

「道路空間を包含する空間のデザイン」

伊藤香織
東京理科大学
理工学部准教授



私は、「道路空間を包含する空間のデザイン」というタイトルで発表させていただきます。

【自己紹介】

私の背景を簡単に。もともと建築が専門で、建築学科の中でも建築単体というよりは都市の研究をしていました。東大の空間情報科学研究センターで助手をした後に、現在、東京理科大学で都市計画の担当をしています。分野としては、建築学と都市計画学の間で、地理学にも少し近いところがあります。それから、東京ピクニッククラブというユニットで、国内外いろいろな都市から呼んでいただいて、公共空間の創造的活用を進めるようなプロジェクトを行っています。

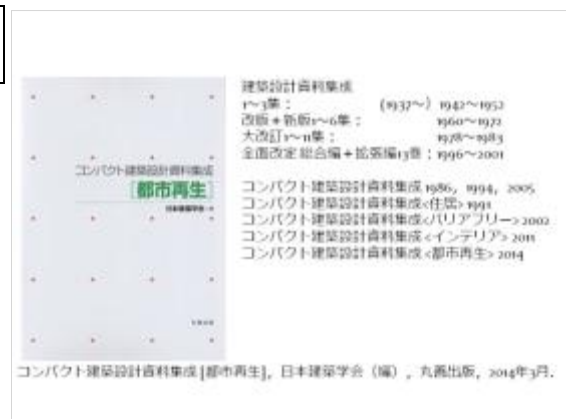


シビックプライド研究会を建築、ランドスケープ、デザイン、広告の方たちと一緒にやっています。

【建築設計資料集成】

『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』が建築学会からこの3月に出版されましたので、これをきっかけにお話しさせていただこうと思います（スライド①）。『建築設計資料集成』シリーズは、建築設計のための資料として、建築作品を中心としていろいろな事例の図面が載っている本です。古くは1930年代から出版されてきました。現在では14巻立てのものが出ていますが、それとは別に『コンパクト建築設計資料集成』が刊行されていて、その最新刊が都市再生編です。

1



都市再生編の目次はこのようになっています（スライド②）。『建築設計資料集成』は概ね小さいスケールから大きいスケールに行くように構成されていて、都市再生編でもそれを踏襲してこのような構成になっています。私自身は、4、5年間携わって、赤で囲った部分の編集執筆を担当しました。

2

目次	
1. 都市再生の背景	3. 再生の手法
- 都市再生とは	- 建築の再生
- 都市再生の潮流	- 地区のリハビリ
- 災害復興からの都市再生	- 交通結節点の活用
	- 環境創生のランドスケープ
2. 都市の要素	4. 手法の重ね合わせ
- ふるまいの寸法	- 都心再生
- ボリュームと配置	- 地域再生
- 建築のインターフェイス	- ウォーターフロント再生
- 都市インフラと景観	- ブラウンフィールド再生
- 出来事と一時的空間	- 創造都市
- 都市と照明	

『建築設計資料集成』シリーズの中では少し珍

しいといえますか、新しい取り組みがなされています。そのひとつが、建築空間、道路空間、広場空間、それから水辺の空間、それらを1断面で断面図にして、各事例について掲載することを心がけました。

その作業には苦勞しました。建築の断面図は設計者が持っているのですが、道路断面図が手に入らない。どこに聞いていいのかよくわからない。道路空間を再整備したところは役所が持っているのすけ

れど、そうでないところも多いです。また、再整備したところでも従前の図面がなかったりして、結局は自分たちで実測をしたり、衛星写真を見ながら起こしたり、いろいろな方法で図面を起こしていきました。スケールがわかることやその空間がどう使われているか読み取れることが非常に大事なので、できるだけ断面図に人を入れるよう心がけました。（スライド③）。

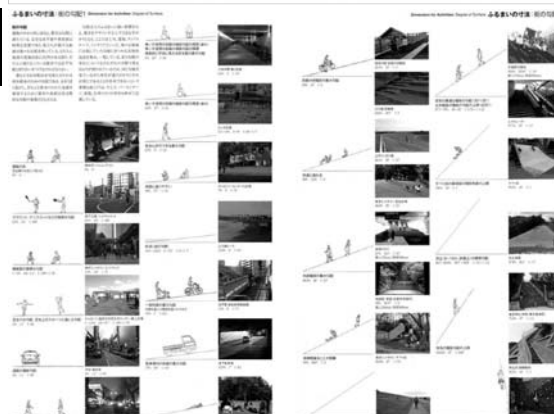
3

- ・ 建築空間・道路空間・広場空間・河川湖沼海岸空間等を一断面で示す（→図面入手の困難、分野横断）
- ・ 断面図に人を入れる

もう一点、編集・執筆に携わったのは建築系が主ですが、そのほかのいろいろな分野、土木系の方にもご参加いただきましたし、造園や都市計画の方にもご参加いただいて、完成したものです。

『建築設計資料集成』は、大体過去に刊行されたものから図面を再録して構成し直すということが多いですが、先ほど申し上げた新しい試みのために、今回の図面はほとんど新たに起こしたものです。その中で、道路空間に関係のあるところはどういうものがあるか、例えば基礎的なところだと、各勾配の性質が整理されています（スライド④）。『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』から、建築空間と道路空間の関係を表す事例をいくつかご紹介します。

4



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

【沿道建築と道路】

先ほど断面図の作成に苦労したというお話をしました。例えば、これ（スライド[5]）は表参道の図面です。表参道は、東京の中でも魅力的な街路空間、ベストプラクティスの1つだと思うのですが、その寸法や構成を図面で見える機会はありません。そこで、実測をして図面を起こしたものがこれです。上が平面図で、下が断面図です。

表参道とキャットストリートが交わる場所を切っています。メインストリートと細くてヒューマンスケールな通りがどう交わっているか。それから、通りが交わったところに人がたまるような場所ができていきますので、その構成や寸法を平面図と断面図で、ほかにストリートファニチャーなど、幾つかのスケールで表現をしています。

こういうふうを図面にしていきますと、空間体験と寸法がどう対応しているのかを捉えることができます。

これは、ちょうどその場所の写真です（スライド[6]）。左の写真がキャットストリートの渋谷側で、右が北側を撮影した写真です。街路同士の高低差や人のたまりがわかります。

同じように海外の事例も掲載されています。これ（スライド[7]）は、スペイン・バルセロナのランブラスというにぎやかなメインストリートです。この断面図では、沿道の建物があり、歩道、車道、遊歩道、車道、歩道という構成になっていて、中央の遊歩道は大道芸が行われ、屋台やオープンカフェが出たりするような空間になっています。

5



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

6



7



こうした断面構成はランブラス型モデルと呼ばれているようで、急ぐ人は両側の歩道のところを歩き、ぶらぶらと歩く人は、大道芸を見ながら、真ん中の遊歩道をゆっくり歩くというような使い分けがなされているようです（スライド8）。

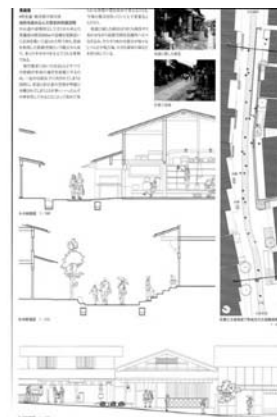
書籍では、表参道とランブラス通りは見開きで対になっていて、その空間を比較できるようになっています。

8



一方で、もう少し小さいスケールの街路、これ（スライド9）は木曾の馬籠宿の図面です。表参道とランブラスと馬籠の空間は違っていますが、それぞれに魅力があります。馬籠は道自体が傾斜しており、道に対して周囲の建物が少し高くなって囲まれ感のある断面構成になっています。

9

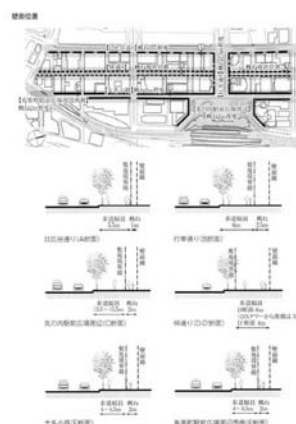


出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

このように建物の断面と道路断面を入手して1枚の図面で表すのが結構難しかったので、是非こういう図面を提供していただければと思いました。建築の場合は、個人名や組織名の出る仕事をしていて、クライアントも民間のことが多いので、自分たちがどういう仕事をしているかを発信し批評し合う文化があります。道路空間に関して私は門外漢ですが、そのように図面がオープンになる文化とは異なるように感じました。

道路空間と建築空間の接点ということで言いますと、この（スライド10）大丸有の図面に示されるように、まちづくりガイドラインで壁面線位置などのルールを決めていく例もあります。

10

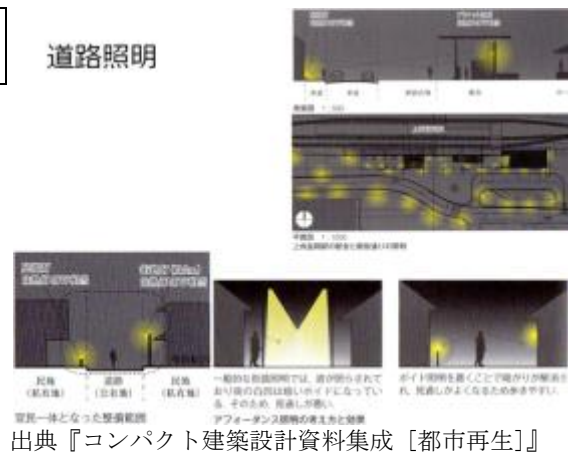


出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

あわせて、これ（スライド11）は照明デザイナーの方に担当していただいたページですが、最近は民地側を使って官民一体となった照明の整備をしていくような事例もありますとか、必ずしも高い位置に街路灯があって、そこから道を照らすだけではなくて、アフォーダンス照明とか、ボイド照明というらしいですが、壁面自体を照らすことで道路空間をうっすらと浮かび上がらせていくような照明の仕方もありますというような事例が掲載されています。

11

道路照明



【建築内での通路と道路との関係】

建築の側からできることと考えると、道路に対して建築の中の通路をどのようにつないでいくのか、建築の内部空間が都市の経路の一部になっていくような設計の仕方もあり得ます。

12



これ（スライド12、13）は、英国・バーミンガムのカンファレンスセンターです。カンファレンスセンターは、都市の広場と商業・オフィス再開発の間に位置しています。カンファレンスセンターの内部通路によって、運河を隔てて、対岸の施設とつながっていくような設計がなされています。

13



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

広場側からカンファレンスセンターに入ると、緩やかな段差を持った通路が貫通していて、そこを通り抜けて反対側から出ると、運河に橋がかかっていて、対岸の複合開発と自然につながっていくようになっています。

14



これ（スライド14、15）は、英国・ロンドンのワン・ニュー・チェンジという開発です。セント・ポール大聖堂が真っすぐ見えるように敷地内に通路が通っています。これは、屋外ですけど、建築の側からも歩み寄っていく取り組みです。いろいろな方法で、建築と道路の空間づくりを一緒にやっていかなければならないと思います。

15



"One new Change, St Paul, London" by Raphaël Chekroun available at www.flickr.com/photos/raphaelchekroun/13702332264 under CC BY-ND 2.0

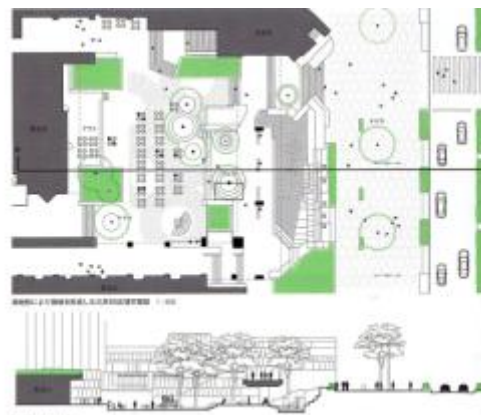
【広場と道路】

次に、広場と道路の関係です。これ（スライド16、17）は西新宿の三井55ひろばです。ここは、公開空地ですが、日本では珍しく、広場らしく使われている空間だと思います。断面を見ると、歩道から少し掘り下げて広場がある。その間にブリッジが渡っているので、歩道と広場、ブリッジと広場が視覚的につながることで人を引き込んでいます。この写真のように、多くの人に使われている良い広場だと思います。

これ（スライド18、19）はフランス・ニームのカレダールという、ノーマン・フォスター設計のアートセンターです。メゾン・カレという遺跡がありまして、広場と道路を隔ててアートセンターがあつて、このアートセンターの上層階のカフェのテラスから広場と遺跡が一望できる空間構成になっています。左の写真はカフェのテラスからメゾン・カレと広場と道路を見下ろしたところです。

この道路は車が通りますが、空間的には広場と一体化されています。道路空間をどのように取り込んでいくのかということも一つの重要なポイントだと思います。

16



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

17



18



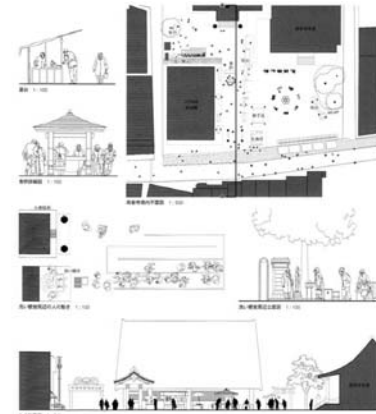
出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

19



これ（スライド20）は、巢鴨の地藏通りが地藏尊に接するところです。地藏尊は日本的な広場のひとつと見なせるでしょう。幾つかのスケールで、道路と広場をつなげつつ区切っていくようなしつらえができています。一部の屋台は半分広場・半分道路にかかっているなど、結構おもしろい挙動が観察できます。

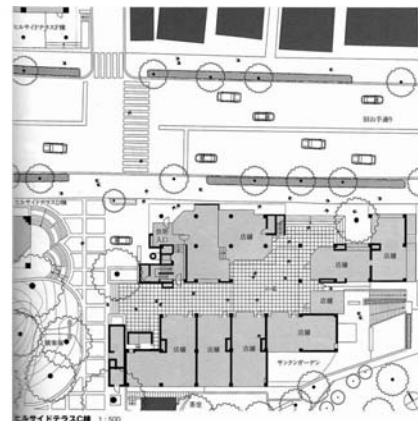
20



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

これ（スライド21、22）は、槇文彦先生設計の代官山のヒルサイドテラスですが、まさに回遊性を高めている建築群の代表例だと思います。敷地内部に多様な小広場、少し高くなっているものから、サンクンになっているものまで、いろいろなタイプの広場が配置されています。街路を歩きながら自然に広場を通過して、また街路に戻っていくような経路が多様に選べます。そうすることによって小さい路地がたくさんあるような都市空間になって、それが建築で実現できているという希有な例だと思います。こういった建築と広場と道路との関係性もあります。

21



22



ヒルサイドテラス（代官山）設計：槇文彦

これ（スライド23）は、新橋のSL広場です。断面を見ると、おなじみのSLがあり、イベント用のステージがあり、その中を道路が通っています。広場は民主主義の象徴というふうに言われたりしますが、ここで酔っ払いの人にインタビューしているのは現代の民主主義なのかもしれません。一体的な広場でありながら道路で区切られて、滞留できるような場所になっています。ここでは将棋大会も開催されます。

23



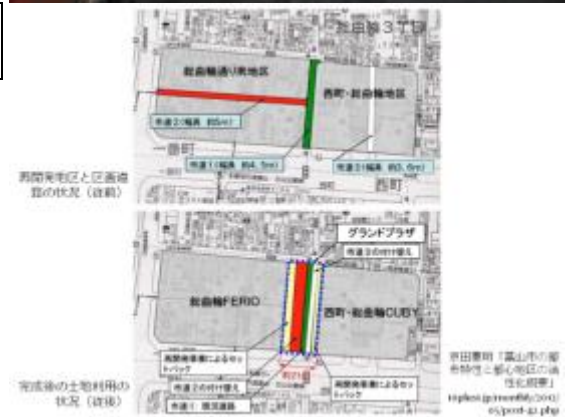
出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

これ（スライド24、25）は、富山のグランドプラザという屋根つきの広場です。道路には新しく整備された環状線のLRTが通っています。反対側は商店街に接しています。新しい広場は幅が21メートル、奥行きが65メートルというサイズです。両側が再開発ビルになっています。もともと街区内の市道を集約して広場にしたものなのですが、これを道路にしなかったことで、警察の許可をとらなくてもイベントができるようになっています。マネジメントのよさもあり、非常に活発に使われている広場です。

24



25



【道路空間の再配分】

道路空間の再配分の事例です。松山のロープウェイ街では、電線の地中化等も含めて整備されています（スライド26）。

これ（スライド27）は先ほども触れた富山のセントラムというLRTの環状線整備に伴う道路空間の再配分の例です。

当初は、トランジットモールにすることも検討されていたそうです。もともと歩道がかなり広いので、ストリートファニチャーを新たに整備しています。トランジットモールにはできなかったのですが、車道と歩道の舗装を統一して歩行空間の雰囲気道路断面全体に広がっています。

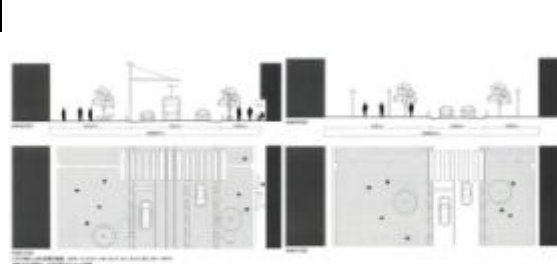
これ（スライド28）は環状線の開業イベントの様子で、このときは車をとめてトランジットモール化しています。ほんとうはこんなふうにしたかったのではないかと思います。

26



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

27



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

28



これ（スライド29）は呉の事例です。呉は、道路上に屋台を置く場所があり、電気と上下水道が供給されるようになっていきます。屋台が出せるような断面というのをインフラとしてつくっている例です。

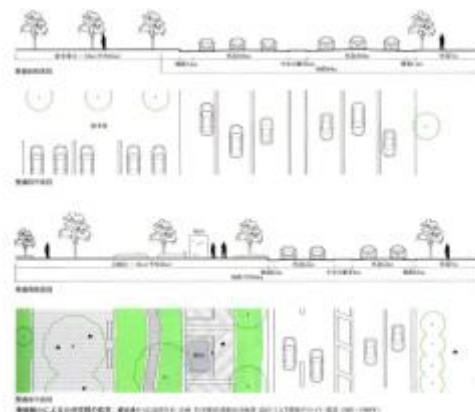
【出来事と一時的空間】

最初にご覧いただいたように、私は「出来事と一時的空間」という部分の編集・執筆を担当しました。テンポラリーな空間について調べています。例えば、これ（スライド30、31）は表参道の近くで、建物の駐車スペースを使って営業しているコーヒー屋さんです。駐車場の中ですが、椅子や植栽も配置されていて、皆さんコーヒーを買って、ここで飲んでいます。民地のすき間をうまく使って、ちょっとしたオープンカフェのような雰囲気を作り出している例です。

また、米国・サンフランシスコのペイブメント・トゥ・パブリックスペースというプロジェクトの1つで、パークレットという取り組みがあります。パークレットというのは、あまり使われていないパーキングスペースに仮設的なパブリックスペース、例えばカフェのテーブル、ベンチ、駐輪場とか、そういうものを整備して、実際に支障がなければ恒常的なものにしていこうという取り組みです。

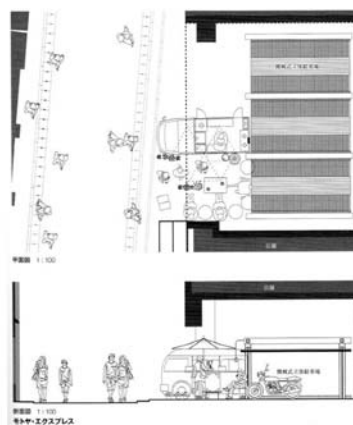
これはコミュニティが申請して実施するものです。安価に短期間で整備し、失敗したらやり直せばいいという感じのようです。ある種の社会実験だと思いますが、フットワーク軽くやっています。

29



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

30



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

31



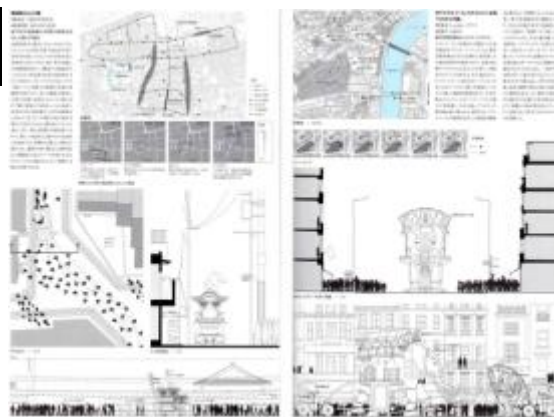
パークレットの事例のほか、道路の真ん中の使われていない場所を広場化していこうという取り組みもあります。これ（スライド32）は、ニューヨークのプラザプログラムの例ですけど、サンフランシスコでも同様の取り組みをしています。車道の真ん中の車線と車線の間の広めのところですが、プランターを置いて区切り、簡易的にテーブルと椅子を置くことで、憩いの場所にしています。これは可動のプランターですが、恒常的な空間にする際には、固定の植栽にするような取り組みがなされています。

32



お祭りなどは、さらにテンポラリーな度合いが高い道路空間の使い方と言えます。これ（スライド33）は、左側が岸和田のだんじり祭り開催時の道路空間、右側がロワイヤル・ド・リュクスというフランスの大道芸カンパニーのロンドン公演のときの道路空間です。だんじりは、まちの中の道をうまく使い分けています。細い道、太い道、それから、急カーブが見せ場になってくるので、カーブをうまく取り入れるとか、坂を一気に上がっていくとか。2日間にわたって開催されますが、1日目と2日目、日中と夜というふうに時間によって見せ方が決まっています、それぞれの見せ場をまちの道路を使いながら演出しています。

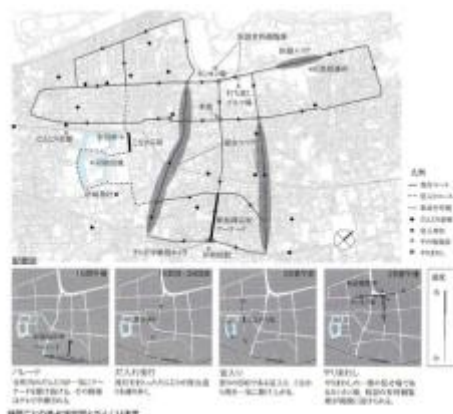
33



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

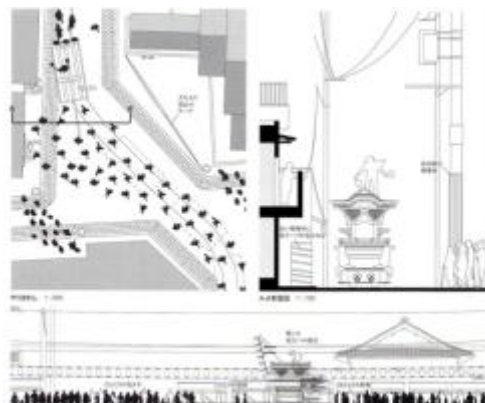
太い道では人が大勢集まり、狭くて折れ曲がった道では、うまくだんじりを操作して、ぶつかるか、ぶつからないかの見せ場をつくっています（スライド34）。

34



電線がだんじりより低いところは、棒で電線を上げながら通っていく。電柱には緩衝材を巻くなど、祭りの期間にはさまざまなしつらえが施されます。祭りのときの空間の転用には、他にも、お祭りのときは細い水路にふたをして、その上に屋台が建つなどといったこともあります。

35



出典『コンパクト建築設計資料集成 [都市再生]』

見開きで左右にだんじりとロワイヤル・ド・リュクスの公演を掲載したのは、スケールを比較したかったからです。中断が断面図で、下の段が立面図です（スライド35）。両方とも街路空間を練り歩くものですが、同じスケールで比較すると、街並みのサイズもだんじりと操り人形のサイズも違うということがよくわかります。

ロワイヤル・ド・リュクスはフランスのナントを拠点に活動しているカンパニーで、木製の巨大な操り人形がまちなかの道や公共空間で物語を展開します。表情なども精密に動くので、人形を追いかけてまちじゅうを歩き回っているうちに、本当に巨人が活着ているように見えてきます。電線がないので、このようなイベントができるのです。日本でも呼びたいと思っている自治体はたくさんあるようですが、お金がかかることや、電線など道路の問題もあり、呼ぶのが難しいようです。2006年のロンドン公演でかなり有名になり、今では世界中から呼ばれて公演をしています。

彼らの公演も、都市の街路や広場をうまく活用して、非日常の体験を作り出している例です。

これ（スライド36）はナントでの公演の様子です。街路で公演をやりますと、建物の窓が客席のように機能するのがほんとうにすばらしいと思います。計画されたルート図があるのですが、意外とフレキシブルに、今日ここは人が多すぎて通れないから、こっちの道を通ろうというように突然ルートを変えたりしていました。このようなフレキシブルな管理がうまくいっているのが、うらやましいと感じました。

36



道路を使ってお祭りの空間をうまく演出する例もあります。これ（スライド37）は、八尾のおわら風の盆です。道路の端の側溝に照明を差し込む場所があつて、お祭りになると、そこに照明を差し込むというような仕掛けが備えられています。

37



道路を使ったイベントの例をいくつか紹介します。これ（スライド38）はパリローラーです。パリでは、ふだん車が通っている道の真ん中を、金曜日の夜にはローラーブレードで走り回ることができるようなイベントが行われています。ルートは日によって異なるようです。このように街路を一時的に人が使うというような使いこなし方をしています。

38



もっと大々的な例になりますと、これ（スライド39）は、オーストラリア・シドニーのハーバーブリッジを使って、みんなで朝ご飯を食べようというイベントです。

39



ふだんは車が通っているのですが、イベント時は車をとめています。ここに生芝生を敷きます。車はとめています、電車は通っています。みんなで朝ご飯を食べます。午前中で終わるイベントですが、こんな大胆な使い方もあります。こういう都市を大胆に使うような取り組み、こういうのができるのはうらやましいまちだと思いました。

"Breakfast on the bridge" by Anne available at www.flickr.com/photos/anjepani/4046016720 under CC BY-NC 2.0

また、まだできていないのですが、フランス・ボルドーのガロンヌ川にかかる新しい橋のプロジェクトでは、通行するだけの場所ではなくて、イベントをするなど、いろいろな使い方ができるようにしようという提案が、コンペで選出されました。

自動車、歩行者、電車、LRTなどの断面構成の割合は、橋によって様々ですが、人道橋でなければ、自動車の占める割合が多いのが一般的です。

今回ボルドーで提案されたものは、断面のほぼ半分が歩行者道になっていて、残りをLRTと自動車と自転車に振り分けられています。公共空間でもある、という言い方をされていて、いろいろな使い方の可能性が示されています。車を止めて全部占有して市を開くとか、屋外映画上映会をするとか。

【シビックプライドと都市の象徴】

最後に、シビックプライドについて、少しお話しします。シビックプライドとは、都市に対する市民の誇りのことです。郷土愛とは少しニュアンスが違って、ここをよりよい場所にするために自分自身がかかわっているという、ある種の当事者意識に基づく自負心のことをシビックプライドと言います（スライド40）。

イギリスの19世紀ビクトリア朝の都市では、新たに整備された公共建築や公園のような公共空間がシビックプライドの象徴と見なされていました（スライド41）。中産階級の市民が主導してつくり、質の高い空間を持っていたからです。自分が都市に関わっているという実感と、都市が象徴を持っているということが大事ではないかと思っています。日本の道路で考えますと、歩行者天国を思い出しました。かつてあった原宿の歩行者天国はある種の都市文化の創造の場になっていました。参加している人たちにとっては、平日は普通に学校に行ったり、働いたりして、なかなか都市との接点がない中で、歩行者天国では都市の主役になれ、自分たちがある種の都市の文化を担っているというような実感が得られる場所だったのではないかと想像しています。

ストリートカルチャーという言い方もありますが、道路空間、公共空間、広場、そういう場所というのは、人とまちとの接点をつくり出すような重要な空間になり得るのではないかと思います。最近はそのような感じが薄れてきてしまっているようにも思いますが、今後再び変わってほしいと思っています。これで終わります。ありがとうございました。

40



41

