歩行空間の体系化*

Systematization of Pedestrian Spaces

今野 博**

By Hiroshi KONNO

1. 都市における人間の復権

現代都市の急激な成長をもたらし、市民に経済的、社会的、文化的価値を拡大してきた巨大なエネルギーが、他方で人々から自然（空気・水・緑・光）を、安全を、秩序を奪いつつあることは、人間性の否定に連がる由々しき問題である。

近代社会においては、急速に社会機構の巨大化と複雑化が進んでいるが、この動きの背景には、常に数理的な合理性と経済性を尊重する近代合理主義が横たわっている。この近代合理主義は、まちづくりにあっても当然のように反映され、数理的に把握しやすい目的的空間に対するまちづくりや理論づくりが先行した。その結果として、時に合理性の名の下に、都市の空間や装置が非人間的スケールで構成され、真に人間的なスケールに関する追求、あるいは数理的に把握することが困難な快適性に関する要求があとまわしにされる、という現象を諸所に生みだしてしまった。

都市市民は、都市の利便性を認めつつも、潤いのあ

る都市環境を求めており、このことは都市計画に従事するものの最大の関心事でなければならない（西欧先進国では19世紀の終り頃から、都市のアメニティの追求が都市計画の基本であった）。都市を計画し建設するにあたってまず考慮すべきことは、都市における人間の空間を出来るだけ多く確保し、そしてそれを如何にして人々が安らげる豊かな空間として醸成しうるかということであろう。

市民に最も身近で、しかも人間的な空間は歩行空間である。ヒューマンで潤いのある「まち」を形成するには、都市におけるこの歩行空間の優位性を確立し、都市のデザインの基調に歩行空間を据えることが必要である。

2. 歩行空間の概念

(1) 総説

欧米諸都市とわが国の都市との市街地空間の決定的な差異の1つに歩道の有無がある。欧米諸都市の街路には、細街路に至るまでほとんど歩道が設置されている。この差異は、人間性の尊重に関する社会的認識や姿勢の違いによるものであろう。

わが国においても、最近歩道の必要性の認識は高

* キーワード：

** 正会員 工博（株）都市開発技術サービス 取締役社長

（〒102／東京都千代田区九段南1-5-6）

まりつつあるが、既成市街地を含めた都市全域で人間の空間を体系的に確立していくことは容易ではない。しかし新開発市街地の計画・建設にあたっては、さまざまな事業上の制約はあるとしても、人間性の確立の意図を着実に実現し、徐々に既成市街地の再編にあたっての礎石としうる可能性を十分にもっている。

しかしそのためには、計画の軸となる理念の確立が必要であるが、これを「歩行空間」の概念によって総合化することにより、その体系化が可能であると考えるのである。

日本において道路に歩道を設置する考え方が一般化したのは、歩行者の安全を守るためであった。いわば、自動車と歩行者を物理的に分離することが第一の目的であったのである。しかし、道路は沿道の地域にとって戸外のもっとも身近な空間であるため、人と車の分離によって、車道が車のための走行空間として純化されたことにより、それ以外の道路の機能がすべて歩道に集約されることになった。

この「自動車の走行空間としての機能以外の機能」こそ、第一義的な「歩行空間」の機能であると考えられる。それは、いわば居住空間と交通空間とのかの緩衝空間としての機能であるといえよう。

次に歩行空間の主体は人間であり、自動車の走行のための、道路に付帯する空間体系であることでは満足されず、人間としての独自の感覚やスケールにあった空間系が要請されることになる。このことは「歩行者専用道路」の必然性ないしは妥当性につながっていく。これは人と車の空間的分離であり、この分離は時間帯を限った暫定的措置から安全な専用空間化まで、種々の制約に応じて対応策はさまざまであるが、いずれも人間性の確立を意図したものであるといえよう。

かくして歩行空間の概念は、緩衝空間としての位置づけのみでなく、自動車の走行空間に付帯した空間から独立し、独自の空間系として存在するものと意義づけられることになる。

歩行者専用道路は、新開発市街地において計画的

に大幅に導入され、制度的にも技術的にも、すでに完全に定着したといえる。新市街地での成功は、既成市街地にも波及し、なかでも都心部における繁華街の「歩行空間」化（いわゆるモール化）が進展している。

一方、歩行者専用道路は、人間が安全に、能率よくしかも快適に歩くために設けられた施設であるが、快適さの追求は能率のよさとしばしば相反することがある。すなわち利用の目的によって、この空間に要求される要素は異なってくるのである。このことは歩行者専用道路の機能分化の必要性を意味し、能率を必ずしも求めない独自の系の成立を方向づけることになる。「緑道」の考え方はこのようにして生まれたものといえる。このことは歩行者空間の概念が単に歩行という動的な機能にとどまらず、その空間自身が、地域の環境として機能する意義をも包含していることを意味する。

かくして歩行空間の概念は、歩行という動的な機能のための空間にとどまらず、地域の環境空間としての静的な機能をもあわせて包含し、都市全体のすみずみまで行きわたる系として意義づけられる。

建築協定や緑化協定の締結など、地域の環境水準を高めようとする動きは、公共の歩行空間に私的空間が参加して、歩行空間ひいては地域全体の環境を豊かにしようとする考え方に基づくものである。また都心部などで大規模商業建築物が内部空間を外部化し、外部空間を内部化する動きは、やはり歩行空間を軸に都市空間を構築しようとする考え方によるものであり、この歩行空間は単に歩行という動的機能空間の意義にとどまるものではない。

このように、歩行空間の概念は公共空間としての範囲に限定されるべきものではなく、私的空間にまで広がった、都市の媒体空間として認識すべきものであるといえよう。

（2） 緩衝空間としての歩行空間

市街地の道路は、地方道と異なって宅地側からの沿道利用と言う大きな要素を含んでいる。この沿道

利用が存在することは必然的に前面道路に交通路としての機能以外の、いわば生活機能を期待することになってくる。これは古くから道路と人間とのかかわりあいのなかで確立されていたが、自動車の普及につれて、この関係は沿道地域側の要請が抑えられる形で均衡が図られていたといえる。

交通機能空間と居住生活空間との相互の機能介入、干渉を緩和するのが歩道であり、歩道あるいは歩道に相当する空間は両者の緩衝空間であるといえるであろう。

緩衝空間は、自動車の走行のための交通空間と沿道地域の人々の生活機能空間との間のバランスによって変化するものであるから、それぞれの機能の相対関係に影響される。

在来の歩道のない道路においても、本来住宅の前面道路は、緩衝空間としての役割を果たしていたのである。それがモータリゼーションの進行とともに、自動車の走行機能の確保の使命が相対的に急激に高まったため、特に幹線の道路では、前面道路が緩衝空間の機能を持ち得なくなってきた。緩衝空間のない交通空間と生活空間との直接的接触は多くのあつれきを生み、相互に機能が干渉され、トラブルを続出させた。

わが国の歩道整備の動機づけとなったのは、このような状況で主として自動車の走行機能確保の要請から、生活機能との直接的あつれきを防ぐため、緩衝空間を創り出そうとしたものである。

沿道の宅地側においてその画地の土地利用や建物用途が、外部空間に対して、直接的影響を与えないような空間構成上の配慮が行われていれば、その道路の歩行空間をより豊かにすることになる。都心の商業、業務地区では地域の活性化のために、このような動きへの対応が行われやすい。横浜馬車道や丸の内オフィス街は、いずれも沿道地域の積極的参加によって、歩道の歩行空間を豊かにする実践が行われた。

大規模な再開発や新開発地区では、幹線道路と沿道地域の相互干渉の問題を、あらかじめ配慮するこ

とが可能である。構造的に処理するとか、緩衝空間を十分とるなどの配慮を最新の情報と予測のもとにかなり行うことができる。

一方わが国の歩道整備、なかでも幹線道路の歩道設置の動機は、車道側の交通処理機能の向上という要請から、歩行者を自動車から分離するというねらいであったから、車道の車線数増加のためにすでに設置されて、緩衝空間として機能していた歩道や植樹帯などを削減する動きにもつながった。第2京浜国道はそのときに変容した。

横断歩道橋の思想もこの流れに沿うものである。主要交差点の交通容量を増加させる目的で始められたこの装置も、歩行者の安全確保のためには有効であったが、単にそれだけの機能しかなく、一方で市街地の空間環境を劣悪化し、道路景観を無味乾燥なものにした。これに反し、大規模な計画的な新市街地では、単に歩行者を物理的に自動車の走行機能確保のために分離するといった意図ではなく、豊かな歩行空間を体系的に創りあげていくための一つの手がかりとして設計された歩道橋が見られるようになって来た。

これまで述べたように、歩道というもっとも身近な歩行者の空間は、わが国ではモータリゼーションの進行にあわせて、自動車から歩行者の安全を守るという動機から、急激普及してきた。しかし歩道という歩行空間の本質は、交通空間と居住生活空間との間の緩衝空間として機能を持つということにある。したがって、物理的に仕分けされた歩道の存在そのものよりも、いかに機能的に交通空間と居住生活空間との間のあつれきを消化し、なじみをよくすることができる空間が用意されるか、ということが歩行空間の課題なのである。

歩道の豊かな環境づくりのために、古くから行われている方法として「植樹」がある。街路樹として用いられる樹種もかなり多く、それぞれの都市で気候風土にあった個性的なものも採用されているが、いずれも春の新緑、夏の樹陰、秋の紅葉、冬の木枯しなどの四季の変化を空間のなかに演出し、季節感

を人々に伝え、空間を豊かにする効果がある。

(3) 歩行空間と装置

歩行空間が人間的な空間であるためには、その空間の主体である人間の生理的、心理的な興味、刺激、満足感をもたらす環境づくりの演出が行われる事が期待される。

人々の人間性に根ざした日常の生活行動、たとえば、かたらい、ふれあいの場を効果的に演出しようとする、ベンチ、風よけ、雨よけ、日よけなどの付属物が欲しくなってくる。しかし、これらは的確で好ましい総合的な設計・施工のもとに適切に管理されていることが必要で、ただあればいいというものではない。

このストリートファニチュアは、次第に装置に発展していく。地形の変化によるスロープや階段、芝生や森、池や噴水、せせらぎといった景観の広がりや、「しぼりこみ」、「色どり」などの適度な変化が、空間をより快適にする。ストリートファニチュアを、歩道に大規模にとり入れた特異な例として、宝塚市の武庫川に架けられた、宝塚大橋がある。

商業地においては、建物の変化に富んだ表情、ショーウィンドーを飾る商品、ショーケースの配置、人々の色とりどりの服装、表情、さんざめく声、食べものや花の香り、変化する光と影など、むしろ装置よりも人間の動きそのものが、空間を豊かにする主役となっている。

このように歩行空間を、その主体である人間にとってより豊かにしていくための考えをすすめていくと、結局は歩道という空間から独立して、独自の系を確立していくべきであるということに帰着する。これが歩行者専用道路の考え方である。

(4) 独立した生活行動空間

(a) 独自の系を持つ歩行空間

歩行空間を人間のモジュールの次元と一致させるには歩行空間を独自の系として確立することが必要である。これは、歩行空間を、単に歩行者が歩いた

めの空間という考え方から拡大して、「～しながら歩く」、「歩きながら～する」などのような複合歩行行動や、さらに「たちどまる」、「たたずむ」、「すわる」、「ねころぶ」など、必ずしも歩行という行動を伴わない人間の本質に根ざした、屋外空間での生活行動として理解し、そのために機能する空間として概念づけることである。

(b) 都心部の歩行空間

都心部の商業地で、既存の一般道路が歩行空間化された例は、わが国でもかなり古い歴史を持つが、ヨーロッパ、アメリカ合衆国でも、郊外住宅地の発展によって生じた都心部の優位性の地盤沈下を盛り返す目的で、多くの都市の都心部で盛り場の歩行空間化が行われた。この欧米の諸都市のモールは、多くの場合、道路の幅員が広いこともあって、時間帯によって集配車の通行を認めるところでも、大がかりな装置、固定されたストリートファニチュアが持ち込まれている。

(c) 新開発地における歩行空間の創造

歩行者専用道路は、今でこそ道路法上の道路として制度の上でも正当づけられているが、わが国で最初にこのシステムを計画し、実施し、制度上の裏付けの推進役となったのは、住宅公団施行の久留米地区（滝山地区）土地区画整理事業と、組合施行の横浜市緑区の元石川第一土地区画整理事業（現在の美しが丘地区）の2つの事業であった。

図 - 1 久留米地区歩行者専用道路の構成

図 - 2 美しが丘地区計画図

歩行者専用道路の試みは、欧米のニュータウン開発で取り入れられていたから、それらの計画技術上での影響は、わが国にも伝えられていたのは事実であるが、滝山、美しが丘の歩行者専用道路の導入は、わが国のニュータウンの計画手法の上に、非常に大きな影響をもたらした。わが国の国情にあわせて、独自の技術開発を伴いながら発展していくこととなった。多摩、筑波研究学園都市、泉北、千葉、港北な

どの大規模ニュータウンでは、都市の構造的な基本軸として、大がかりにとり入れられていったが、一般の中小地区でも至るところで導入されつつある。

大規模ニュータウンのセンター地区では、きわめて空間に対する自由度が大きく、建設費などでの制約条件はあるが、多層化や装置化も可能である。また、既存の都心の歩行空間化と違って、歩行者広場の導入も可能である。

図 - 3 多摩ニュータウン道路網図

図 - 4 多摩ニュータウンセンター歩行者専用道路

(d) 広場と歩行空間

欧米とわが国との都市空間の対比のなかで、決定的なちがいの一つは「広場」の存在である。わが国では駅前広場を除けば、交通広場以外の「都市広場」と呼ぶべき広場は、ほとんど存在しないといつてよい。

この西欧諸都市の広場の使われ方、ヒューマンな空間構成、雰囲気を見ると、歩行空間体系にとって「広場」は、その拠点として欠くことのできないもののように思われる。この広場は必ずしも相当な規模を持つ歩行者のための空地ということではない。わが国の都市広場の数少ない事例である新宿歌舞伎町の広場や、ニューヨークのタイムズスクエアのように、あるいは、もっと規模の小さいロックフェラーセンター、あるいは西銀座のソニープラザのように、ほんのわずかな余裕空間でも、歩行空間の節目としてきわめて効果的な働きをするのである。

(5) 静的環境空間

(a) 歩行空間概念の拡大

歩行空間の豊かさは、歩行空間そのものの拡がり

が大きいほど多く期待できることは事実であるが、その規模が小さいからといって、必ずしも豊かでないともいえない。たとえば田園調布、芦屋など画地規模の大きな住宅地では、歩行空間が人間のために専用化されていないが、区画道路沿いの空間は歩行空間としてきわめて豊かで快適である。これは各画地の庭の緑が豊富で密度が高く、歩行空間の環境づくりに大きく貢献をしているためである。道路沿いの境界は、多くは生垣であり、建物も後退している。

このような状態では、歩行空間と居住空間とが境界線で一線を画して、それぞれ存在していると考えより、むしろ歩行空間は、居住空間側に拡大しているとみるべきで、ここで居住空間と歩行空間との間で「共有」が行われていると考えることができる。この場合、宅地の居住空間にとっては、その一部を歩行空間に共有化のために提供することで、隣接する歩行空間が豊かになり、そのことがひいては、宅地の居住空間そのものの環境水準の向上に役立つのである。

(b) 静的環境空間としての歩行空間の独立

いわゆる緑化協定など、環境水準向上のため、地域ぐるみの社会的共通認識が一般化しつつあるが、

これも結局、歩行空間と居住空間との間の共有関係を創り出すことによって、空間相互のなじみをよくすると同時に、両方の空間の質を高めることをねらいとしているといえることができる。

このことから、歩行空間の概念としては広義の「歩行」に対応する人間的な空間としての意義以外に、この場合のような居住空間側に拡大した共有空間のように、そこは動的機能（「たちどまる」などの行為を含めた広義の歩行機能）のためでなく、むしろ、そこに空間が存在することの静的機能そのものが環境を構成するという意義をもつべきであるということになる。

実際「緑道」と呼ばれる機能は、そこに広義の歩行つまり動的機能が存在するためというより、むしろ静的機能を満足させるために意義があるのである。そこで何らかの動的行為が行われることよりも、その空間が存在することによってもたらされる環境を期待して存在していると考えられる。

(6) 複合共有空間としての歩行空間

(a) 居住空間相互の媒体としての歩行空間

画地の規模が小さくなるにつれて、宅地内のオープンスペースの規模は、加速度的に減少し、宅地内のプライバシーを守るために、外部空間に対して閉じた空間を作りがちである。しかし、各画地がそれぞれ閉じてしまえば地域全体として、きわめてわびしい空間となってしまう、ひいては各画地を一層みじめにする。むしろ、外に開いた空間とし、それぞれが提供した空間を共有しあうということで、豊かな空間構成を図っていくということが、結局好ましい環境に結びつくものと考えられる。この共有空間こそが歩行空間であり、そのほとんどは静的機能に期待するものである。

商業地に立地する建築物は、外部の空間に対する配慮をきわめてきまかく行うようになってきている。これは、単に商業ビルのみでなく、オフィスや行政、文化施設においても、外部空間との「なじみ」を意図し、全体としての環境の創造に意を用い

ている。特に、都心や副都心の商業建築物は、歩行者の流れに沿ったデザインをするだけにとどまらず、みずから歩行空間を創り出して外へアプローチを拡げていくことも通例になっている。このことは業務ビルでも同様で、大規模ビルでは、建築内通路を半公共化し、地下鉄などの歩行者ルートへ積極的に連絡施設を設けて接続することが行われている。ビル自身を閉じた空間とすることなく、むしろ、不特定多数の人々のアプローチをみずからの手で拡げていくことで、地域との一体化を図っている。

このような動きは、盛り場など地域ぐるみで、総合的に歩行空間を連続的なものとして生み出す方向につながり、逆にいえば、歩行空間が軸となって「まち」が構成されていく、ということができよう。地下鉄の構造物に付帯して設けられる地下の歩行空間が、地域の建築物群の環境の総合化のための軸となっている場合も多い。

(b) 自動車空間と歩行空間との共存

さきに述べた空間の共有化という考え方は、自動車空間と歩行空間との共存の可能性を示唆するといえるだろう。事実、住宅地の内部の道路は単なる交通施設としてではなく、市民の生活の場としての機能を重視して、人と車を共存させて計画すべきであるとして、「ボンネルフ」事業を実施しているオランダの例もある。

また、新開発市街地のまちづくりにおいても、実際には専用の歩行空間体系を各画地にくまなくサービスすることが困難である場合が多く、一方で自動車空間体系は、事実上各画地までサービスが行われなければならない。これらをいずれも満足させるためには、それぞれの系の末端部分を重複させることによらざるを得ないのである。

しかし、それは従来の経験から歩行空間機能がややもすれば侵害される可能性をふまえた上で、きまかい計画上の配慮がなされなければ「共存」することは期待できないであろう。換言すれば、歩行空間の体系的確立を実体化し、自動車の走行には、相当な抵抗を付しておかなければ共存は実現しない。

図 - 5 ポネルフ・モデル (幅 9.0m の場合) 港北ニュータウン

3. 歩行空間体系化の論理

(1) 安全、快適な交通空間体系として

都市の計画・建設にあたっては、“都市における人間の復権”，“人間のための都市づくり”を、その主題とすべきであり、そこに住む人々の生活が、安全に、快適に、営まれることこそ、その最大の目標としなければならない。

近年、自動車の普及が進むにつれ、自動車と歩行者の相克は激しさを増す一方であり、歩行者は、自動車との摩擦、自動車によって引き起こされる喧噪から解放されることを強く望むようになった。ここに、現代の歩行空間に与えられた一つの意味を見出すことができる。安全、快適な交通空間体系としての意味である。

もちろん、歩行行動は多様であり、ある目的地へ到達するための歩行から、歩くこと自体が目的化している徘徊・散策まで、様々なものがある。また、幼児から老人、身体障害者まで、様々な人々がその主体となる。しかも、歩行空間は、日常的に利用さ

れる身近な、なじみ深い空間である上に、一般道路と異なり、燃料を積んだ自動車がないため、大地震、大火災といった非常時においては、きわめて安全な避難路となることを考えれば、平常時の歩行の多様性のみならず、異常時に、避難拠点たる面的オープンスペース（公園、緑地等）まで避難するという歩行行為も当然加味して考えなければならない。このように、一言で“歩行”といっても、多種多様な行動を含んでいるので、まちづくりに際しては、そこで営まれる人々の生活を、幅広く想定しながら、その安全性、快適性を確保することが肝要である。

歩行空間体系は、通勤・通学・買物・散策をはじめとする多様な歩行行動を、安全、快適に受けとめる場であり、住宅や各種都市サービス施設等を相互に結ぶネットワークとして計画されなければならない。

(2) 都市の媒体空間体系として

歩行者の安全性を確保する連続的な空間として、まちにはりめぐらされる歩行空間は、各種の空間構成要素と一体となって、互いにその機能を補完ないしは強化しうる性格を有している。

歩行空間は、「人間」優先の場であるが故に、住宅近傍の外部空間として、最もふさわしい空間要素である。住宅単体にとっては、歩行空間は前庭の一部として機能し、屋外作業場であり、語らいの場であり、遊びの場であり、日照や通風を確保するオープンスペースである。また、住宅群にとっては、屋外の共同生活空間として、中庭であり、プレイロットや広場等の役割を果たすものである。商業系土地利用においても、既成都市の都心部が自動車を閉めだし、モール化することで再生した例に見るように、商業空間の活性化をうながす役割を果たしうるという。

さらに、歩行空間は、自動車から守られた安全な空間であり、各住宅の親密な外部空間であるため、それ自体、プレイロットあるいは線状公園的な性格を有しており、面的な拡がりを持つ公園緑地と系統化することによって、公園緑地体系・レクリエーション体系をより一層、変化に富んだものとすることができる。歩行空間ネットワークは、核となる公園緑地やレクリエーション施設への、平常時のアクセスルートであると同時に、公園緑地体系の線的要素として、緑の環境を市街地内部へ浸透させてゆく役割を担っているといえるのである。

このように、本来歩行空間は、まちの他の空間構

図-6 歩行空間の全体ネットワーク(港北ニュータウン)

成要素をより豊かなものにする「環境」として機能してゆく空間構成要素であるが、また同時に、歩行空間と他の空間構成要素との一体化は、歩行空間そのものを豊かにすることにもつながる。

かくて、歩行空間は、都市の各部分に浸透し得る媒体空間であり、各空間構成要素の組織化に寄与する。この媒体空間は都市の全域に拡がり、私的な領域から公的な領域まで、各住戸から都市の中心部までを結びつけている。歩行空間は人と自然、人と人、人と都市のコミュニケーションの場である。都市の各空間構成要素の機能を増進させ、さらにその組織化を図るためには、歩行空間の体系化が図られなければならない。

(3) 都市空間秩序化の要素として

まちづくりに当っては、単なる空間装置の構築にとどまらず、わがまちの意識、都市に対する愛着・親近感が、人々の中に醸成されることを助長するような方策が必要となる。

空間設計の立場からは、都市のわかりやすさ、親しみやすさを人々に提供することが重要な課題となる。自分自身の住居や地区または地域を明瞭に認識できることは、心理的安心感につながり、空間あるいは社会への帰属感をいだかせるものである。みずから都市を把握することができてはじめて、真の愛着が育まれるといえよう。

人々の生活の基本的な拠点である住宅周辺のきわめて私的な領域から都市全体の構成に至るまでを、わかりやすく組みあげてゆくこと、換言すれば、部分から全体までの構造を明瞭に表現するシステム、あるいは空間を秩序化する構造要素を持つことが必要であり、しかも、それは人々が共有できる要素から成りたっていないなければならない。ここに歩行空間体系の持つもう一つの意味がある。

もちろん、人々が共有するシンボルとして、地域に内在されている要素（自然・地形・ランドマークとなる既存施設、信仰・崇拜の対象等）を活用し、その地域のコミュニティ意識を育もうとすることは、

そこに住むすべての人々に共通している与件を利用するという意味で重要な手法である。しかし、歩行空間は、それが人間の「歩く」という基本的行動の場で、しかも、自動車との摩擦から解放された子供から老人まで親しめる場であり、同時に、都市の各部分のすみずみにまでゆきわたり、日常的に利用される親密な場であるが故に、地区に内在しているシンボルにもまして重要な、新たに生まれ育ってゆくまちの人間復権を象徴する貴重なシンボル空間であるといえる。

歩行空間を、地域に内在している各種要素とあわせて、都市総体の軸として位置づけ、同時に、都市の各部分の軸、ないしは骨格として計画し設計してゆくことは、歩行空間の体系をもって、部分から全体までの構造を象徴的に表現するということであり、歩行空間体系が、都市空間の秩序化、いうならば人間復権の場として創りあげられる空間の秩序化の機能を果たしていることを意味するものである。

(4) まちづくりと歩行空間体系

これ迄述べてきた歩行空間体系は、まちづくりという大きな営みの中でどのように位置づけられ、どのように活用されるべきであろうか。総括的にとらえれば、まちづくりには次の2つの論理と計画手法が存在する。

現代の都市生活は、大きな社会なり組織の下で営まれており、新たに開発する市街地でも、広域的な連関を断ち切って存在することはできない。物理的には、鉄道体系や道路体系をはじめとする広域的な交通体系によって他の地域と結びつけられ、社会的には、法体系や社会規範によって統括されている。したがって、新たに開発する市街地の空間構成は、その開発意図・開発目的のもとで、国土計画・地方計画・都市計画という系列化された上位・広域の計画と調和し融合したものでなければならない。

しかし、上位計画からのブレイクダウンという計画手法は、既物的論理性がきわめて明快であるものの、一面無機能的であり機械的である。しかも都市は、

都心部ブロック構成図

(— : 歩行者専用道路)

図-7 歩行空間ネットワーク(筑波研究学園都市)

きわめて感覚的・情緒的存在である人間の集合体であり、無機的・機械的論理性と人間の生活を要求する多面的空間の構成とは、直接的にはなじまないものである。

一方、まちづくりの根本は、人々が心から安らげる空間の創造であり、人々の身近な空間を豊かなものとして創りあげ、都市空間全体を身近な空間の積み重ねとして構成してゆくことが求められている。しかし、この身近な空間を重ねあげていく計画手法では、広域的な機能基盤は必ずしも保証されない。すなわち身近な空間にとって広域的な機能は副次的なものであり、したがって身近な空間が集合体として結集したとき、副次的に位置づけられてきた広域的な機能空間の連続的整合性は、必ずしも担保されていないことになる。

この一見相反する2つの計画手法は、いずれも一貫した論理をもっており、一方によって他方が否定されなければならないというものではない。それは結局それぞれの計画手法の妥当な領域が存在すべきであるということになる。そして同時に2つの手法を調整し、なじむものとするしかけ、ないしは両者を総合化する論理が必要とされることになる。

この機構、論理の基軸こそ歩行空間体系である。

上位計画からの系列化された計画手法の体系と、身のまわりの生活空間からの積み上げによる計画の体系とは、歩行空間体系といういわば「変換系」を介在させることによって、相互に矛盾なく融和し合い、両立することが可能となる。それは、歩行空間体系が前述したようにネットワークとしての物理的な機能系であると同時に、媒体としての空間系でもあるからである。その結果、身のまわりの生活空間の積み上げは、空間の分布と展開を経てそれらを秩序づける歩行空間の体系化へと集約化され、しかもこの歩行空間体系は上位計画からブレイクダウンされてくる諸機能を受けとめ、身のまわりの生活空間になじませるしかけとしても機能することになる。すなわち歩行空間体系は、2つの計画手法の存在領域を示し、あわせて相互の調整を図るしかけとして位置づけられ、歩行空間の体系化は、両者の論理を総合化する論理として意義づけられるものである。

歩行空間こそ都市空間構成の枢軸であり、歩行空間の体系化をもって、都市を表現してゆかねばならない。

(昭和58年度国際交通安全学会賞受賞)