

人・道・町

歩行者空間を考える

望月照彦

一——都市の資源

先日の日曜日、私の事務所の空間からオーバーフローしてしまった本を田舎のアトリエに運んだ。一人では無理なので事務所のスタッフに助っトをたのんでトラックをチャーターした。あいにくの雨ふりの日になってしまったが、もう計画してしまったことなので、本をトラックに積むと渋谷の神山町にある事務所から清水市のアトリエに向った。〃雨でまいった*〃などと言いながら、山手通りに入ると、日曜日のためか車は意外とすいている。通りの両脇に植えられているポプラの新緑が雨が一層あざやかな色にぬり替えて、ワイパーがふりはらう水滴の

奥に街並みもしっとり落ち着いている。「東京の町も街路も意外と美しいものだね」。私は思わず口ばしてしまった。頭の中では三月に行ったサンフランシスコのやはり雨の日のロケーションを想っていたのだ。「いや、東京が美しいのは雨の日だけです」、現実主義者が横の席から答える。確かに雨でなかったら同じ山手通りでも、排気ガスと砂ぼこりで、うんざりするような光景かも知れない。しかし、雨の一日でもいいから美しい東京の街並みがあったんだという発見は素晴しかった。それは雨というスプレーで吹き付けると、あるいはブラッシュアップしたと言った方がよいのかも知れないが、何か確かに物として美しく存在するものが

- 一——都市の資源
- 二——人瞰図の思想
- 三——歩行の思考
- 四——まち主義の発見

東京にも残っているのだ、ということを知らせてくれたからである。

私のそう言うのもおほずかしい程の事務所は神山町にあるが、住まいもそこから歩いて一分の所にある。毎日徒歩か自転車で通っているのだが、徒歩の時には決まって通る道がある。マンションまがいの住み家から、まずは小路に入り込んで、甘い匂いを昼間から流し続けているツブシあん工場の横を通って、休日になると子供たちのざわめきで溢れている小さな公園を突き抜け、石段をかけた山手通りを越える。越えた所に、詩人で建築家であった立原道造が設計しそうな教会とクラックが住んでいたであろう住宅が並んで建っている。庭先のシラ

カバだけはまだ真直ぐに生命を延ばしている。坂を下ると最寄りの商店街があってそれを通り抜けると、私のしもた屋の二階を借りた事務所に出るのだ。一〇分のミニトリップであるが、私にはこの道を歩いてくる時間が実に楽しい。晴れた日はもちろんのこと、雨の日でも、台風の日ですらも、さまざまな表情がこの道にあつてあきることがない。

ある日、地方に暮している私の友人が我が家に泊った。次の朝一緒にこの道を事務所へと歩いて行った。アンコ屋の前を通り小公園を横切り石段を上り、教会と廃家になってしまった牧師の家の前を通って、彼もまたこの道がすっかり気に入ってしまった。「東京にもこんなに素晴らしい道があるんですね。熊谷の町にもこんなところはないなあ」。

彼がそんなに感嘆したとしても、この道程に特に他とかけ離れて何か素晴らしいものがあるわけではない。もし感嘆する要因があるとすれば、それはどこの町にもあるようなロケーションの連らなり^ノノーツイションの良さにあるのではないかと思う。そのノーツイションの良さとは、多分にヒューマンスケールの連らなりの良さということにもなる。アン工場にしても、石の坂道にしても、小公園にしても、また教会であつても特によそにないものでもなく、

言えることはそのどれもがどこにでもあつて人間の尺度の内にあるものだ、となる。確かに都市の近代化は街や町のロケーションを変えてしまった。アンチヒューマンスケールの風景がいたる所に輩出してしまったのだ。その風景の破壊の速度はむしろ地方都市の方が速い。我が家に泊った友人の「熊谷にはこんな道がなくなつてしまった」という感慨も、意外とその都市風景の破壊を見込んで言つた言葉だったのかも知れない。

しかし、雨の日の山手通りの街路の風景といい、私の通勤道路といい、まだまだ都市の中の道空間の良さは残されていると思うのだ。それらは言わば、都市の歴史の流れの中で培われてきた「都市的資源」であろう。

都市の歴史は、一方で近代化の波による破壊的行為もあつたが、また一方では着実にその歴史の層の上に都市資源のストックを続けてきたのである。ようやくに都市の時間的推移が「資源」を生み出しつつあると考へてもいいだろう。そんな結果が、雨の日の美しいタウンスケープであり、楽しい小路の繋がりによる「ミニトリップ」ということになつたのであろう。都市の道路と人間、ということ考へる場合、これから新たにヒューマンスケールの道路づくりを考へることは至難のわざであろう。高

速道路を街の上に高架にしてブツ建てるということに比べてもよほど難しい。しかし、歴史的に培われてきた道空間を再評価して、それをより人間のスケールに近づけるといふ作業であればそう困難ではない。まだまだ美しい街路や小路や街並みは残されているからだ。

しかしその時必要になるのはやはり「まちづくり」といふ考へ方であろう。私の一〇分の徒歩による通勤時間は、道路を歩いて来るといふよりは、その時間の範囲内で「まち」を通り抜けてくるといふことであるからだ。都市と人間という対比では、そこに何らのヒューマンスケールを介在させることはできない。しかし、まちと人間であればまさしく人間スケールの連なりとして考へることができる。

単純に定義すれば、まさしく人間の歩き回ることのできるトリトリが「まち」であるからだ。

二——人瞰図の思想

現代の都市にアンチヒューマンスケールの空間が増えているのは、一つには都市機能というものゝの拡大の結果である。高速道路も、超高層ビルもまさしく機能肥大の結果である。

昔は、都市でも町でも細い小さな道路が連続

と続いていた。言わばラビリンス（迷路）の空間で、そこにはそれなりの面白さがあつたらう。公共空間そのものが密な空間であつたらう。人々の生活もまた良くも悪くも密にならざるを得ない。落語なんかに出てくる江戸からつい近代までの下町の空間である。身近かな公共空間としては横丁や露路みたいなものしかなかつたから、勢い「道」空間の持つ意味は重要なものとなつた。人間の触れ合いや交流は多くその空間が媒介となつた。道路とは狭くても曲りくねっていても、場合によっては長屋の小路のように突き当りでもよかつた。むしろ人間の空間としてはそのようなラビリンスの方が都合がよかつたのかも知れない。

しかし、そんな人間が主人である道路の空間を、近代都市計画ではその座を別の物に入れ替えてしまつたのである。結果はなるべくストリートで幅広い道路計画となつた。コンクリートの高速道路は人々が暮す頭の上を越えて建設され、地上の道路であつても拡幅のために多くの家が削り取られたり、移転を余儀なくされてしまつた。

それは都市機能の拡大、充実のために行政的にもやむをえない施策であり計画であつたのかも知れないが、その背景にあつた計画遂行の思想にも問題があつたのではないかと私は思う。

その思想とは簡単に言つてしまえば「鳥瞰図」の思想である。

物を見降して見るという行為は一体に人間にとって快いものだ。鳥のように飛べたらという願望が飛行機を生んだが、その初期の思想には、飛ぶという行為と同じに、高い所から見降すことへの快感願望があつたのではないかと思う。その快感をもっと深く読み取れば、征服や権力の座を握るといふこととアナロジーなものがあるのではないだろうか。

鳥瞰とは字の通りに鳥の目でもって見るということの意味だが、実はその裏側には権力的視座を持つということに繋がると言ふと、あまりにうがった見方になるであらうか。

行政者も、都市計画家や建築家も何千、何万分の一の地図を机上に広げて、計画を策定し練り上げる。よしんばその地図を眺める視点に権力者への志向性を介在させていないとしても、その位置は鳥瞰的なものになっているに違いない。何千、何万分の一の地図が、すなわち四車線の高速道路の幅を数ミリの線でしか表わせないことが、「人間としての視点」を必然的にどこかへ追いやっているからである。

そう望んでいなくても現在の計画の方法論に、「人間のまなざし」を欠落させるシステムが根深く定着してしまつているのである。

都市でも建築でも計画の終りに大体において鳥瞰図が附される。人々はそれを眺めてある種の快感に身をゆだね、安心するのが落ちである。そしてこの鳥瞰図の思想がまた大体において造られる空間を非人間的なものにしてゐるのだ。

一方で、この鳥瞰という考え方に対するアンチテーゼもあつた。それは「虫瞰」といふ言われ方をした。鳥のようにではなく、あたかも虫のように大地にひれふして物事を考える、という思想であらう。鳥瞰の思想が物事の本質からどんどん離れていく、言わば遠心力のようなものであるとしたら、虫瞰の思想とは物事の核心に迫っていく、求心力的思考方法としてもよいかも知れない。その意味で刺激的な言葉であつたが、私にはどうもまた人間の「目」が虫の「目」になつてしまふことの抵抗感があつた。

それは例えてみればカフカの「変身」という小説にあつた、朝起きてみるとベッドの上で一匹の毒虫になつていたグレゴール・ザムザのようではないか、と思う。

虫瞰に不条理を感じたのである。それはあくまで私的な感覚でそう言っているに過ぎないのだが、最初に虫瞰の思想を唱えた人の真意はまったく別にあるかも知れない。しかしそれがザムザのようなものであれば、一匹の毒虫となつ

て一つの部屋の床や壁や天井をさがささと歩き回ることが、まちづくりのような視点から見れば、一種のエゴイズムとかナルシズムに例えられるのではないかと思う。

私はやはり、鳥瞰図でも虫瞰図でもない、人間が人間の目でもって歩き回って思考すること、そして思想形成していくということが大切だと思う。

それを言葉として表現するなら八人瞰Vの思想とでもしたらいいのではないか。人瞰の思想とは、あくまで人の目で見通すということ、そして人の目の範囲で極大と極小を大切にしたらいい。何もその部分が虫や鳥に取って代るようなことにならなくてもいいのではないかと思う。

鳥の目への接近は人間の目を積分することで、虫の目への接近は人間の目を微分することで迫ることができるだろう。あくまでも基礎になるのは、都市計画も建築計画のようなものでも人間の持つスケール、すなわちヒューマンスケールでなくてはならないだろう。

そんなことは昔から言われてきたし、また極めて単純なことであるのだが、実際にそういう視点を持つということはおろそかにされているものだ。ためしに人間的な尺度感覚で道路を歩き直してみると、いろいろなことが分かるはず

だ。道路と建物の程良い関係、街並みの美しさ醜さ、タウンスケープのリズム感、歩行速度とロケーションの関係、そんなものが本当によく分かる。人間にとって、自分という肉体が最高の尺度であって、その尺度でもって物事に接することが一番有効であるのは考えてみれば当り前の話なのだ。

人瞰図と言ったものがあるとしたら、それは一体どんなものになるだろうか。それは多分、一〇分とか一五分ぐらいで人が歩ける「まち」の地図にでもなるかも知れない。そんな歩行の範囲の中で諸々の施設があり、諸々の風景があり、また諸々の道があることを発見するだろう。そして道路だけとっても、その地域の中に巨大で醜悪な高速道路が走っていても、また逆に、適当なスケールで人間に優しい、そして人間と人間が触れあうことをとっても大切にした道も発見することができるだろう。

人瞰の思想とは、あくまでも人の目でもって歩行し思考する考え方であるが、その道具あるいは位置「ポジション」というものは、「道の空間」なのであり、拡がりとしては「まち」なのである。

三——歩行の思考

人瞰図は歩き回ることによってしかできないと思うのだけれど、道路というのもまた歩き回ることによってしか生まれたいのではないか。始原的な「道」とは、むろんあらかじめあったのではなく、あたかもケモノ道と同じように、人々によって自然に踏み固められることによって発生したのであろう。

文化人類学者が言うように、ある森林に暮す部族のように「地平線」という概念を知らず、森が自分たちの宇宙の全てだ、と考えているような空間であればいざ知らず、現代社会において自然発生的に「道」を作ることなど不可能だと思っだろう。

しかし、意外に子供たちにとっては、始原的道づくりなどたわいもないことだし、実際に踏み固めて作っていることなど多々あるのだ。

私自身の経験だけではなしに、多くの人々が共通の体験を持つと思うのだけれど、小学生の頃よく仲間たちと自分たちの道づくりに精を出したものだ。学校の行き帰りの道などよい例となるだろう。むろん決められた正規の道順はあるのだけれど、近所の仲間たちと集まって、自分たちの秘密の道順を作ったのだ。それが学校までの決められた道程に比べて決して近道ではなかったが、自分たちだけの秘密の通路を持つことは何にも代えられないほど痛快だった。

仲間と連れ立って、最初に正規の登校路をはずれるのは、だいぶ以前に倒産してしまったというバルブ工場からだ。工場のサビ付いた機械の間を身をこごめて通り抜け、裏の小路にくずれかかった塀をくぐって、モーター会社の社宅の棟続きを横切る。戦争で破壊されたままになっている製氷会社の巨大なコンクリートの固まりを踏み分けて川にかかっている水道管のパイプの脇にあるブリッジを金網をくぐり抜けて渡ると、もう学校の裏手には間近かであった。こんなあぶなっかしい経路も子供たちにとっては、立派な自分たちの誇るべき道であった。同じように自由な道づくりの行動は近くにある崖と茶畑で作られた小山にも使われた。その小山全体が子供たちにとってどこからでもアタックのできる空間だった。道は歩くところに

作られる。高村光太郎の詩のような話だが、子供たちにとって既存の道路は在ってないようなものだ。むしろそういう道は対する自由さを持つことが、道が持つ本質的なもの……何かと何かを繋げ、また場合によっては切断し、またの諸資源を発見させる道具となる……そんなものを認識する上で大切なことであろう。この発想は、瓢箪亭通信というミニコミ誌をやっている前田俊彦氏の以前に聞いた話で八公園のないまちづくりをやろうという考えと似ているな、

と思った。すなわち前田氏は子供たちにとってまち全体が公園でなければならぬ、だから手狭な通り一遍の公園を作ってそこに子供を押し込めてしまうのは許せない、と言うのだ。これはやはり道や街路についても同じかも知れない。まちは、私たちが子供の頃アタックした小山と同じで、どこでも歩けることが本当は理想なのだと思う。

大人は子供たちのように自由な発想はなかなかできないけれど、一つでも多くの道を発見するためになるべくたくさんの徒歩をすべきであろう。既存の道であってかまわないから歩き回ることだ。

例えば作家の永井荷風は子供のような目で、言ってみればヒューマンスケールの感覚でまちまちな歩き回った一人であろう。

△遷東綺譚▽や△日和下駄▽という作品にはそんな荷風の視線がよく出ている。円タクにしっかりと寄られたり、ぶつけられたりしないように裏通りの道を探して目的地まで歩いた話や、ゴタゴタと続く下町の繁華な横町を歩いていると商店の間の路地口に「ぬけられます」とか「安全通路」とか「京成バス近道」のサインを見つけた話が詳細にあって、まちの中での道の持つ意味をよく啓示しているように思う。しかし荷風の目でまちなを見ようとすると、私の事

務所の近所では、「私道により通行を禁ず」といったような立看板がいくつああってがっかりしてしまう。それでもやはり通勤道のように素晴らしい道路のノーティションもあって、まちというスペースは本当に面白いものだと思う。

「都市の歩き方」などということがこのところ盛んに研究されているようだし、「アングル」などというタウンマップの専門誌もよく売れているようだから、まちの道路空間の再発見という風潮と、身近な環境を見直そうという傾向は強まっていくのだと思う。

ジョギングやローラースケートの隆盛も、若い人々を中心にして都市の道空間の実質的な利用という意味で、やはり身近な環境の再認識に繋るものだと思う。

実質的利用だけではない、近くにある史跡や博物館を歩いて回るといっても、都市資源の積極的利用方法である。その道が人間的スケールに近いものであればあるほど、多分に古い歴史性を持ち、文化を持っているはずだ。

「私の事務所の前の道は井之頭通りと言って古い通りであるが、程近い所に宇田川地蔵という地蔵さんがある。ある時、私の先輩の友人が来て、この宇田川地蔵を見つけて驚いていた。かつて彼は子供の頃、この地蔵さんを拝んだことがあるのだと言う。当時はすぐ脇に馬を繋いで

あるようなそんな辺りな所であったそうだが。「いや驚きましたよ。あたりがこんなに変わってしまつて。変わっていないのはお地藏さんの笑顔くらいだよ」それもそのはずで、そのあたりは今をときめく専門店ビル「パルコ」のすぐ裏手であったからである。

道路に沿った空間には時の流れを象徴する、あるいは文化のストックを暗示する「メルクマール」が在るものだ。そんなものを一つ一つ発見していく歩き方も、まさに生きる人間にとって意味のあることだろう。

道路を単に通行する機能だけでとらえないでみると、ジョギングのようなスポーティブなものや、歴史的資産の解説といった文化的なものがある。しかしそれをさらに越えたとらえ方をしてみると、道路の構造そのものが現象させる不思議な感覚もあるかも知れない。

詩人、萩原朔太郎のファンタジック小説「猫町」は、こんな道と人間との感覚の綾を描いた試みであるのかも知れない。物語のプロットはこうである。幻覚持ちの物書きである主人公は、近所のさびれた商店街を散歩することを日常にしていた。ある日も同じように散歩にやってくる、どこをどう間違つたのか今まで一度もやって来たことのない通りに出てしまうのである。その街並みはいつも自分が散歩する通り

に比べても余程にハイカラなものであったが、不思議なことに人っ子一人いないのだ。よく見ると、小路にも屋根にも家の奥にも猫だらけの「猫町」だった、という話だ。

話の落ちは、ユカイン常習者の幻覚持ちがたまたまいつもとは逆の方向から街の通りに入り込んできたことで、風景の左右反転が彼の眠っていた幻覚を呼び起こしてしまつたのだ。

この物語は、イメージ豊かな詩人の手によるものだが、街路とか街並みとかは、確かに見慣れたものであつてもそこには常に何か新しいエネルギーを潜ませているのではないかと思う。まちの歩行者である私たちは、道という空間が持っている人間への多様な働きかけを積極的に評価しなければならぬ時に来ているのであらう。

四——まち主義の発見

これまでの都市の道路を考える視点の多くは、歩車道分離だとか、車をどこまでアクサさせるのか、道路形態のヒエラルキーをいかにつくり上げるか、とかの技術論的なものだった。確かにそれらの考え方は大切だし、一部のニュータウン計画を除いて、日本の諸都市では技術論上の初歩的問題ですら十分に解決されて

いないのが現実である。本来的に人と道、道と車とは馴染みにくいものであるのだから。

それらを分離させようというハードウェアの技術は考えられているが、むしろ馴染ませるためのソフトウェアが考えられてしかるべき時代である。今、若者たちの間で人気のある東京渋谷の公園通りでは、専門店ビルのパルコが中心となつて通りから車をしめ出さずに、むしろスピードを極端に落としてもらうことによつて人と車との関係を融和させることを試みているという。法的な問題も当然のことながら存在するから、それを越えるようなことはできないにしても、「車に強い歩行者」の立場を考えることも、人・道・車という関連でソフトウェアの要求が高まるところであらう。

「車」の問題は、都市の道路を考えていく上で不可避なものであるが、これまで技術論の延長として、あまりにそのみにとられすぎたきらいがある。

私の通勤道からも、「人瞰」の思想からも、もっと人間の側に近づけた道の在り様を考えなければならぬと思ひ続けてきたのだが、それを明確な意識まで昇華させてくれたのは、去年のさるプロジェクトで横浜市中村川流域の調査をしてからである。中村川の上流に近い川と丘で囲まれた窪地に中村町はある。中村町はい

わば横浜の下町で、人によっては東京の下町より、下町的だという評価を持った場所である。

中村町を貫通する道路が、他のエリアとは独立して在る町を、中村川を渡る一つの橋によって中心市街地と結び付けている。私はその道路を歩き、橋を渡って思ったのは、この道はヒューマンロード^{ヒューマンロード}人間道^{人間道}だ、ということであった。ゆるい傾斜を持つその町の中心道路は、町の暮しを支えている最寄店が張り付いていて、焼ソバ屋、クリーニング屋、洋品屋、そしてモッキリの店などが並んでいる。それらは多分、この町に暮す人々のどの年齢、層にも等分に分布しているに違いない。そしてどの建物もヒューマンスケールをみだすものはない。人・道・町が一体となって、よく見るとそれぞれを補完している役割になっているのだ。

夕刻になると、人々はこの道を中心街地と結び付ける唯一の橋である三吉橋に向かって降りていく。その橋の歩道に座ったり、欄干に身を寄せたりして、それぞれで会話を交しているのだ。橋の袂に大衆演劇場と大衆浴場が一つになった建物があったりして、この橋の上に乗まる人々の風情をより引き立たせている。道の延長としての橋の上に三々五々集まった人々は、明らかにその町の間人としての雰囲気を持ってい

る。そしてそれは中村町へ入る私を拒んでいるわけではないが、自己検証の意識を私に持たせる。その意識は最初抵抗感としてあったのだが、考えてみるとよそもの私が決してそれに悪意を持つような質のものではないと思うようになったのだ。

まちの人たちは、人・道・町という系の広がりの中で、中村町という地域を囲い込んでいるのだ。人々はまず道に出て、その空間を私有し、同時に共有する。中村町の裏通りでも、また特に東京の下町と呼ばれる界限に多いのだが、自分の家の玄関先に一杯鉢植を持っていて、それがしまいにはあふれて道路の一部分までを占拠してしまっているのを見かける。この現象は考えてみれば、道空間の私有であるのだが、またその手入れの行き届いた緑を歩行者が気持ちよく眺めるといふ意味では共有である、とも言える。橋の上で楽しげにおしゃべりをしている人々も、路上の植栽の手入れに余念のない人々も、そんな風にして道をとらえ、まちを囲い込んでいくのだ。囲い込んでいくというのは自分が暮す生活空間の広がりをも自分のものとして思い込むことであり、それらを大切に守り、育んでいくという意識であろう。

他に比べて、事さらに立派な建物や道路があ

るわけでもない中村町という一地区が、私にとって一つのヒューマンスケールの塊りに見えたのは、私のあまりの偏見であろうか。

いやそうではなく、虫瞰的思想による都市の計画論ではなく、そこには人の目による人のスケールからの、人瞰図による「まちづくり」の歴史のストックが在ることを私は垣間見たのである。

私はこれを都市の中での「まち主義」だと言いたい。中村町にしても、東京の下町にしてもそこを歩いていて、何となくこちよく懐しく、そして安心感があるのは、そこに暮す人々の意識の系が、人・道・町と広がって幾重にも「まち」を覆っているからであろう。人々が自然自然に「まち主義」を持っているのである。

私は今流行の「地域主義」という一種の隔絶主義的臭いのある言葉より、ほんわかとした「まち主義」といふ言い方が好きだ。

それはまちを歩く人々が、ルソーの言う「孤独な散歩者の夢想」であるよりは「人のまなざしを持った歩行者の博愛」を志向するという意味を持つからである。

（日本大学講師・望月照彦都市建築研究所所長）