

花園町通りの仕事について

羽藤英二，東京大学教授

hato0816@gmail.com

1. まちの中心は簡単につくれない

どんな専門家も、まちの拠点や中心をつくりたがるが、中心をつくる計画の多くは失敗する。それは以前であれば集客力のある映画館であり、最近であれば図書館のような比較的大きな公共施設をおくということが考えられる。次に候補となる敷地があったとして、ではそうした箱物を敷地にぽんとおいたらどうなるだろうか。中心ができたと言えるだろうか。敷地がその町の中心になるには時間がかかる。また、都市にはあらかじめさまざまな施設が布置されており、そうした施設の活動を支える交通網が供給されている。移動と活動のバランスは一端崩れてしまうから、反対だっておきるかもしれない。また、施設の中に人が集まったからといって、その施設を町の中心といえるだろうか。施設と施設の間を行きかうさまざまな市民の互いの顔がゆったりとした距離の中から次々と顕れる、そんな流れが垣間見えるとき、自分自身も人々の楽しげな流れに誘われて身を委ね、思い思いの場所へ向かうだろう。このような中心の外との互いの「流れ」の釣り合いを設計することは簡単とはいえないだろう。構造計算に基づいて建築は設計できるが、密度と配置で決まる都市の水平方向の力（流動）の向きと量を受け止める「軸」をちゃんと設計できる計画家はいまだ専門的な職能が成立しているとは言いがたい。無論交通の流れをどのように交通路に流すかについての基礎理論は存在する。歩行者の流動を記述するための立式はマルコフ過程に従い、回遊することで得られる報酬＝雰囲気やくつろぎの体験を求める行動と空間の関係は強化学習に従うが、一般的な設計者には、こうした式を数理的に理解するのは難易度が高いかもしれない。また、まちの流動の分布を理解して施設の立地を考えようにも、起点と終点となる拠点そのものが、絶え間ない流動の変化に呼応して、更新され続けているという問題もあるだろう。小さな拠点の移転は少しずつ、少しずつ都市の流動のパターンを変えていく。都市が継承してきた境界は徐々にその姿をかえ、計画者や設計者の意図していなかった風景が生み出されることになる。

2 粒子化する都市に。

松山市は、堀の内にあった陸上競技場や市民プール、道後にあった動物園を 1990 年代になって郊外に移転させている。これらの施設は、いずれも松山城と湯建城の濠の中に置かれていたもので、ひとつひとつをとれば、どれも中心施設とは言えないものだ。当時、田圃ばかりだった郊外への移転が（相次いだことで）松山市およびその近郊の施設配置と中心をめぐる「流れ」の釣り合いをゆっくり変えていった。

当時、堀の内にあった競輪場の移転は市民から歓迎されたし、まちなかの子供向けの施設の郊外移転も車社会を考えれば、それほど反対はなかった。いずれの施設も都市に欠かざる中心そのものとは考えられていなかったこともあつただろう。結果として、堀之内は静穏になったし、家族連れにしてみれば、郊外に施設が移転したことで、ゆったりとした駐車場が併設された結果、クルマで訪れやすくなったとっていい。

56号バイパスや11号バイパスといった都市の放射道路と、戦前から議論されてきた環状線が整備されたことで、松山市の旧城下町の周縁沿道の商業施設密度は高くなる。一方まちなかでは、市営プールや子供の城が移転したことで、(町の中心のひとつとして認識されている)市駅から歩いて友達とプールに通った花園町通りから子供たちの姿はなくなった。花園町通りは市駅と文化的な拠点である堀の内を結ぶ軸線だった。流動の基本原則となる2核1モールを成立させていた1核が無くなったことで、もはや軸線を行きかう人々はいなくなろうとしていた。

施設の郊外移転やモータリゼーションによって、銀天街から大街道商店街近傍の空地になった土地は、車のアクセスを確保するために、駐車場にその姿を変えた。後継者のいない商用地の用途転換は、地主の収益確保に貢献したことは否定できない。固定資産税を考えると、地主の立場にたてば、収益を上げることが求められる。まちなかの空間は、急速に虫食いの的に駐車場が広がっていくことになる。

市駅や城山といったまちの交通網とシンボルそのものに変化はなかった一方で、まちなかの活動は駐車場と店舗を往復する単純なパターンが強化された。まちの滞在時間は短くなり、Home-Shop-Homeのように1回の滞在だけで帰るようなアクティビティチェインへと単純化した。さらに、規制緩和に伴って大型小売店立地法は改正されたことで、土地利用規制を行ってきた松山市の計画とは無関係に、市境の向こうに、より大きな駐車場を備えた大型ショッピングセンターが出来た。さらに、ネットによる小売の集積は巨大である。多かれ少なかれ、日本の地方都市では、情報によって個人の行動が粒子化し、かつて地理的文脈を継承してきた空間文化そのものが解体される運命にあるのかもしれない。

3 中心の外をつくる

都市の中心とは何だろうか？ 駅は中心のひとつといえなくはない。しかし、駅はあくまで近代以降に外挿された都市の衝点に過ぎない。にもかかわらず、流動の釣り合いを取るべき衝点に、さまざまな機能を付与していくことで、都市が長い時間をかけて積み重ねてきた「らしさ」は換骨奪胎され、都市機能そのものが、流動の便を求めて分散化することで、都市は薄まりつつある。

都市を計画し設計するにあたっての問題意識の出発点は概ね、そのようなものであったように思う。では、どのような構想をたてればいいのか。伝統的な都市活動の地理的分布と流動が先にあり、本来の都市活動の拠点に対して、流動の衝点となっている中心の傍に生じている交通パターンの性質に注意を払いながら、丁寧に流動を整えてやる必要があるのでは

ないか。こうした問題意識は松山市の中心とされてきた松山市駅からではなく、駅の周囲に目を向けることとなった。

建物と建物の間を人は行き交う。行き交うことで有機的な感覚や、呼応するさまざまなまちの機能と他者の介在がうまれる。中心から外れた場所に目を向けて、道路のアスファルトをひっぺがして、木を植えて緑陰をつくれば、小さな人だまりがうまれるだろう。近隣の感覚のある道路が連鎖して、静かな奥へつながっていく。まちのバランスを取り戻すために、中心とその外を結ぶ通りや、小さな空間を少しづつ、つくっていく。中心の外をつくる。そういうイメージが頭に浮かんだ。

4 街路はどうやってできたか -道の形成史を読む-

日本の近代街路計画には二つの履歴がある。一つは明治政府が行なった近世城下町の武家地を中心とした近代的な社会空間への改変に伴う街路整備であり、もう一つは戦災復興都市計画における街路整備である。松山市においては、旧武家地の解体による官庁街の形成に伴う濠の埋め立てによって骨格となる街路整備がなされた後、戦前・戦災復興に伴う引き屋による広幅員道路化などが、現在の都市基盤として機能していることは言うまでもない。

ローマ近郊のサンピットリーノロマーノや、チェコのテルツは、全ての建物が一つの道路の周りに集中しており、これらは未開集落に見られる都市形態だが、一つの空間に全ての建築と人々が向かいあい、道路というよりも広場としてまちの中心に道路がある。花園町通りは、戦前引き家がなされ、戦災復興に伴い路面電車が外挿されたことで広幅員化されており、防火のため銀杏の木が植えられたことで、街路空間そのものは広場的な構成を持っていた。今車のために割り当てられている6車線の道路を歩行者のための空間に再配分できれば、誰もが少し歩くだけで、路上で行われている何かに参加できる。建築の建ち並ぶ街路そのものが町になる。花園町どおりは線形ではあったが、人動きを生み出しやすい見通しと、広場として俯瞰的に辺りを見渡す機能を潜在的に持っているように感じられた。

花園町通りに、小さな規模の活動と、大きな空間としての視野を手に入れた空間をつくれないだろうかと考えた。そのことには、幼いころに花園町通りで、仲のいい友人たちと離れたり、一緒になったり、ぶらぶらと歩きながら一日を過ごした体験が影響したのかもしれない。いずれにせよ、歩行者同士の移動距離は近くて、出来るだけ広い範囲で行われている小さな活動が見渡せることが大切だと思ったのだ。そして、そのために水平方向の移動を支える公共交通が備わっていることが必要だった。花園町通りは路面電車が走っており、こうしたすべての条件を備えていた、街路に面した建築の間口は東と西で異なっており、少し歩いただけで多様な表情に出会える可能性を持っていたし、建築敷地の奥行きは、古い建築施設の隙間に裏庭のような空間を与えており、敷地の特性を生かしたりノベーションの可能性を有しているように思えた。

5 外から内へ、道をつくりかえる

ベネチアやシエナは、交通と街のアクティビティが歩行者と車とに分離することなく、成立している。車の町への流入を、町の外側で寸断しているためだ。アクティビティと交通が未分化で同じ空間に存在すること、そのためには車や電車といった速い交通の移動空間と歩行空間の間の余白が重要になる。そのためには、歩行者のための街路空間としてはっきりと作り直す必要があった。

路上のさまざまな活動は、一旦条件さえ許せば、混じり合う。公的な活動から私的な活動への移行が、建築と一体となった街路で展開するためには、計画条件を整えてやる必要がある。屋外のくつろぎと移動は、完全に区別がつくものではないだろうし、通行人から見える活動に誘引力があるのは明らかだ。しかし当時の花園町通りは、鬱蒼として、一階建築の前は乱雑に車が停車した状態にあり、人々の誘いこむためには1階の活動を街路と連担させ、体験の相互化を図ることは困難な状態にあった。変化が必要だったが、ただ必要性を説いても、町は変わらない。都市の外側の環状線整備の方向付けに成功した、私（たち）は、次のプランの方向性に悩んでいた。

6. 数字と手続きで拠り所をつくる

私たちは、2007年頃から市の総合交通戦略に着手した。パーソントリップ調査と移動体通信システムを用いて人の移動活動パターンを計測し、都市の流動解析を試みたのだ。配分計算と人口シナリオ作成を繰り返して、中心の近傍にまとまりのある多様な交通パターンを再生するために、まちなかに住む人を漸次的に増やしていくことを計画し、これを都市交通戦略として発表したのだ。

松山市の人口減少は、2050年くらいまでを想定すると、昭和20年代くらいの人口まで減少することになる。こうした場合、外延化した社会基盤の維持管理コストは膨大になることから、江戸期から近代において継承されてきたもともとの城下町の武家地と町人地のゾーニングを読み込み、地域資産を生かした暮らしのあり方を議論し、まちなか居住と、そのための空間的な余白をつくることを考えた。旧来の市制以前の町の中心とその外との間に、候補となるいくつかの敷地と道路を抽出して、まちの中に、新たな流動を生み出そうと考えたのだ。

花園町通りはその候補のなかのひとつで、松山の中心といえる市駅の駅前から松山城下の堀の内を結ぶ幅員37m、延長約400m、中央には路面電車が走る6車線の立派な車のための道路だった。計画にあたって、まず第一に車のためにつくられた花園町通りを遅い交通のための空間にすること、第二に単なる道路整備ではなく、市民活動の要望に適応できるような空間にすること、これらが私たちの計画の出発点となった。

花園町通りの東側には古くから軒を連ねていた商店が空き店舗化しており、西側は街区が大きくマンションや専門学校など複数が統合されて再開発された建物が目立っていた。こ

のため、効率の悪い大きな店舗の新陳代謝がなかなか進まないまま、街区の高齢化が進展し、自動車交通量は30年前に比べて半減するなど、まちなかに住む人も訪れる人も減少の一途をたどっていた。一方で、交通量が減り役割を果たすことのなくなった広幅員道路の問題は、それほど明確に認識されていないように見えた。私たちは、パー新トリップ調査に加えて、市内を回遊する人々の行動についてより詳細な行動を把握することが可能なプローブパーソン調査と断面交通量調査を実施し、交通シミュレーションに基づいて、道路を6車線から2車線にすることを決断した。

幸い私たちは、ロープウェイ通りなどで、道路空間の再配分によるものを既に試みており、断面改良による交通制御や、地域の人々が参加しながら車の速度を落とすような道路づくりを進めていく—これは不幸なことだと云わなければならないが一輒のなかで全体としさてうまく進めてゆくことを経験していたので、思い切った道路空間の再配分の試みに対して、少なくない経験を持っていた。

私たちは、市長をリーダーとする「まちづくり懇談会」を設置し、都市マスタープラン、総合交通戦略などの議論を行った。組織をつくったことで、行政側も町側でも、花園町通りのリノベーションを、重点整備プロジェクトとして位置づけられることができたことで、計画は進みだした。2012年4月からは、月1回のペースで花園町通りの空間改変事業懇談会を開き、市、警察、専門家、商店街役員、交通事業者、市駅前役員の間で使い方に関する決定協議が行われた。プロポーザルの仕様を作成し、交通計画者や設計者を選定し、地元住民を中心としたワークショップを月1回のペースで並行して開催することにした。

7. 設計当初案はうまくいかない(かった)

社会実験に多くの住民に参加してもらうため、昼と夜の2部制で、顔を付き合わせて議論をはじめたけれど、私たちの提案に対して、地元からは反対意見が相次いだ。とにかく住民の生活スタイルや道路の利用ニーズに、私たちの提案は一致しないとの意見が多かった。確かに、歳をとった人であれば、車で玄関から福祉施設まで送り迎えしてほしいだろうし、今まで庭のように使っていた街路をいきなり公共空間だと言われても、専門家の考える街路の新たな使い方は、地元の人たちには理解し難いように見えたことだろう。市役所の林さんをはじめとする担当者も、設計を担当してもらっていた吉谷さんたちも、困り果てていた。

関係者が集まった会議の際、思い切って、道路断面を全面フラット化した上で、余地のできた街路空間を、個別の住宅の生活の要望に呼応できる空間提案へとプラン変更したいとの方針を私から示した。そこまでは、歩道をとにかく拡幅して、イベントの場として活用するためのいろいろなデッキや、芝生を設えるための空間整備という作りこんだ提案を設計サイドから行っていたが、気付かないうちに活動内容や道路の使い方をこちらが限定して、押し付けていたように感じられたからだ。関係者の間では、ここまで設計を詰めてき

たのという意見と、これでなんとか状況が打開できるかもしれないという期待が両方あったように思う。

8. ルーズに設計しなおす

路面電車から軒先の歩道まで一気通貫するフラットな道路で境界をなくし、車の交通機能を保持したまま、(よくいえば)市民が望むさまざまな使い方へ対応可能な(悪く言えば)いささかルーズな設計提案に切り替え、2012年7月の整備検討ワークショップで議論を行った。

反対する声はそれでもまだ多かったが、市民の目の色が変わったのがわかった。学生さんも佐多くんや新堀くんも実感をもてたように思う。そこからは、一軒一軒ドブ板で説明に回って歩き、合意の取れたところから、再度沿道建築と一体となった活動プログラムを検討し、対応できる道路空間へと細かな設計変更を繰り返すことにした。南堀端に抜ける交差点の交通シミュレーションで道路混雑が起きないことを確認できていたこと、空間再配分に対して積極的な沿道に住む若い世代に主体的に社会実験に参加してもらったことも大きかった。正岡子規の生家前に庭のような空間を設け、駐輪場は違法駐輪が出ないように分散型にして再配置した上で、裏に新たな駐輪施設を用意するといった面的な交通空間の設計も新たな提案として取り込まれることとなった。サインの絵を柴田さんが描き、佐多くんたちには何度も現場管理に通ってもらった。

社会実験を行ったことで、屋台の営業時間にはNoが突きつけられたが、路上では子供たちが勝手にキャッチボールを始めていた。道路がフラットであるほど、利用方法の自由度が増す。お仕着せの同じような活動を予め決めてしまうのではなく、自分たちで道路の使い方をどんどん提案し変えていくような活動が起こること、そのために「私」と「公」が混在するような道路の実現を私たちは目指した。

9. やって示す「移動する建築」コンペ

柳田國男は、こんな文章を書いている。

「真夏の一日、明日は満月という日だった。村を外れ、八木への道の曲がり角の右手に共同井戸があり、その前の街道で20人くらいの女たちが輪となって踊っていた。盆踊りである。笛も太鼓もない。遠くに潮騒の音が聴こえ、空には月が輝いていた」

日本には道路はあるが、広場はない。しかし街路や街道を広場化して私たちは使ってきたとっていいのではないか。花園町通りで道路空間の再配分を行ったことで、フラット化した街路では、すでにキャッチボールするような親子の姿も見られていたから、そういう街路を広場化するような花園町通りの新しい使い方として、私たちは市をたてることを構想し、そのきっかになるような屋台＝移動する建築を公募することを私は構想した。

キムデボンさんの「町を旅する屋台」を私たちは選んだ。最初から形は柔軟にという姿勢で、鉄工の西永さんのレーザーカッターを使った加工によって素材を軽量化し、木工の阿部さんの木材タイヤの採用など、地元職人さんの提案を引き出した上で、4つの屋台を組み合わせをつくり、花園町通りを中心とするまちなかに展開できる移動する建築が出来上がった。参加者自身が花園町通りで、新しい空間がつかれるという提案は、地元の活動を促し、花園町通りでは、月に一度市（マルシェ）がたつようになった。やわらかな軸を生み出すための活動が自然しつつあったが、その活動はまだ安定しておらず、孵化するための過程を必要としているように思えた。

10. 道をつくる人は誰か？

私たちは、アーバンデザインセンターを、まちなかから、花園町通りに移すことを決断した。さまざまな路上の活動を行政頼みから市民主体のものにしていく必要があったし、道路上の活動は、道路に面した建築の使い手の所作に左右されるから、先に述べた鰻の寝床のような敷地に展開されている東側の古い不動産の可能性を自ら示す必要があるのではないかと考えたからだ。専門家から評価を得ていくつかの賞を受賞していたまちなか広場とアーバンデザインセンターの事務所を閉めて、私たちは花園町通りに引っ越すことを決意した。

ヨーロッパの旧市街では、様々なアクティビティにあふれたさまざまな形の広場の姿が見られる。これらは計画的な手法で整備されたものではなく、中世に都市が自然発生的に成長を遂げる中で、歩行者行動にとって合理的な形で街路が形成されていった結果、その流動の中で自然＝生まれたものだと考えられている。一方、現代の日本の都市の広場は、うまく使われ人々が集まる場所になっているものもあるが、人影が見られず閑散とした場所になっているものも多く見られる。東京都心で近年つくられてきた広場の多くが容積率緩和を受ける条件として整備され、敷地の高度利用の観点で建物や広場の配置が決定される傾向にあることも、その一因であろう。しかし、そのような中でもできるだけ利用される広場を計画しようとした場合、場所の評価を適切に行い、育てるための手法を持ち合わせていない。

花園町通りに面した私有地の中で、地主も設計者も、最大効率のものをつくりたがる、でもそれをみんながやると、まちは壊れてしまう。だけど、それを規制だとか景観のルールづくりやガイドラインでなんとかなるのかとうと、おそらくそういうやり方も違っているのではないか。まちをだんだん置換するための、方向性をその場所で示すことが必要だと思った。私は広場から道路へ事務所を移すことを決断した。

道路は、建築と違って、多くの人たちの相互信頼と協力によってできてゆくものである。無理解な協力者をもつことは不幸なことである。そのようなとき、相互の論議につかれ果てると、つい、協力者をだましだまし進めなければならないようなことがあるものである。また設計者や行政担当者といった協力者のあいだに意思の疎通を欠くようなとき、議

論が、つねに見事に開花するとは限らない。市民や計画者や設計者、施工者の間の議論も、敵、味方の関係におしやられる場合がままあるものである。そこにはおのづからの分担と責任はあるのだが、相互信頼を欠いた敵、味方の関係からは、見事な結実を期待することはできない。

多くの場合、こうしてつくられた道路を使用し、利用するものとの間の問題は、さらに複雑である。しかしそれによく耐えて、はじめて、まちの中心で役割を喪っていた道路は再び生命をもつものとなるのではないか。道路はこのような社会的な行為の結実なのである。私たちがつくったこの道路は、尚まだ幾多の欠点を持っている。にもかかわらず、なにか、例えばあの日みたキャッチボールをしていた子どもたちにとって、この道路が新たな居場所となるに値するものとなったなら、それは、これら多くの方々の協力の賜物であるといえるだろう。



写真1：商店街からの抜け道に面した駐車場を見定め、小さな広場をつくることを考えた。アスファルトを引っぺがすと井戸が見つかった。地域の人たちと話しているうちに、戦前戦後暮らしの中で井戸が使われていたことがわかってきた。小山をつくり、ポンプと木を植えると、年配の人が懐かしそうに井戸の水をくみ上げ、その「身振り」が連鎖するように人が集まり、バシャバシャと子供たちの水遊びが始まった。小さな「身振り」に媒介された身体験と記憶が、世代を越え地域の生活景を継承していくのではないだろうか。**写真2**：二つの目の広場は道後温泉の別館に、図と地をひっくり返すようにつくった。



写真3：花園町通りは、現在のまちの中心である伊予鉄市駅の外側にある広い幅員の道路空間であった。車のために副道も含めて6車線あった道路を2車線にすることで、人のための道にすることを目指した。

写真4：2車線にしたことで、親子がキャッチボールを始めた。自由な使い方ができる余地が生まれた。



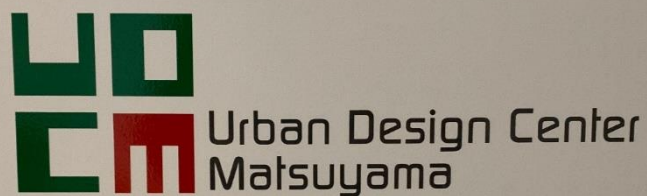
写真5：花園町通りに面した建築は、間口が狭く合筆が繰り返された結果、奥に向かって複雑な敷地構成を持っているのが特徴だった。私たちは地権者が一階部を抜いて、奥の深い土地を駐車場にして利用していた建築に狙いを定めて交渉を始めた。**写真6**：花園町通りに面した建築は、間口が狭く合筆が繰り返された結果、奥に向かって複雑な敷地構成を持っているのが特徴だった。私たちは地権者が一階部を抜いて、奥の深い土地を駐車場にして利用していた建築に狙いを定めて交渉を始めた。



写真7：事務所のバイトの学生さんが、軒下から通りに看板を散らしておくと、いろんな人が通りから建物の中をのぞき始めた。写真8：通りでギターで演奏をする人が現れた。みんな楽しそうに歌いはめた。事務所のみんなも参加しているけど、こどもはおなか減ったという表情（笑）。



写真9-13：都市デザインスタジオでJR松山駅について、学生さんとまちの人が一緒に議論したり、夜になるとプラネタリウムで子どもたちに教えたりしている。事務所では図面描いたり、WSの準備したり。



☀️ 松山ブンカ・ラボ



写真 14-18: 松山ブンカ・ラボを新たにつくって、事務所で戸館くんと一緒に、文化活動の拠点づくりも開始した。違法駐輪は問題になるので、サイクルガイドさんをお願いして、声かけを行っている。設計変更もあったりで、自転車のルールづくりは難しい。俳句ポストに子供たちが集まって、のぼさんの庭で投句中。キムさんの屋台を設置して、ストリートミュージアムの模擬実験。