

# city & life

都市のしくみと暮らし

no.140

Apr.-Jul.2024



特集 ウォーカブルシティへ

## 巻頭言

## 人 中 心 の ま ち づ く り

街路空間を「クルマ中心」から「人中心」に再構築していく取り組みが進んでいる。背景には、2020年に制定された都市再生特別措置法等の一部を改正する法律において、市町村が、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取り組みを都市再生整備計画に位置付けることで、法律・予算・税制のパッケージによる支援が受けられるようになったことがある。現在、全国各地の多くの自治体が「居心地が良く歩きたくなる」をキャッチフレーズに、ハード、ソフト、両面での取り組みを行っている。

ただし、歩行空間の創出や社会実験、イベント開催など、ストリートに一過性の賑わいをもたらすことがその目的ではない。そもそも、政策誕生のきっかけは2019年に国土交通省が開催した「都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」であり、ここでは、都市を巡る課題が多様化・複雑化していくなかで、これからの都市のあるべき姿を探ることを目的に議論が行われた。そのうえで「ウォーカブル」は、あるべき都市の未来の姿をイメージするためのキーワードとして位置付けられている。

全国各地で展開する、ウォーカブルなまちづくりへの取り組みは、果たして、未来の都市像を映し出しているのか。各事例を取材し、これからの都市の在り方を考える。

(編集部)



表紙——千葉県柏市「ストリートパーティ」  
(関連記事:p6)  
裏表紙——東京都荒川区「三の輪銀座商店街」  
(関連記事:p18)  
photo:坂本政十郎

## 特集 ウォーカブルシティへ

### contents

インタビュー①	日本のパブリックスペースから目指すウォーカブルシティ   泉山墨威	2
ケーススタディ	歩いて楽しいまちづくり 1.Marunouchi Street Park 2.すみだリバーウォーク+TOKYO mizumachi 3.IKEBUKURO LIVING LOOP 4.松陰神社通り 5.ストリートパーティ 6.なんば広場 7.QURUWAプロジェクト 8.大手前通り 9.#カミハチキテル-URBAN TRANSIT BAY- 10.花畑広場	6
インタビュー②	歴史に学ぶ、日本型ウォーカブルシティとは 初田香成	14
ルポ	ウォーカブルシティ探検隊	18
連載	都市の緑3表彰 緑がつなぐ町・人・暮らし⑥   大阪梅田ツインタワーズ・サウス	26
連載	噂の「駅前」探検⑩   自由が丘駅 今尾恵介・小夜小町	30
バックナンバー		32

# 日本のパブリックスペースから目指すウォーカブルシティ

日本では法律などの仕組み上、道路を交通機能以外の目的に使うことに高いハードルがある。パブリックスペースを活用するキーワードともなるウォーカブルシティを実現するためには、エリアという単位で場所（プレイス）の使い方を考える必要があり、行政が仕組みをつくるだけでなく、市民や地域が当事者として長期的なビジョンや戦略に取り組むことが必要だ。地域主導型のウォーカブルな社会実験の事例と共に、日本が目指すべきウォーカブルシティの将来像を俯瞰する。

## 泉山 壘威

都市戦術家、日本大学理工学部建築学科准教授、一般社団法人ソトノバ共同代表理事



いずみやま・るい—1984年札幌市生まれ。都市戦術家、日本大学理工学部建築学科准教授、一般社団法人ソトノバ共同代表理事・編集長、一般社団法人エリアマネジメントラボ共同代表理事、PlacemakingX日本リーダー、認定准都市プランナー（プロジェクトマネジメント・エリアマネジメント）、博士（工学）。専門は都市計画・都市デザイン。著書に『パブリックスペース活用事典』（編著、学芸出版社、2023年）、『タクティカル・アーバニズム:小さなアクションから都市を大きく変える』（編著、学芸出版社、2021年）、『エリアマネジメント・ケースメソッド:官民連携による地域経営の教科書』（編著、学芸出版社、2021年）など。（photo:坂本政十賜）

### ウォーカブルはどこから生まれたか？

日本の道路は、道路法第二条でも「一般交通の用に供する道」と規定され、人やクルマが移動するために使われることが主な目的とされています。「歩行者」という言葉からも、人が歩く場所と捉えられているのです。一方、海外の道路では、オープンカフェや広場を見かけることが多く、人が佇んだり、滞留したりする場所がまちなかに設けられている。その風景が街を面白くしているのではないのでしょうか。

街の約30%は道路の場合が多いので、道路が面白くないと、街も面白くないと考えています。しかし、日本では道路を交通以外の目的で使うことが、あまり考えられていないように思います。屋外のパブリックスペースを豊かにすることを目的として活動を進めていくうちに、情報が可視化できていないという課題があることがわか

り、情報をわかりやすく伝えるメディアの必要性を感じて、2015年に「ソトノバ」をスタート。ブログやSNSで情報発信から始め、現在ではメディアを中心に、コミュニティやラボ運営、トークイベント、プロジェクト、アワード、学びや人材育成など、多様なプラットフォームとして活動を展開しています。

日本の道路は、道路法、道路交通法という法律と共に、行政が道路管理者、警察が交通管理者であるという、二重の管理がかかっています。道路を交通以外の目的で利用しようとするという難しい問題が出てきます。2010年代にはパブリックスペースを活用していこうという動きが広まりましたが、道路、公園といった空間ごとの単位で捉えては上手くいかず、エリアという単位のなかで道路や公園をどうしていくかを考える必要があると感じていました。当時、ニューヨーク市

交通局長だったジャネット・サディク＝カーンさんも同じような考え方で、そのキーワードとしてクルマより人が主人公になる道路や街をつくるという意味で、ウォーカブルという言葉を使っていました。その頃から、世界共通で都市再生においてウォーカブルシティを目指していくという方向性が広がっていったように思います。

私自身が取り組んでいた課題もウォーカブルシティとリンクするところが大きく、コロナ禍になりウォーカブルシティをテーマとした講演を依頼される機会も増え、今まで調査していたメルボルンの都市や、ポートランドで推進する「20分ネイバーフッド」なども、ウォーカブルシティが基本となることに気づきました。そして日本のパブリックスペース活用も、ウォーカブルシティを目指していくべきだと考えるようになっていったという経緯があります。

### 日本型ウォーカブルシティとは

私のウォーカブルシティの定義は「人を第一に考え、市民のニーズや要望に沿って都市を形成していくこと」としています。ウォーカブルシティ提唱の第一人者であるジェフ・スペックの考え方なども参考になりますが、日本とアメリカでは都市構造が異なり、そのまま取り入れることができない部分も多く、日本型ウォーカブルシティを独自に考えていくことが必要です。歩くことだけでなく、公共交通機関や自転車をどのように捉えるか、郊外

※商業施設や学校、公園などの生活に必要なサービスに、徒歩や自転車で20分以内にアクセスできる生活圏（ネイバーフッド）をつくるまちづくりの考え方。（出典:『パブリックスペース活用事典』）

だとクルマが移動の中心になることなども考えていかななくてはならない。日本各地のエリアマネジメントにかかわるなかで、行政はウォーカブルシティという言葉を使いますが、市民や地域側は共感していないことが多いという認識があります。

日本は国が法律や制度をつくり、各自治体がそれを使ってまちづくりをす

るとい仕組みになっています。自治体が都市再生整備計画をつくり、予算や補助金が配分されるため、国土交通省が「まちなかウォーカブル推進プログラム」を推進すれば、ウォーカブルシティという言葉が都市再生整備計画のなかに入ってくる。「まちなかウォーカブル推進プログラム」は始まって4年程度なので、まだ事例も少ない



上●「Nagoまちweek」のマップ。イベントの開催場所やキッチンカー、オープンカフェの出店場所、シェアサイクルのポートなどが網羅されている（提供:名古屋住宅都市局 ウォーカブル・景観推進課）  
下●「Nagoまちweek」のイベントの一つとして、久屋大通周辺で開催されたマーケットの様子。写真は2022年開催時（提供:名古屋住宅都市局 ウォーカブル・景観推進課）

ということもありますが、実態は今までやってきたまちづくりとそれほど内容が変わっていない。出発点として行政だけで考えるのではなく、市民や地域、エリアマネジメント団体あるいは協議会などのエリアプラットフォームなど、エリア単位で街の人たちがステークホルダーとなり、エリアのビジョンをつくるプロセスが必要です。しかし行政や制度の仕組み上、長期的なビジョンを示すことができていないエリアがほとんどだと思います。

そのなかでも長期的に取り組みを進めている地域もあります。たとえば姫路市は、ウォークアブル推進計画を独自にまとめ、公共空間活用の社会実験を実施し、自分たちの施策を具体的に見せて、理解を得ていくことに取り組んでいます。都市再生整備計画のようなテキスト表現だけではなく、姫路市のようにやりたいことを具体的に絵として可視化していくことがとても大切なのです。

### ウォークアブルシティの取り組みの好例

ウォークアブルシティの施策をわかりやすく示しているエリアとして、名古屋市と柏市の事例があります。

名古屋市は2023年5月から6月にかけて「Nagoまちweek」というイベントを開催しました。名古屋駅から伏見、栄の各所でさまざまなアクティビティを設け、歩きたくなる体験を促す取り組みを実施。そのなかでイベントを開催する場所が一目でわかるマップを作成して、可視化していることが素晴らしいと感じました。また、シェアサイクル、電動キックボードなどのポートを道路上などの公共空間に導入し、適切な場所に滞留空間をつくり出そうとしている意図も感じ取れます。名古屋市は地下鉄が公共交通機関の中心となっており、面的な移動がしにくいエリアでもあり、移動にさまざまなモビリティを活用して歩くことを補完していくことも、非常に意義があると思います。

柏市では、公・民・学が一体となって取り組む柏駅周辺のまちづくり拠点の「柏アーバンデザインセンター」が、2023年3月に「柏セントラルウォークアブル社会実験」を実施しました。柏駅から柏市役所周辺をつなぐ経路に工夫を加えることで、街の回遊人口を増やすことを目指したものです。もともと柏市役所周辺には図書館や親子スペースがある教育福祉会館（ラコルタ柏）



があるのに、十分に知られておらず、駅から市役所周辺までの道路に休憩できるスポットがなく、あまり人が歩いていないという課題がありました。この社会実験でも、駅から市役所までのルートを一イラストマップとして可視化し、休憩できるベンチや道案内のためのサインの設置、スタンプラリーを実施。さらに、アクティビティや魅力を伝える情報発信を行うことで、目的地の見える化と快適性を創出し、街に滞留空間を生み出すことに取り組んでいます。

日本は鉄道が発達していて伝統的に公共交通志向型の都市開発(TOD)を展開してきました。駅という中心点があって旧市街地や繁華街、城下町などの目的地がある、ダンベル構造になっている街が多い。名古屋、福岡、札幌など地方都市にはとくに多く、柏市の駅と市役所周辺の例もそうです。この日本型の都市構造を活かすことで歩くことが楽しいエリアをつくれるのではないかと注目しています。

### 日本型ウォークアブルシティの課題

日本型のウォークアブルシティをつかっていくにあたり、いくつかの課題があります。



左●「柏セントラルウォークアブル社会実験」のマップ。イベントやベンチのある休憩できる場所、歩くことのメリットなどを、わかりやすいイラストマップで表現した(提供:柏アーバンデザインセンター)  
上●柏駅近くの旧そごう1階搬入口を活用した子どもたちのための空間「Kids Playground」。「柏セントラルウォークアブル社会実験」実施中の様子(提供:柏アーバンデザインセンター)



左●シドニー・サニーヒルズ地区のコロナ後のパークレット。車道の一部をカフェのテラス席として活用(photo:泉山壘威)  
右●シドニー・ジョージストリートのLRTとベンチ。公共交通機関を活用しやすい場所に滞留空間を生み出している(photo:泉山壘威)

まず、前述した行政が先行して計画を考えていく制度上のねじれが起こっていること。公民連携でエリアビジョンをつくって、ウォークアブルシティにしていこうとしたときに、当事者である市民や地域によって各論の議論ができるようにする必要があります。現状では行政ができることしかアイデアが出てこないというのが大きな問題です。

また、行政の施策が予算や補助金を取ることが目的になっていることが、市民や地域にも伝わっていて、当事者が自分たちの街でそれをやる目的がわからないという状況になっている。国土交通省は2024年度に「こどもまんなかまちづくり」を加速するとしているので、今度は目標がそちらに移り、ウォークアブルシティという言葉が消えていくという事態になりかねません。国の政策に従うだけでは、継続的なまちづくりが行われなくなってしまう。長期的なビジョンや戦略は、市民や地域が自分たちで考えていくことが重要になってくると思います。

海外では、地域で独自の制度や事例をつくり、それが近隣の自治体に波及

していくという構造があるのですが、仕組みとして日本ではそれが起こらず、全国で同じ制度のもと、同じことをやるという状態になってしまっているのです。

安全性や利便性などのハードとしての基盤を整えることは行政にしかできませんが、居心地の良い場所をつくっていくというようなソフトの整備は、沿道の店舗や地域住民が事業化やブランディングをするなどして、公民連携でやっていくべきだと考えています。

### 車道を活用するパークレットへの期待

ウォークアブルシティは、コンパクトシティへの流れや、高齢者がクルマを運転せずに街を歩くことで、得られる安全性や健康へのメリットなど、社会的課題解決への寄与が期待されています。また、ミレニアル世代以降が生産年齢になってくると、公共交通や自転車での移動が好まれることが予想でき、ウォークアブルシティの重要性は高まっていくのではないのでしょうか。

一方で、自動運転や新たなテクノロジーの発展によるライフスタイルの変

化に合わせたまちづくりをしていくことも肝要です。モビリティの多様化もあり、クルマから人へというより、あらゆる交通手段を受け入れながらマルチモーダルストリートとして発展していくことが必要。安全性やネットワーク、ポートの設置など未整備のまま、規制だけが緩和されている現状があると思います。

サンフランシスコで始まり、世界中で展開されているパークレットという取り組みは、路上駐車場を人が滞留できる広場にしたり、沿道店舗にしたりするなど、車道の一部(一車線)を活用するという発想を世の中に知らしめました。日本でも新宿、名古屋、御堂筋、神戸などで実験的に試行されています。パークレットはモビリティのポートを設ける場所としても適していて、ポートと滞留空間をセットで考えることができ、移動中に休憩したりお茶を飲んだりできる場所としてつくることができるのです。安全性への対策は必須となりますが、このような都市デザインが、未来の街にとって豊かなハブになっていく可能性はあると考えています。(談)

# 歩いて楽しいまちづくり

ウォーカブルシティの推進は、都市再生政策の一環でもある。ここには大きな二つの軸があり、一つは主に地方都市を対象とする「コンパクトシティ+ネットワークの推進」、もう一つは、都市再生緊急整備地域における「都市再生プロジェクトの実現」だ。コンパクトシティと大都市再生、それぞれ二つの方向性で進むウォーカブルシティへの取り組みを先駆的に実践するエリアやストリートを紹介する。

構成: 斎藤夕子 photo: 坂本政十 賜 (※特記のないもの)

## 1 Marunouchi Street Park

所在地—東京都千代田区丸の内 利活用団体—大丸有エリアマネジメント協会 ホームページ—<https://marunouchi-streetpark.com>

現在、丸の内仲通りの、丸ビル前～新国際ビル・国際ビル前は、平日の11:00～15:00、土・日・祝日の11:00～17:00に「URBAN TERRACE」として、テーブルやイスが配され、キッチンカーなども出店する広場空間として利用されている。2015年から約2年間の社会実験を経て、2017年以降、丸の内仲通りの日常的な風景となった。これを運営するのは、2002年に発足した特定非営利活動法人大丸有エリアマネジメント協会(通称:リガール)。1998年に策定された「大丸有まちづくりガイドライン」に基づき、「地域資源を活用しながら〈賑わいの創出〉〈環境改善〉〈コミュニティの形成〉をテーマに」活動を展開している。

2019年には屋外空間の活用方法を検証する社会実験として「Marunouchi



左上●2023年11月28～12月25日に開催された「Marunouchi Street Park 2023 Winter」で、丸の内仲通りに登場した「グラスハウスマーケット」

左下●イルミネーションに覆われた街路で憩う楽しさをいっそう高めてくれる「メリーゴーランドベンチ」

右●街との一体感を感じられる「寄り道ベンチ」

(photo提供: Marunouchi Street Park 2023実行委員会)

Street Park」をスタート。開催はおおむね年2回、2023年12月までに9回を数える。社会実験のテーマは会期ごとに異なり、9回目として2023年11月28～12月25日に開催された「Marunouchi Street Park 2023



Winter」では、「Bright Street」をテーマに「新しい景色や体験価値を創出し、東京駅前に広がる通りの認知度と国際競争力の向上」を目指すとし、丸の内仲通りの「Block1/丸ビル・郵船ビル・三菱商事ビル前」「Block2/丸の内二丁目ビル・丸の内仲通りビル前」「Block3/丸の内パークビル・明治安

田生命ビル前」および、行幸通りを広場化。飲食物販店舗として「グラスハウスマーケット」を出店、道路空間にはブランコ型ベンチやメリーゴーランドベンチなども配され、滞留し、回遊することが楽しめる空間が誕生、行幸通りにはアイススケートリンクも開設された。なお同事業は2020年より東

京都が推進する「パーク・ストリート東京」と連携、ウォーカブルなまちづくり推進に寄与する取り組みとして位置付けられている。次回開催予定は未定だが、今後も、大丸有エリアが「ウォーカブル」な楽しみを提供できる空間として広く認知されていくための、さまざまな試みが行われていくはずだ。

## 2 すみだリバーウォーク+TOKYO mizumachi

所在地—東京都墨田区向島 事業者—東武鉄道株式会社他 ホームページ—<https://www.tokyo-mizumachi.jp>

2020年、東武スカイツリーラインの浅草駅からとうきょうスカイツリー駅間に、鉄道トラス橋に歩道橋を増設するかたちで隅田川を渡る「すみだ

リバーウォーク」および、鉄道高架下複合商業施設「TOKYO mizumachi(東京ミズマチ)」が開業した。墨田区が推進する「北十間川・隅田公園観光



右上●東武スカイツリーラインの鉄道トラス橋に歩道橋を増設した「すみだリバーウォーク」

左●隅田公園と連動する「TOKYO mizumachi」ウエスト

右下●水戸街道を渡った先、北十間川沿いに続く「TOKYO mizumachi」イースト。手前はカフェを併設した宿泊施設「WISE OWL HOSTELS RIVER TOKYO」

回遊路線整備事業」と連携する事業で、同年には墨田区により特別区道墨22号路線とこれに接する隅田公園南側の一部がリニューアルされ、東京ミズマチの商業施設と一体感のある緑豊かなオープンスペースも誕生。とくにインバウンドに人気がある浅草エリアから、東京スカイツリーまで、水辺空間

を楽しみながら歩いて行けるルートが新たに構成された。すみだリバーウォークでの、鉄道高架橋を電車と共に渡る体験には、なぜか単に橋を渡るだけではないワクワク感がある。高架下にコンテナハウスのような店舗が連なる東京ミズマチには、レストランやカフェ、雑貨店などのほか、宿泊施設も開

業し、観光ニーズに対応している。従来、高架橋に隔てられていた十間川の水辺空間が町とつながったことで近隣住民も多く訪れ、散策や買い物、カフェでのひと時を楽しんでいるようだった。ここでは、歩くことそのものがレクリエーションになっている。

ら日常へ」をテーマに、マルシェなどのイベント開催に加え、歩道上にストリートファニチャーを設置し、利用者の行動調査などを実施。日常的に人々が心地よく過ごし、交流できる空間となることを目指している。豊島区では2015年に「豊島区国際アート・カルチャー都市構想」を策定して以降、街の回遊性向上をテーマとした再開発を推進しており、「南池袋公園」のリニューアル(2016年)、池袋西口公園をリニューアルした「グローバルリング シアター」の開業(2019年)、旧区庁舎跡地に竣工した「Hareza池袋」(2020年)に隣接する「中池袋公園」のリニューアル(2019年)、造幣局跡地への「豊島区立としまみどりの防災公園(イケ・サンパーク)」整備(2020年)などを実施。これら四つの公園および周辺施設を「アート・カルチャー・ハブ」と位置付け、人が集い、回遊することで街なか全体に賑わいを創出させること目指している。2019年には、これらをつなぐ低速小型EVバス「IKEBUS」の運行も開始した。今後の計画として、池袋駅東口の駅前を横切る明治通りを歩行者専用空間化、さらにグリーン大通りにLRTを敷設する検討も続いている。近い将来、池袋が、ウォークラブル最先端都市と呼ばれる可能性は高い。

### 3 IKEBUKURO LIVING LOOP

所在地—東京都豊島区 利活用団体—グリーン大通りエリアマネジメント協議会(GAM) ホームページ—<https://ikebukuropark.com/livingloop/>

2022年1月「池袋東口と西口をつなぐウォークラブルなまちづくり」を発表した豊島区。2024年には、これを推進するために産官学民一体となったまちづくり組織「池袋エリアプラットフォーム」が発足、そのリー

ディングプロジェクトとして、2017年より官民一体で取り組んできたのが「IKEBUKURO LIVING LOOP」だ。運営母体は2015年に設立した「グリーン大通りエリアマネジメント協議会(GAM)」。

2016年にはGAMが国家戦略道路占用事業の認定を取得、2017年からはグリーン大通りと南池袋公園を会場に「#まちなかりビングのある日常」をテーマとする年1回のイベントとしてマルシェなどを開催してきた。2021年以降は「イベントか



左上●池袋エリアの主要施設を回遊する「IKEBUS」。最高速度19kmの低速小型EVバス  
左中●地域の人々の日常にしっかり根ざした空間となっている南池袋公園  
左下●駅前を横切る明治通り。この交通量の多い道路を閉鎖し、歩行者専用空間化することが計画されている  
上●グリーン大通りの歩道に設置されたストリートファニチャー。サンシャイン劇場の舞台で使用されていた木材を再利用した



### 4 松陰神社通り

所在地—東京都世田谷区若林 利活用団体—松陰神社通り松栄会商店街振興組合 ホームページ—<http://shoin-dori.com/barrier.html>

幕末の思想家・教育者であった吉田松陰を祀る「松陰神社」。世田谷区若林にあるそれは、松蔭の門人らにより1882年に創建されたもので、その参道として形成されたのが、松陰神社通り商店街だ。東急世田谷線の松陰神社前駅に接し、南北約450m、平均幅員6m程度、歩車道の区分はなく、人と自転車、バイクにクルマも普通に走行している。ただ沿道には、店舗前に商品を並べる鮮魚店や惣菜店、扉を開け放ってテラス席を設けた喫茶店などが連なり、人が寄り付きやすく、自ずと交流が生じるような、生活感のある賑わいが実現している。じつは、そんな雰囲気をつくり出す工夫は道路にあった。2007年「ユニバーサルデザイン

福祉のまちづくり推進モデル事業」(東京都モデル事業)として、店舗前にあった排水溝由来の段差をなくしてフラットにし、路面に1.5%の勾配をつけたうえで排水溝を車道の中央に配置した。歩道内には黄色の点字ブロックを、商店街の道路幅に合わせ、通常よりは幅の狭いリーディング・ラインとして



左・中●店舗前に段差がなくなったことで路面にゆとりができ、人が寄り付きやすい店頭販売やテラス席の設置が可能になった  
右●車両通行は規制されていないが、自ずと歩行者優先になっている

設置した他、店の位置がわかるように音声案内装置の導入も行っている。段差がなくなったことで、車椅子やベビーカーでも店舗にアクセスしやすくなり、結果的に歩行者が増加。昔ながらの商店に混じり、おしゃれなカフェや雑貨店なども新しく開業し、若い世代の来街者が増加しているそうだ。歩いて楽しい、日常に根ざしたウォークラブルな商店街として、地域の人々に愛されている。



### 5 ストリートパーティ

所在地—千葉県柏市柏 利活用団体—一般社団法人柏アーバンデザインセンター(UDC2) ホームページ—<https://www.udc2.jp>



2024年1月28日(日)の12:00~15:00、JR・東武柏駅の東口から延びる、柏駅前通り商店街「ハウディモール」



左下●柏駅前通り商店街「ハウディモール」で開催された「第17回 ストリートパーティ」  
左上●ストリートの各所では、さまざまな催しが開催されている。子どもも大人も、道行く人々が自由に参加し、参加者同士の交流も生じている  
上●人気のスポット「ストリートこたつ」

ル」を会場に「第17回 ストリートパーティ」が開催された。主催は同商店街に事務所を構える一般社団法人柏アーバンデザインセンター。2017年から年4回程度、子どもや高齢者の居場所づくり、多世代交流の場づくり、地域コミュニティの形成などを目的にこれを実施してきた。ハウディモールは柏駅東口から旧水戸街道との交差点までの約200m、幅員約14m(車道約6m、歩道はそれぞれ約4m)の商店街で、1972年から日曜・祝日には歩行者天国を実施(10:00~18:00)している。商店街振興組合でも昨年からは、ストリートパーティの賑わいを日常につなげようと、月1回程度、ベーゴマやけん玉、輪投げなどの遊具を用意し

た「みちあそび」を実施するようになったが、ストリートパーティ開催日には、「みちあそび」に加え、地域で活動するまちづくりグループや事業者が多数参加。訪れた人々と共に楽器を演奏したり、フラダンスを踊ったり、占いやコーナーやマッサージコーナーを設

けたりと、子どもから高齢者まで、多様な人々が集い、参加できる場が歩行者天国いっぱいに広がる。そのなかでもひとときユニークなのが「ストリートこたつ」だ。冬場の開催日に登場する人気の休憩スポットで、路上に置かれた数台のこたつは常に満席。暖をと

りながらおしゃべりしたり、食事をしたりと、ゆったりとくつろぐ人々の姿があった。ウォークアブルではなくシッティング(sitting)だが、街との一体感を得ながら楽しんでいることに変わりなく、間違いなく柏という街の魅力向上につながっている。

頓堀、千日前の玄関口でもある。日常的に国内外からの多くの来街者が行き来する、活気と賑わいに満ちたエリアだ。しかし従来、歩道が狭く、放置自転車も多いうえ、駅前にはタクシーや自家用車が乗り入れる交通広場になっており、安全面での課題があった。このことから、2011年に町会や商店街、企業らによる「なんば安全安心にぎわいのまちづくり協議会」が設立。まちづくり構想を策定し、駅前広場を歩行

## 6 なんば広場

所在地—大阪府大阪市中央区 利活用団体—なんば広場マネジメント法人設立準備委員会 ホームページ—<http://www.namba-hiroba.jp>

2023年11月、南海電気鉄道なんば駅前に「なんば広場(仮称)」が完成した。1932年竣工のネオルネサンス様式をもつ南海ビルディング(なんば駅ビル・大阪高島屋/国登録文化財)の壮麗な外観を望む広々とした空間には、ベンチやテーブルが配され、関西

国際空港直通の南海特急ラピートで降り立った旅行者と思いき人々が、まずは移動の疲れを癒している様子が伺えた。難波といえば、大阪ミナミの中心地。南海の他、近鉄、阪神の鉄道路線、地下鉄3線が接続する交通の要衝であり、大阪きっての繁華街、心齋橋、道



●南海なんば駅前に広がる「なんば広場」。かつては空間の大半を車両が占めていたとは思えないほどに伸びやかな空間が生まれた



左●なんば広場西側の御堂筋に接するエリア。街路樹を囲む石積みもベンチとして使われている  
上●工事中のなんさん通り。車両規制され、実質歩行者専用空間となっている

者専用空間とすることを目指し、社会実験を実施してきた。2018年からは大阪市とも連携し、2022年には「なんば駅周辺における空間再編推進事業プラン」が策定された。これに基づく駅周辺道路空間の再編に関する工事範

囲のうち、なんば駅前約6000㎡のエリアが広場として先行オープンしたかたちだ。現在は、広場から続くなんさん通り約500mの無電柱化など、歩行者空間化するための工事が進んでおり、2025年の大阪万博開催までには完成予定。さらに大阪市では、なんば広場西側に接する御堂筋の、なんば駅から淀屋橋駅まで約4.2kmを2027年までに人中心の「フルモール化」する計画を打ち出し、すでに社会実験も行っている。実現すれば、NYのタイムズスクエアに匹敵するウォークアブル空間が誕生しそうだ。

※「なんば広場」は社会実験中の仮称

## 7 QURUWAプロジェクト

所在地—愛知県岡崎市 運営—岡崎市まちづくり推進課QURUWA戦略係 ホームページ—<https://quruwa.jp>

2014年に策定された「乙川リバーフロント地区整備計画」に基づき、市域を東西に流れる乙川の水辺空間とこれに直交する中央緑道、旧東海道が縦断する籠田公園のリニューアルに加え、乙川に架かる新設橋として「桜城橋」の整備を行った愛知県岡崎市。これらを含み、中心市街地のメインストリート康生通りや連尺通りを經由して中心市街地エリアをめぐる約3kmを主要回遊動線と位置付け、エリア内約157haにおいて公共空間を活用した公民連携プロジェクトを複数実施、その波及効果として街の活性化を図る「QURUWAプロジェクト」を推進している。なお「QURUWA」とはこの回遊動線がアルファベットの「Q」に似ていること、岡崎城の総曲輪の一部に重なることから名付けられた名

称で、2017年に策定された「乙川リバーフロント地区公民連携まちづくり基本計画」の通称として用いられて



左上●岡崎の市街地を東西に流れる乙川。河川敷が整備され、散策に適した親水空間が生まれた  
左下●全国でも珍しい「橋上公園」として新設された歩行者専用の「桜城橋」  
右●「みちひろば」をコンセプトにリニューアルされた「中央緑道」

いる。公民連携事業の詳細については、本誌137号(2023年)で紹介しているが、ウォークアブルなまちづくりはQURUWAプロジェクトの根幹でもあり、この実現に向けてスマートシティ構想とも連携。人流分析カメラや車両検知センサー、3D-LiDARによる



人流動線把握データなどのセンシングデータ活用により「楽しい・快適・安

全なウォークアブルシティ」を構築、スマート技術の活用で利便性を感じら

れる「人間中心のまち」実現を目指している。

## 8 大手前通り

所在地—兵庫県姫路市 利活用団体—大手前みらい会議 ホームページ—<https://otemaemichich.wixsite.com/michmich> (大手前通り活用チャレンジ「ミチミチ」)

姫路駅前から北へ、姫路城へとまっすぐ延びる大手前通り。2015年、このうち駅前広場から約160mが日本で初めて、本格的なトランジットモールとして整備された。これに伴い、駅の地下街と連動したサンクンガーデン「キャッスルガーデン」、地上の「キャッスルガーデン広場」なども整備され、姫路駅周辺は、人中心のまちづくりを推進する先進地域として注目を集めてきた。さらに大手前通りでは2016年から、これよりも先、姫路城まで続く約670mでの再整備計画がスタート。片側3車線の車道を1車線とし、バス専用レーンを設置したうえで、歩道を拡幅。街路を三つのゾーンに分け、それぞれ南から「外曲輪・おもてなしゾーン」「商業賑わい・活用ゾーン」「中曲輪・城前提ゾーン」のテーマごとに街灯や植栽により変化をもたせ、歩いて楽しい道を演出する整備を実施、2020年に完了した。また、2019年



には大手前通り沿道の事業者らによって「大手前みらい会議」が発足、同会と姫路市の公民連携事業として、歩道上に滞留空間や休憩施設を設ける社会実験「大手前通り活用チャレンジ〈ミチミチ〉」や、「大手前通りから始まる価値の向上」をテーマにしたシンポジ



左上●JR姫路駅前、トランジットモール化された大手前通り  
左下●大手前通りの東側に広がる「キャッスルガーデン広場」  
上●駅の地下街と連動するサンクンガーデン「キャッスルガーデン」 (※写真は2019年当時)

ウムなどが開催され、道路空間の日常的な活用が進められている。2021年には国土交通省による「歩行者利便性増進道路」(通称:ほこみち)に、全国で初めて指定された。

※1トランジットモールとは公共交通機関だけが優先的に進入できる車歩共存道路  
※2 2021年度に指定された「ほこみち」は3件。他に大阪市・御堂筋、神戸市・市道三宮中央通り線がある

## 9 #カミハチキテル-URBAN TRANSIT BAY-

所在地—広島県広島市紙屋町・八丁堀地区 利活用団体—カミハチキテル-HEART OF HIROSHIMA- ホームページ—<https://kiteru.site/about>

広島市の中心市街地、紙屋町・八丁堀地区を「ウォークアブルなひと中心の空間」へ展開することを目指し、

2020年から3年連続で実施された社会実験が「#カミハチキテル-URBAN TRANSIT BAY-」だ。第1弾として

2020年3月1日～4月26日に開催された社会実験では、相生通りを中心に、全長53mにおよぶパークレット

(Parklet)を創出。車道上のバスベイ(停留所に設けられた歩道上の切り込み)にベンチや草花を植えたプランターを設置した他、駐車場や沿道のオフィスビルのエントランスなどにもベンチやテーブルを配し「ひとの居場所」を設けた。第1弾の開催期は、コロナ禍の緊急事態宣言の発令時期に重なってしまったが、新たな屋外空間の活用事例として注目を集め、グッドデザイン賞など四つのデザインアワードを受賞している。運営する「カミハチキテル-HEART OF HIROSHIMA-」は、広島都心の将来を考える産官学44団体からなるまちづくりプラットフォーム



●2020年3月に実施された社会実験「#カミハチキテル-URBAN TRANSIT BAY-」八丁堀交差点付近、車道上のバスベイに設けられたパークレット。海外の先行的な事例では、パークレットは車道に設けることが基本だが、国内ではあまり例がなかった

ムで、現在は、社会実験の成果を受け、街の将来ビジョン「カミハチミライデザインver.0.5」を策定し、アクションプランを計画 중이다。



## 10 花畑広場

所在地—熊本県熊本市中心区 利活用団体—九州産業交通ホールディングス株式会社(指定管理者) ホームページ—<https://hanabatahiroba.jp>

熊本市では2015年より「熊本城と庭続き まちの大広間」をコンセプトに、熊本市街地から熊本城を望む、通

称「シンボルロード」(4車線、延長約230m)を廃止し、歩行者空間化する整備をスタート。2021年11月、約



左上●花畑広場を構成するくまもと街なか広場。歩行者中心のまちづくりの拠点として位置付けられている  
左下・右●2022年に開催された「くまもと花とみどりの博覧会」では、メイン会場となった

1万4900㎡におよぶ「花畑広場」を完成させた。花畑広場は、「くまもと街なか広場(約8900㎡)」「辛島公園(約3400㎡)」「花畑公園(約2600㎡)」の総称で、くまもと街なか広場に面する複合商業施設「SAKURA MACHI Kumamoto」は、旧熊本交通センターの建て替え事業として2019年に竣工した。広場との連動を意識した建物には、豊富な緑化が施されている他、屋上庭園「サクラマチガーデン」には熊本城を目前に望む景観軸が形成され「熊本城と庭続き」というコンセプトを体現している。2022年には花畑広場をメイン会場とする「くまもと花とみどりの博覧会」が開催。会期中には国内外からの来場者延べ約168万5000人を数え、「森の都」を標榜する熊本市の、人中心の緑豊かなウォークアブルなまちづくりと、熊本地震からの鮮やかな復興を、訪れる人々に印象付けた。

# 歴史に学ぶ、日本型ウォークアブルシティとは

江戸時代までの日本には、欧州に見られるような広場はなく、「本来広場ではないオープンスペースを広場化することによって存在してきた」（『日本の広場』、都市デザイン研究体）。その一つが街路空間で、広小路などはその典型といえる。そもそも現代でも、車両の通行が制限されるアーケード商店街や細街路は自ずと広場のようなウォークアブル空間になっている。日本の歩行者空間の歴史をひもときながら、日本らしいウォークアブル空間について考える。

photo:坂本政十賜

## 初田香成

工学院大学建築学部建築デザイン学科准教授



はつだ・こうせい—1977年東京生まれ。工学院大学建築学部建築デザイン学科准教授。専門は都市史、建築史。著書に『危機の都市史 災害・人口減少と都市・建築』（共著、吉川弘文館、2019年）、『盛り場はヤミ市から生まれた』（編著、青弓社、2013年）、『都市の戦後 雑踏のなかの都市計画と建築』（東京大学出版会、2011年）、『都市計画家石川栄耀 都市探求の軌跡』（共著、鹿島出版会、2009年）など。

### 商店街は道を介したひとまとまりの「空間」

日本型ウォークアブルシティと言った時に、すぐに思いつくのは商店街だと思います。では商店街とはどのような空間か。それは単なる商店の連なりではなく、道を中心にその両側の建物からなるワンセットの空間で、道を紐帯としてその両側で商いをする人々が一種の共同体をつくり、清掃やインフラ整備などを行ってきました。商店街の人々が共同事業として街路にタイル舗装をしたり、アーケードを架設するといったことも、日本の都市の一つの伝統であり、それは今も受け継がれています。

商店街の歴史は古く、江戸時代には寺社の門前や宿場町などの主要街道筋に多数の商店の集積が形成され、現在の都市のなかにも、これを起源とする商店街が今なお多く残っています。近代に入ると、東京などの都市部では

市電（路面電車）や鉄道が敷設されて、鉄道駅の周辺には広域からの集客に応える駅前商店街が形成され、大規模な商業集積として成長していきます。他にも旧来の江戸市中では収まりきらなくなった人口が郊外に暮らすようになると、そうした人々の生活を支える近郊商店街ができたり、戦後には闇市が発達した商店街や、団地などの住宅街に計画的に配置される商店街なども誕生してくる。そうした商店街での買い物や店主と客とのやり取り、ご近所付き合いのような客同士の交流が、都市の賑わい、活気をつくってきました。つまり商店街は、単に店の連なりではなく、ある種の共同体であり、商売をする人と買い物に来る人、そして道と両側の建物を含めた一つの空間です。

一方で、「歩く」という面での都市の楽しみ方の画期となったのは大正時代。1920年頃に「銀座」という言葉が出てきましたが、これは銀座をぶ

らぶら歩いて都市を楽しむというもので、これにも公共交通の発達に関係しています。路面電車や鉄道を利用して、自宅の近所ではなく、非日常感のある町に行き、ウィンドウショッピングをしたり、おしゃれなレストランで家族や友人と食事をしたりするを楽しむようになった。とくに銀座が注目されましたが、当時は、新宿なら「新ぶら」、大阪でも、心斎橋のあたりをぶらぶら歩くことを「心ぶら」と言ったようです。

### 道路上に生じた人とクルマの軋轢

町を歩いて楽しむことは戦前のある段階で到達点を迎えるのですが、それが戦後、高度経済成長期になると次第に衰退してきます。端的に言えば、クルマが増えたことにより、道路上で歩行者とクルマが軋轢を起こすようになってきます。このように基本的には交通との関係により、歩く空間が規定されてきた歴史を見ることが出来ます。以後、道路は移動のための場所であって、人が集ったり、賑わいを創出するような場所ではないと規定されていく。これを象徴する出来事は、1969年に新宿駅西口地下広場で起きた「反戦フォークゲリラ排除事件」です。当時、西口広場にはベトナム反戦・安保反対を掲げる人々が大勢集まり、道ゆく人も足を止めて一緒に歌を歌ったり、討論を行ったりしていたのですが、やがて警察がそれを危険視し、人々の集まりは解散させられます。さらに西口広場は道路交通法が適用される「通路」だとされ、その名称も「西口通路」に変更された。この出来事が象徴する

ように、未分化だった都市空間の用途は、次第に単一の機能に純化されるようになり、道路からは人が排除される方向に進んでいく。そして町歩きのような人々の楽しみは下町の「谷根千」や原宿の路地裏（キャットストリートや裏原宿）など、公共事業の手が届かないような場所、ローカルなものになっていきます。そこでは行政による空間の整備と、一般の人々によるローカルな空間を歩いて楽しむ動きとが分離していくのです。もちろん1970年代には当時の東京都知事・美濃部亮吉の発案で、銀座や新宿、浅草、池袋で日曜日の一定の時間は車道を歩行者に開放するという「歩行者天国（通称：ホコ天）」が始まり、同様の動きは全国に広がっていきました。しかし革新自治体の衰退と共に、歩行者天国を実施するエリアは減少していきます。

また道路上で営業を行う露店も長い歴史をもち、町を歩く人々を楽しませてきました。露店は道路占用などの許可を得て、また一部は黙認も含めて認められてきましたが、とくに戦後に撤去が進められていきます。ただ自治体の裁量による部分が大きく、東京の場合は戦後GHQの命令により祭礼などを除いて露店が撤去されましたが、福岡のように屋台が今なお残っている自治体も多く、残ったところと一斉に撤去されてしまったところの差が開いてしまいました。それが最近是一般の人が出店するフリーマーケットのような露店も増えてきました。一方で、テキヤと呼ばれるような人々による伝統的な露店も、祭礼などに際して町歩きを盛り上げるのに依然として欠かせないと思います。

しかし、クルマ社会の発達と住宅地

の郊外への広がりなど、人々のライフスタイルも変化します。その影響で従来の商店街は衰退していきました。アーケードが架かっている商店街でも、次第にシャッター街化していくと、アーケードが老朽化しても架け替える余裕がなくなったり、屋根が架かっていることで薄暗い雰囲気よけに商店街を寂れて感じさせたりというネガティブな面が目立ってきた。同時に、クルマでのアクセスがしにくいことも寂れた要因の一つとして、むしろ老朽化したアーケードは撤去して、商店街のなかに駐車場を設け、クルマが入れるようにするなどの対応をするところも出てきます。ある意味、都市を歩くことが、不便で効率が悪いというように捉えられるようになった面もありました。

### 戦後のモダニズム都市に息づく歴史の痕跡

それが2000年代に入る頃からでしょうか。路上を含む屋外空間を見直し、暮らしの楽しみや豊かさをそこに見出そうといった動きが出てくる。ビジネス街だった丸の内、大名小路に面したビルの低層部にショッピング向けの店舗が入るようになったことなどはその初期の試みだったように思います。そしてその後、都市規模で再開発が進む渋谷や新宿でも同様の試みは踏襲されています。

こうした変化には、日本の都市の現状、歴史的な発展が関係しています。日本の都市ではすでにインフラを含め都市の機能は整い、成熟した状態にあります。そのうえで現在は、戦後一斉に近代化してきた町並みを更新させる意味での再開発が各地で行われている

わけですが、人口減少が進む今、それらを再びスクラップアンドビルドで刷新すれば良いという時代ではありません。むしろ戦後につくられた一見無機質にも見える日常的な町並みに価値を見出し、保存再生やリノベーションを行っていく必要がある。都心に加えてニュータウンなど、すでに半世紀以上の歴史を積み重ねてきた戦後のモダニズムの町並みを見直す。そこに衰退していた商店街や古い町並みが残る路地や細街路など、ローカルに行われてきた町歩きが楽しみが合流する。そうした試みを積み重ねることで、本号のテーマである日本型ウォークラブルシティの姿も見えてくると思います。

そもそも、戦後に整備されてきたモダニズムの町並みを保全していくという課題は、日本独自のものとも言え、外国の都市にも参照できるような先行事例はほとんどありません。ヨーロッパの都市の中心部では、もっと古い、中世から続く歴史的な街区をきちんと保存していくべきだという価値観が確立していますし、アメリカでも、たとえばニューヨークでは1930年代に整備されたアール・デコの町並みが都市の顔のようになっていますが、日本のように戦後のモダニズムの町並みが大半を占めている都市は欧米にはあまりない。アジア、日本を含む第三世界の特徴です。そのなかでも、東京は一番に高度経済成長を遂げて、町並みの更新も最初に経験している。ですから、それをうまく保全していくことが現在の東京の課題です。それができれば、今後続く都市のお手本になるはずです。

私の職場である工学院大学がある西新宿は現代的な超高層ビル街ですが、

整備されてから50年以上経っています。この50年の間に歴史的な痕跡が蓄積し、歴史性や文化性を読み解くことができます。たとえば、新宿副都心、1990年に都庁ができてからは新都心と称していますが、ここはもともと淀橋浄水場の跡地で、そのグラウンドレベルはちょうどかつての沈殿池の底にあたる。新宿駅から西新宿に向かう時に地下通路を通ると思いますが、地下だった通路が新宿三井ビルディングや京王プラザホテルのところから急にグラウンドレベルに変わる。これは、池の底のレベルに歩行者中心の街路を設け、その上の地上部分は車両交通中心の道路とすることで、歩車分離を実現した優れた都市デザインといえます。一見、無機質な新しい町でも歴史的な痕跡があり、それを生かしたデザインを行うことができる。そしてそうした都市の歴史性に気付くと、その場所がより身近な、親しみのある場所として感じられると思います。

ちなみに、日本ではNHKの番組「ブラタモリ」などのように、古地図などを元に昔の地形を参照するような町歩きのガイドブックが多く発行されています。ところがアメリカの研究者に聞くと、アメリカには地形やランドスケープを紹介するようなガイドブックはほとんどないそうです。これも地形の起伏の多い場所に近代的な都市が築かれた日本の都市の特徴だろうと思います。

そういう意味でも、日本型ウォークラブルシティと言った時に、海外の取り組みを単純に適用するというよりは、まずはこれまで築かれてきた都市の特徴を読み解くことから始め、その特徴を生かしたあり方を考えていくべきだろうと思います。

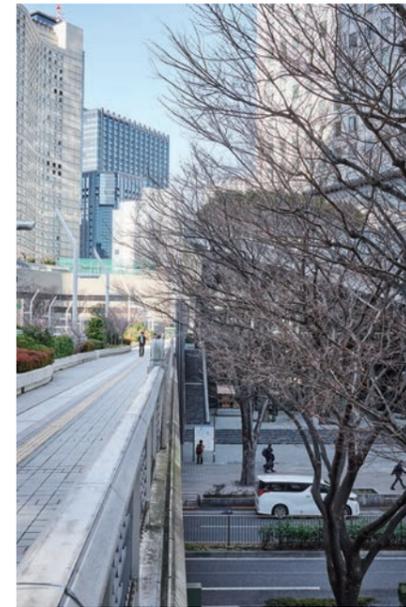
## 次代を「後どり」し、都市空間を読み解く

私の研究室では「時代を後どりして身近な建築・都市空間を読み解く」をテーマにしています。災害が頻発し、人口減少期に入った日本では、これまでの建築や住宅、都市のあり方は自明ではなくなり、その存在意義が問われています。そこでは時代を先どりするより、歴史的な観点から現在の位置付けを問う、いわば時代を後どりするような考察が必要です。そして、ストックをマネジメントすることが重要となった現在、今あるすべての空間を歴史的資源として捉え直し、保存・再生とまちづくりや建築設計をつなげようとしています。

日本の都市の面白さは、いろいろな時代が積層していることにあります。新宿でも、西新宿と歌舞伎町、大久保では町並みがまったく違います。大久保の短冊状に細長い町割りや江戸時代に下級武士の組屋敷として計画的に整備された敷地割がそのまま残っているためです。一方の歌舞伎町は戦後直後の区画整理でつくられた町で、都市計画家の石川栄耀（ひであき）が、計画に関与しました。彼は、都市は歩いて楽しむものという考えのもと、適度な道幅で、まっすぐに視線が抜けないT字路の多い町、その先に何かあるのか期待でき奥行きが感じられるような街区をつくりました。現在は歌舞伎町全体がかなり高層化したことで、道路幅と周囲のビルの高さのバランスが崩れているようなところがありますが、基本的な町割りにはそのような意図が込められています。そして先ほどもお話しした西新宿には、スーパーブロックの近代的な町並みがあります。その

ように異なる歴史的な背景をもつ街区が共存していることを「後どり」で読み解いていけば、どのような都市にも面白さや魅力を見出すことができるはずです。

個人的には、ウォークラブルな町と聞いて思い浮かぶのは、私の地元でもある吉祥寺です。とくに、駅北口から西北西に伸びる吉祥寺中道通りと、駅南口から井の頭公園に続く七井橋通りが気に入っています。吉祥寺中道通りは古くからある通りで、江戸時代に短冊形地割の新田集落をつくって、しばらくしてから敷地の背割りとしてつくられた道路です。吉祥寺駅周辺に大型資本の店舗が集積し、平行して走る井の頭通りはクルマ中心の通りになっている一方で、それらの一歩裏手にあたる吉祥寺中道通りには特徴的な個店が連なっています。七井橋通りも井の頭公園の入り口のところに老舗の焼き鳥店「いせや」がある一方で、その隣に「スターバックス」があるといったように、古くからの個店とグローバルな店舗とが併存している。いろんな歴史、背景をもつものが共存しているということが都市の面白さであって、ウォークラブルシティが目指す、都市の豊かさであるように思います。(談)



●1960～70年代に新宿副都心として開発された西新宿エリア。高低差のある地形のなかに淀橋浄水場だった歴史の痕跡が残る

# ウォーカーブルシティ 探検隊

「ウォーカーブル」というキーワードのもと、各地で注目を集めている歩行者天国や商店街にはどんな魅力があり、また課題があるのか。今回、編集部スタッフとカメラマン、イラストレーターで「ウォーカーブルシティ探検隊」と称して、歩いてみたい商店街や遊歩道、再開発で誕生した駅の歩行者デッキ、郊外では家族や友人と訪れるサードプレイスにもなっているというショッピングモールを2日間かけて訪ねた。実際に歩いて感じたウォーカーブルな場所のルポをお届けする。

取材・文:村田保子 photo:坂本政十 賜 イラスト:小夜小町

## 1 古典的商店街からショッピングモールまで 上野駅公園口▶アメ横商店街▶三の輪銀座商店街▶イオンレイクタウンkaze・mori

### 上野駅公園口 これからの日本の駅前空間を感じる

午前10時に集合したのは、JR上野駅公園口。この公園口駅舎は2020年春に竣工したもので、旧公園口の約100m北側に建てられた。同時に駅前も整備されたことで、駅のコンコースから上野動物園へまっすぐつながる歩行者空間が

誕生した。公園口の改札を抜けた歩行者は、公園と一体となった広々とした歩行者空間を歩いて、周辺の文化施設や動物園へ向かうことができる。以前は公園口を出ると車道が横切り、歩行者は信号と横断歩道を渡って公園へ向かわないといけなかったが、車道も交通方式が変更され、御徒町側と鶯谷側にロータリーを新設して、一方通行の



●上野駅公園口改札を出るとすぐに上野公園と一体となった通路に出て、動物園や美術館などの文化施設へ思い思いに散策しながら向かうことができる

車道で分断された。歩行者の動線を優先した新しい駅前には、東京を代表する観光地として世界中から多くの人々が訪れる上野にふさわしいウォーカーブルな風景になっていた。

### アメ横商店街 尽きない路地は時間を忘れる楽しさ

JR上野駅公園口から歩くこと数分。JR上野駅から御徒町駅までのガード下を中心に約500mにわたって続くアメ横丁(以下アメ横)に向かう。日本で発展したウォーカーブルな場所として商店街の存在は外せない。商店街にもさまざまな種類があり、その成り立ちも異なるが、戦後の闇市を発祥とする商店街は多く、アメ横はその代表例らしい。生鮮食品、乾物、珍味などの食料品、衣料品、靴、鞆、宝石、薬、化粧品など、あらゆる品物が店頭で並んでいるが、なかには最近の流行りのフルーツ飴やケバブなどを扱う店、台湾の夜市

のような雰囲気の出店を出している店もあった。海外からの観光客が寄りた場所になっていることも納得。散策するのが楽しくて飽きない。

アメ横は、アメ横表通り商店街を中心に、いくつかの商店街がさまざまなスタイルで連なっている。アメ横表通り商店街では、6mの公道の両側に店舗が並び、店頭軒先に出した商品が通行の妨げとならないように各店舗が自主規制線を遵守しているという。なるほどどの店も飛び出しているのは軒先まで。その西側を貫く通りは上野中通り商店街で、こちらは摩利支天徳大寺や常楽院などの寺の参道として賑わったことにルーツがあるという。東側には御徒町駅前通りもある。南北に走る三つの商店街を結ぶ路地やガード下にも小さな店が立ち並び、エリアごとにモールのように屋根があったり、ショッピングビルになっていたり、少しづ

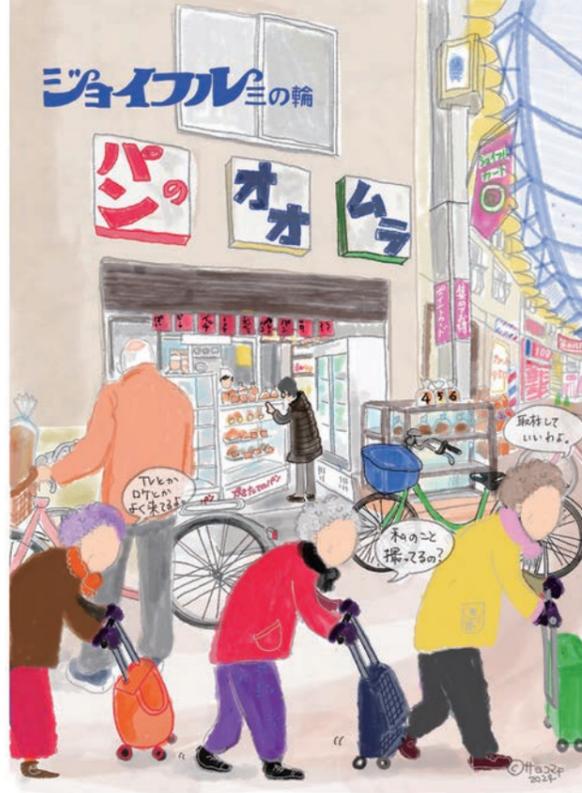


●モール型やビルディング型などさまざまなスタイルの商店街が連なるアメ横。海外からの観光客の姿も多く見かけた

つ雰囲気が異なるグラデーションになっていて、歴史と時間が積み重なってできてきたことが伝わる。

何本入っても尽きない路地を散策しているうちに、昼近くに。次の目的地に向かってははずの時間になっても散策がやめられず、ガード下のラーメン店で昼食をとることにした。ガード下は軒先にテーブルとイスが置かれている飲食店が多い。このラーメン店のテーブルが置かれていたのも軒先ギリギリの道の上だったけれども、昼間は車両規制でクルマも入ってこないの、さほど通行の迷惑にならない。密集した店の佇まいといい、歩行空間の快適性といい、日本に昔から根付く商店街が作り出すウォーカーブルな賑わいを凝縮した稀有な場所だと感じながら、オーソドックスな醤油ラーメンを美味しくいただいた。





モビリティが混在しながら、互いに迷惑にならない速度と距離感で移動が実現している光景からは、ウォーカブルな印象を受ける。

カメラマンが写真を撮っているのを見て、シルバーカーを押しながら歩行していたご婦人が「なにかのロケなの?」と話しかけてくれた。ご婦人によれば、この商店街はテレビにもよく出ているらしく、映画やドラマのロケ地として有名なのだという。確かに昭和レトロな商店街の町並みは映画のセットのようにも見えてくる。このご婦人はその後も、通りを歩く人や店の人たちに話しかけながら商店街を歩行していた。これがルーティンなのだろう。ウォーカブルな場所が小さなコミュニケーションを生み出す好例を目撃したように思う。

●昭和の空気感が色濃く漂う三の輪銀座商店街。移動手段は自転車とシルバーカーが主流。シルバーカーも多かった。



### 映画を観ているような昭和の暮らしにふれる

#### 三の輪銀座商店街

上野から地下鉄に乗ってやってきたのは、都電荒川線の終点三ノ輪橋停留場付近から、都電の線路の北側を並行して約400mにわたり伸びている三の輪銀座商店街、通称「ジョイフル三の輪」。日本が誇る全天候型のウォーカブルな場所として、アーケード商店街も観察しておきたい。

到着したのは正午過ぎ、人通りはまばらだが、近隣の人々が惣菜店や青果店などで買い物をしている姿が目に入る。そして自転車も多く、体感として人と同じくらいの数が走っていた。

アーケードを進むと、両側の路地には民家が並び、生活の匂いが色濃く伝わる。暮らしと地続きの商店街であり、日常的な買い物に使っている人が多いのだろう。

歩行者は年配の方も多く、シルバーカーを押している人を同時に複数見かけた。歩行者と自転車とシルバーカー。



●行き止まりのない回遊動線や先の見えない長い通路は、ウォーキングのための施設に見えなくもない

### モールでウォーキングする時代がくる!?

#### イオンレイクタウンkaze・mori

次は東京から埼玉まで移動し、イオンレイクタウンへ。イオンレイクタウンは、イオングループが運営するモール型ショッピングセンター・大型ショッピングセンターのイオンモールのなかでは、商業施設面積が最大(約18万3000㎡)で、kaze棟、mori棟に加え、アウトレット棟の3棟で構成される。今回はモール型ショッピングセンターのkazeとmoriに絞ってウォーカブルという視点で歩いてみた。日本でモール型ショッピングセンターといえば、一つの建物のなかに数多くの専門店やアミューズメント施設、シネマコンプレックスなどを揃えた大規模な複合施設になる。とくに郊外ではこのモール型ショッピングセンターは、幅広い年齢層にとって一日中滞在できる時

間消費型の施設として、サードプレイス化しているとする調査もある。一見、アメ横やジョイフル三の輪とは対極にあるようなショッピングモールであっても、歩きながら買い物や飲食、遊びなどを楽しめる場所として、ウォーカブルであるといえるのか、実際に検証してみたい。

……結論からいえば、ショッピングモールは十分に「ウォーカブル」だった。歩いても歩いても先が見えないほどの奥行き。実際イオンレイクタウンの館内には、ウォーキングコースが設けられており、館内にリーフレットや歩行距離、消費カロリーがわかるサインを設置し、館内でのウォーキングをサポートしている。ここは単なる「消



費の場」ではなく、訪れる人々の肉体的・精神的な健康にも寄与するウェルビーイングな施設を目指しているようにも見た。

ただ、屋外とは違い、偶発的な出来事や天気や季節の移り変わりなどは感じにくい。人との出会い、コミュニケーションが生まれるような場所にはなりづらいように思えた。ショッピング

モールはフォーマットが決められ、全国的に画一的な開発がされていることは否めない。訪れる人の健康促進をサポートしたり、ウォーキングを楽しめるような工夫をしたりすることも、目的は消費を促すことにつながっている。必要な用途だけが効率的に盛り込まれ、不要なものは排除されていく。空き店舗が連なるショッピングモール

には人ほこないし、歩いても楽しい場所にはならない。集客が減ったら改めて画一的なリニューアルが繰り返される。歴史を積み重ねた商店街のような固有の「場所性」は育ちにくいように思うのは、筆者だけだろうか。その場所にしかない個性が、時間を積み重ねても育ていかなさそうなところは残念さを感じてしまう。

こからつながっているかわからず、一度地上に出て渋谷フクラスのエスカレーターで2階に上がって集合場所へと向かった。

渋谷フクラスのデッキから、地上2階レベルで井の頭線、銀座線、JRへ移動できることを確認。井の頭線と直結する渋谷マークシティにもそのまま行ける。銀座線とJRの改札前を通り

抜けると、渋谷スクランブルスクエアに到着した。ここは渋谷駅の真上にあたり、東横線旧渋谷駅駅舎および東急百貨店東横店(東館)跡地らしい。中央棟、西棟も建設が計画されていて、3棟で構成される渋谷スクランブルスクエアが今回の再開発の中核となる。

渋谷スクランブルスクエアと渋谷ストリームをつなぐデッキはストリ

ーム・ラインという名称がついている。東横線旧渋谷駅のモニュメントとして、通路に電車のレールが埋め込まれていたり、東急線渋谷駅のランドマークだった蒲鉾屋根と目玉のような壁が再現されていたりする。少し歩みを止めてディテールを確かめたいという仕掛けがあり、通路としてだけではなく楽しみがあった。

## 2 大規模再開発と小さな賑わい創出 渋谷駅歩行者デッキ▶九品仏川緑道

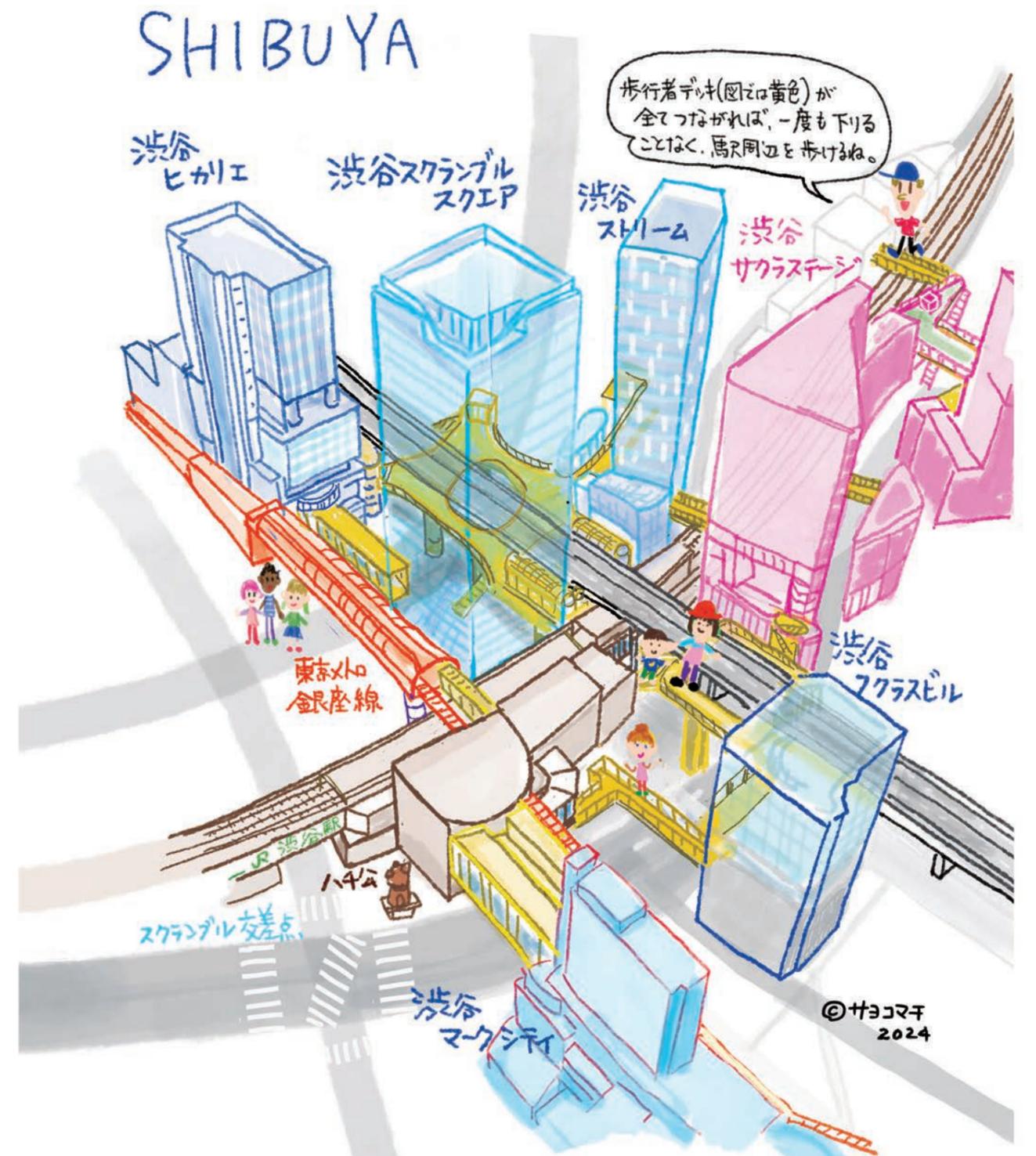
### 渋谷駅歩行者デッキ アーバン・コアがつながっている先にワクワクはあるのか？

渋谷は谷地形であることから高低差の移動が大変という課題があった。現在行われている100年に1度の大規模再開発では、地下と地上の縦動線、そして地上2階レベルの歩行者デッキで、駅を中心とする再開発エリアと街をつなぎ、歩行者の移動をスムーズにするというコンセプトを掲げている。2027年の完了に向けて順次行われてきた大規模再開発事業も大詰めに差し掛かり、2023年11月には、渋谷駅の南側、桜丘エリアに「渋谷サクラステージ」が開業したことで、おおよその全体像が見えてきた。これにより、渋谷駅を囲む東西南北全体が、2階レベルの歩行者デッキでつながったというので、実際に歩いてみることにした。

集合場所は、渋谷フクラス(東急プラザ)の2階デッキ。渋谷駅の改札から渋谷フクラスまで、2階レベルでスムーズに行けるはず……なのだが、ど



●暗渠だった渋谷川が復活し、滞留空間も設けられているけれど、複雑さに目が回ってしまった渋谷駅。渋谷サクラステージの竣工によって、桜丘までつながったことに注目



渋谷ストリームの3階から、桜丘口エリアに竣工した渋谷サクラステージへ。まだ工事中ながら駅舎を跨ぐ仮設通路がつながっていた。渋谷サクラステージはSHIBUYAサイドとSAKURAサイドの二つの街区に分かれ、二つの街区の間にはSAKURAテラスという棟もあり、低層部の商業施設はまだ開業しておらず、2024年7月までに順次オープン予定だという。

渋谷サクラステージから渋谷スクランブルスクエアまで戻り、ここまで一度も地上や地下に降りずに2階デッキで渋谷駅を回遊できることを確認したが、渋谷スクランブルスクエアに到着した時点ですでに方向や階層が把握できずに混乱していた。混乱をさらに促したのが、地下と地上を結び付け、歩行者の縦動線の移動をスムーズにする再開発の要「アーバン・コア」だった。再開発で竣工した四つの複合施設にはアーバン・コアがあった。筒状の吹き抜けだったり、ガラス張りのファサードだったり、面白い空間になっていて、地下から地上をつなぐ縦動線であることはわかるのだが、シンプルに地下と地上をつないでいるだけでなく、複合施設の商業空間やオフィスなどへ多層的につながっているため、情報量が多すぎて、2階デッキを歩いて平面で渋谷駅を捉えようとしていた脳のキャパがオーバーした。

歩行空間を迷路化することは確かに街を面白くする。でもそれが、街を、歩くことを、楽しいものにするとは限らないのだ。複雑さは解けてこそワクワクするもので、解けない複雑さはカオスにすぎない。

渋谷サクラステージをSAKURAテラスの端まで歩くと、緑化された公園

のような屋外の広場に出て、そのまま桜丘の街へとつながっていた。2階デッキを歩いていたつもりが、いつのまにか地上レベルになっていた。2階デッキを回遊することで、渋谷の谷地形とつながった渋谷駅をかすかに感じた瞬間だった。

### 面白いほど並ぶベンチと憩う人々に癒やされる

混乱しながら歩き回って、人の多さと複雑さに圧倒されながら渋谷駅を後にして、東急東横線で自由が丘に向かった。最後の目的地は九品仏川緑道だ。自由が丘駅から人の賑わいが続く自由通り通りまでを歩くことにした。約13mの道幅の中央が暗渠化してつくられた緑道になっており、路面に石畳が敷かれ、

樹木が植えられている。特筆すべきは、緑道の両側にベンチが向かい合わせに無数に並んでいること。1mも間隔を開けずに自由通りまで途切れることなくびっしりとベンチが連なり、テイクアウトした軽食やドリンクを飲食したり、休憩したりする場所として活用されている。緑道の幅員が3mほどあるため、ベンチが向かい合っている対面する人との距離は程よい。

クルマの侵入はなく、実質的に緑道の両側が歩道になっているので、緑道自体を歩いている人は少ないが、歩くにも狭さは感じない。道の両側に並ぶ店も自由が丘らしい華やかさがあり、ベンチで憩いのひとときを過ごす人たちもリラックスした雰囲気、とても心地よく歩ける緑道だ。

「ウォーカブルシティ探検隊」として



●ベンチを並べたことがウォーカブルな空間づくりにつながった九品仏川緑道。自由が丘の駅の周辺は穏やかな賑わいが生まれている

取材に同行していた編集部Sさんは、自由が丘に住んでいたことがあり、ここは20年くらい前まではあたかも駐輪場のように、常時すし詰め状態に自転車が並んでいたという。エリアマネジメント組織が中心となってベンチを置いて人が滞留する空間に導いたことに加え、駅前に全自動で地下格納できる駐輪場が整備されたこともあり、自転車の駐輪は激減。賑わいが創出され、現状のような歩くことを楽しめる遊歩道に整えられたそうだ。

九品仏川緑道のようにもともと歩くためにつくられた道であっても、放置しておけば駐輪場になってしまうという過去の経緯から、ウォーカブルな場所をキープしていくためには、管理や整備がいかに大切かということを考え

させられた。2日間にわたり、合計6カ所のウォーカブルな場所を歩いてきた「ウォーカブルシティ探検隊」。上野駅では未来の駅前空間を知り、アメ横では時間を忘れて夢中で歩き、三の輪銀座商店街では一期一会の会話を味わった。イオンレイクタウンでは屋内空間でありながら十分過ぎる歩数を稼ぎ、よい運動になった。渋谷駅ではとりわけ歩くことに疲れを感じたが、九品仏川緑道で緑と街の雰囲気に歩きながら癒やされて締めくくった。目的地へ向かうためにただ歩くだけではなく、街やエリアを面白くするための仕掛けや人が足を止めることで賑わいを生み出す工夫を、それぞれの場所で見つけることができた2日間だったように感じている。

都市の緑  
3  
表彰

# 緑がつなぐ町・人・暮らし

一般財団法人第一生命財団では、公益財団法人都市緑化機構と共に、「緑の環境プラン大賞」(共催)、「緑の都市賞」「屋上・壁面緑化技術コンクール」(いずれも特別協賛)の、「都市の緑3表彰」に取り組んでいる。これらは、都市緑化を通じ、環境保全、ヒートアイランドの抑止、二酸化炭素の削減、緑のまちづくりや植栽活動を通じたコミュニティの形成などに貢献する事業を支援、顕彰するもので、全国各地で、すでに多くの取り組みが実績をあげている。これらに選出された事業のなかから、とくに都市環境の向上やまちづくりに資する事例を取材し、緑を通じたまちづくりを紹介していく。

取材・文:斎藤夕子 photo:坂本政十郎

## 第22回 「大阪梅田ツインタワーズ・サウス」 屋上・壁面緑化技術コンクール 国土交通大臣賞: 壁面・特殊緑化部門

長年、大阪・梅田駅前で歴史を刻んできた大阪神ビルディング(阪神百貨店)と、市道を挟み隣接する新阪急ビルが、2022年2月、地下3階、地上38階、延べ床面積約26万㎡、高さ約

190mに及ぶ大規模複合ビル「大阪梅田ツインタワーズ・サウス」として生まれ変わった。阪神百貨店(阪神梅田本店)がリニューアルオープンした低層棟(地下2階~地上9階)と、オフィ

スフロアとしての高層棟(地上11階~38階)からなり、低層棟では、従来親しまれてきた、街路に対して緩やかに湾曲したファサードの形状がそのまま再生されている。ただ、その印象は大



●2022年2月に竣工した「大阪梅田ツインタワーズ・サウス」



左●バルコニーから豊かな植栽が溢れる  
上●11階のオフィス棟ホールからバルコニーの緑を望む

きく変わった。動きを感じる平行四辺形のアルミパネルが、密度の異なる格子を描くように連なり、その表層に空や街並みをまとうように映し出している。さらに、格子状の窓からは豊かな植栽が溢れる。緑の存在がソリッドな印象のアルミのファサードを有機的に感じさせ、都市と自然が調和した、現代的な表情を見せている。

### 高品質な緑を維持するために

大阪梅田ツインタワーズ・サウスの緑化計画を手掛けたのは、阪神園芸株式会社だ。同ビルの施工事業者の一員として、緑化エリアを自社の保有資産

とするかたちで設計から継続的な維持管理までを担っている。

「大阪梅田ツインタワーズ・サウスを再開発するにあたり、地区計画において敷地全体の約1500㎡を緑化することが要件とされました。その解答として整備したのが、屋上・壁面緑化です。しかし壁面緑化においては、西~北~東面に向かって湾曲したファサードの場所ごとに日照や気温が異なるほか、高層ビルが立ち並ぶ都心部ではビル風などの特別な気象条件もある。そのなかで約1500㎡の緑のボリュームと品質を、常時保つことができるのかという課題もありました。このため、

2022年の竣工まで、およそ6年かけて綿密な実証実験を行ったうえで施工したという経緯があります」

そう教えてくれるのは、阪神園芸株式会社代表取締役社長の久保田晃司さんだ。また、同社理事であり造園本部副本部長・造園工事部長の田邊晋治さんも次のように話す。

「竣工から2年経った現在、緑の環境はより豊かなものになっています。これも、プロジェクトの最初の段階からデベロッパーと一緒に、植栽の育成に必要な土のボリューム、透水性などを考えながら緑化空間を設計できたことが大きい。貴重な商業床になる面積を



左●低層棟の屋上に設けられた庭園。オフィスワーカーだけでなく、一般の人でも利用できる  
上●木陰のベンチでくつろぐひとときは、仕事の疲れを癒してくれそうだ



●壁面緑化を構成する「メッシュプラス」のモデル展示

削って緑化しているわけですから、それだけの価値を損なわないものにしなければならないという思いで、維持管理を行っています」

大阪梅田ツインタワーズ・サウスでは、低層棟の外壁バルコニー(3~9階)約700㎡、12階の屋上広場約800㎡の合計約1500㎡が緑化エリアになっている。これらを日常的に管理しているのが、「ガーデナー」チームの4名。その一人、同社造園本部 施設管理部本店管理課主任の菊川楓月さんに案内してもらいながら、緑化エリアを見学する。まずは12階の屋上庭園。ここにはシンボルツリーであるケヤキの他、サクラやモミジなどの樹木、ツワブキやシランなどの草花が広場や通路を囲むように配され、屋上とは思えないほどの緑のボリュームが実現していた。植栽された植物は、屋上、壁面緑化共に、淀川水系と六甲山系の自生種を選定している他、花の開花時期や紅葉を通じて、季節感が感じられる植物をバランス良く組み合わせているという。

屋上の一角に、壁面緑化に使用され

ているプランター「メッシュプラス」のモデルが展示されていた。網状のフレームに固化培土、不織布、オリジナルブレンドの人工軽量土壌を組み合わせたプランター内には、モミジ、ツワブキ、アジサイ、アオキなどが植栽され、立体的な緑の塊を構成している。外壁バルコニーには、湾曲する形状に合わせた大小6種類のメッシュプラスが合計で487基設置されているという。

「外壁バルコニーは1フロアで全長約240mあり、通路の幅は約60cm。出入口は東端に1箇所しかないで、1フロアずつ往復しながらメンテナンスを行っています。プランター内の土壌水分量や温度は常にセンサーで監視され、異常があれば私たちのスマートフォンに通知が届き、遠隔でも灌水操作できるシステムがつけられています。弱っている草木がないか、枝が折れて落下しないかなど、実際に見て、対応する必要があります」と菊川さん。また、壁面緑化は直下が歩行通路になっているため、とくに落下物には細心の注意を払っており、剪定鉋やバケツなど、持ち出す道具にはすべてリード(紐)を付けている他、チェックリストをつくり、バルコニーへの置き忘れがないかも常に確認しているという。

竣工までの実証実験のなかでは、高所の狭いバルコニーでの作業の安全面・技術面を検証するためのメンテナンス動作実験も行ったという。「私自身、これだけの大規模施設での緑化事業に携わるのは初めてなので、スタッフと共に管理マニュアルをゼロから検討し、つくってきました。常に高品質な緑を維持することを心がけ、竣工当時よりも、時間が経つほどに良くなる

緑化環境をつくっていきたいと考えています」と菊川さんは笑顔で語る。

### ●地域と連携し、都市環境を向上

さらに、大阪梅田ツインタワーズ・サウスは、都市再生特別措置法に基づく事業であることから、施設単体の緑化のみならず、建物の周辺約1kmにおよぶ歩道上の緑地も同時に整備された。そのうえで、地上~壁面~屋上へと緑が一体的につながる「パーチカルフォレスト」として、生物多様性の向上を目指し、鳥や昆虫が地上から屋上へと飛来するように、特定の食餌・吸蜜植物を計画的に配置したという。その成果についても、菊川さんらガーデナーが日々観察、記録しており、菊川さん自身は、大阪府のレッドリストで準絶滅危惧種に指定されているトンボ「サラサヤンマ」を発見したことがあるそうだ。

またビルの竣工に先駆けて発足した一般社団法人梅田1丁目エリアマネ



●長く狭い通路でのメンテナンス作業。ガーデナーのユニフォームも、施設のイメージにあう洒落たスタイル

ジメントおよび、兵庫県立大学大学院、兵庫県立淡路景観園芸学校と連携し「梅ーグリーンプロジェクト」も展開している。緑をテーマにしたワークショップやイベントなども開催しながら、緑を通じたまちづくりにも取り組んでいる。ビルの南側地上階に設けられたショーウィンドウを「みどりのコンシェルジュSTATION」と位置付け、梅ーグリーンプロジェクトの内容を記したビジュアルパネルやガーデナーが使用する道具の展示なども行い、街行く人々やエアアワーカーに、都市緑化に関心を抱いてもらうための仕掛けも施している。

「大阪では現在、駅の北側、旧梅田貨物駅にあたる約24万㎡のエリアで新駅開業を含む大規模再開発が行われており、2027年度に全体のまちびらきが予定されています。これが完成すれば、駅前にかかなり広大な緑地空間が構成されることになり、都市緑化への関心も高まると思うのですが、商業やビジネスの場における緑の必要性については、まだまだあまり認識されていないと感じています。ですから、このビルの存在を通じて、都市緑化への認識を高



●地上部分に設けられた緑地。梅ーエリアマネジメントによりベンチも設置された

め、緑が身近にあることの心地よさを実感してもらいたいと考えています」(久保田さん)

屋上・壁面緑化を施しているビルは全国的に少なくない。それらは当然、外部の造園事業者など、専門家により適切な管理が行われ、維持されているはずだが、ここ大阪梅田ツインタワーズ・サウスでは、阪神園芸が緑化エリアを自社の資産として管理しているという点でそれらとは大きく異なる。だからこそ、エリアマネジメント組織との協働によるまちづくりへの主体的な

かわりも可能にし、地域貢献としての緑の保全にも全力で取り組むことができる。このことから、阪神園芸では新築やリニューアルにより施設を緑化する際に、緑化エリアを保有するかたちで、計画から維持管理、利活用までのサービスをワンストップで提供する「みどりのサブスク」事業もスタート。緑を守り育てる企業として、高品質な緑の環境を広げようとしている。

大阪梅田ツインタワーズ・サウスでの試みは、都市緑化を推進するうえで、新たな可能性を拓いたといえそうだ。



左●ビル南側のショーウィンドウ「みどりのコンシェルジュSTATION」

上●阪神園芸株式会社代表取締役社長の久保田晃司さん(右)、同社理事で造園本部副本部長・造園工事部長の田邊晋治さん(左)、同社造園本部施設管理部・本店管理課主任の菊川楓月さん

# 噂の「駅前」探検



今尾恵介

いまお・けいすけ●1959年横浜市生まれ。フリーライター。(一財)日本地図センター客員研究員、(一財)地図情報センター評議員。著書に、『地図記号の秘密』(中公新書ラクレ、2023)『駅名学入門』(中央公論新社、2020)他多数。

## 第18回 自由が丘駅

東急東横線と東急大井町線が交差する自由が丘駅。渋谷駅からも近く、駅周辺はいつも賑わっている。少し駅から離れると、閑静な住宅街。「住みたい街ランキング」では常に上位にランクインする。住んで楽しい、暮らして楽しい、そして何より歩いて楽しい街。自由が丘は、三拍子揃った街の優等生だ。

イラストマップ:小夜小町

今の目黒区に「衾<sup>ふすま</sup>」という珍しい地名があったことを知る人は少ないのではないだろうか。衾村の名は戦国時代から文書に見えるというから歴史ある地名である。明治の町村制では隣の碑文谷村とともに荏原郡碑衾村が誕生した。両者から1字ずつ採った合成地名で、旧衾村は碑衾村大字衾となる。

その衾に最初にできた鉄道の駅が、東急東横線の前身である東京横浜電鉄九品仏駅だ。昭和2(1927)年8月28日のことで、この日に渋谷～田園調布間が開通、これにより渋谷～神奈川(現反町～横浜間)が通じた。この駅が現在の自由が丘駅の前身で、世田谷区奥沢にある東急大井町線の現九品仏駅とは違う。いずれにせよ九体の阿弥陀如来像——九品仏が安置された浄真寺の最寄りをアピールしたものである。当時の私鉄にとって、有力な神社仏閣は乗客数確保のためきわめて重要で、その名を採用した例は多い。当時の東京横浜電鉄でも他に祐天寺、妙蓮寺前(現妙蓮寺)が設置された。

初代九品仏駅は開業から2年2カ月ほど後の昭和4(1929)年11月1日に自由ヶ丘と改称される。目黒蒲田電鉄

(現東急)大井町線に浄真寺により近い2代目九品仏駅が開業したためだ。自由ヶ丘という駅名は手塚岸衛が経営する自由ヶ丘学園に由来するとされるが、学園の創立は現在の自由ヶ丘高等学校公式サイトによれば昭和5(1930)年。いずれにせよ、かねてから個性を尊重した「自由教育」を標榜していた手塚でもあり、校名が当時すでに決まっていたとしても不思議はない。

一帯では実業家の渋沢栄一が大正7(1918)年に立ち上げた田園都市会社による分譲住宅「田園都市」が相次いで開発され、そこに新中間層としてのサラリーマン、それに文化人が集まってきた。自由ヶ丘学園の設立に参画した舞踏家の石井漠もそのひとりで、作曲家であった息子の石井眞木の自由が丘の自宅で、「自由ヶ丘は親父が命名した」と筆者は直接聞いた。地名の命名者が誰かはともかく、日本の近代化の進展とともに沸き起こった大正デモクラシーの後での「自由」は現在より重みをもっていたに違いない。

かくして自由ヶ丘は独特なブランドをまとう地名となった。近郊農村であった碑衾村は住宅都市に変貌し、大正

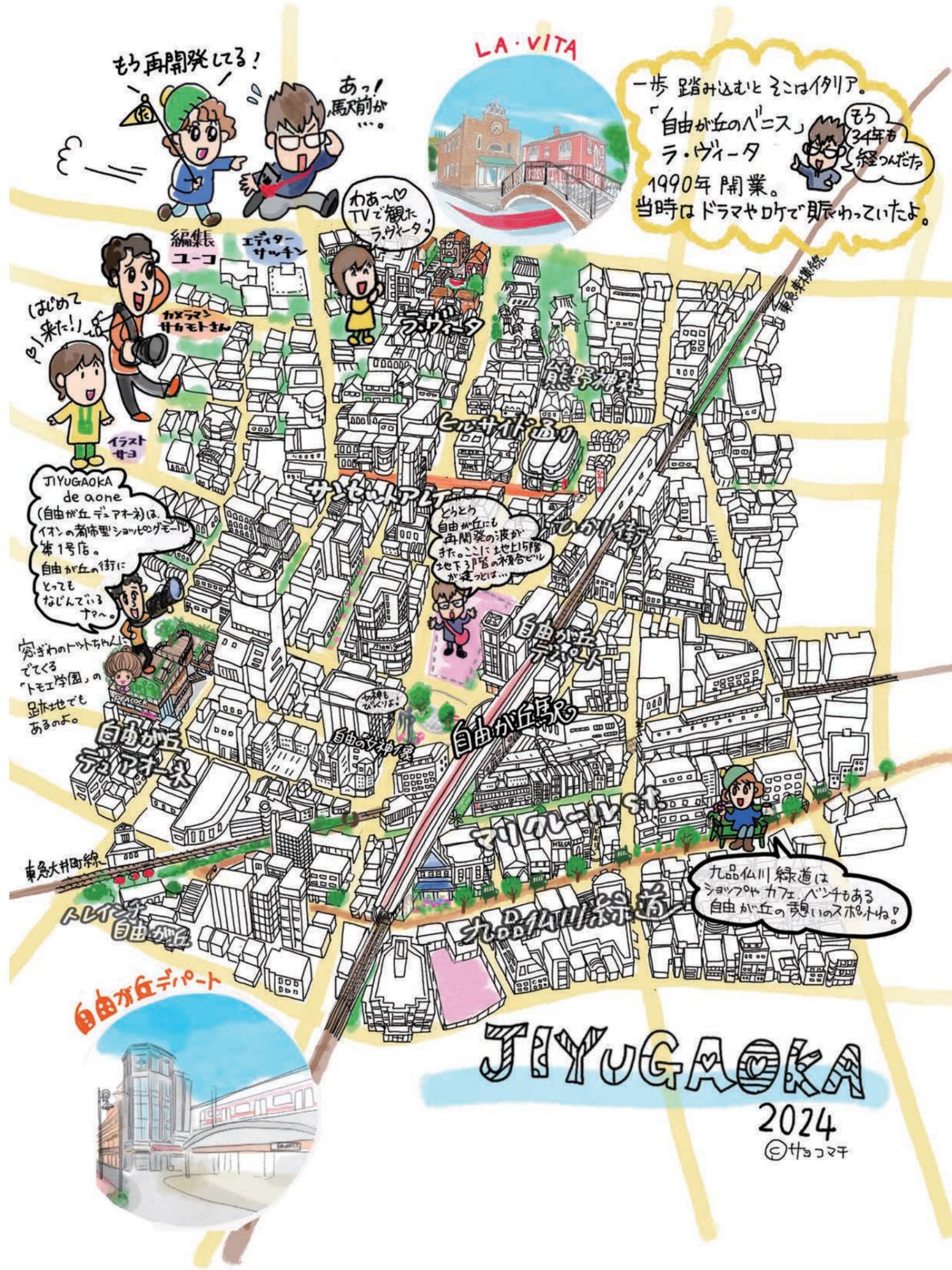
9(1920)年に4193人に過ぎなかった人口は5年後の同14年に1万7751人、昭和2(1927)年の町制施行を経て昭和5(1930)年には4万972人<sup>(1)</sup>と10年間で9.8倍という驚異的な増加を記録している。

首都近郊の急激な膨張に伴って東京市は同7(1932)年に市域を大拡張、ここでは目黒町と碑衾町が新たに目黒区となった。その際に大字衾は11の新しい町に分割され、自由ヶ丘駅の周辺は駅と同じ「自由ヶ丘」となっている。昭和40(1965)年には表記が「自由が丘」と改められ、駅名も翌年に町名に合わせた。ついであるが衾町はその後狭い範囲で生き残っていたが、昭和39(1964)年に大半が八雲となって消滅した。住居表示法による地名変更が全盛だった当時は「地名は当用漢字にすべし」との意見が強く、それが衾の地名に大きく逆風になったのは想像に難くない。八雲は明治初期からの八雲小学校<sup>(2)</sup>に由来する。

<出典>

(1)『大東京概観』東京市 昭和7年p. 105

(2)『東京地名考 上』朝日新聞社会部 昭和61年 p. 254

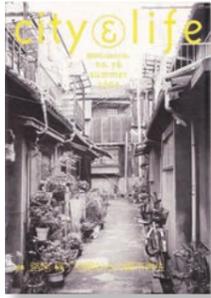
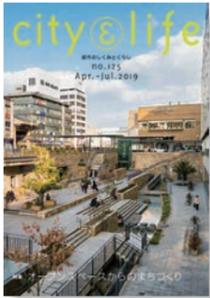
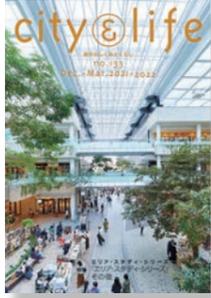
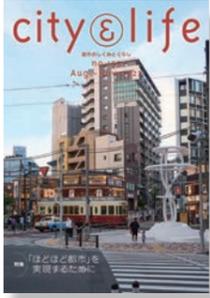
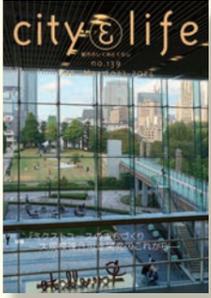


バックナンバー

『city&life』は1984年2月に創刊、「都市のしくみと暮らし」を基本テーマに毎月特集を組み、国内外の事例紹介などを行っています。年3回（4月・8月・12月）発行、頒価500円＋送料実費でご購読いただけます。毎号内容（PDF）をホームページに掲載いたしますので、そちらをご覧ください、ご希望の号をお求め願います。（定期購読は諸般の事情により受付を終了しました）

●city&lifeバックナンバー <http://group.dai-ichi-life.co.jp/d-housing/citylife.html>

今号と関連する特集号をPick Up

<p>No.76 特集 路地・横丁空間からの都市再生 (2005.6)</p> 	<p>No.83 特集 ジェイン・ジェイコブスの宿題 (2007.3)</p> 	<p>No.108 特集 都市の〈隙間〉に集い、憩い、賑わう (2013.7)</p> 
<p>No.118 特集 空き地カルチャー—多孔質都市の可能性 (2016.11)</p> 	<p>No.125 特集 オープンスペースからのまちづくり (2019.4)</p> 	<p>No.127 特集 カフェとまちづくり—心地よい空間と街並み (2019.12)</p> 
<p>No.133 特集 エリア・スタディ・シリーズ「エリア・スタディ・シリーズ」その後 (2021.12)</p> 	<p>No.135 特集 「ほどほど都市」を実現するために (2022.8)</p> 	<p>No.139 特集 ミクストユースのまちづくり—大規模複合用途開発のこれから— (2023.12)</p>  <p style="text-align: right;">近刊</p>

第一生命財団について

第一生命財団は、第一生命保険相互会社（現第一生命保険株式会社）からの拠出金をもとに設立された都市のしくみと暮らし研究所、地域社会研究所および姿勢研究所が、2013年4月1日付で合併し発足した一般財団法人です。

当財団は、豊かな次世代社会の創造に寄与することを目的として、少子高齢化社会において、健康で住みやすい社会の実現に向けた調査研究ならびに提案、助成等を行っています。具体的には、これまで取り組んできた「都市と暮らし」「コミュニティ」「姿勢と健康」に関する調査研究と啓発活動に加え、「待機児童対策」の一助となるべく、新設後3年以内の保育所（認定こども園を含む）に対する助成事業および緑豊かな住環境の整備のための都市緑化に関わる助成事業「都市の緑3表彰」に取り組んでいます。

お知らせ

2023年度実施の第33回研究助成には64件（一般研究46件、奨励研究18件）の応募があり、11件（一般研究5件、奨励研究6件）の助成対象を決定いたしました。詳しくは下記ホームページをご覧ください。

●第一生命財団ホームページ <http://group.dai-ichi-life.co.jp/dai-ichi-life-foundation/>

city@life no.140 Apr.-Jul. 2024

2024年4月発行

企画委員	陣内秀信（法政大学特任教授） 大村謙二郎（筑波大学名誉教授） 小泉秀樹（東京大学教授） 木下庸子（工学院大学名誉教授・設計組織ADH代表） 野澤千絵（明治大学教授） 北奥郁代（第一生命財団常務理事） 佐藤 真（株式会社アルシーヴ社）
編集・発行	一般財団法人 第一生命財団 東京都千代田区平河町1丁目2番10号平河町第一生命ビル2階 電話03-3239-2312
編集協力	株式会社アルシーヴ社 斎藤夕子 村田保子
デザイン・レイアウト	生沼伸子
印刷	株式会社エイチケイグラフィックス 頒価500円＋送料実費

# ほうじ茶 と コーヒー



ほうじ茶とコーヒー  
小林商店  
店内飲食、お取り寄せ  
お取り寄せ  
ご遠慮なくお取り寄せ  
お取り寄せ様、ベビーカー  
OK!!

ほうじ茶専門店  
ほうじ茶ゼリー 280円  
ほうじ茶ラテ 550円  
ほうじ茶ツケ 750円

ほうじ茶リーフ・  
ティーパックを購  
入の方に、  
もちろんほうじ茶  
がプレゼント!

おん公伝書  
天長製茶社 天長種茶社