

都市の道路空間の形態学的研究

芦 川 智

佐 藤 豊

金子 友美

鶴田 佳子

第1章 はじめに

我が国には広場の伝統がないといわれている。日本の場合、広場空間は道がその役割を果たしていたと言われる。大量に人が集合する形の広場より、小人数のコミュニティーに対応する路地裏や、道路辻が独特な空間として機能していたのであろう。それに対して、ヨーロッパ諸国の場合は、広場を作ることが、都市のセンターを形作っていくという意味で、広場づくりが都市づくりの基本となるという伝統があった。もともと広場とは、道路の一部であり、道路の膨らみの空間に施設化がなされ、センター機能が付加され、広場としての名称付けがなされていった。しかし、道路及び広場空間に車が侵入してきてから状況は変わっていった。車の駐車場空間として広場がうってつけであり、車に侵略されて広場が失われていった。道路も広場も同様にもともとは人のための空間であった。それが、車の出現によって大きく変わっていったのである。つまり、車道と歩行者の空間に区分され、圧倒的な力を持つ車が歩行者空間を疎外していった。そして、道路とは車が通行するための流動空間であるというように感覚が変わっていった。人は、その車の領域に寄り添ってこっそり存在するに過ぎない存在となっていった。車が初期の段階は人間と共存できるのではないかと考えた段階もあったであろうが、圧倒的な力の差は、道路を変質させていった。そのため、はっきり共存を考える空間と、車を分離していく方針を取る空間、あるいは、車を隔離していく空間等に分かれていき、さらには、都市のセンターから車を追い出す都市核のような発想も導きだされてきた。現在、一度車に占領された道路空間において、人のための空間をいかに確保し、車と共存していくかが大きな課題となっている。広場が大きく確保できているところでは、そこに人のための空間をいかに確保すれば良いかという考えが生まれるが、広場の無い道路空間の場合には、どこにその空間を確保していったらと戸惑うであろう。このように道路空間の形成のされ方が微妙に異なる場合、人の空間を確保する場合に異なった考え方が出てくるのは当然であろうとの予感があった。つまり、

我が国のように道の伝統が強く、広場空間を作らない伝統を有しているところでは、道路に限った考察ではなく、敷地空間まで広げた思考の展開が必要ではないかという考え方が生まれるのは自然であるとする考え方である。

ヨーロッパ諸国の場合、人間のための空間の中心である広場の空間は、道路の一部として計画され、道路の中での通行的空間と滞留的な空間との使い分けを巧みに行っていたが、日本の場合、もともと道の空間が中心であったために道を車が占領してしまったときに、人のゆくべき空間が無くなってしまったのである。そこで、道路でない敷地の中に、人のための空間を確保していこうという動きが顕著に出てきたのではないかと思われる。その意味で、道路空間だけでなくむしろ敷地内に取られる道路空間や広場空間の在り方を論じていった方が、人のための空間を復権させるためには有効ではないかとの発想が生まれるのである。この論拠をもって、当研究の中心課題は、敷地内の道路空間や広場空間つまり、敷地内に計画されるパブリックスペースに目を付け、その類型を捉えていくことを当面の課題としていく方向を設定したのである。

以上の考察より、本研究の対象は都市の道路空間であるが、道路領域に限らず都市内敷地領域にも対象を拡張して検討していくこととしている。それは、道路領域だけにとどまらず敷地内に道路領域を計画しあるいは、広場的空間を設置する事例は多く、対象を広げていく事が、道路空間の多様性にもつながるという理由による。よって、都市内道路領域と都市内敷地領域を共に対象としていくことが、本研究の前提となるであろう。前者は、単一の閉じた領域として示されるし、後者は、閉じた有限個の領域として示される。

都市内敷地領域を対象としたとき、単独の計画主体があり、計画のコンセプトを持って設計をしている場合がほとんどであり、その意味で、計画意図を探りやすいということがいえる。このように当面敷地内パブリックスペースを対象としてその空間の特性を洗い出し、レベル分けが可能か否かを判断していくことを目標としていく。その上で本来の目標である道路空間の類型を導入していくこととする。