

## 「歴史的市街地の街路を考える」

東北芸術工科大学 環境デザイン学科  
教授 小林 敬一

### 1. 私自身の立場

都市をデザインする、という立場にたってみれば、街路は、都市空間の重要な要素である。それは、交通路としての役割だけではなく、都市環境を維持する装置であり、祭りや儀式が執り行われるフォーマルな場であり、コミュニティーを育む日常の生活の舞台でもある。ところが、現代の道路はこれらのことを忘れたかのように自動車交通に特化している。その結果、歩いてもあまり楽しくなく、写真に撮ってもあまり美しくない。



### 2. 魅力的な街路とは

街路の歴史を少しふりかえてみたい。古代の例として、たとえばポンペイの遺跡。町の入り口にさしかかると、路は上り坂になり、街に入る人に抵抗感を与えている。門の向こうにはベスビオスの火山があり、印象深い風景をつくっている。ポンペイが滅びたのは西暦79年。この古代ローマ帝国の都市には、この時点でもう歩道も作られている。荷車の往来も激しかったのであろう、轍が残っている。表通りにはところどころに水場があり、そこには彫刻も施されている。人が集まる場所だったのであろう。

この写真は、イモラという人口6万5千人の町で、ローマタウンから発達したイタリアのごく普通の小都市。中世から残されている城門跡を通して旧市街地に入っていくと、道は狭いが、歩道、自転車レーン、一車線の車道と分けられた街路がある。訪ねたのが午前10時頃だったろうか、自転車や歩行者の通行がかなりあった。大時計のある建物のあたりが町の中心で、その門をくぐると広場に出る。人々が、買物にやってきたのかと思うと、必ずしもそうではなく、集まってきて、相手を見つけてはしきりに話をしている。情けない話だが、日本ではもう見られない光景ではないか。この街には、路地もたくさんある。建物と一体になったその空間が良い。路地は、適度に分節化され清潔に保たれている限りは、心地よい空間である。中世ではこのようにはいかなかったかもしれないが、現代に残された路地は、魅力的である。しばらく見ていると、向こうを横切る人の様子がよくわかり、まさに街路は舞台であるとの印象を持つ。

これは有名なフィレンツェの街。中心部の街路では適度に屈曲しており景観が変化に富ん



でいる。観光客が多くなっており、今では馬車も走っている。街の建物は土地で産する石材で作られているので、色彩には町固有のものがあ、建築も相互に調和している。イモラ、フィレンツェ二つの町をみてきたが、街路の中世都市的魅力は、それが歩行者のためにつくられた空間であるということによる。それは、清潔である限りは、建築と一体となって大変良い雰囲気をつくり出している。もっとも、昼間でも人が居るといこともその魅

力の条件に加えておきたい。

街路の歴史を語るときグランド・マナーの伝統に触れておかなければならない。同じくフィレンツェの例であるが、ルネッサンスになると真直ぐな道路がつくられることになる。サンタマリア・デル・フィオーレ教会の大聖堂から一直線の道路を作り、その先に新しい広場と教会を作った例。計画したのは15世紀のこと。デザインしたのはフィリッポ・ブルネレスキ。ただし実現までには相当の時間を要した。一直線の道路を歩いていく。手前は暗いが、広場に面する教会には光があたり、このコントラストが美しい。歩いてゆくのが楽しい道路。広場は左右対称で中央に騎馬像が置かれている。

直線道路というアイディアは、16世紀末ローマにも適用された。ローマは七つの丘の町といわれているが、シクスタス V 世はそこに何本もの一直線の街路を計画した。巡礼者を教会や聖跡に導く為だが、この地形を無視しているので、道路はアップダウンのきついものとなっている。写真は、向こうにオベルスクを見ている。

18世紀ともなると、今度はパリの例であるが、絶対王政の時代であり馬車交通の時代であるから街路空間も巨大なものになった。これは有名なシャンゼリゼ大通である。グランド・マナーの技法、すなわち直線状道路とランドマーク建造物との組み合わせが美しい街路景観、都市の顔をつくるというのは確か。先のローマのように地形を無視するが、そこで生まれる起伏は街路景観に変化を与える。しかしこのシャンゼリゼ大通りくらいになると、もう人のスケールを越えている。チェイルリー宮あたりは良いが、デファンス近くになり、その巨大な空間が車に占められてしまうと、もう歩くのも退屈なものとなる。

日本の歴史的な街路も見ておこう。これは秋田県角館の街路。各屋敷の高木に包まれた、あたかも森の中にいるような不思議な空間をつくっている。この空間には精神性を感じるのではないのか。

これは最近伝統的建造物群保存地区に指定された佐賀県鹿島市の浜宿の通り。造り酒屋が建ち並んでいる。街路が適度に湾曲している。街路幅と建物の高さの関係も心地よい空間をつくっている。歴史的な建物のディテールが見えてくる。歩いていても楽しい街路。空地が出来てしまったがそこを小さな広場にして子供たちが遊んでいるのもよい。

これは、埼玉県川越の通り。表通りは2車線の車道が取られているが、週末には観光客でごった返す。しかし脇道に入ると歩行者の空間となっているし、店舗が和風の趣ある路地を整えている例も見られる。裏道には社があって高木が育っている。これも魅力的な風景である。川越の街路は、山形市中心市街地のこれからの街路整備を考える上でも参考になろう。歴史的市街地の歴史的というイメージは建物を保存することによって生まれると思われているかもしれないが、街路と建物が一体となって作り出す雰囲気のある街路空間が、幾種類も集まって街のイメージを組立てているということが重要。

### 3. 中心市街地活性化シナリオと街路

次に山形の中心市街地活性化シナリオと街路の問題点について考えてみたい。そのためには、まず山形の歴史を振り返ってみる必要がある。山形は馬見ヶ崎川扇状地に形成された城下町である。扇端部に本丸が置かれた。堰とよばれる馬見ヶ崎川から取水された用水路網が、この扇状地の上に広がる市街地の中を流れている。武家屋敷地は三の丸に囲まれ、その外側、三の丸の堀を迂回するような形で羽州街道が通り、沿道に町人地がつくられた。そして更に外側に寺町が形成されている。この城下町を核に、広く広がったのが現在の市街地である。

これは中心部の街路網の変遷を表した図であるが、近世の城下町の街路網を、丁字路を突き抜いて道を延ばし、ご覧のように1909年ころまでには全体に格子状となる街路網を作り出した。これがまた、昭和43年法に基づいて、自動車交通に本格的に対応する街路網に計画しなおされた。山形市の一番の繁華街であった七日町筋に対しては、その中心軸が国道となっていたため、やがて将来にはそこを歩行者を優先する商業機能のための空間にしようと、街区周囲に幹線道路を巡らす構想が立てられた。昭和61年のシェイプアップマイタウン構想では、駅前地区から口の字型に骨格を形成しようと構想された。この図には、骨格形成と街路網整備の考え方がよく示されている。七日町界限、駅前周辺からなる中心市街地に対し、ここ15年くらいで、郊外から入ってくる街路の整備が進んだ。そこで次の課題として、当初の構想にあったように、七日町の西側の道路を整備し、中心軸に流れ込んでいる交通量を捌こうとしている。

ところでここで、これらの道路を整備した結果本当にアクセシビリティはよくなったのか、あるいは中心市街地にとってアクセシビリティの向上だけでよいのだろうか、という疑問が生じる。

中心市街地の活性化を考えると、よく引合いに出すのが4Asという考え方である。これは活性化の方策を4つのグループに分けて考えようという提案であり、Accessibility(近づきやすさ)、Amenity(場所の魅力)、Attractions(吸引力)、Action(中心市街地のまちづくり)の4つをいう。山形市では中心市街地の活性化のために道路整備だけでなく、七日町にとっては枝道となる細い街路の景観整備も行ってきた。その結果、これらの街路沿道では商店も増えてきているようである。楽しく買い物できる環境をつくる、すなわちアメニティの向上も重要な課題である。

それでもなお疑問が生じる。こうした街路整備により歩行者空間も少しずつ改善されてきたが、中心市街地全体ではどこにでもあるような街になってきたのではないのか、歴史性が活かされていないのではないのか。街路整備は沿道の建物を削っていくため、歴史性を損ねてしまうのではないのか、と危惧される。歴史的的魅力ある環境をつくる、これも中心市街地が抱えるアメニティ向上の課題である。

#### 4. 歴史的市街地の新しい街路概念

そこでもう一度まちづくりのシナリオを見直す必要がある。どうやって山形の中心市街地を活性化しようとするか。時代が変わり状況が変化した結果、考え直さなければならない部分もあるのではないのか。当初は、中心市街地に入ってくる交通量をいかに捌くかに主眼があった。しかし、交通機能に特化した街路整備では魅力的な街路はできない。街づくりと路づくりを一体で考えることが重要。また、街路整備だけではアクセシビリティの向上には不十分であって、いかに人を車から降ろすのか、というところが肝心。駐車場の整備、さらにはその運営の仕方や情報発信を含めたソフトの部分もアクセシビリティに関わってくる。

消費者にとっては、今は買物をする場所を選択する状態となっている。各商業中心のアトラクション(吸引力)が問われている。そもそも何のために人々は中心市街地に出かけるのであろうか。情報社会が進み流通は大きく変わろうとしている。ネットショッピングも発展し、買い物に行く必要すらなくなっている。買物の意味を考えておくべきであろう。例えば、私が本屋に行くのは、本を手にとって見たいからということもあるし、探して歩いている間に新たな閃きがあるからである。本との出会いや閃きを可能とする場の雰囲気づくり

が大切ということになる。先に紹介した4Asは、郊外のショッピングセンターのモールの管理手法にならうものであり、それを真似ている限りはモールを越えない。むしろモールに無い中心市街地の特徴を活かすべきであろう。それは歴史的な雰囲気や多数の商店主の能力を活かすことである。

中心市街地活性化法に基づいて最初に活性化計画をつくった時は、商業振興サイドの事業と都市計画サイドの事業を持ち寄るのがせいぜいであった。これで機能別の向上から一歩進んだことは確かであるが、連携が始まったばかりで、次には総合的にマネジメントを進める段階、すなわち今日お話しした4Asのような考えに基づいてまちづくりを進める段階が必要である。しかし、更にその先には、地区の特徴を活かす段階があり、そこでは情報社会における中心市街地像についてもっと考える必要がある。

さいわい七日町筋も一歩裏に入ると、道路整備未着手の道路があり、蔵があり、路地があり、堰が流れている。歴史を感じさせるものがいろいろある。おなじ羽州街道沿いの八日町・三日町筋では、都市計画道路が入っていないため、歩行者や自転車のための十分なスペースはないが、また商業地域であるため高層マンションも建ち並んでいるが、しかしよく見るとここにも伝統的な建物が残っている。醤油屋、呉服屋、造り酒屋、草履やかんじきを売る店なども残り機能している。そこには懐かしい生活景がある。こうした歴史性を活かしながらアクセシビリティもアメニティもアトラクションも高めていく必要がある。それは不可能なことではないが、次のような条件がある。

今日お話ししたように、原点に戻って、時間スパンを長く取ってみれば、街路は多様な機能を合わせ持っていたし、人間的であり魅力を感じさせるものであった。近代に入って交通機能に特化した道路づくりに追われてきた。これからの時代には人間のための街路をつくるべき。また、道路をつくるだけでアクセシビリティが高められるわけではない。もっと柔軟に総合的に、アクセシビリティをいかに高めていくかを考えなければならない。そう考えた時、街路の幅員や形態は一定に揃っている必要もなく、もっと柔軟に考えて良いのではないのか。また道路は建物と一体となって雰囲気のある空間をつくるもの。つくる過程において公共サイドだけでつくるのではなく、官民協同でつくっていくことも重要であろう。場合によっては、民間の土地にある路地的なものを取り込んで地区全体の交通性能を高めていくといったことも考えて良いのではないか。街路事業がこれからの時代においてもその有効性を高めてゆこうと考えるのであれば、街路という概念自体を柔軟に考えれば良いのであり、その原点に戻って、21世紀により有効な街路を構築していただきたい。

平成19年11月15日

メトロポリタン山形（山形市）にて