

人間のこころをとり戻すみち
「モビリティ（ものの移動）」と
「ノンモビリティ（こころのくつろぎ）」

— みち研究会活動報告書 —

自 2005・06・07

至 2013・03・31

公益社団法人 自動車技術会
共同研究センター みち研究会

目次

はじめに	p. 1
委員一覧	p. 2
第1章 みちを研究するきっかけ	p. 3
1. みちの多様性	p. 3
2. モビリティの効用と限界	p. 4
3. ノンビリティの発想	p. 6
第2章 みち研究会の活動	p. 8
1. みち研究会の活動紹介	p. 8
2. みち研究会の特性・新規性	p. 11
第3章 アルクメデス	p. 13
1. アルクメデスとハシルメデスの誕生	p. 13
2. 歩く眼・走る眼の「みち空間探訪」	p. 14
第4章 「みち」の発見と	
「みち」が身近に感じられるようにする手法	p. 20
1. 「みち」のさまざまな発見	p. 20
2. 「みち」を身近に感じられるようにする手法	p. 23
第5章 各委員による研究発表と議論のゆくえ	p. 26
1. 発表内容と議論の整理方法	p. 26
2. 発表目次 ..	p. 27
3. 写真事例集 (Key Word 付き)	p. 102
参考資料 キーワード検索のたたき台資料	p. 103
1. コンコルダンス的な方法を活用したキーワード検索の方向性	p. 103
2. K J 法を活用したキーワード検索の方向性	p. 106
おわりに	p. 114

はじめに

みち研究会 (The Society for the Study of Roads)、略称「みち研」(SSR) は、7 年ほど前に発足しました。メンバーは文系・理系の区別や職種ごとの壁を取りはらい、道路行政、環境行政、都市計画、河川行政、土木技術、緑化技術、交通産業、自動車交通、自転車交通、災害対策などの専門家を中心に、各種のデザイナーや、中には詩人や、文学にたずさわるわたしのような門外漢もまじっております。いわば「異文化交流の土俵」のようなもので、年に何度か会合があり、みちの多様性や具体的な問題についてリポーターの興味深い報告のあと、活発な質疑応答、互いの胸を借りて率直な意見を交換しあう場となっております。

漢字の道や、路、径などではなく、あえて「みち」研としたのは、すべてを網羅する広い概念としてのみちを対象にしているからですが、同時にしかし、既知のみちだけでなく、「未知の」みちのあり方もさぐっていきたいからです。

理論的・実地的な考察の前提として、わたしたちは現場に直接ふれること、実際に自分たちの足で歩いてみることを大切にし、この活動を「アルクメデス」(歩ク目デス) と名づけました。例えば週末の午後、2 時間か 3 時間ほど、メンバー十名ほどが連れ立って街角を散策します。三々五々、路上観察や発見と会話を楽しみ、最後に食事で打ち上げですが、後日かならず、各人の観察メモや、感想、疑問、スナップ写真などを整理してもらい、記録として残してきました。

人間の歩く目だけでなく、鳥瞰する「タカの目」、地上をはう「アリの目」、水面からの「カエルの目」など、思いがけないヒントを与えてくれるかもしれません。

委員長 安達忠夫

委員一覧

委員長	安達 忠夫	埼玉大学名誉教授
幹事	樋口 世喜夫	早稲田大学 環境総合研究センター
幹事	松林 功作	光海陸産業株式会社
小委員会委員長	藤倉 英世	早稲田大学 総合研究機構 公共政策研究所
委員	飯村 耕作	元首都高速道路公団
委員	池田 豊人	国土交通省
委員	石飛 博之	環境省
委員	大島 明	国際航業株式会社
委員	太田 啓介	株式会社オリエンタルコンサルタンツ
委員	小林 成基	NPO自転車活用推進研究会
委員	高橋 渡	国土交通省
委員	辻 靖三	元建設省 道路局
委員	泊 宏	国土交通省
委員	並木 恵理子	アートコーディネーター
委員	廣瀬 輝	中日本高速道路株式会社
委員	福多 佳子	有限会社中島龍興照明デザイン研究所
委員	福田 雅旨	東日本高速道路株式会社
委員	藤田 茂	有限会社緑花技研
委員	元谷 豊	株式会社サイエンスクラフト
委員	森田 雅文	元東京都 建設局
委員	吉崎 収	国土交通省

第1章 みちを研究するきっかけ

1. みちの多様性

人は何のために移動するのでしょうか。「みち」はどのようにしてできてきたのでしょうか。地上に生きる人も動物も、水や食べ物をもとめ、ねぐらをさがし、危険を避けて移動します。大自然には、人為的なみちや境界線など存在せず、けもの道などあっても、みちについて明確な意識をもちつづけてきたのは人間だけです。みちは外的な自然・物理現象ではなく、むしろ人間の意識のうちに存在する文化的・歴史的現象なのですが、わたしたちは日頃、みちの存在を（水や空気と同じで）さほど意識してはいません。災害や戦乱などによって、みちが遮断されたとき初めて、意識にのぼってくるのです。

人間の全重量を支えている足の裏は、体面積のわずか1パーセントにすぎないとのこと。

道路面積も同じで、道路地図をながめていると、どこもかしこも道路網でおおわれているように錯覚してしまいます。実際にはしかし、広大な陸地面積のほんのわずかしが占めていません。

生命維持のための食料探しからはじまり、交易路、他民族制圧のための遠征路、政治支配のための道、文化交流の道など、用途と目的に応じてさまざまな道がつくられてきました。みちといっても、和語の「みち」、漢語の「道」などの語には、古代人特有の靈的世

界観が裏打ちされており、白川静『字訓』（平凡社）には以下のように記されています。

〔和語の〕「み」は神聖なものにつけて用いる語。「ち」は「ちまた」「いづち」など道や方向をいう古語。道は靈の行き交うところでもあり、また、そこをうしはく〔＝支配する〕「みちの神」があると考えられていた。

〔漢字の〕「道」は金文の字形では「首」を携えて行く形で、導（どう）と同形。首はおそらく異族の者で、その呪霊によって、道を祓いつつ進んだものであろう。すなわち除道して導くことをいう字である。

昔も今も、その点ではなんら変わりありません。道路には道祖神などが示すように種々の靈が行き交い、支配し、つねに危険と隣り合わせであったにもかかわらず、万難を排し、早くから貴重な物資の輸送路として開拓されてきたのです。

みちをあらわす日本語において、本来的な和語は「みち」「とおり」「つづらおり」などごくわずかなのに対し、「道」「路」「径」といった漢字の（つまり外来の）熟語が大半を占めています。

英語の場合も同じで、ゲルマン系の基本語に、後からローマ・ラテン系の語彙が加わったせいか、みちをあらわすことばが多彩です。例えば "way"、"road"、"path"、"track"などは、人間の「初源的・自然発生的な動き」を示すことばであるのに対し、"street"、"pass"、"root"、"motorway"などは、「人為的な作業」（つまり道路工事）を前提とする語源からきています。中国もローマも歴史的に、みちづくりの意識が高かったことがうかがわれるのではないのでしょうか。人間が利用するのは陸路だけでなく、河川路や、海路、空路もあります。

2. モビリティの効用と限界

あいつぐ大地震・津波・原発事故などの災害によって、みちやライフラインのあり方を根本的に見なおすことが、緊急の課題になっています。

もともとライフラインという語は「救命索・命綱」のことですが、やがては戦場への物資補給路や、災害時に不可欠な電気・ガス・水道・医療・通信・輸送などを補給するシステム全体の意味でも用いられるようになりました。けれども英語の「ライフ」という語自体が一義的ではなく、さまざまな位相をふくんでいます。

① （生物としての）生命。② 実生活や日常生活。

③ （長い目で見た）人生。④ （精神的次元における）いのち、心。

今回クローズアップされた「絆」ということばにも示されるとおり、みちやライフラインの問題を従来のように物質的、すなわち「物資やエネルギーの補給路」の面でのみ考えるわけにはいきません。「人はパンのみにて生きるにあらず」、災害時に物資や住宅をあてがうだけでは足りない。人と人とのつながり、心や精神的なつながりの輪においても、根源的かつ柔軟にとらえなおす必要があることがはっきりしたのです。

みちは日常生活において人々の生活を支え、安定させる大切な役割をはたしています。しかしひとたび災害や事故が起きた場合、みちの緊急時のあり方についても、予め十分な対策がなされていなければお手上げで、パニックに陥るほかありません。わが国では何百年（ないしそれ以上）の長きにわたって、大災害の経験と記憶が蓄積されてきたはずなのに、今回そうした伝承や故知があまり役立たなかったのです。

生と死、日常時と異常時は、ひとつにながっています。日常時のライフラインをできるかぎり活かして、そのまま異常時（＝災害時）のライフラインにも転換できるような「連繫システム」を、長期的・中期的な視野に立って地道に、国土の隅々まで構築していく必要があるのではないのでしょうか？

踊りの名手—— というより名足—— として知られるムカデ（日本語で百足だがドイツ語では千足）が、夜な夜な舞台上で踊っていました。あるとき観客のヒキガエルが質

問します。最初にどの足を、つぎにはどの足を動かすのかと。虚をつかれたムカデは混乱し、自縄自縛、踊れなくなってしまいます。これはオーストリアの作家グスタフ・マイリンクの『ヒキガエルの呪い』という短編で、ミヒャエル・エンデが編纂した『わたしの読本』にも選ばれています。

なぜムカデは、踊れなくなってしまったのでしょうか？

よくあることですが、例えばフィギュアスケートで最高得点をあげてきた選手が、最終的な勝利を意識して力んだとたん、思わぬミスをする。心を生かすも殺すも、ことばひとつ。からだの動きと——心——ことば、この三つは深いところでつながり、連動しています。ヒキガエルのことばでムカデは自意識過剰、心が麻痺し、足ももつれ、からだ全体がいうことを聞かなくなってしまうのです。

動きと関係する「モビリティ」ということばは、ラテン語"mobilis"（英語の movable）の名詞形ですが、大ざっぱに分けて次のような意味をもちます。

- (1) 動きやすさ、可動性、移動性。
- (2) 移り気、気まぐれ。
- (3) 〔社会学用語〕(階層や職業などの)流動性。
- (4) 〔軍事用語〕機動力、機動性。モビライゼーションは「兵士動員」の意味。

自動車（automobile）という語が示すように、交通関係ではもっぱら(1)と(4)の意味で用いられ、人および物資の移動運搬における機動性や効率、経済性が追求されます。

わが国では東京オリンピック開催をきっかけに、新幹線や高速道路の建設がすみ、都市部からの往復時間は著しく短縮されました。その反面、整備網からもれた地方は経済発展から取りのこされ、過疎化による落差が目立ちます。

雪国では、例えばここ三十数年のあいだに除雪車が配備され、冬の道路交通網も確保されました。しかし除雪された雪や屋根下ろしの雪が、高い壁となって道路をふさぎ歩行をさまたげます。運転できない子どもたちやお年寄りも危険な道路際を歩くか、陥没の恐れもある滑りやすい圧雪の上を歩くしかない。車椅子の事故もふえつつあります。

モビリティは物質的な豊かさを支え、人間の幸福な暮らしのために工夫を重ねてきたはずですが、経済性と効率の名のもとに、むしろ「交通弱者」を圧迫し、心のゆとりを無視し、社会のひずみを助長しつつあるのが現状です。

欧米文明・科学文明のトップバッターともいえる自動車は、文字どおり「自らの力で動ける」だけでなく、今やハンドル操作も自動式の車が工夫されています。しかしながら物資の蓄積や科学発展だけが優先されれば、心のゆとりや自由は制限され、人間の生きる領域はますますせめられていきます。モビリティ社会の全体を統御するのは、あくまで生身の人間であり、「人間の心」でなければなりません。このままモビリティ追求の姿勢だけが自己目的化すれば、(中国の新幹線事故などにも見られたよう

に) 暴走しはじめ、制御不可能に陥るかもしれません。

モビリティ社会の自縄自縛をとき、人間として心のゆとりをとりもどすには、どうしたらいいでしょう？ まずは自分たちの意識のなかにひそんでいる「意地悪なヒキガエル」

を呼びだして、率直に発言してもらい、モビリティ文明の権化ともいえる「巨大なムカデ」に、その問いを投げかけてみるしかありません。

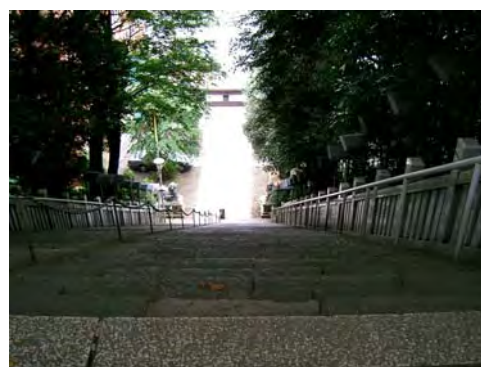
ところで自縄自縛におちいったムカデは、その後どうなったでしょう？ やがて踊りそのものを楽しむ「ゆとり」をとりもどし、もとどおり自由自在に踊れるようになったということです。ムカデの足のように複雑な動きをする現代のモビリティ社会を制御統合していくためには、乗り物や道路管理システムなど個々のモビリティを切り離してとらえるのではなく、モビリティ全体を俯瞰する「包括的な視座」と、「心の問題」への深い洞察が求められます。

3. ノンビリティの発想

例えば東京の愛宕山や湯島天神など、山上の寺社に参詣するには、直登にちかい急な石段がつづく「男坂」があります。しかしそれとは別に、ゆったり裾野をまく「女坂」もあるのです。江戸時代は一面では武士中心の窮屈な建前社会で、(赤穂浪士の討ち入りが示すように) 封建的な管理社会でした。他方ではしかし、歌川広重の『東海道五十三次』や十返舎一九の『東海道中膝栗毛』に見られるように、気ままな旅や芸事を楽しむ庶民文化が栄えた時期でもあります。



愛宕山女坂（東京・港区）



愛宕山男坂（東京・港区）

開国と明治維新以来、わが国は欧米の列強に伍するため、追いつけ追いこせでやってきました。経済や産業発展の道をまっしぐら、富国強兵のための軍需産業を奨励し、挙げ句の果ては人間としてのゆとりを失い、馬車馬のように太平洋戦争への道を突きすすんでしまいました。敗戦後もその生真面目な姿勢は変わらず、効率や能率が優先

され、経済成長第一、スピード第一、世界中から聞こえてくる「ジャパン・アズ・ナンバーワン」のほめことばに酔いしれていたのです。

ちなみに初めて東海道新幹線ができたとき、特急料金について疑問の声があったそうです——時は金なりというが、乗車時間が少ないのに、かえって料金が高いのはなぜかと。これを笑い話として一笑にふした人々は、知らないうちに「モビリティ中毒患者」になっていたのかもしれない。

わたしたちは現代社会におけるモビリティの有効性と有用性を否定するつもりはありません。自己目的化し、肥大化しすぎて、制御しにくくなったモビリティ社会の行きづまりを考察し、人間としての「心のゆとり」をとりもどす「みち」のあり方をさぐっていきたいと考えています。

というわけでまず最初にたどりついたのが、「ノンビリティ」"Nonbility"ということばです。これはモビリティということばを元に、日本語の「のんびり」や「のんき」のニュアンスを加味したもので、モビリティを否定する「ノン」ではなく、肩のこわばりがほぐれ、心身ともにくつろいだあり方、「無用の用」を示しています。ミヒャエル・エンデ作『モモ』の主人公にちなんで、「モモビリティ」"Momobility"とも呼ぶようになりました。

モモというのは無一物の女の子が自分でつけた名前です。モモはローマの廃墟に一人で住んでいますが、ひとの話をだまって聞くことができる(妖精やカウンセラーのような)不思議な存在です。悩みをかかえ、時間や金に振りまわされて生きてきた大人や子どもたちは、モモに話を聞いてもらうだけで、心のわだかまりがなくなり、解決の糸口を自分から見いだし、ゆとりをとりもどすことができました。

便利さや物資の豊かさ、能率の良さ速さなどを追求するモビリティが、プラス思考中心の「実数」の世界とすれば、それに対して、モモの存在がさししめすノンビリティやモモビリティは、むしろ「虚数」の世界に属します。

二乗するとマイナスになる虚数は、現実には存在しない数字です。けれども数学には虚数解といって、虚数を経なければ最終的な答えがえられない場合もあるとのこと。モビリティ社会の真っ只中で、わたしたちが心のゆとり——ノンビリティやモモビリティ——を回復しようとするいとなみは、この「虚数解」と似ているのかもしれない。

モビリティがノンビリティを支え、ノンビリティがモビリティの行き過ぎをやわらげる。その意味で両者は対立概念ではなく、「和して同ぜず」、むしろ相おぎなう共生関係にあるといえます。

「急がばまわれ」(Eile mit Weile.)。間を楽しみつつ、ゆっくり急ぐしかありません。

第2章 みち研究会の活動

1. みち研究会の活動紹介

みち研では、1) 各委員の専門分野からの視点による研究発表と議論を活動の中心に据えて、これを踏まえた上で、2) 現地踏査（通称アルクメ現地踏査）、を行ってきた。

1) 各委員の専門分野からの視点による研究発表と議論

研究会各回では、冒頭に委員の一人か二人が、自身の専門性を活かした視点からみちと人との関わりを捉えた研究発表を行い、その発表内容に基づいて、委員全員による意見交換、議論を進めてきた。この議論は、ときにブレイン・ストーミング風に進む場合もあり、「玉突きのように思いがけない意見もはじき出されていくところがみち研の真骨頂」（安達忠夫：ミヒアイル・エンデ・「モビリティ」と「ノンビリティ」の共生，オート・テクノロジー，2007，p.3（2007）より引用）であるといえる。

なお、現在までに、専門分野からの発表を行った委員やその他発表者の総人数は 19 人、発表と議論の総数は 29 回に及んでいる。発表者、専門分野、発表日、発表内容を表-1 に示した。

表 2-1 各委員による専門分野からの発表内容

委員名 専門分野	発表日	発表内容	委員名 専門分野	発表日	発表内容
安達忠夫 文学・哲学	2005.08.03	「みち」の原点について ・みちの成り立ち ・各国語による道の語源 ・白川静「都邑と道路」における「みち」の考察	樋口世喜夫 自動車技術	2009.02.20	一方通行・パークアンドライド、カーフリーエリア、カープール、自転車、人力車、電気二輪車、電気自動車一人乗り自動車、LRT、小型車・電気自動車、カーシェアリング、都市計画の見直し ・「先進交通社会確立技術の技術戦略」の紹介
	2006.05.26	モビリティとノンビリティをつなぐもの			
	2006.07.21	モビリティとノンビリティの共生 ・通勤交代（モビリティ）の得失 ・弥次喜多道中（ノンビリティ）―庶民の脱日常願望 ・生きた時間・死んだ時間（「モモ」）	福多佳子 照明プランナー	2006.10.04	光が環境でできること ・光の変遷、光とは、夜間照明の役割、光害、歩きたくなるみち（夜バージョン）
	2007.04.26	河川と道路 ・都市と河川 ・河川と道路の共通点、違う点 ・日本人の自然観	藤倉英世 公共経営	2006.12.08	地域と「みち」とノンビリティ ・ノンビリティ概念の形的整理（身体の外周装置化と、そこにいること） ・谷中地区を巡る地域とノンビリティ ・みちとノンビリティの気づき
松林功作 道路関連施設設計・製作	2005.09.02	「みち」の原点を探る ・「みち」を見て・・・何が変わる？の原点を探る ・ひと・みち・ところ・モビリティ・・・・・・ ・健康な心・不健康な心 健康な道・不健康な道 ・英国映画「MAN OF ARAN」にみる「生きるためのみち」の原点	荻原武治 建設コンサルタント	2006.12.08	「モビリティ」と「ノンビリティ」を考える視点あれこれ ・意識価値観が変わればバランスが変わる？ 「足る」を知らない社会、 ・東洋の思想こそが適性の集合
	2006.07.21	ご近所を旅して(2) ・乳幼児の歩く眼で取材する「アルキメデス」	元谷豊 災害対策	2007.01.17	災害のあとの始末 ・阪神淡路大震災で何が起ったのか？ 10～12年後に何が見えてきたのか？ ・「復興10年総括検証・提言」 ・安全・安心とは何なのか？（目をそらすことなく問題を認識し、将来を創造する）。
	2007.04.26	河川と道と Nonbilty（フォトルポルターージュ） ・地上の「みち」から川の「みち」へ	泊宏 河川行政	2007.07.20	「かわ」と「みち」と「ひと」 ・河川（水の連続、空間がある、空間が連続） ・水と緑の関係
辻靖三 道路技術 道路行政	2005.10.12	歩く「みち」をつくる ・ヒトは二本足で歩くことで人間になる ・歩くことは「ヒト」の最も基本的な生理的機能 ・人はどのくらい歩くのか ・歩かないことの害 ・より歩くことに「みちづくり」は寄与できるか ・道路整備事業への提案	池田豊人 道路行政	2007.09.26	みち再生プロジェクト ・「つくる」から「つかう」政策への転換（みち再生プロジェクト） 右左折レーンで渋滞解消、車幅減らして交通安全、駅前変えてまち活性化 ・「つかう」政策を担う新たな行政の仕事、行政と民間のはざまを担う新たな公、民間の仕事
	2005.11.18	交通以外から「みち」を考える ・人間が生きることを目的とした「みち」 ・生き残るためには健康でいることが一番大切 ・みちを歩くことで健康になるイメージ ・風水害と地震で多くの人命が失われている（対応できる「みち」） ・人にやさしいみち評価の提案	小林成基 自転車技術・政策	2008.02.20	自転車について ・沿革と活動、環境と自転車の微妙な関係、安全なら車の代替可能、世界一の自動車優先社会、自転車は一体どこを走るのか、自転車通行可の歩道とは、高齢化万歳！バス復権と商店街復活、モデル自転車道を、自転車レーンのすすめ、バリのベリブ、
大島明 建設コンサルタント	2005.12.14	人にやさしい「みち」 ・評価検証提案書	藤田茂 緑化技術	2008.05.16	最近の「みち」「まち」の緑化について ・屋上緑化、都市緑化の効果 ・緑化技術（日照条件、壁面の日照条件把握、都市生態系の回復、都市緑化の植栽基盤、植栽基盤調査・樹木の診断、都市緑化の問題点、狭小空間の修景、新たな緑化植物、管理段階で変遷させていく緑化・設計意図に反する管理例、生態研養率制度（韓国））
太田啓介 景観デザイナー	2005.12.14	「みち」をデザインする ・事例からみたデザイン手法 ・「みち」をデザインする Key Word 場の顕在化、身体活性化、空間分節	森田雅文 都市行政	2009.06.24	都市と道路（みちが支える、わたしたちの暮らし） ・まちとひと、みちとくらし 路地裏から、母親に見送られた子どもたちが二人、三人元気な「おはよう！」の音が街かどに響く。みちは、暮らしを支える生活空間、まちとまち、地域と地域を結ぶ交通空間、みちは毎日、その重責を担い続けている。 ・例えば、道路交通量地図、鉄道輸送量地図から毎日250万人から300万人の人が、一日5分だけ助かるということは、ものすごいエネルギーではないかと推測する。そうした基本的工夫の大切さ。
並木恵理子 福祉・住環境コーディネーター	2006.03.03	エンディングの茶屋 meeting ・ノンビリティの再確認 ・研究会の方向性確認	神田昌幸 都市・道路行政	2010.08.06	健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくり ・健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくり ・「健康のための地域づくりの総合的推進に関する省庁連絡会」について ・「Smart Wellness City 首長研究会・発起人会共同宣言」 ・健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくりの視点
	2006.09.01	風景としての「みち」 ・まちかど（路上）の造形物（路上の彫刻、地下鉄地上出入口） ・バリ編（彫刻・地下鉄地上出入口） ・神田川にかかる橋の高欄			
	2007.03.09	第2回エンディングの茶屋 meeting ・オートテクノロジー誌 2007 特集号に掲載された「人間の心をとりのどす道」と「自動車技術誌（2007・3月号）に掲載された「ところ再生のモビリティ」 「モモビリティ」のすすめをテーマに「みち研」の可能性を考える			
飯村耕作 道路技術	2006.04.19	世界を旅して(1) ・アメリカ西海岸、ハワイ諸島、ニュージーランド、エジプト			
	2006.05.26	ご近所を旅して(1) ・西荻窪への通勤路			
樋口世喜夫 自動車技術	2009.02.20	省エネとひとびとの道路交通 ・道路交通圏の大別（自然・生活圏（モモ・エリア）、商店圏、及びビジネス圏（灰色人間エリア）、 ・モモエリアでの工夫（バリアボール、ハンブ、			

2) 現地踏査（アルクメ現地踏査）

みち研では、前項 1)の作業で深めた「みち」に関する議論を念頭に置き、一定のテーマを設定して地域を定め、みちの現地踏査を行ってきた（表 2-2 参照）。

この踏査では、法的な道路空間に限らず、細街路や私道、その周辺の町並みや軒先など、人が生活内でふれあう「みち空間」を対象に、みちと人間のゆたかな接点のあり方を捉えるような踏査を行っている。みち研では、このような調査方法を、ユーモアを込めてアルクメデス（歩く「眼」です）と形容している。

表 2-2 みちの現地踏査（通称アルクメ現地踏査）

調査のテーマ	調査日	調査箇所
○旧中山道をそって、旧街道の名残と、新しい町並みの関係を、周辺の名所で「道草」をくいながら踏査する。 (旧街道編)。	2007.10.20	駒込～巣鴨～白山駒込駅前～霜降銀座商店街～旧古河邸外堀～六義園外堀周辺～巣鴨駅前～巣鴨地蔵通り～国道 17 号千石～旧 17 号白山通り～白山上～お休み処湯豆腐「五右エ門」
○隅田川から東京湾にいたる親水性の高い地域において、勝鬨橋（伝統的な橋梁）と古い町並み、「浜離宮」、そして再開発による高層ビル群の間を、陸のみちと川のみち（東京水辺ライン）を使って踏査する。 (江戸親水編)	2008.06.21	勝鬨橋右岸下流側橋詰「勝鬨橋資料館」～大江戸線「勝鬨橋」駅周辺～勝鬨 2・3 丁目～月島もんじゃ通り～隅田川左岸～佃島公園～東京水辺ラインにて「越中島」～「浜離宮」～汐留ビル群
○日本橋から新常盤、清洲橋から萬年橋までは川辺を歩き、龍閑橋跡から川口橋跡までは、龍閑川跡等に出来た「みち」の上を踏査する。 (水路埋め立て跡編)	2008.07.10	日本橋～石橋～常盤橋～旧常盤橋～新常盤橋交差点～龍閑橋跡～乞食橋跡～今川橋跡～地蔵橋跡～竹森橋跡～鞍掛橋跡～緑橋跡～千鳥橋跡～榮橋跡～高砂橋跡～小川橋跡～久松橋跡～蠣浜橋跡～中の橋跡～川口橋跡～清洲橋～萬年橋～芭蕉庵跡～八名川堀跡～森下交差点

2. みち研究会の特性・新規性

みち研の特性・新規性は、前述のノンビリティ（nonbility：造語）というキーワードに集約される。この造語はモビリティ（mobility）をもじってつくられたが、決して否定の”non”ではなく、「日本語の「のんびり」を中心に「のびのび」、「のびらか=のびやか」など、身体がゆったりとくつろいでいる様を表す語感」（安達忠夫：ミヒアイル・エンデ・「モビリティ」と「ノンビリティ」の共生，オート・テクノロジー，2007，p.5（2007）より引用）を含んでいる。

エンデの名作『モモ』の物語は、全くの無一物であるがゆえに人の話を黙って聞くことの出来るモモという妖精のような少女と、時間を節約させ貯蓄させてしまう「灰色のおとこ」との間で、古代の円形劇場の廃墟のような場所に展開する。この物語を引用しつつ安達委員長は、「わたしたちのところが真に生きているとき、わたしたちのところは、その時間のなかにひたりきり、完全にその場にいわせる（中略）ところがぴたっとひとつに定まって、そのこと自身のうちに生き生きとやすらう」（安達忠夫：ミヒアイル・エンデ，講談社現代新書，1988，p146。より引用）という状態を想定した。

みち研では、そのような状態が得られるようなみちを「ノンビリティ」という造語で表現していく方向が徐々に合意され、一つの価値観として定着した。

モビリティ（mobility）とノンビリティ（nonbility）の関係は図 2-1 のように循環性を有している。その良循環のあり方は、例えば、「動中の静」、「忙中閑あり」、「急がば回れ」というような日常的に良く使う言葉の中にもみることができる。

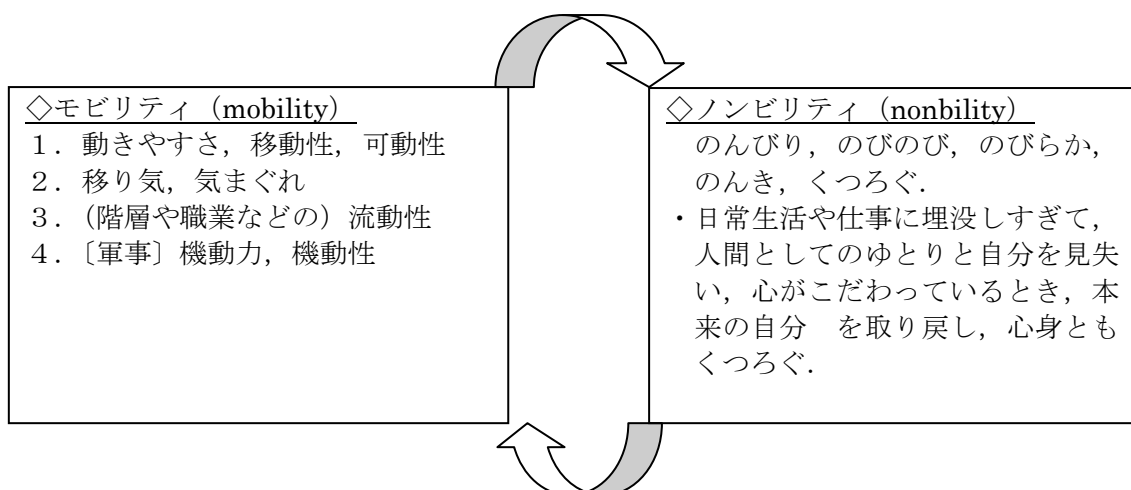


図 2-1：モビリティ（mobility）とノンビリティ（nonbility）の良循環に向かう「みち」を探る。

もう一つのみち研の特性は、議論の脱線、ユーモアを、みちを考える際の本質的な方法論と捉えている点にある。そもそもみちは、効率的に移動するためだけのものではない。そこでは、人が立ち話をし、寄り道をし、道草を食い、恋愛を経験する。そうした多義的な場所でもある。脱線とユーモアは、ともすると現代人が陥りがちな効率・機能一点張りの思考方法から離脱し、考え方の枠を広げる際の、人間ならではの知恵でもある。

言葉遊び（ノンビリティ、アルクメ現地踏査など多数）や、路上にユーモアを探すことも（写真-1 参照）、みち研のユニークさを象徴しているように思われる。



写真 2-1：「みち」では「キューピット（彫刻）」が恋の出会いを演出しようとしている（銀座 4 丁目）。並木恵理子撮影（第 10 回みち研，研究発表資料より）



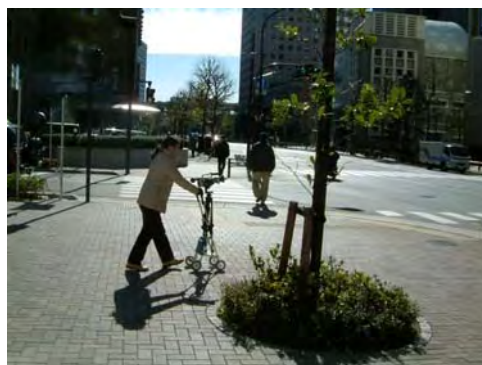
写真 2-2：松林幹事により提案されたアルクメデス（詳細は第 3 章参照）

第3章 アルクメデス

1. アルクメデスとハシルメデスの誕生

「アルクメデス」は歩行器を改造しビデオカメラと三脚をセットしたものです。高さを調節することによりベビーカーの中や親に手を引かれながら見る乳幼児の「みちの世界」を映し出すことに成功しました。「ハシルメデス」は自動車の助手席に「アルクメデス」と同じ三脚とビデオカメラをセットし車体にボルトでしっかりと固定しました。急ブレーキ等の運転操作に影響されず静かにカメラは回っていました。

「みち空間」を探訪する眼には「鷹の眼」「蟻の眼」「蛙の眼」という言い回しがあります。最近では自転車が走行する車道の路面が決して安全ではなく危険を察知する為に「チャリの眼」も必要となってきます。「チャリの眼」が見る危険な路面は①白や青のラインは摩擦係数が0.4程度で雨に濡れるとスリッします。②グレーチングの溝穴にはロードバイクのタイヤが嵌まりバーストやパンクを起こします。③落ち葉等による路面冠水が発生している場合は早く気付かないと大変な事になります。



2. 歩く眼・走る眼の「みち空間探訪」

「みち空間探訪 その1」(国道463号 新見沼大橋から眺める見沼田んぼ)



国道463号 新見沼大橋の歩道部から見る見沼田んぼ。橋の壁高欄とアルミ高欄の高さは合計で1.0mで製作された。橋上から景観が広がるコンセプトで設計されている。

「見沼田んぼ」は徳川吉宗の時代に利根川から見沼代用水を引いて開拓された。今も綺麗に整備された田んぼや野菜畑や植木畑が同居している貴重な緑地空間となっている。





「みち空間探訪 その2」(海のみちで練習帆船「日本丸」と遭遇)

安房勝山から航路270度で浦賀水道沖を横切る。途中、右舷より衝突想定圏内に入ってくる練習帆船「日本丸」と遭遇。航路を譲って船尾に回り込む。「日本丸」の想定航路180度。



「みち空間探訪 その3」（奇跡の海へとつづく震災復興のみち）

2011・3・11 東日本大震災で被災された気仙沼市・陸前高田市・大船渡市・釜石市・山田町を2011・5・16～18に訪れた。お亡くなりになられた方々を捜索する自衛隊の皆様や地元の方々の働きを見つつ、心苦しくシャッターを切った。

次ページに掲載した写真の中に、大船渡の蛸の浦で大津波から奇跡的に助かった復元北前船の「気仙丸」が無傷で係留されている姿が映されている。復興のシンボルである奇跡の「気仙丸」に見守られながら、海上自衛隊の救命ボートがいつまでも捜索を続けていた。

地震と大津波の災害復興の「みち」は陸（オカ）から海（ウミ）へと広がって行くように感じた。





「みち空間探訪 その4」(車道を走れば危険がいっぱい。自転車走行路面)

タイヤが嵌まってしまいパンクやバーストの原因となる、グレーチング製の集水枡蓋(写真左)と
と铸铁製の集水枡蓋(写真右) 国道463号



車道冠水の状況(写真左)と落葉冠水防止鉄蓋による冠水しない状況(写真右) 国道20号



第4章 「みち」の発見と、 「みち」が身近に感じられるようにする手法

1. 「みち」のさまざまな発見

第1回 道の原点について

自然発生的なみち(大自然がつくりだすみち)と人為的なみち、漂泊時代の森林間移動の必然性から発達したみち、けものみち、水(海岸・河川)沿いのみち、理念化・抽象化・効率化するみち(直線道路など)、交易のみち、政治支配・軍事移動のみち、守りのみち、情報のみち、霊の行き交うみち、外に向かうツールとしてのみち、文化を分断する河川のみち、重力に抵抗するみち(バリアフリー)

第2回 道の原点を探る

豊かな心で歩けるみち、自分の心身を取り戻すみち、お散歩セラピーのみち、狭小空間を利用した遊びのあるみち、大自然と共生するみち、人が環境になじめる快適なみち、歩きにくい車中心のみち

第3回 歩くみちの役割と道路づくり

食確保のみち、交易・争いのみち、版図拡大のインフラとしてのみち、歩かないことのマイナス(病気・寿命への影響、医療・介護負担増、転倒)を減らせ歩きやすいみち、高齢者が「つまもの」を採取する山のみち、巡礼のみち、歩く思想家・芸術家の発想を助けるみち

第4/6回 交通以外からみちを考える

風水害や地震から逃れられるみち、家屋の倒壊でほとんど通行不可となった幅 6m以下のみち(阪神大震災)、健康を考えるみち

第5回 みちをデザインする

わくわく感のある細い路地、視界が開け意外性のあるみち、眺望の良いみち、何かあるという期待感を持たせる迷路性を持つみち、非日常性が体感できるみち、靈感を感じずるみち、けものみちに近く狭いが人に密着する自然発生的なみち、無機質だが使いやすく作られたみち、住民の生活には大変だが旅行者に好評なみち、再生化のシンボルとした橋のみち、赤いレンガに緑のブラインドという原色に近いビルに囲まれたみち、詫び・寂びの景観の中のみち、

第8回 モビリティとノンビリティをつなぐもの

モビリティは物の移動でノンビリティ(造語)は心身がゆったりとくつろいでいる様、モビリ

ティとノンビリティは楕円形の 2 つの焦点の関係、機動性のあるみち、侍のみち(モビリティ)と町人のみち(ノンビリティ)、物見遊山の旅のみち

第 8/30 回 人々の道路交通—居住者のモビリティと通過交通のモモビリティー

人・犬・猫・蛙等生けるものが共生する生活道路、落ち葉がゴミとなり雨水がしみ込まない舗装路、電柱で狭くなっているみち、電線で景観が悪いみち、カーナビで迂回路として案内される生活道路、散歩・ペットのトイレ・吸殻のポイ捨てのみち、凹凸があり車椅子や自転車での走行がしにくいみち、高齢者が歩く生活道路、宅配車が活躍する生活道路、パーソナルモビリティが走る欧州のみち、地震や犯罪で危険なブロック塀のあるみち、交差点の手前に信号機のある欧州のみち、生活圏に入ると速度制限をする欧州のみち、隊列走行を実験している高速道路、渋滞税で環境保護する都市のみち

第 9 回 ご近所を旅して(東京のモビリティとノンビリティを乳幼児の歩く目線で取材)

親より車道に近い乳母車の乳幼児、踏切で電車の車輪や床下を見ている乳幼児、道路の照り返しがもろに効く乳母車の乳幼児

第 9 回 モビリティとノンビリティの共生

参勤交代で発達したみち(街道筋、商業、郵便制度)、モビリティとノンビリティは表裏一体

第 10 回 風景としてのみち

雑踏のど真ん中にさりげなく設置されているモニュメントのあるみち、目の不自由な人に邪魔なモニュメントのあるみち、ベンチ代りに座れるモニュメントのあるみち、町全体が彫刻的でモニュメントのあるパリのみち、日本文化の一里塚・みち祖神のあるみち、祇園祭で使われるみち、自然にできて住民が馴染めるみち、無くなってきた路地裏、自然がいっぱいの田舎でわざわざ植栽をした基準通りのみち

第 11 回 光が環境にできること(明るさだけではない光の功罪)

人工衛星から光で日本列島が分かるほど照明されたみち、漏れや過剰な街路灯の光害のあるみち、不快グレア(直接グレア・間接グレア・反射グレア)のあるみち、生態系に影響を与える光のあるみち、拡散し光が下に落ちない街灯や照明器具だけが光る街灯のあるみち

第 12 回 地域とみちのノンビリティー谷中地域をめぐる

公的な空間に店先・庭先など私的な空間がはみ出しているみち、その時間にひとりきりその場に居合わせる心に合ったみち、日常的な歴史や文化のあるみち、自然発生的な中に一定の秩序があるみちや坂道・曲がりくねったみちは心身を取り戻すみち、身近な人たちの文化がある安心感を持てるみち、年を経るに従い風情を醸し出すみち、なごみを持つみち、秋祭りに露天商が出てくるみち、見るほうも見られるほうも楽しめるみち

第 13 回 モビリティとノンビリティを考える視点

求められる本当の豊かさの評価基準、心地よい最小限、幸せと乖離した科学技術やスピード、モビリティは哲学的思考、異質なものに触れることの大切さ

第 14 回 震災の後始末―阪神淡路大震災から 12 年を経て―

生活道路程度の狭い幅や比較的広い道路でも建物が倒壊すると通行不能になるみち、安全にはなるが安心には繋がらず誰のための開発かと思わざるを得ない効率・集中・画一のみち、高齢化が進んだ過疎地で起きた地震でインフラ・人の生業・心の復興がアンバランスのため過疎化が飛躍的に進行(新潟地震)、災害は自分の身に降りかかることはないと考えている地域の人たち、自分の家は大丈夫と思っている人々、災害はいつでも起こるものとしていたが文明が進むと忘れられた日本人の自然観、弊害が大きかった共同体機能(戦後の隣組制度)の喪失

第 16 回 河川と道路と Nonbilty

外国人が日本の美を感じずる皇居の周りや中央線沿いの濠などの水のある風景、水のみちである川は邪魔者として暗渠をつくりその上に造る生命力のない人工のみち、文明や自然をうるおし命の源・心のよりどころとなる水のみちである河川

第 17 回 かわとみちとひと

船が通りレジャーもでき飲み水にもなる連続した水でできた河川のみち、緑があり生物の生息地である河川、上流で雨が降ると洪水が起きる河川、死角があり犯罪・ホームレス・違法ゴルフ・ゴミの不法投棄につながる河川

第 19 回 みち再生プロジェクト

人々が集う整備されたみち、人とのつながりを断ったバイパス、路上ライブ・大道芸のある居心地の良いみち、利用を時間で区切るみち、非日常的体験の祭りのできるみち、通過交通のためではなく住む人のためのみち、椅子の置かれたなごみのあるみち、家の出窓にいる人と通行人とが会話のできるみち、アプローチが無くなり家と直結してしまったみち

第 21 回 自転車について

自転車も歩行者と共存して通行できる歩道(今は軽車両の原則に戻った)、高齢者と若者の事故が多い自転車、歩行の邪魔になる歩道上の駐輪、日本で歩道のある道路は 13%でこのうち自転車通行可マークは 44%、安心して歩ける自転車通行禁止の商店街、自転車レーン整備の欧州、レンタル自転車の普及

第 22 回 最近のみちと町の緑化

平面緑化・街路上の緑化にも管理が重要、生態系を変え長持ちさせる混植、省エネ・水の蓄積・生物の多様性・景観形成の緑化効果、評価が高い低木での緑化、都市のアメニティが向上する緑化

第 32 回 都市と道路

社会の動脈・静脈を担っている公共空間のみち、人とのふれあい・ライフラインの収納・都市の骨格としての財産であるみち、使い方を考え地域の発展に寄与するみち

第 36 回 健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくり

老人医療費削減(リハビリと社会参加の充実)につながるみち、最低限安全に歩いて家に帰れるみち、団子と串の都市構造(富山市)、高齢者のコミュニティのあるみち、通過交通は幹線道路を走り入り込まない生活道路、ヘルシー・ロード、スマート・ウェルネス・シティ、歩行者と自転車走行を分離したみち、リヤカーや馬が利用する緩速車線のあった昔のみち、若い夫婦の子育優遇で若い住民を増やす都市、立ち寄る空間(空き家をボランティアに開放しお茶飲み場とするなど)を作った喜ばれる町、施設・制度・心の視点からのバリアフリー・モビリティチェーン

2. 「みち」を身近に感じられるようにする手法

第 1 回 道の原点について

自然がつくるみちの利用、水との共存、みちと景観を同時に考える発想、重力に挑戦するバリアフリー

第 2 回 道の原点を探る

大自然と共生するみちづくり、遊びのあるみちづくり(官民境界・歩車道境界で緑や花や石の庭的なスペース)、自分の存在と周囲の環境との調和、道路と沿道との一体化、人にとり気持ちの良い線という視点からのみちの構成、歩行者を守る人にやさしい防護柵

第 3 回 歩くみちの役割と道路づくり

歩きやすいみちづくり、二車線道路の一車線を歩行者や自転車に振り向けた一車線化、公園や民間のオープンスペースへの投資、ハザードマップに基づいた避難路、地域住民の参加、PFI へのインセンティブ付与

第 4/6 回 交通以外からみちを考える

歩行者ナビによる安全な道路情報、洪水ハザードマップの作成、緑陰道路の実証実験・評価、歩くみち環境・人にやさしみちの評価と評価指標の作成、適度にストレスを持たせるデザイン、ヒヤリハットや危険な場所の地図化、駅周辺のバリアフリー化、焼け止めや風通しの空間の確保、災害から逃げられるみちづくり、迷わないみちづくり

第 5 回 みちをデザインする

路地自体をデザイン、歩きながら視界が変わる建造物、遠景を眺望でき街を引き込むデザイン、経験を反復してゆくみちデザイン、日常的なものから精神的なものに移る地形を含めた距離感を持ったデザイン、旅マップ作成、路面にペイントし建物と同様のとらえ方をしたみちづくり、目的地まで展開性を持ったアプローチ、多少不便でも遊び・楽しさのあるみち

づくり、エスカレータを壁にしたみちづくり、車みちの下に安らぎと佇みのあるみちづくり、
広いみちを分断し居心地を向上

第 8 回 モビリティとノンビリティをつなぐもの

ノンビリティを盛り込んだみちづくり、歩行弱者を念頭に入れた効率・機動性、さすらい・脱
日常・心のこもる気晴らしを盛り込んだみちづくり

第 8/30 回 人々の道路交通—居住者のモビリティと通過交通のモモビリティー

車のための幹線道路と生活のための生活道路を分離、袋小路とした生活道路、電柱の地
中化、通過交通を妨げるバリアポール・速度を落とすハンプ・植え込み等を設置した生活
道路、時速 30Km に制限した歩車共生ゾーン(ゾーン 30)の生活道路、通過交通を迂回さ
せるパーキングデポジット方式を取り入れた生活道路、身障者や車椅子が通りやすい生
活道路

第 9 回 ご近所を旅して(東京のモビリティとノンビリティを乳幼児の歩く目線で取材)

子どもの目の高さからのみちの評価

第 9 回 モビリティとノンビリティの共生

ノンビリティを盛り込んだみちづくり

第 10 回 風景としてのみち

道路という日常の中に押しつけがましくなく盛り込んだ非日常の芸術、新しいみちを造る
時に旧街道も合わせて整備、歩行者天国、イベントができ活気が出るみちづくり

第 11 回 光が環境にできること(明るさだけではない光の功罪)

光害条例のための地域照明環境策定マニュアル指針の都市部への展開、防犯に役立
つ夜間照明、街路灯による夜間照明の環境影響評価、見てもらうための照明、門灯点灯
運動、昼間蓄電し夜点灯する街灯、光害のない路面が光るみちづくり、人が通ると点灯
する街灯、暗い影を作らない道路構造

第 12 回 地域とみちのノンビリティー谷中地域をめぐる

心に安らぎを与え人を集める路上の商品・休憩椅子・鉢植え・庭木、人の気持ちを和らげ
るみちにならべる鉢植え、遊び場や雨宿りのできる軒先を持つみちづくり、生活の延長線
のみちづくり、フラクタルなみちづくり、季節感を感じずるみちづくり、車が入りにくい生活地
域

第 13 回 モビリティーとノンビリティーを考える視点

全体・本質・長期の視点(モモビリティ概念)からの物差し設定、見えない世界の掘り起こ
し研究

第 14 回 震災の後始末—阪神淡路大震災から 12 年を経て—

都市圏や人口密集地域では一定の地域を決めてある程度やらざるを得ない強制、行政がやるべき仕事とボランティアや民間人の仕事との役割分担の明確化、復興グランドデザインの事前作成(東京都)、高齢者の問題・心理的ケアの問題の解決

第 16 回 河川と道路と Nonbilty

水の流れと共存するみちづくり

第 17 回 かわとみちとひと

災害時の避難場所や災害時の輸送路になる河川敷、上に道路・中に道路や公園等がで
き情報のみち(光ファイバー設置)となる河川敷、安心・安全の治水・環境管理

第 19 回 みち再生プロジェクト

交通安全と町の活性化を達成する幅広歩道、地元の人たちが中心となって行政の力を
借りたみち創り、路上でのイベント開催、日常と仕事を切断する“市”の復活(ハレの空間
とケの空間の使い分け)、みちのタイムシェアリング(昼と夜で使い方を変える)、使いや
すくする公共の場、ベンチを置くなど安らぎの場・休める場作り、オープンカフェ、空間が
生きるバリアフリー配慮、防災に備える路地、

第 21 回 自転車について

自転車を利用できるレーンの整備、国土交通省と警察庁の合同委員会で検討、少子高
齢化に応じた行政

第 22 回 最近のみちと町の緑化

ヒートアイランド抑制、自然循環機能のデジタル化による評価、防災効果(焼け止まりなど)、
都市生態系の回復、狭小空間の活用、育ちすぎの木の陰での犯罪防止、ところどころに
道幅を広くして植林する一里塚発想、混植の植林

第 32 回 都市と道路

道路の役割・道路事業の説明パンフレット作成、大型車の排ガスと騒音被害のない生活
道路、道路は地域の資産として地域と行政が連携して使い方を考え地域の発展を狙う、
道路整備の状況が分かる交通量の図面化

第 36 回 健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくり

超高齢社会のためのライフ・イノベーションを導入した総合的な都市政策、高齢者の歩
行能力向上のための歩行中心の自律的な移動構造、人口減少・経済縮退・安全・環
境・維持管理・高齢者・障害者の視点からの市民のための都市(ユニバーサルデザイン
/バリアフリー機能)、歩いて暮らせるまちづくり、コンパクトシティ、健康・医療・福祉をタ
ーゲットにしたまちづくり、後期高齢者に GPS 機能を持たせた歩行調査、多分野からな
るソーシャルビジネス構築、電柱の地中化

第5章 各委員による研究発表と議論のゆくえ

1. 発表内容と議論の整理方法

1) 発表内容と議論のゆくえ

本章では、各専門家による研究発表の内容とそこで行われた議論の進捗を一つのパッケージとして提示している。パッケージは表紙と研究発表から展開した議論で構成される（図4-1 参照）。

表紙では、発表日時、発表者、テーマ等の諸元に加え、「発表の視点」、「発表とそれに対する議論を踏まえた結論」、「Key Word」、「議論の流れの目次」等の概要を整理して示す。

本編では、研究発表とそれに対する議論進捗の関係が分かるように、それぞれを並べて示し、「小見出し」をつけている。



図 4-1：研究発表のまとめ：表紙（左）発表内容と議論の進捗（右）イメージ

2. 発表目次

No.	ファイル名 (Word)	開催日	プレゼンター	テーマ
1	第1回_050805	05/08/05	安達	みちの原点について
2	第2回_050902	05/09/02	松林	「みち」の原点を探る
3	第3回_051012	05/10/12	辻	歩くみちの役割と道路づくりの一提案
4	第4+6回	05/11/18	大島	交通以外から「みち」を考える
6	_051118+051215	05/12/15		「人にやさしいみち」評価検討提案
5	第5回_051214	05/12/14	太田	「みち」をデザインする
7	第7回_060419	06/04/19	飯村	世界を旅して
8	第8回_060526	06/05/26	安達	『モビリティ』と『ノンビリティ』をつなぐもの
8+30	第8+30回 _060526+090220	06/05/26 09/02/20	樋口	人々の道路交通 -求められる居住者のモビリティと通過交通のモモビリティー-
9	第9回_060721	06/07/21	安達	『モビリティ』と『ノンビリティ』の共生(補足)
	第9回_060721		松林	ご近所を旅して(2)-東京のモビリティとノンビリティを乳幼児の歩く目線で取材する-
10	第10回_060901	06/09/01	並木	風景としてのみち -まちかど(路上)の造形物-
11	第11回_061004	06/10/04	福多	光が環境にできること -明るさだけではない光の功罪-
12	第12回_061110	06/11/10	藤倉	地域とみちのノンビリティ -谷中地域をめぐる-
13	第13回_061208	06/12/08	荻原	モビリティ-とのんびりティ-を考える視点あれこれ
14	第14回_070117	07/01/17	元谷	災害のあとの始末
15		07/03/09		第2回ミヤエルエンテ 峠の茶屋ミーティング
16	第16回_070426	07/04/26	安達	河川と道路
	第16回_070426		松林	河川とみちと Nonbilty
17	第17回_070720	07/07/20	泊	「かわ」と「みち」と「ひと」
18		07/09/10		『みち研』発足当初からの思いを実践的・具体的手法で実現させるために
19	第19回_070926	07/09/10	池田	「みち研」発足当時からの思いを実践的・具体的手法で実現させるために
20		07/11/28		「アルクメ現地踏査」報告会・ディスカッション
21	第21回_080220	08/02/20	小林	自転車について
				(酒井)「アルクメ現地踏査」まとめに関する中間報告
				(太田)「道路政策の質の向上に資する技術研究開発」提案書について
22	第22回_080516	08/05/16	藤田	最近の「みち」と「まち」の緑化について
23	.	07/10/20		第1回「アルクメ現地調査」(駒込・巣鴨・白山界限)
24		08/06/21		第2回「アルクメ現地調査」(勝鬨・佃島・月島・汐留界限)
25		08/07/10		第2回「アルクメ現地調査」調査内容の取りまとめに向けたワーキング
26		08/08/07		(安達)アルクメ道路評価の指針について
				(吉崎)道路のはなし
27		08/08/28		「アルクメ道路評価の指針について」の事前検討会
28		08/09/26		「アルクメ道路評価の指針について」具体的進め方とスケジュール(案)の説明
29		08/11/07		(安達)これからの「方針について」 (藤倉)具体的進め方とスケジュール(案)の説明

No.	ファイル名（Word）	開催日	プレゼンター	テーマ
31		09/05/23		第3回「アルクメ現地調査」（日本橋・龍閑橋跡・今川橋・清州橋・萬年橋・森下界限）
32	第 32 回_090624	09/06/24	森田	都市と道路 -みちが支える、わたしたちの暮らし-
33		09/09/15	藤倉	『みち研』の活動内容の整理・とりまとめに向けて
34		09/10/22	藤倉	『みち研』の活動内容の整理・とりまとめに向けて
35		10/05/13		自動車技術会への成果報告をふまえ今後の『みち研』の運営方針について考える
36	第 36 回_100806	10/08/06	神田	健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくり

みちの原点について

安達忠夫／埼玉大学名誉教授

■発表の視点

- 「自然発生的な道（大自然がつくりだす道）」と「人為的な道」がある。
- （和語）道は霊の行き通うところであり、そこを「うしはく（支配する）みちの神」があると考えられていた。漢字の「道」は、（おそらく異族の）首を携え、それをもって霊を祓いつつ進んでいく様子を表す。（外国語）〔street〕は、ラテン語〔strata〕（覆われた（道）、（砂利を）撒いた（道））を語源 → 軍事的側面〔route〕は、ラテン語〔rupta〕（妨げられた（道））を語源 → だから「ルート」は「切り開くべき対象」語源（原点）に立ち返ると、同じ「みち」でも、その捉え方・意味合いは大きく異なる。

■発表と議論をふまえた結論

- 道には、「自然発生的な道」「人為的な道」があり、その捉え方、意味合いは、さまざまである。
- 道は、交流を効率的に行いたいという欲求に従い、「人為」で今日の姿に至っている。道そのものが目的物として必要だったのではなく、輸送・伝達の必要があったからであり、道は単にその道具だった。今日の道のあり方は、別の視点から見直すことができる。

■発表のキーワード

- No.1 「自然」と「人工（人為）」
- No.2 気候
- No.3 海岸、河川
- No.4 重力
- No.5 移動、歩行、獣道
- No.6 交易のための水上の道（河川、湖沼、海）、大量輸送
- No.7 政治支配、支配権の維持、軍事移動
- No.8 維持補修
- No.9 中山道
- No.10 語源・・・「覆われた（道）」「（砂利を）撒いた（道）」「妨げられた（道）」
- No.11 霊・呪霊
- No.12 伝統
- No.13 「内」と「外」
- No.14 城壁
- No.15 「共同関係」と「敵対関係」
- No.16 対岸

■議論のゆくえ

■議論目次

- ・水と道との関係
- ・獣道
- ・道と「人為」

①発表会	第1回	②日付	2005/08/05	③プレゼンター	安達	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>○「自然発生的な道（大自然がつくりだす道）」と「人為的な道」がある。</p> <p>○気候変動による森林の様相変化に伴い、森林間移動（歩行）の必要性が発生。 当初は、自然がつくった道を利用。逐次、自然条件と折り合いをつけつつ発展。</p> <p>○海岸・河川沿いを歩行＝重力がもたらす水平化を巧みに利用 → 獣道（基本的には「男坂」）を活用・改良 → 交易のみち（琥珀・塩・絹）</p> <p>○政治支配（支配権維持＝貢租運搬・人員派遣等）が基本テーマ。当初は既存の自然道を繋ぐことで対応。軍事移動（支配権の拡大）のため、これに必要なロジスティクス（宿泊、食料武器等の貯蔵）が拡充。政治支配強化とともに、道の作り方も益々「理念化・抽象化」を強めた（ex.直線道路）</p> <p>○自然発生的な道では、川 辺、水 辺という水に並行した空間が道そのものであったのに対し、現代の道は重力の否定によって成立。「治水」と「道」がおかしな形で分離させられている。現 在の道文化に圧倒的に欠落しているのは、こ の点（ 水との共存を否定、水 の対重力・対自然従順性と対照的な道路設計思想等）ではないか。そもそも、世界中の大都市で、オープンな水空間が無いのは東京くらいのものではないか？</p> <p>○（和 語）道は霊の行き通うところであり、そこを「うしはく（支配する）みちの神」があると考えられていた。漢字の「道」は、（おそらく異族の）首を携え、それをもって霊を祓いつつ進んでいく様子を表す。（外国語）〔 street〕は、ラテン語〔strata〕（覆われた（道）、（砂利を）撒いた（道））を語源 → 軍事的側面〔route〕は、ラテン語〔rupta〕（妨げられた（道））を語源 → だから「ルート」は「切り開くべき対象」語源（原点）に立ち返ると、同じ「みち」でも、その捉え方・意味合いは大きく異なる。</p> <p>○「内側」としての都市 → 道路は「外に向かう」ためのツール 「縄張り」を確定させる「城壁」 ← 外からの侵入・攻撃を防御</p> <p>○「隣」という字（言葉）は、元来、必ずしも好ましい関係を表す言葉ではない。自分にとって、内ではない、（近いけれども）外にあり、保護神を異にする他音。しばしば敵対的關係。</p>					<p>◇水と道との関係に関する話題に興味。現在、「四国の景観」に関する業務を担当。四国の景観がどの様に形成されたのかスタディー。「地形」と「生活」から、道と景観を考えるというアプローチを模索中。四万十川や吉野川は、かつて四国の重要な航路。一方で、地域分断の要因。分断されたことによって、比較的狭いエリアでの固有の文化が残され、継承されてきたという側面もあり。</p> <p>◇獣道は、それを形成する動物の種類によって異なるという点に注目。つまり、道は、それを求める者の「能力」と「必要」に応じてつくられるべきというのが基本であるはず。〔route〕という言葉が、「妨げられているからこそ、切り開くべきもの」という意味だとすれば、これらを併せて「バリアフリー」の考え方に行き着くのではないか。バリアフリーに関する活動をしていて感ずるのは、最大の「抵抗」は「上下方向」の抵抗、すなわち「重力」に如何に挑戦するかという点。</p> <p>◇道は、交流を効率的に行いたいという欲求に従い、「人為」で今日の姿に至っている。道そのものが目的物として必要だったのではなく、輸送・伝達の必要があったからであり、道は単にその道具だった。平地が少ない国土条件の下、効率性が追求される過程で、今日の高速道路があると整理できるのではないか。</p>		

「みち」の原点を探る

松林功作／光海陸産業株式会社

■発表の視点

- ノンビリティは豊かな心で歩くこと
- 歩くことの復権
- 歩きにくい道路
- 庭道（にわみち）構想
- 工学的頭脳に走る眼
- 大自然に学ぶ心の眼

■発表と議論をふまえた結論

- ◇人にとって気持ちの良いと感じる線から構成される、みちづくり・ものづくりは、幾何学的なセンスや工学的センスからは生まれ難い。
- ◇道路の管理は性悪説に従って厳しく制限を課していたが、今後の新たなルール作りが必要と考える。
- ◇健康の視点で考えると、道路と周辺の沿道とが一体となった望ましい風景を検討してはどうか。
- ◇目的に応じた楽しい道路、歩くことが楽しくなる道、走りやすい道路、沿道と一体となった道路風景などについて、さらに意見交換を進めたい。

■発表のキーワード

- No.1 「みちの原点」を探す眼
- No.2 人のところをとりもどす眼・ところの眼
- No.3 心の眼の在り処を探る・・・背筋と尾骶骨と脳天との一体をころみるイメージ・・・
- No.4 頭脳の眼の回路は・・・記憶力と思考力を増強させる回路・・・感性の働き難い眼
- No.5 心の眼の回路は・・・理解力と判断力と創造力を取り戻す回路・・・感性の働く眼
- No.6 人間の体に直線はない・・・人の体は工学的・幾何学的な線から成り立っていない・・・

■議論のゆくえ

■議論目次

- ・道路の「不健康さ」
- ・工学的センス
- ・官民境界
- ・道路風景

①発表会	第 02 回	②日付	2005/09/02	③プレゼンター	松林	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<div>○ノンビリティは豊かな心で歩くこと ・ ・ ・ 忙しい社会の中で豊かな心を取り戻す ○歩くことの復権 ・ ・ ・ 歩くことは脳を活性させ・健康増進・社会福祉の改善に寄与 ○歩きにくい道路・ ・ 「くるま」中心のみちづくり ・ ・ ・ 歩きたくない心・ ・ ・ 不健康な心 ○庭道（にわみち）構想 ・ ・ ・ 歩きたくなる心・ ・ ・ ・ お散歩セラピー・ ・ ・ ・ 健康な心 ○工学的頭脳に走る眼 ・ ・ 大自然と共生しない道づくり・ ・ ・ 何か変？？・ ・ ・ 不健康な道 ○大自然に学ぶ心の眼 ・ ・ 大自然と共生する道づくり・ ・ ・ 人の感性が発達・ ・ ・ 健康な道</div>					<div>◇「みち」について、哲学的、心理学的な課題提起がされ、その中で、道路に「不健康さ」を感じるとあったが、具体的な指摘は。 ◇歩行者を守る防護柵も機械工学的なセンスで、車を優先した強度・機能で設計され、無神経で鋭利な形状の、薄い鉄板が剥き出しで歩行者に向いている、ことなどが挙げられる。 ◇人にとって気持ちの良いと感じる線から構成される、みちづくり・ものづくりは、幾何学的なセンスや工学的センスからは生まれ難い。 ◇道路の官民境界について、埼玉では 10 センチの幅があるが東京では境石だけ、外国ではファサードとなっているところも多い。民地建物をセットバックさせる以外に狭小空間を利用した「遊び」がほしい。 ◇官民境界や歩車道境界には緑や花や石の庭的なスペースが必要だ。 ◇道路の管理は性悪説に従って厳しく制限を課していたが、今後の新たなルール作りが必要と考える。 ◇「不健康さ」について、自分の存在と周囲の環境などがなじむ場合にはある種の快適さを感じることが多い。そこに不健康さを感じるのは「存在の同一感」を感じることができなかったのではないかと思う。 ◇健康の視点で考えると、道路と周辺の沿道とが一体となった望ましい風景を検討してはどうか。 ◇目的に応じた楽しい道路、歩くことが楽しくなる道、走りやすい道路、沿道と一体となった道路風景をなどについて、さらに意見交換を進めたい。</div>		

歩くみちの役割と道路づくりの一提案

辻靖三／元建設省 道路局

■発表の視点

- 歩くことは「ヒト」の最も基本の生理的機能
- 「歩かないこと」の害とみちづくりは「より歩く」ことに寄与できるか
- 「歩くみち」づくりのための自治体での道路整備手法の提案

■発表と議論をふまえた結論

- ・ 歩くみちづくりへの一提案
- 財源移動 道路特区から一部分離して一般会計へ — 特に意欲的な要対策の自治体へ配分交付金の一種
- 整備事業の執行体制の確保 民間の人材の活用（スキーム）
- 年間のメンテ、効果を含めた PFI 方式
 - ・ 内容の基本 車道空間を歩行空間に転換する — 自歩行は必要スペースを取る
- 交差点の渋滞安全対策の整備（右折レーン設置等）も含む
- 「歩きやすさ」の評価
歩行空間の格付け
- - ・ 地方自治体は計画を作る
 - ・ 実施は箇所ごとに PFI 方式（例として契約額を年賦で支払う方式）で民間会社を募り、契約プロセスを経て決定。 — この際、計画作り、契約プロセスで、民間機関を活用
 - ・ 会社は自己の金と人材とノウハウで実施（必要な公権力は付与される）
 - ・ 国は道路財源の一部を実施した地方自治体へ年毎に必要な額を交付する

■発表のキーワード

- No. 1 「ヒト」は二本足で歩くことで人間になった
- No. 2 歩くことは「ヒト」の最も基本の生理的機能
- No. 3 人はどのくらい歩くのか
- No. 4 「歩かないこと」の害
- No. 5 より歩くことに「みちづくり」は寄与できるか
- No. 6 「歩くみち」整備上の課題

■議論のゆくえ

■議論目次

- ・ 「ヒト」は二本足で歩くことで人間になった
- ・ 歩くスペースの確保
- ・ 地域との連携
- ・ 「歩く」古今東西断片

①発表会	第 03 回	②日付	2005/10/12	③プレゼンター	辻	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>（「ヒト」から「人間」）</p> <p>◇類人猿 樹上生活から二本足による生活圏の拡大</p> <ul style="list-style-type: none">・集団生活化で食料の確保、他者との交易、争い <p>◇集団のスケールの拡大</p> <ul style="list-style-type: none">・版図の拡大のインフラとしての道路・歩く以外の移動補助手段の獲得 より早く、より楽に <p>（「歩くこと」の生理的機能）</p> <p>◇歩くことは循環機能の一つ 心臓の補助</p> <p>◇ダ・ヴィンチ 人間の足を「人間工学上の最大傑作であり、最高の芸術である」</p> <p>（一生で歩く距離）</p> <p>◇190,000km 地球と月の半分の距離</p> <ul style="list-style-type: none">・愛知万博「2005 年 地球の旅」で一生涯での歩く距離 <p>◇大変な距離 190,000km = 70 年×365 日×7.4km (0.75m×10000 歩)</p> <p>（「歩かないこと」のマイナス）</p> <p>◇個人ベース 病気もろもろ、寿命短く</p> <p>◇社会ベース 医療、介護、福祉の負担活力の喪失</p> <p>◇ 関連データの収集</p> <ul style="list-style-type: none">・「歩きやすいみちづくり」は交通事故減、弱者の転倒減にも効果 <p>事故の死者の 18%は自宅から 500m 以内の歩行者</p> <p>東京消防庁で転倒の搬送者は年 4881 人、高齢者の 0.31%</p> <p>（「歩くみち」整備上の課題）</p> <p>◇道路管理者の体制 執行能力、仕組み</p> <p>◇財源 特に県、市町村 建設と維持管理</p> <p>◇設計、施工 発注者、受注者の肌理の細かさ</p>					<p>（「ヒト」は二本足で歩くことで人間になった）</p> <p>◇人間は、二本足歩行を始めることによって、歩くことと声を出すことの両方を同時に学んだ。両方とも今はおろそかになっている。声を出さない子供は、生命力が育まれない。歩かないことも同じ。</p> <p>◇四国のある町（カミカツ町）では、地域づくりでお年寄りが山の中を歩いて「つまもの」を採取して月収 100 万円稼いでいる。2 千人の町で年 2 億の事業になっている。寝たきりのお年寄りも 2 人しかいない。お年寄りが非常に元気だ。歩くことによって福祉にも繋がっている例だと思う。</p> <p>（歩くスペースの確保）</p> <p>◇思い切って車道の一車線を歩行者や自転車用に転換しよう。車を規制するぐらいでないと意味がないし、歩きやすい道にならない。「車だと混むなあ」という感じを与えるのもあって良い。現状の車道の外に歩く道を新たに完備するのは、用地的に無理。車道を歩行者・自転車用に転換する話は、道路行政では 10 年前まではタブーだった。しかし、今は少しずつ出てきている。</p> <p>◇車道と歩道は大体同じ幅になっている。したがって、車道の一車線を歩道に転換するのは可能性がある。</p> <p>◇公園や民間のオープンスペースなどで、ネットワークを築いていく必要もあると思う。そこに道路の財源を配っても良いのではないか。かつては、道路の敷地内にしかお金が使えなかったが、最近では、その外にも使えるようになってきた。少しずつ、そういう発想が広がってきたので、もう少し大胆にやってよいと思う。国債の借金返しに使うより、良いのではないか。</p> <p>（地域との連携）</p> <p>◇用地買収でもハザードマップに基づいた避難路を作るというのであれば、理解が得られやすいのではないか。歩道・自転車道の整備も、地域住民を引っ張り込むと良いのではないか。◇ そうすることによって、企業も単にインフラを整備するだけではなく、地域へ貢献している意識が生まれるのではないか。PFI に対するインセンティブもでてくる。この辺のところを、狙った方が良く思う。意識改革も出てくるのではないか。</p> <p>（「歩く」古今東西断片）</p> <p>◇昔は、巡礼など皆、歩くことを楽しんでいたと思う。</p> <p>◇よく歩いていた思想家は、思想が強靱だ。ゲーテはお金持ちで馬車に乗っていたのであまりそうでない。詩句の強さが違う。</p> <p>◇日本では、芭蕉もそうだった。伊能忠敬もよく歩いた。</p>		

交通以外から「みち」を考える 「人にやさしいみち」評価検討提案

大島明／国際航業株式会社

■発表の視点

- 道路の役割を交通以外の機能から考える。道路には多様な機能があるはずで、我々の生存や健康を支援するなど、重要な機能をアピールしていくことが重要ではないか。
- 今回は、健康、防災、バリアフリーなどをテーマに道路のあるべき姿を考えてみた。
- その中で、周辺住民自らが道路はどのように機能すべきかを理解して（気づき）、その良し悪しを判断できるようにすることが、より良いみちづくり・まちづくりに繋がるのではないかと考え、「人にやさしいみち」を評価できる仕組みについて試案を提案した。

■発表と議論をふまえた結論

- ・みちを通行すること以外の視点から考えると、人間のためのみちづくりという観点が出てくる。「健康」、「災害時の非難」、「バリアフリー」などである。
- ・歩くことで国民が健康な毎日を送れるように、昔の道路管理者はみちづくりを考えていた。（辻委員のことばで、筆者はこのひとことに一番感動した）
- ・「健康」と「災害対応」は共に大切だが、みちの大切さを人々に伝える際には、別次元の問題として捉えた方がよい。
- ・人にやさしいみち評価データを作っていくと、様々な民間サービスへの応用（事業）や、公共サービスでの事業方針検討などの活用方策が見えてきそう。
- ・大きな夢は持つに越したことは無いが、一步一步着実に確認しながら進めていくのがモビリティの真髄。小さな一歩から進めよう。

■発表のキーワード

- No. 1 車社会のみちづくりから人間の生存のためのみちづくりへ
- No. 2 歩くことが健康に繋がる
- No. 3 かつての道路整備は国民の健康をも考えたみちづくり
- No. 4 災害時に非難できることが生死を分ける
- No. 5 当事者の目でみちの問題点を見つけることが重要
- No. 6 安全意識を高めることでモラルも変ってくる
- No. 7 市民レベルの活動とそれを支える仕組みの組み合わせが重要
- No. 8 様々な人が活用できるデータを整備することがよりよいまちづくり・みちづくりに繋がる
- No. 9 「みち研」の活動を社会に役立てる

出典：（右上）平成16年度発行の土佐市津波ハザードマップ（公表物）の抜粋



■議論のゆくえ

■議論目次

1. 人にやさしいみち評価について
2. 事業としての展開性について
3. 対象とする範囲について
4. 展開方針について
5. 検討の進め方
6. 議論のまとめ

①発表会	第 4・6 回	②日付	2005/11/18・2005/12/15	③プレゼンター	大島	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<div> <div>交通以外の視点から「みち」を考える全体像(案)</div> <div> </div> </div> <div> <p>1. 「歩くことによる健康」</p> <p>◇最近の健康志向などによって運動する人が非常に増えた。しかし、特に意識しないと運動という行動はしない。したがって、日常的に運動できる環境を作って行かないと健康な人たちが増えないということが言えるのではないかな。</p> <p>◇みちを歩くことで健康になるイメージとして次のようなものが挙げられる。「家族で外出する機会が増える」、「仲間と会って話す機会が増える」、「散歩などいつでも気楽に外出する機会が増える」、「ペットを飼うなど生活に潤いができる」、「子育てをするなかで自分が住みたい町だといえる環境になる」、「車イスの人が外出して趣味を広げる機会が増える」など。こうした心身ともに健康になるための「みち」を将来像に描いていきたい。</p> <p>2. 「災害（ハザードマップ）」について</p> <p>◇かつては水害により多くの人が、亡くなっていた。それも、昭和 30 年代からは減っていた。しかし、阪神淡路大震災では、6 千人もの人が亡くなった。日本では特に風水害と地震で多くの人命が失われている現状がある。</p> <p>◇避難の移動を考えるのに阪神大震災での道路閉塞状況の例がある。東灘区の災害時の航空写真を見ると、家が倒壊して道路が塞がっているのが分かる。阪神大震災では、幅 6 m 以下の道路は殆ど家屋の倒壊で通行できなかったと言われている。</p> <p>◇つまり、「焼け止め」や「通風」のための空間が都市には必要だと言われているが、それ以前に「生きるための空間」が必要なのではないかな。</p> <p>◇洪水ハザードマップの作成が、水防法等改正によって 7 月 1 日から義務付けられている。そこには、「避難場所その他洪水時の円滑かつ迅速な避難の確保を図るために必要な事項」の記載が義務付けられてあり、これは避難経路そのものを意味するのではないかな。</p> </div>					<div> <div>表 歩行速度と健康状況の関係</div> <div> </div> </div> <div> </div> <div> <p>若年層に運動習慣がない人が多い</p> <p>運動する人が増えていない</p> <p>高齢者層では運動する人が急増中</p> <p>意識しないと特別に運動するという行動はしない。日常的に運動できる環境が重要</p> </div> <div> <p>出典：平成15年 国民健康・栄養調査結果</p> <p>出典：（下）国際航業株式会社自主研究資料</p> <p>①地震時の道路閉塞</p> <p>阪神大震災では幅6m以下の道路は殆ど家屋の倒壊で通行できなかった。</p> <p>津波ハザードマップ（危険予測図）</p> <p>土佐市津波ハザードマップ（4校16年度版）</p> <p>出典：平成16年度発行の土佐市津波ハザードマップ（公表物）の抜粋</p> </div>		
					<p>1. 人にやさしいみち評価について</p> <p>◇全部やろうと思うと大がかりなことになる。どこまで実行していくか、ということがある。また、実際にやって行っている場合も考えられる。みち研の延長線上でどこまでやるのか、資金の問題もある。現実に移していくと、いろんな問題が出てくる。こういうことは、道路新産業開発機構などでも行っているかもしれない。よそのとは、どこが異なっているのか、周りの状況を良く見てみる必要もある。また、なにが、本当にやる意味があるのかを考えてみるのも必要だと思う。</p> <p>◇よそで、まちのバリアフリー化された状況を面的に調査した例が実際にある。交通エコモ財団も、同じくバリアフリーの調査を行っていて、平成13年に行っているが、ここ2、3年は予算が取れていない、という状況がある。</p> <p>◇「道路の走りやすさ調査」というのも行っている例がある。</p> <p>◇そういった道路を分かりやすく人に理解してもらおうとする動きは、確かに出てきている。</p> <p>◇この先、みち研が単独にやっていくのか、どこかの財団と一緒にやっていく方法もあるのかという問題もある。そういった外の大きな動きがまだつかみきれていない。</p> <p>◇どこもやりかけているが、どういった形でやっていくのか、意味をどうやって見出していくのか、アイデアが必要だ。</p> <p>2. 事業としての展開性について</p> <p>◇近頃、小学生が事件に巻き込まれ、どこが安全なみちなのか知る必要がある。それを歩行者ナビと結びつけて、ナビを開発しているところに安全なみちの情報を提供して一緒にやっていけないかな。</p> <p>◇それは副産物として資金を得ながら、同時にデータを集めていくといった形の民間ベースの商売にならないかな。</p> <p>◇車のナビでもそれはいえる。</p> <p>◇セコムでも徘徊予防で実施している。</p> <p>◇最近では、携帯でも地図情報がある。それらと安全な道路情報が関連付けられないかな。</p> <p>3. 対象とする範囲について</p> <p>◇健康を考えたみちと、避難上のみちは、区別して纏めていかなくては分かりずらくなる。日常としてのみちと、100年に一回、10年に一回のみちの違いがある。あれにも使える、これにも使えるとなると本当に必要なものにはならなくなる。</p> <p>◇洪水マップなどは、河川事業に任せてもよい。</p> <p>◇災害時の避難は、避難方向は図示されているが、道路の状況が精査されていない。</p> <p>◇それは、次の段階で出てくるのではないかな。実際作っても河川局のテリトリーだからなかなか入っていけないし、使ってもらえない。</p> <p>◇むしろ、健康のためのみちに絞ってやっていった方が焦点も定めやすい。</p> <p>◇実際、よそで作成されたものを見て、我々のイメージと違うところ、どこが違うのかを見ていくとよい。そこで方向が定まるのではないかな。</p> <p>4. 展開方針について</p> <p>◇地球温暖化防止でCO2削減の視点から、「緑陰道路」などが取り上げられているが、こういう提案は一斉に出てくるのではなく、ある一箇所を試験的に実行してその評価を受ける、といった段階を踏むことが必要だと思う。</p> <p>◇日本橋とか、市谷といった地区を徹底的に行って、それを発表し世間の関心の度合いを見ていく。その評判が良ければそれを広げていく。</p> <p>◇最初から全国的に見ていっても面白くないし、労力もいる。</p> <p>◇物理的な「歩く環境の作り方」などに関すること、ある一部のエリアを集中的に細かく見ていって、ケーススタディなどを行ってやっていく、ということが量的にもこういうグループのやっていくことだと思う。</p> <p>◇介護福祉の点では、予防の面から取り組んでいく傾向になって来っていて、運動機能の維持ということがある。歩くことを例にとっても、機器がいろいろ組み出されているが、皆が使えるわけでもないし、ここのみちを何キロを何分で歩いてもらうといったことにも使えるような提案ができるのではないかな。</p> <p>◇歩けるみちを作るということで、予防にもなるといった因果関係というか、繋がりがあがる。</p> <p>◇ここに着目して、間接的な「医療対策」、「高齢者対策」として、「歩けるみち」を通じてやって行けるかも知れない。介護施設の傍などをモデル地区として小さなチームでケーススタディしていくということが出来るかも知れない。</p>		

①発表会	第4・6回	②日付	2005/11/18・2005/12/15	③プレゼンター	大島	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>3. 人にやさしいみち評価の提案について</p> <p>◇上記のように、人が生きるためのみちにどのくらいなっているかを評価するシステムを考えた。</p> <p>◇まず、評価指標をどう作っていくかを整理してみた。どうすることが人にやさしいのかー「健康に寄与する」、「災害から身を守る」、「高齢社会に対応する」、「地球環境問題に対応する」…など。</p> <p>◇これ等の視点に対して、どんな指標を目指すかを考えてみた場合、だれでも評価できるようにするには、「専門知識はいらない」、「現場に行けば見てわかる」、「やさしさの要件を満足する」、「納得感がある」などが必要だ。また、「整備すれば良くなる」ということも入れたい。</p>					<p>◇それを、一回やってみて次の段階を考えていく。</p> <p>◇現状のみちは、段差などがあって歩きにくいし、決して歩いていて楽しくない。ペットを連れての散歩もトイレの問題がある。こういう発想のもとに一つやってみると良い。</p> <p>◇どこか適切なケーススタディを行う場所を探す必要がある。</p> <p>◇電柱のある場所とない場所など、比較していくのも一つだと思う。昼間歩きたくなるようなオフィス街や、そうでない所など、焦点を絞ってやっていくのも大事だ。</p> <p>5. 検討の進め方</p> <p>◇ケーススタディをするなら、研究費をもらうのか、資金をどうするのかもある。メンバーをどうするのかもある。</p> <p>◇プレゼンするにも、何か実例があると良い。他でやっていることと、どこが違うのかを見極めて意識することにも必要になってくる。</p> <p>◇「ヒヤリ、ハット」を千葉工大でやっているが、これを地図化していくのも一案だと思う。</p> <p>◇歩いてみて危険な場所を地図化していくのも一つだ。</p> <p>◇バリアフリーで、駅周辺をワークショップで問題点がどこにあるのかを調査している例がある。たいていの場合、コンサルタントに委託している。バリアフリー関係は、よそで沢山やっている。</p> <p>6. 議論のまとめ</p> <p>◇このみち研でたアイデアをもとに、こんなことが出来れば世の中のためになるのかな、といったところを纏め、既に立上がっているところとコラボレーションを考え、いくつかのところを回って感触を聞いてみる。</p> <p>◇少し焦点を絞ることと、筋道として、まずは小さな所で行って評価をいただくようなことを進めていく。</p> <p>◇歩行者ナビも付加価値をつけ、広告を載せるなどすれば自動車ナビのように収益が上がっていくと思う。携帯でも使えるようになってきている。可能性はあると思う。</p> <p>◇この会については、次回からも続けて検討していく。</p> <p>◇流れとしては、「人が生きる」ということと、「健康」ということだ。</p>		
<p>■提案の要旨</p> <p>どのような道路が人の暮らしやすさに貢献するかを検討の上、現状を評価できる体制を整備し、評価結果を蓄積・更新、活用することにより、暮らしやすいみちづくりを推進する。</p> <p>① 人へのやさしさ評価指標の検討：専門家、利用者の意見と取り入れた検討委員会の設置</p> <p>② 「人にやさしいみち評価マニュアル」の作成：だれでも参加できるよう、評価及び調査の内容をマニュアル化</p> <p>③ 人にやさしいみち現地調査の実施：全国の道路について現地調査を実施（順次蓄積を図る）</p> <p>④ 「人にやさしいみち」データセンターの設立：膨大な調査データの蓄積、運用を図るデータセンターを設立</p> <p>⑤ 継続的なデータ整備、活用の仕組みづくり：</p>							

「みち」をデザインする

太田啓介／株式会社 オリエンタルコンサルタンツ

■発表の視点

- ・デザインのヒント・・・「尾道」の写真をもとに
尾道は、歩いて楽しい町である。まずはこのまちを参考にして、デザインのキーワードを拾った。
- ・デザインの手法
デザインされた事例をもとに、こういった手法で道をデザインできるか、見ていった。
- ・「みち」をデザインするキーワードとして、「場を顕在化する」、「身体を活性化する」、「空間を分節する」をまとめた。

■発表と議論をふまえた結論

- ・デザインの手法として考えられるものを10紹介した。
- ・みちをデザインする上でのキーワードは、「場を顕在化する」、「身体を活性化する」、「空間を分節する」がヒントになると思う。

■発表のキーワード

No.1 尾道の事例に見るデザインのヒント
身体性／親密感／意外性／眺望／迷路性
／体感／非日常性／精神性／五感

No.2 各地の事例に見るデザインの手法
路面に「まち」を表現する／立体的に「まち」を眺める／都市をつかむ／反復する／シンボルにみちびく／視界を展開する／地形を体験する／動線から分離する／スケールを分断する／断面的に考える

No.3 「みち」をデザインするキーワード

- ・場を顕在化する
- ・身体を活性化する
- ・空間を分節する

(写真下段・左・出典1) EL CROQUIS SANAA 1983-2004



■議論のゆくえ

■議論目次

①発表会	第 5 回	②日付	2005/12/14	③プレゼンター	太田	④ページ番号	
⑤ブレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>①デザインのヒント・・・「尾道」の写真をもとに</p> <p>○「身体性」（写真左）、「親密感」</p> <p>坂を上るときは、写真のように、少しずつ細い路地のようなところを上っていく。隣のうちに入るような、わくわくするような感じがある。急な坂もあり、体を酷使するようなところもあり楽しい。急な坂を上りながら、それを体で受け止めながら歩いていく。それが、一つの楽しみである。</p> <p>○「意外性」（写真右）</p> <p>突然視界が開けて、海や山が見えたり、お寺が見えたり、お墓が見えたりする。楽しさの中にも意外性が必要で、歩いて行くなかで突然意外なものが出てくると言った面白さがある。 （デザインや景観で言うところのシークエンス）</p> <p>○「眺望」（写真左）</p> <p>町全体を見渡せる眺望というのものもある。尾道の特徴として、お寺が沢山あって、造船所があって、鉄道があって、坂があって、海も山もあって何でも揃っている。それらが、一度に見渡せるところもある。</p> <p>○「迷路性」（写真右）</p> <p>逆に、狭いところでおくに言って、行き止まりになっている場合もあるが、何があるか、といった期待感を持たせるところもある。</p> <p>○「体感」</p> <p>崖みたいなところを、実際に上がって、実感、体感するような所もある。尾道らしい写真として、手前に鉄道が走っていて、その向こうに国道、さらに商店があって、漁港があって、海、造船所があり、相乗に全部がある。</p> <p>○「非日常性」（写真左）</p> <p>歩いていくと、家の中がのぞけたり、屋根を上から見下ろすといった、普段あまり体験をしないような非日常的な体験が出来る。このような所が、尾道を歩く楽しさのひとつで、これをデザインに生かせたら面白い。</p> <p>○「精神性」（写真右）</p> <p>正面に、神様が降りてくると言われている山があり、手前に参堂があって山門がある、といった軸船がある。周りを引き込みながらみちを作っていくという例である。</p> <p>②デザインの手法</p> <p>○「1. 路面にまちを表象する」・・・サレルノ（イタリア）（出典1）</p> <p>まず、尾道のような迷路をデザインするならどうなるか。ここでは、ある建築家が手がけたものであるが、路面にペイントを塗って、行き先と方向を表示している。グラフィックな処理をして、路地自体をデザインしている。意識的にまちを体感させるようになっている。</p> <p>○「2. 立体的にまちを眺める」・・・ビルバオ（スペイン）（写真右）</p> <p>次に、歩きながら司会が変わる構造物（歩道橋）の例を見てみる。グッケンハイム美術館の手前にある歩道橋は、川沿いに歩いていくと、かなり躍動的な形を見せひきつけられていく。緩やかなスロープがあって、上がっていくと、踊り場があって、そこが展望台になっていて、佇んでまちを眺めたり、また振り返ると違った風景を眺め、どんどん展開していく。違う高さから都市を体験するみちにデザインされている。</p> <p>○「3. 都市をつかむ」・・・シャンゼリゼ（パリ）、バルセロナ（スペイン）（写真左）</p> <p>シャンゼリゼ通りの向こうには凱旋門があり、この通りを歩けば、パリがわかる、と言われる。バルセロナの例では、歩道橋に近付いて行くと、その向こうにサグラダファミリアが見え、軸線が通っている。その軸線を活かしてまちを捉えるような、まちを引き込んでいくようにデザインされている。</p> <p>○「4. 反復する」・・・明治神宮（東京）（写真右）</p> <p>鳥居を、何箇所もくぐっていくうちに、目的地に到達するようなみち。一つ一つくぐって行くうちに、期待感を持たせるように、みちがデザインされている。</p>							
					<p>○ ◇自然発生的にできたみちと、作られたみちがある。尾道のみちは、自然発生的にできたと思う。自然発生的にできたみちは、けもの道に近くて狭いが人に密着している。作られたみちは、無機質だが使いやすいということがあると思う。</p> <p>◇旅行者は良いが、日常生活者は大変だと思う。</p> <p>◇尾道には、「坂マップ」があって旅行者が歩くルートが大体決まっている。そういうルートでも、路地のようなところまで入り込んでいる。生活者はある程度見られていることに慣れているんだと思う。</p> <p>◇階段が多くて大変だと思う。地元の人は、スロープをスクーターで移動している。</p> <p>○ ◇一般に建物を「図」、みちを「地」というが、サレルノの例では、みちがペイントされ、みちが「図」になって、反転している。</p> <p>◇必要以上に、ペイントされた文字が大きく描かれている。</p> <p>○ ◇ビルバオの橋は、まちの再生化のシンボルとなっている。かつてあった工場の撤去後に、開発が行われている。美術館も誘致され、この橋もその一貫である。</p> <p>◇日本では、あまりこうしたデザインの橋がないと思う。</p> <p>◇地震のためなのかもしれない。</p> <p>○ ◇バルセロナの写真にみられるような、赤いレンガに緑のブラインドといった原色に近い配色は、ヨーロッパだと思う。日本では、配色を楽しむということがあまりなく、侘び、寂びということになる。</p> <p>○ ◇ストックホルムの「森の斎場」は、アプローチが随分長くとってある。日本では、あまりこういう例がないのではないか。やはり、ヨーロッパの人の方が良く歩いているのではないか。</p> <p>◇「日本人は、なぜ歩かなくなったのか」という、テーマがある。</p> <p>○ ◇トレドでは、屋外にエスカレータが設置されている。日本では、最近まであまりなかった。</p> <p>○ ◇熊本の橋の例は、発想が面白い。</p> <p>◇これは、細川氏が知事の時代に熊本アートポリスという事業の一つでできた。</p> <p>○ ◇リバーベッドの例は、遊びとか、楽しさがあると多少の不便は問題なくなる例だと思う。</p> <p>○ ◇ユトレヒトでは、川の水がきれいではなくても、水辺にレストランのテーブルが置かれている。オランダは、運河が発達していて、水の管理がなされ、高低の変化があまりない。国家予算の一割程度が水の管理に当てられている。</p> <p>◇日本では、洪水の面からもこうした水際にレストランを置く例が、あまりないのではないか。</p>		

①発表会	第 5 回	②日付	2005/12/14	③プレゼンター	太田	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>○「5. シンボルにみちびく」・・・森の斎場（ストックホルム）（写真左） 火葬場とお墓があって、そこに近づく時に日常的なものから、精神的なものに移っていくといったアプローチがデザインされている。ある建築家が、地形も含めて距離感をデザインしている。</p> <p>○「6. 視界を展開する」・・・銀閣寺（京都）（写真右） 外界から目的地に向かって、アプローチがデザインされ、空間の質的なものや精神性が進むにしたがって変化していく。</p> <p>○「7. 地形を体験する」・・・トレド（スペイン）（写真左） 下に駐車場があって、上に市役所があり、壁がエスカレータで結ばれている。コンクリートのかたまりで壁をジグザグにあがっていくといった造形的なものになっている。夜は照明で照らされていたり、途中で街が一望できたりするようにデザインされている。</p> <p>○「8. 動線から分離する」・・・馬見原橋（熊本）（写真右） 上が車道橋で、下がデッキになっている。ここでは、安らぎのみち、佇むみちが見られる。夜になると下のデッキで地元の人たちが宴会を行っている。</p> <p>○「9. スケールを分節する」・・・リバーベッド（バルセロナ）（写真左） 広場としての敷地は広いが、それをストライプ上に分割してヒューマン・スケールに近づけている。ただ広いだけの広場ではなく、居心地の良いものにしている。これは、みちにも言えることだと思う。</p> <p>○「10. 断面的に考える」・・・ユトレヒト（オランダ）（写真右） 運河、運河沿いのテラス、お店、車道、建物と続いて、大勢の人がこのテラスに集まっているが、居心地の良い空間になっている。断面でデザインを考えると、こうした落ち着いたスケール感や親近感が表現できるのではないかな。</p>							
(写真中段・左・urban spaces/LINKS)							
(写真中段・右・新建築 1995 年 9 月号)							
(写真下段・左・Quaderns233 used land)							

世界を旅して（1）

--

飯村耕作／元首都高速道路公団

■発表の視点

- ・アメリカ西海岸、ハワイ諸島、ハワイ島（ビッグアイランド）、ニュージーランド、エジプトなど、世界を旅して感じたことを発表する。

■発表と議論をふまえた結論





- ・世界の旅行写真を見ながら、みちについて意見交換した。

■発表のキーワード

■議論のゆくえ

■議論目次

- 1 アメリカ西海岸
- 2 ハワイ諸島・
- 3 ニュージーランド
- 4 エジプト

①発表会	第 7 回	②日付	2006/04/19	③プレゼンター	飯村 耕作	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<div>1 アメリカ西海岸<ul style="list-style-type: none">・モニュメントバレー（デスバレー）</div> <div>2 ハワイ諸島<ul style="list-style-type: none">・ハワイ島（ビッグアイランド）</div> <div>3 ニュージーランド<ul style="list-style-type: none">・南島・北島</div> <div>4 エジプト<ul style="list-style-type: none">・カイロ市内 ギザ地区西岸 アレキサンドリア・ルクソール西岸（死者の街）・ルクソール東岸（生者の街）・ルクソールからアスワンへ・エドフ、コムオンボを経て（アリババ街道）・エドフ（アリババ街道沿い）・コムオンボ（アリババ街道沿い）・アスワン（アリババ街道の終点）・アブシンベル・再びカイロへ（サッカーラ）</div>					<div>アメリカ モニュメントバレー =デスバレー</div>  <div>写真：アメリカ</div> <div>ハワイ諸島 ハワイ島</div>  <div>写真：ハワイ</div> <div><div>003/11/27クライストチャーチ アーサーハズ国立公園途中の岩山</div><div>写真：ニュージーランド</div></div> <div><div>エジプト カイロ ギザ地区 西岸</div><div>14/08/17 10:58 カイロ近郊 ギザ地区 西岸 クフ王(大) 南側</div><div>写真：エジプト</div></div>		

人々の道路交通

一求められる居住者のモビリティと通過交通のモモビリティー

樋口世喜夫／早稲田大学 環境総合研究センター

■発表の視点

- 道路交通は車と道路と人が関与している。通過交通は生活者や自然との共生（環境保全や安心・安全確保）公共と私的な交通機関の分担が論議されている。
- このような分野に、自然・生活圏（「モモ・エリア」）と商店圏・ビジネス圏・都市間（「灰色人間エリア」）に大別しモビリティのありかたを考えてみた。
- この方法として、徒歩通勤路の生活道路を生活者の眼で観察し、一方、自動車交通の視点から考察を試みた。

■発表と議論をふまえた結論

- ◇ 生活道路は生けるものの多様化の場所で、子ども、高齢者も安心して歩ける“モモ”みちであること。“灰色人間”の道にしてはいけない。
- ◇ 通過交通（モビリティ領域。大量・効率・スピード・分散がキーワード）と生活道路（ノンモビリティ領域。ゆっくり・自然・多様化・集中がキーワード）とを分離する
- ◇ モノの移動は産業物資、生活物資、個人物資で移動道路・移動時間帯がわかれつつある。
- ◇ 人が公共大量移動機関に出向くことから、逆に公共少量輸送機関が生活者に近づいてゆく。
- ◇ 一人で移動するときには1 トン以上の乗り物ではなく新しいモビリティが考えられている。
- ◇ モビリティに人が合わせるのではなく人のニーズに合ったモビリティを選択する

■発表のキーワード

- No. 1 生活者の眼で見てみること
- No. 2 人間が灰色化するエリアは効率とスピードが重視
- No. 3 通過する人は、必ずしもそこで生活している人と利益が一致しているわけではない
- No. 4 自然と生活者が主体のモモ・エリアを守ろうとすると、灰色人間が通過する道路との役割分担が必要である
- No. 5 地震時にも、防犯上でも問題があるブロック塀より生垣が推奨される。
- No. 6 高齢者の通院や買い物の足をどのように確保するか
- No. 7 大量に人を移動するということから、段々にきめ細かいサービスをするようになってきている
- No. 8 山に住んでいる人はできるだけ団子のところに住んで下さいと奨励している（分散より集中）
- No. 9 物流は工場のラインと同じことを一般道路でやろうという発想
- No. 10 高齢社会に IT 御用聞きの復活



■議論の ゆくえ

■議論目次

- ・水や緑のある生活環境に再生
- ・街も高齢化
- ・通過交通と生活道路の分離

- ・通過交通と生活道路の分離
- ・生活圏での移動
- ・安心できる街並み

- ・所有から使用へ
- ・交通手段の改革にはインフラの革新

①発表会	第 08 回・第 30 回	②日付	2006. 05. 26/2009. 2. 20	③プレゼンター	樋口	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>◇大昔は鷹狩りの地、半世紀前の畑と林は、いまや生活圏となりブロック塀が多く、電柱がありアスファルト道路で緑も少ない無味乾燥道路になってしまっている。しかし犬を連れた人の散歩道になり、犬の挨拶、トイレが頻繁。電線の上にはからすが陣取っている。雨が降ると雨水はいっせいに坂を下り善福寺川に流れ込む。そこを乗用車はもちろんトラックも通り抜ける。子どもの遊びは見られない。モモビリティが求められる。</p> <p>◇自転車を普及するためには自転車優先道路が用意されている例。しかも自転車にあった石畳ではない安心して走れる道路</p> <p>◇オランダのアムステルダムでは、様々な都市政策をやっている。この自転車タクシーもその一例である。</p> <p>◇人通りの多いところでは人力車、自動車専用道路では隊列走行などそれぞれの用途に合った多様化したモビリティが準備される。</p>							
							
							
					<p>[水や緑のある生活環境に再生]</p> <p>◇善福寺川は、かつてはザリガニのいるような川だった。その後、護岸工事をしたり、生活排水で汚かった時期もあったが、今は鳥や魚のいるような環境にまで戻っている。</p> <p>◇犬、猫、鳥なども共生できることが生活道路の要件か。パリの洋間犬のトイレも必要か。</p> <p>◇道路が舗装される前は落ち葉は土に返っていたが、今はゴミとして扱われ嫌がられている。これでよいのか。</p> <p>◇舗装よりは雨水がしみ込む敷石のようなものの方が良いのではないと思うが、今は道路の雨水が、道路の表面を伝って、善福寺川に流れ込んでいる。そして、神田川に合流して溢れることになる。そのために、都心の地下に大きなダムを造っているが、敷石のようなものによって、これが少しでも緩和され、並木も育つ。</p> <p>◇電柱は歩行者の通路を狭くする。景観も良くない。地中化が好ましい。</p> <p>[街も高齢化]</p> <p>◇住民が高齢化すると街全体が高齢化する。子供が殆どいない。そういう風に街にも寿命みたいなものがあるように思う。若い人が入ってきて新陳代謝する必要がある。若い人に魅力のある町とは子どもに優しい地域づくり。</p> <p>[通過交通と生活道路の分離]</p> <p>◇環 7 や環 8 が混んでくると、それに平行に走る道に一般の車がどんどん入って来ている。この流れを止めれば、もっとノンビリティな生活道路、ノンビリティなエリアが作れるのではないか。</p> <p>◇専用道路や国道が混むと、灰色人間は自然・生活圏のモモ・エリアに割り込んで移動を続ける。これをサポートするナビゲーション・ソフトもできている。</p> <p>◇散策で通過する人は、必ずしもそこで生活している人と利益が一致しているわけではない。犬に落し物をさせてそのまま行ってしまうたり、タバコの吸殻を道端に捨ててしまったり、綺麗な他人の草花を採取したりする。時として他人の土地に入り込んでしまうなど、生活者が嘆く風景が見られる。これは車であろうと人であろうと、同じ状況になっている。車は人が運転しているので、人の価値観によってそうしたことを引き起こすのだろう。</p> <p>◇モモ人間も余暇では他人の生活圏を通る通過交通を形成し、効率と時間短縮を考える灰色人間になりがちで、人々はこうした両面性を持っている</p> <p>◇ニューヨークなどアメリカの場合は、通過道路を無くして、住む所と幹線道路を分けている。幹線道路の脇にもう一つ道があって商店街になっている。</p> <p>◇袋小路になっていたほうが生活圏として便利だともいえるのではない。</p> <p>◇移動や通過する人に対して便利なのか、住む人に対して便利なのか。今の反省としては、住む人に対してもっと環境を守ることが問われているのではないか。</p> <p>◇自然・生活圏の環境を守るために通過交通を妨げるための工夫ができている。これは通過者と居住者の利害は必ずしも一致しないということ。例えば、欧米を見ると住民と公共のタクシーだけが通れるようなバリアポールを設置する、スピードを落とすようにハンブを設置する、北欧の例のように、道路の脇に大きな植え込みをつくって、車を蛇行させスピードを落とさせるノンビリティ手法も必要ではないか。観光地には電気自動車のみとしたり、パークアンドライド、カーフリーエリア、カープールなど工夫が凝らされてきている。</p> <p>◇居住地では通過交通から通過料金を徴収し環境保全に取り組むというアイデアも出てきている。通過交通から料金を取り環境保全に使うという考えが出てきている。</p> <p>[生活圏での移動]</p> <p>◇生活圏に住んでいる人がその中で移動したいというニーズは、子供の通学、高齢者の通院、買い物などが主体で、それらは大きなニーズとなっている。その生活圏の広さと人口密度によって交通形態が異なる。人口密度の高い都会は公共交通、自転車、歩行での移動が比較的に可能であるが、人口密度の低い地方ではそれらの人々の足は自動車とならざるを得ない場合が多い。都会でも高齢になればなるほど足が不自由になっていくため、地方と同じような状況になってきている</p> <p>◇一昨日知人との話の中で、福祉車両の NPO を立ち上げ、ようやく運輸省からお金を取っても良いというお墨付きをもらったという話を聞いた。流しはできないので電話での予約制となる。歩行が困難なかなりの高齢者を迎えに行って病院まで連れて行き、連れて帰って来るということをする。人工透析の場合など、往きは良いが帰りは異変が起きる可能性があるので慎重にしなければいけないなど色々苦労もあるらしい。タクシーの運転手だとその高齢者の車への乗り降りを待っている余裕がない。この NPO の場合は、高齢者の乗り降りをじっと待っているという。このように都会であっても、足の確保の問題はこれから大きな課題となるであろう。</p> <p>◇地方では高齢者の通院や買い物の足の確保が大きな課題となっている。</p> <p>◇宅配は自然・生活圏での共同配送の考えであり、電気自動車を使えば、これは非常に良いシステムになるのではないと思う。最近高齢者の買い物を代行するスーパーマーケットが現れ、少しずつ広がってきている。インターネットで注文を聞く近代的御用聞きのようなもの。</p> <p>◇引越しの例では、新しい家に荷物を運ぶというときに、電気製品がなくて購入する場合、引越し屋さんのカatalogで見ると市場価格より安い値段で手に入る。家電製品を販売店に運ぶ仕事もやっているので、その製品を工場出しで直接持ってくるので安くてできるとの話であった。</p> <p>◇卸売市場がなぜ日本にだけあるのかという特集を読んだ。日本では生産者の単位が非常に小さい。そのため調達するのに卸売市場に</p>		

①発表会	第 08 回・第 30 回	②日付	2006. 05. 26/2009. 2. 20	③プレゼンター	樋口	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
					<p>ものをたくさん集め、そこで取捨選択してまとめ買いをし、一括で払うというやり方できている。生産者とじか取引でやるスーパーなども増えてきているが、それだと数万点の商品が揃わない。だからしばらくは、卸売市場は生き残るだろうと言う予測が書かれていた。</p> <p>◇それは希望的観測かもしれない。今は需要の方はできるだけ間のマージンを省いてくれと言い始めている。最終消費者が何を望んでいるかが重要視されるようになるだろう。</p> <p>[安心できる街並み]</p> <p>◇ブロック塀が多く見られるが、地震時にも、防犯上も問題がある。杉並区は植栽の塀に助成をしている。</p> <p>[大量輸送から少量輸送へ、そして個人用移動へ]</p> <p>◇省エネや道路混雑解消に公共交通機関が良いといわれるが、時間帯と場所によっては数人しか乗っていないこともあり、決してこれは環境に優しいとはいえない。</p> <p>◇吉祥寺に「ムーバス」という小型バスがある。これが生活道路に入り込み、住民が具合よく使っている。杉並にも「すぎ丸」がある。</p> <p>◇人々が利用する車は、排ガスは大気レベルにかなり近く清浄化してきており、これからは燃費やエネルギーの多様化などのエネルギー関係の議論になっていくというのが大方の意見である。</p> <p>◇自転車・人力車・電気二輪車・電気自動車が見直されてきており、移動効率の高い一人乗り自動車が研究開発され、提案されてきている。ストラスブールの自転車タクシー、一人乗りで言うと、トヨタの i ユニットや i スウィングなどがある。ゆっくり走るときには立てて、スピードを出すときは寝た体勢で行く。</p> <p>◇東大が持ち歩けるスーツケース型の車というものを作っていて、一人乗りの車を折りたたむとスーツケース型になって、電車などに持ち込め、着いた先でそれを使用することができる。同じものでも道を走るときと家の中を走るとき、病院の中を走るときなどでモードを違えるなど、色々知恵が出てきているようだ。</p> <p>◇セグウェイはご存知かと思うが、こうしたものも出ている。しかしこれは健常者でなければ乗れない。</p> <p>◇今子供達に靴型のスケーターが流行っている。これに子供達が慣れていると、こうした乗り物が出てきても全く違和感がないのだろう。</p> <p>[所有から使用へ]</p> <p>◇カーシェアリングはご存知の通り、最近ではマンションに数台車をおいて、居住者が利用しあうという仕組みがでてきている。</p> <p>◇電気自動車で考えなければいけないことは、なぜ車に載っている電池に電気を充電するのかということ。ガソリン車はガソリントankを担いでいるわけではない。電気プールのところで、充電した電池と入れ替えるようにすれば、わずか3分とか5分とかで入れ替えられる。</p> <p>[交通手段の改革にはインフラの革新]</p> <p>◇ヘルシンキの自転車道路。見ると分かると思うが、車道は敷石であるが自転車道は舗装されており、良く考えられている。ここまで考えないと、自転車は車道を走れと言っても、なかなか難しいだろう</p> <p>◇自動車と道路の双方向の交信のために通信機器の設置や電気自動車のための充電器の設置などインフラの整備が今後の課題。これらに政府も自治体も動き始めている。特に電気自動車関係についての充電器や非接触充電などの設備がうまく設置できれば普及するだろう。</p> <p>◇埼玉大の先生が面白いことを言っていて、ガソリンを入れるということと電気を入れるということは全くコンセプトが違う。500km 走らなければ使えないといのは間違い。せいぜい 50km 走れば十分。ガソリンを満タンにして走るという考え方をなくせば済むといっている。</p> <p>◇駐車場に車を停めると自動的に充電が始まるという仕組みがある。設定をしたところまで充電したら、そこで使った電気料金はその駐車場に払うのではなく、直接東電にクレジットカードから落ちる。このシステムが既に実験されている。</p> <p>[物流では工場のラインと同じことを一般道路でやろうという発想]</p> <p>◇ビール工場で、パッケージの中にビールが入ったら自動的に梱包されコンテナの中に入っていくのを見た。それが次の部屋では自動的に仕分けされ、全てがコンピューターで制御されていることに驚いた。</p> <p>◇都市間を結ぶ高速道路で IT を使った隊列走行が省エネとして研究されている。都市間を結ぶ高速道路での隊列走行は省エネにつながるとして研究されている。第二東名に専用車線を設けてやってはどうかというアイデアも出ている。</p>		

『モビリティ』と『ノンビリティ』をつなぐもの

安達忠夫／埼玉大学名誉教授

■発表の視点

- 「モビリティ」、「ノンビリティ」、「モビリティ」と「ノンビリティ」のつながり、から、心身のくつろぎを感じる「ゆとり」のある道について語る。

■発表と議論をふまえた結論

- 人は日常生活に埋没しすぎると新鮮度を失い、気持ちも沈み、生命力が枯渇してくる。そこから回復するために、時には、のんびり歩いたり、珍しいものを見たり、酒を飲んで歌ったりする必要がある。
- 「モビリティ」と「ノンビリティ」の相互関係は、図形で示すと楕円形の二つの中心点のようなものであろう。円周運動はそのどちらの中心点からも引力を受ける。「モビリティ」は、物や形、物の動き、効率、経済性などを追求するあまり、いつの間にか、それが自己目的化し、肥大化し、本末転倒してしまう可能性がある。「モビリティ」は日常生活を便利にし、快適にするという意味で、必要不可欠な概念であるが、それだけに深入りしすぎると、習慣化してしまい、日常性への埋没と習慣化から、思わぬ盲点が生じる。
- 心身のくつろぎを感じる「ゆとり」を回復するには、どうしたらよいのか。何が必要か。日常性に固着しすぎて冷えきり、こわばり、麻痺し、人間としての感受性と目標を失っている心を「内側からあたため」（暖気＝のんき）、もう一度、日常性を別の眼でとらえ直すこと、それがわたしたちの考える「ノンビリティ」だと思う。外面的にはそれが、散歩・散策であったり、気晴らしや花見酒、物見遊山であったり、映画であったりする。しかも「脱日常」という意味で、外面的なことがそのまま心の問題、つまり想像力の問題と密接にかかわりあってくるのである。
- モビリティとノンビリティが、円滑に作用し合うためには、両者を媒介する歯車のようなものが必要になってくる。両者をつなぐものは何かということが、今わたしたちの「みち研」で問われているのであり、「モビリティ」だけを考えても、「ノンビリティ」だけを考えても片手落ちになってしまう。両者が密接にかかわっていくためには、何が要になるか。これまでは、例えば「想像力」、「時間」、「心」などが出てきた。

■発表のキーワード

- | | |
|----------------------------------|-------------------|
| No.1 「モビリティ (mobility)」と「ノンビリティ」 | |
| No.2 移動性 | No.3 軍事 |
| No.4 機動性 | No.5 効率性 |
| No.6 車椅子 | No.7 日常生活 |
| No.8 レクリエーション | No.9 経済性 |
| No.10 本末転倒 | No.11 日常性への埋没と習慣化 |
| No.12 盲点 | No.13 事故 |
| No.14 心 | No.15 ゆとり |
| No.16 脱日常 | No.17 想像力 |
| No.18 時間 | No.19 定住と漂泊 |
| No.20 「宿場」と「列車ダイヤ」 | |

■議論のゆくえ

■議論目次

- ・「モビリティ」とは
- ・「ノンビリティ」とは
- ・「モビリティ」と「ノンビリティ」のつながり
- ・宿場と列車ダイヤ

①発表会	第 08 回	②日付	2006/05/26	③プレゼンター	安達	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>（「モビリティ」とは）</p> <p>○「モビリティ(mobility)」は、工芸品のモビールや、自動車(automobile)などの語が示すとおり、「動く」（ラテン語 movare ⇒ 英語 move）という動詞が元になっており、「動きやすさ」「移動性」「可動性」の意味と、「移り気」「気まぐれ」などの意味も含む。社会学の用語としては、社会階層や職業などの「流動性」を表し、軍事的には戦線への輸送に際して「機動力」「機動性」の意味につかう。全般的にいて、モビリティは物の移動を示す意味合いがつよく、運搬の効率性をめざす。</p> <p>○しかしながら、社会福祉における「移動緩和住宅(mobility housing)」〔＝手すりなどを設置して車椅子に頼らず楽に移動できるようにした住宅〕等の用語にもあらわれているように、本来「モビリティ」と「ノンビリティ」は矛盾対立するものではない。むしろ積極的に「モビリティ」の要素も取りこんでいかなければ、「ノンビリティ」そのものも達成できないはず。</p> <p>◇発表内容のキーワードによる整理の（例）資料5</p> <p>○したがって「モビリティ」というと、移動のための効率や機動性が前面に出がちであるが、車椅子や病人、老人など、弱者に対する細やかな配慮(ケア)が裏打ちされていなければならない。あくまで人間の幸福のための手段が「モビリティ」であって、例えば敗戦間際の沖縄戦の時のように、軍事優先で現地住民が犠牲にされたのは、「モビリティ」本来の目的をはきちがえたもので、本末転倒といっている。</p> <p>（「ノンビリティ」とは）</p> <p>○「ノンビリティ」はわたしたちの造語であり、「モビリティ」をもじったのだが、語感の上から言うと、「のんびり」「のびをする」「のびのびする」、古語では「のびらか（＝のびやか）」など、いずれも心身がゆったりとくつろいでいる様を示すことばと結びついている。</p> <p>○人は日常生活に埋没しすぎると新鮮度を失い、気持ちも沈み、生命力が枯渇してくる。そこから回復するために、時には、のんびり歩いたり、珍しいものを見たり、酒を飲んで歌ったりする必要がある。物見遊山の「のんき」とは、そうした意味での「気晴らし」、つまり魂のレクリエーション(元氣回復＝再創造)であった。</p> <p>（「モビリティ」と「ノンビリティ」のつながり）</p> <p>○「モビリティ」と「ノンビリティ」の相互関係は、図形で示すと楕円形の二つの中心点のようなものであろう。円周運動はそのどちらの中心点からも引力を受ける。「モビリティ」は、物や形、物の動き、効率、経済性などを追求するあまり、いつの間にか、それが自己目的化し、肥大化し、本末転倒してしまう可能性がある。「モビリティ」は日常生活を便利にし、快適にするという意味で、必要不可欠な概念であるが、それだけに深入りしすぎると、習慣化してしまい、日常性への埋没と習慣化から、思わぬ盲点が生じる。</p> <p>○尼崎の脱線事故や、高速道路における大型トラック事故など、大きな交通事故が頻発している。人間は本来、心によって動いているはずなのに、心を見失って、目的と手段だけを優先するようになる。こ れが現代文明のいちばんの問題であろう。「モビリティ」そのものを否定することはできないとしても、そこに「ノンビリティ」の要素がかかわってこなければ、人間の現実から遊離してしまう。「モビリティ」と「ノンビリティ」――この両者は不即不離、互いに切っても切れない関係にある。</p> <p>○多忙の「忙」の字は、よく言われているように、「立心偏（＝心）」に「亡くす」と書いて、「心を亡くす」意味から来ている（これとよく似た「忘」の字は、心の中から記憶を亡くす意味）。</p> <p>○心身のくつろぎを感じる「ゆとり」を回復するには、どうしたらよいのか。何が必要か。日常性に固着しすぎて冷えきり、こわばり、麻痺し、人間としての感受性と目標を失っている心を「内側からあたため」（暖気＝のんき）、もう一度、日常性を別の眼でとらえ直すこと、それがわたしたちの考える「ノンビリティ」だと思う。外面的にはそれが、散歩・散策であったり、気晴らしや花見酒、物見遊山であったり、映画であったりする。しかも「脱日常」という意味で、外面的なことがそのまま心の問題、つまり想像力の問題と密接にかかわりあってくるのである。</p> <p>○ 現在、大部分の人間は定住生活を営んでいるが、人類の歴史百万年から見ると、定住生活をはじめたのはせいぜい1 万余り、つまり百分の1に過ぎない。漂泊の時代の方が圧倒的に長いわけで、個々の人間には本来「さすらいの遺伝子」が仕込まれているはず。定住生活は人間にとって快適で楽な反面、絶え間ない社会生活のストレスを与え、感情を枯渇させる要因ともなっている。習慣が人間の「日常生活」（エヴリデー・ライフ）を支えると同時に、「いのち」（ライフ）を塞ぐ。</p> <p>○ モビリティとノンビリティが、円滑に作用し合うためには、両者を媒介する歯車のようなものが必要になってくる。両者をつなぐものは何かということが、今わたしたちの「みち研」で問われているのであり、「モビリティ」だけを考えても、「ノンビリティ」だけを考えても片手落ちになってしまう。両者が密接にかかわっていくためには、何がかねめになるか。これまでの話し合いの中から出てきたのは、例えば「想像力」、「時間」、「心」などの問題であった。</p> <p>（宿場と列車ダイヤ）</p> <p>○「列車ダイヤ」は 19 世紀の英国で工夫された方法だが、日本でも江戸時代の参勤交代においては、「宿場」の経営の</p>							

①発表会	第 08 回	②日付	2006/05/26	③プレゼンター	安達	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>ために緻密な計画表が用いられていた。島崎藤村の『夜明け前』や中里介山の『大菩薩峠』につぶさに描かれているように、宿場では大名行列どうしがかち合わないようによりくりし、災害や犯罪を防ぎ、人馬や食料、夜 具などを手配するため、近在の村と緊密な連絡をとり、安 定した輸送力（モビリティ）を保持していた。</p> <p>○封建社会の建前を生きる武士階級のための輸送や飛脚とは別に、庶民たちはむしろ、広重の『東海道五十三次』や十返舎一九の『東海道中膝栗毛』に見られるように、物見遊山の旅を楽しんでいた。日常生活の制約から解放されて、日程はかなり自由だし融通がきく。ノ ンビリティの主役は主として、商 用で旅慣れていた町人や、徒弟修行の経験がある職人たちであるのに対し、モビリティの主役は侍階級であった。その両者が旅先で出会っても、旅についての価値観（建前と本音）が根底から違っていたのである。</p> <p>○この二系列の旅の仕方を経験していた日本は、明治になって比較的早くから「鉄道の旅」を取り入れることができた。</p>							

『モビリティ』と『ノンビリティ』の共生（補足）

安達忠夫／埼玉大学名誉教授

■発表の視点

○江戸時代の参勤交代と、ミヒャエル・エンデの「モモ」から、「モビリティ」と「ノンビリティ」の共生について再考する。

■発表と議論をふまえた結論

（参勤交代）

- 「参勤交代」は江戸時代ではなく鎌倉・室町時代にはじまった。以降、武家社会で行われ続けた。人数も大規模のもので2500人にもものぼったが、宿場で人数を揃えていった。
- 街道筋も整備され、商業のペースも整い、郵便の制度もできた。このように「参勤交代」はマイナス面だけではなくプラスの面もあった。（弥次喜多同中（「ノンビリティ」）一庶民の「脱日常」願望）
- 江戸時代には旅に出ることで地域社会の中での生活の制約から解放されたいという庶民の願望が流行の理由であった。

（生きた時間・死んだ時間—『モモ』）

- 意識が空回りしない、「心がその場に居合わせる」充実した時間がないと、生きたことにならないのではないか。今ここに居ても、あそこへ行っていれば良かった、と思うことで心が二つに割れ、「心がその場に居合わせる」ことにならない。充実したものにならない。
- 「モビリティ」と「ノンビリティ」は、お互いに切り離された関係にあるのではなく、表裏一体でなければならないもの。「モビリティ」のなかに「ノンビリティ」があって、「ノンビリティ」のなかに「モビリティ」がある。
- 意識が空回りしないことが、「心が生きる」コツでもあると思う

■発表のキーワード

- No. 1 参勤交代（「モビリティ」）、中央集権、二重生活
- No. 2 宿場
- No. 3 軍事
- No. 4 形骸化
- No. 5 環境、経済的
- No. 6 都市的发展
- No. 7 街道筋、商業、郵便
- No. 8 弥次喜多道中（「ノンビリティ」）
一庶民の「脱日常」願望
- No. 9 『モモ』
- No. 10 想像力
- No. 11 意識
- No. 12 心
- No. 13 時間、生きた時間
- No. 14 遊び
- No. 15 「ノンビリティ」と「モビリティ」

■議論のゆくえ

■議論目次

- ・参勤交代
- ・生きた時間・死んだ時間—『モモ』

①発表会	第 09 回	②日付	2006/07/21	③プレゼンター	安達	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>(参勤交代)</p> <p>○江戸時代には武士階級が「モビリティ」に係わっていた。兵隊、食料、怪我人などを運ぶため、「モビリティ」が重要だった。1600 年ごろ関が原の戦い以降は戦が無くなり、唯一、「参勤交代」がその形を留めた。</p> <p>○「参勤交代」は江戸時代ではなく鎌倉・室町時代にはじまった。以降、武家社会で行われ続けた。人数も大規模のもので 2500 人にものぼったが、宿場で人数を揃えていった。そういうやり繰りも宿場の仕事のひとつであった。</p> <p>○大名を招き入れる鷹狩りも、弓矢・馬など実質的には軍事訓練の意図があった。しかし、殿様は常に籠に乗って移動するため体が鈍り、「参勤交代」で体力が弱った。これも將軍の狙いだったのではないかと思う。</p> <p>○1722 年には財政窮乏を打開するため、大名に年貢を科し、「参勤交代」の在府期間と取引した。こうして徐々に形骸化し、1862 年には大幅に仕組みが弱体化した。このように江戸時代を通じて「参勤交代」が行われたが、徐々にこの仕組みが形骸化し、1865 年それを無理に元に戻そうとして逆に幕府倒壊を早めるに至った。</p> <p>○「参勤交代」はこのように中央集権の実をあげるのに絶大な効果があり、江戸幕府が 300 年続く元になっていた。一方、大名にとっては江戸と在国の二重生活に苦しむことになった。現代の世界でも地球的規模のグローバル化によって二重生活が余儀なくされている人が増えている。これは環境やエネルギー、経済的にも問題があるのではないか。</p> <p>○武士の階級では、こうして経済的にも弱体化していったが、商人の階級では、盛んになり世界でもまれに見る都市的發展があった。江戸時代は町人文化が盛んだった。江戸文化が地方にも伝わって全体的に文化の水準が上がった。こうした例は、外国ではあまりない。</p> <p>○街道筋も整備され、商業のベースも整い、郵便の制度もできた。このように「参勤交代」はマイナス面だけではなくプラスの面もあった。(弥次喜多同中(「ノンビリティ」)一庶民の「脱日常」願望)</p> <p>○江戸時代には旅に出ることで地域社会の中での生活の制約から解放されたいという庶民の願望が流行の理由であった。</p> <p>(生きた時間・死んだ時間—『モモ』)</p> <p>○以前お話したミヒヤエル・エンデは戯作家のブレヒトの影響を受けながらも、南欧的な色彩の濃い『モモ』を書いた。そこでは、モモが廃墟の中でも想像力を発揮して遊びに没頭する。また、相手の話に耳を傾ける才能もあり、話の中にすっぽり入っていった。</p> <p>○意識が空回りしない、「心がその場に居合わせる」充実した時間がないと、生きたことにならないのではないか。今ここに居ても、あそこへ行っていれば良かった、と思うことで心が二つに割れ、「心がその場に居合わせる」ことにならない。充実したものにならない。</p> <p>○「モビリティ」と「ノンビリティ」は、お互いに切り離された関係にあるのではなく、表裏一体でなければならないもの。「モビリティ」のなかに「ノンビリティ」があって、「ノンビリティ」のなかに「モビリティ」がある。</p> <p>○意識が空回りしないことが、「心が生きる」コツでもあると思う</p>							

ご近所を旅して(2)

ー東京のモビリティとノンビリティを乳幼児の歩く眼線で取材するー (デジタルビデオ取材)

松林功作／光海陸産業株式会社

■発表の視点

◇お年寄りが使う籠つきの歩行器をばらしてデジタルビデオカメラを設置した、取材機器『アルクメデス』(写真参照)を用いて街を取材した。1歳半から2歳の乳幼児が歩く目線の高さ 600～630 mmで撮影してみた。

■発表と議論をふまえた結論

◇歩いているとき、移動しているときのノビリティも考える必要がある。
◇踏切では電車の車輪や床下の機具がこうして間近に見えることに改めて認識させられた。全てが大人の尺度で決められていることに問題があるということだと思う。

■発表のキーワード





No. 1 東京のモビリティとノンビリティ

No. 2 乳幼児の歩く眼線



■議論のゆくえ

■議論目次

①発表会	第 09 回	②日付	2005/07/21	③プレゼンター	松林	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>◇お年寄りが使う籠つきの歩行器をばらしてデジタルビデオカメラを設置した、取材機器『アルクメデス』（写真参照）を用いて街を取材した。1 歳半から2歳の乳幼児が歩く目線の高さ 600～630 mmで撮影してみた。</p> <p>◇車社会のなかで乳幼児は車とこうした悪環境の中で接しているという現実がある。</p> <p>◇踏切では電車の車輪や床下の機具がこうして間近に見えることに改めて認識させられた。全てが大人の尺度で決められていることに問題があるということだと思う。</p>					   		

風景としてのみち

—まちかど（路上）の造形物—

並木 恵理子／アートコーディネーター

■発表の視点

- ・普段道を歩いている時に、自然に視界に入ってくる様々な造形物を、ごく一部ではあるが幾つかに分類してまとめてみた。
- ・造形物の良い悪いではなく、まさにここにある写真が風景として捉えた時にどうなのか、その造形物がその場所にふさわしいか、本当に必要なのか、又それがある事によってみちにどのような効果があるのか、本当に効果的なのか…等様々な感想が生まれると思うので、そうした色々な思いをもって見て頂きたい。

■発表と議論をふまえた結論

- ・日常の中に非日常をもつてきながら押し付けがましさが無いことが、路上の造形物には望ましいのではないかな。
- ・昔はみちにとっての自然の美しさや人とのコミュニケーションの場、楽しむ場としての美の世界があった。みちの中にただ芸術作品を持ってきて美しさを表現するということでは無理がある。
- ・一部の人にとっては心地良いものでも、一部の人にはバリアとなってしまうこともある。決してひとつの価値観で決めるべきものではない。
- ・最近では、役所側や住民側の意識の変化が起こり、景観への配慮がなされるようになり、かなり自由度も増してきている。
- ・機能重視の風潮の中に、造形物に限らず昔ながらの文化や自然発生的なイベントなどを受け入れる余裕を共存させるためには、住民理解や予算の問題、制度の問題などが課題となる。

■発表のキーワード

- ①さりげなく、さりげなくあまり主張しない
- ②「静」の空間
- ③「動」の空間
- ④人が自由に座ったり触ったりできる
- ⑤みちがみちとしてではなく、人々の視界に入る風景や導線が普段とは全く違ったものになる
- ⑥画一的で面白味がない
- ⑦「景観的」に良くない、「景観的」に邪魔にならない
- ⑧デザイン性が考慮
- ⑨見た目にも楽しさがある、見ているだけで楽しい、見た目に楽しい
- ⑩軽やかな印象



■議論のゆくえ

路上の芸術作品を可能にする背景の議論がなされ、国際的文化を中心に展開されていった。

■議論目次

- ・路上の彫刻
- ・今と昔の「美」の世界観
- ・歴史の浅いストリートファニチャー
- ・地下鉄の地上出入口のデザインの変遷
- ・日本の「みち」がもつ文化
- ・日常生活における人とオブジェとの関係
- ・路上に求める「あそび」の部分と制度論
- ・住民のための「みち」づくり、「まち」づくりのかたち
- ・不便を楽しむところ—機能性との共存

①発表会	第 10 回	②日付	2006/09/11	③プレゼンター	並木 恵理子	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>○このような銀座のど真ん中の雑踏の中にありながら、路地を覗き込むように①さりげなく設置されている姿に、みち往く人が皆この作品を眺めて行く。</p> <p>○交通量の多い大通りのすぐ脇に、②「静」の空間がある事の面白さ。</p> <p>○六本木ヒルズでは、④人が自由にベンチがわりに座ったり触ったりできるような作品が、路上に設置されている。</p> <p>○ほとんど人に気付かれない。わざと①さりげなくあまり主張しないように設置されていると思われる。</p> <p>○車道の③「動」の空間とその真ん中に建つ彫刻の、②「静」の空間の対比が面白い</p>					<p>【路上の彫刻】</p> <ul style="list-style-type: none">・みちの使い勝手と置いてある物との関係の面白さを感じる。・普通みちと言うと「歩く」とか「動く」と言う目的で使われるが、例えば丸の内ならばウィンドウショッピングができたりする中で、単なるみちという空間とは違い、又そこに他に見るものとして世界的な彫刻等が置いてある事により、みちの特性が象徴的に表わされている。・美術館に有名な絵を見に行く時は、わざわざお金を払って見に行くという意識的な見方になるが、路上にあるものは人が意識して見ている訳ではなくても自然に視界に入ってくる。そ こで何度も繰り返しているうちに、灰 色の日常とは違った何かが知らない間に植えつけられているのかもしれない。・日常の中に、非日常の芸術を持ってきたながら、押し付けがましさが無い事が、路上の彫刻においては大事なかもしれない。 <p>【今と昔の「美」の世界観】</p> <ul style="list-style-type: none">・パリは元々街全体が彫刻的で、彫刻の中で暮らしている感じがあるが、このような著名作家達の彫刻展の期間中は皆の意識が濃厚になり、決して街の中でも浮かない。日本では浮いてしまうので、むしろさりげない芸術でその間を埋めていくのが良いのかもしれない。・日本の感覚にはまだごちなさを感じる。昔は中仙道などみちにとっての美の世界があった。自然の美しさや人とのコミュニケーションの場、楽しむ場としての美しい世界があったが、現代社会ではみちの中に芸術を持ってくる事で美しさを表現しようとしていて、自然ではなく馴染んでいない。邪魔なモノと感じている人も多い。さりげないみちの中の演出要素として定着していれば良いが、まだ余りにとってつけたような感じが否めない。 <p>【歴史の浅いストリートファニチャー】</p> <ul style="list-style-type: none">・役所側には、道路を造って車や人に供用するという考えの中に、施設を提供すると言うよりも、まだまだ「道路を使わせてやっている」という意識があるように思われる。・モニュメントやストリートファニチャーが道路上に設置できるようになったのは、ま だ新しく 2 0 年経っていない。・不特定多数の人間が安全に通行できるのが本来の機能であるが、モ ニュメントやストリートファニチャーは、目の不自由な人や身体の不自由な人には障害物になってしまう。大多数の人にとって心地良いモノであっても、ある一部の人達にはバリアになってしまうと言うのが一番の検討課題。 <p>【地下鉄の地上出入口のデザインの変遷】</p> <ul style="list-style-type: none">・地下鉄の出入口は、道路法の東京都の基準では 3. 5 m 以上の歩行者空間を確保しなくては造れない。落とし穴タイプは、銀座線を造った時、まだ道路の幅員が十分でないながらも何とか地上出入口を造ったというもので、まず道路の幅員 3. 5 m を確保し、その上で 1. 5 m という人間がすれ違えるギリギリの幅員を確保した結果である。東京で人口が集中し、限られた公共空間の中で最低限のサービスをしなくてはならないというところで、改善すべき点はあるが、これはこれで歴史の証言者。それが進んできて、今では歩道幅員の取れる所においては、ある程度の物ができるようになってきた。・風雨がしのげない所でも、段々拡大解釈ができるようになってきて、表参道駅のようなものができるようになってきている。・以前は物質がガラスしかなかったので、酔っ払いに壊された後で、転んでケガをした時に誰が責任を取るのか・・・というような論議が、昔は盛んで大手を振っていたのが、段々都市の成熟と共に景観への配慮がなされるようになり、道 路ではなく民地を使って出入口を造るという方向に向かってきた。大手町駅や銀座駅の例のように、建築基準のボーナス制度で特定街区や容積率の割り増しにより公開空地を造り、駅の出入口やオープンスペースを造っている。しかし、まだ道路の中で自由に造作ができるまでにはなっていない。・造る側にも色々な思いや理想はあるものの、国の補助金をもらっている手前、会計検査で通らなくなると困るので妥協してしまうという事もある。使い勝手が悪い、景観的に美しくないという批判はあっても、基本的に標準タイプで、会計検査が通らなくてはモノは造れないという事情があるので、東京の丸の内・大手町でもどこかの山奥であっても同じような道路しか造れないという現実がある。しかしこれも、今は少しずつ変わりつつある。・それでも東京都はかなり進んでいる。現実的に地方都市においてはデザインなんかやっている余裕はない。例えばモニュメントのように、人によって評価が違うモノに対しては、置きにくい面がある。		
					写真：銀座 4 丁目		
					写真：六本木ヒルズ周辺		
					写真：シャンゼリゼ大通（パリ）		

①発表会	第 10 回	②日付	2006/09/11	③プレゼンター	並木 恵理子	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>○⑤みちがみちとしてではなく、展示会の会場としての役目を担い、人々の視界に入る風景や導線が普段とは全く違ったものになるという面白さがある。</p>					<p>[日本の「みち」がもつ文化]</p> <ul style="list-style-type: none">・日本のみちに対する文化に道祖神があり、こうした目的がはっきりしたモノやさりげなく置かれたものは邪魔にならず、議論的にはならないが、非常に大きさに建てられたモノについては議論が分かれるところ。・美しいモノを造りたいと思った時、常に責任論、安全論（弱者の議論と強者の議論）制度論、補助金の出し方、会計検査から言うと全国一律で特例は認められない等の壁がある。・日本のみちが文化的に持っていた一里塚や道祖神、又宿場と一体化していたなど、日本のみちの特徴があったのが、車という文化が入ってきて、日本の今までの江戸時代のみちとリンクしなくなってきた。そこでみちをどのように造っていくかを考えた時、ある種の企画を持ち込んだ時に、その企画の裏にある方法論と一緒に持ち込まれていない。背景にある文化論がごっそり抜けてしまっているの、立ち戻って判断する事ができない。		
<p>○地下鉄の地上出入口は比較的大きな構造物であり、まちを歩いているとあちこちで目にするが、割と⑥画一的で面白くないように思える</p> <p>○遠目から見ると落とし穴としか見えないので、⑦「景観的に良くない。</p>					<p>[日常生活における人とオブジェとの関係]</p> <ul style="list-style-type: none">・オブジェやデザイン性のあるモノが道路にあるという事を否定するつもりはないが、我々が生活していく中で、歩いている人の感性に、どれだけ訴えているのかが疑問。・さりげないオブジェは日常生活ではなかなか気付かない。気 付く時と言うのはどういう時かを考えると、日常生活とは違った視点を持った時、例 えば旅をしている時かと思う。無 意識の中や感性に、どれほどの効果があるものなのか、非常に興味がある。・こうしたモニュメントはどういう時に造られるのか。自治体に関心の深い人がいれば予算も付くのだろう。しかし、農村の場合、農道の脇に街路樹が植えられているが、周りに豊かな自然がある中に街路樹を植えられる事自体が無意味。手入れにお金もかかる。予算を使いこなす為に無理・無駄をしている場合が多々あるのではないか。・こうした文化的なモノを設置する時に異を唱えると「文化的意識が低い」と思われるから言い出しにくい面がある。日本らしい昔からのみちで良かったのではないか。・まさにモビリティとノンビリティの狭間。仕事でみちを歩く時はモビリティで、目的が別のところにあるので、意識が全くそっちにはいかないが、休日に出歩く時にはノンビリティで、こうした造形物も良いなと思う。どちらを重視するのではなく、両方があって人が住む都市が成り立つ。・誰にもモビリティ人間とノンビリティ人間が同居している。・ワシントンDCには、河畔のベンチと共に人が新聞を読んでいる彫刻が置いてあり、隣りに座れるようになっている。ここから対岸を見ると美しいというサインとして設置されている例で、うるさい場所でありながら、その騒音を視覚で消している。		
<p>○表参道沿いの出入口は、ようやく⑧デザイン性が考慮された事が感じられる。</p>					<p>[路上に求める「あそび」の部分と制度論]</p> <ul style="list-style-type: none">・ひと昔前には、夕方路上にベンチを出してビールを飲み、皆が立ち寄れるような所が自然に生まれていた。現代では、そうした生活空間を路上に持ち込む事が拒否されているので、こうした人工的なものを造らなくてはならないのかもしれない。・拒否しているというより制度論としてできない部分がある。・ただ、現在は丁度変化の過程で、かなり法律も変わろうとしてきている。道路は遊び空間でも良いのではないかなど、地区の合意形成があれば、随分色々な事ができるようになってきている。・銀座の歩行者天国も、行政ではなく地域住民の商店街の人達の声から始まった。・ここのところ急速に行政側も住民の意向があれば動くと言う方向に代わってきている。しかし住民側の合意形成に向けての動き方がまだまだ下手。パブリックになっていなくて、どうしても個人の利害などを優先してしまう。・京都の祇園祭の時、あれだけ大々的に大通りを止めてしまうのは面白い。外から来る人向けとは言え、道路の使い方には自由度があって良いと思うし、行政側も拒絶反応をしなくなっている。地域のコンセンサスをどうとるかが重要。		



写真：シャンゼリゼ大通での屋外彫刻展



写真：地下鉄地上出入口（日本）



写真：地下鉄地上出入口（表参道駅）

①発表会	第 10 回	②日付	2006/09/11	③プレゼンター	並木 恵理子	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>○花市が開かれるシテ島のシテ駅は、花で飾られ綺麗で⑨見た目にも楽しさがある。</p>					<p>[住民のための「みち」づくり、「まち」づくりのかたち]</p> <ul style="list-style-type: none">・住民の為のみちの造り方は自ずと違ってくる。自然発生的に出てきて時間を経て馴染んで行く。丸の内には丸の内向けの顔があるように、道路には多様性があり、見に行く人もそれをひとつの楽しみとして行く。・都市というのは生活の場なので、イベントがなければ活気が失われ沈滞してくる。しばらく前には住民の盛り上がりがあったが、今では逆に行政が音頭をとらなくては街がバキューム化してしまう。すると今度は住民がしらけてしまうと言う悪循環が起こる。都会のほうがマシで、田舎では夏祭りなど、人が集まらなくなってきてしまっている。・昔は、普通の街でもどこか魅力があって、何か見てみようと思えたのは、街側にも受け容れる姿勢や余裕があったのだが、今では自分達の必要最小限度の事しかなくなり、そこにはノンビリティがなくなり、機能ばかりで、ある種残骸だけが残ってしまい、人と人との接点がなくなっている。 <p>[不便を楽しむところ―機能性との共存]</p> <ul style="list-style-type: none">・日本の庶民文化の路地裏がなくなってしまった。縁台を出して将棋を指したり花火をしたり、蚊取り線香を持って来て談笑したりという事は皆無。現代では家の中でパソコンで将棋をする時代。・機能性重視でかなり強いネットワークを形成する道路と、同 時に人と触れ合う裏小路を良しとする文化を見直したい。不便はいけないものとして色々な文化を壊してきてしまったが、むしろ不便を楽しむことは必要で、両者を認める事が重要。規格化されたモノが街を壊していってしまうと考えている人も多いはず。・色々な発想、色々なケースがあっても良く、ひとつの価値観でやる事は望ましくない。・バイパスを造ったら旧道の交通量が減ったという時に、バイパス建設前の状態のまま放ったらかしにされている道路がかなりある。不必要に車道は広いままで、歩道の縁石もボロボロになってしまい、街自体が寂れて見えてしまう。新しい道路を造った時には、そうした旧道もセットで整備する事が必要。例えば歩道を広げるなどすると自ずと歩行者も増え、人が出てくると又誘われて人が集まると言うような良い循環を生み出す。・佐渡の例で、立派なバイパスが造られたが交通量は少なく、周りに大自然があるにも関わらず植栽が植えられ、むしろ邪魔に思えるモノにお金がかけられている。そちらにお金がかかり過ぎた為か、裏通りの整備が全くなされていないので、街が寂れた雰囲気になってしまっている。一方では立派なものを造りながら、一方は寂れてしまう。・フランスの 1 %システムのような事を考えていく必要がある。		
<p>○同じ屋根のみタイプだが、非常に⑩軽やかな印象で、こちらも⑨見た目に楽しい。</p>							
<p>○パリのキオスク：キオスクの建物の形状がそれぞれ違って、⑨見ているだけで楽しい。</p>							
<p>○パリのゴミ箱は非常に簡素でありながら、⑨景観的に邪魔にならない。</p>							
							
写真：地下鉄地上出入口（パリ）							
							
写真：地下鉄地上出入口（パリ）							
							
写真：キオスク（パリ）							
							

光が環境にできること

—明るさだけではない光の功罪—

福多佳子／有限会社中島龍興照明デザイン研究所

■発表の視点

○明かりの変遷、夜間照明の役割、光害の弊害などから、光の心理的・生理的影響を考察し、適材適所の使い分けや、夜でも歩きたくなる道、美しい道の創造につなげていくための考え方を示す。

■発表と議論をふまえた結論

- ・女性の立場では、夜の街路は安心して歩けるということが、一番重要である。
- ・防犯灯は、防犯の役割を担っているのではなく、犯罪から回避可能な明るさが得られることを目的としている。その意味では青色防犯灯などは論外である。
- ・地域住民が率先して防犯パトロールなどを行うことによって、社会的監視性を高めたり、敷地からはみ出た樹木によって光が遮られることがないよう住民側のモチベーションをあげることが重要である。
- ・今後はLED防犯灯の普及も見込まれるため、歩行者の視点に立った夜のみちづくりが必要である。

■発表のキーワード

- No. 1 明かりの変遷
- No. 2 火のある暮らし
- No. 3 光の波長
- No. 4 平均演色評価数
- No. 5 モデリング（物の見え方）
- No. 6 順応、照度と色温度（光色）の関係
- No. 7 心理的影響
- No. 8 生体リズム
- No. 9 光害
- No. 10 グレア（眩しさ）
- No. 11 生態系への影響



■議論のゆくえ

■議論目次

第 11 回	②日付	2006/10/04	③プレゼンター	福多	④ページ番号																																																													
⑤プレゼンの流れ				⑥主要な議論																																																														
<p>1-1. 明かりの変遷</p> <p>1-2. 光とは？</p> <p>1-3. 夜間照明の役割</p> <p>1-4. 光害</p> <p>●光で日本列島の形状が分かるほど明るいということは、天空に漏れる光が多いことを示している。</p> <p>●光害とは</p> <ul style="list-style-type: none">・ 天体観測への支障・ 安眠やプライバシーの侵害（窓からの侵入光）・ 不快な眩しさ・ 生態系、生育への影響 <p>●光害とは「漏れ光」や「過剰な光」が起こす弊害であり、エネルギーの浪費にも繋がる。</p> <p>●照明で誤解され易いのは、器具そのものが光って見える器具は、発光部分で光が散乱されてしまうので、対象エリアを照明するのに不適切な場合がある。</p> <p>●不快グレア（眩しさ）の種類</p> <ul style="list-style-type: none">・ 直接グレア・ 間接グレア・ 反射グレア <p>●光による生態系への影響</p> <ul style="list-style-type: none">・ ほうれん草など（長日植物）は生育に差が生じて、商品価値が下がる。・ 稲など（短日植物）は、出穂しなくなる。・ ウミガメは産卵しに来なくなる。・ 蛍が光らなくなる。 <p>1-5. 歩きたくなるみち（夜バージョン）とは？</p> <p>●横浜市の web アンケートを用いて、夜景（夜間照明）がおよぼす影響と役割に関してアンケートを行なったところ、防犯対策への影響が最も多かった。また利便性や都市への魅力向上に夜景は効果があると思われるしており、このように市民からは夜景の及ぼす影響と役割は大いにあると評価されていた。</p> <p>●改善して欲しいと言われた場所を見に行くと、照明器具だけが光っていたり、街灯があるにも関わらず光が拡散してしまっていて下に落ちていなかったりするような、暗い夜道が多かった。</p> <p>1-6. まとめ</p> <p>●光は必需品であるということをわかった上で、過剰な照明が光害になるということをいかに減らしているかを考えなくてはならない。</p> <p>●便利である事の裏側には光害の弊害がある。</p> <p>●光には心理的・生理的影響がある。</p> <p>●昼間は自然光を浴びて、夜は明るい光を浴びないようにするのが、生体リズムを整える上で重要。</p> <p>●適材適所の光を使い分けることが重要。</p> <p>●これらを踏まえ、夜でも歩きたくなるみち、美しいみちの創造に繋げていきたい。</p>				  <p>写真：キラキラは心地よいがギラギラは心地悪い</p>  <table border="1"><thead><tr><th>項目</th><th>かなりある</th><th>ややある</th><th>ほとんどない</th><th>わからない</th><th>無回答</th></tr></thead><tbody><tr><td>ア 星空の観望への影響</td><td>55%</td><td>35%</td><td>10%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>イ 防犯対策への影響</td><td>45%</td><td>40%</td><td>15%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>ウ 美しい夜景による観光的経済効果への影響</td><td>40%</td><td>45%</td><td>15%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>エ 交通における安全確保への影響</td><td>55%</td><td>35%</td><td>10%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>オ 睡眠や生体リズムへの影響</td><td>25%</td><td>45%</td><td>30%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>カ 広告による宣伝効果</td><td>20%</td><td>40%</td><td>40%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>キ 動植物の生育や生態系への影響</td><td>35%</td><td>45%</td><td>20%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>ク 都市生活の利便性への影響</td><td>40%</td><td>45%</td><td>15%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr><tr><td>ケ 都市の魅力向上への影響</td><td>35%</td><td>45%</td><td>20%</td><td>0%</td><td>0%</td></tr></tbody></table> <p>図：夜景が及ぼす影響と役割 横浜市「e-アンケート」より（2005. 8）</p>			項目	かなりある	ややある	ほとんどない	わからない	無回答	ア 星空の観望への影響	55%	35%	10%	0%	0%	イ 防犯対策への影響	45%	40%	15%	0%	0%	ウ 美しい夜景による観光的経済効果への影響	40%	45%	15%	0%	0%	エ 交通における安全確保への影響	55%	35%	10%	0%	0%	オ 睡眠や生体リズムへの影響	25%	45%	30%	0%	0%	カ 広告による宣伝効果	20%	40%	40%	0%	0%	キ 動植物の生育や生態系への影響	35%	45%	20%	0%	0%	ク 都市生活の利便性への影響	40%	45%	15%	0%	0%	ケ 都市の魅力向上への影響	35%	45%	20%	0%	0%
項目	かなりある	ややある	ほとんどない	わからない	無回答																																																													
ア 星空の観望への影響	55%	35%	10%	0%	0%																																																													
イ 防犯対策への影響	45%	40%	15%	0%	0%																																																													
ウ 美しい夜景による観光的経済効果への影響	40%	45%	15%	0%	0%																																																													
エ 交通における安全確保への影響	55%	35%	10%	0%	0%																																																													
オ 睡眠や生体リズムへの影響	25%	45%	30%	0%	0%																																																													
カ 広告による宣伝効果	20%	40%	40%	0%	0%																																																													
キ 動植物の生育や生態系への影響	35%	45%	20%	0%	0%																																																													
ク 都市生活の利便性への影響	40%	45%	15%	0%	0%																																																													
ケ 都市の魅力向上への影響	35%	45%	20%	0%	0%																																																													

第 11 回	②日付	2006/10/04	③プレゼンター	福多	④ページ番号
⑤プレゼンの流れ				⑥主要な議論	
				<p>最終的には地域のつながりがあれば、その中でどうやって明るい街をつくっていくかが重要で、街路灯に頼らなくても良くなるのではという方向に話が向かう。</p> <p>◇設計者の立場でも明るくしたい訳ではなく、過剰な光をいかに抑制し良好な光環境を作れるかを考えたいと思っている。アンケートによると家の近くの街路灯が暗いという意見も多く、これは照明器具を改善するというやり方もあるが、むしろ地域のつながりの問題の方が大きいような気がする。実際に明るくしたからといって、犯罪が減るかは疑問かもしれない。余りに過剰な照明が多いので、それをいかに抑制して住宅街の光環境を良好にするかが課題。器具自体が光るのではなく、歩道面にもっと光がいくようにして暗がりを少なくすることは可能。</p> <p>○ ◇足元を明るくすることは必要。 ◇日本は物陰が多いように思う。</p> <p>○ ◇設計者側がクライアントの要望を聞かなければならないのと同じで、特にまちづくりにおいては住民の要望を聞かなくてはならない場面が多く、それをどう乗り越えるかが非常に難しい。アンケートの防犯対策のように「明るくして欲しい」と言う話が先行し、元々の話が消されてしまうことが多い。今まで「暗い方が良い」という天邪鬼な意見—と言う話があったが、そのベースにはその地域の特徴を良く知っている、地域のつながりがあるということからの安心感や安全性が担保されているから言えるのかもしれない。そうした住民の心理面の方が重要ではないか。</p> <p>◇先程の川越市のように、地域ぐるみで、自分の家の門灯を点けてみんなの通る道を照らすというように、皆の意識を変えて参加型にする方法は非常に有効であると思う。</p> <p>○ ◇電信柱に電球を付ける場合は、どうしても均整度が取れないので、高い位置に付けることになる。新しい住宅街では、低い位置で足元を照らすような照明もある。</p> <p>◇最初から計画させてもらえればやりやすいが、後からやることが難しい。植栽などその周辺環境の情報も分からず設計することが多いので、もっと全体をコーディネートしていくような考え方が、まちづくりには必要だと思う。</p> <p>○ ◇費用や現実性を抜きにして、「歩きたくない夜道」のような暗い道には、船が進路を照らすように、路面が光るような仕組みがあれば良いのではないか？</p> <p>○ ◇上大岡に発光ダイオードの光る石が路面に埋め込まれている道がある。 ◇家の中などでは夜行テープも有効である。 ◇明るい道、暗い道が混在していても良いのではないか。全て安全な道にしなければいけないという発想がおかしい。</p>	
				 <p>写真：器具のみが目立ち見通しが悪い街路</p>  <p>写真：見通しが良い街路</p>	

「地域とみちのノンビリティ ―谷中地域をめぐる―」

藤倉英世／早稲田大学 総合研究機構 公共政策研究所

■発表の視点

- 谷中を巡って、みちに関する「ノンビリしているモノ」を探してみた。
- 現時点までのみち研において、安達委員長が整理されてきたノンビリティの概念を自分なりに整理し、それを参考にしながら谷中をぐるっと周って見て、ノンビリとは？—どのようにすればノンビリするのか—と言うようなものを拾い上げ、それをもとに、「みち」と「ノンビリティ」の関係性を出してみた。
- 谷中の位置は左図通りであり、上野公園、東京藝術大学の裏手（日暮里側）にあたり、その中央には谷中墓地が位置している（おおむね赤い点線で囲んであるところ。）赤実線は今回巡って歩いたみちを示している。

■発表と議論をふまえた結論

- ・散策者が多い谷中地域を事例として、ノンビリティがどのように発揮されているかを捉えようと、地域の「ノンビリ感」が、道路に滲み出ている感じがする。（公的な空間である「みち」に、店先・庭先等の私的な生活空間が滲みだしている。）
- ・庭木・鉢植え・ベンチ・商店街の品物・パラソル等の「装置」が、滲みだしに有効に作用していると考えられる。
- ・それらの装置は、一定の自然発生的なルールを持っているようであり、その点も身体感覚に作用していると考えられる。
- ・また、地形等（曲がり道、行き止まり、坂道等）の自然的な要素や、ごく日常的な歴史性等も身体感覚に大きく作用していると考えられる。
- ・漢字で表現するならば、「際（さい）」、「醸（醸し出る）」、「和（なごみ）」の重要性という感覚が当てはまり、「みち」に関して、それらを考えることがノンビリティにとって非常に重要となる。
- ・谷中の散策者を見る限り、上記の各項目が、暗黙の「作法」に則っているとき、散策者はゆったりとノンビリ感に浸って「みち」を歩くのではないかと？

■発表のキーワード

- No. 1 その時間のなかにひたりきり、完全にその場にいわせる。
- No. 2 地域のノンビリした感じが道路の空間に滲み出ていること。
- No. 3 自然発生的であるけれども、どこかに一定の秩序があるというような状態。
- No. 4 日常的な感じの歴史や文化があること。
- No. 5 公か私の区別がつかなくなる。
- No. 6 一定のルールがあり、暗黙の了解となっている。
- No. 7 フラクタルな街やみちには、身体的な意外性や懐かしさがあちこちに潜んでいる。
- No. 8 自分の心身を取り戻していく効果。
- No. 9 みちというものを抽象概念として捉えていて、勝手に頭の中で作ったもの（身体性のないもの）を現場に作ってしまっている。



■議論のゆくえ

■議論目次

- ・谷中地域の特性とノンビリティ
- ・みちと（装置としての）植木鉢
- ・みちと地域商店街・地域住民・地域ルール
- ・「際」・「醸」・「和」の重要性
- ・従来地形・スケール感、自然環境との連携

- ・みちのデザインのポイント
- ・良い場所の良循環
- ・ノンビリティの多様な質

①発表会	第 12 回	②日付	2006/11/10	③プレゼンター	藤倉	④ページ番号	
⑤ブレゼンの流れ				⑥主要な議論			
<p>◇わたしたちのところが真に生きているとき、わたしたちのころは、① その時間のなかにひたりきり、完 全にその場にいあわせる（中略）ころがぴたっとひとつに定まって、そのこと自身のうちに生き生きとやすらう」</p> <p>◇②地域のノンビリした感じが道路の空間に滲み出ていること。それは例えば道路に被さるパラソルや、道路上の商品や休憩椅子、道路上の鉢植え、道路空間を覆う庭木など、周りの地域の雰囲気、道路の中にしみ込んできているという感じがあるということ。</p> <p>◇フラクタルな状態が維持されていることと、身体の動きがあること。これは、③自然発生的であるけれども、どこかに一定の秩序があるというような状態。又、坂道や曲がりくねった道が多いなど、どうしても身体を使って動かざるを得ないという感じがある。</p> <p>◇日常的な感じの歴史や文化があること。美術館にしまわれているような文化ではなく、ごく身近な人達の文化があるような気がする。こうしたことがあると、人はゆったり歩き、モノを触ってみたり、又、道に迷うことをも厭わなくなる。そしてどこか安心感を持ってくようになるのではないか。</p> <p>◇道はそもそも公的なものであるが、そこに商品が展示されていることにより、⑤公か私の区別がつかなくなる。これが店の中にあっても人は入って行かないかもしれないが、道の上に商品があることで、気軽に見たり触れたりすることができ、親近感が持てる。</p> <p>◇どんどん奥に入ると、鉢植え沿道が更に一体化され⑤どこからどこまでが私道でどこからが公道かの区別がつかなくなり、よりプライベートな感じになってくる。</p> <p>◇⑦フラクタルな街やみちには、身体的な意外性や懐かしさがあちこちに潜んでいる。路地の奥へ入ると、個人の自転車などが置いてあるなど、プライベートに使われているような空間が広がっていたりする。こうした空間は、矩形に整理されている街にはなかなか存在せず、独特な空気が流れている。山手線から100m も離れていないような路地の奥に、実際に作物を作っている畑が存在すると言うように、フラクタルな所には面白いものが残っている。</p> <p>◇谷中には坂が多く、上り下りをするという身体的な動きがあり、それによって⑧自分の心身を取り戻していく効果がある。⑨みちというものを抽象概念として捉えていて、勝手に頭の中で作ったもの（身体性のないもの）を現場に作ってしまっている。</p>				<p>谷中位置図</p>  <p>赤線は現地調査ルート、位置図はゼンリン地図</p> <p>(Copyright ©2005ZENRINCO,LTD)</p> <p>みちに被さるパラソルや、道路空間にしみ出す庭木、鉢植え</p>  			
				<p>〔谷中地域特性（庶民的で雑駁だがレベルの高い歴史・文化、一種の作法）とノンビリティ〕</p> <p>◇谷中の街が持っている文化や歴史は、庶民的で雑駁ではあるけれど、レベルが高いと感じた。</p> <p>◇車が通っている写真がなかったように思われる。</p> <p>◇全然車の道がない訳ではないが、入りにくいので、自ずと車で来なくなるのだろう。</p> <p>◇子供の頃は、谷中は人が集まって来るような地域ではなかった。なぜこの状態で残っているかと言うと、土地持ちの寺が多く開発ができなかったから。</p> <p>◇谷中は戦災で焼けず、ほとんど手が入っていない珍しい地域である。</p> <p>◇人が集まるには一種の「作法」がある。商店の人や谷中に住む人達は人寄せの作法を良く知っている。その作法の一つは、商品をみちに出すということ。よくよく考えてみると、昔は色々なモノがみちの上に出ていた。そんなところにも「ノンビリティ」があるのだろうと感じる。</p> <p>〔みちと（装置としての）植木鉢〕</p> <p>◇今回、植木鉢の多さに非常に驚いた。植木鉢のあるところと無いところの写真を比べてみると、全く雰囲気が違う。狭い家の前にチョコチョコ置いてあるだけで、とても気持ちが和む。</p> <p>◇みちも含めて自分の庭の感覚なのだろう。だから見る方も、人の庭に遊びに行ったような感覚になるのだと思う。</p> <p>◇恐らく見られる方も、見てもらうことを楽しみにしている。道路に居る人達の楽しみでもあり、自分の楽しみでもある。従来持っていた柔らかい領域感が維持されており、ゆったりした空気が流れている。</p> <p>〔みちと地域商店街・地域住民・地域ルール〕</p> <p>◇商店街がダメになっていくところは、街も寂れていく。阪神の長田は再開発したところだけで、後ろ側のすごく良かった商店街は全くダメになってしまっている。</p> <p>◇自分の小さい時は、路地は子供の遊び場であり、誰のものでもなく自分達のものだった。公と私がごちゃ混ぜになっていて、そうしたところから人間性が生まれていた気がする。</p> <p>◇肩寄せあって暮らしていると、ある程度お互いの暗黙のルールのようなものができ、思いやりを持って暮らし、それが世代間で受け継がれるようになるのではないか。</p> <p>◇古くからの住人がルールに反したことをすると文句を言われるが、新しく入ってきた人が同じことをしても誰も何も言わない。その人は何年か経ってから、そのルールを知ることになるという面白い現象がある。</p> <p>◇それは人間関係の問題かもしれない。最近隣近所との関係が疎遠になっているので、そうした話からは人間の結びつきを感じる。</p> <p>〔「際（さい）」・「醸（醸し出る）」・「和（なごみ）」の重要性〕</p> <p>◇今までの話から、3つの漢字をイメージした。一つ目は「際（さい）」ということで、今は軒先の雨宿りができにくい街のつくりになってきているが、谷中においては、それが自然、普通のことだということを感じた。仕事上「都市計画線」とか「道路の境界線」など、それを際立たせることが仕事のようにになっている面もあり、もう少ししみ出しとか和みなどがあっても良いのではないかと思った。</p> <p>◇二つ目は「醸」。今までの道路の作り方は、法的な力をもって蒸留酒的に短期間道路を作るということでやっていたが、もう少し醸造酒的に何年間もかけて醸し出す、そういう大事さがあるのではないかと教えられた。</p> <p>◇三つ目は「和」。和みというものを内在していないと、なかなか使いやすい道路には成り得ないのではないかと実感した。都内にもこのような風景があることを知ったが、仕事上ではこうした道路は造れないので、線で囲まれた中で、どのように和みを内在するような道路にできるのかを今後は考えていきたいと思っている。</p> <p>◇谷中地域というのは、家の中でいうと子供部屋のようなところ。人から見れば無駄なモノも沢山あるが、子供にとっては宝物。鉢植えの手入れをしているのは応接間という感じで、そうした温かみを感じる。</p> <p>◇普段は静謐な佇まいの寺でありながら、秋祭りになると露天商が出てくるイメージ。</p> <p>○ ◇みちづくりも、車にとっては迷惑でも、人間にとって良いもの、生活感のあるものがあると「ノンビリティ」になるのかもかもしれない。</p> <p>〔装置としての「椅子」〕</p> <p>◇最近デパートの中に椅子が多い。それにより、お客さんが増えている。これも生活を持ち込むこんだことが良かったという例ではないか。</p> <p>◇今は本屋でも椅子の置いてあるところがある。</p> <p>◇最近はこのように、無味乾燥なところから、人間性を感じさせる方向に変わってきている気がする。</p> <p>〔従来地形・スケール感、自然環境との連携〕</p> <p>◇樋口さんの「西荻窪」と、今回の「谷中」では全く雰囲気が違う。</p> <p>◇それは、西荻窪は造られた街であるから。昔は田舎で川があり丘があり、畑だらけだったのが、丘を切り開いてマンションが建ち、きちんとした道ができて…というように造られてしまった。</p> <p>◇周囲のスケール感と合わない大規模なものが入ってくると、そこからガラッと変わってしまう。</p> <p>◇みちも舗装すると変わってしまう。昔はドブ川が流れ、舗装も無く、草が生えたり木が覆いかぶさってきたりして、みちも</p>			

①発表会	第 12 回	②日付	2006/11/10	③プレゼンター	藤倉	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>どのように決まっているかは不明だが、商 品をみちに展示しているのだが、車道線より内側に合わせている</p>  <p>一昔前にはよく見かけた現在は見かけなくなった木造家屋を地域活性化の事務所に活用している</p>  <p>みち空間の公私が曖昧になっている／庭のように活用されている</p> 					<p>まっすぐではなかった。だから造られたところでは、自分で鉢植えを置いたりすることになるのだろう。</p> <p>◇一つ面白いと思ったのは、植木鉢を沢山置いていること。それを昔からの自然のみちに置いてそうした空間を作っているということ。ヨーロッパなどでは建物の窓などに鉢を下げている。そこに何か繋がるものを感じる。それがなければ、かなり無味乾燥なイメージになる。谷中とヨーロッパの街の人々の心の中には、何か共通点があるのかもしれない。</p> <p>◇谷中の人達も勤めに出ている人が多い。昔は生活も勤めも全て一緒だったのではないか。生活が一緒だとそこに根付くものも多いが、勤め人が増えると近隣関係も希薄になり、杓子定規になってきて、街が変わってくるのだろう。</p> <p>[みちのデザインのポイント（「際」、「作法」、「作り切らない」、「装置」）]</p> <p>◇みちをデザインするという観点でいうと、「ノンビリティ」のみちを作るには、みちの「際」が重要で、身体感覚を取り戻すように「際」をデザインするということが必要なのではないか。</p> <p>◇「際」はすごく大切で、道路の外側は路側帯の線により分断感があり、おまけに排水が周りにつくので、それが田んぼの中でもそこで切れてしまい、きれいな空間が途切れてしまうことがある。そうした「際」の部分、つまり空気が行ったり来たりする部分を大切にすべきではないか。植栽もそうで、植栽の内側の人に道路との一体感の空気を味わってもらおうのか、単なる道路との分離なのかなど、形状やモノによっても印象がかなり変わってしまう。</p> <p>◇維持管理を地元がやるということなしに、全く別の場所で決めるべき話ではない。</p> <p>○ ◇「作法」という言葉が印象的で、まさにその話は「作法」に繋がる話だと思う。徹底的に見るということ、使い方を相談するというような対話が肝要であり、それによりデザインの仕方が変わと思う。</p> <p>◇作りきってしまったものはすぐに飽きられてしまうが、デ ザイナーは作りきらずに置いておくことはできない。その場を余程知っていない限りは、最後まで作りきってしまう。</p> <p>徹底的に見て、人がこう動くから自然にこうなっていく・・・だからこのまま放っておこうというのと、ここに何か作ってしまえと思うのでは、状況がどこまで見られるかによってかなりの違いがでる。</p> <p>◇かといって、作りきらない方が良いという訳ではない。</p> <p>◇「装置」という言葉がヒント。全部を完璧にデザインするのではなく、「装置」が一つの媒介の点であり、その点によって色々なものが吸い寄せられてきて、新しいモノが生まれるという意味での「装置」。</p> <p>◇置かれている鉢植えを蹴飛ばすことはない。そんなことが広がり、段々空間と言うものはフラクタルにできあがってくる。</p> <p>ここに何を作るか、それが結果的にどうなるかを見極めることが大切ではないか。</p> <p>◇谷中を歩いている人達を見て思うのは、何度もそこに行きたくなるのではないかということ。谷中はそういう街だと思えた。</p> <p>最近作られた街は、一度行けば満足してしまう。</p> <p>[良い場所の良循環]</p> <p>◇谷中には朝倉彫塑館など、知的好奇心を満たすような非常に良い施設があるので、そうしたモノをうまく利用していくと、より魅力的な街になっていくのではないか。</p> <p>◇ひとつ良いものがあると、その周りにそんなに良くなくても似たようなものが出来始める。そうすると、そのあたりの雰囲気良くなってきて、和めるということはあるだろう。</p> <p>◇外国の旅行者が泊る有名な宿があるというのをT Vで見た。日本的な雰囲気が味わえ、口コミで外国人旅行者が集まるらしい。</p> <p>[ノンビリティの多様な質]</p> <p>◇今回の内容では「質」が違うのではないかと考えてしまう。「ノンビリティ」の話として過去のプレゼンでは、時間的なノンビリとかゆったりという話を聞いていたが、今回のノンビリは質が違うように思えた。手作り感や人間臭さ、情など日本独特の雰囲気があり、安心感があり、自分の魂が安らぐようなモノというのが、表現の原点になっているのではないか。</p> <p>それとノンビリとのつながりが、いまひとつ自分には理解できなかったように思える。</p> <p>◇それは、自分が思うノンビリというのは、身体が緩むようなものと思っている。アクセルを踏み続けるのではなく、少しアクセルを緩めるような感覚をノンビリと捉えている。今回示したものは、単なる身体性だけではなく、その身体が緩んでいくような傾向にある身体性を作り出すような「装置」というモノを選んだつもりである。切り方としてはその切り方だけでは不十分であり、ある一つの面からノンビリというものに光を当ててみたら、こんな風に見えたという感じに捉えて欲しい。</p> <p>◇自分の考えるノンビリは千曲川のほとりでひっくり返って寝ているというイメージで、そ こから連想するものなので、言葉の表現の違いを感じているのかもしれない。</p> <p>独特の身体性が残った地域に、規格通りの「道路」を作ると、何か馴染まない感じになるのでは無いだろうか？（現在、谷中地区にも、都市計画道路の計画がある。</p>		

①発表会	第 12 回	②日付	2006/11/10	③プレゼンター	藤倉	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>おそらくは私道私的な生活空間の延長を感じさせる</p>  <p>山手線の内側にもかかわらず、みちの奥に個人の畑があったりする</p>  <p>高さを揃えるための階段</p> 							

モビリティとのんびりティを 考える視点あれこれ

荻原武治／パンフィックコンサルタンツ株式会社

■発表の視点

○意識価値観が変わればバランスが変わるといった問題意識、本質が見えない・足るを知らない社会、および見えない世界の掘り起こし開発研究が今こそ必要ではないかといった視点から、「モモビリティ」の概念を深める。

■発表と議論をふまえた結論

- ・バックグラウンドとして、哲学をもってやっていくことが重要。それこそがまさに「モモビリティ」である。
- ・「モモビリティ」概念がないことからくる矛盾がコスト社会を生み、仕事上でもイラ立ちを生じ、日頃から何とかしたいと考えている。その原因が全体を見てもらえない、本質を見てもらえない、長期の視点で見てもらえないということで、それが忙しい社会を作り、自分達も心をなくしてしまっているのがある。しかし抽象的であるが故に、これを社会の中に反映させていく方法がなかなか見つからないが、こうした「モモビリティ」の概念を是非とも深めかつ広めていきたい。

■発表のキーワード

■議論のゆくえ

■議論目次

- 1ー1. 問題意識；意識価値観が変わればバランスが変わる？
- 1ー2. 足るを知らない社会；バランス感覚が見えない？本質が見えない？
- 1ー3. 文系議論の深化（モモビリティ）；見えない世界の掘り起こし開発研究が今こそ必要ではないか？
- 1ー4. 資料編より

①発表会	第 13 回	②日付	2006/12/8	③プレゼンター	荻原 武治	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>1ー1. 問題意識；意識価値観が変わればバランスが変わる？</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「モモビリティ」について議論をするとき、人と物流のモビリティの中で、モビリティとノンビリティのあるべき姿を考えたときに、自分は諸工学的担保と合理性追求の中、つまり効率的でコストが安く、都市計画の一つの論理に合っで・・・というような、交通都市関連工学や道路工学などの工学的な世界の中で仕事をしてきている。また最近では快適感などの話の中で、今までにも話題に上ってきたが景観や照明、アートといった横軸の議論がなされている。しかしそもそもこの議論の根っこ、ものさし、これが良いことなのかどうかや、どのレベルで経済性と心地良さのバランスをとっていくのかという議論がもっと必要なのではないか。 ○ 意識価値観が変わるとバランスが変わるといふときのこの価値観とは哲学であるが、この「モモビリティ」の議論が、今までにはなかったと思われる。あっても個人の考えとして扱われるだけで終わってしまい、なんら積み重ねが行なわれていかない。このことに大きな問題を感じている。 <p>1ー2. 足を知らない社会；バランス感覚が見えない？本質が見えない？</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 世の中の価値観や嗜好のバランスを、先の全体・本質・長期という目で見たとときに、バランス感覚がくずれていると言うか、物事をジャッジするものさしそのものがないように思われ、そのすり合わせをしていくことがいかに大切かを感じている。 ○ 最近では I Tやメールに偏りすぎているのではないだろうか。うまく融合させていくことが必要であるというところに「モモビリティ」の議論が必要。 <p>1ー3. 文系議論の深化（モモビリティ）；見えない世界の掘り起こし開発研究が今こそ必要ではないか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 文系議論の深化というのは、見えない世界—それは老子で言うタオ、未知の世界、暗黙知の世界、アーラヤ識という、混沌としている無常などの概念みたいなものが本来根っこにあるにも関わらず、生きているということ、楽しい方がよい、便利な方がよい、スピードは速い方がよい、快感が良い、美味しい方がよいなど、実際に目に見えているところだけで議論してしまっている。こうした概念の中で、実は色々なものが見えなくなってしまうのである。つまり根っこがないのと同じこと。 <p>1ー4. 資料編より</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 「最小限」って心地よい；物の量にあわせて収納場所を作るのではなく、収納場所に合わせて物を持つ。 ○ 本当の「豊かさ」とは何か；「モモビリティ」を議論していくにあたって、こうした本質論の議論をしていくべきではないか。 <p>1ー5. まとめ</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ バックグラウンドとして、哲学をもってやっていくことが重要。それこそがまさに「モモビリティ」である。 ○ 「モモビリティ」概念がないことからくる矛盾がコスト社会を生み、仕事上でもイラ立ちを生じ、日頃から何とかした 					<p>○ ◇希望としては、「モモビリティ」の説明をもっと深く扱って欲しい。「モビリティ」と「ノンビリティ」の単なる融合という話ではなく、今の世の中の科学技術の進歩やスピードが速くなったということが、実際には幸せと乖離してしまっており、その理由は根っことなる哲学がないから。それが「モモビリティ」の概念につながるという話が欲しい。</p> <p>◇前にこの会でも発表した内容を受けて、『オートテクノロジー』に『「モビリティ」と「ノンビリティ」の共生』という文章を書いた。その中で、磁石の比喻を使い、N極とS極が常に補い合っているということから、モビリティとノンビリティが不即不離の関係であるという話を書いた。当初全く違う内容にする事も考えたが、むしろ重なることが大事、つまり同じ話を違う形で現していくことの方が大事ではないかという指摘もあったので、今回は同じ素材ではあるが、全く違う角度から書いてみた。その時に「モモビリティ」は最初からあった言葉ではなかったが、書いているうちに、「モビリティ」にもう一つ「モ」を加えるだけで、「モモ」になり、「モモビリティ」の中に「モビリティ」も含まれているということもあり、以前話をした「急がば回れ」などの例に示した形とも重なった。「モビリティ」と「ノンビリティ」では「モ」と「ノン」がぶつかり合ってしまうが、今回は、丁度ピッタリきた。「モモビリティ」は、ラテン語という素地がヨーロッパ語の中にあるので、「モビリティ」は誰でも通じる言葉で、そこに「モモ」というはっきりした概念のものが重なることにより、ヨーロッパ人も少し説明すれば、又本を読んだことのある人ならば、簡単に思い当たるのではないかと考えた。そういう意味で、前は日本的な感性から中国も介しながら「みち」というものに近づいたが、今回は逆に根っこを探り当てた感じではあるが、その根っここの部分を哲学的に深めるという内容では、エッセイとしては重過ぎるので、指摘で留めたという事情がある。</p> <p>◇哲学的に掘り下げていくということ、今後「みち研」の議論の中でやっていけばよいのではないだろうか。</p> <p>○ ◇味にも色々あるが、その表現する言葉は1000 種位あるはずなのに、実際には「おいしい」「まろやか」など、10 種位しか挙がってこない。自分が「モモビリティ」という言葉が好きなのは、一つ概念が「モモ」という哲学的なものと合わさって、ゆったりすることやくつろぐことを示してくれるようになると思えるから。こうした概念を言葉にしたことによって、世の中の流れが変わっていくことを期待する。</p> <p>◇色々な現象の中の根っこにあるものが「モモビリティ」というのは確かにその通りであるが、根っこも大事だが、感性の部分も大事だと思っている。人間のことを「ホモサピエンス」というが、「サピエンス」は英語で「クレパー・マン（賢い人間）」。</p> <p>しかし、賢いと訳すと元々の「サピエンス」の意味が消えてしまう。それは、「サピオ」というのは、味わう、嗅ぎ分けるという意味であり、つまりまずは感性の話で、感性が細やかな人間ということ。人間が物を食べる、嗅ぎ分けるというのは、知性と結びついた感性の一番大切な働きではないだろうか。</p> <p>◇こうした会で、哲学的な方向を常に見据えていることは大切な事。自分は哲学から出発した人間なので、根っここの部分は非常に気になる。しかし、こうした会で得るものは、それぞれの現場で複雑な現象、困難な課題に取り組む、そうした話を聞くことで、哲学とは違って手触りを感じられる。私自身は感性の部分も大事にしながら、根っここの部分を踏まえていたい。そして両方に広がることを望んでいる。いつも哲学の方にばかり顔をつこんでいるので、この会で哲学とは違った分野に触れることで、かえって根っここの部分もリフレッシュされる。</p> <p>◇そもそも「モモビリティ」とは教えられるものなのか、自分で体得するものなのか、どういうものなのか。自分が人生を歩いてきてその結果反省して出てくるものなのか、そんなことを考えなくても自然にでてくるものなのか良く分からない。例えばマサイ族の人がこうしたことを考えるのだろうか。自分としては、かなり文化的な生活をしている人が考えることだと思っている。どうしてこうしたことに我々が関心を持ったのかは、それなりのベースがあったからだろう。</p> <p>◇「モビリティ」の行き詰まりというものではないか。それが無いと出てこない発想。</p> <p>◇物には良い面と悪い面両方あるが、アフリカでの仕事の際、こちらの文化を「便利」だとか「早い」という価値観で押し付けてしまうことがあった。</p> <p>◇それは、我々が文化的なこととそうでないことの両方を知っているから。懐かしさや、あれは行き過ぎだなどという思いが持てる。文化的な生活を知らない人からは、そうした発想は生まれてこないだろう。</p> <p>◇若い人たちへの伝え方を考えてしまう。教育をするのか、そうした環境に置けば良いのか。メルヘンの中では、現実社会とは全く違う社会として描き伝えている。</p> <p>◇それは想像力の世界。しかし最近は、想像力がないせいか、頭で理解したことに対して、実感が伴わないことが多いことを非常に危惧している。日本人は一日 3000 万食を捨てると言われているが、アフリカなどの飢えた生活を見ると、そんなことはできない。</p> <p>◇エンデはドイツで本を書き、大金持ちになった。しかしその頃はファンタジーが評価されていない時代で、批評家からもき下ろされ、それに嫌気が指したエンデは、家族でドイツからローマ郊外に転居した。その時に時間がゆったり流れ、子供も生き生きと生活し、こうしてドイツの都会から離れ、大きな木がいつも自分に語りかけてくれるような環境の中でこの本を書いている。このように異質な環境に行ったために、自分の中に眠っていたものが目覚めたのだろう。</p> <p>◇渥美清が、アフリカの映画に出た時の話が書かれた本を読んだ。大きな実をむいても、食べるところが非常に少ない。いつも食事をしていると、原住民に囲まれじっと見られる。現地の人は、一年中風呂に入らず、服も変えないので臭くてたまらず、食べ物も喉を通らない。一番おいしかったのがインスタントラーメンだった。・・・こんな生活を続け、半年くらい滞在し、帰ってきたときにはもう二度と行きたくないと思うが、しばらく経つと不思議と又行きたくなってしまい、彼は立て続けに4〜5 回アフリカに行っている。この話で、寅さんは、非常に典型的な日本の主人公だと思っていたが、あの風来性の中に、日本を突</p>		

①発表会	第 13 回	②日付	2006/12/8	③プレゼンター	荻原 武治	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>いと考えている。その原因が全体を見てもらえない、本質を見てもらえない、長期の視点で見てもらえないということ で、それが忙しい社会を作り、自分達も心をなくしてしまっ ているのである。しかし抽象的であるが故に、これを社会の 中に反映させていく方法がなかなか見つからないが、こうし た「モモビリティ」の概念を是非とも深めかつ広めていき たい。</p>					<p>き抜けた無頼というか、人間の「モビリティ」や「ノンビリティ」の本質をも知っている人のような気がした。それは、きつ と心を動かす何かに触れたからだと思える。こうした異質のものに触れるということが非常に大事なのではないか。 ◇同じ場所に居た人にはこうしたイメージは沸かないだろう。例えば村から出たことがないという老人などは、そのスピード、 生活、食事などが一番良く、他を知らない。このような人ではなく、何かに悩んだり、遮断されたことのある人が初めて行き 着くのだろう。 ◇若い人は良い生活をしたいと考えたときに、「スピード」「スピード」「スピード」と言う発想になると思う。そんなときに、ど のようにこうしたことを理解してもらえば良いのか。例えば中国でも、山奥に住んでいる人が都会の便利な生活に気付き、そ れを知れば、自分もそうした生活がしたいと考えるだろう。そんな人に「便利なんていない」と言えるだろうか。 ◇アマゾンで暮らす人たちやマサイ族などは、当然こうした考えは持たないだろう。自分達がこうした考えを持つのは、少し前 の世代なので、両方の生活を知っていて、どちらも理解できるから。しかし、若い人たちはスピードの世界だけで生きてき てきたため、その人たちに伝えるときに、もう少しきちんと訳の分からないところを明確にしていかなくは伝えられない。 ◇そうしたスピードに追いつかない人たちが、社会から落ちこぼれたりいじめにあったりしている。この世の中の動きとも、何 か関係性があるのではないか。 ◇今回の資料は、見方によっては、みな幸せな人たちが言っている、お金も名声も地位も得た人たちが言っている話とも取れる。 こうした人たちが、自分が書いている通りのことをやるかと言えば、やらないのではないか。どちらかと言うと、「やりなさい よ」という書き方であり、それなら実際にその人の生活はどうかと聞けば、きっと全然違うということもあるのではないだろ うか。 ◇人間にはうまくいくとき、そうでないときなど色々なときがある。それをどう按配していくかが重要。 ◇しかし、やはり一生懸命やらなくてはいけないときはある。 ◇だからこそ、「モビリティ」と「ノンビリティ」の上の概念が必要なのではないか。 ◇「モモ」は人の話をこれだけじっくり聞けるのだから、実は老女ではないかと思っている。人類の文化がこれだけ急速に発達 した理由を考えたとき、生物の中で祖母が面倒を見るという生き物は他にない。祖母が看るということはゆとりがあること。 それで文化の伝承ができる。実際に田舎の子供で、学問に力を入れている訳でもないのに、勉強が良くできる子が出たりする。 それは祖母に育てられている場合が多い。昔は年寄りが居て、確かにそれによる家族の軋轢はあるだろうが、文化の伝承の厚 みをもたらしてきた。今それがないのが問題。中国の一人っ子政策などは、非常に我侷な人間を生み出すことになり、必ずこ れから大きな問題がおきてくるだろう。</p>		

災害のあとの始末 -阪神淡路大震災から12年を経て-

元谷豊／株式会社サイエンスクラフト

■発表の視点

- 阪神淡路大震災の経験を通じて再興した神戸の現在は、人の痛みの経験の上に成り立っており、その現在が今どのようなようになってきているのか、写真を中心に報告。

■発表と議論をふまえた結論

- 各自のこれまでの災害や支援活動の経験から意見交換した。

■発表のキーワード

- ・ 社会的変化を振り返る
- ・ 記憶を呼び覚ます
- ・ 現状を眺める
- ・ 安心・安全とは何なのか？

■議論のゆくえ

■議論目次

- 1ー1. 阪神淡路大震災より12年
(社会変化を振り返る)
- 1ー2. 阪神淡路大震災で何が起こったのか？
(記憶を呼び覚ますー写真で見る被害状況)
- 1ー3. 10～12年後に何が見えてきたのか？
(実態を眺める)
- 1ー4. 「復興10年総括検証・提言」
で述べられたこと
(阪神・淡路大震災が問うたもの)
- 1ー5. 安全・安心とは何なのか？
(目をそらすことなく問題を認識し、将来を創造する)
- 1ー6. 配布資料について(補足)
- 2ー1. 意見交換

①発表会	第 14 回	②日付	2007/01/17	③プレゼンター	元谷 豊	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ				⑥主要な議論			
<p>1ー1. 阪神淡路大震災より 12 年（社会変化を振り返る）</p> <ul style="list-style-type: none">○ 12 年間を振り返ってみると、バブル崩壊後世の中がどのような方向に進むべきかの模索が始まった時期でもあり、年金問題、少子高齢化問題がはっきり打ち出されてきたのもこの頃であった。○ つまり、こうした難しい時代の流れの中に、阪神淡路大震災の復旧・復興の時期があったということを頭に入れた上で、これからの写真を見ていく。 <p>1ー2. 阪神淡路大震災で何が起こったのか？（記憶を呼び覚ますー写真で見る被害状況）</p> <ul style="list-style-type: none">○ 当時気象庁には震度 7 というものがなく、後に震度 7 と推定された地域を見てみると、地図に示した通りとなる。神戸市須磨区鷹取の左下に淡路とつながるところがあり、その中間くらいを震源として地震が起きている。○ 被害状況の数字が確定したのは去年の 5 月。これは震災による孤独死などが続いてきており、ようやく確定したのが昨年の 5 月 19 日であった。死者 6,434 人というのが最終計であるが、まだ行方不明者が 3 名残っている。住家被害を見ると、全壊、半壊、一部破損全て含めると 64 万棟近い数字となっている。又、出火は 269 件であるが、全焼は 7,035 件。ちなみに道路は 7,245 箇所被害が及ぶという、とてつもなく大規模な被害であった。○ 被害総額は約 10 兆円にも及び、その内 6 兆円近い額が建物で、二番目が港湾の約 1 兆円。高速道路は約 5,500 億円であった。死因は窒息・圧死が 77%、建物の倒壊によって亡くなった人が 80%～90%であったと推定されている。こうしたことから、震災によって短時間の内に亡くなるケースが多いという状況が見て取れる。○ 被害の大きかった鷹取にしても長田にしてもそんなに大きな街ではないので、道路幅は狭く生活道路程度のものが多かったため、消火作業ができないまま燃え広がってしまった。○ 主として、電線を伝って火が移っていくパターンと、爆発によって飛び火するパターンがあり、飛び火というのは思った以上に飛ぶことが分かり、最長で2～3 キロ飛んだという話もあった。このように、火災が発生していない場所でも飛び火によって出火し、地域に影響を与えたという事例が存在した。しかしこの分析は、余り細かくまではなされていないようである。○ 比較的広さのある道路でも、建物の倒壊により道路がつぶされてしまい、通行不能となってしまった。これにより国土交通省は耐震化に重点を置くようになる。個人の住宅が道路など公共に影響を及ぼすことによって、地域全体がやられてしまうという構図に対して、これまでは公共性の高い施設や空間の耐震化が、去年当たりから、ある一定地域の個人に対するものも認めるという方向にきている。○ 又、建物の中間階がつぶれてなくなってしまったような建物も非常に多い。○ 大開通りは、歩いている人を見るとかなり沈下してしまっていることが分かる。又、神戸港の方では、2～3mという極端な段差ができてしまい、港湾の多くで使用が完全不可能になった場所が存在した。○ 今まで被害状況ばかり見てきたが、この震度 7 から少し外				<p>◇みちや建物は直っても、人の生活は元には戻らない。新しい器ができて新しい人たちが入ってくる。これからコケがどうやって生えてくるかが問題。</p> <p>◇東京都ではこの反省を踏まえて、「復興グランド・デザイン」というものを作っており、震災が起きて首都圏に被害が及んだ場合、この地域が総じてやられるだろうという想定の下に、復興の前に地域住民と話し合うことも含めて、復興をどのように進めていくかの計画を立てており、そうした復興計画を作成するという合意を、災害前に得ておくことで、復興につなげていこうという絵を描いている。</p> <p>◇しかしこれも、地域の人達が、災害が自分の身に降りかかるとはなかなか考えられないことと、東京の場合、相当な利害関係が発生してしまうことが問題となる。</p> <p>◇東京都の発表データによると、北区、江東区、墨田区、大田区、世田谷区などの密集市街地の古い住宅街では、火災や倒壊の被害がひどいと言われている。中央線沿線の西荻窪や阿佐ヶ谷にも密集地がある。</p> <p>◇こうした災害の場合、個人の話を聞いていたら前には進まない。どんな街でも 100 年、200 年かけて造られているのに、5 年、10 年では元には戻せない。又、人口も1～2 割減ってしまうし、所有者も分らないという状況が起きる。</p> <p>◇東京都では 20 年以上前から、「燃えやすいところ」「建物が倒れやすいところ」「避難しにくいところ」という 3 つの視点で、5 段階に分けて公表しており、都庁に来ればその地図は購入可能だが余り利用されていない。できれば自分のところはそういう危険なところではないと思ひ込みたい人が多いという証明。</p> <p>◇阪神淡路大震災後は 11 地区を重点地区に指定し、何とかしようと努力してきているが、結果的にはどうも自分の問題とは考えたくないとか、地主さんと家主さんと住んでいる人が違うなど、権利関係の問題で進まないなどで今に至っている。</p> <p>◇瓦礫が出た時には、どこに集めてどうするかなどのプログラムを、使われないことを祈りつつも色々作っている。今現在は、23 区全てがやられるという可能性はまずないだろうということで、それなら弱い部分の周辺で、どのようにフォローするかなどの検討をしている状況である。しかし、ここが安全だということはどこにもない。</p> <p>◇昔は広い庭と大きな家があったところが、主人が亡くなるとそこの区画が小分けにされ、数件の家が建つようなことが多い。こうしたことが、街を安全とは逆の方に向かわせている。</p> <p>◇国には、人が住む場所である国土という概念がどこにもない。何かを生産する土地という見方しかできず、このような相続税のシステムにより街が安全でなくなってしまっている。</p> <p>◇大都市圏や人口密集地域では、一定の地域を決めて、ある程度強権的にやらなければ復興は無理だろう。一種の遷都のような形をとり、一旦住民を別の場所に移し、仮設の建物には無作為に人を入れてしまう。壊れたところを全て整備した上で、人が住めるようなまちづくりをし、それを抽選で渡すという形をとるのも一つの考え方。</p> <p>◇ブラジリアが何十年も前に同じ事を行った。今のようにブラジリアが人の住む街になるためには、相当の犠牲を払ってきている。ある世代は全く生きていないとみなされたりもしている。</p> <p>◇このくらい思い切ったことをしないと、大災害の時の地域の再復興は不可能。神戸地域でも、ふるさとと言えるような、人間らしく住める街になるまでにあと何十年かかるのか検討もつかない。</p> <p>◇今までやってきたことと今日の話が非常に繋がると思ったのは、「効率」「集中」「画一」を狙うとさっぱりして安全にはなるかもしれないが、安心がなくなるということ。「モビリティ」を追求し過ぎて「ノンビリティ」がなくなるという構図に似ている。</p> <p>◇「まちづくり」というのは非常に聞こえが良いが、プロセスの中に我々も生きているというように理解しないと、完成したものを住民に提供するという形を取った時、行政計画が後々になってしまい、非常に時代遅れのまちづくりをしているようになってしまう。役所側としては、申し訳ないが途中経過で我慢してもらい、その都度新しい知恵や新しいニーズに答えていけるような、フレキシブルな計画にしていける必要があるのではないか。</p> <p>◇基本的には大災害が起きたら、更地にして、区分けだけして抽選で渡す。補助金をあげるから家を建てて 50 年かけて自分たちの街を創って下さい。その代わり、行政もできるだけお手伝いをしますーと言うくらいの感覚でやっていかなくては、復興など無理なのではないか。100 年 200 年かけて造った街が 5 年 10 年で出来上がるはずがない。公民権が破壊されているのだから、まず難しいだろう。</p> <p>◇以前新聞のコラムで、東京の雑然とした街を何とかしたいと思っていた。しかし平壤に行き、余りに整いすぎた街を見て、やはり東京が良かった…と書いている人がいた。恐らく、その間くらいのところで人はもがいているのではないか。</p> <p>◇多くの東京の大学が郊外にキャンパスを造ったが、結局学生が集まらない結果となり、又都会に戻ってきている。せっかく田舎から出てきたのに、又田舎の大学には通いたくないから当たり前。</p> <p>◇話を 12 年前に戻すと、自分も当時朝の T V で震災を知り、神戸近郊の震度は出ていなかったものの、阪神高速がやられた…と言う情報もあり、国土交通省の人に、電話が通じないかもしれないが阪神高速に連絡をしろうと言う事、泊り込みになるかもしれないから、準備をして出かける方が良く連絡をした。又、首都高速道路公団の方でも、道路管理部門に行き、すぐに神戸に行ってもらった。</p> <p>◇この時、行政として何をすべきかを自問自答させられた。行政がやるべき仕事と、ボランティアや民間の人のやるべき仕事の役割分担を、もう少しはっきりさせておかなくとうまく機能しないのではないか。むしろ行政側が足手まといになることもあるのではないかという教訓を得たような気がする。</p> <p>◇こうした被害を食い止めるように、皆で何とかしようと 12 年間やってきたが、行政の方はいいかげんな計画作りだけでお茶を濁</p>			
 <p>図：被害総額・死因</p>							
 <p>図：被害状況</p>							
 <p>神戸市HP神戸・震災対策より JR新橋田駅前 久手坂地区周辺 (Copyright・神戸市)</p>							
<p>写真：被害当時と 10 年後</p> <p>(出典：神戸市 H P 震災資料室「定点観測」より)</p>							

①発表会	第 14 回	②日付	2007/01/17	③プレゼンター	元谷 豊	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>れた地域では、全く被害が出ていない所もあり、同じような建築物であっても、被害状況が全然違うという理不尽なことが起きてしまい、地域社会で格差が生じてしまっている。</p> <p>1－3. 10～12 年後に何が見えてきたのか？（実態を眺める）</p> <ul style="list-style-type: none">単体の建物や高速道路はこうした早い復旧が可能であったが、「地域」というものを見た時に、 J R 長田駅南の久二塚地区周辺の写真を見ると、1995 年から 1997 年に向けて、復興のための開発が進んでいることが分かるが、その近くには仮設住宅が並び、決してスムーズに進んでいる訳ではないということも分かる。元々長田という地域は、昔ながらの長屋を中心とした土地柄で、一部に大規模な商店街があるという地域だったが、今やこうした超高層ビルが計画上では 40 棟も建つことになっている。新長田という地域は、三宮から電車で 10 分～15 分程度の所であり、通勤には最適な地域。昔からここに住んでいた人たちはその多くは高層ビルに入れる訳ではなく、今までの住民は地域外に出ることになり、その超高層マンションに入る人たちは外から入ってくる人たちとなる。こういう状態が生まれてきており、5 年位前から問題視されてきている。今の地域の住宅はほとんど新しく、土地の区画を綺麗に整備し、道路を拡張し、住宅が全て 3 階建てになっていることから分かるように、上に建てた分土地を空け、公園をあちこちで造っている。しかもそれはポケットパークと言われる規模のものではなく、とても広い公園ばかりである。確かに災害のことを考えると、道路の拡張や公園造るということも重要ではあるが、住めるところがなかったり、地域社会が低迷していったら、災害の復旧・復興の本当の意味がなくなってしまうのではないだろうか。商店のところからはずれてみるとどうなるのかと言うと、古い建物、一部新しい建物、超高層が入り混じり、何か不可思議な感じがする。残ってしまったという感のある旧市場も、昼でも客が 1 人～2 人しかいなく、商店も半分以上が閉まった状態である。関西の市場は大掛かりな市場の区画の中に、こうした小さな商店がひしめきあっているのが一つの特徴。震災前も撤退する人は多かったとは聞いているが、今現在でも、非常に難しい状況を抱えていると感じた。復旧・復興が進み、綺麗に整備されている近くに、昔のままの細い道がそのまま残されているのを一緒に見ると、本当の意味での復旧・復興の難しさを考えさせられてしまう。見た目は普通のアパートだが、実は仮設の復興住宅が立ち並び、その前にかなりの広さの空地があるなど、10 年後でもそうした姿があちこちに残っていた。私達が映像でいつも目にしている復興の姿と実態とは、かけ離れているところが多いというのが本音である。一方で、利害関係がまとまったところでは大規模な復興住宅を建てており、その目の前に小さな仮設住宅が立ち並ぶなど、目に見える格差が生まれている。 <p>1－4. 「復興 10 年総括検証・提言」で述べられたこと（阪神・</p>					<p>し、震災がきたら何とか対応しようというところで終わってしまっているのが、行政の一員としての反省点であり、それに対して残念な思いがある。</p> <p>◇新潟中越地震の時は、神戸の経験のある人たちが多く入り、又東京都の人も早く対応されたので、ものすごくスピードが上がった。</p> <p>◇東京都で言うと三宅島の災害の時に役に立つなど色々な意味で生かされている。</p> <p>◇神戸の人たちが震災の時に自分達が世話になったからと言って、新潟に入っていた。学習しているのだろう。</p> <p>◇当時自分は横浜市に勤務していたが、市の消防局が早速ヘリを飛ばすということで、市長が指揮命令をとり非常に緊張感を味わったのを覚えている。その後厚生労働省の水道局にいたが、その 2 年間に新潟中越地震と福岡西方沖地震を経験した。新潟には 2 週間後に現地に入り、身の毛のよだつ思いをした。仕事が水道だったので、水道を早く復旧させなくてはいけないということで、当然阪神淡路大震災の教訓が大いに生かされた部分はあったが、新潟の場合はかなりの山間部であったため、そんな山間部には耐震性の水道管を引くわけにはいかず、道路がズタズタだったため、当然水道管もズタズタになってしまっていた。復興をしようと町役場の職員が一生懸命になり、しかし復興して水が出たら苦情がくる。なぜかという下水道が復興していないから、水を下水に流すなという指令を出したら、住民が風呂に入りたいんだ、洗濯をしたいんだ、どういことだ・・・と苦情を言い、てんやわんやの騒ぎになったということとを、後に町長から聞いた。</p> <p>◇インフラの復興と暮らし、人の生業、こころの復興が非常にアンバランスで、とても難しい問題だと実感した。加えて神戸とは違って既に過疎地であり、そこに高齢化が進み、放っておいてもそれがどんどん進んでいるところに、あの地震で、飛躍的にその傾向が進むことになってしまった。神戸でも先ほど過疎化が部分的に進んだという話があったが、厚生労働省は少子化とか高齢化とか言って一生懸命やっているが、そういうものが自然に進んでいることへの対応は勿論重要だが、いざそれが、災害が起きた時にはもっとひどい状況になってくるのだということを忘れてはいけない。それに対して、ランド・デザインを作ったということは非常に評価できるが、その一方で、難しいことではあるがインフラの整備だけではなく、何よりも住民の覚悟が必要だと思う。災害は起きるものなのだという意識が必要であるのに、家は大丈夫と皆が思っていることが問題。今こうして会議をしているが、ここで地震が起こったとしても多分何とか帰れるだろうと思ってしまうが、実際ああいう道路の状態になると帰れるはずもなく、家族との連絡も通じずどうなるか、それが想像できていない。</p> <p>◇神戸市水道局員に対してアンケートをとった結果、災害袋を用意しているかの問いに対し、震災直後は 100%用意していると答えていたのが、去年かおとしのアンケートではもう半分以下になっていた。市の職員でさえもそれなので、ましてや市民はどんな状況か想像ができる。こうしたことは放っておくと風化してしまうということが分かった。</p> <p>◇水道のことを通して多くのことを学んだが、まだまだ自分達も単に水道管を復興するのではなく、人々の暮らしに合わせてインフラを復興させていかなくてはならない難しさを知った。</p> <p>◇ある人が、災害に強いミニ共同溝を作って、そこに電気・ガス・水道・下水道をある程度田舎の中心街に作って入れようという提案をしたら、下水道の方からそれはナンセンスだと言われた。電気・ガス・水道・電話はどこでも引いたら通すことができるが、下水道は自然流下なので放っておいて良い、自分達は別でやる・・・という話があった。このようにインフラでさえ足並みが揃わないのが現実。復興の時期がずれると住民は非常に苦勞する。中越でもあったのに、ましてや阪神淡路大震災の時は本当に大変だっただろうと想像できる。こうしたことをうまくバランスを取ってというのは非常に難しく、世田谷で起きるか足立で起きるか分からない、そんな時にどんな臨機応変な対応ができるのか、もっともっと研究する余地があるだろうと強く感じた。</p> <p>◇冒頭ご説明のあった年表を見て、自然災害は幾つかあるものの、人為的事故や社会的事故が多くなっていることを感じた。今のよう社会不安があると予期せぬ事件がやたら起こっている。今は人為的の方が多く、一番極端なのは 9・11。少なくとも明治維新以前は自然災害ばかりだった。日本人の自然観というのは、災害はいつでも起こるものとして覚悟して生きていた。文明が進み、戦後それが整ってくるとそれを忘れてしまい、色々な社会的問題のほうが大きくなってきている。生活レベルが安定してくると、何に対しても自分なりの被害感を持ってしまうようになる。段々個人の許容の力が落ちてきてしまい、我慢のできない日本人になってきている。災害に対しても何かが悪い、制度が悪い、誰かのせいだ、と言ってしまう。人間の人生の中で事故や災害はありうるのだという人生観がなくなってきたという証明だろう。自分の一生の中で突発的なことはありうるのだという意識をもっと持つべきではないか。自分なりにある程度守るべきことがあり、公がカバーする部分もある。その辺のけじめが日本人の中になくなってきているように思う。自分の安全は誰かがやるもの、それを侵すものは非常に自分の自由を侵害するものというように受け止める傾向にあるが、もっと自分なりの生き方を自分なりに求めるべき。こうしたところにも「モモビリティ」が必要。又行政は、どこまで面倒を見るのかを常に意識する必要があるかもしれない。どんなに確率の低いことでも、起きてしまったら責任をとらなくてはならないという例がいくつもある。</p> <p>◇自分は子供の頃神戸の丁度震度 7 地域に住んでいた。地元の話として聞くと、救われたと感じるのは関西人の気質が、根っから明るいということ。「6000 人も亡くなった」ではなく、「あれだけの災害で 6000 人しか死なへんかった」という考え方ができる。こうした考え方がなければやっていけなかっただろうと感じた。</p> <p>◇災害は、いくらシュミレーションをしても、本当に起きたときにどうパフォーマンスできるかが勝負。事件と言うのは予想外に起きる。</p> <p>◇もしかしたら人間ができることは初動対応、情報の発信のみかもしれない。それ以上は街の現状があるのでやりようがない。</p> <p>◇初動対応の時に、いかに状況を見極めてやるか、中には合法的でないこともやらなければならない場面もある。こうしたことを</p>		



写真：10年後の様子



写真：10年後の様子

①発表会	第 14 回	②日付	2007/01/17	③プレゼンター	元谷 豊	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>淡路大震災が問うたもの)</p> <ul style="list-style-type: none">○ 「復興 10 年総括検証・提言」ということで、この 10 年間 どういうことが問題だったのかを有識者がとりまとめている。 今までは地震や自然災害の場合は工学系の先生がとりまとめることが多かったが、この震災では、特に高齢者の問題が多く出たことや、心理的ケアの問題、1995 年に日本にボランティアという概念が位置付けられたということ等もあり、どちらかと言うと社会学系の先生がとりまとめており、非常に内容的に良いものとなっている。○ 結果として、あまり行政に対する課題を提示するようなとりまとめにはなっていない。非常に冷静に見ていると思われるのは、「効率」「集中」「画一」の限界ということを述べられていること。この震災の復旧・復興の一つの大きな目標として、当時スピードが求められ、土地を上に使っていくという高度化、大規模開発で安全性を高めること、空地を確保することなど工学的な防災面を非常に重視してきた。その結果 10 年経って見ると、誰のための開発だったのかかと思えてしまうようなことが多かった。○ 人口回復のデータを見ると人口は十分回復しているが、同じ地域の中で、残された人たちと新しく入ってきた人たちとの所得格差が激しくなってしまうという現実がある。○ そうなると、高所得者層は地域で買い物をせず、三宮や大阪に出て買い物をすることになり、地域がどんどん衰退してしまっている。これが一つの「効率」「集中」「画一」の限界であり、それが今回きちんと報告としてまとめられている。○ 又、忘れられていた共同体機能ということで、戦後のとなり組制度の解体の弊害のような状況も見られ、災害や地域社会という側面から見て、これも大きな問題ではないかと述べられている。 <p>1ー5. 安全・安心とは何なのか？（目をそらすことなく問題を認識し、将来を創造する）</p> <ul style="list-style-type: none">○ 我々はよく「安全なまち」とか「安心なまち」という言葉を使うが、本当に安全なまちなどあるのだろうか？○ 安全と言うものに意識を置いて物事を考えていくことは勿論大切なことではあるが、それは究極の答えであって、むしろどうしたら安全に近づくのかという距離感で、物事を考えていくべきなのではないか。○ 英語で言うと safe（(危険な要素があるが) 安全）なのか reliable（頼りになる）なのか、頼りになるという方が手がかりとしては良いのかもしれない。○ 安心という言葉は正に心の安堵感になるのだが、「安心なまち」という言葉にすると、そんなことはあり得ず、relief（(苦痛・悩みなどの) 緩和・軽減・除去）くらいの概念の方がふさわしいのかもしれない。○ 防災に対する基礎的な概念や考え方の変革の形が、この阪神淡路大震災で現れたと思っている。是非とも阪神地域に行った時には、新長田などを歩いてもらい、見てもらえると、色々考えさせられることがあると思われる。					<p>決断でき、指揮できる人間が出ればベスト。そうした人材がどれだけいるだろうか。これは訓練でできるものではなく、その個人の個性によるところが大きい。</p>		

河川と道路

安達忠夫／埼玉大学名誉教授

■発表の視点

○河川と道路の関係から、「ノンビリティ」について考察する。

■発表と議論をふまえた結論

- ◇いつの間にか車社会の中で河川を打ち消し、水辺に蓋をし、暗渠にして流すということが現実には続いてきている。水は価値を生まないとと言われてきた歴史がある。
- ◇しかし、今の文明社会において、道路というものは強力な必要性の下に生まれてきているのではないか。
- ◇舟運があり、海運があり、そして鉄道が出てきて車が出てきて…というように、良い悪いは別としてこうした順番に生まれ、発達してきたのは、その必要性があったから。それがそろそろ必要性だけではなく、「ノンビリティ」を求めているという話になるのではないか。
- ◇「ノンビリティ」を作り出すものは心のエネルギー。今の社会は金や物質一辺倒で、ノブールさが欠けている。それに気づかなければ「ノンビリティ」は生まれない。「どこにもない場所」なので、自分の心の中に作り出していかなくてはならない。

■発表のキーワード

ア)「河川」と「道路」 イ) 季節感
ウ) 川、川辺、海岸、海岸線 エ) 生活意識
オ) 大都市 カ) 文明 キ) 水 ク) 自然 ケ) 文化
コ) 水運 サ) 意識 シ) 歴史 ス) 灌漑施設 セ) 湿地帯
ソ) 港町 タ) 埋め立て チ) 土木熱 ツ) 治水 テ) 財政
ト) 暴れ川 ナ) まちづくり ニ) 下水 ヌ) 交通網 ネ) 橋
ノ)「ノンビリティ」 マ)「死」と「再生」
ミ)「此岸」と「彼岸」 ム) 死生観、日常生活
メ) 遊び モ) 葬り ヤ) 伝統的 ヲ) 感性
ヨ) エロス（生命力） ヲ) 制御 リ) 男性的、女性的
ハ) 暗渠 ル) 水道、下水道 ヒ) 高速道路 レ) 洪水
ワ)「水の道」と「土の道」 ロ) 矮小化 ヘ) 人工度
リ) 縮み思考 ホ) 魂 ヲ)「こと」と「ことば」
シ) 生命

■議論のゆくえ

■議論目次

- ・「寅さん」
- ・千曲川
- ・水の価値
- ・道路の必要性
- ・「ノンビリティ」を求めて

①発表会	第 16 回	②日付	2007/04/26	③プレゼンター	安達	④ページ番号
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論	
<p>○日ごろ大学に通うとき、いくつか大きな川を越えていく。一日の中でも季節を何段階か跨いで移動する感じがする。川をひとつ越えるたびに気温が下がり、例えば今朝がた家を出る時の気温は 3～4℃だったが、都心に来ると暑くてたまらない。このようなことがしばしば起こる。季節感がボケてしまうかと言うと、むしろ逆で、桜の開花を1ヶ月半から2ヶ月近くにわたって味わえるので、大体どの辺でどういう桜が咲き、どういう色合いで・・・といった細かいところまで観察でき、自分の中で季節感がかえって濃縮されてくる。</p> <p>○わたしは福島県平市（現いわき市）の出身で、阿武隈川支流のほとりにある「小川」というところで生まれたので、生まれながらに川には縁が深い。山も近いが、海岸までもさほど遠くない。最近ではしかし、川というもののリアリティが、都会人だけでなく田舎の人たちの間でも急速に薄れつつあるのではないだろうか。</p> <p>○生活意識の中で川はむしろ邪魔扱いされており、ゆったりと川の流れを見て楽しむ人がいなくなってきた。日常生活の中で川の流れにふれる機会はめったにない。</p> <p>○ルーアなどスポーツ競技感覚の釣りが大流行している反面、近くの川辺でのんびり釣りを楽しむ人の数が減り、ましてや村の子どもたちが釣りをしている姿などほとんど見かけなくなった。どうしてこんなに川のリアリティが意識の片隅に押しこめられてしまったのだろうか。道の場合にも、人間の都合という側面からしか道をとらえなくなってきたが、そうした傾向は、川の場合の方がさらに加速されている。</p> <p>○世界の四大文明をはじめ、大都市文明はほとんど例外なく大河のほとりで栄えた。いずれの場合も、豊かな「水」が文明を支えていたことがわかる。</p> <p>○エジプト文明は、世界で最も古い文明のように言われるが、実はもっと内陸のアフリカにも文明があり、それらを継承して発展したらしいと推定されている。アフリカの広大な自然が背後になれば、エジプト文明もあれほど発展しなかったかもしれない。</p> <p>○新大陸の場合は、文化の発展は遅れているが、それなりに自然と密着した豊かなインディアン文化などがある。</p> <p>○そういうわけで、水運だけでなく、水そのものが、文明や自然を浸し、潤し、支えてきたにも関わらず、河川存在は現代人の意識から遠のきつつある。</p> <p>○ヨーロッパの場合は、日本に比べて川幅が広く、長距離にわたってゆったりと流れる大河が多いので、水運にも便利であり、文化と川が織りなす歴史の意識が濃厚に残っている。</p> <p>○日本は島国で、山と海岸線との距離が近く、落差も急なため、川が短期間に山から流れ下って平野を潤す。その反面、川というものを「龍のように暴れる」傍迷惑な存在と考えている面がある。したがって灌漑設備が、他の大文明ほど規模は大きくないとしても、かなり集中的に行なわれてきた。</p> <p>○東京も大阪も、かつては葦の生える湿地帯につくられている。都市づくりには浅瀬の方が便利で、陸地に建物や港をつくるには、まず埋め立てたり、長い杭をたくさん打ち込んで地盤を固めなければならなかった。このようにむしろ立地条件が悪くて、港や建造物をつくりにくい場所であったにもかかわらず、近代的な都市ができていく。大自然との戦いが「土木熱」のエネルギーを生んだのであろう。エジプトのナイル川のようにどこにでも田畑ができるというような大自然に恵まれた場所は、現代的な都市としての発展が遅れてきた。</p> <p>○昔から為政者の意識の中で、治水土木と財政は深く結びついていた。</p> <p>○江戸の町づくりは、当時の世界にあって最も水準が高く、下水設備に関しては世界一であった。河川と道路が、わたしたちの意識の中でつながっており、似たものどうしとして感じられるのはなぜだろう？どちらも地表にあり、日常生活の中でふれる機会が多い。どちらも場所と場所をつなぐ「みち」として、人と人をつなぐ交通網として利用できる。もともとは自然発生的に用いられてきたものが、やがて歴史的な発展と一体になり、その地方独特の文化の中に織り込まれている。</p> <p>○河川と道路はお互いに阻み合い、切断し合う関係でもある。江戸時代には、橋を架けることは禁止されており、自然に「ノンビリティ」の状態に置かれざるを得ない仕組みを設けて、幕府は江戸を守っていたのである。</p> <p>○今では河川は、都市の交通を妨げる障害物と見なされ、暗渠として「臭いものに蓋」をされている場合が多い。つまり、河川にさえぎられた道路をつなぐのが橋であり、道路をさえぎる河川をつなぐのが暗渠である。</p> <p>○都市の生活の便利のために、川は徹底的に無視され、ふさがれてしまう。日本人は自然制御に力をそそいただけに、静止している道路の方が、たえず動いている河川よりも制御が簡単</p>					<p>◇「寅さん」は母親が早く亡くなるが、初期のころ一度だけ登場する。母を慕う気持ちが妹に投影されており、どんなに旅先をフラついても必ず戻ってくる。そしていつも江戸川べりから旅立って行く。川は寅さんにとって母であり、故郷なのではなかろうか？</p> <p>◇自分の故郷は長野県の佐久で、家 の近くには千曲川の支流が流れており、その音を聞きながら育った。小さい時に魚を取ったりした時の川の臭いや、草 むらなど自然の雰囲気千曲川のイメージがずっと残っている。しかし 30 数年前に会社に入り、土木の世界に身を置いたが、当時土木の世界では機能重視の設計がずっと行なわれていた。街でも道路が表で下水は後ろ、今でこそ潤いなど言われるようになったが、本来の河川というもののもつ「命の源」「心のよりどころ」というイメージとは全く逆のことを設計の中でやっていた気がする。それに対して非常に違和感があったので、今の安達先生のお話で、まさにその通りだと感じた。人間の心情、感性、そして自然、詩的なもの、文学、漢詩など全てにおいて川がまず基本にあって、そしてそれと文明との戦いが常にあったような気がする。</p> <p>◇それがいつの間にか車社会の中で河川を打ち消し、水辺に蓋をし、暗渠にして流すということが現実には続いている。</p> <p>◇水は価値を生まないとと言われてきた歴史がある。</p> <p>◇しかし、今の文明社会において、道路というものは強力な必要性の下に生まれてきているのではないか。</p> <p>◇舟運があり、海運があり、そして鉄道が出てきて車が出てきて・・・というように、良い悪いは別としてこうした順番に生まれ、発達してきたのは、その必要性があったから。それがそろそろ必要性だけではなく、「ノンビリティ」を求めているこうという話になるのではないかな。</p> <p>◇「ノンビリティ」というのはたびたび問題になっているように、関係概念であり、「ノンビリティ」そのものがある訳ではない。同じ「ノン」で「ユートピア」（「ウー」というのは「ノン」と同じ）と言うのも、どこにもない場所という意味。しかし「ユートピア」はまるっきり空文句かと言うと、「ユートピア」のない人は現実に引きずられてしまう。現実というのは非常に強力な相手なので、ここはゆずれないのだということを示してくれるのが「ユートピア」。「ノンビリティ」もそういう意味では「ユートピア」の一つである。それを使うことによって、現実に流されないような拠点を作る。しかしそこに「ノンビリティ」があるのではなく、自分達でたえず「作り直して」いかななくてはならない。ある意味では儚いものだが、しかし作り出せばできるものである。</p> <p>◇「ノンビリティ」を作り出すものは心のエネルギー。今の社会は金や物質一辺倒で、ノーブルさが欠けている。それに気づかなければ「ノンビリティ」は生まれない。「どこにもない場所」なので、自分の心の中に作り出していかななくてはならない。</p>	

なのであろう。「水の道」である河川は、「土の道」である道路を妨げる邪魔者とされ、人工度の高い道路の方が世にはばかり（＝幅を利かす）ことになった。

○水こそ命のみなもとであり、生き物が水を求める気持ちは、意識では押さえきれないほど切実である。魂が疲れているとき、わたしたちも海や川を見たくなる。水を見ると気持ちが安らぐ。都市文明にばかりかまけていると、こうした自然の感性が磨滅し、枯渇して、水辺の憩いを忘れてしまう。

○河川は人間意識の古層にあり、そこには「生々流転」や「死と再生」が含まれている。川は地上でつながる「此岸」でありながら、同時に「彼岸」としての超越的なイメージも伴っている。

○これは、江戸の都市づくりにおいて、彼岸を取り入れるということが常識であったことにもつながる。

○川を渡ることによって、人間の意識がいったん遮断される。江戸時代の落語には、例えば橋の上から身投げをしようとしている人を助ける話がいくつかあるし、遊女と心中しかけたが、浅瀬で死ねなかったという『品川心中』のような話もある。川というものが、江戸の人たちの遊びと死生観（つまり浄土観）に深く結びついていることがうかがわれる。

○迫りくる死の意識をいっとき忘れ、死の恐怖から免れるために遊びに没頭する。遊びと死はそれだけ密接につながっている。

○川には「葬り」のイメージもある。

○日本文学で見ると、鴨長明『方丈記』「行く川のながれは絶えずして…」は川のイメージであるが、芭蕉の『奥の細道』「月日は百代の過客にして…」などは道のイメージになっている。川のイメージは伝統的な和歌の世界につながる。

○旅のイメージの中で、人間は意識の古層に回帰していくということで、旅自身がエロス（生命力）を求める旅である。都市も本来は川を介して、たえず人間の根源的なイメージに回帰して行ったのであるが、例えば戦後の東京の場合、川に蓋をし、暗渠として日常意識から遮断し、徹底的に排除してきたために、世界の諸都市の中で最も（森有正の言う）「エロス」の欠けた、見ずばらしい都市になってしまった。

○外国人が日本に来て美しいと感ずるのは、例えば皇居のまわりや、中央線沿いのお堀など水のある風景だとのこと。

○道路では自動車や人は動いているが、道路自身に動きはない。川には水の流れ、波の動きなど、人間の制御を越えた自然の動きがある。しかし、今ではもっぱら噴水など人工的なもので補った都市づくりがなされている。

○道路というのは、生体にたとえるなら骨格や筋肉組織など、ある意味では男性的なイメージであり、それに対し河川は、血管やリンパ系など、女性的というか、（まさに老子の言うように）一見目立たないが生命を根源から潤している。忘れられてひっそり流れていても、水の流れが行き渡っていない都市はひとつもない。水道や下水道という形で、都市の中で脈々と生きているのである。河川は日常生活ともっとも関わりが深いはずなのに、むしろ道路の方がわたしたちの意識の大部分を占めている。いつしか河川のことなど完全に忘れかけているようなとき、突然の集中豪雨で大都市が洪水に見舞われるといった事態が起きる。都市生活の中で無視されてきた川が、声を荒らげているのかもしれない。

○津田左右吉の『日本人の自然観』によると、日本人はきめ細やかな自然観を持ち、自然を大切にしているように見えるが、実は大自然を「矮小化」する傾向がつよい。山で見る岩の景色を盆栽に取り込み、巨岩に名前をつけて名所に仕立て上げる。つまり「歌枕」になってしまう。その岩自体の自然を味わう人はあまりおらず、俳句をひねったり和歌を詠んだり、観念の中でだけふれて、実物を見ようとしない。このように自然を矮小化し、命名し、自分達の日常意識の中に組み込み、座標軸の中で位置をきめて、後は自然そのものを見なくなるという傾向がある。こうした日本人特有の「縮み思考」は、日本庭園や折り紙などに見られる。

○事柄（物）に名前を付けて言葉化する。本来「こと」と「ことば」は密接であるにも関わらず、「ことば」によって「こと（＝実質）」が見えなくなってしまう。同じことが、川についても言えるのではないだろうか。

○河川全体を、もう一度、まず身のまわりの小さな川や下水道から始めて、根本的に日本の河川行政そのものを考え直さなければならない。さもないと日本人が（ひいては世界中の人々が）生命力を失っていくのではないか。

河川とみちと Nonbility

松林功作／光海陸産業株式会社

■発表の視点

○「河川と道と Nonbility」に関して、言葉や文章で表せ切れないものが沢山あり、自分で撮った写真を試してみみなさんにお伝えできればと考えている。

■発表と議論をふまえた結論

- ・日本列島に聴診器を当てた時、人間で言う血圧などの健康診断の測定値のバランスが崩れると、社会不安や犯罪が起き、豊かさが感じられなくなるのだと思う。そういうものを開発しなくてはいけないと思う。その開発のための、ものさしとして「モモビリティ」のような新しい概念が必要なのだと思う。
- ・「ノンビリティ」を作り出すものは心のエネルギー。今の社会は金や物質一辺倒で、ノーブルさが欠けている。それに気づかなければ「ノンビリティ」は生まれない。「どこにもない場所」なので、自分の心の中に作り出していかなくてはならない
- ・舟運があり、海運があり、そして鉄道が出てきて車が出てきて・・・というように、良い悪いは別としてこうした順番に生まれ、発達してきたのは、その必要性があったから。それがそろそろ必要性だけではなく、「ノンビリティ」を求めていこうという機運になるのではないか。

■発表のキーワード

No.1 Nonbility

No.2 国民の健康

No.3 美しいと感じる水のある風景



■議論のゆくえ

■議論目次

- ・河川への意識
- ・水のある風景
- ・道路と河川
- ・河川のイメージ

①発表会	第 16 回	②日付	2007/04/27	③プレゼンター	松林	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>○「河川とみちと Nonbility」に関して、言葉や文章で表せ切れないものが沢山あり、自分で撮った写真を使ってみなさんにお伝えできればと考えている。</p> <p>◇国道 463 号バイパス新見沼大橋。「緑のトラスト見沼田んぼ」を跨ぐ形で新しく計画され施工された景観を重視した橋梁である。見沼田んぼを眺めつつ散歩する人が多い。見沼大橋の真ん中を芝川が流れ、芝川と芝川土手の風景、植木畑などが眺められる。</p>					<p>◇安達委員長のプレゼンに呼応した形の写真（フォトルポルタージュ）である。</p> <p>◇ゆったりと川の流れを見て楽しむ人がいなくなってきた。</p> <p>◇水そのものが文明や自然を浸し潤し支えてきたにも関わらず、河川の実在は現代人の意識から遠のきつつある。</p> <p>◇これらはすべて、国民の健康に直接関わってくる問題である。河川全体を、もう一度、まず身のまわりの小さな川や下水道から始めて、根本的に日本の河川行政そのものを考え直さなければならない。さ もないと日本人が（ ひいては世界中の人々が）生命力を失っていくのではないかと——わたしはそうした危機を抱いている。</p> <p>◇外国人が日本に来て美しいと感ずるのは、例えば皇居のまわりや、中央線沿いのお堀など水のある風景だとのこと。</p> <p>◇道路では自動車や人は動いているが、道路自身に動きはない。川には水の流れ、波の動きなど、人間の制御を越えた自然の動きがある。しかし、今ではもっぱら噴水など人工的なもので補った都市づくりがなされている。</p> <p>◇道路というのは、生体にたとえるなら骨格や筋肉組織など、ある意味では男性的なイメージであり、それに対し河川は、血管やリンパ系など、女性的というか、（まさに老子の言うように）一見目立たないが生命を根源から潤している。忘れられてひっそり流れていても、水の流れが行き渡っていない都市はひとつもない。水道や下水道という形で、都市の中で脈々と生きているのである。河川は日常生活ともっとも関わりが深いはずなのに、むしろ道路の方がわたしたちの意識の大部分を占めている。いつしか河川のことなど完全に忘れかけているようなとき、突然の集中豪雨で大都市が洪水に見舞われるといった事態が起きる。都市生活の中で無視されてきた川が、「でも、わたしは生きてるのよ！」と声を荒らげているのかもしれない。</p> <p>◇「ノンビリティ」と「モビリティ」の話で、段々人間の生き方や人類の行く末のような根源的な話になるが、今日の松林さんの資料と安達先生のお話に戻りたい。大宮の見沼田んぼは、昔は水貯めの湿地であった。徳川幕府が江戸に街を開き、関東に多くの人が集まってきた。そこで食料を何とかしなくてはならなくなり、この見沼の湿地を食料の供給基地にしようと考え、灌漑をして見沼田んぼとしての形を作った。代替の水がめとして利根川から引いたのが、見沼代用水。それが東京の葛飾、江戸川の方の農業用水としてつい最近まで使われてきていた。</p> <p>◇家康が江戸に幕府を開いた段階で、日本橋川が暴れるということで、駿河台の山を削って神田川を東に持って行ってそれを神田川とした。そして駿河台で掘った土で深川の方を埋め立てた。次に、鬼怒川が那珂川、江戸川に流れ込んで暴れるので、鬼怒川の方にも瀬替えをして銚子沖の方まで利根川を掘らせて作り、江戸の安全を守った。明治時代になって、荒川が暴れるので、帝都東京を守るために荒川放水路を作った。このように、人間の活動や安全を保証するために、瀬替をしたり放水路を作ったりしてきた。経済活動や利潤の確保——つまり居住人口の確保のために、安らかな土地を作らなくてはならないということで、どうしても「ノンビリティ」ではなく「モビリティ」の考えが優先されてきた。その結果 1 億 2 千万人が養われている。</p> <p>◇大きな命題として、「モモビリティ」「ノンビリティ」の考え方で、今の生活水準で 1 億 2 千万人を日本国として養うためには、どのようなことが必要なのかということが片方ないと、なかなかみんながみんな「モモビリティ」で生活して、時間的にも空間的にも豊かさを実感できるためには、乗り越えなくてはならない課題が山積していると思われる。時間と空間を取り戻すひとつの作業として、個人個人ならば、それができそうな気はする。例えば利根川を歩く、荒川を歩くなど、限られた時間と空間を自分のものにすることはできるけれど、1 億 2 千万人や、東京に限れば 1 千 2 百万人、みんなで共有するだけのものはどのようにすればできるのかを考えた時、そのためには生活のグレードを落とすとか、1 千 2 百万人をもう少し全国に散らばすなどすれば協議ができるのかもしれない。</p>		
							
芝川に架けられた国道 R 4 6 3 新見沼大橋と散歩する人と車							
							
芝川に架けられた名も無い小さな木橋を自転車で渡る人							
							

「かわ」と「みち」と「ひと」

泊宏／国土交通省

■発表の視点

「かわ」というものが「みち」と様々な面で関わっているということ、動植物を含めた幅広い環境との関わりがあり、「ひと」との関わりについても、そのとりかかりとなるような話をしていく。

■発表と議論をふまえた結論

- 「かわ」をどう見るかということ、色々な見方があるが、これまで考えられてきた「みち」や「ひと」との関わりという観点から、「水がある」「水が連続している場所」、「空間がある」「空間が連続している場所」ということで、それぞれ洪水が流れる、飲み水などで利用する、船が通る、レジャーとして使える場所であるということ。
- 広い空間があるということでは、グラウンドや公園として河川敷が使われ、災害の時の避難場所などとしての使い方もされる。
- 空間が連続しているということで、上を道路が川沿いに走り、河川敷そのものを道路として利用し、災害時の緊急物資の輸送路として使い、普段は散歩やジョギングにも使える。光ファイバーを通して情報の通り道にもなる。
- 緑があるので、生き物にとっての生息・生育環境を作っているという面もあり、一方人間にとっても非常に安らぎの場ともなっている。

■発表のキーワード

- ・水がある 水が連続している
- ・空間がある
- ・空間が連続している
- ・水と緑

■議論のゆくえ

■議論目次

- ・水がある 水が連続している
 - ①洪水の流下
 - ②水の利用
 - ③船の運航
 - ④レジャー
- ・空間がある
 - ①河川敷の利用（公園・グラウンド等）
 - ②地震時の避難場所
- ・空間が連続している
 - ①高速道路
 - ②緊急用河川敷道路
 - ③光ファイバー
- ・水と緑
 - ①生物の生息、生息環境
 - ②安らぎ

発表会	第 17 回	②日付	2007/07/20	③プレゼンター	泊 宏	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>1ー2. 河川 ・水がある、水が連続している ・空間がある、空間が連続している</p> <p>1ー2ー1. 水がある、水が連続している ①洪水の流下</p> <p>○ 「水が連続している」ということは、大雨が降ったときに水が流れ続ける、つまり洪水が流下し続ける。水が連続しているということは、上流に大雨が降ると、洪水となって川の中を水が流れていくことがある。</p> <p>○ 普段の水は低いところを流れており、その両横の河川敷には公園やグラウンドなどがある。洪水になると、河川敷の上を水が流れていくことになる。</p> <p>1ー2ー1. 水がある、水が連続している ②水の利用</p> <p>○ 次に、「水が連続している」ということは、水を利用していくという視点がある。</p> <p>○ 荒川を例にすると、埼玉県志木市とさいたま市の間に位置する秋ヶ瀬取水堰。ここより下流は東京湾の塩水がくる。上流はこの堰のおかげで塩水がこないの、その上流で多くの水を取り、埼玉や東京方面の水道用水や工業用水として利用されている。また、上流の方では農業用水としても取られている。</p> <p>○ 荒川は、東京や埼玉の人々の生活や生産活動のために必要な水を供給している。</p> <p>○ 「水が連続して流れている」ということは、流れている水を使うことができるということ。これも大きな特徴となっている。</p> <p>1ー2ー1. 水がある、水が連続している ③船の通航</p> <p>○ 「水が連続している」場ということで別の見方をすると、船が通ることができるという特徴がある。</p> <p>○ 今荒川には定期便はないが、水上バスが行き来することができる。（隅田川には今も定期便がある）</p> <p>○ 日本にはそう多くはないが、荒川や隅田川ではタンカーも行き交う。埼玉の朝霞や和光に石油の備蓄タンクがあり、川崎あたりの製油所から油を運びそこで降ろしてタンクローリーに積み替え、埼玉近辺のガソリンスタンドに届けている。水が繋がっているということは、船の通り道になるということでもある。</p> <p>1ー2ー1. 水がある、水が連続している ④レジャー</p> <p>○ 水があるからこそそのレジャーというものもいろいろあり、カヌーやレガッタ、水上スキーなどができる。</p> <p>○ 道路にはいろいろな標識があるが、荒川は日本において一番船の利用が多い川であり、日本で初めて平成13 年に川の通航ルールと標識を作った。施設管理区域においては「警笛を鳴らせ」「追い越し禁止」「すれ違い禁止」「一方通行・進んでも良い」「一方通行・行ってはダメ」…。船が係留されている場所や植物の保護を図るような場所でスピードを出して走ることを禁じる「減速区域」、ボートは良いが動力がついた船の通航を禁止する「動力船通航禁止区域」、水上オートバイに対して通るだけなら良いが遊ぶことを禁じる「水上オートバイ通行方法制限区域」…などの標識がある。こうして実際川の中はいろいろな区域に分けられている。</p> <p>○ 海でいう「海図」と同じようなものを荒川でも作っている。水深の表示や、同じ深さを結んだ等水深線、橋がある場合などは桁下の高さなどを表示するなど、海図に準じた形で作っている。船などの通航の安全を目的に作ったものであるが、日本では荒川が最初である。</p>							
							
							
							
					<p>○ ◇川底というのはすぐに状況が変わるものであるが、川の「海図」は毎年くらいに手を加えているのか？</p> <p>◇確かに川の底の形は変わるものであるが、普段はあまり変わらない。変わるのは比較的大きな雨が降り、大量の水が流れたときに川底の土砂が動き、川底の形が変わってしまう。この川の「海図」は私が在任していた時に作ったものであるが、この「海図」を作る前から測量はしてきているので、その変化については分かっていたことでもある。その経験から言うと、ある程度大きな水が出てきた時には測り直しをした方が良いでしょうとは考えていたが、その後、どうしているかまでは承知していない。</p> <p>○ ◇これは「海図」と呼ぶのか、「河川図」と呼ぶのか？</p> <p>◇この川の「海図」の正式名称は「河川航行情報図」と言うが、「川の『海図』」と呼んだ方が分かりやすいので、サブタイトルとして「川の『海図』」としている。</p> <p>○ ◇海の底、川の底の形は基本的には変わらないが、これとは別に満潮干潮時の話がある。川の「海図」を作るときは海の「海図」に合わせている。水深を表示する場合は、座礁が問題となるので、基本的には干潮をベースにしている。逆に、水面から橋の桁下までの高さについては、橋桁への衝突が問題となるので、満潮のときの高さをベースにしている。</p> <p>◇欧州の川では何百キロにもわたり潮の干満の影響があるが、日本の場合では荒川では約 40 キロ、低平地を流れている川、例えば濃尾平野を流れる長良川などでは 30 キロ強位。このように日本の場合は、勾配が緩い川だと言われている川でも干満の影響があり、塩分の混ざった水がそのあたりまできている。</p> <p>◇干満の影響のないところの深さはどうやって表わすのか？</p> <p>◇荒川では川の「海図」を秋ヶ瀬取水堰より下流しか作っていない。そこから上は海の影響ではなく、山から流れてくる水の量に支配されるので海には倣えない。しかし現実的には、そうしたところは勾配が急で船が通れない。</p> <p>○ ◇川が日常生活の中で生かされ、また災害時の備えもされている話を聞き感銘を受けた。一方で、自分も荒川の近くに住んでいたことがあるので感じていたことだが、川は非常に死角ができやすく、犯罪と密接に繋がってしまうという側面をも持っている。当時の荒川でもひったくり、殺人などの犯罪が多かった。道路側からすぐであるにも関わらず、見えない場所が沢山あった。</p> <p>◇死角が多いということと言うと、川の管理をしている立場から困っていることの一つにホームレスの問題がある。東京都内の隅田川で 500 人程度、荒川でも下流部の約 30 キロの区間に 500 人位のホームレスが居る。隅田川は本当の街中で、コンクリートの護岸の上のテラスと呼ばれているところに堂々とブルーシートを張って生活しているが、荒川の場合は、街から見えにくく、アシとかヨシが生えている水際の方に、ブルーシートの家が多く建てられている。</p> <p>◇洪水になると流されてしまうので、ブルーシートの家ごと避難する人もいるが、避難できないような立派な家を作ってしまう人もいる。それが流されてしまい下流の橋にぶつかったり堤防にぶつかって壊れたりすると非常に困ることとなる。</p> <p>◇子供を連れた親からホームレスに対する苦情も多い。</p> <p>◇殺人事件も時々はあるが、それも大部分はホームレス同士の喧嘩が元だったりする。また、年数回のパトロールの時に、亡くなっている方を見つけるケースもあり、河川を管理する立場からホームレスは難しい問題である。</p> <p>◇警察が管理してくれないのか？</p> <p>◇基本的に警察は法を犯すような問題があれば対処する。ただし、警察等と合同のパトロールはおこなっている。</p> <p>○ ◇違法ゴルフも今問題になっている。</p> <p>◇河川敷でゴルフをすること自体は犯罪ではないので罰せられない。人にケガをさせれば別だが。</p> <p>○ ◇ホームレスの問題では、川を管理する側から言うと、出て行ってくれと言うのは簡単だが、それで問題が解決するかというとそうではない。追い出された人は、結局街中の公園や駅に寝泊りすることになる。大部分の住民にとってはこの方が鬱陶しく、むしろ荒川の河川敷でじっとしていてくれる方がマシと考える人が多い。このように単に追い出すだけでは解決にはならない。勝手に河川敷に家を作るとは河川法という法律に違反しているが、「あなたは法律違反をしている」とは伝えても、それだけでは不十分で、保健所や市や区の福祉部局等とも連携し、健康に問題がないか、また働く気があるのならば職を探す仕組みを教えたり、当面住むことができる施設としてはこういう施設があるなどを知らせるということも、併せて行っている。</p> <p>○ ◇死角ということで悩ましいのは、ゴミの不法投棄の問題がある。夜陰に紛れていろいろなモノを捨てに来る。大きなモノでは車や洗濯機、冷蔵庫など、小さいモノに至っては多岐にわたる。洪水でそれらが流れていって橋や堤防にぶつかってしまうことは心配。</p> <p>◇現在は海岸の仕事をしているが、海岸でもゴミが問題。これは海岸に捨てられるというよりも、上流の河川に捨てられたものが流れ流れて海に出てきて、波で打ち寄せられ海岸にたどり着くというものが多い。そのゴミを片付けるのは、結局はその打ち上げられた地域の自治体や地域住民となる。別の問題として、中国や韓国の文字が書かれた海外のゴミも多い。川にゴミを捨てるということは、流れていって他人に迷惑がかかるという結果を招く。しかし、ゴミを捨てさせないようにするということが難しい。確かに死角があるということは人の目が行き届かないと</p>		

発表会	第 17 回	②日付	2007/07/20	③プレゼンター	泊 宏	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>1－2－2. 空間がある ①河川敷の利用（公園・グラウンド等）</p> <p>○ 子供たちが野球をしているところは一般には河川敷と呼ばれているところで、普段水は流れていない。しかし大雨が降ると、この上にも水が流れていく。ただ、こうしたところの上にまで水がのるといのは何年かに一度程度のことなので、普段はたまには水がのっても構わない程度の使い方が許可されている。河川敷は、草野球や少年野球の野球グラウンドや、サッカー場のように使われている例が多い。</p> <p>○ 周辺地域は、人口密度1 万人を越える位の土地利用がされている場所なので、その近くにこうした広い空間があると、様々なイベントが開催される。</p> <p>1－2－2. 空間がある ②地震時の避難場所</p> <p>○ 東京のような大都市圏で広い場所があるという、もう一つの役目・機能としては、地震のときの避難場所にできるということがある。</p> <p>○ たいいてい都市部の河川敷は、地震のときの避難場所に指定されているところが多い。</p> <p>1－2－3. 空間が連続している ①高速道路</p> <p>○ 空間が繋がっているということで、色々な使い方や役割がある。分かりやすい例でいうと、上を高速道路が通る。○日本橋川などは、ほとんど川の上が全面的に高速道路に覆われているという例もある。</p> <p>○ 川と道の接点として橋がいろいろなところにかかっている。川と横断方向に道はあるが、川に沿った道というものも場合によってはある。</p> <p>1－2－3. 空間が連続している ②緊急用河川敷道路</p> <p>○ 緊急用河川敷道路。全国で数河川程度。河川敷の上に川に沿って道路ができています。最低幅7m位で、東京都内の荒川全域にこの道路が両岸に完成し、荒川の中だけを通して東京湾から埼玉県まで行くことができるようになっている。</p> <p>○ 阪神淡路大震災の時、陸上の道路が様々な被害があり、陸路を使って人やモノを運ぶことが非常に困難であった。広い河川敷では周辺に建物などがないので、災害時にも使える可能性が高いのではないかと考えている。</p> <p>○ 阪神淡路大震災のときには、大阪湾から淀川を使って復旧のための資材を運んだ。荒川では所々に船着場のような場所を作ってきている。計画としては12 箇所を予定し、船着場と河川敷道路を接続している。</p> <p>○ 緊急用河川敷道路から堤防の上に上がるための坂路を作っており、一般道にアクセスできるようにしている。</p> <p>○ 荒川河口付近の船着場までは、かなり大きな船が入ることができるので、ここで物資を降ろし、緊急河川敷道路を使って上流の方に物資等を運ぶことができる。</p> <p>○ 大地震などで荒川が渡れなくなり、埼玉の人が東京から帰ることができなくなるような場合に、船を使って対岸に行くこともできる。</p> <p>○ 緊急河川敷道路は、普段は様々な利用がされている。ジョギング、散策、子供の一輪車の大会、マラソン大会など。</p> <p>1－2－3. 空間が連続している ③光ファイバー</p> <p>○ 道路でも地中に光ファイバーが埋設されているが、河川でも光ファ</p>					   		
					<p>いう面が多く、それに伴う頭の痛い問題がいろいろ出てくる。</p> <p>○ ◇東京湾に流れ着く、川から流れてきたであろうゴミの中にはどのようなモノが多いのか？</p> <p>◇数から言うと、タバコの吸殻。フィルター部分は腐らず残るので、単純に数を数えるとフィルターが一番多くなる。</p> <p>◇オランダの運河では、自転車が多い。日本でも自転車を川に投げ込む例も多いと聞く。</p> <p>◇川がゴミ箱代わりに使われている面がある。</p> <p>◇業者が捨てている例もある。</p> <p>◇利根川の上流の方では医療ゴミが大量に捨てられていて、それを自治体が捨てているという有名な話もある。警察も取り締まらない。</p> <p>◇東京都内の荒川ならばそのまま海に出るが、上流の方ではその水を飲むので、ゴミの投棄は大きな問題。</p> <p>○ ◇断面で見たとき、地平より川の方が、高いところを流れている図が示されているものがある。当然堤防でそれを支えているのだが、堤防も人工的に作られたもの。そのメンテナンスなどはどうしているのか？また、堤防の工事は水が来ないようにしないといけないので、大変ではないか？</p> <p>◇江東デルタと呼ばれる、東京湾の干潮よりも土地の低い地域がある。四六時中海面よりも、また荒川の水位よりも土地が低いという場所。しかし昔からこの形だった訳ではなく、昭和に入った頃から地下水の汲み上げなどで地盤が沈下していった。一番大きい所では、明治・大正の時代から比べると4m以上低くなっている。こうした所では堤防が壊れてしまうと街中水浸しになってしまうことは明白。恐らく江戸川区、江東区、墨田区などはほとんどそういう所だと思う。その堤防が壊れないようにするためには、定期的に壊れていないか、またクラックがないかなどの点検をしている。そして壊れている所については、お金をかけて補修をしている。もし洪水がきたときなどは、堤防が切れると大変なので、そうならないように土嚢を積んだりシートをかけたりということをしなくてはならないので、普段からそうした訓練も行われている。</p> <p>◇水の中の工事は、囲いを作り、一旦水を汲み出さなくてはならない。堤防の工事の場合は、普段水が流れていない所にあるのでその必要はない。</p> <p>◇たまたま荒川の源流から河口までの動画の衛星写真を持っているのでお見せしたい。</p> <p>○ ◇川には流域という考え方があり、同じ水を飲み、同じ文化を持っているという考え方で、〇〇県という分け方とは違った分け方があるらしい。</p> <p>○ ◇導流堤より先は海となるのか？</p> <p>◇法律上では、もう少し先まで河川として管理している。そこから先は、西側は港として管理され、葛西の方は港湾ではなく海岸としてあり、海域は国有財産とされている。</p> <p>○ ◇川と海を分ける基準はあるのか？</p> <p>◇一般的な基準があるわけではない。法律上は河川や海岸の区域を公示することとなっており、個別に定められている。</p> <p>◇海の水が入ってくる鹹水湖の扱いは難しいのではないかと？</p> <p>◇海として扱っている所と河川法で扱っているところとマチマチである。</p> <p>◇浜名湖は河川法。霞ヶ浦もサロマ湖も河川法。天橋立の内側は海の扱い。</p> <p>◇手続きの問題で、誰にでも分かるように官報で告知という手段を使い、「この場所は河川として扱う」と一旦示せば、それで法律が適用されることになる。</p> <p>◇河川にすると国土の面積に入り、海にすると国土の面積に入らないなどと言う事はないのか？感覚的に湖と言えば国土の面積に入る気がするが、海だと入らないような気がしてしまう。</p> <p>○ ◇基本的な質問だが、一級河川と二級河川の違いは管理者の違いなのか？</p> <p>◇それもあるが、まず水系というのがあり、最終的に利根川に入る、荒川に入るという河川は「利根川水系」「荒川水系」となる。最後どこに入っていくかという数え方をしたときに、全国に一級水系が 109 ある。関東でいうと東京では荒川、多摩川、鶴見川、相模川、利根川、那珂川、久慈川がある。国土保全上又は国民経済上特に重要なものは、国が管理をしなくてはならないということで、それを一級としている。一級水系は、本川や大きな支川は国が直接管理をし、上流の方や支川は県などが管理する。上流も一級河川は一級河川。最終的に荒川や利根川に入ってくる限りは一級河川と言う。</p> <p>◇一級河川と言っても国が管理するところと都道府県が管理するところがある。荒川でいうと、熊谷あたりより下流の本川は国が管理し、そこから上の長瀬や秩父の方は基本的には県が管理している。ただし、ダムなどがあるとそのダムの付近だけは国が管理している場合などもある。</p> <p>◇入間川などの大きな支川も国の管理となる。</p> <p>◇二級河川というのは、全て県というのが基本。</p> <p>◇上高地など、上の方にいくと沢がある。そこまでも一級河川と言うのか？</p>		

①発表会	第 17 回	②日付	2007/07/20	③プレゼンター	泊 宏	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>イバーが埋められている。荒川の下流部は兩岸の河川敷全てに敷設されている。河川を管理するための光ファイバーであるが、事業者に貸すという制度もある。川の中のカメラと光ファイバーが繋がっている。また、堤防に「コンセント」と呼ばれる施設があり、そこにカメラを繋いだりパソコンを繋いだりできるようになっていて、光ファイバーを経て事務所の災害対策室に繋がり、災害対策室のスクリーンにカメラの映像が映し出されることができる。</p> <p>○ 荒川の普段の映像はHPでも公開している。洪水で水位が増えるときなどには、アクセス数が増える。</p> <p>○ このように空間が連続しているということで、光ファイバーを使って、情報の通り道にもなっている。</p> <p>1－2－4. 水と緑 ①生物の生息、生育環境</p> <p>○ 川という空間には水があり、空間があり、そして緑がある。そうすると人間だけではなく様々な生き物が生息、生育していく場になっている。</p> <p>○ 水があるので、魚の生息場所になっている。</p> <p>○ 水がある、植物があるということで、昆虫や鳥の住みかにもなっている。</p> <p>1－2－4. 水と緑 ②安らぎ</p> <p>○ 人との関わりの面からは、水があって緑があるので、普段の荒川は休日には散歩やピクニックに来る人が多い。何もせずただボーッとしたり、お弁当を広げたりなど、人々が思い思いのときを過ごす場所となっている。</p> <p>1－5. まとめ</p> <p>○ 「かわ」をどう見るかという、色々な見方があるが、これまで考えられてきた「みち」や「ひと」との関わりという観点から、「水がある」「水が連続している場所」、「空間がある」「空間が連続している場所」ということで、それぞれ洪水が流れる、飲み水などで利用する、船が通る、レジャーとして使える場所であるということ。広い空間があるということでは、グラウンドや公園として河川敷が使われ、災害の時の避難場所などとしての使い方もされる。また、空間が連続しているということで、上を道路が川沿いに走り、河川敷そのものを道路として利用し、災害時の緊急物資の輸送路として使い、普段は散歩やジョギングにも使える。光ファイバーを通して情報の通り道にもなる。緑があるので、生き物にとっての生息・生育環境を作っているという面もあり、一方人間にとっても非常に安らぎの場ともなっている。</p>							
					<p>◇これも法律に基づいて、河川の区域を指定する。誰もが分かるように告示をし、地点などを明記し、「この範囲を法律として河川として扱います」とすれば一級河川となる。</p> <p>◇法律を適用しない河川については「普通河川」と呼ぶが、一般の人から見ると溪流や沢と言った方が分かりやすいと思う。</p> <p>○ ◇さきほど鳥の目で荒川の映像を見たが、川の中の魚の目での映像を見てみると、ゴミの問題など環境面からの世界が見られるかもしれない。</p> <p>◇川にモノを捨てるのは見えなくするために捨てる。今の世の中は見えている文化だけを享受しようとしている。いやなモノも見るようにしなくてはならない。</p> <p>◇川幅と都市との境界に興味がある。本来はそこに文化があり、川には人生があると思っている。漢詩には常に川が出てくる。川というものも、内側から見なければ見えてこない本質があるのではないかと感じた。</p>		

みち再生プロジェクト

池田豊人／国土交通省

■発表の視点

- 「みち」について、「つくる」政策から「つかう」政策に転換していかなければならないと考えており、それについて話をしていく。
- 5～6年前に静岡の国道を担当する国土交通省の出先事務所に2年ほどおり、そこで色々な取り組みをしたこと、或いはそれが引き継がれ、どのように受け継がれていったかなどを中心に、話をする。

- ・みちは交通のためだけの空間ではない。みちにいろいろな目的をもった人がでてくれば、新しいまちが生まれる。
- ・まちをつくるパワーはコミュニティー。勤め人が多い今、何かをきっかけにしてつながりをつくることが第一。

■発表のキーワード

1. みちの再生～みちをつくらなくても解決できる問題は多い
 - No. 1 右左折レーンで渋滞解消
 - No. 2 車道幅減らして交通安全
 - No. 3 駅前変えてまち活性化
2. みちの再生を担う新たな公
 - No. 4 行政の仕事を担う新たな公
 - No. 5 行政と民間のはざまを担う新たな公
 - No. 6 民間の仕事を担う新たな公

■議論のゆくえ

■議論目次

- 1－1. 「つくる」から「つかう」政策への転換
- 1－2. 「つかう」政策を担う新たな公
- 1－3. まとめ

①発表会	第 19 回	②日付	2007/09/26	③プレゼンター	池田 豊人	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>1ー1.「つくる」から「つかう」政策への転換</p> <ul style="list-style-type: none">・みち中をかえればみちは変わる・みちをつくらなくても解決できる交通問題は多い <p>①みち再生その1：右左折レーンで渋滞解消</p> <p>○国道1 号線仮宿交差点の例。整備前は左折車が多く、左折したところにある横断歩道は、特に朝夕は歩行者や自転車も多く、左折車が並ぶと直進車が進めなくなり、ひどい渋滞を招いていた。</p> <p>○交差点内に、ちょっとしたデッドスペースー交通島のようなものがあり、これをレイアウトしなおして左折レーンを入れることができた。</p> <p>○ 左折レーンを入れたことによって、この場所での渋滞が激減した。</p> <p>②みち再生その2：車道幅減らして交通安全</p> <p>○静岡の清水興津地区の例。車道は広いが、近くにバイパスが通るので交通量はとても少ない。歩道が両側に1.5m～2m程度で狭いため、歩行者は歩きにくく、子供の通学に関しても朝は交通量も増え危険なので、裏道が通学路とされていた。又、両側の店舗はどんどん閉めてしまい、街は寂れる一方であった。</p> <p>○ 車道を道路構造令一杯一杯の 3.5mまで狭め、その分歩道を広げ、更にマウント・アップ型を改善しフラット型にするために、平板ブロックで 2km に渡って整備したところ、街のイメージが一新し、土日の天気の良い日などは人も沢山出てくるようになり、通学路も裏道からこちらに指定替えになった。</p> <p>○ 旧道で、交通量の減った車道を狭めて歩道を作り直す時に、平板ブロックのようなものを使ってセミフラットにすれば、平坦で歩きやすくなる上に街も綺麗になるので、自然に人通りが生まれ、今まで閉めていた店舗の中には再開する店舗もポツポツと現れ始めた。こうした試みは、街の活性化にも繋がると思う。</p> <p>③みち再生その3：駅前変えてまち活性化</p> <p>○静岡駅北口（県庁側）。駅前は国道一号が通り、交通量は1 日6 万台くらい。昔ここを横断して死亡事故が起きたことから、人は地下を通すことになった。そのため駅を降りると皆地下にもぐってしまうので、駅前を見ると地上部に人が見えないという現象が起き、非常に殺風景な感じであった。</p> <p>○地元の人達に入って頂き、この場所をどうしていくかという検討を始めた。</p> <p>○駅前に森のようになった、死んだような土地があり、そこにある木を切ってしまう、その場所に透明の屋根のある広場を作ってはどうかという話になった。今の時代のゲートとなるようなものを作りたいという意見が多数挙がった。ゲート性のある、洒落た良いものということで、透明の屋根をベアにして両側に置けば、静岡の街に行くゲートになるのではないかという意見でまとまり、二つの透明な屋根を作った。</p> <p>○ 地下歩道は段差も沢山あり、スロープをつける話になっ</p>					<p>(道の再生に必要な視点)</p> <p>○みちにおける「モビリティ」というのは、従来モノを動かすとか車を動かすなどモノ中心であったが、その中で、むしろ「ノンビリティ」的な心を動かす・心を生かすという要素を、きめ細かく実践することが重要。段差解消などちょっとした配慮で空間が生きてくる。</p> <p>○ドイツ語だと「m i t」（みち）は一緒にという意味。そこで、みちには一緒にという要素を取り入れないと「ノンビリティ」の要素も生まれてこない。</p> <p>○「ノンビリティ」とはまさにこれだと思ったのは、みちが整備されると地元の人達は段々みちに出てくる。興津のように綺麗になると人が出てくる。</p> <p>○ビーチライフ協会というところが、砂浜に出てみんなで遊ぼうという企画を色々やっている。ビーチバレーの流行を活用しながら砂浜に人を呼ぶ方法を考えている。こうした発想で、みちも人に出てきてもらうことを考えていかないと、人との縁が切れてしまう。バイパスは山沿いに行くので、人との縁は限られる。</p> <p>○青葉通りでの大道芸の写真をを見ると、デンマークのコペンハーゲンを思い出す。大きな都会ではないが、こうした居心地の良い空間が沢山あった。だから商店もつぶれない。ニューヨークなどの大都市に目が行きがちであるが、日本も北欧などの小都市のもつこじんまりとした良さをもっと取り入れるべき。</p> <p>○新宿駅南口は今工事でガチャガチャしているが、3 組くらいが路上ライブをやっている。赤羽も駅前でも演奏をしている。静岡駅前に作った透明屋根の「しずマチ」という空間も、そこそこ人に立ち寄ってはもらっているが、ここに人がたむろするということまではいかない。人の流れを変えることは非常に難しい。クリスマスのイベントを開催したり、年に 5～6 回程度のイベントが精一杯の状況。月 1 回くらいで日にちを決めて、ミニ・コンサートなどをやれば良い。</p> <p>○空間を時間で仕切るという発想が大事ではないか。ヨーロッパでは安息日の風習がある。必ず日常と仕事を切断するという発想がある。日本はそれを市という形でやっていた。毎月同じ日に開かれ、市の日でその日を実感したりしたものだが、今はそうした市が開かれなくなっている。</p> <p>○前回「みちのタイムシェアリング」という話が出たが、これからはソフトが重要で、昼間はビジネス街でありながら夜になるとどこからともなく若者が集まって来るというような、同じ空間でも時間によって集まって来る人が違ってきたりするような仕掛けができれば、面白いのではないかと思う。</p> <p>○共用の場の使い方として、以前ならば市が開かれ、それを管理している人達も周りの人達もその使い方を分かっていたものであるが、今はどこまで使って良いのか、公共の場だからこれは置いてはいけないのか…など、手探り状態の部分がある。</p> <p>○みちを挟んでモノがあると何となくその間にあるみちを使うということがあると思う。こうした曖昧なところが整理されてくると、もっと人がみちに出てくるのではないか。みちを使ってしまうと迷惑ではないかという発想が使う側にはある。</p> <p>○橋梁関係者とデザイナーやまちづくり関係の人間が、一緒に仕事をすることはある。しかし交通の人と一緒に仕事をすることがない。こうしたことがもっとリンクしてきたときに、何か面白いことができるような気がする。(新たな公が担う道の再生)</p> <p>○コミュニティーの中でやって良いことと悪いことが、昔はその地域の中で皆が分かっていたが、それが今は壊れてしまっている。もう一度公共の場を使おうとしたときに、最初の一步が出にくいという現状がある。</p> <p>○新たな公は、一緒にコミュニティーを形成しながらの活動となっていることが成功の理由だと思った。公共施設というのは元来そうした活動に役立つものであるはずで、そうした場で話し合われたことが、公共の空間に持ち込まれるということが本当は大切。又、すぐに作ろうと思っていると焦ってしまうので、できることからやっていこうというこうした取り組みは、実は非常に生産性が高いのではないか。確実にひとつひとつ出来上がり、全てに合意形成ができていて、それが土台となって先に進むという形。</p> <p>○市民がどうやってまとまっていけるかがキーポイント。商店街の人は、ずっと地元にいるので皆顔なじみ。しかし勤め人は社会が違うのでそうはいかない。そうした人たちが多い地域では、こうした活動がやりにくい。そんな時、学校がポイントになってくると思う。大抵の場合、ある地域の人たちが知り合っていく可能性というものの一番大きいのが小学校の関係だと思う。且つ日本の市町村ができてきた背景の中には、明治時代まず学校をつくってそこからまとめていったという国土計画の始まりの歴史があるので、学校単位が大切。</p> <p>○勤め人がコミュニティーに戻るにはパワーが必要。こうした人間の心のつながりみたいなものを「モモビリティ」で何かできないだろうか。初めにつながりがあるべきなのか、何かをきっかけにつながりを作っていくべきなのかという議論があるが、今の時代は後者。</p> <p>○コミュニティーづくりにおいて、みちは非常に可能性があると思う。多重な関係性をみちの中に引っ張り込み、そこでコミュニティーを築いていけば最後には皆で遊べるような場になる。</p> <p>○そのみちを使って何かをやる場合、具体的に誰にどのように対応していくべきなのかが分からない。モノを置く場合は警察に話をしなくてはならない。警察は、地元住人からの苦情を一番嫌う。住んでいる人が皆OKであれば警察も文句は言わない。住んでいる人がそうだと思うような状況を作ることが大事である。</p> <p>◇もっとそうしたことを広く宣伝していったらどうか。使って良いが但し条件はこうで、相談してくれば考えますというような仕組みが必要。台東区の商店街などは、限られた商店街には人が集まっているが、地域の商店街には都内でありながら</p>		

①発表会	第 19 回	②日付	2007/09/26	③プレゼンター	池田 豊人	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>たが、天井が低く高さが足りなくなるような場所もあるため、実際に車椅子の人に仮設スロープをつけた所を動いてもらい意見を聞いた。最終的にはスロープにしたところと、できなかったところには例え50cm 位のところでも、それだけを上げるためだけのエレベーターをつけたようなところもあった。</p> <p>○ 地下道に関しては、サインなども整備した。</p> <p>1ー2. 「つかう」政策を担う新たな公</p> <p>①新たな公その1：行政の仕事を担う新たな公</p> <p>②新たな公その2：行政と民間のはざまを担う新たな公</p> <p>③新たな公その3：民間の仕事を担う新たな公</p> <p>○ これからは「つかう」政策を担う新たな公が大事になる。この「新たな公」という言葉は、現在国土形成計画というものを作っているが、その中の一つの目玉として書かれている言葉。</p> <p>○ 「新たな公」の方々が担う仕事というのは3 つあると思われる。</p> <p>行政の元々やっていたような仕事を成り代わってやる公（例：みちの掃除など）、行政も民間も余りやっていないけれどニーズがあるようなもの（例：福祉タクシーなど）、本当は民間がやっても良いのだけれど、リスクが大きくてなかなか手がつけられないようなこと（例：中心市街地活性化。空き店舗をどう活用するかなど）、このように大きく三分類されている。</p> <p>○ 静岡の地元で熱心な人達が集まって、新たな公といえるような活動をしていく中で、その人達を感じたことが二つある。一つは「行政の協力を得ながらやれることをやる」ということ。当たり前のようなことであるが、普通は行政が地域の人達の協力を得ながらやるという発想。しかしこの静岡の人達は、自分たちがやりたいことを実現する為に、必要に応じて行政の協力を求めていくというように、今までとは発想が逆になっている。これからはこうした発想でやることが大事ではないか。</p> <p>○ 二つ目は「少しずつ巻き込みながら活動を続けていく」ということ。活動を始めると、すぐに成果を求めてしまい拙速になりがちであるが、焦らず少しずつ少しずつ輪を広げていき、むしろ短期間の大きい成果よりも、息の長い活動を大切にしないといけないということの重要性を感じている。</p> <p>1ー3. まとめ</p> <p>たむろしたり散策したりできる気持ちの良い空間があれば、自ずと人も集まって来る。こうしたところを、意識的にこれからも作っていくことが必要。中心市街地活性化というと、どうしても商店側だけの取り組みに目がいきがちであるが、このように人が寄ってこられるような空間を作れば、結果的には商売も成り立つようになるので、商店の活性などと言うまえに、公共空間を綺麗にすることなどが、街中では特に重要だと思われる。</p>					<p>人が居ない。商店街というのは、真ん中にみちが通っているので、これを利用して何かやっていくしかない。</p> <p>○ 今都市の中でくつろぎの空間として作られているのが公園。しかしその中には使われていない公園も多い。「ここはくつろぎの遊びのための空間です」という位置づけは、倦怠感や慣れを生む。むしろ普段自動車が通っているところを車を排除して屋台が並ぶ方が新鮮だし子供たちも喜ぶ。</p> <p>○ みちでやる祭りは当たりハズレがないと言われている。それは非日常体験であるから。</p> <p>○ 「ハレ」の空間と「ケ」の空間が入れ替わった状態が良い。</p> <p>○ つまり、み ちとは誰のものなのかということ。今 は通過交通のためのものになってしまっている。住んでいる人のものではなくてしまっていることが問題。</p> <p>○ みちに椅子を置くというのはとても良い。みちにいすを置いておくとも必ずそこは賑やかになっていく。そこには「どうぞ」という気持ちがあるから。外でも内でもないという縁側の感覚に似ている。小布施に行ったとき、老舗のお菓子屋さんの前などにいすが置いてあった。こうしたことはとても心が和む。</p> <p>○ スペインやイタリアなどは出窓があって、そこに絨毯を敷いてコーヒーを飲みながら通行人と話をしている。このように内と外がつながるものが必要。</p> <p>○ 中間地帯がなくなっている。路地も防災などの問題から段々なくなってきたしまっている。昔は太いみちから少しずつ細い道に入って、空間が変わっていくのを感じながら家に帰ったものだが、今は太い道と住居がくっついてしまっている。</p>		
							
							

自転車について

小林成基／NPO自転車活用推進研究会

■発表の視点

- 自分が自転車をめぐることに関わりあってきたのは、10 年位前に今のままでは将来のんびり街を歩ける状況にはなくなるのではないかと考えるようになったことに始まり、8 年前にこの研究会を立ち上げた。そろそろ自分も後ろから自転車が走ってくるのが怖いと感じながら街を歩く世代に入り、こんなことで良いのかと感じている。
- 今まず何を考えなくてはいいかと言うと、そのひとつに気候変動がある。その理由が炭酸ガスかどうかは別として気候変動が起きている。そしてエネルギー高騰の話があり、高齢化の話がある。この後高齢化と自転車がどうして関わるのかを含めて説明していきたい。

■発表と議論をふまえた結論

- ・ 単に、自転車のモデルルートを作るだけではなく、自転車道の必要性を理解してもらい、ルールや実態に即した作り方をしなければならない。
- ・ 少子高齢化は確実であり、燃料の高騰などで、この先も今までのように自由に車を使える時代が続くとは限らない。今までと同じ道の作り方をしていて良いのか。

■発表のキーワード

■議論のゆくえ

■議論目次

- ①. 沿革と活動
- ②. 環境と自転車の微妙な関係
- ③. 安全なら車の代替可能
- ④. 世界一の自動車優先社会
- ⑤. 自転車はいったいどこを走るのか
- ⑥. 自転車通行可の歩道とは
- ⑦. 高齢化万歳！
- ⑧. バス復権と商店街復活
- ⑨. モデル自転車道を
- ⑩. 自転車レーンのすすめ
- ⑪. パリのベリブ

①発表会	第 21 回	②日付	2008/02/20	③プレゼンター	小林 成基	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>①. 沿革と活動</p> <p>○自分が自転車をめぐることに関わってきたのは、10 年位前に今のままでは将来のんびり街を歩ける状況にはなくなるのではないかと考えるようになったことに始まり、8 年前にこの研究会を立ち上げた。</p> <p>○私たちの研究会にはインターネットのサイトがあり、一日に走った距離が分かる走行メーターを自転車に取り付けた登録参加者が、毎日走った距離をサイトに入力して送信すると、一人一人のグラフが出来てくる仕組みになっている。今は登録参加者が4240 人位いるが、自転車で走った距離をもし車で走ったらどのくらいのCO₂ を出すかが分かるようになっている。もし登録者全員が自転車に乗らずに車に乗ってれば、今で大体1300 トンくらいのCO₂ を出していると言う計算になる。日本全国のみならず、韓国、カナダ、ドイツ等、全世界からの参加者がおり、2003 年からこのようなことをやってきている。</p> <p>②. 環境と自転車の微妙な関係</p> <p>○現在、インドや中国ではどんどん車を作ろうとしている。本当に車を行き渡らせることが人々の幸せにつながるのかは疑問であるが、やはり無いよりあった方が便利で良いと思うのだろう。</p> <p>○日本の場合、CO₂ の総排出量の中で運輸部門は約20%を占めており、その内の9割が自動車である。その内の6 割が乗用車。貨物・バスは約40%で、CO₂ 全排出量の1 割が車であって、それは乗用車であるということになる。</p> <p>○家庭ごとに見てみると、日本の平均的な家庭では暖房・冷房に約15%、給湯・風呂に約14%、動力（冷蔵庫など）に約30%、煮炊きにつかうのは約4%、自家用車に約30%となる。自家用車を持っていない人はこの30%の部分がゼロになる。</p> <p>○国土交通省のデータによると、自家用車を持っている人は、一回の移動が5km 未満という車が約4 割という結果になっている。同時に5km 未満ならば、特に都会では自転車が最速であるという結果も示されている。</p> <p>○自転車と自動車の保有台数を見てみると、1970 年代に一度自動車の保有台数が伸び自転車を追い越すような勢いの時があったが、結局は追い越すことはないまま、どちらも保有台数が伸びてきている。</p> <p>○今現在8700 万台弱の自転車があるとされている。年間販売台数から見ると、日本は世界第3 位の自転車大国となっている。ブラジル、ロシア、インドなどは人口からの比率で考えると非常に少なく、実際乗れる人も少ない。</p> <p>○国民の99.9%が自転車に乗れるなどというのは、日本、ドイツ、オランダ、デンマークなどだけであり、韓国などでは3 人に1 人は乗れない。自転車に乗れる文化というものは、きちんと醸成していかないと作れないものだと感じている。</p> <p>③. 安全なら車の代替可能</p> <p>○自転車は、安全に走行できるならば車の代替が可能となるが、日本では安全とは言えないので、車しか使えないということになってしまっている。にも関わらず交通分担率を見ると、大阪では4 人に1 人は自転車で移動しているし、東京 23 区でも14%の人が自転車で動いていることが分かる。</p> <p>○国勢調査結果を元に主な通勤手段をまとめた表を見ると、関東では12%が自転車で目的地まで行っており、35%が電車を使い、33%が車で動いているという状況が示されている。</p> <p>○この中で5%というグループがあるが、これは駅に自転車を置いて乗り換える人、つまり放置自転車の元がこれである。自転車で目的地まで行く人の方が多いということ。本来この人たちがこの5%を取り込むような環境を整えれば問題は解決していくはず。しかし行政側は、取り敢えず駅前に自転車を放置するなという看板を立てて終わりという情けない状況になっている。</p> <p>○ヨーロッパへ行くと自転車は堂々と車道を走っているが、日本ではこうはいかない。日本において自転車は、ちょっと早くて乱暴な歩行者の仲間という認識。本来は乗用車に代わり得る都市の交通手段であるはず。</p>					<p>○ ◇九州整備局でも今日の話に出ていたモデルルートをやっているが、本省からの指示で対応しているだけというのが現状で、こうした説明なしにやっているため、その思いや背景に対する理解なくしてやってしまっている部分がある。是非今日の話を九州の関係者に対しても話して欲しいと思う。</p> <p>○ ◇昨年異例ずくめで警察庁と国土交通省が初めて共同で懇談会を作り、自分もその委員を務めているが、その時に今まで規制する警察と道を作る国土交通省が何十年も一度も打合せをしてこなかったという事実非常に驚いた。</p> <p>◇昨日も埼玉で講演をしたが、去年の7 月12 日に道路局長と警察庁の道路交通局長が連名で出した同じ通達文書ですらどこにあるか分からないような状況であった。つまり自転車のみちを作るなどの対策の必要性やその理由などが全く浸透していない。</p> <p>◇新聞やTVで盛んに自転車のことが取り上げられているので、何かをしなくてはいけないというムードは出てきているが、なぜ自転車の道を作らなくてはいけないかなどが分からないのだと思う。</p> <p>◇道路構造令に基づいて改修していくと、時間もかかり、その数年の間に通る人の年齢構成も変わってしまうし、又近隣の状況が変われば人の流れも変わってしまう。現在の状況に基づいて改修してしまうと、完成後には全く実情にそぐわない道になってしまう可能性もあるので、そんな風にはして欲しくないと考えている。</p> <p>◇少子高齢化は確実であるし、燃料の高騰などでこの先も今までみたいに自由に車を使える時代が続くとは限らない。それでも今までと同じ道の作り方をしていて良いのかという疑問を常にぶつけてきている。</p>		
							
							
							
							

①発表会	第 21 回	②日付	2008/02/20	③プレゼンター	小林 成基	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>④. 世界一の自動車優先社会</p> <p>○日本は自動車優先社会を作ってしまった。40 年間の通勤・通学の手段の統計の変遷を見てみると、自動車を使いやすくしてしまったがために自動車のシェアが圧倒的に増えており、徒歩がものすごく減っている。二輪車・自転車はさほど動きはないが、全体的に自動車にシフトしてしまっていると言える。しかし、一部には自動車を使わないと暮らせないという面もあることも事実。</p> <p>○事故を減らすために、欧米ではドライバー教育と自転車走行空間づくりが行なわれた。しかし日本では 1970 年に自転車を歩道に逃がして歩行者と共存させる方法をとって急激に死者数を減らすことに成功したが、そこからいっこうに下がらない。</p> <p>○今や死者の内の 6 分の 1 が自転車で亡くなるという悲惨な状況になってしまっている。日本では、歩道を自転車が通っているからこういう数字になってしまうのであって、諸外国ではこの数字はほぼゼロ。</p> <p>○事故を起こしているのは圧倒的に高齢者と若者が多い。しかし亡くなる人は皆高齢者。</p> <p>○6,800 人に調査した結果、歩道上で「自転車」を危険だと思ったことがあるかとの問いに 95%の人があると答えた。その内事故にあったことがある人が 3 割くらいいた。圧倒的多数の人が、自転車に逃げられたと答えている。警察に届けたというのが約 6%でその数字が 18 万件。つまり自転車による事故そのものは、単純計算しても 300 万件くらい起きているだろうということになる。</p> <p>○東京都の一昨年のデータによると、自転車を利用する際の主な目的は通勤・通学・買い物・子供の送り迎えが多く、サイクリングなどは 1.8%程度。しかし国も自治体も、このたった 1.8%の人のためにお金をかけてレクリエーションのための道を整備してきている。残りの 90 数%もの人生活に役に立つ道はどこにも開放されていない。</p> <p>⑤. 自転車はいったいどこを走るのか</p> <p>○1970 年頃から車がどんどん増えてきたので、自転車を例外的に歩道通行可としてしまった。1978 年に歩道を通る自転車が余りに事故を起こすので、通行可という歩道要件を定めて標識を作った。今は自歩道マークというブルーのマークが無い所は通ってはいけないということになっている。</p> <p>○去年道路交通法を改正して今年の 6 月から、児童などに限って標識の有無に関わらず歩道通行が許されることになった。</p> <p>○車道から歩道に自転車をあげてせっかく空いた車道であるというのに、路上パーキングや違法駐車で車線がつぶされてしまっているのが実態。</p> <p>⑥. 自転車通行可の歩道とは</p> <p>○未だに歩道の自転車通行原則禁止ということを知らない人が多い。歩道において、自転車通行可のマークがあるところでも、道路交通法では自転車は走ってはいけないことになっているにも関わらず、走って良いと思っている人が多い。道路交通法にはこの標識のあるところでは自転車は徐行しなさいと書いてあり、歩行者がいる場合には一時停止するよう義務付けられているが、全く実態にそぐわないルールになってしまっている。</p> <p>○日本の道は 118 万キロあり 2%くらいが高速道路。又 118 万キロの内歩道がついている道は 13.2%しかない。この内の 44%に自転車通行可のマークがついている。言い換えると歩道の半分以上にそのマークがついていないので、自転車は通ってはいけないことになっているということ。ならばこのマークはどういうところに付けられるのか。</p> <p>○歩行者の通行に支障のない道。坂道はダメ。歩道幅が 2m 以上。橋やトンネルは 1.5m 以上。これら全てに該当する場合にはそのマークを付ける。歩道に白線などを引いて歩道に自転車が通行できるようにする場合は、4m 以上の幅員がなければいけないと決まっている。</p>					<div><p>←歩道の自転車通行原則禁止を知らない人は約3割。</p><p>無回答 6.6%</p><p>知っている 63.2%</p><p>知らなかった 30.2%</p></div> <div><p>東京・玉川</p></div> <div><p>国交省の描いた想像図</p></div> <div><p>岩手県奥州市</p></div>		

①発表会	第 21 回	②日付	2008/02/20	③プレゼンター	小林 成基	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>⑦. 高齢化万歳！</p> <p>○日本は非常に高齢者の割合が高い国。そういう状況で電動車いす（シニアカーと呼ばれる）が急激に増えていく。</p> <p>○この電動車いすで 3～4km 離れた病院まで自分で通うことも可能。実際に通っている人もいる。しかし事故もどんどん増えている。</p> <p>○自転車や人が入り混じった商店街で、車椅子が共存できると考えること自体にムリがある。</p> <p>⑧. バス復権と商店街復活</p> <p>○監視カメラだらけのロンドンでは、バスレーンカメラがあり、その専用車線を侵害すると罰金を徴収される。一回の罰金が 80 ポンド（約 18000 円くらい）で、払わずに督促が 3 回くると罰金が 5 倍になる。それでも払わないと車検を通してもらえないという厳しい罰則があり、売る時も負債がついてまわるので、罰金の未徴収はゼロ。日本では交通違反の罰金は 38%が未納という状況。</p> <p>○日本の法律においては、ひと（車椅子／ベビーカー）、自転車（手軽だが邪魔な存在）自動車（経済を支える道路の王様）という扱いがされている。欧州では車椅子／ベビーカー（最優先）、ひと（全ては人間のために）、自転車（環境／健康に貢献）、バス（都市を支える公共交通）、タクシー（共用で都市生活に貢献）、トラック（経済を支える動脈）、自動車（公共交通を邪魔しない原則）とそれぞれの立場が道路交通法に明記されている。</p> <p>○欧州ではバスの前に違法駐車をしたり割り込んだりすることはあり得ないし、そんなことがあればつかまってしまう。</p> <p>○日本で最も長いショッピング・モールのある高松市では、そこを自転車がビュンビュン走っている。これではシャッターが下りるのは当たり前。自転車を止めるなどして、高齢者が安心してここを通れるような環境を作らなければならないだろう。ウィンドー・ショッピングで、今見ている店の向かい側の店を見ようとしたとき、この状況では怖くて向かい側に行こうとは思えない。</p> <p>○阿佐ヶ谷の商店街ではシャッターが一軒も下りていない。それはこの商店街は自転車通行禁止にしているから。至るところにクリニックがあり、病院のパイロット・ストアーがこの辺りにある。内科も外科も歯医者もあり、リハビリもあり、人工透析ができるところも 2 箇所ほどある。こうした街づくりがこれからは必要なのではないか。</p> <p>⑨. モデル自転車道を</p> <p>○自転車が通る道を作らないと、歩道が危なくて仕方がない。日本は歩道を自転車が通るようになってしまっているの、何とかして自転車を車道に戻したい。それにはどうしたら良いかということの研究し、2 年間働きかけて国土交通省と警察庁に折り合いをつけてもらい、共同の委員会を作ってもらった。ようやく共同で懇談会を開き、方針を決めモデル地区を作ることになり、全国 98 箇所で作ってもらっている。</p> <p>⑩. 自転車レーンのすすめ</p> <p>○欧州での自転車レーンは、車が自転車を認めながら走ることができるような作りになっている。車側から確実に自転車を視認できなければ、お互いに安全に車道をシェアして通行することはできない。</p> <p>○杉並区で、中杉通りの阿佐ヶ谷駅から約 350m の区間で、路上パーキング部分を利用した自転車専用レーンの社会実験を行なった。しかし車道との境のガードレールの素材がプラスチックなどではなく、頑丈すぎてかえって危険。自転車はすぐに倒れるものだという認識がない。又、ガードレールのエッジが内側（自転車側）を向いていて、これも危険である。自転車は相互通行になっており、レーン幅は 2m くらいあるのですれ違うのに難しくないとは言うものの、接触時の危険性など安全に対する配慮がなさ過ぎる。</p> <p>○こんなことまでして車と区別しなければならないのか。本来、ルールさえ守らせ</p>					  <p>急に増える電動車いす</p>  		

①発表会	第 21 回	②日付	2008/02/20	③プレゼンター	小林 成基	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ				⑥主要な議論			
<p>れば、欧州のように道に線を引いて色を塗るだけで十部対応できるはずではないか。</p> <p>⑩. パリのベリブ</p> <p>○2007 年にパリで 1500 箇所スタンドとレンタル自転車スタートした。I C カードでチェックをし、スタンドに自転車を突っ込むと、その瞬間に自転車のセンサーが働き、中央司令センターに情報が全て送られる仕組みになっている。パンクやブレーキなどの不具合があるとすぐに通知がきて、スタンドのロックがはずれなくなる。各箇所 15 台平均で 1500 箇所。現在パリ市内 300m以内に必ずこれがあるという状況になっている。</p> <p>○1 年間 29 ユーロ（約 4000 円）の会費を払うと、30 分以内なら無料で利用できる。スタンドが一杯の場合は最寄りの空いているスタンドを教えてくれるようになっている。車が停まる所だったところをつぶして自転車のスタンドにしている。常にドンドン借りてドンドン返してという状況で、パリでは自転車の利用が高まっている。</p> <p>○400 人の巡回員が壊した自転車を次々と直している。又、セーヌ川に浮かべた修理船には相当重症な自転車が持ち込まれそこで修理されており、これがパリの新しい名物にもなっている。</p> <p>○パリ市は予算ゼロでこれを実現した。この事業は 1 年間に 15～16 億くらいかかり、初期費用は 40 億円程度。民間の屋外広告企業が 1600 箇所の看板を作り 10 年契約でその権利をパリ市が与えるという手法をとっている。10 年間に 300 億くらい儲かる計算なので、その内の 155 億をベリブにつぎ込んでいる。パリは景観条例と景観法があるので、こうしたことが成り立つ。</p>				<div></div> <div></div>			

最近の「みち」と「まち」の緑化について

藤田茂／有限会社緑花技研

■発表の視点

○ 最近の「みち」と「まち」の緑化ということで、私自身の仕事は屋上や壁面の緑化が多いが、そうしたものを含めながらまち全体の緑化の現状や、今後どのようにしていきたいかなどのお話をしていく。

■発表と議論をふまえた結論

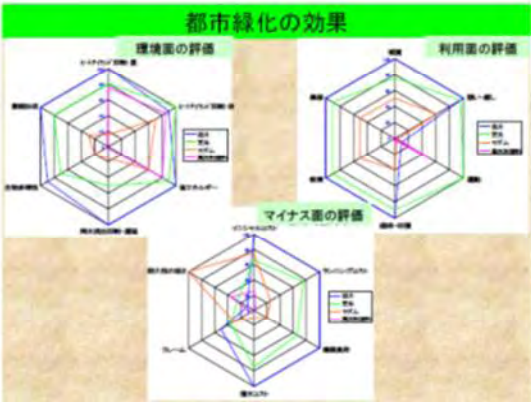
- ・壁面緑化にしても、街路上の緑化に関しても、管理が重要・
- ・ランドスケープ・デザインの観点から、シンボリックに作っていくというデザインもあるが、混植をすることによって生態系を変えたり、長持ちさせたりするということは非常に興味深い。
- ・土壌は大変重要であり、人間が生きていくのに直接関係がないように見えて、実はそこには様々な微生物がいるなど、とても大切なものである。土壌の観点で見た場合、緑のネットワークの観点で見た場合など、多様な観点から緑化を見ることができた。

■発表のキーワード

■議論のゆくえ

■議論目次

- ①屋上緑化の効果
- ②都市緑化の効果
- ③物理的環境改善効果、疲労回復・癒し
- ④菜園・果樹園等での収穫
- ⑤都市のアメニティ向上
(うるおい、安らぎ感の向上)
- ⑥防災効果
- ⑦日照条件の把握・壁面の日照条件把握
- ⑧都市生態系の回復
- ⑨都市緑化の植栽基盤
- ⑩植栽基盤調査・樹木の診断
- ⑪都市緑化の問題点
- ⑫狭小空間の修景
- ⑬新たな緑化植物
- ⑭管理段階で変遷させていく緑化・設計意図に反する管理例
- ⑮良好な街路空間？
- ⑯壁面緑化・壁面基盤型緑化
- ⑰付着根型植物を補助資材に登はん
- ⑱壁面基盤型緑化の生育不良例
- ⑲生態面積率制度（韓国）

第 22 回	②日付	2008/05/16	③プレゼンター	藤田 茂	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ				⑥主要な議論		
<p>①屋上緑化の効果</p> <p>○効果を大きく 3 つに分けると、身近な効果―つまり利用する人に対しての効果、経済的な効果―建物自体の効果、都市環境全体に及ぼす効果がある。屋上緑化が義務付けされたり補助金がついたりしている。低負荷型の都市づくり、特にヒートアイランド現象防止や省エネルギーの推進、大気の浄化や雨水の流出抑制をすることにより、都市の環境を改善し自然性を高めることになる。</p> <p>○低木・芝生・そしてセダムにおいて各メーカー14 社に協力を願い緑化をした。3 年後の可視画像と熱画像の昼と夜を見比べると、気温が 32℃のとき低木のところは同じく 32℃であったが、芝生のところは 40℃近くなり、コンクリートは 50 数度であった。しかしセダムを見ると、コンクリートとほとんど変わらないところと、かなり芝生に近いところがある。生物であるので、その年の温度や環境が丁度適していれば育つし、合わなければなくなってしまう。色々な種類のセダムを植えていると、どれかが生き残るということが言える。</p> <p>○夜 8 時の熱画像を見ると、低木も芝生もほとんど変わらない。もっと夜中になっていくと、逆に芝生の温度の方が低くなっていく。</p> <p>○セダム類を見ると大きくは変わらないが、コンクリートに比べるとかなり低い温度を示している。それなりの効果はあるということが言える。特に夜は効果がある。</p> <p>○セダムとは、葉っぱの中に水を蓄えている多肉植物で、乾燥に非常に強い。マツバボタンやアロエなどもその仲間。緑化にはよく使われる。セダムは何百種類もあり、日本原産のものもあればヨーロッパやアメリカからのものもある。</p> <p>②都市緑化の効果</p> <p>○ヒートアイランド抑制の昼の効果と夜の効果、建物の中に熱が入ってくる省エネルギー効果、水を蓄える効果、生物の多様性の効果、景観形成の効果があり、低木がかなり大きな効果を示している。セダムもそれなりの効果を示し、特に夜のヒートアイランド抑制の効果や省エネルギー効果はかなり高い。一方で高反射性塗料もそれなりに温熱に対する効果は高いものの、それ以外にはほとんど効果がない。</p> <p>○利用面―鑑賞・憩い・運動・趣味・集客・教育―などを比べると、低木の評価が高く、高反射性塗料などは運動するときに支障がないくらいで、他ではほとんど評価されない。</p> <p>○マイナス面の評価において、建設費がかかる、管理費がかかる、重いので建物に負荷がかかる、水が必要、虫が発生したとか、落ち葉が飛んでくるなどのクレームがくる、耐久性の低さなどがあり、比べてみると、高反射性塗料などはマイナス面が少ない。セダムも、低木などに比べるとマイナス面が少ない。</p> <p>③物理的環境改善効果、疲労回復・癒し</p> <p>○緑には色々な効果があり、特に空気を綺麗にする効果がある。アメリカ航空宇宙局（NASA）では、空気中の汚染物質をどのくらい吸収するのかなどの実験をしており、その結果かなりの効果が証明されている。</p> <p>○ストレス解消のための効果として、ラベンダーなどには精神疲労を和らげる効果がある。</p> <p>④菜園・果樹園等での収穫</p> <p>○菜園や果樹園は、土壌厚 15cm くらいあれば、秋から冬場にかけてはほとんど無灌水で野菜が収穫できる。最近では貸し菜園があり、大阪の「なんばパークス」の事例では、一区画約 6 平米でその 1 年間の賃貸料は 36,000 円。東京の成城学園では、ほぼ同じ区画で年間 360,000 円となっている。</p> <p>○普通の市民農園などでは 50 平米程度で 10,000 円くらいのもの。こんな賃料でも人が来るというのは一種のステータス。このくらいの金額が取れば、屋上に土を入れて緑化をしても十分に利益が上がる。</p> <p>○果樹なども非常においしいものができる。風が通り、陽が当たるので果樹には丁</p>				 		
				<p>○ ◇街路樹にされているのは基本的には落葉樹なのか。</p> <p>◇東京では落葉樹が多いが、鹿児島などに行くと常緑樹も多い。どちらでなくてはいけないということはない。</p> <p>ただ日本の場合は、冬場は光が当たった方が良いという考え方がある。</p> <p>◇一方で落ち葉がイヤだという人もいる。</p> <p>◇常緑樹でも今くらいの季節には大量に落ちる。ただ緑の多い時期に葉が落ちていても余り気にならないらしい。</p> <p>○ ◇レンゲとかクローバーなどを緑化に使うことはないのか。</p> <p>◇屋上緑化には良く使われる。</p> <p>◇土壌が改良されるので、わざとそうした植物を植えて、栄養を蓄積させていくこともある。</p> <p>○ ◇畑を借りたとき、ローム層だったので赤土ばかりだったところに、アルファルファを植えて5 年経ったら50 数センチ程度が黒土になった。</p> <p>◇先ほどの夢の島のように、30 年も経てば何もなくても黒土になるということがある。</p> <p>◇一般の人がそうした気持ちを持ってやっていくと、良いのだろう。</p> <p>○ ◇壁面緑化の成功例は少ないと聞くが。</p> <p>◇要は管理の問題。管理をきちんとしてもらっているかどうかにかかってくる。</p> <p>○ ◇北欧では日光が乏しく野菜が高いので、色々な種類の種を売っていて、自分でビンを使って様々なものを作った。</p> <p>○ ◇自分の家の近所に空き地があり、今は駐車場になっている。そこにかつて幹の太いかなり立派な木があり、とても良い木陰を作っていたが、ある時若い男が潜んで、通りがかりの女性を襲う事件が起きた。せっかくの立派な木が、そのせいで切られてしまったのだが、こうした犯罪を防ぐ手立てがないのが現状。</p> <p>◇つくば市では4.8km のメインストリートを30 年前に作ったが、同じような事件で2 件、市側が裁判で訴えられていると聞いた。育ちすぎて物陰が沢山できてしまい、深刻な状態らしく、市の管理責任が問われている。</p> <p>◇しかし、そのようなことを全て木のせいにするのはおかしいと思う。木を切るだけではない別の手立てがあるのではないか。</p> <p>○ ◇自転車から見て道路の植栽の高さなどが危険と感じることはあるか？</p> <p>◇メンテナンスされているところは全然問題ない。メンテナンスしていないところでは枝が平気で道に飛び出しており、車がくるとそれを避けようとしてその枝にぶつかり危ない思いをすることはある。</p> <p>◇又、低い植栽帯でも広がり膨れてしまっているところがある。そこに缶や紙くずが捨てられ、完全にゴミ箱状態になってしまっている。</p> <p>○ ◇サツキなどは50～60cm のところで剪定されているが、以前それが自転車で走っているときに、子供が飛び出すなどして視認性が良くないという話があった。あの系統の植栽というのは、頭を切るとしたらどのくらいの高さにまですることができるのか？</p> <p>◇30cm くらいにはできる。もっと頻繁に手をかければ15cm くらいにすることも可能。</p> <p>◇そんなに低くしてしまっても花は咲くのか？</p> <p>◇花は咲く。花が咲いてすぐの時期に刈ってやれば次の年も咲いてくれる。それが秋や冬に刈るとそうはいかない。</p> <p>◇既に伸びてしまったものも低くできるのか？</p> <p>◇伸びてしまったものを一気に切ると花が咲かなくなるが、枯れてくることはない。一時期2 年くらい見栄えが悪くなることはあるかもしれないが、短くすることは可能。</p> <p>○ ◇研究会や考える会というのは、提言をするだけなのか、事業をされるのか、どこまでやられるのか？</p> <p>◇今のところは提言まで。別のNPOでは、最近では狭い道路などで視認性を高めるために、角をなるべくカットしてもらおうような活動をしているところもある。</p> <p>○ ◇景観法ができて日本もこれからというところにきたが、ヨーロッパなどでは変な建物を建てる追い出されるということがある。パリなどでは看板も出せない。そのため逆に看板の価値が上がるという現象がある。</p> <p>そろそろ日本の街も考えなくてはいけないだろう。</p> <p>○ ◇自宅に帰るときに立派な都市計画道路がある。片側にサツキがあり逆側に庭木があり、本当は3m くらいある歩道なのに歩ける幅が1m くらいになってしまっている。頭上も傘をさすとぶつかるという状態。管理の問題だと思うが、これから夏の時期はずっとこの状態で、葉っぱが落ちる時期に綺麗に剪定されるという流れになっている。これは木の生育と管理の関係をきちんと考えての事なのか予算の都合なの</p>		

<p>度良い空間となる。</p> <p>⑤都市のアメニティ向上（うるおい、安らぎ感の向上）</p> <p>○東京外環の新倉パーキングエリア付近では、両側がずっと防音壁に囲まれているため景色が全く見えないため、トイレの周りに緑化をしている。その導入後に快適かどうかを問うアンケート調査をしたところ、入りにくいというのは0.5%しかなく、快適を含め好意的な意見がほとんどであった。これだけのお金をかけてこうしたトイレを作ることは必要かとの問いには 98%が必要と答えている。この環境をどう思うかに対しては、当然のサービス、必要であると答えた人が 80%を越えた。又、これを贅沢だと思うと考えている人は 17%だった。かなりのお金がかかっているにも関わらず、それを贅沢と思わず当然と考える人の方が多かったことが分かる。財源は通行料により、トイレに入るのは無料である。</p> <p>⑥防災効果</p> <p>○阪神淡路大震災の時、神戸市長田町にある大黒公園では、焼け止まりといって、木によってそこで火事が止められた。1 年後にはその木が復旧し始めていた。周囲にある支柱は燃えてしまっているにも関わらず、この木は燃えていない。つまり生きている植物というものには防火効果があると言えるのだろう。</p> <p>⑦日照条件の把握・壁面の日照条件把握</p> <p>○狭い空間を緑化するときには、日照条件を把握しておく必要がある。等距離射影という作図方法で、大手町地区再開発の時に作った図面があるが、両側に高さ 100m のビルができるとき、既存の建物との関係で陰がどのようになるかを検証した。その結果夏至のときには 2 時間くらいしか陽が当たらないが、春秋分のときには 3 時間半くらいあたるということが分かった。</p> <p>○等距離射影とはどのように見えるのかという事例で、魚眼レンズでとった高速道路を下から見上げたものや、室内で天井の抜けたアトリウムから撮影した写真などがある。そこに何時間光が当たるかも、作図をすればすぐに分かる。</p> <p>⑧都市生態系の回復</p> <p>○色々な植物を使っていればそれだけ多くの昆虫や鳥がやってくる。できるだけ多種多様な植物を使うという計画が必要と思われる。</p> <p>○30 数年前に設計した、色々な植物をひと枱に植えたところがある。30 数年ほとんどそのままであるが良好な生育を保っている。一種類の植物を植えただけのところでは害虫が大発生し、ほとんど枯れてしまっている。同じ植物を沢山植えると、害虫が大発生するということが起こる。</p> <p>○色々な植物を植えることによって、発生したアワフキをクモが食べるなどのように、天敵が生まれる。ホソヒラタアブの幼虫がアブラムシを食べたりテントウムシの幼虫が食べたりする。カマキリやトンボ、アシナガバチなども天敵としてかなり有効に働いている。</p> <p>○生態系の回復のため、鳥が食べるような実を植えることもする。</p> <p>⑨都市緑化の植栽基盤</p> <p>○都市の地面の中はどのような状態が多い。地下水位が 1m 程度のところに出てきてしまっているため、この辺りの土が青黒くなっていて空気がほとんどない状態を示している。</p> <p>○前に工事をした人が残したコンクリートの基礎が出てきてしまったり、砂利交じりの植栽地であるようなところも多い。</p> <p>○街路樹から 10cm か 20cm のところを掘ってキャブ（ミニ共同溝）を作っていたりもする。ユンボでそのまま掘ってしまい、根を切ってしまうような乱暴なことをしているケースも多い。</p> <p>○本来都市の中の土というものは非常に状態が悪いので、色々な調査をして、そうしたものに対する対策をとるべきであるにも関わらず、それが出来ていないのが実情。</p>	   	<p>か？</p> <p>◇両方あると思うが、街路樹は基本的に冬場剪定する。ただ、特に茂りすぎると台風のとくに倒れてしまう可能性 があるので、台風の前に剪定するところもある。</p> <p>◇少なくとも歩くという機能だけは残しておいて欲しい。</p> <p>○◇真夏の炎天下で良い日陰になるような木が丸坊主になるのはどうなのか？</p> <p>◇実は台風で木が倒れるケースは少ない。しかしそうした流れになってしまっており、既成概念になってしまっている部分が多々ある。</p> <p>○◇剪定作業—整枝—は、技術者の方は10年後20年後の姿をイメージして枝をつめている。それを見る人に理解されないケースも多い。しかし今は目的をきちんと理解せず、機械的に仕事をこなしている人がいることも事実。</p> <p>夏場に例外的に枝をつめるケースがあるが、枝が伸びすぎて危ないものについてはつめるだけで、基本的には秋冬の間に葉っぱが落ちて枝筋がはっきり分かったところで枝をつめ、春の萌芽を待つということの繰り返し。</p> <p>およそ5 年から10 年くらいのサイクルで剪定作業をやっているので、どうしても切った当初は寂しい状態になってしまう。</p> <p>◇炎天下に街路樹が涼しさを与えてくれ、実際木陰で休む人も多く、その現状から見て、そこに丸坊主になった木があるのは行政の怠慢のように思えてしまう。</p> <p>◇葉には蒸散という作用があるので水が十分あれば葉も茂るが、雨がないと葉をつめてやらないと樹木自体が弱ってしまう。通常枝幅と同じくらい身幅が出ていると言われるので、緑を求める街路樹に対して色々な要望があるが、本来ならば枝幅と同じくらいの歩道幅なり身幅を確保できるところに街路樹を置いてやらないと気の毒に思えるような状況がある。</p> <p>○◇むしろ道路を真直ぐ同じ太さで通すのではなく、一里塚のところには大きな木を植え、そこだけ道幅も広くするなどのような、一里塚の発想があっても良いのではないか。</p> <p>○◇一番問題なのはお金を使わないこと。アメリカなどの市街地では大きな枡に3～4m の大きな木を植えている。それをある時期になるとそれを運んで養生をし、そこに別の木を植え替えるというようにお金をかけている。日本では狭いところに植え込んでしまうのがいけない。それなりのお金を使わなければできない。</p> <p>○◇藤田さんのような方のご努力でここまでできたが、ついこの前まで緑というものは、ないよりはあった方がよいという程度のものであり、維持管理の面からこの道路は全てイチョウにしますとかプラタナスにしますというような感覚であった。</p> <p>○◇植栽の事は良く分からないがデザインの観点で言うと、西洋のランドスケープでは、最近はあるがシンボリックに作っていくというデザインが流行った時期があり、自分もそうしたのを見ながらデザインを考えていたようなところがあった。こうして混植をすることによって生態系を変えたり、長持ちさせたりするということは非常に興味深く、今後はこうしたことをうまくデザインに生かせるような方法を考えたいと思った。</p> <p>○◇自分も土壌の重要性を前から感じていた。人間が生きていくのに直接関係がないように見えて、実はそこには様々な微生物がいるなど、とても大切なものである。土壌の観点で見た場合はどうなっているのか、緑のネットワークの観点で見た場合にはどうなっているのかなど、緑というものの自体が非常に多様なものなので、都市緑化に関してこうして多様な観点から見せて頂けたことで非常に参考になった。</p> <p>◇日本には土壌を守るというルールがない。</p> <p>◇地方によって土の中にいる微生物が違う。よそのものを持ってきても土とけんかしてしまい、それが土や木を痛めてしまうことがある。郷土種を入れて、雑木林のように混植することによって、疫病が生じないようにすることも大事なかもしれない。できるだけミミズを沢山育成できるような作り方をして、締め固めないことが大事。</p> <p>◇確かに夢の島でもミミズが結構いる。黒土で締め固めたところにはミミズは一切いない。同じ黒土でも自然にできた黒土と後から持ってきた黒土では全然違う。</p>
---	---	---

⑩植栽基盤調査・樹木の診断

- 土の色を調べて有機分がどれだけ入っているかを調べたり、硬さを調べたり透水性を調べたりする。
- 設残土や埋め戻しの際にその辺のガラを埋めたりすること、ブルドーザーなどが入り込み締め固めてしまうことなどにより、都市の土壌は悪くなる。
- 夢の島で土壌調査をした際、1m くらい掘るとゴミが出てくる。赤土で埋め戻したはずが、自然にサイクルして上 15cm くらいが黒土化していた。
- 樹木の調査では、針を打ち込んでその抵抗で空洞をみたり、インパルスハンマーと言って音でみたり、最近ではCTスキャンなども使われるようになってきている。

⑪都市緑化の問題点

- 台風による倒木によって車を壊してしまった例、根が露出してしまったり、支柱やフェンスを食った幹もある。小さなポットに植えていたときに根が回ってそのまま植えてしまったため、それが太ることで首を絞めてしまっているような状態になっているものなどもある。
- ぶつ切りにしてしまっているため、とんでもない形になってしまったケヤキがある。
- ライトアップされている木には、巻きつけられた電球の姿に、昼間の景色も考えて欲しいと思うようなケースがある。

⑫狭小空間の修景

- 非常に狭い空間でも緑化で飾ることは可能だと思っている。多種多様な植物を植栽している事例などとても良いと思う。
- 植栽後 3 年で生育不良になった例がある。単一の植物を使ったことと、有機質の土壌が目減りしてしまったため。

⑬新たな緑化植物

- 最近では今まで使ったことのない植物を使った緑化というものも増えてきている。晴海トリトンスクエアでは、かなり変わった植物を植えている。

⑭管理段階で変遷させていく緑化・設計意図に反する管理例

- バラを植えて、将来法面全部をバラが覆うような形にしようという計画で進んでいたところ、管理する人が変わった途端に引継ぎがうまくなされず、何もなくなってしまうということもある。

⑮良好な街路空間？

- 丸の内の仲通りでは、何種類もの街路樹を使っており、又ハンギング・バスケットやフラワーポットを置いている。三菱地所がきちんと管理をしているからうまくいっているのであって、ハンギング・バスケットなどは、きっちり管理をしないと必ず枯れてしまう。
- 日比谷公園の前も色々な植物を植えている。しかし上の木の陰というものを考慮していないので、せっかく植えたツル植物がほとんどなくなってしまっている。

⑯壁面緑化・壁面基盤型緑化

- 代々木パーキングエリアでは、溶岩パネルを貼ってそこにポケットを作って植物を植えている。灌水装置はついてるが、首都高の中なので余り手厚い管理は期待できないため、放っておいても 1 年中花を咲かせるような植物を植えている。
- 六本木グレイスビルでは、ポケットを作ってそこに植物を植え込む方法を取り、壁面緑化を行なった。200 平米くらいの中に約 70 種類の植物が入っている。1 平米あたり 20 数万円かかり、管理費は 1 年間で 1 平米 1 万円かかる。
- こうした緑化を垂直基盤型緑化と呼んでいるが、作るときのお金の問題だけではなく、管理の方も手を抜くとすぐに枯れてしまうので大変。屋上だと 15 日くらい雨が降らなくても問題ないが、壁だと 3 日も水をやらないと枯れ始めてしまう。



- ⑰付着根型植物を補助資材に登はん
- 誘引しなければ自分では格子に登っていかない植物があり、設計意図が管理の方にきちんと伝わらないことが時々ある。
- ⑱壁面基盤型緑化の生育不良例
- 壁面基盤型緑化には灌水装置が不可欠である。
- 愛知博のバイオラングの事例では、下の方は水が上から流れてくるため過湿状態になってしまい枯れてしまった。植えてあるのは乾燥に強い植物であるが、乾燥に強い植物は逆に過湿に弱い。
- 有機質土壌が目減りしてしまい3年で枯れてしまった例もある。
- ⑲生態面積率制度（韓国）
- 色々な開発に対して、その開発における自然循環機能を数値化し、何パーセントにしないと適用目標を決めたもの。ソウル市では2008年4月から実際に動き始めている。
- 自然地盤緑地の加重値を1.0、コンクリート舗装面を0として、水面（透水）は1.0、下に浸透しない水面が0.7。人工地盤で90cm以上の土があれば0.7、屋上緑化で20cm以上の土があれば0.6など数値を決めて、トータルで何パーセント以上にしないとという指導をしている。





都市と道路

一みちが支える、わたしたちの暮らしー

森田雅文／元東京都 建設局

■発表の視点

- ・「道」は、現在の位置から方向を示すもので、起点、終点を定めないもの。「路」は、人間が定めた起点と終点を有するもの。と考えると、「道路」とは、現在の位置から目標と方向性を持ち、起点と終点を備えたものと言える。
- ・「道路」は、自分（主体）と周囲、社会を繋ぐもの、様々な活動を支える礎ではないか、と考える。
- ・最近、道路に対して、通行機能に偏重していることへの反省を踏まえ、公共空間としての多様な使い方を求める声が多くなってきた。
- ・今後、環境問題への対応も含め、「道路」を地域資産として活用する知恵が求められており、道路に関する法体系も管理を主眼としたものから、地域活力の増進などに資する、利活用を視野に入れたものにしていく必要があると考える。

■発表と議論をふまえた結論

- ・「道路を作る」から「道路を使う」へは、国や地方自治体のルール作りの必要性がある。
- ・改めて東京の交通量地図により、道路の使われ方の全体像が分かった。
- ・鉄道については、道路に比べ、あまり計画性なく駅が作られてきているように思われる。
- ・一つの駅の中でも、公共と民間、民間企業同士などの連携がとれておらず、サインの統一が難しいなどの問題があり、もっと駅全体で使いやすさを考えた合意形成が必要ではないか。
- ・駅中の店舗は良く機能し、にぎわっている。

■発表のキーワード

- No. 1 道路の役割を改めて見直す
- No. 2 道路は、わたしたちの大切な財産
- No. 3 「道路を作る」から「道路を使う」へ
- No. 4 道路の使われ方
- No. 5 鉄道の使われ方

■議論のゆくえ

■議論目次

①発表会	第 32 回	②日付	2009/06/24	③プレゼンター	森田 雅文	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>○二十数年前、東京都で道路整備事業を担当していたおり、道路事業への理解を得るためのパンフレットを作成した。</p> <p>・道路建設反対の声が強かった時代であり、多くの人々に道路整備の必要性を理解していただく必要があり、東京都としての初の試みで事業パンフレットを作成した。</p> <p>○道路の役割を、日常生活、社会の中で実感している事実をもとに理解し、また、事前説明会から用地説明会、用地交渉、道路工事に至る事業全体の流れも理解していただく内容とした。</p> <p>(道路は、わたしたちの大切な財産)</p> <p>○道路は、通行機能だけでなく、人々がふれあう交流機能やライフラインを収容する空間、都市の骨格を形成する軸としての役割など、多様な機能を有する、公共施設、空間である。</p> <p>○一部の道路は、大型トラックが騒音と排気ガスを伴い走行する空間となり、地域の迷惑施設と考える人も多いが、それは道路の使われ方が偏った現れである。</p> <p>○本来、道路は貴重な公共空間を人々に提供しており、生活と社会を支える多様な機能を備えた、人体に例えれば社会の動脈、静脈を担っている公共施設である。</p> <p>○道路は、わたしたち（社会）の大切な財産と改めて認識を共有する必要がある。</p>					<p>●道路の役割を改めて見直す [No. 1]</p>		
<p>○最近、道路に対して、使い方について様々な要望がだされているが、公共施設であることから、その適切な維持管理が強く求められ、その利活用は著しく制限されていた。</p> <p>○国土交通省では、歩行者・自転車・公共交通を重視した道路の利活用やアメニティ性の高い公共空間としての道路の利活用、道路空間における多様な主体の活動の促進などについて、研究会を設け、検討している。</p> <p>○これからは、道路は地域資産であるとの認識のもと、行政と地域とが連携して道路の使い方を考え、地域の発展につなげることが必要と考える。</p>					<p>●「道路を作る」から「道路を使う」へ [No. 2]</p>		
<p>○東京都内の幹線道路の交通量を図面化した。</p> <p>○赤線は昼間 1 2 時間の自動車交通量で 1 万台を幅 1 mm で表示しており、黒線はそのうちの大型車交通量 1 千台を幅 1 mm で表示している。</p> <p>○赤線の地図で見ると、都内の環状道路の整備が不十分であることが見て取れ、多摩地区では南北を結ぶ道路が整備されていないことがわかる。</p> <p>○黒線の地図を見ると、環状 7 号線や 8 号線などに大型車交通が集中し、高速道路に接続する外郭環状</p>					<p>●道路の使われ方</p>		
					<p>(「道路を作る」から「道路を使う」へ)</p> <ul style="list-style-type: none">道路の使い方について、誰が動けばいいのか。国か地方自治体か。国もいろいろと検討を始めた段階であり、地方自治体は地域でエリアマネジメントなどのルールづくりを進める必要がある。		
					<p>(道路の使われ方)</p> <ul style="list-style-type: none">東京の道路交通量の地図を見ると、意外にもまとまった形になっており、びっくりした。これは計画に沿った道路整備の現われか。戦後、幹線道路ネットワークを計画し、整備を進めてきたが、いまだできあがっておらず、回り道や迂回を強いられている。パリでは、強制的な立ち退きができたようだ。首都高速の交通量地図もあれば、全体的なものが見られる。首都高速の地図も作成しているが、今日は持ってきていない。上り線と下り線で交通量を見ると、都心環状線の混雑のため、下り線の交通量は上り線の倍程度になっていることがわかる。きちんとした道路ができていない地域に日本の人口の 1 割が生活を強いられていることが大きな問題と考える。大型車が通行する道路に偏りがあることがわかった。		

①発表会	第 32 回	②日付	2009/06/24	③プレゼンター	森田 雅文	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>道路が未整備であることの影響が強くでていることがよくわかる。</p> <p>○大型車の通行量が多い道路には、環境対策を講じる必要があるが、環状 7 号線や 8 号線ではその対策を施す空間の確保ができないままとなっている。</p> <p>○ここは、国が早期に外郭環状道路を整備することが必要と強く考える。</p> <p>○東京における道路の使われ方について説明したが、参考に鉄道の使われ方について、説明したい。</p> <p>○この地図は、J R が黒線、私鉄各線が青色、地下鉄を赤色で、輸送人員量 10 万人を 1 mm で図化したものである。</p> <p>○これら鉄道を使って、毎日、250 万人から 350 万人が通勤、通学などをしている。</p> <p>○次に、山手線西側の池袋、新宿、渋谷に着目し、鉄道輸送量図と、各駅の乗換え状況のイメージ図を作成した。</p> <p>○各駅とも朝夕のラッシュ時間帯は大変な混雑状況であり、駅の改良が強く求められている。</p> <p>○これら主要駅での乗換え時間が短縮されれば、個人的にも社会的にも大きな便益が生じ、誰もが喜ぶことになると思われる。</p> <p>○道路目的税について、様々な意見があるが、道路だけでなく、このような鉄道施設の改良にも用いるなど、国民の共感を得るような使途の拡大を考えてはどうだろうか。</p>					<p>(鉄道の使われ方)</p> <ul style="list-style-type: none">・道路が計画的に整備されていることと比べ、鉄 道駅は計画性なしに進められてきているような気がする。・武蔵野線の駅は交差する鉄道の駅と離れた位置にある駅が多く、利 用者は時間をかけて乗換えている。・武蔵野線は、貨 物線に旅客線を加えたもので、私 鉄線との乗換えを考えた駅の設置になっていない。私鉄側では、国の行政指導で新たな出費はできない構造があり、新駅を設けることは困難である。・空港では、成田空港は新しくわかりやすいが、ヒースロー空港は巨大すぎて相当の距離を歩かざるを得ない。・渋谷駅の乗換えは、案内も親切ではなく、相当歩かざるをえない乗換えもある。・新宿駅の京王デパートと小田急デパートの間の小道は、民 間企業が競争している象徴的な道に思える。駅全体で使いやすさを考え、合意形成をはかるべきではないか。・案内について、国際化対応が叫ばれながら、現実には各社任せになっており、サインの統一が難しいままになっている。先進的に東京駅周辺の大丸有地区でサイン計画に沿った案内を始めている。・難しいのは何が原因か。・サインの統一には相当の経費がかかることから、関係者の合意が前提となる。・ある程度、公共側で多少負担するなどの誘い水も必要ではないか。・メリットを受けるのは移動する人々なのだから、そ の人たちが何かやらなければならないのではないか。・渋谷や新宿は地域住民は少なく、ほとんどが移動する人であり、今までの考え方の見直しが必要になる場合もあるが、逆にそこから面白い考えが発信されることもあるのではないか。・渋谷駅や池袋駅では、以前よりも駅が混んでいるという話があり、それはスイカ、パスモにより改札がスムーズになり、ホーム側ではなく改札口の外側、連絡通路が混んでいる。今後は、この混雑状況を改善する駅の設計が必要と思われる。・東京駅や大宮駅など駅中店舗ができて、よく機能し、にぎわっている。しかし、将来的には駅の中がわかりにくくなり、駅の機能上ネックになるおそれがある。・朝夕のラッシュ時間帯は通行人でいっぱいになるが、それ以外の時間帯はこれらのお店へのお客さんも利用しやすい状況となり、それなりにうまくいっている。・「アルクメデス」として、駅を調査することも面白いかもしれない。・大きな駅は多くの機能を抱え込んでおり、乗換えで相当歩くこともある。・秋葉原では、スピードの速いエスカレーターがあり、工夫を感じる。・最近の駅は、どこの駅もおなじようなつくりになっているような気がする。・国鉄の時代には、最小経費で駅舎をつくってきたが、最近の J R 中央線連立事業での駅舎は地域の特色を出すようになってきている。・道路は地域の資産との話もあったが、鉄道や駅も地域の資産ともいえるのではないか。国の理解を得て、道路目的税を活用した取り組みをしてはどうか。		

健康・医療・福祉の まちづくり・みちづくり

神田昌幸／国土交通省

■発表の視点

○健康・医療・福祉からみたまちづくり・みちづくりについて、さまざまなデータと事例、現在の取り組みを交えて紹介する。

■発表と議論をふまえた結論

- ・ 超高齢社会において、国民の福祉対策、健康増進は国としても省庁が連携して進めるべき根幹的な政策。
- ・ 現時点では超高齢社会に対する都市政策は不十分。
- ・ 高齢者の健康維持に寄与し、医療費の削減を可能とするためにも、都市政策に健康・医療・福祉の観点を入れることが必要。
- ・ バリアフリーは移動困難者に対する歩行環境の改善策に止まる。都市構造、土地利用、コミュニティ、歩行ルート等にまで及んだ超高齢社会対応のための総合的な都市施策が不可欠。
- ・ 健康・医療・福祉という観点を重視し、ライフ・イノベーションを積極的に都市政策に導入することにより、真に高齢社会に適した都市の実現を図る。特に、高齢者等の能力を高めるため歩行を中心とした自立的な移動（安全安心な歩行及び公共交通利用）を可能とする都市空間・都市構造の実現を目指し、これにより高齢者等の社会参画を促すとともに、また健康増進を図り、医療費の削減効果を生むことを目標とする。
- ・ さらに、健康・医療・福祉関係施設が立地する市街地において土地利用の誘導等により、高齢者等の往来・参集によるコミュニティ形成の契機創造、中心市街地の賑わい創出を目指す。
- ・ こうしたことにより、全国において超高齢時代に適したユニバーサルデザイン都市を創出し、健康大国の実現を図る。

■発表のキーワード

- ・ 健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくり
- ・ 健康のための地域づくり
- ・ Smart Wellness City

■議論のゆくえ

■議論目次

- 1-1. 健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくり
- 1-2. 「健康のための地域づくりの総合的推進に関する省庁連絡会」について
- 1-3. 「Smart Wellness City 首長研究会・発起人会共同宣言」
- 1-4. 健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくりの視点

発表会

第 36 回

2日付

2010/08/06

プレゼンター

神田 昌幸

ページ番号

⑤ブレゼンの流れ

1-1. 健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくり

○高齢者の問題として百歳問題があるが、この百歳問題に関わらず高齢化ということには非常に重大な日本の構造的な課題があると思っている。

○日本の人口の実績とこれからの推計を表した表によると、丁度今ピークを過ぎつつあり、後は減る一方になっている。単に人口が減っていくということではなく、人口の構造が変わってくるということだ。当然日本の税収の問題や産業の問題、社会保障の問題にダイレクトに利いてくる。その社会保障が今回も一兆三千億円上がると言われ、それを淡々と受認してしまっているのか。

○本当は福祉政策と都市政策は近いところになければいけないのだが、日本では非常にかけ離れている。日本の都市は経済のための都市、経済原理からきた都市となっており、もっと福祉的な面に目を向けなければいけないということがあるのではないかと。

○酒向先生の文章では「老人医療費の削減につながる環境―それはリハビリと社会参加の充実だ」と言っていて、酒向先生が発表した「健康医療福祉都市構想」が今出されてきている。成長戦略の中でも「ライフ・イノベーション」という言葉があり、注目されている分野でもある。

○まちづくりは完全に転換期にある。まず人口は減るので、まちづくりの目的が、人口が増え、まちが広がり、経済が成長していくためにはどうしたら良いのかという考え方から、人口は減っていく、経済も伸びない、むしろ縮退していくというときに、社会参加と歩くということを基本とした社会というものを考えなくてはいけなくなっている。それから経済性、効率性から安全性、快適性、環境といったものに視点が変わっていくのではないかと。内容についても新規事業という新しく作るということから、再構築、修復、維持管理へ。健康者、平均的な人ということから高齢者、障害者へ。産業中心としたまちづくりや都市整備から、市民の生活というところに目がいくのではないかと。また、低密度、広大、基礎的機能からコンパクトシティ、健康・医療・福祉というところに市街地都市機能が移っていくのだろう。都市交通も自動車が主になるところから、勿論自動車は伸びているけれど、利用者の減っている公共交通や自転車、歩行者といったものにもっと目を向けなくてはならなくなる。プロセスとしても行政主導ということから、合意形成し、当事者の参加・協働、PDCAといったものが出てくるのは当然と言える。

○我々はみちを作るときもまちを作るときも、暗黙の了解で健康者を対象にして作っていたのではないかとという反省がある。これからのまちづくりというものはより全体を見て、より健康なウェルネスという世界からより弱い人たちの世界まで範囲を広げて見なければいけない。そのひとつがユニバーサルデザインやバリアフリーという機能だ。まちの作り方そのものが変わっていかなければならないということを考えている。

○「健康」というのは、歩く、動く、予防ということで、身近なところでできる、医療費を増大させないということ。「医療」とは病気。当然病気になった方々はまちづくり、みちづくりに関係してくる。「福祉」は弱者対策という観点からすると、色々な関係を見なければならぬ。

○健康・医療・福祉施設と一体となったまちづくりの事例として、千鳥ヶ淵緑道がある。横に九段坂病院があり、病院の方々がりハビリ機能も含めて考えると、ここを歩くのが非常に良いということだ。病院と緑道とがセットになった空間というのは、理にかなったまちづくりができていているということ。

○歩いて行ける距離というのはどのくらいなのか。500m～1 kmは、そこそこ誰もが歩けている。70 歳以上で500m までという人が3 割、1km までという人が3 割で合わせて6 割。1.5km、2 km 歩けるという人も結構いる。しかし一旦病気になったり障害をもった場合にはそうはいかなくなる。

○街路というのは家の中から一歩外に出たらそこは道路空間。やっとな家の中から出られる人が、最低限安全に歩いて、安全に家に戻ってこられるということが、街路の一番基本的な機能ではないかということに思い至った。

人口減少・少子高齢化

■今後、日本は、急激な少子高齢化が進行し、2055年には、
①総人口は、約9,000万人まで減少(56年間)に30%減少し、1990年代の水準に。
②高齢人口のシェアは、2000年の17%から2055年には41%と約2倍強。

健康・医療・福祉のまちづくりの方向

区 分	これまで	これから
目 的	人口・中経済の成長	社会参加と歩行者優先な社会
特 点	経済性、効率性	安全性、快適性、環境
内 容	大規模、新設	再構築、修復、維持管理
対 象	健康者、平均的な人、産業	高齢者、障害者、市民等
地域性	低密度・広大、基礎的機能	コンパクト、健康・医療・福祉
都市交通	自動車	公共交通、自転車、歩行者
プロセス	行政主導	市民・当事者の参加・協働、PDCA

「健康・医療・福祉」のまちづくりの方向性

⑥主要な議論

○ ◇ヘルシーロードというのは常にある道路を利用すると思うが、景観などの整備もされた上ででなされるのでしょうか。

◇やり方は色々あって、一番取り付き易い例から言うと、最近は余りなくなってきましたがニュータウンを造るときに、初めからそれを織り込んで造るということは在り得ます。そのときに中心市街地のあり方、病院の配置の問題、車と歩行者或いは自転車との分離の構造などを考慮します。今あるまちももう一度造り直したとすると違ったまちができるでしょう。しかしこれからはそうしたことは少ないので、既存のまちを再整備していくということが必要で、そのときには今あるみちをどのように使うかが問題になります。そうすると通過交通はトラフィック機能重視で主要幹線に行ってもらい、生活空間にはそうした車が入らないようにしながら、場合によってはゾーン・サーティーという考え方もありますが、速度を落としてもらい、自転車にもルールを守ってもらって、歩行者や弱い方々が中心になるような街路空間、道路空間を創出しなければいけなくなり、そうした整備ができると思います。景観整備などは程度の問題で、千鳥ヶ淵の例でいえば、緑道なのでそれなりの景観が整備され、気持ちの良い空間として通ってもらえれば良いでしょう。しかし全ての空間でそうした整備をしなければならないということではないと思います。酒向先生がおっしゃるには、必ずしも歩道と車道が分かれている必要はないということ。但し間違いなく夜は明るくなければならぬし、車道と歩道が同じ平面にあってもそれなりに線が引いてあって歩行者が行けるところと車が行けるところとが共存しているものであり、しかも車も疾走して走るのではなく、それなりの速度で走るような配慮があればそれはそれで良いとのことなのです。

◇ゾーン・サーティーという話が今議論になりつつありますが、ヘルシーロードというものも、歩くだけの道路ではなく公共交通も認めた上での道路ということなのでしょうかと。

◇勿論その通りで、今日は余り説明しませんが、私が街路課時代に推進していた「総合交通戦略」が重要です。今、交通基本法の話がありますが、根っここのところはフランスのL O T I 法などの交通法や都市圏の交通計画を作っていくというP D Uのような施策の中で、総合的に色々な交通モードをうまく織り込んでまちを仕立てていかなければならないでしょう。そのためには、ゾーン・サーティーの適用もあるでしょうし、また、本当に必要な緊急車両以外は入れないようなゾーンを作るなどの色々な施策を、日本でももっと多様にやって良いのではないかと思います。

○ ◇私は自転車関係者としてひとつお願いがあるのですが、自転車歩行者道をやめて頂きたい。歩行者はやはり歩行者だけの空間を作るべきだと思います。自転車はどんなにルールを守れと言っても、子供から老人まで勝手気ままに乗ってしまいます。それが自転車の良さでもあります。その自転車と歩行者が同居するということは、ヨーロッパでもあることはあって、交通広場ではごちゃ混ぜになっていますが、それ以外ではほとんど分離しています。自転車と歩行者は、自動車と歩行者以上に分けなくてはならないと思っており、自転車歩行者道という表現はなくして頂きたいくらいだと思っています。

◇そのあたりのご希望は極めて良く知っており、恐らく我々本省の人間でそのあたりの仕事を齧った人間は皆そう思っています。

○ ◇日本だけでの常識的な道路の姿というものが幾つかあって、今おっしゃった自転車と歩行者が一緒の空間で行くということがスタンダードな状態で、当たり前だと思っているのは多分日本人くらいなのだろうと思います。後、今の時代で電柱が地上空間にあるのが当たり前というのもそうで、ニューヨークなどの80 年くらい前の写真や絵を見ると、すさまじい状態になっていて、今の日本よりはるかに過密にケーブルが張った状態がありますが、法律で全部禁止し、強制的にそうしたものを地下に収容させるような策を講じたりして、30 年もの間にかからぬ間に電柱は姿を消してしまいました。よその国でも例えばアジアでも最近力をつけてきたところでは電線がない状態になってきています。電柱と電線の問題というのも日本だけの非常識な部分ということがあるのではないのでしょうか。今の自転車と歩行者の話と、電線と電柱の話というのは、多分日本の道路の極めて特異なふたつの典型例だと思われます。一方で世界的な目で見ると、非常識な状態でここまで60 年も70 年も続いてきて、ストック・ベースで見たときに、圧倒的な比率になっている状態なので、それをどうやってある時間の中で、世界標準みたいなものに切り替えていくかは相当知恵を出さなければならぬでしょう。法律上の名前を変えただけで即座にそうなる訳でもないと思いますが、法制的な規制のようなものと、投資のような話と両面からいかなければなかなか難しいでしょう。この会でも今お示しいただいた問題意識も含めて、勉強のテーマになっていると思います。

◇昔の道路構造令、街路構造令というのも一時期ありましたが、ずっと探っていくと緩速車線というのがあり、まさにリヤカーや場合によっては馬などが走っていたようなゾーンがあり、昔からあるシンボリックな幹線道路にはそういうゾーンがありました。その緩速車線を使ってやればおっしゃるように自転車が走れるし、恐らくこれからの新しいモビリティとしてセグウェイなどがあるとすれば、そういうものがそこを走れば良いでしょう。それが若干どこかで間違ってきてしまった気がします。

○ ◇今日のお話を非常に興味深く聞かせて頂いたが、初めの方で新しく作るということもさることながら、今ある

①発表会	第 36 回	②日付	2010/08/06	③プレゼンター	神田 昌幸	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>○「歩いて暮らせるまちづくり」という言葉があるが、去年の夏、街路課で内閣府の政府の正式なモニター調査としてやらせて頂いた。徒歩や自転車で行ける範囲に必要な施設・機能は何かという設問に対して、一番上が病院・福祉施設であった。後は買い物（スーパー等）、そして郵便局・銀行、学校、鉄道・バス停など公共交通の駅、広場・公園等憩いの場、子育て施設、文化・教育施設、レストラン・食堂、専門店舗と続いていく。歩いて暮らせるゾーンに病院・福祉施設が必要と考えている人が多いという結果になった。</p> <p>○富山はコンパクトシティで有名で、路面電車（L R T）や幹線バスネットワークがあるが、普段はこうしたゾーンに市民は歩いて暮らしている。住宅がありスーパーがあり福祉施設があり、又、歯医者があったりコンビニがあったりして、こうしたところを行ったり来たりしている。そして時々は街に出て美術館に行ったり、少し良い商品を買に行ったりするために公共交通に乗って移動する。基本的に自家用車に過度に依存しない、歩いて暮らせるまちづくりのあり方となっている。森市長がお年寄りに説明されるときに「お団子と串」と説明されている。皆さんが普段生活しているところは歩いて暮らしているお団子のところ。たまに出かけるときは公共交通に乗るのでそれが串で、こうしたまちが串とお団子の都市構造をもったまちづくりとなり、これが、富山が目指すコンパクトシティだと説明されている。</p> <p>○もう少し政策的にいうと、コンパクトシティを実現するという意味では交通と土地利用が切り離せない。土地利用というのは歩いて暮らすゾーンで、大体交通の沿道や道路の沿道に町がある。公共交通が利用可能なゾーンに人が住んでおり、これがまさにコンパクトシティで、決して同心円状になっているのがコンパクトシティではない。公共交通が利用できるところに集まっている。</p> <p>○富山の場合は富山ライトレールといって日本の本格的L R Tの第一号となった路線がある。デザイン性も高く、利用者も増え、移動する景観としても、まちづくりとしても素晴らしいものになっている。</p> <p>どのような人が利用しているかという、年代別に分けると、元々10 代 20代は通学で使っていたので微増で、実は40代50代そして特に60代70代の利用が増えている。今まで富山港線を使っていなかった方の利用が急激に増えている。それはどういうことかといえば、以前から富山港線を使っていたという人が半分くらい、自動車から転換した人が12%くらい、そして20%の新規という人がいる。この「新規」というのは、データをとった富山市も不思議に思ったらしいが、インタビューやアンケートによると、非常に乗り降りがしやすく、バスに比べて揺れないし静か、そして見た目も良いということで、街に出易くなったという意見だった。これによって、足が悪いという方も含めて今まで引きこもりがちだった人が街に出るようになったということが分かった。これは素晴らしいことで、B／Cの議論ではこうした部分は表には出ないが、こうしたところの効果というものは計り知れないものがある。</p> <p>○健康・医療・福祉ということをターゲットにおいたまちづくり・みちづくりに取り組まなければならないということで、一本の道路をどうするかということより、面的に考えてどうするかということがある。酒向先生がおっしゃる「ヘルシーロード」を中核に据えながら、商業・業務、医療・介護、行政・福祉、教育・文化・色々なものが関わりあいながら、人が出会う中心市街地や、あるいはその周辺部との関係で、公共交通でアクセスができるようなまちづくりをしていくということが必要。</p> <p>○ものごとを考えるときにはデータが必要である。ある人に注目したときに、どういうルートを通って行くのか、またなぜそのルートを選んで行ったのかということが分からない。</p> <p>○初台リハビリテーション病院とでは、実際にリハビリの中で、この辺りに住んでいる75歳以上の人たちに、本人の了解を得てGPS機能もたせ、どういう風にどこのルートを選んで、またなぜそこを選んだかということをそれ</p>					<p>ものの再構築などの重要性が高まっているというお話がありました。今ある都市を再構築していくときに、ヘルシーロードという哲学というか概念のようなところを織り込んでいくという話は大事だと思いますが、一方で街路課が今までメインでやってきたような大きな道路を通すときに、余りにそうしたヘルシーロードのような発想がなかったのではないのでしょうか。メンテナンスや再構築の中で地道にやっていくことは勿論大事であるが、一方でそうしたことをやりながら新規に大規模な道路を造るときに全然考えていなくて、何年か経ってからこれはまずいと言って再構築の中でやり直すようなことは、余り賢いやり方ではないと思います。</p> <p>◇九州にいたときに、福岡で外環状道路をやっており、その外環状道路の周りには、たまたま病院—九州の国立がんセンターのような大きな病院や個人病院がたくさんありました。元々そこに道路があった訳ではないので、その病院同士のネットワークという発想は、今までありませんでした。道路がない中で地図を見ても、病院のネットワークという発想は生まれなかったのです。ところがもうすぐこの道路ができるという絵を見たときに、まさに「ウェルネス」というか、お年寄りの方々が、その道路を歩いて健康づくりのみにするのだということを言い始めました。そのときに、病院に公共交通で行く手段がありませんでした。そこで道路ができたので、九州にある全国でもナンバー・ワンの西鉄というバス事業者に、その幹線道路をベースにしてあちこちの病院に寄っていくような定期便を作ってくれということを、市民が外環状道路の供用を間近にしたのをきっかけに声を上げてくれたのです。西鉄側にしてみると、採算ベースから言えば余り良くありません。加えて高速道路の土・日1000円で、西鉄にとってドル箱だった高速バス路線のお客さんが減ってしまい、堪えている状況の中でありましたが、福岡市も声を上げてくれたのです。今、その外環状道路をまだ福祉とまではいっていないが、医療のための幹線道路として、どう使っていくかという勉強を、市と整備局と市民の方たちと一緒にやっていきます。歩き易さという話もありますが、今のネットワークの中にバス・ペイをどこに配置するか、西鉄をどこの病院をどう迂回させるかなど、作るだけではなく、それを医療などの視点からどう使いこなすかという話が出てきていて、非常に面白いと思って見ていました。この話は今日のテーマにつながるでしょう。今あるネットワークをメンテナンスの中で少しずつ直していくという発想もありますが、大きく作るときに、そうした発想でチェックすることが大事だという思いと、実際にやっている例があるという話をしておきたかったのです。</p> <p>◇まさにその通りで、病院の周りがターゲットのひとつで、バリアフリー法でも病院の周りは重点地域になり易いのですが、一方でもっと面的に、そして公益的にものを考えなければならないと思っています。更に土地利用なども、ある程度誘導できればそのほうが良いという面があるでしょう。</p> <p>○ ◇さきほどの年代構成のグラフで、将来的に65歳以上の比率が昔でいう若い世代の人口比率と逆転するということがありました。これが良いかどうかは別にしても大抵この通りになってしまうとすると、そのときに何をを目指すかが問題。その年を見たときに、日本全体を見て、どこのまちでも同じような人口比率になるようなまちづくりを目指すのかどうか問題でしょう。今は田舎の方に行くと高齢者の赤い部分の比率がもっと増えることになるだろうし、東京などでは15～64歳という黄色い部分の比率が多くなっているのかもしれませんが。まちの単位で見ると、元気のあるまちと疲れきってしまったまちや村が、国の中で分散してしまっています。そのひとつひとつのまちをどういう風に構成していくかという話と、国全体に色々な地域があるので、どう受け持たせるのかという話と二つのテーマがあるような気がします。都会でも田舎でも多少のバランスの違いはあっても、まあまあいいとこんな感じというまちを目指すすると、さっきのみちとまちについて、どういう人たちがそこに住み着くか定着するかで変わってくるでしょう。まちをどうするかという話と、そのまちを国全体の配置として極端にするのか極端にしないのかという二つのテーマがあるような気がします。</p> <p>◇その話は国土政策に関わってくる話です。幸か不幸か日本国憲法ではどこに住んでも良いということになっていて、転居が可能なので、ここに住めという強制はできません。大学のあるまちでは当然若者が増え、産業がなくなって若い人の働き口がなければ、地方のまちから都会に人は流れてしまいます。</p> <p>◇調整ということではなく、まちづくりの誘導ということはあると思います。どこかに特化するような国土政策なり都市政策をとるのか、またどこも同じような感じになるような国土政策をとるのか。先ほどの話で、富山の例でお団子と串という話がありましたが、それぞれの団子のところがどういう風にしようとしているのかという発想、例えばそれぞれの団子の味わいは違うが人口構成や年齢構成が同じものを目指すのか、しかしそれは非現実的であるとか難しいということになった場合、年齢構成のところでもかなり特化せざるを得ないけれど、そこは交通網などでカバーをする—というように、テーマの議論の余地があるように思われます。</p> <p>◇それは勿論あって、分析的にものを見ていくのか、政策として解決ができる手段があるという観点でアプローチしていくのかで違って、分析的だと今の話は様々な分析ができると思います。では、実際何ができるかというと、今日本の中では都市間競争と言って、有名なところでは長野県に若い人たちの子育てに対して非常に手厚い手当をしたら、多少通勤時間が長くても多くの人が移り住んできているという村があります。そうすると若い年齢層が増えて、子育てに豊かな空間を提供するようになり、また税制や補助、助成金を出すと若い人たちが集まって来るというところがあります。これは都市間競争としては勝っている事例でしょう。勝って</p>		

①発表会	第 36 回	②日付	2010/08/06	③プレゼンター	神田 昌幸	④ページ番号	
⑤ブレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>どれ記録できるようにしてある。そうすると一番近いルートだけではなく、天気が良いと気持ちが良いので緑道を利用するルートを選ぶとか、勾配や階段があるルートは避けるなどということが分かってきた。雨だと違ったみちを通ったり、途中で買い物を頼まれて立ち寄ったりして、場合によってはバスで帰ってくるということもある。こうしたことをこれからのまちづくり・みちづくりに生かしていこうと考えている。</p> <p>○それらを整理すると、必要性として</p> <ul style="list-style-type: none"> ・超高齢社会において、国民の福祉対策、健康増進は国としても省庁が連携して進めるべき根幹的な政策 ・現時点では超高齢社会に対する都市政策は不十分 ・高齢者の健康維持に寄与し、医療費の削減を可能とするためにも、都市政策に健康・医療・福祉の観点を入れることが必要 ・バリアフリーは移動困難者に対する歩行環境の改善策に止まる。都市構造、土地利用、コミュニティ、歩行ルート等にまで及んだ超高齢社会対応のための総合的な都市施策が不可欠 <p>○今の政権の「ライフ・イノベーション」や「シルバー・イノベーション」を考慮して、健康大国戦略を進めていくとこういうことになっていくのではないかと解釈している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・健康・医療・福祉という観点を重視し、ライフ・イノベーションを積極的に都市政策に導入することにより、真に高齢社会に適した都市の実現を図る。特に、高齢者等の能力を高めるため歩行を中心とした自立的な移動（安全安心な歩行及び公共交通利用）を可能とする都市空間・都市構造の実現を目指し、これにより高齢者等の社会参画を促すとともに、また健康増進を図り、医療費の削減効果を生むことを目標とする。 ・さらに、健康・医療・福祉関係施設が立地する市街地において土地利用の誘導等により、高齢者等の往来・参集によるコミュニティ形成の契機創造、中心市街地の賑わい創出を目指す。 ・こうしたことにより、全国において超高齢時代に適したユニバーサルデザイン都市を創出し、健康大国の実現を図る。 <p>こうしたことが重要ではないかと考えている。</p> <p>○ものごとを進める意義においては、道路管理者だけがやってもだめなので、市長、社会サービス関係、商業組合、コミュニティ代表者、住宅供給者、環境サービス、健康サービス、建築家、公衆衛生専門家、社会学者、都市計画者等々が、有効なコラボレーションの下に事業を進めていく必要があると考えている。</p>					<p>いるのだけれど周りから吸収していることは事実で、マクロに見るとマクロの中では変わっておらず、濃淡が出ただけとも言えます。そこをどのような配置論をとるのかというのがまだ見えていません。アメリカはどうなっているかという、元々ひとつの都市の中で、ダウNTOWNなど危険なゾーンには富裕層は住まず、郊外にある集落自体に壁があって、まち自体に鍵がついているような安全なところに住んでいます。その様な住み方から、最近では都市を選んできています。オレゴン州ポートランドという都市は、アメリカの環境意識の高い人たちが好んで住んでいると言われる都市です。都市を選ぶという時代になってくると、より大きな都市間競争の話になってきます。しかしそれは国土政策的に解けているかという、マクロ的には解けていません。それをどういう風に政策のアプローチとして、手段のあるところにやるかという、その手段が分かりません。少なくとも雇用政策、産業政策と切り離せないでしょう。そこがまだ成長戦略でも解けていないところ</p> <p>です。</p> <p>○ ◇今のお話で、平均値はこうでも地域別に見たときに、高齢化がものすごく進み、2040 年までの間に千数百万人いなくなると予想されているけれど、偏った地域の人たちが先にいなくなるのでしょうか。必然的に過疎化するところが出てしまい、かなり地域によって変化が起きるような気がします。</p> <p>◇山の中や離島など限界集落という余り良くない言葉がありますが、エリアにおいては年齢構成などの限界というものがくる可能性もあります。生活ができなくなり村を捨てるというようなことも起り得るでしょう。</p> <p>○ ◇これまでバリアフリーという施設系で段差解消やエレベーターやエスカレーターなど施設を設置する側が、おぼしめしでバリアフリーをしてきたようなところがあったように思うが、今日のお話を伺うと、使う人の側からすると、病院や公共交通が使えるようにすることの方がバリアフリーになるという気がしました。さきほどモデル都市を見せてもらいましたが、ヘルシーロードは比較的恵まれた地域で実現できそうであって、限界集落など、ライフラインの命の綱である一本の道を、今まで 3000 人で使っていたところを今は 500 人で使っているというような地域をどうするのかということの方が、むしろこの『みち研』としては大きな課題ではないかという感じがしました。</p> <p>○ ◇ナショナル・ミニマムを一体どこまで考えていくかということと、総合行政として市町村にどこまでおろすのか、その上で国土政策として国として一体何をやっていくのかという問題を紐解いていかなければならない気がします。</p> <p>◇ナショナル・ミニマムという言葉自体は概念として良く分かるし非常に良い言葉であるが、現実的にナショナル・ミニマムというものが目の前にきたときに、結構シビアな状況になると思います。公共事業費がここまで落ちてきていると、これから先もできることは限られており、作っているもののメンテナンスや管理、更新にとられてしまうということを考えれば、むしろこれからは新しく作るというよりは、どういう風に更新していくかということにターゲットを置いていかなければなりません。</p> <p>◇今、大手町で行われているように、連鎖型で都市を更新しなければならない時代になっています。これは都市の問題だけではなく、色々なところで出てくる話だと思います。幾つかの課題がありますが、ひとつには公共施設リストがあります。これからは地方公共団体の財政もものすごく厳しくなるので、どのようにして文化センターも含め、今持っている施設を管理し更新していくのか、これが大問題となっています。ナショナル・ミニマム以上の施設を我々は持っています。新しく造ることが激減している中で、むしろそれをどう更新していくかに完全に切り替えなくてはならない時代になっていると言えるでしょう。</p> <p>○ ◇高齢者の方々はヘタすると一日 12 時間テレビを見ていて家から出ません。そうすると身体が弱ってきて益々医療費がかかります。実際にさきほどの久野先生の健康プログラムを 3 ヶ月やると、ものすごく健康年齢が下がります。65 歳の体力の人が健康年齢 60 歳になったりするのです。最終的に 1 年、2 年経つてくると、本当に医療費が下がってきます。現実には新潟県見附市ではそうしたエビデンスが出ています。こういうことを積み重ねてやっていかなければいけないのでしょうか。</p> <p>◇老人を抱えたりしていると良く分かります。家からどのくらい出られるか、10m 歩けるということはすごく大事なことです。結局のところ社会的目標を失ったら必ず引きこもってしまい、そうなる人に頼る部分も増えてしまいます。ここで言うみちづくり、まちづくりというのは、そういう面であっても社会的目標がその社会の中にあり得るか、手の届くところにあり得るか、そこに手を届かせるためにみちというものが今まで落としてきてしまったものは何かを、もう一度振り返って問い直すべきなのだろうと認識しています。</p> <p>◇厳しいお話だが本当にその通りで、「歩行空間における利用目的・速度のイメージ」の図の中に、溜まり・交流・休憩とあります。これらは道路の B／C には全く関係ありません。しかしこういう機能がまさにコミュニティを作っていて、もっと溜まって良いし、人が交流しても良くて、そういうことができるということがとても重要なのです。埼玉の志木市に行ったときに驚いたのですが、まちの中に空き家が沢山あります。その空き家の一部市が買って、ボランティアグループに提供しています。そこで何をやっているかという、お茶が飲めます。200 円出せば何時間居ても良い。お茶を飲んで話をして、その「あざみ」というサロンで芋掘りなどイベントを企画したりもします。これが重要で、ここが立ち寄る目的になるのです。週に何度か立ち寄って話</p>		
							
					<p>ヘルシーロード：酒向正専医師による健康医療福祉都市構想の骨格となる都市内道路</p>		
<p>1-2. 「健康のための地域づくりの総合的推進に関する省庁連絡会」について</p> <p>○ビジネスとしては「ソーシャルビジネス」、言葉としては「ソーシャルキャピタル」が今後のキーワードとなってくると思われ、今回は「ソーシャルビジネス」という観点でやったということ。福祉のみちづくり・まちづくり調査について、これを都市・地域整備局の私の後任者に話してもらい、私が補完するという形で説明をした。</p> <p>○名簿を見てもらうと、事務局が内閣官房、地域活性化統合事務局の青木参事官。総務省でも通信（元郵政省）の方が入っている。文部科学省は教育の分野、男女共同参画、生涯スポーツの分野から、また厚生労働省では健康の生活習慣病（メタボ）対策室、社会保障の担当の方、経済産業省では地域経済ということで立地環境整備課、そしてソーシャルビジネスの関係として、サービス産業課も入っている。国土交通省は窓口としては都市・地域政策課、元々は街路交通施設課が中心となっていたが、まちづくり推進課が入ったということと、住宅局も入っている。こういうメンバーで「健康のための地域づくり」ということで省庁連絡会を構成している。</p>							

①発表会	第 36 回	②日付	2010/08/06	③プレゼンター	神田 昌幸	④ページ番号	
⑤プレゼンの流れ					⑥主要な議論		
<p>1-3. 「Smart Wellness City 首長研究会・発起人会共同宣言」</p> <p>○中身についてももう少し専門的にしたものが、冊子になっている資料。四本柱で視点が 8 つ。(1)として超高齢社会に対応した「健康・医療・福祉のまちづくり・みちづくり」の将来ビジョンということで、まさにパラダイムシフト。そして超高齢化社会に対応したまちづくり・みちづくりを推進するという、所謂宣言の話。</p> <p>○(2)は健康・医療・福祉と一体となった都市施設整備・市街地整備の方向ということで、一体化したまちづくりが必要だと言うことと、市街地整備の方向ということ。</p> <p>○(3)は「歩行系ネットワーク」や「主要な歩行軸」等、都市施設整備のあり方。まさに高齢者やチャレンジド(障害者)、チャレンジャー(リハビリ回復者)等の移動を支えるヘルシーロードによる歩行ネットワークの必要性、そしてヘルシーロードの具体的なデザインはどうか。</p> <p>○(4)ではソフト施策はどうかということと、住民参加の仕組みが必要ということ。こうした観点で色々ものごとを整理しているということが書かれている。</p>					<p>をしてという風に生活の形ができ、家に閉じこもるより幸せだと思います。これがまさに「新しい公共」が人々の幸せの一部を担えるということではないでしょうか。</p> <p>○ ◇先ほどバリアフリーの話がありましたが、私の母が 90 歳になり、国立市ではリハビリに通うときにタクシーを回してくれ、何人かで乗り合わせて行くようになっていきます。母は迎えに来てくれて涼しく行けて、涼しいところでリハビリができ、帰って来ると身体が軽くなった感じだと言い、1 ヶ月の間に見違えるほど元気になりました。バリアフリーというのは施設のような物理的な面だけではなく、制度によるバリアフリーというように意識をつなぐバリアフリーが大事だと思った。</p> <p>◇「心のバリアフリー」という言葉が使われる方がいらっしゃいます。</p> <p>◇モビリティ・チェーンという言葉が使われますが、モビリティがつながっているということ。そのモビリティ・チェーンのところでスムーズに乗り換えることができればそれは良いことでしょう。</p> <p>◇心と心を繋ぐシステムは、ちょっとした工夫でできるのではないのでしょうか。私達はお金をかけることばかり考えがちですが、公共空間のバリアフリーを広域的に実現することは、なかなか難しいでしょう。</p>		

3. 写真事例集 (Key Word 付き)

みち研の各専門分野からの研究発表，及びアルクメ現地踏査では，多くのみちに関する写真が，活用あるいは撮影されている。当該報告書ではこれらの写真に多様な Key Word を付けて整理することで，写真を見る読者に，場所や機能から生じる先入観を与えない工夫を行う。また，Key Word 整理の方法としては，KJ 法やコンコルダンス (concordance : 語句集を示し，代表的な例としては聖書のコンコルダンスがあげられる) で用いられる整理方法を活用している。

写真事例集のイメージを図 4-2 に示した。

<div>No. 1</div> <div>場所 台東谷中</div> 	<div>No. 2</div> <div>場所 台東谷中</div> 
<div>解説</div> <p>○舗装パターンに合わせ路上に出したテントで食物を販売している。</p> <div>キーワード</div> <ul style="list-style-type: none"> ・ノンビリ ・食べ物 ・舗装 ・テント ・買い物 ・散策 ・賑わい ・ユスニック ・お店 	<div>解説</div> <p>○突然目の前に階段が現れて，一気に眺望が開け町を見渡せる。</p> <div>キーワード</div> <ul style="list-style-type: none"> ・突然 ・一気に ・開放感 ・眺望 ・階段 ・微地形 ・空 ・高低差 ・きもちいい
<div>No. 3</div> <div>場所 ○○</div> 	<div>No. 4</div> <div>場所 ○○</div> 
<div>解説</div> <p>○にぎやかな商店街に残っている不思議の印象のお稲荷さん。</p> <div>キーワード</div> <ul style="list-style-type: none"> ・にぎやか ・不思議 ・歴史 ・下町 ・お稲荷さん ・記憶 	<div>解説</div> <p>○猫が歩行者と同じ路上を，自分のペースで歩けるようなみち。</p> <div>キーワード</div> <ul style="list-style-type: none"> ・ねこ ・マイペース ・共存 ・ゆとり ・なごみ
<div>No. 5</div> <div>場所 ○○</div> 	<div>No. 6</div> <div>場所 ○○</div> 
<div>解説</div> <p>○埼玉県芝川右岸の土手の歩道を犬と散歩する人々と農道と車</p> <div>キーワード</div> <ul style="list-style-type: none"> ・土手 ・農道 ・散歩 ・いぬ ・細道 ・水面 ・みどり ・曲線 	<div>解説</div> <p>○夜景はキラキラと，光のみちが流れのように見えて美しい。</p> <div>キーワード</div> <ul style="list-style-type: none"> ・夜景 ・光 ・流れ ・キラキラ ・輝き ・暗さ ・バランス

図 4-2：写真事例集 (Key Word 付き) イメージ

参考資料 キーワード検索のたたき台資料

1. コンコルダス的な方法を活用したキーワード検索の方向性

1) コンコルダス的な方法を活用したキーワードの体系化・分類イメージ

[みちの Keyword体系]

大分類	分類	Keyword
場所	地名	・谷中 ・巣鴨 ・パリ ・銀座 ・とげ抜き地蔵 ・駒込橋 ・板橋宿 ・日本橋 ・〇〇 ・〇〇
	地形	・微地形 ・小川 ・高低差 山地 ・平坦地, ・丘陵地, 段差 ・河岸 ・〇〇 ・〇〇
	土地利用	・商業地 ・商店街 ・町並み, ・田圃 ・ ・〇〇 ・〇〇
条件	季節	・春, 夏, 秋, 冬, 初冬, 晩春, ・〇〇
	時簡帯	・午後8時 ・午後 ・午前 ・朝, ・夕方 ・深夜
	気象	・小雨 ・台風 ・真夏日 ・小春日和 ・〇〇 ・〇〇
	その他	・〇〇 ・〇〇
要素		・食べ物 ・舗装 ・テント ・階段 ・空 ・ねこ ・土手 ・農道 ・いぬ ・細道 ・水面 ・みどり ・夜景 ・光 ・キューピット ・路上 ・キオスク ・休憩場 ・入口 ・小スペース ・高欄親柱 ・レンガ ・眼 ・道行く人 ・高速道路 ・坂道 ・路上彫刻 ・照明 ・椅子 ・お年寄り ・〇〇 ・〇〇
行為		・買い物 ・散策 ・共存 ・犯罪 ・〇〇 ・〇〇
状態		・賑わい ・エスニック ・お店・突然 ・一気に ・不思議 ・キラキラ ・輝き ・暗さ ・バランス ・さりげなく ・ミスマッチ ・未整理 ・でこぼこ ・暗い ・軽やか ・さりげない ・動 ・静 ・洗練された ・風情 ・ごちゃごちゃ ・共存 ・〇〇 ・〇〇
動作		・覗く ・笑う ・歩く ・横切る ・立ち止まる ・話す ・座る, ・眺める ・ひとつずつ ・残る ・威嚇
感情		・ノンビリ ・気持ちよい ・楽しい ・開放感 ・ゆとり ・なごみ ・〇〇 ・〇〇
歴史		・歴史を感じる ・江戸情緒 ・お稲荷さん ・由緒 ・〇〇 ・〇〇
文化		・下町文化 ・〇〇 ・〇〇
その他		・眺望 ・記憶 ・マイペース ・曲線 ・流れ ・雑踏 ・形状 ・通過交通 ・〇〇 ・〇〇

2) 事例写真とキーワードの関係

No. 1	場所	台東谷中
		
解説	○舗装パターンに合わせ路上に出したテントで食物を販売している.	
キーワード	・ノンビリ ・食べ物 ・舗装 ・テント ・買い物 ・散策 ・賑わい ・エスニック ・お店	
No. 2	場所	台東谷中
		
解説	○突然目の前に階段が現れて、一気に眺望が開け町を見渡せる.	
キーワード	・突然 ・一気に ・開放感 ・眺望 ・階段 ・微地形 ・空 ・高低差 ・きもちいい	
No. 3	場所	〇〇
		
解説	○にぎやかな商店街に残っている不思議の印象のお稲荷さん.	
キーワード	・にぎやか ・不思議 ・歴史 ・下町 ・お稲荷さん ・記憶	
No. 4	場所	〇〇
		
解説	○猫が歩行者と同じ路上を、自分のペースで歩けるようなまち.	
キーワード	・ねこ ・マイペース ・共存 ・ゆとり ・なごみ	
No. 5	場所	〇〇
		
解説	○埼玉県芝川右岸の土手の歩道を犬と散歩する人々と農道と車	
キーワード	・土手 ・農道 ・散歩 ・いぬ ・細道 ・水面 ・みどり ・曲線	
No. 6	場所	〇〇
		
解説	○夜景はキラキラと、光のみちが流れのように見えて美しい.	
キーワード	・夜景 ・光 ・流れ ・キラキラ ・輝き ・暗さ ・バランス	

No. 7	場所	銀座四丁目
		
解説	○銀座の雑踏にありながら、路地を覗くキュービットが設置され、みち行く人が皆この作品を眺めて行く.	
キーワード	・銀座 ・キュービット ・覗く ・眺める ・さりげなく ・雑踏	
No. 9	場所	〇〇
		
解説	○有名な巣鴨とげ抜き地蔵尊入り口の休憩所	
キーワード	・みどり ・休憩場 ・とげ抜き地蔵 ・入口 ・小スペース	
No. 11	場所	〇〇
		
解説	○レンガの風情ある壁に、「眼」の絵でみちゆく人を威嚇する貼り紙.	
キーワード	・レンガ ・威嚇 ・眼 ・道行く人 ・犯罪	
No. 8	場所	〇〇
		
解説	○パリ路上のキオスクの建物は、一つずつ形状が違っていて、見ているだけで楽しい.	
キーワード	・パリ ・路上 ・キオスク ・形状 ・楽しい ・ひとつずつ	
No. 10	場所	〇〇
		
解説	○駒込橋の由緒が感じられる高欄と親柱が歩道の上に残っていた.	
キーワード	・駒込橋 ・高欄親柱 ・ミスマッチ ・由緒 ・残る ・風情	
No. 12	場所	〇〇
		
解説	○お年寄り銀座、巣鴨地蔵通りは歩行者、通過交通、ごっちゃごちゃ.	
キーワード	・お年寄り ・通過交通 ・ごちゃごちゃ ・共存 ・未整理	

2. K J 法を活用したキーワード検索の方向性

1) K J 法を活用したキーワードの体系化・分類イメージ

(樋口委員・並木委員資料より)

[みちの Keyword 体系]

大分類	気づきの分類	気づきの Keyword
歴史・文化の香りがある街並み	○生活の香りのある街	・生活 ・香り
	○地域の歴史・裏付けのある街、重みのある街	・歴史 ・裏付け 重み
災害時の逃げ場	—	
景観への期待	○振り返っても景観	・景観 ・振り返り
	○夜も昼も景観	・昼 ・夜
潤いのない街・温みに欠ける街	○街中から水辺が消えている	・水辺 ・街中
	○人を排除するしかけ	・排除
歩きにくい道	○無関心	・無関心
住民の不安	○人のいない、狭い道で感ずる不安→住民の知恵で解決	・狭い ・不安 ・知恵
歩道・道路空間利用の提案	○歩道の拡幅・路肩の利用	・歩道 ・幅員 ・路肩
	○歩道空間レンタル	・歩道 ・レンタル
	○植栽は建物側へ	・植栽
	○必要な所にはベンチを！	・ベンチ ・必要性
	○仮設でも屋根を！	・仮設 ・屋根
	○知恵を出し、多様な取組み	・知恵 ・多様
	○良い景観例	・景観 ・良い
	○シャッターに絵は	・シャッター ・絵
歩行者と自転車のすみわけ	○自転車が嫌われ者になるのでは	・自転車 嫌われ者
	○歩道利用に障害	・障害
	○自転車置場は整理されている	・整理
気持ち良いやすらぎのある歩行空間	—	
公共の場としての道の利用	○緑化やイスは誰のもの？誰のための緑化？	・緑化 ・椅子
	○イスは誰のもの？座る人がいない？	・座る
	○都市計画と街並みの連携が不十分？	・都市計画 ・連携
	○秩序のない景観	・秩序
	○歩道上の不要物	・不要物
モビリティとノンビリティの分離	○混合交通を幅員の変化で考えても交通はゴチャゴチャになるだけ	・混合交通 幅員 ・変化 ・ごちゃごちゃ
	○通過交通量が増えて歩行者の居場所が無くなった道	・通過交通 ・居場所
	○道幅が広く通過交通が多くなった道路で活気が無くなった商店街	・道幅 ・活気 ・商店街
	○人々のコミュニケーションが無くなった道	・コミュニケーション
モビリティをつなぎやすい	○同一路面でもモビリティの乗り換え	・路面 ・モビリティ ・乗り換え
	○乗り換えがしやすいターミナルを街中に	・ターミナル
情報のある道	—	

(2) 事例写真とキーワードの関係

<潤いのない街・温かみに欠ける街>

○街中から水辺が消えている

④-4

「水があっても事故は
起こしたくない」



①-1

駒込駅わきの小公園に水路の
せせらぎ。橋の名残、武家屋敷
の池の水を流したとか。

①-4

「霜降り銀座商店街」
暗渠を利用した、道幅狭い（3メートル）
石畳の、昔ながらの商店街。裏の住宅街
ともつながり、庶民的な活気がある。
一方通行なので、車は主として裏手に
並行した道を利用。大木が鬱蒼としげる
旧古河邸も。

①-12

自転車専用道路や、歩道と車道のあいだ
の段差の問題も検討の余地あり。
川は封じこめられ、水が生きている場所
がほとんどない（水が生きているのは六
義園の中だけ??）。

④-18

『迷惑なんです…本当に』



⑩-1

駒込駅脇にある公園で、使われ
ていない噴水、通水部あり
（季節でやめているのか?）

○人を排除するしかけ

④-2

「変な隙間には入ってほしくない」「もてなしたいけど、
さわられたくない」



④-12

「長屋門でも公園から
入ってはいけません」



④-3



④-16

「隙間恐怖症」



川がなくなった街並み
街中で水に触れることができない

こんな隙間にもモノがある

<歩きにくい道>

○無関心

④-10

「傾いていても知らぬ振り」



⑩-10

千石～白山上（旧白山通り）
歩道に傾斜があり、歩き
にくい

⑧-9

狭い歩道 一歩住宅地に入ると、
歩道は狭くバス停や電柱で歩きに
くい



⑦-1

車椅子の通れない歩道

果鴨から白山通りを南下し、地下鉄千石駅
付近で、ちょっとした商店街へ抜ける道路の
歩道部が、白山通りの歩道と接続する部分が
急な横勾配になっており、車椅子での通り抜
けは極めて困難と判断した。
この接合部以外にも、歩道には車乗り入れの
ための横勾配が随所にあり、車椅子のみなら
ず、老人には歩きにくい道路がごまんとある。
現在、その使途が問題となっている道路特定
財源を、道路の福祉化に回すことを関係部局
には検討して頂きたいと要望します。

<住民の不安>

○人のいない狭い道で感じる不安
→住民の知恵で解決

④-17

「モラルが崩壊しているから」



①-5

六義園のまわりは、かなり高級な新興住
宅地。整然とした碁盤目の道は、交通に
は便利だが、人通りも少なく、むしろ犯
罪の危険があるかも。

安全は住民自ら確保しあう
人通りの少ない道は危険
者に危険を感じない道

＜有効利用されていない空間＞

④-15

「余ったのでとりあえずベンチでも」



⑤-1

歴史的な資源やコミュニティ的な資源があるが、それぞれが独立的存在でしかなく、相互のつながりがなかったように思える。



⑤-3

整備されている広幅をもつ歩道が、充分に活用されていない印象を受けた。



⑪-11

交通量は少ないのに、なにか危険な感じがする。

・土曜日の午前中のせいか、たいした道路交通量はなかった。それでも、たまに通る車が危険に感じるのは、「幅員の使い方」によるのでは。そして、幹線道路からの入口や市街地内の交差点の扱いでは。。。

⑪-3

道路空間の利用（みんなでどうやって使うかの合意）

・植栽があったり、個人の植え込みが入っていたり、ベンチがあったり、個人が椅子を置いていたり、商品が少し飛び出していたり。

道は公共の場。個人の利用で使いにくい。
(住んでいる人の意思とは異なった使い方)

＜公共の場としての道の利用①＞

○都市計画と街並みの連携が不十分？

②-13

都市計画線が設定されて、高さ制限区域となっている。
(山手線の外側)



⑪-2

都市計画との関係（街並みの問題）
沿道の建物は、都市計画による建坪率・容積率の指定のまま、街並みが出来ているため、その数字の変化で、高さが極端に異なる建物が並んでいる箇所がありました。

○秩序のない景観

④-6

「照明、柵、地上機器、、、
自分の管理」



④-7

「オーナー、不動産、
入居者、、、好き勝手」



管理への問いかけ

統一性のない空間

④-13

「とりあえず何かあれば
良いのだ」



⑧-8

混在 標識、信号、電柱
...でごちゃごちゃ



⑨-1

植栽・電柱・信号柱・自転車・看板・
ゴミ・歩行者・車椅子の共生と
自由景観はやはりアジア
(歩行に必要なものと不要な
ものの分離及び景観のありかた)



③-5

国道17号巢鴨駅南にて
①中央分離帯の緑が茂りすぎ。
・見通しが悪い。景観上も悪い。
・両側の沿道を分断している。
・全部とって、歩道幅を広げるか、
自転車道に活用したらどうか。
残すとしたら、上の方だけ
茂る種に植え替え、下は土系
舗装にして雑草の生えない工夫を。
②歩道の植え込みはいらない
のではないかな？
・歩道が狭くなる。ゴミの捨て
場になる。
・この幅を使って自転車道が
つくれないか。

⑪-21

制度的裏付け
どこまでが制度で決まっていて、
どこが自由裁量なのか

⑪-20

感じたことを、現在の道路に、全て道路
に盛り込めるのか???
一何が一番先決で、なにがやむを得ないの
か?なにを目指すのか?

<公共の場としての道の利用②>

○緑化やイスは誰のもの？

誰のための緑化？

②-5

ベランダの植栽
(山手線の外側)



②-11

ポケットパークの植栽
(山手線の外側)



⑤-4

狭い歩道や車道にも、街路樹などを整備しているが、
必要なのだろうか。



○都市計画と街並みの連携が不十分？

②-13

都市計画線が設定されて、
高さ制限区域となっている。
(山手線の外側)



⑪-2

都市計画との関係（街並みの問題）
沿道の建物は、都市計画による
建坪率・容積率の指定のまま、
街並みが出来ているため、その
数字の変化で、高さが極端に異
なる建物が並んでいる箇所があり
ました。

○歩道上の不用物

⑤-2

商店前の歩道などは陳列物やごみが置かれており、通
行の妨げになっている。



イスは誰のもの？ 座る人がいない？

④-1

「集まってほしい」「座ってください」
「お休みください」「歓談ください」



⑫-6

⑫-7



⑫-8



イスはあるが
座っている人がいない



⑫-9



⑪-8

「植え込みにには、空き缶やビン、ごみく
ず、たばこの吸殻などが大量に散在して
いる。落ちていた柿の実もネズミがカラ
スに食われていた。街路樹や植え込みを
根本的に見直す必要がありそう。

⑩-5

歩道上に灰皿あり、少し多いのでは？

<歩道・道路空間利用の提案>

○歩道の拡幅・路肩の利用

③-6

本郷通りにて

- ・歩行者・自転車とも多く、歩道が狭い。
- ・路肩が比較的広く、路肩を狭めて歩道を広げられないのか。

⑥-3

道交法で、路肩歩道の再整備

⑨-4

中央分離帯より歩道拡大
(ノンビリティはヒト側に)



○シャッターに絵は

⑩-6

数店舗でシャッターが下りており、それを見て、各店舗のシャッターに絵を描くことはどうかと感じた。

○知恵を出し、多様な取り組み

③-3

駒込の肉屋にて

バラのNPO作成の街マップを100円で販売していた。「みち・まち」関係NPOの取り組みの基礎メニューに推奨したい。

⑨-2

生活道路の100円ミニバスはヒト重視のモビリティ



○歩道空間レンタル

⑤-7

行政は一定の利用制限のもと、歩道の一部を民間にレンタルし、管理を義務付ける。民間は、歩道の利用方法を色々考え、様々な方法で利用する。歩道を使う人たちが、自ら使い方を考える機会ができれば、歩道の使い方に多様性が生まれ面白くなるのではないかと

○仮説でも屋根を！

⑦-2

JR西口から地下鉄への乗り換えは、わずかな距離（およそ3～40m程度か）ながら、一旦青天井の広場を横切って接続する仕組みになっている。晴天はともかく、降雨の際はいちいち傘をささなくてはならない。JR側の通路は現在仮説であるから、幅が狭い上に足元も不安定で、雨天時における傘の開閉による渋滞が想像される。距離が短いので、雨に濡れるのを覚悟で、傘をささずに駆け抜ける人もいることだろう。もしここに、仮説でよいから屋根付き通路があれば、多くの人たちがほっとするに違いない。特にお年寄りには喜ばれるだろう。

⑤-8

- ・商店前の歩道では、ちょっとお洒落なソファがあり、お年寄りが気持ちよさそうに休んでいる。
- ・商店前の歩道では、日曜日にはちょっとフリーマーケットが行われ、掘り出し物が見つかるらしい。

⑬-4

いつまでも使われ、多くの人々の意識に名前を刻む「道路」。作る知恵も大事であるが、「道路」を育てる「知恵」を皆さんとともに考えていきたい。

楽しく歩く知恵

○植栽は建物側へ

⑨-5

植栽は建物寄りに
(ノンビリティはヒト側に)



○必要な所にはベンチを！

⑫-2

駒込駅前JR跨線橋にて
橋のタモトで休んでみたい処です。
くつろげる場所に改良しても良いのでは??・でも・・また・・??
椅子ナノデショウカ



○良い具体例

②-29

巣鴨駅とげ抜き地藏商店街
(山手線の外側)



<歩行者と自転車のすみ分け>

○歩道利用に障害

①-10

自転車専用道路や、歩道と車道のあいだの段差の問題も検討の余地あり。

②-22

巣鴨駅前の駐輪禁止看板
と駐輪車(山手線の外側)



⑩-4

歩道上に駐輪あり、また廃棄バイクあり

○自転車が嫌われ者になるのでは

⑦-5

歩道のなかの自転車

今回歩いた辺りは、子供を乗せた自転車はかなり多く見受けられた。自転車の歩道通行に抵抗を感じつつも、さしたるトラブルが発生することもなく、正直ほっとした。ほとんどの子連れ自転車は「ごめんなさい」と声をかけていく。こうしたさりげない声掛けが、効果的に作用しているものようだ。しかし、高校生となるとどうだろうか。しかも登下校時の集団となると問題が多かろう。自転車の歩道通行は、今秋の道交法改正で公認のものとなった。これから各地で問題が多発し、自転車が益々嫌われ者になるのではないかと案じている。

○自転車置き場は整理されている

①-7

巣鴨駅前の国道は、歩道が広く、自転車置き場やバス停などにモダンな工夫。しかし反対側の仲見世通りの方が活気がある。伝統と近代化のバランスが大切。

②-26

巣鴨駅前の駐輪場
と駒止(山手線の外側)



⑩-8

巣鴨駅周辺
歩道上の駐輪スペースは良い
(歩道スペースが広くなければできないが)

＜気持ち良いやすらぎのある歩行空間＞

②-4
歩道に生け花
(山手線の外側)



②-8
歩車道境界の生け花
(山手線の外側)



②-10
歩道での小休止
(山手線の外側)



②-14
駒込駅前のポケットパーク
高木で作っている
(山手線の内側)



②-18
六義園の煉瓦塀と歩道
(山手線の内側)



②-20
六義園脇のポケットパーク
(山手線の内側)



②-21
「よしず」に生け花
巣鴨駅付近(山手線の内側)



②-23
巣鴨駅前の植樹帯と地区の案内板
ベンチ代わりに…小休止
(山手線の外側)



②-24
巣鴨駅前の植樹帯とベンチ
(山手線の外側)



②-28
巣鴨とげ抜き地蔵尊入り口の
休憩所(山手線の外側)



②-30
巣鴨駅前のポケットパーク植栽
が草花のみ(山手線の内側)



④-5
「ひとつの路地は、統一的に
コーディネートして気持ちよく
歩いてもらいたい」



④-14
「少しでも心休めになれば…」



⑧-1
一段下りの植樹帯。
ガードレールも柵もなく感じが良い



⑧-3
幹線道路の歩道は整備されていて
歩きやすく、見た目も綺麗



⑧-2
道端の花 風景が明るくなり
みち行く人の気持ちも和む



⑫-3
霜降商店街付近にて
Nonbilityって・休むこと・？
やすむ事って・やすらぐこと？
やすらぐことって・雰囲気大切・
雰囲気は五感で感じるもの・眼で見る・
耳に聞こえてくるもの・匂いが漂っ
てくるもの・体に触れるもの・



⑫-4
国道17号 旧中仙道 白山付近にて
待つことって・休めること・？
休めることって・待てること・？
これって・Mobilityと
Nonbilityの共生・・・？



⑫-5
六義園にて・休むだけなら・これには敵うまい・。
抜群の雰囲気・。ここは・安らぐためにある処・。
だけど・雨が降ったら・傘が要る？



⑬-7
路地裏に 緑はぐくむ むかしみ

＜モビリティとノンビリティの分離＞

○モビリティとノンビリティの区別

⑨-3

道路交通（モビリティ）のバイパスと
生活道路（ノンビリティ）の区別



○通過交通が増えて

歩行者の居場所がなくなった道

③-4

六義園から国道17号にでる街路にて
10メートル程度の車幅がある1車線
道路の歩道が1m程度。最近、舗装の
打ち替え、ガードパイプのやり替えを
した感じ。その際に歩道を2～3メー
トルにできなかったのか？

⑪-4

沿道環境（歩行者がノンビリ歩く・座ると
きの大敵）。やはり、交通量が多く、排ガ
スや騒音はどうしても気になりました。

○人々のコミュニケーションが なくなった道

⑪-12

沿道環境（歩行者がノンビリ歩く・座ると
ふれあいがほしい
- かつては道で子供が遊んでいた、緑台
がおいてあったり。現在では、市街地の道
路で、地域の人と話せる機会がもてる、な
んてことが少ない。無くなった道

⑬-3

これらの道路は利用のされかたにより、その姿は
異なり、道路が施設としての存在によらず、人々
との関係で「道路」として働き、社会的役割を果
たしていることを再認識した。

＜情報のある道＞

②-9

町の案内板・駒込駅付近
（山手線の外側）



②-25

町の案内板・巣鴨駅付近
（山手線の外側）



○混合交通を幅員の変化で考えても

交通はごちゃごちゃになるだけ

⑪-1

道路の幅員変化（基本的 機能の問題）
・今回の区間に関して言えば、都市内とは
いえ、同じ国道17号であるのに、短い区間
で幅員構成（歩道空間、中央分離帯の有無
等）、植栽の有無など、非常に変化が激し
い、という印象を持ちました。

⑪-8

道路管理者としての道路整備の到達点（目
標）、利用者としての道路への係わりの
到達点（目標）が、現在の道路を見ただけ
では分かりにくい。結果としてごちゃごち
やした印象だけが強く残る。あるいは殺風
景な印象が残る。

○道幅が広く通過交通が多くなった道路で

活気がなくなった商店街

⑪-6

大河のように道幅が広く、真ん中に生け
垣の分離帯がある国道。しかし道路沿い
の商店街には活気がない。

④-9

「一軒でもリタイアすると周辺もさびしい」



＜モビリティをつなぎやすい道＞

○同一路面でモビリティの乗り換え

⑩-11

千石～白山上（旧白山通り）
車道と歩道の分離は、いくつかのパタ
ーンあり。歩道をフラットにして車道
との分離縁石を設置する方がよいと感じ
た。

○乗り換えがしやすいターミナルを

街中に

⑪-5

地下鉄の駅、バス停（公共交通機関への寄与）
前に、もう少し長い区間17号を歩いた時にも
感じたことですが、幹線道路であるため、地
下鉄が道路の地下に設置されていたり、バス
亭があったり、生活から考えると地域の起点・
終点が幹線道路には多いです。

< 歴史・文化の香りのある街並み >

○生活の香りのある街

⑬-1

10月20日、土曜日の朝、善男善女が駒込駅に集まり、連れ立って、江戸から昭和のかおり、風情を求めて、本郷通り、霜降商店街、古河庭園、六義園、中山道、巣鴨界隈白山界隈を散策した。

③-1

駒込、巣鴨、本郷ともに、八百屋、魚や、肉や、飲み屋などがしっかり街に根付いている感じがした。いままで住んだ江戸川区、船橋市、我孫子市、香川県、高松市にはない風情だ。首都圏の外縁部や地方都市より都心の方が時速4kmの生活スタイルは残っているのかもしれない。

②-3

路傍の子育て地蔵
(こんなに小さい)
(山手線の外側)



②-7

駒込のシーサー
(山手線の外側)



⑦-3

都市の浄化と庭木の功罪について
今回の散策の舞台となった駒込界隈は、国道と言わず細道と言わず緑の濃い魅力的な街だった。六義園や古川邸は別格として、表通りを一步入った区画道路沿いの一般家庭でもわずかな路地に庭木を植えて、緑の濃い優しい雰囲気を出していた。特に、六義園西側の一帯はしっとりとした雰囲気を醸し出していた。そんな中でふと気になりだしたことがある。それは、それぞれの庭から道路に張り出した庭木である。高い木は道路の通行の邪魔にならないが、低い木は通行の邪魔になるのは理の当然である。ある地点では、背丈よりやや高い柵からはみ出したつる木が道路の垂れ下がりが、明らかに歩行を遮る状態だった。今回たまたまその場所に駐車車両があったため、そのつる木をはねのけて通過せざるを得なかった。私は郊外に住んでいるので、実はこのようなことは日常的に目にしている。困るのは狭い歩道をふさぐようにして張り出している花木の塀である。遠目には美しいが、近寄ると危険な悪路と化す。ヨーロッパではきちんと境界を守って刈り込む義務のある国があると聞いているが如何でしょうか。

< 災害時の逃げ場 >

⑪-6

防災(真剣に考えるべき)
地震を考えると、不安になった。
建物からガラスは落ちて来そうだし、駐車する車には火がつきそう。

⑪-18

防災に関する真剣さ(江戸は昔から
防災の後に大発展したから、現在の
状況に対しどこか甘すぎる。)

< 景観への期待 >

②-27

巣鴨駅前から、西巣鴨方面...
左側は電柱、右は共同工設置
済み電柱が無い(山手線の外側)



○夜も昼も景観

③-2

駒込は南北線で都心からも一直線。
是非夜の駒込も見たい。

○地域の歴史・裏付けのある街・重みのある街

②-1

地区の歴史表示
...「吉野桜発祥の地」の記念碑
(駒込駅前公園内に有る碑)
(山手線の外側)



②-2

路傍の子育て地蔵
...駒込
(山手線の外側)



②-12

昔の橋の遺跡
後ろのガラスは公園の仕切
(山手線の外側)



②-15

駒込駅前の神社
(山手線の外側)



④-11

「記憶に残してほしい、
昔の駒込橋」



⑬-8

緑濃き 歴史の重み 六義園



⑧-7

様々な照明灯



○振り返っても景観

⑧-5

視線を変える 来た道を振り返ると、全く違った風景
に見える面白さがある(写真左一歩行く道 写真右一同
じ道を振り返ると...)



おわりに

『みち研』は安達委員長と私が上越国境付近の雪の山道で出会ったことがそもそもの始まりです。平成12年の正月のことで、安達委員長はホエブスで紅茶を沸かしていました。私は雪崩を気にしながら赤谷川の左岸をひたすら歩いていましたが、「紅茶を飲んで行きませんか？」と声を掛けられて一本立てることになりました。

安達委員長が腰に付けていたコッヘルからウィスキーを紅茶に少し入れてもらい、たいへん美味しく頂きました。それ以来のお付き合いで、すでに12年が過ぎてしまいました。安達委員長のお人柄と技術屋には持ち合わせない文学的・哲学的なセンスを生かして何か面白い勉強会を開いてみたいと思い、平成16年に「道一人一心」をテーマに議論を重ね「みち空間勉強会」を立ち上げ、『みち研』のキックオフにつなげて参りました。

平成17年（2005年）6月に社団法人自動車技術会の共同研究センターの中に「みち研究会」として活動が続けることになり、当時自動車技術会の常務理事でおられた樋口幹事にはたいへんお世話になりました。その後メンバーも増えて「コーディネーターが誰かいなければ・・・」と思い、並木恵理子さんにコーディネーター役をお願いし、個性的なるが故に群れから外れやすい（私を含めた）委員達を、女性カウボーイ（カウガール？）のごとくまとめて頂き、たいへん感謝しております。

ながらく活動が続けて参りましたが、この辺で一段落したいと思っております。

皆様のご協力に心から感謝し、ここに厚く御礼申し上げます。

ありがとうございました。

幹 事 松林 功作