

CITY & LIFE

都市のしくみとくらし

1987・春号

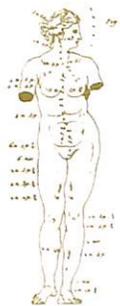
Vol. 8



特集
都市とヒューマンスケール

ヒューマンスケールとはなにか

戸沼幸市



ヒューマンスケール（人間尺度）について考える場合、人体の尺度と人数についての尺度、この二つのアプローチが考えられます。

人体のもつ尺度には、身体尺、歩行尺、感覚尺、時間尺があります。一方、人数のもつ尺度には、集団の階層性からくる尺度があります。これを人体のもつ尺度に対して、社会的人間尺度と私はいっています。

人体がもっている尺度

身体尺 ヒューマンスケールとは、人間がもっている物差し能力です。たとえば、人間は二本足で立つ。この立ったときの身長が、物差しとして、ひとつの大きな要素になるわけです。

人間がその身体を物差しとするためには、はっきりした測定点と観測点が必要であり、物差しとなる身体自体に一種の安定性や、ある程度の不変性が求められます。

ですから人間の身体が赤ん坊から成人になり、生涯の長い期間一定の寸法の背丈を維持しているということは身体を尺度化していく上でじつに都合なことなのです。

そして、成人の身長が大多数一m五〇cm〜一m程度までであることも、尺度基準に決定的な影響を与えています。身体の場合、足から頭まで一mまでを一身長といっていると思うのですが、この一身長が物差しとして、非常に有効な意味のあるものです。たとえば、日本の昔からの度量衡法に尺貫法がありますが、人間の生活空間、住居やその他の建物の寸法構成は、六尺を基軸の単位としています。六尺は一m八二cmですが、これは明らかに平

均よりやや大きな人間の身長と対応した寸法なのです。

これを、もっと小さな人間、たとえば五尺の身長を単位としたら、どうでしょうか。大部分がはみ出して、住居や建物は用をなさないこととなります。これに対してその社会の中で、比較的大きな人の身体寸法を一単位に選べば、子どもも女性もみな包むことができます。しかも、その単位寸法で作られた容器を使用すると大部分の人をそれが包み込むことができる、という点で、いっそうの使用価値が生じるのです。

この基軸的単位は、外国では六フィート（一m八三cm）が使われます。ですから、洋の東西を問わず、人体と環境を結ぶ基礎的寸法になっている数値はだいたい同じなのです。ただ、一身長の大きさの物差しですと、使うとき不便ですから、その半分の三尺（九一cm）の物差しをよく使うわけです。それは人間の背丈の半分（半身長）の長さです。使いやすいわけです。

身体尺にはその他、足と腕を利用したもの、手の大きさや形を利用したものなどがあり、尺と寸が日本で使われていますが、だいたいどの国でもこれに相当するものがあり、生活空間とか洋服をつくる際にこれらの目盛をもった身体尺が用いられるわけです。

歩行尺 歩行尺とは歩幅を使った尺度のことです。歩幅は人によってまちまちで、長身で大股の男性の一mにも達するものもあれば、短幅短足で三〇〜四〇cm程度のものもあります。ですから、身体尺を歩行尺に換算しながら測っていくわけです。家の敷地を測るのに、何坪といい、周囲を測るのに何間という単位を使っています。これは一身長（六尺）を二間（二間半一m八二cm）、一

均よりやや大きな人間の身長と対応した寸法なのです。これを、もっと小さな人間、たとえば五尺の身長を単位としたら、どうでしょうか。大部分がはみ出して、住居や建物は用をなさないこととなります。これに対してその社会の中で、比較的大きな人の身体寸法を一単位に選べば、子どもも女性もみな包むことができます。しかも、その単位寸法で作られた容器を使用すると大部分の人をそれが包み込むことができる、という点で、いっそうの使用価値が生じるのです。

間×二間を一坪として、測ったものです。

感覚尺 感覚尺というのは、目、耳、鼻、皮膚を利用した尺度です。人間のさまざまなスケール感、尺度感覚、あるいは時間の感じ方といったものはひとつによって差はあるとしても、それを知覚すること自体は、人体における共通な感覚を通してたらされます。時空間の認識をもたらす判別性の感覚は、人体の尺度能力の基底をなすともいえます。それはまた、自分の身体を使って、じつに巧妙に機能しているのです。たとえば、視覚のスケールを使ったりします。字をいえば、あまり小さなものでは見えないし、大きすぎるのも困る。しかも印刷されたものは手でもって見るという機会が多いので、そういうサイズのものも要求します。新聞や本のサイズなどもそういうところからできているのです。両手の長さや視覚的サイズを一致させて、本などがつくられているわけです。

人間の生活する場の距離として、二人の人間の間というのが発生します。人間社会にあって、互いに相手の顔を見られるということが重要なわけです。一般の人が顔を認める最大距離一五間、表情を認める最大距離七〜八間というのが、この点でひとつの目安になります。また普通の声を通じて、会話ができて、目の表情がわかるというのが人間対人間の人間尺度として重要です。個人的会話を交わす場合は一問以内でしょう。

歩行尺 歩行尺とは歩幅を使った尺度のことです。歩幅は人によってまちまちで、長身で大股の男性の一mにも達するものもあれば、短幅短足で三〇〜四〇cm程度のものもあります。ですから、身体尺を歩行尺に換算しながら測っていくわけです。家の敷地を測るのに、何坪といい、周囲を測るのに何間という単位を使っています。これは一身長（六尺）を二間（二間半一m八二cm）、一

均よりやや大きな人間の身長と対応した寸法なのです。これを、もっと小さな人間、たとえば五尺の身長を単位としたら、どうでしょうか。大部分がはみ出して、住居や建物は用をなさないこととなります。これに対してその社会の中で、比較的大きな人の身体寸法を一単位に選べば、子どもも女性もみな包むことができます。しかも、その単位寸法で作られた容器を使用すると大部分の人をそれが包み込むことができる、という点で、いっそうの使用価値が生じるのです。

このように、人間の身体にはいろいろな物差しが内包されていて、それらが空間を測ったり、時間を測ったりしているわけなのです。そして、これらを総称してヒューマンスケールといっているのです。

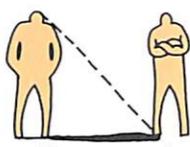
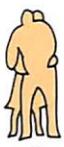
ただし、ここでひとつ問題なのは、メートル法がどういう尺度なのかははっきりしないことです。メートル法は人間の身体から得たのではなく、地球の寸法から割り出したわけですから、二mが一身長に対応するような尺度なのです。したがって、一mは半身長に対応しますがこのままではちょっと違和感を感じます。というのは、なんでも割りきってしまっただけで使っている方がないのです。たとえば、部屋の場合でいいますと、人間ひとりが一坪に住み、五人で住むなら五坪いる。あとプラスアルファが必要なので、何坪必要かと直観的にわかります。しかし、何坪といわれると、人間とどう対応しているのかよくわからないところがあります。したがって、まだに家の面積などは坪数を併記したりしているのもその一例です。

皮膚感覚の尺度 これは、暖かいか寒いか密接距離での尺度のことです。これは、触れるということと関係してきますので空間の質を判定するときに用いられます。冷たい感じだとか、木の柔らかい感じだとか、人間の長い生活の中で皮膚が覚えている感覚のことです。

人間尺度には調和が必要

このように、人間の身体にはいろいろな物差しが内包されていて、それらが空間を測ったり、時間を測ったりしているわけなのです。そして、これらを総称してヒューマンスケールといっているのです。

ただし、ここでひとつ問題なのは、メートル法がどういう尺度なのかははっきりしないことです。メートル法は人間の身体から得たのではなく、地球の寸法から割り出したわけですから、二mが一身長に対応するような尺度なのです。したがって、一mは半身長に対応しますがこのままではちょっと違和感を感じます。というのは、なんでも割りきってしまっただけで使っている方がないのです。たとえば、部屋の場合でいいますと、人間ひとりが一坪に住み、五人で住むなら五坪いる。あとプラスアルファが必要なので、何坪必要かと直観的にわかります。しかし、何坪といわれると、人間とどう対応しているのかよくわからないところがあります。したがって、まだに家の面積などは坪数を併記したりしているのもその一例です。



	密接距離 0	接触距離 半身長 (2尺~3尺)	個人距離 1身長 (6尺)	会話距離 1.5身長 (9尺~10尺)	可視距離 (4,000尺)
感覚スケール					
(筋覚) 触		接触の範囲(3尺)			
(嗅覚) におい		□□□□□□□□			
(聴覚) 音				会話ができる(9尺)	
(視覚) 光					人を認める最大
その詳細					
筋覚		頭、腰、もも、胸が触れる。または偶然に触れることができる。手は胸のどこにでもたやすく届き、動かすことができる。			
		手は四肢にたやすく届き、握ることができる。座ったまま相手の脇に手を触れることができる。偶然の接触が起こるほど近くはない。			
		1人がひじを自由に動かせる。			
		2人がひじを自由に動かせる。片方が手を伸ばし、相手の四肢の一つを握ることができる。			
		接触距離のちょうど外。			頭が8~9尺離れている2人は、手を伸ばしてものをやりとりできる。
		干渉距離の外。手を伸ばすと相手にやっと届く。			
嗅覚		洗った皮膚と髪 シェイビング ローション 性的におい			
		息			
		体臭			
		足臭			
視覚		瞳孔、眼球、顔の毛穴 細い毛拡大される。	顔の細部、大きさ 正常に見える。	目の毛細管見えなくなる。 衣服のいたみ、 毛髪ははっきり見える。	顔の細かいしわが見えなくなる。 深いしわがきわ立つ。かすかな またたき、唇の動きははっきり。
		片目、口 鼻口	顔、上または 下半分	顔、上または下半分、 または肩	1人または 2人の顔
		顔1/3、 目、耳、口 顔ゆがむ。	鼻つき出る。 顔ゆがまない。	上体、指は数 えられない。	座った体全体。相手の60° 視覚内に足をおくことがある。
		極めて 個人的距離。	画家またはモデル が優越する必要。	肖像画、やといのモデルでない 人の絵は4尺~8尺で描かれる。	談話には 遠すぎる。
					体の大きさ1/3
発声・聴覚		うなり うめき	低い声、ささやき うちとけた文体。	しきりに従った声。 無頓着な談話の文体。	集団に大声、声をはりあげる。 形式的文体。

3

2

しょう。

以上で、人間は個々に自分自身の物差しをもって生活しているということがわかっていただけたと思います。多種多様な人間がばらばらにはなく、社会と社会空間つまり、共同共有の居住環境をもつことができるのは、この人体尺のおかげだといえるでしょう。その際、人間の集合である人口が人体尺と連動して、人間の居住環境の組み立てに関与しているのを見逃すわけにはいきません。人口および集団生活の器である都市に視点を向けることも、ヒューマンスケールを考えていく上で重要ではないかと思えます。

社会的な人間尺度

人間の集団で親密な集合体といえますと、まず、家族があげられます。ついて近所。近所がいくつか集まったものを近隣と呼んでいます。近隣は一五戸程度の小近隣、三〇〇戸程度の中近隣、三千戸程度の近隣にわけることが出来ます。大近隣で人口二〜三万人くらいでしょうか。だいたい、そのくらいまでがヒューマンスケールのあるコミュニティが存在できる大きさではないでしょうか。人間が感じられる空間的な範囲と、それに見合う人数、そういうものが人間のままとりの尺度ではないかと思えます。

その規模が大きくなった場合には、補助道具をいっばい使って、人間の側がスペースを人間の方に引きつけているのです。補助道具とは、歩行能力をカバーするための自動車や飛行機、感覚をサポートするためのテレビや電話などです。しかし、近年、道具の進歩が著しく、ある場面では古典的な肉体的なスケールと相反するようなことが多くみられます。この現象に関しては、現代の社会では機械的な補助道具を使わなければ生活しにくいし、

使うことを否定することはできません。ただ、人間がもともと持っている尺度に対してどういう影響をもつのか、基本的には人間の尺度があつてそういうものを使うという意識は常にもつておく必要があると思えます。そういうことであれば、道具を使う意味は、はっきりしてくるのではないのでしょうか。しかし、現実には機械的交差の中で人間が隅に追いやられたり、情報化社会にふりまわされたりといった具合の悪いことがいっぱいできています。また、都市の中で何年も生活して見ると、都市の機能の中で尺度も変わってきます。それは機械的な尺度の中で暮らしている人間の宿命なのかもしれません。

都市のなかの人間尺度の回復 人間の尺度の回復ということと関連して、いまよく叫ばれているものに緑を増やそうという動きがあります。それは、機械的な尺度がなくなり出す人工的世界は行きつくところがわからない。そのようなことになった果てに對しての不安でしょうね。ですからこの不安を回避していくために、都市計画をやる立場から人間尺度についての問題意識をもっていないければいけないと思えます。これからのまちづくりの方向としては生活環境が機械的になればなるほど水や緑、つまり生命の根元みたいなものと接しなければいけないというふうになっていくのではないのでしょうか。人間が自然とつながって生き、人間が人間とスムーズにつながるということが出来る生活環境が求められているのです。幸いなことに、ここ一〇年くらいの間に、そのような意識が強くなり、水や緑をとり入れた、調和のとれた空間ということも、もともとの社会的人間としての原則をもったヒューマンスケールのあるスペースが数多くできています。

(とぬま・こういち 早稲田大学教授)

ヒューマンスケールと都市 異なる分野の専門家がみた



柴田徳衛 (しばた・とくえ) 東京経済大学教授



横文彦 (よこふみひこ) 東京大学教授



尾島俊雄 (おじま・としお) 早稲田大学教授



戸沼幸市 (司会) (とぬま・こういち) 早稲田大学教授

座談会

ヒューマンスケールで見た東京

戸沼 本日はヒューマンスケールと都市というテーマでお話したいと思いますが、今日お集まりの諸先生は、東京という都市について何らかの形で関与されたり、発言されておられますが、ヒューマンスケールという観点から見た東京について、お話をうかがわせてください。

柴田 東京はGNPの生産性を上げるといっては大変よくできた、世界で最高に能率のいい都市だと思えます。しかし、ヒューマンスケールという点で見ると、残念ながら世界の先進国に比べて大変遅れていると思えます。特に戦後になって非常に効率的で工場のような都市をつくってしまつたために、人間らしさは二の次、三の次という気がします。住宅とか公園、文化的な施設などまだまだ貧困ですね。

戸沼 確かにいまの東京は柴田先生のおっしゃるような面を持つていると思いますが、横先生は江戸からの続き

で東京をどういうふうにごらんになっておられますか。

横 江戸は一八世紀にすでに人口一〇〇万人を超す世界で最大の都市だったので、それ以後も非常に成長を遂げまして、現在二二〇〇万人以上の人口を抱えています。しかしそういう大都市でありながら、ほどよいスケール感を持っている数少ない大都市ではないかという感じがします。都市にヒューマンスケールがあるかないかという印象は、街区の大きさとか道路の幅、あるいは建物の表情のきめの細かさなどに左右されます。東京の場合、建物の表情は一五〇年ぐらいの間に随分変わってしまったと思えますが、街区は江戸時代の町人町や山手の武家屋敷、武蔵野の田んぼのあぜ道を道路にしているところなどのスケール感が意外とたくさん残っています。これらのスケールは、近代の都市計画のスタートとなった霞ヶ関や丸ノ内のスケールときわめて対比をなしていると思えます。国会議事堂から霞ヶ関に向けての都市計画は、当時のベルリンとかパリやロンドンを手本にしてつくられたのですが、これは明治の初期、対外的に政治の交渉をするときに必要な都市の顔づくりという名目から着手されたわけで、そのことについてはそれなりの

歴史的必然性があつたわけですが、しかし、現代の都市で問題なのは、先ほど言いましたが、わりと細やかなスケールで残しておきたいところまで、激しい変化の波が押し寄せてきているという点です。そのような問題は慎重に扱わなければならないと思いますが、私は都市というのはある程度めりはりがあつた方がいいと思つています。両者のスケールが共存するような方向でいくことが望ましいし、そういう意味ではまた東京にも可能性が多々残っていると思つています。

戸沼 江戸時代というのは東京の低地と台地の地形をうまく利用して、山手と下町に使い分けていたようですね。尾島先生のご専門は環境工学ですが、その辺からのお話をさせていただけますか。

尾島 端的に言つて江戸時代の風土、風水、あるいは関東の地形の中に、一〇〇万都市をあの時代の技術でつくり上げたこと自体が異例のことだと思つています。江戸城を築くとき力づくで掘割りをつくり、丘や山を相当切りくずし、お城づくりのためにその時代のめりはりも恐らく否慮なしにつくつて一〇〇万都市を築いたというのは、その時代においては異例な、ヒューマンスケールを超え

人数(戸)	名称	社会	空間
1戸 (3~4人)	私の家	●家族の社会的地位	●家の空間的位置 例) 戸建か 集合住宅か 農村か 都市か 住宅地か 混合地か 静かなところ 動きのあるところ
2~6戸 (6~20人)	近所	●相互依存強い ●向こう三軒両隣り ●相隣り相互の干渉もある	●近所空間の形状一共有しているものの違い ●点の隣人関係 路地型 高層住棟 廊下型 階段室型 ●安全保障の空間
7-8戸~15-20戸 (2-30人~5-60人)	小近隣(1) 近所の外側	●町内会自治会などの組のサイズ ●一人の世話やきの手の及ぶ範囲 (15戸×x組)	フェイス ツツフェイスの空間
3-40戸~6-70戸 (7-80人~200人)	小近隣(2) 第1次街区	●町内会 自治会の中間組織 ●町内会 自治会の中間組織(支部) ●氏子組織 ●町丁目(行政上)単位 (イスラエルのキブツは20戸)	●第1次街区(歩行系街区) フェイス ツツフェイスの空間
数百戸 80-90戸 ~150-200戸 (2-3,000人) (2-300人 ~5-600人)	中近隣	●一団地の大きさ ●小学校区(児童を中核としたひとまとまり、子供中心の交流と社会)	●日常施設区 (サービス圏) 200~300m ●中心施設 日常買回り商店 児童のための施設 老人のための施設 医療のための施設 ●中心はあるが一般に境界が不明確。
3,000戸 (5,000人~1万人)	大近隣(1) 中学校区 ●小学校区	●町内会連合 ●町内会連合	●児童の歩行圏 ●地震などの災害時に防災単位として有効な空間規模。
6~9,000戸 (2-3万人)	●まち住区 (防災単位地区)	●多様な集団を内包し 都市のまちづくりに有効な規模	

た町づくりをしたのではないかと思うのです。それがさらに明治維新から現代にかけて一〇〇〇方が増えていく。これを関東地域の持っている自然の環境容量を超えるスケールで工業化し、巨大な近代都市をつくったということ、東京というのはもうある意味ではヒューマンスケールを超えたところでむりやりに都市計画を進めてきたわけです。ですから都市計画学者がいろいろヒューマンと言っていますけれど、町づくりの根本に天子の居る都(「官処」)づくりがあり、すでにヒューマンスケールを超えた計画をしてきたのではないかと思うのです。ということで、自然の風土、風水の中で、もともとヒューマンスケールではないような仕掛けをつくったけれども、これがヒューマンスケールを超えるスケールであっても、環境工学的に自然と調和できるような仕掛けであるかどうかと考える必要があると思います。

戸沼 その場合、自然の環境容量との兼ね合いでどのように考えたらよいのですか。

尾島 たえばスイスは水車小屋のあるような風景とマッチするのです。自然の豊かなところでは小さな人工的仕組みがよい。砂漠や大平原では、それなりのスケールの人工構築物の方が人間との関係でバランスするように思います。もともと東京のようにヒューマンスケールでない都市を考えたら、それなりに自然と調和するような



インヒューマンな巨大ビルの前
のヒューマンな空間。(三井ビル)

戸沼 尾島先生の心に残る都市は。

尾島 ニューヨークのマンハッタンの夜景、あれはいいですね。ヒューマンスケールというのではなく、あれも人間がつくったものだという意識の中で、誇りと感激みたいなものが一緒になってしまうのです。

戸沼 尾島先生は中国へよく行っていらっしやいますが、印象に残っているところはありますか。

尾島 ヒューマンスケールで好きだと思っただのは、蘇州や無錫、紹興、寧波などの水のある都市です。水のある都市は、中国に限らずベニスやドブロブニクなどもそうですが、限られた人間の力でつくられ、長い間の歴史のなかでなじんでいますね。

情報化社会との関連

戸沼 近代というものをどう見るかということ、ヒューマンスケールの立場からいえば非常に大きな問題だと思います。たとえば超高層ビル、高速道路、インテリジエントビルとか、いま一連の情報化社会といわれているものの中で、ヒューマンスケールというのはどういうような観点で対応し得るものなのかお話ししていただければと思います。尾島先生のお話ですと、インヒューマンスケールの仕掛けの方が興味があるということですが、



石田良介さんの下町風情のある街角の
ありのままのプレートをにきわいのある
通りを演出する。(谷中ポエムナード)

仕掛けを設けていけばいいのではないのでしょうか。そうすれば、最初はヒューマンスケールでないものがつくられても、長い間のなじみの中で、だんだん自然と調和していくと思います。

戸沼 そうしますと、大ざっぱにいって、江戸も東京も非常にオーバースケールであったけれども、使いこなしでいく過程の中で人間とのなじみができ、そういうスペースはヒューマンスケールのスペースと呼んでいるので

尾島 人間が使いこなすということは、結局ヒューマンスケールになっていくと思うのです。なじんだ物が生き残る。その時代の挑戦を受けて、生き残る物は残されていき、どうしても異相感のある物でインヒューマンなもの壊される宿命にあるのではないかと思います。

ヒューマンスケールを感じる都市

戸沼 わかりました。つぎに、先生方は世界のいろいろな都市をご覧になる機会が多いと思いますが、印象に残っている都市というのはヒューマンスケールとどのような関わりがあるのかうかがいたいですか。

柴田 ロンドンで印象に残っていることがあるのですが、道路の途中に安全地帯があるのです。それはお年寄りや体の不自由な人が、道路横断中に一体みでできるように配慮なのです。技術的には、そこに信号を点滅させたり、ほんとうにちよつとした工夫なのですが、そこには人間への温かい心づかいがあると思いました。

横 私の場合、心に残るという意味ではたくさんありますし、とくにひとつだけが好きということはありません。町の良さというのは、見たところとかスケール感だけではない、他の要素も入ってなかなかその評価は難しいと思うのですが、丘の町というのは独特な印象を与

尾島 インヒューマンスケールであっても、ヒューマンな仕掛けがあると思います。まず基本的に車というのがヒューマンスケールであってもヒューマンではない。車より速く走れる人間はいないわけですから、車が走り回ったことが近代の建築とか都市を致命的に変えてしまったのです。ですから、一〇km圏ぐらいに徒歩圏目帰りの町づくりというのが町のスケールだったのが、一〇倍速く走ることによって一〇倍広がって一〇〇km圏一〇〇万人都市にまで拡大されたわけです。車だけではなくエレベーターも同時に入り込んできて、一〇〇階建てのビルも建つようになり、人の上に人が住むようになってきたのです。このように、化石エネルギーを使う輸送システムが時空間距離を変えてしまったということは、人間のこれまでの肉体的なスケールと違うスケールに置き換えていく大きな駆動力になったわけです。それをヒューマンととらえるかどうかによってヒューマンスケールの町づくりの中で議論が難しくなると思います。

横 超高層ビルに関して言うと、視覚的・心理的に人間に一番影響を与える高さというのは、地上面から一〇mぐらいの高さなのです。ですからアーバンデザインではこれぐらいの高さのなかでの建築の表層処理をどうするかというのが大事なことです。ヒューマンスケールというのは、我々建築家はかなり視覚的な問題として、あるいは視覚が心理的なものに及ぼす影響みたいなレベルでとらえているのですが、そこで人間の尺度に対応する物がどのくらい存在するかということ、かなり印象が違います。たとえば一〇mまで、長さ一〇〇mにわたって全く窓のない建物に沿って歩くと、一〇〇人のうち九人までがインヒューマンだと言っているのではありません。つまり、人間の尺度に対応する物がそのなかに出てこないのです。スケールがあるかないかというのは、ある与えられたオブジェの中にいろんな寸

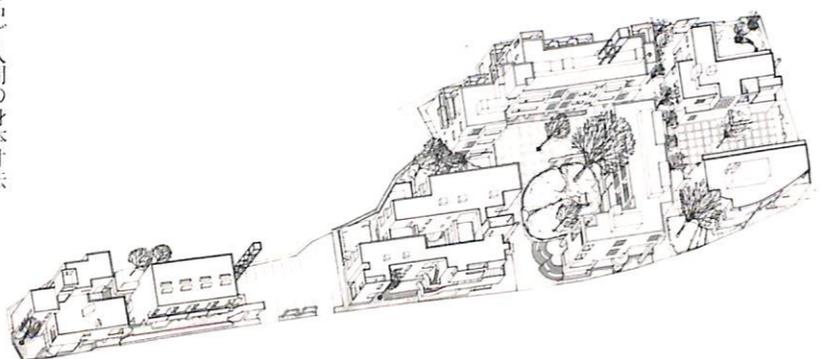
雑誌の銀座通りにこんなヒューマンスケールのポケットパークがある。左：カスビル 右：TOTOビル



えますね。それはどうしてかといいますと、ひとつは丘であるがゆえにそれなりの自然の規範がかなり強く支配するという点です。もうひとつ、丘の町の魅力は、絶えず広範囲とありますが、町のどこからも町全体が見えているということですね。やはり、フラットな土地で、しかも、かなりのスケールを超えてしまつと、全体と自分との関係というのがなかなかつかめないということなのです。



建物のなかに都市を取り込みヒューマンな空間を演出した代官山ビルサイドテラス。(設計横文彦)



法が存在して、なおかつその寸法の中で人間の身体寸法に近い物が存在しているかどうかというのが大事なのです。最近のビルなんかを見ますと、そういう前提で表層を構成しているかどうかという、そこらあたりがポイントになると思います。

柴田 私の場合は横先生とは視点が違うのですが、コミユニティースケールという面から考えてみたいと思います。都市計画というところ、どうも日本の場合には、土木建築のいわゆるハード面の話しになってしまいがちなのですが、そこで人間がどう住むかというソフト面での問題も含まれていいと思うのです。その場合、とくにお年寄

りや体の不自由な人、子どもなどの弱者が住みやすい都市というのが、これから重要なテーマになるのではないのでしょうか。たとえばお年寄りという点で見ますと、私事で恐縮なのですが、母が九七歳のとき、親孝行しようと思いついて、車を押して東京見物をさせ銀座で「ちそうしよう」としたのです。ところが、それが絶望的に難しいことがわかったのです。まず、電車を利用しようとする、駅でもって階段がまずダメです。幸い私は自動車を運転できましたので、うしろに乗せてどこも行けましたが、それから銀座で食事をしようとする、これがまた難しいのです。年寄りを車から降ろすためにしばらく停車しなければいけないのですが、そうすると不法停車で叱られる。もちろん、銀座に駐車場はありません。大体地下にあるのです。地下で降ろすと上まで階段をおんぶしなければいけないのでこれも難しい。道路の横断も、青信号で歩き始めても真ん中までいかぬうちに赤信号になる。こんなわけで、年寄りにちそうしようとするだけでも東京という都市は絶望的なわけです。ですから、都市計画を年寄りそして婦人や子供の立場から見ると、これは都市美とかいうものとは違う次元なんでしょうけれど、相当根本的につくり直す必要があるのではないのでしょうか。

戸沼 弱者ではないかもしれませんが、地方の人が東京へ来ると、地下鉄の階段の登り降りなどでものすごく疲れると思います。これなども柴田先生のおっしゃっていることと関連がありそうですね。

柴田 都営地下鉄の駅で一〇〇段の階段があるところがあるのですが、階段だけでエスカレーターがないのです。これは中学生でも疲れますね。

戸沼 柴田先生の言われる弱者を基準としたヒューマンスケールのお話は大変興味があるのですが、ハイテクやインテリジェント化との関係で尾島先生どう思われますか。

ユートラルな空間の中ですみ分けをしていくわけです。たとえば学校に例をとりますと、昔は先生も生徒も車座になってやっていたのが、やがて教室ができて先生と生徒が分かれ、生徒はまた男と女に分かれるというようになり、それによって新しい支配の構図ができるわけです。つまりそのように学校という空間構造が変わってくるということですね。同じように、都市計画というのでも近代においてはやはり権力の空間化だとフォーコは言っているわけです。こちらが住居地域、こちらが公共地域、こちらはオフィス産業の地域というような仕分けが同時に起こるわけです。そうしないと大衆社会というのは効率よく管理できないし、そういう管理の思想はイデオロギーを超えたところで存在して、近代社会の宿命みたいなものだと書いているわけです。結局、我々の近代社会というものは、ヒューマンスケールを問題にすれば、あるいはヒューマニティーを問題にすればその辺に問題が帰ってくるのではないのでしょうか。

尾島 効率化ということだと、肉体労働の集中化よりも頭脳労働の集中化の方が効率がいいわけです。しかし、大きな空間の中にたくさん頭脳を集めるのも限界があるわけです。そうであれば、それを分散させながら、ある人間集団のクラスター化としての塊にしておき、必要ときに通信装置をつないでいくという方法が考えられます。そういった状態がインテリジェントシティのひとつの考え方だと思います。

横 そうですね。東京が他の大都市にあるように、仮にオフィス産業が集中型でしか存在し得ない仕組みだったらここまで伸びていないと思います。一方において山手線内外ぐらいのスケールではありますが、ある程度の分散をやってきたから、現在のトランスポートーションネットワークで、何百万の人間が動いて、とちかくかなり効率よく都市生活ができています。二二〇〇万

すか。

尾島 ハイテクとかインテリジェントということは、簡単に言えば、頭脳労働を解放してコンピュータに置き換えることだと思えます。いろいろなものを記憶しておくとか、知識や情報を整理していく手段としてはこういうものを使っていくのかもしれませんが、これがヒューマンかといいますがどうでしょうか。こういうものを完璧に使えるという前提で考えると、東京という都市は、肉体的に最高度に素晴らしい人にとっては最も効率的な都市になるし、頭腦的にも最高度に知的な人にとっては、最高度に使いやすい都市で、刺激的な場所だと思うのですが、弱者の立場になりますと、これはヒューマンではないですね。ハイテクでインテリジェント化された都市というのは、いわゆるヒューマンシティと言われるような安らぎとか豊かさといったものと違うところに展開していくのではないのでしょうか。先ほどの柴田先生のお話とは違う方向で、東京はこういうものを使っていくような気がします。

戸沼 そうしますとインテリジェント化は、これからの尾島さん進んでいくのでしょうか。

尾島 さつきも言いましたように、東京というのは江戸時代からヒューマンスケールじゃないところで動いています。近代もさらにそうじゃないところで動いています。ですから、これからのインテリジェント化を推し進めながら、好むと好まざるにかかわらずヒューマンスケールを超えた生産の拠点として機能していくのではないのでしょうか。

効率化のための集中と分散

戸沼 横先生、さきほどおっしゃった東京の地形の生かし方というのは、造形に直接携わる方はだれでも気になると思っています。これから東京の空間構造はどういうふうになるのでしょうか。

戸沼 いまの国の政策は、二三区に副都心やその他の核づくりをして、さらに東京大都市圏といっている南関東の三〇kmから五〇km圏ぐらいのところに業務核都市をつくらうというものです。

柴田 横須賀とか厚木、それから筑波とか木更津の範囲ですね。あとビッグプロジェクトとして、大川端から一三号埋立地、東京港の埋立てなどがありますね。この辺を見ると、オフィスの中心というのはすこい勢いで集中化しそうですね。

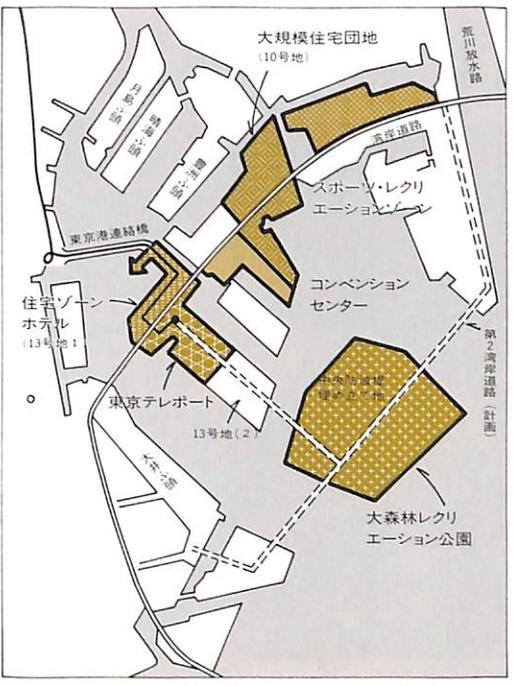
戸沼 むしろ東京湾の方に出ていきますね。

柴田 そうするとローカルの中心が新しい都庁ができる新宿で、ナショナルの中心が霞ヶ関から丸の内、インターナショナルの中心が東京湾ということですかね。そこへインテリジェントビルやテレポートがこれから二〇年ぐらいの間に、つぎつぎとつくられていく。それを支えるいろいろな生産の現場とか研究所は、今度は東京の周辺に分散していくようになるのでしょうか。

これからの都市づくりのヒューマンスケール

戸沼 いろいろお話をうかがってききましたが、締めくくりとしまして、これからの東京の町づくりとヒューマンスケールについてお聞きしたいのですが。

横 先ほども言いましたが、東京はきめの細かいものに対して関心をもつ文化を持っています。集中もあるけれど分散もあります。いまのような状況はそんなに変わらないでしょうけれど、今後はもう少し分散しながら集



東京港の将来図(東京港の将来像検討委員会)

うになっていくと思われませんか。

横 近代社会が目指しているもののひとつに効率化ということがあります。効率化のために、いろいろな物や人が犠牲になっています。その結果として現われるもののひとつで注目すべきことは、さまざまな都市施設のニュートラリゼーションということですね。これは物の中性化ということですが、近代化には非常にニュートラルになっていく側面があるわけです。ニュートラルにすると何がいいかという、管理しやすいのです。フランスの哲学者でミシェル・フォーコという人が、近代社会における空間の権力化ということを言っています。それはどういうことかという、古い時代における権力は、王様にしても皇帝にしても、大きな宮殿をつくったりすることにより、視覚的に誇示することであつたわけです。ところが近代の社会における権力は、そういうモナーキー(君主制)の時代から官僚の手に移っていくわけです。官僚の空間権力の支配構造というのはどちらかというと二

中堅と違ったライフスタイルとか、違った形の合理性が生まれてくると思います。そういう社会を期待しながら都市計画に関わっていくことが大事じゃないかと思えます。

柴田 夢のインテリジェントビルのプランというのがありますが、それをニューヨークから来た都市研究をしている女性に見せたことがあるのです。そうしましたら、ハイテクの最先端のオフィスは大変素晴らしい、しかし、ニューヨークだったら六歳以下の子を持つ母親の六割がフルタイムで働いているので、そのビルのどこかに託児所を設けなければならぬでしょうと言われました。同じ理屈で年寄りのめんどうをみる女性のための託児所とでもいうのでしょうか、超高層ビルのなかには、おじいちゃんやおばあちゃんの面倒をみる場所にも必要ではないかとも言うのです。そういうシステムができない限り男女雇用機会均等法というのはありえないし、そういうことを計算に入れない限り、ほんとうに良い都市計画とはいえないのではないかと書かれたとき私は絶句しましたね。そういった意味で、これからの都市計画は人間とくに弱者への生活上の配慮をもっと取り入れたものであつてほしいと思います。

尾島 東京はニューヨークなんかと違って、まだ開発途上の都市であつて、都市部では住居空間や憩いの空間が絶対的に不足していると思います。この空間をつくりだすことがヒューマンスケールを確保することではないかと思えます。そういった空間容量が満たされた上で、そのつぎの段階で初めて、老人や子どもに対する配慮も行なわれるのではないのでしょうか。

戸沼 ヒューマンスケールの定義というものは、なかなかしにくいものだと思います。ただ、その言葉につられて非常にいろいろな感想が浮かぶということも事実なので、今日はさまざまな意見が出されたと思います。長い時間お話しいただきましてありがとうございます。

江戸・天明の狂歌連のなかには、山手連であるとか、四谷連、芝連、堺町連、本町連、すきや連、吉原連というように、連の名前に地名を使ったものが多い。それだけでなく、山手連、四谷連は武士の連、堺町連は芝居関係者の連、吉原連は遊廓に關係する者の連、芝連、本町連、すきや連は町人の連、というように、連の構成メンバーにも片寄りがある。狂歌の連というのは階級や職種を問わないし、区別しなければならぬような性質のものでもない。それでもこのようにメンバーと連組織が対応するのは、その名称からわかるように、地域ごとに連が組まれていたからである。遊廓や芝居小屋は特定区域に囲われていたし、武士の居住区と町人の居住区とは分かれていた。連は原稿を出し合う「同人」組織ではない。彼らは顔つき合わせて言葉で遊ぶので、歩いて集まることのできる距離でなくてはならない。

連は近所ですむが、全国をまたにかけるネットワークとなるとそうはいかない。俳諧師や本草学者（中国古来の植物学・薬物学を専門とする者）は、全国に組織される組織をもっていて、それが芭蕉の旅を支え、平賀源内の活動を実現し、川柳や落語を生み出し、農村の知的レベルを高め、江戸に地方文化を開花させた。電話一本

江戸の尺度

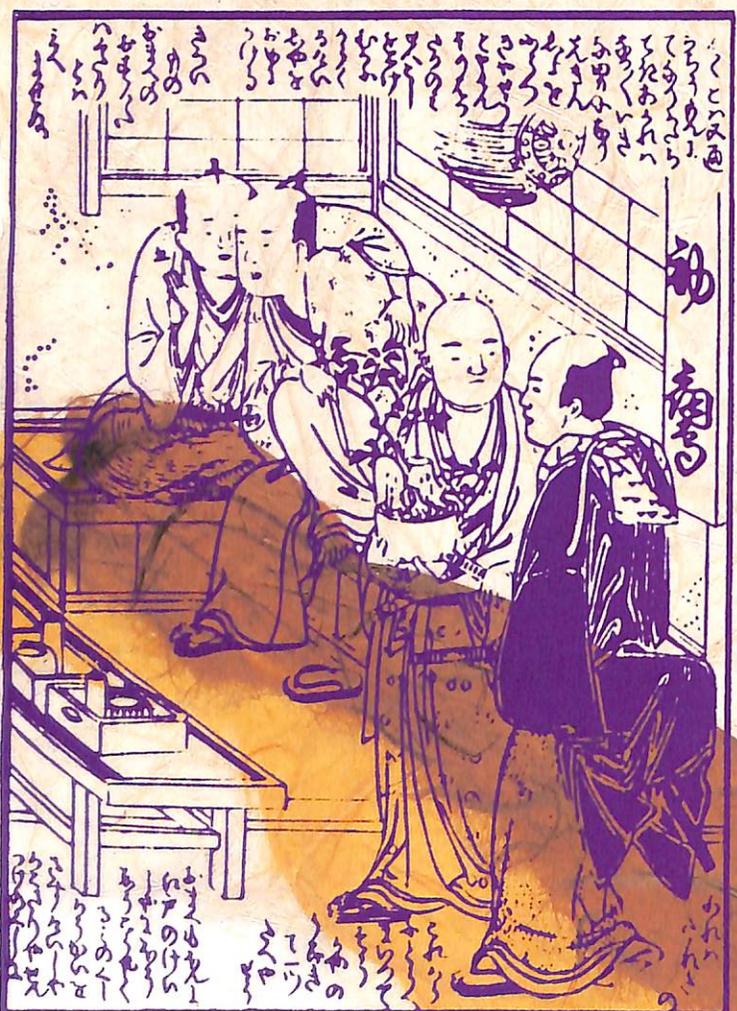
連とネットワークにおける時空の尺度

で中央に情報集中というわけにいかないのが、それらは多くの大都市に「取次所」もしくは「取次者」をもっている。つまり情報の中継地点だ。が、それは郵便局や宅配取次所のような事務機構ではなく、取次のひとりひとり、土地の人びとと密着した俳諧師や学者や医者や教師であった。であるから、ネットワーク仲間が旅に出れば、途中で言葉や知識や植物や鉱物の交換が行なわれ、旅が保証された。

伝達手段が機械化されていないから情報が停滞すると考えるのは間違っている。人間はその時の伝達事情に相應した情報交換をする。それは我々が考えているより活発で速い。しかし速さより注目すべきことがある。速さを問わない」という態度だ。江戸時代の時間の尺度はひどく長く、人びとはびつくりするくらい暇である。地方の藩士たちの死因でもっとも多いのは過度の酒とセックスであると推測されている。義務としての勤務が月にたった三回の宿直というケースもある。江戸でも三日に一度の出勤と言われている。フィッセルは、日本人たちが娯楽に熱心で、男も女も驚くくらい享樂的に遊びまわっている様子を報告している。シーボルトは、まるでコーヒー店から出てくるように平気でたびたび娯楽から出てくる日本の男たちを目撃している。杉田玄白によると、ちやんと出勤しない前野良沢を、藩主が、そのうち大きなことをやるだろうからとほうって置いた結果「解体新書」ができたという。情報交換の旅も、何カ月もかかる。連やネットワークの成果は、長い暇な時間があってこそ生まれる。六十年しか生きないのに彼らの時間はゆっくりと享樂的に流れ、それを彼らは後悔しない。

(たなか・ゆうこ 法政大学助教授)

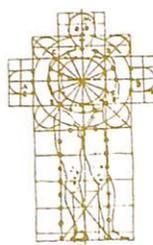
田中優子



ヒューマンスケールを考えたまちづくり

横浜の事例

田村 明



ヒューマンスケールを考えたまちづくりを実践していく中で、核となるもののひとつに歩行者空間の整備がある。

現代のクルマ社会で置き去りにされようとしていた歩行者空間は、都市を人間の目から眺め、人間的なものにしていくスペースとして見直されてくるようになった。それは、人間が道を歩くことを楽しむという基本的な条件を回復することでもある。

そのような認識のもとに、近年各地の自治体でヒューマンスケールのあるまちづくりが行なわれている。

そのなかでも先駆的な役割を果たしたのが横浜市である。ここでは一九六八年から一九八一年まで横浜市においてまちづくりに関わってこられた田村明先生に、ヒューマンスケールを考えた都市空間の創出について語っていただいた。

人間の空間と認識の違い

馬車道 私が横浜で都市づくりの方法を模索している頃、道路は車が通ればよいというのが世の中の基本的な考え方でした。今でも歩行者空間を多くすることに反対はないでしょうが、その頃は歩く楽しさを道路の中にとり入れたいなどという「愉しむな」とはけしからんという空気がした。

そのようなとき手掛けたもののひとつが馬車道商店街の整備です。人間的な空間をつくるには歩道がある程度ひろくなければいけないという前提で、まず街を暗くしているアーケードを取り去りました。またアーケードをこれからつくろうという時代に大変思い切ったことでした。歩道を一m車道側にひろげ、民地側にも将来建て替える場合には、二m五〇cmがっつり壁面線後退を行ないました。これが完成すれば両方に歩行者空間が増える、また重苦しいアーケードもなくなる。歩行者空間

は、ずつとひろびろとのびやかになるのです。さらに、私たちはひろがった歩行者空間を有意義につかうため、ベンチやフラワーボックスを置くことを計画しました。しかし、そういうものがあると歩行者の邪魔になるのではと警察がいつてきたのです。私たちからすれば、従来の歩道をひろげたところに置くので少しも歩行者の邪魔にはならないはずですが、道路にもいろいろなタイプのものがあっていいし、町には客間的な道路だってあっていいと思っていたわけです。しかし、警察にしてみれば、歩道というのは人を立ち止まらせなくて歩行者を流すものという固定観念があるわけです。歩行者空間についての基本的認識が違ったのですが、置くか置かないかは大きな問題になりました。結局、この問題は商店会の会長が念書を書いて、一時的に置いていいということにして落着いたのでしたが、このような困難は人間的な空間をつくりださうとするとき必ず起こることなのです。こうした先駆的な仕事をすすめるのに商店会では六川さんという会長の努力は大変なものでした。また行政との

折り合いをつけたり、よいデザイナーを引き入れていくのが自治体のアーバンデザインの仕事なのです。

伊勢佐木町 伊勢佐木町の場合でも同じでした。ここでは全面的に車の乗り入れを禁止して、歩道と車道の段差をなくし、道路全体を歩行者にとって魅力ある楽しい場所になるように計画しました。しかし、ここでもまた行政の壁にぶつかるわけです。それは道路面をカラフルな波型模様のタイルで飾ろうとするこへの反対でした。道路の専門家もっている概念からすれば、道路に色がついていたりするのはけしからんというわけです。ところが、道路だって人間が通るのであれば楽しくてもいいという主張と、真っ向から対立した。結局それも松信さんという会長はじめ商店会の人たちががんばって実現することになったのですが、ここでもベンチを置くことは反対されました。私たちとしては、このまま引き下がって言いなりになるよりも、どんな形でもいいから置きたかったわけです。そこで考えられたのが照明灯をつくり、その根元に腰掛けられるような工夫をしたことです。同

じように、彫刻を置いて、その台座の部分を少しひろげて座れるようにもしました。こういうものはベンチとは呼んでいません。あるいは、二本の棒が横になっている腰掛けのようなものもつくりましたが、それはオブジェということにしたのです。木の周囲に石などを配置して座れるようにしたものもつくりましたが、これもベンチではなく防護柵なのです。

以上のように、人間的な歩行者空間をつくるためには、警察や行政と交渉しながら一歩一歩前進させなくては行けないのです。そういう事情がありますから、絶対にこのほうが座り心地がいいというので置いてあるわけではなく、置ける形をつくるということがはじめにあるのです。ところが最近世の中が変化し、警察の考え方も変わってきて以前より規制がゆるくなりました。ですから横浜より後でやっている自治体は、どこも立派なベンチを置いていきます。

ただ、ここで考えなければいけないことは、ひろびろとした空間にはじめからストリートファニチャーが整備されているからといって、それがほんとうに人間的な空間かということ。横浜の場合は、いままで前例がなかったけれど、人間の休めることや、腰掛けられるところ、自由に楽しめることをチェエをしばらくながらつくり出すというところではじめたわけです。最初から堂々としたベンチを置くという考えでは通らなかつたのです。警察や行政、商店会と折り合いをつけながら、試行錯誤をくり返して生まれたものは、案外にヒューマンスケールをもった空間になっていると思います。

人間の感性に訴える

絵タイル さて、次に歩行者プロムナードの絵タイルについてお話ししましょう。

多くの人が抱く横浜のイメージはミナトです。もつともミナトらしい場所といえば、大棧橋と山下公園です。休日に桜木町や関内降りる人は、ほとんど山下公園を訪れます。しかし、道路標識は車中心のものばかりで、歩行者向きのものがないのです。標識は車に独占されています。私自身も、今の高速道路に使用されている緑色の道路標識の計画に参加したのですが、私たちはみんないつのまにか車社会に巻き込まれていたのです。もちろん車用の標識も重要ですが、ここで人間を中心とするものを考え直してみる必要があると思つたのです。それに市民とミナト、横浜とミナトをむすびつけ、車社会でもミナトへ市民が歩くと楽しくなるような道をつくりたい、これが最初のイメージでした。

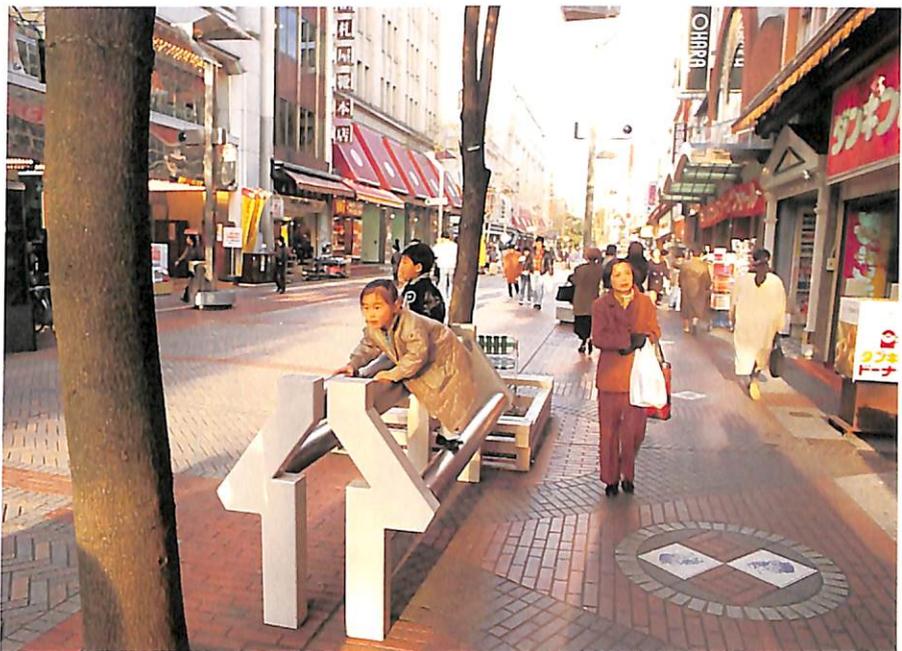
という仕組みをつくったわけです。

案内地図板 プロムナードでは絵タイルの他にも、案内地図板の設置や植樹歩道の整備などをやりました。特に地図はヒューマンスケールという面では工夫されていると思えます。この地図には二つの特徴があります。ひとつは立て掛けてある角度です。地面に対して垂直ではなく、少し斜めの角度になっているので自然に見おろしながら見れるのです。もうひとつは、東西南北に対応する四種類の地図があることです。地図を置く角度と方向によって使い分けられています。機能だけをれば一種類の地図があればいいわけですが、人間が道を歩いているときの感覚からすると、その道なりの向きにあったものだとすく見やすく、歩行者にとって快適なのです。

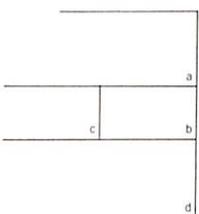
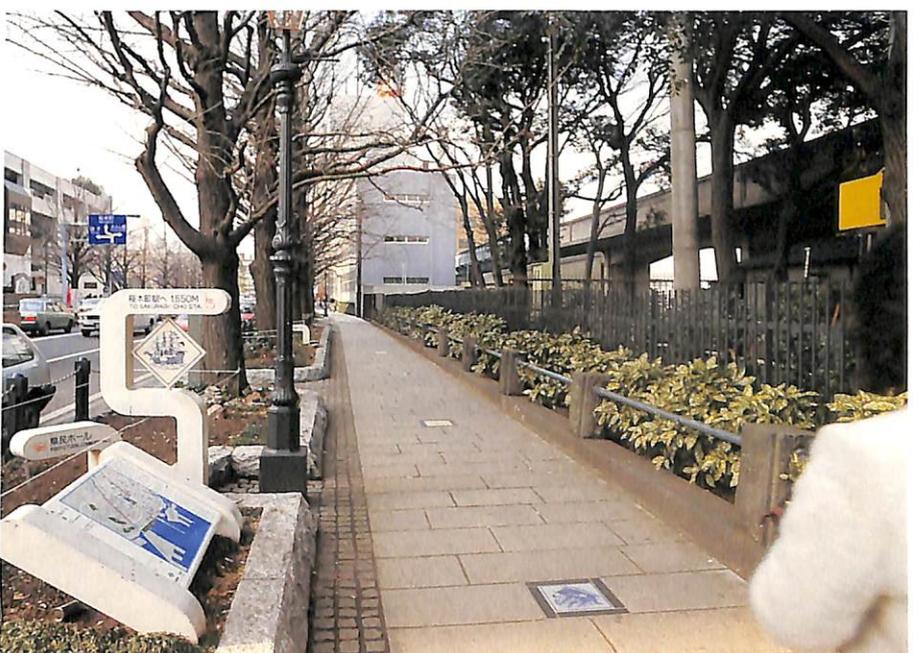
店の看板 また、マリナードという馬車道と伊勢佐木町をつなぐ地下街では、商店の前に看板を取り付けています。

地下街の中で統一した大きさの看板を決め、店によって商売にあった特色のあるデザインをして、店の前に取り付けたわけです。ヨーロッパの古い町にはよくあるのですが、これもただ人間に情報を伝えるだけでなく、それぞれの個性があつて楽しげな雰囲気をだすということを考えているわけです。

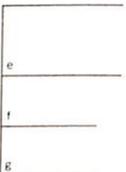
自分たちで考えるヒューマンスケールのまち いままでお話ししてきましたように、ヒューマンスケールからまちづくりを考えることは、人間が生き生きしてくるとか、楽しくなるとか、その町らしさを感じさせるとか、ことです。そういう基本理念をもって実行していけば、はじめはぶつかることがあつたりしますが、少しずつ変わっていきます。変えていくという精神が必要なのです。理想を言うだけでは進みませんが、具体的な意見や案をだしあい、その実現のために動くということが大切だと思います。身の安全ばかりはかつて、面倒なことはやめようとして



14



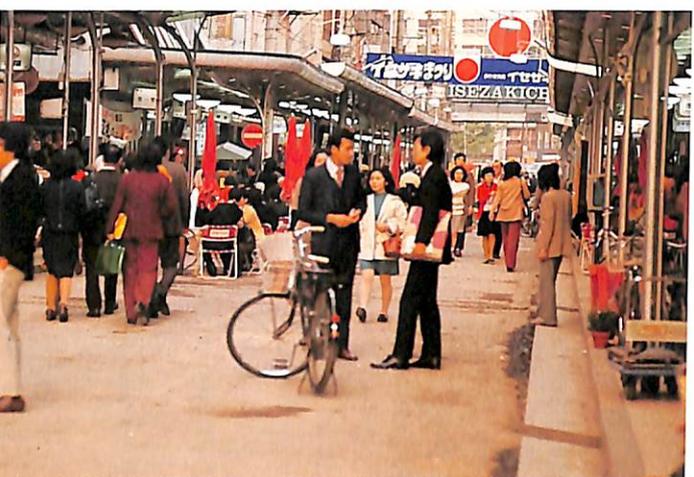
- a. 腰かけになる2本の木の柵のオブジェ
- b. 壁面線後退により歩行者空間を広くした馬車道
- c. 商店街整備前（昭和49年）の馬車道
- d. 斜めにして見やすくした案内地図板



- e. 現在の伊勢佐木町、タイルを敷きつめた道路。腰掛けにもなる木の柵が見える。
- f. 商店街整備計画前（昭和49年）の伊勢佐木町。
- g. 象徴方式で絵を埋め込んだ絵タイル。



いうことになると、おもしろみのないものにしかならぬのです。都市空間というのは、数多くの管理者がバラバラにいますから、粘り強く交渉しながら、実践していくという考え方をたないといものは実現できません。これからおもしろいまちをつくっていくとすると、であれば、ヒューマンスケールといっても、決まりきったひとつの教科書でやるものではないのですから、場所に応じて、自由な発想の中でいろいろな可能性を試してみ



られるということが重要だと思えます。まちに住む人たちの考え方や、地域的な特徴を反映させたまちづくりをみんなで作るから実践すると、そのまちにあったおもしろいヒューマンスケールになるのではないのでしょうか。そうではなく、他からの押しつけてすとヒューマンなものにはならないのです。いくらそれが人間工学的にすぐれているものでも、これでやれといわれる、そのこと自体がもうヒューマンではないのです。



独善的にならずに外国や日本のものを見たり勉強する必要はありますが、そのまちのものは、他人真似でなくチエをしばって考えることが重要で、自発性のない考えではどんなにいい形をして、理論的にヒューマンスケールであったとしても、実際に生きたヒューマンなものではないのです。

（たむら・あきら 法政大学教授）

15

身体尺とモジュール

小泉袈裟勝

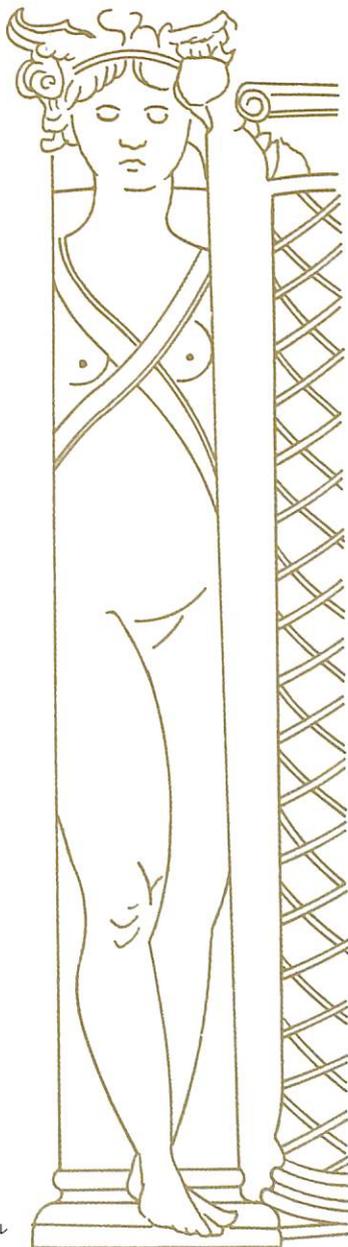
単位の起源

人間がものごとを数量的に扱うようになってから、少なくとも一万年はたっています。その間、古今東西にわたっておびただしい単位が発生しました。そして、これらの単位は変化し、遠くひろがり、あるものは消滅し、あるものは歴史や古典のなか、そして現代に引き継がれています。

計量とか測定というものは、物の長さとか質量とかの量の大きさを、同じ種類の量の一定値の何倍なのかを知ることであり、この一定値が単位です。ですから、本来は単位の大きさのとりかたは自由なのです。しかし、ひとりで小屋などをつくるには、そこらにある木を適当に切ってつかえばよかったです。二人以上で仕事をする場合、それは不都合が起きます。ここに、一定値の単位を決める意味がでてくるわけです。

もともと数値に単位をつけて表わす意義は、そこに測られた物、あるいはその大きさにつくられるべき物がなくとも、その数値だけで現実の大きさが示され、大きさが再現できることにあります。そのおかげで、手紙や電話で数値と単位名を伝えるだけで必要な大きさの物を手に入れることもできるわけです。それは、お互いが単位とこの大きさを現実に表示する標準を共有しているからなのです。

共同体や国家は、どうしてもこの単位と標準を共有する必要があります。そのために古代から制度が設けられ、精



度のよい標準を変わらないように保とうとする努力が払われてきたのです。

単位がそういうものであるからには、その基準は身近なもので、どこにでもあるものでなくてはなりません。そこで尺度の場合にもっとも身近なものとして人間からだ、つまり人の身体の部分を利用したのです。身体部分は、作業の道具を兼ねています。手幅、足の長さ、指幅、ひじの長さ、両手をひろげた長さなどがまず単位となり、これはいまでも単位の名称に残っています。

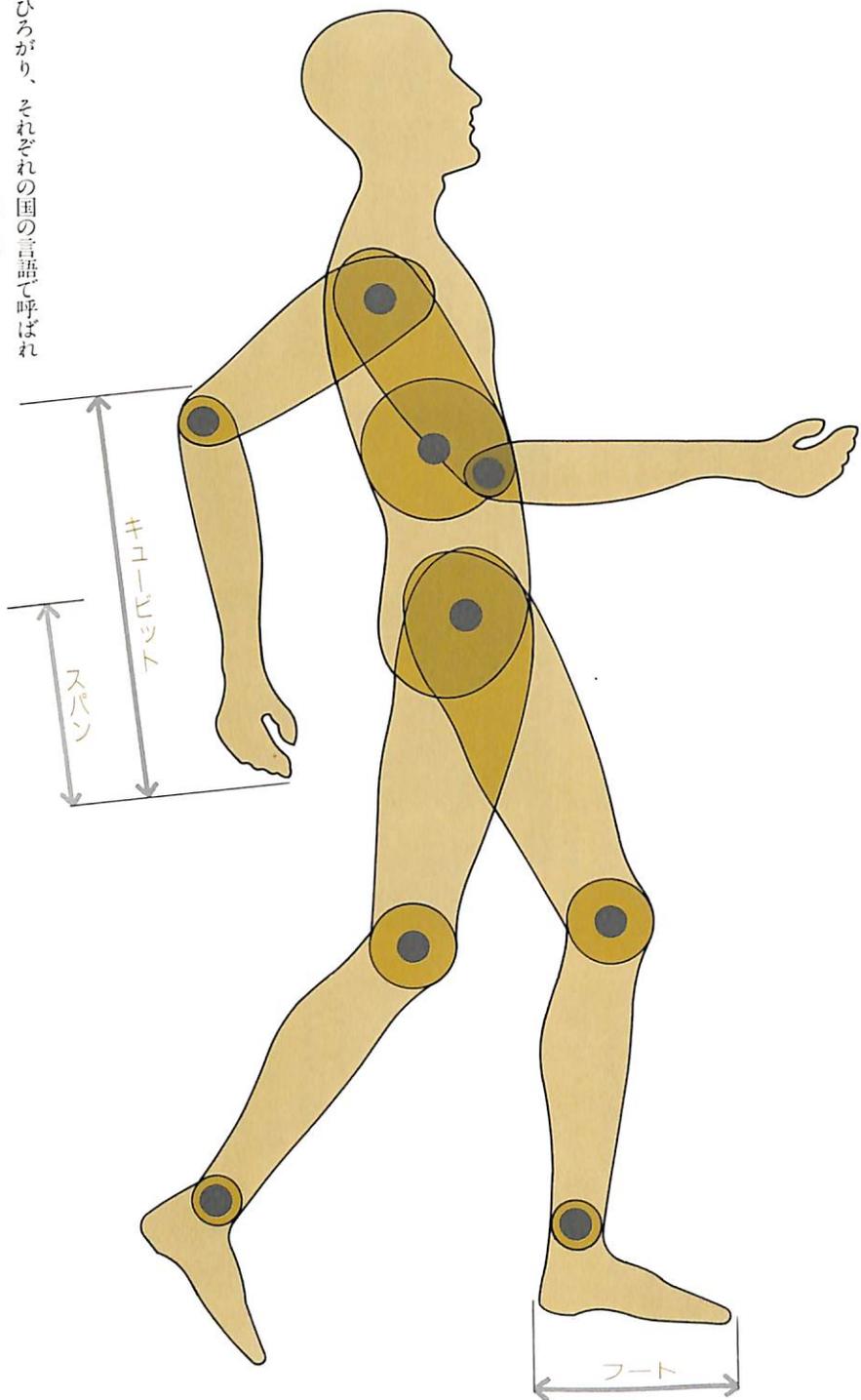
ただし、ここで注意しておかなければいけないことは、度量衡がすべての民族や国家に同じように発生、発達したわけではないということです。やはり古代文明の発生した地域で、その文化の中に興ったものなのです。後進の地域にはほとんどこうした尺度の固有の制度が発生することはなく、先進のものを、その文化とともに受け入れたのです。

ですから世界の度量衡の源流をさかのぼると、古代メソポタミアとエジプトに興ったもの、それに黄河の流域に興ったものに大別することができるとです。

単位の名称

さて、次に身体尺がどういう名称の単位になっているのか、西洋と東洋の例をみてみましょう。

今日までの「西洋」の単位制度を体系づけたのは、紀元前三千年ごろのスメル人だといわれています。しかしそれ以前に紀元前六千年ごろの古代メソポタミアには既にオリエントの基本的単位がありました。それがキュービットです。キュービットはひじの意味で、ひじから中指の先までの長さを示します。時代や地域によって多少のちがいはあってもその長さは、だいたい五〇〇mm前後です。この単位は、ギリシャ、ローマ時代を通じてヨー



ロッパ諸国にもひろがり、それぞれの国の言語で呼ばれていました。また、キュービットは用途に応じていくつかの単位に分割され名称も変化しています。まず、キュービットの半分の長さが手幅に基づくspanです。スパンの三分の一が親指を除いた四指の幅に基づくpace。そして最小の単位として、人さし指の幅からきているものにdigitがあります。その他、足の長さに基づくfootなどがあり、これらの単位を駆使してピラミッドのような壮大な建築物がつけられたのです。

一方、「東洋」では、中国大陸からインドシナ、朝鮮半島、日本にかけて用いられた多くの単位は、その源流を黄河の大湾曲地帯にたどることができま

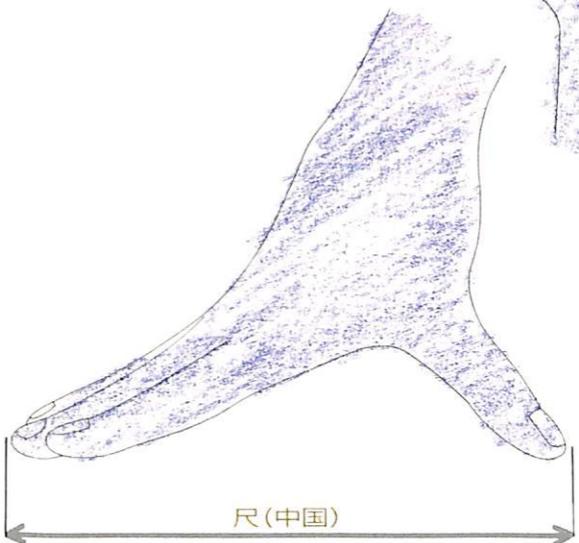
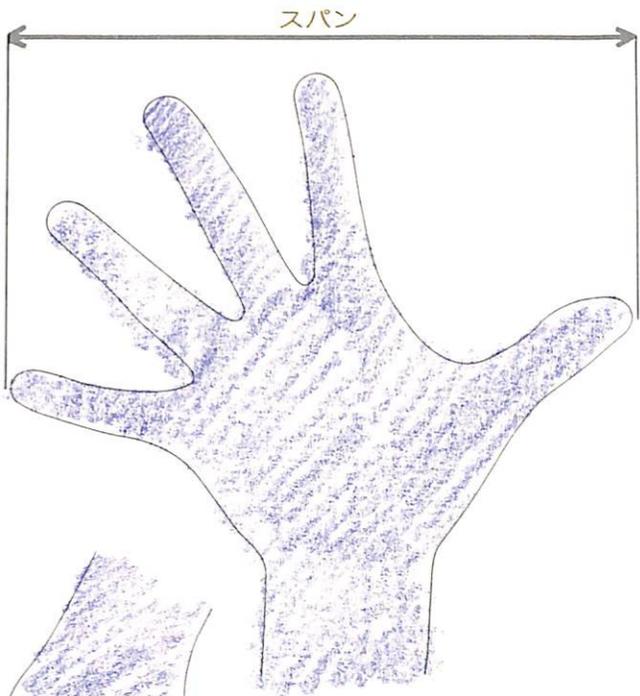
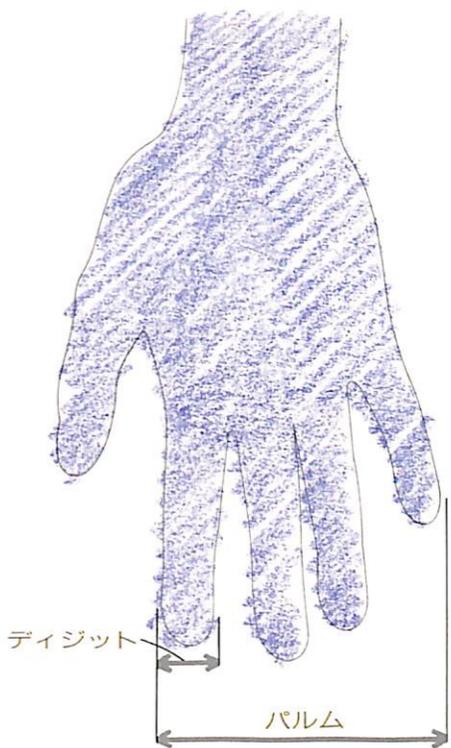
東洋の尺度の単位も西洋と同じく人体の部分から始まっています。手をひろげたときの親指から中指の先端までの長さの尺、手のひらの下端から中指の先端までの長さの咫、親指幅の寸などが用いられていました。

モジュールの考え方

このように、西洋でも東洋でも人体から派生した物差しを、建築や土木に用いてきたわけですが、身体尺を理解する上で、もうひとつ考えなければいけないことがあ

ります。それはモジュールという概念です。

モジュールというのは、建築上の一種の規格といってもいいわけですが、それはただ単に平面的なものだけではないのです。そこには一種の形態的な寸法比率も加味されているのです。たとえば法隆寺の五重塔や薬師寺、ギリシャの古代建築などは、単純に均整がとれているだ



けてなく、重厚感や安定感があります。こういうものは、均整のとれた人間の身体の比率と関係づけられているのです。身体尺は建築に適用されたとき、人間の身体部分を機械的に割り出したものを規格にただけてなく、人体のもつ美しさ、安定感、力学的な強度などの要素もとり入れられているのです。そして、これらの建築物は伝承された技術と経験をもつ人々たちによって理論や図面なしでつくられたのです。以上がモジュールの概念ですが、そこには人間の居住性や活動性、宗教的な要素も加わりますし、環境との調和とか、遠近法などもとり入れられているのです。それらが発展して都市のモジュールにまで拡大されてきたわけです。

しかし、現代の科学ではこれらがどのような比率のもとに、どのような技術でつくられているかを理論で分析することはまだできていません。モジュールはギリシャ

語のモジュール(寸法)からきていますが、日本ではなら規矩術、つまり鍛え抜かれた職人が差金ひとつで建築物の各部寸法を割り出していく技術のことだといえます。この技術を分析することがモジュールの解明のために必要なのですが、伝承された技術と経験をもち職人は数少なくなっています。このような状況の中でモジュールを理解するためには、失われつつある技術や伝統をなんらかの方法で保存していかなければいけないと思います。それは、身体スケールが単に人体からできた物差しということだけでなく、それが使われた技術の結果がど

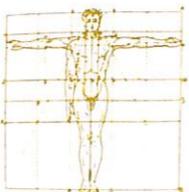
ういうところにモジュールとして、生き続けているかを、見直していくこともつながるのです。そして、その作業は、建築、機械、芸術などさまざまな分野の人たちの連携があつて、はじめて成果がてくるものだと思います。(談)

(こいずみ・けさかつ 日本計量機器工業連合会顧問)

人間の都市

社会学と現象学の視点から

山岸 健



社会学と日常生活

人びとのさまざまな日常生活がある。この私の生活があるし、私たちの身のまわりの人びとのそれぞれの生活がある。誰の場合であろうと、そうした生活は日常生活なのである。私たちは人びとのなかで、さまざまな他者たちとともに生きている。社会学の出発点となるのは、こうした日常的現実なのである。社会学の主題は社会的な日常生活であり、私たち自身の共同生活の舞台と場面なのである。人それぞれのさまざまな人生が社会学の視野に入ってくる。私たちが生きている日常的世界と誰にとってもなじみの社会的現実が、社会学のサーチライトによって照らし出されるのである。社会学の課題は、日常生活や社会や人間や時代を理解することなのである。社会学はひとつの視点、パースペクティブ、アプローチ方法、オリエンテーションであり、ひとつの眼そのものだ。

人と人が出会うところ、互いに交わるところで何が起きるのだろうか。駅前広場や街頭で人びとは何をしているのか。そういうところで私たちはどのような存在なのか。日常生活の場面面で人と人とはどうなっているのか。これらのすべてが社会学のフォーカスとなるのである。なんとさまざまな人間の生き方があることだろうか。私たちが生きている日常的世界は、まるで万華鏡のよう



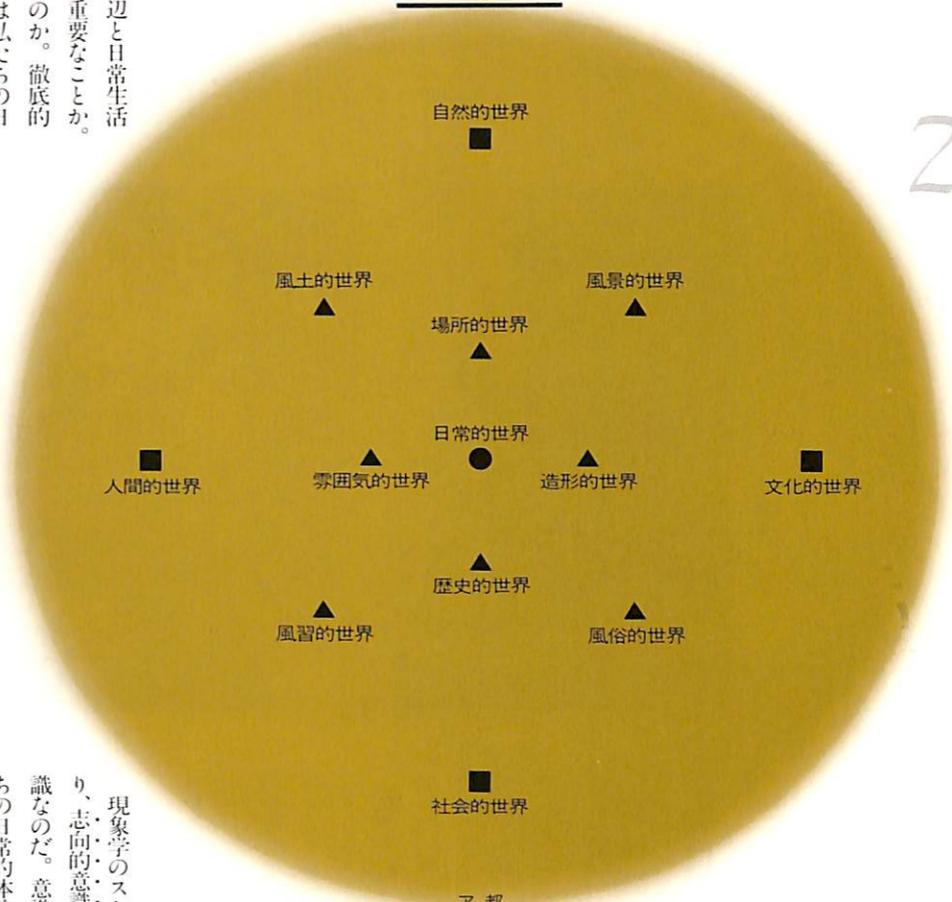
バルコスクエアのガラス……距離をへだて、距離を縮める

な世界ではないかと思われる。ここはどこか、いまだういうときなのか、私はどうすればいいのか、そこにいる人びとは誰なのか、この私は誰なのか、私たちの誰もがほとんどいつもこうした間に直面しているはずだ。日常生活は問題解決の連続といってもよいだろう。私たちは日常的世界に、自分の身を投げ出しながら生きているのである。誰もが人びとや道具や街などに巻き込まれながら、人生と世間を旅して渡っているのだ。私たちは人間や時間や空間を体験しつづけている。社会学の視野に入ってくるのは、たとえば都市生活を営む人びとであり、そうした人びとが生きているさまざまな場所なのである。都市は大地の一点ともいえるべき場所だが、集落でもあるのだ。都市はそこを呼ばれるような日常的世界なのである。こうした世界を私たちは社会的世界、風景的世界、風俗的世界、雰囲気的世界、時間的空間的世界……などという視点から理解することもできる。人びとは多かれ少なかれ、自分の身に都市を引き受けながら生きている。都市は私たちにとって、まさに日常的現実なのである。

現象学の視野

現象学はいわばひとつの方法なのである。事象そのもののへ」という言葉に現象学のすべてがある。自明性に疑いをつけること、仮面とヴェールをとりはずすこと、舞台裏を見ることが、こうして私たちの日常的体験がクロ

都市へのアプローチ



都市をどのような世界として理解するか。さまざまなアプローチと視点がある。

ズアップされてくるのである。私たちの身辺と日常生活の地平を、異邦人の眼で見るのがいかに重要なことか。ものごとは私たちの眼に映るままのものなのか。徹底的に疑いをかけていく必要があるのだ。都市は私たちの日常の体験をつうじて、独自の現実としてクローズアップされてくる。都市は私たちにとってどのようなパノラマ、スペクタクル、ドラマ世界といえるのだろうか。街角で、街頭で、都市のいろいろなコーナーや場所、私たちはさまざまな気分づけられるのである。都市には人間の顔に見られるようなアウラがあるのではないだろうか。現代の都市からアウラが消えていきつつあるのだろうか。都市は中性的な場所にすぎなくなったのか。

アウラとは、ベンヤミンによれば、空間と時間とが織りなす、ひとつの独特な織りものである。都市は私たちが眺める対象にすぎないのではない。都市は生活の舞台であり、さまざまな出来事や事件の現場なのである。人と人が出会う。人と人が喜怒哀楽を分かち合いながら生活をともしているのだ。街頭をいく人びとはどんな顔をしているか。アウラそのものでない顔はないだろうか。

現象学のスケールとなっているのは意識の志向性であり、志向的意識なのである。意識とは、……についての意識なのだ。意識の領野が照らし出されるのであり、私たちの日常的体験が独自のスペクタクル(光景)としてクローズアップされてくるのである。都市は意味世界として主題化されるのだ。誰もが都市に巻き込まれてしまっている。いかなる都市も私たちの存在の次元なのだ。日常の体験の領域や展望の連鎖を世界というならば、都市は日常的な意味世界として与えられるのである。こうした世界の座標原点や中心となっているのは、私たちの身体なのである。身体が存在する場所を、こと呼ぶ。どこであろうと、ここはこの私の居場所であり、シートな

のである。手がとどくところがある。見えるところがある。隠れたところがある。はるかかなたもある。どこからともなく匂いが漂ってくる。いろいろな音が耳に入る。私たちの眼にいろいろなものが入ってくる。歩いている人びと、そこに立っている人びと、さまざまな車、いろいろな建物、各種の広告、空……。都市はまさにパースペクティヴそのものなのだ。都市で人びとはいったい何を体験するのだろうか。人びとの日常生活、他者、自然文化や文明、歴史などを体験するのである。風景を体験するのだ。音や匂いや色やかたちやヴォリュームを体験するのである。時間や空間を体験するのだ。また、自分という人間や孤独などを体験するのである。

ヒューマン・スケールと生活

社会学と現象学のパースペクティヴでヒューマン・スケールというならば、私たちの眼に入ってくるのは、なんととっても生きている人びとであり、私たちの日常生活なのである。人と人との出会いや交わりなのだ。私たちの身体であり、顔であり、手なのである。都市はこうしたヒューマン・スケールに合わせてさまざまな仕方では整えられているのである。都市は人びとの手が入っている庭園や家のような場所であり空間なのだ。

私たちの身体や顔や手や歩幅などに合わないような都市はないはずなのだ。混沌とした、いわばカオス的な場所があるかもしれないが、都市はさまざまな仕方て秩序づけられているのである。あの手この手で都市はコスモス化されてきたのだ。サン・テグジュペリは人間を住まう者と呼ぶ。ハイデッカーによれば、人間は命に限りある者として大地に住んでいるのである。私たちの生活史や居住することもヒューマン・スケールといえるのである。住む、学ぶ、働く、楽しむ、歩く、人と交わる……



ハチ公前広場。人間は距離のなかで生きている。人と人との距離。ハチ公と人との距離。渋谷駅との距離。

うした私たちの日常的行動やさまざまな社会的行為をヒューマン・スケールと見ることのできる。問題は私たちの生活なのである。私たちは身体的に社会的に存在している。日常的な社会生活とそうした生活を営む人間こそ、都市を理解したり構想したりするためのヒューマン・スケールといえるだろう。都市は日常生活の舞台であり、日常の世界なのである。

渋谷界限

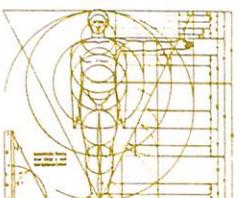
マルセル・ブルーストは、土地のさまざまな場所はまた人間でもある、といったが(『ジャン・サントウイユ』)、坂のある街、渋谷にはいろいろな顔がある。ゆるやかにカーヴしている道を歩くときの楽しみは格別だ。

わたしたちはまるでパースペクティヴそのものを体験するのである。カーヴや起伏が見られるちよつとした通りを歩くときのなんともいえない気分。道玄坂や公園通りもよいが、ペンギン通りやスペイン通りの独特の雰囲気もいかにも渋谷だ。まるで芝居の舞台や装置ではないかと思われる。パルコスクエア界限(かきわ)のさまざまな造形、イラストレーション、壁絵。若い人びとの街だ。かつて人びとは渋谷あたりで武蔵野を体験したのであり、水車が眼に入った時代もあったが、渋谷は時代とともになんと激しく変わってしまったことだろう。渋谷はどこまでヒューマン・スケールの街なのか。人は人を待つ。相手を探し求める。ハチ公前広場の生活のドラマがあるのである。

(やまぎし・たけし 慶應義塾大学教授)

都市交通とヒューマンスケール

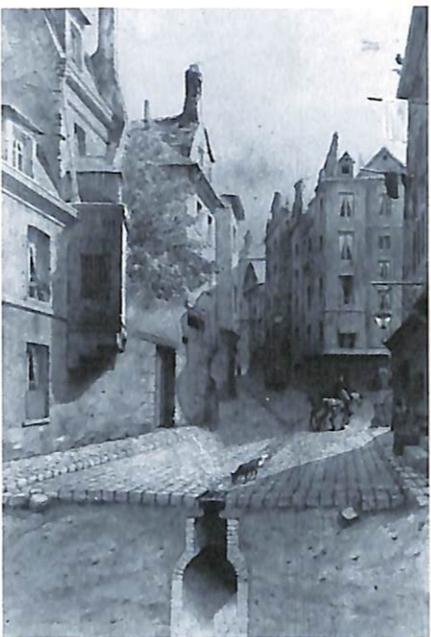
岡 並木



都市交通をヒューマンスケールの視点から考えてみた場合、現在の日本の道路や交通機関は、はたして利用者の立場にたって設計・運行されているのでしょうか。ここでは、歩行環境と公共交通機関について、お話しをしてみたいと思います。

歩きやすさが発想の原点

まず、歩道です。歩道というのは本来、車から歩行者を守るために生まれたものではありません。一八世紀にパリやロンドンで段差のある歩道が生まれたときは、不



18世紀にヨーロッパで生まれた歩道。

潔なぬかるみを歩かずにすむための対策だったわけですが、そのころのパリやロンドンは、下水道が各戸につながっておらず、家庭の排水は道に流すことになっていました。生ゴミの捨て場も道でしたし、尿尿（おしっこ）さえも道に捨てる者が絶えなかった。そこで、まずロンドンが一七六五年に、道のはじっこをかき上げて、足元を気にしないで歩けるようにしたのです。それを学び、一七八二年にはパリにも歩道がつくられるようになりました。

つくられた当時は、歩行者は歩道だけでなく、現在、車道と呼ばれている部分についても歩くことができたのです。やがて、車が増えてくると、歩道には、車から歩行者を守るといふ、本来の意味とは別の利用価値がでて

きた。

ところが、いま日本の道路を見ると、そういういわば副産物としての機能だけが目的になってしまい、足元を気にしないで歩けるという原点の思想が、逆に忘れられてしまっていないでしょうか。てこぼこの歩道があったり、車イスのためという善意の発想ではあっても、横断歩道の両端で、車イスの幅以上に大幅に歩道の縁石を切って、いろいろな問題点を引き起こす結果になってしまったのは、そのいい例です。

まず、問題になるのは、車イスの利用者にとっても、日本式の縁石の切り方が、本当によかったかどうかという事です。

建設省の基準では、縁石を切っても、車道との境は二cmの段差をつけることになっています。この段差は、目の不自由な人たちに歩・車道の区別を知らせるために残した段差です。ところが、車イスを使用している人で、上半身の筋肉も弱い人には、この二cmの段差でさえ上がれない人がいるのです。また、高齢者のなかには、つま先を引きずって歩く人が少なくない。しかも高齢者は視力が弱いのて、二cmの段差が見分けられない人が大勢います。その人たちが、つま先を引きずって歩いている。そうすると、わずか二cmの段差につまづいて転ぶことになる。高齢者にはむしろ一〇cm、一五cmといったはつきり見える段差のほうが安全なのです。

それでは、このようなさまざまなハンディを持った人たちの立場を考えると、歩道の縁の切り方をどうしたらいいのでしょうか。ひとつの方法は縁石を切るの車イスの幅だけにし、その代わりに、車道との境は、段差のないようにしていねいにすりつける。目の不自由な人や高齢者や普通の人は、普通の段差のあるところを利用する。そうすれば、信号待ちのときにも老人や目の不自由な人あるいは普通の人でさえ、斜面ではなく、歩道の平らな



車イス用にその幅だけ縁石を切った歩道(ワシントン)。

ところで安心して待つことができると思っています。

AGTの登場と可能性

さて、話しを道路から交通機関に移しましょう。ここでは、公共交通機関について見ていきたいと思います。

ご存知のように、いま神戸と大阪に自動運転の交通機関が走っています。オートメーテッド・ガイドウェイ・トランジット・システム(AGT)と呼んでいます。ヒューマンスケールという視点で見えますと、多くの問題を抱えているように思われます。といいますのは、AGTが、なぜこの世に提案されたのかという原点を忘

れた運行の仕方、神戸も大阪もしているといわざるを得ない格好になっているからです。

まずAGTの発想が生まれた背景についてですが、それが生まれたのは、一九六〇年代の中頃です。当時、世界の先進諸都市で、自家用車が増え、公共交通機関の客が減り、ことに、路面を走るバス、市電は、運行も大幅に乱れてきました。

自動車が増えますと、それに派生していろいろな問題がでてきます。ひとつは、道路の機能が麻痺してきたこと。もうひとつは、自動車交通が道路いっぱいが増えてくると、その町が衰退しはじめるのです。これはどういうことかといえますと、ある繁華街が楽しい町だと評価されるには、その町に質の高い商店や飲食店が並んでいるだけではなく、そこにきた人が自由に自分で動きまわってそれらの店を選べる機能がなければなりません。しかし、自動車が増えすぎると、気楽に道を横切って向こうの店へということができなくなってしまふ。つまり、気楽に選択できない町になってくるわけです。そうすると、だんだん人びとはその町から離れて、郊外のショッピングセンターのほうへいってしまします。

少なくとも郊外のショッピングセンターへ行けば、そこの中は自由に動きまわれるわけですから。そういう理由もあって市街地の町が徐々にさびれていく。つまり、その町の経済的な活動が鈍ってきます。ということは、その市の役所の税収も減る。それはとりもなおさずその町の命を脅かすことにつながるわけです。

また住宅の多い町でいいますと、自動車が少ない時代、時代の家の前の道路は、そこで子どもたちが遊んだり、大人たちが立ち話をする事ができました。つまり、我が家の延長としての機能を道路がもっていたのです。ところが自動車が増えてくると、その機能がなくなってしまふ。そうすると、その住民に残されているのは、狭い我が家しかなくなってしまふ。だんだん息苦しくなり、そこに住みたくなくなり郊外に出ていってしまふ。そういった現象もひとつにはそうした自動車の増加が原因だともいえるのです。

このように商店街が衰退するということが、都心から外へ広がっていき、有人運転で運行間隔を極端に縮めようとするれば、人件費が非常に高つく。そこで、運転に自動車の技術の助けを借りることにしたのです。ところが、神戸や大阪のAGTの運行間隔は、これまでの鉄道の発想で決められており、ピーク時で、五、六分、オフピーク時では一〇分から二〇分といった決め方です。これでは高い費用をかけて、自動運転にしても、利用者にプラスになる点がありませんのでいいでしょう。

日本の次に大都市でAGTを開業したのは、フランスのリールという人口一〇〇万人ほどの都市圏です。一九八三年に第一期の区間AGTをスタートさせました。最初の子測では一日の乗客を三万五千人と見ていましたが、実際には七万人くらいが利用するようになりました。予想よりもはるかに利用している。つまり、明らかに通勤や買い物に自動車を使っていた人たちが、電車に移ってきたわけです。これは、ピーク時六〇秒、オフピーク時五分という画期的な運行間隔が、利用者をひきつけるのに成功したのです。その他にも、カナダのバンクーバーも、ピーク時七五秒、オフピーク時五分として、やはり予想をはるかに超える需要をつくり出すことに成功しています。

つまりいままでの、公共交通機関のダイヤのつくり方は需要追従型だったのですが、AGTの運行ダイヤのつくり方は、需要開発型という違いがあるのです。新しい需要をつくり出すことがAGTの役割だからです。ところが、日本の場合は、AGTの使い方も、いままでの鉄道と同じで、需要追従型の運行をやっている。このあたりを考え直してほしいものです。そうすれば、利用者はもっと増えるのではないのでしょうか。



銀座4丁目バス接近表示標識。刻々と待ち時間を知らせる。

夜間人口が逃げだすということは、両方とも町にとって大きな問題なのです。

そこで、一九六〇年代中頃に、その問題が意識されてもう一回、町に活力をとり戻すためにはどうしたらいいかを考えるようになってきた。こうして、街にはもっと自由に歩かされる空間が必要だという結論になって、自動車の動きを減らすようなアイデアが、いろいろ出されたのです。モールなどの歩行者街路という発想もこのあたりから出てきました。

さらに、市街地での公共交通機関の活用も、街をよみがえらせるひとつの戦略として、とり上げられることになったのです。

そこで、まず公共交通機関が、なぜ自動車に客を奪われたのかを検討されました。わかったことは、じつに単純なことなのですが、公共交通機関というのは、それを使おうとすると、自分の生活のダイヤを公共交通機関のダイヤに合わせなくては使えないということ。それとも

うひとつ、駅や停留所までいくら遠くても、そこまで行かなければ使えないということ。この二つの大きな泣きどころによって、利用者は自動車へ流れていったということになったのです。そうしますと、公共交通機関にもうひとつふんばりしてもらうためには、いままでにない機能をもった公共交通機関を考える必要があるということになった。以上のような問題をクリアするため、今までにいろいろな研究開発が行なわれてきました。この研究のなかから、たとえば電話をかければルートを変えて迎えてくれるデマンドバスや、事務所や家のすぐ近くで乗降できるミニバスシステムなどが生まれてきました。

AGTも、その産物のひとつだったのです。AGTはどういう点で自動車に肉迫しようとしたかという点、いつ行ってもあまり待たずに使える軌道交通機関という発想でつくられたものです。あまり待たずにすむようにするために、運行間隔を、いままでの鉄道の常識からいって考えられないような短い間隔にしなければ意味が



ローテクノロジーのハイテク化

いままで述べてきましたように、道路にしても、公共交通機関にしても、新しい技術を使った優れたものはたくさんつくられてきています。しかし、必ずしもそれが有効に利用されているとはいえないのが、現状のようです。これからは先端技術の開発だけでなく、歩行者の科学とか、公共交通機関の利用者の心理とかの分野の研究

無人で運行するカナダ・バンクーバーの新交通システム。

も、かなり進める必要があるのではないのでしょうか。

そういう意味で、バスの接近表示装置、これは日本が先鞭をきいたのですが、バスがどこまできているのかを、停留所の客に知らせるシステムは大変すぐれた発想だと思えます。

バス接近表示装置には、バスの動きを道端の感知器がとらえて有線でコンピュータに送り、そこから停留所の装置に表示信号を送る方式と、ある停留所を通過すると、バスから自動的に位置を示す信号を、無線で直接に停留所の装置に送る方式とがあります。後者は、秋田市の交通局が市営バスのために最初に開発したものです。秋田方式は高いビルが多い大都市では使にくいのですが、この方式の良さは、路上の感知器を使わないために費用が安くてすむし、また停留所だけではなく、病院の待合室や銀行のロビー、デパートのなかにも置けることです。そうすると、秋田のように雪の多い寒い町では、バスが近づくと、暖かな建物のなかで安心して待っていることができる。さらにそれを発展させて、将来は、もっと小さな簡単な装置にして、バスが一時間に一本しかこないような郊外の個人の家につけたらどうかという案も出ています。最先端の技術をやたらに使うことが進歩ではない。たとえ簡単な技術でも利用者の本心に必要目的のために生かす知恵こそが、進歩だと思えます。これからの都市や交通を考えるときは、そのことが、ますます大事になると思えます。新しい技術に飛びつく前に、古い技術でいいから、それを今より以上に生かす工夫が大事だ、ということ。 (談)

(おか・なみき 西武百貨店顧問・都市問題・交通問題)

駅間距離と ヒューマンスケール

地下鉄銀座線(渋谷-浅草)を中心に

第一住宅建設協会調査

銀座四丁目の角に立つて「さて、京橋に行くか」と考えると歩きたすが、日本橋までとなると地下鉄にもぐってしまおう。このあたりにも歩行に関する人間尺度がありそう。

そこで、東京に最初に敷設された地下鉄・銀座線と、並存した旧・都電と現・都バスの駅間距離を調べヒューマンスケールの関連を考えてみた。

銀座線の平均駅間距離は八四〇m

地下鉄銀座線の駅と駅の間平均距離は八四一mだが、新橋-浅草間は七二七m。この区間は小街区が多く、繁華街を貫いて著名百貨店・ビルを結ぶ経路で駅間距離は比較的短い。

浅草-新橋間を当時建設した、東京地下鉄道株式会社の社史では「停車場位置の決定に当っては沿線の現状、将来の発展性、他の交通機関・建築物との連絡、構築の上被、運転上の関係等を考慮しなければならず、紐育等に在っては、普通駅は四分の一哩(四〇〇m)から二分の一哩(八〇〇m)、急行駅一哩(二・六km)乃至二哩(三・二km)間隔に置いている。当社においては、新橋-浅草間の停車場間平均距離は七三〇mとなる。急行線を設けない場合に在ってはその間隔を相当大にして、高速鉄道として真の機能を發揮せしめる傾向となりつつある」として、利便性と高速性の兼ね合いが述べられている。

これに対し、当時東京高速鉄道株式会社が建設した新橋-渋谷間は平均一〇五〇mで、現在の東京の全地下鉄平均駅間距離にはほぼ等しい。当時この区間は、沿線両側に明治神宮・外苑・青山御所をはじめ各宮家邸、陸軍大学校・女子学習院ほかの学校、市電青山車庫・青山墓地・諸官庁・各連隊(三カ所)などの大型施設があり、民家稠密度の比較的低い大街区で構成されていた。

旧都電の平均停留場間距離三六〇m

地下鉄線に並行する渋谷-浅草間の直通電車はないので、乗継ぎ路線でみてみよう(昭和四二年二月から昭和四七年一月の間に廃線)。この区間の平均停留場間距離は三六〇m。新橋-浅草間三二〇mに対し、新橋-渋谷間は四四〇m。

都バスの平均停留場間距離三五〇m

渋谷-浅草間の平均停留場間距離は三五四mで、旧都電とは同じ。新橋-浅草間は三三〇m、新橋-渋谷間は三三三m。現在の、都バス全体の平均停留場間距離は三八四mである。ちなみに、昭和五七年に定められた停留場を廃止する場合の基準では「停留場間隔は五〇〇m」とされているところからみても、現行のものはかなりきめ細かく設けられている。

地下鉄銀座線の駅と駅の間には、旧都電・現都バスとも一つないし三つの停留場がある。

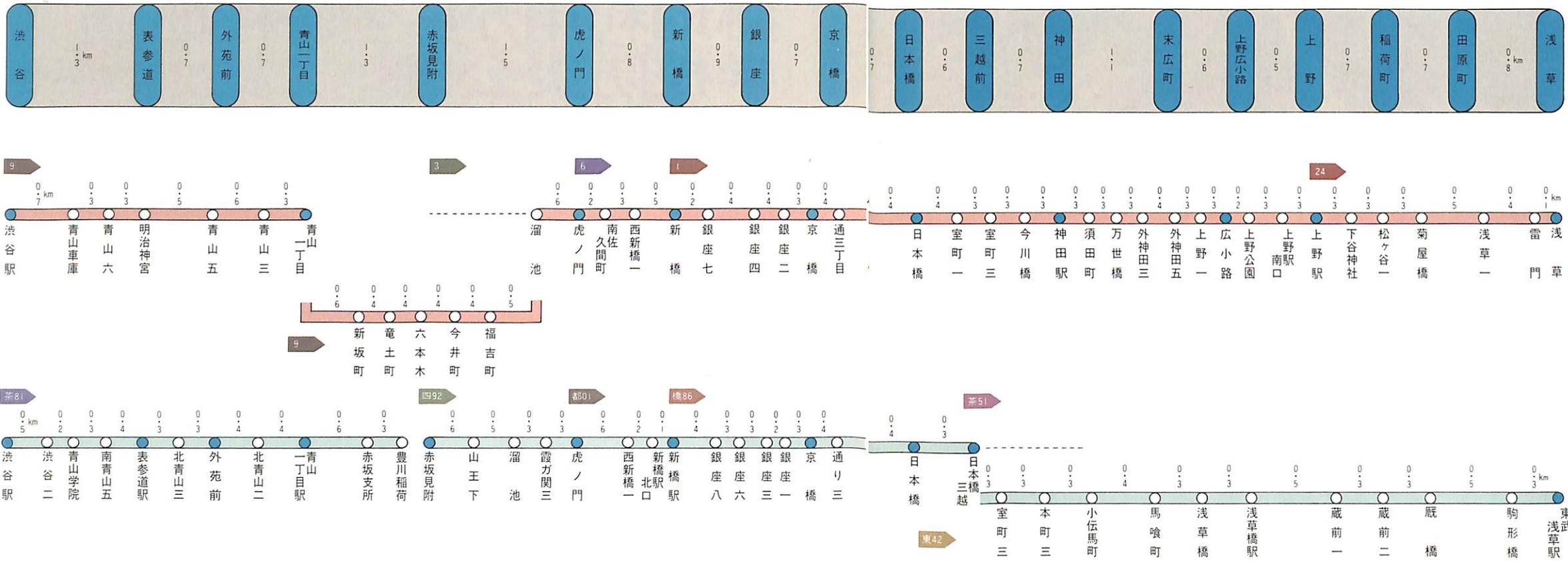
なんの抵抗もなく歩ける距離は1km弱であるように思われる。この基準からすると、地下鉄銀座線の駅はほとんどその範囲に置かれている。交通渋滞がそれほどでなく、停留場の多かった旧都電時代には、両者をうまく使えば楽に動けたはずだ。

(帝都高度交通営団営業部計画課・東京都交通局総務部広報課 電車部営業課 自動車部計画課の協力を得た)

地下鉄銀座線 旧・都電 都バス 路線対照図

は、旧都電・都バスの系統番号

	距離(km)	停留場(駅)数	平均駅間距離(m)
銀座線	14.3	18	841
旧・都電	14.8	42	360
都バス	12.3	38	354



地下鉄銀座線(現在)

旧・都電(廃線直前)

都バス(現在)

前回筑波学園研究都市の話をしましたが、あのときの経過から生まれたのが筑波跡地利用大綱です。できたのは昭和55年5月。これは、最初、大蔵省の次官だった榎田光男さんという方が国有財産審議会の会長をやっておられたときにわれわれと相談して、国有地の跡地利用に関する原則をつくったのです。東京は緑が少ないから、跡地はできるだけ緑地や公園にしようというもので、移転するときには、審議会の答申にそって処分する。そういう大筋をつくった。それを具体化したのが、利用大綱だったのです。

当時、千葉に畜産試験場があったり、都内の各所にいろいろな施設があったのですが、それを今後どう処理するか、われわれは大綱にそって答申したわけです。実際に、ほぼその線で処分が行なわれた。今のように入札して切り売りするようなことはなかったわけです。

さて、そのなかのひとつで特徴的だったのが、杉並区の蚕糸試験場跡地の利用計画でした。昭和57年でしたが、蚕糸試験場の跡地に何をつくるかということで、まず杉並区に協議会をつくらせた。そこで出た意見というのが、環状7号線にそって建っていた杉並第10小学校が、排気ガスに悩まされているというものでした。

そこで、小学校をその跡地に移して、同時に公園を併設しようというアイデアが出された。それで、学校と防災公園をドッキングさせる学校防災公園という計画案を地元の人たちと協力してつくったのです。そしてその計画にそって、災害時用の貯蔵設備や

まちづくり 思い出 ばなし ⑦

跡地利用から生まれた 学校防災公園

高山英華

大きな地下貯水槽や、また緊急時に利用できるように、地下鉄の駅を大きくするという、総合的なプランを出したのです。

杉並区は人口急増地域で、小学校はどれも狭いのです。運動会をやるとよく分るのですが、100mの直線がとれない。どうしても曲線コースにせざるをえない。校長にいわせると、「杉並の人間は小回りはきくけれど、大人物にはなれない」。そこで杉並第10小学校は100mの直線コースがとれる大きな校庭をつくった。小学校だけなら無理なわけですが、ここは公園と一緒にいるという考えだから、それができたのです。だから普通あるような柵もここにはない。また体育館やプールも学校が休みのときには区民に開放する、つまりオープンな学校にしたのです。ここでは建物も従来のようなハモニカ式じゃなくて、自由につくってもらった。

その後、文京区・大塚の教育大の跡地利用でも同じような考えで防災を考慮した公園をつくりましたし、杉並の実験がひとつのきっかけになっています。

いずれにせよ、跡地の利用は十分議論してやってもらいたいのです。(談) (たかやま・えいか/東京大学名誉教授)

INFORMATION

○バックナンバーの紹介

『CITY & LIFE』は、おかげさまで創刊以来各方面のご好評をいただき、本号をもってNo.8まで発行してまいりました。今後ともご愛読を願い、よりよき都市生活をおくるためお役立ていただきたいものです。

(内容は主要部分のみ)

No.1 特集「都市の幹線道路」(1984.2)

花のバリはどのようにして造られたか/鈴木博之
〈座談会〉昔の道、今の道/井上季・日笠端・高見澤たか子
幹線道路——道のしくみと生活/小場瀬令二

No.2 特集「都市公園」(1984.5)

〈座談会〉いま、公園抜きに都市は語れない
/佐藤昌・日笠端・高見澤たか子
風土と造園様式/鈴木昌道
造園の博物誌/鈴木博之

No.3 特集「都市と河川」(1984.12)

偉大なる川、ラインの旅/小塩節
〈座談会〉川とともに生まれた都市、都市とともに育つ川
/高橋裕・日笠端・高見澤たか子
川から見たヨーロッパの都市空間/樺山紘一

No.4 特集「子どものための都市計画」(1985.6)

〈座談会〉都市計画と子ども空間/日笠端・小川信子・大村謙二郎
子どものための住宅環境/延藤安弘
子どもの心理的尺度からみた都市/梶島邦江
子どもたちは、まちのどこで遊んでいるのか/加藤仁美

No.5 特集「都市と盛り場」(1985.12)

〈座談会〉文化的な活力を生み出す盛り場の源流を求めて
/日笠端・陣内秀信・高見澤たか子
ロンドンと盛り場/山岸健
都市計画手法でつくられた東京の副々都心吉祥寺の盛り場

No.6 特集「都市生活と神社仏閣」(1986.5)

江戸の都市空間と神社仏閣/陣内秀信
〈座談会〉都市の聖なる空間/伊藤てい・樺山紘一・鈴木博之
いま神社空間に求められるもの/上田篤

No.7 特集「住宅地の道路と家並み」(1986.9)

住宅地の道路の成り立ち/日端康雄
〈座談会〉欧米と日本・住宅地の家並みと道のデザイン
/芦原義信・日笠端・陣内秀信
法制度の変遷からみた住宅地の道路と家並み/小宮賢一
まちづくり思い出ばなし⑥(No.2より連載)/高山英華

▲第二住宅建設協会の経歴

昭和三〇年、第一生命保険相互会社の基金をもとに設立された財団法人であります。設立以来公益法人の理念にもとつき低廉質な住宅の供給と、住宅にかかわる土地利用計画・居住環境計画・住生活改善に関する調査研究をつづけ、民間として稀有の建設大臣表彰と建設大臣感謝状をうけました

▲本誌発行の趣旨

住宅戸数はすでに全世帯数を上回り、しかも都市化がすすむなかで、私たちはより快適で充実した生活を求めております。掘り出された屋敷の中に豊かさを求めるだけでなく、歴大な資本の投下された市民のためのいろいろな都市の施設を、自分の生活の中に位置づけ上手に利用する方法を知ってほしいと思います。そのために、都市のいろいろな「しくみ」と使い方を西洋・日本の都市を事例にとりあげ、どなたにもあきらめなく、理解いただけるよう、年二〜三回の予定で編集発行していきたくと思っています。

▲編集後記

ヒューマンスケールというと、人間の身体を基準にした尺度であり、都市を例にとれば人間が違和感なく、心地よく行動できる町わりの寸法・道路のつけ方・建物の空間の寸法など、思い起こされる。

しかし、都市計画、建築、都市経済、環境工学、都市社会学、都市交通などの先生のお話しを伺っていると、ヒューマンスケールという概念は身体基準の尺度・人の密度・人間性等々の考え方があるように思える。しかし、いずれも人間を中心に据えていることに変わりはないのだが、このあたりのニュアンスの違いを読みとっていただければ幸いである。住みよい都市をつくっていくためには、ヒューマンスケールを複眼的にとらえていくことが必要のように思う。

(常務理事 徳田敦司)

City&Life NO.8

●企画委員

日笠端(東京大学名誉教授)+日端康雄(筑波大学社会学系助教授)+高橋公子(日本女子大学住居学科助教授)+徳田敦司(当協会常務理事)+三輪恒(当協会理事)

●1987年3月発行

■編集・発行・財団法人第一住宅建設協会

東京都中央区京橋2丁目4番12号

03-281-5773

編集・デザイン協力

株式会社アルシーヴ社・ライス・スタジオ

印刷・株式会社恒陽社印刷所

頒価・300円+送料200円



