

街路の目的化
—場所の記憶を継承する再開発—

22118013 神田 智香子
指導教員 宮 晶子 教授

都市 キャンピアー 街路 歩行 目的地 再開発

1. 制作の背景と目的

都市空間において、街路は最もドラマチックな生活の舞台である。人々が目的を持たずに歩くとき、街路には思いがけない発見や驚きが溢れ、歩行者に喜びや新たな視点をもたらす。しかし、現代都市では建物が提供する視覚的な情報が乏しく、歩行者は明確な目的地に向かって直線的に進むことが常態化しているため、街路本来の豊かさが十分に発揮されていない。目的地が都市空間を埋め尽くし、街路はその「隙間」として、わずかな移動時間を過ごすためだけの場になりつつある。人々の行動が予測可能な目的地で構成された都市において、単なる移動手段として消費される道に再び偶然の発見や豊かな体験をもたらすための都市空間の再構築を提案する。

2. 都市の街路

街路では商売人、ストリートミュージシャンなどがいて、空間を確定させず表現の場であったはずだが、すべて建物の中に入りこみ積み上げられ、場所を確定させた。それにより人との偶然の出会いがなくなってしまっていると感じる。かつて街路は、人々が集まり交流する空間としての役割を果たしていたが、現在では単に高層化した目的地間を結ぶ通路に過ぎない。道で座り込んだり長居したりする余地がなく、そのような行為は注意され排除されてしまう。

都市の街路設計が人間のスケールを中心に考えられず、車の利便性を優先する構造となっているため、歩行者が歩きにくく、安全性や快適性が損なわれてしまっている。街路は本来、人間のスケールに基づいて設計され、人々が歩き、集い、交流する場としての役割を果たすべきだ。

3. 都市の再開発

現在、都市部における再開発と高層ビル化の進行は、日本の都市計画と経済的要請の中で顕著な現象となっている。戦後に形成された町並みや、昭和期に建てられた住宅や商業施設などが再開発の過程で取り壊され、更地化された後に高層ビルや複合施設が建設されている。新たな建物により街が更新されていくと、かつて

そこにあったはずのビルや店、人の営みは次第に思い出せなくなり、長年にわたり住民に親しまれてきた「場所の記憶」を消失させてしまっていると感じる。

3.1 街区ごとの再開発

再開発の手法は、地域の特性や課題に応じてさまざまだが、日本では特に街区ごとに再開発を行う手法が一般的である。

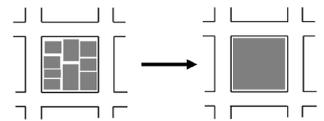


図 1 現在の再開発

(図 1)街区ごとに再開発する利点としては、地域全体の統一感を持たせつつ、インフラの効率的な整備や経済効果の向上、防災性の確保などがある。しかし、長年にわたり形成されてきた地域のコミュニティやつながりを断ち切ることがある。

そこで、街区ごとではなく、街路を超えた再開発を計画する。一つの建物が孤立し高層化していくのではなく、街路を超えて建物同士の繋がりを持たせることで、建物と街路のはっきりとした分断が解消され、人々の交流が活性化する。歩行者が自由に行き来できる空間を作ることで、街全体が一つの大きなコミュニティとして再編される。そして、複数の建物を結ぶことで、商業、住宅、オフィスなど異なる機能が有機的に連携し、住む人、働く人、訪れる人が自然に交流する空間が生まれる。建物間の連続性が人々の視線を誘導し、高層建築の孤立感を緩和する。空間が繋がることで、日常的なふるまいや人々の動きが自然と目に入りやすくなるを考える。

3.2 道の法規

建築基準法第 44 条「建築物又は敷地を造成するための擁壁は、道路内に、又は道路に突き出して建築し、又は築造してはならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する建築物については、この限りでない。」道路法第 32 条「道路に次の各号のいずれかに掲げる工作物、物件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。」この二つの法規は、人々の安全性を

守り、公共の公平性と都市計画の整合性を維持するために定められている。その一方で、街路を単なる「交通のための空間」と捉え、そこに建築や人々の生活を融合させる可能性を閉ざしていると考えられる。

高層化された建物は、その高さや規模によって、人が建物を見上げる視線の角度や、身体が触れることのできる範囲から遠ざかるため、建物と身体の間が希薄に感じられることがある。建物の存在が視覚的にも物理的にも遠いものとなり、利用する人にとっても、身体で感じ取れる親密さが失われる。

4. 街路の目的地

明確な目的地があるとしても、人はその途中で無意識に中間的な目的地を見つけながら進む。意識の方向が変わる瞬間には人々の動きが視覚的に捉えられる場所が存在すると考える。ここで、意識の転換が生まれる地点について考察した。例えば歩道橋は、街路が立体的に構造化された空間であり、歩道橋の上に立つことで地上との繋がりを感じながらも、時間軸や空間の感覚が異なることを実感する。街路が上下に分かれる場合、その下の街路に新たな空間が生まれ、その場所は自然に目的地として機能し始めるのである。(図2)

イタリアのスペルロンガの迷路は、キャノピーが建物を支えると同時に、その下の空間は一つの居場所へと変わっている。このキャノピーに包まれた空間は、戸街の室内空間となり、外部と内部の境界を曖昧にする。この空間は単なる通過点ではなく、街路を通る人自身の存在を強く感じさせる。(図3)

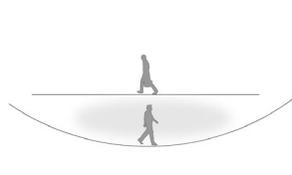


図2 街路の下の目的地

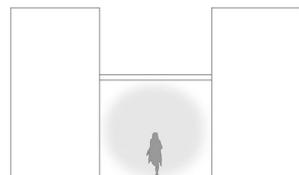


図3 キャノピーに挟まれた目的地

5. 設計

5.1. 設計対象敷地

本提案は東京都野方駅周辺をモデルケースとし、他地域への展開可能な再開発手法を示すことを目指している。敷地は野方駅南口の本町通りを中心とした街区とする。

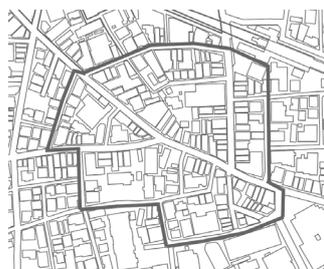


図4 敷地

野方駅は、地域の人々が利用する商店街があるが、人通りが少なく空き店舗が増えてしまっている。そして、歩道が狭いため、車を避けながら歩いていて危険だという問題点がある。

5.2. 設計プログラム

①街路の上に街路

街路の上に人が滞留できる空間を設けることで、その下に新たな居場所が生まれる。上下に分かれた街路がそれぞれ異なる役割を持ちながらも、一体的なつながりを維持する。また、空中の街路の間に挟まれる空間は、自然とプライベートな雰囲気を感じさせる居場所となる。これらの空間は、すべてが連続性を保ちながら一つの街路として機能し、人々が移動する中で多様な体験を提供する。街路そのものが歩行者にとって多層的な価値を持つ空間へと変化する。(図5)

②街路の上に建物

建物が隣接する建物とつながったり、街路に張り出したり、部分的にえぐれたりすることで、建物と街路の境界が曖昧になる。その結果、人々が自然と建物と道を行き来しやすい環境をつくり出せると考える。(図6)

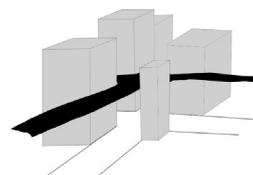


図5 街路の上に街路

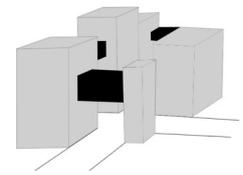


図6 街路の上に建物

街路の上に新たな居場所を作る立体的な空間活用によって、2階以上の店舗へのアクセス性や視認性が向上し、これまであまり利用されていなかったフロアの価値が高まる。また、建物単体ではなくエリア全体を一体化した居場所を形成することで、歩行者にとって快適で滞留時間が長くなるような空間を生み出すことができる。現在都心で進められている高層ビル中心の再開発ではなく、横方向に広がる再開発を野方駅で実施し、他の地域にも波及する新しい都市再開発のモデルケースとなることを期待している。

主要参考文献

1. バーナード・ルドフスキー. 『人間のための街路』. 鹿島出版会, 1972年.
2. C・アレクサンダー. 『パタン・ランゲージ』. 鹿島出版会, 1984年.