

## 流れのデザイン、関係のデザイン、体験のデザイン — 英国の最近の話題から —

高松 誠治

学生時代からなにかとお世話になっている交通工学研究会より「車道から、歩道から」への執筆依頼をいただき、二つ返事でお受けした。バックナンバーを見返してみたが、このコーナーに書かれている内容は実に様々だ。要は、あまり堅すぎず、皆が「へ〜」と思えるものであれば良いとのことらしい。1994年には、千葉工大の赤羽教授がロンドン留学時代の体験について記されている。マンションから締め出されたエピソード等、臨場感あふれる話がオムニバス形式で収められていて、当地での暮らしが想像できる。かく言う私も、5年前に同じくロンドン大学の大学院に留学し、そのまま現地のコンサルタント会社に就職、今年はじめまで彼の地で暮らした。休日に公園の芝生で半日寝転がる、そこからさえも感じられる生活の豊かさや、仕事の打ち合わせで垣間見る、米国流とも日本流とも明らかに違う英国紳士的（というか皮肉家）なやりとりなど、実際の様子を内側から見るのができたのは幸運だった。帰国後も元同僚などとの公私共の交流が続いており、これからも年に数回は往来するつもりだ。

ここでは、せっかくの機会なので、私の専門分野でもあり、このコーナーのタイトルにもふさわしいと思われる、歩行者空間、公共空間のデザインについて、英国の最新事情をご紹介します。

### 市民のための広場へ

ロンドン市長である Ken Livingstone 氏は、本誌読者にとっては「渋滞税 (congestion charging)」導入を実行した首長として有名かもしれないが、就任当初から、「ロンドンを世界で最も歩きやすい (walkable) 街のひとつにする」ことを宣言しており、渋滞税もその動きの一環であると言える。2000年に当選以来、この宣言に沿った様々な施策を実行してきているが、ロンドン中心部ウェストエンドのトラファルガー広場 (Trafalgar Square) の再生デザインは、そのビジョンが体現される事業の一つとなった。

この広場は、有名な観光名所であるものの地元市民にはほとんど使われない、また、周囲には重要な観光資源や文化施設が多数立地しているにもかかわらず、自動車交通に取り囲まれ孤立しているということで、地元の評判が悪かった。この広場を、市民が立ち寄り、休憩したり、立ち話したりするような広場に再生しようというのが、このプロジェクトのねらいであった。

実現にはいくつかの難題があったが、各分野の専門コンサルタントを集結して2003年夏に竣工している。私の元勤務先も、歩行者動線、空間レイアウトの専門家として参加しており、私自身、その事後評価等を担当した。

トラファルガー広場の成果は、空間の繋がり方を変えることにより歩行者の流れを大きく変え、都市生活をより豊かにし、ロンドン市民に新たな誇りを与えたと、非常に好評のようである。



再生デザイン後のトラファルガー広場

### “大人の”道路デザイン

ロンドン内の区(Borough Council)も、歩行者フレンドリーな公共空間デザインに熱心に取り組んでいる。ケンジントン・ハイ・ストリート(Kensington High Street)は、ロンドン西部の交通量の多い道路であり、また、有数の商店街でもある。ここで、Kensington and Chelsea 区は、大胆な歩行者環境の改善に乗り出した。余計な標識やガードレール等を撤去し、その代わりに必要最小限のストリートファニチャーを、再配分された空間の適所に配置するというものである。標準的な道路設計を廃し、歩行者の認知、潜在的行動の観点から空間レイアウトを総合的にデザインし直す作業である。これにより、景観的な質が良くなっただけでなく、交通事故の件数が43%減ったという記事がガーディアン紙に掲載された。発想の転換というか、一歩進んだ“大人な”考え方であると言えるだろう。

同じような考え方で、さらに交通量の少ないところでは信号、標識はおろか、路面の白線も取ってしまえ！という実験的な試み(シェアード・スペース: shared space)も行われている。その推進者の一人、Ben Hamilton-Baillie氏によると、自動車交通のための標識を増やすにつれて、ドライバーは自分が優先されているという意識が強くなり、より安心してスピードを出すようになるという。一方で、何も標識のない道路だと、どこから人や車が飛び出してくるかわからないため、自然に低速で運転するようになる。地区内の街路では、この方がかえって円滑かつ、安全な状況が得られるというのだ。性善説というか、人間を信じるというのが基本的な方向性なのだろうと思う。いくつか実践例ができてきているそうなので、今後注目したい。

### ストレート・クロッシング!

英国の市街地では、途中で避難帯があり折れ曲がっている横断歩道(staggered crossing)をよく見かけるが、先に述べたような歩行者優先の流れもあり、これは完全に悪者扱いされている。実際、デザインミーティングの現場においても、「折れ曲がり」交差点の交通流の面での優位性を指摘するエンジニアの声も空しく、「ストレートに変えよう」を合言葉に、直線の交差点に変えられるのを多く見てきた。

英国の道路でよく見られる円形交差点(roundabout)も同じような運命をたどりつつある。特に市街地中心部においては、今後、どんどん無くなって行くだろう。

ロンドン南部の再開発地区として注目を集めているElephant and Castle 地区には、悪名高い二連の円形交差点がある。地下鉄のターミナル駅であるにもかかわらず、駅前に歩行者空間はほとんどなく、歩行者は、迷路のような地下道を歩かなければならない。

再開発に先立ち、この地下道は埋められ、ラウンドアバウトも廃止、歩行者は晴れて地上の横断歩道を与えられ、大きな広場も獲得することとなったのである。



折れ曲がった横断歩道



撤去される予定の巨大ラウンドアバウト

### 開催後を考えた、オリンピック村のデザイン

ロンドン市内の大規模再開発といえば、他にも、北部の King's Cross や、東部の Stratford などプロジェクトが進行中である。特に Stratford は、誘致に成功した 2012 年オリンピックの選手村・競技場が隣接することもあり、さらに注目を集めている。

大規模な再開発では、敷地をいくつかの“街区”に分割し、それぞれの範囲内でバラバラに施設の計画、設計がなされることも少なくない。その結果として、隣接する新旧のエリア間の繋がりが希薄になったり、街区ごとに経済的成功の明暗が分かれたりという問題が生じる。この Stratford では、再開発対象地と、東側に隣接する既存の市街地の間に新たな人の流れが生まれるように、街路構成の検討が念入りに行われた。

オリンピック村の計画においては、当然ながら、開催後の状態（legacy mode）も十分に考慮し、そのまま利用可能な施設、機能を転換する施設などを含め、再開発地区と一体的に機能するよう、都市構造、公共空間デザインの視点から検討がなされている。これらのデザインは、誘致への大きなアピールになったとも言われており、東京も参考にできるのではないかと思う。

### デザインの“ウォッチドッグ（番犬）”

このように紹介していると、全てがうまく行っているように聞こえるかもしれないが、もちろんそうではない。英国においても、目を被いたくなるような都市計画、建築の失敗作もある。Channel4のテレビシリーズ Demolition では、「英国で最も嫌いな建造物ワースト12」を市民に投票させ、その結果、スコットランドの Cumbernauld のタウンセンターが見事（？）一位に選ばれた。60年代に造られた歩車分離型の巨大施設である。その外観だけではなく、機能性も含めて、非人間的な環境として悪評を買った。このような失敗を繰り返さず、“見た目”だけではなく空間的にうまくデザインされた都市をつくるための取り組みに注目が集まっているが、その中心的存在としてマスメディアにもよく取り上げられている政府の機関がある。建築都市環境委員会（CABE: Commission for Architecture and the Built Environment）がそれである。

CABE の活動のうちの一つに、デザイン・レビュー（Design Review）がある。これは、進行中のプロジェクトのデザイン案に対し、第一線で活躍する建築家や各分野の専門家などで組織する委員会が、審査、アドバイスをするというもので、ここでの意見には法的拘束力はないものの、メディア、市民の注目が集まるため、当然無視できないコメントとなる。デザインの良否の見張り番ということで、政府の番犬（watchdog）と呼ばれている。

この他にも地方自治体や事業主、専門家に対する教育、支援や出版活動など、その活動は広がりを見せており、国内外から注目を集めている。私の元同僚が CABE に勤めていることから、先日オフィスを訪問したが、クリエイティブな雰囲気活気に満ちていた。

### パブから居酒屋へ

このように歩行者の行動に着目した空間レイアウト、公共空間のデザインの価値が見直されていることもあり、その専門家である私達には多くの仕事が舞い込んで来た。幸いにも、Sir Norman Foster をはじめ、多くの著名な建築家事務所とも協働することができた。

このような経験を活かし、日本の都市空間の質の向上に向けて、少しでも役に立てればと勇んで帰国したが、経験不足からか、あるいは人間的な未熟さからか、なかなか思うよういかない。日本での公共事業の進め方について、逆にカルチャーショックのような感を覚えたりもする。

しかし、考えてみれば同じような部分も多い。良いプランを考え出すよりも、それをうまく説明することの方が大切だということとか、結局は人と人の繋がりが重要だったりとか、そういうことは場所は違っても共通するものだろう。

これからも、様々な分野の人との刺激的な出会いを大切にしながら、人の心を豊かにするような都市空間づくりの一翼を担えるよう、前進して行きたいと思う。（スペースシンタックス・ジャパン株式会社 代表取締役）