

都心歩行空間の最近事情

井澤 知旦



欧米の都市では歩行者専用道（モール）がほとんどの中心市街地で整備されている。日常的にせよ、観光的にせよ、「徒歩」が移動の基本であることを掲げ、まちづくりが展開されている。ここで取り上げる事例はすでに紹介されているので「最新」ではなく、三十二年ぶりの現場体験を踏まえた「最近」事情を紹介する。

はじめに

カフェが近代の公共圏を形成したように（J・ハーバース）、街路という公共空間がそれを核として人間関係が広がっていくように（J・ジェイコブス）、そしてヒューマンスケールな公共空間でのアクティビティが都市の魅力を高めるように（J・ゲール）、公共（的）空間の持つ役割は今後ますます重要となっていく。最近ではコミュニティの回復や中心市街地の活性、環境や健康対策を絡めて、ウォークアブルシティが登場し（J・スペック）、歩ける街がいかに重要かを説いている。そんな取り組みを大胆に展開しているのがアメリカであり、ここで紹介したい。

① ハイライン（ニューヨーク）

これは二〇〇九年に開園が始まった全長二・三三kmのニューヨーク・セントラル鉄道支線（廃線）を活用した高架型線形市営公園である。鉄道輸送はトラック輸送に置き換わっていくが、一九九〇年には全線廃線となった。高架の取壊運動もあったが、結果的に

保存活用することが決まり、二〇〇九年から二〇一七年まで四期に分かれて南から順次供用がなされた。これもパリのプロムナード・プランテやシカゴのミレニアムパークに着想を得ているので、ここがオリジナルではない。

放置していた期間に植物が自然に群生したことを参考に、草木を計画的に植栽している。草木を楽しみ、高架の視点で街並みを眺め、時々設置されたインスタレーションや壁画を鑑賞し、疲れたら備えられたベンチに腰掛け休憩する、そんな散策路だ。ただし夏に歩くと木陰が少なく暑いのが難点である。冬場は冷たい風が吹きつけるので、散策には向かない。

三十丁目から三十四丁目までの区間は鉄道車庫用地の上を利用したハドソンヤーズ開発地区を囲む。このプロジェクトは二五〇億ドルの民間開発で、この真ん中に巨大なインスタレーション（仮称ヴェッセル 高さ八十m、建設費二億ドル）が設置されている。単なる展望台にそれだけの金額をかけているが、投資額のわずか〇・八%で開発地区が注目されれば、安い

投資であるとの認識なのであるうか。

②ブロードウェイ広場化プログラム

ニューヨークのダウンタウンはエクスセルのフォーマットののような格子状街路となっているが、それを斜めに横切る古くからある道ブロードウェイ（全長は五十三km。マンハッタン内は二十一km）が走る。ニューヨーク市は世界の都市間競争力を高めるため、公共空間の質の向上に取り組んできた。その一つが広場化プログラムである。日本で紹介される事例はタイムズスクエアの広場化であるが、それだけではない。このプログラムは約四km内の街路交差点の五ヶ所を広場化して、四ha弱の憩いの場を生み出している。自動車交通の排除が前提となるので、社会実験を含めコンセンサスを得るのに時間をかけている。

タイムズスクエアは確かに注目されるだけの取組みが行われている。階段状の観客席は、周りの巨大なデジタルサイネージがいわばスクリーンとなり劇場的雰囲気盛り立てる。他の広場は簡易な椅子・テーブル・パラソルが置かれ、必ずしも質の高い憩いの場とは言いがたい。広場の管理は公共性を持った組織BID（ビジネス改善地区）が行っている。特定のレストランが設置しているわけではないので、自由に無料で休憩できる点は、歩き疲れた観光客にとってはありがたい。あ

る調査によると一kmあたりのカフェ席数を国際比較するとコペンハーゲンのストロイエ通（モール）では五百席弱あるのに、ブロードウェイはわずか十六席であった。広場化により相当カバーできる。名古屋でこそ取り入れたいプログラムである。

③ビッグディック（ボストン）

これはボストンの湾岸部を走る高速道路を地下化・拡幅化して、地上を公園化し、海底トンネルを含めたプロジェクトの愛称である。事業費が当初予算の六倍（一・七兆円）に膨らんだため、政治問題化しているが、他方で中心部と臨海部、都心部と空港との行き来が容易になったため、大きな経済波及をもたらしたと言われ、都市構造も変化させる影響力を持っているようだ。都心の魅力が高まり、国際都市間競争力を高めているようだ。

特に地上部の高速道路が公園（グリーンウェイ）になったことは、稠密な都心との対比で、ゆったりとした大型プロムナードができ、多様なイベントが多くの人々を歩き呼び寄せる。ボストン訪問は三十二年ぶりなのだが、街中はファニエルホール周辺をはじめ、大きく変わった感がないものの、都心空間を圧迫していた高架高速道路の沿線は激変しつつあるようだ。
*この視察報告は名古屋学院大学共同研究助成を得て実施した成果である。



ハイラインの壁画アート



ハイラインから見えるハドソンヤーズ開発



ハイラインの植生とベンチ



フラットアイアン広場のテーブル・椅子



タイムズスクエア広場のテーブル・椅子・ベンチ



タイムズスクエア広場と階段型ベンチ



ボストンのグリーンウェイの一風景



高架高速道路撤去後のピアガーデン広場 (©KITAHARA)



1987年のボストンの高架高速道路