

都市装置としての モール(ホコ天)とパサージュ(小路)

井澤 知旦



ブダペストのヴァーツイ通り 歩行者とカフェでにぎわう屋下がり

歩いて楽しい街とはどういう街か？世界の諸都市の中心部にはモール（歩行者専用道）やパサージュ（小路）と広場が商業施設と組み合わせられて人々と共鳴している。これまでの視察成果をレポートする。

はじめに 世界の動向

ヨーロッパの多くの都市では、都心のメインストリートにモールを配置している。エッセンのリンベッカー通りがモールの嚆矢(こうし)と言われ、一九三〇年に導入された。著名な事例は、コペンハーゲン(デンマーク)のストロイエ通り、ミュンヘン(ドイツ)のノイハウザー通り、ウィーン(オーストリア)のケルトナー通り等々、枚挙にいとまがない。中世から発展してきた城塞都市は概して道幅が狭く、そこに近代の象徴である自動車が一九六〇年代以降に道や広場にあふれ、またそこが駐車場化した。そのため人々は安心して歩けず、落ち着いて買い物もできない、信号等で移動に時間がかかる、という歩行環境の悪化もたらされた。他方、この当時から郊外にショッピングセンターが建設され、都心の商業地が脅かされたため、その対抗手段として導入された経済的背景も見逃せない。都心の商業者は自動車の排除は客離れを加速するものとして反対したが、一〇〜二〇年の社会実験を通じて、売り上げが一〇〜三〇%増となったため、本格導入された。そこで都心から自動車を追い払い、人々が歩いて楽しめる都心づくりに舵を切

日本では

その当時の日本では旭川平和通買物公園が一九六九年から、社会実験が行われ、一九七二年に本格導入された事例はあるが、まだ多くなかった。それから二十年たつと、全国で歩行者空間が商業地やコミュニティ、川辺など、一六〇近くで導入されている(建築思潮研究所編『建築設計資料一七 歩行者空間』一九八七年)。名古屋も旭川に遅れること一年、一九七〇年から南大津通りで日曜遊歩道(ホコ天)に取り組み一九八四年に中止された。交通量の増大、ゴミの散乱、イベントの禁止などが理由だが、地域の空間マネジメント力が弱かった。二〇一一年に歩行者天国は復活し、春と秋に限定して実施されている。

モールとパサージュと広場と

モールがあるだけでは不十分である。それとネットワークが組まれた広場やパサージュがあつて、歩く楽しさが倍増する。パサージュはパリ等で見られる、道路と道路をつなぐ建物通路あるいは建物間通路であり、一般的に屋根がある。その規模が大きくなったのが日本の商店街のようなアーケード街で、さらに大きくなったのがミラノのようなガレリアである。

大須地区の人気は一二〇〇を超えている店舗集積と主要アーケード街十脇道十小路・露地という空間構成が多種多様な店舗の立地を促して商業地の魅力を引き出しているからだろう。名古屋都心の課題は一五メートルと二〇メートル幅員の道路を交互に格子状で通す戦災復興事業を実施したので、大須のような段階構成をつくらなかつた点である。そのため横丁や小路のない画一的な空間を創出した。焦土と化した被災地の防災性能の向上に力点を置いた時代背景からやむを得ない側面がある。それに対する挑戦が、ラシックの久屋大通と南大津通りをつなぐビル内通路や長者町の再開発プロジェクトにおける路地や会所の再現である。ビルとビルの谷間、ビル内にパサージュ（小路・横丁）を大街区内に装入することが必要だ。

海外事例・日本事例

これまで名古屋学院大学に籍を置いて、いくつかの都市を視察してきた。求められる都市装置としてのモールやパサージュの事例を紙面内で紹介したい。



コペンハーゲンのストロイェ通り。1962年からモールとなった。それ以前は自動車で道や広場はあふれかえっていた。



ウィーンのカルトナー通り。1971年にグラーベン通りや広場を合わせて、L字型で歩行者ゾーンが指定された。モール中央にカフェテラスが設置されている。



ミュンヘンのモールはノイハウザー通りとカウハウザー通りからなり、旧城塞内を横断する観光の名所。



左：中国瀋陽市のモール。通りの中心に店舗やベンチが設置され、多くの人々にぎわう。

右：名古屋の南大津通りのホコ天で、27年振りに復活した初日(2011年秋)。車道が解放されたため、ベビーカーやペットを連れた市民が多く見られた。



パサージュの事例
右：ウィーンのパサージュ
中央：ザルツブルグのパサージュ
左：ヘルシンキのパサージュと広場

モールとパサージュと広場が組み合わさって、歩いて楽しい都市空間が生まれる。