

## 2. シンポジウムの記録

### 第1部

#### ■講演者紹介 (北原理雄名誉教授)

北原 ご紹介いただきました北原です。これからヤン・ゲール先生とピアギッテ・スヴァーさんの紹介をさせていただきます。

近年、世界各地の都市で、街路や広場を歩行者の憩いと交流の場として再生する取り組みが進められています。ヤン・ゲールさんは、こうした人間を中心にしたまちづくりの取り組みを50年前から理論と実践の両方の面で展開してこられています。いわば世界をリードしてきた公共空間デザインのパイオニアといえることができると思います。

ゲールさんは1936年のお生まれで、1960年にデンマーク王立芸術大学の建築学部を卒業されています。卒業後は建築の実務を行いながら、人々にとって快適な場所はどういうものかということを考えておられました。1965年に長期間イタリアに旅行してまちや広場を調査し、翌年、「都市の広場」「まちの人々」「イタリアの四つの広場」という三つの論文を発表されました。この論文のタイトルからも分かりますように、広場、公共空間、それから人間、そういったまちの公共空間と人間との関わりを初期からずっと考えてこられました。

この三つの論文は実はゲールさんの奥さんのイングリットさんとの共著の論文です。イングリットさんは心理学者で人間の心理と行動に光を当てて、ゲールさんは当時、近代主義的な機能主義の建築や都市計画は本当にこれでいいのだろうか、自分が大学で学んできたものにまちで実際に接してみると、違うものがあるのではないかということに悩んでいらしたのですが、その疑問に対して奥さんのアドバイスが大変大きな力を与えたとうかがっています。

1966年に母校の王立芸術大学に教員として迎えられ、それから40年以上、人間のためのまちづくりをテーマにして、教育・研究・実践に取り組んでこられました。母校以外でもアメリカ、カナダ、オーストラリア、ヨーロッパ各地の大学で教鞭をとってこられています。

1971年には『建物のあいだのアクティビティ』という本を発表されています。この本は人々がまちでどのような行動をとるのか、どのような活動をするのか、公共空間がそれらの活動にどのような影響を及ぼすのか、人々にとって居心地がよく、そし



て人々の行動を促進するような空間とはどのようなものか。そういったことをこの本では実際の調査、実践にもとづいて論じています。まちと人間との関わりを人間の心理や生理にまで踏み込んで考察したこの本は、公共空間の計画とデザインに携わる人たちにとって大変大きな示唆を含んでいました。今でも公共空間デザインのバイブルといってもいいような位置付けの本だと思います。

ゲールさんの活動の舞台はデンマークや北欧にとどまらず、1970年代からすでにカナダやオーストラリアで公共空間の再生に携わっていました。今は五大大陸すべてにわたって活動の範囲が広がり、世界を飛び回って席の温まる暇もない毎日です。「いったい家にはいつ帰っているのですか」とうかがったところ、「うちの家内もそう言っている」とおっしゃっていました。

こうした業績に対して多くの賞を受けておられますが、その中でも1993年に国際建築家連合から都市計画の分野では世界最高の賞といわれているパトリック・アバークロンビー賞を受賞しました。2000年に大学の外に人間のためのまちづくりの実践拠点としてゲール・アーキテクツという事務所を設立しました。現在は大学を退職されてゲール・アーキテクツの創設パートナーという立場でお仕事をされていらっしゃると思います。

日本語に訳された著書としては、『建物のあいだのアクティビティ』と『人間の街』という2冊があります。その他に英文では多数の本があります。このあとの基調講演ではこれらの著書、特に『人間の街』の中で論じられている「ヒューマンスケールのまちづくり」を中心に具体例を交えて詳しくお話をいただけたと思います。

それから、プレゼンテーションをお願いしているピアギッテ・スヴァーさんは大学の修士課程で現代文化学を学ばれました。その後、王立芸術大学で建築学の博士号を取得されています。社会、環境、経済など都市を取り巻く人間活動の複雑な様相を領域横断的な視点で解明する。そのような研究と実践を行っています。

日本でもレゴブロックが普及していますが、本社はデンマークのビルンという町にあります。この町はユトランド半島の真ん中あたりにあるのですが、ピアギッテさんはユトランド半島

のご出身ということで小さなときからレゴブロックで遊ぶのが大好きだったそうです。今も3人のお子さんとよくレゴブロックでまちをつくって遊んでいるということで、公私にわたってまちづくりを手がけられています。

2008年からゲール・アーキテクツのメンバーとして活動されていて、都市環境を文化的な側面から分析するお仕事を主に担当しています。それ以外に専門家や行政の担当者、また市民のための教育プログラムのコーディネーター、そしてゲール・アーキテクツの出版関係の統括をされています。また、いくつもの大学で教鞭をとっています。

今、日本ではゲールさんの最新書『HOW TO STUDY PUBLIC LIFE』という本の翻訳作業に若手の研究者たちが着手していて、来年には出るそうなので楽しみにしててください。これはゲールさんとピアギッテさんの共著になっています。まちの物的環境と人々の行動の関係を多面的に捉えるピアギッテさんの視点がこの本の中には随所に生かされています。プレゼンテーションでは公共空間の使われ方をどのように捉え、どのように再生の計画とデザインに結び付けていけばいいのか。その方法についてお話ししていただけるのではと期待しています。

雑駁ではありますが、以上をもってお二人のご紹介とさせていただきます。（拍手）

## ■ヤン・ゲール氏基調講演



さて大学を卒業いたしましたして、こんな近代主義的なことを教わって、建築家としてこれから仕事をしようとなったわけです。そのときに妻と会いました。妻は心理学者で、こういういろいろなやり取りを妻として、「なぜ建築家は人に関心を持たないんだ」と彼女は聞きました。そして、「なぜ大学にいる間に人について学ばなかったのか」と彼女は聞いてきました。建築は人間の生活の質に大いに関係があるんだということを彼女は言ったのです。ですから、建築の計画と心理学と社会学の境界線を学んで、またいで私はいろいろ学びました。

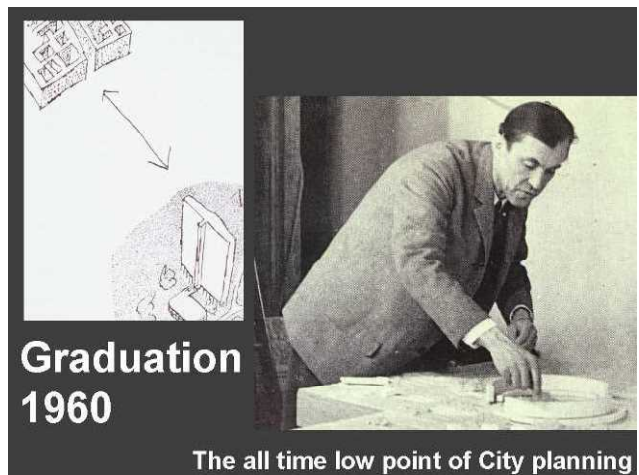


まず組織者に対して御礼を申し上げたいと思います。私とスヴァーをお招きいただきましたことに御礼申し上げたいと思います。日本に参りますことは大変光栄ですし、大変うれしく思います。過去においては友人の方々とすばらしい時を過ごさせていただきましたし、北原先生は私の本をすべて日本語に訳してくださいました。また、過分なご紹介をいただきましたことに関しても御礼申し上げたいと思います。

私は21世紀の快適な住みやすい都市についてお話し申し上げたいと思います。人のためのまちづくりということで、これは住みやすい都市をつくるうえで大変いい戦略です。都市はお互いに競争しています。これは交通量が多いといった競争ではなくて、住みやすさの競争なのです。ですから、これは質の問題であって、人に関して計画をするということは都市の質を達成するうえで大変重要な要素であります。

北原先生が私の紹介をしてくださいました。むしろ私のプレゼンの初めのほうを彼がしてくださったと言ってもいいほどです。1960年、建築学で私は卒業いたしました。50年代に建築学を学んだわけです。このときは近代主義が非常に広まっていた時期です。私どもが教わったのはモデルを使って、モデルを動かしたり、いろいろなものを動かして、これがすばらしい都市だとする方法を学んだのです。

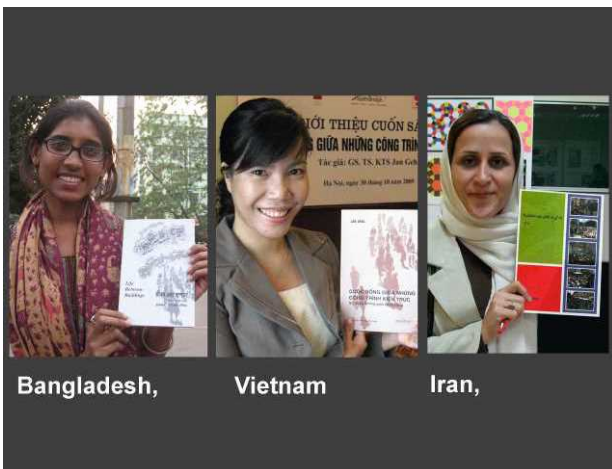
コルビュジェがスケッチを出して、都市は悪い、自由に建っているビルはいい、街路も広場もない、そして垂直型の庭園都市がいいんだと言っておりました。







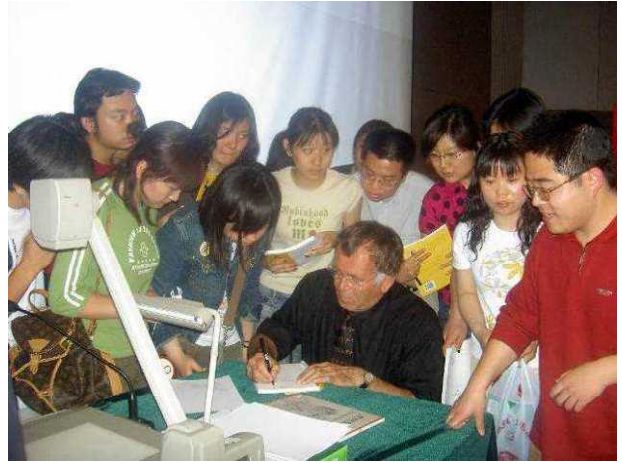
それで、大学に戻ってもっと学ぶことにしました。40年、大学でいろいろ学びましたし、その間に本も書きました。



私のような老人にとって、この本が多くの国で使われているということ、そして途上国でも使われているということはすばらしいことだと思います。



こういう人間中心の考え方によって都市計画をするという本が使われているということは大変うれしいことなのです。『人間の街』という私の本は中国語にもなっているようですし、日本語にもなっているようです。



中国にも広まっております。たくさん署名をしたのでよく存じております。ただ、中国ではどうも私の本を読む時間はなかったようですね。そのうち読んでくださるかもしれないと思います。

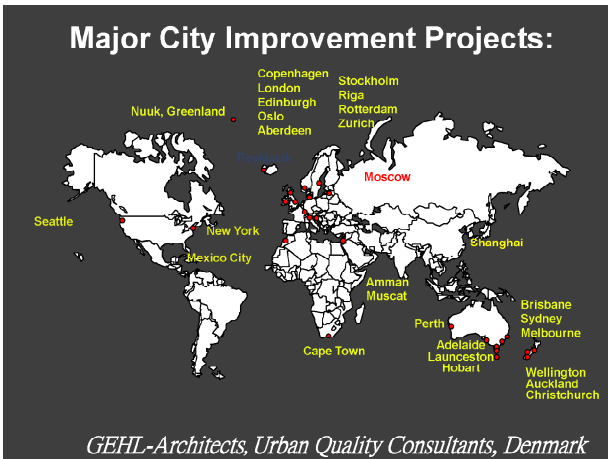


長年大学で学んだあと、いろいろな研究をし、世界各地からメールが来ました。私どもがやっていることを批判するのも結構ですが、どうしたらいいのかを教えに来てくれませんかというメールを各地からいただきました。



そこで、2000年にゲール・アーキテクツという会社を設立しました。私と私の学生二人で設立したのですが、現在は50人になっています。世界各地で仕事をさせていただいております。





高さが示されているわけです。そして、今までの都市計画に対する批判などがいかに多いかということが表れております。



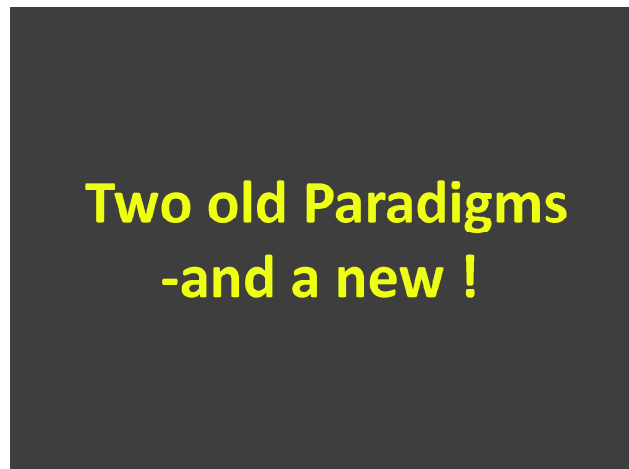
デンマークには建築環境の財団というのが一つあります。人のためのまちづくり、人間中心のまちづくりに大変関心を持ってくださり、大学でも支援をさせていただいております。

大学を去ってから「ヤンさん、座って本を書いてください。あなたの知っているすべてを一つの本にまとめてください。まだ記憶が薄れないうちに書いてください」と言われました。私があたかも非常に老人がごとく彼らは話をしたのです。実際歳はとっているのですが、私が「時間がない」と言いますと、「アシスタントに言えば書けるでしょう」と言ってお金を積んでくださいました。そこで、この本の編集者を採用し、チームを編成して、その結果この本ができたわけです。

この本について少し語らせてください。この本がもう日本語で出ていることを大変誇りに思っています。また、初めて私の本がフランス語で出たことも誇りに思っています。フランスのパリではなくてカナダのケベックで出ているということで、今度フランスに輸出するようです。ご覧いただけるとは思います、この本の一つはギリシャ語で書いてあります。「ギリシャ語でも出版してくださるのですか。そんなことにお金を使わないでください。私のためにお金を使わないでください」と私は言いました。そうしたら、「デンマークの大使館が払ってくださるので結構です」とギリシャの人たちが言ったのでギリシャ語でも出たわけです。したがって、この本はいろいろな言語で出版

これは人間中心の側面に膨大な関心があることを示しております。14年間の間にグリーンランドからニュージーランドのクライストチャーチ、シアトル、サンフランシスコ、上海、ニューヨーク、モスクワ、ロンドンといったところでお仕事をさせていただいております、いかに関心が高いかということです。人間のための人間中心の建築ということに関する関心の

されているということになります。



この本は二つの古いパラダイムと新しい都市の計画のパラダイムについて語っています。



近代主義のパラダイムがもともとあり、20年代、30年代にさかのぼります。1960年代に爆発的に広まりました。都市が非常に広がっていく中で賢い計画が必要になって近代主義が主流となったのです。支配的なパラダイムとなって、50年ぐらいたつわけです。

**After 1960**  
**Rapid growth, Large units**  
**City Plan Scale**  
 Birdseye view / Aircraftperspective



**Site Plan Scale**  
 Rooftop / Helicopterperspective



**People Scale**  
 Eyelevel / 5 km/h perspective



そのときどういことが起きたかといいますと、都市が非常に急速に伸びたのです。計画者たちは飛行機に乗ってこういうかたちでいろいろなものを動かしたり、ヘリコプターでアシスタントたちが飛び回って、ものをいろいろ動かしてみたりしました。

**If a bunch of professional planners had been asked to reduce life in public spaces – they could hardly have done this more efficiently than already prescribed by the **Modernists** !**



このときは誰もヒューマンスケールの点を見ていませんでした。人間というものが全く無視されてきたわけです。長年、これを見ないという傾向が続きました。専門家のプランナーも計画者も公共のスペースには全く生命がないと考えるくらい、人間が全く無視されて、効率的な近代主義で都市づくりがなされたわけです。

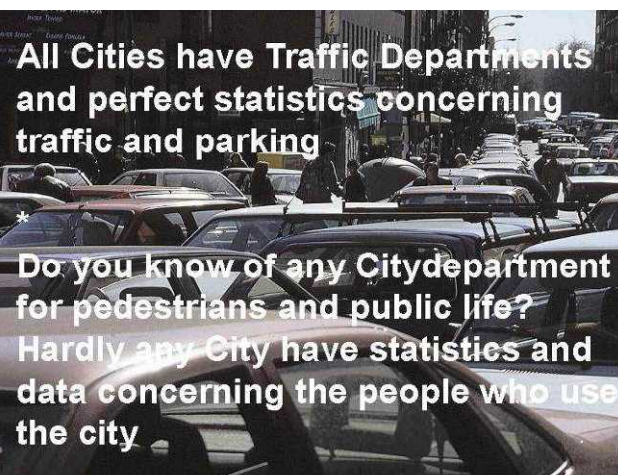
## 1960...CHANGE OF PARADIGME Carinvasion



Perth, West Australia

Elsinore, Denmark

そして、1960年代には自動車都市に侵入してきました。それ以来、交通問題が主要な問題になりまして、エネルギーを注いで交通をどうしようかという対策が練られたわけです。



多くの都市は非常に賢い交通局を持っていて、毎年車の台数を数えてパーフェクトな統計を持っているわけです。その交通量についてはよく把握しているわけですが、歩行者局とか、あるいは公共アクティビティ局というのを聞いたことがありますか。人がどういふふう都市を使っているかを担当している局はないわけです。交通についてはたくさん知っているのに、人間については全く知識がなかったというのが従来です。これが変わったのです。

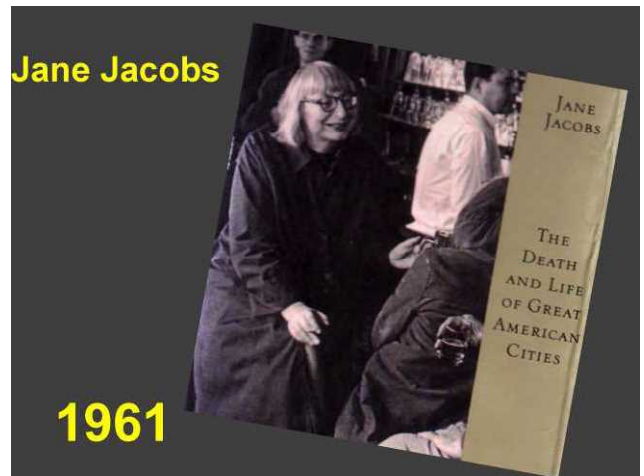




パラダイムとして自動車の交通を考えながら都市計画をして、自動車ばかりをハッピーにしてきたということが続いて、都市の高い質というものがよく見られていなかったわけです。誰も人が死んでいないからオーケーだろうと人々は思ったのです。



車が来る前がどんなに快適であったかということが忘れられ、その結果、人間の生活の質が全世界的に大変損なわれてしまったのです。



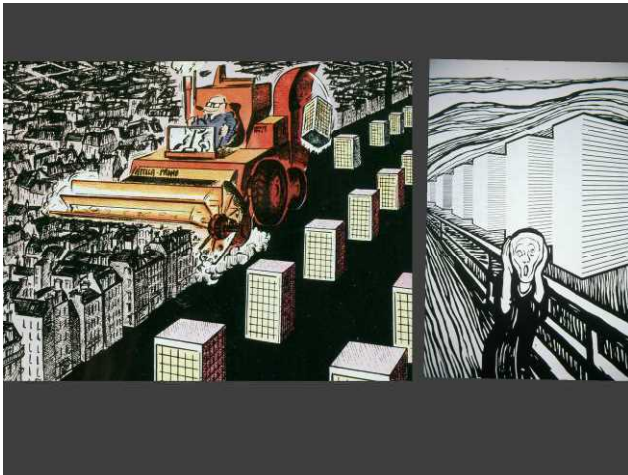
1961年にジェイン・ジェイコブズという、アメリカのジャーナリストでグリニッジ・ヴィレッジに住んでいる人が有名な本を書きました。『アメリカ大都市の死と生』という本です。この中で彼女が語っているのは、都市計画を近代主義の原則でやったならば、そして自動車崇拜でやったならば、このパラダイムを使うならば、偉大な都市は間もなく死んでしまうと警告したのです。

「窓の外を見てください」「路上で何が起きているのかを見てください」と彼女は言いました。人のために都市をつくりましょうと彼女は叫んだのです。こういう近代主義的な、あるいは自動車中心の概念は捨てましょうという本でした。これは1961年に彼女が書いた有名な本です。世界が彼女の警告に耳を傾けるまでにはずいぶんと時間がかかりました。



ルーマニアのブカレストは状況が非常にひどい。私の本はルーマニア語でも出ていますから、まもなく解決されることを望むわけでありませぬ。





近代主義が50年続いたのですが、通常の人たちは決してこれに気に入りませんでした。こういう絵画などが出回ったのは都市に対する批判だったのです。

## After 50 years: A distinct change of Paradigm

### WANTED:

- Lively, Liveable City
- Sustainable City
- Healthy City

これがこの本の主要なメッセージです。

今、目に見えてパラダイムが変わってきています。私の知っているすべての都市が何をしようとしているのか。それは住みやすく、賑わいのある生き生きとした都市、持続可能な都市、そして健康なライフスタイルのある都市をつくらうとしているのです。これは生き生きとした住みやすい都市なのです。

## Lively, Liveable City



何に関係があるかといいますと、ライフスタイルの変化や経

済の変化、それからレジャーの時間が多くなり、寿命も長くなって、私どもはより広がっています。そして、よりプライベートな生活が増えています。過去の歴史においては公共の場でほかの都市の住民に会うということがまさに質であって、お互いに来て文化を創生するというふうになってきていたわけです。

また、ホモサピエンス、人間にとって最大の人生における関心というのは他人です。ほかの人なのです。近代主義者、そして自動車を通じて人々はバラバラになってしまいました。ですから、同僚の市民と会う公共のスペース、物理的空間という概念が薄れていたのですが、こういうよいものをつくり出すと人々は集まるわけです。ほかの人と会うというのはホモサピエンスの主要なニーズなのです。

## Sustainable City



A good Public Realm is a crucial factor for good Public Transportation

もう一つ、もっとより新しいこととして、ブルントラント報告が1987年に出ました。ブルントラントの報告としては、気候に重要なのは都市であり、都市はより持続可能でなければならないという認識でした。もっと歩いて、もっと自転車に乗ればよりいいということなんです。それから、強いつながりはよい公共交通機関と、そして公共の領域に重要である。公共の交通と公共の場、領域というはお互いに補完的な関係があるので

## Healthy City



Houston er de fedes by  
"Houston -the City with the fattest people of the World"

もう一つ明白になってきている点としては、よりヘルシーな、健全な都市計画が必要であるということです。世界各地でそう

なんです。特にアメリカにおいて認識されているのは、過去50年は人々を不活発にする方向でいろいろなことがなされていたということです。コンピューターに座って、あるいは自動車の中に座って全く動かないような生活が奨励されていたわけです。

これは非常に危険であるということが今認識されています。アメリカでは運動不足で死ぬ人のほうがタバコを吸って死ぬ人よりも多いのです。考え方として、みんながエスカレーターでフィットネスセンターに1週間に3回行くということをしているわけですが、これはみんなにとっていいことではありません。ですから、過去においては都市計画を通じて人々は不活発になってしまったということです。活発に生活をするということは重要で、1日1時間運動すれば7年間寿命が長くなるし、生活の質がよくなって医療費も助かるということです。ですから、われわれとしては都市計画によって人々が自然に動くように、筋肉を使うようにしようということであらゆる努力をしています。

## WHO (World Health Organization) Global Action Plan 2008

” – introduce transport policies that promote active and safe methods of travelling to and from schools and workplaces. Such as walking or cycling- ”

WHOはグローバルな行動計画というのを導入しました。各都市が交通政策を導入し、歩くこと、自転車に乗ることを奨励すべきだといっています。都市計画の中にそれを盛り込むようにしているわけです。そういうことで、こういう新しい目標を都市計画において導入しました。



**WANTED:**

- Lively, Liveable City
- Sustainable City
- Healthy City

**Looking carefully after people in city planning will efficiently address all 3 issues**

よく見て人を中心にこういうことを計画すれば、歩いていようと、公共の空間にいようと、自転車に乗っていようと、より

生き生きとした、住みやすい、持続可能でヘルシーな都市ができるということです。人間を中心に考えればそういうことが実現するということなのです。

**In this City everything will be done to invite people to **walk** and **bicycle** as much as possible in the course of their daily day doings”**

こういう計画、企画をした都市が世界にあるかという質問に対してはイエスです。そういう都市の数はより増えております。私の本拠地のコペンハーゲンもそういう都市の一つであります。

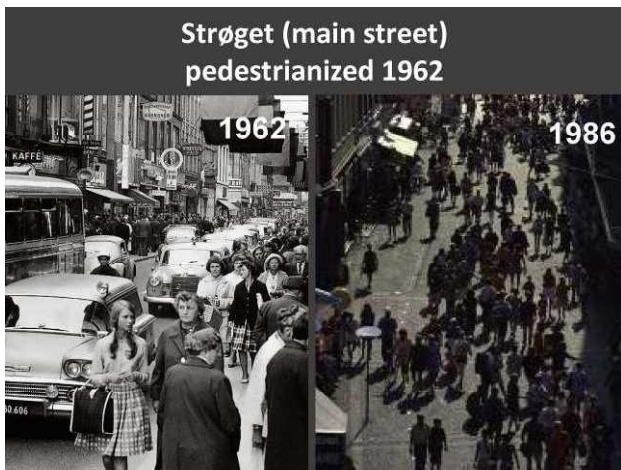
## Copenhagen 1962 – 2012 From traffic place to People Place 50 Years Anniversary



コペンハーゲンはごく初期の52年ほど前に自動車を都市の中心から追い出そうとしました。

誰も信じませんでした。スカンジナビアに人中心のまちができるということを信じませんでした。気候も寒かったし、イタリア人ではないし、公共の空間を人々は使わないだろうと思ったのです。





ところが長年たったあと、よりイタリア的になって、人々はこういう公共のスペースを使うようになったのです。



Public Space-Public Life Surveys: Copenhagen 1968, 1985, 1995 (+2005)

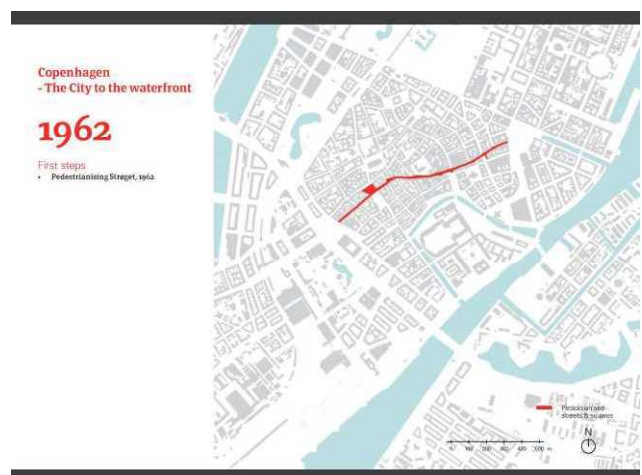
コペンハーゲンでは世界で初めて都市の生活というものがシステマティックに研究されました。大学の研究者が都市の生活をリサーチのプロジェクトとして研究したのです。そして文書化し、立証されたのです。人間のためによりよいことをすれば、より多くの人が集まって、人がより幸福になるということが判明したのです。

私が大学を退職したときに市長からお手紙をいただきました。大学の人たちが都市での公共の生活を研究してくれなかったならば、政治家たちはコペンハーゲンをこのように快適な都市にするような行動には出なかつたららうというお手紙をいただきました。



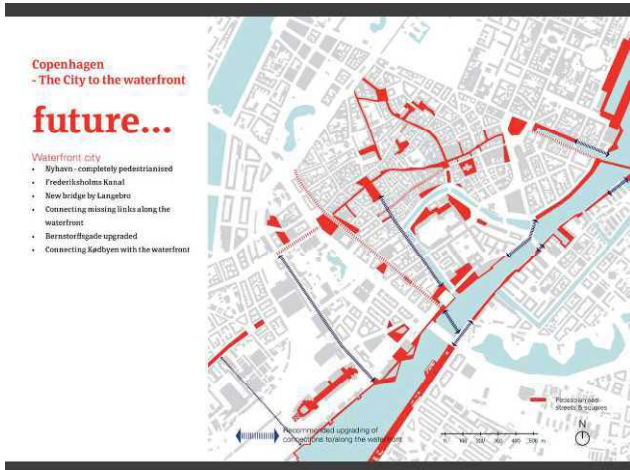
このプロセスでは公共の空間における生活が変わってきたということが分かります。100年前、路上には人は出なくてはならないから無理やり街路に出て行ったのです。今はいろいろな利便性が高まったので出なくてもすむわけですが、ただ、公共の空間に出ている人たちを見ると、無理やり彼らは出ているのではなくて出たいから出ているのです。そこで都市の、まちのレクリエーションをしているのです。憩いの場なのです。コーヒーを飲んだり、いろいろなものを観察したり、それから新しい活動でスポーツをしたり、その他にも公共の空間でアクティブな生活をしています。

こういうのは無理強いされているのではなくて、自発的に、選択的に人たちがやっているのです。ですから、より質の高いものを公共の空間に提供しなければ、人々はこれを使いません。こういう変化が出てきて、空間の質に対する力点が非常に置かれるようになりました。



50年前から始まりまして毎年新たな要素が都市に加わって、いま都市ははかり良好な状態になっています。

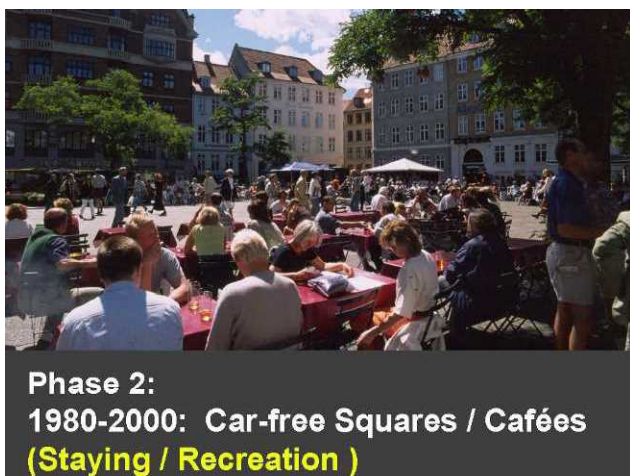




都市の中心を見ていただきますと、今はこのようになっています。こういうスペースが改善された空間なのです。より人に適するような空間になっているわけです。



見ていただきますと、3、4段階を通じて改善がなされました。まず車を追い出すところから始まったわけです。まちをより歩きやすく、あるいはプロムナードとしてよいものにしていくというのが第1段階です。



そして、第2段階は1980年から2000年になります。駐車場を広場から締め出してよい広場にしました。力点はまちを楽しむ、そして憩い、レクリエーションです。カフェなどができて、み

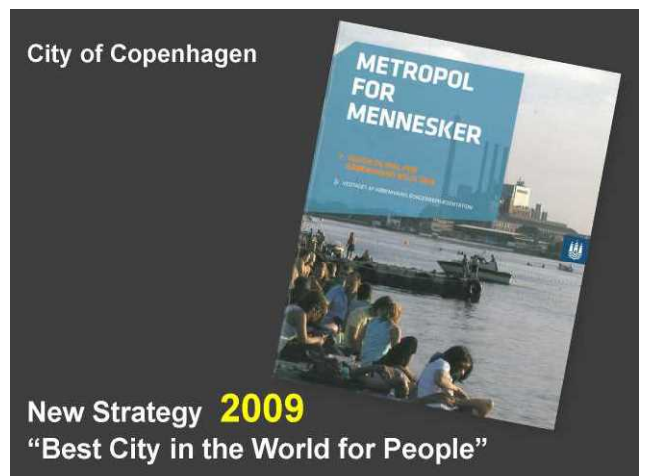
んなが世界各地において公共の空間でカプチーノなどを飲むようになりました。



第3段階は2000年以降です。ますます大人の遊び場、プレイグラウンドですね。



スポーツ、あるいはお港で泳ぐとか、あらゆる楽しい、興味深いチャレンジです。アクティブな人たちの課題、チャレンジが出てきています。

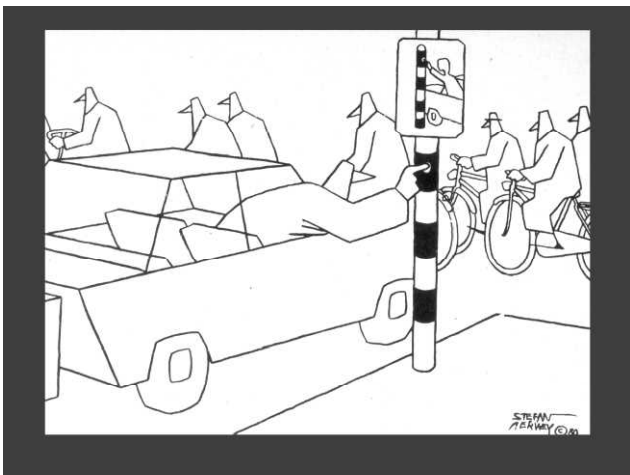


コペンハーゲン是世界で最初の都市として、公式な都市の政策として世界で最も人により都市になるんだということを宣言しています。

コペンハーゲンのすべてのプロジェクトはこれに関連していて、あなたのプロジェクトは世界で最も人により都市になるために、どういう貢献をしているのですかということを問われています。



今は第4段階にさしかかっています。これは都心部だけではなくて、まち全体にこの方針を、すなわち人にとってよいまちづくりをしようという方針を適用しています。まちの街路に関してもいろいろな対策がとられています。そして、4車線、5車線であった道路が2車線の道路に変えられています。中央分離帯なども整備されて横断できるようになっています。街路樹も植えました。自転車レーンもつくりました。歩道も整備されたのです。みんなが安全に歩き回れる、そして楽しめる、賑わいのあるまちになったわけです。



まだコペンハーゲンではこういう段階にはさしかかっていません。



今何が起きているかといいますと、小さなまちが大きな道に当たりますと、必ずそこは自転車レーンや歩道が整備されています。そして、歩行者並びにサイクリストが優先されるわけです。メルセデスベンツの人たちが優先されるということはありません。

でも、それは娘の話によりますととてもいい気持ちになると。この新しいシステムでまちの側道をわたるときに、歩行者は、娘の7歳のラウラは、横断歩道で自動車が止まるのを待ってわたる必要はないという非常に安全な状況になっているということです。コペンハーゲンは歩行者にとってとても歩行しやすいまちに整備されました。



また、コペンハーゲンは自転車にも優しいまちになりました。コペンハーゲンの特徴の一つとして、まち全体に自転車レーンのネットワークを整備しました。ほとんどすべての幹線道路には自転車レーンがつくられていますし、もちろん歩道も整備されています。





**-an efficient, citywide transportation system**

そして、年月をかけて、これが効率的なまち全体にわたる輸送システムにつながっています。あらゆるところに自転車でアクセスできるようになっています。コペンハーゲンでは子どものいる家庭の3世帯に1世帯がこのようなカーゴバイクを持っています。子どもたちを幼稚園とか学校に送っていけるのです。子どもたちはカーゴバイクに乗ってまちを練り歩くほうが、自動車の後部座席に座りベルトを締められているよりずっといいと言います。

横断歩道は自転車システムの弱点でした。こういった専用レーンがあるのはいいけれども、どうやって道路を横断するのかという問題がありました。そこで、特別な自転車のための信号システムを導入しました。あるいはそれ以外の対策をとって安全に横断できるようにしたのです。



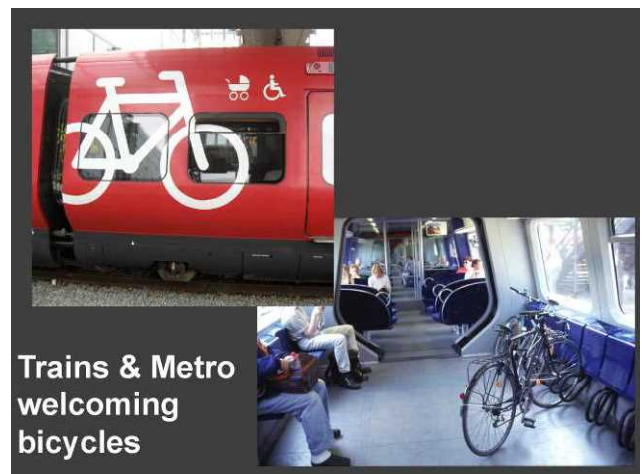
**Regulations: All Taxis must provide racks for 2 bicycles**

それから、自転車レーンを導入するときにはほかの輸送システムの協力も必要です。例えばすべてのタクシーには自転車2台分のラックを設置するように義務化しました。



**Cello- and bass players cycle**

このコペンハーゲンの自転車システムで一つよかったことは、ますます安全性が高まってきたということです。



**Trains & Metro welcoming bicycles**

また、鉄道も地下鉄も自転車も受け入れるようにしています。とてもこれはいいことです。というのは、1キロ駅まで自転車で乗って、そして20キロ電車で乗って、そして反対側に着いたらまた1キロ自転車で行きたいところに行くということで、完全な輸送システムができあがるからです。



**Bicycles are taken straight through the street crossings and the lanes are marked with blue**

**Bicycle signals turns green six seconds before the car signals**



A bicycle culture have step by step been developed  
Everybody bikes



こうして徐々に自転車文化がつかられてきました。企業人も妊婦さんもみんなが自転車に乗っています。子どもたちにもこうやって4、5歳のころから自転車に乗るという習慣がついていきます。

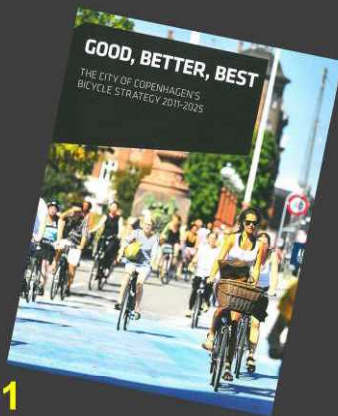
Going to work in the City of Copenhagen

41% use bicycle  
25% drive car  
30% use public transit  
5% walk



ご存じのようにコペンハーゲンへの通勤手段は41%が自転車です。25%の人しか車に乗って通勤していません。ほかの大都市では、150万人という規模の人口のまちでは考えられないことです。

City of Copenhagen



New Strategy 2011  
"Best City in the World for Bicycles!"

今やコペンハーゲンはサイクリストにとって世界でベストシティになったわけです。



そこで、解決策として自転車レーンの幅を2倍に増やしました。これはとても経済性がよいのです。なぜなら自転車レーンの幅を2倍に広げることによって、人を5倍収容することができるからです。車ではそうはいきません。ということで、アスファルトを自動車の道路から取って、それを自転車のレーンへと転換させるということをしました。

**Major complaint :  
Serious congestions -on the bicycle lanes**

もちろん問題がないわけではありません。今の問題は自転車レーンの渋滞です。みんなが苦情を出して、不満を述べています。

**With wider bikelanes one will need more space for bikes in the trains – which is duly provided (2011)**



電車では自転車のスペースを2倍にするということをししました。今はこのような形になっているということです。



Oct 2011: New Danish Government arriving on bicycles at the Palace to be commissioned by the Queen. No Limousines no more?

さて、これはデンマークの新政権です。2年ほど前に新しい政権になったのですが、女王の負託を受けに自転車で宮殿に向かっています。もはやリムジンは使っていないということです。今はまたリムジンに戻ったようですが電気自動車だと思います。これはとてもいいことだと思います。社会のトップの人たちが自分たちも持続可能性に貢献しているということを自ら示し、模範となるということはとても重要です。

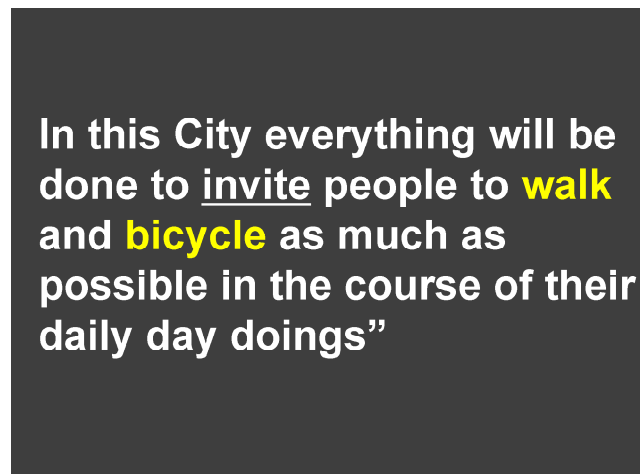


さて、この女性は誰でしょうか。私の母親ではありません。これはデンマークの文化大臣です。彼女があるときこういうふうに言いました。ヨーロッパの文化大臣の写真集に載るんだと。そして大好きなソファに座って、大好きな本を読みながら写真を撮ってもらうからね。その本はあなたの本にしたわよときさやいてくれたのです。世界中の人たちにこういった本を大臣自ら読んでいるということをアピールするためよというふうにおっしゃいました。大好きな大臣です。

公式なデンマーク政府の建築政策というのは人中心をうたっています。以前は輸出のための建築ということをうたっていたのですが、今は人中心のまちづくりを重視した政策をデンマーク政府自らがとっていて、そこをアピールしています。



さて昨年ですが、コペンハーゲンが再び世界で最も住み心地のよいまちとして、『モノクル』という雑誌の住み心地のよさのランキングでナンバー1となりました。今年もナンバー1となりました。歩道とか、公共スペースとか、あるいは自転車レーンを使うということが住み心地のよいまちの要素として重要視されているのです。



同じような政策をとっているほかのまちはあるでしょうか。そういうまちは世界中でますます増えています。



例えばメルボルンです。ぜひ行ってみてください。300万人の人口です。アメリカのまちのように見えますし、植民地時代の名



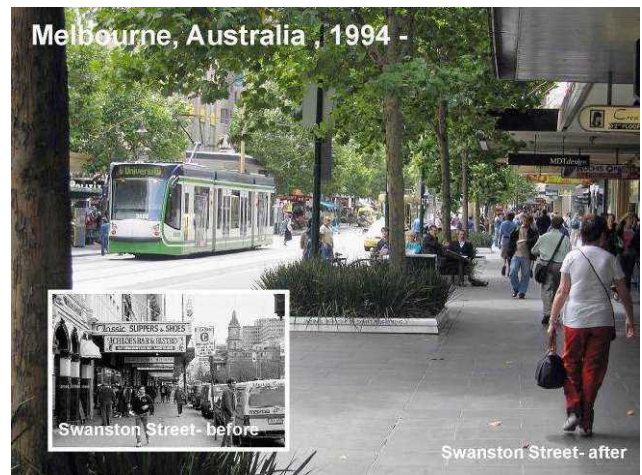
残をもつようなまちにも見えますが、中身は大きく変わっているのです。



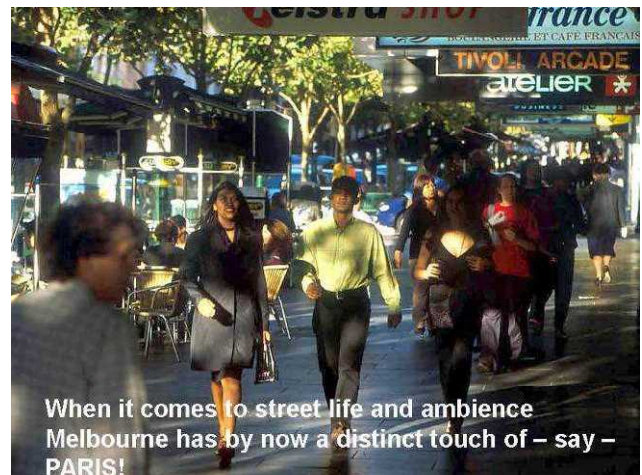
メルボルンというまちは本当に退屈なまちでした。特に都心部は空っぽで、夜とか週末は全く活動のないようなまち、ドーナツ現象が起こるようなまちで知られていました。それが25年前に劇的な改革を行うということになったのです。再活性化しよう、そしてメルボルンをオーストラリアの人々、ビクトリア州の賑わいのあるまちにしようということで改革を導入したのです。



なぜ知っているのかというと、私が建築家としてこのプロセスに関わってきたからです。助言をしてきたのです。コペンハーゲンと同じように私も関わりました。



そして、メルボルンで奇跡的なことが起こりました。非常に強力な改革を行いました。土地の建築設計を行い、メルボルンでは歩くときの歩道を魅力的にするために花崗岩を使うとか、あるいは陰をつくるための木、街路樹を植えるとか、そしてファニチャープログラムも導入し魅力的な椅子も設置されました。

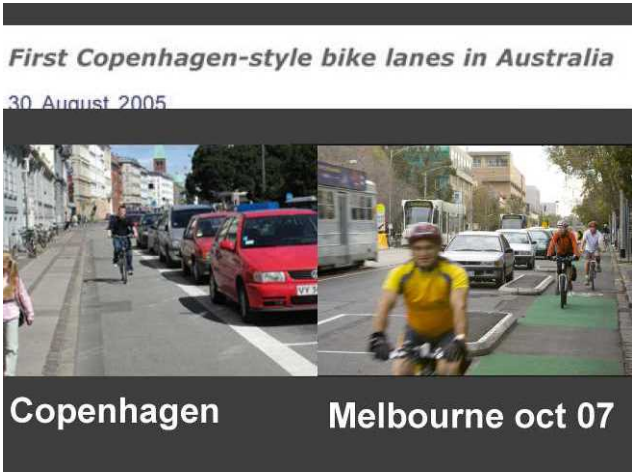


メルボルンに行っていたと分かりますが、オーストラリアの中で最もすてきな都市ですし、南半球で一番といってもいいかもしれません。歩くときのバリのようになります。しかし、天候はメルボルンのほうがずっといいので、総合的にはずっといいのかもしれません。とてもいいところです。





もう一つは多くの人たちがメルボルンに集まってくるということです。そして、経済指標もよくなっていますし、21世紀のまちとして経済が活性化しています。



また、コペンハーゲンと同じような自転車システムを導入しました。



すなわちこういった自動車が駐車されているところでも自転車が守られているということです。ですから、メルボルンをぜひご覧いただければと思います。



では、ほかにそういう都市はあるでしょうか。シドニーなどもいい例でしょう。ざっとお話しします。



シドニーはメルボルンよりも遅れてこういった改革をしたので、もう少し時間がかかるかもしれません。シドニーの都心部は特にまだ魅力を増してはいませんが、シドニーを改善しようということで今計画が進んでいます。



自動車がメインストリートから追い出されて路面電車を導入しようとしていますし、町中で自転車レーンを整備しています。



まだシドニーではそれほど進んでいませんが、こうやってポスターを掲載し、そのポスターの中で訴えています。これから気候変動に対応するための自転車レーンをどんどん整備しますよということをアピールしているのです。





シドニーに行ってみると、いろいろなところにこういうポスターが貼られています。歩道を整備し自転車レーンを整備しますよとアピールしているのです。こういうことをやっているのは気候変動に対応するためだということがちゃんとアピールできているわけです。



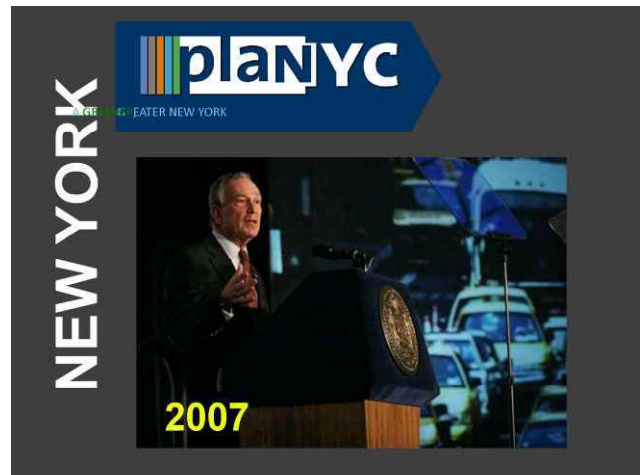
これらの都市を見ていると、とても重要なツールは人々の生活、アクティビティに関する調査を行うということです。どうやってまちを人々が活用しているのか。そういったデータにもとづいて改善が導入できるのです。つまりこういった改善している都市ではこのような調査を行っているのです。

## WORLD'S MOST LIVEABLE CITIES, MONOCLE 2014

1. Copenhagen	6. Vienna
2. Tokyo	7. Zurich
3. Melbourne	8. Munich
4. Stockholm	9. Kyoto
5. Helsinki	10. Fukuoka

最も住み心地のよい都市ということで最近のデータですが、2014年の『モノクル』という雑誌の調査結果ではコペンハーゲンがトップです。ところが、東京もどんどんランキングがあがって第2位になりました。去年は4位だったのですが今年は2位です。来年はどうなるでしょう。楽しみです。

でも、非常に興味深いパターンがあります。これらの多くの都市やまちというのは、これらの人々のアクティビティに関する調査を行い、そしてまちづくりに生かしているのです。この輸送、交通手段だけの計画だけではなく、人中心のまちづくりをしています。



もう一つお話ししたいのがニューヨークです。マイケル・ブルームバーグ市長が2007年に有名な計画を立て、それを推進し始めました。ニューヨークにおける交通ネットワークの改善を唱えたのです。世界の人々にニューヨークを最も持続可能なメトロポールにすると宣言したのです。そして、私の任期はあと数年だからその間にやると言ったのです。



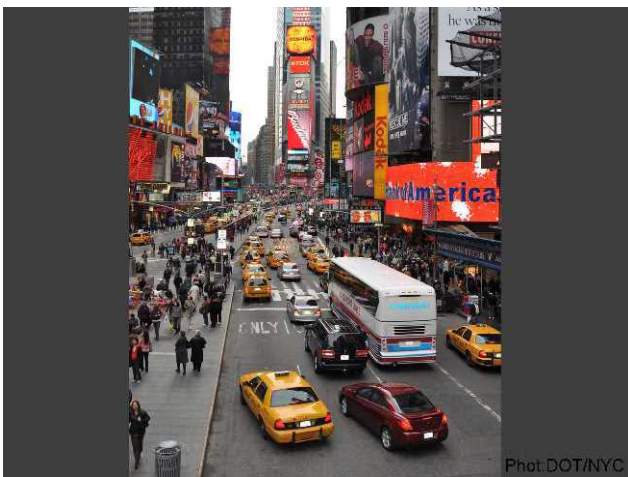
非常に短期間の間にいろいろな改善策を打ちました。輸送システム、そして都市計画の中でコペンハーゲンを模倣しました。また自転車なども工夫してもらって、コペンハーゲンのようなバイクレーンを導入しました。





非常に野心的な計画を実施しました。5000 キロメートルの自転車レーンをニューヨークで整備するという計画だったのです。そして、非常にコンパクトなまちをつくりました。完璧に自転車が楽しめるまちになったのです。

市長はもう車で乗り込むなどと言いました。そうではなく地下鉄でニューヨークに来てほしいと。そして、きちんと歩道も広げたから歩くことができるし、自転車でも楽しめるように自転車レーンも整備したということのアピールしたのです。



ニューヨークのもう一つのプランは公共スペースの質をより高めるということでした。人々が賑わい、いろいろなアクティビティを楽しめるようにしたのです。ただ単に地下鉄で通勤するために来るまちではなくなりました。また、ベンチが一つもなかったし、歩道にカフェがほとんどなかったので、シャゼリゼのような通りにしたいと彼らは考えました。そして、ローマのような広場をつくりたいと彼らは思い、ニューヨークの都市計画をそういった面書き換え、そしてブロードウェイをすばらしい大通りにしようという計画を立てたのです。

そのプロセスで道路を遮断したらどうだろう、たくさんの人たちが賑わうまちにしたらどうだろうということで、大通りなどを遮断することになりました。2009年の春、タイムズスクエアはこのような状況だったのですが、この計画を実施したあと。

失礼。すみません。ちょっと早過ぎましたね。ちょっと行き

過ぎたのかもしれませんが。

ここでもう1枚写真があるはずだったのです。



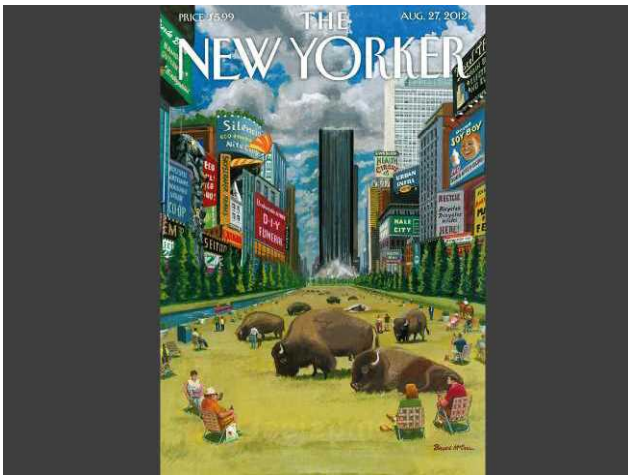
たくさんの人たちが賑わう場所になったのです。ブロードウェイのいくつかの広場、タイムズスクエアとか、ヘラルドスクエアとか、ユニオンスクエアとか、マジソンスクエアとかを閉鎖しました。すなわち車が入れないようにしたのです。そうした途端に人々が賑わい、いろいろな活動を始め、イタリアのような広場になったわけです。

これは実験で半年しかやらないと市長はまず言っていたのですが、半年後にこれはもう実験ではない、これは大きな成功であると。そして、これはアメリカの都市計画の歴史において、これらの広場を交通手段から遮断し人々の手に戻した歴史的なできごとであると彼は宣言したのです。

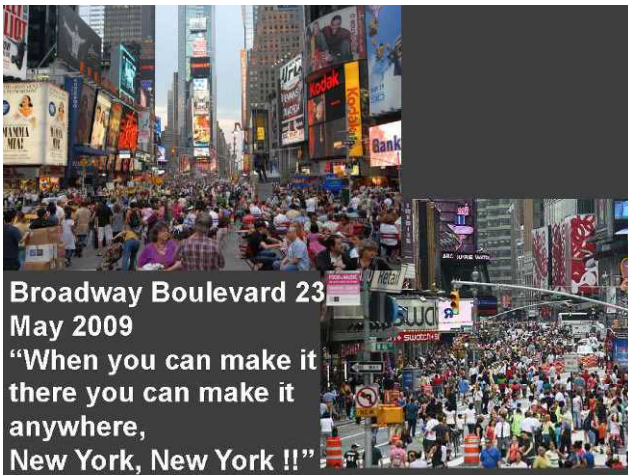


今タイムズスクエアではいろいろな活動が行われています。ヨガクラスなども行われているんですよ。

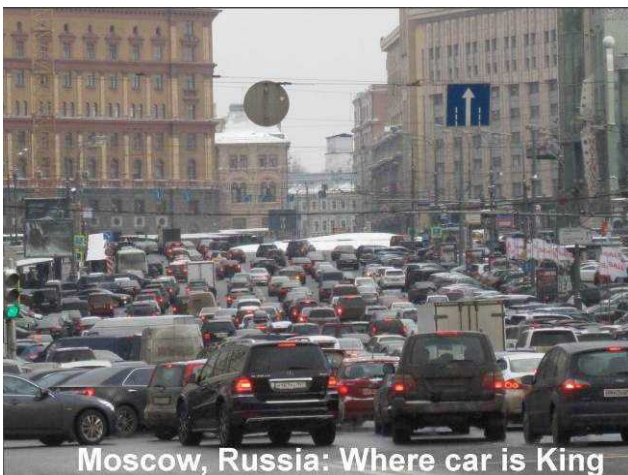




そして『ニューヨーカー』という雑誌では、まちをさらにこういうふうに使ったらいいんじゃないかという提案をしています。例えばレクリエーションに使えるような平原、放牧地にしたらいいんじゃないかというようなアイデアも出てきています。

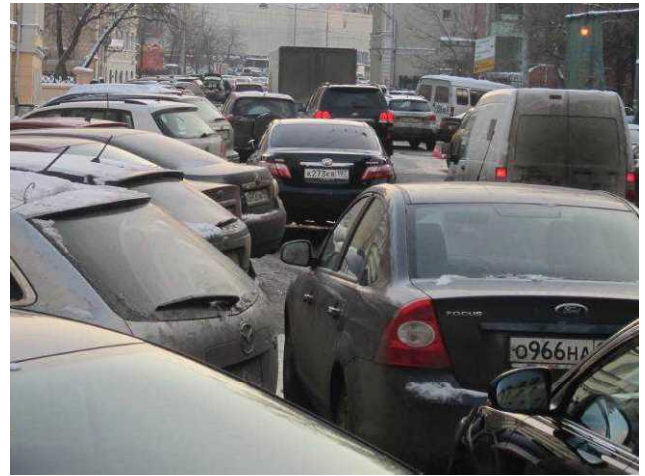


フランク・シナトラに大好きな歌があります。ブロードウェイを歌っている歌です。「そこで成功したならば、どこでも成功できるよ」と。東京、東京でしょうか。「ニューヨーク、ニューヨーク」という歌です。ですから、ニューヨークのできるのであれば、ほかでもできるということだと思います。



これはモスクワにも響きました。モスクワもその声を聞いた

のです。いろいろな問題がモスクワには起こっていました。一般的な考え方として共産主義から開放されたあと、どこにでも車を駐車していいということになってしまい、これだけの交通渋滞が引き起こされてしまいました。



このような道の状況。これは2011年の写真です。普通のモスクワのとてきれいな道であるところが、このような状況になっているわけです。



本当は歩行者がスキーもできるような場所だったのですが、こういう状況になってしまいました。



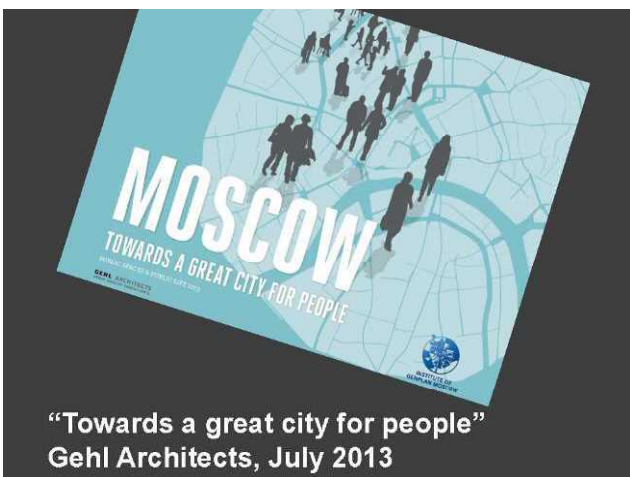
十分な駐車スペースが設けられなかったために歩道に駐車する



ようになったのです。そして、メインストリートの人たちは1メートルしか歩行のスペースが残らないという状況に苦しんでいました。これは本当にひどい状況だったわけです。



そういった中でモスクワは私にどれぐらいの本を書いたのですかと言ってきました。そこで、われわれが出版するといって、モスクワ市がそれを出版してくれました。そして、モスクワの人にそれをちゃんと読んでもらいました。この横で苦虫をつぶしたような顔をしていらっしゃるのがデンマークの大使です。



われわれゲール・アーキテクツに委託をいただき、モスクワの人たちを中心としたまちづくりをするということを手がけました。2013年に完了しています。



この過程において私はモスクワ市長に招かれました。そして、市長のほうから「ヤン、レポートに何を書くのか」と聞かれました。モスクワのメインストリートの歩道に駐車するのはよくないよということを書くと。「ああ、そういうふうを書くのか」と言ったら、2カ月後に私が戻ったときにはもう歩道に車はありませんでした。効率的な彼らは民主主義体制をモスクワに引いているからです。



もし車を駐車してしまった場合は、効率的な駐車規則をしているので車がシベリアにレッカーされてしまいます。それが効率的に行われるようなシステムを彼らは持っているのです。





非常に残虐的なシーンかもしれませんが、これはヴィルニウスという町の町長です。自転車レーンに駐車してはいけないよということをデモするために、こういったこともやっています。もちろん1回限りのことです。

モスクワではモスクワの奇跡が起こったと私は思っています。2011年の状況をご覧ください。



こういう状況でした。しかし、1年半後がこちら側です。こういったグレーの道がグリーンな道になったのです。すべてのメインストリートにはベンチが設置されています。また、いろいろな看板がそこいらに貼られて邪魔していたのですが、きれいなまちになりました。見渡しのよいまちになったのです。1年半のわずか18カ月の間にこういった改善がありました。そして、それが今でも続いています。



最近の状況の写真です。2012年と2014年を比較しています。



**Mayor of Moscow Sergei Sobyanin**

最後になりますが、本当に長い道りをへてきたと思っています。1960年の始まりから、近代主義、モータリズムの導入から長い道りをへてきました。ジェイン・ジェイコブズが言ったように、その道をたどっていくならば、人のためのまちづくりにはならない。まちは死んでしまうと。それを避けることができましたのです。ロシアのモスクワでさえもできたのです。モスクワの市長がある会議で住み心地のよいまちが重要であるということを通じた時間をかけて訴えました。

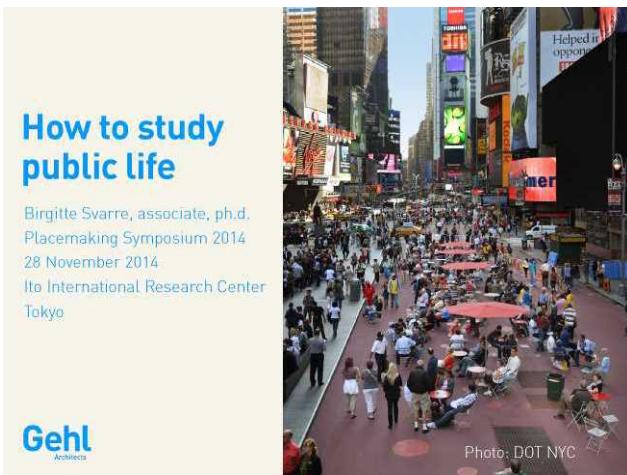




ということで最後ですが、ぜひ21世紀に参加してほしいと思います。新しいパラダイム、新しい変革が起きています。皆さまにもご幸運をお祈りします。

## ■ビアギッテ・スヴァー氏 ショートプレゼンテーション

スヴァー ご招待いただきましてありがとうございます。日本に参りましたことを大変うれしく思います。初めて来日したわけですが、大変すばらしいと思っています。少しだけ東京を見せていただきましたがすばらしいまちで、皆さまとお話している中でもインスピレーションを得ました。東京で今何が起きているのかということも少しずつ聞かせていただきました。



ゲールさんのほうからどうやって公共の生活を学び文書化するのかという話をしたわけですが、去年一緒に『HOW TO STUDY PUBLIC LIFE』という本を共著しましたが、来年の夏に日本でも出版されることでそれも楽しみにしております。



Gehl and Svarre, "How to study public life", 2013 (Island Press)

Gehl Architects | www.gehlarchitects.com



この本をなぜ書いたのかというと、どうやってこれを実現するのか、どうやって公共のアクティビティを研究することができるのかということを書きのために書いたのです。インスピレーションを与えようと思って書いた本なのです。このツールは絶対に使わなければならないとか、また別のツールをぜひ使わなければならないということではなくて、単にインスピレーションとして人々が見えるようにするというのをうたっております。ツールが重要なのではなくて、そのアプローチとして外に出て行って、人々をより見えるようにすることが重要なのです。

### Times Square, New York: From traffic space to people place




Think back five years; nobody would have dreamt of turning Times Square into a people place rather than a traffic space. Public life study was a key part of the process that enabled it to be realized so successfully.

George Ferguson, PPRIBA,  
Mayor of City of Bristol, UK

ゲールさんの写真を盗んだようなものですが、これがニューヨークです。タイムズスクエアですね。いろいろなツールを使って、ブリストルの市長であり、イギリスの建築家協会の理事長でもあるジョージ・ファーガソンがこのように言っています。いろいろな人たちが言っていますが、こういう変化がニューヨークで起きた、タイムズスクエアで起きたということは驚くべきことなのです。5年前を考えてください。こんな変化が起きるということを誰も想像できなかったのです。でも、その変化が起きたのです。それは文書化され、そして公共アクティビティの研究をし、そして人間をより見えるようにした新しいアプローチをとって人間中心的に考えるようになったからこれが実現されたということを彼が述べています。



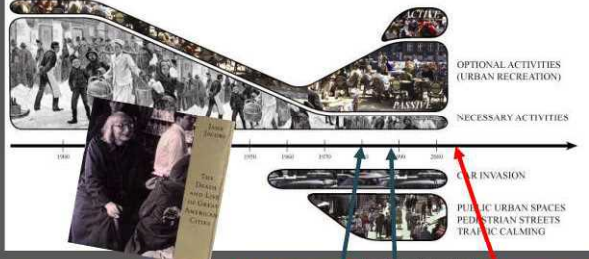
The pioneers of public life studies  
- from the 1960's and onwards



- Jane Jacobs  
"it's death and life..."

- Jan Gehl: "we need tools..."

これは5年前に始まったことではなくて、もっとずっと前に、60年代に始まったことなのです。ニューヨークのグリニッジ・ヴィレッジのジェイン・ジェイコブズが今のやり方は間違っていると。近代主義者によって、自動車中心主義によって都市が破壊されていると言ったわけです。それからいろいろな人たちが、ほかの人たちも出てきてツールが必要だと、道具が必要であると言いました。これが公共アクティビティの研究のパイオニアたちです。開拓者なのです。ヤンばかりでなく、たくさんの人たちがこの分野での研究、作業をしているわけです。



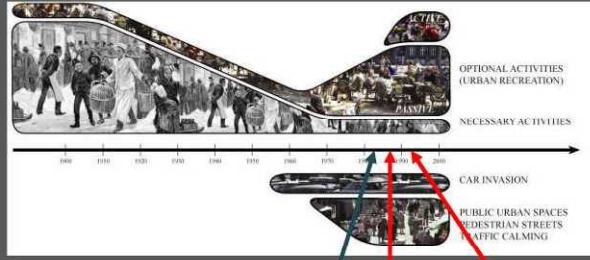
**"The New York School"**

- \* Jane Jacobs
- \* William H. Whyte
- \* PPS

Project f. Public Spaces

1980 1988 2000

なんらかのツール、道具が必要であるということになりました。ツールをつくった人たちがこういう人たちです。ジェイン・ジェイコブズさんですね。彼女は母親的な人です。ウィリアム・ホワイトはニューヨークの人です。そして、公共のスペースのためのプロジェクト、PPS。パイオニア、パブリックライフ、公共アクティビティのパイオニアたちの言ったことは今でも重要性があることなのです。

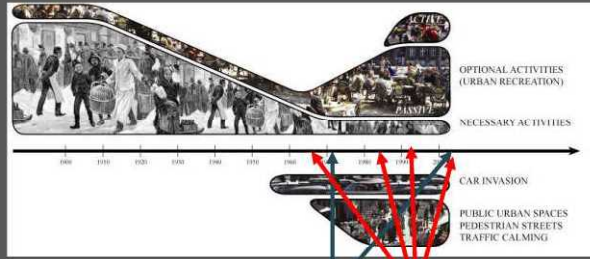


**"The Berkeley School"**

- \* Alexander
- \* Appleyard
- \* Cooper Marcus
- \* Allan Jacobs
- \* Bosselmann

1981 1988 1993

そして、これは公共アクティビティ研究のニューヨーク学派の人たちです。それから、バークレー学派というのがあります。ピーター・ボッセルマンはご存じの方もいるでしょう。それから、アラン・ジェイコブス、クーパー・マーカス、アップルヤード、そしてアレクサンダーという人たちがいます。こういう人たちが研究しています。クーパー・マーカスは女性や子どもに焦点を当てて、公共の空間で何を彼らのためにできるのかということを研究しました。

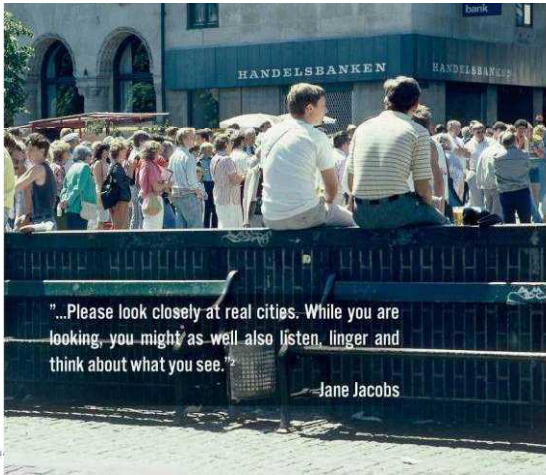


**"Copenhagen School"**

- \* Life Between Buildings
- \* Copenhagen Surveys

1971..2006 1968, 1985, 1995, 2005

各大陸で研究が長年進んだわけです。それから、コペンハーゲン学派があります。ヤン・ゲールとラース・ゲムスウその他がここに属しています。1971年、古典的な本。これは原則を打ち出した本です。ヤン・ゲールが書いた本です。『建物のあいだのアクティビティ』という本を出しました。ヤンは常に公共アクティビティを研究しコペンハーゲンで文書化をしました。歴史的な発展をより大きな視点から捉えました。



ジェイン・ジェイコブズのエピソードの引用です。本当の都市に出て行って、何がうまくいくか、何がうまくいかないかを見るべきだと。机上でいろいろ計画を練っていると抽象化することから、実際に外に出て行って何がうまくいく、いかないということを都市において研究すべきだと。より系統的に研究、学習すべきであると。誰が使うのかということ、そして1日のうちの時間帯に使うのかということを知いてみるべきだということを彼女は言っています。



### Make people visible by

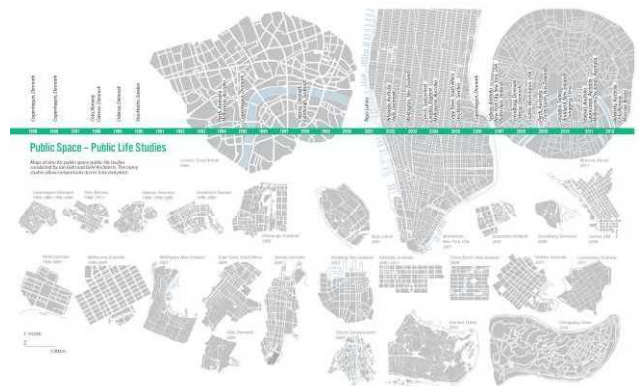
- Counting
- Plotting on a plan
- Tracing
- Tracking
- Look for traces
- Foto documenting
- Diary
- Test walks

これはいくつかのやり方です。出て行って人々がこの場所に何人いるかを数えるということも一つのやり方でしょう。あるいは人の動きをトラッキングする。どこに立っているのかということを見る。写真を撮って記録し文書化する。それから、よりディテールを見ていく。日記を付ける。小さなディテールを記して日記を付けるということも一つのアプローチです。あまり詳細を申し上げないことにしますが、ポイントとしては外に出て行ってもっと学習するという事です。それによってデザイン、プログラムが条件付けられるのです。

そして議論もそれによって条件付けられるわけです。具体的に文書化することによって、どういうポイントを議論したらいいかが分かってきます。



これについてはあまり多くは書いていないのですが、新しい方法が出てきています。BBSのトラッキングをする。あるいはメルボルンでやったようにオンラインデータを使って歩行者の動きを調査する。24時間オンラインで人がどこに歩いているのかを見ることができる。これは素晴らしい手段です。これだけが答えではありません。重要なのは先ほど言ったような疑問を見てみると、誰のためなのかと。それからより広い観点から何を求めているのかということを考えていくことです。これは何のために使われるのか。それは人にとってよりよいまちづくりをするためであるという原点に戻ることが重要なのです。



ゲール・アーキテクト、そしてヤンさんが長年やってきたこととしては、全世界的に使えるツールを開発しました。限定的な脈絡だけではなくて、いろいろなところで使えるものです。この地図で見ていただけるようにロンドンでも使えたり、ニューヨーク、モスクワでも使われています。ヤンさんのほうからイメージも少しお示しましたが、いろいろな分野に横断的に、大陸横断的に使えるツールであり、また政治家との議論でも使えるものです。



## Public space public life studies Copenhagen 1986, 1986, 1996, 2006



© Gert Architects - [www.gertarchitects.dk](http://www.gertarchitects.dk)

実際、コペンハーゲンでもそういう使われ方をしました。文書化が継続的に、システムティックに行われています。公共のアクティビティで人々がどこにいるのか、どこに滞留しているのか、どういうふうに都市生活を楽しんでいるのかを常に文書化しています。

### Public life studies as a political tool

**“Without the public life studies from the School of Architecture, we politicians wouldn’t have had the courage to implement the many projects to increase the attractiveness of the city.”**

Bente Frost, Mayor for Building and Construction, Copenhagen 1994-1997

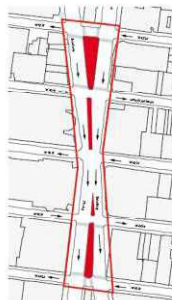
© Gert Architects - [www.gertarchitects.dk](http://www.gertarchitects.dk)

政治家たちに変えていく勇気を与えるためにも使われています。これは実際によいことであると。これは勘ではなくて文書化されているんだと。立証済みなんだといえることが重要なのです。コペンハーゲン、その他の都市でも使われています。したがって政治的なツールとしても使われているということです。

Vision:  
A greater  
greener  
New York

Public life  
tools:  
To see  
places  
with fresh  
eyes.

Ex  
Times  
Square



Times Square consists of  
**89 % road space**  
**11 % people space**

© Gert Architects - [www.gertarchitects.dk](http://www.gertarchitects.dk)



Time Square at night. People was crowding on a strip of concrete surrounded by traffic.



Getting to Time Square is a journey dominated by heavy traffic.

少し拡大して申し上げますが、ニューヨークの例です。ブルームバーグ市長はより大きな、そしてよりグリーンなニューヨークという野心を持ったわけです。公共アクティビティを研究することによって別の見方をすることができたのです。タイムズスクエアです。以前のタイムズスクエアは90%自動車向きの設計になっていました。10%のみが人間中心的な場所だったわけです。それを逆転させたわけです。ですから、人々のうち10%が自動車を使っている、90%が外で立っている、その都市を横断するのを待っているというような状況になったわけです。

こういうふうにして、こういうことがいいのか、あるいは変化をもたらしたいのか、別の都市にしたいのか、21世紀型の都市にしたいのかということを考えたわけです。

変化の準備ができたわけです。文書化したことによってそれが促進されたわけです。



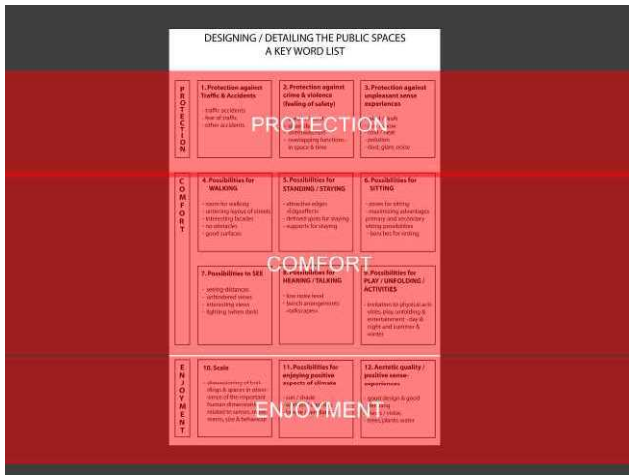
Times Square, spring 2009



Times Square, summer 2009

これは以前の2009年春と、2009年の夏のタイムズスクエアです。これが実際にいいことなんだと、より多くの人たちがここに滞留しているんだということが分かるわけです。

文書化すればビジネスにとってもいいし、事業化という観点からもいいわけです。懐疑的な見方が多いですから、これがうまくいくんだということを文書化することが重要なのです。



もう一つ、ツールに関しての具体的な例をお示ししたいと思います。皆さま方のお手元の資料に日本語で書かれていると思いますが、『人のためのまちづくり』の本の中にもあります。これは質を高めるための基準です。これをぜひ持ち帰ってうちでやってみてください。プロジェクトとしてぜひ都市に出て行ってください。いろいろな空間、街路、あるいはコミュニティをこの基準に照らして見ていただきたいと思います。これをご自身で見ていただいて、あるいはうちに帰って詳細を見ていただきたいと思います。

これらの記事についてざっとご説明します。最初は安心、安全。真ん中は人のための居心地の良さ。そして最後に楽しむということです。これらの原則、品質のための基準は本の中にも書かれていて、ヤンさんが長年にわたって蓄積したたくさんの知識を系統的に集めたものです。長年何がうまくいくか、いかないかということを研究した結果です。



物理空間です。これは世界でもベストなまちの空間です。いらしたことがない方はぜひいらしていただきたいと思います。イタリアのシエナにカンポという空間があります。偶然こうなったのかもしれませんが、すばらしいところです。



ただこういう品質の基準を見ていただきますと、お手元にもこの資料があると思いますが、これは偶然ではないということがお分かりいただけるかと思ひます。

基本的な人間的なニーズ。交通からも安心、安全な場所であるし、歩きやすい。立っていてもいい。人々が見える。それから座ってもいい。短い時間、長い間座っていてもいい。遊ぶことができる。子どもたちが遊んでいますね。いつでも子どもがいます。人々が話している。声も聞こえる。そして、10番目の基準としてはヒューマンスケールです。適切な設計であるか、ヒューマンスケールであるかどうか。それから気候も楽しんでいただけるということです。

12番目は美的な質です。これは美観も重要です。ほかの空間、物理空間を見ていただいて、これは偶然かと聞けば決してそうではないわけです。



コペンハーゲンのニューハヴンはこの12の基準を満たしております。





Area in Copenhagen with and highest residence prices  
- And with highest concentration of Architect families

PROTECTION	1. Protection against Traffic & Accidents	2. Protection against crime & violence (feeling of safety)	3. Protection against unpleasant sense experiences
	4. Possibilities for WALKING	5. Possibilities for STANDING / STAYING	6. Possibilities for SITTING
	7. Possibilities to SEE	8. Possibilities for HEARING / TALKING	9. Possibilities for PLAY / UNFOLDING / ACTIVITIES
COMFORT	10. Scale	11. Possibilities for enjoying positive aspects of climate	12. Aesthetic quality / positive sense experiences

それから、コペンハーゲンの建築家にとっても最もポピュラーな場所です。建築家の雑誌に出るような写真ではありませんが、島でこれらの基準を満たしております。

12 quality criteria

PROTECTION	1. Protection against Traffic & Accidents	2. Protection against crime & violence (feeling of safety)	3. Protection against unpleasant sense experiences
	4. Possibilities for WALKING	5. Possibilities for STANDING / STAYING	6. Possibilities for SITTING
	7. Possibilities to SEE	8. Possibilities for HEARING / TALKING	9. Possibilities for PLAY / UNFOLDING / ACTIVITIES
COMFORT	10. Scale	11. Possibilities for enjoying positive aspects of climate	12. Aesthetic quality / positive sense experiences

Please note:  
Aesthetics only one out of the 12 quality criteria

建築家の方も多くおられるでしょう。それからプランナーの方もおられるかと思いますが、12番目の基準だけが良好な美的な点に触れています。この12番目の基準のみが美的感覚を扱っているわけです。

**Two public spaces in Copenhagen**

Kay Fisker's Square: 8,000 pedestrians per day  
Open, windy, large scale  
Benches and café chairs: 0  
Average number of people present: 19

Strødet: 8,000 pedestrians per day  
Nice micro climate, human scale  
Benches or café chairs: 372  
Average number of people present: 258



13 times more people on the high quality public space!

Kay Fiskers Plads, Ørestad, Copenhagen      Strødet, Copenhagen

それから、いろいろな空間の例です。右側には非常にいい空間があって、多くの人たちが座って楽しんでいます。コペンハーゲンの中心地であります。全ての品質の基準を、質的基準を

満たしています。左側もたくさんの人たちがいますが、地下鉄から出てきてショッピングモールまで急ぎ足で歩いています。座ろうというような環境ではありません。できるだけ急ぎ足でショッピングモールに向かおうとしているところです。

Kagurazaka, Tokyo  
- A human scale neighborhood



PROTECTION	1. Protection against Traffic & Accidents	2. Protection against crime & violence (feeling of safety)	3. Protection against unpleasant sense experiences
	4. Possibilities for WALKING	5. Possibilities for STANDING / STAYING	6. Possibilities for SITTING
	7. Possibilities to SEE	8. Possibilities for HEARING / TALKING	9. Possibilities for PLAY / UNFOLDING / ACTIVITIES
COMFORT	10. Scale	11. Possibilities for enjoying positive aspects of climate	12. Aesthetic quality / positive sense experiences

昨日は神楽坂にうかがったのですが、この具体的な場所はすべての質的基準が満たされています。非常にいい場所で、ヒューマンスケールという観点からもいい質が備わっています。私は今日本に対して優しく言っているわけですが、もう少し座る可能性があってもいいと思います。

A human need to sit down from time to time



Kagurazaka, Tokyo

この地域の中で座れる場所はここだけでした。ただ、この地域のほかのところを見ますともう少し座るところがあってもいい。特に高齢者がいるところは座れるということが重要なのです。

**Tsutaya Bookstore, Tokyo**  
- A bookstore and meeting place



P O S S I B I L I T Y	1. Protection against Traffic & Accidents - traffic accidents - accidents with other users	2. Protection against crime & violence (feeling of safety) - level of crime - crime prevention - crime prevention functions: lighting, etc.	3. Protection against unpleasant sense of experience - level of noise - level of air pollution - level of vibration
	4. Possibilities for WALKING - width for walking - level of sidewalk - lighting for walking - level of noise	5. Possibilities for STANDING / STAYING - attraction - lighting - level of noise - level of vibration	6. Possibilities for SITTING - zones for sitting - furniture - lighting - level of noise - level of vibration
	7. Possibilities to SEE - seating distance - level of noise - level of vibration - lighting for seeing	8. Possibilities for HEARING / TALKING - level of noise - level of vibration - level of air pollution	9. Possibilities for PLAY / UNFOLDING ACTIVITIES - level of noise - level of vibration - level of air pollution - level of light
E N J O Y M E N T	10. Scale - dimensions - level of noise - level of vibration - level of air pollution - level of light	11. Possibilities for enjoying positive aspects of climate - level of noise - level of vibration - level of air pollution - level of light	12. Aesthetic quality / positive sense of experience - level of noise - level of vibration - level of air pollution - level of light

それからもう一つはご存じかと思いますが、TUTAYA の書店です。ここは人々が会って座るといことも楽しんでいるところ  
です。

### The paradox

**“We know very much about the habitat of Siberian tigers and Mountain gorillas, but only very little about the habitat of homo sapiens”**

Enrique Penelosa,  
Former mayor Bogota, Columbia

Geil Architects - How to study public life

ボゴタの元市長、エンリケ・ペニャロサはこういうふう  
に言っています。シベリアの虎とか山岳地帯のゴリラの生息地について  
私たちは多くを知っているけれども、私どもには人間の生息地について  
の知識が非常に乏しいと言っています。今申し上げたツールはこれに  
関するものなのです。公共のアクティビティについてより研究をし、  
より知識を蓄え、そして人中心のまちづくりに役立てるといこと  
です。



そして、最後のスライドですが、これは少し古くなったス  
ライドです。ヤン・ゲールから入手したものです。私の脳裏のど  
こかに記憶として残っているのですが、建築家として、プラン  
ナーとしてうまくいくもの、いかないもの、いろいろないいア  
イデアを持っています。ただ、人々がどう行動するかというこ  
とは忘れがちです。このイメージはそれを示してくれるものだ  
と思っています。

**How to study public life**  
Birgite Svarre, associate, ph.d.  
Placemaking Symposium 2014  
28 November 2014  
Ito International Research Center  
Tokyo




Photo: DOT NYC

**Gehl**  
Architects

人々の行動についてより学習をする。そして、都市、まちの中  
にそれを組み込むことによって21世紀のまちづくりをするとい  
うことございましょう。(拍手)



## ■鼎談

北原理雄氏 × ヤン・ゲール氏 × 渡和由氏

4

北原 ゲール先生と渡先生と一緒に今日のテーマについて深まるような話し合いができればと思っています。

ゲールさんは人間のためのまちづくり、これまで50年以上にわたって居心地がよく生き生きしたまちをつくるにはどうすればいいのかということに取り組んでこられました。その具体的な事例についてお話していただきました。特に最後のほうで示されたニューヨークとモスクワの例ある意味で大変ショッキングでした。

私が初めにタイムズスクエアの写真を見たときに、これはモニタージュではないのかと思ったぐらいショッキングでした。タイムズスクエアがあのように変わるといことはほとんど信じられないことでしたが、それが起こるんだということは、私たちのまちも変えようと思えば変えていけるということをあらためて思いました。

また、スヴァーさんには人間のためのまちづくりを進めていく方法、そしてそれをチェックする12の指標を示してお話をさせていただきました。

現在、日本でも各地でまちの魅力を高め、賑わいをつくり出そうとする試みが行われています。この鼎談ではまず渡さんに日本での最近の取り組みの例を、特に渡さんが関わっていらっしゃる例を紹介していただいたあと、ゲールさんにデンマークでの、そして世界での経験と実績を踏まえてアドバイスをいただければと思っています。

それでは早速ですが渡さんからお話をお願いします。



## 日本におけるプレイスメイキングの萌芽と可動イスの可能性

渡 和由

Kazuyoshi Watari

渡 短い時間ですが、まず私のほうからお話したいのは、日本におけるプレイスメイキングの萌芽、そして可動椅子の可能性です。なぜ可動椅子かといいますと、先ほどヤン・ゲール先生からお話していただいた、プットィング・ピープル・ファーストということです。人をまずどこに置くかを最初に考えるということです。これに椅子を考えることが結構つながると考えています。



これは東京の事例です。先ほどすでに世界2位になっている東京の事例です。やっとうこういういい感じの空間ができました。高層ビルの足元に誰でも自由に座れる椅子、そしてその脇にお店ができています。ここはよく通るので行ってみると誰も座っていないと、そこに近づいてみましたら「誰でも座れる席」と

<sup>4</sup>本鼎談の内容は、(公)都市計画協会発行「新都市」平成27年3月号にダイジェストを収録予定。d

いう表示があるのです。誰でも座って結構ですと。ということは、まだ日本にそういう文化ができていないのかなど。せっかく無料で座れるのに。



■ 公開空地を活用した  
ヒューマンスケールの  
屋外空間2

公開空地の角にあるカフェ

こういうところには結構座っています。これは最近できた神保町にある公開空地を活用したナイスなカフェです。お金を払うところだと安心してこういうふうに使っています。お金を払わないところは、ただで座ってはいけないのではないのかという日本人の感覚がまだ残っているのかもしれない。

■ 公園でのコーヒーハウスを活用した  
借景のある居場所づくり



外を眺めるための座席

そして、これは東京ではありません。富山です。これは世界一美しいスターバックスと呼ばれているらしいです。公園を借景するコーヒーハウスを活用した居場所がありまして、明らかにこのように外を眺めるための座席が用意されています。



池を眺める一等地

4面開口、3面デッキ



そして、このような公園の一等地で、まさに日本庭園の東屋のように四方を開放し、三面にデッキがあるという形で一番いいところに設置されています。

■ 再開発による「空地」を活用した  
日本で最も使われる都市広場  
「富山グランド・プラザ」(富山市)

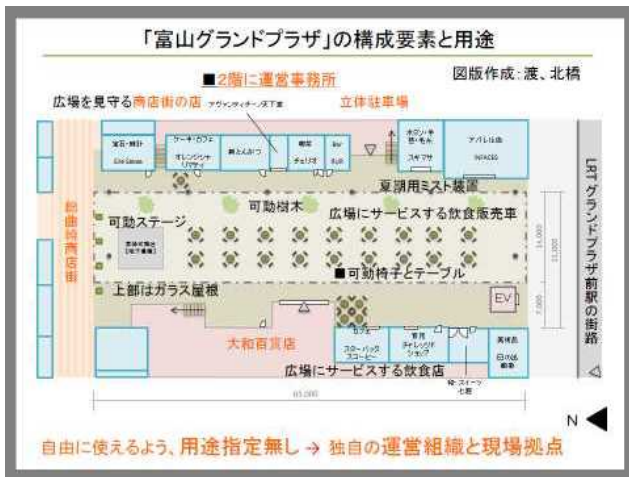


用途指定の無い空地

同じ富山ですが、これは日本で最も使われている都市広場と言われています。実際に3年間の資料をいただいて私が調査したところ、約1700回の大小いろいろなイベントが行われていました。そういうところをいろいろ調べていって一番重要なことだなというのは、ここに書いてあります用途指定のない空間です。道路でもなく、公園でもなく、広場でもないというところ。そういった法律にとらわれず自由に椅子を置いたり、あるいはいろいろなイベントがそこでできるというスキームをとっています。

そして空間的にはこの周りに、すでにこの絵がいろいろ示していますように、ガラスの屋根があったり、周辺にちゃんとお店がはりついていたたり、駐車場がすぐそばにあったりします。





これが上から見た、その広場の周辺の平面図です。このように周りにはもともとあった商店街の小さなお店が並んでいます。スターボックスもここにありまして、その両脇には百貨店と駐車場、そしてLRTの駅があります。

### 毎日使われる「富山グランドプラザ」の多様な利用実態

① 体験・ふれあい遊び	⑤ 式典・PR
② 市・移動販売	⑥ 選挙・番組収録
③ 祭り	⑦ 企業プロモーション
④ ショー	⑧ 講演・地域貢献
⑨ 展示	⑩ パーティ

■ 都市広場におけるイベント環境づくりの支援形態  
— 富山グランドプラザをケーススタディとして —  
北橋主税 渡 和由, 2019

このような中で可動の椅子を活用したり、外からやってくるいろいろなイベントの装置、道具も使って、このように何種類かに分類されるようなイベントが毎日数回行われていたりします。このような日本の事例も出てまいりました。

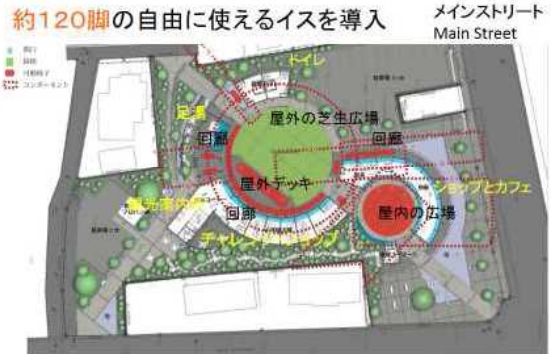
### ■ 屋外と屋内で自由に使えるイスとテーブルがある小さな交流施設「つむじ」



そして、ここからは私が実は少し関わりました地味な施設の話をしします。このようにこの施設には小さな広場とそれから

ツキ、そして室内の広場、さらにはこのように自由に使える椅子があります。これは交流施設と位置付けられています。

### イスの設置場所を赤で示したサイトプラン



中之条町ふるさと交流センター「つむじ」 設計: 景デザイン研究所

これは上から見たサイドプランです。実は私はサイドプランナーでもあるのです。椅子に着目することによって、まず人をどこに置くかということ design の初期から考えていきます。実はこの設計に私は全く関わっていません。設計はこのまちの行政の担当者と設計事務所が関係してまして、私はここでとにかく椅子を最初から導入しようということを訴え続けました。そして、このように室内の広場、室外の広場と二つの広場ができて、それを囲む建物が設計されました。つまり、椅子を最初に考えると周りの建物もそれによって変わってくるということを少し言いたいと思います。

そして、これが使われている様子です。

### 自由な可動イスの可能性

#### ■ 計画から実施の過程で、行ったこと 多目的利用の軽い可動イスの導入を勧めた

なかなか、十分なイスの量を供給してくれない。  
→イスを100脚分ほど寄付した

実施後、効果は静かに発揮されている。

「イスやテーブルは無くならない。  
利用者自身が、自分達で動かしてくれる。  
特に問題もないので、常駐していても、ほぼ何もしない。  
大きなイベントの時だけ移動を手伝う。」(管理者談)

このオレンジ色のところは自由な可動椅子の可能性を試すために私が関わったところです。まず、多目的利用の軽い可動椅子を導入するということです。これを最初から進めました。それには住民の方々が結構同意してくれました。ところが、なかなか設計の段階で椅子を十分に供給してくれないので、しょうがないから椅子を100客分ほど私が個人的に寄付しました。合計全部で120客です。その効果は静かに発揮されています。その写真はあとでお見せします。

あとで管理者の話聞いたのですが、椅子やテーブルはなく

ならないと。盗まれないということです。それから、利用者自身が自分たちで動かしてくれて特に問題もない。そこに常駐している管理者はほぼ何もしない。ちょっと大きなイベントがあったときだけ移動を手伝うと言っていました。

### 回廊のイスとテーブル



複数でも



ひとりでも

これは日常利用です。一人でも使ってくれます。そして複数でも使ってくれます。この高齢者は約1.5キロぐらい離れている家から毎日のように来るそうです。

### 屋外の広場デッキと回廊 夏の日常利用風景



そして、このように夏はいろいろな形で使われています。この右下の事例では、ここには誰もいませんが、ここに明らかに使われた痕跡が残っております。

つまり、このようなかたちでいつも椅子がここに残っているので、管理者はほとんどそれに手を付けなくてもいいということです。

### 冬の日常利用風景



そして、真冬でもこのように広場と一緒に使われています。ここにおられる車いすの方も近くの施設から散歩に来ています。

### 室内の広場 日常利用とイベント利用



日常利用



イベント利用の準備

これは室内の事例です。これも冬です。このような椅子を置いたところ、あとから暖炉のようなストーブがここに付きました。そしてピアノが入りました。このように椅子を並べることで、いろいろな椅子のセッティングが可能です。そして、日ごろはこのように子どもが利用したりして、いろいろな方が利用しています。

### ■地域再生を目指した直売所を中心とする「空のえき」



イベント時の利用風景

小美玉市空のえき「そ・ら・ら」

これはまた別の施設です。前に示した施設を少し参考にして、また別の設計事務所と別の行政体で交流施設のアドバイスをし



ました。こちらのほうが少し大きいのですが、これは茨城県の田舎です。これは地域再生を目的とした「空の駅」という、実は直売所を中心とする施設です。

イスの設置場所を赤で示したサイトプラン

可動イスの導入を勧めた

設計者は異なるが「つむじ」の様な形態に

約300脚のイスを設置



これはイベント時の使い方です。これも実は設計に私は全く関わっていませんが、なんとなく同じようなかたちになっています。

これはヤン・ゲールさんがおっしゃるような、例えば人の居場所というのは背後にプロテクトするものがあったり、その正面にビューがあって、ある種のプロスペクトがあるというような、おそらくそういう原則が自然に生まれてこういう形になっているのかなという気がしています。

これも私が行ったのは可動椅子を勧めただけです。今度は行政の人たちが300の椅子を導入してくれました。



自由な  
イスで  
屋外に  
人が居る

イスから見る広場



これはその結果です。これはまだ3カ月から4カ月ですが、かなり使われていて、すでに来場者が30万人を突破しているそうです。

## ■市民に貸し出す「みんなのイス」

Chairs for People 歩道広場での利用例（つくば市）



200脚のイスを市民団体として所有した

これはまた別の事例ですが、今私が一番力を入れているのは、みんなの椅子というものです。私も含めて、つくば市の市民団体が椅子を全部で200基買いました。実は私もその中の80基を自分で買いました。それを保有して倉庫にしまっておいて、使いたい市民がいるときは貸し出しています。そういう方が運んで倉庫に入れるということです。これはほんの一つの事例ですが、このように歩道の上で椅子を使っています。

## ■大学病院の外来待合室で、土曜ジャズコンサート

待合室と中庭にイスの導入を勧めた

医師がコンサートを企画した

待合室の両脇にある2つのコーヒー店も支援



これは最後のスライドです。今度は病院の再生で、これは筑波大学病院の新設棟です。いろいろ関わってまして、新規の病院を計画するときにぜひ待合室で椅子をできるだけ使いたいという提案をしました。それから、中庭にも椅子を勧めました。私がやったのはそれだけです。そうしたら、今度は医師の先生がこういう格好いいイベントを企画してくれました。土曜日のジャズコンサートです。こちら側に中庭があって、ここにジャズミュージシャンがいて、ここに院長先生とか医師の先生がいるのですが、実際の平日はこちらを向いてみんな座っています。この椅子を反転して、クルッと回して、入院患者の方がこうやって点滴を持ちながらジャズを聞いています。これもやはり可動椅子の効果ではないかと考えております。

私のスライドはとりあえずここまでです。ここで言いたいの、先ほど最初にも言ったように、人をいかに最初どこに配置するかということを考えると、建物も変わってきますし、それ

からいろいろな利用の仕方も変わってきて、そこにいる人たちもそれをどう使うかと考え始めるということです。以上です。

北原 どうもありがとうございます。可動椅子を使って場所をつくるという事例をいくつか紹介していただきました。人が集まる場所をつくるというと、私たち専門家はきちっとベンチの位置まで決めないと気が済まないみたいなのがあるのですが、そうではなくて、フレキシブルな柔軟な部分を残しておく。使う人たちがアレンジできるような人間の場所に余地を残していくことによって有効に活用させる。仮設のしかけ、テナポラリーセッティングを使って場所をより有効に利用できるようにするということがかかっていた。

日本には昔から夏になると縁台を持ち出して将棋をすとか、そういう伝統もあったわけで、あながち日本人になじみのない行動ではないのではないのかという気がします。

私は1990年にゲールさんの書いた『建物のあいだのアクティビティ』という本を翻訳して出しました。1980年代の日本では多くの都市で都市景観条例をつくらしたり、都市景観計画をつくらしたりして、都市空間の質を高める取り組みが進んでいました。私も名古屋市で都市景観計画づくりのお手伝いをしました。

そのときの公共空間に、例えば歩道を広げてそこにクオリティの高い洗練されたストリートファニチャーを置く。そういうハードの場所をつくれれば、人々に交流と憩いが生まれてくるのではないのかという期待を持っていたのですが、必ずしもそうはならなかった。物的な空間を改善してまちが美しくなっても、そこでコミュニケーションが発生してくれるわけではないのです。広げた歩道にオープンカフェをつくらうとしても、当時はそれが法律的には無理でした。

どうしようかなと思っているときに、『建物のあいだのアクティビティ』の原書に出会いました。これは私が知りたかったことをかなり詳しく掘り下げてくれている本だと思いました。まちの物的空間と人間のアクティビティとの関係がとても生き生きと分かりやすく説かれています。専門家だけではなくて一般の市民にもぜひ読んでもらいたいと思って翻訳をしました。

それから24年たったわけです。社会で人間のためのまちづくりへの理解が進んで、公共空間の再生事業も増えてきています。また、都市の成長と大規模開発だけを追い求める時代が終わって、ストックを活用するまちづくりが必要とされる時代になっています。そういう中で人間に身近な場所に目を向けて、その質を高めていくヒューマンスケールのまちづくりが必要だとあらためて考えています。

ゲールさんは50年前から人間の心理、生理、あるいは社会的な行動に目を向けて、人間の行動と空間との関係をずっと把握されてきています。実際にまちに出て、そこで観察し、分析し、発想してきています。その成果が、例えばタイムズスクエアの

劇的な変化に表れているのではないかと思います。

もう一度、あらためてそういった変化。例えばニューヨークで、その真ん中のタイムズスクエアで、自動車と歩行者の空間が逆転するということはありえないと、たぶん9割の人がそう思っていたと思います。もっと高い割合かもしれません。それを起こすためにいったい何が必要なのか。日本には「コペンハーゲンはいいいね。だけど、そんなことは日本ではなかなか無理だよ」という考えがまだまだにあると思います。そういうときにどこがポイントなのかということ、ぜひ渡さんへのコメントも含めてお願いできればと思います。

ゲール ご質問、ありがとうございました。あなたが今聞いておられる点は都市を手がけるときに50年間毎回聞いてきました。50年前にコペンハーゲンを手がけたときには、「コペンハーゲンではこんなことはうまくいくわけがない。イタリア人ではなくてデンマーク人ですよ。うまくいくわけがない」と言われました。その次の年に質が改善されたときは、人々が最初は非常に慎重で、本当に車は来ないのかと言ってきました。そして、次第に彼らが主導権を取って空間改善をしたわけです。

この質問というのは毎回出てくるわけで、特にニューヨークはそうでした。みんなが私のところに来て、「これはビッグアップル、ニューヨークなんですよ。人はここで寝たりしないんです。ヨーロッパのアイデアがニューヨークでうまくいくわけはないじゃないですか」と言ってきたわけです。でも、実現して、あたかもイタリア人のようにアメリカ人が振る舞っています。こういう変化というのは実際起きるのです。

これも申し上げたいと思うのですが、過去15年、社会にもいろいろな変化が起きました。レジャーの時間も増えたとし、経済も改善したし、それから私どもの自由に使える時間が増えました。常にそうであったように他人に関心を持っています。こういう公共の空間はわれわれが社会の一員となることを可能にしました。

名古屋では人々がコミュニケーションをしなかったと、あなたは今おっしゃいました。物理的な改善をしてもコミュニケーションは起きなかったとおっしゃったのですが、空間に人が集まればコミュニケーションがあるのです。必ずしも話をしていないかもしれません。観察をしたり、ほかの人がどういうふうに行動しているかを見ることだってコミュニケーションなのです。これが最も古いコミュニケーションの仕方でしょう。コミュニケーションというのは、ほかの人を見るところから始まるわけです。

それから、ほかのことが起きてくることも場合によってはあります。建築家として、プランナーとしてできることはまず人々を同じ空間を集めるということです。どういうふうにするかは彼らが決めればいいのです。

渡先生の実験についてコメントしたいと思います。実験をす



るということは非常に貴重なことだと思います。実験をすることによって次第にいろいろな知識が増えてくるわけです。あなたが今プレゼンをなさっていたときに私は考えていました。それはスヴァー先生が話したこととは違うかもしれませんが。彼女はより広い質の基準について語りました。

例えば移動式の椅子を使うためには気候もよくなければならないとか、いろいろな条件がそろわなければならないと思われるかもしれません。でも、これは全体的な統合的なアプローチであって、すべての質の基準がそこには関わってくるわけです。まずは座りやすい場所があるということ。そして、移動式の椅子ですから都合のいいところに持って行くことができるわけです。

こういうことについて知るということは重要で、12の指標を全部考えてみなければならないということです。そこで認識すべき点として移動式の椅子というのは一つの答えかも知れません。でも、ほかにも答えがあるのです。ウィリアム・ホワイトはニューヨークを研究しているときに「座れるところに人は座るんだ」と言いました。誰も座っていないところは座る場所がないところなんだと彼は言ったのです。ですから、椅子を持ってこいと。何か座れるものを持ってこいと彼は言ったわけです。

これは非常にいいアイデアだと思います。いくつかの実験をすべきだと思います。

もう少し深く申し上げたいと思います。過去50年の間に変化が起きました。公共の空間における行動にも変化が起きたのです。カプチーノの文化、カフェの文化というのが最も典型的かもしれません。そもそもカフェというのは地中海の国々、ギリシャとか、フランスとか、スペインにありました。でも、今はカフェというのを全世界的に見ることができます。アウトドアカフェがグリーンランドにさえあります。私が見た最大のカフェはアイスランドにありました。アメリカでも見られますし、各地で見られます。

この『人間の街』という新しい本で言っているのですが、過去には人々は街路に出ました。無理やり行かなければならないから街路に出たのです。私が街路に出るのは仕事に行くからなんだよ、あるいは誰かと会わなければならないからだと言っていたわけです。今は別に用がなくても街路に出るわけです。

コーヒーを飲むために出て行くという人も多いのです。これは新しい発明でしょうね。コーヒー行動というのが出てきたわけです。2分で飲むことだってできる1杯のコーヒーで1時間半ぐらいを過ごすわけです。実際に何をしているのかといいますと、少しずつコーヒーを飲みながら周りを見回しているのです。

それから、カフェの研究をしているときはみんなが一生懸命飲んでいました。私どもが研究していないときはただ座って見ているのです。ベンチで何もしないで3時間座っていたら、みんなが「あの人はアホか」と思うわけですが、コーヒーを飲み

ながら同じ観察をしていれば人々は納得するわけです。コーヒーは、都市で座って何もしないで人を見ていることに対する一つの口実なのです。ですから、テーブルとか、コーヒーとかがあればもっといいのです。

今あなたは椅子を出したわけですが、コーヒーと机があれば、もっと長く人は残るかもしれません。カフェの文化が広がったということですね。外の公共の空間にいる理由がなくても外にいるというためには口実がいるわけです。これがコーヒーなんですね。コーヒーに乾杯というところでしょうかね。

北原 どうもありがとうございます。受け身のコミュニケーションでもいい。要するに、ただボーっとして人を見ているだけでも重要なコミュニケーションであると。そこからもっと積極的なコミュニケーションがいろいろ起こってくる原点なんだと思います。そのための初動をつくれるかということが大切なのかなという気がしました。

「日本では無理だよ」と。日本では、というのがよくありますが、私たちは日本人であると同時に人間で、人間共通の行動様式とか心理というのはあるわけです。それがコペンハーゲンでうまくいって、ニューヨークでもうまくいった。では、日本ではどうなんだ。「だめだよ」と言う前に実験をしてみなさいと。実験の重要性というのをあらためて教えていただいたような気がします。

私もささやかな実験をしているので、その写真を映していただけますか。



これは千葉市の駅前通りです。JR千葉駅から旧中心街へ延びる、幅50メートル。歩道の幅が10メートルから15メートルあります。ここは15メートルのところですが。物的環境としては非常に整った通りです。けれど普段はこんな感じで、人通りがまばらです。特に北側の歩道沿いには銀行と証券会社が並んでいるのでこんな感じです。

ここを市民参加で魅力的な場所にしてみよう。市民が白いパラソルを歩道に並べて、その下に市民が自分の手作りの作品を並べる。歩道ミュージアム。を市民が自分の手でつくるという

実験をしてみようと考えました。千葉には文化がないとよく言われるので「くそ」と思って、文化の香りのある街にしようということもありました。



これは今年です。夜はパラソルの中に、ただ単に60ワットの白熱電球を入れているだけなのですが、なかなか幻想的な夜の景観を演出することもできています。

それでこうなりました。

2000年から始めました。2000年はパラソルが25本で、展示を出してくれたのは15グループとささやかだったのですが、ずっと続いて、今年で15回目になります。今年パラソルが106本、展示は70グループが出してくれました。当初は千葉市の補助事業で100万円ぐらいの補助をいただいていたのですが、10年で一応一区切りということで2010年から補助金がなくなりました。そこでどうしようということだったのですが、それまで展示を出していた市民の方たちが自腹を切ってもやると。それだけではできないので、沿道の企業などをお願いして協賛金を集めて、10年以降も続けることができています。



市民の自主事業という形で続いています。

これは2001年にゲールさんがそこにやってきてくれて、ちょうどそのときはオープンカフェを隣の公園で実験としてやっていたので、そこに寄っていただいたときの写真です。

モノから始まるまちづくりというのは従来から行われていたわけですが、渡さんやゲールさんと同じ発想で、ヒトやコトが主役になって場所をつくって、そこからまちづくりにつながっていくような実験をしてみたいと。ゲールさんに触発された取り組みをしています。

この『HOW TO STUDY PUBLIC LIFE』はスヴァーさんからお話していただいたように、まちを調べて分析して、そして計画につなげていく。そういうアプローチを解説してくれている本でもあるのですが、場所から始めるまちづくりにこだわりを持っていらっしゃるのではないかなと。やはり現場で考え、現場で実践に移す。

それでここからが質問なんです、現場で何を考えるのか。現場で何をみればいいのか。それを計画やデザインに結び付けていくにはどうすればいいのか。例えば12のクライテリアというのは評価に使います。それはすごくよく分かるのですが、それは計画やデザインをするときにも使えるのだろうか。そうだ



としたらどういうふうに使えばいいのだろうか。そういった実践を計画やデザインに結び付けていくときのゲールさんのポイントをぜひ教えていただきたいのですが。

ゲール 最近、日本で出たばかりの『人間の街』という本の中で、私は今までの実験、長年やってきたいろいろな文化、国でやってきた実験について考えました。これはまず出発点として主としての人に注目したわけです。全世界的に同じだし、生物学的な歴史も同じだし、感覚も同じだし、私どものする多くのことが全く同じなのです。

アラブ諸国のいくつかの場所でも私は仕事をしました。そこで発見したのは驚くことにヨルダンの反応、あるいはオマーンの反応がヨーロッパでの反応で予想したとおりなのです。それからアメリカでの反応と全く同じなのです。予想するような行動に出るわけです。ですから、たくさんの方が全世界的に共通なんです。

問題はホモサピエンスのためのまちというよい生息地をつくるということで、その答えの多くが私どもの体の中にあるので、それを応用するということなのです。それから文化的な問題もあるので、そういうものを満たしていかなければならないわけですが、基本的な要素の多くは全く同じなのです。

この新しい『人間の街』という本を見ていただきますと、日本の例も多く引いております。日本でもほかの場所と同じようなことが行われているということで、日本でも関心が高まってくるだろうと思います。公共の空間でほかの日本市民と出会う。テレビだけで人と会うのではなくて、実際の空間で、物理的な空間で人と会う。新たなメディアで画像を見たり、コミュニケーションをしたりすることはできるのですが、人類の歴史を通じて個人的に会って、実際にプレゼンスを持つということが非常に魅力的だったのです。私の視点ではこれが必要だと思っています。

都市とか文化において、そういう機会が漸進的に減ってきています。実際に人と会う機会が減ってきているということなのです。民主主義、開放、開かれているということ、包摂という観点から見ると、社会の多くの人が同じ空間を共有することが重要なのです。単にそこを通過するというのではなくて、座って、気候を味わったり、同じ景観を味わったり、ほかの人と楽しんだりする。その椅子もいいのですが、そこに滞留をすることになると、その椅子が重要なんでしょうね。

北原 多くが共通に持っている行動様式をきちんと捉えるということから出発するというお話でした。あと1分という札が出てしまったので、最後に渡さんからもうひと言。

渡 1分間でお答えいただければと思いますが、先ほどおっしゃられていたアーバンレクリエーションとかカフェカルチャーというのに経済効果はあると考えてよろしいのでしょうか。それだけです。

ゲール この世界においては経済的な要素が非常に重要です。こういうよい公共の空間が出たのも経済的にもいい考えだからなのです。いい経済的な要素がなければ、即座にこういうものは中止されたでしょう。見てきたことが次第にこういうものを拡大してきたわけです。今たくさん証拠があって、人に優しくすると、21世紀に人によいことは経済的にもいいということが証明されています。メルボルンにおきましては、正確な数字が出ていて、人にとってよいことをしたところが経済的な要素もよくなってきていると。支出も増えるし、不動産価格も上昇するし、雇用も増えるし、等々なのです。ニューヨークでもそうです。ブロードウェイを閉鎖する前に、経済効果はどうなるんだということで慎重に調査がなされました。ブロードウェイを閉鎖して、その結果どうなったかという、閉鎖された部分をほかの地域と比べても店の売り上げは増えたのです。ですから、強力な証拠があるのです。21世紀において、人にとってよいことは経済にとってもよいということです。

北原 ありがとうございます。人々にとって身近な場所を居心地のよい、生き生きした場所にしていく。それが必要だということと、それは決して観念としてではなくて、経済的な活性化にも結び付いているんだ。だから、実現されていると。ただ、実現するためにはきちんとした説得力のあるデータをつくらなければいけないし、持っていなければいけません。

先ほどのニューヨークの例でいうと、自動車の空間が90%、人間の空間が10%だけど、そこにいるのは歩行者が90%で自動車に乗っている人が10%。そういうデータで説得していく。そういうデータをきちんとつくるためにはまず観察、分析、そして方法を組み立てて実験をしていく。その実験で多くの人たちの理解を得ていくということが大切だとあらためて強く感じました。

もっとももっといろいろかかいたいのですが、時間が過ぎてしまいました。とても参考になるお話をどうもありがとうございました。ゲールさん、どうもありがとうございました。(拍手)