

語り継ぐ 日本の都市環境デザイン

商業地の都市環境デザインとJUDIのこれから



高橋志保彦 Shihohiko Takahashi

1936年新潟県生まれ。1959年早稲田大学建築学科卒業後、竹中工務店設計部に入社。1964年にフルブライト給費生としてハーヴァード大学デザイン学部大学院に留学。TAC事務所、ホセ・レイ・セルトの事務所等での勤務を経て、帰国。1969年UA都市建築研究所、1975年高橋志保彦設計事務所設立。1988年～2006年、神奈川大学建築学科教授。主な作品に、馬車道モール、仙石一番町モール、平塚中心市街地モールなど。JUDIでは創立当初より代表幹事を務めた。

2014年3月20日(水) 13:00～15:00
ビジネス各店ビル 会議室にてインタビュー

モールの設計を志したきっかけ

——まず始めに、高橋先生が都市環境デザインのお仕事、特に商店街やモールの設計に関心を持つようになったきっかけを教えてくださいませんか？

高橋 私の学生の頃はもう「コルビュジェ！コルビュジェ！」でした。私の早稲田の先生が吉阪隆正先生で、コルビュジェの事務所で勉強した人。コルビュジェが提唱した「輝く都市」の理念に沿って、高層ビル建設によるオープンスペースの確保、地域を用途別に区画するというのが近代都市計画になっていくわけですが、そうした理念の一つに「歩車分離」がありました。ところが、自動車が道を占領してしまい、人間が追いやられたという見方もありました。私は、その歩行者空間をどうするのか、ということに非常に関心がありました。

早稲田大学を卒業後、竹中工務店で働いた後に、休職して、1964年にハーヴァードに行きました。ハーヴァードで一課題、J.B.バケマというオランダの建築家に教わったんですよ。バケマはロッテルダムラインバーンというドイツ軍に徹底的に爆撃された地域を歩行者優先の街として再生する計画を立てた人ですが、私はもともと、日本にいる時にその計画を雑誌で見ている、「いいなあ。日本ではなぜこうしたことができないんだろう？」と聞いていたんです。そしたらたまたまですよ、ハーヴァードに行ったらバケマが教えに来たんです。そこで、バケマに「どうやって設計したらいいの？」と聞いたら、人間がいるヒューマンスケールを考慮して空間と形態をデザインしているんだと言って、細かいところまで説明してくれた。私は「よっしゃ！日本でチャンスがあったら一度やってみよう」と思ったんです。でも、やりたいという気持ちはあったとしても、日本ではなかなかできないじゃないですか。ところが、ここでもたまたま馬車道の人から、「何かいい案があるのなら作ってみてよ」という依頼が来たのです。

——なるほど。留学前からバケマのラインバーンに関心を持たれて

いたということは、竹中工務店時代から、すでに都市環境デザイン的なお仕事をされていたのですか？

高橋 いや、建築の設計です。当時、横文彦さんがアメリカから日本に帰ってこられて、竹中工務店の一室で、名古屋大学講堂などの設計をやっておられました。竹中の仕事をやっているわけじゃなくて。そこへ、「誰か手伝いに行けや！」と言うので、僕が推薦されたわけですよ。横さんから多くのことを教わったし、再開発計画やコンペも一緒にやりました。

ハーヴァードへ留学する際には、勿論、横さんや吉阪先生の推薦はもらいましたが、本当のきっかけは仲間との悪巧みでした。横さんの仕事の他に、竹中の若手の長島孝一君（後にAUR建築・都市・研究コンサルタント代表取締役）と横田武美君（後に竹中工務店副社長）とコンペをやっていたんです。夜な夜な長島君の家に集まって。で、くたびれてくると良からぬ妄想が出てくる。3人で、「おう、どっか行くか！」って。「どこ行く？」「アメリカ行くか！」そんなもんですよ。



ラインバーン（バケマ設計）

最初の実践、馬車道計画

高橋 そしてハーヴァードから帰ってきて、しばらく竹中でお世話になった後、歩行者空間と都市の景観を2本の柱にして仕事を始めました。馬車道のお話を頂いた時、今まで勉強したものを一気にそ

こで出そうと思いました。街路の機能には、空間構造形成とか景観形成、緑化機能、象徴機能などがある中で、特に人間のアクティビティをもう一回復権する必要があるのではないかと。

その頃、世界はどうだったかという、1950年代はヨーロッパにおいてモール整備が始まりました。例えば、コペンハーゲンのストロイエ。ひしめていた車を排除して人間の道にした途端に、都市が生き返った。1960年代にはアメリカへその考え方が移り、さらに1970年代に日本のモール整備が始まったのです。

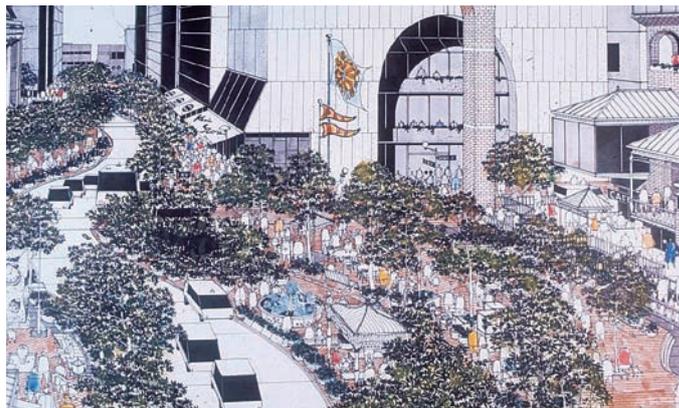
横浜の馬車道でも、最初は道路を完全にフルモール化しようという話もしたんです。ただ、車を止めるのはまだ早いんじゃないかなって、いつでも止められるようにしようってということで、歩車道の段差は本当は15cm設けなければいけないところを5cmにしたのです。警察に睨まれましたけどね。

——馬車道は世界的な流れの中で始まった計画だったのですね。馬車道の計画において、もっとも重視したこと、苦勞したことを教えて頂けますか？

高橋：最初に、大胆な馬車道計画を出したんです。地元の人には「どこだ、これは？」、「ちょっと、ちょっと・・・」と言われてね。でもこれでグーッと盛り上がったんですよね、現実には少し落ちた所に落ち着きますが。それで、企画を立てて、いろんなところを見に行きましょう、となった。そのために組織づくりをやりましょうと、発破かけましてね。

最初の馬車道のデザインポリシーは僕が書きましたが、そこで言ったのは、「馬車道憲章」を作ろうよ、ということ。人間尊重の街・繁栄の街・古いものを大切に作る新しい街。こんなようなことで意思統一を図ったということですね。また、歴史的建造物もちゃんと保存しましょう、と。馬車道の特性を生かしたユニークな道にしましょう、目的のある人も無い人も楽しく歩ける街、常に新しい楽しみを見つけ出せる街、緑と太陽のある開放的な街、一日をゆったりと憩える街、横浜のムードを味わえる街、そんなようなことを言っていますね、アクティビティというのは大事ですよ、色々やってみましょうよ、という風になったのです。

馬車道計画の手法としては、歩道の拡幅と壁面罫線後退をセットにしようと思いました。壁面後退というのは大変なことです。商店街で自分の店をひっこめるんですから。まあよく出来たなと言われました。景観という観点で公共とプライベートのちょうど中間の所を一番大事にしようということで、半公共空間ということを出しました。セミパブリックスペース、中間領域ですね。そこで皆で約束事を決めましょうよ、と。平面的にはいろいろで、部分的でも何でもいから下げようということですね。そこに人が入ってくるようにしましょう、と。「その歩道が広場の繋がりようになっていくんじゃないですか？ここが馬車道のいい所になりますよ」、ということで壁面を下げてもらったということですね。



馬車道に対する最初の提案



現在の馬車道商店街(武田重昭撮影)

幸せなコラボレーションのために

——馬車道のモール化ということでは、勿論、道路空間でもあるし、ファニチャーもあるし、植栽もある。沿道の建築もある。そういう意味では、先生が馬車道に関わられている時は、何かチームみたいなものを作って、いろんな職分の方とコラボレーションして、進められたのでしょうか？

高橋：いや、最初は全部一人でやりました。というのは、「やれるな」と思ったからです。ストリートファニチャーのデザインも好きです。自分のアイデアを世に出そうと思っていたから、心をこめてデザインもしましたよ。馬車道の時はまだなかなかコラボレーションの考え方は普及してなかった。自分でできると思ったので自分でやった。コラボレーションしてね、後で「いやこれじゃないんだよなあ」というのが一番がっかりするね。そういうことは、よくあるんですよ。

——今のお話だと、不幸せなコラボがあるということですが、こういうやり方をしていると幸せなコラボレーションになって、こういう風な関係でいくと失敗することが多いみたいなことがあるのでしょうか・・・。

高橋：幸せなケースは、生活空間の提示に意気投合できる人とのコラボです。それと設計料がたんまりあれば幸せ！・・・いや本当なん

ですよ。切実な問題。これしかないっていう設計料でコラボレーションしたら自分の取り分はほとんどない。もう頭ではコラボレーションの重要性は分かっていますから、現実がどうかだけです。だから最初から発注者が、コラボレーションをちゃんと認識してくれればいいだけです。それを認識しないで、「これでやってよね？」って僅かなお金を与えられても出来やしない。皆に迷惑かけてしまう。だったらこっちは自分でやるかっていう気持ちも湧いてくる。これが現実だと思いますよ。

商業の論理にどう向き合っていくのか

—先生は『ショッピングモールの計画設計』（彰国社、1985年）という本を出版されています。この本を出された時にどういう思いを持っておられたのでしょうか？

高橋：この本は商業そのものではなくて、空間的な話の方が多いですよ。こういう空間をつくと商業も意欲的になるのではないかと思いつきながら書いた本です。ただ、商業と言うのはコルビュジェも分かんなかった。ユニテ・ダビタシオンをつくる際に、中間階に商業を入れたんですよ。ところが商業はそれでは絶対駄目なんです。それからもう一つ、C.ペリーの住区論。小学校単位で近隣商業があれば良いといったユニット単位で作っていくという方法も駄目なんですよ。商業はもっともっと激しい争いをしているわけですよ。商業だけはね、今までの都市計画理論では駄目だ、と言う風に思っていました。

私が本当に狙いたいのは、商店街というのはリアプラザで、かつ駐車場があって、そして皆でそこで楽しんで帰ってくる。そういうものができれば、商店街も生き返るんだと。昔と同じような店が並んでいて、業種構成もあまりうまくいってないところは皆シャッター街です。ただ、商業の論理をもって「商業はオレ達に任せろ！」みたいな人たちが多くないですか。「あんたは空間を作りゃいい」みたいなね。どうもそこでも乖離がある。

—都市計画とか交通計画とか、もう少し大きい話とうまく繋がなければ、ということもあるのでしょうか。

高橋：そうです。例えば、200mが一番近いと皆さん思う距離なんです。が、「ちゃんと歩こう」というと1kmまでは歩けるんですよ。銀座は1km。ただ、もう嫌になっちゃうんですよ、戻ってくるのが。ということで、日本の商店街を全部調べたら、500mぐらいの商店街が圧倒的に多いんですよ。その辺の距離感覚も必要だと思うんですね。

—商業の論理はなかなか難しいということですが、とは言え、我々は中心市街地のショッピング空間というのはやはり欲しいと思います。そのためにどういう戦略で動いていくといいのか、アドバイス

を頂けないでしょうか？

高橋：中心商店街はいわばリア広場であり、マグネット店が両端にあり、その間をスペシャリティショップが並ぶ空間が活性化する。仙台一番町を例に出せば、三越と藤崎という二つのデパートが500m離れていてその間がモール。そしてそこに並ぶ専門店が時代の先端に行くか、歴史のある老舗や、サービスが物凄くいいというようなユニークであることが必須です。これも僕が設計した銀座西並木通りでは、歩道を広げ茶御影石を敷き、街路灯を整備し、菩提樹（リンデン）を並木にして高級感を出すと、当時は2〜3しかなかった世界の有名ブランド店が今や軒を連ねるようになって、パリのサントノレのようになった。ただ、郊外と違って都心の場合、近くに駐車場をどう作るかが大きな問題です。

シーズとニーズに寄与する商品があり、いろんな商品を選択でき、歩くだけでも楽しい雰囲気でもリフレッシュできる中心商業地づくりが大切です。ボストンのTAC事務所（商業施設の得意なBトンプソンのオフィス）に勤務したのも良い経験です。

JUDIの理念とこれから

—高橋先生はJUDI創設時の中心メンバーでした。創設当時にお考えになっていたことをお伺いしていきたいのですが。

高橋：最初の総会は面白かったですよ。都市にはね、真面目派と不真面目派があるじゃないかと。不真面目派の方が面白いじゃないですか。真面目派は理屈と良識。不真面目派は好き勝手、本能に従って。それであえて分けてやった。本音で言うのが一番面白い。またやったらどうですか？

—「都市環境デザイン会議（JUDI）」という名称には、どのような思いが込められているのでしょうか？

高橋：名称を「会議」にした理由というのは、CIAMもそうだけでも、「協会」的ではなく、ちゃんとした運動もできるように、という思いがあった。当時は「協会」にすると縦割り行政の中にどっか入んなきゃいけない。建設省とか通産省とかね。「それは嫌だよ」ということで、任意団体になった。その判断はよかったと思う。でもこれからもそれでいいのかどうかは別です。一般社団という制度ができたわけだから。これはどこにも縦割りに入らなくてもいい、一応建前はね。そしたら社団法人化も考えてもいいかもしれない。そして仕事も受けられるというふうだね。なにしろ今会費収入も少ないし、お金もないし。

今もやっていると思うけど、昔は代表幹事会と地域ブロック会と一緒にいろいろなやっただけですよ。すると地域の情報も入ってくる。それをニュースで流す、いろんなことがやれた。今はお金がな

くてできてない。だから運動資金を貯めるためには、少し何かやってもいいかもしれない。あまり生真面目に「任意、任意」でなくてもね。それで少し世の中に知ってもらおう。知られていないですよ、20年経っても。都市環境デザイン会議と言ったって、「どっかの会議室でやっているのね？」みたいなね。

——創設時は、基本的にはこの組織で仕事を受けるのではなくて、あくまで専門家同士の交流、あるいは勉強が目的であったという理解でよいのでしょうか？

高橋：そうです、都市に係わるあらゆる人達の交流と連携の勉強会とか、自分達の力を増やそう、溜めようというか、それと各地域で活動している人達との交流も盛んでした。

——そこでお知り合いになって後々、お仕事を一緒にするとか、そういう縁に繋がったということはありませんか？

高橋：ありましたよ、それから情報交換でいろんな人が「今度こういうのをやった」と教えてくれるじゃないですか。それが非常に勉強になった。JUDIニュースを読むと面白いしね。ただ私はもっと人が実際に集まって行方情報交換が重要だと思っています。顔と顔を突き合わせるとね、肌で感じるのがあるじゃないですか、感情まで。今はこれがない。集まりにくい。だったらどっかに拠点があるといいのだけど、何かないものですかね？

厳しい時代の都市環境デザインの実践と教育

——今、公共空間のデザインでは、土木出身の方々が一所懸命頑張るようになっていますが、逆に建築家の方はあまり手を出していないように思います。高橋先生の時代も、建築家でモールをしっかりと設計する人は少なかったと思います。それは何故でしょうか？

高橋：今でこそシビックデザインという言葉があるけど、当時土木は、シヴィルエンジニアリングとして都市計画、都市インフラを造る領域でかなり硬かった。アーバンデザインという新しい概念が入って来て、人の生活空間としての都市空間づくりを建築家としてモールの形で提示したものです。それをやる建築家もそれ程いなかったし、土木の人もいなかったからでしょう。そして当然横浜市のアーバンデザイン行政がそれを導いてくれたわけです。都市デザインの流れはCIAMやTeam10からの流れでもあるのです。

——今、行政はどこもお金がなくて、こうした公共事業にお金が出ないという状況でもありますよね。お金のない時代にどういうことをやれるのでしょうか。

高橋：僕自身、アーバンデザインの仕事がなくて困っていますから、偉そうなこと言えませんよ、本当にね。優先順位というのが常に世の中にもあって、お金が多少余る時、いや「余る」という言い方は悪いけど、ふんだんにある時は美しさを求めるわけですよ。今はそうじゃなくて、一番必要なのはなんだっていうと、福祉とかで、そこに一番お金をかけています。その時に、その美しくってというのがなかなか言えなくなっている。ところが本当は「必要なものを美しく」なんです。そこをどうやってJUDIが言えるか。今は、ちょっと極端に言うと、「必要だからこれだけは作るんだ、安普請でいいんだわい」というのね。そうじゃなくて必要なものを美しく、安くてもいいから美しくというのを、デザイナーがこれからちゃんとやれるかどうか。コンペみたいなのをいっぱい出してもらってもいいですね。皆で競い合っただけで仕事をするといいね。行政が、指名参加願いでお金の額でこのランクの人にやるのだということをやっているから、おかしなことになる。それと市民がいかに街を使うか、そして育てるか、その意識の高まりが大切でJUDIはそれをバックアップしたい。

——実務でもそうですが、日本の専門教育の中で、特に大学の建築学科で都市環境デザインをどう教えていくのか、難しいなあと思っている部分もあります。

高橋：極端にいうと、建築を教える時には、建築以外のことを教えた方がいい、ぐらいのところがある。建築というと、敷地の中で自分がいいものを設計しようと、隣は関係がないっていうのがあるんですよ。ところがアーバンデザインはそうじゃない。隣との関係があってね。だからその境界を超えるというのが大事です。

行政にも同じことが言えます。よく、「行政マンらしくない行政」と言うじゃないですか。それなんですよ。行政の人にはある囲いがあり、それを越えるのはまずいということになっているのですよ。本当は自分でやりたいんだけど、それはお前の席じゃない、仕事じゃないと言われるんです。そのような縦割りを崩していくと、本当のまちづくりができるんじゃないですか。建築家も「建築家」を外してね。専門家の馬鹿、行政の方にも馬鹿、商店街にも馬鹿。三馬鹿がいれば上手くいくとよく言われたもんですよ。馬鹿とは損得を越え決まりを外すことです。だから教育でもそれができるかどうかだと思います。

——なるほど、まずは自らがちゃんと馬鹿にならないといけないうすね。本日は長時間、どうも有り難うございました。

記録：中島直人（慶應義塾大学）