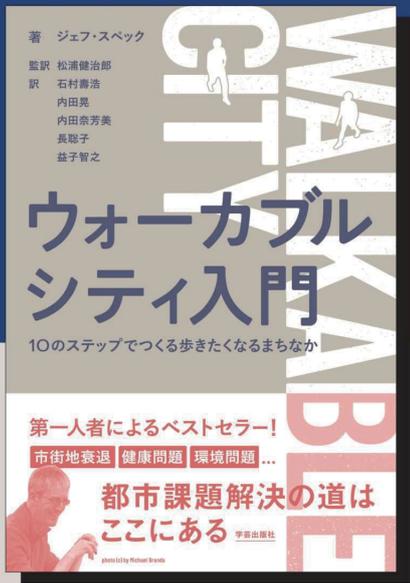


# 『ウォーカブルシティ入門』 刊行記念翻訳者トーク記録集



著 ジェフ・スペック  
監訳 松浦健治郎  
訳 石村壽浩  
内田晃  
内田奈芳美  
長聡子  
益子智之

## 『ウォーカブルシティ入門』 刊行記念 翻訳者トーク

松浦健治郎 × 石村壽浩 × 内田晃 × 長聡子 × 益子智之

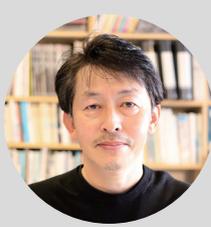
2022/09/29 19:00 ~ 21:00 オンライン

## 松浦健治郎×石村壽浩×内田晃×長聡子×益子智之 『ウォーカブルシティ入門』 刊行記念 翻訳者トーク (2022/9/29 オンライン)



ジェフ・スペック

日本語版出版に向けた  
メッセージ



松浦 健治郎  
(千葉大学)

本書の特徴について



石村 壽浩  
(ランドブレイン株式会社)



内田 晃  
(北九州市立大学)

日本における  
ウォーカブルシティ推進  
の動きについて



長 聡子  
(西日本工業大学)



益子 智之  
(早稲田大学)

「10のステップ」の  
適応可能性について

ご意見・ご質問等  
があればチャット  
でお知らせ下さい。

フリー  
ディスカッション  
で紹介させて  
頂きます

フリー  
ディスカッション

## 後半のディスカッション部分

松浦 石村さんと内田先生から『日本におけるウォーカブルシティ推進の動きについて』と題して話題提供をしてもらいました。石村先生からは、国のさまざまな動きや地方都市で行われている取り組みについて紹介がありました。著者のジェフ・スペックさんは、アメリカより日本のほうがウォーカブルだから本書から学ぶことは多くないかもしれないとメッセージの中で言われていました。日本のウォーカブルに関する動向を見た上で、日本で必要なこと、抜けている観点などがあれば教えてください。石村先生からお願いします。



### 空間とそれに対する役割や効果は日本でももう少し考えていくべき

石村 ジェフ・スペックさんが日本のほうがウォーカブルだと言っていたことに対して、少し共感できる部分もありつつ、違和感もありました。どちらかというところ日本のほうが商店街を含めて、まちなかを考えるときに歩行者のスケール感が残っているように感じます。それが車社会でつぶれる、逆に駅前道のシンボルロードが過剰に広がるといった現象が日本でも起こっているのかもしれない。例えば、日本でも道路空間を活用してウォーカブルな空間をつくる動きはあります。



道路の活用と併せて、建物との関係性、植木を植えることによる緑の役割など、空間だけではなく健康や環境に関しても考えていく必要があります。その辺りについてはステップ8に書かれていて、読んでいて非常に参考になりました。本書を読んでいて、空間とそれに対する役割や効果は日本でももう少し考えていくべきだと感じました。

松浦 内田先生は、交通の観点から見ている中で現在、どのようなことを感じていますか。

### 楽しく歩くというよりも必要に迫られて歩いている

### 空間をつないでいくデザインが今後は求められる

内田 ジェフ・スペックさんが日本のほうがウォーカブルだと言っていたことに関しては、私も石村さんと同じで共感できる部分、違和感のある部分がありました。特に大都市圏では、皆が公共交通を使って通勤や通学をしています。駅や路面電車の停留場、バス停を降りて、それぞれの職場や学校に向かいます。数字だけを見ると、歩行者は非常に多いですが、本当にウォーカブルな体験を享受しているかということ、楽しく歩くというよりも必要に迫られて歩いている気がします。どこにでもあるような全国チェーンのお店が並んでいる中で、中心市街地の商店街を歩いても楽しくありません。その意味で、歩いて楽しい空間になっているか、滞留できる空間になっているかは気になります。日本の中心市街地は、昼の顔と夜の顔が全く違います。夜になると飲み屋街がたくさんあり、その中でそぞろ歩いている人はたくさんいます。その辺はヨーロッパのレストラン街にも近い感じもします。その中で、本当に楽しく歩いているのか、楽しく滞留できているのだろうかと感じています。特に公共交通に



関しては、日本人の意識としてはまち歩きを楽しむよりも完全に移動手段になっています。鉄道の車輛、バスの車輛、路面電車の車輛と駅の空間、広場、ストリートをどのようにつないでいくかが今後、重要になると考えています。松山で行っているような電車の空間があり、駅に降りていくと駅の広場があり、その先に商店街や花園町通りのような快適な歩行者空間があるという空間をつないでいくデザインが今後は求められます。

### 自動車との関係や公共交通との関係の中で全体計画を作っていないと、持続可能にはならない

松浦 日本のおさまざまなウォークアブルな取り組みを見ると、例えば自動車をこれからどのように制御していくのか、公共交通のネットワークをどうしていくのかといった話がセットになっていない気がします。一部の通りで実験的に行っていることが先行してしまっている雰囲気が全体的に漂っています。本書を見ると、例えば交通との関係の中で全体計画を作っていないと、持続可能にはならない感じがします。

### 自動車や駐車場をどのようにコントロールするかは、非常に重要な発想

内田 松浦先生が言うように、交通の側面だけで捉えては不十分です。その中で、自動車や駐車場をどのようにコントロールするかは、非常に重要な発想です。現実に車利用者は、まだ多いです。福岡の天神も車で来る人が非常に多く、大渋滞を引き起こしている傾向がある気がします。熊本市はウォークアブルの施策の中で、駐車場の量を管理していかなければならないという発想で取り組もうとしているようです。これはなかなか難しい問題です。本書に書かれている、アメリカの都市の、駐車場の所有者と日本の駐車場の所有者だと、日本のほうが複雑というか、多種多様な業種が管理をしています。ここ何十年、中心市街地の空いた土地を駐車場として活用するケースが非常に多いです。都心の周辺ではコインパーキングがどのくらいあるのかと思うくらいあるので、駐車場の量をコントロールしていくのは、非常に難しいのです。その意味で、熊本市の新たな動きには注目したいです。

### 中心部と郊外に空間構成としての差がない都市

松浦 今月上旬の建築学会大会の後、地方都市拠点デザイン小委員会の皆さんと視察した旭川市のまちなかはグリッドでできているのですが、少し離れた所に行くと、まちなかにも関わらず郊外型の駐車場付きの店舗が多く立地していました。中心部と郊外に空間構成としての差がない都市になってしまっています。このことは仕方ないのかもしれませんが、このままでいいのだろうかと感じました。次に、『「10のステップ」の適応可能性について』と題して、益子先生と長先生が紹介してくれました。益子先生からは誘発需要の話がありました。ジェフ・スペックさんは、誘発需要が非常に重要であり、さまざまな講演でも多くの時間を割いて話をしていると言われていました。誘発需要の話の中で、交通エンジニアを排除しろという話もありましたが、交通エンジニアや交通調査をする人たち全員が自動車交通社会に組み込まれています。道路建設などのお金が動いているので、車のための道路をつくる方向で動いています。その流れを転換していかなければなりません。日本でも似ている構図だと感じました。土木系の専門家は、道路をつくるのが正義だと教育をされてきている人ばかりです。そのような専門家が都市をつくってきたので、根本的な価値観を変えていく必要があるとスペックさんは強調していました。中心市街地の話でいえば、アメリカよりもヨーロッパのほうが車を入れない方向性で動いている気がします。益子先生は長くイタリアに滞在されていましたが、イタリアに行ってみて、どのように実感されましたか。

### イタリアの現状としてトリアージのダウンタウンの部分だけに特化するのではなく、もう少し公平的なアンカーを設置しているような印象

益子 著書の中で交通エンジニアを排除しろと言っているのは、シミュレーションソフトで設定されている基本的な係数が地域の実情に適していない場合があるので、同じデータを違うシミュレーションソフトで、基本的な係数を変えることによって交通渋滞は発生しない結果が出ることもあるとジェフさんは言っていました。著書の中では、心変わりをしつつある交通エンジニアの紹介をしていました。アメリカの若手の交通



エンジニアは、マニュアルがあるから街路樹を危険物として認定し、その指導をしていた、自分の庭先のように使っていた歩道が道路になることに対して、世界各国で使われている整備方法だから自分は正しいと思うと言っていたと述べていて、自覚している部分がありました。最終的にウォーカービリティの潮流の中で、徐々に気付きつつある土木コンサルの方もいるにはいると述べていました。その上で最も問題なのは、州の運輸局から交通調査を依頼されるのが交通エンジニアのコンサルタントであり、その人たちが道路の施工等の受注しており、道路整備が必要というシミュレーションの結果を出しています。この点に関しては、日本の状況はあまり詳しくありませんが、行政の施策をつくる上で同じように依頼をされているはずで、その状況を打開するためには、少しずつでも交通エンジニアの心変わりやをさせていくことが必要だとジェフさんも書かれていたと私は理解しています。その上で、イタリアで生活していた体験を踏まえて言うと、私が住んでいたのはフェラーラという小さな都市です。単純には比較できませんので、ミラノの話をしします。先ほど見せたビジョンを2020年につくったときも、もともとは旧城壁の中をゾーン30に指定していて、それぞれの郊外の地区ごとにゾーン30のエリアも設定していました。広場の再生も同様です。イタリアの現状としては、アーバントリアージで中心部だけに特化するのではなく、もう少し公平的にネイバーフッド毎に事業介入しているような印象を受けています。ミラノはトラムと地下鉄、バス等の公共交通も整備されており、それと併せて新しいビジョンに合った自転車交通の整備も行っています。私が訳した用途と密度の点においても、現時点では深掘りして調査をする意味はあると考えています。

**松浦** ありがとうございます。次に長先生にお聞きします。アーバントリアージは非常に重要な概念であるという紹介がありました。日本のウォーカーブル区域の

面積を研究して、その結果も報告されていました。今、益子先生からも話があったように、狭い範囲の都市もあれば、広い範囲の都市もあります。先ほどの公平性というか、さまざまな圧力があって広く取らざるを得ないのでしょうか。その結果、アーバントリアージで救わなければならない場所だけでなく、救うことが難しい場所まで取り込んでしまい、結果的にうまくいかない都市が今後、出てくる可能性があります。その辺りについて、研究をしている中で、何か実感されていますか。

**小さなことでもいいので、最も成果が見えてくることから始めるのがよいのではないかと**

**長** 研究をしている中で、まだ実感するほど調査が進んでいないので分かりません。本書を読んで感じるのには、何か変化が起こった、良くなったことが目に見えて分かるのが市民の方に対して最も成果がもたらされているときです。本当に小さなことでもいいので、最も成果が見えてくることから始めるのがよいのではないかと感じました。本書の中の事例を少し紹介すると、私が訳したのはステップ5、ステップ6の歩行者と自転車に関する部分です。アメリカなどでは、これまで一方通行の二車線だった所を片側一車線ずつの両方向通行に戻し始めています。一方通行だと、どうしても朝の時間帯や夕方の時間帯などの限られた時間しか移動が多くありませんでした。それを両方向にすることによって、1日を通じて通行車がいって、通りに目に見える機会が増える、これまで通行しなかった人たちも来るようになり、沿道の店舗を使うようになってきたとのことです。お金はかからなくても大きな変化が生まれることは交通に限らず、さまざまなことで考えられます。アーバントリアージの中で伝えられているように、都市や町の中の最も変わりそうな所から始めることを日本でも適応するのがよいのではないかと強く



感じています。

**松浦** 姫路や松山などの有名な事例は、重要な通りを対象として先行的に社会実験が進められています。その中で成功体験が生まれて、それらが少しずつ波及するような戦略でうまくいっているということでしょうか。ありがとうございます。残り時間があと10分ほどになりました。この後は、クロストーク的な形で進めていきたいと考えています。会場から質問などは来ていませんか。

**益子** 私の発言に対してコメントが来ています。補足をしておくと、ジェフさんは交通エンジニアを始末するという過激な発言をしています。これは著書の中でも96ページから99ページにわたって書かれていることなので、読んでもらえれば分かる内容です。コメントの方は既に退出されてしまっているのだから以上、回答する必要もないかもしれませんが、ジェフさんもニューアーバニズム系の先生なので、少し偏っている部分はあるかもしれません。私もこのまま日本語に訳していいだろうかと気になった点ではありますが、翻訳をする都合上、そのまま訳しました。

**お互いに考えていることをオープンな場で議論し、その中で最適解を生み出していくことが大切**

**松浦** ありがとうございます。チャットの発言を読み上げます。「ただ今の発言は、建築系が正しいように聞こえます。まちづくり・都市計画なのに議論が隔たったように感じ、気持ちよく聞けないので退出します。」交通エンジニアの考え方が間違っていて、改めなければならないという話を私がしたからこのように感じられたのかもしれませんが。質問者は自分たちの考えが否定されたと感じたのでしょうか。私たちやジェフ・スペックさんが考えていることが正しいとは限りません。お互いに考えていることをオープンな場で議論し、その中で最適解を生み出していくことが大切です。私もジェフ・スペックさんや私たちが考えていることが全て正しいとは考えていませんが、これまでの車中心の価値観が正しかったのかについては考える時期にきていることは確かだと思います。「車中心から歩行者中心へ」というベクトルで本当にいいのか？と質問者は訴えたかったのですが、既に退出されているため、真意を確認できません。

**専門家や行政に限らず、民間や住民を巻き込んでいくことによって、つくられたウォークブルではなく、歩きたくなる空間ができるのではないか**

**石村** 長先生のパートでも統合的な計画やデザインの話があったように、ウォークブルな空間を進めていくためには、建築も含めて道路のつくり方や駐車場、内田晃先生が担当された部分などを連携、融合させることが重要です。別々に取り組んでいると、なかなか進みません。松浦先生が言ったように、その辺りの議論はもっとされるべきです。例えば、専門家や行政に限らず、民間や住民をもっと巻き込んでいくことによって、つくられたウォークブルではなく、本当に歩きたくなる空間ができてくるのではないかと日頃、感じています。

**松浦** Google フォームに質問は来ていませんか。

**神谷** 申込時にもらったコメントとして、国土交通省が推進するウォークブルへの考えがあればお聞きしたいです。プレゼンテーションでも少し触れていたことです。

**ウォークブルだけで考えるのは近視眼的になりがちなので、もう少し総合的に考えていく必要がある**

**松浦** 私が問題意識として感じているのは、ウォークブルだけで考えるのは近視眼的になりがちなので、もう少し総合的に考えていく必要があるということです。これから私たちはどのような都市やまちを志向していくのかといったところから始めないと、単なるイベントで終わってしまう気がしています。他の先生方は如何でしょうか。日本の動きに対して、本書の教訓から強調すべき点があればお願いします。

**長** 内田晃先生の話に対して質問があります。松山市駅で路面電車から降りると広場が広がっていて、そこからウォークブルな空間がつながっていくことを社会実験的にしていて、これから恒常的に計画をされると伺いました。そのときにどのような人たちが関わって計画を作るのか、実現をしようとしているのかについてももう少し詳しく教えてください。

**内田** 私もどのような人が関わっているかまで詳しく調べているわけではありません。その辺りは石村さんのほうが詳しいかもしれません。松山の場合は、福岡の西日本鉄道のような伊予鉄道が公共交通、路面電車、郊外電車、バスの運行管理をしているので、交通事業者は関わっているはず。他にも市役所、警察、商業者が関わっているかもしれません。あの辺りは大きなアーケード街もつながっています。花園町通りのような元からアーケードがあったような場所には、商店街組合があるはず。その辺りが連携をして取り組んでいる事業なのでしょう。この中に何かが加わればいかについては、どのような形で進んでいけばよりいいデザインになるのか、いい空間になるのかで考えると、周辺関係者も絡んで社会実験をしていると考えられます。社会実験をする中で、市民の意見等も聞いているはず。自動車の利用者が非常に不便になる部分も出てきますし、駐車場の事業者も何かしらの影響は受けます。自家用車を締め出すといっても完全に締め出せません。福祉車両など、本当に必要な人たちもいます。先ほどから松浦先生が言っているように、駐車場などの関係団体や自家用車を持っている人たちの意見も包括的に聞きながらよりよい最適解を求めていく必要があります。それは行政の役割かもしれません。完全にウォーカブルのためだけだとうまくいきません。松山の取り組みについて、石村先生は何か知りませんか。

## ウォーカブルと官民連携は非常に親和性がある

**石村** 松山の取り組みは、あまり詳しくありません。さまざまな所でウォーカブルを進めていくときに、国でも併せて官民連携のまちづくりを進めていて、ウォーカブルと官民連携は非常に親和性があるものだと感じています。これだけウォーカブル推進都市があり、区域を指定して事業を進めている中で、まだ進められていない都市が多くあると思います。行政側が主体となって社会実験を進めていく中で、もしかしたら松浦先生が言うように、一過性のイベントで終わってしまう可能性もあります。そこで交通事業者や民間の事業者も一緒になって、意識を含めて醸成をしていくとか、町をウォーカブルにしていくことを共有、共感をしていくような進め方をしていかなければなりません。

**松浦** 残り時間が5分ほどになってしまいましたので、最後に一言ずつコメントをもらって、終わりにしたいと思います。先ほどと逆回りで、長先生からお願いします。

**長** 本日は、『ウォーカブルシティ入門』の出版記念のセミナーですが、先ほど説明のときに本書をどこから読んだらいいかについて話せなかったのが、最後に触れておきます。私のお勧めとしては本日、登壇された先生が話をしていた解題から読むと入っていきやすいです。解題を読んで、気になった部分からステップやパート1を読んでもらうなど、どこから読んでも比較的、読みやすい本になっています。皆さんも手に取って、読んでもらえるとありがたいです。

**松浦** 益子先生、お願いします。

**益子** 冒頭で述べたように、本書は理論的な部分で既往研究等の引用や注釈も非常に豊富です。既存の研究のペーパーにも当たれるので、非常に綿密な作業の上で書かれている本です。今回、本書を読んでいて、技術的な側面に関しても少し知りたいと感じました。『Walkable City Rules』と併せて読むと、相乗効果で非常によいと思います。

**松浦** 内田先生、お願いします。

**内田** まさに考えていたことを益子先生に言われてしまいました。ジェフ・スペックさんの『ウォーカブルシティ入門』は、過激な部分や技術的な側面からの話もある中で、ジェフ・スペックさんの他の著書も集中的に読めたら面白いかもしれません。ウォーカブルのキーワードで言えば、さまざまな方の著書が出ています。まさに国土交通省が進めている事例も動いています。現在、行われている社会実験的なものも含めた事例とジェフさんが書かれていることを比較してみると、日本がしていることや日本がしようとしていることを本書の切り口で評価してみることを今後、していければいいと考えています。

**松浦** 石村先生、お願いします。

## 日本に足りないのは、ステップ9にも

## 関わってくるような楽しさやユニークな表情をつくっていくという遊びの部分

石村 私は日本におけるという部分で話をしました。特に地方都市でいうと、大きな都市ならいいですが、歩いている人を滞留させる以前に歩いている人たちもいません。そこに対して、ウォークブルの動機付けが必要になります。本書の中でも効果などを具体的に数字で表現している部分は今後、ウォークブルを進めていく上で参考になります。明らかに日本に足りないのは、ステップ9にも関わってくるような楽しさやユニークな表情をつくっていくという遊びの部分です。遊びの空間に関しては、道路空間を使うだけでなく、その周辺の環境も含めてです。その辺りはアメリカや海外の事例が参考になるはずですよ。

## これまでの普遍的な価値を見直すことが大切

松浦 最後に私からもコメントします。途中で退席された方に対しては申し訳なく思っています。先ほど話があったように、ジェフ・スペックさんは過激な発言も多く、翻訳にあたってはマイルドになるように変更しましたが、それでもトゲが残っています。それを私が面白おかしく紹介してしまったので、気分を悪くさせてしまったかもしれません。交通エンジニアに関しては、車中心というこれまでの普遍的な価値を見直すことが大切です。近年はモビリティマネジメントといった概念が注目されていますが、地方都市の現場を見ると、車社会を前提とした計画体系が主流のままです。地方都市ではウォークブルシティは理想に過ぎないとあきらめないで、これまでの計画体系を見直さないと、ウォークブルシティは実現できません。お互いに話が合わないからと対立するのではなく、最適な都市やこれからあるべき都市についてお互いの考えを出し合って話し合うことが重要です。そのような話し合いの結果、例えば、小さなエリアからウォークブルなまちを目指すという方向性が出れば、交通エンジニアとしてどのようなことができるのかといった具合に建設的に進めていきたいですね。そのときには相手を挑発するような過激な発言は慎み、お互いを尊重しながら、よりよい方向に向けて議論できればよいと思います。本日は、ありがとうございました。