

CITY & LIFE

都市のしくみとくらし

1985・初夏号

Vol.4



特集

子どものための都市計画

近隣住区という発想から考える

日笠端

—子どものための都市づくり

近代都市計画の初期には、ご存知のようにそれ以前のバロック的な都市がモデルになっていました。幅員の広い立派な道路を通し、広場をつくり、そこから放射状に道路を出して並木を植え、沿道には威風堂々たる建築物を配置するといった、主に景観に力を入れた都市計画だったわけです。その流れのなかからシカゴ博を契機としてアメリカの都市美運動なども起つてきます。

ところが、そうやって美しくなったのは都市中心部の官庁街やオフィス街ばかりで、肝心の住民が生活している地域にまでは手がおよばなかった。そこで当然疑問が出てくるわけです。そもそもこの近代都市計画の考え方に問題があるのではないかと。都市づくりというのはなにも都市の形を整えるといったことばかりではなく、むしろそこで生活している人が住みやすいような環境をつくることに重点を置くべきではないか、といった主張が出てきたのです。特にアメリカの場合でいうと車が急激に増加し、道路を占領するような事態が発生して、住民の生活環境を脅かすようになる。そういったあらたな都市問題が疑問に拍車をかけたわけです。

そんな中から、近隣住区という考え方が生まれました。当時コミュニティ・センター運動を推進していたアーサー・ペリーという都市計画家がいいたのですが、彼はニューヨーク市を中心とする広域計画に参加していて、一九二九年にその計画報告書の中で初めて近隣住区という考え方を発表しました。それは住宅地を小学校区を単位としたユニットで計画していこうというものです。ペリー

は六つの原則を立てています。第一の原則は規模で、一番大事なのは子どもの生活圏ではないかという考えから、子どもの通学圏である小学校区を単位にとることとしました。そうすると人口は大体八千〜一万八千人ぐらいになって、日常生活に必要な機能は大部分が収まるだろう。第二に幹線道路はその住区の周りを囲み、通過交通は外周を通ってもらう。第三は住区の中には一般の公園はもとより、子どもが十分に遊べる児童公園とか運動場を整備する。第四は学校・図書館・病院といった公共施設を整備する。第五は商店街をつくる。第六は住区の内部の道路のつくり方で、住区内の安全を確保するために車が通り抜けにくいような設計にする。ペリーはこの六つの原則を満たすと、ひとつの理想的な住宅地になるだろうと考えました。

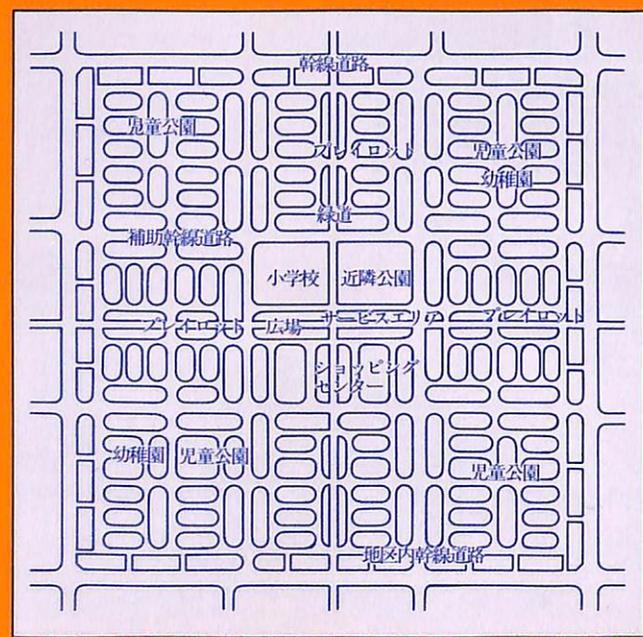
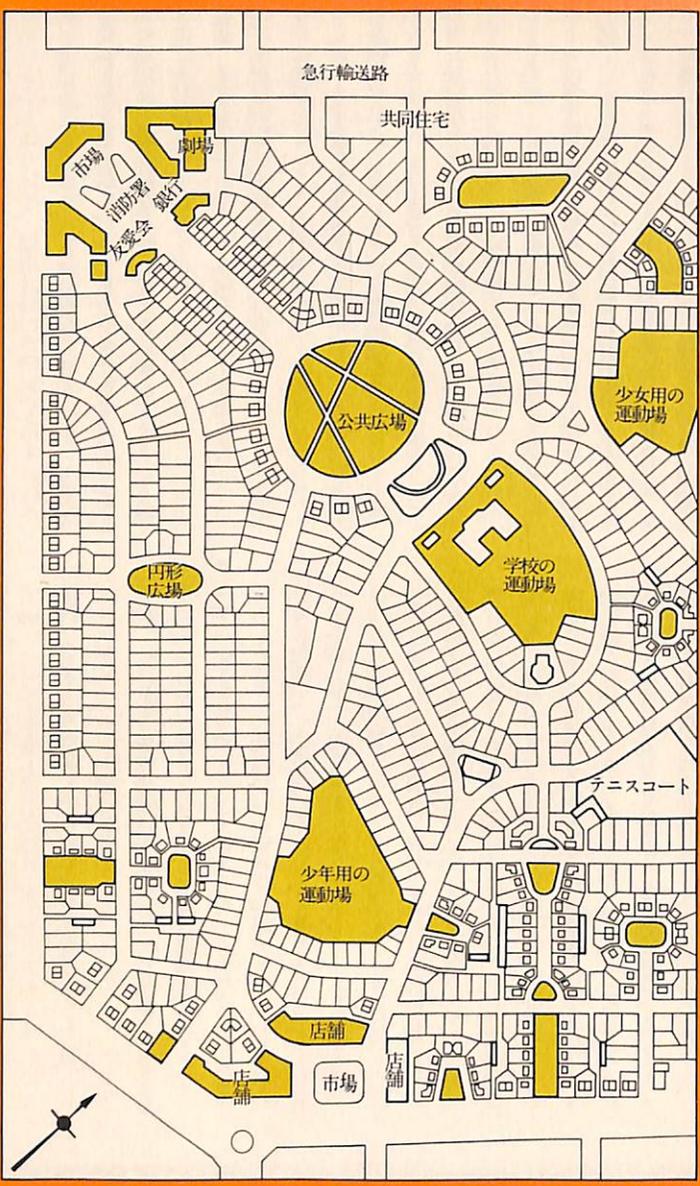
その後、近隣住区の考え方は大きな反響を呼び、各国に普及しましたが、有名なものでは戦後の大ロンドン計画とマンチェスター・プランが挙げられます。日本でも戦前に建築学会の住宅地の計画基準や満州の大同の都市計画に取り入れられましたが実現化はしませんでした。現実にはそれを取り入れたのは戦後で、地方公共団体や住宅公団です。その典型は大阪の千里ニュータウンです。近隣住区にあたる人口一万人ぐらいのユニットをもとに、それより大きなユニットと小さなユニットを組合わせてニュータウンが構成されています。また、多摩ニュータウンでは地形を利用して幹線道路を立体化し、近隣住区の精神は生かしながらも、その形式にこだわらずにやっ

ています。札幌では、一九八三年から近隣住区制を採用した札幌方式といわれる都市づくりをしています。既に家屋が建っている既存市街地は別として、これから開発するところはかならず近隣住区でやろうというものです。小学校を基準に近隣公園をつくらせて住区幹線を決め、そうしたうえで家を建てさせるといった非常に面白い試みもあって、行政としてこれだけ明確に近隣住区を打ち出している例はここだけです。

では、既成の市街地ではどうかというと、東京の中央線沿線を調査したところがあるのですが、ここでは鉄道の駅ごとに駅を利用する圏域が自然にできていて、その中に小学校区が収まっている。もともと道路はそうした住区と無関係につくられていますから、本来の意味の近隣住区にするためには、ある程度再開発的な手法を導入しなければならぬことは言うまでもありません。

しかし、今日では住宅地計画のさまざまな技法が開発されていて、かならずしも機械的に近隣住区を採用する必要はありません。近隣住区は以上のように、子どもの生活を含めて住民の安全と快適性を考えたきこまかい都市計画の原点ともいえるべき画期的な提案です。その精神は今日でも脈々と生き続けており、子どものための都市計画を考えるうえで欠くことのできないひとつの指針であるといえるでしょう。

ひがさ・はじめ(東京大学名誉教授・東京理科大学教授)



アーサー・ペリーの近隣住区の模型図
(一)人間のための都市計画(吉野正治三書房)

札幌市の住区計画モデルパターン

大村 今日、都市計画の中で子どもをどうとらえてきたか、また子どもと都市計画の関係はどうあればよいかということについて、都市計画の専門家である日笠先生、子どもと都市について長く研究されている小川先生にお話をうかがいたいと思っております。まず子どもの環境は、戦前戦後を通じて大きく変わってきたと思うのですが、どうでしょう日笠先生？

日笠 子どもについて考える場合、まず念頭に置かなければならないのは子どもの生活の中で大きな比重を占めるのは遊びだということです。学校での勉強もあるでしょうが、まず遊びを通じて友だちができ、人格が形成され身体もできてくる。そういう意味で都市と子どもの関わりを言うと、まず遊び空間の問題になると思う。都市計画の中でそうした遊び空間として計画されたものが児童公園なんです。既に戦前からばらばらつくられていたものが、ひとつの契機となったのが関東大震災です。たとえば震災後の区画整理で大通りに面した部分に民家を建てて、その内側にできた空地を小学校や公園にあてた。これは子どもの生活がある程度想定した発想じゃないかと思えます。それから震災後に建設された同潤会アパートや戦後にできた団地の施設として子どもの遊び空間が設けられてきました。これには近隣住区という発想が日本的な形で取り入れられている。

一般の市街地では必ずしも子どもの空間は十分に確保されてきたとはいえませんが、団地についてはかなりきめこまかく計画的に整備されてきたという印象が強いです。

な子になると学習時間がぐっと長くなって遊び時間ゼロなんていうのもあるほどです。また外で遊ぶ行動範囲も以前よりずっと狭くなっています。

大村 遊びそのものが生活時間の中からスポイルされてきているということは確かにあります。それは空間的に見ても、同じようなことが言えるのではないのでしょうか。日笠先生がおっしゃったように既成市街地の中であまり子どもの空間がcaえりみられなかったことと関係しているように思いますが。

日笠 日本の市街地はバラ建ちからはじまって計画なしにつきつぎ家が建てこんでくる。確かにこの初期というのはまだ農地や山林が残っていますから子どもにとってもいいのですが、だんだん高密度化してくるととたんにひどい状態になる。子どもの遊ぶ場所がなくなってしまいうわけです。ですからどうしても公園という形で子どものための遊び空間をはじめから計画的に整備していくことが第一だと思っております。

ボンエルフに学ぶ

小川 遊び場が盛んにつくられた昭和四〇年代の初めに調査をしたことがあるのですが、その時は子どもたちが遊ぶ所という道路が圧倒的に多かった。しかし、去年調べた結果では公園で遊ぶ場合がだいぶ多くなってきました。

日笠 しかしまだまだ絶対量が少ない。ある時間地帯でこんな話を聞いたんです。その団地の周囲には公園や空地がないもんだから、近所の子どもたちがみんな集ってきちゃうらしいんです。それで肝心の団地の子どもは追いつかれないまま遊んでる姿。ようするに少ないもんだからちょっとできると奪い合いになっちゃう。小川 同じようなことが老人のゲートボールであります

激変した子どもの生活時間

大村 子どもの生活という面ではどう変ってきたんでしょうか。

小川 私は震災後の中央区で生まれたのですが、日笠先生がおっしゃったような学校と公園が隣接しているモデルプランの学校にかよっていました。その頃のことを思い出しますと、中央区の小伝馬町のあたりです。ゆるゆるの間屋街で、当時既に車がけっこう往来していました。でも今のようにのべつまくなしに通っているというのではなく、時間が限られていました。そういう意味でいうと当時はまだ市街地の中に日常生活のリズムがあって、大人の活動する時間、子どもの遊ぶ時間というのが自然に分けられていたように思うのです。一日二四時間の使い方に秩序がまだあったのです。それが戦後めっちゃくちゃになってしまった。大人の生活がどんどん子どもの生活へ浸蝕してきて大人のリズムと子どものリズムがある時から食い違ってきたという感じを受けるのです。

大村 それは遊びにも影響を与えているのでしょうか。小川 今、子どもの生活時間は猛烈な状況になっています。中野区を調査してみると学校が終わってから寝るまでに約五〜六時間ありますが、その内容をみますと学習二時間、テレビが二時間、あと残りの二時間がいわゆる遊びです。しかし二時間といっても目的はないけれど何かやっているという時間で、外へ出て遊ぶのはわずかに三分たらず。大人なみのスケジュールなんです。極端

ね。子どもの遊び空間へゲートボールをしに老人たちがやってくる。子どもは結局追い出されちゃう。老人にとってもいたしかたないんです、他にやれるところがないわけですから。やはり全体的にスペースが不足しているということなのでしょうね。

大村 団地は別にしてもそうした公園のような空間をあらためて確保するのは現状では大変だと思うのですが、たとえば非常に日本的なやり方として路地を区切って、ある時間帯だけ遊び場にする、遊び場道路という工夫もあるようです。

小川 遊び場を少しでも確保するという点では悪くはないと思うのですが、まだいろいろ賛成できない面もあるんです。たまたま日本女子大のそばで遊び場道路と称して道路開放をおこなっているところがあるので、夏になるとビーチパラソルまで出して、ところが肝心の子どもが遊んでいない。どうやらその地域にどのくらいの子どもが住んでいるのかということを中心に考えなくていい。よくよく聞いてみたらその道は通行止めにしても車の交通にはあまり影響がないということ。遊び場道路に指定したらいいのです。ほんとに子どもの遊び場をつくろうとしてやっているわけじゃないのですね。ゼミの学生が真偽を確かめに文京区の交通課へ行ったら案の定「交通量が優先」と言われてがっかりして帰ってきました。ようするに大人の発想なんです。

大村 たとえばそんなに規制しないで、オランダのボンエルフ型道路みたいに車が住区に入る時は少し遠慮してもらって、子どもにも車を注意しながら遊んでもらうというスタイルで空間をつくり出してゆくという手はありませんか。

日笠 あれは非常に面白い考え方だと思います。近隣住区にしてもラドバーン式道路にしてもみんな平面的に車と人間を分けちゃいますが、住宅地の末端までそれでや

都市計画と子ども空間

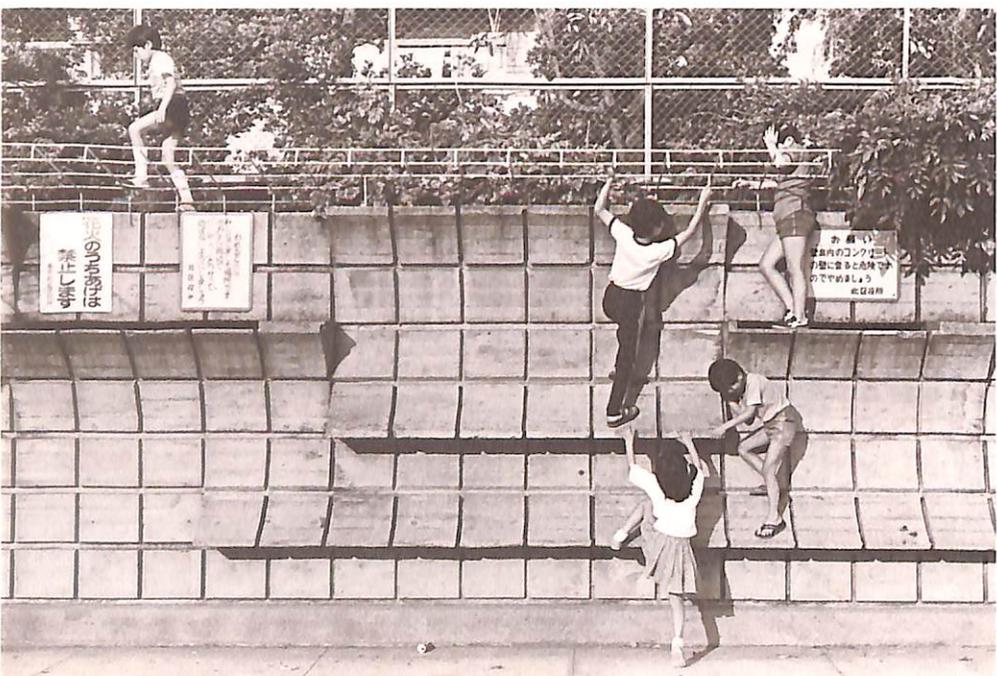
日笠 端 (東京大学名誉教授・東京理科大学教授)



小川信子 (日本女子大学教授)



大村謙二郎 (建設省建築研究所第六研究部都市開発研究室長)



ることはないんです。むしろ車は入ってくるが子どもも注意するという共存型の方がいいし、実現性も高い。これはまた子どもの安全教育という点からもいいんです。僕は冗談でよく言うんですがラドバーンは四〇年間無事故だったらしいけれど、そういう所に住んでいた子どもは他の場所へ引越したらかえって交通事故にあうんじゃないかと(笑)。

●子どもが安心して遊べる遊び空間

大村 ところで団地の公園の話になるのですが、団地が高層化してくると、たとえ遊び場があっても遊びにくいんじゃないでしょうか。

小川 そうですね。特に幼児の場合遊んでいてもたいていはお母さんと一緒に遊べます。私は以前「駆け込み範囲」という言葉を使っていたんですよ。幼児の場合は心理的に親から切れてしまうとダメなんです。つまり常に駆け込み範囲を確保して遊んでいる。公園ではある時期まで住棟を平行配置型で建てて公園をその横につくることが多かった。しかしあれだと下で遊んでいる子どもにはほとんど親の顔が見えない。かならずしも高層でなく、四階程度でもこれは遊びづらい。親だつて下で遊んでいる様子が見えないと遊ばせたりしませんからね。最近はいろいろの住棟配置があり、囲み型の住棟が建てられるようになりました。あれだとベランダ方向に遊び場があるのでたとえ高層でも見えるんです。親子ともども安心して遊べるわけですね。

日笠 その例ではストックホルムのグレンダールという団地に六角型のハチの巣のようなプランがあるんですが、各住棟の間に六角形の中庭ができていてちょうど遊び場のスペースになっている。建物は三階建てですが、お母さんは三階にいても台所から遊び場の子どもを見守れる。

園の一部分に子どものためのエリアがあるんです。ちやんとつきそいの保母さんがいて子どもをその中で自由に遊ばせている。夕方行ったら、親たちが乳母車を持って子どもを引き取りにきていた。以前同じようなものをスイスでもみましたが、これはとてもいいですね。たとえ住まいと公園が離れていても、誰かが見ていてくれるなら安心して遊ばせておくことができるんです。ああいうのを見るときもろんな人材の問題もあるにせよ日本でももう少しきちんと考えてもいいんじゃないかと思えます。またハイドパークの中にある池ですが、あれは岸がスロープ状になっていてるので、無理なく入って泳げるんです。見てたら子どもも大人も一緒になって遊んでるわけです。犬も入ってましたね。日本の池というとなんか開いた状態にして区切りをつくらせしめようし、最初から泳げるようにはつくりません。水というとなんか危険視してしまう。しかしほんとは水というのは実にいい遊び空間になるんですよ。

大村 子どもというのは意外性のある空間が好きですから、自分たちが発見して参加できるようなところで遊びたがる傾向があるようです。川崎市で調査した時も、砂利置場とか工事現場みたいなところで子どもはよく遊んでいます。けれども大人から見れば危いというのでそこを金網で囲んでしまふ。

小川 逆にいうとそういうところで遊ぶことを経験させていないから、いざという時に事故になる。事故に対する予測ができないんです。

大村 冒頭で日笠先生が指摘されたように、遊びは子どものもうひとつの学習だという面がネグレクトされているような気がします。むこうの公園なんかを見ると「自分自身の責任で〇〇しなさい」というたふだが立っている。その辺がどうも日本人の発想にはないようですね。そういう意味では公園や遊び場なんかもすべて行政側が

るようになっていきます。
小川 ですから高いから一概にいけないとはいきませんが、遊び場の位置をどうするかということが重要だと思えます。

日笠 もちろん接地型の方がいいに違いないのですが、日本の大都市のようにべらぼうに土地が高い場合はいやおうなしに高層化せざるをえない。むしろそうした日本の状況を前提にして子どものあそび空間を考えてゆく方が大切でしょうね。

大村 さてその公園なんですけど、一時期、地域にだけ必要かということや、どういう種類の公園は徒歩何m以内に置くとか、またいわゆる三種の神器——ぶらんこ・滑り台・砂場——は必ず設置しなくてはいけないというように、非常に機械的につくられたことがありましたね。

小川 公園の変遷を調べたことがあるんですが、最初はやはり三種の神器の時代です。あれはそもそも子どもの心身の健全な発達をうながすという積極的な目的意識があったようですね。それが道具としての面白さだけを追っかける発想になって、次に今ではほとんど聞かれません。プレイ・スカルプチュア——コンクリートや鉄でつくられたオブジェ——が盛んに置かれるようになりました。しかしこれも一時子どもの精神を高揚させるだけで持続性に乏しくすぐに衰退してしまふ。かわって最近流行っているのが木材を使った遊具類。こう見えてくるとその時代の要求に応じ変化しているように思えます。

大村 やはり日本の場合公園ひとつつくるにしても非常に画一的だなという気がします。

●公園づくりにも自由な発想を

小川 去年ひさしぶりにロンドンへ行ってきた、そのおひハイドパークを見てきたんです。そうしたら、公

やるのではなくて、住民も一緒につくってゆくという発想が必要なのかもしれないですね。
小川 あと団地のことでつけ加えておきたいのは、自然の地形や植生を生かしてつくられたらどうだろうかということなんです。多摩ニュータウンができた時にそのことを尋ねたら、自然林を避けながら建てるより切った後から植えたほうが安上がりだと言われました。まあ経済的にはそうでしょうが、たとえばスウェーデンの団地にはそこにあつた岩をそのまま置いてある所があつて、けっこういい遊び場になっているんです。そういう発想も欲しいですね。

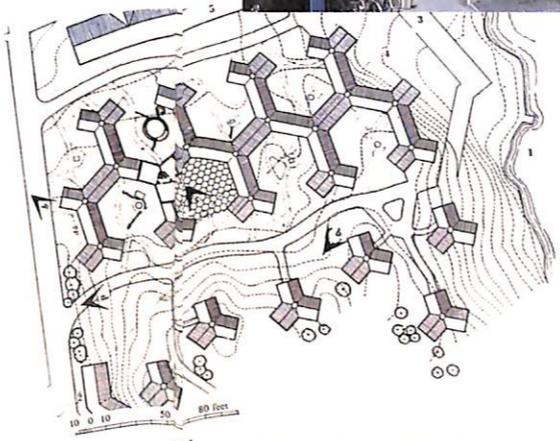
大村 最後になりますが、日本のような高密度の市街地の中で、子どもの環境整備はどこまで可能なのでしょうかね。

日笠 もちろんこれは低層密集市街地を再開発する場合には、子どもの遊び空間だけではないが、オープン・スペースを生み出すチャンスがひとつあると思えます。スプロール(農地が虫食的に宅地化すること)地域では今ある空地を凍結して積極的に遊び空間として活用してゆくという方法があります。しかしその場合土地を買収すると資金がいりますから、借地方式も考えなくてはならない。もうひとつはまあ相手しだいで、社寺の境内とか企業のグラウンドを時間を決めて子どもに開放してもらいうという方法があるかもしれません。今までの都市計画というのは非常に荒っぽかったですね。幹線道路をつくとか大公園をつくとかというように。しかしこれからはもつときめ細かく小さな都市計画を行なうことが大事なんじゃないかと思う。いわば小さな都市計画の中の大きな課題。そのひとつとして子どもの空間というのは大きくクローズアップされてくるはずですね。

大村 今日はどうもありがとうございました。



ストックホルムのグレンダール団地



集会所がそのまま遊具になっている堺市の原山台コーポラティブ

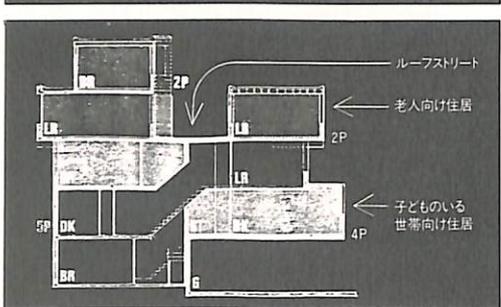
脱高層・箱型住宅

イギリスは一九六〇年代に高層住宅を沢山建てました。しかし、高層であるために子どもが家の中に閉じこめられてしまったり、老人が孤独にさいなまれるとか、果ては青少年がバンダリズム(暴行)に走るきっかけをつくるといふようなさまざまな批判が噴出しました。六〇年代のおわりには高層公営住宅のガス爆発で死者が出た。そして七〇年代に入ると市街地の中で低層・中層の高密度なハウジングがいろいろ考えられるようになりました。その中には子どもの生活を意識したものもいくつかあります。

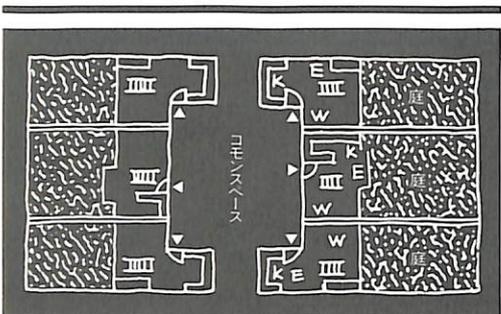
マーキスロードもそのひとつです。ロンドンの街の中にある五階建ての集合住宅ですが、一階から三階までが小さな子どもがいる世帯向けにつくられています。子どもの発育にとっては友達どうしのコミュニケーションが大きな役割をはたしますから、そうした交流がしやすいような設計になっているのです。三階ぐらいたまご小さな子どもでも自分の足で自由に行き来ができますからね。

ところでこのマーキスロードがユニークなのは、三階の屋根の上が老人専用の住宅になっていることです。彼らはそれをルーフストリートとよんでいます。子どもたちは遊び場として、また主婦はちょっとした立話の場として、この中庭を活用しています。向う三軒両隣という日本人のコミュニティの原単位と思われていますが、イギリス人にとってもそれは同じだということをおくみに表現しているような集合住宅です。

マーキスロードもオダムもレインドン5もイギリスの公営住宅です。公営住宅という我々はすぐに箱形の単調なコンクリートの建物を想像しがちですが、いま、紹介したようにイギリス人たちは住みでの生活や周囲の環境を十分考えてそれにふさわしい集合住宅をつくっています。とりわけ子どもが安全にしかも楽しく自由に遊べるようなしなやかな外部空間につくり出してゆこうという積極的な姿勢を読みとることができます。子どもたちにとっては自宅の玄関のすぐ向こう側が最初に出会う外側の世界ですから、まず身近な外部空間に力点を置こうという考えは大変参考になります。



●マーキスロードの断面図



●バジルトンニュータウンのレインドン5の1階平面図

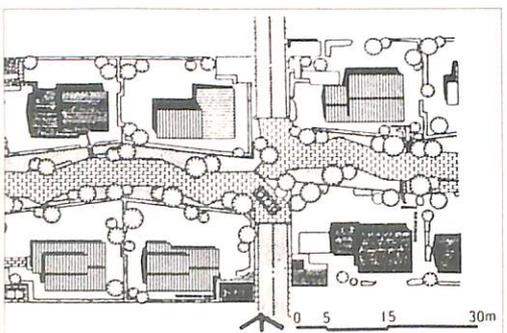
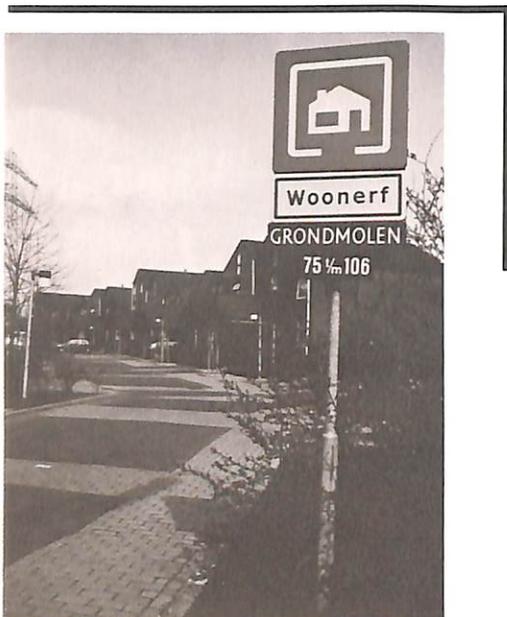
中央に路地をつくって、それをささむように老人の住まいが並んでいる。一種の老人のためのコミュニティ空間になっているわけです。日本人の感覚からすると老人が上階に住むのは違和感がありますが、イギリスの場合は三階以上の建物にはかならずエレベーターをつけることになっています。老人にとっては四階でも苦になりません。むしろ老人たちは、草花を育てたり、ひなたぼっこを楽しんだり、この車が入ってこない屋根の上の道に大変満足しているようです。

子どもたちのいる家族の住まいと老人たちの住まいを単純に分離するのではなく、上下に重ねるというやりかたは、高齢化社会をむかえた日本の住宅づくりにも取り入れることができそうです。もうひとつ最近のロンドンのハウジングで興味深い事例があります。古い市場やオペラハウス、教会などが建ちかたっている都心のコベントガーデンの再開発にからめたオダムという集合住宅のプロジェクトがそれです。オダムはコベントガーデンの中にある六〇〇〇㎡ぐらいの小さな街区に建つ五階建ての集合住宅です。全部で一〇二戸の住宅があるのですが、一二戸がひとつの階段をはさんでグループになっています。この特徴は、たとえば三LDKの間取りにかならず二五㎡の大きなバルコニーがついていることです。彼らはそれをパティオと呼んでいます。いわば一戸建住宅の専用庭のようになっているわけです。子どもたちにとっては近所の友だちと

自然をとり入れた住環境

さて、最近日本で評判になっているボンエルフ方式は、車と人間の共存を目的とした道づくりの手法ですが、当然それは子どもの遊び空間の確保をもめざすものです。たとえばオランダのパットレヒトのグレントモーレンという団地もボンエルフ方式を取り入れて車道と子どもあそび空間の融合をはかっています。とくにグレントモーレンでは小さな運河を住宅地の周囲にあしらって自然の景観をうまくつくり出しています。

ボンエルフ方式を最初に取り入れたのはオランダのデルフトという街ですが、ここには道路以外にも子どもの空間を考えた面白いプランがあります。オランダの伝統的な農家の様式をそのまま取り入れたもので、玄関の前がへいて囲まれた庭になっています。かつては農作業などの場に使ったようですが、現代では子どもの遊び場になっています。



の遊び場であり、大人たちにとっては花壇をつくったり身近に自然と接することのできるリビングルームの延長としての開放空間になっています。三階には各階の住戸をつなげるデッキがあり、マーキスロードと同じようなシエルトドハウジングという老人住宅が三〇戸ほど並んでいます。とどこころに小さなコーナーがあり、また一階部分にはコモンスペースも広くとってあって、子どもにとってはまさに、集合住宅全体がひとつの大きな遊び空間になっているわけです。階段は小さな子どもでも登り降りができるように、けあげをゆるやかにしてあり、こうしたところにも子どもへの配慮が感じられるプランです。

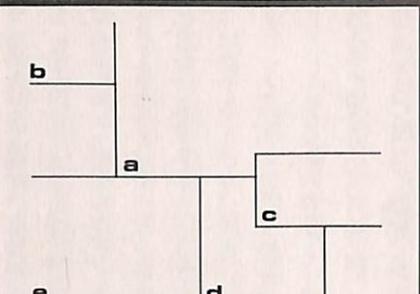
コベントガーデンに入居してきた人の多くは近所のアパートから来た人ですが、彼らが口をそろえて言うには、床面積こそ前と変わらないがプライベートの屋外空間やコモンスペースが広くとってあるので安心して子どもを遊ばせておくことができるといふことでした。私が見学した日にも、コモンスペースで子どもたちがサッカーボールに興じていました。

ロンドン近郊のニュータウンにも子どもの活動を考慮に入れた事例があります。バジルトンニュータウンにあるレインドン5というプロジェクトがそれですが、ひとつのブロックが口の字型になっているのです。中央にコモンスペースとしての中庭があり、それを開いて向こう三軒両隣の六軒がひとつのグループになっている。で、

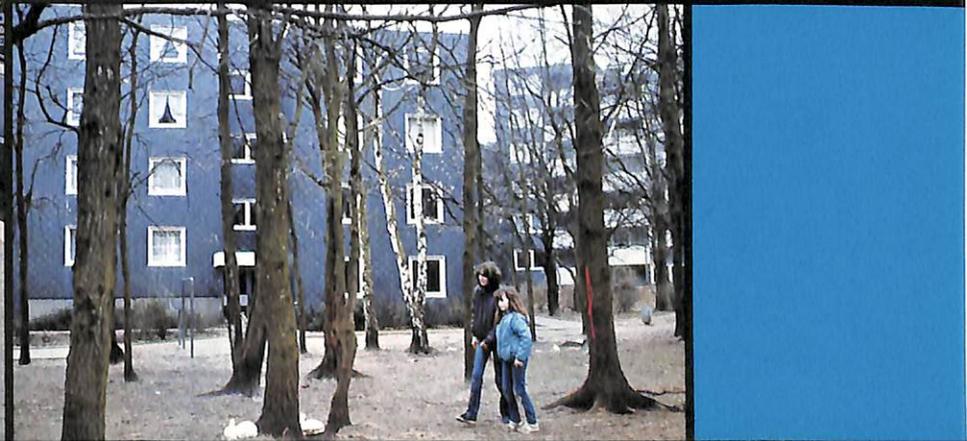
ところでヨーロッパの集合住宅には自然をうまく利用し取り込んでいるものが数多く見受けられます。たとえば、西ドイツのケルンで見かけたものは、四階建ての集合住宅の周囲がそのまま林になっている団地です。ふつう自然林は伐採して植生しなおすものですが、ここではもともとあった林をそのまま残したのです。また、集合住宅というペット類は排除しようという風潮が強いようですが、ここではペットのうさぎを自然林の中で遊ばせている光景に出会いました。子どもにとって生きものと一緒に生活することは生命の共感を高めていく上で大きな意味があります。日常の生活の中でそうした生きものと共存が可能なような住まい方を考えることは大事なことで、とらうと思えます。そういう観点からも、自然の地形や風土を取り入れたケルンの集合住宅にはひとつのほつきりとした方向性が読みとれます。

先ほど運河をとり入れたオランダの集合住宅について触れましたが、こうした水を住宅の中にもこんな例で印象に残っているのがアメリカのサンフランシスコの郊

●ボンエルフ方式ではハンブという障害物をつくり、道路を蛇行させたりして、車の速度を遅くさせる工夫がなされている。写真はグレントモーレンのボンエルフ入口の標識。



a. コベントガーデンのオダム・プロジェクト b. バジルトンコミュニタウムのレイランド5の中央コモンスペース部分で子どもを遊ばせながら立ち話をする主婦たち c. サンフランシスコのジ・アイランド d. 自然林を生かした西ドイツ・ケルンの団地 e. 尼崎市塚口のせせらぎの道



外にあるジ・アイランドという低層集合住宅のプロジェクトです。その名が示すように入江に浮かべたような小さな団地ですが、住宅のすぐ前に海があります。海といっても奥まっているので波もなく、潮の満ち干もあまりないように、ボート遊びができるようになっています。水というのは子どもの環境を考えると豊かさとして意外性をもたらします。子どもは水と戯れることで、自らの感覚を刺激し遊び行為もさまざまに広がってゆくからです。

子どもの感性を高める仕掛けのある住居地

今まで海外の例ばかりでしたが、日本でも子どもの生活を考慮した環境づくりが始まっています。たとえば今言ったような水環境という面では、尼崎市の塚口のせせらぎの道を挙げる事ができます。塚口は道路が整備される以前は田んぼがあつて農業用水が流れていました。

そこで道を整備するにあたってもう一度それを生かさないだろうかという発想から生まれたのがこの「せせらぎの道」です。三〇〇mぐらいの長さの道に、幼児がうつぶせになつてもおぼれないような水深3cmの川をつつたのです。その道ぞいには民間アパートや長屋、マンションなどのさまざまな住宅が建っていますが、そこから出てきた子どもたちが水と生き生きと戯れています。水を通して子どもたちは新しい遊びを発見し、友だちとの交流をひろげているように見えました。

水を集合住宅に取り入れた例もあります。京都の宇治にある「あじろぎ横丁」というコーポラティブ住宅——土地買収・住宅設計・住宅メンテナンス等の家づくりを入居者が共同で行う——ですが、一七世帯からなる低層集合住宅地の中央に土を掘って泉をつくり、泉からあふれた水を利用して小さな川をつくつたのです。さらにここでは住宅地の中の道を舗装しないで土のままの地道にし、その周りには沢山の樹々を植え、土・水・緑のある環境を住居群の周りにつくり出しました。その結

果そこに昆虫がやってきて、またその虫を求めて鳥がやってくるというように、環境がひとつの生命体であることを子どもたちが実感できる場所になつたのです。小さな生きものがいっぱいひそんでいるような環境の中で、子どもたちは季節の移り変わりを、生きものと一緒に感じとっているはずで

住宅地は子どもにとっては最も身近な生活空間です。だからこそもっと子どもの感性を高めることを意識したしかけを住宅地の中にもちこんでもいいのではないのでしょうか。公園をつくることだけが子どものための空間づくりではありません。ハイテクな装置が生活空間の中にはりめぐらされるのが今後さらに強まってくるでしょうが、そうであればこそ住宅地全体を子どもの想像力を刺激するようなハイタッチな空間にするという発想こそが今求められているように思います。

(談) えんどう・やすひろ(熊本大学建築学科助教授)

「まがざし」を「子ども」を重ねて、彼らの視界に浮かび上がる「都市」なるものを抱えようと試みる時、子どもは、先ず、次のような障害にまずかされるだろう。すなわち、生まれながらに「都市的存在」である現代の子どもたちであつてみれば、私どものように、「都会」と「田舎」、あるいは「都市」と「自然」などの二分法に立つて、「都市的なもの」の特性を把握することなど、なされようはずもないのである。彼らは、自分たちの前にたち現われる世界が、「都市」と範疇化されることにすら気が付きもせず、ただ、それらと、人として最初の関係を取り結ぶだけだ。そのゆえに、もしかしたら、彼らを押し包むコンクリートの箱も、アスファルトの地平も、すべて「彼らなりの自然」であるのかも知れない。「子どもにとつての都市」を考えることの困難さは、先ず、ここに潜んでいる。

彼らにとつて、最もなじみ易い空間は、壁で閉じられた、内側から抱えた直方体であろうし、乾いて冷たい無機物は、アモルファス(無定形)で温かい有機物にまじり、親しみ易い物質であるかも知れない。高層住宅はいまでもなく、外壁はモルタル仕立ての郊外住宅であろうとも、子どもたちが見ること覚え、歩くことを学んだ最初の世界は、無機的な四角い箱の中だったのだから。それに加えて、彼らは、移動するときも、四角い箱で運ばれて行くだろう。電車やマイ・カーという名前の……

E・L・カニグズバーグという児童文学者は、一九六七年に既に子どもらの変貌を見定め、『クローディアの秘密』という衝撃的な作品を世に贈っている。クローディアという一才一ヶ月の少女が、単調な日常性からの脱出を夢みて家出を試みるのだが、根っからの都会っ子

である彼女が選んだ家出先が、何と、ニューヨークはマンハッタンの「メトロポリタン美術館」の中だったのである。地図は、ニューヨークの街が、縦横に伸びる大小様々な通りに区切られた、「小さな閉じた空間の集まり」であることを示すだろう。そんな街の中で、少女が選び取った「かくれ家」は、「さわ部厚い壁で囲まれ、さらに部屋部屋が壁で区切られた、「閉じた空間」であった。そう、彼女は「逃げ出した」のではなく、「逃げこんだ」のだ。少女自身が認めたように、「街は、かくれるのに一番いい所」だったのである。

このとき、私どもは、都会の人工性・反自然性に対して、しばしば投げかけられる「非人間的」というイメージが、あっさりと逆転されていることに気付くだろう。彼女は、整然としつらえられた都市的秩序を利用しつつ、自分に必要な、都合のよい世界へと組み変えてしまったのである。しかも、さながら都市文化を象徴するかのような「美術館」を、自身のイニシエーション(通過儀礼)のための「洞窟」に変貌させるという鮮やかさで……

クローディアの物語の示唆するものを、ここでは、とりあえず、次のように要約しておこう。計画的な直線で区切られ、冷たい壁で囲まれたコンクリートの都市空間も、子どもらにとつては、そのさながらのありのままに、容易に迷路を出現させ、洞窟にもジャングルにも変貌可能な、アモルファスな世界たり得るのだ。このとき、「都市」は、子どもらの前に、その整然たる秩序性が不可避的に内包するカオティック(混沌とした)な複雑性を、余すところなく露呈しつつ、彼らを誘うのだ。

ほんだ・ますこ(お茶の水女子大学助教授)

本田和子

「子どもたち」の「都市」



子ども時代をすごした町へ成長した後に戻ってみると、いつも遊んでいた野原や校庭、町の全体さえもが意外なほど小さく感じて驚いた経験をおもちの方も多いかと思えます。私も数年前に同じような経験をし、子どもには固有のスケール感があることに気付きました。以降幾つかの調査をおこなってまいりました。ここでは、その二、三の結果を紹介しながら、子どもの抱えている空間のスケールとそれがどのように把握されているのかをお話ししたいと思います。

●まず長さ（高さ）についてですが、図1は自分の背丈（寸法）を基準にした場合、廊下の高さをどのように認知しているかを示したものです。学年が進むにつれて実寸法（約二m八〇cm）に近づき、六年生ではほぼ大人と変わらないまでに正確さが増してきます。これを、子どもの身長と対応させてみると、背の高い子どもほど実寸法に近い値をいいあてており、子どもたちは自分の身長を一つの基準にして空間を測っていることが分ります。

同様に体育館の心理の高さを、調べた結果によると学年にかかわらず、ほとんどの子どもが実際の高さより低く認知しています。これは体育館や校舎の高さが、子どもの身体スケールでは捉えきれない寸法であること、そのような寸法については、実際よりも低くみていることを明かにするものです。

体育館や校舎といった身体スケールを超え、しかも日常的な体験をとうしてイメージ寸法が矯正されにくい対象については、直感的な把握に頼らざるを得ないわけですが、その場合には、高さ全体が視野にはいる、かなり遠くから見た像をもとに測定していると考えられます。大人の場合には、距離によって高さを加減して認知する

のではないでしょう。子どもたちの距離感、また、対象が変わると変化するものもあるようです。たとえば、対象が児童公園と大公園の場合には、前者は三〇〇mを超えると近いと感じる子どもの数が急激に減少する（表2）のに対して、後者は一km程度までその限界が伸長します（表3）。つまり距離感というものは、対象のもっている魅力にも大きく左右されるのです。

この結果を現在の公園設置基準に照らし合わせてみると、児童公園の誘致目標二五〇mという数値は、距離に限ってはおおむね適正な値であるといえるでしょう。また、先ほど、建物の密度によって距離感が変わるといいましたが、これについては子どもにとっての「近所」の範囲を調べたものでも明らかです。その調査は建べい率を参考に地域区分をしているのですが、それによれば建べい率五割の地区では、近所と感じる範囲は半径九〇mぐらい、建べい率が三割の地区では一三〇m、建べい率一割の地区では一七〇mまでその半径が広がってきます。すなわち、物理距離は一定であったとしても、その間にモノが建て詰まっている場合には、子どもたちの近所と感じる範囲は縮まり、逆にモノがまばらになると伸びてくるというわけです。

●このように、子どもたちの空間に対するスケール感は、身体寸法を基本にしつつも、生活する環境や生活行動様式によって異なってくるものであることが分りました。ここでは中高層住宅という、これまで経験しなかった環境に住む子どもたちの、垂直方向への距離感はどうなるものなのでしょうか。

住棟のエントランス・ホールから自分の家の玄関までの距離を、水平方向に置き換えた場合にどのくらいに感じているかを探ると、三階までに住んでいる子どもは、実際の垂直距離のおよそ一〇倍にも相当するものと感じ

てしまうが、子どもの場合にはその操作が十分におこなわれず、見えたそのままの姿をイメージ化する。したがって極めて低いものとして捉えるのではないのでしょうか。

●次に、広さについて見てゆきたいのですが、教室の大きさに対して体育館の広さがどのくらいかを尋ねた結果、実際の寸法をいいあてた子どもはほとんどなく、はるかに広く捉えた子どもが圧倒的でした（図2）。これも体育館の大きさが、子どものスケールを超えていることを示唆するとともに、モジュールとして用いた教室の広さを空間を捉える際の基準にはなり得ないことを表わしています。それに比べ、以前、私がおこなった畳をモジュールにしての家の大きさ調べでは、部分的には洋室の大きさや形に歪みが見られるものの、和室についてはほぼ正確な寸法の認知が得られています。もちろん、和室では畳が敷かれている状態が明視化されるということもありましようが、それにしても身体スケールにもとづく畳というものは、子どもにとっても有効な、いかに優れたモジュールであるかがうかがえます。

●さて、次に、もう少し大きな寸法、つまり都市的規模の距離について見てゆきたいと思えます。自分の家から学校までの距離を近いと感じるか、遠いと感じるかを質問してみたのですが、都内に住む子どもは学校が自宅からおおよそ四〇〇m以内であれば近いと感じ、それより離れると遠いと感じるようです（表1）。ところが、同じ質問を地方（福井県）で行なったところ、近いと感じる距離は九〇〇m前後まで伸びます。この差は、子どもの生活する場所の建物密度やふだんの行動様式の違い——歩く機会の多少、毎日の歩く距離——などから生じるも

ていることが分かりました。しかしその心理距離は、四階になると逆に短くなり、五階以上では徐々にその距離は増すものの、八階以上ではほぼ横ばいになってしまします（図3）。どうやらこれは、一般の中高層住宅では四階からエレベーターが設置されることに深くかわり、エレベーターを日常的に利用する子どもたちは、垂直方向の距離をいわゆる時間距離として測っていることを示すといえるでしょう。

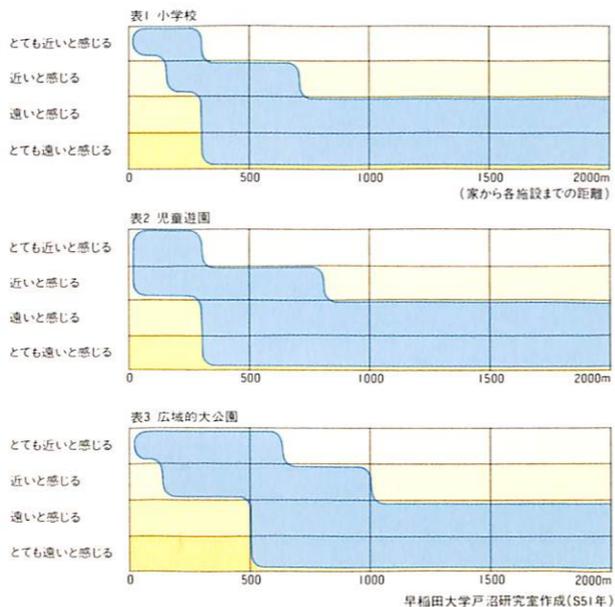
この機械力を媒介にした際の距離の時間距離化の傾向は、なにも子どもに限って見られるものではなく、大人の社会では、今や日常的に、しかも多様な場面で見られるようになってきました。そして、都市を考え、都市をつくりあげていく場合にも、このような機械力を前提にした考え方がやますると入りこんでいるようにも思えます。

●これまでも都市というものは、大人の尺度を中心にしてつくられてきました。それは、子どもは刻々と成長変化するものであり、寸法も一定ではありえないために、尺度としてはふさわしくない。そこで、最も安定した大人の寸法を尺度として用いたとしても、ある意味ではいたしかたないことです。しかし、その場合の大人の尺度とは、あくまでも身体寸法を基準にしたもので、変化しつつ大人の寸法へと到達する子どもの寸法を取り込んだもの、また、その後縮んでゆく年寄りの寸法も内包するものであったはずす。

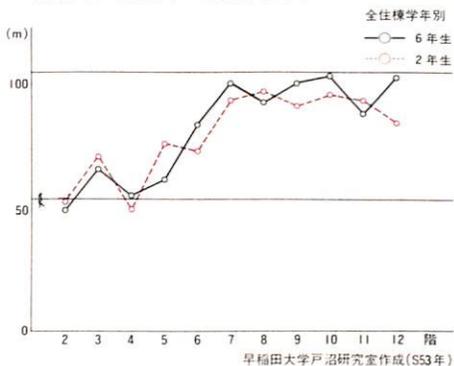
ところが残念ながら、大人の寸法さえも機械力を前提にしたものへとすりかわりつつある現在、そこにかつての異なる年齢層の異なる寸法を含むことを期待することはできないようです。今回紹介した調査は、そうした機械的なスケールで、しかも画一的に都市を構成するのではなく、より弾力性をもった人間の尺度による都市づくりへの参考としていただければ幸いです。（談）

かじしま・くにあ（早稲田大学理工学部戸沼研究室）

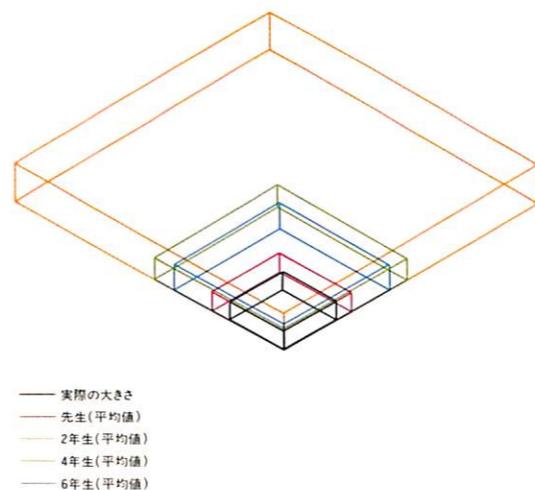
●距離と近さ意識分布略図



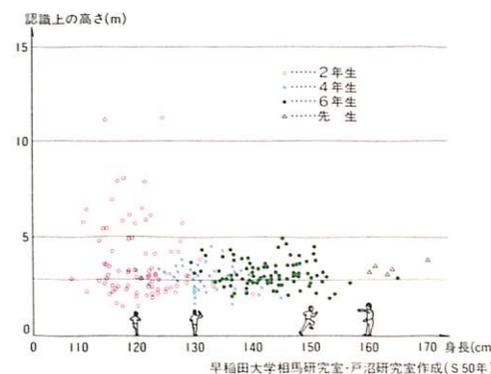
●n階に住む児童が地上よりn階までを感覚的にとらえている距離(図3)



●体育館の心理的大きさ(図2)



●心理的高さ(廊下)と身長の関係(図1)



子どもの視界と大人の視界を比較する。

カメラ・アイ

●横断歩道 手前0m <凝視したとき>



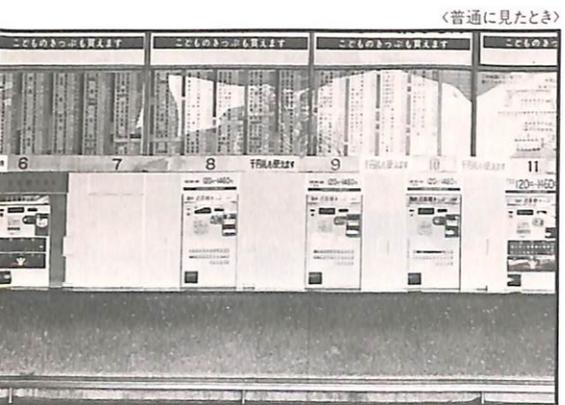
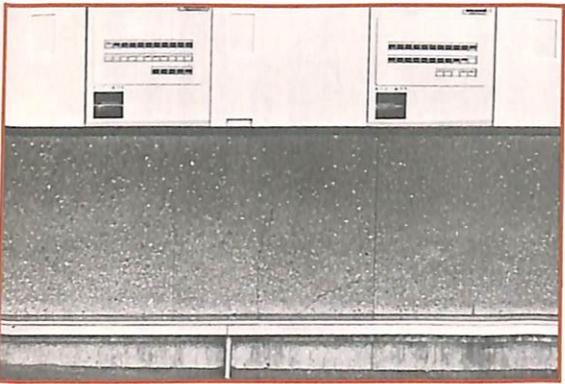
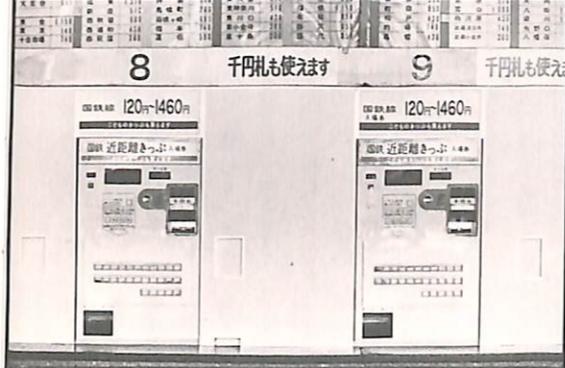
●遮断機 手前5m <凝視したとき>



遮断機棒が子どもの視界のはぼ中央を遮る。

子どもの視界では、歩行者用信号が見えない。また子どもにとって自動車がいかに大きな障害物かということも分る。

●券売機 手前5m <凝視したとき>



投入金額の電光数字盤、小銭投入口、とり消し・呼び出しボタンなどは子どもにとっては常に見上げるものとなっているようだ。この駅(千駄倉)には公共の大型スポーツ施設があるので子供用の踏み台が設置されている。

●改札口 手前5m <凝視したとき>



大人にとっては腰から下にある改札口も、子どもから見れば視線を遮る鉄の壁になる。

大人の眼の高さは170cm、子どもの眼の高さは120cm(小学校3年生の平均的眼の高さ)にした。上の2点は凝視したときの視界(80mmレンズ使用)下の2点は普通の視界(35mmレンズ使用)を想定した。

大人の視界

子どもの視界

子ども・道路・生活空間

小場瀬 金二



子どもと道路というときに思い浮かぶのが交通安全という問題です。今こそ、交通安全教育の普及により子どもの交通事故は減る傾向にあります。モーターゼーションが急激に発達した昭和三十年代は、交通戦争という言葉も生まれたほど深刻な社会問題のひとつとして考えられていました。

そうした時代を象徴して生まれたものが「飛び出すな、車は急に止まれない」という標語です。

三年ほど前に小川信子先生と一緒に子どもの交通事故の研究をしたことがあります。交通事故の研究というと普通は交通事故を一件でも減らすにはどうすればよいかという発想で始めるわけですが、その行き着く先というものは結局この標語が示すような子どもに注意を強いる世界です。これは極端に言えば、子どもは安全のために外で遊ぶなという考え方へつながってゆくわけです。

うも子どもにとってはあまり効果的ではないんじゃないかと思えます。というのは、別の調査から分ったことなのですが、都市部においては大人の事故が幹線道路の横断時に多く発生しているのと対照的に、むしろ子どもの場合は細街路での事故が圧倒的に多いのです。したがって警察の発想する対策は大人にとっては効果があるかもしれないませんが、子どもにとってはあまり意味がないわけです。別な言い方をすれば危険な道路よりも、ふだんあまり危険だと思われていないようなところで子どもの事故は起る。事故が細街路の中に分散しているわけです。この調査で見る限りでは、子どもの交通事故を防ぐには車がゆっくり走る以外手はなさそうです。

通学路の指定と利用実態

さて、子どもの生活にとって関わりが深いものに指定通学路があります。これは小学校を対象にして学区内の通学路を定めたもので大まかに言うと五つの基本的な条件を踏まえています。まず学校の周囲約五〇〇m以内の道路を対象に、できるだけ歩道のある道、交通量の少ない道を歩かせること。また道路を横断する場合はできるだけ信号のある場所を渡らせること。さらに登校時間帯にいわゆるスクールゾーンという交通規制を行なうというものです。スクールゾーンについては午後の下校時にも実施している学校もわずかにありますが、低学年と高学年では下校時間に幅があるので、ほとんどの学校は始業前の七時～九時の間に限られています。

この指定通学路の利用実態について世田谷区を対象に調査したことがあります。その調査結果によれば、学区によって多少の差はありますが、ほとんどの子どもは指定通学路に従って学校へかよっていることが分かりました。面白かったのは今ではあまりかえりみられない横断歩道

そこで我々の研究では全く逆の発想から始めた。子どもが今かかえている問題の中で一番大きな問題は外で伸び伸びと遊べないことなのではないかと。つまり子どもの野外活動が活発にできるような社会をめざすためには、むしろ現在の交通という問題をこそ見直すべきではないかと逆から考えてみたわけです。

そうした観点から出てきた結論は、飛び出すのは子どもの本性であって、むしろ車の方がそれをよけきれないことに大きな問題があると。したがって、この標語は「飛び出すな、子どもは急に止まれない」とあらためるべきだとレポートしたのでした。

細街路で起る子どもの事故

実際に子どもの交通事故を事故分類の原票から拾ってみるとよく分るので、表現はいろいろ違っていますが、つきつめてゆくとそのほとんどが子どもの飛び出しによる橋が幹線道路を横切る際の指定通学路になっている場合が多いのでよく利用されていることです。

また信号の位置で指定通学路の利用率が変ってくることも分かりました。たとえば(図1)は東深沢小学校の指定通学路の利用状況を示したのですが、ごらんのように学校に面して緑道がずっと続いているにもかかわらず意外に利用されていないのです。常識からすると車の往來がない緑道を利用しないのは不思議に思えますが、これには理由があるのです。というのは途中で多少交通量が多い道路を横切りますが、この緑道には信号が設置されていません。したがって指定の信号と横断歩道のある交差点までちよつと遠回りをしなくてはならず、そのため緑道が敬遠されたのだと思われれます。

ところが、やはり同じ学区にある中学校の場合(図2)を見ると緑道の利用率はずっと高くなっています。これは中学校では通学路の指定がないので自由に好きな道路を選択でき、しかもかならずしも信号を渡ることはないのて自然に緑道を利用する生徒も多くなるのでしょう。さらにこの中学校の場合は学校の正門が緑道に接していることも幸いしているようです。

この緑道はもとも川だったところを下水道幹線にしてその上を緑地化した典型的なふたかけ緑道ですから、ニュータウンに見られるような計画配置がされていません。緑道というのは交通事故から守るという点では非常に効果を発揮しますので、もう少し計画的な設計がなされればよいのと思えます。

ところで、指定通学路というのはどのように決めるのでしょうか。世田谷区の場合は各小学校の先生が決めてそれを区の教育委員会にかけて決定しています。中野区では以前一度指定された通学路をPTAが点検し、もしも新たに危険な箇所が発見されたら通学路の変更や信号の設置を要求しようという運動があったようです。現在

る事故なのです。車の制動距離というのはドライバーの運動神経などによって個人差はありますが、ほぼ決まっています。たとえば三〇kmという制限速度で走っていてもブレーキをかけてから一〇mは進んでしまう。ということは子どもの飛び出しというのは、飛び出した地点でほとんど防ぎようがないのです。たとえ制限速度内で前方を注意しながら走っていても、飛び出す子どもをよけることは不可能に近いというわけです。だとすれば、そこから出てくる結論は車の制限速度をさらに低くすることです。仮にあと一〇km落として人間の歩行速度に近い状態にすると、飛び出しから起る事故を防げる確率はぐつと高くなります。もちろんそうした規制を行うところは住宅街や商店街の細街路に限られるでしょうからそう無理なことではないはずですが。

ところが交通事故の対策として警察あたりがすぐに発想するのは、やれ信号をつくらうとか右側通行をしようとか横断歩道を渡らうとかいうことですが、これらはどれもそれが行なわれているかどうか分かりませんが、ただ画一的に決めてしまふよりは、こうしたゆるやかな対応こそ必要だと思われれます。いずれにせよ、通学路の指定はそれほどはつきりした細則はありません。

道路を遊び空間に解放する

次に道路と子どもの遊びについてお話ししましょう。この点についても我々はいくつかの調査をしています。まず道路の交通量と子どもの遊びがどう関連しているかということを見てみますと、だいたい一時間に車が五〇台以下の交通量であれば遊んでいるようです。もちろん五〇台がほぼ限界で、それ以上になると物理的に遊べなくなってしまう。それから、道路そのものの状態によっても利用状況はだいぶ変わってきます。単純な道路よりも、所によっては駐車場や空地や玄関といった道のふくらみが途中にあるところの方でやはりよく遊んでいるようです。

また他の遊び空間と比較してみると、かなりしっかりと整備された公園がある地域でも道路の遊びは三割ぐらいのシェアをもっています。

道路での遊びというのは、最初に述べたように、一時期、危険であるという理由で学校教育、家庭教育を問わず禁止する方向が強かった。しかし、近年歩行者天国の実施などもあいまって、子どものために道路を開放していくべきではないかという意見も出るようになってきました。ある一定区間に限って時間制限をもうけて道路を子どものために開放する遊び場道路の実施もそうした考えから生まれてきたものです。

子どもにとって道路での遊びというのはいろいろいい面があります。物理的に自分の家のすぐ前に広がる空間ですから非常に身近であること。また公園のような公共

性のある空間というのは管理が問題になってきますから禁止条項が多く割に限られた遊びしかできませんが道路の場合は地域の共有物であるという意味合いが強いので、かなり自由に使うことができるわけです。しかも近所どうして遊ぶ部分が多くなるので、多少年齢差のある者とも遊ぶ場合が増えてくる。公園で遊ぶような場合には自宅からも離れているので事前に申しあわせるケースが多くなり、そうなるとどうしても同じ学校と同じクラスの友人というように、年齢層が限定されてしまう。遊びの内容も特定の目的をもったものになりがちですが、道路の場合は、偶然性が強く、そういう意味からも非常に多様な空間であるといえます。

そういう視点からもっと道路を子どもの空間として見直してゆくことは必要だろうと思われれます。遊び場道路にしてもまだまだ数が少なすぎます。区や市町村でせいぜい五、六箇所というのが現状です。しかし大田区のような例外もあって、確か二〇〇ぐらい遊び場道路があるはずですが、その指定のしかたも行政が画的にここは遊び場道路だと指定するのではなく、沿道の住民から要求をくみ上げて決める。規制も沿道の住民の車は入ってもかまわないといったゆるいものなので、今のところあまり問題は出ていないようです。多少場あたりのな面もありますが、こういった試みが計画性をもってやれるようになるという結果を生むだろうと思います。

一方商業施設の多い地域ではこうした遊び場道路はしばしばもめる原因になります。もちろん商業車には許可証が出ますが、規制の対象に変わりはありませんから多少の不便をかくしなればなりません。ただ日本の場合は一度行政でこうだと決めるとなかなか変えない。そうではなくたとえば西ドイツでのボンエルフ型道路のデモンストレーション・プログラムのようなことをやればいいのです。これは一回で決めてしまっておしまいとい

うのではなく、二年いろいろ試みてみてその結果を踏まえて行政が実施に移してゆくという方法です。それでもまた不都合が出てくれば何度でもやり直してゆく。結果が好ましくなければやり直せばいいわけです。実際商店街を交通規制してマイカー客がこないで客が減るか、逆に車が入りしなないので客足が伸びるかは、やってみなければわからないのです。日本でもぜひこうしたデモンストレーション・プログラムを試みてもらいたいのです。

注目したい道路空間の多様性

日本の場合には行政がからむものはなにかにつけて画的で紋切型だという批判をよく耳にしますが、都市計画や道路行政についても同じようなことが言えます。理由としてはどこでも言われることですが、縦割行政で、非常に安くあげたいために、なるべく機能を単純化して効率よくやろうというのが基本的な考え方としてあるからです。

たとえば道路の場合ですと、交通安全という観点から歩車道を分離すべきだという要求が出てくると行政側も一生懸命対応しようとする。しかしそうやってできた歩車道分離型の道路は、たいがい歩行者にとっては使にくいものです。歩行者の安全を名目に単純に歩行者空間をせばめたにすぎないんじゃないかという意見も出てくる。実際にその規準というのはまず車道の幅を決めてその残りを歩行者用にあてるわけです。しかも人間一人の歩行空間はモジュールで見れば、幅七五cmぐらい確保されていなければならないという発想ですから、じゃ一mぐらいとりましようかという具合に決まる。現実的に見ても車の幅を最初に確保すれば、そのくらいしか残らないわけです。しかし、歩行者にしてみればこれは狭すぎる。

3m以上ないとダメだという研究結果も出ているほどですから。

こういうように車をスムーズに通して、同時に歩行者の安全を確保しようとするれば、単純には歩車道分離が一番手とりばやい。これは効率はいいかもしれないが、歩行者にとってみれば非常に不都合なわけです。その最も極端な例が横断歩道橋です。車にとってはいちいち停止する必要がないわけですからいいでしょうが、歩行者はわざわざ階段を降り降りすることになる。子どもはいとしても老人や身障者にとっては全く不愉快なしろもです。さすがにこれは批判も多く、今では子ども以外にはほとんど利用されなくなりました。

これからは、道路というのは機能からだけではおしかれないもっと多様な空間であることを再認識する必要があります。車がなかった時代には町全体がひとつの遊び場だった。現在のように遊びは公園で道路は移動するところというきまりはなかったわけです。これこそ紋切型の発想です。そうした発想から離れて、たとえば子どもにとっての遊び空間として道路をとらえなおすことは重要ではないでしょうか。

道路は公園や公共施設を結びつけるネットワークでもあります。緑道によって公園と公園を結びつけば、それだけ公園の利用も活性化はします。遊び場道路についてもそこだけで遊び空間をカバーしようとしてもちよっと無理がある。そこで道路を公園と結びつけてゆくということも考えられるわけです。

イヴァン・イリッチという人は学校だけが勉強の場と考えてはいけなと言っています。町全体がひとつの社会勉強の場なんだという発想なのです。これは大賛成で、遊びも含めた子どもにとっての豊かな環境として、道路がもっと見直されてくればよいと思います。(談)

●東深沢小学校の通学経路

- 歩道橋
- 信号位置
- ▲ 東深沢小
- 指定通学路
- 自動車交通量の多い道路
- 香川緑道



図1. 東深沢小学校の通学路の利用率

東深沢小
太さは通学路の利用率を示す



図2. 東深沢中学校の通学経路

信号がないため利用しづらい緑道(東深沢中学校そば)



東深沢中
太さは通学路の利用率を示す

子どもたちは、まちのビルで遊ぶべし

この調査は中野区江原小学校区内に住む子どもたちを対象に、遊びを中心としたどのような戸外活動をしているかを調査したものです。

この校区は、中野区の北東に位置し練馬区、豊島区、新宿区に隣接しています。中野区の中では、比較的人口密度が低く、区画整理によってできた地域が七八割を占めるため、道路率・緑被率ともに高くゆとりとした住宅地といえます。小学校の児童数は区平均より多いのですが、児童一人あたりの公園面積は区平均の二倍強であり、子どもにとっての環境条件はいいほうだといえるでしょう。

調査は、地域を二〇ブロックに分け、午前一〇時から一時間ごとに午後四時まで六回巡回し、どの年齢層の子どもがどこでどのように遊んでいるかを観察したものです。なお、校区内ではないのですが、隣接する北江古田公園は調査対象に入れ、また幹線道路(新青梅街道)によって分断されている江古田公園および区民のためのスポーツ公園としての性格が強い哲学堂公園は調査対象からはずしました。

調査結果をまとめると、遊んでいる場所では公園がもっとも多く、次いで多いのが道路両者で全体の八〇%弱を占めています。遊びの種類では公園の遊具による遊びが多く、次いでボール遊び、その他の遊び(歌をうたう、模造遊び等)、自転車遊び、生き物相手の遊びが続きます。緑地や樹木などの緑を豊富にとった公園のあることが起因してか、昆虫や動物と遊ぶという生き物相手の遊びの多いことが注目されます。

また、場所と遊びの関係では、公園は遊具、水遊び(わんぱくプール)、生き物相手の遊び、ボール遊びの順に多く、道路ではボール遊び、その他の遊び、自転車遊びの順になっています。

次に時間的に見ると、午前中は六割強が公園で遊んでいます。とくに、母親につれられた幼児が多く、内容も母親の眼のとどく範囲内の砂場、ブランコなどといった固定遊具を利用した遊びが多く見られます。

午後二時になると、小学生を中心とした道路上の遊びが増えてきます。遊びの内容もボール遊び、ぶらぶら遊びの他に路上に絵を描いたり、スケートボードをやったり、路上に落ちてくるモノを利用して遊んだり、多様性に豊かになっています。

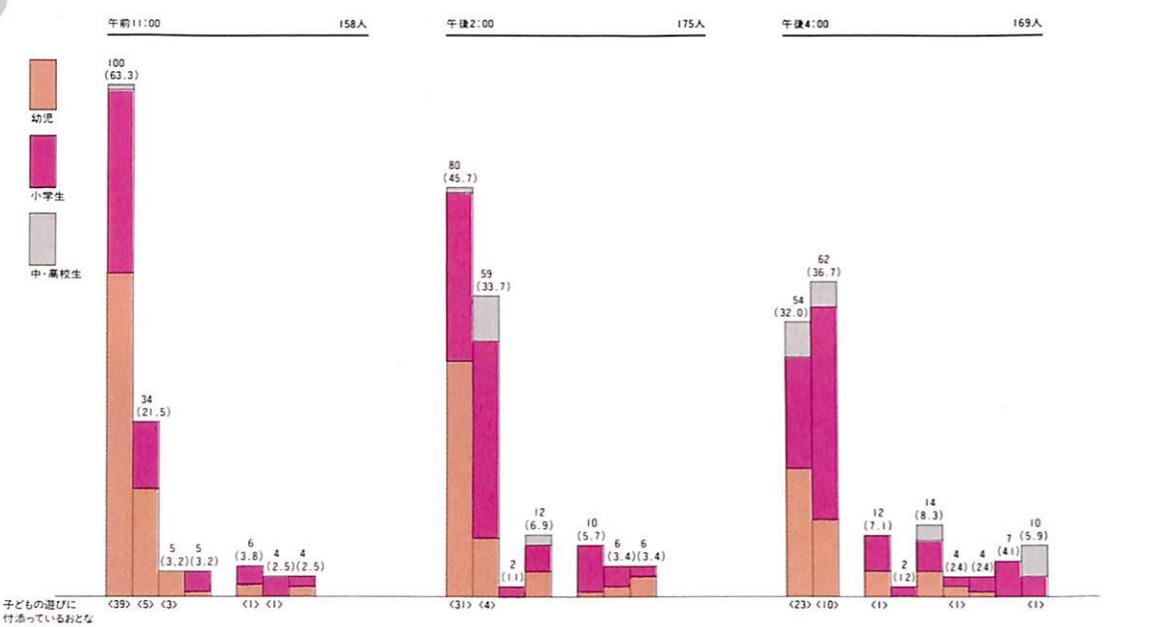
午後四時では、中・高生校の姿も見えてきて全体に道路で遊ぶ子どものほうが公園で遊ぶ子どもよりも多くなります。また駐車場や団地内公園、お店の前などの場所でも遊ぶ子どもも午前中と比較すると多くなっています。学校の校庭で遊ぶ子どもがほとんどいないのは、

基本指標	住居基本台帳 (9.57.1.1) 町丁目別人口より	人/km ²	区平均人/km ² (20.805)
人口密度	同上	18.1%	(16.9%)
年少人口比率 (0-14才)	同上	18.1%	(16.9%)
児童数	5,575.1現在	953人	(772人)
児童1人あたり 公園面積		73.95m ² /人 18.87m ² /人(哲学堂公園を除く)	(7.88m ² /人)
緑被率		14.9%	(9.0%)
道路平均幅員	区長管理分	5.70m	(4.80m)
道路率	同上	12.8%	(10.0%)

公園	面積 (m ²)	砂場、ブランコ、回転すべり台 パーゴラ、ベンチ
江古田公園	8129.7	砂場、ブランコ、回転すべり台、回転すべり台、ジャンクルジム、うんてい、鉄棒、水飲み場、ベンチ、わんぱくプール
江原公園	6,806.8	砂場、ブランコ、遊具彫刻
こくま公園	360.8	砂場、ブランコ、パーゴラ、ベンチ
みずのとう公園	2,272.7	砂場、ブランコ、水飲み場
哲学堂公園	52,494.1	---
都立北江古田公園	15,617.2	砂場、ブランコ、すべり台、鉄棒、ベンチ、水飲み場、ジャンクルジム
江原小学校	校地面積(m ²) 11,858	屋外運動場 5,855m ² 建物敷地等面積 6,003m ²
みずの塔ふれあいの家	836.5	1階 児童ホール、図書コーナー、交流コーナー、印刷コーナー 2階 老人集会所、児童クラブ
江古田地域センター	中・高生以下対象	1階 老人集会所、レクリエーションホール、図書コーナー 2階 洋室4室、和室2室、ミーティングコーナー 3階 洋室1室、音楽室

子どもをとりまく環境条件

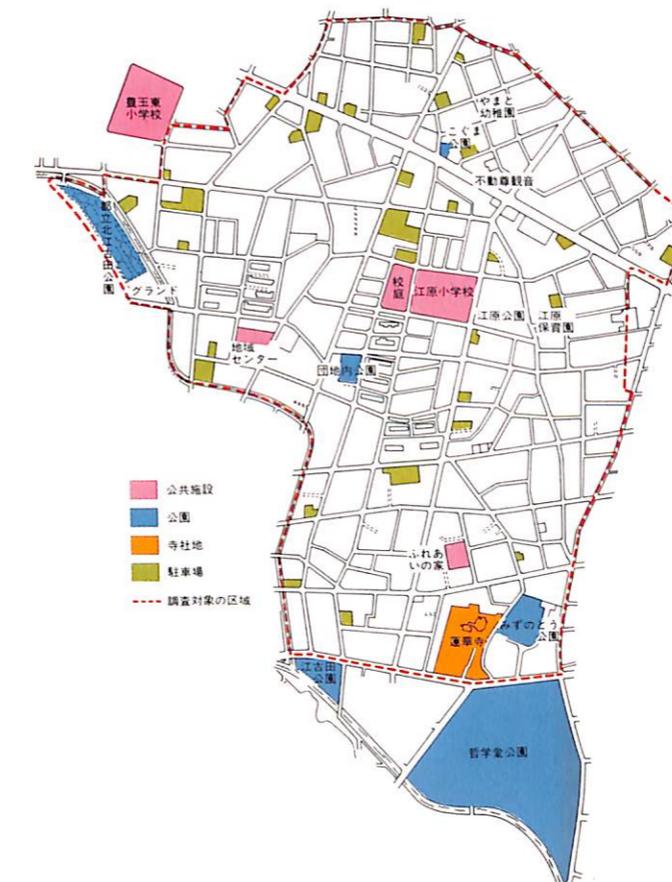
中野区江原小学校区に住む子どもたちはいつどこで遊んでいるか。数字は人数()内は%



遊びの内容	公園	道路	学校校庭	駐車場	寺社地	団地内公園	団地内敷地	家の前	店の前	その他	合計
遊具で遊ぶ	44	3	2								49(31.0)
こっこ遊び											0
自転車等で遊ぶ	9	10									19(11.2)
ボール遊び	12	9									21(12.3)
プール	18										18(10.6)
水遊び		2									2(1.2)
スポーツ											0
木登り	2										2(1.2)
動物昆虫相手に遊ぶ	4	7									11(6.2)
おしゃべり		1									1(0.6)
ぶらぶら遊び			1								1(0.6)
どこかへ行く途中		3									3(1.8)
お手伝い											0
飲食											0
ぼんやり、日向ぼっこ	2	1	1								4(2.4)
その他	8	1									9(5.3)

遊んでいる場所別子どもの合計数	公園	道路	学校校庭	駐車場	寺社地	団地内公園	団地内敷地	家の前	店の前	その他	合計
	234(46.6)	155(30.9)	7(1.4)	29(5.8)	2(0.4)	30(6.0)	14(2.8)	14(2.8)	7(1.4)	10(2.0)	502(100.0)

調査対象



夏休みなので学校開放を行っていないからです。さて、八月二十五日という一日に限って言えば、一日を通して何かしら戸外で遊んでいる子どもは区域内の年少人口(〇〜一四歳)約三、二六〇人のうちわずかに五%となつていますが、午前、昼下がり、夕方と通して見ていくと、戸外で遊ぶ子どもの年齢層も変化し、それにより遊ぶ場所や遊びの種類も違ってきていることが分ります。

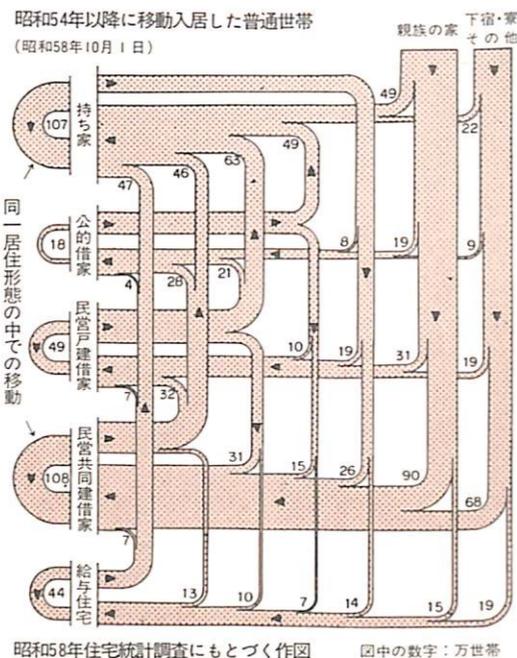
子どもたちのための環境整備という観点からいって、公園や施設だけではなく、街全体に広がる道路やこれに付随した駐車場、お店の前など、子どもたちの拠点となりやすい場所の整備も必要であるということがいえるでしょう。

かとう・ひとみ(日本女子大学住居学科助手)
※なおこの調査は、日本女子大学住居学科小川研究室の院生・卒業生・ゼミ生の協力を得ました。

5年で全世帯の3分の1以上が住み替えをしている

- 13秒に1世帯、毎日6,500世帯、5年ではなんと1,136万世帯……住み替えを数字で追うとぎとぎとこなんぐあい。
- 住み替えタイプとそれぞれの間の関係をフローで示したのが右図である。最も多いのが“持家”への移動。次いで民営共同建借家の移動である。
- “持家”への移動は全移動の34%に当たる383万世帯。うち持家から持家への移動が107万世帯（買替え、建替えを含む）で、民営戸建借家から63万、公的借家・親族の家からの各49万がこれに次ぐ。
- 5年で全世帯の3分の1以上が住み替えているが、住宅に関する総需要の大部分はこの“移動”の要求による。
- ちなみにアメリカでは、金融・流通のシステムを背景に、2年間で借家は半分、持家でも2割、10年間で借家の9割、持家の半分以上が転宅している。

(当協会「住宅着工動向速報昭和59年6月分——住宅統計図説2」より)



昭和58年住宅統計調査にもとづく作図 図中の数字：万世帯

▲編集後記▼

●子供のための都市計画には、どのようなものがあるのか、それらがどのような思想でつくられ・配置されているのか……等々を多角的に浮彫りにしようと思いましたが、紙面の関係で、子供の生活・遊び空間に多くのスペースをとるようになった子供をとりまく都市のいろいろの施設は、ほとんどものが大人と共用であるため、大人の見方・大人のサイズでつくられていくものが多いようだ。子供という時期が一過性であり、かつ知力・体力に幼児から児童まで相当の差異があり、計画の対象としてのしほりにくいこともあるだろう。

●ヨーロッパを旅して思うことだが、交通信号、特に歩行者用信号の背だけが日本に比べ非常に低い。斜視の見方かもしれないが、子供にも犬にも見えるようにという配慮ではあるまいか。

(常務理事・徳田敦司)

City&Life NO4

- 企画委員
日笠端 (東京大学名誉教授) + 日端康雄 (筑波大学社会学系助教授) + 高橋公子 (日本女子大学住居学科助教授) + 徳田敦司 (当協会常務理事) + 三輪恒 (当協会理事)
- 1985年6月発行

▲第一住宅建設協会の経歴▲
昭和三〇年、第一生命保険相互会社の基金をもとに設立された財団法人であります。設立以来公益法人の理念にもとづき低廉な住宅の供給と住宅にかかわる土地利用計画、住生活の改善に関する調査研究をつづけ、民間として稀有の建設大臣表彰をうけました。

▲本誌発行の趣旨▲
住宅戸数はすでに全世帯数を上まわり、しかも都市化がすすむなかで、私たちはより快適で充実した生活を求めています。掘り出された屋敷の中に豊かさを求めるだけでなく、膨大な資本の投下された市民のためのいろいろな都市の施設を、自分の生活の中に位置づけ上手に利用する方法を知ってほしいと思います。そのために、都市のいろいろの「しくみ」と使い方を西洋・日本の都市を事例にとりあげ、なたにもあきることなくご理解いただけるよう、年二―三回の予定で編集発行していきたいと思っております。

- 発行所・財団法人第一住宅建設協会
東京都中央区京橋2丁目4番12号
03-281-5773
- 編集協力・株式会社アルシーヴ社
エディトリアルデザイン・ライススタジオ
印刷・相互印刷工業株式会社
頒価・300円+送料200円

駒沢公園といえば、東京オリンピックの時に東洋の魔女・日本女子バレーボールチームが金メダルをとった場所として有名ですが、今回はこの公園にまつわるお話をいたしましょう。

もともとあの地区は、戦前は練兵場、戦後は日本ハム・ファイターズの前身である東映フライヤーズの野球場があったところ。そこへバレーボール、ホッケー、サッカーなどができるオリンピックの給合施設をつくらうということになったわけです。

僕は土木と建築と造園を総合化した都市計画を担当した。その当時都市計画というと、道路は道路だけ、公園は公園だけというようにそれぞれがばらばらにやっていました。これではほんとうの意味での都市計画はできないというのが僕の持論でしたから、駒沢公園においては土木・建築・造園が一緒になってやろうじゃないかともちかけたわけです。

まず、それぞれの分野から人を集めてマスタープランをつくり、それから相互に連絡をとりながら設計をしていった。

はじめに公園の中央を貫く道路を整備し、もともとあった道路(駒沢通り)を広げて半地下状にし、その上に橋をかけ、その両脇に屋内競技場と陸上競技場を設置したわけです。そしてその周囲をひとつの大きな公園で囲

まちづくり 思い出ばなし ③

理想の都市計画

高山英華

みました。
中央の道路にかけた2本の橋の片側のたもとには広場をつくり、その奥に人工の池とモニュメントの塔を建てた。中央の道路と広場は、広い階段で結んだのですが、これは建築の外部空間の演出に関心をもっていた芦原義信さんにやってもらいました。階段を上ってゆくとだんだん塔が見えてくるという設計は、大変高い評価を受けました。

造園のほうも、立体交差をつくったり、プレイスカルブチュアを設置したり、自転車専用のレーンをつくったり、いろいろな工夫をもちこんだ。その結果、公園の専門家にも好評でした。

駒沢公園はまさに土木と建築と造園が力をあわせてやればいいものができるというひとつのモデルケースになったのです。僕にとっては都市計画を考える上での理想をはじめて実現化した思い出深いプランです。(談)
[たかやま・えいか/東京大学名誉教授]





第一生命グループ
財団法人 第一住宅建設協会