



Towards a people-oriented city center in Copenhagen

interviewee: Jan Gehl interviewer: Akiko Iwata

# コペンハーゲン市 魅力あふれる歩行者のためのまちづくり

語り手・資料提供◆ヤン・ゲール(デンマーク王立芸術アカデミー建築学部都市デザイン学科主任教授)  
聞き手・文責◆岩田明子(コーネル大学ランドスケープ学科在学)

デンマークのコペンハーゲン市はヨーロッパの都市の中でもヒューマンスケールを保った程良い規模の美しい街である。ここコペンハーゲンに滞在中、実際にヨーロッパの都市での生活を体験して初めて、どのように彼らが都市中心部(コペンハーゲンシティセンター)の歩行者優先に則した街づくりに誇りを持ち、豊かに都市生活を楽しんでいるかを理解することができた気がする。

当初は日本人として、ヨーロッパに住む彼らは幸運に違いないと思うこともあった。都市中心部には未だに歴史ある中世の街並みのパターンが残っているし、近代的な高層ビルが林立する都市とは異なって、歴史的雰囲気を醸し出す古い建物が立ち並んでいる。彼らには初めから質の高い都市空間を育てる条件が揃っているのだと。しかし彼らの都市もまた、戦後の急激な都市復興や、車社会が引き起こすダメージを受けた時期があり、それをじっさいに克服してきたのである。

今回は、コペンハーゲン市と共に街づくりにも関わり、都市空間における人々のための公共空間(パブリックスペース)の改善というテーマを取り組んでいるヤン・ゲール(Jan Gehl)氏に、人々のためにどのように都市空間を改善しうるか、また実例としてコペンハーゲン市の中心部を主に取り上げてインタビューした。ヤン・ゲール氏は建築家であり、現在、デンマーク王立芸術アカデミー建築学部都市デザイン学科の主任教授である。都市における公共空間について著書があり、その一つは日本語訳されている。彼の主張は“人々”(歩行者、あるいはその街の住民)にとっていかに都市空間を魅力ある生き生きとした空間に作り替えていくことが大切かというものであり、またその方法論を具体的な観点から分かりやすく説いている。

\*SDライブラリー②『屋外空間の生活とデザイン』  
J・ゲール著、北原理雄訳(1990年鹿島出版会)

## パブリックスペースと パブリックライフ

——まず初めに、最近まとめられた研究レポート、“Public spaces and public life, Copenhagen 1996”を中心にコペンハーゲン市中心部の改善のプロセス、その方法や熟成度、歩行者優先あるいは歩行者専用の街路(people-oriented street)の作り出す都市空間の特質や特徴についてお話ししていただきたいと思います。

**ヤン**●この研究の目的は、最初の歩行者専用の街路、ストロイエ(歩行者専用メインストリ



▲市民に親しまれているコペンハーゲン市内の広場の一つ photo: 岩田明子

A people-friendly plaza in central Copenhagen photo by Akiko Iwata

◀コペンハーゲン市内の通りとカフェ。賑わいとともにゆったりとした時間が流れている

One of the pedestrian streets and outdoor cafes in Copenhagen.

いたりバスに乗るなどの、必然的にしなくてはならない活動で、都市空間の質とは関係なく起こるものです。

任意的活動とは、気が向いたときにするような、ふと街角に立ち止まって風景を楽しんだり、街路沿いのカフェに座って道行く人々を眺めたりするようなレクリエーション的な活動です。このような活動では、その都市空間に活動を引き起こすような条件が必要になります。例えば他の人々が街角のパフォーマンスに見入って立ち止まっている風景に刺激され、あなたもふと立ち止まってのぞき込む、といったものです。質の高い公共空間を持っている街は、この任意的活動のための良い条件を揃えています。先ほどの例で言えば、パフォーマンスが可能なプラザがある、ということはその一つです。

社会的活動は、街中での人々の出会いを指します。街で行われるパレードやセレモニーのような大きなイベントから、歩道を散歩がてら歩くといった日常の小さな行動の中で、人々がお互いに顔を合わせなんらかのコミュニケーションが生じる活動をさします。そのような偶然的な出会いを引き起こす条件をその公共空間が持っているかどうかは大切な点です。

必然的活動はどのような街にも起こります。魅力ある街には必然的活動ばかりでなく任意的活動と社会的活動が盛んに起こっているのです。ですから、魅力的な街づくりに大切な点は、この3つの活動が同時に、特に任意的活動が活発に起こるような条件を考え改善することです。

近代になって展開された都市のデザインの

機能的なアプローチは、それぞれの活動のためにそれぞれの空間をつくり出しています。歩くためには歩道を、買い物にはショッピングモール、レクリエーションにはスポーツ施設を、といった具合です。こういった機能別の空間はあまり魅力がありません。なぜならそもそも都市を魅力あるものにする、いろいろな目的を持って歩いている人々の流れを欠いているからです。

—— といえば学校の近くのストロイエをドローリングペンを買いに早足で歩いているときでも、ただその店に行って帰ってくることはありませんね。歩きながら他の店を覗いたり、買いたかった他のものに気が付いたり。そんな時間がないときでもカフェに座る人々を眺めたり、道ばたのパフォーマーに目を留めたりしてゆったりと歩いている自分に気付きます。

**ヤン●** “歩く”ということは、単に“移動する”ということを意味するのではありません。“歩く”という意味の中にはあなたが他の人々に接し、会ったり見たり聞いたりする社会的な行動を含んでいるのです。“歩く”ことはあなたに新しい出会いの可能性を与えるでしょう。いつもの道順を変えてみたり、立ち止まって何かを眺めてみたり、誰かに話しかけることも歩いているときには簡単にできます。いろいろな活動が同時に起こっている歩行者優先の街路だからこそ、あなたの忙しい早歩きもリラックスした楽しいものに変えてくれるのです。

公共空間の成功例を見てみると、人々の様々な種類の活動を引き起こし、その相互作用を活発に発散しているような空間が魅力に

ートの名称)から今日に至る過去34年間に渡ってどのように都市が車中心から歩行者中心の街へと変化を遂げたかをまとめたものです。またこの間にいかに都市での人々の生活も同時に変化していくかを考察しています。都市における質の高い公共空間は人々の生活の質も改善するということです。

—— あなたがその著書で主張しておられる、都市の公共空間と人々の活動についてのもっと重要な概念を教えてください。

**ヤン●** まず人々の公共空間での活動を理解しようとしたとき、人々の活動をいくつかのカテゴリーに分けてもっと詳しく観察することが必要だと気づきました。それで公共空間での活動を3つのタイプに分けました。必然的活動、任意的活動、社会的活動の3つです。必然的活動とは、学校や会社に行くために歩

ッピングセンター、建物の二階に当たる部分の“スカイウォーク”などに追いやられています。このように商業的にコントロールされた環境では、人々の行動は単純化されます。歩く場所、買い物する場所、食べる場所のようにそれぞれの活動の場がバラバラです。特にフードコートは“食べる”ことのみを目的とした場所で、空間として魅力があるとは思えませんね。街路に張り出たオープンカフェと比べてみてください。そこには社交的、レクリエーション的な幅の広い活動が活発に起こっているのです。商業的機能を優先させた空間では都市の社会的活動が欠けているのです。アメリカの都市は車と商業目的を中心とした空間に占領されているのです。

その点ヨーロッパでは興味深いことに公共空間とそこで起こる人々の活動にまったく正反対のアプローチをしています。ヨーロッパでも車の増加による都市空間の悪化の時期はありましたかが、過去30~40年の間、多くのヨーロッパの都市の中心部は改善されてきました。急激な車の増加と商業主義的発展が都市空間の様々な人々の活動を阻害していることに気づき、車を次第に街の外側に押し出し、より大切な街路や広場といった公共空間を歩行者のために取り戻すよう努力し始めたのです。ここ10~15年の間にヨーロッパでは急速にこの歩行者優先の都市中心部の改善が盛んに展開されています。

## 35年間に渡る車中心の街から歩行者優先の街への軌跡

——あなたの街はどうですか？ コペンハーゲンの実例についてお話ください。コペンハーゲン市中心部も今は魅力的な歩行者専用の街路ですが、昔は駐車場と化していたと聞いて驚きました。

**ヤン●**コペンハーゲンは中心部で人口約150万人の都市です。1962年までは市中心部の街路は車中心に使用されており、どの広場も駐車場として車に占領されていました。コペンハーゲンの興味深い点は3つあります。まず公共空間に対して広範に渡って努力を続けてきました。次に北欧の人々の伝統として、公共空間の利用は人々の生活にとって特に重要なではありませんでしたが、都市の公共空間の

利用に新しい概念を取り入れることに成功してきたことです。最初の歩行者専用道路、ストロイエが作られたときには、大きな議論がありました。新聞には、“私たちはデンマーク人で、イタリア人ではない。パブリックスペースを利用することは北欧のメンタリティに反する”などと記事になったものです。実際はそのような懐疑論をよそにストロイエはすぐ人々に受け入れられました。3つめは公共空間と人々の生活が35年間に驚くべき変化を遂げたことです。車は次第に街の中心部から追い出され、実際に交通のスピードは落ち、その数も減りました。駐車場にされていた空間も徐々に歩行者に魅力的な広場となって戻ってきました。

## 都市中心部における人々のための都市環境の改善の効果

### ■コペンハーゲン市中心部におけるストリートライフ調査(1968,1986,1996)

**ヤン●**たいていの都市は交通とパーキングの状態を示した立派なデータをもっているものです。またどの都市も商業活動についての完璧な実態を調べています。コペンハーゲンがユニークなのは都市における公共空間の歩行者の利用について、たいへん役に立つデータを集め、その方法を確立した点です。これらの調査はデンマーク王立芸術アカデミーと市とのコラボレーションで行われました。最初の調査は1968年に行われました。その後1986年、1996年と新たに調査し、比較することで、約30年間に渡る、公共空間とそこに起こる人々の活動の発展と変化について組織だって記録されています。これは世界でも唯一の貴重なものであると思っています。

### ■コペンハーゲンの3つの調査からの発見(1968~1996)

**ヤン●**まず公共空間を利用する人々が明らかに増加したことが分かりました。歩行者の数は25%増加しました。25%というのは少なく感じるかもしれません、この期間にコペンハーゲンの人口は増加していませんし、1968年すでにメインストリートはキャバシティに達していたので、それ以上増加するのは物理的には無理でした。ここで重要なのはもっ

とも大切な社会的、レクリエーション的活動が27年間に4倍に増えたことです。この増加は都市がいかに生き生きとし、魅力に溢れてきたかを示しています。現在街の中心部は市民たちの出会いの場として、いわばリビングルームとして機能しているのです。

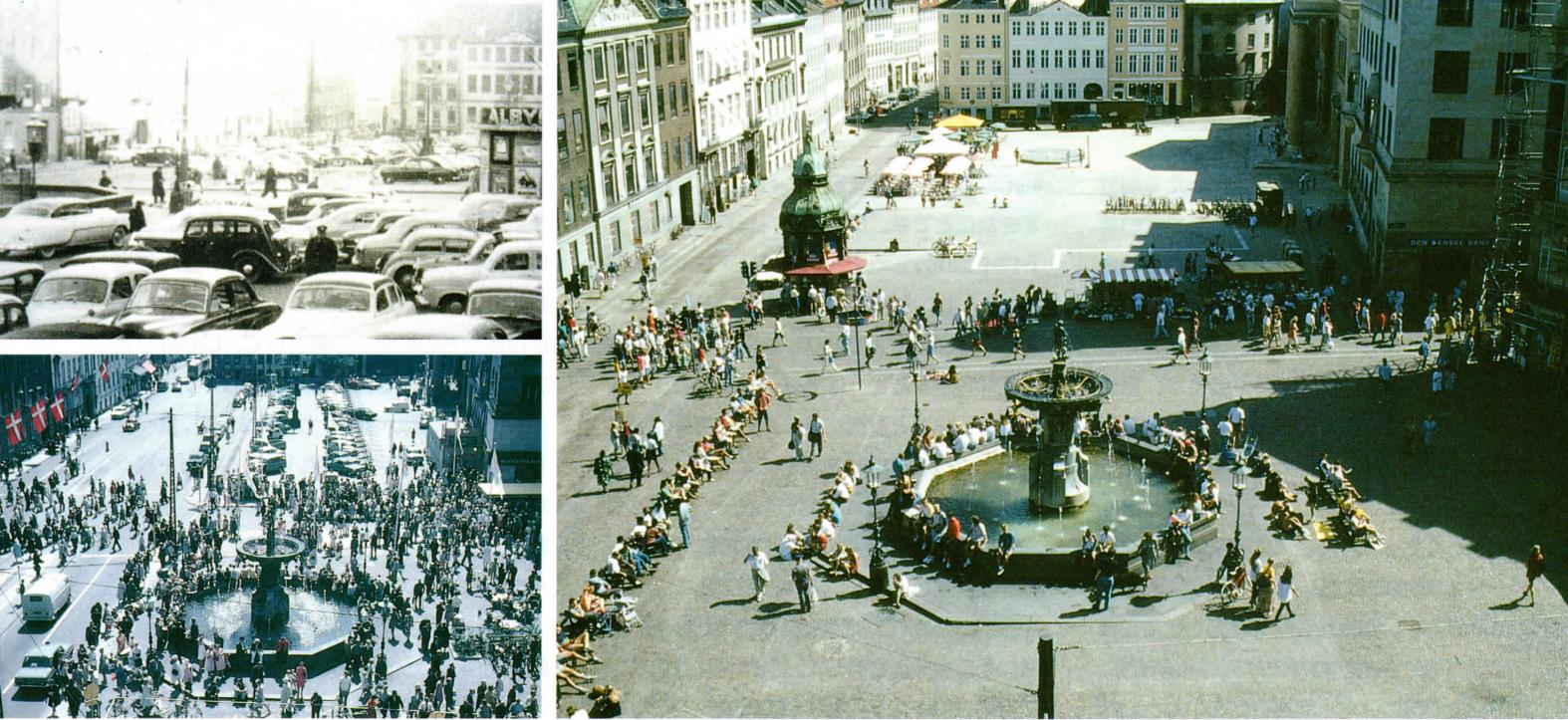
歩いたり、買い物したり、座ったり、食べたり、パフォーマンスを覗いたりといった様々な異なる活動が同じ場所で隣り合わせに行われていることが、人々を招く大切な条件の一つなのです。

次に、公共空間が消極的な利用から、自主的な利用といった新しい利用の形に変化したことなどが挙げられます。1968年には都市の中心部はただ歩く、買い物するといった消極的な利用に占められていました。27年後にはその行動パターンは大きく変化し、今ではイベントなどのより積極的な利用が増加しました。音楽、野外劇、物売り、あるいは様々なキャンペーンを行い市民に呼びかける人々などが現れました。新しい活気に溢れた公共空間はまたさらに空間に刺激を与え、新しい活動を呼び起こすのです。

歩行者とその活動のための総合的な面積は1968年から1995年の内に4倍に増えました。これはおもしろいことにストリートと広場における人々の活動が4倍に増えたことに一致しています。実際のところ、騒音や交通の激しい道路のような悪環境から守られた歩行者のスペースはとても大切ですが、公共空間の利用に影響するその他の多くの重要な要素が発見されました。ロケーション、微気象、ディメンション、ファニチュア、ディテール、舗装の状態やパターン、その場に面している建物のファサードの様相などです。社会的活動が活性化されやすいこれらの要素は、公共空間をデザインする際に注意深く考えられなくてはいけません。

——コペンハーゲンの中心部で良い都市環境の創造に効果を上げていると思われる特徴はありますか。

**ヤン●**a “one-story” cityというのが挙げられますね。地下のショッピングセンター、トンネルなどはありません。また2階、3階のレベルに当たる歩道橋やスカイウォークなどもないのです。すべてがグランドレベルに起こる、ということです。都市の人々の活動を地面上



ガムレ広場の変遷。1962年(左上)、1967年(左下)、1992年(右)

Changes to Gammeltorv and Nytorv Squares over the years. Photo sare from 1962, 1967 and 1992.

に集中させることは魅力ある都市空間には重要です。

——ストロイエは“walking street”として、旅行者にも有名ですね。コペンハーゲンに来た人なら誰でも一度は歩いているでしょう。ここに住んでいる人でしたら毎日必ず通ります。ストロイエを避けて歩くのが難しいくらいですね。

**ヤン●**実例として最初の歩行者専用ストリート、ストロイエについて話しましょう。ストロイエは最も古いメインストリートとして1962年に歩行者専用となりました。もともと11mほどの一方通行の交通の激しい道路で、歩行者は両側の狭い道路に押しやられていました。この道路から車を排除し歩行者専用道路としたことはコペンハーゲンの人々にたちまち受け入れられました。年を経るごとにストロイエは何回か改善されアップグレイドしてきました。現在の舗装は1991年のものです。ストロイエは街の歩行者道路システムの、東西を結ぶ主幹となっています。主なショッピングストリートであり、大切な市民のプロムナードなのです。普通の冬の日でもストロイエは25,000人という歩行者が10時から18時の間に利用しています。夏でしたら55,000人という数に達します。この数字はストロイエが歩行者専用にされてから安定して記録されています。10~12m幅のストロイエのキャパシティはヨーロッパ都市の基準から言って1分間に145人という歩行者数ですが、夏の日の一番利用される時間をとって

みると、正確に1分間に145人という数が記録されるのです。ですから、このストリートはすでにキャパシティに達しており、これ以上増やすことはできません。これは30年間変わらない状況です。

## コペンハーゲン市の メイン広場、ガムレ広場

——ガムレ広場はストロイエの主な広場ですね。これは学校に近いのでいつも通りかかるのですが、人々が何気なく集まったりリラックスしたりする場所としてよく使われています。ストロイエは賑やかな通りなので、その途中で立ち止まったり、休んだりするスポットとして大変効果的に機能しているようです。このガムレ広場も昔はパーキングだったと聞きましたが。

**ヤン●**現在はこの広場は一つですが、もともとは昔のタウンホールによって区切られた二つの広場だったのです。これはちょうどストロイエに重なっていて、この街にとってたいへん重要な広場です。1962年までは広場のほとんどが駐車場と化していたのですが、徐々に歩行者のための広場へと改善されました。ストロイエが1962年に車を閉め出したとき、広場の北側のパーキングをまず排除しました。南側が改善されたのは1973年です。残りの部分が作り替えられ、一つの広場として全体が完成したのは1992年です。ここで興味深いのは舗装のプロジェクトで、もともとこ

の広場を二分していた古いタウンホールのプランを、他の部分とは違う明るい色の石を使い縁取ったことですね。こういう舗装の工夫はこの広場の歴史も同時に語っています。

——1992年に初めて全体が完成したとは思えませんね。昔からそのようにあって人々に親しまれ利用してきたように見えます。広場については市庁舎前広場の歴史にも興味があります。この広場は旅行者を含め、ここを訪れる人々や市民にとって大切なコペンハーゲンのアイデンティティーの一つですね。また多くの人がバスを利用するためこの広場を通りがかります。電車を利用している人でも中央駅から街の中心部へ向かうためにこの広場を通ります。この広場はちょうど歩行者専用街路の区域から西へ少し外れていて、広場はたいへん交通の激しい道路に囲まれています。このように道路で隔離されてしまった場所というのはあまり人々に心地よい空間として機能しないのですが、ここでは人々がオープンカフェでのんびりしたり、ベンチでくつろいだり、あるいはゆったりと歩いたり、たいへん親しまれて利用されているようです。

### ■市庁舎前広場の改善(1996)

**ヤン●**この市庁舎前広場は1905年に市庁舎が完成してから何度も様相を変えてきました。まず市庁舎の設計者はイタリアのシエナの広場からインスピレーションを受けて設計したので、当初の広場はちょうどシエナのカンボ広場のように貝のような形をしていました。



市庁舎前広場の改善前（下）と改善後（上）  
Before (▼) and after (▲) pictures of Radhuspladsen's  
1996 improvements.



夜になっても明かりの灯った窓が街に明るい印象を与える  
Warm lights shine from nighttime windows in the city center,  
evoking feelings of comfort and security.

第二次世界大戦の間は防空壕が点在し、その後この27,000m<sup>2</sup>の広場は次第に車道やバス専用道路、バスの停留所に占領されてきました。しかしこの広場は同時にバイタリティに溢れており、常に街にとって大切な式典やパレード、集会、あるいはバスを利用するなどの日々の活動が盛んに行われる場所だったのです。一日を通して様々な方向へ人々が忙しく行き交う場所です。この街の心臓とも言えるのです。

当初この広場は、道路によって二等分されていました。機能的にも問題が多くあり、その一つは街中心部の西に位置する中央駅と歩行者区域の中心部をつなぐ歩行者のための機能を欠いていたことです。1995年～1996年にコペンハーゲンの設計チームがコンペティションの入選案に基づいて広場の新しいデザインを進めました。広場を二等分にしていた道路は取り除かれ、広場を一つにし、なだらかなスロープを与えました。バスの停留所は

広場から区別するため、黒いガラスの建物をスクリーンとし、その背後に移しました。1996年の1月1日に現在人々に親しまれている広場に完成したのです。

## 都市中心部の住民

—コペンハーゲン大学の都市デザインのクラスで気付いた興味深い点の一つは、コペンハーゲンの街の中心部には実際に住んでいる人がたくさんいるということです。都市の中心部というと多くの都市の場合、例えばニューヨークや東京のような都市では、繁華街は別にして、ビジネス街では夜や週末になると人気がなくなり、殺伐とした空間になりがちです。人々は仕事のために街に通勤し、夜になるとそれぞれの家に帰るという状況が生み出す都市問題の一つだと思います。特に東京はスプロール現象が深刻で、通勤地と自宅が遠距離で通勤にも時間がかかり、残業などが多

ければただ寝に帰る、ということにもなり、ベッドタウンなどという言葉があるくらいです。  
**ヤン**●実際コペンハーゲン市中心部の優れた公共空間の創造に貢献しているものの一つは中心部に住んでいる6,800人という住民の存在です。今日、ビジネス街の中心でこの住民の数は、たいへん高いでしょう。街の中心部に多くの住民がいることは、街にまた別の様相を生み出します。これは住民がその街の一部を常に自分の住む場所として注意深く観察しているということなのです。住民たちはまた、昼も夜も日常の細々とした活動で街に活気を与えます。特に夜や週末は彼らが街の活気を保ってくれるでしょう。見た目にも同じことが言えます。昼間なら窓辺のカーテンや花の植木鉢が、夜ならば明かりの灯った窓が街に明るい印象を与えてくれます。この明かりの灯った窓辺というのは、夜に街を利用する人々にとって安心感と心地よさを与えてくれる大切な要素なのです。

街の中心部は、外から遊びにやってくる人が来る場所ですから、時には住民にとっては、自分の窓の下にあるオープンカフェや、街中で起こるフェスティバルなどがうるさいこともあるでしょう。中心部ではパーキングを



自転車専用道路の整備  
Bicycle lane maintenance.



雪の日でも自転車で通勤するコペンハーゲン市民  
Even on rainy days and in the winter, 60 to 70 percent of Copenhagen residents prefer to commute by bicycle.



安全で快適に走れる自転車道路  
A city-wide network of comfortable and reasonably safe routes.



減らしていますから、住民にとって不便なこともあるでしょう。しかし多くの住民は車を持たない生活を選び、この魅力と活気に溢れた街の中心部に住むことを楽しんでいます。

## コペンハーゲンにおける自転車システム

—コペンハーゲンに来てすぐに気が付いたことの一つは自転車を利用する人々の多さです。スカートをはいて自転車を利用している女性の姿も目にします。街の主要道路の横に必ず整備された自転車用の道路がありますね。これでしたら、誰にとっても気軽に自転車で通勤することが可能です。例えば日本の私の住む町では歩道と自転車用の道路ははっきりと区別されていないので、狭い道路を歩行者に気兼ねしながら走るか、危険を冒して車道の隅を走るか、という選択に迫られます。この道路システムでは自転車利用者は弱者です。実際自転車を利用している人は多いはずなのです。駅に行くと商店街に駐輪場から溢れた多くの自転車を目にします。これがまた問題で、狭い道路で歩行者や緊急の車両の通行の障害になっています。

コペンハーゲンでは歩行者と自転車利用者は個々に扱われていて、平等な市民権を与えられています。

ヤン・デンマークは一年の内、風が強く寒い日も比較的多い国ですが、自転車は伝統的に主な交通手段として利用されてきました。1970年代初期のオイルショックを契機に大幅な改善の努力がなされ、過去25年間を通して、自転車の利用はより安全に一般的になったのです。最近になってからは健康に対する意識や環境への関心の高まりが、さらに自転車の利用を促進しているようです。

コペンハーゲンエリアでの自転車利用制度は、市内を網羅した安全で気持ちの良い自転車用のネットワークを提供するためほとんどの主要道路に整備されています。交差点などでは自転車の横断道路は普通の歩行者用の横断道路と区別されています。自転車用の道路はたいてい車両道路の隣か道路沿いのパーキングの間に整備されているので、自転車利用を促進するばかりでなく、車両の激しい交通を抑制する役目も果たすのです。この自転車用道路の整備の努力は交通手段としての自転車利用を大幅に増加させました。自転車利用の一般化と安全性の確立の鍵は多くの自転車



▲コペンハーゲン市内に125ヶ所設置されたシティバイクスタンド。コインを入れ取り出し、使用後スタンドに戻せばコインが戻る仕組み

The Copenhagen public bike system has 125 bike stands located around the city center. When you need a bike you drop a DKK20 coin (worth about 500 Japanese yen) in a slot and take your bike. Your coin is reimbursed when you park the bike in any of the stands in the city.

◀カラフルで楽しいデザインのシティバイク  
Colorful and fun designs of city bikes.

利用者の存在です。多くの利用者がいればドライバーは自然に自転車利用者に注意して運転するようになります。

1995年度の調査ではコペンハーゲン市で働く人々のうち、34%が自転車を利用し、車が31%、バスと電車が31%という結果が出ています。自転車で通勤する場合の平均距離は7kmで、時間にすると約20分です。雨の日でも自転車利用者の60%が、寒い冬でも70%の人々が自転車を利用すると答えています。この自転車利用の一般化はコペンハーゲンに、大気汚染や騒音の減少、車両が占領していた街中の空間が車両減少により歩行者に戻ってくるなど、多くの利益を与えていました。

## シティバイク

ヤン・ユニークなシティバイクのシステムについて説明しましょう。これは人々がコペンハーゲン市内をもっと自由に楽しめるように1995年に導入されたものです。シティバイクとは街中で自転車が必要になったとき、ちょうど空港でカートを使うときコインを入れるように、日本円で言うと500円に当たるコインを入れて使用できる貸し自転車のことです。

自転車が必要でなくなったら街中に点在する駐輪スタンドのどれかに返せばコインは戻ってきます。市内の125ヶ所にスタンドは設置されています。2,000台の自転車が提供されていますが、これらは普通の自転車と区別ができるように特別なデザインがされています。

また市内から遠くへは行けないように、ギアに特別な工夫がされています。使用は市内に限られていて、市街に持ち出すと罰金が科せられます。このシステムの資金は市や環境省のスポンサーの他、自転車やスタンドに廣告を載せることで成り立っています。

——あなたのこれらの経験から学んだことで日本の読者にメッセージはありますか？

**ヤン●**私たちデンマーク人にとっても公共空間での活動は、伝統的にあったわけではないのです。時間をかけて、公共空間を広げ、そこでの活動の機会をつくり出し、活気に溢れた生活を楽しむ、という新しいカルチャーを発展させてきました。秘訣は時間をかけてゆっくりと改善してきたことでしょう。市民は時間をかけてどうその公共空間が使われるべきかを考えました。この新しい概念の導入は小さなステップを積み重ねて成功してきたのです。車が街の中心部から押し出されていったのも、車の利用や駐車することについての認識を変え、自転車や公共交通機関を使うようになったからですが、このような認識の変化には時間がかかります。街中の車両規制と、人々にとって魅力ある公共空間の整備を同時にすることにより、より効果を上げたと思います。そしてデザインの改善と市民の公共空間に対する認識の変化が、その相互作用の中で次第に質の高い公共空間を育ててきたのです。

——そのお話は日本のデザイナーを励ますものだと思います。日本の人々は伝統的に日本独特の公共空間に対する概念を持っていました。例えば私たちは家では靴を脱ぎます。そこに敷居というものがあって外と内の空間とはっきりと区別されています。私たちがリラックスする場所というのは、靴を脱ぐ内であって、外は別物だという感覚が今も強く残っていると思います。これから考えると、外の公共空間で腰を下ろし、リラックスする、ということに慣れていないのではないかと感じます。アメリカやヨーロッパとはこういう点でも、もともと文化が違うのだ、という感覚

がありました。デンマークでも街中のデザインによって快適な都市空間を創造するのと同時に文化も育ててきたのだと知って励みになります。

ところでレクチャーのために日本を訪れたときに、日本の都市空間についてどのような印象を持たれましたか？

**ヤン●**すでにアメリカとヨーロッパの都市空間の違いについてお話ししましたが、日本の都市中心部の印象は、その二つのタイプのちょうど中間だという印象を受けました。交通事情は歩行者にとって良いとは思えません。車は道路の大部分を占領し、騒音や大気汚染を引き起こしています。横断歩道さえ歩行者を優遇しているようには思われません。さらに歩行者道路のネットワークはアメリカの例のように地下に続いており、せっかくの活気ある人々の流れをいくつかに分けてしまっているのです。とはいえ、日本では公共空間を行き交う歩行者はかなりの数です。これは人が車で移動するため歩行者が見あたらないようなアメリカの都市とは異なる点です。日本の都市中心部には活気があります。たくさんの人々が都市空間で一日中あちこちへ行き交い、活気を保っているのです。問題は人々の公共空間での活動の範囲が限られていることです。私が初めに話した公共空間での人々の活動の3つの分類の内の、目的の限られた必然的活動しか行われていないように見えます。人々はただそれぞれの目的に向かってひたすら歩いているだけです。座ってくつろげるようなベンチもあまりないし、ベンチでなくとも座れるような場所や、あるいは歩道側に沿ったカフェのようなリフレッシュできるような場所や市民がお互いにふと会話を交わすような出会いの場所が少ないのです。

——あなたの印象から日本の都市空間でどのような改善の可能性があると感じられましたか。日本で実験的にヨーロッパタイプの小さな空間を作るワークショップを行い、満足のいく結果を得られたとお伺いました。

**ヤン●**“ヨーロッパの広場、人々のための公共空間”というテーマでコペンハーゲンからチームで名古屋を訪れ、ワークショップを開きました。必要な道具はシンプルなものです。8つのテーブルと32脚の椅子を歩道沿いに並べ、即席のカフェを作りました。時間によってや



名古屋で行われた「ヨーロッパの広場、人々のための公共空間」ワークショップ。コペンハーゲンから持ってきた椅子とテーブルでつくった即席カフェでくつろぐ人々  
Urban Design Workshop in Nagoya, August 1997.  
"Europe's squares - places for people." These tables and chairs, brought from Copenhagen, were used to create an instant sidewalk cafe which people enjoyed.

ってくるパフォーマーと手頃な値段で楽しめる飲み物を用意しました。慌ただしい街角に小さなオアシスを作ったのです。いつもはただ忙しげに行き交う人々も、ふと足を止めて休んだり、飲み物を手にしてリラックスしたり、市民同士気軽に会話を交わしたりしていました。このように、行き交う歩行者はたくさんいるのに、日本には人々をレクリエーション的な、社交的な活動に導くような空間が少ないので。このワークショップの結果とコペンハーゲンでの公共空間の改善プロセスをあわせて考えると、私たちがどのように都市の公共空間を改善していったらよいか分かってくるでしょう。人々がその都市の公共空間の中でなるべく時間を過ごしたくなるような、社交的な活動を楽しみにやってくるような空間を作っていくことが大切です。

——最後に、現在あなたが次のステップとして興味を持っておられるることは何ですか？

**ヤン●**どの都市でも交通課というものは持っています。都市計画にとって車やバス、電車等の交通に関わる問題は目に見えるものですが、“人々”(歩行者)というのは、都市計画のプロセスの中では実際的に目に見えてきにくいため、歩行者と公共空間での人々の活動を取り扱う課が設けられることはありません。しかし、その“人々の公共空間での活動”を活発に引き起こすための条件の揃った空間、というのはその都市の質にとって重要な要素なのです。コペンハーゲンで私たちが経験したように、都市計画のプロセスにおいて、プランナーはもっと“人々”(歩行者)とその“生き生きとした活動、生活”に重きを置いてデザインを進めるべきだと私は思います。

◎参考文献：『PUBLIC SPACES PUBLIC LIFE』  
Jan Gehl and Lars Gemzøe