

# ニュータウンに於ける領域性の形成 ～南港ポートタウンを一つの例として～

高 師 昭 南

## How to Establish the Domains of a New-town with Reference to Nanko Port-Town as an Example Akinami TAKASHI

### Abstract

This paper is about the need to develop new standards of assessment to evaluate new towns and communities in Japan. Usually new communities are evaluated according to how convenient they are : where the buses go, how long it takes to get to the train station, how close supermarkets are , etc. However, assessment standards should also consider less concrete criteria, such as the effect of such new towns on the 'taste' or sensibilities of the people who live in them. Do they encourage people to live with a sense of appreciation and enthusiasm ?

I believe that this sense of appreciation and enthusiasm is strongly affected by how the areas of new towns are bounded, both geographically and culturally. How are such domains to be established and developed? This paper attempts to answer that question in three sections: how domains established their cultural matrix, what kind of devices are there to make domains in communities, and how domains can be established in a new town, employing such devices to make and help develop the domains.

### はじめに

本論は、居住環境のより確かな評価基準の設定に向けての模索である。もう少し突っ込んで言えば、実感の根拠である＜味わう＞実存を中心においた規準設定に向けて、その環境条件として概念「領域性の形成」を検討するものである。

従来、以下に述べるような意味における評価は、評価そのものが現象評価として本来自己実現に向かうべき実感と多少遊離した位相を持っていること、またその評価自体が実存を浮き足立たせ、分裂させるように働くため、環境と＜味わう＞実存の関係つまり＜生きられる現実＞と正

しく対応していないという欠点を持つ。

従来、主だったものとして二種類の評価方法があった。交通、買い物、教育環境・衛生環境及び病院等の利便性で見る客観的评价と、実存により近いとは言える評価——「住んで良かった。これからここに住みたい」といった住民アンケートに見る感性的評価である。。

それぞれに間違っていないし指数化されるので便利であるが、あくまで現象評価でありその意味で、先に述べたように自己実現に向かう実感と多少とも遊離する限界がある。もう少し詳しく見ておこう。

前者に関して言えば近代合理主義の多義性を排した単一化規準であり、そこにおいて（つまり文明的利便さにおいて）遅れているとして評価の低い環境、例えば山村の地域社会は劣った環境となるが、疑問なしとは言えまい。人間関係が不確かで慌ただしく余裕のない都市の実感の希薄な生活と比べて、山村の生活は一般になにはともあれ生活実感で優る。また、こうした評価は感性的評価とも無縁ではない。社会的評価が低いとなると、そのことがそこに住む人にも圧力となって、「できれば、もう少し経済的文化的に便利な環境に住みたい」という今現在の居住環境「場」から浮き足立って恰好よさを追う、他人の芝生的な感情が働く。そうなると、評価の意味が曖昧になる。また、例えば、高級住宅街の子供たちの目よりも、スラム街とされる所に住む子供たちの目がかえって輝いていることがある。そこには何か大切なものがあるが、その大切なものは指数化評価から漏れる。それでいいのだろうかということである。大切なのは、住むというよりも住みつくともで言える実感のありようなのではないだろうか。

ところでそのような実感は代替可能な利便性や恰好のよさの魅力からは誕生しない。むしろマイナスの克服として誕生する。そこに踏みとどまらせる強制力が働き、しかもその力を強制とはしない＜使いこなし＞のシステムが生まれて始めて実感を獲得することが出来る。所詮、＜使いこなし＝住みこなし＞なしには、実質的なものは何もない。利便さや見た目の奇麗さに気持ちが便乗している限り、また強制が強制に終わる限り、実感からの遊離現象が起こる。

とは言っても人間誰しもそれほど自信のあるものではない。規準を外に求めて——その一番陥りやすいあるいは頼りやすい規準が指数化評価であるが——心ならずも自己及び自己の環境を評価する。つまり時代や他者の評価に左右され、不幸なことに（表面的には優劣意識で幸福なこともあるが）多少とも分裂する。指数化評価は分かり易い目安としてそれなりに意味をもつが、自己実現の力をともすれば弱体化させる。生きること、住むこと、それは自己実現に向かうこと、向かいながら＜味わう＞ことに他なるまい。居住環境の真の評価は、実感の根拠となる＜味わう＞実存が正しく評価されるところに成立する。

では＜味わう＞実存の環境条件となるものは何か。環境と意識は、当然のことながら呼応しあって、充実（つまり＜味わう＞実存）をあるいは苛立ちを生み出しているが、良い関係の呼応を生み出す最大の条件は、心のゆとりである。では、地域において心のゆとりを生むにつながる環境条件は何か。経済的な余裕は、ゆとりをもたらすが、経済的に余裕があればいつも心のゆとりがもたらされるとは限らない。心を開いて自分自身にもどれればこそなのである。心を開いて自分自身にもどるとは、どういうことなのだろうか。分かり易い例で考えてみよう。五月、若葉の枝を広げた樗の大木の下に入ってみる。融和の趣に満たされた領域性が、そうした心のゆとりをもった自分を生んでいないだろうか。

充実、ゆとり、そして＜味わう＞実存の根底となる環境条件は少なくとも、領域性の形成と不

可分であるとは言えよう。

## 1 基底文化としての領域性

では領域あるいは、領域性とは何か。

領域とは、地域社会において場所化が起動状態になっている空間である。それは地域社会による絶えざる生活領域化によって、その起動状態が保持され、生活領域化が止むと、その有機的な秩序が解体して、それだけよそよそしい実存不安の空間となるところのものである。

場所化についてはやがて触れるとして、生活領域化であるが、生活領域という用語を少し厳密を期して、下の「」中の占有意識を占有・愛着意識と変える他は、鎌田に従う。「生活領域とは、個人や集団が占有意識をもち、そこを支配する一定の空間である。支配とはその領域において、他者の侵入監視、自己表現、維持管理などがなされることを意味する」(鎌田、233頁)。生活領域化としては例えば「領域固有の空間的象徴(シンボル)の共有化……環境点検や計画づくりへの積極的参加などの積極的・主体的な関与」(同 233頁)などがある。

それでは場所とか場所化とはどういうことか。

「場所の裸形のイメージは母胎であり、その意味は庇護性にある。外界から守られた、存在の根拠となるところで、定点の原点、世界への出発点であり中心となる時空間である。」(福井通、88頁)、「心を開いて自分自身に戻ることができるという特殊な状況、あるいはまた、あらゆる位置の判断がそこから開始する拠点」(瀬尾、27頁)、「場所は想像力に基づく<内側>である。」(瀬尾、164頁)。

この場所を佐藤は、いわゆる地理学上の具体的な場所と区別する意味もあるのだろう<体験としての場所>という言い方をしている。要は身体の志向性がくもの・環境>からの誘いに動機づけられてもの・環境(この場合、想像裡のもの・環境も含む)との相互作用を通して産出、生成する融和のおもむきに満たされた有意味な実存空間である。

佐藤はこうした<体験としての場所>の構造(システム)は基本的に3つの要素、中心、領域、境界から構成されるとして4つのパターンをあげている。①<位置>(=中心)のみしかない場合。②<位置>(=中心)と<拡がり>(=領域)が存在する場合。③強い<縁>(=境界)と<拡がり>(=領域)があって<位置>(=中心)が虚であるか、もしくは中空である場合。④<位置>(=中心)と<拡がり>(=領域)と<縁>(=境界)のある場合、である(佐藤、68頁)。

それでは居住環境における領域と<体験としての場所>における領域はどう違い、どう関係するのか。一般に居住環境における領域は、「はじめに<境界>があって<領域>が顕在化する。そしてこの図形の閉合性が虚の<中心>をあなたに感じさせる」(佐藤、71頁)。これに<中心>ができて<領域>が顕在化するも加えてよいであろう。要は外在的な<境界>や<中心>によって<領域>が発生するのである。ひるがえって<体験としての場所>の領域は内在的なもので先ず、動機づけられた<中心>=あなたの身体=ここ、があつてのことなのである。「あなたの身体を<中心>に歪んだ<領域>と、<領域>が現象することの結果として<境界>が生成する」(佐藤、71頁)。<体験としての場所>化が起りやすいよう地域社会によって用意された(起動状態にある)空間、それがここでいう領域つまり居住環境における領域である。

こうみれば領域(以後、ただ領域と言った場合この居住環境の領域を意味する)は、領域性として存在することもあり、あらかじめ場所化された場所として、それなりに安定したもので

はあるが、それだけにマンネリ化して意味を失う危険性も併せ持つ。

いずれにしても人は、環境により動機づけられ、場所の獲得つまり感受性の現実開示力によって現実との生命的接触をなす以外生き生きと生きることはいかなる。それが弱まれば、実存不安。「音楽を聞いても、いろいろな音が耳の中に入り込んでくるだけだし、絵を見ていても、いろいろの色や形が目の中へ入り込んでくるだけ。何の内容もないし、何の意味もない」(木村敏)、これは離人神経症患者の世界であるが、我々が生きがい失っている時、退屈している時、程度の差こそあれ同じような状態になるのではないだろうか。我々にとって、住むこと、生きることと言っても同じであるが、それは感動すること、意味内容は分からなくても動機づけられ意味ありと感ずることである。「領域」を持つとはそういうことである。人は「領域」を持たねば生きられない。居所の無さは生を蝕む。

では領域は動物生態学にいうテリトリーとどう違うのであろうか。

動物生態学にいうテリトリーと共通で、それは防衛的、排他的性格を持つが、それだけに終わるものではない。外に開かれて超越の緊張を持つ。人間は、いわゆる動物一般とは異なり、現存在として自らの生を問題の対象として了解せんとする。行為としてみれば、そこに時間的、あるいは空間的に超越の緊張がある。人間は、テリトリー内部に安住を求めるとともに防衛性を解除して「敢えて」この超越の橋を渡る両義性を生きる工夫とその使いこなし、つまり文化というものに生気づけられ根拠づけられた領域性において生きる存在であると考えることができる。人間は共同存在、一人では生きられないという言葉の真の意味はまた、そこにあると言ってよい。

ここで整理しておいた方がよからう。動物生態学に言う領域と共通する領域の特性は、原領域性、超越の緊張を孕む領域は、文化としての領域性とでも。その中間に想定される領域性がここで言う領域性、基底文化としての領域(性)なのである。以下、このことをもう少し見ておきたい。

文化人類学者は一般に、文化とは「ある地域に伝承されてきた生活習慣や行動様式」、あるいは「社会への適応技術の総体」と言ったりするが、一方で私たちはサマラの搭をイスラム文化の象徴であると言ったりする。私たちは文化という語をむしろ行動概念としてとともに環境概念としてとりあつかうべきではないか。つまり、使いこなし(行為)とともに、使いこなしを誘発し、使いこなしによって<ゆとり>を生む成熟した場あるいは環境そのものをも文化と呼ぶ方が実情に合っているのではないか。茶の湯が茶の湯として文化であるためには、茶の湯の作法が作法としてふさわしくなるための特定の場なり環境なりの成熟がなければならない、ということである(文化としての領域性)。

が一方で、特定の行為に対応するのではない、多様な、両義性を生きる行為を許容する場なり環境なりが生活文化の基底として考えられて然るべきだろう、それがここで言う基底文化としての領域性である。となると、和辻哲郎の風土性の概念が思い合わせられるが、それよりは空間の単位を小さく地域に限り、今少し装置、仕掛けを意識した概念が領域性である。

つまるところ居住環境の適性は先ず基底文化としての領域性の形成と深く関わる。たとえ立派な美術館、図書館を持っていようと、通過交通にさらされ領域性をく損傷した地域が、ともすれば無残な居住環境に墮る例は、そのことを証明している。逆に、ヨーロッパの中世都市が今なお魅力を失わずにいるのは、一言で言って装置において文化財と呼応する堅牢な領域性を築い

ているからといってよい。教会、周壁、広場、統一性のある家並みなどの物理的であると同時に精神的な装置において、「自分たちの生活がよって立つ基盤＝領域性」を生成するからに他ならない。シエナを見ても良い、ペルージャを見ても良い、それは単なる場所ではない。その領域性において感性的な空間になっていることが分かる。

地域社会における〈心のゆとりや豊かさ〉を考える場合、図書館があるとか美術館があるとか言った明示的な文化（施設）よりも、かえって有力なのは匿名アノニムなそれ以前の文化発生に関わる領域性、基底文化としての領域性が先ず考えられて然るべきなのである。

最後にもう一度、「場所の獲得は、人間の安全性とアイデンティティに密接な関係にある。……クモが巣を張るように、人間も環境を自己の目的・欲求に同化し、同時に環境から与えられる条件に対し調節を行い、環境に意味を持たせながら場所化する。この同化と調節を繰り返しながら空間を場所化し、場所の安定化を図る。種々の場所の経験が、より安定した快適な場所の獲得には重要となる。」（福井、88頁）。領域とは、安全性を保証に共同主観により「同化と調節を繰り返しながら」場所化された空間、あるいはそうなるよう意図されたアイデンティティ形成の質的環境である。もし生きるということが、共に生を意味ありと実感することであるならば、環境条件として先ず何よりもそしてどこよりも地域の居住環境において、今まで述べてきたような意味における共同主観的、潜在的〈体験としての場所〉つまり領域（性）が、問題とされねばなるまい。

## 2 領域性創出の仕掛け、装置

外在的に境界あるいは中心を設けることで領域が発生すると述べたが、地域社会にとって境界や中心の表示として意味ありと認められた、あるいは感じられている〈もの・こと〉が、ここで言う仕掛け、装置である。境界は外周の境界にはじまり、地域内部の秩序を確立するための区画などの境界までヒエラルキーをもって重合し、当然それぞれに〈もの・こと〉が対応して領域を創出する。目に見える〈もの〉的表示の仕掛け、装置としては、周壁のような面的対応のもの、出入口など分節性を特性とする線的なもの、ランドマークなど中心とともに領域を創出する点的なもの……。

いずれにしても問題は、そこに住む人々がそれを地域社会の存続にとって意味ありと認めているか、あるいは感じているかどうかということである。その意味でそれは多分に心理的なものであり、交通標識のようなサインに終わることなく、シンボル性をもつことが条件ともなっている。別の言い方をすれば、その機能は住民の領域への愛着度をフィードバックさせる。

次の章では、現在の集住環境の問題点が集約されるニュータウンを例に、もう少し具体的に「領域性の形成」について見ていきたい。

## 3 ニュータウンにおける領域性、そして南港ポートタウンの場合

ニュータウンとは何か。

予備知識——昭和20年より都市部の住宅不足を解消するべく簡易住宅の建設が始まる。加えて昭和25年、朝鮮戦争特需。産業が都市に集中するに連れて、このころより都市への人口集中も確

実なものとなり、これに対応するべくまとまった規模の4～5階建の中層集合住宅いわゆる「団地」が次々と建てられた。同一工法、画一間取り大量生産の＜近代的＞団地は、当時としては珍しい「食・寝分離」の構造ということもあって、例えば日本住宅公団団地への入居は宝くじ並みの競争倍率だった。こうした傾向に昭和30年頃よりはじまる第二次産業を中心とする高度経済成長が、拍車をかける。都市部への人口集中が加速化し、住宅需要のさらなる逼迫を招いた。長島、力道山らのヒーロー誕生が昭和33年頃。こうした経済的、社会的背景のもとで大都市で働く人のために、従来の団地に比べてより質の高いより規模の大きな集合住宅の建設が急務となった。ニュータウンの誕生である。大きなところで皮切りは大阪府の千里ニュータウンが昭和37年（1962年）、愛知県の高蔵寺ニュータウンが昭和43年（1968年）、東京都の多摩ニュータウンが昭和46年（1971年）建設、入居。港北ニュータウンの建設、入居は昭和56年（1981年）。このうち最も規模の小さな高蔵寺で開発面積702ha、計画人口81000人、他は何れも開発面積が1000haを越え、計画人口も15000人を越える。多摩ニュータウンに至っては開発面積2984ha、計画人口300000人である。外国の例を引いてみると、1960年代ドゴール大統領の掛け声で建設されたパリの5つの衛星都市のうちパリから15kmの位置にあるマルヌ・ラ・バレが開発面積15000ha。多人種混在を理念に掲げ130ヶ国からの人口230000人、文化施設・職場・商業施設・歓楽街・住宅・大学を備えた多機能都市である。最大規模のニュータウンと言って良いであろう。同じく衛星都市、パリから25kmのエブリでは人口80000人、サン・コルビニアン教会を中心において工場群その外側に緑の自然を配した住宅群。中規模ニュータウンである。イギリス、ロンドンの北西84kmに位置する産業都市として1971年に建設が始まったニュータウン、ミルトンキーンズの場合、開発面積8880ha。内訳は住居（41.5%）、オフィス・工場等（12%）の他に商業施設、郵便局など公共機関、公園・緑地病院など。計画人口250000人。最大規模のニュータウンである。それ以前に建設されたニュータウンの殆どはミルトンキーンズの二分の一から三分の一程度の、中規模、小規模のものであった。一般には規模とそのニュータウンの性格は十分に相関し、大規模化するにしたがってより多機能都市の姿をとるにいたる。昭和52年（1977年）建設・入居の南港ポートタウンの場合、開発面積100ha、計画人口40000人。最小規模高密度ニュータウンである。簡単な商業施設（スーパーその他）、銀行、郵便局、小・中・高・大学など一応ニュータウンとしての体裁は整えているが、ベッドタウンである（日本のニュータウンは欧米のそれに比較した時、その殆どがベッドタウンという特性限界が強く、大きな団地に過ぎないと評価されたりする）。こうしたなか、大都市圏を含む全国の住宅戸数が世帯数を上回る昭和48年（1973年）ころより新住宅市街地開発法が一部改正された昭和61年（1986年）ころにかけて、ニュータウンにおいても、徐々にではあるが確実に量より質への挑戦ということが建設テーマとなってくる。そして平成12年（2000年）現在は文化への挑戦の時代とも言われる。量より質の、質の指標として第一番にあがるのはいずれのニュータウンにおいても緑豊かな自然環境を持つということ。それから各ニュータウンにおいてやや順番の違いはあるが、総合・専門病院、福祉施設、そして文化・芸術施設があげられている。日本の場合、先にあげた大きなニュータウンでも建設当初は等しくベッドタウンであったが、多摩ニュータウンのように入居者が増えるに従ってデパート等大規模商業施設や事務所、企業の誘致などを通して多機能ニュータウンへの変身を計るものも出ているが、中心機能はやはり大都市圏への通勤者を多く抱えるベッドタウンであり、従来のベッドタウンの高性能化である。日本の場合フランスやイギリスとの違いはかなりはっきりしている。人口密度が高く、工場誘致には否定的である。イギリスの場合、エベネザー・ハワードの自律的田園都市の理念の

影響下にあると言ってもよいであろうが（純然たる田園都市としては今一つを残すのみである）、勤務地はそのニュータウン内で、大都市への通勤者は限られる。建物も精神衛生の観点から、中低層（5階建以下）に規制されている。

ここでは説明の都合上、領域性を一応、根底的な風土的領域性、北九州響灘のエコシティとか筑波学園学術都市とか地域社会全体に網みかける何らかの統一的理念を持っていることによって生じる特定領域性、そして地域内の要素の領域性である個別領域性に分ける。もちろん実存の領域性は、それらの重合であることは言うを待たない。

### イ、風土的領域性

芦原義信は日本の建築は内から外を眺めるように出来ていて、そのことが公共空間への無関心ともつながっていることを指摘している（芦原）。事実にそくした見方であるが、その背後には日本の風土性（この場合特にオギュスタン・ベルクによって都市性と言われるもの）があると見てよからう。「奥の思想」と私の呼ぶところのものであるが、外よりも内、更に言えば内の内たる奥により高い価値があるとする風土性である。典型となるのは神社である。公共空間である公道に直角に参道が走り鳥居をくぐって拝殿、奥殿と続く。そしてその背後に奥の奥として奥宮のある山が控えるという普通である。つまり、精神的な価値の高みが地理的な周縁部分（奥宮のあるところ）にあり、そこから地理的な中心に向かって価値の切り下げが行われているということである。日本の住居の一般は、空間学的にみて神社を模範としている。つまり神の住む山を背にして、公共空間に向かう。個々の住居よりも、奥宮からより遠いことになる公共空間は当然価値が低いということになる。以上が風土性の観点から見た、日本人の公共空間への無関心の説明である。

どこでも都市の面積のおよそ30%前後を占めるといわれる公共空間は、都市の骨格であり、都市の品格を決定するとも言われてきた。その公共空間への無関心はどのような現われをするのであろうか。領域性の形成という点から考えられることは、都市や町に統一性をもたらそうとする意志の欠如である。しかしそれでもかつての日本の町や集落にはある種の領域性が自然発生していた。すり鉢の中心に向かって価値は切り下げられているとは言え、その中心に向かう地理的傾斜が自然の求心力ともなって、領域性を発生しているからである。

以上述べたことは、中世からの伝統をしょって存続しているヨーロッパの風土性（都市性）とはだいぶ趣を異にする。価値の高みは都市の中心にある教会にあり、そこから周縁部に向かって価値は切り下げられていく。教会はその超越性を演出するべく個人の住居と意識の上で隔たりを設ける。つまり隔たりを演出するべく公道など公共空間は、教会と個人の住居の間にあることになり、個人の住居よりも価値が上であるということになる。いわゆるヨーロッパ社会における公共の精神の空間学である。かくして人は公道を越えてやってくる神の視線と面と向かい合うことになる。その態度、姿勢がもう一つの中心を抱えるペルソナ（人格、面）であり、住居のペルソナとしての、公道に面して連続する住居の共用壁である。もう少し詳しく言えば、組積造の必然として強度を作るべく何軒かが結合壁によって連なり、公道に面する事実の背後には、契約的団結に実存する彼らの人格がある。芦原がヨーロッパの建築は、外から内を見るように出来ていると言ったことは、しかし外から見る相克としての視線に絶えうるペルソナを、そして壁を作らねば生きられないヨーロッパ人の意識と都市を用意し、鍛え上げてきたとも言える問題なのである。

いずれにしても、公共空間を重要視することが都市の統一性に結実して領域性を形成し、更にそこには中心にある教会に向かって求心の磁場があって領域性が二重に成立しているのである。

南港ポートタウンの場合はどうなのであろうか。埋め立て地という条件もあり、造成しやすいように平坦にならした土地の上に造られた南港ポートタウンには、かつての山を背にした日本の居住環境（実のところ、こうした都市性は日本ばかりでなく東南アジアに広く見られるものであるが）が自然に発生させていた風土的領域性はない。かと言って、そこには先に述べたような強力な中心とペルソナの緊張によって形成される、街並みの統一感に象徴されるヨーロッパ社会の都市性（領域性）もない。

風土的領域性の無さは一般に、風土性を否定し、「機能は形態に優先する」として近代建築・都市計画を席卷してきたル・コルビジェらの集住環境概念に好都合であり、国際スタイルと言われる規格大量生産の箱形高層建築物を林立、平行配置させてきた。南港ポートタウンも例外ではない。思い出されるのは、建設担当者の次の言葉である「皆、お互いに干渉されないことを好みますので、そのように建物の向きや位置を決めました」。領域性、それは形態の意味であり、正負に転換されうる両義的干渉性であり、整理学を方法とし機能主義を理想とする＜瘦せた＞近代ヒューマニズムと対極にある問題なのである。

#### ロ、特定領域性

領域性形成の観点から見て、南港ポートタウンを特徴づけている最大の仕掛けは、「終日車両進入禁止」である。

言うまでもなく20世紀後半から21世紀にかけて、文明社会の生活環境において解決を迫られる最大のアンビヴァレントの病理は、自動車問題であると言って良い。大気汚染、騒音、交通事故、交通渋滞、駐車問題、視覚公害等の偏在系環境負荷は「感じて」いても、融通性、プライバシー、直接性、利便性そしていとも容易に人間サイズを越えられる感性的魅力は強力である。結果、自由を約束し機会を拡大する一方で、「正しく機能すれば、自我の交流を含むすべての社会的交流を生み出す」（アレグザンダー、65頁）環境を著しく破壊し、社会生活を消滅させる自動車問題は病理化する。見て見ぬふりをして、快適のツケを弱者に回して済ませていくうちに、資源は有限であることの必然として、弱者の域は広がっていき、被害は快適を貪る当人、家族をも巻き込んでいく。危険であるが、魅力でもある——「危険である。だが、さまざまな活動が発生するのは車と歩行者の合流点に他ならない」（アレグザンダー、142頁）。

だが、車とは一体何であろうか。次のことはあまり意識されていない。時速30kmで走る車を想定した場合それは「各人が歩行者である場合のはば1000倍の空間を占有することを意味する。運転者が歩行者の1000倍の面積を占めるとすれば、距離的には10倍も遠く離れることになる。言いかえると、車の利用は、人びとを拡散し遠ざけるような総体効果をもたらす」（アレグザンダー、35頁）のである。互いから互いを疎外する、つまり領域性の形成と反対の方向に働く自動車問題にどう対応するのかが、居住環境の生命線を決定するという共通認識が設計、整備においても取り沙汰されるようになってきたのは日本の場合、60年代も後半。

多くのニュータウンはその時期その時期のそれなりの理想の集住環境として計画され、建設されてきたが、南港ポートタウンも例外ではない。特に、自動車公害が意識されても経済優先の圧力のもとで抜本的な対策が等閑にされていた70年代に、終日車両進入禁止のニュータウンとして建設された南港ポートタウンは、画期的な試みであった。1999年2月下旬、夕方の5時頃、オー



バーがなければ寒い日であったが、調査に訪れた我々が目にしたのは、公園の池に入って元気にはしゃぎ遊んでいる子供たちの姿であった。誘拐などの危険も感じられなかった。今日、冬のしかも肌寒い夕刻時にこのような光景を目にすることは、日本全国広しと言えどもそれほど例のあることではあるまい。この「幸せ」は明らかに、ニュートOWN終日進入禁止によるものであることは間違いない。もちろん現実には実に様々な条件、要素によつて構成されているのでそれだけが理由とは言わぬまでも、他に比肩する有力な理由は考えにくい。

自動車進入禁止のニュートOWNは、「幸せ」を生んでいるが、この開発ニュートOWNは後続者を持たない。その後、多くのニュートOWNが計画され、建設されたが、その多くがオランダのボンエルフの考えを採用、あるいは準用した自動車制限乗り入れ型のニュートOWNである。先に述べたアンビヴァレントな現実を考えれば、常識的な線に落ち着いたとも言えるわけだが、こうした傾向の中で、南港ポートOWNの領域性形成は今どうなっているのだろうか。南港ポートOWNの状況については、開発担当者である大阪開発技術協会の佐藤恵一氏のレポート（1997年）「南港ポートOWNのノーカーゾーン——実施20年目の中間報告」が参照になる。簡単ながら98、99年の二回にわたって我々はヒヤリングをおこなったが、基本状況はこの中間報告時とさして違っていない。各戸車1台の時代はこの地域にも「当初の車がなくても生活できる街から、車を持ちながらノーカーゾーンを守り、より良い環境を求めて、車の利便性であるドア・ツー・ドア、全天候性、移動の自由等を制限して生活する街」（佐藤）への意識変化がはっきりしてきた位である。領域性形成の観点から気になることは（レポートはその点についてふれていないが）、環境負荷となりうる駐車場を最初から地域外処理の利便性の問題とのみ考えている点で、理念として便乗者の弱点を抱えているということである。個人のエゴがいとも容易にすぎることのできる法的な矛盾もある。終日車両通行禁止地域ではあるが、通行禁止区域であることによって駐車禁止が出来ない。通行禁止といっても緊急自動車、管轄警察の許可を得た車、制限があるとは言え物流のための貨物自動車は進入できる。チェックをするのはメインゲートのガードマンのみ。しかもそのガードマンは指導あるいは協力要請に止まり強制的権限をもたない。入り込んでしまった車は取り締まれないのである。結局のところ不法？進入・駐車は実質、良心次第ということになる。ノーカーゾーンは止めないほうがいいとする住民がアンケートでは90%を越えるにもかかわらず、そして進入禁止の法的規制があるにもかかわらずである、夜間の滞留台数は一日平均350台。全部が全部違法駐車でないとしても、その大半は違法車である。アンケートを読んで気がつくことは、侵犯者を阻止できないゆえの神経症と無関心の進行。ノーカーゾーンに賛同していながら他力本願で、違法者と違法者に対する行政対応の甘さへの不満、批判に意見が集中しているが、自己管理への意志が感じられないということである。実際、自己管理意志の現われとしての施策は耳にしなかった。費用を分担し自分たちで管理する強い意志がなく、それを港湾局その他に任せている実情は、車両進入禁止の理念が便乗理念にとどまり、領域性も実質的にはもろいものであることを物語っている。「感謝が環境の創造性の機会を生む」（水田一征、59頁）とはよく言うが、こうした不満、無関心に現れる主体性の欠如は、その感謝の気持ちを疎外している。

考えてみなければならないことは、人間は制作によって生存し、制作において領域性を形成して生きるということである。つまりところ責任を分担する意志による自己管理システムに具体化される（自分たちの環境を自分たちで維持し育成していこうという主体性としてある）文化意識が希薄なところでは、領域性の形成は危うい。流行には敏感であるが、その場、自分たちさえよ

ければという現世利益的な日本人のますます顕著になる心性を考えると南港ポートタウンにおいて、課題の克服は容易ではなく、形成されたかに見える特定領域性も今のところ脆弱である。

#### ハ、個別領域性

アテネ憲章、「輝ける都市」などを通して近代の環境設計をリードしてきたル・コルビュジェらの思想——過去や地域性を払拭、白紙の上に合理的に分析・総合という考えに従って物事を設計する——は、人間の活動の全体を労働、居住、慰安とそれらを結ぶ交通と考えた。この時交通の機能は、先の三者へ人間を安全且つ速やかに運ぶ以外を捨象した。幅広くストレートな道路が要請された。歩行の無視あるいは強い言葉を使えば抹殺である。(近代も最近まで日本になく)ヨーロッパの小街路にまで残る歩道、中庭の広場などは言わば忌むべき過去の形骸であった。だが人間の活動のうちから、「歩行」を無視するとは、どういうことであろうか。意味発生機能である身体を無視するということであろう。何故なら、身体の意味発生機能(言ってみればく味わう>実存)は実のところ歩行においてもっとも可能になるからである。

この項ではニュータウンにおいてそれぞれの人間的な速度で人(の波)が流れ・出会い集う、くもの>としての歩行空間——広場、街路、ランドマークとなるもの、中庭、共用廊下などの装置——と、くこと>として自治会組織など人的ネットワークの有様が問題となる。さて領域性の形成は一言で言えば、空間にプライベートとパブリックの両義的中间領域性を付与し感性空間を創出できるかどうかにかかっている。くもの>に関してはやがて述べるように、すべて街路のヴァリエーションとして理解可能であるので、ここでは街路に絞って、領域性形成の問題を論じる。その前に一つの事実を押さえておいた方が良いでしょう。

魚は真っ直ぐに走る川よりも蛇行する(つまり流れながら留まれる淀みを持つ)自然の川により健康に育つという事実——そこには生物が共振するリズムが誕生するからであるが。

都市の品格を決定するのは公共空間、その公共空間の骨格ともなるのは街路であると言われる。街路を見れば、その都市が分かるとも言われてきた。プライベートとパブリックの媒介空間としての街路に都市生活の実質が集約するからである。

ところでモダニズムの機能性、利便性、速達性追求とその利器である自動車によって圧殺されてきた都市における人間性の回復は、20世紀も後半になって環境設計家クリストファー・アレグザンダーらの試みなどによって設計上の糸口を見出したかに見える。重要な鍵の一つは、(人間の住む)街路である。「街路は、今日見られるような単なる通過空間ではなく、人の留まれる場所にせねばならない」(アレグザンダー、313頁)としてアレグザンダーはそのデザインを提示する「公共歩行路の中間部にふくらみをつけ、端部はしぼること。そうすれば、囲われた場所が形成され、人がただ通り過ぎるだけでなく留まる場所になる」(同 313頁)。装置を通して人の動きが、更に言えば意識のゆらぎが空間を豊かにするのである。この意識のゆらぎの奥行きを更に深くする装置が、(建物からあるいは木立を通して)街路とそこにおける人の動きに注がれるまなざし、く見る者と見られる者の劇的關係>である。留まれる場所が独立したもののうち、よりパブリック性が勝る両義的中间領域が広場であり、プライベート性に傾くのが中庭である。共有の廊下は、屋内街路と考え得る。

さて空間を豊かにするとは、もちろん融和的な人の動きや気配によって空間が感性化されるこ

と、つまり領域性の形成が生じていることを意味する。この問題は逆の融和的な人の動きや気配を欠くケースを考えると分かり易い。単調なアスファルト道路、ドーナツ現象を起こしてシャッターを降ろした駅前商店街。荒れ果てた広場。各住戸が小さな覗き窓つき扉を閉ざして向かい合うマンションの中廊下——ロバート・ソマー『現代建築の反逆——タイトスペース』が皮肉を込めて近代建築の基本と言うところの「刑務所の設計」そのものでなくてなんであろう。通過交通。コンビニ、電子レンジでチン、で良しの生活。最後の例は微妙であるが、いずれも<寒々として>足を踏み入れたくない空間である。領域の形成がなされないばかりか、感性の疎外が起こる。領域が形成されるとは、そこにリズムが生まれるということであり、魚の棲む川がそうであるように、昼間の時間よりも夕方の時間がそうであるように、流れながら留まれること、繰り返し試みられることが条件なのである。繰り返せばそれだけで感性が磨かれ豊かになるとは限らないにしても、繰り返すことなくしては感性が磨かれ豊かになることはない。

冬至4時間日照及び「経済に見合う」を不文律の条件として、住棟の方位（日本の場合、南面主義による無味乾燥な平行配置）、住棟間の距離、品質を決定してきた日本の集住政策は、南港ポートタウンの場合も例外ではない。ヨーロッパでは住居は中層建築（4、5階）以上は、精神的には肉体的罹病率が高いとして厳しく規制されているが、ここでは14階建も。歩いてみて分かることは、施設間、要素間の媒体となり、環境に人を馴染ませ、生活を活気づけ、全体を一つの秩序にまとめあげる街路の発想が弱く（人や人の動きに対するくまなざし）の装置の欠如はそのことを物語っている）、そのため全てが単発的で、パーツの組み合わせ、出来合いの域を越えるまでには到っていない。デザインをもった公園、川沿いの緑道、舗道と、まるでデザインのない公開空き地と空き地化された住棟間の空白部分の放置が、今後どう展開していくのだろうか。良き展開の鍵は、自分というものを確認させてくれるがゆえに繰り返し歩いてみたい道＝街路の創出ではないだろうか。

<こと>に関しては、「環境というものは、そこに住み、働き、遊ぶ人々がその創造や管理に実際にかかわるならば、よりよいものになる」（ニック・ウェイツ、5頁）というコミュニティ・アーキテクチャの原理を指摘するだけにとどめて後日のテーマとしたいが、最後に、この原理遂行は街路の創出と互恵的であると言いたい。（了）

#### 参考文献

|                  |                 |           |       |
|------------------|-----------------|-----------|-------|
| 1 空間学事典          | 鎌田元弘、福井通その他     | 井上書店      | 1998年 |
| 2 意味の環境論         | 瀬尾文彰            | 彰国社       | 1981年 |
| 3 環境デザイン         | 佐藤洋、水田一征その他     | 学芸出版社     | 1998年 |
| 4 ニュータウンは今       | 福原正弘            | 東京新聞出版局   | 1998年 |
| 5 分裂病と他者         | 木村敏             | 弘文堂       | 1990年 |
| 6 街並みの美学         | 芦原義信            | 岩波書店      | 1993年 |
| 7 パタン・ランゲージ      | クリストファー・アレグザンダー | 鹿島出版会     | 1997年 |
| 8 まちづくりと歩行空間     | 今野博             | 鹿島出版会     | 1993年 |
| 9 コミュニティ・アーキテクチャ | ニック・ウェイツその他     | 都市文化社     | 1992年 |
| 10 都市のコスモロジー     | オギユスタン・ベルク      | 講談社（現代新書） | 1993年 |

（なお、以上は国際学部共同研究費の助成を受けた研究成果の一端である。）