

6-4. 安全な社会・都市づくりと都市空間 (谷 明彦)

都市・社会の安全に関して、都市空間がどのように関わっているのかについてはこれまでもさまざまな研究がなされてきた(『都市と犯罪』、『守りやすい集合住宅』、『安心できる都市』、『安全・安心まちづくりハンドブック』)。ここでは、これらの研究を踏まえて、今後の都市づくりの中で問題点として特に考慮すべき事柄について分析を進める。また、それに基づく都市空間の安全評価を行う仕組みの提案を行う。

6-4-1. 危険な都市空間と安全な都市空間

安全な都市空間づくりの基本的な考え方としては、新たに危険な空間を作り出さない、現存する危険な空間を改善・排除する、危険な都市状況に対応策を考える、という三つの方向性が考えられる。そのため、まず本研究で明らかになった現在の都市空間の問題点をまとめ、そこから見えてくる安全な都市空間づくりのあり方を考える。本節では、

- (1) 都市全体にわたる都市構造の問題
- (2) 都心部・中心部の空間づくりの観点
- (3) 郊外部・住宅地の空間づくりの観点

の三つの視点から都市の空間づくりを論じる。

また、都市空間の安全性を検討する場合、同じ空間でも災害、事故、犯罪の種類や程度によっても、危険・安全の度合いが異なるほか、時代背景、経済状況、国・地域、季節・時間帯などによっても異なってくるのが分かっている。例えば、高齢者・障害者の安全対策として歩車道の段差をなくしたため、自転車が速度を上げて横断歩道に突っ込み対人事故を起こす危険性が増すこと。あるいは、危険な都市中心部から逃れて郊外につくられた居住地が、車の普及によって犯罪の危険にさらされること。欧米では犯罪の危険が多いとされる高層住宅がアジアでは依然として安全な住まいと認識されていること、などがこれらの典型的な例である。

このことから本研究では、都市空間の危険・安全の度合いを評価することが必要であると感じている。そのためには、災害や犯罪などの分類に基づき、都市の危険・安全の度合いを測る尺度が必要となり、今後の研究によって明らかにしていく計画である。したがって、本節ではそのための準備段階として、第5章で提示した安全を脅かす要素の相関図に基づいて、災害、事故、犯罪、テロの4カテゴリーごとに、都市空間の安全を評価するシステムの構築を提案していく。

6-4-2. 都市構造の問題点とその改善策

まず、都市域全般にわたる問題点としては、都市の形成過程とその結果として生まれる都市構造上の問題点が挙げられる。近代以前の都市は、中世の城塞都市に代表されるように周囲を城壁に囲まれた防衛的都市構造をもち、道路は通過よりも日常生活のため、土地利用は効率的分業よりも複合的利用が当然であった時代であった。これが、近代に入って、都市が急速に拡大し始めて以降、都市計画の要素から防衛や防御の考え方が失われ、同時に都市が明確な境界を持たないアメーバーのような存在になったといえる。

特に、大きなインパクトを与えたのが車社会の到来である。自動車はそのプライバシー（個人の私権）重視とモビリティ（移動の自由度）確保のため、それまで都市がもっていた、フアブリック（都市の諸要素をつなぐ構造）を寸断、再分化し、都市をその経済的合理性を超えて拡大させ、しかも都市の住民あるいは訪問者の匿名性を高めた。その結果として都市の安全に対しては以下のような問題点が指摘されている。

(1) 都市の拡散と低密度化

都市が発展過程で拡散し低密度化したことによって、都市のインフラは非効率化し、都市の活力は低下した。このことは災害に対して脆く、復旧が困難であり、また犯罪にとっても弱い都市をつくってしまったといえる。大地震ほどの災害でなくとも、少し多くの積雪があっても都市は大混乱することが証明されている。

(2) 土地資本主義による土地所有と土地利用の細分化

現代都市は、都市域の拡散とともにその内部で土地の所有と土地利用を細分化していった。近代以前の都市が少数の土地所有者によって土地利用もコントロール可能であった。現代では土地という公共財でさえも、資本主義によって原材料扱いされている。この結果、所有も利用も細分化され、時代とともに変化できない土地が放置されたり、低利用（駐車場など）になったりして都市の活力をそいでいる。このような状態は諸外国ではスラムとも呼ぶ状況で、安全にとっては脅威である。

(3) 自動車による交通の高速化と匿名性の助長

自動車社会の到来は、都市のあり方を根本から揺さぶっている。交通の高速化は交通事故を増大させ、また自動車の匿名性は犯罪の逃走手段としての使用を助長し、挙句の果ては暴走族のように自動車自体を犯罪行為の道具としている。このような状態を脱するためには、都市計画の役割大切であり、都市の作り方を根幹から考え直すことが迫られている。さらには車の問題は、どのようにして走りやすくするか、匿名性を失わせるかを考える時期に来ている。車社会のさまざまな弊害は、自動車メーカーの問題でもあり、車社会の歴史の浅さでもあり、また日本の若者の未熟さの表れでもある。

(4) 道路のつくり方、交通の考え方の間違い

日本の都市は、ますます自動車依存を強めているが、道路づくりや交通行政は、それを是として進んできている。そのため、事故を起こしにくく地域の環境を守るような、とおりにくい道路や自動車の入れない地区などが政策的になかなかつけれない。国土交通省や警察はまちづくりをもっと理解するべきである。

これらの問題点を解決するためには、

- (1) コンパクトシティの考え方による都市構造の転換
- (2) 都市計画の転換による土地利用の新たな制御

(3) 自動車のコントロールと匿名性の除去
の3点が重要であると考える。

6-4-3. 都心部・中心部の空間づくりの問題点とその改善策

第二番目の都心部・中心部の空間づくりについては、都市の発展、拡大とともにいくつかの側面を持っている。まず、都心部が都市の経済活動のエンジンとしての側面である。このため都心部にはオフィスや商業が集積し、商業・業務活動が他の都市活動を排除していくことになる。また、都心は都市の行政の中心としての側面を持っており、公共施設や公共空間が整備される。さらには、近年の都心部は都市活動の郊外化によって衰退を余儀なくされているという側面を持つ。このような多様な側面を持つ都心部・中心部は問題も複雑であり、したがって、都心部・中心部の空間づくりの問題点としては、以下のような指摘がされている。

(1) 高層化と周辺空間の無人化

近代都市計画が追求した土地利用の純化と効率化によって、都心には高層のオフィスビルが林立する業務地区が出現した。しかし、このような単機能の業務地区では夜間人口が減少し、オフィスがしまったあとや休日はゴーストタウン化してしまう。このようなまちでは、犯罪が起こっても誰も気がつかず、通報も遅れがちとなる。その対策としてビルはセキュリティシステムで防衛してしまい、まちとは一層切り離されるという悪循環が起こっている。

(2) 死角の発生

都心部では、建築物が巨大化するために、その影に死角が生じやすい。また、歩道橋や高速道路といった構造物も死角を生む要素となっている。このような死角には、犯罪を誘発する危険性が大きく、またごみなどが捨てられて環境悪化の原因ともなる。

(3) 都心としてのコミュニティ、人のつながりの喪失

都市の機能が純化され夜間人口が減少するにつれて、それまで都心にも存在していた地域コミュニティが機能しなくなる。それと同時に、それ以外の人間関係も破壊され、巨大な匿名空間が出現する。都心で起きる犯罪や事故の目撃者がなかなか見つからない、あるいは名乗り出ないといった現象も起こっている。

(4) 屋外空間の不足と災害の危険性

都心には巨大な建築群が林立しており、屋外空間はその間の隙間にしか過ぎないという状況ができています。屋外空間の不足は大地震のような災害時に、避難する場所がない、消防や救援のためのスペースがないなどの問題を露呈する。

(5) 潤いの空間、歩行空間の喪失

都心は経済原理、商業主義によって支配され、収益を生まない潤いの空間や施設に対して冷淡になっている。これを補うはずの公共空間も、自動車優先、公共建築の内部空間優先で、都市の中での潤い空間や歩行空間が失われている。この結果、災害時の避難空間の確保が困難になることや、歩行者による自然監視システムが働かないことなどが問題となる。

これらの問題点を解決するためには、

- (1) 巨大建築からきめ細かな都市空間への転換
- (2) 死角のない空間づくり
- (3) 災害時の避難空間の確保
- (4) 都心居住の推進と歩けるまちづくり

の4点が重要であると考える。

6-4-4. 郊外部・住宅地の空間づくりの問題点とその改善策

第三番目の郊外部・住宅地の空間づくりについては、都市の大部分の地域に当てはまる問題点が多く、今後の都市づくりに関しては最も影響が大きいと考えられる。すなわち、都心部・中心部の空間づくりの問題点としては、以下のとおりである。

(1) 車社会へ対応した前面駐車場と自動車でのアクセス

住宅地も車社会に迎合し、前面に駐車場を持ち、自動車でのドアツードアのアクセスを前提に作られている。そのために、前面の道路側をにシャッターや車でふさぎ、出入りは直接くるまで行うという、人の気配が感じられない自然監視がまったく働かない住宅地となる。

(2) プライバシー重視と洋風住宅普及による閉鎖型住宅地

さらには、一戸一戸のプライバシーを重視し、また樹木で覆い隠したしゃれた洋風住宅が人気があるため、住宅地全体としても見通しをさらに遮断している。最近、白昼堂々の凶悪犯罪が多いのも、このような住宅地の欠陥が誘引となっているものと考えられる。

(3) 住宅地の領域性の欠如

住宅地を作る場合に、利便性を重視するあまり、あるいはまったく知らずに、領域性を考慮せずつくられている。特に、集合住宅においては領域性はコミュニティ形成にとっても重要であり、領域性のない住宅地は犯罪の誘発につながると考えられている。また、住宅地の公園は、余った土地に設置されることが多く、死角になっていて危険であることが指摘されている。

(4) コミュニティの崩壊と近隣関係の喪失

旧来住宅地にはコミュニティが存在し、それぞれの近隣関係があった。しかし、近年の個人主義の席卷、自己中心主義の蔓延でコミュニティは崩壊の危機に瀕し、近隣関係は喪失されている。このような住宅地は犯罪者にとって最も都合のよい場所である。犯罪を防ぐ最も効果的な方法は、隣人が顔見知りになり、挨拶をすることだと指摘されている。

(5) 行政の過剰サービスによる自助努力の欠如

日本社会は元来相互扶助と自助の精神で成り立っていたが、高度成長以降の自治体のサービス過剰はこの仕組みをも壊してしまった。このような状況は災害には非常に脆く、また復旧や復興の過程でもマイナスに働くことがわかっている。最近では自分の家の前の掃除も雪かきもしないという住民が増えており、このような住宅地は災害や事故の祭の危機管理能力はきわめて低いと考えられる。

これらの問題点を解決するためには、以下の3点が重要であると考えられる。

- (1) 人々が歩いて行き交うまちづくり
- (2) ひとびとが挨拶を交わすまちづくり
- (3) 家々から明かりが漏れるまちづくり

6-4-5. 都市空間の安全評価手法の必要性

本研究は、最終的に安全な社会・都市づくりのさまざまな提案をしていくことを目指している。そのために、都市空間の危険・安全の度合いを評価することが必要であると感じており、今年度ではその準備作業として、安全を脅かす要素の相関図を作成した。次年度以降は、その安全を脅かす要素の分類に基づき、災害、事故、犯罪、テロの4カテゴリーごとに、都市空間の安全を評価するシステムを構築していく計画である。

安全な社会・都市づくりを考えていく場合には、どちらの空間が安全、この空間はどのくらい安全か、などという場面に遭遇する。あるいは、今後行政に導入が検討されているベンチマーキングの指標として、安全の度合いを数値化することも考えられる。

これまでは、過去のデータから現実に災害、事故、犯罪などが起こる頻度で図ということが一般的であった。たとえば、過去5年間の当該地区内での交通事故件数や窃盗件数、などである。しかし、これでは頻度の低い事故や災害の危険度は計ることができないし、また市民の不安感を反映することができない。すなわち、犯罪や事故が起こってなくても起こりそうな、危険を感じる空間は改善が必要であるからである。

次年度以降の研究では、この点を考慮し、現実に災害、事故、犯罪などが起こっていなくても、都市空間がどの程度安全なのかを評価する手法を提案していく。