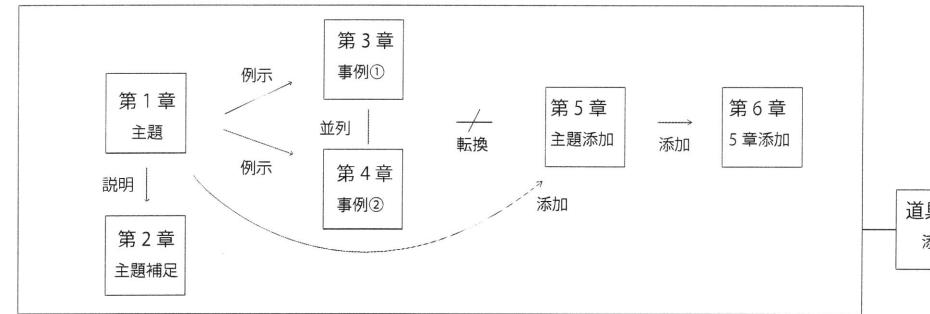


本の構成

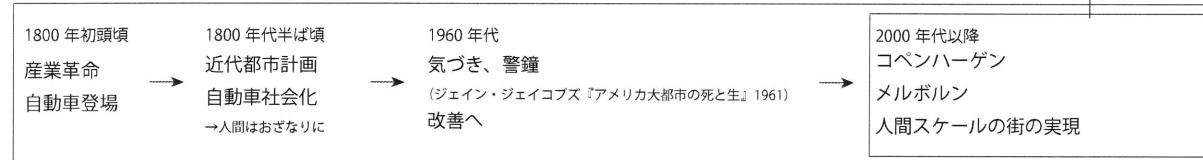


背景

ヤン・ゲール（1936年—、デンマーク）。原著『Cities for People, Island Press, Washington, DC, 2010』（2010）。

『Life between Buildings』（『建物のあいだのアクティビティ』鹿島出版会、1971）で提唱した「人間の街」のデザインは

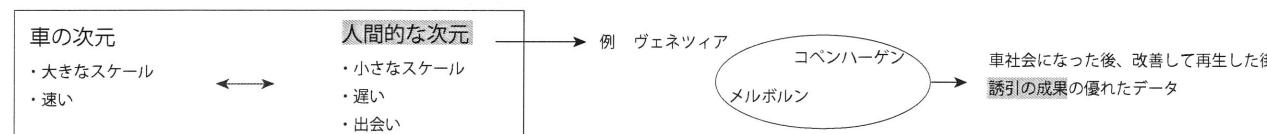
1980年代に欧米に広がり世界の都市計画の教科書的存在に。



第1章 人間の次元

1.1 人間の次元

…人間の身体や感覚に即した空間尺度。徒歩、自転車等は人間の次元の移動手段である。



第2章 感覚とスケール

2.1 感覚とスケール

人間スケールの都市構造は、人間の身体によって規定される可能性と限界を考慮したもの

…直線的で正面性が強く、水平的方向性を持ち、時速5キロで歩行する

2.2 感覚とコミュニケーション

視覚 > 聴覚 > 嗅覚 >>> 触れる、味わう
「遠隔」感覚 「近接」感覚

2.3 攪乱されたスケール

自動車の流入により、昔からつづく人間感覚の都市のスケールは攪乱された。

第3章 生き生きした、安全で、持続可能で、健康的な街

4つの目標 ①生き生きした ②安全 ③持続可能 ④健康的 = 人間スケールで作られた街

3.1 生き生きした街

活気があり魅力的な街には、街路など屋外のアクティビティ、それらを眺め参加する多くの歩行者・滞留者が必要。

3.2 安全な街

交通安全…歩行者に明確な優先権を認める街路の整備。
多種多様な交通規制のある街路の導入など。

犯罪防止…人びとの視線が行き届く、街に対して開放的な

ファサードデザイン、明快な構造、明快な領域は犯罪抑止効果あり。

3.3 持続可能な街

徒歩と自転車交通は、資源消費・空間の占有率の面から持続可能性が高い。近年は小回りが利き土地消費の少ないLRTの導入も盛ん。

3.4 健康的な街

徒歩と自転車は利用者の日常的な運動習慣を作るため健康増進効果あり。

理想の都市構造
本書で取り上げる内容

議題①

ヤン・ゲールが「人間の街」を提唱してから50年弱が経過。
現代の都市への問題意識に変化は？

現代

?

第4章 目の高さの街

4.1 質をめぐる問いは小さなスケールで

街の質を高めるには人間の身体の尺度=小さなスケールで計画すること。

4.2 歩くのに適した街

（許容歩行距離=500m）環境や条件で左右される）

どんな目的の歩行でも道筋で社会活動が発生する。

歩行の感じられる方には道筋の良し悪し、路面の状態、混雑の度合い、歩行者の年齢・体力が関連する。

何もないより楽しい景色、階段より斜路、でこぼこより平らな道の方がよい。

4.3 時を過ごすのに適した街

必要度合いの低い、任意の滞留活動が行われているかどうかが都市の質を表している。

身体を預け、立ち止まり、座りたくなるような魅力的な場所が必要。

また公共空間だけではなく半私的空間の滞留活動も重要。

要因：立位…エッジ効果、ピアノ効果、窓み効果、でこぼこの外壁 座位…座る場所の質の4段階評価、背もたれと座面の質、など

4.4 出会いに適した街

出会いには、見る、聞く、話す機会に恵まれていることが必要。

→よい眺め、視覚的ふれあい、会話を妨げる騒音がない、等

4.5 自己表現、遊び、運動

人々の都市空間で自己表現、遊び、運動を促進するのは生き生きした健康的な街をつくるには重要な課題。

特別に専用の場所をあつらえるのではなく、街中、日常生活上にあること。

対義的：過大で、
よそよそしく、拒絶的？

4.6 良質な場所、快適なスケール

街の構造と空間が人間の身体や感覚と調和していて、その空間の規模とスケールが適切であること。

大きな空間に小さなスケール（植栽、パーゴラ、ファニチュア等）の事後挿入も可能だが、最初から計画した物より効果は低い。

4.7 目の高さに良好な気候条件を

気候条件は都市空間の快適さと満足に大きな影響を及ぼす。 問題：高い建物→強風、温暖地域→蓄熱しやすい材料など

広域気候、地区気候、局所気候の3つがあり、人びとの滞留促進を図る場所では局所気候が重要な役割を果たす。

4.8 美しい街、すてきな体験

都市のすべての要素に視覚的質への配慮を。

4.9 自転車利用に適した街

自転車の利用は環境問題対策、健康促進など利点も多いが、基盤整備が不十分。道路整備のみではなく列車や地下鉄、バスなどの公共交通と組み合わせて乗り継ぐことを容易にしたり、駐輪施設、利用者向けの更衣室やシャワーの設置をすべき。

議題④
日本で自転車の基盤整備をすることは可能か？
自転車以外の手段は考えられるか？

社会的視覚…100m。人の動作やボディランゲージを読み取れる。
→競技場や劇場、広場の大きさ等
第二の限界点…25m。顔の表情、歌や会話を楽しめる。
→劇場やオペラハウス（演者の技術により35mに）

議題②

近代都市計画は、住宅不足や劣悪な住環境で病気が蔓延していた時代に掲げられた理想。解決した問題もあったのでは？

第5章 アクティビティ、空間、建築——この順序で

5.1 ブラジリア症候群

都市デザインと都市計画では3つの全く異なるスケールを扱う。

・大スケール…多くの地区、機能、交通施設を含んだ都市全体を扱う。地図を見下ろす視点。

・中スケール…開発のためのスケール。都市内の個々の地区や区域のデザイン、建物や都市の編成を扱う。鳥瞰視点。

・小スケール…人間の景観、都市空間を利用する人びとが目の高さで体験する視点。

理想は3つの原理がすべて融合して統一体を生み出すべき。

近代主義の計画実践…建築に焦点、上2つのスケールのみ処理。都市の骨格→建物→建物のあいだという優先順位では人間の景観は生み出せない。

5.2 アクティビティ、空間、建築——この順序で

従来の建築→空間→アクティビティという順序ではなく、建築より前にアクティビティと空間を扱い、人間の景観をつくる。

第6章 第三世界の街

6.1 第三世界の街

急成長する発展途上国では、急激な都市人口の増加にあわせて不法住宅地区が拡大している。間に合わせの劣悪な建物には生活に必要な設備がほとんど備わっていない。さらに既存の住宅地区にも過密を招き、上下水道や交通網、公共空間や公園に過剰な負荷をかけている。

BRT（高速バス輸送）…「ゴムタイヤの地下鉄」。安価で容易に建設でき、多くの乗客を街のどこにでも迅速かつ快適に運ぶことができる。

第三世界の都市ではあまり費用のかからない小さな事業を迅速に実行し、住宅整備の取り組みの取っ掛かりを作ることが大切。

6.2 人間の次元——世界共通の出発点

経済的先進国で起こった人間の次元軽視による街のアクティビティ消滅の危機を、開発の圧力に晒されている経済発展途上国で繰り返さないことが重要である。

議題

①ヤン・ゲールが「人間の街」を提唱してから50年弱が経過。現代の都市への問題意識に変化は？

②近代都市計画は、住宅不足や劣悪な住環境で病気が蔓延していた時代に掲げられた理想。解決した問題もあったのでは？

③章3、4で挙げられた事例の中で日本に適用出来そうな物、出来そうにない物。もしくは似た問題への解決策で、日本独自の方法など。

④日本で自転車の基盤整備をすることは可能か？自転車以外の手段は考えられるか？

⑤建築家は都市計画にどうコミットしてゆくべきか？