

## 柏駅東口ダブルデッキ改修に込めた活性化への思い

～ハード・ソフト連動整備に見る「生き残る街」の戦略～

■講 師 中野恒明氏

芝浦工業大学環境システム学科教授、アブル総合計画事務所所長  
都市環境デザイナー、都市プランナー

■日 時 平成24年2月24日(金)18:30～20:30

■会 場 柏商工会議所 401会議室

※入場無料

<問い合わせ先> 協同組合 柏駅東口中央商店街連合 Tel.04-7167-3131

## ～はじめに～<石戸理事長挨拶>

本日はお忙しい中、お集まり頂きましてありがとうございます。中野先生とは、私が 30 代の頃、初めてお会いしてからの長いお付き合いです。当時は、商工会議所で半年間の勉強会をやっており、先生は講師としてお見えになっていました

3年前に柏市がダブルデッキを直すという時に、「こんなデザインでは・・・！」と思ったので(苦笑)、中野先生にデザインをお願いして出来上がったものがあのダブルデッキです。次にこのダブルデッキを“どう使いこなすか？”を先生に相談したところ、新潟の駅前広場(役所が民間にきちっとお金を出して貸しているという事例)を紹介していただきました。このようなことから、中野先生の方が、柏のダブルデッキに対する思い入れは我々よりも強いのではないかと(笑)・・・。

先生と議論していると「まだまだ生ぬるい。」と言われたりするのですが・・・。(苦笑)

やはり、我々も先生にいろいろと教わりながら、“どこにでも在る物ではなく、柏にしかないようなもの”を作り上げていきたいと思います。今日は、皆さんに先生の話聞いていただいて改めていろいろと考えてみたいと思います。

## ～中野先生の紹介～<司会の佐藤氏より>

現在、芝浦工業大学システム理工学部環境システム学科教授。

建築業界関係者からは“アプル総合計画の中野さん”という方が親しみ深いです。(笑)

東京大学都市工学科卒業後、楨総合計画事務所に勤務。

その後、独立してアプル総合計画事務所を設立。

2005年より芝浦工業大学にて教鞭を取る一方、都市プランナー・デザイナーとしても活躍中。

## ～講演会～

### 柏駅東口ダブルデッキ改修に込めた活性化への想い～ハード・ソフト連動整備に見る「生き残る街」の戦略～

#### ●導入—中野先生の思い

##### <中野先生コメント>

先ほどご紹介がありましたように、石戸さんとは 30 年前からのお付き合いをさせていただいています。たまたまでしたが、柏市の方でダブルデッキの改修をしたいという話を聞いてコンペに応募しました。私たちのアイデアが採用されて工事が行われたわけですが、現在、デッキが完成していますが、道なかばにしてはしごをはずされた状態だと感じています。通常、設計コンペに通ると、基本設計→実施設計→意匠監理をさせてもらうのですが、今回、監理というのが一切ありませんでした。最終的に色決めは、市のほうで行ってしまいました。私としては、大雑把にはこんな色でこんなイメージと決めていたのですが、その相談も無かったのが少し気になっています。もうひとつは、コンペのときに提案したのは、道路施設である舗装や照明だけでなく、出来れば、カフェのようなものを営業してほしいなど、また、プランターなども置いて少し賑やかにしてほしいなという希望があったのです。私としてはそういうところまで関われると思っていたのですが、「ここは道

路区域だから、道路施設だけ設計して下さい。それ以外のところは、設計対象外だから外します。」ということになりまして、ベーシックなものしか出来ませんでした。(苦笑)

私としては、もともと我々はベーシックなものを作って、それに“魂”を入れ込むのは市民の方たちと考えています。新潟の方では、ソフトの仕掛けをさせてもらって上手くいっているかと思えます。柏のダブルデッキは、まだまだ“未完成”だと思っていて、皆さんに“魂”を入れていただきたいという思いで今日、こちらにうかがいました。

### ●道路のあるべきすがた

- ・ 道路は“立ち止まってはいけない、通行しなさい”が目的。
- ・ 1970年頃、新宿西口駅前広場地下広場である集会を開こうとした時に追い立てられた理由  
→「道路は立ち止まってはいけない」というものだった。
- ・ 道路というのは、車社会以前はキャッチボールなどで遊んだりする“コミュニティな場所”
- ・ しかし、ある時期から、車の発達により道路から人が追い立てられるようになった。
- ・ 柏のダブルデッキ上は、車が通らないのに何もしてはいけないのか？という思いはある。  
しかし、ストリートミュージシャンが頑張ってくれていて、柏が全国的に有名になっている。
- ・ “道路を市民にもう一度取り戻そう”という運動の実施(オープンカフェの仕掛け)  
これは、“社会実験”なら認められるが、ヨーロッパやアメリカのようにはなかなかいかない。  
全国の取り組み事情を研究し、社会実験から本格設置への可能性を探っている。
- ・ 新潟市の場合…日本で初めて「広場条例」を設定(改正)。イベント可能な広場へ。  
警察権限なし。警察が市役所に委ねる形で実現。  
オープンカフェ、花プランターの設置、イベント。ケータリングカー  
柏のダブルデッキも新潟のようなスタイルになって欲しいと考えている。

### ●今までの活動事例 上記 新潟市と合わせて

#### ① 横浜山下町中華街の再開発ビルがオープン

- ・ 2人の建築家と都市デザイナー(コンペ)
- ・ 明治16年の建物を敷地内に残しながら、新しい劇場を作った。  
(旧48番館の保存・エジソン式の発電所の遺構の発掘、保存・展示、旧露亜銀行建物→結婚式場へ)
- ・ かなり斬新なデザインになったと思う。

#### ◆ 中野先生コメント

都市プランナー＝建築家を幸せにする職業だと思っている。(笑)なぜなら、建築家の方々は、土木や都市計画に疎いひとが多い。いつも喧嘩してしまう。理想を追求してしまうから。そこを私としては都市プランナーという立場からアプローチするので、建築家の方々や役所の土木の方々にやんわりと話をしてさしあげる、つまり“通訳”をしてあげることによって長けているかと思う。(笑)そのためか、建築家の方から声をかけられることが多いのです。

## ② 北九州市の門司港レトロ

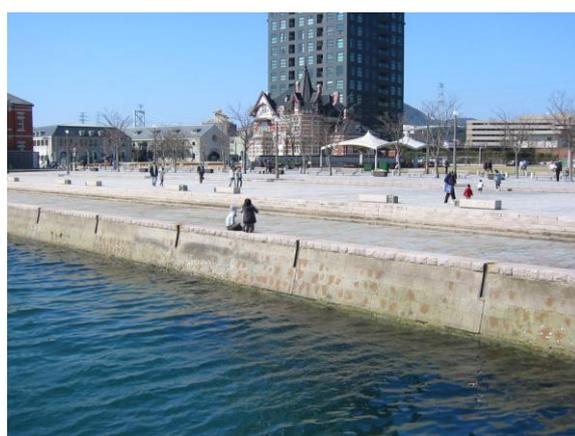
- ・ 25年間担当、駅前広場の交通機能を移して歩行者のための広場へ。ウォーターフロントの再生。
- ・ ウォーターフロントをオープンカフェのような状態へ。ベンチとテーブルを市港湾局が休憩施設として作る。パラソルは観光協会が立ててくれたもの。市民はお弁当持参など自由に。
- ・ すべて合法である。
- ・ 港のデザインと再生。はね橋の建設など。
- ・ さびれた街がかっこよくなった。

駅前広場工事に3年かけてもらった。その間に“使い手をそだてよう”

市担当者が地元商店街や財界に声を掛けて、広場を活用してもらえる団体「門司港レトロクラブ」設立。

この広場をどうつかいこなすか？→年間280日イベントあり。ソフトを仕掛け、展開。

その結果、観光客がうなぎのぼりに増えた。



## ③ 葛飾柴又まちなみづくり

- ・ 「寅さんを知らない世代にどうアピールするか？」が目的
- ・ 商店街が頑張る「東京都しゃれた街なみ条例」活用
- ・ 2年間担当、そして照明デザインまで
- ・ “ひさし”は残す、街並みは木造でというガイドライン…ひさしは建築基準法位置指定道路上空にはみ出し、不法と言われるが、地主さんがお寺さん、建築基準法の制定以前から今のような状態、ある意味では後出しじゃんけん。ひさしを出す基準や場合を取り決めて(裏ガイドライン)、出すことになった。ひさしが大事→ひさしの下に“ぼんぼり”を下げる。殺風景をなくす。  
→ひさしの効果と重要性

- ・ 地元の方が頑張った＝映画に出た街だから恥ずかしくないようにと。“柴又らしさ”確立

### ●建築関係では・・・

#### ④旧百貨店ビルを市庁舎＆商業施設へ

- ・ 北海道北見駅前東急百貨店ビル…土地代と解体費が同じ→市がタダで取得したらどうか
- ・ コンペで1等 設計監修担当

#### ⑤長野県東御市市庁舎建て替え

- ・ まだ使える建物→構造補強したら安上がり→コンペ 一棟だけ新築

### ●その他活動・・・

#### ⑥新タワー候補地選定委員会→スカイツリーに関わる仕事

- ・ 候補地は、墨田区 OR 埼玉 OR 豊島の大論争あり。
- ・ 「ここだったら儲かりませ。」←テレビ局はあまりお金を出さない(賃貸料)。  
東京タワーはテレビ局まとめて1本にしようという前田久吉という方の呼びかけで実現した電波塔。  
スカイツリーは観光タワーなので観光客が上らないと赤字になる。  
“観光客が来るのはどこなのか？”のシミュレーションをして、墨田に決まる。  
ヘリコプターを飛ばして実地調査を行った。
- ・ “タワーというのは他力本願のテーマパークである”  
→タワーで成功したのはエッフェル塔と東京タワーくらい。他のものはオーナー負担になってしまっているのが現状。観光タワーの成功は難しい。  
入場者数の伸び悩み＝1度上った人はもう上らない、2回目ナシが普通。  
エッフェル塔は毎年観光客が増えているからいい。おのぼりさんが毎年来る。  
また、物語ができるくらい“ソフト”な話が多い。  
墨田は“ストーリー”が？→先生の仕掛け「江戸一目図屏風」(鳥瞰図・江戸時代)  
絵師・鋏形蕙斎(くわがた・けいさい、1764～1824)がスカイツリー建設を未来予想したのではないか？スカイツリー演出効果。

### ●柏ダブルデッキ改修の場合(中野先生資料パワーポイント参照)

#### ① 駅前広場内人工地盤の記念碑的施設・・・当時の構造形式の尊重

なるべく当時の形式を残すことに重点を置く。

#### ② 構造設計と景観設計の連携・・・なるべく安く(構造補強と維持管理コスト)

- ③ ユニバーサルデザインの提案・・・広場全体の機能性と構造的、意匠性の共立するデザイン  
 清楚な空間づくり、イベント可能な空間。  
 植栽をとった場合どうなるのか？  
 高欄が重い。軽くするには？→透過性のあるものへ。  
 舗装の下にコンクリートが埋まっていたものをなるべく取り  
 除いて乾式施工で空洞化→ほとんど補強ナシ。  
 フレキシブルに置けるように。(プランターなど)  
 オープンカフェなどが自由に出来るように通行の支障がな  
 い程度なものを。  
 人工地盤上での植栽の水やり・肥料やりなどの維持管理  
 が大変なので地上に植える→ケヤキ
- ④ 照明・・・高欄に絡めたもの。ポールは自立型
- ⑤ 舗装・・・軽量で保水性のあるもの。
- ⑥ パラソルやプランターを自由に置こうという話をしたが、実現できず。設計対象外となる。  
今後、殺風景だと思われた時に、これらをぜひとも置いてほしいと思う。  
 残念ながら、柏市としては道路施設にしかお金を出さないということだった。
- ⑦ 天井裏がとても暗いのでダウンライト設置。  
 ※ 参考例・・・小倉駅南口駅前広場のペDESTリアンデッキ、新潟駅南口広場前  
 北九州門司港周辺の自由なオープンスペース広場(パラソルあり・ベンチあり)

## ●私のライフワーク

### <中野先生コメント>

山口県宇部市は元祖シャッター通りといわれるが、自分が高校生の時は賑わっていた。このシャッター通りという現象が日本全国で発生している。なぜこのようになったのかと分析した結果、近代都市計画の間違いから発生したのではないかと考える。“地方都市は地方都市なりの良さを残した都市計画をすべきだったのに東京を追いかけすぎた。これは、高度成長時代に“都市は拡散するものだ”という考え方が主流だったためでもある。

柏の問題は“車が入りすぎていること”ゆくゆくは、駅前は“人中心にすべきではないか”と思っている。イギリスは1960年代に中心市街地がさびれ始めた。それを克服する為に何を行ったか

・建物の改修・・・住めるような建物へ

・歩行者優先の街へ・・・外部空間確保・車をシャットアウト

↓

再生・・・住宅に戻る＝イタリアも同じ

×日本はなぜかさびれれば寂れるほど道路施設を作る

↓

では、“道路から車を排除した後にそれをどのように使うのか？”

↓

市民が取り戻す為に“まちづかい”を提唱

横浜(オープンカフェ)

札幌大通り公園(雪祭り・ビヤガーデンなど)

海外では

- ・ パリ・シャンゼリゼ通り(オープンカフェが日常的に営業・市民がいつでも休める)
- ・ 仮設建築物なら OK＝撤去命令が出て8時間以内に可能であればよい、清掃義務あり  
賃料を取っている



欧米の考え方＝“通行上問題のない所であれば、積極的に貸していこう”

- ・ スペインのマドリッド、イタリアのトリノでは路上で飲食ができる。
- ・ 車を排除した結果、市民の交流が生まれた。不必要な車の排除。ルール作り。

では、なぜ日本ではそれが出来ないのか？

＝戦後の闇市を追い出す為に「公物管理法」という考え方が邪魔している。

＝公共物に対して個人に民間が営業を許可することを禁ずる

唯一、九州・小倉で屋台1代限りという条件で営業されているものがあるがこれももうダメら

しい。

- ・ ヨーロッパでは建物と道路の間に半公共空間的なスペースが随所にある。
- ・ 日本で同じ試みを東京・丸の内の中通りに仕掛けた。(大成功)
  - 法律で“公開区域”と行政が認定したものについては、営業行為は×。
  - オープンカフェにしたい場所は認定区域にしないようにした。
  - 駐車場の広場に花屋さんなどがいる。賃料を取っている。
  - 参考:パリ市では、市財政の9%がこうした土地の賃料収入である。
  - シャンゼリゼ通り・・・テラス拡張の規則あり(条件付き)
  - サンフランシスコでも余った土地を貸す。(条件付き)
- ・ 新潟駅・駅前広場・・・幅 60 メートルのイベント広場を警察の権限を外すことに。  
真ん中の土地を市の管理へ。
  - 警察の負担が減るので OK(手続き・印紙関係など)
  - 北九州門司港でも同じ。イベント 1 年中 OK。
  - “道路”扱いにすると警察が関与せざるを得ない。
  - “公園”扱いであれば市役所管理になる。
  - 例)鹿児島みなと大通り公園
  - 出雲市駅前まちづくり応援団
- ・ 河川では・・・京都鴨川納涼床・広島水辺のオープンカフェ・徳島新町川
  - 「河川法準用規則」を改正された結果、大阪北浜で水辺のカフェ
  - 東京では「隅田川ルネッサンス」にて船着場を作ったりして、
  - 水辺の活用を始めている。
- ・ 広場・公園・・・札幌大通り公園ではとうもろこし売りの人たち
  - 夏まつり・ビアガーデン
- ・ 街路空間・・・横浜鶴見フーガショッピングモールでは平日は半ば不法占拠の駐輪場、週末はオープンカフェ。市民が立ち上がる。  
年間スケジュールで市民が楽しんで取り組んでいる。



「オープンカフェ応援団」・・・いろいろな催し物を。市の職員が活躍。  
千葉でもオープンカフェ有り。

例)

- ①新宿東口モア街のオープンカフェ・・・午後3時以降車なし。厨房を作る。  
スポーツイベントを行う。  
広告料を取るが公共空間に使用。

- ②出雲のまちづくり応援団・・・少し息切れがみだが頑張っている。

↑

柏でもこのようなオープンカフェの試みを行なってもらいたい。

講演会要旨はここまで  
次ページより<質疑応答>コーナー

## — 質 疑 応 答 —

### < 質 問 >

道路ではなく“公園”にするという手法があるが、障害になってくるものへの対処法は？

### < 回 答 >

道路法の道路をはずすというのは、実は大変難しい話である。一度、供用してしまった道路に関して、廃止は出来ないのです。私の提案するスタイルとしては、新設もしくは拡幅の際に全て対処している。唯一、既存道路で行う場合は、“ダブル決定”というやり方がある。一番抵抗があるのは、警察つまり交通管理者なのである。ここで許可してしまったら、他に波及してしまう恐れがある。それを拒否することが出来ないというのが行政の一般的な感覚である。その点を私たちは“逆手”に取っている。“よそでは絶対出来ない”という縛りをかける。つまり、具体的に言うと、「景観法の景観地区に指定する」とか「道路と公園をダブル決定する」など、よそでは真似出来ない仕組みを取って行うのが一般的なパターン。いろいろな事例を調べた結果、これが唯一の方法かと。道路というのは、交通法の道路、消防法の道路、建築上の道路・・・いろいろなものがあって、すごく面倒くさいもの。新宿の場合も一般の道路だが、地下道への入り口の裏側はデッドスペースになっていて、そこはもう道路ではなくって、公園をかけてしまえばオープンカフェはできるのではないかと・・・。しかし、まだ警察が納得してくれていない。(苦笑)自治体によっては、“グリーンベ

ルト”については公園が管理しているところもある(千葉)。また、新宿区のコマ劇場の所のみ条例を作って一般の道路から外したので、道路の形態でないところに関しては可能性がないわけではない。新潟の場合は、駅前広場だからできたのかもしれないが。

#### <質問>

オープンカフェの実施主体は？フランスでは建物の1階の持ち主となっているが日本では？

#### <回答>

オープンカフェの実施主体は2つあると思う。ヨーロッパのように地先利用ということで、その厨



房を持っているお店が基本ではないかと思う。次のパターンとしては、“屋台方式”では。博多の屋台みたいに厨房機器を持ったところが独立店舗として支障の無いところで営業していく、日本はわりとそういうパターンが多い。というのも、オープンカフェが欲しい所に飲食店がない。日本は一等地に飲食店がない、表通りにはなく、裏にある場合が多い。パリは一等地に飲食店が立地しているのは羨ましいと思う。

#### <質問>

欧米では行政が賃料を取ることをしているという話があったが、それは一般的なのだろうか？

また、これは日本ではなじみがないと思うのだが、日本での可能性は？

#### <回答>

欧米では一般化しており、無料で貸すということはありません。市民の税金で作った道路を特定の者に貸して料金を取らないというのは絶対許されない。そこで高い賃料を取ってそれが税収の一部になれば、公共還元されれば成り立つ話である。日本も料金を取ろうと思えば取れるのだが、金額がとても安い。また日本は、営業行為をしてはいけないという前提で考えているから料金は取れない。許可申請する時の証書代くらい。これからの流れとしては、一般市民がきちんと料金を取ることに理解を示せば、十分ありえるのではないかと思う。実は、余っている公共区域はいっぱいある。

例えば、海岸の例だが、浦安のディズニーランドのホテルを計画した際に、賃料をきちんと払うから前面の水辺を使わせてほしいという提案があったにもかかわらず、行政は道路を作ってしまう、その話をつぶしてしまった。これは、どちらが豊かな空間なのだろうか？日本は“公共性”の名の下に、みんなに平等に使わせないようにしていると思う。欧米では、水辺に行けばヨットが何艘も

ある風景、日本は漁港にある漁船だけ。例えば、ヨットの係留からもお金はとれる。しかしなぜ、お金を取れるところはたくさんあるのに、日本は一般庶民からばかりお金を取るのだろうか？道路も同じではないだろうか。

#### <質問>

日本が変わっていく可能性は？強いリーダーが必要だろうか？土木技術者がソフトになるべき？

#### <回答>

時代は変わりつつあると思う。広島の場合のように「水の都構想」の提唱など、個人が情報発信をしてそれが広がりつつあるのでは。大阪の橋下市長がそれをキャッチしてその動きが石原都知事を刺激している。河川が変われば次は道路が来ると思う。日本は遅いけれど、そういう時代は来ているような気がする。また、皆さんにお願いしたいのは、自分も失敗をしたり試行錯誤をしたりしながらやっているけれど、大都会は人がいるから成功する確率が高いと思う。やはり、首都圏から情報発信をしてほしい。イベントなど行ってその効果を市民が実感すれば、その世論が法律を変えていく、法律が変わるのを待っていたら何も起こらない。まずは運動することが大事。ちょっと規則をかえるだけ。警察は正直に言えば“堅い”ので、なんとか突破口はないものかと。(苦笑)警察は“市民”に弱いので、商業者の皆さんが仕掛けていくのがよい。行政は警察に弱くって、警察に強いのは地元の商店街ではないかと思う…。(苦笑)  
柏のみなさんには是非頑張っていたきたい。(笑)

#### <質問>

街場の我々がしっかり受け止めて、何かを仕掛けていくことがやはり大事だと思えたが、先生の考える“街づかい”とは？

#### <回答>

日本は今まで“街づくり”だったが、物が豊かになって充足されたけれど、何かが足りないのは、街を使い込む“ソフト”。街の使い方がわからない状態。都市デザインはハードとしての空間は設計してしまえば出来てしまうが、何かが虚しい、欠如している感じ。やはり、そこに“人がいて使っている”ことが大事。柏のダブルデッキには、緑や赤の parasol を立てて欲しい。皆さんに頑張ってもらいたいと思う。柏は人と車を二層式にしたのが良かった。ヒューマンスケールの利に適っている。吉祥寺は私の気に入っている街。駅前広場が小さい。車が入れない。小さいバスを走らせている(ムーバス [http://www.city.musashino.lg.jp/norimono\\_chuurin\\_chuusha/mu\\_bus/003462.html](http://www.city.musashino.lg.jp/norimono_chuurin_chuusha/mu_bus/003462.html))

“車の処理”さえきちんとすれば柏も大丈夫なのでは。

以上