

# 特集8

アーバンデザインの課題

## 「わたしの都市」と いうかんがえ

長田 弘〈詩人〉

ここ数年国のそとに出る機会、外国で暮らす機会が幾どかあり、そうした経験を通して、「暮らししかた」というもののありように関心を引きよせられました。いろいろなところで暮らしてみても都市や街というものが、わたしたちにとって何なのかという疑問がおきてきたのです。日本では都市のつくりかた、つくられかたが、いろんな意味でじぶんで確かめられないところがありますが、違った国の違った習慣、違った習俗からたちかえて日本の都市をみてみると、いろいろ改めてかんがえさせられることが多いのです。

わたしの場合、もともと東北の地方都市の生まれで、その後さらに大都市へでてきて住むようになったので、そうしたいわば典型的な日本の近代の都市住民のパターンを個人史のなかにもっています。そのような生活史からも、わたしは都市のありよう、都市での暮らししかたのありようというものに無関心になれないのです。

### 1 「都市内存在」の意識がない

まずいちばんかんじること。それは、今日、都市の住民は街での住みかたをじぶんで選択しているのではないのではないかと、ということですね。むしろ選択を余儀なくされているのが、今日の都市住民のありようではないかということですね。わたしたちはじぶんが「都市のなか」に住んでいるという意識をもちにくいし、またそれが育ちにくい暮らししかたのなかにある。「なか」というよりは周辺、そとに住んでいるというきもちをもって暮らしているといった感じなわけですね。事実、日本の多くの都市は、ずるずると「すそ」が拡がり「へり」をそとへそとへと作っていくようなかたち、いわゆるスプロール現象を重ねて作られてきました。この街がおわり、別の街が始まるという「始まり」と「おわり」が都市にないまま

### 目次

- 1 — 「都市内存在」の意識がない
- 2 — 歩くこと、動くことが死時間化
- 3 — 歩くことが楽しめる道に
- 4 — 二つの問題
- 5 — 広場を失った駅
- 6 — 「都市のなか」で暮している内感の回復を

に、みんながへりへりへと押しだされるかたちで暮らし、住むというしかたできた。現在の人口集中が都市の周辺部に圧倒的なことに、それはよくしめされているわけですが、それが、ここでこの街がおわりここでこの街が始まる、つまり街の意識というものを多くのひともっていない結果をひろく生んできたことは確かです。都市に住んではいるが「都市のなか」で暮らしているという意識がない。それが今日の都市の住民の著しい特徴だ、とおもうのです。

これは、外国の街のありようなんかとくらべてみると、すごくはっきりしてきます。たとえば、西ヨーロッパを車で走ってみるとわかるのですが、街が近づくと、まず街の入口の標識があらわれ、しばらく走るとこの街を抜けたという出口の標識があらわれます。街の意識というものがそのような標識にはっきりとでていいる。確かにひとつの街にはいりひとつの街をでてゆくということが、通過者としてのじぶんにも感じられるのです。それは、北アメリカでもおなじです。街の出口、入口ははっきり確定されている。わたしたちの場合はどうかという、街の標識がないわけではないけれども、それがひとつの生活圏のなかにはいってまたでてゆくという感覚を生むということはないわけですね。それは、わたしたちには都市のなかに住んでいるという「都市内存在」という意識がはっきりして生まれていないことに深くかかわっているとおもいます。

このことが今日のわたしたちの都市での住まいかたというもの、暮らしかたというものを根本から決めているように、わたしにはみえるのです。アーバンデザインが問われるようになってはきましたが、それはたんに住みかたを心地よくすともっと街の快適な条件をつくりだすということだけに目をむけられるべきでなく、そこに住むひとに、ひとつの街のなかに住んでいるという意識

を生みだすようなものとなっているかどうか、ほんとうは大きな問題なのではないか、とおもうのです。

それぞれのひとがいったいどこで「じぶんがそのなかに住んでいる」という意識を今日もっているのか。それは難しい問題ですが、じぶんが暮らし、住んでいる場所に「じぶんの街」という意識は非常にもちにくいし、稀薄になっていることは確かで、その欠如した意識の代用のようなかたちで、どこかへはまり込んでしまっているということがある、とおもいます。たとえば「会社のなかにいる」という意識によって「じぶんの場所」を見出すというふうに。都市内存在というべき住まいかたから立てる生活のありようとはべつのかたちで、社会的なステータスのなかに、たとえば企業内存在というようないかたでじぶんの存在を決定づけている。都市が住むひとにとってじぶんのアイデンティティ（存在証明）にならない、じぶんの確かさの根拠にならないということが、わたしは問題だとおもいます。都市問題の第一点というのは、そこにこそあるような気がしてならないのです。

現在の都市生活は、そこに住むというより点々と移り住むというのがほとんどのパターンですね。戦後の住まいかたは、転居というパターンを基礎としており、そこで生まれそだち暮らすというパターンは少なくなつたのではないかと。たとえば学生として都市にはいって来て、下宿し、アパートにはいり、就職し、少しましなアパートに移り、結婚してある場合には団地にはいり、ある場合にはマンションにはいり、やがて一戸建の家をもつかたちをとる。そうした転居の繰り返しが都市生活のパターンをつくっていて、しかしそうした転居を重ねてゆく過程でどんどん都市の周辺の方へ移ってゆくということを、まずほとんどのひとは経験しているはずで。たかだか10年、20

年のあいだに、一定の街に住み続けるということがじつに難しい状況となっているわけですね。住み続けることによって育まるべきその場所への親しみ、環境への親しみなど生まれようもないのはある意味では当然なので、そういう住み続けるという意識の欠落がいったい何をひとびとの心のなかにもたらしているかはそれぞれがじぶんにみつめなければならぬ深刻な問題であるとおもいます。

## 2———歩くこと、動くことが死時間化

じぶんの街のなかに住んでいるという意識を欠落させたままに広がった都市において、まっさきにてでくる問題は、そうした暮らしかたを余儀なくされている人間の行動のしかた、もっと平たくいえば、ひとりひとりの日常における歩きかたということにあえていえば集約できるような気がします。それはわたしたちの住まいが街のへりへ、へりへと追いやられるにつれて、都市の中心部とへりというものは、へりから中心部へでてゆく、あるいは中心部からへりへ帰ってくる、というかたちをとるしか他の行動が生まれなくなっているからです。通勤でもいい、通学でもいい、あるいは買物、遊び。そうした日常の行為において、いうまでもなく歩いている時間というものは、わたしたちの生活のひじょうにおおきな部分を占めているのですが、しかし、わたしたちの意識のなかで、では、歩いている、動いている時間はわたしたちにとって大切な時間なんだというふうにかんがえられているだろうか。ちがうとおもうのです。たぶんそれは、ただたんに時間の経過、ここからそこへゆくあいだの時間の推移として、むしろ死時間（デッド・タイム）として意識されているということはないでしょうか。いわばナッシング・タイムとしてしか、わたしたちはわたしたち

の歩くという行為を意識していないのではないかとわたしは疑うのですが、なぜ歩くこと、動くことをもっと自覚的にわたしたちはじぶんのものとなしえていないのか。

今日「車社会」にたいする批判はたくさんだされていますが、日本は世界でも確かに有数の車独裁国といえます。だが、そうした状況を生み出したのは、それぞれのひとがじぶんの日常において歩くこと、動くことの時間なんかできるかぎり減らすことがいいことなんだとかがえざるをえない状況であり、それがあまりに簡単に、車信仰を生活のなかにとめどもなくゆるしてきたのではなかったでしょうか。それは、歩くこと、動くことの時間を、死時間としてではなく、生きたじぶんの時間として街のなかの生活にとりこんでゆくことがわたしたちにできていないことの端的な結果だった、とわたしはおもいます。そのことをかえりみないで、車独裁がこんどは非難されるようになると、みんなが車をもたなければいい、車なんかいらぬという短絡した発想が一般的に行われるということは、やはり疑われるのです。わたしたちの社会は今日車なしではやってゆけない部分をもつことは否定できないので、問題は車を否定するかどうかということではないはずなのです。じぶんじしんの街のなかでの歩きかた、動きかた、行動というものをどうじぶんのものとなしえてゆくかということこそが、車とわたしたちとの関係をも本当は決定するはずなのです。

## 3———歩くことが楽しみである道に

問題は車にはない。わたしたちじしんにあるので、わたしたちが中心部と周辺部とに分離した都市生活のなかで、わたしたちじしんの「歩きかた」をじぶんじしんの生きた時間として生きられ

ないでいるということなのだ、とおもうのです。車だけではありません。公園もまたそうです。公園のありようにはわたしたちの日常の歩きかた、動きかたというものがはっきりとかかわっています。今日の大都市の公園は、歩きかた、動きかたとのかわりあいからみれば奇妙なありようを示しています。たとえば、埼玉県に国立「森林公園」があります。その公園にゆくためにはそこまででかけてゆかなければなりません。駅まで歩き、電車に乗って、そこにでかけてゆかなければならない。公園がそうした「でかけてゆく」というかんがえかたのうえに作られているわけです。都市のなかの公園においても、しばしば同様なことがいえます。そこはでかけてゆくところなので、公園に着くまでの時間は、ナッシング・タイムです。公園に着かなければ、歩く行為には何の意味もない。わたしは、そうした公園のありようというのは、正しいのだろうか、とおもうのです。今日のこうした公園のありようは、いわばディズニー・ランド的な発想に強くささえられているのではないのでしょうか。しかし、そうしたありようがほんとうに公園のありようなのかといえば、疑問です。公園にゆくまでの時間がナッシング・タイムであるなら、それは公園にゆくこともまた、通勤、通学とおなじく、途中の歩いている時間をナッシング・タイムとする意識を生活のなかに助長こそすれ、生き生きしたじぶんの時間として組織化することにはすこしも役立つまい。それをわたしは不思議におもうのです。歩くこと、歩いているという行為自体を楽しくするようにわたしたちに働きかけてくる公園のかたちをかんがえることが、じつは大切なのではないのでしょうか。

歩くこと、動くことそのものが公園のなかで果たせるような公園がもっとかんがえられなければならないとおもうのです。たしかに街にはひとこより遊園地ができましたし、歩行者天国も企

てられるようになり、さまざまな試みがでてきてはいる。しかし、でかけてゆくべき場所をつくるのではなく、それらの試みをとおして歩くこと、動くことが楽しみであるような場というものを真につくりだすことができなければ、わたしたちの都市生活の、中心とへりが分離したままの状況は変えられない。歩くこと、動くことを楽しむ町のありかたができてこないかぎり、わたしたちのなかにじぶんが都市のなかに住んでいるという意識が生まれるということは難しいだろうとおもうのです。公園は一つの例にすぎませんが、歩くこと、動くことをじぶんの行為として生き生きとつくりだす行為がいまのわたしたちの都市生活にはいちばん欠けているのだとおもいます。歩くこと、動くことが楽しめるような構造を街自体がもち、それがわたしたちの意識のなかで楽しみとなるような暮らしかたができてこないかぎり、そこを生きて動いている、街のなかに住んでいるという意識が生まれてこないだろうし、わたしたちの生活は都市のへりにあるんだというありようを免れることはできないのではないのでしょうか。

そのために、たとえば遊歩道の思想が、もっと真剣にとりあげられなければならないとおもいます。いわゆる職住分離を強いられている今日、職と住をつなぐあいだの時間がナッシング・タイムとしてしかなく、その圧倒的なあられかたが、都市に住む一人一人の都市の住民という意識に著しいダメージを与えている。そのことは繰り返しかんがえられなければいけないとおもうのです。職住分離が避けられないのであるなら、職と住をつなぐあいだの時間を有機化してゆくということこそ、わたしたちの街のありようの課題はあるのではないのでしょうか。自由な遊歩道を街につくりだしてゆくこと。それがすべてだというわけではありませんが、街を歩くという行為そのものから街の意識を生みだしてゆくためには、わたし

は、自由な遊歩道を街のなかにどれだけわたしたちがもつことができるかということが大切なことだとおもっています。たとえば公園については、パーク・Park（公園）よりもスクエア・Square（広場）がもっと必要なのではないだろうか。（児童遊園は商業遊園地の小さな変型であることを免れていないし、児童用として限定されているわけで、都市住民のための遊歩道を形成する要素をなしていないのです。）

結局、道というものが、わたしたちが実際には一日の大半の時間を費す場所と場所をつなぐ重要な空間であるにもかかわらず、そうとはかながえられていず、通りぬけるだけのこととしてしかかながえられてこないのです。道が道というよりはただの通路になってしまっています。通路とはこちらからあちらへ通りぬけてゆくだけのもので、今日の都市の道路はほとんどただの通路としてしかかながえられないようになってしまったのです。自動車道路はいうまでもなく、歩く人間にとっても道は通学路であり通勤路でありあるいは買物道路であって、それは通過する道路として使われているのであって、そこでは道を歩くことそのものが楽しみであるような道はつくられているわけでない。歩道橋なんかにあらわれている道の思想はそのようなものなので、それはただ便利のためだけの通路です。乳母車は乗らないし、身体障害者は越えられない。そのようにわたしたちの通っている道というものは、ただひたすら近くて速ければよいという通路化した道になってしまっているわけです。

こうして、動いている、歩いている時間はナッシングなんだという意識が今日の道のありようにははっきりとあらわれているわけですが、そういう意識をどう削り落として、わたしたちの歩きかたを自由にする道というものをいかに恢復してゆくかが、都市住民の一人一人にとってこれからの

大きな問題なのではないでしょうか。なぜなら、楽しんで歩こうというそのことのなかには、どうしてもじぶんたちの住みかた、暮らしかたの意識が当然でてくるのだからです。買物なんかでもそうです。たとえば週末にどこかへでかけようということになって、買物にでもでかけようかということになる。すると、それはまあ、盛り場まで出て買物をするということなわけですね。百貨店なら百貨店が、盛り場に、いわばディズニー・ランド的な店としてあるわけですね。そこへでかけてゆく。しかし、そこへゆくまでの時間というものはやっぱりナッシング・タイムだ。その時間は人びとのこころのなかで置き去りにされるわけです。

#### 4-----二つの問題

つまり、わたしたちが住んでいる街の問題は、さしあたって次の二つに集約できるような気がします。一つは、わたしたちはじぶんの都市のなかに住んでいるという意識から遠ざけられて暮らしているのですが、それはなぜなのかという問題。もう一つは、わたしたちがじぶんたちの歩行、行動というものをわがものとしえないで暮らしているけれども、そのことによってわたしたちはじぶんの街というものを失ってはいないかということ。この二つの問題をどう取り込んでゆくかによって、わたしたちの都市での暮らしかた、住みかたは決まってくるといっているのではないかとおもえます。それは単に都市政策の問題というより、都市住民の一人一人の心というか、意識のなかに重い影を落としているとおもうのです。

第一の問題。「都市のなか」に住んでいないために、ここに根を下ろしているという意識が生まれようべくもないために、「根下ろし」というものがまったく違った場所で代償的に、擬似的になさ

れて、たとえば会社が、さらには国とかにじぶんのアイデンティティー（自己証明）の根拠を求める姿勢を容易にする。じぶんの街だといえる街をもたないために、ではじぶんは日本人だ、日本国民だという意識という大きな意識によりかかるといことになる。勿論わたしたちは日本人であり、日本国民であるけれども、国とか国民というものは観念的な自己証明であって、実をいえば国というもの誰れの目にも具体的に見えるものではないわけです。つまり、市民という意識に、国民という意識が先行する。これは、明治以降日本の近代化のなかでもっとも顕著に、もっとも堅固に生みだされ、補強されてきた観念ですが、それはじぶんがこの街に住んでいるという意識がどうしても形成しにくいことの補償作用として、国の意識、国民意識が、わたしたちの市民の意識の欠如を埋めるようなしかたでつくられてきたし、つくられている結果だ、というふうにみることもできるとおもいます。

第二の問題。歩くこと動くことをわがものにしていないために、その時間がナッシング・タイムとしか意識されていない生きかたは、それだけ実際には交通機関への寄りかかりを否定なく生んでいます。ある意味では、わたしたちの暮らしというものは実に交通機関を握っている者の手に抑えられているほど大きいので、わたしたちが暮らしの場を都市のへりへりへと押しやられればやられるほど、私鉄国鉄その他の運輸機関へ暮らしそのものを大きく依存させてゆく結果を現出させています。事故ひとつ起きただけでどれだけわたしたちの日常に狂いがでてくるかは、わたしたちの誰れもが日常よく経験していることです。それほどわたしたちは歩くこと動くことを運輸機関というものにゆだねざるをえなくなってしまうわけですね。現今の都市生活は無論運輸機関なしに成り立ちはないわけだけれども、しかしわ

たわたしたちがかんがえなければならないのは、運輸機関なしには立ちゆかない生活のありようのなかで、運輸機関をわたしたちで利用するというのではなく、運輸機関にわたしたちが支配されるといった意識の倒立ができてきてしまっているかということ。動くこと、歩くことというものを、わたしたちがじぶんじしんの行為となしえているというよりも、わたしたちが運輸機関によって動かされ、歩かされているというような実感は、おそらく誰れもが一どは味わったことのあることだとおもいます。

このことの心理的な影響は生きかたのかたちにもあらわれているのであって、流行や世論がつくられてゆくときに大衆を組織するしかたのなかに、いってみれば「バスに乗り遅れるな」という言葉でいいあらわされるような傾向をつねに生んできました。実際、今日の都市生活を貫いているのがそうした「バスに乗り遅れるな」という生活意識であり、それは現実的には運輸機関によることなしには、つまりバスに「乗り遅れ」ては暮らしが立ちゆかないような暮らししかたのありようをおして、わたしたちの生活意識のなかに、じぶんじしんの行為として歩くこと、動くことをどんどんナッシング・タイム化してゆく生きかたをつくっていることは、否めないとおもうのです。車独裁の社会をわたしたちが簡単にゆるしてきたということも、そうしたことに社会的、心理的な基盤があったとおもいます。新幹線の思想もまたおなじことなので、ふりかえってみればわたしたちの戦後の暮らしのなかでそういう意識は強められこそすれ、一ども疑われずにきたといえるのです。

## 5———広場を失った駅

かつてわたしは東北の小さな田舎町に住んでいました。その街のことをおもいだすのですが、そ

の街では駅は街のなかから非常に遠かったものです。不便でした。不便だったけれども、昔の駅はそうだったのですね。じぶんたちの住んでいる街から遠い場所を択んで作られていた。ともかくそうしたかたちのなかではまず暮らしが街の中心にあるという街のありようはまもられていました。そうしたありようが街の閉鎖性を生んでいたことは十分認めたくえで、しかし今日のようにもっぱら駅を中心にして街がつくられてゆくしかたから失われたのは、実は街の閉鎖性などではなくて、暮らしが中心にある街のありようだったのです。昔の駅がそのように遠くに作られたのは、かならずしも今日にいう交通公害などをかんがえてのことだったわけではなかったでしょう。むしろ暮らしというものが、駅を中心として動く動きかたを必要としていなかったからでしょう。駅なしには街の暮らしが成り立たないということにはなかつたのです。いまわたしたちが駅を中心とした街の暮らししかもっていないということをかんがえるとき、そうした街の変化には戦争と戦後の時代がおおきく関与しているのであって、その意味で街にたいして駅のもつ意味はもっと深くかんがえられなければならないものをもっているとおもいます。駅は今日、私鉄なら私鉄私有の、国鉄なら国鉄私有のものであり、街のものではありません。しかし、そのために街が駅を占有するものの手で占有されるということが果してないか、どうか。

戦後の過渡期に駅は、駅前広場をもっていました。井伏鱒二の小説「駅前旅館」が書かれたころが、駅というものがわたしたちの生活の街の行動の起点になってきた時期にあたりとみていいとおもいますが、そのころは駅前広場というものはおおきな意味をもっていました。しかし今日の駅はもはや駅前広場をもちません。それは車寄せ場としての意味をもっていますが、人間の広場としての意味を失ってしまった。駅前広場というかたちに

は確かにわたしたちじしんの広場の可能性の萌芽があったとおもうのですが、そうした広場の可能性は今日では失われています。それでいて、わたしたちの生活に占める駅の役割だけはますますおおきくなってきているわけですね。重要さをますます増しながらしかも誰れにとってもますますナッシング・プレイスとなってゆく駅というのは、いかにも今日の街のありようをあらわすひとつの象徴だとおもいます。

駅というものの例にはっきりとあらわれているのは、運輸手段がどんどん新しくなればなるほど、わたしたちの生活の暮らしのパターンというものがどんどん根本から揺れ動いて変っていつてしまわざるをえないという、わたしたちの街の暮らしのありかたです。もし駅が中心の時代が去れば、つまり電車中心の時代が去れば、またべつの運輸機関を中心にワッと群がるかたちでの生活のしかたというものをわたしたちはどこまでも追うだろう、という気がするのです。汽車の時代が去って、電車の時代がきた。同じようにいつか電車の時代は他の運輸手段の時代にとって代わられるでしょう。しかし、それでもわたしたちじしんのそれほどにも運輸手段に依存したままの暮らしのありようというものは変わらないままだろう。とすれば、そうした運輸機関にわたしたちじしんの歩く行為をゆだねたきりの、わたしたちじしんの今日の生活の暮らし様をこそどうにかかんがえなおし、変えてゆかなければならないのであって、そこまでわたしたちはすでにきてしまっているのではないのでしょうか。車信仰によってわたしたちの社会が得たのは、たんに高速道路と化した道、わたしたちじしんの歩くという行為を収奪してしまつた道でした。その街のありようのなかで、一方向にどんどんスムーズなしかたでひきずられてゆく、あるいは一つの方向に向かって流れてゆくという生活の意識が絶えず実感的に社会的に作り

だされてきたし、きているとわたしはおもいます。アウトバーンという一方通行の高速道路の思想をつくりだし、残したのは、ナチス・ドイツでした。そうした自らの「足」をもたない生きかた、暮らしかたというものを不断に生みだす構造をもったわたしたちの街の暮らしかたをどう変えてゆくか。今日のアーバンデザインが問われるなら、何よりもまずこのことが問われるべきではないでしょうか。

## 6 「都市のなか」で暮している内感の恢復を

よく絵でもみたことがあるのですが、社会科かなんかですが、街というものの見取図が描かれるとき同心円の都市が美しいのだと教えられた記憶があります。そして確かに戦後の都市計画はそうした同心円の都市が美しいんだという発想で、中心があってその外をぐるぐる廻ってゆく環状線をもった都市とかたちでかんがえられてきた。そのような、いつも中心からどどん円を拡げてゆくという同心円的な発想は、いまでもわたしたちの都市のありようを決めていますし、たとえば土地価格公示などの地図をみると、それは中心を同じくする同じ距離の同心円をかぶせて示されていて、都市における価値感覚、あるいは方向感覚というものがそういう同心円的感觉によって強固にささえられていることが判ります。しかし、こうした同心円的な都市のイメージこそ、都市のへりをどこまでも拡大してゆくかたちをわたしたちの街のありようにあたえてきたので、街がそのように同心円としての街であるかぎり、どこまでいっても外側に円を描くようにスプロール現象はつづくわけですね。

わたしたちの社会の意識はそうした同心円的な感覚を避けがたく深くかぶっています。日々の街

の暮らしのなかで、わたしたちの行動はそのような同心円方向性を強いられているために、わたしたちの社会の意識のなかではいつまでたっても、一つの中心をおいて無限に円を描けるそうした社会像が根を張っている。つまり国中心の社会、国益優先の社会像ですね。しかし、ほんとうにわたしたちの暮らしというものはそういうものなのか。ほんとうに都市の暮らしかたはそのような同心円的なものだろうか、とおもうのです。わたしは、ちがうとおもいます。一つの街の大きさはほんとうはひとがじぶんで歩ける大きさ、その小ささをもたなければ街とはいえないとわたしはおもうのですが、そうした街のそれぞれが暮らしの中心をなすので、そのような多様な中心をもって社会というものは、親しく感覚されるのだとおもうのです。街のなかに暮らすということは、そうした暮らしのありようと本来切りはなせないものだったのです。たとえば古い市場に買物にゆくときは「そのなか」にいるという感覚が濃密にあった。しかし、市場が壊されて区画整理されて名店街になったら、わたしたちは「そのなか」にいるという感覚をまるで失ったというような例は、誰れしも実感として持っているはずです。

街のありようは、わたしたちじしんの暮らしのたてかた、生きかたというものの根本にかかわっている。わたしはそうおもいます。わたしたちが今日街に暮らしながら街のなかにいないという感覚にとらえられているとすれば、それはわたしたちが街をみずからの「歩く」という行為をとおして感覚することができなくなってしまったからです。一人一人がみずからの「足」をとりもどすしかたのなかで、歩くことが愉しみであるような街のありようをみいだしたい。その途をみつけることができなければ、今日の都市をどのように斬新なデザインでつくり変えても、街がわたしの街として感じられるということは難しいでしょう。東



京新宿西口広場の設計と西口副都心計画は、そのことをよくしめしています。そこでまっさきに無視されたのはひとの歩く道としての歩道でした。

わたしたちじしんのうちに、都市のなかに暮らしているのだという内感を恢復しなければならぬ。都市をきれいな田園に帰れというひともいます。しかし、それはそういうことのできるひとの甘えにすぎず、好むと好まざると都市に暮らさなければ暮らしの立ちゆかないものにとっては、他人の都市に他ならない都市をいかにわたしの都市として生きられるかということこそ、ぬきさしならないことでしょう。わたしたちがいつまでたっても「都市のなか」に住んでいるという感覚を失ったままに暮らしてゆくとき、わたしたちは避けがたくじぶんのアイデンティティをじぶんの場から失ってゆくしかないだろうとわたしはおもいます。

「市民」という言葉は日本語として成熟した言葉になっているとはおもえません。横浜市民であるとか、京都市民であるというふうに、自治体の身分としての「市民」という言葉はありえても、そこに一人一人が都市住民としての自覚をこめて「市民」という言葉をじぶんのアイデンティティの根拠としてもつということは、今日わたしたちのあいだには根づいているとはいえないので、今日のわたしたちの都市生活の負うその不確かさが、じぶんのいちばん確かな自己証明は何かと問われたら「日本国民」だということえを容易にしたという事情を、戦争においても戦後においても、そして現在すらも変わらないままにしてきたということはないでしょうか。しかし、じぶんの街なしにじぶんの国だけがあるなどということは、けっしてありえないのです。むしろわたしたちは「国がなくなったということはあっても、街がなくなったことはほとんどない」（ルドフスキー）という歴史の事実をこそわすれてはならぬ

い。わたしはそうおもうのです。