

都市景観は、街路網や市街区画によって特徴づけられます。私にとって愛着深い小樽と札幌を比較すると、坂道や屈曲路の多い小樽と方格（基盤、グリッド）状の直線道路が卓越する札幌では、全く雰囲気異なります。札幌のように直線道路が直交する「餅焼き網」（グリッドアイロン）都市プランは、特にローマ人によって採用され、西欧都市や新大陸都市など、世界の多くの都市に導入されました。わが国では、札幌、旭川、北見など、計画的に設置された北海道の内陸開拓都市に典型的に見られます。

道内内陸都市の住居表示は条丁目制が一般的です。住居表示には主要道路を境界とする「街区方式」と道路の両側を同一ブロックとする「道路方式」があり、札幌は前者、旭川は後者です。札幌でN6W3と書けば、北6条西3丁目のことであり、札幌駅が位置して

います。札幌駅から千歳鶴ミュージアム（S3E4）までの距離は、南へ9町（ブロック）、東へ7町の計16町であり、時速6kmで歩けば1町が約1分かか

るので20分弱で到着できると、札幌市民であればすぐ頭のなかで計算できるでしょう。条丁目表記のおかげで、道に迷うことのないこと、地点間の距離や到達時間が直ちに知れることは、グリッド都市の大きな長所であり、非グリッド都市に居住する住民には大きな驚きです。

格子状道路に沿った距離は「マンハッタン距離」や「タクシーキャブ距離」などと呼ばれます。いま例えば、100m四方のブロック①の東北角（A地点）において、真北方向の2ブロック先のB地点（A地点から175m先）にスパーが

都市論・オムニバスエッセー③ グリッド・シティ



寺谷 亮司 (てらや りょうじ)

1960年小樽市手宮生まれ。札幌南高卒、東北大学理学研究科博士後期課程（地理学教室）修了。理学博士（東北大学）。北海道大学文学部助手、愛媛大学法文学部教授などを経て、現在、愛媛大学社会共創学部教授・地域創成研究センター長。専門は、北海道や東南部アフリカ都市、世界の酒・盛り場、まちづくりの研究など。

141mですが、実際同店に行くにはブロック①の2辺200（100+100）mを歩く必要があります。す

なわち、遠くに見えるスパーの方が近くの酒小売店に行くよりも到達距離が短く、見える距離（直線距離）と実際に歩く距離（マンハッタン距離）にギャップが生じるのです。このように、グリッド都市では、交差点を直角に曲がりジグザグ状に移動せねばならず、マンハッタン距離は直線距離の最大1:41（200m/141m）倍となります。私の恩師である金安岩男先生（元慶應義塾大学）の研究によれば、マンハッタン距離の平均的理論値は直線距離の1.27倍です。

さらに、次のブロックへ渡る度に信号があり、待ち時間が長くなりがちで、グリッド都市には、距離と時間のロスが大きい弱みがあります。ただし、ジグザグ経路

は多様であり、正面の信号が赤であれば直進せず、左右へ移動して別の経路を選択することができず。2地点間の経路の多様さは、グリッド都市の大きな特性です。

グリッド都市の景観は、どこも同じ風情となりがちで、地区の個性の表出が難しく、ビルや道路の直線とその灰色色彩が強調され、冷たく親しみに欠けるイメージとなりがちです。スキノのビルで飲んで来店時と違う出入口から出た時など、一瞬どこにいるのか迷った経験が皆さんにもありませんか。

個性豊かな魅力ある都市景観の創出は、道内内陸都市の課題の一つです。北海道の都市風土としてのマンハッタン距離の不思議さと魅力を観光客などに宣伝し、イメージと実際に距離のギャップを実感するなど、グリッド都市をもっと楽しむ工夫が望まれます。