

都市と交通

1990

特集テーマ：街づくりとデザイン

No. 21



建設省都市局街路課編集協力

全国街路事業促進協議会
社団法人 日本交通計画協会

都市と交通 1990・10・No21

〈目 次〉

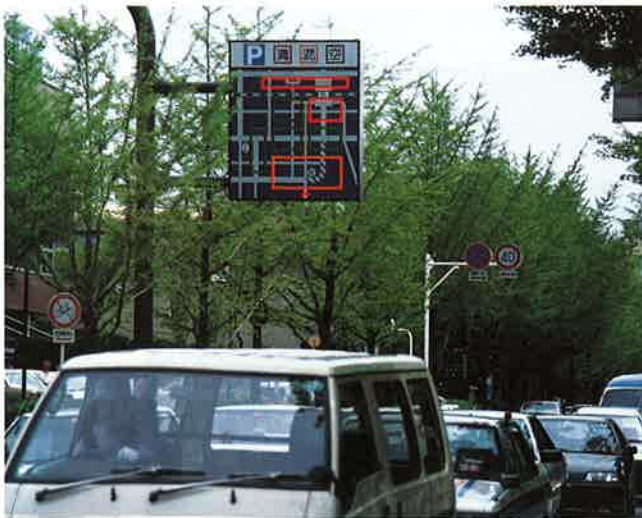
——特集テーマ「街のデザイン」——

●グラビア (カラー写真)	1
●巻頭言 都市の景観づくりを考える	滋賀県 知事 (全国景観会議会長) 稲葉 稔..... 5
●随想 「都市の景観：緑視量をふやせ」	和光大学 教授 (工業デザイナー) 竹原あき子..... 7
●特集	
<座談会> 「街のデザイン」	建設省土木研究所 緑化研究室 室長 半田真理子
エムアンドエムデザイン事務所 代表取締役 大野美代子.....10	
(株)ウォーパル 代表取締役 高橋 香保	
特集一 1 街路舗装のデザイン	日本大学理工学部 教授 三浦 裕二.....19
特集一 2 街づくりと緑	東京大学工学部 助教授 篠原 修.....24
特集一 3 「街具」——街かどの小道具	神奈川大学工学部 教授 高橋志保彦.....29
特集一 4 アーバンデザインと歩行者用公共サイン	
横浜市都市計画局 都市デザイン室長 西脇 敏夫.....34	
特集一 5 '89 SENDAI光のページェント	実行委員長 牛沢 昇.....40
特集一 6 都市景観とモニュメント	東京芸術大学講師 横川 昇二.....44
特集一 7 街路と水の空間	北海道住宅都市部 都市整備課長 工藤 一行.....49
特集一 8 街中の橋のデザイン	大阪市計画局 松村 博.....54
●シリーズ	
<まちづくりと街路> 大阪モノレールの部分開業	
大阪府土木部都市整備局交通政策課 高速鉄道室長 浜田 捷.....58	
<アンダーグラウンド> 街路事業におけるグレードアップの取組みについて	
建設省都市局 街路課	63
●参考データ 都市づくりパブリックデザインセンターの概要	
(うるおいある都市空間づくり——平成2年度事業計画)	
(財)都市づくりパブリックデザインセンター 研究第一部長 加藤 常雄.....66	
●トピックス 四谷見附橋の保存	埼玉大学工学部教授 田島 二郎.....
第2回街路事業コンクールの結果について	
建設省都市局 街路課	74
●海外事情 ヨーロッパ都市の駐車対策	建設省都市局都市再開発課 建設専門官 本多 晃.....75
●投稿 大博通り(シンボルロード整備事業)とライトアップ	福岡市土木局道路部 街路課
80	
●街促協だより	85
●案内板	87
●協会だより	88

第2回街路事業コンクール入選作品



建設大臣賞 予讃線丸亀駅周辺市街地活性化事業(丸亀市)



(ブロック案内板)

都市局長賞 駐車場案内システム整備事業(高崎市)



(個別案内板)



(整備前)



(整備後)

都市局長賞 赤萩町線整備事業(名古屋)



全国街路事業促進協議会 会長賞
神戸新交通六甲アイランド線整備事業(神戸市)



全国街路事業促進協議会 会長賞
大迫田代々木線街路事業(徳山市)



アーバンリフレッシュ賞
大博通りシンボルロード整備事業(福岡市)



景観デザイン賞 安浦下浦線街路整備事業(横須賀市)



にぎわいプロムナード賞
仲仙道街路改良事業(浦和市)



広々デザイン賞
浦安橋明海線シンボルロード
整備事業(浦安市)



アーバンリフレッシュ賞
大町通り歩行者専用道路整備
事業(旭川市)



ふれあい空間賞 桜橋線道路改良事業(福井市)

都市の景観づくりを考える

滋賀県知事 稲葉 稔
(全国景観会議会長)



I

最近、地方都市の玄関口がきれいになった、という話をよく耳にする。確かに、一昔前に比べればきれいになった。公共の空間も広く、樹木もきれいに植えられている。また、建築物も外観のデザインに工夫をこらしているのが窺える。

市民の景観への関心は日増しに高まってきている。生活の便利さとともに、より美しい、快適な、潤いのある、環境づくり景観づくりが求められている。都市の環境づくりも熟成期に入った感がある。

「わたしたちのふるさと滋賀は、美しい琵琶湖、そのまわりに広がる田園、これらを取りまく山々、その中に点在するまちや集落の落ち着いたたたずまいや、多数の歴史的文化遺産など水と緑がおりなす悠久の自然と、そこで営々と営まれてきた人々の生活とが一体となって、うるおいのある湖国の風景が形づくられてきた。……」。これは昭和59年に制定された「ふるさと滋賀の風景を守り育てる条例」(風景条例)の前文の一部である。

琵琶湖は滋賀県のほぼ中央部に位置し、県土の6分の1を占めるわが国最大の湖であることはよく知られている。この豊かな水と緑を資源として一次産業を中心に栄えてきたが、近畿圏の都市開発区域の一角として次第に工業化、都市化が進展し地域も大きく変貌してきた。やがて、琵琶湖の水質、景観が問題化し、昭和55年に琵琶湖条例により水質保全対策を、5年後に景観対策に取り組んできたところである。琵琶湖の環境保全対策はこの条例の制定を契機に一層、力が注がれている。

II

風景条例による指定は、琵琶湖とその周辺を対

象とした琵琶湖景観形成地域(うち枢要な地区を特別地区)、道路とその周辺を対象とした沿道景観形成地区、河川とその周辺を対象とした河川景観形成地区を対象とし、それぞれの指定地域(地区)では景観形成基本計画と景観形成基準を策定し、一般の建築行為等に対して指導、助言をしている。

琵琶湖景観形成地域は湖面と、陸域の面積が約6250ha(うち特別地区約4350ha)湖岸延長約235km、沿道景観については、2路線約93km、河川景観については3河川、約36kmが指定されている。



写真-1 湖岸道路の景観

指定された地域(地区)内では、建築物、工作物の新・改・増築、移転、外観の模様替えや色彩の変更、木材の伐採等の行為をするときは知事への届出を必要としており、届出に対して、基本計画や基準に照らして、適宜、指導や助言を行っている。

届出に対して指導助言をしている件数の比率は、約59%と半数を越えている。その内容は、緑化の指導が最も多くついで建築物の色彩、形態、敷地の条件、意匠、素材の順になっている。行為の種類では建築物の新築、増築が大半である。

指定地域（地区）以外でも、高さ13メートル以上の建築物や工作物または4階建て以上の建設物については、大規模建築物等ということで、都市計画の用途地域のあるところは除いて届出の対象としている。

また、地域住民の自主的な街づくりによる景観対策の推進を図るため近隣景観形成協定制度を設けている。これの第一号は「ふるさと雨森の風景を守り育てる協定」であり、先の韓国大統領の訪日の折り話題に上った「雨森芳洲」を生んだ高月町雨森の114世帯で、生け垣、勾配屋根、日本瓦等により農村らしい落ち着いた景観を目指すとともに、雨森芳洲ゆかりのタチバナの木の植栽やイチイの生け垣、小川の浄化等を進める協定が結ばれている。



写真一 湖岸緑地の景観

このほか市町村が行なう景観対策に対する財政的支援もいくつか行なっている。景観に関する基本方針策定費補助、指定地域（地区）内における景観形成事業（湖岸散策路、道路修景、ポケットパーク等）費補助、一般的な景観形成事業に対する補助等で事業の規模は小さいが今後とも時間をかけて継続的にこつこつと積み上げていけばかな

りの成果を期待できるものと考えている。

さらに、景観対策で見逃せないのは日常の普及啓発活動である。景観県民講座、風景ウォッチング、滋賀の風景展、風景カレンダー等々絶えず住民のかたがたとのコミュニケーションを通じて理解を深めて頂く機会を持つように努力しているところである。

Ⅲ

滋賀県は歴史的、文化的遺産にめぐまれている。また、多くの偉人を輩出しているが、中でも、建築、造園、土木の伝統的技術はわが国の最高水準のものを生み後世に継承している。江戸時代の初期、日光東照宮を造営した総棟梁、豊後守宗廣は甲良町の生んだ名建築家であり、芝増上寺等の名建築が今日まで受け継がれている。

また、ほぼ同時代、桂離宮の建築、庭園を造営したと言われる小堀遠州は長浜市の出身である。さらに、古来から伝わる穴太衆（あのうしゅう）積みといわれる石組技術は傑出した技法で、織田信長が築いた安土城の石積は穴太衆の作といわれ、以後城郭の石積はこの技法が重用されている。

こうした伝統的技術を生かしながら美しい琵琶湖や緑の自然景観を守り、のどかな田園景観や集落のおちついたたずまいを伝え、調和のとれた魅力ある都市景観を作り上げていくようたゆまなく前進していきたいとかがえている。

「……わたしたちは、美しい県土づくりの輪をひろげ、県、市町村、県民および事業者が一体となって郷土を親しみと愛着、そして誇りをもてるものとし、これを次代に引き継いでいくことを決意し、ここにふるさと滋賀の風景を守り育てる条例を制定する。」と前文はむすんでいる。

「都市の景観：緑視量をふやせ」

和光大学教授・工業デザイナー

竹 原 あき子



1990年春、一年ぶりに東京に帰ってきてどこか街がきれいに見えた。古い平屋の住宅があつというまに消え、高層のビルがそびえたち、その壁面にみえる新建材が町並に色をそえたせいではない。建物そのものの色や形の変化に新鮮な驚きはなかった。だがどこかいままでとちがう。1カ月、2カ月、とその理由がわかるまでに時間がすぎた。ある日渋谷から明治通りを抜けるバスに乗って疑問がとけた。バスの窓から視野にはいる緑の量がそれまでと比較にならない程多い。コンクリート砂漠であったはずの東京が緑につつまれていた。だが植樹にどれほど莫大な費用が投入されようと、たった1年の間に樹木が育つはずもなければ大樹を新たに植えた気配もない。とけたはずの疑問がまた新たな疑問をうみ、地球の温暖化のせいではないか、等と想像をたくましくもしてみた。なぜなら明治通りに限らず、他の幹線道路の緑もまた色濃くなっていたからである。

1990年夏、街路樹を管理する東京都建設局を訪ね、思いがけない解答をえた。緑が色濃く見えたのは剪定の方法が変わったからだという。それまでは成長した枝の内側、つまり幹に近いところから枝を払ってきた。枝と枝の隙間から空が見えるようにくふうされてきたわけである。理由は、まず剪定作業の効率を考えてのことだが、ドライバーにも信号の見やすさが保証されねばならないからだ。なぜなら街路樹は〈道路構造令〉のなかで道路標識やガードレールと同じように道路の付属物という身分だからである。東京都の街路樹は、作業能率と見通しを優先し

てきた結果、これまでの緑は、数すくない葉が枝のまわりを取り巻くおずおずとした存在でしかなかった。ところが今からおよそ3年前この剪定の方法をあらため〈のびのび〉、〈いきいき〉、と樹木を育てようと建設局の方針が変わり、街路樹は〈自然な形〉に剪定されることとなった。3年を経て小枝が成長し枝と枝の隙間に葉がおい茂り枝の隙間から青空がみえなくなったわけである。緑は樹木の外側から筆の穂先のかたちで刈りとられ、街路により深い緑を供したばかりでなく、歩道に陰を落とし、鳥を呼びもどし、道ゆく人々の目と心をなごませる。

都市とは大地の産物であると同時に時間の産物であり、そこに住む人々の形づくるものでもある。周辺の農村の恵みが都市生活をささえ、ヨーロッパの主要都市であれば数百年の歴史の名残をたどることができる。思い出のしみついた町だからこそそれを愛す市民が育ち、町のたたずまいはゆるやかにしか変化しない。それに比べれば日本の変化はめまぐるしい。壊して建てる。経済効率最優先の街は、その中心部にオフィスと商業施設しかゆるそうとせず、住民を排除しつつある。かつてイタリアの古都ボローニャは、都市の近代化をはかると同時にそのたたずまいを保存し、さらにその街に古くから住みついていた零細な手工業者にも保護を与え、家賃の安定化を約束した。そこに住む人間のアイデンティティーと住民の愛情が明確であってこそ街の景観は保たれるのだ。

日本の行政にボローニャと等しい配慮は望むべくもなく、過去を記憶させる隙間も皆無だ。新しく建った建造物でさえその命は驚くほど短い。10年にも満たないビルがブルドーザーの下敷になることもめずらしくなく、その空き地を埋める建物が周囲を気にすることもない。商業ビルは目立つことのみに命をかけ、束の間のスターの座につこうとする。再開発という名前の景観の乱れを建築基準法では、いかんともしがたい。

パリでも地方都市でも、新築、改築にかぎらず周りの景観との調和を保つために、その地区に住む環境保護委員会の許可を必要とし、使うべき素材、色、形、などにわたって厳しい規制がある。金色の不思議な造形物を頭に抱いたアサヒビールの建物をデザインした建築家、フィリップ・スタルクはそのわずらわしさを批判しつつ、それと全く逆な日本を、好き勝手のゆるされるアバンギャルドな街だ、と評価している。むろん皮肉の割合のほうが多いだろうが。建築家の好き勝手（むろん企業という施主の合意のもとに）、それがゆるされる街は活気にあふれ建造の槌音のなりやむことはない。それも悪くない。調和のある町並みが望むべくもないのであれば、この金あまり様式を、思いきり贅沢にできる限り数多く都市に蔓延させるのも悪くない。なぜならそのなかには、ブルドーザーで押し潰すにはあまりにも忍びない傑作もでてくるにちがいない。その時日本の都市は過去を記憶に止めはじめるにちがいないからだ。だからといって趣味のよい街になる保証はないが、すくなくとも歴史だけは残る。それでもいい。10年にも満たない建物を壊すよりは。この金満様式の蔓延を待ちながら日毎に増すチグハグな景観をやわらげる方法がある。それは目に映る緑の量〈緑視量〉を増やすことだ。

幹線道路はもとより小道の隅ずみまでも並木でおいしげらせ、緑のカーテンをさげれば、ちぐはぐな

建造物の外観はうすらぐ。あれほど殺風景だった明治通りが、いまどこなくなごやんでみえるのは、豊かになった街路樹の恵みが建ち並ぶ建物を見え隠れにしてくれるゆえであり、いま点々と残っている憧れの住宅地も、かつての街路樹の命をいつくしんできた市街地にすぎないのかもしれない。再開発からとりのこされる、という好運にめぐまれて。

34万本。都民34.5人に1本。これが現在東京都に植樹されている街路樹の規模である。街道すじの並木の歴史は8世紀に遡るといえるが、市街地である銀座にはじめての街路樹、松と桜、が植えられたのは明治6年のことであるから、ほぼ100年間にわたる植樹の成果は大きいといえるだろう。皇居に近い桜田通りには明治45年に植えられた〈とちのき〉が今だ健在であり、大正2年の〈ゆりのき〉は高さ14メートルに育っている。地震と戦火、にもめげず。だがそれに比べればおなじ時代の建物はほとんどその姿を消し、江戸の建物は、例え倉造りであろうと今に残るものは皆無だという。さら地にしてたてかえる。このくりかえしが都市から建造物の記憶を消去し、懐かしい愛すべき町並みは束の間の輝きしか残さない建物にその場をゆずってしまった。街路樹を美しい姿に戻した後で東京都建設局は、ガードレールをも美しい形にしようと計画を進めている。車から保護されているのか、道路からはじきだされているのかわからない、あの無味乾燥なパイプをフェンスにかえ、その網状の隙間に蔦を絡ませる予定だという。約280kmあるこの計画にふさわしい歩道すべてが緑化されれば都市はさらに心地良いたたずまいになるにちがいない。ガードレールの色や形をあれこれとデザインするよりフェンスに絡まる蔦にすべてをまかそう。人類誕生以前から自然は誰よりも優れたデザイナーだったのだから。

ルイス＝マンフォードはその著作〈都市の文化〉でウィーン、ロンドン、ベルリン、ならびにニュー・

ヨークでおこった都市の決定的改良のほとんどはメトロポリスの経済組織が崩壊状態にあったときである。例えばニューヨーク市が多数の地主の破産のおかげで、小さな遊びの場をかず多く手に入れたのは1930年の不況の最中のことであったし、2つの大学を建て、公園地回復の計画を運営するため、政府から資金を手にいれたのは、公共事業を通して雇用を拡張しようとした副産物であった。“全く生の価値は、経済価値が収縮したあとでのみ都市に舞い戻る観があった。”と語っている。このメトロポリスにちなむ歴史はわれわれにとって、全く無縁の出来事だろうか。経済の破綻という代償を支払ってのみ、生きるにふさわしい都市の景観がたち現れるだろうことは、1990年でもなお容易に想像のつくことだ。いや、いまとなってはそこにしか希望はないかもしれない。だがもしその事態を歓迎せず、あるいはそ

れまで待っていただけないとすれば、せめて緑のベールで都市を包むのが最良の方策にちがいない。

電線を地下に埋め、路面は水の浸みこむ素材に変え、ドライバーのための交通標識は道の中央に移そう。34万本の街路樹はこのまま〈のびのび〉と育てれば、緑の量は現在の約3倍になるという。せっかくの公共投資、その一部を、企業も地上げ家も手の届かない、道路という聖域につきこんだらどうか。かつての冷蔵庫の裏側のように、ぶざまな景観を見せるビルの屋上に樹木を植えれば、大都市は10年を待たずして公園都市となるにちがいない。ましてや道路は、庶民が日々緑の恵みをわかち合う最適な場、となるだろう。建物は公共のものといえども、もはや都市全体の心地良い景観とはなんの関係もなくなってしまったからだ。



特集

《座談会》

『街のデザイン』

出席者：

大野 美代子氏

(エムアンドエムデザイン事務所代表取締役)

高橋 香保氏

(株式会社ウォーパル代表取締役)

半田 真理子氏=司会

(建設省土木研究所緑化研究室長)



街のデザインは、利用し、生活する側のことを考えて……

半田 「モノから心へ」といわれる今日、潤いと親しみのある街のデザインが求められています。建設省も質の高い環境をめざして幅広く事業を推進し、道路事業につきましても、現在、第10次道路5箇年計画を実施しているところでございます。そういう中で、知恵を出し合い工夫しながら、良好な社会資本、個性的で活力ある街、魅力ある街路をつつていくことが必要なのですが、今日は専門家の方々にお集まりいただき、話をうかがいたいと思いますので、よろしくをお願いします。

それでは、最初に、街のデザインにつきましても近ごろ特に考えていらっしゃるなど、そして皆様のご専門と、なぜそういう専門を始められたのか、ということなどをお話し下さい。

大野 私は、橋梁を中心とした環境デザインということで、橋に連続する取付道を含めてデザインをしています。近年、確かに街づくりに対してデザインということがいわれていますが、残念ながら、施工に対してお金をかけても、実際の設計の質というものに対してはどうでしょうか。デザインにもいろいろな分野がありますが、特に公共デザインはやや遅れているのではないかと、もう少し設計の質を高めることに努力をすべきではないかと考えています。

一番最初に橋の仕事を手がけましたのは、首都高速道路公団の方に、今からもう12～13年前の話ですが、歩道橋をつくるに当たってデザインを依頼されたことです。そのころ、非常に殺風景な歩道橋が多かったのですが、「弱者と健全者が一緒に生活していく街」という考え方をうまく盛り込んだチャームな歩道橋を、と思ってつくったものが、たま

たま皆さんから好評を得て、土木学会の田中賞をいただき、それをきっかけにひき続いて土木の仕事をするようになりました。



大野 美代子

環境デザイナー

エムアンドエムデザイン事務所代表取締役

岡山県生まれ

多摩美術大学卒業、ジェトロ海外デザイン留学生としてスイスのオットー・グラウス建築設計事務所にて研修。

1971年 M+Mデザイン事務所を設立。家具デザイン病院等のインテリアデザインを手がける。

1976年 初めての橋のデザイン「蓮根歩道橋」は土木学会田中賞を受賞。以後、同賞を受けた荒川ハープ橋、横浜ベイブリッジをデザイン、その他、横浜フランス橋を始め、広島平和大通りの鶴見橋とそれに続くシンボルロード等、橋や道路を中心とする環境デザインを多数手がける。

1985年 日本インテリアデザイナー協会賞を受賞。同年、東京銀座松屋デザインギャラリーにて個展、題して「橋・BRIDGE」

高橋 もともとは住宅の設計をしております、5年ほど前に住宅・都市整備公団の「街づくり女性委員会」が神奈川県港北ニュータウンで組織されましたときに一員として参加したんです。その関係で港北の仕事は街づくりレベルで何かと携わっております。現在は、5ヘクタール程の住区の全体計画と、その中でできる地域のサービスセンターとして

の集会所の設計をさせていただいています。

やはり5年程前になりますが、建設省関係の仕事で、国際化に対応して都市がどうあるべきかという生活者の視点での調査をいたしました。それが年を重ねるごとにいろんな展開をしまして、MM21でサイン計画のマスタープランを手掛けている時に、「国際化」というテーマがだんだん「判り易い都市のあり方」に移ってまいりまして、現在、千葉県の浦安市でサインのシステムづくりを行い、ことしの7月にその具体としてのサインがほとんどでき上がったところです。

街づくりと国際化というテーマは、大変難かしい内容を含んでいます。私達にとって快適で魅力ある街とは、何かを考へることが、国際化の大前提になる、そしてその一つの要素として、サイン計画が位置づけられると考えた次第です。

居住者にとっても、外来者にとっても、歩くのが楽しくなるような、それでいて目的地に迷わずたどりつけるような、街にしたい……そのためのサイン計画にしようと考えました。環境デザインの協役ながら、街の表層に活気を与え、ひかえめながら街のアイデンティティに貢献するような、デザインをめざしてやったつもりです。

半田 では、私の自己紹介方々お話しさせていただきましたと、私は造園を勉強いたしまして、公園緑地の計画・設計などを専門としてきました。それらを通じて都市景観ですとか、潤いのある街のつくり方などについてかかっているところです。

建設省の都市局で、また、立川基地跡地に建設省が整備している国営昭和記念公園の工事事務所の調査設計課長などとして仕事をしてきました。花の万博にも関与いたしまして、花の万博協会の政府出展課長として政府出展の計画などに携わり、現在は土木研究所にいます。

土木研究所では、いろいろな課題について研究していますが、大きく4つのテーマ、つまり緑化技術、公園緑地の計画・設計、環境アセスメント、そして景観形成に関する研究を主に行っております。

今までのお二方の話で共通しますのは、街というのは利用する側、生活している側のことをよく考えてつくるべきであるし、デザインもそうあるべきであるということです。その点について自由にお話し

いただきたいんですが、特に大野さん、橋ということで、美しいデザインはもとより、使いやすい橋という観点から工夫されている点は……。

大野 やはり見てきれいな橋であると同時に、それが街全体にどのようにかかわっていくか橋の持つ役割を明確にするためにも、使われ方をイメージするというのは非常に大事だと思いますね。今携わっているあるニュータウンの仕事は小さな橋ですが、特定の地域の中に連続してたくさんかける、そうしますと、街の生活の中にすっぽり入り込む橋といえますか、その橋は長さが短くてどちらかという幅の方が広い位です。そんな橋は普通の橋の感覚でつくっていけないので、周辺の道路を含めて把握、歩行空間を重視した一種の辻広場的な考え方をしました。

ベンチもあって日常生活にとけこみ親しみやすい橋。人が触れてあるくような橋といえますか、高速でパッと通るような葛飾ハープ橋であるとか、ベイブリッジであるとか、今まで私共で手がけた橋とは少し違った発想でつくっています。

半田 私は以前、ウィーンに留学していたのです。ウィーンはとても緑が豊かなところなのですが、それでもまだ足りないといって森や公園などをつくっているのです。なかには「緑の橋」という橋がありまして、公園の方から歩いていくと、橋の上は全部原っぱのようになっているのです。橋を渡ったという感じではなくて、広場がずうっとつながって、土の上を歩いて向こう側に行く、そういう感じの橋なのです。土と草の感触がとてもこころよいのです。ここまでやっているところがあるんだなと、すごく感激しました。

高橋 やはりつくる側と利用する側では尺度がちがうようです。

利用する側の快適性より、管理の合理性の方が優先されるケースはよくあると思います。サインをやりましたときも、いかにメンテナンスをフリーにするかというあたりが大きな課題になってしまう。それは仕方のないことだし、ある程度クリアしなければいけないんですが、どうもそちらに偏り過ぎてしまうんですね。私自身の力不足も含めて、デザインの優先順位を明確にしていく必要を痛感しました。「誰にとってのデザインなのか」つまり、利用する

側にとってのデザインなんだと肝に銘じることが必要だと……。



高橋 香保
株式会社ウォーパル代表取締役社長（一級建築士）

1980年 日本女子大学大学院修士課程（住居学専攻）修了。大学助手を経てフリーとなり、商品化住宅の企画設計・一般住宅の設計にとりくむ。1985年5月一級建築士事務所ウォーパルを開設。住宅設計に加え、集合住宅地計画・環境デザイン等も手掛ける。1988年9月 株式会社ウォーパルに組織替えし、代表取締役となる。

昭和59年度におこなった、「国際化対応都市整備方策調査」の流れを汲み、M21地区でサインシステム計画の基本調査を行い、浦安市では昭和62年度「わかりやすい都市の設計に関する調査」で基本調査、63年度にサイン計画の基本設計、平成元年度に実施設計を行い、京葉線の開業に伴い新浦安駅および浜浜・入船地区に一連のサインシステムが設置された。港北ニュータウンセンター地区におけるサイン計画基本調査を現在手掛けている。

その他、集合住宅地におけるフロントサービス・施設サービスの企画開発および施設設計（港北ニュータウン）、商品化住宅（主婦の家・収納の家・共働きの家等）の開発設計、コーポラティブ住宅のコーディネート（多摩ニュータウン）、一般住宅設計（伊豆高原の家他）を手掛けている。

「デザインの質」が問われる時代

半田 「デザインの質」ということについては、

どう考えていますか。

高橋 公共的なデザインはある程度節度あるものが良いと思います。デザインのし過ぎや、余地を残さないでやってしまうということに危惧を感じています。

夏休みに、沖縄に行ってあるリゾートに泊まりましたけれども、ビーチもホテルも人工的にデザインし尽くされていて、サービスも120%ぐらいなんです。それが非常に居心地が悪い。使う側の感性、快適性というものとデザインの接点がうまくいっていないんです。デザインが、オーナーやデザイナーの自己満足になっていないか、やはり「誰のためのデザインなのか」を考えることが「質」につながると思うのですが……。

大野 デザインというのは、今、世の中に非常に幅広く使われていますけど、私は基本的にきちんと計画するということがデザインであると思っています。表面的なデコレーションをデザインの全てと錯覚を起こしているのではないかなと思うこともありますね。ですから、その辺の見分けといいますか、例えば沖縄の素朴なところを逆に生かそうとか、そういう考え方もデザインだと思いますね。そこでやたらとオーバーサービスすることがいいデザインではないということを認識できれば良いのですが。橋についても同様で、装飾過多なものが多くなりました。ああいうのがデザインだと思われると困ります。

半田 よく高架下のコンクリート壁に絵をかいたりしますでしょう。あれはすごく短絡的な考え方からなされている場合が多いと思うのです。

大野 基本的にはもっと空間をきちっとつくるべきで、それをしないで後から表面に何か化粧するという事は決して本質的なデザインではないと思うのです。

半田 街のデザインにあたり、当初からトータルなランドスケープ・プランニングを行い、空間としていいものをつくるということが重要なのですが、現実には、それはすごく難しいのです。何故ならば、街のデザインには、いろんな分野の方がかかわるわけですね。土木や建築の方とか造園の人、それからサイン計画の方もかかわるしということで、そういったところでいかにそれを調整していくか、調整のシステムをいかに確立するか、その辺が一番難しいの

です。

大野 そういう意味で、横浜市の都市デザイン室などは非常にいい役割を果たしているんじゃないかな。都市のサインについて言えば先程の小さな橋がたくさんある場合、それが街の中で果たす役割を考えて、この橋にサイン性を持たせようとか、表示板ではなくて、空間でまずそうした性格づけを行うことが大事で、そこでできない部分に文字とかピクトグラム等とか、別の意味のサインを使う。ですから、本当は、骨格的に、都市の方でわかりやすい街をつくっていくことが大事だと思っています。

半田 花の万博「政府苑」での私の経験なのですが、政府苑は、自然と調和した環境のあり方を展示しようと、はじめの段階から「ソフト・アーキテクチュア」というコンセプトのもとで設計を進めていきました。造園と建築、そして展示の三者の調整をとるのが私の役目でした。議論を重ね、内容をつめて……と、とても大変でしたが、結果としては、うまく出来て、よかったと思っています。

街並み景観のガイドラインを

半田 次に街路を中心とした街並み景観について考えますと、道路の幅員(D)と沿道建物の高さ(H)の比率が大事だと、よく芦原義信先生がいわれてますね。一般に、適度な囲まれ感のあるH/Dの範囲は0.28から0.97程度といえます。建物の高さがそろっている、外観の調和がとれているということはすごく大事です。それから、電線の地中化を図る。そうするだけでも日本の街はかなりよくなる。仙台市や大分市などでは実施しています。街路事業でもキャブシステムや共同溝の整備などを進めていますね。

それから、私の方が深くかかわっています街路樹。これももっと緑化を進めて、都市に季節感や潤いを出したいものです。街路樹の話をする、生命あるものを都市空間の中に入れるということなので、のびのび育つような環境を構造的に考えてあげないといけない。ですから、ご承知のように、狭い植樹、植樹帯ということも問題ですが、剪定の仕方などについても強剪定でポツポツと枝を切ってしまうのではなくて、自然相似樹形といっていますが、枝はらしい程度にして樹冠を、木の自然の形を大事にするようにするなどの工夫がもっと必要だと思います。

大野 今ちょっと木の話が出たついでですが、夏の暑い盛り道を歩くときに街路樹の木陰がとても欲しい。ところが現実の問題として、歩道の幅員が一般的な基準ではちょっと狭いですね。どうしても街路樹が欲しいわけですから、もう少し歩道幅員をゆったりとっていただきたいなと思いますね。

半田 それと同時に、建物の外観ももっときれいにしていただきたいと思います。



半田 真理子

東京生まれ。東京大学教養学部・農学部卒業。

東京都建設局、建設省都市局等勤務、国営昭和記念公園工事事務所調査設計課長を経て、オーストリア政府奨学金留学生としてウィーン工科大学に留学。

帰国後、経済企画庁国民生活局国民生活政策課、建設省都市局国際花と緑の博覧会推進室に勤務し、国際花と緑の博覧会協会政府出展課長、建設省都市局公園緑地課長補佐を経て、現在、建設省土木研究所道路部緑化研究室長。

この間、科学技術庁資源調査会専門委員、東京大学、東京工業大学非常勤講師。

著書『都市に森をつくる——私の公園学』（朝日新聞社）（国際交通安全学会賞受賞）

高橋 今、街がとても目まぐるしく変わっています。半年ぐらい行かないとがらっと変わってしまいますけれども、春日通りの伝通院あたりは道路の両サイドがいつのまにか、全部、マンションになってしまっていますね。それが大体同じような高さなんで

すけど、セットバックの仕方や、色がバラバラなんです。

道路の幅員がせまく、街路樹もない場合は、建物がムキだしになってしまいます。こういう場合は、セットバックも含めたファサードのガイドラインが必要です。

単体の個性を生かしながら、調和のとれた景観を作っていくための行政サイドの指導が重要だと思いますが……。

半田 セットバックについては、例えば神戸市の税関線シンボルロードでは、「花と彫刻の道」をメインテーマに整備を行い、沿道の建築物についても1階部分の壁面後退などを景観条例によって指導しています。実はここは、私が好きな道の一つなのです。地区計画制度や建築協定の制度などもあるので、これらの制度を活用した美しい街並みづくりを、今後も一層推進したいと思います。

街路も、市街地再開発事業や区画整理事業の中で生み出されたり、沿道地区のスーパーブロック化や交通結節点における建築物との一体的な整備など、複合的な事業と調整をとりながらつくられていくこともあるので、ぜひそういう中でガイドラインや景観面も含めた指針的なものを十分に整えていくことを期待したいものです。

また、すでに良い事例もできているので、これらが他の地域へ影響を及ぼすようになるといいですね。

総合的に、街路事業や都市公園事業などを組み合わせた都市景観形成モデル事業も、もっと各地で推進していきたいものです。

それから、都市の中でこれから立体高架とかモノレール、場合によっては新交通システムなど、割と高い位置にある施設ができてきます。生活の利便性などを考えると非常にいいと思うのですが、一方、それらの景観については街のデザインの重要な課題になってくるのではないのでしょうか。そういったことについてどう思われますか。

大野 実際に首都高速で高架橋の仕事をしていますが、とにかく日本では耐震性といますか、その機能をクリアした構造物をつくるとなかなかきれいな形にならないので、今、悪戦苦闘しています。地震のない国に比べますと、やはり相当構造的にきつい仕事で、それを形態的にまとめる方も大変難しい

ですね。

また、都市では、高架橋が、周りの建物と一緒に見えてきますので、やはり山の中でおおらかにつくっているものとはもう少し違ったスケール感と細やかな感性を必要としますね。今、長い区間を計画していますが、やはり地域地域によってある程度変化してきますので、その地域性を取り込みながら、人からどのように見えるかということを全体的に考察してつくるようにしています。

半田 設計していく中でどれだけチェックしていくか。例えば一応パスをつくっても、その比較がどの程度の充実度で検討されているのか。そういうところにすごく問題があると思います。また、はじめにつくった比較検討案と現実にはできたものが違っていたりとか、計画してから竣工するまでにかなり時間があるものですから、その間に市街化が進んで、畑だったところにもう建物が建ってきているとか、かなり周りの景色が変わってきたり、ということもあります。つまり周辺の景観と構造物の調和をめぐる、難しいものがあると思うんです。逆にいうと、きちっとした手順のフローなりマニュアルをつくって、きめ細かく各段階で適切にチェックしていくことがすごく必要です。

大野 周辺条件の不確定な部分も多いし、用途地域等、都市計画的なものを頼りにしていますが。東京や横浜あたりですと、現状よりどちらにしろ市街化が進んでグレードが高くなるのは予想がつかますので、やはり現状よりいい方向で考えていこうとしていますね。

歴史を大切にしたい街を

半田 ところで、今まで海外の都市などをお回りになって、どういうところがいいと思われませんか。

高橋 感覚的な答えになるんですけども、起伏のある地形にひかれます。坂道を振り返ると海があるというのが好きです。サンフランシスコですとか、函館が印象に残っています。

高低差が街のデザインに変化を与え複雑にしている。山があって海がある、そういう自然の大きさが景観的にはいいなと思っています。

大野 私は昔、自分の青春時代を送ったスイスのチューリッヒが懐かしいといいますが、割合好きで

す。今考えて何がよかったのかなと思いますと、オールタウンを含めた街の中心部が大体人の歩ける距離で済んでしまう。それはなかなか気持ちのいいことですね。

それと、やはり歴史を大事にする部分があります。たまたま駅の周辺が私のいた頃と変わってしまったのですが、日本ですと、駅前の交通広場というのはすぐ人工地盤にしたり、巨大な歩道橋をかけたりしますね。

チューリッヒの駅は、100年以上前の建物ですが、駅前に歩道橋をかけるかわりに、逆に地下に広場をつくって、エスカレーターやエレベーターで周辺と接続させたのです。そのため駅前大通りの正面にボンと駅舎が見えるのですが、その景色が昔と変わらないわけですね。

歴史的な遺産を大事にした開発の仕方だと思うのですが、私、日本の場合に一つ気になるのは、逆に古い街並みを保存するというやり方が、うっかりすると時代劇の映画のセットのような、生活感のないものになってしまう。余りにその時代にとらわれ過ぎて、一色に塗りつぶし、新しい建物でもそれらしくつくってしまいますでしょう。あれが何となく嘘っぽいいいいますか、古いものは古いもの、新しいものは新しいものでうまく共存するような形の方が、パリのように、生き生きとした感じになるのではないのでしょうか。

日本では昔から横浜や実家に近い神戸が好きですね。両方共、港町ですが、加えて自分がそこで生活するとか、仕事でかかわるとか、そうした愛着のようなものが街にあって、案外景色だけではないものがあると思っています。

半田 私の場合は、やはりウイーンでしょうか。森に囲まれ、公園や並木道など緑も豊かだし、情感のある街ですね。古く、まがった石畳みの道などに歴史を感じます。

このごろ、「都市の記憶」といいますが、昔の記憶が伝わっているような都市はすごくいいですね。これはおじいさんの代から、それ以前からずっと見ていた風景だったんだと。このような意味でも、昔からの風景を大切にしたいと思います。

栃木県足利市や山口県萩市堀の内地区などでは歴史的な地区環境整備街路事業が実施されていますが、



これらを通じて今後とも各地で歴史的環境の保全が図られるよう期待しています。

楽しい道づくりを

半田 このごろ、街路に彫刻や造形物を置きたいという市民の方々からの希望があるのです。例えば東京の池袋でも彫刻のある道づくりを行っている。そこは既にある道を使って、そこにいかに造形物を置くかという点に大変ご苦労なさっているわけなんですね。一般に場所とかロケーションなど、いろいろな状況はあると思うんですけども、潤いのある街並みをつくる一環として、道路管理者の方も、それをつくる方も、ある一つの目標に向かって現実的な問題を解決し、いい形で実現するといいな、と思っています。

大野 彫刻を置くのにふさわしい環境をうまくつくって、置くのは良いのですが、文化のために彫刻があれば良いという感じで、全く置いておかしい場所に彫刻があったり、逆にそれが歩くときの邪魔になったり、彫刻がかわいそうだなと思うことがあります。彫刻の周りの空間を一緒に考えることもぜひやっていただけたらと思いますね。

半田 そうですね。だから、できることなら、最初から、道路をつくることから、全体のデザイン計画をしっかりとつくり、各種の要素を織り込みながらつくるのが望ましいと思うのです。ぜひどこかモデル的にそういうところもつくっていただきたいものです。

その際に、特にサインという面で配慮することは…

高橋 わかりやすさを目指すあまり角々に全部案内図が立てばいいというものではなくて、サイン板が存在することによって、人々のたまりができ、コ

ミュニケーションが始まるという事もロマンチックに考えました。浦安のサイン計画では、人が集まる場所としての潤いもデザインの要素として心がけました。

更に、歩く楽しさを増幅させるデザインも心がけました。

環境デザインとしてのサインは、道案内としての機能だけではなく、周囲と調和しながら、街の表情に魅力を与える役割もあるのですから。

半田 花の万博の会場では、「祭りの大通り」や「せせらぎストリート」「けやきストリート」など幅の広い通りをつくりましたが、大木が立ち並ぶなか花が咲きほこり、人のにぎわいで、とても楽しいのです。ストリート・ファニチュアもうまくコーディネートされているし……。

日本の各地で、歩いて楽しい道づくりが進むといいですね。

色彩についても慎重に

半田 次に、色彩の話に移りましょう。

大野 なかなか難しいですね。私はなるべく自然な色、自然な素材感のあるものや色味の少ない色を基本にして、場所によっては活気をもたらすようにアクセントとなる色を用いています。

例えば横浜ベイブリッジ、さわやかな海のイメージに白がふさわしいですね。それから葛飾ハープ橋、あそこなどは当初路線として赤で計画されていましたが、河川景観に対して、赤の高速道路がダークと連続的に通っているのはどうにも合わないので、軽やかなイメージをつくるために白っぽい橋ということを提案しました。

風景の中で橋の形態は、非常に強い場合がある。ですから、そこに余り強い色というのは、さけないものです。赤い橋は、遠景で山の緑の中にチラッと見えるのはいいのですが、身近で見ると、橋って巨大ですから、圧倒されますね。ですから、都市の橋は余り大げさな色はつけないと思っています。

高橋 色は難しいですね。ある意味では景観をつくってまいりますけれども、人によっていろんな感じ方がありますし、赤と一言でいってもいろんな赤がある。分量によっても印象が変わります。全体が赤のときと部分が赤のときと、その赤の持つ意味が

違ってきますし、難しいですね。やはり、慎重に節度ある色づかいを心がけています。

半田 街づくりでよく花を飾りますが、あの花も、ただ置けばいいというのではなくて、もっとコーディネートするべきだと思います。ただ花を置いて、美しさのエクスキューズにするのではなくて。今や単体の花だけでなく、「フラワー・ランドスケープ」を考える時代なのです。

大野 強調する部分と強調しない部分を考えること、どの程度強調するか、どの程度控え目にしようかということ、色をつけるときには考えていますね。

仕事を通じての苦労話は……

半田 それでは、次に仕事を通じてのご苦労話にいきたいのですが、大野さんはいかがですか。

大野 やはり最初にデザインがどういうことかわかっていただけないケースが多いですね。デザインは絵をかくことだとか、スケッチをかくことで、本質的な設計することや、計画することが抜けて、絵で出てくると思っていらっしゃる方が多い。私どもは設計図とスタディ模型でお出ししますというふうにお話しします。

パスというのは最終的なイメージを表現する手段で設計の細部まで表現するものではないということをお話していただけないといえますか……。

まだまだこうした街づくりの世界でデザインということが正確に認識されていないというのはちょっと寂しいことですね。

半田 でも、これだけ実績を積んでこられたということは、そこを粘り強くやられてきたと思うんですね。

大野 割合気の長い方ですし、やはりこの十何年の間に相当実績ができて、いくつか大きな構造物をやらせていただきましたので、まあ、何とか……。皆さん、本質的に頭のいい方がそろっていらっしゃいますから、最終的にはうまく理解してくださって……。でも、ご提案したものは少し抑え目のところで、皆さんに納得のできる範囲の中のことだけが実現していますね。ですから、そんなに華やかに、商業デザインや服飾デザインのような鮮やかさはないのですが公共デザインは、何かそのくらいの方がいいと

思っています。

半田 高橋さんはいかがですか。感覚的なことをいっても理解されないということはないですか。共通の言語がなかなかないとか。

高橋 それはございますね。自信のあるアイデアでも、それを裏打ちするバックデータを文章でどっさりそろえて持っていけないと実現しないというあたりがいつも難しいなど。

半田 ウィーンには、フンデルトワッサーという画家が設計した集合住宅があるのです。絵にかいたような、手づくり感覚の外観で、とても良いのです。その発想を理解した市役所も素晴らしい。

高橋 パリでも、公共の集合住宅は随分いろんなデザインのもので出ておりますよね。日本は途中でバッサバッサと切られていってしまうんじゃないでしょうか。

半田 近頃、多摩ニュータウンにつくられた、住宅・都市整備公団の南大沢のジールドングが話題になっていますね。

高橋 割と起伏がありまして、結構地形が複雑なんですね。その中に高層と中層と低層が混在していて、デザインで共通のものを持ちながら、それぞれ外観が個性のある競い合いをしているんです。原宿にあるようなしゃれた雰囲気裏道がちょっとあったりとか、いろいろおもしろい試みをしていらしてなかなか画期的だと思いました。

外構の、ブロック一つにしても、なかなかきれいなものが使ってあって、住棟計画からディテールに至るまで、非常に調和がとれているんじゃないかなという気がいたしました。やはりあれはプロデューサーがいらしたからなんだと。

今後の街のデザインについての提案

半田 では、最後に今後の街のデザインについてのご提案を。

高橋 少し大きな視点で考えると、街のデザインには、柔軟な体制が、必要だと思っております。何か物をつくるときには、縦割り行政ですとかその辺のところ、ネックになるケースがある。クリアできれば街のデザインの活性化につながっていくんじゃないかなと、いろんな仕事を通して感じています。

大野 今の続きでいいますと、私も実は建設省都

市局に設けられた、女性の専門家による「まちづくりフォーラム」の委員をしていたのですが、そのときに、ハードだけではなくて、やっぱりソフトというものに対する理解をもっと行政側に示していただきたい、というふうなことを申し上げています。やはり行政の持つ責任というのは非常に大きくて、プロデューサーとしての目の確かさというものを持っていただくことが必要ではないかと……。

半田 それでは本日は、各方面にわたりお話をいただきまして、ありがとうございました。これからも潤いと親しみのある、暮らしやすい街のデザインをめざして、一層努力していきたいと思います。また、ご一緒する機会がありますように。

日時：平成2年8月16日(木) 18:00～19:30
場所：東京・内幸町レストラン キャッスル
(Cルーム)にて



街路舗装のデザイン

日本大学理工学部

教授 三浦裕二

まえがき

都市の中の建築群の狭間に血管にも似たつながりを持つ街路は、公共の所有物であり、従って誰もが共用できる市民の生活空間である。『公』、『民』のものである街路空間は、大きく分けて両側の建築群によるファサード、上部空間の空、および下部の道路の三つによって構成されている。そしてその空間は交差点からの眺望を除けば、多くの場合一消点のパースペクティブな眺めとなる。

両側のファサードは、屋根あるいは屋上を含めて建築の分野に属し、デザインに関する限り『私』が中心で『民』や『官』が関与することがほとんどできない部分である。

上部空間を縁どるスカイラインは、個々の建築形態の集合で形成される『私』の部分により決定される。そして一般に公共、公益企業とされるものの、『私』に属する種々の架線と、ときにその支柱が空の空間に取り込まれる。

下部の道路とそれに付属する施設や装置は、主として土木の分野であり、『官』中心で『民』はともかく『私』の好き勝手な関与が制約される部分である。

自由度の大きい建築群で構成されるファサードは、『私』故に個性豊かな表情を持たしうるが、反面無秩序に陥りやすく、建築は勿論のこと、それに付着する商業広告に至るまで自己主張を重ねる余り、周辺との調和を欠いたファサードが出現しがちとなる。そして上部空間を幾重にも分断する架線とその支柱は、複雑きまわるファサードをさらに増幅させる。

自由度が小さく『官』によってコントロールされる道路のうち、視覚の中で多くを占めるのは舗装である。街路の主役は市民であり、舗装はその舞台で

ある。主役は同時に観察者でもあり、足元の舞台は他の装置とともに景観構成の中で重要な役割を担うことになる。さらに街路は公的空間であるが故に、様々な機関の公共施設が、それぞれの都合によって入り込む。ここにも道路が複雑となり、無秩序に陥り易い要素が内包されている。

こうした状況を踏まえた上で、街路舗装のデザインについて考えてみることにする。ただ街路はその都市の持つ風光、風土はもとより、その格式や空間的・時間的使われかたによって性格を異にする。したがって舗装のデザインも一概にこうあるべきと規定することは当然許されない。以下に述べることは、したがって日頃私が考えている一般論であることをお断りしておく。

舗装設計からペーパメントデザインへ

戦後、悪路追放の担い手はアスファルト舗装であった。いまでこそいろいろの種類の街路舗装を思い浮かべるが、つい先ごろまで舗装といえば黒一色のアスファルトであった。

昭和20年代末まで東京のあちこちに残っていた御影石のピンコロ舗装も、打ち寄せるモータリゼーションの波に洗われ、機能優先の時代背景の中で消えていった。歩道のコンクリート平板も学生運動のうねりの中で姿を消していった。

高度経済成長が保証されるようになった頃、暗いイメージの『黒い』アスファルト舗装に対抗する形でカラーアスファルトによる舗装が登場する。昭和45年の大阪万博の頃であり、その鮮やかさに一時期各地の商店街や遊園地に取り入れられたが、褪色や汚れなどの理由で次第に淘汰されていった。その背景には色彩計画を含めデザインに対する配慮に欠け

ていたことも否めない事実であった。

昭和40年代末から50年代後半にかけて、街路のモータリ化やコミュニティー道路の建設が進み、歩道舗装の装飾的配慮がカラー化を含め各種加工を施したコンクリートブロックや煉瓦、さらにはタイルによってなされるようになる。

こうした時代変化の中で自動車を安全、快適に通り、ぬかるまない歩道を歩行者に提供する舗装設計から、人間中心の街路空間創出のために、見た目を楽しませ、ゆとりを感じさせるペープメントデザインの必要性が生まれる。

ペープメントデザイン

敢えてキザなカタカナ用語をお許し頂きたい。日本語にすれば舗装設計であり、ここでのデザインは日本語での『意匠』で、生活に必要な物づくりにあたり、機能、材質、技術および美的造形などの諸要素と、建設、供用面からの各種要求を検討、調整する総合的造形計画の意味である。土木構造物全般であれば、すでにシヴィックデザインなる用語が定着しており、特に街路舗装を取り上げたときの下位の用語と受け止めて頂きたい。

ペープメントデザインの要諦は一つ、いかに周辺環境や場所柄と調和させるかにある。彩色を施し、奇抜な模様を浮かばせることだけではない。例えば悪いが、伊勢神宮や明治神宮の参道は玉砂利の舗装が似合うし、浅草寺の参道は日和げたの音がひびく御影石がふさわしい。写真-1は京都花町のとある小路である。飛び石風に自然石を配したいところだが、現状のアスファルト舗装がよく周囲と調和している。



写真-1

先に述べたように、デザインには材料選択が含ま

れる。今日コンクリート系からセラミック系、安山岩系統から高価な花崗岩（御影石）などの天然石に至るまで、形状、寸法を含め多様な素材が市販されている。ここでも大切なことは土地柄、場所柄をわかまえることである。できることなら地場材料を用いることが良い。自然の素材であれば、その地方の風土、色彩に融合するからである。地方にはまだまだ窯場や石切場が残っており、それらを育成することも大切なことである。

大量生産品の全国流通によるデザインのカタログ化は決して望ましいものではない。

街路には歩行者専用、歩車共存型、歩車分離型など様々な形態が考えられる。形態に応じて歩道、駐・停車帯、車道などのゾーン別に、それぞれの機能に応じたデザインが要求される。交差点は人と車が相互に交錯し合う場所であり、また別のデザインがあって良い。さらにデザイン延長あるいは範囲も問題となる。主要交差点間を一つのデザインロットとしても良いし、住居表示や自治会単位とすることも考えられる。こうしたことにこだわらず、街路の文脈に従って筋を通すこともある。通称銀座通りがその好例である。

ゾーンのペープメントデザインを面のデザインとすれば、それらの境界に設けられる縁石や排水路は線のデザインということになる。

面のデザイン

ペープメントデザインは、人の目の高さ、バスの乗客の高さ、時に周辺建物からの俯瞰としてとらえられる。街路の格、ファサード、幅員、に応じてこの点を考慮する必要がある。基本的留意事項は次の通りである。



写真-2

車道と歩道は段差の有無にかかわらず異種材料を用いるのが普通である(写真-2)。ただし歩車共存道路のように一体感を強調したい場合は、段差を設け縁石を含め同一材料とすることも有る(写真-3)。



写真-3

車道と駐・停車帯は異種または色調、形状の異なる材料を用いる。交差点付近の車道横断部は歩道との連続性を考慮した材料選択が望ましい。特に人中心の街路であれば歩行経路にウエイトを置いたデザインとすべきと考える。

歩道全体を同一材料で仕上げると、たとえ色調やパターンで変化を持たせても画一的となり好ましくない。特に寸法の小さい素材にこの傾向が生じやすい。画一性を排除するためには、繁雑さを避けたいうえで、一定のルールにより異種材料を取り込み変化



写真-4

を持たせるのが良い(写真-4)。このとき材質は勿論のこと、寸法、テクスチャ、色彩に留意することが大事である。

線のデザイン

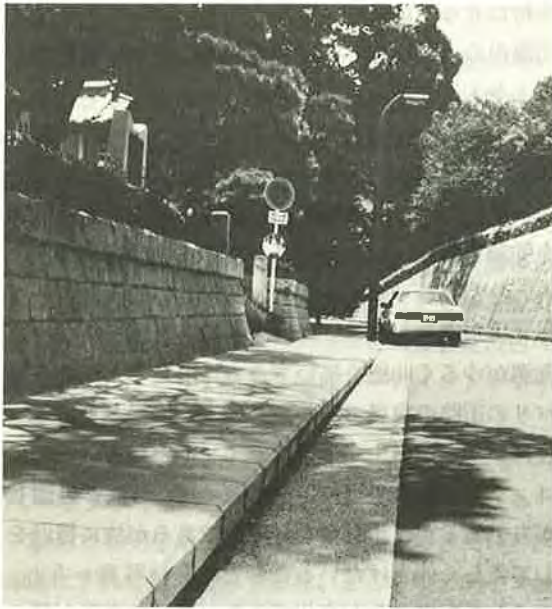
一消点のパスとなる街路景観の連続性と遠近感を強調するのは線のデザインである。写真の詩人といわれたブラッサイ(1899-1984)の代表作の一つに『排水溝』がある。雨に光る縁石と舗石を並べた側溝がゆるく曲線を描いて遠方に消える人気のないパリの街路の夜景である。このように縁石と排水施設はデザインの上で重要なポイントとなる。一般にコンクリートの現場打設や市販のL型側溝で処理しがちであるが、汚れやすい部分であるが故に贅沢をして美しく仕上げたいところである(写真-5)。こうした配慮こそが文化であり、多くの市民が望んでいることである。



写真-5

大きい寸法の舗石を使い、歩道端に縁石を設けず、段差をつけて車道と突き合わせる方法もある(写真-6)。縁石が無くなると歩、車道がなんとなく近く感じられるのも不思議である。

歩車道に段差を設けず、材料で区分する場合は、異種の舗装材料が平面上で出会うことになる。一般には線のデザインとして境界石を介し両材料を突き合わせる(写真-7)が、直接両者を材料の寸法に



写真一六

応じて不規則に、かつ自然に突き合わせるのも歩車道を融合させる上で有効な手法となる（写真一八）。

このように歩、車道のヒエラルキーを明確に区分するのも、ぼやかして融合させ、かつ視覚的に区分するのも、材料の選択、組み合わせの中での線のデ



写真一七



写真一八

ザイン次第であり、街路の格に応じて考慮しなくてはならない重要な事項である。

色彩について

市販される多くの舗装材料はコンクリートブロックのようなセグメントである。したがって目地ができる。間隔にもよるが目地はリズム感を与え、歩行を楽しくさせる。その楽しさは色彩によって増幅される。

街路の主役は歩行者であり、舗装は主役を引き立たせる装置と考えても良い。主役の服装もカラフルであり、周辺の商店街は十分すぎるほど明るく、かつ鮮やかな色彩に溢れていることを意識しなくてはならない。以下に色彩についての基本的な留意事項を示す。

周辺の色彩環境を十分に調査、検討した上で色彩計画がなされることが重要であり、できることなら専門家の意見を取り入れることが大切である。

上品な舗装とするためにも、多種の色相を不用意に用いないことが肝要である。つまり色相は極力一定とし、色彩に変化を持たせたい場合は彩度も一定として明度で調節するのが望ましい。こげ茶、茶、ベージュといった変化である。

けばけばしくない色、つまり彩度の低い色が良い。周囲の色は看板や自動販売機のような派手な色で満ちみちていることを忘れてはならない。

アクセントとして、ごく小面積色相を変えるのも楽しいが、その際補色を取り入れるときは面積、配置に十分注意する必要がある。

先にも述べたように、同一材料で色彩だけによる変化を求めるのは限界があるので、異種材料との組み合わせを検討してみるのが良い。

あとがき

街路に立って町並みを眺めたとき、周囲は十分すぎるくらい装飾にあふれ、路上にももろもろの装置が取り付け、実に複雑で多彩であることに気付くはずである。そこへもってきて、足元の舗装までが多彩にして過度に装飾的であったとすれば、惑乱されるのみで、ゆとりとかアメニティーから遠ざかる。

そこで常々強調していることは、景観阻害要因の撤去である。アメニティー向上のためになにが必要

かという発想ではなしに、まずなにを取り除くべきかという見方である。足し算ではなしに、引き算の発想と私は呼んでいる。電線の地中化、電柱の撤去だけで町並みが変わることを、既に私達は経験している。

歩車道境界のガードフェンス、林立する交通標識など、場所によっては明らかに不要とおもわれるものが路上に散在している。一度官民一致協力して身近なところから総点検をしてみてもどうだろう。町並みの化粧落とし、クレンジングである。

そうすることによって、いかに『私』の部分が町並みを醜悪なものとしていたことに気付くはずである。原色の看板、電柱の張り紙広告、『公』の空間にはみだした自動販売機や商品の棚、放置される自

転車などへ沿道住民はもちろんのこと、地域住民の視点が注がれなければ、いかに端正なペープメントデザインを試みたところで、場違いとなるばかりである。

最後に触れておきたいことは、デザイナーの参画した設計は事業の完成までそのデザイナーが関与する仕組みをつくるのが大切であるということである。

建築という設計監理である。イメージを描き、縮尺された図面上でのデザインと、現場での仕上がりとは実際に搬入される材料を含め大きく異なることが多い。そうしたときの調整はデザイナーによる監理以外に方法がない。次世代に自信を持って残す街路づくりのためにも必要なシステムである。



「街づくりと緑」

東京大学工学部

助教授 篠原 修

1. 都市の緑

緑は、今日の我国のまちづくりを担う、まぎれもない主役の1人である。西欧流の都市づくりの視点から見て、この事実が本来的に望ましいものであるか否か、その是非については後廻しにして、まちづくりの主役を演じている緑がどのような日本的傾向、つまりどのような特長と欠点を持っているのかを概観することから始めよう。今、日本的傾向と述べたが、本来我国の都市には街路の並木や公園といった公的な緑が存在しなかったことを考えると、これらの公的な緑が明治以降、西欧から輸入されて、今やまちづくりの主役となっているという事実は歴史的な皮肉と言ってよいのかも知れない。

2. 街路の緑

我国の街路に本格的な並木が持ち込まれたのは、明治6年に完成した銀座通りである（写真-1）、



写真-1

当時、世界の最先端を行っていたパリの大通り（アヴェニュー、ヴァールヴァール）の並木を真似たものと言われる。但し、樹種は本場のプラタナスやマロニエではなく、国産の桜、楓、黒松であった。銀座通りの並木はその後柳に変わるが、それはともかく、

明治6年の銀座通り以降、我国の街路緑化は120余年の長い歴史を持つことになる。この120余年の経験は、概念としても実体としても借り物であった街路の緑を、日本的傾向を持つ緑として我国に定着させた。その内容、特徴を高木並木、灌木、草花に分けて述べてみる。

(1) 高木並木（街路樹）

我国の街路樹の枝は一般に強く刈込まれる（強剪定される）。台風時に、木が倒れないことを目的とするという、この樹木の扱いが我国の並木を我国独特のものとしている（写真-2）、即ち樹の樹冠（枝の広がり）は小さく、樹木はあたかも電信柱のように棒状に並び、日射しを遮ぎることが少ない。



写真-2

この第1の特徴に加え、我国では並木の下枝を払わない。従って、高木の枝下高（地上から最も低い位置にある枝までの高さ）は小さく、歩行者は枝に繁る葉を楽しむことはできるが、当然のことながらその分、見通しは遮られ、樹の下に人間が入り込むことは一般に困難となる。

このような我国の流儀に対し、西欧では、樹木の樹冠は大きく、且つ枝下高は大きい。つまり見通しがきき、人々は好んで樹木の下にもぐり込むことが

できる (写真-3)。



写真-3

以上の対照を一言でいえば、我国の並木は眺める緑であり、西欧の並木はその下にもぐり込む緑である。或いは我国の並木は前衛的な緑であり、西欧の並木は人をその下に庇護する空間的な緑である、と言えよう。ちなみに、若者に人気の高い表参道の並木は、楠かケヤキであるという事情による所が大きいが、例外的に西欧式の空間的な緑となっている (写真-4)。



写真-4

(2) 灌木・草花

我国では街路の緑として、灌木や草花が好んで用いられる。高木並木の足元には見事に刈り込まれた



写真-5

ツゲやサツキが在って庭園の趣きをなし(写真-5)、セットバックされた構造建物の敷地には高木ではなく、灌木や地被類の緑のベルトが設けられる (写真-6)。



写真-6

又、近年の交差点の広場化の要請に応じて、高木が植栽されることも多いが、やはりその足元は草花で飾られ、樹木の下に入り込んで日射を避け、憩うことはできない (写真-7)。このような傾向がより強まると、緑はあたかも生花のように好かれ、緑の鉢が街路空間のそこかしこに自在に配置される (写真-8)。

このような、西欧の街路には見ることのない緑の



写真-7



写真-8

扱いは、我国の街路の緑が何を拠り所に設計されているのかを如実に語っている。

緑はまず第1に地表を覆うものであり、そこへの人の立ち入りを拒否することを示す存在である。と同時に、第2に緑は眺められ、鑑賞される対象であり、従って通常、緑には質のよさが求められる、その下に入り込んで憩うという空間性は等閑に付されている。

(3) 庭園趣味

以上に述べた街路の緑の扱い、つまり、高木を強く刈り込んで姿を整え、視線の高さの下枝を払わない、その足元には庭園風灌木の刈り込みや地被を配して人の立ち入りを拒み、更にはあたかも生花の如き株立ちのプランターの鉢を配すというやり方は、まさに座敷にあって高中低木のバランスのよい配植を眺め、その刈込みの姿、枝葉のテクスチュアを愛でるという日本庭園趣味の再現に外ならないと言えよう。

つまり、我国の街路の緑は、それが管理がいきとどいて質が高ければ高い程、日本庭園の緑に近づく傾向を持つと言ってよい。そこには街路歩道上空を緑で覆うといった西欧流の空間形成の考えはなく、もっぱら眺められ、鑑賞されるといった交流性が、特に灌木や草花をもあしらった修景性が重視されていると言えよう。

3. 公園の緑

街路と同様に、我国の都市公園の緑にも固有の日本的傾向が存在する。その1は街路以上の多層構成の樹木、灌木の密植であり(写真-9)、その2は、公園の周囲に緑の壁を築き、公園を都市空間から遮断して別世界としようとする傾向である(写真-10)。



写真-9



写真-10

いずれも西欧の都市公園には見ることの少ない緑の扱いである。

(1) 植え潰し

日本庭園の用語に「植え潰し」という言葉がある。庭園の風景を形づくる上ではさして重要でない場所を、ありあわせの樹木、灌木の交植で覆うやり方を言う。写真-10に示した例は些か極端な部類に属するが、写真-11に示すような、西欧の公園では極くありふれた、大木による緑陰提供を基本とする樹木の扱いと比較する時、我国の公園における緑の扱いの基本に植え潰しの伝統があると思わざるを得ない。ここにも又、高木の足元やその間に空間が残ることを嫌う日本庭園趣味が色濃く反映している。



写真-11

(2) 遮断

写真-10に示した広幅員の街路歩道は、実は街路と公園の一体設計により初めて可能となった例である。ここでも街路の緑の主体が草花や灌木であることはともかくとして、問題は一体設計がなされた歩道と公園の境界部の扱いである。左側の高木の列がそれで、公園と歩道はこの緑の壁により完全に遮断されている。一体設計であったにもかかわらず。

他の都市空間と一体的に考えられた筈のフラワー

ロード、東遊園（写真-11）ですらこのような緑の壁が出来ている程だから、独自の設計された一般の都市公園の外周部は推して知るべしであり、現に我国の都市公園を代表する日比谷公園の外周もその例にもれない。この緑を密植して外界（都市空間）から公園を遮断して別世界を創るという考えは、築地塀を使って別世界を創る日本庭園の伝統の、やはり継承かと考えられる。

しかし、西欧から輸入された都市公園が我国の都市空間の中でどのように変容定着していったかを論じた小野良平は次のような興味深い見解を述べている。即ち、広場と高木列植によって構成される西欧式の都市公園は、低い木造の家並で構成される当時の日本の都市空間と余りに異質であり、その断絶を埋める為に外周部に密植がなされたのではないかと。

上述のいずれの見解が当を得ているにせよ、街づくりの一翼を担う都市公園は自らが創り出す緑の壁によって一般の都市空間から隔絶し、その内部も随所の植え潰しにより、景観を主体とした庭園風の緑の空間となっているのである。

4. 緑の役割

ここまで随所に、樹の下にもぐり込める空間性、眺められ、鑑賞される景観性といった言葉で、緑の効用を述べてきた。ここで、街づくりにおける緑の役割を極く大ざっぱにまとめておくと、それは次のようになるだろう。

〔街づくりにおける緑の役割〕

- A. 景観形成 (指標)
 - A 1. 都市景観の骨格形成 : 緑視率
 - A 2. 修景 : 緑化延長
- B. 空間形成 (緑陰) : 天蓋率
- C. 都市生態保全・改善 : 緑被率

ここに挙げた3つの役割の観点から見ると、我国の都市の緑は、それが街路であるにせよ公園であるにせよ、景観形成に偏り（特に修景的な側面に特化し）、空間形成の役割は軽視されていると言わざるを得ない。また、生態上の役割については各種の密植により、結果的には尊重されているとも言えるが、

本来生態保全の為には大面積の公園、緑地が必要である為、とても充分と言えるような状況ではない。

空間形成の役割を基本に、景観的にはむしろあっさりとして仕上げている西欧とは思想が大幅に異なると言えるのではないだろうか（勿論、西欧では大公園、大緑地により生態系が健全に保たれていることは言うまでもない）。

筆者は灌木や草花のあしらいによる肌理細かな修景を街づくりに無益だと批難しているわけではない。その日本的傾向は我国の街を個性づける、貴重な緑であると評価できる。しかし、要は、景観形成、空間形成、生態保全のバランスであり、街路の緑や公園の本家、輸入元であった西欧が重きを置く空間形成を余りに軽視しているのではないか。特に本家よりも気候的には暑い我国において、と言いたいのである。

従って、都市の緑の水準を表わす従来からの緑被率（環境保全）、近年の緑視率（景観形成）に加え、いかに緑に覆れた空間が形成されているかを示す天蓋率を導入すべきであると考え。この指標こそが快適な散策を保証し、結果的にも緑化率を高め、都市気候の改善に役立つと考えられるからである。

5. 緑に対する過重負担

街路の緑と公園の緑を対象に、その日本的傾向について述べてきた。しかし、緑にとどまらずに街づくりの原点に立ち返ってみれば、沿道の建物こそが街づくりの主役である筈である。少くとも近代西欧型の都市においては。

幸か不幸か西欧型の街路の導入とともに街路並木の概念を輸入した我国では、街づくりは以来本末転倒となり、街づくりの主役を務める建物の役割の重



写真-12

要性はいつしか忘れられ、緑にのみ過大な期待がよせられるようになり、今日に至っている。その端的な例は写真-1 に示した銀座通りにも見られる。竣工後約30年を経た街路では、柳の並木のみが電線、電柱を隠し、所かまわず貼りつけられた広告、看板に対抗して、街路の景観を与えている（写真-12）。
広告・看板、電線、電柱を隠し、建物の不統一を

カバーする街路の緑（高木並木、灌木、草花）は、いつ、その過重な負担から解放されるのであろうか。緑は万能薬ではないのだから。

<参考文献>

- 1) 小野良平：震災復興期に至る都市公園設計の史的展開、東京大学大学院修士論文、1988年3月



「街具」——街かどの小道具

神奈川大学工学部

教授 高橋 志保彦

1. 都市と街具（ストリートファニチュア）

ドイツのミュンヘンには、中世都市の名残りを留め、都心への入口という記号でもありランドマークでもあるカールス門の前に大きな噴水がある。子供達はノズルを手で蓋をしたり、噴水の勢いの感触を楽しんでいる。噴水の林の中に入り込んで喜んで大人もいる。カールス門を潜って、ノイハウザー通り、カウフィンガー通り、マクア広場と続く、世界で最も素晴らしく、最も規模の大きいモールがあることは多くの人に知られている。



写真-1 ミュンヘンカールス広場の大噴水

このモールの街路景観をつくり上げているのは、車の通らない空間を楽しげに歩く人々、大戦中に爆撃によって破壊されたものを元通りに修復した沿道の建物による街並み、壮麗なファサードをもつ市庁舎と、塔に設けられたからくり人形、2つのガラスグローブを串刺しにしたようなユニークな形の街路灯、六角形のコンクリート製大型フラワーポット、持ち運びのできるパイプ製の軽量椅子、それにいくつかの噴水等である。街のイメージを形成している要素を並べて行くと、街路灯やフラワーポット、椅子、噴水という街具の占める比重が非常に大きいことがわかる。



写真-2 ミュンヘンのモール

また、ミュンヘンのモールにある軽いパイプ製の椅子は、路面に固定されていないので、利用者が好きなところへ移動することができる。我国で椅子やベンチを置こうとするなら、酔っぱらいや、その他よからぬ輩が、とんでもない場所へ持って行ったり、破損させたりするので、路面にホールインアンカー等で固定しないとイケない。こんなところにも公德心の違いを感じてしまう。



写真-3 ミュンヘンのマリア広場 軽いパイプ椅子

ロンドンの赤いクラシックな電話ボックスやパリのガラス張りのモダンな電話ボックスは、それらを見ただけでロンドンやパリを連想する。ブレイメンの動物達の彫刻、ウィーンのケルトナー通りの街

路灯やFRP製の曲面のベンチ、ミネアポリスのニコレット通りや、ポートランドのモールのバスシェルター等々、街具の姿が、それらの置かれた都市をイメージさせるということは、考えてみると物凄いことである。

2. 街具の認識

私達の身の廻りには、机、椅子、本棚、テレビ、電話、ベッド等々沢山の家具や道具があり、人が行為、行動をするとき、それを支え、バックアップしてくれる。家具は、室内のものとして認識されており、“街”という外部空間に置かれた家具や道具としての“街具”は20年程前には全く認識されていなかったと言ってよい。

西洋では、ギリシャ、ローマの古代から都市には広場があり、見事な外部空間があった。イタリアの中世の都市は、競って壮麗な広場をつくり上げ、市民が集まり、市民の誇りでもあった。イギリスでは周辺に住む人々が共同で利用する「スクウェア」や、王侯貴族が使用していた狩猟地や大庭園が、封建制の終えんとともに市民に明け渡されて姿を変えて公園となった。



写真一四 開港広場

西洋に比べ我国の場合は、社寺の境内や屋敷内に見事な庭があって、回遊し、眺めて楽しむ庭園であり、私苑であった。広場や公園は存在せず、代って辻空間や社寺境内、川原、橋詰空間があった。縄張りの意識、プライバシーの捉え方、内こもる性格の多い民族性、公と私の観念の相違、封建時代の集会の禁止、それに我国の気候が、冬の寒さ、夏の高湿多湿、降雨日数の多さ、蚊や蠅や害虫の多さからも、私空間は大事にされたけれども、公共空間である屋外の活動的外部空間はなかなか発達しなかつ

た。



写真一五 代々木公園野外音楽堂と広場

戸外生活が積極的に行われる西洋では、屋外に置く家具も当然いろいろ関心が払われて、種類も数量も多かった。広場や公園や街路には、彫刻や噴水、街路灯やベンチその他の街具が置かれた。

しかし我国も、さほど種類や数は多くないが、縁台、ゴザ、野点や日除けの傘、石灯笼、道標、道祖神が存在し、機能的には未発達であっても、デザインとしては洗練され、粋であった。

現代では、ここ10数年来、都市の外部空間が、人々の生活に大切であることが認識され、その質を上げることに力が注がれている。その中で、街の小道具としての街具が、重要な要素であるという認識が強まっているといえよう。

3. 街具類の種類

街具とは、人間の行為や行動を受けとめたり、誘導、助長したりするとともに、人間が心地よいか美しいと感じたりする心理的充足感を与えるものでなければならない。そして、都市の中の建築や諸施設の美しさと相乗して、都市景観をより豊かなものにする機能をも有するものとして捉える。



写真一六 甲府ベルメ桜町



写真一七 筑波研究学園都市の水飲み場

この街具類を広義に捉えて、次の3つに分類することができよう。

- 1) 都市設備系：電柱、電話柱、変圧器、配電塔、公衆便所
- 2) 交通系：バス停、タクシー乗場、地下鉄出入口上家、交通標識、道路標識、信号機、ガードレール
- 3) 街具（ストリートファニチュア）

……狭義のストリートファニチュア

次に狭義の街具であるストリートファニチュアを分類すると下記ようになる。

- ①休憩街具：ベンチ、チェア、スツール、テーブル
- ②衛生街具：水飲み、屑入れ、吸殻入れ
- ③情報街具：サイン（案内サイン、誘導サイン、示点サイン、注意、規制サイン）、看板、掲示板、伝言板、ショーケース、広告塔、電話ボックス、電話スタンド
文字図形情報装置
- ④修景街具：彫刻、モニュメント、アーチ、プラントボックス、噴水、バナー
- ⑤照明街具：街路灯、足もと灯、庭園灯
- ⑥管理街具：車止め（ポラード）、ガードパイプ、身障者用装置

4. 街具のデザイン

計画条件としては、

- ①利用者、設置者、管理者は誰れか
 - ②利用方法、設置方法、管理方法をどうするか。その他
 - ③設置場所
 - ④数量
 - ⑤テーマ、材質、色彩
 - ⑥予算
- であり、これらを考えながら街具の属性ともいう

べき



写真一八 筑波研究学園都市の案内サインと屑入れ吸殻入れ



写真一九 銀座並木通りと香りの出る電話ボックス

①機能性②人間性③耐久性④経済性（製作費と維持管理費）⑤法的制約⑥管理の容易性⑦芸術性

を考慮し、質が高く、個性的なものをデザインする。一方、利用する側と管理する立場からみると、

- ①利便性……適正配置、利用のしやすさ、管理しやすさ
- ②快適性……形態、材質、色彩
- ③健康性……耐候性、耐久性、耐汚性、管理のしやすさ
- ④認識性……分りやすさ、見えやすさ
- ⑤安全性……形態、材質、適正配置

が十分に考えられてデザインされていない。

5. 法的規制

道路に街具を設置する場合、道路の占用の許可を受けなければならない。道路法、道路施行令には次のように記述している。

<道路法>

（道路の占用の許可）

第32条 道路に左の条号の1に掲げる工作物、物

件又は施設を設け、継続して道路を使用しようとする場合においては、道路管理者の許可を受けなければならない。

一、電柱、電線、変圧塔、郵便差出箱、公衆電話所、広告塔その他これらに類する工作物
(以下略)

七、前条号に掲げるものを除く外、道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞れのある工作物、物件又は施設で政令で定めるもの
(以下略)

5 道路管理者は、第一項又は第三項の規定による許可を与えようとする場合において、当該許可に係る行為が道路交通法第七十七条第一項の規定の適用を受けるものであるときは、あらかじめ、当該地域を管轄する警察署長に協議しなければならない。

〈道路法施行令〉

(道路の構造又は交通に支障を及ぼす虞れのある工作物等)

第七条 法第三十二条第一項第七号に規定する政令で定める工作物、物件又は施設は、左の各号に掲げるものとする。

一、看板、標識、旗ざお、パーキング・メーター、幕及びアーチ
(以下略)

以上でわかるように、彫刻、ベンチ、屑入、吸殻入れ等の街具を置いてよいとは記されていない。道路法にとって、街具は望ましきものではなく、いわば招かざる客なのである。しかし道路法がいやがっても、市民が欲しているのだから、市民を代表する代議士先生も、もうそろそろ大いに勉強して法律を改正してくれないと、こんな法律で行政をしなければならない人達は困ってしまうのではないだろうか。

街具を道路につくられたものや、置かれたものを分類すると①道路本体②道路の付属物③道路の占有物となる。それぞれにどんなものがあるかを、道路事業事務必携(昭和54年)から抜粋する。

・付帯施設

現在施行されている法令では、歩行者専用道路に設置できる各種施設は、以下の通りである。

①道路及び道路の付属物

(道路法第2条及び同法施行令第34条の3による)

②道路の占有物件

(占有物件としては道路法第32条及び同法施行令第7条に記載されている)

③道路の使用

(道路交通法第77条では、道路の使用について、道路工事の作業人、道路に石碑・銅像・広告板・アーチ等を設ける者、道路に移動しない露店・屋台店等を出す者、道路において祭礼等を行なう者は、警察署長の許可を受ける旨、記されている)

④設置が考えられる施設

(道路付属物等については下記の通りであるが、事業においては、このうちA及びBのうち個別協議により補助対象とする)

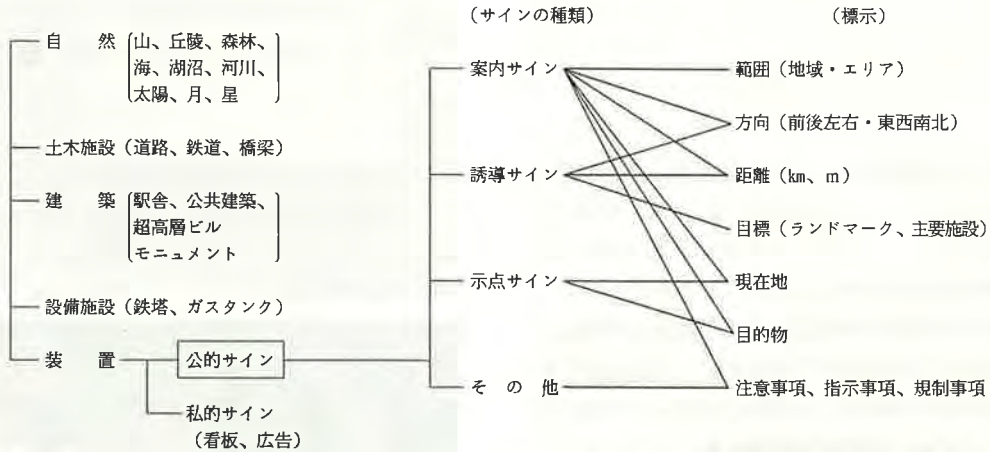
- (注) A……道路本体
B……付属物
C……占有物
D……設置出来ない

・休憩装置	休憩所(あづま家)	C	パーゴラ	C
	ベンチ	C	テーブル	C
	スツール	C		
・景観施設	水路	A	碑	C
	池	A	時計台	C
	噴水	A	彫刻台	C
	花時計	C		
・利便施設	便所	C(又は付属物の一部としてB)		
	駐車場	B	ゴミ箱	C
	自転車駐車場	B	街灯	B
	水飲場(又は付属物の一部としてB)			
	電話ボックス	C	吸いがら入	C
	案内板	C	掲示板	C
	展示パネル	C	露店	C
	自動販売機		祭礼等一時的にはC	
・遊戯施設	遊具	D	砂場	D
	ブランコ	D	すべり台	D
	ジャングルジム	D	野外ステージ	D
	魚釣場	D		
・植栽	フラワーポット	B又はC		
	藤棚	B又はC		
	生垣	B又はC		
	花壇	B又はC		
	給水施設	B		
・その他	アーケード	C		

6. サイン

情報街具の中で、サインは人が迷わないように情報を提供し、迷いやすい場所に設置するものなので注意深くデザインしなければならない特別なものである。紙面の制約上詳しくは述べられないが、あえ

●サインの種類と役割



て取り出して、種類と役割のみをあげておく。人々が都市に住んでいたり、都市を訪れるとき、その都市を読めないと、不安、欲求不満、非能率、ひいては楽しさが半減する。都市を読むのに一役買うのがサインである。

都市を視覚的に読むには、その都市や周辺を含めての、山、丘陵、森林、湖沼、河川等の自然の地形や景観と、都市の骨格をつくる道路、鉄道という土木施設、目印になる建築、鉄塔とかガスタンク等の設備施設もある。装置としての公的サインとして、



写真10 筑波研究学園都市の案内サイン

上記の表のように、案内サイン、誘導サイン、示点サイン、その他注意・指示・規制のためのサインがある。

サインは、主として公園、広場、道路という都市

のオープンスペースに置かれ、利用者の利便に供するものである。公共空間に設置されるものに関して、行政が設置者であり、管理者であることが殆んどであるから、行政の理解度とデザインのセンスが問われることになる。市民のアメニティーを高め、その



写真11 筑波研究学園都市の誘導サイン

都市のセンス、すなわちシティー・センスを向上させるため、行政の努力を期待するし、委託を受けて計画し設計するデザイナーに、十分にセンスを発揮して欲しいものである。

7. 今後の問題

日本の街は、電柱や看板が溢れて見苦しいと言われて久しい。都市の中心部は多少、歩行者空間と景観の整備がなされてきているが、総じてまだまだカオス的な状況である。街具についてデザイン以前の段階で、理論的研究がなされなければならない。また、物が多過ぎる我国では、余計なものを除去しながら、本当に必要なものを質良く少なめに設置して行くことを心がけていかなければならない。

アーバンデザインと歩行者用公共サイン

横浜市都市計画局

都市デザイン室長 西脇敏夫

単体のものを完成品としてデザインすることと違って、都市空間は一つ一つが夫々にデザインされた道路や建築、ストリートファニチュアなど、様々な都市施設の集合体をデザインすることである。

しかもそれは団地や再開発地区の複合ビル建設等の例を除けば、完成品として固定化した姿にならないものをデザインすることになる。従って、そのデザインのプロセスが重要なのである。

しかし、都市空間のデザインは、結果としての景観については誰でも夫々に批評は出来るが、市民や企業、専門家や行政など都市に関わるものが皆でつくっているそのプロセスについては、単に創造行為というだけでなく、多種多様なものの関係をデザインし続ける行為であるため、複雑で分かりにくく、夫々の思惑がそのまま都市空間全体に反映するわけでもない、個々の役割や責任を理解しない。

また、都市空間を作るための土木や建築などの専門分野での取り組みや教育は、「もの」ごとに分けて行われており、専門家といっても立場や知識、技術において、横断的なものを持っているというわけではない。

通常、一つ一つのは別個の主体によって夫々の立場や背景にもとづいて、お互い無関係につくられている。そのため、相互の関係をつけたり、全体を調整したりすることは、なかなかうまくいかない。都市空間の全体の価値や目標を十分理解し得ないで、夫々の施設や、夫々の分野や領域の中で、あるいはその延長線上でデザインを考えるのでは、当然限界があるわけで、街のデザインに結び付くデザインにはならない。

往々にして何か装飾を施したり、表面にお化粧をしたり、あるいは周囲の環境にそぐわないちぐはぐ

なものを作ってしまうことになる。あるいは、デザイナーが理解し得た都市に対するイメージを、造型上のヒントなりモチーフとしてデザインすることで終わったりする。



写真一 金沢シーサイドタウンの時計塔と照明

現在の都市デザインや景観に対する議論や取り組みには、まだこのレベルのものが多く思う。

サインに限らず各論として、「もの」別のデザインを考える時、まず重要なのは都市をデザインするとはどういうことを理解し、その地域の街づくりとの関係を念頭に置かなければならない。

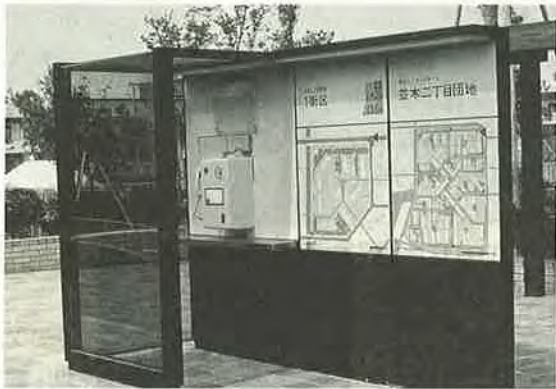
そして夫々のデザインは、街が全体として持つ価値に何等かのかたちで参加するようになされなければならないし、少なくともその周辺環境とのバランスを考えてデザインされることが必要である。

街の中のサインというと、屋外広告物や車のための交通標識などをはじめ、最近では建物そのものであったり、幅広く沢山のものが含まれる。

景観という視点では、当然こうしたものを含め、トータルに考えないといけないわけであるが、この項では現在、各地の街で多く見られるようになってきた、案内や誘導、名称表示など公共ないしは公共

的な性格をもった、しかも歩行者のために設置されたサインについて述べる。

こうしたサインは、地下街や鉄道の駅などには設置されていたし、団地などにも簡単なものはあった。



写真一 金沢シーサイドタウン案内サインと電話シェルター

昭和45年の大阪万博の会場には本格的にデザインされたものが設置されたが、一般の市街地の道路などを中心とした公共空間に、しかも本格的に出現したのは、横浜では昭和50年に完成した都心プロムナードである。そして恐らくこの都心プロムナードが日本で初めての例ではないかと思う。

歩行者用のサインの設置は、街を安全に快適に歩けることと裏腹の関係にある。

安全で快適に歩くことのできない街では、人々の注意はまず機能的に問題なく歩けることにあり、街そのものに対する関心や理解は相対的に低くなる。サインを設置する場所さえ存在しない、早く目的地に行ければ良いだけの街になってしまう。

横浜のアーバンデザイン活動は、都市に人間的な価値の復権を行うために昭和40年代になって開始されたが、それまでの街づくりは、機能的、経済的価値を優先し、モータリゼーションへの対応に追われていたために、本来、主人公である歩行者を都市空間の片隅に追いやってきた。そのため「安全で快適な歩行者空間を確保すること」は横浜のアーバンデザインの取り組みの大きな目標の一つであった。

そしてまず、最も多くの不特定多数の人々が生活をし、最も盛んに都市活動が行われる都心部の関内地区を、楽しく快適に歩ける街にする取り組みから始められた。そこはまた、ミナトマチヨコハマを代表する街であり、最も横浜らしい街を最も横浜らしくすることで、アーバンデザインに対する理解を深

めることにもなった。

歩行者優先の街づくりは、まず土木施設として車優先でつくられている道路を、交通との関係だけでつくるのではなく、街やそこでの人間生活との関係も考えてつくる必要がある。そのために、歩行者優先とヒューマンスケールの視点をもちこんだ道路空間を実際の街のなかで実現する。そしてそれが市民の支持を得ることによって、更に、人間的な街づくりを目指す様々な展開を進めるというプロセスで進められた。

アーバンデザインはそうした実践活動を行う運動でもある。

今回の特集の各論で述べられている舗装、緑、ストリートファニチャー等も、皆、街のなかを快適に歩くための手段として、こうした取り組みの中で大切に考えられるようになってきたものである。一昔前まではその存在さえ認められなかったものもある。サインについても同様であった。

都心プロムナードは、そうした活動の一環として行われた。

路面に5mピッチに埋め込んだ絵タイルと、サインポール、案内板というサインで、最寄りの三つの駅から、横浜のシンボルであるミナトに歩行者を誘導するという機能だけではなく、駅と港と主要な公共建築物や歴史的建築物を結ぶ関内地区の骨組みともいえる道筋を、浮かび上がらせた事業でもある。

街をただ漫然と見たり歩くのではなく、人々はこのプロムナードの絵タイルを辿りながら公共建築物や歴史的建造物に触れるとともに、サインポールや案内地図板によって街全体を理解し、街と自分の関



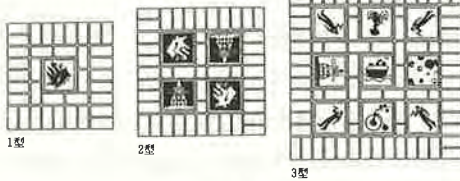
写真二 都心プロムナードサインポール

係を知ることが出来る。

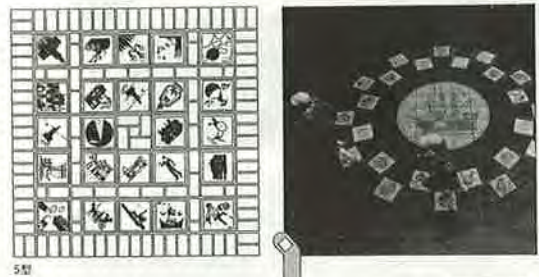
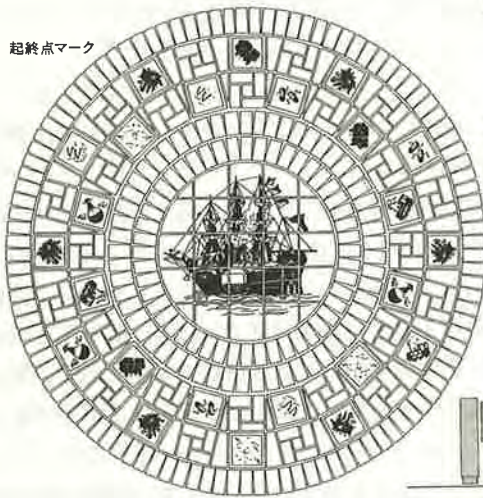
横浜らしい絵柄が表現された絵タイル。最初につくられた桜木町ルートでは、専門家が手本を示し、続く関内ルート、石川町ルートでは、市民から公募した絵が採用されている。街づくりへの市民参加の一つのかたちである。その上を歩いても、滑らず、絵が消えない工夫がこらされている。

サインポールは、遠くからでも目立つ独特の形態と人の目の高さにある誘導表示。歩道と同じ絵タイルも取り付けられ、プロムナードとの関連性が容

路面マークタイル

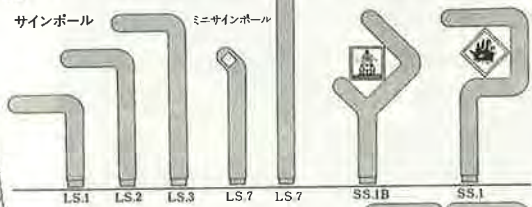


起終点マーク



サインポール

ミニサインポール



案内地図板

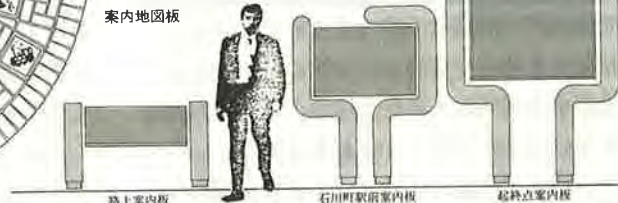


図-1 都心プロムナードサインシステム

昭和51年から横浜市では、道路愛称事業というのを行った。これは、昔から市民が呼び慣れている道路の愛称を正式な名称として認知し、その愛称標識を設置する事業である。

関内地区は、昔、日本人街であった地区を中心に、開港以来の規則正しい格子式のパターンをもった街路網が形成されている。現在はさしたる特徴も少なく、普段歩いていて自分の位置が分かりにくい。

そこでこの街については、愛称名として出てきた名前だけでなく、絵の道に名前をつけ、その標識を設置することによって分かり易くすることとした。町名も日本で通常行われている街区毎でなく、道路

易に理解できる。

案内地図板は、自然に見下ろすかたちで全体が分かる高さに設置され、街の主要な施設がカラー刷りで表現された。

今日では、全国いろいろな所でこういった類のサインが設置されているが、この都心プロムナードのデザインは、歩行者空間のあり方やサインのあり方、そして人間的な街づくりのあり方などの基本を、最初に示したものだといえよう。

をはさんだ両側が同じ名前になっているため、町名を道路名とすることにした。

概して道幅が狭く、当時はまだ歩道のない通りが多く、設置場所と管理上の問題が大きく標識のデザインに影響するために、その関係をスタディしながら、関内地区のアイデンティティづくりに参加し得るような、独自のシステムと形を採用した。そして、単なる名称の表示だけでなく、自分の位置や全体像が理解できる情報を付加したデザインとしている。金沢シーサイドタウンでは、集合住宅地の新しい魅力を追及するために、街づくりの新しい試みを行った。



写真一４ 関内道路愛称標識

一丁目、二丁目、三丁目でその状況の変化に応じて少しづつやり方を変えているが、全体に高層、中層、低層の住棟を混在させ、歩行者専用道路を街の基本的な骨格としている。そこには低層住棟を中心に配置し、生活感の感じられる親密な空間を形成するよう、様々な工夫を行っている。

二丁目では、歩専道を挟んだ街区を四人の建築家による共同設計を行って、変化と調和を求めた街並みの形成を試みた。

三丁目では、歩専道を挟んで五つの事業者が住宅建設を行うこととなったため、横浜市と事業者からなる協議会を設置した。全体の基本計画とデザインコードを受けて、各事業者が夫々に計画を作成するとともに、調整の場を設け、全体としての調和を図っている。

こうした、それまでの団地設計に無い手法を使って、計画的な街づくりに欠けていた魅力を生み出すことを試みている。

そしてサイン計画についても、住宅公団の協力を得て、新しいシステムを開発している。

サインを照明や時計塔、掲示板や公衆電話など、様々なストリートファニチュアを加えた一体の環境装置としてとらえ、道路や植栽、住棟などと一体となったシステムとしたデザインを行った。

この他、大岡川プロムナード、緑と歴史の散歩道、鶴見情報の道、石崎川プロムナードなど各種プロムナード整備に伴って、プロムナードと街の関係や、街に関する情報を表示したサインを設置している。

また、駅前再開発や駅前広場整備に伴って、夫々、その施設や地区の情報や、周辺の地域や横浜との関

係を表示したサインを設置している。

また最近では、街づくりのきっかけとしてサイン計画を取り上げるケースが出てきている。大倉山プロムナードのように、街の関係者が自分達の街をどうとらえ、どう考えていくかの認識を深めたり、話し合いのきっかけとするために、まず街を皆で調査し、サインの計画と事業を進めることを手掛かりに街づくりに取り組もうという試みである。

いずれの場合もサインのデザインは、プロジェク



写真一５ 都心プロムナード起終点サイン

トの性格や状況によっても異なるし、発注側の体制や、係わったデザイナーの資質によっても異なっているが、夫々の地区毎にその環境や施設の状況に合わせて工夫するように努めている。

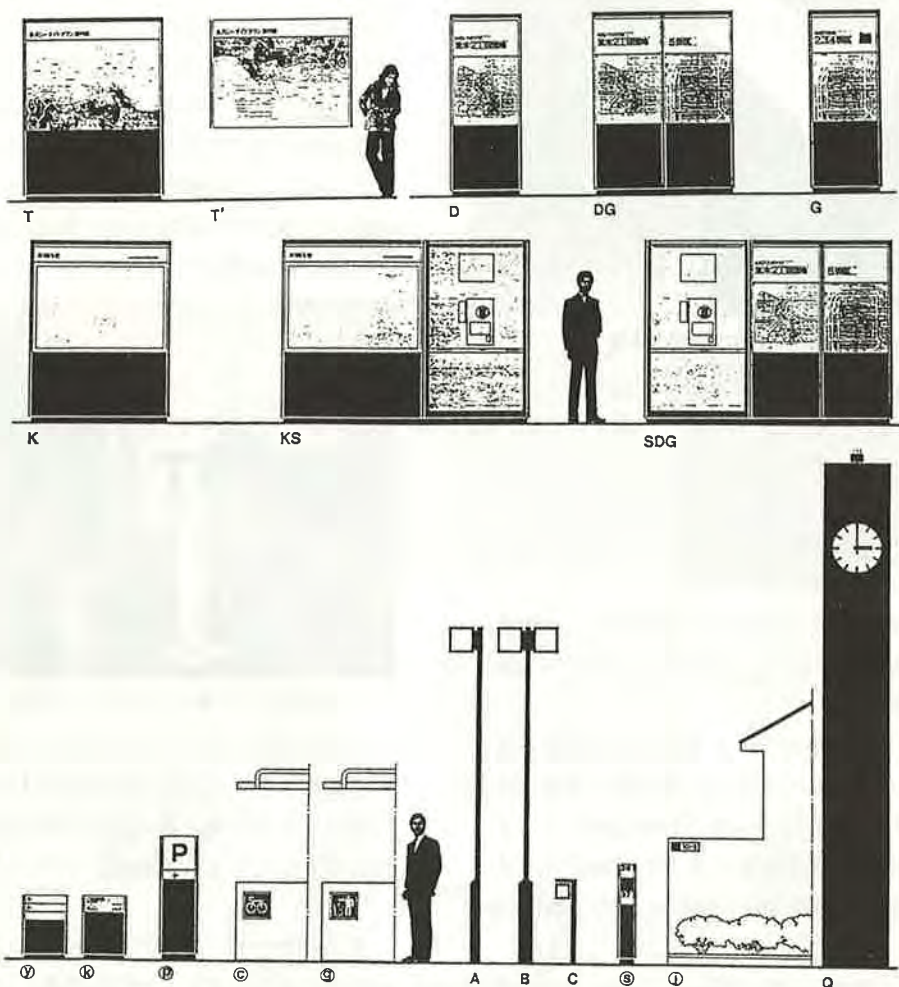
最近是全国で、景観を考えたプロジェクトが多く行われており、サインについてもいろいろ工夫がこらされている。メンテナンスの問題も含めて材料や技術の面で、より優れたものがつくられてきているように思う。

設計上の問題として幾つか気の付いたことを述べてみると、まずサイン計画が、最初に述べたように街づくりの一環としてとらえられているかどうかが重要である。

地域の街づくりの目標が明確になっていることとともに、そのための総合的な取り組みの中でサイン計画が考えられることが望ましい。サインに限らず、夫々の主体がばらばらに施設計画をすることは、地域のアイデンティティを混乱させることになるし、サインのデザインにとっても目標が定めにくい。

また、駅や地下街などのように空間的にそれほど特徴がなく、機能性が強い空間と、建物や自然など

によって特徴がある空間とでは、サインの役割は大きく違ってくる。



図一 金沢シーサイドタウンサインシステム

いずれの場合でもサインが、どの場所で、誰に対して、何の為に、どのような情報を提供するののかの関係を明確に理解しておかなければならない。作り手の伝えたいという思いと、受け手側の知りたいという思いが乖離することが起こり得るし、伝えたいと思う情報が旨く表現されていなかったり、よけいな情報が多く、知りたい情報が無かったりするようなデザインがなされていることが往々にしてある。

実際に設置する場所を確かめて、周辺の環境との関係をきちんと押さえておくことは基本である。

特にスケールの扱いを間違わないようにしておかなければならない。概して、道路用地などでは十分なスペースを確保することが難しいことが多く、またデザインとして小さめに作りたがる傾向もあるが、

屋外空間ではその環境のスケールと生活の動きから、小さいと機能性を失いかねない。

また、地図の向きをサインを立てる向きによって見易いように変化させるということなどは常識だが、このように見る側の立場にたってデザインをすることが大切である。

形態、素材、色などについても、地域の環境との関係を十分考慮する必要がある。地域の目指す目標がはっきりしていれば良いが、そうでなくても、周囲の環境を背景として考えるのではなく、そこに如何に参加するのかといった意識でデザインをする必要がある。

周囲の環境に秩序がないからといって、まったく無関係に自己主張のみのデザインは、サインに限ら

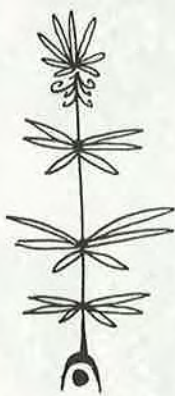
ず混乱した空間づくりを助長するだけである。

馴染み過ぎても存在感がなく機能を果たせなくなるだろうし、あまり突出しても違和感があって具合悪い。ケースバイケースで一口に言うのは難しいが、緊張感のある調和とでもいった関係をデザインするのが良いのであろう。変におもねるようなデザインは安っぽくなるし、いずれにしろ、質の高いデザインが望まれる。

もう一つ重要なことは、メンテナンスの問題である。公共の場、特に道路などでは、常識では考えられないことが起こり得るし、管理瑕疵や破壊行為、

耐久性、耐候性等々を考慮したデザインをする必要がある。必要以上に神経質になることもないだろうが、こうしたことに配慮が欠けているものは、余り時間が経たないのに、惨めなことになってしまう。

街の変化に伴って表示内容などが変わることもあるが、そうした事態に対しての対応策も必要である。サインは、都市空間の中において他の施設同様、環境に対して重要な意味をもつものである。地域の目標に沿って十分に配慮が行き届いたもので、適材適所に計画されたものは、人々の街に対する関心と環境の向上に大きな役割を果たすことになろう。



'89 SENDAI 光のページェント

仙台市光のページェント実行委員会

委員長 牛 沢 昇

冬の仙台

東北の冬は早く訪れ、木々の葉も11月初旬には葉を落としてしまう。

冬の祭りといえば、クリスマスと年越しと元朝参りくらいである。

仙台の商店は殿様商売といわれるように午後7時過ぎには商店のシャッターを降ろし、店を閉めてしまう。それは昔、経営者が店舗と自宅を共有して、遅くまで店を開けていられたのが、郊外に住宅を持つようになりまた、従業員の労働時間の短縮によって閉店時間を早くしなければならなくなったという事なのである。ただ、自己所有の土地で営業してい

る人が多いため、家賃がかからないということから遅くまで営業するという努力を余りしていないというのも事実である。街全体がなんとなく静寂で、沈んだ、暗い感じである。商店街を挟んで北側と南側にケヤキ並木が東西に走っている。この中の一本に豆電球を付けてクリスマスのシンボルにし、暗いイメージの仙台に明るさを、という話しが商店街の2～3人の若者達の酒の席で話題となった。

1本ならなんとかなると、軽い気持ではじまったものの、近隣の商店街の思惑も絡んで、規模も大きくなり、結局114本のケヤキに電球を付けることになった（昭和61年）。



写真一 仙台光のページェント

大人から子供へのプレゼント

小さな光を見て素直に美しいと感動したい。

そんな願いを、仙台で生まれ育った私達みんなで……

小さな光、それは人間が明日、そして未来にたくしての、希望という光

その光がいくつもいくつも集まり、美しいと感動したとき私たち大人は素直に笑顔をつくりたいと思います。

その笑顔が私達の子供達、仙台の子供達、そして日本中、いや世界中の子供達への私達大人からの最高のプレゼントではないでしょうか。

これが「スターライトファンタジー SENDAI光のページェント」のテーマである。

イベントを実施する際にいろいろのテーマがあると思うが、市民手作りのイベントにこだわった我々にとって、子供中心というテーマは、市民の多くの人から同意をえやすくする一つ的手段と説得力でもある。市民共通のテーマを持ち、一人でも多くの人に参画してもらうことが、市民手作りのイベントを成功に結びつけるための要因ではないかと思う。

初年度は114本約30万個の電球が点灯し、4回目の去年は203本60万個の電球を付けたのである。予算も5000万円から7000万円とふくらみ、この資金調達が最大の課題となっている。

仙台市、商工会議所の援助が約1800万円位で、残りを一般市民と企業に頼らなければならない。街頭募金で集まるのが大体600万円、あとは約30名のボランティアのメンバーが商店街や企業を廻って協賛金を集めて歩く。ケヤキの木一本に3000個の電球をつけるのであるが、その木には企業から多額の協賛金を頂いても企業名をその木には表示はできないのである。

それはこのイベントが市民手作りのイベントであり、100円を出してくれた子供達の心を大事にしたということ、光と木が自然の中で調和するとき、そこにスポンサー名が表示してあったら無粋なものになってしまうという判断と、またこの木自体仙台市民の財産である為、企業名を公共の木に表示することが許可にならないのである。「木に何のPRも出来ないのですが」と言って企業に協賛金をお願いにあがるのは企業に対して殆ど説得力のない資金

集めである。企業が宣伝効果のないものにお金を出すということはある得ないことであり、それは企業として当然の事であると思う。ただ、このイベントの総予算の約85%が工事費だけに、資金集めが最大のポイントとなるのである。

事実、こういった市民レベルのイベントが成功するか、否かは行政のそれに対する理解の度合いで決定する。行政の職員は新しい仕事や余計な仕事を積極的にしようとはしないし、出来るなら在職中にミスを犯さないようにと考える。幸いにも、我々仙台市では、市長がこのイベントに対して深い理解と援助の手をさしのべてくれたために、1回限りではなく、継続して開催することが出来たのである。だから、そういう組織においては行政の長がイベント実施とか企画の決断をし、責任者となって行うことが、これらの問題を解決し、スムーズに運営できる事と思う。

寒い冬の商店街で街頭募金をし、「子供達に夢を」という呼び掛けが企業や一般市民に理解されたのは、1回目のページェントが最終日を迎えようとしていたところである。

それは、我々にも想像出来なかった程本当に、シンプルで、きれいで、誰から見ても、美しく、感動を与えるものであったからである。

ただ予期せぬ一つの問題点は、ケヤキの木に電球を付けることだけに夢中だったために、いざイベントが始まると大交通渋滞を巻き起こしてしまったということである。この界限は夜の飲食店が多く、通常10分位で通勤出来るホステスさん達が何と40分かかってしまい、宅急便の車両は駐車する場所すらないという状態になってしまったのである。イベントの実施区間が2.3キロあるのと、寒いということで市民が車を利用して、車の中から見物したためである。

次の日の新聞には苦情の投書がたくさん舞い込み、実行委員会は警察から呼び出しを受け、厳重注意を受けたのである。ただ、これは混雑する位人が集まったということで、イベントが成功したという証拠であると思う。混雑しなければ祭りではないと思うのである。

このことを教訓として、各関係省庁、企業と十分打ち合わせのうえ、現在はスムーズに施行している。



写真-2 新緑の定禅寺通り(上), 初冬の定禅通り(中), 冬の光のページェント(下)

光のページェントの波及効果

イベントは成功だった。我々が考えた以上の美しさと豪華さ、澄んだ冬空に光は映え、殺風景な町並みが一大クリスマスツリーのトンネルとなってしまった。点灯の瞬間、涙を流す実行委員会のメンバー、実施して良かった、無言のまままだ抱き合うボランティアの仲間達。そこには言葉にならない感動とイベントを成功させたという成就感とがいっぱいあったのである。

そして、一回だけと思っていたこのイベントが、大成功ゆえ、一般市民からまた来年も開催してほしいという要望と、商店街に与える活性化と経済的効果により去年で4回目の実施となったのである。事実、この期間にページェントを見に来た人は調査によると約130万人で、一人1000円のお金を消費したとしても、13億円のお金がこの町に落ちたことになるのである。

初年度は12月28日までの開催であったが、帰省客にもみせたいとの市民からの要望があり、翌年からは12月31日までの実施となった。

この冬の仙台に午後7時過ぎに、親子づれでケヤキ並木を散歩するということは、とても考えられることではなかった。この光を見て、子供は何を感じ、

大人は何を考えるか。残ったものは、心の潤いとお金である。

光のページェントのこのイベントが成功した理由はいろいろ考えられると思う。

まず最初には、行政も一般商店街も忙しい12月という時期をあえて選んだということである。この時期に歳末商戦以外、イベントをおこなっている都市は余りないだろうし、あえてしないであろう。だから、マスコミが話題性として取り上げてくれたのではないかと思う。もちろん、このイベントが光をテーマとしていることからクリスマスを意識し、12月にせざるをえなかったということはあるが、それよりも市民が中心となって、町おこしではなく、ただ単純に町を明るくしたいと企画し、実施したという事の意外性かも知れない。

しかし、これから継続的に実施していくうえには、様々な問題もある。自然と環境という立場から、けやきという樹木の成長に対しての光の影響の調査と保護とか、年々増加する資金の確保とか、これを実施していく後継者の育成とか、まだまだ解決しなければならないことがある。だから市民が一人でも多くこのイベントに参加し、地道に活動、継続することが必要であり、その結果として市民一人一人が自分のこの町を主張し、自慢出来るようになるのではないかと思う。

最後にこのページェントをこれから見る人の為にアドバイスをすると、点灯する瞬間と消灯する瞬間を是非見て頂きたい。何もない真っ暗な夜空が一瞬のうちに光の華となり、一瞬のうちに暗闇に戻ってしまう冬空に、見る人は何かを感じるはずである。

また、我々実行委員会としては事故が心配なのであるが、風の吹く日に光が揺れるのはとても奇麗である。それと過去4年間に一度も経験のないことであるが、雪の降る日はまた一段と光と雪が調和して美しさを増すことと思う。

光のページェントの実施をきっかけとして、仙台市のいろいろな所でライトアップする動きがでて、暗い東北が段々と明るくなってきた。

光のページェントを見ながらナイトツアーをすることを勧め出来るまでに街は変わったと思うのである。順序としては、次のように見てまわるのが良いでしょう。

光のページェント→青葉城のすみ櫓のライトアップ→東北大学半導体研究所の巨大クリスマスツリー→東北放送、仙台放送、ミヤギテレビのテレビ塔のライトアップ→そして最後に住友生命SS30ビルの30階から見る仙台的夜景。今、夜が変わりつつある。

- タイトル スターライトファンタジー
 SENDAI光のページェント
- 実施期間 12月12日～12月31日 20日間
- 実施時間 12月12日～12月14日 18:00
 ～24:00
 12月15日～12月31日 17:00
 ～24:00

- 実施区間 定禅寺通
 141ビル～市民会館前
 101本
- 青葉通
 仙台駅前～西公園前
 102本
 計203本
- イメージソング 「光の日々」作曲 姫神

<参考>

〔事務局〕

仙台市青葉区本町2-16-12 仙台商工会議所ビル8F
TEL 022-261-6515 FAX 022-261-6516



都市景観とモニュメント

東京芸術大学

講師 横川昇二

日本の都市空間、とくに屋外環境を中心とした街づくりにおいては、60年代に始まり80年代には都市美あるいは都市景観への意識が高まり、各地で様々な試みが行われてきた。

ニュータウンの開発からウォーターフロントや駅周辺などを中心とした再開発まで、建築物の建設や広場、橋梁、河川環境整備など、新しい方向を求めた計画が実施され、現在に至っている。このような開発に伴う計画の基本的な考え方には、大量生産や工業製品化という背景による効率主義や合理主義によるモダニズムが基調となっていることから、都市環境や景観においてはシンプルさと単純さが美的価値とされてきたように思われる。

都市空間そのものの無表情さや箱的な単純さ、平面的・グラフィカルな表現による表情づくりにおわり、立体的・彫刻的な美的価値による空間づくりは、非常に少ないといえよう。このような平面性や単純化による都市環境がつくる物足りなさや冷たさが、時には画一的な傾向を強くし、地域性や風土性などの場の持つ特性を均質化してしまう現象さえ見られる。そのような街づくりの中に、一つの表情をつくり、象徴化する印象性を強めるものとして、彫刻やシンボリックなモニュメントと称するものが、各地で設置されてきたものと思われる。

つまり、全国的な都市の環境や景観などの均質化により自然な特徴を喪失してしまったことを、モノとしてのモニュメントなどに、個性化への役割を託しているというのが現状ではないだろうか。

殆どの場合、地域や地区全体への広がりの中で都市環境をとらえたモニュメントの位置づけではなく、個々の問題や一時的な解決の方向として設置されており、このような彫刻やモニュメントの設置は、ある

意味において環境破壊や景観阻害要素になる可能性を持っている。

都市デザインやアーバンデザインと言われる環境を総合的にとらえる観点から、都市を構成する建築や道路、橋、広場、公園などを各々の役割に応じて位置づけると同時に、個々のモノの個性化や特性化に気を配るのではなく、相互の関わりの中に美的で機能的に優れたものとしてとらえることが、今一番大切な時である。

さらに、街づくりに大切なことは、個々のグットデザインの要素を並べることだけでは、グットデザインの都市にはなり得ないことを理解することではないだろうか。

茨城県つくば美術館において「芸術が都市をひらく」というテーマでフランスの芸術と都市計画が紹介されたが、そこで試みられたことは高く評価されるものである。これまでは、都市計画という専門性が機能性の追求という点で重視されすぎることが多く、街づくりや都市づくりの上では、芸術性は特に無駄なものとして捉えられてきた。しかし、歴史的な都市を見る時、そこには都市に対する芸術的な思いが底辺に流れていることに気がつくはずである。フランスでのこの様な実験的な試みと挑戦も、国民が根底に持っている美的なものへの意識の高さがあるからこそ実現できるものであり、多くの実験の成果が期待できるものなのであろう。

日本では、美術の面での芸術と言えば、絵画や彫刻、工芸というように、きわめて狭い意味において位置づけることが多く、また教育においても片寄せた認識がされているといえよう。我々の身の回りのものから都市環境にいたるまで、特殊な芸術品というものだけではなく、都市環境を構成するすべての

ものに対して、美的なもの、芸術的な価値を見出し、認めていく目を育てることが大切である。

特に都市環境や屋外環境というものに対しては、鑑賞という観点からの芸術的な評価はされるものの、新しい空間やモノをつくりだす創造性という観点からの評価は低かったように思われる。多くの場合、都市づくりについては、アメリカやヨーロッパ諸国の都市を事例として、部分的に導入するという方法をとってきたが、今こそ日本の都市空間を創造するという観点に立った街づくり、環境づくりへと転換する時期に来ているのではないだろうか。

その点では、日本だけでなくアメリカ、ヨーロッパ、東南アジア諸国のどの大都市を見ても、違いや特徴を見出すことが困難になってきているようである。事実、ある都市の1枚の写真のシーンを見たとき、どの都市なのか文字や印象的なものを通してでなければ判断がつかない状況に出会うことが多い。

この様な都市環境全体の方向づけという基盤に立って、モニュメントや彫刻などを位置づけなければ、時代の流れや社会の変化の中で無用の長物として、粗大ゴミ化することは避けられない。

以上のように、都市そのものに対する芸術感や美



洗練された複雑を大切にしたい例(バルセロナ・ガウディ・グエル公園)(上)、シンプルな表情を大切にしたい例(サンフランシスコ)(下)

的な観点に立って計画を進めることが大切であるが、そのためには、次の3つの課題を解決することが必要となろう。

まず第一に上げたいのは、前述したような経済性あるいは効率性偏重による量的充足や大型化に向けた技術重視によって、細やかな表情や造形が欠けているという点である。機械化やコンピュータの活用によるスピード化は、何のために必要なのだろうか。都市環境は、計画過程や製作・施工過程において人間が理解し、感じとれる範囲において進めるべきであるはずのものが、時間というものに追われて短絡的なプロセスになってしまっていないだろうか。

実際の仕事の中で、よく次のような状況に出会うことがある。それは、計画あるいはデザインしたものを提出したとき、技術的には可能であるが、ここでは不可能であるという答えが返ってくる場合がある。しかし、本当に不可能であるのかというと、その理由は期間と費用の点で不可能ということにすぎないのである。その対象が橋であったり、広場であったりするが、なぜこの期間に完了しなければならないのかという点についても、根拠がきわめてあいまいな場合が多いのである。

このような時間と予算の使い方の中では、思いつきやアイデアによる特徴化に終り、洗練させ磨き上げるといふ、創造的な作業の最も大切な部分を欠落させて、都市づくりや街づくりをすることになってしまう。そこでは、職人芸的な魅力や技術力はますます失われ、豊かな表情や研ぎ澄まされた美的な表現などは望むべくもない。

この様なことを言うと、そのような要望に答える技術力やスピード化こそが大切なのではないかという反論も聞こえてくるが、人間が対応できるスピードや熟成しながら育てることができる状況で街づくりをおこなうことが、今、最も大切な時期に来ているということを目指したい。

とくに公共の場や環境づくりという街づくりにおいては、様々な人々がいることを忘れず、多くの人々が理解し、協力しあえる過程と時間を大切にすることが望まれる。

このことは、事業を推進される公共機関の方々には、強く希望したい点である。現状においては困難な面も多いとは思われるが、ここに街づくりを単な

るモノづくりから芸術性の高い環境づくりへ高めていくポイントがあることを強調しておきたい。

街づくりにおけるモニュメントも、大きさや量的な満足から質的な充足に向けた、精密化やディテールを大切にしたい味を深く、後世に残しうるものを求めて計画・製作をしていきたいものである。

第二番目は、環境づくりや街づくりにおいては、「場」の持つ意味や背景を十分配慮した、芸術性や



様式が表情となっている例(バリ島の門)(上)、時代を感じさせる表情をもつ例(ローマ・トレヴィノ泉)(下)

モニュメントの役割を捉えることが必要であるという点である。

各国の都市環境を視察する機会に、その都市の持つ魅力や造形的に優れた空間に出会い、民族性や歴史性、あるいは芸術感のようなものを強く感じるときがある。大都市においては、多くの場合各々の固有性は弱く、経済発展を背景に類似した都市環境を形成しているようである。中でも我国の都市を振り返って見てみると、最も無性格で混沌とした都市づくりが展開しているように思えてならない。

その理由を考えてみると、各国のあるいは各都市の持つ魅力に宗教感や思想が大きく反映していることに気がつく。西欧諸国ではキリスト教、中近東ではイスラム教、東南アジアでは仏教やヒンズー教、

イスラム教が混在しながらも、都市環境の形成に大きな影響を与えているようである。

現代においては、宗教そのものによる統一ということを目指つもりはないが、何かこの様な宗教感や思想性を根底に持つことが、都市づくりや街づくりの上では大きな意味を持っている。

街を特徴づけている建築物、道路あるいは橋梁などの土木構造物、広場、モニュメントなどの表情の中に、歴史的なものと同時に、思想に基づく芸術性の高い造形を見ることができる。何か大きな共通基盤と方向を持つことによって、洗練され、蓄積されてきた重みや様式にまで高めていく姿が都市景観の中に展開している。

そこでは、宗教観や社会観というものに裏づけられた、都市を構成する施設のあり方が示され、そのあり方に基づいた見せ方、見え方に秩序をつくりだしている。先日、インドネシアの2、3の都市を視察した折に、興味深い話を聞いた。それは、この国ではヒンズー教、イスラム教、仏教が今も各島々によって異なっているにもかかわらず、それらのものが特徴を失うことなく、都市環境づくりにも反映していることである。この背景には、国家的施策として「多様性の統一」ということを唱えており、それぞれの地域特性や歴史性を活かした都市づくりが展開しているように思われる。

我が国では、多様化、個性化という自由さの中で、国民性や歴史性というものを背景にしたものとは異なる分散化という傾向が見られる。この様な一時的で部分的な個性化の方向では、都市としての表情の定着に結びつくとは思えないのである。

思想や宗教そのものを統一する必要はないが、多様化の中に都市あるいは街としての秩序づけをすることによって、地域的な様式にまで高めようとするのが、今日の街づくりに望まれているのではないだろうか。

また、モニュメントというものについても、都市を構成する建築や橋梁などの土木構造物の要素すべてが、その機能を持っていることから、1つのモノに代表させるような考えから、相互の秩序感のある関係の中で位置づけることが、本来のモニュメントの役割を果たすことになるだろう。

芸術や文化も、時代性や地域性が反映されるもの

であり、都市や街の中で育てられるものである。この点からも、モニュメントの計画にあたっては、都市環境を広く捉えながら、芸術性の高い環境づくりへと高める目と人材が必要になってくる。

第3番目は、これまでに述べた「場」の持つ意味を大切にす視点や人間の感性に基づく技術の向上



抽象的な表現の例(シカゴ)(上)、具象的な表現の例(ダラス)(下)

ということの、源になるものと思われる自然感についてである。

20世紀末になり、これほど自然の重要さが問われた時代はないように思われる。経済成長、開発の推進ということで、自然環境の破壊を進めることとなり、生命の危機さえもたらすような事態も発生する結果となり、逆に自然を尊重しなければならないような状況に至ったのであろう。

都市づくりや街づくりについても、自然環境や自然の現象とのかかわりを軽視して進めてきた傾向がある。本来、都市は自然との対話の中から多くのものを学びながらつくられるべきであり、地域的な自然環境との融和によって成り立つものである。

最近では、自然との調和や自然の現象を積極的に取り込んだ街づくりや環境デザインも数多く見られるようになってきたが、単に自然材を利用すること

や自然風と言えるような表面的な自然の利用に終わらないよう注意すべきである。自然のもつ力や表情の豊かさ、形態や変化の美しさなどの観察に始まり、造形的な発見によって得られたものを、街づくりのなかにデザインしていくことが必要である。

設計上あるいは製作上の容易さから、機械的かつ無機的なものを安易に利用してしまいがちだが、自然の観察や発見から生まれた形態や表情を、芸術性の高いものにするを第一に考えるべきである。特に、最近の都市デザインや環境デザインの中でつくられるモノには、抽象的で機械的な造形性に重点が置かれる傾向にある。この背景には、抽象的なものの場合、見る人によって様々なイメージの広がりを持つ可能性に期待している面があるからである。

しかし、現代の都市空間を構成する建築物、土木構造物などが、平面的で無機的な表情がますます多くなる中では、抽象化の方向にも疑問が生じてくる。なにか街が箱や幾何形態を並べたような整然さには、人間的な暖かさやぬくもりというものではなく、都会の冷たさや合理性だけを求めているような気がしてならない。

このような背景には、維持管理の容易さや製作・施工の容易さ、速さに重点が置かれることにより、自然の観察や発見から創造されたものでは、複雑さや微妙さが必要となり、対応できる期間と費用がないということが理由となっているようである。

芸術も自然との対話、自然の影響を受けながら育ててきたものであり、都市空間が一つの総合的な芸術というように考えられ、一個の建築物やモニュメントだけではなく、都市や街そのものを文化として捉えることが大切であると思われる。

都市は生きているものであり、変化するものである。決して静止したり固まったりするものではない。そこでは時代の意味づけや役割の変化に伴う発見・創造、そして再発見・再創造という大きな変化の中で、硬直化した芸術観や文化観ではなく、自然の生成の原理と呼応できる街づくりとすることが、今後の課題となることが理解できよう。

都市を芸術的なものに育てるアーティストと芸術的なものを都市に組み込み、関係づけていくプランナー、デザイナーの共働によって、街づくりが単なる形式的なものではなく、発見や創造を原理とした

提案性や冒険性に満ちた、多様でありながら魅力ある都市の姿を浮かび上がらせることができるものと思われる。

ここまでは、街づくりの観点に重点を置き、都市全体の芸術性や文化性ということに触れてきたが、それは最近見られるモニュメントや彫刻などの芸術作品と言えるものが、都市全体と関係づけたり、環境とのかかわりを意図したものというよりは、個々の存在を主張し、目を引くための奇異さを目的にしているものが多いことに危惧を抱いたからである。

モニュメントにも、ランドマークとしての目印、記念碑的な印象性・象徴性に重点を置く場合と、都市の景観を構成する要素として芸術性や文化性の表現として位置づける場合では、その表現や規模、場所、内容なども大きく変わってくる。

現状では一つのモニュメントに個性やシンボル性を求めることが多いようであるが、今後はいくつかのモニュメントによる群としての関係づけによる、環境づくりの視点に立った彫刻的・空間的な表現が期待される。

そのモニュメントや彫刻的な造形などの芸術性に裏づけ創造されるものは、決して都市デザインと対立するものではないし、自然と都市とを強く関係づけるものであり、都市のアイデンティティをより鮮明にしていくものである。

モニュメントや彫刻の位置などの都市環境の芸術性については、我が国ではまだ実験が始まった段階であり、日本固有のものを求めて、我々は挑戦していかなければならない。



街路と水の空間

北海道住宅都市部

都市整備課長 工藤 一行

1. はじめに

都市内における「水」というのは種々雑多な役割を担っていて、その役割に対する評価はその時々の時勢によって大きく左右されたものとなっている。産業構造や生活様式の変化は負のイメージとして水質の汚濁や運河・用水等の利用低下を招き、そのような水空間を不用な都市空間であると見なして、都市の裏側へ追いやりたり、あるいは埋め立ててしまったこともあった。特に高度経済成長の頃、急激なモータリゼーションの発達は道幅の拡張と新設道路の建設を急務とし、交通処理第一主義の風潮を生み出している。街路の建設においても、用水などの水空間を安易に地下化あるいは、埋め立ててしまう風潮にあったことも否めない事実であっただろう。多くの街路も斯かる事態に対する反省から、かつての潤いのある水の空間を取り戻そうと必死になって今日、全国各地で様々な工夫と事業の展開を行っているようである。

街路に人が集い、語り合うコミュニケーションの場としての機能を求められて久しい。このような演出効果を高めるためには、水の演出も一手法として考えられ、そうすることによって、その空間は水に憩う人々に潤いとやすらぎの場を提供することになるであろう。水の広がりには千差万別で小さくは水滴、大きくは大海までの広がりが考えられ、水の広がりや街路からの離れ具合によって、街路から水に対するアプローチのし方および演出方法が異なる。時とし、プランナーのみならず市民を広く巻き込んで水空間の演出が実施に移されることになる。このような例は街路の建設によって新たな水際部の創出が必要となった時に多く生じている。

街路から水空間へのアプローチのし方等を整理し

て考えるうえで、街路と水の空間の相対的な位置関係から分類することも可能である。そのようなことから、次の3タイプに大別した。

① 街路空間の中に水空間が内包される関係にあるもの。その演出方法の一例として、広幅員の歩道や中央分離帯の中に人工的な池や浅瀬を配置し、水に憩う人々のコミュニティを街路空間の中に演出しようとするものなどが述べられる。この場合には水の広がりや小さいうえ、歴史性を持たない生まれたばかりの水環境であることが多いため、水の空間を演出する多くの部分はプランナーとその周辺の人々に委ねられることになる。

② 街路空間の外界に水空間が存在し、互いの空間が分離している関係にあり、街路空間に対して何らかの影響を与えるもの。この場合の代表的な例は街路から港や海などの水空間が眺められ、かつ、それが人々に慕情を感じさせてくれる光景であろう。今日における水空間の演出方法は路上施設を地下に收容したり、眺望広場を設置する第一段階にあるが、最近のマスコミ報道から推察すると、今後、街路においてもその期待が高まるものと予想されるため、次の段階では水空間の大きさと離れを考えて、沿道建設物の誘導を含めた演出も必要になってこよう。

③ 街路空間の外界に水空間が存在し、互いの空間が接している関係にあるもの。この例の多くは公有水面埋立てや河川の改築を伴い、湖や運河などに新しい水際部を創出することになる。小樽市内の臨港線の建設がそうであったように多くの場合、プランナーは公有水面の管理者、水又は水辺の利用者、そして広範な市民と様々な調整を図らなければならない。

一般に、水際部の整備手法に関する評価の違いと

いうのは現状の水環境をどう認識するかによって生じている。それは水環境のもつ自然生態系、観光、産業、生活、歴史、文化、そして都市や周辺地域への係り等を各人が認識した結果として、それを評価している。言換えるなら、その水環境が持っている潜在的価値の中から、各人が異なった価値を抽出し、その価値により様々な意見を述べることになる。その意見の内容は現状の水辺や築造当時の水辺まで戻せ、現状の水辺に触れるな、水辺の再生を図れ、水辺の犠牲は止むなし等である。そして、評価される

水環境とその都市の発展過程との係りが深ければ深いほど、市民に大きな関心を抱かせることになる。

街路と水の空間を語る具体例として、北海道小樽市に建設された都市計画道路3. 2. 4 臨港線について以下に述べる。この臨港線の建設においても、単にひとつの街路とひとつの水空間の問題としてではなく、旧運河が小樽らしさにどう係っているのか、そして新たな水際部を創出する新運河が小樽らしさにどう係り合っていくのか、それが大きな関心事であった。



写真-1 運河に憩う人々

2. 小樽らしさと運河

小樽市は三方を山に囲まれた天然の良港として先ず鯨漁で拓けた街である。かつて、北海道の表玄関として、海産物、雑穀類の輸出入が盛んで、樺太航路や欧米航路も開設され、第一次世界大戦の頃には小樽の穀物相場がロンドンの相場を動かすほどの経済的实力を備え、大手都市銀行が建ち並んだ。その小樽経済も、戦後、状況の変化から流通拠点としての役割が希薄になるにつれ、経済も低迷を続け、斜陽の街小樽と呼ばれ始めた。このことは結果として、多くの歴史的石造建築物や当時の繁栄を伝える街並を今日迄、残すことになった。

また、小樽は坂の街とも呼ばれ、非常に眺望がよい街並が形成されている。そして、小樽の街は山坂であることが自然の与えた大きな条件となり、大き

な河川もなく、平野の広がりの中に水辺の広がりを持っていない街でもある。その一方で市民は前面の海や港を毎日眺めながら生活を営んでいて、海や港に対する愛着が非常に強いものになっている。

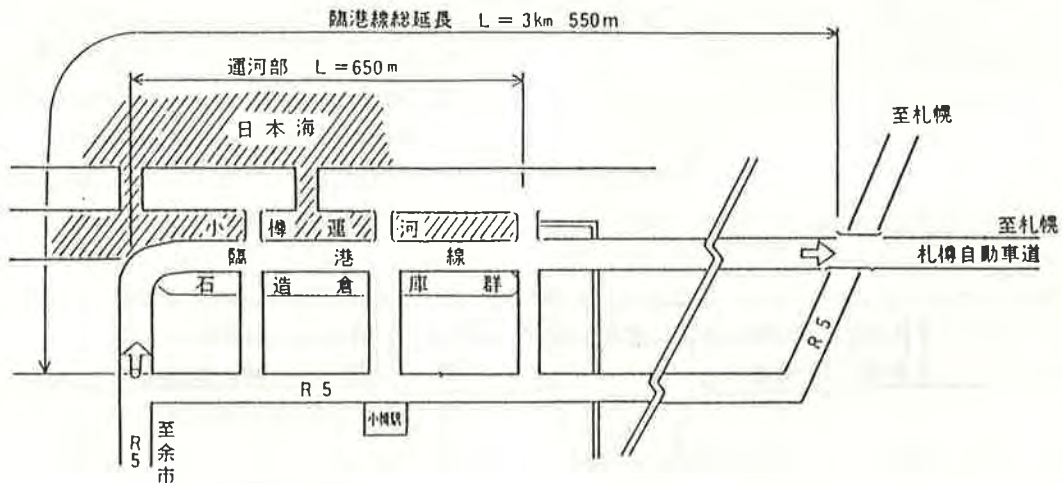
かつての小樽の商工を支える基盤は流通拠点としての港湾にあり、その港湾整備は明治5年の石造埠頭築造に始まり、防波堤と運河の建設、海岸線の大規模な埋め立てと岸壁の建設、そして埠頭の築造などが昭和初期頃までに建設されている。そのため、小樽は港町とも呼ばれ、運河と石造倉庫群は荷役の人々で活況が呈していた当時の港の面影を現在に伝えるシンボルにもなっていた。

運河は海岸線の沖合いを埋立てる方式で築造され、大正12年に延長1324m、幅40m、水深2.4mの規模により竣工している。運河周辺には100軒を越す石

造倉庫群が建造され、船舶が入港できない時もあったほど、この時期の運河はまさに小樽港の全盛期を支えていたことになるが、その後、貨物荷役は従来の舢舨荷役・運河の方式から、接岸荷役・埠頭岸壁の方式へと転換されるようになって、次第にその機能が失なわれ、運河は未利用のまま放置され、ペン草が生え、ヘドロが沈澱して夏には悪臭を発生し、無用の長物として都市の裏側へと追いやられたので

ある。

その一方、利用されない舢舨が浮かぶ運河水面と周辺の石造倉庫群とあいまった水辺の景観に詩情をそそる人々も少なからずいただろうし、特に画家達にはそうだったようである。この運河上に臨港線建設を計画したことから、運河埋め立ての是非を巡って、熱い運河論争が10年余りにも亘って続いた経過がある。



図一 臨港線平面図

3. 臨港線建設の計画と経過

小樽はその地形的特徴から南北に長い街を形成しているため、市の都市計画道路は南北に卓越する都市交通を二本の主要幹線道路で処理する梯子型道路網で計画された。臨港線を一方の大動脈として位置づけ、他方を国道5号とし、そのルートは稲北交差点を起点として、臨港地区を通過して札幌高速自動車道路の小樽側入口までとし、昭和41年に都市計画決定された。その時の運河部分の断面は図一2に示すとおり6車線道路で現況40m幅の運河水面を10m幅に縮小するものであった。

市街地における国道5号線の交通緩和や港湾を中心とする産業の活性化のため、昭和41年に北海道が事業主体となって、延長3550mの建設に着手した。建設が進むにつれて、ルート上にある小樽運河と石造倉庫の保存を求める住民運動が昭和48年に起り、「小樽運河を守る会」「小樽運河問題を考える会」「小樽運河を愛する会」等が次々と結成され、小樽市民のみならず、札幌、東京の文化人を巻き込んで論

争がなされた。

運河論争に若干言及するならば、小樽はかつて北海道および日本の中で重要な役割を担った実績があり、その痕跡を内包しつつ現在にまで至っている都市である。新しい街づくりのため、臨港線は建設しなければならず、一方で小樽のもつ情緒をあくまでも残さなければならず、小樽の何を破壊すべきかの厳しい選択を迫られたものであつたらう。これが運河論争という形で問いかげられ、運河という水辺環境がもつ潜在的価値を市民も、行政も、みんなで発掘しようとした努力の過程である。そう言う一面も運河論争は持っていたように思う。

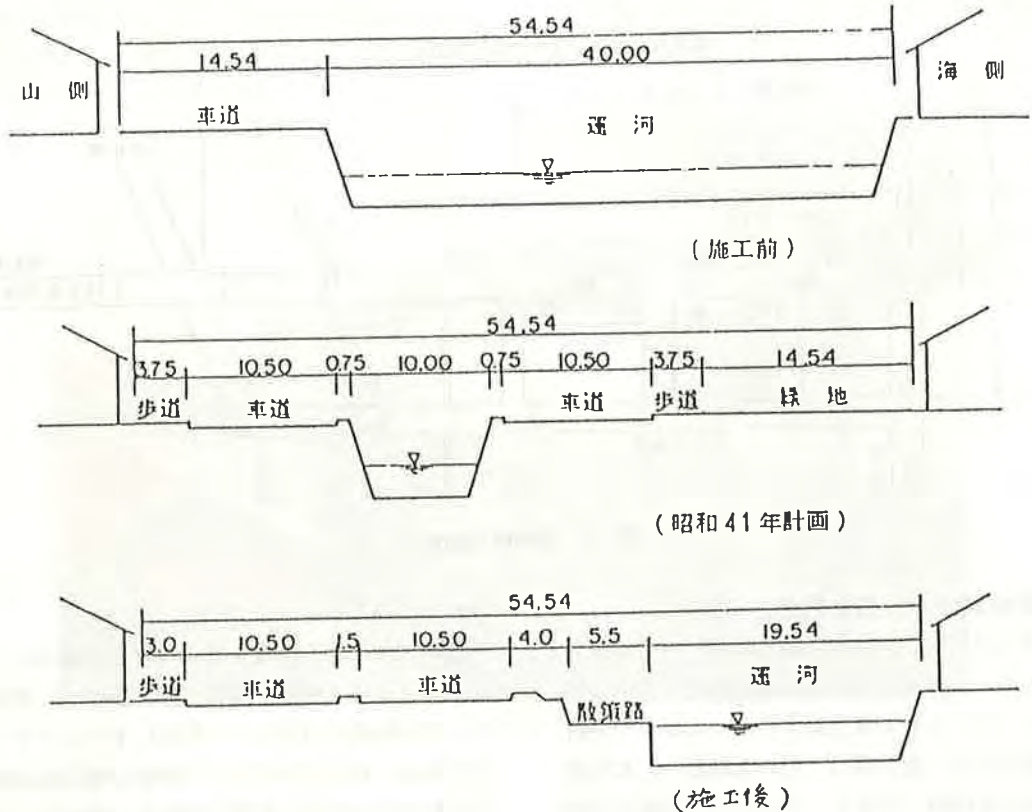
運河論争の最中、昭和56年に小樽市は「小樽運河とその周辺地区環境整備計画」を策定し、市議会の承認を得ている。この計画の特色は運河水面を出来るだけ残す方向で周辺の歴史的環境の保全、整備に努めると共に、親水空間と水辺の散策路の整備に重点を置いている。そのため、臨港線を山側に寄せて車道と散策路の間に緑地帯を設置し、散策路面の高

さは車道面から一段下げて、水辺に親しめるようにしている。その他、「石造倉庫群の保全」「運河などの浄化」等8項目を計画に含めている。これらを骨子に都市計画の一部変更、公有水面の埋立て等一連の法手続きを経て、運河部（L=650m）の工事は昭和57年11月に再開された。その後も、工事の一時凍結など紆余曲折があったものの、運河部は昭和61年度に完成され、昭和63年度には四半世紀の歳月を

要し、全線の開通がなされた。

4. 工事の概要

運河部の工事は「小樽運河とその周辺地区環境整備計画」に沿うよう工事の施行がなされ、当該計画に基づき、各施設のデザインに趣向を加え、かつての情緒を残した水辺の散策路が出来上がった。以下に各施設の概要を述べることにする。



図一 2 運河部標準断面図

①石積護岸—石積護岸は運河と散策路との水際部を形成し、運河の景観上重要な役割を果すものであるから既設護岸と同品の軟石を使用し、極力現況の復元に努めている。

②舗石—散策路の路面には石造倉庫群との調和を図るためピンコロ石をイチョウ張に敷き詰め、石畳舗装とした。

③フェンス—小樽の市木「シラカバ」をモチーフに製作したレトロ感のあるブロンズ製のフェンスを散策路等に設置した。

④街路灯—設計コンペでデザインを決定したブロンズ製のガス灯を散策路に設置した。

⑤緩衝緑地—散策路と車道との間に騒音等の緩和する役目と花などを植栽し運河を散策する人々の目にやさしい緑地空間を設けた。

⑥浅草橋、中央橋街園—両橋上には約450㎡の広さの街園を設置した。ここからの眺望は視点も高く、運河の奥行きある水辺景観の広がりを見ることが出来る場所として、運河を訪れた人々が運河周辺の景観をバックに写真や絵筆を握る場所として、また各種のイベント広場として利用されている。さらに、市や市民の協力で彫刻等が設置され演出効果を高めている。

⑦レリーフ—散策路のポケットギャラリーには

明治から昭和初期にかけての小樽の風景をモチーフにしたブロンズ製レリーフを嵌め込んでいる。

以上が主要な施設概要である。

また「小樽運河とその周辺地区環境整備計画」では運河の浄化も大きな柱である。運河には河川を通じて多量の土砂と排水が流入し、ヘドロが1~4mの厚さで堆積していた。当該工事における運河底泥の処理は運河部内でヘドロを固化処理し、盛土材として利用する方法が採用された。併せて、河川の流入口に沈砂池の設置と公共下水道事業を実施し、運河の水質浄化を図った。運河部の工事費は街路事業約45億円、下水道事業約1億円、港湾公害防止事業約4億円、北海道単独約2億円の内訳で実施した。

街路事業は建設省のシンボルロード整備事業の指定を受けて、運河、石造倉庫群、港湾に代表される臨港地区に明治、大正期のモダンな感覚で統一した石材を基調とする新しい街路と水の空間を創出した。

5. 再生された小樽運河とその後

さわやかな海風が水辺の散策路を吹き抜け、カモメが群れ遊び、水面にボートも浮び、黄昏時には運河のゆったりとした水の流れにとけ合うようにガス灯の光が映え、時が止まったかのようなシルエットの中にライトアップされた石造倉庫の影が揺れ、眺める者に明治、大正のロマンを感じさせてくれる。このように演出された運河を題材とするマスコミや各種の商品が最近増えている状況にある。また、イベントの多くは運河周辺に開催される傾向にあるという。その他、小樽市中心市街地活性化計画等では

運河を核にする新しい水辺の都市景観を積極的に利用することが位置づけられている。

さらに今年度、小樽市は都市計画道路3.4.10手宮仲通の建設に併せ、臨港線の工事区間から外れている運河区間470mに散策路を設ける計画である。この区間は現在まだ僅かながら、小型船の係留場所として利用されていることや40mの運河水面幅が埋め立てられないことから旧運河のイメージを残して散策路とガス灯等が整備されることになる。その他運河周辺石造倉庫を利用した民活が盛んに行われているようで、運河を中心とする水辺から始まる街づくりが始動している。

6. おわりに

再生された運河について種々の意見があることを承知しているが、運河水面を10m幅残すだけの当初計画どおり建設されていたら、また逆に、運河およびその周辺に全く手を付けずにそのまま保存していたら、今日のような賑いが運河周辺にあったらどうか。

臨港線と運河は街路と水の空間の係り合いの一事例にすぎないのであろうが、水とのすぐれた係りが、そしてその空間的表現である演出された水の存在が親しみと潤いのある街路をつくり出すことになるであろうし、また逆のことも経験的に指摘しうることである。穏やかな水を湛える小樽運河の再生は街路と水の空間を演出するひとつのあり方として、水先案内の役目を果たすであろう。

街中の橋のデザイン

大阪市計画局計画部

都市計画課長 松村 博

はじめに

都市の中の橋は見て美しく、渡って楽しいものでなければならない。橋は都市基盤を支える重要な施設であるから、丈夫で長持ちするものであるのは当然だが、それだけでは物足りない。何らかの付加価値をもっている必要がある。それは橋に限らずすべての都市施設に言えることであるが、特に川と道の結節点に位置する橋にはそれが求められている。

数年前、私も参加して大阪の橋のパフレットを作ったとき、橋の役割を表わすキーワードとして「渡る、支える、守る、観る、憩う、集う」という六つの言葉を選んだ。このうち前の三つは橋の機能面、すなわち橋のハードウェアの部分を表わす言葉で、後の三つは言わば、橋のソフトウェアに属するものである。そしてこのソフトウェアと呼べるようなものを具体的にどのように表現していくかという課題が、今後橋づくりにたづさわものにとって益々重要なものになっていくだろう。

風景を造る橋

都市は川や海に面して形成されるところが多いから、各々の都市はその地を代表する橋を持っている。例えば、東京では歴史的にみても日本橋と永代橋が看板橋梁ということになろう。大阪では高麗橋と天神橋が街を代表する橋であると言えるだろう。その他にもその街の風景になくってはならない橋を多く思い浮かべることができる。

近年、重要な港湾をもった都市の風景はずいぶんと変わった。物流基地としての港の機能を効率化するため、港の範囲が沖へ広がり、大規模な造成地が出現した。造成地相互を、また新しい土地と既成の市街地とを結ぶ橋が次々と建設されている。これら

の橋はいずれも今までの橋の概念を越えるような長大橋である。福岡の那の津大橋、神戸の神戸大橋や六甲大橋、大阪の港大橋やかもめ大橋、名古屋の名港西大橋などが挙げられる。いずれも橋の設計担当者が、その港に新しい風景を造り出そうとする意欲を具体的に表現した作品であると言えよう。橋の下を大型船が通るため、200mを越えるスパンを持ち、桁下空間もずいぶん広くとられている。従って、橋の形式としてはトラスやアーチ、それに近年では特に斜張橋が多く採用されている。斜張橋のような形式の橋は、その形に強い自己主張が込められているため広々とした規模の大きな空間の中でこそふさわしいものである。

最近横浜港に完成した横浜ベイブリッジと大阪北



写真一 横浜ベイブリッジ（平成元年完成）

港の此花大橋はその典型的な橋である。横浜ベイブリッジはセンタースパン460mのマルチケーブル型の斜張橋で、極度に単純化された塔が比較的厚重なトラス形式の桁を支えており、斜張橋部分で一つの完結した風景を造っている。此花大橋は珍しい一本ケーブルの自旋式の吊橋である。この橋は少し複雑な塔の形をアクセントとして、橋全体の主桁の軽快さと連続感が強調されているのが特徴である。



写真一 此花大橋（平成2年完成）

この二つの橋はデザイン意図が明確であり、新しい都市空間を演出しようとする意欲にあふれたデザインをもっている。斜張橋のように特異な形状の橋は建設する場所を選ぶ必要がある。人々の共感を得る橋は、強い自己主張を持ちながら周辺の環境と調和するという一見矛盾した目的のバランスの上に成立つものである。

風景に溶け込んだ橋

都市内の橋はそれ単独で風景を造っているのではなく、周辺の建築物や街並みと深い係わりをもっている。従って橋のデザインは、橋相互の変化と調和、周辺景観との関連が重要な要素となる。川筋に架けられた橋々は、それぞれの架橋地点の風景に適合していると同時に、橋梁群としてみた場合、適度の変化をもち、互に調和がとれていることが理想であるとするれば、東京の隅田川に震災復興事業で架けられた橋梁群や大阪の旧淀川に架けられた第一次都市計画事業の橋梁群はその好例であろう。

都市内に残されている優れた建築物の背景を損わないように、その近傍の橋を改築するとき建物とのデザイン上の調和がはかられた例もよく見られる。



写真三 中の橋（昭和31年完成、54年改装）

盛岡市では市の「環境デザイン委員会」を設け、橋では市中を流れる中津川の橋を中心に改装が進められている。このうち、中の橋の橋詰には明治末期に建てられた銀行がある他、古い建築物が残されており、橋の改修にあたって高欄や照明燈のデザインにはその雰囲気に合わせてものが選ばれた。

大阪市北区の中之島公園をはさんで架かる^{ほこながし}鉾流橋と^{せんだんのき}梅檀木橋が最近大幅に改装された。両橋は戦前の第一次都市計画事業で架けられ、周辺の景観に適合した高欄や照明燈をもっていたが、戦中の金属供出



写真四 梅檀木橋（昭和60年完成）

で失われたのち、周辺の景観にそぐわないものになっていた。改装された両橋の橋面デザインは中之島に残る明治・大正期の古い建物、特に橋詰にある中央公会堂と調和することが条件とされた。

歩道舗装のデザインは公会堂の壁面に見られる御影石とレンガの組合せを基調にしている。鉾流橋の高欄の欄間模様は公会堂内のグリルのデザインをもとにして決められた。照明灯の形式も中之島の建物群に合うように選定された。歩車道の間には植樹を設け、夜も楽しく歩けるようにフットライトが設置されている。こうして中之島公園は導入路である橋にまで拡張されたことになる。

憩の場としての橋

かつて街中の橋は市民に貴重な生活空間を提供していた。月見や花見の舞台であり、祭や花火見物の一等桟敷でもあった。また夕涼みの散歩にも利用された。しかし車社会を迎えるころから、橋の上はゆっくり歩く場所ではなくなってしまった。このことに対する反省から、都市の中には単なる交通安全施設としての歩道橋とは違った新しい形の橋が架けられるようになってきた。

大阪の旧淀川に架けられた川崎橋は自転車道の一環として架けられたが、毛馬桜之宮の河岸公園を結び、ゆっくりと川面をながめられる貴重な空間を提供している。造幣局の桜の通り抜きの時を初め、旧淀川を舞台にして行われる市民レガッタや大阪最大の祭、天神祭のときなどには、大勢の人々で賑わうことになる。



写真一五 川崎橋（昭和53年完成）

東京の隅田川に近年完成した桜橋はX型の平面形をもつ特異な形の歩行者専用の橋である。兩岸の墨田区と台東区の公園を結び、水上に憩の場を作ること intentions して建設されたものである。橋面の幅員は取付部で5m、中央部で11m、合流部では20m近い。橋面には利用者に配慮したいろいろな工夫がなされている。がっしりとした安定感のある高欄は、それにもたれて川面の風景を楽しもうとする人々を安心させるに十分な形をもっている。橋面の舗装はいろいろな形の花崗岩を敷きつめたもので、中央部には白っぽいもの、端部には黒っぽいものを用いてシックな雰囲気をつくっている。合流部に造られた植樹も橋面の視界をさえぎることのないよう配慮されている。高欄に埋め込まれた蛍光灯と、高欄の横につけられた低い照明柱は、橋面を照らすという本来の目的とともに橋の夜の景観を高める役割もはたしている。ただこの橋のデザイン上の欠点を挙げるとすれば、下部工と上部工のバランスが悪いことと高欄

の外に斜めに付けられた照明柱が橋の連続感を阻害している点であろう。



写真一六 桜橋（昭和60年完成）

橋詰や橋下には川に接近できる公園敷も整備され、これまでのカミソリ護岸のイメージを一新した。これだけの広い公園橋をつかひこなすには、人々が集まる催しなどのメニューが用意されることが望ましい。桜橋ではそのような試みもなされていると聞く。道路法の制約もあって難しい面もあるが、橋上を憩の場として活用するためには、この点が残された課題であろう。

出合いのある橋

都市の橋には様々な意味が付け加えられてきた。渡る人の心に何かを訴えかけるものを持った橋は大変貴重である。それは橋づくりにたずさわった人達の配慮によって生み出されたものもあり、自然条件や社会的な背景から決まるものもある。例えば、古い歴史をもった橋は人々に何かを訴えかける。そして何らかの話題が付け加えられた橋もある。また、人為的に付加価値が作られたものもある。古い歴史や有名な話題をもった橋であれば、それを何らかの形で顕彰することも大切である。そのことが快適な橋面空間を造り出すことにつながればそれが望ましい。

岐阜県恵那市の大井橋は中仙道の重要な橋であった。橋の少ない時代には旅行者にはずいぶん貴重な橋であったが、たびたび流失の憂き目を見ており、管理にあたる兩岸の町の負担は大きかった。それだけに地元の人々の橋に寄せる愛着は深いものがある。昭和58年の豪雨によって破壊された大井橋が、新しく架けられたとき、市民からの強い要望によって橋の歴史をしのばせるような修景がなされた。高欄に



写真一七 大井橋（昭和59年完成）

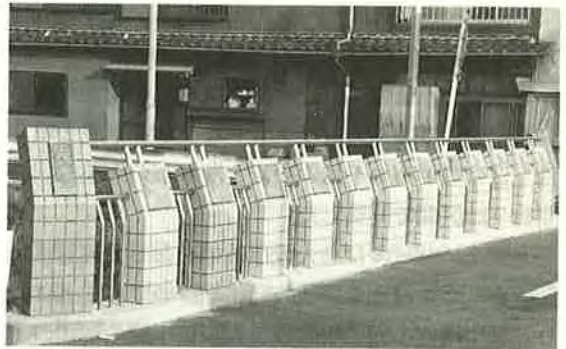
は広重や英泉が描いた中仙道69次の浮世絵が陶板にされてはめ込まれている。親柱の形は、この地で入寂したと伝えられる西行の塚に建てられている碑の形が参考にされた。歩道舗装には御影石の乱張り、歩車道境界には植樹樹も設けられている。狭く浅い柵であるにもかかわらず、植物が保たれているのは近隣の人々の世話のたまものである。

大阪市生野区の平野川に架かる猪飼野新橋は昭和62年河川改修にともなって架け換えられた。猪飼野の名は古代の地名「猪甘津^{いかいのつ}」に由来するといわれる。『日本書紀』仁徳天皇14年の条に「猪甘津に橋を為す 即ち其の処を號^{なづ}けて小橋^{おぼし}という」と記され、これが文献に残る最古の橋といわれている。旧平野川に「つるの橋」という橋が架けられていたが、それが仁徳天皇が架けた猪甘津の橋の跡とも言い伝えられ、付近にその顕彰碑が建てられている。橋長20m 足らずの橋であるが、四隅の親柱を前方後円墳の形にし、高欄の束柱を深緑色の勾玉の形にするなど、この地域が古い歴史をもっていることを示すような整備が行われた。

地域の特色を生かした橋の整備を行っている例も多く見られるようになった。淡路島西淡町は瓦づくりで有名である。この町に架かる御原橋の高欄は特産品の瓦で飾られている。笠木や貫の部分にいろいろ

ろな飾り瓦を組み合わせて使われている他、束柱の部分にこの地方で出土した古代瓦の模型が埋め込まれたり、親柱には鬼瓦が飾られるなど様々の瓦が目を楽しませてくれる。

瀬戸物の産地、愛知県瀬戸市では市の中心を流れる瀬戸川に架かる橋を様々な意匠の焼き物で飾っている。それぞれの橋の主として高欄部のデザインを一人の作家や特定の工房にまかせているため、大変ユニークな作品が多い。このような試みは、その地



写真一八 瀬戸・宮脇橋（昭和61年改装）

方を訪れた人に街の特色をアピールする点でも有効な方法である。

このように橋にまつわる歴史やその地方の特徴を生かした橋のデザインが各地で取り入れられるようになったことは大変けっこうなことである。橋の文化化という言葉も生まれている。高欄のデザインをその街在住の美術家に依頼したり、市民の代表によるデザイン選定委員会なども設けられ、広い意味の市民参加も行われている。しかし、多くの人の意見やアイデアを採用したため、デザインが過剰となり、景観上のバランスを欠いたものもかなり見られる。橋は数十年にわたって存続する公共構造物であるから、あきのこない、品の高いデザインを選ぶことを心掛けるべきである。行政担当者の責務も大きい。

大阪モノレールの部分開業

大阪府土木部都市整備局交通政策課

高速鉄道室長 浜田 捷一

1. はじめに

安全性、正確性、低公害性と快適性を備えた新しい都市交通機関「大阪モノレール」が、平成2年6月1日に豊中市の千里中央駅と茨木市の南茨木駅の間約7km区間で開業した。

大阪モノレールは、大阪市を中心として放射状に形成された鉄道網を環状方向に結びつけることにより、都市機能の向上を図り、大阪都市圏の調和のとれた発展をめざすことを目的に昭和55年度より事業採択をされて以来、大阪府が建設を進めている。

今回の開業は、建設が具体化している第一期区間の路線延長13.7kmのうちの一部区間である。



写真一

2. 環状モノレール構想

現在の大阪都市圏の鉄道網は、都心部から放射状に形成、整備されている。このため、都心部では交通の過度の集中現象をきたし、都市機能に種々の過密、弊害が生じており、周辺地域では市街地の拡大が著しく、既存放射状鉄道網のサービスが受けられない地域が一層広がる傾向にある。

都心の過密と放射状鉄道の混雑を緩和し、周辺地域の隣接相互間の交通の利便向上を図るため、放射状と有機的に結合する環状方向の鉄道の配置が不

可欠になり、環状モノレールが整備されることに至った。

3. 事業計画の概要

3-1 事業の経緯

昭和55年度	国庫補助事業採択
昭和55年12月15日	大阪高速鉄道(株)設立
昭和57年3月31日	軌道運輸事業特許取得
昭和57年5月17日	都市計画決定告示
昭和57年7月26日	都市計画事業認可

モノレール専用道

千里中央～南茨木間 7.0km

昭和57年10月19日	工事施行認可
-------------	--------

〔千里中央～南茨木間 7.0km〕

昭和57年11月17日	工事着工
-------------	------

昭和57年12月16日	都市計画事業認可
-------------	----------

関連街路

千里中央～南茨木間 7.0km

昭和62年2月2日	都市計画事業認可
-----------	----------

関連街路

大阪国際空港～千里中央間 5.6km

昭和62年8月17日	都市計画事業認可
------------	----------

モノレール専用道

柴原町～千里中央間 3.5km

昭和62年12月25日	工事施行認可
-------------	--------

〔大阪国際空港～千里中央間 6.7km〕

平成元年2月2日	都市計画事業認可
----------	----------

モノレール専用道

大阪国際空港～柴原町間 3.2km

平成2年5月15日	運輸開始認可
-----------	--------

〔千里中央～南茨木間 7.0km〕

3-2 第一期事業計画の概要

表一 大阪モノレール第1期事業計画の概要

項 目		概 要	
路線	起 終 点	大阪国際空港（池田市空港 2 丁目）～南茨木駅（茨木市天王 2 丁目）	
	建設及び営業キロ数	（建設キロ）13.7km	（営業キロ）13.4km
	停 留 場	9 駅（大阪国際空港、蛍池、柴原、少路、千里中央、山田、万博公園、茨木、南茨木駅）	
事業費	〔第1期事業区間〕 モノレール ・ インフラ部 事業費 ・ インフラ外部	約615億円	約1051億円（約77億円/km）
	開 業 年 度	千里中央～南茨木駅間 平成 2 年 6 月 1 日 全線開業 平成 5 年春	
設備概要	形 式	跨座型モノレール（大型）、軌道中心間隔 3700	
	車 両	全軽合金製 2 軸ボギー電動（制御）客車（定員500名程度 / 4 両編成時）（将来 6 両編成）	
	電圧及び集電方式	直流1500V、剛体複線式側面集電方式	
	信号保安設備	車内信号閉塞式、自動列車制御装置（A.T.C）、連続式列車検知装置（T.D）	
	変 電 所	総容量24000KW 設置箇所 3 箇所	
車 庫	1 箇所（千里車庫） 面積 約50000㎡		

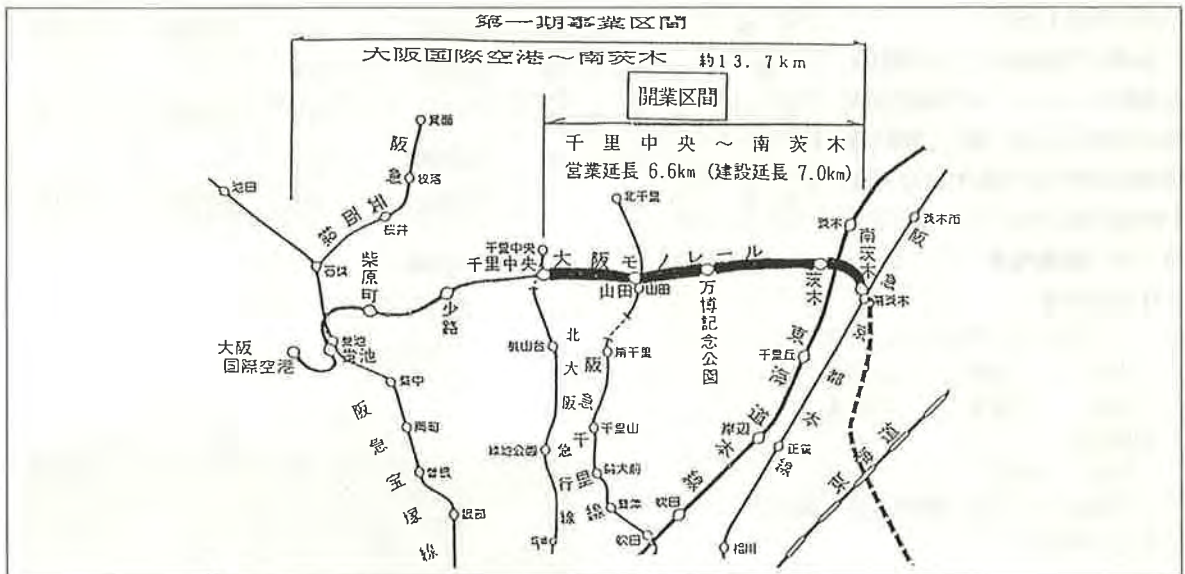
4. 開業区間の概要

4-1 路線概要

開通区間は、北大阪急行のターミナル、千里ニュータウンとして発展した千里中央地区の千里中央駅を起点として、府道大阪中央環状線に沿って東進し、

途中阪急千里線、万博記念公園、JR東海道本線を経て阪急京都本線南茨木駅に至る営業延長6.6km（建設延長7.0km）の全線複線高架となっている。

起点の千里中央で北大阪急行電鉄と、山田で阪急千里線と、終点の南茨木で阪急京都本線と連絡する。



図一 路線図

4-2 事業主体

大阪モノレールの支柱、桁、および駅等の基本構造物（インフラ）は、都市計画事業として大阪府が施工し、電気施設、車両基地、車両等の運輸事業に

かかる基本施設（インフラ外）の建設と経営は、大阪府と民間の共同出資により設立された第三セクターの「大阪高速鉄道株式会社」が担当する。



写真-2、3

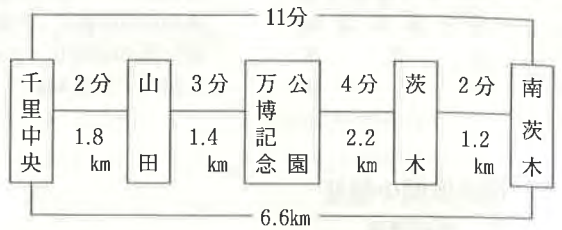
4-3 開業式典

大阪都市圏の新しい交通機関となる大阪モノレールの発車式が平成2年6月1日午前9時20分から千里中央駅ホームで行われた。記念電車の運転手に花束を贈呈。

大阪府知事、大阪府議会議長、大阪高速鉄道(株)社長、運輸省、建設省、自治省の三大臣代理の6人がテープカット、豊中、吹田、茨木の三市長と各市議会議長の6人でくす玉割りが行なわれた後、9時30分に関係者を乗せて記念列車が発車した。

試乗した参加者は、万博記念公園駅のコンコースでの記念式典に出席し、国、地元、関係機関等約700人が大阪モノレールの開通を祝った。

④所要時分とキロ程



⑤運転間隔

項目	時間帯	運転間隔			
		平日		休日	
早朝	～7:00	30分間隔	2/H本	30分間隔	2/H本
朝	7:00～9:00	12分間隔	5/H本	15分間隔	4/H本
昼間	9:00～17:00	12分間隔	5/H本		
夕	17:00～20:00	15分間隔	4/H本	20分間隔	3/H本
夜間	20:00～	20分間隔	3/H本		

4-4 営業内容

①運転本数

	[上り]	[下り]
平日	73本	73本
休日	63本	63本

②車両数

24両(6編成)
1編成……4両(標準定員 394人)

③始終発時刻

上り		駅名	下り	
始発	終発		始発	終発
6:18	23:03	千里中央	6:15	23:00
6:15	23:00	山田	6:17	23:03
6:13	22:58	万博記念公園	6:20	23:06
6:09	22:54	茨木	6:24	23:09
6:07	22:52	南茨木	6:26	23:12

⑥運賃

千里中央	山田	万博記念公園	茨木	南茨木
円 170				
円 6,630				
円 200	円 170			
円 7,800	円 6,630			
円 230	円 200	円 200		
円 8,970	円 7,800	円 7,800		
円 260	円 230	円 200	円 170	
円 10,140	円 8,970	円 7,800	円 6,630	

上段：大人普通運賃
下段：大人1ヶ月通勤定期

⑦駅と施設

各駅は島式プラットホームでホーム全長は100mとなっている。

エスカレーター、エレベーターおよび身体障害者

用便所を5駅全部に、また、千里中央、山田、南茨木は、他社線との乗継用に屋根付の歩行者通路を設け乗客の利便性を図っている。

駅施設の概要

駅名	千里中央駅	山田駅	万博記念公園駅	茨木駅	南茨木駅	
所在地	豊中市 新千里東町 1丁目	吹田市 山田西 4丁目	吹田市 千里万博 公園内	茨木市 宇野辺 1丁目	茨木市 天王 2丁目	
ホーム	長さ	100m				
	幅	8.4m	7.4m	8.9m	7.4m	8.4m
	形式	島式				
	1面	1面	2面	1面	1面	
エスカレーター	2基	1基	4基	1基	2基	
エレベーター	2基	1基	2基	2基	1基	
連絡鉄道	北大阪急行線	阪急千里線			阪急京都本線	

⑧車両

車体材料はアルミ合金を採用し、軽量化を図っている。従来の跨座型モノレールにみられた床面の凸部を無くし、座席はロングシートで、窓は大きく、冷暖房装置を完備しており、ゴムタイヤと空気バネの採用により快適な乗り心地になっている。また自動列車制御装置や列車検知装置等を配し、運行管理に万全を期している。

車両の主要諸元

○長さ	(先頭車)	15.5m
	(中間車)	14.6m
	1列車(4両)	60.2m
○幅		2.98m
○高さ		2.2m
○標準定員	1列車	394人



写真一4

⑨乗客の利用状況

開通後の利用状況を見ると7月下旬までの平均は15,000人前後である。

4-5 各駅と周辺地域

①千里中央駅とリニューアル計画

千里中央駅は、千里ニュータウンの西側に位置し、北大阪急行線と連絡する。

千里中央地区は、商業・文化・行政・業務・流通等、多様で総合的な機能を持つ北大阪の拠点であるとともに新御堂筋線・大阪中央環状線・中国縦貫自動車道との交差点に位置する交通拠点である。この地域で大阪モノレールと北大阪急行が結節したことにより、現存施設の都市機能のレベルアップと未利用地域の活用を骨子とするリニューアル計画の推進がさらに加速される。21世紀を見通した長期には、北部丘陵の開発と合わせた北大阪急行線の延伸計画もあり、今後とも大阪北部地域の中心として、ますます重要度を増しつつ発展することが期待される。

②山田駅と千里国際情報メッセの計画

山田駅は、千里ニュータウンの東側に位置し、阪急千里線と連絡する。

現在、民間において大阪大学・国立循環器センター・国立民族学博物館などの学術機関と連携し、産・学・官が一体となって研究を行うためのイン

テリジェントビル「千里国際情報メッセ」が計画されており、今後、国際的な学術情報の場として大いに期待される。

③万博記念公園駅と大阪サンパレス

万博記念公園駅は、万国博記念公園内の南側に位置し、緑に囲まれた景観の良い拠です。

大阪サンパレスは、万国博記念公園をとりまく道祖本摂津線に面し交通の利便性が良く、公園の入口にある。雇用促進事業団が勤労者の福祉の充実と勤労意欲の向上を図るべく設置しており、職業に関する情報のサービス提供をしている。



写真—5

④茨木駅と周辺地域

茨木駅は、大阪中央環状線と大阪高槻京都線の交点附近に位置し、駅周辺は鉄道沿線に沿って発達した工業地域である。

⑤南茨木駅と周辺地域

南茨木駅は、阪急京都本線と連絡する。駅周辺は商業業務施設に囲まれ、附近には中高層の住宅が形成されている。

5. おわりに

今回の部分開業により北大阪地域の交通基盤整備が一層促進されたが、引き続き大阪国際空港に至る第一期事業区間の早期完成を目指し、現在鋭意事業推進に努めている。さらに第2期事業区間として、南茨木から門真までの延伸計画については、都市計画法、軌道法の手続きを進めており、工事のための設計にも着手している。

大阪モノレールが環状方向の主要な交通機関として、また、大阪都市圏の調和のとれた発展を目指すため、これからも努力していく所存である。

終りになりましたが、今回の開業にあたり、事業の推進にご指導、ご協力を賜った関係各位に謝意を表します。



街路事業におけるグレードアップの取組みについて

建設省都市局 街路課

1. 背景

ゆとりとうるおいのある都市環境・生活環境の形成を求める国民の声が高まる中で、都市内の主要な公共空間である道路空間を、市民に親しまれ、生活にうるおいを与える場として整備して行くことは極めて今日的な課題となっている。

近年、都市景観に関する研究も数多くなされ、街路の整備に際しても、全国各都市の中心地区等で近代的な都市景観に調和した事例が多く見られるようになり、その研究成果も活用されてきている。

また、平成元年9月には官民一体となった都市のデザインについての調査研究および技術開発を目的とした(助)都市づくりパブリックデザインセンターも設立の運びとなっている。

2. 街路事業によるこれまでの取組み

街路事業では以下のような事業において、地域の特色を生かした街路の整備をはじめ、質の高い街路整備に取り組んでいる。

(1)シンボルロード整備事業

シンボルロードの整備は都市や地方の顔となる街路を地域社会の象徴(シンボル)として整備するものであり、地域の特色を生かしつつ沿道建物を含めた景観向上方策、広幅員歩道の設置、架空線の地中化などを沿道住民、民間の参加・協力(協議会の設置)のもとに官民一体となって実施している。

これまでに31都市で実施しており、平成元年度末までに神戸市(税関線)、小樽市(臨港線)、保原町(陸屋通り)、福岡市(大博通り)、浦安市(浦安橋明海線)等をはじめ12都市が完成している。

平成2年度現在、札幌市、栃木市、富山市、岡山市、延岡市等の19都市で事業実施中である。

(2)歴史的地区環境整備街路事業

本事業は歴史的まちなみや史跡等の卓越した特定の地区において、歴史的環境の保全と創出を目的として地区の将来的な基本構想と地区道路の整備計画を策定し、これに基づいて歩道の設置、拡幅、歴史的道筋にふさわしい特殊な舗装、電線類の地中化等の総合的な整備を行っている。

昭和57年度に制度創設以来18地区の事業化を図ってきたところであるが、平成元年度末に栃木県足利市において事業完了の運びとなっている。現在では、秋田県(角館市)、福島県(喜多方市)、栃木県(日光市)、長崎県(長崎市)、沖縄県(那覇市)等で事業実施中である。

(3)都市景観形成モデル事業

まちなみを計画的に整備し都市景観の形成を重点的に図るべき地区について、都市景観形成に関する基本計画を策定し、これに基づき都市施設(街路、公園、河川等)の各整備を景観的に配慮しながら重点的に実施することにより、すぐれた都市景観の演出を面的に行なっている。

その他、街路事業におけるメニューとしては、歩行者専用道整備事業、ジョギングロード整備事業、居住環境整備事業、共同溝等(キャブシステム整備事業を含む)整備事業、駅前広場整備事業、沿道区画整理型街路事業および緑化対策等を進めている。

3. 街路事業における橋梁のグレードアップ研究会

近年、国民のニーズの多様化に伴い、一般の街路においても、より質の高い(橋梁等構造物、歩道舗装、街路照明、境界石等)整備要望が多く見受けられるようになってきている。なかでも、橋梁等大規模構造物に関しては都市のランドマークとなる要素が強いことから、現在要望の出ている橋梁に関する

グレードアップの内容・傾向等について調査し、今後の橋梁整備のより高い整備水準の要望に応えるため、グレードアップ検討の統一的手順を示すべく、研究会を設置し検討を進めてきたところである。

(1)検討体制

橋梁のグレードアップ研究会の構成は座長の街路課長補佐を始め、以下のとおりである。

- ・建設省都市局街路課
- ・東京都建設局街路課
- ・千葉県都市部街路モノレール課
- ・京都府土木建築部都市計画課
- ・兵庫県土木部公園街路課
- ・和歌山県土木部計画課
- ・大阪市建設局街路課

(2)検討期間

平成元年9月14日～平成元年11月15日

(3)検討内容

- ・橋梁グレードアップ事例・問題点の整理
- ・構造的グレードアップ検討の考え方
- ・デザイン、素材検討の考え方
- ・グレードアップ検討の手順(案)の作成 等

(4)グレードアップ研究会の成果

グレードアップに関する考え方は、グレードアップの持つ意味（現在の景観の保全、新しい景観の創出）や周辺環境との結合法（消去法、融和法）などにより、種々多岐にわたるため、グレードアップ検討手順(案)を示すことにより統一した検討体制を確立し「質」の向上を目指すものである。

(案一)

- 1-1)計画地の周辺条件の把握
地域特性の把握、住民の意向の把握、制約条件等
- 1-2)計画地の特性の抽出
将来都市像→デザインテーマ、計画地周辺条件の概要→重視すべき地域特性の抽出
- 1-3)前提条件の整理
上位計画整理、関連計画等周辺計画条件整理
- 1-4)橋梁に要求される条件
橋梁の機能・役割の条件、物理的条件等
- 2-1)基本方針の設定
テーマの中での方向性（調和or強調or保存）、誰のための景観か、視点場の設定、視点速度

路面・構造物・関連施設等の整備方針

3-1)整備水準のランク付け

地域特性、沿道特性、コミュニティ特性等による評価

4-1)景観イメージの確立（コンセプトの確立）

橋梁と環境、形式美、機能（行政主導型、委員会形式、コンサルタント委託、学識経験者の指導等）

5-1)予備設計〔橋梁単体（橋梁構造物全体）から見たデザインエレメント〕

比較案検討による決定（橋全体のアウトライン、全体のボリューム感、径間割、下部形式、色彩等によるチェック）

6-1)実施設計（詳細設計）〔橋梁単体（ディテール）から見たデザインエレメント〕

成果（材質感、色彩計画、形、模様、経済性、施工性等によるチェック）

(案一2)

1)計画条件の設定

橋梁の計画にあたっては当該道路の性格を明確にすると共に、景観整備の対象とすべき区間、道路機能に保有すべき規格、規模（環境施設帯等）の整備方針を明確にする。

2)景観環境特性の分析

橋およびその周辺部関連施設、設備の機能拡大をランク付けするために、橋の位置づけ、景観・環境特性、道路沿道特性を分析する。

3)機能拡大方針の策定

各特性要因の分布を基に各要因毎に整理の上、橋の機能の拡大範囲、水準を明確にする。

4)景観上のテーマの設定

橋のデザインのイメージ化を行うために景観、環境特性の分布から地域・生活・歴史・自然等によって浮かぶフレーズによるテーマの設定を行う。

5)予備設計

テーマに沿った橋梁形式、径間割、橋台・橋脚形状等を提案し、検討の上、経済性、施工性、構造物性等を合わせて評価し、最適橋種を選定する。

6)実施設計

予備設計の基本的事項の検討結果を受けて、全体景観と合致した細部構造を検討し、実施設計に反映させる。

4. 豊かさを実感できる時代への対応

今般、豊かさを実感できる公共事業の推進を目標に掲げることに鑑み、街路事業においても「質」の向上を目指すべく、グレードアップ研究会のフローに従って検討を進められたものについて積極的に対

応して行く考えである。また、橋梁整備のみならず一般街路についても準用して行く方針である。

今後は「街なみ形成街路整備推進協議会」(仮称)を設立し街路事業を軸としたゆとりとうるおいのある街なみ形成の促進を図るため、街路整備のあり方および推進方策について地方公共団体の意見交換、研究の場を設け、関係各層の意識の高揚・啓発を行いたいと考えている。



都市づくりパブリックデザインセンターの概要

うるおいある都市空間づくり—平成2年度事業計画

財団法人 都市づくりパブリックデザインセンター
研究一部 部長 加藤 常雄

1. デザインセンター設立の背景

来る21世紀は、国民の7割以上が都市に居住する「都市の時代」であり、今後の都市基盤の整備を通して、豊かさを実感できる質の高い都市の公共空間を創造していくことが求められています。

質の高い都市の公共空間のデザインとその整備については、従来、都市計画、土木、建築、造園、インダストリアル・デザイン等の分野において、それぞれ研究されてきており、一方、デザインに関連する企業においても、都市景観の整備に係るハードな分野からソフトな分野までそれぞれ独自に技術開発を進めている状況にあります。今日、国民の間に高まりつつある「豊かさの時代を背景とした、より魅力ある都市空間への欲求」に的確に応えるためには、維持管理面や安全性、利便性にも十分配慮された都市づくりとしての総合的なデザインを行う必要があります。

このような状況のなか都市づくりに対する国や地方公共団体の技術・ノウハウに民間の技術・ノウハウを結合し、公共空間のデザインについて学際的な調査研究および技術開発を総合的・複合的に行い、その成果を幅広く効率的に活用するための専門の調査研究機関として、昨年9月に財団法人都市づくりパブリックデザインセンターが設立されました。

2. デザインセンターの概要

- (1) 名称：財団法人都市づくりパブリックデザインセンター
- (2) 設立：平成元年9月18日
- (3) 住所：〒151 東京都渋谷区恵比寿西2丁目3番3号 武田第2ビル5階

- (4) 電話：03-780-3931 (FAX：03-780-3933)
- (5) 役員：会長 石原 俊
社団法人経済同友会代表幹事
理事長 井上 孝
東京大学名誉教授
専務理事 松永安生
常勤役員
- (6) 出捐金：現在約6億円
(賛助会員企業約100社 公共団体約250団体)
- (7) 事業：①デザインの在り方に関する調査研究
②デザインの計画、設計に関する調査研究および技術開発
③デザインの効果に関する調査研究
④前三号に掲げる事業に関する業務の受託
⑤デザインに関する講習会または研修会等の開催
⑥デザインに関する図書の刊行および情報交換等
⑦デザインに関し、関係官公庁に対する協力、要望および提言等
⑧デザインに関する国際協力
⑨その他この法人の目的を達成するために必要な事業

3. 平成2年度事業計画について

当センターは設立間もないこともあり、元年度において、十分な活動ができなかった面もありますが、今年度は、次の各事業について重点的に取り組む計

画としています。

(1) 調査研究

パブリックデザインに関する研究テーマを設け(下表参照)、出捐企業を主体とする自主研究会の推進を図る。素材材料研究会およびデザイン情報研究会は具体の活動を開始しており、活発な意見交換等が成されている。今後は、残る研究会の促進を図る。

(2) データバンクの整備

パブリックデザインに関する各種事業、まちづくり条例や協定、デザイナー等の都市情報のデータバンク化を図り、主に賛助会員を対象とする情報利用サービス体制を整備する。

(3) 受託業務

国・地方公共団体および公団等よりパブリックデザインに関する調査研究の受託

(4) シンポジウム等の開催

(5) 機関誌の発行

- 1) 都市+デザイン 会報(隔月)の発行(6回)
- 2) 季刊 都市+デザイン(秋)の発行(次年度以降は、春、秋の2回)

(6) 表彰制度の創設

魅力あるまちづくり推進の一環として、パブリックデザインに関する表彰制度を創設する。

(7) 懇談会の開催

賛助会員の交流を図るための懇談会を随時開催しており、交流の場としての定着を図る。

(8) 海外視察団の派遣

昨年に引き続き、諸外国のパブリックデザインの現状および将来への動向を調査するため、欧州に視察団を派遣する。

表一自主研究会の概要

素材・材料研究会	地域の個性を尊重した環境の創造を図るため、素材・材料の品質を表示する基準の検討および新しい素材・材料の開発促進方策について検討を行う。
デザイン情報研究会	良好なデザイン事例、デザインパーツ、デザイナー等に関する情報のバンク化およびその提供方法について検討を行う。
C G 活用研究会	公共空間のデザインにおいてCGを活用する可能性およびその具体的手法などについて検討を行う。
コミュニティーサインに関する研究会	都市内の公共サインの現状を分析すると共にその在り方について検討を行う。
都市デザインの地域活性化効果研究会	都市のデザインが人々の行動や心理にどのような影響を及ぼすか、また地域の活性化にどのような役割・効果を果たすかについて検討を行う。

四谷見附橋の保存

埼玉大学工学部

教授 田島二郎

1. はじめに

四谷三丁目の通りに面したところに運動具店の親戚があった。子供の頃、時々親に連れられて遊びに行ったが、棚に並べられたグローブやミットの香り、ケースに立つバットにさわるとふれ合って立てる乾いた音、店の様子は何となく今でも覚えている。その少し先に行くと四谷見附橋だが、現在焼きついてしまった橋の姿がかぶさってしまい、当時の記憶はあいまいである。“何か立派な電気があった”というかすかな記憶である。



写真-1 四谷見附橋橋灯

街中の橋とは先づ親柱、高欄であるとの一般的な認識に入るものである。

大学に通った頃、勤めに出るようになっても絶えず中央線で四谷見附橋の下を通過していた。土木学会

が四谷に移ってからは、橋の下から、上から見る機会が増えた。夏には蔭が生い茂り、それが黄ばみ、冬には橋の全景があらわになる四季の変化に時に気付き、日本でもまれな風格のある橋であるという認識であった。レンガの橋台、それに続く麴町方のホーム前のしっかり色付いた、苔まで生えるようになった縦縞のコンクリート擁壁も好ましい趣であった。

10年ほど前、委員会か何かで学会に居った時、この橋の改築計画が進んでいることを学会の方から聞き、橋の来歴を思いかえしてみても事の重大さにはっとした。丁度学会長は埼玉大学でご一緒するようになった八十島教授。早速その旨をお話してどうにかすべきだと申上げた。他にも当時いろいろこの橋のために動いた方が居られたようである。

その後、東京都委託による四谷見附橋調査研究委員会（新谷委員長、田島副委員長）が設置され、昭和56、57年度で報告書がまとめられた¹⁾。土木史、橋梁技術史からの四谷見附橋の評価と改築後の四谷見附の橋の在り方を検討したものである。

四谷見附橋の在る道路——国道20号線、東京都都市計画道路放射5号線、新宿通りといろいろ呼べる——は、昭和21年3月に戦災復興第3号により都市計画決定、37年3月事業承認がなされ、四谷一丁目から麴町1丁目までの間、昭和40年代後半から延々と整備工事が続けられ、現在四谷見附橋を残すだけとなっており、平成3年春の竣工に向けて工事は急ピッチである。

この整備計画では、橋の幅員は22mから40mに拡がることになっており、そのため全面改築の方針は既に昭和51年に決定されていた²⁾。

東京都は、都の主要街路の中の橋として、その改

築にはそれなりに気を使って居たようである。地元の声もその保存をうたえるものがあった。昭和47年には新宿区は四谷見附橋を文化財に指定している。ただし、その指定種別は彫刻工芸であり、やはりその橋灯、高欄に目が向いていたと思われる。

改築の設計に当っては、東京都は都市計画協会に委託して周辺環境を調査のうえ、新橋の形式を検討した報告書をまとめている³⁾。この時の結論としての新橋が現在工事中のアーチに似せた方杖ラーメン形式である。しかし、新橋の全体的デザインについてはその概要、方針を示すのみであり、橋の本体は勿論、高欄についてもその再建は相当悲観的であった。

2. 改築後の四谷見附橋はイメージ保存で

さきの土木学会での調査研究¹⁾においては、その前提とされたのは既存の橋は撤去、新橋は前述の方杖ラーメン形式での2点であり、既にこの方針で工事の具体的な計画、協議が進んでいた。

新しい地域計画がなされる場合、歴史的・文化的に価値ある橋や建物があるとき、それをそのままの

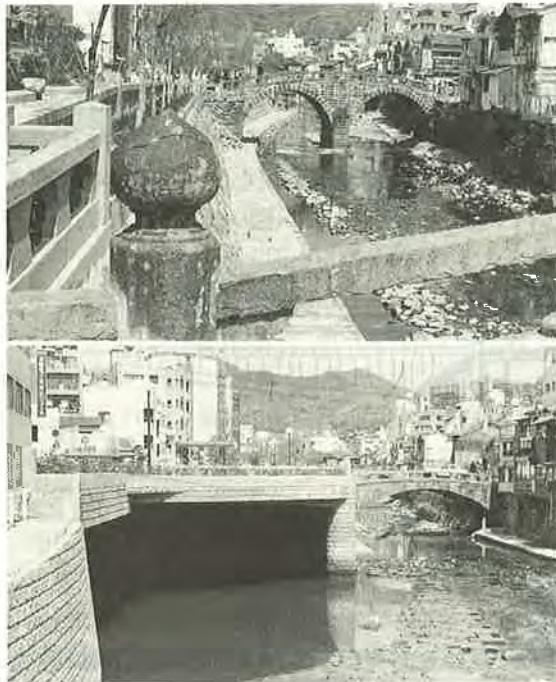


写真-2 長崎・中島川の石橋の保存

(上) 袋橋から眼鏡橋を見る。右岸(写真左側)遊歩道の下がバイパス

(下) 左はバイパス流路の出口、右は袋橋

位置でそのままの形でとり込んで調和のとれた計画が立てられることが最上の策である。しかし、既存の状況から、また新たな要求機能の上でそのような計画に非常な困難に出逢うことが多い。

長崎・中島川の眼鏡橋が洪水によって崩壊した後の橋の再建において、川岸にバイパスを作って河川の容量を増し、川床から丹念に探し拾い集めた石材で復元した努力は全く敬服すべきものである(写真-2)。

山形県南陽市小岩沢の吉田橋は、明治9年初代県令三島通庸の時代に県内開発のために作られた道路の中の石橋である。国道13号、奥羽本線にはさまれた所にあるが、その間を流れる川の改修の折も小さな中島を設けて良くその石橋を保存していた(写真-3)。



写真-3 山形県南陽市の吉田橋

橋が古くなると、残存強度の上でそのままでは使えないようになる。しかし、一般に痛み易いのは床組である。主桁を渡し、縦横に床桁を配して床版をはった構造では、走行車両の1輪あるいは1台の重さが床組には大きく影響するが、長さの長い主桁では車両何台かで最大の荷重となるので、最大応力となる頻度は床組に比べてずっと小さくなる。また車両走行に伴う衝撃も小さくなって来る。そのため、古い橋の主構造はそのまま、床組は改築という例はしばしば見られる。この方法によれば、形の上からは良い保存が出来たといえる。

オランダのアムステルダム運河には100年、200年前という古い橋が古い街なみと調和して続いているが、運河の舟めぐりで橋をくぐる際見上げると、ペンキも新しいHビームにまだ打設間もないような白々としたコンクリートの床組の橋がいくつも見られた。

大阪市の本町橋は大正2年5月の竣工で、四谷見附橋より4カ月前であり、鋼アーチとしてそのまま残る日本最古のものである。これが7年ほど前に床組等は相当の新材にとり替えられたようではあるが、旧形を残して立派に改装された。

さらに本体まで相当痛んでしまった場合、橋の外側だけは旧橋の姿を残し、あとは新橋としたものがある。

1815年、ワーテルローの戦勝の年に完成した北ウエールズの鑄鉄橋はワーテルロー橋と命名されている。うぐいす色の鑄鉄製の側面、アーチリブには大きくアーチ全長にわたって命名の由来が真白に書かれ、スパンドレルの橋台近くには真赤な大きなバラ、クラウン近くに小さく白くと美しい（写真-4）。



写真-4 北ウエールズのワーテルロー橋

橋の裏をのぞき込むと、本体は全く新しく造り直されている。高欄も2重になっており、外側には多少頼りない古い高欄、内側にはその外観を妨げないよ

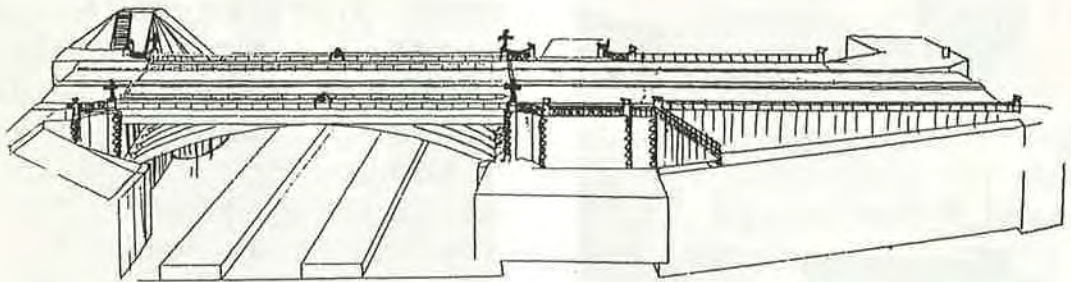


図-1 改築計画提案全体像俯瞰図

委員会としての提案はそこまでであり、報告書の中の図で表現し切れないもの、或は現実に出来上りつつある時考えていたイメージと差が出はしないか、それをどうカバーして出来上るのか、たのしみであり、また気になるところである。さらに、既に委員会当時四谷駅改築の話があったが、その具体的な形

うな新しい高欄があり、色は共にうぐいす色である。

日本でも名古屋市の納屋橋が改修されたが、外側のアーチは旧橋を復元し、内側、路面を支える本体は桁橋である。この橋は本町橋よりさらに1カ月早く完成した鋼アーチで、その形を伝えることは有意義なものである。

四谷見附橋の委員会においても、さきに述べた橋の痛み方の傾向から、アーチ本体はなお使用に耐えると判断し、本体は幅員の足りない分は新しいアーチ形で補い、両側には旧橋そのままが移せないものかなど、当時としては練り言となってしまった言葉が交された。

既定方針が動かせないとするとあとは現地においては如何に既存のイメージを保存するかの検討になる。幸に最初の報告書でもイメージとしてアーチを思わせる方杖ラーメンが選定されている。したがって、橋灯、高欄、袖高欄等は出来る限り旧橋のものを再用し、不足分は旧形を復元して用いることとした。また、改築される橋台は鉄筋コンクリートであるが、その外面は従来の形に近くレンガおよび花崗岩を用いることとする。なお、全体的な平面形も旧橋の対称形を尊重し、橋詰の形も残すようにした。なお、新橋は幅員40mに対し橋長44.4mと正方形に近いため、新宿方取付部まで橋上高欄を同形で連ね、赤坂離宮（現在迎賓館）のデザインと調和させているこの橋の雰囲気との区間を長くし、歩行者の橋を渡って行く間をとらせている（図-1）。

はまとまっていなかった。現在は改札口は出来上り、本屋の鉄骨も上っている。それは改築後の橋に近い。それと橋との調和について、囲いが取払われた時の結果が楽しみである。

3. 橋の躯体の保存

現地における四谷見附橋保存の方法は上記のように進んだが、橋の軀体の処置は、前委員会では保存が望ましいとはしても、具体的には未定のままであった。

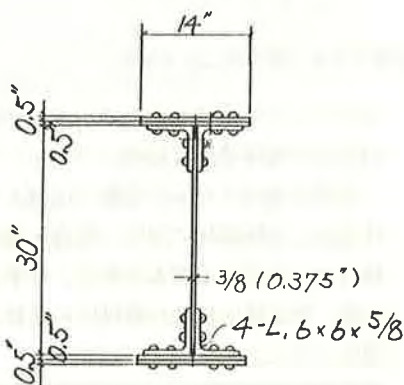
昭和63年9月、東京都はこの橋軀体の保有価値ならびに保存方法等について土木学会に委託して委員会を設置し(田島委員長、新谷副委員長)、翌年3月、報告書がまとめられた¹⁾。旧橋改築の工事は既に着工され、心せかれる検討であった。

日本のアーチ鉄橋の歴史をみると、明治4年、6

年に大阪に鑄鉄アーチが架けられた。さらに明治16～18年に兵庫県朝来町に2橋が出来、この2橋は現存している。鑄鉄アーチは明治21年の皇居二重橋であるが既に架替えられている。鋼アーチは明治時代に11橋が建設されているが、そのうち2橋がコンクリートで巻立て補強されて現存するのみである。次いで大正に入りこれまでにふれた3橋が次々に竣工したのである。

これをも、近代アーチ橋の構造発生の導標として、四谷見附橋が貴重な存在であることが分る。

(a) 車道中央部断面



(b) 一般部断面

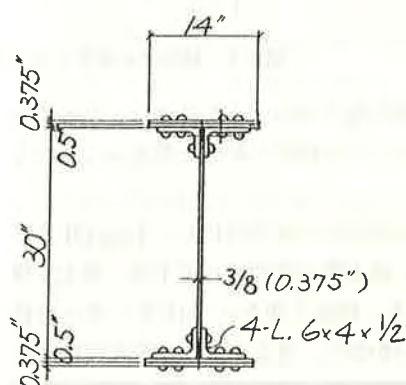


図-2 アーチリブ断面構成

アーチリブの構成は図-2に示すように山形鋼と鋼板を用いたI形断面で、一見すると現在でもなお各地で見られるリベット構造のプレートガーダーの主桁構成と似ている。従ってこれが近代リベット構造ソリッドリブアーチの原点に在るものであり、橋の構造各部に夫々の特徴を有し、工夫のあとがあることに思いを致さなければ、簡単に考えられてしまう恐れがないとはいえない。

ここで、建設以来70年余を経、主構造はなお今後の使用に耐えるのではないかと判断される橋を、長く供用下での保存を考えたいとの結論に達した。

幸に委員会の審議中、各方面の理解、努力によって住宅都市整備公団で建設中の多摩ニュータウン内の長池公園を通る街路にこれを移設、保存することの可能性が見えて来た。ただし、橋の幅員は車道幅員が9m(旧橋は14.6m)のため、両側の歩道幅を拡げても11片あるアーチリブは9片の使用でまかなえることになる。ここで、再用しない2片のアーチリブから試験材を採取し、鋼材の材質、機械的強度、

補修時等を考えた溶接性試験、さらに疲労試験までの計画を提示し、その強さ等を確認することとした。床組部材についても同様である。

移設保存の基本方針は次のとおりである。

- (1)主構造は極力現存するものを再使用する。
- (2)橋台、橋詰は旧橋の基調である対称性を基本としつつ、移設場所の地形条件に合せた景観設計を行う。
- (3)橋下および周辺の空間については、本橋との調和を図るよう配慮する。
- (4)高欄、親柱、橋灯、袖高欄等の付属物については、
 - a) 旧橋のデザインを複製する。
 - b) 改めて新しいデザインを行う。
 - c) 旧橋の設計時に比較検討された代替案を実現する。

の3案が十分比較検討の対象となる。

この基本方針の中で問題となるのは(4)である。a)によれば、橋周辺の景観まで再現することは出来なくても、橋の部分だけをとりあげれば旧橋のイメー

ジは良く再現出来る。c)によると四谷に保存される旧橋のイメージとの対比において、明治末期のデザインの潮流をうかがえる貴重な存在となる。b)は

地域に合ったデザインを装飾主義的なものから新しい感覚のものまでいろいろ選択の余地が出てくる。図-3はa)によった場合の一提案である。

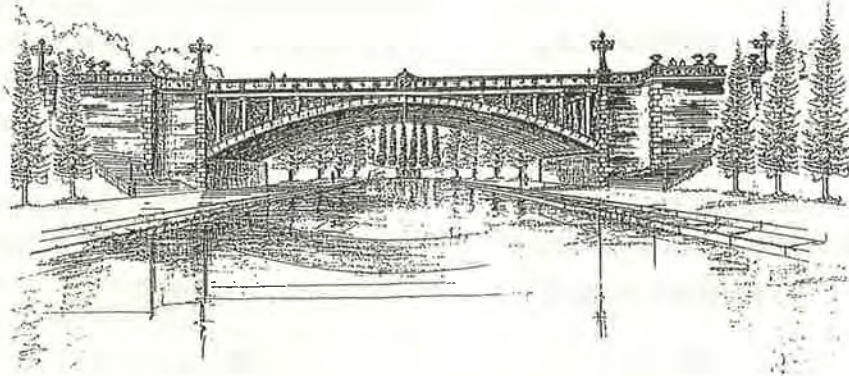


図-3 移設後の景観イメージ（旧橋デザイン復元案による場合）

なお、旧部材を極力再利用するためには、撤去時における解体に当っては特段の配慮を要することになる。

移築保存の計画はその後具体化し、平成元年8月東京都建設局、竣工後の管理者八王子市、撤去工事担当のJR東日本、移築工事を行う住宅・都市整備公団と関係箇所が集り、座長田島、副座長窪田（埼

玉大学）に移築設計担当の日本交通技術㈱を加えて、四谷見附橋再建研究協議会が発足した。

協議会ではリベット切断の位置まで検討しての解体方法、試験部材の決定、検査・補修方法の提案、橋台より採取する標本の特定、移築橋梁各部の設計詳細、移築場所長池公園地区の整備方針などが協議決定された。



写真-5

- (上) 吊上げられたアーチリブ
- (下) まだ、しっかりと支えていたアーチ支点

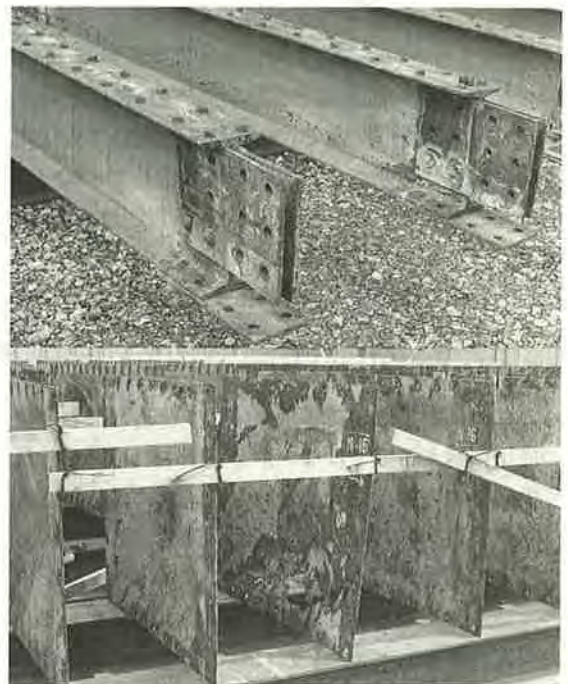


写真-6 工場に搬入された部材

- (上) 縦折、上面点々と並ぶのは、バックルプレートを留めていたリベット
- (下) バックルプレート、中央の下すみは、腐食で孔があいているが他は健全

部材の再利用については、床組に用いられているバックルプレートを縦桁からはずすことの困難さ、また相当痛んでいることを予想して当初は再利用をあきらめて居った所、予想外に腐食が少く大部分が再利用できること、丁寧な解体がなされたことで、床組にも旧形式のバックルプレートを再用することになった。

現在各部材は橋梁工場に搬入され、点検・補修の作業が行われている。

写真一5は平成2年2月14日0時～2時に筆者が撮影した撤去時の状況、写真一6は工場に搬入された部材である。

移築後のデザインは、基本方針(4)のa)によることとなった。今回の移築保存の大きな目的は、はじめは技術的に価値のある橋の軀体の保存であったが、受入側としては改築を機に評価の高まった“四谷見附橋が来る”ということが大きなポイントとなるものであった。即ち、“あの橋灯、高欄が来る”ということである。したがって、移築に当っては、

これまで補修によって失われた部分も含めて、出来る限り旧橋の形を留めるように努力する予定である。

四谷の四谷見附橋は平成3年春の竣工を目指して工事が進んで居り、多摩ニュータウンの四谷見附橋は下部工事が発注される場所である。

それぞれの地において由緒ある四谷見附橋が、今後長く良い橋として勤めを果してくれることを願うものである。

<参考資料>

- 1) 四谷見附橋調査研究報告書 土木史調査編
その(1) 昭和57年3月 土木学会
その(2) 昭和58年2月 土木学会
- 2) 三橋 明：四谷見附橋架替工事の計画と施工
土木施工 Vol. 31 No. 3、1990年3月
- 3) 四谷見附橋調査設計報告書 昭和54年3月
都市計画協会
- 4) 四谷見附橋調査研究報告書 平成元年3月
土木学会



第2回街路事業コンクールの結果について

建設省都市局 街路課

建設省では、都市部における街路事業の整備を通じて国民生活の向上を図るため、全国的にうるおいのあるまちづくり、個性的なまちづくりを積極的に推進しています。このような街路事業を一層推進するため、昨年度から、全国街路事業促進協議会主催、

建設省後援により、「街路事業コンクール」を実施しています。

第2回は、平成元年度中に完成した事業を対象として実施しましたが、59件の応募があり、以下の11件が入賞しました。

賞の種類	事業名	表彰対象者	都市名	事業主体
建設大臣賞	予讃線丸亀駅周辺市街地活性化事業	香川県善通寺土木事務所 丸亀市都市開発部	丸亀市	香川県 丸亀市
都市局長賞	駐車場案内システム整備事業（高崎駅観音山線）	高崎市都市計画部	高崎市	高崎市
	都市計画道路赤萩町線整備事業	名古屋市計画局筒井都市整備事務所	名古屋市	名古屋市
全国街路事業促進協議会会長賞	都市計画道路大迫田代々木線街路事業	徳山市 (財)徳山市都市開発事業団	徳山市	徳山市 (財)徳山市 都市開発 事業団
	神戸新交通六甲アイランド線整備事業	神戸市企画調整局 神戸新交通株式会社	神戸市	神戸市 神戸新交 通株式会 社
特別賞（アーバンリフレッシュ賞）	都市計画道路大町通歩行者専用道路整備事業	旭川市建設局	旭川市	旭川市
	大博通シンボルロード整備事業（都市計画道路博多駅築港線）	福岡市土木局	福岡市	福岡市
特別賞（にぎわいプロムナード賞）	都市計画道路仲仙道街路改良事業	埼玉県住宅都市部	浦和市	埼玉県
特別賞（広々デザイン賞）	浦安市都市計画道路浦安橋明海線シンボルロード整備事業	浦安市都市整備部	浦安市	浦安市
特別賞（景観デザイン賞）	都市計画道路安浦下浦線街路整備事業	神奈川県横須賀土木事務所	横須賀市	神奈川県
特別賞（ふれあい空間賞）	都市計画道路桜橋線道路改良事業	福井市開発部	福井市	福井市

ヨーロッパ都市の駐車対策

建設省都市局都市再開発課

建設専門官 本 多 晃

ヨーロッパの各都市が駐車対策にいろいろとあたまたまを悩ましていることは、日本と同様である。対策の妙案、決定打がみつからないところも事情は同じだ。違法路上駐車取締りに我々を案内してくれたフランクフルトの交通巡視官は、「ドイツ国民は、ヨーロッパで最も法を守る国民であるが、こと交通規則になると最低だ」とため息をついていた。

しかし、ヨーロッパ都市の駐車対策への取りくみは、日本よりずっと歴史が古い。これまで二十年以上にわたって試行錯誤をくりかえしてきた。はやくから駐車対策は都市交通対策の重要な1部分であると認識されていた。この基本的な認識は、いまも変わらない。

筆者は、本年5月9日から同20日までの12日間、西ドイツ、フランス、イギリス、オランダの4カ国6都市の駐車・駐車場対策を調査した。駆け足の視察であり、それぞれの国、都市について十分な調査はできなかったが、日本のこれからの駐車対策を考えるうえで参考になる点、印象に残った風景などを紹介したい。

1. フランクフルトの路上駐車

フランクフルト市でも路上駐車は大変目につく。注意して観察すると、明らかに違法の駐車であるもの、無料の駐車可能区間にとめているもの、パーキング・メーターの区間に駐車しているものなどさまざまである。

ヨーロッパ諸国の路上駐車に対する考え方は、日本とかなり異っている。フランクフルト市には、もともと多くの無料路上駐車スペースがあった。最近ではこれを①中心業務地では減らすこと、②住宅地



写真一 歩道の切り込みと乗り上げ防止さく
(フランクフルト市)



写真二 左から車線—駐車帯—自転車道—自転車駐輪帯—歩道(ケルテン市)

域では、地域内の住民専用の駐車スペースに転換することを進めている。その理由は、郊外からの通勤者によって路上駐車場を車庫がわりに使われること

を防止するためと、都心部の古い中高層の住宅地の車庫不足を救おうとすることにある。

現在でも同市の中心部には約3,500台の路上駐車スペースがある。道路の歩道、車道幅員が広いためか、路上駐車が道路の交通流におよぼす影響を心配



写真一三 2番の許可証をもつ車のみ路上駐車可能 (フランクフルト市)



写真一四 2番の許可証を表示した車 (フランクフルト市)

する議論はきかれなかった。

路上駐車場については、その設計も注目すべき点である。商店が並ぶ街区や業務地においては、歩道を切り込み、構造上明確に区分する形で駐車スペースを設置している。交差点を囲む歩道の上には乗り上げ防止柵を設けている。運転者の心理をこころえた実にていねいな設計がなされている。同じフランクフルト市内でも道路構造の上で駐車スペースが限定されていないところでは違法駐車が多数ある。

秩序正しい路上駐車を確保するためには、道路の設計面でもしっかり対応する必要がある。

2. パーク・アンド・ライド (P&R)

フランクフルト、ケルン両市ともパーク・アンド・ライド方式を熱心に行っている。1970年代から始め、現在フランクフルトでは郊外に約8,000台分、ケルン郊外では約4,000台分の駐車場が整備されている。フランクフルト市では同方式の駐車場スペースを今後24,000~25,000台分まで増やす計画である。

このような整備が可能なのは、同市の交通公社 (FVV) が地下鉄、市バス、路面電車、公共駐車場 (P&Rを含む) などを一括経営しているからだと思われる。また、P&Rの駐車場については、その建設費に対して州政府および連邦政府の補助金が出るとのことである。

フランクフルト市内の就業人口約56万人のうち28~29万人が市外から通勤し、うち20万人が自家用利用である。P&R方式の完成により5万人くらいを公共交通へ振りむける計画である。

ケルンでは、同市のメッセへの来場者のためにP&Rを取り入れている。メッセの中央駅から数駅はなれた駅の前にP&Rの駐車場をつくり、遠方からの来場者は、ここに自分の車を駐車させたうえで、あとは鉄道を利用するものである。



写真一五 パーク・アンド・ライド計画図、濃い丸一既設、薄い丸一将来計画 (フランクフルト市)

オランダのロッテルダムは活気に満ちた港湾都市である。市の行政区域の大きな部分が市有地であって、都市計画の実施面では、大変めざましい状況にある。都心部の道路も広く、日本の都市にくらべると、まだまだ駐車場を心配する必要はないように思われる。しかし、ここでも、地下鉄の郊外駅にはP



写真一六 パーク・アンド・ライト駐車場、無料
(ロッテルダム市)

&R駐車場を作っている。

P&Rの目的は、自家用自動車を利用する通勤者を出るだけ公共交通機関に転換し、都心部への流入交通量をおさえようとすることである。

3. 附置義務制度と負担金

ドイツでは、1939年に一戸建住宅に車1台分の駐車スペースを確保することが義務づけられた。実際には、守られなかった。ヘッセン州建築法(1977年)では、業務用ビルの場合、35㎡に1台分の駐車場設置が義務づけられている。ビルの延床面積を基準にするのか、オフィス・フロアの面積を基準にするのかは確かめられなかったが。

いずれにしても日本より相当に厳しい基準値である。しかし、近年ではこの基準値を緩和することを考えている。また、実際の建築計画の承認にあたっては、駐車場の設置台数に上限値を設け、台数を制限している。これは、従業員の通勤用の車庫をビル内に作らせない目的で行なわれている。

附置義務基準に定められた駐車台数であっても、台数に応じて負担金を市に納めれば、建築主は駐車スペースの設置を免かれることができる。負担金の額は、1台当り15,000ドイツマルクである。フランクフルト市では、大規模なオフィス・ビルの建設にともない都心部の駐車スペースが大幅に増加することを避けるため、建築主には50~70%の台数分について、自からが設置するより、むしろ負担金を納めるよう勧めている。市は集めた負担金を公共駐車場(P&Rを含む)の整備にあてる。

附置義務の駐車場整備を負担金の納付にかえる制度は、西ドイツのケルン、オランダのハーグでもと

りいれられている。このような附置義務制度の柔軟な運用は、我が国でも今後検討する価値がある。

4. 駐車場案内システム

ケルン市は古くから都心部に歩行専用地区を設定した都市として知られている。今日では、西ドイツで最も総合的な駐車場案内システムを導入した都市となっている。同市の案内システムがコントロールしている駐車場は、環状道路に囲まれた旧市街地内27カ所、11,500台である。これらの駐車場は、その位置により3つのゾーン(Dom/Rhein, Neumark, Ringe)に大別されている。主要道路に設置された大きな案内板は、ゾーン毎の空スペース数をリアル・タイムで表示している。また、個々の駐車場については、入口付近に空スペースが表示されている。車の運転者は表示された数字から自分のゆくべきゾーンと駐車場を判断するしくみである。



写真一七 駐車場案内システム、統合案内板
(ケルン市)

同市は案内システムを郊外部にまで拡大し、いずれはP&R駐車場やメッセの駐車場、サッカー場の駐車場の満空情報をも表示できるものとする計画である。将来は案内板についても、市へ流入する主要道路やアウトバーンにも設置することを考えている。

なお、同市の案内システムは市営であり、市営の公共駐車場については同一料金を採用している。

同市の駐車場案内システムについては、その運営

にも参考とすべきものがある。懇切丁寧なパンフレットの配布やクリスマス・イブには全駐車場が無料開放されることなどきめの細かい運営が行なわれている。

5. 民間による公共駐車場の整備

パリの公共駐車場は、大部分が道路か広場の地下を利用したものである。パリ市当局は、民営の地下駐車場の整備に対して、民間会社に30年間無料で道路地下を使用させる方法をとってきた。しかし、最近では駐車場の採算が悪化していることから純民間による整備は進んでいない。パリ市は、1979年に公共駐車場の整備を専門に行う第3セクター、SAEMESを設立した。SAEMESに対して、パリ市は65%の資本を出資しているが、駐車場の建設、経営に対する補助はない。現在SAEMESは、市内に11カ所、約5,000台の駐車場を経営している。同社の駐車場は、芸術の都、パリにふさわしく入口や内壁のデザインについてもいろいろな配慮がされている。暗く無味乾燥になりがちな地下駐車場を明るく雰囲気のある空間に作りかえようとする意欲がうかがえる。

イギリスの時間貸公共駐車場は、民間によって整備されるのが原則となっている。路外駐車場の建設に対して公的な助成等は用意されていない。

時間貸の公共駐車場は、大手の民間会社（National Car Parks等）により、全国的に整備されている。案内書から判断するとN. C. P.（National Car Parks）は、自から駐車場を建設すると同時に大規模なホテルの駐車場や個々のビルの駐車場とフランチャイズ契約を結びN. C. P. のブランド名のもとにこれらの駐車場を経営しているようである。



写真一八 道路下の公共駐車場入口と案内板、案内システムは、まだ作動していない（ケルン市）

ロンドン市内をゆくとN. C. P. の看板がよく目につく。N. C. P. は駐車スペースの時間貸とあわせて、自動車旅行に必要なさまざまなサービス、たとえば行き先での駐車スペースの予約、車のメカニックのチェックなどを提供し、利用者の確保を図っている。バーミンガム市（人口約99万人、イギリス第2位の都市）内だけでN. C. P. は約6,000台の駐車場を運営している。

パリのSAEMESにしても、イギリスのN. C. P. にしても駐車場の経営と駐車サービスに係る事業は、まだまだ工夫の余地があることを示唆している。

6. 路上駐車場と路外駐車場の一括運用

イギリスのバーミンガム市では、従来のパーキングメーター方式にかえて、ペイ・アンド・ディスプレイ方式（P+D）を導入している。これはパーキングチケットの一種である。市営の立体自走式駐車場を利用する者も路上駐車場を利用する者も同じ発券機でチケットを買う。駐車させる者は、チケットを車のフロントガラスに表示すれば足りる。路外駐車場も路上駐車場の延長であって、入口にバリヤーなどはなく、出入は自由である。チケットが表示されているか否かは、定期的に巡回してくる市の職員（交通巡視員）によってチェックされる仕組みである。P+Dにより駐車取締りの大幅な効率化が図ら



写真一九 ペイ・アンド・ディスプレイの料金表（バーミンガム市）

れたとのことであった。

不払者への追徴がどのように行われるのか、くわしいことはわからないが、規則を厳格に施行することよりは、効率性を重んじているようである。このようなプラグマティックな方法が日本では受け入れられるだろうか。

7. 都市交通計画との連携

以上に紹介した欧州各都市に共通している特色は、駐車問題を都市交通政策の中心的な課題として取り組んでいることである。

路外駐車場の整備や路上駐車規制を通じて、公共交通機関による交通と自家用車の交通との望ましい分担関係を実現すること、都心部の自動車交通流を制御すること、都心の居住者の利便を図ることなどさまざまな目的を達成しようとしている。その背



写真-10 ペイ・アンド・ディスプレイの路外駐車場
(バーミンガム市)

景には、欧州の都市は早くから車社会の波をかぶり、マイカー普及の利害損失を経験した。それだけ、駐車問題への取り組みにも多くの試行錯誤を重ねたことがあげられる。また一方では、道路や広場などの公共空間が広く、関連する行政も一元化されており、駐車対策にいろいろの施策を選択し得る。



写真-11 パリの朝、車庫がわりの路上駐車
(パリ市)

しかし、経験の長さにもかかわらず目的がどれだけ達成されたかとなると疑問も多い。

駐車問題には、きめられた処方せんはなく、それぞれの都市が都市の規模や交通体系、駐車需要のあり様に応じて数々の手数をを用い、柔軟に対応してゆかねばならない。また、各都市が様々の課題に優先順位を与え、明確な方針のもとに整合のとれた施策を進めることが、実効を上げるためには肝要と思われる。



大博通り(シンボルロード整備事業)と ライトアップ

福岡市土木局 道路部街路課

1. はじめに

福岡市は、南側を背振山系・三郡山系に囲まれ、北側は博多湾が広がる自然に恵まれた都市であり、人口も120万人を越え、九州の中核都市としてまた玄関口として発展してきた。江戸時代に志賀島から出土した国宝「金印」、昭和63年末に発掘された対外交渉の迎賓館「鴻臚館」、平清盛が築造したとされている「袖の港」など古来から国際交流の窓口と

して栄えてきた。

さらに、中央部を流れる那珂川を挟んで西側が武士の町「福岡」、東側が中世の博多の繁栄を導いた博多商人が活躍した「博多」と二つの地名をもつ町として知られている。

平成元年に市制100周年を迎えるにあたり、地行・百道の埋立地において「アジア太平洋博覧会」が開催され、アジア各国から多数の参加を得、入場者も

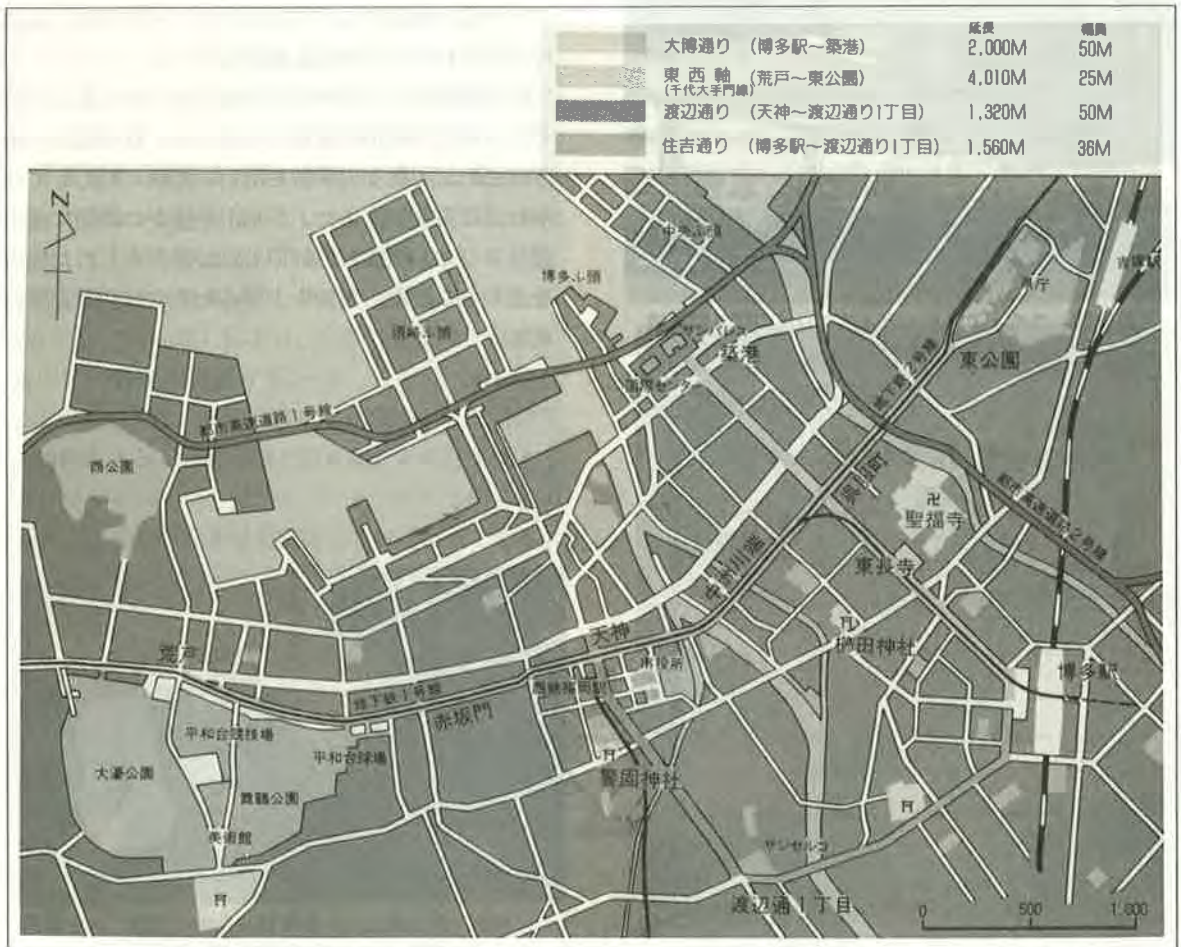


図-1 緑のプロムナード

予想700万人に対し823万人と、成功裡に終わった。平成7年には、ユニバーシアード開催が決定しており、今後も、アジアの拠点都市としてさらに飛躍していくものと確信する。

2. 街づくりと都市景観

福岡市では、街づくりの一環としてマスタープランの中で“緑のプロムナード”を位置づけ、快適で良好な都市空間の創出を目指してきた。

プロムナードに位置づけられている4路線の内、明治通り（東西軸モール）、大博通りは完成しており、現在、渡辺通りの整備について検討中である。



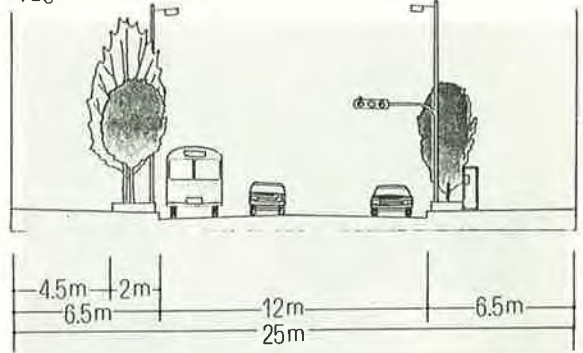
写真一 大博通り（博多駅より望む）

渡辺通りにおける天神地下街建設の際に、地元より寄付していただいた樹木を渡辺通り南北軸モール（昭和51年）に利用して、中心市街地での緑陰空間を形成したのが福岡市でのモール整備の始まりといえる。

明治通りは、地下鉄1号線建設復旧工事に伴う街路整備（昭和54年度着工）において、歩道幅員を4.5mから6.5mに拡幅し、ケヤキや市の木であるクロガネモチをふんだんに植栽して、連続した緑陰をもつ道づくりを目指した。また、美装化柱や電線の単独地中化を実施して、スッキリとした都市空間を創出した。その実績が認められ、昭和62年度“日本の道百選”に選ばれている。

大博通りは、JR博多駅側を“博多駅区画整理事業”で、博多湾につながる北側を戦災復興で50m幅員が確保されていたが、旧博多部の約700m区間について未整備であったので、昭和49年度より拡幅事業に着手した。その整備の中で、地元“博多駅周辺発展会”より歩道の舗石材として、ブラジル産御影

石を寄付していただいたことを契機に、福岡のシンボルとなるような道として整備していくこととなった。



図一 2 明治通り標準断面図



写真二 天神地区（明治通り）

このように街づくりにおけるハード面、特に道づくりにおいて実績を積んできたが、ハードな面における街づくりだけでなく、都市の景観へ与えるソフト面も新たな注目を集めている。福岡市においても、昭和62年に「都市景観条例」を定め、良好な景観を誘導する制度を作り、景観形成モデル地区の指定を目指して調査を継続している。また、魅力あるまちづくりの一環として、都市サインの整備、彫刻のあるまちづくり、ライトアップ福岡等を推進している。

ライトアップ福岡については、彫刻のあるまちづくりで設置した彫刻や平成元年に開催された“アジア太平洋博覧会”のシンボルタワーとして注目を集

めた「福岡タワー」、又、古代の迎賓館である“鴻臚館”が発掘された舞鶴公園の中にある福岡城址等がライトアップされて、市民の方々に親しまれている。



写真—3 福岡タワー

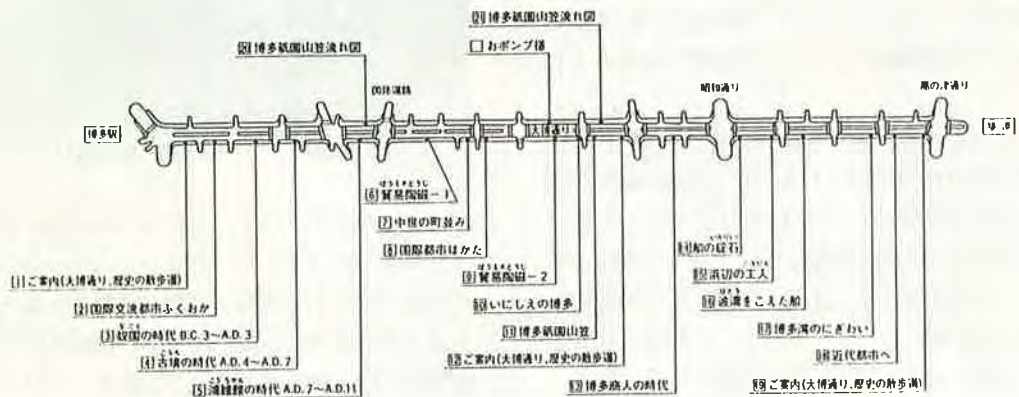


写真—4 福岡城跡

に位置しており、埋蔵文化財法に基づく文化財調査を併せて実施してきた。これらの調査により、博多の街がアジアの窓口として古来から栄えてきたことを示す文化財が多数出土し、又、全国最初の禅寺で栄西の創建になる聖福寺や博多祇園山笠で知られる博多の総鎮守である櫛田神社、中国との貿易で有名な謝国明の建立とされる承天寺など歴史をもつ神社仏閣も多いことから、これら地域のもつ歴史を道路整備の中に活かしていくことができないものか検討を重ねてきた。その結果、大博通りを歩きながら博多の歴史を見て楽しんでもらえるように、古地図、錦絵のセラミック陶板や文化財のレプリカを設置し、「歴史の散歩道」として整備を行なった。

3. 大博通りシンボルロード整備事業

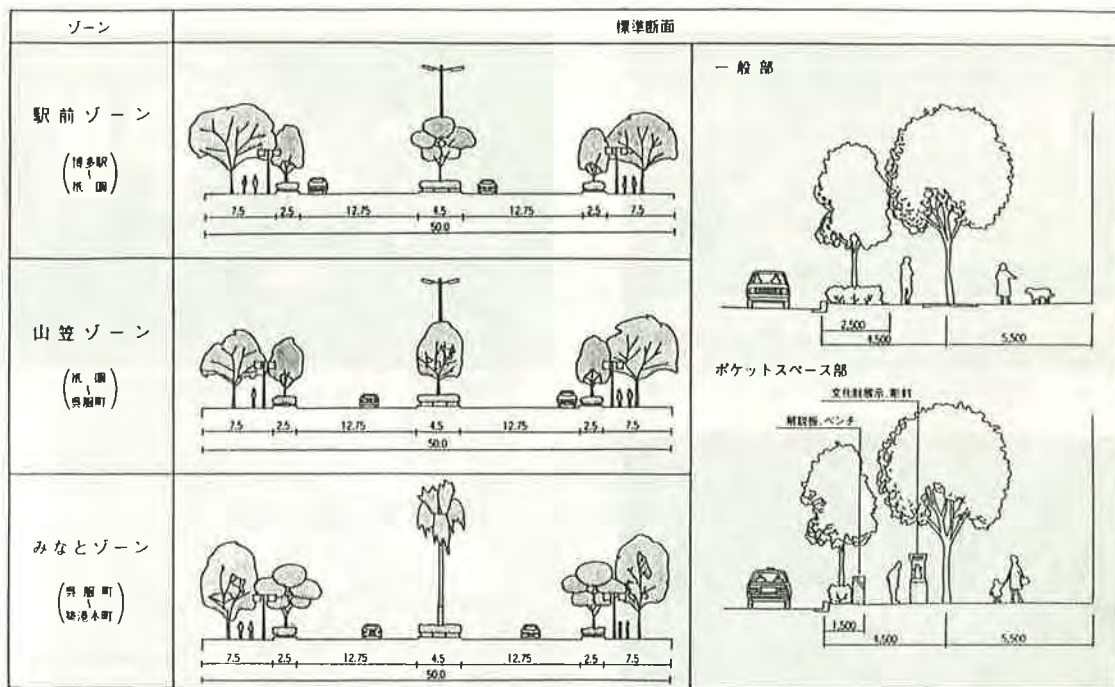
大博通りの延長1,960mの内、旧博多部に相当する約700mについては、昭和49年度より街路事業により整備を実施してきたが、当該地区が博多遺跡群



図—3 歴史の散歩道（モニュメント配置図）

その際、展示方式を、平面展示、立体展示、ウォール展示の三つのタイプに大別し、単調にならないように工夫をした。合わせて、NTT・九電・有線等の電線類の地中化や10mの幅員の中に快適で好ましい歩行者空間を創出するため、ケヤキとホルトノキ

を並列に植樹した。ブラジル産御影石や御影質タイルの舗装にマッチするよう照明・信号・標識などのポール類を体系的にまとめ、共架柱として、デザインも東西軸モールで使用したシンプルなものを採用した。



図一四 大博通り標準断面図



写真一五 平面展示



写真一六 立体展示



写真一七 ウォール展示

4. 大博通りのライトアップ

大博通りの起点JR博多駅には、市民の募金活動により設置されたヘンリー・ムーア作の“着衣の横たわる母と子”のライトアップがなされ、市民の目を引いている。この募金活動の重要な一員として参

画した「博多駅周辺発展会」は前述の舗石の寄付や駅前の樹木イルミネーション等、博多駅周辺のまちづくり活動の功績が認められ、平成2年度まちづくり功労者として建設大臣の表彰を受けた。



写真一八 “着衣の横たわる母と子”のライトアップ

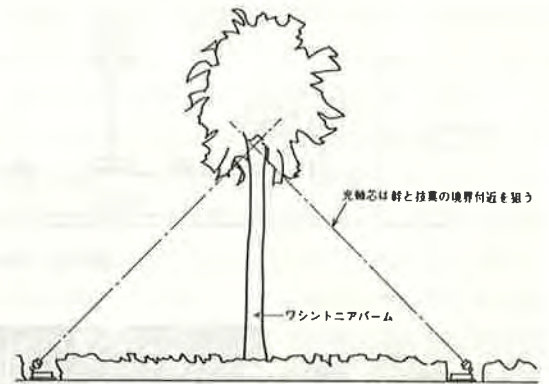


写真一〇 ワシントンアパームのライトアップ



写真一九 博多駅前のイルミネーション

大博通りの南側約800mの中央分離帯にワシントンアパームが整然と並んでおり、訪れる方に南国九州の印象を特徴づけているが、九州の玄関口としてより以上に印象づけてもらうため、54本のワシントンアパーム各々に2基のメタルハイドランプによりライトアップを行っており、約500mにわたって浮かびあがるその姿は、福岡の新しい夜のランドマー



図一五 ワシントンアパームライトアップの概念図

クとなっている。

5. おわりに

道づくりと都市景観は密接なつながりをもっており、一体的・計画的な整備が必要不可欠である。都市景観形成については、街並の誘導や演出を含めて市民の協力と理解がかかせない。ライトアップ計画についてもまだ端緒にすぎたばかりであり、夜の都市景観づくりという観点から、地域住民を含めた市民の方々の協力を得ながら、福岡の街づくりにとり組んでいきたい。

『美しい街路事業の実施例』



歩行者専用道路整備 秦野市：秦野駅歩行者専用道路(まほろば大橋)



橋梁整備 高知市：新月橋通り線(新月橋)



歩行者専用道路整備 大阪市：中之島歩行者専用道路



ペDESTリアンデッキ 北九州市：黒崎駅前線

街促協だより

全国街路事業促進協議会 総会開催される

全国街路事業促進協議会（会長：千葉県知事 沼田武）の総会が、7月31日午後1時30分より、日本海運倶楽部において開催された。

全国都道府県市町村の会員973名の出席のもとに、綿貫民輔建設大臣はじめ衆参国会議員18名（他代理出席72名）、建設省都市局、同道路局幹部多数を迎え、熱気あふれるなかで総会が進められた。

総会は、まず、沼田武会長の挨拶のあと、来賓の綿貫民輔建設大臣、中村喜四郎自由民主党道路調査会会長代理、松田岩夫自由民主党政務調査会建設部会副会長、坂野重信街路事業促進議員連盟副会長から祝辞が述べられた。

このあと、「第二回街路事業コンクール」の入賞者の発表と表彰式に移り、全国から応募された多数の街路事業のなかから、特に優秀な事業に対し、建設大臣賞、都市局長賞、全国街路事業促進協議会会長賞、同特別賞が贈られた。

総会は引き続き議事に入り、全議案が全会一致で承認された。

続いて、富山県小杉町の三上和夫町長から、第十次道路整備五箇年計画の完全達成のための力強い決議文が朗読され、満場の拍手で決議された。

総会終了後、直ちに出席会員で陳情団を編成し、全国会議員、関係省庁に陳情を行なった。

梅雨明けの炎暑のなかを全国各地から馳せ参じ、会場をいっぱい埋め、終始熱心に総会を盛り上げて頂いた970名余の会員に対し、また政務多忙の中、わざわざご出席頂いた綿貫民輔建設大臣をはじめ国会議員並びに代理の方々、また建設省幹部の皆様方に心から厚く御礼申し上げます。

ここに、総会にご出席頂いた国会議員並びに代理の皆様方のご芳名を掲載して感謝の意を表します。

また、第二回街路事業コンクールの結果を合わせて紹介し、入賞者の皆様に心からお慶び申し上げます。

総会出席者御芳名（五十音順、敬称略）

衆議院議員（12名）

氏名	選出県名	氏名	選出県名
衛藤 征士郎	大分	野中 広務	京都
小沢 辰男	新潟	畑 英次郎	大分
大石 千八	静岡	松永 光	埼玉
奥野 誠亮	奈良	松田 岩夫	岐阜
工藤 巖	岩手	村田 敬次郎	愛知
中村 喜四郎	茨城	綿貫 民輔	富山

参議院議員（6名）

氏名	選出県名	氏名	選出県名
井上 孝	全国	坂野 重信	全国
井上 裕	千葉	永田 良雄	富山
岩崎 純三	栃木	初村 滝一郎	長崎

祝電をお寄せ頂いた方々（3名）

衆参議院名	氏名	選出県名
衆議院議員	小此木 彦三郎	神奈川県
衆議院議員	粕谷 茂	東京都
衆議院議員	山村 新治郎	千葉県

総会代理出席者御芳名（五十音順、敬称略）

衆議院議員（61名）

氏名	選出県名	氏名	選出県名
愛知 和男	宮城	近岡 理一郎	山形
愛野 興一郎	佐賀	津島 雄二	青森
井出 正一	長野	塚原 俊平	茨城
伊東 正義	福島	戸井田 三郎	兵庫
石川 要三	東京	戸塚 進也	静岡
石橋 一弥	千葉	渡海 紀三朗	兵庫
稲村 利幸	栃木	東家 嘉幸	熊本
江崎 真澄	愛知	中島 衛	長野
小此木 彦三郎	神奈川	中西 啓介	和歌山
大塚 雄司	東京	中山 成彬	宮崎
大原 一三	宮崎	野田 毅	熊本
太田 誠一	福岡	野呂田 芳成	秋田
加藤 紘一	山形	葉梨 信行	茨城
鹿野 道彦	山形	原 健三郎	兵庫
梶山 静六	茨城	原 田 憲	大阪

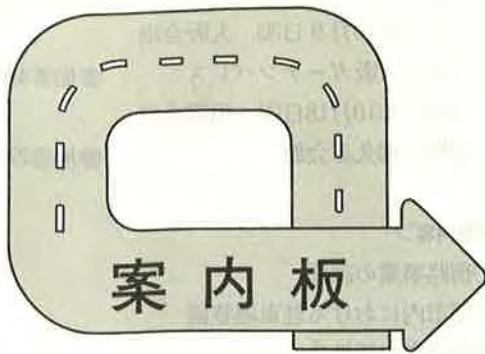
第二回街路事業コンクール入賞者

木部住昭静岡平泉涉福井	木村守男青森福島讓二熊本	北川正恭三愛静岡崎崎茂一鹿児島	久野統一郎弘長静岡崎崎井岡兼喜伯夫拓一央	熊谷成正幸次隆新島瀉瀉島山渡渡	倉原祐元次隆新島瀉瀉島山渡渡	栗藤元次隆新島瀉瀉島山渡渡	近藤守良二吉新民一	佐藤斗志二吉新民一	齐藤邦新民一	齐藤井重禎	砂田重禎	谷垣禎
-------------	--------------	-----------------	----------------------	-----------------	----------------	---------------	-----------	-----------	--------	-------	------	-----

参議院議員 (11名)

氏名	選出県名	氏名	選出県名
岩本政光	北海道	竹山裕	静岡県
遠藤要徳	宮城県	田代由紀男	熊本市
加藤武徳	岡山県	谷川寛三	高岩手
熊谷太三郎	福井県	高橋清孝	岩手県
齐藤十朗	三重県	森山眞弓	栃木県
高木正明	北海道		

賞の種類	事業名	受賞者
建設大臣賞	予讃線丸亀駅周辺市街地活性化事業	香川県善通寺土木事務所 丸亀市都市開発部
都市局長賞	高崎駅観音山線駐車場案内システム整備事業	高崎市都市計画部
	赤萩町線整備事業	名古屋市計画局筒井都市整備事務所
全国街路事業促進協議会 会長賞	大迫田代々木線街路事業	徳山市 徳山市開発事業団
	神戸新交通六甲アイランド線整備事業	神戸市企画調整局 神戸新交通㈱
特別賞 (アーバンリフレッシュ賞)	大町通歩行者専用道路整備事業	旭川市建設局
	大博通シンボルロード整備事業	福岡市土木局
特別賞 (にぎわいプロムナード賞)	仲仙道街路改良事業	埼玉県住宅都市部
特別賞 (広々デザイン賞)	浦安橋明海線シンボルロード整備事業	浦安市都市整備部
特別賞 (景観デザイン賞)	安浦下浦線整備事業	神奈川県横須賀土木事務所
特別賞 (ふれあい空間賞)	桜橋線道路改良事業	福井市開発部



—人事消息—

(2年10月1日付)

- ・関東地方建設局営繕部計画第一課係長(都市局街路課係長) 塚本 音次郎
- ・都市局街路課係長(国土庁大都市圏整備局整備課係長) 志賀 文夫
(2年10月16日付)
- ・東北地方建設局仙台工事事務所建設監督官(都市局街路課係長) 山屋 敏英
- ・都市局術路課係長
(東北地方建設局仙台工事事務所工務第二課係長) 熊谷 陽寿

○第8回私のまち写真コンテスト作品募集

毎年6月に実施される「まちづくり月間」の中央行事の一環として、まちづくり月間実行委員会主催により行われている、「私のまち写真コンテスト」が今年も作品の募集を行っている。年々応募数も増加し、今年で第8回目を迎えるが、今回は次の要領により募集される。

○テーマ

まちの表情や、まちを舞台とした人々の活動をテーマとし、その一例として……

- ・私のまちの「ライトアップ」
- ・花と緑あふれる私の「まち」「ひろば」「街路(みち)」
- ・私の好きな「まちなみ」「街路(みち)」
等が考えられる

○締切

平成2年12月末(当日消印有効)

○発表

平成3年6月

○作品の送り先・問い合わせ先

〒113 東京都文京区本郷2-17-13

(株)日本交通計画協会 内

「私のまち写真コンテスト」事務局

TEL 03-816-1791

【協会だより】

○第13回全国講習会開催

当協会主催による、第13回全国講習会「新時代を迎える街路整備」が、去る10月に東京、大阪、福岡の3会場で開催された。全国から、地方公共団体の街路事業担当者をはじめ、3会場合計で1,182名の参加があった。開催概要は以下のとおりである。

なお、講師として学識経験者、建設省街路事業担当官の方々をお迎えした。

- ・平成2年10月5日(金) 東京会場
会場：ヤマハホール 参加者483名
- ・平成2年10月9日(火) 大阪会場
会場：大阪ガーデンパレス 参加者420名
- ・平成2年10月18日(木) 福岡会場
会場：都久志会館 参加者279名

＜講習内容＞

- ①街路事業の課題
- ②都市内における駐車場整備
- ③商店街の活性化
- ④環境デザインからみた街路事業



講習会会場風景

〈都市と交通〉

通巻21号

平成2年10月31日発行

発行人兼
編集人
発行所

田川 尚 人
社団法人 日本交通計画協会
東京都文京区本郷2-17-13
電話 03(816)1791(〒113)

印刷所

共同精版印刷株式会社

