

景 / 観 / 文 / 化

NPO法人 景観デザイン支援機構 けいかん・きこう <http://www.tda-j.or.jp>

2019-09-01

特集

大きな計画でできる景観と
小さな実行からできる景観

目次

- P1
 ■巻頭
 大きく一時に創られたまちは魅力的か
 ／(写真・文) 高見 公雄
- P2～3
 ■TDA NEWS
 街路景観 ／天野 光一
 万博遺産と景観に関する若干の考察
 ／曾根 幸一
- ランドスケープ事情
 季の庭(とぎのにわ)／前園 百合子
- P4～5
 ■特別寄稿
 Sense of Place ／鈴木 俊治
- P6
 ■シリーズ：地域から
 「岐阜市」その1 ／末永 三樹
 ■景観ビジネス最前線 ／(編)ノナガセ
 ■ホワイトボード



大きく一時に創られたまちは魅力的か

20年近く前、都市環境デザイン会議(Judi)琉球ブロック立ち上げに絡み皆で沖縄に行った。見学先としてまず向かったのはフクギの生け垣で有名な備瀬の集落、その後今帰仁城址^{なまじんじょうあと}など行くが一向に那覇新都心には行かない。自由時間の行き先は牧志の市場通りだ。そう、皆仕事では大規模開発などに携わり本稿のテーマである「大きく創る」に関わっていても、個人的趣味は「集落」と「市場」である。では大きく創る取り組みは無駄なのか。そうではない、これまた本稿の宿題であるが、1970年の日本万国博覧会。正確なところは曾根さんに確かめて欲しいけれど、都市計画設計研究所の故南条道昌さん他都市計画コンサルタント第一世代の多くは万博から生み出されていった。彼らが大きく創る活動に関わる中でJudiやTDA、PDCが生まれた。大きく創る当時のプロジェクトがその後の人材を生み出した、とは言えるだろう。ではなぜ彼ら(私もだが)は大規模開発地区を積極的には見に行かないのか。それは、面白くないからだろう。では大規模開発も面白く創ればいいのか、ということになる。このところは重要なテーマと捉え、ここ数年色々考えているのだが、中々出口が見つからない。確かなことは数人の専門家で一時に創ったものは概して魅力に欠け、名もない多くの人々が長い時間をかけて造り上げてきた街、集落とか市場、が魅力的なのである。小さく始める取り組みが長く続けば、多分集落や市場系の魅力に近づくのかなとも思うけれど、長く続くとは限らない。この一時に創られた環境や景観に対し、専門家自身ですら魅力を感じない状況こそが問題であり、デザインの善し悪し議論より優先して語られるべきだと考えている。

法政大学デザイン工学部都市環境デザイン工学科教授／TDA正会員 高見 公雄

2019年6月12日 (水) 開催、「TDAサロン
 2019『街路景観』」より

はじめに

まちなかの「みち」とは都市生活者にとってどのような存在であろうか。東京千住生まれの筆者にとって、みちとは裏路地横町を駆け抜け表通りに入る空間であり、メンコやビー玉遊びのための空間でもあった。そのような都市生活者の空間であった「みち」がいつしか自動車が主役の空間となり、安全が主要課題となる空間となってきた。本稿では我が国における近代街路の整備の歴史を振り返りながら、今後のまちなかの「みち」空間のあり方について触れていきたいと思う。

街路と道路

昭和33年に制定された道路構造令では、道路と街路という区別はない。道路構造令では、地方と都市部、及び、高速道路・自動車専用道路とその他の道路（一般道）の2軸で、第1種から第4種に大区分しており、都市部の一般道ということで第4種、自動車専用道も加えれば第2種も我々が考えている街路にあたる。種別の中の幾何構造等を規定する等級は、基本的には計画交通量で決定されており、あくまで自動車交通に着目した分類となっている。しかし、大正8年に道路法が制定されたときは、道路構造令（国道4間以上、府県道3間以上、

主要市道3間以上、主要町村道2間以上、幅員縮小する場合は相当距離毎に待避所を設ける等）と街路構造令（街路の定義は地方長官の指定する市内、市に準ずる地域内の道路となっており、広路24間以上、一等大路12間以上、二等大路6間以上、一等小路4間以上、二等小路1.5間以上、街路は車道と歩道に区別する。街路の状況により遊歩道を設けるときは、これを歩道に兼用する。広路、一等大路に必要な場合は、高速車道又は自転車道を設ける。街路の両側には街路幅員の1/6以上の歩道を設ける等）の2本立ての構造基準であった。幅員もその広さが全く異なるし歩道についての記載が道路構造令にはないなど、街路と道路とではその計画・設計思想が異なるものであった。昭和33年の改正で、道路構造令一本に絞られ、道路交通量を主とした、道路も街路もさほど差のない基準となったわけである。

街路景観整備の歴史

明治6年わが国の近代街路の嚆矢としての銀座通りが完成した。総幅員15間、内両側に歩道が3.5間づつ、車道が8間という横断面構成であった。設計はお雇い外国人技師のトーマス・J・ウォートルスである。銀座煉瓦街の整備目的としては、都市の不燃化（煉瓦造りの建築）、都市設計としての街路と建築の一体設計が挙げられるが、施設設計として考えると、歩車道の分離、舗装の採用と同時に、並木（街路樹）の整備が特徴として挙げられる。以来、主要なもののみあげても、市区改正設計、明治神宮関連街路、帝都復興街路、戦災復興街路と

続いている。戦災復興街路を例にとると、その中の街路計画標準ではその目的が防災、保健、美観とあげられ、その他の部分でも「美観」という言葉が使用されている。配置計画では、重要公共施設と街路の配置を連携させるよう記述されているとともに、建造物、公園、山岳等を背景とした美観道路を配置するよう定めている。このように、戦後の高度成長期の整備以前まで、連綿として景観や都市の在り方に着目した街路の整備は行われてきたわけである。

今後の「みち」空間のあり方について

今まさに、交通機能を重視した「みち」から、様々な役割を果たすべき公共空間としての「みち」空間が必要とされていると考える。まちの骨格を形成するような他の主要公共施設と関連した配置計画も重要であるが、個別の街路の設計でも様々な配慮が必要となってくると考える。沿道建築との連携は様々な困難が伴うかもしれないが、必要不可欠であろう。ここで、重要なのは、「通る」という機能だけでなく、ここで楽しむ、休む、憩うなどの機能を考えることである。人口減少に伴う交通量減少を考えると、自動車交通を主として考える道路整備は早晚限界を迎えると考えている。まちなかとはいえ道路整備であるので様々な条件をクリアしなければならないことは言うまでもないが、道路整備に関わる役人と協調をとって（彼らも馬鹿ではないのでこのような考えに共感するはずである）、美しく、居心地が良く、使いやすいまちなかの「みち」空間、街路を創造していかねばならないと考えている。

ランドスケープ事情 「季の庭（ときのにわ）」

新宿から小田急線で30分、鶴川駅から徒歩15分に位置する「季の庭（ときのにわ）」は、今春3日間のオープンガーデンも延べ400名以上の花好きで賑わった。

この庭は、広さ300坪、工房や納屋などの建物、800種超の植物を有し、既に4回のオープンガーデンとクラフト教室などの開催を行っているが、当初から現在の姿を構想して実現したものではない。3つの一連の土地を6年かけて偶然性に助けられて取得し、その度に庭も活動も私たち夫婦も成長した。その成り立ち紹介しよう。

1期/最初に取得した150坪の斜面が過半の篠竹が繁茂する荒地は、子供たちの住宅用地として考えていた。しかし、2011年3月11日の東日本大震災で帰宅難民になり、その後の長期にわたる計画停電などで、すっかり抜け殻のようになってしまった私は、同年6月、何かに突き動かされるように開墾を始める。一日半畳の広さを、生まれて初めて持つツルハシやスコップで腿の付け根の深さまで掘り、ガラス、アルミサッシ、コンクリート片、瓦、シート、瓶、鉄屑、プラチック製品・・・を取り出し、ふるいに掛けて土をこし・・・ほぼ毎日作業を継続した。無論、土日は夫が男の力を発揮してくれたが。泥だらけ汗まみれでゴミを持ち、途中のゴミ置き場経由で帰宅するクレージーな姿・・・開墾が進み、花を植えて、なんとかガーデンらしくなった頃に、隣接する土地を手に入れる。

2期/その土地は中古住宅付きで平坦、そして下の広い道路に鉄骨階段で接していた。



ガーデン平面図



斜面地を開墾して作られたフラワーガーデンの風景



2019年6月21日(金) 開催、「PDC2019年夏季シンポジウム『2025大阪万博への期待と1970大阪万博の環境デザインの軌跡』」より

2025年に再び大阪に万国博がやってくるというので半世紀前の大阪博1970の講話を頼まれた。何らかの提案をするためかと尋ねたら、特段の目標があるわけではないという。ならば、そもそも「万国博」とは何かを話させてもらった。ご承知のようにこの国家イベントは1851年のロンドンが最初で、クリスタルパレスなる鉄骨のホールができて、始まったのはよく知られている。わが国でいえばまだ幕末期で、国としての参加は1873年のウイーン博からだが、以後の半世紀、その誘致に最も熱心であったのはパリで、5回もの開催をしている。その目的はまちづくりにあった。G・オースマンによるパリの改造である。博覧会がその口実になっていたことを説明している資料は少ないがパリは1853年からほぼ20年間、超過収容という手法で一挙にこれを実現した。道路の開削と同時に沿道に集合住宅を密実に建てたのだ。コミュニティが破壊され、新住民が登場した。今私たちが目にするパリの街の6割はこの時できたものだという。強引な手法であった反面フランスは今でも年間で自国の人口を

上回るほどの観光客を呼べる国になっている。パリがその中心であることは間違いない。つまり垣根のないテーマパークができたといえよう。ついであるが、オリンピックも博覧会の共催からスタートした国家イベントである。やがて列強となっていく近代の国家はこの二つのイベントを口実にして基盤をつくってきたことは現代でも受け入れられている。東京で言えば1964年のオリンピックと環7や今回の環2と呼ぶ道路などもこのイベントが絡んでいるのではないか。

2つ目の話は、やはり展示品である。生活の利便さを支えたT・エジソンの電信、電話や照明を始め、冷蔵庫やマシンなどの必需品の他に多様な移動機器の歴史もあった。私は1970大阪万博の時、「動く歩道」を担当したから、その経緯については「新しい都市交通」なる書籍を出したりして調べたが、機関車や電車、地下鉄、自動車だけでなく、エレベーター、エスカレーター、モノレール、コースター、観覧車から飛行船までが登場し都度発明品が展示されてきた。交通機関の燃料は石炭からガソリンや電気に変遷していく。やがて多くは日常の道具として定着したが、あるものはテーマパークに移動した。近代化を顕示する国家イベントだから土着の民族そのものをみせるといふ帝国主義的で乱暴な展示もあった。

3つ目の話はアートである。世紀末の美術や建築が博覧会と絡んでいたからだ。この運動は1880年頃のイギリスのW・モリ

スによるアーツ・アンド・クラフツ運動などに由来するが、各国の美術運動にも大きな影響を与えるという教科書的な話の続きである。これを最も大衆化してみせたのが19世紀を総括した1900年のパリ博であった。地下鉄そのものが博覧会の会期中にできるのだが、その出入りに登場したのがエクトール・ギマールのアール・ヌーボー様式の出入り口である。これは鋳物をプレハブ化したもので、一時は150箇所以上も設置したというから、アートが一挙に大衆化していったという話。最後に大阪万博の準備がどのように行われ、どんな人たちが関わっていたかを説明したが、テーマ、デザイン、会場計画、など企画に1年かけている。

2025年の夢洲で期待することは何か？。大阪湾にできた洲だけど、中沢新一の「大阪アースダイバー」に倣って古代を偲ぶと、大陸からの船はこの湾で行き止まりになったとある。昨今当地からあまり遠くない堺の仁徳天皇陵が世界文化遺産に指定されたから、これを模して旧来の石積み風で巨大な墳墓型の会場ができないかと話してみた。



講演中の曾根幸一氏と満員の参加者
当時を語る遠藤勝勲氏と宮沢功氏

アクティブリタイヤー 前園 百合子



中道ゲート。バラが絡まる廃墟イメージ



オープンガーデン時のワークショップ風景

中古住宅の解体材で、納屋を夫が一人で作り上げる！池も作る！テーブルも作る！ウッドデッキも作る！この頃から、この庭は二人の楽しみの場に変わっていった。そして私はバラを150本植えた。また、夫のお客様が素晴らしいガーデンやオープンガーデンに私を連れ回してくださり、美しい庭づくりが目標になった。

3期／広い道路に面した土地が取得でき、建物（1階／夫の木工房、2階／娘のお店とギャラリー&教室、待望のトイレ）が完成して現在の姿が出来上がる。2017年5月、初めてのオープンガーデンを開催した。タウン誌に開墾話が紹介された反響で400名が来場。急激に人の輪が広がっていき、クラフト教室、バラ栽培教室、ガーデン巡りバスツアーも始める。そして今春のオープンガーデンは、去年の開墾で知り合った方のご協力、アートやワークショップをプラスし、私たち夫婦も来場者も感動の笑顔あふれるイベントとなった。

このように「手づくり」のこの庭は、自然な風景、愛着がもたらす行き届く維持管理、温かなぬくもり、共感による人のつながり・・・を生み出し、ステージの度にバージョンアップして来た。景観もコミュニティも。

私たちは60代。半畳の開墾から始まったこの庭が、どのような世界を見せてくれるのか楽しい夢を見ながら、まだまだ一緒に成長していこうと思っている。

*「オープンガーデン」とは、個人の庭を一定期間、一般の人に公開する活動。編集注：筆者のご主人は建築家、杉浦伝宗氏

Sense of Place

アジアのパブリックライフと都市デザイン

ハーツ環境デザイン主宰 / TDA 正会員
／ 芝浦工業大学教授 鈴木 俊治

私たちは日頃、なんとなく落ち着きを感じる都市のスペースや、地区の存在がある事は知ってる。それは日本に限らず世界中に、あることもある程度認識している。ただあまりそれを整理して、纏めて、世に問う作業は観光ガイドブックにはバラバラと散見されるが、デザイン的解説を伴ったものはほとんど無かった。今号ではアジアを中心にこの様な場所を、一冊の書籍としてまとめた著者からの寄稿をお届けする。

1. イントロダクション

今日アジアの都市の多くで、都市らしさ=Sense of Place が失われつつある。歴史・文化的価値を持つ建築や庶民の暮らしを支えてきた環境が、現代的で世界共通のものになり、人が歩くまちから車が走り抜ける都市に変わりつつある。現代化の恩恵は確かに大だが、開発によって都市をすべて食い尽くしてしまったら、何が残るのだろうか？混沌雑然としながらもヒューマンスケールで人々の生活感や活力があふれ出しているみち、しっとりとした落ち着きのある伝統的路地界限などは、一度失われたら二度と取り戻せない。そこで長年生活し商売を営んでいた人々は、まちを離れてしまうだろう。

2. アジアのまちかど景観

筆者はここ数年来アジア各地の都市を訪ねてその魅力をスケッチや文章、図面などで表現してきた。そのいくつかをご紹介します。

【イスタンブールの市場街】

イスタンブールでも最も古い港町エミノニュにあるエジプシャン・バザール地区。建物内には香辛料、お菓子、お茶をはじめ数多くの店が出ている。その周辺には路地と歴史的建築が広がり、バザール内よりもさらに多くの商店や飲食店が密集し、大いに賑わっている。



【デリーの広場】

メインバザールはインド国鉄ニューデリー駅前を起点とする長さ約1km、幅員10m程のほぼ直線状の街路で、沿道と道路上は商店、飲食店、ホテル、各種の露店、人、オートリキシャ、サイクルリキシャ、

生活者で満ちている。この広場はメインバザール中ほどに面しており、飲食店の屋台が出て男たちが朝食に集まる。こういう場には、女の客はほとんどいない。1月、デリーの朝は霧が出て結構寒く、路上で火を焚いている人も少なくない。



【シンガポールの中華街】

ショッピングハウス街区の一部は観光客向けの土産店、飲食店街になっている。そこには華人の生活があふれているが、マレーやインド系の人も少なくない。ショッピングハウスは元来の形状や装飾のまま赤、青、茶、黄色、緑、ピンクなどに塗られ、中華風の看板が取り付けられている。店舗はみちに向かって大きく開き、庇が連続して掛けられ、土産物や椅子テーブルはみちにせり出す。路上には紅白提灯がぶらさがるなど、すっかり中華風にアレンジされている。



【台湾・九份の路地】

九份は台北の北東30kmほどに位置し、日本統治時代に金鉱として開発された。急斜面に這うように街がつくられ、曲がりくねって幅の狭い路地網が形成された。90年代以降、若いアーティストらが九份に移住して創作活動を始め、来訪者が大幅に増えて観光化した。路地網の基軸となるふたつのみち「基山街」、「豎崎路」は幅員2~3m程度で、沿道は間口の狭い飲食店、土産物店が並ぶ。みちと店舗・建物が一体化したような空間で、多くの人たちでひしめき合い、店の人の掛け声、湧き上がる湯気、歩く食べる人々の会話などで大いに賑わっている。



【マカオの住宅街】

マカオは人口や建物の密度が非常に高く、狭い街路に面して中層の住宅が隙間なく立ち並ぶ。これはリラウ広場の横から延びる昔ながらの石畳路で、パブリックな広場からプライバシーが高い住宅街へとつながっている。



3. Sense of Place の継承に向けて

アジア諸都市の優れたパブリックスペースデザインとそこでの多様なアクティビティを踏まえ、Sense of Place を継承するために3つの観点から考えたい。

(1) 小さなスケールによる段階的更新：ハノイ旧市街地の例

豊かで多様なストリートライフを支え、Sense of Place を生み出している都市デザ

インの主な特徴として以下がある。

第1に、街路と建物にフレンドリーな関係が保たれている。セットバックはほとんどなく、小売店や飲食店が街路に開き、建物間に隙間がなく連続したまちなみが形成されている。自動車やバイクの通行量は決して少なくないが、それによって街が分断されず、歩行者と渾然一体となり共存している。

第2に、新規の大規模開発はほとんどなく、建物、階や室単位での修繕やリノベーションが行われている。そのため住民や商業者が一度に街から追い出されることがなく、暮らしや商売が継続されている。

第3に、フランス植民地時代からの歴史的建築物が多数残され、庶民の生活や商売の場として日常的に使われている。長年のうちに地域の風土になじみ、濃黄色やパステルカラーに塗装された欧風建築が、気根を持つ濃緑の熱帯植物とあいまって並び立つ景観はハノイ独特のものである。

それらの特徴を保持するには、大規模再開発や道路拡幅ではなく、場の個性を尊重した小規模で段階的な方策によるべきであろう。



ハノイ旧市街地の歴史的建築。よく使いこまれ、部分的にリノベーションされている

(2) 中心市街地の幹線道路沿道の再開発：バンコクの例

バンコク中心部では、大規模再開発がされた地区の幹線道路の歩道やセットバック空間において、高密かつ多様なアクティビティがみられる。多数の露店が夜遅くまで営業し、歩道に面したショッピングセンターのセットバック空間＝広場では大小様々なイベントが行われる。都心部のサイアム地区などでは、駅からショッピングセンターまでスカイウォークと呼ばれる高架歩道で直接アクセスできる。開発地区の周辺には在来の比較的小

規模な店舗が集まる商業地区があり、人々はそれらの地区間を回遊している。



サイアム地区。幹線道路の歩道や沿道敷地に多くのアクティビティがある

(3) 地域の個性を維持し高めるための市民活動：神楽坂の例

神楽坂では、大資本に依存しない住民やボランティアの長年の活動によって、多様性が増し、地域のブランド力やファンが増え、神楽坂らしさの認知や愛着が広がっている。神楽坂のまちづくり関係者の間では「まちを大きく変えてしまうのではなく、まちの価値を保ち、少し良くして次世代につなげる」という意識が共有されている。このような住民主体の活動と組織は、法的条件と経済開発圧力を前には力不足の面があり多くの困難と挫折はあるものの、まちの個性や景観を保全・継承し、健全に保つための鍵である。



神楽坂の路地は全て私有であり、この景観を維持するために住民らの努力がなされている

拙著 Great Urban Places in Asia では、アジアの20都市を約180点のスケッチや図で表現しSense of Place の解説を試みており、ご興味ある方はぜひご覧いただきたい (Amazon で入手いただけます)。

「岐阜市」その1

空きビルでまちを変える



「まちでつくるビル」外観
一階は岐阜地酒を扱うバーの風景



「まちでつくるビル」DIYの様子風景

私たちが活動する岐阜市美殿町は JR 岐阜駅
から北に徒歩 15 分ほどのいわゆる中心市街地
にある。家具、器、布団、和菓子など婚礼関連
の品々を扱う目利き店主や職人たちが集まった
商店街で、先代を含む店主らがまちづくりに力
を入れ、ガス灯や石畳の車道、歩道の整備など
を行い、まちの風格を形成し、季節の祭りや着
物マーケットなど時代に合わせて勢力的に取り
組みを行ってきた。私たちが美殿町に関わるよ
うになったのは今から 7 年前であるが、外の若
者を受け入れ応援するオープンで気持ちの良い
まちの空気感は今も変わらない。当時、設計事
務所を立ち上げたばかりで、まちで何か面白い
ことを仕掛けたいと考えていた私たちは、中心
市街地活性化をサポートする（一財）岐阜市に
ぎわいまち公社を介して、鷺見理事長と出会っ
た。そして、鷺見氏が所有する家具ショールー
ムである 5 階建てのビルを 3 者でチームを組
み、活用するプロジェクトが始まった。目利き
や職人がいて信頼足る商売が行われるまちの文
脈を継承しながら、もっと若い人が来てくれる
まちにする、それが切り口だった。「気持ちは
あるがお金はない。」自分たちのような小さな
起業者を集められるように、まちとリンクする
コンセプト 'CREATION IN THE CITY' を軸に、
シェアオフィスを企画し、既存店を紹介する記

事や、若手クリエイターを意識したキャッチコ
ピーやグラフィックデザイン、写真などを採用
したフライヤーを配り、知り合いのフリーラン
スに声をかけたり、イベントを行い入居者を集
めた。間取りや家賃設定などの紆余曲折を経て、
仲間が集まり、2013 年にシェアオフィス「ま
ちでつくるビル」がオープンする。専門学校を
卒業したばかりのウェディングドレスを制作す
る女性や、勤めていた会社を辞めたばかりのプ
ロダクトデザイナー、地元に戻ってきたグラ
フィックデザイナー、フリーランスを決めたラ
イターなど 20 ~ 30 代のクリエイター達が静
かな情熱と高い志で集い、みんなで老朽化した
建物を解体、塗装など DIY を行った。ビルのオー
プンには気軽なパーティーを行い、様々な人に
中を見ていただく機会とした。ビルが稼働し、
打ち合わせにやってくる人やランチに繰り出す
入居者など、まちにいなかった若者が出入りす
る姿が日常になり、美殿町が思いのある若い人
がいるまちへと変わっていく。振り返ると、こ
れは自然な変化の始まりだったと思う。新しい
ものを受け入れる美殿町の雰囲気が私たちに促
え、新旧が混じり合い今を創り出している。そ
の後も美殿町には新しい店や事務所が集まり続
けている。私たちがリノベーションに可能性を
感じる大きな一歩でもあった。(続く)

景観ビジネス最前線

天然土系舗装「ソイルバーンプレミックス」セメントや樹脂を使わず固める歩道舗装技術です。



株式会社 ノナガセ

〒104-0032 東京都中央区八丁堀 4 丁目 8-2 いちご桜橋ビル
TEL. 03-3552-1313

ホワイトボード

高度成長期は今から考えれば、それこそ大計画があまり時間をか
けずに街を作ってきた。次第にその速度は緩み、大都市等一部を
除いてはすっかり足が止まる。今号「ランドスケープ事情」と「地
域から」ではこれらとは異なる街づくりの一端を紹介している。

また特別寄稿の報告には素晴らしい都市スペースの創造は、時間
をかけて創った景観への敬意が必要と謳っている。ただそのどち
らにも欠かせないのが、主体性のある人々の活動である事は間違
いなさそうである

TDA
TDA JAPAN

NPO法人 景観デザイン支援機構 事務局

私達は下記の企業・団体のご協力をいただいています。
(株)昌平不動産総合研究所 / (株)住軽日軽エンジニアリング / 都市環境デザイン会議 / (株)都市環境研究所

〒111-0043 東京都台東区駒形 1-5-6 金井ビル 3F
Tel : 080-6722-4114 Fax : 03-3847-3375 E-mail : main@tda-j.or.jp
http://www.tda-j.or.jp https://www.facebook.com/tda.public

【編集：(株)アーバンプランニングネットワーク】2019091000