

景観講座 上中下巻・目次



上巻 (156 ページ) 中巻 (180 ページ) 下巻 (196 ページ)
オールカラー A5 版

景観講座 上 目次

序にかえて……………土田 旭 3

第一章 景観とはなにか〜その歴史的位置づけから探る〜

1 景観デザイン入門……………土田 旭 11

2 景観のとらえ方……………土田 旭 37

3 街の基盤とシルエット……………曾根 幸一 57

4 日本の都市計画制度と景観形成……………高橋 徹 85

5 近代都市景観の諸概念……………曾根 幸一 105

6 市街地再開発事業と景観形成……………高橋 徹 131

コラム

1 アドリア海の至宝・ドプロブニク……………曾根 幸一 56

2 街のシルエット……………曾根 幸一 84

3 都市農地のゆくえ……………井上 洋司 129

4 目に見えるかたちでのまちづくり、地域づくり……………土田 旭 130

「景観講座」開催実績一覧……………149

執筆者プロフィール……………151

景観講座 中 目次

第二章 各専門家から見た現状

1 夜景をデザインするという仕事……………面出 薫 5

2 色彩から景観へ……………吉田 慎悟 43

3 街の道具論……………宮沢 功 73

4 生活の中の色彩と景観色彩……………杉山 朗子 103

5 パブリック・サイン論……………中村 豊四郎 119

6 光からの提案……………近田 玲子 145

7 再開発による賑わい再生と活性化の可能性……………高橋 徹 165

コラム

5 幕張ベイトウン……………八木 健一 118

6 外堀のサクラ並木……………八木 健一 144

7 日本橋の都市再開発における景観を観る……………金子 祐介 176

8 中心市街地の活性化と都市デザイン……………土田 旭 177

景観講座 下 目次

第三章 各地の景観形成活動から評価基準へ

1 神楽坂……………山下 馨 5

2 お茶の水……………瀬川 昌輝 35

3 静岡……………曾根 幸一 59

4 松本-1……………倉澤 聡 81

5 松本-2……………山田 健一郎 107

6 鶴岡……………高谷 時彦 125

7 ガイドラインとその調整……………曾根 幸一 157

8 景観を評価する基準づくり……………土田 旭 181

コラム

9 地方都市の再生……………土田 旭 57

10 アーバンデザインセンターのセンター……………高見 公雄 80

11 『旧万世橋駅』が歴史を残しながら新たな商業施設に……………栗原 裕 124

12 絵解きで景観を暮く……………小澤 尚 152

13 都市のかまえ、しつらえ……………土田 旭 153

14 我が国の景観協議制度の課題と展望……………倉田 直道 180

あとがき……………曾根 幸一 195

企画・発行 NPO法人 景観デザイン支援機構

日本にはデザインに優れた建築が数多くあるのに、なぜまちは美しくならないのか……
「序にかえて」より…土田 旭

景観とはなにか問う！

各界の専門家が様々な視点から景観形成のための原理原則を複眼的に語ったはじめての書。専門家から一般市民までが広く活用できるテキスト！

景観講座

上中下3巻セット 5,400円 (税込)
※荷造送料別途

セット販売のみとさせていただきます。一般書店では販売いたしません。

お申し込みは、Eメールまたはファックスで、お名前・ご住所・所属・メールアドレス・希望セット数を明記して、下記まで

特定非営利活動法人 景観デザイン支援機構 事務局
E-Mail : main@tda-j.or.jp
Tel : 080-6722-4114 / Fax : 03-3847-3375

主な執筆者紹介

- 土田 旭 (統括編集者)**
都市計画家、アーバンデザイナー／都市環境研究所；最高顧問
- 曾根 幸一**
都市計画家、建築家、アーバンデザイナー
芝浦工業大学名誉教授
- 高橋 徹**
都市プランナー／元日本設計；都市計画担当常務取締役
- 面出 薫**
照明デザイナー／ライティング・プランナーズ・アソシエイツ；代表
- 吉田 慎悟**
色彩計画家／武蔵野美術大学教授
- 宮沢 功**
環境デザイナー／YP DESIGN；代表
GK デザイン創世期の一人
- 杉山 朗子**
色彩計画家／日本カラーデザイン研究所；環境事業部長

待望のテキスト

上中下 3巻セット

- 中村 豊四郎**
アール・イー・アイ；代表／東京の地下鉄サインの計画者
- 近田 玲子**
照明デザイナー／近田玲子デザイン事務所；代表
- 山下 肇**
建築家／山下肇建築アトリエ；代表
NPO 法人 神楽坂・粋なまちづくり倶楽部；理事長
- 倉澤 聡**
松本で活躍する気鋭の都市計画家
- 山田 健一郎**
建築家／山田建築設計室；代表／松本を拠点に活動する
- 瀬川 昌輝**
昌平不動産総合研究所；代表／御茶ノ水駅周辺の変革者
- 高谷 時彦**
建築家／設計・計画高谷時彦事務所；代表
鶴岡市・府中市でのまちづくりに活躍

序にかえて

日本にはデザインに優れた建築が数多くあるのに、なぜまちは美しくならないのか

建築あるいは都市に携わるものとして不思議に思っている基本的な点として、なぜ「都市計画」では都市・まちがきれいにならないか、実は「都市計画」という言葉が何を意味するのか、一般市民に限らず、われわれ専門家でもあまり分っていないのではなかろうか。そこで、「まちづくり」という言葉に置きかればもう少し分るのではないかという期待があり、繰り返しさまざまな方法や表現が試みられてきた。一般市民も「まちづくり」という言葉で自分たちも分りやすい用語、つまり日常的な言葉遣い、感じたとを感ぜたまま喋ればよいということに気づいてきた。

そしてまた、日本には優れた建築が数多くあるのに、なぜまちは美しくならないのかということがある。

この問題は、都市デザイン、都市景観に関心をもつわれわれには昔からあった疑問であり、外国からも見当外れの意見がないわけではないが、「日本にはデザインの優れた建築が数多くあるのになぜまちはこんなに汚いのか？」という一般的な評価になっていて、最初にその辺りを突き詰めて考えていく必要があるであろう。

そもそも、都市をつくるっていく基本になっている都市計画法には、効率のよい機能的で合理的な街をつくることというだけで、街を美しくするという目的が欠けている。このことは景観法をつくる過程でも指摘されたことであつた。東大の西村先生からは「世界の国々の半分くらいはそういことを憲法に書

上巻 序にかえて (土田 旭) より

キルファノン・セルダ
(1815 ~ 1876)

バルセロナ：この街は19世紀の半ばにキルファノン・セルダによって計画された。400mを三分した方形の街区だ。道路があるから街区はほぼ100m角で角には大きな隅きりがある。馬車を回転させるための空間だったという。海側の不整形な古い街にはランプラスという有名な通りがあり、屋台などが湧き出た夏の夕方は最高の散歩道になっている。

ブルージュ：北ヨーロッパの中世から現代まで形を保っている街だ。建物のシルエットもかなり保存されている。建築も大きな「粒」は見当たらない。この都市は観光都市を自論んで徹底的に保存している。しかし保存した住宅に住んでいる人は少ないらしく、夜間人が疎らになるのが気になるところだ。

ヴェネツィア：これも観光都市だが街区が非常に小さい。水路と道路が入り子になっていて、ものは海上を舟で運んでいるので車が排除されている。その理由もあって廊下のように狭い道が沢山ある。都心に路地を残したようなもので建築の高さも低く巨大な建築は観られぬ。しかし土地に対する床の密度は相当なものだ。

ドバイ：最後にはこれ最近話題のドバイだ。非常に元気がよく様々な超高層の形態が観られる。一部は道路に1、2階建て

上：バルセロナ
左下：ブルージュ
右上：ヴェネツィア
右下：ドバイ



上巻 一章 3. 街の基盤とシルエット (曽根 幸一) より

3. 街の道具 (ストリートファニシャ) の景観的役割

(1) 空間構成上の特性：点、線、面

ストリートファニシャは都市景観の中では単体としては小さな存在である。しかし、都市の中で屋外空間を利用する人々にとっては一番身近な存在である。そしてほとんどのストリートファニシャは単体で存在するのではなく都市の中に連続して存在するが、固まりとして存在する場合が多い。空間構成上の特性のひとつとして点的特性として存在する場合もある。広場の中で全体の照度を確保する高所照明やパブリックに自にする広告塔、バス停、案内所、キオスク等や彫刻的に考えられたベンチ等も景観の中に点として存在し、ストリートファニシャ本来の機能とは別に、景観的にもあるものはランドマークとして、あるものは都市景観のアクセントとして機能している。二つ目は線的な景観を強く意識させるものがある。道路照明や歩道照明は人や車が夜間移動する場合の照度確保のために道路の延長線上に一定の間隔を持って設置される。単体としては一本のポールであるが都市空間の中では連続した景観として、視覚的にペースクエパな表情を強く感じさせる。象徴的な直線の軸線を強調する場合や、起伏のある円弧や道路線形を視覚的に強調するのにも効果的である。同じように歩車境界の縁石や横断防止柵、並木の植栽やツリーサークル等も同じように空間的効果を出すのにも効果的である。三つ目の特徴は面的な印象を強める機能である。広い公園や限定的な境界線のある空間に特徴



中巻 二章 3. 街の道具論 (宮沢 功) より

(6) サインの性能設定のための調査・研究

a. 視認性の調査

サインの文字や図形の読みやすさは、表示の明るさとコントラストに大きく左右される。まぶし過ぎず、はっきり読める程度の輝度比を求めると、高齢者や視力の弱い人など様々な特性を持った被験者による実験を行なった。その成果は地下鉄サインのデザインに活かされている。

b. LED光源による路線色の再現調査

東京メトロでは2008年開業の新線からサインの照明は従来の蛍光灯光源に代わりLED光源が全面的に採用された。同じ白色でも蛍光灯とLEDでは光の成分が違うので、従来と異なった色味を感じる可能性がある。それが色覚バリアにならないよう、様々な色覚特性を持つ人の協力を得て、サインに使う路線色などの調整を行った。

(7) ホーム可動柵のカラーデザイン

列車のワンマン運転実施に伴い、プラットフォームに可動柵が設けられた。このカラーデザインは東京メトロ丸の内線に採用されたものである。固定部は比較的暗い色で狭いホームで圧迫感を感じさせない色を選択した。これに対して可動部を明るく刺激する強い色を組み合わせてとることにより、扉位置を明確にするのと同時に、床面との際をはっきりさせ、低視力が空間認識をやすくした。

- 1: 東京メトロ丸の内線丸の内線サイン
- 2: 視認性の調査
- 3: 色覚バリアのための色調整作業
- 4: 色覚の再現調査
- 5: ホーム可動柵の色設計
- 6: 東京メトロ丸の内線ホーム可動柵



中巻 二章 5. パブリック・サイン論 (中村 豊四郎) より

19

ようなグローバリゼーションの波に飲み込まれて、それぞれの個性を失い同一化して行くことは文化的な損失だと考えている。世界に同じ都市などひとつもない。東京の夜景がパリと比較して統一感もなく複雑であるとは批判しても、それはもちろんのことである。パリが圧倒的に優れているという結論には同意できない。東京には東京にしかない歴史や文脈や生き様があり、課題はたくさんあり、パリより美しいとは言えないけれどもパリには真似できないカオスやダイナミクスがある。それが固有の東京の姿であり光文化でもある。ニューヨークも/ンゴックも大阪も上海も、イスタンブールもムンバイもシンガポールも。私の旅したそれぞれの街には異なる人々の価値観と異なる都市の形、そして特有の光環境が存在している。

であるから世界中の都市の夜景や都市照明は光の量が多からうが少なからうが、街が夜の観光に成功しているようがいまいが、単純に優劣をつけるわけには行かない。個性が大切にされるべきなのだ。世界の中には未だ電力供給の行き渡らない部



中巻 二章 1. 夜景をデザインするという仕事 (面出 薫) より

3. 都市の基調色

震災でほとんどの建築物が消滅した東京のような都市の色彩は、今後どのような色になるべきだろうか。私たちはこれまで日本の多くの建築物の外装色を調べてきた。新しい機能的な新建築が開発され、さらに新たな化学塗料も開発されて、色彩はほとんど自由に使えるようになった。しかし、このような自由度を得ても、わが国の建築外装に使用されている色彩の分布範囲は驚くほど狭い。大雑把に言えば、地域の木材や石材で造られてきた時代の建築物の色彩とあまり変わらないと言ってよいだろう。明度は多少高く明るくなったが、色相や彩度は大きくは変化していない。屋外広告物が巨大化し鮮やかさを競っているために、建築物の色彩も多様になったように感じるが、建築外装の大きな面積を占める基調色は、実はあまり変わっていない。日本の歴史の中で培ってきた色は、現代の東京のような都市にも息づいている。無意識のうちにも選択されてきたこれらの色彩は、今後都市が成熟していく上で大切にしなければならない景観資源でもある。

目前には毎年多くの建物が建設されるが、そのほとんどは無色の灰色領域に収まっている。横濱ポートサイド地区では、ブルーグレーを基調色としていたが、落つていくほど深みのある色を持っていく必要はない。



中巻 二章 2. 色彩から景観へ (吉田 慎悟) より

2. わが国の再開発の変遷、駅前再開発から都市再生へ

(1) 80年代までの再開発

市街地再開発事業は昭和44年から始まり、西暦でいうと70年代から80年代の最初の10年間は鉄道駅前の商業再開発が非常に多かった時代である。当時、鉄道駅前は車や人の集まる場所でありながら、戦後マーケットが残り、建物が密集する地区であった。再開発事業によりバスやタクシー、歩行者交通を捌く駅前広場などの都市基盤を整備し、併せて土地利用を高度化する手法は高度成長後の成熟期に向かうわが国の経済、社会情勢に適合して大都市周辺の主要駅前地区に浸透した。これら駅前シリーズとも呼ばれた再開発は都市景観的にも共通点や画一的な構成が多かった。1階の一等地には銀行が入り、主要なフロアは百貨店かスーパーなどキーテナントが占める。再開発事業による地価の上昇が周辺に及び、一部の地元生業者は全国ブランド店へ替わったが、一方で周辺は駐車場化した。大型テナントは再開発ビルの床の資産価値上昇を担保として更に多店舗展開を図り、地元権利者も床を一括、キーテナントに貸して値上がりを期待するという不動産屋化が進む時代であった。

これを事例とすると、柏駅東口地区では、土地の高度利用として駅前広場は地上部分だけでなく立体的処理をした歩行者デッキの広場をつくっている。この周りにキーテナントと権利者用の商業ビルを作り、シスルーエレベーターや上部に展望レストランなどをセットで設ける、という駅前再開発してのモデル景観が作られた。



左：柏駅東口再開発 右：横浜駅北口再開発

上巻 一章 6. 市街地再開発事業と景観形成 (高橋 徹) より

40

C. 鉄道、駅との関係

現在の中央線の前身甲武鉄道は、1902年(M35)、それまでの始発駅飯田町駅からお茶の水駅間の工事に着手し、2年後に開通した。当時の御茶/水駅は現在の位置ではなく、御茶/水橋の西側に位置していた。そして1906年(M39)に甲武鉄道は国有化され、それと同時に万世橋までの延伸工事が始まったのである。

どうもこの鉄道敷設が神田川の千代田区側に線を通さなかった原因ではないかと想像される。鉄道開通以後の写真では、文京区側のみ緑豊かな風景を保っているようだ。

現在の御茶/水駅は1932年(S7)に中央線の複々線化と総武線の乗り入れ工事に伴い駅舎とホームが建設されたもので、昭和初期のモダニズムに溢れたデザインで、今も見る人に古さを感じさせないものである。ホームの上には聖橋が通っており、橋・駅・神田川が三位一体となった都市形を形成している。

上：現在の聖橋 右：ホームからお茶の水駅聖橋 左下：明治40年頃ののお茶の水駅 右下：現在ののお茶の水駅



下巻 三章 2. お茶の水 (瀬川 昌輝) より