



アーバン・アドバンス

2017.10_No. **68**

[特集] ランドスケープ

特集テーマ論文

都市の文化の深層としてのランドスケープ

Landscape as the fundamental structure of the Culture of City

石川 幹子

庭園から都市へー

日本の自然と共にある暮らしと文化をランドスケープデザインに活かす

岡田 憲久

アーバン・ランドスケープ・デザイン

ー国内外の事例を通じてー

宮脇 勝

土木・公共施設からのランドスケープデザイン

柴田 久

アーバンランドスケープ

～そのデザインの近未来像

宮城 俊作

ランドスケープ法制度に関する論考

～ランドスケープ法制度に共通する構造を見る～

舟引 敏明

名古屋発

名古屋城の眺望景観保全に向けて

長崎 正幸

名古屋都市センター事業報告

調査研究





特集 ランドスケープ

2017.10 No. 68

A

A. 太田川駅前どんでん広場

B. 垂直の森（ミラノ市）

C. JR GATE TOWER コートヤード

D. 警固公園（福岡市）

E. 中川運河とはしけ

B

C

D

E



【特集】ランドスケープ

都市の文化の深層としてのランドスケープ Landscape as the fundamental structure of the Culture of City 中央大学理工学部 教授 石川 幹子	5
庭園から都市へー 日本の自然と共にある暮らしと文化をランドスケープデザインに活かす 名古屋造形大学 特任教授 岡田 憲久	13
アーバン・ランドスケープ・デザイン ー国内外の事例を通じてー 名古屋大学 准教授 宮脇 勝	21
土木・公共施設からのランドスケープデザイン 福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授 柴田 久	28
アーバンランドスケープ ～そのデザインの近未来像 設計組織PLACEMEDIA, パートナー Partner, PLACEMEDIA Landscape Architects Collaborative 宮城 俊作	36
ランドスケープ法制度に関する論考 ～ランドスケープ法制度に共通する構造を見る～ 公立大学法人宮城大学 事業構想学群 教授 舟引 敏明	45

名古屋発

名古屋城の眺望景観保全に向けて 名古屋市住宅都市局都市景観室 調査企画係長 長崎 正幸	55
--	----

名古屋都市センター事業報告

調査研究	〈平成28年度 都市センター研究報告〉 中川運河の風景生成に向けた新たな仕組みについて 元 名古屋都市センター調査課 奥 貴正	65
	〈平成28年度 都市センター研究報告〉 都心部における空閑地の活用方法に関する研究 名古屋都市センター調査課 中島 壮太郎	71
	〈平成28年度 都市センター研究報告〉 新たな道路施設の有効活用に向けて ～企業の需要調査と道路マークパートナー事業の提案～ 元 名古屋都市センター調査課 伊藤 啓介	77
	〈平成28年度 NUIレポート〉 歩行者空間整備の整備促進に向けて 名古屋都市センター 調査研究アドバイザー 羽根田 英樹	83

はじめに

名古屋市は、世界デザイン博覧会の開催や、ユネスコのクリエイティブ・デザインシティ認定など、デザインを活かした都市づくりを進めています。今後の都市づくりにおいて、より一層、都市の魅力を高めていくためには、高質な眺望やオープンスペースのデザインなど、ランドスケープはますます重要性を増していくと考えられます。

そこで本号では、「ランドスケープ」をテーマとし、ランドスケープを活かしたまちづくりについて考えてみたいと思います。

2017.10_No.68
UA.
Urban・Advance

[特集] ランドスケープ

都市の文化の深層としてのランドスケープ

Landscape as the fundamental structure of the Culture of City

中央大学理工学部 教授 石川 幹子

1. 有限と無限

ランドスケープとは、「人と自然の関わりのなかで、生み出されてきた文化的空間の総体」であり、これを創造し、かつ維持していく活動は、その対象領域、国により多様であるが、造園、環境デザイン、都市計画、ランドスケープ・アーキテクチャーなど、広範に及ぶ。

世界の国々には、文化的背景を踏まえた固有のランドスケープが存在している。その原点は、庭園文化にあり、空間に求める精神の所在の相違が、空間構造の違いを生み出している。

写真1と2は、ベルサイユ宮殿のランドスケープと、京都龍安寺石庭を対比させたものである。ベルサイユは、広大な領域にヴィスタという軸線を導入することにより、「無限から有限」すなわち、人知の及ぶランドスケープをつくりだしている。一方、龍安寺石庭は、土塀で囲まれた枠組みを導入することにより「有限から無限」を生み出している。精神の拠り所の相違が、ランドスケープの本質的相違となっていることがわかる。



写真1 ベルサイユ宮殿：無限から有限へ



写真2 龍安寺石庭：有限から無限へ

2. 庭園から都市へ

ミクロコスモスとしての庭園が、大きくその役割を変容させたのは、産業革命、市民革命の進展により到来した19世紀中葉以降の都市化の進展であった。封建都市からの脱皮、新しい都市秩序を生み出していったパイオニアが、ランドスケープの領域であったことは、ほとんど知られていない。

19世紀中葉以降の近代化の荒波の中で、世界の都市は、それぞれの創意工夫と試行錯誤の中から、新しい革袋としての構造を生み出していった。産業革命により大気汚濁と公衆衛生が社会的問題となっていたロンドンでは、「都市の肺」として王室のパークが再整備され、コモンが開放され、今日に連なる都市のランドスケープが形成された。

城壁に囲まれたパリでは、これを破壊し、イギリス自然風景式庭園の意匠を踏まえて、ブローニュの森、ヴァンセンヌの森という巨大な「都市の肺」を、旧市街地の東西に配した。これらの社会的共通資本としての緑地は、1世紀半を経過した今日なお、市民にかかわることの



石川 幹子

いしかわ みきこ

ハーヴァード大学デザイン学部大学院修士課程卒業、東京大学大学院農学系研究科博士課程修了、農学博士。
慶應義塾大学教授、東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻教授をへて、現職。ランドスケープ計画・設計に携わる。



写真3 ブローニューの森

ない恩恵を与えている。理念を社会実装に導いた要因は、蓄積されてきた空間形成の技術と並び、開発利益の地域還元という財源確保の都市経営の知恵にあった。

封建ストックを有さないアメリカでは、19世紀中葉に、「民主主義の庭」として、ニューヨークにセントラルパークが誕生した。財源の一部は、公園整備に伴う開発利益を、受益地を設定することにより受益者負担金として徴収することにより充当した。

アメリカ市民の経験したことのない、公園というランドスケープの出現は、大きな波紋となり、全米に及んだ。シカゴ、サンフランシスコ、ミネアポリス、そしてボストンと、今日のアメリカの都市の骨格は、この時代のランドスケープの創造に端を発している。

なかでも、狭小な半島に立地していた古都ボストンでは、移民の流入による市街地の拡大という社会的要請に対して、大小の緑地をつなぎ、中小河川を整備し、ネットワークを形成していく手法の開発を行った。これは、パークシステム、すなわち公園と広幅員街路で都市の骨格を創り出すという手法であり、20世紀初頭を牽引するランドスケープの技法として、世界各地に広がった。

日本では、関東大震災後の帝都復興計画の中で、このパークシステムが導入され、戦災復興計画で全国の都市に展開された。名古屋市の久屋大通、仙台市の定禅寺通り、広島市の平和大通りも、このパークシステムの系譜に連なる。

3. 都市構造としてのランドスケープ

庭園から都市へと展開をとげたランドスケープの領域は、総合計画としての都市計画の成立を牽引していくこととなった。その源流は、理想都市論の系譜としての田園都市論、及び、破竹の勢いで都市形成が進められていたアメリカにおけるパークシステムにあった。

アメリカにおいて発達したパークシステムは、遷都100年を記念する首都ワシントン計画の中で大きな展開を遂げ、都市美運動と結びつき、新たなランドスケープを生み出していった。水辺を大切にし、ネットワーク計画により大小の緑地を結び、都市構造を形成する手法は、ワシントンのポトマック河畔の計画などにより、広く世界に知られるようになった。1920年代には、都市の無秩序な拡大を防ぐため、田園都市論とパークシステムの総合化の流れの中から、近代都市計画が誕生した。

この運動を象徴する国際会議が1924年にアムステルダムで開催された第8回国際都市計画会議であった。日本から参加していたのが、当時、愛知県都市計画地方委員会技師であった石川栄耀であった。

日本において、ランドスケープを都市計画の柱として導入したのが、当時の大阪市長、関一、そして石川栄耀であった。関一は、1927年大阪市において第一回全国都市問題会議を開催し、「自由空地」と題する報告を行い、「空地の問題が都市計画の中心問題の地位を占めて居るといっても差支えない」と述べ、市街地周辺の



写真4、5 ボストンパークシステム（1880年頃、2015年）同じ場所、創り出された都市の自然

農地、山林、河川の計画的保全、ネットワーク化を目的とする「大大阪計画」を発表した。これは、当時、ロンドン、ベルリン、ニューヨークで進められていた都市計画の潮流を踏まえたものであり、この計画により、服部緑地、鶴見緑地など、今日の大阪の都市構造を決定するランドスケープが生み出された。

図1は、これに先立ち、1926年10月に策定された「名古屋市都市計画街路及び運河網並公園配置図」である。大小の公園が都市計画道路によりネットワーク化されており、都市を支える動脈としての運河網が張り巡らされている。名古屋市のパークシステム型都市計画は、日本ではじめて策定された都市計画であり、東京の計画は、1939年4月に策定されており（東京緑地計画）、名古屋は、東京に先んじること13年、であったことがわかる。

この計画の大きな特色が、名古屋港と当時の国鉄笹島駅を結ぶ舟運であり、中川運河開削工事は、1924年に都市計画決定されている。



図1 名古屋市都市計画街路及び運河網並公園配置図

水位を一定に維持するための松重閘門が整備され、名古屋市発展に大きく寄与してきた。1960年代になると、港湾機能、物流の変化により、衰退が余儀なくされる時代が長く続いた。

写真6、7、8は、現在の中川運河である。都市の舟運を支えてきたインフラストラクチャーが、一つの歴史的役割を終え、「文化を支える深層としてのランドスケープ」への移行が求められている。中川運河沿いの拠点には、露橋下水処理場があり、筆者は、10年以上前から、この再生計画に携わってきた。現在、処



写真6 中川運河とはしけ



写真7 ささしまライブ24地区



写真8 松重閘門



写真9 中川運河沿いの倉庫：豊かな創造的空間再生の可能性

理場の地下化工事が進められており、上部は、中川運河に向かって開かれた公園として公開される予定である。

中川運河を再生させる活動は、活発に行われており、隣接する企業やNPOにより、チャナールアート等の活動が盛んにおこなわれている。たぐいまれな資産と立地を活用し、当該地域が新生名古屋のコアとなっていくことは、必然であろうと思われる。

しかしながら、写真7のささしまライブ24地区をみても、隣接するまちとの連携が、いまだに不十分であると考えざるをえない。それは、おそらく、本稿の主題である「ランドスケープを創り出す」というダイナミックな、名古屋ならではの、立ち位置の発見に、いまだ、結びついていないからなのではないかと考える。

「文化の深層を支えるランドスケープ」とは、何なのであろうか。世界の都市の試行錯誤の軌跡を概観し、名古屋の未来を考えたい。

4. 文化の深層を支えるランドスケープ

事例1：ボストンのエメラルド・ネックレスとビッグディック

前述したように、アメリカのボストンでは、1980年代にパークシステムが整備された。大小の緑地と中小河川をネットワーク化させた計

画は、市民から“エメラルド・ネックレス”という愛称で呼ばれ、今日に至っている。1970年代より、ボストンにおいて大きな争点として浮上したのが、歴史的な港湾地区を分断する高速道路であった。この高速道路は、ボストン活性化の切り札として、1950年代に建設されたが、交通渋滞、市街地の分断などから、地下化が決定され、その上部利用について、20年以上の歳月を要し、議論が行われてきた。争点は、巨額の投資資金を回収するための地下化後の土地利用であり、上部を建築用地として売却する検討が行われた。問題は、地下化された道路用地の何割を建設用地とするかにあり、建築と緑地の割合は、7：3、6：4、もしくは5：5と大きく揺れ動いた。ボストン市民の選択した道は、0：10、すなわち、すべてを緑地とし、エメラルド・ネックレスの継続の道を選択したことになった。建設費用は、隣接する市街地に



写真10 ボストン・ビッグディック
高速道路地下化、工事中の写真(2004年)



写真11 ボストン・ビッグディック
高速道路地下化竣工後(2008年)

容積率のボーナスを付与することにより捻出した。写真10は、高速道路の地下化工事中のものであり、写真11は、工事完了後のものである。

都市の真ん中に、歴史的経緯をふまえたヴォイドとしてのランドスケープを創り出すことにより、メッセージ性の高い、新しい都市空間を創り出している。

事例2：ロンドン、グリーンベルトの継承と新しいインフラの形成

ロンドンは、広域都市計画として、1944年にグレートロンドンプランを策定した。この計画は、1924年に開催されたアムステルダム都市計画会議を踏まえて、「大ロンドン及びこれに隣接する地域において、グリーンベルト、すなわち非建蔽地域を保存することは、適切かどうか、また、適切であるとすれば、どのような段階を踏むべきか」という問いに対し、1933年のグリーンガードル計画にはじまり、様ざま

の試行錯誤をへて、4つの環状構造を有する都市構造を描き出したものであった。グリーンベルトは、市街地の連坦を防ぐため、第3の環状構造として導入され、その外縁となる第4のリ

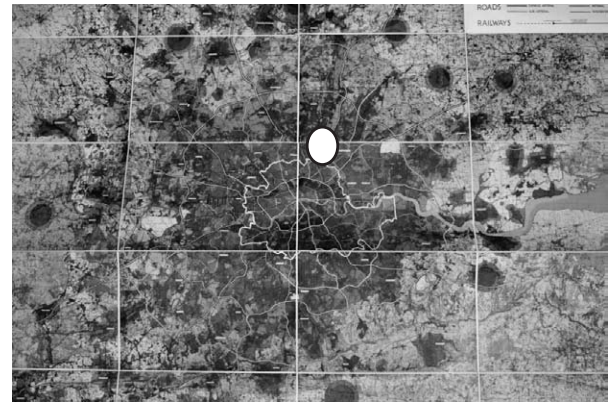


図3 グレートロンドンプラン（1944年）
同じく丸い印がオリンピック主会場となった
リー川河川敷

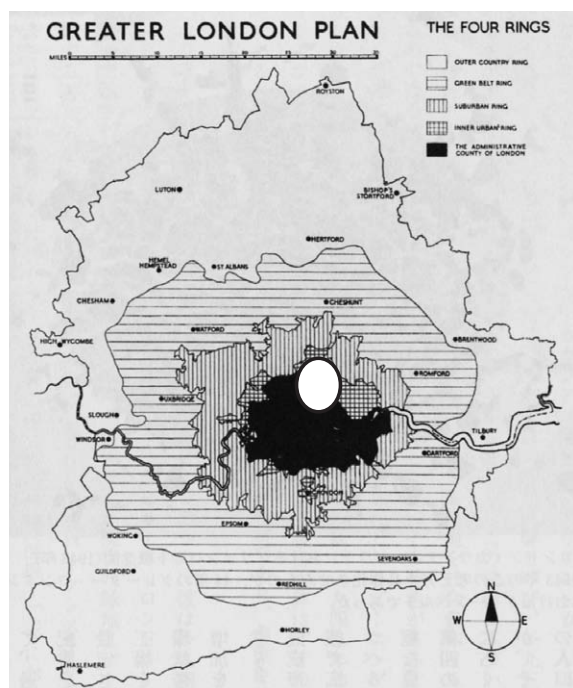


図2 グレートロンドンプラン（1944年）におけるグリーンベルトの構造。丸い印がオリンピック主会場となったリー川河川敷。

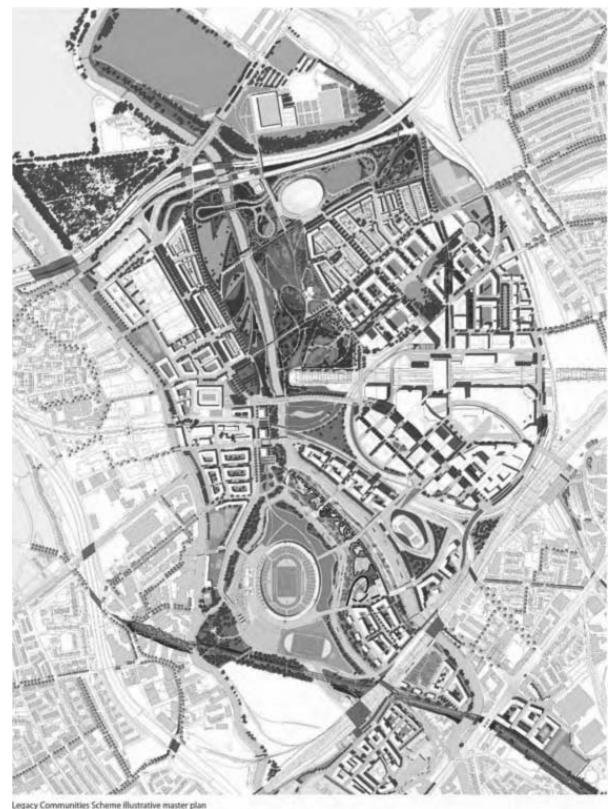


図4 Legacy Communities Scheme illustrative master plan
(出典：QUEEN ELIZABETH OLYMPIC PARK / Canal & River Trust “OLYMPIC LEGACY WATERWAYS FRAMEWORK”)

ングに都市と田園の共生するニュータウンが建設された。

2012年に開催されたロンドンオリンピックの会場となった地区は、このグレーターロンドンプランで計画されたグリーンベルトの一部であり、都心に貫入するクサビ状緑地に位置し、汚濁したリー川の浄化をめざし、オリンピック後には、エコロジカルパークとしての再生が、地域住民と共に実施されている。ロンドンのグリーンベルトは、牧野の景観を基調とするイギリス固有の文化的景観であり、イギリス自然風景式庭園で育まれたランドスケープ（17～18世紀）を都市計画の中で、20世紀初頭より連綿として受け継ぎ、2012年のオリンピックを契機とし、実現に移していったことがわかる。

事例3：ソウル市清溪川の再生

写真12－13は、ソウル市の中央を流れる清溪川の再生のプロセスを示したものである。高速道路で覆蓋されていた都心の川を、市の誇り



写真12 ソウル市清溪川（高速道路撤去跡）



写真13 ソウル市清溪川

を取り戻すために、再生したものであり、限られた空間ではあるが、川沿いに集中的に緑化を行い、都市の自然の回復という目標のもと、ランドスケープを基盤に据えた再生計画が実施された。10年の歳月をへて、現在は、豊かな自然の回廊となり、また、観光拠点となっている。

事例4：各務原市水と緑の回廊計画

海外の事例を挙げたが、名古屋近郊においても、地域の自然環境を読み取り、ランドスケープを基盤とし、都市再生を行っていった事例は、多々ある。一例が岐阜県各務原市の水と緑の回廊計画である。木曽川の清流が洗う河畔に位置する各務原市は、古くから中山道の宿場町として繁栄してきたが、1960年代以降の高度経済成長期に、里山を開発し、住宅団地の建設がすすみ、郷土の誇りとなる街をいかに再生するかが大きな課題となっていた。

折から、都市緑地保全法が改正され、市民参加による「緑の基本計画」の策定が法定計画として定めることができるようになり、各務原市は、市長のリーダーシップのもと、ワークショップを開催し、それぞれの地域のランドスケープ資源の発掘を行い、「水と緑の回廊計画」の策定を行った。

その特色は、「歩いて暮らすことのできる安全で美しい街」、「山、川の豊かな自然をくらしの中に」、「生命共生都市」の3つの目標のもとに、森の回廊、川の回廊、町の回廊から構成さ



写真14 学びの森（岐阜県各務原市）



写真15 各務野自然遺産の森
里山の自然環境を生かしたランドスケープ



写真17 荒廃していた木曽川旧河道



写真16 瞑想の森
火葬場という人間の究極の場をランドスケープとして昇華させたもの



写真18 ワークショップによる再生プランの検討

れる計画を策定し、その結節点を拠点として位置づけ一つ一つ着実に実行していったことであった。

写真14は、町の回廊と川の回廊の結節点としての「学びの森」である。岐阜大学農学部跡地の豊かな環境を文化の深層として継承、再生させたものであり、土木学会環境デザイン最優秀賞を受賞している。

写真15は、森の回廊の拠点としてつくりだされた「各務野自然遺産の森」であり、里山文化を継承する活動拠点が設けられている。

写真16は、同じく森の回廊と川の回廊の結節点に設けられた「瞑想の森」である。これは、人が最後におとずれる火葬場を、ランドスケープとして昇華させたものであり、建築は伊東豊雄氏の設計であり、小さな市の火葬場ではあるが、海外からも訪れるひとが絶えない。

写真17 - 20は荒廃していた木曽川の旧河



写真19 よみがえった美しい水辺



写真20 身近な水辺の復活

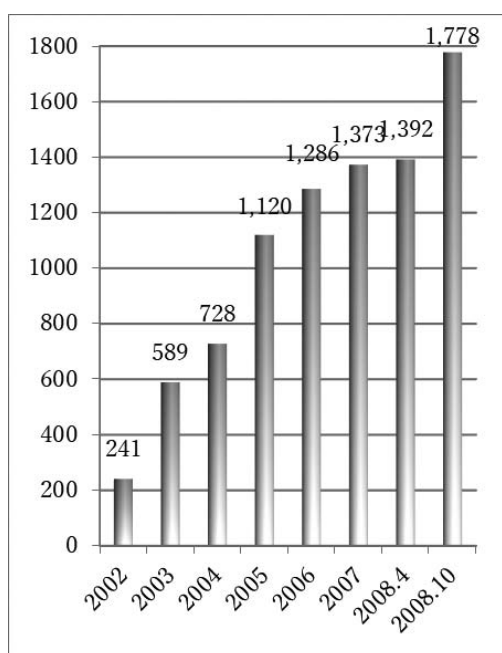


図5 パークレンジャー登録者の推移（岐阜県各務原市）

道を市民総出で、クリーンアップし、ワークショップを行い、再生した事例である。

図5は、このような活動を支えるパークレンジャーの推移である。多くの市民が、自分のできるささやかな時間を活用し、地域に貢献できるプラットフォームを有していることが、各務原市のランドスケープに基礎をおく回廊計画の特色である。

以上、ランドスケープとは、何かというテーマに基づき、庭園から都市、そして広域都市計画まで、ランドスケープを基盤とする計画事例を取りあげてきた。

「文化の深層としてのランドスケープ」には、例外なく、①理念、②計画とデザイン、③これを支える人が存在している。名古屋の中川運河周辺は、過去のインフラを深層とし、ダイナミックなランドスケープを基盤とする都市再生の理念、計画とデザインが求められている。

理念とは、ロンドン・パリにおいては「都市の肺」であり、ニューヨークは「民主主義の庭」、ボストンは「エメラルド・ネックレス」、ソウ

ルは「都市の誇り」であった。名古屋は、何を理念として共有するのであろうか？

計画とデザインについては、僭越ながら長年、世界のランドスケープの計画・デザインに携わってきたものとしての思いは、「どのような都市の自然を回復していくか」という視点を、いまだ有していないという点である。活力、アートを底辺から支えるものが、都市の自然である。ここにあげた世界の都市は、例外なく、その規範を見つけ出す努力を行っている。

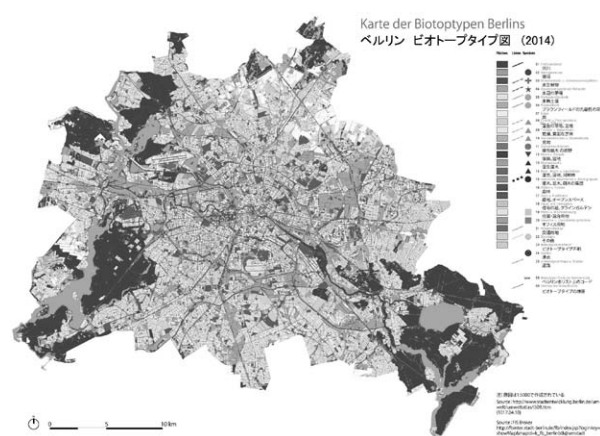


図6 ベルリン市ビオトープマップ

最後に示す図6は、ベルリン市のビオトープマップである。ベルリン市は、市域の50%以上を緑地とすることを、すべての施策の基本に据えている。それを支えるものが、ビオトープマップであり、学術調査を踏まえ、3500種以上のビオトープが分類、記載されている。これに準じるものとして、日本で策定されているのが、鎌倉市ビオトープマップであり、古都の保全に大きな役割を果たしてきた。

幸いなことに、中川運河沿いには、故郷の再生に情熱を傾ける多くの人々が、活発な活動を行っておられる。都市計画の名門としての名古屋で、「理念」、「計画・デザイン」、「人」を結んだ、フロンティアを切り開いていっていただきたいと考える。

庭園から都市へー

日本の自然と共にある暮らしと文化をランドスケープデザインに活かす

名古屋造形大学 特任教授 岡田 憲久

1. はじめに

地球規模での温暖化問題や日本各地で起きる震災、豪雨による河川の氾濫など、私たちは自然環境について否応なく意識せざるを得なくなっている。こうした状況で建築の分野においても緑の外部環境との関係をどうデザインしているかが評価のポイントとなるが多くなった。しかし一方で、自然があたかも新しい素材として過剰な技術を伴って成立させられたり、「建築と自然の共生デザイン」が表層的におしゃれなファッションとして作られたりした姿を見かける。こうした建物を見ると、植物を主役とした空間設計に携わってきた私は違和感を覚える。

ランドスケープデザインの事務所が多く設立され始めたのは、私が大学を卒業した年、1974年頃からである。高度経済成長に伴う都市公害という社会問題に対し、農学系を専攻する若者たちが、緑地や広場の計画設計へと向かった。広場論も建築系の雑誌や書籍で熱い議論が繰り返された。日本の都市空間において西欧の広場に当たる空間や役割はどのような形をとるべきかとの問いがなされた。ヨーロッパでは町を中心に固定された空間として広場がある。翻って日本では広小路や火除け地、路地などの道や社寺境内が時に応じて広場化する。こうした動的空間こそが日本の広場ではなかろうかという論も当時大変印象深いものであった。

私は日本的な緑の空間をまず日本庭園から学ぼうと思い、大学卒業後、京都の庭師の世界へ

入った。そこで都市の暮らしの中での人と緑との関係の、濃密な空間をいくつも体験することができた。その経験が、今日の私のランドスケープデザインの基礎になっている。

その後、ランドスケープの設計に携わるようになると日本の緑地、公園が、欧米の先進的なランドスケープデザインを参考とし展開されることに疑問を感じ、今日の日本的な空間デザインがあるはずだと思うようになった。そうした問いは、日本の都市の「暮らしの文化」を日本人の自然観との関係から見てみることで、また日本庭園を「都市における人間と自然との出会いのデザイン」として読み解くことで答えを見つけられるのではないかと思い、『日本の庭ことはじめ』¹⁾をまとめた。

その後は機会があるごとにこの日本の庭文化の読み解きを繰り返し語ってきたが、ここでもこの誌面を借りて日本の庭の私の読み解きを語



岡田 憲久

おかだ のりひさ

1950年大阪生まれ

信州大学農学部林学科造園研究室卒業
京都にて5年間作庭修行後名古屋にて
ランドスケープの設計事務所勤務を経て
名古屋造形大学・大学院教授、2016
年より特任教授

1989年より景観設計室タブラ・ラサ主宰

著書「日本の庭ことはじめ」他

2009年日本庭園学会奨励賞

2011年日本造園学会賞『武田薬品研修
所・全体景と石庭「九山八海の庭」』

2011年愛知県芸術文化選奨文化賞

2013年度都市公園コンクール国土交通
大臣賞「東海市太田川駅前広場」

りたいと思う。そこから日本的なランドスケープデザインの形を探せないかと思っている。

2. 日本の庭の背景—都市においても自然と共にあろうとする暮らしの文化

都市そのものは森林を切り開いて造られた巨大な造形物である。しかし日本と西欧とではその建造方法が大きく異なる。自然界に八百万の神々が棲むという自然観を育んできた日本人は、都市の建造において、中国の風水思想なども無理なく受け入れていく。風水思想とは土地そのものが持つ自然のエネルギーの流れ、リズムの読み解きを、地形や方位の吉凶として判断し、都、城、住居、墓を築くものである。自然のエネルギーをよりの確に受けて力に変えようとした。風水を表現する言葉のひとつに「背山臨水」という言葉がある。都市は山を背負ってエネルギーをキャッチし、そのエネルギーが滞留しないように前方が開け、川が流れている地が選ばれた。この方法で作られた都市、京都には今も多くの社寺に庭が残る。それは今もあちこちに湧水があるなど、大地が千二百年を超えて生きて呼吸しているからである。

では、江戸はどうであったか。享保期（1716～1736年）には100万人を越す人口を有する世界最大級の都市であった。その土地利用は武家地6割、社寺地2割、町人地や畑など2割という構成。大名は上・中・下・抱屋敷を持ち、屋敷には縮景式の庭園が造られ、山や谷川の流れる緑あふれる場であった。嘉永7年（1854年）の開国時、ヨーロッパのいくつかの大都市は既に産業革命を体験しており、産業の発展を優先した都市計画により労働者の生活環境の整備はなおざりにされ、ゴミと汚物と汚水にあふれる劣悪な状況であった。開国とともに江戸を訪れた欧米人の一人、ウィリアム・モースは「日本

ではすべての廃棄物が都市から運び出され、農地に肥料として利用されている」と述べている²⁾。糞尿が近郊の農家に高価に売り渡されていた他、馬の糞、魚の屑、厨芥類、油粕、酒粕、醤油かすなどが畑地にすきこまれる大切な有機肥料となり、新鮮な野菜が江戸へ供給された。広大な庭園と自然の摂理に則った暮らしが外国人をして江戸の町を「ガーデンシティー」と言わしめる所以となった。

このような都市の姿が生まれた背景には、農業生産の場における日本人独特の自然との対応の姿がある。日本の風土や地形、それに伴う水環境、微気象は非常に複雑で多様であったため、自然との関わり方、対し方、感性が必然的にきめ細やかなものとならざるを得なかった。自然の読み解きがうまくいかなければ、生産量の低下につながった。そしてこの農業の場で培われた自然に対する豊かな感性が、そのまま都市文化にも受け継がれたのである。

詩歌、絵画、工芸などの世界では、自然の風物が繊細な描法で描かれた。また蛸狩り、虫聴きなど、人々の生活の隅々で自然の楽しみ方や遊びの豊かさを見ることができる。現在でも賑わう花見は八代将軍徳川吉宗の花見政策により飛鳥山、品川の御殿山、隅田川沿いの向島が桜の名所として開発され、花見が庶民のものとなった。また江戸時代の安定した社会では園芸が大きなブームとなる。染井や入谷で朝顔市が開かれ、のぼりが立ち、品種改良が競われた。鉢植えが所狭しと並び、庶民がそれを買求める姿が江戸の夏を彩る風物となり、長屋の路地を彩る光景となっていた。

3. 日本の庭の特徴

日本人は都市の暮らしに自然物である木、石、水を直接持ち込んで組み合わせた空間を作り、庭として愛おしんできた。しかし生活空間

のすぐそばで自然を楽しむためには何らかの形で整えることが必要となる。自然の整え方、すなわち意匠は大きく整形式と自然風景式の2つに分けることができる。世界では自然観の違いによって自然の扱い方が異なり、その結果として庭のデザインが異なってくる。

西欧では厳しい自然から身を守るため自然と闘ってきた。そのため自然をいかに従わせるかという自然観を持つ。そこから人間の意図した形に自然を配列して空間を作るデザインを熟成させてきた。整形式庭園である。しかし産業革命の足音が近づき、牧歌的な風景までが失われてくると、イギリスでは農村景観をもととした自然風景式庭園が生まれる。それがアメリカに渡って公共的緑地空間のデザインに用いられ、ランドスケープデザインが生まれたのである。

日本の庭は同じく自然風景式であるが、イギリスで生まれたものとはまた異なる。日本人は生まれ、成長し、朽ち果ててゆく自然の変化する姿を美しきものとして楽しむ。変化し、形状を変える自然を、生活空間のすぐそばに引き寄せて楽しむために、暴れすぎないように抑制する技を生み出し、制御した場を設え、意匠として整えて発展させてきた。

それは自然の構成要素である木と石と水を使った理想宇宙の縮図の表現でもあった。時代ごとに須弥山(しゅみせん)、極楽浄土など様々な意味が付加され、建築様式の変化に合わせて形状を変化させながら造られてきた。

4. 日本庭園の様式

日本庭園の様式は一般に建築様式に対応した分類と宗教的背景による分類が複雑に交差した解説がなされてきた。ここでは日本庭園のデザインをランドスケープのデザイン手法に引き継ぐために、形態を元に単純に3つに分けたいと思う。それが「池庭」、「枯山水」、「露地」であり、

それぞれを空間構成の手法として見ていく。

1) 池庭

水は暑い夏、都市生活の涼感のためになくってはならないものである。また古今東西の庭園の例にもれず、日本においても水は庭園の骨格となる。流れや池の水際は自由な曲線の入り組みとして表現された。こうした池を中心とした庭は縮景式とも呼ばれる。山、谷、川、海といった自然景観を限られた生活空間でまさに縮小して描いた。

また庭は理想宇宙の表現でもあった。中国から伝わった神仙思想では海の彼方には不老不死の妙薬がある仙人島があるとされ、池に浮かべた島の景色と重ね合わされた。

日本庭園の池庭が様式として整うのは平安時代の寝殿造り建築に伴う庭園においてである。平安時代末期に書かれた日本最古の造園書『作庭記』には自然をどのように扱い、庭造りを行うかという思想と形態が絵解きではなく文章でのみ記されており、その後の日本の庭造りに連綿と受け継がれていく。「生得の山水をおもはえて」、「乞はんに従い」、「風情をめぐらし」などと、自然本来の姿を思い描き、自然に従いながらも、自分なりの自然の解釈を意匠として表現することを説いている。こうして山から水が流れ出て池に注ぐ日本庭園の基本様式が出来上がる。

池庭はその後単純な形態のものから徐々に複雑化していくのであるが、その集大成ともいえるのが池泉回遊式庭園であり、代表的なものの一つが桂離宮庭園である。書院群の前に池庭が広がり、園路をたどると深山に行く景色や、水辺が垣間見える景色など様々なシーンが展開し、森の中の茶亭へと至る。それぞれの建物回りは露地の手法を適用しながら一個の独立した空間としてまとめられており、個と全体の関係が池を中心として明快に整理された空間構成となっている。ベルサイユ宮殿の庭園が1,000ha

を超える広さであるのに対し、桂離宮庭園はたったの7haであることを鑑みると、歩くに従って水面を視界から閉ざしたり広げたり、生垣で建築を隠しながら屋根だけちらりと見せ奥深さを感じさせたりと、いかにその手法が絶妙であるかがわかる。

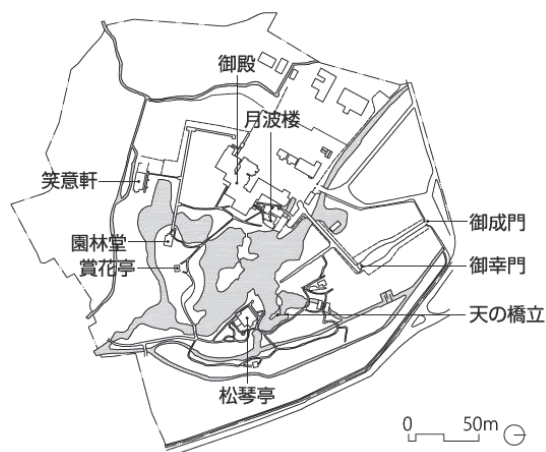


図1 桂離宮庭園平面図

2) 枯山水

鎌倉時代、禅僧が好んだ宋の山水画の様式に「残山剩水」という手法があった。余白の多い画面に自然の一部だけを描くことにより、その背後にある全体を感知させようというものである。この考えを庭園に反映した様式が枯山水である。古代に磐座という考えをもつ日本人にとって自然石は自然の力を表す神聖なものであり自然そのものでもあった。これまでの池庭のように現実の風景の縮景とせず、余白を大切にしながら自然の本質を石の組み合わせと配置による空間造形として示そうとしたもので、極めて抽象的な表現である。

枯山水で誰もが知るのは龍安寺の石庭であろう。作者および作庭年代には諸説があるが、比較的小ぶりの石を使った美しい配石バランスの妙を含め、議論が尽きない。油土堀で囲われた空間は幅25m奥行10mほどの空間であり、5群に分かれた15石で構成されている。

枯山水は植物の無い小さなスペースでも成立

する庭園である。現代では宗教的な意味合いは薄れても、無機質な都市空間に抽象的な自然の表現として、自然の声を届けられる素晴らしい方法だと考えている。

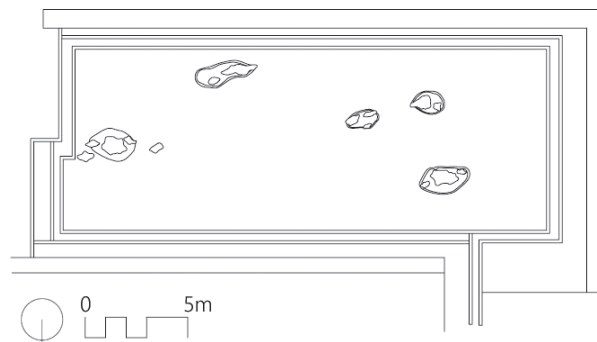


図2 龍安寺庭園平面図

3) 露地

安土桃山時代、経済発展著しく茶の湯が盛んであった堺の町を訪れたポルトガルの宣教師ジョアン・ロドリゲスは著『日本教会史』で「市中の山居」なる空間が流行していると述べ、街なかで「人里を離れて隠棲し、自然の事象やその根本の原因について思索する、隠世者の庵を模した」ものと説明している。³⁾これが千利休によって大成されたわび茶の空間である。当時の茶人にとって、世俗や日常のただ中で精神性を高め社交する場をもつ方が、社会と縁を切った山里の閑居で遁世するよりも勝っていたのである。こうして池を海に見立ててきた縮景式の日本庭園とは趣の異なる深山幽谷の風情の空間を街中に生み出す様式が生まれたのである。

客は露地門を潜って飛び石を渡り、雪隠、蹲踞で浮世の汚れを清める。武士の場合は刀掛け（無い場合もある）で刀を預けて身分をはずし、頭を下げて躡口を潜り茶室へ入る。露地には、その後の日本庭園に欠かせない基本要素が登場する。灯籠、蹲踞、飛び石である。本来、灯籠は寺社仏閣の献灯用だったものが宗教的意味を離れ庭の照明器具に、蹲踞の手水鉢も同じく神社仏閣で身を清めるためのものが意味を引き継

ぎながら景色としても取り入れられた。小空間のデザインパターンが決定されたと言える。

また茶の席では折々の季節や行事に合わせて掛軸、道具、茶花にまで趣向が凝らされる。絵や工芸品は西洋と異なり季節によって取り換えられる建築の設えであり道具なのである。

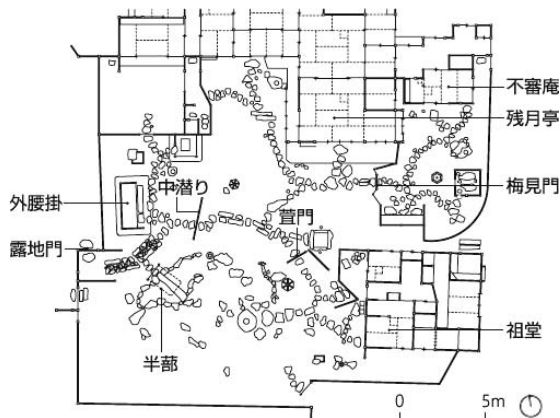


図3 表千家不審菴露地平面図

5. 時間のデザイン

庭園を空間の様式として解説してきたが、日本庭園には美術や建築など他分野にはない独自性がある。それは主体が生きた自然であり、時間とともに変化するものであるということである。その変化する自然をより美しく享受するために時間概念のデザイン化が巧まれた。

最も理解しやすいのは1年の時間の変化、すなわち四季の変化のデザインである。春のウメやサクラ、芽吹き若葉、夏の涼としての水をデザインで際立たせる。

一日の内の変化をデザインすることもある。その代表が潮の満ち引きを庭に取り入れ、池の護岸形状の変化を楽しむ「汐入の庭」であろう。浜離宮恩賜庭園で今でも見ることができる。

わび、さびとして際立たせるデザインは、成長し朽ち果ててゆく自然本来の生態的経年変化を美と捉えたものである。苔むした床のデザインや、時間を経て角が丸くなった山石の配石な

ど悠久の時間のデザイン化である。

このように変化する生きた自然を主役としてデザインする日本の庭は、人間の意図で構成したところと、自然に任せるところを明確に分けている。形態は変化しながらも、その奥にある自然の「普遍的な生命のリズム」は変化しない。そのことを受け入れ際立たせてみせるデザインが重要なのである。

6. 日本の庭で育まれた自然との関係のデザインを今に生かす試み

私は今日の都市の緑地デザインに日本の庭で育まれた自然と人間の出会い方のデザインを今に生かしたいと考えてきた。道半ばではあるが、その試みをいくつか紹介したい。

1) アルペン丸の内タワーの公開空地

名古屋城近くのオフィス街に建設された25階建てビルの公開空地である。敷地の二方が道路に接し、緑地とピロティー下の広場を合わせてわずか約600m²の広場である。この限られた条件下で、日本庭園の要素を融合させ、広場であり庭であるような空間の創出を試みた。

日本庭園では凝縮した空間と余白空間のバランスを取ることが重要であるが、外周緑地（凝縮空間）とピロティー下の石舗装広場（余白空間）がそれにあたる。また日本的な建築と庭園という屋内外の相互侵入を実現するために、公開空地とエントランスロビーの境をガラスの壁としてもらい、そこに段差を作らない外構部のレベル設定をしている。ディテールにおいては、水景の吐水口に「かたくち」と呼ばれる古来の器から発想を得たデザインを施した。耳を澄ませばわずかな水音が都心にいることを忘れさせ、心を和らげる。植栽は、雑木の庭を都市のスケールに合うように設計している。

2) 武田薬品研修所《石庭一九山八海の庭》

施設内に海外エグゼクティブを主に研修・宿



写真1 アルペン丸の内タワー公開空地。片口からヒントを得た小さな水の景色。



写真2 武田薬品研修所 石庭「九山八海の庭」(撮影 村井修)

泊対象とする建物があり、日本的文化の発信も求められたため、エントランスロビーに面した光庭を枯山水とした。《石庭—九山八海の庭—》と名付け、外国からの訪問者が日本文化の一端に出会える場とした。九山八海とはインドで生まれ中国を経て日本へ伝わった世界観で、世界は九つの山と八つの海で構成されるという。中心の山、須弥山には不老不死の妙薬があり、仙人が住むという。石組みの定番であるモチーフをここでも用いたものである。

黒味を帯びた九つの石は山を表し、海の部分には中国の敷瓦「磚」を、さざ波には日本の瓦である「のし瓦」や「輪違い」を用いている。特にインパクトのある大きくえぐられた7トンの巨石は、石を削り取った激しい水の動きと、石がたどってきた悠久の時間を、視覚的に訴えてくる。光庭は陽が当たらず、雨の落ちる場所も限られ、擁壁で仕切られた人工的な空間である。この深くえぐられた石に自然を託し、時間を視覚化して感じ取ってもらおうとした。現代的な建築環境に適応しながらも伝統につながる庭園デザインを実現しようとした。

7. 都市に東西1kmの緑の軸を (東海市太田川駅周辺ランドスケープ)

次に紹介するのは2010年より7年かけて作り上げてきた空間、愛知県東海市の主要駅名鉄太田川駅周辺ランドスケープである。

東海市は平成4年より、中心街再生のための土地区画整理事業、市街地再開発事業、鉄道の連続立体高差事業とともに、名鉄太田川駅の東西約1kmにわたる緑のネットワーク計画（土地区画整理事業の一つとして）を進めてきていた。二十数年の年月を経て道路が作り直され、ようやく確保された場を実際にどのような形にするか決める段階となった2010年、総合監修という役目をいただいた。基本・実施設計



図4 太田川駅周辺図



写真3：東海市太田川駅前広場（東）

は土木コンサルタントが受注、その中の修景に関わる全ての基本及び実施設計、現場意匠監理を行ってきた。こうして2018年3月には東西約1kmにおよぶ緑の軸、緑道が完成する。

1）太田川駅前広場（東）（2012年3月竣工）

駅前広場（東）と幅員50mの歩道を一体整備し、東海市の新たな玄関、交通拠点、人々の集う空間とした。市民によって「どんでん広場」と名付けられた。ナンキンハゼとベンチが並ぶ空間の先にある噴水では子供の歓声が響く。イベント会場でもある歩道は100mに渡って延び、左右に樹高8mを超えるケヤキが並ぶ。祭りに

は山車が並び、どんでん（回転）を繰り広げる。大空間がある一方で、ヒューマンスケールで憩える場として、緑の中の散策道と姉妹都市をテーマとした二つのスモールガーデンを設けた。

2）大田公園（2015年3月竣工）

緑の軸の西端には東海市の近隣公園、大田公園が整備された。公園は日本福祉大学東海キャンパス（2015年4月開学）に接し、明るくモダンでシンプルな、大きなひとつの芝生広場とした。公園は南北に細長く、東西二段の段差がある構成となっている。上段には寛ぎの空間としてパーゴラと水のあるテラス広場があり、下段



写真4：大田公園



写真5：東海市太田川駅前広場（西）

には砦を中心とした子供広場がある。ここにはモザイク舗装を日本福祉大学の学生、大田小学校の子どもたち、名古屋造形大学の学生らによるワークショップで作成した。また水景施設、太陽のモビール、月のモビール、園銘板などは彫刻家とのコラボレーションで仕上げた。

3) 駅前広場(西)・太田川駅西歩道(30m歩道) (2015年10月・2016年3月竣工)

太田川駅西側は駅舎、ユウナル東海(東海市芸術劇場が入る)と商業施設と三つの大きな建物に囲われた空間である。そこに大屋根と立体横断施設も造られた。それぞれ異なる設計事務所に発注された物件であるが、総合監修者として一体的な空間づくりのためにデザインの舵取りを行った。大屋根は柱を樹木のイメージとし、立体横断施設では高欄や舗装材などがランドスケープとつながるようにした。

東海市芸術劇場の東入口には大きく円弧を描く彫刻的なベンチを設置、その背後にカツラの木を列植し、エントランスを象徴的に示しながら腰かけられる休息の場ともなるようにしている。駅前広場の南側には東海市出身の儒学者細井平洲と米沢藩主上杉鷹山の『対面の像』が緑に囲まれて行き交う人々を見守る。自然石を配した山深い米沢の地に思いをはせる日本庭園的手法の空間と、全体のモダンな雰囲気広場を同居させることにデザイン的に気を配った。

8. ランドスケープデザインのこれからについて思うこと

都市の公共緑地の設計・工事は、土木の領域で扱われる。建築に比べこの分野ではデザインの重要性がまだまだ認識されていない。モニュメント的な造形物にはモノとして予算が割かれることはあるが、ランドスケープの基本的な仕上げ材である舗装、縁石等の平米単価が建築に比べあまりにも少ない。また設計者が現場意匠

監理を行うシステムが一般的にない。こうした現状が日本の公共緑地、道路、広場に洗練されたデザインが少なく感じる理由だろう。

また、緑地は生き物の生育する場であるのに、最も気を使わなければならない土壌、排水の大切さが理解されていないことが多い。またどれだけ配慮して植物を選択しても、環境に適合しない場合もある。工事完了後の樹木の生育状況にあわせた植物景観の誘導にも設計者が関わるシステムがあるべきだと思う。

様々な思いがあるものの、太田川駅「どんでん広場」の緑は7年たった今、手厚い管理のおかげでケヤキをはじめとする高木がようやく勢いよく枝葉を茂らせ始めている。都市の中心に1kmにわたって緑の軸が造られているのは全国でもそんなにあることではないと思う。あちこちに設けたベンチで思い思いに人が寛ぐ姿を見ると、都市の屋外における豊かな時間を少しは作り出すことができたかなと嬉しくなる。

都市では風と水の自然エネルギーを受け止める木々のそよぎや大地の起伏がすでに失われている場合が多い。そのような場で、選ばれた自然の断片、すなわち一本の木、一個の苔むした岩、一輪の花などを組み合わせることにより生命の声を聴き、その場の持つ自然の力、普遍の生命の営みにつながるような場のデザインが行われるべきだと思う。都市の中でも自然と共にあることを豊かに育んできた日本の文化、日本の庭の文化を再発見し今日のランドスケープデザインの中につなげるための試みをさらに続けたいと思う。

参考文献

- 1) 岡田憲久(2008)、日本の庭 ことはじめ、TOTO出版
- 2) (1991)、現代農業 ニッポン型環境保全の源流、農文協
- 3) 村井康彦(1990)、花と茶の世界、三一書房

図1・2・3 作図 景観設計室タブラ・ラサ

アーバン・ランドスケープ・デザイン

—国内外の事例を通じて—

名古屋大学 准教授 宮脇 勝

■アーバン・ランドスケープ・デザインの潮流

アーバンデザインは、建築と土木と造園の融合領域である。しかし、最近の開発では環境意識の高まりから、「ランドスケープ・デザイン」が主軸となりつつある。パブリックスペースの「質」を上げるために、ランドスケープを中心としたマスタープランが重要となっている。このため、アーバンデザイナーは、ランドスケープ・アーキテクトの役割を明確に位置づけた上で、計画を進めるようになってきた（図1）。一方、建築家も、ランドスケープ・デザインと一体化を試みるようになってきた（図2）。



図1 北海道旭川市の都心部のアーバンデザイン。滝のように流れが速いと評された忠別川に対して、ジグザグに張り出した護岸（写真右）は、「生態階段」と呼ばれる構造物を河川域に設置し、水流を和らげるエリアを作った。アーバンデザイナーの加藤源とランドスケープ・アーキテクトのウィリアム・ジョンソンは、都市と川をつなげるように、ランドスケープを重視した都心部全体マスタープランを作った。出典：筆者撮影



図2 ミラノ市の再開発『垂直の森』。アーバンデザイナーのステファノ・ボエリが設計した超高層住宅（高さ110m）の様子。張り出したテラスに中高木800本、低木4000本植えられる。周囲の建築家から不可能と言われてきたが、ランドスケープ・アーキテクトと共同して実現した。ランドスケープと建築が一体化した計画で、欧州で注目度が高い。出典：筆者撮影

この流れは、「ランドスケープ・アーバニズム」とも呼ばれた。都市開発の上で、都市の骨組みとなるように、大胆にランドスケープ・デザインを用いていく手法である。土地が容易に確保できない欧米の大都市においても、こうし



宮脇 勝

みやわき まさる

名古屋大学大学院環境学研究科准教授。1966年生まれ。1995年東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻博士課程修了。博士（工学）。1991-92年、イタリア政府給費留学生としてローマ大学に留学。著書に『ランドスケープと都市デザイン』（朝倉書店）、『欧州のランドスケープ・プランニングとプロジェクト』（マルモ出版）。2004年国土交通大臣賞受賞。



図3 リヨン市コンフリュアンス地区再開発の第一段階マスタープランで重視されたランドスケープ・デザイン（作成：ランドスケープ・アーキテクトのミシェル・デヴィーニュ）。ソーヌ川沿いから市街地に浸透する緑と水の骨格デザイン（図の白い部分）。出典：Michel Desvigne Paysagiste / Lyon Confluence

たパブリックスペースを獲得するという、野心的な事業は他にないだろう。

有名なニューヨークの「ハイライン」(設計者：ジェームズ・コーナー)のように、アメリカから発せられたこの動きは、欧州でも注目されている。例えば、フランスのリヨン・コンフリュアンス地区(計画者：ミシェル・デヴィーニュ、図3)や、オランダのボルネオ島やスペインのマドリッド・リオ(計画者：West 8)などの再開発で、ランドスケープ・アーキテクトが都市開発マスタープランを作成している。本稿ではアーバンデザインの展開として、「アーバン・ランドスケープ・デザイン」と呼びたい。

■国際レベルのコンペが難しい土地を再生させる

リバプール市中心市街地は、郊外のショッピングモールに負けて、荒廃していた。そこで2000年に本格的な国際コンペを行い、イギリスのディベロッパー・グロブナー社と組織設計

事務所BDPによるマスタープランが採用された(図4)。衰退した中心市街地17haをショッピングセンターに再生するものであるが、この案の特徴は中心に大きなランドスケープ空間を計画している点にある。郊外型の巨大ビルやインナーモールではなく、たくさんの屋外パブリックスペースと26に分割された建築群により、他の開発と全く異なる質で実現した。国内外の建築家が入念に選出され、景観の多様な質を生んでいる。地形をうまく複層化させ、人々が立体的に屋外を歩くしくみにすることで、郊外にはないおしゃれな雰囲気を実現した。結果、都心に人々が回帰する現象を生み出した。

筆者の知る限り、質の実現にはコンペが極めて有効である。リバプール市やハンブルグ市(図5)の再開発は、マスタープランづくりの時点で世界からアイデアを募ったものである。

ハンブルグ市は、1999年に都市計画の国際コンペを行い、オランダの都市デザイナーKees ChristiaanseとドイツのASTOCの共同案が採用された。この案の特徴は、建築物のコントロールのみならず、ウォーターフロントのパブリック・スペースが充実している点にある。そして、ほとんどの建築やパブリックスペース



図4 リバプール市の中心市街地の再生「リバプール・ワン」。都市計画コンペでBDPの案が採用された。世界に一つしかないランドスケープ・デザインが中心地区をまとめる顔となり、人々の憩いの中心となっている。出典：BDP

にコンペを用い、海外の建築家の採用率が全体の4分の1に達している。例えば、スイスのヘルツォーク&ド・ムーロンや日本の坂茂の建築、スペインのE.ミラーレスとB.タリアブレのランドスケープ・デザインが人気を呼んでいる。嫌われていた工業地区が、人気の水辺の最先端の街に変身した。

現在名古屋港でも再開発が検討されているところだが、ぜひ学んでほしい水辺の再開発事例である。

日本で筆者自身が指導した代表例は、柏市柏の葉キャンパス駅周辺街区の開発である。筆者は長い間柏市の景観行政や新都市開発を準備した中で、アーバンデザインのための委員会をいくつも行ってきた。その中でも、千葉県土地を販売するにあたり、事業コンペを用いて、パブリックスペースを優先したランドスケープ計画を導入した（図6）。

アーバン・ランドスケープ・デザインができるような事業コンペ、マスターアーキテクト、ランドスケープ・アーキテクトの採用、複数の建築家の配置を実現した。コンペの準備では、筆者が現場の条件にふさわしいパブリックス



図5 ハンブルグ市ウォーターフロントの再開発「ハーフェンシティ」。建築家E.ミラーレスとB.タリアブレのランドスケープ・デザインは、海岸線を巧みに変化させることで、人々に喜びを与えている。出典：T. Kraus / HafenCity Hamburg GmbH



図6 柏の葉キャンパス駅前の地区開発案（2007年時点）。筆者が事業コンペの際に「アーバンデザイン方針」で義務付けた「パブリックスペース」が中央に貫き、大街区群を左右2つに切り裂くことで、開放したランドスケープ・デザインを誘導した。現在、グリーン・アクシスと呼ばれ、駅（図の手前）とこんぶくろ池の森（図の奥）をつなぐ緑の歩行空間となっている。実施マスタープランは建築家の團紀彦、ランドスケープ・アーキテクトの三谷徹の案が採用されている。実施プランは、図と比べて変更点も多いが、8年間続く千葉県アーバンデザイン委員会を通じて、事業コンペ時の「アーバンデザイン方針」を実現した。出典：三井不動産

ペースを予め想像し、開発用地の中心軸を定めて、コンペの応募条件である「アーバンデザイン方針」に加え、ランドスケープ・デザインが用いられる案を競争するように求めた。

実施設計にあたっては、度重なる事業計画の修正要望があっても、「アーバンデザイン方針」を貫くため、8年間千葉県柏の葉アーバンデザイン委員会（図7）を続けて審議し、パブリックスペースのデザインの質の確保に努め



図7 専門家を起用した千葉県柏の葉アーバンデザイン委員会の会議では、ランドスケープを中心としたパブリックスペースの議論を繰り返した。



図8 柏の葉の開発の中心にある「グリーン・アクシス」のランドスケープ。美しさの中心であるとともに、車の流入を防いだ上で、遊び場や共用施設がちりばめられ、いつも子供達とお母さん達がたたずむ生活の屋外空間となった。これが「アーバンデザイン方針」で条件づけたランドスケープ・デザインの効果である。出典：筆者撮影

た。現在、その結果が建ち上がりつつある（図8）。柏の葉の開発では、行政内に設置される継続的な市や県のデザイン委員会の専門家の体制が不可欠で、創造的に具体化できる開発事業者と設計者の選定、さらに質を維持し、マネジメント体制を整えるアーバンデザインセンターの設置といった三段構えで行われてきた。こうした条件を整えて、アーバン・ランドスケープ・デザインは日本でも実施可能であることを証明した。

■オリンピックとアーバン・ランドスケープ・デザイン

日本でもオリンピックが準備されている今、イギリスのロンドン・オリンピックの中心エリアにおけるアーバン・ランドスケープ・デザインがどのように実現されたのか、その社会的役割を理解しておく必要がある。それは、「レガシープラン」と呼ばれたマスタープランが世界で初めて発表されたことに始まる（計画者：AECOM、Allies & Morrison、Hargreaves Associates、LDA Design、図9）。ロンドン・

オリンピックのメイン会場は、227haに及ぶ4つの区の境界にまたがり、かつて廃墟の工場、ゴミの山が占め、移民が多く住み、犯罪が多く、ロンドンで最も恵まれない劣悪な状況にあった。

実現のために、たくさんのマスタープランが作られ続けたが、それを総括したのは常に「ランドスケープ・アーキテクト」であった点が最大の特徴である。その理由は、オリンピックのレガシーとして「オリンピック公園」という、水辺と緑を中心とした環境を創出することが最大の目的だったからである。そもそもオリンピック誘致の目的はロンドン東部の社会問題を解決することだったが、その方法はランドスケープ・デザインを使って、最も劣悪な地区のイメージを一新することで、新しい住宅、商業開発が見込めるまでに成長させる計画が立てら



図9 2011年にロンドン・レガシー開発公社LLDCが作成したマスタープラン。オリンピック公園やスポーツ施設のみならず、新開発地、既存市街地の整備を見込んでいる。Credit：LLDC / Allies & Morrison

れた。現在オリンピック公園は、東ロンドンの重要な「グリーン・インフラ」の一部と位置付けられ、ロンドン東部の環境汚染を浄化する、環境再生とともに社会的課題を乗り越えるとう、大都市圏レベルの社会貢献の象徴的場所となった。極めて優れた実行力が見られたが、それはこのために集められた特別な人事組織力による。

マスタープランのプランナーに雇われたのは、イドゥーEDAW（現在のエイコムAECOM）の英国人ランドスケープ・アーキテクトで、ジョンソン・プライアー代表である。建築やインフラについては、アライズ&モリソン、FOA、HOK Sport（現Populous）と共同していた。オリンピック整備組織ODAの責任者には、ランドスケープ・アーキテクトのジョン・ホプキンスが起用された。

実際、2012年のオリンピックが終了した後の行政は、それまでのオリンピック整備組織ODAから、ロンドン・レガシー開発公社LLDC（ランドスケープ責任者にフィリップ・

アスキュー）に移行し、いよいよレガシープランを実行する段階に入った。そこでも、駅に直結するショッピングモール、各種競技場を取り巻き、再開発の中心エリアは、ランドスケープ・デザインが骨格を形成している。それらはコンペを通じてランドスケープ・アーキテクトを繰り返し登用することで、楽しい空間が連続している。ランドスケープの質の高さがオリンピックで実現できたことで、周囲のポテンシャルが変化し、誰も寄り付かなかった場所が、若者で賑わうハイクオリティの街へと変身することができた。ランドスケープ・デザインがなければ実現できなかった都市開発である。現在もコンペが続くのは、LLDCの組織責任者としてランドスケープ・アーキテクトが居ることで、実現できるのである。都市開発の推進エンジンとなる人物が鍵であることは昔から変わらないが、アーバン・ランドスケープを推進したことが、従来とは違う空間を生んでいる。

一方、東京オリンピック1964のレガシーと思えるものに、丹下健三が設計した代々木体育



図10 明治神宮外苑の絵画館前の道路軸から眺望される世界遺産の富士山の風景。元々外苑のランドスケープ設計上、山あてられていたと考えられるが、東京の誇らしい風景である。出典：富士見坂眺望研究会ホームページ、<http://www1.ttcn.ne.jp/fujimizaka-hozen/>



図11 図10の視点場から見た新国立競技場建設後の眺望シミュレーションで、残念なことに地上から富士山は見えなくなる。出典：図10と同じ。

館がある。東京のアーバン・ランドスケープを印象付ける国際レベルの作品であるが、当時、日本の高い建築技術を証明したもので、東京にありながら、日本の誇りである。これを超える建築は未だに建設されていないのではないか。もしも、東京に大地震が来て、このシンボルが傷いたら、私たちはどのように感じるだろうか。それにもかかわらず、全く保存するための制度、手段が掛けられていないというのは、東京もまた、ふるさとの誇り（レガシー）について普段から誰も議論していない状況なのである。世界とのつながりが深い施設であるこの代々木体育館は、将来世界遺産を目指すべきと思う。世界に貢献した近代建築は登録可能なことから、真面目に議論が必要である。

さらに現在、新国立競技場の場所が注目されている。日本で初めて風致地区の指定が行われた明治神宮外苑という場所で、巨大な競技場が建設中である。私は最近まで渋谷区の景観審の会長であったため、あそこから富士山が見えること（図10、図11）について、日本スポーツ振興センターや建設会社に対し、眺望を考慮するように求めてきた。山手線内の地上から唯一望める富士山は、あそこの空間だけだから、競技場の設計に、富士山のランドスケープを組み込むことの重要性を関係者に伝えた。研究室での調査の結果、新スタジアム建設後は、残念ながら1階レベルから富士山を望める場所は見いだせなかったが、上階には可能性が残っていた。結果、随時公開される立体公園のようなスペースが上階に確保されることになったのだが、それでも周囲の市街地に景観規制が未だ無く、周辺開発が進むと、上階であっても将来富士山が見えなくなる可能性が残っている。このため、富士山への眺望を活かせるように、引き続き意見を言い続けなくてはならない。

このようにオリンピック関連施設の開発一つ取ってみても、アーバン・ランドスケープ・デ

ザインをすべきことは、幾らでも出てくるのである。

■ふるさとのランドスケープをデザインする

熊本地震によって熊本城をはじめとするふるさとの景観が傷ついた。地域の誇りであるランドスケープは、これまで空気や水のように、当たり前のように存在していたが、一旦崩れると、人々に大きな心理的影響を及ぼすと思われる。また、熊本の外にいる人たちも、お城の姿を見て、如何に大変なことが起きているのか、一瞬にして理解できる。避難していた被災者が、自分たちのことを差し置いて、お城を心配していたことに感銘を受けた。私たちの暮らしとランドスケープは、切っても切れない関係にある。

熊本と同様のことは、原発事故の被災地にも言え、改めて環境問題の幅の広さとランドスケープの重要性を認識しないではいられない。「ふるさと」のランドスケープ（風景）は、誰にとっても心の支えであり、どのような場所であれ、生まれた土地を誰もが大事に思っている。既にあるアーバン・ランドスケープを守るとは、作ることと同じように大切である。

欧州ランドスケープ条約（2000年）という40か国が調印した条約の前文で、「風景の人権」について触れている。つまり、環境権の一つであるが、日本には環境権が無いことを皆さんはご存じだろうか。身の回りのふるさとの風景は、私たちが健康に暮らしていくための人権として守ることができるというもので、知る権利、参加する権利、裁判する権利があるというものである。そして、条約ではランドスケーププラン（景観計画）を手段として、人々の願いを実現することを約束している。まちづくりに活かせる良い条約だ。

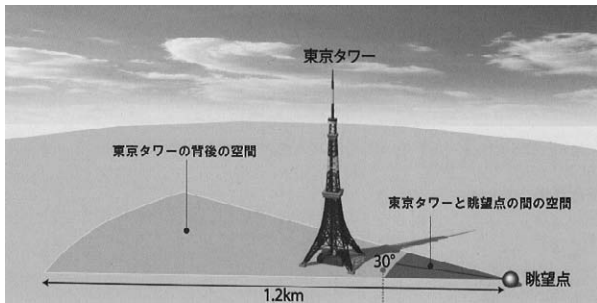


図12 2016年4月、港区景観計画により、芝公園に複数の眺望点を定め、その周囲1.2kmの景観を守るためのルールを導入した。

日本でも景観計画は、2004年の景観法から本格化した。例えば、筆者が東京の都心で6年余り行政に働きかけて計画に乗せたのが、港区景観計画の改定バージョンである。既に運用が始まったが、東京の未来に必要なシンボルの一つである東京タワーを活かそうという計画である。近年、都心は高層ビルで埋め尽くされていくが、東京タワーのある芝公園と周辺の市街地に眺望コントロールを新たに導入した（図12）。

芝公園には、東京最古の大型木造建築である「三解脱門」もある。その周囲も景観を維持すべきである。関東大震災の火災を食い止めた公園の緑の力によって、この江戸時代の本造建物は今も残り、そこが安全であることのシンボルでもある。こうした歴史的に生き残ったランドスケープを活かすことは、私たちにしかできない使命であって、未来に残すべきランドスケープ・デザインである。

ここ名古屋でも、ふるさとの誇りである名古屋城の周辺に眺望計画が検討されていて、期待される。既存のランドスケープを活かしたアーバン・ランドスケープ・デザインというテーマは、郷土愛を育てる上で重要なものなのだ。

土木・公共施設からのランドスケープデザイン

福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授 柴田 久

1 はじめに

多くの人々が暮らす都市のランドスケープを考えるうえで、我々の生活を支える土木・公共施設のデザインは極めて重要な課題となる。道路や公園など、ランドスケープの骨格を成す土木・公共施設の質が担保されれば、当該都市の魅力は明快なものとなり、人々の愛着や誇り、さらには賑わいの再生を促すことも夢ではない。

本稿では、ランドスケープに影響を与える土木・公共施設について、整備資材として使用されることの多い「アスファルト」と「コンクリート」を事例に、その景観設計上の留意点について述べる。さらに公共施設による賑わい再生の実例として、福岡市の「警固公園」の再整備事業を紹介し、そのデザインと成果について報告したい。

2 道路景観設計とアスファルトの可能性

仕事柄、道路整備にまつわる景観設計のアドバイスをよく求められる。時折、舗装に関して「やっぱりアスファルトは景観的にはまずいですよねえ？」との質問を耳にする。つまり、アスファルト舗装では「味気ない」「素っ気ない」「凝ってない」など、景観配慮としての工夫がないとの認識に基づくものだ。しかし、筆者はアスファルトの景観資材としての有用性を強く認識している。理由をいくつかご紹介しよう。

まずアスファルトは前述したように「地味」なことから、周囲の景観を阻害する可能性が極

めて低い。かつアスファルトは施工直後から時間が経つにつれ、日焼けして徐々に色褪せ、より周囲の景観と馴染んでいく。これは景観上重要な「エイジング効果」と言えなくもない。多くの植栽や芝生に囲まれた園路など、自然豊かな公園にアスファルトが上手く備わっている事例は海外を含めとても多い。言うなればそれは、決して目立つことなく景観を支え続ける名脇役ともいえようか。

また施工後の維持管理面でも力を発揮する。道路の下には様々な配管や設備が埋まっていることが多く、メンテナンス上、掘り起こすうえでも修復しやすい特長がある（写真-1）。しかも、比較的安価なうえ、「脱色アスファルト」といったより控えめな工法もあり、景観資材としての有用性は明らかである。

しかし、残念ながら景観的に目を背けたいくなるアスファルト道路に出会ってしまうこともある。「カラーアスファルト」である。表面を塗布するタイプの場合は、多少前述した日焼けの理由から色褪せてくるが、その見窄らしさはエ



柴田 久

しばた ひさし

2001年 東京工業大学大学院情報環境学専攻博士課程修了 博士（工学）。筑波大学講師、カリフォルニア大学バークレイ校客員研究員等を経て2014年より現職。専門は景観や公共施設のデザイン、まちづくり。主な受賞として2014、2011年度グッドデザイン賞、土木学会デザイン賞2014最優秀賞など。近刊に「地方都市を公共空間から再生する」が学芸出版社より11月出版予定。



写真-1 群馬県国道18号線「坂本宿」
道路再整備の様子（撮影：福島秀哉）

イジング効果とは程遠い。また顔料を骨材に練り込むカラーアスファルトは、当然ながら変わることなく自己主張し続け、周囲との景観的調和など、お構いなしである。無論、機能上の有効性はよく分かる。自転車専用道や歩道を色分けし、視覚的に分かりやすくすることで通行者の安全性を向上させる狙いは十分理解できる。一方、周囲に良好な景観が形成され、縁石や段差等によってしっかり道路区分も明瞭なところに「ここまで派手な色にする必要があったのか」と疑いたくなる道も散見される。

都市の魅力やランドスケープをどう考えるか。赤い歩道や真っ青な自転車専用道など、安全性を目指す施策と都市景観としての品格をどう維持し、バランスをとっていくか。道路舗装に対する十分かつ適切な整備方針の検討が望まれる。安全確保とは単に色を塗りかえることではなかろう。色に頼らずとも通行者や自転車、車のマナー、ルールづくり等によって安全で快適な暮らしを実現できないか、少なくとも模索するだけの価値はある。そうした模索の積み重ねが地域の風景を守ることに繋がっていく。

改めて述べておきたいのだが、アスファルトの景観資材としての有用性ととも道路舗装に対する景観設計の要点として、色のみでなく質感（テクスチュア）に対する検討が重要である。もっと言えば、そうした表層に関わる検討のみでは魅力的な道路景観の保全にまで至らない。すなわち、「どんな質感でどんな色味にするか」を検討する前に、その道が「どの方向に、もし

くはどこを通り、どのような景観の中を通り抜けていくのか」に目を向けなければならない。

3 景観に配慮したコンクリート活用法

前述したアスファルトと同様に、現代における都市基盤施設整備に欠かせない資材として「コンクリート」が挙げられる。土木構造物を巡る設計においても、当然のことながらコンクリートにまつわる協議は多い。構造物自体の材料として、あるいは舗装材料として使用されるコンクリートの有用性は周知の通りだろう。求められる強度を保ち、耐久性、施工性、その十分な実績に支えられたコンクリートは、他の材料に比べて比較的安価であるなど、利点を挙げればきりが無い。しかし、コンクリートが「景観配慮」の文脈で俎上に上る際、実はあまり良く言われないケースが多い。使い勝手の良い極めて有用な材料である一方、自然豊かな、もしくはそうした環境づくりを目指す事業においては、やはり石材等が優位に立ち、「コンクリート＝景観阻害」のように批判されることもしばしばである。コンクリートと自然はそもそも景観的にミスマッチであると端から決めつけられる方々も少なからず居られる。確かに筆者も石材の景観資材としての優位性には同感である。しかし、「コンクリート＝景観的に醜悪」とは考えていないし、機能上、コンクリートを使用する場合でも、工夫次第で美しい仕上げは可能である。

コンクリートが施工方法や表面の仕上げによって、いろいろな風合いを呈することはご存じであろう。景観設計の場面でそうした風合いを操作し、デザイン性や景観配慮の効果を上げることができる。例えばコンクリートによる舗装を巡っては、滑り防止が必須なことから、表面に細かい線が幾重にも入る「ほうき目仕上げ」、コンクリート内部に配合される骨材を表面化さ



写真-2 石積みの一部に張られたブロック塀

せて、細かな自然石の風合いを見せる「洗い出し仕上げ」など、仕上げも様々ある。特に洗い出し仕上げは、コンクリート施工直後の白浮きを押さえるだけでなく、斑模様に入ってくる表面の汚れを一様に黒くさせる、いわばエイジング効果も促す。供用開始直後から、できる限り人工構造物の違和感や圧迫感を低減させる工夫として有効といえる。

骨材においても、一般的によく使用されている青みがかったものや、より色の混合が目立つものなど、様々な種類の砂利が用意され、値段に加えて大きさもミリ単位で異なる。その他にも施工に手間がとられるものの、表面をタガネ等によって粗くする「たたき（ハツリ）仕上げ」や、製品化されたコンクリート平板ブロックにおいても、多種多様なテクスチャが用意されている。一方、3～7%の「顔料」を混入させ、構造物自体の白浮きを低減させる事例も散見される。ただし、顔料による色の調節は施工直後から不自然に「黒すぎる」事態につながることもあり、逆にエイジング効果を阻む可能性があることに注意が必要である。

誤解してほしくないのは、「仕上げさえ工夫すれば全てコンクリートで良い」といっているわけではない。風光明媚な棚田の立派な石積みの一部にコンクリートブロックがパッチワークのように備わっている光景を見ると本当にびっくりする（写真-2）。実はそうした使いやすさのみを考えたコンクリートの整備事例が、前述した景観配慮に対するコンクリートのイメージを総体的に悪くしているように思えてならない。

4 安心安全と賑わいを再生した警固公園のランドスケープデザイン

警固（けご）公園は福岡市中央区天神の中心部に位置する1000m²ほどの都市公園である。まわりにはソラリアプラザや三越、レソラ天神などの商業ビルが立ち並び、北西に西鉄福岡（天神）駅、南には警固神社と、天神街区の中庭のような公園である。11月末から1月初旬にかけては、福岡市のTMO「We Love天神」が主催するイルミネーションに彩られ、多くの来訪者で園内は埋め尽くされる。また芸能人を多く輩出することで有名な福岡らしく、プロのアーティストを目指す無名の若者が路上ライブを行う公園としてもよく知られている。

しかし、そうした状況とは裏腹に警固公園には別の夜の顔があった。以前の園内には北西部に高い人工築山があり（写真-3）、加えて鬱蒼とした木々や老朽化したトイレの付近など、多くの死角や暗がりが存在していた。上述した築山の上部には屋根付きの展望スペースが設けられていたが、周囲から目の届きにくいことが災いし、若い女性に対するレイプ事件が起きてしまった。他の死角、暗がりにおいても、痴漢や強姦などの性犯罪に加え、オヤジ狩りといった恐喝事件や違法ドラッグの売買等、前述した人気の様子とは全く違った裏の顔が警固公園には存在していた。加えて警固公園西側に隣接した警固神社通りには、ハント族と呼ばれる集団（通りを歩く若い女性を無理やり車内に連れ込



写真-3 以前の警固公園の様子（中央正面に見えるのが人工築山）

み、そのまま走り去る）がたむろし、深夜のスケートボードによる騒音、落書きなどの迷惑行為の被害も後を絶たない状況であった。いつしか警固公園は犯罪の温床として、特に夜間はほとんど人通りのない危険な公園という認識が広がっていった。

5 再整備事業の推進と検討体制

これらの事態を打開すべく、福岡県警察によるパトロールや市民と周辺企業の職員らによる防犯ボランティアの活動が行われはじめる。しかし、精力的な活動とは裏腹に、残念ながら抜本的な問題解決にまでは至らなかった。これを受け、高島福岡市長の強い意向もあり、福岡市役所「みどりのまち推進部」はハード面による対策に着手、2012年度より本格的な再整備事業をスタートさせる。ここで特筆しておきたいのは、2010年7月に発足された「警固公園対策会議」の存在である。本会議は本事業に先立ち、近隣住民ならびに福岡市役所・中央区役所、福岡県警察本部・中央警察署、福岡大学（筆者）によって構成され、毎回45名ほどの出席により、警固公園での事件発生の状況や再整備の方向性について協議がなされた（2014年1月までに計13回開催）。現在、警固公園対策会議は中央区役所内の「警固公園利用推進会議」として

引き継がれ、地元住民と行政、周辺企業が連携しつつ、公園の有効利用などに関する協議・活動が続けている。

6 設計プロセス

次に警固公園のデザインの特徴と設計時に企図していた考え、工夫点等について、その効果を含めて詳述したい。前述したように警固公園の再整備事業では犯罪の温床となっていた暗がりや死角をなくし、園内の見通しをよくすることが求められていた。同時に落書きや騒音被害となっていたスケボー・ジャンプなどの迷惑行為を抑制し、安全で快適な公園として賑わいを取り戻すことが大きな課題であった。

これに対し、筆者らは旧公園の夜の様子など、利用実態を把握するために、天神校区の町内会長や日本ガーディアンエンジェルス福岡支部メンバーといった防犯ボランティアに加え、一般の公園利用者に対するヒアリング調査を実施している。さらに園内の動線や滞留している場所とその内容等を調査し、結果をまとめた（図-1）。その他にも筆者らは、警固公園全体の1/100模型、ベンチに関しては1/5模型を作製するなど、周辺商業施設からの見えや園内の傾斜等、立体的なスタディを繰り返すことで、公園内の空間的な特色を把握していった。

また再整備事業が後半になるにつれ、計画案の詳細な協議の場はできるかぎり施工現場にて行った。後述する中央園路の幅員等に関しても、現地で複数案検討しながら、歩行のしやすさや周辺からの見えを考慮し、園路舗装の最終案を導いた。さらに舗装やベンチに用いる石材に対しても、現地にて市、施工業者合同のもと、サンプルを用いながら、石の大きさや表面の仕上げと色目との兼ね合いなど、丁寧な確認を心がけた。こうした検討を重ねつつ、同公園の再整備事業は無事進み、2012年12月に完成、リ

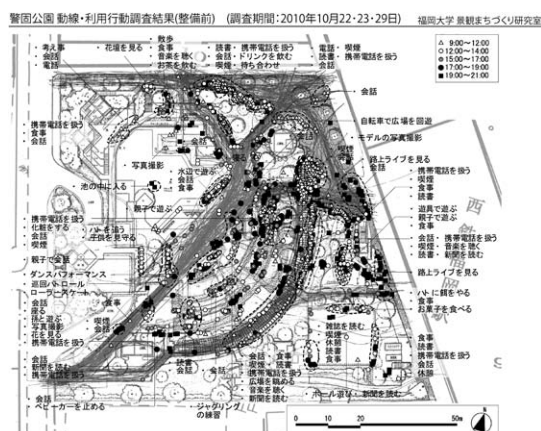


図-1 旧公園の動線滞留調査結果

ニューアルオープンした。

7 防犯性と景観性の両立

治安の悪化を契機に始まった警固公園の再整備事業では当然のごとく「防犯効果の向上」が集中的に議論されていた。園内の死角を無くし、見通しを良くすることで、とにかく安全になることが当初の事業目的であり、またそれこそが最も重要なタスクであったことも間違いない。

一方で、警固公園は福岡の中心市街地、天神のど真ん中に立地している。単なる公園の防犯対策事業という位置づけではなく、福岡の都市景観を牽引する場所の一つとして、同公園の存在感をいかに高められるか、賑わいを再生できるかが鍵だと当時の筆者は考えていた。こうしたことから筆者は警固公園再整備のデザインコンセプトを「防犯と景観の両立」と提案し、防犯上の問題を解決するためだけの見通し改善ではなく、公園の日常的な利用を念頭に、公園利用者の動線や滞留場所、個々の振る舞いに対して、園内ならびに周囲との「見る・見られる関係」をいかに作り出し、魅力的に見せるかに腐心していった。

8 利用者の行動を見据えたデザイン

1) 公園とまちとの繋がりをデザインする

では具体的にどのようなことを考え、デザイン上の工夫を施したか、順に紹介していきたい。まず市の中心部にある警固公園はビルと神社に囲まれており、園内の見通しを改善することによって、その先に見えてくる都会的でお洒落な建築前面（ファサード）や隣接する神社の雰囲気、歩道の人通り等、周囲の様相を公園の魅力として取り込めると考えた。いわば庭園技法の「借景」に通じる考え方である。また逆に周囲からは園内の様子や来園者の活動、休憩す

る姿が十分かつ魅力的に眺められるかを念入りにチェックしていった。すなわち、公園内外の視線交錯と改修後の公園の魅力が周囲に伝播することで、来園者の増加と人目が増えることによる防犯効果の向上を企図したのである。

具体的には前述した犯罪の温床だった築山を撤去し、歩道と接続する出入り口を大きく開けることで、隣接するレソラビル、同じく隣接する警固神社通りへの見通しを向上させた。これによって園内からレソラビルのファサードと神社通りの人通りが見え、逆に通りからは園内の様子がよく見えるという、視覚的な相互のつながりを強化することができた。同時に、新たに中央園路を設け、公園自体に訪れる人の往来と見通しの向上を図った。また中央園路の途中に中央広場を設置し、市民や企業等のイベント開催場所として利用しやすいオープンスペースを確保している（写真-4）。

次にランドスケープデザインとして重要な植栽配置について述べておきたい。以前の警固公園では、鬱蒼とした植栽による見通しの悪さ、死角が問題視されていたことは既に述べた。一方で午後から夕方にかけて、レソラビルの陰が西側から中央広場を覆う状況も把握されていた。そこで築山の存在によって見えにくかったソラリアプラザ2階のカフェの前面には敢えて高木等の設置を控えた。これにより、公園からカフェ、カフェから園内の様子が相互に眺められ、「後で行ってみよう」といった相互の来店／来園の促進を図った（写真-5、写真-6）。ま



写真-4 再整備後の警固公園（撮影：高見公雄）



写真-5 ソラリアプラザから見た園内の様子（再整備前）



写真-6 ソラリアプラザから見た再整備後の園内の様子
た老朽化し、死角となっていた公園南部の公衆トイレを、人目に付きやすい公園東部、西鉄福岡駅前に移設し、それに伴って既存植栽を一本のみ除去、二階電車ホームから園内が見通せるようにした。

一方、警固公園には地下駐車場があり、車両出入り口が設置されている公園の西側は、園内よりも3mほど高い位置にあった。これを利用し、再整備案では、公園西側に小高い「みはらしの丘」を新設、演出照明の入った石のベンチを配すことで（円弧状かつ芝生内に入れ込み、前述したスケボー・ジャンプなどの迷惑行為を抑制）、中央広場や園内全体の光景が楽しめる着座スペースを創出している。微地形のデザイン、すなわち中央広場への緩傾斜によって皿状の空間を作り出し、中央広場の中心性と舞台性、園内での「見る・見られる」の関係を促進させる狙いもあった。さらに園内すべてのベンチは、座っている人の視線が交錯せずに、中央広場へ一方向に向かうよう配置している。同時に広場を隔てた両サイドのベンチ間の距離も、視距離にして「表情の識別限界12m、顔の認識限界24m」を超えた約30mあり、着座者が対面しても、他人の視線が気にならない空間規模

を確保している。またベンチの間隔も対人距離を考慮しながら、自然石ベンチの点在するエリアでは三角状の小空間を配置するなど、グループによるコミュニケーションの場にも利用しやすい多様性を持たせた。

また暗がりが多く、人通りの少なかった南側通路は、前述した公衆トイレの移設と共に、通路自体の線形を直線化し、東西に繋ぐ通路の見通しを改善した（写真-7、写真-8）。同時に警固神社との境界部に二重に張られていた進入防止策を、神社に合わせてダークブラウンのシンプルな柵に統合し、神社との間を往来できる通路も新設した。さらに神社側には植栽スペースも設けられ、段差もヒューマンスケールを念頭に、人が座りやすい40cmを基本高さとして、神社を背に公園が眺められる場所となるよう設えた。この空間構成はJ.アプトンの「プロスペクト・リフュージ理論」を参考としており、こうした工夫を随所にちりばめたことが、結果的に警固公園全体の賑わいを支える要所として機能しているものと考えている。

2) 公園の履歴を活かしたデザイン

公園などの空間が新たに更新される際、以前にあった空間の形や構造、雰囲気などをどのよ



写真-7 再整備前の警固公園南側通路の様子



写真-8 再整備後の警固公園南側通路の様子

うに捉え、リニューアルしていくかは極めて重要な検討項目である。空間全てを一変に新しくした場合、新しい空間がいかにより優れていたとしても、以前の空間や場所に思い出や愛着を持っていた人達はどのように思うだろうか。無論そこから新しい思い出をつくることができれば幸いだが、往々にして淋しい気持ちやそこに対する親しみが離れてしまう可能性も十分に考えられる。警固公園では、市民の以前の公園に対する愛着に配慮し、再整備前、多くの利用があった自然石ベンチのエリアは、公園内全体の段差をなくすバリアフリー整備を施したうえで、以前の形に再配置する工夫を行っている。東京大学助教の尾崎信氏らのインタビュー調査によれば、以前の公園で週に一度、夜間に警固公園でピストバイクを行っていた被験者と遭遇し、現在でも当時の仲間と時々来園して、石段を見ながら談笑しているとの回答結果が報告されている。正直、当時筆者が設計案を考えていた際、以前の自然石エリアを残したまま、新たなデザインをどのように組み込み、整合的に更新していくかは悩ましい課題であった。結果的には、いわば「空間の履歴」に配慮したデザインが採用されたことで、従前利用者と新公園の居心地に魅力を感じた新規利用者、両方の来訪を促すことに繋がったものと考えられる。活性化を目指す施設のデザインにとって、整備前後の利用者や市民の思いを繋げることは大切な配慮であり、その繋がりが正の循環を生み出すことで「人が人を呼ぶ」状況を作り出し、賑わいの再生を後押ししてくれることを特筆しておきたい。

9 再整備事業の評価

1) 公園再整備による賑わいの再生と防犯効果

ここからは再整備によって得られた効果について報告したい。まずは賑わいの再生についてである。筆者らの研究室は再整備後の利用者行

動の変化を探るため、リニューアルされた公園内の動線調査、利用・行動調査、意識調査をリニューアルから1ヶ月後の2013年1月に実施している。図-2は再整備後の来園者の動線と利用行動の調査結果を表したもののだが、旧公園の結果（図-1）では半円状の自然石ベンチや中央部に多くの動線や利用が見られた一方、死角の多い公園北西部の築山周辺や公園南側通路の人通りはほとんど見られなかった。これに対し図-2の再整備後の状況では、旧公園の結果と比べ、園内全体に動線の広がりが見られ、人通りのほとんど見られなかった公園南側通路においては、歩行者の数が格段に増えているのが分かる。再整備を経て新たに設けられた中央園路の往来も多く、1月という冬場に調査したにもかかわらず、多くの利用者、特に女性と子どもの増加が目立った。

次に防犯効果についてだが、筆者らは前述した1月とリニューアルから約1年後の2013年11月の2回にわたって、利用者の公園に対する聞き取り調査を行っている（被験者は一回目105名、二回目は120名）。まず一回目の調査では、整備前と比較した整備後の公園の印象について質問し、多くの利用者から「見通しがよくなった」「明るくなった」「安全・安心になった」との回答が得られている。加えて「オープンスペースで何かイベントをしてほしい」「都心でこのように広々としている場所はないので良い」などの意見も得られた。また以前は人が少なかった「こども広場」でも多くの利用が見られ、広場で子どもを遊ばせている親からは「見通しが良くなり、安心して子どもを遊ばせられるのでよく来るようになった」等の意見も得られている。また第2回目調査の「治安が良くなったか」、いわゆる体感治安に対する質問では「良くなっている」と回答した人が全体の46%、「どちらかと言えば良くなっている」が54%、その他選択肢として用意していた「変わらない」

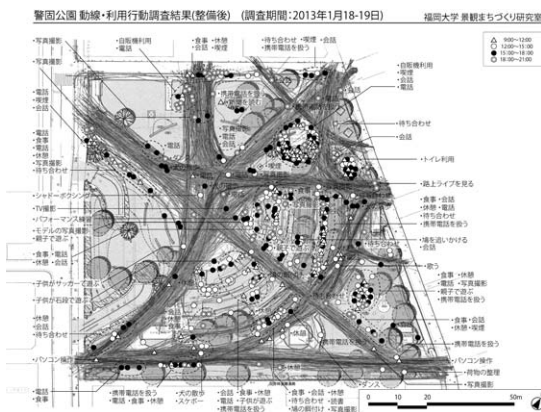


図-2 再整備後における園内の動線滞留調査結果

「どちらかといえば悪くなっている」「悪くなっている」の回答は皆無であった。

2) 周囲にもたらされた波及効果

2014年1月22日の第13回警固公園対策会議では、公園改修前後一年間（整備前では工事期間を含む）の犯罪情勢について報告がなされている。これによると、公園内の少年補導件数も減少、さらに隣接道路に出没し、無理やり連れ去るなどの悪質さが問題視されていた「ハント族」も見られなくなるなど、体感治安の向上が実数としても確認されている。

また特筆すべきは、再整備から約一年後の2013年11月29日（金）、隣接するソラリアプラザが公園側の外壁を改修してリニューアルオープンさせたことである（写真-9）。ソラリアプラザの改修に関してプラザを所有・管理している西日本鉄道株式会社広報室は「2012年度に刷新した警固公園の美しい眺望を最大限に活かすため、1階から6階までの外壁（南側エントランス）をガラスにする」と伝えている。また新しくオープンした公園側の店舗には、これまであった2階のカフェに加え、プラザ内の他の飲食店も「警固公園が一望できるカフェ」として移転し、3階の珈琲店では、移転前と比べ売り上げが約1.5倍になったと聞いている。筆者は当時のソラリアプラザ館長に連絡を取り、リニューアルオープンの理由について

伺った。館長からは「警固公園の改修を機に、これまで背を向けてきた公園側に玄関口を置きたかった」とのコメントを頂くことができた。また警固公園に隣接する警固神社の宮司からは「公園の再整備後、神社の参拝客が増加した」との報告を頂いている。このように警固公園の再整備が治安改善と共に、周辺への経済的空間的な波及効果をもたらしたことが確認されたものといえる。

10 賑わい再生に資する「つなぐ」ランドスケープデザイン

提案された警固公園のランドスケープデザインにおいては、前述した「借景」や「プロスペクト・リフュージ理論」さらには「視距離」や「対人距離」など、公共空間や景観デザインに関わる知見が様々な局面でヒントとなっている。土木・公共施設のランドスケープデザインの事例として、警固公園の再整備事業が他所での整備に少しでも役立つ知見となれば幸いである。また公園内全てを改変するのではなく、既存利用者の愛着や記憶といった「空間の履歴」に配慮した「つなぐ」デザインを展開できたことも、心地良い「見る・見られる」の関係や賑わいの再生に結実したように思う。多くの方々の尽力と協力によって成し遂げられた警固公園。市民に愛される場所として末永く利用されることを心から願っている。



写真-9 再整備から一年後にリニューアルされたソラリアプラザの外壁

アーバンランドスケープ ～そのデザインの近未来像

設計組織 PLACEMEDIA, パートナー
Partner, PLACEMEDIA Landscape Architects Collaborative

宮城 俊作

近景と遠景

～スケールを横断する視点

本誌の読者のなかで、現在も放映中のNHKの人気番組「ブラタモリ」をご存じないかたはほぼ皆無ではないかと思う。タレントのタモリ（森田一義）が、国内の様々な街を文字通りブラブラ歩きながら、その街のなりたちや街並みと地形の関係をひもとき、人々の暮らしのありようをわかりやすく解明していくという番組である。タモリの絶妙なトークや仕草によってバラエティ番組の気軽さを演出しつつも、地理学や地形・地質学に関するやや高度な知識をおりませることによって、幅広い視聴者を獲得しているのであろう。一昔前によく耳にしたエデュテイメント（edu・tainment）、つまり学習（education）とエンタテイメント（entertainment）をかけあわせた造語が意味す

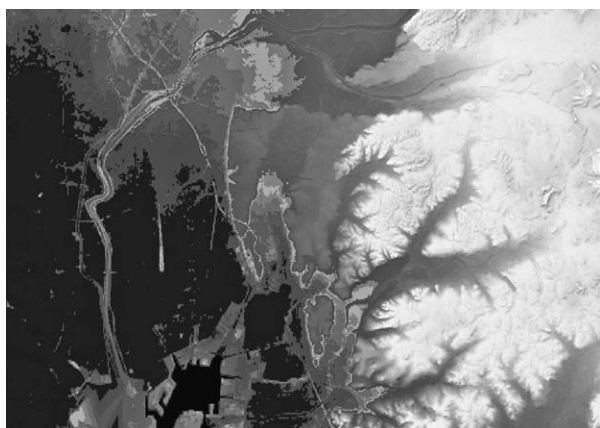


図1：名古屋市域の地形段彩図
西側の低地と東側の丘陵地、それらをつなぐ水系のありようが名古屋の街のなりたちを如実にものがたっている。

ることをあますところなく体現したプログラムのひとつかもしれない。この小論でとりあげている都市のランドスケープデザインの価値が実際のまちづくりに反映されていくためには、ブラタモリでとりあげられるようなコンテンツが広く市民に認知され支持されていくことがとても重要である。まちづくりの成否を大きく左右するのは、都市の環境や景観に関する市民のリテラシー（environmental / landscape literacy）の獲得と向上にほかならないからだ。

さて、このブラタモリのコンテンツの大部分は、タモリとアシスタントの女子アナウンサーがペアを組んで、ターゲットにした街の中を人の目線の高さで徘徊し、主に地形の高低差を手がかりにして街のありようをさぐっていくプロセスになっている。つまり、ほぼ全編を通してヒューマンスケールの景観＝近景の映像がつかわれる。時折、高い位置からの鳥瞰や空撮の映像などの遠景もおりませられているが、あくまで主役は近景になっている。一方、最近の放映では、標高や土地利用のデジタル化された地理



宮城 俊作

みやぎ しゅんさく

1957年京都府宇治市生まれ、京都大学大学院農学研究科博士前期課程修了、ハーバード大学デザイン学部大学院修了、千葉大学緑地環境学科助教授、奈良女子大学大学院住環境学専攻教授を経て、現在は放送大学教授、1992年より設計組織PLACEMEDIAパートナー、最近の主な作品に東京ガーデンテラス紀尾井町、JPタワー、GINZA SIXなどのランドスケープデザイン。

情報をもとに作成された地形の段彩図が登場することが多くなっている。これによって空撮や鳥瞰映像ではわかりにくい地形、特に微地形の高低差も一目瞭然なので、近景の特徴との関係が視聴者にもとてもわかりやすい。図1は、名古屋の中心市街地とその周辺の地形段彩図である。2017年6月17日に放映されたプラタモリの名古屋・熱田編でも、同じような図のパネルが登場していたことを記憶しておられる方も多いであろう。

これによって、映像のメインコンテンツである街並み（近景）と地形や水系の大きなしくみ（遠景）の関係を、空間のスケールをこえて理解することができる。環境や景観のありようをスケール横断的に理解する視点、実はこの視点が多くの人によって共有されること、そしてその視点からみえてくる環境や景観のありようを関係づけてデザインすることが、この職能の近未来像として期待されていることなのではないだろうか。以下では、この二つのスケールの視点、すなわち遠景と近景ならびにこれらのスケールを関係づけるランドスケープデザインのありかたについて考えてみたい。

新しい都市インフラの可能性

まず、遠景のスケールにおけるランドスケープをデザイン的な視点で考えようとするとき、都市の生活環境を支えるインフラとしてこれを捉え、そのフィジカルなあり方に言及することができるのではないだろうか。都市の地形や水系はその最も根源的なものであるが、それらをベースとしつつ、従来の都市インフラとは異なる位相で環境の基盤となるものを構想することである。具体的にみていこう。

ここ数年、グリーンインフラ（green infrastructure）という語が、都市や環境に関わる専門家だけでなく、マスコミや環境への意

識が高い市民や団体の間で流通するようになってきている。その解釈や評価については、様々な個人や団体、組織が多様な側面から言及しているが、最も包括的でわかりやすいのは、2010年に欧州委員会（European Commission）の環境総局が公表したもの^{*1}ではないかと思われる。そこでは、主として生物多様性の保全と再生を目的とした様々なとりくみを通じて、人間の生活や生産活動とのバランスのうえに持続可能な自然環境の形成といわゆる生態系サービス（ecosystem service）の向上をめざす行動規範や制度的・財政的裏付けなどを含めて具体的な検討がすすめられ、実践のための共通認識と協働のための基盤が構築されている。

グリーンという語は、それまでの土木・建築的な都市インフラとの峻別をはかるために用いられているという側面が強く、後者はグレーインフラ（gray infrastructure）という呼び方をされることも多くなっている。いうまでもなく、これまでの都市を支えてきた近代的なインフラは、それぞれ個別の機能に特化し、高度な技術体系に基づいて構築されてきた。道路や鉄道、港湾や空港の交通系、上下水道やエネルギー供給等のライフライン系、内水面の利水や治水等に関係する河川系など、都市や地域の骨格的な構造をなすインフラについては、それぞれの機能を最も効率的に発揮するために独立した体系に基づいて整備され運営されている。そのため、我が国のように人口減少の局面にはいった地域が増加している場合や、産業構造が変化している場合には、それらを維持するために要する財政負担の集積が莫大なものになりつつある。

これに対して、グリーンインフラの考え方は、長期的な視点にたてば、個別のインフラ機能を複合させたり、一部を代替させたり、前述のように新たな便益を提供することが可能であるとしており、費用対効果を高めることができ

るところにその特徴と可能性を見いだすことができる。そこには、維持管理の担い手として、市民やその団体が持続的に関与することができる土壌もうまれる。このように、長期的な視点に立った持続可能なインフラの構築という観点からすれば、費用対効果にすぐれたグリーンインフラの優位性は明らかになりつつある。この後の課題の多くは、この優位性をいかにして実体としての都市空間や生活環境に反映していくかという方法論に集約されるのであるが、そのことを考える際の前提として確認しておくべき事項がある。

それは、グリーンインフラは個別具体的な要素技術の集積にとどまるものではないということである。たとえば、屋上緑化や壁面緑化などは、グリーンインフラの要素技術になりえるのだが、それだけでは建築表層の仕上げの一部でしかない。最近話題になることの多いレインガーデンなども同様で、それだけでは雨水の地下浸透と土中還元を促進するための装置であることから、従来の浸透枿を拡大し、修景美化したものととどまる。特に緑化やエコロジカルデザインに関係する分野では、我田引水的にグリーンインフラの効用をことさら強調する傾向があるのだが、重要なことは、これらを面的な広がりのある基盤的構造として、持続可能な状態に再編成する技術としくみのデザインを通じて相互に連携させることである。そのためには、既存の都市インフラの関係を調停しつつ、エコロジカルな要素技術を統合する視点の獲得とそこに立脚した計画・設計技術の体系を整えることが必要である。

ランドスケープインフラ

グリーンインフラを構成するべき様々な要素技術は、それらがある程度の面的広がりをもった地域をカバーするものとして、遠景のスケー

ルにおいて体系化され、既存インフラの機能を補完もしくは代替することができるものに進化することが求められるであろう。仮にこれをランドスケープインフラと呼ぶことにして、そのフィジカルなデザインはどのような要件をクリアしているべきなのか、現時点で考えることができる事項をいくつかのキーワードを通じて整理してみたい。なお、この点に関する詳細については、筆者による他の論説^{*2}を参照されたい。

(1) 機能の複合

ランドスケープインフラは、それ自体が単体で成立するようなものはほとんど存在しないため、既存のインフラの機能の一部をグリーン化することや低利用状態にある部分のスペックダウンによってうみだされる余剰分を振り向けることが必要となる。既存インフラには予測を大きく見積もったためにオーバースペックとなっているものや、周辺状況が変化したために低利用状態に陥り、回復の見通しがたたないものがあるため、これらの一部をグリーンインフラの機能に振り向けて複合化することができるであろう。

(2) ネットワーク

道路、鉄道、河川、水路などを含め、ネットワークされていることによってはじめて機能することができる既存の都市インフラでは、その物理的なしくみの一部をグリーンインフラで代替することや、本来の機能を阻害しない範囲でグリーンインフラ的な機能を付加することによって、ランドスケープインフラのネットワークへと進化させることができる。道路の路側帯や高架下、鉄道敷の分離帯、河川や水路の護岸などがその代表的なものであり、景観生態学でいうところのコリドー（corridor＝回廊）に相当するものである。

(3) 断面構造

ランドスケープインフラは平面よりも断面の構造を重視すべきである。不動産価値の高い

都心部においては、敷地の中に地学的な意味における自然はほとんど存在しないので、植物的な自然を維持し、健全な水系を形成するためには、それらを支える人工的な基盤を整備することが必要である。建築や土木施設の構造との関係を調整することによって、植物の生育に適した土質と土性をそなえた土壤が十分な深さと面積をもって用意され、良好な排水が確保される断面を形成することが求められる。

(4) パフォーマンス

ランドスケープインフラもインフラであるかぎり、そのパフォーマンスがわかりやすく表現され検証されることが重要で、機能が複合化している場合でも、それぞれの機能が客観的に確認される必要がある。むろん、すべてを数値化することが困難であったとしても、なんらかの客観的指標を通じてパフォーマンスが実証されることが求められるが、インフラとしての効果を可視化することが一つの方法であろう。様々なソフトウェアを援用した環境のシミュレーションには、有効な手段としての可能性が認められる。

(5) 明確な視覚像

既存の都市インフラが視覚的な存在感をもって私たちの眼前に立ち現れることについては、あまり積極的に考えられていないが、ランドスケープインフラは、その存在ができるだけ多くの市民にはっきりとわかりやすく認識されたほうがよい。このことは、多くの市民の関心を惹きつけ、その保全や維持管理に関する積極的な意識を啓発するうえでも重要なことである。具体的には、インフラとしての広がりや認識されるような遠景のスケールにおける明快な視覚像の形成が求められ、ネットワークとしてのつながりやまとまりのある広がりや確保されるような土地利用計画からディテールの意匠にいたるまで、スケール横断的なデザインのとりくみがなされなければならない。

土地の高度利用と立体化 ～基盤のデザインへ

グリーンインフラからランドスケープインフラへの進化と共に、ランドスケープデザインの近未来像のなかで特徴的な位置を占めていると思われる事象に、デザインの対象となる土地や空間の立体化がある。特に中心市街地における土地の有効活用という要請を背景に、人工地盤上や建物屋上部を対象としたランドスケープデザインが求められるようになって久しい。このデザインの課題についても、広域的な遠景のスケールと個別の事業の近景のスケールの双方から考えてみることができるであろう。

広域的な遠景のスケールでは、面的な広がりのあるエリアに、ランドスケープの基盤となりうる物理的環境がどのように分布しているかを確認してみるとよい。防水層に保護コンクリートだけの建物屋上や人工地盤から、保水性に配慮した砂礫や砂利の層をのせたもの、草本類による薄層の緑化を想定しただけのもの、樹木の植栽が可能な深さの植栽基盤が確保されているケース、さらには様々な施設と設備が整備された面的な植栽基盤が用意されている場合まで多様である。これらの基盤がどのような分布パターンを示し、相互にどのような位置関係にあり、どこに有効な連携の可能性があるかを可視化すると、いろいろとおもしろいことが見えてきそうである。特に、立体的＝高低差がある、ということを前提にすれば、そこでの水の動態も興味深い。このような基盤のパターンが、遠景スケールにおけるランドスケープのありようを支配するならば、そこにデザイナーが直接関与していくチャンスとインセンティブがほしいところである。

ところで、立体的な基盤の上になされたランドスケープデザインとして、最も注目をあつめているのは、ニューヨークのハイライン (High

Line, New York City)ではないかと思う。(写真1・2) 貨物線として使われた後に長らく放置されていた高架鉄道の構造を再生利用したこの事業では、基盤の部分が新たに建設されたわけではないが、構造的な強度が確保されている鉄道高架の断面的なふところの深さを効果的に活用している。すなわち、ある程度の幅と厚みをもつ高架橋の桁に内包された空間に、十分な深さをもった面的な植栽基盤をはじめ、リニアな公園としての機能を促進するための様々な施設・設備がビルトインされている。また、市街地内を走る鉄道線路であったことから、全域にわたってほぼフラットで直線部分が長くなる状



写真1：High Line, New York City
廃棄されていた高架の貨物線を再生させたリニアな公園は、高層建築の合間を縫うように続き、多様なシークエンスをうみだす。



写真2：High Line, New York City
鉄道高架の構造を転用した基盤は、十分な深さの植栽基盤と様々な設備をビルトインできるだけのキャパシティを備えている。

態であるにもかかわらず、近景における空間の多様性やシークエンスの豊かさには驚かされるところも多い。これも、基盤となる部分の利活用のデザインが周到に準備されているからにはほかならない。

ひるがえって、これまでの日本における立体的なランドスケープデザインはどうであったかといえ、**「緑化」(greening)**の概念で処理されてしまう表層の部分が優先されてしまうため、基盤への意識が希薄にならざるをえなかったようである。緑化のための基盤については、技術的な進展がみられてはいるが、それらの多くは、植物が生育できる環境条件の向上を前提としつつも、軽量化、低コスト化、維持管理の簡略化(時にメンテナンスフリーの謳い文句すらみられる)をめざすものであった。これは、屋上緑化にしても壁面緑化にしても、評価の基準が表面積によるものであることが強く影響しているからである。表層が植物で覆われていればそれでよし、とする価値観の反映でもある。しかし、ランドスケープデザインにおいてより重要なのは、表層の状態ではなく、その下部にどのような物理的な状態が用意できているかである。植物的な自然についていえば、植物の個体群を支える土壌と水、さらにはそれを取りまく大気の状態、そこに生息する生物全般との関わりにおいて成立する植生のありようが問題となる。したがって、greeningは、re・vegetationに進化しなければならないということになる。(写真3)

近景のスケールにおいて、実際の大地に近い環境を人工的な基盤として確保するためには、建築物や土木構造物の設計にあたって、初期の段階から主体的に関わっていくことが必要となる。そのためには、ランドスケープデザインにおいても、構造や設備にとどまらず、建築計画や土木計画に関する基本的な知識は必要であるし、なによりもこれらの専門職能とのコラ



写真3：東急キャピトルタワー
隣接する山王日枝神社の社叢に続く緑のボリュームを形成するために、人工地盤上に厚みのある基盤を確保している。(設計：PLACEMEDIA)

ボレーションの経験値が高まっていくことが求められる。基盤のデザインに対する意識の向上が、ランドスケープデザインの可能性を広げるのである。

中景スケールの扱い ～抽象化とアクティビティ

さて、この小論では、広域的な遠景とヒューマンスケールの近景のスケールにおけるランドスケープのデザインをテーマとしてきたが、その間のスケール、つまり中景のデザインはどのように考えるべきなのかについては、あえて言及していない。しかし、多くの場合には、現に中間のスケールは存在するので、このあたりでそのことに関する見解を示しておくことも必要であろう。

近代日本におけるランドスケープデザイン、あるいは公共造園のデザインでは、建前として広域的な自然環境のしくみと個別敷地におけるデザインを関係づけることの重要性を謳ってはい

たものの、実際には前者をプランニングの課題、後者をデザインの課題として区別し実践してきた。おのずとそのプロセスに関わる主体についても、プランナーとデザイナーという仕分けが常態化している。背景には、遠景と近景の間のスケールである中景におけるランドスケープのプログラミングや造形に意識を傾注せざるをえないという状況があるのかもしれない。なぜなら、発注者が個々の事業のアカウンタビリティを確保するうえでは、このスケール(中景)において展開されるプログラムや造形に意味を纏わせることが最もたやすいからである。しかし、この中景におけるデザインがクセモノで、時として自己完結する空間や景観をつくりだし、遠景と近景、さらには人の身体感覚に訴えるスケールとの関係を表現するうえでノイズになってしまうことが多くなっている。デザインの当事者もそれに気づいていないことがある。

ここで誤解してほしくないのは、なにも中景のスケールにおけるデザインが不要であると主張しているわけではないということ。遠景と近景をつなぐスケールのデザインはもちろん重要である。しかし、それはあくまで遠・近の関係構築を促進すべき機能と造形をもつべきもので、それ自体がそれだけで固有の意味を強く発すべきではないということである。中景スケールのデザインは、それ自体がひとつのイ

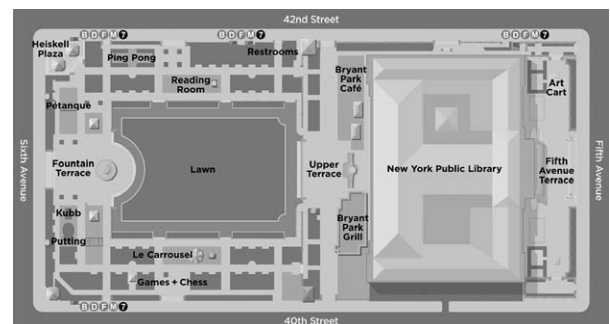


図2：Bryant Park 平面図（提供：Bryant Park Corporation）

直交する園路の組み合わせによるシンプルな平面構成であるが、多様なアクティビティの舞台としてのすぐれた機能性を有する。



写真4：Bryant Park

公園の中央に広がるフラットな芝生の面では、人々のアクティビティによる動態的な群造形が中景スケールのランドスケープを生成させる。

メージとして視覚的に成立することが多いから、見た目にもわかりやすく、前記した事業のアカウンタビリティを主張しやすい。しかし、そのことは一方において視覚的に消費される対象になりがちであることを意味していて、サステナビリティが普遍的な価値をもつランドスケープデザインとは相性がよくない。

個々の事業が立地する場のコンテキストを反映するべく、歴史的なイメージの安易なコピーやストーリーの直喩が氾濫しているデザインを見るにつけ、中景スケールにおいては、造形的な意味を消去もしくは抽象化するプロセスを経る必要があると強く感じる。そのうえで、空間構成の最も根本的な属性、すなわちスケールやプロポーション、高低差を含む立体的な造形などに意識を回帰させたデザインに力をそそぐべきである。(図2)

さらに言えば、中景スケールのデザインは空間的な造形ではなく、そこで生起する現象によって表現することも可能だと思われる。季節変化などの自然現象はもとより、そこで展開される人々のアクティビティがつくる光景は、中景のスケールにおいてこそ最も印象にのこる動態的な群造形ではないだろうか。そのためには、アクティビティの舞台となる空間的な基盤



写真5：GINZA SIX Garden

地上13階の屋上に設えられた水盤と植栽は、シンプルで抽象的な造形でありながら、そこでの人のアクティビティが空間に活気をもたらす。(設計：PLACEMEDIA)

のデザインがしっかりとできていなければならない。実は、この部分がこれまでの日本のランドスケープデザインの弱点だった。特に、都市公園などの公共造園（あえてランドスケープデザインとはいわない）では、植栽を含む様々な施設を、中景のスケールで機能的に矛盾無く配置することを設計と称してきた。近未来のランドスケープデザインを指向するうえでは、このあたりの意識改革が必要かもしれない。

ディテールデザインへの意識

ランドスケープデザインの近未来像を考えるうえで、近景のスケールにおける構造的な基盤、空間的な基盤とならんでデザインへの意識を傾注させる必要のあるものが、空間の機能を促進し、人とのインターフェイスを形成する様々なディテールのデザインだと感じている。近代建築の巨匠であったミース・ファン・デル・ローエ（Ludwig Mies van der Rohe）の“God is in the details”を待つまでもなく、時としてディテールのデザインの出来不出来が、ランドスケープの空間的な質を決定的に左右することを認識しておく必要があるだろう。

このことは何も今にはじまったことではない

のであるが、ここでのディテールとは、近景あるいはヒューマンスケールにとどまらず、人の身体感覚でとらえられる細部のデザイン＝触景（しょくけい）の要素をも意味している。視覚だけではなく、人の五感を通じて直接的に感得されるデザインの質を意味するもので、時には複数の知覚の連携、たとえば視覚と触覚あるいは聴覚、嗅覚と触覚などによってさらに奥深いものになっていく。様々な素材の選択と組み合わせ、素材の割付や人間工学に基づく寸法の構成、細部のとりあいとおさまり、風合いを活かす色彩や仕上げ、小さな子供や高齢者の安全につながる細やかな配慮に至るまで、細心の注意をはらうことによって醸し出される上質さと居心地のよさが人を惹きつける。時には、ディテールのかたちや素材、色などにウィットに富んだ遊び心を付け加えることによって、使う人、訪れる人の記憶にのこる体験の機会をもたしてくれるであろう。

日本の近代ランドスケープのデザインにおいても、たとえば戦前の東京でつくられた震災復興公園などでは、とても丁寧なディテールデザインがほどこされていて、現代の公園としてみても全く遜色ないものが遺されている^{*3}。すでに事例としてとりあげたハイラインやブライアントパークでは、特に高価でもない素材を使用しながらも、あたりまえのディテールが実に丁寧につくられている。特に注意して見ないとわからない、何気ないディテールデザインが基盤のデザインと機能的、造形的に統合され、全体としての高品位なイメージをつくりだす。

いつの頃からか、日本のランドスケープデザインではカタログに掲載された既製品の施設や素材を予算に合わせて選択し、それらを機能的に矛盾無く配列することが設計の方法として固定してしまった。むろんこのような設計プロセスの簡略化によって、クリエイティブな作業に充当できる時間とエネルギーが増えるのであれ

ばよいが、実態はそうではない。また、そうした定式化した設計作業のプロセスをディープラーニングに基づくAI（人工知能）が担うことになるのは、そう遠い未来のことではなさそうである。これに対し、立地条件やコンテキストを反映するデザインには、固有のディテールがあつてしかるべきであるし、詳細を丁寧に検討して積算すれば、必ずしもコスト面で既製品に劣るとは限らない。また、施設や素材等のメーカーには、大量生産の既製品をベースにしつつ、デザイナーがカスタムメイドのディテールデザインを追求できるビジネスモデルの構築を期待したいところである。

名古屋での小さなプロジェクト

最後になるが、名古屋市内で筆者が手がけた小さなプロジェクトを紹介することでこの小論の締めくくりとしたい。写真6と7は、2017年3月に竣工した人工地盤上の小さなコートヤードである。名古屋駅に直結した超高層建築の15階の基壇部上につくられた面積約700m²のこの小さな屋外空間は、超高層の建築壁面の直下でありながら、他の3方向を低層の建築ボリュームによって囲まれているために、屋上庭園にありがちなスケールアウトした空間ではなく、ヒューマンスケールと天空への開放感によって居心地のよい場所になる可能性を有していた。

デザインの主要ポイントは2点ある。一点目は、人工地盤上でありながらも十分な植栽基盤を面的に確保するために、床面の全体を躯体スラブから浮かした断面構造を採用していること。これにより、人工地盤上の植栽にありがちなハードなプランターの立ち上がり垂直面を見せることなく、高木の植栽に要する深さの土層を確保している。また、植栽帯と舗装面との境界を形成するわずかな高さの枠も、天端を斜め



写真6：JR GATE TOWER コートヤード
抽象的な幾何学形態の組み合わせを下地として、形の重なりに舗装、植栽、ファニチャーを割り当ててデザインの骨格をつくっている。（設計：PLACEMEDIA）



写真7：JR GATE TOWER コートヤード
十分な深さの面的な植栽基盤の上に丁寧なディテールデザインを施すことによって、居心地のよい空間の分節とスケール感をうみだす。（設計：PLACEMEDIA）

にカットするディテールデザインによって存在感を最小化し、植栽による柔らかなエッジの形成をめざした。また、この浮き床構造の断面によって舗装材の目地からの排水が可能となり、通常は必要とされる雨水処理のための勾配は確保しなくともよく、完全にフラットな平面をつくることのできる。このことはこのスペースの使いやすさにつながる。

二点目は、居心地のよい空間をつくるためのスケール感の創出と多様な場のディテールデザインである。そのために、平面的なデザインの下地には大小様々な大きさと角度の正方形を組み合わせ、その重なる部分を舗装、ファニチャー、植栽帯の3つの空間要素で切り取るという抽象的な方法を採用している。これにより、コートヤード全体の造形的な一体性を維持しつつ、植栽帯の有機的なテクスチャーとは明快なコントラストをなす人造大理石のファニチャーを組み合わせ、ヒューマンスケールの滞留スペースがそれとなく認識されるように仕向けている。逆に、舗装面ではデザイン的な主張を控え、下地の幾何学パターンを参照しつつ同じ石材を用い、割付寸法と表面の仕上げを微妙に変化させることで、フラットな床面のテクス

チャーを表現している。

このコートヤードを囲む4面は、いずれも透過性の高いガラスが設えられており、様々な場所から季節ごとの緑や光の様子とその移ろいを感じることができるであろう。この場所を訪れる人たちにとって、居心地のよい時間をすごす中で自然とのつながりを実感し、名古屋の街全体の環境のことに思いをはせる瞬間が訪れることを期待したい。

- *1 欧州委員会の環境総局によるグリーンインフラの定義については、下記のURLを参照されたい。
<http://ec.europa.eu/environment/nature/ecosystems/>
- *2 宮城俊作「グリーンインフラからランドスケープインフラへ～現代の都市デザインにおける「緑」の意味の転換」都市緑化技術, No.93, 2014年.
- *3 関東大震災（1923年）の復興事業として建設された東京市（現在の東京都）の震災復興公園の大部分は、戦後に大規模な改修がなされ、ディテールデザインのオリジナルが遺されているのは、元町公園（文京区本郷一丁目）のみとなっている。

ランドスケープ法制度に関する論考

～ランドスケープ法制度に共通する構造を見る～

公立大学法人宮城大学 事業構想学群 教授 舟引 敏明

はじめに

良好な美しいランドスケープを未来につなぐこと、それがランドスケープを対象とする法制度の存在する意義である。これまでランドスケープを対象とする法制度は、含まれる要素を対象とする行政分野の縦割りの視点で語られることが多かったが、本稿ではそれぞれの制度に共通する性格に着目して、法制度を横断的視点での把握を試みている。

また、本稿では、ランドスケープを単なる見た目の美しさだけでなく、一定の広がり of 土地や空間に属する様々な要素を全て含んだ総体として考えている。景観という言葉では必ずしも充分ではなく、風土という言葉に近く、景域という言葉が用いられる場合もあり、正しく表す言葉は難しい¹⁾。しかし、ランドスケープの重要性は近年増してきており、それは新しい法制度が次々と追加されていることから明らかである。

1. ランドスケープ法制度の構成

(1) なぜ法制度が存在するのか

現代の日本における法制度は、日本という国の骨格を形成する根幹である憲法、民法などの主要な法律の下、様々な分野の問題をカバーする多様な法律群で構成されている。中でも行政に関する一群の法制度には、市場活動を補完する役割を持つものが多い。市場活動を通じては確保できない種類の価値を得るための仕組みであり、市場の失敗を公共が補完する仕組みと

いってもよい。

市場が確保できない価値の多くは経済的外部性を持っている。その価値を得ることが市場で評価されず、そしてその価値を失うことが市場では損失とみなされない性格の価値である。かつては大気や水も、それは誰でもが得ることができ、濫用することが他者の不利益にはならないと考えられてきた。しかし経済成長に伴い大気汚染、水質汚染の問題が顕在化するにつれて、その外部性を補完するための汚染対策の法制度が確立されていった。

美しい景観も、直接それに価格がついて市場に出回るわけではない。しかし、観光に及ぼす効果や地域の人々の誇りを醸成し地域活性化につながるなど、間接的に経済的価値につながることも多い。そしてそのような美しい景観を失う事が全体としての損失につながる事が明らかである場合に、その景観の確保を法制度により公共が行うことが合理的になる。



舟引 敏明

ふなびき としあき

公立大学法人宮城大学事業構想学群教授

国土交通省都市局公園緑地・景観課長、同省大臣官房審議官を歴任。景観緑三法、歴史まちづくり法の立法にも携わる。平成28年より現職。

他に日本都市計画学会理事、宮城県都市計画審議会会長、同県景観審議会副会長等を務める。

著書に「ランドスケープ制度論考」「都市緑地制度論考」など。

(2) 価値を確保するための二つのステップ

法制度は以下の二つのステップを備えることが必要になる。一つ目は、確保しようとする価値を定義することである。価値に名前を付けることと言っても良い。名前を付けることとは、例えば文化的に価値のあるものに文化財という名称を与えることである。これにより、法制度が対象とする価値の解釈について、できるだけまぎれのない形で定義することができる。

二つ目はその価値を保持するための費用の負担先を定めることである。例えば重要文化財の修理の費用は原則税金で負担することを法制度で決めるのである。環境汚染におけるPPP原則（汚染者負担の原則）は「良い環境」というものに価値を与え、それを守るためのコストを汚染者に負担させることを決めている点で、まさにこの仕組みである。この費用負担は単に金銭面のものだけではない。土地利用を制限されることによる機会費用の損失など様々な形のものがある。日本では憲法第29条によって、財産権は基本的人権として最大限に尊重されることになっているが、同条第2項により公共の福祉のためにのみ財産権を制限することが例外的に認められている。したがって公共の福祉、例えば景観の保護のために土地利用を制限することは、土地所有者に対し基本的人権で保障された財産権を自由に使用する機会を失わせるという点で、費用負担を求めるものといっても良い。以下、この二つのステップを詳しく説明する。

(3) ランドスケープ価値の定義

良好なランドスケープという言葉は、具体的に何を意味するのかはわからない不明瞭な概念であり、その保全のための費用負担を求める事は難しい。そこで、ランドスケープの幅広い概念を、文化性の高さを評価する「文化価値」生物・生態的機能や防災等の存在機能の評価する「緑地価値」、そして空間の美しさを評価す

る「美的価値」、の三つの軸に分けて整理を行った。文化価値には史跡・名勝、歴史的風土、歴史的風致など、緑地価値には自然保護、緑地保全、生態保全など、美的価値には景色、風景、景観、眺望、美観、風致などが含まれる。図1にランドスケープに関連する制度が対象としている範囲をこの三つの軸に重ね合わせたものを示す。自然環境保全法は緑地価値に、屋外広告物法は美的価値に特化しているものであるが、文化財保護法は文化価値に加え美的価値を重視し、風致地区制度は緑地価値と美的価値の両方を対象としている。景観法は美的価値がやや優先するものの緑地価値、文化価値も対象に含めることができる融通性を持っているとみることが可能である。実際に日本の行政におけるランドスケープ制度はこのような形で展開されてきたⁱⁱ⁾。

文化価値については、最もわかりやすいのが文化財である。古器旧物保存方に始まり現在の文化財保護法につながる、貴重な文化資源を後世に残すための仕組みである。その文化財保護法が保護する文化財には、建造物、天然記念物、名勝、重要文化的景観、重要伝統的建造物群などがランドスケープに関わる文化価値が含まれる。その後文化価値に関するものとして古都保存法ⁱⁱⁱ⁾、歴史まちづくり法^{iv)}などが展開された。

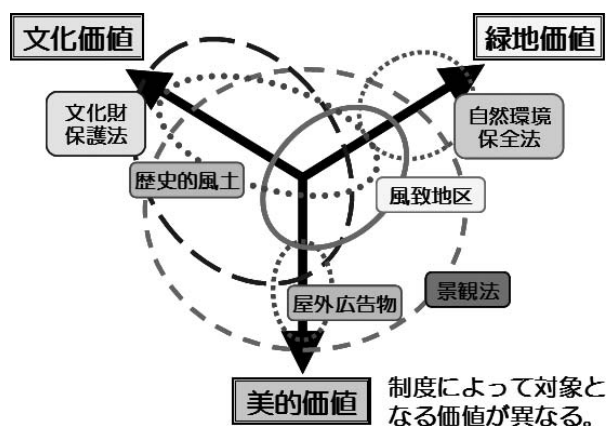


図1 ランドスケープの三つの価値と関係制度

緑地価値については、太政官布達による公園の開設に始まり、旧都市計画法において都市の緑地環境の価値を評価する仕組みとして風致地区制度が設けられ、国立公園法において日本の自然に風景地としての価値があることを示し、都市における緑地の価値と自然風景の価値が明確にされてきた。その後、都市の緑地環境と自然環境の二つの分野で法制度は進展を遂げ、現在ではより細分化された緑や生態系の価値を守るための法制度が構築されている。

美的価値については、旧都市計画法の美観地区、風致地区、屋外広告物取締法にその端緒を見ることができる。風致、美観といった美しさに特化する価値を見出しているのである。ただしこの分野の法制度は最近まで発展をみなかった。

ここで、名前をつけるという事の意味について、歴史的風土と歴史的風致という二つの定義を通じてみたい。言葉の上では1文字しか変わらないが、両者の表す概念は全く異なっている。古都保存法による歴史的風土という言葉は、国を代表する重要な歴史的建造物の周辺の緑地環境をさしている。これは法律制定時の背景として、京都や鎌倉などの日本の古都の文化祭の周辺緑地が宅地開発などで毀損の危機にあったため、新たに「歴史的風土」という言葉で古都の文化財周辺の緑地環境を定義しそれを守ることを宣言するとともに、土地利用規制を始めとする費用負担の方法を定めたものである。それに対し、歴史的風致という言葉は、重要文化財を含む周辺の市街地が持つ歴史的価値を守るための仕組みがないことから、有形財産である文化財および文化財に指定されていないが文化的価値を持つ建造物等を舞台に、周辺住民が無形の文化的活動を継続している状態を「歴史的風致」と名付け歴史的資産を保全しようとしたものである。このように法が制定された背景とその目的とする守るべき価値を反映し

て言葉を定義して用いるため、類似の言葉であるにも関わらず全く異なった概念の言葉になっているのである。

(4) 費用負担の分担

以上述べたような様々な価値を、保全、維持もしくは増進させていくためには、当然一定の費用が発生する。問題はその費用をどのような形で関係者（ステークホルダー）に負担を求めるかである。税金で費用負担をする場合もあるし、土地利用規制という形で土地所有者に負担を求める場合もある。これらについて整理をしたい^{v)}。

公共負担が多い場合から考える。第一に100%税金で費用負担をする場合で、文化財を公有化する場合、都市施設として都市公園を供給する場合などがこれにあたる。いずれも公共性が高くかつ市場では供給されない財と考えられる場合である。

第二に一定の公共負担に加え、個人の負担を求める場合である。これにも様々なバリエーションがある。文化財では、重要文化財等の建造物の修復は個人が修復することを前提とはしているが、公共費用が投入され個人の負担割合は小さなものとなっている。歴史まちづくり制度における歴史的風致維持向上建造物の修理復元等に対する補助金の支出も同様の構造である。

土地利用規制という形で個人の財産権の規制を通じて個人に負担を求める場合も多い。最も厳しい土地利用規制は、古都法に基づく歴史的風土特別保存地区や都市緑地法に基づく特別緑地保全地区に見られる。地区内では原則として樹木の伐採、土地形質の変更などが禁じられる。ほとんど現状の変更ができないほど財産権が制約されるので、その反対給付として通常生ずべき損失の補償、土地の買い入れ制度が設けられている。土地所有者が当該土地から収益を上げることができない場合に適正な対価が支払

われ、さらには土地が公有化される出口が設けられているのである。また公有化の措置を求めない場合でも、相続税の8割減免等保有コストの減免を通じて給付措置がなされている。

自然公園法に基づく特別地域、特別保護地区では損失補償制度はあるが、土地の買入れ制度は設けられていない。土地利用制限は現状凍結ほど厳しくないため、反対給付の措置も少ないものとなっている。都市緑地法に基づく緑地保全地域も同様である。

第三に受忍の限度内と言われる土地利用規制手法である。土地利用規制はなされてもその規制の範囲は公共の福祉の範囲にとどまるため、土地所有者がその制限を受忍するべきとされる。価値の保存のための費用は土地所有者が負担することになるわけである。ただし、この場合でも固定資産税、都市計画税の減免等により、保有コストに対する実質的な給付がなされる場合もある。

第四に、個人が一定の価値を確保する費用を負担する場合に、その一部を助成する場合である。生け垣の緑化等に対する補助金の負担などがこれにあたる。第二の文化財に対する補助と形は似ているが、公共の強い主導により強力に実施される文化財の保護に対し、緑化の実施は個人の自由な意思に基づいて行われる点で性格が別だと言っても良い。

いずれの場合においても、対象とする価値の保全、育成に公共性があるから、公共が負担するという点は共通している。ただし、このような仕組みは長い時間をかけて徐々に構築されてきたものであることに留意したい。

2. ランドスケープ法制度の最近の展開～重点保護主義、中央集権からのパラダイムシフト～

平成16年の景観法の新規立法、都市緑地法

及び都市公園法の改正、屋外広告物法の改正（以下「景観緑三法」という）と平成20年の歴史まちづくり法は、ランドスケープ価値の保全創出の取り組みを全国的に進める大きなものであった。ここでは、そこで行われたランドスケープの価値にかかる概念の展開を主に説明する。なお、各制度の成果については国土交通省のホームページや拙稿で示したものがあるので参照されたい^{vi)}。

後述するが、景観法では最も難しい良好な景観の定義を地域に委任することにより、景観行政の対象となる景観のすそ野を広げた。これは10年前の「都市計画」253号の亘理氏が示しているように^{vii)}、それまでの「法の保護に値する景観というには文化財として第一級の価値を有する景観でなければならず、単に良好な景観や地域的特色を有する景観というだけでは法的保護に値しないという、重点保護主義的な考え方」からのパラダイムの転換であった。それまで文化財や古都における歴史的風土、風致など個別の概念を定義づけ、その個別の概念を保護するためのいわばオーダーメイドの法制措置を用意するという仕組みであったものを、土地利用規制等の措置を用意したうえで、個別の概念と規制内容は地域に任せるという、逆転した法構成となっている。

緑地の分野においても、従来は国が基準を示し地方公共団体はその基準に基づいて行政を進める中央集権的な方法がとられてきたが、地方が独自の判断で定める緑の基本計画を上位計画とする仕組みに再構築することにより、大きく地方の判断を優先する方向へ舵が切られたのである。直近の平成29年改正もこの方向に沿うものである。以下にそれぞれを説明する。

(1) 景観・歴史文化関係制度の展開

景観緑三法と文化的景観

美的価値と文化的価値について大きく動いたのが、平成16年の景観緑三法とそれに合わせ

た文化財保護法の改正であった。特に景観法の新設は、次のように新たな地平を切り開く画期的なものであった。

一つ目は景観法の基本理念の中で、良好な景観は国民共通の資産であり、守るべき価値のあるものと明確に位置づけ、土地利用規制等の財産権の制約に法的な根拠を与えたことである。それまでは景観の悪化について問題意識のある自治体が独自に取り組んでいたが、これにより条例に明確な法的根拠をもたらし、その後の取り組みを加速させた。

二つ目は、同じく基本理念の中で、良好な景観は地域の固有の特性と密接に関連するものであり、地域住民の意向を踏まえて形成が図られるものであるとしたことである。これは良好な景観の定義についての一つの判断を示したものである。景観法制では、国は良好な景観の定義は示さず、事実上良好な景観は地域が住民の意向を踏まえて決めるという完全なローカルルール of the 仕組みとして構築された。

三つ目は、これらの転換をすべて地方分権強化の方向で法制度化したことである。景観法では、良好な景観とは地域が合意して定めるものとし、そして景観行政は基礎自治体である市町村が景観行政団体となって計画策定等を行い、さらに具体的な規制内容については条例に委任する仕組みとしている。屋外広告物法においても、景観行政団体となった自治体は自ら条例を定め規制の主体となることができるようにされた。

これと同時期に行われた文化財保護法の改正では、文化的景観という新しい概念に基づく制度が創設された。文化的景観は、「地域における人々の生活又は生業及び当該地域の風土により形成された景観地で我が国民の生活又は生業の理解のため欠くことのできないもの」（文化財保護法第2条）と定義され、特に重要なものは重要文化的景観として国が指定するとされて

いる。景観法の動きに縦割りの対応したものと見ることができるが、トップダウン的に特に重要なものを国が保護するという従来の文化財保護法の枠組みを踏襲している点は景観法の取り組みと大きく異っている。

歴史まちづくり法の創設

平成20年の歴史まちづくり法は、国土交通省、文化庁、農林水産省の共同提案で成立したもので、都市計画行政と文化財行政の縦割りを乗り越えたという点で画期的なものであった。それぞれ、文化財には指定されていないが、文化的価値のある資産を持つ市街地は全国に多く残っており、これらの保存が急務であることは共通認識として持っていたことから、共同で立法作業に取り組むことになった。新規立法にあたって、これまでの文化財保護法に基づく様々な仕組み、古都保存法に基づく歴史的風土、景観法に基づく景観といった枠組みでは実現できない価値が存在し、それを守ることが公益につながることを証明することが求められた。そのために新たに構築したのが歴史的風致という概念である。文化財である建造物を含む一定の市街地の広がりという有形の概念とそこで行われる人々の活動という無形の概念を組み合わせたものを「歴史的風致」として定義し、法的に保護・支援する対象としたのである^{viii)}。

なお、「歴史的風致の維持及び向上」という言葉は、すでに文化財保護法の伝統的建造物群の定義（文化財保護法第2条）で用いられていた「歴史的風致」という言葉に、新たな意義を吹き込んだものである。立法作業においては「歴史的環境の再生」という言葉も候補に挙げたが、環境という言葉は良い環境、悪い環境と用いられるように言葉自体に価値は含まれていないため、新たな価値を定義するにはふさわしくないとして用いられず、言葉の中に価値が含まれる歴史的風致という言葉が用いられた。また「維持及び向上」という言葉は、すでに歴史

大都市における緑地の保全は、すでに存在している貴重な緑地資産を確保するという点で、最も優先すべき課題とされた。特別緑地保全地区では相続税の8割評価減が行われるとともに、土地の買い入れを要しない緑地保全地域制度の創設、地区計画緑地保全制度の創設など緑地保全に関する制度の充実が図られた。また、緑地保全の次に優先すべきとされたのが、民間資金により緑地資産を確保する建築物の敷地内の緑化である。都市計画の地域地区として緑化地域制度が設けられ、地域内で行われる建築物の新築、改築に対し10～25%の緑化が義務付けられた。それまで都市計画制度の対象とならなかった民間建築敷地の緑化を対象に含める大きな改正である。

参考に都市計画制度におけるランドスケープ関係制度の発展経緯について図-2に示す。

平成29年改正による公園緑地法制度の展開

平成29年の都市緑地法、都市公園法改正においても、価値をめぐる概念規定の変更が行われている。

一つは農地に対する都市計画の考え方の変更である。昭和43年の都市計画法の制定以来、市街化区域内における農地は原則宅地化すべきものとされていたが、線引きの結果大きな市街化区域が設定され農地もすべてを宅地化するには広すぎる面積が取り込まれたこともあり、これまでその取扱いに混乱を生じてきたところである。平成3年の生産緑地法改正により市街化区域内の農地の存続は生産緑地地区の指定の下で許容されるようになったが、まだ農地を積極的に位置づけるところまでは至らなかった。そして今回の改正により、都市緑地法第3条の緑地の定義に「農地」が含まれることを明記した。また、都市計画法と建築基準法も併せて改正され、新たな地域地区として田園住居地域が創設された。これは農地と低層住宅にかかる良好な住宅地形成を図る区域として設定されたも

ので、生産緑地地区以外の農地が市街化区域内にあることを前提にしている点で、これまでの枠組みを大きく転換するものである。

都市公園に関する規定も大きく変更されている。すでに形成されている都市公園ストックをより活用するため、公園の管理に関する判断をできるだけ地方に委ねようとする方向から、民間事業者の導入の範囲を拡大するとともに、保育所等の占用物件としての追加など、自由度を高める方向で改正されている。

これからの方向性

一定の価値を認めそれに対する負担を求めることは、限られた資源をどの価値を優先して配分するかという政策決定に他ならない。戦後の日本においては、住宅基盤、交通基盤への資源配分が優先されてきた。その付属物としてのランドスケープに対してはある程度の投資がなされてきたが、ランドスケープ基盤そのものを目的とした資源配分は十分になされていない。住宅ストック、交通基盤ストックがほぼ整備され、人口減少に移行した社会では、生活を豊かにし、観光振興にもつながるランドスケープ基盤への資源配分が必要とされるのではないかな。

これからの日本は国際競争と地域間の競争にさらされると見込まれ、資源配分の方角は、国際的な観光振興と地域創生を目指すものとなる。アトキンソン氏がいう国際観光の4つの魅力、気候、自然、食事、文化^{ix)}のうちの自然と文化の魅力を磨いていくためには、ランドスケープ資源への資源配分は不可欠である。歴史的資産、文化的資産等を維持向上するとともに、世界的に見て豊かな水準にある日本の自然をアクセスしやすい形で提供すること、インバウンドの拠点となる都市の魅力を向上させていくことなど、やるべき課題は多い。環境省が取り組みを始めた国立公園満喫プロジェクトもこ

の方向性に沿うものである。また、地域間競争においても地域の魅力を増進させることが必要であり、同様の取り組みが求められる。そしてそれは、地域における誇りを再び取り戻し、地域への定着を促すことにもつながるものである。

そのための方法論として、ランドスケープについての将来像を地域計画における総合的なビジョンとすることを提案したい。そして景観や歴史文化資源、緑を地域の魅力の中心とし、地域経営を含めた総合的な将来像を描くマスタープランとして活用するのである。特に景観法はそれらすべてを包含する広がりを持つ法制度であり、これからの都市の将来像を記述するツールとして重要な役割を持つ。従来型の縦割り型行政においては、それぞれの要素はそれぞれの分野が縦割りの管理するというやり方が多かったが、それらをまとめて景観・ランドスケープといった視点で、縦割りを総合化することが可能となる。

このような考え方の先例としてみることで、できるのが歴史まちづくりの取り組みである。そこでは、歴史と文化資産を核として、都市の美しさの追求と都市の活性化、都市経営がほぼ近い目標に収斂しており、そのための手段として都市計画や事業があり、さらに住民や企業の参加もビルトインされている。計画には文化財、建築物、広告物、緑地など、景観に関連する様々なファクターがすべて盛り込まれており、縦割りの取り組みに横串をとおり、都市計画の一部であるはずの歴史まちづくり計画が都市計画の根幹となるマスタープランとなって、都市計画全体へのビジョンを与えている。これからの新しい資源配分の方角性を示すものとみることができないだろうか。

作用の結果を特質としており、かつ、人々がそのように認識する空間的な広がり」と定義されている。

ii 舟引敏明 (2012)「我が国の景観行政の取り組みと現状と経緯」『美し国への景観読本』p187-222 日刊建設通信新聞社

iii 「古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法」(1966) の略。

iv 「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」(2008) の略

v 舟引敏明 (2014)「都市緑地制度論考」デザインエッグ社 緑地制度における費用負担の構造を示している。

vi 舟引敏明 (2014)「ランドスケープ制度論考」デザインエッグ社

vii 亘理格 (2005)「景観法が切り開く新しい法の世界」都市計画 253 p7-10

viii 舟引敏明 (2008)「歴史まちづくり法について—古都保存行政の全国展開」『季刊まちづくり』21p 94-103 学芸出版社 歴史まちづくり法の制定経緯等について、詳しく解説している。

ix デービッド・アトキンソン (2015)「新・観光立国論」東洋経済新報社

i 閣議決定(2008)「国土形成計画」p113 ランドスケープは「人の営みや自然の営み、あるいはそれらの相互

2017.10_No.68
UA.
Urban・Advance

名古屋発

名古屋城の眺望景観保全に向けて

名古屋市住宅都市局都市景観室 調査企画係長 長崎 正幸

1. はじめに

平成29年8月2日、本市は名古屋市広告・景観審議会（以下「審議会」という。）に対し、「名古屋城眺望景観保全にかかる名古屋市景観計画の変更等について」と題した諮問をした。平成27年10月に審議会より「名古屋城眺望景観保全のあり方について」の答申を受けて以来、約2年が経過し、いよいよ景観計画の変更という具体的な手続きに入っていくものであり、この先、市民や都市計画審議会の意見聴取を経て最終形を告示することとなる。言い方を換えれば、この原稿を書いている時点では景観計画の変更案も固まっておらず、名古屋城の眺望景観保全のための最終的な方策がどうなるのかをここで示すことはできない。

そこで、ここでは、名古屋城の眺望景観保全へと至った経緯、そして、審議会からの答申がどのようなものであったかを説明し、それに対して担当者として何を考え、現時点でどのような方向性で検討しているのかを述べることにする。



図1 名古屋城天守
(提供：名古屋城総合事務所)

2. 眺望景観保全に至った経緯

2.1 現状の景観計画

本市において、眺望景観保全を具体的な規制とすることは、今回が初めてである。現状では、名古屋市景観計画（平成19年3月策定）の「景観計画区域における良好な景観の形成に関する方針」の中で、高さ31mを超えるような大規模な建築物等に関する景観形成の方針として、高層の建築物などを計画する際に、まちを一望できるような「眺望に配慮することもある」と述べるにとどまっている。

2.2 本丸御殿復元着手以前

過去、名古屋城の眺望景観に関連する調査としては、昭和54年度の「都市景観整備計画基礎調査」、昭和63年度の「城地区都市景観整備計画策定調査」、平成18年度の「屋外広告物及び眺望景観に関する調査」があるが、いずれも具体的な制度化までは踏み込んでいない。

おそらく、その時点においては眺望景観を阻害する可能性がそれほど大きくはなく、規制を制度化するまでの必要性がなかったということであろう。



長崎 正幸

ながさき まさゆき

2002年 名古屋市役所入庁
住宅都市局建築指導課、住宅都市局営繕課、市民経済局観光推進室主査（テレビ塔担当）、住宅都市局臨海開発推進室主査（金城ふ頭担当）を経て、2017年4月より現職

ところが、平成18年度以降、名古屋城本丸御殿の復元に向けた動きも活発になり、平成20年11月には「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（歴史まちづくり法）」が施行され、本市においても、歴史的風致維持向上計画の策定が進められていくこととなる。同計画において名古屋城周辺地区は重点地区の一つであり、名古屋城を中心とした施策が集中的に進められていく時期に入っていた。

2.3 本格的な検討

こうしたことを背景に、平成21年度、「名古屋城周辺地域の景観施策検討調査」が行われることとなる。本調査では、昭和63年度の調査地点に加え、名古屋城叢書に古写真が掲載されている地点や、城内など昔から人々に親しまれている地点など41地点を抽出し、現況把握を行っている。また、フォトモンタージュ等による眺望景観シミュレーションを実施し、想定される建築物の規制方針について検討を行っている。

さらに、この調査結果を受け、平成23年度には「名古屋城眺望景観保全・形成施策検討調査」を行い、名古屋城眺望景観保全・形成の施策化に向けた、具体的な規制・誘導手法等を検討している。

そして平成26年2月、審議会に対し「名古屋



図2 名古屋城本丸御殿 車寄
(提供：名古屋城総合事務所)

城眺望景観保全のあり方について」を諮問。審議会では専門部会「眺望景観検討部会」を設置、4回の部会審議を経て、平成27年10月に審議会より答申を受けることとなる。その後は測量調査、関係者の意見聴取等を経て、今年8月に審議会に諮問したところである。

3. 審議会答申（平成27年10月）の概要

現在検討を進めている名古屋城眺望景観保全の方策については、平成27年10月の審議会答申をベースとしている。まずはこの答申の概要について述べることとする。

3.1 眺望景観保全の意義

答申では、名古屋城の眺望景観の保全のための具体的な施策が進められていない中で、城周辺の市街化が進展し、特に都心部では高層建物の建設により眺望景観が阻害される懸念が増してきていることから、早急に具体的な方策を策定し実施する必要があるとしている。

そして、名古屋城の歴史的文化を再認識できる場を保全することは、観光資源としての価値を高めるだけではなく、都市の魅力を一層向上し、シビックプライド（市民の誇り）の醸成につながるものとなるとして、眺望景観保全の意義を唱えている。

3.2 眺望景観の分類

今回の「名古屋城の眺望景観」には、城を視対象として眺望する場合と城からの眺望という大きく2つのタイプがあり、前者についてはさらに、主に城の背景に注意するものと前景に注意するものとに分類し、それらを以下のように定義している。

- 城を視対象とする景観
 - ・城の背景に注意するもの→背景景観
 - ・城の前景に注意するもの→見通し景観
- 城からの眺望景観→パノラマ景観

3.3 保全すべき眺望点

眺望点を選定する条件として、以下の6つの条件を掲げている。

- ア 公共性があること
- イ 眺望保全の具体性があること
- ウ 眺望点としての継続性があること
- エ 市民にとって愛着や親しみがあること
- オ 観光者にとって価値があること
- カ 名古屋城の歴史を体感・体験できること

このうち、アからウは物理的特性として必須、エからカは保存すべき価値としていずれかへの該当が必要とし、これらを条件に保全すべき眺望点を8つに絞り込んだ(表1、図3、図4)。

表1 各眺望点の特徴

タイプ	眺望点	特 徴
背景景観	①本丸 ②西之丸	記念写真の撮影ポイント、城の歴史を体感・体験できる場所
	③東南隅櫓	本丸御殿を前景に天守を眺望する、古写真にもある歴史的な眺望点
	④御深井大堀 ⑤筋違橋 ⑥鵜の首堀	豊かな水をたたえる堀を前景とした古写真にもある歴史的な眺望点
見通し景観	⑦テレビ塔スカイデッキ	テレビ塔と名古屋城という2つのなごやのシンボルをつなぐ、名古屋らしさを感じさせる眺望
パノラマ景観	⑧天守閣展望室	市街地をはじめ、遠景に伊吹山や御嶽山を望む名古屋を代表する眺望点



図3 眺望点位置図

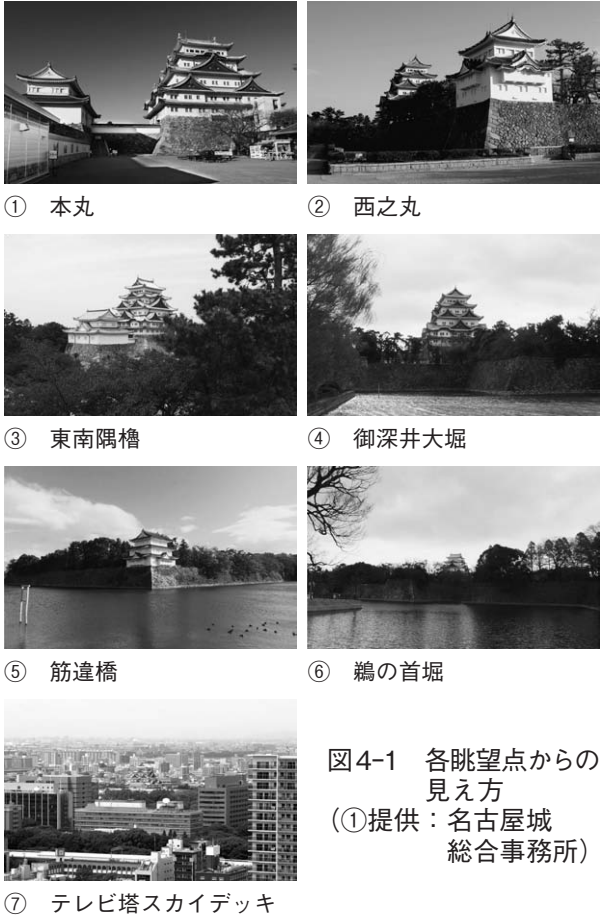


図4-1 各眺望点からの見え方
(①提供：名古屋城総合事務所)



⑧ 天守閣展望室（南西方向）



⑧ 天守閣展望室（北東方向）

図4-2 各眺望点からの見え方

3.4 眺望保全の方策

眺望保全の方策は、建築物・工作物の高さ・色彩、屋外広告物の色彩等の制限について、眺望景観のタイプごとに提示している。

① 背景景観

視対象の背後に高い建物が建たないように、眺望点から一定の範囲における建築物等の高さを制限。視対象の背後の建物が視認されることがないように「基準点」を設定し、眺望点と基準点を結ぶ直線（基準線）を超えないものとする。

制限をする範囲として、水平角度については、人間の視野特性に近い 60° を採用。制限をかける距離については、都市計画の高度地区等による高さ制限も考慮し、必要以上の制限をかけることを避け、「見えの大きさ」が小さくなり、かつ、基準線の高さが100mを超えることとなる1kmまでとした。

② 見通し景観

テレビ塔と大天守の間の建築物等の高さを制

限。現在、テレビ塔スカイデッキから見える大天守は、名古屋城の樹木と合わせて視認性が確保されているため、この樹木が見えるよう基準点を設定し、眺望点と基準点を結ぶ基準線以下にするよう高さの制限を設定する。

水平方向の制限範囲は、大天守が周囲の建物の中に埋もれてしまわないよう、大天守の見え幅をその $1/2$ ずつ左右に広げた範囲とした。

③ パノラマ景観

天守閣展望室から見える市街地の空間的広がりや景観のまとまり、遠景における稜線や山並みが阻害されないよう、建築物等の高さや色彩、屋外広告物の色彩等について制限。高さについては、市街地の建物等とその背後に見える空や山並みなどを画する境界線、いわゆるスカイラインを超えない45m以下とする。色彩は、使用される面積や色相ごとに明度・彩度の制限を考慮、屋外広告物についても、色彩・形態について配慮するように求めている。

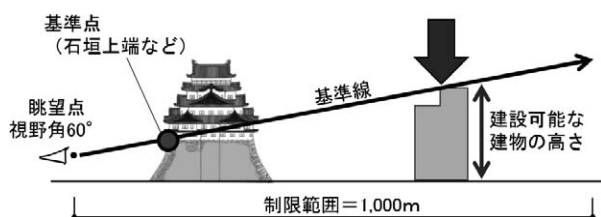


図5 背景景観保全のイメージ

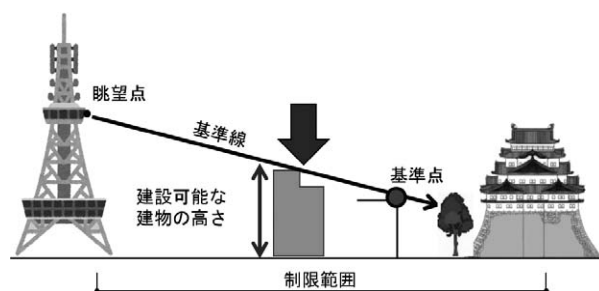


図6 見通し景観保全のイメージ

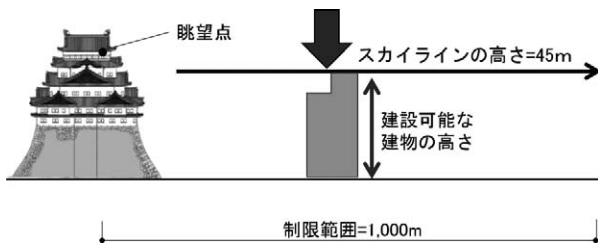


図7 パノラマ景観保全のイメージ

なお、制限の範囲は、見えの大きさが小さくなる、あるいは、建築物等や広告物がはっきりと視認される距離の1kmまでとした。

3.5 眺望保全の実現に向けて

答申においては、制限の範囲が広範に及ぶことなどに配慮して、市民理解を得ていくことが重要であることを指摘している。

特に、テレビ塔スカイデッキから大天守への見通し景観を守るための方策については、制限の対象範囲が都心部の狭い範囲に集中することから、私権の制限を受ける対象者からの意見聴取や地域住民を交えた議論を積み重ねて、慎重に進める必要があるとしている。

4. 答申についての考察

答申は名古屋城眺望景観保全のあり方について、眺望点の選定や眺望景観に影響を与える可能性のある建築物等の規制の方法について言及している一方、測量等のデータが十分でない中で、詳細についてはその後の制度設計の中で検討することを前提としている。また、眺望景観の保全のための方策を実施するにあたり、私権の制限を受ける対象者について十分な配慮と慎重な議論を求めている。

そうしたことから、本市としては、答申で提言されている規制の方法について、実際に測量を行い、そのデータをもとに検証するとともに、関係者へのヒアリング等を通じて、適正な規制となるよう調整を図ってきた。当然のこと

ながらその中には、行政として、本市の他の施策との整合性についての考慮も含まれている。

ここからは、答申を受けてから今日まで、施策を実現するために検討してきた中で見えてきた課題のうち、特に調整が必要な高さ制限について、担当者として考えた見直しの方向性を述べていきたい。

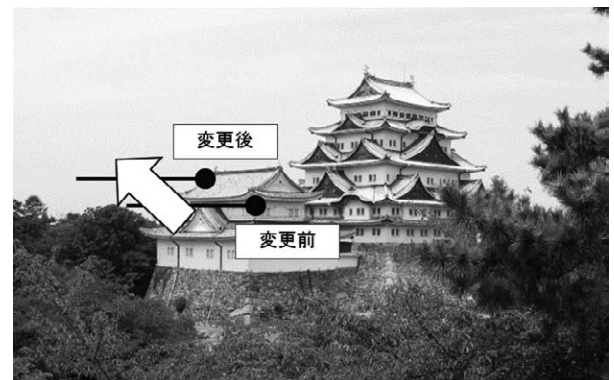
4.1 東南隅櫓からの背景景観

東南隅櫓は国の重要文化財に指定されており、本丸御殿の屋並を通して天守を見渡す古写真が有名な歴史的な眺望点である。

答申後の測量調査により、答申どおりの基準とした場合、城の西側地域で建設可能な建物の高さの上限は、最も城に近い敷地で、地盤面からの高さで35m程度となることが判明した。

一方、その地域は現状、都市計画の「絶対高45m高度地区」に指定されており、眺望景観の規制として高さ制限を受ける場合には10mの規制強化となり、加えて高度地区の規制で許容されている一定の塔屋部分の高さ不算入も、景観の規制においては認めることが難しいことから、実際には20m近くの規制強化となる可能性もある。

そうしたことから、都市計画との整合性という点で、東南隅櫓からの背景景観の基準は見直さざるを得ないと思われる。例えば、基準点の位置を答申の時の位置である「小天守の軒桁」から

図8 基準点位置の変更
(東南隅櫓からの背景景観)

一般的な高さの抑えである屋根の頂部、ここでは「小天守頂部」に上げたとしても不自然ではない。

4.2 背景景観の制限範囲

背景景観の制限範囲は、答申では1kmとしており、その根拠として、1kmを超えると見えの大きさがかなり小さくなることと、基準線の高さが100mを超えることを挙げている。なお、この100mという数字は、本市における過去の実績により、「総合設計制度による特別な許可等を受けずに建てられる建物の高さの上限」として引用されている。

ただし、1kmを超える位置の建物は景観的に気にならないとは言われるものの、まったく見えないというわけではない。また、西之丸からの基準線の高さは、眺望点から1kmの距離において標高約80mとなっており、目安の100mに届いていないことも測量調査により判明している。

そこで、名古屋城を代表する眺望点である本丸と西之丸については、基準線が、容易に高い建物が建たなくなるような高さとなる距離1.5kmまで制限範囲を拡張することが望ましいと考えている。

4.3 テレビ塔スカイデッキからの見通し景観

この件に関しては、答申においても、制限の対象範囲が都心部の狭い範囲に集中することから、特に慎重に進める必要があるとされており、地権者へのヒアリング、代替措置の検討などを行ってきた。テレビ塔スカイデッキから大天守への眺望を確保しようとした場合、その間にある建物の高さは地盤面より80mから23mに収めないといけなくなる。

しかしながら、制限の対象となる土地は、ほとんどが容積率600%又は800%に指定されており、周辺ではすでに80mを超える高さの建築物が建ち、敷地の使い方によっては高さ100mを超える建物を建てることも可能なエリアである。

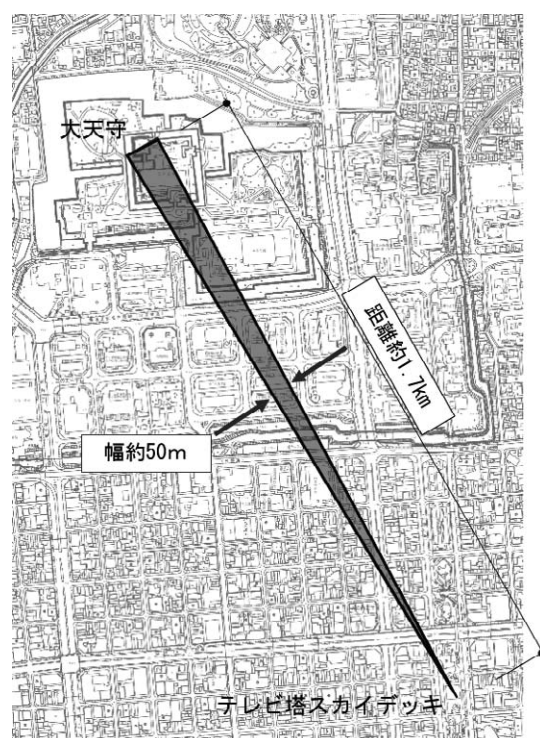


図9 見通し景観の制限範囲

当然のことながら、地権者からは「これまで高さ制限がなかった土地であり、景観のためとはいえ制限を掛けられることに対して賛成しかねる」「非常に狭い範囲に対する制限であり不公平で、土地の評価も下がる」「高さ制限に対する代替の緩和措置が必要」などといった、厳しい意見を受けている。

言うまでもなく、高さ制限に対する何らかの代替措置は簡単なことではない。最もわかりやすい話としては、制限を受ける土地を市が買い取るということであるが、莫大な費用が必要となることは明らかで、現実的ではない。ほかに考えられる手法として、都市計画の特例容積率適用地区の指定による、いわゆる「容積移転」がある（図10）。この制度により、高さ制限によって使えなくなった容積の金銭的な取引が可能となるが、取引自体は当事者間に委ねられ、未利用容積を買い取ってくれる人がいない場合もあり得る。結局のところ、高さの制限を受けるだけになってしまう可能性があるとする

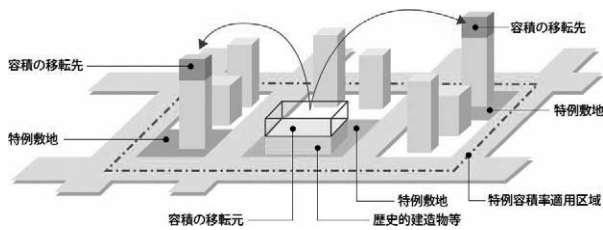


図10 特例容積率制度のイメージ
(内閣府ホームページより)

ば、地権者にとっても簡単に受け入れられる話ではないであろう。また、そもそも高い建物を建てたいと思っている地権者にとっては、その権利を制限されることに対して合意は難しいと思われる。

一方、行政としては、それだけのことをしてまで規制をする場合には、「相応の理由」が必要となってくる。相応の理由とは、その眺望を守るだけの意義、例えば、歴史的な背景や市民の強い意向などであり、そういった理由があってこそ、行政としても自信を持って施策を推進できるものである。そのような理由を見出すことが困難である状況においては、規制をかけることに踏み切ることは難しいと思われる。

ただし、高い建物からの眺望が、まちの成り立ち、歴史を知るうえで重要であり、テレビ塔に限らず、人が多く集まる都心部において高層建物から周囲を眺めることのできる眺望点を確保することについての努力は続けていく必要があると感じている。

以上を踏まえ、テレビ塔からの見通し景観については、テレビ塔と名古屋城の間の土地に対する高さの制限をするのではなく、都心部からの眺望点確保に努めることの方針を述べるに留めることが適切ではないかと考えている。

4.4 パノラマ景観における高さ制限

パノラマ景観における高さ制限は、答申では、スカイラインを超えない高さとして「45m」が提示されている。この「45m」には高さの起点が示されていないが、地盤面の高低による影

響を排除するためには標高で高さを制限することが合理的である。その後の測量調査により、スカイラインの高さはおおよそ標高50mであることがわかったため、この数字を採用することとしたい。

ところで、天守閣展望室から周囲を見渡すと、西側から北側を経て東側に至る範囲については概ねスカイラインがそろっていることが見て取れるが、東側から南側を経て南西側に至る範囲については、栄から名古屋駅地区に至る都心部であり、すでに高層ビルが立ち並び、スカイラインがそろっていると言い難い。これは、かつて城の南から東にかけて広がっていた城下町の発展形を示すものであり、都市の繁栄の象徴とも言える。そう考えると、これらの方面に対して城の西側、北側と同じ、標高50mの高さ制限とすることは合理的ではなく、むしろ、都市の発展を支えるエリアとして制限をしないほうが良いのかもしれない。

しかしながら、城のすぐ南、現在の官庁街あたりはかつて、有力大名が住んでいたエリアであり、城への敬意があってもよい。実際、名古屋城の南、官庁街エリアでは、「城の高さを超えないこと」というのが不文律として存在するとも言われており、大天守の高さである標高62mを制限高さとしたい。

ちなみにこのような、城を根拠とした高さ制限は松本城や犬山城でも採用されている。名古屋城でも、一見中途半端な62mという数字が、実は大天守の高さを表しているということが、城への意識を高めることになればと思う。

4.5 まとめ

ここまで答申に対する考察（高さ制限に関するもの）を挙げてきた。これらをまとめると、制限は図11のようになる。なお、答申において具体的な制限が示されていなかった、建物の色彩の制限と屋外広告物の色彩・形態の制限については、結果だけ載せておくこととする。

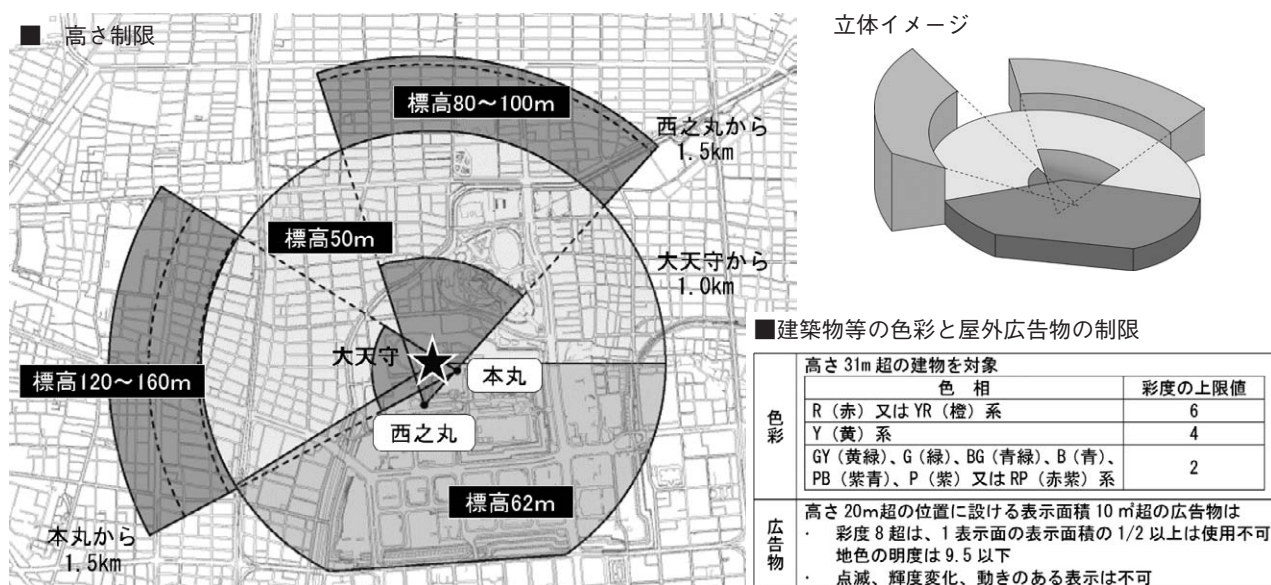


図 11 規制の概要

5. おわりに

名古屋城の眺望景観保全は、基本的に景観法に基づく景観計画において基準を定めること（景観計画の変更）を想定しているが、基準に適合しない計画に対する罰則規定はなく、いわゆる「強制力」はないとされる。

ところで、強制力があるとされる高度地区の高さ制限でも、一定の条件のもと、特別な許可により制限を緩和することは可能である。しかしながら、今回、景観計画による制限がかけられると、その制限に適合しないものは許可できなくなる。高度地区の高さ制限緩和の許可条件として、「景観計画への適合」があるためである。そう考えると、少なくとも高度地区で定められた高さ制限を超えることがないように担保できるという点で、一定の効果があるともいえよう。

ただし、私が考える、今回の景観計画による名古屋城眺望景観保全の一番の意義は、市民が改めて名古屋城に目を向けるきっかけとなることだと思っている。折しも、本丸御殿の復元が間もなく完了し、天守の木造復元に向けた動きが

出てきたタイミングである。市民に今一度、名古屋城の価値を再認識し、誇りと愛着を持っていただくきっかけとなることが何より重要である。

なお、最初に申し上げたとおり、ここで挙げた基準は現時点ではまだ確定のものではない。今後の手続きの中で、市民を始め、関係する方々のご意見をお聞きしながら、よりよい方策となるよう、最後まで慎重に検討を重ねていく所存である。

参考文献

- 日本まちづくり協会編「景観工学」（理工図書 2001.10）
- 名古屋市計画局「都市景観整備計画基礎調査概要報告書」（名古屋市 1980.3）
- 名古屋市計画局「城地区都市景観整備計画策定調査」（名古屋市 1989.3）
- 名古屋市住宅都市局「屋外広告物及び眺望景観に関する調査報告書」（名古屋市 2007.2）
- 名古屋市住宅都市局「名古屋城周辺地域の景観施策検討調査委託報告書」（名古屋市 2010.3）
- 名古屋市住宅都市局「名古屋城眺望景観保全・形成施策検討調査業務委託報告書」（名古屋市 2012.3）



名古屋都市センター事業報告

中川運河の風景生成に向けた新たな仕組みについて

元 名古屋都市センター調査課 奥 貴正

1 研究の背景・目的

平成24年10月に中川運河再生計画が策定され、その実現に向け、運河沿岸において緑地の整備やにぎわい施設の導入、古い倉庫を活用したアート活動など様々な取組が展開されてきている。また、運河周辺では、「ささしまライブ24」や「みなとアクルス」、「レゴランド」、「メーカーズ・ピア」といった商業施設等が次々と開業を予定しており、中川運河への注目度の高まりとともに、都心の貴重な水辺空間として、“中川運河らしい”風景（空間）整備が求められるようになってきている。そのため、本研究において、中川運河沿岸における風景生成のための具体的な方向を検討するものである。

2 運河整備の沿革、地理的特性等

中川運河は、名古屋港と旧笹島貨物駅を結び名古屋経済圏を支える物流運河として、大正15年から開削が行われ、昭和5年に幹線及び北支線が供用開始し、昭和7年には東支線の開通によって全線が開通し、幹線・支線あわせて約8.2kmと長大な運河となっている。

中川運河は元々、中川・笈瀬川が通っていたところに整備され、低地・新田地帯であった運河周辺は、開削土による盛土で造成され、産業・工業用地として利用が進められてきた。そのため、名古屋南西部は低地であるが、運河周辺は少し地盤が高くなっている。

現在も運河沿岸は臨港地区が指定された港湾



図1 中川運河沿岸の土地利用

エリアであるため、背後地も含めた土地利用としては倉庫等の運輸施設が多くを占めているが、それ以外のエリアについては多くが住居系の土地利用となっている（図1）。

3 中川運河の管理運営

昭和26年9月、名古屋港の開発発展と利用の促進を図り、管理運営を確立し、もって国際的重要港湾となすことを目的とした名古屋港管理組合が設立され、名古屋市より中川運河の市有の港湾施設その他の財産の無償貸付又は譲与を受けた。現在、中川運河は港湾施設として名古屋港管理組合が管理し、運河水面は港湾区域、沿岸用地は都市計画法上の臨港地区に指定され、組合の目的を達成するために使用し、又は使用させている。なお、既に供用している中川口緑地（臨港緑地）は、指定管理者によって管理されている。

4 これまでの風景生成の現状と課題

中川運河再生計画に掲げられている新たな施設の誘導や取り組み等の風景生成に関する主な項目の現状について表1の通りとりまとめた。

一方、関連計画において、中川運河は「緑と水の回廊」を形成するゾーンとされている。

しかしながら、土地利用の方針は、工業・物流地または住工複合地に設定されていることから、ある種相反する位置付けにもなりかねない。

そのため、風景生成に資する具体的な景観形成の姿が描かれておらず、また、将来的なビジョンが見えて来ないことが課題となっている。

また前述の項目についても、これまで組み込まれてきた中で建築・デザイン等の専門家や中川運河を舞台に活動する人々の意見・助言は受けてきてはいるものの行政主導で実施している感は否めず、更には都市行政と港湾行政が現状

表1 風景生成の現状

項 目	現 状
建築物制限・デザインの誘導	・臨港地区であるため、港湾利用の際には特別な制限はされていないが、新たな土地利用による建築物の場合はガイドライン（再生計画が上位計画）による公募により港湾管理者が特別に認めている。 ・再生計画・ガイドラインではゾーン毎に誘導内容を設定している。 ・ガイドラインに従った公募でのみ、公募要件、審査委員会の審査を踏まえて建築物、デザインの誘導が進められている。
既存倉庫等の歴史資産の保全	・貸付地からの撤退の際には更地返還が原則となっている。 ・「身近な歴史的建造物の認定制度・登録制度」などの活用など保存・活用スキームが再生計画に基づき検討されている（ただし、この制度は所有者に存続の意志があることが条件となっている）。
緑の創出・維持	・貸付地にある緑も撤退時に原則更地化することとなっている。 ・沿岸用地を緑地とする場合は港湾計画（臨港緑地・その他緑地）へ位置付けた上で整備が必要となる。
更地（再開発用地）の活用	・これまで、再生計画の前身である基本計画に基づき、沿岸用地において再開発用地の確保が進められてきた。 ・周辺公共工事の施工用地としても利用されている（護岸工事、上下水、道路、橋梁工事等）。 ・にぎわいゾーンについては賑わい等施設の誘導を優先とし、一定規模以上の更地についてガイドラインに基づく公募が実施されている。 ・名古屋都市センターが事務局となる中川運河再生文化芸術活動助成事業（ARToC10）が2013年（平成25年）から実施され、アート活動場所としても利用されている。

の組織形態のまま複雑に入り組んだ形で進められている。そのため、運河全体で運河らしさを創出する高質な空間を醸成するに至っておらず、中川運河再生に向けたマネジメント体制の構築が大きな課題となっている。

5 風景生成に向けた施策提案

5-1 中川運河風景生成に向けた方針

中川運河風景生成の将来ビジョンの作成に向けて、土地利用の方向性についてとりまとめる。方針については、再生計画やこれまでの取り組みを踏まえ、大きく分けて、【方針① 緑豊かな風景の生成】、【方針② 賑わいのある風景の生成】、【方針③ 運河を感じられる風景の生成】、【方針④ 歴史資産活用、文化・創造活動風景の生成】の4つの方針を表2の通りとりまとめた。

5-2 合意形成・運営方法（マネジメント）

中川運河の風景生成は、行政をはじめ建築・デザイン等の専門家や中川運河や近隣で活動する人々が一体となって公共空間である中川運河とその周辺のまちづくりに取り組んでいく必要がある、そのような体制づくりが、中川運河に関わってきた人々から求められている。

このような街を創造する拠点として、デザインマネジメントやエリアマネジメントを公・民・学が連携し行うアーバンデザインセンターが平成18年、全国初として千葉県柏の葉に設立されている。

この柏の葉アーバンデザインセンター（UDCK）は、UDCKの創設者であり初代センター長の故・北沢猛東京大学教授（当時）が大学と地域の連携のために必要なものとして提案され、連携のあり方を模索していた柏の葉のまちづくりと同地区において開発を進めていた三井不動産がまちづくりの拠点施設への係わりを

求めていた事もあり、これらが相まって設立が実現したものである。現在、UDCKは、東京大学、千葉大学、柏市、三井不動産、柏商工会議所、田中地域ふるさと協議会、首都圏新都市鉄道の7つの「構成団体」により共同で運営され、関係公共団体や各種専門企業を「協力団体」として加わったフラットかつ柔軟な連携によって様々な取り組みが進められている。（図2）

また、UDCKは、デザインマネジメント、エリアマネジメントを行っていく上で、準公共的な位置付けを得るために都市再生推進法人、景観整備機構の指定を受けている。

現在では全国に15カ所アーバンデザインセンターが設立されており、様々な地域で公・民・学連携による実践が行われている。

中川運河においても、このような事例を参考として、現在の取り組みを基本とした新たなマネジメント体制の構築を提案するものである。

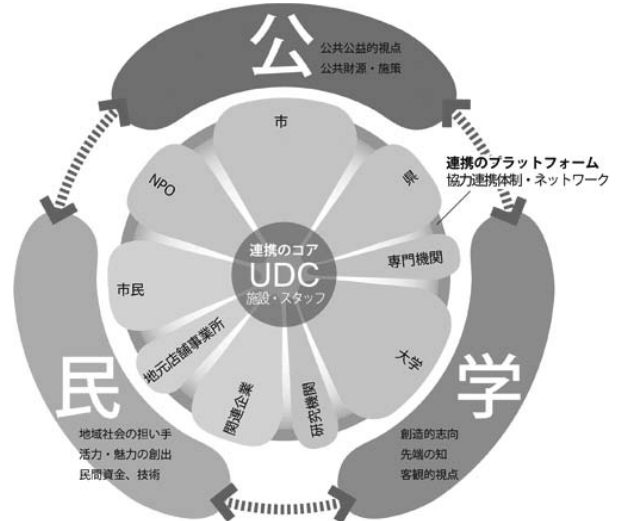


図2 UDCKが目指す公・民・学の連携によるマシ・コラボレーション イメージ

表2 中川運河風景生成に向けた4つの方針

【方針① 緑豊かな風景の生成】	
①-1 支線の緑化	支線沿岸については、用地幅も狭いことから緑地系への転換を図る。特に、東支線については、認定建物を除き沿岸用地を緑地系へと転換を図り、プロムナードとしての機能も確保する。
①-2 オープンスペース等の緑化	橋詰めをはじめ、オープンスペースとなるような土地利用については緑化を図る。
①-3 沿岸用地の緑化	沿岸用地においては、建物壁面と護岸（プロムナード空間）との間に植栽等のスペースを確保する。
①-4 自然植生の維持・管理	自然植生のものを含め、沿岸用地事業者が枝払い、下草狩り等適正な管理を行う。
①-5 運河全体のグリーンインフラへの配慮による緑の連続性の確保	立地施設の用途に限らず新規立地の際には、特にグリーンインフラ（GI）に配慮した整備を促す。
【方針② 賑わいのある風景の生成】	
②-1 プロジェクトとの一体開発整備・風景生成	ささしま開発（堀止周辺）、露橋水处理センター、港明地区開発をはじめとする周辺施設とのプロジェクトと連携しながら一体的な風景生成を図る。
②-2 北支線における回遊性・にぎわいの連続性の確保	北支線については、緑地系への転換により回遊性を高めつつ、仮設・暫定利用を含めた賑わい施設の立地を誘導し、ささしまライブから幹線へと繋がるにぎわい（ゾーン）の連続性を確保する。
②-3 空間の臨時的活用	オープンスペース・緑地への仮設建築の設置や暫定的な施設利用など臨時的活用を図り、にぎわいや運河との結節点を創出する。
【方針③ 運河を感じられる風景の生成】	
③-1 沿岸用地建物高さ規制	沿岸用地（にぎわいゾーン）においては、建物高さを10mに抑制し、運河沿岸風景を維持する。（その他は既存建物 or 高度地区31m）また、10m抑制したものに対しては、後背地の大規模プロジェクト等への容積移転が可能となるよう取り組む。
③-2 護岸、対岸などから見える沿岸風景（視点場）の生成	橋詰、沿岸用地に立地する公共施設敷地、水辺に開いた施設など運河に並行する道路からの水面への良好な見通しを確保するとともに、可能な限り護岸（プロムナード空間）への歩行アクセスルートを確保する。
【方針④ 歴史資産活用、文化・創造活動風景の生成】	
④-1 歴史資産の保存・再生	松重閘門・ポンプ所、石積み護岸、静穏な水面などの貴重な公共資源の保存・再生を行政主導で進める。また、支線については河幅が狭く石積み護岸が多く残る箇所も見受けられることから、出来る限り張出し護岸とせずに幅員を確保し運河の面影を残す。
④-2 認定建物の保存・活用	倉庫等建物の保存に向けて新たな認定制度を導入する。また、認定建物についても容積率移転を積極的に行えるよう取り組む。
④-3 文化・創造活動の拠点形成	醸成してきたアート活動をはじめとする文化・創造活動が継続的に実施可能な場所を確保する。

(1) 1st step

中川運河再生の取り組みについては中川運河再生計画に記述がある通り、進捗管理する「中川運河再生推進会議」があり、また関係者間で情報共有する場として「中川運河再生プラットフォーム」が設けられている。当面は1stステップとして、新たなマネジメント体制が構築し易いよう、既存の枠組みを活用・発展させることとし、これらと連携を図りながらエリアマネジメント、デザインマネジメントを実施するマネジメント組織をにぎわいゾーンに焦点をあてて形成を図っていく。このマネジメント組織は都市再生推進法人及び景観整備機構の指定を受け、行政等から土地等の活用委託を受け、それらを基にマネジメントを行っていくものである。

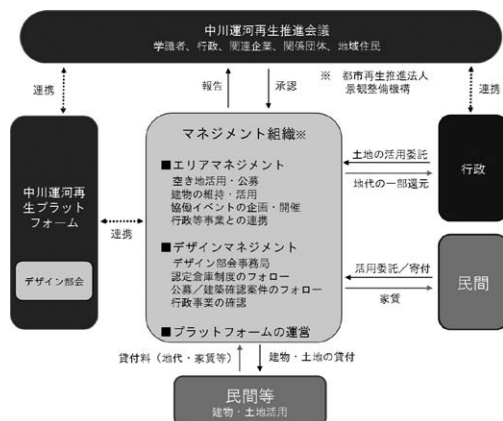


図3 中川運河風景生成に向けたマネジメント体制 (1st step)

(2) 2nd step

1stステップにおいて、新たな組織におけるマネジメントが順調に取り組まれてきた段階で、最終的には計画策定・進捗管理から沿岸用地貸付を始めとする運河全体のデザインマネジメント等について、2nd stepとして行政に代わり関わっていくものであり、専任の専門家の設置など柔軟な対応を行って持続的・継続的に統一されたデザインマネジメントの実現を目指すものである。これによって、中川運河の再生・中川運河の風景生成が図られるものであると考え。

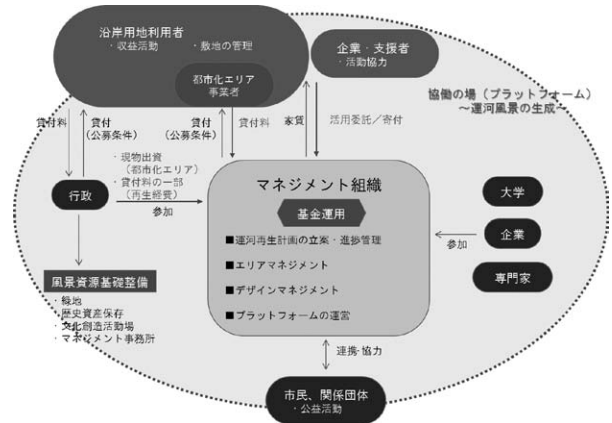


図4 中川運河風景生成に向けたマネジメント体制 (2nd step)

6 展望

本調査研究では、名古屋都心部の貴重な水辺空間として再認識され、再生の機運が高まってきた中川運河において、改めて行政関係者や学識者の方々の協力を得ながら、これからの中川運河風景生成の実現に向けて検討したものである。

最後に、これまで述べてきた施策展開やマネジメントの実現によって成されるであろう風景生成の将来イメージを展望として次ページに提示して結びとしたい。

本調査研究が中川運河再生の促進、名古屋都心における貴重な水辺空間として中川運河らしい風景生成に寄与し、名古屋市の魅力向上、名古屋港の発展の一助になれば幸いである。

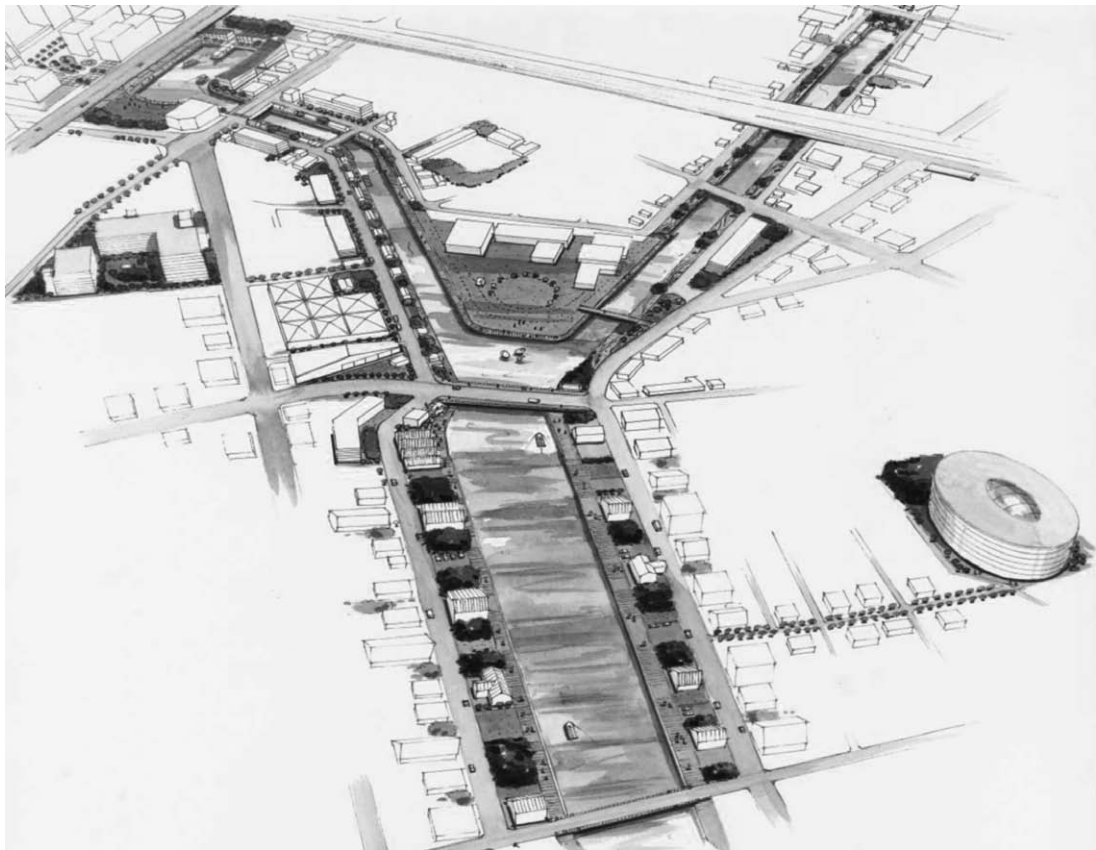


図5 にぎわいゾーン周辺エリア風景生成イメージ

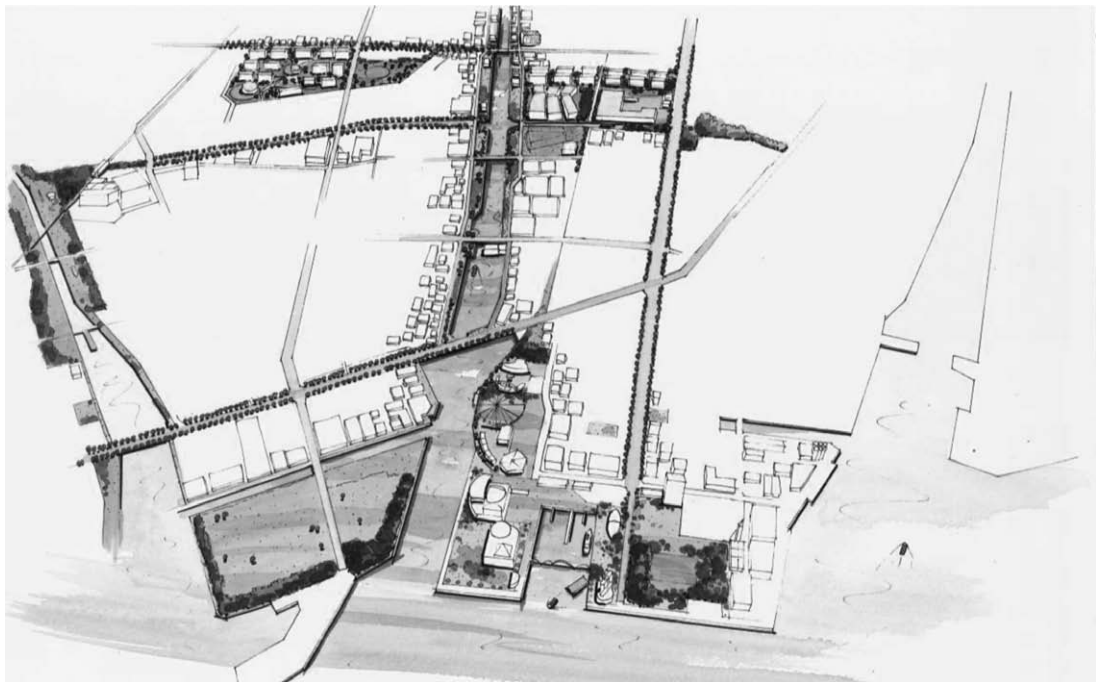


図6 みなと周辺エリア風景生成イメージ

都心部における空閑地の活用方法に関する研究

名古屋都市センター調査課 中島 壮太郎

1 背景と目的

名古屋市は平成28年5月に人口230万人を突破したが、今後は人口減少に転じると推計され、空閑地も増加傾向が続くものと思われる。空閑地は個々の土地・建物所有者の意向により発生するため、時期的にも場所的にも必ずしもまとまって発生するものではなく、点在している状況であり、さらに、様々な規模や形態のものがあ、人口減少の将来動向のもとで空閑地を一体的に開発するのはかなりハードルが高い。平成27年度名古屋都市センターの空閑地に関する調査研究では、都心の空閑地の活用方法のほとんどが青空駐車場であることが明らかになっているが、青空駐車場としての利用が増え続けることは、賑わいの連帯性が分断されるなど、都心の魅力向上の観点から問題視されるものであり、さらには周辺の資産価値の低下にもつながりかねない。

そこで本研究においては、名古屋市内の現状や名古屋市内外の事例を調査し、都心の魅力向上に向けた空閑地の有効な活用方法や活用促進について検討をする。

2 空閑地の現況

2-1 空閑地の利用実態

空閑地の利用実態を、名古屋市が5年毎に実施している都市計画基礎調査の土地利用計量調査データを用いて、都心部全域における5時点の空閑地の面積とその割合、空閑地に係る土地

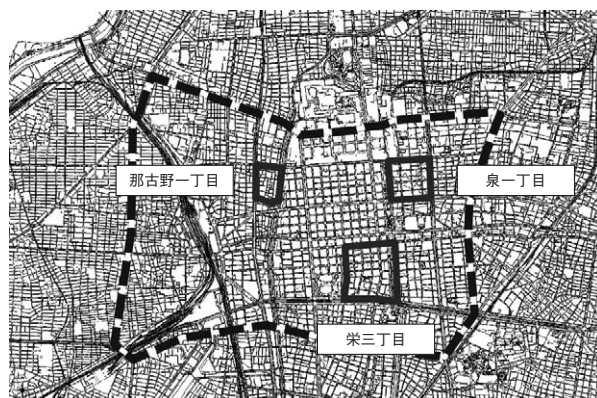


図1 都心部の区域と3地区の位置

利用転換、面積規模別空閑地数、町丁目別空閑地率をGISにより集計、分析した。GIS集計時における空閑地は、土地利用計量調査データにおいて土地利用分類「未利用地」に分類される土地利用コード「駐車場」、「資材置場」、「田」、「畑」、「樹林地」、「その他空閑地」とする。なお、本研究における都心部は、図1に示す「なごや交通まちづくりプラン」における都心部の区域とする。

市全域と都心部における5時点（H2・7・12・17・22）の空閑地率は、市全域の空閑地の割合がH2時点で約32.4%だったものがH22時点で約23.7%と20年間で市全域が約8.7%減少している。一方、都心部においては、H2時点で約9.3%だったものがH22時点で約14.8%と増加傾向にあり、約5.5%増加している。

さらに、データからでは「駐車場」、「その他空閑地」などの利用実態や、空閑地に係る土地利用転換の詳細までは把握することができないため、地区における具体的な空閑地の活用方法の検討も見据え、図1に示した3地区の空閑地

表1 空閑地の面積とその構成（平成22年時点）

地区	那古野一丁目		泉一丁目		栄三丁目	
	面積 (m ²)	割合 (%)	面積 (m ²)	割合 (%)	面積 (m ²)	割合 (%)
ネット面積	93,812	100.0	181,305	100.0	254,912	100.0
建築地	69,730	74.3	140,556	77.5	228,352	89.6
空閑地合計	24,082	25.7	40,749	22.5	26,560	10.4
駐車場	21,360	22.8 (月 極：49.5) (時間貸：28.4) (その他：22.1)	29,955	16.5 (月 極：43.7) (時間貸：34.2) (その他：22.1)	19,381	7.6 (月 極：4.6) (時間貸：78.8) (その他：16.6)
樹林地	118	0.1	2,632	1.5	0	0.0
その他空閑地	2,604	2.8	8,162	4.5	7,179	2.8

※駐車場の括弧内の数値は、平成27年度名古屋市調査による台数の割合

の利用実態を把握するために現地踏査を実施し、表1にまとめた。なお、3地区における空閑地は、利用実態などを踏まえ、土地利用転換が容易な低未利用地として再定義して、上屋のある駐車場や車庫、敷地の一部を利用した駐車場も空閑地とする。

現地踏査の結果、3地区とも空閑地のほとんどが駐車場として利用されており、駐車場の形態としては、青空駐車場が多く見られた。一部であるが、立体駐車場や上屋のある駐車場、車庫、敷地の一部を利用した駐車場も見られた。また、那古野一丁目と泉一丁目は月極駐車場の割合が高いのに対して、栄三丁目は時間貸し駐車場の割合が顕著に高くなっている。

2-2 空閑地の数量変化

H22の市全域の空閑地の平均面積規模は716.5m²で、H2から比べると1,000m²以上の空閑地が減少している。都心部の平均面積規模は397.3m²で、H2-7は100～200m²規模を筆頭に500m²未満が増加傾向にあり、H17-22は200m²規模が減少している。

地区および時点別の空閑地の分布状況を図2に示した。那古野一丁目においては、小規模な空閑地が発生し、土地利用転換されずに増加しており、20年間一度も土地利用転換されていない空閑地も見られた。泉一丁目においても、

小規模な空閑地が発生しているが、それらが併合して土地利用転換されており、那古野一丁目と比較すると空閑地の面積規模が大きい。用途地域が商業地域でも住宅立地の比較的多い那古野一丁目と泉一丁目は、いずれの年も高い空閑地率のままで推移し、特に那古野一丁目の空閑地は増加傾向にある。一方、商業業務施設の多い栄三丁目は他の2地区と比べると全体での空閑地率は低く、特に北東部の空閑地が少ない。

各地区全体の空閑地の面積規模別件数は、那古野一丁目は200m²未満、泉一丁目は300m²未満の空閑地が多く、栄三丁目においては100m²未満の空閑地が増加傾向にあり、空閑地の平均面積は那古野一丁目178.3m²、泉一丁目330.4m²、栄三丁目332.0m²である。各地区で小規模な空閑地が増加傾向または継続的に多く散在し、そのほとんどは駐車場として活用されており、いずれの地区も小規模な駐車場が増加していると言える。

3 空閑地の活用事例

3-1 他都市の先進事例

他都市の先進的な空閑地活用事例について、現地視察と担当者へのヒアリング等を踏まえて整理し、紹介する。

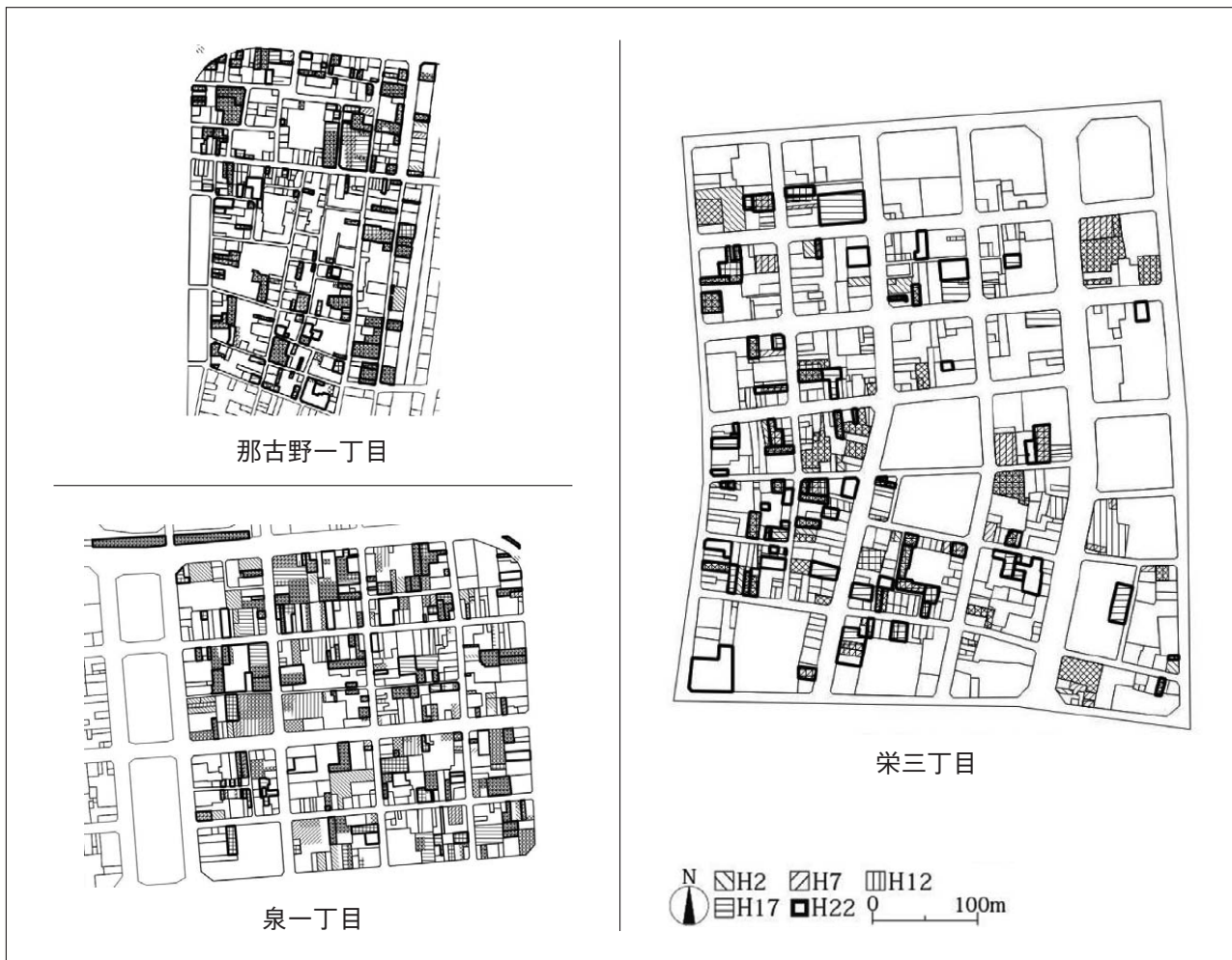


図2 各地区における各時点の空閑地の分布

(1) カシニワ制度（千葉県柏市）

この制度は、柏市内で市民団体等が手入れを行いながら主体的に利用しているオープンスペース（樹林地や草地等）並びにオープンガーデンを「カシニワ＝かしわの庭・地域の庭」と位置付け、みどりの保全・創出、人々の交流の増進、地域の魅力アップを図っていくことを目的としている。制度は、土地を貸したい所有者、使いたい市民団体等、支援したい人の情報を集約し、市が仲介を行う「カシニワ情報バンク」と、一般公開可能な個人の庭、地域の庭を市に登録をする「カシニワ公開」で構成され、いずれも市のホームページ等で情報の閲覧が可能である。

土地利用の協定は、所有者と利用者の間で行い、カシニワ情報バンクの登録時に提供可能期間を設定できる。貸出し金額も所有者と利用者の協議により決められており、現在活用されている箇所は全て無償である。また、「あき地の雑草等の除草に関する条例」により土地所有者は雑草を除去しなければならないが、このように貸し出すことで、その費用を負担しなくて済むメリットがある。

運用上の課題としては、①法律上の制約（都市計画法・建築基準法、地方税法、相続税法）、②市民への普及啓発（認知度UPに向けた効果的なPR活動、登録者の掘起し）、が挙げられている。

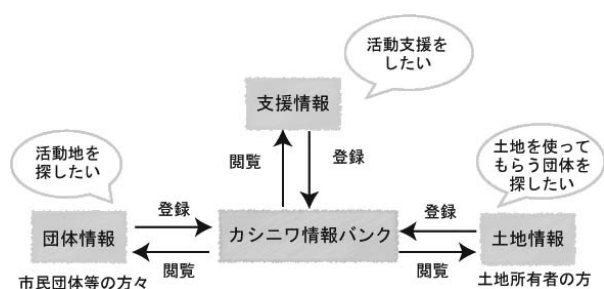


図3 カシニワ情報バンクのしくみ (柏市HPより)

(2) 深谷ベース (埼玉県深谷市)

深谷駅前の中心市街地において区画整理事業が長期に及び空き地が点在していたため、深谷ベースは空き地が増加する中、賑わいを失わないようにするために計画されたもので、行政・市民・事業者等の協働により深谷市の産業振興を図る産業交流施設として位置づけられている。区画整理地内に建築され、主にイベントスペースやワークショップスペース、これから新規出店しようとする事業者へのレンタルスペース等を備え、また、コンテナと建築確認申請に対応した移転・再利用可能な基礎を活用して建設費用が抑えられ、移転可能な「にぎわい創りの拠点となる」施設となっている。

(3) COMMUNE 246(東京都港区) ※2017年1月21日より「COMMUNE 2nd」に移行

UR都市機構が所有する土地を暫定的に民間会社に貸し出している施設で、「食」「学び」「働き」をテーマにして、オープンエアドーム型の共用スペースを中心にフードカートやカフェ、

学びの場、シェアオフィスが配置されたコミュニティ型の空間構成となっている。また、UR都市機構では、地域の課題である違法駐輪対策のため、敷地北側に所有する土地を駐輪場として港区に貸し出し、地域貢献を行いつつ保有コストの低減を図るため、COMMUNE246の敷地規模を適した規模に縮小することにより、初期投資や地代等のランニングコスト等、事業者の負担を抑える工夫をしている。

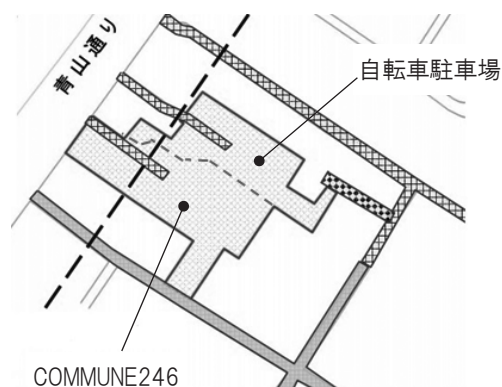


図4 敷地図

3-2 その他の事例

前述した事例も含め、従前が駐車場の事例を選定するようにし、名古屋市内外の空閑地活用の事例について、活用期間・所有形態・活用主体・内容・目的・公益性等の項目で整理した。

活用期間別に配列すると、期間が短いものは整備費が小さく、比較的長いものは整備費が大きくなる傾向にあることが活用内容から読み取

表2 先進事例の効果・課題・支援

	効果	課題	活ユーザーへの支援
カシニワ制度	●みどりの創出・保全・維持 ●土地の貸し出しによる所有者の管理費負担減	●法律上の制約（都市計画法・建築基準法、地方税法、相続税法） ●市民への普及啓発（PR活動、登録者の掘起し）	●一般財団法人柏しみどりの基金による助成金の交付
深谷ベース	●賑わい創りの拠点施設 ●商店街の若年世代の活性化	●近隣への音の配慮	●使用料の減免（商工会等） ●イベントへの行政の後援
COMMUNE246	●賑わいの創出に貢献 ●通り抜け通路の提供	●近隣への音の配慮	●暫定利用による低廉な地代設定

れた。また、活用が長期化すると公益性（自然環境の保全、防災・減災力の向上、都市景観の保全、交通・インフラ整備、地域社会の持続、都市の活性化、不特定多数の利用）に関わる事項が多くなり、支援策がとられている傾向にある。支援策の内容としては整備費等の補助や固定資産税の減免、行政が窓口となって土地所有者との折衝を行うことなどが挙げられる。

4 空閑地活用のケーススタディ

空閑地の活用の検討をする際の前提条件として、どのような事項について配慮すべきかを表3のような活用検討のプロセスとしてまとめた。

空閑地の活用を検討するに際して、特定の地元居住者及び関係者に地区の課題や空閑地に対する考えなどについてヒアリングを実施した。

地区の課題としては、防災や歩行分断、コミュニティの希薄化などが挙げられた。また、空閑地そのものはポジティブに捉えられているが、駐車場としての活用方法は、賑わいや景観という視点から問題視する声も聞かれた。特に栄三丁目の駐車場の多くは、人通りの多い場所からは外れた位置にあり、好ましい配置と言える一方、当該地区と隣接するエリアの連続性を弱め、分断する一因とも捉えられる。駐車場以

外の活用としては、店舗が集積する地区は収益性のある内容が挙げられたが、住宅の多い地区では収益を見込みづらい内容が挙がり、居住者が多い場所ではどのような住環境を形成するかということへの関心が高いことがわかる。

地区の属性と地区の課題を考慮し、各地区の空閑地の活用の大まかな方向性を以下のようにまとめた。

①那古野一丁目

- ・老朽木造家屋が密集しているため、防災に有効な空地を確保する。
- ・商店街によるイベントと連携した物販等の仮設施設を活用する。

②泉一丁目

- ・集合住宅の増加に対応したコミュニティ活性に資するスペースを提供する。
- ・日照、通風、屋外景観の確保に向け、住環境に配慮した空地を維持する。

③栄三丁目

- ・回遊性の向上のため、休憩スポットや駐輪施設を設置する。
- ・商業的な魅力を発信するため、チャレンジショップ等の仮設施設を活用する。
- ・時間貸し駐車場が多いことを活かした、フードカート等による単日利用。

表3 空閑地の活用検討のプロセス

①空閑地属性の把握		②活用方法の検討		③公益性の確認	④支援策の検討	...	街区計画の立案
景観・歴史	特徴的な景観や歴史的な資源のある地区は、街並形成や地域資源の保全に配慮	内容	【例】 広場 交流スペース 屋外飲食店 菜園 緑地化 イベント会場の提供 駐輪場整備				
土地利用	●商業系エリア 賑わい、街並の形成、商店の連担性確保、駐車場再配置 ●住居系エリア 地域イベントの開催、公園の代替、生活利便性の向上	主体	【例】 自治会、町内会 商店街組合 市民団体 まちづくり団体 NPO 民間企業 行政 その他	a.自然環境の保全 b.防災・減災力の向上 c.都市景観の保全 d.交通・インフラ整備 e.地域社会の持続 f.都市の活性化（都心・商店街） g.不特定多数の利用	【例】 規制緩和（仮設物等） 税制優遇 施設整備 活動費補助 情報提供サービス		空閑地の活用を含めた街区全体の将来的なまちづくりプランや地区計画素案の作成
開発圧力	●強いエリア 短期で暫定的な対応（将来的に再開発をすることを前提） ●弱いエリア 中長期の活用への対応	期間	日単位 月単位 年単位				
敷地形状	●面積 ●形状 ●路面状況 ●接道条件						
地区課題	【例】 防災 防犯 地域コミュニティの希薄化 市街地の衰退						

5 空閑地の活用促進に向けて

5-1 活用促進

(1) データベース化

個人情報のハードルの高さはあるが、募集などで働きかけをして空閑地をデータベース化することが望ましい。また、柏市(カシニワ制度)のように行政が情報バンクなどの仲介役をする、あるいはサブリースをするのであれば、行政がデータベース化をするのも一案である。その活用にあたっては、地域のまちづくり協議会や駐車場附置義務制度にかかる事業者などと連携をしていくことも有効と考えられる。

(2) 既存制度の応用活用

散在する空閑地を地域としてどのようにしていくか考え、実践していくことは、地域の魅力を向上させる上で必要なことと考えられ、「地域まちづくり」との連携は有効なものと考えられる。前述したようなデータベース化した情報を提供できれば、取り組みの発意を促すことが考えられる。

また、国土交通省により創設された「低未利用土地利用促進協定制度」は、地域のまちづくりを担う市町村や都市再生推進法人等がノウハウを活かし、都市再生の効果の向上を目指すものであるが、既存の指定団体のより活発な活動が期待される。

(3) インセンティブ

所有者へのインセンティブとしては整備費の補助や固定資産税の減免は有効と考えられるが、税金を投入するには、行政の方針に位置付けられていること等の公益性が求められる。一方、行政負担とならない持続的な運営のためには、補助金に頼らず利用料等を得る形での事業性も必要である。現状では実質的に利用料がない「カシニワ制度」のように、所有者の管理費負担がなくなる等、所有者が抱えている課題解決につながる活用内容を実施することもインセンティブの一つのあり方と言える。

5-2 街区全体での計画策定

空閑地活用の方向性や、街区全体の価値を高める視点は地域によって異なり、所有者の意向も多様である。これらを踏まえた上で、街区全体の中での適正配置をしていくアプローチが重要となるが、特に青空駐車場については、まずは必要な容量の街区内再配置ということを検討すべきであろう。

現在、地区計画や建築協定などの手法があるが、これらの制度を活用する場合、まず、地域が街区の将来の方向を展望しておく必要がある。その点で、地域まちづくりの推進やエリアマネジメントは有効なものになり得ると考えられる。今後は、道路と建物、公有地と私有地の在り方を一体的に捉え、街区全体の価値を高めていくことがさらに求められる。これらを実現するには、行政が都市計画マスタープランで地域ごとの方向性を定めておくことがその後押しになると考えられる。

6 おわりに

空閑地は、現在の経済状況では駐車場になることが非常に多いが、いくつかの事例からそれ以外にも活用の可能性があることがわかる。既存の制度等を活用し、民間主体で動きやすくなるような行政支援がこれからは必要である。

また、事例にあるように民有地であっても、セミパブリック(準公共)的な役割を担うことで地区の価値を高め、その空間が豊かなまちを形成している。民有地であるためその活用は暫定的であるが、これからはそのような空間が発生と消失を繰り返し、時代や地域のニーズに合わせて代謝を繰り返していくことが一つの在り方と考えられる。人口減少時代にある空閑地の在り方を検討していく上で、本稿がその一助になれば幸いである。

新たな道路施設の有効活用に向けて ～企業の需要調査と道路マークパートナー事業の提案～

元 名古屋都市センター調査課 伊藤 啓介

1 研究の概要

近年、行政では、保有する資産を有効活用した取り組みを積極的に行うとともに、まちの魅力を高めていくため、市民、まちづくり団体、企業などの民間活力を導入することで、道路施設の維持管理や街の高質化を民間団体と共に行おうとしている。特に、企業においては、広告効果と地域貢献活動を目的として、歩道橋ネーミングライツパートナー事業等の「道路施設を有効活用した事業」に参加しており、このことは、行政の自主的な財源確保の一つとなっている。

本研究では、今後、より多くの企業が道路施設を有効活用した事業に参加するため、今後、事業に参加する場合に重視する点や適している場所などについてアンケート調査を実施した。

また、道路における社会課題の解決に資する事業を推進するため、従来のCSRより、さらに踏み込んだCSVの考えを取り入れた道路マークパートナー事業を提案する。

2 道路行政の現状

2.1 変化する道路との関わり方

名古屋市における行政目的別の歳出状況の推移では、社会福祉、老人福祉、児童福祉などを目的とした、いわゆる義務的経費が著しく増加し続けているのを受け、道路の維持管理などを目的とした土木費が圧縮されている。これにより、名古屋市では、道路等の維持管理をこれま

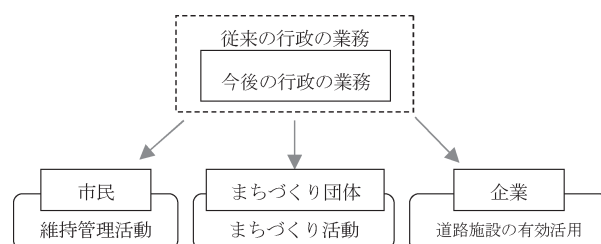


図1 変化する道路との関わり方

でのようにできない状況にあり、安全を確保するための最低限の作業は行っているものの、「快適な空間の確保」という水準で維持管理を行うことは、難しい状況となっている。

そこで、名古屋市は市民やまちづくり団体、企業の地域社会への参加意識の高まりや道路空間の独自性に着目し、民間団体の道路上での収益活動に関する規制緩和などを行うことで、民間団体の活動を展開しやすくし、民間団体と連携して道路の維持管理や街の高質化に取り組む仕組みを推進している。

(1) 市民が行う維持管理活動

市民は、自らの居住環境の美化を目的として、清掃や除草、植栽帯への花植えなどの維持管理活動を行っている。これらの活動が盛んに行われるようになった原因は、近年、ボランティアなどの奉仕活動による地域社会への参加意識が高まっていることが大きいと考えられる。

名古屋市においては、街路樹や街園周辺の維持清掃活動を中心に活動する街路樹愛護会制度があり、現在は467団体が参加している。これらの活動に対して、名古屋市では、ごみ袋の支給や報奨金を交付することで支援しており、担い手の高齢化などの問題を抱えてはいるが、積

極的に活動している。

(2) まちづくり団体が行うまちづくり活動

まちづくり団体や商店街は、地域が抱える課題の解決やまちの賑わいを生み出し、維持管理の高質化を図ることを目的として、違法駐輪や違法看板の撤去指導や清掃、オープンカフェ、イベント開催などのまちづくり活動を行っている。従来の行政が担ってきたまちづくり計画では、地域住民の意見や要望、固有文化などの地域特性を反映しつつも、どちらかというと画一的な計画を作ってしまうことが多かったが、地域が主体となるまちづくり活動では、地域住民や商店主で構成されるまちづくり団体が、計画作成段階から関わることで地域の意見と特性をより反映しやすくなっている。

名古屋市においては、2027年のリニア開業を見据えた名古屋駅周辺の開発が注目される一方、近年、商業や集客面での格差が見られる栄地区において、地域の価値を再認識し、民間活力によるまちづくりを目指すため、平成28年11月に栄ミナミまちづくり株式会社が設立され、都市再生推進法人の認定を視野に入れた活動を行っている。現在の主な取り組みは、社会実験として地域の飲食店やイベントの情報を紹介するデジタルサイネージの設置や混雑する自転車駐輪による景観の悪化を改善するための有料自転車駐輪場の整備、都市の回遊性を向上させるためのシェアサイクル事業を実施している。



写真1 栄ミナミ社会実験の様子
デジタルサイネージ（左） シェアサイクル（右）



写真2 名古屋駅前歩行者案内板の様子

また、名古屋駅地区では、国家戦略特区制度を活用したエリアマネジメントを実施しており、中部圏の玄関口である名古屋駅地区において、109の法人会員で構成されている名古屋駅地区街づくり協議会が、多言語・多機能の歩行者案内板や良好な景観を形成するためのフラッグバナー広告、工事用仮囲い広告を設置する事業を実施し、得られた収入により植栽帯の維持管理や清掃活動などの還元事業を行うことで、継続的なまちづくり活動を行っている。

(3) 名古屋市の道路施設を有効活用した事業

企業は、自社のPRを行うために魅力的な道路空間での広告効果と地域貢献活動の場としての活用を目的として、道路施設に企業名や商品名が標示できる道路施設を有効活用した事業に参加している。

① 歩道橋ネーミングライツパートナー事業

歩道橋ネーミングライツパートナー事業は、市内にある歩道橋のうち、補修工事を行うものや愛称が標示できない場合を除いた216橋（平成28年度）を対象として、歩道橋の桁部分に企業名や商品名を標示することができるもので、名古屋市では大阪府に続いて全国で2例目に事業を開始している。歩道橋は道路上に存在することから、ドライバーの視線を奪わないための安全面を考慮した制約として、反射材の使用禁止や1色での表示を義務付けるなど、一見すると広告事業として制約が多い事業であるが、市内の歩道橋の多さや車中心の移動手段に



写真3 地域貢献活動の様子

よる地域特性からか、広告として有効な媒体の一つであると認められており、平成28年度末で85橋の契約を得ていることから、名古屋市は政令指定都市の中で最も契約数が多い都市となっている。

歩道橋ネーミングライツパートナー事業では、企業が応募する際、歩道橋周辺での地域貢献活動を提案している。提案内容は、歩道橋周辺の清掃活動や児童が登下校する際の見守り活動などが中心であり、近年高まりを見せる企業CSR活動の場として道路を活用している。

② 街路灯パートナー事業

街路灯パートナー事業では、歩道橋ネーミングライツパートナー事業同様、道路施設を有効活用した財源確保の手段とするため、市内の道路管理者が管理する街路灯を対象として、企業名や店舗名を表記したアダプトサインを設置している。

また、歩道橋ネーミングライツパートナー事業同様に地域貢献活動として、街路灯の球切れや腐食の様子を確認し、異常があれば道路管理者に連絡する見守り活動を実施している。

3 道路施設を有効活用した事業についてのアンケート調査

3.1 調査概要

今後の道路施設を有効活用した事業を考えるにあたり、まず、既存の事業に関する評価と今後の需要を探るため、企業を対象にアンケート

調査を行った。調査対象者は、既に道路施設を有効活用した事業に参加している企業と参加していない企業の比較をするため、歩道橋ネーミングライツパートナー事業や街路灯パートナー事業に参加している企業112社を「既存参加企業」とし、名古屋商工会議所のコンピュータデータサービスを利用して無作為に抽出した従業員数20人以上の企業300社を「未参加企業」と定義した。

3.2 アンケート結果

今後、道路施設を有効活用した事業に参加するとした場合に重視する点についての設問（表1）と今後、道路施設を有効活用した事業に参加するとした場合に適している場所についての設問（表2）に対しては、未参加企業は広告効果を最も期待し、より企業に近い場所での参加を望んでいると思われる結果となった。

表1 重視する点

回答内容	回答率	
	既存参加企業	未参加企業
参加事業の種類	13%	15%
費用	31%	0%
広告効果	38%	65%
手続きの簡単さ	1%	2%
企業からの近さ	7%	10%
企業理念との一致	5%	8%
他企業との差別化	5%	0%
その他	0%	0%

表2 適している場所

回答内容	回答率	
	既存参加企業	未参加企業
企業に比較的近い場所	55%	51%
幹線道路沿いなど交通量が多い場所	32%	37%
都市公園の周辺	1%	1%
市役所など公共施設の周辺	3%	4%
学校など教育施設の周辺	6%	5%
観光施設の周辺	0%	1%
住宅地などの生活空間の周辺	3%	1%
その他	0%	0%

4 道路施設を有効活用した新たな事業の考え方

4.1 CSRからCSVへ

道路施設を有効活用した事業では、企業側のメリットとして、企業名などを標示する広告効果と地域貢献活動を行うことによる企業イメージの向上効果が挙げられる。しかし、現在の地域貢献活動は、企業活動から生じる悪影響を緩和するために行われるCSR（Corporate Social Responsibility：企業の社会的責任）に該当すると考えられ、どちらかと言えば積極的な活動とは言いづらい。また、本業の利益と結びつく可能性が低いことから、発展性と持続性が期待しづらいものと考えられる。一方、2011年に米国ハーバード大学のマイケル・ポーター教授が提唱したCSV（Creating Shared Value：共通価値の創造）では、「社会課題の解決と企業利益の双方を満たす取り組み」を推奨している。従来のCSRとは異なり、ビジネスチャンスとして社会課題の解決に目を向けることで、企業における活動の優先順位が向上し、持続的な活動に発展していくという考え方である。

4.2 道路における社会課題

CSVによる道路施設を有効活用した事業を考えた場合、道路における社会課題の解決が必要となる。道路における社会課題とは、道路が街並みや文化などの美観を損ねる「景観の悪化」や渋滞による「交通円滑化の阻害」、火災などの災害時に機能を発揮できない「防災機能の低下」などが考えられるが、道路において最も取り組むべき課題は、人や車が安全に走行するための「交通安全性の向上」だと考える。

実際に、平成27年の政令指定都市における交通安全性の比較によると、交通事故発生件数は名古屋市が最も多く、死者数はワースト2位となっていることから、名古屋市において交通安全性の向上は特に解決すべき重大な社会課

題の一つと位置づけることができる。

4.3 名古屋市の交通事故対策

(1) 通学路安全対策検討会の取組

このような交通事故発生状況の中、名古屋市では、交通安全対策基本法に基づき、市内における交通安全に関して名古屋市、愛知県、県警、国の地方行政機関、交通事業者等が取り組む具体的な内容を「平成28年度名古屋市交通安全実施計画」に定めている。この実施計画の中では、交通事故による被害を減らすための重点的に対応すべき対象の1項目に「高齢者及び子どもの安全確保」を掲げている。中でも、子どもの交通事故は、子どもの輝かしい将来を奪うだけでなく、残される保護者の悲痛という点からも社会的に痛ましい事故であり、さらに、平成28年には、愛知県一宮市でドライバーが運転中にスマートフォンアプリを操作したことによる死亡事故や、神奈川県横浜市で認知症が疑われる高齢者ドライバーが小学生の集団登校の列に突っ込んだことによる死亡事故など、子どもが被害者となる交通事故が多数発生しており、取り締まりの強化や事故を抑制する環境の整備が急務とされている。

名古屋市では、子どもが事故に遭う可能性のある危険箇所を把握するため、「通学路安全対策検討会」を実施している。この検討会では、各小・中・特別支援学校のPTAや交通指導員などがパトロールを実施し、意見や要望を集約したうえで安全対策を検討する。そして、各要望を道路管理者や公安委員会などの各機関が、取り組むべき内容毎に実現性や実施時期を判断することで、地域の意見を積極的に取り込みながら交通安全に取り組もうとしている。

(2) とまれ足型マーク、自転車交差点危険表示の取組

名古屋市で子どもの通学路安全対策として平成元年より行われているのが「とまれ足型マーク」の設置である。子どもの通学路における安

全確保を目的として、小学校のPTA等が各区の土木事務所と協議をした上で設置しており、地域が実施するハード面での交通安全対策の代表例と言える。また、昨年より、昭和警察署にて区の交通安全協会や安全運転管理協議会が出資者となり、近年増加している自転車の一時停止無視や危険な速度での運転による交差点での出会い頭事故を防止するため、「自転車交差点危険表示」を設置している。とまれ足型マークと自転車交差点危険表示の設置箇所は、見通しの悪い交差点や過去に事故の発生した箇所を対象としており、設置箇所の参考として昭和警察署付近を踏査したところ、約960m²の範囲で計43箇所設置され、当地域における交通安全対策の関心が如何に高いかを知ることができる。

これらのマークや表示は、PTAや地元警察が危険と思われる箇所に的確に配置をすることで、交通安全対策の有効な手段の一つとなっているが、大きな問題点として、とまれ足型マークは木の型枠にスプレーを吹き付けて作成するために非効率であり、自転車交差点危険表示は施工直後に車両が通過すると破れてしまうなど、耐久性に問題がある。これらは資金不足という点で共通しており、手作業による施工や安価な製品を使用せざるを得ない状況に問題がある。



写真4 とまれ足型マーク（左）
自転車交差点危険表示（右）

4.4 道路マークパートナーの提案

子どもに対する交通安全対策が求められる中、資金不足という問題を解決するため、提案したいのが「道路マークパートナー事業」であ



図2 道路マークの例（はち丸）

る。この事業では、企業が出資者となり、危険が考えられる箇所に子どもの注意を促す道路マークの設置を行う。また、マークの一部に出資者の企業名を記載することで、企業の広告と地域貢献活動を合わせて行うことができ、社会課題の解決と企業の広告効果を満たすことができる。また、設置者を道路の路面標示や区画線の設置業者に行っていただくことで製品開発によるCSV型の事業とすることができる。

この道路マークは、道路標示の法定外表示に該当し、既存の道路標識や道路標示の効果を低下させることなく、交通の安全と円滑のために必要と認められる場合に設置することができる。今回の提案では、子ども向けの道路マークとして、名古屋市公式キャラクター「はち丸」や東山動物園「ズーボ」などのキャラクターを使用することで、子どもが親しみを持つとともに認知しやすい形式としたい。

5 道路マークパートナー事業についてのアンケート調査

5.1 調査概要

道路マークを設置したい場所や事業の実現性についてアンケート調査を実施した。調査対象者は、道路施設を有効活用した事業についてのアンケート調査と同様である。

5.2 アンケート結果

道路マークを設置するにふさわしい場所についての設問（表3）では、交通安全に資する道路マークとしては、一般的に児童の通学路という回答が最も多くなることが予測されたが、道路マークに企業名を入れることによる広告効果を期待することから、より多くの人目に触れる可能性がある場所に設置することを望んでいると思われる結果となった。

今後、道路マークパートナーを事業化した場合に参加したいかの設問（表4）では、既存参加企業の方がより前向きな結果となり、参加意欲に差が出た。

表3 道路マークを設置するにふさわしい場所

回答内容	回答率	
	既存参加企業	未参加企業
市内の保育園または幼稚園の出入り口	14%	15%
小学校の出入り口	36%	38%
児童の通学路	13%	9%
都市公園の出入り口	11%	9%
市役所など公共施設の出入り口	2%	2%
市営団地の出入り口	2%	2%
介護施設などの出入り口	13%	16%
福祉施設などの出入り口	0%	1%
自社の近く	0%	0%
その他	9%	8%

表4 道路マークパートナーに参加したいか

回答内容	回答率	
	既存参加企業	未参加企業
ぜひ参加したい	22%	4%
多少参加したい	40%	20%
今は難しいが、将来的に参加したい	33%	49%
あまり参加したくない	4%	23%
参加したくない	1%	4%

5.3 今後の事業設計

設置箇所については、地域の意見を踏まえた交通安全対策にするため、通学路安全対策検討会で指摘があった箇所を中心に設置することとし、また、教育施設などの出入り口にも設置で

きるようにすることで、企業の広告効果と企業イメージの向上を満たすことが望ましい。さらに、同区もしくは同学区の企業は優先的に設置できるなどの条件を設けることで、企業の地域社会への参画意識が高まり、一体感のあるまちづくりができる形としたい。

6 おわりに

少子高齢化や人口の減少、人間関係の希薄化が問題視されている現代において、地域の担い手不足を解消するために企業と協働することは最良の手段であり、企業の協力なしには地域社会の持続を考えられない時代がこれからやってくるかもしれない。一方、行政が企業に協力を求める行為が、「企業が行政の肩代わりをしている」、「企業に押し付けている」というマイナスイメージに繋がる懸念もあり、世間が抱く印象とのバランスを保ちつつ事業を推進することに難しさを感じる。

本研究における道路マークパートナー事業は、CSVの考えを取り入れた事業提案であり、交通安全という大きな社会課題の解決を企業の地域貢献活動と一致させることで企業イメージを向上することができる一つの手段ではなかろうか。さらに、交通安全に資するマーク以外にもアンケート回答者からは、スマートフォンを見ながらの「ながら歩き防止」や災害時の避難誘導を意味するマークの提案などがあり、各地域に適したマークを設定することで、広域的かつ多様な分野でのまちづくりに資する事業となる可能性があると思われる。今後も行政では厳しい財政状況が続くと思われるが、地域をより良くするために一計を案じていきたい。

歩行者空間整備の整備促進に向けて

名古屋都市センター 調査研究アドバイザー 羽根田 英樹

1. はじめに

欧州都市を訪れると、かつて自動車が行き交っていた街の中心的な広場や主要な観光施設の周辺、そして商店が立ち並び集積した地区が、自動車との折り合いも工夫され、以前にも増して一層、歩行者を優先した空間へと変貌していることに気づかされる（図1）。

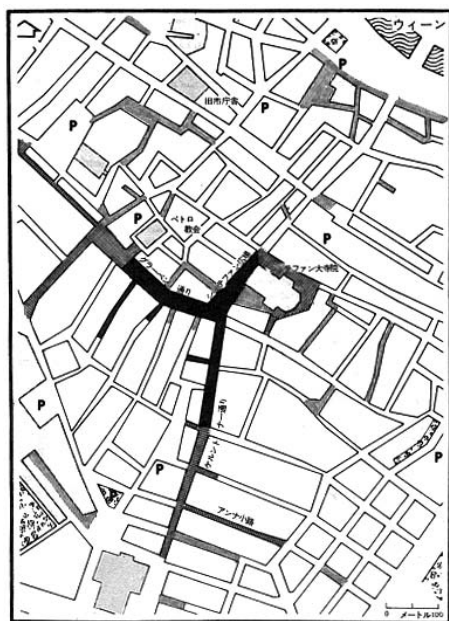


図1 拡大する歩行者空間（ウィーン）※1

さらに、近年、ニューヨーク市※2、姫路市※3、京都市※4においては、主要な幹線道路さえも自動車交通を抑制し歩行者系に道路を再整備する状況が生まれてきている。

一方で名古屋は、大須や円頓寺など伝統的アーケードを備えた商店街を除けば、恒久的な

歩行者交通優先の道路はなく、広小路の車線減・歩道拡幅や南大津通で復活した歩行者天国などの歩行者空間が出現するにとどまっている。

そこで本レポートでは、少しでも歩行者系道路を主体にした歩行者空間整備の動きを促すよう、今一度、その整備の意義・必要性を、具体的な事柄を示しながら整理してみる。

2. 歩行者空間整備のあらたな着眼点

自動車利用を抑制し、歩行や自転車利用を促進することは、CO2を削減し都市の環境保全、地球温暖化防止にもつながり、さらに、都心部の小売業に新たな投資を惹きつけ、景観の向上など都心環境の改善につながり、都市の社会的イメージを高揚するといった社会便益のあることが、これまでも指摘されている※5、6。

さらに近年においては、次のような観点から歩行者空間整備の意義が新たに認識されてきている。

(1) クリエイティブ・クラスと都市空間

リチャード・フロリダは科学者、技術者、芸術家、デザイナー、小説家、俳優、大学教員などのクリエイティブ・クラスが注目する都市がこれからの成長都市になると指摘し、米国のオースチン、サンフランシスコ、シアトル、ボストンなどをクリエイティブ・クラスの高い都市として上位にランク付（2004年）している※7。

さらに「クリエイティブ・クラスは、土地に根を張ったストリート文化に魅せられるとも言われ^{*7}、質の高い歩行者空間の存在は、クリエイティビティ触発にかなり関わっていることが推察できる。

…「ストリート」の文化という意味は、ある通りに沿って、無数の開放的な小さな文化の場が広がっているということである。飲食と共に音楽演奏や絵画展示を提供するコーヒーショップ、レストラン、バー、画廊、書店など、こうした状況は歩道にも広がっていくだろう。ぶらぶらしながらおしゃべりしたり、あるいは目の前の人間ドラマをのんびり見たりするストリート文化は、舞台芸術を見に行ったり絵画を見たりすることでは得られない経験に触れることができる。この種の経験がクリエイティブな過程に必要不可欠である。…

また、リチャード・フロリダは全米8,000の市・町を対象にした「居住地と幸福に関する調査」から、居住地に対する満足度は人間の幸福感に大きく影響することを導き出し、満足感や幸福感がクリエイティビティと自己実現につながると指摘した。そしてさらにクリエイティビティを触発する都市・地域・場所の要件を、以下の様に整理している^{*8}。

- ①見た目の良い都市
- ②人に出会える場所
- ③文化に出会える場所
- ④基本的サービス水準の高い都市
- ⑤開放的な場所
- ⑥安心感のある場所
- ⑦リーダーの資質が高い都市

一方、日本でもクリエイティブ・クラスが活躍する創造都市の重要性が認識されてきており、佐々木は、創造都市は、生産と消費が展開される空間を規定する都市環境が保全され、都市住民の創造力と歓声を高める都市景観の美しさを備えた都市、とまとめている^{*9}。

(2) 健康増進とまちづくり

歩行など適度な運動は健康を維持する上でも有効で、健康な人が増大すれば結果的に医療費の軽減につながるとして、健康とまちづくり、さらには歩行環境との関わりが注目されてきている。2014年8月には「健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン」が国土交通省によりまとめられ、その中で、必要な5つの取り組みの一つに、街歩きを促す歩行空間の形成が明記されている。そこで、同ガイドライン策定にあたりまとめられた参考資料^{*10}から、特に健康増進に及ぼす歩行環境整備の効果についての記述を取り上げてみる。

- ① 2003年に愛知県在住の高齢者9,414人を対象にした調査では、自宅周辺に公園がある人は、無い人に比べて、1.15～1.26倍運動する頻度が高いという結果が得られ（図2）、さらに、商店・施設の多い地域でも運動する頻度の高い結果が得られている。

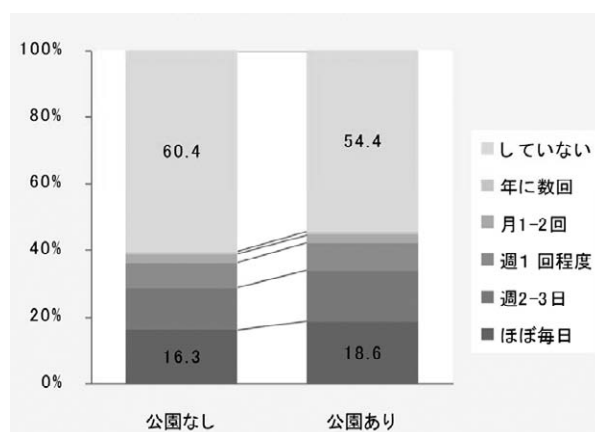


図2 家から1km以内における公園の有無と運動頻度の割合

- ② WHO欧州地域事務局は、2006年に都市環境や都市計画が運動と健康維持に重要な関わりのあることを指摘し、2010年、同事務局のレポートにおいて、運動と都市デザインの効果を以下の様にまとめている。

- ・「伝統的なグリッドシステムでレイアウト」された地域に住んでいる人は、車利用を前提としたレイアウトで社会経済的に類似している住民と比較して、25%以上も定期的に仕事で歩くことが多い（ロスアンゼルス住民の研究）。
 - ・公共の集合場所が少ない都市環境は、屋内に留まる生活習慣を助長する傾向がある。
 - ・「楽しい風景」は、コミュニティ内での身体活動レベルに対して積極的な影響を及ぼし、「美的で気持ちの良い環境」は、徒歩または自転車利用を促す。
- ③ 日本の既往の研究・調査結果の概要^{※10}から、特に都市環境と歩行に関わる内容を以下に列举してみる。
- ・中心部に居住する人は徒歩生活圏内で買物等がしやすく、歩行量（万歩計で計測した値）が増加しやすい。
 - ・買物や娯楽目的の行動については、自動車利用より公共交通利用の方が単位時間当たりの歩行量が多い。
 - ・車に依存しないで日常生活を送る人の方が歩行量は多くなる。
- ④ カリフォルニア大学サンディエゴ校の都市の交通環境による活動状況の変化に関する研究（2012年7月）では、以下の結果が得られている。
- ・近隣の大半の道路に歩道がある場合、そうでない近隣と比べて、居住者は1日に30分以上活動時間が長くなる可能性が47%ある。
 - ・ハンプ等による車の速度抑制により歩行者と車の事故は15%減少する。
 - ・車を利用する人より、公共交通機関を利用する人の方が1日の歩数が30%多い。

3. 歩行者空間整備の具体的効用

(1) 歩行者天国開催で歩行者は増大！

1970年、名古屋栄の南大津通約700m区間で、初めて「日曜遊歩道」という社会実験が開始された。1972年から同区間は歩行者天国として位置づけられ、実験は継続されたが1984年には中断された。その後2011年9月に歩行者天国は再開され、毎年の春と秋の日曜の午後に開催されるようになった。



図3 歩行者天国の効果分析対象区域

図3に示した区域について、歩行者天国開催による歩行者誘因効果が、携帯電話利用者の位置情報を用いた重回帰式により分析され、これによれば、歩行者は歩行者天国の非開催時に比べ、約4万人増加するという結果が得られている^{※11}。

(2) 歩行者空間整備で売上高増大！

京都市内在住者の18歳以上を対象に、河原町通（四条河原町～河原町三条間約500m）の歩行者空間が整備された場合についてのアンケート調査が2001年12月に実施された^{※12}。その中で、歩行者空間整備後（方策①、方策②（図4））の来街意向も調査され、これに基づき全市

の河原町通への来街者増加数が算出され、方策①については23%増、方策②は29%増と算出されている。さらに、一人あたりの売上高を用いた原単位法で河原町通における商店売上額は方策①は約12.66億円、方策②は22.33億円と算定された^{※12}。

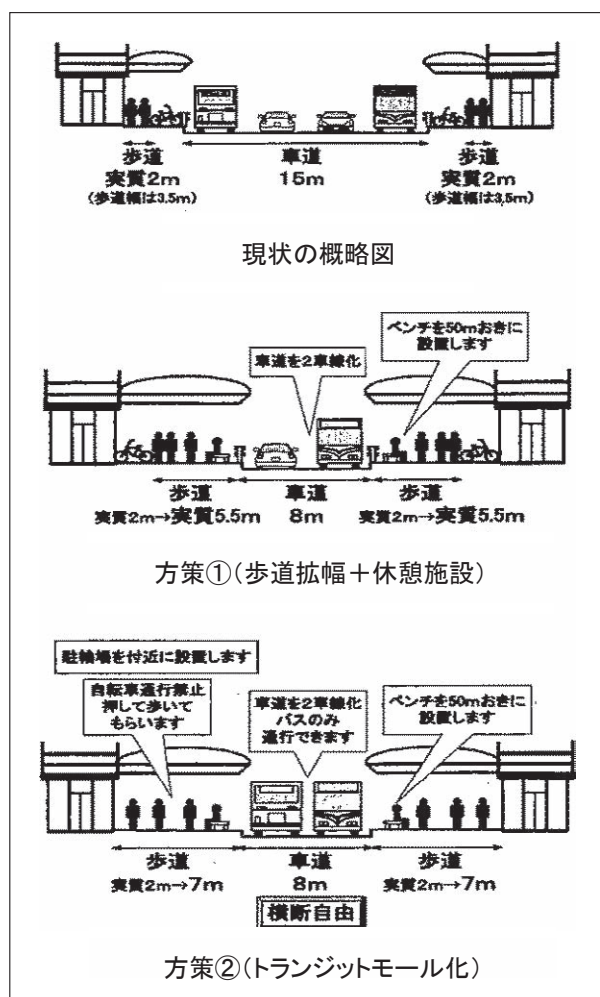


図4 歩行者空間整備の概念図

(3) 歩きやすい都市ほどGDP、教育水準、社会的公正さが高い！

アメリカにおける大都市30に関する研究^{※13}において、事務所や小売店の集積度、歩行可能な範囲内での日常生活の利便性そして平均交差点密度から、値の高い所を歩きやすい場所(Walkable Urban Places (WalkUPs))として探し出し、それぞれのWalkUPsにおける賃貸

事務所、賃貸小売り店舗および賃貸集合住宅の面積比から、歩行者優先度が最高位の都市、上位の都市、中位の都市、下位の都市と類型化されている。この中で、最も歩行者優先の都市づくり(Walkable Urbanism)をしている最高位の都市に類型化されたのは6都市で、ニューヨーク、ワシントンD.C、ボストン、シカゴ、サンフランシスコ、シアトルとなっている。

さらに同研究では、ランク付けした30都市について、事務所と小売店舗の集積している場所の多い都市ほど、市民一人あたりのGDPや高等教育水準と正の相関があることが示されており、金銭的に豊かで教育水準の高い居住者のいる大都市ほど、歩行者優先の都市づくりをしている都市になる傾向があると指摘している。そして、歩行者優先の都市づくりをしている都市ほど、中間所得階層に関して、居住費用、交通費用、居住地に近い雇用機会を指標とする社会的公正さも高い傾向があると指摘している。

(4) オープンカフェは地区を活性化！

東京都世田谷区の飲食店で道先に設けられたオープンテラスに対する注視度に関する研究が2008年に実施された^{※14}。

一般歩行者からの注視度が観察され、オープンテラスに利用者がいるほど、また利用者の多いほど、飲食店に対する注視度は高いという結果が得られている。さらに大学生を対象にしたアンケート調査により、一般歩行者はオープンテラスの利用者だけを見ようとするのではなく、利用者に合わせて飲食店の雰囲気などに関心を持つことが確認され、オープンテラスの利用者を通じて店舗への興味が高められることが推察できる。

さらにドイツ3都市(レーゲンスブルク、リューネブルク、カストロプ=ラウクセル)の中心市街地におけるオープンカフェ利用者のアンケート調査結果^{※15}によれば、利用者の平均

滞在時間は、都市を訪れるもとの目的である中心市街地でのぶらぶら歩きや買い物より、オープンカフェで過ごす時間の方がかなり長く(図5)、結果的にオープンカフェで過ごすこと自体が、重要な目的になっていることが示された。そして、オープンカフェは中心市街地の活性化にも貢献していると、8割以上の利用者が回答している。

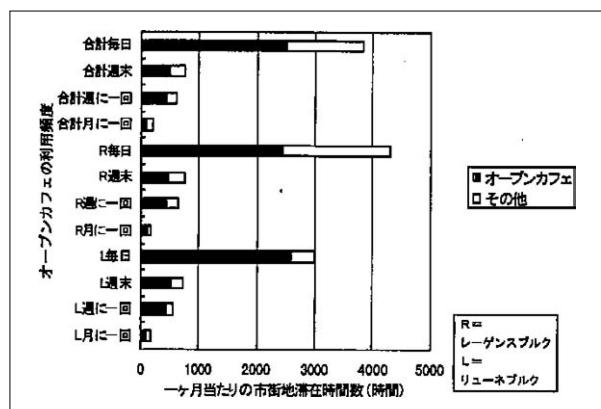


図5 市街地滞在時間とオープンカフェ利用頻度

4. おわりに～都心の歩行者空間整備を展望する～

都心における歩行者空間整備はこれまで述べてきたように、都市環境の向上、健康増進、都市の活性化、クリエイティブ都市の形成を図るうえで必要な政策といってよいだろう。

名古屋市の都心部将来構想(2010年3月)でも「人の流れ、溜まりを生み出す空間整備」、「回遊性の高い歩行者空間の創出」が位置づけられ、なごや交通まちづくりプラン(2014年9月)の中では、都心の自動車交通処理を勘案した幹線道路の機能分類が既に示されている。

そこでこれらを基本的な枠組みとして、さらに歩行者の集積エリア、メディアも注目し話題性のあるスポット、賑わい施設の集積度、自動車交通の少ないエリア等を勘案し(図6、図7)、都心の歩行者空間整備を進めていくことが重要

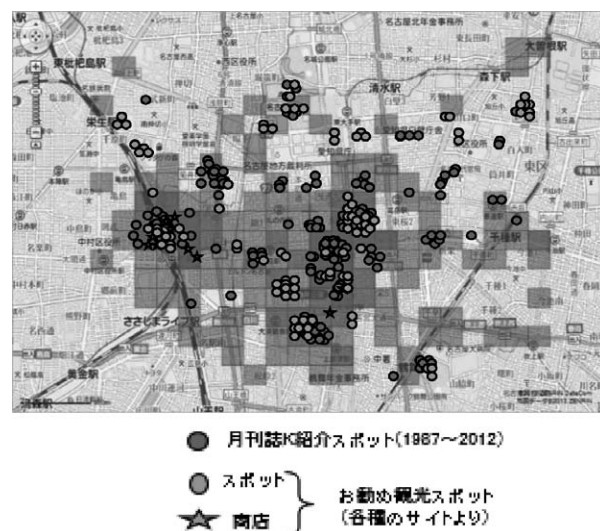


図6 メディアの注目スポットと歩行者の多いエリア(色の濃いメッシュほど多い)

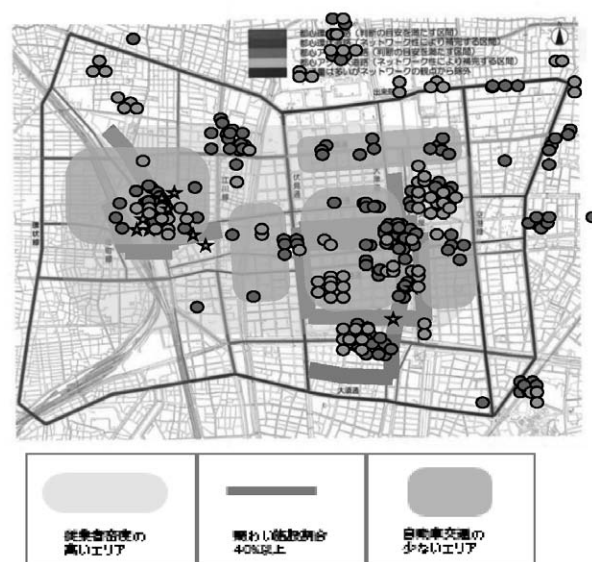


図7 メディアが注目したスポットと幹線道路の機能分類・賑わい施設の集積等

である。

この場合、単に道路空間だけの整備にとどまらず、来街者が多彩な時間消費を都心で楽しめるよう道路と沿道との一体的な空間整備に、官民協働して取り組むことが不可欠のことといえよう。

- ※1 「歩行者空間整備の促進に向けて」 No.023
2017.3 平成28年度NUIレポート
- ※2 ニューヨーク市では「世界水準の街路」政策に基づき、タイムズスクエアを含むブロードウェイの恒久的な広場化が2010年2月に位置付けられ、2016年12月に工事が竣工。
- ※3 2015年3月、姫路駅と姫路城を結ぶ大手前通のトランジットモール化が完成
- ※4 2015年12月、京都市四条通の歩道拡幅が完成
- ※5 「楽しく歩ける街」OECD編集、岡並木監修、1975年10月10日 パルコ出版局
- ※6 「歩行者空間の計画と運営」R.ブランビラ／G.ロンゴ共著。月尾嘉男訳1979年7月 鹿島出版会
- ※7 「クリエイティブ資本論」リチャード・フロリダ著 井口典夫訳 2008年 ダイヤモンド社
- ※8 「クリエイティブ都市論」リチャード・フロリダ著 井口典夫訳 2009年 ダイヤモンド社
- ※9 「科学や芸術における創造性に富み、同時に技術革新に富んだ産業を備えた都市である」と佐々木雅幸氏は定義 「創造都市の経済学」勁草書房 1997年
- ※10 健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン（技術的助言）参考資料
- ※11 「都心の歩行者回遊分析～ビックデータの活用～」名古屋都市センター研究報告書No109 2014.3
- ※12 「中心市街地における歩行者空間整備後の便益計測」土木計画学研究・論文集 Vol.20 no.1 2003年9月
- ※13 「Foot Traffic Ahead ～ Ranking Walkable Urbanism in America's Largest Metros／2016」～ジョージ・ワシントン大学ビジネス学部の不動産・都市分析センターと「スマート・グロウス・アメリカ」が共同作成
- ※14 「オープンカフェの利用状況による歩行者の注視行動の変化」日本建築学会計画系論文集 第73巻 第623号 87-92 2008年1月
- ※15 「オープンカフェ利用者の実態と特性から見たドイツの中心市街地活性化に関する研究」2002年

● 編集後記 ●

名古屋市は、世界デザイン博覧会など、デザインを活かした都市づくりに力を入れている都市であり、また、近年、高質な眺望景観やオープンスペースのデザインなど、ランドスケープの重要性がより高まってきていることから、今回、テーマとして取り上げました。

ランドスケープは、様々な分野にまたがる広範な要素を持っており、一言で言い表すことが難しい概念ではありますが、本稿では各界で活躍されている方々から、理論・実践による多方面からの貴重なご知見を紹介いただき、ランドスケープの本質、今後の展望に少し近づけたように思います。

最後になりますが、お忙しい中にもかかわらず、快くご執筆をお引き受けいただきました皆様に、この場をお借りしまして心よりお礼申し上げます。誠にありがとうございました。（濱中）

賛助会員のご案内

これからのまちづくりを進めていくには、市民、学識者、企業、行政など幅広い分野の方々の協力と参加が不可欠です。名古屋都市センターでは、諸活動を通してまちづくりを支える方々のネットワークとなる賛助会員制度を設けています。趣旨にご賛同いただきまして、ご入会いただきますようお願い申し上げます。当センターの事業内容については、ホームページ（<http://www.nup.or.jp/nui/>）をご覧ください。

年会費 ◇個人会員…一口5,000円 ◇法人会員…一口50,000円

（期間は4月1日から翌年の3月31日までです。）

なお、当公社は税法上の「特定公益増進法人」となり、賛助会員については税制優遇措置が受けられることになりました。（ただし、確定申告が必要です。）

● アーバン・アドバンス No.68 ●

2017年10月発行

編集・発行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目1番1号

Tel：052-678-2200 Fax：052-678-2211

印刷 株式会社荒川印刷

アーバン・アドバンス バックナンバーのご案内

号数	発行年月	テーマ
No.50	2009.09	都市の水災害～伊勢湾台風から50年～
No.51	2010.02	近世武家文化とまちづくり～名古屋開府400年に寄せて～
No.52	2010.06	生物多様性とまちづくり
No.53	2010.10	都市とアート
No.54	2011.02	持続するまちづくり活動
No.55	2011.07	名古屋都市センター設立20周年記念特集号
No.56	2011.10	スマートシティ
No.57	2012.03	災禍からの復興と文化
No.58	2012.06	リノベーションとまち
No.59	2012.10	アジア交流時代のまちづくり
No.60	2013.02	「新しい公共」によるまちづくり
No.61	2013.09	老いと向き合う都市
No.62	2014.03	都市とビッグデータ／オープンデータ
No.63	2014.09	都市の更新
No.64	2015.03	民間主体・官民連携まちづくり
No.65	2015.10	「道」のデザイン
No.66	2016.03	広域連携によるまちづくり
No.67	2016.12	名古屋都市センター設立25周年記念特集号

まちづくりに携わる広範な人々の論文、都市センターの研究成果、名古屋のまちづくり情報などを掲載（A4版、100ページ程度）。名古屋都市センターまちづくりライブラリー、名古屋市立図書館などにて閲覧可能。

次号予告



アーバン・アドバンス

No. 69

【特集】シェアリングとまちづくり

自動車や自転車、オフィスなどのシェアリングによるカーシェアやコワーキングスペースといった仕組みが広がっています。このようなモノ・空間・移動などのシェアリングにより様々なライフスタイルの変化が生まれ、まちも大きく変わる可能性があります。そこで次号は、「シェアリングとまちづくり」を特集します。

2018年3月 発行予定

