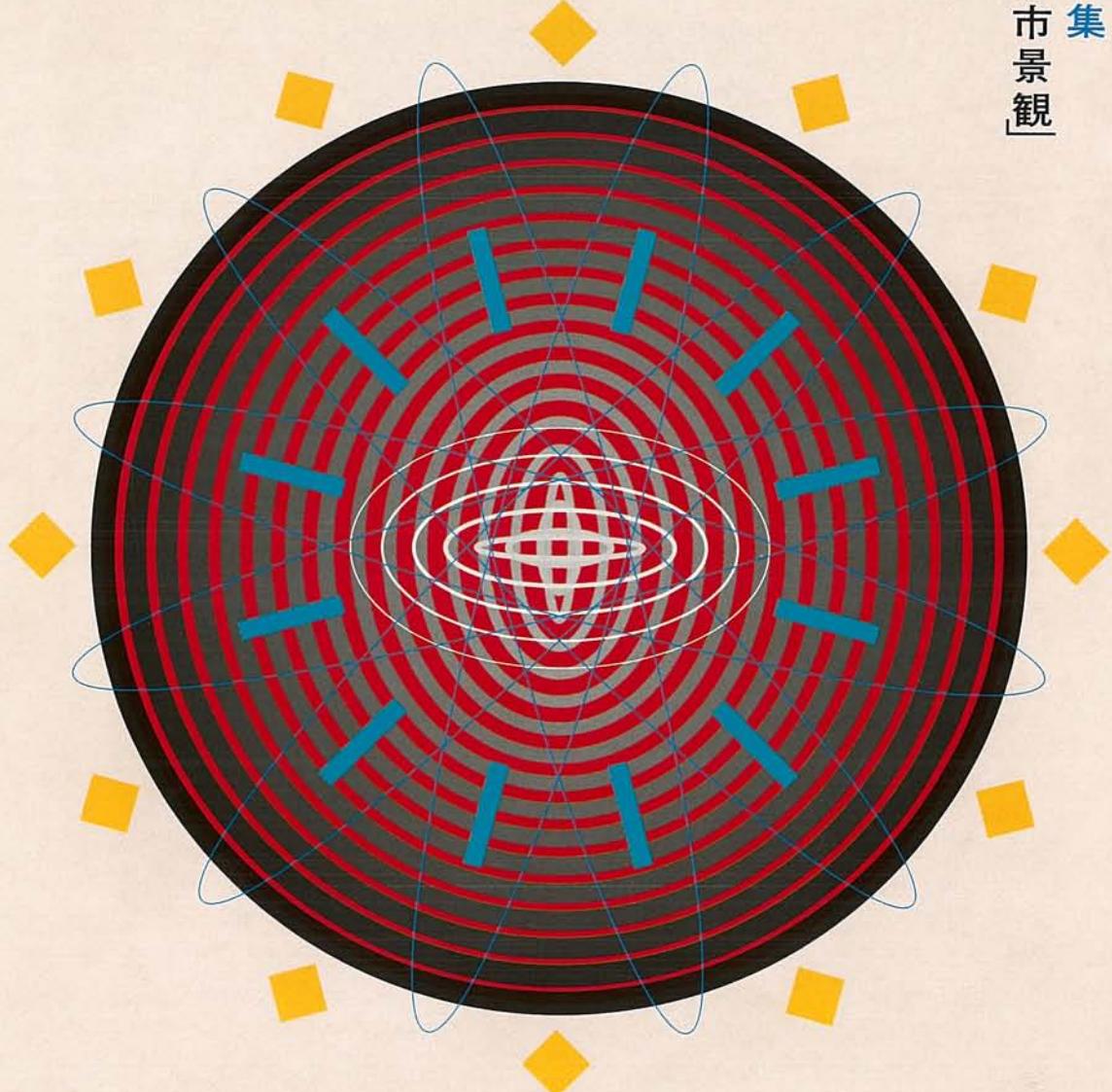


アーバン・アドヴァンス

Urban Advance

NO.4 1994.11

特集
都市景観



財団法人名古屋都市センター
Nagoya Center for Urban Advancement



目次 CONTENTS

特集「都市景観」 SPECIAL ISSUES

10	景観と時間 Townscape in Transition	若山 滋 Shigeru Wakayama
14	都市景観とまちづくり Townscape and Community Development	北原理雄 Toshio Kitahara
27	これからの名古屋の都市景観づくり Some Prospects of Urban Landscape Design in Nagoya	佐々木葉 Yo Sasaki
34	写真家の見た名古屋の都市景観 Nagoya's Townscape-Viewed by a Photographer	田中昌彦 Masahiko Tanaka
39	エコミュージアムとまちづくり Ecomuseum and Community Development	畔柳武司 Takeshi Kuroyanagi
48	新幹線車窓景観における「野立て広告」 Advertising Billboards along the Shinkansen Route	後藤春彦 Haruhiko Goto
58	パブリックな都市の皮膚 - 都市環境におけるアートの意味と可能性 - "Public Skin of Cities" - Meanings and Possibilities of Contemporary Arts in Urban Environment -	茂登山清文 Kiyofumi Motoyama
64	「産業技術記念館」について Toyota Commemorative Museum of Industry and Technology	斎藤謹吾 Kingo Saito
70	黒壁 - 歴史的建築物に「ガラス文化」を吹き込み都心の再生 - "Kurokabe" - Revitalizing Downtown Historical Buildings Inducing "The Glass Craft Culture" -	笹原司朗 Shiro Sasahara

エッセイ ESSAYS

76	やっぱり名古屋の天の川が見たい The Milky-Way in the Sky of Nagoya is Truly Best	山田 卓 Takashi Yamada
83	ガイドブックを持って街に出よう Let's Walk with a Guide Book	兼岩千佳子 Chikako Kaneiwa
91	海外便り - 名古屋のまちづくりに思う - A Reflection on the City Planning of Nagoya	遊佐道子 Michiko Yusa

資料 REFERENCE

94	名古屋市都市景観条例の概要 An Outline of Nagoya Townscape Ordinance
96	名古屋市都市景観基本計画の概要 An Outline of Nagoya Townscape Master Plan
99	都市景観整備地区の概要 An Outline of Townscape Improvement District
100	名古屋市における都市景観行政の足跡 Trails of Townscape Administration in Nagoya



名古屋の 都市景観



- 久屋大通都市景観整備地区
- 復興事業収束モニュメント(久屋大通地区)
- 広小路・大津通都市景観整備地区
- 四ツ谷・山手通都市景観整備地区

- 名古屋駅都市景観整備地区
- 築地都市景観整備地区

※2、5撮影：田中昌彦



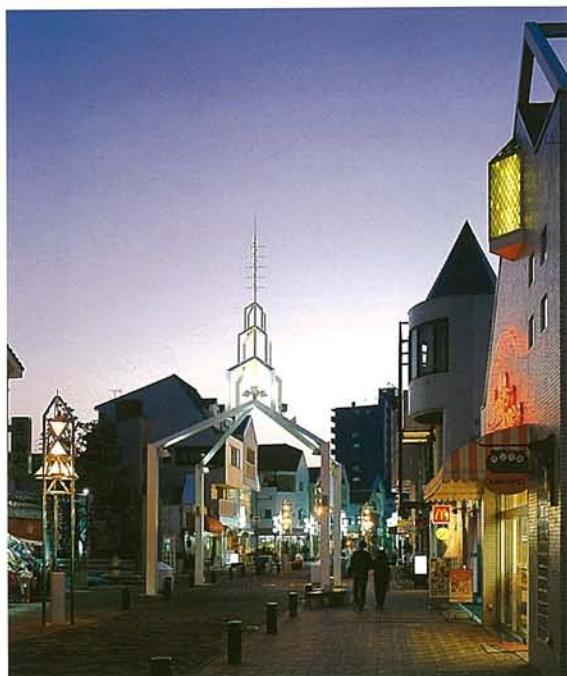
5

6





1



2

- 1 名城公園彫刻の庭「水の広場」
(昭和59年度都市景観大賞)
- 2 OZモール
(平成2年度都市景観特別賞)
- 3 名古屋パルコ
(平成2年度都市景観賞)
- 4 天白川天白護床工
(平成4年度都市景観大賞)
- 5 FUJI 3A PROJECT & GALLERY APA
(平成4年度都市景観賞)
- 6 服部家住宅 (都市景観重要建築物)
- 7 長寿庵 (都市景観重要建築物)

※1~5撮影：田中昌彦



3



4



5



6



7

「都市空間の中のアート」



1



2



3

- 1 メアリー・ミス「サウス・コーブ」, ニューヨーク, 1988
- 2 設楽知昭「共生(目の部屋から)」, 長久手町, 1994 ※撮影: 成田弘
- 3 ダニエル・ビュラン「二つの大地」, パリ, 1986 ※撮影: 神谷幸代



〔産業技術記念館〕



2



3

- 1 産業技術記念館外観
- 2 織維機械館（G型自動織機16台）
- 3 自動車館展示場

[黒壁]



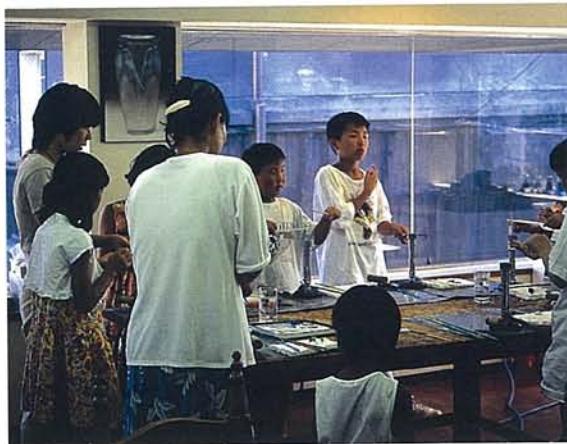
1



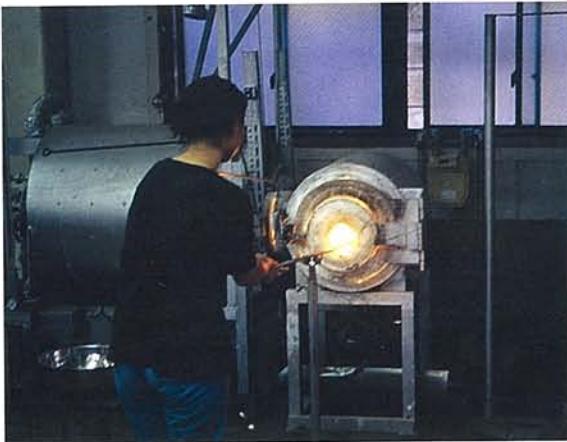
2



3



4



5

1 黒壁1号館外観
2 黒壁10号館（古代から現代に至る作品を展示する美術館）
3 黒壁2・3号館（スクエアの内庭）

4 ガラス工芸体験風景
5 ガラス製品の製造工程の実演風景

〔特集〕

都市景觀

景観と時間

名古屋工業大学教授 若山滋

女房と畳

女房と畳は新しいほうがいい、という。しかし本当のところ、いい女房は古くてもそれなりの味がでるのだが、畳ばかりはどんなに高級品でも古くなると貧乏たらしくていけない。やはり周期的に取り替えるのが季節感をともなう日本の生活というもので、それはある意味で日本建築の時間的な様相「うつろい」を表現してもいる。大陸半島より伝来した仏教建築をのぞいて、日本建築は比較的短い期間における部分的な組み替えと全体的な建て替えを旨としており、その点が、数百年の星霜に耐えて存在しつづけることが前提のヨーロッパ石造建築とは大きく異なるところである。

確かに、古くてふすまがぴたりと閉まらないような住宅や、じめじめしてかびのはえそうな商店街よりも、新しく、清潔で、より高度な技術によって造られた生きのいい建築のほうがいいに決まっている。女房や畳だけではなく、食べ物、着物、すべての機械、そして法律その他様々な制度にいたるまで、世の中のだいたいのものは、新しいほうがいい。しかし、それでも中には古いほうがいいものがあるのであり、その一つが実は「いい女房」、また「いい建築」なのだ。

古くていい建築はまず材料がいい。次に仕事がいい。つまり現代ではとても手に入らないような見事な自然材料を使用し、また老練な職人が労力を惜しまずにつっかりと手をかけて造っている。その稀少価値だけでも捨て

がたい。しかしそればかりでなく、古い建築は、そこに生活する人々に馴染み、その人々の記憶、思い出を背負い、その街並みに調和している。そこには建築と環境と人間の、時間による親和という現象が見られる。

都市景観の評価

私は現在、ある自治体の主催による「まちなみ建築賞」という賞の審査をやっているが、そこでは「いい建築」に与えられる賞でありながら、なお「まちなみ」に配慮されたものでなくてはならないという前提があるので、建築表現と周囲の環境との調和あるいは軋轢という古くて新しい問題にもろにぶつかることになる。私は人間でも建築でも、個性とか主張というものがあつていいと考えているので、必ずしも周囲に溶け込むという意味での調和が絶対的な価値だとは思わず、したがって、より「いい建築」に評価を置こうとするが、審査員の多くは実際に創造的な設計の現場に身を置いていない人が多いせいか、歴史や都市の専門家を入れているせいか、どちらかというと「まちなみ」により評価を置き、古い建築の保存、修復、もしくは日本の伝統



若山 滋(わかやま しげる)

1947年生れ、東京都出身。
1965年 東京工業大学建築学科卒
1974年 同大学院博士課程修了
1974年 岐阜県建築事務所設計室勤務
1983年 名古屋工業大学助教授、1989年より
名古屋工業大学社会開発工学科教授、工学博士、
専門分野は、建築設計、建築構法、比較様式論。

建築に似せた、コンクリート構造でも傾斜屋根をかけたような建築を評価する傾向にある。

そのこと自身が特に悪いというわけではない。こうしたメンバーの合意を前提とする審査によって私の建築観の突出部分が訂正されればそれにこしたことはない。しかし私は、ここに一つの景観評価上の「習俗」が存在することを感じる。実際には古い建築は現代の都市景観に必ずしも調和せず、むしろ違和感を与える場合も多いし、現代産業技術は伝統建築の様式を再現することに適さず、伝統を求めたはずのものがその形だけを追う結果となりがちである。

そう考えると古い建築、伝統的な形態は、現代の「空間としてのまちなみ」に調和するのではなく、過去から続く「時間としてのまちなみ」に調和しているのだ。つまりわれわれは「まちなみ」というものを時間的な存在としてとらえているのであり、そう考えれば、われわれの都市景観というものの評価には「時間的歴史的」判断が、無意識のうちに入り込んでいるということになる。

近代の様式力学

古い建築、伝統的な形態の評価の底には「近代」への潜在的な反発があると考えていいであろう。われわれは明治以来、あらゆる分野における圧倒的な「近代」の力に直面して生きてきた。明治以前からの伝統だけでなく、以後に成立した既に近代的であったものも含めて、近代という巨大な革新力はわれわれの慣れ親しんだすべての様式を、常に過去のものとして記憶の彼方に葬り去ってきた。近代は一つの確立された様式でなく、ものごとを常に革新するエネルギーであった。

特にアジアでは、ヨーロッパ文化を基盤に出発した近代文明の様式に対して異文化あるいは外来の支配者文化というイメージを払拭できず、「近代」への抵抗にも、そういう文

化様式の感情といったものが反映される。それは単なる時間的なもの、失われいく過去に対するノスタルジーのみならず、ある種の民族主義的心情にも結びついている。その意味でヨーロッパ以外のすべての地域において、アメリカにおいてさえ、近代に対する抵抗には、ある種の民族主義的なもの、伝統主義的なもの、風土主義的なものが付加されている。

しかし当のヨーロッパ諸国にそういう近代文明に対する意味での民族主義的な文化意識がまったく見られないかというと、それでもない。例えばドイツには、地中海文明を基底にした西歐的合理性に対する民族主義的対立感は色濃く、KULTURという語のうちにも普遍的な文明に対峙するものとしての意味が込められている。ゲーテやショーペンハウエルやニーチェやトマス・マンの著作には、地中海文明に対する憧憬と反発が微妙に反映されている。都市景観におけるその極端な例として、ヒットラーとシュペールは、地中海文明に対するコンプレックスを裏返しに、古代ローマをさらに巨大にした誇大妄想的な「大ベルリン計画」を第三帝国の首都として計画した。こういった傾向はイギリスやアメリカにおけるアングロ・サクソン文化にも見られないこともない。また当の地中海文化圏に属するフランスやイタリア、スペインといった国々には、このところ近代文明をリードしつづけているアングロ・サクソン的な機械主義に対する地中海的な風土からの抵抗も見られる。

つまり「近代」というものを、世界規模の普遍性と常に変革を要求する進歩性の合体であると考えれば、どの地域にも多かれ少なかれその普遍性と革新性に対する民族主義的、伝統主義的な反感が、それこそ近代という時代を貫く通奏低音として鳴りつづけている。その低音がわれわれの都市景観に対する発言の中に聞き取れるのもまたむりのないことなのだ。

ユーラシアを駆け抜けた普遍性

ではこれは、近代特有の現象なのであろうか。もちろん近代文明は人類にとって未曾有の現象であるところから、これまでの他の文明とはそのスケールもエネルギーもまったく異なる諸相を現出させる。が、その基本的な性格にはこれまでの諸文明にも同相のものがないわけではない。ユーラシア世界を駆けめぐった、キリスト教、イスラム教、仏教という世界宗教は、明らかに普遍的な性格をもつ文明であり、その進展の過程においては近代文明と同様、先進外来対古来の葛藤の様相が見られたはずである。

例えば今では日本人の伝統として搖るぎないもののように見える仏教文明、仏教建築様式は、7、8世紀という古代国家形成期に、大陸半島から一挙にもちこまれたものであって、当時の日本人の心情の中にこの外来先進文明に対する反感とアレルギーは当然存在した。「万葉集」には、仏教建築がほとんど登場しない（このことについては、拙著『文学の中の都市と建築』丸善ライブラリーを参照していただきたい）。またよく日本文化の象徴のようにいわれる伊勢神宮も、今日のような姿に整えられたのは大海皇子が壬申の乱に勝って大和朝廷の政権が安定した天武、持統朝の時であって、その形態と遷宮という制度には明らかに仏教建築様式に対する、日本古来の文化様式としての対抗の概念が見られると私は考えている。

日本に伝えられた仏教は中国文明の大きな影響下にあり、その建築も中国的な、骨太の木組みに瓦葺きという木造の様式であるが、東南アジアに広く伝えられている南伝上座部（小乗）仏教は、インド、スリランカの石造の仏塔の伝統を受け継ぎ、ビルマやタイなどの椰子の葉で葺いた柔らかな木造建築の中で圧倒的に巨大で永続的な空間として君臨している。またその中国においても仏教は、儒教

や道教という中国古来の思想宗教と比べればインドからペルシャの文化を伝える異国的な性格をもち、西域の宗教、文化を大々的にとりいれた唐の時代には、マニ教やゾロアスター教、あるいはネストリウス派のキリスト教などの異教に近い立場であった。つまり仏教という宗教は、中国や日本から見れば西洋的ともいえるペルシャやギリシャ文明の影響も受けたもので、ユーラシア世界における幅広い普遍性を背景にした文明であった。

ペツレヘムやエルサレムはヨーロッパから見れば東方の、異民族、異文化の世界であり、そこから生まれたキリスト教は、ローマ帝国の国教となることによって、後のゲルマン・ヨーロッパ世界におけるローマ都市文明の象徴となった。ギリシャ・ローマから見ればまだ野蛮であったヨーロッパ世界はキリスト教を受け入れることによってその普遍的な都市文明を受け入れようとしたのであり、それが中世という時代であった。イスラム教もまた仏教やキリスト教以上に、政治的な霸権と結びついて、一つの世界観をもった文明としてユーラシアの遊牧世界に広く伝えられた。また必ずしも宗教という形式にまとめられるものだけではなく、ギリシャ文明、アラビア文明、中国文明などの文字、思想、科学、技術としての文化文明も、一つの普遍性として、このユーラシア世界を幅広く駆けめぐったのである。

時間的なものとしての景観

そこには当然、先進対古来、外来対土着の葛藤があった。人類は常に、そういった宗教や思想などの形而上学を背景にした「様式」の霸権と抵抗の現場に直面しながら都市の歴史を生きてきたのである。法隆寺の五重の塔も、東大寺の大仏も、シャルトルやアミアンのカテドラルも、その初期の頃には先進外来の文明として、それぞれの風土に育った古来

の都市景観に対して、明らかに突出する存在であった。そういう意味で都市景観とは、人間という群生動物が作りだす様々な集団の権力関係を背景として成り立つものであって、どんな時代にも決して静的な固定的なものではなかったのである。

ある文化の力学的な「場」に新しい力としての外来が登場するとき、それはたいがい先進としての普遍的な力をともなって現れる。この新しい力に対して、その「場」に既存した過去はそれまでの互いの対立を解消し結集され新たな古来の勢力を形成する。過去は常にその力学的な「場」から放逐されながらも、ある契機に応じて再び形を変えて呼び戻される宿命をもっている。先に述べたヒットラーの例のように、われわれはこの20世紀に入ってからできえも、ある狂信的な民族主義勢力が数千年も前の古典主義をもちだして、その民族精神を鼓舞しようとした実例をいくつか観察することが可能である。

都市はあらゆる様式の力関係の変遷の場であって、その景観の変遷はその様式の背後にある形而上学的な概念の葛藤の軌跡でもある。その意味でもわれわれはまさに都市景観を時間的なものとして受け止めざるをえず、景観の評価にある種の歴史感覚が顔を出すのも当然のことであろう。しかもそれがいくぶんでも公的な要素を有するものであれば、評価者の頭には、何かしら、公的なるものに対する自己の思想的スタンスからくる判断が働くことになる。その意味で都市景観の評価は、ある種、政治的思想的な様相をも帯びることになる。

ハイデッガーの著書のようなタイトルの一文を古女房から書きはじめて、やや格調を失ったが、もう一度いえば、われわれは景観というものを、空間的なものとしてよりも時間的なものとして受け止めている。

都市景観とまちづくり

千葉大学工学部教授 北原理雄

1. 都市景観の概念

「都市景観」とは、文字どおりに解釈すれば目に見える街の姿にはかならない。しかし、都市景観とは、ただ単に建物のファサードをそろえたり、歩道をカラー舗装したり、洒落たデザインのストリートファニチュアを配置することではない。それは、街の表層を飾るだけの技法ではない。『名古屋市都市景観基本計画』によれば、都市景観という概念には、都市のさまざまな活動や市民生活を反映した雰囲気、文化的な香りや人びとの街への愛着など、視覚以外の領域が含まれている。

日本で都市景観という概念が使われるようになったのは、1960年代初めに英国のゴードン・カレンの影響を受けてからのことである。同じころ、米国からはアーバンデザインの概念が伝えられた。

近代以前の社会では、建築と都市のあいだに調和が存在していた。そこでは、ひとつの建物を建てることは、町並みの一部を調和的に形成することにほかならなかった。しかし、産業革命によって生みだされた近代社会がこの関係を破壊し、都市は、さまざまな機能のゾーンに分解され、近代都市計画は、都市空間を2次元のダイアグラムに還元した。都市の最も大きな魅力のひとつは多様性にある。人びとは、それを3次元の空間のなかで身をもって享受する。都市を機能に分解し、それを平面的に再編成しようとした近代都市計画は、人間の都市体験の本質を満足させることができなかった。都市景観（アーバンデザイ

ン）は、3次元の都市空間を取り戻そうとする挑戦だった。

しかし、1960年代のこうした試みは、高度成長期を迎えた日本の社会状況を反映して巨大プロジェクトを好み、建物をデザインするのと同じように壮大な都市空間をデザインしようとした。そして、都市空間のフィジカルな姿を描くことに偏った初期の企ては、結局、現代都市の現実に裏切られることになった。

2. 横浜の挑戦

(1) 景観行政の組織づくり

都市空間は、単なる視覚的モニュメントではなく、人びとの活動の舞台である。1970年代の都市景観整備は、フィジカルな空間のデザインに加えて、空間形成のプロセスと生みだされた空間の使われ方を重視するようになった。

都市は、絶えず変化・発展しつづけている有機体である。それは、複雑にからみ合う多数の人びとの営みの結果として成長していく。現代都市では、建築家が建物をデザインし、



北原理雄(きたはら としお)

1947年 横浜市生まれ
1970年 東京大学工学部都市工学科卒業
1977年 東京大学大学院工学系研究科修了、工学博士
1977年 名古屋大学工学部建築学科助手
1983年 三重大学工学部建築学科助教授
1990年 千葉大学工学部建築学科教授
名古屋市、四日市市、千葉市、柏市、東京都北区などの都市景観計画づくりに携わる。

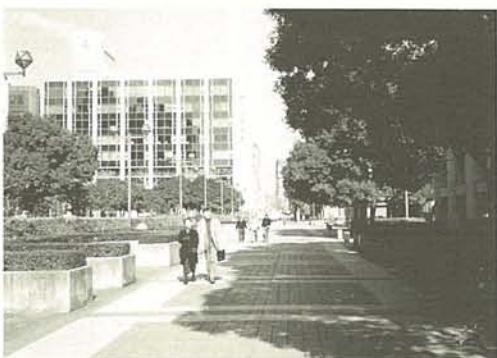
都市計画家が土地利用をコントロールしているが、両者の仕事のあいだには大きな空隙が横たわっている。都市空間の質を高めるためには、この空隙を埋める役割を果たす存在が必要になる。

都市景観行政に携わる自治体のスタッフには、都市空間の文脈を的確に読みとり、その生成と発展のプロセスを意図する方向に誘導する戦略を練りあげる能力が求められる。この面で先駆者になったのが横浜である。横浜市は、1968年に、アーバンデザイン、都市計画、土木、建築、造園、農業、福祉、公害などの技術者と行政官を集めて企画調整局（当初は室）を設立し、アーバンデザイン行政に取り組みはじめた。

しかし、横浜の取り組みは、初めから順調に進んだわけではない。都市景観やアーバンデザインの概念は、当時の日本ではまだほとんど知られておらず、市民の理解がなかっただけでなく、市役所の内部にも多くの抵抗があった。彼らは、多難なスタートを切らなければならなかった。

(2) くすのき広場

企画調整局が最初に手がけたのは「くすのき広場」の計画だった。横浜市役所の西側に一本の街路がある。ここはJRの関内駅とオフィス街を結ぶルートで、朝夕はたくさんの人々に利用されていたが、歩道の狭い殺風景な街路だった。この街路の下に地下鉄が通ること



横浜：くすのき広場

になり、オープンカット工法で工事が行われた際に、企画調整局は、復旧工事に合わせてここを歩行者専用路に改造することにした。車道が移設され、レンガ舗装の広い歩行者路がつくられ、くすのきが植えられ、木陰にベンチが設けられた。

千里の道も一歩から。「くすのき広場」は、幅17m、長さ120mのささやかなプロジェクトだったが、多くの人々とに歓迎され、アーバンデザイン行政に対する市民の共鳴と支援を呼び起こすことに成功した。それは、未来を切り開く貴重な第一歩になった。

(3) ペア広場

カレンは、都市景観の本質を説明して「ひとつ建物は建築だが、2つの建物は都市景観である」と言っている。都市景観整備では、個々の建物のデザインに劣らず、建物相互の関係のデザインが重要な意味を持ってくる。

山下公園は、港町横浜のシンボルとして市民に親しまれてきた。この公園の脇を走る立派な銀杏並木の通りに面して、神奈川県が県民ホールを建てることになった。その隣の敷地では、商工会議所が産業貿易センターの建設設計画を進めていた。どちらの建物にも広場が設けられる予定だった。企画調整局は、街の顔とも言うべき場所につくられる公共的オープンスペースを都市のアメニティにできるだけ貢献するものにしたいと考えた。彼らはクリエイントや建築家と協議を重ね、最終的に



横浜：ペア広場

に、双方の敷地の向かい合ったコーナーに広場がつくられることになった。

1975年に完成した2つの広場は「ペア広場」と呼ばれている。県民ホールの広場は幅70m、奥行き30m、産業貿易センターのそれは幅・奥行きともに30mほど、合わせて3,000m²のオープニングスペースは細い脇道で二分されているが、広場のレベルが約1m高くなっているので、一体的な景観が生まれだされている。企画調整局は、このプロジェクトを通じて、建物相互の関係を調整するシステムをつくりだした。

(4) 馬車道モール

馬車道は、幕末に開港した港と居留地の入口を結ぶメインストリートだった通りで、外国人を乗せた馬車が行き交ったところからその名がついたと言う。沿道には19世紀後半の立派な建物が残っているが、1960年代後半には賑わいが横浜駅前に移り、商店街の衰退が進んでいた。

企画調整局は、この通りを蘇らせるために、車道を削って歩道を拡げることにした。それは、街路を車から人の手に取り戻そうとする試みだった。1976年に歩道が拡幅され、レンガ舗装の道筋に、新しくデザインされたベンチ、フラワーボックス、電話ボックスが配置された。地元の商店街は街づくり協定を結び、建て替えをするときには壁面を後退させること、建物の色を白・茶・黒系に統一すること、



横浜：馬車道モール

看板の大きさ・位置・色を合わせること、1階は店舗にすることなどを申し合わせた。

馬車道の整備が計画されたのは、モータリゼーションが急速に進んでいる時代だった。当時、交通計画の専門家と役人の多くは、道路の第1の使命は増えつづける自動車交通を処理することだと考えていた。横浜市の企画調整局と馬車道の商店主たちは、都市の街路では人間が主役であるべきだと考えたが、国の役人はそれに対してなかなか理解を示さうとしなかった。しかし、結果が何よりも雄弁な判断を下した。歩道が広くなり、快適になった馬車道には、たくさん的人が戻ってきた。街に賑わいが戻ると、沈黙していた商店街が息を吹き返した。人間のためのまちづくりこそが生き生きとした景観を生みだし、都市の繁栄と成長を支えることができる。横浜の挑戦は常識をくつがえし、新しい可能性を切り開いた。

(5) 都心プロムナード

横浜は港町である。しかし、高層ビルが立ち並ぶ街のなかでは、海辺に出なければ港の雰囲気を感じることができない。企画調整局は、人びとが駅を出たときから港町らしさを感じることができるようにし、横浜のアイデンティティをいっそう鮮明にしたいと考えた。そこから生まれたのが、都心の3つの駅と山下公園を結ぶ「都心プロムナード」である。

この3つのルートでは、1975年から1977年



横浜：都心プロムナード

にかけて歩道が拡げられ、絵タイルを使った路面マークが埋め込まれた。タイルの図案には、市民からの公募案が取り入れられている。道案内の絵タイルを歩道に埋め込むというのは簡単なアイデアだが、その実現には意外な困難があった。歩道に普通のタイルを使うと、多くの人に踏みつけられて、すぐに絵が消えてしまう。そこで、企画調整局はタイルの専門家と協力し、「金太郎飴」方式の新しい絵タイルを開発して問題を解決した。

プロムナードには、随所に洗練されたデザインのサインポールと案内板が配置された。現在では、サインポールも案内板も、都市景観整備の定番の处方箋になっている。しかし、1970年代なかごろには、特別の予算を使って独自の標識や案内板をデザインするのは、一部の観光地を除けば前例のない試みだった。ここでも横浜は先駆者だった。

「都心プロムナード」の整備は、既存の街の織り目の中に港町の物語を織り込み、都市のアメニティとアイデンティティを高めるのに大きな役割を果たした。

3. 名古屋の展開

(1) 1980年代の都市景観整備

1970年代の都市景観整備は、1960年代の教訓を踏まえて、都市空間のフィジカルな形態をデザインするだけでなく、幅広い領域の専門家を集めた組織を整えたうえでデザイン実現のプロセスを着実に組みあげた。そして、1980年代の都市景観整備は、このプロセス重視型の取り組みを都市の部分と全体を再調整するネットワークとして体系化しようとした。名古屋の都市景観整備は、こうした1980年代の取り組みの代表例のひとつである。

名古屋は、戦後都市計画の優等生だった。日本の多くの都市では戦災復興事業がうまく進まず、計画が大幅に縮小されたが、名古屋では、35年の歳月をかけてほぼ当初の計画ど

おりに復興事業が完了した。その都心部は、2本の100メートル道路をはじめとする整った街路網を備えている。しかし、都市の魅力という点から見ると、名古屋は多くの問題を抱えていた。この街には、人間のための場所が不足していた。街路網は整然としているが、自動車がそれを占領し、人間は片隅に追いやられていた。人びとは、ビルの姿ばかりが目立つ人影の少ない街を「白い街」と呼んだ。

(2) 名古屋市都市景観基本計画

高度経済成長を果たした社会では、物質的な豊かさだけでは人びとの心を満たすことができなくなっている。人びとは、文化、夢、ロマンなど、さまざまなキーワードを掲げて新しい価値観を模索している。人間の役割、人ととのふれあいが、ますます重要になっている。

名古屋市は、こうした新しい価値観に応えるために、1984年に都市景観条例を制定し、1987年に都市景観基本計画を策定した。従来の都市景観整備は、横浜のような先進都市の場合でも、街の顔になる景観要素の整備に努力を集中してきたが、名古屋の都市景観基本計画は、こうしたフォーマルな要素だけでなく、人びとの日常的な景観の質を高めることを重視した。言葉を換えれば、より総合的な視野をもって、点と線の景観整備から、面の景観整備に移行することを目指したと言ってよい。

名古屋の都市景観基本計画は3段階の構成をとっている。計画の策定に当たった専門家と職員のチームは、綿密な現地調査に基づいて、街のなかから物的・心理的なまとまりを持つ領域を拾いだし、「景観自立地区」と命名した。最終的に、326km²の市域が186の自立地区に分けられた。次に彼らは、相互に関係の深い景観自立地区をまとめて12の「景観基本ゾーン」を設定した。基本計画では、この基本ゾーンごとに都市景観整備の基本方針が整

図1 名古屋市都市景観基本計画：景観自立地区

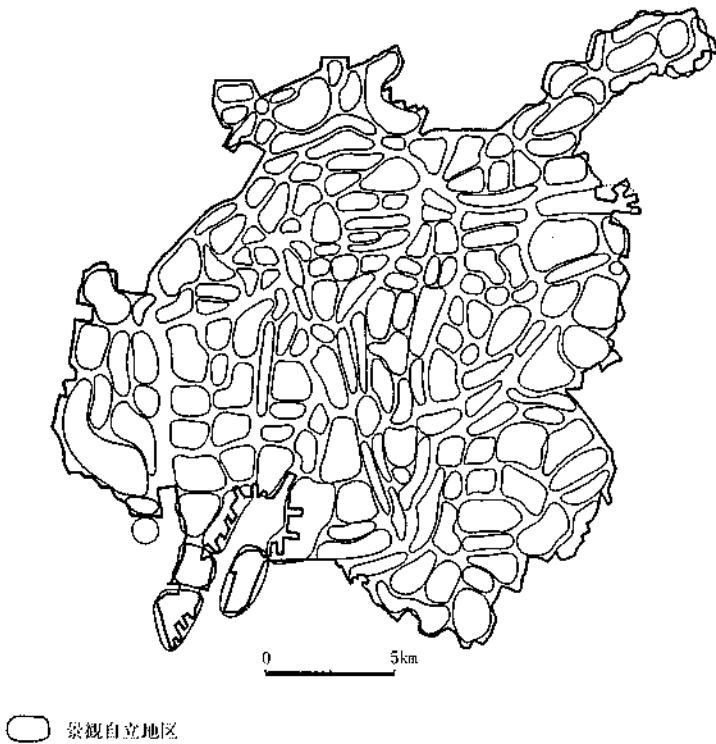


図2 名古屋市都市景観基本計画：景観基本ゾーン

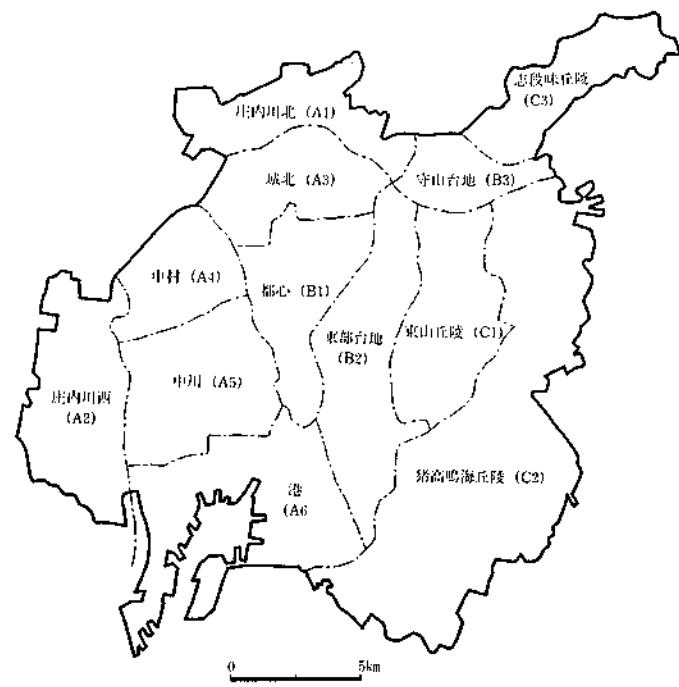
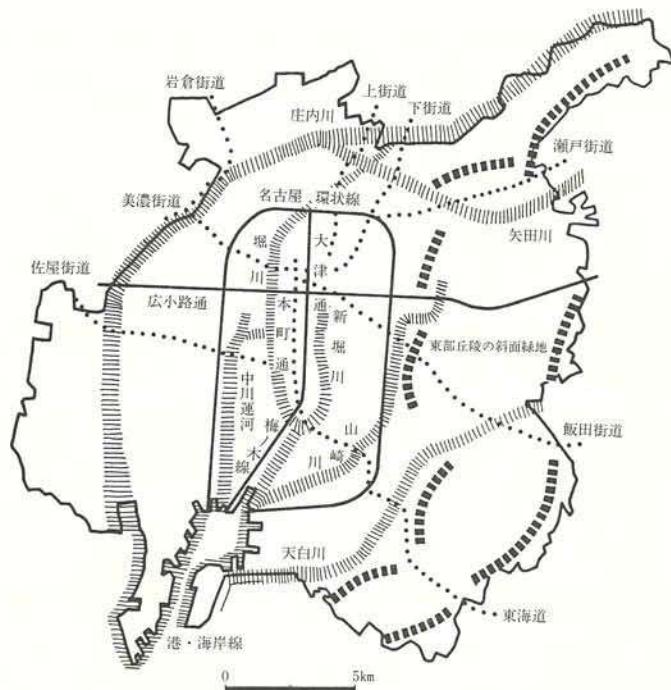


図3 名古屋市都市景観基本計画：景観基本軸



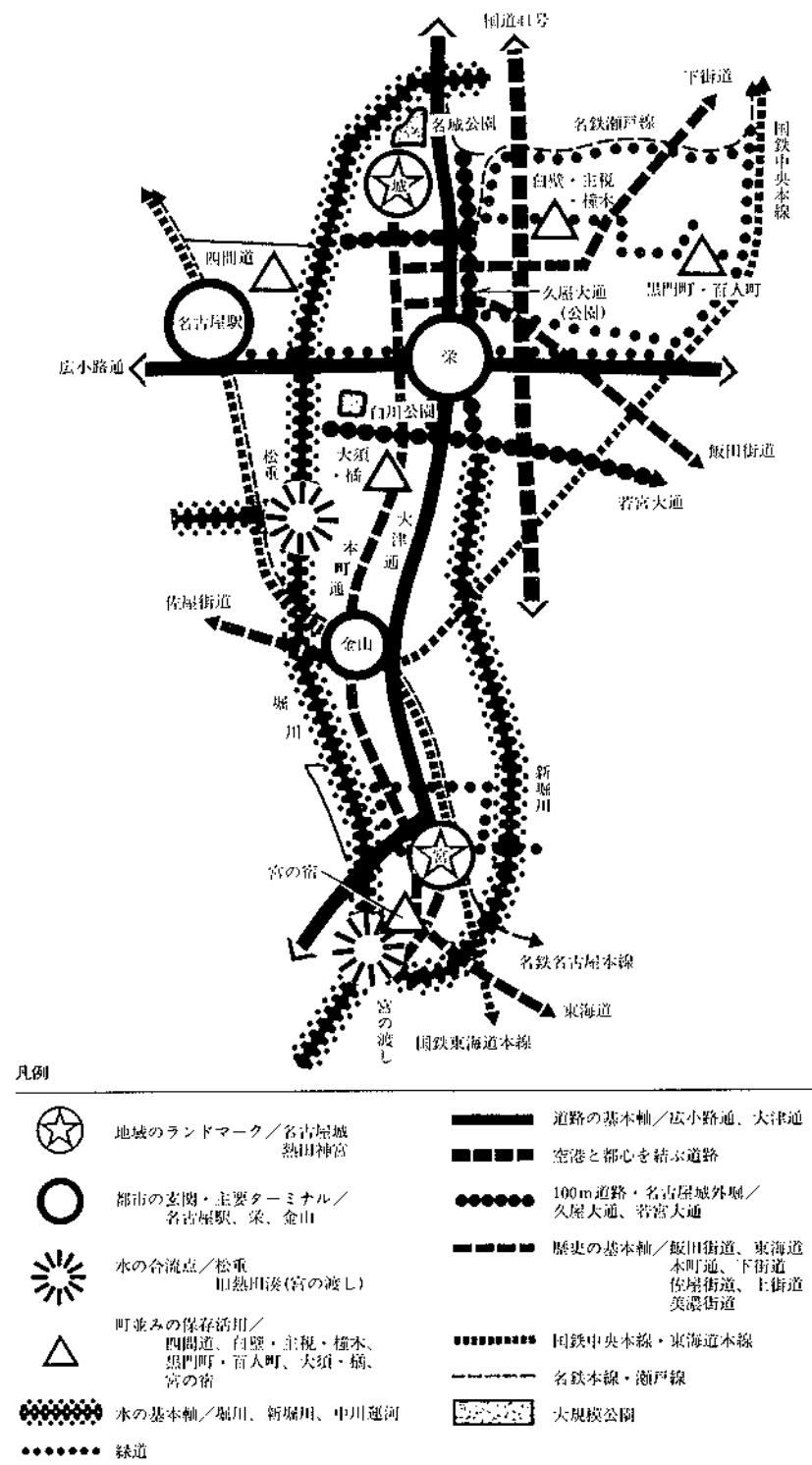
理されている。基本計画の第3の構成要素は、基本ゾーンを相互に結びつける11の骨格で、これは「景観基本軸」と命名された。

都市景観基本計画のこのような構成は、2つの戦略に支えられている。第1に、それは身近な地区から出発することを重視している。言い換れば「界隈」からの出発である。人びとが愛着を感じる都市景観は、身近な地区的生活中に根ざした個性を持っている。表面だけ美しく飾っていても、どこにでもある且並みな景観は、人びとを本当に満足させることができない。ひとつの都市のなかでも景観は場所によって異なり、都市景観整備の課題もそれに応じて異なっている。中心市街地では、都市らしい活気を育てることが望まれるのに対して、郊外住宅地では、自然と調和した環境を守ることが求められる。どこにでも当てはまる模範解答は存在しない。都市は、物的空間の面でも、その背後に存在する人間関係の面でも、長い歳月をかけて形成された

固有の文脈を持っている。それが界隈の個性を生んでいる。魅力的な都市景観を育てる第一歩は、場所の文脈を的確に読み取ることである。

第2に、都市景観基本計画は、都市景観に全市的スケールの構造を与えることを重視している。鮮やかなイメージを呼び起こす街では、ほとんどの場合、個性的な界隈のあいだに明快なパターンを持った相互関係が存在している。個性的な場所を育てることは、都市の魅力を高める第一歩だが、それだけでこうした関係がはぐくまれるわけではない。界隈を相互に結びつけ、全体の骨格をかたちづくる要素が必要である。名古屋の都心部では、格子状の広い街路網が都市空間の骨格をなしている。市街地の外縁では、東に緑の丘陵、南に伊勢湾、北と西に庄内川があり、明快な景観のエッジになっている。都市景観基本計画は、これらの要素を効果的に使って、一貫した全市的構造をつくりあげようとしている。

図4 名古屋市都市景観基本計画：景観整備構想図(都心ゾーン)



それは、名古屋の街に明快なイメージを与えると同時に、それぞれの界隈を分かりやすく関係づける役割を果たすだろう。

(3) 久屋大通の景観整備

名古屋の都市景観整備は、1989年に開催された世界デザイン博覧会を契機に大きく前進し、街が見違えるようにきれいになり、人間のための場所としても質的に大きく改善が進んだ。そうした例のひとつに久屋大通の整備がある。

久屋大通は、名古屋が誇る100メートル道路であり、都心の軸になるオープンスペースだが、長さが1,740mもあるため、中心から離れた南端部はあまり利用されず、普段は人影もまばらだった。デザイン博覧会が開かれた1989年に、ここに戦災復興事業の完了を記念するモニュメントが建設され、その後、車道を削って歩道の幅が10mに拡げられた。新しい歩道は、都心のシンボル大通りにふさわしい格調の高いデザインを実現するために、御影石で舗装され、たくさんの街路樹が植えられた。こうした整備の結果、久屋大通の南端にも人の流れが生まれるようになってきた。

モニュメントは、未来に向かって進む船をかたどったと言われている。その足元の池のなかにはレーザー光線の発射装置があり、青い光がオレンジ色にライトアップされたテレビ塔に向かって射出され、名古屋の夜の景観を彩る新しいスペクタクルを生みだしている。



名古屋：久屋大通

(4) 大曾根モール（OZモール）

大曾根は、1950年代には名古屋の北の玄関として栄えた商店街だったが、都市構造の変化とともに、1960年代になって急速に寂びれはじめた。1963年には、市が土地区画整理の計画を立て、1967年に事業着手したが、商店街は密集市街地を形成しており、十分な成果をあげることができなかった。このつまづきは、住民と行政のあいだに溝をつくる結果を招いた。

1980年代にはいると、商店街の衰退はいっそう深刻になり、危機感を募らせた住民は、まちづくりの専門家に助言を依頼した。専門家は、行政とともにまちづくり協議会の結成を働きかけ、住民と毎晩のように話し合いを重ね、最後に商店街の一斉建て替えを提案した。

1988年に工事が始まり、アーケードを撤去し、古い建物を取り壊した後、1.5mのセットバックをして新しい建物が建てられた。幅14mに拡がった通りは、レンガ舗装のオープンモールになり、ゲートが設けられ、ストリートファニチュアが配置された。住民は、新しく建てる建物について、ファサードを三角屋根にし、軒高を統一し、色調をコントロールすることを申し合せた。久屋大通の景観整備では行政がイニシアティブをとったのに対して、大曾根では住民がイニシアティブをとり、専門家と行政がそれを手助けする役割を果たした。



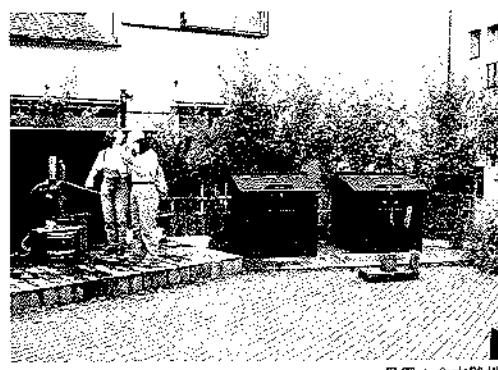
名古屋：OZモール

4. 都市景観とまちづくり: 5つのキー コンセプト

(1) 街の文脈

都市は、フィジカルな空間の面でも、その背後に存在している社会的な関係の面でも、長い歳月をかけて形成された固有の文脈と織り目を持つている。すぐれた都市景観整備を進めるためには、こうした文脈と織り目を無視するのではなく、それを的確に読み取ることができなければならない。以前は、市街地が古いというだけで時代遅れのものと考えられ、都市が発展するためには、それを一掃しなければならないと考えられた時代があった。1950年代から1960年代にかけて米国で盛んに行われたアーバンリニューアル（都市更新）は、こうした価値観を代表する都市開発の例だった。しかし、それは都市に残っていた古くからの安定したコミュニティを破壊し、深刻な社会問題を引き起こす結果を招いた。

日本でも、少し遅れて同じようなことが起こった。東京の中央を流れる隅田川の東側には、木造の密集市街地が拡がっている。ここは関東大震災で大きな被害を受けた地区で、常に防災が都市計画の最優先課題になっていた。1960年代には、災害に強い街をつくるために、木造の建物を取り壊し、燃えない街に改造するのが最善の対策と考えられていた。郊外に移転した工場の跡地を利用した白鬚東の防災拠点は、こうした考えに基づく「安全



墨田：会古路地

な街」のモデルだった。しかし、こうしてつくられた地震にも大火にも耐えることのできる巨大な集合住宅は、人の住む環境というより要塞を連想させるものになっていた。

この地区には、東京では数少なくなった安定したコミュニティが残っており、それが人びとの生活を潤いのあるものにしている。住民の社会的な文脈は、街の物的な文脈と深く結びついている。コミュニティを守るには、古い街を一掃する再開発ではなく、既存の街の文脈を読み取り、住民の参加を得ながら、それを少しずつ手直していく修復型の整備が必要である。

1986年に、この地区に「一言会」という住民組織が生まれた。彼らは、行政と協力してソフトウェア重視の修復型のまちづくりに取り組んだ。この地区には狭い路地がたくさんある。路地の街は、近代的な美しさには欠けているが、ヒューマンスケールの景観と温かい人間関係を持っている。一言会は、こうした路地の街の良さを活かしたまちづくりを目指している。例えば、一言会の発案で路地の一角につくられた小広場は、路地とエコロジーの意味を掛けあわせて「会古路地」と呼ばれている。広場には手押しポンプとごみ箱風のコンポストが置かれ、その地下は雨水を溜める貯水槽になっている。もちろん、この広場で大きな災害を食い止められるわけではない。しかし、こうしたアイデア豊かな整備が住民の意識を高め、やがては街の文脈に見合ったヒューマンスケールの建て替えに結びついていくことが期待されている。

(2) 人間のための空間

都市の魅力は、生き生きとした賑わいにある。街に人が集まると、彼らのあいだに交流が芽生え、情報が生みだされ、文化が育つ。都市景観整備の目的のひとつは、人びとを引きつけ、コミュニケーションを促進する都市景観をつくることがある。それには、街（特

に街路) を人間の手に取り戻す必要がある。

馬車道で「人間のための街路づくり」に挑戦した横浜は、次に整備に取り組んだ伊勢佐木町で、さらに大きな一步を踏みだした。伊勢佐木町は横浜の中心商店街だったが、1970年代にはいると、馬車道と同様にデパートに客を奪われ、昔日の面影を失っていた。横浜市と地元の商店主たちは、この街に活気を取り戻すために、商店街の全面モール化を提案した。このころには国も多少柔軟になり、歩行者街路を認めるようになっていたが、既存の主要街路を全面的にモール化することには難色を示していた。横浜は、今回も国の反対を押し切って計画を進めることになった。

1978年に完成した伊勢佐木モールは、歩道と車道の段差をなくし、統一されたパターンで路面を舗装している。この通りにはアーケードが設けられていたが、アーケードがあると通りが暗くなり、建物のファサードが隠されてしまうので、それを撤去し、統一された様式の布のキャノピーがとりつけられた。賑わいの舞台を演出するために、ゲート、ベンチ、電話ボックス、時計のモニュメントなども配置された。新しいモールは、沈滞していた商店街に賑わいを呼び戻した。街の魅力を高め、生き生きとした活気を生みだすには、「人間のための空間」がきわめて大切な役割を果たす。横浜の都市景観整備は、このことを改めて証明してくれた。



横浜：伊勢佐木モール

(3) 歴史のストック

高度成長を境に、日本の都市はめざましい発展を遂げた。都心には高層ビルがつぎつぎと建ち、郊外には住宅地がどこまでも拡がっている。しかし、そうして形成された街の印象は、あまり芳しいものではない。全国どこに行っても、こぎれいだが薄っぺらな風景が私たちを待っている。心に残る街にはめったに出会うことができない。

歴史的な建物や構造物は、都市景観に味わい深い奥行きと個性を与えることができる。これまでも歴史的遺産に対しては配慮が払われてきたが、多くの場合、保存に値するのは文化財であり、それ以外の古いものは都市の発展の障害と考えられていた。そして、保存される文化財は「凍結」されるのが常だった。しかし、私たちが必要としているのは「ホルマリン漬」の歴史ではなく、街の日常生活と密接に結びついた歴史である。歴史的遺産が、現代都市の一部として生きづけることができれば、街はひときわ重厚な風格を備え、輝きを増すことができる。

琵琶湖の北岸に位置する長浜は、秀吉によって建設されて以来、この地方の商業中心地として栄えてきた。いまも、街の中央を走る北国街道沿いには伝統的な町並みが残っている。その中心の四つ辻に立つ重厚な土蔵造りの建物は、1900年につくられた銀行で、真黒に塗られているところから「黒壁」という愛称で市民に親しまれてきた。その建物が1980



長浜：北国街道と黒壁

年代なかごろに人手に渡り、取り壊されそうになった。市民が保存を求めて運動を起こし、その熱意に動かされて、行政も支援に乗りだした。運動の中心になった7人の市民と、地元信用金庫と長浜市が共同出資して、1988年に「株式会社黒壁」が設立された。この会社の使命は、銀行の建物を買い戻し、それを活用することだった。長浜の人びとは、歴史的遺産を凍結保存するのではなく、それに生きた役割を与え、まちづくりの資源にしようとした。市民側の出資者が中心になって「黒壁」を活用する経営方針を検討し、ガラスを日玉にすることを決定した。市は、出資はしたが経営には口を出さず、民間の発想を尊重した。

「黒壁」の建物はガラスのギャラリーになり、他にガラス工房や地元特産の牛肉を使ったレストランがつくられた。

「株式会社黒壁」は大きな成功を収め、現在は、ガラスをテーマにした町並み整備が北国街道沿いに拡がっている。歴史のストックは、現代の都市活動のなかに組み込んで活かすことができれば、都市景観とまちづくりのかけがえのない資源になる。

(4) 自然のネットワーク

都市の自然、特に水と緑は、都市景観整備の基本的要素として広く採用されている。しかし、それは池や噴水、また芝生や街路樹のような点と線の使い方が主で、面的なネットワークとして街のなかに自然の要素を取り入れている例は多くない。むしろ、街のなかに残されていた古い水路網や斜面の緑は、都市化の波に呑まれて急速に姿を消してきた。

福岡県の柳川は有明海に近い水郷の街である。そこでは2km四方の市街地に60kmの堀割がめぐり、人びとは、昔から水を生活の一部として暮らしてきた。家々は庭に堀割を引き入れ、座敷から水をはさんだ築山の眺めを楽しんでいる。しかし、人びとの暮らしと深く結びついていた堀割も、高度成長期を過ぎる



柳川：堀割めぐり

ころから汚れがひどくなり、1970年代にはいると悪臭を放つ厄介物になっていた。1977年に、柳川市は、堀割を埋めてコンクリートの下水道を建設する計画を建てた。

多くの都市と同じように、柳川の堀割の運命も風前の灯だった。しかし、市役所の内部で、この計画の推進を委ねられた下水道係長が異議を唱えた。堀割は、街の景観に潤いを与えるだけでなく、大雨のときの遊水機能や地下水の涵養機能を持ち、柳川の環境を守っている。彼は、堀割こそが柳川の命だと説いて、市長に計画の再考を求めた。市長も、彼の意見に耳を傾けた。堀割を埋めてしまうのではなく、堀割と生活の結びつきを回復し、きれいな水を取り戻す試みが始められた。行政と市民が十分に話し合い、ヘドロを浚渫し、皆が力を合わせ、首まで水に漬かって藻を刈った。水辺には遊歩道が整備され、水遊びのできるデッキがつくられた。こうした努力が実を結んで、堀割が再び人びとの生活のなかに戻ってきた。柳川の堀割は、いまも静かに水をたたえ、街をめぐっている。

(5) 物語のある街

都市景観整備は、個々の建物やスポットを美化するだけでなく、それらを結び合わせてひとつのストーリーをつくることができたとき、特に大きな効果を發揮する。横浜の「都心プロムナード」はその好例である。しかし、横浜のように明快なアイデンティティを持た

ない場所でも、物語を演出する景観整備を行うことができる。

岐阜の山中にある明智町は、かつては林業と養蚕で栄えたが、いまはこれと言った産業のない小さな町である。人口が少しづつ減りつづけ、1981年には鉄道が廃止されることになった。危機感を抱いた住民は、町の再生方法を求めて話し合いを重ねた。明智にあるのは、時代に取り残されたような町並みだけだった。しかし、その町並みには何か人の心を和ませるものがあった。戦災と高度成長のために、多くの街が昔の面影を失っているなかで、時代に取り残された昔ながらの町並みは、貴重な存在になっているのではないだろうか。明智の人びとはそう考えた。そして、自分たちの町を「日本大正村」と命名した。日本人は、明治以来、欧米の先進国に追いつくために必死で駆けつけしてきた。その慌ただしい歴史のなかで、大正時代は、日本の社会がつかのまの平穏を感じた小春日和のような時代だった。「大正」という言葉は、多くの日本人の郷愁を誘う響きを持っている。

「日本大正村」の旗揚げをした住民たちは、実行委員会をつくり、町長と交渉して古い役場の建物を借り受け、それを「村役場」にした。そして、駅と役場のあいだにある平凡な小道を「大正路地」と名づけた。「日本大正村」という命名は大成功だった。この名前に引かれて、町を訪れる人が少しづつ増えてきた。しかし、折角訪ねてくれても、まだ町には見



明智：日本大正村資料館

てもらうものがほとんどなかった。実行委員会は、古い土蔵を修復して「大正村資料館」をつくった。けれども中身がない。彼らは、八方手を尽くして、展示品を貸してくれる人を探し歩いた。実行委員会のメンバーは、寿司屋、牛乳屋、新聞屋、中学校の元教師など、まちづくりには素人ばかりで、何も報酬をもらわずに、ボランティアで活動に取り組んでいた。郷土に対する愛情と熱意が、彼らの活動の原動力だった。やがて、彼らの熱意に共鳴する人が現われた。古い蓄音機とレコードのコレクションを持っている人が、それを無料で貸してくれることになった。竹久夢路のコレクションで有名な東京の美術館が、運送費にもならない値段で作品を貸だしてくれた。

周辺の町並みが同じコンセプトにもとづいて整備され、「日本大正村」の物語が、町の景観に磨きをかけていった。多くの人が町を訪れるようになり、鉄道も、沿線の町が出資して存続することになった。住民の知恵が魅力ある主題を生みだし、彼らの熱意が町の物語に血を通わせた。

5. おわりに

魅力的な街には生き生きとした営みがある。街が生き生きとした営みの舞台になるためには、その文脈を的確に読み取り、人間のための空間を実現する整備が必要である。歴史と自然は、人間のための空間をつくる貴重な資源になる。そして、点と線の整備を面の景観整備に拡げ、街に物語を織り込むことができれば、舞台の輝きはいっそう魅力的なものになる。都市景観整備の使命は、空間と生活の両面で都市環境の質を向上させることにほかならない。

1960年代に都市空間の回復を目指して出発した日本の都市景観整備は、フィジカルなデザインだけを対象にした取り組みの限界に気づき、1970年代に実現の態勢とプロセスを重

視する取り組みを進め、大きな成果をあげた。そして1980年代には、点と線の景観整備から、総合的な面の景観整備に展開を図った。しかし、面としての都市景観整備は、まだ十分な成果をあげていない。特にその実現手法と制度の開発は、今後に残された課題を多く抱えている。

主な参考文献

1. 「横浜＝都市計画の実践的手法」SD別冊 No.11, 1987. 11.
2. 「名古屋市都市景観基本計画」名古屋市、1987. 3.
3. 杉野尚夫「名古屋の都市デザイン－都市景観行政の展開とその実践－」都市計画No.166, 1990. 11.
4. 「90年代のアーバンデザイン：大曾根商店街」日経アーキテクチュア No.363, 1990. 2.
5. 「参加型まちづくりの展望」日本建築学会都市計画委員会, 1993. 8.
6. 「木造建築リニューアル：黒壁」日経アーキテクチュア No.353, 1989. 10.
7. 広松伝「ミミズと河童のよみがえり－柳川堀割から水を考える－」河合文化教育研究所, 1987. 12.
8. 内海紀章「日本大正村」朝日新聞社, 1987. 3.

これからの名古屋の都市景観づくり

名古屋大学工学部助手 佐々木葉

1. はじめに

与えられた本テーマは、実際の所、難題であった。もとより浅学非才のところ、今年の夏の強烈な暑さにボケは増し、名古屋に住んで2年半の乏しい蓄積。それを補うべく急きよ名古屋の景観関連の資料にざっと目をとおしてみれば、やれば効果がある方策は既に打ち出されている。あとはきちんとやるかやらないかじゃないの、という感じで、ことさら新しいアイディアを提供するのが難しかった。しかしそれではお話にならないので、錚錚たる設立趣旨を有する名古屋都市センターの機関誌の品格をおとしめることになりそうで申し訳ないが、ともかく考えたことを素直に述べることとする。

2. 既に言われ尽くされたこと

名古屋の都市景観づくりについては、景観条例がある。都市景観基本計画がある。「都市景観の視点一人にやさしいデザイン」他、種々の手引き書もある。デザイン博をやった。重点地区の整備もやった。これらはいずれも相当のエネルギーが注がれたものであり、もつともな成果となっている。特に都市景観基本計画は、多くの自治体におけるその種のもののなかでも、システムチックに良く整理されているとの評価を聞く。具体的にも堀川や中川運河、港の整備など、先ずやるべきことは随所で明確に記されている。

一方で、延々と繰り返される、いわゆる名

古屋論がある。名古屋人気質、日本の縮図など、名古屋にきて初めて耳にした、自虐的でありながら自己満足的にも聞こえるこの議論は、やはり都市景観の重要なキーワードとなる。

そして、今日までの名古屋の都市の歴史。清洲越にはじまり、おおかた戦災復興計画に終わる、都市計画優等生、名古屋の歴史。これは今日の都市景観を直接に規定する要因である。

以上の三側面が、一体となって、名古屋の都市景観の現状と展望は、既に多くの方々によって整理され、それぞれ的確な方向性が示されている。その意味で、これからの名古屋の都市景観づくりは、既に語り尽くされた感がある。それらを焼きなおしても芸がないし、いきなりエコシティやビオトープなどを臆面もなく持ち出すこともはばかられる。そこで苦肉の策として、筆者も加わった研究会による名古屋の都市デザインに関する新しいネタをご紹介する。とは言っても語り尽くされたことの域を大幅にでるものではないが。



佐々木葉(ささき よう)

名古屋大学工学部 地図環境工学教室助手
博士(工学)
1961年 神奈川県鎌倉市生まれ
1984年 早稲田大学建築学科卒業
1986年 東京工業大学大学院修了 社会開発工学専攻
(財)電力中央研究所、東京大学土木工学科助教
手を経て1992年より現職

3. 名古屋の都市デザインを語る キーワード調査

建築学会東海支部の研究会では、東海地方の都市デザインをテーマにして昨年から自主的な研究活動を行なってきたが、その一環として、都市デザインや景観の専門家に名古屋の都市デザインを語るキーワードを自由にあげてもらう、という調査を行なった。それは、「名古屋の都市デザインについて自由な題目でご講演下さるとしたら、どのようなキーワードを設定されますか。3つあげて下さい」という、漠然とした問い合わせであり、名古屋に何らかのかかわりのある方々を中心に約50名にお願いした。詳細は資料を参照して頂くとして、最終的に39名の方々から得られた117個のキーワードのみをここにお示しする（表1）。

個々のキーワードについての各専門家の解説こそ興味ぶかいが、列挙された言葉の傾向をあえて大胆にまとめてしまったものが、以下の6点である。

- ①名古屋の都市形態の特質
- ②名古屋の都市イメージの特質
- ③名古屋人気質
- ④デザイン博の認知と評価
- ⑤歴史の復活
- ⑥名古屋をどのような都市として位置づけるか

①は、区画整理、戦災復興計画、100m道路などの、名古屋の都市計画によってもたらされた物理的な都市形態の特徴を表すものであり、贅否両面の評価をもって語られる。②では、①に強く関連した都市イメージであり、白い街、近代都市、大いなる田舎など。③は、お値うち、けち、みえっぱり他、いわゆる名古屋人気質が都市デザインにも表れ、また今後の展開上も重要になるというもの。④は文字どおりデザイン博をキーワードとし、一定の成果を認めつつも、眞の評価はデザイン博以

降何をしたか如何によるという、懷疑的な意見も多い。⑤は歴史の喪失そのものを問題とし、また閑所などの過去のデザインボキャブラリーを復活させることを主張する。最後の⑥では、三番手、つまり東京や大阪に比べていつも遅れがちという指摘がある一方、むしろ中小都市の一番手を目指すことを考えるほうが適當ではないかというニュアンスの意見があった。

いずれのキーワードも、これからの名古屋の景観づくりのヒントとすることができるようが、ここでは、特に①と⑥にきっかけを得て、かなりの極論、暴論であることを承知のうえで、私見を述べることとしたい。

4. 200万都市名古屋を解体する

現実を直視すれば…

まずは名古屋という都市をどのように位置づけるかについて。名古屋という街のイメージはいま一つぱっとしない、また東京、大阪のみならず、京都や横浜、神戸あるいは札幌、福岡といった都市と比較しても、そのアイデンティティが明瞭でない、といわれる。この点については、単にアピールが下手なのとか、実際に住めば良さが分かるとか、いろいろ議論はあるけれども、少なくとも都市景観についていえば、街の代表景となり、かつその質も一級であるものに乏しいことは、認めざるをえない。久屋大通は名古屋の代表景ではあるが、この手の景としては札幌の大通公園や杜の都仙台の青葉通などの方が、イメージアビリティは高い。

名古屋のイメージ発信力を高めるためにデザイン博が行なわれ、確かにその成果は目に見える形で表れた。しかしま現在、全国に誇れる場所、来訪者を自信をもって案内する場所はどこかと言わると答に窮する。ちなみに今年の建築学会の全国大会は名古屋で行なわれるが、その際に企画された見学会等は、

表1 名古屋の都市デザインを語るキーワード一覧 出典：文献（注1）

100m道路	私のステージとしての都市（都市人の生活）
100m道路	自然
1970年代	車
アメニティ環境のポリシーのなさ	出稼ぎ族
インフラストラクチャー	消えた風景
オーヴァーラップ	城下町
お値うち	新三次元都市
お値うち	人間
カタログ	人工環境都市
けち	水際（みぎわ）
シヴィックデザイン	西尾武喜
シティ・ライフ（都市機能）	石川栄耀
タコ八	石川栄耀
デザイナー不足	戦災復興計画
デザイン都市	戦災復興計画
デザイン都市	戦災復興計画
デザイン都市宣言	戦災復興計画・100m道路・石川栄耀
「デザイン都市名古屋」とまちづくり	大いなる田舎
デザイン博	大いなる田舎
デザイン博	大いなる田舎的近代都市
デザイン博	地下街
デザイン博	地区の計画
世界デザイン博覧会	中川運河
トヨタ	超保守都市
ハチ巻	田淵寿郎
まちづくりの手法（区画整理・景観整備等）	都市の解説
みえっぱり	都市マスタートーブラン
みそ煮込み	都市高速
むぐら	東山
家業・家族労働・家族主義	道路網
画一的都市景観と都市景観整備途上の街	徳川家康
開放性	波型鉄板の外壁
官の主導、民の勝手	白いキャンバス
閑所	白い街と都市の色彩
閑所	白い街名古屋
近世・近代都市	貧植生
近代主義	白鳥
金城	白鳥
金城	表面仕上げ
区画整理	風水
区画整理	物語性
区画整理	文化
区画整理・区画道路	名古屋のコト（冠婚葬祭大好き）
上地区画整理	名古屋のヒト（お気楽おせっかい大好き）
上地区画整理事業	名古屋のまちづくりと東海の地域づくり
区画整理の優等生	名古屋のまちづくりに市民はかかわっているのか
区画整理先行都市	名古屋のモノ（セットもの大好き）
計画と現実	名古屋の今
見えないランドマーク・感じないマインドマーク	名古屋の昔
基盤割・戦災復興計画	名古屋の未来
グリッド	名古屋駅
直線性	名古屋港
平板性	名古屋城
広い街路と自動車交通	名古屋人気質
札幌	夜景がない
三大都市圏の筆頭中核都市	樂遊性
三番手	有松
産業文化都市	歴史的景観の喪失
市電	

足助、明治村、伊勢神宮と海の博物館、唯一名古屋市内の物件は昭和25年建築学会作品賞、堀口捨己設計の八勝館のみである。日本一の規模になった白鳥国際会議場、愛知芸術文化センター、名古屋港ガーデン埠頭周辺などは、わざわざ遠くから来た玄人の人たちをご案内するには、残念ながら役不足である。むしろ全国的にも専門家に注目されているのは、「千種台」や、過去のものとなってしまったが「白鳥」であるようだ。建築関係以外でも、例えば一日かけた橋梁デザインなどの見学ツアーを組むのはちょっとはばかられる。また今後オープン予定のボストン美術館をからめた金山南ビル、ナディア・パーク、名古屋駅のJRセントラルタワーズなども、設計者の方々には申し訳ないが、施設自体やそれを核としたまちづくりが、全国からの見学者が目白押しとなることは期待できそうにない。

こんなにはっきり言ってしまっていいのかと不安ではあるが、冷静な目で名古屋の顔となる施設や場所の格を評価すれば、こうなるのではないだろうか。

日常的には満足できるまち

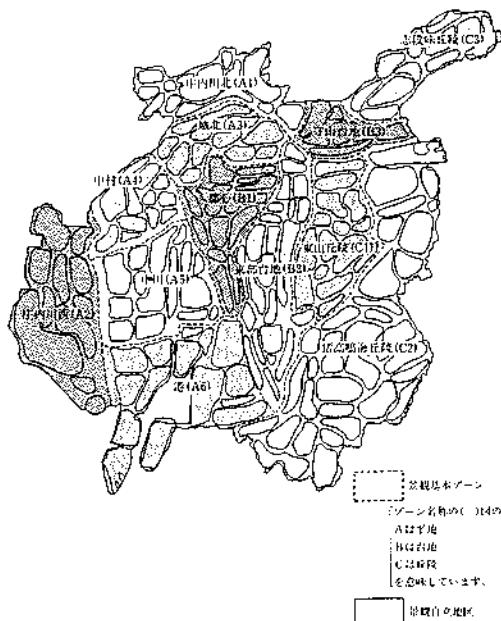
しかし、私は、何も名古屋に全国あるいは世界のトップレベルの作品や風景が無いこと自体をここで問題にするつもりはない。これらの施設や街の整備は、我々名古屋市民の生活を楽しく、豊かにする役割はちゃんと果たしているからである。仕事帰りに結構リッチな劇場でコンサートが楽しめると、白川公園と美術館は土曜の午後を豊かな時間にしてくれる。実家から両親がでてきても水族館で半日、こんな所も名古屋にあるのよと有松で半日過ごすことができる。つまり、日本の三大都市であるとか、200万都市とか、大げさな看板をはずしてしまえば、日常的に楽しめ、また個性もあるまちとして十分な質を備えている。全国にあまたある地方都市としては、今や景観整備も行き届いたまちに属する。(ただ

しかかった予算とのバランスという問題はこの際ひとまずおいておくとして)

もっと小さな単位で考える

いささかシニカルな誇張を含んだこのような意見には、強烈な反発もあるだろう。しかし私としては、名古屋のこれからの都市景観づくりは、大文字の建築や大プロジェクトによって対外的に個性やイメージの売り込みを図るという方向ではなく、普通の街として、実質的に必要なものを気長に整備していくことに主眼をおいて欲しいと思っている。

図1 「都市景観基本計画」に示された小さな領域の景観



●景観基本ゾーン計画

景観基本ゾーン計画は、市域を景観上のまとまりをもつた186の「景観自立地区」に分け、それを12の「景観基本ゾーン」にまとめ、景観整備の基本目標、方針などを示しています。

そのためには、名古屋という単位は大きすぎるよう思う。少なくとも区の単位で、もっと細かく、独自の方法で、なすべきことを見つけて実行することが必要であろう?。景観基本計画に位置づけられている景観自立地区を手がかりに、住民参加に本腰をいれる

ことは、言われているけれどやってない、よううにみえる。こうした活動が実を結べば、結果的に全国レベルで注目されることになる。それは世田谷区他多くの例で実証済みである。いまや、都市の景観づくりとは、単なる意識啓発、情報発信のための視覚的成果の獲得を目的として行なわれるものではない。むしろ住まわれるべき風景を結果として醸成していくための、まちづくりそのものが必要とされている。そのための方策等は、既に本機関誌でもとりあげられているはずである³⁾。

5. 再び名古屋を統合する

急に理屈っぽくなるが、都市景観の分析観点としては、都市全体の形態や骨格構成（仮に都市形態と呼ぶ）と、具体的な視点から得られる場の景とがあると考えている。ある都市の景観の特徴は、それぞれの観点からとらえられるとともに、両者の関係を分析することによって把握可能である。4で述べたことは、名古屋の街のあちこちの場の景を豊かにしていくための方策と位置づけられ、これから述べることは、名古屋の都市形態の観点から景観づくりの方策を探ろうとするものである。ひとたび解体されて個々の場の景を煮つめることで魅力を得た領域の集合は、再び、名古屋という一つの都市としてのイメージのもとに統合されなければならないためである。

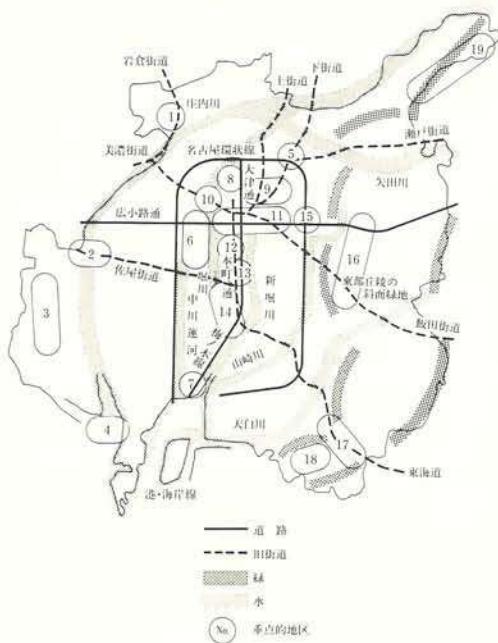
インフラで都市景観の骨格をつくる

一般に日本の都市は都市形態の特徴が曖昧で、独立性の高い場の景の集積として認識される。しかし名古屋においては、その成立過程が極めて計画的であったこともあり、都市形態がイメージしやすいと言われている。先のキーワード調査からも、名古屋の都市デザインにとって道路を中心としたインフラストラクチャの果たす役割は大きいといえる。良くも悪くも都市計画の優等生である名古

屋としては、その都市景観の特徴も都市計画によって造られた骨格そのものを生かすことを考えるべきであろう。

確かに近世の格子状街割りと100m道路によって都心部の骨格は明瞭である。これらの遺産に手を加えることで、まがりなりにも都心の景観イメージはしっかりとしたものとなった。またそのほかにも、主要な公園、中川運

図2 「都市景観基本計画」に示された都市の骨格をなす景観



●景観基本軸計画

景観基本軸計画は、景観基本ゾーンを相互に結びつけながら、名古屋の都市景観の骨格となる河川、幹線道路などを景観基本軸として、景観整備の基本目標、方針などを示しています。

河、東部の良好な住宅地など、いわゆる旧都市計画法時代の遺産によって、名古屋のイメージマップは描かれる。しかし、K. リンチ流に言うならば、これらのイメージ構成要素一つ一つのアイデンティティが景観的に上手く表現され、また現在の市域のストラクチャを明確にしているかといえば、未だ不十分であろう。

景観基本計画でいう景観基本軸の整備が急がれる。その場合も街灯や彫刻などの品々に凝るよりも、ともかく軸としての連續したイメージを与える整備を考えることが必要となる。

例えば環状線

中川運河や堀川、江川線などの南北軸とならび、環状線の果たす役割は大きいと思う。ちなみに名古屋の環状線はおよそ東西6km、南北12km。東京の山の手線は同じく6.5km×12.5km、大阪環状線は6km×7kmである。東京、大阪のそれが鉄道であるため駅という明確なノードをもち、またその領域内の都市活動の密度も極めて高いという違いはあるが、それでも名古屋環状線のイメージが明確になることで、環状線の内外という領域感覚、および大曾根、今池、港などの場所がはっきりし、荒漠とした場所にメリハリがつく。また名古屋駅の西側も環状線までを一つの目安に領域のイメージを形成するような整備が考えられる。現在環状線の東側は地下鉄桜通線の延長もあって、比較的イメージアビリティが高くなっている。今後西側も含めて、街路樹等による沿道景観の統一、交差点の系統的整備などによって、ともかく名古屋の場所にオリエンテーションを与える手がかりをつくることが必要であろう。

将来への遺産 環状2号はパークウェイに

また環状2号の建設が現在進行中であるが、旧都市計画法時代の環状線の外側4km程度を巡るこの道路は、もっと大きなスケールでとらえて欲しい。つまり名古屋の外周に位置する大高緑地、牧野ヶ池緑地、小幡緑地など6つの緑地をつなぐパークウェイとして、それこそ幅員100mを確保すれば将来への遺産となり得る。現在の名古屋は、家康や田淵寿郎らの先人が築いた遺産に手を加え、また食いつぶすことで何とか都市の機能や景観を維持

しているのだから、その御礼は将来に確実にストックとなる空間を残すこと以外にない。無理は承知だが、先人達もそれなりの無理をしたであろう。都心の街路整備や公共施設の建設といった上物も景観づくりの重要な一面ではあるが、所詮100年はもつまい。しかし公共的に確保された空間はその時代ごとに必要な、また好みの衣装をまとい生き残る。やはり先人の残してくれた緑地をつなげて緑地系統を完成させること。これこそ他の都市にはない名古屋ならではの都市の大景観となるであろう。

間接的な景観デザイン手法の徹底

この他にも、都市形態を規定するインフラにからんだ景観整備の方策として、特に車社会である名古屋においては、いかにロードサイドの景観、すなわち土地利用をコントロールするかなどの制度的誘導も、あまたの困難を越えて実行しさえすれば、確実に効果がある。これもやるかやらないかである。

また日本の都市の形態の特徴は、その物理的な秩序の明快さよりも、場と景観の間に適用されるルールによって与えられる傾向が強い。パロック都市のように厳密な幾何学性が重視されるのではなく、地形に従うとか、橋詰には広場をとるなどのルールを広域に適用することで、領域に秩序と個性が与えられる。幾何学性が強いと言われる名古屋でも、久屋大通はその南側で緩やかにカーブしているといった具合に、そのグリッド軸は僅かに振れたり、屈曲したりする。

したがって、区画整理によってとりあえず幾何学っぽい街路パターンになっているエリアでも、微地形を丁寧に読みとって線形や交差点の景観的扱いに何らかのデザインコードを適用することもできる。特に一方通行システムが発達している名古屋では、交通循環のルールと景観のルールをリンクさせる工夫はないものだろうか。コミュニティ道路の整備

なども、当該区間のデザインという観点からだけでなく、地域の都市構造、都市形態上の特徴を可視化するという観点から、名古屋方式なるものを考案することもありえる。そこに名古屋人気質（例えば路上駐車に対する感覚など）も盛り込めれば、なお興味深い。

以上断片的なアイディアの羅列になったが、要は、名古屋らしく道路を中心としたインフラによって都市景観の骨格を形成し、大景観レベルで特徴を与えることが必要だと考える。近代都市計画を頭ごなしに否定するのではなく、正当な後継者として、確固たるかつ柔軟な都市の計画と設計がこれからの名古屋の都市景観づくりに個性と展望を与えるだろう。

6. おわりに

いかんせん乏しい蓄積のもとでは、これからの名古屋の都市景観づくりとして、説得力のある意見をまとめるには至らなかった。私見としてお示しした2つの方向性も、既存の都市景観の議論の枠組みを越えるものではない。しかし、世の中における「景観」の概念やそれに期待されているものが人により場所によりピンからキリまである実状を思ったとき、都市景観の基本的とらえ方や、リンチなどの古典をベースにした議論、そして都市計画の歴史にたち帰り、「景観づくり」とは何かを再考することも必要ではないかと考えた結果である。

最後にひとつ。個人的には現在の名古屋で行なわれている景観整備については、目に映るデザインの洗練性という観点と、空間的にも時間的にもマクロな観点からみた都市デザインの布石という観点との双方からみて、中途半端であるとの印象をもっている。しかし、世の中のトップレベルをも含んだ物差しのことで現状をクールに自己評価し、その上で意識的に実現可能なレベルを設定して物事を進めていくやり方は、名古屋において妥当なの

かもしれないとも思う。しかし時に不安になるのは、名古屋が様々な場面でみせる、お手盛り的自己満足と自虐的諦観という極端な態度、つまり自己評価の物差しの揺らぎである。どちらか一方にかたより過ぎるのは問題であるが、ある一つのことを成すには、その都度適切で安定した物差しが必要であろう。都市としての格、場所の格、求める空間の質、時間的影響力、評価主体などなど。これらの見極めがないままに、一口に名古屋名古屋といっていても明確な方向性は見てこないと思う。難しい話だとは思うが、本拙稿の主張の背景が、このあたりにあると読みとっていただければ幸いであり、また諸氏の反論と御教示を賜りたく思う。

注

- 1) 1994年度日本建築学会（東海）都市計画部門
研究協議会資料「都市デザインの軌跡と展望
—東海地方の景観行政実態調査をふまえて」
1994.9 第2章参照
- 2) 聞くところによればこれまでの名古屋市の努力によって、公共施設などの整備は順調に進み、区の格差は他の大都市に比べて小さいことである。ならばなおのこと、これからは区独自、町独自のまちづくりをすべく、意思決定の単位を小さくすべきであろう。
- 3) たとえば、名古屋都市センター機関誌、Vol. 1の佐藤圭二「都市住宅政策の課題と展望—名古屋市の場合ー」、瀬口哲夫「公共物としての都市景観と土地利用制度」、あるいは同誌 Vol. 3 の特集「まちづくりにおける公民パートナーシップ」などがある。
- 4) 用地買収などの直接的な空間確保がすぐにできないとしても、土地利用に関する種々のコントロールによって、目標とする景観を間接的または長期的に獲得する方策を考えることはありえないだろうか。

写真家の見た名古屋の都市景観

写真家 田中昌彦

都市空間は

都市空間はその街に生活するすべての市民が共有し、また市民によってつくられます。その市民によってつくられる都市空間はそのつくりかたにより様々に変化します。このようにして出来た街は私たちの生活に大きな影響を与え、都市の発展を左右することとなります。都市景観は街を構成するその構築物とその周辺との調和又は対峙することから生まれます。

'84年4月に名古屋市都市景観条例が制定され、名古屋市都市美観建築賞から名古屋市都市景観賞が装い新たに発足しました。私はこの年から4年間選考委員を務め、その後も作品集の写真撮影を通して都市景観賞に携わってきました。選考委員会は15名（現在は10名）で構成され、建築・造園・美術・デザイン・評論・大学教授・俳優等様々な職域で活躍している方々ですが、必ずしも都市景観の専門家ばかりではなく広く様々な専門分野から選ばれています。最初の選考委員会で私が提案したのは、約150件余りの推薦物件を3～4名の委員が名古屋市内を4～5地区に分け、地区毎に分担して全作品を最初に現地予備視察をした後、その委員の講評を参考にして写真による第一次、第二次審査を経て全委員の現地審査をおこない、入賞作品を決定する選考方法です。一般的には、まず写真審査である程度まで作品点数を絞り、最後に現地審査をおこない入賞作を決定するのですが、限られた地域（名古屋市内）と選考委員数か

ら「最初に全作品を見る」ことが可能と思われたのですが実現しませんでした。

写真は

一般的な選考方法と異なるこのような方法を提案した理由ですが、写真は眞実を写すといいます。そして写真は記録性と共に非常に多くの情報量を伝えることが出来ますが「写真」と「写真に写っている被写体」とは必ずしも同じものではなく、「写真」はあくまでも「写真」であり「写真に写っている被写体」を必ずしも正確に間違いなく表現し伝えていけるとは限りません。写真は同じものを撮影しても、撮る人の主觀や季節・天候・時間・アングル・フレーミング・機材・処理方法等により様々に変化します。その結果出来た写真是実物以上に良く見えたり、大きく又は小さく見えたり、型が変化（円が楕円に、四角が台形に）したり、質感が違ったり、全然異なったものに写ることもしばしばあり、同じに写すことの方が少なく、正確に同じように写すことは非常に高度な技術を要し難しいこと



田中昌彦(たなか まさひこ)

1940生まれ
1963.3 日本大学芸術学部写真学科卒業
川澄建裝写真事務所を経て
1969.4 フリーとなりフォトハウスタナカ
設立、中部地区を中心に建築写真
家として活動
1984～87 名古屋市都市景観賞選考委員
1987～89 デザイン名古屋ショーウインドコンペ審査委員
1989 世界デザイン博覧会公式記録担当
日本写真家協会会員・愛知芸術文化協会会員
岐阜県出身

で不可能な場合もあります。それは我々は物を見るときに二つの眼で見ますが、カメラが写真を写すときは普通一つのレンズで写すのも一因です。また、今日では技術の進歩により人間の目に見えない物や非常に動きの早いもの、更に宇宙の彼方まで写すことが出来て、逆に人間の眼で写っているものを確認できない被写体も数多くあります。そのため、「写真」だけを見てその写真に写っている「被写体」を理解し、評価する事は非常に困難で危険な作業になります。ただ、人間は知識と経験によりある程度はその被写体を想像し理解することもできます。それには常に繰り返し写真と被写体を見比べその違いを理解することにより、写真に写っている被写体の実体をより正確に知ることができます。常日頃写真を通して物を見、それを写真に撮る事を専門としている私でも、他の人が写した写真を見て感じたことと、その後に現地を訪れた時に写真との違いに驚くことがしばしばあります。やはり現地に赴き、遠くから、近くから周辺を巡り歩いて、実際に自分の目と心で見る事が重要であると思います。そうすることによって、型だけでなく周囲との関係や雰囲気も理解出来るだけでなく、後から写真を見たときに、現地では気がつかなかつた物が写っているのを見て、改めて写真の記録性にびっくりします。

広小路通と久屋大通

「御園座で芝居を見てから、広小路・大津町通を丸栄・松坂屋とデパート巡りや商店街をブラブラ歩き、買い物や食事をして1日過ごすのが休日の楽しみの一つであった」と母や伯母から聞いたことがあります。今から數十年前の話です。広小路通も大津町通もこの前の戦争ですっかり焼けてしまって現在残っている建物は、極一部でほとんどの建物は建て替えられて、その頃と街並みは一変してし



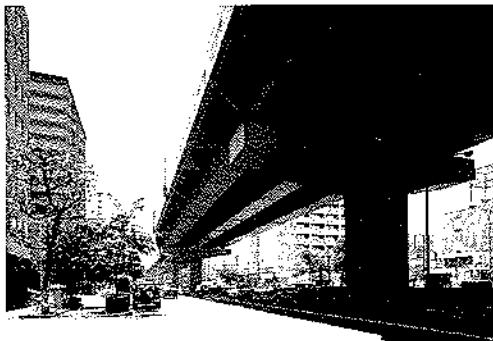
南大津通

ましたが、路の向こう側からこちら側へと行ったり来たりして商店を見て歩くのに程良い道幅であったことは今も変わりありません。それにもかかわらず最近人通りがめっきり少なくなったのは地下街が出来たためだろうか。地下街は街であっても街並みとは云いがたい、むしろビルの中の室内空間と云った方が良く、通路つまり公的な道路に接してはいるが都市景観は成り立ちがたいのです。いっぽう久屋大通・若宮大通は、防災のために中央部分に緑もある公園としてその両側を自動車道にした、いわゆる100メートル道路(道路の中央に公園を作ったことに関して是否の議論もある)で、戦災復興事業により市街地の寺院の墓地を郊外の平和公園に移転する事等によって出来た都市計画道路であります。そうして出来た名古屋の街を日本の新しい街づくりのサンプルのように言われたこともあります、これはもはや歩く人間のための「路」ではなく自動車交通のための「自動車道路」です。その結果街を歩く人々や住民にとって、度々道路の向こう側へ行ったり来たり出来る路ではなくなってしまいました。若い人でも走らないと1度の信号で渡って向こう側へは行けません。道は時代と共に変わってきた。初め1人が通れるほどの道幅があれば良かつたのが、人通りが増えて荷車から自動車へと通る物が大きくなるにつれて段々と道幅が広がり、現在のような道路となってしまいま

した。それと共に路は人々の生活の場から物を移動するための道具に変わってきました。

そして高速道路

その道路の上にもう一つ自動車専用の高速道路が出来ると街の景観が更に一変してしまいました。高速道路は遠距離を高速度でかつ短時間に移動する自動車には便利ですが、人間が生活する街の空間を保ち、景観を維持してゆくには難しい課題だと思います。街の中に高速道路が出来ると道の向い側の建物や家は視覚的に見えなくなるばかりでなく、巨大なボリュウムが人の目から見た街の景観に違和感を与えててしまうのです。都市と都市を結ぶ交通手段としては現代社会に必要不可欠であります。しかし、日常の生活の場である街空間に持ち込むにはもう一工夫されねばならないと思います。最近特に欧米諸国で国家目標として「トラフィックカーミング」(交通鎮静化)が叫ばれ、自動車交通主体の都市をいかにして人間主体の街に取り戻すことが出来るか模索され続けております。これは自動車にとっては不便で時間と経費がかからても人間主体の街造りをし、自動車主体の街から人間の生活にあわせた空間とリズムを取り戻そうという試みです。一般的に街はそれに見合った空間と景観を生み、その街に調和し、街と街との集積が大きな都市になってゆくのであります。



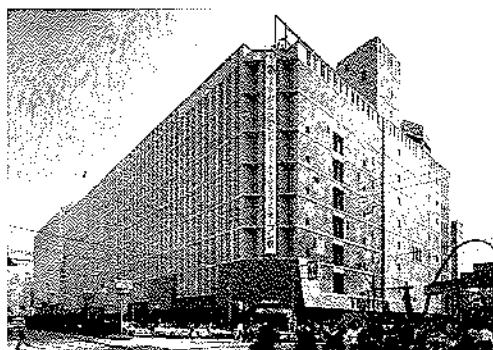
名古屋都市高速道路

名古屋市都市景観賞

名古屋市の都市景観賞の10年を振り返ってみると、初期には公共の物件が多くありました。これは民間のものに比べて規模も大きく、費用もかけ立派なものが多く応募されたためでしょう。それが段々に民間のものが多くなってきたのですが、なぜか大きな物件が多く、小さくても「キラッ」と光る作品が少ないのでどうしてでしょう。その中で特に印象に残る物件をいくつかあげてみると、細い路地を挟んだT字路に建つ、白い外壁に瓦屋根の美しい二棟の建物の FUJI 3A PROJECT と GALLERY APA がある。周囲の住宅街に溶け込むように並んだ住宅兼店舗と画廊は、統一された同じデザインで心地良い町並み景観を作り出しています。又、栄の広小路通にある丸栄百貨店本館は、1953年に村野藤吾の設計で建築学会賞を受賞した建物を増築した時にリフレッシュしたのですが、以前のデザインがそのまま活かされ、西側の陶壁画と正面の格子状の壁面に取り付けられた縦



FUJI 3A PROJECTとGALLERY APA



丸栄百貨店本館

長の看板の上に乗っているオブジェが印象的であります。それにも増して私がこの建築が好きなのは、竣工当時は周囲の建物に比べて大規模で高層な建物がもつ圧迫感をやわらげる為だと思いますが、下から上へ行く程淡くなる青紫色のタイルが各階毎に異なる8段階のグラデーションになっていることです。このような景観に配慮していることに気づく人が非常に少ないので寂しいことです。また大津町通が緩やかにカーブする地点に建つ名古屋パルコも大きな複合ビルですが、外壁をゆるやかな曲線でかこみ、かつそれを部分的に膨らませて周りへの圧迫感を和らげているのと大きな壁面への照明とサインが美しい夜の景観を作りあげています。

徳川時代からの古い住宅が残り、おちついた住宅街である白壁町にあった武家屋敷の跡に出来た白壁町ハウスでは、通りに接する立派な門と堀に庭の一部を残して周辺の街の景観を保ちリニューアルしています。時代の流れの中でリサイクルしていく方法としては十分とは云えませんが、次善の策として評価に値します。古くても良い物は残して後世に伝えるのが、今に生きる者の義務でしょう。

総合設計制度を利用して公開空地を設けたビルの中でどれだけそれが十分機能しているのでしょうか。瀧定本社ビルは、旧社屋の敷地を公開空地として主に落葉樹を植えて都心のビル街にすがすがしい空間を作り出しています。なお、街を行き交う人々が腰を下ろして休めるベンチが一つ二つあれば申し分ないでしょう。一方、久屋大通公園の前に建て替えられたNHK名古屋放送センタービルと愛知芸術文化センターは共に名古屋市内で1～2をきそう大規模建築であり、旧敷地と名古屋市の栄公園とを同時に交換し、方式は異なりますが両方とも設計競技によって多くの人々の注目の中で完成しました。しかし、愛知芸術文化センターは未だに完全に完成したとは云えません。それは名古屋市が旧文化会



名古屋パルコ



白壁町ハウス



瀧定本社ビル



瀧定本社ビル公開空地

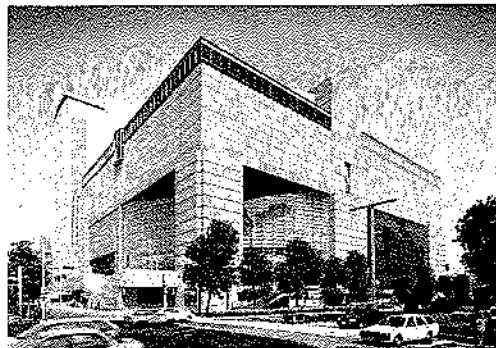
館と NHK の跡地にこれから工事を始める、地下にバスター・ミナルを含む立体公園の建設を待って、そこに出来るペデストリアンデッキと地下街からのアプローチが接続されるのを待たねばならないからです。県の大規模施設が自らの景観を形成できない不完全な状態にあることが都市景観形成に与える影響は少なくないと思います。

今年の夏は梅雨らしい雨も降らないうちに開けて、最低気温が25°C を越す熱帯夜もこれまでの記録を塗り替え、連日気温が35°C を越え、ついに40°C をこえる地域もでるような暑い日々が続きました。その結果水源地のダムも底をつき、水不足からの給水制限でプールも使えず、噴水も水がない状態になりました。その水がでれば、これはまた楽しい水の公園が名城公園にある彫刻の庭「水の広場」です。名古屋城の正門の南西の一角の樹間に置かれた数個の黒い御影石の彫刻から涌きだした水が広場を流れて中央の浅い溜みに石の彫刻をぬって集まり、その真ん中から上空に十数メートルの高さに水をふきあげている。この広場を訪れた人々や子ども達が流れの中に足を踏み入れ、水と戯れている光景をみると、遠くからただ眺めるだけの噴水よりも親しみが感じられます。

南区の新瑞橋に近い住友電気工業は、コンクリート製の塀を撤去し黒い格子状の塀を數メートル後方に設置し、その前を緑化して歩道の街路樹との間に緑のトンネルをつくって、この奥に大きな工場があるとは思えない情景を作り出しています。このように塀一つでも作り方によって全然異なった、人々の生活を配慮した景観を作ることもできます。

思いつくままに幾つか取り上げましたが、この他にも優れた物が沢山あります。

これまで述べてきたように物を作るときに単体として優れていることに加えて、周囲に対しても十分な配慮がされねばなりません。また、作る側の姿勢として、なにを何のために



愛知芸術文化センター



彫刻の庭「水の広場」



住友電気工業

どのようにして作るかというコンセプトを明確にすることが大切です。このようにして出来た物は、そのものだけではなく周囲の景観と人々とその生活環境に多大な影響を与え、かつ将来をも左右することあります。そして新しく作られた物は出来たその時から古くなっています。それを快適に使用しようと思えば、たえず適切な補修と維持管理が必要で、これを怠ると景観のみならずその物自身の寿命を縮めてしまいます。

エコミュージアムとまちづくり

名城大学理工学部講師 畔柳武司

1. はじめに

現在、大都市への集中に対して、豊かな地方をいかにつくるかという視点で、活性化の動きが緊急の課題となっている。日本の各地で試みられた生態系環境開発、生涯学習まちづくり(厚木市)、エコリーディングシティ運動(大成建設)、区民による身近な環境観察(板橋区)、浅川わくわくワークショップ(八王子市)など、人間と環境を扱うまちづくりはどれも模索中だ。一方、これに対する研究や情報収集も盛んで、そのひとつに欧米諸国で開発された手法を導入して、日本風に育てる作業も行なわれている。ときに歴史の浅いこの部門では、直訳のためか耳新しい単語も登場する。エコライフ、エコポリス、エコソシアルシステム、エコランド、エコリーディングシティ、エコテクノロジー、エコアップ、エコシビルエンジニアリング、エコビジネス、エコネットワークなど。なかでもフランスで開発された「エコミュージアム=ECOMUSEUM」は、生涯学習、環境教育、さらには新しいまちづくりを模索している地方自治体の興味と関心をひくものとなり、すでに幾つかは計画され、着手している。

エコミュージアムでは、その地域の自然遺産、文化遺産、産業をも包括する生活環境をテーマに、地域の人々が培ってきた過去から現代を学び、地域の未来を学ぶことにある。つまり、その地域に分散している空間や時間を生かした、生涯学習のための「地域まるごと博物館」として捉える点が特徴である。

2. 生涯学習と野外総合博物館

ユネスコで生涯教育(Lifelong Integrated Education)という言葉が提唱されたのは1965年。文部省は1988年社会教育局を改組して生涯学習局を発足させ、生涯学習振興のための体制を整備したが、その際文部省の筆頭局に位置付けた。それはインテリジェント・スクールと生涯学習都市を基盤としたもので、
*学校=生涯学習のための機関としての役割
*家庭=親子の絆や習慣による教育力の回復
*社会=自主的な学習活動の促進、職業能力

開発の総合的な促進など

学歴社会の弊害是正・意識の形成と評価の多面化をはかり、高齢化・成熟化・国際化・情報化などの諸問題に対応できる生涯学習社会を構築することにある。それには学習の情報提供、相談システムの整備、社会教育施設と事業のネットワーク化が緊急の課題だ。

人々の生涯学習の内容は、多様化し高度化しているが、そのひとつに博物館などの学習施設については、魅力ある位置付けや豊富な資料、施設内容が求められている。

カナダでは1974~79にかけエコミュージアムの開発に着手したが、そのおりエコミュ



畔柳武司(くろやなぎ たけし)

1943年名古屋市生まれ
名城大学卒
1993年四日市市の委託研究により、四郷地区
をエコミュージアムで提案する
名城大学理工学部講師
建築歴史意匠専攻

ージアムやコミュニティ・ミュージアムなどの博物館原理を、「地域の先導概念」として適応させようとした。ここでは、環境と人間生活との関わりをトータルとして捉える活動を行う、新しい博物館を目指している。そのために、ICOM(国際博物館会議)とICOMOS(国際記念物・遺跡会議)を連合させ、カナダにその臨時本部を置こうと試みた壮大な計画だった。

エコミュージアムでは、天然記念物や動植物、伝説や習慣、遺跡や建造物ばかりでなく、そこの「生活環境のシステムを学習し維持する」という発想法を基としているため、ここでもあらゆる組織を取り込み、当該地域の生活様式の保存を主体とした広域的な野外総合博物館を目標としていた。

この種の博物館の類型としては、Neighborhood Museum(近隣博物館)／ウシントンの黒人街にある博物館、Fragmented Museum(棟分散型博物館)／フランス東部の工場施設を中心とした産業博物館、Integral Museum(統合的総合博物館)／フランス西部の灯台、北部のセーヌ河口、西南部の農業地

帯などの自然と自然社会・人間と人間社会を統合的に扱う博物館、がある。これらは現地保存型野外博物館から生れた新種の野外博物館とも見ることができるが、どれも地域主義の基に設立され、従来型の収集物を展示するだけの博物館ではなく、地域の人間に関わる問題をとりあげた新しい広域型の野外総合博物館を目指したものとなっている。

(*総合博物館とは、公立博物館の設置及び運営に関する基準・文部省告示164号、昭和48年、では第2条に「人文科学及び自然科学の両分野にわたる資料を総合的立場から扱う博物館」と定義されている。

*国際博物館会議の定義(1974)には、自然保護地域も博物館の範疇にある。

アメリカ博物館協会の分類(1986)にも野生生物保護区や野鳥のテリトリー、史跡や町並みなどは、博物館の分類に位置づける。)

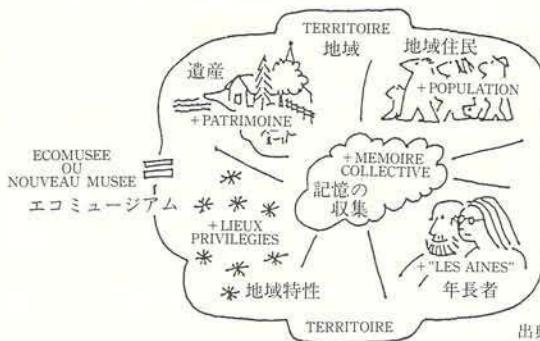
野外博物館	存続・現地保 存総合博物館系	人文 総合博物館 ・自然	エコミュージアム	生活と環境保存・解説博物館、郷土の村(森)、屋根のない博物館、 町ぐるみ博物館等
				Core Museum(核になる本部博物館) Ecomuseum ——— Satellite Museum(各種の衛星博物館)
	野外博物館系	建造物移設博物館	民家園、民俗民芸村、江戸村、明治村、はにわ園、古民家園、 リトルワールド、民俗村、民家集落博物館、民家村等	
		美術作品野外展示博物館	彫刻の森美術館、高原美術館、庭園美術館、山岳美術館等	
	野外博物館系	地学園	石炭化石館、恐竜園、岩石園等	
		動物園・植物園	動物公園、薬用植物園、湿性植物園、森林植物園、野猿公苑等	
		水族園	海水水族園、淡水水族園、マリーンランド、シーパラダイス、 シーワールド等	
	野外博物館系	史蹟・遺跡博物館	貝塚保存博物館、城郭保存博物館、関所、風土記の丘等	
		町並み保存	武家屋敷保存、宿場町保存、合掌村、忍者の里等	
		産業遺産博物館	金山地蔵博物館、史跡生野銀山、足尾銅山資料館等	
	野外博物館系	野外生物保護センター	バードサンクチュアリー、自然保護センター、自然観察路等	
		地学野外資料保存館	鐘乳洞博物館、地学関係天然記念物の保存と解説園等	
		自然環境保存博物館	森林生物学習展示館、ビクニックランド樹林園、観察センター等	

出典：日本の現状からみた博物館の種類と分類／新井重三、博物館学雑誌第15巻第1-2合併号 1990/3

3. エコミュージアムとは

広域型の野外総合博物館の多くは、従来の博物館学=Museology では処理出来ない「新しい理念に基づく博物館学=Eco Museology」の理論の上に成り立つが、ICOM の元会長ジヨルジュ・アンリー・リヴェール氏は、建築博物館や野外博物館とは別に独立させた案を、エコミュージアムとして提唱（1971）した。彼の博物館学の集大成が1989年「LA MUSÉOLOGIE」として出版されたが、そこには基本理念、発展的定義、組織と規模、構成要素、施設と設備やフランスの事例などが詳しく述べられている。そこには「地域社会の人々の生活と、その自然および社会環境の発達過程を史的に探求し、自然および文化遺産を現地において環境と共に保存し、育成し展示することを通して当該地域社会の発展に寄与することを目的とする博物館」とある。

ECOMUSEUM の用語は ECOLOGICAL と MUSEUM の略語だが、「Museum/VOL 25, No.1・2, 1973」に Human Ecology Museum（人間生態博物館）とあり、第 9 回 ICOM（1971）に出席した鶴田総一郎氏は「全科協ニュース/VOL4, No. 8, 1974」に環境博物館または生態学博物館として初めて紹介。しかし新井重三氏（元埼玉大学教授・博物館学）はこれを、住民主導型の生活と環境の博物館と意訳（1987）し、その後の一連のレポートにより、現在は「生活・環境博物館」が定着している。



出典：アラン・ジュベール氏講演資料より／Museum Data No.18, 1992/8

4. エコミュージアムの組織原則

エコミュージアムの組織原則（憲章）/ 1980 では、次のように規定している。

定義(第1条)：住民の参加により永久的な方法で行なう文化機構で、生活文化と自然の調和を図り活用する機能をもつ。

目的(第2条)：資料の保存と展示、展覧会の企画と普及運動、地方総合調査機関と連携した動産・不動産の調査と研究、住民の社会組織についての指導、専門家の育成、地域の教育的な紹介など。

規定(第3条)：業務は、地域団体・公共機関・協会・財団などが管轄する。

収集規定(第4条)：動産・不動産の受け入れは、RMN（フランス国立博物館会議）の諮問を経て、文化庁の意向を必要とする。

機関(第5～7条)：管理運営は3機関により進められる。

a) Le Comité Scientifique (学術委員会)
調査・研究計画の定義と実行の検討、館長の補佐、住民提案の検討。

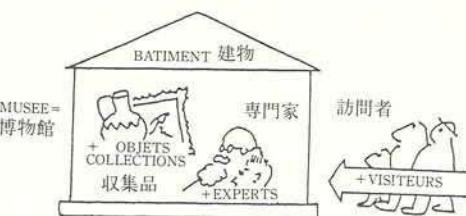
b) Le Comité des Usagers (利用者委員会)

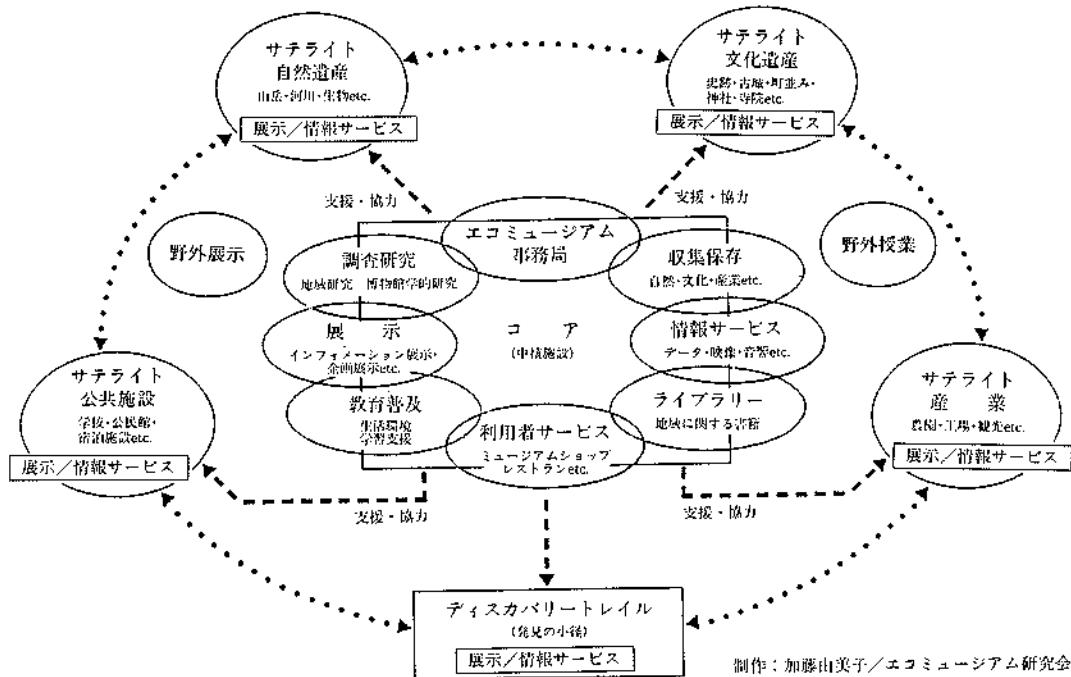
地域住民や他の組織などの利用者による、活動計画の提案と成果の評価。

c) Le Comité de Gestion (管理委員会)

出資組織である関係各省・地方自治体・公共団体などの代表者で構成され、経営や監査を行なう。

館長(第8条)、文化省の関与(第9条)。





制作：加藤由美子／エコミュージアム研究会

5. エコミュージアムの構造

対象地域に、3つの基本的構成要素が配置される。

1) コアミュージアム / Core Museum 中央施設としての本部博物館。

地域の歴史や資源が概観でき、オリエンテーション機能をもつ。地域の研究・調査・学習を行なう。地域の生活環境学習の中核として展示や普及活動を行なう。地域の遺産・資源の保護・育成、サテライトの学習支援とボランティア育成のための中核施設となる。

2) サテライトミュージアム / Satellite Museum

地域の進行中もしくは、すでに失われた自然遺産・文化遺産・産業遺産で構成される、複数の衛星博物館。

山岳、河川と海、動植物、町並みと建物、史跡と遺跡、祭や服装など風俗や習慣、農業と林業、生産工場、鉱山などが展示対象となるので、時間と空間の博物館といわれる。

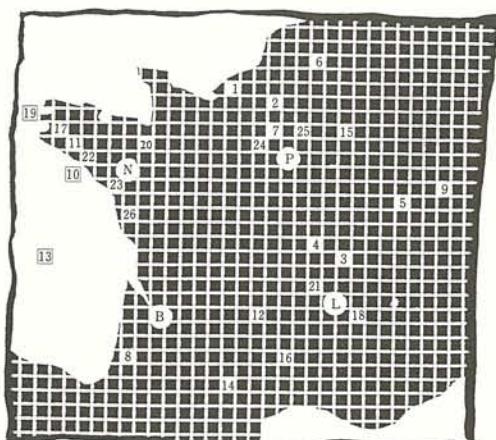
3) ディスカバリートレイル / Discovery Trail

発見の小径。地域の自然や歴史、文化、風俗を観察する小径。景観や動植物、町並み、旧街道、作業中の工場などを観察する、エコミュージアムの全体像を理解するための、ルート設備。途中には解説や展示板・セルフガイド・食堂と休憩所・ポケットパーク・ミュージアムショップなどを設置する。出金う住民は、案内人（学芸員）となる。

これらはまた、アクセス道路により接合される。

構成の広さは、一つの文化圏を単位として構成されるが、自然や動植物・地域住民のテリトリーに左右されるため、その広がりは従来の博物館には無い広がりをもつ。フランス東部のクルゾ・モンソ・レ・ミース・エコミュージアムでは、620km²に達し16町村と15万人の住民が住んでおり、農業や鉱山・工場の職場をサテライトとしている。日本の山形県朝日町でも197km²、内に最上川が21kmにわたって流れる広大さである。

6. フランスのエコミュージアム



ECOMUSEES, 1990
パンフレットより

I. L. Lazier, p. 6.

NDLR. Liste des écomusées contrôlés par la direction des musées de France (cf. dossier iconographique p. 324): 1. Basse-Seine; 2. Beauvaisis; 3. Bresse-Bourguignonne; 4. Le Creusot-Montceau-les-Mines; 5. Fournies-Trelon; 6. Fournies-Trelon; 7. Fresnes; 8. Grande-Lande; 9. Haute-Alsace; 10. Ille-de-Groix; 11. Inzinzac-Lochrist; 12. Margeride; 13. Marie-Galante; 14. Montagne Noire; 15. Montagne de Reims; 16. Mont Lozère; 17. Monts d'Arrée; 18. Nord-Dauphiné; 19. Ouessant; 20. Pays de Rennes; 21. Roannais; 22. Saint-Degain; 23. Saint-Nazaire; 24. Saint-Quentin-en-Yvelines; 25. Savigny-le-Temple; 26. Vendée.

出典:「LA MUSÉOLOGIE」 l' Association des amis de Georges Henri Rivière. Dunod. 1989

* 地図 No. 1

バス・セーヌ・エコミュージアム／1983

ノルマンディー地方・プロトンヌ地方自然公園、55市町村には「木靴作りの館」「手工業業者者の館」他17サテライト／セーヌ河口で造船業や回船業、農業が主たる地域。伝統産業・セーヌ河の産業・考古の研究や動植物の保存活動などを行なう。

* 地図 No. 6

フルミ・トレロン・エコミュージアム／1981
ノール地方、「織物と社会生活博物館」「ガラスの博物館」「森の博物館」など元工場をサテライト／フルミとトレロンは19世紀織物とガラス工場で栄えたところ。地域の伝統的産業の遺構を再生する。住民が参加（実演）し、展示している。全体会議は70人の住民で構成され、協会職員（17名）は全体会議で選挙される。

* 地図 No. 8

グランド・ランド・エコミュージアム／1970
ガスコニー・ランド地方自然公園、約5,000 km²の森林地帯、「松脂精製工場」ローマ時代の「教会と巡礼の道」などがサテライト／19世紀中頃、ナポレオン三世による植林地帯で、松から薬品や塗料、洗剤の精製産業で栄える。当時の廃村した分散型集落を復元。



7. 日本のエコミュージアム

1) ふるさと創生とまちづくり

1989年度の「ふるさと創生」政策は、地域活性化の起爆剤となり、多くの問題点を噴出させた。なかには、ふるさと村を基盤とした長崎県や三重県のテーマパークなど、地元とは全く関係の無い外国版まで登場する。

当該地域の特性を無視した、経済効率の高い開発や大都市型の文化移行、広域圏のための設備充実など、5年余たったいまどの村も町も、地域開発と環境問題が重要な課題となり今日に至っている。こうした問題点を抱えた地方自治体は、自然に優しい、生活優先のまちづくりを模索しており、いくつかの取組が見られる。生涯学習まちづくりを基盤としたタイプ：湿原国立公園を有する釧路市では、生涯学習都市宣言を行ないまちづくりに発展させている。自然と人間の共生を目指した環境教育タイプ：山梨県河口湖町では、湖周辺の自然景観をフィールドミュージアムとしている。地域産業活性化タイプ：職人の多い東京都墨田区は地場産業育成型の博物館、などいろいろな環境づくりに専念しており、どれも地域の特性に合致しているのが特徴である。なかでも生涯学習型のまちづくりは、地方自治体に最も注目されている課題。

全国生涯学習まちづくり研究会の定例研究会（1993.4）で、福留強代表は「生涯学習がまちを変えるか」というテーマで、「生涯学習まちづくりの動向と施策に関する研究」について報告したが、彼の見たおよそ400市町村から、熱心な岩手県三陸町、長野県茅野市、滋賀県甲西町、兵庫県青垣町、愛媛県久万町を選んで紹介。どこも市民道徳が向上し、学習環境や生活環境が充実し、職員の企画力が向上したことを挙げている。その理念もほぼ同一、エコミュージアムの手法とは共通点も多く、日本でも時勢に適合していることは明確である。

2) エコミュージアム 理念の動向

a) 全国生涯学習まちづくり研究大会

神奈川県厚木市・総合福祉センター／1991.9/21・22 主催：財社会教育協会・全国まちづくり研究会 ここで新井重三氏は「まちづくりと博物館—博物館ナウー」を講演し、大衆に初めてエコミュージアムが紹介される。

b) エコミュージアム・フォーラム

東京都・全国都道府県会館／1992.3/10 主催：財社会教育協会・エコミュージアム研究会 日本で初めてのエコミュージアム研究協議会。各自治体、大学、企業、博物館関係者が約200人参加した。



c) 国際エコミュージアムシンポジューム
山形県朝日町・西部公民館／1992.6/5・6 主催：朝日町他 日本で初めて本格的にエコミュージアムの理念をまちづくりに採用した町。シンポジュームの詳細は、「エコミュージアム」として町より発刊されている。

d) 第6回環境システムシンポジューム

東京都・中央大学／1993.1/12 主催：土木学会 「社会」学習型環境づくりがテーマ。新井重三氏は「フランスのエコミュージアム」を講演し、海外の動向を紹介している。

e) あさんライブミュージアム・国際シンポジューム

徳島県土成町・土成町歴史郷土館／1994.8/16・17 主催：徳島県・他 阿波山麓に位置する板野町・上板町・土成町は、3町を広域総合博物館としてエコミュージアムに取り組

んでいる。アラン・ジュペール氏（バス・セーヌ・エコミュージアム管理者）が「エコミュージアムの理念と現状」を記念講演。

f) 1994年度日本建築学会大会研究協議会
名古屋市・名城大学／1994、9/11 主催：農村計画委員会 次世代につなぐ集落空間の生活生態的意義がテーマ。農村集落が蓄積してきた自然と生活の秩序が都市化の弊害により分断、秩序形成のシステムの再評価を急務とする。地域が持つ風土性・文化性・歴史性を場の記憶として見直し、エコミュージアム運動を環境教育の一環として位置づける。

*全国生涯学習まちづくり研究会本部
東京都港区赤坂1-11-36 アークヒルズ・バイカンテス110号室
☎03-3224-0600

*エコミュージアム研究会
東京都文京区湯島3-9-11 増田ビル
（株）丹青研究所 ☎03-3836-7322

3) エコミュージアムの取り組み

日本でのまちづくりの基本姿勢は、年ごとに大きく変化するものではなく、共通する事項はどこも同一で整理されている。①生活の安定と福祉の向上 ②安全で豊かな環境の創造 ③教育・文化水準の向上と人づくり ④産業の振興と活力ある地域の創造 ⑤対話と参加による住民本位の行政の確立である。それらに対する解決の手法は、全国つねに同形で施設（もの）の建設が中心であったが、エコミュージアムでは住民組織（こころ）づくりが重視されるため、行政と住民とのコンセンサスなど多くの問題点があり、本格的にはどこも開闇していない。またその歴史もフランスでは24年だが、日本では4年余で一般的に周知されていない現状もある。しかしこれに類似した理念や施設はすでにあった。自然学習体験博物館（秋田県藤里町）、自然博物

館（山形県西川町）、屋根のない博物館（北海道白老町）、琵琶湖博物館（滋賀県大津市）、環境文化村（鹿児島県屋久島）、ゴールドパーク（佐渡西三河）などのフィールドミュージアム。遺跡・史跡のサイトミュージアムや建築・町並み・街道。生涯学習の村ライフミュージアム（秋田県本庄市）など地域の自然・文化・産業遺産を現地で保存し活用した施設やエコミュージアムの理念と共通した構想で進めている地方自治体も多い。

北海道白老町、富山県立山市や大分県臼杵市など、エコミュージアムに積極的に関心、興味をよせている地方自治体も多いが、理念にもとづいて既に設置され、進行中のところもある。山形県朝日町／楽しい生活環境観のまちをめざして、岩手県三陸町／ふるさとまるごと博物館、岩手県東和町／空・山・川エコミュージアム、千葉県富浦町／富浦町エコミュージアム、広島県高宮町／エコミュージアム川根、広島県東野町／東野町生活博物館構想など。

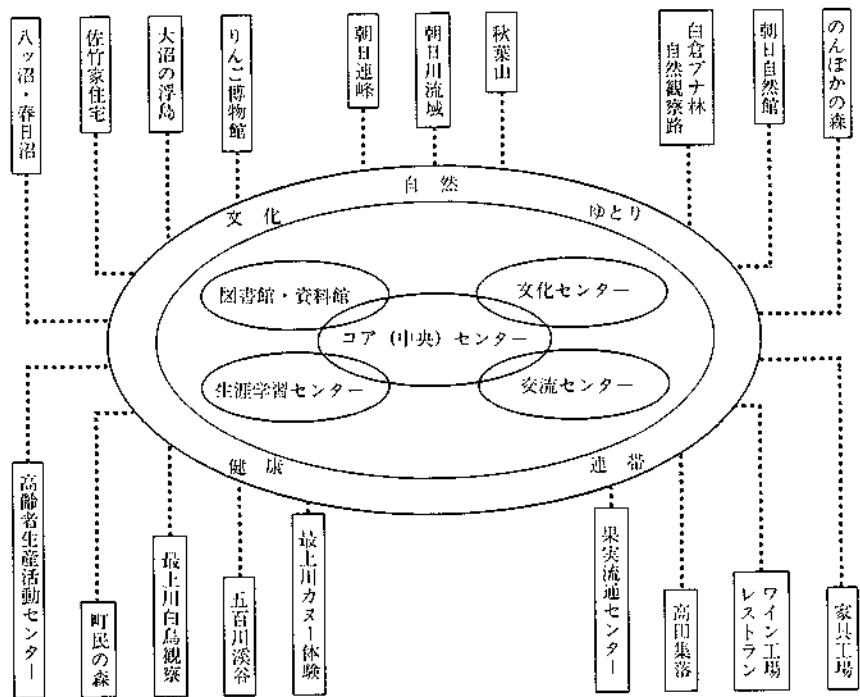
4) エコミュージアムでまちづくり

いち早く導入した地方自治体、その概要を行政発行の基本構想、計画書、パンフレットから幾つか紹介しよう。

a) 山形県朝日町エコミュージアム

第3次朝日町総合開発基本構想・同計画運営・設置：山形県朝日町・平成3年
まちづくりの理念：地球にやさしい活力のまち～楽しい生活環境観・エコミュージアムのまち

概要：山形県の中西部、磐梯・朝日国立公園。広大なブナの原生林の中を21kmにわたり最上川が流れる農山村地帯。自然と人間の共生、ゆとりの生活構築ということを価値感として空気神社を建立、町営ホテルやりんご温泉、りんご博物館、農業研究所を建設。まちづくりにエコミュージアムの理念を、日本で最初に導入した自治体。



b) 岩手県三陸町エコミュージアム

第5次三陸町総合発展計画

運営・設置：岩手県三陸町・平成4年

まちづくり理念：豊かな創造で育む創造と夢のある町づくり、ふるさとまるごと博物館

概要：岩手県東南端、リアス式海岸沿だが8割が山林。そこには三陸大王杉や貝塚、中世の城郭跡、不動滝が点在。また、あわび増殖センターとマリン種苗センター、夏虫山鹿牧場とハム工房、北里大学水産学部や東北大學地殻変動観測所、文部省大気球観測所と気象庁ロケット観測所などの施設や研究機関があり、それらをサテライトミュージアムとしている。中核は中央公民館内の教育委員会に置かれ、総合案内や情報提供を行なう。また一昨年公民館にオープンしたブックセンター樋も学習施設の一つとなっている。高齢化社会にあって、自己啓発・生活の向上を目指す生涯学習づくりの具体的方策として、エコミュージアムの理念が用いられた。町すべてをまるごと教材にして、町民の生涯学習や青少

年育成を促進していくこうとする「ふるさとまるごと博物館」運動を実施中である。

最もエコミュージアム構想の進んでいる自治体のひとつである。



c) あさんライブミュージアム

広域青空博物館構想

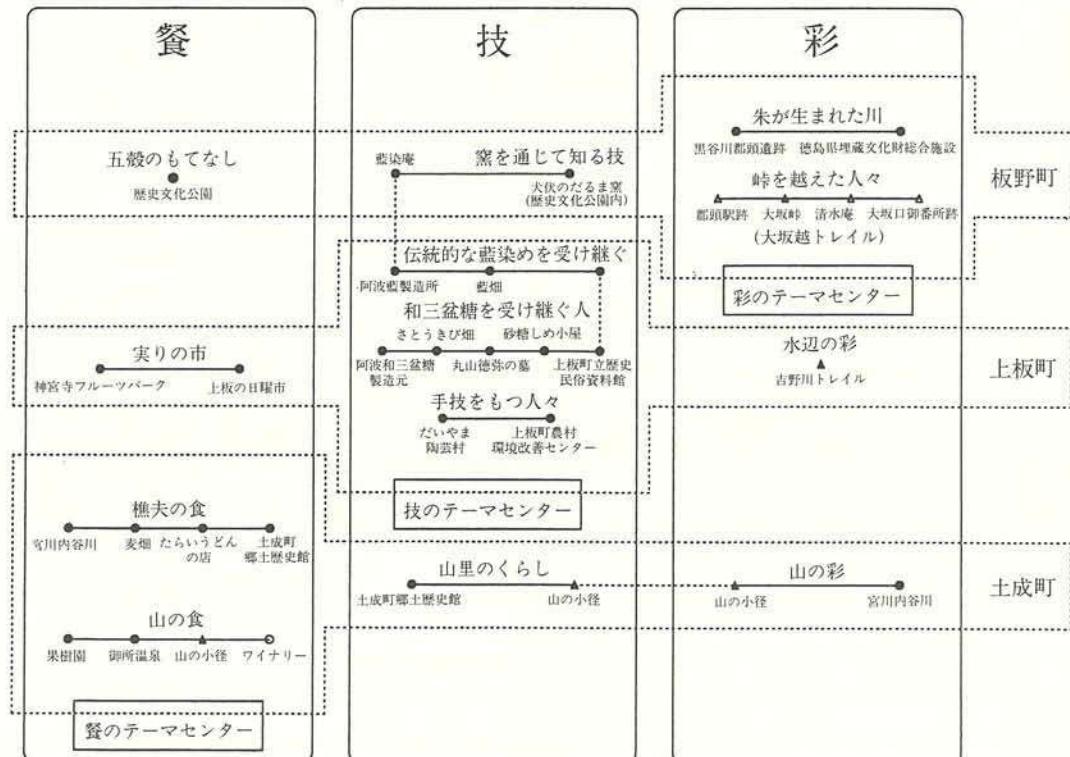
運営・設置：徳島県板野町・上板町・土成町・

平成 6 年

まちづくり理念：自然を生かしたふれあいの里、誇りと光の抽出

概要：3町は吉野川の北部、阿賀山脈に広がる山地。中世以降、藍や砂糖の原料となるサトウキビの栽培が行なわれ、藍すくも作りや阿波三盆糖の製造、朱など地場産業「技」やそれを巡る商人らを育てた歴史の「彩」、たらいうどんに代表される山里の食文化ともてなしの心を伝える「餐」が特徴。また旧石器時代の遺跡や古墳が点在、土御門上皇崩御の地や中世城址など、また撫養街道や大阪越えの道など、人と文化の交流を生んだ。地域の誇りである「光」=資源を観る（再発見）、磨く（育成）、放つ（発展）といった手法を取り入れた試みを行なう。

「技」：阿波藍製造所、阿波三盆糖製造所



新幹線車窓景観における「野立て広告」

早稲田大学理工学部助教授 後藤春彦

1. はじめに

明治34年3月の雑誌「春秋」の一文について「明治東京逸聞史」がつぎのように紹介している。

「同じ雑誌に、桜田門人として、『みにくきもの』という一文を寄せている人がある。その中に、「白砂青松を打ちながめつ、行く汽車の窓の前に、煙草壳葉などの広告と、くさぐさの形あらはせる」として、戸外広告を醜きものの一つに数えている。汽車の沿道のペンキ塗りの広告を、風致を害するものとして、何とかせよということは、明治の末年まで、引続いて唱えられていたように思う。」

この一文が示すように明治時代からすでに鉄道沿線には「野立て広告」の乱立が見られ、「野立て広告」は『みにくきもの』、すなわち、景観を阻害する要因として識者の目に映っていたことが伺える。今日においても鉄道沿線の「野立て広告」に関して改善された事例は少なく、現状が正確に把握されないまま、景観上多くの課題を有していることだけが明らかであるようだ。

一方、高速鉄道として新幹線が1964年に登場して以来、今日にいたるまでに30年が経過した。当初は東海道新幹線のみで、一日の平均利用者数は約8万5000人であったが、現在では山陽、東北、上越を加えた4路線となり、92年度には約10倍の81万人に達している。また、92年度の輸送人員は2億9600万人にのぼり、新幹線はわが国を代表する高速交通幹線

網を形成している。

ここでは対象となる景観を新幹線沿線に帶状にひろがるものとして捉え、視点場を最高時速が200kmを超える高速で移動する新幹線上におくこととし、これを「新幹線車窓景観」と呼ぶこととする。

「新幹線車窓景観」は高速の視点場の移動という近代モータリゼーションによって確立した比較的新しい景観の概念であり、しかもわが国の多彩な国土景観を短時間で鑑賞できるもので、かつその観察者が年々増加し、年間利用者がわが国の人口の約3倍にものぼることから、きわめて公衆性の高い景観であると考えられる。

本稿では新幹線沿線の「野立て広告」が新幹線の車窓景観を阻害しているひとつの要因であるという問題意識に基づき、「新幹線車窓景観」を保全する視点から、沿線の都府県・政令指定都市の屋外広告物条例をふまえて「野立て広告」の設置の現状と課題について分析し、それをもとに行政課題としての「新幹線車窓景観」および「野立て広告」の位置づけを行う。

後藤春彦(ごとう はるひこ)



- 1957年 富山県生まれ（名古屋市育ち）
1980年 早稲田大学理工学部建築学科卒業
1982年 早稲田大学大学院修士課程修了
1987年 早稲田大学大学院理工学研究科博士課程修了・工学博士
1984年 早稲田大学理工学部助手
1987年 宮城県中新田町都市デザイン企画専門官
1990年 三重大学工学部助教授
1994年 早稲田大学理工学部助教授

2. 屋外広告物条例による「野立て広告」の規制

2-1 「野立て広告」の定義

屋外広告物法において屋外広告物とは「當時又は一定の期間継続して屋外で公衆に表示されるものであって、看板、立て看板、はり紙及びはり札並びに広告塔、広告板、建物その他の工作物に掲出され、又は表示されたもの並びにこれらに類するもの」をいう。

本稿で対象とする「野立て広告」は、前掲の屋外広告物法に基づく屋外広告物のうち、新幹線の乗客を対象に表示される（新幹線に向けて掲出される）ものであり、自立した脚部をもち、独立して設置された広告板と定義する。

2-2 屋外広告物を取りまく背景

現在、屋外広告物については「美観風致を維持し、及び公衆に対する危害を防止すること」を目的とした屋外広告物法および同法に基づく条例、同施行規則などにより規制、指導が行われている。

特に、屋外広告物法第4条を受けて、新幹線沿線の都府県・政令指定都市では、新幹線を対象とした広告物の「禁止地域」（屋外広告物の表示等が原則として禁止される地域）と、「許可地域」（屋外広告物の表示等について原則として許可が必要な地域）を指定することで広告物の相互の間隔、高さ、表示面積などを規制している。

2-3 「禁止地域」設置の実態

新幹線を含めた鉄道の乗客を対象に掲出される「野立て広告」の「禁止地域」を設置しているのは新幹線沿線31自治体のうち栃木県、神戸市、岡山県、広島市、福岡市を除く26自治体で、そのうちさらに新幹線を特定の対象とした「野立て広告」の「禁止地域」を設置しているのは茨城県、京都市、京都府、福岡

県、群馬県を除く21自治体である。

新幹線を特定の対象とした「禁止地域」の指定は全般的に新幹線から500mの距離を基準として指定される事例が多く(86%)、一般鉄道（在来線）が100mを基準としていることと比較すると、高速で視点場が移動する「新幹線車窓景観」を配慮した基準の設定であると考えられる。

一方、静岡県は路線からの距離による「禁止地域」の指定に加え、鉄道から見えるみかん及び茶園および富士山が見える地域については路線から2500mまでの範囲を「野立て広告」掲出の「禁止地域」としている。富士山、みかん園、茶園など同県の特徴的な景観要素が展開する車窓景観を保全することを目的とした「禁止地域」の設置は注目されるが、こうした地域の特徴的な景観資源の保全を目的とした事例は残念ながら他にみられない。

2-4 「許可地域」設置の実態

「禁止地域」を除く新幹線沿線のほとんどが原則的に「許可地域」に指定されており、「野立て広告」の掲出は何らかの規制を受けている。

その中で新幹線を特定の対象とした「許可地域」を指定し、かつ、広告物の相互間隔、高さ、表示面積の規定を行っているのは、静岡県、愛知県、岐阜県、滋賀県、広島県、山口県、新潟県の7県のみである。また、その規格基準は新幹線から「野立て広告」までの距離が500m以上1,000m以内の地域を「許可地域」に指定し、「野立て広告」の相互間隔が300m以上、高さ10m以下、表示面積50m²以下としている事例が比較的多い。

一方、新幹線を特定の対象とした「許可地域」をもたない都府県・政令指定都市では、新幹線沿線の「野立て広告」に対して一般鉄道（在来線）沿線や土地利用別に指定された基準で規制を行っている。一般鉄道（在来線）では相互間隔は100m以上が基準と狭くなり、

新幹線車窓景観における「野立て広告」

高さや表示面積などの基準も新幹線を特定の対象とした許可基準に比べて小振りなものとなっている。これらは高速で視点場が移動する「新幹線車窓景観」に対応したものとは言い難く、新幹線沿線の「野立て広告」の規制を一般鉄道（在来線）の規制に包含することには問題があると指摘される。

3. 野立て広告の分布

3-1 VTRによる車窓調査

新幹線の車窓にビデオカメラを設置し、新

幹線全線を往復撮影することでその全車窓景観を記録した（平成5年6月）。その結果、全線において1,152基の「野立て広告」が掲出されていることが確認された。これは平均すると1km当たり0.63基存在することになる（表-1、2、3、4）。

路線別にみると、東海道528基、山陽376基、東北155基、上越94基存在（東北と上越は併走区間があり1基重複）している。1km当たりの密度では東海道1.02、山陽0.70、東北0.31、上越0.35となった。さらに、「野立て広告」が物理的に掲出できないトンネルや橋梁の長さ

表-1

東海道新幹線(H.5)：駅区間及び都府県政令指定都市別「野立て広告」数（基）

（平成5年6月現在）

新大阪		京都市		米原市		岐阜市		名古屋市		三河安城		三豊松川		浜松市		掛川市		静岡市		新富士市		三島市		熱海市		小田原市		新横浜市		東京	
		都	原	草	羽	原	島	古	屋	安	橋	河	松	川	豊	富	一	常	新	島	三	熱	山	原	原	横	浜	東			
		107		27	55	47		28	78	22	15	2	0	2	0	1	142	2										528			
0	107	0	0	0	27	14	41	6	41	0	0	28	78	18	4	15	2	0	2	0	0	1	138	4	2	0	0	528			
0	107	0	0	41	47	41		0	124								23					139	6	0	0	0	528				
大阪市	大阪府	京都府	京都市	滋賀県	岐阜県	愛知県	名古屋市	愛知県	愛知県								静岡県		静岡県			横浜市	川崎市	東京都	合計						

注：府県には政令指定都市は含まれない

表-2

山陽新幹線：駅区間及び府県政令指定都市別「野立て広告」数（基）

（平成5年6月現在）

博多		小倉		新下関		新潟		広島		東京		三原		新潟		福島		新潟		岡山		相模		西宮		新潟		新大阪	
		倉	下	新	潟	新	潟	島	島	東	三	原	新	潟	島	島	島	島	島	島	島	島	島	島	島	島	島	島	
		44		0	34	17	23	10		18	30	1	9	22	10	56	32	65	5		0		0	0	0	0	376		
3	41	0	0	0	34	17	23	2	7	1	0	18	30	1	9	2	20	10	40	16	32	65	0	5	0	0	376		
3	41	0			76			7	1		60				70			118			5	0	0	0	0	376			
福岡市	福岡県	北九州市		山口県		佐賀県	福岡県	福岡市	福岡県							岡山県		岡山県		兵庫県		神戸市	兵庫県	大阪市	合計				

注：府県には政令指定都市は含まれない

表-3

東北新幹線：駅区間及び都県別「野立て広告」数（基）

（平成5年6月現在）

東京		上野		大宮		小山		宇都宮		郡山		新潟		郡山		福島		白石		仙台		古川		くりこま高原		一ノ関		水沢		北上		新盛岡	
		上	野	大	宮	小	山	宇	都	郡	新	潟	郡	山	福	島	白	石	仙	台	古	り	こ	ま	高	原	一	ノ	沢	北	上	卷	岡
0	4			11		19	11	3	8	11	25	16		7	6	8	2	6	4	14		155											
0	0	4	7	1	3	19	11	2	1	8	11	15	10	16	0	5	2	6	1	7	2	6	4	14		155							
0	11	1			35			35		26	5		9			33						155											
東京都	埼玉県	茨城県	栃木県		福島県		宮城県	仙台市	宮城県	岩手県																				合計			

注：県には政令指定都市は含まれない

表-4

上越新幹線：駅区間及び県別「野立て広告」数（基） (平成5年6月現在)

大熊谷		高崎	上毛高原	越後湯沢	浦佐	長岡	燕三条	新潟
19	16	8	0	4	11	11	25	94
19	13	3	8	0	4	11	11	25
32		11			51			94
埼玉県		群馬県			新潟県			合計

を差し引いた距離（ネット）について算出すると、1km当たり4線平均で1.10基存在することになる。路線別では、東海道1.36、山陽1.67、東北0.52、上越0.71となり、山陽新幹線についてはトンネルが多いため実距離（グロス）で算出した場合と比べて値が大きくなり東海道新幹線を上回る結果を示した。

また、「野立て広告」が掲出される向きによっても差異が認められる。4線とも日本海側（北／西側）が太平洋側（南／東側）に比べて「野立て広告」が多く掲出される。これは太陽光線に対する配慮によるものと考えられる（図-1、2、3）。

つぎに駅区間別にみると、新横浜－小田原間の142基が最多で、ついで京都－新大阪間の107基、豊橋－三河安城間の78基などが多く掲出されている区間である。逆に「野立て広告」の掲出が皆無である駅区間は熱海－三島間、新富士－静岡間、新大阪－新神戸間、新下関－小倉間、東京－上野間、上毛高原－越後湯沢間の6駅区間で、どれも比較的長いトンネルを含む駅区間である。

一方、自治体別にみると、愛知県（165基）、神奈川県（139基）、兵庫県（118基）、大阪府（107基）が特に多く（政令指定都市分は含まない）、これら4府県に掲出された「野立て広告」数の合計は、529基で全体の46%を占める。また、東京都、京都府（ともに0基）および政令指定都市（全10政令指定都市の合計14基、1.2%）では少ない結果となった。

駅区間別、自治体別に「野立て広告」の実

数と1km当たりの密度（グロス）を図-4、図-5に示す。これらから、「野立て広告」の掲出は全般的に西高東低の分布傾向が読み取れる。また、大阪府における「野立て広告」の1km当たりの密度（グロス）が5.66基/kmと神奈川県（3.00基/km）、愛知県（2.02基/km）に比べて突出して大きな値を示していることが図-5より読み取れる。

図-1 「野立て広告」密度(グロス)

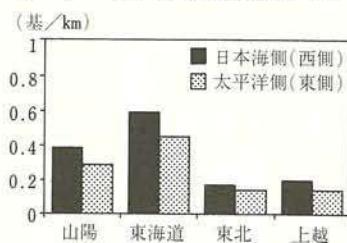


図-2 「野立て広告」密度(ネット)

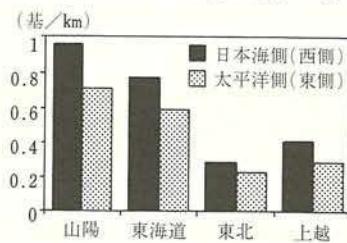
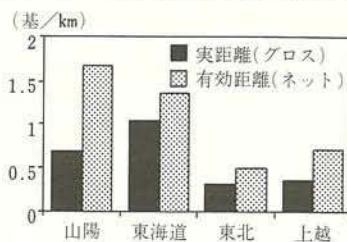


図-3 「野立て広告」密度(路線比較)



新幹線車窓景観における「野立て広告」

図-4 新幹線全線沿線の「野立て広告」の分布

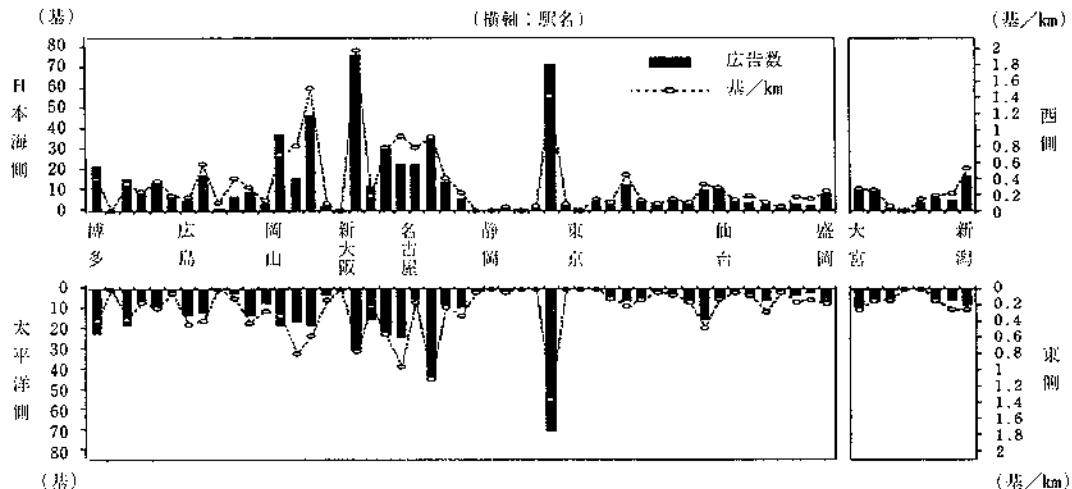
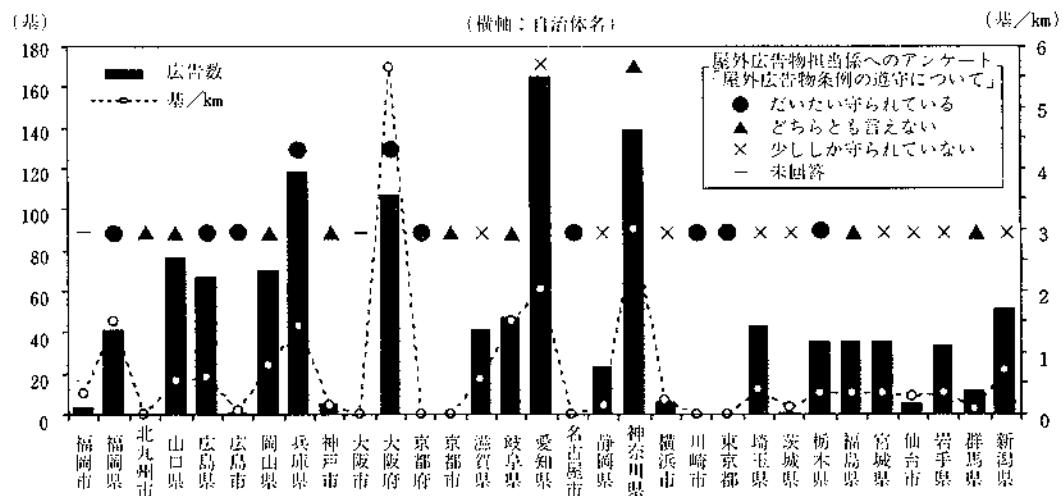


図-5 新幹線全線沿線の「野立て広告」の分布



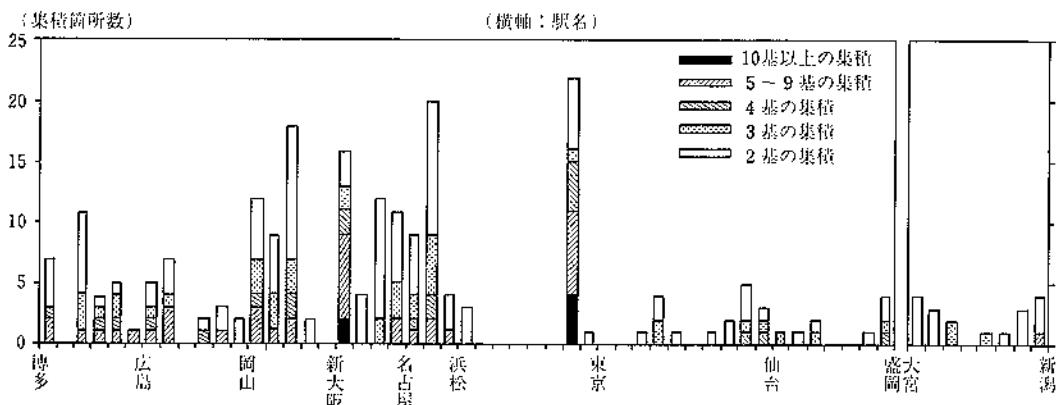
3-2 「野立て広告」集積地区

つぎに「野立て広告」が集積している地区を抽出する。前述の車窓調査の映像記録において相互の「野立て広告」の出現間隔が2秒以内の「野立て広告」の一群を「野立て広告」の集積と定義する。

集積地は234箇所あり、そのうち10基以上からなる「野立て広告」の集積地区は京都-新大阪間(2箇所)、小田原-新横浜間(4箇所)の計6箇所で、そのうち最大の集積地区は京

都-新大阪間(北側)の大坂府高槻市梶原付近で9秒間で24基出現する(図-6)。

図-6 「野立て広告」の集積地



3-3 「野立て広告」の広告内容と広告主（企業）

今回の調査で掲出が確認された1,152基の「野立て広告」のうち、広告名が判明したのは全線で1,120基(全体の97.2%)、177種類であった。そのうち上位20種類の合計は827基で全体の73.8%を占めている。

また、3駅区間以上に掲出される「野立て広告」を「広域広告」と呼ぶと、「広域広告」の全広告に占める割合は東海道81.3%、山陽87.2%、東北69.0%、上越83.0%となり、東北新幹線が他に比べて低く、ローカルな広告内容が比較的多いことが伺える。

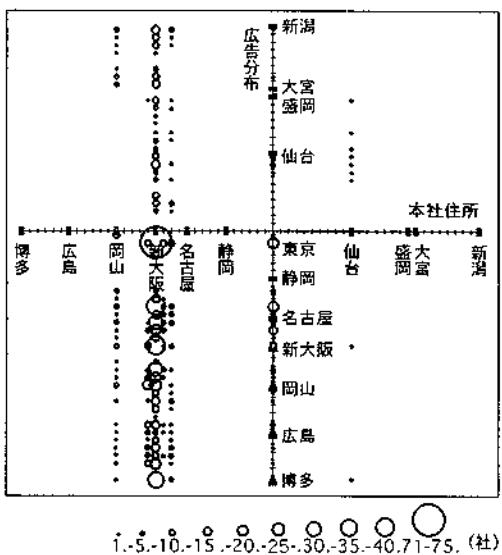
つぎに、前掲の広告内容が判明した1,120基を掲出していた広告主（企業）は164社であった。広告主（企業）の中には1社で数種類の広告内容の「野立て広告」を掲出しているのもあり、上位10社の合計は683基で全体の61%を占め、上位25社についてはその合計は919基で全体の82%を占めている。

これらの広告主（企業）は株式上場企業が少なく、全般的に中小の企業で、同一業種の企業が複数存在するといった競合関係はみられない傾向が確認できた。

また、これら広告主（企業）25社の本社住所をみると大阪市および大阪周辺が多いことが注目される。大阪・京都・神戸に本社をおく企業を関西系企業と呼ぶならば、関西系企

業による「野立て広告」の掲出は全体の74%にものぼる。また、本社住所（最寄駅）と「野立て広告」の掲出分布の相関を図示すると図-7が描かれる。これによると関西系の広告主（企業）が日本全国に「野立て広告」を掲出している傾向が非常に強いことが伺える。

図-7 上位25社の本社住所と「野立て広告」の分布



4. 広告主に対するアンケート調査

新幹線に「野立て広告」を掲出している広告主（上位20社）の宣伝・広報担当者に、「野立て広告」設置の目的及び効果、屋外広告物

条例の認知、今後の「野立て広告」のあり方ほかについてアンケート調査を行ったところ、11社から回答が得られた。

①「野立て広告」設置の目的及び効果

全ての広告主が知名度の向上を設置目的に挙げており、効果的な広告メディアとして新幹線沿線の「野立て広告」を位置づけている。

②屋外広告物条例の認知

屋外広告物条例に基づく「禁止地域」の存在については、全ての広告主が認知していたが、ほとんどの広告主は自社の「野立て広告」は条例違反ではないとの認識であり、広告主の認識と現状とはかけ離れている。

③今後の「野立て広告」の設置意向

「野立て広告」を今後どうするかについては、基本的に現状維持という考え方であり、積極的に増設する方向にはないことが伺える。減らすと回答した企業の中には「野立て広告」が企業のイメージダウンの要因となるのではとの危惧をもち、社名の認知度が上がり次第、順次、撤去を考えている旨の回答もあった。

④その他

すべて、広告業者を通じたリースの形態がとられており、メンテナンスも広告業者任せといった実態である。

5. 自治体へのアンケート調査

自治体への2種類のアンケート調査を行った。まずははじめに、新幹線全線沿線の都府県・政令指定都市（全31自治体）の屋外広告物担当係に、屋外広告物条例の遵守状況、「新幹線車窓景観」の保全の意向ほかについて調査したところ、29自治体から回答を得た。つぎに、新幹線の停車駅にある58区市町の都市景観担当部局に「新幹線車窓景観」を対象とした景觀行政について調査したところ、45市町から回答を得た。

①屋外広告物条例の遵守

屋外広告物条例の遵守状況の認識について

は、「よく守られている」(0%)、「だいたい守られている」(34%)、「どちらとも言えない」(31%)、「少ししか守られていない」(34%)、「全然守られていない」(0%)という回答で、各自治体によってその認識にはばらつきがあることが伺えた。(図-5)

②「新幹線車窓景観」の保全

「新幹線車窓景観」について、「積極的に保全すべき」(38%)、「できれば保全すべき」(45%)と全体の約8割が「新幹線車窓景観」を保全することに賛同しており、「新幹線車窓景観」は新たな景観整備の課題として位置づけられる可能性が伺える。

③保全すべき「新幹線車窓景観」要素

各自治体で「新幹線車窓景観」において保全すべき景観要素が「ある」としたのは31%でそのほとんどが地域の代表的な山や川を対象とした自然景観と田園景観であった。また、その景観要素の保全が屋外広告物条例・施行規則等に位置づけられているのは静岡県のみであった。

④景観形成計画等における位置づけ

沿線区市町の中で景観形成計画等において「新幹線車窓景観」が位置づけられているのは熱海市、富士市、明石市、北九州市、新潟市の5市のみであった。これらは『車窓からの景観はまちの印象を形成する重要なもの』(北九州市)という観点からそれぞれ車窓景観を位置づけている。

6. 現地調査

岐阜羽島－米原間に存在する「野立て広告」を対象に現地調査を行った。

①新幹線と「野立て広告」との距離

「野立て広告」は新幹線から100m以上300m未満(61%)と、500m以上600m未満(24%)の距離をおいて設置される事例が多い。前者は高速で移動する新幹線の乗客に対して「野立て広告」をメディアとして情報伝達す

るのに適した距離と推察される。後者は岐阜県と滋賀県の屋外広告物条例において、新幹線からの距離が500m未満の区域は広告物の設置が禁止されている「禁止地域」であり、条例に違反することなく新幹線に最も近い距離で広告効果をあげることを目指したためと思われる。今回の調査では新幹線からの距離が500m未満の「禁止地域」に設置されていた「野立て広告」が全体の72.5%にのぼることが明らかにされた。

②「野立て広告」の相互間隔

「野立て広告」の相互間隔は50m未満が比較的多く、岐阜県と滋賀県の屋外広告物条例では、「許可地域」における広告物の相互間隔は300m以上と規定されているため、これに違反している「野立て広告」は全体の69%にのぼった。

現地調査の対象となった「野立て広告」のうち、「禁止地域」外で300m以上の相互間隔を有する、すなわち岐阜県および滋賀県の屋外広告物条例に適した状態にある「野立て広告」はわずか18%にすぎなかった。

③許可証票の有無

屋外広告物条例では、広告物を「許可地域」に設置する際に、規則に定めるところにより知事に申請し、その許可を受け広告物に許可証票を貼付することが義務づけられている。今回対象とした「野立て広告」のうち許可証票が貼付されていたのは20%であり、全て同一の広告主（企業）による掲出であった。

以上から、屋外広告物条例が遵守されていない実態が明らかにされた。

④罰則規定（罰金）

両県とも規制内容は罰則規定（罰金）に差異が認められるほかはほとんど同じである。しかしながら罰則規定がより厳しい岐阜県において条例に適さない「野立て広告」が多く存在することは罰則規定が十分な効果を上げていないことを示す一例と考えられる。

7. 「新幹線車窓景観」と「野立て広告」の課題

7-1 「新幹線車窓景観」における「野立て広告」の位置づけ

本稿のはじめに「新幹線車窓景観」について、高速性、多様性、公共性の視点からその特性を論じたが、各自治体の屋外広告物担当係に対するアンケート結果をみても、全体の約8割が「新幹線車窓景観」の保全について賛同していることが明らかにされた。また北九州市をはじめ一部の沿線自治体では景観形成計画等において「新幹線車窓景観」の整備を位置づけはじめている。

このように、「新幹線車窓景観」は今後行政課題としての位置づけが大きくなっていくことが予想され、景観構造の骨格として、あるいは、大景観の視点場として重要性を増すものと考えられる。

一方「野立て広告」は新幹線沿線の都府県・政令指定都市の屋外広告物条例において、『美観風致の維持』を目的に何らかの規制がされており、沿線の景観を阻害する要素であることについては基本的に社会的コンセンサスが得られていると考えられる。また、新幹線沿線の「野立て広告」の実態は現在のところ全線で両側に1,152基存在する。これは1km当たり0.63基存在することになり、物理的に「野立て広告」を掲出できないトンネルや橋梁の長さを差し引くとおよそ1km当たり1.10基存在することになる。このことは最高時速が200kmを超える高速で視点場が移動する「新幹線車窓景観」において、計算上16秒間隔で「野立て広告」が登場することになり、「野立て広告」が「新幹線車窓景観」の典型的な要素のひとつに位置づけられることを示すものである。

1-2 行政課題としての「新幹線車窓景観」と「野立て広告」

「野立て広告」の掲出の地域差に着目すると掲出数、密度、集積地区などすべてにわたり関西を中心に高く、関東以北では低くなる、すなわち、西高東低の傾向が認められることが指摘される。同様に、「野立て広告」を掲出している広告主（企業）も7割強が関西系企業によって占められており、ここでも西高東低の傾向が認められる。

条例による「野立て広告」の規制状況も西高東低で現在のところ東北においては新幹線を特に対象とした「野立て広告」の「許可地域」の指定はみられない。

これは東北・上越新幹線沿線では現在のところ「野立て広告」の数がさほど多くなく、問題認識が低いことによると思われる。その一方で東海道・山陽新幹線沿線では「禁止地域」「許可地域」を指定しているにもかかわらず掲出数が多い県もある。さらに、屋外広告物担当係の条例遵守状況に対するアンケートの回答と現況に差異が認められる県もあるなど大きな問題点を抱えている。

「野立て広告」の規制は原則的には地域の実情を考慮して各自治体が独自にすすめるべきものであるが、「新幹線車窓景観」を連続する一体的なシーケンス景観として捉えるならば、規制の最低基準として新幹線を特定の対象とする「禁止地域」「許可地域」が連続的に一定の基準で沿線に設けられることが望まれる。そして、静岡県が富士山とみかん園と茶園を対象としたように、地域の景観資源の保全活用を目的とした独自の「禁止地域」「許可地域」が上乗せされる必要がある。

同時に、前掲の先進事例にみられる様に、各自治体の景観形成計画に盛り込む等「新幹線車窓景観」をはっきりと行政課題として位置づけ、総合的な対策を講じる必要がある。

1-3 社会的コンセンサスの確立

明治期より鉄道沿線の「野立て広告」は景観阻害要因と一部の識者には見られており、現在においても各都道府県・政令指定都市の屋外広告物条例によって、鉄道沿線の「野立て広告」は美観風致の維持を目的に一定の規制を受けている。特に、東海道新幹線沿線の都道府県・政令指定都市では屋外広告物条例において新幹線沿線の「野立て広告」を対象とした「禁止地域」の指定を行っている。このことは新幹線の車窓景観の近景域において「野立て広告」を排除することに対して一定の社会的コンセンサスが得られていることを示すものと考えられる。しかしながら、中景域に相当する「禁止地域」の外側に「許可地域」を設けて「野立て広告」の相互間隔や形態を規制している例は少ない。これは、今後、新幹線の車窓景観における中景域、遠景域の「野立て広告」のあり方について議論・研究する余地が残されていることを示すものであろう。

1-4 広告主・広告業界の社会的モラルの向上

新幹線沿線の「野立て広告」は、コストパフォーマンスからみて企業にとって魅力的な広告媒体と言えよう。しかしながら、車窓調査より、掲出企業のうち上位10社で「野立て広告」全体の61%、同25社で82%を占めている現状で、しかもその多くが関西地方に本社をおく企業であり、大企業が少なかったことは注目される。さらに、知名度の向上を目的に広域に掲出される「野立て広告」が多いことも明らかになった。言うなれば、一部の広告主が広範囲にわたって同一種類の「野立て広告」を数多く設置しているのが現状である。すなわち、十数社の広告主によって、新幹線沿線の「野立て広告」全般に関わる状況、ひいては新幹線の車窓景観が左右されているとも言えよう。一方、広告主も現在のところ「野

「野立て広告」を積極的に増設することを考えていよいよある。十数社の社会的モラルの向上により新幹線の車窓景観は飛躍的に改善されることが期待される。

さらに、新幹線沿線の「野立て広告」の多くは広告業者を介したリースの形態がとられており、広告業者によって設置からメンテナンスまですべて行われているのが実態で、実際には広告主は「野立て広告」の現状を正確に把握していないことも指摘される。

また、広告業界が条例に違反する「野立て広告」に対する自己規制を率先してすすめる必要があるだろう。アメリカ屋外広告協会(OAAA)では高速道路や鉄道沿線の「野立て広告」の規格サイズを定めることにより統一感を生み出すこころみも行われている。

8. むすび

「新幹線車窓景観」は極めて公共性の高い景観に位置づけられるものであるが、本年夏のJR東日本の全二階建車両の東北・上越新幹線への導入をひとつの契機として「新幹線車窓景観」は一般的な議論の対象になりつつある。特に、車窓からの眺望の良否を料金に反映させる議論や車窓景観を確保するための透明な材料による防音壁の開発などが話題にのぼっている。

本稿で着目した「野立て広告」についても「新幹線車窓景観」の典型的な要素として位置づけられ、その景観阻害の有無について世論の高まりを期待するところである。

参考文献

後藤春彦・松井勝紀「新幹線車窓景観における野立て広告の設置の現状と課題」日本建築学会計画系論文報告集454 1993.12

パブリックな都市の皮膚 —都市環境におけるアートの意味と可能性—

名古屋芸術大学美術学部助教授 茂登山清文

■はじめに

ベルリンの壁が“崩壊”して5年が経ようとしている。その壁は、東西ベルリン市民にとって、触れることのできない存在から、一瞬のうちに撤去可能な対象となり、今にして思えば不可思議であったと錯覚さえもしそうな、歴史の断片へとその意味を転じてしまった。そしてその壁に絵（落書き）が無数に描かれていたことも徐々に忘れられつつある。

パブリック・アートをロバート・アトキンスは次のように簡潔に定義している。

「単純に共同体のために制作された——そしてそれによって所有されている——アートである。」

西ベルリンという、他に類を見ない、きわめて特異な都市のなかで、あの壁画はそうした特異な状況を共有する共同体のために制作され、共同体によって所有されていた、とその本来的な意味において言えないだろうか。あるいはさらにこう付け加えても良い。「共同体自身の手によってつくられた」と。西ベルリンは、その立地上の不利益ないし不安から、さまざまな優遇措置がとられていたと聞く。若いアーティストたちが多少の危険を冒してもそうした場所へと集まってくるのは、ジェントリフィケーションの進む前のニューヨーク、ソーホーでも示されている。こうした特別な極限状態のなかで、壁画が描かれ続けた。ここにパブリック・アートのひとつの原点を見るともできよう。

今日、都市と芸術とのかかわりには、さま

ざまなあり様が見られる。パリのように国家的事業として芸術を奨励、援助する場合、フランスフルトのように都市空間の形成において芸術関連の施設を意図的に配置していく場合、あるいはセルジ=ポントワーズのように、芸術家自身がコンセプターとして都市の再開発に取り組んでいる場合などである。そうした観点からの考察は、下掲の拙文を参考していただきとして、本論考では、都市空間に設置され、その環境を構成する美術作品、いわゆる「パブリック・アート」と呼ばれるアートを中心に、その意味と可能性について考察する。



クリスト「アンフレラ」、茨城、1991



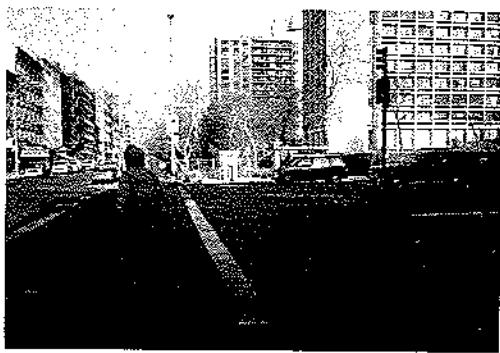
茂登山清文 (もとやま きよふみ)

1951年 桐奈川県生まれ
1982年 京都大学工学研究科博士課程建築学専攻修了
現在名古屋芸術大学美術学部デザイン科助教授 (造形実験研究室)
専門はデザイン論・都市デザイン、名古屋市景観アドバイザー(1991-94)、一宮市まちづくり建築賞選考委員(1991-)などを務める

■都市の二重

この30年近くにわたって存在し続けた壁は、ベルリン市民にとっては厳しい現実という具体であり、またコミュニティの半分を互いに欠いていたという、欠如というイメージ上の厳しさでもあった。一般的に言うと、都市とは人と物と記号の高密度で高異質な集積である。それは「いま、ここ」という時性、場所性を前提にしながらも、同時に「いま、ここ」ならざることへの傾斜をも含んで、都市が成り立っていることに気づく。それはベルリンという、断絶を余儀なくされた片肺の都市において端的に象徴されていた。

わたしたちは、好むと好まざるとにかかわらず、都市のうちに、あるいは都市とともに生きている。あるいはこう言っても差し支えないだろう。私たちの生活がもはや都市に浸食され、同化している。そしてその都市は、生活の場面という具体性であるとともに、他方で、例えば「博覧会」化し、「劇場」化し、「テーマパーク」化している渦巻く記号でもある。都市は、衣食住の基本を供給しながら、同時にきわめて多彩でダイナミックな刺激をその内外の生活者に不斷に提供している。私たちは近くの飯屋で昼食をとりながら週末に行くTDLに想いをめぐらし、オペラを堪能しながらも帰りの駐車場の混雑をどう回避しようかと思い悩む。都市とは目の前にある搖るぎない現状と、イマジネーションのうちの



アラン・ソンフィスト「タイム・ランズケープ」、ニューヨーク、

可能態とをあわせて手中にし、それらを一見なんの齟齬もなく共存させている。

今日芸術がもつ意味とは何なのだろう。その問題は、ある意味では自己の存在理由を問うに等しく、あまりに大きすぎる。いくらかの限定をしよう。都市における芸術の意味とはいったい何なのだろう。あるいはもっと端的に問うこともできる。都市空間のなかで、私たちはなぜ芸術を欲するのか？

とりあえずひとつの否定的な限定が可能だ。私たちは芸術に「驚き」を求めているわけではない。なぜなら、めくるめく現実に対して、芸術はあまりにも繊細で寡黙であるようだからだ。かつて芸術が驚きとして語られたことがあった。だが、今日驚きは私たちの回りにいわば「日常」化し、芸術はその意味をマスメディアや口コミに譲り渡している。芸術に求められているのは、むしろその逆の「癒し」であるという方が近いかもしれない。それは日常化する驚きからの静かな逃亡である。都市の旺盛な活動のなかで、芸術は都市の地でこそあれ、図でありうべくもない。

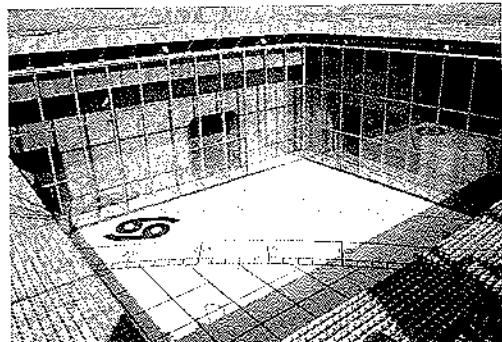
■問い合わせのなかのアート

近年、パブリック・アートという呼称が日本においても使われてきている。そもそもこの言葉は、1960年代における美術の展開と深く関係している。60年代は、芸術にとってさまざまな異議申し立ての時代だったと言える。いわゆる「反芸術」の運動は、それまでの芸術のあり方を全面的に否定していく。そうした社会システムやコマーシャリズムへのプロテストや異議申し立ては、美術作品を美術館やギャラリーという近代的な、鑑賞のための空間、システムから解放していこうという、オフ・ギャラリーの動きとして現象する。ギャラリーを出て、自然なり都市なりという文脈に、直接的に関わろうというものである。

他方でこうした動きは、美術のシステムの



ロザリン・ウェイツ「グライズデール・モザイク」、グライズデール・フォレスト、1992



ジャン・ピエール・レイノー「黄道十二宮図」、ラ・デファンス、1989

側にも変化を呼ぶことになる。アメリカでは1960年代後半になって、いわゆる「パーセント・プログラム (the percent-for-art programs)」と「公共の場のプログラム (the National Endowment for the Art's Art in Public Places program)」が制定される。前者は「公共のプロジェクトに使われる建設費の何パーセント (ふつうは1パーセント) かをアートのために確保する」もので、後者は「共同体が公共の敷地に置く美術作品を依頼または購入する際、その共同体に基金や専門的知識を提供する」ものである。

これらのシステムは、都市空間にパブリック・アートを着実に定着させていく。しかし同時にその問題も露呈させることになる。良く知られている例では、マンハッタンのフェデラル・プラザ26に設置されたりチャード・セラの「傾いた弧」の事件である。この作品は1981年に設置されたのだが、広場の交通を妨げ、あるいは通行人の衣服を汚したり、危険であるというような理由で、結果的には1989年に撤去される。ほぼ80年代全体をかけて、決着したこの事件から大きな意味を引き出すことができる。そのひとつは、なぜ訴訟が作品の設置後になされたかということへの反省である。

70年代のアメリカ、あるいは80年代の日本において、公共空間に設置された作品は必ずしも成功しているとは言えない。日本では、

いわゆる「バブル」と軌を一にすることもあって、野外彫刻の設置の粗製乱造を招き、「彫刻公害」とか「オブジェ天国」というように揶揄される事態がある。こうした事態を招いたのにはさしあたって二つの原因が考えられる。ひとつは作品をつくるアーティストの力量の問題で、もうひとつはその設置に関わるコミュニケーションの問題である。セラの場合、前者に問題がないとすると、設置にかかる、というよりもこの場合は、それにいたるコミュニケーションが問題だったことは容易に想像できる。ここでは、裁判所でやっとアーティストと住民の間のコミュニケーションがはかられるという、若干後先になった感もあるが、その間のやり取りこそが、パブリック・アートの意義だと言うこともできる。

パブリック・アートはそれ自身問い合わせの連鎖である。初めの問い合わせはその周囲に幾つかのこたえを招き、そのそれぞれのこたえは、また多くの問い合わせを生む。こうして閉じることのない問い合わせの鎖が、パブリック・アートをめぐって形成される。作品はこうした渦巻く問い合わせの直中で、それに耐えねばならないのである。

1980年代から90年代において、パブリック・アートは検証の時期を迎えた。アートでは、80年代が、さまざまなイズムとメディア、方法の交錯する多様化の時代であった。それはかつてのアヴァンギャルドな運動や、異端的な実験的な活動が、むしろ時代性のなかで

メインストリームのなかへと再評価されて回帰するという形をとる。モダニズムからの脱却、伝統的なものの再評価、そして地域性の価値軸など、当初は建築から始まり、思想にまでいたるポストモダンの動きは、それと連動している。ポストモダンはある意味では、思想という以上に状況として物語られる。パブリック・アートにおいても、生み出されたのは日本中の都市の公園や街路に無数の彫刻が置かれたという状況である。そのことが発した問いは唯一、こうした状況はどう問われるのであるか、という問いである。

■彫刻と空間の前史

彫刻が、その設置、鑑賞される空間とどのような関係を取り結んできたかということに少しふれておこう。美術の成立を仮に先史時代にまでたどるとするなら、そこには非常に多義的なイメージが連想される。作品（と仮に呼ぶなら）は、近代芸術において見られるような造形的な形式へと純化するのではなく、むしろ生活そのものと密着してあった。時に祈りであり、儀式であり、収穫であり、生であり死であった。初めの定義に戻るなら、それはパブリック・アートそのものであったと言えるだろう。こうした彫刻と空間のかかわりは、大雑把に言うなら18世紀のパリ、ヴァンドーム広場の記念柱の上に据えられたシャルルマーニュの像、19世紀の同じく、リュクサンブル宮の近くのカルポーの彫刻まで変わることはない。そこでは常に、その固有の立地、場所性と彫刻との間に親密な対話がある。彫刻はその場所の意味や歴史、記憶を象徴的な言語で語る。

こうした場所と彫刻との親和力は、19世紀末のロダンの登場によって、突如崩壊する。

「地獄門」「バルザック像」の今日でも良く知られ、至る所で目に見える作品は、どちらも固有の場所に置かれるために、その意味を携え



シャミー・ハベル「時のるっぽ」、パリ、1988

てつくられたものである。ところがそれらは決して、その本来帰属すべき場所には設置されることなく、ノマドのごとく世界中に存在することとなる。それは絵画が壁から離れ、額縁を獲得し、場所から自立していったのと同じに、彫刻における近代の成り立ちと理解できる。

今あらためて検証されようとしているパブリック・アートとは、場所から離れ限りなく複製された彫刻から、ふたたびサイト・スペシフィック（場所固有）なあり方へと転じようというものもある。それは一見、回帰のように見えるが、近代的な彫刻とはたもとを分かつ、多少大袈裟に言うなら美術史を画するようなあらたな展開と考えるべきかもしれない。そこではとりあえず、以下にふれるように、場所性の回復、共同性の回復というあたりから始まって、さらに「回復」以上の意味を獲得する一步であると考えられるだろう。

■都市という皮膚、都市の皮膚

制作と所有という点から考えると、パブリック・アートはその定義からして、共同体の問題と裏腹である。それは歴史をたどってみても明らかで、芸術は常に共同体のあり方、あるいは共同体における芸術の位置を結果的に示してきている。そのことは、逆説的に見

るなら、今日呼ばれているパブリック・アートへのある種の期待感は、実は、共同体自身の危機の反映だと捉えることもできる。それはパブリック・アートの出現の時期が、1960年代という、共同体の「崩壊」やその構成員の「疎外」が、都市民のリアルな課題として声高に呼ばれた時期と重なっているということからも理解できよう。

ここでパブリック・アートの、共同体の自己確認という役割が見えてくる。パブリック・アートを設置することによって共同体に求心力をもたせ、その共同体なり地域なりへの意識を積極的に育てようというものである。この考えは芸術を共同体の補完物として位置づけることになり、ここでは考察はひかえるが、近代という自律のプロセスを経た彫刻にとっては、芸術の側からのまた別の位置づけが必要となるはずだ。仮にそれを怠るとすると、いわゆる町おこし、村おこし的な共同体の論理に引きずられることとなる。

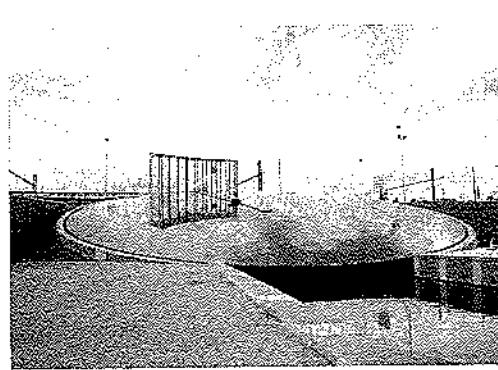
さてパブリック・アートは、その制作と所有においては共同体の問題ではあるが、それがひとたび設置されると、そうした枠をこえ広く開かれた存在になる。たまたまそこを通ったり、旅行したりする人もまた作品の鑑賞者、体験者であり得る。そうした鑑賞あるいは体験という観点から見ると、パブリック・アートはまた別の意味を持つことになる。今日ふつうには美術作品の鑑賞は、美術館やギ

ヤラリーなどの見せるための、あるいは見るための空間においてなされる。そこは白くて平らな壁をもつきわめて均質的な空間である。私たちはそこでは、別の言い方をすると作品を見ざるをえない。しかし他方で、美しいものへの出会いは、必ずしもそうした空間でのみ起こるのではなくて、日常空間での生活のなかにもある。パブリック・アートは、単に野外におかれた彫刻なのではなくて、日常的な都市空間におかれてある意味を発するものである。そしてその意味の向けられた先は、パブリックであるはずである。

都市空間というコンテクストは、彫刻を鑑賞すべき美術作品から、体験的な意味合いに移行させる。端的に言うなら、それは触ることのできる物になったりするし、直射日光に曝されて熱気を帯びまた異臭を放つたりすることもある。その時、作品は私たちの視覚だけではなく五感全体に訴えかけてくる。その五感というのは、それぞれ個別に独立しているのではなく、深層において連結していると考えられている。それを共通感覚と呼ぶが、そのことを都市というメタレヴェルに再びさしかえしてみると、都市もまたその表皮に、多様な形態と感覚を集合させたある集合体だとイメージできる。パブリック・アートは、都市そのものと入れ子になりながら、それ自身が都市空間を内包する形でその混質的な皮膚をなすのである。

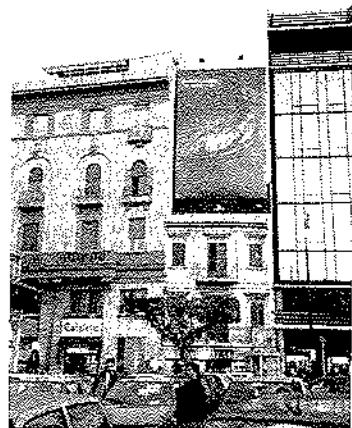
■ 「パブリック」へ

この春に訪れたシチリアのパレルモで、広場に面したベネトンの巨大な広告看板を見た。ベネトンの広告については既にふれたことがあるので、ここでは繰り返さないが、これは果たしてパブリック・アートかどうかという問題については、やはりすこし取り上げる必要があるだろう。既にふれたように、私たちは毎日の生活においてさまざまなものを美的



ニシム・メリカド「メタ」、サン=カンタン=アン=イヴリン、1992

に体験する。それは端的には歴史を経た壁であったり、また自然の草木であったりする。だがとりあえず、それらをパブリック・アートからは除外することができる。なぜならそれらは意図的な取り組みを欠いているからである。それらはむしろ体験者が発見する、その限りにおいて美的な体験となりうるのである。



ベネトンの広告、パリ、1994

しかしへネトンの場合には、たとえそれが企業戦略であろうと、きわめて意識化された投げかけであることにはちがいない。ふつうでいえばデザインではあるが、他方で昨年のヴェネツィア・ビエンナーレにも展示されていて、ある意味では美術として認知されている。ここではデザインと美術の境目は非常に曖昧となっているが、その問題は実に深い問題もあるだろう。なぜなら、現在私たちがふつうにつかっているそれらの言葉が、その意味で使われ始めたのは、高々近代になってからのことに過ぎない。それ以前においては、既に述べたように彫刻にしろ、造形物はいまだ未分化の状態で、社会的な文脈のなかで大きな機能を果たしていたと考えられるのである。

私たちはパブリック・アートに、そうした先史以来の流れを感じる。そして同時に、例

えばベネトンの例に典型的に見られるような、カテゴリーの流動状態にも気を配っておくべきだろう。いわゆるパブリック・デザインにあっても、単純な問題の解決という形では回収されないものもあるだろう。さらに目を転じるなら、パブリック・アートを、パブリック・アクセスの可能など読みかえて、メディア上の作品をも同様に語ることもあながち外れたことではあるまい。そこには、私たちが共有している同時代の課題が見えている。それを今の所は「パブリック」と、仮に名付けておこう。

■参考

- ロザリンド・クラウス「彫刻とポストモダン」（ハル・フォスター編『反美学』勁草書房）
- ミッシェル・セール『五感』法政大学出版局
- 若林幹夫『熱い都市冷たい都市』弘文堂
- 「芸術が都市をひらく」展覧会カタログ
- 美術手帖1993年8月号「だれのための美術なのか」美術出版社
- Robert ATKINS "ART SPEAK" Abbeville Press
- "l'art renouvelle la ville" SKIRA
- 海上宏美・濱島嘉幸・茂登山清文ほか『場所の現在／現在の場所』場所論プロジェクト
- 茂登山清文『viaggio e arte——ヨーロッパの都市と芸術』地域問題研究46号
- 茂登山清文「エイズとともに生きる」朝日新聞4月9日夕刊文化面 REVIEW (デザイン)

「産業技術記念館」について

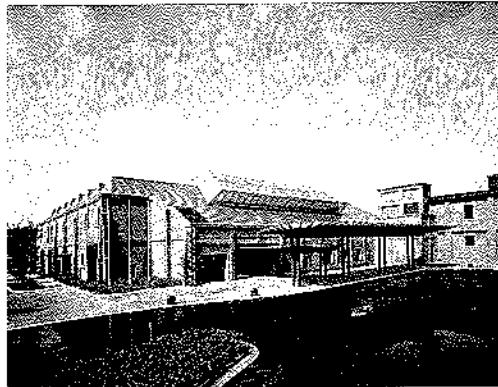
産業技術記念館館長 斎藤謹吾

1. はじめに

新規したたる本年6月11日、トヨタグループ13社の共同事業で設立した「産業技術記念館」が開館した。

その日は、トヨタ自動車の創業者豊田喜一郎の生誕百周年の記念すべき日であった。

トヨタグループは、「モノづくり」をとおして豊かな社会づくりを目指す企業グループで、「モノづくりの大切さ」とそれに必要な「創造と研究の精神」を次の世代を担う若い方々に広くお伝えするために、トヨタグループの事業の柱である、「織維機械」と「自動車」を中心に、素材から製品に至る過程、所謂「モノづくり」のプロセスをご紹介するため、当記念館を建設したものである。



産業技術記念館外観

2. 栄生工場の沿革

「産業技術記念館」は、名古屋駅に程近い名古屋市西区則武新町4丁目に位置する。

この地は、明治44年10月に、織機の発明で知られ、トヨタグループの祖である豊田佐吉（慶應3年～昭和5年）が、自動織機の研究と完成のための実験工場として、3千坪を取得し、「豊田自働織布工場」を設立した場所である。

豊田佐吉は、明治43年にアメリカに旅立ち、シアトル、シカゴ、ニューヨークといった大都会から、ニューベッドフォード、フォールリバーといった地方の工業都市を、ほぼ半年にわたって視察した。

その結果、自分の織機が、アメリカの織機よりも、精度、品質とも勝っていることを確認するとともに自信を深め、自動織機のさらなる研究を行うため、独立自営の実験工場として、ここ栄生の地に織布工場を設立したのである。

その後、研究を進めるうちに、他社から買入れていた糸の品質が粗悪だったため、それが自動織機の研究・試験の支障になっていることがわかり、品質の安定した糸を入手するために、大正3年、紡績部門の併設を決意し紡機6,000錘の紡績工場を建設した。後の好景気で、紡績工場も活況を呈し、規模を拡大

斎藤謹吾(さいとう きんご)



昭和14年生まれ 千葉県四街道市出身
昭和39年 東京大学法学部卒業
昭和63年 トヨタ自動車工業㈱に入社
総務、秘書、工場工務、広報等の業務を担当
平成4年1月よりトヨタ自動車株総務部主査
(部長)
平成6年6月より産業技術記念館 館長

するとともに、大正7年には、豊田紡織(株)へと改組された。

自動織機の開発は、大正9年に、佐吉の長男喜一郎を技術陣に加え、大正13年に、念願の「無停止杼（ひ）換式自動織機（豊田G型自動織機）」を完成させ、大正15年、豊田G型自動織機を生産・販売する会社として、㈱豊田自動織機製作所を設立した。

また、昭和8年には㈱豊田自動織機製作所の中に、喜一郎が中心となり、自動車部を発足させ、昭和12年に、トヨタ自動車工業(現トヨタ自動車株)として、分離・独立している。

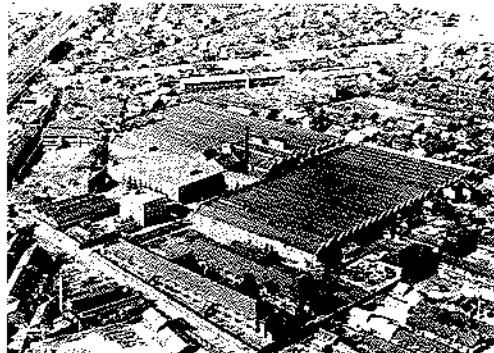
なお、ここ栄生に大正14年に完成した「事務棟」において、㈱豊田自動織機製作所（大正15年）とトヨタ自動車工業(現昭和12年)の設立総会を開催している。

さらに、昭和17年には、豊田紡、豊田押切紡、中央紡、内海紡、協和紡が統合し、中央紡績（名古屋工場）となり、翌年、中央紡績が、トヨタ自動車に吸収合併された。

また、昭和19年には、㈱豊田自動織機製作所が譲受し「栄生工場」となり、終戦直後には、繊維機械用部品の製造に転換。昭和33年まで、繊維機械関係の生産活動を行った。

以降、トヨタ自動車工業株が、建物の一部を「栄生研究所」として、ポリエチレン繊維の研究、及び、ルーフパネル(FRP)、シートクッション材などの製造に活用し、昭和57年以降は、生産活動を休止していた。

豊田佐吉が、明治44年に織布工場を設立して以来、時の流れとともに、幾多の変遷を辿って来た。それは、レンガを、一つずつ積み重ねるような、トヨタグループの歴史であり、ここ栄生は、言わば、トヨタグループの発祥の地である。



昭和16年当時の旧豊田紡織本社工場

3. 栄生工場の建築調査

「産業技術記念館」建設の検討を開始する発端となったのは、トヨタ財団（将来の福祉社会の発展に資することを目的とした研究や事業への助成を行う財団。昭和49年設立）が助成した、「現存する大正昭和戦前建築調査」（日本建築学会大正昭和戦前建築調査小委員会）であり、昭和55年に提出された報告書「日本近代建築総覧」の中で、㈱豊田自動織機製作所の栄生工場が旧豊田佐吉邸とともに取り上げられたのを契機に、その保存と活用方法を検討することになった。

当初、トヨタ財団が中心となって検討を行っていたが、同財団の委託により、「旧豊田紡織㈱栄生工場建物調査委員会」（下表）が昭和62年春から建物調査を開始した。

《建物調査委員会》

▷ 委員長

・飯田喜四郎氏

[現 名古屋大学 名誉教授]
[愛知工業大学 工学部教授]

▷ 委員

・伊藤三千雄氏

(現 名城大学 理工学部教授)

・坂本 順氏

(現 名古屋大学 名誉教授)

・小寺武久氏

(現 名古屋大学 工学部教授)

「産業技術記念館」について

- ・小浜芳朗氏
(現 三重大学 工学部教授)
- ・鈴木 遼氏
(現 名城大学 理工学部教授)

調査は、建屋の状況を掌握するために、建物の実測と図面化、建物の強度とその補強の必要性を明確にすることなどを目的に、昭和62年春から開始し、同年12月に調査結果報告書が提出された。

調査は、以下の建屋を対象に行われた。

《調査対象建屋》

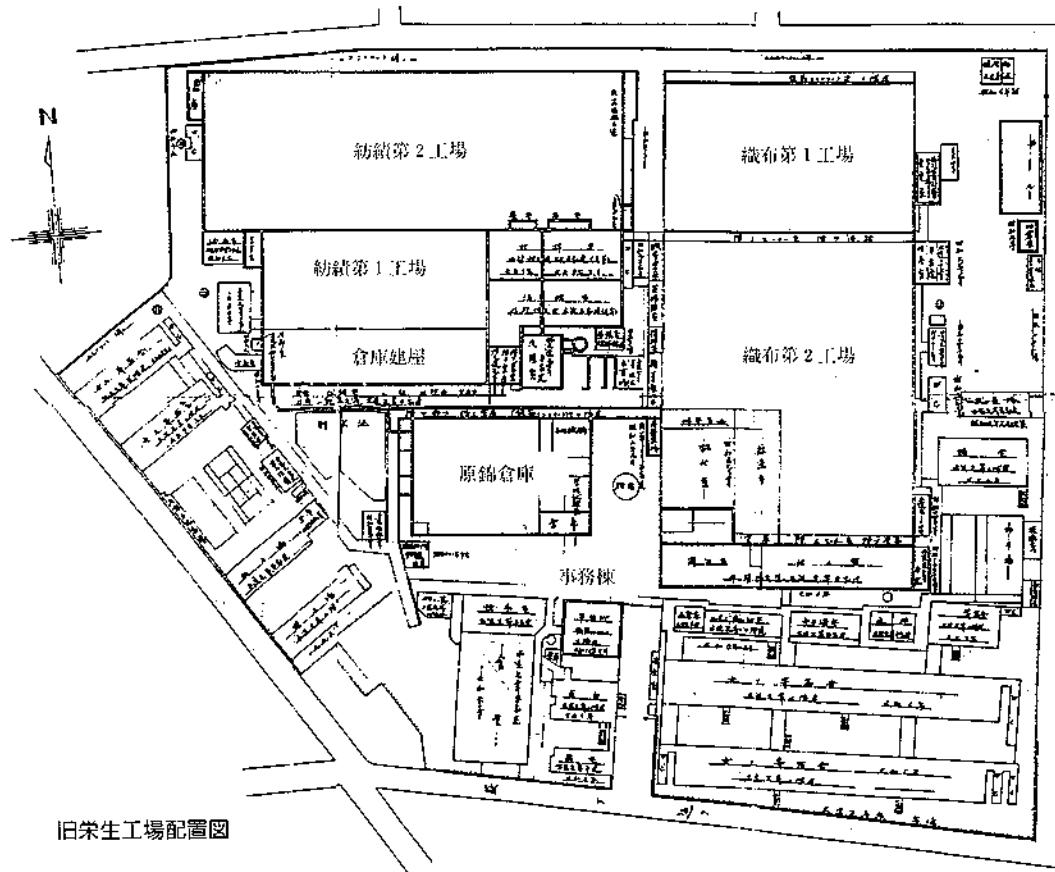
- 1. 紡績第1工場 (現 エントランスロビー)
- 2. 紡績第2工場 (現 繊維機械館)
- 3. 倉庫建屋 (現 エントランスギャラリー)
- 4. 原錦倉庫 (現 テクノランド)
- 5. 織布第1工場 (現 自動車館)

- 6. 織布第2工場 (現 駐車場)
- 7. 事務棟 (現 トヨタグループ館)

建物の実測調査は、数カ月にも及び、水平レベル測定法や、立体写真測定法なども用い実測データーをコンピューターにインプットし、配置図、平面図、立面図、断面図などの数十枚の図面が作成された。

なお、建物の、応急的に補修された箇所の状況なども併せて情報収集された。

また、構造調査は、工場各建屋の再利用計画策定のための参考資料を得る目的で行われた。報告書は、レンガの外壁、木造や、鉄筋コンクリートの構造体などについて、経年劣化、損傷と併せ、構造、強度についてまとめられており、後の、建屋詳細調査、展示構成検討に際しての有効な資料となつたことは、言うまでもない。



4. 建築デザインのコンセプト と産業遺産の保存

栄生工場は、トヨタグループにとって、由緒ある建物であり、また、産業考古学や、近代建築史の面からも関心の高い建築物であるところから、外壁のレンガ積みと、工場特有の鋸屋根のイメージを残しながら、レンガの壁や、木造トラス等をいかに保存し、展示場として活用するかが、デザイン上の課題となつた。

このような経緯から設計上のテーマも、「心と技の伝承」とし、“歴史的に意義深い栄生工場の建屋イメージを再生させながら現代的な素材とフォルムで伝承し、「調和」と「対比」をコンセプトに、アメニティーの高い建築空間を創造させる”と言うことに重点をおいた。

デザイン上の展開の考え方としては、

- (1) 素朴な表情のレンガ壁は、出来るだけ保存・活用し、歴史や優しさ、街並みとの調和を図る。
- (2) 木造瓦葺きの鋸屋根を再生し、近代工場の歴史を継承する。
- (3) 新築部分については、鋸屋根を現代のフォルムで伝承し、機能美やハイテクイメージを醸しだす。
- (4) 開かれたイメージをガラスで表現し、光

あふれる、暖かな空間を造りだす。

- (5) 緑あふれる環境を造り、都市景観の向上を図る。

などとし、各施設の建築設計が進められた。

一方、施工上の最大の課題となつたのは、現存する建物を極力保存しながら、展示場としての機能を満足させたいとの設計の要求に対し、老朽化した建物がどこまで保存可能かと言つことであった。

そこで、建屋の詳細調査を実施した。

調査は、外壁レンガの目地せん断耐力・引張耐力、木材の素材の耐力・腐食状況や、基礎木杭の支持耐力など、既存建屋全体を対象に約7ヶ月間かけて行った。

その結果、既設基礎やレンガ壁などの強度を正確に掘むことができ、合理的な保存・施工計画が立案された。

約4,000m²にも及ぶレンガ壁の保存・活用については、構造体として使用するのではなく、外装材として、所謂、意匠的なものとして活用するというので、レンガ壁を鉄筋コンクリート、または、鉄骨により、補強する方法が採用された。

レンガ壁の外面のみをデザイン的に見せる箇所には、内側に新設の鉄筋コンクリート壁を接合し、一体化させて支持させ（図-1）
また、レンガ壁を内・外両面とも見せる場合

図-1 RC壁補強法——外部からのみ煉瓦壁をデザイン的に見せる。

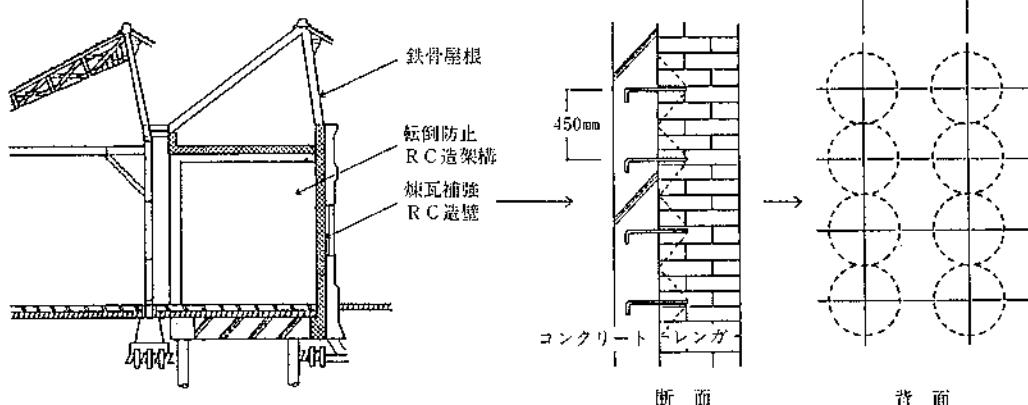
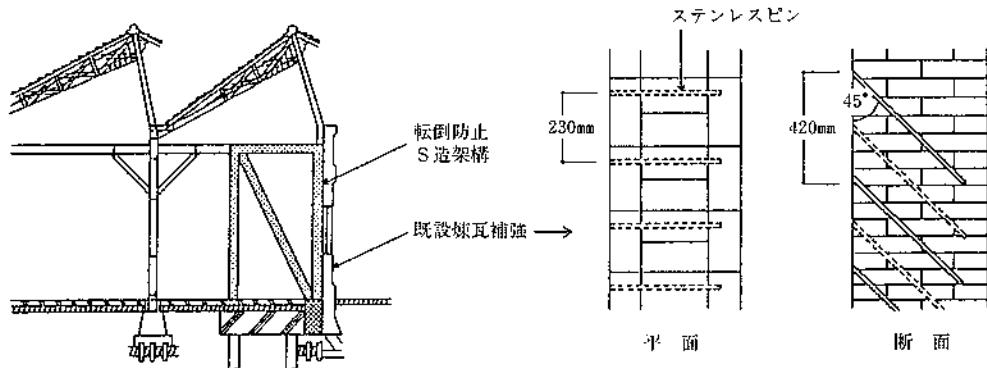


図-2 ステンレスピン縫合工法——室内外から煉瓦壁をデザイン的に利用する。



には、ステンレスピンを用いて、壁面から下方45°に、約23cmピッチで縫合することで壁自身を補強し、レンガ壁が、自立出来るようにした上で、鉄骨架構で支持する、と言う方法で行った。(図-2)

木造部の保存については、旧紡績第2工場(現纖維機械館)に、檜材の柱が約5.2~7.3mピッチで林立しており、この列柱とトラスの空間をそのまま残す設計であった。檜の柱は、その殆どが健全な状態で残っており損傷率が9%未満だったので、そのまま使用することにした。

柱に対し、梁は樋の部分の腐食が激しく、部分的に新材と取り替え、施工することとした。また、耐震的には、木造建屋内部に補強用鉄骨フレームを設置、併せて外周の補強構との複合構造として、耐力向上を図っている。

建築工事は、平成4年9月18日に起工式を行い、65万2千時間にも及ぶ無事故無災害の中、本年1月に完成した。

5. 展示物の概要について

「産業技術記念館」は、冒頭にも触れたが「モノづくりの大切さ」と「創造と研究の精神」を次代を担う若い方々に、広くご理解いただくことを設立の趣旨にしている。

昨今は、日常生活において、モノをつくる

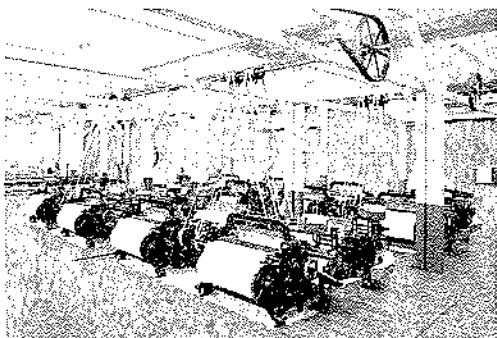
場面に接する機会が少ないので、モノをつくることに対する关心や興味が薄れていく傾向にあるように見受けられる。大学進学に際する「理工系離れ」や、理工系大学生の「製造業離れ」は、その最たる例であろう。

私どもは、「モノづくり」こそが経済・社会を発展させ、人々の生活を豊かにする源であり、「創造と研究」こそが「モノづくり」の原動力になると見え、実際に製品が、どのような目的で、どのようにつくられ、いかに社会を豊かにしてきたかを、ご理解いただきために、展示物は実物本位で、実際に動かしてご覧いただぐ構成を心がけている。

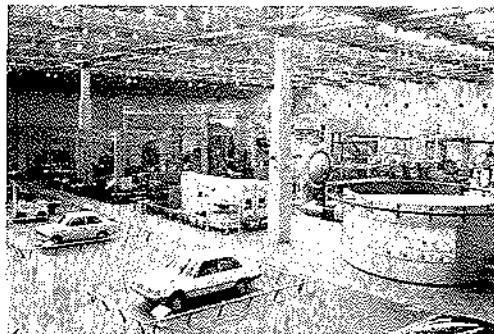
展示は、豊田佐吉が明治39年に開発した「環状織機」をエントランスロビーにシンボルとして展示しているほか、『纖維機械館』『自動車館』『テクノランド』『トヨタグループ館』と大きく4つのテーマ館がある。

まず、『纖維機械館』であるが、「紡機」のコーナーでは、明治中期に歐州より導入した近代紡績機械に始まり、日本の独自開発による高能率化を目指したスーパーハイドロフト精紡法や連続自動紡績法、電子制御・ロボット技術を用いた現代の全自動紡績システムなどを展示している。

「織機」のコーナーでは、豊田佐吉が取り組んだ動力化と自動化の軌跡や、現代の高速化・多様化織機を展示するとともに、G型自動織機16台の集団運転なども行っている。さ



織機械館(G型自動織機16台)



自動車館展示場

らに「工業の基礎となる主要技術の変遷」を、動力・材料・加工・制御の4つの技術要素で紹介している。

『自動車館』は、「自動車の構成部品」、「自動車技術」、「生産技術」と、大きく3つのコーナーで構成している。

「自動車の構成部品」のコーナーでは、エンジン・ミッション・ステアリング・ブレーキなど、「走る・曲がる・止まる」ために必要な機能部品の変遷を紹介。

「自動車技術」のコーナーでは、日本の自動車産業の歩みを、創業期から現代に至るまでの代表的なトヨタ車で語るとともに、時代を代表する車が、どのようなニーズで開発されまた、どのような技術に支えられていたのかを、材料技術、技術開発、高速化と信頼性向上のための評価技術、安全・排ガス・低燃費技術、人と社会に調和する技術、の5つの時代に区分し、各々の変遷を紹介。

そして、「生産技術」のコーナーでは、自動車の量産化がスタートした昭和10年代の豊田工場（現トヨタ自動車本社工場）を再現し、AA型乗用車当時の生産技術を紹介するとともに、現代に至るまでに、画期的な役割をはたした、主な生産技術を紹介している。

ボタン操作ひとつで動きだす展示機や、定刻で実演を行うダンリー600tプレス、エリー2500t鍛造プレスは迫力満点である。

『テクノランド』は、力の伝達・作用・変化、エレクトロニクスと制御、構造と言った

織機械や自動車に用いられている機構や原理を体験し、学習していただくテーマ館である。例えば、120kgのエンジンを、てこの原理で持ち上げる「超大型てこ」や、低摩擦を体験していただく「エアコースター」など14の体験コーナーを設けている。

さらに『トヨタグループ館』は、大正14年に建設された、豊田紡織本社事務所を建設当時の状態に復元した建屋で、織機から自動車までの創造と研究の事蹟や、トヨタグループ各社の生成の歴史や事業、グループ各社に貢献した人々などを紹介している。

この他に、鋳造・鍛造・切削加工を実演する「金属加工技術の実演コーナー」や、産業技術に関する書籍、約3万冊を所蔵する「図書室」などがある。

近年「モノづくり」を軽視する風潮があるように思われるが、「産業技術記念館」の、「モノづくり」や、その歴史を中心とした数々の展示物をご覧いただき、「モノづくり」が、いかに大切で、いかに素晴らしいものかをご理解いただくとともに、モノをつくり出すことの重要さを、次代を担う若い方々へ継承する場として、広くご利用いただるために当記念館の独自性を生かしつつ、人と社会の豊かな未来のためにお役に立てるよう、微力ながら努めたいと思っている。

黒壁

—歴史的建築物に「ガラス文化」を吹き込み都心の再生—

株式会社黒壁 代表取締役専務 笹原司朗

黒壁の歴史は、滋賀県長浜市の中心部の古い町並（北国街道と大手門通り）にある旧百三十銀行の取り壊し計画に始まる。この建物は、明治期に建設された黒漆喰の土蔵造りで市民から通称、『黒壁銀行』『大手の黒壁』と呼ばれ、親しまれてきたものである。戦後はカトリック教会として使用されたものであるが、87年頃教会の郊外移転を契機に取り壊しの計画が持ち上がり、不動産業者に売却されようとしていた。大手スーパーや全国チェーン展開を見せる大型店が郊外型開発を進め、都心部の従来型旧商店街の衰退の悩みは、全國の地方都市が抱える課題であろうが、長浜においても同様であり、古い街の活力の低下は目を覆うばかりであった。長浜市では、楽市楽座が郊外型のショッピング施設として注目を集めたが、中心部のおよそ50店舗がこの施設に出店、旧商店街の衰退に拍車をかける結果となっていた。そんな折り、この旧商店街ひいては活力のある頃を思い起こさせる長浜のシンボル的建物がなくなる危機に直面し、長浜の『明治』または『長浜』を失うことになると考えた者達が集い、この建物を保存しようと考えた。しかも、現存する建築物として、築後約百年を経過し、洋館で黒漆喰の土蔵造りのものは全国的にも貴重であるとされていたため、この建物を保存し活用する事により、もう一度この建物に命を吹き込み、その力によって進取の気性溢れる長浜の街を再興せんとし、また、商店街活性化の拠点となるよう考え、市民世論が盛り上がった。保存運動の先頭に立った7人が経営する企業が合

わせて9000万円を出資（1企業1千万円以上とし、単なる賛同者の集まりというよりは、建物保存を契機に施設利用により収入を上げることを真剣に考える団体としたことが結果的にはよかったと考えている。）熱心な有志の取り組みに、それまでにも博物館都市構想を掲げ、全国的にも珍しい都市ぐるみ博物館による街おこし運動を10年間続け、83年に旧長浜駅舎鉄道資料館、長浜城歴史博物館、國友鉄砲の里資料館を整備してきた長浜市も趣旨に賛同、4000万円を出資し参画、88年4月第3セクター『株式会社黒壁』が誕生をあげた。

参加企業は、倉庫業、織維卸、不動産業、履物卸、酒販売業、建築業、金属加工業、ホテル業の事業経営者ばかりであるが、特に街づくり、建物の活用の専門家である訳でもなく、会社設立の段階では事業内容は決まっていなかった。しかし、沈滞化する商店街再生への出資者の思いは熱く、その起爆剤となるべきテーマを検討した。その結果、商店街での取り扱い業種との競合を避け、大企業では真似のできないものであること、また、来館者増を図れるインパクトのあるものという視点のもと、①歴史性 ②文化芸術性 ③国際



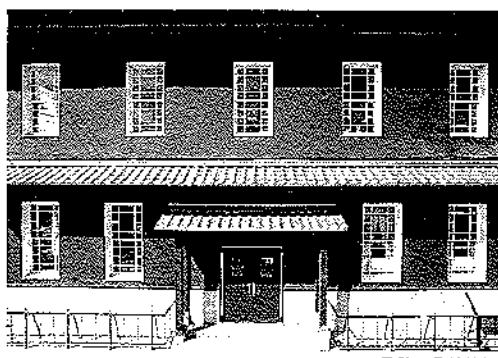
笹原司朗(ささはら もりあき)

昭和16年2月3日生まれ
昭和38年3月関西大学政治経済学部卒業
現在役職 藤替倉庫株式会社代表取締役会長、
株式会社黒壁 代表取締役専務 常勤館長
(S 63. 4～)、びわ商事株式会社 取締役、
株式会社アイシーコーポレーション 代表取締役
会長、任意団体 長浜21市民会議 会長代
行、滋賀経済同友会 企業経営委員会副委員
長兼幹事

性の三つのテーマを掲げ具体的なターゲットを見つけるのに頭を絞ることとなる。

出資者達の喧々囂々たる検討の末、ガラスを追求することとした。長浜市は歴史的に見てもガラスとは全く無縁である。しかし、日本でのガラスマーケットはまだまだマイナーであり、(日本においては、陶磁産業が長い歴史を持ち、各地域で独自の発展を見せたことと比較しても)特に、手作りガラスの分野においては、ヨーロッパ、アメリカの本場に較べて、その歴史や技術に大きな差がある事が判る。一方ではマーケットも徐々に拡大する傾向にあり、経営の仕方によっては、将来日本で大きく伸びる可能性もあるのではという結論に達した。具体的なターゲットが決まるとなれば、夢が広がり、行動が迅速となり、全国のガラス産地やショップの動向とマーケティング調査を行い、いよいよ黒壁ガラス館構想が動き出すこととなる訳である。各企業が多額の出資をして参画している以上、単に建物の保存に成功するだけでは許されず、いかに収益を上げるかのプレッシャーが常にあったことが、結果的には、迅速な選択を可能にしたと考えられる。

建物は昔の姿を取り戻し、国内外のガラス商品群を取り揃えたガラス館、土蔵を改造して再生したフランス料理レストラン、それにガラスの製造工程が見学でき、ガラス工芸体験やガラス教室を実施するガラス工房を新築し、89年7月、約890m²の都心の一角に『黒壁



黒壁 1号館外観



黒壁 2・3号館(スクエアの内庭)

スクエア』が誕生した。

復旧された古い建物と新しいガラスの出会いは、予想以上の反響を呼び、TV、新聞、雑誌等のマスメディアの取り上げるところとなり、初年度(9カ月営業)12万人を超える来場者を見るに至った。開業以来、そのテーマをガラスに絞り、日本全国を勉強のために歩き、年に二、三回はヨーロッパへ買付けと工房発掘のために渡った。

この活動を重ねるうち、白紙に近いガラスに対しての知識は加速的に増え、単なるガラスの土産屋であってはならない、真剣にガラスと向かい合い、自ら商品仕入れと開発する事を考えるに至り、地域の再生にはガラス文化を根付かせ、地域を「ガラスの情報発信基地」とすることが重要だと再認識する機会となった。このことが、“ガラスの街”的発想が生まれる起因となり、長浜の都心の再生への大きな夢を背負うこととなる。

その後、ガラスの街づくりはスクエアから本格的にガラス街道へと発展し始める。黒壁の建物のある場所は、丁度北国街道と大手門通りの交差点にあり、特に北国街道黒壁周辺300ないし500㍍の間には、江戸から明治にかけて築造された古い家が約80軒程度残っており、また、当時建てられた建物は比較的良質なものが多く、手をかければ現在においても充分生かせるものが多いことが市の企画課の調査で明らかになった。しかしながら、それらは全て空家かしもた屋であり、また誰も

手をつけずにいたため周辺は寂れた商店街と化していた。この古い建物の活用と“ガラスの街”的発想が結びつき、北国街道をガラス街道とすべく、構想も徐々に拡大していくのであった。個々の古い家をリニューアルする事と平行して街道そのものの整備をはじめ街並みとしての景観を整えつつ、なおかつ新しいガラスのショップを作るガラス街道黒壁のスタートとなった。もちろん、設立当初の黒壁建物の保存と活用による活性化は、この頃既に充分その目的を達成していたものと思われる。しかし、年々増加する入館者は20万人を優に越え、その受け入れ体制とキャパシティの面でガラス館、工房、レストランの三棟では限界を感じずにはいられなかった事も否めなかったのである。早急にその受け入れ体制を整え、入館者それぞれの声に耳を傾け、心地良くまた、落ち着いて黒壁周辺で時間を費やして戴くつまり滞留時間を引き延ばす方法を考えなければならなかったのである。

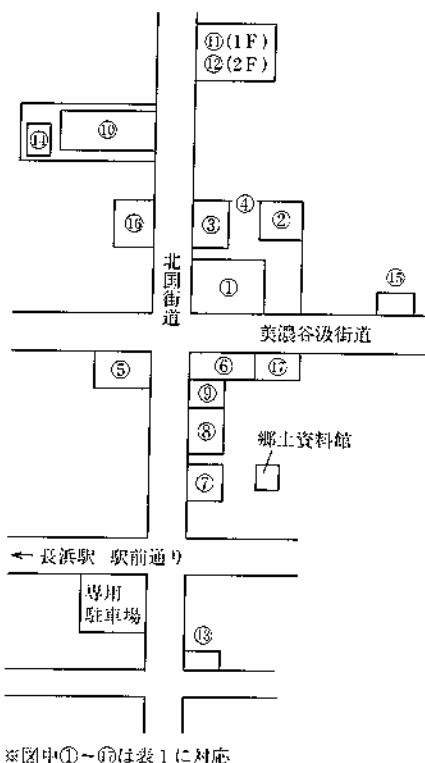
こうして、ガラスの街づくりはスクエアから本格的にガラス街道へと発展はじめる。しかし、自然発的に拡大を続ければ、ガラスの土産物屋が並ぶ危険性もあり、当初のコンセプトを実現するためには、主に黒壁が発展のイニシャチブをとり続ける必要があった。こうして、ガラスのグレードを上げるディスプレーの素晴らしい店、造るところを見せながらオリジナルグラスや作品を作るワークショップ（全ガラスの製法別に約3～5店舗）、作品を見る目を養い作家を育てるギャラリー、世界の美術品を展示する鑑賞館、その他郷土料理とガラスの器を合わせる店、ガラスのアンティークショップ等約15通りのアイテム別ショップが構築された。しかしながら16店舗を作り上げるためにには、経済的に無理をきたすため、4通りのバングショップ型開発を取り入れることを考えた。4通りの経営方法とは、①直営方式②テナントを入れる③共同経営方式④コンセプトを同じくする街づ

くりの仲間の店において黒壁○号館として経営は全く別でありながらお互い協力し合い店づくりを展開する方式である。これらの方式で、89年より93年の間に、第1期事業から第3期事業迄を計画し、16店舗を次々とオープンし、展開を計った。

表1 黒壁各館の概要

- ①黒壁1号館 黒壁ガラス館（直営）
89年7月開業
国内のガラス細工・アクセサリーのほか海外から買付けてきたガラス製品を販売
- ②黒壁2号館 スタジオクロカベ（直営）
89年7月開業
ガラス製品の製造工程の見学、ガラス工芸体験、ガラス教室
- ③黒壁3号館 ピストロ・ミュルノワール（テナント）
89年7月開業
土蔵を改装した本格的フランスレストラン
- ④黒壁市号館 公衆トイレ
- ⑤黒壁5号館 札の辻本舗（共同経営）
90年1月開業
長浜市觀光物産協会による土産品店と黒壁のガラスショップ
- ⑥黒壁6号館 ガラスギャラリー・マヌー（直営）
91年8月開業
海外アーチストなどの作品発表の場
- ⑦黒壁7号館 古美術西川（賛同者の経営）
91年4月開業
郷土資料館を付帯 入館料 大人200円 中学生以上150円
- ⑧黒壁8号館 翠果桜（賛同者の経営）
91年2月開業
郷土料理店
- ⑨黒壁9号館 長浜朱印地御用番処
92年6月開業
長浜觀光情報センター
- ⑩黒壁10号館 黒壁ガラス鑑賞館（直営）
92年12月開業
古代から現代に至る作品約200点を展示する美術館
- ⑪黒壁11号館 第2工房ステンドガラス館（直営）
92年11月開業
ガラス製品の加工工程見学、ステンドガラス教室
- ⑫黒壁12号館 ひょうたん工房・太閤びようたん（賛同者の経営）
92年11月開業
ひょうたんの展示販売
- ⑬黒壁13号館 第3工房黒壁ガラス研究室（直営）
93年2月開業
ガラスの素材・色・形・製法・工具等の研究
- ⑭黒壁14号館 黒壁レストラン 洋屋（直営）
93年1月開業
カフェレストラン
- ⑮黒壁15号館 ラウンジ、12人の会議室（賛同者の経営）
92年11月開業
オリジナルB級作品を展示販売するラウンジ
- ⑯黒壁15号館 クルブ（直営）
94年2月開業
ガラス雑貨
- ⑰黒壁16号館 たねや分福茶屋（賛同者の経営）
93年12月開業
甘味処

図1 黒壁各館の配置図



※図中①～⑯は表1に対応

第1期は、1号館黒壁ガラス館（直営）で、1階は若い女性スタッフのセンスで仕入れ、ディスプレーを芸術性まで高める事を目標にしたトレンドィーなショップとし、2階はヨーロッパ各地よりスタッフが直接歩き仕入れた世界のガラスを一堂に集めて販売するショップ、2号館は（直営）吹きガラス、サンドブラスト、ランプワークといった工法で製造されるガラスを間近に見せ、完成したオリジナルガラスを販売する工房第1号で、ここでは、あわせて各ガラス教室、ガラス大学の講座も開かれている。ガラス大学については、市内の各企業の社員を数名派遣して戴く企業ガラス講座、市民よりガラス制作に興味をもつ方を募る市民ガラス講座があり、それぞれ受講料を企業や長浜市において部分負担という形を取っている。ガラスについて全く初心者であった生徒達が、半年の講義と工房別実習を受けることで卒業時には各々個性豊かな

作品を作り上げるまでになり、専攻過程への進学希望も少なくない。

その他市の教育委員会とタイアップし、市内小中学生の課外学習の一環としてサンドブラスト、バーナーワークの工法を体験してもらったり、県内の小学生の課外授業「湖の子」（県立びわ湖フローティングスクール主催）では、工房見学とサンドブラスト体験等、幅広くガラスへの興味を増幅するための活動をも展開している。

3号館（テナント）は、フランス料理の店『ビストロミュルノワール』を地元ホテルの経営で行っている。黒壁オリジナルガラスに彩り良く盛られた料理と、一号館に付随する土蔵を改修しているため、落ち着いた雰囲気が好評である。

引き続き第2期計画（90～91年）では、黒壁1号館の斜め向かいのファンシーショップ跡を借り受け、かつてこの辺り——北国街道と旧美濃谷汲街道の交差する一角——を『札の辻』と呼んでいたため、そのまま使用し、長浜観光物産協会23店舗の打ち出す地元物産の数々と、黒壁においては、和ガラスを中心にして『札の辻本舗』を共同経営の形で運営を控っている。

つぎに、物置きに使用されていた民家の一部を改造し、6号館（直営）ガラスギャラリー『マナー』をオープンした。年間7から8回の企画展を開催し、国内外よりアーティストを招聘、その技術交流や作品紹介に努めている。続いて、江戸中期より続いた老舗陶器店の閉鎖によって、その土地建物を買収、黒壁の活動趣旨に賛同する店主を募り、二店舗に分譲した。ひとつは、復旧改造を行い、オリジナルガラス食器を使用した和風レストラン『翼果楼』（8号館）と、ひとつは、新築し、アンティークガラスを4分の1扱う7号館『古美術西川』と翼果楼との小路奥に西川郷土資料館をオープン。歴代蒐集した古美術を展示している。



黒壁10号館(古代から現代に至る作品を展示する美術館)

また、これらの動きに呼応して、黒壁各館が並ぶ北国街道沿いの土地所有者により、建物の修景基準等を定めた景観協定が結ばれ、

『町衆の会』が誕生した。同時に公共サイドでは、アスファルト敷きであった道路を景観に合わせ石畳に舗装改修した。

此の頃、黒壁への年間来館者数は34万5千人を記録している。来館者への道案内、地元の行事説明等の細やかな対応も必至で、観光情報センター（9号館）をオープンした。

92年には、第3事業計画を立案、着手した。建物を残すなら、売却するとされた江戸末期の典型的な商家（醤油醸造店）を買収改修して、黒壁ガラス鑑賞館（10号館）を開館した。本座敷の床に据えられたヨーロッパ世紀末のガラス、土蔵に陳列された現代ガラスアート、日本家屋とガラスの組み合わせは、不思議な雰囲気を醸し出している。（直営）

また、黒壁はガラスの創作を続ける工房活動も重要なテーマである。第1期の吹きガラスに加えて、ステンド工房を、借家改造を行い、11号館としてオープン。同館2階には、建物持ち主が運営するひょうたん工房も黒壁12号館と命名し誘致した。13号館には、ガラス炉の開発と素材、色、製法を研究し、それら用具のレンタルと販売を行う『黒壁ガラス研究室』、14号館には、初の直営レストラン『洋屋』をオープンした。それぞれに、第3セクターとしての公共性を保ちつつ、株式会社として採算に対しての活力を發揮して北國

街道を再生してきた。

この間、91年3月には株黒壁の累積損益も一掃され、92年12月には増資を機会に企業が42社に拡大した。

表2 株黒壁の会社概要

●所 在 地	滋賀県長浜市元浜町12-38 ☎0749-65-2330
●設立年月日	1988年4月11日
●拠点資本金	4億3,000万円
●出資者	長浜市／民間42社
●代表取締役社長	長谷定雄（株長谷ビル代表取締役社長）
●業務内容	1)国内ガラス工芸品の展示販売 2)海外アートガラス輸入・収集・展示販売 3)工房運営、オリジナルガラス製作販売 4)食堂喫茶の運営 5)ガラス文化に関する調査、イベント企画運営 6)街づくり文化に関する情報、資料の収集および提供 7)国際交流に関する業務
●売上高	89年度(9か月営業) 1億2,300万円 90年度 1億9,000万円 91年度 3億円 92年度 3億0,400万円 93年度 4億1,000万円

北国街道沿いを中心とした形で整備された黒壁は、全体の来訪者を正確に把握はできないが、推定来訪者数は以下の通り、急増している。

90年度	205,000人	(対前年比109%増)
91年度	345,000人	(同上 68%増)
92年度	492,000人	(同上 42%増)
93年度	737,000人	(同上 49%増)

黒壁を訪れる入館者の特性については、94年2月～3月に実施したアンケートがある。

来館者が最も多い地域は、大阪府の22.8%、次いで地元滋賀県が19.4%、愛知県12.8%、兵庫県11.1%と続き、近畿東海地域に及んでいる。

利用交通機関は自家用車48.1%、鉄道42.9%と拮抗している。91年の東海道線と北陸本線の直通化により利便性がまし、鉄道利用者が増えたことが考えられる。しかし、長浜市の都心の再生であるため、自動車利用のための駐車場対策は課題であると言える。

来訪者は女性が圧倒的に多く、72.5%を占める。年代別では、20代が3分の1を占め、

黒壁1号館内部
質物客で賑う黒壁1号館内部

以下に続く、50代、40代、30代はそれほど差はない。

来館目的は、展示物の見学が40.1%、買い物が20.1%である。

美術館が開館し、工房の拡充も図られたことにより、ガラスの情報発信基地としての装備はほぼ整ったと言える。今後は、こうした装置を利用してどのような活動をしていくかである。その点では、ガラスを素材とした人づくり、もうひとつは、製品開発において常に作品のクオリティーを高めていく努力であろうと考えている。前者については、工房を利用しての初心者のガラスづくりの体験コースを始め、専門的にガラスの製法を学ぶ専門的なガラス大学を設置し、着実な成果をあげてきている。(売上高に占める、教育の割合が5割を越えた) 後者については、美術大学出身の女性スタッフを中心に常にデザインの研究をするとともに、開業後にも毎年2、3回は渡欧し、美術品、商品の購入を通じて鑑識眼を育てる努力を行っている。また、93年3月には、オーストリア・ラッテンベルグの「ガラス街道」との間に、街道提携を結び、国際交流の実績も実を結びつつある。

いずれにしても、常に高い努力目的を設定し実現の努力を続けていかなければ、来訪者の期待に答え続けていくことはできないと考えている。

古い建物を買い取り、借用し、あるいは分譲して、オールドタウンを再生しながら新し

い街をつくっている。地域に根ざした、また、現代のニーズを充分踏まえた上での黒壁独自の街道づくりは、今後も奇をてらうこと無く、古くて新しい街並の創出とガラスの創造発信をめざして、数十万の来場者を糧に活動を続けていく。こうした努力を通じて、衰退した都心の商店街の活性化、ひいては長浜の文化の継承発展を図っていくことが我々に課せられた使命だと考えている。



ガラス工芸体験風景



黒壁1号館第2工房ステンドガラス館内のステンドガラス教室風景



ガラス製品の製造工程の実演風景

やつぱり名古屋の 天の川が見たい

やま だ たかし
山田 順
by TAKASHI YAMADA

PROFILE

1934年名古屋生まれ
愛知学芸大学(現愛知教育大学)。教員、科学雑誌の編集者を経て、1962年のオープンとともに名古屋市科学館へ。1992年に同館天文主幹を退いて現在フリー。著述、講演、科学館・博物館等の委員、大学講師など。



名古屋で 天の川を見よう

ツー ツー ツー ポーン

「今晚は、西暦2000年9月9日、午後7時のニュースです。名古屋市では、今夜9時から1時間、すべての街灯、ネオンなど、夜空を明るくしているすべてのライトを一斉に消します。室内の光は、消すか、あるいはカーテンをして、窓から外にもれないようにしようと、市民の協力を呼び掛けています。9時になると、信号以外のすべての光が、名古屋市から消えるのです。自動車も緊急の場合を除きすべて停車します。この試みは全国にさきがけて、名古屋市が初めて実施するもので、かつてないこの珍しい試みは、その結果と効果に世界中の熱い期待が寄せられ、注目されています。かつての人気S Fコミック『銀河鉄道スリーナイン』に因んで、名古屋市では、9月9日を『銀河の日』としました。そして午後9時からの1時間を『銀河の時間』とし、市民はこの1時間だけでも、都

会の空に失われた星空と銀河を取り戻そうというのです。市民がみんなで夜空を仰ぎ、美しい星と銀河を楽しみ、そうすることで、改めて自分たち人間が、この広い宇宙の中に生きていることを実感しましょうというのです。21世紀の幕開けにふさわしい注目のイベントに、天の神も味方してくれたようです。今夜の月齢は25で朝方まで月の出はありませんし、今日の名古屋は朝から雲一つなく、名古屋氣象台も今夜は大丈夫、降雨確率は0%ですと、太鼓判を押しています。はたして、今夜、名古屋市民の期待する満天の星と銀河が名古屋の空に現れるでしょうか。私たちも東京の空の下で期待を込めて、この企画の成功をお祈りしたいと思います。世紀の瞬間まであと1時間、いえ53分です。なお、この様子は現地から中継で…」

日本中が大騒ぎ。この企画のきっかけは、『都會でも天の川が見えるはず…』という名古屋市科学館天文部門が発表した観測データでした。

『都市に自然をとりもどそう、都市を自然

にかえそう』を、21世紀の都市計画構想のメインコンセプトにとりあげた名古屋市が、そのキャンペーンの一つとしてとりあげた最も勇気ある企画でした。もちろん、この思いきった企画の実施には、強力な反対がいくつかあったのです。

「ライトを消したくらいで、都会に星空が呼び戻せるというのは夢に過ぎない、都会の空は明るいだけでなく、スモッグや塵で汚れているわけだから、星の光がかなり遮られている。空を暗くしても、見える星の数はたいて増えるはずはない」「街灯が消えることで犯罪が増えるのではないか」「同じ理由で事故が増えるのではないか」「1時間のブランクによる経済的損失は決して小さくはない」「通過交通をすべてストップさせることができんだろうか」「名古屋市だけが暗くなってしまって、近隣の市町村の光が空を明るくするので効果が薄れるのではないか」「もし効果がなかったらどうするんだ」「曇ったり雨だったりしたらどうするんだ」など、様々な問題が提起されたのです。

夜は暗いのが自然なのだから、都会も暗い夜の中にあることが実感できればいいのだ、曇っても雨が降っても実施しようと、内部決断ができるまでに、かなりの時間が必要でした。腹をくくった市長の決断が大きくものといったことはいうまでもありません。発表から実施までの3年間、市当局職員の実施に向けての努力は実に大変なものだったに違いありません。努力が実って近隣の市町村のいくつかが共催行事として参加することになりました。

名古屋の夜空に 天の川が現れた

結果は期待以上の大成功でした。なんと、星は見事に姿を現したのです。

市民の関心も期待以上に高かったようです。

市民の多くは事前の指導にしたがって、10分前には室内のライトを消して暗闇に目を慣らし、その時を待ったのです。予定の9時にはすっかりライトが消えてしまったのも見事で、これもまた予想以上でした。

だれもが、外に出て空を仰ぐのと同時に歓声を上げました。目を慣らさなかった人達が声をあげるのにも5分とかからなかったはずです。白ずんだ空に埋もれそうになった星が一つ二つという歯切れの悪い空とは、まるで印象が違う、異様に黒くしまった空に、微光星を含めたすべての星々が、鋭利な刃物が放つような鮮明な輝きを見せたのです。ヒコボシが南から60度仰いだところでひときわ明るく、オリヒメボシはほとんど天頂にあって、その青白い輝きは眩いほどでした。そしてその二つの星の間に微妙に薄雲のたなびくような天の川が認められたのです。

「これだけ名古屋で星が出ていたんだね」「空襲の頃を思い出したよ、灯火管制といって…」「星の光にこんなにツヤがあるとは思わなかった」「プラネタリウムみたい」「天の川を生まれて初めて見た」「毎月やるといい」など、感想はすべて好意的でした。「信号がこんなに明るく目立つとは…」「光をもっと効果的につかうべきだ」「都会は不要な光が多すぎる、エネルギーの無駄遣いだ」「街灯をすべて消してもさほど不便は感じなかった」「目が慣れるとかなり暗いと思っていたところも結構見える」「都会は不要な光が多すぎて必要な光が埋もれている」「夜の都市景観は無駄な光を消すことから始めるべきだ」「ライトを全部消すことがこんなに気持ちがいいとは…」「夜は暗いということを教えられた」「自然の中にいることを都会で実感できた」などなど。

西暦2000年9月9日午後9時の名古屋の勇気あるイベントは、21世紀の幕開けに相応しい成果をおさめ、この情報は世界を駆け巡ったのです。

なぜ都会で 星が見えないか

「都会では星が見えなくなりましたね」は、いまでは都會を語る時の時候の挨拶みたいなもので、当たり前すぎて話題にもなりません。

いったい、なぜ都會では星が見えないのでしょう。

「そりゃ、都會の大気汚染のせいだろう。大気中のチリに星の光が遮られるからさ」というのが常識的な考え方で、だれもがそう思っています。

見えない要因はもう一つあります。「星のバックグラウンドとなる空そのものが明るいから、星とのコントラストがなくなつて見えにくくなるんだろう」これもまた確かだと考えられます。都會の空は一面に白く、明かに天の川より明るく見えます。上にこぼれた市街光が空気中のチリや水蒸氣で反射されているからでしょう。それは反射するものがあるからいけないんで、行き着くところはやっぱり大気汚染が主たる原因であろうというのが一般的な考え方です。

そうであるなら、ライトを一斉に消しても、名古屋の空には決して美しい星空は戻ってこないのです。それは本当なのでしょうか。一体どれくらいの光が塵で遮られているのでしょうか。

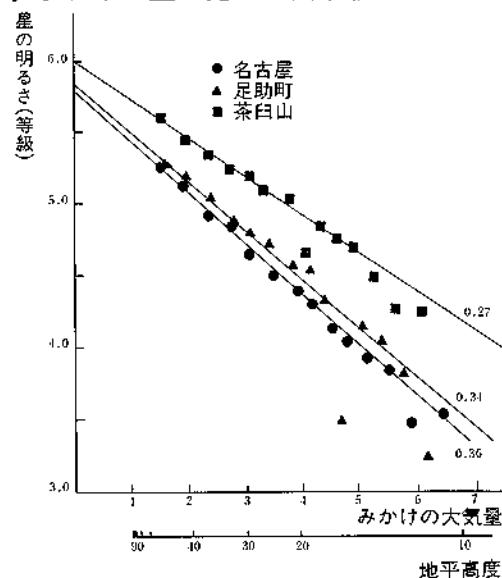
ところが、実際に科学館で観測したところ、意外な結果に驚かされました。

観測地に、名古屋市科学館、足助町、そして茶臼山の三点を選びました。科学館は中区栄二丁目という名古屋の中心部にあって、天の川どころか星だって指折り数える程しか見えません。足助町は名古屋から東に車で約1時間半の郊外で天の川もよく見えます。茶臼山は愛知県と長野県の県境にある標高約千メートルの山で、理想的な満天の星空が見えるところです。

同時に同じ星の明るさを、各時点で観測し

ました。その結果を比べたのがグラフ1です。縦軸は星の減光量を光度等級であらわし、横軸は視線方向の大気量をとっています。星の高度が低いほど大気中を長くとおり吸収も大きくなるはずですから、高度を大気量（大気の厚み）に換算しました。数字は真上からやってくる星の光がとおる大気量を1としたもので、理論上は各大気量ごとのデーターは一直線上に並び、大気量0の大気圏外では三本の直線が一点に交わることになるはずです。このグラフで茶臼山の線が交わらないのは標高の違いが大気量の換算値に多少の影響があったのでしょうか。

グラフ1：星の光の大気吸収



結果は、茶臼山はさすがに吸収が少ないという点で常識的でしたが、名古屋と足助町の差が予想外に小さいことで、大いに首を捻ることになりました。

大気量6は、星の高度が10度強という低い状態なのですが、名古屋と足助町の光度差がわずか0.2等弱に過ぎません。この差を肉眼で見て判断できる人はほとんどいないでしょう。天頂にいたってはほぼ同じ明るさで輝いていすることになります。つまり、標高が同じなら、都會でも、天の川が見える郊外でも、星の光

は同じように地上に届いているということです。光度差が0に近い天頂付近なら、天の川の淡い光も足助町と同じように名古屋の地上に届いているというわけです。

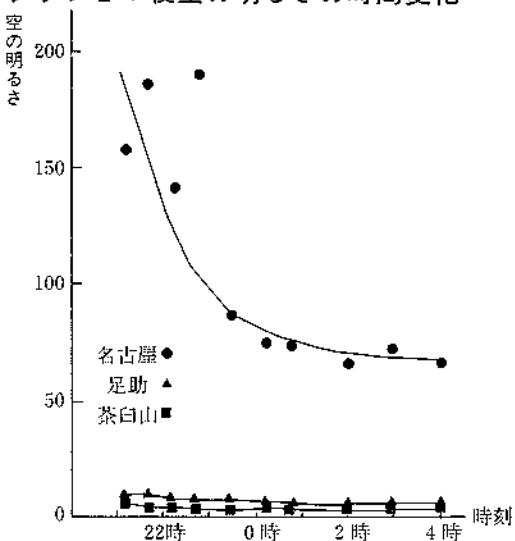
夜空は人口密度が大きいほど明るい

名古屋と足助町の大気による吸収が同じなら、名古屋でなぜ足助町のような美しい星と天の川が見えないのでしょう？

そうなると、当然、星のバックグラウンドになる空の明るさに原因があると考えざるを得ないのです。上に向けてこぼれた光の量が、足助町より名古屋の方が多いので星が見えないのだと考えればいいのです。

星のバックグラウンドの明るさ、つまり夜空の明るさをいろいろなパターンで観測してみました。

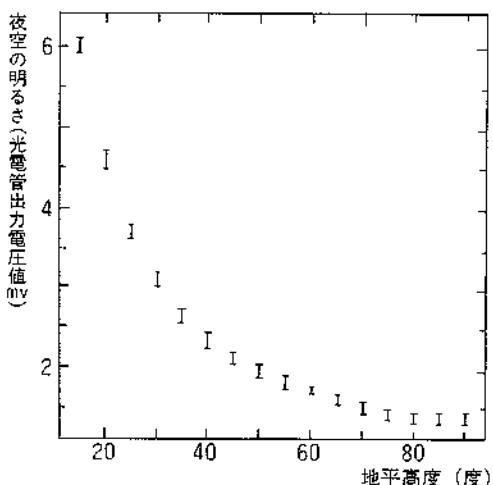
グラフ2：夜空の明るさの時間変化



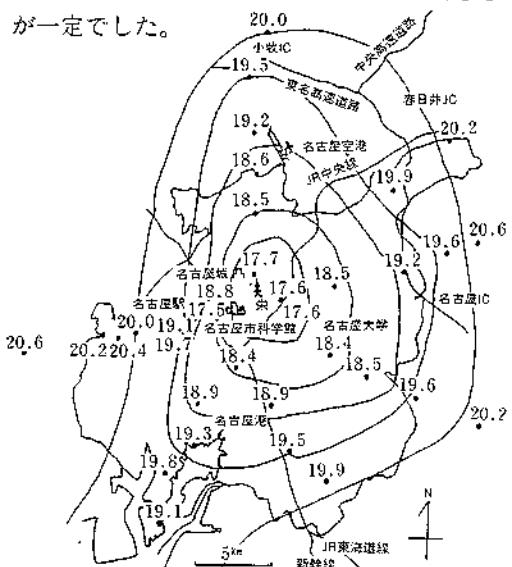
グラフ2は、各時刻ごとの夜空の明るさの変化です。当然、足助町や茶白山に比べて、名古屋の夜空は圧倒的に明るいのですが、面白いのは足助町や茶白山では時間変化がほとんどないのに、名古屋では宵から夜半に向けて、急激に変化することです。市街地には商

店街のネオンや、ビルの照明、自動車のヘッドライトなど、人が活動をやめて眠りにつくころに消える光が多いということなのでしょう。夜が早いといわれる名古屋ですが、午後11時を過ぎないと消灯時刻にならないようです。したがって、11時以後の名古屋の星空はなかなかのものです。午前様経験の豊富な人の体験に必ず「星がきれいだった」があるはずです。

グラフ3：夜空の明るさと地平高度



グラフ3は、地平高度と夜空の明るさの関係で、低い空の方が明るいのは当然ですが、高度が50度～60度以上の高い空はほぼ明るさが一定でした。



グラフ4：夜空の明るさの地域変化
(名古屋の夜空の明るさマップ)

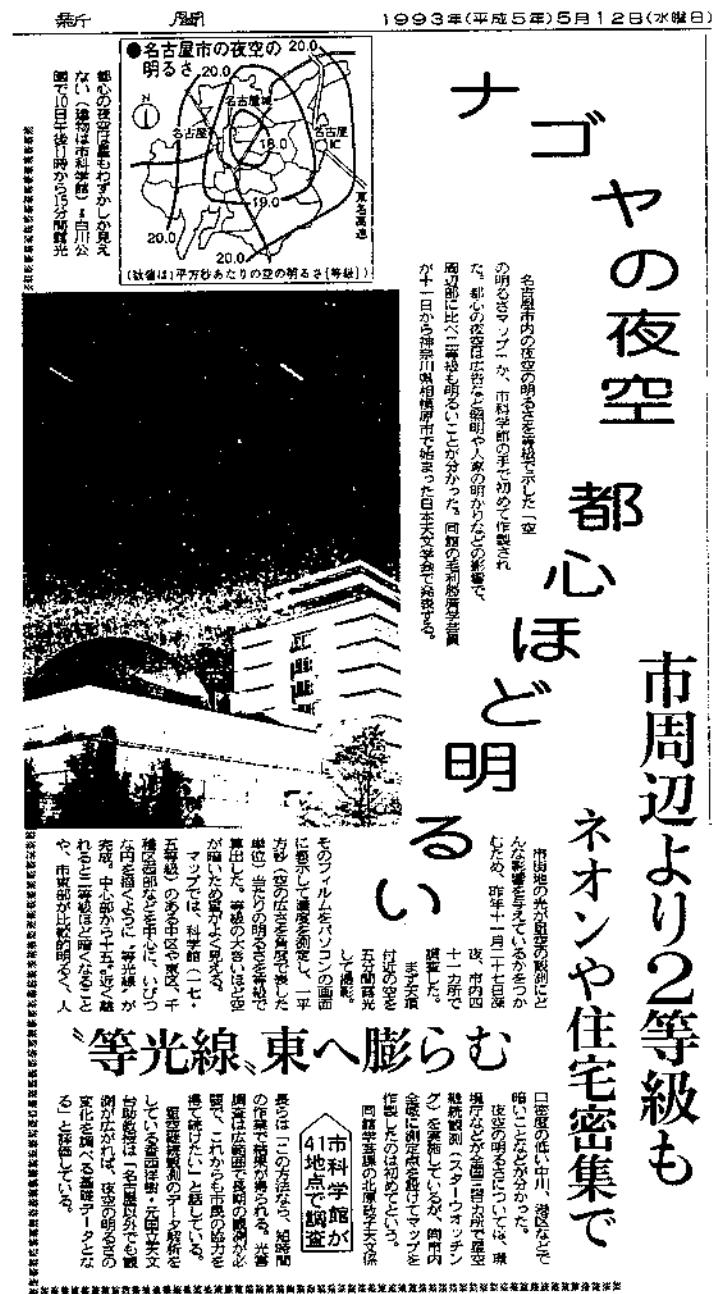
★——やっぱり名古屋の
天の川が見たい

グラフ4は、名古屋の夜空の明るさを等光度線であらわしたもの。光度は1平方秒(空の広さを角度で表した単位)あたりの明るさを等級に換算したものですが、市の中心部と周辺部では約2等級の違いが見られます。光度1等級の明るさの違いは約2.5倍ですから、2等級の違いは6倍強。市の中心部の夜空は周辺部より6倍も明るいということになります。そしてそれは人口密度と強い相関関係があります。名古屋市の人口密度は南北方向に高く、東西に低いのですが、夜空の明るさマップの等光度線もそのように縦に長くなっています。

名古屋で★ 星を見る方法

名古屋市内で、できるだけ素敵な星空を見ようとするなら、いくつかの手が考えられます。

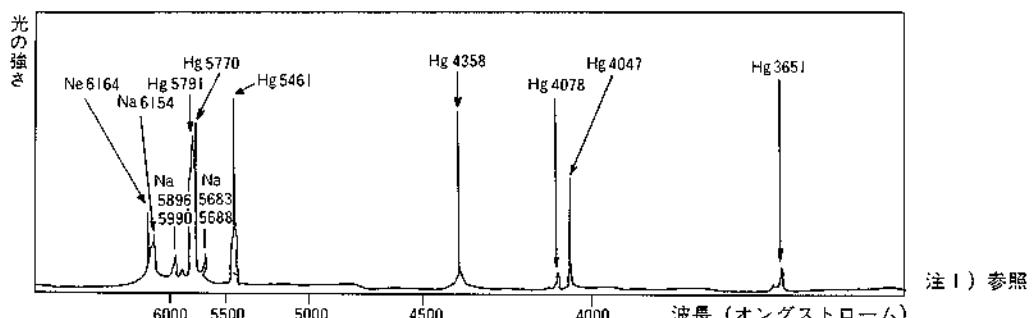
まずできるだけ中心から離れた周辺部で見ること、それも東側か西側がいいでしょう。夜更かしをして午後11時過ぎに見ること。寝転がって天頂から半径40度の範囲の星空を見ること。市民の消灯時刻が比較的早い、夜の繁華街がさみしい日曜日の夜に見ることなどです。そしてもう一つ、観測者自身がもっている都会で星が見えない原因の一つを取り除くことです。それは街灯など星以外の明るい光が目に入って暗順応を妨げることです。人間の目は、



1993年5月12日(水) 中日新聞朝刊

明るさに対してのラチュードが大きく、暗い所では感度をかなり上げることができます。明るい光が直接目に入らない工夫をして空を仰ぐと、星の見え方はずいぶん変わることは。

グラフ5：夜空のスペクトル（水銀のスペクトル）



市内の中心部にある栄公園で、視力1.5の健康な青年に実験してもらいました。ビルの照明や街路灯、ネオンなどが自然に目に入る状態では、北斗七星が6つしか見えなかったのですが、直接光を遮る木陰で5分間目を慣れさせてから見たときには、四等星は確実に、一部の五等星まで認めることができたのです。北斗七星は二等星が6つに、三等星が1つですから、名古屋の中心部では二等星までしか見えないというのが一般的な見方です。しかし実はそれより2等級も暗い星が見えているというわけです。

都会の空を明るくしている真犯人の正体は？ 街路灯か、ネオンか、それとも自動車のヘッドライトなのでしょうか？

夜空の光を望遠鏡で集めて、それを波長別に分光して見ると、といっても暗いものをさらに分光するのですから6時間という長時間露出のすえやっととれた貴重なデーターです。その結果、夜空の光は、星や太陽のようにいろいろな波長の光を連続的にだしているのではなく、ある特定の波長の光だけで構成されていることが分かりました。それは大部分が水銀特有の波長の輝線だったのです。つまり夜空を明るくしている大きな要因は、街路灯に使われた水銀灯だったのです。（グラフ5）

もし水銀のだけ波長だけをカットできるフィルターがあれば、そのフィルターを使った眼鏡をかけて名古屋の夜空を仰いでみたいものです。星の光の大部分は通り抜けますから、

見事な星空が見られるはずです。残念ながらそういう理想的のフィルターはまだできません。現在あるフィルターでは水銀の波長をカットするだけでなく、星の光もかなり犠牲にしてしまうのです。

やっぱり、 名古屋で天の川が見たい

冒頭のフィクションのように市街光をすべて消してしまえば完全なのですが…、イベントなら考えられても日常はそうはいきません。もう一つ考えられる手は、空に向かって光が洩れないようにすることです。

洩れている光は、意味なく目的外の方向に向けられた光です。例えば街路灯の光は、地上を照らして足元が明るくなれば目的達成なわけです。もし光を空に逃がすことなく、効率よく使うことができれば、もっとエネルギーの節減ができるかも知れません。上に洩れた光は明かにエネルギーの無駄遣いです。

近年、『光害 Light Pollution』という言葉がよく使われるようになりました。アメリカで、市街光が天文台の観測を妨げるということで使われ始めたのですが、もともと光は害ではないはずです。光は人間を暗闇から開放してくれた素晴らしい財産です。光害といえる光は、本来の目的が地上を明るくするはずだった照明が、不本意に、そして無駄に空に向けて放たれ、空を明るくしてしまい、その

結果、星を見られなくした光をいうのです。

星が見られる空がなくなることは、人間にとて決していいことではありません。昼間の青空も、都会の白ずんだ夜空も、地球に薄くはりついた大気のカーテンを見ているに過ぎないです。人間が自分たちを生み、そして育てた宇宙を見るには、カーテンが透けてみえる夜を待つしかないのです。薄いカーテンでも、部屋が明るいとカーテン自身が明るくて、暗い外の様子はまるで見えないのですが、電灯を消すと…というのに似ています。

夜空が暗いことによるメリットは、星がよく見えるだけではありません。花火やライトアップなど、光の芸術を楽しもうと空に向けて放たれた光は、バックグラウンドが暗ければ暗いほど効果は大きいのです。

夜、先生が生徒に星を指導するとき、手の届かない星を指し示すのに懐中電灯が頼もしい教具になります。懐中電灯の光が、空気中の塵や水蒸気で反射して一本の光の線に見えるからです。レーザー光線ならなおいいのですが、まだ簡便に使えるものはありません。生徒はその光線の延長上に先生が指し示す星を確認することができるのです。この光の線も当然暗いバックグラウンドがあってこそ効果があるので、市街地では光の線がめだたなくて、ほとんど役に立ちません。

名古屋を星が見える町にするには、とりあえず、街路灯に少し大きめの傘をつけることから始めたらいいと思うのです。それだけでもかなりの効果があるはずです。

「そんなことをしたら、飛行機から名古屋の夜景を見たとき、何と暗くてさみしい町だと思われてしまう」という意見がありました。それは間違いです。遠くから見ると美しい夜景が見えて、真上にくると、空に向かた信号やメッセージだけが鮮やかに浮き出て見えるお洒落な町にできるのです。

やっぱり名古屋で天の川が見たいと思いませんか。それは実際に可能なのです。少なく

とも天頂を中心に半径40度の範囲では…。

注1) 虹の七色は太陽のスペクトル

光は光子と呼ばれる小さな小さな粒々ですが、波の性質を合わせもった不思議な粒で、エネルギーの大きい光は波長が短く、エネルギーの小さな光は波長が長いのです。

私たちの日には、波長の短い光は青く、波長の長い光は赤く感じます。目に見える光で波長がもっとも短いのは紫で、もっと短い光は紫外線、さらに短いX線、ガンマ線は、体の中を突き抜けるほどエネルギーは強く、殺人光線にもなります。逆に赤より波長が長い赤外線や電波も目に見えません。赤から紫までの見える光を可視光線といいます。

プリズムは、波長が短いほど多く屈折（進行の方向を変える）することを利用して、波長（色）別に分けることができます。分けられた光の帯をスペクトルというのです。

固体を熱してやると、その固体が何でできているかとは関わりなく、だんだん明るく、最初は赤く、温度が上がると黄色、そして青白く輝きます。それはプリズムを通すと虹のような連続した美しいスペクトルになります。いろいろな波長の光を出しているからです。低い温度では赤の波長が強いて赤っぽく、高い温度では短波長の光が強いて青っぽく見えるのです。太陽光も連続スペクトルになります。虹は水滴のプリズムがつくった自然のスペクトルなのです。

ところが、元素が自由に飛び回れる状態、つまり気体（ガス）が熱せられると、その気体の元素の種類によって、それぞれ特有の波長の光（単波長）しか出しません。したがってスペクトルは連続でなく線になります。

水銀灯は水銀ガスを興奮させてだした光ですから線スペクトルになるのです。都会の空が水銀の線スペクトルになるのは、地上の水銀灯がもっと多く光を空に逃がしているということです。

ガイドブックを持って街に出よう。



かねいわ ちかこ
兼岩 千佳子
by CHIKAKO KANEIWA

PROFILE

名古屋生まれの名古屋育ち、現在は、名古屋市北区に在住。

第一子出産以降は専業主婦。現在、小学2年生・4年生の男子、3才児の女子の3人の子育て中。平成4年当初よりMICに参加。

ひと言でいえば「ただの主婦」。



本年5月の末、私たちのグループ(MIC: Mother's Information Club)の編集したガイドブック「名古屋エンジョイ子育てガイド」が書店の店頭に並びました。

今でも、あの前後の誇らしいような、恥ずかしいような、そわそわした気分は忘れられません。「一体、どれだけの人が買ってくれるだろうか。」「売れなかったらどうしよう。」と、何度も本の並んでいる書店をうろついてみたり、何冊売れているのかを確認したり、たまに私たちのガイドブックを手に取っている人などを目についたりしたときは、もういけません。「私たちの努力の結晶です、足で稼いだ情報で一杯です。」等と念じてみたり、書棚に本が返されると、「1,200円は高かったから。」と反省してみたり、日々を過ごすごとに、期待より不安が大きくなっていく、そんな日々を過ごしました。

そういうしているうちに、この本は、名古屋には類似の本がなかったせいもあり、予想を越えた反響を呼び、いくつかの書店では週間売上のベスト5に名をつらねることとなり、

数ヵ月の内に増刷が決定し、今日(平成6年9月現在)にいたるまでに三刷を重ね、発行部数は1万8,000部程に達しています。

思い起こせば、「私たちは、こんな情報を必要としている。」「わからないなら自分たちで調べてみよう。」「もっと多くの人々と情報を分かち合いたい。」といった素朴な欲求から出発したガイドブックですが、生み出す苦しみは未体験のものでした。色々な人から情報を得たり、取材をしたり、まさに足で創ったガイドブックですが、その中で、私たちは名古屋という街——それは、人であり、施設であり、制度であり、いろんな状況の総体としての“まち”だった——と始めて主体的に出会ったような気がします。

そんな“まち”との出会い、驚き、疑問、もっとこうだったらいいのに、といった私ながらの感想を、思いつくまま、述べてみたいと思います。



それは、 一本の電話から始まった。

「子育ての本を作ろうと思っているんだけど、北区の情報を教えてくれる？」——そんな電話が幼なじみから掛かってきたのが私とMICとの出会いでした。気がつくと、ガイドブックの作成メンバーの一人として、忙しく働くはめになっていました。

そもそも、MICというグループは、何人の母親が、色々な機会にあつまっているうちに、「子連れで立ち寄れる店だとか、遊びやすい公園とかもっと知りたいよね。そういった情報、母親の視点からの意見を集めてみたいよね。」といった意見の一致から生まれたグループでした。そういう母親たちが、友人や知り合いに声を掛け合って現在のMICが誕生した訳です。私自身もそういう経緯の中で、先程の電話を受けたわけです。

名古屋って、 そんなに何もないの？

名古屋の子育てや、親子連れを対象としたガイドブックの類は、ほとんどありませんでした。いくつかの書籍は出版されていましたが、私たち母親の目からは、何かが違って見えました。この違和感が何によるものかは、このガイドブックの出版に携わっていくうちに、その理由が分かってきましたが、それは、後に述べることにしましょう。

この200万人以上が住む名古屋という都会に、今までこうしたガイドブックが作られてこなかったことは、おかしなことです。メンバーの中には、転勤でいくつかの都市で生活してきた母親がいます。彼女たちに指摘されるまでは、そういう認識はずっと名古屋で暮らしてきた私にはなかったものでしたが、仙台で今年10周年を迎えるAMCや、大阪・

京都などの、母親達の手によるガイドブックは有名ですし、その活動は広範囲にわたっています。また、「ぴあ」等の情報誌が多数ある東京では、純粋に商業ベースでの情報提供がなされています。

では、何故、名古屋では……

回答のひとつとしては、量的な問題を述べる人がいます。受け手ニーズの絶対量が少ないという訳です。でも、そんな理由は仙台での例が反証となるでしょうし、なにより、私達自身が色々な情報を求めています。私達に必要な本なら、きっと多くの人達も求めている筈だと考えました。

また、発信情報の質や量が問題だという声も聞きました。何せ、名古屋には観光地も乏しいし、何か目新しい場所も、お店も限られていて、照会する事も少ないだろうという意見です。何やら、よく話題になる『名古屋は魅力のない街』といったお決まりの議論を聞いているようです。

母親たち、 走りだす。

でもMICは92年の11月に活動をスタートしました。幾人かの会話の中でも、「そんなお店があるの！」とか「こんな公園があつてね、お薦めよ！」といった驚きがあるんだから、もっと多くの母親から声を集めたらきっと相当の情報になるはずよ。という希望を糧に走りだしたのです。

手始めに、多くの母親の声を集めるためのアンケート調査が始まりました。(そんな一環として、私は、先に述べた電話を受けた訳です。) アンケートは200人近い母親の声を集めることができました。そこからは、多くの情報とともに、多くの母親の「もっと知りたい。色々な所へ出かけてみたい。」という声を聞くことができました。

より多くの母親と情報が共有できるように

一般の書店で販売できるような本を作ろう、また、それが本の作り手としての私たちの責任でもある。そんな意見の一一致は、当然のことでした。反論もありました、商業ベースとすることへの反発もありましたし、私たちがどこまで掲載情報へ責任を持てるかといった危惧もありました。しかし、どんな情報を載せるか、企画を煮詰め、出版社への売り込みが始まりました。

最初の読者を獲得する。

出版社探しは、簡単には解決しませんでした。「アイディアは買うが、貴女がたの仕事はターゲットが限られすぎていて、採算が取れないだろう。」等といった理由でいくつかの出版社からはお断りの言葉を頂きました。私たちの感覚では、「多くの母親、特に初めて母親となる人々は、こんな本を待ち望んでいるんだ。」という意識を持っていましたが、何せ、実績もない母親のグループが、飛び込みで企画を持ち込む訳ですから、出版社としても、私たちの力量や、記事の質に、危惧の念を持つのは当然のことだったと思います。そんな中、H社のKさんという女性編集者が私たちの企画に興味を示してもらうことができました。彼女自身、将来、子供をつくるときには、こんな本があると便利だろうなと考えてもらえたようです。先ず、第一の読者を獲得した訳です。

H社で、もう少し企画を見せてもらってからと条件をもらい、最終的に社長の決断もあり、(今にして冷静に考えれば、リスクを承知での決断であったと感謝しています。)了承を得ることができました。やっと、出版の可能性が開けていきました。

取材に取り組む

企画案を煮詰めていく間、具体的な取材先の選択を行っていましたが、その中で、私たちは取材に関する2つの基本方針を確認しました。一つは「母親の視点で取材すること」であり、もう一つは「極力、実際に足を運んで取材すること」でした。出版社との話し合いの中等で分かってきたことですが、今までの母親をターゲットにした出版物の大半が、実際には「母親」以外の人々によって編集されてきた事実があります。これが、先程述べた「何か違うぞ」「何か物足らない」といった違和感の原因だったのではないでしょうか。さて、出版の目処もたち、取材先も絞り込まれたわけですが、私たちメンバーは、それぞれ生後数ヶ月から、小学4年生の子供を抱える母親達です。子供の病気や夏休み等をはさみ、様々な障壁を乗り越えて、実際の取材に動き出せたのは、93年の10月頃からでした。

私自身、名古屋生まれの名古屋育ちで、現在も市内で3人の子供を育てています。主だった観光施設も子供のころから出掛けており見知っているつもりでした。ところがそんな見知ったはずのところでも、いざ不特定多数の人に紹介しようとすると、知らなかったことや判らないことが数多くあることに気が付きました。母親の目で確認するという項目においてのみ自信ありの状態でした。

取材は相手先で話を聞く以外に、オムツ替えや授乳場所、ベビーカー使用の可否等が重要なチェックポイントでした。

私自身、取材にあたっては、殆ど子供連れで行動しなければなりませんでしたが、逆にそれゆえ母親の視点は大事にできたと考えています。

実際、子連れで行動しなければならない多くの母親は、多くのハンディキャップを背負

っています。ベビーカーを押しながら動かなければならなかつたり、子供のおしめ替え場所を常に気にして行動しなければならなかつたり、子供の泣き声や授乳に気をつかつたりと、結構大変なのです。専業主婦にとって、それは24時間のことですし、仕事を持つ母親にとっては、仕事との両立にかかる困難も大変なものがあります。

私自身がそうだったように、そんな不安定な母親に対し、子育てのなかでも力を抜いて、不安や悩みを少しでも軽くできればと作り始めたガイドブックです。もちろん転勤族の人、近郊から名古屋に遊びにきた人やおじいちゃん、おばあちゃんにも活用できるように考えましたが、乳幼児を連れた親が安心して出掛けられる、特に密室状態に陥りやすい母子が楽しく外出できるよう頼って取材のポイントも決められました。

知られていない 行政サービス

取材先は、行政機関や各種教育・保育施設、公園や遊び場から、様々なお店屋さんに至るまで、多岐に渡りました。そんな中で、特に強く驚かされたのは、名古屋市や愛知県が行っている行政サービスがこれ程あったのかということです。例えば保育ママ(家庭福祉員)の制度があります。これは、名古屋市から嘱託された保母などの有資格者が自宅の一室を保育ルームとして3歳以下の乳幼児を保育する制度です。この制度などは、取材している仲間や、私の友人たちから、「もっと早く知つていれば、利用したかった。」とか、「こんな便利なサービスがあるなんて知らなかったのに。」といった声が多数挙がりました。また、取材先の区役所からは、保育ママの募集の声を聞きました(現在、市内で21名の登録)。これらの背景には何があるのかという

と、基本的にはPR不足、もしくはPR下手(知りたい人に伝わっていない)という側面が否定できないのではないでしょか。

様々な行政サービスは、例えば『広報なごや』を読んでいれば記載されているものもあります。また、取材先の方々(特に、行政関係者)が必ず口にされるのは、「そんなことを、わざわざ一冊の本にまとめなくても、区役所にいけばいくらでも資料はある。」といったものでした。しかし、例えば乳幼児を抱え買い物だってままならない母親や、仕事を持ち、勤務時間中に職場を離れる訳にいかない母親にとって、区役所に足を運ぶということが、どれ程大変なのかご存じないのでと反論したくなります。知りたいとき、必要なときに、必要な情報を得ることが容易にできるようにして頂きたいものです。これは、単に情報を発信していればいいといった性格のものではないでしょう。例えば、『くらしのガイド』という市政窓口の大変便利な本があります。これも区役所で入手できることは、私達の周りでは知られていません。さらに、この便利な本でも、母親達の唯一の公的な情報源である『広報なごや』でも、区によっては保育ママの記載がありませんでした。

確かに、情報化社会の現在、お役所が発信すべき情報が多いことは理解できます。でも、育児に関する情報といった類の情報は、伝えるべき人に伝わる手段を講じていただきたいものです。私自信の取材経験を述べさせてもらえば、お役所の方々は、意外に(!)親切に教えて頂ける方が多かったのですが、まず、何處に聞けばいいのかを擱むのが大変でした。そんな経験からは、行政の方々に、「敷居の高い」イメージの改善と、「先ず何でも聞いてみることができる窓口」を作っていくいただきたいものだと感じます。

東山動物園の取材で感じたこと

名古屋の遊び場として、東山動物園は欠かすことのできない存在です。乳幼児を持つ親が、最初に子供を連れていきたいと考える場所の第一候補でしょう。我が家でもご多分にもれず3人の子供ともお誕生過ぎには東山動物園の洗礼を受けました。

この何度も経験があり、定番とも言える場所も、改めて取材の目的で歩き回ると、様々な問題点が浮かびあがりました。

赤ん坊連れが来客の大半を占めるともいえる動物園で、オムツ替えはどこでどうされているのでしょうか。取材中も休憩室横のゴミ箱の山盛りのゴミの上、丸めた紙オムツが処理袋にも入れられずに乗っていました。非常識な光景です。が、それ以上に多くの乳幼児がやって来る所で、ベビーベッドの置いてあるオムツ替えの場所がなぜ見当たらないのでしょうか。

私が見つけられたベビーベッドは最近オープンしたメダカ館の出口横の一つだけでした。人がたくさん通る出口横でのオムツ替えは、人目が気になります。ましてウンチのオムツ替えなら尚さらですし、トイレのないメダカ館では処理もしにくいものです。後日、電話で確認をするとベビーベッドは他にも何箇所かあるとのことでしたが、パンフレットにも記載がなく、見つけられませんでした。

また、動物園のトイレは相変わらず暗く、子供はこわがって入れません。動植物園のそれぞれ中央あたりに、ベビーベッドと子供用トイレのあるオムツ替えと授乳のできる施設を一つづつでも作っていただければと切に思います。レストランの三つ星の条件の第一条がきれいなトイレだという話を聞いたことがあります。ましてや、授乳と排泄を生活サイクルの中心に置かなければならぬ乳幼児

を対象とした施設には、授乳施設、ベビーベッド、トイレ等を分かりやすく配置する、または、もう一步進めてそれら施設を中心とした設計が必要なのではないでしょうか。取材の中では、デパート等を始めとして、そういった施設の充実を売り物にする例が増えていました。公的な施設にもそういった対応を考えて頂きたいものです。

ガイドブック出版の後に、幾人かの父親から、男子用トイレにもベビーベッドが欲しいとの声を聞きました。確かに、取材ではそこまでの確認はできませんでしたが、女子用トイレにベビーベッドが併設されている例は多くても、男子用トイレにベビーベッドが併設されている例は殆どないようです。父親が乳幼児を連れて外出する場合が全くないわけではありません。男性も子育てに関し、女性と同様の役割を果たしていこうとするためには、そういう配慮も必要です。今後の課題といったところでしょう。

もう一つの オムツ替え議論

ところで、取材がきっかけになって、そんな場所が提供されたケースもありました。名古屋市博物館では、メンバーの取材の中で、「オムツ替えや授乳場所がないのかしら。」という問い合わせに対し、「そういう指摘は今まで受けたことがなかったが……」と困惑の表情をされました。後日、博物館から「会議で検討した結果、窓口に申し出てもれば保健室を使っていただきます。」との電話連絡をうけました。この話題は、私たちMICのメンバーに大きな励みになりました。願わくば、こういった情報が来館者にすぐ判るように掲示でもしていただければ最高の喜びです。

取材の苦労といえば……

「取材で苦労したのは、何でしたか？」とよく聞かれます。例えば『ベビーカーで歩くお散歩ルート』の選定などといった施設や公園の取材に関して言えば、それは主に歩き回ることによる肉体的な疲労といったもので、たまには夕食の準備の元気がなくなるといった波及もありましたが、（家族には多少？迷惑をかけてしましましたが）それは、それなりに楽しいものでした。一方、色々な方から情報を聞き取る必要がある取材の苦労が大変でした。まず、取材目的を判ってもらう必要があり、次に、情報を提供してもらわなければなりません。何せ始めての活動ですから、「どんな本を作るのか」と問われても、実例を示すわけにはいきません。一生懸命になつて、取材意図を説明するわけです。なかなか判ってもらえないとき、誤解されてしまった時などは、もう大変でした。

そんな苦労も、相手先によって幾つかのパターンがありました。まず、お店屋さんのようにご商売をされている方から多くお聞きした第一声は、「広告料を取るのか？」といった誤解です。また、「なんの苦労もしていない母親風情に（そう見られているらしい）、どれだけのことができるのか。本当に出版なんかできるのか。」といった類の反応も多くありました。こういった誤解や疑問を解くためには、何度も足を運んだこともあります。概して、こういった方は取材意図を理解していただいてからは、打ち解けてお話しくださった上に、それぞれ皆さんのが自分たちのご商売に、何らかの『哲学』をお持ちで、色々と社会勉強、人生勉強をさせて頂きました。（もちろん、無条件に非常に好意的に取材に応じていただいた方多かったです。）

また、お役所等の取材では、まず「何にお

使いですか？」と、どこでもお決まりのような第一声がありました。好意的に解釈すれば、取材目的に応じた情報提供を考えた言葉とも考えられますが、「変につつかれたくない」とか、「苦情を持ち込まれても困る」といった消極的な反応と勘織ってしまいます。ちなみに、図書館や他の窓口で公表されているデータに関する、「情報の出し惜しみ」としか考えられない対応をされたこともあります。もちろん、極めて親切な助言をいただいた例も多かったです。取材意図をご理解いただいた後は、大半の方々が貴重な時間を割いてご協力いただきましたが……。

私たちの取材のなかで、最も残念だったのは、私立保育園に関する取材でした。民間保育連盟で当方の取材意図はご了解いただいたものの、印刷スケジュールの関係で、個別の保育園への取材・確認は144件の電話取材となってしまいました。このため、幾つかの園では取材意図を誤解され、「あんた達の商売のネタにはされたくない」とか、「あんた達のしようとしていることは、人の道に反する行為だ」といった言葉を投げかけられたりと、メンバーの何人かは、涙ぐんでしまったこともあります。このように、園長先生にご協力いただけなかったところがあったことは、本当に残念なことでしたが、改訂版を出版するようなことがあれば、その時には私たちも時間を十分にとてしっかりとしたアプローチをしたいと反省しています。

苦労は 実ったのだろうか？

こうしたさまざまな思いをしながら、MICの本は出来上がりました。手にしたときの喜びはひとしおでしたが、その後取材先にお礼の方々出掛け、本をお見せするたび、「立派な本になったね。」「よくここまでまとめたね。」等々の暖かいお言葉をいただいた時には感激

したものです。

メンバーの中には、出版関係の経験者が幾人かいましたが、彼女たちの「母親であるということを全面に出しても、デメリットではなく、メリットとして取材できたのは、初めての体験だった。」という言葉が印象的でした。

本を作る過程に於いて、メンバーは大なり小なり随分勉強をさせてもらいました。新しい知識を得ることができ、様々な触れ合いをして、取材にご協力いただいた皆様には大変感謝しております。そして、「どうしてそんなに外に出たがるの?、2~3年、長くとも5~6年我慢すれば子供も少しは手が離れるじゃない。」という、有り難いご助言もたくさん聞いてきました。でも、今、子供との関係のなかで生活自体が閉じてしまつて、悪循環し、外出たいのに出られないと悶々とし、社会と切り離されてしまつている人には大変辛い言葉です。

そうじゃない。赤ちゃんを連れてても外に出られるよ!——そんなメッセージが発信できたのならば、幸いです。そして、私たちの本の取材で少しでも子供連れの人達が楽に動くことができるよう、名古屋が変わってくれれば、変えていく声の大きな一つになればという思いで一杯です。

こんな名古屋になつて欲しい

私たちは、この本作りを通して母親の視点で、名古屋を眺めてきた訳ですが、最後に私なりに名古屋という「まち」に何を望むのか、また、どの様な変化を期待しているのかを考えみたいと思います。

現在の「まち」のあり方を「物」の観点から観るならば、総合的にはかなりの水準にあると言えるのではないでしょうか。それは、一般に名古屋人が信じている以上のものであ

ると感じています。もっと自信を持つとともに、様々な視点で見直して欲しいものだと思います。しかし、ディティールに関して言うならば、もっと多様な使い方を想定した配慮が望まれるのではないかでしょうか。先程述べたトイレやベビーベッドの議論を始めとして、そして、母親以外の視点——例えば高齢者や弱者の視点——からもより一層の洗練を望みます。それがデザイン都市名古屋の目指すべき姿ではないでしょうか。ちょっとした気配りや、仕掛けが、乳幼児を連れた母親達への大きな手助けとなりうることを常に忘れずにいていただきたい。議論をもっと一般的にするならば、色々な視点から見直し、様々な立場に配慮してデザインする。そんなデザイン感覚を忘れないで欲しいと思います。

次に、「システム」とか、「制度」の観点から考えてみたいと思います。最も必要なのは、新しい制度の創出よりも、行政サービスを始めとした、様々な情報の共有化にあると思います。本当に必要な情報が、必要な人に、必要なときに提供できる仕掛けを創りだす必要があるのではないでしょうか。現在は、母親にとって、ネットワークに参加しづらい時代かも知れません。核家族化が進み、世代間の交流が希薄化し、隣人との接触が減少するなかにあって、他人や社会、情報に対する飢えを、多くの人々が感じているとおもいます。これを、行政なり、民間なり、自発的な草の根ネットワークなりがフォローする体制を求めていかねばならないと感じます。これには、意外な方向からのアプローチが期待できるかも知れません。例えば、パソコン通信上で育児相談がなされてたり、母親相互のネットワークが形成されてたりしているのがその萌芽とも言えるのではないでしょうか。

そして、最後に「人」の視点から感じることを述べてみたいと思います。一言で述べるならば、名古屋の母親は、受け身の性格が強いのではないかということです。読者カード

等を読んでいますと、「こういう情報が欲しい」とか、「こういう情報を得るにはどうしたいいでしょうか」といった内容が多いように思えますし、取材の時もそんな感想を得ました。もっと自分たちで情報を発掘し、発信し、発想して行かねばならないのではないかと、自戒の念を含めつつ感じています。少なくとも、私はこの活動を通じて、多くの人とのネットワークを得ることができましたし、今後も何らかの情報発信をしていきたいと考えています。誰も一人では悩みを解決できないのですから。

明日の名古屋の創造に、小さな母親からの視点ですが、何らかの働きかけができると考えています。

——追記——

私たちの発行した『名古屋エンジョイ子育てガイド』は、風媒社から1,200円で発行されています。

本ガイドブックは、子育てに取り組む母親のために、『SOS(困った時に)』『学ぶ(母親だって学びたい)』『暮らす(賢い生活のために)』『遊ぶ(子供と一緒に遊びに出よう)』といった4つの切り口から、様々な情報を収集したものです。ご参考になれば書店でお手に取っていただき、また、御買上いただければ望外の喜びです。なお、ご覧になったご感想をお聞かせ願えれば、今後の参考にさせていただきたいと存じます。



海外便り

—名古屋のまちづくりに思う—



ゆさ みちこ
遊佐 道子

by MICHIKO YUSA

PROFILE

1974年 国際基督教大学卒
1983年 カリフォルニア大学(サンタバーバラ)
博士課程修了(宗教学、比較思想史)
1983年より西ワシントン大学外国語学科で教える。この間、国際交流基金からリサーチフェローシップを授与され、南山大学宗教文化研究所に一年間寄属。現在、Ph.D. 西ワシントン大学教授、西田幾多郎の伝記を英文で執筆中。

名古屋に一年住んで、またアメリカのワシントン州のベリンハムという町に戻ってきました。ベリンハム湾をかたどっているラミー半島やサンファン島の島々の向こうに沈む夕日の穏やかな、それでも温かいオレンジ色の輝きが、静かに日没前の数十分の人々の営みを包みこみます。

ベリンハム市にある西ワシントン大学というところで私は教えているのですが、私の同僚が“Life is simple here”と言います。彼女は時々フランスに行き、パリに住んだ経験をも持っている人です。水がおいしく空気がきれいだというのはそれだけで生活を単純化するようです。

私はかつて東海岸(注:ベリンハムは西海岸にある)の或大学に仕事を得るべく、面接の旅を行ったことがあります。その時の空港から大学までのタクシーの窓を通してみた町の印象はかなり否定的でした。荒廃した倉庫などの醜い建物、古い道路や橋、そんな物を見るたびに心が痛んだのでした。その面接の旅からベリンハムに帰って来た時、初めて

何と自然が美しいことか、そしてそれがどれだけ私の精神的な栄養になっていたかがつくづく分かったような気がしました。幸いなことに(?)、私はその職を得ることが出来ず、安堵したのでした。

私はサンタバーバラというカリフォルニア州の太平洋岸に面した美しい町で大学院生の十年を過ごしました。その時に、初めて、都市の景観を保つという市民レベルでの運動に接しました。サンタバーバラには数世紀前のスペインからのカトリック神父がもたらした文化が根付いていて、町の作りにも、その影響が残っているのですが、その町並みを保存しようという動きがあり、町の一郭では屋根の色(赤っぽいレンガ)や、壁の色(白)、そして建物の高さが規制されました。その時に、私は町のユニークネスを後世に残したいという人々の願いを強く感じたものでした。

名古屋では南山大学の近くのちょっとした森のように鬱蒼と木々の繁った裏山が見える所に住むことが出来ました。鳥の鳴き声は勿論のこと、様々な虫、そして夏には蝉の鳴か

しい音に一日が始まり、一日が終わりました。この裏山に向かってあるヴェランダに庭園用のいすとテーブルをあつらえ、コーヒーを飲みながら新聞を読むのが大好きな時間の一つとなりました。日本の気候は戸外生活をエンジョイするためにあるようなものではないでしょうか。秋も十一月ごろまでは外にすわっても寒くなく、春もかなり早くから快適な温度になったように覚えています。夏の深夜などは、外でビールの一杯などでもゆっくり味わえば、日中の酷暑から生き返るような気がしたものです。

私がアメリカに渡ったのはもう二十年以上前のことになります。カリフォルニア大学で宗教哲学を勉強すべく日本を後にしました。それから時々夏休みに日本に数週間の単位で戻ったことはあっても、丸一年を日本で過ごすということは去年から今年にかけてが初めての経験でした。面白いことに、野菜などを見ても、その料理の仕方がわからないのです。私が料理することを習ったのはアメリカに来てからだからです。アメリカの野菜じゃないと料理ができない。八百屋さんのおばさんに私は日本の野菜が分からぬから料理の仕方を教えて欲しいと説明したところ、それからは、いつもとても親切に色々教えてください、私の食生活はそれだけ豊かになりました。しかし、ああ、悲しいかな、魚を食べる国であるはずの日本（名古屋）で、私は、新鮮な魚に出会う機会をあまり持たなかったのです。勿論、近くの魚屋で新鮮な魚を手に入れることはできても、アメリカの数倍かもっと払わなくてはいけません。安くて新鮮な魚を買うには、車が必要になる、というのは市場に行くためです。これには私はちょっと参りました。日本では恐くて車の運転をしないことにしていたからです。だから、おいしい魚はレストランに行った時とか旅に出た時にしか食べることが出来ませんでした。これはちょっとした inconvenience であったと言

ってもいいでしょう。こちらに帰って来てからは、日本で食べられなかった魚を食べようと、スズキや生きているカニやとりたての鮭と、魚三昧をしているところです。それも日本では想像もつかないような安い値段で。

さて、このようなことが都市計画 (city planning) とどのような関係があるか、疑問に思う方もあるでしょう。私にとっては、その町に住んだ時の quality of life というものがどれだけ大切であるかということを言いたいのです。都市計画というのに hardware と software といったものがあるのではないかと思うのです。ハードウェアというのは町をどのように合理的に美的にアレンジしていくかということかも知れません。ソフトウェアというのは、その町に住んでいる人がどれだけ「質のよい生活が出来るか」—それは食、住、教育、環境、その他を含めて—ということではないでしょうか。このようなことを考える時、やはり、今問題になっている環境にやさしいということがこれからの大好きな課題になってくるかと思います。

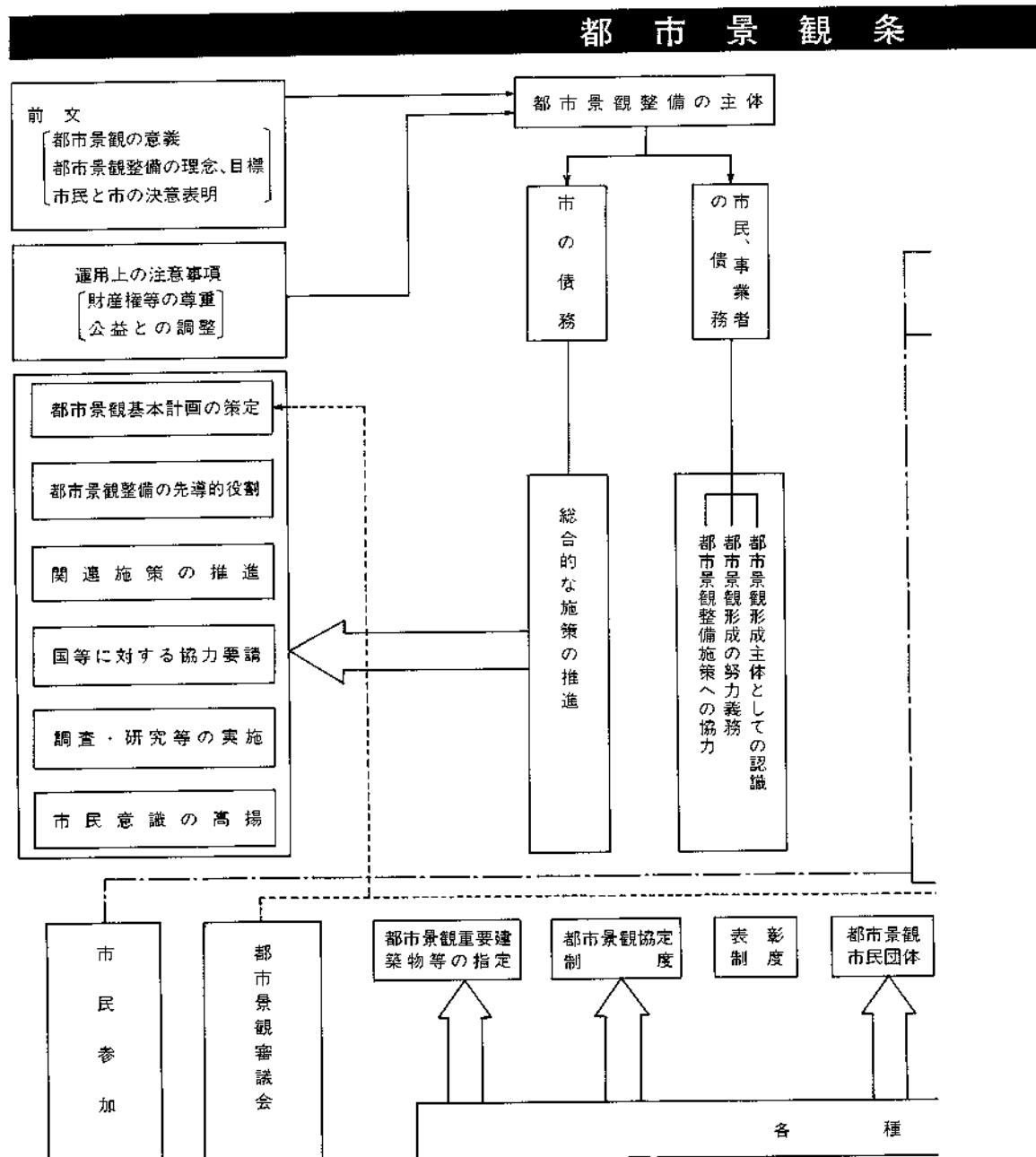
それにしても、日本の町の景観がどんどんアメリカ化しているような気がしてならないのです。もし日本がミニアメリカになってしまった日が来るとしたら、日本に観光の為に来る外国人は少なくなることでしょう。その点でも、私は、都市計画をなさる方々に「日本の（そして名古屋の）伝統とは何か。どのように伝統を大切にするべきか。」といったことを念頭にすすめて頂きたいと思います。名古屋にお城があることは、私には素晴らしいことに思いました。美しい信州の山々でしょうか、私達が見渡すことができる名古屋のもつっている自然、そして海、河川そのようなものをどうかフルに活かして、歴史と未来、そして快適な現在を持った町を皆様が作り上げていくように心からお祈りするものであります。

〔資料〕

- 1.名古屋市都市景観条例の概要
- 2.名古屋市都市景観基本計画の概要
- 3.都市景観整備地区の概要
- 4.名古屋市における都市景観行政の足跡

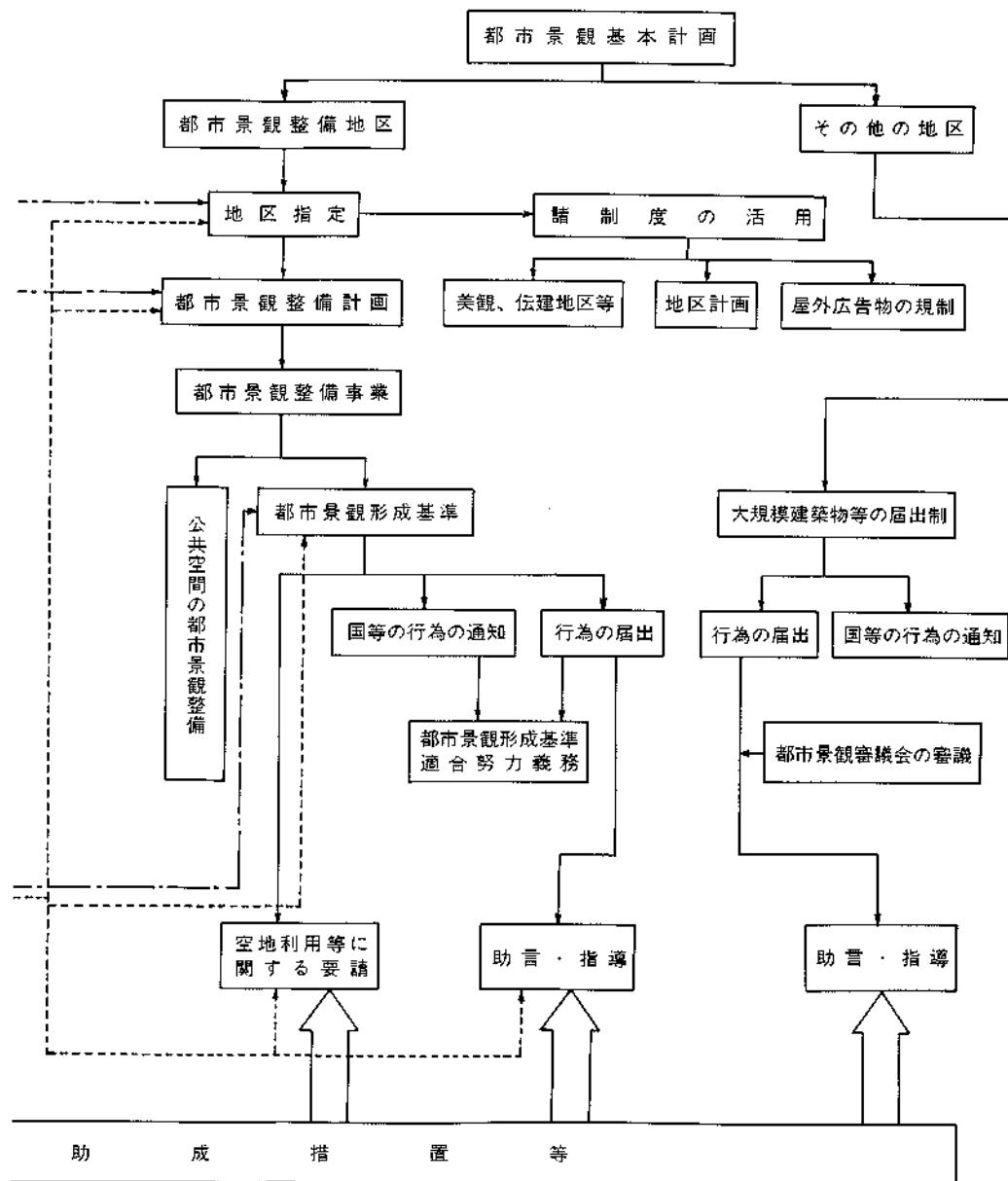
1. 名古屋市都市景観条例の概要

名古屋市では、景観行政を総合的に推進するために、昭和59年3月に「名古屋市都市景観条例」を制定している。



この条例は、市の景観行政の根幹をなすものであり、各種の景観施策がこの条例により位置づけられている。都市景観条例の体系を図示すると以下のようになる。

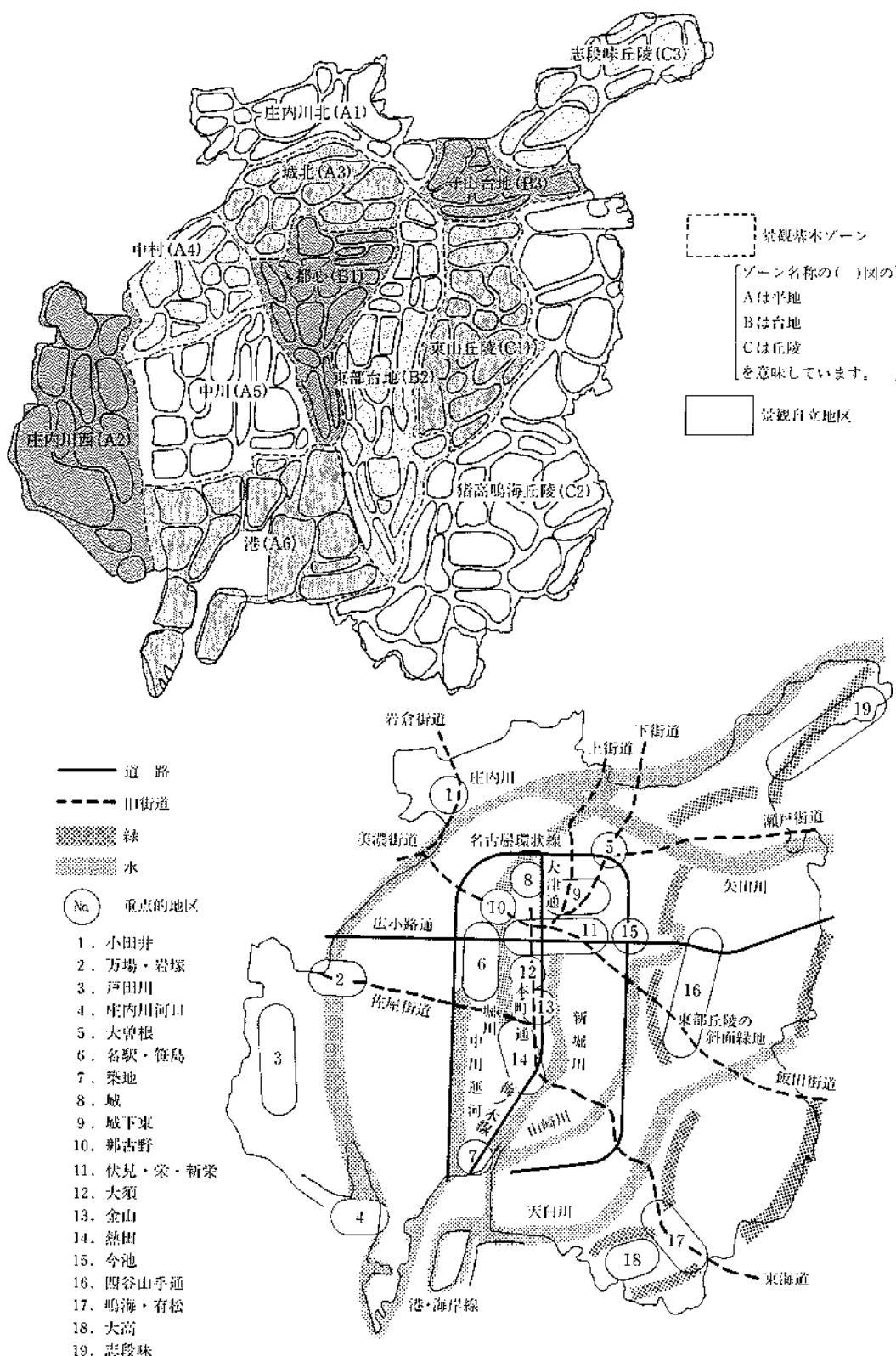
例 の 体 系 図



2. 名古屋市都市景観基本計画の概要

名古屋市では、都市景観条例第6条に基づき、昭和62年3月に都市景観基本計画を策定している。この計画は都市景観の整備を総合的かつ計画的に進めるため、都市景観の整備の基本的な目標を明らかにするとともに、市民と市がともに協力してその目標を実現するための指針となるものである。

A	都市景観とは 都市を構成する海、山、川などの自然や道路、公園、建築物などの人工的に作られたものの眺めにとどまらず、さまざまな都市活動や市民生活を反映したその都市の雰囲気、文化的香り、歴史性、親しみなど目に見えないものを含む幅広いもの。
B	計画の基本理念 ——「ふれあいと調和」
C	計画の基本目標 ——めざすべき都市のイメージ <ul style="list-style-type: none"> ・秩序ある都市空間の中にゆたかな自然を取り入れた美しいまち ・活気に満ちた魅力あるまち ・歴史の深みを感じさせるまち ・人々の心遣いとときめきをかもしだすまち
D	景観基本ゾーン計画 <ul style="list-style-type: none"> ● 景観自立地区 いくつかの景観資源が組み合わさって、その総合的印象が一つのまとまりを持った地区として、市内全域を186の「景観自立地区」に区分し、それぞれの地区毎に景観整備の目標・方針を示している。 ● 景観基本ゾーン 景観自立地区をまとめたもので、平地部、台地部、丘陵部の三つの大ゾーンを土地利用状況、河川、道路などの存在を考慮して12の「景観基本ゾーン」として区分しており、それぞれのゾーン毎に景観整備の基本目標、基本方針を示している。
E	景観基本軸計画 ゾーンとゾーンを結ぶ線的要素で、名古屋の都市景観の骨格となっている河川、道路、旧街道等を「景観基本軸」として設定し、景観基本軸毎にその景観特性と望ましい将来象を示している。
F	重点的地区 特に重点的にすぐれた都市景観を創造し、又は保全する必要がある地区を「重点的地区」として19箇所選定し、順次「都市景観整備地区」として指定を行っていく。



G

20の施策テーマ

「めざすべき都市のイメージ」をもとに、景観基本ゾーン計画、景観基本軸計画ごとの「景観整備の目標」を実現していくための手立てとして、20の施策テーマを設定している。

都市景観基本計画の基本目標

名
古
屋
市
基
本
構
想

ゆとりとうるおいのあるまちをめざす

施策テーマ

- 緑をのこす、ふやす
- 水に親しめるようにする
- 動植物を大切にする
- 地形をいかす
- 四季の変化を演出する

秩序ある都市空間の中にゆたかな自然を取り入れた美しいまち

- 自然をゆたかに取り入れる
- 自然を演出する

活気にみちた魅力あるまち

- わかりやすく、美しい都市基盤をつくる
- 活気にみちた、楽しい都市空間を演出する

- 道路をいかす
- 歩道を大切にする
- 公園をいかす
- 建築物・工作物を調和させる
- 街並みに芸術性を導入する
- 空地などを修景する
- サイン類を整える
- ランドマークでひきしめる
- 眺望を演出する
- 夜景を演出する

歴史の深みを感じさせるまち

- 歴史を感じさせる
- 歴史を現代にいかす

- 歴史的遺産をのこす、復元する
- 心象風景を大切にする

人びとの心遣いとときめきをかもしだすまち

- 市民参加を促す
- ふれあいをかもしだす

- 市民の関心と共有の意識を高める
- 市民運動を推進する
- ふれあいの場をつくる

3. 都市景観整備地区の概要

都市景観条例に基づく都市景観整備地区は現在5地区あり、

それぞれの地区における整備の基本目標や

都市景観形成基準の概要は以下のようになる。

地区名	久屋大通地区	名古屋駅地区	築地地区	広小路・大津通地区	四谷・山手通地区
指定年月日	昭和63年3月31日	昭和63年3月31日	平成2年1月4日	平成3年2月5日	平成5年7月1日
指定面積	約30.2ha	約45.2ha	約51.8ha	約29.3ha	約57.8ha
整備の基本目標	1. 名古屋の顔にふさわしい都心の核となるまちづくり 2. 活気と賑わいとやすらぎのあるまちづくり 3. 誰もが住みたくなるような暖かみと親しみのあるまちづくり 4. 市民と市の共同作品となる一體的・総合的まちづくり	1. 名古屋大都市圏の玄関としてのイメージアップ 2. ターミナルとしての利便性、快適性の向上 3. 都心商業・業務地区としての活気と魅力づくり	1. 國際都市名古屋の海の玄関としてのイメージアップ 2. 異国情緒ある港らしい個性豊かなまちをつくる 3. 觀光・レジャーの拠点として活気と賑わいにあふれたまちをつくる 4. 水と緑をいかした快適な居住環境をつくる	1. 名古屋の中心商業地としてにぎわいと活力あるまちをつくる 2. 歩いて楽しむことのできる親しみとふれあいのあるまちをつくる 3. 活発な都市文化活動や多様な交流が展開されるよう活気に満ちた魅力あるまちをつくる 4. 名古屋の中心部を東西及び南北に貫く都市の骨格にふさわしいわかりやすいまちをつくる 5. 歴史的財産を継承した文化と情報に満ちたまちをつくる	1. 緑と坂と曲線をいかし、まちの中に四季を感じられるまちをつくる 2. おしゃれな店舗などが集積し活気と賑わいのある商業地をつくる 3. 大学をいかして若者が集まる文化の香るまちをつくる 4. 社寺や街道など歴史的資産をいかしたまちをつくる
都市景観形成基準の主な特徴	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物は量感のある規模とする ・1階は壁面後退 ・駐車場出入口は可能な限り大通に面さないこと ・自販機は大通に直接面して設置しない ・広告物は自家用を原則とする ・突出広告の突出幅、下端高 ・屋上広告は極端な搭状をさけること ・テレビ塔からの景観配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物は高さ20m以上で量感あるもの ・1、2階は壁面後退 ・1階用途は物販・飲食を原則 ・駐車場出入口は原則主要道路に面さない ・自販機は道路に面して設置しない ・アーケードは禁止 ・広告物は螢光色を使用しない、地上60m以下 ・突出広告の突出幅、下端高 	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物は間口10m以上を目標 ・屋根の形態に三角形を原則とする ・外壁は白色系とする ・窓、日除けテント等の色彩 ・駐車場出入口は原則江川線に設けない ・突出広告の幅、高さ ・突出広告の突出幅、下端高 ・屋上広告は原則禁止 ・異国情緒等の演出 	<ul style="list-style-type: none"> ・1、2階は壁面後退 ・1階用途は物販・飲食・サービス店を原則 ・日除けテントのデザイン ・アーケードは設置しない ・自販機は道路に面して設置しない ・突出広告の突出幅、下端高 ・屋上広告は建物と一体性のあるデザインとする ・重要建築物等への景観配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・建築物は坂と緑と曲線に調和し個性的で質の高いものとする ・1階は壁面後退 ・緑と調和した建築物の色彩 ・堀・擁壁の緑化 ・広告物は自家用広告 ・突出広告の突出幅、下端高 ・屋上広告は原則設置しない ・地形や植生をいかした開発 ・空地外周等の修景

4. 名古屋市における都市景観行政の足跡

(昭和52年～平成6年)

年、月	事　項	備　考
昭和52年12月	「名古屋市基本構想」策定	・「調和のとれた魅力ある都市景観の創造」を施策の大綱の一つとして掲げる
54. 2月	「都市景觀整備計画基礎調査」実施	
55. 1月	「名古屋市基本計画」策定	・「都市の美観」の項の中で、「市民、事業者、行政の役割を明らかにするとともに、施策の指針となる都市景観条例を制定する」としている。
10月	「名古屋市都市景觀懇談会」設置	学識経験者13人によって構成
12月	「都市景觀整備計画策定調査」実施	
56. 4月	計画局都市計画課に都市景觀担当主査設置	
8月	都市景觀懇談会が「中間のまとめ」を発表	・都市景觀整備の必要性 ・名古屋の現状と課題について
57. 3月	都市景觀懇談会より政策提言がだされる。	・都市景觀行政の進め方 ・都市景觀基本計画のあり方 ・都市景觀行政推進のための制度・体制などについて
4月	都市計画課に都市景觀担当主幹設置	
6月	「クリーンシティ・グリーン名古屋推進會議都市景觀整備部会」発足	以後、府内における調整組織である「都市景觀行政連絡調整会議」として受け継がれる。
58. 2月	久屋大通地区都市景觀整備推進委員会発足	
3月	「都市景觀に関する世論調査報告書」作成	都市景觀懇談会による政策提言を受けて実施
4月	計画局に都市景觀室設置	景觀整備担当、広告物担当
8月	久屋大通地区を「都市景觀整備モデル地区」として指定する。	「久屋大通地区都市景觀整備モデル事業実施要綱」に基づく指定。 以後、景觀条例、景觀整備地区の内容に反映される。
12月	都市景觀懇談会より都市景觀条例について答申が出される。	「名古屋市都市景觀条例（仮称）の具体的な内容について」
59. 1月	都市景觀市民シンポジウムの開催	テーマ：「未来なごやー名古屋の魅力ある都市景觀を求めて」 コーディネーター：水野 宏氏 他

年、月	事項	備考
昭和59年 3月	「名古屋市都市景観条例」制定	同年4月施行
4月	「名古屋市都市景観賞」の実施	建築局において昭和57年度、58年度に実施した「都市美観優秀建築賞」を都市景観賞として発展させる。以後、毎年実施
7月	「名古屋市都市景観審議会」発足	学識経験者、市議会議員、関係行政機関職員、市職員25名以内によって構成。
12月	「歩行者系サインに関する調査」実施	
60. 2月	久屋大通地区都市景観協議会を都市景観市民団体として認定（第1号）	・条例に基づき認定された団体に対しては、技術的援助や、活動運営費を助成。 ・平成6年度現在、6団体を認定。
	「景観アドバイザー」を設置	・建築物担当、広告物担当の2名体制
61. 7月	都市景観審議会より都市景観基本計画について答申が出される。	名古屋市都市景観基本計画についての調査、検討に関する答申
8月	「都市景観市民フォーラム'86」開催	テーマ：「デザインなごや」へのステップ ～都市デザイン〈都市景観基本計画〉をさぐる 基調講演：黒川紀章氏 他
	「久屋大通公園モニュメント設計競技」の実施	・応募作品点数148点 ・最優秀、2等、3等各1点、佳作5点
62. 3月	「名古屋市都市景観基本計画」策定	
	「久屋大通都市景観整備地区」指定	久屋大通及び東西30mまでの区域 約30ha
	「名古屋駅都市景観整備地区」指定	名駅通、桜通及びその沿道 約18ha
4月	都市景観室に名古屋駅前整備担当主幹設置	
	都市景観条例に基づく届出制度の開始	・整備地区内における建築行為等 ・大規模建築物等の建築行為等
6月	都市景観整備関係行政機関等連絡調整協議会及び都市景観整備関係業界懇談会の設置	
	歩行者系サイン設置モデル事業の実施	官公庁地区及び久屋大通地区
8月	錦三丁目（錦三）地区を都市景観協定として認定	・条例に基づき、地域の景観を守り育てるため、締結した協定を市長が認定告示する。現在当地区のみ認定。
63. 4月	景観アドバイザーを増員	工作物担当を1名増員

年、月	事　項	備　考
昭和63年 5月	建設省より「都市景観形成モデル都市」の指定をうける	
6月	都市景観室に景観シミュレーションシステムを導入する	パソコン対応の2次元、3次元画像処理ソフトウェアを用いて、計画・設計段階における景観評価に利用。
7月	歩行者系サイン設置モデル事業の実施	名古屋駅前、栄、金山駅前など
8月	「名古屋市新基本計画」策定	
11月	「国際パブリックデザインフェアNAGOYA '88」開催	<ul style="list-style-type: none"> ・パブリックデザインに関わる企業や製品の国際展示会、シンポジウムを通じ、国際的な情報等の交流、公共スペースづくりへの提案等を行ってゆく。 ・テーマ：世界の街かどーその新しい波
12月	「都市景観形成功成」等の助成制度の施行	<ul style="list-style-type: none"> ・「都市景観形成功成」 ・「都市景観重要建築等保存助成」 ・「建築物共同化助成」 ・「建築物等除却助成」 <p>※なお、「都市景観市民団体助成」については昭和60年2月に施行。</p>
平成元年 3月	「名古屋市歩行者系サインマニュアル」を制定	
6月	「デザイン都市宣言」を市会にて議決	
7月 11月	「世界デザイン博覧会」開催	
11月	「名古屋市都市景観重要建築物等」指定 (第1回目：12件)	<ul style="list-style-type: none"> ・条例に基づき、都市景観の形成上重要と認める物件を市長が指定。現在45件
2、1月	<p>「築地都市景観整備地区」指定</p> <p>「都市景観シンポジウム」開催</p>	<p>整備地区3地区目の指定。 江川線(港区役所以南)及びその沿道とガーデン埠頭一帯。約52ha</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市景観賞の表彰式に併せて開催 ・テーマ：「デザインの見える街角」 ・基調講演：内藤 昌氏 他
3月	<p>「イメージアップなごや」市長感謝状贈呈</p> <p>「都市景観に関する世論調査報告書」作成</p>	<p>AMMNAT 他 計12件</p> <p>条例制定後5年が経過し、市政百周年を契機に、市民意識の変化等を把握する。</p>
4月	都市景観室の名古屋駅前整備担当主幹を地区景観整備担当主幹とする	

年・月	事　項	備　考
平成 2 年 4 月	スポット景観整備事業の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・都市景観整備地区以外の地区を対象として、各区 1 地区を地域の魅力ある界隈づくりや、地域特性を生かしたまちづくりをめざした景観整備を行う。 ・平成 2 年度より各年度 2 地区づつ整備。 ・現在 7 地区において整備完了、5 地区において整備中。
10月	「アーバンデザインフェア」開催	<ul style="list-style-type: none"> ・建設省が10月4日を「都市景観の日」として定めたのを契機として、アーバンデザインフェアを名古屋で開催。 ・アーバンデザインシンポジウム 基調講演：黒川紀章氏他 ・アーバンデザイン展 ・タウンウォッチング（久屋、広小路、名駅、若宮）
11月	「国際パブリックデザインフェアNAGOYA '90」開催	<ul style="list-style-type: none"> ・テーマ：世界の街かどー出合いのデザイン
3．2月	「広小路・大津通都市景観整備地区」指定	<p>整備地区 4 地区目の指定。 広小路通（納屋橋～広小路葵）、大津通（錦通～若宮大通）及びその沿道。 約29ha</p>
4月	「名古屋市屋外広告物条例」改正	<ul style="list-style-type: none"> ・新規制度として、広告物活用地区、総量規制地区、広告物協定地区等を設ける ・禁止地域として、文化財等を追加 ・禁止物件として、道路上の車止めやガードレール等を追加 ・適用除外物件についての整備など
10月	「都市景観重要建築物等」指定 (第 2 回目：7 件)	愛知学院楠元学舎 1 号館 他
	「タウンウォッチング」開催	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 2 年10月のアーバンデザインフェアでの開催に引き続くもの。 ・開催場所：新栄～大曾根
	建設省「都市景観大賞」受賞	<ul style="list-style-type: none"> ・平成 3 年度より建設省が実施。景観形成事例部門（地区レベル）で「若宮大通」が受賞。
4．1月	「都市景観シンポジウム」開催	<ul style="list-style-type: none"> ・都市景観賞の表彰式に併せて開催 ・テーマ：「語りかけるまち」 ・基調講演：紙野 桂人氏 他
2月	「名古屋駅都市景観整備地区」拡大	<p>広小路通・大閻通・椿町通及びその沿道と名古屋駅を追加指定。 約18ha → 約45ha</p>

年 月	事 項	備 考
平成 4 年 5 月	「ランドマーク整備計画策定調査」実施	・上社、楠、名古屋西各 J C T におけるランドマーク整備計画策定のための調査検討
10月	「都市景観重要建築物等」指定 (第 3 回目 : 13 件)	カトリック主税町教会礼拝堂 他
	「タウンウォッキング」開催	・開催場所 : 本山～八事～雲雀ヶ岡 (四谷・山手通)
	建設省「都市景観大賞」受賞	・景観形成事例部門(小空間レベル)で「明和高前街園」が受賞。
11月	「国際パブリックデザインフェアNAGOYA '92」開催	・テーマ : 世界の街かどーステージの発見
5. 6 月	「歩行者系サインマニュアル改定調査」の着手	・昭和63年度に策定した「名古屋市歩行者系サインマニュアル」を運用する中で生じた諸問題に対応するため、改定作業に着手する。
7 月	「四谷・山手通都市景観整備地区」指定	整備地区 5 地区目の指定。 四谷・山手通(本山～八事～雲雀ヶ岡)及びその沿道。約58ha
10月	「都市景観重要建築物等」指定 (第 4 回目 : 13 件)	名古屋大学豊田講堂 他
	「タウンウォッキング」開催	「まちづくりフェスタ」(都市計画課主催) と併せて開催。開催場所 : 榎周辺
	建設省「都市景観大賞」受賞	・都市景観100選で「久屋大通」が受賞 ・景観形成事例部門(地区レベル)で「白鳥庭園」が受賞。
6. 1 月	公共建築物・工作物等デザイン向上策検討の開始	・各事業課において実施されている施設のデザイン検討について、決定システムの確立を目指すべく、ワーキンググループを発足する。
2 月	「都市景観賞10周年記念講演会」開催 (都市景観賞受賞作品10年間で延べ106件)	・講演 : 「都市デザインと色彩」 尾崎 真理氏 ・トーク : 「都市景観賞10年とこれからの 都市デザイン」 柳澤 忠氏、広瀬一良氏、高田弘子氏
6 月	「屋外広告物写真コンテスト」実施	・応募総数456点 金賞 : 1 点、 銀賞 : 2 点、銅賞 : 3 点、入選 : 48 点

年、月	事　　項	備　　考
平成6年8月	歩行者系サイン設置モデル事業実施	<ul style="list-style-type: none"> ・総務局において実施された「わかりやすいサイン整備モデル事業」の一環として実施。 ・改定歩行者系サインマニュアル案に基づいてサインを設置する。 ・名古屋駅周辺及び瑞穂運動場・新瑞橋周辺
	「国際パブリックデザインコンペティション NAGOYA'94」実施	<ul style="list-style-type: none"> ・「国際パブリックデザインフェア'94」の一環として実施。 ・東名高速道路名古屋インターチェンジ内に設置するオブジェのデザインが対象

編集後記

「都市景観」という言葉は、まちづくりの話題としてそれほど新鮮味をもって語られなくなり、まちづくりのあたりまえの要素として扱われるようになってきました。しかし、その反面、始動期の試行錯誤の様々な反省のもとに、より一層の「都市景観」の充実が求められるようになってきました。

名古屋市でも都市景観条例を制定して10年。その間に世界デザイン博覧会の開催に伴う都市景観整備を始め様々な施策を展開しています。しかしながら、10年を経た今日、始動期の様々な試行錯誤を越えた、より一層の「都市景観」の充実が求められる大きなターニングポイントに差し掛かっていると思われます。例えば、全国で都市景観整備が似たような素材、手法、デザインで進められてきた結果、逆に特徴のない町並みが出来上がってしまったとも言われており、大なり小なりその傾向を拒むことができない状況にあるのではないかでしょうか。

これまでの進められてきた都市景観施策を振り返るとともに新たな時代に向けた都市景観整備の方向性を様々な新しい視点から探ることにより、「都市の魅力」とは何か、「都市景観」とは何かを改めて問直すことが重要ではないでしょうか。

今回の特集が、そのような議論の一つのきっかけになれば幸いです。

アーバン・アドバンス No.4

1994年11月発行

編集・発行

財団法人名古屋都市センター

〒460 名古屋市中区金山二丁目15番16号

Tel: 052-321-1441

Fax: 052-321-1491

印刷

長苗印刷株式会社

アーバン・アドバンス

Urban Advance

NO.4 1994.11



財団法人名古屋都市センター
Nagoya Center for Urban Advancement