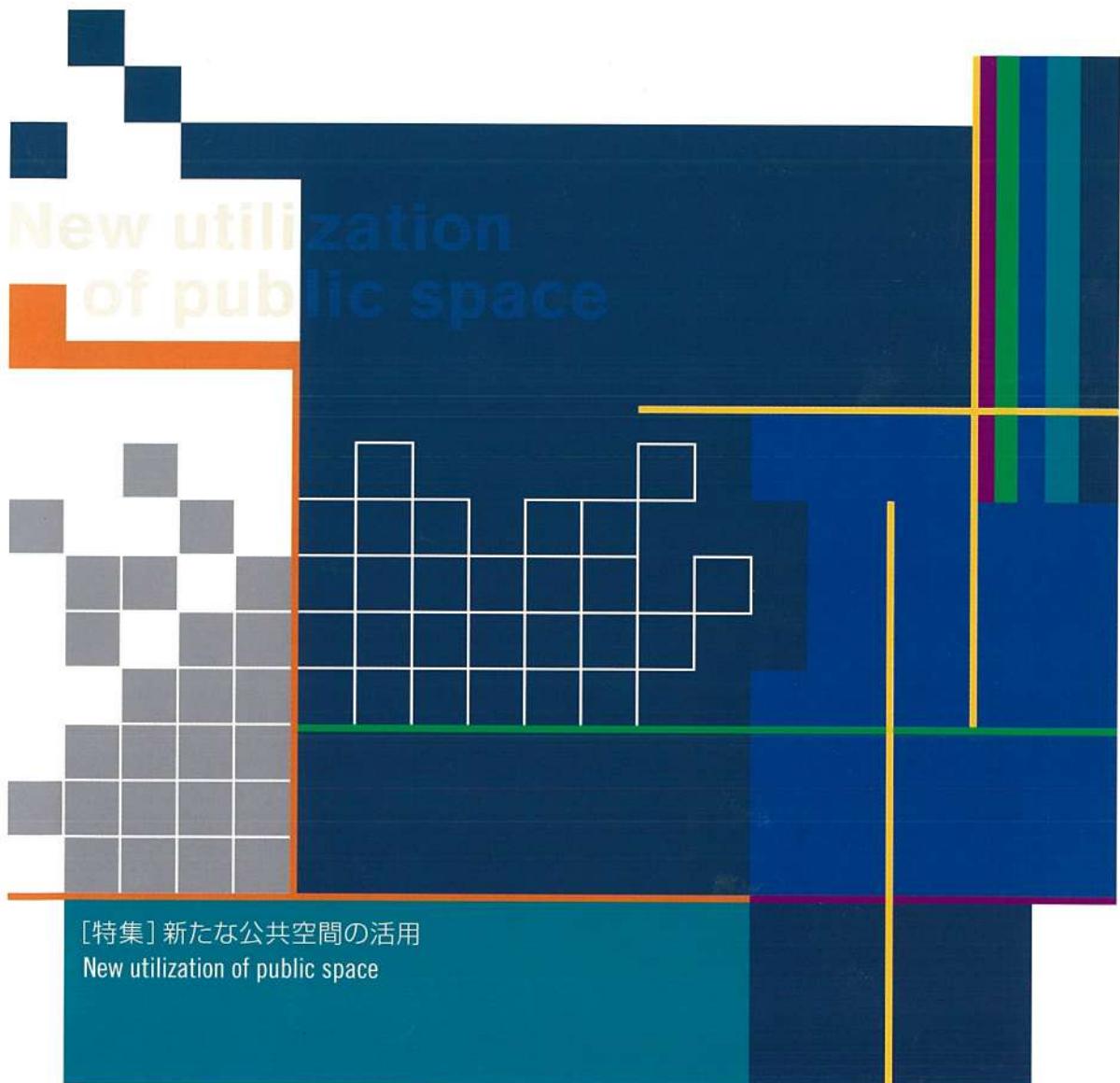


アーバン・アドバンス

| Urban Advance | No.12 1998.12 |





目次

CONTENTS

[特集] 新たな公共空間の活用 Special Issues *New Utilization of Public Space*

| | | |
|----|--|--|
| 11 | 世界の公共空間と公共性の意義 Public Space in the World and Significance of Public Spirit | 東京大学 生産技術研究所助手 村尾 修 <i>Osamu Murao</i> |
| 20 | 21世紀の道路を考える 一道路審議会レポートー Road Toward 21th Century | 建設省中部地方建設局 道路部道路計画第二課課長補佐 村松 千明 <i>Chiaki Muramatsu</i> |
| 29 | にぎわいと親しみのあるウォーターフロント空間 一ウォーターフロントの整備手法ー Waterfront Space with the Bustle and the familiarity | 運輸省第五港湾建設局 企画課調査係長 小澤 敬二 <i>Keiji Kozawa</i> |
| 36 | 河川空間の使い方 一都市河川庄内川における事例ー Practical Use of the River Area in Shonairiver | 中部地方建設局 庄内川工事事務所調査課長 松原 誠 <i>Makoto Matsubara</i> |
| 42 | 都市部における道路交通空間の新たな利用方法 ー幅員の広い繁華街幹線道路を夜間駐車スペースとして活用ー New Utilization of Road Traffic Space of the City | 愛知県警察本部 交通部交通指導課警部 筒井 勝昭 <i>Katsuaki Tsutsui</i> |
| 51 | 歩行者空間のデザイン Design of Pedestrian Space | (有)宇川建築計画事務所 宇川 民夫 <i>Tamio Ugawa</i> |
| 59 | 地球を彫刻する 一イサム・ノグチと取り組んだ札幌モエレ沼公園ー Isamu Noguchi Sapporo Moerenuma Park | アーキテクトファイブ 川村 純一 <i>Junichi Kawamura</i> |
| 67 | 新しい京都駅ビル 一駅のある街ー New Kyoto Station Building - A Station Town - | 京都駅ビル開発(株) 常務取締役営業部長 内田 重行 <i>Shigeyuki Uchida</i> |
| 73 | 阪急宝塚線豊中市内高架下空間の有効利用について Under-Space Utilization of elevated railroad in Toyonaka | 豊中市役所 政策推進部企画調整室主幹 鉢井 芳彦 <i>Yoshihiko Hокoi</i> |

エッセイ *Essay*

| | | |
|----|--|---|
| 80 | 海外便り 一ポートランド・メトロ地域のまちづくりー Portland -Consensus Building for Enhancing the Quality of Life- | 鹿島 (株) A/Eプランニング部 後藤 太一 <i>Taichi Goto</i> |
|----|--|---|

自主研究 *Research*

| | | |
|----|--|--|
| 88 | 既成市街地の都市開発整備手法に関する研究 A Study on Urban Renewal Methods in Nagoya | (財)名古屋都市センター 研究員 青山 嵩 <i>Takashi Aoyama</i> |
|----|--|--|

New Utilization of Public Space



1



2

世界の公共空間



3

- 1 アゴラのストア（アテネ）
- 2 カンピエロ（ヴェネチア）
- 3 サンマルコ広場（ヴェネチア）
- 4 ラ・ビレット公園（パリ）
- 5 ボンビドゥー・センター（パリ）
- 6 パレ・ロワイアル（パリ）
- 7 ポルチモア水族館（ポルチモア）
- 8 皇后像広場（香港）
- 9 アバディーン（香港）
- 10 陶板名画の庭（京都）
- 11 キャナルシティ福岡（福岡）
- 12 東池袋ポケットパーク（東京）



4



5



9



6



10



7



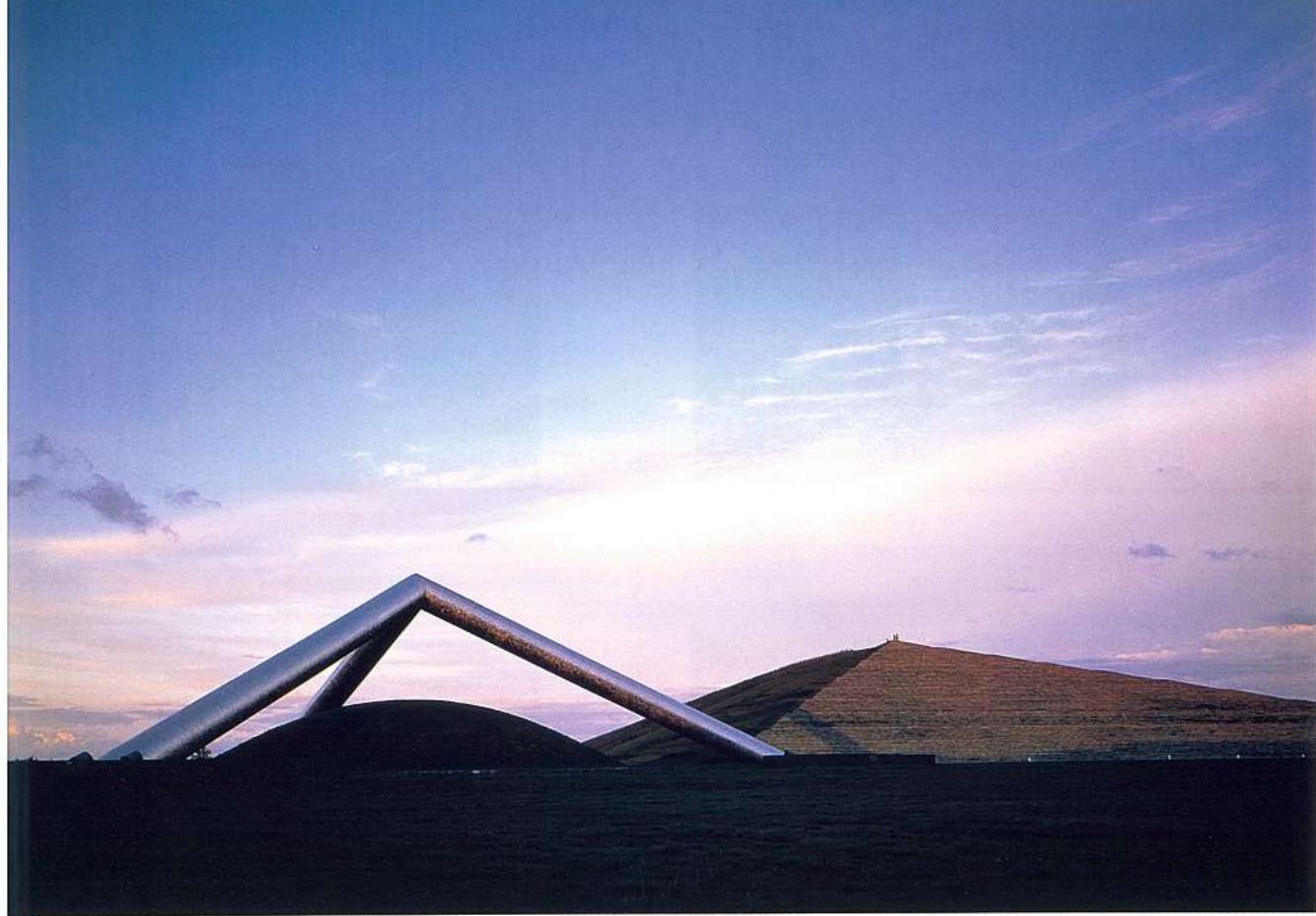
11



8



12



1

イサム・ノグチの遺作 モエレ沼公園



2



- 1 ガラスのピラミッド
 - 2 現場で指示するイサム・ノグチ
 - 3 國内道路
 - 4 水と戯れる子供たち
 - 5 モエレ沼公園全景
- 写真家・綿引幸造氏 提供



3

4



5



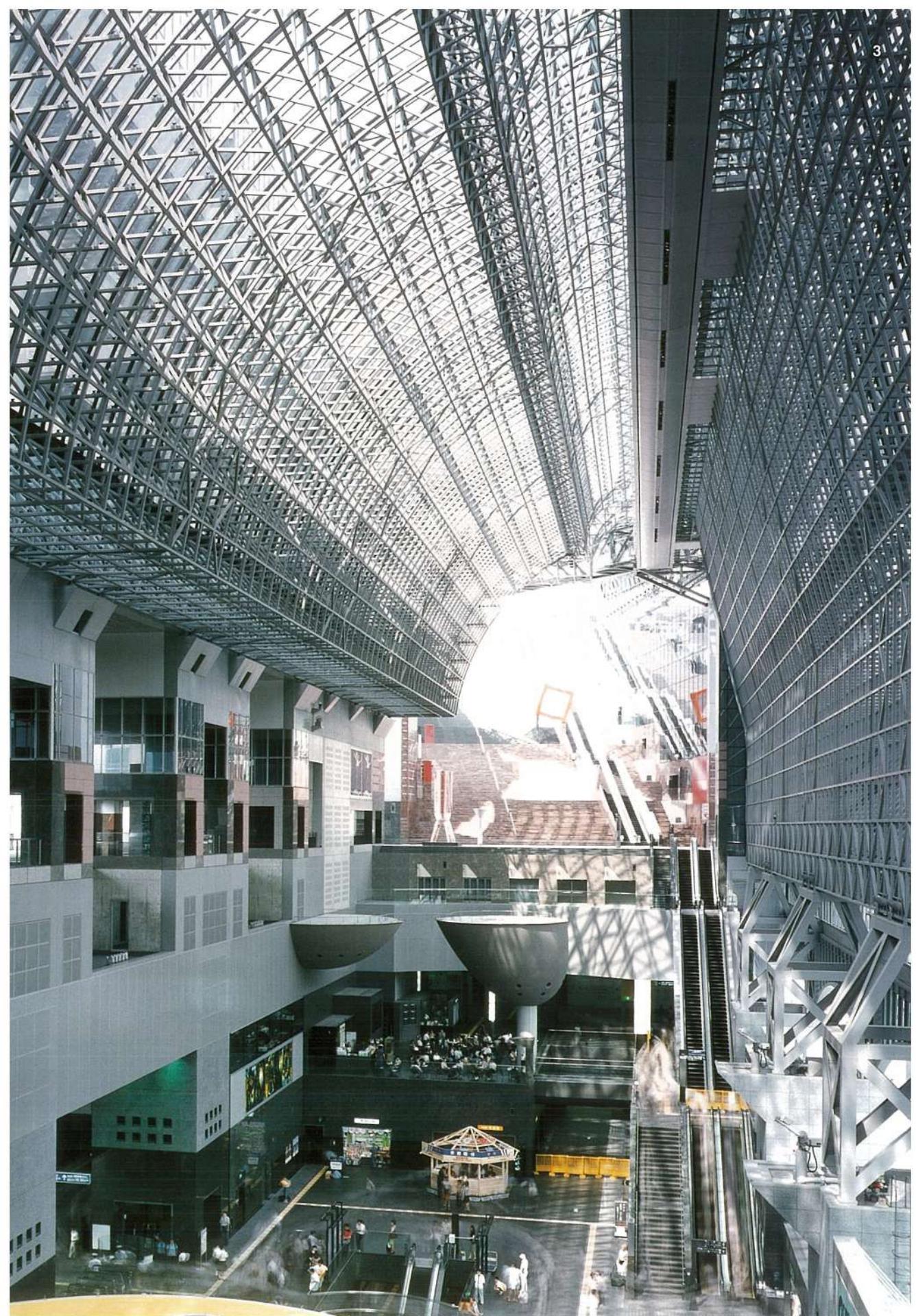
1

四代目京都駅



2

- 1 京都駅ビル正面外観
2 大階段でのイベント風景
3 中央コンコースのアトリウム空間





1

ロマンティック・ハーバー



2



3

- 1 スターライトレビュー
- 2 名古屋港ガーデン埠頭
- 3 新舞子マリンパーク

はじめに

21世紀を目前にして、時代は大きく転換しようとしています。地球時代、人口減少・高齢化時代、高度情報化時代の本格化とともに、こうした時代の動きに対応できるよう諸改革が進められつつあります。

こうしたなかで公共空間に対する社会的な要請も大きく変化してきています。

道路については、急激な都市化と自動車交通の増大に対応するため、これまででは自動車交通に主眼をおいた計画がすすめられていましたが、高齢者や交通弱者にも配慮し「人」と「車」とが共存できる空間形成、さらには阪神・淡路大震災の教訓から防災施設としての道路整備の重要性が一層強く認識されるようになりました。また、港湾は、物流機能や工業生産機能の強化を重点に整備が進められてきましたが、水際空間のもつ豊かさを大切にした、市民に親しまれる魅力ある空間づくりにも力点が置かれるようになってきています。

このように社会情勢の変容について、人々の価値観も変化し公共空間の整備内容も変化してきていますが、時代に先駆けた設計どおりに予算を付け整備したせっかくの公共空間が、管理の仕方や交通アクセスなどの問題でオープン時には魅力的だった空間も色あせてしまい、次第に使われなくなってしまうことがあります。

公共空間は、市民ニーズ、社会ニーズに応じて整備されることが重要です。そして、市民に利用されてこそ価値があるといえましょう。そこで、今回の機関誌の発行にあたっては、「新たな公共空間の活用」をテーマに、賑わいやうるおい、さらには活力を創出する新しい公共空間の活用の仕方などに焦点をあて特集を組むことにしました。

[特集]

新たな公共空間 の活用

世界の公共空間と公共性の意義

東京大学生産技術研究所 村尾 修

1. 1998年パリの夜と2002年東京の夜

この夏少し早めの休暇をとり、ワールドカップが開催されているフランスに行き、パリ近郊のサンドニでフランスーイタリアの試合を観戦してきた。接戦の末、開催国フランスがベスト4進出を決め、その夜パリの街は大いに盛り上がった。電車の中では見知らぬ者同士が手を取りあい皆でラ・マルセイエーズを歌い、車道ではクラクションを奏でる車が飛び交い、シャンゼリゼ通りでは大人から子供までが喜びに酔いしれ歓声をあげ、朝方まで歓びを分かち合っていた。その数日後、私は帰国したが、フランスは見事世界一に輝き、パリの歓天喜地の様子は自宅のテレビを通して十分に伝わってきた。

代表チーム初出場で沸いた日本のW杯熱も一段落した9月某日、日本経済新聞の夕刊にフランスが優勝した夜について「喜び分かつ歌もなく」というタイトルで以下のような記事が掲載されていた。

「…日本には大通りに飛び出し唱歌する歌も、何十万人という人間が集まって喜びを分かち合う場所もないと思う。…2002年W杯に勝ったら、日本は銀座をちょうど並行し、皇居前に集まってニッポン、チャチャチャと、がなるしかないのかな。」

サッカー日本代表の試合の時や横浜ベイスターズが優勝した時に、ファンが新宿の広場や横浜の商店街などに集まって喜んでいるのを見ると、自分たちで喜び分かち合う場を創るエネルギーを持っていることに感心するが、やはり何か感動を分かち合いたい時に、市民

が自然にどこからともなく集まって来られる都市の象徴となるような公共の場は是非とも欲しいものである。

海外から帰国した後に車窓からの日本の街の風景を見て、もう少し何とかならないものかと感じる人は多いかと思う。公共空間および公共性に関する日本と海外の違いは、景観的なものだけでなく、公共の場での人ととのコミュニケーションの仕方にもあるように思える。海外のホテルの廊下やエレベータで誰かと接すると必ずと言っていいほど笑みを浮かべ、簡単な挨拶を交わしてくれる。そういう対応に最初の頃は戸惑ったが、やがてその和やかな空気が心地よく感じられ、自分も率先して公共の場ではそのように振る舞うよう心がけている。開放的なコミュニケーションを満喫して帰国した途端、妙に窮屈なものを感じることが多い。日本のホテルの廊下ですれ違った見ず知らずの人に笑みを浮かべても不気味がられるのが落ちであろう。最近は家族の中の「おはようございます」、「いただきます」など基本的な挨拶ですら、少なくなっているようである。

戦後の高度経済成長の中で日本は都市化が進み、地方から都市へと人が流れ、地域に根

村尾 修 (むらお おさむ)



1965年 横浜生まれ
横浜国立大学博士課程
早稲田大学理工学総合研究センター研究員を
経て、現在、東京大学生産技術研究所助手
公共空間計画学、防災空間計画学

を張ったコミュニティが崩れると共に都市に住む人々の匿名性が一層強くなり、公共の場での人と人との関わり方が、かつて日本のあちこちで見られたものとは異なってきている。

本特集のテーマとなっている公共空間というものの中には、世の中を変える様々な可能性が秘められている。「それらは景観と関わり、都市の象徴となりうるなど空間的な側面にとどまらず、そこで過ごし方は、現在進行している数々の社会問題と密接に関わっているからである」。

本論文は4章で構成されている。2章では国内・海外の事例を取り上げ、公共空間という概念の多様性を見ていく。3章では日本とヨーロッパの公共空間・公共性に対する考え方の違いを気候・風土という側面から比較・検討し、4章で公共空間の社会的意義を示し、結びとしている。以上のような流れで公共空間と公共性について私の考えを述べていきたい。

2. 世界に見られる公共空間の事例

公共空間とは何を指すのだろう。公園、広場、道路、水辺などが最初に思い浮かぶが、役所のロビー、レストラン、電車の中なども含まれる。公共空間を定義することははある意味で可能かも知れない。しかし、例えば「みち」というものを考えて、そこが広ければ人は立ち話をするであろうし、一軒の屋台があれば、人が集まって賑わいの場がつくられるいは、自動車が通るかも知れない。そこは通路なのか、広場なのか、車道なのかというような議論は意味をなさなくなる。公共空間のある意味で目的的でない性格から、ここで公共空間を厳密に定義するのは控えたい。そのような前提で本章では、国内外の特徴的な公共空間をいくつか紹介する。

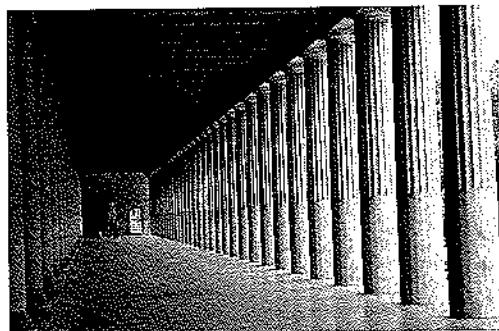
① アゴラ

古代ギリシャでは、アクロポリスと呼ばれる聖なる丘を中心とし、都市が形成されてい

った。神殿の立ち並ぶその聖なる空間に対して、丘の麓にはアゴラと呼ばれる俗なる空間が生まれ、公共の広場として栄えた。そこは市場となり様々な情報交換が行われ、またストアと呼ばれる列柱廊ではソクラテスら哲学者達が演説を行い、市民の集会場として使われた。

② カンピエロ

水の都ヴェネチアには、迷路のように入り組んだ街の所々にカンピエロと呼ばれる小さな広場がある。その使われ方も立地条件によって異なっており、教会前の憩いの場、オープンエアのレストラン、大道芸人による観光客の賑わいの場、カップルの隠れ處、シプシーの子供たちの踊り場などなど、それぞれ個性的な性格を持っている。ヴェネチアの人々は昔からこの小さな広場で人と触れ合い、酒を飲み交わし、語り合ってきた。カンピエロはヴェネチアの人々にとって生活の重要な場として機能してきたのである。



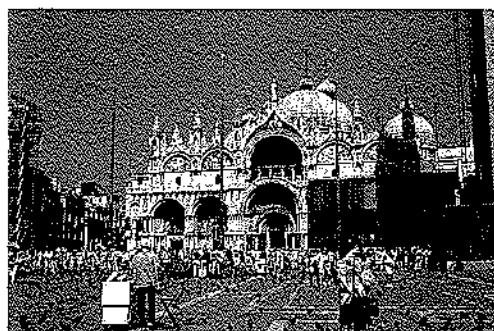
アゴラのストア（アテネ）



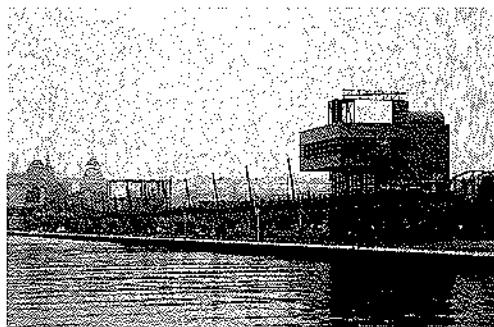
カンピエロ（ヴェネチア）



人で賑わうカンピエロ（ヴェネチア）



サンマルコ広場（ヴェネチア）

ラ・ヴィレット公園
(パリ、設計：ベルナール・チュミ)

③ サンマルコ広場

ヴェネチアにはこのカンピエロの他にカンポという大きな広場があり、さらに大きなビアツツァと呼ばれる広場がある。特に有名なビアツツァはサンマルコ広場であろう。ヴェネチアという都市の象徴であり、サンマルコ寺院等の建物と運河に囲まれた大きな美しい広場では、都市での様々な活動が繰り広げられ、ヴェネチアの魅力を醸し出している。

④ ラ・ヴィレット公園

現在、パリでは21世紀に向けてグラン・プロジェクトと呼ばれる都市規模の大プロジェクトが進行中である。大きなブルヴァールを中心としたパリのパロック的都市計画は有名だが、その基礎は19世紀にナポレオン3世によって描かれ、セーヌ県知事オスマンの強力な決断力によって実施された。その計画を実現するにあたって、土地の買い上げ、住民撤去など多くの痛みを作ったはずであるが、それらを断行することにより、確固たる都市構造が形成され、21世紀のヨーロッパの中心を目指すべく、新たな都市像を描き続いているのである。グラン・プロジェクトには新凱旋門、新オペラ座、オルセー美術館、ルーブルの増改築など多くのプロジェクトがあるが、ここではその中からいくつかを紹介する。

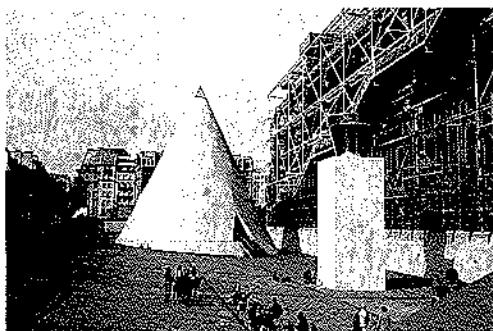
ラ・ヴィレット公園の計画はグラン・プロジェクトのひとつとして、パリ周辺部の食肉市場を現代の都市公園として再生するというものであった。国際コンペの結果、広大な敷地を面的要素(芝、水面等)、線的要素(道路、ブリッジ等)、点的要素(フォーリー)によって幾何学的に配置するというコンセプチャルなベルナール・チュミの案が採用された。休日などは若者がサッカーをし、賑わっている。

⑤ ボンビドゥー・センター

ボンビドゥー・センターはパリにおけるデザイン・アートの情報発信基地となっているが、建物完成当時は工場のような斬新なデザインから論議的的となった。商業施設のあるレ・アル広場にも近い建物前の広場は、常に画家や大道芸人が集まり、美術館主催の様々なイベントが繰り広げられている。

⑥ パレ・ロワイヤル

パリ市はデザインとアートに溢れる都市を目指しており、新凱旋門、公園、小さな広場



ポンピドゥー・センター
(パリ、設計：レンゾ・ピアノ、リチャード・ロジャース)



パレ・ロワイヤルのインスタレーション
(パリ、設計：ダニエル・ビュラン)

など、至る所で、アーティストによる公共空間を見ることが出来る。パレ・ロワイヤルではその周辺を活性化するためにビュランによってデザインされた縞模様の円柱を見ることが出来る。

⑦ ワシントン・モール

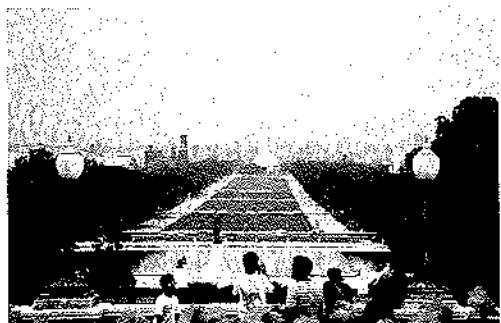
アメリカのほとんどの都市は、グリッドで構成されている。様々な文化的背景を持つ人々の集まるアメリカは言わずと知れた契約社会であるが、都市においても誰が来てもわかるようなシステムティックな構造になっている。歴史的過程の中で徐々に築かれてきたヨーロッパの都市と違い、開拓精神の中で無から有を創ることが出来たアメリカ都市の特徴であろう。

合衆国の政治を司るワシントンDCの都市の基本構造は19世紀にランファンによって計画された。小高い丘の上の国際議事堂とリンカーン・メモリアルを東西に配置し、それらをモールと呼ばれる約5kmのグリーンベルト

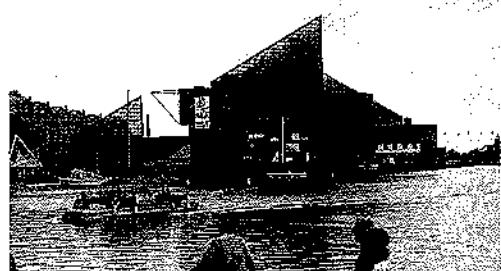
で結んでいる。モールの中には169mのモニュメントがそびえ立ち、ホワイトハウスとジェファーソン・メモリアルを結ぶ南北軸の中心となっている。モールは都市全体に秩序を与える都市軸を形成し、ワシントンDCを象徴するランドマークとして親しまれている。

⑧ インナー・ハーバー

インナー・ハーバーはボルチモアの新しい顔として数年前に生まれた。このウォーターフロントエリアには、水族館、科学センター、ベースボールスタジアム、フットボールスタジアムが立地し、レストランなどが立ち並び、シーフードを楽しむことが出来る。ウォーターフロントは、サンフランシスコのフィッシャーマンズ・ワーフやアトランティック・シティのボードウォークなどが有名だが、福岡のベイサイドプレイス博多、横浜八景島シーパラダイス、臨海副都心など、最近は日本でも魅力的な空間が多く見られるようになった。



ワシントンモール (ワシントンDC)



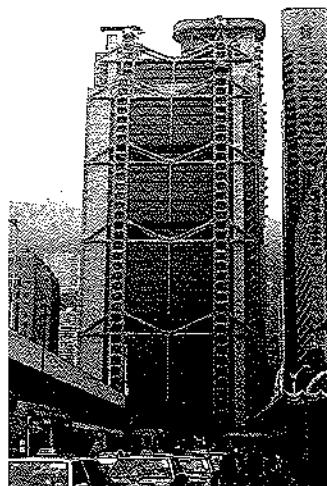
インナーハーバーのボルチモア水族館
(ボルチモア、設計：ケンブリッジ)

⑨ ウィンター・ガーデン

人が集まる屋外広場では、数々の物語が生まれたことであろう。しかし、それらは天候に大きく左右される。「もし雨の心配をしなくていい広場があったら…」それは人類にとって長年の夢だったかも知れない。やがて人間はガラスを発明し、空調技術等を向上させることにより、自然光や緑に溢れる屋外の快適性を残したまま、暑さ、寒さ、雨などネガティブな要素を排除した空間をつくることに成功した。ニューヨークのワールド・ファイナンシャル・センターにあるガラスのアトリウム、ウィンター・ガーデンはその典型である。

⑩ 皇后像広場

原宿の歩行者天国、買物客で賑わう繁華街、道路を占拠するデモなど、社会的情勢、文化の違いにより同じ公共空間でも様々な様相を呼びてくる。香港中環地区の香港上海銀行の前に皇后像広場というものがある。ある日曜日にそこを訪れると何千人というフィリピン人が集まっていた。一瞬異様な感じだが、皆サンドウィッチや弁当を食べながら、楽しそうにしている。彼女達は香港に出稼ぎに来ており、主にハウスキーパーとして働いているのだが、普段は外に出られないでの、



香港上海銀行
(香港、設計：ノーマン・フォスター)

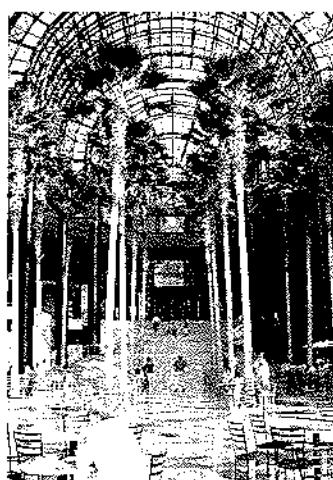


出稼ぎに来ているフィリピン人で賑わう日曜日の皇后像広場（香港）

日曜日にここに集まり、友達と一緒におしゃべりをしているのである。日本でも数年前に上野公園に外国人が集まっていたのを思い出した。

⑪ アバディーン

香港島の南西部にアバディーンという水上生活者の街がある。最近は周辺の高層マンションの開発により、水上生活者は徐々に減少しているらしい。船の中では老人が蒲団に入りテレビを見ている。船の上では洗濯物が太陽を浴び、犬が甲板を駆け巡る。周りを見渡せば、消防船がパトロールをし、岸辺にはガソリンスタンドがある。彼らにとって公共空間とは水の上であり、そこには水上ならではの公共のルールがあり、陸上では考えられない独特的な文化をつくっている。



ワールド・ファイナンシャル・センター、ウィンター・ガーデン
(ニューヨーク、設計：シーザ・ペリ)



アバディーン（香港）



キャナルシティ博多
(福岡、設計：ジョン・ジャニディ)



船上でくつろぐアバディーンの人々（香港）

⑫ キャナルシティ博多

日本に目を移そう。第四次全国総合開発計画に含まれていた核都市構想などから、80年代後半から各地で大規模な再開発が行われた。それらのいくつかは現在も進行している。またバブル前夜には、スキー場やゴルフ場などのリゾート開発や各種のテーマパーク建設が行われた。しかし、その大半は予想を下回る来場者数に伸び悩んでいる。1996年にオープンしたキャナルシティ博多はアジアから日本への玄関口福岡という立地条件も手伝ってか、来場者数は順調に伸びているようである。全体に流れる人口運河は既存の河川や博多湾、施設外の周辺環境とつながっており、太陽をモチーフとした広場では、様々なイベントが繰り広げられている。またナムジュン・パイクを始めとするアーティスト達により、光、水、モニュメントなどの環境が演出されている。



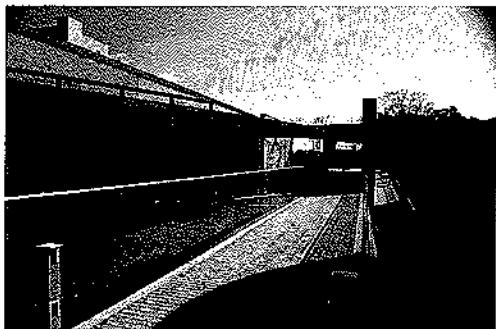
キャナルシティ博多、サンプラザ（太陽の広場）（福岡）

⑬ 陶板名画の庭

京都の北山通りに「陶板名画の庭」と呼ばれる屋外ギャラリーがある。陶板を用いて再現された名画が、安藤忠雄のコンクリートと水環境の中で佇んでいる。中でも目を見張るのが水中に咲くモネの「睡蓮」と、奥の広場にあるミケランジェロの「最後の審判」である。ウィンター・ガーデンで見られたように、ガラスと空調技術が屋外環境を室内に閉じ込めたのに対し、陶板は美術館に閉じ込められていた絵画を屋外に解き放ったのである。

⑭ 東池袋ポケットパーク

広場、河原などのオープンスペースは災害時には延焼防止、避難所、駐車場など様々な用途として使うことが出来るため、リダンダ



陶板名画の庭
(京都、設計：安藤忠雄)



東池袋ポケットパーク(東京)

ンシーに富んだ公共空間を多くつくることは防災都市計画上有効な手段となる。しかしながら建物の密集した都市の中に大きなオープンスペースを確保することは、財政的に重い負担がかかり、時間もかかるため現実的には難しい。東京の東池袋地区は木造建築物が密集しているため、火災危険度が比較的高い地区とされている。ここでは少しでも街の防災力を向上させようと住民と行政とが連携し、防災ポケットパークづくりに取り組んでいる。大きなオープンスペースを確保するのは難しいため、取得しやすい土地を行政が購入し、その土地を住民がポケットパークとして管理しているのである。各ポケットパークのコンセプトは住民らがアイデアを出し合った結果決定され、その中には「モーモー広場」、「四季の花広場」などユニークなものが多くある。

ここでは世界にあるいくつかの公共空間を断片的に見てきた。それぞれ、文化的背景、

歴史的背景、成立過程、社会情勢、規模、目的などによっていろいろな使われ方がされており、多種多様である。次章では日本と欧米の風土による公共文化の違いについて考えてみたい。

3. 能動的公共文化と受動的公共文化

ヨーロッパ文明はチグリス・ユーフラテス、エジプト、ギリシャ、ローマを源泉とする。乾燥したこれらの地域の建築物は主に煉瓦や石を用いて造られた。煉瓦や石を積み上げて造りあげる建築物は、壁に囲まれた私有性の高い個の空間をつくる。住宅内に私的空间を獲得することにより、他人とのコミュニケーションを外に求めた結果、人々の共通言語として広場の概念を生み出した。そのような欧米の文化を仮に能動的公共文化と呼ぼう。

一方、季節ごとの変化に富み、雨量の多い国土を持つ日本では、建築物の主要な材料として木を用いてきた。木で作られた空間は基本的に柱と梁によって成立するラーメン構造であり、部屋は襖、障子という可動式の壁によって仕切られる。そのようにして造られた空間は、ある時は寝室、ある時は障子を取り外し宴会場として使用されるなど順応性のあるものであった。その反面、個室という私的な空間を獲得しがたく、家族あるいは近隣という小社会の公共性が家の中に強く取り込まれ、公共のための空間を外に求める必要がなかった。また公共の場に出たときも、個を育む空間が住宅内になかったため、自己に対する確固たるもの（自信に裏づけられた責任感を持ち、個性を主張できる主体性）が比較的育ちにくく、協調性は生まれたが、個性を尊重して初めて成り立つ公共空間でのルール、過ごし方がうまく浸透しなかったのではないだろうか。これらを欧米の能動的公共文化に対して、受動的公共文化と呼ぼう。

欧米の都市の通りには必ずと言っていいほど名前がついており、広場もサークルやスク

エアという名称を見てもわかるとおり幾何学的な形態が多い。能動的公共文化を持つ欧米では公共空間を図としてとらえてきたのである。一方、日本では名前のついていない通りは少なくなく、また自然発生的に生まれた空間を広場として使っている。受動的公共空間を持つ日本では一部の社寺の境内等を除き、公共空間を建物の余白空間として認識されてきたのである。

風土から見た公共性の違いというこれらの比較は著者の拙論であり、大した根拠があるわけではない。しかし、日本の受動的な公共文化はルース・ベネディクトの言う「恥の文化」にも通ずるし、一理あるのではないかと思っている。

4. 公共空間の意義

最近は日本でもオープンエアのレストランやウォーターフロントなど外部で楽しめる公共空間が増え、そこには公共空間と積極的に関わっていこうという動きが読み取れる。個人的見解かも知れないが、今後日本は公共空間の充実だけでなく、前章で述べた受動的公共文化を能動的公共文化へとさらに変えていく必要があると思う。本章では公共空間の意義について考えてみたい。

まず公共空間は人の目に多く触れるため都市の印象づくりに大きく影響する。魅力的な公共空間は都市のシンボルとなり、都市のアイデンティティをつくりだす。魅力的な公共空間を持つ都市には世界中から人が集まり、そこに住む人々はその都市に対しての誇りを持ちながら、他の都市の人々と接することが出来る。真の国際化とは、このように自分の都市を誇りに思うところから始まるのではないかだろうか。魅力的な公共空間とは、そこにはいつも人が集まり、ハブニングを含む都市での様々な出来事が発生し、それらを体験出来る場所である。それは道かも知れない。公園かも知れない。道にしろ、公園にしろ、水辺

にしろそれぞれの特性を生かして魅力的な空間をつくることが可能である。それらは時として博多の中洲の屋台や下町の路地裏のように自然発生的に生まれることがある。そこが人々に使われ、親しまれ、愛されるのは、その場に人間の育ててきた温もりや湿り気のようなものがあるからである。もし行政が巨大なプロジェクトとして公共の場を再開発するならば、ポストカードとなるような景観の美しい公共空間を多くつくるべきであろう。ただし、そこを利用する人々によって自由に創られていく「あそび」の部分を考えておく必要がある。このあそびの空間がないと、人の温もりの感じられない巨大な白いコンクリートの無機質で漂白された空間になってしまい、経済の停滞とともに使われなくなり巨大なスラムと化してしまう。

次にあげたいのは、公共空間は社会における教育の場であるということである。かつては地域にはガキ大将がいて、子分を引き連れていた。そういう仲間との付き合いの中でリーダーシップをとる責任感や喧嘩で殴り合うことの痛みを自然に学んできた。また近所の老人たちと子供たちが公共空間で接することで、社会でのモラル、人との接し方など学校では学べない様々なことを学ぶことが出来た。最近は、そのような子供が安心して遊ぶことができる場所がなくなってきた。低年齢層による凶悪犯罪などが増えているが、それらは学校という箱でしか子供たちに教えられなくなった社会の歪みと言えないだろうか。若者だけでなく子供から大人まで安心して過ごせる魅力的な公共空間を多くつくり、皆が本を読み、遊び、語り、共通の体験をする都市の居間として過ごせるようになれば、社会も変わっていくであろう。

美しい景観、都市のシンボル、国際化の中での都市のアイデンティティ、都市基盤の設営、防災上のオープンスペース、延焼遮断帯、

コミュニティの拠点、社会教育の場、地球環境の保全要素、緑地帯など21世紀の都市にとって、公共空間は重要な意味を持っている。

コンピュータがさらに普及し、地球上を覆うネットワーク化された電腦空間が拡張し、ヴァーチャルな疑似体験をする世界は、今後ますます勢力を増すであろう。しかし人間が人間である限り、身体性を拒否することはできない。人間は物的な空間を通して世界を認識するのである。脳の働きと身体の運動量とのバランスが崩れた時、どこかに必ず歪みが生じるであろう。テキスト、視覚、聴覚で構成されたネットワーク空間が発達するにつれて、物性、味覚、温もりというものを社会の中で体験することの出来る公共空間の意義は、今後ますます重要になってくるであろう。

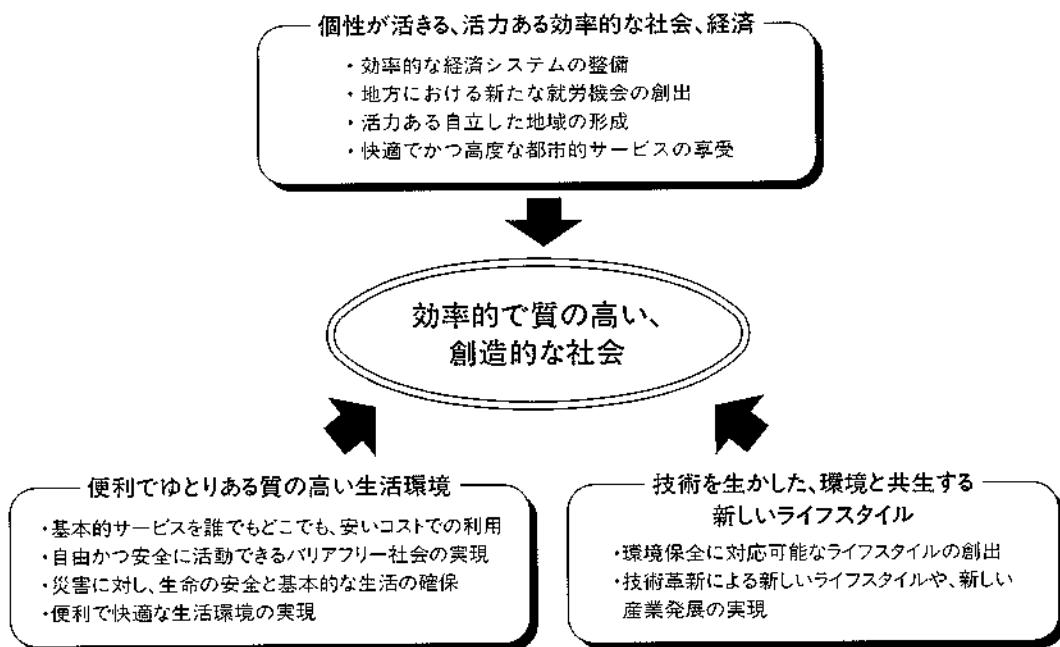
2002年まであとわずかである。アジアで初めて開催されるワールドカップを見に、世界中のサポーターが日本の各都市にやって来る。日本人が世界に対しどのような公共空間と公共性を披露し、各国の人々とどのような物語をつくりだすのか楽しみである。

21世紀の道路を考える

道路審議会レポート

建設省中部地方建設局道路部道路計画第二課課長補佐 村松千明

図-1 「効率的で質の高い、創造的な社会」の実現



1 はじめに

21世紀を目前にし、世界そして日本の経済・社会をとりまく環境は大きく変化しつつある。この変革の時期にあって、財政構造、経済構造、国と地方の役割分担等、日本の社会、経済システムは急速に見直しがなされつつある。最も基礎的な社会資本である道路は、社会において果たすべき役割と機能の変化が求められており、今までの道路政策では、社会ニーズに対して十分に応えることは難しくなってきていることを認識し、これからの中道づくりを考えてみた。

本稿は新たな国土形成を踏まえた道路のあ

り方を検討した「道路審議会建議」の提言について紹介するもので、21世紀を展望しつつ、道路の役割の再確認から、これからの中道づくりのめざす方向について述べることとし、都市空間の観点から構成した。

村松千明 (むらまつ ちあき)



1953年 愛知県生まれ
1974年 豊田工業高等専門学校 土木工学科卒
同年 建設省中部地方建設局 入省
1995年 飯田園道工事事務所 調査設計課長
1998年 道路部道路計画第二課課長補佐

2 いま求められる社会资本整備

我が国は少子高齢化、国際化、高度情報化、地球環境問題など、これまでの価値観では対処できない課題に直面しています。顕著化するこれら様々な課題を解決し、新たな可能性を切り拓くことが重要であり、いま求められる社会资本整備として、①個性が活きる、活力ある効率的な社会、経済②便利でゆとりある質の高い生活環境③技術を活かした、環境と共生する新しいライフスタイル、による「効率的で質の高い、創造的な社会」の実現をめざすこととしたい。

社会资本の現状を見れば、不十分な幹線交通機能が生活や経済活動における高コスト構造の要因となっており、未整備な都市空間が生活の豊かさを感じさせない要因となっている。財政事情の厳しい今こそ、社会资本整備が重要であり、投資にあたっては、経済構造改革とナショナル・ミニマムの確保に貢献する分野への重点的な配分により、後世に良質な資産を残すことが求められる。

さらに、社会资本は整備に長期間を要すること、必要な整備を怠れば中長期的に国の経済成長が停滞し税収が伸び悩む悪循環に陥る恐れがあることなどから、日本の将来と国民のニーズを念頭において、必要な分野における着実な整備が望まれる。

3 道路の役割と整備課題

1) 道路の役割

道路は自動車や歩行者、自転車等の基本的な通行機能をはじめ、沿道施設への出入り、自動車や歩行者の滞留等の交通機能の他に、市街地の形成、防災、環境、収容空間等の空間機能を持っている。

交通基盤としての道路の重要性とともに、人々の生活や経済活動等あらゆる社会活動と深い関わりを持つ「社会空間」としての役割が重要であり、近年では道路の役割も大きく拡大してきている。

(1) 都市づくりの基盤としての道路の役割

道路は都市を支える総合的なインフラである。このため、道路は都市の各々のレベルにおける機能を総合的に勘案し、土地利用との整合性の確保や様々な都市基盤との緊密な連携を確保しつつ、整備、管理されることが必要である。

阪神・淡路大震災などの大災害を契機とし、生活や地域の安全、安心の確保において、道路を都市の重要な構成要素としてとらえ直されている。また、身近な公共空間の豊かさやゆとりの確保、景観への配慮など、人の視点にたった整備が重要になってきている。

(2) 効率的な交通体系を支える道路の役割

自動車交通、鉄道、海運、航空等の交通機関は、利用者の自由な選択と競争の下で運営され、特性に応じた役割分担がなされている。その中で道路は、自動車交通のためのインフラとしての役割以外に、どのような交通機関を利用しても必ず末端において必要となるものであり、様々な交通機関を支え、総合的な体系へと統合化する基盤としての役割を担っている。

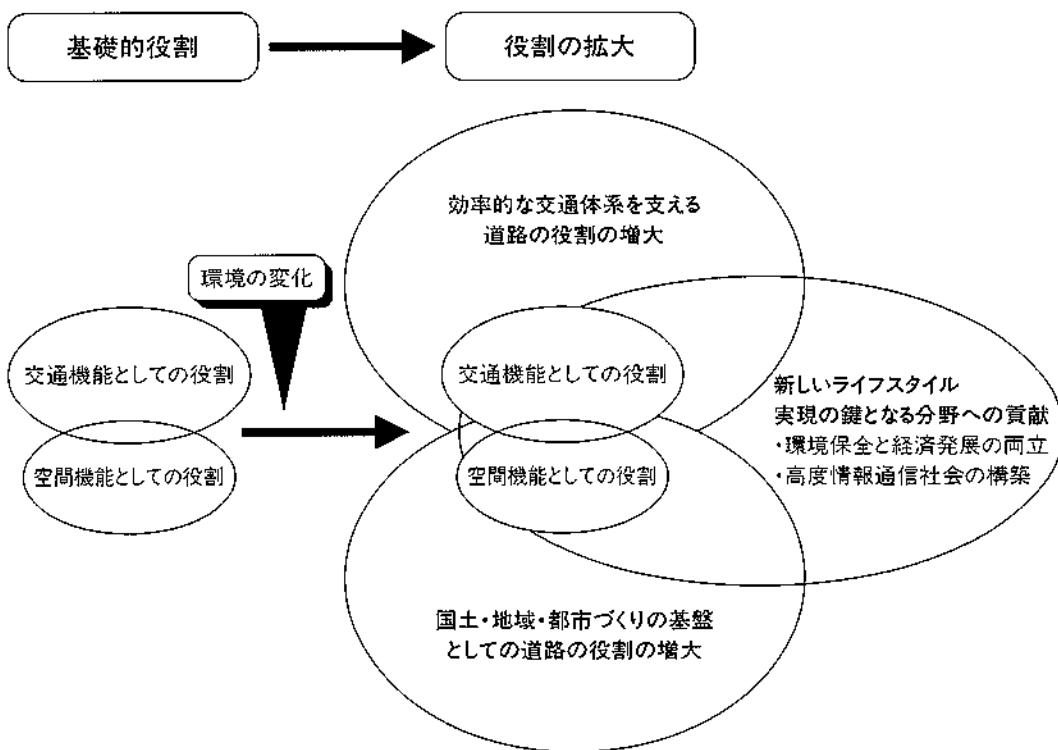
駅や空港・港湾などの交通拠点との連絡道路や交通結節点の整備などを推進し、交通機関の組み合わせにより輸送が効率よく行われるよう相互の連携を確保・改善していくことが重要である。つまり、都市高速道路などの自動車専用道路網や駅前広場整備などにより、空港や駅への利便性を高めていくことである。

合わせて、環境対策や省資源なども考慮した効率的な輸送に貢献するため、公共交通機関の利便性向上や利用促進を図るための交通需要マネジメントを推進していくことが必要となっている。

(3) 新しいライフスタイル実現の鍵となる分野への貢献

これからは、交通・情報通信ネットワークが、地域間の人・モノ・情報の交流、連携を促し、人々の生活や産業に活力を与える社会

図-2 道路の役割の再確認



資本として、一層重要な役割を担うものと考えられる。特に、高度情報化は生活、産業等の新しい可能性を拓くための重要な要素であり、現在進めている共同溝や電線共同溝などの道路施設は高度情報通信社会の構築に大きく貢献するものである。

2) 道路整備の課題

(1) 道路の整備方式

これまでの道路整備は、我が国の経済成長と先進国へのキャッチアップ、国民生活の向上に寄与してきた。しかし、自動車交通需要の急激な伸びに対応できておらず、ストック面で未だ不十分であり、また車優先の道路整備を進めてきた結果、人、生活の視点から見ると安全や環境の面での課題も多い。言い換えれば、渋滞対策、交通安全、環境対策などのサービスレベルに問題があったということになる。

道路整備に対するニーズはまだまだ全国的に大きいものの、地域によって事業目的や社会的な効果が異なり、整備対象やサービスレベルの要望の違いが顕著であるため、単に供給量を拡充することを目的とする今までの整備方式は転換する時期を迎えており、利用者ニーズを的確に把握したうえで、事業目的と社会的な効果を十分に確認する整備方式にしていく必要がある。

(2)目標及び計画性

供給量を主な指標とする全国一律の整備目標から利用者ニーズの多様化に合わせた個別目標が求められている。

さらに、整備の必要性について適切に理解していただくためには、わかりやすい目標の設定と計画的・効率的な事業展開が求められている。

4 道路づくりの基本

1) 基本的考え方

欧米諸国の水準をめざし供給量の拡充を目的としてきた「キャッチアップを目標として整備すれば効果があった時代」から「事業目的と社会的な効果を十分認識して投資を判断する時代」へ移行していく。

道路政策の考え方を「供給量」から「国民生活や経済活動にとっての価値」(社会価値)への転換をしていく。その際には「効率的で質の高い、創造的な社会」の実現をふまえた方針とともに、「作る目標」(整備目標)だけでなく利用者側の立場に立った「使う目標」(サービス目標)を設定し、実行していく。

2) 道路づくりの3つの方針

これまで目標としてきた重要な道路整備を着実に推進することに加えて、ストックの有効活用、良質な道路の効率的整備等の観点から、ソフト施策の導入、制度の弾力的運用、空間の有効活用等、各種の施策を総合的に活用するマネジメントの考え方の導入が必要で

ある。

このため、これから道路づくりのめざすべき方向として、以下の3つの方針を基本とする。

① 社会活動の効率性を高める

イ) 総合的な物流対策、交通需要マネジメント等による既存ストックの有効活用

- ・交通需要マネジメント施策の導入
- ・マルチモーダル施策の推進
- ・物流システムの情報化
- ・高度道路交通システムの活用

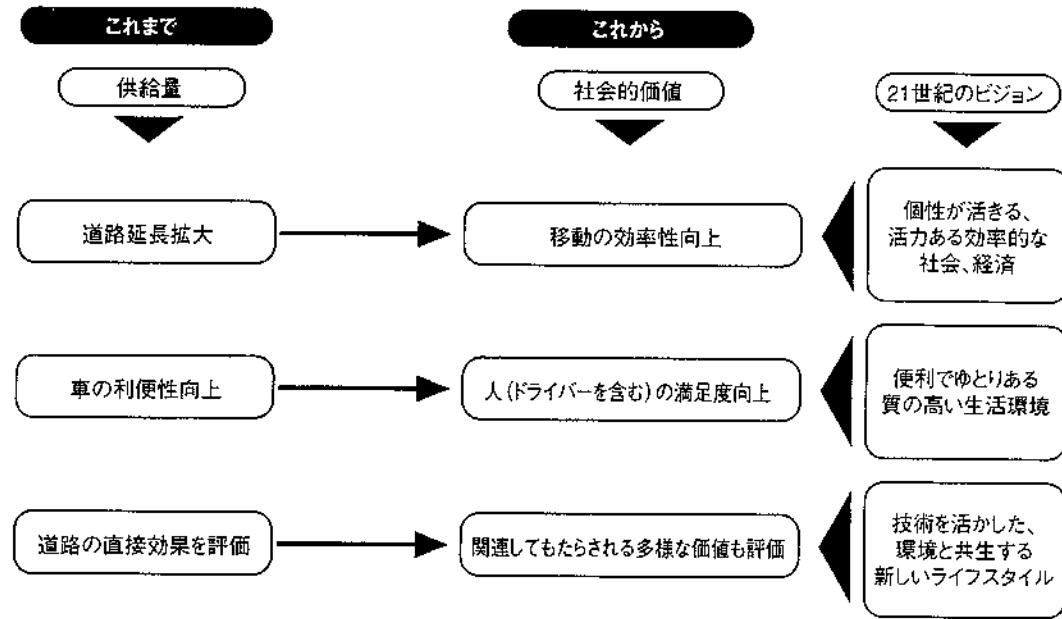
ロ) 道路網体系の再構築、道路ネットワークの効率的整備

- ・都市の活性化に資する道路の重点的整備
- ・交通特性等に見合った経済的な道路構造の採用

② 地域や都市における社会の共有空間としての機能を高める

イ) 道路の歩行者空間や収容空間としての有効活用

図-3 基本的考え方～供給量から社会的価値へ～



- ・道路空間の再構築による車中心から人中心の道路づくりへの造り替え
 - ・住居系地区内でのコミュニティゾーン化
 - ・バリアフリー歩行空間・たまり空間の整備
 - ・水道管、ガス管、情報通信ケーブル等の収容空間としての地下空間の活用
 - ・共同溝、電線共同溝、情報 BOX の整備

ロ) 道路空間と沿道空間との一体整備などによる効率的整備

 - ・活用効率の良くない既成市街地、特に中心市街地の再構築
 - ・沿道敷地の活用や建物の立体的活用による道路空間の創出
 - ・土地区画整理事業と建築物との一体的整備、駐車場の整備

③ 環境保全や情報化等の新しい分野への貢献

イ) 環境保全への対応

 - ・CO₂、NO_x対策の推進
 - ・リサイクルの推進
 - ・電気自動車等の省エネルギー・低公害車の普及促進

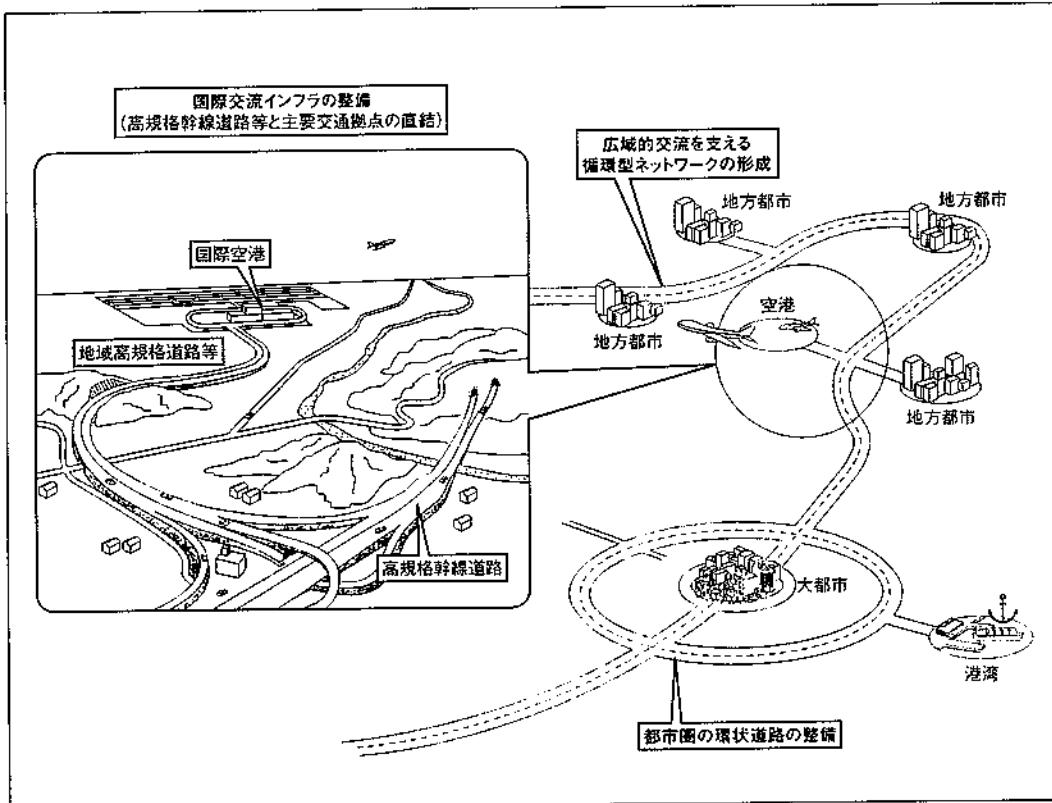
ロ) 高度情報化への対応

 - ・情報ハイウェイの構築
 - ・高速道路料金所のノンストップ化
 - ・安全走行支援技術等の新技術開発
 - ・地域の主体的な情報提供と道路交通情報等の提供との連携

ハ) 技術開発の推進

 - ・重点テーマに関する技術開発の集中的推進

図-4 広域交通ネットワークの構築



5 21世紀道路の8つのポイント

前記した3つの方針に基づき、以下の8つのサービス目標を設定し道路整備に取り組む。

1) サービス目標1：(広域交通の確保)

我が国が21世紀においても豊かな経済社会を継続して維持していくためには、経済構造改革による国際競争力の向上と地域の自立的発展を図るために人・モノ・情報の広域的かつ円滑な流れを確保する。

- (重点目標)
 - ・広域交通ネットワークの効率的構築
 - ・既存ストックの有効活用の促進
 - ・広域物流の効率化

(例) 名古屋高速道路や名古屋環状2号線等、都市圏自動車専用道路のネットワーク形成

2) サービス目標2：(地域自立の支援)

地域における公共サービス等の効率的な提供と産業の創出を図るために、地域自立の基礎条件の確保と交流・連携を支援する。

- (重点目標)
 - ・地域情報化など活性化のための拠点整備

・広域的な交流連携の推進

(例) 情報BOX等の光ファイバー網の整備。

3) サービス目標3：(渋滞の緩和)

都市の生活や経済活動の根幹を支える都市内道路の渋滞は、環境の悪化、経済効率の低下等の都市問題を引き起こしている。渋滞を緩和し、環境問題への対応と高コスト構造のは正を図るために、都市内交通の効率化を図る。

- (重点目標)
 - ・都市圏の渋滞対策の推進
 - ・都市内物流の効率化

(例) 新交通システムの導入、鉄道連続立体化、交差点立体化

図-5 都市内交通の効率化のための施策イメージ図

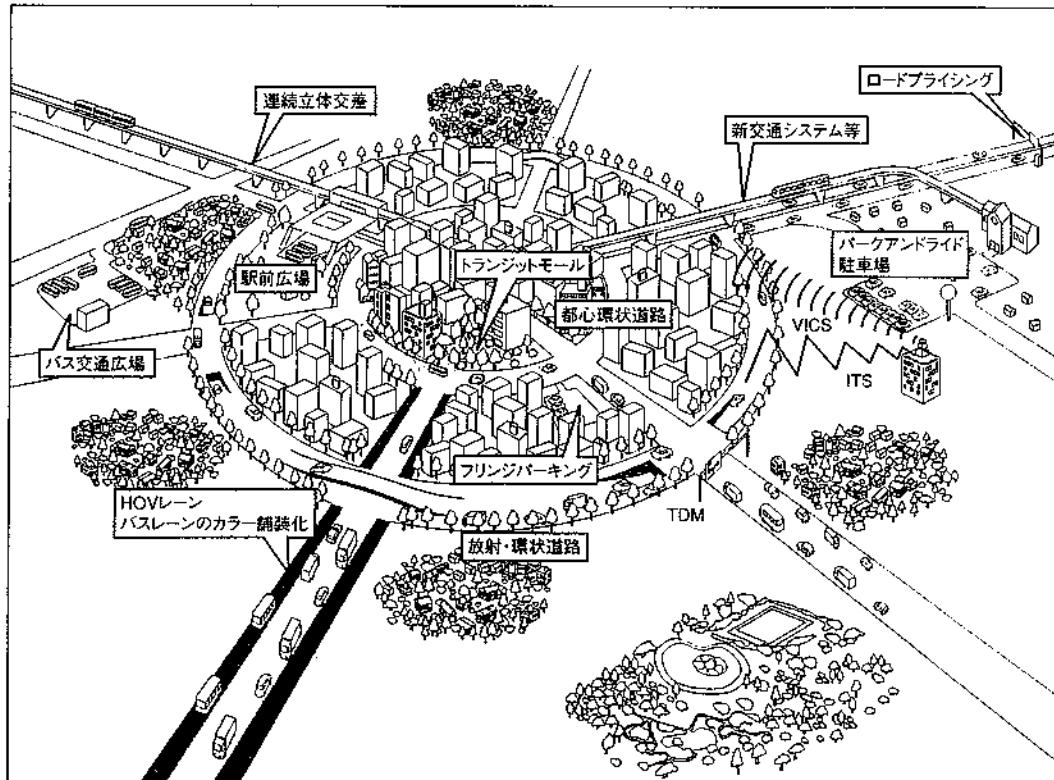
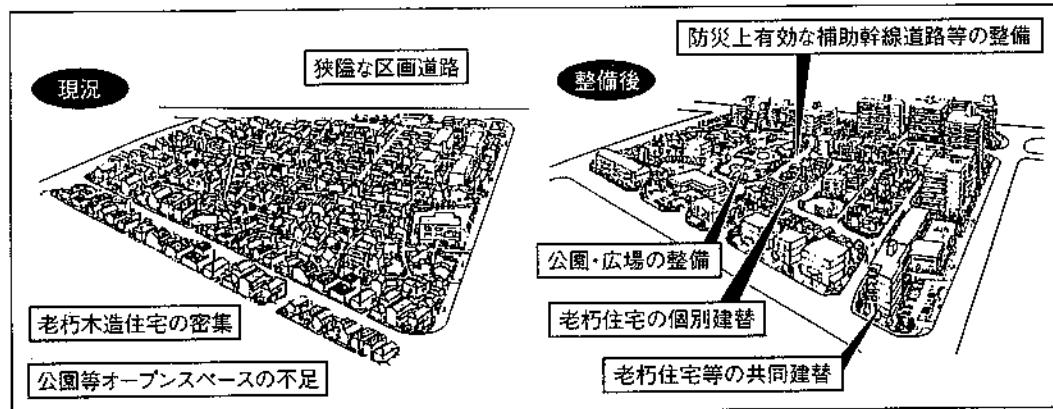


図-6 安全な市街地の形成



4) サービス目標 4 : (都市の再生・再構築)

都市内の経済活動の活性化と高度な都市生活の実現を図るため、中心市街地の再生・再構築と都心交通サービスの向上を図る。

- (重点目標) • 質の高い市街地づくり
 - 良好的な沿線市街地の形成
 - 快適な都心交通サービスの提供

(例) トランジットモールの整備、駅周辺広場の整備

5) サービス目標 5 : (交通安全の確保)

高齢社会において、誰もが安心して暮らせる生活環境を実現するため、安全で良好なバリアフリーの歩行環境・運転環境の整備を確保する。

- (重点目標) • バリアフリー歩行環境の確保
 - 事故対策の集中実施
 - わかりやすく安全な運転環境の確保

(例) バリアフリー歩行環境整備、コミュニティゾーンの形成

6) サービス目標 6 : (信頼性の高い道路空間の確保)

暮らしの安心を確保するため、日常の生活を支え、災害に対して安全で信頼性の高い道

路空間を確保する。

- (重点目標) • 災害に対して安全で信頼性の高い道路空間の確保
 - 安全で快適な通行の確保

(例) ライフラインの確保のための共同溝、電線共同溝の整備

7) サービス目標 7 : (環境の保全・向上)

質の高い社会の実現を図るため、地球・自然環境の保全・回復や沿道環境の保全・向上に努める。

- (重点目標) • 自然環境の保全・回復
 - 美しく親しみやすい社会文化環境の創出
 - 地球環境への負荷の低減
 - 良好な生活環境の確保

(例) 低公害車の普及促進、建設資材リサイクルの推進、低騒音舗装

8) サービス目標 8 : (高度情報通信社会の支援)

高度情報通信社会の構築に貢献するため、道路交通分野の高度情報化を推進するとともに情報ハイウェイの構築を支援する。

- (重点目標) • 情報ハイウェイの構築
 - 道路交通サービスの高度化

(例) 高度道路交通システム(ITS)、ノンストップ自動料金収受システム(ETC)

図-7 安全で良好な歩行環境・運転環境の確保



6 おわりに

道路は奥行きが深く、世の中の活動を下支えする重要な基盤です。21世紀を豊かさを感じさせる社会にしていくうえで、道路の使い方は重要な役割を担っているのではないかと思います。

今回掲げている整備の目標を達成するには、根気と時間のかかるものですが、一つ一つ着実に進めていきたいと考えています。

用語解説

【ナショナル・ミニマム】 社会・経済活動を営む上において、全国民が均等に享受すべき最低限の機会均等。

【共同溝】 ガス管、水道管、下水道管、電力線、電話線等を道路の下に敷設するにあたり、路面の掘削を伴う地下占用の制限をするため、これらライフラインをまとめて収容する空間施設。

【電線共同溝】 電力線や電話線など電線類を道路地下にまとめて収容する空間施設。

【交通需要マネジメント】 車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法の体系。

【マルチモーダル施策】 道路、空港、海運、水運及び鉄道等複数の交通機関の連携により、利用者のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立する総合的な交通施策。

【コミュニティゾーン】 地区内は、歩行者等が優先される空間であるとの考えに基づき、住居系地区などにおいて、ゾーン内の速度規制と、コミュニティ道路の整備などにより通過交通の進入を抑え、歩行者が安心して歩ける空間が確保された地区。

【バリアフリー】 高齢者や障害のある人等が社会参加する上で、障壁（バリア）となるものの除去。

【NO_x】 一酸化窒素（NO）、二酸化窒素（NO₂）などで、主に化石燃料の燃焼に伴って発生し、その発生源としては工場のボイラーなどの固定発生源や自動車などの移動発生源がある。NO_xは、酸性雨や光化学大気汚染の原因物質となる。

【トランジットモール】 商店街などにおいて、自動車を排除し、路面電車・バス・トロリーバス等、路面を走行する公共交通機関を導入した歩行者専用空間。

【高度道路交通システム（ITS）】 道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。

「にぎわいと親しみのあるウォーターフロント空間」

運輸省第五港湾建設局企画課調査係長 小澤敬二

1. はじめに

現在では、「ウォーターフロント」という言葉の響きも、かなり一般化してきている。テレビドラマのシーンにおいても、「港」だと、倉庫やコンテナなどの直線に囲まれた無機質な背景が登場するが、「ウォーターフロント」となると、海の景色がきれいな公園や夜景が楽しめるお洒落なレストランなど個性とにぎわいのある生活空間としての演出が目に付くようになった。

これらは、港湾が、単に産業の活動エリアとしてのみではなく、多くの人が気軽に海に親しむことのできる空間として利用されるようになってきたことを物語っているのである。

本稿では、このようなウォーターフロント開発に関して、事業制度を中心に紹介していきたい。



写真-1 名古屋港ガーデンふ頭

2. ウォーターフロント空間の新展開

運輸省では、昭和60年に港湾整備の長期政策「21世紀への港湾」を策定して以来、それまで重点を置いていた重厚長大型の港湾整備から、人々の生活に密着したにぎわいのある豊かな生活・交流空間としてのウォーターフロントの活用へと、港湾政策の大きな方向転換を図ってきた。

最近では、全国各地の港湾で、再開発や民間事業者の資金とノウハウを活用した事業（民活事業）の導入により、旅客船ターミナル、国際展示場、水族館、親水緑地などの整備が進められ、地域の人々から親しまれながら、他の地域からも観光客が訪れるにぎわいのあるウォーターフロントが実現している。

水と緑の資質に優れたウォーターフロントは、これまでにも人々が憩い活動できる空間として、また、新たな雇用を生み出す空間として、地域の振興などに大きく寄与してきているが、現在の長引く不況下においても、地域活性化の起爆剤や豊かでうるおいのある生活の実現方策として大きく期待されている。

しかしながら、ウォーターフロント開発に

小澤敬二（こざわ けいじ）



1970年 静岡県生まれ
1994年 早稲田大学理工学部卒業
1994年 運輸省入省
1998年 運輸省第五港湾建設局企画課調査係長へ現在に至る

よって十分な効果を得るためにには「面的・一
体的な開発整備」が必要であり、にぎわい施
設が単体としての整備にとどまっていたり、
アクセスが十分でないことなどの課題を抱え
ている事例も存在する。加えて、民間活力が
低迷している昨今においては、公共の適切な
支援を念頭とした、開発効果を相乗的に高め
るような公共投資と民間投資との有機的な連
携が特に重要となっている。

3. ウォーターフロント開発の 事業制度

ウォーターフロント開発に関する事業には、
民間の事業に対する支援により開発を促進す
る事業と、純粋な公共事業とがある。

以下には、ウォーターフロント開発に関する主な事業について、その制度ごとに内容を紹介するが、前述の通り、にぎわいのあるウォーターフロント空間を形成するためには、これらの事業制度を単体として活用するのではなく、複合的に制度を活用したり、他分野の制度や民間の事業と連携して行うことが不可欠であることを付け加える。

(1) 民活事業

①概 要

民活事業とは、民間事業者の能力を活用し

て行う公共的施設整備のための制度であり、事業の円滑な推進を図るため、第3セクターを含む民間事業者に対して税制の特例、財政上の支援措置等を講ずるものである。

国際会議場や文化交流施設などのウォーターフロントのシンボルとして一般の人々が利用するいわゆる公共的施設の整備・運営には、大規模な初期投資が必要となるため、初期投資を誘発するための財政支援措置を行い、また、施設によっては、投資の速やかな回収を促すための税制特例措置を受けられることになっている。

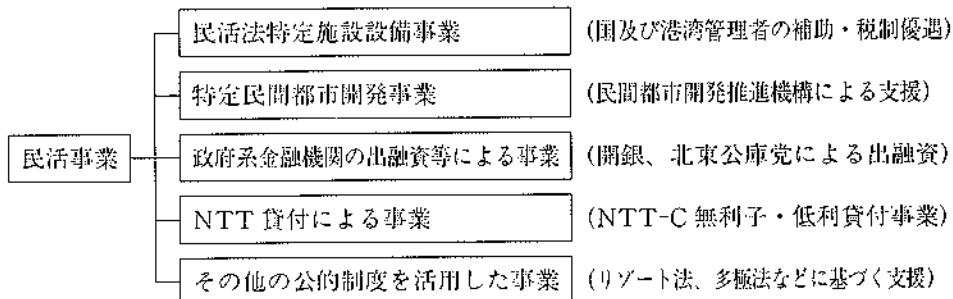
②制度内容

支援措置の内容は、財政支援策として、国・港湾管理者による補助金の交付、民間都市開発推進機構（以下、民都機構）による融資、日本開発銀行（以下、開銀）・北海道東北開発公庫（以下、北東公庫）・沖縄振興開発金融公庫（以下、沖縄公庫）による出融資等がある。

また、支援措置の対象となる事業は、「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法（以下、民活法）」、

「民間都市開発の推進に関する特別措置法（以下、民都法）」等に基づく事業や、ウォーターフロント空間の形成に必要な施設の整備を目的とした事業である。

図-1 ウォーターフロント開発に関する港湾関係民活事業の制度メニュー



* NTT 貸付による事業：NTT 株式売却収入の一部を活用した社会资本整備のための貸付事業

多極法：多極分散型国土形成促進法

リゾート法：総合保養地域整備法

表-1 ウォーターフロント開発に関する港湾関係民活事業制度

| 事 業 区 分 | 事業主体 | 支 援 制 度 | |
|----------------------------------|---------------------|---|---------|
| | | 資 金 調 達 | 税 制 優 遇 |
| 民活法特定施設整備事業 | 第3セクター | インセンティブ補助 NTT-C無利子貸 NTT-C低利貸付 開銀等の出融資 | ○ |
| | 純民間事業者 | インセンティブ補助 NTT-C低利貸付 開銀等の出融資 | × |
| 特定民間都市開発事業 | 第3セクター | 民都事業低利融資等 NTT-C無利子貸付 NTT-C低利貸付 開銀等の出融資 | × |
| | 純民間事業者 | 民都事業低利融資等 NTT-C低利貸付 開銀等の出融資 | × |
| 臨海部再開発促進事業(HARCA21) | 民間事業者 (第3セクター含む) | 開銀等の出融資 | × |
| 沖合人工島の整備 | 第3セクター | NTT-A無利子貸付 開銀等の出融資 | × |
| 小型船拠点総合整備事業 | 民間事業者 (第3セクター含む) | 開銀等の出融資 | × |
| 輸入促進支援施設整備事業 | 民間事業者 (第3セクター含む) | 開銀等の出融資 | × |
| 民有港湾施設防災機能強化事業 | 民間事業者 (第3セクター含む) | 開銀等の出融資 | × |
| 多極法中核的民間施設整備事業 (関係省庁による共同施策) | 第3セクター | NTT-C無利子貸付 NTT-C低利貸付 開銀等の出融資 | ○ |
| | 純民間事業者 | NTT-C低利貸付 開銀等の出融資 | |
| リゾート法特定民間施設整備事業 (関係省庁による共同施策) | 第3セクター | NTT-C無利子貸付 NTT-C低利貸付 開銀等の出融資 | ○ |
| | 純民間事業者 | NTT-C低利貸付 開銀等の出融資 | ○ |

※インセンティブ補助：港湾利用高度化拠点施設緊急整備事業費補助

民活法に基づく支援制度を受ける場合には、事前に民活法に基づく特定施設の認定（主務大臣による整備計画の認定）が必要であることなど、民間事業者が、これらの財政支援制度を活用するための手続き方法は、制度やその事業の環境により多少異なる。運輸省港湾局民間活力推進室、地方港湾建設局等のウォーターフロント相談窓口や、港湾管理者の担当窓口では、常時、問い合わせを受け付けているので、必要な場合は気軽に活用していただきたい。

③整備事例

| |
|-----------------|
| 名称：鳥羽港フェリーターミナル |
| 主体：伊勢湾フェリー㈱ |
| 支援：民都機構低利融資等 |



写真-2 鳥羽港フェリーターミナル

②港湾緑地一体整備促進事業

①概要

緑地等施設整備事業は、港湾管理者が行う公共事業であり、にぎわいのあるウォーターフロント空間の形成に不可欠な緑地の整備を行うものである。

その中でも、「港湾緑地一体整備促進事業」は、ウォーターフロントを活かした地域活性化や都市環境の改善を図るために緊急に整備することが必要な大規模な港湾緑地の整備を促進することを目的とした、運輸省・自治省の協調による補助事業と地方単独事業を併せた事業制度である。

②制度内容

対象となる事業は、特に整備の促進を図る必要がある再開発関連などの港湾緑地で、対象期間は、当初、平成8・9年度の2年間の措置としてスタートしたが、現在は、平成11年度までの延長が認められている。

本事業は、補助事業と地方単独事業に対して、運輸省・自治省が支援するもので、運輸省は、当該補助事業分について優先的に整備を促進し、自治省は、本事業に係わる単独事業分について、都市生活環境整備特別対策事業（一般単独事業債）により財源措置を講じることになっている。

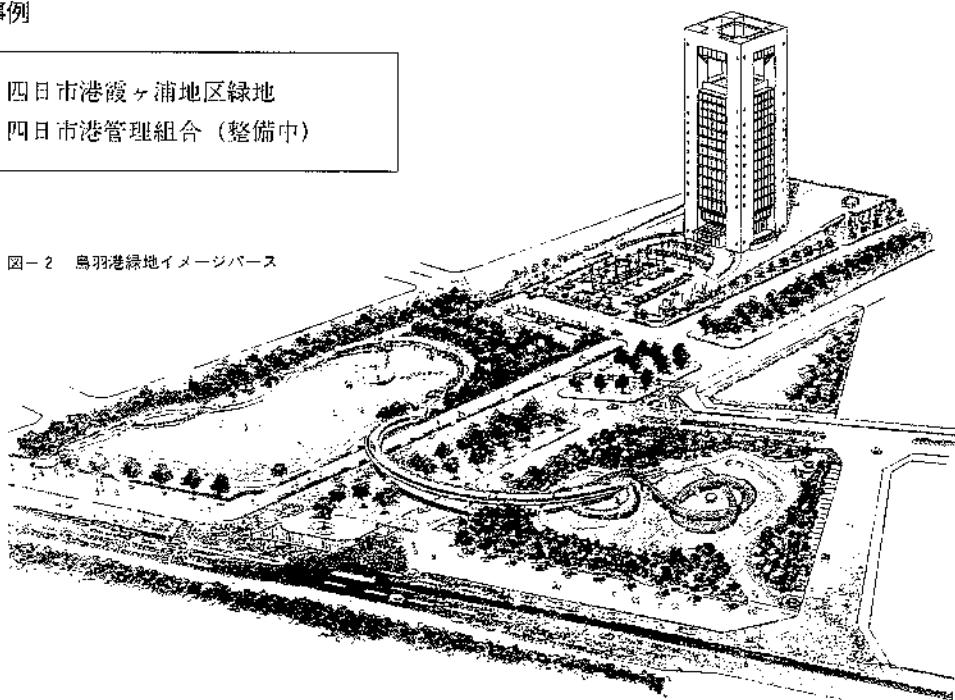
表-2 港湾緑地一体整備促進事業

| 補助事業（運輸省） | 単独事業（自治省） | |
|---|--|-------------|
| 国庫補助率 施設：5／10（沖縄は6／10） 用地等：1／3（沖縄は4／10） | 一般単独事業債 (元利償還金の交付税措置) 75% 40% | 一般財源 25% |

③整備事例

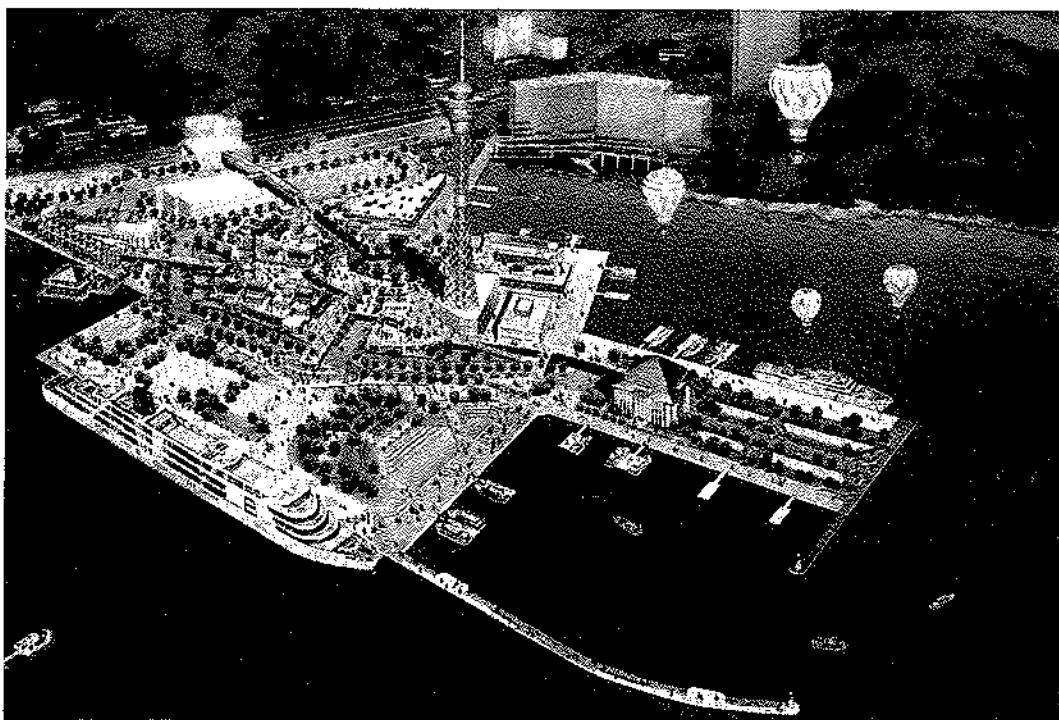
名称：四日市港霞ヶ浦地区緑地
主体：四日市港管理組合（整備中）

図-2 鳥羽港緑地イメージバース



名称：鳥羽港佐田浜地区緑地
主体：三重県（整備中）

図-3 鳥羽港緑地イメージバース



③都市海岸高度化事業

①概要

海岸保全施設整備事業は、国もしくは海岸管理者である地方公共団体等が行う公共事業であり、そもそもは、高潮、波浪、津波等の海水による災害を防除することを目的としている事業である。

の中でも、「都市海岸高度化事業」は、商業施設、業務施設又は住宅の集積した都市部において、海岸保全施設の耐震性に配慮するなど安全性を確保すると同時に、多くの人々が利用できる魅力ある都市型海岸づくりを行う事業である。

ここで言う、都市型海岸とは、施設の耐震強化とともにこれらと一体となって遊歩道、植栽などの背後地の高度な土地利用や市民の

利用と調和した施設が整備された海岸のことであり、にぎわいのあるウォーターフロント空間を形成する一要素となる。

②制度内容

対象となる事業は、政令指定都市、中核市及び中核市に相当する都市等において海岸管理者が行う補助事業であって、離岸堤、突堤、護岸、堤防等と一体となって遊歩道、駐車場、植栽、便所、ベンチ、屋外卓、日陰だな、水飲み場などを整備する事業である。

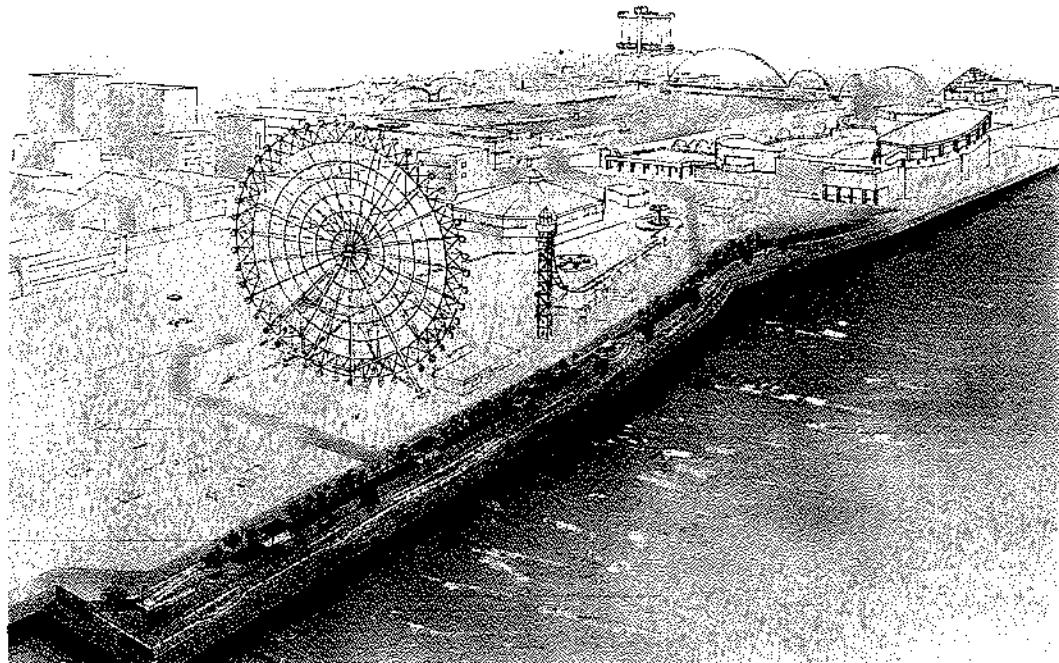
表-3 都市海岸高度化事業の国庫補助率

| | 一般 | 北海道 | 沖縄 |
|-------|------|-------|------|
| 一般海岸 | 1/2 | 11/20 | 9/10 |
| 市街地海岸 | 4/10 | 11/20 | 9/10 |

③整備事例

名称：名古屋港ガーデンふ頭西地区海岸
主体：名古屋港管理組合（整備中）

図-4 名古屋港海岸イメージバース



4. おわりに

以上、主な事業制度を紹介してきたが、この他にも、軌道系の公共交通機関の導入などによる臨海部へのアクセスの強化や、運河・倉庫などの歴史的構造物を活用した空間づくり、需要の増大が見込まれている海洋性レクリエーションに対応したマリーナや魚釣り施設の整備なども、にぎわいと親しみのあるウォーターフロント空間の形成のためには必要である。また、施設の計画、設計にあたっては、高齢者や障害者にやさしい施設整備、固有の景観資源の活用、ランドマークの設置などによる地域の骨格を意識した景観の創出などに配慮する必要がある。

他方、現在、政府では、長引く景気低迷の打開策として、新たな社会资本整備手法であるPFI (Private Finance Initiative) の検討が進められている。これは、公共事業等の公共サービス供給に民間活力を導入する際の概念であるが、法制化が進み、我が国における制度が確立されれば、ウォーターフロント空間の形成手法に大きな変革を及ぼすことも考えられる。

いずれにしても、ウォーターフロント空間は、地域の発展につながる重要な公共空間として、今後も、整備・活用していくことが強く望まれており、運輸省としても、これまでの事業における課題や、今後の社会経済情勢を見極めつつ、事業の推進、また、新たな支援制度の検討などに取り組んで行く所存である。

最後に、今後も、地域住民の参画を得ながら、行政と民間の適切な協力・連携のもと、にぎわいと親しみのあるよりよいウォーターフロント空間の創造が、更に進展していくことを期待したい。

河川空間の使い方 —都市河川庄内川における事例—

建設省中部地方建設局庄内川工事事務所調査課長 松原 誠

1 はじめに

河川は都市を構成する重要な要素であり、都市における良好な景観の形成や貴重なオープンスペースとして重要な役割を担っている。特に、ストレスの多い都市生活において、河川は水と緑の豊かな「いやし」の空間としても機能する。

河川審議会の都市内河川小委員会からも、平成10年9月に「河川を活かした都市の再構築の基本的方向」と題する中間報告がなされたところであり、河川整備とまちづくりとの更なる連携・協調が求められている。

そこで本稿では、わが国を代表する都市河川の1つである庄内川をとりあげ、特に都市における河川空間の有効活用という観点から、その取り組みについて紹介するものである。

2 庄内川の概要とその空間的価値

庄内川は、岐阜県山岡町の夕立山(標高727m)を源とし、東濃地方の盆地を貫流し、県境の玉野渓谷を抜け愛知県に入り、濃尾平野を南下して伊勢湾に注ぐ、全長96km、流域面積1,010km²の1級河川である(図1)。岐阜県内では土岐川と呼ばれている。

流域には名古屋市をはじめとする中京圏の主要都市を有し、流域内人口は240万人を数える。また、庄内川の氾濫による浸水のある区域の人口は約140万人にも上り、これら多くの人々の生命、財産を守るために、河川改修等による治水安全度の向上が急務となっ

ている。

庄内川は、かつて全国有数の白濁河川であった。これは、陶土の採取や陶磁器の生産に伴う工場排水が原因であり、上流域に瀬戸物や美濃焼で有名な瀬戸、多治見、土岐、瑞浪の諸都市を抱える庄内川の特徴であった。「川の白さが景気のバロメーター」ともいわれていた昭和40年代の庄内川は、まさに米のとき汁のような乳白色をしていた。

その後、工場排水処理の徹底や下水道の普及などにより、水質は大幅に改善されてきている。平成8年3月には庄内川下流部の水質環境基準の類型指定がEからDにランクアップされ、また平成10年5月には、稚アユが大挙して庄内川を遡上している様子が新聞報道されている。しかし、残念ながら快適に川遊びができるという水質にまでは至っていないのが現状である。

庄内川の直轄区間における高水敷の利用状況は図2の通りである。玉野渓谷より下流側では広い高水敷が連続して分布しており、なかでも名古屋市内の庄内川や支川矢田川では、公園、グランド、サイクリングロードなどとして整備がなされている。その一方で、河口部をはじめとして、都市河川でありながら自

松原 誠(まつばら まこと)



1991年 京都大学大学院工学研究科修了
同年 建設省入省(土木研究所下水道部)
都市局下水道部公共下水道課を経て
1997年 中部地方建設局庄内川工事事務所調査課長

図1 庄内川流域図

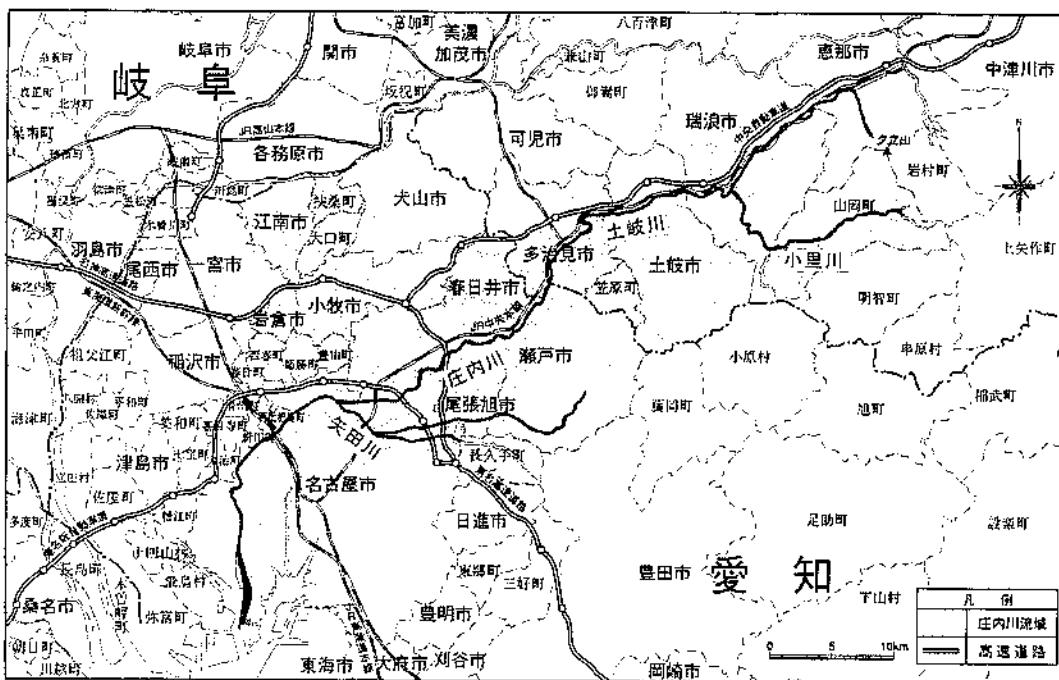
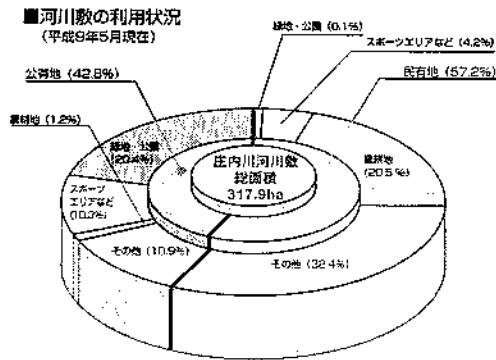


図2 高水敷の利用状況



然が残る部分もあり、多くの生物を育んでいる。また、民有地が高水敷全体の約6割を占めており、農耕地としての利用割合が高いことも特徴である。

建設省が平成4年度に実施した河川空間利用実態調査の結果を表1に示す。これによれば、庄内川における年間河川空間利用者数(推定値)は約270万人であり、流域内人口から見た年間1人あたり平均利用回数はおよそ1回となっている。主な利用形態は、スポーツや

表1 年間河川空間利用状況(平成4年度)

| 区分 | 項目 | 年間推計値 | |
|-------|------|-------|-----|
| | | (千人) | (%) |
| 利用形態別 | スポーツ | 617 | 23 |
| | 釣り | 40 | 1 |
| | 水遊び | 40 | 1 |
| | 散策等 | 2028 | 75 |
| | 合計 | 2725 | 100 |
| 利用場所別 | 水面 | 7 | 0 |
| | 水際 | 73 | 3 |
| | 高水敷 | 2475 | 91 |
| | 堤防 | 170 | 6 |
| | 合計 | 2725 | 100 |

散策等であり、水質の現状を反映して、水遊びもしくは水面利用の割合は少ない。

また、堤防道路が発達し非常に交通量が多いことも特徴である。庄内川の直轄区間の堤防道路延長は約65kmで、堤防延長のおよそ6割に相当する。特に、下流部においては庄内川と支川矢田川が名古屋市をとりまくよう流れているため、堤防道路が名古屋市の環状線としての役割を果たしている。堤防を高度

に活用することは、地価の高い都市部において合理的な側面もあるが、堤防の横断が困難となることから、河川空間利用を妨げる一因ともなっている。

3 まちづくりの軸として

先に述べた都市内河川小委員会中間報告において、「河川は都市の重要な構成要素であり、まちづくりについての総合的な構想の中に、河川を積極的に位置づける」とされている。河川は、都市の基本軸のひとつであり、河川管理者は自身が管理する川だけでなく、その川がおかれている流域全体の状況も考えながら川づくりを進めなければならない。今後は、河川管理者が率先してまちづくり関係部局への連携・調整を呼びかけていくことも必要となってくるだろう。

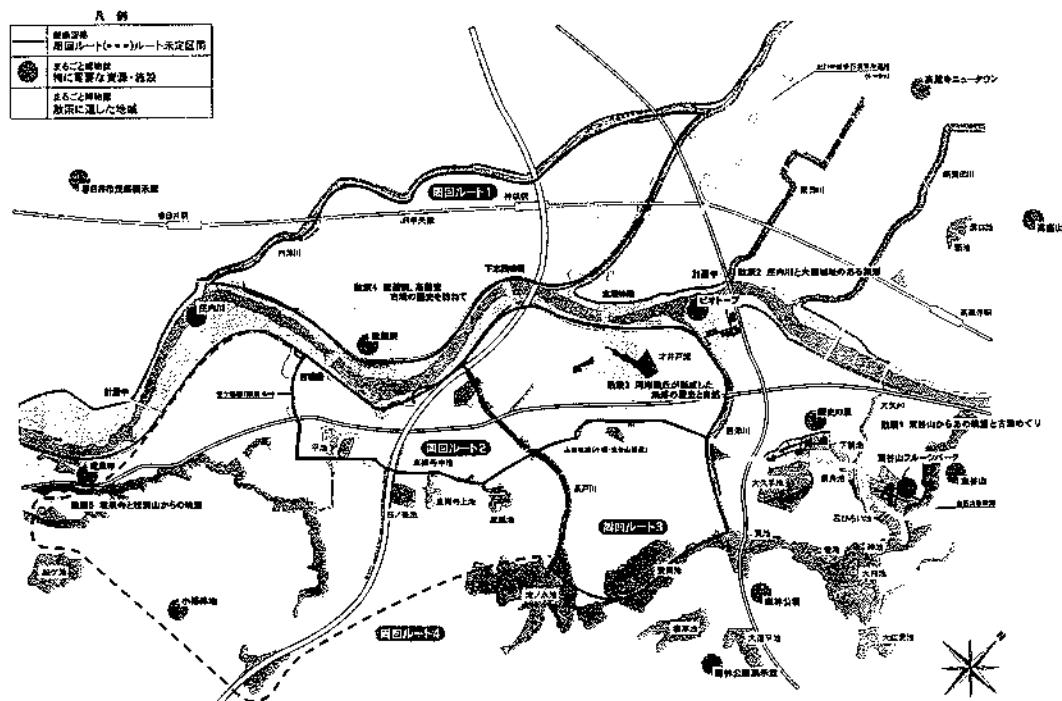
庄内川では、中流域（名古屋市守山区、春日井市）を対象として「庄内川中流域整備計

画連絡調整協議会」を実施している。同地区では、名古屋、春日井の市境を庄内川が流れしており、豊かな自然環境を有するとともに、歴史・文化遺産が数多く存在している。一方で、都市化の進展が著しく、道路、河川、区画整理などの各事業が進められている。そこで、庄内川工事事務所が中心となって、建設省、愛知県、名古屋市、春日井市、尾張旭市の関係各部局からなる同協議会を平成9年3月に立ち上げ、流域の環境と調和した開発を計画的に進めるため、総合的な連絡調整を行うこととしたものである。

協議会では、学識経験者等から成る研究会（庄内川水と緑のふれあい回廊研究会）からの提言の具体化を主な議題として、これまでに8回開催。平成10年3月には、庄内川中流域の今後の整備方針について、次のように合意したところである（図3）。

○庄内川中流域の各河川は多自然型で整備し、水と緑の連続性を確保する。

図3 庄内川中流域の整備方針



○庄内川を軸とした歩行者・自転車道の周回ルートについて、事業化を目指す。

○地域の魅力資源をいかした、地域まるごと博物館づくりにとりくむ。

この中で、庄内川の河川空間は、まさに地域の軸として位置づけられ、ビオトープの整備や、自転車道として堤防天端を活用する方針などが打ち出されている。なお、今後は、合意事項にもとづく各事業の進捗状況の確認や調整を、継続的に実施していくこととしている。

4 災害からまちを守る

都市における河川は、地震や火災等の災害時において、延焼防止帯として位置づけられるとともに、避難地、避難路、舟運等による緊急輸送路として重要な役割を果たす。

庄内川の場合は、特に大都市名古屋を抱える下流部において、防災対策が重視されている。庄内川工事事務所では、国道1号線の一色大橋（河口から4.5km）左岸橋詰めから支川矢田川の宮前橋（河口から25.0km）までの約

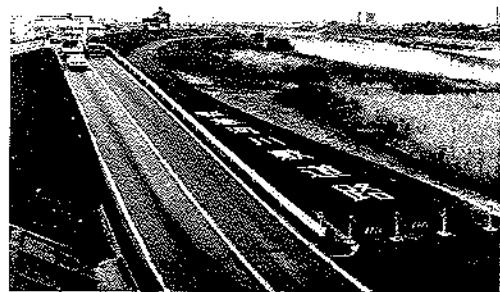


写真1 緊急用河川敷道路（名古屋市西区）

20kmの区間において緊急用河川敷道路を整備中である（図4、写真1）。これは、堤防天端や市街地の一般道路が災害時に通行不能となった場合でも、河川敷を有効に活用して、救援物資や人員を迅速かつ効率的に被災地へ搬送しようとするものである。起点の一色大橋には荷揚護岸も整備され、海上からの物資輸送が可能となるよう計画されている。

ほかに、河川空間を活用した防災施設として、防災拠点、ヘリポート、車両転回場等があり、これらも関係行政機関と調整の上、逐次整備を進めていることとしている。

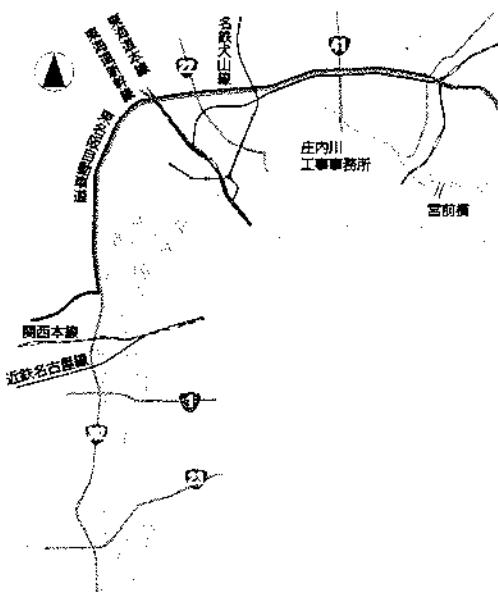
また、名古屋市においても、緊急用河川敷道路を一色大橋までの水上輸送ルートとともに、地域防災計画に位置づけている。同様に、庄内川や矢田川の河川敷にある緑地（公園）についても、広域避難場所として位置づけ、災害時に河川空間を積極的に活用することとしている。

5 学びの場として

名古屋市をはじめとする庄内川の流域は、都市開発が進み身近に自然とふれあえる場所は限られている。こうした中、庄内川の広大な河川空間は、都市における貴重な自然空間の1つと位置づけられ、これを学校教育の素材として提供することが可能である。

折しも、河川審議会「川に学ぶ小委員会」

図4 緊急用河川敷道路計画図



の報告（平成10年6月）においても、環境教育の重要性と環境教育における河川の有効性がうたわれているところである。さらに、河川は単なる環境教育の素材だけではなく、科学的なものの見方、河道の変遷を通じた郷土史など、総合的な学習の素材と成り得る。

また、教育現場においても、完全学校週5日制の導入を目前に控えて、総合的な学習の素材を模索する動きがあり、あわせて副読本的授業からフィールド体験型授業への転換が指向されている。都市河川である庄内川沿川には、数多くの学校が立地していることから、総合的な学習における庄内川に対する潜在的な需要もかなりあるものと考えられる。

こうした流れの中、庄内川工事事務所では「河川事業と学校教育の連携のあり方に関する調査」を今年度より開始した。この調査では、教育現場での総合的な学習の導入をにらみつつ、庄内川を題材として、自然環境、郷土愛の醸成、道徳、家庭生活、歴史、作文、発表技術などから構成される教育システムを組み立てるとともに、将来のまちづくりの主役である子供たちに、川の役割について理解してもらうことを目的としている。実施にあたっては、モデル校として名古屋市立長須賀小学校（中川区）、名古屋市立志段味西小学校（守山区）、多治見市立昭和小学校の3校に協力を依頼し、2年間の予定でケーススタディを実施することとしている。得られた成果はマニュアル化し、これを活用して連携の輪を順次広げていきたいと考えている。

また、多治見市においては「水辺の楽校（がっこく）プロジェクト」が進行中である。このプロジェクトは、まちの中心を流れ多治見のシンボルとなっている土岐川を、より一層うるおいのある場、親しみがもてる場として創出するとともに、子供たちの遊びや自然体験の場として活用しようとするものである。プロジェクトの企画立案は、多治見市を中心として、市内の小学校教諭、地元住民、

NPO、建設省などから構成される「土岐川水辺の楽校推進協議会」が行っており、平成10年3月には、「自然」「いこい・やすらぎ」「遊び」をキーワードとした「土岐川水辺の楽校計画書（案）」が策定された。

今後は、多治見市内における河川改修にあわせて、ハード整備を進めるほか、河川空間を素材としたソフト面での事業（自然観察会、探検隊、各種イベントなど）に、今年度から取り組んでいく予定である。なお、同様のプロジェクトは、県管理区間である瑞浪市においても実施されている。

6 河川空間の価値を高める

平成9年に河川法が改正され、法の目的に「河川環境の整備と保全」が新たに盛り込まれたところである。河川環境を整備・保全することは、河川空間の価値を高めることにつながり、河川空間利用の頻度やバリエーションが増大することが期待される。河川空間利用を促す意味においても、河川環境整備は河川管理者が積極的に取り組まなければならぬ課題となってきた。

庄内川工事事務所では、河口から約6kmの名古屋市中川区の高水敷において、ヨシ原の機能再生を主目的としたビオトープ実験を実施している。ヨシの群落は庄内川の下流部における代表的な景観を形成しているが、本地区では、ヨシが刈り出されなくなったことや低水河岸部に土砂が堆積するなどしたため、満潮時でもヨシ原に河川水が入ってこないような状況にあった。このような環境は、そもそもヨシ自身の生育にも適さず、また小魚の逃げ場、産卵場としての機能や水質浄化の効果も期待できない。そこで、水の出入りを阻んでいる高水敷の土砂を掘削することにより、ヨシ原に河川水を引き込み、ヨシ原の機能再生を図るとともに、あわせて生態系の変化や掘削形状のあり方、維持管理の必要性などに

表2 ピオトープ実験の概要

| | |
|--------|---|
| 実験地の位置 | 名古屋市中川区（新前田橋上流側右岸高水敷） |
| 参加住民団体 | ○矢田・庄内川をきれいにする会 ○尾張野鳥の会 |
| 整備の考え方 | ○ヨシ原の再生 ○ヨシ原における多様な生物の生息空間の形成 ○鳥類の生息空間の配慮 ○自然学習の場としての機能 |
| 調査項目 | ○ピオトープ空間の生態系の復元状況 ○施工構造に対する出水の影響、耐久性 ○浚渫、草刈り等の維持管理の必要性 ○その他（水質等） |

について調査することとしたものである。

実験の実施にあたっては、計画段階から庄内川の環境に精通している住民団体と共同で行うものとした。平成9年度には4回の意見調整会を開催し、ピオトープ整備の目的、空間構成等を協議の上決定した(表2)。これを受けて、実験地の基盤整備を平成10年5月より開始。住民団体と共同でのヨシの植え付けなどを行いながら、9月に一応の完成を見たところである(写真2)。

現在のところ、植生の回復はまだ見られないが、魚類、鳥類についてはピオトープ実験地において多数確認されている。また、ピオトープが整備されたことに対する地元住民の反響も大きく、普段はあまり川に関心のない

人々に対しても、川の環境を意識させることができたと考えられる。いろいろな意味において、本地区の河川空間の価値が着実に高まっている。

7 おわりに

河川法の改正に伴い、河川管理者はこれまでの工事実施基本計画にかわり、新たに河川整備基本方針ならびに河川整備計画を策定していくこととなった。河川管理者は、河川という財産がまちづくりのなかで十分活かされるよう、計画策定時に考慮する必要がある。

また、特に河川整備計画の案を作成する場合には、「関係住民の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない」と定められており、これまで以上に地域住民との双方向のコミュニケーションが求められている。しかし、住民の意見は多種多様であり、これをとりまとめていくことは非常に難しい課題である。河川空間の利用を例にとれば、利用推進派の立場と環境保護派の立場で意見が対立することは容易に想像がつく。このような実状を踏まえつつ、誰もが納得できる計画をいかに策定していくかということが、今後の最も重要な課題であると考える。



写真2 ピオトープ実験地（基盤整備後）

都市部における道路交通空間の新たな利用方法

幅員の広い繁華街幹線を夜間駐車スペースとしての活用

愛知県警察本部 交通部交通指導課警部 筒井勝昭

はじめに

戦後50年余、わが国は世界有数の経済大国になったが、その原動力の一つであるモータリゼーションの目ざましい普及は、一般に「車社会」と称されて久しい。

今や我々の日常生活や経済活動に不可欠なものとなっている。

しかし、その有用性の一方で交通事故を始め、都市部における交通渋滞、違法駐車問題をもたらしている。

とりわけ違法駐車は、住宅地における居住・生活環境問題、救急・防災の活動への支障、さらには大気の汚染など国民生活全般に大きな障害を及ぼしている。

また、最近では車から排出される窒素酸化物(NO_x)等の大気汚染物質による人体への影響問題をはじめ、二酸化炭素(CO_2)等の温室効果ガスによる地球温暖化が懸念されているところであるが、これらの現象は違法駐車に起因して生ずることが少なくないなど違法駐車は、新たな視点からも問題視されているところである。

このように違法駐車が大きな社会問題としてクローズアップされている今日においては、今後の都市部における駐車管理は、従来の「駐車禁止規制によって適切な道路空間を保持して安全と円滑を図る」といった考え方から、「道路に駐車を容認しながら安全、円滑を図る」という発想の転換を図っていくことが必要である。

すなわち、県下の駐車禁止規制は、昭和40年代後半以降、公害、環境問題が深刻になり

自動車悪役論が強く台頭してきた結果、都市部における自動車交通総量の抑制を目的とした駐車禁止規制は、まさに路上駐車の排除が車社会の総論として考えられていた。

こうした時代背景を基にして都市部の幹線道路を始めとし、名古屋市内の主要な道路である名古屋環状線に囲まれた地域内道路は、画一的に終日駐車禁止規制がなされ、以来、30年近く経過した現在まで続いている。

しかし、当時と比較して自動車保有量は予想を上回る勢いで進展し、駐車需要と駐車容量のアンバランスは、瞬間違法駐車台数の調査結果からも明白な現象となっている。

自動車は、保管場所としての駐車場と移動目的地における駐車スペースが絶対必要である実態と、路外駐車場が絶対的に不足している現実を踏まえた上で、その地域の違法駐車実態、駐車需要、路外駐車場設置状況を分析しつつ、駐車管理をしていくことが重要であり、都市部における駐車対策の要でもある。

今回、実施した広い繁華街幹線道路における駐車禁止規制の解除は、駐車管理の新たな試みとして行なったものであり、今後における都市部の駐車対策の在り方について、全国に先駆けて明確な方向付けを打ち出したもの



筒井勝昭 (つつい かつあき)

1943年9月 愛知県に生まれる
1964年6月 愛知県警察官になり、以後交通課を中心活動
1998年10月 愛知県警察本部交通対策課を経て現在交通指導課において交通事故対策課の指導活動中

である。

以下、その実施した概要を中心に、都市部における駐車の現状、今回実施した施策の概要について述べることとする。

1 都市部を取り巻く駐車の現状について

(1) 駐車規制の現状

駐車に関する交通規制は、駐車による交通の危険を防止し、道路における交通の安全と円滑を図るため、道路の構造や地域の交通実態に応じて実施している。

県下の幅員5.5メートル以上の道路における駐車禁止規制の延長距離は、平成8年末現在約1万キロメートルとなっており、道路延長に対する規制率は、39.9パーセント(名古屋市内57.8パーセント)である。

(2) 瞬間路上(違法)駐車

名古屋市内の16区(道路延長5,916キロメートル)における、瞬間路上駐車台数

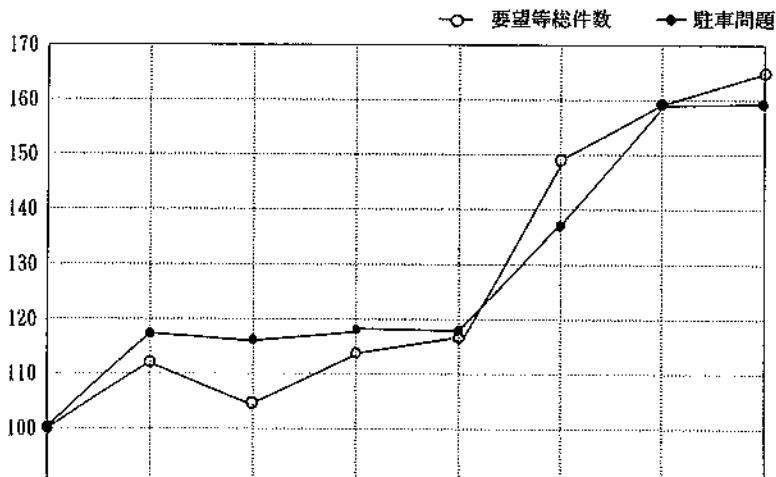
は、平成9年10月の調査によれば約5万5,000台(前年比3.5パーセント減少)であり、違法駐車台数の数は減少傾向にあるものの依然として厳しい状況が続いている。

ちなみに東京都(特別区)では、13万1,844台(前年比2.0パーセント減少)、大阪市では14万2,098台(前年比3.5パーセント減少)と減少しているも、名古屋市内と同様の傾向である。

(3) 駐車問題に関する110番通報

駐車問題に関する110番通報件数は平成7年以降増加傾向にあり、平成9年中の通報件数についても約2万9,000件で苦情・要望に関する110番通報件数の6.7パーセント(全国では26.9パーセント)を占めており、駐車問題に関する国民、県民の关心の高さを示している。(図1参照)

図-1 駐車問題に関する110番通報件数の推移(平成2年~9年)



| 区分 | 平成2年 | 平成3年 | 平成4年 | 平成5年 | 平成6年 | 平成7年 | 平成8年 | 平成9年 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 要望・苦情 | 262,553 | 293,113 | 275,331 | 298,368 | 303,534 | 391,521 | 416,952 | 433,930 |
| 駐車問題 | 18,343 | 21,389 | 21,269 | 21,720 | 21,496 | 25,108 | 29,226 | 29,145 |
| 構成率 | 7.0 | 7.3 | 7.7 | 7.3 | 7.1 | 6.4 | 7.0 | 6.7 |

(4) 自動車保有台数の推移

県下の自動車保有台数を昭和41年と平成8年を比較してみると次のとおりである。

| | 台数 | 指数 |
|-------|---------------------------|--------------|
| 昭和41年 | 672,536 (9,339,191) | 100 (100) |
| 平成8年 | 4,434,531 (72,030,003) | 659 (771) |

当時に比べ実に6~7倍にも増加している反面、駐車政策が平行して実施できなかった結果、今日の駐車需要と駐車容量とにアンバランスを来している。

(5) 駐車場の整備状況

昭和32年制定された駐車場法には、都市計画、附置義務、届出、路外駐車場について定められている。

県内の駐車場数(駐車場法に基づく駐車場のみで、事務所の専用駐車場、住宅の車庫等は含まない。)は、平成8年3月末現在で収容できる台数は、168,677台(名古屋市内131,121台)、東京都で488,371台、大阪府259,164台と着実に整備されてきてはいるが、まだまだ充分とは考えられない。

わが国の駐車政策を遅らせてきた要因は、道路計画、道路整備の中に一体的、総合的な駐車場計画を作成したり、駐車政策を検討してこなかったこと、また、駐車政策が道路行政、警察行政にまたがっていて総合的施策が執りにくいう事情のほか、商業、運輸行政とも密接に関わる複雑な問題であること、これまで駐車場の整備は、民間に委ねるという考え方方が強く、公共の役割が看過されてきたこと、等が考えられる。

2 名古屋市内の繁華街「錦三地区」における駐車規制の見直しについて

(1) 繁華街「錦三地区」の現状

「錦三地区」は名古屋市内の中心部に

位置する「住吉」、「栄ウォーク」と並ぶ県下最大の繁華街であり、面積約0.2平方キロメートルほどの狭い地区内に東西、南北ともに4路線が走り碁盤の目のように25街区を形成している。

昼間は「ビジネス街」としての顔を持つが、夜間は繁華街の顔に一変し、約100棟のビル内にスナック、バー、深夜飲食店等約3,000軒が入居しネオン街となる。

同地区においては、従来から警察の恒常的な取締りを始め、駐車需要軽減対策、路外駐車場建設の促進による駐車容量の拡大、さらには平成6年8月には県下で最初の名古屋市による違法駐車等防止条例が施行されるなどまさに官民一体となった総合的な諸施策を推進してきたところであるが、繁華街という地域の特殊性から、特に夜間は一時的なマイカー等の集中により既存の駐車場では収容できず、駐車需要と駐車容量の極端なアンバランスを生じている。

ちなみに平成8年11年5日の調査では、同地区の夜間の瞬間路上(違法)駐車台数は、午後9時台、10時台で約1,000台、11時台で約800台を超える車が路上駐車し、同地区内の交通の流れを阻害しているほか、歩行者等の通行にも支障を及ぼしている。

(2) 見直しの概要

ア 今回の見直しの趣旨・目的

繁華街「錦三地区」の夜間における慢性的な違法駐車排除策の一貫として、夜間における交通量が減少する繁華街周辺の幹線道路2路線の駐車禁止規制を解除し、繁華街の駐車々両を当該道路に誘導することによって交通の安全と円滑を図ったものである。

イ 内容

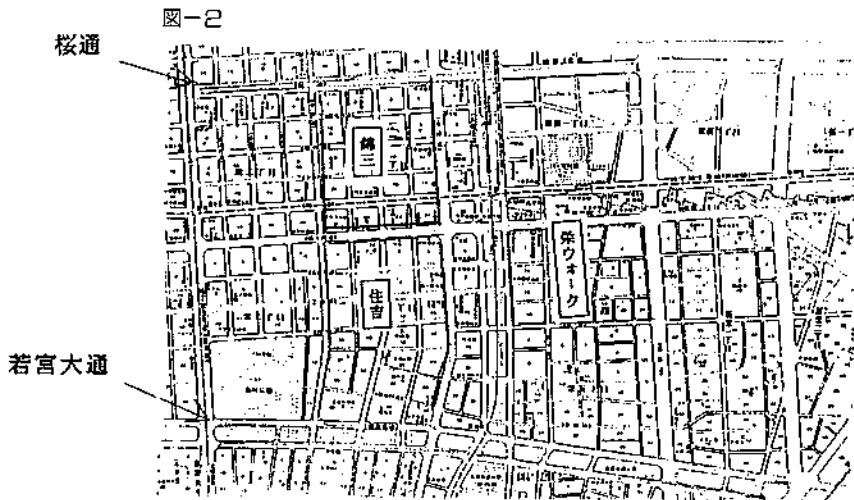
○ 實施した日

平成8年12月2日(月)から

○ 実施した道路

- ・ 桜通（国道19号）
日銀前交差点から高岳交差点までの間 約1,500メートル
- ・ 若宮大通（矢場南・北線）

若宮南交差点から千早南交差点までの間 約1,900メートル
若宮北交差点から千早北交差点までの間 約1,900メートル
(図2参照)



○ 解除時間

既存の終日駐車禁止規制を交通量の減少する夜間の午後8時00分から翌日の午前6時00分の間において駐車禁止規制を解除するものである。

ウ 今回の幹線道路の駐車禁止規制を解除した事由

○ 一つは、道路空間の効率的活用である。

繁華街周辺道路は、戦後の復興計画に基づく田淵構想によって建設された片側4~5車線の広い道路が縦貫し、駐車スペースとして活用できる道路構造を有していること。

○ 二つ目は、整備された道路環境で

ある。

昭和61年に都市景観や自動車の停車という見地から造られた停車帯(幅1.5メートル)があり、車の走行車線と明確に区分されており、駐車車両の整序化が図られるほか、道路照明がされ夜間比較的明るく、駐車車両に起因する交通事故の発生が危惧されない等の道路環境であること。

○ 三つ目は、夜間の交通量の大幅な減少である。

平成8年7月中の交通量(24時間)調査の結果、昼間に比べ夜間は大幅に減少し、交通の円滑化が図られること。

| | | ※道路別交通量と減少率 (単位:台) | | |
|------|----|-----------------------|----------|--------------|
| | | 昼間(7~18) | 夜間(19~6) | 増減 減少率 % |
| 桜通 | 東進 | 20,679 | 9,246 | -11,433 55.3 |
| | 西進 | 19,498 | 8,363 | -11,135 57.1 |
| 若宮大通 | 南進 | 18,079 | 10,742 | -7,337 40.6 |
| | 北進 | 25,317 | 11,597 | -13,720 54.2 |

(3) 今回実施した施策の背景

このような、従来では考えられない大胆な施策を決断した背景の一つは、将来の駐車対策の在り方について、全国に先駆けた明確な方向付けを行う必要があった。

都心部の違法駐車対策は、全国の交通警察が抱える長年にわたる共通の悩みであって、過去、様々な対策がとられてきたが、改善の兆しは一向に見えないのが現状であったが、幸いにも当県は、全国に類を見ない道路の広さを安全、円滑の担保として実施することができる情勢下にあったことである。

これまでに、各都道府県からの問い合わせが数多くあり、駐車禁止規制の見直し先進県としての役割を果たしていることになる。

二つ目は駐車管理構想の実現である。違法駐車実態、駐車需要、路外駐車場設置状況等から、その地域の駐車を今後どのように管理していくのか、といった構想なくしてむやみに取り締まるだけでは、非取締車の受皿が無いだけにイタチごっことなり、駐車問題の根本的解決にはならない。今回の施策は路外駐車場の実態を分析しつつ、名古屋市中心部における駐車管理構想を実現する試みでもある。

三つ目は駐車需要に対する運転者意識の実態と検証である。

今回の規制解除は、夜間の繁華街の遊興者、飲食店経営者、従業員を対象として幹線道路における駐車禁止規制を解除した。これによって、運転者の駐車需要がどのように変化するのか。あるいは、安全、円滑面での障害の有無、また潜在需要の量と速度等の実態を検証しながら今後推進すべき都市部における駐車規制の手引きとする試みでもある。

四つ目は見直しが必要かつ可能な当県の事情である。

その1として、自家用車の依存度が極めて高いことである。

愛知県交通対策室が発刊した冊子「車社会」によれば、平成7年度の三大都府県の輸送機関別の分担率をみると、東京都で鉄道67：自動車33、大阪府で鉄道52：自動車48と鉄道が半分以上を占めているのに対し、愛知県では鉄道20：自動車80と自動車が8割を占めている。公共交通機関の整備が東京、大阪に比べて少ないといった事情から、特に自家用車依存度が69.7パーセントにも達しており、それだけ駐車需要が高いことは当然のことである。しかし、駐車場の収容台数は東京、大阪に比べて極端に少ない。公共交通機関の利用が不便で車に依存しなくてはならない県内の交通事情に加えて、駐車場が少ないので事情である。

その2として、安全、円滑に支障がない道路環境である。

愛知県の道路環境は他府県に比較して全般的に良い。中でも名古屋市内の広幅員道路は、戦後の復興計画時に田淵プランが取り入れられたおかげで全国的に有名である。一方、道路が広いだけに違法駐車をしても他の交通に迷惑をかけないという一面を有しており、法軽視風潮を助長している原因とも思われる。道路空間の効率的活用が必要な現在の車社会にあって、まさに愛知県での取り組みが可能な状況にあるといえるのである。

3 対策の検証と考察

対策実施後の調査結果をみると、駐車規制解除後の「錦三地区」内の違法駐車台数は大幅に減少し、その後減少率は鈍化したが、解除前に比較して、概ね半減状態を維持している。

参考に、これまでの対策の推移を検証し、

今後の歓楽街における対策推進の在り方を考察してみた。

(1) 意外と少ない解除路線の利用率

駐車場利用者の駐車位置から目的地までの距離は、半数以上が1分以内、全体の90パーセント近くが5分以内と、極めて近い場所を選定することが調査結果に

あった。繁華街周辺道路の駐車禁止規制は、近くに位置する桜通と若干離れた若宮大通の利用度の相違は、調査結果に明確に表れている。

次表は規制解除後の時間毎の利用状況の調査結果である。

*桜通 (約1,500メートル両側 駐車容量約350台)

| | 1カ月後 (1月13日~17日の1日平均) | | 3カ月後 3月7日 | | 6カ月後 6月12日 | | 1年後 11月18日 | |
|--------|--------------------------|--------|--------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|
| | 駐車台数 | 駐車率(%) | 駐車台数 | 駐車率(%) | 駐車台数 | 駐車率(%) | 駐車台数 | 駐車率(%) |
| 午後8時台 | 235 | 67 | 258 | 74 | 289 | 83 | 265 | 76 |
| 午後9時台 | 272 | 78 | 278 | 79 | 297 | 85 | 289 | 83 |
| 午後10時台 | 275 | 79 | 289 | 83 | 274 | 78 | 287 | 82 |
| 午後11時台 | 261 | 75 | 261 | 75 | 262 | 75 | 263 | 75 |
| 平均 | 261 | 75 | 272 | 78 | 281 | 80 | 276 | 79 |

*若宮大通 (約1,900メートル両側 駐車容量約450台)

| | 1カ月後 (1月13日~17日の1日平均) | | 3カ月後 3月7日 | | 6カ月後 6月12日 | | 1年後 11月18日 | |
|--------|--------------------------|--------|--------------|--------|---------------|--------|---------------|--------|
| | 駐車台数 | 駐車率(%) | 駐車台数 | 駐車率(%) | 駐車台数 | 駐車率(%) | 駐車台数 | 駐車率(%) |
| 午後8時台 | 122 | 27 | 125 | 28 | 145 | 32 | 129 | 29 |
| 午後9時台 | 114 | 25 | 167 | 37 | 150 | 33 | 136 | 30 |
| 午後10時台 | 123 | 27 | 139 | 31 | 140 | 31 | 136 | 30 |
| 午後11時台 | 103 | 23 | 141 | 31 | 132 | 29 | 132 | 29 |
| 平均 | 116 | 26 | 143 | 32 | 142 | 32 | 133 | 30 |

(2) 繁華街3地区内の違法駐車の減少

規制解除前に比べ、繁華街の夜間（午後9時～11時台の時間平均）の違法駐車は、「錦三地区」では約47パーセント、「住吉地区」約9パーセント、「栄ウォーク地区」約9パーセントと、それぞれの地区で減少効果が顕著である。

次表は規制解除後の時間毎の違法駐車の調査結果である。

この減少事由を検証すると、繁華街地区内の駐車車両が規制解除によって、解

除場所を利用したことと合わせて、過去に例のない強力かつ継続的な駐車取締りを推進してきたことが大であると考える。

解除後以降、1年間で繁華街に投入した取締人員は、延べ8,280人、1日平均31,1人でその結果、錦三地区では1万839件の駐車違反を検挙、5,347台をレッカー移動した。

今、取締りを中断すれば、確実に以前の状態に戻ってしまう。この減少傾向を定着化させるためには、たとえ長期間を

※錦三地区の夜間違法駐車実態

| 規制解除前 | 規制解除後 | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|---------------|------|---------------|-------|---------------|--------|---------------|
| | 1ヶ月後 | | 3ヶ月後 | | 6ヶ月後 | | 1年後 | | |
| 調査日 | 11月5日 | 11月9日 | 増減(%) | 3月7日 | 増減(%) | 6月12日 | 増減(%) | 11月18日 | 増減(%) |
| 午後9時台 | 1,000 | 484 | -516(-51.6) | 267 | -733(-73.3) | 404 | -596(-59.6) | 499 | -510(-51.0) |
| 午後10時台 | 1,017 | 521 | -496(-48.8) | 348 | -669(-65.8) | 481 | -536(-52.7) | 517 | -500(-49.2) |
| 午後11時台 | 825 | 559 | -265(-32.3) | 381 | -444(-53.8) | 484 | -341(-41.3) | 503 | -322(-39.2) |
| 総計 | 2,842 | 1,564 | -1,278(-45.0) | 996 | -1,846(-65.0) | 1,369 | -1,473(-51.8) | 1,510 | -1,332(-46.9) |

※住吉地区の夜間違法駐車実態

| 規制解除前 | 規制解除後 | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|--------|------------|
| | 1ヶ月後 | | 3ヶ月後 | | 6ヶ月後 | | 1年後 | | |
| 調査日 | 11月5日 | 11月9日 | 増減(%) | 3月7日 | 増減(%) | 6月12日 | 増減(%) | 11月18日 | 増減(%) |
| 午後9時台 | 605 | 395 | -210(-34.7) | 421 | -184(-30.4) | 447 | -158(-26.1) | 556 | -49(-8.1) |
| 午後10時台 | 632 | 382 | -250(-39.6) | 484 | -148(-23.4) | 469 | -163(-25.8) | 538 | -94(-14.9) |
| 午後11時台 | 541 | 341 | -200(-37.0) | 514 | -274(-5.0) | 472 | -69(-12.6) | 518 | -23(-4.3) |
| 総計 | 1,778 | 1,118 | -660(-37.0) | 1,419 | -359(-20.2) | 1,338 | -290(-21.9) | 1,612 | -166(-9.3) |

※栄ウォーク地区の夜間違法駐車実態

| 規制解除前 | 規制解除後 | | | | | | | | |
|--------|-------|-------|-------------|-------|-------------|-------|-------------|--------|------------|
| | 1ヶ月後 | | 3ヶ月後 | | 6ヶ月後 | | 1年後 | | |
| 調査日 | 11月5日 | 11月9日 | 増減(%) | 3月7日 | 増減(%) | 6月12日 | 増減(%) | 11月18日 | 増減(%) |
| 午後9時台 | 801 | 678 | -126(-15.7) | 579 | -225(-38.0) | 634 | -170(-21.4) | 763 | -13(-5.1) |
| 午後10時台 | 858 | 716 | -148(-15.3) | 643 | -215(-32.1) | 648 | -210(-24.5) | 767 | -91(-10.6) |
| 午後11時台 | 883 | 700 | -183(-20.7) | 723 | -160(-18.1) | 656 | -227(-25.7) | 784 | -99(-11.2) |
| 総計 | 2,545 | 2,088 | -457(-18.0) | 1,945 | -600(-31.6) | 1,938 | -607(-31.9) | 2,314 | -231(-9.1) |

要しても、継続していかなければならぬ。

(3) 減少率が著しい飲食店関係者の違反検挙率

一昨年11月に実施した駐車目的の調査

結果では、650台中、47.4パーセントにあたる308台が飲食店関係者であったが、昨年9月以降における深夜時間帯にレッカー移動した運転者を調査した結果では、次のとおり減少している。

| | 調査総数 | 飲食店関係者 | その他 |
|-----|------|---------|---------|
| 9月 | 81 | 21(26%) | 60(74%) |
| 10月 | 82 | 35(43%) | 47(57%) |
| 11月 | 45 | 8(18%) | 37(82%) |

(4) 規制解除に影響されない駐車場利用率

桜通、若宮大通の規制解除に伴う有料駐車場の利用状況の変化について、調査（午後9時台、錦三地区の駐車場10カ所、1,054台の平均利用率）したところ、解除前の11月5日が^a83.6パーセント解除後一週間で86.8パーセント、二週間後が^a87.6パーセント、さらに一年後の11月9日～15日までの平均が84.2パーセントで、むしろ解除後の方が増加する現象がみられた。

この理由は、錦三地区における取締強化の影響が、周辺駐車場の利用促進につながったものであり、一年後も解除前より増加していることは、駐車場を利用する意識がある程度浸透してきた感がある。

しかし、駐車場経営者によれば、飲食店関係者が利用する回数は増加したが、午後10時過ぎには車を引取りにくる者が多いと話しており、駐車料金を少しでも安くするために、取締りが手薄になる時間帯には路上に駐車する傾向がある。

こうした実態が変わらない限り、定着化はおぼつかないが、違反者意識も対策前より前進していることは確かである。この意識をもう一步前進させ、定着させるには、駐車料金や駐車場の営業時間など、利用しやすい駐車場経営の在り方がポイントとなる。

また一方、規制の解除と駐車場利用の相関について、潜在需要の存在に配意する必要がある。

潜在需要とは、何らかの理由により車の利用を控えていたが、その理由が解消すれば、直ちに利用されるマイカーをいう。運転を控える理由の多くは、渋滞や駐車場の有無にあり、たとえば駐車禁止を解除しても、駐車場の利用が減少しない理由の一つがここにある。

(5) 地域住民の違法駐車排除気運の高揚

違法駐車から派生する身近な社会問題として取り上げられるのは、災害の発生に伴う消防車の通行、消火活動への支障である。

過去、繁華街の違法駐車対策として種々の対策を講じてきたが、その過程において地域住民からの積極的な協力活動が得られることは困難であった。ところが、今回のこの施策の過程においては、地区住民組織をはじめ、地域と職場で結成された「レジャービル協会」、その他関係機関、団体等が「自分達の手で、違法駐車を更に減らそう」のもと、積極的な立ち上がりをみせた。物理的に道路空間を確保し、違法駐車を抑制する手段として、毎夕方、道路の両側にカラーコーンを並べ、翌朝撤去する作業を開始したことである。幹線道路の駐車禁止規制を解除してまで、繁華街の駐車対策に取り組んだことで、地域住民の自主的な活動を生み出したといえる。違反者意識として置いてあるカラーコーンを移動させてまで駐車させることに強い抵抗感があるのか、カラーコーン設置道路は違法駐車が大幅に減少している。

おわりに

今回の施策を推進するにあたっては、道路管理者、マスコミ関係者から賛否両論があったが、実施してからまもなく2年になろうとしているが、その趣旨、目的が理解されたものと考えている。

駐車問題は、一朝一夕に解決できる問題ではない。その根本は、駐車需要と駐車容量とのアンバランスにあり、また、より根源的にはドライバーの意識、モラルに関わるものである。これを解決するためには、駐車容量の拡大、駐車需要の軽減、駐車モラルの向上等の施策を同時並行的に、かつ、着実に進めていくことが重要である。肥大化し続ける今日

の車社会において、車を利用し、一つの場所を自らのために占有して止めるにはそれなりの義務と負担が伴うのだという認識をドライバーが持つことである。

これが、快適な車社会を作っていくための基礎であり、駐車はドライバーモラルの象徴とも言える。

その前提に立って、安全で快適な交通環境の確保に、駐車規制は重要な役割を果たしていると言っても過言ではない。

歩行者空間のデザイン

(有)宇川建築計画事務所代表取締役 宇川民夫

はじめに

戦後の高度成長期の過程において、都心市街地は経済活動の中心地としての役割を担い、人とモノが集積してきた。その結果、車社会の到来とともに、居住地は都市から郊外へと人口のスプロール化が進み、郊外に大型複合商業施設が出現する。今や、都心はますますの人口減少と高齢化により、既存の都心商店街は活力を失い、都心市街地からは人とモノが無くなり、空洞化がより進み大きな社会問題となっている。

こうした状況の中、都市の中心市街地はかつての活力を取り戻すため、賑わいと魅力のある地域の顔としての復権を呼び戻すことが必要である。

もちろん、今日まで全国各地で都市の活性化をめざして、さまざまの提案や整備がなされているが、残念ながら努力が実らなかった都市も多くある。都市は歩いて回遊し、街を散策し、楽しめる魅力が必要である。中心市街地の活性化において、都市環境をデザインの視野からも見直し、快適な歩行者空間のデザインの質的向上が重要である。本論では事例をもとに、歩行者空間のデザイン手法について取り上げる。

1 歩く楽しさの演出

都市の歩行者空間への取り組みは、歩道のカラー舗装化など多くの都市で整備されているが、充分に効果をあげているとは言えない。

多くの都市では広範囲に、早く整備することが目的となり、歩行者空間のデザインの豊かさに欠け、「量から質」への変化が望まれる。都市にはやすらぎと賑わいが必要であるとともに、商業施設や文化施設、公園、界隈性のある歩行者空間などを散策する、歩く楽しさの演出が欠かせない。

日本の都市において、歩いて楽しい街に巡り合うことは少ないが、倉敷の美観地区や京都の祇園などでは、街の歴史文化を感じさせる建築空間と歩行者空間は一体的に整備され、街を歩く魅力を持っている。



京都祇園の風景
石畳の街路と伝統的建築空間と調和した一體的な整備
観光客の舞妓姿は京都らしさを演出する

京都の祇園では観光客の女性を舞妓に変身させ、街路で記念撮影している風景に出会う。



宇川民夫 (うがわ たみお)

1950年 岡山県生まれ
1973年 神奈川大学建築学科卒業
同 年 大岡山建築設計研究所入所
1974年 川島建築設計研究所入所
1978年 ローマ大学建築学部留学
1979年 宇川建築計画事務所設立現在に至る

都市にはこうした人と人の出会いう舞台装置と演出効果が欠かせない。

ヨーロッパの都市を訪れると、美術館、博物館、歴史を感じる街並み、センスの良い商店街などを散策することが楽しみとなる。こうした都心を構成する主要施設は歩いて行ける距離に揃っている。

イタリアのフィレンツェの街はドゥオモ(教会)を中心にして約1km四方のエリアに主な観光施設が集約し歩いて散策できる。ベニスの街においても、ベニスの陸からの入口となるサンタルチア駅からサンマルコ広場までの距離は約1kmであり、この1kmエリア内の街並みを散策するのが楽しく感じる。人が1時間に歩ける距離は約4kmであるが、ゆっくりと楽しみながら歩くとなると1km四方の回遊エリアが最適である。このエリア内に快適な歩行者空間と都市施設を充実させ、街を散策する楽しさを演出することが欠かせない。



ベニスの街路風景
イルミネーションが季節感を演出する

ニューヨークのマンハッタンを訪れると、公園や街路で著名な芸術家の手による大きな彫刻にいたる所で出会う。アメリカの都市彫刻は美術館の中だけでなく、都市で生活するあらゆる場所に設置され、レベルの高いアートを身近に感じさせる。日本の街路や公園内

にも社会奉仕団体の寄贈による彫刻に出会うが、街にマッチしていないケースが多く、彫刻が氾濫している場所さえある。街路に設置される彫刻にも、数よりアートの質を問題にすべきである。



ニューヨーク ウォールストリートの小さな広場の彫刻
ルイス・ネウェルソン作の10mもの高さの彫刻は芸術性の高い歩行者空間を演出している

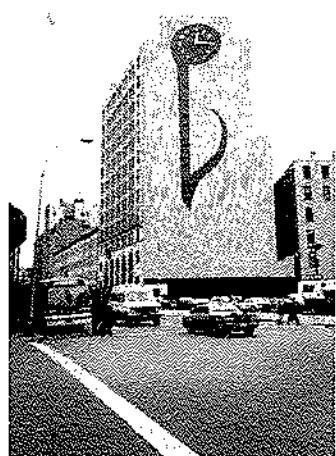


ニューヨーク パッテーパークの園路脇の小さな彫刻

現在、全国各地で街の文化や歴史、都市施設に触れながら散策して街を楽しむタウン・トレールによる活性化が試みられているが、地域の個性を生かしながら歩行者空間の歩く楽しさを、質の高い環境デザインにより、いかに演出するかが重要である。

2 街をイメージさせる演出

ニューヨークのユニオン・スクエアからブロードウェイの一本東の街路を南に行くと、ビルの外壁一面に音楽の音符の描かれた建物に出会う。このサインは来訪者にヴィレッジの街に来たことを知らせるとともに、ライブハウスが集中し、音楽の街として知られているヴィレッジの街のイメージを伝える。都市にはこうした街の個性をイメージさせるシンボル性が欠かせない。

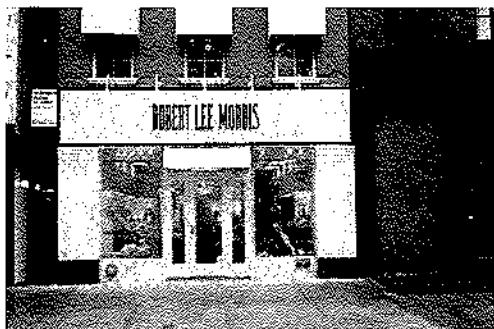


ヴィレッジの街角の建物
無表情のビルの外壁がキャンバスに変身、センスの良い巨大なサインは街のイメージを演出

日本では、屋外広告物は一律に規制され、都市環境阻害要素と位置づけられるが、街並みに調和した広告物のデザインの質もあわせて論議すべきである。

ヴィレッジを南に下ると、鋳鉄製のファサードの歴史的建築物が多く残っているソーホー地区に出る。街路に面するこれらの修景保存されたユニークな建築物はソーホーらしさを演出している。ソーホーは1970年代に商業地区としての活気を失ってしまうが、同時に安く大きなアトリエを探していた芸術家がアトリエとして、倉庫や空きビルを利用し始め、今日では多くの芸術家や音楽家が集まり、ハイセンスなブティック、ギャラリー、レス

トラン、美術館があり魅力的な界隈になっている。街の歴史を感じさせる建物と個性豊かなセンスの良い店舗は訪れる人を引きつける。その街らしさを感じさせる街並みのデザインは街の誇りになるとともに、訪れる人にインパクトをあたえ、街並みは記憶するシンボルとなる。



ソーホーの店舗
古い建物を生かして魅力のある新しい店舗が出現している

3 四季を感じる歩行者空間

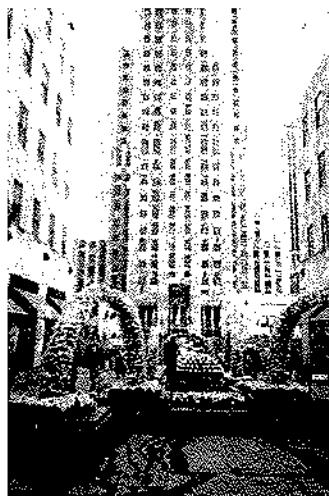
都市で生活する人々にとって、うるおい、安らぎ、楽しさをもたらす緑は大切な都市環境要素である。建設省の調べによると、都市における一人当たりの公園面積は、アメリカニューヨークで $23.0m^2$ 、イギリス ロンドンで $25.6m^2$ 、フランス パリで $11.6m^2$ であり、日本の全国平均は $7.1m^2$ 、東京23区で $2.3m^2$ 、政令市平均で $5.4m^2$ である。このように日本の



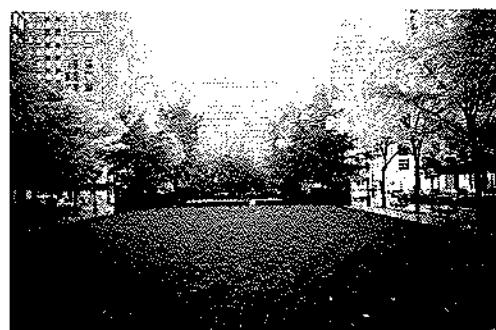
ニューヨーク パッテリーパークの水際の風景
マンハッタンに暮らす人々のジョギングコースになっている



ニューヨーク バッテリーパークの水際の園路
落ち葉は都市に秋の季節を感じさせる



ニューヨーク ロックフェラーセンターの街路
四季おりおりの花と水を配したチャネル・ガーデン、いつも観光客と市民の憩いの場として賑わう



ニューヨーク バッテリーパークの街路
高層住宅地の道路脇には良く手入れされた広々とした緑地がある

都市公園は欧米諸国に比較すると大きく立ち遅れ、都市に居住しにくい要因のひとつになっている。都市のアメニティ（快適性）を確保するためにも、公園や街路などの歩行者空間は緑の保全、拡大整備を行うとともに、よ

り都市の魅力を高めるためにも四季を感じさせる緑の演出効果は欠かせない。ともすれば、秋の落ち葉の掃除を省くため常緑樹を植栽することが多い。都市の中で季節感を感じるには、落葉樹や四季折々に咲く花の植栽は大切である。

4 広場の演出

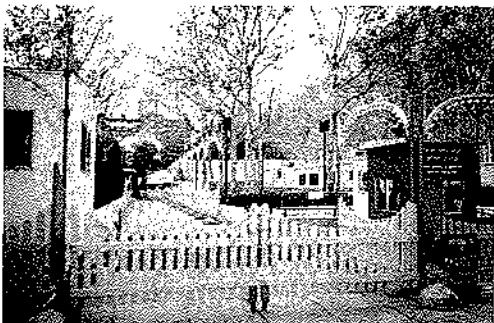
「都市」は都一地域の中心地としての「みやこ」であり、市一商いの市が開かれている場所である。ヨーロッパの都市では街の中心部の広場で市場や屋台が常に開かれ、訪れる人を楽しませてくれる。市場での買い物はレジャー的感覚をさそい、都市の賑わいと活力を感じさせる。



イタリア ベローナのエルベ広場
大きな傘を広げた市場はいつも賑わっている

最近では、空地や公園内でフリーマーケットやイベント、祭りが開催され、若者で賑わっているが、こうした広場・公園はより市民に開放し、活用すべきである。

広場や街路を開放し、商売に意欲のある若者向けに、屋台風の常設ミニ貸し店舗などを設け、商業ベンチャー支援、商業育成を行うと、地域に新しい商業活動の芽が生まれ都市の活力となる。こうした公有地の民間活用をもっと考えても良い時期に来ているのではないだろうか。



ニューヨーク リンカーンセンター・プラザの公園、一時的にサーカス会場に利用

5 街路からの視線

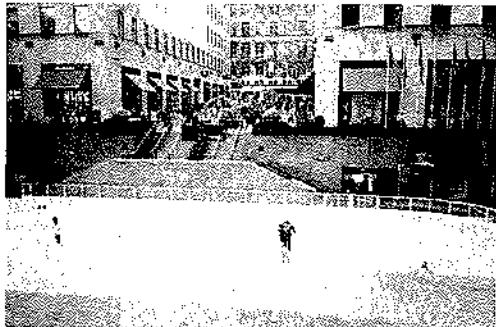
歩行者空間は歩いて移動する機能にとどまらず、ベンチで休憩したり、立ち止まって眺めたり、お茶を飲んだりできる視覚的工夫が大切である。イタリア ローマのスペイン階段に座って、観光客や買い物客で賑わうコンティ通りの眺めは散策の疲れを癒してくれる。新しくなった京都駅の大階段から通路やレストランの眺めも訪れる人を楽しましてくれる。こうした歩行者空間につながる広い階段は工夫次第で、都市の居間の役割をも担い、街のシンボル的な都市空間となる。

ニューヨークのロックフェラーセンターの街



イタリア ローマのスペイン階段
訪れる人に一時のやすらぎを与える

路から一段下がったロアープラザは、冬はスケートリンクに、夏はカフェテラスに変身し、道行く人の目を楽しましてくれる。



ニューヨーク ロックフェラーセンターのプラザ
街路から見下ろす風景は人々の目を楽しませる



ニューヨーク ワールド・ファイナンシャル・センター
ガラスに覆われたウインター・ガーデンの公共空間、階段に座ってベンチで休憩する人を眺めている人が多い

歩行者空間は平面的になりがちであるが、高さの変化を取り入れ、人の視線の高さを変えることにより、道行く人に「見る」「見られる」関係が生じ、心地よい都市空間が生まれる。

6 ポケットパークの演出

都心に潤いを与える歩行者空間の整備はアメリカの各都市で以前から多く行われている。そうした試みの一つに、ベストのポケットのような小公園を意味する、ベスト・ポケットパークの整備がある。

今から30年前に創られた、ニューヨーク五番街近くのペイリー・パークは有名である。13×90mの狭い敷地の中に24本の樹木、滝、

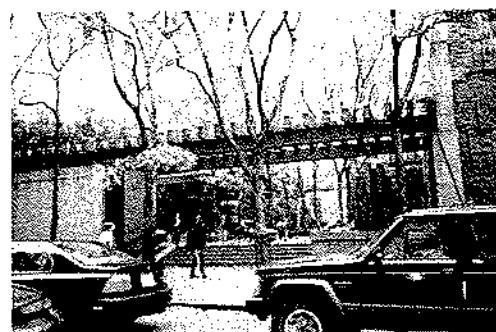
ガーデンシアがあり、公園の片隅にはコーヒーのティーアウトショップを設け、都会のオアシス空間となっている。滝に写る樹影は芸術的である。



ニューヨーク ベイリー・パーク
小さな公園は都会のオアシスとなっている滝に写る樹影が美しいアートと化す



ベイリー・パークの風景
近くのオフィスに勤務している人はここで昼食をとる



ニューヨーク グリーンエイカー・パーク
1971年につくられたが、いまも古さを感じさせない

二番街と三番街の中間に位置するグリーンエイカー・パークも、季節感を感じさせる樹木やベンチ、滝、水路が設けられ、スナック・バーから軽食もとれる。この小さな空間の中にいると、都会の騒音から逃げ、季節を感じ

ながら安らぎを得られる。

現在、都市公園の拡大整備が望まれているが、地価が低下している今を生かして、都心にしゃれた小さな公園をいくつか整備し、ネットワーク化すると、都市のアメニティが向上する。



グリーンエイカー・パークの風景
樹木と水に囲まれた小さな空間は季節を感じさせる

7 ミュージアムを歩行者空間に

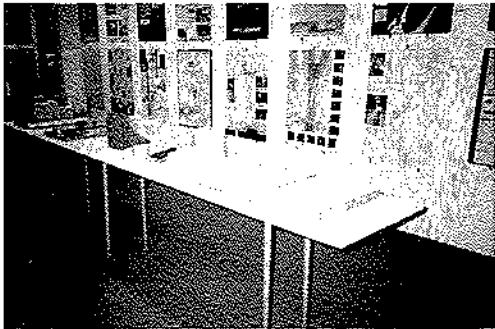
都市は文化、商業活動の集積地として栄えてきた。今日でも、ファッション、風俗、文化、イベントなどの情報発進基地としての役割は重要である。

ニューヨークのソーホーの近くに、街路に面した古いビルの1階に小さなアートと建築のギャラリーがある。コンセプトは都市がギャラリーに浸透する仕掛けであり、歩行者が自由に入れるように外壁が展示に合わせて開閉する。ミュージアムが歩行者空間に開かれ、

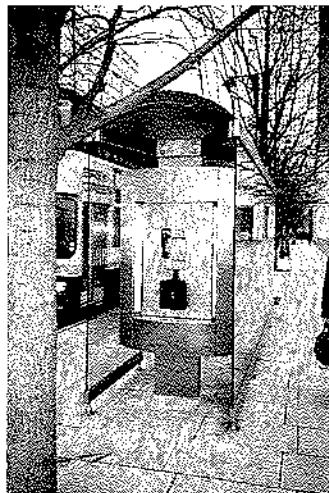


ニューヨーク 街路に面したミニ・ギャラリー
歩行者は街路から自由に入れる

手軽に文化情報が得られるこうした試みは都市に新しい魅力を増す。



ギャラリー内の展示風景
街路に面したギャラリーは都市の情報発信基地となる



イギリス・ロンドンの電話ボックスを兼ねたバス停
現代的なハイセンスなデザインになっている

8 歩行者空間の構成要素

都市内の街路や広場はペーブメント、植栽、サイン、噴水、せせらぎ、照明器具、彫刻、ストリート・ファニチャなどさまざまな要素で構成される。こうした要素は個性豊かで地域にふさわしいデザインが求められるが、現実は、早急に快適性を求めるあまり、どの都市も同じインターロッキングやタイル舗装に満ち、全国画一的なデザインとなり、魅力ある都市づくりに欠ける原因となっている。長期にわたる、それぞれの都市に合った都市環境デザインビジョンを確立し、着実に質の高いデザインの環境装置を整備することが期待される。



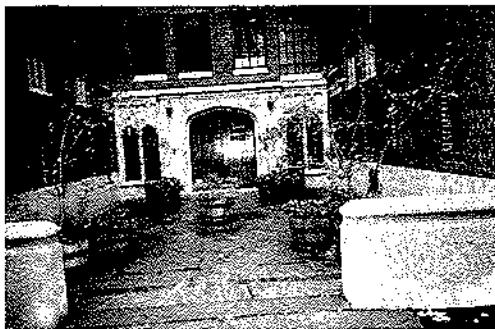
イギリス・ロンドンの住宅街の街路
歩道や車路の耐久性の高い路盤が街並みに調和している



ニューヨーク・バッテリーパークの街路のベンチ
デザインされた石のベンチが並ぶ

おわりに

今後、ますますそれぞれの都市が、個性的で魅力ある都市環境を備えることが望まれる。都市の中には、自然を感じたり、歴史や文化に身近に触れたり、新しい情報や人と人の出会いがあったり、立ち止まって休んだりする場が必要である。私たちに心地良く、美しい魅力的な歩行者空間を、小さな点から線に、線から面に広げることが大切である。また、市民一人一人の街への誇りと、愛着心が欠かせない。こうした街を愛する気持ちは、街路に面する私有地の修景をも促し、訪れる人をもてなしてくれる。



ニューヨーク 街路に面した民間のスペース
良く手入れをされた空間は歩く人の目を楽します

資料文献

世界都市再開発 NOW 動関西情報センター編
A+U アメリカの広場 73年8月号
GA DOCUMENT STEVEN HOLL 06号

欧米諸国の都市を訪れるとき心地よい歩行者空間に出会う。ニューヨークにおいても街路のベンチやオブジェに落書きや破損を見かけなくなった。一方、日本の公園や街路では壊されたり、落書きされた器具を多く見かける。こうした行為は快適な歩行者空間を阻害するとともに、環境デザインの可能性さえも閉ざしてしまう。日本の美意識やモラルはどこに行つたのだろうか。



筆者の住まいの近くにある児童公園
何度塗り替えても落書きが絶えない

私たちの都市の中に、快適で、魅力のあるすぐれたデザインの歩行者空間を創出し育成するには、環境デザインの質的向上とともに、市民のモラルの向上と協力が欠かせない。

地球を彫刻する イサム・ノグチと取り組んだ札幌モエレ沼公園

アーキテクトファイブ 川村純一

彫刻家イサム・ノグチが残した最大で最後の作品、札幌モエレ沼公園が、今年の7月5日オーブンした。その水面を含むと約184ヘクタールのこの公園は、このほどその7割が整ったが、金体の完成まではさらに6年ほどかかる。

イサム先生を札幌へお連れし、この公園の設計に協力し引き継がせていただいた者として、彼の突然の死から10年を経過した現在、彼がこの公園を手がけた経緯や公園の持つ意味を改めて検証してみたい。

イサム・ノグチとの出会い

大学院を出て丹下健三・都市建築設計研究所で設計の見習いを始めて間もなく、私は赤坂の草月会館設計に携わることとなった。

原宿の事務所で初めてイサム・ノグチと出会ったのは設計がほぼ完了し、旧会館の解体工事も終わった1975年、勅使河原蒼風家元から新草月会館に置く彫刻を依頼され、ニューヨークから来日した時である。

澄んだ鋭い眼光で骨太のがっしりした体格の人で、当時70歳を過ぎていたとはとても思えない快活で行動的な印象であった。

彼は建築中の草月会館玄関前に設置するための高さ10メートルに及ぶ黒花崗岩のねじれた柱の彫刻を提案する。さらにそれが置かれる玄関ロビー空間の重要性と可能性を力説したうえで、この展示空間を自ら制作して持参した模型で彼の考えのプロポーザルを行ったのである。その結果イサム・ノグチは、この

空間全体を家元から任されることになった。私は、建築を知り尽くしたこの彫刻家の光や空間の扱いに魅了され、ただ夢中になって従っていった。階段の配置や展示に合わせたスカイライトの新設など全て彼によって再構築された石と水によるこの展示空間を、彼は「天国」と名付けた。

1978年の正月、草月会館が完成したあと、私は妻を連れ初めて香川県宇佐のアトリエにイサム先生を訪ねた。そこで触れたのは、自然や人への思いやりであり、深い人間性であり、意外な、しかし私にとって心から納得できる芸術家の姿であった。

その後80年代半ば、彼はニューヨークに自らの手で整えた庭園美術館「イサム・ノグチ、ガーデンミュージアム」を造り上げる。そのオープンに、我々夫婦を招待していただくなど、徐々に先生と親しくさせていただくことになった、86年に丹下健三研究所で一緒だった、堀越、松岡などとチームを組み「アーキテクトファイブ」と名付けて設計事務所を始めてからも、ことあるごとに、本物の建築とは何かを教え続けていたのである。

彼はニューヨークに続き、日本での石の仕



川村純一(かわむら じゅんいち)

1948年 東京都生まれ
1974年 東京芸術大学大学院造園設計専攻
受賞
奥村研究室研究員修了
1974~85年 丹下健三・都市建築設計研究所
1986年 アーキテクトファイブ設立

事場としていた四国牟礼にも二つの古い蔵を移築し、屋島や八栗山を借景に取込んだガーデンミュージアムを整えていた。そして彫刻として子供のためのプレイグラウンドを日本で実現させたいと願っていた。

地球を彫刻する

1988年3月29日、日本にも公園計画を実現していただきたいとの思いから、初めてイサム先生を札幌にお連れした。翌日、札幌市の提示した3カ所の候補地のうち最後に訪れたのがモエレ沼であった。札幌の中心から北東へ約8kmに位置し、蛇行した豊平川の一部が三日月湖として残された沼地に開まれたような約100ヘクタールのこの土地は、ゴミの埋め立て地であり、まだ盛んにトラックが出入りし強風にビニールゴミが舞っていた。

現地に着き長靴に履き替えると、「ここには、フォルムが必要です。これは、ぼくのやる仕事です。」とイサム・ノグチは喜々として残った雪の中へ歩き出し、同行した札幌の方々や私たちは、ただ後を追いかけていた有様だった。森に囲まれた他の2つの候補地と違い、彫刻を設置するにはあまりにかけ離れたゴミの山であったが、彼はこの敷地こそ自分に任された素材として、ここが夢の公園実現の地として予感していた。

もっとも、札幌市から事前に送られた候補地の資料にあった航空写真、そこに写し出された雄大なモエレ沼を見たときから、彼はこれに強い興味を持ち、すでにそこに念願の夢が実現することを予感していたと言える。

さらに加えて、目にした千歳空港から札幌に向かう車窓の風景は、かつて彼が13歳の時、母と別れ日本から単身で渡ったアメリカインテアナの記憶によく似ていた。そしてモエレ沼の上に広がる抜けるような空と敷地を取り囲む水を見、札幌の関係者の素直な対応などを得て、彼は自分に勇気を覚え、壮大な公園



現場で指示するイサム・ノグチ



札幌市から贈られたモエレ沼公園航空写真

の実現を決心した。それは1933年に大地そのものを彫刻として地球を彫り込むという閃きと符合してから55年間懐き続けてきた思いであり、子供のためのプレイグラウンドを実現させることであった。

「これは、大変ですよ、でかいですよ、僕一人では出来ませんよ。いいですね。」とイサム先生は、我々に同意と協力を求めた。

当時モエレ沼は、不燃ゴミや焼却残土など約270万トンのゴミの埋め立てをしていた。その一方で札幌市の環状緑化公園のひとつとしての位置づけから計画が出来上がり、既に外周道路工事や桜の森の植林が始まっていた。

計画では全体をいくつかのゾーンに分け、それぞれ、運動広場、彫刻広場、芝生広場、

多目的広場といった一般的な分類に従って配置していた。

「せっかく広い大地とそれを取り巻む水辺があるのに、それではこここの特長が活かされていません。自分が何處にいるのかも分かりにくい。まず全体を把握できるマスター・プランを作らないと駄目です。」とイサム・ノグチはこの公園の設計を受ける条件として計画を白紙からやり直すように主張した。

彼は、フロリダのマイアミ・ビーチ・フロントパークの場合でも「芸術は場のオリジナリティを見つけてそれを活かしより大きく強調することで、隠すことなどとんでもない。際立った特徴があって面白いし、やがて公園は私の手を離れて皆のものになる。＊1」と主張し、市民から水辺を塞ぐように建っていた図書館

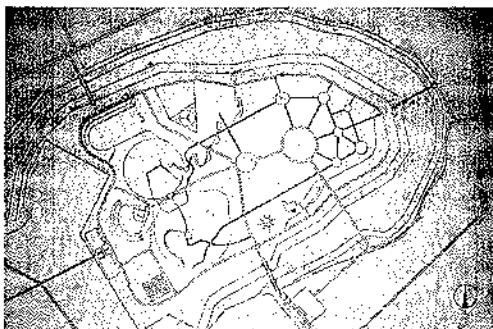
を壊させた経緯がある。

モエレ沼公園の場合、すでに国庫補助事業を含め造成や道路、植栽工事を始めていたこともあり、札幌市の立場としては出来れば変えたくない部分があった。そのことが分かると、イサム・ノグチはそれらの条件をまず全て隠さず出すように市の担当者に求めた。

条件の整理が出来ると、彼が今まで幾多の同様な経験で行ってきた様に、妥協するのではなくその制約の多くを創造に対する独自の思考をより深める与えられた機会として受け入れていったのである。

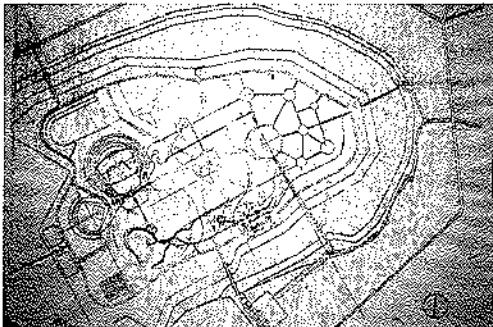
札幌市からの資料と条件をニューヨークに持ち帰り、約1ヶ月後に再来日したイサム・ノグチの手には、新たなモエレ沼公園の設計図が出来ていた。その図面をもとに、我々の

図面 1 88年5月1日付



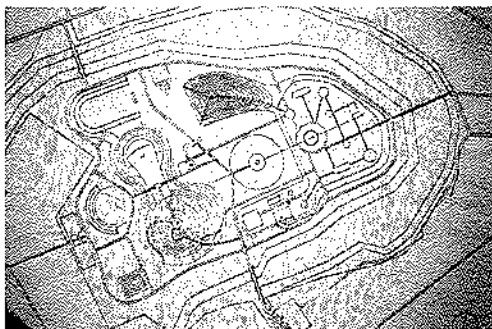
3月29日 初めて札幌を訪れたイサム・ノグチは、モエレ沼公園敷地訪問、市はイサムよりの提案を受け入れる。この図面は、イサム・ノグチが高松のアトリエで作成

図面 2 88年5月19日アーキテクトファイブ



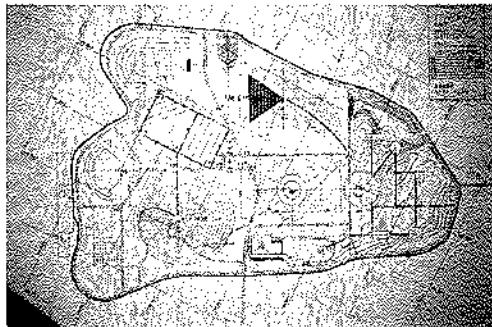
事務所の打ち合わせに於いて図面1の青焼の上に、イサム・ノグチが鉛筆で変更を加えたもの、ガラスのピラミッドの提案がなされる

図面 3 88年9月18日付



マスター・プラン変更、イサム・高松アトリエにて作成。プレイメイшенが現われ、園内道路が整えられる。

図面 4 1989年6月、89年修正



マスター・プランのグリッドを設定して作図、施工のベースとなる図面。アーキテクトファイブ作成

事務所が総出で、縮尺1/3000の全体模型を制作した。イサムはそれを見ながらまた考えを巡らすという作業が重ねられマスター・プランがまとめられた。空から鳥の眼で全体を把握すると同時に、子供の視点になって模型の公園を縦横無尽に駆け回って我々にその見え方を指揮しているようであった。

5月20日、札幌市への第一回のプレゼンテーションが、イサム・ノグチ自らの説明で行われた。公園全体を、一つの彫刻として考え、幹となる園路と広場を独特の自然で幾何学的な線によって構成し、水と緑と、山といくつかの施設などの要素を微妙な相互関係とレベル差をもって配置したプランであった。

札幌大通り

「ブラックスライドマントラ」

このとき同時にイサム・ノグチによる、もうひとつの提案がなされている。それは札幌大通り公園に置かれている彫刻「ブラックスライドマントラ」である。

彼は、1986年のベニスピエンナーレに、アメリカ代表として、白い大理石で造った「スライドマントラ」を出展した。何十年も温められていた滑り台状のフォルムの作品で、イタリアの小さな町であるピエトラサンタで造られた。そこは彼のイタリアに於ける仕事場であり、近くのカラーラなどから切り出される良質な白大理石は、ミケランジェロをはじめとして幾多の彫刻家の創造の場であった。

マントラとは、曼陀羅に由来し、インドのジャイプールやニューデリーには、ジャンタラマントラと呼ばれる天体を観測したと言われる遺跡がある。その名を冠したこの彫刻は、その胎内に入り込み螺旋状のスロープを滑り降りることが出来る。染色体のDNA構成のようでもあり、時と空間、宇宙の輪廻も想像させる。これをイサム先生は、「お尻で感じる彫刻」と話していた。

モエレ沼公園の設計を引き受けたあと、「札

幌の大通り公園になら、スライドマントラが置けるのではないかですか?」と言う我々の提案に対して、「白い雪の中に、黒い御影石で出来たら、いいね。」と答えられたので、早速、これも具体化することとなったのが「ブラックスライドマントラ」である。

札幌市から、その彫刻の設置場所として、大通り公園9丁目が予定された。イサム・ノグチはさっそく彫刻とそれに相応しい周辺広場計画を考え模型も制作していた。

しかし現地を訪れた彼は、そこがこの彫刻にとってふさわしくないと判断し、「僕は、間違えてました。」と言い持参した模型をその場で壊してしまった。くじら山として親しまれたその場所は、樹木が育ち良好な子供の遊び場として活用されており、彼の彫刻を必要としているというのだ。道路を挟んだ隣の8丁目はどうかと考えたが、ここは雪祭の大雪像が作られる集会広場で、ここに置いても邪魔になる。「やっぱり僕の間違い。設置は取り止めにすべきだ。」と彼は結論しかけたが、8丁目と9丁目の間の道路を止める可能性があると知るや、イサムはそこに積極的な「ブラックスライドマントラ」の設置の意味を見い出したのである。

大通り公園は、横断道路によって丁目ごとに分断されており、そのうちいくつかの道路が廃止されれば広場と子供の遊び場が連続され公園が広がって良好な環境となる。

「都市にとってその中にいかに安全に自由に子供の遊べる空間があるかが重要なこと。その目的のために役立つのなら、ばくの彫刻を使って下さい。」

イサム・ノグチは、大通り公園の芝生に座りじっと彫刻の置かれるべき位置を模索した後で、環境に対しての驚くべき感受性と空間スケールの正確な把握によって、彫刻の設置位置を決定した。

そこは廃止すべき道路上であった。

彫刻のために道路を廃止すると言う決断は、

他に例が見られないことで、その実現を危ぶむ声もあった。しかしこの提案が、彫刻家の自己主張によるものではなく、札幌市民にとって良い環境をつくるために彫刻を役立てるようという真意が伝わり、彼の死後4年近くたって実現のはこびとなったのである。

モエレ沼公園の実現を引き継ぐ

イサム・ノグチの3度目の札幌市役所訪問は、6月19日に行われ、市に対して第二次案の模型（縮尺1/2000）により、より細かいイメージと変更点が説明された。この時、札幌市よりモエレ沼公園設計と、ブラックスライドマントラ制作が正式に依頼され、記者会見と新聞発表が行われた。

そのときのことであるが、若い記者がイサム・ノグチに質問した。「この公園に先生の彫刻は、置かれるのですか？」

この問い合わせに対して、彼は次のように答えた。

「この公園全体がひとつの彫刻です。例えば今あなたが履いているスニーカーがありますね。もしあなたがそれから何かを感じることが出来たら、それはあなたにとって彫刻ですよ。」彫刻とは何かを示唆してくれたエピソードであった。

イサム・ノグチの最後となる札幌訪問は10月の下旬であった。28日に板垣札幌市長との会見も行われたが、実質的には後に現市長となる桂助役との交流が行われていた。新たにプレイマウンテンが加えられ、道路や広場、噴水や、モニュメント、プール、水の流れそして、中核施設となるガラスのピラミッドなどの要素が有機的に配置され、マスタープランがひとつの作品となった。

その要素の中には、イサム・ノグチがかつて提案した計画、あるいは実現させたものも多くあり、我々に対して、それぞれ参考にすべき作品を説明してくれた。

桜の森の広場に配置された遊具は、アトラクションのハイミュージアムの公園、水の流れは、ロサンジェルス郊外のコスタメッサやイスラエルの庭園美術館、テトラマウンドと呼ばれるモニュメントは、デトロイトハートプラザ



や、クリープランドあるいは大阪万博の噴水、中央噴水や野外劇場はマイアミベイフロントパーク、芝生でカバーされた駐車場は、ハワイワイキキの庁舎での提案といったように、既に出来あがっている彼の作品を挙げるとともに、長い間抱き続けていて未だに実現していないプレイマウンテンに関しての想いを語り続けた。それは、毎年続けて11月17日に高松車両のアトリエで行われていたイサム先生の誕生日まで続いた。ブラックスライドマントラの石膏模型を修正し、モエレ沼公園マスタープラン模型にもさらに手を加えて完成させると、お祝いに集まった人々に、84歳になつたイサム・ノグチは彼の熱い想いを語った。

そして、この大きなプロジェクトであるモエレ沼公園を進め完成させるために、我々に建築家として全面的に共同し取り組むことを再び求めた。我々はアキテクトファイブのパートナーとして松岡、堀越、私とが組んで

おり、この大役も3人いればどうにかなると氣楽に喜んで約束した。まさかそのまま、マスタープランの完成からわずか1ヶ月後に、突然私たちの前から姿を消してしまう事になろうとは、全く予期していなかった。

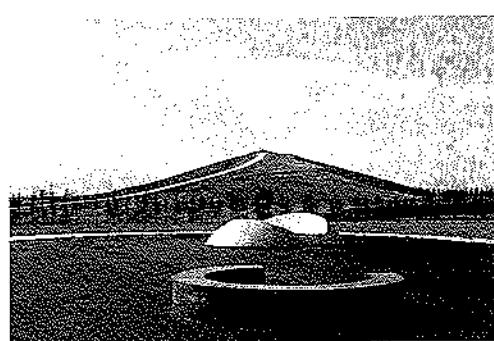
1988年12月30日イサム・ノグチ死去。この知らせを受け、私は妻と大晦日慌ててニューヨークに発つたが、新年早々予定していた先生と我々パートナーとのモエレ沼公園打ち合わせが、そのまま葬式参列に変わってしまったのだった。

制作途中の彼の彫刻は凍結された。そこでモエレ沼公園を果たしてどうすべきかが話し合われた。公園全体がひとつの彫刻ともいえるもので到底続けて行くのは困難と思われたが、イサム先生自身がニューヨーク財團を始めとする多くの友人に札幌でのこの大きな公園の夢を熱心に話しており、どうにか実現させたいとの想いがそこに集まつた人々の中から持ち上がつた。札幌市側の桂信雄助役（現市長）の理解と要請もあって、イサム・ノグチ財團からショウジ・サダオ氏が監修者として加わりそのもとでアキテクトファイブが設計を進める体制をとることでこの公園事業の継続が確認された。最後の作品であり、いわば、イサム・ノグチの公園計画の集大成となるものである。

「考え方」の展示 イサム・ノグチ・ガーデンミュージアム

ニューヨーク・マンハッタンのイーストリバーに浮かぶルーズベルト島の東側 ロング・アイランドシティーに、「イサム・ノグチ・ガーデンミュージアム」はある。マンハッタンの摩天楼が眺められるものの周囲は工場倉庫が建ち並び交通の便も決して良いとは言えず、美術館があるとは考へにくい環境である。

1961年この地にアトリエと住居をかまえたイサムは、そこに敢えて自分の美術館を設定



した。煉瓦造りの工場倉庫を増改築した建物は庭を含めて、それ全体が彼の芸術空間といえる。彫刻の展示、植木の選定配置、さらに作品を載せた本まで、イサム・ノグチ自身が全てを作った美術館である。

その2階の一画「エリア11」に、ランドスケープや公園、マーサ・グラハムのための舞台装置などのプロジェクトが並べられている。

彼は「考え方」の展示と呼び、私に何度も「建築家はこれは見るべきよ」と、話してくれていた。

1933年に神の啓示として思いついた一辺1マイルの三角形のピラミッド「鋤のモニュメント」に始まり、地球そのものを彫刻として彫り込む作品の原点ともいえる「プレイヤウンテン」、セントラルパークの「形だけで作る遊闘地」などいずれも実現しなかったが、後のランドスケープ作品につながる公共的なプロジェクトが並べられている。

モエレ沼公園に今後作られる「ガラスのピラミッド」は、公園のための中核施設としてイサム・ノグチが残したものであるが、ここでも、ニューヨークガーデンミュージアム同様、彼の考え方方が分かるような、「イサム・ノグチギャラリー」が準備されつつある。

21世紀も間近となり、改めて芸術とはいっていい何かが問われ、同時に建築とは、学問とは、社会とは、さらに政治とは何かが問われている。全ての判断基準として教育でも政治社会でも物事を分類し体系づける事が行われてきた。それが常識や前例として価値判断の基準となり、それに合わない人間を差別し排除するうちに、人間の生き方にとって本当に大切な意味を失いかけているように思えてならない。

戦後の大変革から続いた右上がり思考が終焉した現在、人間と自然との関係を問い直し、「本来芸術も建築も政治もみな人間の心を感じさせ豊かにする為に捧げられるものである＊2」ことの自覚が我々にはますます必要と

されている。

イサム・ノグチは言っていた「人間と自然との関係が出来ないと、人間はかわいそうなものになる。生きてゆく喜びが少し解ってきた。これをだれか他の人が持って走ってもらいたい。＊3」と。

* 1 STV「彫刻家イサム・ノグチ」より

* 2 元香川県知事金子正則、札幌ブラックスライドマントラ除幕式での祝辞より

* 3 1986年京都賞受賞インタビューより

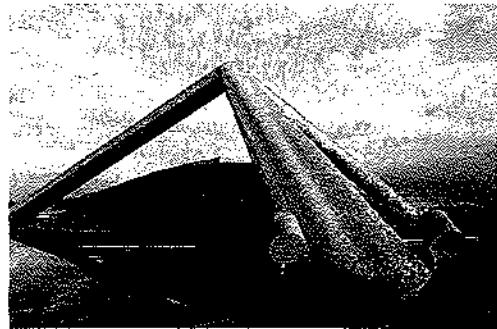
現在までの施工経過

1988年

同年3月、イサム・ノグチが、モエレ沼公園計画のプロジェクトに参画。公園内の中心部を横断していた送電線鉄塔の移設。11月、イサム・ノグチによるマスタープラン完成。12月30日イサム・ノグチ、ニューヨークにて死去。

1989年

ニューヨークのイサム・ノグチ財團の監修でアーキテクトファイブの総括により引き続き、設計を進めることとなる。公園内のシンボルゾーンの造成開始。カラマツの森。



1990年

桜の森内を散策する歩行者園路、遊戯広場、
プレイマウンテン(高さ30m)の造成開始。ゴ
ミの埋め立てが完了。

1998年

ガラスのピラミッド実施設計その2、アクア
プラザ完成、7月5日モエレ沼公園オープン
式、イサム・ノグチ展

1991年

遊戯広場4ヶ所、プレイマウンテンを引き続
き造成。

1992年

遊戯広場への遊器具の設置を中心に行い、公
園の一部解放の準備を進める。大通公園ブラン
クスライドマントラ除幕式

1993年

遊戯広場が市民に解放される。陸上競技場、
テニスコートの造成工事が始まる。10月、ブ
ランクスライドマントラがイサムの指示した
本来の場所に移動される。

1994年

プレイマウンテンの形成に着手。徒渉池、モ
ニュメント広場工事着工。遊戯広場の遊具の
設置完了。テニスコート完成。

1995年

プレイマウンテン造成。徒渉池仕上げ工事。
人道橋、テトラマウンド本体制作設置、照明
灯設置、排水等インフラ整備続く。ガス処理
施設造成。徒渉池便所ポンプ室完成。

1996年

プレイマウンテン階段状の石積み工事。テト
ラマウンド、ミュージックシェル完成。

1997年

ガラスのピラミッド実施設計 アクアプラザ
工事、陸上競技場管理棟工事完成。

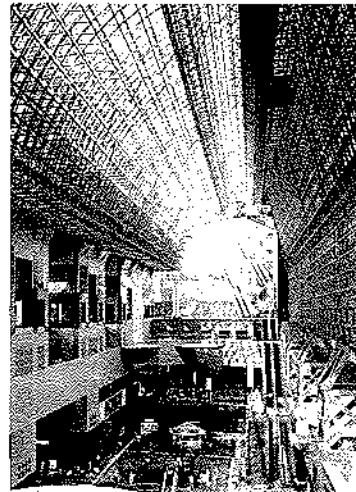
新しい京都駅ビル

～駅のある街～

京都駅ビル開発常務取締役営業部長 内田重行

1. はじめに

明治以来4代目を数える京都駅は、3代目から延べ床面積にして約10倍の大きさで誕生し、去る9月11日に開業1周年を迎えた。不動産開発あるいはサービス産業で明るい話題の少ない中、新しい京都駅ビルはお客様で賑わい、新聞・テレビ・映画などあらゆる媒体を通じてご紹介いただき、注目を浴びてきた。しかし、予想以上の集客効果と反響には、開業以前からのハード計画やイベント・広告・販促を含むソフト運営など、関係者一同による連絡とした取組みが礎にある。以下、その一端でも紹介できたらと思う。



中央コンコースのアトリウム空間

2. 新しい京都駅ビルの特徴

(1) 大きさと形

延べ床面積では、新しい京都駅ビルは日本最大規模になる。

京都駅ビルの規模

| | |
|-------|-----------------------|
| 高さ | 59.8m |
| 敷地面積 | 38,000m ² |
| 延べ床面積 | 238,000m ² |
| 東西の長さ | 470m |
| 南北の幅 | 60~80m |

しかし、大きさだけを誇れば、それは将来抜かれる可能性があり、私たちが京都駅ビルを誇る点も、規模だけではない。複合商業施設にとどまらず、建物全体が京都の玄関口と

しての「駅」を体現していることである。中央コンコースに降り立った人は、まず壮大なアトリウム空間を見上げる。左右に段丘状に伸びる広場や大階段を見渡し、アトリウム屋根を東西に走る空中径路を辿って再び現在の位置を確かめる。壮大な空間全体が一つの駅を構成していることを認識するだろう。

ただ、これだけの大空間でありながら、圧迫感を覚えることは、まずない。アトリウム



内田重行 (うちだ しげゆき)

1948年 12月 東京都生まれ
1971年 6月 東京大学法学部卒業
同年 7月 日本国有鉄道入社
1989年 3月 東日本旅客鉄道株式会社
開発事業本部 担当部長
1998年6月より 京都駅ビル開発株式会社
常務取締役営業部長

空間では鉄骨の格子模様から雲の流れが見え、東西の段丘の中腹にある広場からは自然の風が吹きこんでくる。西側のJR京都伊勢丹の方角へエスカレータで昇ると登山列車に乗っているような感覚を持ち、171段の「大階段」を左に見ながら更に「大空広場」まで進む。ここからは開発の進む京都の南部一帯と、晴れていれば大阪ビジネスパークまで臨むことができる。空中径路に進むと、3つの展望台から京都の北側を一望でき、旧市街地が三方を山々に囲まれている地形を再確認する。そして、ホテルグランヴィア京都の中庭に位置する「東広場」を散策し、エスカレータを経て再び中央コンコースに帰ってくる。あるいは、東広場からJR西日本のアーバンネットワークを見渡す「南広場」に腰を落ち着かせたり、もう一段下がった全長470mの「南遊歩道」で散歩したり、木陰に座って本を読むも良し。

これらのパブリックスペースは、空中径路のみ10時から22時まで、他の広場・大階段・遊歩道はすべて6時から23時まで利用できる。それぞれの広場から、いわば谷底にあたる中央コンコースを見下ろすと、そこには夥しい人の流れを遠くに見る。駅の人の流れをゆっくり眺めとおせる場所もある。昼夜を問わず數十分間身じろぎもせずに、絶え間のない人の流れを見つめているアベックやスーツ姿が多いのもこの駅ビルならではの光景である。

また、昼間の開放感と比較して、夕暮れから深夜にかけて建物の様相は一変する。夕暮れ以降には毎時零分に、中央コンコースの大空間を両端の広場から淡いレーザー光線が光時計として走る。駅ビル全体が「適光適所」の思想に基づき、フットライトやスポット照明など効果的な照明計画により快適な夜間空間が演出されている。京都三条から四条に及ぶ鴨川べりに等間隔で座っていたアベックの多くが京都駅ビルに場所替えをしたという話もある。

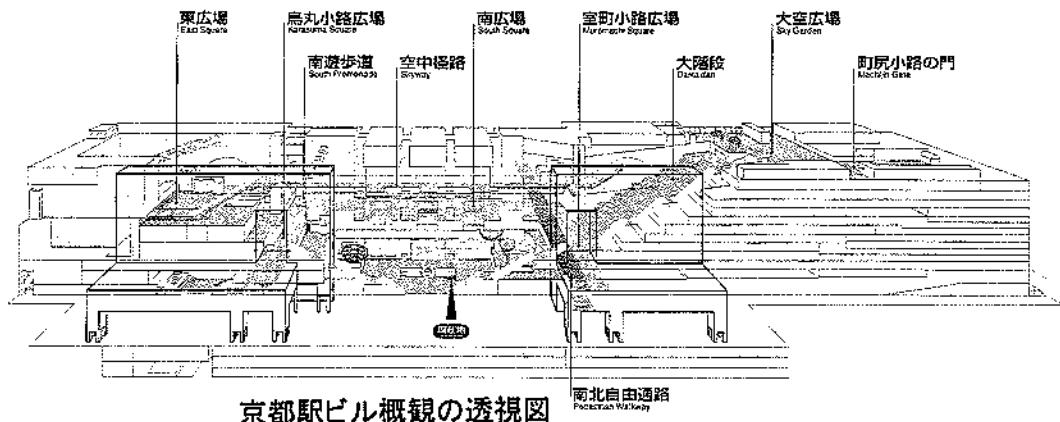
このように、京都駅ビルには潤沢な公共空間がふんだんに用意され、不特定多数をターゲットにした「駅機能」として完成度が高い。仮に、オフィスを併せ持つれば、立入禁止エリアを設けなければならず利用が制約されるうえ、時間帯によって、あるいは週末には人影が消える。鉄道の駅自体が不特定多数を相手にしているのだから、立入禁止エリアを最小限にとどめた京都駅ビルは「もっとも駅ビルらしい駅ビル」と評価できる。更に、駅ビルを訪れる人が多目的に、あるいは無目的に生活時間を消費できる施設として完結しており、その大きさと内包施設の多彩さを考え合わせれば「駅のある街」とすらいえるだろう。

(2)プロジェクトの経緯

京都駅ビルの改築事業は、1982年京都市から当時の国鉄へ「京都の玄関口に相応しい駅」との改築要望に端を発する。2年後には平安建都1200年記念事業に位置づけられ、85年京都府・京都市・京都商工会議所・国鉄の四者で構成される「京都駅改築協議会」が発足し、まさに官民一体で推進されてきた。改築事業の実施会社として90年に設立された京都駅ビル開発株式会社は、その出資者には四者に加え、オムロン、京セラ、賓酒造、日本新薬、任天堂、村田製作所、ワコール等、京都の主要企業を中心に40社を数え、京都の地元に支えられている感が強い。

設計に際しては、京都の将来の都市デザインをリードする建築物とするため、駅ビルとしては従来にない国際的な設計コンペを行なった。コンペに際してのトータルな景観イメージとして、次の点が確認された。

- i. 未来の新しい世界に向って飛躍する京都の玄関口に相応しい都市景観を創造する。
- ii. 京都の歴史・風土及び自然景観との調和を図る。
- iii. 市民に親しまれ誇りとなり世界の新名

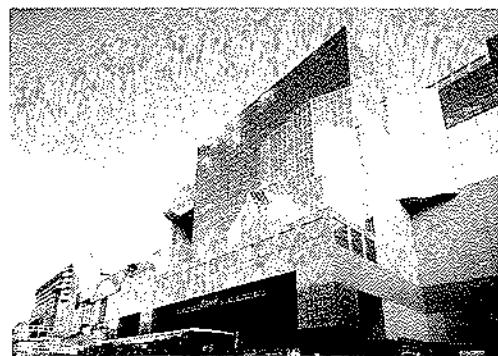


所として通用する格調の高さとシンボリックな形状とする。

iv. 京都の中央南北軸に位置する新しいランドマークを創出する。

設計コンペの第一の特徴としては、コンペ参加者に原広司氏の他に、安藤忠雄氏、池原義郎氏、黒川紀章氏、更に米・英・独の著名な建築家を含む7名を指名したことに加え、審査委員には川崎清京都大学教授を委員長に迎え、磯崎新氏、内井昭彦氏、笹田剛史氏、米・英・奥の建築家、学識者が顔を揃えた、文字どおり国際的なコンペとなっている。次にその全参加作品を、事前にプレス発表したこと、そして審査にあたっては設計者自身によるプレゼンテーションを行なったことも特筆すべきであろう。最終的に投票に持ち込まれ、大胆な空間構成と21世紀に向う新しいデザインが評価され、91年5月原広司案に決定した。

92年原広司案に基づく基本設計図書が完成。同年12月には31mの高さ制限を上回る約60mの高さを実現するため特定街区の都市計画が制定され、94年12月に着工。途中埋蔵文化財の発掘で工事の中止を余儀なくされたが、約3年7ヶ月という非常に短い工期で97年6月に竣工、9月11日にグランドオープンを迎えた。実際に構想からグランドオープンまで15年を要したことになる。



京都駅ビルの正面外観

(3)テナントミックス

キー テナントとして4つ。まず客室数539室(京都では第2位)の「ホテルグランヴィア京都」は、JR西日本100%出資の子会社であるが、シティホテルとして高品質のサービスをご提供できるよう帝国ホテルと業務提携している。

商業施設としては、JR京都伊勢丹と専門店街ザ・キューブの2つがある。JR京都伊勢丹はJR西日本67%、伊勢丹33%出資の会社で、衣食住遊のすべてをファッションとして捉え、東京ブランドを持ち込んだとの評判だが、衣料・食料品ともに京都ブランドをも小気味良く取り入れ集客力の大きさを發揮している。大型小売店の売上が軒並み落ちている情勢にあって、JR京都伊勢丹はオープン後1年間の売上目標を50%上回ったことも建

物の話題性と特徴的な品揃えとが相乗効果をあげたためといえるだろう。

専門店街ザ・キューブは、3代目京都駅のテナントとしてお馴染みの京都駅観光デパートがお土産に加え、飲食、ファッションの3要素を取り込んだとしてザ・キューブ（英語で3乗の意味）へ生まれ変わったものだ。

4つ目に、ジャニーズ事務所、吉本興業、ホリプロと組んだシアター1200が東端に位置している。駅ビルに劇場を併設したのは当駅ビルが日本で初めてであるが、新幹線の待ち時間や団体旅行・修学旅行の通過点にでも気軽に見て頂けるような演目を選んでいる。また、京都の故事を題材にした体験型の映像施設もメインロビーに用意している。これらの京都にこだわりをもった文化施設は、改築事業の基本コンセプト「文化の香りと躍動するメディアとしての駅」を体現するものとして重要な役割を担い、今後も運用の方法に工夫を凝らしていきたい。

これらキーテナントの他にも、京都府旅券事務所、市観光案内所の行政関連施設や美術館、関西空港へ最短75分で結ぶCAT（シティエアターミナル）等の施設を備え、楽しさ・便利さ・快適さが満載されている。

これらのテナントミックスには、次の点が背景にある。

まず、京都全体の観光者数の減少に歯止めをかけ、また京都駅から2km北にある四条河原町一帯の一極集中から面的な広がりを持たせるために京都駅ビル周辺と併せた二極分散型であることである。京都への観光者数は円高や海外志向の高まりから減少傾向にあり、特に若者の京都離れが進んでいる。そこで、若者に高い支持を得ている伊勢丹ブランドとジャニーズを始めとする興業を持ち込んだのである。その結果、京都駅ビルには若者の姿が目立つようになり、統計でも市内訪問地の第3位に京都駅ビルがランクインされた（1位は清水寺、2位は御所。京都市調査）。

二つ目には、国際観光都市の玄関口として、大型の国際会議にも対応できる大小12の宴会場を擁するシティホテルしたこと。国際会議が開催されれば、出席者団体、報道陣によってもたらされる効果も大きい。また、ターミナル駅の利点として、例えば東京と広島のカップルが中間の新幹線駅である京都を選び、ホテルグランヴィア京都で結婚式を挙げたケースもあった。

三つ目には、アクセスの便利な駅に人を呼び戻すことである。最近の車社会の台頭により、郊外に大きな駐車場のついた大規模SCを作り、結果として都心の人口を拡散させるような手法が多くなり、都心の空洞化を招いている。一部では駅立地の優位性を疑問視する向きもあるようだが、やはり駅立地は強い。京都駅には、JR在来線、新幹線、近鉄線、地下鉄、路線バスが集結している。また、グランドオープンに合せて実施されたJRのダイヤ改正は、駅ビルの集客力を大きく強化した。アクセスの便利な駅に、注目度の高いテナントや需要の高い行政サービスを置くことで集客力を高めることに効果があった。

確かに、魅力的な建物とテナントミックスによって、お客様を呼び込む基本条件は整った。しかし、駅を単なる通過点に終わらせないためには、次にお客様に駅ビルに留まって頂くこと、そして次の機会に何度も足を運びたくなるような仕掛けが必要になる。これが、運営会社が果たす役割としての集客イベントと販促活動である。

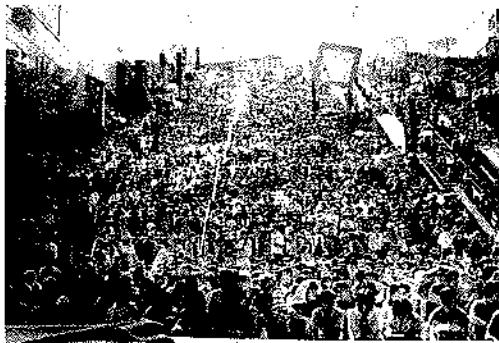
3. 公共空間としての京都駅ビル

(1) オープンスペースとイベント

国際的な設計コンペの成果として、造形的に魅力的な駅ビルが生まれたことにとどまらず、従来の運営にはなかった新しい発想をも生み出したことが挙げられる。コンペで決められたデザインを前提として、その中でどう

空間を活用していくかという全く新しいコンセプトを作らざるを得なかったからである。これまでの駅ビル開発の経験から作ったビルであれば、「大階段」を巨大な客席スペースにするというアイデアも生まれなかつたであろう。

週末及び祝日には、駅ビル内の何れかの広場でイベントを展開するようにしている。開業以来1年間で行われたイベントは380回、延べ37万人の方に楽しんでいただいた。特に室町小路広場の仮設舞台では、忌野清志郎氏、やしきたかじん氏、東京スカパラダイス等によるミニコンサート、赤塚不二夫氏とタモリ氏とのトークショー、薪能、着物サミット等のパフォーマンス、更に薬物使用禁止キャンペーン、ひびけナースの声等の告知的な催しなどバラエティに富み、5千人以上の観客で大階段が埋め尽くされることも度々あった。しかも、これまで大きな混乱もなく、整然とした入退場をしていただいている。



大階段でのイベント風景

これらの全てが無料で観賞できる。大階段から見下ろす先に仮設舞台があり、その向こうに鉄骨のアトリウムがアーチ状に伸びている。祝休日のイベントが多いため、観客には家族連れやアベックが目立つ。大階段の両側にJR京都伊勢丹の14の出入口が面しているため、イベントの前後に買い物をしていただくこともできる。しかし、様々なイベントを繰り返す本当の目的は当座の増収を期待す

ることよりも、大勢の方々に駅ビルを目にしていただき、大階段に腰を下ろしていただき、楽しい時間を過ごしていただくことにある。時には、大階段の何段目でプロポーズなどの運命的な出来事があつてもいい。そんな記念すべき「大階段の何段目」がこれから生まれてくれたらと思う。そして、足を運んでいただけで繰り返しが、これからのお客様と京都駅ビルとの長いお付き合いにつながるものと考えている。

(2)アート

建物全体の調和を図るために、広告類にも細かい配慮をしている。中央コンコースの周辺の壁面に限り、広告をアートにしてしまおうという試みで、世界の名だたるトップアーティストが制作した作品を一堂に掲出している。故リキテンスタイン氏の劇画調の作品、横尾忠則氏の滝の水や炎が揺れ動く作品、コスコース氏の臨済録の一説を引用したコンセプチュアルアートなどの作品群は広告の範疇を超えていて、まるでギャラリーのように楽しんでいただけると思う。

また、烏丸通りと室町通りの延長軸に位置する烏丸小路広場と室町小路広場には、各々高さ6mのモニュメントが設置されている。前者には宇宙と星を形どったもの、後者には鐘をまとった舞い人をイメージしたものであり、それぞれが周辺の色調に馴染んでいる。

更に、建物には石が目立つが、これらは世界各地より288種類のサンブルから厳選された73種類を組み合わせて使用している。全体的には、これらのコンビネーションが中央コンコースのアトリウム、スポット的に配置されている黄や赤のオブジェ、更には夜間照明と融合し、魅力的な空間を生み出しているのである。

これらがトータルとして、お客様に何度も訪れていただき、足を留めていただけるような空間演出をしている。

(3)販促活動

これだけの規模で、かつ通常の駅ビルのような箱型ではないため、わかりやすい案内を心掛けている。

中でも館内の詳細な案内として、京都の観光ガイドもつけ加えた形でガイドブックを出版した。買った人から周辺の人々への告知ツールとなるように、ギリギリの低価格(480円)を設定し、東京・大阪をはじめ全国の大手書店、東海道・山陽新幹線のキヨスクで販売をお願いしている。

また、駅ビルの代表的なショットポイントとして、航空写真や夜景を含めた5枚組みポストカードも販売している。旅行者の方からこのポストカードを受け取った方にも、京都への旅心が生まれてくれればと願っている。

更に、グランドオープン以来、多くの団体・グループ等から駅ビル内の案内を依頼されてきたので、インフォメーションの女性社員に携帯マイクを持たせて、有料の館内ツアーを実施することとした。要領のよい説明を聞きながら、駅ビル内外のポイントをコンパクトに1時間ほどで回ることから好評を博している。

他にも、館内の記念写真事業や夏には直営でピアガーデンを行なった。これらの事業では地元の学生アルバイトや業者を優先的に採用している。駅ビルを更に多くの方々に伝えいただき、地元の駅ビルファンを増やしていきたいと考えている。

4. これからの京都駅ビル

2年目に入っても、従来と同じく安全・清潔な空間にしていくことに変わりはない。そして、いつ来ても楽しい駅ビルとするべく新鮮さが必要である。毎日リニューアルしていくような心構えを持続させなければならない。そして、高い売上と低い運営コストの追求にも怠りないようにしていく。1年目には多数のお客様を京都に引き寄せた。これからは駅

ビル周辺の発展にも意を用いていく必要がある。立ち上がるまでには景観論争を含め様々な評価の対象にあった。しかし、京都駅ビルの評価は、これからも駅ビルに足を運んで下さるお客様の反応や評判が決めていくものと考えている。まだまだ課題は山積であるが、更に努力と工夫を重ねていくつもりである。

阪急宝塚線豊中市内高架下 空間の有効利用について

豊中市役所政策推進部企画調整室主幹 錢井芳彦

I. はじめに

豊中市の発展動向と現状

明治の廃藩置県後5カ村を合併し豊中村が置かれ、昭和11年に豊中市となった。

何度か周辺の村の編入がおこなわれ、昭和30年に庄内町が編入されて、現在の36.60km²となった。

明治43年に阪急宝塚線の前身の箕面有馬電気軌道が開通して、その沿線は、住宅地として開発されたが、大阪市に近く、起伏に富んだ丘陵地は、絶好の住宅地として、昭和28年に10万人余りだった人口が、昭和48年までの20年間に、約40万人近くまで急増した。

大阪都心に近接し利便性の高い立地条件を背景として、これまで、良好な住宅地としての都市イメージを形成してきた。

特に昭和30年代後半から千里ニュータウンの開発、昭和45年の万国博覧会の開催等による急激な人口増加に対応すべく、学校、保育所などの教育・福祉施設、上下水道、道路、公園などの都市基盤施設の整備充実に努めてきた。

当市を南北に縦断する阪急宝塚線の豊中、岡町、曾根の各駅周辺は、市の中心部に位置し、東部の千里中央地区、南部の庄内地区と並んで、それぞれ商業・業務、行政、文化等の諸機能を分担しながら市の3極を構成してきた。

この地域は、北大阪の中心核としての機能を果たしつつある千里中央地区とのバランスのとれた都市構造を維持するためにも、豊中

の中心圏域として期待される地域である。

人口の高齢化や市民の定住志向が高まる一方、急激かつ大規模な開発も落ち着きをみせ、都市としては、一層成熟の度合いを増しつつある。

II. 阪急宝塚豊中市内連続立体交差事業について

阪急宝塚線は、豊中市をはじめ近郊都市(池田市、箕面市、宝塚市等)と大阪都心とを結ぶ大量輸送機関として、地域の発展に寄与している。

他方、都市計画決定を昭和33年に行い、都市の基盤整備を進めてきたが、鉄道が平面を走っているため、都市が分断されまちづくりの大きな障害となってきた。

豊中市における最近の市域交通の混雑は著しく、豊中以北の開発による列車編成の長大化や踏切遮断時間の増加に加え過密ダイヤによって、踏切部における東西間の都市機能に多くの弊害が生じている。

そういう中で、昭和44年4月策定された「豊中市総合計画」の中で、阪急宝塚線の全線高架化を位置づけた。

このため、大阪府が事業主体となり豊中市

銭井芳彦 はこい よしひこ

1947年 大阪市生まれ
1969年 近畿大学 建築学科卒
豊中市役所(建築部 開発指導課)入所
1995年 政策推進部企画調整室



と阪急電鉄が協力して、都市交通の円滑化と市街地整備を目的に、曾根駅～豊中駅（延長約3.75km）の高架化を進めている。

事業の概要

1. 事業の種類

都市計画事業

計画決定の告示 昭和53年4月7日

事業認可の告示 昭和54年7月3日

2. 事業の施行者

事業の主体 大阪府

用地買収及び補償関係等 豊中市

(府の委託を受け施行)

鉄道工事 阪急鉄道

(府の委託を受け施行)

3. 事業区間

約3,750m

豊中市服部元町2丁目～刀根山3丁目

4. 事業の内容

除去される踏切 14箇所

立体交差道路 19箇所

駅の構造

曾根駅

高架1層、改札口1階（1箇所）

島式2面ホーム（長さ200m）

岡町駅

高架2層、改札口2階（1箇所）

島式1面ホーム（長さ200m）

豊中駅

高架2層、改札口2階（2箇所）

島式1面ホーム（長さ200m）

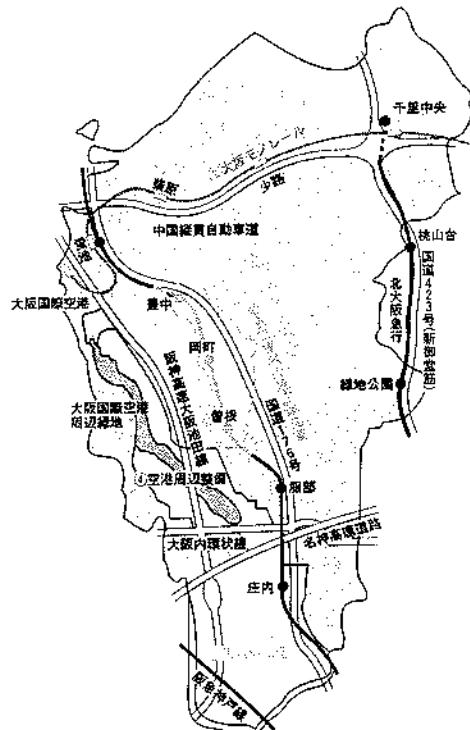
III. 高架下利用について

・活気ある都心ゾーンの形成

豊中駅から岡町、曾根駅に至る鉄道沿線地域は、従来から豊中市の中心地として位置づけられてきたが、商業集客力の低下、サービス産業の新規立地の停滞、都市計画道路を始めとする基盤整備の立ち遅れ等により、中心地域としての地位が相対的に低下しており、新たな地域活性化対策が必要となってきた。

このため「新豊中市総合計画」（昭和61年）では、この地域を「豊中都心ゾーン」と位置づけ、各駅周辺の特色を生かしながら、都市化ゾーンにふさわしい整備を図ることとした。

これを受けて、平成4年に「豊中都心ゾーン形成のための基本方向」が策定され、新しい郊外都心（ハート・オブ・豊中）の形成を目指しつつ、商業、業務、文化芸術、交流機能を導入・育成するとともに、利便性の高い



交通体系と快適な歩行者空間を形成することが方向づけられた。

・市民参加の検討委員会からの提言

阪急宝塚線の連続立体交差事業は、この都心ゾーンを貫くことから、高架下を利用して3つの駅を一体的につなぎ、ゾーン全体の活性化を図ることとした。

高架下利用計画の作成にあたっては、学識経験者だけでなく、阪急電鉄や関西電力、大阪ガスといった都市基盤整備に関わる企業の参画を求めるとともに、地元のまちづくり協議会や学生を含めた市民参加型の検討委員会を設け、平成8年1月に提言をいただいた。

「生活文化の回廊をつくる」をメインコンセプトとしたこの提言の主な内容は以下の通りである。

1. まちの個性をいかす

(1) ひとつのサービス圏を確立する。

後背圏における開発余力は、さほど大きくない現状にあるが、豊中・岡町・曾根各駅における1日あたりの鉄道の乗降客は、3駅合計で10万人を越えており、周辺諸都市とくらべても決して引けを取っていないことを考えると、通勤・通学者を含め、定住者のニーズをいかにとらえていくのかが大きな課題である。

このため、都心ゾーンの再生を進めていくためには、豊中・岡町・曾根それぞれのエリアが連携し、定住者が持つ潜在需要を喚起しながら、来訪者にとっても魅力のある質の高いサービスを市域内外に提供し都心ゾーン全体でひとつのサービス圏域を確立していくことが求められている。

(2) まちの個性を確認する

都心ゾーンを形成する曾根、岡町、豊中の各地区は、それぞれの成り立ちに応じてまち

の個性を培ってきた。

① 曽根

曾根駅の東には、市民会館、アクア文化ホール、中央公民館などの文化施設が立地する一方大規模小売り店舗、民間スポーツ施設、ブティック、レストランなどが集積している。

また、駅の南には、豊島公園、豊島体育館、武道館などの、スポーツ施設があり、郊外らしい雰囲気の文化・スポーツ活動やショッピングが楽しめる場所を形成している。

都心ゾーン構想では、曾根駅周辺を、文化性と健康づくりにかかわる、落ちつきと品格を持ったエリアとして整備することとしている。

② 岡町

岡町には原田神社とその周辺、能勢街道、桜塚古墳群など、歴史を感じさせるまちなみがあり、商店街には市民生活の活気がある。

都心ゾーン構想では、岡町駅周辺は、「古き良き街」として、史跡公園、古墳群、原田神社などをいかし、豊中のルーツとしての象徴性を高めるものとしている。

③ 豊中

豊中駅の東には、市場や商店街などの店舗が集積しており、公共・民間のギャラリー群やホール、ホテル、民間のスポーツ施設などに加え、新しい生活文化を示唆するような店舗も立地し、賑わいのある場所を形成している。

駅の西には、戦前阪急電鉄により開発された住宅街があるほか、西口再開発事業が進んでいる。

都心ゾーン構想では、豊中駅周辺を都心ゾーンの整備を牽引するような華やかなまち、感性を刺激するようなまちづくりを進めるものとしている。

(3) まちの個性を活かして高架下をつなぐ

高架構造自体は、鉄筋コンクリートの柱と梁で構成される無機質で閉鎖的な空間として立ち上がり、また、構造上の制約もあるため、高架下に魅力的な空間を作り出すには、様々な創意や工夫が必要になる。

こうした条件があるなかで、高架下は、工夫によっては、様々な用途に使える自由度のある魅力的な空間ともなりうる。

一般的にひとが楽しく歩ける歩行距離は、数百メートルが限度といわれているが、工夫次第でこの距離を延ばすことは十分可能である。

しかし、高架下の総延長距離3,750mは、歩く距離としては、長すぎることも事実である。このため、高架下の利用にあたっては、曾根、岡町、豊中の駅間が約1kmの間隔にあることを考え、それぞれの駅を中心に3つのエリアに区分する。

それぞれが持つ、周辺の雰囲気や資源を大切にし、将来的な変化の可能性を見通し、楽しく歩ける工夫をしながら、文化、商業機能の集積を高め、それぞれの駅勢圏を拡大させるとともに、来訪者にとっても魅力である

「都市生活の新しい舞台」

にふさわしい空間をつくりだし、都心ゾーンの再生を促していく。

2. 生活文化の回廊

高架下においては、一つのサービス圏域づくりを念頭に置きながら、3駅周辺のまちの個性を反映した生活文化・商業活動を育成することによって、新たな人の流れをつくり、都心の魅力を創出する「生活文化の回廊」づくりを進めていくべきである。

(1) 利用イメージ

この「生活文化の回廊」をより分かりやすく身近なものとするため、高架下全体をリズムにのって、楽しく歩ける通り（＝アベニュー）

一）とみたて、

「とよなか SWING アベニュー」

と名づける。

曾根、岡町、豊中がそれぞれ、その個性をいかしながら、響き会う、そのような通りをイメージしている。

・光のアベニュー

／曾根エリア

文化・スポーツなどライフスタイルに会わせた表現活動を通して、「光」を放つ自分自身に出会うような場所

・風のアベニュー

／岡町エリア

人とのふれあいや語らいを通して、新しい文化・交流の「風」を吹かせるような場所

・花のアベニュー

／豊中エリア

新しい出会いや発見をおして、「華」やかな装いやパフォーマンスを繰り広げるような場所

活動と空間のイメージ

・光のアベニュー（曾根エリア）

○躍動の空間

健康づくりやスポーツ活動

○集いの空間

文化・スポーツ活動のあとでくつろぎのひととき

○創造の空間

音楽や演劇の稽古、練習

○空間形成の工夫

自然を活かした楽しく歩けるアーチティ

・風のアベニュー（岡町エリア）

○創作の空間

伝統に新しさを加えた暮らしの工

夫

○語らいの空間

まちなかでの休憩と語らい

○提案の空間

楽しい暮らしの提案

○空間形成の工夫

歴史性をモチーフとしたデザイン
や散策の空間

・花のアベニュー（豊中エリア）

○出会いの空間

生涯学習情報、先生との出会いや
ライフワークテーマの発見

○表現の空間

観衆の中での発表、自己表現

○装いの空間

華やかで“遊びごころ”のあるハ
レの場にふさわしい装いを楽しむ

○空間形成の工夫

華やかさや楽しさを演出するデザ
イン

(2) 楽しく歩けるアベニューの魅力づくり

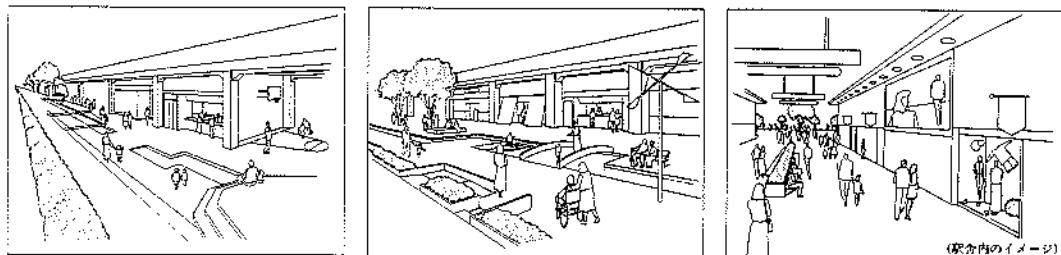
①歩行者ルートづくり

高架下は、都心ゾーンにおける他の歩
行者動線とネットワークされた新たな歩
行者ルートであるとともに、高架下に配
置される施設間を結びつける動線であり、
にぎわいや憩いを提供する空間として整
備することが期待される。

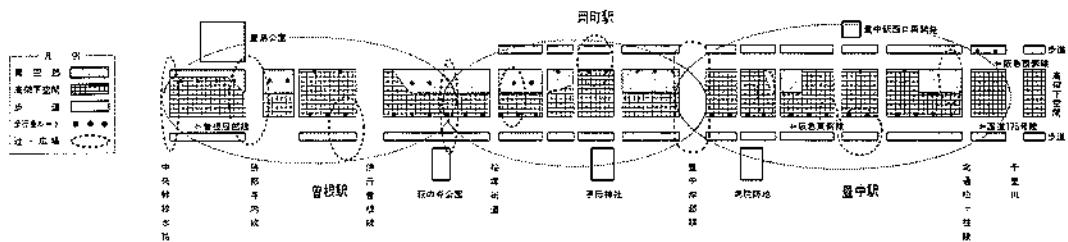
人が楽しく歩ける道は、数百メートル
間隔で、道がカーブし、真っ直ぐな道が
1キロメートルも続くことはまれである。

やはり、歩き良い道には、目印となる
樹木、家の塀や壁、辻や広場があり、そ
の様な目印と歩行者が会話を交わしなが
ら歩ける雰囲気が必要になる。

このため、高架下では、歩行者ルート
に適度な曲りを加え、憩いややすらぎを
提供するスポットを要所に配置するなど
の変化を持たせ、高齢者や障害者にも配
慮した、だれもが安心して楽しく歩ける
空間づくりを進めるものとする。



(駅舎内のイメージ)



②広場や辻づくり

高架下を行き交う人々に憩いややすらぎを提供するため、歩行者ルートの要所に水や緑をあしらった広場や辻をつくる。広場や辻は、「光」「風」「花」の各アベニューを象徴するとともに、都心ゾーンの南北方向の人・もの・情報の流れと、東西方向の人・もの・情報の流れが交差し、さらには、交流する空間となり得るような工夫をしていくものとする。

③アベニューづくりの留意点

アベニューの東側は商業系のまち、西側は住居系のまちとなっており、商業地の賑わいづくり、住宅地の静けさを保全するといった趣旨から、高架下の歩行者ルートは、基本的に東側に配置することとする。

IV. 高架下利用の取り組み・提言を受けて

高架下の公共利用計画については、昭和54年の事業認可の後、昭和58年に利用計画案がプレス発表されたが、その後、時代変化や環境変化もあり、府内関係部局とヒヤリングを重ねながら、計画の修正を加えてきた。

平成8年に検討委員会から高架下利用における提言を受け、その事業化を図るために、府内で策定委員会を設置し、関係課長で構成する検討部会をハード・ソフトに分けて検討を進め、大阪府とも調整を図りつつ、電鉄側と公共利用施設計画の確定作業を進めている。

公共利用施設計画の具体化にあっては、高架下利用協定外エリア（高架下高3.2m以下部分）や青空部をも含めて、高架下利用と一緒にとした視点を持って、特にアメニティ系については、「水や緑が配置された憩いと安らぎの空間」づくりが提言で謳われており、協定外である青空部分の利用を積極的に取り入れた。

高架事業と併せて高架事業関連工事が進められ、高架側道（歩道拡幅、一方通行化）や各駅前広場の整備工事が始まっている。特に豊中駅周辺については、バスやタクシーの発着所、停留所、交通動線の整備によって駅前の交通混雑の緩和が期待される。

また駅西口では、市街地再開発事業の工事が進められており、駅とこのビルの2階が連絡橋で結ばれる予定である。

こういった高架事業や高架事業の関連工事、また豊中駅西口の再開発ビルがオープンし、高架下においても公共施設や電鉄側の提案を配慮した、商業・店舗がオープンされれば、総合計画にも謳われている「活気ある都心ゾーンの形成」につながっていくものと期待される。

○高架下公共施設

「豊中市」

－施設系－

- ・豊中駅複合施設（市民サービスコーナー、福祉の店、生活情報コーナー）
- ・市民サービスコーナー（3駅構内）
- ・オープンサテライトスタジオ
- ・市民ギャラリー
- ・自転車保管所
- ・リサイクルセンター
- ・公衆トイレ

－アメニティ系－

- ・豊島公園拡張
- ・辻・広場

「大阪府」

- ・曾根駅、豊中駅派出所

○公共的利用施設（電鉄側 整備予定）

- ・駐輪場（3駅付近）
- ・アメニティ施設

V. 今後の課題

[アメニティ系]

無機質なコンクリートの柱と屋根に囲まれた閉鎖的な空間を、自然で開放的な雰囲気をもった、魅力ある空間につくっていくかが大きな課題となる。

提言では、「水や緑が配置された憩いと安らぎの空間」づくりを求めており、子供からお年寄りまで、幅広い年齢層に利用されやすい場、利用するのに安全な場、を求めている。

具体的には、

a. 道路を挟んでいるが、隣接する既存公園と連携

b. 青空部分と一体整備

(高架下空間への変化やメリハリの提供)

(西側の青空部分を利用した水や緑のある開放的な空間作り)

c. 高架下と交差する既存道路部分の辻の利用

(南北軸と東西軸の交流の場)

市が整備をしていく場所もあるが、アメニティ全てを市が整備をするのではなく、場所によっては電鉄側が商業、店舗展開をする中で、環境や景観といった視点を配慮しながら、提言に謳われている整備が期待される。

[高架下の施設計画]

提言では、高架下について辻や広場以外には具体的な施設をあげず、豊中、岡町、曾根、各エリアの利用イメージがあげられている。

高架下施設の大部分は商業・サービス系で占められた鉄道事業者が計画することになる。こうした施設は高架下各エリアの利用イメージを決定づける重要な要素となることから、鉄道事業者が施設計画を進めに当たっては、行政側が進めている各駅前

広場や沿道整備に合わせ、前に記した「光」、「風」、「花」のアベニューといった、施設整備・利用イメージを膨らませた施設デザインや店舗導入が期待される。また、3駅周辺の特徴を生かしながら、新たな人の流れをつくり、都心の魅力を創出するためには、今後も事業者と行政が協議を重ね事業化を進めていく必要がある。

～エッセイ～

海外便り ポートランド・メトロ地域のまちづくり

後藤 太一(ごとうたい一)

Taichi Goto

一級建築士

米国都市計画協会認定プランナー

PROFILE

1992年3月 東京大学都市工学科卒業、鹿島プランニング部入社
1995年7月 カリフォルニア大学バークレー校都市地図計画学科に留学し、サンフランシスコ市都市計画局、E D A W 社などでインターン
1997年5月 同学科修了、7月よりポートランド・メトロ成長管理局勤務
1998年1月 フレゴネシ・カルソーフ&アソシエイツ移籍
1998年8月 鹿島プランニング部復職、現在に至る



はじめに

カリフォルニア大学バークレー校都市地図計画学科を修了後、1997年7月から1998年3月まで、米国オレゴン州ポートランド地域の広域自治体「メトロ」の成長管理局に勤務する機会を得た。その間、米国で最も民主的かつ合理的と賞賛されているまちづくりに、自治体職員の立場から携わることができ、総合的に注意深く練り上げられたまちづくりの仕組みに強い感銘を受けた。

ポートランド地域のまちづくりは、近年では日本語の文献等にしばしば取り上げられ、日本からのまちづくり視察團も数多く訪れている。しかし、その注目のされ方は、広域行政、公共交通、都市成長境界線、諮問委員会制度など、まちづくりの技術側面にばかり焦点が当てられており、ポートランド地域の生活の質、そしてまちづくりの全体像を伝えたものは非常に少ない。

住民の価値に基づいたまちづくり

結論から述べると、ポートランド地域のまちづくりの核心は、住民の価値に基づいたまちづくりを民主的に進めているという、まちづくりシステムそのものにあり、個々の技術はそのシステムを支える手段に過ぎない。このシステムこそ日本のまちづくりへの示唆に富むと思われるのだが、残念なことに短期間の観察や訪問調査では、その全体像を掴むことは難しい。そこで、短期間ではあるがメトロ職員としてまちづくりの実務に携わった経験を基に、本稿ではその全体像を柔らかくお伝えしたい。

ポートランド地域のあらまし

ポートランド地域はオレゴン州の北端とワシントン州の南端にまたがる、人口約160万人の大都市圏である。しばしば米国西海岸の大都市圏の一つに数えられるが、実際には大平



ポートランド地域
の地理
(出典: メトロ資料)

洋から車で約1時間ほど内陸に入った、州境のコロンビア川とウィラメット川の合流する盆地にある。緯度的には北海道の稚内とほぼ同じ北緯45度付近に位置するが、暖流の影響もあって暑すぎず寒すぎず過ごしやすい気候である。



富士山より高いフッド山へは車で約1時間



州境のコロンビア渓谷は全米的景勝地

10月頃から3月頃まで連日霧雨のような雨が降り続くが、湿度はあまり高くない。そして、豊かな水と肥沃な大地のおかげで木々が良く育ち、自然が大変豊かな地域である。都市域と田園・自然地域の境界は非常に明瞭であり、車で小1時間も走れば雄大な大自然が広がる。

生活の質：6つの住民の価値

ポートランド地域は、米国で最も暮らしやすい都市に数年前に選ばれたように、その「生活の質」の高さでは定評がある。では、その「生活の質」とはどのようなものであろうか？メトロが1992年に行った住民調査の結果に基づいて紹介する。

安全で安定した近隣

ポートランド地域の殆どの地区はアメリカの大都市とは思えない程安全であり、夜でも



古くからの街並みが残るポートランド市内の住宅街



郊外の新規住宅開発も街並型が増加中

安心して出歩くことができる。各々の地区ではコミュニティ活動が大変活発であり、以前からの街並みや近所付き合いが健在である。また、新規の住宅開発でもコミュニティ形成への配慮が注意深くなされている。

地域内の移動のしやすさ

ポートランド地域は米国の都市としては公共交通が発達しており、地域のシンボルである路面電車（ライトレール）や、路線網が充実したバスはよく利用されている。ポートランド市都心部への通勤者の約4割は公共交通を利用しており、名古屋圏の約3割を上回っている。勿論、道路や駐車場もよく整備されている。



高速道路と並走するライトレール MAX



ポートランド都心部のバスモール

自然へのアクセス

周辺の雄大な自然は勿論、地域内の森林や田園も大変よく保全されている。特筆すべきは、それらを結ぶ公園や緑道のネットワーク

が大変発達していることで、住民は手軽に散歩やサイクリングを楽しむことができる。都心部の公園もよく整備されており、1970年代に高速道路を撤去して整備されたウィラメット川沿いのトム・マッコール公園は有名である。



高速道路を撤去して造られた
トム・マッコール公園



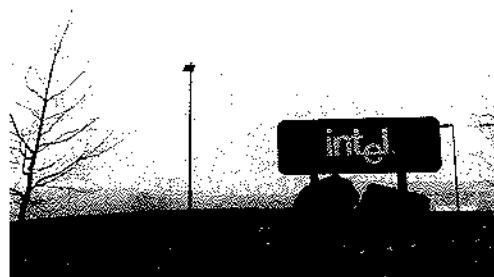
ポートランド都心に程近いワシントン公園

きれいな空気と水

ポートランド地域の空気や水は比較的きれいであるが、それは豊かな森林や河川の恩恵だけではなく、住民の継続的努力によるところが大きい。空気に関しては、連邦の空気清浄基準をクリアした1997年以降も、都心部の駐車場整備を抑制するなど汚染源を抑える政策が取られている。水に関しては、コロンビア川とウィラメット川、およびその支流の水



オレゴン・シティ付近のウィラメット川

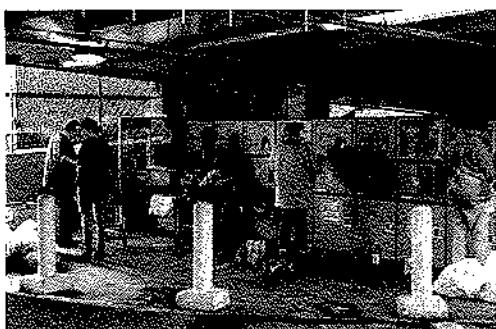


シリコンフォレストのオフィスキャンパス

質を保全・回復するための取り組みが、あちこちのコミュニティで行われている。

将来世代への資源

米国でも先駆的な分別リサイクルプログラムは、地域全域に完全に定着している。そして、省エネルギーや省資源の考えは、買い物等の日常生活から経済活動にまで行き渡っている。また、自然資源としての森林や農地、社会資源としての歴史的建造物は大変丁寧に保全・保存されている。



スーパーに置かれたリサイクルマシン



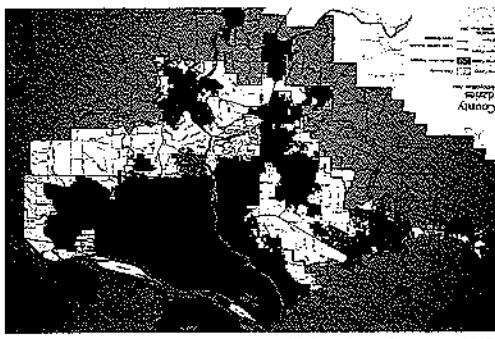
ポートランド都心部のオフィス街

メトロのあらまし

メトロは選挙民に承認された自治憲章を持つアメリカ唯一の地域政府であり、ポートランド都市圏のオレゴン州側のみ、約1,200平方キロ（参考：名古屋市面積326平方キロの約3.7倍）を管轄している。管轄地域内には、ポートランド、グレシャム、ビーバートン、ヒルズボロなど24の市と3郡の都市部が含まれ、地域人口約130万人（参考：名古屋市人口214万人の約0.6倍）はオレゴン州の38%に当たる。最近10年間の人口増加率は約23%であり、増加分の約3分の2はカリフォルニア州を中心とした都市圏外からの流入である。この著しい成長の主要因は、強力で多様な地域経済を含めた高い「生活の質」である。

活力ある地域経済

長らく農林業と港湾の輸出産業に依存してきた地域経済だが、近年ではハイテク産業が著しく成長しており、郊外にはインテル社や日系ハイテク企業が集まったシリコン・フォレストと呼ばれる地区が出現している。また、好景気によって都心部の業務街にも活気が溢れている。



24市と3郡の都市部にまたがるメトロ地域
(出典:メトロ資料)

メトロの最も重要な役割は、地域レベルでのまちづくりを総合的に行うことである。具体的には、1992年の住民投票によって制定された自治憲章の冒頭に以下のように定められている。

メトロの最重要任務は、我々と将来の世代のために、生活の質と環境を保全し向上させるような計画を立て、政策を制定することである。

メトロは地域に関するその他のいかなる問題についても担当する権限を持つ。

この様に、メトロは地域レベルでのまちづくりに大きな役割を担うのに対し、地区レベルの計画や事業の実施、建設の許認可、そして日常的な社会サービスは、メトロではなく郡や市によって行われている。また、交通や水供給などの事業は、専門の公共機関や民間企業によって行われており、機能の役割分担は明快である。

メトロが積極的にまちづくりを行う鍵となるのが、財源の自主性の高さである。メトロの予算総額は1997~98会計年度で4億1千万ドル（1ドル=120円とすると約493億円）であるが、連邦や州政府の補助金への依存度は5%以下と大変低く、裁量幅の広い自治を行うことが可能になっている。

メトロの組織構成は、議会と知事の間の「権力の分散」を原則としている。議会は7つの選挙区毎に公選される7人の議員で構成され、地

域全体の政策の方向を定め、立法によるメトロの政策執行の監督を行う。一方、地域全体から公選される知事は、メトロ職員を統括し、議会への政策提案と議会で定められた政策の執行を行う。

知事に統括されるメトロの内部部局には、1997年会計年度において約830人のフルタイムの職員があり、6つの局と1つの委員会、そして他の機能を補佐する複数の室から構成されている。その中で、まちづくりに関わる主な部門は、成長管理局、交通局、地域公園緑地局の3局である。

私が勤務した成長管理局は地域計画を統括しており、データ・センターを内部に抱え、地域全体の地理情報の取りまとめも行っている。交通局は、土地利用方針を支え、人と物資を効率的に移動させる地域交通計画を作成する。特に、全ての地域公共交通計画は当局で作成される。そして、地域公園緑地局は、地域レベルの公園緑地の運営と計画の両方を行っている。

特筆すべきは、局間の連携が日常的に密接であり、縦割りの弊害が殆ど見られないことである。また、上位および下位自治体との連携も同様であり、対立は少ない。これは、後述するように、コンセンサス形成の政治的風土が社会に定着しているためである。

住民意識から生まれる サステイナビリティ

ポートランド地域のまちづくりの大原則は、上で述べた6つの住民の価値（＝生活の質）を更に高めていくことである。例えば、住民が森林の保全を望むから森林を保全し、住民が空気をきれいにしたいと望むから排ガスの少ない公共交通利用を促進する施策を取っている。そして、住民の環境意識が高いために、結果として取られる施策が持続可能性（サステイナビリティ）という、近年では世界的に定着しつつある概念に合致している。

「ポートランド地域のまちづくりは持続可能な（サステイナブル）である」としばしば賞賛される。そのことに異論を挟むつもりはないが、しばしば見逃されがちなのは、持続可能なまちづくりが自治体や専門家主導ではなく、住民の意識から生まれている点である。

ポートランド地域住民の環境意識が高いのは、活発な環境教育によるところが大きい。その内容は、教室で先生が講義をするようなものばかりではなく、実地体験とディスカッションが中心である。例えば、小学生を山、川、ゴミ処理施設などに連れて行き、環境問題を考えさせる授業は広く定着している。また、自治体や非営利団体（NPO）等による環境体験学習講座なども頻繁に行われている。これらを通して、地域の住民は環境問題や都市問題を身近な問題として捉え、まちづくりに真剣に取り組むようになっている。



高い住民の環境意識

米国でも環境教育が遅れた地域では、専門家と住民の間で環境や都市に対する問題意識がかけ離れており、結果として環境的に素晴らしいまちづくりが実現しなかったり、環境への配慮に欠けた施策が取られがちである。

まちづくりの専門家で持続可能性という概念に反対を唱える人は殆どいないであろう。重要なのは、それを施策に反映する際に、専門家や自治体主導で行うのか、それとも住民主導で行うのかである。長期的なまちづくりには住民の参加が不可欠であるから、真の持続可能性の実現には後者のアプローチが必要

である。勿論、ポートランド地域では後者のアプローチを探っている。

住民主体の意志決定 プロセス

ポートランド地域のまちづくりが住民の価値に基づいていることに加えて、その実践が住民主体の意志決定プロセスで行われていることも強調しておきたい。そのプロセスは非常に複雑であり、住民、NPO、企業、自治体職員、政治家など、あらゆる主体があらゆる方向に働き掛けられる仕組みが複数用意されている。全体の流れを図示するのは不可能に近いので、本稿では、住民ワークショップなどの一般的な仕組み以外で、日本に参考になりそうなものから幾つか選んで紹介する。

まず触れねばならないのは、公選制度が眞の意味で機能していることである。ポートランド地域では自治体の行動は日常的に住民に監視されており、選挙区住民の意志に反する政策を取った市長や議員が次の選挙で見事に落選させられた例も多い。

住民による日常的な行政の監視を可能にしているのが、徹底した情報公開制度とマスメディアの活躍である。前者に関しては、議会審議から職員の打ち合わせまで、あらゆる自治体の会議における住民の傍聴および意見陳述の権利が法律で保証されている。また、自治体は議会議事録から職員の技術資料や備品の請求書まで、あらゆる文書や資料を住民に

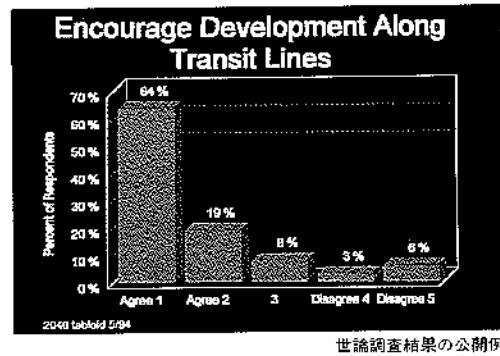
議会における住民陳述
(写真提供：メトロ)

公開せねばならない。そして、相当数の住民がこれらの権利を日常的に行使しているのも見逃せない。

マスメディアでは、地域最大手の新聞であるジ・オレゴニアンとケーブルテレビの役割が大きい。ジ・オレゴニアンは毎日数ページを地域のニュースに割いており、まちづくりの記事はその中核を占めている。そして、論説委員が署名入りで厳しい批評を加え、更にその批評に対する住民からの投書を賛否両論並列で掲載している。また、ケーブルテレビでは、メトロ議会の模様を編集を加えずに週に3回放送している。議員は勿論、職員や一般の陳述者も公共の目にさらされた状態で発言や投票を行っているわけである。

住民の参加を支えるためのメトロからの広報も盛んに行われている。電話ホットラインやインターネットによる情報の受発信は日常的であり、住民説明会や環境教育講座もしばしば開催されている。また、住民投票前などの重要な意志決定の時期には、問題点を整理したビデオをレンタルビデオ店に無料で置き、情報提供と啓蒙活動を強化したりしている。

住民のニーズや広報活動の成果などを把握するための世論調査も頻繁に行われ、その結果は統計的にまとめられた上でマスメディアなどから広く公開される。これによって、自治体は住民に支持されていない政策は修正し、支持されているものはさらに強力に推進することが可能となっている。



住民参加や広報と並んで重要なのが、自治体間の調整である。メトロは地域政府であるから、政策の実施には地域的な自治体間のコンセンサスが不可欠である。そのコンセンサス形成の中心として機能しているのが、市長など24名の委員によって構成されるメトロ政策諮問委員会である。この委員会は隔週水曜日の午後5～7時に開かれ、メトロ議会への諮問を行っている。メトロの知事、議員、職員には委員会での投票権は与えられておらず、参考発言や資料説明などを通じてコンセンサス形成を促すことしかできない。そして、同委員会の諮問をメトロ議会が無視することは、政治的には不可能である。住民の立場から言えば、この委員会は下位自治体を通じてメトロの意志決定に間接的に働き掛ける仕組みとして重要である。

以上、メトロ地域のまちづくりプロセスを断片的に紹介したが、これらが有機的に結びついて有効に機能している背景には、コンセンサス形成を重んじる民主的自治の考え方があり、社会の隅々にまで定着していることがある。言い替えれば、皆がある程度の妥協をした上で、皆が納得する成果を得ることが、まちづくりの前提となっている。この辺り、現在の日本とはかなり政治風土が異なると言えよう。

科学技術を用いる利点

メトロのまちづくりは、世界でも最先端の地理情報システムや交通分析モデルなどの科学的技術によって支えられている。技術的な説明は他の機会に譲るとして、本稿ではこれら科学技術を用いる利点について述べる。

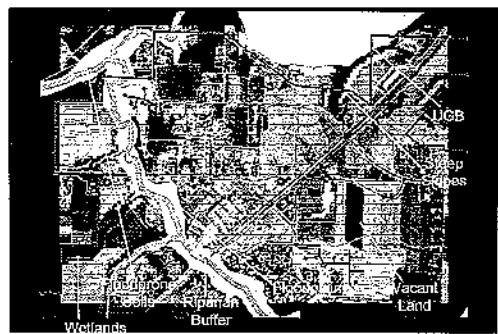
最大の利点は、コンセンサス形成に向けた議論を行う際に、科学的な分析が論点を明確にし、開かれた意志決定を可能にしている点である。一般的なまちづくりの手順では、まず世論調査などで住民ニーズを明らかにし、それに基づいて複数の計画案がメトロなど自

治体職員によって作成される。その内容および検討経緯は議員、他の自治体、外部の専門家、そして住民等の検閲を受けるが、その際には検討に用いたデータや仮説の統計的な信頼性までが厳しく調べられるので、自治体にとって大きな説明責任（アカウンタビリティ）が自然発生している。そして、明瞭に図や数値で示された計画案は、専門用語を知らない住民にも理解しやすいものとなっている。



コンピューターのデモは住民ワークショップでも大活躍

科学技術利用の実務上の利点としては、様々な主体によるまちづくり同士の整合性が取りやすくなっていることがある。メトロは地域全域をくまなくカバーした地理データを一括管理しており、市や郡の境界におけるデータの欠落や重複は皆無である。そして、地域内の全ての自治体は、まちづくり検討にそのデータを利用することで、メトロおよび隣接自治体の計画との整合性を取ることが義務付けられている。また、殆ど全ての民間コンサルタントや教育研究機関も同じデータを利用しているため、整合性の問題は生じにくい。また、各自治体等はデータ収集よりも分析や計画立案に集中することができるため、自ずから内容の深化が進むという利点もある。



地理情報システムを利用した計画立案
(写真提供：メトロ)

終わりに

非常に簡略な説明であったが、ポートランド地域では住民の価値に基づいたまちづくりを民主的に進めているという全体像が少しでも伝わっていれば幸いである。技術的な詳細についてはまた別の機会に譲ることとするが、メトロのウェブページおよび筆者の個人ページの拙文もご参照いただきたい。

メトロのウェブページ（英語）

<http://www.metro-region.org/>

筆者の個人ページ（日本語）：「アメリカのまちづくり」

<http://www.geocities.com/Tokyo/Ginza/5416/index-j.html>

ポートランド地域のまちづくりシステムは日本にも非常に参考になると確信しているが、その応用においては地域間の違いを十分に考慮する必要がある。私が帰国後の日常業務で痛感していることは、一般社会における民主的自治の浸透度と科学に対する信頼の高さが、日本とポートランド地域では大きく異なる点である。これらの問題については、今後多くの人々と一緒に考えて行きたい。

*注記なき写真は筆者による

既成市街地の都市開発整備手法に関する研究

(財)名古屋都市センター調査課研究員 青山 崑

1. 研究の目的

日本の都市計画は、大きなパラダイム変換の時期を迎えており、明治以降、一貫して都市は成長を続け、肥大化する人口の受け皿づくり、活発化する都市活動を円滑に進める施策として、都市計画は重要な役割を果たしてきた。

全国 DID（人口集中地区）内の全国に占める人口割合は昭和50年に過半数を超える。その後もその割合を増し、平成7年では65%と3人に2人はDID区域内に住み、都市化社会はほぼ終焉を迎えており、その結果、都市計画の重点的政策も新たな市街地の開発から既成市街地の再構築に移りつつある。

これまで既成市街地の整備手法は主に都市基盤整備を重点とし、快適な市民生活、都市活動を支える環境づくりとして十分な役割を果たしてきたとは言えない。今後、まちづくりに対して市民の関心も高まり、提案・参画も活発になるものと予想され、そのエネルギーをどのように生かしていくかも非常に重要なテーマとなりつつある。

本研究は、名古屋市の既成市街地をフィールドとし、その基盤整備状況を定性的にみて、復興土地区画整理が完了し、その社会資本整備にふさわしい土地利用が期待される都心地区、密集市街地を含む市街地整備課題地区（地区総合整備）及び一般市街地（過去に耕地整理事業、区画整理事業が完了しており、一定成熟した市街地を形成している地区）に分け、それぞれの地区の現状と課題を把握し、各地

区にふさわしい都市開発・整備（誘導、市民の参加を含む）のあり方を研究することを目的とする。

平成9年度は、各地域の現状・課題分析とともに、先進的な取り組みについてヒアリング等を実施、これからの都市開発・整備のあり方を研究するための糸口を探った。

2. 都心部の土地の高度利用の促進

1) 研究の概要

名古屋の都心部のうち、名古屋城外堀の南、榮一伏見にまたがる端正なグリッドパターンを碁盤割地区と称して、ケーススタディをおこなった。この地区は、戦後、復興土地区画整理事業により、公共用地率40%を越える道路や公園など公共施設が整備された。土地利用は、商業・業務・娯楽の機能を持つ名古屋大都市圏の都心、中心業務地区となっている。用途の割合としては、大半がオフィスであるが、東南部には小売・サービス業が多く、北部には住宅も見られる。

本研究は、都心部の宅地の高度利用を促進する目的で、中心業務地区である碁盤割地区における土地・空間の有効利用の度合いを測る一つの尺度である容積率の充足状況について調査するとともに、棟数密度などについても調査・分析し、今後の計画的再開発における空間利用、オープンスペースの創出についての知見を導き出そうとするものである。

調査方法としては、名古屋碁盤割地区148街区、2617棟を視認踏査し、GISを用いて面積

を算出し、必要なデータを作成する。現地調査は平成9年9月から11月に実施した。

2) 街区単位容積率の充足度

街区毎の指定容積率、現在利用されている容積率、及び対指定容積率に対する充足率を求め分析した。

指定容積率は600%の地区が多く、大通り(伏見通、大津通、久屋大通、桜通、錦通、広

小路通)沿いに800%があり、一部、1000%の地区となっている。

これに対して、実際に利用されている容積率は、全平均で371%で、充足率は52%となっている。200~300%の街区が39街区、300~400%の街区が36街区で、この容積率帯が全体の街区148街区の56%を占め過半を超える。利用容積率の高い街区は、広小路、錦通の東西幹線道路の沿線及び久屋大通、大津通の南

図-1 調査対象地区



北道路の沿線で、名古屋の都心軸として指定容積率が最も高い地区であるが、街区によつてばらつきがみられる。桜通から北の街区には200%以下の土地利用の低い地区が多い。

利用容積率を指定容積率で除した容積充足率は、6割を越える街区が52街区で35%、4~6割が46街区で31%、4割未満が50街区で34%と、ほぼ3等分する状況となっている。

昨今、指定容積率の緩和が議論されているが、もう一方では、地区においてはむしろ容積率のバラツキに着目して、社会资本として整備された都市基盤を効率的に活用するための低利用の土地の利用の高度化にも取り組む必要がある。

図-2 指定容積率

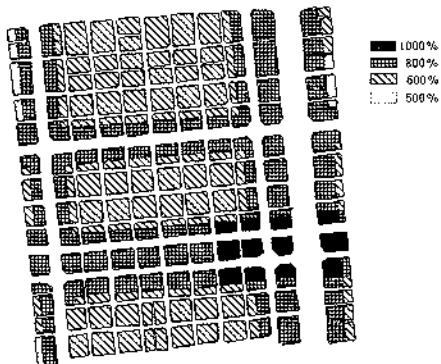


図-3 利用容積率

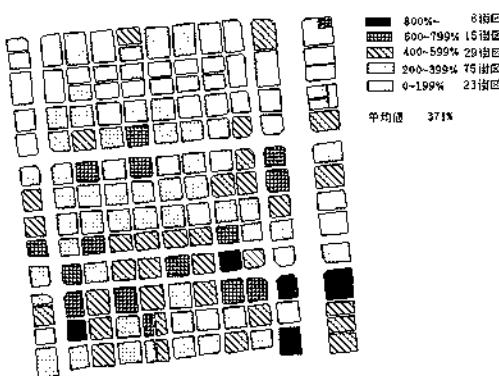


図-4 容積充足率

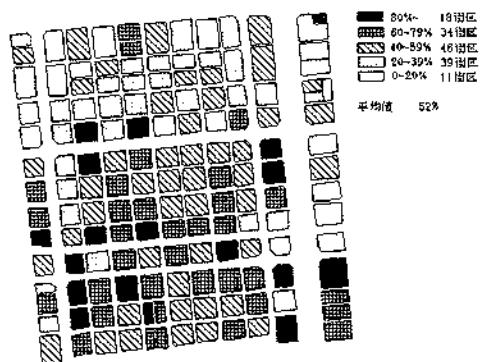
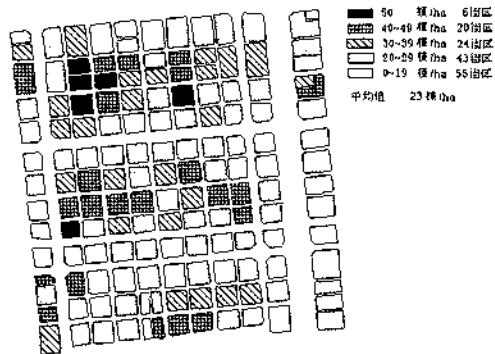


図-5 棟数密度



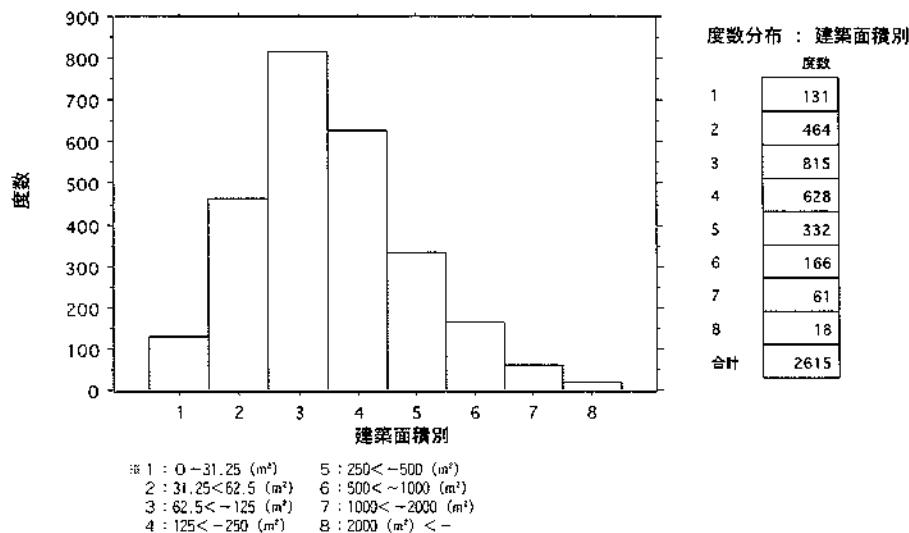
3) 街区単位の建物棟数密度の分析

148街区の中に、建築の棟数は全部で2,615棟、1街区平均18棟である。

棟数密度の地区性について考察すると北側丸の内の街区では高く、南側栄の街区では低い傾向が見られる。容積率や容積充足率と比較するとほぼ反対の分布であるといえる。これは、大規模建築物が多い街区は比較的高い容積率を持ち建物棟数が少なく、棟数密度の高い街区は小規模な建物が集まっており街区全体としてみた場合、容積率、容積充足率が低くなっていることを示している。

建築面積の範囲の分け方として、1街区の平均敷地面積8,000m²の4等分、8等分、16等分、32等分、64等分、128等分、256等分に相当した分類で分けると、街区面積の64等分に

表-1 建築面積別建物棟数



相当する建築面積62.5~125m²のものが最も多く(31%)、32等分の125~250m²(24%)、128等分の31.25~62.5m²(18%)と続き、小規模な建物が多いことがわかる。街区の16等分に相当する500m²以上の建物はわずか9%にすぎない。

4) 街区内空地の実態

街区内的空地を粗空地(敷地から建物面積を除いた空地)、純空地(敷地から建物、駐車場等を除いた空地)に分けて分析する。

純空地が利用容積率と逆相関の関係にあることがわかる。これはペンシルビルなどに典型的にみられるように、建築面積が小さいままに土地利用が高度化され、オープンスペースが創出されていないものが多いことを示唆している。

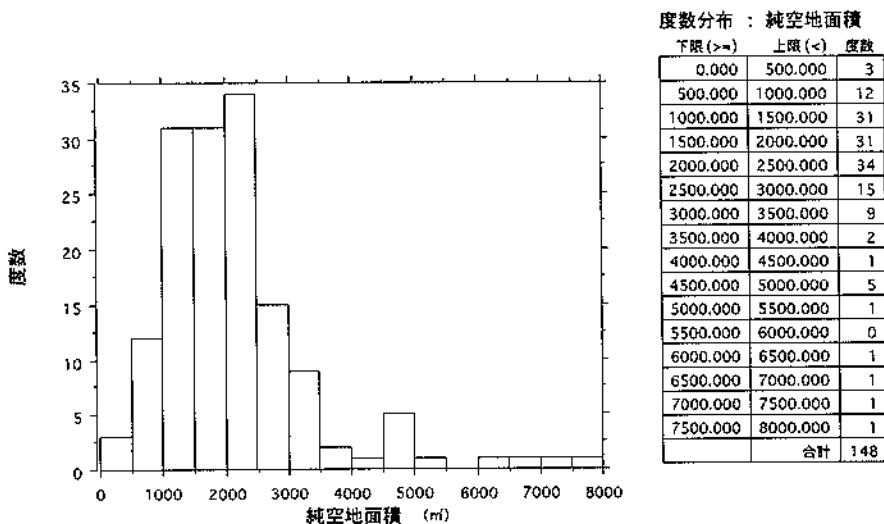
また容積率が低くなるにつれて粗空地と純空地とが離れている傾向が伺える。これは、容積の低い街区では粗空地が増えるもののその空地を駐車用地に使うケースが多いことを示している。

街区単位で純空地の面積がどれほどあるか

をみると、1,000~2,500m²未満の純空地を持っている街区が96街区ある。これは、純空地を寄せ集めた面積であるからまとまった純空地とは言えないが、この数値は1ヶ所あたりの街区公園の大きさにはほぼ匹敵する。

車社会となった現在では駐車用地の必要性が高まり空地の30%を占めているが、街区単位での計画を大切にし、建築物を集め、空間利用の高度化を進めていくことにより地区の魅力づくりに役立つ純空地も得られると期待される。

表-2 純空地面積別街区数



5) 今後の課題

今回の研究では都心づくりの方向性を導き出す目的を持って取り組み、小規模建築物を共同建て替えし、オープンスペースを創出する計画的再開発が一つの答えであると考えた。しかし、床用途は様々であり共同建て替えを考えるにおいて用途の複合化についても検討しなければならない。

また、本研究から都心空間形成において、駐車場の問題が大きくなっていることが明らかになつたため、何らかの対策を考えることが必要である。

都市の再開発の時代という成熟段階に入ろうとしている今日、都市に魅力の無さを感じる。機能性という点だけでなく、居心地がよく、来訪者に何か訴えかける都心空間形成のあり方を追求していく必要がある。

3. 諸都市における住環境整備への取組

1) 研究目的と方法

既成市街地整備の中でも今後重要なテーマになると考えられる住環境整備に焦点を当て考察する。

平成9年度は、数都市の総合計画等の分析及び直接のヒアリングを通じて取り組みの位置づけを明らかにする。

① 対象：大都市

ケース・スタディする都市は東京都区（墨田区、世田谷区）、大阪市、広島市、福岡市とした。

② 明らかにすること

・各都市が、都市政策の中における住環境整備を中心とする既成市街地の整備計画を、どのように位置付けて取り組んでいるか明らかにする。

- ・地区レベルの計画への取り組みを調べる。
- ・住環境整備の内容、性格、それが主要課題となつた理由を明らかにする。
- ・地区計画の内容を 1. 地区の市街地像、2. 土地利用、3. 都市施設、4. 開発と保存等について明らかにする。
- ・その実現手段を明らかにする。

2) 総合計画・基本計画における市街地整備の位置

総合計画のなかで、市街地の整備計画がどのように扱われているかを、各都市の総合計

画（基本計画）の最新版から検討する。

各都市ともに市街地の整備について基本的な考え方、整備の方向性、中には都市の構造的な捉え方から、整備の方針を打ち出している、等総合計画が市街地の整備についてしっかりと位置付けをおこなっている。しかし、都市の性格や置かれた状況、抱える課題などから、都市整備の方向と戦略に個性が見られる。

東京の2区は、東部、西部の地形的な相違はあるが、居住環境の整備を第一義的に中心課題としている。防災まちづくり、地区計画、駅前整備等が目立ってきている。

大阪市は、大都市としての魅力を高めることと、都心を中心とした居住者の市内定住指向性を高めることを目指している点に、特徴がある。

これに対して、広島、福岡の地方大都市は、都市の骨格を固めて大都市としての都市の構造を空間的にも確認しながら、都市の拠点の整備を図ることを中心的な課題としている。

3) 都市整備の具体化における各都市の特徴

東京都の区は防災都市づくりの反映としての住環境整備事業、地区計画による良好な市街地整備、駅周辺の整備による拠点づくりが中心課題であり、墨田区の両国・錦糸町周辺の魅力づくり、世田谷区の周辺地域の区画整理と緑地保全を考慮した計画的市街地開発規制など、地域的な個性が見られる。都の都心を離れた住宅市街地地区の特徴といえる。

大阪市では、都心を整備し都市の魅力を造成する再開発的事業と、駅の基盤整備と拠点整備、人口定住策としての工場跡地や埋立地への高密度の住宅供給事業に個性が見られる。住環境整備事業は過去の改良事業を除くと、

1地区に総合的な整備計画があるが、都市全体としての構想計画はない。市内各地域に老朽長屋の密集する地区が多いが、耕地整理レベルの基盤は整備されていること、多量の長

屋対策への政策が困難なこと等の様子が伺える。

広島市では、復興事業の後、都市拡大に努めてきたが、駅周辺地区の整備と残された密集地区の整備を進めているところである。都市整備は収束を迎えており、都市の拡大を目指した新しい段階が来ているとみられる。

福岡市では、都心、副都心の整備が中心的な課題となっており、埋立地の整備と並んで駅周辺整備等新しい拠点づくりが課題とされている。住環境整備は改良事業が収束期を迎えており、密集事業等はまだ都市全体の整備計画に上っていない。

全体的には、拠点整備、駅周辺整備といった産業拠点、生活拠点の整備が先行している。東京区部の住宅都市では居住空間づくりを中心とした整備計画が先行している点が目立っている。

4) 整備手法の課題

整備の手法は、拠点整備に関しては、基盤整備を要する駅周辺では、土地区画整理事業、市街地再開発事業が中心であり、単独施行が多い（大阪、福岡）。

埋立地や、工場跡地の整備には、基盤整備としての土地区画整理事業と都市基盤と公共施設整備のための住宅市街地総合整備事業が組まれている場合が多い（墨田、大阪、福岡）。

住宅地整備に関しては、木造密集事業と地区計画の併用が見られるほか、土地区画整理事業や市街地再開発事業との合併施行が見られる（墨田、世田谷、広島）。地区計画は、駅周辺の誘導や都心の土地利用の誘導などにも活用される傾向が見られる（墨田、世田谷、福岡）。

広い範囲で、広範な目的を持つ計画は、東京防災都市づくりの重点地区（墨田京島地区、世田谷区役所周辺地区等）や大阪市生野区南部地区等に見られるが、全体としてはそれは

ど多くはない。地区内のさまざまな街の特性に応じた整備目標と整備手法を適切にかつ柔軟に採用し、また地区の実情にあった手法を開発していくことが期待される。

4. 名古屋市における地区総合整備への取組

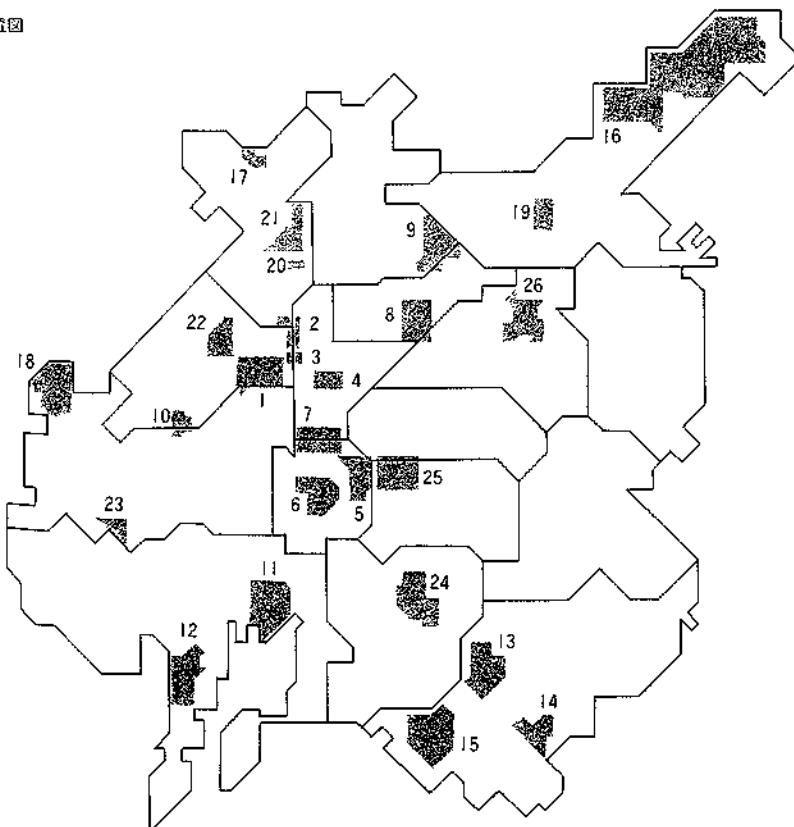
1) 戦災復興土地区画整理後の市街地整備地区総合整備の背景

復興土地区画整理事業の収束に見通しが立ち、ポスト戦後の新たなまちづくりを模索していた名古屋市は、次の時代を目指す都市づ

くりの戦略として、「地区総合整備事業」なる名古屋市独自の市街地整備方式を打ち出し、総合的な市街地整備を推進している。

本研究は、既成市街地の整備を目的としたこの地区総合整備に焦点を当て、その考え方と、20年近くに及ぶ実績を検証し、今後の対応を研究するものである。全国的にも中心市街地活性化法が制定され、既成市街地の総合的な施策が重視されてきている今日、地区総合整備の取組とその課題解決がひとつの知見を与えるものと期待される。

図-6 地区総合整備位置図



| 地区名 | 都心域 | | | | | 副次拠点域 | | | | | 外縁拠点域 | | | | | 既成市街地 | | | | | | | | | | |
|-----|-----------|---------|---------|----|-----|-------|----|----|-----|----|-------|----|----|----|----|-------|-----|-----|----|----|----|----|------|----|----|-----|
| | 米野 名駅南 | 那古 野 | 納 屋橋 | 大須 | 神宮東 | 白島 | 金山 | 筒井 | 大曾根 | 八田 | 築地 | 稻永 | 鳴海 | 有松 | 大高 | 志段味 | 小田井 | 千音寺 | 小幡 | 浄心 | 庄内 | 中村 | 下之一色 | 笠寺 | 御器 | 千種台 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

2) 名古屋市の基本計画と都市計画「整・開・保」の中での位置づけ

この「地区総合整備事業」は、昭和55年に策定された「名古屋市基本計画」(昭和55年～65年)において、大曾根北・小幡・筒井・大高・有松・那古野・鳴海駅前・米野・築地口の9地区がオーソライズされ、各地区的整備方針が示された。

さらに、昭和56年に神宮東地区が、59年には神宮西(白鳥)と浄心地区が追加され、合わせて12地区(約1,430ha)に拡大された。

一方、都市計画上での位置づけは、昭和59年4月に名古屋市の都市再開発方針として、

「市街化区域及び市街化調整区域の整備、開発又は保全の方針」の中に含まれられ、12地区を「1号市街地」に、そのうち特に緊急性の高い7地区(約165ha)を「2号地区」として正式に都市計画決定された。

地区総合整備事業は、ここにおいて名古屋市における総合的かつ戦略的な市街地整備事業として確定されたことになる。

その後、昭和63年の「名古屋市新基本計画」の策定に際して、「地区総合整備事業」は「地区総合整備」と名称を一般化し、都市計画上の概念をハード面からソフト面まで拡げるとともに、先の12地区以外の要整備地区的うち順次課題を解消するため、対策に緊急性を要する「庄内、申村、大須、下之一色、笠寺及び御剣」の6地区を基盤整備型の整備地区として、また、21世紀に向けて新たな都市づくりが可能な拠点地区と大規模開発事業地区として効果と緊急性の高い「金山、八田、小田井、千種台及び稻永」の5地区、さらには、上位構想などから拠点整備を必要とする「志段味、納屋橋及び千音寺」の3地区を追加指定した。

これまで前基本計画時の12地区に加え、14地区が新たに増え、合わせて26地区の「地区総合整備」が新基本計画に位置づけられ、その推進が図られることになった。

名古屋市独自の発想による「地区総合整備」方式は、当初の低い市街地整備水準を引き上げるというボトムアップ型から名古屋市の総合的な都市開発戦略を牽引するレベルアップ型のリーディングポリシーとして総合計画の中で重要な役割を担うことになるのである。

3) 地区総合整備の事業化

地区総合整備は昭和55年基本計画に採択されて以来、今日までの17年間に年々地区を増やし、現在では、新基本計画で位置づけられた26地区のうち20の地区の中で事業化が図られたことになる。

地区総合整備は当初狙いとしたように、各地区で採択された事業手法は、地区固有の整備課題を反映して様々な手法が採られている。その主なものは、土地区画整理事業を始め市街地再開発事業、密集市街地整備促進事業など而的整備事業であるが、それに街路事業、公園整備事業、住宅建設等の各局の個別事業が加えられ、地区の課題を解決するのに必要な複数の整備手法を組み合わせて実施された。

また、事業に関係する組織も市内部の関係部局の調整はもとより、外部機関として住宅・都市整備公団、住宅供給公社なども参画する広がりを見せている。

4) 地区総合整備の性格と特徴

地区総合整備の定義については、名古屋市新基本計画の用語解説の中で、「公共施設の未整備地区、老朽家屋密集地区など整備緊急性の高い地区はもとより、21世紀を展望した都市機能の更新・強化に向けて、民間による開発整備を誘導する地区も含め、地区特性に応じた各種の事業・規制・誘導手法を効果的に積極的に展開していく事業。事業は、地元の意向をふまえ、対象地区的範囲や課題を把握するための基礎調査にはじまり、地区と行政との意志疎通をはかりながら、整備方針、地区整備計画、事業計画の作成を経て、事業実

施にいたる、という手順で進める。」と説明している。

地区総合整備の性格と特徴は、この定義の中からも明らかなように、次の3点を指摘することが出来る。

イ、対象地区の広さ・範囲

ロ、総合的な整備手法・多様な整備主体

ハ、地域住民との密接な関係

5) 地区総合整備の現状と課題

現地に整備事務所を構え、長年地区整備に取り組んできた9つの地区総合整備を取りあげ、事業の進捗状況と抱えている問題点・課題などについて整理した。個別のヒアリング、分析調査は紙面の都合で割愛、先に見た地区総合整備の性格と特徴別に述べる。

イ、地区のマスタープランの重要性

対象地区を事業単位ではなくコミュニティ単位で設定し、広い立場からまちづくりを進める形となっている。そして、地区的全体の構想も作成されているが、事業を進める上のマスタープランとして充分機能しているとは言い難い。地区計画として位置づけるなど、行政、住民が共通の目標とできる明確な指針として機能する地区的計画をオーソライズする必要がある。

ロ、多様な整備手法の活用

土地区画整理事業、市街地再開発事業等面的な基盤整備を中心とした事業は進んでいる一方、小規模な建物の共同建て替え、密集市街地の整備等住民に身近な柔軟な手法や、規制誘導型の制度が余り活用されていない。今後、柔軟で多様な手法を活用するとともに、行政以外のまちづくり関係者の参画も積極的に進める必要があろう。

ハ、住民の主体的活動の活発化

行政が事業実施の直接のきっかけになるにしても、その推進に当っては、行政は地域住民と密接な関係を保っていく姿勢をとっていく。地元協議会が発足・活動し、ニュースの

発行などを実施している地区も多い。今後、行政が実施するまちづくりへ意見を述べるとともに、住民自らが企画・実践できる取り組みを活発化することが望まれる。

5. 名古屋市八事地区の緑の保存

1) 研究の目的と地区選定

名古屋市の既成市街地の一般市街地については、大正期から戦前まで耕地整理事業、旧法の土地区画整理事業が継続し、戦後は住宅を中心として比較的落ち着いた市街地が形成されている。しかし、これらの一般市街地においても、新しい時代に要請されるまちづくり課題を内包している。自然や歴史など地域に育まれてきた特色を生かしたまちづくりをめざし、その実現に対する方法論を確立することである。もちろん、地域によって活用する手法などは異なるが、地権者、行政とともに地域住民、賛同者を巻き込みながら進める新しいプランニングシステムの確立が共通のテーマとなる。

上記問題意識に立ち、現在でも緑豊かな環境を誇っている名古屋東部地区の八事地区を対象として、緑豊かな環境の維持をテーマとして研究するものである。

平成9年度は、八事地区がどのような考えのもとに開発されたのか歴史的な経過を概観、現在の緑がどのようにになっているのか、また、どのような施策が現状ではとられているのか等を分析し、今後のあり方を考察する知見を得ることを目的とする。

2) 八事地区開発の歴史的経過

近代初期、名古屋の都市計画に携わっていた石川栄耀は、名古屋というまちは、見物すべく市中をみたとき平凡で、無意味な取り柄のない都市であるという印象を持ち、「実際単なる産業都市としてならそんなことどうでもよいのですが、少なくとも『住む都市』とし

たいなら、この潤いのない、無趣味な、ということは致命的である」と述べ、都市における「自然の背景」の必要性を強調、当時、名古屋東部の郊外地で起伏に富んだ地形を持つ八事地区にその可能性を見い出そうとした。

開発の手本として、当時、イギリスのハワードが提唱した田園都市に注目した。名古屋においては、八事地区が雑木林を中心とした丘陵地であったため、田園都市という概念は直接には導入されなかったようであるが、名古屋が名都になるための条件づくりとしての期待を込め、丘陵地の地形を生かし、魅力的な郊外型の別荘地づくりをめざした。

基盤整備の手法として耕地整理事業を採用、八事耕地整理組合、南山耕地整理組合、八事土地区画整理組合等が大正期に相次いで設立され、昭和の初期に完成している。当時、ほぼ全域が山林、田畠で構成されていた地域であり、比較的短期間で整備が完成している。特に八事耕地整理事業は耕地整理事業の前後であまり変わった印象を与えないほどに、従前の道路形態を生かしその拡幅を原則とし、地形に合った道路配置となっている。その結果、ゆったりとした宅地割りや、斜面をうまく利用した曲線道路に特徴がみられる。また、ひとつのコミュニティを形成しようと思図した循環型の道路は、八事と南山の両耕地整理事業で完結するという計画性が伺える。こうして、地形の変化と宅地の大きさで豊かな緑を持った市街地づくりの基盤が形成された。

3) 風致地区指定

八事地区の開発には耕地整理事業・区画整理事業という換地方式が採られたため、当時としては画期的な基盤整備がなされたものの、住宅都市として高い質を保つためには、宅地の利用について一定のルールを作る必要があった。

そのため、八事、南山の両耕地整理組合の解散後もまちづくりの活動が継続されること

となった。昭和5年、八事の組合では解散後、事業の余剰金を基金とし同地区的風致保全に努めるため「八事保勝会」が、続いて昭和7年に解散した南山の組合も同趣旨の意図を持ち、両者が合体して「八事風致協会」と改称された。八事風致協会は設立後、地区的高級住宅地形成にふさわしいまちづくりを進めるため、助成などにより宅地の緑化に努めるとともに、風致地区の指定の陳情を市におこなっている。その結果、昭和14年2月に萩山第1種風致地区が指定され、その後、八事風致地区となり今日に至っている。

こうして八事地区は耕地整理事業等による基盤整備と宅地の利用のルールが両輪となって進められ、70年という時間の経過の中で、名古屋を代表する緑豊かな住宅地に成熟してきた。その取組は現在からみても非常に先進的なものであった。

しかし、別荘地として開発された当初の計画も、市街地の拡大で一般の住宅地となるとともに、自動車の普及を始めとした生活様式の変化や、土地の固定資産税や相続税等の土地所有者への負担増等により、開発に伴う緑被率の低下や、土地の細分化が顕著となってきた。その事情を八事風致地区内の緑被率の変化でみてみる。

4) 八事風致地区の現状と課題

イ) 緑被率の変化

名古屋市では平成2年から緑の現況調査を実施、デジタルマッピング手法によりかなり詳しく緑被率の変化を計測できるようになった。ここでは、平成2年から7年にかけて最近の緑被率の変化をみてみる。

平成7年の八事風致地区では、総面積320.4ヘクタールに対して緑被率は39.4%で名古屋市平均をよそ10%上回っている。八事風致地区の緑の内訳を見ると樹林地が107.72ヘクタールで全緑被地126.19ヘクタールのほぼ85.4%を占めている。耕地整理事業で整備さ

れたこの地域には、公園など公共施設として整備された公園が少なく、興正寺など一部緑

地保全地区が指定され樹木の伐採に厳しい規制がかけられている地区もあるが、その大半

図-7 名古屋市風致地区の現況

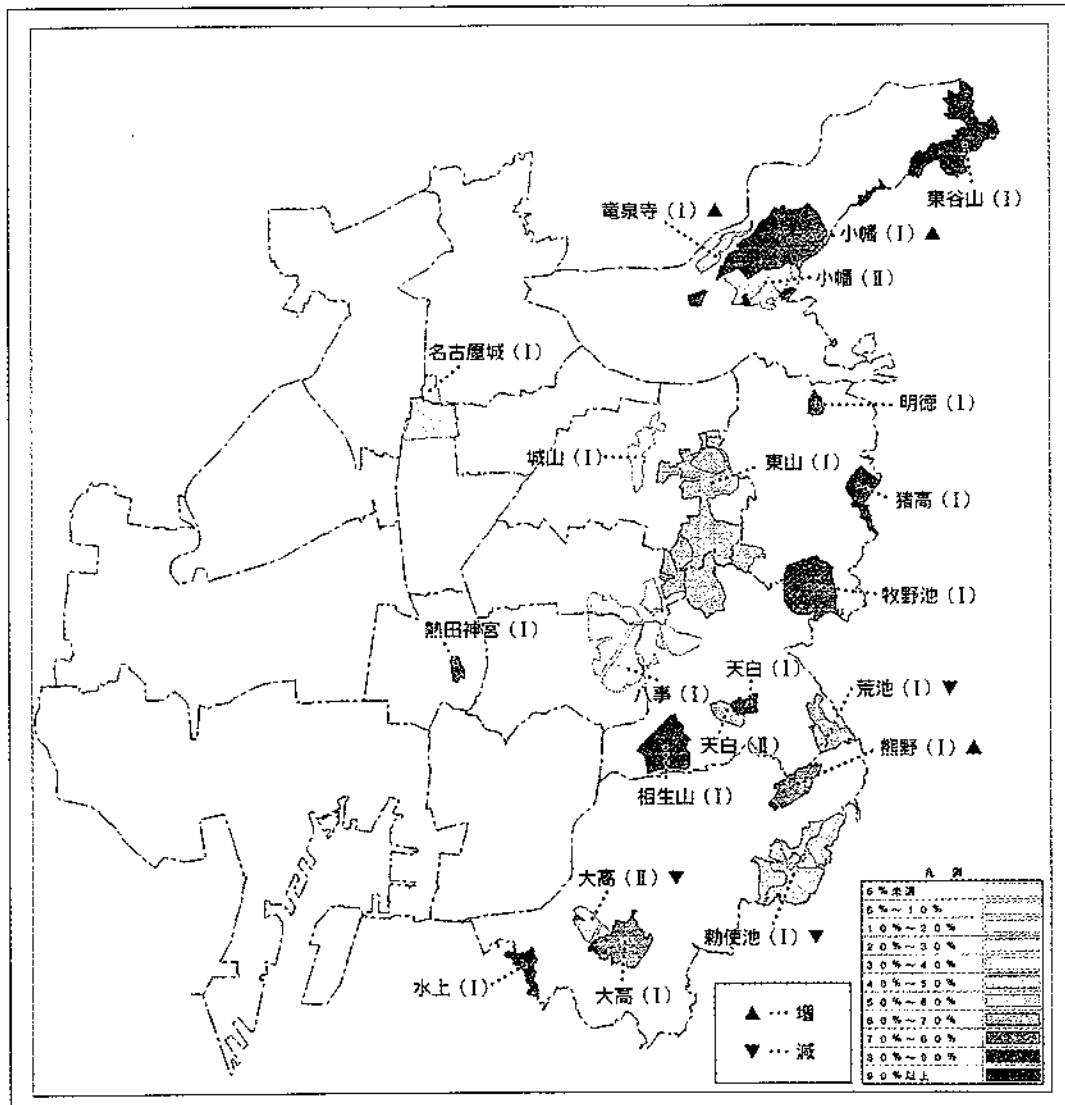


表-3 風致地区的緑被率の推移

| 地区 | 面積 (ha) | 平成2年度 | | | | | 平成7年度 | | | | | 5年間推移 | | | | | | | |
|----|------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|------------|
| | | 樹林地 (ha) | 芝・草 (ha) | 裸地 (ha) | 水面 (ha) | 耕作地 (ha) | 緑被率 (%) | 樹林地 (ha) | 芝・草 (ha) | 裸地 (ha) | 水面 (ha) | 耕作地 (ha) | 緑被率 (%) | 樹林地 (ha) | 芝・草 (ha) | 裸地 (ha) | 水面 (ha) | 耕作地 (ha) | 緑被率 (%) |
| 八事 | 320.49 | 113.54 | 14.91 | 6.62 | 0.12 | 134.58 | 42.0 | 107.72 | 13.58 | 4.77 | 0.12 | 126.19 | 39.4 | -5.82 | -1.33 | -1.25 | 0.00 | -8.39 | -2.6 |
| 全市 | 2,928.10 | 1,480.89 | 367.60 | 84.46 | 83.66 | 2,016.61 | 68.9 | 1,414.51 | 384.71 | 74.14 | 81.71 | 1,955.07 | 66.8 | -66.38 | 17.11 | -40.32 | 1.95 | -61.54 | -2.1 |

は宅地内の屋敷林と未利用地の雑木林である。しかし、この樹林地も平成2年から5年間に5.82ヘクタール減少している。風致地区の指定、誘導があっても、厳しさを増すばかりであることを、この5年間の緑被率の低下が示している。

口) 緑被率が減少する事例

① 第1種風致地区の指定による誘導の限界

戦後から今日までライフスタイルが大きく変化し、特に車の保有割合が飛躍的に高くなった現代において、宅地の空地の利用状況が大きく変化してきている。そのため、建ぺい率や壁面後退の指導による空地の確保が、必ずしも緑を残すのに有効な手段となっていない側面がある。

② 宅地の細分化、マンション化

八事風致地区内に戦前に行われた耕地整理事業の時期に宅地造成として整備された当時の石垣が現在でも散見できる。これらが残っている宅地は、ほぼ大規模な敷地で低い石垣と樹林とが一体となって、八事地区の歴史の重みを感じさせてくれる魅力となっている。しかし、その箇所は確実に減少する傾向にあり、宅地の細分化やマンション化が進行している。

5) 現況把握からのまとめとこれからの取り組み

八事開発は、単に地区の市街地整備にとどまらず、名古屋の個性を育むべくそのシンボル的開発として取り組まれてきた。そして、開発の方法においても、耕地整理事業における様々な工夫、さらには事業完了後も良好な市街地形成に向けて風致地区指定への働き等、現在においても学ぶべき取り組みがなされてきた。

しかし、こうした先人の思い入れ、取り組みの結果育てられた名古屋を代表する成熟し

た住宅地の環境も、将来においても計画的に担保されているとは言い難いことを、地区的緑の減少が示している。こうした傾向に歯止めをかけ、豊かな市街地形成をしていくためには、現在指定されている第1種風致地区をはじめ、緑地保全地区等の規制や樹林地保全のための地主の税負担を軽減する施策等各種の手法を総合的に活用するとともに、土地の所有者、行政の役割とともに地域住民や、関心のある専門家も巻き込んだ取り組みが重要である。

本調査研究は、都市開発整備手法研究会を設置し、研究をおこなった。

(平成9年度)

松尾 博雄（豊田工業高等専門学校建築学科教授）

佐藤 圭二（中部大学工学部建築学科教授）

兼田 敏之（名古屋工業大学システムマネジメント工学科助教授）

林 清隆（名古屋都市センター調査課長）

青山 喬（名古屋都市センター調査課研究員）

(オブザーバー)

鈴木 直歩（名古屋市計画局開発部都市整備課長）

一見 昌幸（名古屋市建築局住環境整備部民間再開発課長）

金城 直司（名古屋市建築局住環境整備部市街地住宅整備課長）

編集後記

今回は、開発計画や開発事例の紹介を中心に公共空間の活用について特集を組みました。

また、本誌では初めて、市民に開かれ、うるおいや賑わいのあるウォーターフロントも取り上げてみました。

公共空間と一口に言っても、多種多様のものがあります。すべての種類の公共空間に言及することは出来ませんでしたが、今回の特集を編集し終えて公共空間の持つ意味やあり方、さらには時代に合わせて新たな利用を考え直す必要があると改めて考えさせられました。

あと25年もすると、65歳以上の高齢者人口が全人口の25%を占めるといわれています。人と環境にやさしい公共空間の創出や利用を実現させていくことが今後の課題ではないでしょうか。今回の特集が、読者の皆様にとって公共空間の新たな利用を考えるきっかけに、また、今後の公共空間の再生を進めるにあたり何らかの参考になれば幸いです。

なお、原稿執筆の依頼にあたりましては、インターネットのホームページの情報をもとに、初めてご連絡させていただいた方が多かったのですが、突然の依頼にもかかわらず快くお引き受けいただきました。また、グラビアで使用いたしました、「札幌モエレ沼公園」の写真は、写真家 締引幸造氏に提供していただきました。皆様に厚くお礼申し上げます。

アーバン・アドバンス No.12

1998年12月発行

編集・発行

財団法人 名古屋都市センター

〒460-0022 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

表紙・グラビアデザイン temple

アーバン・アドバンス既刊

● 特集テーマ ●

| | |
|-----|---------------------|
| 創刊号 | まちづくり、名古屋からの発信 |
| 2号 | まちづくりと国際協力 |
| 3号 | まちづくりにおける公民パートナーシップ |
| 4号 | 都市景観 |
| 5号 | 広域都市圏 |
| 6号 | 都市のイメージ |
| 7号 | 情報化と都市 |
| 8号 | 都市環境 |
| 9号 | 都市交通 |
| 10号 | 都市再開発 |

アーバン・アドバンス 前号

【第11号 特集／都市と地下利用】

| | | |
|------------------------|-----------------|-------|
| これからの地下利用 | 名古屋大学大学院 | 西 淳二 |
| 国内の地下空間利用の状況 | 都市地下空間活用研究会 | 今本隆章 |
| 名古屋の地下利用 | 名古屋市立大学 | 奥山健二 |
| 道路の地下利用 | 建設省中部地方建設局 | 渥美満康 |
| 広島紙屋町地下街の開発 | 広島地下街開発株式会社 | 前田育子 |
| 欧米における地下空間利用 | (財)電力中央研究所理事 | 日比野 敏 |
| 都市空間再生時代の地下利用計画 | 早稲田大学 | 浅野光行 |
| 臨時大深度地下利用調査会答申の概要 | 国土庁大都市圈整備局 | 本東 信 |
| 大深度地下空間開発技術 | (財)エンジニアリング振興協会 | 阿部美平 |
| 名古屋市下水道事業における公共空間の有効利用 | 名古屋市下水道局 | 加藤厚次 |
| 栄公園地区の再整備計画 | (財)名古屋都市整備公社 | 山内正照 |

アーバン・アドバンス 次号予告

【第13号 特集／私的空間における公共性】

次回は、道路、公園等の公共施設と民地の接点である、いわば半公共空間に焦点を当て特集します。この半公共空間は、民間の知恵や工夫が施され、街の魅力となっています。公開空地など制度的な側面や、アトリウム、パサージュ、広場さらには、オープンカフェなどその使い方も取り上げます。

Urban Advance

No.12 1998.12



Nagoya Urban Institute