

CITY & LIFE

都市のしくみとくらし

1987 ・ 冬号

Vol. 10



特集 都市の景観

都市にはいろいろな顔がある。たとえば東京。

無機質で巨大なビルが人間を圧倒せんばかりに建ち並ぶ丸の内。

また、ちよつと騒々しいけれど、

それでいて人をひきつける新宿の繁華街。

つまり都市そのものがそれぞれ異なった景観を持っている。

実はこの都市景観が

今日の都市を考える上で重要な意味を持っている。

そこで今回は都市と景観をとりあげてみたい。

1

■Contents■

特集◎都市の景観

- よりよい都市景観をつくるために／日笠端————— 2
- 〈対談〉都市に求められる理想的な景観
／林泰義・富田玲子————— 5
- 「緑の景観」から「風景づくり」へ／進士五十八————— 11
- ベラクルスの空／松井邦雄————— 14
- 都市の道路景観／中村良夫————— 16
- 都市の表情をつくる建物／渡辺定夫————— 21
- 秩序と多様性の景観行政——日本とドイツを比較すれば
／卯月盛夫————— 26
- まちづくり思い出ばなし⑨／高山英華————— 32
- バックナンバーの紹介／編集後記————— 33



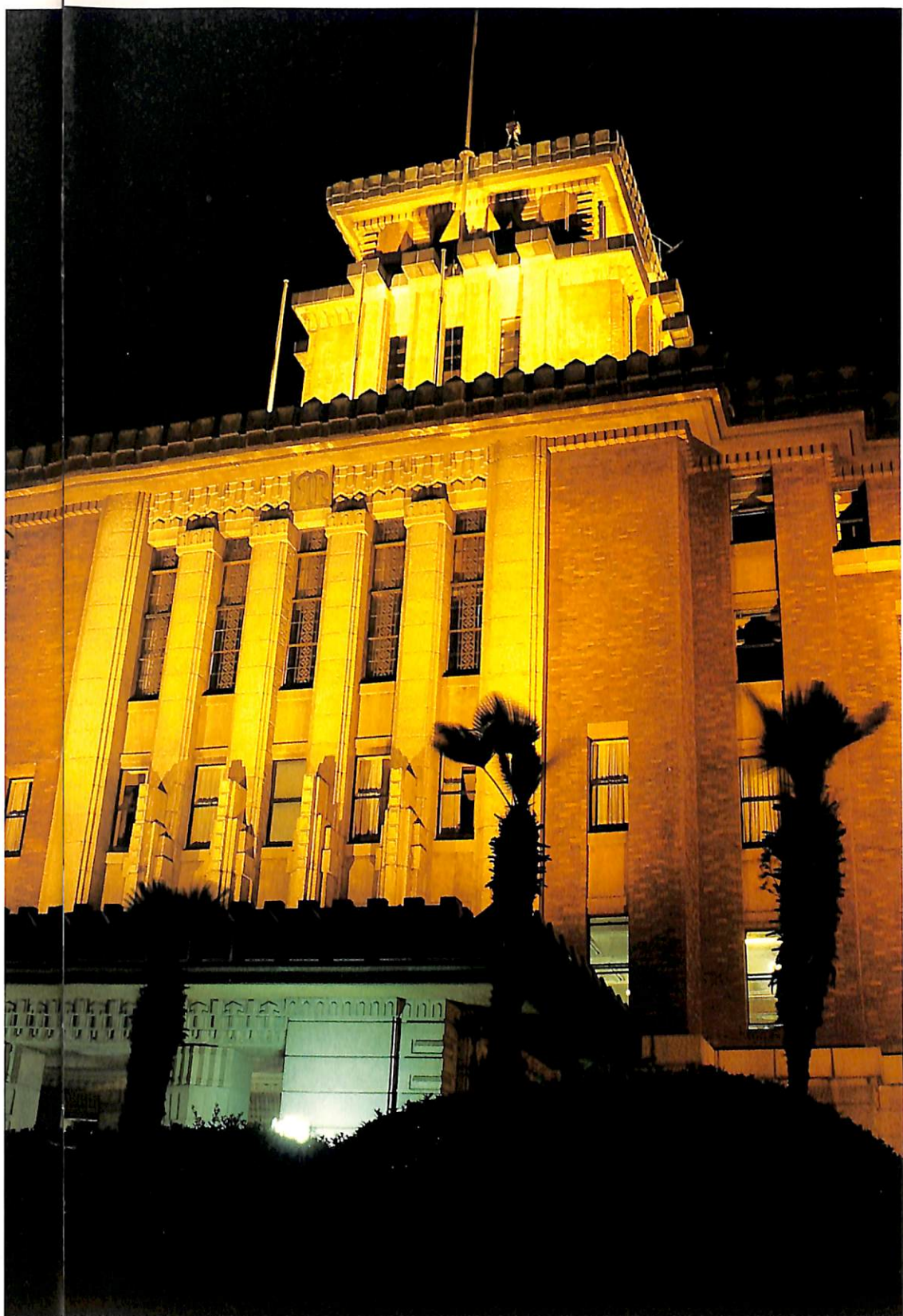
新旧の建物風景（丸の内）

表紙 ●Ralph Fasanella

写真撮影 ●伊奈英次 表2、P6ニューヨーク、P7クライスラービル、P24／卯月盛夫 P26～27、P30～31／奥野安彦 P10韓国
／神山貞次郎 P18～19、P22～23／徳田敦司 P6ギリシャ、P10ヨーロッパとパリ／三井嘉明 P15ベラクルス／世界文化フォト P14ベラクルス、P22ロンドンのオフィス街

よりよい都市景観をつくるために

日笠 端



ライトアップした横浜県庁(写真資料提供 横浜市役所)

都市景観について最近とくに感じることは景観に対する人々の関心が非常に高まっていることです。行政サイドでも住民の間でもいろんな動きが出てきていて、以前のように一部の専門家が取りあげて論じるのではなく、全体的なレベルでそれに取り組もうという気運の高まりが感じられます。

都市景観計画の生まれた背景

どうしてこのようになったのか、その背景を考えてみると、まず景観に対する関心というのは何も今に始まったことではなくて、かなり昔からあったんじゃないかと思うのです。それは都市の中では、宮殿や城郭や庭園であり、武家屋敷や町屋の家並みであった。それから多くの社寺建築は日本の美しい自然景観を背景に建てられていた。今日、観光地になっているところ、たとえば京都の嵐山にしろ、日光の男体山にしろ、その魅力は歴史的景観であり、その背後の自然景観なわけで、日本人は遠い昔からそうした景観を慈しんできた。ですから決して景観に無関心だったわけではないのです。

ところが近代に入ってから、都市の景観は都心部などの一部を除いてほとんど顧みられることなく、無秩序な市街地が形成されてしまった。そして今、ようやく自分たちの周辺の環境に関心が持たれるようになってきたわけです。これはおそらく日本人の生活に余裕が出てきたからでしょう。高度経済成長期には産業優先とか効率中心の発想で、生活環境など顧みる暇もなかったけれど、少しゆとりが出てくると、環境に安全性を求めるようになり、次に利便性を、潤いをと、どんどん環境に対する

要求が高度になってきて、その中のひとつとして「都市は美しくなければ」という発想が出てきた。そして今盛んに行なわれているまちづくり運動で、景観が大きく取りあげられるようになったのではないかと思うのです。

都市景観の三つのスケール

以上のような背景から景観を含む現在の都市環境計画は展開されてきたのですが、今度は実際にどんな計画が行なわれているかをお話しましょう。都市計画を立てる際には、都市をどうとらえるかが、かなり重要なのですが、そのとらえ方のひとつにスケールがあります。これは大きく分けると、大、中、小の三つのスケールがあります。

最初は町全体をひとつの景観と見るスケールです。たとえば高い山の上から町を見渡す。すると周辺の山並みに囲まれた町の中には、海岸線や大きな川や市街地、あるいは緑のかたまりがあります。それらの構成要素がどれだけうまく調和しているかを調べ、景観計画を立てるわけです。

そこから町の中に入ると、今度は幹線道路沿いの景観があります。町の骨格をなしている幹線道路沿いには、大きな建物や橋など、町のイメージを決定する要素がたくさんありますから、ここではそのデザインの良し悪しを検討し、景観計画を立てます。

最後は地区単位のスケールになります。先ほどの幹線道路からさらに小さな路地に入り、そこにある住宅地や商店街の景観を考えます。この場合の構成要素はかなり細かく、家並みはもちろん、樹木、生垣、電柱などまで入ってきます。これが今まであまり良くなかったというので、最近いろいろと対策が考えられています。

都市景観に対する行政施策

たとえば美観地区や風致地区の指定などは古くから行なわれてきたが、これは特定の地区に限られています。最近では審査制度や表彰制度を取り入れる動きも出てきました。審査制度を行なっている例では筑波研究学園都市があります。この制度は建物を建てる場合、事前に一軒ごとに審査をして、デザインがまずかったり、景観上問題があるときには、専門家のグループから意見を付してもう一回計画を立て直すようにお願いするものです。むしろ強制はできませんが、施主の側でもできる範囲で協力してもらえば少なくとも無造作に建物が建ってしまうことはなくなるわけです。

横浜や神戸で行なわれている表彰制度は、コンテストのようなもので、町の中にある景観に影響を及ぼす物を年一回審査して表彰する制度です。この対象になるのは建築物もあるし、屋外の彫刻や電話ボックスや公衆便所なども含まれます。他にも新東京百景のように、景観のいいところを地区指定して保存したり、横浜のように歴史的名建築を夜間照明して見せる、ライトアップ作戦というイベントを催したりと、それぞれの地区で、人々に景観についての関心を促すような工夫がされているのです。

また最近では景観研究の技法も進んできていて、横浜ではカラーシミュレーターという機械を使って景観計画に役立てています。この機械はもともと車の色を決めるための装置で、画面の中央に車を置き、その背景を田園地帯にしたり、町中にしてどの色が一番いいかを決めるものなのですが、横浜ではそれを都心部や郊外の住宅地の色彩計画に使っているわけです。それから筑波では町

の模型の中をカメラみたいにな小さなカメラを走らせて、それで得られた画像を被験者に見せ、どの程度の圧迫感を感じるか、緑を配したときの心理的効果はどうかなどを、心理学者と建築家が協同で研究しています。

都市計画と景観計画

とはいえヨーロッパやアメリカに比べると、日本の都市の景観計画はまだ遅れています。外国の都市計画の歴史をたどっていくと、都市景観の重要性を主張した人が何人かいます。古くはカミロ・ジッチという建築家が中世の都市の景観構成を調査して、その良さを現代の都市計画に応用したかどうかと提案しました。中世の都市は必ずしも機能的とは言えないものが多く、たとえば道路が町の中を曲がりくねって走っていたり、不整形の広場があったりする。けれどもそれが逆に都市の美しさを生み出していることに着目し、それを取り入れることを主張したわけです。

また、建築家のル・コルビジエは独自の機能主義に基づいて、都市を立体的に再構成することにより、美しい近代都市の景観が生まれることを提示しました。

最近では、ハーバード大学教授のケビン・リンチが、ポストモダンの調査に基づいて彼の理論を展開しています。ケビン・リンチは景観に重点を置いて都市を研究している都市計画家で、彼は都市景観をその構成要素に分解して、その要素を組みかえ、総合して計画に持っていく理論を組み立てたのです。

このような社会的な背景のもとに、今日の欧米の都市計画は、都市の経済的な発展と公共の福祉の増進を目的とするだけでなく、「都市は美しくなければならぬ」という思想が貫かれており、それがヨーロッパやアメリカでは常識なのです。事実、西ドイツの都市計画法には、都市計画の目的の項に自然景観、歴史的景観、地区景観

についての記述があります。

ところが日本の都市計画法では、その目的のところに「健康で文化的な都市生活」という抽象的な記述がありますが、都市の景観の美しさについては具体的な記述がありません。市民の生活環境に対する意識が大きく変化した今日、都市計画の理念として「都市の美しさ」を是非、法律にも掲げてもらいたいと思います。

西欧の国々と比較して、もうひとつ大きな相違は住宅地の景観です。OECD（経済協力開発機構）が日本の住宅地をうさぎ小屋と言ったのは住宅の規模が小さくて、質が悪いというだけではなくて、これには環境や景観が悪いという意味も含まれていると思うのです。そんなこと言っても日本は土地がないんだから仕方ないじゃないか」と言うかもしれない。ところが日本でも歴史と伝統のある都市では、狭いには変わりがないけれど、町並みに日本的なユニークさや、調和があった。それが現在の大都市や工業都市の郊外の住宅地へ行くと、まるで勝手ままに家が並んでいて、材料や色彩も他との調和なんて全く考えていないわけです。やはりこれはみつともない。これからは地区計画制度を大いに活用して、住民の話し合いによって、その地区については屋根の形、色、材料、壁の色、生垣などを統一するようにすべきでしょう。

これからの景観計画に課せられた課題

町全体の景観に一体性が感じられるという点ではパリは随一でしょう。しかし、戦後はパリでも美しい景観を保つには、なかなか苦労しているのです。どの国でも保存派と再開派が対立するということがあって、今ではパリ名物になっているボンピドーセンターも建てる前は賛否両論でもめたそうです。再開派が「これからの建築はかくあるべし」と言えば、保存派は「歴史あるパリ

の美しい景観を壊す建築」と言う。侃々諤々^{かんかんかくが}の末、結局建つことになった。けれども驚くのは、ボンピドーセンターに隣接するブロックで、道路に面した壁一枚を残して、後ろ側を再開派していることです。表通りには昔ながらのパリの景観を残し、中味だけ新しくする。これを見るとパリでは景観に関していろいろな意見があり、いかに激烈な議論が交わされているかが分かります。そうやって議論をしつづけたから、お互いに納得して妥協できる部分は妥協することができるといえるでしょう。

景観計画は都市の機能論とは違って、主観が入ってくる。それだけに客観的な理論の裏付けが難しい。それと同時に経済開発や都市更新と矛盾する面もあるわけです。したがって何を残し、何を壊すかが問題となります。東京駅周辺の再開派で歴史的建造物である東京駅舎を壊すか、復元して残すかが問題になっています。こういう問題はマスコミなどを通じて多くの人々からの意見を集め、それを踏まえて専門家を入れた委員会を決めたらいでしょう。また、歴史的建造物を残すならその開発権を他に移転することも都市計画の制度として可能で

す。しかし、住宅地のような場合は、住んでいる人たちが十分に議論をつくすことが大切だと思います。昔の町は古くからの仕来りがあったり、お上のお達しがあったから町並みに統一がありました。今はそれがなくなっていますから、住民が民主的に決めるしかないわけです。日本人はこの種の議論に馴れていませんから、相当、時間とエネルギーが必要です。お互い納得いくまで議論したあとは、折衷案を出して譲れるところは譲る。せつかく高まってきた景観に対する関心を単なる流行にしないよう、その辺りにも日本人の意識改革が必要だと思うのです。

（ひがさ、ただし 東京大学名誉教授・東京理科大学教授）

都市に求められる理想的な景観

林 泰義
(はやし・やすよし)
都市プランナー、
計画技術研究所代表



対談



富田玲子
(とみた・れいこ)
建築家、
象設計集団代表

これまで都市は機能性だけをことさらに重視して考えられてきましたが、最近ようやく機能性だけでなく、美観にも目を向けようという意識が生まれてきました。そこで今回は、都市プランナーの林泰義さんと、建築家の富田玲子さんのお二人に、都市の景観というテーマで語っていただきました。

町を上から見た景観

林 都市には、町全体を上から見た景観というのがあって、まずこれがきれいか、汚いかという問題があると思うのです。たとえば日本の場合、「いらかの波」という表現がありますが、京都の町並みを見ると瓦屋根がいっぱい並んでいて、まさに「いらかの波」の風景が見られます。ところが同じ日本でも東京に来ると、ビルとビルの谷間に瓦の屋根がちらっと見える程度で、あとはビルの屋上ばかりが乱雑に並んでいて、非常に汚い感じがします。この上から見た景観について、建物をデザインするという立場から富田さんはどのようにお考えですか。

富田 確かに東京は一番汚い感じがします。それは何にいても中途半端だからでしょう。京都のように伝統的な町並みが残っているわけでもなく、かといってニューヨークのように高層ビルを中心とする近代的な景観をつくり出しているわけでもない。どっちつかずなのです。

それと、あとひとつ考えられるのは、屋上のデザインがないがしろにされているということです。現在は、屋上という空間が単に余りの空間になっていて、まったく利用されていないケースが多いのですが、だからこそのような活用が考えられるのです。たとえば小さな公園にするとか、サロンにするとか、屋上をもうひとつの室内として利用する方法があります。また、ここで最後の階なんだという気持ちのときは、立派な斜めの屋根をつけたらいい。そうすれば空調機械だけがボツンと置いてあるような、味気ない景観がでさあがることは避けられると思うのです。ニューヨークでは、お金持の人が屋上を買ってベントハウスをつくり、そこに浴槽を据えて、星空を眺めながらお風呂に入るとか、そういう贅沢な使い方をしています。本来一番贅沢な屋上の空間が、東京ではおろそかにされているわけですから、もったいないと思うのです。

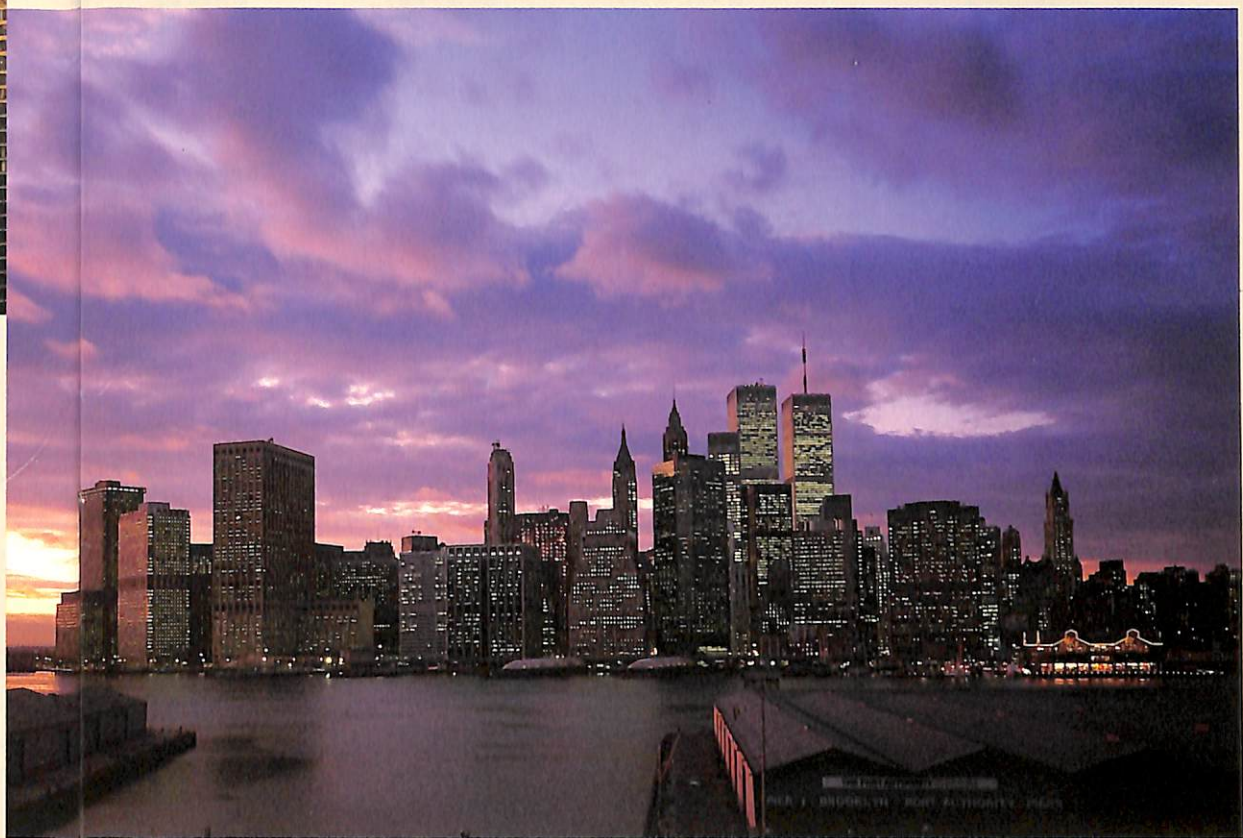
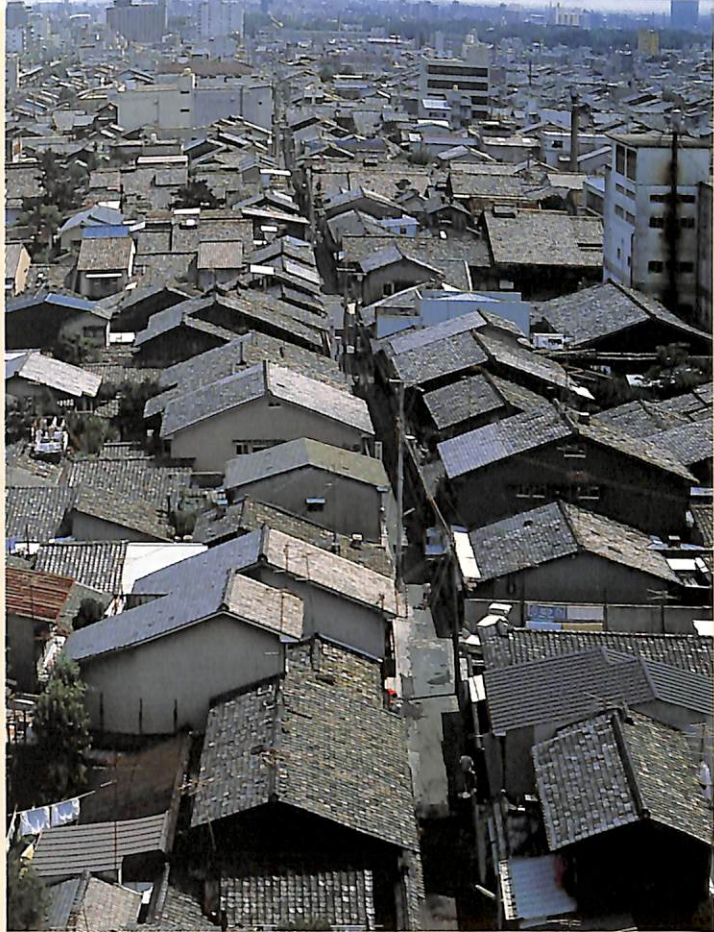
林 そういえばニューヨークではカーテンウォールのビルがかなりありますけれど、これなどは外からつべんが見えないから、どこで切ってもいいデザインでしょう。お金がないから五十六階でやめておこうとか、とりあえず八十八階までつくりましたとか、そういうことがでさる。

富田 そうそう。あとニューヨークのクライスラービルディングも屋上のデザインがいい。

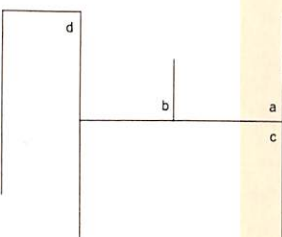
ということは、今後は上の空間のデザインを競争する時代になっちゃうかもしれません。

歩いて見ると二階の景観

林 そうなると屋上の景観は良くなりますが、逆に問題になるのは下の景観。いくら超高層でも、町を歩いていると実際目にするのは二階や三階の空間ですから、これが悪ければミもフタもない。普段視界に入る景観は建物の他の部分がより以上に考えられなければならないと思うのです。どうも超高層ビルの足もとのオープンスペースは、よそよそしくて、人が集まってくつろぐような楽しいスペースとして成功している例は、世界でも少ないと思うのです。ああいう空間をどうしたらいいのか、うかがいたいです。



- a. 京都のいらか(日本放送出版協会発行「歴史の町なみ」
NHKブックスカラー版より転載、撮影・河野豊)
- b. ギリシャの屋並
- c. ニューヨークの夜のスカイライン
- d. ニューヨークのメモリアルな建物になるべく、高層
ビルの尖塔部分に装飾を施したクライスラービル



富田 下のスペースについては、ただ大地とつながっているだけという感じのものが多くて、それがあまりにも忙しすぎるから人も来ない。で、かわりに人の形をした彫刻が置いてあったりする。それではやはりつまらないから、上はスマートなデザインでも、下はアジア的にゴチャゴチャと賑わいがある方がいいんじゃないでしょうか。

林 都市計画では、下にオープンスペースをとると、容積率の割増をして、もっと大きなビルが建つようにするのが、僕はその考え方を変えたいと思うのです。たと

えば下に活気ある楽しい町ができたら、上はもっと高くしてもいいですよ、とか。そうすればつくる方も張り合いがあるでしょう。

富田 台湾の宜蘭という町で、今仕事をしているのですが、ここには屋台がいっぱい出てます。でもそれは計画者が計画したんじゃないで、お店の人が勝手に屋台を出してしまっただけです。そういうふうに自然発生的に楽しい町ができる方が私はいいいろい気をするのです。計画者が作画的につくると、不自然で嫌な形になるように思えるのです。

林 それはあるかもしれませんが。昔は日本だって銀座の通りには屋台がずらりと並んでいて、とても楽しい空間があったのに、交通安全とか、お役所側の理由で締め出されちゃったけれど、本当はああいうのが一番いいのです。韓国ソウルやプサンにもたくさんありますが、みんな楽しくて、素晴らしい。やはりこれがアジア的な景観なんだと思います。ヨーロッパでも広場にはお店が出てパザールをやっていたりしますが、アジアみたいに道路沿いに屋台が出るというのはいらないようです。その辺はアジアとヨーロッパの違いと

言えるんじゃないでしょうか。

道と人がつくる景観

富田 それから道とお店の関係も違っていて。アジアはどこまでが内、どこまでが外という明確な境界線がありません。だから品物が道にはみ出っていて、道行く人がちよつと立ち止まって、品物にじかに触れることができるけれども、アメリカではそれは不可能です。まずお店に入るためには、ギーとものすごい音のするドアを開けなきゃならない。ある洋服屋さんなんかは、鍵がかけられていて、入口にガードマンが立っているのです。彼がこちらの顔つきによつてドアを開けてくれたり、くれなかつたりします。だから洋服一着買うにも大決心しなくちゃお店に入れないわけです。

ともかく欧米は、お店と道路の内と外の境界がすぐくはつきりしています。こうした違いで、生活スタイルも違ってきましたし、もちろん景観も違ってくると思います。

林 そういう路地の空間の雰囲気の違いはあると思いますが、でもそれぞれに魅力があると思うのです。ヨーロッパのオールドタウンは、お店の壁で内と外がはつきりと分けられていて、そこに細長い部屋があるような感じがして、非常に魅力的です。あの固いテクスチャーを背景に人が一人か二人くらい立っていると、カッコいいという感じがしますし、逆にアジアだと路地に人がいっぱい溢れている方が楽しいわけです。

富田 そういう意味では、景観をつくっている要素のひとつに人間があると言えるんじゃないでしょうか。東京で言えば、背広姿の人がゴロゴロいるのが一番景観を汚している気がするのですけれど。

林 そうかもしれません。ネズミがたくさんいるみたいで……。商店街や繁華街には、いろんな色が入り乱れていて、実にアジア的な景観が見られるのに、オフィス街は灰色

れは日本と欧米では随分違っているんじゃないですか。

富田 日本の場合、窓は昔からスライディング式ですが、アメリカやヨーロッパはほとんど内開きか、外開きです。でも日本のスライディングの窓は、実は素晴らしい発明なのです。開き戸は、開けるときは全部開ける、閉めるときは本当にシャットアウトという感じで、意思表示がはっきりと出ます。だけどスライディングは、その時の気分によつて半分開けたり、ちよつとだけ開けたりできるから、内と外が優しい結びつきでつながっているのです。

林 昔の日本の長屋は、みんな引き戸で、それを開けておけば風も通るし、通りかかった人が中の人に「元氣？」と声をかけたりもした。それによつて人間関係が成り立っていたのですが、今のようにはマンションだらけになると、いつも閉めきつたままで、住んでいる人と近所の人との関係がどうも切れてしまう。そんなふうには暮らしたと扉と景観の関係が重なり合っているのは、おもしろいと思うのです。

素材による景観への影響

林 かつて、そういう優しい景観があつたのには、素材の問題もあるんじゃないでしょうか。木と鉄とは感じがまるで違う。木は触ったときに暖かみがあるし、柔らかい感じがします。窓にしてもアルミのフィックスだったりすると、もう開くことを完全に拒絶していて、見た感じも冷たい。その辺の違いは、生活にも景観にも歴然と影響すると思います。

富田 そうですね。なぜアルミを使うかというと、耐火のためなのですが、じゃあ実際に火事になったときに、本当にアルミが残って木が燃えちゃうかというところ、どうでもないのです。研究によると木でもかなり厚みがあれば、アルミの方が先に溶けちゃって、木の方が耐火性があつたりします。つまりそういう理由にはあまり根拠がないから、建物

一色。

全国一律に適用される基準への疑問

林 ところが、今あるアジア的な路地も実はだんだん失われつつあるのです。なぜかと言うと道路は四m以上ないといけないという規制があるからなのです。これは町の楽しさを活かすという点からは良くない場合も多いと思うのですが、どうしたらいいのでしょうか。

富田 東池袋の日出町でもその問題がもたらがりました。せつかく今ある魅力的な路地が、建て替えのときには四mの道幅をとらなきゃダメというので、とても困りました。林 法律で道幅を四mに決めたのは、物を運ぶとか、消防車が入れるとか、実生活で車を使うことが増えてきたからなのですが、本当にそれが全国一律で適用されるべきなのか、そろそろ一議論あつてもいいんじゃないでしょうか。日常生活の便利さ、災害時の危険に対応できる仕組みを、それぞれの町でつくった上で、今ある路地の良さを残そうと、その辺のことが考えられるときに来てるのだという気がします。

富田 建築基準法も、北海道から沖縄まで一律です。復興前の沖縄は、コンクリートのスラツとした柱が建っていたのに、復帰したとたんに地震国日本の建築基準法が適用されて、ばてつとした太い柱に変わっちゃった。それで沖縄の景観はだいぶ変わったと思うのです。

林 沖縄は海岸の景観も随分変わりました。あそこはサンゴ礁のリーフがあるから、海岸に寄せる波はかなり弱まっているのに、護岸のやり方は日本海の荒波に対するやり方と同じなのです。波の強いところと弱いところでは、海岸保全のやり方が違つて当たり前なのですが、ここにも全国一律の土木的な基準が割り込んできて、それを適用せざるを得ない。これは大問題であつて、もう少しそれぞれの風土に合わせたやり方ができるように、制度を変えてい

の主要な部分が耐火性であれば、開口部は木で十分だと思えます。

林 たとえば静岡県の島田市は、木材産業の盛んな町で、そこでは木材をどういうふうに使えばうまく利用できるかを、研究しています。それで木材の建具、とくに窓枠のいいものをつくつたらいという話が出たのですが、いくら良いものをつくつても場所によつては使えなかつたりする。つまり建築基準法があるから、東京のどまん中に木製サッシを使って設計することは無理だということ。そういう法律上の制約が、町の景観を変えてしまつて

富田 だ、ぶ前に添田弘さんのグループが、木に耐火の薬を染みこませて、それで防火対策になるから、建築に木を取り入れるように通産省に申請したことがあつたのですが、なかなか受け入れてもらえないようです。

林 素材の話で思い出したのですが、道路の舗装の素材も、景観上大きな問題です。ちよつと自画自賛になりますけれど、僕たちが関係したプロジェクトで世田谷の用賀の舗装をやりまして、瓦を使つたら道をつくつたのです。それまではレンガやコンクリートばかりだったけれども、もつと伝統的な素材、敷瓦を使つたらどうかと提案しましたら、これができあがたらなかなかうまくいったというわけです。七cmの厚さの瓦を敷きこんだもので、人間だけじゃなく、車が通つてもいいようにしました。それで車が行ったり来たりしているうちに、瓦が全体に少しずつ動いていく。全体にずれた形が別のパターンをつくりだして、それがまたおもしろいのです。そういうふうには時間とともに変わっていく感じが、いいと思うのです。何かつくつたら、そのまゝの状態を保存されるのがいいという考えがありますけれど、日本の伝統的な建築などはつくつたときもいかにしないけれど、時間が経つにつれてだんだん木の肌が落ち着いてくるとか、瓦もピカピカだったのがしつとりしてくるとか、むしろ時間経過によつてテクスチャーがな

かなければダメだと思います。

日本は自国を非常に小さい国だと思つていて、北海道の端から沖縄の端までたどれば非常に長く、これはヨーロッパにあてはめればデンマークからスペインくらいの南北の長さになるわけです。決して大国ではないが、長い国であると言える。ですからそれを頭に置いて制度をつくらないと、各地の風土をいかした景観づくりは難しいのです。富田 それは重要なことですね。景観というのはいろいろな要素からできているのであつて、表面だけ問題にしてもしかたがない。どういう気候の土地に、どういう人が住んでいるか、どんな建物が合うのか、生活はどうなのか、そういう要素の集合が景観をつくっているのだから、表面だけ見て話しても意味がないのです。ある場所に合うからといって、それが他の場所にも合うとは限らない。そのことをもつと考えるようになってほしいと思います。

建物の内と外の境界のあり方と景観

富田 地域ごとの特徴的な景観が失われてしまつたのは、今申し上げたことが原因のひとつなのですが、その他にも原因があつて、建物の内と外の境界のあり方の変化が考えられます。昔はひさしがどの家にも必ずあつて、そこで家の中のひとと外側の人が話をしたり、雨が降れば雨やどりができるみたいに、内と外が入り混じつたゾーンがあつたのに、今はどこでもガラスやコンクリートの壁で仕切られるようになったでしょう。それが景観をも壊したのではと思えるのです。ひさしのゾーンは、昔はその土地の風土に合ったデザインがされていて、幅とか形が少しずつ違つていたと思うのです。町や村の景観がその集合によつてできたと考えれば、景観をつくつていたのは内と外の境のあり方だつたとも言えるわけです。

林 内と外の関係を決める物が、景観を決めるということとは、具体的には窓や扉のデザインだと思うのですが、こ

じんでくる、それが良いこともあります。

富田 時間が経つても壊れない物つて、体に悪いんじゃないかしら。昔の小学校の床はみんな木造で、あちこちに足でぶち抜いた穴がありました。今はコンクリートで、壁にあつたら人間の骨が折れちゃう。だからなるべく建物から離れて、恐る恐る暮らしているような感じがします。校内暴力が深刻な社会問題になっていますが、原因はもしかしたら素材なのかもしれない。木の壁に穴をあけて解消されていた若いエネルギーが、コンクリートになつてからは人に向かうようになった。それほど素材が人に与える心理的影響は大きいということです。

林 その意味からも、素材の見直しは、現在是非考えてもらいたいことだと思います。

都市再開発の中の景観——超高層を緑で覆つ

林 これまでの話をトータルすると、都市景観がいかにいろんな要素から成り立っているかが分かつたわけですが、その要素の集積として、東京という都市をこれからどうしていけばいいのかが、ちよつと考えてみましょう。最近では再開発ブームで、いろんな計画が目白押しですが、都市の景観ということから、こうしたらいいんじゃないかというような意見はありませんか。

富田 まず開発の単位として、外側に必ず森をつくらばいいんじゃないでしょうか。そうすれば外側は森に囲まれているから、どんな醜いものをつくつても見えないし。

林 でも超高層が見えるでしょう。

富田 超高層だつたら、建物の周りを緑で覆つて、全体にツタをはわせてあげます。そうしてもものすごく高いビルが緑になれば、都会ならではのジャングルができてあがる。

林 すると一五〇階建てのジャングルですか。

富田 そうです。新宿みたいに超高層が並んでいたら、ビルの間に橋を渡して、その橋をまた緑が覆うようになった

らしいなと思います。「眠れる森の美女」みたいでしょう。林 そうですね。東京の汐留あたりには北山杉の林をつくつたりもいい。

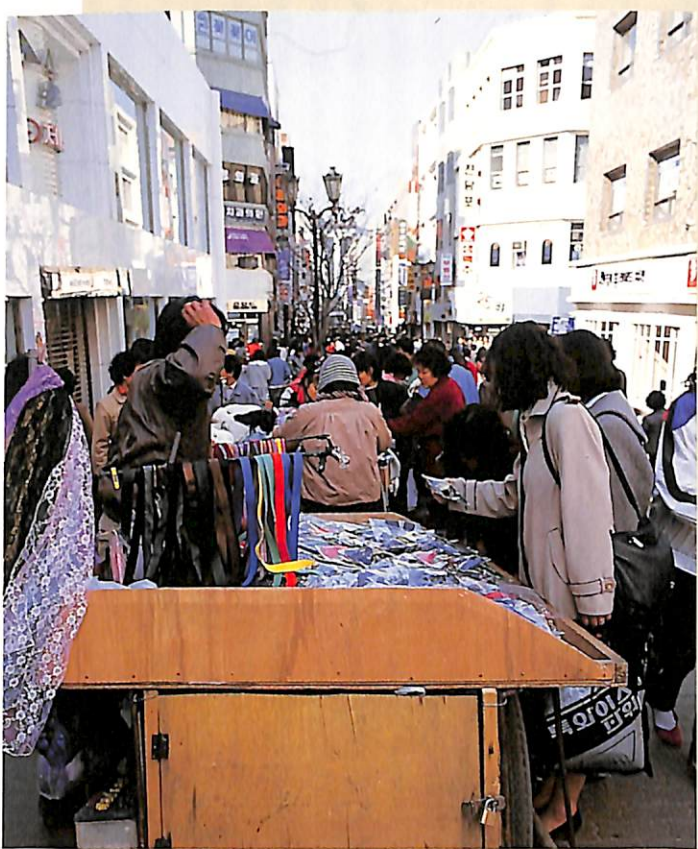
富田 そのときは是非冷房をやめてほしい。冷房をしないという前提に立てば、デザインはがらりと変わります。これは先ほどの話と関係があるのですが、現代は冷暖房を機械空調に依存しているから、ひさして日を遮るとか、雨を遮るとかいう必要性を考えないでデザインしちゃって、その結果できあがったのが、なんのおもしろみもないのつべ

りしたビル群です。今は機械で制御された環境の中で生きられるという前提に立つて建物にデザインされていますが、これは意外に危険なんだという点に気がつかないやいけません。それが止まっちゃうたら町中がパニックになっちゃうわけですから。それに東京中で冷房をやめたら、都内の気温が三度から五度下がるそうですから、そうならば不必要になります。それでデザインが変わって、景観もうんと良くなるし。

し、ジャングルの中を巨大な滝が流れれば、景観としても素晴らしいと思います。林 東京の大開発をやるところが、みんな大きなジャングルになっていくわけだ。これはなかなか楽しくなりそうです。でも、もはや東京も世界の注目を集める都市に成長してきているのですから、いつまでも模倣するだけじゃなく、独自の良さをつくっていく時代に入ってきているようです。では、このあたりで終わりにしましょうか。

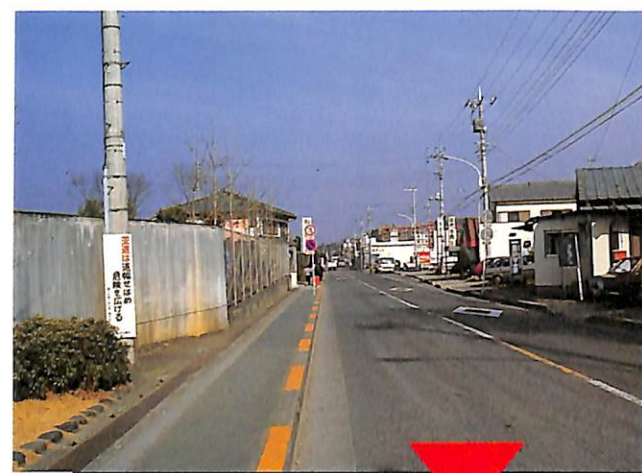
e	
f	
g	

e. たくさんのお屋敷が出て賑わう韓国の明洞の街
f. ヨーロッパ大都市の典型的な街並み
g. 保存と景観を考えた再開発
(パリのフォーラム・デナル 卸売市場跡)



「緑の景観」から「風景づくり」へ

進士 五十八



東京・八王子の福祉園



緑化後

緑化前

◎緑を配することによって変わる景観(写真資料提供・東京都環境保全局)



東京・新小岩の第五建設事務所



緑化後

緑化前

緑の持ついろいろな意味

緑色は眼に良い、ということは昔から言われてきた。確かに、植物の緑色が灰色の町の風景やオフィスビルと工場の労働環境を改善する効果は大きい。

しかし、緑には色彩効果としてだけではなく、生き物であることから、無機的な現代都市に生命感を与えてくれたり、春の花、夏の緑、秋の実、冬の落ち葉、といった季節の情緒も教えてくれる。生命感や情緒感が、真に豊かな都市景観イメージを醸し出す上で大切であることは、実感として誰もがもっている感情であろうと思う。

「みどり」の文字が叫ばれるとき、多くの人々は樹木を植えることだけを連想するだろうが、ホントウは「みどり」がもっている幅広く奥行きのある意味を、もう一度思い起こすべきだと思う。

全国的に都市緑化運動が進み、都市美・都市景観の創造へと向かっていることは、大変素晴らしいことだ。私たちの調査でも、都市景観の改善の手段の第一番目には、「緑化」がきている。ついで「美化(清掃)」や「親水化」である。

文字通り、緑と水が都市景観創出への重要なステップになっている。

このことは、景観構成の基本要素である土地・自然・ランドスケープのシンボルが緑と水であることを思えば当然のことである。

い緑を使用するなど論外であるといえる。人々が緑を叫ぶのは、「都市砂漠」に象徴されるような鳥も虫もない鉄とコンクリートの死の都会に對して、生物が生きられる環境を最低限保障せよということだ。

私の研究で日常生活圏内ごとにグリーン・ミニマム(自然面率)五〇%という基準があるが、これによって透水性が確保され、水循環などエコロジカルなシステムが生き残ることが推定されている。

人間も生物であることを考えると、いくら人工環境化をすすめても、最低限、生物的条件を備えた「エコ・シティ」でなければならぬことは明白である。この点、ハイテク都市への緑からの警鐘といえよう。

郷土性と地域性

郷土樹木という言葉がある。各県に「県の木」があり、各市にも「市の木・市の花」がある。

郷土の気候風土に適した樹種が必ずある。南国ではクスやシヤなど常緑広葉樹が多いし、北国ではヒノキやモミなど針葉樹が多い。海岸や山の尾根部にマツ類が多く、谷間にはスギが多い。水田、農村にはハンノキなど、湿地を好む樹木が稲架けハザギの風景を構成した。

ところが現代の工業化が、日本の隅々までを画一的な風景に変えてしまったが、人々は自らの「ふるさと」や「わがまち」のアイデンティティ(個性・存在感)を求めている。一本一本の緑は勿論のこと、緑群である植生や、その基盤にある地形など土地自然の個性やポテンシャルを尊重した計画こそ「景観計画」の根本でなければ

ただ「いい景観」を創るためには、どんな緑や水でもよいかというと、そうではない。ホントウの緑や水の在り方(デザイン)とは何かを考えておかなければならない。

せっかくの広場を植えつぶしてしまつて、緑は増えたが良好な緑の景観は台無しになってしまつ、ということも起こってくる。その土地の歴史的雰囲気とは、全くちがう派手な親水空間デザインを導入したため、せっかくの落ち着いた地域景観を混乱させてしまつ、ということも起こってくる。そうならないためにも、緑の意義と視点を理解しておいてほしい。

緑や水の意義をふまえ、發揮する方向で、緑や水を活用するとき、ホンモノの都市景観が創造されるのである。以下、五点ほどあげてみよう。

オープン・スペース性

東京集中は、高層ビルの谷間に人々を追いつ込むことになり、人々は垂直ビルの圧迫感と閉所恐怖症に悩むことになる。生物としての人間は、その対極の水平な広々としたひろがりの中にやすらぎを憶える。都会人には水面や芝生のひろがり何よりの贈り物である。農地の宅地並み課税が話題になっている。過密都市の中に残されたオープンスペースとして、また農の文化を実感できる都市農地として、渴いた都市生活にうるおいを与える空間と

ならない。「ランドスケープ・プランニング(景観計画・造園計画)」の根底には「ランド(土地)」があるからである。土地の個性、即ち「地域性(リージョナル・アイデンティティ)」の保全と創出こそ、景観づくりの最終目標なのである。

「風景」への提唱

緑からの発想でまちづくりを考えると「風景づくり」に行きつく。

昭和五四年頃から私は風景づくりを提唱してきた。風景の眼で、まちづくりを考えると、①総合性、②自然性、③地域性、④関係性、⑤人間性への配慮がポイントになる。

①総合性Ⅱ家と庭と生垣と街路。一軒ずつの宅地ではなく町並みとして。都市と農村、生産と生活など、これまでは分けて考えてきたが、いつでも総合的に考え計画してこそ「いい風景」を創り出すことが可能になる。

②自然性Ⅱ従来の都市計画では、物流本位で合理的土地利用が追求されてきたが、地形、微地形に添った農道や坂や曲りの景観特性を活用すること、都市内の湧水や中小河川など水系をできるだけ生かすこと、斜面林などの生物生息環境を保全することなどが、真の魅力を發揮することになる。

③地域性Ⅱ地域の自然を最大限尊重することは②項の通り。

加えて地域固有の歴史や文化をどのように顕在化して、地域のアイデンティティ付与に活用するかがポイント。

12

して、大都市だからこそ重要なと考えるべきであろう。

美観と風景性

緑と水のある風景は、昔から山水画でもイギリスの風景画でも古今東西の名画の条件になってきた。

美しい風景、絵になる風景に緑や水は不可欠だ。一八九三年のシカゴ市で開かれたコロンビア博覧会が、「都市美運動」のきっかけというが、日本でも関東大震災後の復興計画で、緑の公園を中心に街路樹整備、橋台地公園による橋際の修景などが大いに推進され、大正一五年には都市美協会さえ設立された。

都市美運動の主要施策が街路樹植栽であったのは、色も形も高さも様々に混乱している町並みであつても、緑の帯が一筋入ると景観が統一されるからである。

どんな建物にでも緑を前景か背景に入れると景観価値が上がるし、どんな風景にでも水が入ると景観価値が上がる。ことが実験的に分かっている。景観整備事業というとは必ず緑化が登場するのはこのためである。

生命性と自然性

緑(Green)の語源は、アーリアン語の(Chra)「成長する」の意味がある。

この点から、人工芝やホンコンフラワーなど生命のな

鎮守の杜や路傍の大榎、二本松、地藏堂、川沿いのしだれ柳の並木など、これからのまちづくりのランドマークに上手に生かすべきである。

④関係性Ⅱ眺められる対象の構図は緑の背景と様々な点景との組み合わせでできる。背景(地)と点景(図)の質と量のバランスが大切である。さらには対象景への眺める側の位置や感性(風景観)も重要な問題である。

回遊式庭園が、池を掘り、その土を盛って築山をつくつたのは、水平のひろがり垂直のランドマークを同時に構成することであつたし、ビューポイント(視点)となる架橋の設けられる低地点と、アイ・ストップ(眺められる対象景)となる高地の山を同時につくることでもあつた。上手な景観構成技術とは、眺め、眺められる可逆関係を自在に演出することなのである。

⑤人間性Ⅱ景観への関心が一般の人々のものになっていくのは、単なる景観構成技術の問題ではないからである。「原風景」や「心象風景」の用例にみられるように、人々のこのころに関わるからである。人々のこのころに豊かさややすらぎ感を与える環境デザインとは何か、絶えずチェックしながら計画設計されることが、強く求められる所以である。

緑がもっている多様な意義を、生活環境のトータルな質の向上にむけて活用するには、緑と人間と本来的なままの在り方について、深い考察が求められる。フアッシュンで「緑」を叫ぶだけでは不十分なのである。

(しんじ・いそや 東京農業大学教授)

13

ベラクルスはメキシコ湾に面した古い港町である。

一五一九年、スペインの征服者エルナン・コルテスがこの地に上陸した。コルテスの邸跡は、市内を車で三〇分ほど行った森の中にあり、ラ・アンティグアという。樹齢数百年の巨木のかげに当時の砲台や古井戸があり、心地よい風が流れている。

仔馬や鷺や鶏が遊びまわり、白塗りの教会や野外食堂がある。社会科の勉強にきた子供たちは、木のベンチで先生の訓話を聞き、聖歌を歌う。昼食は地元でとれた魚料理にこれも地場のレモンをたっぷりかけて食べる。

ベラクルスはメキシコ第一の港だが、ベラクルサーノ（ベラクルスつ子）とラ・アンティグア村のくらしにそんなにへだたりがあるとは思えない。

早朝、海岸通りを歩いて街の中心、アルマス広場へ行くと、美しい樹木と花にかこまれた小さな広場はさまざまな小鳥の声にみちている。モロー風のバルコニーをもった白亜の建物や背の高いヤシの木が、きれいに手入れされたタイルの広場をぐるりととりまいている。

すこし日が高くなると、もう音楽がはじまっている。あちこちのカフェのテラスに流しながやってくる、名だたるソン・ハローチョ・ベラクルスの曲をやる。マリンバ、ハーブ、それに打楽器（クラベスやギロ）のトリオだ。マリンバの鍵盤はおぼろの歯のように何本か欠けていて、ハーブも永年雨ざらしに逢ったような代物だが、それで「ラ・パンバ」をやる。客はレモネードやモクテスマビール会社特製の太陽ビールを飲みながらのんびり聞いている。

このあたりは海岸通りに近い旧市街だ。

世界中の古い港町同様、コンビナートや軍事基地で威勢がいい新港にくらべて、旧港の方はもうひとつ氣勢があらがないというところはある。そのかわり、何代もつづいてきた人間のくらしを色濃く伝えているのは旧港旧市街の方だ。だからどの港町も双子のようによく似ている。

ニューオリンズのようなコロニアル様式のバルコニーやパレルモのアラブ人街に似た古いアパートがあるかと思えば、アラガのような遊歩道がある。

太陽が西へ傾くと、街の至るところで音楽が湧きあがる。今日は土曜日だ。白シャツにソングレロ姿の楽隊が通りに張り出した店先に陣どって、にぎやかな音楽合戦をはじめ。

ベラクルスの空



写真はともにメキシコ・ベラクルス

ベラクルス風タコノスミ煮で歯をおはぐろにしたおじさんたちが「ラ・カラチャ」を合唱している。

カラチャのあごひげで

ソングレロの紐をつくらうよ

われらの親方パンチョ・ビリヤのために

そのメキシコ革命の大立物ベヌステイアノ・カランサの銅像がサフラン色の革命史博物館の中庭に立っている。朝、軍楽隊が国旗掲揚をやる。緑、白、赤の三色旗が真蒼な空にひるがえる。

おはぐろおじさんたちの隣りに船乗りの一団がやってきた。潮焼けした毛むくじやらの大男がどっかと腰をすえて破顔一笑する。

ベラクルスのフロラとフォナが、いまこのとき、金と紫の散乱する光の中にひしめいて沸騰するかのようだ。

ラ・アンティグアの森の鳥たちのさえずり、深紅の花々と白亜の建物、バルコニーにつらしたインディオ織りの色とりどりのワンピース、解体されて湯気をたてる家畜の臓物、釜ゆでされた甲殻類、そのみっしり詰まった南国の空気を絶えずるわせているのは、涼やかなマリンバの響きだ。

港町が双子のように似ているのは街の造りのせいではない。そこで生き死にを繰り返したり、そこに出入りする人々が感じる色と匂いと響きのせいだ。なにはともあれ、愛することと祈ることと楽しむことのほかは犬にでもくれてやった方がまし、と考えてきた人々の稚い思想の賜物だ。ラ・アンティグアはいまでも小さな村だが、すべての都市はかつては村だったのである。（まつい・くにお TBSラジオ局）

松井邦雄



都市の道路景観

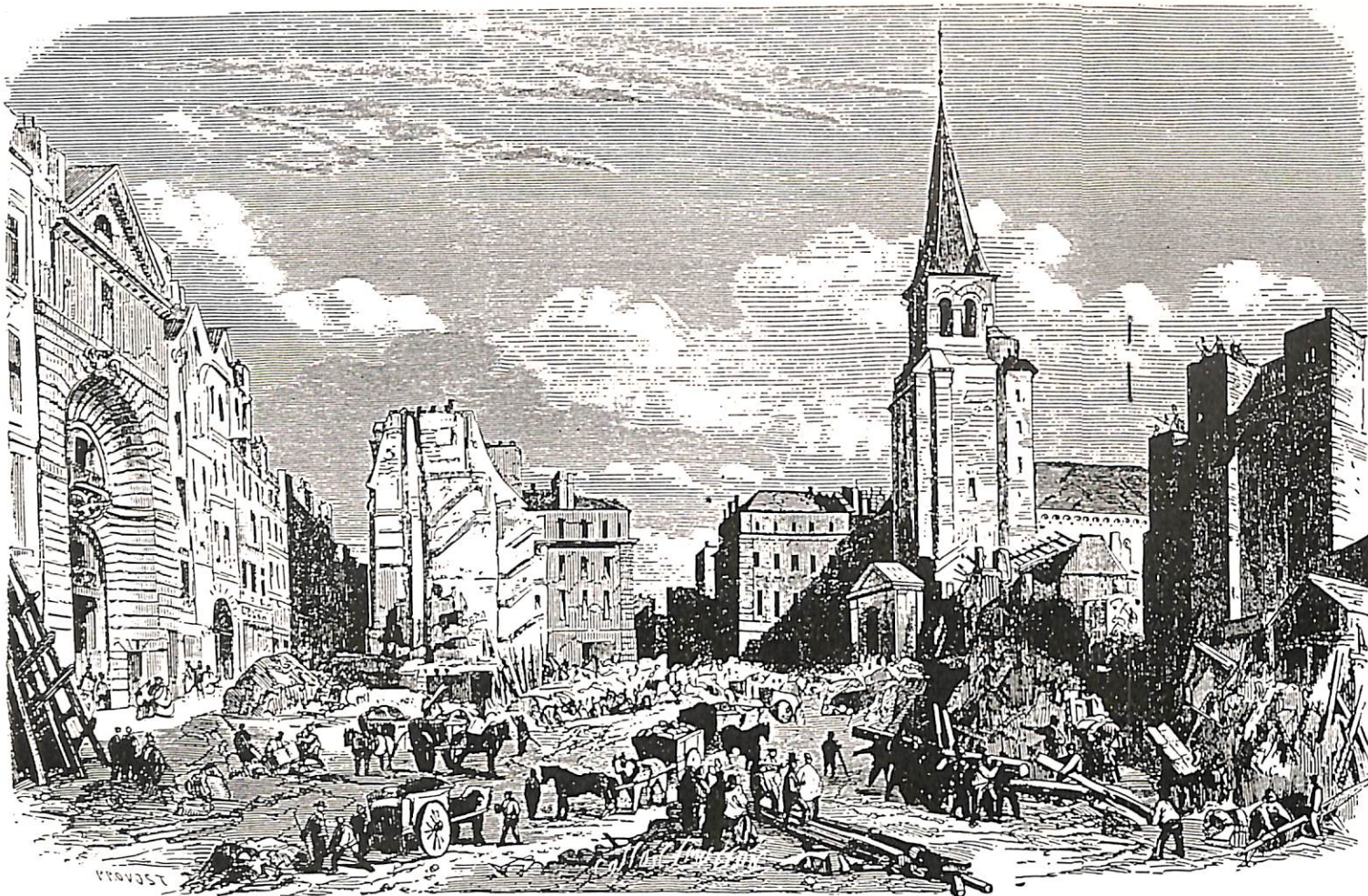
中村良夫

現在の日本人の生活はとても豊かになりました。最近都市のアメニティとか、景観ということがしきりといわれるのも、その豊かさゆえなのです。つまり個人個人の生活がある程度豊かになると人間は幸福論を必要とします。風景論やアメニティ論は幸福論の一種です。そこでもう少し自分達の周辺環境をよくしていこうということで都市のアメニティが叫ばれてきたわけです。実はこのアメニティというのが景観を語る上で重要なことなのです。道路の景観を論じる前に、このアメニティについて説明しましょう。

アメニティについて考える

世界で最初にアメニティという概念ができたのは、一九世紀半ばのイギリスにおいてでした。産業革命による都市と田園の景観の混乱、衛生状態の劣悪化……そういった環境破壊が経済の高度成長に伴ってどんどん進んでいった。それに対する一種の改善という形でアメニティという都市計画の基本概念が急速にクローズアップされてきたわけです。一九世紀末から二〇世紀初頭にかけてナショナルトラスト、田園都市といった考え方が生まれたのも、こうしたアメニティに対する関心が強くあった

オスマンの大胆な都市計画による道路（レンヌ通り）の拡張工事



（相模書房発行『図説・都市の世界史4』より転載）

からです。このイギリスのアメニティ運動の底に流れていた考え方の大きな特徴は、社会福祉という側面が強く打ちだされていたことです。イギリスの場合、悪化した都市環境を再び良好な状態に戻すことが最大の目的であり、それを実行するためのキーワードとして自然と歴史的環境が極めて重視されていた。したがってその後のナショナルトラストのように豊かな自然と美しい歴史的環境の保存ということを中心に都市を構成するという方法が生みだされたのです。

フランスではこれと同時に、イギリスと対称的なアメニティ制度が作りだされました。産業革命によって壊された都市環境を改善するという発想は共通していましたが、方法はイギリスとはまったく異なっていた。一八五二年から一八七〇年にオスマンのパリ改造計画が行なわれ、この短期間にパリという都市はものすごい勢いでつくり変えられました。パリの場合、その主なテーマはイギリスのように社会福祉ではなく、むしろ国家の威信を造形化することで、都市の社交性をキーワードに華麗な大通りや美しい広場のある一大社交都市をつくりあげたのです。ようするに一九世紀のヨーロッパにおいてアメニティの概念は、今いったような二つの系統があったのです。

二〇世紀になると、自動車や高層建築が都市を構成する新しい要素として出現してきました。そこで都市についてのとらえ方も、今度は病理現象という観点から見直そうというふうに変わってきました。例をあげれば道が車で混雑するから、それを解決するために自動車専用道路をつくるとか、水質が汚れて非衛生的だから下水処理場をつくるとかで、これらはいずれも都市を病理現象の観点から分析して、それに対する解決策をだしていくという機能主義的方法で、それが今世紀初めから現在までずっと続けられてきたわけです。

しかし、そうした病理現象を取り除いてきたつもりがいざできあがった都市を眺めてみると、今度は別の意味で病理的な状態に陥っていたのです。どういうことかというと、たとえば高速道路（自動車専用道路）や高層ビルは、都市の病理現象の解決策として生まれてきたものです。ところが今日、これらについての世評は必ずしも芳しくありません。それはこれらの都市の新しい構造物には、人間的なおいが欠如しているからです。現在ではこうしたヒューマンタッチの欠けた構造物に対しても、一種の病理だとする見方が出てきました。逆に、今まで明らかに病理的と見做されていた新宿の歌舞伎町のような猥雑なスペースの方が、高層ビルよりはるかに魅力的

であるという見方もあらわれてきた。人間の想像力を刺激するものがそこにあるということでしょう。これは現代の都市のテーマが病理現象解決型からイメージ・シン・重視型に移行したためです。現代ではいかに人間の秩序を都市に再構築するかということが重要な意味をもっているのです。これをキーワード風というと、情報化時代の都市美学であり、ポストモダンの都市美学であり、また記号的な都市観ということになるでしょう。経済のソフト化といったことも当然こうしたキーワードと関連していることはいまでもありません。現代のアメニティ論は、機能や環境を人間精神が意味づけしなおし、解釈しなおして新しい社会規範すなわちお作法として造形化する道を探ろうとしています。

道づくりの手法

これまでのアメニティ論をふまえた上で、次に道路の

景観をどうとらえたらよいかを考えてみましょう。先ほどの病理現象の話でいけば、近代につくられた自動車専用道路は、車の増加による道路の混雑という病理を解決するためのひとつの策であった。しかし、これが現代の病理のひとつになってしまった。高速道路それ自体は機能優先でよい。むしろ機能主義の鋭利な毒性が知らぬ間にふつうの街路にまでまわってくるのが問題です。そういう単純な発想からつくられた道には道の個性というのが失われているのです。道にはいろんな個性があつて、たとえば水辺の散歩道があつたり、街のシンボルロードがあつたり、路地があつたりする。それらがまとまって街の個性を生みだしているわけです。だから単純に道の容量と設計速度だけ考えていたのでは非常にまずいことになる。その道がどういう街にあつて、どんな表情を持っているか、その「見分け」を規範化して、その作法に則ったつくり方をすることが必要です。それが道路の景観を考える上で必要な第一点です。

左||首都高速道路の下の商店街(東京・有楽町) 下||横浜税関、開港記念資料館をバックに道路と広場を一体化した開港記念広場(横浜)



第二点は道の急所を見つけ出して、それを人々にとって深い印象を与えるようにつくりあげていく作業が必要だということ。景観を道だけで考えずに、都市全体の中で考えていくと、必ず道に急所があることが分かります。急所というのは、たとえば駅前広場とか、交差点、それから坂の上などで、そこに行く都市全体のネットワークがある程度イメージできる。そういう都市のイメージを集約的に表現している場所が大事なのです。都市の個性とその演出は、その都市を形成するもののひとつである道の急所を見つけたことだろうと思います。

第三点は、道と周辺の景観構成要素を一体化させて考える融合設計をするべきだということです。横浜の開港広場などはこの融合設計をしている大変よい例です。開港広場は公園と道路の敷地の境をまったくなくして、道路の歩道がそのまま公園に広がっていくようにデザインしてあるのです。なぜそれがいいのかというと、都市というのは別に道路だけで成り立っているわけではない。そこには建物も広場も緑もありますから、道を独立させて考えていたら都市としては非常にバランスの悪いものになります。つまり全体の相互関係を考えて都市をつくらないといけないということです。もうひとつ付け加えれば、歩行者と車の関係も融合設計できる場合があります。近代は歩車分離の原則があるから、人間と道が極めて遠ざけられるような方法がとられていました。でも、それは道に生活性とか人間性が失われてしまっただから高速道路みたいなものは当然歩車分離していくとしても、一般の街路は歩車融合のところがあってもいいと思うのです。

景観の融合設計をするために

以上の三点が道路と都市景観を考えるときの原則とい

ってさしつかえないでしょう。なかでも三番めの融合設計は、今後さらに重要視されてくるものだと思います。ところが日本の現状を見ると、この融合設計はど実行が困難なものもない。そのネックになっているのは日本の縦割り行政で、建物と道路を同時に改造しようと考えても、道路は道路、建築は建築で管轄がはっきりと分かれているから、お互いに勝手にやってしまつて融合も何もうまくないというわけです。

アメリカのシカゴなんかだと、高速道路の上に建物があつたりする。それによつて道路が街の中になじんでくる。つまり街に対する道路の違和感が取り除かれるのです。そういう融合設計は欧米諸国ではずいぶんつくりられているのに、日本にはほとんどありません。

ただし、わずかな例外はあります。それは有楽町の数寄屋橋ショッピングセンターで、商店街の上の部分が高速度道路になっているけれども、違和感はあまり感じられない。外国の都市計画家も非常にいい設計だとほめる人が多いし、向こうで都市計画をするときに参考にしているくらいです。それほど数寄屋橋の道路の景観はうまくいっているのです。でも今あれと同じものをつくらうとしても、おそらくできないと思います。数寄屋橋あたりの高速というのは、首都高速道路のごく初期のデザインで、高速道路の設計がまだ制度的にかたまりな時代につくられたものです。昭和二〇年代の都市内高速道路についての構想を見ると、数寄屋橋のような一体設計の例が見られますが、管理のしにくさという理由で、しだいにそういう一体設計ができなくなつてしまいました。もし都市の景観を真剣に考えるなら、面倒くさくても、お金がかかってもやはり融合設計をしつかりやった方がいいわけです。

また道路の場合、警察がもっている権限が大きい。それもひとつのネックになっている。たとえば横断歩道の

都市の表情をつくる建物

渡辺定夫

建築景観を二つのポイントから見る

一概に建物の景観といっても、あるひとつの建物が景観をつくるということではなくて、人が建物と環境に囲まれた中にいて生活しているときに、その建物を対象物として見る。その見え方を建物の景観というのです。

この建物の景観を見るうえで、主要なポイントは二つあります。ひとつはファサードといわれる建物の正面部分です。ヨーロッパの伝統的な建築はすべてファサードを大変重要視してつくられています。西洋建築の規範ともいべきパルテノンも、ルネサンスの建築もファサードのデザインには非常にエネルギーを使っていました。ですからその時代における特徴的な建築の姿、形をつくり出していたのはファサードであるといつても過言ではないのです。それはヨーロッパでは、ファサードが街を彩り、街の雰囲気をかもし出し、しかも時代を表現するものとして強く認識されていたわけです。その認識は

建物の見え方の研究に発展し、その結果、建築景観についてのひとつの技術体系が生みだされました。現在のヨーロッパに見られる石とレンガの建築の景観は、その技術体系によつてつくり出されたものなのです。

日本の場合、ヨーロッパのようにひとつの技術体系で街全体の建物を統一してつくつたという例はありません。ただ、ある環境の中で、その建物が重要な意味を持つということをファサードで表わす工夫はしていたようです。その典型が唐破風です。これはその建物が重要であることを示すシンボルで、たとえば天皇のお使いが来る勅使門にはそういう飾りをつけて他と区別したようです。けれどもそれはあくまで街の中の突出した建物に施される工夫であつて、街並みについてそれが用いられたわけではなく、一般の街並みはもつと質素で、京都の町家建築のように木造の連続した家屋で構成されています。これは木造という制約もあつて高さも二階か三階程度で、ヨーロッパのように大きなスケールの景観はありませんが、その分親しみやすさを感じさせ、それが近世

ゼブラマークは横縞のラインの両脇に線をひきますけれども、あの両脇のラインなんかいい方が洒落たデザインになるのに、現在の公安委員会の規定では安全上なければいけないことになっています。交通安全はもちろん考えなきゃいけない、だけど警察の方々ももう少し都市景観の美化に関心をもつてほしいと思います。そうじゃないといつまでたつても道路の景観がよくなることはないんじゃないでしょうか。

これは都市の道路の話ではありませんが、東北自動車道のような、いわゆる都市間道路というのが最近たくさんできています。あれは、新しい日本の景観を切り拓いたという文化史的意義があると思いますが、造形上の工夫の余地はまだあります。今は山や谷をどんどん削つてしまつたり方をしていますが、あの削つた部分というのが非常に醜い、目立ってしまうのです。場所によつてはあれはもう少しゆるく削つてまたすぐに木がはえてくるようにしたい。もし周りが茶畑だったら、ゆるく削つた部分をもう一回茶畑にして使わせてあげる。そうすればお役所は土地を買収しなくて済むし、農家の人だって土地の形を変えるだけですむ、その上景観的にも非常によくなくなるわけです。ただこれも日本ではほとんどやられていません。ここにも縦割り行政のネックがあるのです。ようするに農林省などの問題に発展しますから、お互い面倒くさがつてやらないということになつちやうわけです。あるいはまた、山岳地帯では土を切り盛りしないで、もつと造形上すぐれた高架構造物を多用するほうがよいかもしれない。

結局、そういう行政の体質というのが改善されなければ、いくら理論があつてもはじまらない。すべての行政がもつと空間の文化性について意識を高め、協力していけば日本の道路景観もよくなつていくと思うのです。(談)

(なかむら・よしお 東京工業大学教授)

までの日本建築のひとつの特徴となっていました。

近代に入つてくると日本にもヨーロッパの建築様式が輸入され、全国各地にヨーロッパ式の大建築がつくられます。ただしその一連の建物は一般の住宅ではなく、官庁や大企業のものでした。なぜそれがヨーロッパ式の建築でなければいけなかったかというと、彼らは自らの權威を人々に示したかったのです。そのためには建物も人々を圧倒する、それ自身で独立しているものが好ましい。その条件にもっとも適していたのが堂々たるファサードを持つヨーロッパの建築だったわけです。そういった背景を持って誕生した日本の近代建築は、今やレトロブームで脚光を浴び、さらにはそれを保存しようという運動にまで展開しています。そういう運動は別にレトロブームがひきおこしたのではなく、むしろ建物そのものによつてひきおこされたといえるべきでしょう。先ほどのようなように、近代建築はいかに他と切り離し独立させるかという意図からつくられたものです。その意図はみごとに成功し、この建築は何者にも侵されず現代まで残り



上|| 威風堂々の唐破風をもった歌舞伎座
左|| 街の重要な建物には唐破風が使われた
銭湯も重要な都市施設だったのだろうか
(東京・横濱)



権威を示す建物には古典様式、特に列柱などが好んで使われた
(上|| 東京・日本橋の三井信託銀行、下|| 法務省)



右|| 冷たいオフィス街の中にホッと心安まる憩いの場所
(ロンドンのオフィス街)
左|| 事務所ばかりの日本のオフィス街(丸の内)

つづけ、その土地の記念碑的な存在になりました。そこから読みとれるのは、建物がその土地を表現するランドマークとしての役割を果たすものであるということです。初めに私は建物の景観には大事なポイントが二つあって、そのひとつはファサードだといいましたが、残るひとつは「建物が土地の表情を示すランドマークである」ということなのです。

健全な都市II新旧混在の景観

しかし、この二つ以外にも大切なことがいくつもあります。次にそれについてお話ししたいと思います。

とかく景観というと美しいか否かだけが取り沙汰されますが、それは個人的な主観によるところが大きい。Aさんが美しいと思っても、他の人はそう思わないかもしれないし、それが普遍的に美しいとは限らないでしょう。だから「美しい」ということだけを前記づめていってもあまり実りがないわけで、それよりは都市の景観がいかにして健全な状態になるかを考えた方がいいという気がします。都市景観の健全なあり方は、都市空間を構成する建物の新旧がバランスよく混在していることです。なぜそれが健全かというと、もし都市全体の建物をいっぺんにつくったら、それが壊れるのも同時期にくる。それならまた一からつくり直さなきゃいけない。常に少しずつ取り替えられるようにできた全体の方が、全体として永続する表現をもつのではないでしょうか。やはり新旧が混在している景観の方が安心して暮らすことができるということ

ない。ということ。人間はなぜか周りが新品のピカピカだと意外に落ち着けない、ちよつと古臭いくらいの方が逆に落ち着けるものです。それは外側の景観だけでなく、内部空間も含めていえることです。だからそこで働く人たちの精神を安定させる道具としてのひとつとして古い建物を残すというのは意味があるんじゃないかと思うのです。

日本のビジネス街に関していえば、もうひとつ欠けていることがあります。ニューヨークの五番街にしろ、ロンドンのリージェント街にしろ街の四ツ角あたりに洒落たレストランや飲み屋があつて、昼休みとか仕事が終わったあとにビジネスマンが一杯やれる場所が必ず用意されています。ビジネスマンをサポートするそういった施設が、街の中に点在するというのは、人間にとっても景観にとってもいいことです。ところが日本はないでしょう。あつたとしてもビルの地下に飲食店が集約されている程度。それじゃダメなんです。街並みの中にそういう施設があつて、外から中味がわかるようなじゃないいけない。ビジネス街っていうと大きい箱型のビルがたくさん建っていて、人間の視界に入るものといったら壁ばかり、だから非常に無機質なイメージを持ってしまうわけです。でもそこにおしゃれなお店があることによって受ける印象はずいぶん違ってきます。ようするにそういう施設があることで、ある種の人間性、生活のおいびがでてきますし、さらに景観にも生き生きとした生命感が生まれます。ですから先ほどの古さに加えて、サポート施設がある。しかもそれは外から中が見えるものだったということが重要なのです。

景観に影響を及ぼす法律上の問題

さて今まではどちらかというと建物そのものと景観の

す。こういった景観についての哲学は、どの国へ行っても必ずあつて、それに基づいて景観保存の方法が考えられています。

たとえばこれはロンドンやパリで行なわれている方法ですが、道路に面したファサードだけを残して、中味は新しくする。この方法は、全部壊して建て替えるよりもお金は高くつく。しかし、それだけのお金を使ってもよい景観をつくるのが大事なんだという意識が住民にしっかりと根づいているので、そういう方法も成り立つわけです。

ロサンゼルスやニューヨークだと、また別の方法を採用しています。開発権の移転というのですが、つまり今

問題についてお話ししてきましたが、ここで少し法的な建築景観の問題にふれておこうと思います。戦前までは建物の高さを一律にそろえようという法律があつたのですが、昭和三〇年代に廃止されました。そうすると建築の側から高さの規制はなくなるから、みんな勝手放題に高い建物をつくったかというところでもない。そこには従前から街づくりの基本であつた道路との関係、つまり道路斜線制限という規制が現れます。ようするに道路斜線制限とは道路の幅に応じ、適当な空間を確保し、日照その他に不都合がないように建物の高さをおさえたり、壁を後退させたりします。そういう規制があつても経済的な理由とか、技術的な理由からいろいろな高さのビルが建つようになって、現在の東京のような街ができあがつた。ここで見えてくる問題というのは、建築の自由がどこまで許容されるかということです。それがあまりにもいきすぎで、目にあまるような場合には法によって規制されなければならない。しかしその法というものを簡単に決定してもいけない。法が決定される前提として、どの程度までなら建築の自由を認めてもいいということ、を、人々が共通の理解として持つていなければダメだと思うのです。

「スカイライン」という景観基準

それではその共通の理解を生む基準とは何でしょう。か。ひとつは地上と空との境界線、つまりスカイラインだと私は思います。たとえば日本でスカイラインを見る。昔なら一番高い位置にあつたのはお城の天守閣でしょう。そこに住む人にとってそれは街の大事な顔と受けとられているものですから、それを大切に守ろうとすれば、これ以上高い建物をつくらないようにしようということが人々のコモンセンスとして自然に備わってくるわけです。

建っている建物がその敷地の容積率の三〇%くらいしかない、その場合あとの七〇%は未開発で経済的価値がないわけです。これは今までならすぐに壊して建て替えていきましたが、それだと古い建物が保存できない。だから残りの未開発スペースをいっす隣に売ってそれで保存する費用に充てるという発想からできた方法です。このやりかただと空いていたスペースも有効利用できるし、古い建物も保存できます。

殺風景なビジネス街を彩る要素

このように欧米では景観保存の方法が既に都市計画の枠の中で考えられるようになってきている。それに比べて日本はずいぶん遅れているといわざるを得ません。今話題になっている丸の内の問題にしても少しも話が先へ進まない。丸の内は明治、大正、昭和を通してビジネスの中心地でありつづけたわけですから、東京駅を始めとする近代の名建築が数多く残っています。それが老朽化したので壊して新しくしようという意見と、保存しようという意見があつて今さかんに議論されているわけです。私見を述べさせてもらえば、残しておく方がいいと思います。丸の内はビジネス街だから、たてまゑとしては業務空間だけあればいい。けれどもそこで仕事をしているのは人間です。彼らにしてみれば堅苦しい業務空間だけじゃなく、ホッと息がつけようような空間が欲しいという気持ちがあるはず。そこで思うのは、もしかしたら古さというものがあつた種の安らぎを提供するかもしれ

世界中どの国でもスカイラインは大切なんだと意識されているのに、残念ながら日本ではそういう意識が希薄です。スカイラインはその土地に生まれ育つた人たちがその土地に愛着を持っていて、いかに土地の景観なり環境をよくするかを決定するための基準になるものですが、いかにせん東京のように全国の人間が寄り集まっているところでは、土地に対する愛着心が湧くはずもなく、だから無責任に高いビルをどんどん建ててスカイラインをなくしてしまったのです。それを無意識にやってしまつたところに東京という都市の問題点があるという気がします。

これは大きなスケールでスカイラインをとらえた場合の話ですが、次にもっと小さなスケールのスカイラインについて考えてみましょう。家が軒だけならファサードしか目につかない。けれどもそれが連続しているときには空との接触部分である屋根が一番大きく見えてきます。これもまたスカイラインで、この場合は家同士の相互関係を見る基準となるわけです。ということはスカイラインはその大、小にかかわらず、都市の姿、形を考えたときのキーワードであると言えるのです。スカイラインは人々の住まいと暮らしが集まって、相互に満足できる環境をもつとき、人々に愛されるもの、逆にいえばスカイラインは環境の質を示す基準指標のひとつといえるのではないのでしょうか。

これまでの話を総括して考えると、建物の景観というものがいかにたくさん問題をはらんでいるかが分かります。最近景観についていろいろな論議が飛びかい、またいろんな運動がおこっていますが、その前にもう一度もつと根本的な様々な問題について皆さんにお考えいただきたい、それが私の結論です。

(談)

(わたなべ・さだお 東京大学教授)

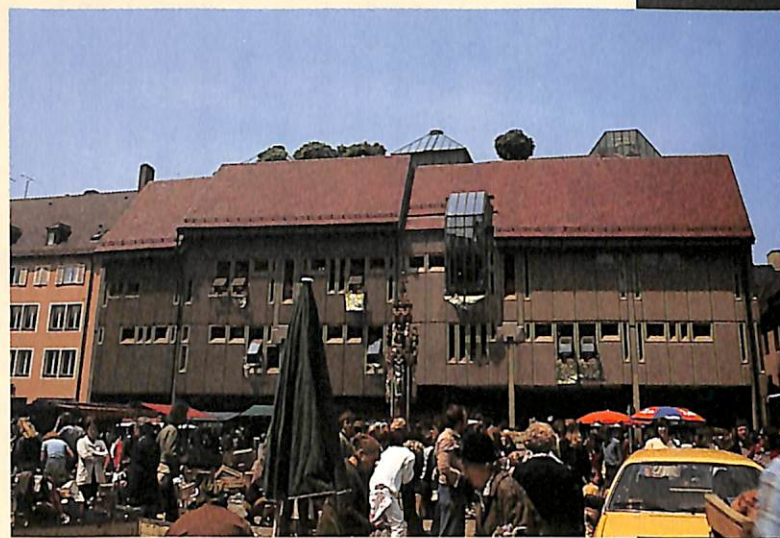


秩序と多様性の景観行政

日本とドイツを比較すれば

卯月盛夫

26



- ① 広場に面するデパート（フライブルク）
- ② 道路に面した駐車場ビル（フライブルク）
- ③ ミュンヘンのデパート
- ④ 景観を壊さないように設計されたデパートの屋根（コンスタンツ）
- ⑤ ⑥ともにコンペによってデザイン決定された建物（⑤はボン、⑥はハノーヴァー）



景観行政について、ドイツと日本を比較するとき、やはり最も大きな違いは、法制度だと思っています。ドイツには、「都市計画高権」という言葉があります。これは字のごとく都市計画で最も高い権限という意味で、ドイツの憲法で保証され、地方自治体にその権限があります。ドイツはご存知のように地方分権で、外交や防衛などの権限はアメリカ同様国がもっていますが、そのほかのほとんどの権限は、州政府がにぎっている。しかも

建築に関する法はほとんど州で定められ、また地域によって建築の工法が異なるので、市の条例でより細かく定められています。つまり都市計画の法制度そのものが自治体中心にできているわけです。たとえば、都市計画決定にしても、日本の場合は最終的には県知事、および建設大臣が判を押さないと動かないようなしくみになっていますが、ドイツではその自身の決定についてはすべて市にまかされている。州レベルでやることは、その決定に際して住民参加がちゃんと行なわれているかどうかといった手続き上の監督をするぐ

らないものです。内容のことには州はいっさい口を出さないわけです。

都市計画と建築行政の一致

この都市計画高権という言葉に代表されるように、都市計画のすべての決定権が地方自治体にあるというのが、ドイツと日本を比較した場合の一番大きな違いといえるでしょう。それからもうひとつ、都市計画行政の成り立ちが

違うと思う。日本の場合は、都市計画行政というと、建築行政とまったく遊離したかたちでスタートしたわけですね。そもそも日本の都市計画は、土木が中心で、道路と川と橋が最重要で建物は二次的というところからスタートしている。ところが、ドイツでは都市計画行政というのは最初から建築行政と一体のものなのです。

たとえば日本の地域地区の指定をする場合、建物の用途と容積率および建ぺい率を定めるのが中心です。具体的にいうと、ここに建てる建物が容積率の範囲のなかで、また斜線制限の範囲内であれば何階建てにしようとかまわれないわけです。どの高さが好ましいかという計画意図はありません。それがドイツですと、建築物に対しては細かく規制される。ここは何階建てで、何m以上の高さにしてはいけないとか、独立建物か長屋建物かなど、建築の大きさ、位置、形式など、内容がとてもきめ細かい。都市空間をつくる最も重要な要素が建物であると考えられています。いわゆる地区計画制度によって都市計画行政と建築行政が一体になっているわけです。日本でもようやく地区計画制度が導入されていぶん細かくできるようなりましたが、まだまだその範囲は限られています。

財政的な違いもあります。日本の場合はほとんどが補助金行政で、自治体は財政面で非常に苦慮するわけです。特別区は東京都のなかで調整しますから、ほかの地方自治体と比べればまだまだそれでも余裕がある方でしょうが、地方都市はキビシイ。それこそ建設省になんとか詣をしなさいと補助金ももらえないし、新しい事業も容易にできないのが実態でしょう。ところがドイツの場合は、国が税金をすい上げて、補助金として地方自治体へ分配するというシステムではなくて、自治体自身で管理できる。もちろん、国や州へ行く分もありますが、そもそも国や州でやることはそう多くはないので、だいたいが市

た、コンペで忘れてならないのは、建物完成後も構想されたように建物などが利用されているかを、長期に渡って調査し、検証する点です。このような地道な姿勢がい建物を生み出していくのではないかと思います。

秩序と多様性のバランス

今年の夏、西ベルリンに行ってきたのですが、ここで四回目の国際建築展（略称IBA）が行なわれています。といっても、展覧会をやっているわけではなくて、実際に世界の著名な建築家が建物をつくっているのです。IBAは今回やると第四回を迎えたばかりですが、しかしその歴史はかなり古く、第一回が一九一〇年、第二回が一九三〇年、第三回が一九五七年で、いずれの回も完成には一〇年以上の年月が費やされています。今回も始まりは一九七八年。すでに一〇年ちかくなっていますが、今現在、Ⅲが完成し、Ⅳが建築中、残りのⅤは未だ議会を通っていないのですから、大プロジェクトなわけですね。日本からは磯崎新氏や黒川紀章氏が参加しています。総勢で二〇〇人近い建築家がベルリンで建築活動をやっていることになる。このIBAは何も建築物の展示をしようという目的でやっているわけではなくて、ひとつの街づくり戦略なのです。たとえば、ベルリンの壁に近いくロイツベルクというスラム化が進行する地域を都心の住宅地として活性化させる方策としてIBAを位置づけているわけで、実に新しいすぐれた都市計画的な戦略だろうと思いますが、ここにもドイツの都市に対する考えかたがはつきりあらわれているだろうと思います。

こうしたドイツの都市、建築に対する非常に明解な姿勢が、おそらく都市の景観を豊かにしているのだらうと思います。それをひとこといえば、『秩序と多様性』と

へ回る。ですから、ドイツの場合は単に権限だけではなくて、財政面についても市がイニシアチブをにぎっているのが非常にやりやすいのです。

ドイツの建築教育——都市の文脈重視

今いいたように、都市計画そのものに対する考えかたの違いは、実際にそうした問題にかかわってみるといっそうよく分かります。

私はドイツに留学し、その後ハノーヴァーとシュトゥットガルトの市役所にもしばらくいたのですが、まず建築教育においてもその違いははっきりあらわれています。日本ですと、建築学科の先生というのは、端的にいうとある与えられた敷地のなかにどれだけ機能的ない建物か、あるいは美しいものが建てられるかというのを教えるわけです。それは当然必要なことですがその先がないのです。ですから、授業においても、たとえばある架空の敷地を想定して、さあプランをつくりなさい、というような課題の出し方をします。しかし、ドイツではそういう出し方はいっさいしません。たとえば建築学科の設計の課題は次のような内容でした。現実にある敷地内にコミュニティセンターをつくりなさいというもののなのですが、その条件として、その周囲の地区はどういう地区であるかということをもまず徹底的に調べさせる。そこが歴史的地区なのか新しい住宅地なのか……もし仮に新しい住宅地ならそのよさはどういうものか、そういうことを細かく調査させるわけです。その結果、ではそのコミュニティセンターの建物はどうあるべきかを考えさせるのです。建物の高さや色をどうするか、その調査結果に基づいて、周囲の環境に合ったものにするのか、もっと異なったものにするのか判断させる。つまり、建築というものを、単に内部の機能性や美的センス

いうことばに集約されます。かつてのドイツは非常に統一とか秩序を重んじてきた。だから同じかたちをした住宅がズラッと並んでいるところもあります。しかし、先ほどもいいましたように、都市の文脈を意識して、綿密に調査した結果、たとえばこの街では屋根に統一感があるとする、それを守りながら、ほかの部分では少し別の要素を取りこもう、というように、実際の設計ではできる限り多様性をもたせていこう、個性ある建物によって魅力的にしようという考え方がとられている。日本のようによくいえば個性的、悪くいえばバラバラといった景観は、統一性がなく、多様性がかりが先走ったあらわれてしまう。もちろんドイツ人のなかにも、東京の一種の無秩序性を活力のある姿として評価する人もいます。それは彼らがこれまで統一感、秩序といったものにしがれすぎたことに対する逆の意味での反発でしょう。いずれにせよ、統一感だけではなくそこに個性的な多様性をもたせることが、景観設計のポイントだろうと思う。実際にそうした『秩序と多様性』というキーワードを軸にすえたような都市景観づくりが行なわれています。そのいくつかを最後に紹介しましょう。

〈写真①〉 歴史的街並みがよく残るフライブルクの広場に面するデパートです。デパートとしての個性をもちながら、歴史的コンテクストの中でも調和しています。

〈写真②〉 やはりフライブルクの旧市街地を囲む環状道路に面する駐車場ビルです。デパートや駐車場ビルは規模が大きいので、ファサードが単調になりがちですが、これは景観の配慮がなされています。

〈写真③〉 ミュンヘンのデパートですが、ひとつの建物でありながら三つに分節化することによって規模を小さく見せています。

〈写真④〉 中央部分に黒く見えるのが、コンスタンツ

だけでとらえるのではなく、あくまでもその地区の、都市のコンテクスト（文脈）と照らし合わせながら考えていく。建築のデザインを都市にまで拡大して解釈させるわけです。

日本で建築家というと単体勝負のいわば彫刻家的な傾向が強く、建物が都市の中に建つのか、森の中に建つのかといったことをあまり強く意識しません。ドイツの場合同じアーキテクトでも、その期待される能力がまったく違うんじゃないか、と思います。日本でもアーバンデザイナーという言葉がよく使われるようになりましたが、ドイツにはそれにあたる言葉がない。なぜかなと思ったら、この国では建築家はすでにいいアーバンデザイナーでなければいけない、そういう了解ができていいるからじゃないか、と思います。

コンペを重視

さて、もうひとつドイツの特徴をつけ加えれば、コンペを重視することです。ドイツの場合自治体が発注する公共建築はすべてコンペです。日本はコンペに関してはささかアレルギーがあるようですが、ドイツはとにかくにもコンペ。『コンペ』という建築雑誌のある国です。民間の建築物でも公共性の高いものはコンペをするように指導しているぐらいです。なぜコンペを重視するのか、というのは、駅前にたえばデパートを建てる場合、それがどういう文脈のなかで機能するか、その役割は何か、ということをも市民にも理解してもらうためにコンペをする。コンペによる設計者の選定は最も公平であると考えられている。コンペが重要なのは、あくまでも建築物を都市の文脈のなかで位置づけていこうとするドイツの都市計画に対する思想の反映だろうと思うのです。ま

にあるデパートの屋根です。これは屋根の分節化によって、スカイラインを大きく壊さないように注意を払った事例です。

〈写真⑤〉 ボンの広場に面するデパート。〈写真⑥〉 ハノーヴァーの駅前のデパートです。この二つの建物の周辺は、とくに歴史的なコンテクストはありませんが、都市計画上、重要な位置に立地するため、コンペによってデザインが決定されました。

〈写真⑦〉 ⑧ いずれもシュトゥットガルトの再開発ビルです。この建物は一方は幹線道路に、もう一方はその裏の路地に面しています。写真⑦の中央の茶色い建物は、幹線道路の裏の商店街に面しているの、いわゆる切妻タイプの文脈に従っています。逆に写真⑧の方は幹線道路に面しているの、都市的なモダンな構成をとっています。このようにひとつの建物が面しているおのの通りの文脈に基づいてデザインすることも、都市景観上、重要なことです。

〈写真⑨〉 ハイデルベルクの集合住宅です。これもコンペによって選ばれたものですが、各戸の個性と集合住宅としての一体性の両方がたくみに表現されています。

〈写真⑩〉 ハノーヴァーの古い建物にある喫茶店です。とても魅力的なガラスボックスです。古い部分と新しい部分との魅力的な調和は、ひとつの建物の中でも重要で

す。

〈写真⑪〉 世田谷区・用賀のいらか道。日本ではこうした景観を配慮した設計はやっと始まったばかり。

〈写真⑫〉 世田谷区・梅が丘。日本は道路を管理しているところと、学校を管理しているところが別なので、こういったりあえず学校の外構と歩道の材料や色を統一して一体的に整備しようという試みでさえ皆無だった。しかしこれだけでも、ずいぶん雰囲気は変わります。（談）

（うつき・もりお 世田谷区役所都市デザイン室）



⑪



⑫



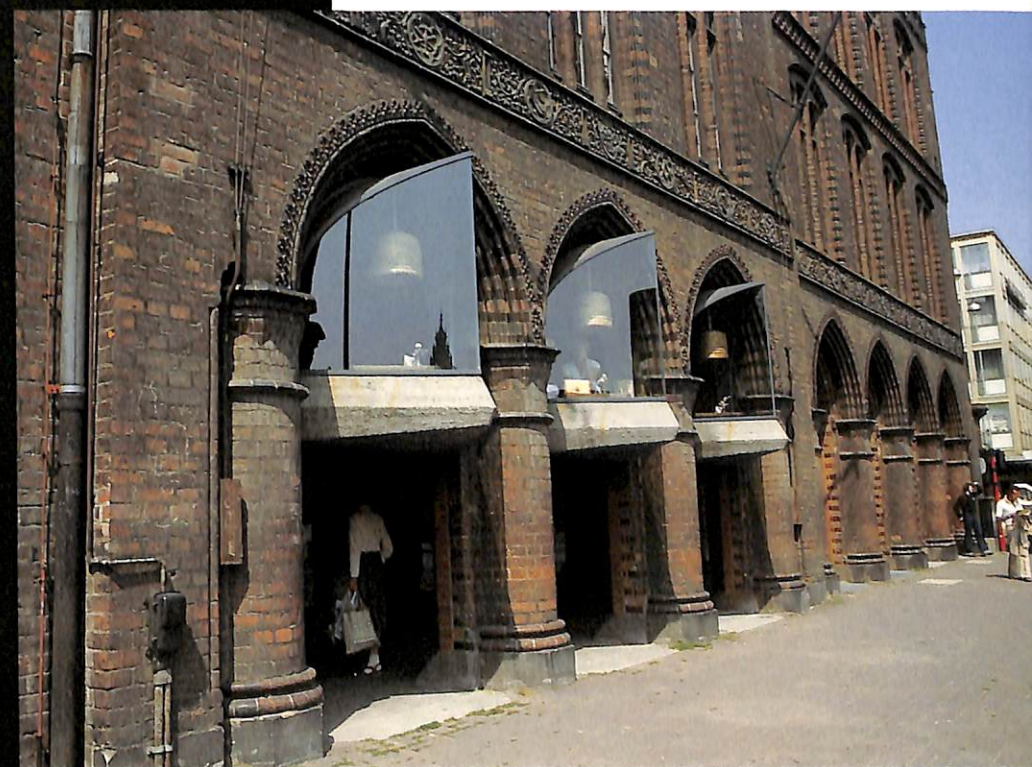
⑦



⑧



⑨



⑩

⑦⑧シュトゥットガルトの再開発ビル
⑨ハイデルベルクの集合住宅
⑩古い建物にある喫茶店(ハノーヴァー)
⑪世田谷区・用賀のいらか道
⑫学校の外構と歩道を色、材料などで一体化させた
(世田谷区・梅が丘)

30

敗戦になって、ようやく防災を考える余裕が出てきたとき、まず最も危ないのは、江東地区であるといいました。当時は、0m地帯といわれて、地盤は悪いし水に大変弱かった。民家も大半が木造で、大火事になればそれこそひとたまりもない。

そこで、十字架ベルト構想というのを我々は出した。これは、江東地区の中央を南北に貫いてグリーン・ベルトをつくらうというもので、そこに官公庁とか学校、公園などの公共建築をたてる。また、総武線沿線、つまり東西にもうひとつグリーン・ベルトをつくり江東地区を四つに分けようという計画でした。経済企画庁なども、これはなんとかしなくてはならないといいはじめて、ちょうど美濃都知事の時に防災の予算を組もうということになりました。ただ、革新知事で政府と何かとやりあっていましたから、なかなかおもうようにはいかない。それでもどうか政府も重い腰を上げて予算がついた。

ところが、いかんせん予算が少ない。これでは計画の一部しか実現しない。そこで、とりあえずいくつかの防災拠点をつくらうということになりました。

その一番大きなものが白鬚地区につくった防災用の高層アパートです、屋上には防災用水を設置し、仮に火が出ても防災用の門が閉じて火が回らないような設計にしました。遠くの方から見るとまるで万里の長城のようです。隅田川ぞいには、消防署や警察署を建て、公園もつくりました。

白鬚地区を北側の拠点に、両国、錦糸町、亀戸といくつかの拠点を、不燃化しようと現在計画が進められています。

まちづくり 思い出 ばなし ⑨

江東地区 十字架ベルト構想

高山英華

ところで、これまで行なわれてきた防災は、東京全体がいつせいに焼けたらどうするかということやってきました。その場合、江東地区の住民は宮城に避難することになっています。しかし、それでは隅田川を渡る前にやられてしまいます。確かに宮城は江東地区よりは安全かもしれませんが、そこへわざわざ行くというのもおかしい。むしろその地域で避難場所を設置すべきでしょう。また、最近では世田谷区の通信破壊のような、これまで予想できなかったような災害が起こっています。都市自体が、中枢神経をもった高等動物のようになってきました。そうなる問題はむしろ大都市集中にあります。なんでもかんでも東京に集中させるのではなく、できるだけ分散させることです。東京が仮にダメになっても、日本全体が壊滅しないようにする方策を早急に考えるべきでしょう。

これまで日本の都市計画では、防災ということを軽んじてきたようです。しかし、日本は火山帯にあり地震国です。また、台風も多い。これからは防災ということにも十分配慮した都市計画をしてもらいたいものです。(談)

(たかやま・えいか／東京大学名誉教授)

INFORMATION

○バックナンバーの紹介

『CITY & LIFE』は、おかげさまで創刊以来各方面のご好評をいただき、本号をもってNo.10まで発行してまいりました。今後ともご愛読を願い、よりよき都市生活をおくるためお役立ていただきたいものです。

(内容は主要部分のみ)

No.1 特集「都市の幹線道路」(1984.2)

花のバリはどのようにして造られたか／鈴木博之
〈座談会〉昔の道、今の道／井上孝・日笠端・高見澤たか子
幹線道路——道のしくみと生活／小場瀬令二

No.2 特集「都市公園」(1984.5)

〈座談会〉いま、公園抜きに都市は語れない
／佐藤昌・日笠端・高見澤たか子
造園の博物誌／鈴木博之

No.4 特集「都市と河川」(1984.12)

〈座談会〉川とともに生まれた都市、都市とともに育つ川
／高橋裕・日笠端・高見澤たか子
川から見たヨーロッパの都市空間／樺山紘一

No.4 特集「子どものための都市計画」(1985.6)

〈座談会〉都市計画と子ども空間／日笠端・小川信子・大村謙二郎
子どもたちは、まちのどこで遊んでいるのか／加藤仁美

No.5 特集「都市と盛り場」(1985.12)

〈座談会〉文化的な活力を生み出す盛り場の源流を求めて
／日笠端・陣内秀信・高見澤たか子
ロンドンと盛り場／山岸健

No.6 特集「都市生活と神社仏閣」(1986.5)

江戸の都市空間と神社仏閣／陣内秀信
〈座談会〉都市の聖なる空間／伊藤いじ・樺山紘一・鈴木博之

No.7 特集「住宅地の道路と家並み」(1986.9)

住宅地の道路の成り立ち／日端康雄
〈座談会〉欧米と日本・住宅地の家並みと道のデザイン
／芦原義信・日笠端・陣内秀信

No.8 特集「都市とヒューマンスケール」(1987.3)

ヒューマンスケールとはなに／戸沼幸市
〈座談会〉ヒューマンスケールと都市
／柴田徳衛・横文彦・尾島俊雄・戸沼幸市

No.9 特集「都市と水辺」(1987.7)

今水辺を問う意味とは／富山和子
〈座談会〉都市生活と水辺
／川田順造・小林治人・日笠端・高見澤たか子
治水・利水・親水は矛盾しない／高橋裕
まちづくり思い出ばなし⑧(No.2より連載)／高山英華

▲第一住宅建設協会の経歴▼

昭和三〇年、第一生命保険相互会社の基金をもとに設立された財団法人であります。設立以来公益法人の理念にもとづき低廉良質な住宅の供給と、住宅にかかわる土地利用計画・居住環境計画・住生活改善に関する調査研究をつづけ、民間として稀有の建設大臣表彰と建設大臣感謝状をうけました。

▲本誌発行の趣旨▼

住宅戸数はすでに全世帯数を上まわり、しかも都市化がすすむなかで、私たちはより快適で充実した生活を求めています。塀で囲まれた屋敷の中に豊かさを求めるだけでなく、歴大な資本の投下された市民のためのいろいろな都市の施設を、自分の生活の中に位置づけ上手に利用する方法を知ってほしいと思います。そのために、都市のいろいろな「しくみ」と使い方を西洋・日本の都市を事例にとりあげ、どなたにもあきることなくご理解いただけるよう、年二・三回の予定で編集発行していききたいと思っています。

▲編集後記▼

○一九八四年夏、本誌を手がけ今回は記念すべき第一〇号である。この間多くの研究者・専門家の方々から心よく協力いただいたことに感謝申しあげる。

○本誌は第一〇号という節目に当るので、既刊の各特集(都市のしくみの各編)を「景観」という視点からおさらいしてみようと思ひました。

○今一度バックナンバーを読み直していただけると幸いです。毎回感じることであるが、日本人は自己中心的で、都市のために自己を調和させるといった価値観をもちあわせていないようだ。

○世界の日本になった今日、世界に誇れる都市をみんなの犠牲と協力で造ろうという発想の転換が望まれる。

(常務理事・徳田敦司)

City&Life NO.9

●企画委員

日笠端(東京大学名誉教授)・日端康雄(筑波大学社会学系助教授)・高橋公子(日本女子大学住居学科教授)・徳田敦司(当協会常務理事)

●1987年12月発行

■編集・発行・財団法人第一住宅建設協会

東京都中央区京橋2丁目4番12号
03-281-5713

編集・デザイン協力

株式会社アルシーヴ社・ライス・スタジオ

印刷・株式会社恒陽社印刷所

頒価・300円+送料200円



