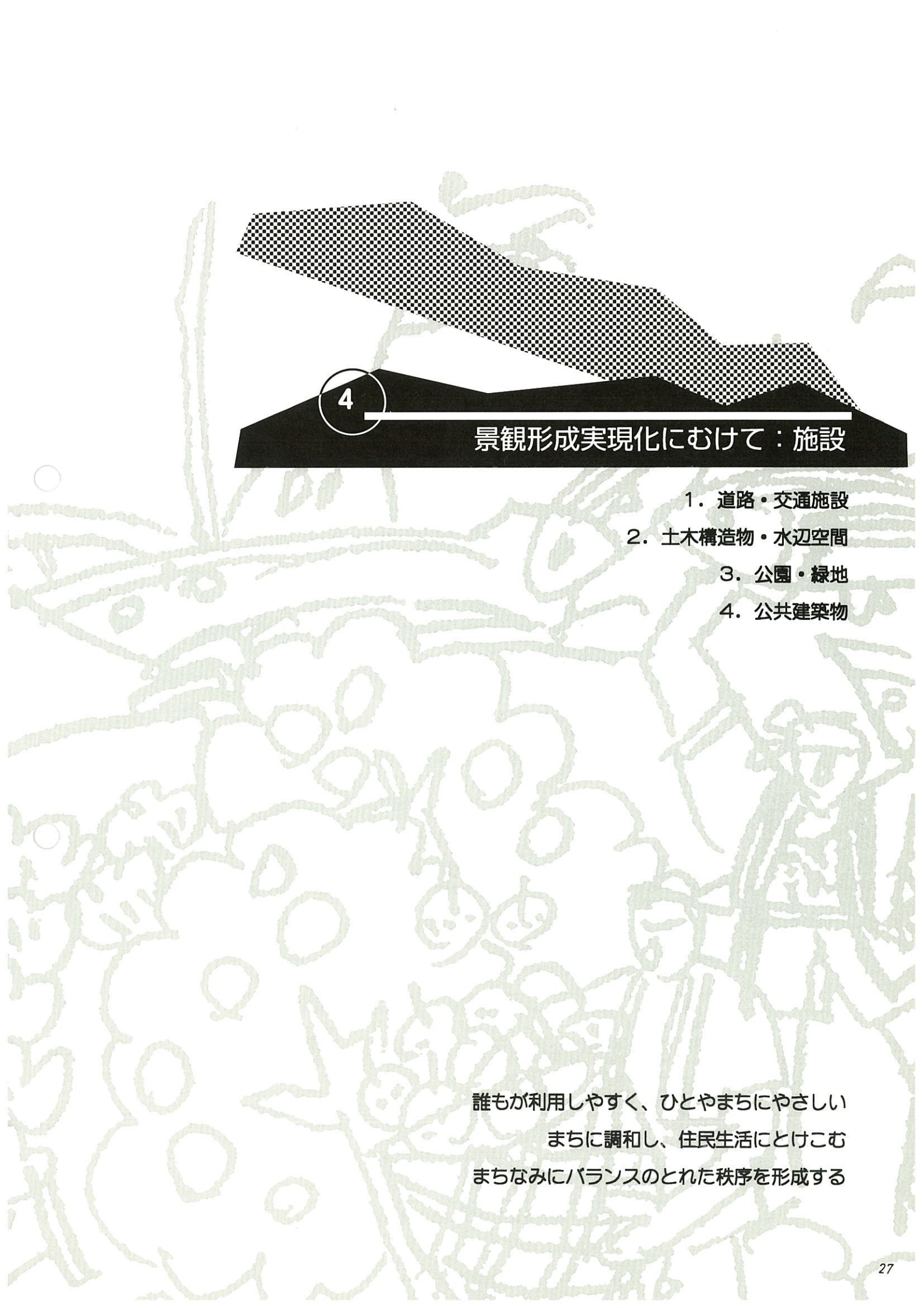




4

景観形成実現化にむけて：施設

1. 道路・交通施設
2. 土木構造物・水辺空間
3. 公園・緑地
4. 公共建築物

誰もが利用しやすく、ひとやまちにやさしい
まちに調和し、住民生活にとけこむ
まちなみにバランスのとれた秩序を形成する

1 道路づくりとその運用面からみた環境整備

1. はじめに

道路は都市における最大の公共空間であり、魅力ある「みち」は「まち」を魅力あるものにし得る。その意味からも、道路は公共施設の代表格であり、道路づくりは計画者のまちづくりに対する理念が問われる場でもある。

道路には、自動車を中心とする交通処理のみならず多様な機能がある。当然のことながら、その機能に合わせて道路の形態（構造）も異なる。つまり、その使われ方に応じて求められる「あるべき姿」がある。言い換えれば、道路づくりは人々の生活を前提とした環境整備事業とも位置づけられる。このことは、近年、これまでの交通需要追従型の道路整備による問題の顕在化^{*1}に伴って、とくに道路の持つ空間機能が改めて重視されるようになってきた^{*2}ことから理解に難くない。今後、このような考え方が継承され、その中でさらに新しいライフスタイルのニーズを見極めながら、まちづくりを支えるための道路整備の方向を示していく必要がある（図-1）。

このようなことから、景観は、道路整備に際して満たされるべき基本の一要素であることは言うまでもないが、ここでは、一般的に記述されている道路の景観設計（の技術的解説）とは観点を換え、「道路（づくり）」を通して、景観を含む環境整備のあり方の基本的な考え方について提起することにしたい。そのため、以下にはとくに提起したい項目をキーワード的に整理し（表-1）、後段でこれらについて可能な範囲で論述するが、その内容については敢えて私見を交えたものとするこことで、景観議論の契機となれば幸いである。

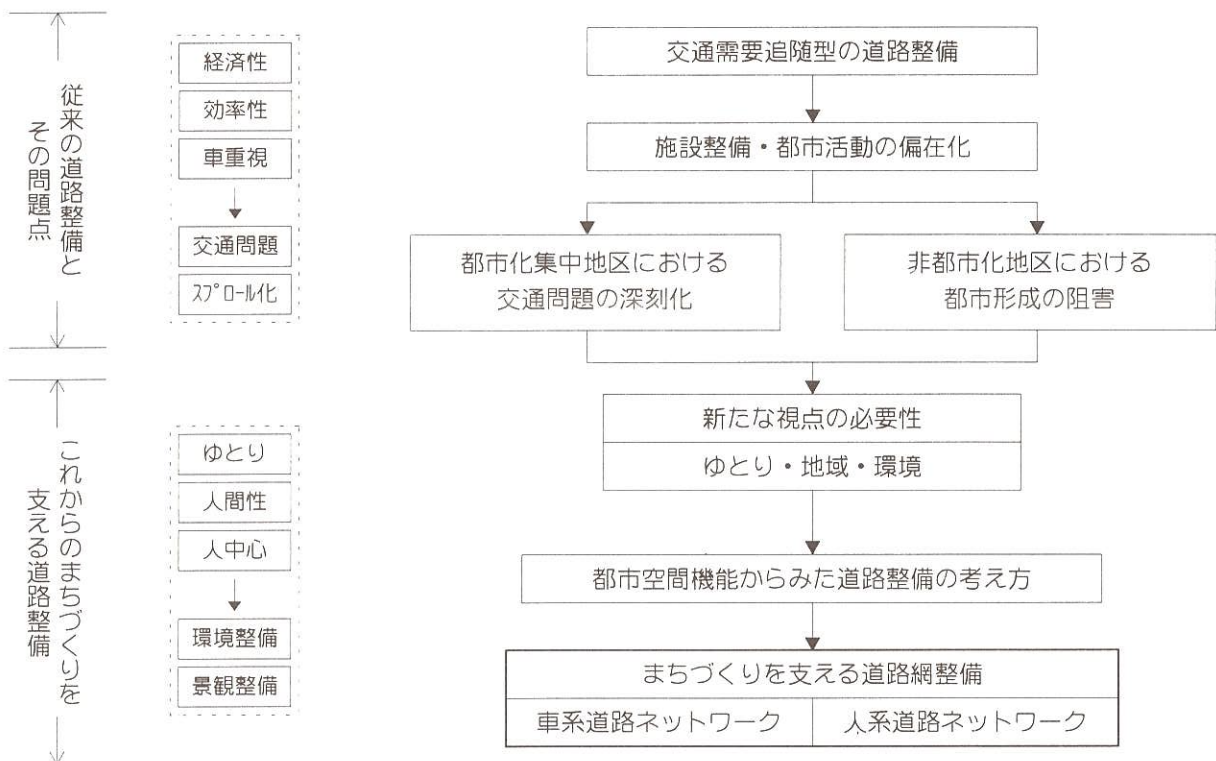


図-1 道路整備にかかわる問題点と新たな視点

表-1 道路づくりにみる景観整備の考え方【本稿で提起したい項目】

項目（問題意識）	要素（条件）	目標（あるべき姿）
① 公共施設とは？	不特定多数の利用 利用しやすさ 市民の共有	誰もが親しみ、容易に利用できる
② 公共施設の景観とは？ （誰のための景観か）？	利用される施設の姿 人が主役	見た目の美しさでなく、使って味が出る 使う人・見る人の評価
③ みちはまちをつくる？ （街並みと家並みとみち）	都市骨格の形成 土地利用の誘導 境界部分の位置づけ	街並みは家並みで支配され、家並みはみち によって誘導される インタフェイス領域のしつらいが重要

2. 道路づくりからみた公共施設のあり方

(1) 公共施設としての道路

道路は、我々の生活の中にあって当然のごとく受け取られがちである。人々は、日々道路上を自動車で行き、歩行者・自転車として通行する。誰が誰のために整備したものであるのか考えることは少ない。道路上にゴミが捨てられることも少なくない一方で、道路を自分のもののよう占有している状況もよく見られる。逆に、近年では国道43号のように環境問題でその存在が問われることもある。このように、これまで道路（空間）に対する認識は極めて曖昧であったといえる。言い換えれば、これがこれまでの典型的な公共施設に対する人々の認識であったのかも知れない。

しかしながら、一方で、道路は生活に密着した施設であり、生活の場そのものであると言っても過言ではない。つまり、本来、誰もが共有の財産として、平等に利用できる施設であることから、その計画に当たっては、常に使われる状況を想定しておく必要がある。

道路をはじめとする公共施設は、誰でもが、親しみ、利用しやすいものであって、決して特定の利益や不利益を生むものであってはならない。加えて、利用者自らが、共有財産としてこれを守り、育てていくといった積極的な関わりを持つべきである。道路景観（もしくは都市景観）は、その中で自然と形成されていくものとするのが妥当であり、計画者はこれを支援するための制度やシステムを提供すべきであろう。

(2) 多様な利用主体を受け入れる道路

上述のように、道路は様々な主体を受け入れざるを得ない。自動車交通のスムーズな処理、歩行者・自転車の快適な通行、身障者・高齢者等のハンデのある人たちの安全な通行、潤いのある都市空間の提供、災害に対処するための緊急避難、あるいは、より身近な語らいや遊びといったコミュニティ形成、等々の様々な目的が、道路という空間の中で行われる。その主体は実に様々である。このことが、公共施設の中で道路が有する大きな特殊性である。

*1 都市活動量の大きい都市には、交通需要（とくに自動車交通）に呼応して道路が整備され、その結果さらに交通が集中することによって、環境問題をはじめとする様々な社会問題が表面化し、一方、道路整備が進まないところでは、まちの骨組みが形成されず、基盤整備の伴わない乱開発（ミニ開発など）とスプロール化が進むなど、都市の健全な成長が阻害されてきたといえる。

*2 環境問題をはじめとする自動車交通による種々の問題が深刻化する中、近年、建設省の第11次道路整備5か年計画（1993年～1997年）では、「ゆとり社会の実現」を目標に、良好な環境の創造などを課題として、空間機能の充実やまちづくり・地域づくりの支援が施策展開の視点とされた。自動車の効率的処理から脱却して、まちづくりからみた道路（網）の整備や空間の共有性やその配分がテーマに取り上げられたことは意義深いことと思われる。

このような多様な主体と目的を、1つの道路が同時に処理することは、現実的には不可能である。むしろ、それぞれに応じた道路空間を提供することが妥当である。つまり、道路には主たる機能とそれに応じたランクづけが必要であり、それぞれに相応しいイメージと形態があるはずである。このように、道路によって主たる利用主体や目的が異なるということは、言い換えれば、道路やこれに関わる周辺環境（景観を含む）に対する評価の主体も道路によって異なるということである。これらの関係をまとめると、例えば表-2のように整理することができる。

表-2 道路種別のイメージと形態の例

道路ランク		機能	主な利用主体	イメージ	形態	主な評価主体
広域幹線		大量交通の処理	自動車	高速, 流れ	広幅員 多車線	通過者 居住者
幹線道路 (大通り)		都市の玄関 沿道の土地利用	車と人 バス	賑わい, 明るさ 楽しさ, ゆとり	広幅員, 歩道 緑, 専用車線	来訪者 居住者
補助幹線 (地区幹線)		幹線へのアクセス 街区形成	人と車 バス	便利, まとまり 快適	歩車分離	居住者 来訪者
地区道路	繁華街	人々の往来 荷捌き	人と車	賑わい, 楽しさ	狭幅員 歩車共存	居住者 来訪者
	住宅街	生活, 遊び コミュニティ形成	人	静かさ, 憩い	狭い, 歩行者 自動車抑制	居住者

(3) 市民の財産としての道路

道路は都市の中で誰もが共有できる空間である。自動車利用者は混雑を苦々しく思い、歩行者は自動車による安全性の阻害を不安に思い、住民は騒音や排ガスに悩まされ、そんな不満を道路の不備のせいとしてぶつける。自動車利用者は混雑の一因が自分にあることを考えない。歩行者も自動車の利便性を享受し、自動車利用者としての立場に身を置くことを考えない。住民も自宅前の道路以外は自分のこととしては考えない。共有しているが故に、その責任が曖昧になっているのが実態である。しかしながら、道路は市民の共有財産である。整備・改善された道路沿道で、その価値を自分たちのものとして享受すべく、建物やその周辺に気を配るように、まちとそこにある道全体を自分たちの財産として考えるべきである。

市民がまちや道に興味を持ち、住みよい「まち」と使いやすい「みち」を求めて考えることが、住環境の整備につながり、ひいては良好な景観を形成することになる。また、このことを計画者は十分に理解し、自らの計画理念を醸成させるとともに、市民との一体的な取り組みのシステムを提示すべきである。

3. 道路の景観を考える

(1) 道路の環境と景観の考え方

これまでに述べてきたように、道路は利用されることを前提として、その環境(景観)が評価される。しかも多様な主体が利用するため、道路に求められるものが異なり、それによる影響も様々である。そのため、前述のように、本来道路の種類によって優先されるべき主体があるはずである。いずれにしても、その利用の結果は、道路の環境として評価される。道路の景観は、このような道路環境の一要素であると考えべきである。そのため、道路の種類に応じて評価する主体も、そこで求められる要件も異なり、さらに、地区や地域の特性によって個性化を演出することも可能である。

(2) 道路の機能と形態

道路には、それぞれ主たる機能とそれに応じたランクがあるということは前述の通りである。その機能と整備効果については、例えば図-2のようにまとめられているが、ここでは、とくに環境整備（景観形成）との関係から改めて整理しておきたい。

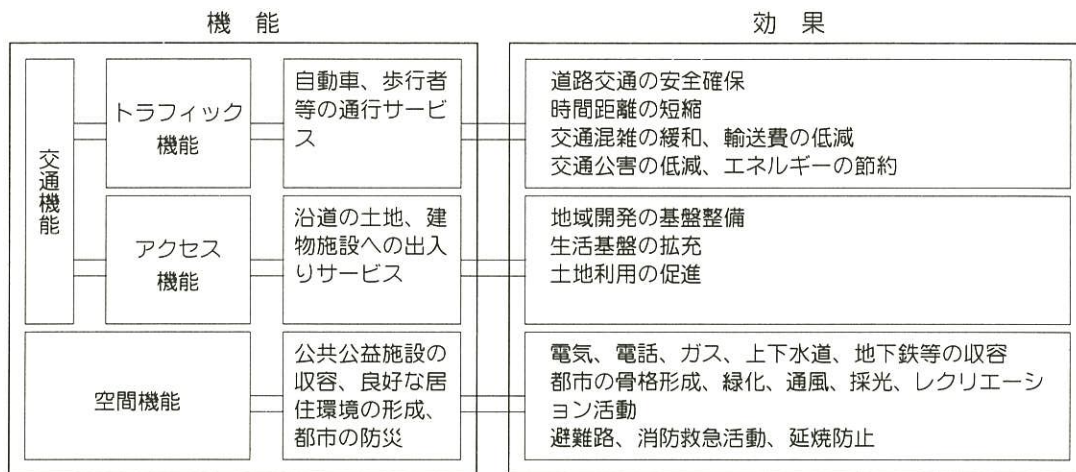


図-2 道路の機能とその整備効果(天野光三編：都市交通のはなしⅡより引用)

1) 市街地の骨格形成

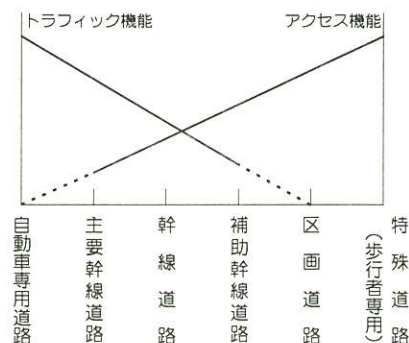
都市活動の場である市街地は、その活動にふさわしい空間として整備される必要があり、道路はこのような良好な市街地の形成に極めて大きな役割を果たしている。例えば、都市内に発生・集中し、あるいは都市を通過する大量の自動車交通量をバイパスや環状道路の建設によって迂回させ、市街地内の格子状幹線道路によって都市内交通を処理するとともに、幹線道路に囲まれた地区内から通過交通を排除することによって、市街地の良好な環境との調和を図ることが可能となる。そのためには、それぞれの道路種別毎に、その機能を満たすための構造とそれに相応しい姿を実現化するための方策が求められる。このことは言うまでもなく景観形成の基本的な要件である。

2) 車と人の流れを捌く

移動が生活そのものであった時代には、道路は生活の場であった。その後、移動の付加価値（高速性、大量性などへの欲求）が高まるにつれて、専用の空間としての通路（交通路）が用意され、ますます、道路には交通処理機能^{*3}が優先されるようになってきた。しかし、道路の場合、鉄道などのように専用の交通路として特化したものではないため、交通処理機能の程度も上述のように道路のヒエラルキー（段階的構成）に対応して異なることは言うまでもない。

*3 一般に交通処理機能は、①自動車や歩行者などの通行サービスそのものを担うトラフィック機能と、②沿道の土地・建物等への出入りサービスを提供するアクセス機能に大別される(下図参照)。

道路の交通処理機能	整備効果
トラフィック機能	交通安全確保、時間距離短縮 混雑緩和、輸送費の低減、 公害の軽減、エネルギーの節約
アクセス機能	地域開発の基盤整備、 生活基盤の拡充、 土地利用の促進



【道路の種類と交通処理機能の分担】

3)生活施設の収容（道路の地下を使う）

都市内のすみずみに及んでいる道路の地下は、上下水道、ガス、電気、電話等の生活施設を収容する空間であり、また地下鉄などの公共的な地下施設の収容にも有利である。道路の地下が、人や物や情報・サービスの流れる第二の道と呼ばれる由縁である。

しかしながら、道路の地下利用に伴う大きな問題は、新たに施設を埋設したり、既設施設の維持・修繕・改良の際に、路面を掘り返さなければならない、つまり道路の本来の機能に支障がでることである。そのため、近年では、道路地下にトンネルをつくり、施設をまとめて収容する共同溝の建設が進められている。一方で、電柱の地中化によって道路空間の有効利用が図られ、併せて景観形成に大きく寄与している。

4)防災上の役割

道路は防災上も重要な役割を担う。主な防災上の役割は、①緊急交通路、②緩衝帯（遮断帯）、③避難路の3つに大別されるが、ここでも道路の種類に応じて担うべき役割が次のように異なる（表-3）。これからも明らかなように、防災の観点からみた道路空間の整備についても、その種類や規模によって有すべき空間量やその配置が異なっており、しかも、緊急時に所期の機能を発揮するためには、平常時には余裕空間（歩道、緑地、広場）として担保される必要がある。これらは、景観形成のための極めて大きな資源としても活用されることは言うまでもない。

表-3 道路種別にみた防災機能と整備要素

道路種別		防災機能	整備要素
地区道路	人系	一時避難	○辻広場的な空間の確保 ○自動車の進入抑制(クルドサックやゾーンシステム)
	車系	初期避難への誘導	○中街路としての整備 健全な街区形成、緊急車両の迂回路
幹線道路		避難道路	○緊急時の避難路、緊急車両の通行路
		防災帯	○緩衝帯、延焼防止

(3)都市空間としての道路景観

まちづくりの具体化を支援するものが道路である。道路の配置（網構成）が都市の形をつくり、その空間の量と形態（規模とデザイン）が都市の性格を規定する。また、その総体は公共空間として都市の環境の質を表す。

このように、道路網体系（網構成とその機能分担）は都市の構造を規定するものであるが、都市の構造は都市イメージに基づいて形成され、都市のイメージは都市のアイデンティティを具現化したものとなるべきである。したがって、これを実現するためには都市形成に対する理念が必要となることは言うまでもない。言い換えれば、このような都市イメージは、都市の骨格を形成する道路網とそれに伴う土地利用、とりわけ都市の顔となる地域の道路整備に集約されるものと考えられる。これが、例えばメインストリートとして都市のアイデンティティを象徴するものとなるわけである。その規模や機能、デザインは当然のことながら様々であり、そのアイデンティティをいくつかの視点から具体化することで複数の路線が整備される場合もあろう。その要件としては、都市内の主要街路としての位置づけ（但し、自動車交通処理機能からみた主要街路とは限らない）があり、明確な目標像を中心とした街路（都市）景観が形成されていること、などが挙げられる。とくに、今後の道路整備の方向性を勘案するならば、車系と人系（自転車や車椅子等の利用を含む）の2系統による階層構造と、とくに人系交通を支える公共交通（バス交通等）システムの充実を促進するような視点が重要になると考えられる^{*4}。

(4)人のための景観

都市の幹線道路は自動車の通行する道路であって、人の通行する道路はむしろ非幹線（道路規模が小さいという意味の）あるいは従道路であるという暗黙の理解がある。しかしながら、まちづくりの観点からいえば、都市の主役は、当然のことながら「人」であり、その生活利便性や住環境を支えるために必要な幹線道路（例えば、バス路線とゆとりある歩行空間を確保したシンボリックな道路）を整備することの意義は大きい。また、ヒューマンスケールといった点からは、人の回遊特性に対応した路地的道路のネットワークも必要となろう。いずれにしても、このような道路の整備によって、沿道の土地利用も規制・誘導され、その集積が生活文化として定着し、まちの個性（都市のアイデンティティ）となる可能性も高いと考えられる。このことは、都市（道路）の環境や景観を評価する主体の中心がひとであることを強く示唆しており、そのためには道路整備を含めた交通計画や都市計画全体への配慮が必要であるということを示している。

また、道路整備に際して計画者は、個別の道路に対応するだけでなく、むしろネットワークとしてこれらをとらえ、その中で各道路の位置づけとそれに相応しい設計を心がけるべきである。

4. 道路づくりにおける景観形成のための手法

(1)基本理念と計画者の役割

これまでに何度となく述べてきたように、道路は都市景観の一大要素であり、その善し悪しはその運用の中で判断される。つまり、利用者や地域住民の意識や行動が景観の良否を左右することにもなる。一方で、景観整備は、計画者の理念と主観を具現化する絶好の機会でもある。言い換えれば、計画者のまちづくりに対する「思い入れ」と「技量」が問われる場とも言える。したがって、計画者（行政）はこのことを十分に念頭に置いて、その計画に当たるとともに、評価の主体である市民との連携を図るためのシステムを提供する必要がある。このことは、いま、多くの場面で問われている「市民参加(住民参加)」の実践の好機であるかもしれない。

(2)道路景観の評価主体と視点

道路はその利用主体が多様であることを反映して、その評価の主体も様々である（表-2参照）。これまでに述べてきた通り、環境整備の一側面としてみても、当然その中心となる主体は「ひと」であるが、それは、自動車利用者に対する歩行者や自転車利用者であるという意味だけでなく、沿道住民、地区や地域の住民、来訪者のように当該道路への「近さ」によっても異なることとなる。そのため、計画者は、その施設の機能(役割)を勘案して、主たる評価主体を想定する必要がある。

評価の主体とも関連しつつ、評価する視点も問題となる。一般的には、固定した視点からの「シーン景観」と移動する視点から見た「シークエンス景観」に分けられる。また、景観の対象にも、道路そのものの景観もあれば、沿道を含めた景観、さらに遠景としての景観もある。

これらのことから、当該施設と周辺を含む景観形成を考えるためには、その評価主体がどのような視点から何を見て評価するべきかを予め設定し、それぞれの結果に対する総合的な評価が必要となる。

*4 兵庫県の新宮町では、中心市街地の再整備に当たって、①車系幹線道路の整備とその運用を重視した道路網の再構成による交通処理と都市骨格の形成（外縁部に幹線道路を整備することで、市街地を縦断する広域幹線道路の機能を都市内の幹線機能に転換させるとともに、都市の顔として新たにシンボリックな都市中央幹線(人系ネットワークの一部も担う)の整備を図る)、②既存狭幅員道路を活用した人系道路網の整備によるヒューマンスケールのまちづくり(車系幹線道路の整備にともなう、車から解放されることになる狭幅員道路を人系道路網として再整備し、町の拠点的な地区や施設を結ぶ「ネットワーク型」、遊歩道的動線を構成する「回遊型」、日常生活に供する「生活型」の3つのタイプの網を提案し、特にそこでは回遊型をはじめ、沿道の施設立地を含めて、とくにシークエンス景観に配慮した整備を行う)の2つの観点を導入している。

(3) 道路景観要素のデザイン

上述のように、景観としてのとらえ方にもいくつかの考え方があり、それぞれに、その景観を構成する要素がある。表-4にはその一例を示すが、道路そのものの景観要素も多種にわたっている。以下には、その主な要素と留意点について簡単に整理しておく（土木学会編「地区交通計画」に基づいて再整理）。

表-4 道路景観の構成要素の例

場面	対象	要素
道路	道路本体	路面、坂、線形、橋、石段、石畳 等
	道路植栽	並木、灌木 等
	付属物	標識、防護柵、照明、信号 等
沿道	占有物	電柱、看板、ストリートファニチュア、スカイライン 等
	建物	民家、商店、事務所、飲食店、高層ビル 等
遠景	境界要素	建物の広告・看板、スカイライン 等
	敷地囲障	ブロック塀、板塀、生け垣 等
	空き地	公園、河川 等
	自然要素	山、海、河川、湖沼 等
	人工要素	塔、城郭、高層ビル 等

（土木学会編：地区交通計画より抜粋・一部修正加筆）

1) 空間領域の区分と境界領域のデザイン

○道路と沿道施設との境界部分：私空間の公共性、公共空間の私的管理

○車道と歩道の境界部分：人の乗降や荷捌き空間、限られた空間の有効利用、路上駐車占有からの解放

2) 街並み景観を形成する緑のデザイン

○街並み形成の主役：街並みは家並みと緑で形成されるが、家並み形成には時間がかかるため、緑の役割が重要。

○緑の役目：隠蔽が目的ではない。見通しや通行(利用)を阻害してはならない。管理の仕組みが大事。

3) 路面のデザインと舗装

○歩車道の区分と連担性：運用を阻害してはならない(思いつきの体裁繕いは危険)

○味気ない雰囲気潤いを与える歩道：歩行者空間へのしつらいは効果的。但し、障害者等への配慮を忘れてはならない

○景観形成の意図が伝わる歩道の舗装：舗装によって、方向、動き、変化による注意、場所のアイデンティティ、スケールといった感覚が与えられる。

4) 街角・交差点のデザイン

○広場の景観形成：道路のネットワークの結節点であり、出会いの場、憩いの場などの要素を含む広場的景観形成が可能。

○アイストップの形成：まちのイメージ形成のベースとなるアイストップ。

5) ストリートファニチュア

○道の表情：道の表情を良くも悪くもする。施設の種類や配置には格段の配慮が必要。

6) 交通施設の景観

○駐車スペース：路上の駐車・駐輪は街並みの景観を台無しにする。そのため、路外にこれらの施設が必

要である。しかしながら、その場合も、街並みを乱す要素となることが多い。施設そのものはもちろん、その出入りについても配慮が必要である。

○交通結節点：鉄道駅等の大規模な結節点は、交通機能(乗り換え等の利便性)、地区の賑わい、まちの顔としての風格といったことを勘案して、駅、道路、建物、通路、広場などの一体的整備を心がけるなど、特段景観への配慮が必要である。

5. おわりに

近年、まちづくりの視点からの道路整備が進められ、たとえば、都市景観と歩行空間に配慮した魅力ある都心形成（伊丹市）、潤いある空間としての道路の再整備（堺市等のシンボルロードなど）、通過交通の排除による良好な住環境の回復（大阪市関目のコミュニティ道路など）、住民参加でつくる道とまち（大阪市老松通りなど）など、事例を挙げるに事欠かない程である。また、これらは、いずれも沿道環境整備事業としても位置づけられており、その結果として、極めて良好な景観を形成している。

まちづくりに際して、計画者は、①まちづくりに対する基本理念、②運用を想定した価値観、③人の視点からの評価に対して十分な素養を身につけるとともに、利用者や住民を含む市民との連携を図るシステムを提供できるよう努力すべきである。

1 施設：道路・交通施設

1. 都市景観形成からみた道路の位置づけ

■街路空間の骨格となるもの

◇街路空間はまちの景観やまちのイメージを印象づける、都市景観上重要なものです。道路は公共空間の骨格をつくることで街路空間を誘導します。

◇道路の性格や沿道の施設、沿道の様々な要素によって街路空間は形成され、賑わい、季節感などの様々なまちの表情、個性、雰囲気演出します。

■まちのアクティビティの中心

◇人が「歩いて楽しい」と感じる道が優れた道路と言えます。道路空間が人にとって快適であるのはまちの魅力のひとつです。

◇道路は人の動き、活動、車の流れなどまちのアクティビティに影響を与えます。まちに人の賑わいや行動を誘発します。

◇連続性のあるオープンスペースであり、多くの人が利用するものであるため、公共施設の代表といえます。

2. デザイン方針

■道路の機能と街路空間が調和するみちづくり

◇道路の機能、役割、性格を明確にし、健全な道路環境を保つ。

◇道路の機能に沿った街路空間の形成を目指す。

■歩行者にとって快適な街路空間づくり

◇隣接する施設側でも歩行空間を確保する。

◇まちに融合するみちづくり。公共施設の外構などに関連性、連続性を演出する。公共施設の境界はゆるやかにデザインする。

◇高齢者、子供、身障者などどんな人に対しても利用しやすい、誰もが安全で快適に歩けるやさしい道路づくり。

◇わかりやすい、個性あふれる街路空間をつくる。緑のネットワーク、歴史のルートづくりなど。

◇歩いて楽しいみちづくり。ストリートファニチャー、アートなどにより演出する。

◇住宅街では歩車共存のみちづくりをおこなう。

■街路空間でのルールの確立

◇計画・構想段階からの住民参加のしくみを取り入れる

◇住民による街路空間の維持管理を支援するしくみ。

◇快適な街路空間のために放置自転車、路上駐車、ごみの放置などをなくす。

■だんじりまつりの舞台づくり

◇まつりをダイナミックに演出する場づくり。

◇安全な祭りの運営に配慮する街路空間。

対象とするもの

①道路

- ◆道路、街路
- ◆歩行者専用道路、緑道、歴史の道
- ◆歩道橋、高架など
- ◆辻広場など
- ◆民間が開発し、市に移管されたもの
- ◆再開発や区画整理内の道路

②交通施設

- ◆駐車場、駐輪場など
- ◆駅前広場、ターミナル（バスターミナル）など

街路空間を構成する様々な要素

①道路の性格

- ◆広域交通幹線、地域幹線、コミュニティ道路、緑道、生活道路など

②街路空間の格

- ◆大通り（都市のシンボルロード）、繁華街（賑わいのある通り）、表通り、裏通り（筋、突抜、小路など）、横丁・路地（庇も含む）
- ◆水辺の道（河畔、湖畔、濠端、海岸の道）
- ◆パークサイドウェイ（公園脇の道）

③沿道

- ◆要素（街灯、街路樹、SF・SA、沿道施設の外構、ショーウィンドウなど）
- ◆施設（商業、公共施設、住宅など）

④その他

- ◆変化（季節ごとの植栽の変化、ライトアップ、一日の時間の変化など）
- ◆風物（祭りなど）
- ◆遠景（山、海など）
- ◆地形

引用：「街路の景観設計」

3. デザインのポイント

■道路の機能・幅員に応じた整備計画

- ◇幅員上、街路樹が困難であれば他の要素（敷地側の植栽、アートなど）で街路空間を演出する。
- ◇広場―道路―交通施設との関連性、機能性、安全性に配慮する。

■隣接する公共施設との連携、融合

- ◇施設側に柵や塀などは極力なくし、ゆるやかな境界とする。外構と道路とは素材などに連続性をもたせる。
- ◇歩道橋は施設に一体化させ、歩行者の利便性をはかる。

■連続性に配慮する

- ◇舗装、街路樹、ストリートファニチャー、施設の低層部などを連続性を出すことで街路空間のビスタを形成する。
- ◇平面だけでなく、シーン、シークエンス、ビスタなど人の視線を予測し、三次元的に街路空間を検討する。
- ◇歩行者、自動車、子供、自転車など、街路空間のいろいろな条件での見え方を考慮する。

■線型について

- ◇建築敷地に十分配慮する。
- ◇地形を壊さない。地形に配慮する。

■歩車共存のみちづくり

- ◇路地空間を残す。
- ◇住宅街の道はハンプ、ボンエルフなどを取り入れる。

■やさしいみちづくり

- ◇車椅子や高齢者にとって利用しやすいデザインをする。段差をなくす。歩道の幅員を確保する。

■空間に変化と秩序をつくる

- ◇人の賑わいの結節点にちょっとした空間や小さな広場をつくり、街路空間にめりはりをつける。ちょっとしたまちかどやアイストップを演出する。
- ◇ストリートファニチャー類のデザインを統一化、整理することで整然としたまちなみを形成する。
- ◇公園を緑道などでつないだり、歴史的建造物を歴史の道でつなぐことで、施設同士のネットワーク化をはかる。

駐車場、駐輪場のデザイン

①位置づけ

- ◆現代の車社会においては機能的な駐車場、駐輪場の配置、計画はまちのなかの路上駐車・路上駐輪を減らすのに重要である。景観形成にあたってはまちに十分な駐車スペースと、必要なところに駐車場があることが前提となる。
- ◆駐車場は都市空間の中では景観阻害要素になりがちである。しかし、都市生活では欠かせないものであるため、景観阻害とならない工夫が必要である。
- ◆施設の裏的な要素のため、正面側に持ってくることを避ける。正面にくる場合は見え方などに十分配慮する。配置計画には安全性とともに見え方に留意する。
- ◆まとまった空地として、イベント広場的な賑わい空間の役割を果たす。

②デザイン方針

- ◆安全性に配慮する。
- ◆人の視線に入らないように配置する。
- ◆まとまった大きなスペースはブロック化、植栽によりパーキングパークとして安らぎの空間を提供する。フェンスなどではできるだけ緑化する。
- ◆植栽や舗装で、個性的に演出する。
- ◆サイン、監視員の小屋などは目立たないシンプルなものにする。意匠を凝らしたり、仮設などで間に合わせ的なものにしない。
- ◆イベント広場など賑わい空間としてソフト面、ハード面からの場づくりをおこなう。

4. 実現のための取り組み

■自主的な設計監理

◇設計者は工事中、自主的に設計監理やデザインの確認を現場で行う。

■住民参加の可能性をはかる

◇広場の空間づくり、街路樹の選定など、街路空間づくりに住民参加を積極的にとりいれる。

■隣接する事業、施設との調整をはかる

◇街路空間の連続性や利便性をはかるために沿道の施設管理者、関連事業の担当者と連携、調整をおこなう。

■道路機能にふさわしい街路空間の整備方針を策定する

◇広域、狭域でみた道路の求められる機能を十分把握する。
◇予算段階で、施設のあり方を議論する。

■施設管理者、交通管理者との十分な意思疎通を図る

◇施設管理者（道路建設主体）と交通管理者（警察）と利用者（住民）が地域における道路づくり、交通環境づくりに知恵を出し合い、より魅力ある道路環境づくりを目指す。

駅前広場、ターミナルのデザイン

①位置づけ

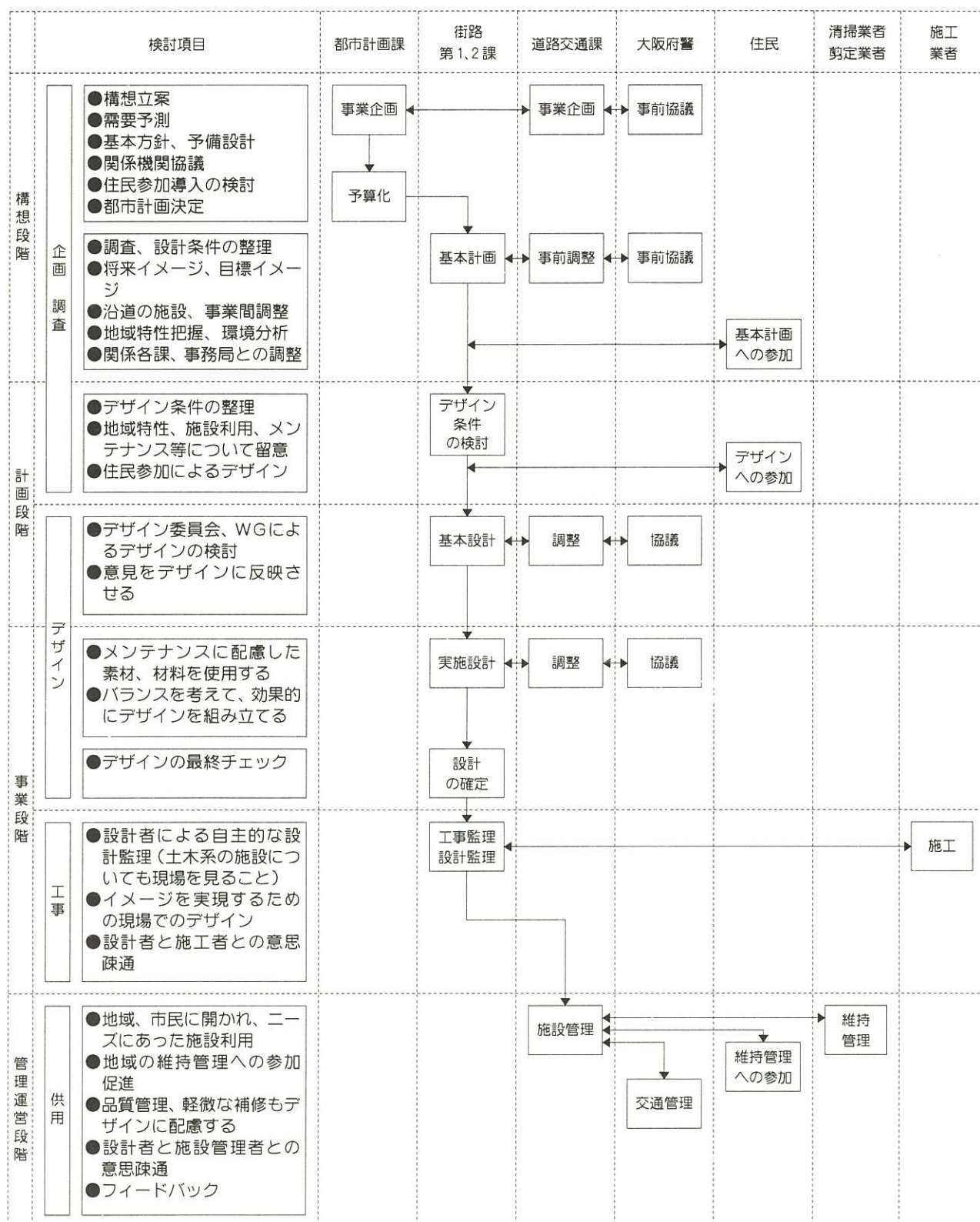
- ◆交通の結節点として人の流れ、車の流れも多く、まちのアクティビティの中心となる。それゆえに環境阻害を引き起こさない機能的な計画が前提である。
- ◆来訪者が最初に目にする風景であり、市民の生活の中心であり、まちの中心・顔となる。商業業務の中心となることが多く、無秩序な空間にならないよう配慮が必要である。また、まち全体のシンボル空間となるので明確なビジョン、まちづくりのポリシーを策定することが重要である。
- ◆駅舎自体もまちの顔であり、住民生活の中心である。駅舎自体の施設構成などを工夫し、まちの核となる施設の内容が求められる。

②デザイン方針

- ◆駅の施設内容も含めてまちの中心にふさわしいプログラムを考える。
- ◆駅舎、モニュメント、ストリートファニチャー、なども含めて全体で計画する。
- ◆周辺の街路空間の構成、地域特性、都市構造なども含め、周辺からの見え方を十分考慮して、象徴的な空間づくりを行なう。

cf. JR由布院駅の駅舎

5. 検討プロセスの例（都市計画道路の整備）



◇国道、府道、その他交通施設についてもこのフローに準じて検討を行う。

◇整備主体が国、府、公団となる場合も調整役となる。

◇駅前広場、バスターミナルなどは各々会社との調整する。

◇ストリートファニチャー類は大阪府警、NTT、関西電力と調整をはかる。

◇だんじり祭りの安全な運行に配慮するため、各町会と調整する。

◇施工段階で植樹祭や手作りモニュメント作成などイベント開催による住民参加を考える。

2 土木構造物・水辺空間のシビックデザイン

1. シビックデザインの理念と対象

(1) シビックデザインの理念

シビックデザインという言葉は、80年代おわりになって我国ではじめて生まれた公共土木施設を対象とした新しいデザインの理念を表す言葉である。

『地域の歴史・文化と生態系に配慮した、使いやすく美しい公共土木施設の計画・設計』（平成3年建設省シビックデザイン導入推進のための提言より）と定義されるこの設計理念は、日本の市民生活をより豊かなものに導くために、国土や都市・地域の骨格を形成する社会基盤施設の質を文化的、環境的、景観的に高めることを目的とし、それを市民のコンセンサスとして確立するための役割を担っている。

どのような公共土木施設をデザインしてゆく場合においても、基本的に考慮すべき設計の要件は長年の使用に飽きられない「永続性」、市民共有の財産としての「公共性」、歴史・文化・自然の生態系に調和する「環境性」の3つである。

表1 シビックデザインの要件

指標	内容	求められる要件
永続性	公共土木施設は他の構造物、施設に比べて長い耐用年数が要求されるため、シビックデザインには短期の流行に左右されないオーソドクシー（正調）と骨太の強さが必要である。	○飽きられないこと ○使い込まれることにより愛着が生まれること ○長年の風雪により味わいが深まること
公共性	公共土木施設は不特定多数の市民に眺められ、利用されるため、シビックデザインには特定の傾向に偏しない、健全な公共感覚が求められる。	○大多数の人々に好まれること （好嫌の評価が分かれる強い個性はむしろ避けるべきである） ○地域の共有の財産として万人が誇り得る洗練された形と風格を有すること
環境性	社会基盤を支える公共土木施設は一般に大規模であるため、シビックデザインには地域の生態系、歴史・文化さらには周辺施設への慎重な配慮が求められる。シビックデザインは環境に組み込まれるべきデザインであり、さらには環境そのものを創造するデザインである。	○地域の歴史・文化、自然の生態系に調和すること ○環境の一部となり、さらには一つの新たな環境となり得る総合性を備えていること ○大規模な施設であっても人々が利用し、親しめるヒューマンスケールを備えていること

（シビックデザイン導入手法研究委員会：平成3年シビックデザイン導入推進のための提言より）

(2) シビックデザインの対象と考え方

具体的に対象とする土木施設については、港湾、緑地・公園などの面的な空間を構成する施設、道路・鉄道、河川などの線的な空間を構成する施設、ダム、駅・空港などのターミナルやエネルギー施設などの点的な構造物が該当する。

本来、シビックデザインの対象は、地域環境をつくる公共的な土木施設および公共空間のすべてを含むことになる。ここでは、わかりやすく議論するために、シビックデザインの対象をつぎの3つの基本的なデザインに絞って考えることにする。

- ①土木施設単体のデザイン
- ②土木施設相互のデザイン
- ③土木施設を含む地域の環境のデザイン

シビックデザインは、①土木施設単体、②施設相互のデザインを直接の設計対象と考えるが、これらを進める上でどのような対象であっても共通な配慮事項として考慮すべき③環境のデザインを基本的な前提と考えることが重要である。

すなわち、シビックデザインは設計対象がどんな小さな単体の施設の設計を行う場合であっても、その隣接の施設やバックグラウンドになる環境や景観までを設計するスタンスに立ち、これから逆に施設の設計を規定することが基本的な考え方である。とくに環境を構成する要素と当該設計要素との関係性をいかに表現してゆくか<関係のデザイン>を考え、総合的な風景づくりを個々のデザインのテーマにすることを常に心がけたい。

2. 土木構造物のシビックデザインー借景・オーバーレイの考え方

ここでは、土木構造物と景観の関係のデザインを生むための一つの有効な考え方について記した。

(1) オーバーレイ（重ね合わせ）の手法

日本の伝統的な造園技法の一つに、庭園外の風景を背景にして庭園の風景を構成する借景の手法がある。借景は、京都の庭師の間では、「生けどり」と称され、その構成は一点より決められた静止画（絵画）的な構図となる。

これは、大きな自然景観をうまく活用した見せ方の演出手法であり、人為的なスケールを越えた風景の創造を実現する伝統的な一つの知恵である。いくつかのシーンを重ねることによって、新たな風景をつくりあげる重ね合わせの手法は、巨大なスケールをもつ土木構造物と景観のデザインにおいて極めて有効な手法となり得よう。いくつかのシーンを重ねることによって、同時に一つの風景をつくりあげることは、見る側の場所の位置設定が重要な計画になってくる。

このような重ね合わせの原理、すなわち、オーバーレイの手法は、巨大なスケールをもつ土木構造物のシビックデザインにおいても、非常に有効な考え方に応用することができると思われる。

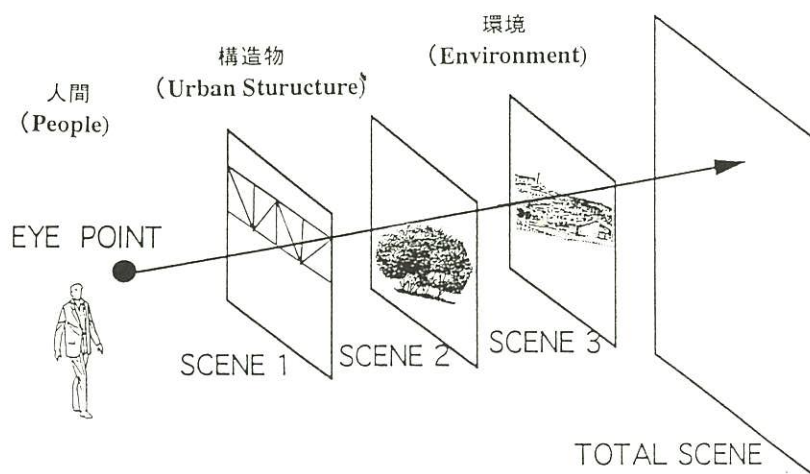


図1 借景・オーバーレイの手法

（２）橋に縁取られた風景

たとえば、このような重ね合わせ（オーバーレイ）の風景は、伝統的な橋と隣接景観の関係の中に見いだすことができる。九州地方には、歴史的な石のアーチ橋が数多く残っており、観光の名所となっている場所も多い。このようなアーチ橋の中で、桁より下のアーチの部分や、橋脚で囲まれた部分が、あたかも額縁のようになって、そこに、後方の風景がすっぽりとおさまるような景が観察できる。我国の熊本県にある通潤橋は、我国最古（1854 年）の巨大な石造アーチ水道橋（アーチ径 28.18 m）であり、自然な田畑の風景が切りとられている（写真 1）。風土の演出をダイナミックに行う橋である。また、人々の水辺の生活の風景と橋が重ねられた風景として、中国の蘇州の運河沿いにあるアーチ橋を示すことができる（写真 2）。長崎の眼鏡橋も該当するかもしれない（写真 3）。これらのアーチ橋のデザインは、地上より高くせりだしており、重ね合わせをつくりやすくなっている。

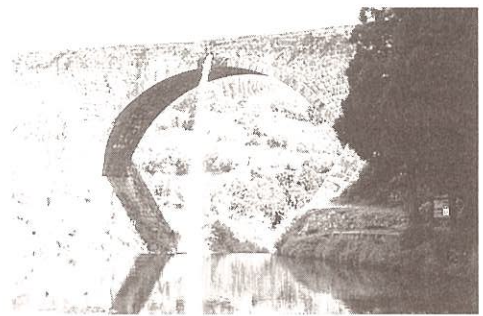


写真 1 通潤橋（熊本）

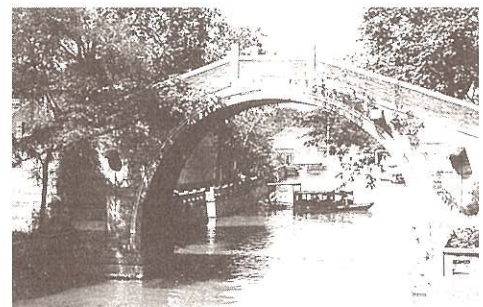


写真 2 蘇州の石橋

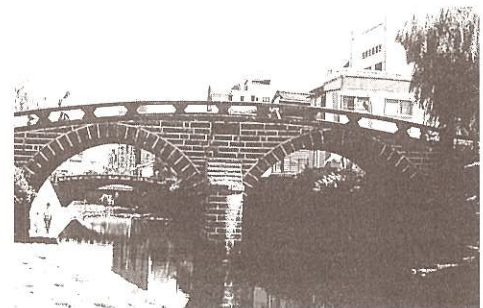


写真 3 眼鏡橋（長崎）

（３）橋と景観の重ね合わせ

写真 4 に示した京都の鴨川に架かる西加茂大橋は、北山と重なって美しいシルエットを空に映しだしている。現代的な洗練されたデザインの桁橋であるが自己主張することなく、自然景観を引き立たせている。

また、写真 5 に示した大阪北港に架かる湾岸線高架道路は、マリーナの数多くの船群のシルエットと、その上に浮かぶ橋のシルエットが重なって新しい現代的な風景をつくりだしている。港のようなスケールの広いエリアにおいては、巨大な施設や土木構造物がスーパースケールの風景をつくり、それらの要素間の関係をうまく演出することをしくむと、新たな風景の創造にチャレンジすることが可能になってくる。

Double Silhouette (Overlay)

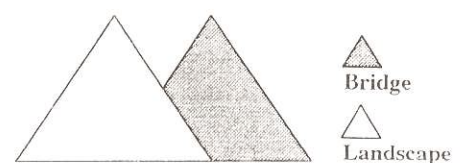


図 2 借景・重ね合わせの景

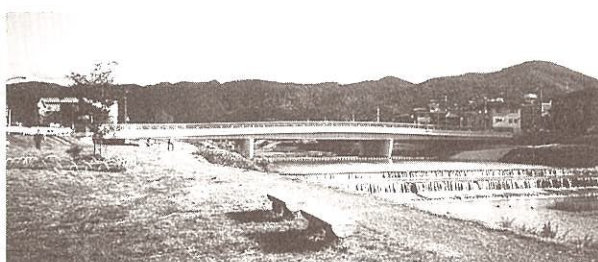


写真 4 西加茂大橋と北山の重ね合わせ
（京都鴨川）



写真 5 マリーナと高速道路の重ね合わせ
（大阪北港）

(4) 地形になじむ輪郭

橋が自然の環境をこわさず、バランスをとる一つの形として、自然地形のもつ輪郭線のシルエットに対して、橋自身がそれに沿って柔らかくスムーズにバランスさせることは重要な概念であろう。スイスのシオン高架橋は、高架橋の線形は、大きなS字形で、丘陵の斜面形状に沿っている。山肌を傷つけることなく、基礎部分も植栽で覆われ、柔らかい曲線を描き、山肌の輪郭にまきつく柔らかい橋を演出している。周囲はシオン城と湖の広がる景勝地であり、美しい自然景観とみごとに調和している。

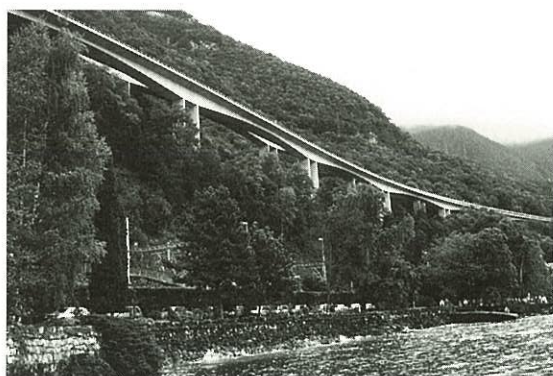


写真6 山肌の輪郭にまきつく柔らかい橋
(シオン高架橋)

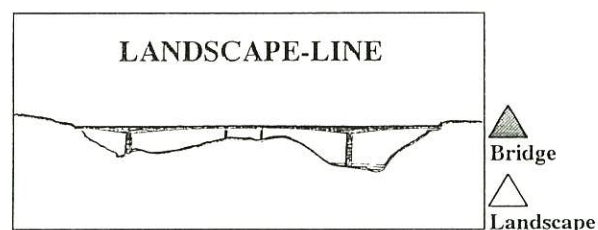


図3 ランドスケープ・ライン

(5) 橋と建築の重ね合わせ

土木構造物と他の建造物との組み合わせを考慮することによって、大きな風景を作りだすことができる。たとえば、セーヌ河に架かる橋を眺めると、モニュメンタルな建築物を橋の軸に対して対称的に配置するなどして印象的な軸性を感じさせる空間構成になっている。アレクサンダー三世橋に対置するアンヴァリッドとグランパレ・プティパレ、芸術橋（ボン・デザール）に対置するルーヴル美術館とフランス学士院にその典型を見ることができる（写真7、8参照）。明らかに仕組まれたグランドデザインである。



写真7 橋と建築による軸性
(アレクサンダー三世橋とアンヴァリッド)



写真8 橋と建築による軸性
(芸術橋とルーヴル宮)

また、シドニーブリッジとオペラハウスの重ね合わせは、シークエンシャルな景観の変化を与える。シドニー湾からファーム湾への水際に配置されたプロムナードや植物園と、オペラハウス、ハーバーブリッジの配置が要因となって、歩行の継起的な流れの中で、美しい風景がドラマティックな印象の変化をもたらす。例えば、オペラハウスは、ハーバーブリッジの橋台部分にシェル型の美しいシルエットの風景をつくり、ドックス地区では、橋と発着する船との重なった風景が変化する。

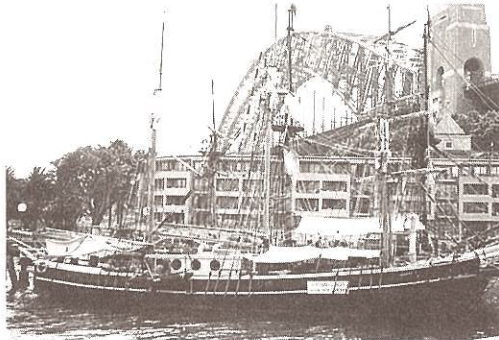


写真9 ロックス地区より(船と橋)

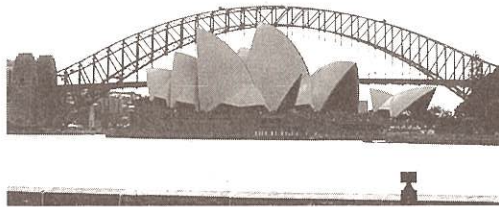


写真10 クイーンエリザベスゲートより(シドニーハーバー橋とオペラハウス)



写真11 ユーロンゲートより(シドニーハーバー橋とオペラハウス)

(6) 新たな風景創造へ向けて

構造物をめぐる風景の創造は、当該施設とそれを眺める視点場である公園やプロムナードの配置計画の段階で、景観のマスタープランを描くことが最も重要になる。大きな風景は、このような見せ方の操作に成否のポイントがあり、極めてランドデザイン的な思考が重要になってくる。計画段階、コンセプトやイメージを決めるデザイン初期の段階での重要性が問われることになる。

土木構造物のシビックデザインは、単に表面化粧としての景観整備ではないことを心構えとして持つことから、スタートするものと思われる。

3. 水辺空間のシビックデザイナー—自然な川をデザインする

(1) 自然な川をデザインする

都市における多くの河川はレクリエーションの場所として期待される自然のオープンスペースである。ここでは、都市の中のふつうの場所に流れる川に対して、自然らしさとは何なのか、そして、どのような考え方で空間の魅力を引き立てるデザインを進めればよいのかを考えるための事例を概観したい。近年、河川敷にテニスコートやゴルフ場などの特定の人を対象としたレクリエーション施設をおくような公園整備や、遊戯場のような過剰なファニチュアやカラー舗装などを設置する画一的な整備はシビックデザインの誤った整備であろう。シビックデザインは、多くの人々が共用できることを前提として、その場所の風土を丁寧に読みとってその固有性を生かしたデザインを見つける手作業である。そのような認識をもって、公共空間の整備にのぞみたい。

(2) 自然らしさの手がかりを探す

例えば、護岸の基本的な整備イメージを考えるにあたって、自然らしさの手がかりとなる要素を探すことからデザインがはじまる。具体的には、その場所に存在するごくふつうの川の自然の地形要素を発見することである。これらは一見すれば見落としがちであるが、丁寧に形を観察する。自分で意味を与えるつもりになれば、すべての地形が手がかりになるとしてもよい。

●河岸地形と汀線

川の雄大な汀線は、自然地形の隠れた美しさを引き出しており、川の骨格を最も明瞭に描く輪郭線である。とぎれることなく一つのラインとして可能な限り保全、強調していく必要がある。

●微地形

川には、かならず縦断的な変化や平面的な変化に特徴のある微地形が存在する。これらを丁寧に観察することが重要である。例えば、東京都の多摩川の兵庫島地区は、兵庫島という島のような小地形を水辺の眺望の場所として活用し、静的な休息場としている（写真12）。



写真12 優れた視点場になる兵庫島
(東京都)

（３）自然らしさを演出するデザイン

伸びやかで柔らかい形状をした汀線や、微少変化のある断面地形などの中流部の河川の河岸地形を護岸の設計の範としていかすことによって、地形そのものの延長として護岸の設計が考えられる。多摩川の兵庫島地区の護岸整備は、その典型でもあるので、整備の概要を概観したい。

●平面的な地形の演出

多摩川の平面的な線形は、隣接する地形とスムーズに結ばれており、整備護岸の汀線は自然らしさを強調している（写真１３参照）。人工的な水制の設置は、自然地形ではないが、地形とのすりつけを柔らかく行えば、自然地形のような印象を与えている。護岸素材の色やトーンが周辺の平場の土に対して差異がないようにすることも重要である。現在では、水制工の根本部分には土が堆積し、草がはえ、自然の風景が展開されている。



写真１３ 自然らしさを演出する護岸形状
（大きく柔らかい汀線、水制工の曲線）



写真１４ 水草の生えた水制工

●断面的な地形の演出

断面の設計についてはつぎのような工夫が見られる。砂礫系河川の特徴として、一つは、護岸肩部の鉛直面とそれに続く緩い斜面部からなる凹型の断面形状と、もう一つは、河道屈曲に応じた斜面部の断面形状の漸次的な変化であり、凸部分で緩く、凹部で急な勾配になっていることである。このような地形形態の特徴をそのまま、護岸の勾配や形のデザインに適用している。すなわち、斜面部は、１：２０の平場部分と、それより急な凹型の法面部部分の２段から構成し、とくに法面部の勾配は、１：２～３に漸次的に変化を加えるようにしている。そして、肩部の鉛直面は２段化され、上部の段差（３０ｃｍ程度）は腰掛けとして利用する、下部は水辺の路として区分している。



写真１５ 緩やかな断面形と微小な変化



写真１６ ２段化された肩部と素材の違いによる空間的分節

（４）座のデザイン

河原を訪れる人々にとって、腰をかけ、風景を眺めたり、休息することのできる場所があることは最も必要な要件である。一般にはファニチュア類を置くケースが多いが、この場合、数が限られてしまうこと、行動が制約される。

ベンチなどの休憩施設は一切設けず、長い護岸肩を腰掛けと利用することは、利用面からも、景観的な面からも優れた座となりえる。



写真１７ 階段護岸と緩傾斜の護岸
（東京都、野川）



写真１８ 緩傾斜の芝生護岸
（クライストチャーチ、エイボン川）

2 施設：土木構造物・水辺空間

1. 都市景観形成からみた土木構造物の位置づけ

■まちの構造、地形、イメージに大きな影響を与える

◇土木構造物には地形を変え、景色を一変させるようなスケールの大きなものが多くあります。

◇優れたものをつくれればそのエリアのランドマークとなりまちなみを先導しますが、逆に粗悪なものをつくれれば時間をかけて育てたまちなみも瞬時にだいなしにしてしまうほど影響力があり、その計画は慎重におこなう必要があります。

■近景、中景、遠景共に影響を与える

◇計画する地域だけでなく、他の地域の景観にも影響を与えます。

◇いろいろな場所からの視線が考えられ、なおかつ視点によってその感じ方が全く異なります。

■一度計画したらほぼ永続的に存在する

◇土木構造物は半永久的に存在し、長い時間、人々の評価にさらされます。

対象とするもの

①土木構造物

- ◆橋梁
- ◆高架（高速道路、鉄道、バイパス、歩道橋など）
- ◆擁壁（造成地など）

②水辺空間

- ◆河川、水路、砂防、護岸
- ◆港湾
- ◆ため池
- ◆ダム

2. 土木構造物のデザイン方針

■まちに融合する

◇風景と調和し、背景になじむ。自身は主役にならないデザイン。

◇時間経過に耐えうるデザインと素材をこころがける。

◇周囲の自然、地形に配慮し、尊重する。壊さない。

■わかりやすいまちづくりに寄与する

◇まちのランドマークとしての役割を担う。（cf. 岸和田大橋）

3. 土木構造物のデザインのポイント

■近景、中景、遠景それぞれにふさわしいデザインをする

◇近景ではデザインの文節化によりヒューマンスケールに配慮したデザインをする。画一的なパターンや単調な表現は避ける。

◇中景、遠景ではランドマーク性に配慮する。地形とのバランス、見え方を十分検討する。

■長い時間の評価に耐えうるデザインをこころがける

◇自然素材など時間をかけて味わいのある素材を使用する。

◇安易な表現に頼らない。具体的なデザインイメージを考える。フェイクや具象的な表現は避ける。

◇長い年月にわたって淘汰されてきたデザインを参照する。

■地形を壊さない

4. 土木構造物での景観形成実現のための取り組み

■関係機関との協議

- ◇関係機関（公団、JR、南海など）や関係部署などと施設のあり方について検討する。

5. 都市景観形成からみた水辺空間の位置づけ

■まちの構造、地形、イメージに大きな影響を与える

- ◇河川、水路などは規模も大きく、連続して存在するものであり、まちの骨格を形成するものです。
- ◇まちをイメージする重要な要素（バス、エッジ）であり、水際の風景として人々に好まれる空間要素でもあります。
- ◇特に岸和田ではため池の景観は住民にとって心の風景となっており、重要な景観要素といえます。

■近景、中景、遠景共に影響を与える

- ◇スケールが大きく、地域全体の景観に影響を与えます。また、いろいろな場所からの視線が考えられます。
- ◇借景としていろいろな施設の背景となります。

■都市の親水空間

- ◇水と緑に触れることができ、自然に親しむ空間としての人々の憩いと安らぎの場、都市の魅力づくりの役割を果たします。
- ◇生き物に触れることのできる場であり、環境教育の場としての役割を果たします。

6. 水辺空間のデザイン方針

■自然に親しむ空間づくり

- ◇親水空間とし、水に触れられるようにする。
- ◇緑が豊かで、生き物が棲む空間（ビオトープ）をつくる。

■人々の賑わいを演出する

- ◇座る、スポーツする、食べるなどの人々の活動をうながす。
- ◇他の公共施設のデザインに効果的に水辺空間をいかす。

■まちにとけこむ風景づくり

- ◇自然を尊重し、周辺の自然の地形、背景とともに調和した眺めをつくる。心に残る、やさしい風景をつくる。
- ◇他の公共施設との見え方の関係に配慮し、調和した眺めをつくる。施設自身が目立つような計画はしない。
- ◇ため池はその歴史性に配慮し、空間づくりに取り入れる。

7. 水辺空間のデザインのポイント

■近景、中景、遠景での見え方に十分配慮する

- ◇風景の中で、何を生かすか、配慮するか、引き立てるか、十分な検討を行う。
- ◇周辺の施設との関係性、連続性、見え方の構成に配慮する。

■自然の風景をつくりだす

- ◇自然の素材を使用し、堆積や風化などの自然の変化にもなじむようなデザインをする。
- ◇地形を壊さない。
- ◇ピオトープをつくる。
- ◇ベンチなどの人工的な付属要素はなるべく置かない。できるだけ自然な形で設置する。

■水辺の環境を守る

- ◇立て看板などはなるべく置かない。
- ◇水質を保ち、ゴミなどのない美しい水辺空間を守る。

■自然に親しむ

- ◇親水空間をつくる。柵などはなるべく設けない。

■人々の賑わいをつくる

- ◇ストリートファニチャー、植栽、アートなどで場をつくる。
- ◇人々の活動を促すように、施設内容を工夫する。

■他の公共施設に取り込む

- ◇公共施設の魅力づくりのひとつの要素として水辺空間を生かす。
- ◇公園や公共建築物にひとが水辺空間を楽しめるようなしかけを取り入れる。

8. 水辺空間での景観形成実現のための取り組み

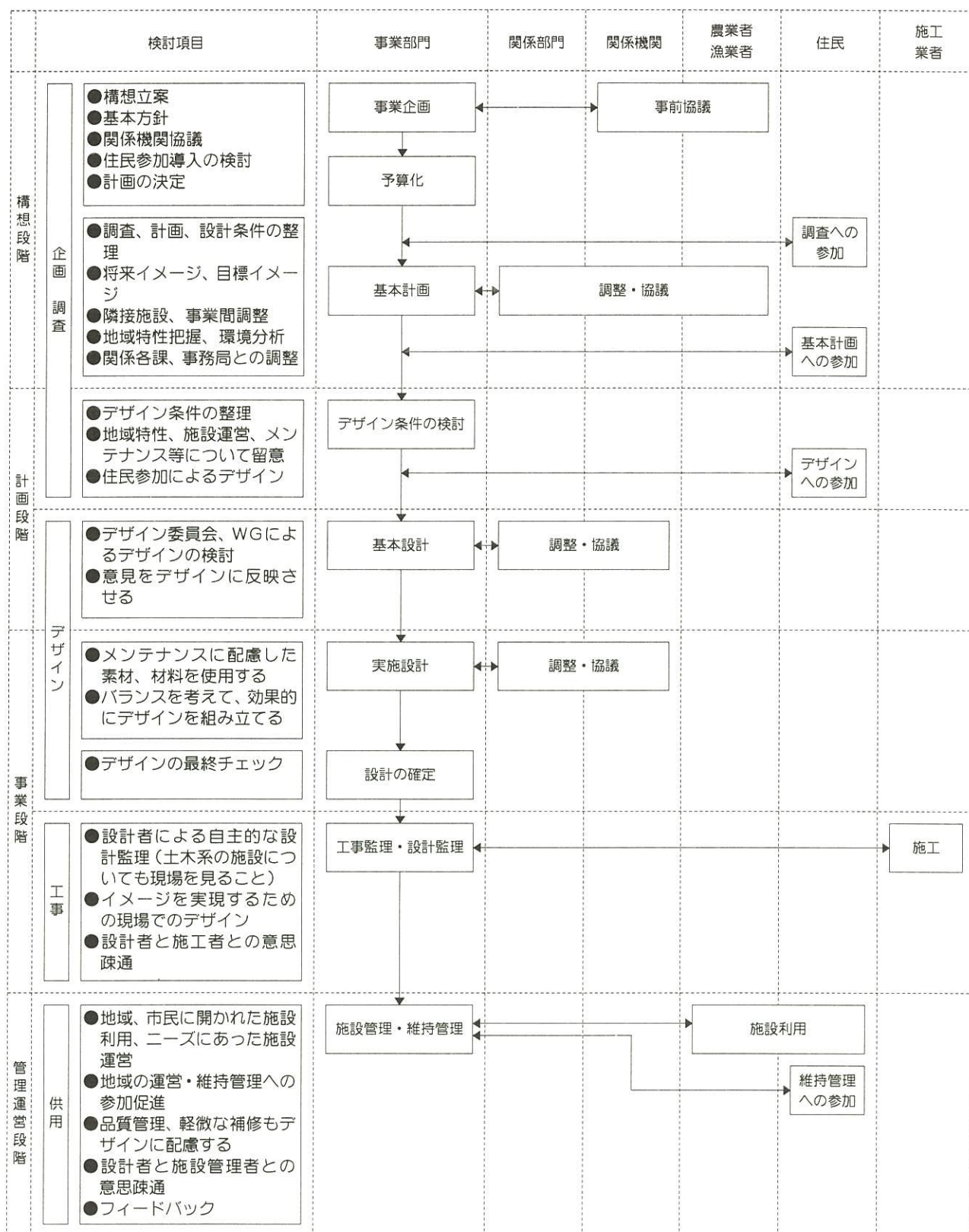
■水辺の環境を守る

- ◇水質の保全とゴミのない美しい水辺環境の維持のための全市的なマナーの確立。
- ◇環境意識の啓発。

■自然に親しむための安全知識を地域の中で身に付ける

- ◇環境リーダーの育成。
- ◇学校教育、地域教育との連携。

9. 検討プロセスの例（水辺空間の整備）



◇土木構造物については公団、JR、南海との調整をはかる。

◇水辺空間については周辺住民の参加型を取り入れる。

◇住民と調査段階、維持管理段階で環境問題に取り組む。

◇施工段階で植樹や手作りモニュメント作成などイベント開催による住民参加を考える。

3 景観に配慮した公園とは

1. 公園は市民に愛されているか

公園ほど市民に愛され親しまれる施設はないはずである。

「公園デビュー*」という言葉を知っていますか？

これは初めて子供が母親と公園に行く日のことです。それから、長い公園とのつき合いがスタートします。小学生の遊び場、中学生のボール遊びの場であったり、高校生や大学生のデートの場になり、大人になってからもジョギングや花見の場所として使ったり、老人になってからもゲートボールの場として利用したり孫が遊ぶのを見て楽しむ場となります。もし転居しなければ、公園の樹木とは80年のつき合いになります。市民アンケートで公園の要望が上位になっている市も多い。

公園は一般的に一銭の金も直接的には生まない施設です。その一方、公園はまちの貴重な自由空間として、天候、気象、時間の制限、昼夜の別、老若男女を問わずくつろぐことができるオープンスペースです。

考えてみますと、この30年間で自由に遊べる空間がずいぶん減少してしまいました。例えば、大きな庭、原っぱ、林、田んぼの畦道、チョークで描いて遊んだ道路、学校帰りの道草に最適な川やため池などです。

それらの代わりに公園を整備し、1人当たりの都市公園等の面積を全国平均でみると昭和47年2.8㎡、昭和56年4.1㎡、平成2年5.8㎡、平成7年7.4㎡と増加しています。建設省では都市公園等の面積を2000年には10㎡/人、長期的には欧米並みの20㎡/人を目標としています。

一般的に、数が増えると質が落ちるといわれています。日本庭園でも、桂離宮(1620年)、修学院離宮(1659年)、小石川後楽園(1669年)など江戸初期には評価の高い廻遊式庭園がつくられていますが、江戸中期以降は、庭園のマニュアル書が編集されることにより作庭技術が広まる一方で、創造性が欠如し形骸化したため、評価が低くなっています。もっとも、質は落ちています、庭園を一般化したということでは評価されています。

日本の公園も人口に膾炙したということでは、明治36年(1903年)に開園された日比谷公園、緑地として明治神宮以上のものは出ていないと思います。問題なのは、立地環境を考えずにミニ日比谷公園を全国につくったことです。

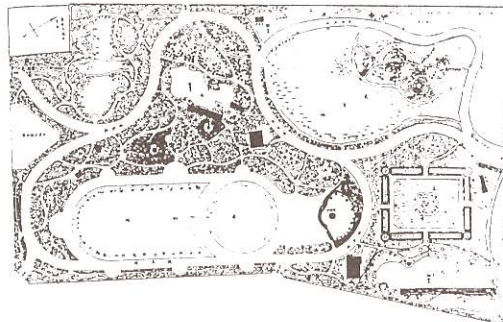
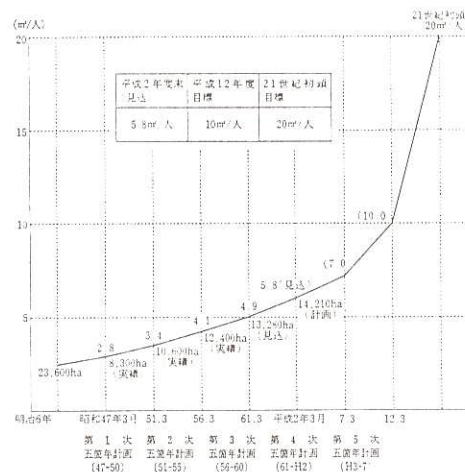
*公園デビュー

母親が赤ちゃんを連れて初めて公園に行くこと。公園内で、仲間外れがあったり、派閥があったりして、母親には結構勇気が必要。

しかし、手頃な散歩場所が公園以外にない核家族化のなか、母親に気軽に話し相手がないから、やはり行くところは公園ということになる。

(「現代用語の基礎知識」より)

都市公園等の整備状況と長期目標



日比谷公園設計図

2. 今までの公園の反省

最近、児童公園が街区公園と名称を変えました。公園も質的転換が必要であると思います。主に3つの課題があげられます。

①どこでも同じ公園があふれている

公園の数としての充足があると、質の問題になってきます。一般化するとマニュアル化され、規格どおりの公園が量産されてきて、特長のない魅力の低いものになってしまう傾向になります。そのような反省から、ブランコ、スベリ台、砂場といったいわゆる三種の神器は設置しなくてもかまわないようになりました。個性、地域性を活かした各々の公園が配置されていると、「公園をめぐる楽しさ」が生じてきて、各々の公園を結ぶ安全で快適なネットワーク化が必要になってきます。「公園システム」の中で、各々の公園の企画や設計を考えていかねばならないのは、1つの公園しか考えておらず、バラバラに配置されています。

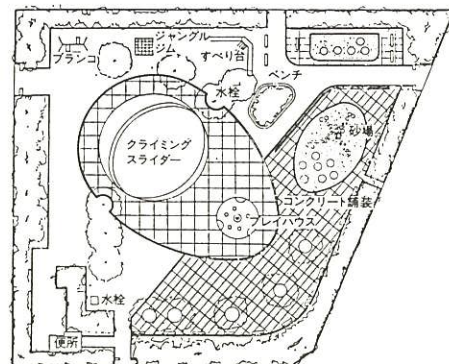
②ちっとも利用されていない

岸和田でもピークの17年前と現在を比較すると、児童数が36%も減少しているところもありますが、日本の子供は外で遊ばなくなってきました。住宅も大きくなりエアコン完備で快適、ファミコンゲームも人気が高く、塾通いに忙しい。外国では、日本の子供の2~3倍、屋外で遊んでいるそうです。

外遊びによって学ぶことは様々あります。いろいろなグループの人と偶然に友達になれるし、自然や四季の変化、美しさ、生命力や虫などを発見する。遊び場に行く途中、自分のまちとの関係や原風景をつくる場になり、遊びこんでいくうちに、子供にとってはかけがえのない故郷になります。室内のファミコンでは仮想空間・疑似体験でしかなく、公園は子供にとって室内ではできないような魅力のある場を提供していかないと人はやってこないのではないのでしょうか。

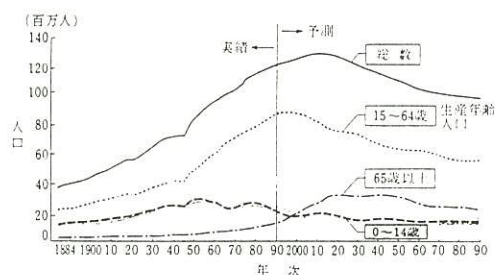
③管理はどうしているのか

公園は永続的なものであり、特に植栽などは毎年管理していかなくてはなりません。このような管理の手間を考えると、土ではなくコンクリートで覆い、樹木も少なくしてしてしまう。そうすることで、植栽は30%確保しなさいというようなマニュアルが出てきます。公園の管理については、地元の住民が主体的に行うのが、まちづくりの点でも望ましいと考えます。そのためには、管理だけを押しつけるのではなく、住民参加の公園づくりが必要になってきます。



1960年代流行の遊び場(東京都)

年齢3区分別人口(1884~2090年)



出所:厚生省人口問題研究所
「人口統計資料集」(1993年)



自然の中での遊び

3. なぜよい景観の公園はできにくいのか

景観美は、「全体の美」「関連の美*」の考え方にたつと、公共施設としての公園は、一人の担当者や課の範中ではなく、他の部署との協力や調整が必要になってきます。

視点	1) 行政のしくみ	2) まち・住民	3) 計画手法
課題	☐ 基本方針 コンセプトの統一がなされていない ☐ 予算配分の柔軟性 ☐ 組織の壁 たてわり→なわばり ↓ 予算の範囲が 仕事の切れ目(?) 関係各課との調整の工夫が難しい 公園緑地課 ↑ 建築課(建築物) ↓ 道路交通課(歩道) スポーツ振興課(体育館) 企画調整課 都市計画課(マスタープラン) 区画調整課(公園の位置) etc	地域(土地)、利用者(住民) ☐ 公園をまち全体から考えていない ☐ 敷地選定の失敗 ・安全性 ・敷地の規模 ・敷地の形状 ・環境 ☐ 利用者の要望の取り込み不足 ・住民参加システムの欠如 ☐ メンテナンスの考慮不足	実現化の技術 ☐ 機能中心 ☐ 敷地のポテンシャルの読みとりがされていない 自然特性・生活特性 歴史特性・空間特性 ☐ マニュアル主義 ・マニュアルやカタログどおりではよい公園はできない。場所に応じて考えることが重要であり、場所によって回答が違う ☐ デザイン能力不足 ☐ コンサルの選択、指導、適切になされていない ☐ 設計監理がシステムとしてない

4. 景観に配慮した公園への改造

景観配慮型公園とはどのようなものだろうか。

環境に適合した公園計画は交通、地形、日照等あらゆる環境面が配慮されており、それが結果的に全体として公園施設の配置やデザインの調和した景観として目に映るようになっているはずです。

* 景観美は誤解されており、景観美は「全体美」「関連美」であって、生活風景や都市景観の美しさを絵画や純粋芸術と同じように考えてしまう。彫刻をおけば直ちに美しい都市景観を創出できると短絡してしまう。街中に彫刻をおいて都市景観を良くするには、彫刻が引き立つような環境や緑の背景が不可欠である。

(進士五十八・朝日新聞)

1) 行政のしくみ

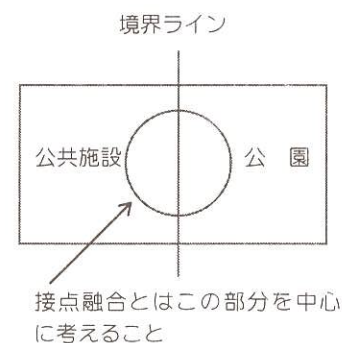
関係各課との調整をシステムとして組み込む必要がある。

接点融合の公園とは施設を関連づけることにあります。特に施設の接点部分を大切にしたいデザインが必要で公共施設間ではできるだけ自由に入れるように工夫する。

2) まち・住民

公園をまち全体から考えてみるのが大切です。一つの公園を敷地の内側だけを考えている公園ではなく、逆のアプローチが必要になってきます。視点を変えてみるのが肝要です。

* 接点融合



□公園を1つだけでなく、市全体の公園との関連で考える。パークシステムといい、セントラルパーク（1858年）を設計したオルムステッドがボストンで計画したのが初めてです。

- 1つ1つにテーマを持たせ、特色付け、公園をはしごしたいように工夫する。
- 公園と公園は安全な道や緑道等によって結びつける。
- 公園でなくても河川敷等リニアな自由空間は公園以上に重要。（公園と一体化する）
- リニアな公園、河川・池の周囲は外との接点を多く、できれば各戸から公園に自由に出入りできるようにする。（公園側が表になる）
- どれをみても同じ公園風景、施設ではないようにする。

テーマを変える→彫刻公園、遊具公園、観察公園、花木公園、球技公園、花の公園、光の公園、庭園公園、広場公園、原っぱ公園、野草公園、水の公園、生態観察公園、冒険公園、大樹公園、噴水公園 等。

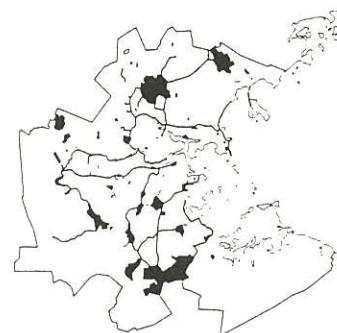
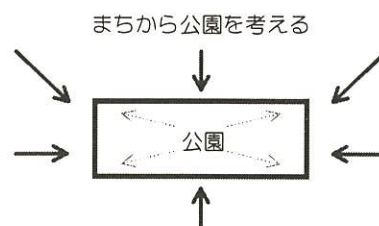
□住民参加の公園

- 住民（使う人）の意向をふまえ、一緒に作りあげ、管理も地域が行う。
- たとえ「美しい公園」でも「使い易く、心地よい公園」であれば良い。

3) 計画手法

公園を機能中心から、視点を変えてみるのがまず大切です。今までは、①「公園の機能を満たす」ことが中心でした。これからは、②「質・アメニティ」や③「トータルな景観構成」、④「長期的な時間を考慮したもの」という視点も必要になります。A機能性、B視覚性、C環境性、D地域性、E精神性の5つの評価基準から対象の公園にあてはめ、どれくらい考慮しているかという点から公園の設計をチェックしたり、設計事務所を指導してもらいたいと思います。

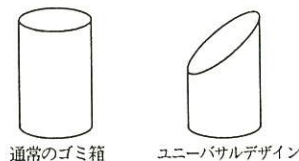
これを、「景観形成ガイドラインⅠ」の分類等を基本にして、詳細を考えてみると右表のような評価になります。



ボストン大都市圏パークシステム

*ユニバーサルデザイン

「バリアフリーのデザイン」がバリアを取り除くためのデザイン努力であるのに対して、ユニバーサルデザインとは、はじめからバリアを存在させないようデザインするという概念である。



A 機能性	☐ 思いっきり遊べる場になっているか ☐ ゆっくりとくつろげる場になっているか ☐ ユニバーサルデザインになっているか* ☐ 防災上の機能を果たすか
B 視覚性	☐ やさしさ、心地よさ ☐ 視線が公園の中まで入るか ☐ 子供の情操教育に役立つ形と色 ☐ 都市景観における秩序づけ、めりはり ☐ 「樹木が作り出す場所」を考慮した植栽
C 環境性	☐ 生物生息空間の確保 ☐ 透水性 ☐ エコロジカルな配慮 ☐ 都市気象の緩和
D 地域性	☐ 岸和田らしさ（風土性） ☐ 地場性、エージングのきく材料 ☐ 下町は下町のデザイン ☐ 上流の川は上流のデザイン ☐ 歴史、文化、暮らし
E 精神性	☐ 思い出を刻み込める場、風景 ☐ 時間の重なりを感じられる雰囲気 ☐ 様々なことを連想させる空間 ☐ 巨樹のもつ精神性、シンボル性

5. デザインへの展開

1) 管理と良好な景観との矛盾

景観的な配慮をすると、公園やランドスケープの設計で様々な管理や安全上の問題にぶつかります。そのとき大切なことは、柵なら柵の機能を考え、他のものでその機能を代替できないかと考えます。

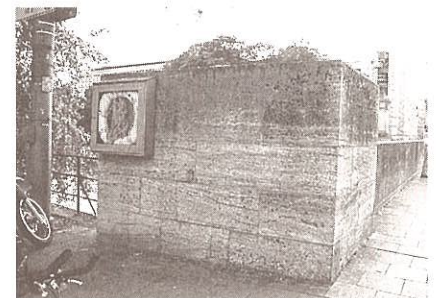
□柵、手摺



- ・低くする
- ・生垣で代用→穴があく
- ↓
- 中央にフェンス、植栽して隠す
- ・池や川まわりは、見えやすいように横さんに変える

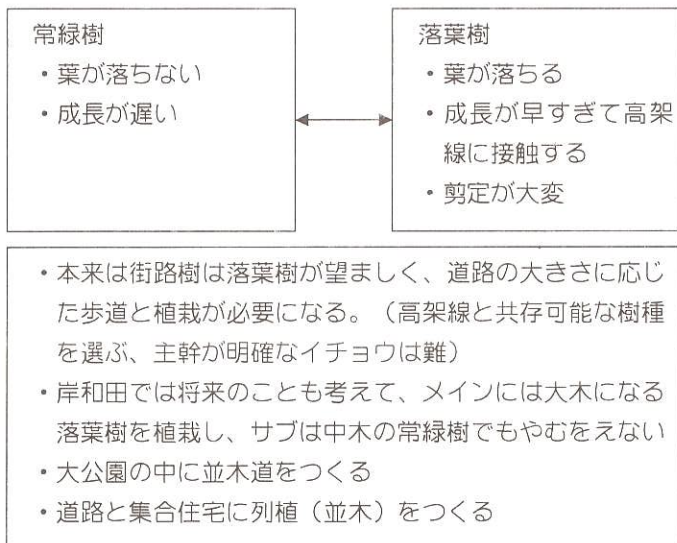


柵のデザイン シンプルで美しい
(ミュンヘン)



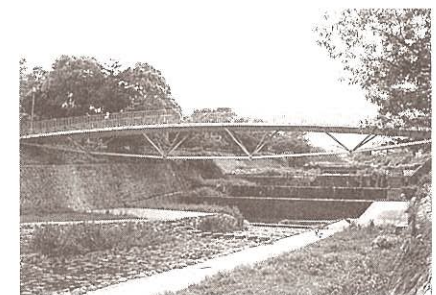
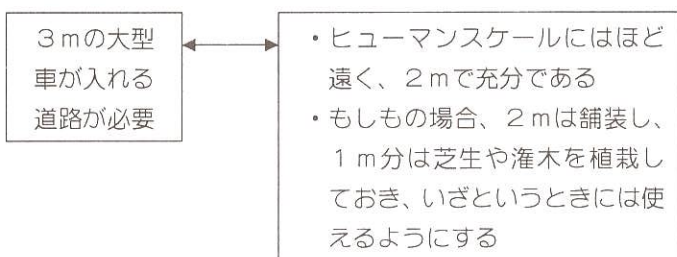
救命具（浮き輪）

□街路樹（落葉樹を植えたい）



グレーチングも造景の一部

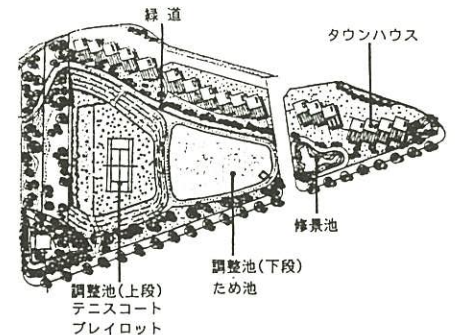
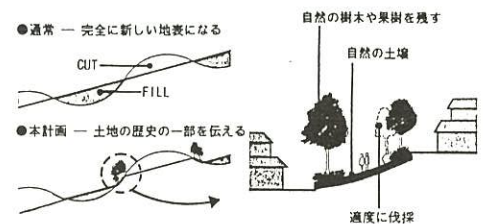
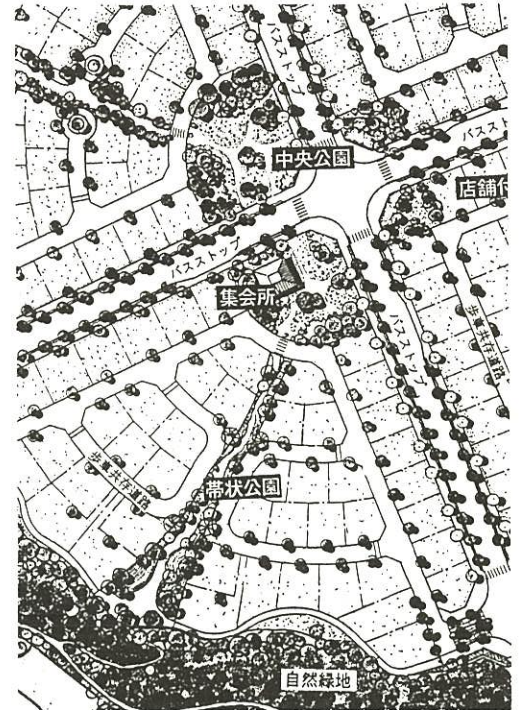
□公園の管理道路



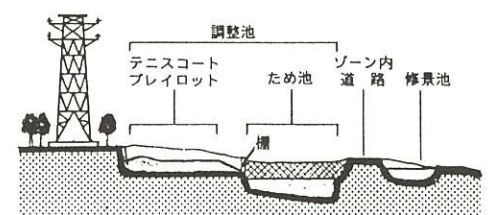
薄く、軽く、繊細な橋のデザイン

2) 土木技術との調整

- | | | |
|--|---|---|
| □ニュータウン造成では、中央に自然を残せない | ↔ | <ul style="list-style-type: none"> ・こんもりとした小山を残す ・切り土と盛土の接点を自然林とし、リニアな公園として使う |
| □調整池は利用できなく、見づらい | ↔ | <p>公園の利用はできないか</p> <ul style="list-style-type: none"> ・水を張る ・2段にして1段はグラウンド(広場)として利用する ・駐車場として利用する |
| □修景を考えた造成法面になっていない | ↔ | <ul style="list-style-type: none"> ・2割勾配、レクリエーションを考えると3割くらいが適当 ・切土はなかなか植栽が難 |
| □河川の底はコンクリートで早く流す | ↔ | <ul style="list-style-type: none"> ・下流の川には水がなく、ドブ川になる ・なるべく地下に浸透させる ・よどみや水生生物が住めないと、川が水路になってしまう |
| □斜面地の公園
擁壁で平地を確保する | ↔ | <ul style="list-style-type: none"> ・斜面地で無理に平地を確保する必要はない ・斜面地は高低差を活かした遊びができ、視覚的に緑が目立つので充分存在価値がある ・車椅子利用者にどう対処するかが問題 |
| □区画整理
原地形を無視して、土地利用上の合理性だけで街路計画を立てている | ↔ | <ul style="list-style-type: none"> ・新たに区画整理をする際、少なくとも昔からの崖や小川や大木は残したい ・大地の歴史を活かす |

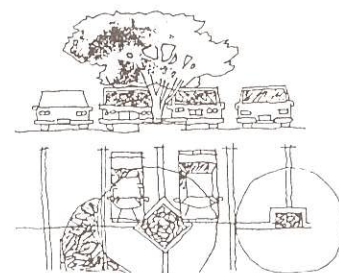


■断面イメージ

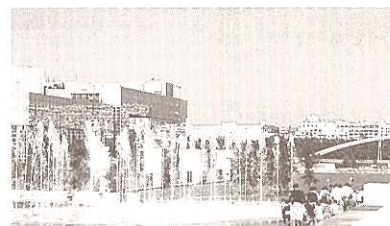


3) 建築・まちとの調整

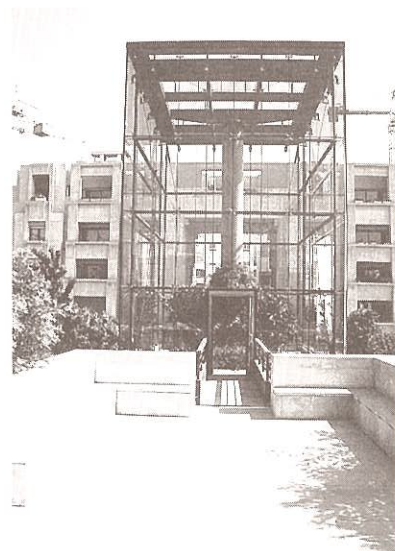
- | | | |
|-----------------------------------|---|---|
| □外部空間の設計になれていない | ↔ | ・公園課、土木課の職員や環境デザイン委員会に聞くシステムづくり |
| □人工的な設計の建物
公園にマッチするような建物はできないか | ↔ | ・公園がいくら良くても、周辺の建物で雰囲気が破壊される。
・環境の一部として建築をつくる |
| □駐車場を確保するために植栽スペースがない | ↔ | ・植栽スペースがなくても、幹の太さのみあれば植栽できる |



駐車場の緑化、図のように植樹枿を計画すると駐車台数に影響はない。



噴水によって周辺の建物を柔らかくする



公園のリズムに集合住宅を合わせる



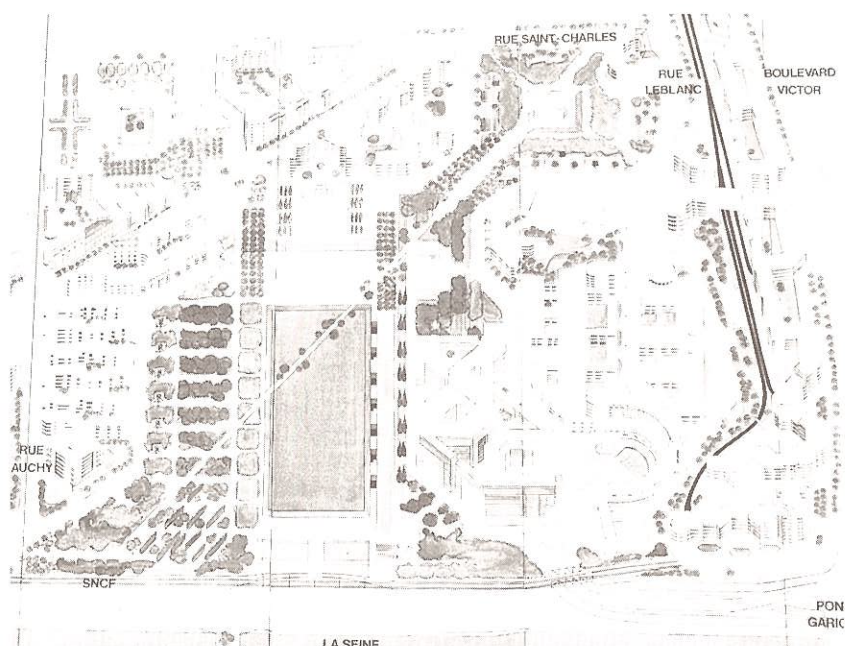
鉄道橋と公園のリレーション

●公園とまちの融合例・・・シトロエンパーク（パリ、14ha、1992年）

この公園はフランス式庭園の伝統を現代風にアレンジしている（ヴィスタ、幾何学的デザイン、強制動線、噴水等）。都市的な要素としてのガラスの温室、噴水によって透明感を演出している。

周辺の土地の特性を理解し、公園がまちまで広がり、まちが公園の中に浸透した景観になっている。

それは、特に公園のエッジ部分に見られる。セーヌ川と公園との連続を意識したデザイン（鉄道橋、芝生広場、運河）、エッジに小温室群6カ所（その他の集合住宅は小温室のリズムに合わせて設計している）やノンフェ（高さ6mの祠、7カ所）による周辺の建物との結界、クッションになっている。（上からセーヌ川が眺められる）

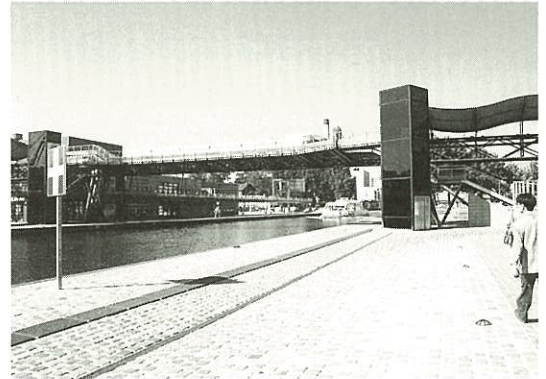
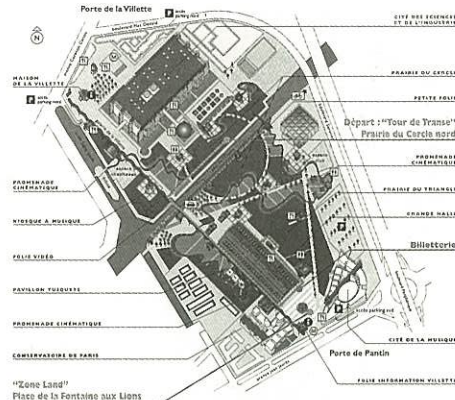


4) 公園のデザイン

公園のデザインは、各国の風土や人の気質によって培われた伝統的なガーデン形式を踏襲しながら、よりグローバルなインターナショナル性、地域風土性、アート性等を場所にに応じて取り込みデザインされている。

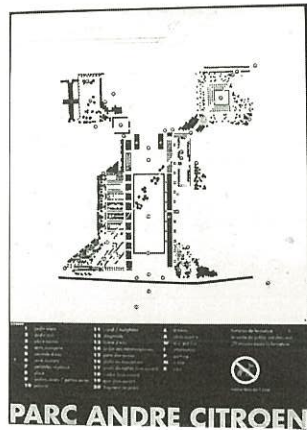
ラヴィレット (パリ)

* 話題性、斬新さは21世紀の公園像を提示



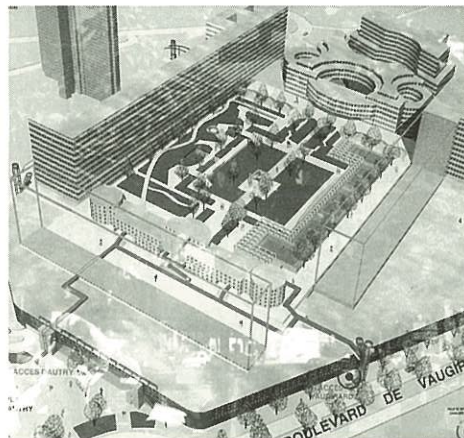
シトロエン公園 (パリ)

* 不整形な敷地を生かし、街と融合させている。温室デザインが斬新



モンバルナス公園 (パリ)

* 駅の上のリッドパーク



イングリッシュ庭園

(ミュンヘン) * ドイツにあるイギリス風景式公園



5) これからの公園

前述のようなパリの街にマッチする公園のデザインを日本の公園に展開しても、似合うまちは少ない（環境が違いすぎる）のではないだろうか。

今後公園は現在のように都市化、人工化したまちでは田園的な良さ（オープンな空間、やさしい風景、生態的な配慮、地域らしさのある空間等）を生かしたいいわゆるルーラル・ランドスケープデザインの手法を用いた公園や広場等の整備等が望まれる。

また、小公園についてはワークショップによる住民参加型の公園の企画や管理も必要になってくる。

●ルーラルパークの例・・・舞岡公園（横浜、約30ha）

自然に一寸と人工的にものを加えるとより自然の良さがさらに出されることがある。

この舞岡公園は三方を丘に挟まれた小さな谷間（谷戸）の自然を保全した公園です。丘と低地、田んぼと雑木林で構成され、田や畑はもとより、雑木林も薪や炭材を得るために長い間人間が育ててきたもので、自然と人間の共同作品になっている。そのため人間側が引き受ける役割もあり、田園体験区域は舞岡公園を育む会がボランティアを中心として管理運営を行ない、指導員育成のため谷戸学校を開催し、年間を通じてカリキュラムがある。

（図表、提供 横浜市）



舞岡公園の風景（4月）

舞岡公園カリキュラム

月/日	午前10:00~12:00	午後1:00~3:00
4/13 (日)	開講 (座学)	昔代の種まき・ ット掛け (実習)
4/27 (日)	谷戸とは何か (座学)	田起こし・施肥 (実習)
5/18 (日)	田の畦草刈り・畦ぬ り・代かき (座学)	畑の一年 (座学)
5/25 (日)	苗取り・田植え (実習)	
6/15 (日)	自然観察 I (実習)	谷戸の生き物 I、II (座学)
6/28 (日)	田の草刈り (実習)	田んぼの一年 (座学)
7/20 (日)	草刈り・田の草刈り (実習)	雑木林の下草刈り (実習)
8/3 (日)	草刈り・ネット掛け (実習)	多摩丘陵は今 (座学)
8/31 (日)	自然観察 II (実習)	谷戸の植物 I、II (座学)
9/14 (日)	田んぼの水抜き 草刈り (実習)	畑 (実習)

6. まとめ

いままでのものをまとめると次のようになります。

- ①公園を、まちの中からみてどのようなものが良いかを位置づける。（位置づけ）
- ②公園の周辺から敷地の特性を読みとり、それを生かす方向付けを行う。（土地の特性）
- ③公園と隣接している施設との接点融合を計る。（空間的、視覚的に接点融合）
- ④公園のデザインを「機能中心」から転換し、「質・アメニティ」「トータルな景観構成」「長期的な時間を考慮したもの」を視点を入れる。（視点を変える）
- ⑤コンセプトを明確にし、何が表現したいかをはっきりさせる。（コンセプト）
- ⑥公園は、各々特徴を持たせるようデザインする。小さい児童公園でも何か一つ試みを心がける。（オリジナリティ）
- ⑦ユニバーサルデザインを意識する。（みんなに使いやすい公園に）
- ⑧質を高めるために、管理施設、土木構造物、建築物との調整を十分に計り工夫する。（ディティールの検討）
- ⑨利用者の立場から専門の公園設計者に対して色々な注文を出したり指導を行う。また、住民参加システムを公園設計に取り入れる。（住民参加）
- ⑩維持管理を考慮する。（維持管理）

3 施設：公園・緑地

1. 都市景観形成からみた公園の位置づけ

■アメニティの形成

◇公園は都市空間における自然空間として、まちのゆとり、豊かな表情をつくります。公園はまちの魅力空間のひとつと言えます。

■自然とのふれあいの場

◇公園は都市において人々が身近に触れることのできる「自然」です。公園の木々や憩いの風景は人々に安らぎを与えます。

■地域の交流の場

◇公園は人と人との触れ合いの場であり、コミュニティの核となります。まちに人々の賑わいの雰囲気をつくりだします。
◇生活にとけこんだ公園はその地域の住環境の向上に寄与します。

■環境教育の場

◇環境問題は地球規模で取り組まねばならない問題です。地球規模の取り組みへとつなげるための種として、地域の取り組みは身近な「公園」を教材として取り組むことからはじまります。

対象とするもの

①公園緑地

- ◆都市公園（街区公園、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園など）
- ◆児童遊園、ちびっこ広場
- ◆広場
- ◆公共建築物等の外構
- ◆水辺空間の緑地
- ◆緑道

②保存緑地

- ◆寺社林
- ◆丘陵地
- ◆山岳地

③その他

- ◆提供公園
- ◆住宅団地内の公園など

2. 公園のデザイン方針

■まちにとけこむ公園づくり

◇公共施設との一体化をはかる。隣接する施設（公共建築物、道路など）との境界をつくらない。
◇公園－緑地－緑道をつないで緑のネットワーク化をはかる。
◇公園を取り込むことでより魅力的な公共施設づくりに貢献する。

■まちに良質な緑と自然に親しむ空間を提供する

◇人々が自然と触れ、のびのびできる空間をつくる。
◇人々の賑わいを演出するしかけをつくる。
◇良質な緑を増やし、育てる。

■地域の特徴を出す

◇地形をいかし、樹種を工夫し、まわりの雰囲気を取り込む。
◇地域によって個性のある公園をつくる。

■住民共有の財産としての公園を地域で育てる

◇個性的で、住民ニーズにあった公園づくりのために、計画・構想段階からの住民参加を考える。
◇様々な「遊び」のシーンを演出する。子供の自由な遊びを縛らない。
◇禁止、危険に関する「看板」をなくす取り組みをする。

3. 公園のデザインのポイント

■自然を取り入れる

- ◇花が咲く木、実をつける木、水の流れなど様々な自然要素（水、花、実、虫、鳥、四季の変化、．．．）を取り入れる。
- ◇生き物の棲める空間（ビオトープ）をつくる。
- ◇自然の地形を生かす、壊さない。

■同じような公園はつくらない

- ◇ひとつひとつの公園のプログラム、内容を工夫する。
- ◇構想段階から住民参加で公園づくりをやってみる。樹種、配置などに住民の好みを取り入れる。
- ◇いろいろな活動（バーベキュー、植物の栽培、工作スペース、花見、祭りなど）の場を提供する。

■ストリートファニチャー、アートで様々な演出をする

- ◇アメニティの演出、様々な遊びのシーン、憩いの場をつくる。
- ◇公園内の施設は明るく清潔さを基本とする。

■公園の境界は設けない、もしくはゆるやかな境界を演出する

- ◇公園の緑の雰囲気や公共空間にも伝える。
- ◇安全性の確保できるところでは柵を設けない。必要なところではデザインを工夫して外に対して、閉ざされた感じを与えないよう配慮する。
- ◇歩道に接するところでは歩道で安全対策をする。

■場所の選定に配慮する

- ◇公園の場所は安全で、地域の人が利用しやすいところに配置する。

■他の公共施設と連続させる

- ◇他の公共施設（住宅団地、水辺空間、コミュニティ施設、学校、道路、歩道など）のオープンスペースと連続性を演出する。
- ◇公共施設側では公園をいかしたデザインをする。

■良好な維持管理を保つ

- ◇清潔で雑草やゴミなどのない、常によりよい状態を維持する。
- ◇住民とともによりよい維持管理に取り組む。

緑地のデザイン

①都市景観形成からみた緑地の位置づけ

- ◆施設の雰囲気、イメージをつくる
良好な緑をもつ公共施設はよいイメージを与え、街路空間のアメニティにも寄与する。
- ◆施設の低層部の演出
施設へのアクセスまでの雰囲気をつくりだし、公共施設に対して親しめる、やさしい表情をつくりだす。

②緑地のデザイン方針

- ◆緑を増やす
まとまった、良質な緑を公共施設内で供給する。
- ◆人が楽しめるものにする

③緑地のデザインのポイント

- ◆施設の低層部と関連性、連続性をつくる
外構や施設の低層部、街路空間などに関連つけて計画し、賑わいを演出する。
（ギャラリー、屋外彫刻、カフェテラス、デッキ、芝生広場など）
- ◆景観に効果的なところに緑を使う
視線の集まる場所、街路空間に影響を与えたいところは特に緑を増やす。シンボル性を演出する。
施設の景観阻害要素となる部分は植栽で隠す。

④実現のための取り組み

- ◆施設の管理者、運営者と連携する。

4. 公園での景観形成実現のための取り組み

■隣接する施設との連携、調整を図る

◇公園との連続性をはかるため、施設側の管理者と共に取り組む。

■管理者、利用者との対話をする

◇設計者は管理者や利用者と意見交換をすることで維持管理の立場を理解し、公園が良好な状態で利用され続けるための工夫をする。

■人を育てる

◇環境教育の場となるため、まちの中に環境リーダーを育てる。

◇公園のさまざまな「遊び」を可能にするためのプレイリーダーを育てる。

■住民参加のしくみづくり

◇住民参加で様々な公園の可能性をはかる。（良好な維持管理、个性的なプログラム、地域イベントなど）

◇小学校、中学校などの教育の一環として公園づくりを取り入れる。

◇ワークショップやイベントなどで住民とともに取り組む。

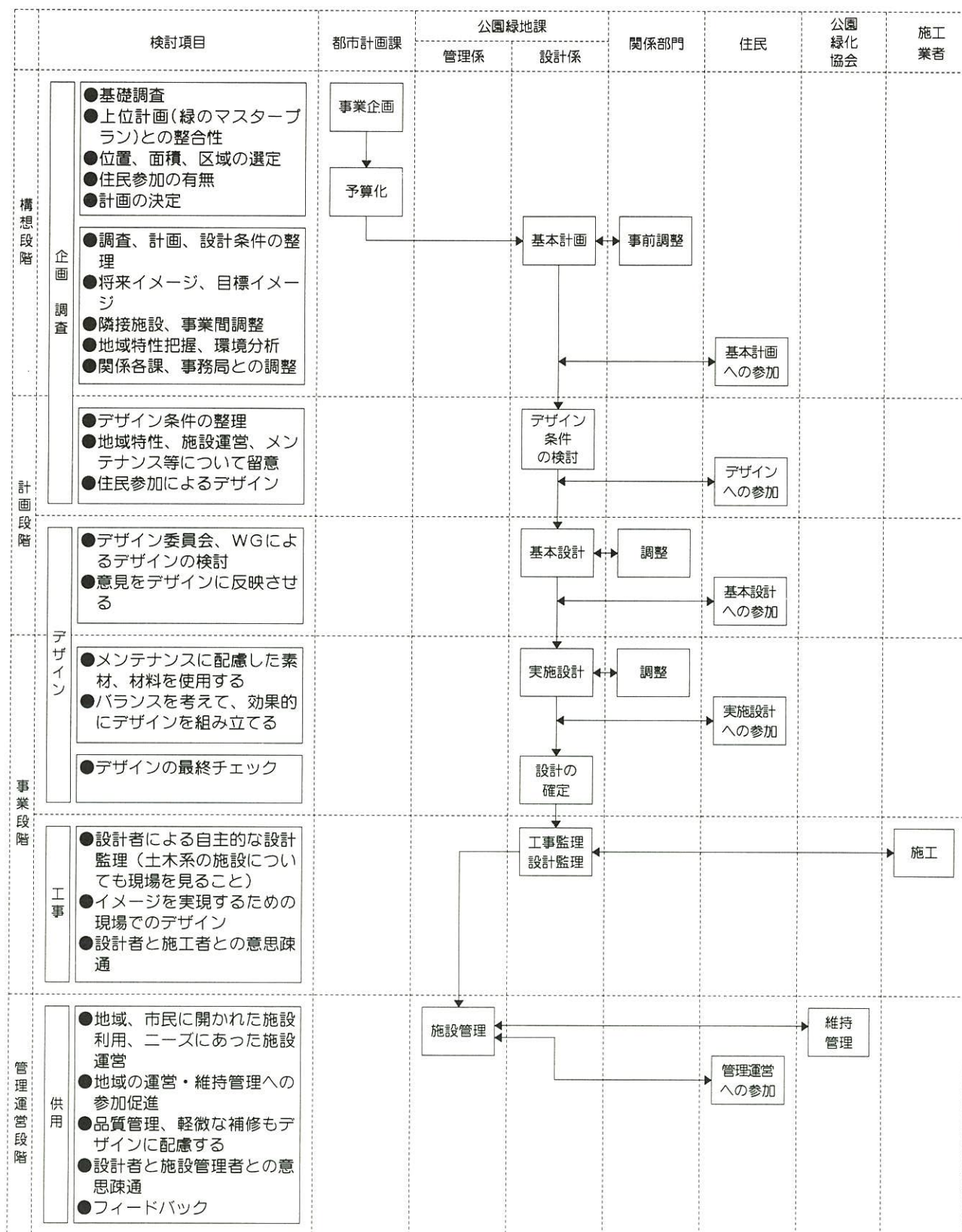
◇地域の自治組織と連携をはかる。

■施工段階で取り組みの工夫をする

◇設計者による設計監理をおこない、よりよいデザインを実現する。

◇住民による手作り公園などで地域に根差したデザインの可能性をはかる。

5. 検討プロセスの例（都市計画公園の整備）



◇街区公園、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園についてもこのフローに準じて検討、および協議を行う。

◇大規模開発での提供公園、住宅団地内の公園についても同様に検討をおこなう。

◇整備主体が国、府、公団となる場合も調整する。

◇施工段階で植樹や手作りモニュメント作成などイベント開催による住民参加を考える。

◇住民と調査段階、維持管理段階で環境問題に取り組む。

4 公共建築物の環境デザイン

1. 環境デザインにおける公共建築物の役割

市役所は英語で city hall と呼ばれる。city office と呼ばれることもあるが、とくに市役所の建物を指すときには通常 city hall が使われる。市役所の建物は、単なる行政事務をおこなう office という範疇をこえて、市民の心のシンボルとして意識された結果 hall が使われるのである。わが国でも昔から役場の建物はまちやむらのシンボルであった。

このように市役所をはじめとする公共建築物は、まちのシンボルとして存在しており、したがって、その質はまちの「品格」をも決定するだけの意味を持っている。公共建築物にはまちの顔としてのデザインが要求される。

また、公共建築物のデザインは景観形成を先導する役割をも担っている。建物の環境デザインを考えると、民間の建築物と公共建築物に分けて考えてみても、基本的なデザインのあり方は両者とも同様である。そこで、民間建築物のデザインの質を高めるためにも、公共建築物が見本を示し、景観形成をリードしていかなければならない。岸和田市においても大規模建築物の景観届出制度が運用されているが、民間の施主や設計者が届け出た建築物に助言指導をおこなう際にも、「公共建築物ではこのような工夫をしているので見本にして下さい」といえるような配慮がぜひとも必要である。逆に、公共建築物のデザインの質が高くない場合には、民間事業者や市民にいくら助言指導をおこなっても、「公共建築物でさえあの程度なのに…」と言われてしまえば、二の句が出せなくなってしまう。

やはり、公共が手本を示し、良好な環境デザインをつくっていかなければならない。

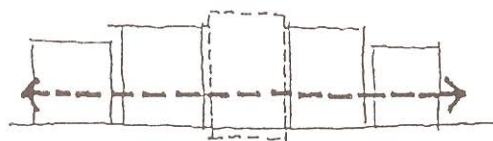
2. 公共建築物における環境デザインの視点

公共建築物の環境デザインといっても、民間建築物のものと基本的には変わらない。ただし、先ほども述べたように、景観形成を先導する役割を考えれば、公共建築物の環境デザインはより一層の配慮が望まれる。

公共建築物を設計するにあたって、環境デザインの視点からは次のような事項を留意すべきである。

①環境・まちなみ全体をデザインする

景観やまちなみはまちにあるさまざまな要素が総合してできあがったものであり、建築物もその構成要素のひとつである。こうした意味では、建築物単体のみでデザインを検討するのではなく、周辺の環境やまちなみに対して十分な配慮をおこない、建築物のデザインを決める姿勢が要求される。みずから設計・デザインしようとする建築物が環境・まちなみにはめ込まれた場合、環境・まちなみ全体がどのように見えるのか、また、変化するのか、をつねに意識しながらデザインをおこなうことが、環境デザインとしての建築物デザインの第一である。



建物がまちなみ／環境の中にどのように納まるのかを考える

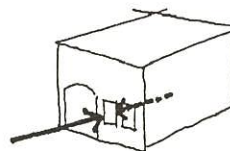
②内からのデザイン／外からのデザイン

建築物は外部からのシェルターである。つまり、建物という器で空間を囲い込み、内部と外部を分けることによって、暮らしや仕事、勉強といったさまざまな機能を建物内でおこなえるようにすることが建物の役割なのである。そうした意味では、建築物の設計はまずは内部の機能をいかにうまく配置するか、を

考慮することになる。

しかし、まち、つまり建築物の外部空間から建築物を眺める場合には、外側からの建築物の見え方が重要となる。このように、建築物を設計・デザインする場合には、内からのデザインと外からのデザインの両面から検討することが必要となる。内からのデザインに気が奪われ過ぎると、内側の機能がそのままオモテにでることになる。とくに、外側からの眺めでは、窓や扉といった開口部が見えることになるが、内側からのデザインだけに配慮すれば、建物の外観やまちなみといった観点から不都合なデザインとなることも少なくない。

環境デザインの観点からは、つねに外側からどのように見えるかを意識した「外からのデザイン」に配慮しつつ設計・デザインをおこなう必要がある。

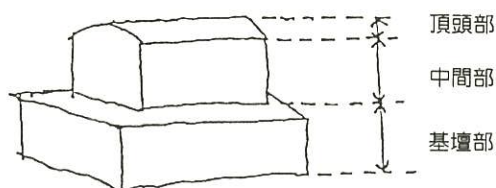


外からのデザインにも十分配慮する

③基壇部・外構のデザイン

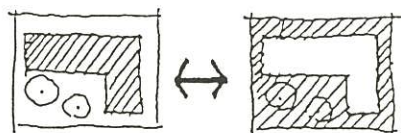
環境デザインは公共空間から市民みんなが眺めるものである。公共空間、その代表が道路だとすれば、道路を歩いている歩行者から建築物がどのように眺められるか、また、建築物が集まってどのようなまちなみをつくりだしているのかが、建築物の環境デザインでは重要になってくる。

歩行者の視点では、基壇部のデザインがとりわけ大切である。建築物は「基壇部」「中間部」「頂頭部」の3つに分けることができる。変化に富み、環境デザインに配慮している建物は、たいていこうした3層構造をしている。基壇部は近くから眺めることができるため、ディテールや素材感まで感ずることができる。したがって、基壇部のデザインには、ことのほか注意を払い、質のいいものにすることが大切である。



また、外構空間もまちなみ形成にとって重要である。とりわけ、道路と敷地の境界部分、いわゆる「敷ぎわ」は、2つの異なった空間が接するところであり、この設えの良否が環境デザインにとって大切なポイントとなる。外構をデザインする場合には、つねにそれと接している空間の設えに配慮しながら、デザインすべきである。また、周辺の施設の外構にも意識し一体感が感じられるデザインを工夫する。

「外構」を建築残余空間と呼ぶこともある。はたして、外構は残余空間なのだろうか。否、環境デザインにとっては外構も、いや外構こそが重要なのである。建蔽空間と外構は表裏の関係にある。心理学の用語に「図」と「地」があるが、建築物と外構はまさしく図と地の関係にある。建築物を図とみると外構は地である。逆に、外構が図で建築物が地である、とみることもできる。そうした意味では、外構空間の形態は建築物の配置によって決まるわけである。すなわち、建築物の配置デザインは外構空間の形態デザインでもある。



建物と外構は「図」と「地」の関係

このように建築物と外構の関係をつねに意識しながらデザインをおこなうことが、環境デザインでは要求される。

4 施設：公共建築物

1. 都市景観形成からみた公共建築物の位置づけ

■良質な都市ストックの形成

- ◇公共建築物は住民の共有の財産であり、良質な緑、建築物、オープンスペースをまちに供給するものです。
- ◇事業者に対して景観形成の見本となり、景観形成のリーダーとなります。

■住民の生活とともにあり、生活の中心になるもの

- ◇公共建築物は地域コミュニティの中心であり、地域のシンボルと言えます。
- ◇利用され、愛される公共建築物は、誰もが利用できるものです。共有の財産であるからこそまちづくりのきっかけになり、環境教育の場となり、まちに生活するルールが確立されます。

2. 公共建築物のデザイン方針

■まちに調和する公共建築物づくり

- ◇公共施設どうしの融合化をはかる。隣接する施設（建築物、道路、公園など）との境界をつくらず、ゆるやかに連続させる。
- ◇外構、外観は周囲の施設と関連性や連続性をデザインする。
- ◇シンボルとなる施設、控え目な施設を判断し、まちのイメージの骨格をつくる。
- ◇地形や地域性など立地場所をいかしたデザインをする。
- ◇威圧したり、必要以上に華美なデザインはしない。

■有効に利用される、質の高い公共建築物づくり

- ◇利用者ニーズを実現し、様々な利用を促すような施設をめざす。
- ◇施設プログラムを工夫する。
- ◇施設の複合化、集積により、住民の利便性をはかる。
- ◇高齢者、子供、身障者など、だれにでも普通に利用できる、やさしい施設づくり。
- ◇建設コストだけでなくライフサイクルコストまで予測して、維持管理の負担の少ない施設をめざす。
- ◇バリアフリーや高齢者対応など公共建築物に求められる新たな機能にも率先して対応する。

■住民生活にとけこんだ公共建築物づくり

- ◇住民参加のしくみを取り入れ、地域のまちづくりのために公共建築物づくりを活用する。
- ◇地域性の表現など、地域ごとに個性のある公共建築物をつくる。
- ◇地域の活力を向上し、コミュニティの核となるようなプログラムをつくる。

対象とするもの

①教育

- ◆幼稚園、小学校、中学校、高等学校など

②住宅

- ◆市営住宅など

③福祉・保健・医療

- ◆病院、高齢者福祉施設、福祉センター、保健センター、保育所など

④地域交流

- ◆市民センター、公民館など

⑤スポーツ

- ◆体育館、武道館、プールなど

⑥文化

- ◆図書館、博物館、市民会館、国際文化施設など

⑦官公署

- ◆市役所、サービスセンター、消防署、警察署、郵便局など

⑧供給処理

- ◆処理場、ポンプ場、ゴミ焼却場など

⑨歴史・観光

- ◆城、文化財など

⑩その他

- ◆斎場、火葬場、公衆トイレなど

3. 公共建築物のデザインのポイント

具体的なデザインはガイドラインⅠのデザイン・キーワードを参考に景観に配慮したデザインをこころがけてください。とくに、公共建築物にとって配慮すべきデザインのポイントを以下に示します。

■敷際は開放的につくる

◇塀、柵、門扉はなるべく設けない。境界はゆるやかにつくる。安全上必要な場合も植栽などでなるべく閉鎖感を与えないように、デザインを工夫する。

■隣接する公共施設との融合をはかる

- ◇外構の連続性、建築物の意匠や素材、色の関連性に配慮する。
- ◇公園、歩道などは一体化して、よりゆとりのある街路空間、公共空間をつくる。
- ◇機能の共有化（駐車場、トイレなど）、施設の共有化をはかり、施設利用の効率をはかる。
- ◇ため池など水辺空間をいかす。

■敷地内での緑地形成に貢献する

- ◇特に学校の校庭などは広い有効面積が確保できるので良質な緑を育てる場として活用する。
- ◇外からも緑を楽しめるデザインをする。

■より利用される施設のデザイン

- ◇外構～低層部にかけて賑わいを演出する開放的な施設構成を考える。座れるスペース、ギャラリー、喫茶コーナーなど。
- ◇住民の様々な利用をはかる施設プログラムを考える。コンペ、プロポーザル、ワークショップ、コンクールなど構想段階でいろいろな方法を試す。特に住民が日常的に利用する施設は住民参加を積極的に活用する。
- ◇どこにも同じような施設をつくるのではなく、地域のニーズに答える、地域にふさわしい個性的な施設構成を考える。
- ◇新しい考え方、技術、トレンドなどを取り入れる。
- ◇やさしい、だれもが利用しやすいしつらえをこころがける。

■景観形成のための効果的なデザイン

- ◇景観阻害要素となりがちな駐車場については特に配置、デザインに配慮する。
- ◇まち全体から見て人の視線の集まる場所、近景、中景、遠景それぞれに影響の大きい部分はとくに慎重に計画する。

■維持管理のデザイン

- ◇維持管理に多大な費用・労力を伴わない計画。ライフサイクルコストに配慮する。
- ◇自然素材など時間を経るごとに風合いの増す素材を使用する。

4. 公共建築物の景観形成実現のための取り組み

■施設にふさわしい事業の組み立てを行う

- ◇施設の有効利用をはかるため、施設プログラムや運営方法を工夫する。
- ◇住民参加、コンペ、プロポーザル等で施設の様々なアイデア、よりユニークな施設のあり方など様々な可能性をはかる。

■道路や隣接する公共施設との連携、融合をはかる

- ◇構想段階で隣接する施設の管理者、利用者などと協議を行い、調整をはかる。
- ◇建設時点での調整が難しくても将来的な融合の余地を残しておく。次に申し送る。

■設計者はよりよい、管理運営、施設利用に貢献する

- ◇設計者は管理者、利用者との十分な意思疎通をはかる。そのためにお互いが十分な議論を行なえる期間を設ける。
- ◇施設がよい状態で利用されるために、設計者は利用者・管理者のニーズにあった計画をする。
- ◇景観上、重要な事項（植栽のメンテナンスなど、）については施設利用者と十分な理解を深め、協力してもらう。
- ◇補修・改修、増築など供用開始後のフォローも設計者が行う。軽微な補修についても設計者がフォローするか、もしくは同じデザインコンセプトのもとで行う。仮設的な、間に合わせのものは避ける。

■予算段階で施設のあり方を認識する

- ◇ランドマークとして重要な施設、モニュメンタルな施設にはそれなりの予算を計上する。予算を決定する側も施設の位置づけを理解する。

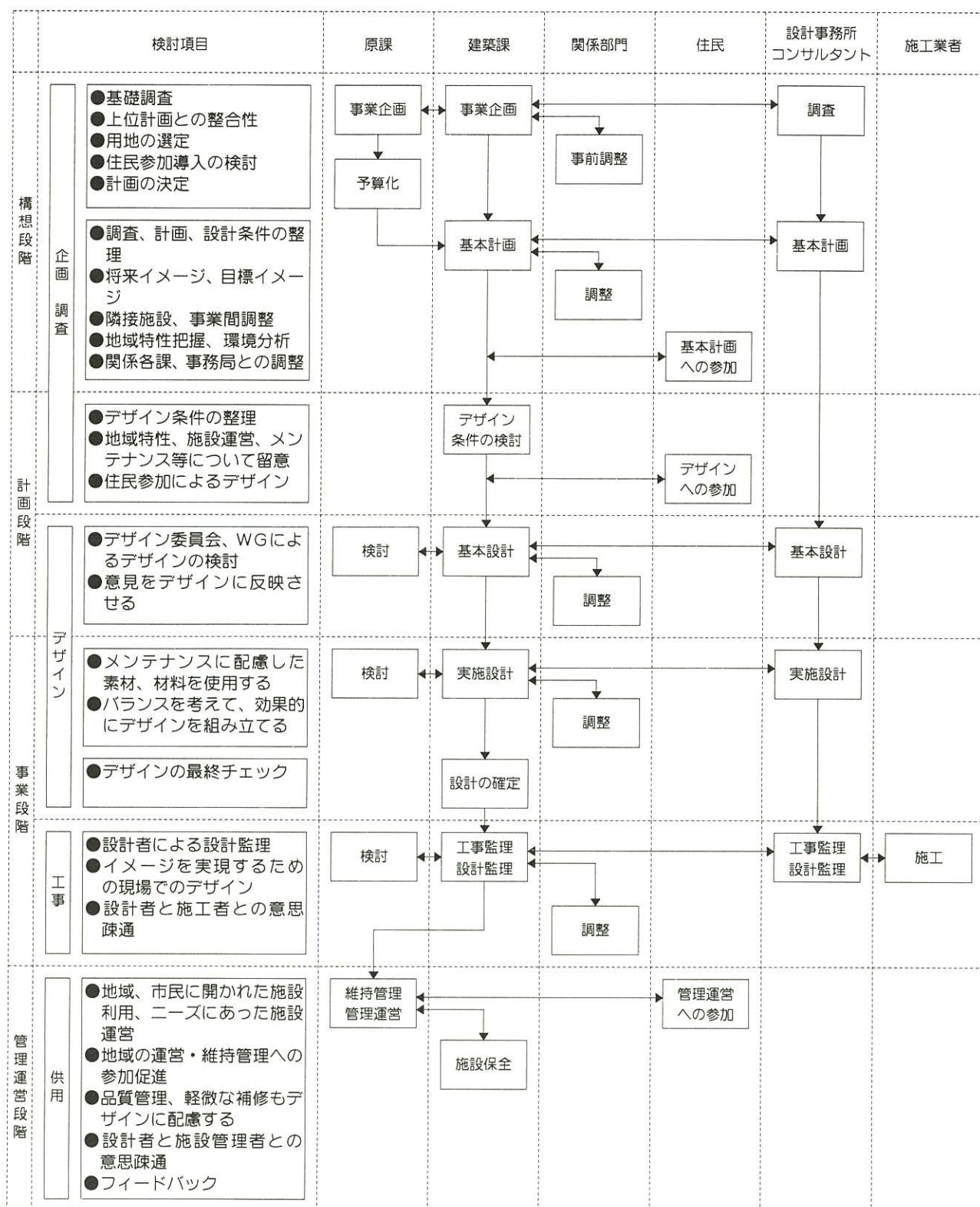
■これからの公共建築物のあり方について検討する

- ◇施設ごと、地域ごとの整備方針、景観形成方針を明確にする。
- ◇増改築を繰り返す学校のような施設は、マスタープランを明確にして、どの時点でも同じ価値観、方針で取り組むことのできる枠組みをつくる。担当者が何人変わっても同じ価値観で取り組めるシステムを構築する。
- ◇複合化、ライフサイクルコストなど長期的視野での問題を考える。

■設計事務所、コンサルタントをうまく使う

- ◇それぞれの得意分野を見極め、うまく能力を引き出す。担当者の能力の高いところを選ぶ。
- ◇建築課などと協力し、設計者の言いなりにならない。担当者はよい事例などを見て十分な素養を身に付ける。
- ◇担当者は明確なイメージをもち、景観形成のポリシーを十分理解し、業務委託先への説明を行う。

5. 検討プロセスの例（公共建築物の整備）



◇各施設ごとに原課との共同事業を進める。

◇整備主体が国、府、公団となる場合も事務局が調整役となる。

◇施工段階で植樹や手作りモニュメント作成などイベント開催による住民参加を考える。

