

景 / 観 / 文 / 化

NPO法人 景観デザイン支援機構 けいかん・きこう <http://www.tda-j.or.jp>

2015-12-01

目次

- 表紙
「躍動する韓国・近年の都市デザイン、まちづくり活動」
／（写真・文）国吉 直行
- 見開
TDA NEWS
「TDA サロン 2015『ユニバーサルデザインと景観を考える』」
／中村 豊四郎
- 見開
ランドスケープ事情
「つながる、ひろがる、上野桜木あたり」
／椎原 晶子
- 裏表紙
シリーズ：地域から
「三国湊」その2
／倉橋 宏典
- 裏表紙
景観ビジネス最前線
／(株)スズオカ
- 裏表紙
ホワイトボード



ソンド地区のセントラルパーク

躍動する韓国・近年の都市デザイン、まちづくり活動

韓国都市は、1990年代後半以降、日本を含む海外都市の研究などを始めていますが、現状調和型の景観づくりに重心を置いてきた感があります。2005年にソウル市清溪川において実施された高架道路の撤去と清流の復活プロジェクトは、創造的な都市デザインの活動を加速させる役割を果たした。都市デザイン担当課を設置する都市も多い。近年、垣間見た韓国都市の実情を報告します。

- ①景観制度と景観誘導：韓国中央大学の李錫賢教授は、景観行政の推進役、吉田慎悟氏も支援。スウォン市、シフン市など。
- ②歴史資産の保全と都市づくりの中での活用：モニュメント的歴史的建造物以外の活用は不十分。
- ③大規模開発：仁川広域市ソンド地区はみなとみらい21韓国版。水辺の積極的導入ーアメリカ的都市デザイン。
- ④街並み誘導・パジュ出版文化村(BOOK CITY)：代官山の雰囲気もあり質は高い。1990年に整備開始、出版組合(120会員)の事業、面積100万㎡、地区内で出版の企画、生産、流通。全体を17ブロック、各ブロック5建築。各ブロックに1建築家を配置し、ブロック内を調整しているのが特徴。マスターアーキテクト型。近くのヘイリ芸術村は評価できない。
- ⑤多様性の光州広域市：昨年度の第1回東アジア文化都市の韓国都市、光州ビエンナーレも開催。アートの都市空間整備への参画、鉄道跡地「緑の道」は市民提案を積極的に推進。今年、尹壯鉉市長は私を都市デザイン諮問官に任命。11月末から活動予定。
- ⑥プロジェクト型、運動型・ソウル市(朴元淳市長)の新たな挑戦：市民参加型でかつ国際発信力あるプロジェクト多数。ソウル駅を高架で横断する道路を、歩行者専用空間として活用する「ソウル駅7017プロジェクト」、鉄道の地下化跡地6.3kmの公園化「森の道」プロジェクト。ソウル建築都市ビエンナーレSIBAU2017開催を推進。本年10月、コンセプトづくり国際会議を開催。
- ⑦地区再生プロジェクト・古い街並みの魅力を生かした地域活性化：ソウルのイテオン、熱情島、プサンのガンチョン文化村。青年活動家、青年起業家の活躍が目立っている。

都市デザイナー／横浜市立大学特別契約教授 国吉 直行

TDA サロン 2015 『ユニバーサルデザインと景観を考 える』

2015年9月1日、TDA サロン『ユニバーサルデザインと景観を考える』が参加者約50名で開催された。話題提供者として、東京地下鉄全体のサインシステム設計などを手がけられた中村豊四郎氏をお招きしてお話いただいた。今回はその論旨を纏めていただいた。

また2015年10月31日にはTDA初の試みとなる韓国との共同シンポジウム『韓日都市デザイン交流会』を開催した。日韓の活発な意見交換がなされたが、その詳細は次号で……。



TDA サロン 会場風景 (於: 浅草文化観光センター)

ユニバーサルデザインと景観を 考える



中村 豊四郎

インダストリアル・デザイナー
ノアル・イー・アイ(株) 代表

ユニバーサルデザインと景観、いずれも広い概念である。ユニバーサルデザインとはユーザーを限定しない製品やサービスである。一方、景観とはその要素が多くの場合、所有者あるいは管理者が異なって重層した関係にある。従ってこれら要素が組み合わさった状態がユニバーサルであるかどうか、という観点で見てゆくことにする。

1 ユニバーサルデザインと称する商品

ユニバーサルデザインと称するカテゴリーは大きく3つに分かれる。1番目は家庭用品・雑貨など個人向けのプロダクトで、製品単体で用いられ、その性能を発揮する。手から滑りにくいカップの形状とか、シャンプーとリンスの違いが容器につけられた形の特徴でわかるといった、工夫がされた製品である。

2番目は、自販機・乗り物・通信機など設置者と利用者個人の関係で、機器操作の簡易性や分かりやすさをうたったサービスである。店舗や宿泊施設の設備や接客もこのグループに入る。

3番目に、街路・広場・交通・公共施設といった、施設のアクセシビリティの良し悪しで成り立つグループである。

前二者は利用者側に選択権がある。それゆえに供給側はお客様の要望に応え、お客様に選ばれるために努力している。それらに対して、3番目のグループの特徴は利用者にとって選択権が殆ど無いことである。いやでも利用せざるを得ない。嫌ならば引越すしか方法がないのである。またこのグループが景観形成と深く繋がっている。

2 景観のスケールと感覚機能

景観のスケールを遠景・中景・近景と分けて考えると、前二者は見る・聴く・嗅ぐ・肌で感じるといった人の感覚機能に関わるものである。視覚や聴覚の感度に個人差はあるが、景観そのものは受け手に対して平等である。一方、近景は直接身体に接する。つまりその場に立つ、座る、歩く、触れるといった要件が加わり、受益者を限定する状況を生み出し得る。この、ユニバーサルでないデザインが残念ながら公共施設に多く見かけられるのである。その原因は設計者あるいは管理者の想像力の不足からくる結果ではないだろうか。

設計者は利用者から直接評価される機会がなく、住民の評判が良いからと言って、そのことで次の仕事につながることは稀であろう。管理者は住民から褒められることは稀で、常に苦情や不足の追求に曝されて防戦に回っている。そのため屋上屋を架けるような、かつ貧素な処置がなされることが多く見られる。

3 首を傾げたくなるデザイン

駅前広場にもおかしなものがよくある。遠景中景は管理者の違いから制御不能になっている例が多いが、近景すなわち単一の管理者であるはずの区域にもかかわらず首を傾げてしまう例に出くわす。

確かに誘導ブロックは不足なく敷かれ、段差も解消され音声装置も備えられているが、その景観はただバリアフリー対応の展示場ではないか。

例えば写真1のタクシー乗場。この写真の手前側に駅の出入り口があり、タクシー待ちの列ができる。シェルターの中央にタクシー乗車位置がある。歩車道の段差は切り下げられ、誘導ブロックが敷かれてある。図面に書けばシェルターと車両の位置関係が中央揃えで収まっているように見える。しかし、お客

ランドスケープ事情

つながる、ひろがる、上野桜木あたり



「上野桜木あたり」にて「みんなのマルシェ」開催。



「みんなのろじ」全体を使って、ご近所感謝とオープン祝いのBBQパーティ。

上野桜木あたり

2015年3月、東京、台東区上野桜木に昭和13年に建てられ、しばらく空き家となっていた三軒家が、店と住まいと事務所と、様々な人が使える路地と座敷でつながる複合施設「上野桜木あたり」として再生された。

上野桜木は、上野の山の上にひろがる住宅地である。震災、戦災を免れ明治大正昭和の住宅も残り、東京の古い町の静かな風情が今も活きている。しかし、山手線の内側にあって地価も高く、区画の大きい家はマンションかミニ戸建て群に変わって行く。その中で奇跡的に残っていた三軒家を、オーナー会社と同居する人々を地域のNPOが結び、建築の保存と設計、造園などの専門家や協力者とともに再生する機会を得た。

内の眼と外の眼

特に大切にしたのは、地域の「内からの眼」と「外の眼」のバランスである。閑静な住宅地の良さを損なわず、地域の人々にも親しまれるよう、飲食店は1、2号棟の1階のみ、2階は静かな雑貨店と事務所、3号棟は住居とコミュニティスペースとした。朝早くから開くベーカリーには近所の人を通い、昼から宵はビアホールと塩とオリーブの店がにぎわう。住居には子育て世帯が住み、近隣の親子の交流の場ともなる。3号棟の「みんなのぞしき」は、お茶やヨガ教室、絵本の読み聞かせなど、多様な人に交流・発信の拠点を提供。棟をつなぐ庭と「みんなのろじ」は散歩や買い物途中の休憩の場、時にはマルシェの場となり、大人も子どもも、地域の人、訪れる人、外国からの人も自然に交流を楽しんでいる。



写真1

の列は駅の方に向かって伸びる。雨の日にシェルターの恩恵を受ける人の数は、シェルターの機能の半分である。シェルターのメーカー、広場の設計者、発注した管理者、この状態を誰が想像しただろうか。誰もが想像力を欠いていたのではないかな。

写真2・3もやはりある駅前である。

よく配慮された交通広場と言えるのであろう。シェルターにはベンチが設えられてあり、車イスの図が掲げられたサインには「専用駐車場」、英語で車イス乗降の意が記されている。

しかしよく見て欲しい。車イス専用の乗降場ならば、なぜ誘導ブロックで導かれているのか。誰も不思議に思わないのだろうか。この景観の謎解きを試みよう。

この乗降場は一般の健常者に比べ乗降に時間のかかる、何らかの不自由を抱えた人のために計画されたものであろう。その場所には



写真2

車イスの図記号を表示することが定められている。この図記号は、車イス使用者が利用出来る施設を示すとともに、障害全般を表す場合に使われるが、このことはあまり知られていない。

この広場を担当したデザイナーはJISの車イス図記号に飽き足りず、おしゃれな図形にデザインしたのであろう。図の下に日本語で「専用乗降場」と表記されている。日本語だけでは何の専用だか分からないから、車イスの図と合わせて車イス専用と理解してしまう。「身障者専用乗降場」と書きたくなかった気持は理解出来る。このサインは本来対象とする利用者を守る目的であったはずだから、他の人の利用を制限する役割を果たしているかもしれない。しかし車イスではないがその場所を使いたい人、例えば歩けるが乗降に時間の余裕が必要な人を阻害しているかもしれない。似た例がある。駅などのエレベーターで、かつて身障者専用と表示されていたものが、「どなたでもお使いください」に変わった。その結果、利用が殺到して車イスが乗りにくくなったため、再び車イス優先を掲げるケースが増えている。施設管理者としては悩ましいところであろう。

ところで英語の表示は、「Wheelchair Loading and Unloading」と書かれている。空港のBoarding BridgeをLoading Bridgeと呼ぶこともあるが、Loadingは荷物の積み降ろしの



写真3

ような印象があり、違和感がある。車イス使用者が乗降する光景を思い浮かべてみよう。

まず車イスを使用している人が車を運転してくるケース、この場合は駐車場ではないので除外する。次にクルマではシートに座っていて、路上では車イスを使うケース。乗降場で乗り移るので、空いた車イスは同行者がトランクなどに収納することになる。この動作は車イスの積み降ろしと言っても良いだろう。では車イスに乗ったままクルマに乗る場合はどうだろうか。リフトの付いたクルマにせよスロープにせよ、車イスに乗った人も積み降ろしされている、ということだろうか。不可解だ。

4 どうなれば良いか

車イスの路線バス乗降を例に取っても、わが国のバス車体は車イス客の乗降時には乗務員がスロープを出入口下部から引き出して対応する。運行の遅れや乗務員が作業を嫌い対応が責められることがある。他の国では、ベビーカーや手押車に頼る高齢者の乗降時に電動スロープで対応するバスが走っており、停車時間が延びることに乗客も乗務員もあまり気にしていない。

はじめにユニバーサルデザインとはユーザーを限定しない、物やサービスと述べた。景観を構成する要素の多くは工業製品の組み合わせである。舗装材のような素材もあれば、ベンチやシェルターのように完成度の高い製品もある。管理者や設計者あるいはメーカーは「多様な状態の人にも使い易い」を掲げて供給しているが、多様な状態の人が入り混じって同時に使うことへの対応には、利用者も含めてまだ経験が浅いと言わざるを得ない。この点がユーザーの同時使用をあまり考えなくてよい家庭用品などと異なり、景観とユニバーサルデザインを考える上での大きな課題でないだろうか。

NPO たいとう歴史都市研究会／地域プランナー 椎原 晶子



路地に井戸を新設。子どもや来訪客が遊び、集う。近隣防災の用水にもなる。



1号棟と2号棟をつなぐ中庭。各店の飲み物や食べ物を楽しめる。

空き家再生のしくみ

空き家問題は全国共通の課題であるが、1980年代からこのあたりでも歴史ある建物を保全活用する動きがあり、町家や銭湯などがまちづくりの事務所、新たな店舗やギャラリーなどに少しずつ再生してきた。私たちが2001年に明治の屋敷「市田邸」の再生を機に、歴史ある生活文化を活かす「NPOたいとう歴史都市研究会」を設立し、空き家を定期借家で借受け、その家を大事に使う人や店にサブリースして維持管理をしながらまちに開き、古い家を活かす味わいを広めてきた。感覚的な古民家改修では、建物の担って来た歴史が取り払われがちである。そこでは、まちと建物の記憶を次の世代にも受け継いでいくための、1) 建物調査、2) 再生企画、3) 保全改修設計、4) 施工監理、5) 管理運営の5段階の手順を踏んだ。契約形態としては、改修工事より先に事業性を考慮して棟ごとにオーナーと借受元の代表者（会社）が定期賃貸借契約を結び、各棟の代表会社がシェア店舗や事務所に部屋をサブリースする。これにより各者の役割を明らかにし、リスク分散も図る。

今後は、「みんなのざしき・ろじ」で東京と地方をつなぐ「みんなのいなか」マルシェも予定している。東京の人の多くは地方に実家がある。個人同志の地域交流が各地再生の一助になるかもしれない。「みんなのざしき」は外国の方が日本の日常的な「もてなし」に触れる場にもなる。「あたり」という名前は曖昧だからこそ、どこまでもひろげていける可能性があり、通りからちょっと入った静かな場所で、「とき」と「思い」を各所の人々と共有していきたい。

詳しくは <http://uenosakuragiatari.jp/> をご参照ください。

みくにみなと
三国湊

その2

街路の景観を読む



町家が連なる三国湊のメイン通りは、緩やかに湾曲していたり、クランク状に食い違う箇所がある。シークエンスに沿って変化する情景や先が見えない期待感は、先へ先へと歩を進めなくなる。街路が食い違う箇所には都市の隙間と言えるような広場の空間が生まれ、祭の際には山車を見る観客が溜まる場などにもなっている。防衛上の意味での意図的な湾曲や鉤型の街路形状は宿場町や城下町で見られるが、街道の通らない湊町では防御のためにみちを曲げる必要性は低く、その形状はむしろ都市の発展過程に起因すると考えられる。

三国湊は坂井市北部の九頭竜川と竹田川の合流地点、背後に標高30mほどの高台がある僅かな平地に発達した。約2kmに渡る町並みは、「帯の幅ほどあるまち」とも唄われるくらい細く長い。中世末期ごろには、九頭竜川上流側にある三国神社を中心に、一部は町立てされていたと考えられている。それ以降、上流側から下流側に向けて町は順に拡大していくわけだが、僅かな平地に自然地形に沿ってまちが拡張された結果、街路は地形に沿うように湾曲、屈曲したのである。つまり、三国湊の街路形状には、地形との関係性の中で、まちの発展の歴史が如実に物語られている。

街路の湾曲や食い違いは、通常見えない町家の庇や外壁の側面を露にし、これらの町家は町並みのアイストップとなる。露になる町家の庇や外壁には、装飾やショーウィンドウのような窓の設置という演出がなされているが、これは先人たちのまちへの意識の現れであり、今後も尊重すべき「町並みの作法」ともいえる。まちの発展の歴史が特異な街路空間を形成し、それに応じた「作法」が三国湊の町並みをより特徴的なものにしてしているのである。

街路だけではない。見えている景観の裏には物語が潜んでいるということだ。これが、我々がまちに手を加える時に重視し、地域の方々と共有すべき景観の意味や価値だと思う。景観を丁寧に読み解いていくこと、地形や自然との関係の中で都市が発展してきた歴史と記憶の蓄積が、その都市ならではの景観のベースとなる。その基本構造を守り、受け継がれてきた思想や「作法」を踏まえながら演出を加えることが、都市の奥行きを増すことにつながる。

ちなみに三国祭の山車は3輪である。4輪の山車が出る曳山祭が多い中、曲がった街路が多いまちを頻りに方向転換しながら進む必要があるためだろうか。都市の発展の記憶がここにも見て取れる。

景観ビジネス最前線



電鉄、空港、企業、公共施設、駐車場のサイン企画・デザイン・設計・制作・施工

SUZUOKA

株式会社スズオカ

〒144-0056 東京都大田区西六郷 3-30-2

<http://www.suzuoka.co.jp>

03-3733-5551

東京メトロ 大手町駅サイン

ホワイトボード

今号は国吉直行氏の韓国都市デザイン・潮流論からはじまり、中村豊二郎氏のサイン論、椎原晶子氏の地域資産の活用論、さらに地域形成の報告を三国の倉橋宏典氏からいただき、実に幅広い報告になりました。考えてみれば「景観」とは多様な価値観の共有

と合意形成の結果に大いに左右されるものです。拙機関紙はそのつなぎ役として頑張りたいと考えています。皆様のご協力をお願いいたします。ちなみに次号は、韓日都市デザイン交流会最新情報です。ご期待ください！！

TDA
TDA JAPAN
頒価 ¥100

NPO法人 景観デザイン支援機構

私達は下記の企業・団体のご協力をいただいています。

(株)昌平不動産総合研究所 / (株)住軽日軽エンジニアリング / 都市環境デザイン会議 / (株)コトブキ / 三井不動産(株) / (株)都市環境研究所 / 東京ガス用地開発(株)

〒111-0043 東京都台東区駒形 1-5-6 金井ビル 3F
Tel : 080-6722-4114 Fax : 03-3847-3375 E-mail : main@tda-j.or.jp
<http://www.tda-j.or.jp> <https://www.facebook.com/tda.public>

【編集：(株)アーバンプランニングネットワーク】2015121000