

景 / 観 / 文 / 化

NPO法人 景観デザイン支援機構 Town Design Aid, Japan <http://www.tda-j.or.jp>

2022-09-01



都営バスオリジナルデザイン（1983年デザイン：長谷高史）

目次

- P1
 - 巻頭
公共空間における公共物のデザインの在り方について / 長谷 高史
- P2～3
 - TDA NEWS 1
都市デザイン横浜展・雑感 / 倉田 直道
 - TDA トピックス
2022 Jane's Walk in 神楽坂 / 鈴木 俊治
- P4～5
 - TDA NEWS 2
未来の大学と地域連携のかたち
- P6
 - 「生物多様性」を通して都市と生活が見えてくる その4 / 並河 みき
 - 景観故記
No.3 広告媒体の進化がもたらす景観の変化 / 中村 豊四郎
- P8
 - 身近な景観を作る
第5回 LEDのランプ交換 / 近田 玲子
 - ホワイトボード

公共空間における公共物のデザインの在り方について

バスやタクシー、路面電車、鉄道、飛行機など、公共の乗り物全てが動く景観であり、動く公共物でもある。我が国で公共のデザインで動く公共物で話題にされたのは、東京都営バスの色彩についてであろう。昭和56年（1981年）3月の事。突然に黄赤バスと言われた、黄色のボディに赤の帯の都バスが走り始めた。私が当時所属していた東京藝術大学デザイン科ID研究室で、小池岩太郎教授が「長谷君、あの都バスのデザインどう思うか」と。すぐさま「最悪ですね」教授は「そうだろう。直ぐに抗議しよう」と。それから日本色彩研究所と共同で都知事（当時の鈴木知事）に具申書を提出、会見後、直ぐに知事から再検討の意向が示され、「都バス色彩懇談会」が開催された。指名コンペにより、31点の中から、最終案4案が選ばれ、実際に車体に塗装して、銀座、池袋、新宿、渋谷で街頭アンケートを実施。結果、私のデザインが選ばれたのでした。このような経緯から、公共の色彩デザインのあり方を市民の目線で考えようと「公共の色彩を考える会」が発足したのである。

あれから41年が経過し、新たにラッピング広告が公共空間を騒がせている。そもそも論であるが、公共物にラッピング広告を付けることを私は「了」としない。公共のアイデンティティを確立するために、公共のCIを制定して相当時間が経過している。そのCI（コーポレート・アイデンティティ）を根底から覆すようなラッピング広告自体、公共デザインをしている立場からも許せない。予算不足を広告費で稼ぎ出そうとする試み自体に自治体のCIに対する理解と経営に問題を感じている。東京都交通局の赤字穴埋めのラッピングバス。これによって都市景観がよくなったと思う人がいるであろうか。ラッピング広告のデザインは、審査会で審査されて世の中に登場しているが、その審査基準が同一ではない事も問題である。これは各地域における景観審議会も同じようなことが起こっている。景観デザインの根底には「地域の特性、特徴を生かしながら美しく心地よい景観づくりを目指す」という概念がある。ここでの「地域の特性をどう読み取るか」がこれからの課題でもあり、公共のデザインの課題でもある。

愛知県立芸術大学名誉教授／長谷高史デザイン事務所代表
環境・工業デザイナー／TDA正会員 長谷 高史

都市デザイン横浜展・雑感

TDA副代表理事 倉田 直道

横浜市の都市デザイン50周年記念事業として、令和4年3月5日から開催された展覧会『「都市デザイン横浜」展～個性と魅力あるまちをつくる～』は、約1万人が来場し、大盛況であった。TDAにおいても4月16日に、特別webオンラインセミナーをして、実行委員会会長である国吉代表理事、倉田副代表理事の2人による展示解説を行い、国内外から多くの参加を頂いた。

横浜市の都市デザイン50周年を記念して開催された「都市デザイン横浜」展は、横浜市における50年間の都市デザインの取り組みを概括する見応えのある展覧会であった。また、横浜市の都市デザインの活動と並走してきた私自身の都市デザインに関わってきた50年を振り返る感慨深いものであった。

私自身が都市デザインに興味を持ったきっかけは、卒業論文で景観を取り上げたことであった。さらに大学院に進み、景観から都市デザインへと興味を広げていく過

程で、ケビン・リンチの共同研究者であり「View from the Road」「Livable Street」などの著者であるドナルド・アプリヤードやサンフランシスコのアーバンデザインプランと、それを主導したサンフランシスコの都市計画局長であったアラン・ジェイコブスの存在を知った。さらに都市デザインの研究を進めるために彼らが教鞭を執るカリフォルニア大学の大学院へ留学したが、大学ではこれら先生方から薫陶を得、またサンフランシスコの事務所で都市デザインの実務を経験した。意気揚々と帰国したが、当時、我が国には私がイメージしていた都市デザインの業務は殆どなく落胆したりもした。

そのような中で、我が国における景観行政の実態を明らかにしようとする調査研究に参加する機会を得た。

この調査を通じて明らかになったことは、我が国においては、既に景観という概念が社会的にも定着しており、その取り組みの多くは、景観行政という枠組みの中で行われているということであった。

唯一の例外が横浜市であり、横浜市では、景観ではなく“都市デザイン”という名の下に景観という枠組みを超えた、幅広い取り組みが行われていることを知った。それはまさに、私が米国の大学院で学び、実務としても経験したアーバンデザインに近いものであった。

これまで私は、工学院大学を始めとする複数の大学において、都市デザインを教えてきたが、横浜市の取り組みを必ず取り



上げてきた。また、座学では伝えきれない都市デザインの取り組みを直接体験してもらうために、1年生100人以上を引き連れて、毎年、夏休み前に横浜市の都市デザインの取り組みを観るまち歩きも行ってきた。工学院大学では、毎年、3年生の後期から研究室への入室希望者を選定する面接を行った。その際に私の研究室への入室志望動機を訊ねると、1年時の横浜市の都市デザイン見学会で、市の取り組みを知り、都市デザインに興味を持ったからだと答える学生が多くいた。また、私の研究室から自治体に就職した卒業生も多くいたが、彼らは自治体でも都市デザインやまちづくりの仕事が出来、やり甲斐があると話していた。横浜市の都市デザインの取り組みは、若い学生たちを動機づけるに十分な魅力が



TDAトピックス

2022 Jane's Walk in 神楽坂

Jane Jacobsについて

Jane's Walkとは、ジェイン・ジェイコブス (Jane Jacobs, 1916~2006) にちなんだまち歩きイベントである。彼女はアメリカ及びカナダで活躍した女性ジャーナリスト、市民活動家であり、市民主体のまちづくりに大きな足跡を残した。彼女が1961年に著した「アメリカ大都市の死と生 The Death and Life of Great American Cities」に記された「都市に多様化をもたらす4つの原則」、すなわち①街路に面して複数の用途があること ②街区の長さが短いこと～多くの交差点があり経路の選択肢が多いこと ③古い建物と新しい建物が混在していること ④一定以上の人口密度と集積があること は、ウォークアブルな～

歩いて暮らせる～まちづくりの基本的条件ともいえる。彼女は行政や大手ディベロッパーによる、近代的で経済効率重視、自動車交通優先の大規模再開発はコミュニティの絆や伝統、持続性を根こそぎ奪うものとして反対運動を展開し、住民主体でヒューマンスケールなまちづくりを文筆及び実践活動により主導した。

Jane's Walkとは

Jane's Walk (以下JW) はジェインの視点に沿ってまちを歩いて観察し、それぞれの物語を共有し、コミュニティの個性を発見しようという主旨の活動である。彼女が没した2006年に彼女の業績を称え継承するため、彼女が晩年を過ごしたカナダの

トロントで始められた。初年はごく少数のまち歩きであったがその後各地に広がり、現在では世界200以上の都市で2,000近い数のJWが行われている。彼女の誕生日である5月4日近辺に行われるものが多い。Jane's Walkの運営は世界各都市のCity Organizerのネットワークによってなされている。筆者は2015年以来、東京のJW



あったことは想像に難くない。

今回の展示で紹介されていた殆どのプロジェクトは、私自身、リアルタイムで見聞きしてきたものであった。また、私自身も横浜市プロジェクトのお手伝いをする機会があった。今回の展覧会で展示の対象となっていないが、横浜ベイサイドマリーナ、山内ふ頭周辺地区整備計画、横浜市新羽地区整備計画、東急田園都市線沿線地域住環境創造モデルなどであり、いずれも都市デザイン室のコーディネートによるものであった。横浜市都市デザイン室は、プロジェクトの企画・計画、調整、マネジメントといった多様な役割を果たしてきたように感じている。取り分け、調整（コーディネート）に長けており、その結果、決して多いとは言えない都市デザイン室のスタッフであっただけの質の高いプロジェクトを数多く実現してきたともいえるだろう。他局のプロジェクトについても、都市デザイン室がコーディネーターとなり、専門家とプロジェクトのマッチングを行っており、都市デザイン室が間接的にプロジェクトをコントロールする仕組みといってもよいだろう。私がお手伝いをした港湾局プロジェクトである横浜ベイサイドマリーナはその典型である。都市デザイン室のコーディネートによりコンサルタントとしてマスタープランや地区計画、ガイドラインの作成、公共空間のデザインなどをお手伝いしたが、港湾局の幹部の一人が都市デザイン室のOBで、我々の提案に対して非常に好意的であったことが我々にとっても満足でき

る成果に繋がった要因であるように思う。

恐らく展示されているプロジェクトにおいても展示物だけでは窺えない都市デザイン室の関与をイメージすると、それぞれのプロジェクトが一層、興味深いものに見えてくる。

私が横浜市の都市デザインと関わってきて一番印象に残っている事業は、1993年、1988年の2回開催されたヨコハマ国際都市デザインフォーラムである。

1993年の国際会議に先駆けて、横浜시가スポンサーとなり、その国の事情に詳しい専門家が現地へ赴き、世界の都市デザインの現状を調査し、その成果が世界の都市デザインURBAN DESIGN REPORT 1992という出版物にまとめている。私は米国の担当として、それぞれの都市に足を運び、ニューヨーク、ボストン、サンフランシスコ、サンディエゴ、シアトル、セントポール、ポートランドにおける都市デザインの取り組みの調査を行った。この調査は私にとって貴重な機会であり、私自身の都市デザインへの視座を形成する上で大きな影響を持った体験だと思っている。近年、先進的なまちづくりを行っていることで話題になっているポートランドの取り組みを我が国で最初に紹介し、その後もフォローできたこともこの調査のお陰であったように思う。1993年に開催されたヨコハマ国際都市デザインフォーラムは、国際会議、プロポーザル、コンペ、発表展示、市民フォーラムなどから構成されていたが、なかでも国際会議は、19カ国から1000人近い参加



者があり、世界を代表する都市や都市デザインの専門家による議論が4日間に渡って行われた。私が知る限り、恐らく都市デザインをテーマとする国際会議としては、世界でも最大かつ唯一無二のものではなかったかと思われる。また、この国際会議が世界の都市デザイナーの交流機会ともなり、国際会議後も参加者間で積極的な交流が継続されたということも意義深いことであった。そこに企画から参加でき、世界の都市デザイナーの知己を得たことは私自身にとっても貴重な財産となっている。私にとって横浜の都市デザインは、私の都市デザインの遍歴において、いろいろな刺激を与えてもらい、協働や参加の機会を提供してくれた掛け替えのない存在であることを改めて実感した展覧会であった。



芝浦工業大学教授／NPO 粋なまちづくり倶楽部副理事長
TDA 理事 鈴木 俊治

City Organizerとして活動してきた。日本では2014年に明治大学の教員、学生を中心とする有志によって行われたのが最初である。

2022 Jane's Walk in 神楽坂

2022年4月29日（金・祝）に3年ぶりに神楽坂においてJWが実施された。神楽坂は「都市の多様化4原則」に合致するところが多いまちであり、筆者は神楽坂を主舞台として活動しているNPO法人粋なまちづくり倶楽部（粋まち）の長年のメンバーであることから、2015年以来神楽坂において粋まちが主催してJWを実施してきた。今年はTDAも共催団体として加わった。

神楽坂の多様性を発見・体験いただくた

め、神楽坂をよく知る案内人がそれぞれのテーマをもってガイドした。テーマは、「まちのルールとその効果」、「新旧・職住の混在」、「高低差を楽しむ神楽坂ウォーク」、「神楽坂とフランス」、「神楽坂の食とサステナビリティ」、「車いすで体験する神楽坂」、「大久保通り拡幅と沿道まちづくり」で、それぞれ数名ずつ、コースに分かれて2～3時間ほどまち歩きを行った。

当日はあいにくの雨で、コロナの影響もあり参加者が少ないかと懸念されたが、合計50名の参加があり予想を上回る盛況であった。参加者の感想はコースによってさまざまであったが、全体としては「やはり実際のまちを歩くのは楽しい!」、「さま

ざまな新たな発見があった」などの好意的なご意見を多くいただいた。

今後もジェインの志やまちの見方を継承し、ウォークブルなまちを体験し促進できるよう、JWを発展的に続けていきたいと考えている。また来年以降、皆様のアイデアやご参加をお待ちしています!



未来の大学と地域連携のかたち

横浜国立大学大学院イノベーション研究院
准教授 野原 卓

横浜国立大学大学院イノベーション学府
奥野 慎 (M2) 吉田 峻馬 (M1)

横浜国立大学大学院先進実践学環
高平 太照 (M2)

TDA代表理事 国吉 直行
TDA理事 金子 祐介 (司会)

今回の地域の景観形成やまちづくりに主眼をおいて活動している大学の研究室の活動紹介は、横浜国立大学の取り組みについて紹介します。

とくに、都市計画研究室に所属されている野原卓先生をはじめとした大学院生の皆さんの横浜市での活動を中心に、地域連携を行っていく上での実践事例とその課題についてお伺いしました。

●大学が率先して未来社会の仮説をたてる！

高平：私は、学部時代に、GoogleのSidewalk Labsの行なっているスマートシティ構想は、どのようなデータを活用して都市を構想していこうとしているのかということに興味を持っていました。また、既存の都市のデータを活用するにあたり勃発する住民の反対をどのように乗り越えてきたのかということについても調べてきました。

修士課程では、そうした知見を生かしながら、みなとみらいの公共空間、例えば公開空地に置かれたストリートファニチャー

の利活用について調べています。これまでは、家具をおしゃれにすれば、どんなものでも活用されると思っていたのですが、よくよく観察するとそうでもないことがわかってきたので、地域の通行量や自然環境との関係など他の要因などを最近では調べ始めています。

とくに、2021年4月から、みなとみらいのヨーヨー広場にある公開空地を利用して、ワークスペースとなるようなストリートファニチャーを作り、そこで働いてもらうという実証実験を行ってきました。そして、その場を行き交う人の滞留時間などを人流センサーで検知及び取得し、ビックデータとして活用する方法について考えてきました。ただ、膨大にデータを取得できたとしても、様々なまちづくりに関わる活動を実践していく経験にデータを紐づけないと、うまく社会の中で実装できないということもわかりました。また、こうした公開空地におけるストリートファニチャーの利活用に関しての調査は、局所的にデータを集めていても、あまり意味がないのではないのかとも思うようになりました。どこの地域のストリートファニチャーが利用されていて、どこが利用されていないのかなどといったことについて同時にデータを見ていくことが重要なのだということも思うようになりました。そう考えると、データの運用やデータ収集のための機材の設置などの点で行政との連携が必須になってくるのだと思っています。

野原：さらにいうと、この研究では、ストリートファニチャーがどうあるべきかだけを検証する実証実験の推進以上に、実証実験で得た知見を活用し、みなとみらいや横

浜のまちづくりの機運を動かす原動力を作ろうとしています。

国吉：確かに、横浜国立大学の活動は、具体的な場所に着目し、社会実装するための実証実験を複数の学部ないし学科で横断的に検討しているという点では、他の大学に先んじていますね。現在、行政も各部署が持っているデータを重ねることができていないので、本当の意味でのデータの活用ができていません。なので、皆さんの活動のように、多視点でデータを眺めるということをしていくことは本当にいいことだと思います。そして、今、お話があったように、データをただ取得すればいいというわけではなく、一定の仮説を持ちながらやっていくと生々しくデータが見えてくるかもしれませんね。

●学生の研究や想いを地域に実装させるには？

野原：都市デザインは、それを構成している空間や場のアウトプットを複合的な視点を持って繋ぐことの創造ができる「人」の中にあって、わかりにくいところがあります。そうした俗人的かつ暗黙知の部分を共有化するために、データは必要なかもしれませんね。ただ、一方で、データだけあれば都市デザインができるかというと、現状ではまだそうではありません。そこで、そうした課題を乗り越えるために、横浜国立大学では大学院に先進実践学環というコースが設置され、データサイエンスや統計と都市デザインを同時に学べる場ができたのですが、まだまだそのデータと造形の間をつなぐことのできる人材は少ないのが実情です。だから、学生たちが必死になってその繋ぎ方を研究しているということです。

吉田：私は修士一年に在籍しており、そうしたデータと造形の間をつなぐためのスタジオ課題として行われている「関内アクションプログラム」に参加し、地域で活動をしています。まちづくりの企画を立ち上げ、実装を前提に企画を創りあげていくというものです。

私たちのチームは、関内の様々な目に見えない資源を「見える化」することをテーマに活動しています。とくに、関内の通りのもつ特性の種となるものを様々な調査やデータから導き出すということを試みています。

奥野：私も修士の一年生の頃に関わってきました。横浜国立大学で都市デザインを学んでいる者にとっては、このスタジオ課題



みなとみらいで行われた、ソトではたらく社会実験 (Vivid Worker's Place)



都市の見える化プロジェクトで作成したテナントマップが、横浜市との地域連携事業の一つのきっかけになっていると感じています。

私は、ここで「防災」をテーマに地域に関わることにしました。ただハードだけを設計していてもなかなか地域は変わらないと思ったからかもしれません。とはいえ、学部頃は建築の設計に注力してをやってきたこともあり、「防災」には無知でしかありませんでした。

それでも、スタジオ課題を進めていると、この関内というエリアは、飲食店の仕事に従事する人以外は、時間で地域に関わる人々が変わるので、面白い地域だと着目し始めました。そこで、こうした人流の入れ替えの激しい地域において、「防災」のための備蓄を作ることは不経済だと考え、日常利用する食材を「防災」に転用するローリングストックという手法をうまく空間と結びつけられないかと考えるようになりました。また、そのための事業者を繋いでいくハブとなる場と仕組みをまちづくり会社の立場からストーリーを作っていました。ただ、こうしたストーリーは、あくまでも授業の一環として行なった思考実験だったので、行政と一緒にプロジェクトとして実装できればと今では考えます。

古田：ちなみに、横浜国立大学の学生は、関内エリアのような大規模な都市構造の中で行なっている地域連携活動だけではなく、横浜市の小さなエリアでも多くの活動を実施しています。例えば、横浜市の外れにある左近山団地では、団地に住み込み地域の人と関わりながらその団地周辺の地域コミュニティを再生させようと活動している者も多くいます。こうした学生の居場所づくりを担っていくことも地域のハブとして大学生があるべき姿かもしれません。

野原：横浜国立大学には、Y-GSAのようにハードの設計やデザインに特化した学びを得るコースがありますが、都市計画を研究する我々の研究室では、ハードだけではなくソフトとハードを往還することを目標



関内で「防災」を身近にする事業スキームと組織体制に、地域の中で活動してもらっています。

国吉：私は都市デザインを専門にしているので、都市のビジョンから小さな建築のあり方まで、一緒に考える必要があると考えます。ただ、その中で空間的な価値を扱うかどうかは人それぞれだと思っています。

横浜市の都市デザイン室も、田村明という都市のビジョンを描く人が在職していたことに始まり、その後、岩崎駿介を中心とした人間のためのデザインを考える時代に向かって移行してきました。私も、その岩崎さんと一緒になって横浜市の都市デザイン室を支えてきたわけですが、その中で「大きなビジョンだけでは都市は成立しない」ということを学んだわけです。

そう考えると、都市デザインを設計する上では、「これぞ都市デザイン！」という最終形態を導き出せなくても、「時代時代に合わせて変容する姿」を創れることが重要なかもしれませんね。ただ、だからと言って、前時代に創ったものを否定し捨ててしまうのではなく、前時代に導き出した都市の構造やその構造にあわせて創ったコンテンツに新たなものを積み重ねていくことが重要なのだと思っています。

●次の時代にあるべき都市のビジョン

金子：都市の変容していく姿に対し意義を持たせるためには、地域住民に語る言葉にメッセージ性が必要かもしれませんね。そのためには、行政の活動も、専門性の高い縦割りの構造で考えるのではなく、時代にあった言葉を平易に語るために「横串」で考えていくことが求められているのかもしれません。そうした行政の改革のためにデータをうまく利用できるといいですね。

国吉：こうした話は、今後の横浜市都市デザイン室の組織づくりにもつながる話かもしれません。

ちなみに、学生の皆さんの話に戻ると、横浜市都市デザイン室などの行政組織を動かす原動力となるためにも、社会課題にもっと関心を持って、その社会課題にあわせたアウトプットを作ってください。

また、その際に、行政機関が実行することが苦手だとされている「横串」のアプローチを仕掛けてください。そのためにも、個々の活動で終始するのではなく、皆さんの個々の課題や活動がトータルに見えてくるような仕組みを作っていただけるとありがたいなと思いました。

野原：戦後の復興期の大学の研究室、例えば、東京大学の丹下健三先生や早稲田大学の吉阪隆正先生といった方々の研究室の活動は、設計事務所のように、現場実践が行われていました。その後に浅田孝さんの環境開発センターが出来て以降は、都市に係るコンサルタント業務は外部化して、研究室は言論にかえていった、もしくは、地方の集落調査に勤しむなど、俯瞰的視点での活動が続いたように思います。その成果が、80年代になるとまちづくりの活性化に帰結し、大学はまちを支援する立場も有るようになっていきました。そして、時代が巡り、90年代に入り、横浜市の現場で実践を重ねてきた北沢猛先生（元横浜市都市デザイン室長）のような方が大学に戻るようになります。

では、次の世代はどうかというと、そうした都市での活動の実践者に学んできた私たちのような世代が、半分現場を実践しながら教育に携わるわけです。ただ、それまでの大学の研究室が担ってきた「行政と研究室」「住民と研究室」というような一対一対応の個別解を作っていくための場ではなく、行政や住民を分けることのないコンソーシアムづくりの拠点となることが大学の役割として求められつつあります。

とはいえ、そうしたコンソーシアムの運営について都市の中で実装していこうとすると、やはり、プロの視点と技術も必要になってくるわけです。なので、その部分をどのように作っていくかが今後の課題です。そのためにも、長期のビジョンと短期のアクションが大学に求められているのかなと思っています。特にアクションとしては横浜国立大学では、地域課題実習という全学展開の授業があり、30弱位の地域実践が動いています。先ほど話の上がった左近山プロジェクトもその一つですね。こうした活動を通して知をストックすることと共有することを行なっているわけです。

金子：学生の皆さんはじめ野原先生から多岐にわたる地域連携関連の授業のお話をお伺いし、これからの公民学の連携のあり方を考える上でとても参考になりました。

「生物多様性」を通して都市と生活が見えてくる その4

旧タイトル:「生物多様性」を通してヨーロッパの都市と生活が見えてくる

登録ランドスケープアーキテクト(JLAU,AILA)/TDA正会員 並河 みき

今回は、いよいよ都市における積極的な取り組みをトピックに、生物多様性について考える。近年、参考パネル(当ページ下部参照)にあるアイデアを含む、都市のなかでの模索が目に見えるかたちとなってきた。さらには、それぞれの地域に伝わる自然や動物との共存方法が改めて見直されると良いのではないだろうか。

現在、私が働くオーストラリアでは、先住民であるアボリジニの人たちの文化や自然観をプロジェクトに取り込むことが促進され、そうした機会を通して気づくのは、彼らの視点が常に生物多様性とにもあり、都市における新たな取り組みを示唆してくれることだ。そこで、私が関わるプロジェクトを通して、その一端を紹介する。

過去数年間、メルボルンでは州政府が鉄道の安全性を高めるために踏切を立体交差化するプロジェクトを各路線で進めており、この立体交差後にできる地上のスペースは公園として設計されている。と言ってもデザイン性の高い公園となるのは重点エリアのみで、残りのエリアはレインガーデンやサイクリングロードとして設計される。このタイプのプロジェクトは件数を重ねるごとに進化し、現在、私たちランドスケープチームはサイエンティストによるサポートを受け、議論を重ねながら、該当エリアの植生の特徴や重要性を共有し、それ

らをデザインに生かすためのコンセプトづくりに取り組んでいる。

ここで触れておきたいのは、鉄道線路沿いは過去100年ほどの間、手つかずの自然が育ってきたエリアで、文化的な背景から植えられた外来樹種もあるが、主に地元植生を代表する多くの樹種が林立し成長してきたこと。こうした樹木の下に育つ植栽も含めて、生物多様性のために非常に重要な生息地及び通り道が形成されてきたこと。

ところで高架鉄道を建設するためには、プロジェクトの初段階で何通りもの高架タイプを検討し、それらの建設にどのような重機が必要で、どのくらいの範囲の植栽が切り倒されるかを含むスタディを綿密に重ねた上、厳しいコスト管理が加えられる。こうした過程では工事の安全性とコストが最重要課題として存在し、既存樹木をできるだけ残すという、経済的な効果が見えにくく人命にかかわらない項目は、二次的な扱いを受けやすい。

さて、このような状況のなか、今回はアボリジニのコンサルタントも参加することとなり、議論を進めるうちに、プロジェクトの土地は「ウナギの国」であること、そして7つの季節を持つことが共有された。そこで、ランドスケープ側からは7つの緩やかにつながるゾーンで表現した季節を、自転車や徒歩それぞれのスピードで、うな

ぎのように弧を描きながら体験し楽しめるデザインを提案した。アボリジニの季節感には動植物の活動と深く結びついているため、何の花が咲き、どの動物が現れたら、という定義も多く、それらはアボリジニの狩りや食料採集のサイクル、そして伝統的な儀式的タイミングに大きく関係している。その上に彼ら独自の、自然をメンテナンスするサイクルを重ね合わせると、アボリジニの生活文化が自然の一部としての位置づけを尊び、循環性の高い文化を生み出してきたことが見えてくる。そうした幾重にも重なる彼らの知恵を少しでも表現できればと願っている。

振り返れば、こうしたエンジニア主導のインフラプロジェクトで、サイエンティストとアボリジニのコンサルタントによるサポートを受け、コンセプト段階から議論を重ねてデザインを検討できることは、都市開発分野において生物多様性を捉える姿勢に、前進があったと言えるのではないだろうか。もちろんプロジェクトはまだ初段階で、これから度重なる厳しいコスト調整や建設手法の検討をくり抜けばなければならないことは重々承知だが。



※配信サイトnoteで当ブックレット翻訳パネルを近日公開予定(たまだいま編集)です。
https://note.com/tda_spinoff
QRコードからアクセスできます。

生物多様性に対応した道路をつくる

Week 38

あなたの地域の自治体に働きかけて、道路の質とその周辺環境を向上しましょう。そのためには、何ができるでしょうか。

環境へのインパクトが最小となるように、道路を計画し、騒音を少なくする表面素材を選択し、リサイクルの材料を使うようにしましょう。

環境に配慮した照明(アンチグレアタイプ、下向き照射、ソーラー発電付き)を設置し、動物(ヒキガエルやリス、シカなど)の通り道をつくらせたり、つなげたりしましょう。

濃い茂みを道路沿いに植えて、動物たちがエコダクト(動物のための抜け道)へたどりつけるように促し、(大気、騒音、照明による)汚染を吸収しましょう。

道路沿いのメンテナンスは、(果づくりの季節を避けて、樹木や灌木の枝を払ったり、芝刈を遅らせるなど)適切な時期に実施することも大切です。

光害を減らそう

Week 35

郊外でも都心でも、ハイウェイや道路、そして庭の電灯は、様々な生き物(人間やキツネなど)の夜間行動を可能にします。

でも、人工的な光は多くの動物のじゃまになります。夜間の光に対応した眼を持つ動物たち(フクロウやネズミなど)は、障害物や獲物、捕食者を見つけるのに苦労し、渡り鳥たちは方向がわからなくなり、蟻は寝れ果てるまで何度も光源にぶつかってしまいます。またオスのホタルは、メスが発する光のシグナルを受け取ることができないため、受精できません。

だから、もし庭やテラス、玄関などを照らしたいのなら、アンチグレアタイプの電灯を選んで下向きに照らし、あなたが家に入る時は消すようにしましょう。

まちの風景から針が回るアナログ時計が減ってきている。かつて庁舎や駅の正面には大時計があった。駅舎や改札広間の大時計は、わが国の鉄道定時運行を表すシンボルでもあった。文字盤や針のデザインには、さまざまな工夫がなされ、針の位置を表す時字（ときじ）は棒ではなく、アラビア数字に限っている鉄道もある。

今も一部の鉄道には残っているが、改札付近やホームに、時計と時刻表と広告が一体の器具が掲げられている。

駅設備の人から聞いた話である。かつて駅の時計は、個別に働いていたので誤差が生じる。これは鉄道事業者にとって致命的な問題で、針位置の修正や照明の交換作業は対価として広告表示の権利を得る代理店の仕事であった。この表示はタイアップ広告と呼ばれていた。さらに遡れば、時計屋が振り子時計を寄贈して「毎日ねじを巻きます」と振り子の蓋に自店名を印して宣伝していたそうだ。

駅の時計が親子時計と呼ばれる設備時計に代わり個別の調整は無くなったが、タイアップ広告で維持管理する対象は増えていった。旅客向けの掲示板やベンチ、さらには広告看板単体などである。

公共施設の設置や維持管理の費用を広告収入で賄う歴史は古い。例えば、パリのモリス広告塔は1868年、市街のあらゆると



写真① 駅舎外壁の時計



写真② ホームのタイアップ広告

ころに勝手に貼られた広告やビラを1箇所にとまとめたものである。公園や街路に置かれたベンチの設置費用は背板につけられた広告看板によって成り立っている。

わが国では、1950年には国鉄利用者のために寄贈した木製ベンチに、看板を取り付け広告の新媒体として開発、鉄道施設を媒体とした広告で成功した会社がある。現在も歩行空間のベンチ設置計画として、社会貢献の一環でベンチを寄贈する企業を募集している自治体がある。

広告収入は、わが国の交通事業者にとって重要な収入源である。商業広告は目立たなければならないから、旅客案内表示より強く表示するケースが多かった。

この混然とした状態に対して、1970年の大阪万国博を契機に、公共表示と商業広告の分離が計られた。駅などの交通施設では利用者動線に直面する商業広告をやめ、公共表示の独立性を高めるために掲示ゾーンが整理された。

1970年の阪神電鉄梅田駅のサイン整備ではタイアップ広告をやめ、旅客案内の配置と表示面デザインを整えた結果、サインが見やすくなると同時に、広告の合計面積はむしろ増大した。営団地下鉄（東京メトロの前身）では1973年の大手町駅改良工事で旅客案内と商業広告の設置ルールが確定し、旅客案内の表示に路線シンボルとしてカラーリングが設定された。さらに、2004年の民営化を機に、駅番号の表現をルール化し、路線カラーの仕様を厳格化することで色覚弱者への対応を計った。これらのルールは、東京都営地下鉄にも供用されている。

旅客案内のうち、進行方向を示す誘導サインは、動線に直交する通路上部に掲げ、地図など詳細表示は、人の通行に支障の少ない壁面での設置が基本となる。旅客案内



写真③ サイン整備前の大手町駅（1972年）



写真④ パリの地下鉄ホーム



写真⑤ モスクワの地下鉄ホーム

は、情報を受け取った人すべてが同じ理解をしなければならない。そのために表記する文言やフォント、図形、レイアウトを精査し、装飾性を最小限にとどめている。

商業広告は、訴求する対象者がある程度絞られているのでそこを狙った装飾性を加えてあり、情報を受ける人それぞれの理解で成り立つ点が旅客案内サインと大きく異なる。そのため、誘導サインと視線が重ならない位置での設置が原則なので、壁面や柱面での設置が多い。また、其々は強い表現で競い合っているので景観の大きな要素となっている。駅ホームでの商業広告は、パリやニューヨークの地下鉄駅のように大胆な空間構成の都市もあれば、モスクワ地下鉄駅のように全く広告のない国もある

今日の傾向と問題点

駅時計は、アナログからデジタルへと変化した。針が時を指すアナログ時計が、数字のみのデジタル時計へと代わり、列車の出発案内も字幕式やフラップ式からLEDによる画面表示となった。時計は数字が読めるサイズで良いので小型化した一方、商業広告のテロップが流れたり、映像が挿入されたりするようになった。公共表示と商業広告は、かつて空間分割されていたものが時間分割されるようになったわけだ。車内のデジタル表示が充実したので、ホームの

(次頁へ続く)

駅名標の設置数が減少した。設置なしの駅もある。人々のサイン離れの結果、旅客案内表示の種類を減らす鉄道事業者もある。

さらにスマートフォンやタブレットなどの携帯端末の台頭である。道案内や列車時刻などがスマートフォンから得られるので、利用者は手許の画面に引き付けられたまま、サインを見なくなった。携帯端末は、案内表示を見ることができない移動弱者に、音声による誘導や個人特性に合わせた地図の表示など、重要なナビゲーターである。一方でチャット、ゲームなどに興じて周囲を見ない人が増え、人々の通行を阻害している。スマートフォンでのやり取りは遠くの人と近くなったが、間近な人との触れ合いを遠ざけた。

交通広告も大型紙広告からデジタル広告

へと変化が生じている。

省資源かつスマートフォンの利用者増大により、紙の広告やポケット時刻表など配布物はなくなる方向にある。車内吊り広告はサイズ規格があるが、駅や車内窓上の広告枠は型式によってサイズが異なり、製作コストがかかる。一方、デジタル広告は媒体のサイズにかかわらず、鉄道会社が連携してデータ共有できる利点があり、デジタル広告枠は増えている。車内デジタル広告は、運行地域や時間帯により変わる客層に応じたコンテンツが配信される方式が採用されつつある。

屋外の大型広告や巨大スクリーンでの投影は、設置する場所や人の動きに合わせた媒体・相性・SNS映えすることが広告面デザインの要件となっている。いまやテレビ

ニュースで都市の顔として映される画は、大阪ならば戎橋の大型看板、東京は渋谷駅前のビル外壁広告が定番だ。

時計の盤面から針が消えたことで、時刻は共有から専有になったのかもしれない。

バーチャル画面に奪われた人々の目をリアルな景色に取り戻すために、景観作りに関わる私たちは何をすれば良いか。考えたい。



写真⑥ 駅コンコースのデジタル広告

身近な景観をつくる

照明デザイナー／TDA副代表理事 近田 玲子

第5回：LEDのランプ交換

2011年の東日本大震災の後、急速に照明器具のLED化が進んだ。4万時間の長寿命。1日10時間点灯しても10年間以上ランプ交換が不要…と、今や全てのプロジェクトにLED器具をスペックしているが、LED化が進むほど、これまでになかった問題が見えてきた。

1. LED一体型の器具

大多数のLED器具は、ランプが不点になったら器具ごと交換しなければならないのである。

ある建物を手がけた数年後、LED投光器が不点になったが、どうやってランプ交換するかわからない。5年しか経っていないが通電は正常なのでランプ切れらしい、と連絡をもらった。器具保証期間は過ぎている。施主に新たな器具の購入と再設置の負担をかける結果となってしまった（添付写真参照）。専門業者が管理する大規模な建物とは違い、寄付金で建てられたこのような小規模な建物の設計では、無骨な器具ではあっても管理人が簡単にランプ交換できる照明器具を選定すべきであった。

2. ランプ交換できる器具

ある集合住宅の施主から「管理人がランプ交換できるLED器具を使って欲しい」と

いう要望があったが、これが結構難しい。LEDダウンライト：一般的にランプ交換が簡単な器具として挙げられるのは、スクリューベースのLEDが使われているダウンライトであるが、気になるのは眩しさだ。ランプ位置が下がるので、グレア・カットが十分かどうかの事前チェックが必要である。

ライン型LED：断面が小さいライン型LEDは、今や間接照明になくてはならないツールである。

特殊な工具を使って狭い器具の内側にあるコネクターを外すなどの馴染みのない作業を、果たして脚立に乗った素人が出来るかどうか、カタログにランプ交換可能と謳われてはいても、コンパクトな器具ほどハードルは高い。

屋外投光器：最近、購入者自身でランプ交換することを前提にした屋外用投光器が発売された。

ただし、専用のLEDランプを購入しなければならないので、あらかじめ街の電気屋さんやホームセンターで買えるかチェックが必要だ。

3. 短期間で器具が廃番になる

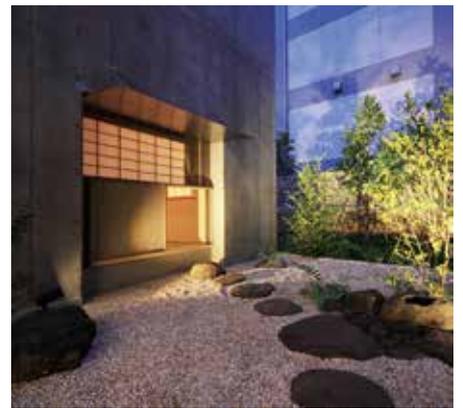
頭が痛いのは、性能の良い新しい器具が発売されると同時に、これまでカタログにあった器具が次々と製作中止になること

だ。実施設計でスペックした器具を監理時にもう1度選び直さなければならないのが日常的になってきている。



LED一体型器具

ランプ交換型器具



ホワイトボード

紙面で少し触れた特別webオンラインセミナーは、横浜市職員、ヨコハマ経済新聞の記者の方々のご協力のもと、会場を移動しながらの2人の説明を初めてリアルタイムで配信しました。音声聞き取りにくい場面もあったようですが、何とか無事終了できま

した。また、連載している生物多様性~シリーズでは、これまで紹介してきたパネルを含め、紹介しきれないパネルをweb上で公開をはじめました。こちらも新しい試みです。これからも紙面以外でも情報を発信していけるよう挑戦していきたいです。