

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>

2024-05-01

目次

- P1
 - 巻頭
遊休公共不動産を甦らせ、人々の生活と経済活動をクリエイティブな活用を支援する「公共不動産データベース」
／岸田 一輝
- P2~3
 - TDA NEWS 1
震災復興と都市デザイン
／宇野 健一
- P3~4
 - TDA NEWS 2
インタビュー「クライストチャーチの復興計画から学ぶ」
／メリッサ・モラレス（聞き手）並野 みき
- P5~6
 - 鼎談：大学の景観教育
／饗庭 伸・中島 伸・矢野 拓洋・金子 祐介
- P7~8
 - 景観故記
No.8 都市と路面公共交通をつなぐトータルデザイン
／須田 武憲
- P8
 - 身近な景観を作る
第10回 歩道のディテール
／中野 竜
- ホワイトボード



遊休公共不動産を甦らせ、人々の生活と経済活動をクリエイティブな活用を支援する「公共不動産データベース」

僕らが子供の頃、親が不動産屋を通るたびに眺めていた賃貸物件の張り紙。今ではインターネット上のポータルサイトで全国各地の賃貸情報を見られる便利な世の中になった。引越しの予定がないのに、つつい賃貸情報を眺めてしまうのは僕らだけじゃないはずだ。このような民間不動産ポータルサイトの公共不動産版が公共不動産データベース（以下、DB）である。

全国で遊休公共不動産が大量に発生している。廃校、公民館、体育館、空き地等、様々な形態を含んでいる。DB以前、自治体個別にHP上に活用や譲渡等の情報を掲載していた。例えばある民間事業者が海の近くの物件を探していたとしても、いくつあるかもわからない物件を各自治体のHPを探すことを強要させられていた！この状況に対し、公共R不動産は遊休公共不動産をデータベース化し、民間事業者の遊休公共不動産の出会いを創出し、民間活用へつなげることを目的のひとつにDBの運営を続けている。DBの会員は2020年4月にリリース以降増え続け、自治体会員が約310、民間会員が約2,900、公開物件数が約300（2024年4月時点）。また2025年3月には国土交通省と「PPP協定（データベースタイプ）」パートナーに選定され、さらに会員数や物件数も増え続けると想定している。

僕たちが公共不動産の活用を支援することが景観にどう関与しているのだろうか。メンバーが関わったシラハマ校舎という廃校利用の事例は、廃校をコワーキングスペース、レストラン、宿泊、クライנגアルテン等へと転用したものである。この計画を進めていく中で、この小学校の卒業生が事業参画に手を挙げ、コワーキングスペースの運営を担った。過去、近くの消防署に勤務していた新人消防士は審査課職員として再度この学校に戻ってきた。近隣の工務店が工事参加に名乗りをあげ、この空間を今でも守り続けている。この地域出身者ではない人々が訪れ、クライングアルテンに参加し、地元住民と一緒に景観を守っている。

この事例はDBを通したものではないが、公共不動産が過去の役割を終えた後であっても、地域の中心としての存在を継承し、地域の自然や歴史、文化、人、経済活動を巻き込むことになった。旧小学校といった地域の中心的な存在であった公共不動産だからこそ、卒業生にとって、地域住民にとって、社会学者の宮台真司の言うパトリ（patori=「人と空間の関係が必然的な状態」）として空間を継承した事例だろう。良好な景観を、「地域の自然、歴史、文化等と人々の生活、経済活動等との調和」により形成されるものとするのであれば、以上に見てきたように公共不動産活用は景観形成において非常に重要な役割を占めることになる。そのための一助となるべく、僕らはDBを運営し続けよう。

公共R不動産 R&D事業部 プロジェクトマネージャー 岸田 一輝

震災復興と都市デザイン

～宮城県女川町における震災復興に関した経験から伝えておきたいこと～

(有)アトリエU 都市・地域空間計画室
代表 宇野 健一

自然災害が絶えない。そのたびに「震災復興とは何か？」という問いが様々な学会において議論されてきた。私はそのことにあまり意味はないと考えている。被災地の自然・社会経済環境、震災の規模、ダメージの大小等が多様だからである。敢えて問うとすれば「震災復興に何が可能か？」であろう。その際、当然であるが答えはケースバイケースである。十把一絡げで語ることは不可能であるし、優れた都市計画や都市デザインの劣化コピーは、一時的に脚光を浴びたとしても持続可能性という点では十分ではない。だとすれば、伝えるべき大切な“こと”は何だろうか。本稿は、筆者が関わった宮城県牡鹿郡女川町の復興を通じて、今後確実に起こり得る大規模自然災害に備えて留意すべきいくつかの“大切なこと”について述べてみたい。

日ごろからの備え

自然災害はいつどこで起こるか誰にも予測不可能である。しかしながら今起きている、あるいは顕在化しつつある都市問題に対して備えることは可能である。都市問題は多岐にわたるが、大きくは人口減少時代にあって延びきった都市をいかにコンパクトに畳むかという問題と、空洞化して活力を失った中心市街地の再生の2つが指摘されよう。いずれもすぐに解決できる単純な課題ではないが、大規模自然災害の有無に関係なく、日ごろから頭を悩ませておくべき都市問題である。女川の復興まちづくり事業が他の被災地に比べてことのほかうまくいったとすれば、まさにこうした都市問題への震災前からの取組によるところが大である。実際、震災前から衰退基調にあった中心市街地の再生のためにエリアイノベーションアライアンスの木下齊さんに教を請い、公民連携と身の丈開発による商店街再生について勉強会を繰り返していた。あまり知られていないが、まちの衰退

に対する危機感に基づくある種の事前復興的行動が、後に起こる東日本大震災で壊滅的なダメージを受けた商店街再生に大きく寄与するのである。具体的には民設民営による駅前のテナント型商店街「シーパルピア」や「ハマテラス」、海が望める公共空間「レンガみち」とが一体となって女川の復興を力強く牽引することになるのである。

以上は、まちの主人公である地元地権者や商店経営者が、日頃からわが町に行く末を案じ、自分事として対策に取り組むことがいかに大切かという話であるが、以下、震災後の復興計画を立案する側、つまり土木、建築、都市計画を生業とする側に求められる“大切なこと”について述べてみたい。

将来のまちを構想し具現化する力

地震や津波によってダメージを受けたまちの将来をどのように構想するかは、復興計画の肝心要である。ここを見誤って、単純に元通りにすることや量的充足に拘ったりすると、結果的に身の丈を超えた過剰な計画を推進してしまうことになるので要注意である。見込みで整備された宅地は見込み違いによりほとんど利用されず空き地のまま放置され、せっかく整備したインフラの維持管理コストが住民負担として重くのしかかり、結果的に衰退基調に拍車をかけることになる。

身の丈開発の見極め

大規模自然災害は過疎化のスピードを一気に加速したと言われるなかであって、身の丈に合ったまちの将来像をどのように構想するかが極めて重要である。衰退基調にあるまちの適正人口の見極めと受け皿としての住宅地の再生、適正人口を支える公共施設。これらをいかに無理なくコンパクトに収めるか。将来に対する楽観的な見通しを排除し、冷静かつ適切な判断が求め

られる。

観光資源たり得る都市景観の形成

将来のまちの姿を構想する際に忘れてならない2つ目の“大切なこと”は、一次産業に代わる新たな産業としての観光開発という視点である。観光開発を支える要素は食、景観、文化など実に多様であるが、ここで取り扱うのはその土台となるまた行ってみたくなる景観形成という視点である。このテーマに対しては、可住地の限られる我が国にあって、地形を読み解く力が不可欠である。この点に関しては本誌Vol.49の巻頭言に書いた「そこに愛はあるんか」で指摘したように「大地の声なき声を聞く力」が不可欠である。これなくして周囲の自然と馴染んだまた行ってみたくなる美しい景観、その土台となるランドフォームの創出は不可能である。

場の力を最大化する都市デザイン

そして3つ目の“大切なこと”は、場の力を最大化する都市デザインである。衰退基調にあるまちの生き残り戦略としての都市デザインは、取って付けた美しさではないその場所にのみ成立する独自のデザインが求められる。という点で、その場所のコンテキストや自然（地形）への温かいまなざしが不可欠なのである。女川の場合は「海とともに暮らすまち」をコンセプトとし、これを具現化するために防潮堤を国道398号下に潜らせて存在を隠すとともに、海を



海を望む「レンガみち」とテナント型商業施設「シーパルピア」



女川のシンボル黒森山から望む市街地と女川湾



「海とともに暮らす」をコンセプトに大々的に見直された被災市街地復興土地区画整理事業マスタープラン

望む眺望軸をまちの各所に措定した。町全体のシンボルとしての女川駅を降りると目に飛び込んでくる「レンガみち」、そして大きく5つの尾根を切り開いてつくられた1000年に一度と言われる津波にも耐えられる高台住宅地の眺望軸がそれである。これらは今を生きる現役世代が誇りをもって心地良く暮らすための装置であり、次世代

への大切な贈り物となる。

生きるための“よすが”となる計画

とどのつまり復興計画に求められる“大切なこと”は、ここで生きていくことを覚悟された方々がここを終の住処として生きるための“よすが”となり得る計画かどうかである。そして、こうした計画を立案し設計するスキルは、地元の方々が社会経済環境の変化に対応しようと日々努力されているように、私たち計画を立案し設計しデザインする側にも当然求められる。そこでは高度経済成長によって分化された都市計画、土木、建築、造園などの職能領域の再統合としてのまちをつくる総合計画としての知

識と実践的技術、あるいはコーディネーターとしての力が、今、改めて求められているように思われる。

愛のある計画の重要性

そして最後に伝えたい“大切なこと”はやはり“愛のある計画”かどうかである。“血の通った自分事としての計画”と言い換えてもよい。これなくして被災者の“よすが”となり持続可能なまちの再生は不可能である。

以上、女川の復興を通じて伝えておきたい“大切なこと”を紹介させていただいた。大規模自然災害からの復興に立ち向かわれる方々の参考になれば幸いである。



大原高台住宅地に埋め込まれた女川湾を望む眺望軸

TDA NEWS 2

インタビュー「クライストチャーチの復興計画から学ぶ」

メリッサ・モラレス(アーバンデザイナー)
インタビュー: 並河 みき(TDA正会員)

ニュージーランドの第二都市、クライストチャーチは2010年9月と2011年2月に起きた地震により、中心市街地の70～80%の建物が倒壊する甚大な被害を受けた。2013年から2016年まで現地の中央政府系アーバンデザイン組織、Canterbury Earthquake Recovery Authority (CERA)で、復興に携わったモラレスさんに、復興計画の詳細とその成果についてインタビュー形式で語ってもらった。

——初めに、現地に赴任された当時のモラレスさんのポジションと役割について教えてください。

私は、被害にあったクライストチャーチを復興するために、国が立ち上げたCERAのプロジェクトデザインリーダーとして赴任し、クライストチャーチ市と協力しながら市街地中心部における復興計画の実施にあたりました。私が赴任したのは2013年なので、震災後三年目に赴任したわけですが、それまで中心市街地はずっと閉鎖されていました。これは、地主の人たちが保険会社との折衝を終えてからでないと、建物の取り壊しや再建を開始できなかったこと、建物の取り壊しは近隣の建物の倒壊を避けるために、大きな重機を入れず慎重に行わなければならなかったからです。そうしたなか、地盤が液状化した川沿いの地域は、早くに「レッドゾーン」としての指定を受け、地域住民は速やかに避難し、早い段階で将来的な生活の方向性を見出せたので、これは良い決断だったと評価されています。

——復興計画はどのようにつくられたのでしょうか。

クライストチャーチは2010年の地震が起きる前に、ヤン・ゲール氏によって将来のアクションプランが提案されていました。また、2010年9月の地震が起きた後には、市が周辺の市町村と協力して、新しい宅地エリアを開発する戦略的計画を、市民参加の過程を経て立案していました。そうした中、2011年2月に大地震が起きて、政府はCERAを設立し、本格的な復興計画の設立に乗り出します。

初めにCERAは、復興によりどのようなクライストチャーチを生み出すべきかという将来像を模索します。そしてクライストチャーチの市街地面積が、メルボルン市のそれと同等なのに人口は1/4しかないことが、市街地が活性化されていなかった理由であると分析し、市街地面積を狭めることで、将来のビジネスにも住民にも、魅力的な中心街を作り出すことができると考えました。そして、「フレーム」と呼ばれる新しい街の境界を設定し、交通、土木、建築、ランドスケープを含む各分野の専門家に、新しい市街地のプランを100日で計画するよう依頼しました。これが「100日プラン」と呼ばれるクライストチャーチの

将来図です。この100日プランでは、復興の目玉となる17の「アンカープロジェクト」（公共建築プロジェクト）が定められ、コンベンションセンター、美術館、図書館、スタジアム等が含まれました。

——その復興計画の実施はどのように進められましたか。

震災時に情報網が切断されて、災害担当省庁間の連絡がうまく取れなかったことを教訓に、まずは法務地区（災害センター）が先行して建設されました。この地区には、裁判所、警察、緊急病院等の災害関連省庁が集められ、大きな地震に耐える建物構造で、災害時に迅速に連携して指揮を取れるようにデザインされています。また、CERAは100日プランの実施に当たり、事例として見学したメルボルンの港湾エリア開発であるドックランドで、各街区が異なるデベロッパーに売却され開発されたことで、街全体としてちぐはぐな景観となってしまうことを教訓に、クライストチャーチでは、アンカープロジェクトと新しい交通システムが通る公共空間との間で、デザイン調整をすることに力を入れます。そしてこれが私の担当分野となり、それぞれの通りが新しい交通システムを走らせるのみでなく、それがパブリックスペースとして、調和的な景観をつくり出すように、また、アンカープロジェクトの建築外壁と通りとの接点が、デザイン的に調和されるように交渉を重ねました。その詳細を「クライストチャーチの通りと空間デザインガイド」（Christchurch Street and Spaces Design Guide）というレポートにまとめ、パブリックスペースにおいて期待されるデザインと、通りごとのビジョンを紹介しています。

——2016年にCERAは組織としての業務を終え、解体されるわけですが、アンカープ

ロジェクトはすべて竣工しましたか。

CERAが解体された後に残ったアンカープロジェクトもありますが、それらはOtakaro LTD.という中央政府がつくった組織により遂行されました。

——震災復興プロセスを振り返って、それをどう評価しますか。

震災復興に関わったのはこれが初めてなので、他の事例と比べることはできませんが、行政と市は、良い計画を良いプロセスで実施できたと思います。そして、地元の優秀なリーダーシップにも恵まれました。また、地元のリーダーや住民たちが同じ目的をもって活動したことで、強い絆が生まれました。震災が私たちを一つにしたのです。

——この震災復興計画の実施によって、クライストチャーチの景観は震災前に比べてどのようになった、またはなっていくのでしょうか。

それはとても興味深い質問です。イギリス風の歴史的建造物のおかげで、震災前のクライストチャーチは、ニュージーランドの中にあるイギリスのようでした。しかし、それらの建物が震災で崩壊し、残った歴史的建造物は非常に価値のあるものとなりました。一方で、震災はニュージーランド独自の新しい景観を作り出す機会を与えてくれました。それは、地元のマオリ文化を取り入れた景観であり、マオリは政府の開発パートナーとして、それぞれのアンカープロジェクトに文化的な表現を埋め込むことに貢献したのです。これは震災という大きな災害の中で起きた、とても前向きな出来事でした。

——マオリ文化は実際にどのように建築や都市の表現に取り入れられましたか。

その表現方法は多様ですが、例えば地名や建築名をマオリの言葉と英語で二重表

記することで、地元の人たちがマオリの言葉で川やコンベンションセンターの名称を覚えるようになりました。また、交通の要所にマオリのコンパスをデザインして、それが道しるべとなるようにしたり、川沿いの要所にマオリのパターンの舗装を施した、おもてなしマットが設置されたりしました。——プロジェクト全体を振り返っての改善点やコメントがあれば教えてください。



マオリのパターン舗装のおもてなしマット

ひとつ、みんながやりたくてできなかったことは、街全体でコジェネレーションシステムを導入することでした。多くの課題と調整に追われる中で、それを街の規模で入れていくことは、残念ながらできませんでした。それでも、自分たちに与えられた機会とプロセスを信じて働き、当時は復興計画に反対していた人たちも、後になって私たちの方針と成果を認めてくれたとき、一生懸命に実行した甲斐があったと感じました。



建物の解体が続く中心市街地のレッドゾーン (2015)
<https://www.theconstructionindex.co.uk>



エイボン川沿い道路の一部を階段テラスとして復興

鼎談 大学の景観教育

東京都立大学都市環境学部教授

饗庭 伸

京都市大学都市生活学科准教授

中島 伸

東洋大学人間環境デザイン学科助教

矢野 拓洋

城西国際大学観光学部助教 (TDA理事)

金子 祐介

今回は、饗庭伸先生が中心となって企画をされた世田谷文化生活情報センター生活工房で行われている『世田谷のまちと暮らしのチカラ—まちづくりの歩み50年—』展（会期：2024年1月31日～4月21日）について紹介します。

とくに、本日お集まりいただいた展示に関わった三人の先生が指導されている各大学での学びと、展示会の企画がどのように繋がっていることをお伺いしました。



展示ポスター

●学生と一緒に一から学んでみる世田谷

饗庭：私は、2019年から世田谷のまちづくりファンド（<https://www.setagayatm.or.jp/trust/fund/outline.html>）の運営委員長を務めてきました。ただ、そのファンドも30年を迎え、そろそろお金も尽きてくるということで、就任時からファンドは終了するという話になっていました。計画技術研究所の林泰義さんや延藤安弘先生、西村幸夫先生らそうそうたるレジェンドが立ち上げ、今日に至るまで続けてきたものを、どのように締めくくることが課題でした。本展示会では、どのようにそうした取り組みを総括して次に

続けていくかということを考えてわけです。昔は良かったという懐古的なものを行っても面白くないので、今回の展示をきっかけとして、新たな世田谷の街づくりに関係者を増やしていけるような取り組みになればと思い企画をしたわけです。

ただ、その前哨戦として、29周年目の2021年の12月の頭に24時間耐久のYou Tube Live「まちづくりデー一緒にはじめませんか？」というイベントを実施しました。ただ、やってみてわかったんですけど、You Tubeだからって何万人も見られるわけじゃなく身内の人以外ほとんど来ないんですね。見る人よりも出ている人の方が多いという時間もあって…。「まちづくりってそんなものなのかな」って思ってしまっただけです。でも、もう少し多くの人に見てもらいたい思いで、美術館で展示会のようなものをするかと考えました。

展示自体は、世田谷に広がったまちづくりの機運の空間的広がり、世田谷で継続して続けてきた活動の時間的な広がりを感じてもらえればと考えました。まちづくりをしていると、「お前、そんなことも知らないのか？」と先輩からお叱りを受けることもあるので、これからまちづくりに関わる若い世代の人が、そうしたことにつまづかないようにするためにも、これまでの活動を情報として総体的に受け止められるようにしておきたいと考えたからです。

中島：私は、現職に就く前に、練馬区にある練馬まちづくりセンターで活動していたので、市民のまちづくり支援をしている中間組織間で連携して世田谷トラストまちづくりとネットワーク会議に参加していました。その際に行われた視察などを介して、先行していろいろな取り組みをしていた世田谷区のまちづくりの仕事を見ていました。その後、縁あって世田谷区にある大学に着任したこともあって、シェア奥沢の模型を今回は作ることにりましたが、そこをきっかけに、改めて世田谷区のまちづくりについて学ぶこととなり、知ったつもりで学生に話していたことを実際に学ぶことができたので良かったなと感じています。

矢野：私は、研究室活動とは別に、世田谷まちづくりファンドの助成事業を受けて世田谷実践室という活動をしたりもしています。先に話のあった「まちづくりデー一緒にはじめませんか？」などにも若者枠で参加しました。ただ、そのため、世田谷区のまちづくりに関して、包括的なビジョン

を知るわけでもなく、歴史も知らなかったもので、今回の展示会の企画のお手伝いをする際には、学生と「一緒に学ぼうぜ」というスタイルで関わってきました。

●世田谷のまちづくりから学ぶポイント

金子：話は変わりますが、今回の展示に関わる取り組みを通して、学生に学んでもらいたかったことはありますか？ 私は、象設計集団の行っている用賀プロムナードのプロジェクトが実物大の空間として転用されていたことに、とても驚きました。まちづくりや景観計画などの教育においては、実物大で設計などを教えることはほとんどないですから、ああいうモノの作られるプロセスを学生に見せる機会があるのはいいことだと思いました。

矢野：私は、今回の展示にあるような住民参加型まちづくりやユーザーセンタード・デザインに関して社会的には非常に有効なデザインツールになってきてはいるものの、建築設計に関わる大学教育の中ではユーザーと議論し意見を集約しながらモノを作ることをしないので、今回の展示に関わり、学生にそうしたワークショップ手法を見せられてよかったと思います。

中島：私の在籍している大学では、文系の学生にもまちづくりを教えているのですが、同時に建築士の資格も取れるような仕組みを作っています。そのことからわかるように、いろいろなことを指導していかなければいけません。そのため、市民参加ワークショップも重要なこととして教えますし、物的環境を整えることも教えています。さらに、私の研究室では、まちの歴史を研究することもしています。また、「世田谷について考える」って言うても一様には捉えられず、地域ごとで違うよね」というような地域特性についても教えています。その教えている個々の要素は、「まちづくりにとってはどれも重要なことで、統合しなくてはいけないんだよ」と教えてきたんですが、実際、学生が大学でのプロジェクトを推進する中では一つのことだけに没頭してしまいまちづくりの全体像が見えなくなってしまうことが多いんです。ただ、今回の展示では、そうしたこれまでの教育の中で口で説明してきたことが一つながりになって見えるので学生にはとてもいい機会になったと思っています。

シェア奥沢の模型作りをしていても、対象地が戦前の海軍住宅と呼ばれる住宅地で

あり、そのゆとりある敷地と住宅が住み開きのコミュニティの場と読み替えられており、そうした地域の文脈の中で、理解できるいい機会となりました。

金子：今の話を聞いていると、今回の展示は、建築家教育やコミュニティデザイナーのような人の専門家教育に役立つというだけではなく、いろいろなモノやコトを横断して教育していくことに価値付けしているという点で、行政職員にとって重要な教育プログラムを提示している展示なのではないかと思いました。

饗庭：展示会は5つのパートに分かれています。まず、第1部と第2部は、まちの歴史を語り、モノとしての建築デザイン、そしてもう少し大きな都市デザインについて見せることから始まります。第3部では都市デザインの技術、第4部ではワークショップデザインのようなコミュニティデザインの技術、第5部は市民活動の展示が中心で、そこでは中間支援組織の職員に必要な市民をエンパワーメントしていく技術を知ることができると思います。

●まちづくりに関わる大学教育の範疇

饗庭：こうした五つの技術は、まちづくりに関わる行政職員教育に必要なスキルだと思いますが、それらを一通り学ばせるには、大学院も含めた6年間の教育期間じゃ無理なんですよ。せめて、そのうちの2つか3つを習得してもらって、あとは社会に出てからできるようになってもらえればいいのかと思っています。もし自分でできなくても、そうした人とチームを組めればよいわけなので、時間的制約や個人人のキャパシティの限界を踏まえて、行政職員がどう立ち回るかが重要だと思うんです。

ちなみに、今回の展示の実行委員にもなっている世田谷区の都市デザイン課の職員さんやOBが、今回の展示に職員の方々を連れてきて、「(リ・プレゼンテーションされた)モノがあるので理解しやすく効

果は高い」と言っていました。

金子：自分たちの活動を直視したりすることも含め、リカレント教育が必要だということでしょうか？

饗庭：余談ですが1987年に田村明先生らが中心となって設立した自治体学会という学会があるのですが、それは日本各地の自治体職員の自主研究グループ(以下、自主研)の交流の場として組織された、と聞いたことがあります。例えば1998年に成立したNPO法を下支えした当時の若手のネットワークは、その自主研で経験を積んだ人たちのネットワークだったりします。自治体職員が研究をするというのは、いい取り組みだったんですが、「市民と酒を飲むな!」というようなコンプライアンスも浸透してきて、こうした組織や文化が現在の社会ではなくなってきたのは事実です。

話は戻りますが、こうした自主的な学びは、先に上がったリカレント教育のようにシステム化して大学の規則のもとに取り込まない方がいいと思うんです。イキイキとした学びじゃなくなってしまうとか・・・。また、そうしたリカレント教育に関する先進的な事例として、先日、早稲田大学を退官された卯月盛夫先生が、早稲田大学芸術学校の中に都市デザイン科を立ち上げられました。ただ、その学科も15年ほどで閉じてしまい、卯月先生もおっしゃっていましたが、まちづくりに関わるリカレント教育のニーズは継続的なものでもないのかもしれない。あくまでも10年から15年周期でくる波のようなもの考えた方が正解なのかもしれません。

矢野：最近、生涯教育学会に参加するようになって、まちづくりが生涯教育や社会教育の議論の大部分を占めていることに驚きました。これらの分野では、普段は様々な肩書を持つ人がその肩書を捨てて、一市民として参加し、市民どうしの対話を通して学ぶ場が積極的に議論され、育まれてい

ます。その肩書のない一市民が共通して議論できるテーマがまちづくりということですね。都市計画や景観デザインに関わる行政職員のために専門的に学べる場をつくるというよりも、生涯教育や社会教育の分野と距離を縮めることで、一市民として参加し体験に基づいて学ぶことができる環境を整える事ができるかもしれません。大学における学びでも、建築学生がその肩書を捨て一市民として地域に関わる機会を創出することができないかと考えています。

●君たちはどう生きるのか？

饗庭：ちなみに、世田谷区は、弱い区画整理+スプロールで段階的に成熟していったまちなので、最初から目標設定を設けて形成していった歴史があるわけではありません。都市の形成にあわせて、東京の郊外として、基本的には電車で通勤するホワイトカラー層が居住していきますから、かれらがそのスプロールの段階ごとに必要なことを考え、実践していったことが積み重なっているわけです。

金子：つまり、次から継続的に出てくるまちの課題(ケーススタディ)と向き合っているというスタンスでまちに関わってきた人が多い地域ということですね。

中島：その点で先のまちづくり教育の話に繋げると、今回の展示の全体構成のように、「世田谷ってどういうまちなんだ」ということがわかる俯瞰する視点と個別のケーススタディの乗り越え方がわかる視点の両輪で教育をしていった方がいいと思うんです。そうすることで、まちづくりの歴史において、自分が関わっているプロジェクトがどの位置にいるのかがわかるようになるからなんです。また、今回の2フロア目の壁一面にいろいろなフォントで書かれている世田谷のまちづくりに対する関係者の熱量を表現した展示のように、今、私たちが教えている学生には、自分の現在地を読み解いてもらうと同時に、「君たちはこれから何をしたい!？」というのと「これから何のためにそれをしたいのか?」ということについても考えてもらい、その熱量を言語化してもらえるといいのかなと思うんです。

金子：今日の座談会の内容ではないですけど、今回の展示を見てもらって自分の関わりしるを見つけて熱い思いをぶつけてもらえればいいですよ。本日はありがとうございました。



まちづくりに関わる実物大展示



ワークショップに関わる展示

2023年8月26日、栃木県宇都宮市と芳賀町を結ぶ全く新しいLRTシステムが完成し、まばゆい夏の日差しのもと、高らかに警笛を鳴らしながら一番電車が出発した。GKデザイングループ（以下：GK）は、約8年前の基本構想段階からこのLRTシステムのトータルデザインに一貫して携わり、ついにこの日を迎えることができた。ここでは都市と路面公共交通をつなぐトータルデザインについてその意義を述べたい。

GKは70年以上にわたり国内外で活動を続けてきた総合デザインファームである。対象とする領域はインダストリアルデザイン、環境デザイン、コミュニケーションデザイン、サービスデザイン、デザインエンジニアリングなど多岐にわたる。また国際デザイン運動に参画するとともに、公共領域のデザインも数多く手がけている。

特に路面公共交通領域のトータルデザインにおいては、GKの総合性を遺憾無く発揮することにより、車両・環境・サイン・VI・コミュニケーションなどを連携させ、新たな交通システム事業を「デザインによって社会実装」させることを目標にしてきた。

「トータルデザイン」とは、多様なモノ・情報・空間・コトを、一貫したコンセプトに基づいて総合的にデザインすることである。従来の交通事業においては事業部門の縦割体制が強く、包括的なデザイン価値を形成することは困難であった。しかしGKは、その総合性を活かし多様な新交通システム・LRT・BRTなどのトータルデザインを成功させてきた。これは、単に視覚的な統一に留まることなく、「意識のデザ

イン」として地域アイデンティを形成しシビックプライドを形づくるものともなっている。今回の宇都宮市や芳賀町においても、計画当初に事業価値への理解不足から生まれた反対運動が、デザインの力によって合意形成が醸成され、「日本初の本格的LRT」を市民に愛される存在へと転化させることができた。

LRTとは、単に路面電車車両を指すものではなく「Light Rail Transit」というシステムの略称であり、包括的な次世代交通システムを表す。LRTは路線バス等との乗り換えが容易で、低床式の車両・停留場によりバリアフリー性に優れ、専用軌道や軌道信号の活用などにより渋滞を解消し、自動車交通からの転換により環境負荷低減に寄与することを目的とする。

芳賀・宇都宮LRTは、これまで路面鉄道の無かった地域にゼロからつくられた路線である。新設の路面電車路線としては75年ぶりの開業であり、日本初となる全線新設の本格的LRTシステムとなる。芳賀、宇都宮地域では、人口減少、少子・超高齢化が進行し、都市の持続性が危ぶまれていた。また、世界的な脱炭素化に向けた要請など社会環境の急速への対応が求められている。このLRTは、そうした課題に対応し魅力ある都市力を備え、将来にわたり発展できるまちづくりに向けた「スーパースマートシティ」の実現のための基幹施設として計画された。

LRT構想は30年前に遡るが、そこには常に根強い反対運動があり、市長選挙の争点ともなった。それは「自動車交通を優先すべき・渋滞の原因となる・採算への疑問」



2023年8月26日 多くの市民に祝福され、一番電車が出発進行した。ライトラインはその後需要が想定よりも大幅に伸び、増発が続いていて宇都宮のシンボルとして定着してきている。

という20世紀的な認識に基づくものであったが、欧州で成功したLRTを説明する情報デザインや市民参加の推進、そして先進的なLRT車両のデザインを公開することで、市民の意識に変化が生じたことによって、反対意見は大きく賛同へと転じていった。こうした「意識のデザイン」が、新たなインフラの社会実装に結びついたのである。

芳賀・宇都宮LRTのトータルデザインは、車両、駅、VI、市民参加などを連携させ、乗車体験の魅力を大きく高めた。このことは、LRT事業に対する市民理解の促進や賛同を促進し、さらには市民の街への誇り（シビックプライド）を醸成することともなっている。こうした効果は、単に新しい車両を導入するだけで生まれるものではなく、市民意識の形成を含めた総合的なデザインの取り組みにより達成される。このようにトータルデザインによるLRTと市民との多様な接点の高品質化は、日本初の本

(次頁へ続く)



宇都宮地域は雷の発生が多く、古くから雷都（らいと）とも呼ばれていた。雷の稲光に稲という字があるように、雷は稲の収穫を増やす豊穡の神としての雷様（らいさま）と人々から崇められていた。それをモチーフとした黄色とダークグレーのシンボルマークをトータルデザインの象徴として全てのアイテムに展開、また愛称としてのライトラインはこのことに由来している。

格的 LRT事業の実現に大きく貢献したといえよう。

市民意識の変容や、街への誇りを生み出した芳賀・宇都宮LRTは、予想を大きく超える成功を収めつつある。利用者数は、平日は予測と同等の1日あたり1万3000人を維持。土休日は開業効果が落ち着いても1万1000~1万2000人であり、需要予測

の4400人を大きく上回っている。利用者総数は、開業89日目の2023年11月15日に、当初の予測より2週間早く100万人を突破した。このことは、LRTの記念乗車で終わらず、日常の移動手段として定着しつつあることを意味している。

LRTはそれ自体が目的ではなく、あくまで手段である。高齢者やハンディキャップ

を持つ方をはじめ、あらゆる都市の構成員の誰もが簡単に利用でき、様々な都市活動やまちづくりに参加してもらうことが本質的な意義であり、我々としてはLRTをそのための「動く道具」として位置付けている。是非とも宇都宮を尋ねて、このシステムを体感していただきたい。



トータルデザインの領域はシンボルグラフィックや車両だけにとどまらず、乗務員の制服や車両インテリア、地図のカラーイメージ、アプリのインターフェースデザイン等、市民との接点全てに及び、ブランドイメージの統一が図られている。

身近な景観をつくる

ランドィクト代表/TDA理事 中野 竜

第10回：歩道のディテール

最近のまちづくりでは「ウォーカブル」という言葉に注目が集まっている。

もともとは「歩きやすい」という英単語であるが、まちづくりの分野では、車中心の街路空間を人中心の空間に転換することで、まちなか回遊を促すことを指す。特に国土交通省では「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりとして、ウォーカブルなまちなかの形成を推進している。

しかし、われわれが暮らすまちなかは、快適な歩行空間に転換できるような場所ばかりではない。狭い歩道に歩行者や自転車、車椅子がひしめくような状況もある。むしろそのような状況の方が多いと感じる。

そこで、本稿では、歩道の現状から「歩きやすさ」や「景観」について考えたい。

歩道とは何か？

歩道という言葉自体は、「歩行者のための道路」という意味があり、遊歩道や緑道なども含むが、本稿では「車道に併設された歩行者帯」について取り上げる。

いわゆる、「車道」に対する「歩道」である。

この歩道は「道路交通法」や「道路構造令」において定義され、その構造や道路構成も詳しく規定されている。

たとえば、歩道と車道の段差は、安全確保のため15cm以上とされている。また、横断歩道付近の切り下げ箇所も2cmを標準とすることなどが定められている。

その他にも、視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）や植樹帯（街路樹ます）に関する規定も存在する。

これらの規定は、その根拠となる法令の性格によって、歩行の快適性よりも安全性を優先しているといえるが、そのことに異議を挟むつもりはまったくない。

時代に合わせて進化する歩道

一方で、平成12年に成立した「交通バリアフリー法」を根拠に道路構造令も改正され、より高齢者や障害者に配慮した歩道構造へと進化していることは間違いない。このような改正は、高齢者や障害者の外出機会を増やすことに貢献してきた。

それは道路用資材も含めた工夫であり、

進化である。

横断歩道付近では、一旦、歩道から車道において道路を渡る必要があるが、前述のとおり、このような場所では2cmの段差が必要である。

しかしこの2cm段差は車いすユーザーや片麻痺の歩行者にとっては大きな「障害」となる。これを解決するために、特殊な切り下げブロック（写真）を開発したり、共用まで時間のかかるコンクリートによる擦り付け工事をしたりするなどの工夫をおこなって、移動を担保しているのである。

次回以降も、移動を支える歩道のディテールを見ていきたい。



ホワイトボード

地震など災害が避けられない日本の都市や町。女川やクライストチャーチの復興経験から読み解けるのは、まちのビジョンを地道にみんなで考え、より良いまちを創ろうとする日頃からの努力がもしものときにもやはり重要となることです。普段のまちももし

もの時もより良いまちとするために、まちの未来を構想するという地道なプランニング作業がまともにできる環境がみなさんのまちでは整っているのでしょうか？（倉澤）