

# 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>

2024-09-01

## 目次

- P1  
■巻頭  
韓国トラム導入の現状  
／オム・ジヨン
- P2~4  
■TDA NEWS 1  
TDAまち歩き2024「大宮氷川参道」開催報告  
／中野 竜・矢内 匠・酒井 伸子  
池上 明史・峰 朗展
- P5~6  
■TDA NEWS 2  
日韓都市デザイン交流会2024開催報告  
／木谷 弘司・久保田 善明
- P7  
■景観故記  
No.9 景観照明  
／近田 玲子
- P8  
■身近な景観を作る  
第11回 安全な歩道をデザインする  
／中野 竜
- 景観サポーター  
／日本興業㈱
- ホワイトボード



富山市内を走るトラム

## 韓国トラム導入の現状

韓国では、路面電車が1898年に開通したが、その後、自動車中心の都市開発が中心となり、路面電車システムは1968年に韓国国内で全て廃止された。

日本やヨーロッパなど海外でトラムが経済性、環境性や景観性等で注目される中、韓国でも持続可能な未来都市の交通手段として導入が議論され始めた。現在、韓国の約20余りの自治体でトラムの導入が検討され、一部の自治体では2028年に竣工を予定されている。

しかし、一旦路面電車が消えた韓国での導入にあたり、トラム、自動車、歩行者が同一空間で共存することが、市民の情緒的拒否感を生んでいる。一方、トラム導入を検討している自治体の多くが、運営方式である無架線トラムという技術的な解決の議論に偏り、市民の意識や景観的側面を全く考慮していない状況を見るにつけ、今後、多くの問題が発生することを危惧する。

これらを解決するためには、独創的なデザインを導き出す方法が非常に有効である。富山や宇都宮LRTのように「トータルデザイン」により、トラムを景観要素として認識させ、「意識のデザイン」を通じて、都市景観と同質感を形成する過程が非常に重要である。（景観文化62号「景観故記」参照）

韓国でトラムが未来の交通手段として、持続可能な都市生活に寄与できるようにするためには、まず歩行者と同じ空間で運行されるというトラムの特性を反映したトータルデザインの観点の検討が行われなければならない。次に、景観要素として、地域のアイデンティティが感じられるデザインで、車両と歩行者との間の感性的な結びつきが形成されるようにしなければならない。

そのためには、都市が持つ多様なビジュアルコンテンツを造形イメージとして抽出し、車両などの各要素のデザインに反映することが重要である。韓国においてもトラムが都市を象徴する要素となり、都市を代表する景観になることを願う。 EOD DESIGN代表/TDA正会員 オム・ジヨン

TDAまち歩き2024  
「大宮氷川参道」開催報告

2024年6月1日開催

まち歩き案内人

矢内 匠 (さいたま市/TDA正会員)

酒井 伸子 (UDCO)

報告

中野 竜 (ランディクト/TDA理事)

今号では、2024年6月1日に開催したTDAまちあるき2024「大宮氷川参道」について、案内人からの解説や参加者の声を交えて詳報する。

今回は「成熟した既成市街地の新時代のまちづくり」をテーマとして、JR大宮駅の東側を歩いた。

大宮駅周辺は、生活利便性の高さから、住みたい街ランキングの上位常連都市である。その一方で、埼玉県内随一の業務・商業集積地であるにも関わらず、長期間にわたり都市更新が停滞していた。

しかし、2023 (R5) 年にはさいたま市から駅前賑わい拠点実施方針(素案)が示され、今後、氷川参道や大宮中央通線といった都市軸の再整備や、公共施設の再編による再整備の進展が期待されている。

さらにUDCO(アーバンデザインセンター大宮)が主導している、地域のステークホルダーを巻き込んだ地域活性化手法にも注目が集まる。

すでにまちとしての外形が整い、様々な人が集まり、働き、憩うこのエリアで進行する新時代のまちづくりについて、関係者にご同行いただきながら、現地を視察した。

改めて、まちあるき案内人を務めていただいた矢内匠氏(さいたま市氷川参道対策室)、酒井伸子氏(アーバンデザインセンター大宮[UDCO] デザインコーディネーター)および座学の講師をご担当いただいた長谷川潤氏(さいたま市大宮駅東口まちづくり事務所)、米田佳加氏(さいたま市東日本交流拠点整備課)にお礼を申し上げます。

## ■大宮駅東口区域まちあるき

当日は、JRさいたま新都心駅に集合し、一の鳥居から大宮氷川参道に入った。

氷川参道は、車両(一方通行)と歩行者自転車が共存するコミュニティ道路の形態をとっている。車両が通行する「道路」でもあるが、この場所はれっきとした「参道」である。また両側の並木敷は、氷川神社の敷地である。



このことが、参道の管理や利用の難しさの原因となっていると言えないこともないが、裏を返せば、神社の敷地であるがゆえに、現在まで豊かな緑の軸が維持されてきたともいえる。

最近では、参道から沿道店舗に入れるようにするといった行政、神社、地元の協力関係も見られ、大宮を形づくる都市軸として歩行者専用化を目指して協議を重ねているとのことである。



## ■まちあるき勉強会

さいたま新都心駅から氷川参道、平成ひろば、一の宮通りを経た一行は、大宮駅前のまちづくり拠点である「まちラボおおみや」をお借りして勉強会を実施した。

講師として、さいたま市 矢内氏、長谷川氏、米田氏、UDCO 酒井氏に登壇いただき、各事業や取り組みについてご報告いただいた。



## まち歩きとは何か? その意義

2024年の今年、久しぶりにTDAでまちあるきを実施することができた。

2018年6月に実施して以来、実に6年ぶりである。その間、まちを歩かなかったわけではない。日本と韓国の都市デザイン関係者が相互に訪問し合う「日韓都市デザイン交流会」では、韓国の専門家とそれぞれの国のホットスポットを巡ってきた。

それでもTDAまちあるきは特別なのである。私たちが「見せたい場所」を海外の方と一緒に訪問するのではなく、私たちが「見たい場所」に勉強に行く、特別な時間なのである。

そして、私自身、TDAまちあるきが特別な理由がもう一つある。

2018年5月に鬼籍に入られた高橋徹さんの存在である。高橋さんは、当時、TDA副代表理事を務められており、先代の「まちあるき企画担当者」でもあった。私は、それを引き継ぐ形で、2016年の幕張ベイタウンまちあるきを高橋さんといっしょに企画した。

一緒に企画しながら、高橋さんは「中野くん、楽しいよね。こんなの独りで行ったらただの散歩だけど、みんなで見ると勉強になるんだよ」とおっしゃった。

それこそがまちあるきの醍醐味なのである。

自分が興味を覚える場所に行ってみることは当然としても、なかなか、業務外で他の専門家と感想を述べ合いながら歩く機会はない。他の人の感想や意見は「なるほど」(もしくは「はて?」)と思うし、視野も広がる。

なにより、その場所に立たなければ感じるできない共通の印象や体験を通じて、共通言語(あの場所の、ああいう感じ!)が生まれ、より、都市というものを立体的にとらえるのに役に立ってくれる。

まちあるきというのは、ただの散歩ではない。みんなの経験や知識を共有しあう、特別な共通体験なのである。

今回、6年ぶりのTDAまちあるきを企画して、このような思いをさらに強くした。

これからも私は、TDAでまちあるきを企画していくつもりである。2017年の品川宿まちあるきのあと、高橋さんに「これで、あとは中野くんにおまかせできるね」と言われてしまったので。

## 大宮駅周辺のまちづくり

さいたま市氷川参道対策室 矢内 匠

大宮駅周辺地域は、商業を始めとする様々な都市機能が集積するなど、高いポテンシャルを持つ地域として発展してきた。しかし、慢性的な交通渋滞の発生、都市基盤の遅れなど様々な問題を抱えており、大宮の都市規模や交通結節点としてのポテンシャルが活かされていない現状である。市は、大宮駅周辺地域を、政令指定都市さいたま市の「顔」にふさわしい地域としていくため、「大宮駅周辺地域戦略ビジョン」を策定した。この戦略ビジョンでは、優先的に取り組むべき4つのプロジェクトとして、「おもてなし歩行エリアの形成」「おもてなしひろばの創出」「複合的な事業促進によるおもてなしまち再生」「公共施設再編による連鎖型まちづくり」を挙げている。

また、平成30年に策定された「大宮駅グランドセントラルステーション化構想（大宮GCS化構想）」では、地域戦略ビジョンで「ターミナル街区」として位置付けられた、駅、駅周辺交通基盤及び駅周辺街区を中心としたまちづくりの具体化をするため、駅周辺街区のまちづくり、駅前広場を中心とした交通基盤整備及び乗り換え改善等を含めた駅機能高度化を三位一体で推進している。



大宮区役所新庁舎

### ■公共施設再編による「連鎖型まちづくり」の推進

大宮駅周辺では、地域戦略ビジョンに基づき、まちづくりに活用できる土地を創出するため、公共施設用地や大規模用地の再編、土地利用の転換などを連鎖的に行い、それらをきっかけとした駅周辺地域内のまちづくりの活性化、高次都市機能の導入を図る、「連鎖型まちづくり」が進められている。大宮駅東口区域では、旧大宮区役所と旧大宮図書館を移転させ、それらの機能を一体とした大宮区役所新庁舎を開設した。

続いて市民会館のホール機能を民間の再開発複合ビル内へ移転を行った。また、旧大宮図書館の建物を市と民間事業者の間で定期賃貸借契約を行い、観光拠点や地元企業のスタートアップ向けのスモールオフィスとしてリノベーションした「Bibli（ビブリア）」として、民間で運営されている。

現在は、大宮区役所跡地と隣接する小学校用地及び周辺の民有地との一体的なまちづくり「駅前賑わい拠点」の検討が進められている。



大宮図書館（大宮区役所新庁舎2、3階）

### ■氷川参道の整備

氷川参道は、旧中山道を起点として南北約2kmにわたり氷川神社へと続く日本一長い参道と言われている。参道両側の並木敷には、ケヤキを中心とした約650本の樹木で構成され、多くの市民に親しまれている都心部の貴重な緑の空間でもある。

以前は、周辺の幹線道路の抜け道となつて多くの車両が流入して歩行者が危険な状態であったことから、地域住民の発意によって検討協議会が組織され、参道の歩行者専用化を長期的な目標とされた。これまで、交通シミュレーション、社会実験やアンケート調査などを行い、住民の理解を得ながら、全線において、短期目標である歩車分離化が実現された。平成31年には、代替の路線となる都市計画道路が完成したことを受けて、一部区間の歩行者専用化が実現した。現在の残りの区間についても、引き続き歩行者専用化に向けて検討を進めている。



氷川参道

## 大宮の地域連携によるまちづくり

アーバンデザインセンター大宮（UDCO）  
デザインコーディネーター 酒井 伸子

「アーバンデザインセンター大宮（以下、UDCO）」は、大宮駅周辺のこれまでのまちづくりや国土づくりの方向性を踏まえ、市民、行政、企業、教育・研究機関など、様々な主体が広く連携しまちづくりを推進する基盤として、2017年3月に設置されました。UDCOは、大宮に関わる多くの人々が新たな時代のまちづくりを考え、各々の取組みを活性化し、それらを相互に連携、相乗効果を生み出していくことを目指しています。大宮を新たな時代へと発展するまちにデザインするとともに、良好なまちの形成に向けたマネジメントを提案しています。今回はストリートの環境向上を目的とした2つの取組みを紹介します。

### ■ストリートプランツ

ストリートプランツとは、緑のある空間＝プランツを8月中旬から11月末までの約3ヶ月まちなかに設置するプロジェクトです。市街地でのグリーンインフラの取り組みの一つとして、公共空間の緑化と維持管理を通して街路景観の再構築や沿道コミュニティの再活性化を目指しています。

2020年度に店舗軒先での10鉢の設置から始まりました。2021年度からは大宮中央通線での実施、2023年度は大宮区役所と山丸公園、2024年度は鐘塚公園へと拡張し計約120鉢で実施しています。

“ウォークابل”と“グリーンインフラ”の両視点を併せもち、植木生産者・プランツコーディネーター・沿道事業者・大学、そして2022年度に設立した大宮駅周辺グリーンインフラ公民連携プラットフォーム（GIAP）の構成企業の方々との連携体制の下で、大宮駅周辺でのリーディングプロジェクトとして実践を続けています。芝浦工業大学と共同で行った効果測定の結果、ストリートプランツは緑視率を向上させる



再開発ビル前歩道部（大宮中央通線）でのストリートプランツ

とともに、滞留行動を誘発できることがわかりました。

## ■ストリートマーケット

続いて、ストリートマーケットをご紹介します。これは地域のプレイヤーとともに実行委員会をつくり、ストリートに大宮の魅力を表現しながら賑わいを生み出す取り組みです。

2023年度はUDCOのこれまでの取り組みで出会った、ワードローブ（古着）・プランツ（植木）・フード（飲食）を集結させ、ストリートプランツを設置している再開発ビル前歩道部にて10月28日に開催しました。ワードローブ（古着）では、既設のストリートプランツに古着をかけるためのパイプや店舗サイン、鏡といったアタッチメントをつけることで植栽と古着の彩りが混ざり合った売り場をつくり、またプランツ（植木）・フード（飲食）の売り場をストリートプランツの合間に設置することで、緑が点在する統一感あるマーケット空間を創出しました。

この取り組みにはUDCOが主催してきた公共空間利活用のためのまちづくりスクール「ストリートデザインスクール」のここ2年間の修了生有志が地域プレイヤーとして主体的に関わっており、UDCOの取り組みが次のまちの担い手へとつなぐなどの相乗効果ももたらしています。



同歩道部でのストリートマーケット 2023

### 【参加者の声】

#### TDAまちあるきに参加して

板橋区役所/TDA賛助会員 池上 明史

自分にとって大宮のまちの印象は通過駅としてのターミナルが年に2回退職した先輩と杯を交わす西口の居酒屋のイメージしかなかった。

今回、まちあるき2024@大宮氷川参道に参加させていただいたのは、大宮の新たな発見もあるが、それ以上に新たな刺激的な人との出会いを求めてであった。

当日、さいたま新都心の集合場所に何う

とそれらしき一団がいらっしやりすぐさま合流できた。一部の方々と名刺交換を行いすぐさま街歩きに参加となった。しばらく歩くと目の前に突然、参道が現れた。

それまでのさいたま新都心のいささか無機質な趣とは一変した趣のある重厚で神聖を感じる木々に覆われた参道が目前に広がった。その傍らには真新しそうな喫茶店があったが、外壁や庇も参道の趣に違和感のない色調を備えあたかも昔から存在したかのように風景に溶け込んでいた。

しばらく歩いていると車道が無く人々が安心して歩ける歩行者専用の道路空間が現れ、それをなした職員の説明では、幾度もの社会実証をくり返しなが実現できたとの事であり長い道のりを経験し開拓した諸先輩に頭が下がった。人に優しい空間はそれだけで人々に受け入れられるようで、暑い日差しの下でもにぎわっている。

その先には大宮駅前にあった闇市が移転して長年あったそうですが、氷川神社の協力により市が借地して、氷川地区整備事業により平成元年に「平成ひろば」として現在の穏やかな空間に生まれ変わったということで、個々でも行政の苦労がうかがえる。

大宮駅東口周辺に向かう途中には、古着を扱う商店が軒を並べる商店街があるが、この空間も近い将来、歩行者専用道路にするとのことでここでも市の意気込みがうかがえた。UDCOの事務所に会場を移し、大宮駅周辺のまちづくりの状況についてレクチャーを受けたが、ここでも大宮駅の壮大な構想とそれを下支えするUDCOが行っている担い手育成や環境整備に対する社会実験の実施など、したたかに計算されたまちづくりの進捗状況が理解できた。

本日一日でまちづくりについてはいささか満腹気味だが、この後の懇親会に出席し、当初の目的である出会いを楽しめた。

### 【参加者の声】

#### 大宮駅東口を訪れて

(株)NEXTRY 峰 朗展

わたしは「パブリックサイン」を計画・デザインから施工までをしているので「まちあるき」は大好きである。

今回久しぶりにまちあるきイベントに参加した。

キッカケはTDA正会員である中野さん発信のSNS。

そんなわたしなので、すぐに飛びつき、

申し込んだ。

天気予報では開催日まで雨予報で、実際に前日まで予報通り雨であったが、当日は普段の行いのおかげか、見事にまちあるき日和となり、待ち合わせ場所のさいたま新都心駅で合流。

コロナ禍も落ち着き、久しぶりにTDAメンバーの方々とお会いできることにワクワクした。

皆さんも同じ気持ちだったのか参加者が約20名とはなかなかの盛況ぶり。

そんな大所帯でいざスタート、とここでちょっとしたハプニングが発生。

さいたま新都心駅周辺の解説をいただく予定だった曾根先生がまだ合流できず、その場所で当時のお話を聞けなかったのが残念だったが、当時携わった先生がたが多くいらっしやっただで話が弾むのもTDAの良いところ。

肝心の今回の内容であるが、氷川参道周辺（一ノ鳥居、新旧の大宮区役所、大宮小学校、平成ひろば、一の宮通り）の要所所で市の職員の方から過去の経緯や現状などわかりやすくお話しいただいた。

ちなみに曾根先生はというと、スタートしてすぐの一ノ鳥居で無事合流。

話を戻して、職員のお話によると参道での交通の仕組みなどを変えてきたとのこと。

さらには再開発や土地の利活用、市民の声や利用状況など様々な取り組みや課題など具体的な話を聞いた。

その後のUDCOを訪問し、大宮グランドセントラルステーション化構想についてご説明いただいた。

UDCOとしては、先ほど歩いてきた「一番街商店街」へ、大宮らしさを踏まえての道路空間利用（ストリートテラス）を提案・実行しており、他にも大宮駅周辺でストリートプランツ、ストリートマーケットなども提案・運用し積極的に関わっている。

詳細については、盛りだくさんの内容だったので、申し訳ないがここでは控えさせていただきますこととする。

わたしの中では全工程で表示やサインなども合わせて視察できて、まちあるきとして大変満足のいく内容となった。

お楽しみ会の懇親会は「大宮南銀座通り」という昔ながらの飲み屋街で懇親を深めることができた。

今回このようなイベントを企画・運営された関係各皆様には感謝申し上げます。

日韓都市デザイン交流会 2024  
開催報告

6月21日、22日に開催された日韓デザイン交流会は、韓国から専門家34名を迎え、金沢市と富山市を視察した。当日は、金沢市、JUD | 北陸ブロック、富山市の全面協力を受け、大変、有意義な交流会であった。

歴史都市金沢の大改造

～「保存」と「開発」の調和による半世紀の取組と考え方～

リファール管理(株) (元金沢市都市整備局長)  
木谷 弘司

はじめに

地方中心都市である金沢市は、藩政期に築かれた城下町を都市の礎とし、400年以上にわたり戦災や大災害を免れたことから、多くの歴史的資産が残る歴史・文化都市である。本稿では、今日の金沢ブランドにつながる「歴史都市金沢の大改造」をどのような戦略で進めてきたのかを紹介したい。

金沢診断と旦那衆

戦後の復興期においては、金沢でも都市や産業の近代化を図る様々な取組が進められたが、戦災を免れたことが停滞要因の一つとなっていた。この間、多くの金沢らしい大切な資産が壊されていくことを憂うる地元経済人（旦那衆）の意向を受け、徳田元市長が谷口吉郎氏（金沢出身の建築家）に依頼しまちづくりの方向性を探ることになった。谷口氏は、1967年に東山魁夷氏をはじめ4名の各界の専門家を招聘し「金沢診断」と呼ばれる検討会を開催し、「金沢は、伝えられた文化や歴史的資産を大切に保全し、その上で金沢らしい創造を進めるべきである」との提言を行った。金沢市は、翌年に全国に先駆け「伝統環境保存条例」を制定し、歴史と文化を大切にしたい取組をスタートさせている。まさに「金沢診断」は、「保全と開発の調和」をテーマとした金沢のまちづくりの思想を確立させたのである。



写真 金沢市都心部を望む

このまちづくりが現在に至るまで続てきたのは、個々の損得を顧みず金沢という街の将来を考え、様々な提案を行った旦那衆の高い見識と行動力が原動力となったことは間違いがない。

「保全と開発の調和」を仕組みに

「保全」と「開発」は、元来相反するものであり、曖昧な概念のままではおぼつかない。そこで、金沢市は山出元市長のもと「区分けの理論」と称して、2つを明確にゾーニングすることとした。ゾーニングの尺度を建物高さに求め、開発エリアでは高い建物を許容し、保全エリアでは低目に設定するものである。制度の目的は、良好な都市景観の創出であることから、1989年に高さ規制を盛り込んだ「景観条例」を制定し分かりやすい仕組みを構築した。都市構造の根本が景観の条例で規定されていること自体が金沢らしいといえるかもしれない。なおその後、建物の高さ規制は、都市計画法に基づく指定に切り替えられ、対象もほぼ市街地全域に拡大している（図1）。

この理論は、都心と副都心に分けると理解しやすい（図2）。まずは、旧城下町にあたる都心を対象に区分けを導入し、金沢駅～中心商店街を結ぶ都心軸の沿線を開発エリアとし、その背後は基本的に保全を図ることとしている。次に、都心における開発エリアの限定により、将来的に不足してしまう都市全体の開発用地を補うために、駅西側において、金沢駅～金沢港を結ぶ都心軸を背骨に副都市の形成を進め、都市全体として開発と保全の調和を図るものである。

歴史都市金沢の大改造

この理論に基づく歴史都市金沢の大改造は半世紀にわたり、2015年の北陸新幹

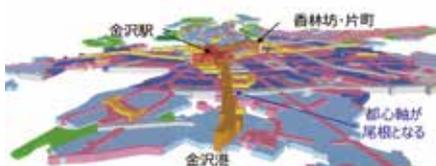


図1 高さ規制による都市のフォルム

線金沢開業の前に主要な整備を完了させている。この間、多くの事業が展開されたが、相互に密接な関係を持つことから、いかに計画的に進めるかが大きな鍵であった。

○都心部の改造

市街地再開発事業は、都心軸沿の開発エリアでのみ展開しており、これまで13の事業が完了し、現在もう1箇所の着手に向けて検討が進められている。近年は、一極集中化を避け、エリア全体の再生を引き出すために、指定容積率を下回る低容積の「身の丈再開発事業」も2ヶ所で行われており、これからの都市再生の大切な手法と位置付けている。藩政期から続く近江町市場もこの方式を導入することで、昔ながらの猥雑な空気感を再現し、観光客も呼び寄せ周辺エリアの集客の核となっている。

また、金沢駅の周辺では、駅の港側にあった貨物ヤードの移転、連続立体交差事業の実施、広場整備を含めた区画整理事業を順次展開することで再生させている。

○副都心の整備

金沢駅～金沢港を結ぶ副都心の整備にあたっては、金沢駅側から1970年着手の「駅西地区」を皮切りに県・市及び組合施行の主要5つの区画整理事業を金沢港に向けて順次展開することにより完成させている。

独自条例によるまちづくりの展開

現在金沢市には、景観条例をはじめ37のまちづくり関連条例があり、保全エリアのまちづくりはこれを中心に進められている。これらは、まちづくり関するほぼす



図2 区分けの理論と市街地開発事業

べての分野を網羅しており、そのタイトルを見るだけで、何を狙っているかが理解できるように思われる（金沢市HP参照）。金沢市では、独自のまちづくり政策を展開するにあたり、ほとんどのものを条例化することが仕事を進める作法となっている。

## おわりに

半世紀にわたり地道に歴史都市の改造を進めてきた金沢市は、北陸新幹線開業後にホテルやマンションの開発ラッシュを迎え、ホテルの客室数は、名古屋を抜いたといわれている。それらは、ほぼ都心軸沿いに収めることができおり、これは「区分けの理論」の大きな成果といえよう。今後もぶれない方針のもと、歴史と文化を大切にしながらまちづくりを継続していきたい。

## まちなか学生シェアハウスfil

富山大学教授 久保田 善明

## はじめに

都市景観は、建築物や街路、広場などの物理的な構成要素だけで成立するものではなく、人々の多様な活動がそこに見え、感じられてこそ成立する。富山市の中心市街地に2023年にオープンした「まちなか学生シェアハウスfil」は、物理的には単なる中古ビル一棟とそれに隣接する平面駐車場の活用事例に過ぎないが、若者がほとんど住んでいなかった富山の中心市街地に30人の若者が住み、まちづくり活動にも主体的に取り組むようになったという点で、富山の中心市街地の景観に質的な変化を与えた事例といえるだろう。以下にその概要を紹介する。

## 事業の背景

富山駅から約2kmの地点に位置する富山大学五福キャンパス（本部キャンパス）の周辺には約4,500～5,000人の学生が居住しているが、学生街といえるような賑わいや文化性に乏しいのが実状である。多くの賃貸アパートと、いくつかのコンビニ、ドラッグストア、飲食チェーン、スーパーマーケット等が立地する以外にはこれといった特徴に欠いている。一方、中心市街地には空きビルや空き店舗が点在しており、都市の活力を低下させる要因となっていることに加えて、高齢化の進展もあり、まちなかに若者の姿を見かけることは少ない。富山市は過去約20年間にわたり「公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトシティ政策」に取り組んできたが、中心市街

地に若者が少なく居住者や来街者の人口構成に大きな偏りがあることは、都市の活力や魅力の向上、そして持続可能性という観点からも課題となっている。また、富山大学では2018年に「都市デザイン学部」を新設し、持続可能なまちづくりへの積極的な関わりが期待されるようになった。

そのような中、富山のまちづくり会社である第3セクターの株式会社富山市民プラザに「まちなか学生シェアハウス」の構想を提案したことがきっかけでfilは誕生した。中心市街地の空きビルを学生向けのシェアハウスに改修することで中心市街地のスポンジ化対策と若者のまちなか居住を同時に達成することができるとの考えである。これにはすでに富山市が中心市街地への転入者に3年間（学生は在学期間中）、毎月1万円の家賃補助を行う施策を実施していたことも判断の後押しとなった。

## 施設の概要

いくつかの候補物件を比較検討し、富山地方鉄道「荒町」電停すぐの電車通り沿いに立地する元証券会社のビルをリノベーションすることになったが、オフィスビルをシェアハウスに改修するためには用途変更の法的な手続きが必要で、本事業を実現させるうえで最も苦労した点である。特に採光の問題は難しく、既存建物の側面に設けられていた窓を採光窓として認めてもらうために、結局、隣地の駐車場も併せて取得することとなった。結果として、シェアハウスのみならず、ランドリーや管理事務所、ミニ庭園の実現にもつながった。

完成したfilは、5階建てのビル1棟および隣地の元駐車場をあわせた約450㎡の敷地に、シェアハウス、食堂、ランドリー、管理事務所、庭園を備えた複合的な施設となった。1階の食堂とランドリーは一般の人も利用可能で、食堂では地元食材を用いた朝食とランチが提供されている。富山市民プラザが土地・建物を取得し、改修と新築工事を行い、不動産賃貸、食堂経営、ランドリー経営、企画管理もすべて同社が行っている。なお、本事業を契機に、富山市民プラザと富山大学都市デザイン学部は包括連携協定を締結し、学生の斡旋ほか、まちづくり全体への連携協力を行っている。

## まちづくり活動

filは「まちづくり活動への参加」を入居条件としている。地域の活動やイベントだけでなく、学生自らが企画するものも含まれる。これまでもさまざまな活動やイベ

ント（アート展示、音楽イベント、コーヒー・ケーキ販売、留学生との異文化交流、フリーマーケット、古着ショップ、清掃活動、まちなか学生Expoの企画・出展、もちつき大会、夏祭り、ロスフラワー配布等）が開催され、地元商店や企業とのコラボ企画（料理教室、着付け教室、農業体験等）も開催されてきた。これらの活動を通じて、中心市街地にこれまでなかった新たな質の賑わいや若者との関わりが生まれている。また、ラジオ番組へのレギュラー出演や地元新聞へのコラム連載、行政の委員会等への学生委員としての参画なども行っている。

## サポートクラブ

学生の主体的な活動を支援するため、filの趣旨に賛同する県内企業約40社で構成される「サポートクラブ」が設立された。会員企業からの会費（10万円/年・団体）が学生のさまざまな活動を経済的に手厚く支援するほか、企業の特徴を活かしたさまざまなサービスや特典、あるいは企業トップと語る会などの交流機会も多く提供されている。

## おわりに

本事業では、地方都市における中心市街地のスポンジ化対策や学生のまちなか居住の推進だけでなく、それを通じた「場」と「仕組み」のデザインが、若者だけでなく世代を超えた人々の交流や、意欲ある若者たちの挑戦を促し、シビックプライドの醸成や人材育成にもつながっている。富山の中心市街地に若者が住まう新たな景観づくりへの挑戦でもある。



シェアハウス fil（中央の白い建物）とランドリー・事務所棟（左隣）



入居者と市民プラザのスタッフがまちなかでさまざまな活動を展開

照明が景観向上のために計画的に利用されるようになったのは、1977年の川と川沿いの街並みを「再生」させたロンドンのライトアップテーマズからではないか。

以降、日本においても景観照明は点の光から面の光へ転換する時代を迎えた。

20世紀末には、リヨン市をはじめ世界の各都市で、車中心の都市整備から歩行者や公共空間整備への転換が始まり、生き生きとした人々の交流を生む都市の「夜間景観」への関心が高まってきた。

21世紀に入ると、立体物にCGなどの映像を投影するプロジェクションマッピングやLED照明の実用化が現実のものとなってきた。RGBWを自在に操った色彩に溢れた照明表現は、これまでにない非日常的景観喧騒をもたらしたが、近年「アート」として優れた表現も出現してきた。新しい技術により、まち全体の光をコントロールする都市の出現も近い。

今回は、筆者がこれまで携わったプロジェクトを例に、景観照明を振り返って見たい。デザインに際し留意したのは下記のような内容である。

1. 人間と人間の行動に重点を置く
2. 特色ある雰囲気や街の価値を高める
3. エコロジーに配慮（暗い夜空を守る、電気代を最小限にする、自然との共生を図る、自然エネルギーを使う）
4. 技術的配慮（高エネルギー効率・省エネルギー器具、再利用素材を使う）

### ■文化を表す光

「97首里城祭」に続き「2000年九州・沖縄サミット首里城晩餐会」が開催された17.8haの首里城公園の夜景観整備では、特色ある沖縄の文化を表す光を作りたいと考え、柔らかな曲線を描きながら連なる琉球石灰岩の石垣、龍潭池に映り込む首里城の遠景を中心に夜景を計画した。首里城正殿の正面と左右の龍頭を白い光で際立たせて、古くから行われてきた、政治と宗教が一体となった（政教一致）琉球王朝の文化を表した。2019年に正殿火災消失。

### ■マスター照明デザイナー

全く新しい街をつくる時、調和の取れた夜景をどうデザインするか。

2000年に街開きを迎えた「さいたま新都心」では、国・県・景観コーディネーター



首里城正殿

を議長とした9つの事業主体とその設計者、色彩・サイン・アート・バリアフリー・照明のスペシャリストで構成されたデザイン会議で、まちづくりが進められた。デザイン調整会議の中での筆者の役割は、事業者ごとに個別に計画していた照明計画に、新都心全体としての検討を加えるマスター照明デザイナーという仕事だった。全ての光を「塊、面、軸、点、地、下」の6つに分類。街全体の中での位置付けを示し、CGを使って各事業者と課題解決の提案・協議・調整を行った。

2001年筆者はミラノWorld Light Showで開催されたデザイン会議に招待され、世界各地から集まった照明デザイナーを前に、さいたま新都心の照明計画の講演を行なった。タイトルは「47.4ヘクタールの全く新しい街の照明マスタープランをどう考えたか」。都市照明の手法を模索する各国のデザイナーの関心を呼び、完成まで何年デザインに関わったのか、関係事業者は何人いたのかなどの質問が相次いだ。



さいたま新都心

### ■自然エネルギーを取り込む

スイッチを押すと電気が点くのは当たり前。今や、電気がどのように生み出されるかに関心を持つ人もない。

2004年「ハートアイランド新田一番街」では、風力発電と商用電源をハイブリッドに組み合わせたLED照明により、川からの風で発電した電力を遊歩道照明に利用して、自然エネルギーから生み出された



ハートアイランド新田一番街さくら坂



東雲キャナルコート CODAN

あかりを作った。青・赤・白の三色のLEDをひとまとめにした器具を風車の下に埋め込み、通常は商用電源でピンク色に光らせる。風が吹くと風力発電で点灯させた青色のLEDが加わり、ピンク色から紫色に変わる。紫色の光が波紋のように広がるのを見て、歩道を歩いている人は風の強さが変わったこと、風によって電気が生み出されたことを知る。

### ■家のあかりで街をつくる

都市に住む人々にとって最も必要で身近なのは、高品質な住宅地のあかりである。

2005年「東雲キャナルコートCODAN」では、眩しさを排除した建物内部からの光の集積で夜間景観を形作ることを基本に、各住棟のエントランスの光に特色を持たせ、良質な都市デザインとしての街並みと快適な住宅を形成した。

約2000戸の都市型集合住宅の外観照明、道路や広場の照明、建築・ランドスケープとの調和を図りながらまち全体の夜間景観をデザイン。ベンチに光を組み込む、中央街路の両側建物に壁付灯を取り付けてポール灯をやめるなど、居心地の良い夜景づくりを目指した。

### ■文化的景観の集積を連なりとして魅せる

次号景観文化で、石川県の「灯りの回廊計画」に基づいて金沢市が作成した「夜の金沢を歩きやすい街にする」夜間景観アクションプログラムについて述べる。

## 第11回：安全な歩道をデザインする

前回に引き続き、移動を支える歩道のディテールを見ていきたい。

そもそも道路は、道路構造令によって、道路の種類や交通計画量が分類され、その分類に基づき、道路の断面構造が決定されている。詳しい解説は省くが、「誰が管理するのか」「どこを通るのか」「どのような場所を通るのか」「どれくらい通るのか」などの要件や機能によって、道路の幅や設計速度が決定されている。

そしてこの道路構造令によって、歩道を付けるべき道路が規定されている。

一般的に、交通量の多い道路には歩道がついているという印象は間違っていない。交通計画量の多い道路は、歩道の設置対象となるように計画されているのである。

そして、歩道と車道を区切っているのが、防護柵、一般的にはガードレールと呼ばれるものである。

この防護柵には、走行している車両を道路から逸脱させないような「車両用防護

柵」と人や自転車の転落や乱横断を防止する「歩行者自転車用柵」いわゆる「横断防止柵」に分類される。

我々がよく目にする都心部の道路についているガードレールはほぼ「横断防止柵」である。これは、歩行者の転落や乱横断を防ぐためのもので、歩道に突っ込んでくる車両から歩行者を守る力はない。したがって、その機能を担保できれば、植樹帯に置き換えることもできるのである。

景観的に見ると、金属製の柵が並ぶよりも、植樹帯のほうがよさそうに思える。しかし、そのためには植物の生育のためのスペースを確保せねばならず、どちらも一長一短がある。

たまに、植樹帯の中に横断防止柵を設置しているのを見ることがあるが、あれは無駄なので、やめたほうがいい。

ここで、今回のシリーズの大きなテーマである「ウォークブル」に話を戻すと、このような安全管理施設も賑わい創出に活用できないかという相談が増えてきている。

具体的にいうと、横断防止柵をベンチ化できないかという相談である。そのような

アイデアは以前から検討されてきたし、私自身は可能性があると思っている。そこで、現時点のハードルと解決の一例を示して本稿を閉じたいと思う。

1. 道路構造令上、歩道にも建築限界がある（道路施設として設置できるか）。
2. 横断防止柵はそれほど頑丈につくられていない（体重に耐えられない）。
3. 交通管理者とのせめぎあい。

道路は安全で円滑な通行が最優先という道路管理者、交通管理者の主張も踏まえつつ、歩いて楽しい道を創りたいものである。



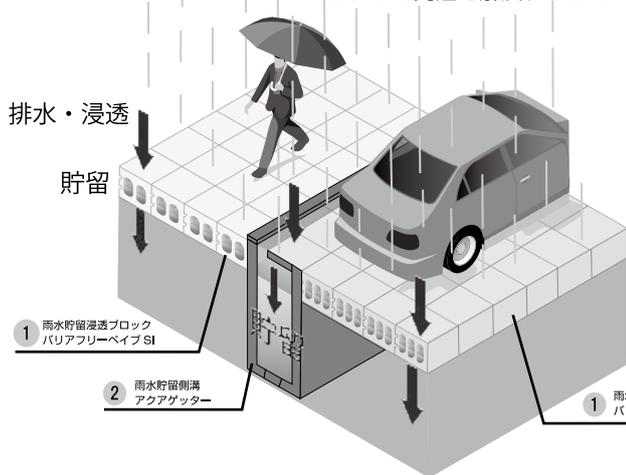
事例：新宿区まちやすみベンチ（デザインは別にして、アイデアはよい）

## 景観サポーター

美しく豊かな環境づくりに貢献する。

### 素早く浸透、ゆっくり排水、安全なまちづくり

台風やゲリラ豪雨などにより、河川の氾濫による水害だけでなく、都市部でも浸水被害が発生しています。いずれも大量の雨水を処理しきれず、一度に流れ出してしまうために起こる現象です。日本興業では、これらの問題を解決するためのアイテムを幅広く取り揃えております。



#### 1 雨水貯留浸透ブロック

##### バリアフリーペイブ SI

雨水を一時貯留し、時間差をつけて路盤へと浸透することで、下水道や河川への流出量を軽減できます。ゲリラ豪雨等で生じる水害を緩和することができます。

歩道・車道タイプ



#### 2 雨水貯留側溝

##### アクアゲッター

大型の自由勾配側溝を活用し側溝の位置に貯留する製品です。流末にはオリフィスを設け、河川等への流出量を調整できます。雨水を直接流入できることからゲリラ豪雨等で生じる水害を緩和することができます。

歩道



日本興業株式会社

本社 〒769-2101 香川県さぬき市志度 4614-13

TEL: 087(894)8134 FAX: 087(894)0603

ホームページ <https://www.nihon-kogyo.co.jp>



## ホワイトボード

今回視察した金沢市と富山市は、同じ北陸圏の城下町でも整備の進め方が大きく違っている。金沢市は、都市計画や条例によって、都市の歴史文化を保全しながら、再開発を上手くコントロールしている。一方の富山市は、戦災によって都心部の大半が失われて

いることもあり、大胆に街の構造改変が行われている。それら2都市と北陸新幹線で繋がる大宮は、これから再開発を進めていくが、金沢市・富山市のように、大宮らしさを生かし、他の東京近郊の都市との違いを出すかが大きな課題といえる。（矢内）