

# 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>

2025-01-01

## 目次

P1

### ■巻頭

東京の海上交通の歴史と現在

／陣内 秀信

P2～5

### ■TDA NEWS 1

特集：水上から見た景観／水上の景観を見る

／武田 重昭・並河 みき・金子 祐介

P6

### ■TDA NEWS 2

日韓都市デザイン交流会

／倉澤 聡

### ■景観故記

No.10 金沢の景観照明

／近田 玲子

P8

### ■身近な景観を作る

第12回 快適な歩道をデザインする

／中野 竜

### ■景観サポーター

／LAERA

### ■ホワイトボード



芝浦に開花したロフト文化 インクスティック芝浦ファクトリー（右）とシーバーの船

## 東京の海上交通の歴史と現在

東京が江戸以来の「水の都」だったことは、すでに多くの人の知るところとなった。だが、世界の主要都市に比べ、東京には船の姿が少ない。

江戸は、佃島の沖に停泊する帆船から小舟に積み替えた荷が内部の掘割に運ばれる「内港システム」をもち、都心全体が水上に船が溢れるく港町への賑わいを見せた。

近代に船が大きくなると、倉庫は大川端、さらには芝浦から品川にかけての運河の巡る埋立て地に展開。ベイエリアにく港湾都市が形成された。でもそこには、市民が親しむ水辺はなかった。

その後、1960年代後半から、コンテナ埠頭が品川、大井に建設されると、従来の大川端や港南地区の運河沿いの倉庫が不要になる。そこからロフト文化が80年代に花開いたのだ。こうして物流機能がベイエリアの都心部からなくなり、新しい時代が到来。それを私は「新たな水都」と呼ぶ。

この3段階の変遷は、世界のどの港町でも起こった。70～80年代以後、ニューヨーク、ボストン、シドニー、ロンドン、アムステルダム、ハンブルクなどで、ウォーターフロントの再開発/再生が話題を呼び、その後、物流の船に代わって観光、文化、レジャーの船が増え、近年では、通勤用の水上バスの運行が広がっている。

東京でも70年代後半に屋形船が復活し、80年代には船上での食事を楽しむ東京湾クルーズが開始。近年では日本橋の袂の船着場から掘割・川・湾を巡るイベントの船が次々に出航する時代を迎えた。自由に水辺を回れる水上タクシーも人気だ。

そして実証実験を経て、昨年からは東京都の事業として「船旅通勤」と呼ぶ船の運航が開始された。まず一昨年は豊洲-日本橋の間で、そして昨年は晴海-一日の出埠頭の間で実現している。東京にも「新たな水都」を実現する機運が生まれつつあり、今後を期待したい。

法政大学 名誉教授 陣内 秀信

特集：水上から見た景観／  
水上の景観を見る

2025年第一号となる本号では、表紙と特集を割り、これまでの都市生活者が日常的に感受する景観とは異なる視点場から景観を考えることを目的に企画を考えた。

今回は、表紙の陣内秀信氏の原稿でも紹介されていた通り、2024年度から東京都で始まった船旅通勤運行など水上交通の事例も出てきているので、水上での交通や観光を介して景観がどのように変化すべきかを検討するための原稿を募った。

特集での事例は、本年度、大阪万博を控えている大阪の水上利用の現状に関する武田重昭氏の考察を皮切りに、本誌の編集委員2名が実施した海外における視察の事例などを紹介する。

もちろん、もともと自然の造形を持つ川幅や水流、開発されてきた周辺環境などの歴史も異なるので、一様なものとして比較することは難しいが、各論考から読者の皆様の地域でも、活用できる手法を汲み取ってもらえればと考える。

水上から見た水都大阪

大阪公立大学大学院 農学研究科  
緑地環境科学専攻 准教授 武田 重昭

■浮かぶ島々の原風景

大阪城から南へ数kmのところの夕陽丘という地名がある。中世の時代に、西に沈む夕日に極楽浄土を想う「日想観」のための場所が設けられたのがその由来とされている。その当時の風景を想像してみよう。はるか彼方の水平線に沈みゆく太陽の手前には大阪湾の広がりが見える。しかしそれは、いまのような埋め立て地の沖にある広大な水面の風景ではない。河川が運んできた土砂が堆積してきた入り組んだ地形は複雑な水のひだをつくり、幾重にも夕日を美しく反射する。流れ、また揺れる水面の表情

は多様で、時々刻々と移り行く風景の変化をさらに引き立てる。その遙か先にある極楽浄土とそれを眺める日常の生活空間との間には、いくつもの島々が存在している。八十島と呼ばれたこのような多島海景観こそが大阪の風景の原点にあると言える。

現代の大阪にこのような島々の風景は見られないが、大阪への主要な航路であった瀬戸内海の風景にその古のイメージを重ねることができる。西田<sup>\*1</sup>はこの瀬戸内の風景の特質をシーン／パノラマ／シークエンスに分けて捉えている。海岸から島々の浮かぶ水平線を望むシーン景、沿岸の高台から島々の重なり合う奥行きを一望に俯瞰するパノラマ景、そして船に乗って移動しながら徐々に現れ、消える島々を体感するシークエンス景。瀬戸内の風光明媚は、このような眺め方のバリエーションを持つ。日本ではじめて国立公園の選定が検討された昭和初期においては、鷺羽山などのあたらしい視点場が発見されたことで、瀬戸内を国立公園たらしめるダイナミックなパノラマ景が生まれた。往時の夕陽丘からの風景もまさにこのように見出された風景であったに違いない。これらは視対象の島々にいっさい手を加えることなく、あたらしい風景を創造するという発想の転換によるランドスケープ・デザインである。さらに現代では、本四を渡る瀬戸大橋からのパノ

ラミックな景観が次々と展開していく車や自転車からの景観や大型客船に乗って水面よりはるかに高い視点から島々をめぐる景観など、パノラマ景観とシークエンス景観の特性をあわせ持った景観も生まれている。

■水都大阪の再生

江戸期には「八百八橋」、近代には「東洋のベニス」と称された大阪は、街中に運河が張り巡らされ、水運が主要な交通手段であり、水辺が都市の顔だった。八十島と呼ばれた時代の海に浮かぶ島々の風景から地と図が反転し、河川や運河の水路網が明確な図として都市の風景構造をつくっていた。しかし「東洋のベニス」は「東洋のマンチェスター」と呼ばれるようになり、水の都は煙の都となっていく。工業によって経済は大いに繁栄したが、一方で大量の地下水を汲み上げたことによる地盤沈下などの問題も露呈した。さらに、交通手段が船から車に変わり、水路は都市の裏側となって、戦後にはそのほとんどが復興のために瓦礫で埋め立てられた。

21世紀の幕開けとともに、再び水の都を目指す取り組みが動き出す。都市再生プロジェクト「水都大阪の再生」が採択され、大阪府・大阪市・大阪経済界の3者による官民連携の取組みがはじまった。2003年に策定された「水の都大阪再生構想」では

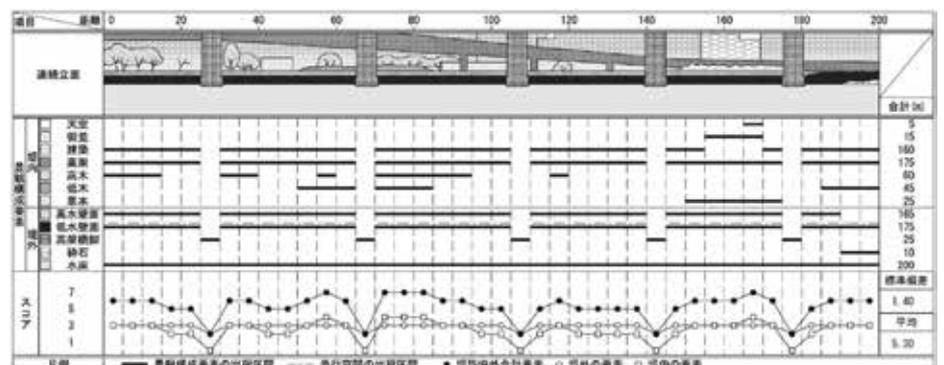


図1 銚流橋周辺のシークエンス景観

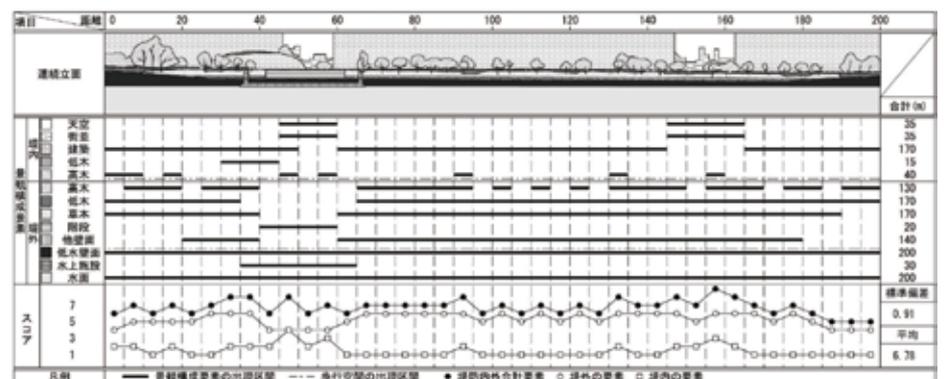


図2 福島浜緑道のシークエンス景観

都心部を口の字に囲む「水の回廊」が重点エリアに位置づけられ、水辺空間の再整備が進むとともに、2009年にはリニューアルされた中之島公園を中心に多数の文化プログラムが展開する「水都大阪2009」が開催され、以後もハード・ソフトの両面から市民の水辺の使いこなしが後押しされてきている。大阪はいま、再び水を生かした都市へと生まれ変わりつつある。

### ■水上から見る大阪

このように展開されてきた水都再生の次のステップを考えるにあたって、舟運の充実は重要なテーマである。これまでは河岸の環境整備によって、水面を見ることができる空間がつけられてきたが、これからは反対に、船に乗って水上から都市を見るといった視点と視対象の転換によって、あたらしいシークエンス景観を生み出していくことが考えられる。船上から見た景観の構成要素をスコア化し、シークエンスとしてのその継起的な変化をたどってみると<sup>※2</sup>、例えば図1のように、高速道路の橋脚といった負の要素と思われがちな土木構造物であってもシークエンス景観にある一定の規則性を与え、その奥に見える都市の風景を縁取って際立たせるなどの有効な価値も見出すことができる。また、図2のように沿川のみどりや織り成すリズムは、河岸を歩く人にとって重要な要素であるばかりで

なく、水上からの景観にも変化と統一感を与える要素となっていることが分かる。さらに、堤内地と堤外地を一体的にデザインすることで、景観構成要素の組み合わせによる奥行き感や対比といった景観の深みを演出することができると考えられる。

### ■あたらしい島々の風景をめざして

このような船上から河岸を見る風景に加えて、水上にもあたらしい風景が生み出されつつある。2021年にオープンしたβ本町橋という水辺の実験施設では、高速道路がほぼ全川を覆っているという負のイメージを背負った東横堀川の風景の価値を大きく転換するための挑戦が重ねられている。高速道路の橋脚が水面に突き刺さり、航路を妨げ、開放的な利用を阻害しているが、一方でこの橋脚と護岸の間の河岸沿いの連続した水面は「死水域」とよばれる河川の流量にも航路にも含まれない水域であり、この隙間の水面を活用した水上でのピクニックや船の係留場所としての利用がなされている。また、水上テントでの宿泊や、運動会やゲーム大会のフィールドとしての水面の利用、「バシャバシャテラス」と名付けられた栈橋から河川に足を浸すことができる体験などが生み出されてきており、今後も水上ホテルや遊泳といった水面活用の展開が模索されている。

夏にはキャンプのテントが、冬にはこたつが浮かぶといった、水上でのこのような人びとのアクティビティそのものを島と見立てれば、大阪にあたらしい島々の風景が表れつつあると言えるのではないだろうか。誰もが容易に水面にアクセスでき、思い思いに水上での活動ができるようになれば、大阪に再び八十島の風景が甦るはずである。

- ※1 西田正憲：瀬戸内海における多島海景の変遷と脇水鐵五郎・田村剛の視覚（1997）ランドスケープ研究60巻5号
- ※2 坂本幹生ら：大阪市都心部の河川における船上からのシークエンス景観のスコア化による分析（2020）ランドスケープ研究83巻5号
- ※3 水都大阪コンソーシアム：水都の教科書（2023）



水上からみた水都大阪・中之島公園



東横堀川ING 2023 秋での水面を活用した「バシャバシャテラス」

## フェリーのあるまちと生活

～シドニーフェリーが紡ぐ風景と豊かな時間～

TDA正会員 並河 みき

今から10年前、シドニーの主な公共交通機関はおそらく電車とバスだったが、2019年5月にはオーストラリア初の無人走行電車、地下鉄メトロが開通、同じ年の12月にはライトレールが中心市街地を走るなど、その多様化が進んでいる。さて、こうした新しい交通機関と比べフェリーの歴史は古く、シドニー湾で公式のフェリーサービスが始まったのは1861年だった。現在のシドニーにおける月間交通手段別の利用回数統計を見ると、回数の多い順に電車（2,571万回）、バス（2,091万回）、地下鉄メトロ（582万回）、ライトレール（378万回）、そしてフェリー（156万回）となる（2024年10月データ）。シドニーのフェリーサービスは10路線あり、すべてのフェリーはオペラハウス近くのサーキュラーキー駅から出港する。ここには電車とライトレールの駅もあるので、簡単に他の公共交通機関へ乗り換えることもできる。

上記データだけでは、実際にフェリーがどのようにシドニー市民の生活に溶け込んでいるか見えてこないのので、私の友人たちの生活を通してその利用法をご紹介します。

まずは通勤者の視点から。クリスさんはサーキュラーキーから出るフェリーに乗って職場のあるマンリーまで10年間ほど通勤していた。マンリーはビーチのある街で、昔はシドニーの富裕層向けのリゾートとして開発されたが、フェリーのおかげで宅地

開発が進み、今では人気の住宅地として不動の地位を得ている。さて、彼にどうしてフェリー通勤だったのかと聞くと、電車やバスで行くよりもフェリーの方が速かったし、気持ちが良かったからと言う。この路線は、現在の時刻表を見ると朝5時半から夜の12時まで、15分から20分の間隔で頻繁に運行され、マンリーまでの所要時間は22分だ。彼は乗ったらいつも、甲板へ出て外の風景を眺めながら過ごしていたそうで、通勤者たちが忙しい一日を終えて乗ったフェリーから見るまちやオペラハウスの夜景に、大いに癒されるだろうことは想像に難くない。また、彼の経験から見えてくることさらに、フェリーと他の公共交通機関との競合がある。歴史を振り返れば多くの都市で、主な交通機関の種類は船から車や電車へと、時代と共に移り変わってきた。シドニーも例外ではなく、ハーバーブリッジが建設され車両が通行するようになって（1932年）以来、フェリーの乗船客数は激減した。それでも、シドニーでフェリー運行がまだ継続されているのは、シドニー湾とそれにつながるパラマタ川が多くの入り江を持ちつつ、内陸深くまでつながっている地形ゆえだと私は思う。この複雑に入り組んだ地形のため、電車でそれぞれの小さな岬をつなぐよりも、フェリーで水辺からアプローチした方が速いわけだ。

さて先日、私はシドニーに住む大学院時代の友人の家を訪れる機会があり、彼女に家までの行き方を尋ねると、最短距離で着くのは、空港から電車に乗りシドニーの中心市街地でバスに乗り換えるルートだけれど、天気が良ければ、電車でサーキュラーキーまで行き、そこでフェリーに乗り換えて行くルートがおすすめでと言われた。当

日は曇っていたが、私は迷わずフェリーに乗って、彼女の家へ向かった。フェリーは電車と同じカードで乗れるので、それを読み取り機にタッチしてさっそく乗り込む。私の乗ったフェリーはサーキュラーキーを出港すると、オペラハウスとハーバーブリッジを望みながら広々とした湾を横切って、細い入り江へと入っていった。そして切り立った崖の上に立つ素敵な住宅や、岬にある緑深い動物園の脇を通り過ぎると、船着き場があった。降りるときは、女性の乗船員が架けてくれた小さなステンレス製の橋を渡って降りる。この橋を動かすのはかなり力のいる仕事で、こうした人たちに支えられてフェリーは運行している。海から見る景色は、それぞれの岬にある美しく設計された公園や産業遺跡、その背後にある素敵な街並みなどが格別で、時間のあるときや天候の良い日には、シドニー市民が喜んでフェリーに乗る理由がよくわかる。

シドニーにおけるフェリー運航の長い歴史の中で、その存続が危ぶまれた時期は何度かあるものの、今まで廃止に至らなかったのはその独特の地形もさることながら、美しい水辺を愛する市民の支えと、その水辺からの視点を持って開発されてきた街や、岬にある数々の建物、そして公園の存在が大きいだろう。近年、メトロやライトレールが開発され公共交通の選択肢は増えているが、2024年初めに州政府はフェリーのパラマタ川での増便を決定し、同年9月には、2035年までにすべてのフェリーをディーゼルエンジンからグリーンエネルギーへ切り替えると発表するなど、フェリー運航の継続に積極的だ。次回は静かでガソリンの匂いがしないフェリーで、美しい水辺を楽しみたい。



入り組んだ地形が連なるシドニー湾を河口に向かって見た風景。（撮影：並河みき）

### ■観光立国・韓国の現状

韓国政府は、2022年度にまとめた2023～27年の「第6次観光振興基本計画」では、「2027年度中には「外国人観光客3,000万人誘致へ」をスローガンに観光立国を目指してきた。そのため、釜山、光州、蔚山、慶尚南道、全羅南道といった南部の地域のリゾート地開発を、必死に行っている。

そのこともあり、日本より先んじて人口減少社会に入った韓国では、少人数で観光地の経営を行うことが模索されている。観光産業においてもあらゆる面でDX (Digital Transformation) が顕著となっている。もちろん、上記の理由により結果的に行うこととなったDXによる省人化も韓国の観光産業が進めている一つの試みだが、韓国の博物館や美術館などがデジタル技術を積極的に活用し訪韓客に地域の歴史や文化をわかりやすく伝えるためのDXも都市型観光の一つの試みとして行ってきた。

そうした社会の流れの渦中であって、Low-TECでも、訪韓客にわかりやすく韓国の情報を伝えてくれる取り組みも実施している。それは、観光客船での漢江(ハンガン)の周遊である。観光客船を利用する訪韓客に対し、ソウルの都市が自然との共生をうまく行っていることを景観に置き換え見せてくれる。ただ、こうした取り組みを戦略的に行っているのかはわからないが…。

ちなみに、この漢江を周遊する観光客船は、「漢江遊覧船」として、1986年以来、地元韓国人は、もちろん、多くの観光客に親しまれてきた。国会議事堂などがある汝矣島というエリアにメインの船着場があるのだが、ここから所要時間40分程度の周遊が行われる。昼間の景色だけでなく、サンセットクルーズやナイトクルーズも用意されており、それぞれ違った景色を満喫できる。とくに、ナイトクルーズは人気の一つとなっている。その人気の背景には、漢江にかかる21の橋の一つ盤浦大橋から噴射される「タルピムジゲプンス」という虹色にライトアップされた噴水がある。また、こうした景観を船上で見るだけでなく河岸でUber-eatsにチキンとビールをデリバリしてもらい飲食しながらこの夜

間景観を楽しむことができることも人気の理由の一つだそうだ。後者は、観光客にはあまり知られていない漢江の景観の楽しみ方だが、ソウルの住人にとってはライフイベントになっているという。

### ■漢江流域の開発の歴史

話は変わるが、2008年、韓国政府は、先に例に挙げた漢江をはじめ、4大江整備事業として錦江、洛東江、榮山江を整備し、水不足解決、洪水防衛、地域発展の3つの柱と生態系の復元に関わる事業を実施した。とくに、漢江の整備事業は、ソウル市の経済における未来にとっての成長エンジン創出のためのプログラムとすべく、ソウル住民の日常や余暇の利用目的だけでなく、インバウンドの観光にも開く文化戦略特区にすべきとされ、いろいろな取り組みがなされた。そこには、グリーン成長もということ、多くの公園や緑地が河川内やその流域に再整備された。

例えば、「栗島」は、その代表的な再生事業だと言える。この「栗島」は、漢江麻浦大橋の下流側に位置する、漢江の堆積物によってできた島で、そこに木や草が茂り、今では、渡り鳥の飛来地となっている。そのこともあり、2012年にはラムサール条約にも指定された。結果として、そこに住む渡り鳥たちが、観光客船に乗船している人々を楽しませることも日常の風景となっている。一つの都市型の共生のかたちと言えるかもしれない。

他にも、漢江の中洲にあるノドウル島もその一つだ。ここでは、60～70年代に推し進められた漢江開発計画によって島の砂が使われたため、約50年間はほとんど活用されていなかった。だが、先に述べた4大江整備事業と時代を逸にし、ソウル市がこの島を買収。現在は、市民のための複合文化空間として、現在は生まれ変わった。その後、この島は、そうした未来のソウル市を代表する実験場に変えようという実験が模索されている。2023年には、この島を題材に、ソウル市が独自で行なったノドウルソム国際設計公募という国際コンペを行った。最終当選作として、トーマス・ヘザーウィックの「SOUNDSCAPE」が選定され、2027年竣工を目標に、現在進行中である。同設計者がデザインしたアメリカ・ハドソン川流域の「Little Island at Pier 55」と同様の手法を用い、都市と自然の共存した新しい河川景観のかたちを生み出そうとして

いる。

### ■ソウル市が漢江を通して見せたいものは何か？

こうした漢江に浮かぶ人工的に再整備された自然だけでなく、河岸も開発が進められてきた。例えば、漢江・汝矣島公園を中心に東西に自転車とランナーのためだけの道が整備されていることもあり、サイクルツーリズムのメッカとなっている。そうした光景も、船上から眺めることができるようになってきている。また、開けた芝生のエリアには、若者がデイ・キャンプをしている光景も多く見て取れる。日本の「都市は都市、自然は自然」というふうに切り離された整備とは異なることがよくわかる。もちろん、日本も都市公園などを一生懸命整備しているのだが、残念ながら引いてその楽しさを共有することはできないことがこうしたことを思わせる原因だ。韓国は、本当に、自然をうまく活用した現代的な都市整備の状況が見て取れるのだ。

こうした韓国の取り組みを見て思うことは、日本の観光産業は「訪日客に何を見せたかったのだろうか?」「ただ消費してもらおうことだけが観光の目的になっていないか?」という反省に尽きる。ただ、同じことをしていてもしょうがないので、「日本の都市景観はどのように観光に寄与できるのか」ということについて改めて考えなくてはいけないのだろう。



漢河沿いに設けられたサイクリングロード



汝矣島の景観

## 日韓都市デザイン交流会 金沢・富山フォーラムレポート

報告：TDA理事 倉澤 聡

2024年6月21日、22日に金沢と富山で開催した日韓都市デザイン交流会のフォーラムの概要をお伝えする。

2024年の日韓都市デザイン交流会は6月20日の夜、韓国より良い都市デザインフォーラム（PUDA）のメンバー34名が金沢に到着し、金沢の環境照明に関わるTDA副代表の近田玲子氏の説明を聞きながら夜間景観巡りから始まった。金沢市やJUDI北陸ブロック関係者の案内のもと、ひがし茶屋街や主計町の歴史的町並みの保全、尾張町の近代建築の保全などについて視察した後、1日目のフォーラムは石川県政記念しいのき迎賓館で行われた。

元金沢市都市整備局長の木谷弘司氏と金沢市景観政策課の福塚正浩氏から金沢診断以降の開発と保全の両輪を



回しながら進めてきた都市計画や都市デザイン、金沢の特徴を活かすため金沢市独自に進めてきた多様な都市デザインの施策について説明していただいた。

※金沢の都市デザインの実践については、景観文化前号（63号）をご覧ください。

視察とお二人の講演を通してPUDAのメンバーからは、全体的な将来像をもって、バランスを取りながら各種施策を一つひとつ丁寧に実施し、細かなところまで配慮された都市環境整備は印象的である、水路を活かす都市整備により水の街であることが感じられる、人の心を落ち着かせ環境と調和する夜間照明のデザインが好印象であるなどの感想が挙げられていた。

韓国の事例発表では、ソウルの公共建築や文化財に長く関わるイ・キョク氏（フィリップ総合建築士事務所代表）から「ソウル・痕跡と解釈」と題して、1932・33年築で後に国軍機務指令本部として使われた近代建築のリノベーションプロジェクトについて紹介された。2013年に韓国現代美術館ソウル館として再生された建築であるが、地道な調査を基にし、あるべき再生方法を探る取り組みが印象的であった。サー

ビスデザインを専門とする漢陽女子大学教授のカン・ドンジョン氏からは、韓国で盛んに取り組まれている公共デザイン分野における国民政策デザイン団の取り組みについての紹介があった。国民政策デザイン団は、サービスデザインを通して公共サービスを探求、開発、発展させる国民参加型の政策企画プログラムで、ユーザーである国民、供給側である公務員、サービスデザインの専門家が集まり、ユーザー視点に立つデザインを通して社会的課題の解決に取り組む事例は日本において学ぶべき点が多いものであった。

2日目の視察は富山駅北側のブルーパール広場で藤井裕久富山市長に迎えられて始まった。富山駅周辺のトラム関連施設や公共空間のデザイン、富山市民プラザやグランドプラザ、まちなか学生シェアハウスfilなどを富山関係者、富山大学教授の久保田善明氏らの説明を受けながら巡り、フォーラムはTOYAMAキラリで行われた。

富山市副市長の美濃部雄人氏からは富山市の99%以上がダメージを受けた戦災復興から公共交通、居住誘導、まちなか活性化に取り組む過去から現在までの都市政策や都市デザイン、富山大学教授の久保田善明氏からは大学と中心市街地との関係を結びつける学生のまちなか居住の取り組みに対する事例紹介があり、TDA、PUDAの両方のメンバーであり、富山の都市デザインにも長く関わってきたオム・ジョン氏からは富山市のトラム整備におけるトータルデザインについての発表があった。



※まちなか学生シェアハウスfilの事例については、景観文化前号（63号）をご覧ください。

視察と発表の感想として仁川大学のクック・ドンフ教授からは、「富山はTOD（transit-oriented development）のいいモデル事例だと感じた。生活圏と交通をどう結びつけるかが大切となるが、そのような結びつけが良くできていると感じ、TOC（transit-oriented communities）も定着している。」と高い評価が述べられた。また富山の事例を受け、韓国でもトラムのプロジェクトが進められている都市があり、トータルデザインをどう今後行えるかが課題として挙げられた。グランドプラザが広く使われている広場空間になっていることに好感をもった感想も多かったが、富山市民プラザ社長で富山の都市整備に長年中心

的に関わってきた京田憲明氏からは、グランドプラザをつくる時に使われる広場とするため重要となったこととして、一等地を広場とする、禁止事項をつくらざるべく自由に使えるようにする、24時間解放する、雪や雨が多い富山にあわせて屋根をかける、供給サイドの視点で考えず市民が自分の広場だと感じてもらう使い手視点を重要視することの5つのポイントが挙げられた。

韓国の事例発表として、SEGD代表のイ・ウイジュン氏からは、交通や移動の観点からの社会的問題解決を図る公共デザイン、問題ある空間を視点を変えて改善する空間デザイン、ソウルにおける企業などの連携を図るデザインの仕組みづくりなど韓国の精力的で先進的な公共デザインについての取り組みが紹介された。社会的課題解決とともに魅力的な環境づくりに対してデザインの果たせる役割を広げている韓国の公共デザイン動向は今後TDAとしても注目していきたい。

今回は、歴史が色濃く残る金沢市と戦災で99%以上の市街地がダメージを受けた富山市という対照的で、それぞれの背景のもと独自にかつ精力的に都市デザインを行ってきた都市を視察し、TDAメンバーもPUDAメンバーも非常に刺激を受けた日韓都市デザイン交流会となった。金沢市、富山市ともに、都市計画や都市デザインに関する過去の取り組み、包括的な都市の理解、現在解くべき課題といったことに対して職員の方々の蓄積があり、自分事として、かつ自分の言葉でまちの政策を語れるということは、都市デザインを行う上で必須ではあるが、なかなかそのような人がいない自治体も多いのではないだろうか。このような点からも金沢市や富山市から学べることは多いだろう。色々な面で多くの刺激を受けた日韓都市デザイン交流会であった。

前回（2023年）の日韓都市デザイン交流会はTDAメンバーが韓国の仁川、議政府、ソウルを訪問した。この韓国における日韓都市デザイン交流会についてはレポート「韓国の現代都市デザイン-到達点と学びたいこと/記録集」があるのでそちらをご覧ください。リンクは別記のQRコードにて。



TDAは景観デザイン、都市デザインに関する、まち歩き、セミナー、日韓都市デザイン交流会などを行っています。是非ご入会頂き、各種企画への参加をお待ちしております。



その土地らしい景観照明を目指す中で鍵になるのは、いかに広く「国、県、市、民間」の参加を得るかにある。金沢を例に、石川県と金沢市の取り組みを紹介する。

石川県金沢は観光資源に恵まれ、ライトアップについても早くから先進的な取り組みを行っていたが、石川県は金沢城石川門、金沢市は、民間施設などそれぞれが建物を個別に照明するにとどまっていた。

県と市の景観照明施策の流れが一つの方向に動き始めたきっかけは2001年の金沢城ライトアップである。石川県の景観照明に並走するように金沢市の夜間景観整備計画が始まった。

■石川県／灯りの回廊基本計画

筆者は2001年、第18回全国都市緑化いしかわフェアの金沢城の景観照明と周辺施設（石垣、新丸広場など）の照明を手がけた。同時に筆者は、専門委員会の委員として、金沢中心部の夜の賑わい創出や良好な夜間景観創出の整備方針の策定を目指した「金沢城址公園等ライトアップ計画」の検討を行うことになった。

現状把握とその課題の検討を通して明らかになったのは、金沢城址公園周辺の歴史・文化施設（石川門、尾山神社、石川近代文学館、県立歴史博物館）にはすでにライトアップがされているが、それぞれが離れた点として存在しているため、夜の賑わいや観光に効果的に生かされていない。

専門委員会では、金沢城址公園を核に周辺エリアの歴史、文化施設へのライトアップを行い、これらの施設を結ぶ光の道を設置するという方向性が示された。この提言は後に「灯の回廊基本計画(石川県)」策定につながる。

ライトアップの留意点の一つに、本丸園地など貴重な動植物が残されている場所には光を当てないことも決められ、金沢での



灯りの回廊基本計画

樹木照明の基本的考え方となった。

石川県は金沢城整備のあと次々と周辺施設の復元と景観照明を進め（2010/いもり堀、河北門、2015/玉泉院丸庭園、2017/大手門、大手堀、2020/鼠多門、鼠多門橋、2022/金沢港）、今も金沢城二の丸復元工事が進められている。



金沢城

■金沢市／金沢らしい夜間景観整備計画

「灯りの回廊基本計画(石川県)」や「まちなか歩行回廊整備事業計画(金沢市)」などとの整合を図りながら、金沢市では2005年に「金沢市における夜間景観の形成に関する条例」を定め、市内の光の色を温かみのあるものにするなど、2006年度より夜間景観の誘導を開始した。

2014年筆者は、金沢市の景観審議会委員として「金沢らしい夜間景観整備計画」検討委員会に参加し、2年間にわたり8つのモデル地区の照明実験と効果検討を行い、整備の方向性、活用できるライトアップ施設・空間の選定、活用できるルートの検討、配慮事項などをまとめた。

基本的な考え方には、金沢には歴史的資産が多くあり、そこに住む市民が日々の生業を営みコミュニティを育てている。このような金沢のまちが醸し出す雰囲気や夜間照明として表現する、と記されている。この記述は、現在に至るまで金沢市の夜間景観計画の指針となっている。

■民間施設の参加を促す/金沢方式

文化的景観の集積を連なりとして魅せるには、民間施設にも積極的に景観照明に参加してもらうことが必要である。

そこで、照明設計費、照明器具代および設置費、メンテナンス費（照明器具交換）は金沢市が負担、電気代、日常の維持管理（器具の清掃等）については民間負担とする、照明設備の帰属などを明記した協

定書を交わして、民間建物のライトアップを促す方針が採られた。（2017/北国銀行武蔵ヶ辻支店、2019/尾山神社、尾崎神社、2024/久保市乙剣宮）。



北国銀行武蔵ヶ辻支店

■金沢市/夜間景観アクションプログラム

2018年の夜間景観アクションプログラム」では、2023までの5年間をかけて夜間の回遊性を高めるため都心軸、城郭周辺、浅野川周辺、本多の森周辺、犀川周辺、長町周辺の6つのエリアごとのルートや整備方針を示した（2018/鼓門、2019/白鳥路、2021/石伐坂、2021/成翼閣、2023/長町、2024/泉鏡花記念館）など。2024年から第2期夜間景観アクションプログラムが続く。



エリア図

■生活を豊かに

2022年には金沢港の夜を光と音楽を楽しむ場所に変えた（石川県）。2023年には石川百万石文化祭に合わせ金沢駅から武蔵ヶ辻の彫刻群を光で顕在化させた（金沢市）。金沢の景観照明は、観光資源へのライトアップに止まらず生活をより豊かにし楽しむあかりへと広がっている。



彫刻の顕在化

## 第12回：快適な歩道をデザインする

この連載では、ウォークアブルなまちづくりが進む中での歩道のデザインやディテールについて考えてきた。今回は少し視点を変えて、歩道の平坦性について考えてみたい。

みなさんは、歩道が歩きにくいと感じたことはあるだろうか？ 歩道幅員と通行量のミスマッチによる歩きにくさは、だれもが経験しているところであろう。

これに加え、マウンドアップタイプの歩道では、切り下げや切り開きによるアップダウンも歩きにくさの大きな要因となっている。

マウンドアップタイプの歩道とは、歩道が、車道よりも15cm程度高くなっている一般的な歩道のことである。

これは、雨水の侵入や歩行者保護の観点から導入された構造であるが、一方で、歩行者は常にアップダウンを繰り返し、時には足元を斜めに傾けて通行しなければならない。元気な人であればたいして苦にもならないが、車いすやベビーカーにとっては

深刻な問題である。左右方向に斜めになった状態でまっすぐ進むことは大変な努力を要する。

これに対応するために考案されたのが、フラットタイプ、セミフラットタイプの歩道である。詳説は省くが、車道と歩道を同じ高さもしくは歩道を5cm程度高くした構造で、歩車境界には高さ15cmの縁石を設置して、歩道内への車両の侵入を防ぐものである。

これにより、歩行者は上下動が少なくなり、快適に歩くことができるようになる一方で、歩道の高さが10cm程度低くなるため、既存の接道敷地の場合は、歩道の間段差ができてしまう。

このため、「道路の移動等円滑化ガイドライン」で推奨されているもののなかなか導入が進まない。

では、逆にマウンドアップ歩道の高さのまま歩道をつくり切ってしまうはどうだろうか。写真は、私がバルセロナの旧市街（グラシア地区）で見た歩道である。

日本ならば、横道との交点は「ひとが車道におり」なければならないが、このケー

スでは「クルマが歩道に上がる」のである。

メインの道路から急こう配の擦り付けで上がった車両は横に入る道に緩やかに降りていく。歩行者は平坦な歩道を歩くことができる。接道敷地の高さも変わらない。なんと合理的で、美しい仕舞であろうか。

日本では神戸市にある葺合南54号線がこれと同じような構造を持っている。この道路はセミフラットタイプであるが、横断歩道を歩道面の高さまで上げて、歩行者に平坦性を提供しつつ、車両に対しては物理ハンブになって、通行の際の注意を促しているのである。

歩きやすい環境を整える意義を今一度考えたいものである。



歩行者の歩きやすさを最優先に考えた美しい仕舞い

## 景観サポーター

LA'COAT hitachi 常陸



東京五輪跡地 海の森公園

千年煉瓦



神戸市 東遊園地

CLEVER SIGN



東京港防災船着場

### DESIGN

新しい時代が始まり、美しい景観価値が求められています。

景観価値に即した素材の選定と高度なデザイン性能

### DEMAND

新しい時代が始まり、創造的な思考とサービスの提供が求められます。

過去の景観プロダクトにない新しい価値提供

### DEVELOP

新しい時代が始まり、環境に合わせた発展と展開が必要となります。

時代と環境に沿って成長するプロダクトラインアップ



新しい時代に、新しい景観価値を

LAERA

## ホワイトボード

本号は、表紙と特集を介し、水辺の景観に寄与する手法について、海外と日本の事例二点ずつを紹介した。トップダウン型、ボトムアップ型という差はあるが、どの地域もその歴史や環境に配慮し、取組みを積み重ねてきた。ちなみに、日本での水辺の利活用に関し

ては、今回紹介した事例以外にも各地域で官民一体の取り組みが推進されている。ただ、単年度で行われるイベント利用にのみ力点が置かれたものが多いのも実情だ。次の十年を鑑み、日常利用にも寄与する取り組みに昇華してもらいたいと考える。(金子)