



JAPAN URBAN DESIGN
INSTITUTE

都市環境デザイン会議

東京都渋谷区広尾1-10-4
越山LKビル内 TEL 150

TELEPHONE 03-5420-5995
FACSIMILE 03-5420-5996

JUDI NEWS

020 OCTOBER 20.
1994

発行者
都市環境デザイン会議 広報・出版委員会

●関西国際空港とりんくうタウン	1	●リレー連載「舗装を考える」その2	11
●キャニオン植栽設計・監理	3	●私の本棚2	12
●特集／かんくうオープン		●ブロック例会リポート	
1. アクセスリポート1 南海編(難波より)	5	関西ブロック／セミナ第6回・第7回	13
2. アクセスリポート2 自動車編(大阪より)	7	関東ブロック／日立駅前見学会意見交換会	14
3. アクセスリポート3 JR編(京都より)	8	●代表幹事会より	15
4. アクセスリポート4 船編(神戸より)	9	●事務局より	16
5. かんくう探検放談座談会	9		

特集：関西国際空港開港

1994年9月4日関西国際空港がオープンした。1968年の調査開始以来ほぼ四半世紀、埋立工から7年、旅客ターミナルビル着工以来3年。関西復権の切り札、大阪湾ベイエリア開発の中核として、ようやく「かんくう」が発進したが、その環境デザインはどんなものか、特集した。

1. はじめに

去る9月4日に関西国際空港が開港した。1970年2月に建設構想が発表され、1975年に航空審議会から泉州沖の海上立地が答申された。その後、1987年1月に埋め立て免許の取得と工事着工があり、当初の計画より一年半遅れの、約7年間で一番機が飛び立つのである。これに並行して空港対岸では、空港支援都市「りんくうタウン」の埋め立てが進められてきた。水際線の位置と形状を大幅に変えて、未来都市に必須の神殿(空港)とその門前町を作り出してきた。構想から現在までの約四半世紀を振り返ると、この海上空港を軸にして、それを都市基盤として活用する新しい都市核の建設が大阪湾の各地で進められてきたのである。

2. 関西国際空港の意義

(1) 24時間空港

関西都市圏にとって飛行制限のある伊丹空港の容量は過小であり、これを解決するためにまず24時間空港は構想された。しかしそれだけでは根拠に乏しく、そこで、新空港をアジアのスーパー・ハブ空港に位置づけ、時差のある欧米の経済・文化圏の中心都市とアジアの中心都市とを直結する24時間空港に位置づけたのである。そこには関西圏のための空港整備からアジア圏のための空港整備へといった、位置づけの強化が読みとれるのである。しかし、空港施設だけが24時間稼働していれば良いわけではなかった。24時間空港を地元で支えるいわゆる母都市の都市活動にも24時間性が求めら



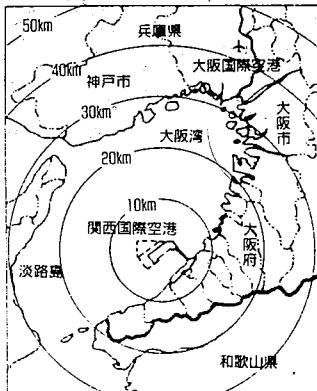
関西国際空港と りんくうタウン

加藤 晃規

KATO, Akinori

大阪大学工学部・建築家
(JUDI会員)





「かんくう」の位置

れてくるし、また、それがなければ地域に閉じた都市施設で終わる。母都市の都市活動が空港の24時間稼働を必要とするくらいの元気がなければ空港経営も成り立たない。こうした母都市のありかたからも24時間空港が目指されてきた経緯がある。

(2) 海上空港

24時間稼働を可能にしたのは空港の海上立地である。それは、地域住民にとって騒音公害のない安全な新空港を、大都市の近くに造る必要からでもあった。そのために成田空港の4倍ちかい建設費が投じられたのである。

それは平均水深18メートルの海域を1億8000万m³の土砂で埋め立てて実現している。その技術の実証で、同様の海域である大阪湾の3分の1ほどを埋め立てることができる。空港島以外の大坂湾での新規埋め立ての多くは水深10メートル前後の海域であるから、新空港の実現はこれをさらに一段階前進させることを意味していた。しかし、51ヘクタールの空港埋め立て工事は予想以上の地盤沈下をもたらし、予定開港時期を18ヶ月遅れせることになる。工事費も約5割以上高涨上がり、現在では横風用と平行滑走路をつくる全体構造の修正を余儀なくされている。

しかし、この泉州沖の海上立地が大阪湾の将来像を構想するキッカケになったと言ってもよい。空港の立地場所は、企画段階で播磨沖、神戸沖、淡路島、そして泉州沖の4候補地があった。そのなかから泉州沖が選ばれたことで、大阪湾ベイエリア開発のシナリオはいっそう明確になってきたのである。

(3) ベイエリア開発のグランドデザイン

新空港のターミナルは現在の規模で約18万人の昼間人口を受け入れられる。JRと南海の二つの鉄道アクセスがあり、湾岸と内陸から2本のハイウェイがつながる。さらに神戸や徳島や淡路島からの水上交通も受け入れており、実際、水辺開発にとって重要な水上交通が大阪湾のなかで再編されつつある。

これらの背景のもとで、それらを統括するグランドデザインとして大阪湾環状都市構想がつくられている。大阪湾の沿岸域を環状に取り巻く都市構造をつくり、一体的に機能する新しい都市圏を育てようというもので、約170キロメートルにおよぶその円環は明石海峡大橋や紀淡海峡トンネルの実現が前提である。国土軸を中心に形成されてきた現在の京阪神都市圏を拡張し、湾奥部に集中している都市機能を沿岸部全体に受けもたす考え方で、紀北地域や淡路島を取り込むことで将来の開発可能用地を備えながら、都市とリゾート・レクリエーション機能を結び付けるものである。そのためには第2国土軸の形成と紀淡海峡トンネルの具体化を描いているが、その目指すところは、大阪湾ベイエリアに新しい都市核を複数つくり、それらを結

ぶ環状交通軸を中心に関西の主要都市へ30分、国内主要都市へ2時間、世界の主要都市へ6時間以内の交通手段を確立することに要約できる。この構想は2025年頃をイメージしているが、新空港の位置はその先導的役割を担う格好の場所である。

(4) 双眼構造とグローバル化

関西は世界都市活動を関東経由で行ってきた。それが新空港の開港によって半日から一日短縮されるのである。また、外国人来訪者は入国港と出国港を使い分けることが容易になり、時間効率よく日本各地を観光できる。こうした意味で関西空港は日本の二大玄関の一方になることが期待され、ひいては東京一極集中をやわらげる国土基盤施設にならねばならない。

しかし、人の交流の増大は必ずしも良いことばかりではない。世界の主要国で麻薬犯罪やエイズ患者の増大が大きな政治課題であるように、人がボーダレスに移動すればそれだけこの問題に直面する。また外国人労働者の流入がもたらす大都市の負担もある。そこで、世界的な「不利益のシェア」を引き受ける視点に立った都市政策が必要になり、たとえば治安が低下することを見越した空間装置や生活スタイルを用意せねばならない。

(5) 観光都市化

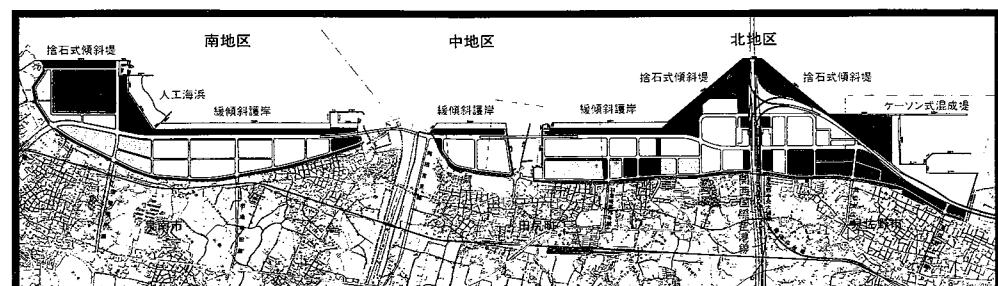
ではどんな外国人が来るのか。関西空港は年間16万回の離発着ができるが、このときの国際線乗降客数は1990万人だそうだ（運輸省推計）。これとともに来阪外国人の数を予測すると、離発着回数が年8万回で約105万人、容量一杯の年16万回では209万人に達するという（電通関西支社推計）。伊丹空港の外国人来訪者が1992年で約70万人だから、少なくともその数の1.5倍から3倍になる計算だ。ちなみにこれらの外国人は韓国や台湾を筆頭に、フィリピン、中国、タイ、香港などのアジア人が圧倒的多数を占めるという。

彼らはビジネスで来るのか。三菱総研の推計では、アジアからの訪問者は観光が7割、ビジネスが3割、ヨーロッパからは観光が5割、ビジネスが4割といふことで、観光客が多い。加えて日本人海外旅行者の激増もあるから、開港による人的交流の増大はどうやら観光が主流である。そこで関西の観光都市化が必要だが、京都や奈良や神戸はまだしも、大阪は少し考えねばならない。こうした来訪者の滞在時間を確保するために、言い替えれば地域に開かれた空港にするため、門前町としての「りんくうタウン」は計画してきた。

3. りんくうタウンの計画と現況

(1) 計画コンセプト

埋め立て面積約320ha、護岸延長9,600mのりんくうタウンは、空港機能の支援や補完と地域の環境改善ならびに振興に資するために計画してきた。土地創出型の大規模開発の利点を生かして水際線



りんくうタウン土地利用計画→

に沿ってふんだんに緑地がとられ、交通・輸送機能、供給処理・ユーティリティ機能、都市防災機能、および情報通信機能などインフラストラクチャーの整備は万全である。

その上で、りんくうタウン自体への求心力を高めるために、商業・文化・アミューズメント機能、宿泊・滞在機能を整備し、コンベンションなどの国際交流機能の創出も図られた。商業業務ゾーンでは容積600%が予定され、駅前では、高さ255.3mのゲートタワーが2本計画され、まさに交通ジャンクションと一体の立体都市がイメージされたのである。大阪府が土地造成と都市基盤を整備し、これを民間に分譲する事業方式がとられ、まち造りのガイドラインに従って民間が上物を建てる仕組みがつくられた。

(2) 整備方針の見直し

しかし、土地の分譲計画はバブル経済の崩壊を受けて頓挫した。1988年12月の予備申込みで2.7倍から8倍もあった商業・業務ゾーンの分譲応募者が姿を消してしまい、1992年12月に整備方針の見直しがされた。新しい整備方針では、商業業務ゾーンをパシフィック・シティのコンセプトでまとめなおし、北側地区と南側地区に分けて段階的に開発することになった。需要の見込める事業を北側地区に集約して商業アミューズメントエリアとし、南側地区は外資系企業のアジア太平洋地域の本社機能誘致を図り、長期にわたって段階的にまち造りを目指すことになった。とりあえず、りんくうタウン駅の北側でゲートタワービル（1996年完成予定）を建てて市街化を促進する一方、南側地区は、3年から5年の間、暫定的な活用を目指すことになったのである。

(3) りんくうタウンの現状

二市一町（泉佐野市、泉南市、田尻町）にわたる埋め立て工事はほぼおわり、細長いりんくうタウンの3つの地区をつなぐ「田尻スカイブリッジ」と「泉南マリンブリッジ」の二橋も完成して、雛

断する幹線道路（泉佐野田尻泉南線）ができる。傾斜護岸では白色のマーブルペースチが姿を現わし、人工海浜では砂の彫刻展ができるようなサザンビーチがつくられている。新しい水際線沿いで様々な環境創造が実を結びつつある。

暫定利用地区では賑いのゾーンがつくられ、商業施設が約0.75ha、アミューズメント施設が2.4ha、ガーデンが0.5ha、イベント広場が1.7haの「りんくうバーバラ」が9月1日にオープンした。「Doors & Doors」ではヤオハンを中心にアジアの輸入商品が販売され、「りんくうパーク」では手軽な遊園地が整備され、「りんくうゼファー」では野性草花と新宮晋氏の野外彫刻がさわやかなランドスケープを作り出している。イベント広場では公募による様々な催しが、週末を中心に年度いっぱい組まれている。それら以外に9.3haの公共駐車場が設けられ、空港までのシャトルバスのサービスと相対的に安い駐車料金で空港利用者の取り込みを図っている。こうした暫定利用で週末には4~5万人の集客があり、現在のところ新空港の開港人気が大きく寄与しているところである。

「りんくうバーバラ」からマーブルペースチへの動線上に1haの住宅展示場が来年オープンするし、さらに南のほうでは民間企業による「幻想美術館」をもつ複合ビルや、国際交流基金による「関西国際センター」の建設などが進められている。基盤整備が着々と進められる一方で、ゆっくりではあるが市街化も進んでいるのである。

このりんくうタウンの南端に空港と結ぶもう一つの橋ないしはトンネルの構想がある。地元の泉南市の悲願であるが、和歌山県や第二国土軸との連携を考えれば妥当なアイデアであろう。開港後に関西を直撃した台風で空港島が短時間「孤島」になったことを考えれば、空港の全体計画が実現するころにもう一本のアクセスも現実味をおびてくると思われる。

論説 2

関西国際空港旅客ターミナルビル キャニオン植栽設計・監理

奥村 信一

OKUMURA, Shin-ichi

畿都市・景観設計

1. 関西国際空港の概要

9月4日に開港した関西国際空港は、大阪湾泉州沖約5km、総面積約510haの埋立人工島に建設された我国初の本格的24時間海上空港である。

この空港中央にある旅客ターミナルビル（PTB）は、関西国際空港競技の行った国際設計競技によりレンゾ・ピアノ・ビルディングワークショップ（R.P.B.W）が指名され、R.P.B.Wが中心になり日建設計他により基本・実施設計を行い、建設が進められてきた。

このPTBは、中央部地下1階地上4階建てのメインターミナルビル（MTB）及び左右のウイングにより構成され延長約1,700m、延床面積約300,000m²、翼を休めている鳥のイメージを持った巨大な建物である。

PTBは、地盤沈下に対するジャッキアップ工法等新技術を採用し、建設後の沈下に対応している。

そしてPTBの中央部のMTBには、地上4階高さ約27m、奥行約27m、長さ約275m、面積約8,000m²の「キャニオン（渓谷）」=巨大な吹抜け空

間がある。

このキャニオンは国際線到着ロビーとなっており、海外より来日もしくは帰国した人々、出迎える人々で賑わうところである。

2. キャニオン植栽コンセプト

このキャニオンの植栽コンセプトについて、4年前空港島緑化計画において知遇であったR.P.B.Wの日本事務所代表岡部憲明氏に相談を受けたのは昨年1月末であった。

岡部氏より、ターミナルビルの設計コンセプト「自然との共生」の説明を受け、このキャニオンは、そこを利用する人が「心安らぐ」ことが重要であり、キャニオン植栽計画のコンセプトは「ようこそ日本へ=Welcome to Japan」とした。

国際空港の玄関口の緑として、海外より来日された人々にはもてなす緑、また帰国した人々には、我が（家）へ帰った安心感を生み出す緑、我々に親しみある「鎮守の杜」のイメージ=常緑和木による植栽計画とした。

3. キャニオン植栽計画

「鎮守の杜」のイメージ=常緑和木をコンセプトに、キャニオン内の人々の動きに合わせて植栽の強弱・高低、人の集まるところを重点的に高木を配植し、キャニオンに植栽による動きを生み出した。また、南北両サイドのエンドウォールの内外に竹林を配植することで、外部との連続性を生み出し、キャニオンの開放感を演出した。

植栽木は、高木（モウソウチクを含み7種44本）中木（9種68本）、地被（11種約24,000株）。外部竹林植栽は、南北共で高木（モウソウチク240本）、地被（3種約22,500株）となっている。

◆植栽樹木一覧表

キャニオン植栽		外部竹林植栽
高 中 木	地 被 類	高 中 木
モウソウチク	ユキノシタ	モウソウチク
マテバシイ	フイリギボシ	
オガタマノキ	フッキソウ	
タブノキ	ヤブコウジ	
ヒメユズリハ(株立)	フイリシャガ	
ホルトノキ	フイリヤブラン	
モチノキ	キチジョウソウ	
ナギ	エビネ	
シラカシ	シュンラン	
モッコク	オモト	
ユズリハ	カンアオイ	
ヤブツバキ		
カクレミノ		
サザンカ（白・赤）		
カラタネオガタマ		
クロガネモチ		

地 被 類
シャガ
クサソテツ
ヤブラン

4. キャニオン植栽環境条件

キャニオン屋内環境は、人々にとって快適な屋内空間ではあるが、植物にとっては必ずしも良好なものでない。

例えばキャニオントップライトには、管制塔への照り返しを防ぐ目的で、パンチングメタルが設置されている。それによってキャニオン床面近くの照度は1,000～1,500ルクスとなっている。

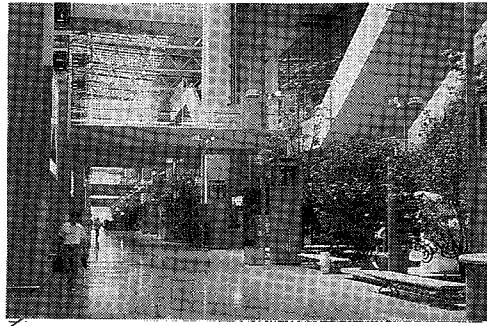
この厳しい光条件に加え、温度・湿度・風・土壤・水などの条件が植栽に環境圧を生じさせる。

屋内植栽の事例調査、および植栽工事施工関連各社等へのヒヤリングの結果、以上のような環境条件において常緑和木を導入することは、樹木の健全な生育が困難と判断した。そこで、このような低照度下、常緑和木植栽に対応するため「礫耕（れきこう）栽培工法」を検討することとした。

5. 矿耕栽培工法と馴化

矿耕栽培工法は、低照度下において植物の光合成低下による、根系の根腐れを防ぎ透水性・通気性を良好に保ち健全な生育を促すものである。

この工法は予め根廻し済みの樹木を散水しながら根鉢の土を落としパンチング加工したステンレス製樹木植鉢（径800～1,800）の中へ、多孔質焼成培土を詰めながら植え込んだ後、70%遮光の寒冷紗で覆った網室内で葉面及び根鉢にスプリンクラー・ドリップ散水を定期的に行いながら、約3ヶ月から6ヶ月間、礫耕低照度馴化を行った。



キャニオン全景

馴化が進行しているかの判断は、葉の陰陽化（葉が低照度に対応し、葉が大きく、薄く、葉色が薄くなる）及び発根した根が礫耕根化（疎で太い根になる）しているかによる。

なお礫耕栽培工法はハイドロカルチャー方式で常緑和木の室内緑化を進めている豊グリーンテックの技術協力をもとにして、検討しましたものである。

6. キャニオン植栽工事

以上の様な検討を経て、実施設計は昨年6月より約3ヶ月、植栽設計及び植栽散水設備設計を中心に行った。

キャニオン内の植栽地は、キャニオン床面に、約2～4m角・深さ約1mの植栽が長さ約275mの間に列状に、大小34カ所配置されている。その植栽の内には、排水ドレンの点検のためのドレン点検口、樹木へ葉水散水のための霧散布ポール、樹木植鉢に入った馴化樹木、これはワイヤーによりアンカー止めされている。そして植栽の隙間は発泡焼成土によって埋め込み、透水性・通気性を良好に保った。植栽の上部には、合成樹脂ネット、有機質培土を敷つめ地被類を配植した。尚、地被類は予め土壤を洗い落とし有機質培土に植え替えて養生したものを使用した。

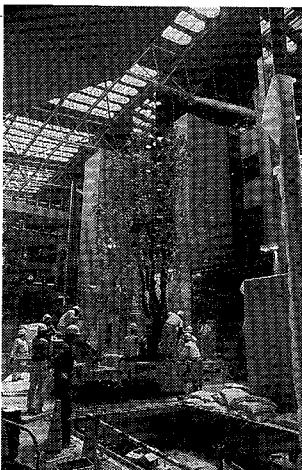
散水は樹木根系及び地被にはドリップチューブによる地中灌水、地被には加えて植栽四隅にボップアップスプリンクラーによる葉水散水及び樹木への霧散布ポールによる葉水散水の3系統の散水設備を設け、タイマーによる制御により散水時間を設定した。

外部竹林植栽は、竹林植栽範囲を深さ1m土壤改良土および暗渠排水を施し、竹地下茎遮断シートによって周囲をかこんだ。竹林の散水はドリップ灌水とし、キャニオン内と同様タイマーによる制御とした。

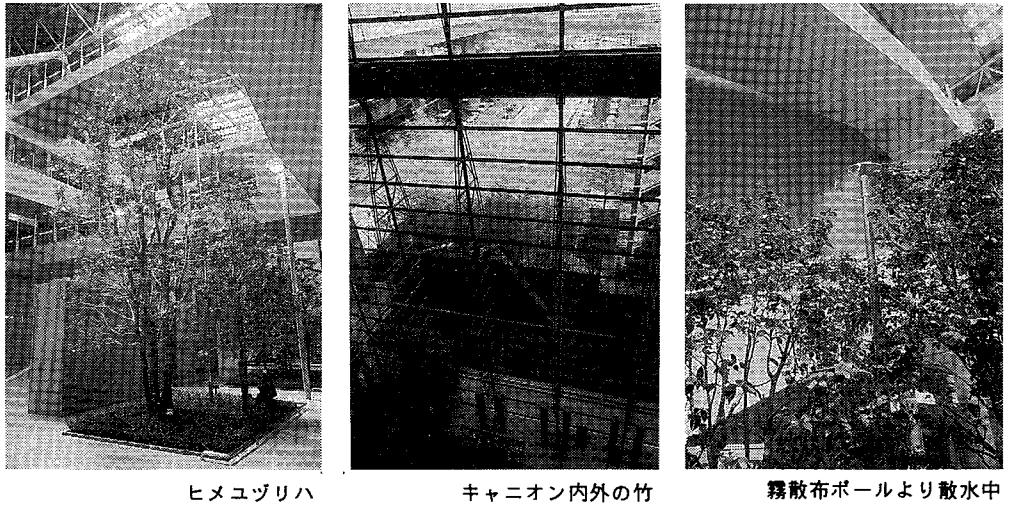
植栽工事は、10月より今年8月まで約10ヶ月を費やしたが、3ヶ月弱は準備・馴化施設建設・馴化樹木の選定等、12月下旬より6月初旬まで約3～6ヶ月馴化樹木養生期間として礫耕・低照度馴化をおこなった。

6月中旬よりキャニオン内への植栽搬入に入り、外部竹林植栽を含め約1ヶ月半で終了した。

この植栽工事は、開港時期により、樹木馴化養生には良好な時期ではないなかでの作業であった。



樹木搬入中



ヒメヅリハ

キャニオン内外の竹

霧散布ポールより散水中

樹木馴化養生作業においても導入樹木の再検討を含め、幾多の工夫により完成したものである。

今後このキャニオン植栽の成否は維持管理にかかわっている。室内緑化のなかで常緑和木の事例は数少なく、また各々の室内環境は異なるなかで、最良の維持管理手法の確立を進めることが必要である。

おわりに今回のキャニオン植栽工事設計・監理は、建築とランドスケープの共同作業としては私にとって3作目であった。

前の2作は共にピーターウォーカー事務所設計のIBM幕張外構工事およびJR丸亀駅前広場工事の設計監理であったが、そこでは建築とランドスケープの共同作業の内でのランドスケープの主体性ある監理の重要性を教えられた。

そして今回のキャニオン植栽の場合は、PTB建築工事の全体工程（植栽工事開始時は建築工事の最終工程）における植栽工事の工程、植栽馴化

工程、造園設計者、施工業者の育成等を考慮して、本来建築工事の付帯工事であった植栽工事を単独発注にしていただいた（ちなみに、建築工事2,000億、植栽工事3億である）。これを受け入れていただいた関西国際空港施設部の担当各位には、本当に感謝しています。この植栽工事はこの条件下施工されたことが、完成への鍵であったような気がします。

この仕事の機会を与えて下さったレンゾ・ピアノ、岡部憲明両氏には心からお礼を申し上げます。また、計画を進めるなかでの事例調査、ヒヤリングなどに協力して下さった方々、樹木疊耕馴化について技術指導を担当した誠グリーンテック、また植栽工事施工を担当した住友林業緑化舎および協力会社の方々の仕事に対する熱意に対して、この場をお借りして感謝の意を表したいと思います。

そして共にこのキャニオン植栽の今後を見守って行きたいと思います。（平成6年9月）

かんくう探検／アクセスリポート

JUDI-NEWS編集委員が9月9日開港直後の「かんくう」にアクセスして

特集 かんくうオープン1

アクセスリポート1
南海編（難波より）

折田 知子

ORITA, Tomoko

ART&ENVIRONMENT

（JUDI-NEWS編集委員）



大阪湾泉州沖約5kmの海上に造られた巨大な人工島。9月4日にこの島は世界にも例のない規模の海上空港としてオープンした。

この「関西国際空港」は国内22都市、海外とも40数カ国定期便が行き来し、今までの大阪空港には就航していなかった直行便も数多く飛ぶこととなり、国内のみならず広く海外からも注目されている。

その中にあって、特に関西地域に住んでいる私たちにとっては、一番身近な空港ということもあります。そこで今回、編集委員4名が、各家からこの新空港まで、様々なアクセスを使って体験取材しようということになり、大阪に住む私は、南海電車の難波駅からラピートで空港へ向かうことになった。

この新空港へのアクセスは、開港前からいろいろ

ろと話題に上がっているとおり、従来の空港への「足」として中心であった高速道路利用の空港バスや自家用車のみでなく、鉄道・船などとも連動して、新しい交通網をつくっている。また、大阪・神戸・京都の主要都市にCAT(City Air Terminal)という施設が設けられ、ここで国際線のチェックインや大型手荷物の受付をすることができる点など、様々な新しいサービスシステムも導入されている。

9月9日、私は自宅から愛車に乗り、南海難波駅へ。愛車といつてもこれが「自転車」なのでどうも今から空港へ行くという臨場感に欠ける気もあるが、それはさておき、気を取り直し…。

南海の難波駅、高島屋の横手に南海電車のターミナルのメインのエスカレーターが数本あるのだが、その左端にラピート乗り場へと表示のついた小さな(短い)エスカレーターが設けられていた。

その透明なドームをくぐるのはほんの一瞬なのだけれど、なんだか少し楽しい気持ちになる。

そして、そこから連絡通路を抜けて難波C A Tへ至るのだが、普段、通勤・通学や買物客といった人々でいっぱいの難波駅のその一角で、大きなショルダーバックを下げて、またはスーツケースをゴロゴロ押しながら歩いている人を見かけるというのも、とても新鮮な景色である。また、そこが旅行の出発点ということも手伝ってか、大荷物の人の顔もどことなくにこやかだ。

旅はいつも家を一步出たところから始まっているけれど、以前は、空港バスなどの中に閉じ込められていた旅に向かう人々の笑顔や高揚感に、普段の駅や街の中で触れられるのは、なかなか良いものだ。

オープンして間もないということもあってか、さすがに入気のラピート。チケットは数日前までにはほぼ売り切れの状態ということで、前もって購入していたチケットを握り締め10:00発のラピートαにて空港へ出発。

このラピートには、難波駅と関西国際空港をノンストップで結ぶ「ラピートα」と、途中、新今宮・堺・岸和田・泉佐野に停車する「ラピートβ」の2種類がある。私の乗ったラピートαは所要時間約29分で空港へ一直線。料金は1,290円と空港バスで難波から伊丹へ行っていた時と比べると値段は倍近いが、距離的なこと、渋滞のないこと、車内の快適さなどを考え合わせると、かえって利用しやすいのではないだろうか。

改札をくぐり、専用のエスカレーターでホームへ出ると、そこにあの深いブルーのラピートが待っていた。

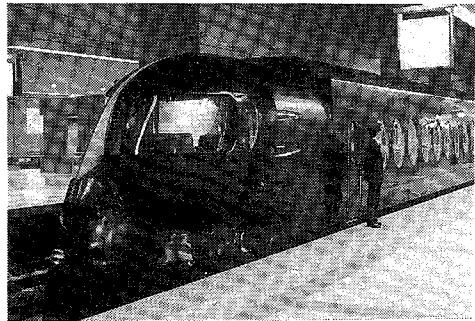
色も美しいし、流線形の頭部、円形の窓など様々な工夫がされているこの車両をもう少し観察してみようと正面に回ってみると、何だかどこかで見たような…。ラピートの先端部は「鉄人28号」をイメージしてデザインされたという話、やっぱり本当なんだなと妙に納得しつつ車内へ。

座席は2席づつ通路を挟んで2列。そして荷物棚は飛行機と同じハットラック式。円い窓といい、この棚といい、なんとももう飛行機に乗っているような気分にさせる演出である。それから大きな荷物用のスペースが各車両毎に設けられているのも、さすがに国際空港行ならではの配慮であろう。

でも何といっても車内でわたしが一番気に入ったのは優しいライティングである。大体、どんな乗り物に乗ってシートが豪華でも、たいていは蛍光灯の寒々とした照明がほとんどだし、それに慣らされてしまっているが、あれはやはり疲れるものである。座席に座ってからふと何だか心地がいいなと思って、気がついたら白熱灯だったのだ。

揺れもなく、清潔で美しい車内。

その空間を彩る優しい光は、さりげないけれど



南海電鉄ラピートα(空港駅)

とても快い。もしかしたらこれが車内でのひとときをリラックスさせてくれる一番の要因かもしれないと思った。

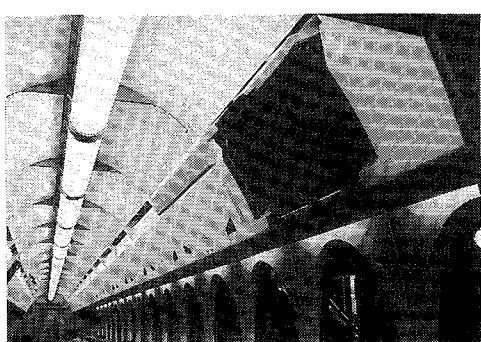
窓から見える沿線の街にも、空港開設を意識して建設中の建物なども多く見られたが、りんくうタウンなど空港へ隣接している都市だけでなく、そこへ至るアクセスの周辺もこれをきっかけとしてどんどん美しくなってほしいものだな、などと考えているうちに、ラピートは陸路を離れ、空港島へ向かう連絡橋へと滑り込む。この橋を渡っている数分間は29分間の中でのまさにハイライト。「空」の旅の入口へ、電車に乗って、「海」の上を走っていくという、不思議で楽しい気分を味わわせてくれる。

海にぽっかり浮かぶ「島」というのは、いつでも私の心をワクワクさせてくれるものだけれど、人工島とはいえ、その気分は南の島と同じで、海を渡って空港へ向かうというシチュエーションも気分も、旅の導入部としてはなかなかのものだなーなどと考えているうちにあっという間に空港へ到着。

ホームからエスカレーターで上がったところが出口。この改札を出たところから左側がすぐ連絡通路につながっていて、そのまま真っすぐ進むとそこがもうターミナルビルになる。このレベルはビルの2階国内線のフロアと一直線に移動できる。

従来、伊丹で空港バスを降りた後は、荷物を持ってあちこち歩き回った経験のある人ならだれでもこの空港内での移動のスムーズさに驚くのではないだろうか。

ターミナルビルの玄関部分は「キャニオン」と呼ばれるスペースで、1階から3階までの吹抜になっている。古代色から選ばれたという色調のカ



ラピート室内の照明と荷物棚

ラリングや植栽などが施され、なかなか広々とした空間を見せている。

4階の国際線出発フロアは、広さといい空間の広がりといい、さすがにメインのフロアであることを実感させられる。

天井部に真白いキャンバス地が帯状に施され、そのコーティングされた布の下から照明を当てたライティングは、シンプルだけれどとても美しい。その帯の先端部で風に揺れているモニュメントも、ブルーとイエローの色使いで爽やかなイメージだ。

ターミナルビルのなかは、全体的にすっきりした印象で、カラリングに関してあまりたくさんある色が氾濫していないためか、清々しい印象を与える。

最近は新しく町や建築物を造るときに、アミューズメントの観点から「パブリックアート」について色々と論じられるが、ベースとしてのカラリングやライティングによる空間の演出がきちんとなされてこそ、そこにオブジェや絵画などが配置されたとき美しいハーモニーが生まれるのではないかだろうか。

言い方をえれば、基本となる空間とそこに配されるもののバランスがその場のイメージを造るのである。

このターミナルビルには、新宮氏のモニュメン

トの他に、いわゆるパブリックアートとしての作品的なものはあまり見かけなかったが、キャニオンの樹木等、自然を取り入れたり、スッキリしたデザインのエレベータを使用するなど、様々な演出が感じられる。

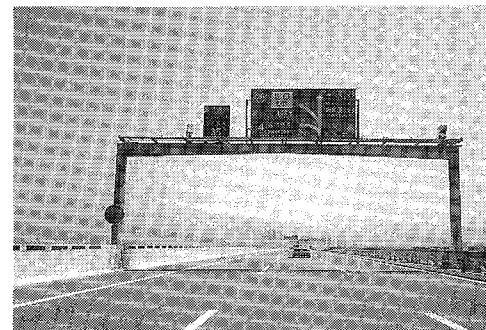
個人的な意見・希望としては、あのメインフロアのライティングを季節によって色を変えるなど、本来の機能に差し障りのない範囲で、照明で遊べると良いのにな、など思ったりする。

そこから旅立つ人や見送る人に、色々な光のプレゼントができたらどんなに楽しいことだろう。

2階の国内線のライティングやショッピング・レストランフロアのスペースデザインなど、個人的には色々気にかかるところもあるけれど、問題提起は専門分野の方々にお任せするとして…。

今回は見学者の立場でラピートにも乗車し、ターミナルビルも歩いて回ったけれど、やはり「空港」は、見学にいくよりも、旅する人になって利用したいもの！

次回はぜひ、あの広々とした出発フロアから出国ゲートをくぐり抜けて、今回見学できなかったところを体験しにいこうと考えながら、空港島をあとにした。



空港連絡橋（空港からりんくうタウンへ）

れない。このため、いわゆるドライブの楽しみといった側面ではなく、非常に機能的な道路であるといえる。

一方、空港連絡橋についても防護壁が高く、海の景観はほとんど視界に入らない。また橋のデザインおよび色彩も特に意識されたものではなく、機能のみが追求された形態をとっている。

空港島に入ってから駐車場までのアクセスは分かりやすく、動線の混乱はない。また、駐車後のターミナルビルまでについても無駄な動線はない。

概して、自動車によるアクセスは機能的には問題がないものの、いわゆる、通過の快適性という「ゆとり」はほとんど考慮されていないことが残念である。

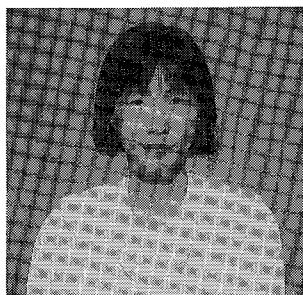
特集 かんくうオーブン2

アクセスリポート2 自動車編(大阪より)

宮前 保子

MIYAMAE, Yasuko

畿スペースビジョン研究所
(広報・出版委員)



関西新空港への自動車によるアクセスは大きく2つのルートにわかれる。ひとつは阪神高速道路湾岸線を経由するもので、もうひとつは近畿自動車道を経由するものである。前者は神戸方面、京都方面および大阪府中北部からのアクセスであり、後者は奈良方面、和歌山方面および大阪府東部からのアクセスルートとなる。

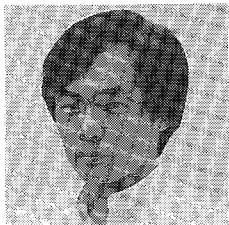
筆者は大阪府北部からアクセスするため、阪神高速道路空港線、環状線、湾岸線を経由し、空港連絡橋で到達した。所要時間は空港線から環状線までが約40分、環状線から湾岸線までが約10分、湾岸線から連絡橋までが20分、連絡橋から空港島まで5分で約75分であった。大阪市内からであると、35分で到達できることになり、感覚的な距離感つまり大阪の南の端で遠いという感じよりは実際の時間距離ははるかに近いということができる。また、現段階では、目立った恒常的渋滞がないため、空港と都心は直結しているといつても過言ではない。

費用は阪神高速が500円、空港連絡橋が往復1700円であり、他に駐車場が駐車時間だけ必要となる。

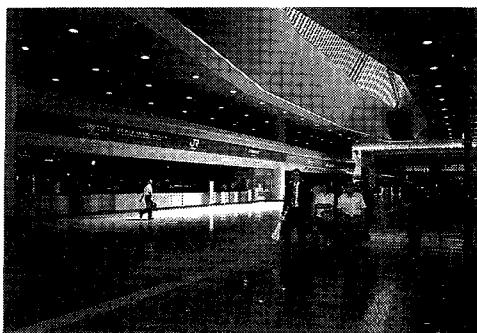
アクセスの中心となる阪神高速湾岸線は概ね湾岸部を通過しており、本来ならば大阪市、堺市など主要な都市のウォーターフロントの景観の変化を感じることができるルートであるが、遮音壁が透明板になっている箇所が少なく、進行方向の遠景が視界にはいるのみである。同乗者にとっても、遮音壁の高さが高いため、それほど視界は確保さ

アクセスリポート3
JR編(京都より)

清水 泰博

KIYOMIZU, Yasuhiro
SESTA DESIGN
(JUDI-NEWS編集委員)

新築工事中の京都駅は雑然としていて、KCA T（京都シティエアターミナル）へは迷路のような通路を通りたどりついた。だが京都のここではJALのみのチェックインが出来るだけで、他の航空会社のチェックインは出来ない。更に朝から夕方までの営業時間、団体旅行は受け付けないとなれば、24時間空港に京都駅で入ってしまうというPRイメージからはほど遠いものである。JRの「はるか」は控えめながら洗練されたデザインである。閑空まで約75分、6両編成すべてが禁煙席、喫煙コーナーはトイレ、自動販売機などと一緒に車両のあいだに設けられている。トランク置き場は当然だろうが、いつかはこの中に現金自動支払機の設置も有り得るのではと思わせる雰囲気である。座席はと言うとゆったりしているのは思っていた以上で、「広すぎる」といっている女の子のグループさえいた。列車は今は工事現場の京都駅から完成された閑空駅へとつながっている。途



JR、南海の共通コンコース

中停車駅は新大阪と天王寺、閑空駅はターミナルビルのまさに前にあり、降りるといつのまにかターミナルビルに入ってしまう。ここでJR、南海の共同駅舎とターミナルビルの間にある高架道路には疑問を感じざるを得えなかった。というのも電車、自動車から来た旅行者が最初に目にする空港の建物のファサードが高架道路そのままだからである。これは空港へのタクシー、バスのアプローチ道路なのだが、自家用車、電車で来た人々が空港ターミナルビルへと入るときに目にするのが、白く塗られたいわゆる「美装化」が行われているかもしれないだけの高架道路なのである。これは駅舎、ターミナルビルがデザインされている分だけその土木構造物の生のままの姿が気にかかった。

到着した閑空ターミナルビルはこの建物の目玉空間である「キャニオン」を通り入ることになっている。キャニオンは当初のイメージに比べて緑の量が少ない印象だった。コンペ時点では緑溢れる空間として描かれていたように思うので、特にそう感じたのかもしれない。カラフルなこの空間は他の空間がどちらかといえばモノトーンだけに正にこの建物の主役の印象である。機能部分の滑車を見せているエレベーターなどは動くモニュメントである。逆にこの施設には通常よく見られるパブリックアートがほとんど見られない。4階の空調吹き出し口毎に取り付けられた新宮晋氏のモビールぐらいで、空間は機能性を前面に押し出している。4階の国際線出発ロビーもキャニオンと並

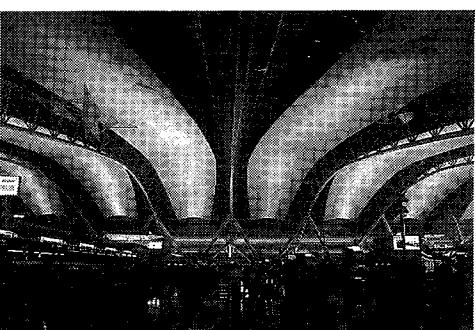
ぶ魅力的スペースである。波打つ天井、空調吹き出し口からの風を誘導する天井に張られた布、スペースフレームの巨大な柱。ここでは巨大空間のダイナミズムを感じさせてくれる。

空港の仕組みは最初、広いだけに当惑したがしばらくうろうろしているとその仕組みが理解されてしまう。4層のフロアと直線に配置された各スペースは非常に分かりやすく出来ている。ただ機能的に出来ている分、見送りに来た人々のスペースはほとんど設定されていない。驚いたことにこの空港ターミナルビルからはほとんど飛行機の発着を目にすることが出来ない。展望塔からは見られるとのことだが、開港初日には7時間待ちだったことを聞かされると、とても行く気にはなれない。ここは関西新空港会社が屋根の上に展望スペースを求めた理由が解るような気がした。また海上に浮かぶ人工島でありながら、海を意識できないことも残念であった。人工島とはそういうものだといわれても、海の真ん中の島から海が見られないのはどうも納得がいかない。空港連絡橋を渡る電車からは海を見られるが、自動車からはほとんど海を見られない。瀬戸大橋などは橋の高欄のあいだから海が見え、海の上を渡っていることを実感させてくれるのに、ここではコンクリートの擁壁が海を隠してしまっている。

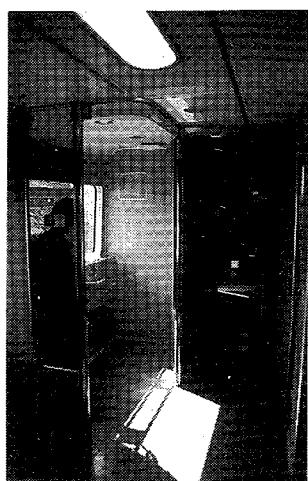
空港島の環境デザインを総じて言うならば建築、駅舎、電車などの施設には様々な配慮がされているのに対し、道路、橋といった部分がいつものままの「土木」だということであった。人の手によって作られた人工島なのだからトータルな環境デザインのコントロールが出来るまたとないチャンスだったのに、残念ながら単体としての施設だけの魅力に終わるという、どこにでも見られる都市の状況と同じようになってしまったような印象だった。



空港ターミナルビル「キャニオン」



4階国際線出発ロビー



JR「はるか」内の喫煙コーナー

特集 かんくうオープン4

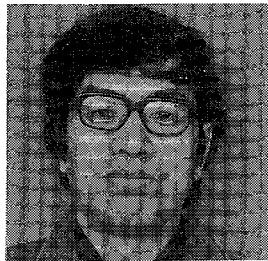
アクセスリポート4 船編(神戸より)

小林 郁雄

KOBAYASHI, Ikuo

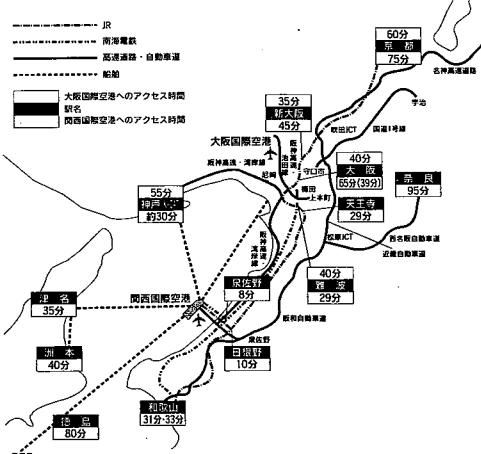
おぐり織工社・プラン

(広報・出版委員)

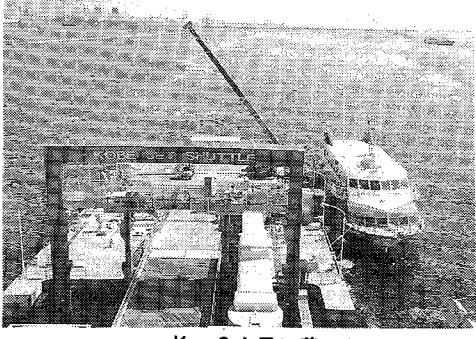


K-JETのターミナルビルはポートアイランドの先に第2期埋立がすすめられている荒野にボツンと建っていた。9月4日の不運な故障の影響もあってか、「かんくう」をめざす人影はまばらなのが、新しいターミナルを余計に寒々しくしている。しかし、真っ赤なK-JET船はなかなかの勇姿で実際に動きはじめ、海上を時速80Kmで飛んでいる(水中翼でもちあがり、ジェット噴流でまさしく滑走している)のだが、機内はずいぶんと静かだ。コックピットといってよい船長さんのいる運転席は、ガラス張りで何種類ものレーダーやメーターで船というより飛行機に近い。

神戸から「かんくう」までは、いくつものアクセスルートがあるが、最も魅力的なのは大阪湾をまっすぐ南に縦断するこの船のルートであろう。海上空港へ海から近づいていく、あるいは外国から直接港まち神戸へアプローチするのに、船にのってというロマンチックな状況はやはり心ときめくものがある。ベネチアでのマルコポーロ空港からサンマルコ広場へ船に乗って近づいていった時のことが思い出される。



「かんくう」までのアクセス時間(下欄)



K-CATに着いたK-JET

しかし「かんくう」への現実はそんなに甘いものではない。神戸の中心・三宮からシャトルバスに乗り(約15分)、ポートアイランド第2期のK-CATで船に乗り換えて海上を(約30分)、空港島の船着場からバスに乗り(約5分)、やっと旅客ターミナルビルに到着するが、合計50分程度でというわけにはいかない。特にK-JETに乗るには大きな荷物があると30分前には到着する必要があり、30分おきのダイヤだからみすみす次の船まで待つことになるし、バス→船→バスという乗り換えはかなり時間がかかる。その間の大きな重いスーツケースの移動はなかなかの難物である(K-CATでの扱い可能なエアラインはかなり限定されている)。おまけに、空港ターミナルでの海上アクセスルートへの扱いはかなりひどいもので、まともなカウンターもないような状況だった(これは9月9日に、南海のラビートで難波から、車で池田から、JRはるかで京都から、K-JETで神戸から、それぞれJUDI編集委員がアクセスして「かんくう」とりんくうタウンを見学した時だけでなく、その後私がヨーロッパへいくために再び神戸から船に乗ってアクセスした時のこととも含めての感想である)。



ターミナルビルの天井と新宮さんのモビル

で、キャニオンの樹木で見せ場を作っているのもいいですね。但し、確かにコンペの入賞作品では緑の島に空港ターミナルがあるというイメージでしたが、現実には緑のボリューム感が乏しいですね。宮前：外部空間が貧しく、殺風景ですね。

清水：建築だけは当初のコンセプトに沿って作られ特筆に値すべきですが、まわりの環境デザインはあまり実現できず配慮されていない印象です。

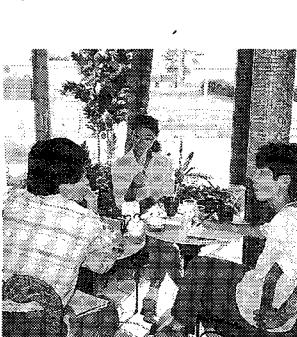
特集 かんくうオープン5

かんくう探検 放談座談会

JUDI-NEWS編集委員

小林 郁雄 宮前 保子
折田 知子 清水 泰博

(ATCオズにて 94年9月9日)



清水：モニュメントは空調吹出し口からの風を受けるようになっているのですが、色はもっとビビッドでもよかったかもしれませんね。

折田：今は夏でいいですが、冬はどうかな。

小林：夏と冬と布地がかわればもっといいかもしれない。

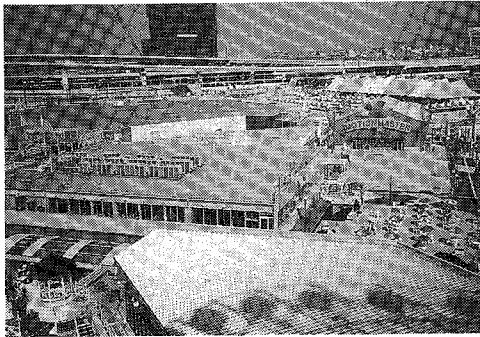
清水：アッパーライトでライティングしているのだから、ライティングで色をえてもいいですね。

小林：パブリック・アートは新宮さんのものだけ

小林：シンガポール空港などはターミナルの外も緑で一杯なのに。まあ、ターミナルの外の竹の庭の部分はきれいだと評価できるが。

清水：確かに緑の島にならなかったのは航空機に対する鳥害を防ぐという意味もあったのではなかっただでしょうか。しかし緑があまり少ないので、コンペ時のキャニオンに出ると緑が全面に広がり、「緑の中にある空港」というコンセプトは全くくなっているようですね。ところでりんくうタウンも今はしょうがないのでしょうかが殺風景ですね。

折田：遊園地もひどいですね。



観覧車から見たりんくうバハラ

小林：しかし、あの仮設の施設にあれだけ平日で人がいるということは、本格的な遊園地にすれば、一大観光地になる資質がありそうですね。またターミナルの話に戻りますが、建築は立派で現在のところ世界一でしょうね。ともかく分かりやすいのがいい。

折田：他の空港ではもっと空間がオープンでもごちゃごちゃしていますね。

小林：ただ施設の内容については、映画館やサウナなどトランジットの人のための施設があって、もっと気楽に座れる椅子がたくさん欲しいですね。どうも機能的すぎますね。

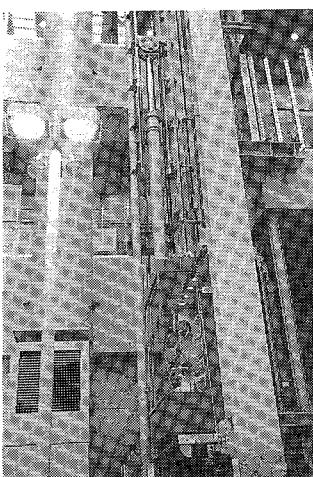
折田：確かにレストランもオフィス街の地下食堂街みたいですね。

小林：家賃が高くて、詰込んだのでしょうか。もっとゆったり、食事をしたり買物をしたりできればよいのに。

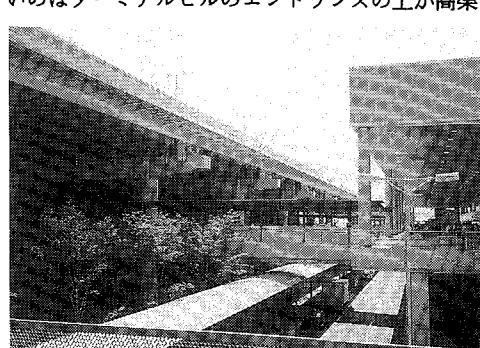
宮前：そうですね。羽田空港のビッグバードにも劣る感じですね。

清水：それから、飛行機がターミナルビルからみえないのが難点です。

小林：空港会社の社長は工事中に屋根の一部を取り外せば飛行機がみえると提案したそうですが、実現しなかったようですね。それから、最もまずいのはターミナルビルのエントランスの上が高架



美しいシースルーエレベータ



ターミナルビル前の高架道路(右が鉄道駅)

道路であることですね。

清水：建築のファサードに道路があるのは、成田もそうかもしれないけれど空港ターミナルが立派なだけ違和感を感じます。もう少し何とかすることができなかつたのでしょうか。

折田：ターミナルビルと列車のターミナルの間でおざなりにされたのでしょうか。

小林：土木系の屋外空間に対するデザイナーがいなかったのが残念ですね。

宮前：建築の中のように色彩にも配慮して外部の構造物がしつらえられているともっと印象が違っていたでしょうね。本当に色彩の使い方はすばらしいですね。

清水：日本人は壁面を細かく分割しがちですが、逆におおざっぱに分割しているのできれいに見えます。

折田：エレベーターの形も色彩もいいですね。あのようなものが日本でもできるようになったのですね。

清水：滑車なんかがみえているのもおもしろいですね。

小林：ホテルのアトリウムなどでみられる豆電球などがついていないのがいい。まあ、全般に機能的で見送る人のことなど考えていないところがちょっといいかもしれませんね。

清水：しかし、今日のように見学者が多いのであれば、観光施設的な配慮がもっとあってもいいかもしれません。



「かんくう」探検中の編集委員

小林：駐車場に全国からのナンバーの車が止っているのをみても、もう観光地化しているといえるのでしょうか。つまり、お金をかけた施設は一見の価値があるということなのでしょうね。しかし、施設だけでなく、空間のゆとりと半分以上が緑になった島になってほしいですね。

宮前：今後、緑の島になる方向で検討が進めば、空から日本に降り立つ期待感も一層高まるでしょうし、日本のイメージアップのためにも早期に手を打ってほしいですね。

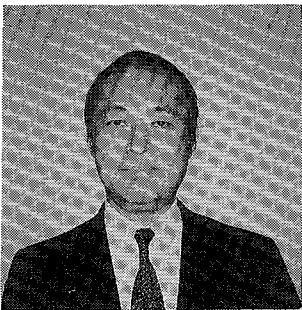
小林：さらにホテルやショッピングセンタービルなども充実すればもっといいでしょうね。また、ジャカルタの空港のように、建築と小庭園がミックスしているような空間のゆとりが求められます。

それでは、今日の関西国際空港言いたい放題座談会はこんなところで終了しましょう。

「舗装を考える」 その2

井口 勝文

INOKUCHI, Yoshifumi

豊竹中工務店開発計画本部
(研究・研修委員)

前回の中野さんの話を受けて、やや論旨はちがうが私もエージングについて雑感を述べてみる。

中野さんは環境にやさしい舗装材に論及して、それは常にリフレッシュされることによって経年的な美しさと機能とを兼ね備えたものでなくてはならないと言われる。そしてそのような舗装材というものは、つまるところ維持補修のエージング、リサイクルも含めたトータルの環境への配慮が求められる、と言われる。

環境問題に関わるエージングについては的確なご指摘で考えさせられるところが多かった。ここでは敢えてエージングの美しさについて問うてみる。「エージングは本当に美しいか?」と。

エージングの美しさという一方で、一般にはエージングによる汚さ、不都合さの方がより多く意識される。特に我が国ではその傾向が顕著である。

舗装材のエージングによって我々が得るものは、まずテクスチャの変化である。

舐めて口の中で艶々に丸くなってしまった栄太樓飴のような肌合の舗装材は、エージングによってしか得られない。しかしこともいいことばかりでは無い。割れたり、欠けたりの欠損がその表面には同居している。

退色して素材の質感が表に染み出してきた時に見せるその風合いは、美しくもあり、また、侘しくもある。汚れやかびがつくり出す陰り、細やかな表情の変化は見方によれば不潔である。

汚れている。かびが付着している。割れたり、欠けたりして破損している。平滑であるべき所が、谷になったり、山になったりで不陸が生じている。水たまりも出来る。補修の跡が目立って不揃いである。そして只もう、古いというだけでみすばらしい。

これ等の全てに対応して始めて、エージングの美しさが保たれるということであろうか。

汚れやかびは洗い流し、補修に怠り無く、それもその跡が目立たないように代わりの材料を用意する。つまり美しく老いる、ということだ。

そのことがどれだけ面倒な手間を要するものか、肥満してくる自分の身体のことを考えてみればすぐわかる。

しかし、そこまで面倒をみなければエージングの美しさというものは一般には認められないものであるようだ。

すると、そこまでやった時、新しいものの美しさと古いものの美しさの何處に本質的な違いがあるのかしらという疑問に行き当たる。新しいものはもちろん、古いものであっても、そこに人の手が行き届いているという安心感が、美しいと感じるところにつながっているだけのことではあるまいか。

露になった補修の跡形も、見方によってはその場所の持つ記憶の表現である。エージングによって我々が得るもの、そしてこれこそは他の何物によっても代え難いものは、そう、その場所の記憶

である。そこに刻まれた人間の営みがいとおしい。

ここまで来ると我々はすでに、舗装材の割れや欠損、不陸といった些細な現象には最早こだわっていない。手が行き届いているとか、清潔であるとかいう価値とも無縁である。そこではデザインそのものの質、素材そのものの美しさをすら問題にしていない。そのような美の意識を越えたところで、美しい!と感動している自分に気づいてしまう。その究極の美しさは、あのマンハッタンの不愛想なアスファルト舗装である。

いたる所補修の跡が盛り上がり、途中で補修を放棄したのではないかと思われるような所がそこら中に在って、荒々しい町の雰囲気を一層荒々しく盛り上げている。エージングの究極の美しさは何と、絶えず痛めつけられ、無視されつづけて無惨に傷ついたマンハッタンのアスファルト舗装に、見出すことが出来るのである。

新しい舗装のインパクト効果をイタリアの古い小さな町で目撃して、今さらながら国境を越えて共通する人の心の動く様に半ば呆れてしまったことがある。

コルレ・ヴァル・デルサは町中にトラバーチンを敷き詰めて、その年を経た滑らかな肌合いの美しさは、正に栄太樓飴であった。

70年代からつづいたこの古い町中からの人口流出に歯止めを掛けようと、町長さんはこの古く、私にとっては誠にいとおしい敷石を全部撤去して新しい敷石に変えた。町中がのみの刃の跡も新鮮な滑々しい舗装に一新されたのである。

一新されたとは言っても石は石である。その石がトラバーチンのベージュから、ピエトラセレーナの灰色に変わったとは言え、アスファルト舗装を石敷に変えたという程の質的な変化は無い。それにもかかわらず、町の人々はたちまち反応した。

1年も経つと町の様子は一変したのである。

道路沿いの建物は古い木製サッシを改修したり、崩れかけた石壁を補修して小綺麗にしたりする。そして町は、新しいピエトラセレーナの敷石と同じ様に新しくなった。

そうすると一度外に出ていた町の人々が帰ってきてはじめる。しかしたちまちの内に、そのような町の人達を追い越して観光客が町の中に入ってきた。

観光客目当ての小綺麗な店が出来始める。住宅は長期滞在用の貸別荘に改修されていく。町の不動産価値は急上昇する。そして、やっぱり町の人達はこの町の中には住めなくなってしまう。今、かっての落ち着いた静かな町は観光客で溢れていよい。

古色蒼然とした敷石を新鮮な敷石に変えただけで町は全く一変してしまった。

新しいということが人の心に与える感動の大きさには計り知れないものが在る。それが古い物ばかりに囲まれた町であれば、それは一層効果的に現れるのであろう。

掃いて舐めたような美しさという表現がある。ドイツを始め、北欧のゲルマン系の町を歩くときそれを感じる。

一方、イタリアに見るように、南欧の町は、町が少々汚れていようが、壁が少々崩れていようが美しい。いやむしろ、その方が一層美しいと思わせるものを持っている。この美しさはマンハッタンのアスファルト道路とどこかでつながっている美しさである。

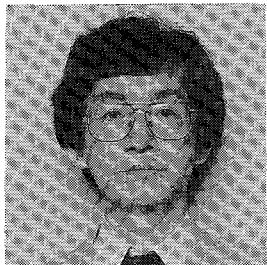
新しいものを見ると気分爽快で清々しいけども、周りが新しいものばかりだと気忙しくて落ち着いた気分になれない。

古いものに囲まれていると心がなごみ、気分は落ち着くが、空気が濁んでうっとおしい。

私達人間どもは、いつも相反するものを同時に2つ持ちたがるものだが、ここでもそれは変わらない。

篠原 修

SHINOHARA, Osamu
東京大学工学部
(研究・研修委員長)



◎日本の都市空間

いづれの分野においても、原点というものは大切ななもので、それぞれの分野の学風やその後の設計・計画の傾向を方向づけていることが多い。

従って、その分野の内側にいる人にとっては、原点とは常にそこに立ち戻るべき初心であり、壁に突き当たった時には問題を再構築する際の一つの有力な手掛かりとなる。また、その分野の外側にいる人にとっては、原点とはその分野の本質を提示してくれるキーワードの一つであり、その分野の人々の思考パターンを解説してくれるテキストでもある。

「日本の都市空間」伊藤ていじ編、彰国社は、我が国の都市デザイン分野における一つの、しかし最重要の原点である（少なくとも、私のように昭和40年代に都市に係わり始めた者にとってはそうである）。

周知のように、我が国の近代都市計画あるいは都市デザインとは明治以来一貫して、欧米先進諸国とのそれをモデル（お手本）としてきた。より具体的には、それはパリであり、ロンドンであり、あるいはニューヨーク、シカゴ等の米国の諸都市であった。この傾向は今日に至っても変わっていないのかも知れない。相も変わらず、アメリカのコントロール手法が習うべきお手本のように紹介され、パリのグランプロジエが我が事のように得意気に語られているのがこの分野であるから。

このような入欧の風潮に棹さして、我が国の都市の本質とは何か、誇るべきオリジナリティとは何かを問いかけた本が、ほかならぬ「日本の都市空間」であった。都市研究あるいは都市計画の分野に投じられた大きな一石であった。時折ふと考え込むことがある。この原点は以来正しく継承されて、日本の都市空間は欧米のもの真似でない、固有の魅力に満ちたものになっているだろうか、と。また、こうも考える。若い研究者やデザイナー達が、この本に込められた先駆者達の誇り高い気概を知っているだろうか、と。

◎文章読本

工学部に属しているとは言え、建築や都市工学あるいは土木工学ですら、少なくとも半分は文科系であると考えるべきだし、近年ではその思いはいよいよ深い。農学部という理系と考えられている造園の分野も同じである。また美術系とされる

デザイン諸学科も、それが純粹芸術でない以上、文系的素養はやはり2、3割方は必要であると考えている。何故、この点にこだわるのかと言うと、これらのデザイナー、エンジニアの書く文章があまりにひどいからである。専門用語に満ちた呪文としか思えない文章、やさしいことを難しく、わかりにくく説く文章、小学生のように感想を述べるだけの文章等、発注者や他のデザイナー、あるいは市民を説得するには余りに独りよがりの文章が多いのではないかと思う。別に小説家や詩人のような名文を書く必要はない。しかし、平易で、筋が通っていて、わかり易い文は書く必要があるのではないかと思う。コンペ作品の歯の浮くようなコピィまがいの文や、デザイン、建築系の雑誌を見ているとその感を深くする。

丸谷才一の「文章読本」中公文庫 あるいはより初步的な所で、木下は雄の「理科系の作文技術」中公新書 位は読んでおいて損はないと思う。勿論、文章の書き方を書いた本には、古くは谷崎潤一郎から始まって井上ひさしに至るまで、錚々たる文人の著作がある。それらの著作に目を通して較べてみるのも面白いが、当面、木下と丸谷でよいのではないかと思うのは、木下が極めて論理的に、また、発表の仕方も含めて記述してくれているからであり、丸谷が文章の書き方の本質を示していると思うからである。つまり丸谷は、「言いたいことを順序よく書く」ことが文章の極意であるという。つまり、文を書くには、まず言いたいことを自分ではっきりさせて、次にそれを論理的につなげるということであろう。

その通りには違いないが、それが凡人には実に難しい。

都市環境デザイン会議メンバーズプロフィール'94(MP)の頒布

先の総会で「会員対象に追加3冊まで3,500円/冊(梱包・郵送料込み)で頒布」することが承認されていますので、会員同士の意見交換や相互交流のきっかけづくりとして、積極的に活用していただければ…と思っています。

追加申し込み先／関東ブロックMP出版委員会
FAX(048)261-2843／春谷あて

関西ブロック

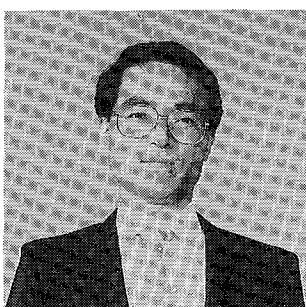
都市環境デザインセミナ94

第6回

公的開発における デザイナーの参加 とプロセス

山本 茂

YAMAMOTO, Shigeru

豊生活環境問題研究所
(JUDI会員)

主 題：公的開発におけるデザイナーの参加とプロセス

日 時：1994年7月16日（土）15:00～18:00

場 所：（財）生活環境問題研究所

都市の環境形成に重要な役割を果たす公的開発の大半が、土木、都市計画、建築、造園等に関わる広い意味でのデザイナーの参加によって行われる。公共との連携によって優れた成果に結びつくケースもあるが、噛合わず、相互に不満を残す場合も少なくない。

7月のセミナーは、公的開発におけるデザイナーの位置づけ、役割分担と連携、デザインの評価、決定のプロセス、公共側の体制など、数え上げればきりがない、この古くて新しい問題に迫ってみよう企画した。講師は、民間から江川直樹（現代計画研究所）、大山雄三（ES計画室）、田村博美（オオバ）、公共側を代表して西斗志夫（住宅・都市整備公団）の4氏、コーディネーターに松谷春敏（兵庫県）氏と全てJUDIメンバーで固めた。そして、自治体の土木・景観担当者を含む約40名が、戦後を代表する公的開発である千里ニュータウンに集まった。

冒頭、大山氏から、計画中の大規模公園の規模や位置づけまでが変わっていき、デザインが決まらない。公的開発ではデザインがどのあたりで決定したといえるのか？という疑問をもち続けていると、デザイナーの置かれた不安定な立場を示す発言がされた。

田村氏からは、発注に際しての指名・入札方式、計画における前例主義や無難主義、積算しやすい2次製品優先の傾向、担当者のデザインマインド欠如など、公共の体質や体制にまず根本的な問題があると指摘された。

発注者の立場にある西氏からは、様々な人が参加する土木分野でのデザインの総合性を保つためにデザイン・コーディネーターを置き、協議しながら進めている京阪奈文化学術研究都市の例がスライドを用いながら紹介された。

江川氏からは、公的開発におけるデザインとは、形をつくることよりも地域で共有するべきものと、そのイメージを決めていくことであり、そのためにも与条件を疑いながら条件をつくっていくこと

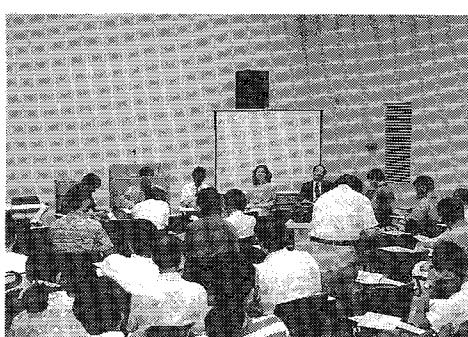
が重要ではないかとの意見が出された。

その後、会場とのクロストークに入った。まず、景観デザインが公共で組織化されていない状況下では、公共側にキーマンがいることと、デザイナーとのネットワークを築いていることが鍵であるとの意見が出された。これに関連して、市長、助役などの自治体トップに景観キーマンがいることが重要であるとの意見も出された。

ついで、自治体の参加者から、自治体では、都市開発の専門家である住宅・都市整備公団と違って、デザインと複雑な行政手続きを平行して進めなければならない。しかし、公団のデザイン手法を特殊解としないで、これを自治体で一般化するシステム（例；道路課と共通言語をもてる）をつくれないだろうかとの問題提起がされた。また、これに関連して、住宅・都市整備公団はある程度ユーザーを選択できるが、ユーザーを選択できない一般自治体におけるデザインこそ重要であり、ユーザー（住民）の意志を反映できるシステムづくりが必要であるとの意見が出された。

さらに、デザイナーは概して絵を描くことに専念しやすいが、行政の体質や体制の問題がある中でも、戦略をもってリードしていくのが「デザイナーの参加とプロセス」の意味ではないかとの意見が出された。また、デザインで越えられないソフトな領域もあることから、デザイナーが関われば全てなくなるといわず、出来ると出来ないところを明確にした方がよいとの意見も出された。

予定時間を過ぎる頃から議論が伯仲し、大幅に時間を延長してしまうのは毎回のことであるが、今回も惜しみつつ閉会にした。司会の松谷氏が冒頭、公的開発には、質の高いデザインをより高めていくことが可能なケース（例；住宅・都市整備公団）、概して質の低いデザインを高めていくことが求められるケース（例；自治体）の2通りがあり、今回は前者を中心にして議論したいとの発言があったにも関わらず、後半の議論が後後に傾斜していたことは、自治体における景観デザインと、これにデザイナーが関わっていくことにおける問題の深さを物語っているように感じられた。この議論はさらに続くと予感している。



こうべまちづくり会館でのセミナ風景

関西ブロック

都市環境デザインセミナ94

第7回

神戸からのランド スケープ報告

第7回都市環境デザインセミナーは、「神戸からのランドスケープ報告」と題して、8月27日元町通にある市立こうべまちづくり会館で開催した。残暑の中、50名近い参加があった。

【第1部＝神戸のアーバンデザイン事例紹介】

神戸市では、様々なイベントやプロジェクトを通して、先進的なまちづくりを展開しているが、私自身も北野町や南京町、都心プロムナード整備等にかかわってきた。昨年のアーバンリゾートフェアを機に、アーバンリゾート都市をめざして、都市生活にくつろぎを与える魅力的なスポットも数多く生み出されており、こうした神戸市におけ

るアーバンデザインの事例を私の方からスライドにより紹介した。

白井 治
SHIRAI, Osamu
轟まち空間研究所
(JUDI会員)



【第2部=ゲストの作品紹介等】

元町西広場コンペの実施案「水の壁」の整備について、森永建築設計事務所の森永俊弥氏にアクリル壁の施工や水泡の作り方、照明の仕方、関係機関との調整等の苦心談を語って頂いた。

都市環境計画研究所の大矢京子さんには新開地本通りのプロムナード整備や住宅地における宅地造成とランドスケープデザインの調整等についての話をして頂いた。

神戸大学の安田丑作先生にはスライドを見て思うことを語って頂いた。神戸の景観は海と山を背景にして、京都や大阪への対抗意識と共に、進取の気風の持つ「軽さ」が何をやっても許されると考えているが、デザインの質には疑問があり、随分海と山に助けられていること。都市の骨格づくりは行政（土木）主導でやってきたこと。景観行政はボトムアップであり、それだけでいいものができるわけでもない。自前の文化の形成には時間がかかる。建築家や造園家、メーカー等の多様なものづくりのアプローチがあるが、スケール感や個性の発揮の仕方に混乱が見られること等の話があり、最後に、街並み形成を通してランドスケープデザインを統合していくものとして、



水の壁(きらら広場)の夜景

“街並みとしての建築 (STREET ARCHITECTURE)”の提案があった。

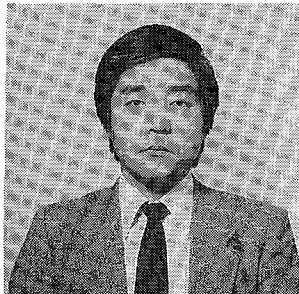
【第3部=フリーディスカッション】

広場等のランドスケープデザインに環境アート的な流れも見られる中での、街角に置かれた彫刻の在り方に対する疑問や、神戸市がアーバンデザインに力を持っている分、公共のひとり相撲的な所が見られること。大阪が「人」であるのに対して、神戸は「観光」中心の都市デザインがなされていること。住民参加型のまちづくりを通したランドスケープデザインの視点も必要であること。“アーバンインテリア”としての土木構造物のデザインの重要性等が指摘された。

ブロック例会リポート

関東ブロック 日立駅前都市デザイン事例見学会・ 意見交換会

中野 恒明
NAKANO, Tsuneaki
株式会社アブル総合計画事務所
(関東ブロック幹事)

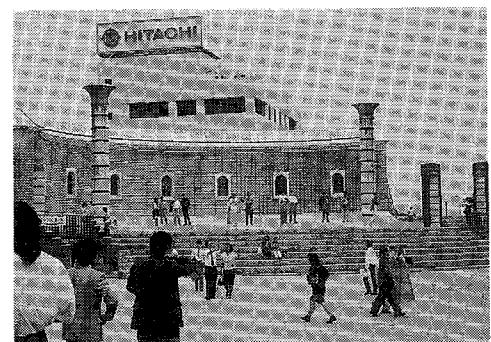


9月16日(土) JUDI関東ブロックの日立駅前都市デザイン事例見学会および意見交換会、さらには交流懇親会を行いました。見学・意見交換会の参加者に58名、交流懇親会は24名であったことを報告いたします。この企画は、従来からの東京での例会(勉強会)だけでなく、都市環境デザインの先駆的事例の見学会を通して、「会員相互の交流、研鑽を」との趣旨で今年度から始めたものです。その第一回の企画として日立駅前の事例をとりあげました。

説明者として、当初からこの事業に携わってこられた、土田旭(都市環境研究所)、宮本寿雄(日立市)両氏を迎へ、現地ならではとも言える計画・設計のプロセスの説明、維持管理に至る幅広い説明、意見交換がなされたと思います。

案内コースは日立シビックセンター～広場地下駐車場～マーブルホール～多目的広場～商業街区のショッピングモールと続き、予想に反する参加者で、2班に分けての視察でしたが、駅前の限られた範囲で、何時の間にか合流し、説明の傍ら、所々で知り合い同士での評価、質問等々の交歓の輪ができ、写真撮影なども含め、若干の予定時間を超過するはめになってしまいました。

意見交換会会場のシビックセンター5F会議室にて改めて両氏の説明を受け、参加者からの質疑を通じ、事業の進め方に対する評価や広場のスケールとその利用形態、維持管理等に至るまで幅広い意見交換を行い、予定の2時間があっと言う間に過ぎてしまいました。雑誌、文献、JUDIニュース等に紹介がされてきた当該事業ですが、やはり現地での当事者の方による生の説明によって、初めてその空間の造られ方の経緯が理解できた方も



多目的広場での視察会風景

多かったのではないでしょうか。質疑も若干、生々しい部分に立ち入った感があり、計画プロセスに時間が割かれ、設計内容に関する意見にまでの余裕が無かったことは反省点かも知れません。

第二次の交流懇親会、帰りの車中、東京でのブロック運営委員会の場などで、思いの外、意見交換の輪が広がり、会員相互の交流、研鑽等々の意義はあったと評価しうると思われます。

当日およびその後の意見を総括すれば以下のようない論点であったのではないかと思われます。

○計画に関して

- ・日立市の人口、財政規模等から見て、この駅前開発事業に払われた努力に敬意を表する意見
- ・「民民調整」等、独自の方式による合意形成、地元調整のシステムに対する評価
- ・土地区画整理事業、ふるさとの顔づくりモデル事業、新都市拠点整備事業などの複数の事業を重ね合わせ、一貫したデザインポリシーと柔軟な対応に対する評価
- ・複数の事業者、そして事業方式の異なる各街区に対するデザイン調整のプロセスなど、行政と

専門家の信頼関係による成果が随所に出ていている事例と言える。

○空間のつくり方など

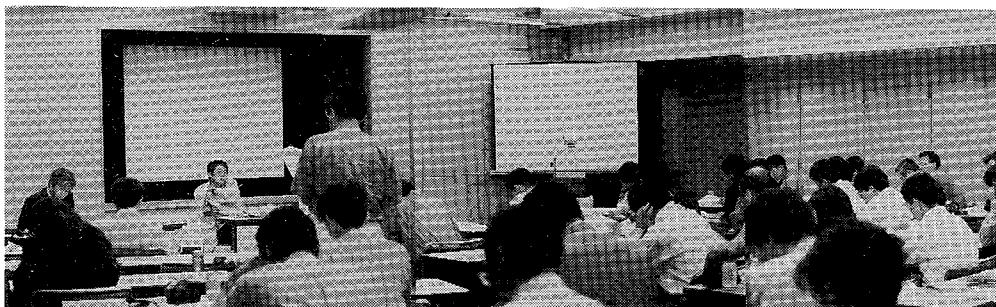
- ・市の人口規模から見て、広場が大きすぎのではないか、との意見あり。これは地元のお祭りの山車の配列に由来、現にお祭り時は十分に使いこなされていると言う。
- ・広場としての囲い感に欠けるのでは。これは広場の周囲に幅10mの歩道、区画道路があり、結果として120m□となったのは、当初近隣公園であったものが、多目的広場に計画変更されたことによる。また北側街区が未完成であることにも由来。
- ・樹木が少なく、夏の日照時は暑く利用されないのでは。本来、広場はこのようなもの、夏は夕方になって利用される広場も多い、との肯定的意見も。樹木は今後の成長に期待。

・広場、歩道、区画道路、ショッピングモールなど、公共施設のデザイン調整に対する評価が大勢を占める。

・広場とモールとのタイルの色調の若干の不調和、タイルの剥離、クラック、平板、敷石からのエフロなど維持管理面での不安材料あり。

以上、雑談ではありますが、一部を紹介いたしました。全般的には事業内容、空間の質など、視察会に相応しい作品だったと言う評価を頂いております。なお、詳細については関東ブロックレター10月号に掲載されております。他のブロックの方でご入用の方は本部事務局、関東ブロック運営委員にお問い合わせ下さい。

なお、参加者は会員並びにその関係者とし、約半数が非会員の若手の方々で、おおいに刺激になったと思われます。次回は1月を予定しております。



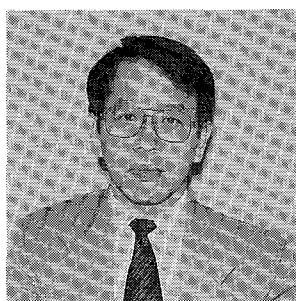
シビックセンターでの意見交換会風景

代表幹事会より

倉田 直道

KURATA, Naomichi

豊アーバン・ハウス都市建築
研究所
(代表幹事)



第4期定期総会を無事終了し、本会の活動も4年目に入りました。代表幹事会も定期総会において承認された再任5名と新任5名の計10名の代表幹事により新たなスタートを致しました。未だ不慣れな点もありますが宜しくご協力をお願い致します。新年度に入り開催された代表幹事会(第40回、第41回)において討議されました事項は次のとおりです。

1. 代表幹事の役割分担について

本年度の代表幹事の役割分担を次のように決定しました。

総務担当(3名)：加藤源、大塚守康、倉田直道
委員会担当(4名)：南條道昌(事業)、近田玲子
(広報・出版)、岸井隆幸(研究・研修)、窪田
陽一(国際)

ブロック担当(3名)：榎原和彦、成瀬恵宏、森
延彦

2. 全国ブロック幹事会の開催地・時期について
地方委員の増加や地方ブロックのニュースレターの発行など、都市環境デザイン会議が当初から目標としてきた地方ブロックの活動が徐々に活発になってきました。

こうした地方ブロックの活動をさらに活性化するため昨年と同様に本年度も全国ブロック幹事会を地方に出かけて行うことにしています。

これまで全国ブロック幹事会開催候補地となっ

ていました北海道及び四国のブロック幹事と相談の結果、本期は札幌の雪祭り(2月6日より)の直前1995年2月4日(土)と2月5日(日)に北海道の小樽にて開催することになりました。詳細な内容については今後北海道ブロックの幹事の方達と相談して決定することになりますが、せっかくの機会でもあり、役員や各委員会委員の他にも、見学会などを企画して一般会員にも参加を呼びかけるなどの可能性を検討することになりました。北海道ブロックのメンバーの皆様、大変だとは思いますが宜しくお願い致します。

3. 本年度の出版事業について

総会において指摘のありました各種出版事業の調整について、事業委員会からの企画案をもとにその方法を検討しました。その結果、年間定期出版物については、当面、広報・出版委員会において企画が進められている都市環境デザイン年鑑の検討に委ねること、全国アーバンデザイン・マップ(都市環境デザインガイドマップ)については、各ブロック活動の活性化に効果があると考えられるので、既に企画が進められている九州ブロックと事業委員会との間で調整を図ったうえで、全国レベルでの展開を積極的に進めてもらうことが確認されました。また、その他の出版企画についても事業委員会のほうでさらに検討していただくことにしました。

事務局より

4. 会員増強、自治体職員等の入会規定について
都市環境デザインに関わる自治体職員の方達に積極的に会員になってもらうため、入会金免除などの方法の是非が議論されました。代表幹事のなかでも賛否両論があり、総会議決事項でもあることから、今後十分な討議をしたいと考えています。これについて会員諸兄のご意見がございましたら事務局へfaxなどでご連絡下さい。

また、今後の会員増強については、会員数を増やすことで、結果として幽靈会員が増え、かえって活動が低下することになるのでは意味がないので、その辺の意識を十分にもち会員の増強に努め

ることが必要であることが確認されました。そのため、入会申込書の管理については、原則として事務局を通して行うことが望ましいが、代表幹事及びブロック幹事が入会申込書を多少ストックして会員の便宜を図ることも必要であると考えます。

5. 自治体職員研修について

研究・研修委員会で現在検討中の自治体職員を対象とする演習型の研修の企画については、現在共催組織と具体的な話を進めており、共催側との話がまとまれば秋頃実施の予定である旨が担当幹事より報告されました。

1 新会員の紹介

1994年8月1日～9月30日の入会者は下記の通りです。（入会順、敬称略）

9/30 現在の会員数は437名です。

氏名	勤務先
中山 義光	地域振興整備公団
西村 健一	(株)N C 商会
上原 宏一	丸亀市都市経済部
川井 由寛	S L A スタジオランドジャパン
松永 昭博	(株)建設材料試験所
寺岡 啓明	(株)椎名
澤田 俊明	(株)建設材料試験所
秋本 徹	(株)A k i 建築設計事務所
横山あおい	(株)栗本鉄工所
白浜 力	(株)DC
止原 成郎	ヨシモトポール(株)
針生 承一	(株)針生承一建築研究所
厚地 正信	

2 住所変更等（敬称略）

氏名	変更内容(新)
飯塚 矩規	自宅〒343 埼玉県越谷市東越谷6-113 エルメホール越谷1-409
井上 善朗	静岡県都市住宅部市街地整備課 〒420 静岡市追手町9-6 TEL054-211-2639 FAX221-3068
今北 純一 及川 純一	有限会社今北デザイン研究所 (有)環境造景研究所 〒023-01 岩手県水沢市羽田町 字御山下135-8 TEL0197-24-4296 FAX24-4298

氏名	変更内容(新)
河本 一行	(株)シェラプラン 〒540 大阪市中央区和泉町1-1-14 米澤ビル和泉町N館
沢木 俊司	(株)社会空間研究所 〒150 渋谷区神宮前6-23-2F TEL03-3498-7901 FAX3498-7904
澤田 晴委智郎	(株)澤田造景研究所 〒467 名古屋市瑞穂区松月町3-39 TEL052-852-6031 FAX852-7281
中井 植裕	東京工業大学社会工学科 〒152 目黒区大岡山2-12-1 TEL03-5734-2653 FAX5734-2926
錦織英二郎	(株)社会空間研究所 〒150 渋谷区神宮前6-23-2F TEL03-3498-7901 FAX3498-7904
西村 紀夫	(株)ウルム建築・計画研究所 〒532 大阪市淀川区西中島6-1-3 アストロ新大阪第2ビル5F (株)ハンド 〒464
服部 益巳	名古屋市千種区池下1-8-16 TEL052-764-2345 FAX764-2335
松崎 喬	(株)松崎喬造園設計事務所 〒156 世田谷区宮坂2-1-21 (株)エキープ・エスパス
峰岸 久雄	〒150 渋谷区神宮前5-9-13 大阪府立大学農学部地域環境科学科 〒593 堺市学園町1-1 TEL0722-52-1161 FAX52-0341

編集後記

◆今年度より、関西ブロックでは折田知子さんと清水康博さんにJUDI-NEWS 編集委員となっていました。宮前さんと4人で新しいNEWS紙面づくりに取り組んできました。本号の「かんくう」特集も4人で打合せや現地取材など、準備万端余裕のありすぎで、結局はまたまた発行遅れ。いやはやなんとも皆様すみません。 [小林郁雄]

JUDI NEWS 020 October 1994

広報・出版委員会

伊藤光造	土田 旭
小林郁雄	中嶋猛夫
沢木俊司	宮前保子