



JAPAN URBAN DESIGN
INSTITUTE

都市環境デザイン会議

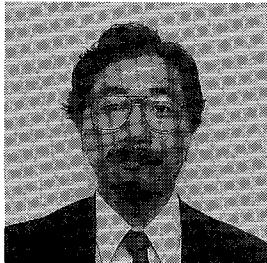
東京都渋谷区広尾1-10-4
越山LKビル内 〒150

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

特集 人にやさしいまちづくり1

都市デザインとしての バリアフリー

櫻井 淳
JUN SAKURAI
(株)櫻井淳計画工房
(JUDI 広報・出版委員)



JUDI NEWS

021 DECEMBER 20.
1994

発行者

都市環境デザイン会議 広報・出版委員会

● 特集／人にやさしいまちづくり	7. バリアフリーのまちづくりについて 10
1. 都市デザインとしてのバリアフリー 1	8. バリアフリーの事例から 11
2. 視覚障害者インストラクターからみたやさしいまちづくり 2	● リレー連載「舗装を考える」 14
3. 都市と人間のインターフェイスを可能にする機能と感性の関係 4	● 私の本棚 16
4. 福祉のまちづくり(プランナーの立場から) 5	● ブロック例会レポート／関西 17
—一本の紹介「都市と高齢者」 7	北陸・中部 18・20
5. 美しい+安全な街づくりを 8	四国・関東 22
6. 人にやさしい視点でのINAXの現状 9	● 都市環境デザイン年鑑編集委員会からお知らせ 22
	● 代表幹事会より・事務局より 23・24

特集 人にやさしいまちづくり

● ひとにやさしいまちづくり－バリアフリー

最近の「まちづくり」において、「バリアフリー」の問題が語られることが多くなった。都市デザインの実施の場面や、計画論の中で、様々な検討がされてきているようであるが、その実体は曖昧であり、部分的議論や何か抽象的ものになっている気がする。土田委員から、JUDI-21号を「人にやさしいまちづくり」を視点にして、都市デザインの観点からバリアフリーをとりあげようということになり、今回特集としました。

● 都市空間としてのバリアフリー

建築サイドでは、高齢者住宅等の問題として、バリアフリーの積み重ね等があり、さらに、交通施設等については、日本はバリアフリーに関してかなり先進国であるといった話も聞く。しかし都市空間においては、「バリアフリー」の問題は、ややもすると部門化し、部分的なディテールの問題として矮小化され、都市デザインの中で総合的に扱われていなかったのではないだろうか。

我々都市デザインに関わる者が知らないことが多く、必ずデザイナーが悩む、あの黄色の点字ブロックの色彩は何時誰が決めたのか、交通信号に伴う音楽のメロディはどういうように決められたのか等。よしんば知識があっても、視覚障害者、聴覚障害者、肢体障害者等の多岐にわたる障害者に対する配慮が、ややもすれば分節したハードの議論になって都市空間の中で点在している。

● バリアフリーとアーバンデザインの問題点

「ノーマライゼーション」－ハンディキャップを持つ人が、健常者と同じように街の中で当たり前に情報を得、様々な動作と移動が自由にできることとしての視点である。この視点とアーバンデザインが如何にかかわるかの課題である。

勿論、我々は、健常者にとっても困難きわまる都市環境に関して、計画づくりや整備に努力しているつもりであるが、バリアフリーの視点を計画づくりの重要な要素として低く評価していたこと

に対する反省がある。例えば、セットバックすることによって都市デザイン上のメリットが障害者にとって逆に迷惑なものになっている場合や、またペイプのデザインを頑張りすぎて(?)、視覚障害者にとって方向性を混乱させている場合等である。一方障害者への配慮はあるものの、一面的であるために、景観的にも、実際の機能としても問題の多いものがある。例えば、車いすの人もヤル気が失せる長大な斜路の出現や、隠れた場所にある障害者専用リフト等であるが、これらのハードの問題解決を都市デザインの立場で総合的な取り組みが必要であろう。

● ソフトの問題

欧米では、弱者の人格を認め、当たり前に扱いたい、精神理念として「弱さ」を誇るという概念がある。一方、近年のわが国においては、弱者救済はハードの装置に置き換えて、問題を解決できるといった横柄さがあるのでないか。

先日のバリアフリーのJUDIのシンポジウムで芳賀女史からの提言は私共に取って痛烈な問題提起であった、「欧米に較べ日本ではエスカレーターや信号等、街中での案内騒音が多い、都市デザイナーから案内騒音を無くしたい」という「しかし、私たち視覚障害者に取ってその音が頼りなのです」「欧米では視覚障害者を必ず市民が誘導してくれるソフトがあるからあの音はいらないのです」。このことはハードに置き換え過ぎたまちづくりへの反省に対する逆説的批判として考えさせられた。

● バリアフリーとしての共用環境の形成

仮定的ではあるが、バリアフリーのまちづくりの目標は、健常者と障害者が共用できる都市環境づくりにあるような気がする。障害者にもやさしいことは高齢者にも、さらに健常者にもやさしいことのようである。今回の21号が、問題提起としての特集号になれば幸いである。

視覚障害者インストラクターからみたやさしいまちづくり

青木 成美

SHIGEYOSHI AOKI
東京都心身障害者福祉センター

視覚障害者の不自由は、大きく分けると次のふたつあげられる。すなわち、①読み書きすることの不自由、②歩き回る(walk about)ことの不自由である。今回のテーマ「人にやさしいまちづくり」という観点からみると、視覚障害者が歩き回りやすいまち、また、今回のテーマ「人にやさしいまち」として、②の課題を考えてみたい。

「東京都における福祉のまちづくり整備指針」が発表されたのは、昭和62年の2月である。この中では、視覚障害者誘導用ブロックについてふれている。振り返ってみれば、これに先立つ昭和50年代に、視覚障害者の歩行訓練や生活指導にかかわっていたわれわれも、道路の整備管理者たちといろいろ検討をした記憶がある。内容は、視覚障害者誘導用ブロックをわかりやすくするために、その色や形状、敷設の仕方などについてであった。

最近、また、誘導用ブロックについてその頃と同じ議論がむしかえされているので、改めてそのときの問題にまず触れてみたい。

1. 視覚障害者誘導用ブロック

(1) 問題点

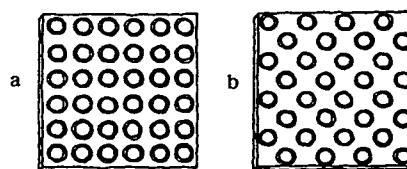
視覚障害者誘導用ブロックは、昭和40年代初めに開発され、40年代後半から50年代初めにかけて全国に普及した。このとき論議されたのは、①ブロックの形状、②ブロックの色、③敷設の仕方の3点である。

1) ブロックの形状

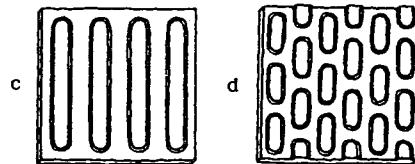
ブロックの形状には、図1に示すようにいくつの種類がある。そして、その形状の違いによって、何か注意するものがあることを喚起する目的のものと、進む方向を示す目的のものとの2種類に分けられる。ここでは、足で踏んでわかりやすいブロック表面の凹凸の形状と突起の配列の問題になる。

図1. 視覚障害者誘導用ブロック

点状ブロック(注意の喚起)



線上ブロック(進み方向の誚導)



しかし、ブロックを利用する視覚障害者の歩行をみると、白杖によってもブロックがあるかどうかを確かめ、その後、足で踏んだブロックの種類を確かめている。従って、ここでは、①白杖で発見しやすく、かつ、②足で踏んでわかりやすい形状が要求される。①で問題になるのは、インター

ブロック内に敷設(図2参照)された誘導ブロックの発見しにくさである。その理由は、細かく

図2. インターブロックと視覚障害者誘導用ブロック



敷いてあるインターブロック間の溝が誘導ブロックの凹凸と区別しにくく、結果として誘導ブロックを発見しにくくしているためである。また、②で問題になるのは、図1で示したcの誘導用ブロックが、a bの注意喚起のブロックと足で踏んだとき識別しにくいことである。結果として、歩く方向を示しているのか、注意を喚起しているのかが視覚障害者に伝わりにくく、本来の目的を達成できないのである。

2) ブロックの色

視覚障害者の7割以上は、ロービジョン(視力の低い人)である。従って、かれらはある程度見えるので、目でブロックをみつけようとする。このことから考えると、見やすいブロックの色は路面とのコントラストがはっきりするという点で、黄色か白かということになる。この点を踏まえて視覚障害者誘導用ブロックは、結果的に黄色が選択されたのである。

昭和50年代初期にも建築サイドから、黄色のブロックは建物や周囲の美観を損なうという声はあった。しかし、上記の理由から視覚障害者が利用するために敷設するのであるからブロックは黄色にするということで落ち着いた。この議論が最近また蒸し返され、床面と同じ色を使う傾向がでてきている。床面を緑にすれば、黄色のブロックも決して不調和にはならないのではないだろう。美観も大切ではあるが、障害者にやさしいまちづくりという観点からみると、この傾向は矛盾するのではないかだろうか。この問題は、他の場面にもあり、たとえば、ロービジョンの者にとって階段の段差は、同一色であると境目がわかりにくく、不自由する代表的なものである。このようなとき、階段の手前に黄色のブロックが敷設されていればそれを目で確認でき、非常に有効な表示として役立つのである。

3) 敷設の仕方

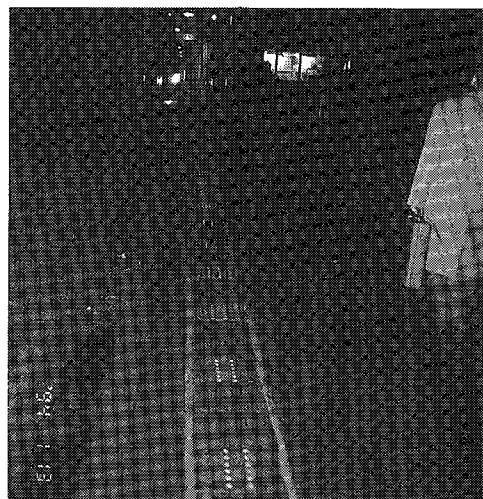
必要な場所にどのような配列で敷くかについても、いろいろ議論された。車椅子の人のために歩道と車道との段差を小さくすることになったため、視覚障害者がその境目がわからず車道に飛び出すことのないよう、歩道部分の端に注意喚起のためのブロックを敷設することになったなどがその例

である。結果としては、現在にいたるまでブロック敷設の原則は変わっていないようである。横断歩道の渡り口、視覚障害者が利用する公共建築物の入口等必要な場所にだけ敷設するというものである。しかし、視覚障害者施設の案内には、最寄り駅から施設まで連続して路上に敷かれているところが多い。

(2) 今後の課題

視覚障害者誘導用ブロックに磁気などをもたせ、特別の白杖を使用して視覚障害者に音声による情報を送ることなども既に何箇所かで試みられている。また、ブロックにも新しい種類のものができ始めている。それは、夜間、ブロック自体を光らせるものである。そのひとつは、既に製品化され図3に示すものである。このように夜間でも進む方向をロービジョンの人にはっきりわかるようにしたものである。また、現在、図3に示すものは違うが、同じくブロックを光させて夜間ではっきりわかるようにする検討が、東京の武藏野市でも行われていることにふれておく。

図3. 夜間光るブロック



2. その他の屋外建造物

公共機関で出しているまちづくりの指針には、視覚障害者のための配慮として、視覚障害者誘導用ブロックについてしか述べられていないものが多い。しかし、現実のまちなかを見みるとそれ以外にも問題になることは多い。

(1) 車止め

歩道や歩車道の区別のない道に設置されている車両進入禁止のための車止めも、視覚障害者の歩行には問題となる。見えなくてそれがどこにあるかわからず、歩いていてぶつかる危険性が高い。このような場合、図4のように、車止めのない一定幅の歩行帯を作り、それを他の路面と色分けしわかりやすくするとよい。やむを得ず作る場合は、コントラストがつくよう車止めを路面と違う色にし、ロービジョンの人にもはっきりわかるようになることが望ましい。

(2) 看板・標識の表示

看板や標識も視力の低い人のために、はっきり見やすく作られるべきである。たとえば、トイレの男女別の表示は、マークの形や大きさが場所に

図4. 車止めの右側に歩行帯のとてある例



よって様々でわかりにくい。比較して見て、初めてわかるようなものもある。ロービジョンの人には色の区別もわかりにくい人も多いので、色分けに頼るだけでなく、ひとめではっきりわかるような形にした表示が望ましい。一般的に言えば、その解決方法は、単なる色分けでなく、背景と文字とに明度差の大きく違う色を使い、コントラストを高く表示するがよい。また、文字や形の見やすさからいうと、背景を暗い色にし、文字等を明るくする方が同じ色の組合せでもより見やすくなる。このような工夫は、車を運転する人に対する標識表示の例をみれば納得のいくことであろう。

図5. 大きくはっきり表されたトイレ表示



3.まとめ

視覚障害者誘導用ブロック、車止め、看板・標識の表示について述べてきた。「人にやさしいまちづくり」を考えるとき、今まで述べてきたことが、結果として障害者だけではなく高齢者にもやさしいまちづくりにつながるのではないかと思う。ここで述べてきたことは、設計の段階から考慮にいれて設計されるべきである。物ができた後から付け加えられるのでは、不協和音的になり、デザイン的に問題視されてしまうのであろう。

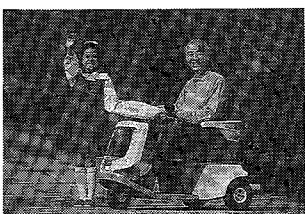
21世紀の高齢化社会を考えるとき、体力のある人だけでなく、気軽にみんなが外に出られ、まち中を自由に動き回れるまちづくりがこれからは要求されるのではないだろうか。最後に、わたくしが視覚障害者の福祉に入りたての頃、ある建築家から聞いた言葉が忘れない。それは、「本当に住みやすいまちとは、お年寄りも障害者も子供も自由に外に出られ、一緒につどえるまちではないでしょうか。そういう観点をわたしは持ち続けたい」という言葉である。

インターフェイス を可能にする 機能と感性の関係

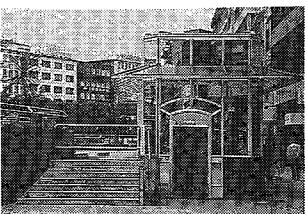
西沢 健

TAKESHI SHIZAWA

株式会社 GK設計



性能がアップされた車椅子



車椅子用のエレベーター

「人にやさしい」とは、機能主義的発想と感性的発想に支えられるものである。特に今日必要と思われるものは機能主義的発想である。機能主義は、常に人間との関係、いわゆるインターフェイスを追求する考え方である。また、感性は現代になって、ソフトモダンニズムに代表されるように、機能主義を否定し、個性や地域性、あるいは意味性を優先させる動きによって生まれた。そして、フォルム フォロー スピリット(form follow spirit)という言葉が叫ばれ、精神によって形が開放され、感性がより注目されるようになった。街づくりにおいても例外ではなく、今や「人にやさしい街づくり」は感性なしでは語られないようになっている。確かにそういう点もある。しかし、そればかりが先行すると、人間を刺激し、欲望をかきたてるような不思議なものが生まれる可能性がある。

35年ほど前、およそ2年間ドイツに滞在したことがあった。最初に足を踏み入れたのがハンブルグで、街の中心となっているのがアルスターという小さな湖。その周辺は緑に包まれた清潔で長閑な場所で、若い奥さんが大きな乳母車を押しながら、また老人が車椅子で散歩している風景によく出会った。人々はこの湖まではバスを利用していたが、そのバスには乳母車や車椅子が乗るスペースがちゃんと確保してあったことにとても驚いた。最近、そのようなドイツが都市をセシスムとし、中心市街地を歩行者専用空間とした。そこは歩行を補う「動く歩道」や「屋外用エスカレーター」が随所に設置され、広場には車椅子専用のエレベーターがある。バロック時代の広場の中心には彫刻や彫刻やタワーが設置されたが、新しくつくられた広場の中心には車椅子用のエレベーターがランダム的役割を果たしているというわけである。ドイツは田園の都市、公園都市、庭都市を目指しながら、安らぎを伴う歩行とはまた別に都市における効率性を重視した歩行、つまり都市の中を移動する時にいかに良いリズムで歩行できるかを模索している。

一方、日本では歩くことに「健康」という意味を持たせ、機械化を否定しているように見える。公共空間や建築物が高層化、重層化する大東京であっても、公共空間にドイツのような処理をしているのは数えるほどしかない。経済大国、技術大国といわれるわが国である。

さて、ドイツのような施策は全人的対応、つまり健常者と弱者を共通とする考え方で、いわゆるバリアフリーあるいはノーマライゼーションに基づいている。しかしながら、現実には弱者への対応には細かい配慮が必要である。具体的には身体障害者と高齢者の対応である。その弱者が都市とうまくつきあうためには3つの課題がある。第一は、ソフト面、法制や税制の充実、特にここで言わなければならぬのは人々の思いやりや道徳心の向上である。今年7月福祉問題をテーマにした関東パワーリーとして木塚康弘さん(全盲)、芳賀優子さん(弱視)が参加された。例として話された中に、頼りにしていた駅や車中の放送が中止されたことがあり困ったというのがあった。それはある利用者からの、英國に比べ日本は放送が多くうるさいので止めて欲しい、静かな駅にしてほしいという要望に応えての中止であったらしい。確かに必要な以上のアクセスが騒々しいと思う時はある。だから

といって、ただ英国の真似をすれば良いというものでもない。英国をはじめとする欧州では、弱者を健常者が手助けすることは特別なことではなく、弱者が必要とするならば、乗降を補助したり、駅名を教えたりは日常的であり、静かな駅や車内はそうした土壤があってこそ実現されたものなのである。もし日本においても社会道徳がいきわたつていれば、車内放送もいらないだろうし、また黄色の点字パワーやも必要ないのかもしれない。

第二は、道具類の進歩と施設の変化の関係である。例えば、車椅子も手動から電動へ、また階段を昇るボット、さらには着るボットへと進歩すれば、都市の施設の考え方は変わるであろうし、情報化時代と言われる今日、健常者のみならず弱者対応もいろいろ考えられる。これから、道具と施設の関係を様々な場面を想定し、研究検討すべきである。

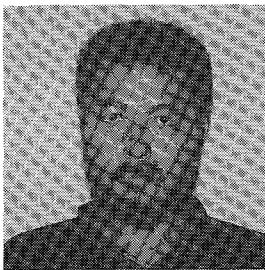
第三は、弱者が行動する判断情報と健常者の情報は極端に異なっているが、それを都市環境の中でどのように融合させるかということである。弱者、特に全盲者、弱視者が、街で行動するためにはできるだけ明確な多くの情報を必要とする。形、光、色、音、臭い、風、肌触りなどである。色でいえば彩度が高く、コントラストの強い方が良いというし、街の音ではバタツ屋が一番わかりやすいという。ところが、これらは健常者にとってみれば、あまり好ましくない風景であり、環境である。この二面を調和させるには単に現象的要因を短絡的に解決せず、前述した道具や装置、仕掛けによる機能的解決とそれをいかに心地よいものに表現するかという感性的解決が必要である。

以上のように、「人にやさしい街」といった場合、考え方として弱者への対応が原点になるが、具体的段階になると、健常者と弱者では都市と人間とのインターフェイスに矛盾が生じる。それを解決するためには、都市に必要な環境を機能的に捉え、その機能を感性で表現するという操作をしなければならない。また、個人差のある感性というものを表現する場合も、まずそれを工学的、数量的見地から検討し、判断基準を明快にする力を怠ってはならない。例えば車椅子の方には大地との快適な接点を、盲人の方には視覚以外の情報を心地良いものにするために、計量的、科学的な考証を踏まえて提供する必要がある。それと同時に、エレベーター・エスカレーター、車椅子自身も豊かな感性によるデザインが良い。また、弱視の方は文字や地図等の情報に彩度の高い色を求めており、健常者は一般的に柔らかい色を好む。公共の情報は必要とする人には誰にでも提供されなければならないのであるから、弱視の人にもわかりやすい彩度の高い色を使うにしても、それを感性的に捉えデザインすることによって、スマートな表現にできるのではないかだろうか。大切なことは、弱者と健常者がそれぞれ必要とする状態の矛盾を融合することである。

人にやさしい街とはやや感性優先の都市という見方もあるが、その本質は「都市と人間とのインターフェイス」にいかに重点をおくかにあると思う。その基本は機能論にある。その機能を感性としてどう捉えていくかがデザインの役割であり、その表現が理に適ったものであるかどうかはしっかりと問われるべきである。それを追求していくことによって、ノーマライゼーションの都市が可能になると思う。

福祉のまちづくり (プランナーの立場から)

寺川 重俊
SHIGETOSHI TERAKAWA
(株)計画技術研究所



1. 10年遅れの日本の福祉まちづくり

1960年代初頭にアメリカや北欧等の諸外国において「バリアフリー」概念が萌芽。基本的な考え方としては「都市構造物や建築物などにおける物理的な障壁の除去」を目指したものであった。また、同時期に北欧では「ノーマライゼイション」理念が台頭し、「コミュニティの中で健常な人々と共に生活することの重要性と権利」が主張された。このノーマライゼイションの理念によりバリアフリーの概念は、弱者を救済するための特別の対応ではなく、様々な人の特性に応じた「選択可能性」の提供や幅広く「共用性」が確保された空間の提供、さらに人と人との心の障壁の除去といったことまで含む多様な概念として定着していった。

我が国では、1870年代初頭に地方都市（仙台市）での障害者の運動がきっかけとなって厚生省を中心に国としての障害者に配慮した都市づくりがモデル的に始まった。1981年の国際障害者年を契機として、「完全参加と平等」の考え方に基づいて様々な福祉的施策が積極的な展開を見せ始めた。特に、都市環境、生活環境等の物的な側面では、「障害者の移動の自由の確立」という観点から、交通環境、歩行環境における福祉的配慮の必要性、重要性が広く言われるようになってきた。

また、福祉施策の中では、「地域福祉」の概念が一般化し、地域社会の中での自立した生活を、健常者と同様に社会を構成する一員として普通に営むという考え方に基づいて、生活環境の中での福祉的配慮の必要性が指摘されるようになった。

【福祉のまちづくりの対象者】

我が国において福祉のまちづくりの対象とする人は、当初「身体障害者」が中心であったが、近年高齢社会へ向けての問題がクローズアップされて「高齢者」が加わり、最近では「すべての人」が対象と言われている。本小論では、この対象者の広がりの経緯を意識しつつ、身体障害者を中心とした福祉のまちづくりの流れから、高齢社会に対応したまちづくりの展開へ、順を追って記述することにする。

表1－行動や移動において制約のある人の分類

身体障害により行動や移動において制約のある人	車いす利用者
	杖利用者
	用具を用いない人 平衡機能障害や内部障害
情報障害により行動や移動において制約のある人	視覚障害者
	全盲（白杖利用者）
	全盲（盲導犬利用者）
	弱視者
	音声・言語障害者 道を迷った時や緊急時に意思の伝達が困難
聴覚障害者 緊急時に音声情報の認知が困難	事前情報としての案内表示
	道路上の情報提供装置

2. 個別要素としての福祉のまちづくり

【福祉のまちづくり整備指針】

福祉のまちづくりにおける最初の取り組みは、都市空間での活動や移動において何らかの障害を持つ人が、どのような行動・移動特性を持ち、その特性に応じて何を整備・改善しなければいけないかを明らかにすることにあった。表-1・2はその一例である。

このような検討の結果として、個別要素の整備・改善の方向性を示したものが、現在各自治体で出されている「福祉のまちづくり整備指針」である。この指針に基づく個別要素の改善は実際上のまちづくりの中では中々実効性が上がらず、近年は各自治体で条例化の動きが活発化している。

表2－行動や移動において制約のある人の特性からみた検討すべき歩行空間の要素

	移動上の特性	検討すべき歩行空間の要素
身体障害による歩行困難者	垂直移動が困難	●歩道の段差／●道路と宅地との段差
	急な路面勾配で通行が危険、困難	●一般歩道部での勾配／●歩道段差の切り下げ部の勾配／●沿道への車の出入りのための歩道切り下げ部の勾配
	狭い幅員での移動が困難	●一般歩道部の幅員／●歩道上の施設（植栽帯、防護柵等の道路付属物、電柱・信号機等の占用物件、自転車・ゴミ等の障害物）による通行幅員の減少 ●沿道施設による通行幅員の減少
	隙間、溝、凹凸による危険、移動困難	●一般歩道部の路面の仕上げ ●排水口、水路の蓋の溝（特に杖利用者や用具を用いない人については、小さな凹凸や穴が問題となる）
	手の届く範囲や視線の位置が検定	●押しボタン式信号機の押しボタン位置 ●各種案内表示（バス停留所等での案内等）
全盲（白杖利用者）	隙間、溝、凹凸、路面の材質による転倒の危険	●一般歩道部の路面の材質、仕上げ ●排水口、水路の蓋の溝
	路上の障害物等との衝突の危険	●ガードレール、電柱、標識、植栽等の恒久的障害物／●放置自転車等の可動障害物／●沿道施設の上空張出の看板等の障害物
	交差点、駄道との交差部での信号認知、危険認知の困難	●信号機／●歩道の巻き込み部、区画街路との交差部分の歩道端部
	目的地までのルート位置確認の困難	●道路上の情報提供装置
（盲導犬）による歩行困難者	盲導犬と並んで歩行できる幅員の確保	●歩道の幅員
	盲導犬に従い歩道の左端に沿って歩行	●沿道建物のセットバック部分の歩道と民地との段差／●沿道施設の上空張出の看板等の障害物
	弱視	●案内標識の認知がや困難
音声・言語障害者 道を迷った時や緊急時に意思の伝達が困難		●事前情報としての案内表示
聴覚障害者 緊急時に音声情報の認知が困難		●道路上の情報提供装置

【段差解消後の2cmの段差】

特性に応じた整備・改善を個別の障害毎に1対1対応で示していくと、必ず矛盾する内容が出てくる。例えば、車いす利用者にとっては出来る限り段差が0になることを求めるが、視覚障害者は逆に段差の存在によって位置の確認ができる。このような矛盾は、潤沢に空間がある場合には分離してそれぞれにとっての最適解を整備していくことが可能であるが、現実には限られた空間の中で折り合いをつけることが要求される。その結果として「2cmの段差」を残すこととなる。

このような矛盾する内容は他にも多く存在し、

きちんと折り合いのつかぬまま、必要性の高い側が優先されて整備・改善が行われている。この折り合いのつけ方は、今後の検討によるところが大きいが、それぞれの現場でプランナーも考えていかなければならぬ課題であろう。

表3-整備項目の体系

整備方法	整 備 項 目	
通行動線の確保	歩行空間の幅員の確保	道路構造としての幅員の確保
		防護柵の位置・形状の工夫
		恒久的障害物設置の工夫
		可動障害物の除去
	段差の解消	通行動線における歩車道段差の解消
		路面の材質の選択
		沿道敷地への車の乗り入れ部における歩道の切り下げの工夫
		雨水横断勾配の配慮
	路面の平坦性の確保	側溝・街渠等の蓋の穴の配慮
安全性の確保	横断区間の安全性の確保	横断歩道設置の位置の適正化
		音響式信号、振動式信号の設置
		信号の青現示時間の配慮
	その他の情報障害者への配慮	視覚障害者誘導用ブロックの系統的配置
		案内板の適正な配置
		事前情報提供の徹底

【快適性の視点】

個別要素の整備・改善の基礎的な考え方は、まず第一に物理的に動作や移動が可能な空間や施設、装置の確保を図ることであることは言うまでもなく、さらに第二として安全性の確保が求められる。その上で快適性の視点から、空間の質を見直すことが求められる。

車いす利用者の視点からの道路景観や視覚障害者にも四季が感じられる風や花木の植栽などの配慮といったことに、気を配ることが必要なものではないだろうか。

3. 体系的な福祉のまちづくり

【ネットワークとしての福祉のまちづくり】

前項で示した個々の整備・改善を進めていく上では、それらが都市空間の中で系統的に実施され、連続性やある広がりを持って整備されて初めて効果のあるものである。

例えば、移動空間としての道路上において、障害を持つ人は一か所でも通行不可能な場所があれば、その「障壁-バリアー」を回避するために大きな労力を必要とする。もちろん、健常者の援助による「障壁」のクリア-といったことも必要であることはいうまでもない。しかし「移動の自由の確立」という基本的な考え方に基づいて、だれもが抵抗なく家から出でていけるようにするために、個々の福祉的な配慮が効果的に行われ、かつ

連続してネットワーク化していることが非常に重要なことである。

【計画的なネットワークの優先性】

連続化・ネットワーク化という、点から線、そして面に広げていく展開においては、対象となる地区の土地利用や施設配置等を勘案し、その上で人の動き・流れを想定して計画的なネットワークの配置を設定することが必要である。この内容自体は地区交通計画の中で検討されるものであるが、そのネットワーク計画に対して、福祉的な配慮の視点からネットワークとしての優先性を設定し、福祉的な配慮の幹線ともいえるルートの設定とそこでの集中的な整備・改善の対応が求められる。

特に、その際に問題になるのが道路管理者の違いによる連続した対応への不整合をどう解消するかであり、基礎自治体での横断的な対応が望まれる。

4. 参加による福祉のまちづくり

【理解することの重要性】

福祉のまちづくりは、そのプロセスが非常に重要なことである。

「福祉のまちづくり整備指針」等で示される個々の様々なハード面の配慮やそのネットワーク化が図られたとしても、（これさえもなかなか進まない訳だが）それで全ての問題が解決する訳では決してない。かえってこれさえ行えばそれで済んだと思うことが問題である。

都市の空間はそれを日々使いこなしていく中で不都合なことを利用者相互がフォローしあい、さらに少しづつ改善していくことが必要である。その際、使いこなす様々な人がお互いにどうフォローすれば良いのか、そしてどう改善すれば良いのかを理解しない限り実際には動かない。

福祉のまちづくりのプロセスにおいて、まちを利用する様々な人が関わり、個々の人の特性とそれに応じた配慮の内容をお互いに理解することでハードをフォローする人的資源が増えていくこととなる。

一方、このような理解の過程で前述の「段差後の2cmの段差」における様々な矛盾に対しての折り合いの方向性を見いだすこと也可能である。

折り合いの方向性には新しい技術での解決もあり、また既存の技術の中で一般解を見出すこともある。しかし、それぞれの地区でしか見出せない解も必要である。

【役割を担うことの重要性】

参加の過程では、さらに各人が色々な場面での役割を認識する機会ともなる。特に、健常者はもちろん、障害者や高齢者もそれぞれの能力の範囲での役割を相互に認識することが可能である。特に障害者同士や障害者と高齢者、障害者と子供、高齢者と子供など、お互いにフォローしあえる事、伝えられるべき事が認識できる。

福祉のまちづくりでは、そういった事まで含め

た一連の地域社会システムの構築という側面を持つと考える。

5. 高齢社会のまちづくり

【平均像が存在しないまちづくり】

これまで述べた福祉のまちづくりでも同様のことが言えるが、特に高齢社会を考える時に従来のような平均的な健康成人像をもとにしたまちづくりは通用しない。

身体的な能力はもとより、永い間の経験や体験による価値観やニーズの違い、さらには現時点での意欲の違いなど、非常に多様な高齢者の存在を前提にしたまちづくりが求められる。

【時間消費という側面から都市空間を考える】

一般に高齢者にはほぼ共通する事項として、非常に大量の自由な時間を持っている。もちろん、高齢者の中には忙しく様々な活動（仕事を含む）を行っている人もいる。しかし、それも含めて高齢者が自らの意思で選択して過ごす貴重な時間であることに変わりはない。そうであれば、その一時一時を充実したものにすることが求められる。

そういう視点から、様々な活動の場としての都市空間が、その活動を機能的な側面だけで保証するのではなく、行動の過程や行動自体がより充実した時間の消費となるためにどうあるべきかを考える必要がある。

【ゆるやかな改善の必要性】

高齢者は一般的に新たな環境への順応性が低いといわれている。そのため都市空間の改善・整備を行う場合でも、急激な変化を伴う改善はかえって逆効果を生む。（拒絶反応を起こす）

高齢者は、自分自身の歴史や経験が精神的に大きな比重を占めている。そのため、それを確認したり回顧したり出来ることが必要である。今住んでいるまちに住み続けられることと共に、自分の歴史を確認する手掛かりとなる要素（昔からの町並みや木々、建物などのまちの記憶に残る要素）を大切にし、適切に保全し、新しい整備と整合させていくことが望まれる。

【参加の重要性】

まちづくりへの参加の重要性は高齢社会のまちづくりでも同様である。

前項で示した高齢社会のまちづくりにおける留意点を考える時、充実した時間消費やまちの記憶の保全を、それぞれの地域のそれぞれの高齢者とのコミュニケーションの中で1つ1つ探し出し、積み上げていく行為が必要である。

6. 人に厳しいまちづくり

誤解を恐れずにいうと、「人にやさしいまちづくり」とは人を甘やかすまちづくりになってはならない。プランナーや設計者は様々に示される福祉のまちづくりのハードをすべて組み入れることで安心し、そのまちに住み、利用する人もただ便利になったことで満足し、すべては意識の外に追いやられることになりはしないか。

目標はあくまでもすべての人の自立であり、それぞれの人の能力（特性・個性）を最大限発揮して社会的な役割を果たしながら地域で生活することにある。

まちの空間もまちのシステムもすべてが、その目標の実現を支援するものであるべきである。

目前に迫った21世紀の超高齢社会に向けて、まちづくりの考え方、計画の進め方をわかり易く解説した本書は、高齢社会のイメージや高齢者の特性を明らかにしつつ、活力と生きがいのある社会の実現にとって住環境整備がいかに重要かを我々にアピールしている。

行政、大学における研究者、民間プランナーと、多彩な研究メンバーが顔をそろえ、それぞれの立場のメリットを生かし、現況調査からモデル計画まで扱っているところが優れた特徴となっており、専門家から一般人まで興味のもてる内容となっている。

とりわけ、昭和62年度から平成3年度まで5年にわたり実施された建設省の総合技術開発プロジェクト、「長寿社会における居住環境向上技術の開発」における研究成果をふまえた高齢者と高齢者にかかる豊富なデータと実態把握の記録、被験者たちの生の声には迫力がある。メンバーの苦心のほどが偲ばれる多くの写真もよく整理されて説得的であり、「序。高齢社会とまちづくり」、「I. まちを歩いてみる」、「II. まちに住んでみる」までドキュメンタリーフィルムを見るような気持ちで読み進むことが出来る。

「III. まちの道具を点検してみる」以降は、前半に比べると読んでいくためにややエネルギーと忍耐力が必要である。前半のデータの生き生きしていることに比べると、これを整理し、改善の方向を検討、さらに「IV」のモデル計画へと発展させていく執筆陣の「腕力」がありすぎて、マニュアルとして「出来上りすぎ」という感じが否めなくもない。トータルな「まちの整備計画」のなかでそれぞれの課題解決の方向を示していくことの有効性はもちろん理解しているつもりである。分断された個別事業の中で悪戦苦闘せざるを得ないことが多い立場からみると、ここには、現実のまちの改善にとりくんだ例について、どこからどのように手をつけ、制度の限界や事業の区分などに阻まれたりしながら、どこまで拡大・連携させることができたかなど、リアルな紹介もぜひほしかったところである。日本における高齢化のスピードは、先例もなく、対応策のそれぞれについて成果を検証するよりも許さない勢いで進行しているのだから。

街のユーザーや交通事業者なども研究メンバーに加えて、さらに続編も期待したいと思うのは私人ではあるまい。

本の紹介 都市と高齢者

「高齢者とまちづくり」

監修 建設省建築研究所

編著 高齢社会とまちづくり研究会

編集協力 (株)計画技術研究所

1994年 大成出版社刊

評者

松川 淳子

JUNKO MATSKAWA

生活構造研究所 代表

美しい+
安全な街づくりを
芳賀 優子
YUKO HAGA
ヤマト運輸株式会社
人事部



最近の新しい町並みはとても綺麗だ。タイル張り、御影石・・・。ヒールの音も心地よくあたりに響く。でも以前より、歩いていてあぶないとか恐いと思うことが多くなったように思えてならない。決して安全対策が疎かになったと言う訳ではない。むしろその逆であろうとは思うが、何事も整然としていく現在よりも色々なものが雑多に入り交じっていた一昔前のほうが私にとっては歩き易かった。

では、具体的にどんなところが不便なのかとすることをこれからお話ししたいと思うが、その前に私の見え方を参考までに書いてみたいと思う。視力は右が光覚、左が0.02から0.03で屋間のまぶしさにめっぽう弱い。色は白黒テレビの様に見え濃いのか薄いのかという区別しかつかない。とは言え私も大半の日本人と同じ様にしがないサラリーマンであるからいやでも毎日あの満員電車に揺られ外を歩く。そんな私にとって今一番恐いのは床と全く同じ色の階段である。上りはまだいい。つまづいても一、二段だからまあ笑い話で終わるが下る方はそうはいかない。あっと思った瞬間どどどっと五、六段は一気に落ちる。ひどいときは上から下まで見事に・・・と言うこともあった。幸いまだ若いせいか？けがにはいたっていないが今後私も老いを迎えるにあたりこの段差のわかりづらさと言う問題は大きな不安材料である。段鼻と踏み面との色のコントラストがはっきりしていたら、そして段鼻に滑り止めがついたらとても安全なのにと思う。意外とこのコントラストの問題には日々悩まされている。駅などの公共施設の表示・案内板や商品の価格表示・ウインドー越しのメニュー等最近特に同系色でコントラストがはっきりしない物が多くなったのではないかだろうか。私がショッピングで悩まされるのはエレベーターである。ボタンの数字がコントラストが悪いので必死に顔を近付けて見ようとすると鼻があたってしまい目的としない階のボタンを押す羽目になる。またいったい何階で泊まっているのかも分からぬ。乗るとともに上にいくのか下にいくのか分かりにくい矢印が結構多い。もうこうなるといっそのこと階段を使った方がよくなるが高層ビル45階などあんて言うときはもう最低だ。ダイエット中の私には天の恵かもしれないが・・・。また折角目的の場所にたどり着いても入口が分からなくて苦労することが多い。ガラス張りのおしゃれな建物は一番私泣かせで、よく新幹線の窓ガラスにぶつかる雀の様にガンガンぶつかってしまう

い思わず雀に親近感を覚えてしまったりする。人の出入りや入口におかれただけの玄関マットの様なものを目印にして入口を見つける。建物の中では化粧室の男女別の表示が分かりづらくて苦しい思いをする。こればかりは我慢するにも限界がある。最近は帽子をかぶった人の顔が表示され赤か黒かという色分けで見分けるようになっているものが多くなってきた。白黒の区別しかできない私には赤と黒は同じに見えてしまう。だれかが出て来るのを待ってどちらがどちらかを確かめてからでないと入れない。以前はズボンを履いた男性とスカートを履いた女性が表示されていたので女性のスカートの三角形が目印になって簡単に判別できたのである。

でも最近の景観を重視した街が全部駄目だとうのではない。私はあちこちを歩き回るのが大好きだ。そんな時“これは見やすい”とか“便利だな”という感動に浸ることが時々ある。そんな時は思わずルンルン気分になりその建物や場所に一種の愛着さえ沸いてしまう。最初にこの感動を覚えたのは音声信号機だった。20年前初めて東京に出てきて、音楽が流れている間は青だという安心のもとに横断できることを本当に嬉しく思った。地方では人も車も東京に比べて少ないから、青かなという想像のもとにわたるしかなかったのである。表示の面では営団地下鉄が他と比べて断然見やすい。文字のコントラスト、出来るだけ目の高さになっている点など、今度街を歩くときに是非注目していただきたい。私は海外旅行も大好きで、旅先で見やすかったり便利だったものを写真にとるようにしている。ここにあげたのはパリの地下鉄ホームの駅名表示と韓国の地下鉄の自動販売機である。まずどちらにもいえることは文字と背景のコントラストがはっきりしていること。パリの方は文字が大きい。世界中で一番おしゃれな街といわれるところでこれだけ見やすい配色になっているということは、コントラストがはっきりしていてかつ見た目にも美しいという二つの条件を満たすことは可能なのではないか？これだけ沢山の色があるのでからコントラストを重視したから美しくないとか視覚に障害のない人には見にくいということはないのではないか？韓国の地下鉄は外国人の私にとっても大変使いやすい。英語の社内放送もあるし駅名はそれぞれ番号がついていて一号線は赤二号線は青というように路線別に色分けされている。ハングルが読めなくても十分乗りこなせる。ソウルオリンピック時に外国人が



市内を便利に移動できるようにという目的で作られたのだそうだ。バスは前から乗って中央から降りる方式だが、行き先が全て数字による表示になっていて乗車口の横にその数字が巨大に書かれている。最近は視覚障害者団体の要求が実り九割近くが社内放送をするようになった。この巨大な数字は高齢者に配慮したことだそうだ。さすが儒教の国韓国、こんなところにもお国柄が出る。思い付くまま止めどなく書いてきたが最後にソフト的なお願いをしたい。街を歩いていて“すみません”と声をかけている人を見かけたら“なんでしょうか”と声に出して返答していただきたい。目の前の建物を尋ねられたりガラスの壁にぶつかりながら歩いている人を見かけたら“変な人”と

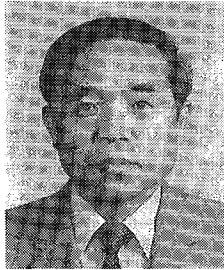
思わず“困っているんだな”と思っていただきたい。視覚障害者の中には白杖を持たない弱視という存在がいて毎日街に繰り出しているということを知っていただきたい。

これは声を大にしていいといいのが私達視覚障害者にとっても街が見た目に美しいということはとても嬉しいことである。誰だって綺麗な方がそうでないよりもいいに決まっている。ただそれだけでは困るということなのである。私は美男子が好きだ。無理かもしれないが美人になりたい。心理学的に見ると容姿のよい人に冷たくされるとその憎しみはそうでないひとの場合の倍になるという。だらどうせ同じお金と技術を使うなら、景観+安全性でいってみてはいかがだろうか？

特集 人にやさしいまちづくり6

人にやさしい視点 でのINAXの現状

岡本嘉久一
KAKUICHI OKAMOTO
(株)INAX
公共エクステリア事業部



はじめに

「人にやさしいまちづくり」というテーマについてメーカー側からの現状を、というお話を対し、多少異なる面もあるかと思いますが、下記ご報告致します。

1. 建築内部空間・住空間での取組み状況

各種建築・住宅水回り設計用カタログとして、INAXには「身体障害者配慮の水回り設計」、「シルバーエイジの水回り設計」がある。いずれもトイレ空間と浴室空間について設計事例や配慮点を中心に、機器の選び方などを内容としている。

製品の開発や研究はもちろんメーカーの使命であるので衛生陶器、金具、浴槽、タイルをはじめ、水まわり空間、公共空間について行い、又キッチン空間については、東京クリエイティブで、「バリアフリー・キッチン」を他企業及びデザイナーと、共同開発している。

床タイルについては浴室床、プールサイドやクワ・スパの床の水ぬれ時のすべりについて表面のすべり評価方法を東工大の小野教授と共同研究した。

2. 公共エクステリアなど都市空間での取組み

(1) 視覚障害者用床タイル

視覚障害者用床タイルは二十年ほど前から特注で製造していたのを、十数年前より黄色のタイプで標準品として作るようになった。また建築外構を中心に黄色ではなく、同色で警告用や誘導用のタイ

ルを使用する例が増加し、主な床タイルに商品バリエーションとして品揃えするようになっている。

(2) すべり抵抗値

20年ほど前には建築や住宅外構でも竣工時の美しさ、いわゆる対汚れ性が重視され歩行性すべり抵抗については関心が少なかった時代であった。INAXではすべり抵抗についてJIS式のすべり試験機でテストをくり返していたが、人の感覚尺度に近い東工大式すべり抵抗試験機O-Y-PSMで床タイルの評価を数年前より行っている。(公共ではC.S.R 0.46~0.91)

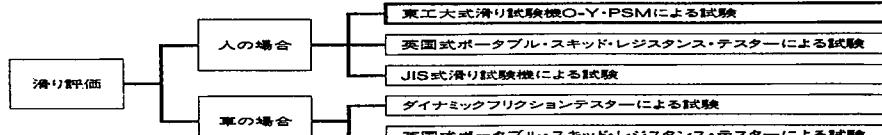
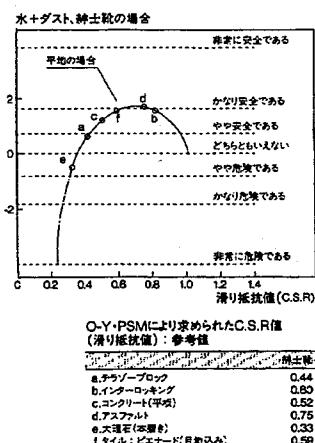
公共空間については東京都建築局の歩行者用道路のカラー舗装設計施工指針(案)が、1989年3月発表された。(BPN 40以上) 公共エクステリア床タイル製造工場には英国式ポータブル・スキッド・レジスタンス・テスターを購入するとともに、製品改良試験などに着手した。

シルバーの人はもちろん、すべり抵抗、安全性に配慮した商品をガイアEXシリーズなどで品揃えして発売するとともに、斜路などにはスロープタイルをよりすすめることにしている。

(3) 色合

バリアフリーとは関係ないが、「人にやさしい」という面で、外壁タイルや床タイルの彩度、明度をあまり高くしないように設定し、標準色については日本の色、砂の色、「地」の色を意識して品揃えすることに努めている。

床タイルの滑り試験



東工大式滑り試験機O-Y-PSMによる試験

滑りが問題となる環境及びそれに対応する試験条件と評価条件				
	試験条件	評価条件		
	滑り片	介在物		
1. 屋外床	ビル、一般住宅の外部床(土足で歩く所で雨水等の水濡れがある、もしくは雨水等が待ち込まれる床部。ビルのロビー、一般住宅の玄関等の屋内床を含む)(注)	紳士靴	水+ダスト	紳士靴一步行
2. 屋内床	ビル、一般住宅のドライな室内床(キッチン床、室内トイレ床、室内店舗床等、土足やスリッパ等で歩く所で雨水等の水濡れがない床部)	紳士靴	—	紳士靴一步行
3. 浴室床	一般住宅の浴室床	乗足用	水	乗足一步行
4. プールサイド	プールサイド、大浴槽、温泉などのように、乗足で走ることがある床	乗足用	水	乗足一小走り
5. その他	厨窓床、工場など上記以外の床	用達別	用達別	用達別

(注)一部、公園や歩道等公共のエクステリア部位向けの商品は英國式ポータブル・スキッド・レジスタンス・テスターによる試験も行っています。

特集 人にやさしいまちづくり

バリアフリーの街づくりについて

鴨志田 厚子

ASTUKO KAMOSHIDA

(工業デザイナー)

(株)鴨志田デザイン事務所

E & Cプロジェクト会長



バリアフリーの生活環境づくりを目指して様々な活動をつづけているE & Cプロジェクトという団体があって、私もメンバーの一人として参加しています。障害者、高齢者、その他体力の弱い人々に配慮した、モノや環境デザインについて、ガイドラインを提唱しようと実態調査を進めており、私も休日を返上して、障害者宅を訪問したり、一緒に銀行へいったり、街を歩いたりして、データー上だけでは理解しにくい実感を得ようと試みているところです。

最初は視覚障害者の立場から取り組み、ひとつの障害だけでも予想をはるかに越える、多くのバリアーの存在に驚きました。の中には設計・施工業者の無知さ、無責任さが少なくなかったことに呆然ともさせられました。例えば手のとどきにくい所の点字表示、点字ブロックに従って行くと転落する駅のホームなど。工期が迫っていたとしても、これはない!と憤慨した次第です。

障害者の生活で家中、個人のモノなどは、それぞれが何か印を付けるとか、自分流に加工して使いやすく工夫することができます。しかし、家の外、公共のモノや環境は一方的に与えられる中で何とかしなければなりません。一段と高いバリアーの存在があるわけです。

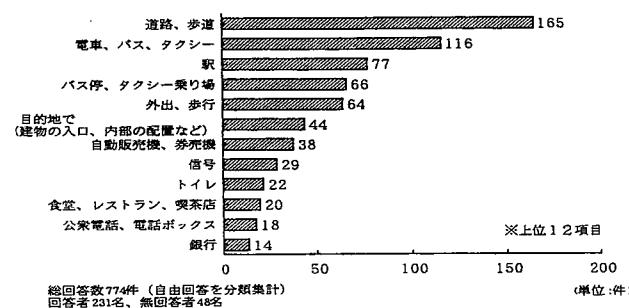
ここで、1992~3年にE & Cプロジェクトが行った調査結果のうち、家の外、外出時に困ったことについての部分を、ご紹介させていただきたいと思います。この調査はまだ視覚障害者だけを対象にしたものですが、高齢者にも殆ど共通しているとみられます。さらによく読むと健常者にとっても他人ごとは言えないのではないかでしょうか。障害者は各種各様、そして徐々に体力低下に及ぶ高齢者を含めて、今後調査を重ねて行く準備を進めています。

街づくりの中で、障害者、高齢者にとってのキーポイントは、第1に道路面が平らで滑らないこと、第2は段差、階段などの上下移動へのきめ細かな配慮が欲しい。階段では40~45°のパイプの手すりが両側に連続して必要だし、段のエッジラインははっきりさせねばならないなど。第3に目的地への案内板、サインデザイン、音声などの明解さ。列挙には限りがありませんが、これらが3大要素といえるのではないのでしょうか。そして自然にバランスよく美しくなっている街環境を目指し、期待をよせたいと思います。

参考—E & Cプロジェクトアンケート調査から

家の外の生活で不便に感じている点

普段、家の外の生活で不便を感じている点、または、工夫している点を具体的に教えてください。上位5つまで

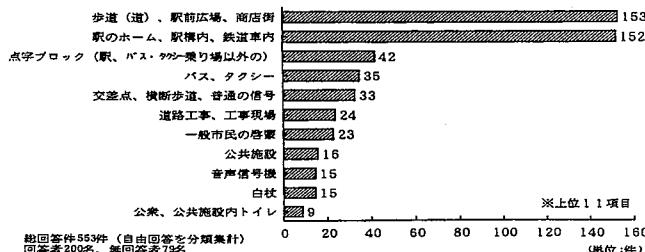


生きたとして外出することは、晴眼者であっても、目の不自由な人であっても不可欠なことです。今回の調査の回答状況をみて、複数回答ですが、231名の方から774件もの「家の外で不便に感じる点」があがったことでもわかりました。(無回答者48名)全体をみると、「歩道」「電車、バス、タクシー」「駅」「バス停、タクシー乗り場」などの場所が高い割合を占めています。

外出で困ったこと

お一人で外出する際、今までの体験で、困ったことを記入してください。

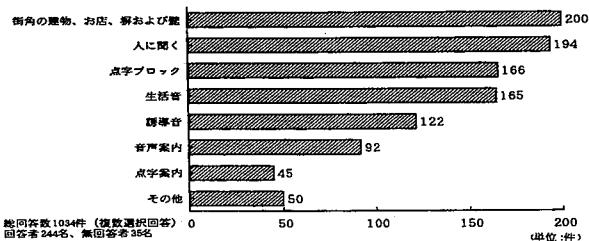
外出で困ったこと (Q29)



目の不自由人が外出する時は、行き先への順路、場所等を事前に勉強してから出掛けるのが普通です。にもかかわらず、一歩外にでれば、多くの障害がある事が回答から理解できます。特に駅前や駅に至る商店街、道路等の人込みで、多くの障害に遭遇しています。同様に、交通の結節点(他の交通機関に乗り換える所)、駅構内、ホーム、車両内でも、多くの障害に遭遇しています。次に歩行と関連して、点字ブロック、信号機が挙げられます。地域、場所によっては数多くの設置、普及しているにもかかわらず、設置状態の不備があると考えられます。また、回答は多くはないのですが、道路工事、工事現場の状況に気がつかず事故に巻込まれたり、危険な目に会っています。大怪我にもなりますので早急の改善が望まれます。

一人で外出する際、手がかりにするもの

一人で外出する際、手掛かりにするものは何ですか?

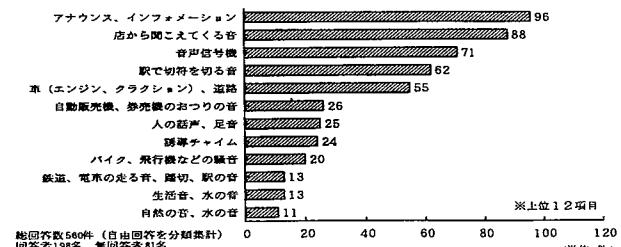


目の不自由人は、外出する時、太陽の位置や匂い、風や水の流れなどを含めて、手掛かりになる情報は、積極的に何でも取り入れていることが理解できます。手掛かりの半分は、聴覚で捕らえられる物、残りの半分は触覚で捕らえられるものです。

回答者の多くが、点字を使用しているにもかかわらず、点字案内をあまり利用していません。その理由としては、点字案内の絶対数が少ない、案内板があつても位置がわからないなどが考えられます。

音・音声で役立っている点、不便な点

外出の際、どのような音や音声が役立っていますか?



回答は駅の案内に対して集中しています。役立っている音として、電車の到着や停車駅などを知らせる構内・車内放送、改札口の位置を知る手がかりとなるハサミの音を挙げています。

逆に不便な点として、自動改札が普及し、ハサミの音で出入口を探しにくくなっています。ホームや車内の静音化により、電車の到着や停車駅などがわかりにくくなっています。

音声で青信号を知らせる信号機についても、横断歩道の方向がわかりにくい、メロディーが統一されていない、押しボタンの位置がわかりにくい、夜間は中止されるといった不便さを挙げています。

バリアフリーの

事例から

寺川 重俊

SHIGETOSHI TERAKAWA

(株)計画技術研究所

櫻井 淳

JUN SAKURAI

(株)櫻井淳計画工房

バリアーフリーのまちづくりにおける事例から、問題点や課題について考えてみたい。その視点として、3つの項目、①垂直移動、②段差の解消、③歩道空間、を取り上げてみた。

1. 垂直移動

肢体障害者のための垂直移動する装置として、バリアフリーの手法は、斜路（スロープ）、エスカレーター、エレベーターに大別されるが、共用環境の視点からはエレベーターが優れている。高齢者や荷物を持った健常者にも対応できる。（仙台市営地下鉄・ストックホルム駅舎等）

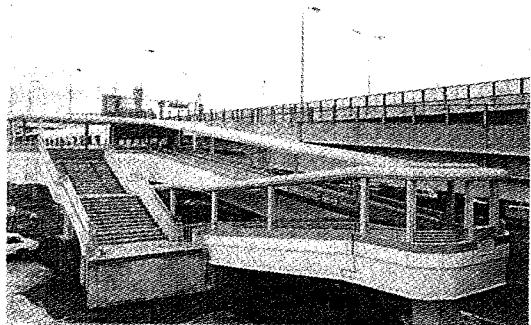
コストの問題から斜路を選択する場合があるが、現実に車イスで、延長150mも往復する気になるか、はなはだ疑問である。

また、応急措置的に階段につけられた「車いす用簡易リフト」は、一人で自由に使うことは出来ず、係員の介護が必要になり、一般的な階段の機能を一時停止することになる。また、近年多くみられる「車いす乗用エスカレーター」でも同じことがいえ、装置の一時停止と係員による介護が必要となる。



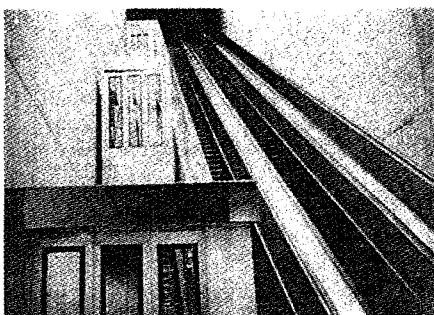
①仙台市営地下鉄エレベーター（建築文化92-9）

- 広場と一緒に整備され、共用環境としてのバリアフリー



②神戸ハーバーランド北ブリッジ（神戸市資料）

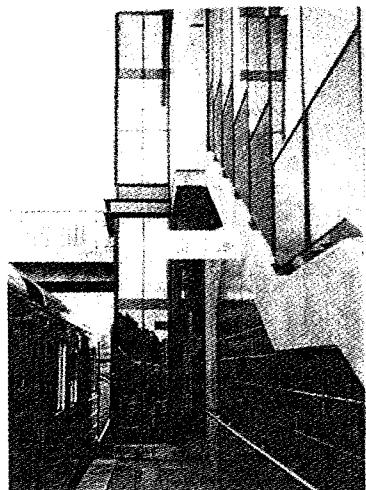
- 全幅6.2m、延長150mの大構造物



④ワシントン・斜行エレベーター

（高齢者の住まいと交通）

- エスカレーターと一緒に整備されている。
- 多様なハンディキャップを持つ人に対する選択肢が用意されている。



③ストックホルムのシースルーエレベーター

（高齢者の住まいと交通）

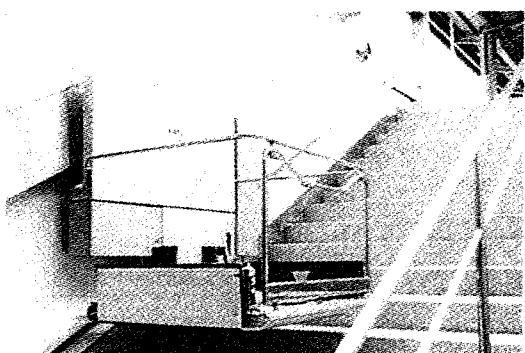
- 改札からホームへの垂直移動、犯罪防止や精神的圧迫感を解消



⑤車いす乗用エスカレーター

（活力ある高齢者とまちづくり）

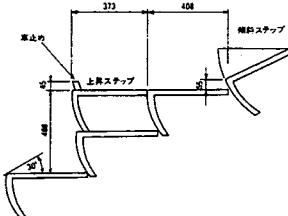
- 2枚のステップが平坦になる車いす利用が可能なエスカレーター



⑥前橋駅・車いす用リフト（群馬県資料）

- 既存施設の改良型として考案されたもの

車いす運転時のステップ寸法



2. 段差の解消

車いす利用者、視覚障害者、高齢者等が、水平移動する場合、小さな段差が大きなバリアーとなる。この段差は、環境デザインにおけるディテールとしての「おさまり」部分であり、特に、官民境界や歩道車道界等に顕著に現れる。

建物と歩道のレベルの解消は公共建築では近年多く見られる(②)。セットバックした民地と歩

道の小さな段差は、非常に危険である(⑥)。

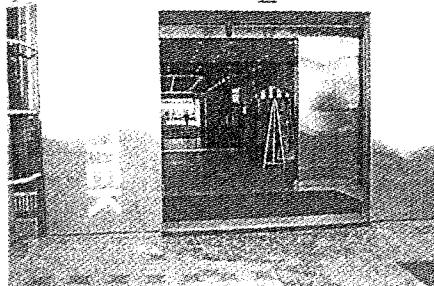
歩道の車道で切れる部分の段差を世田谷の事例は車道をかさ上げして解消している⑦。

駅構内にバリアフリーを施しても、電車とホームの段差は、最後に介護が必要となる(①、④)。

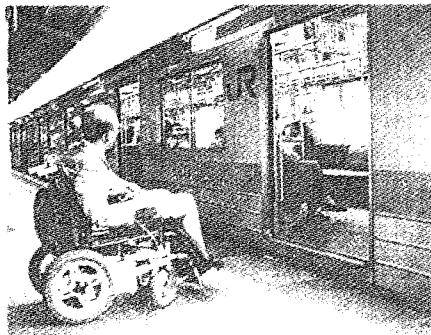
グルノーブル市電の例は障害者だけでなく健常者も優しい(③)。



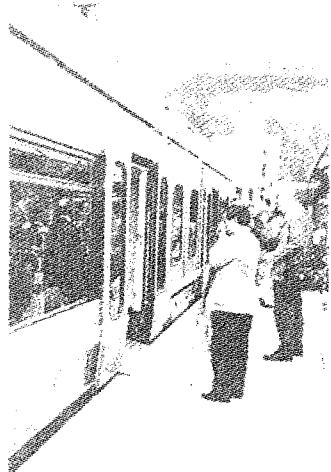
①東京駅丸の内南口のスロープ（建築文化92.9）



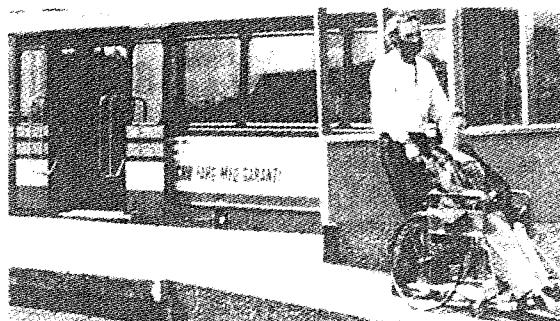
②入口を改造したデンマークの図書館
(ビオシティ94.2)



④東京駅のホームと車両の段差（建築文化92.9）



③グルノーブル市電のレベル調整ステップ
(高齢者の住まいと交通)



⑤スエーデンのプラットホームを設置したバス停
(建築文化92.9)



⑦世田谷梅ヶ丘・歩道車道段差解消（世田谷区資料）
・歩道上の電柱・標識・ガードレールを一体的にまとめ、歩道の有効幅員を確保している。



⑥セットバックした官民境界の小さな段差
(都市と高齢者)

3. 歩道

歩道は、街における、障害者の水平移動の主要な部分である。バリアフリーの歩道づくりは、様々な工夫がされている。しかし、ある障害への配慮はされているものの、障害者全般への総合的取り組みがなく、さらにネットワーク化されていなかったために、多くの混乱が生じている。

デンマーク・フレデシア市では、主要な公共施設等の要所を結ぶルートを設定し、障害者に配慮した歩道の整備をしている。歩道中央部に円い突起付きのコンクリートタイル（視覚障害者用タイル）を敷き、その両側60cmを平滑なパイプのフリーゾーンを形成し、車いすへの配慮をしている。ルート上における車道との交差部は段差解消のスロープ、交差点での音声信号機等が設置されている（①、②、③）。

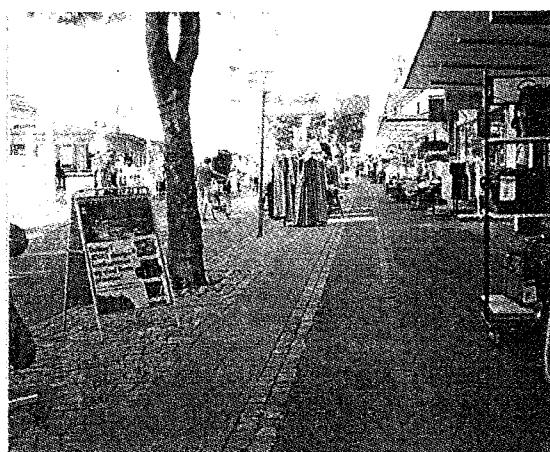
視覚障害者誘導ブロックの色については、わが国でも美観と障害者への配慮で議論されているが、

弱視者への配慮から黄色が一般的である。基本的には、弱視者にとって、誘導ブロックと周辺のブロックとのコントラストが重要である。

凹凸においても足の感触のコントラストや方向性が重要であり、まだまだ、色彩等についても総合的位置づけからの改良の余地はある（④）。

パイプのデザインが、視覚障害者や高齢者にとって混乱させている例である。複雑なデザインが目につらつたり、方向性を狂わせたりしている（⑤、⑥）。

磁気誘導による視覚障害者案内システムは、近年開発されてきている。アンテナブロックの埋設し、専用の杖が磁気センサーによって振動や音声によって障害者に伝える仕組みである。導入例として上尾駅前等にある。しかし、このシステムを採用したからどんなパイプのデザインをしても良いということにはならない。杖をもたない高齢者もいることを忘れてはならない（⑦）。



①フレデシア市歩道（ビオシティ94.2）



②フレデシア市歩道（ビオシティ94.2）



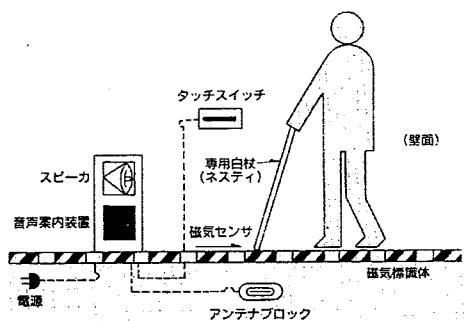
④視覚障害者誘導ブロック（都市と高齢者）



⑤イチョウ貼りのタイル（都市と高齢者）



⑥デザインされた？タイル（都市と高齢者）



⑦視覚障害者誘導システム（日本道路株式会社）

「舗装を考える」

その3

横川 昇二

SHOJI YOKOKAWA

(株)横川環境デザイン事務所

(関東ブロック幹事)



舗装の歩行性や走行性、視覚的な景観性、施工性や耐久性などを比較したり、利用する立場、計画・設計する立場、維持管理する様々な立場から寄せられた意見や要望など、舗装のあり方を実験的に体験する世田谷区の「みちづくりワークショップ」を通じて、快適な歩行空間の舗装について考え、感じたことについて述べてみたい。

□世田谷区「みちづくりワークショップ」

美しい景観の形成の観点から多様な開発や整備が実施され、使用される舗装材料の種類が飛躍的に拡大してきた。しかしながら、多様で類似した材料の中から、地域特性に適した選択をする段階で、迷い、悩むことが多くなり、時には画一的でカタログ的な整備となっている例も少なくない。

そこで、利用者である歩行者だけでなく、計画・設計にかかわる者、維持管理を行う者にとって適材適所の判断や選択に役立てる目的に、図1に示すような様々な舗装材料を「見て、触って、実際に歩いて材料を比較し、検討できる場」として1ヶ所に施工し、実験的な調査作業をワークショップ(W. S)として行った。

この催しは、世田谷区世田谷総合支所土木課が建設資材メーカーに協力を呼びかけ行った。

そのW. Sを企画推進するにあたっては、次のようなテーマと基本方針に基づいて作業が進められた。

○テーマ「みて、さわって、あるいて、えらぶ
みちづくりワークショップ」

○基本方針

- ・まちづくり計画において、計画者や設計者が多くの材料から適切なものを選びだす資料の一つとして提案すること。
- ・出来るだけ多くの方に歩いて頂き、そこで出された意見や感想を今後のまちづくりに反映できること。
- ・商品の宣伝や優劣を競う場として設定するのではなく、材料と施工方法について様々な観点から意見や感想を求める。
- ・舗装材の適材適所を模索する実験の場として設定するだけでなく、景観材料を実際に肌で感じ、経年変化を観測できる場とすること。

また、舗装材料の実験方法については、施工方法(敷並べ式、塗付け式、敷均し式)と素材、仕上げ方法などの分類を行うとともに、できるだけ同じ条件となるよう配慮し、最終的には38のメーカーから提供された54種類の材料を1ブロック

2 m平方、全長108 mにわたって実験施工している。(図1)

アンケート調査は、一般者として世田谷区の地域住民の方々、技術者として世田谷区内関係部所職員、他の役所の土木・公園部所の関係者、設計・計画のコンサルタント関係者、材料メーカー、施工業関係者を対象に行われたが、参加者たちは施工された舗装材の上を歩いて歩行感をテストするだけでなく、乳母車を押したり、車イスに乗ったりして歩行感のテストを行った。

集まったデータは、328件(参加者数は429名)であり、うち1/4が女性、3/4は男性である。

調査は区民の方には「歩きやすいと思う材料はどれか」、「どこに使って欲しいですか」など7項目、業者・技術者には「清掃業への対応性はどうか」、「復旧作業への対応はどうか」など10項目の質問が並べられた。

結果としては、住民の方からは舗装材の種類の多さとそれぞれ見た目だけでなく、歩いたときの感触の違いがあることについて、率直な意見や感想が寄せられた。

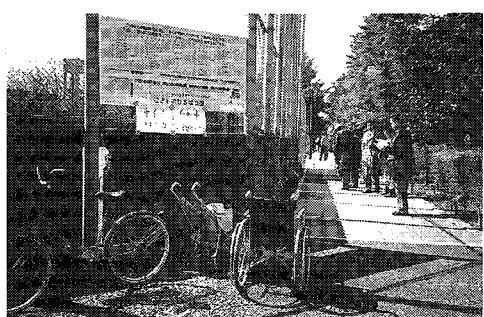
とくに、参加者の履物との関係を調査している面もあるが、ゴムの素材を使用したものや土の表情をもつ材料については、「大変歩きやすい」という回答が多いが、使用する場所適正としては道路の歩道に利用して欲しいというものとしては、適度な固さをもつコンクリートやセラミック材料とする回答が多くなっている。

また、材料を選択する理由では、「美しい」「仕上げが良い」というような視覚的な面の評価が高いことと「すべらない」「やわらかい」という触覚や歩行感の面の評価が多くなっている。

履物の違いや世代の違いにより多少バラツキはあるものの、類似した回答が寄せられているなかで、女性層から各種仕上げの自然石やレンガブロック系の材料については「歩きやすいとはいえない」という回答が多かった点は興味深い。

乳母車や車イス、自転車の利用の点では、ブロック系やコンクリート、セラミック系材料では、「あまり快適ではない」という回答が多く、石粒を固めた塗付け式や敷き均し式の材料や各種平板系のメジの少ないものについて高い評価が得られた。

これらは結果の一部にすぎないが、視覚性と触覚性の違いや歩行感と乗り物による走行感の違い、



あるいは道路の歩道や公園の園路、遊歩道などの場所性との関係などにより評価が異なっており、様々な角度から適材適所を探ることの必要性を感じられる。この点については、今後メーカーが個別に努力するだけでなく、このような実験の場の提供やデータの積み重ねを行う事が、業界あるいは行政機関として行う事の必要性を示しているようと思われる。

技術者用のアンケート集計の結果については、次のような傾向が見られた。

◇自治体その他公共団体関係者

道を実際に管理するものとして、各舗装材の認知度はバランスが良くとられている。また、加工性や施工性の面では、ブロック系のものや混合粒の表情をもつ材料の施工や管理の面で、システムが既に確立しているものにたいしての評価が高い。

◇計画・設計コンサルタント関係者

道の計画や設計を中心に行う業種であることから、比較的製品としてのバリエーションの豊富なものや、新しい材料への関心が強いようである。

また、自治体関係者同様、各舗装材への認知度はバランスがとられている。

◇施工業関係者

舗装材の施工業にかかる関係者では、樹脂系の舗装材についての施工性や管理性の評価が低く、自然石や土の表情をもつ材料の評価が高くなっている。とくに今回のW. Sではコンクリート・セラミック系の材料について良いイメージをもった人が多かった。

◇材料メーカー関係者

舗装材を供給する立場となるが、やはり製品の種類の豊富なコンクリート・セラミック系やレンガブロック系の材料に関して、設計への対応性や復旧性の観点から高い評価を与えている。また、今回のW. Sでは、樹脂系とゴム素材の舗装材について良い印象をもった人が多いようである。

◇アンケート回答者からの意見・要望

全体としては、舗装材については平坦さだけでなく、あまり凹凸の大きなものでもない適度なスベリ止めとなるものが望まれているが、意見や要望の中では、水たまりや浸水性への配慮、高齢化や福祉への配慮などをはじめ、環境問題に対する関心度の高さから、自然にやさしい、人にやさしい道を望む声が数多く寄せられている。

さらに、ワークショップの実験概要とアンケート結果の集計結果について概要を述べたが、材料の選定、施工面積や長さ、平坦部だけでなく傾斜部の設置、デザイン的な多様性の表現、経年変化の確認など、多くの観点から課題も寄せられた。

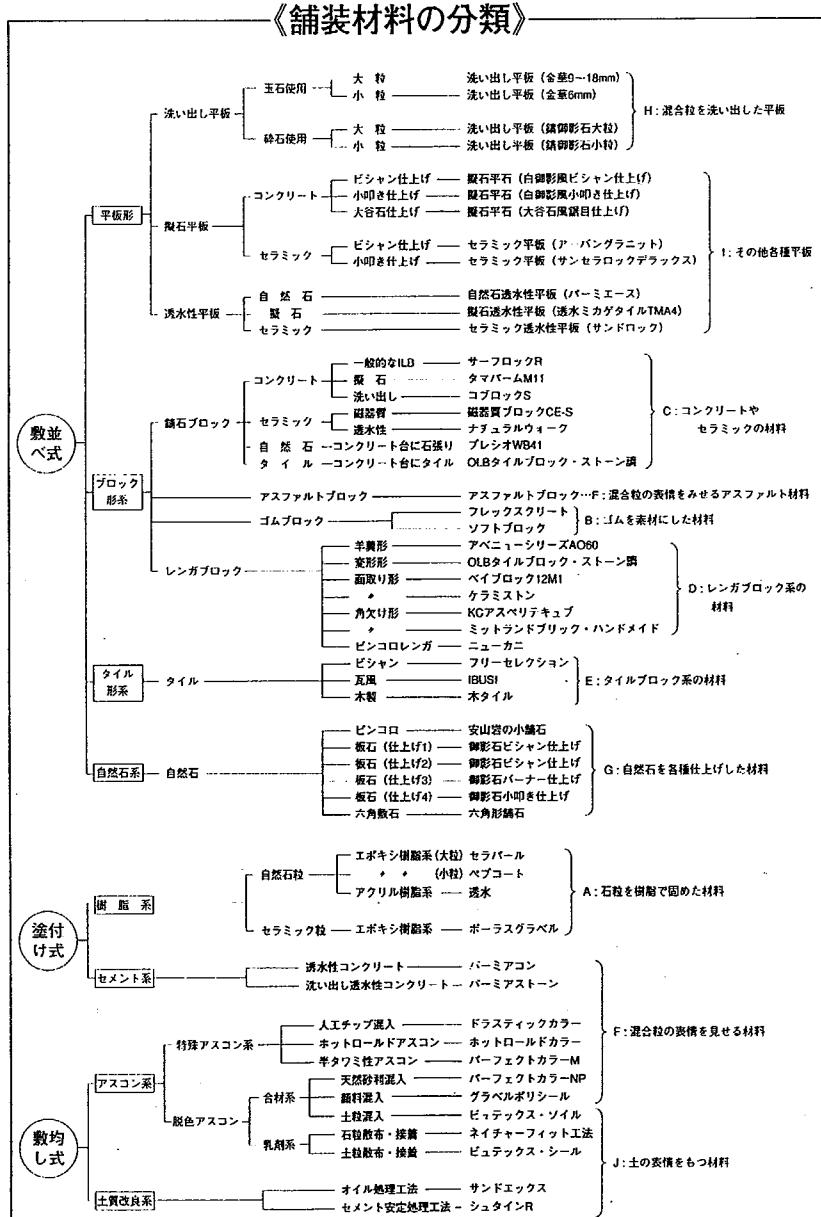
世田谷区でも継続的に調査を行い、今後の舗装設計の技術指針づくりの判断材料としていく考えをもっているようである。

□W. Sを通して

世田谷におけるこのような試みは、地域特性と材料との関係の観点から、他の地域でも独自な実験的かつ体験的にテストできる場所づくりが行われることを期待したい。また、使う人、考える人、つくる人、守る人など、それぞれの立場によって評価が異なるだけでなく、課題や問題も様々であることから、このような一定の場所での調査・実験資料をもとに、基準や指針づくりを行う事が必要であろう。

さらに、舗装材をはじめとする景観材料などについては、耐久性・強度や性能などの製造上の課題、対応性やバリエーションなどの設計上の課題、工期や工法などの施工上の課題などについて、共通の認識や基準をつくることが必要であると思われる。

最後に、このようなW. Sを通して、自治体の積極的かつ真剣な取組みの姿勢や資材メーカー業界の積極的な取組み姿勢が、単なる個性化や競争化に走ることなく、舗装についての基準づくりに結びつくよう期待すると共に、都市環境デザインに関わるものとして、「文化としての都市環境の美しさを大切にしながら、人や環境にやさしい日本の舗装のあり方」を考えていきたい。



井上 洋司
YOJI INOUE
株式会社背景計画研究所



私がランドスケープ（正確に発言を日本語表現すればランズケープというべきだが）という言葉を知った頃、世の中では公害が社会問題として大きく注目されていた。この解決なくして、都市の問題も、地球環境の問題も語れないという感じがあった。

建築という建設的立場から環境という視点に対して「環境」という概念そのものが広がらざるを得なかった時でもある。こんな時にさまざまな本を読んだ。前後関係はいい加減だが影響を受けた本を列挙してみることにしよう。

「生態学の基礎上、下」－E. P. O'DUM著（培風館）。この本は、院生の1年頃だったと思う、友人と二人で勉強した。ノートをとり週一回会合をもつ本格的勉強会だった。約1年間続いて私の空間感に大きな影響があったと思う。一言でいって言えばこの本は“生物とその環境の間の関係の全て、或いはそのパターン”（本文序文中にあり）を扱っている本である。それは、生態系の概念から始まりエネルギー、制限要因、群集内の種の多様性、など環境問題の原点となる問題にモデルを示しながら解説している。これらの学習によって、人類だけが特別な存在ではなく単に食物連鎖上、上位にいることを具体的に知らされる。人間は自然という何と複雑な生態の上に大変デリケートな存在であるかということがわかってくる。書き出せばこの本だけで切りのないくらい書くことがあり、直接仕事に関係するとは思わないが、興味の尽きない本といえる。

さて同じ人間でも文明の中にどっぷりつかっている我々とは違う立場から我々を見るといった本が「パパラギ」（立風書房）である。この本は初めて文明を見た南海の酋長の演説集で、考えようによては、大変危険な思想本ともいえる。初版は、1920年スイスで出版された。1980年代に翻訳本が日本で出版されたもので、内容は文明批評の書であり、「パパラギ」とは、我々文明人のこと。“たくさんの物によって彼らは神を、心を貧しくしている”という彼の言葉は、時代を超えて、物を作る人がいつも心しておかなければと思う。

もちろん、ランドスケープに関わる人間として、仕事として役立つ、あるいは建築という方向から、そちらに目を開かせてくれた本は多い。特に、都市研究体の一連の本は、同じ都市・建築という立場に身を置いていたものからは、近い視点であったと思う。「日本の都市空間」「現代の都市デザイン」「日本の広場」（いずれも彰国社、但し、日本の広場は建築文化の特集号）等、おそらく、我々同世代の建築を学ぶ者が一度は目にした本に違いない。更に「敷地計画の技法」（鹿島出版社）や、「ランドスケープ・アーキテクチャ」（鹿島出版社）等は、ランドスケープを学ぶものの入門書といえるかも知れない。

都市部分を除いた国土計画を、生態学の視点から言及した本もある。「土地利用の生態学」－E.

H. グレー・アム著上野福男・山本正三共訳（農林統計協会）がそれである。この本の根底に流れるのは、土地利用が経済的視点で行われるのではなく、生態学的過程の解明に基づくべきであるとされている点である。アメリカで戦後すぐ出版されたこの本は、残念ながら戦後復興を急ぐ日本では考えられなかった土地利用の視点が既に入っている。現在盛んに議論されているビオトープ的発想からの土地利用が結果として人間の福祉に重要な意味をもつという点である。あいにく、アメリカを例としているため、具体的事例がそのまま日本での土地利用に参考になるとは思えないが、動物、植物と土地利用の密接な関係を知るには参考となる。植物と土地利用の件が出たついでに、少し植物関係の本を見てみよう。植物に関しては、これこそまったくの独学である。だからかも知れないが、植物関係の本はいつも目にすることが多く、一時は、“植物”というだけで購入していた時もあった。そんな中で大変興味深い本がある。

「共生植物とその利用」－ヘレン・フィルブリック、リチャード・B. グレッグ著 粟田匡一訳編（富民協会）がそれである。簡単に云ってしまえば、かのルドルフ・シュタイナー（1861-1925）が提唱した有機農法（Bio-Dynamik）の実践、実験結果の報告書といった趣きで、数々の植物と植物の相性の良さ悪さから、害虫を防ぐ植物の組み合わせまで、内容は多彩例えばニンジンとリンゴは同じ倉庫にしまってはいけないと、サルビアはキャベツをモンシロチョウから守るとか、害虫駆除に効果的であるとかいった具合の事が知れる。特に日曜園芸家には興味ある本かも知れない。この著者達自身が園芸の実践家であり学者でないことも、この本の魅力になっているかも知れない。

ここまで書いてきて、造園の本にあまり触れていないことに気が付いた。日本の造園を理解するのにガイドブックとなるのが「日本庭園観賞辞典」（東京堂出版）である。大橋治三氏と齊藤忠一氏によって生まれた本は、わかりやすく解説されていて、日本の名園やその中で行われている造園技法を知る一助となる本である。仕事などで出張する時には、この本をとりあえず見て、近くに名園がないかとめくる本の中の一冊である。

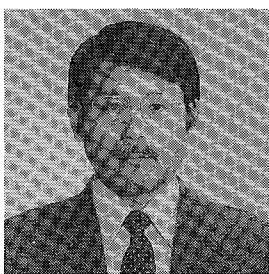
最近読んだアーバンデザイン関係の本の中で興味がもてた本では、「広場の空間構成」－三浦金作著（鹿島出版社）がある。この本は、ヨーロッパの代表的広場を例にとり、又、その広場研究をとりまとめて、一つの形態的オーダーを導き出そうとする。その視点があくまでもオープンスペースから発想し、かつ出来るだけ客観的データーから、広場という都市施設を物理的空間として位置づけようとする研究は一読に値するものだと思う。ただこの本で残念なのは、日本の広場に関する部分が、外部空間の広場化という言葉に集約されていて、それ以上、日本の外部空間の代表になる様な事例の分析が少ないことである。やはりイタリ

ブロック例会レポート

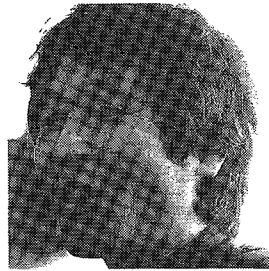
■関西 ブロック

都市環境デザインセミナー94
第8回
プロジェクト点検
—西宮名塩ニュータウン

上野 泰
YASUSHI UENO
ウエノデザイン



遠藤 剛生
TAKAO ENDO
遠藤剛生建築設計事務所



アの広場の事例と比べると物足りなさを感じ、日本の事例と広場（あるいは広場化）の物理的空間に関する考察がもう少しあってほしかったと思う。

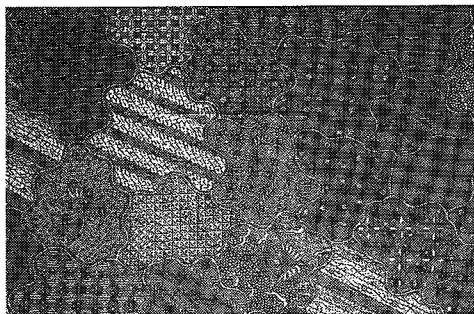
新たな組織原理を求めて

住宅・都市整備公団による西宮名塩ニュータウンについては、JUDI NEWS 007号で、第1期入居エリアの集合住宅地の計画を中心に、複数の開発主体によるMIX開発におけるコラボレーションとコーディネーションの問題として報告した事があるので、本稿では重複をさけるため、空間デザインのコンセプトにしぼって述べる事したい。前報告の文中、デザインコンセプトについて、「斜面全体を一つの集落としてとらえ、その中に多様なバリエーションが内包されているようなデザイン」を求めたと記したが、その辺についてより具体的に、全体的空间構成と、建物と外部との接点のあり方という2点についてふれたい。

西宮名塩の第1期エリア計画の目指したもののは、「並行配置」を典型とするような、いわゆるモダニズムの均等空間でもなければ、パロック都市のような「超越的全体構造」による「地と図」を重視したデザインでもない。それは、多様な部分系要素の集合による、非等質、非超越的構造の空間であり、自己生産的な集落構造により近いものである。ハイラルキーを持たない柔軟な構造であり、リカルド・ボフィールのデザインに見られるような疑似ハイラルキーとは対極をなす。空間モデルとして言えば、ジャワ更紗の「タンバル」紋様に見られるような、多様性を包含したパッチワークである。パッチを構成するエレメント間の「隙き間」が全体を柔軟に組織化する。この「隙き間」

いずれにしても多くの本達にお世話になっていくことだけは確かで、今後も楽しませてもらおうと思っている。

は、一種のオープンスペースと考えられ、このエリア全体を「要素と隙き間」と言うコンセプトで捉えようとしている。建物と外部との接点についても、これまでの集合住宅に見られる「壁一枚」で内外がはっきりと仕切られるのではなく、様々な中間的領域（隙き間）を介して、内外が接するようにデザインされている。これは名手、遠藤氏の御努力でかなりの成果が得られたと思う。西宮名塩の第1期エリアは、困難な地形条件の中で、あるいはそれ故に、こうした「要素と隙き間」による一種のフランクタル構造を持つ空間構成原理の可能性について、ある展望をもたらしたものと考えている。残された問題としては、「緑の隙き間」を形成する、アーバンレベルの「緑」のあり方についての検討が不充分であった事である。今後の第2期エリアで、その辺の問題が詰められる事を期待して報告を終えたい。



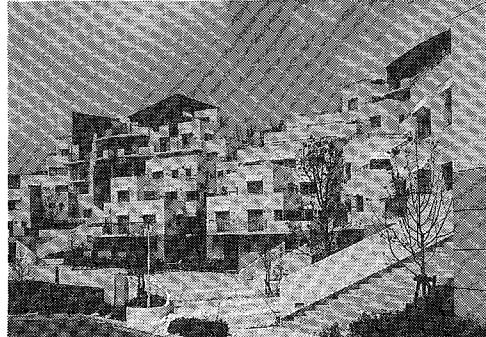
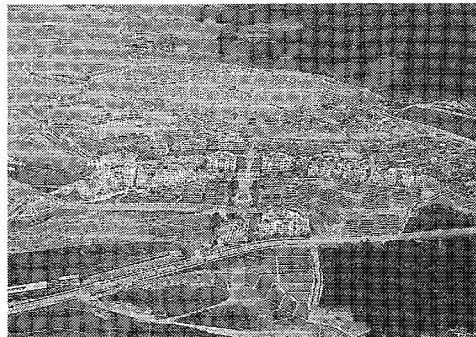
「タンバル」紋様のジャワ更紗

西宮名塩ニュータウンの景観形成

住宅の外部空間計画の視点から

「足場の悪い場所は眺めがいい」といいますが、名塩ニュータウンの一次ゾーンのフロント部分の敷地は、まさにそんな例えがふさわしい場所である。特に斜行エレベーターの東側の斜面地は部分的な平地を除けば、大部分が30度前後の傾斜地である。しかし同じ30度に近い斜面でも、周辺に配置された道路の位置や、公園等によって一つ一つの画地は各々個性を持った集合住宅用地を形成している。しかしこれらの画地もかつてのニュータウン計画手法と価値観をもとに計画を進めていたならば、今、目にするような風景は生まれて

いなかったと思われる。すなわち、この計画では各画地ごとに特性を読み、各々、場所的条件に適した外部空間を構成し、ブロック毎に個性ある庭空間を提案し、それぞれの風景を核とした景観形成を行っている。一番街では扇形の囲み空間を、二番街では並行配置から生まれる東西に長い庭空間を、三番街では階段型と路地型の二つの形式を、四番街では等高線に沿ってうねる路地と、それに直角をなす階段広場を、五番街の1は斜面地の中に長さ100m以上もある細くて長い庭と、ブリッジや綴れおりの階段、五番街の2は巾25m以上もある大階段広場空間と、棟と棟の間をいくつ

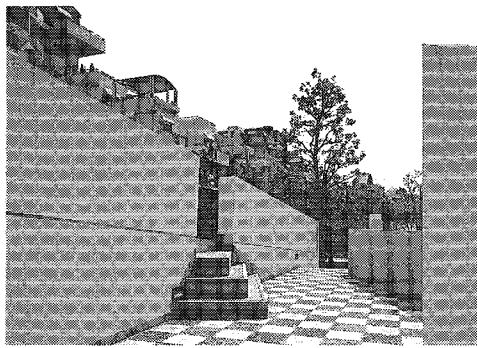


もすり抜ける路地型空間でまとめられる等、一つ一つの画地について考え、その場所でしかできない景観を創り出している。

このようにしてつくられた庭空間は、ブロック毎に安心して生活できる自分達だけの領域を形成し、これらの空間が連携することから、面的に広がる斜面地空間を心地良いものにし、個別的な空間が集合し、互いの価値を高めあっていると考えている。

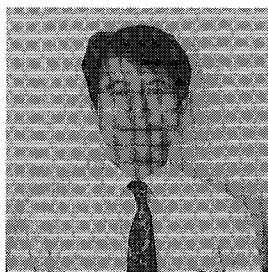
又、当然ながら、住戸、共用空間、住棟の各レベルで満たすべき事柄は、しっかり計画し、尚そ

の上に街の景観も合わせて考えた結果である。



西 斗志夫

TOSHIO NISHI
住宅・都市整備公団
都市開発事業部



西宮名塩ニュータウンの生活・風景

9月のセミナーは、現地開催となった。西宮名塩NTの第1期エリアにある、つづれ折りの道路とそれに直行する公園・広場・歩道により分節化された敷地に建つ斜面・中層住宅群は、現状で600戸近いにもかかわらず、巨大さは感じさせない。この第1期エリアは、急傾斜地における日本型の斜面住宅地群あるいは、丘陵都市への技術的

挑戦であったと考えられるが、この点に関してはかなりのレベルで達成されたのではないかと考えている。また、このエリアは建築群として独特的の風景を形成しているだけでなく、大阪都心の夜景や六甲山系の山々が見渡せる“眺望”が魅力のひとつである。ここの眺望の良さと、“シェラビア”と名付けられた一連の公団分譲住宅の広々としたルーフテラスは、確実に住民のライフスタイルを変えている。日常的な夜景の楽しみ方や鉢物の楽しみ方、ルーフテラスでのミニパーティー等がそれであり、半ばコープ住宅のようなコミュニティ関係が形成されつつある。

セミナーにおいては、眺望を活かしたまちづくり戦略と困難な敷地条件を逆に活用し、高水準の住宅と中間領域を実現した努力に対し、評価する声が多かった一方で、より高い見地からのいくつかの未達成部分に関する指摘があった。

第一は、プロジェクトレベルでの緑の構成の仕方に関する指摘、第二は、パッチワーク状のまち

づくり戦略がすすめられたものの、“パッチ”的な単位がやや大き過ぎたのではないかという指摘、第三は、道路や広場と住宅敷地の敷際の処理、第四は、住宅地のまちかどに小さいレストランなどがあれば、もっとまちらしい感じになるのではないかという指摘、第五は、素材感やアート作品と広場のスケール感に関する指摘であった。

これらの指摘とは別に、私個人としては、時間軸の中で色々な要素が付加されていくような空間的しきけを加えていけば、今以上に深味のある住宅地になるのではないかと考えている。いずれにしろ、入居ベースではまだ2割足らずのNTプロジェクトであるので今後の事業展開の中で色々なテーマに取り組んでいきたいと考えている。

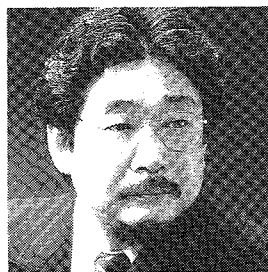
ところで、この独特の住宅地形成を可能にした要因として、各業務を融合的に進めるシステムと人的ネットワークの構築に成功したことを指摘できるが、それ以外にも、並行配置が到底不可能な地形条件、JR新駅に近接している立地条件、全面買収の新住事業であるという事業条件及び西宮市により市北部の戦略的事業として位置付けられたという政治的条件が、背景としてあったことを強調しておきたい。

最後にこのプロジェクト実現のため、立場を越えて尽力された各関係者に心から敬意を表したいと思います。

■北陸ブロック

福井フォーラム

坂田 守正
MORIMASA SAKATA
株デザインスタジオ・ピネ



1. はじめに

北陸ブロック福井では平成6年11月18・19日の両日「都市環境デザイン会議・inふくい」フォーラムを開催した。平成5年度は石川県の事業に引き続き第2回目の北陸ブロック事業となる。この事業は各県持ち回りの企画で、年に1回開催されていく事業内容となっており、それぞれの地域でテーマを決め事業活動することになっている。

2. 企画プログラム

日時：1994年11月18日（金）13:30～17:00

会場：福井商工会議所ビル

主催：都市環境デザイン会議北陸ブロック／福井

商工会議所

プロ：第1部 基調講演

グラ 金沢工業大学教授 水野一郎氏

ム テーマ「金沢における景観からの町づくり」

：第2部 フォーラム

テーマ「地域資源を活かした町づくりのあり方」

新潟代表：横山裕氏（株）グリーンシグマ
タイトル「視点を変えて見る風景」

富山代表：稻葉実氏（株）三四五建築研究所
タイトル「ふだん着のおしゃれ」

石川代表：安島博幸氏（金沢工业大学教授
タイトル「裏通りの魅力・再発見」

福井代表：土井直紀氏（土井造園工木株）
タイトル「地域の宝と修景計画」

コーディネーター 新潟大学工学博士

樋口忠彦氏

3. フォーラム内容

第1部の基調講演である水野一郎氏からは、江戸期は藩ごとに独自の政策がある地方の時代であった。しかし、明治以降東京を中心とした国家の時代になった。それとともに科学技術が全国的に導入され、普請道楽と言われる旦那衆の目利き感覚が切り捨てられていった。日本人はもともと景観に対する「素養」を持っていた国民性である。今はバブル崩壊後こうした素養を取り戻す時期である。そのためにも都市環境に地方がストックを作る必要がある。これから時代は新しい文化やアートを持った人間がこれからの環境や景観をつくっていくだろう。その文化を持った人が未来をつくり出していくには今、よい環境づくりが必要であると語られた。

第2部では「地域資源を活かした町づくりのあり方」と題して北陸ブロック各県代表から取り組み事例を発表いただいた。

●新潟

新潟代表の横山裕氏からは過疎化が進む安塚町の「雪国文化村構想」について町全体の具体的なスライド紹介があった。それは過疎として町を見るのではなく「過疎」であるという新たな視座で見る考察である。また、豊栄市の「潟」の利用について風景や水辺の演出を説明され市民や町民と一緒にとなった景観に対する素養を推進している報告があった。

●富山

富山代表の稻葉実氏からは「ふだん着のおしゃれ」と題して普段、いつも、切れ目のない心象としてふだん着をまとっている時の気分でリラックスして景観に接する態度が大切ではないか。ごく自然な状態にある時の言葉づかいや、しぐさ、そしてその人の表情が本質的な姿勢ではないだろうか。情報化や産業化のなかで人々は本音をいつわった表情があまりにも多い。つまり、ふだんの環境をデザインすることが人にやさしい街づくりとして大切であることが強調された。また、海外での景観と富山で見られる風景を対照化されたスライドが印象に深く残る報告であった。

●石川

石川代表の安島博幸氏から裏通りや路地の見直しを金沢で実践されており、住んでいる人や生活している人の景観に対する視座が大切。また市の職員が一体となって材料などについても研究している。橋や道や用水等の名前も大切な景観要素として体験していく都市を大切にしている。とりわけ、裏通りの魅力を再発見することの大切さを訴えられた。また「観光」に対する本質論の報告もあり経済効率や産業化とは異なる新たな価値創造につながる意義深い報告になった。

●福井

福井代表からは土井直紀氏より福井県全域で行われている「ふくい宝さがし運動」から「勝山大仏」の修景と造園施工例を具体的に説明された。また建築物と造園、そして人との関わりにある修

景感が報告され景観配慮の方法が示された。

こうした各県代表の報告に加えて樋口忠彦教授からコメントをいただきながら、なごやかなフォーラムとなった。

最後にパネルディスカッションを行い「手法論が先走りしているように思う、もっと基本的な取り組みが必要ではないか」と根源的な質問も出され、さらに議論が深まり各パネラーからコメントをいただいた。フォーラムは一般市民も含め100名の参加者があり、新たな都市環境問題の視座が発見できたと思われる。

4. エクスカーション

翌19日は福井市内の文化財や民家そして朝倉遺跡等福井が誇る景観や建築物を散策して歩き、福井市文化課職員の方や福井大学環境工学の先生より詳しい説明を聴き入りながらコミュニケーションを深め合った。

5. ふくい宝さがし運動

福井県では現在、21世紀のグランドデザイン基礎づくりのため「ふくい宝さがし運動」が1989年より継続されてきている。ふくい宝さがし運動とは、誇りの国ふくいを構築するための県民運動に位置づけられて、福井県下に存在する自らが宝と思えるモノ・ヒト・コト・情報・歴史などの見直しを図っている。これは、それぞれの地域に何があるのかを見直して、21世紀に何を残し何を伝えていくか、さらに人々が生活していくために何を大切に思い、何を大切にしていくとするのか、を足元から見つめ改めて新たな価値観を創造するためのデザインが目的で実践されている。また、方法論や技術論だけではない、新しいソフトコンセプトを全体で築くだけでなく一人一人の心の中に構築していくことが最も重要なことだと考えられる。既存の産業社会的方法論ではなくバナクьюーな価値（土地固有の文化）を見直して未来の社会に生かす新たな秩序や技術（テクノロジー）を発見しようとするもので地域文化論をふまえたダイレクトな国際交流を可能にできる探究をしている。都市論や工学技術論を越えた「新たな文化学」と工学が交差できる地平が切り拓かれることが試みられている。こうした「福井オリジナル」の運動がひいては都市景観や環境を考える視座の初源的であることではないだろうか、思索や思惟を思いめぐらすなかで今回の「都市環境デザイン会議 in ふくい」は長期的展望に観る都市問題や環境問題の第1歩につながることを願って企画された。

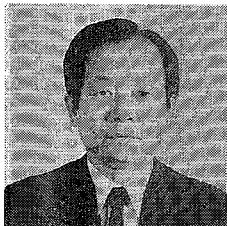


■中部ブロック

森 延彦

NOBUHIKO MORI

静岡県都市住宅部都市計画課
(代表幹事)

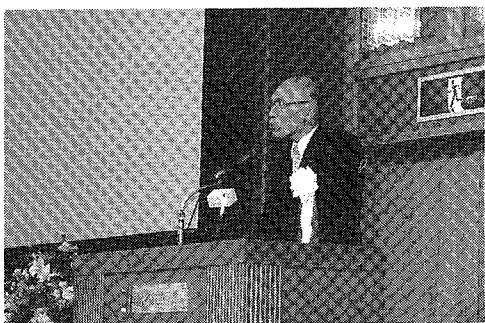


全国景観会議研修会に協賛

平成6年9月7日、静岡県浜松市において、都道府県や政令指定都市で組織される「全国景観会議研修会」が開催された。この研修会に都市環境デザイン会議が協賛し、講師及びコメントーターを派遣したので、ここではその概要を報告する。

今回の研修会は県などの景観行政担当者を中心に150余名が参加し開催されたもので、都市環境デザイン会議から、加藤源氏が基調講演の講師として、他9名が分科会のコメントーターとして出席した。

会議は、兵庫県都市住宅部次長、静岡県都市住宅部長の挨拶に続き、来賓挨拶として建設省都市計画課課長補佐佐佐廣瀬隆正氏から「美しいまちづくり懇談会の提言」について紹介いただいた。



静岡県都市住宅部長挨拶

基調講演

加藤源氏が「都市環境デザインの現状と展望」と題し基調講演を行った。内容としては、景観形成に関する一種のブーム的な状況やデザイン水準を高める必要性について触れ、表面的な景観の形成からより本質的な空間の構成を重視する必要があること、現実の都市空間における環境デザインは、社会変化の察知と受け止めるなど柔軟な対応が必要であり、また提案の実現にむけては、事業化のための仕組みや制度の理解、あるいはそれらの活用と応用が大切であるなどの主旨で話された。また良い結果のために計画力・デザイン力の向上やデザイン相互間の連携・調整が不可欠であり、その一助として都市環境デザイン会議も活動しているというコメントが加えられた。

我が国の都市デザインに初期から携わってこられた体験のもとに体系的な講演内容は、行政担当者にとっては大きなインパクトであったと思われる。



加藤源氏による基調講演

分科会

次の3分科会に分かれ事例発表の後コメントーターが公表した。

第1分科会「シビックデザイン」

座長 窪田 陽一 埼玉大学工学部助教授

コメンター 横内 憲久 日本大学理工学部教授

天野 光一 日本大学理工学部講師

事例発表 塚本 隆富 島根県土木部河川課

大和 正典 福島市都市整備局

管理部都市景観室

宮野 昭 浜松市都市計画部

都市開発課

第2分科会「都市デザイン」(3階松の間Ⅱ)

座長 高橋志保彦 神奈川大学工学部教授

コメンター 土田 旭 (株)都市環境研究所

代表取締役

倉田 直道 (株)アーバンハウス 都市建築研究所 代表取締役

事例発表 上村 彰 熊本県土木部景観整備課

平賀 巍 花巻市建設部都市開発課

川嶋 正芳 浜松市都市計画部街路課

第3分科会「景観材料デザイン」(3階松の間Ⅲ)

座長 大塚守康 (株)ヘッズ代表取締役

コメンター 林 英光 愛知県立芸術大学

美術学部教授

中野 恒明 (株)アブル総合計画事務所 代表取締役

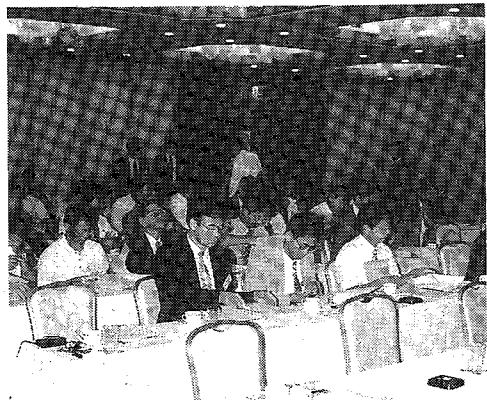
事例発表 森本 修 仙台市都市整備局管理課

川口 彰一 静岡市土木部道路維持課

第1分科会「シビックデザイン」

島根県より「津和野川整備と街づくり」としてふるさとの顔モデル事業の発表、福岡市より「ベイサイドプレイス博多ふ頭」として博多ふ頭の複合交流拠点整備事業の発表、浜松市より「奥山線の遊歩道」として軽便鉄道跡地を利用した歩行者専用道整備の事例が発表された。

コメントーターからは、既に日本のシビックデザインもどこかの国の模倣ではなく、地域独自の歴史・文化・市民生活などに立脚したオリジナリティが求められる状況となってきており、地域自体で、デザイン的な質の高さを維持しつつ、魅力的なまちを形成していく必要がある、といった主旨で発言がなされた。



第1分科会“シビックデザイン”について熱心な討論あり

第2分科会「都市デザイン」

熊本県より「熊本県景観条例」として条例の枠組みや運用状況の発表、花巻市より「花巻駅周辺地区における都市デザイン」として花巻駅周辺の拠点整備の計画策定から事業までの発表、浜松市より「浜松地域テクノポリス、都田地区における都市景観」として学術・研究、産業、居住開発地区における景観形成方針や事業について発表された。

コメンテーターからは、広域あるいは都市スケールで全体の環境・景観をコントロールするため、県と市町村の分担、あるいは行政計画体系の確立が重要である。またそのなかで質の高い環境デザインを生みだすため計画、デザインガイドライン、運用の仕組みが大切であること、あるいは印象的な都市デザインのため、時間軸にそった都市景観の育成という観点も必要である、といった指摘がなされた。

第3分科会「景観材料デザイン」

仙台市より「一番町通り」として舗装材、アーケード、植栽などのデザインについて発表、静岡市より「七間町通り」として、照明、ベンチ、電話ボックス、舗装材などのデザインについて発表、またコメンテーターの方からも「環境にやさしい舗装を求めて」（中野氏）「街の緑と花のデザイン」（大塚氏）「空間をかたちどる素材たち」（林氏）発表があった。

その後コメンテーターからの指摘として、具体的なデザインの背後にある理念が問われる時代になってきており、風土性の重視など、関係者間でもよく話し合いコンセンサスをつくることが重要である。また材料選択にあたっては、環境に配慮すること、維持管理補修を含め、長期スパンでのを考えることが大切である、などがあった。

全体会議

分科会終了後、コメンテーターの方々一同に会し、加藤源氏を座長に全体会議をおこなった。

先ず各分科会における検討結果として、事例を中心とする報告がなされた。それを受けて今後の景観行政のありかたに関し、土地利用など都市そのもののデザインを含む、より本質的な景観・環境デザインのありかたを追求すべきであること、あるいは安易なデザイン提案をそのままとりいれること、あるいは欧米化・テーマパークをやめ、アジアらしさ日本らしさを追求すべきだといった指摘があった。

総括的なまとめとして、人の目で美しいだけでなく、都市環境や生態系全体の健全化を景観・デザインの理念・基準に取り入れること、日本の都市空間の持つ良さを捉え直し、トータルなデザインを意図するべきであるなどが話された。

懇親会・見学会

研修会終了後、参加者一同懇親会に入り大いに交流を深めた。また、翌日は浜松市の浜松地域テクノポリス地区やローランドの工場見学など現地見学会が実施された。

都市環境デザイン会議の活動において行政との接点を求めることがや、行政との協調体制の必要性を都市環境デザイン会議設立当時から考えていたが、今回、幸にして静岡県で研修会が開催されるのを機に協賛をいただき、その思いの一端を実践することができた。それにつけても超多忙の会員の先生方に、しかも10名という大勢の出席をいたいたことに厚くお礼申し上げる次第です。

なお、この報告に当っては、中部の会員で広報出版委員の伊藤光造氏が静岡県の委託により研修会全体の収録編集業務を受け持っており、各分科会、全体会議の内容の報告については伊藤氏にお願いした。



全体会議：会場は浜松グランドホテル



事例視察：浜松テクノポリス

平成6年度
全国景観会議研修会
記録集



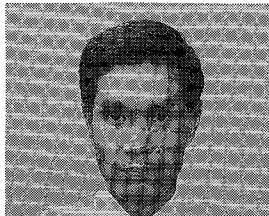
■四国ブロック

林 茂樹

SHIGEKI HAYASHI

林建築事務所

(四国ブロック幹事)



■関東ブロック

中野 恒明

TUNEAKI NAKANO

(株)アブル総合計画事務所
(関東ブロック幹事)

ブロック事業『ベイサイドトーク』の開催

四国ブロックでは去る8月24日にシンポジウム『ベイサイドトーク』を徳島県小松島市総合コミュニティーセンターで開催しました。

各種団体や企業、行政で組織するまちづくりグループのウォールアート実行委員会が、5年前から取り組んでいる港の蔵倉庫群れに壁画を描くウォールアート計画に共催し、本会関西ブロック会員で壁画を手がけているアートディレクターの折田知子さんを講師にお招きし、ウォーターフロン

トのデザイン戦略について実例もあげながら話をさせていただきました。

ベイサイドトークではこのほか運輸省第三港湾建設局小松島港工事事務所所長福代倫男氏、徳島県港湾局長橋間元徳氏、による港の開発や整備計画などに対する二つの講演会と意見交換、女性によるベイエリアのイメージアップ討論会を順次開催しており、これらは小松島のまちづくりについての市民サイドの新しい提言としてまとめる予定にしています。

■関東ブロックで第2回見学会を開催

—真鶴町まちづくり条例の検証—

今年1月施行された真鶴町まちづくり条例を取り上げ、現地のまちづくりを視察、条例制定の経緯および「美の基準」の趣旨、運用の実態を探る。また「藤沢市都市景観条例」と比較、議論したいと思います。平成7年1月21日(土)14時、JR東海道線真鶴駅前に集合。参加御希望の方は伊藤 洋(Fax 03-3861-4209)まで。[伊藤 洋]

■アーバンクリエーション'95への参画

—関東ブロック主催テーマトーク—

平成7年1月27日(金)15:00~17:00、東京

晴海国際見本市会場にて関東ブロック主催のテーマトーク「景観と環境」を予定しております。同月27日(金)より30日(月)の間、同会場にて催されるアーバンクリエーション'95(テーマ: 地球にやさしい都市づくりパートⅡ「環境都市への技術と活性化」)の一環として参画します。当日のパネラーは会員の八木健一、河北秀也、倉田道直、田村美幸の4氏を予定。トーク終了後、17:00より出展自治体、企業の方々との懇親パーティも予定しております。会員の皆様のご参加を期待しております。問い合わせにつきましては、中野恒明(Fax 03-3816-4249)まで。[中野恒明]

都市環境デザイン年鑑編集委員会からのお知らせ

鳴海 邦穂

KUNIHIRO NARUMI

大阪大学工学部

(「年鑑」編集委員会委員長)

田端 修

OSAMU TABATA

(㈱住環境学研究所

(第3部担当編集委員)

「年鑑」編集委員会では、下記のように編集方針を決定しました。発刊は1995年11月を予定しています。ご意見があれば1995年2月10日までに年鑑編集委員会(鳴海委員長)までお寄せ下さい。

1. 第1部 都市環境デザインの状況と展望

- ①都市環境デザインの今 土田担当
- ②都市における建築のあり方 曽根幸一・長島孝一
- ③変貌する土木世界 増田担当
- ④ランドスケープと都市環境デザイン 佐々木葉二
- ⑤環境デザインから都市へ 林担当
- ⑥都市景観から田園景観へ 鳴海担当
- ⑦都市環境デザイン会議会員の構成と活動領域 増田担当

2. 第2部 近年の都市環境デザインの事例紹介と分析

- ①公共団体が独走的に取り組み、多くの関係者を巻き込みながら進めた地区スケールの整備
- ②公共団体が地元を含む多くの関係者を巻き込みながら進めた地区スケールの整備
- ③商店主が集まり、専門家を招いて進めた商店街の再生
- ④民間大手資本が中心となって進めた大規模複合開発
- ⑤デザインに熱心な公共団体が専門家を入れて進めた道路等(橋、トンネル、公園、広場、建築物)の整備

- ⑥公共団体が地元の意見を聞きつつ進めた道路等(橋、トンネル、公園、広場、建築物)の整備
- ⑦地元の人々の発案、運動により実現した道路等(公園、広場)

- ⑧民間開発における広場、建築物の整備

- ⑨公共団体主導で策定、実施された規制誘導方策(デザイン・ガイドライン等)

- ⑩地元の人々の発案、運動により策定、実施されたデザイン・ガイドライン

上記の類型に基づき、各類型に対して2~3実例をケーススタディ候補とし、編集委員会で検討を加え決定する。

3. 第3部 <気になる街> <困った環境デザイン>

- ①<できあがってきた面白い(気になる)街>

ここ10年ほどの間に、表立った誘導策なしで、できてきた街、10事例ほどを取り上げる。
まず、全国ブロックからそれぞれ数例推薦してもらう。

- ②<これは困った環境デザイン>

環境デザインの時代性を読み取るとともに、当会会員の目指すべき方向を考える一助とする。

『これは困った環境デザイン』事例募集要項

ここにお示しするものは、第3部を構成する『これは困った環境デザイン』の事例原稿募集の案内です。会員の皆様の積極的な参加をお待ちしています。

1. 趣旨

環境デザインの意義や必要性についての認識が高まり、施設づくりに多くのエネルギーと費用が投入されるようになってきたことは喜ばしいことです。だが、設計・デザインの方向設定や手法を見誤ると、適切さを欠いた環境が現出するといったこともあります。とくに近年の傾向として、デザイン過多におちいった困りものの環境とでもいべきケースが目に付くようになります。多くの環境要素が集まる場所とかデザイン的に勢い余ってとか、飾り立てることがデザインという考え方など、その理由はさまざまにあるでしょうが、この際、このような『これは困った環境デザイン』と会員諸兄が判断される事例を収集し、現代の都市環境デザイン的状況の一断面を読み取るとともに、われわれが目指すべき方向を考える一助とするものです。

2. 募集

上記の趣旨にそった事例をできるだけ多く集めたいと考えます。おおむね、次のフォーマットに従い「これは困った環境デザイン事例報告」を提出して下さい。

〈フォーマット〉

これは困った環境デザイン
事例の写真・図版など

物件・施設の名称と所在地
(設計者・事業主)
(完成年度)
*括弧内はわかる範囲でOK

「何が、どんな点が困ったことか」をコメント
(100字程度)

*用紙はA4横使い。
*締切りは1995年
3月末日。
*提出・問合せは
JUDI事務局まで。

お名前／連絡先等

3. 編集等

「何が、どんな点が困ったことか」のコメントは記名で発表します。一方、趣旨に示しましたように、いたずらにデザインのよしあしを非難することが目的ではありませんので、フォーマットそのままに作者名等を掲載することはしないつもりです。また、視点の重なり合うものが多くなると思われるため、すべての事例報告をとりまとめ、作者等の扱い方も含めて、編集委員会で検討を加え、編集するものとします。事例報告を頂いた会員諸兄には、編集過程での点の確認等をお願いすることになります。

代表幹事会より

大塚 守康
MORIYASU OTSUKA
代表幹事
株式会社ヘッズ

本会の活動も4年目に入り、代表幹事会で討議される議事内容も大分変ってきており、初期の数年は会そのものの枠組みや運営に関する問題が多く、正直に言ってあまり楽しい会ではなかった。それが近頃では活動そのものを議論検討する事が多くなり、なかなかホットな会へと変貌している。まさに本会組織の安定と活動の活発化を象徴しているのであろう。そのような最近の代表幹事会で討議された事項は次のとおりです。

1. 国際委員会第1回国際セミナーの開催企画について

今年度から発足した国際委員会は早くも活動を開始し、新企画を打ち出している。それによると、在日外国人がどのように日本の都市を見、感じているかを討議するといった興味深い企画である。日時は1995年2月11日(土)、午後1時か

ら5時、その後レセプション、場所は東京六本木の国際文化会館で行われる予定である。尚、会はすべて日本語によって行われる。

また、在外日本人アーバンデザイナーによる記事をJUDIニュースに掲載する企画については、すでにサンフランシスコ在住のランドスケープデザイナーである三谷康彦氏から第1回の原稿が届いており、今後、広報・出版委員会との調整を行うことになった。

2. 事業委員会出版事業「アーバン・デザイン・マップ」について

九州ブロックから発案され、総会によって全国レベルでの検討事項となったアーバン・デザイン・マップ発刊に対し、代表幹事会ではその内容やフォーマットについて引き続き検討を重ねている。企画が面白いものであるだけに、よりJUDIに

ふさわしい内容とすべきであることや、一般書店で販売され旅行者の興味をいかに引くか等が主な討議内容である。それによると、建築や広場等の単体の作品をマップ化するのではなく、トータルの街道やシーケンスとしての移り変りをコースとして総合的に紹介するものでありたい等が発案されている。

また、全ブロックが刊行するまでにはかなりな年月と労力が必要であろうことが予測されている。

3. 研究・研修委員会事業研修会について

研究・研修委員会では、会員向け、自治体向け、学生向け等の研修会を引き続き検討している。その中で、会員向けについては一般的の参加に比べて会員自身の参加が少なく、今後、研修会の方向や内容を再考する必要があることが討議された。自治体向けの研修については、実施に向けて検討中であり、スポンサーや関連団体の状況が報告された。学生向けについては研修そのものより、将来の会員数の増加に繋がることもあり、あわせて最終的な会の規模をどの程度に想定すべきであるかも問題として挙げられた。

4. ブロック活動について

今回の全国ブロック幹事会は北海道ブロックの努力により2月の4・5日、小樽市で開催されるが、その状況について矢島幹事からの報告をもとに検討された。それによると、現状では一般会員の参加が少なく、募集締切りを若干延ばす必要があることとなった。皆様の積極的なご参加をお願いします。

関西ブロックからは恒例となったフォーラムの結果が説明された。今年は土木と環境デザインをテーマに11月4・5日、関西文化学術研究都市で行われ、500人以上の参加者をもって盛会であったこと、会員からのアンケート意見をまとめた「土木キーワード集」を出版したことが報告された。さらに、毎月のセミナーの講話集が12月に発刊、一般書店で発売されるとのことである。

5. その他

事務局より上半期の会計報告が提示され、必ずしも財政的にゆとりがないことが理解されるとともに、今年度会費未納者に催促状を送ることとなった。会員皆様の御協力を切にお願いいたします。

1 新会員の紹介

1994年10月1日～11月30日の入会者は下記の通りです。（入会順、敬称略）

11/30 現在の会員数は441名です。

氏名	勤務先
筒井 真弘	(株)石井空間研究所
宮迫 勇次	(株)デザイン総研広島
武山 泰典	北海道帯広土木現業所
大井 義雄	女子美術大学芸術学部
白川 克己	小樽市建築都市部

2 住所変更等（敬称略）

氏名	変更内容(新)
石崎 均	(株)地域環境デザイン 〒460 名古屋市中区栄3-1-26 本町牧野ビル8F Tel:052-241-8319 FAX:241-8329
出来 正典	(株)シビックデザイン研究所 〒160 新宿区新宿1-13-11 シブ ヤビル5F Tel, FAX変更なし
寺本 和雄	(株)寺本建築・都市研究所 〒690 島根県松江市外中原町216-5 Tel:0852-26-1196 FAX:26-2614
林 英光	アトリエ 〒464 名古屋市千種区朝岡町3-54-3 Tel:052-783-7761 FAX:783-7763
吉田 八郎	秩父小野田(株)建材研究所 〒360 熊谷市月見町2-1-1 Tel:0485-25-3723 FAX:25-3726

あるからとのことです。

●執筆の方々には忙しい最中に、無理を承知でお願いして、ご協力ありがとうございました。

（櫻井淳）

事務局より

編集後記

●人にやさしいまちづくり「バリアフリー」の特集を組みましたが、準備不足と師走近くで、反省する所大、土木系からの原稿があるべきだったと後悔もありました。今度は実際にフィールドワークを含めて（実際に車いすで動くとか）もう少し体系的に特集を組んでもよいのでは等意見もあります。

●忙しい最中に横川氏に無理やり編集に参加してもらい、なんとかまとまりました。編集が終わって、全体を読んでみると、この会報の字が小さく、「バリアフリー」の特集といつても、これは結構人にやさしくないなーという意見もあり、これを機会に冊子構成の見直しが必要かと思われます。ただ、土田氏から予算との関係が

JUDIニュース編集委員会

土田 旭	櫻井 淳
沢木 傑間	菅 孝能
中嶋 猛夫	作山 康
小林 郁雄	清水 泰博
宮前 保子	折田 知子
伊藤 光造	松村みち子