

JAPAN URBAN DESIGN  
INSTITUTE

## 都市環境デザイン会議

東京都文京区本郷2-35-10

本郷瀬川ビルテ113

TELEPHONE 03-3812-6664

FACSIMILE 03-3812-6828

# JUDI NEWS

033 NOVEMBER 20.  
1996

発行者

都市環境デザイン会議 広報・出版委員会

- 特集テーマ：関西プロジェクトのランドスケープを探る
- 1. 地域開発プロジェクトにおける  
ランドスケープの持つ意味と役割
- 2. 大規模団地のリニューアルにおける  
都市景観形成への試み
- 3. OCAT 都市の風景を育む  
<駅>から始まるまちづくり
- 4. OAP (大阪アメニティパーク)  
のランドスケープ
- 5. コスモスクエアのランドスケープ

- 11
- 14
- 17
- 17
- 27
- 28

●委員会活動報告

●ブロック例会レポート

●事務局より

●編集後記

特集 1

## 地域開発プロジェクトにおけるラン ドスケープの持つ 意味と役割

増田 昇  
NOBORU MASUDA  
大阪府立大学農学部

## 特集：関西プロジェクトのランドスケープを探る

### 1. 地域開発プロジェクトの持つ課題

過去の地域開発プロジェクトによってもたらされたものは、交通上の利便性や土地の合理的利用による経済的な効率性、あるいは、人工的・工学的な美しさであるといえよう。都市内部や周辺部の自然環境の破壊、長い歴史的な経緯によって培われてきた文化や風土の破壊などの代償によって、非常に便利ではあるが生物が住みづらい人工的環境を招き、非常に清潔で美しくはあるが地域の固有性を喪失した画一的・無機質な環境を招いてきた。特に、近代以降の人類は、自然に対してあまりにも過大な期待と欲求を持ち過ぎたために、自然利用は大規模化、長期化、反復化、加速化することによって、効率性や利便性は獲得されたものの、一方では、自然環境が保有する「可能性と限界性」の範囲を逸脱し、自然の持つ生態システムが崩壊しつつあるといえ、人間と自然、あるいは、都市と自然が不調和を生み出す段階を迎えていたといえよう。これは、近代文明が歩んできたあらゆる面での分化や専門特化の進行が、地域開発においても如実に反映してきた結果といえ、総合的な視点からのアプローチの欠如の結果とも考えられる。

以上のような状況に加え現在進行中の地域開発プロジェクトは、高度経済成長から安定成長への移行に伴って事業の長期化が余儀なくされる状況にある。また、その開発対象地域は人工埋立地などのウォーターフロントや急峻な山麓部へと移行している状況にある。事業の長期化が意味するものは、不確定な要素の増大とともに施工期間の長期化に伴う環境への負のインパクトの増大をもたらすであろう。また、ウォーターフロントや急峻な山麓部での開発が意味するものは、人間生活とともに自然や生物にとって環境圧の高い所での開発といえ、土、水、緑、風などといった自然環境への適合性がより強く求められるようになることであろう。

このような状況の中で、1980年代以降、総合的視点からのアプローチの重要性が再認識されはじめ、各種の開発においてアメニティといった概念が中心課題となってきた。アメニティとは、住み、働き、遊ぶといった都市環境の楽しさに加え、視覚的な景観の快適性、自然環境が与えてくれる安らぎや潤い性、さらには、歴史的建造物や文化資産が与えてくれる文化的雰囲気を含む概念であり、言い換えると、人間が生活する環境の総合質を表すものといえよう。さらに、21世紀を間近にを迎え、都市が都市の繁栄を一方的に追求する時代から都市が自然との共生を図りつつ次世代に受け継ぐ持続可能な繁栄を目指すといったサステナビリティやリ・ジェネラティブといった概念が導入されつつある。これは、都市を含む一定の地域を有機的なまとまりを持った一つの生態系として捉え、崩壊しつつある生態システムの回復と再生を図り、持続的な発展の可能性を高めるといった概念である。この概念は、本来、環境の総合質を表すアメニティの概念に含まれるもの、その重要性からエコロジーの視点として特化されるようになってきている。

### 2. ランドスケープデザインの枠組み

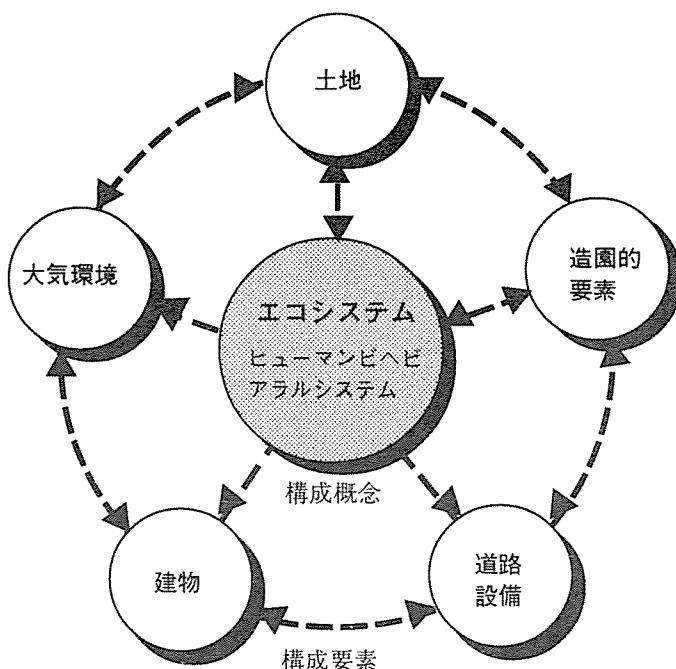
ランドスケープ(景観)とは、環境の基盤的要素である土地自然と人間活動との相互作用によって形成されたものが視覚的に捉えられた事象であると定義でき、土地自然そのものと土地自然に対する人間活動の歴史的な係わり合い(営力)によって変化するものであるといえよう。従って、ランドスケープは、自然および社会システムが投影されたものであり、環境の総合的・総体的な認識ということができる。このことは、1980年代以降の総合的なアプローチが求められる中でランドスケープが着目されてきた所以であろう。

このようなランドスケープを対象とするデザイン

とは、ランドスケープを構成する土地（地形や土壤、水系などの基盤的要素）、大気環境（気象や気候、光環境など）、建築物、道路や設備、造園的要素（オープンスペースや緑、ファニチャーなど）といったそれぞれの要素間の関係を、人間の行動的な視点と自然の生態学的な視点から調節や方向づけを行い、時間的な経過の中で美的統合を図り、環境の総合質を保全・創造することと理解される。より具体には、「都市と自然との関係」、「空間と空間との関係」、「都市と人間との関係」を良好なものにすることといえよう。都市と自然との関係とは、主に建築物や道路・設備と造園的要素の一部である都市広場などの人工的要素で構成される凝縮した構造体としての街空間と主に土地や大気環境、造園的要素の一部である植生といった自然的要素で構成される自然空間（田園、林、森）との関係、あるいは、街空間と地形や水系といった基盤環境との関係を意味する。空間と空間の関係とは、街路や広場のような構造的に取り扱われる空間と樹林地や植栽地のような風景として取り扱われる空間との関係、あるいは、屋内空間と屋外空間との関係を意味する。また、都市と人間との関係は、職・住・遊、それぞれの空間の配置関係やそれらの空間をつなげる交通との関係を良くすることを意味する。

以上のようなランドスケープデザインのプロセスは、4つの段階が考えられ、第1の段階はランドスケーププランニングと呼ばれるもので、生態学を基礎として地域スケールでの土地利用の適合性を評価し、土地利用計画と地形構造の設定へと導く段階である。第2の段階は、サイトプランニングと呼ばれるもので、計画敷地の自然的、社会的な潜在力を分析・評価し、それに適合した利用計画を立案し、その空間の基本的な構成を導く段階で

#### ●ランドスケープデザインの枠組



ある。第3の段階は、概念的な空間に特定の質を与えるデザインの段階であり、第4の段階は、保全・創出された環境を管理するマネジメントの段階である。これら4つの段階は、いまでもなく、環境の総合質の保全と創出を図るために、一連のものとして扱われることが重要である。

#### 3. 地域開発プロジェクトにおけるランドスケープの持つ意味と役割

ここでは、近代化の中で培われてきた経済的効率性といった一元的な価値観から、環境の総合質の保全や創出といった総合的な価値観への転換が求められている中で、事業の長期化と環境圧の高い地域での展開が予測される現在進行中、あるいは、今後の地域開発プロジェクトにおけるランドスケープの持つ意味と役割を考えるとともにランドスケープデザインの展開の方向性を探る。

##### [環境の基本的枠組みとしてのランドスケープ]

前述したようにランドスケープとは、環境を構成する諸要素間の関係を調節する基本的な枠組みを表すものということができ、地域開発プロジェクトにおいては、自然環境の保全と地域開発との関係、開発地域と周辺地域との視覚的、行動的、生態学的な連携、開発地域の全体環境と開発地域内の地区環境との関係、地区内の空間と空間との関係などといった環境を総合的に形成していく上での地域の「空間構成」を表すものと考えられる。従って、従来、地域開発を誘導してきた道路や設備といった機能的なインフラストラクチャーに変わり、ランドスケープは新たに地域開発を誘導する「環境の基本的枠組み」として位置づけられるべきものであろう。

このようなランドスケープは、失われつつある地域のアイデンティティの再生や醸成を図り、地域性や場所性を持った空間を保全あるいは創造するうえで重要な役割を担うものといえよう。また、破壊されつつある地域の生態システムの保全や再生を図り、持続的な代謝・循環機能を持った空間を保全あるいは創造する上でも重要な役割を担うものと考えられる。

以上のランドスケープの意味・役割を踏まえて、ランドスケープデザインの展開をランドシステムと、オープンスペースシステムの二つの観点から述べる。

##### [ランドシステムに立脚したランドスケープ]

温帯モンスーン気候と急峻な山地地形を背景に豊かな水系と多様な地形が育まれてきたわが国の国土環境のもとでは、農村集落や近代都市の礎ともなった城下町に見られるように、地域の生態システムとともに社会システムが水系と地形に深く係わりあって形成、維持されてきたと考えられ、そこでは、多様で個性的なランドスケープが維持・

展開してきたといえる。従って、わが国のランドスケープは、人間活動の反映としての土地利用が水系と地形によって形成されるランドシステムの上に投影されたものであるいえよう。特に、ウォーターフロントや急峻な山麓部といった環境圧の高い地域で事業が展開されつつあるプロジェクトでは、地域のランドシステムと人間生活に係わる履歴を読み取り、地域のコンテキストの中でランドスケープデザインが展開されることが基本となろう。そのためには、ランドシステムの保全と再生、あるいは、創出に係わるランドフォーメーション(地形構造)の設定とそれに適合した土地利用計画が重要な課題となるとともに、ランドフォーメーションと地形の上部に展開する植生イメージや建築の群景観との調和が中心課題となろう。

#### [オープンスペースシステムに立脚したランドスケープ]

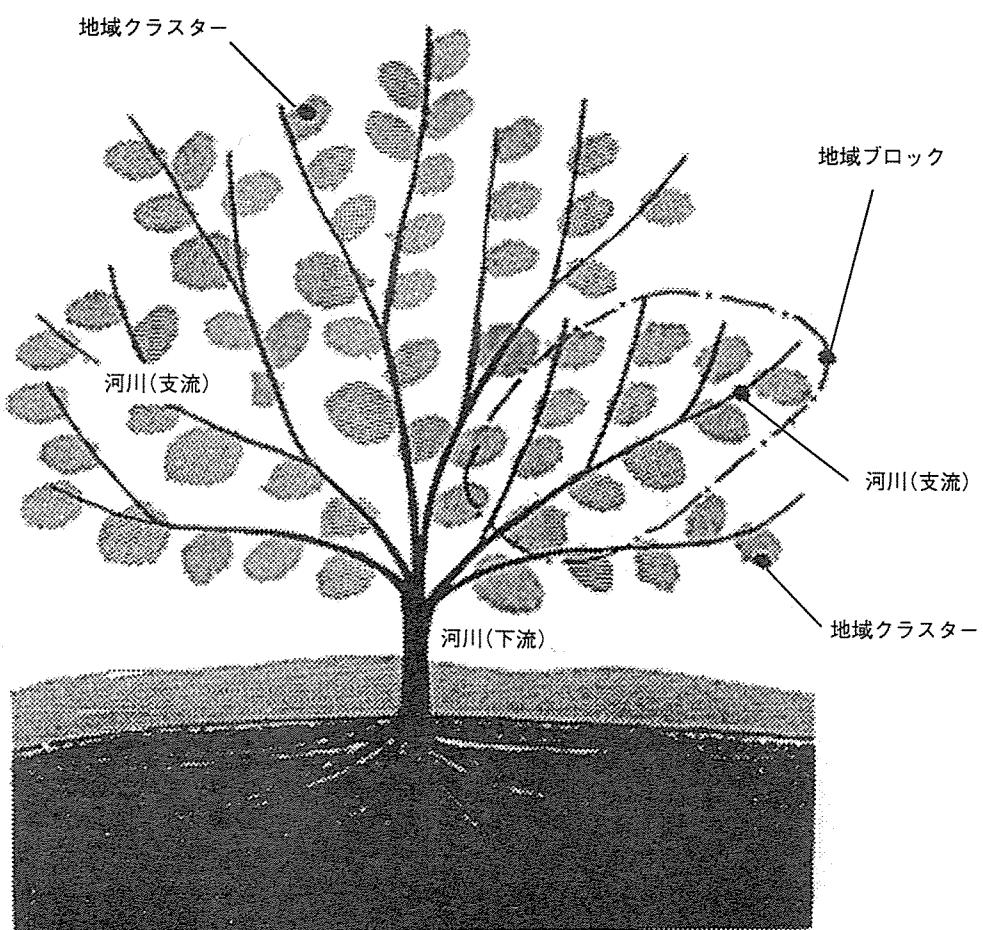
前述したように、事業の長期化に伴う不確定要素の増大とともに施工期間の長期化に伴う環境への負のインパクトの増大が予測される地域開発プロ

ジェクトにおいては、将来の土地利用や施設需要などの不確定要素に対するフレキシビリティの担保とともに環境への負のインパクトの軽減が大きな課題と考えられる。

このような状況の中で、将来へのリザーブ用地としての公共用地の取得が公園の発生の源ともなったことにも見られるように、オープンスペースは本来機能が限定されない空間属性をもっていることから将来へのフレキシブルな展開を担保する上で重要な空間と位置づけられる。また、オープンスペースには、土壌や植生、水といった豊かな自然要素を展開させることができることから、劣化した環境の早期再生を図り地域の持続的な生態システムを回復させる上で重要な空間と位置づけられる。

従って、上記のような課題をもったプロジェクトでは、オープンスペースに立脚してランドスケープデザインが展開されることが基本となるが、オープンスペースは環境を構成する諸要素の移動や流動を担う動的な空間属性をもっていることからシステムとして取り扱うことが求められる。

#### ●水系を基調としたオープンスペースシステム



(地球環境関西フォーラム)

## 大規模団地のリニューアルにおける都市景観形成への試み

＜香里団地の再生にあたって＞

角方利幸

TOSIYUKI KAKUHOU

住宅・都市整備公団関西支社  
改善業務部改善計画第一課

樋口信子

NOBUKO HIGUTI

樋口都市設計

### 1. はじめに

住宅・都市整備公団では、昭和61年度より、居住水準の向上・土地の適正利用を図るため、昭和30年代に管理開始した賃貸住宅について建替事業を実施してきたが、近年、戦後初期を代表するような大規模団地の建替事業に取り組む段階となっている。

その最初となるのが、昭和30年代初期に建設された香里団地の再生事業である。大規模団地の建替においては、地域に与える影響が大きく、単なる「建替」ではなく、公共施設部分等を含めて「団地(まち)全体の再生」を目指すべきであるが、特に香里団地はその大半が公団賃貸住宅で占められているため、公団が主体的に検討を行っていくことが求められている。

また、大規模団地の再生事業は、長期間を要し、公団内外の多数の人々の参加によるところとなるが、「再生香里団地」のアイデンティティを創り出すためには、今後の計画・設計のよりどころとなるものを定めておくことが重要である。

このような認識にたち、「香里団地をどのようなまちとして再生していくのか」について、基本的考え方や具体的なイメージを明らかにすべく「香里団地景観形成基本コンセプト」を作成するところとなった。

なお、ここでいう「景観形成」はいわゆる建物や屋外空間の表層デザインだけを意味しているのではなく、「景色や趣を醸成するに必要なことがら一例えれば思い出に残る樹木を組み入れた情景やお年寄りと子供が微笑ましく遊ぶ情景、好みの住宅で豊かに生活する情景、自分で育てた花を慈しむ情景、等々人間の心の機微に触れるような景色の創り方」まで考えた広義な意味で捉えている。

### 2. 香里団地及び再生事業の概要

香里団地は大阪府北東部の枚方市(人口約40万人)南端にあり、大阪都心からは約15km、京都からは約25kmの距離にある。

当初事業の概要は表-1の通りで、我が国で最初の土地地区画整理事業による大規模ニュータウンとして誕生し、当時は東洋一のニュータウンと言われた。公団賃貸住宅は4,881戸で計画戸数の約8割を占めている。建設当時から30年あまりを経た今、建物は老朽化しつつあるが、緑豊かで、極めて良好な住環境を形成しており、その景観(ランドスケープ)は香里団地内にとどまらず、市全体の中でも高く評価されるところとなっている。

再生事業については「21世紀に向けての先進的・先導的なまちづくりのモデルケース」として再生を図る必要があることから、「大規模団地建替学識者懇談会」を設置し、公団内外からの多面的な意見や助言を得て事業推進を図っている。

また、前例のない取り組みであったため、まず

全体計画の内容や構成、地区毎の計画・設計の進め方等の方法論についての検討が必要となり、平成5年に「事業展開に不可欠な計画の基本的量と枠、主要な部分の土地利用、特に意図して設ける空間の特色等」について「香里団地再生グランドプラン」を策定した。

その後グランドプランを具体化する段階に入り、ここに示す「景観形成基本コンセプト」の策定をはじめ、様々な検討を行っているところである。

#### 香里団地の当初事業の概要

●事業名称	枚方都市計画香里土地区画整理事業
●施行者	日本住宅公団(現住宅・都市整備公団)
●施行面積	155.2ha(内公団賃貸分約50ha)
●計画戸数	5,850戸
●計画人口	22,000人
●施行期間	昭和32年7月～37年6月

### 3. 景観形成コンセプト

香里団地を始め、大規模団地(ニュータウン)は既に地域社会の一部となっており、団地内の道路、公園などは公共施設として位置づけられている。このため主要な都市基盤は整備されており、「まちの骨格」は、ほぼ規定されている。また、再生事業の特徴として、土地利用の改善、戻り入居等の問題、既存施設の更新・保全問題もあり、景観形成のみならず計画全般にかなりの課題がある。

こうした状況のもと、住宅供給計画・施設導入計画等に先行して、街の望ましい姿を具体的に描くことになる「景観形成基本コンセプト」を作成するに当たり、何を決めるべきか、また決めてはいけないことは何かと言うことが大きな問題となつたが、以下のような考え方のもとに、計画・設計の指針となる事項を示すことになった。

①建物の形態規制を内容とするガイドラインではなく、再生事業の主体としての公団のまちづくりの考え方、形成したい景観のイメージを示すものとする。

②地域の景観としてのあり方－景観形成の理念及び遠景としての香里団地全体の見え方－を設定する。

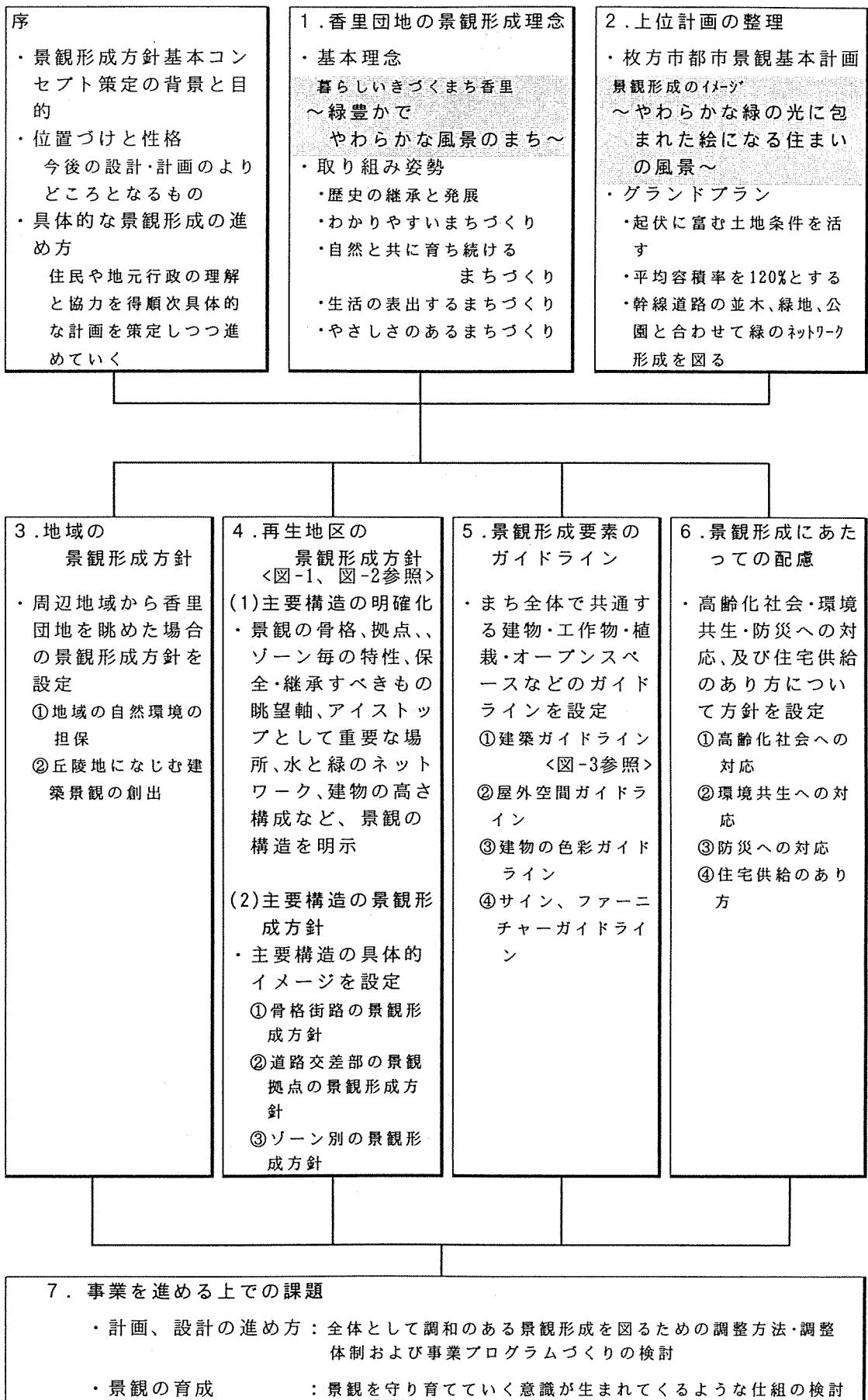
③継承・保全すべき物、景観を明示する。

④まちの骨格となる部分－幹線道路沿道、景観拠点(主要交差点)、立地条件等により性格付けされた住宅地の区分、各々についての空間デザインの方針を明らかにする。

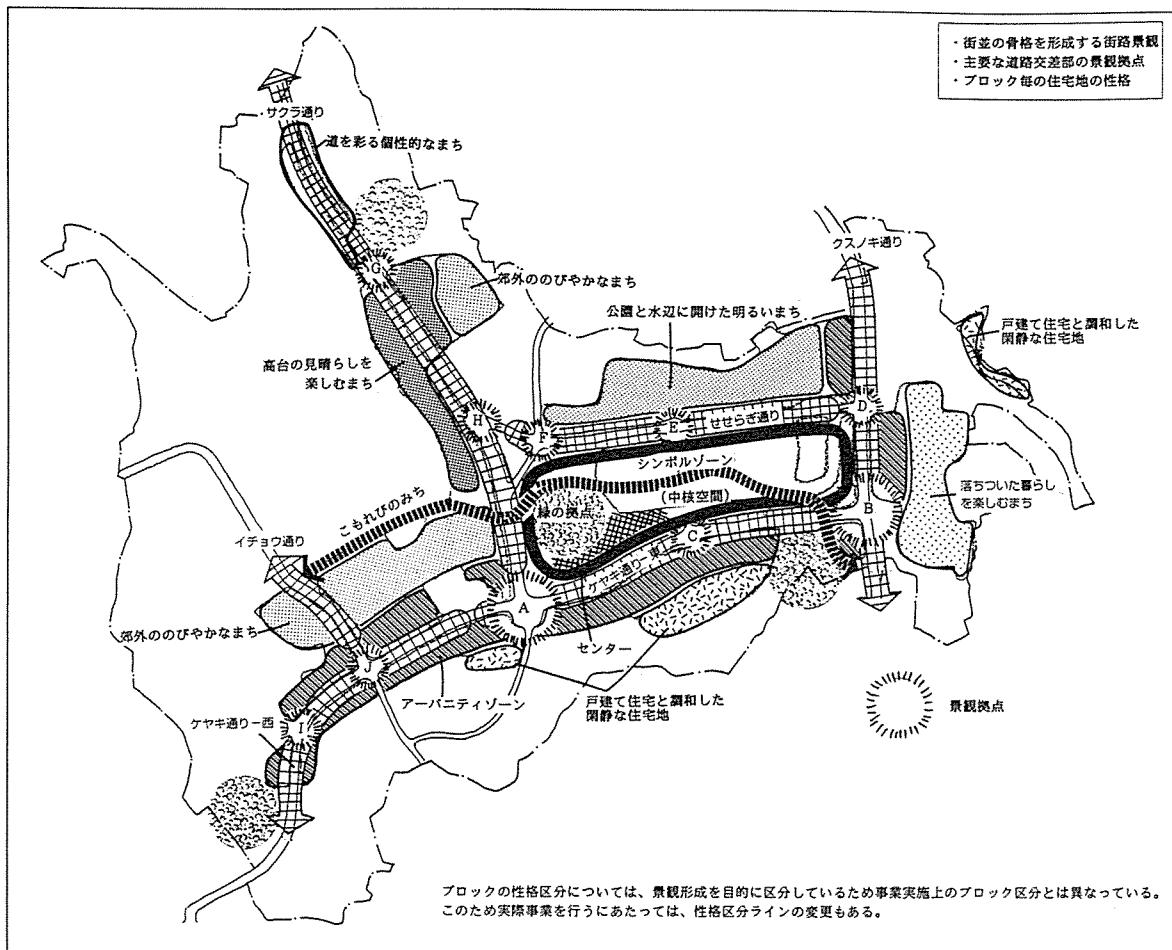
⑤設計条件の如何に係わらず、生活の表出する住戸・住棟の設計方針等や景観を醸成して行くための居住者との係わり方などについては、まち全体で共通する事項について、現段階においても一定の方針を示しておくことが可能であるため、これを「ガイドライン」として示す。

以下にその具体的な内容を紹介する。

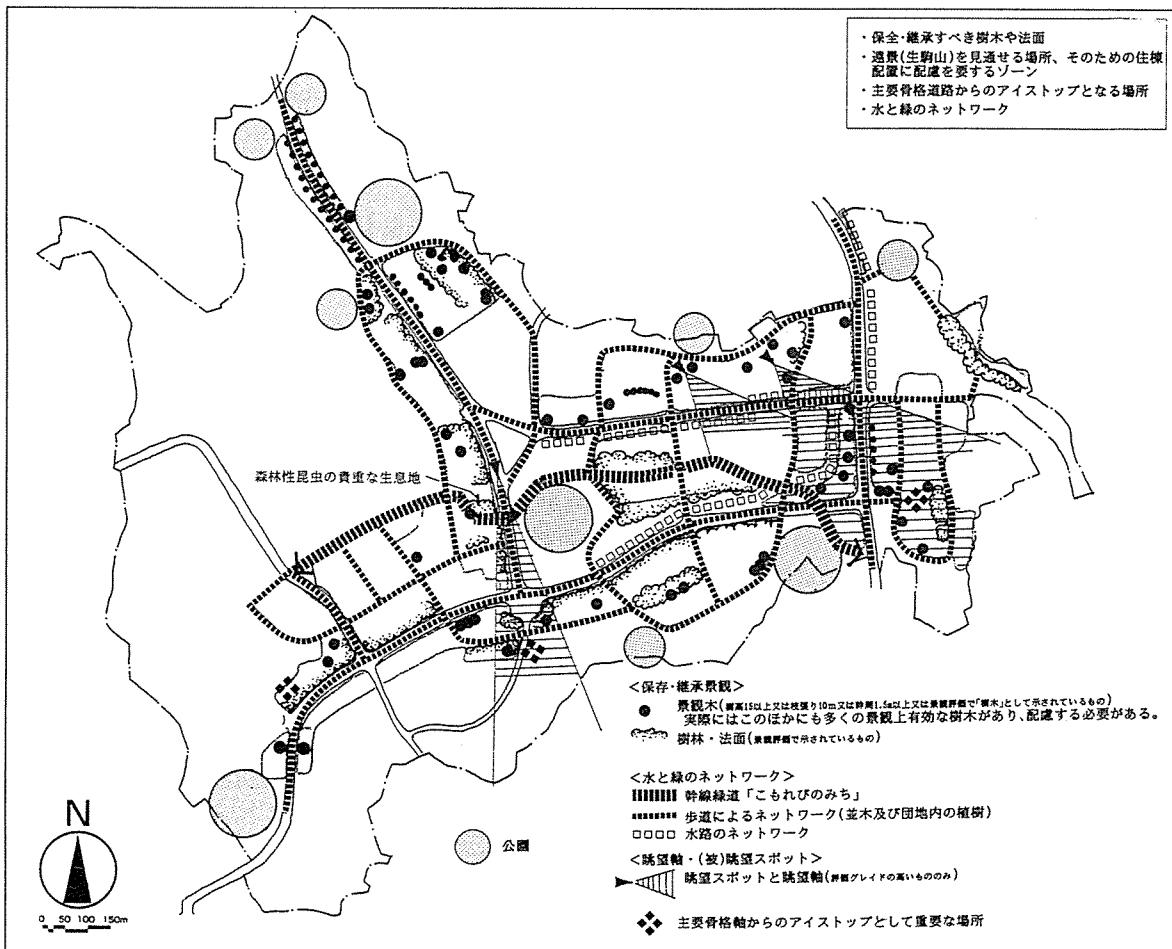
## 景観形成基本コンセプトの構成



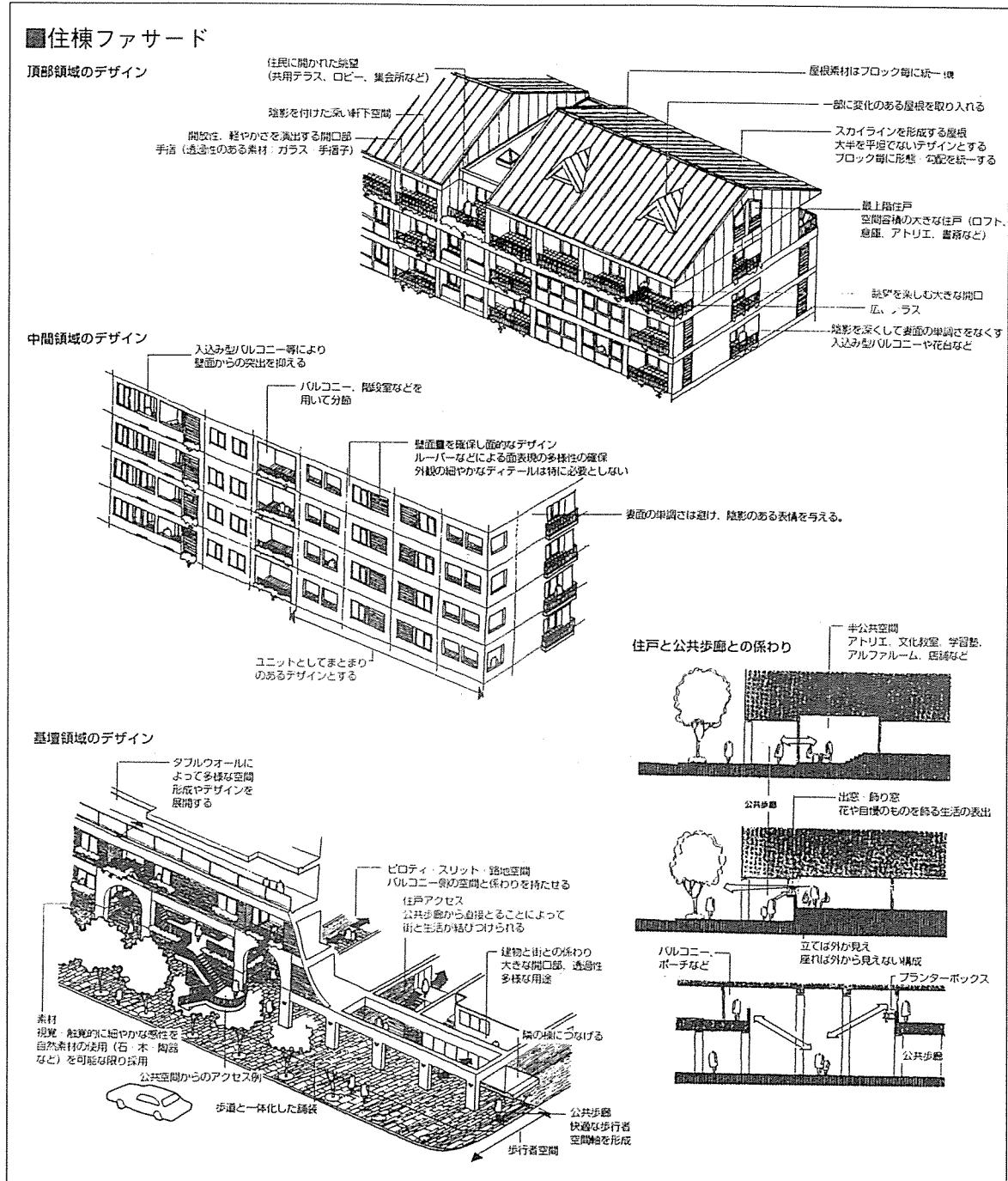
図一 1 景観構成概念(1)－景観の主要構造



図一 2 景観構成概念(2)－保全継承すべきもの



図一3 建築ガイドライン(一部)



#### 4. 今後の展開に向けて

香里団地の再生事業はいよいよ事業実施という段階に至っている。再生事業の計画・設計を進めるに当たっては、住民の生活や公共施設の整備に関するものもあり、景観形成基本コンセプトを基本方針として居住者や地元公共団体等の理解と協力を得、順次具体的な計画を策定しつつ、事業を実施していくものとなるが、記述のとおり、その内容は、細部までの規定ではなく、方針・イメージで表現されているため、フレキシブルな部分が少なくない。このため協力事務所や公團担当者の変動等に関わらず、継続的に事業をコーディネイトしていく体制づくりが重要である。

また、景観形成上の効果等を考慮した上で事業範囲や基盤施設部分の整備についての関係機関との協力・調整体制づくり等も重要な課題であり、事業の推進に合わせて検討を進めていくこととしている。

なお、景観形成基本コンセプトは、(株)市浦都市開発建築コンサルタント、(株)遠藤剛生建築事務所、(株)現代計画研究所、(株)坂倉建築事務所]に提案を求め、更に学識経験者等の助言や公團ワーキンググループ独自の検討を加えて策定したものである。

## OCAT 都市の風景を育む <駅>から始まる まちづくり

小浦久子  
HISAKO KOURA  
大阪大学工学部建築工学科

### 1. 湊町地区開発とOCAT

大阪市の中心業務商業地区の南端に位置する湊町地区は、旧国鉄貨物ヤード跡地を中心にした約17.5haの開発地区である。地区内にJR関西線難波駅(旧湊町駅)があり、都心機能の拡充を図る拠点地区として、昭和60年頃から整備計画が検討されてきた。平成元年に新都市拠点整備事業(現在は街並み・まちづくり総合支援事業)による総合整備計画が策定され、関西国際空港と直結する都心ターミナル機能を核とした複合機能開発が位置づけられた。OCATは湊町地区の第1期開発プロジェクト(約1.6ha)であり、空の時代の新しい<駅>として、平成8年3月にオープンした。

OCATは、関西国際空港と一体的な交通空間としてチェックイン機能や情報機能をもつとともに、鉄道駅(連続立体交差事業)、バスターミナル(都市計画施設)、高速道路ランプ(立体道路制度)、交通広場(再開発地区計画2号施設)と地下駐車場が立体的・複合的に1つになった都市施設である。第1期開発では、交通と情報の多様なネットワークのジャンクションとして人が都市に出会う新しい<駅>づくりをめざしている。

多くの事業者と多様な施設整備が関わっているこの複合的な開発において、まちの風景を計画していくためには、①複合的な施設空間の総合的デザイン、②新しい<駅>として都市とつながる環境デザイン、③段階的開発による大規模プロジェクトのデザイン・プログラムを考えていく必要がある。

### 2. 複合空間のデザイン

OCATは、見た目はひとつの施設であり、1敷地の開発であるが、その中の空間は複雑に分割されている。鉄道、道路、広場、建築物等が、構造上は一体的であるにも関わらず、それぞれの事業主体がそれぞれに計画し設計した。複数の敷地の個々の開発が積み重なって都市環境が形成されていくのと同じことが、ひとつの都市施設整備の中で立体的に起こっているようなものだった。立体的であることに加えて、土木と建築という構造に対する考え方の異なる空間が共存するという難しさもあった。

例えば建物内に入ってくるランプを支える橋脚は開発敷地内にあり、建物の北の玄関の空間を構成する要素でもある。このランプを土木構造物というだけでなく、空間デザインからその構造や設計条件を決める方法はないかと探ったが、建物の外にある部分は道路構造物と仕分けされ、橋脚のデザインの枠を越えることができなかった。また北の玄関空間はこの他に、地下の鉄道構造物上にあるポンテ広場(新都市拠点整備事業)、公共地下道(街路事業)、それに建築物と公開空地のデザインが関わる。

このような複合空間の総合的なデザインの進め方は、開発地区的デザイン・コントロールの議論と同じで、これをひとつの環境としてデザインし個々の設計条件(ガイドライン)を決める方法と、コンセプトの共有化と協議によって個別の設計をまとめる方法がある。ここでは結果的に、多くの場合後者の方法で進められ、新しい都市空間の可能性を示した。しかしこのような一体化的な複合空間の環境デザインの形成においては、総合的な

●OCATの北の玄関空間



プロジェクトマネジメントのしくみをつくっておく必要があったと思う。

### 3. まちと関わる＜駅＞の風景

＜駅＞づくりをテーマにした第1期開発において、多目的広場(ポンテ広場)と公共地下道(OCATウォーク)は、＜駅＞とまちをつなぎ、人々がまちと出会う場として、第1期開発のテーマを表現する中心的な環境施設である。

ミナミと湊町をつなぐOCATウォークは本来道路である。そのゆるやかに波打つガラスブロックの光の壁にはネオン管が組み込まれ、その色や発光パターンを変えることで、動きや明るさの変化が生まれ、都市の気配や時間の流れを地下環境に伝えていく。まちから＜駅＞への移行空間として計画されているのである。この光の壁にはガラス工芸作品が入った透明なブロックがはめ込まれている。現在は、かつて海であった湊町をイメージする作品を並べているガラスブロックギャラリーである。これが大阪のまちをかいだ見る窓として使い込まれていくことを期待したい。

地下レベルのポンテ広場には大きな虹のモニュメントが降り立ち、出会いの場を演出している。地下レベルを歩行者の主要動線として広場を地下におくことで、高速道路と幹線道路が交錯する地上を離れ、人の目に映るまちの風景を再構成し、地上とは異なるまちの風景との出会いをつくりっている。

都市のランドスケープは、空間のデザインだけではなく、そこでの人々の動きや集まり方、場の使い方の自由度から生まれる賑わいなど、空間と人がつくる風景である。また都市は立体的・時間的な空間であり、見る場所によって、また時間によって、様々

な風景が現れてくる。

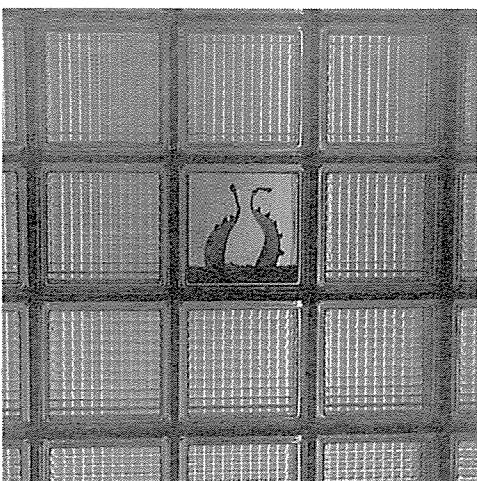
ここでは夕闇がせると、OCATウォークが青く光り、広場の外周の青いライトと連動する。また、建物の窓のライトアップと最上階の星屑のようなきらめきの下で、正面の一直線の赤いネオン管が存在感のある夜の風景をつくっている。

### 4. プロセス・プランニング

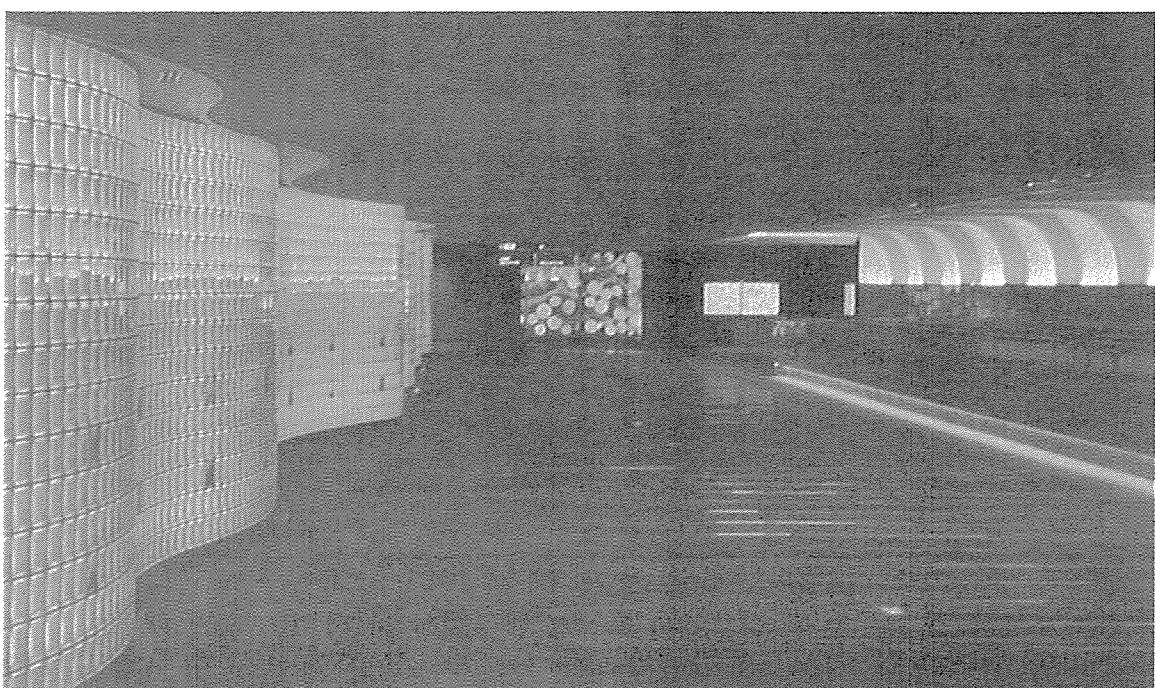
湊町地区は現在、土地区画整理事業と併せて段階的に開発が進められているところである。その意味では、今はまだ地区の新しいランドスケープは見えていないともいえる。ひとつひとつの段階で実現される環境デザインをつないでいくことが、都市のランドスケープの形成につながる。

地区的開発内容については、まず総合整備計画で土地利用計画を決め、基本構想で地区全体のスカイラインの考え方やオープンスペースのネットワークの考え方等の空間構成の方針を決めた。再

#### ●ガラスブロックの光の壁：OCATウォーク



●光の道：OCATウォーク

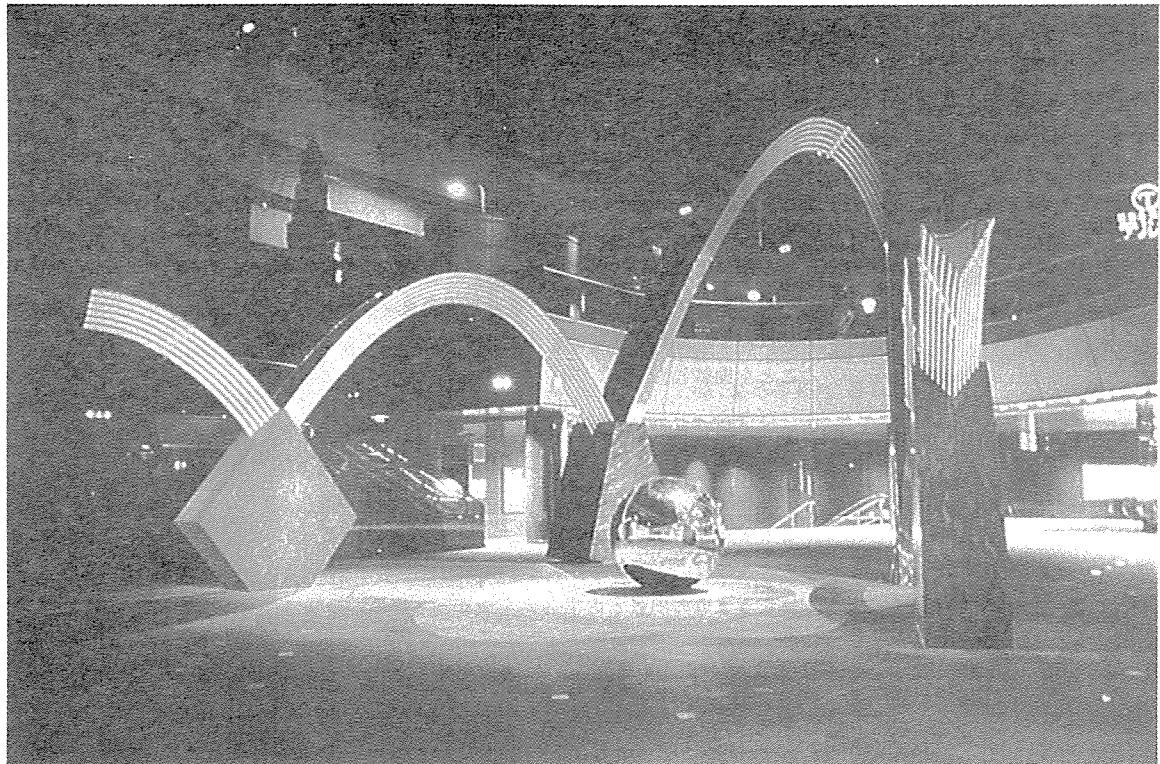


開発地区計画では、開発規模や基盤施設等の開発フレームは示しているが、環境デザインについては明文化していない。現在、開発協議会による基本計画とデザインガイドラインの策定作業が進められており、このデザインガイドラインが今後は個々の施設整備の指針となる。

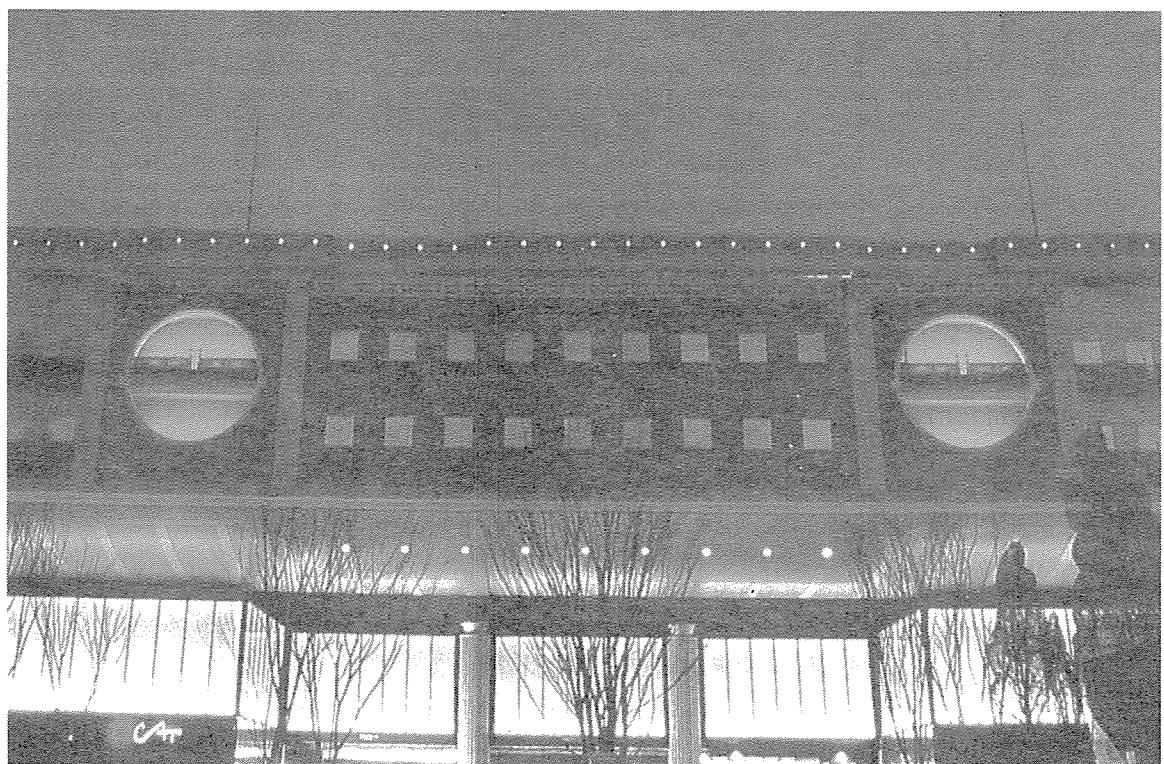
この10年ほどの間にも、社会環境や開発ニーズは変化している。長期的な開発において、ガイドライ

ンがどこまで地区的風景の全体像を伝え得るか、また全体像を示すべきなのか、というとなかなか難しい。むしろプロセス・プランニングにおいては、各段階ごとの整備コンセプトを実現化し、それを積み重ねていくことを通じて、まち全体のイメージを共有化していくことが基本になる。その中から新しいまちのランドスケープが見えてくる。

#### ●都市の風景に出会う広場：ポンテ広場



#### ●OCAT夜景



# O A P

(大阪アメニティパーク)  
のランドスケープ

植田直樹

NAOKI UEDA

三菱地所株式会社

## 1.O A Pの開発コンセプト

O A P(大阪アメニティパーク)は、大阪市都心部の工場跡地を中心に、約7haを再開発するプロジェクトである。

旧三菱金属(株)大阪製錬所は、大阪市北区天満橋の大川(旧淀川)に隣接した土地で、明治29年の官営工場払い下げ以来約百年にわたって非鉄金属の製錬を中心に操業を続けてきた。しかし周辺土地利用の変化により移転することとなり、その跡地を三菱マテリアル(株)と三菱地所(株)が共同事業として再開発することとなった。

平成元年12月に当時まだ全国で2番目の適用であった再開発地区計画制度により、開発に関する方針、建築物の規制ならびに公園や道路等の主要な公共施設整備内容などが都市計画決定され、平成4年7月の着工を経て、平成8年1月に、超高層オフィス、都市型ホテル、ホテルアネックスからなる「O A Pタワーズ」が竣工した。さらに現在、都市型高層住宅が建設中である。

O A Pは大阪市中心部にありながら、大川の水辺に拡がる毛馬桜ノ宮公園と直接に隣り合い、豊かな水と緑に囲まれた良好な環境にある。このような恵まれた立地条件を最大限に活かすため、「水と緑と光にあふれた複合都市空間の形成」を開発の全体コンセプトとし、その実現のために、次のような基本コンセプトを設定した。

①既成街区と計画地および大川の融合を図るために、碁盤目状の既成街区に配慮した街から川への

地域軸を設定し、これに基づいた計画を行う。

- ②地域軸に対し緩やかに蛇行する川と調和した景観を形成するために、高層各棟を雁行配置する。
- ③開発の中心となるオフィス棟を周辺に対して優しい形態とするために、円筒型に近いフォルムとし、他の棟も同様の柔らかいデザインとする。

## 2.ランドスケープの視点からみたO A P

近年の都市環境に対する社会的な意識変化により、法規制による許認可対応はもとより、利用者に対するプロジェクトの差別化の点からも、開発における街づくりの視点や都市環境への配慮が重要になってきている。その意味で、O A Pの恵まれた環境をどのように利用者に提供するかは外部空間計画の大きな課題であった。そのため、定められた要件整備や単なる修景だけではない環境デザインを念頭に、公園・道路そして公開空地からなる外部空間を、①街区全体の統一性、②周辺域の都市構造・自然環境・歴史風土の活用、③O A Pのアイデンティティの表現、を基本コンセプトに設定し、トータルな視点からのランドスケーププランニングを行っている。

さらに特徴的なのは、建築空間と外部空間が密接に連携して一つのランドスケープを形成している点にある。建築計画ではオフィスとホテルの異種用途間の接点となる空間を、賑わいと交流の空間「桜広場」としたが、地域軸に配慮した配棟計画によりそのゾーンは街と川を結ぶ方向性も同時に

●OAPタワーズ全景



獲得している。一方外部空間計画では、O A P の最大のアメニティ要素を水の存在と考え、それをいかに来街者に提供するかという視点に立ち、既存市街地側から大川の水辺へ向かう方向性を持った空間構成を、水をモチーフに演出することとした。その結果「桜広場」が一層重要な意味を持つことになり、市街地側の東天満公園に発した水と舗装仕様の連続による流れのイメージが、「桜広場」を抜け、川へと拡がっていくというデザインに結実した。この「街と川をつなぐ新しい流れ」は、O A P のランドスケープの根幹をなす空間構成であり、以前は壁として存在した工場が再開発により生まれ変わり街と川の新しい関係を創り出すというO A P の理念を表現している。

### 3.O A P のランドスケープの特徴

川側では河川敷を一部提供することにとどまらずに、計画地川側の公園を全面にわたり再整備しているため、O A P の特徴を充分に發揮することができた。河川敷と計画地の高低差を処理する工場時代の擁壁を撤去したあとの堤防定規断面設置を逆に利用して、歩行者動線として重要な部分の堤防は階段に、植栽部分の堤防は敷地内と一体的に造形された法面植栽に整備している。そのため川側からの視覚的圧迫感が軽減し、まとまりのある緑が可能になっている。

さらに河川管理者である大阪府による親水護岸整備が、「桜広場」の川側正面に実現することができたので、現在は水上バスも停留する結果となり、地域軸はより魅力あふれる賑わいの空間として整備された。

また、敷地内と公園内の構造物や植栽を官民同じ仕様で整備すると同時に、階段や通路を官民境界沿いに設置することで管理区分を柔らかく表現させているので、来街者に河川敷を意識させない拡がりのある水辺空間が実現できた。

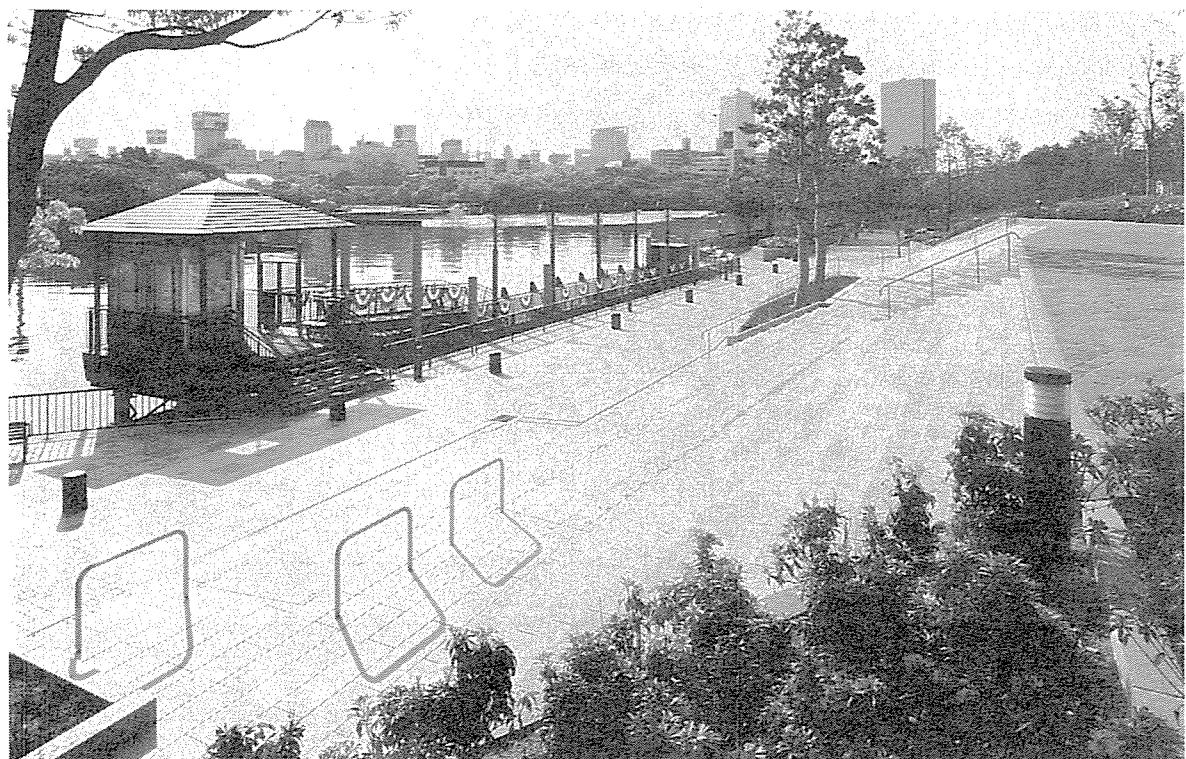
こうした土地所有区分にとらわれない空間創造は、三角形から矩形に拡大された東天満公園(街区公園)と容積移転された民地が一体で一つの街区を形成する西側の東天満公園ゾーンの計画でも行っており、民地側に設置された湧水モニュメントから湧き出した水の流れが、水のうねりを表現しながら滑り台や砂場・ラダーの機能も持たせた公園側の児童遊具と連携して、街区全体で一つのストーリーを感じられるようにしてある。

なおこれらO A P のランドスケープ形成には、事業者に加え、大阪府や大阪市といった行政当局における理解と協力によるところが大きかった。

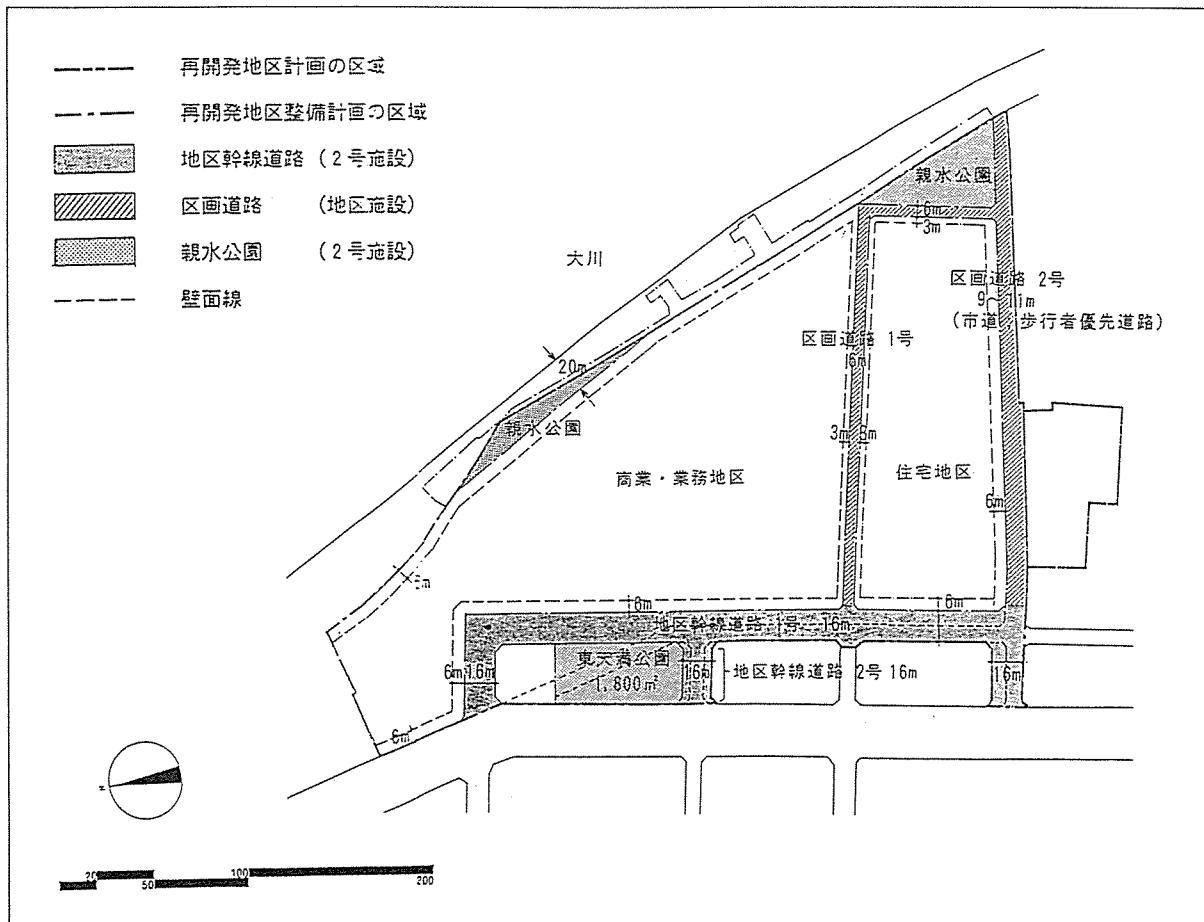
緑の計画は既存の公園緑地系統との連続性や、川からの、そして川への景観に配慮して行っている。また既存公園内の樹木を保全するため、一本ごとに事前樹木調査を実施したうえで平面計画を行っており、支障となるものは可能な限り移植した。一部の樹木は嵩上げ盛土工法等の採用によってその場所に存置させている。

アートの計画では「桜広場」から川沿いにのびるプロムナードに沿って彫刻を8基設置し、水と緑とアートに囲まれた空間「彫刻の小径」を計画した。このプロムナードは住宅棟東側に計画中の文化施設や重要文化財「泉布観」と「桜広場」をつなぐ動線としての意味も持ち、O A P により一層の魅力を与えていている。

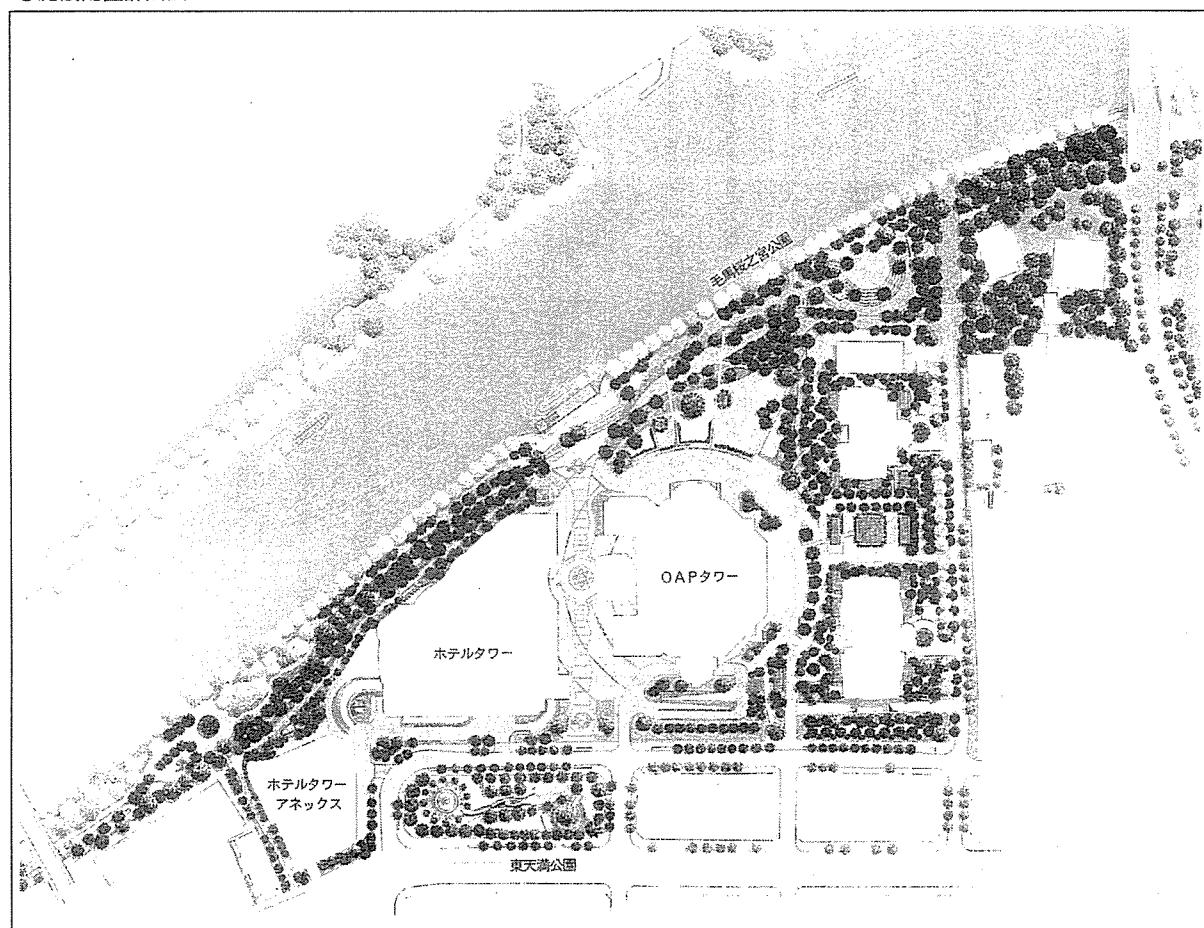
●OAPタワーズの動線と連携して整備された毛馬桜宮公園の大階段と親水護岸



●土地利用計画図



●施設配置計画図



## コスモスクエアの ランドスケープ

河端秀直

KAWABATA HIDENAO  
株式会社日建設計

### 1. 地区の概要

コスモスクエアは、大阪市西部の臨海地域に埋め立てられた咲洲(南港)の北地区に位置する約150ha(既存埋立地は約70ha)の開発エリアであり、2008年のオリンピックのメイン会場を計画している舞洲(北港北)や現在埋立工事が進行中の夢洲(北港南)とともに、臨海部における新都心の建設を目指に進められている「テクノポート大阪」計画の先駆的プロジェクトである。

大阪市の都市構造の骨格である湾岸軸と南北都市軸の交点に位置し、陸海空の交通条件に恵まれた立地条件を活かし、既に、インテックス大阪、大阪ワールドトレードセンター、アジア太平洋トレードセンター等のコンベンション施設をはじめ、ファッショングや情報等に関連した企業の研究開発施設や業務施設が立地している。

現在建設中の南港海底トンネルが完成すると、道路及び地下鉄による都心からのアクセスが大幅に改善されるとともに、社会経済の低迷の中で沈滞化している施設立地動向に弾みが付くものと考えられる。

### 2. 再開発地区計画とガイドライン

コスモスクエアが位置する南港は、公有水面埋立事業により造成された埋立地であり、まちづくりの誘導については、主としてその事業主体である大阪市港湾局の指導の下に行われることを基本としている。

ただし、次世代に向けた新都心創造に相応しい有効かつ高度な土地利用と良好な市街地環境の形

成を、立地企業と公共との協働により実現するとの必要性から、臨海部では全国で初めて建設省所管の再開発地区計画制度を適用した。

まちづくりの基本的な方針および建築制限等については、再開発地区整備計画に盛り込まれているが、広大なエリアの開発であり、短期間ではすべての施設の立地が具体化しない状況のなかで、整備計画の内容自体は曖昧さを含んだ内容となるざるを得なかったため、上記の整備計画を補完する目的で、開発者としての大阪市は「まちづくり要綱」を、事業者を含めた開発協議会としては「デザインガイドライン」をまちづくりの具体的な誘導指針として取りまとめるとともに、事業者自ら調和のとれた良好なまちづくりを実践している。

### 3. まちづくりの具体的方針

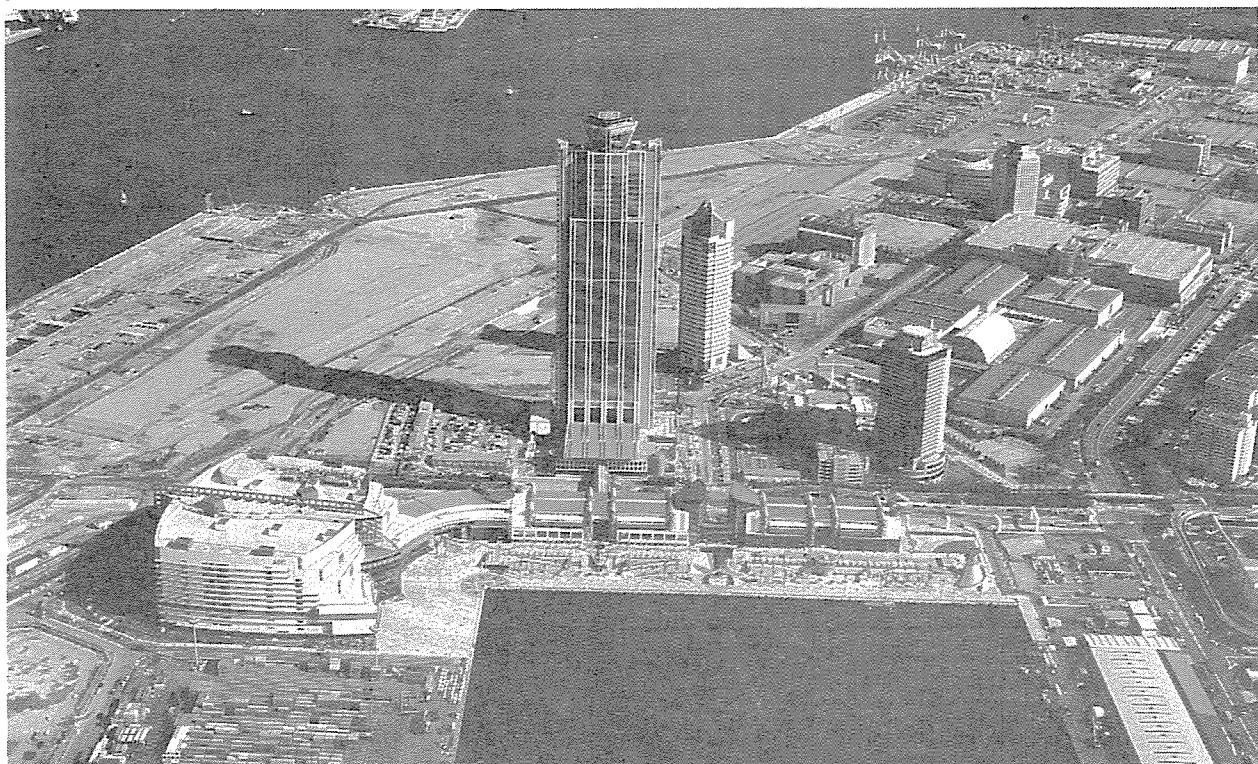
#### ■壁面後退による歩行者空間の充実

各街路に沿って壁面位置の制限を加えるとともに、壁面後退によって確保された空間を活用して歩道の拡充を図るとともに、街路樹と調和した植栽スペースを確保することによって、歩行者空間の充実を図っている。

舗装材の基調色や街路樹の樹種等の仕様については、通りごとに特色ができるよう基本方針を設定するとともに、歩道と壁面後退部分が統一した仕様となるよう取り決めている。

なお、舗装材については、当地区が埋立地であり、未だに地盤沈下が収束していないことを考慮し、原則としてインターロッキングブロックを採用している。

●コスモスクエア全景



### ■公開空地の確保

一定規模の公開空地を確保することを再開発地区計画による容積緩和の条件とともに、単に公開空地率を確保するだけでなく、スーパーブロック内で隣接する事業者と調和したレイアウトやデザインとするよう協議・調整している。

### ■緑豊かで彩りのある植栽計画

街路樹については、潮風に強いものの中から通りごとに特色ある樹種を選定している。

宅地内の公開空地についても、街路樹と調和した樹種を選定することとし、公民の境界領域を挟んで一体的で緑豊かな街路空間づくりを行っている。

また、街路に面した植栽スペースについても、各事業者が創意工夫を凝らして、四季折々の花が咲く低灌木を配するなど、歩行者空間の演出に努めている。

### ■スーパーブロックと通り抜け通路

街路からの制約を避け、一体的に調和のとれたまちづくりを推進するとともに、安全で快適な歩行者空間を創出するため、当該地区ではスーパーブ

ロック方式の開発を採用している。

集客を前提とした西側のゾーンでは、建物内や敷地内を一般に開放しているため、ブロック内を通過する自由な動線が確保されているが、東側の研究開発を中心としたゾーンでは開放性の低い建物でスーパーブロックが形成されているため、敷地境界を利用してブロック内を貫通する通り抜け通路を確保し、歩行者空間を充実している。

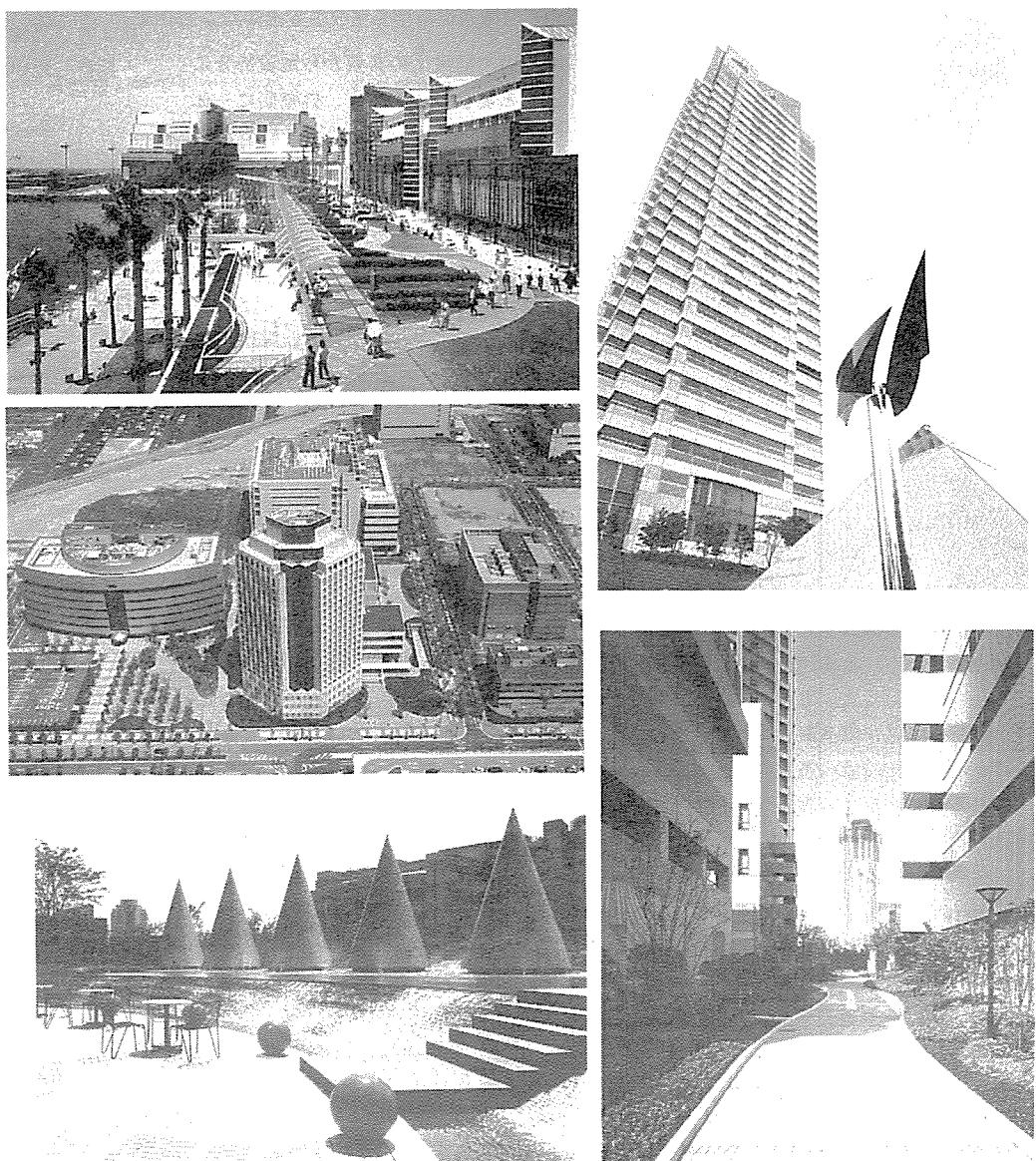
### ■親水空間の演出

ウォーターフロントに立地するコスモスクエアにおいて第1期地区で唯一水際線に直接面しているATCでは、既成市街地では体験できないエキゾティックな空間演出を図るとともに、この街を訪れる人が様々な角度から大阪港や夕陽を眺めながら、憩い・安らぐことができるようデッキや階段状の広場を設けている。

また、東側の内陸部からウォーターフロントへつながる動線や視線を確保するよう、建物配置や建築計画に配慮している。

### ■ペデストリアンデッキ・ネットワーク

コンベンション施設や商業施設等の集客系施設間の回遊性を高めるとともに、歩行者の利便を図



るため、主要な建物を2階レベルでネットワークするペデストリアンデッキを整備している。

特に、雨風が強い臨海部の立地環境を考慮して屋根と風防のある構造を原則にするとともに、歩行者の快適性を確保しつつ、景観阻害を極力抑えるため、風防についてはガラスを採用している。

また、デッキの橋脚や昇降施設については、セットバックにより充実した地表の街路空間を阻害することのないよう、原則として宅地内に設置することとしている。

#### ■まちかどの演出

まち全体のわかりやすさを向上するとともに、特色ある景観形成を図るために、主要な街路のアイストップとなる位置にランドマークとなるビルを配置したり、歩行者動線の交差部等にまちかど広場を設け、彫刻やモニュメント等を設置するなどまちかどの演出に創意工夫を凝らしている。

#### ■建築設備の修景

コスモスクエアでは海水を利用した地域冷暖房システムを採用しており、WTC周辺のビルにはクーリングタワーが不要なため、各高層ビルの頂部は特色あるデザインが可能となっている。

地下空間の空調や防災上の必要から地表部分に換気塔が露出する場合についても、外壁面に一体

化するだけでなく、外構計画との調和の中でモニュメントとしてデザインするなど、各事業者ごとに工夫を凝らしている。

#### ■夜間景観の演出

ウォーターフロントの開発では、海上から眺める夜景など、夜間景観も重要である。夜間におけるコスモスクエアの魅力を一層高めるため、ATCの水際空間をはじめ、各ビルの壁面の照明や植栽等のライトアップにより、楽しさのあふれる空間演出を図っている。

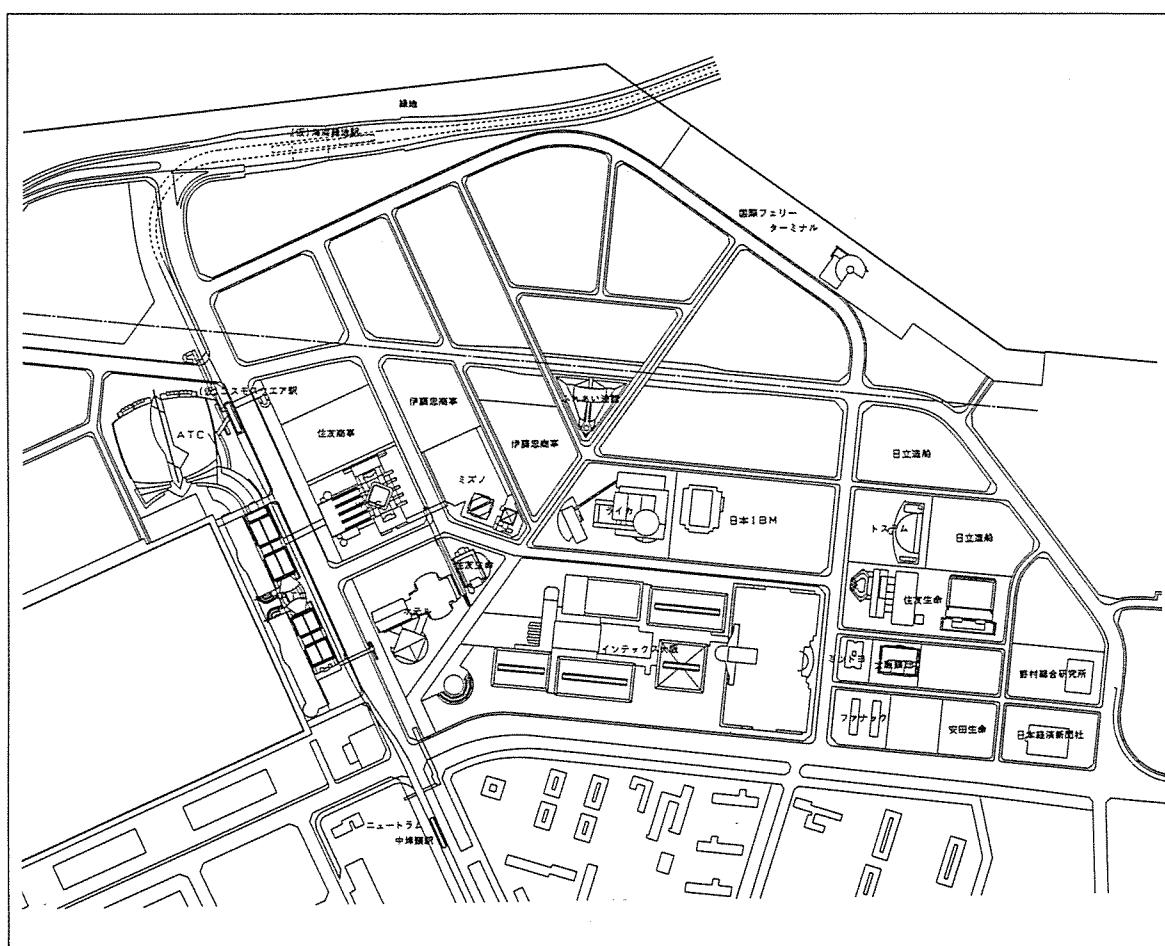
#### 4. 今後のまちづくりに向けて

簡単にコスモスクエアの環境デザインの一端を紹介してきたが、当地区は本格的な開発が始まつてからそれほど長い年月を経過していない。

それにもかかわらず、その間に立地した企業と公共の協働により、埋立地とは思えないような環境が既に形成されている。

近年の社会経済情勢の低迷の中で、都市環境形成に対する意識も後退気味であることは否定しないが、コスモスクエアのまちづくりはまだ始まったばかりであり、事業者と公共の弛まぬ努力により、当地区がより一層魅力あるまちになるよう期待したい。

●コスモスクエア配置図



## 委員会活動報告

### ■事業委員会報告

西沢 健

TAKESHI NISHIZAWA

事業委員会担当代表幹事

(株) G K設計

事業とは、経済効果を追求するものである。しかし、いかなる事業であろうと、それが人間にとて、生活にとって、社会にとって何らかの意味を持つものでなければならない。そのことを考えると事業種類を無闇に増やすことは難しい。今年も基本的事業は三本となる。一つは総会と共に「都市環境デザインモニターメッセ事業」、二つめは他の協会や団体が行うセミナーや講演会への「講師派遣事業」、最後は発刊を目指して目下進行中の「都市環境デザインガイドブック出版事業」である。

この中で、モニターメッセは参加企業がある程度絞られてきている。それらの企業にとっての評判が良いせいか、他の団体や協会からの問い合わせもある。例えば、共同事業として行えないかとの申し出等である。そのようにすれば事業の拡大には繋がるが、内容の密度に問題を生じるということで、現状（総会との組み合わせ）のまま行うこととした。

「講師派遣事業」は、JUDIから積極的に仕掛けている話ではなく、話の受け手として協力している。10月の初めに、韓国のソウル特別市より、「ソウルパブリックデザインフェア」を11月22日から開催するので協力してほしいという要請もあったが、あまりにも急であることと、全体の計画が見えないために今回は個人的対応とした。

今期最も重視しているのは、「都市環境デザインガイドブック」の出版である。出版計画を発表してから足掛け2年になる。当初の予定では、2年

後に出版するという目標にしていたが、残念ながらそれは不可能になりつつある。今、やっとJUDIとして出版するに相応しい内容が見えてきたところである。まず、各ブロックに、掲載するプロジェクトの候補を提出依頼した。全国から集まつたものを並べてみると、「何かが違う」「何かが足りない」という選定委員会メンバーの声。その議論を各々がブロックに持ち帰り、その中でも盛り上がりをみせた。このようなことを数回繰り返していく中で、各地域毎の地形や歴史、風土等によって、都市の持つ性質や風景に異なった文脈が現れてきた。今はそのことを軸にして展開を試みている段階である。この出版計画は、単に本を出版するということからはじまったわけだが、結果としては、9つの各ブロックにおいて「都市環境デザインとは何か」を考える一つの契機になったに違いない。



編集委員会の様子（11月5日 於アトリエ74）

## ■プロック例会レポート

### ■北海道ブロック

【報告者】

山崎 正弘

MASAHIRO YAMAZAKI

北海道ブロック幹事

(株) H A U計画設計

#### ヤン・ゲール教授の講演会

- ・日時：1996年10月17日
- ・場所：北海道大学百年記念館
- ・主催：日本建築学会北海道支部
- ・共催：都市環境デザイン会議  
(北海道ブロック)
- ・後援：北海道開発コンサルタント(株)  
(株) 北海道日建設
- ・人数：当日来場者数（156名）

- ・ヤン・ゲール教授の講演会は、2台のプロジェクターを使い、2つの異なる状況を比較しながら通訳を介して1.5時間程度の説明と1時間程度の質疑応答というかたちで行なわれた。
- ・今回は、この講演会の報告であるが教授の考え方を理解するために日本語版著書「屋外空間の生活とデザイン」及び、当日事務局がもらい受けた「PUBLIC SPACES PUBLIC LIFE」を参考にしている。

#### 1. 背景

- ・公共空間には「出会い」「交易」「移動（交通）」という3つの機能があり、古い都市では、この3つの機能がバランスよく保たれていた。
- ・産業革命以降、この3つの機能のバランス

がくずれ現代都市では交通の優先度が高まり、自動車公害が発生した。同時に公共空間における自然発生的な活動が減少した。そのため現代都市の中で失われてしまった人間性を復活させ、出会いの場としての都市の役割を強化改善させることが大切となった。

#### 2. コペンハーゲンの例

- ・人口150万人のコペンハーゲンでこの3つのバランスをとりもどすための努力が1962年、市の目抜き通りであるストロイエの歩行者街路化として始まった。
- ・当初は、「通りから車を締め出したら街の火は消えてしまうに違いない」「デンマーク人はイタリア人と違って車と家からは離れないだろうから公共スペースは利用されないだろう」との反対意見も多かった。
- ・しかし、1962年から1996年まで34年かかる、市の中心部（1km程度）で年間2%～3%の駐車場を削減させながら自動車交通や私欲的な商業的利害に都市をゆだねず、街を利用する人々のための公共空間を確保する努力をゆっくりと行った。その結果が図の黒塗部分（自動車の通らない公共空間）の増加となった。

- ・これらの実現のために、デンマーク王立美術アカデミー建築学部の研究者による調査の積み重ねがあった。その最初の大規模な調査は1968年に行われた。この調査は年間を通じて詳細に行われ、その後小さな調査へと移り、1986年に2度目、1995年に3度目の大規模な調査が行われた。
- ・1970年以降人々の交通利用習慣が変わった。公共交通が発展し、自転車路網が大きく広がり、自動車の交通量の増加も止まった。デンマーク人が車で行きづらい都心を受け入れ公共空間に新しい利用方法と、新しい生活とを見い出した。
- ・これまでの買物、歩行、ウインドーショッピングなどの消極的な活動に変って、街頭演奏や演劇、様々な露天商や思想、政治、

宗教の宣伝活動などのような、自然発生的で文化的、大衆的活動が目立つようになつた。

- ・こうしたことは、コペンハーゲンだけではなく「オスロ」「ストックホルム」「パース」「メルボルン」などの都市でも見られるようになり、それぞれ独自の調査、評価が実施されている。

### 3. 感想

・教授の詳細な調査によると公共空間も「立地」「天候」「形状」「置かれている備品」「床の仕上げ」などにより使われ方も変わることが解ってきた。言いかえれば、各都市にはそれぞれ独自の手法があるということであり、日本では日本なりの手法を探す



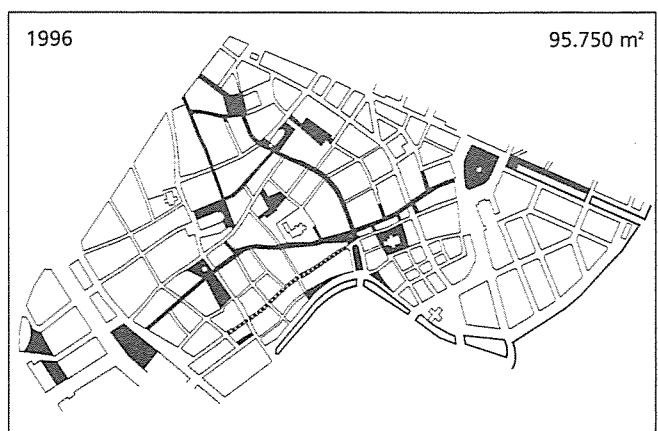
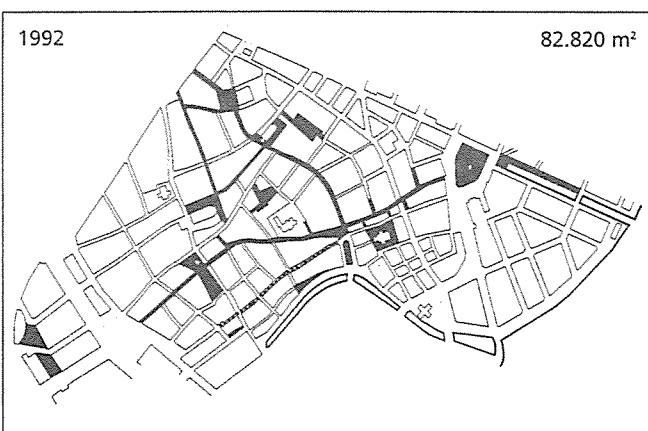
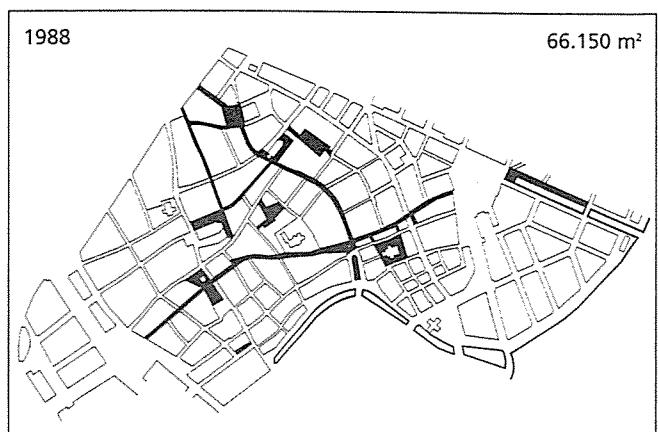
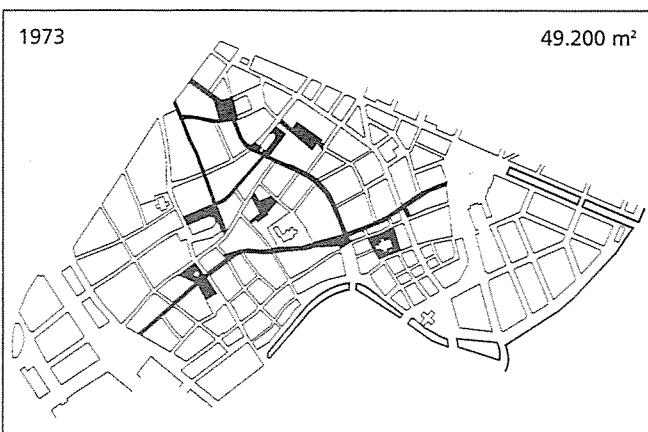
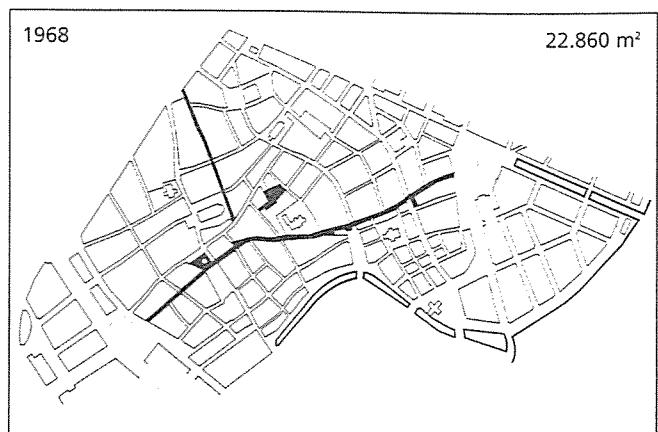
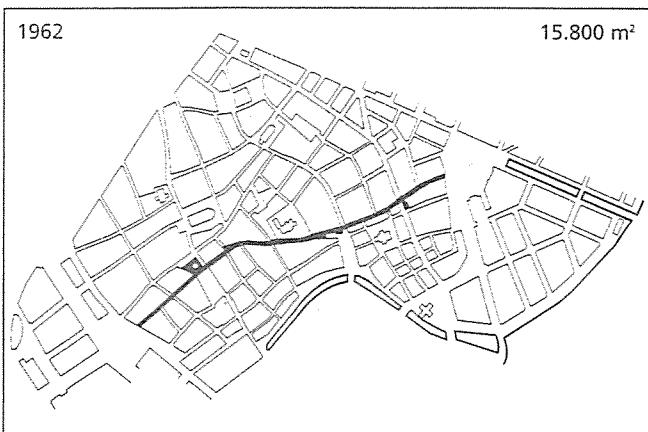
STUDY EREA

必要があるということになる。

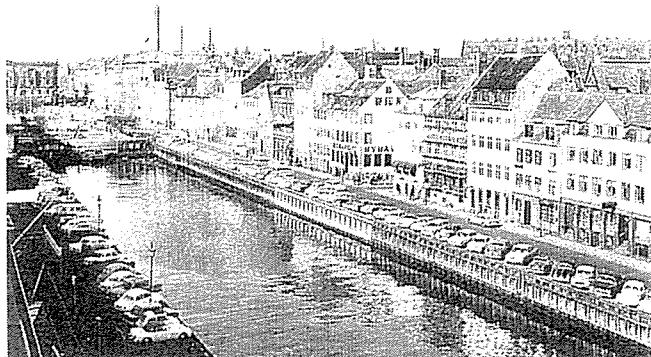
- 教授は、車に地上をあけわたしたままで、人間を2階レベルに持ち上げたスカイウェイや地下に追いやった地下街、さらには、既存の歩道に背を向けたショッピングモールやアーケード、ガレリヤやアトリウムに対しても肯定的ではない。それは増え続ける車に対して根本的な対応を持たないことに対する批判のように思われる。
- 季節に対しては、大きな割り切りをしている。コペンハーゲンには夏と冬の2つの季節しかなく、夏が大切であり、寒い冬に人々は外で出会いを求めないし、車の交通量も減少する。夏と冬とでは違う都市生活があるということのようである。
- こうした考えは、「人間の生活は、自然に

対し従順であるべき」という哲学なのかもしれない。しかし、コペンハーゲンに比べて多雪地域であり、四季を楽ししができる札幌では多少力づくでも暖かいアトリウムがほしいと思うのは地域性の違いだけだろうか。

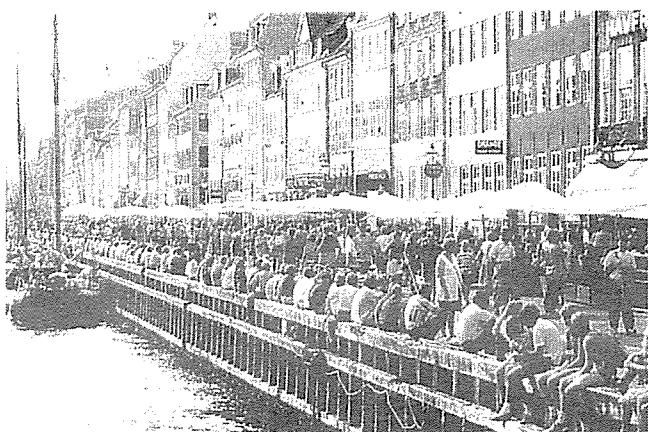
- 教授の主張とするところは、高度成長のかげごえと共に力まかせに、都市を造り上げてきた20世紀の先進的発想に対する批判なのではないだろうか。
- ヨーロッパに比べ職住分離が進み、バブル崩壊の波を背負った日本の都市では、かつての「職住近接型のまち」の復活だけで新しい出会いの場は生まれないように思える。
- 60才～80才の健康な人にも活躍してもらわなくてはならない21世紀を間に近にし、2%



「通りと広場の変化（1962-1996）



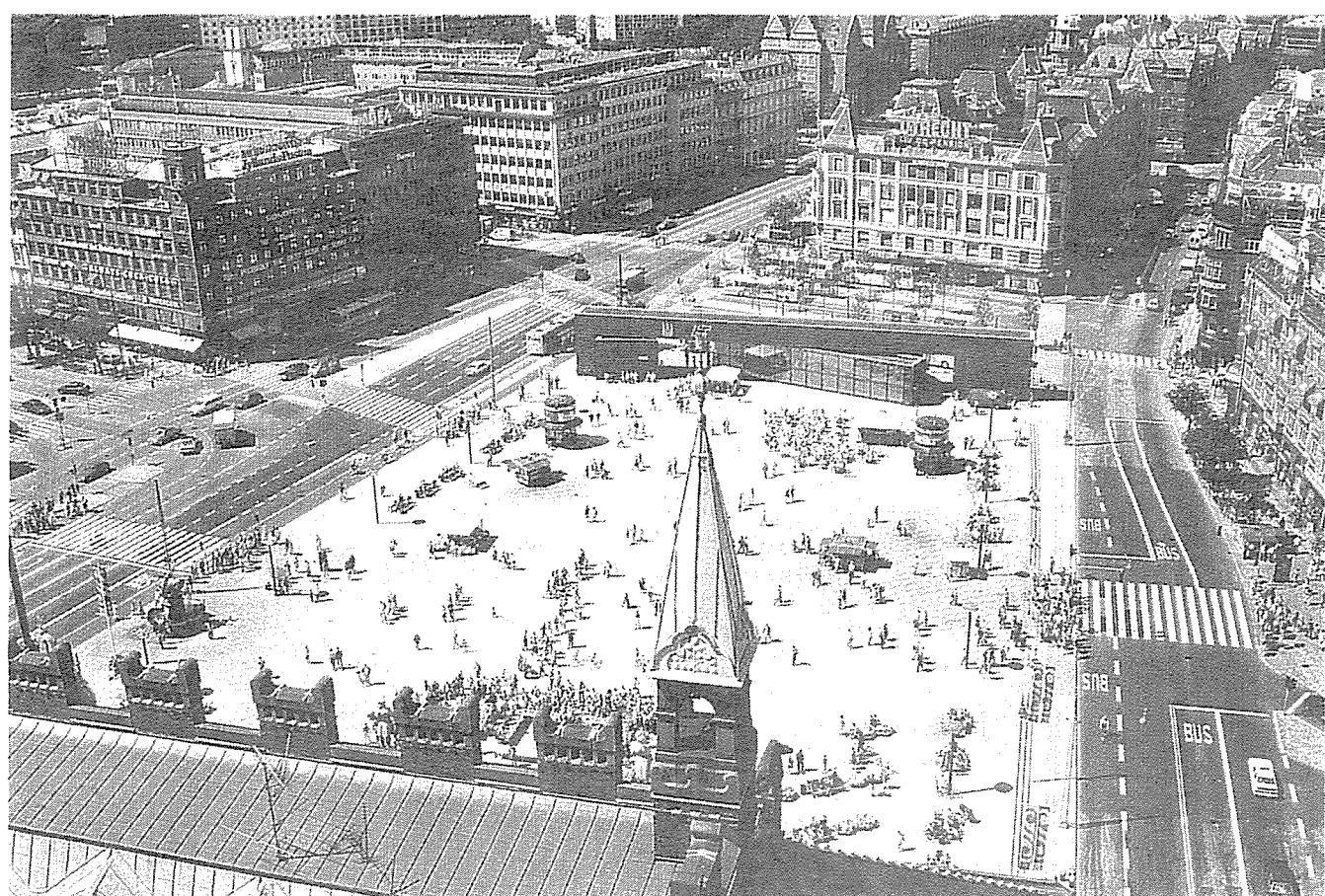
それまでのNYHAVN



1980年に解放されたNYHAVN

～3%の低成長の社会構造の中で、もっとゆっくりした生活のリズムが必要なのかもしれない。つまり、20才～60才の40年間で人生を終えた20世紀から、20才～80才の60年間で生活の質を求めていく健康な社会をめざすために、新しい転換が必要なのだとということになる。

・ヤン・ゲール教授のスライドを見、講演を聞き、著書に目を通しながら日本の中の積雪寒冷地、北海道のあり方を地球規模で再び見直す時期にきていることを実感した。



1996に行われたTOWN HALL SQUARE

## 【報告者】

辻井 順

TSUJII JUN

(有) ホルス計画室

## ミニ・シンポジウム “街の灯を考える”

～照明探偵団の東海林氏をお迎えして

これまで議論してきた都市や建物、そしてラン  
ドスケープ。もっと新たな視点から地域の都市環  
境デザインを見つめ直したい。そんな折りに、照  
明探偵団の東海林氏にお話を伺い、議論できたの  
は我々にとって大変刺激的な機会となった。

### 1. “あかり”的デザインへ

まず、東海林氏のお話では、照明器具そのものの  
デザインの話がほとんど出てこなかったのが、  
非常に新鮮であった。これは都市の中であかりそ  
のもの本質を、根本から捉え直したところからき  
ている。まちの“景色”をいかにつくっていくか  
が重要であって、それに係わるひかりのポテンシ  
ャルが様々であることを具体的にお話いただいた。

特に、ブルーモーメントを代表するように、彼等  
が必ずしも陽がすっかり暮れてから登場するの  
ではなく、陽の光によってものの表情が変化する、  
一連の流れのなかでまちの“あかり”を捉えてい  
ることが印象的であった。

### 2. 「充分な明るさ」と“美しい暗さ”

光に対する人間の感覚は、かなりデリケートな  
ものであって、「充分な明るさ」に対する認識を  
捉え直すべきことも重要な指摘であった。

家に花鉢を飾ったするなどきれいなしつらえを  
施すことを“表出”といい、本来収納されている  
べきゴミやタイヤの野積みなどを“溢れだし”と  
表現することがある。必要以上のひかりは、この  
“溢れだし”に相当するのではないかと思う。こ  
うした溢れだしの状態を気づかずに、次第に感覚  
が鈍化してきていることを改めて感じる。

「充分な明るさ」の下限の方にむしろ、“美し

い暗さ”が存在しているということは、これから  
の魅力ある環境形成にとって重要な視点となろう。

### 3. まちの“身だしなみ”

周辺環境も含めて、ひかりと光の関係を捉えて  
いる見方も大いに共感できる点であった。

街並みを考える場合、「デザインの統一」等の  
表現を使う場合が多く見られるが、これが誤解を  
受けている場合が多い。街並みは「調和」であり、  
まちの“身だしなみ”的なものであって、基  
本的なデザイン原理を設定しても、細部はむしろ  
表情豊かな方が魅力的であるのが実際である。

ひかりの受け手であるまちそのものと、まちを  
彩るあかりにも“身だしなみ”といった、周りとの  
関係を配慮した姿勢がさらに欲しいものである。

### 4. 北海道の“あかり”は

「すすきのは、夜なら良くわかるのだが……」  
などと、そちらの方が北海道の明かりでまず連想  
してしまうのは、相当感覚が低下していると反省  
するばかりである。

それはさておき、やはり寒冷積雪の気候風土、  
北海道の生活スタイルが日本の中でかなり独特な  
ものであることがその切り口になってくるよう  
に思われる。強く白いあかりは、よけい寒々した印  
象を高めており、北国ではなおさらもっとまちの  
暖かみが欲しいものである。また連担性が低い市  
街地はシルエットがみえやすく、まちの明かりが  
「帰ってきたなあ」というほっとした感覚を高め  
てくれるし、街場に近いスキー場の夜間照明など  
独特のランズスケープ的視点も重要となろう。冬  
景色の演出とされるイルミネーションのあり方も  
雪の表情を大切にしたいものである。

まずはあかりを消して、北国らしい美しい情景  
探しから始めたい。



## 【報告者】

酒本 宏

SAKEMOTO HIROSHI

(有)グランドデザイン

## ■市街地における川づくりを考える ～精進川ウォッキングを通して～

すでにJUDI NEWS 032にも掲載されているように、北海道ブロックでは、7月27日に精進川のウォッキングをおこなった。そこで、精進川ウォッキングから、市街地における川づくりを考えてみようと思う。

### 1. 精進川の川づくり

精進川は、札幌市の中心部にほど近い中の島地区を流れる小河川である。右岸側は、河岸段丘の斜面となっており樹木が多く残っている。また、河道は、北海道のふるさとの川づくり事業によって再整備が進められており、既設の積みブロックなどを取り壊して水辺の散策路が整備されているほか、魚類など生物の生息空間となるように整備されている。

精進川ウォッキングでは、河道の再整備がおこなわれた区間を中心に散策した。実際に歩いてみると

右岸側に斜面地の樹木の存在によって、水と緑の回廊といった印象を受け、都心にほど近い場所にこのような空間があるのが驚きであった。また、途中には地区公園と接した場所が2箇所あり、川と公園が一体となった良好な水辺空間が形成されていた。

精進川が、このように良好な環境を再整備で創りえた要因として、以下の3つが考えられる。

① 右岸側のに、河畔林となる樹木が生育している河岸段丘の斜面地が存在していたこと。

② 川に接し地区公園が存在しており、これらの敷地を有効に使い、一体的に整備できたこと。

③ 上流に放水路が整備されていることから、治水上の制約が少ない川であり、強固な護岸等が必要ないため、多自然型川づくりが効果的に展開できたこと。

これらの要因を考えると、精進川は比較的恵まれた条件が整っていたところに、上手に再整備がおこなわれていたといえる。

写真-1→

積みブロックを取り壊し散策路が整備されている。右岸側の斜面地の樹木が良好な水辺空間を形成する要素となっている。

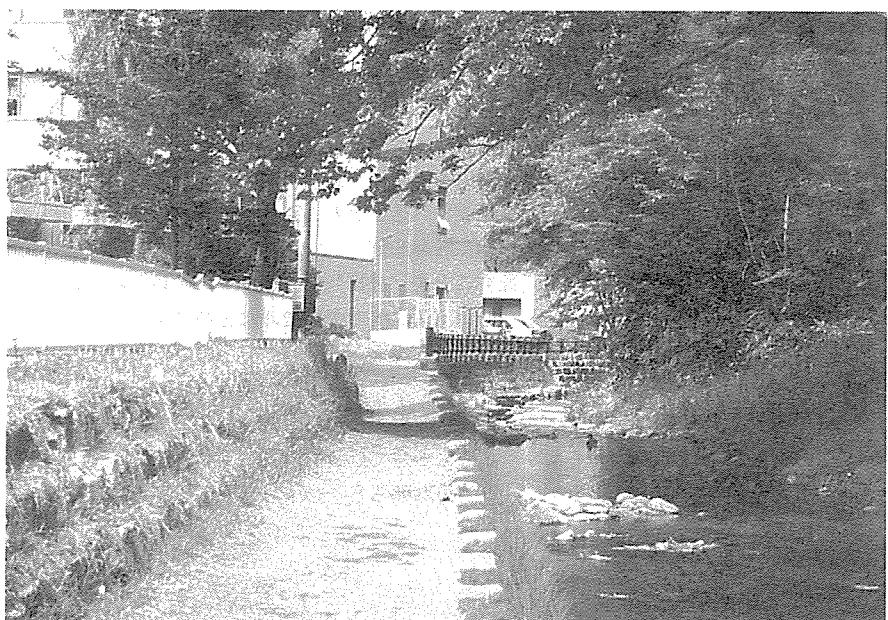


写真-2→

公園と一体的に整備されていた箇所



## 2. 市街地における川づくり

現在、市街地の小さな河川でも多自然型川づくりを中心として整備が進められている。

川づくり、特に多自然型川づくりでは、河道を蛇行させたり、河畔林が生育できるようにすることが望ましく、このためには、できるだけ敷地を確保することが求められ、市街地の川づくりにおいても同様なことがいえる。

しかし、市街地の河川のほとんどは、河川敷地にゆとりがなく、市街地でおこなわれている多自然型川づくりでは、積みブロックに囲まれた河道内で、瀬や淵をつくったり、植生が生育できるようになしりして魚類の生息に配慮した環境をつくりだすのが、精一杯といったケースも少なくない。

そこで、市街地における川づくりでは、精進川で見られるように、河川空間と一体的に存在し、水辺の環境を高める「見かけの河川空間」を創り出すようにすることが必要ではないかと考える。

「見かけの河川空間」の創出方法としては、大きく2つ考えられる。

一つは、精進川でも見られるように、川に接する公園緑地等の公共施設と川を一体的に整備する方法である。これは、管理に問題があるものの調整が行われれば、空間的にも広く確保できることからことから、最も効果的方法であり、積極的に取り入れていくべきであると考える。

もう一つは、周辺の住民に協力してもらう方法である。たとえば、地区計画や緑化協定によって、川に面した敷地の部分に植栽をおこなってもらい、河畔林を形成するようにして「見かけの河川空間」を創出する。この方法は、住民等の理解が必要不可欠であり、実施する場合には、川づくりの計画段階から関係住民にも参加を呼びかけ、理解を得ながら進めることも必要ではないかと思われる。

## 3. 今後の川づくりの課題

市街地における川づくりを進めるためには、河川を中心とした土地利用も考えることも必要であろう。

たとえば、精進川のように河畔林となるような樹林が残っている斜面地などは、将来的にも緑が確保されるように、都市計画で風致地区、緑地保全地区の指定なども考慮していくことが求められる。また、河畔林を残したりした開発や川をうまく活かした建築物などには、何らかのボーナスが適用されるようなシステムも検討していくことも必要ではないか。

以上のように、精進川のウォッティングを通して、市街地における川づくりは、単に河川事業だけでおこなうのではなく、良好な水辺空間を形成するためのコーディネートをおこないながら進めることが必要ではないかと考えた。

## ■関西ブロック

菰田 朋子

KOMODA TOMOKO

関西ブロック幹事

アイエルビー(株)

関東ブロック9月例会は、福祉問題シリーズ第3弾として9月30日(月)午後6時30分より建築家俱楽部にて行われた。

### ■テーマ

「ユニバーサルデザインに向けて」

—都市の移動空間の中で—

### ■趣旨・論点

「国際障害者年」を契機に、福祉のまちづくりに向けて様々な試みと試行錯誤が繰り返されているのが現状である。

福祉のまちづくりを一言で言い表すと「誰もが安全で快適な生活環境」をハード・ソフト面からどう創出・誘導していくかということではないだろうか。地域の点・線・面において誰もが自由に利用でき、移動可能な地域空間を創出することを前提に「安全な建物やまちづくり」「トランスポーテーション」「色覚問題」などの実態について現場からの報告を行う。

### ■パネリスト

川内美彦 (アクセスマッププロジェクト主宰 JUDA日米障害者協会代表)

和田 淳 ((株)地研コンサルタンツ計画技術部)  
佐藤博子 ((株)都市設計工房)

### ■コーディネーター

長瀬光市 (藤沢市なぎさ整備事務所 課長補佐)

### ■話題提供

中堀敏子、内山紀子 (色覚問題研究グループ・スカル)

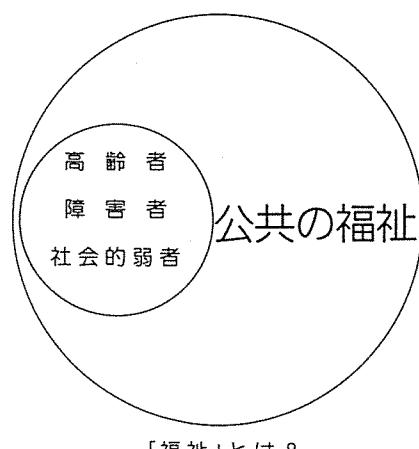
#### 1. ユニバーサルデザインに向けて (川内美彦)

##### (1)お年寄りや障害を持つ人への配慮

建築基準法や、ハートビル法、福祉のまちづくり条例におけるユニバーサルデザインは努力義務であり、強制力がない。(ハートビル法には一部あるが)人にやさしい法令であるから罰則は似合わないとされている(こともある)。結局は役に立たない。

##### (2)福祉のまちづくり条例について

福祉はやさしさである。なぜやさしさがいるのか?やさしい心でまちづくりをしたら、ちゃんと使えるようになる保障はあるのか?(建築アクセス整備はオーナーの意志であり)条例は何も保障していない。障害を持った人にやさしいとは言えない。



公共の福祉である。今日福祉というと狭義の意味であり、高齢者、障害者、社会的弱者救済のための施策となっている。「福祉」という言葉が安易に使われてはいないだろうか。

### (4)ノーマライゼーションの意味

法律や条例のノーマライゼーションとはまちづくり条例だけ何故福祉の~といわれるのか。建築基準法や都市計画法にユニバーサルデザインの配慮のなかた方がおかしい。

### (5)バリアフリーとユニバーサルデザイン

バリアフリーとはバリアのあることが前提。ユニバーサルデザインはバリアをなくしてしまおうという思想。

### (6)ニーズは当事者にある

行政の決定を公聴するのではなく、計画の段階から参加する。住民はお客様ではない。

## 2. 都市はあらゆる人を優しく迎え入れてくれるのか (和田淳)

ニューヨークのデザイン事例をスライドにて

### (1)ポケットパークにおける表示

車椅子(WheelChair)のマークとスロープが設けられており、車椅子で快適にアクセス出来る。アメリカでは多い。

### (2)MTAバス

優先席(Priority Seating)が半分以上を占める。車椅子用はシートを上げて座れる。停車時にはバス備え付けのスロープでアクセス出来る。日本の低床バスは最後に段差がある。アクセシビリティを考えるとアメリカは充実している。

### (3)フェリー乗り場

乗降するためのE.V.が付けられない場所は、既設の階段をスロープとしている。車椅子だけでなくベビーバギーや自転車にも有効であるが、勾配40°。近い箇所もあり、高齢者に対しては不親切という矛盾も生じている。

### (4)鉄道(ロングアイランド)

車両とホームのギャップは車内に積載する鉄板によって回避している。

### (5)車椅子専用駐車場

車椅子使用者以外の駐車は違反として罰金が課せられている。その他、チケットブースには車椅子使用者が容易に利用出来るよう、下方に窓口が付いている等、ADA法や様々な住民運動を背景に、ニューヨークの公共空間がどのように改善されようとしているのか、一般的にハンディキャッパーと呼ばれる人々の視点から、都市の公共施設



の検証をされた報告があった。

### 3. 多摩センター地区における電動カート等貸出の試み（佐藤博子氏の報告より）

多摩センターは、新宿に置き換えると”西新宿から代々木”に達する広大な領域と、丘陵地開発であるが故の大きな高低差を持つ街です。そこで、利用者の高齢化に備え、高齢者や障害者の移動を快適にし、日々の生活における行動圏を拡大する手段の一つとして「電動カート（一般には電動三輪者と呼ばれているスクーター型の機器）」等の実験的な貸出を始めています。

街の中で電動カート等を恒常に貸出している例としては英国のショップモビリティが有名ですが、最近、我が国でも「タウンモビリティ」と称する電動カートの実験が始まられているそうです。多摩センターで貸出しているのは「電動カート」3台と、電動車いす2台で、センター地区内の歩行専用道路上や店舗内、公園内を走行できます。

貸出を利用した人からは、都市基盤に対する数々の不備が指摘されています。電動カートや車いすの座席から見ると、高い位置にあるサインは発見されにくく、通路の見通しも著しく阻害されています。そのため、スロープはあるけれども、行き先が分からぬことが利用者に不安を与えていています。同時に、さまざまな歩行形態をとる交通弱者から、きめ細かな対応を求める声も上がっています。スロープの勾配ひとつとっても、手動車いすで利用できる勾配の限界と、電動車いすや電動カートが走行できる勾配は違います。ベビーカーの人には、あまりにも遠回りになるような緩いスロープを敬遠しがちです。杖をついた高齢者は、階段のように明確な段差よりも、舗装の継ぎ目などの微小な段差につまづいています。

電動カート利用者からは、インフラの問題だけでなく、商業施設の使い勝手に対しても数々の指摘がなされています。それは、エレベーターの狭さ、使いにくさであり、店内の通路の狭さです。多摩センター地区的歩行者を観察していると、”高齢者、身障者、ベビーカーを押している人”等、一見して”交通弱者”と認められる人たちが5～8%を占めています。高齢社会が進めば、交通弱者が増加すると同時に、電動カートや車いすなどの利用も今より増加するはずですが、交通弱者と呼ばれる人たちも、健常者と同様に自分の力で自由に外出や買物が出来ることを求めているだけではなく、同じ様な購買力を持つ来街者です。ま

た、多摩センターは車で来る人が多い街ですが、来街者を増やし、商業施設の売上を伸ばすために、店舗から広大なタウンセンターの中に散在している駐車場までの’買物袋を抱えた移動’を容易にする対策が必要であることが指摘されています。

このような交通弱者対策を推進するにあたっては、多摩センター地区の場合は”福祉”ではなく商業振興としての取り組みが有効なのではないかと議論されています。

以上に沿って、電動カート等貸出経緯、方法、利用実態、利用者の評価、今後の展望等報告を頂いた。

### 4. 色覚問題研究グループパステル（内山紀子、中堀敏子）

1989年11月に色覚異常の本人と家族が集まってつくったグループ。電話相談、通信紙「ぱする」の発行を中心に、色覚異常ということがハンディキャップとならない社会になるよう活動している。色覚異常の人のために、公共の表示物等が、色が分からなくても判断できるようになればと、また違った侧面から話題提供を頂いた。

### 5. 質疑応答

Q 1 町中、黄色の視覚障害者誘導用ブロックであるが、どこでコントロールされているのか。

A 1 色に関しては、確固たる根拠のないことが現状であるが、長年使われ慣れてきている。また、形状に関しては、300角は踏み越えてしまうため、W=400角以上必要である。

Q 2 (狭義の) 福祉問題を取り上げる時に、「福祉」と語ることは妥当であるのか。

A 2 福祉はみんなに使えるまちづくりの根源であり、対象者が限定されていることではない。やたらに「福祉」とカテゴライズすることは避けたい。

Q 3 「人にやさしい」ということは否定されるのだろうか。

A 3 「やさしい」という言葉のイメージは、オーナーがいいことをしているなあ、というほんわかん気持ち。しかし、現実問題として、日常生活を営む上で交通弱者にとっては、切実な問題であり、善意によって作られるのではなく強制力のある制度としてカバーされ、同様に人々の認識も啓蒙されなければならぬ。行政だけでなく、民間の商業主も商業振興の観点から積極的に参加してもらわう。

Q 4 ユニバーサルデザインにおけるプランナーの使命とは

A 4 ユニバーサルデザインは万能ではない。排除する人をいかに少なくするかがプランナーの心意気。時間・環境・歴史において、いかに組み換え構築していくか、また、制度により思想をどうフォローしていくかがプランナーに課せられた使命である。

質疑応答、パネルディスカッションにおける問題提起など活発な意見交換がなされた。



## 6. パネルディスカッションをふりかえって (長瀬光市)

ユニバーサルデザインとは、すべての人と環境にやさしいデザインを指し、全ての人々が使用できるように、商品・建築・環境をデザインすれば、それは障害を持つ人々にも使用できる考え方を基準としている。このような概念を共有した上で、1990年に制定されたアメリカのADA法（アメリカ人障害者法）と日本の建築基準条例・ハートビル法・福祉のまちづくり条例を比較し、理念・目的・しきみについての議論及びニューヨークで着実に進行しているユニバーサルデザインの実例として、公共交通機関・公園等を中心に現況レポートがなされた。そして議論の中で明らかにされたことは、第1は、アメリカのADA法の原点は、障害者・高齢者に雇用均等の機会を保障し、その為に必要な地域環境・移動システム・公共サービスを整備する発想に基づいていること。第2は、民間施設オーナーの「やさしい気持ち」「努力義務」への期待感ではなく、自らの責任・義務意識が根底にあること。そこには「容易に障害を取り除かないことは差別になる」思想が脈々と流れている。第3は、制度・標準マニュアル等による構造・物理的なバリアフリーと人の教育・管理・運営システムといったソフト基準がリンクし、社会システムの中に根づいていること。第4は、市民主体のNPO・ボランティアが核となって、誰もが参加可能な地域コミュニティの形成が図られていること。第5は、ユニバーサルデザインの担い手である、建築家・技術者・環境デザイナー等の多数が、全ての人と環境に優しいデザインを志すことに使命感を持っていることが環境整備を可能にしていること。第6は、公園整備の実例等から地形・歴史的遺産等を取り込んだバリアフリーレベルの設定とグリーンゲリラ等のNPOのソフトのしきみをリンクさせることを可能にしていることが明らかにされた。

このようにアメリカでは、ADA法の制定以来、

障害者・高齢者に対して快適な環境整備が街角・地下鉄・公園・美術館・バス・商業施設等の点から線へ、線から面へと着実に進んでいる。都市はあらゆる人を優しく迎え入れてくれることをめざし、もう一度、バリアフリーからユニバーサルデザインに向けて、都市環境デザインに係わる我々がこれを契機に議論していくことの大切さを感じた。

## 7. 参考資料、問い合わせ先

制約された時間の中で取り上げるには、絞り込みが非常に難しいテーマでした。今回は例会の抜粋であるため、詳細報告は記録集としてお手元にお届けできるよう準備中です。ご参加頂いた方の著作、連絡先は下記のとおりです。

○川内美彦

アクセス プロジェクト 主宰

0425-92-2025

「先端のバリアフリー環境」中央法規

○和田淳

株式会社地研コンサルタンツ 計画事業 部長  
03-3230-0902

「バリアフリーinニューヨクユニバーサルデザインのまちづくり」環境緑化新聞社の本

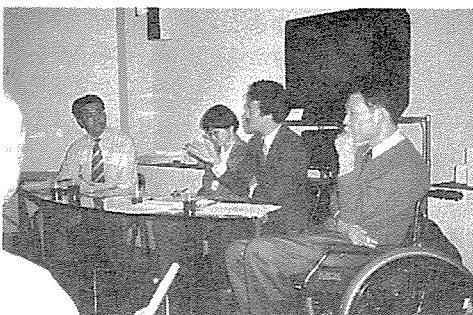
○佐藤博子

株式会社 都市設計工房 0423-39-7775

○中堀敏子、内山紀子

色覚問題研究グループ 03-3904-1860

色覚の問題を考える通信紙「パステル」



## ■中部ブロック

澤田 晴委智郎  
SAWADA SEIICHIROU  
中部ブロック幹事  
中部ブロック幹事

(株)澤田造形研究所

### 「花開時蝶來 蝶來時花開」

■民藝9月号の田中裕一氏の「自然・環境と民藝(Ⅱ)」生態系と人間文化を讀んでいるとなるほどと納得のいくことばかりで、なかでも「未成熟な「近代化」のまま高度なテクノロジーを持つに至った深刻な未来は一体どうなることか」のくだりは現代の都市環境を考えるものにとっては正に体の内側にしみ込んでくる話である。

良寛の「花開時蝶來 蝶來時花開」の詩こそ日本人の自然の智恵であったはずではなかろうか。そうした自然と共に存して来たすばらしい智恵を今失ってゆく事の虚しさを感じずにはいられない。進化しながら自然と共に生活する智恵を人間は500万年の進化の道程で学んだはずである。都市環境デザイン会議の中国ブロック、広島沼隈での見学会では、小さいながら人々の手で作られようとしている環境のデザインはまさに素朴なもの

であるが特筆するものと言えよう。私達はそうした地域の人々による再生の芽をもっと強く援助する力を養う必要があるのではなかろうか。だからと言ってこの芽を刈り取る事になってしまう事の恐れもある。ゆっくりとじっくりとそうした街づくりを眺める事からまず始めたいものである。巨大産業を有する中部ブロックもこうした一步一歩のステップをもう一度見直し、人間の住む場としての本来の都市環境に対応する議論をつめてゆかなければならぬ。古くから育まれてきた豊かな街道文化を再発見する役割を中部ブロック全員が話し合ってゆきたいものである。

その精神は、環境デザインを志す人の一人一人の心の中にあるもので大きなテーマとしては、時間軸の再構築とも言える。急がれた文明化ではなく文化の持つ精神すなわち「花開時蝶來 蝶來時花開」こそ忘れてはならない自然な心であろう。

## 事務局より

### 1. 新会員の紹介

1996年9月1日～10月31日の入会者は下記の通りです。（入会順、敬称略）

10月31日現在の会員数は、489名です。

氏名	勤務先
後藤 純児	旭川市役所
穂坂 文郎	清水建設（株）国際統括室
宮本 準司	住建道路（株）横浜支店
五十子 修	（株）都市環境研究所 三重事務所
大村 延一	東北大学大学院工学研究科

### 2. 住所変更等（敬称略）

氏名	変更内容（新）
朝倉 悟	朝倉特許事務所 〒210 神奈川県川崎市幸区大宮町22-2-203 Tel.044-555-7491 Fax.044-555-7493
荒川 俊介	自宅〒389-01 長野県北佐久郡軽井沢 町大字長倉2979-4 Tel.0267-46-3455 (株)アルテップ 〒150 東京都渋谷区神宮前1-23-15-302 Tel.03-3796-5541 Fax.03-3796-5542
伊藤 光造	(株)地域まちづくり研究所 〒420 静岡市駿府2-7-2 静米会館1F Tel. & Fax.は変更無し
岡村 勝嗣	〒231 横浜市中区本牧三之谷19-9

氏名	変更内容（新）
加藤 源	（株）日本都市総合研究所 Fax.03-3230-3289
酒本 宏	（有）グランド・デザイン 〒001 札幌市北区北18条西2-24-6 Tel.011-707-3155 Fax.011-707-8710
白井 治	（株）まち空間研究所 〒650 神戸市中央区海岸通5 商船三井ビル 501B Tel.078-393-7279 Fax.393-7284
白浜 力	（株）D C 〒151 東京都渋谷区 千駄ヶ谷1-6-7 メイアビル3F Tel.03-3470-6599 Fax.03-3470-6810
土橋 正彦	（株）アーバンスタディ研究所 〒532 大阪市淀川区西中島5-6-16-802 Tel.06-308-4231 Fax.06-308-8843
永松 明子	（株）I N A X 東京支社 〒104 東京都中央区八丁堀3-10-5 Tel.03-5541-7080 Fax.03-5541-7059
松村みち子	タウンクリエイター 〒144 東京都大田区仲六郷1-6-9-908 Tel. & Fax.03-3733-7155
吉田 薫	（株）まちづくりワークショップ 〒540 大阪市中央区船越町1-2-1 Tel.06-949-3161

### 3. 1995年度会員名簿（追加版）の訂正

6頁 中村豊四郎氏の卒業年 1948年卒→1973年卒  
お詫びして訂正いたします。

### お詫び

JUDIニュース031号(96.7.20)に掲載致しました林良嗣氏「中部新国際空港の環境デザイン」の記事中で写真-4（↓）が脱落しておりました。改めて掲載するとともにお詫び申し上げます。



「都市環境デザイン会議」今後のスケジュール

	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月
本 部							
広報出版委員会	JUDI NEWS 33号		JUDI NEWS 34号		JUDI NEWS 35号		JUDI NEWS 36号
研修研究委員会						第4回環境デザ インセミナー 委員会開催	
事業委員会	景観材料デザイ ンセミナー講師 派遣		都市環境デザイ ンガイドブック 発行				
国際委員会				国際セミナー			国際セミナー
北海道ブロック	例会：セミナー		例会		例会		例会
東北ブロック	プランニング塾 (岩手) 例会					例会	
北陸ブロック	都市環境デザイ ン会議in富山				情報通信誌「北陸 DOCUMENT」発 行		研究発表会、ブ ロック総会
関東ブロック	ブロックレター No.19 11/30 例会：視 察会（幕張）	12/13 例会：懇 親会	ブロックレター No.20	例会：セミナー	ブロックレター No.21	例会：フォーラ ム	ブロックレター No.22 例会：視察会 (松本)
中部ブロック		研究会	懇親会	研究会	研究会	研究会	現地研究会予定 (犬山)
関西ブロック	11/1 都市環境デ ザインフォーラム・関西 11/28-12/3ビジュ アルプレゼンテーション	セミナー		セミナー	セミナー	セミナー	セミナー
中国ブロック	11/16 中国ブ ロックフォーラ ム（山口）	例会		例会：セミナー			例会：セミナー
四国ブロック	11/30 見学会 (愛媛県)		セミナー（徳島 県）			見学会、ブロック 運営会議（高知 県）	
九州ブロック	例会			例会	例会	例会	公開シンポジウ ム（福岡市）

## 編集後記

ランドスケープは非常に幅の広い概念であり、特に近年、環境に関する価値観が大きく変わりつつある中で、大変重要なものになってきている。

特集記事では、まずランドスケープについて真正面から考えてみるのも必要かと思い、①地域開発プロジェクトにおけるランドスケープのもつ意味・役割から、土地利用計画、敷地計画、デザイン、マネジメント段階の各レベルにおけるランドスケープデザインの展開の必要性について述べていただいた。そして、今後増えるであろうリニューアルプロジェクトでは、②昭和30年代初期の大規模団地再生事業、③旧貨物ヤード跡地を中心とする都心ターミナルの複合開発事業、④工場跡地におけるホテル、オフィス、住宅からなる複合開発事業、を取りあげ、新規開発プロジェクトでは、⑤ウォーターフロント開発として埋立地における

新しいまちづくりを、特にランドスケープの視点から、各計画担当者に執筆をお願いした。

関西プロジェクトと称しつつも今回は、大阪を中心としたプロジェクトになった。この他掲載できなかったプロジェクトは、またの機会にゆずりたいと思う。（河本一行）

### 広報・出版委員会

土田 旭	松村みち子
沢木 俊岡	伊藤 光造
近田 玲子	小林 郁雄
菅 孝能	清水 泰博
中島 猛夫	河本 一行
櫻井 淳	森川 稔
作山 康	