日台交流シンポジウム

京都・台中
ポストモダン期をむかえた歴史都市の景観まちづくり

第四届日本研究論壇
京都・台中：後現代歴史都市的景觀營造

報告書

平成27年2月
NPO法人京都景観フォーラム

目　次

（1）挨拶・・・

ごあいさつ

台湾・東海大学日本地域研究センター長
陳永峰

今回のシンポジウムでは、日本から建築・ランドスケープ・まちづくりなど様々な分野の専門家、社会活動家、学識者が、京都とも深い関係のある台中を訪れて、都市の問題、時代的な課題を語り合った。分野に囚われずに、社会と文化、台湾と日本、台中と京都の問題を深く議論し、知恵を出し合い、都市景観を切り口に、両国の直面する政治・経済・社会・時代的問題を縦横に議論することができ、それぞれにとって意味のあるシンポジウムであった。

社会的問題で重要なのは、台湾の人口構造である。台湾の高齢化率は現在11.5%で、これは25年前（1989年）の日本の高齢化率と同じである。現在、日本の高齢化率は 25.1%となった。つまり、日本の姿を学ぶことで、20年25年先の台湾社会を予測することができるのである。

両国には他にも共通する点が多く、日本をもっと勉強して、他山の石として参考にしなくてはならない。

学問的視点を持って、学識者と実務者の交流をもっと盛んにしたいと考えている。お互いが解決策を探る「鏡」となるであろう。

例えば、今、台北・台中などの民選首長は社会住宅の建設を提唱しているが、日本では戦後、産業構造が大きく転換し、都市部に流入した労働者を受け入れるための「団地」「ニュータウン」が大量に建設され、現在ではそれらの高齢化が大きな問題になっている。

発表者の一人・山本茂さんは千里ニュータウンで市民・行政・NPO・大学のネットワークを構築し、若者も定住したくなるような地域の魅力づくりを行っている。その姿は有益な参考となった。また、中川雅永さんは日本最大の住宅都市を開発する組織（UR 都市機構）の専門家であり、団地のリノベーションや東日本大震災の復興住宅建設などの実務に関する知識をお持ちである。ぜひ今後ともアドバイスを聞きたいと考えている。社会住宅の後発国としては、日本の成功と失敗から多くを学ぶことが重要である。

近代の勃興期であれば、経済成長一辺倒で成果が得られたのであるが、ゼロ成長・高齢化社会などポストモダン期の社会問題は、政治の力では解決できない。これは日本のバブル崩壊以降の 25 年を見ればわかることである。上からの政治力にのみ依存したことが、経済が破綻し、社会問題が噴出し、日本が漂流する原因となったのである。

対症療法でなく問題を深く探り、人間社会と環境の融和共存、社会的な絆・人と人の絆・家族家庭を大事にする文化など、元々あった価値を呼び戻し再生することで、近代の行き詰まりを乗り越えることができるのではないか。

アイデンティティの源泉となる風景やコミュニティの再生は、家庭問題や心のケアなどの社会問題とも大いに関係する。シンポジウムに参加した皆さんのように、社会参加する知的集団が台湾でも拡大してほしいものである。

台日共存のためにも、これからも交流を深めて行こうではありませんか。

【総括】

懐かしさと痛み～日台近代化の物語を共有する～

NPO 京都景観フォーラム理事/
シンポジウム実行委員長
中村　伸之

台湾の近代化から日本を知る

日本政府は 2020 年に 2 千万人の外国人観光客を呼び込むことを政策目標としているが、日本政府観光局によると、2014 年の外国人観光客は過去最多の 1341 万 4 千人で、国別の第 1 位は台湾（283 万人）であった。

また、中華民国交通部観光局の統計によると、2014 年の来台旅客数も過去最多の 1105 万人で、日本からの旅客は、中国大陸からの 287 万人に次ぐ第 2 位で 142 万人であった。両国の交流人口は 400 万人を越えて、お互いにとって非常に親しい国となったことは間違いないが、一般的な日本人は近代史の知識が乏しく、台湾に対しても「親日的な国」というくらいのイメージしか持っていない。

今後は留学や研究創作活動などの文化的な分野における交流を発展させる必要があろう。今回、私たち日本の NPO が、台湾の大学や NPO と交流を持ったのも、その文脈で考えると意義のある出来事であった。

台湾を訪れた日本人は、日本統治時代のさまざまな遺産に出合うことになる。それはリアルな自らの「近代史」に向かい合うことである。かつての日本人が隣国の人々とどのような関係を切り結んだかを知ることは、東アジアの関係構築の未来を考えるための貴重な学習体験である。

台湾の人々も日本統治時代の近代建築や日本式木造家屋をリノベーションし魅力づくりをすることで、空洞化する旧市街地（歴史都市）を再生させる資源としている。
まちづくり研究者は、当時の絵はがきなどの古写真を収集し研究し、景観再生のビジョンを探っている。人々の記憶が詰まった鉄道遺産（鉄路、倉庫、宿舎）を保存し活用しようという市民団体もある。

日本統治時代に建設された台湾旧市街地の都市景観は、日本人にとっても台湾人にとっても近代史と出会い、自らのアイデンティティを確かめる契機となる。それは懐かしさと同時に喪失の痛みを味わう体験でもある。

今年 1 月に日本で公開された台湾映画「ＫＡＮＯ」では、第二次世界大戦末期、敗戦色の濃い重苦しい時代にかつての高校球児が、嘉義農林学校野球部が甲子園で活躍した栄光のドラマを追想する。この追想の構造が示しているように、近代化の栄光も悲惨な戦争というフィルターを通さずしては語れないし、台湾近代史があまり日本で語られてこなかったのはそのためでもあろう。

日本では著しい経済成長の時代が終わり、社会の高齢化が進行している。見方を変えれば、落ち着いた平常期に入り、過去を整理し文化を成熟させる時期に入ったともいえる。すると、人は未来よりも過去を見つめるようになる。大きな震災を体験したことも日本人の心情に影響している。経済的繁栄や効率主義は一時的なものであり、風土や歴史に根差した「本物」を大切にしようという価値感が認知されるようになってきたのである。[i]

高齢化社会では、「新しさ」よりも「懐かしさ」が価値を持つようになるが、「懐かしさ」には「痛み」が伴うだろう。「痛み」の感覚は台湾の都市景観のあちらこちらから伝わってくる。米軍空襲の痕跡、数奇な運命に翻弄された台湾人兵士を紀念する公園、二・二八事件（1947 年）を伝承するモニュメントなどが、台湾のアイデンティティを物語り、外国からの訪問者にも感銘を与えている。

どんなに優れた現代的造形物からも、このような感銘を受けることがない。歴史の厚み、人々の記憶の集積した風景が、深みのある都市の物語を生むのである。
今回のシンポジウムとフィールドワークで、重層する都市の歴史を台湾の人々から直接学ぶことができたことは実に幸福な機会であった。

ポストモダン期の課題をどうとらえるか

さて、シンポジウムでは京都市の景観まちづくりの紹介を行いつつ、台中市との比較や共通する課題が議論された。発表を整理しつつ、ポストモダン期をむかえた歴史都市における景観まちづくりの課題について考えてみよう。

京都では 1980 年代末より歴史的市街地に中高層ビルが建ち始め、伝統的な町並み景観が失われてゆくという事態になった。2004 年に国の景観法が公布されて以降、京都市は積極的な景観政策をとり、都市のブランドを守り発展させる努力を行っている。

現代都市に歴史都市のブランドを定着させるためには、規範となる都市像が必要である。都市像の基盤は京都盆地の地形であり、景観規制ゾーニングの根拠となっている。

風土と歴史文化を景観形成の基本に据えているのが京都市の景観政策である。(「京都市の新景観政策」内藤郁子)

台中市も盆地に立地する都市で、その規模も同じく約 10 キロメートル四方である。台中がかつて「小京都」と呼ばれた理由の一つであろう。

盆地の中央を流れる鴨川は、氾濫を繰り返しつつ、都市と共存する自然として親しまれ、京都を代表する景観の一つとなっている。河原からは芸能が生まれ、近代橋と近代建築が新たな都市景観を形成した。高密化する都市空間の中で、人々が自然のオープンスペースに価値を見出し、集い、文化が生まれた。今後、縮退し空洞化する都市の再生における自然の役割として参考となるだろう。(「鴨川と人々のかかわりの歴史的変遷」小林明音)

一方で近代化によって生まれた鴨川運河や七条通・七条大橋のような都市空間は評価が定まらず、景観形成や活用の方向性が打ち出されていない。近代化遺産の評価と活用が、市民参加の中で模索されている。(「鴨川運河の再評価と活用」篁正康、「明日の京都を担う七条通界わい」中村伸之)

台中の旧市街地・中区は 20 世紀初頭の日本統治時代、東アジアで最も早い時期に都市計画され開発された歴史的な近代都市であるが、都市圏の拡張により行政・商業の機能が移転し空洞化が進んだ。

都市の成り立ちを深く掘り下げ、アイデンティティーの起源とすることで、近代建築・近代化遺産を核とした都市再生を進めようと、東海大学建築研究センターの蘇睿弼先生たちが「中区再生基地」を立ち上げ、積極的にプレイヤーとなり、ビジョンの提示や事業者と建築のマッチングや広報活動を行っている。[ii](「台中市旧市街の空洞化と再生活動」蘇睿弼)

京都でも市民が自らの地域を守り育てる活動が活発に行われている。町並み景観の再生(「姉小路通界隈のまちづくり」谷口親平)、緑化活動と居場所づくり(「区役所の屋上緑化とミツバチプロジェクト」西村 勇)、近世に開発された運河の活用(「高瀬川と廃校を拠点とした都市再生活動」富家大器)などの事例が報告された。

異なる文化を持つ人々との共生も、現代社会の重要な課題となっている。台中市における外国籍住民向けの様々な情報発信、様々な行政サービスについても報告された。(「大台中市および周辺地域における『外国にルーツを持つ人々』の市民生活に対する支援の現状と課題」松永稔也)

商業的なにぎわいを目指す看板が建物を隠し、町並みを混乱させ、都市の個性を殺してゆく。台湾では近代建築の町並みが比較的よく残っているが、改装や看板などにより、その魅力が十分に生かされていない。商業デザインが都市ブランド(地域性)を活かし彩るような、バランスの取れたにぎわいの演出が課題である。都市景観を市民の共有物(コモンズ)としてとらえ、市民のコンセンサスが形成されることが望まれる。(「地域性を活かした広告景観づくり」藤本英子)

以上の報告から読み取れるポストモダン期の景観まちづくりの課題とは、①都市と自然の関係の再構築と自然を活かした都市景観づくり、②近代化の再評価と近代化によって生み出された都市空間のリノベーションと再活用、③市民参加や多文化共生の求心力となる都市のアイデンティティ再生(物語づくり)、④人口減少・都市縮退の時代に対応した魅力あるコンパクトシティとしての旧市街地(歴史都市)の活性化である。

コンパクトにまとまったシンポジウムであったが、非常に多面的で濃密な議論ができた。紙面と時間の都合で、コメンテーターの先生のご発言やパネルディスカッションの議論を本冊子に掲載することはできなかったが、別の機会に活かしたいと考えている。

台湾の皆さんの温かいおもてなしと、熱心なご参加に感謝申し上げる。また、都市再生の現場では、現実的に地域活動を進める若い人たちの姿に感銘を受け、台湾の未来に希望を見たことを申し添える。

---

[i] 福島県広野町では災害公営住宅予定地から、奈良時代の「駅家(うまや=地方官庁)」とみられる遺跡が発見され、計画を変更してでも、一部保存することとなった。原子力災害という未曽有の危機の中で「遺跡をつぶしたら後世の町民に申し訳ない」という歴史観が生まれた。(2015 年 1 月連載、朝日新聞「プロメテウスの罠〜広野を掘れば」)

[ii] 台中市中区では、若者が空きビルを借りてコワーキングスペースを始めたり、都市再生活動を訴える若者が里長選挙に当選するなど、若い力が現実を変えている。
「台湾統一地方選で、静かな変化が起きている。・・・村・里長選に、若い世代の立候補が目立つのだ。立法院(国会)占拠の学生運動に刺激され、政治を変えようと動き出した」「台湾では 1990 年代以降に民主化が進み、自由や民主主義が教育で多く取り上げられるようになった。今回活発に動いているのはそうした教育を受けた世代だ」(2014 年 11 月 24 日朝日新聞デジタル版、鵜飼啓「台湾の若者、続々立候補　学生運動が刺激『政治変える』」)

■三都物語／台南・台中・高雄の魅力

NPO 京都景観フォーラム理事/
シンポジウム実行委員長
中村　伸之

台南、台中、高雄。いずれも台湾らしい個性のある都市である。独自の産業で独自の発展をとげながら、近世・近代・現代の重層が織りなす興味深い景観が形成され、ポストモダンのまちづくりが模索されている。

植民地・台湾の近代都市建設は日本近代史の中で、特筆すべき出来事であるにもかかわらず、日本ではほとんど話題にならない。一方、台湾では日本統治時代の建築のリノベーションが盛んに行われ、都市再生の切り札として注目されている。自らを知るためにお互いの歴史を学び、双方の社会が未来を生き延びる知恵を共有することは、日台交流の重要なテーマである。

今回のフィールドワークでは、蘇睿弼先生（東海大学）、陳正哲先生（南華大学）のご教示を得て、台中・台南の都市形成史とまちづくりの課題についての知見を深めることができた。荒削りではあるが、興味深い台湾の都市について素描して、今後の研究のテーマ出しをしてみたい。

台南／重層する都市

17 世紀にオランダとの交易拠点となった台南は、「府城」と呼ばれたかつての台湾の首府であり、台湾で最も早く開けた都市である。古図に見る台南は城壁に囲まれた円形の都市であったが、20 世紀初頭、日本統治下の都市計画により城壁や城門が取り除かれ、以前の街路を継承しつつ、方形に整形された街路システムへと改造された。前近代と近代が重層した都市となったのである。

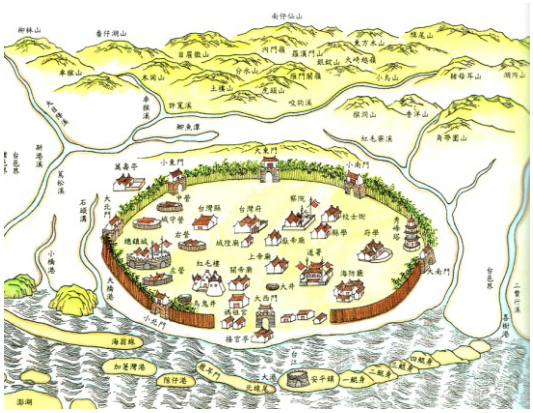


図１．1747 年の台南（西の海が下に描かれている）

清朝の城壁都市は、海（港）に向かう西向きの自然地形に対応した形状であり、大西門と大東門を結ぶ東西路が主軸（現在の民権路）を成していた。近代化した台南では、それと交差し、鉄道駅と港を結ぶが新たな主軸（現在の中山路・中正路）が形成される。中山路と中正路の結節点は直径 100 メートルのロータリーであり、台南州庁（現・国立台湾文学館、森山松之助設計）をはじめとする行政機能が集中していた。現在このエリアには台湾で初めて建てられた孔子廟（1665 年）があるので、「孔廟文化園区」に指定され、台南市で最も重要な歴史街区となっている。台湾の歴史の重層性を象徴的に表す景観と言える。

図２．台南市区改正計画（1911 年公布）の概略

写真１．旧・台南州庁（現・国立台湾文学館）

写真２．リノベーションされた林百貨店

旧・台南州庁から中正路を西に進むと、かつて「銀座通り」と呼ばれた街路がある、5 階建ての林百貨店（1932 年創立、梅沢捨次郎設計）と 2 階建ての商店が連なる統一された町並みであった。いずれも孔廟文化園区内にある。
林百貨店は 2013 年にリノベーションされてショッピングの名所となった。陳正哲先生たちは、銀座通りの町並みを調査し、往時の姿に復原することを提案している。

写真３．「銀座通り」と称された町並み（1950 年代）

さて、直線的に整形され拡幅された大通りに囲まれた街区の内部には、清朝の時代の面影を残す路地があり、「府城歴史散歩」という散策コースとなっている。路地を歩くとたいていは媽祖廟などのお寺に行きつく。その前は夜店や縁日が出る、昔ながらの信仰と生活が溶け合った広場である。
大通りと路地、表通りと裏通りを対比することで、台南の歴史的な重層性を体験することができる。

写真４．府城歴史散歩の夜景（永福路二段）

写真５．路地の中の広場（中正路 131 巷）

台南の原風景は海と港である。神農街はかつて運河の街であり、2 階から船へと荷物の上げ下ろしをしていたという。清朝時代の建物もよく保存されており、歴史文化を活用した観光まちづくりが行われている。

写真６．かつての運河・神農街の町並み

また、海辺の町・安平は、かつてオランダ人によって建設された交易港で、「安平古堡」は現存する台湾最古の城である。海に沈む夕陽を見る名所にもなっている。

写真７．安平の河口から見る夕陽

「歴史の重層」「海の原風景」が、奥深い台南を読み解くキーワードである。このような都市の個性を際立たせることで、市民が自らのアイデンティティを確かめ、外来者にも感銘を与える都市景観となるであろう。

台中／鉄道遺産の保存活用

戦後、台中市は経済的発展により膨張した。どこまでも続く高層ビル街はとらえどころがなく、個性を失った景観となっている。

一方で日本統治時代に建設された旧市街地は物語（アイデンティティ）の起源であり、コンパクトシティであると再評価され、近代建築や近代化遺産が荒廃する都心部を再生する文化的な仕掛けとして活用されている。

近代建築が集中する「中区」の再生については蘇睿弼先生の報告に譲るが、ここでは、鉄道遺産の保全と活用を巡

る市民グループ「台中文史復興組合」（代表：格魯克氏）の活動を紹介する。

台湾鉄道・台中駅は今、大改造の最中である。鉄路が高架になり、大屋根が架かった新駅舎が建設され、現駅舎（1917 年竣工）は曳家され保存される計画である。

台中文史復興組合は、約百年前の鉄道建設が台中市発展の起源であり、鉄道遺産を失うことは「都市の霊魂」を

図３．現在の鉄路が近代遺産をつなぐイメージ

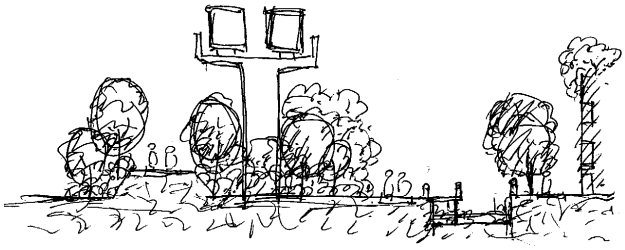


図４．新旧鉄道と緑川（運河）が構成する緑地帯（筆者）

写真８．「台中緑空鉄道」旧鉄橋の活用イメージ（筆者）

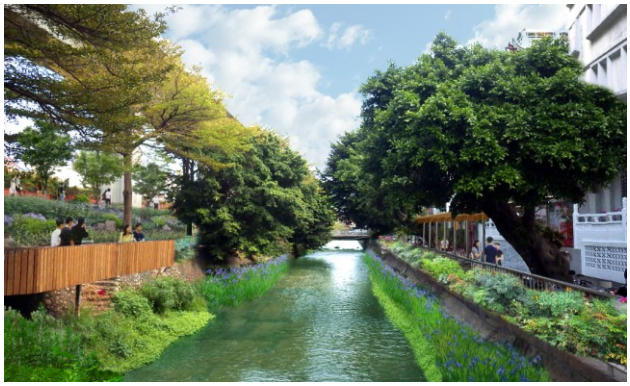


写真９．「台中緑空鉄道」緑川の再生イメージ（筆者）

失うことだと考え、現地見学会やシンポジウムでその保存について検討し、鉄路や倉庫・宿舎などの鉄道遺産を保存し、周辺の近代化遺産を巡る散策や観光の場「台中緑空鉄道」として活用することを提案している。筆者も提案作業に参加し、いくつかのアイデアを提供した。

高雄／工業都市からの環境・文化の都市へ

高雄市は、日本統治時代に海軍の南方方面での補給港として開発され、戦後は重化学工業のコンビナートが集積する台湾随一の工業都市となった。

公害などの課題が克服され、現在は環境、文化をテーマとした都市改造が図られ、貨物ターミナルの芸術特区への転換、地下鉄 MRT と路面電車 LRT が構成する交通インフラ、公共レンタサイクルと自転車道、現代的デザインによる大胆な景観創造など、積極的な都市再生事業が進んでいる。

写真 10．高雄の幹線道路をまたぐ歩行者自転車橋

写真 11．送電鉄塔をランドマーク（展望台）に改修

高雄独特の歴史文化を感じさせるスポットをいくつか紹介したい。

東部の鳳山区は清朝の城壁都市（鳳山新城）で、外周の運河沿いに散策道が整備されている。公園、高齢者活動センター、文化芸術センターを巡りながら、そのスケールを実感することができる。

西部の MRT 西子湾駅からフェリー港のあたりは、日本統治時代初期に開発された街区である。市民グループ「打狗文史再興會社」は木造家屋のリノベーションを行い、書店

喫茶「一二三（ひふみ）亭」を拠点に学習会やイベントに活用し、居住権と歴史を守ろうとしている。

写真 12. 運河の沿いの散策路

写真 13. 保存整備された砲台

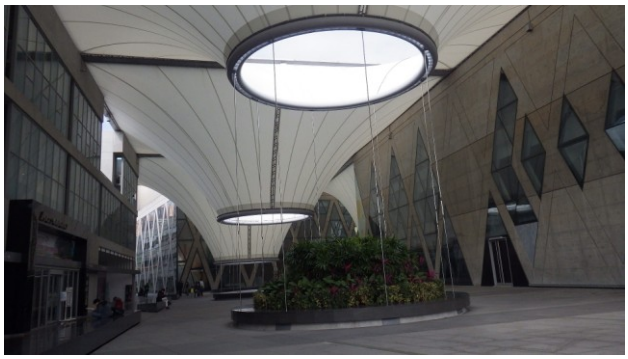


写真 14. 未来的なデザインの文化センター

写真 15. 書店喫茶「一二三亭」の前庭（facebook より）

フェリーで旗津に渡り海辺を南下すると「高雄市戦争と和平記念公園」はある。戦時中、台湾青年は戦況の変化により日本軍、国民党軍、共産党軍の兵士とされた。自らの意志に関わりなく、数奇な運命に翻弄され、遠い戦地から帰ってこなかった人々を記憶に留めたいという想いからつくられた施設である。

兵士の霊魂が鳥となって、海を越え故郷に帰ってくるという、原住民の伝説に基づいたモニュメントが印象的である。

写真 16. 台湾歴代戦没将士英霊記念碑

MRT 美麗島駅近くには、日本人の佐々木克典さんが経営するゲストハウス「あひる家」がある。国籍や年齢を問わず仲間になれような包容力があり、フェイスブックなどを駆使した旅人や台湾ファンのコミュニティが生まれつつある。民間国際交流の形として興味深い。

このような開放感が港町・高雄にはある。

写真 17. あひる家（facebook より）

台中文史復興組合（格魯克代表に取材）
https://www.facebook.com/taichungstory
打狗文史再興會社（姚銘偉監事に取材）
http://takaokaisha.org/
https://www.facebook.com/TakaoKaisha
書店喫茶「一二三（ひふみ）亭」
https://www.facebook.com/cafehifumi
高雄市戦争と和平記念公園
http://peace.khcc.gov.tw/internet/index.htm
あひる家
https://www.facebook.com/ahiruya
http://ahiruyah.com/about/

■台中市の旧市街地空洞化と再生活動

東海大学建築研究センター主任/
中区再生基地代表
蘇睿弼

台中は百年有余年の歴史をもつ計画都市である。1895 年、英国人技師 W.K Barton と濱野彌四郎が作成した「台中市都市計画報告書」において、「碁盤状」の都市として計画された。当時の台中はアジア随一の計画都市であったと言えるだろう。

これが、今日の旧市街地エリアである。しかし、人口の増加や自動車交通の普及に伴い人口の郊外への移動が徐々に進み、旧市街地の地位は徐々に低下した。

人口と経済が絶え間なく成長するという前提で、現代都市は拡張を続けているが、近年、台湾の人口成長はマイナスに転じた。台中の空家率が 26%にも達するという状況になった現在、私たちは再び旧市街の課題に眼を向けなければならない。

図１．台中鳥瞰図／金子常光／昭和十年(1935)

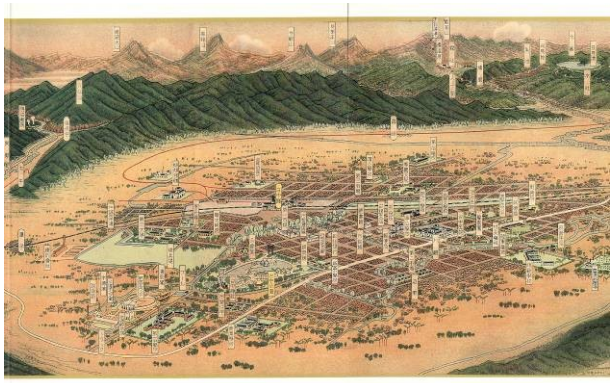
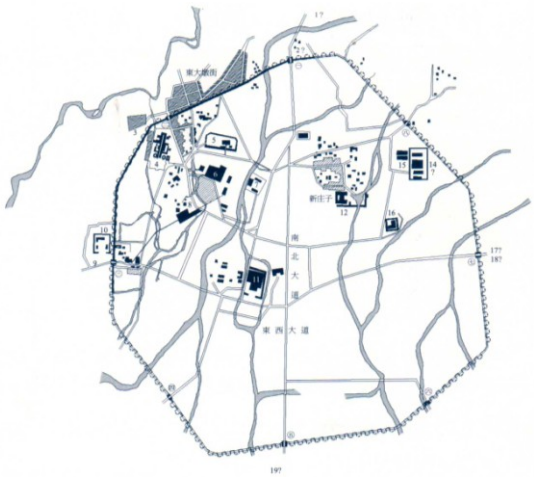


図２．清朝期の台中と日本統治時代の台中都市計画



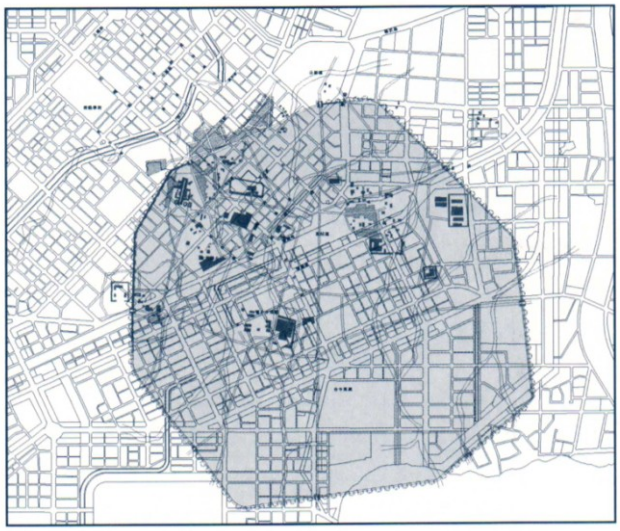


図３．かつての緑川の景観（絵はがき）

図４．かつての新富町通り（絵はがき）

図５．かつてのスズラン通りの町並み（絵はがき）

中区再生基地 DRF（Downtown Recreative Foundation https://www.facebook.com/GoodotVillage）は、東海大学建築研究センターが旧市街地に設立した活動拠点である。旧市街地の再生ビジョンと発展戦略の策定を目指し、都市デザインの授業を組み合わせることで若者が旧市街地の価値を再認識するようにリードしている。また、様々な調査によって基礎固めをした上でアクションプランを提案し、展覧会などの活動によって市民と行政の間の橋渡しをしている。

中区再生基地の今までの活動内容は、大きく次のタイプに分けることができる。

1．ビジョンの共有：旧市街地の将来的な発展に向け、歩行者空間の体系的発展に関する計画づくり、展覧会、講演会、セミナー、コンペ、ワークショップなどの活動を行う。

2．資源の調査：旧市街地のインフラ調査（交通、緑地、水系、オープンスペース、公有地など）、空き家調査（建物の状況、所有権、インタビューなど）、文化資源調査、経済産業動向調査など。

3．マッチング計画：文化的な価値を持ち、可能性を秘めた建築物の利用を活性化するために、活用計画をつくり事業者とのマッチングを行い、古い建築物の協働型リノベーションを主導する。マッチングは、「短期的な活性化」と「長期的な改修」の 2 つの主要プロジェクトに分類することができる

4．活動・宣伝：町歩き観光を企画運営する。ワークショップを開催し、コミュニティペーパーを発行し、旧市街地のガイドツアーを主催する。

（日本語訳と構成：中村伸之）

写真１．中区再生基地

図６．コミュニティペーパー

図７．大通りと路地が重なる旧市街地

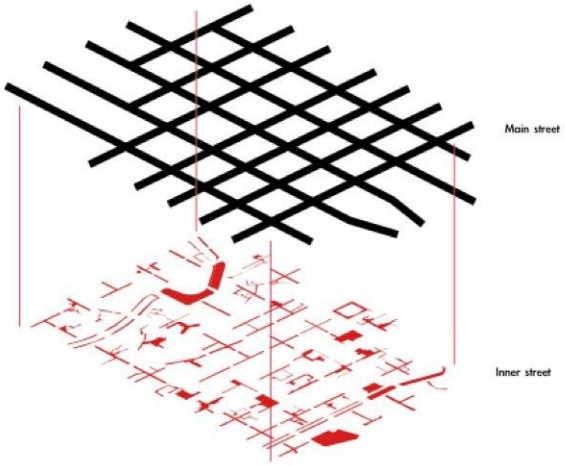


図８．リノベーションの提案

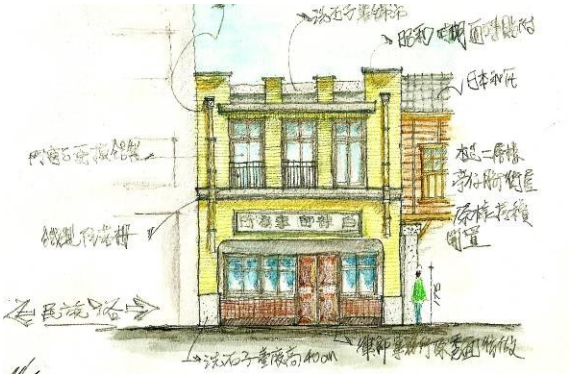


図９．スズラン通りの歩行空間計画

写真２．中区の空洞化を象徴する廃墟ビル

写真３．中区再生を象徴する人気菓子店（かつての病院）

写真４．廃屋をアート工房にリノベーション

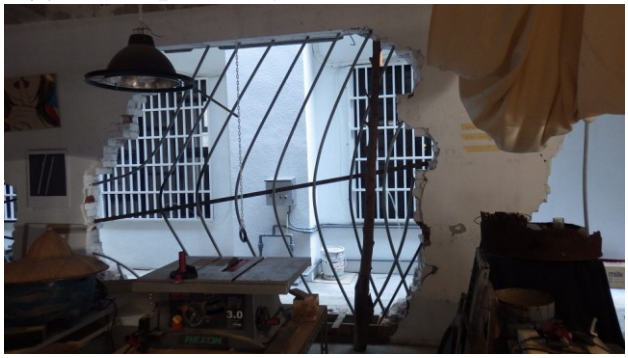


写真５．空き家で共同アトリエを始めた邱嘉緑さん（左）
https://www.facebook.com/HappenTaichung

写真６．人気のリノベーションホテル RedDot

写真７．かつてのキャバレーの再生を検討中

写真８．大改造される台中駅（曳家保存される）

写真９．保存が望まれる日本式家屋

写真 10．鉄道高架の後の保存が望まれる鉄道遺産

写真 11．酒造工場を文化芸術センターにリノベーション
http://tccip.boch.gov.tw/tccp/

■台湾における産業遺産のリノベーションから学ぶこと

特定非営利活動法人千里・住まいの学校　代表
山本　茂

台湾旅行で印象に残ったことは、大規模な工場・倉庫などの産業遺産がアート系エリアへと再生され、多くの市民や観光客でにぎわっていたことである。台北でも同様の事例を見ていたから、台湾での潮流になっている印象を強めた。その歴史的経緯や背景などを知りたいと思い、Web 情報などを手がかりに調べ、学んだことをまとめた。

１　台中、高雄における産業遺産の再生

≪台中文化創意産業園≫

日本統治時代の 1914 年につくられた赤司製酒場が、酒類の専売制による官有化（1922）、戦後の国民党政府の所有、民営化（1991）ののち、都市化が進む中で郊外へ移転し、跡地が複合的なクリエイティブセンターへと再生。広い敷地に入ると椰子の木に囲まれて、切妻・瓦屋根・板張壁の風格ある日式の建物が現れ、過去にタイムスリップした感覚に襲われた。内部にはトラス状の柱・梁の構造が良く残されており、展示会場などとして利用されるようだ。レンガ造の工場は、長い年月の経過を伝え、酒文化館は、家族連れでにぎわうスポットのようだった。

写真１　日式の旧工場

写真２　建物内部

≪駁二芸術特区（高雄）≫

高雄港の砂糖・水産加工物などの倉庫や引き込み貨物線などの跡地をアートの創造・展示、パフォーマンス、自転車・歩行者などの空間として再整備したエリア。国慶節の花火大会が 2000 年に高雄で開催された際に適地として選ばれて成功を収め、これが契機となり、アート系エリアとして活用しようと駁二芸術発展協会が設立（2001）され、駁二芸術特区が誕生。2006 年に高雄市役所に引き継がれ、アート系フェスティバルやコンサート会場などとして利用されている。日曜日に訪れると、廃墟と化したような倉庫群にペインティングが施され、その周囲や操車場跡地に巨大なアート作品が置かれ、海外の招聘作家による鉄廃材を用いた作品の制作も行われていた。数台の観光バスで訪れた観光客がたむろし、レール跡の自転車道ではサイクリングを楽しむ人の姿も見られた。

写真３　作品と自転車道

写真４　アート制作現場

２　全国で展開される産業遺産の再生

≪華山 1914 文創園区（台北）≫

日本統治時代の日本芳醸株式會社の工場が都市化の中で 1987 年に郊外へ移転したのち、約 10 年間放置されていた。1997 年に劇団「金枝演社」が無断で上演して罰せられたことが契機となり、地元のアーティスト・俳優・クリエイターらが新たなカルチャーの創造拠点として開放を求め、1999 年に再生を目指して非営利団体を設立。2005 年に文創園区の整備がスタートし、2007 年に完了。昨年３月に訪れたときには、端正なデザインの建物をバックに、入口広場でのアート風サインがまず目を引いた。レトロ＆モダンな印象のアート・イベント会場、カフェやレストラン、ショップなどは、若いカップルでにぎわい、ウェディング写真の撮影も。原っぱ風の公園では、それぞれが空や風景を眺めながら、語らい、読書などを楽しんでいた。

写真５　アート風のサイン

写真　アート会場

≪松山文創園区（台北）≫

日本統治の 1937 年につくられた松山たばこ工場が 1998 年に生産を停止、2001 年に台北市史跡として指定されたのち、クリエイティブセンターとして再生整備されたもの。台湾創意デザインセンターとの合作による「台湾デザイン館」、ガラス工房とガラスアートを融合した「小山堂」、軽

食レストランなどもある。３月に訪れたときには、年月を経た風格ある建物、ヨーロッパを思わせる庭園などがそのまま残され、アート空間として利用されていた。台湾で人気の「クレヨンしんちゃん」の特別展が行われていた。

写真７　ガラス工房付近

写真８　特別展会場

≪その他の再生例≫

台湾では、2000 年以降、産業遺産を文創園区や文化園区などとして再生することが全国的な潮流となっている。一例として、日本統治時代に阿里山の台湾檜が集まった嘉儀市では、林業文化遺産を保全整備・再現により、「阿里山林業村」（製材場、動力室、林場宿舎、貯木池など）、「檜意森活村」（歴史的な建築物が多く残る林業倶樂部周辺エリア）として再生し、観光拠点としてにぎわっている。（注 1）

写真９　檜意森活村

３　歴史的資源の保全活用の背景

産業遺産再生の特徴は次のように紹介されている。（注 2）

・土地固有の遺産改修・復元され、同じ施設はない
・常設展、講演会、劇場、屋外空間など多様な場を用意
・伝統文化、芸術に限らずサブカルチャーにも開放
・モダンなショップ、レストラン・カフェを複数併設
・鑑賞だけでなく客が DIY 体験できる要素を含む
・外部は来場者が憩える芝生や広場として整備

歴史的資源の再生は世界的な動向であるが、台湾では 2000 年以降に顕著に見られる。このような動向の背景として、次のようなことがあるのではないだろうか。

①台湾のルーツとしての歴史的資源の保全活用

台湾の本格的な国土づくりは、19 世紀末の日本による統治と同時に始まった。日本政府は、日本の水準を上回るインフラや公共施設を整備した。現在見られる大規模な工場や倉庫、公共施設、住宅などはこの頃に建設されたものが多い。近代化のルーツとしての歴史的資源を大切に保全活用したいとの意向が政府、市民の双方に強いのではないか。

②若いエネルギーによる国づくり

駁二芸術特区や華山 1914 文創園区に見られるように、大規模な工場や倉庫をアート系エリアへ再生する原動力になったのは、台湾の芸術文化系の若い人たちのようだ。若い人たちが国づくりを牽引していることは、昨年、学生たちが国会を占拠したひまわり学生運動でも見られた。これらの力がなければ、アート系エリアとしての活用はなかったのではないか。

③公有地の転用、観光ニーズへの対応

台湾では、工場、倉庫などは、長年、国などが保有しており、まとまった公有地があったことで、大胆な土地利用が可能であったのかもしれない。また、内外の観光ニーズの高まりに対応するためには、工場・倉庫などの跡地をアート系のテーマパーク風に再生することが比較的容易で、効果的な方法だったかもしれない。台湾の人々が、新しいものよりも比較的古くて落ち着いたものを好むという国民性も背景としてあるかもしれない。

４　日本が台湾から学ぶこと

日本が敗戦してから 70 年、高度成長を経て成熟期へ入ってから長い。経済的に豊かな国をつくったが、美しい風景やまちなみ、歴史的な建物、相手を思いやり、古いものを大切にする心など、失ったものも多い。台湾は、戦後の長い独裁時代を経て、80 年代後半に自由化を勝ち取り、経済成長も遂げた。工場等の産業遺産をアメリカ型の土地利用（例：ディズニーランド）に汚染されることなく、街や国の記憶として古いものを大切に守り、台湾人としてのアイデンティティを回復し、新しい国をつくろうとしている。「一周遅れ」に見えながら、実は「時代のトップランナー」かもしれない。産業遺産のリノベーションに限らず、日本が台湾から学ぶことは多い。日本で最初の千里ニュータウンも誕生から 52 年が経過した。近代化 120 年の歴史をもつ台湾と比べるとき、もう決して若い街とは言えない。歴史的資源としてのさらなる評価や保全が必要なことを考えさせられる旅にもなりました。

注１：出典「Taipei Navi」、注２：出典「台湾ナビ」

■台湾のストリートファニチャーと公共デザイン

NPO 法人京都景観フォーラム 事務局長
小林　明音

2014 年 12 月の訪台では、高雄、台中、台南の 3 都市を訪れた。シンポジウムでは、都市再生をテーマに主に建築や歴史などに注目したが、街角には建築以外にも目を引くファニチャーが溢れている。公共空間のデザインを通して、台湾の都市基盤整備の現況を紹介するとともに、時には一人の日本人観光客として、その面白さを捉えたい。

公共交通

高雄での移動は地下鉄がメインだった。乗車券は IC トークン式のコイン型チップ。ホームのベンチや内装、地下鉄のラッピングはカラフルでポップなデザインが多く、暗い地下で明るい色が目を引いていた。地下鉄車内は飲食禁止、喫煙禁止のため清潔感があり、違反者には罰金が科せられる。自転車もそのまま乗車できるなど利便性は高いが、町で見かける生活の移動手段は主にバイク。通勤時間帯にも関わらず地下鉄利用者は少なく、バイクに代わる交通手段としてあまり浸透していないのかもしれない。

写真１　[高雄市内の地下鉄]ホームのベンチ（左上）、切符発券機（右上）、地下鉄車内（左下）、ホーム（右下）

台中での移動はバスと BRT がメインだった。新幹線台中駅から在来線台中駅周辺へ向かうバスは無料、また、IC カード「Easy Card」を購入しておくと、台中市内のバス移動は 8km まで無料となる。IC カードは BRT でも利用でき、2 日間の滞在中に新たに入金することなく乗り降りできた。レーシングカーのような赤いシート座席のバス車内、青と白の近未来的な配色が夜景に映える BRT 駅など、台中市の公共交通は、郊外の発展を象徴するようなシャープなデザインが印象的だった。

写真２　［台中市の公共交通］　バス車内（左）、BRT 駅（右）

路面標示

自転車通行帯や横断歩道は、色彩による注意喚起も多い。台中市の横断歩道には巨大な足跡が書いてあるものもあり、注意喚起だけでなく遊び心を感じた。観光地では、文化遺産や町の歴史が紹介されている石版が埋めこまれている場所もある。高雄市内の歩道には、近所の人が手書きで書いたような注意喚起や、通り名標示もあった。

写真３　高雄の横断自転車道（左上）、台中の横断歩道（右上）、台南の自転車道（中左）、高雄の愛河歴史紹介版（中右）、手書きの標示（左下）、通り名の標示（右下）

バリアフリー

歩道の路面状況は良好だが、交差点などにある車いす用スロープはやや段差が大きく感じる。高雄市内で見かけたスロープには、自転車道への誘導矢印と視覚障碍者誘導ブロックが併設されており、自転車と車いすの動線を兼ねているように見えた。

写真４　台南の車いす用スロープ（左）、高雄の自転車道兼車いす用スロープ（右）

バス停・休憩所

台湾でも地域性を出したストリートファニチャーを多く見かけた。特に、芸術特区にはアート作品のようなバス停が、文化圏ではデザインに趣向を凝らしたベンチ等が設置されている。

写真５　［台中］芸術特区のバス停（上）、市内休憩所（下）

写真６　様々なベンチ

展示のデザイン

打狗英國領事館（高雄）、中区再生基地周辺（台中）、国立台湾博物館（台南）、安平古堡（台南）、高雄市立歴史博物館（高雄）など、大小問わず各地の展示館や資料館を巡ることができたが、いずれも展示デザインの質の高さが印象的だった。色彩や照明の使い方、間の取り方や陳列の仕方などの工夫が随所に見られ、目的やターゲットに応じた戦略的なデザインがされているように感じた。誘導のされ方、空間の使い方、動線の描き方なども、見ていて心地よい。

写真７　太陽餅２階の展示スペース（左上）、中区再生基地（右上）、打狗英國領事館の展示（左下）、高雄市立歴史博物館の企画展（右下）

特に、高雄市立歴史博物館の子供用展示は、覗いたり、触れたり、嗅いだり、聞いたりと、子供の目線で学び、好奇心を惹きつけ、体験を通して興味を芽生えさせる作りになっていた。自分たちの暮らすまちの歴史や文化について、楽しく気づきを与えてくれる教育施設があることは、将来の担い手育成の１つとして重要なことだと思う。今回の訪台で改めて気づかされたこと、新しく気づいたことなど、これからの NPO 活動でも大いに活用していきたいと思う。

写真７　高雄市立歴史博物館の子供用展示の様子

■台湾の面格子

環境デザイナー/NPO 京都景観フォーラム 副理事長
富家　大器

台湾はその歴史や地域性によって非常に特徴的な景観要素がいくつか挙げられるが、歩道のアーケード化（いわゆる「亭仔脚」）などとともに、景観を構成する要素として見逃せないのが各戸の、もしくはビルにまで拡がる窓に嵌められた「面格子」の存在だ。ここでは、そんな台湾の面格子について考察してみたい。

・台湾固有のものか

当然のことながら、面格子、もしくは格子そのものは、台湾だけのものではなくどの国のどの地方にもある。シンプルに防犯目的や装飾を兼ねてなど、住居として基本的な要素なので、日本の京町家の糸屋格子、炭屋格子、イタリアはフィレンツエの、もしくは、チベットの民家の何々など、拾っていけばきりがない。

その目的についても、沖縄のように、台風の暴風雨被害防止で（つまり突風によって飛来したものから窓割れを防ぐという目的がメイン）普及した地方など、各地の事情でさまざまなデザインがそこにあるのだ。そこに加えて、アジアの多くの国や地方がそうであるように、高温多湿という気候条件がある程度似通っているエリアでは、エアコンの整備が行き届かない時代には窓を開放して就寝するということが普通でもあったために、まず防犯ということが主目的であるパターンも多いことだろう。こういった面格子は中国大陸や東南アジアに大変多く分布していることもある程度承知をしている。そういった意味では、面格子の存在そのものについてだけ言えば「必ずしも台湾に固有のものではない」。

・繊細さと多様さ

その上で、それではなぜ筆者はここであえてそれをピックアップするのか？その答えは、私が台湾の面格子の繊細さ、多彩さに着目したから、に他ならない。キッカケは、今回のシンポジウムで東海大学（台湾）の台中にあるサテライトキャンパス「中區再生基地 DRF Goodot Village」を訪れた時のことだった（図 1）

これは冬のある晴れた日の午後、窓越しに木漏れ日に似た自然なやさしいあかりがそこにあり、（建物のもとの使用目的の）銀行としての防犯目的を超えた重要な空間要素

図 1（中區再生基地のインテリア）

としてはっきりその存在を、まず空間構成要素としてインテリアデザイン的に認識したからだった。いうまでもなく窓は内と外を仕切る結界として内部的にも外部的にも重要な意味を持つ。外部からの装飾要素としてもこの繊細さは充分に際立っている。基本ロートアイアンであるがゆえにシンプルな造形要素と幾何学模様で、さまざまにエキゾチックでも有り、アラベスクのようでも有る。

図 2（台南・清水寺歴史街区の古民家再生ブティック）

・活きる手作りのよさ

のちに台中市中の民家等を案内してくださった東海大学（台湾）の蘇睿弼教授（建築・都市計画）のお話によると、「1960年代まではこういった面格子のパーツも手作り、手作業で職人さんそれぞれの味があった、今は工場生産で画一化され、味気ないものになっている」と。なるほどその通りなのだろう。職人さん、親方、デザイナー（というか、文字通り図案家というべきか）、建築家・・・ひとの顔が見えるような作品には、やはり結果としてのパワーが込められていくのだ。

図 3（台南・格子を連想させるアイアンアート）

・防犯という役割を超えて

面格子の存在意義として防犯が主目的というのは、一種どこか物哀しい。事実、日本統治時代は窓に格子も戸締まりも必要ないくらい治安が良かったと述懐する資料もある（参考資料*1)、その後の台湾において「戒厳令」が最近まで敷かれていたという世情も記憶に新しい。現代社会においては泥棒も住民も文字通り命がけなのだ。しかし、面格子はそんな事情などお構いなしにし、個性的なデザインを建物の表面の一員としてこれからもひっそりしかしそれでいてしっかり主張し続けていくことだろう。

図 4（台南・富士山モチーフの面格子）

ともかく面格子、モチーフ、デザインバリエーションなど滅法面白い。しかも連続してひとつの景観を構成する要素となっている。百問は一見に如かず。今回は台南を中心に台中の事例などいくつかの画像を参考に上げている。とはいえ筆者も未だ今回の訪台を契機にその面白さに気づいたという段階に過ぎず、今後は、台湾内での面格子のいくつかの類型を見出したり、さらに歴史的流れを考察したり中国や他のアジア諸国などとのデザイン的な違いをリサーチするなど、個人的にも更にフィールドを深め今後も継続的に研究を続けて行きたいテーマである。

図 5（台南・神農街の商家）

図6（台南・神農街の商店を改装したカフェ）

*参考資料 1

「日本人はとても素敵だった　－
忘れ去られようとしている日本国という名を持っていた台湾人の心象風景」　2003　楊素秋　桜の花出版
（以下・上記資料　第一章より引用）

日本時代の台湾は、町全体が豊かで、特に台南はゆったりと時間が流れているようでした。よく町の孔子廟では、詩人や文人が詩を作ってお互いに交換しあって楽しんでいました。非常に安定した社会で、隣近所とは互いに信頼し合い、相互の信頼関係、人と人との絆が素晴らしかったのです。ですから、どこに行っても安心出来ました。それこそ枕を高くして寝ることが出来る世の中でした。（中略）また、現在の台湾の町並みを見てもらえば分かりますが、どの家にも鉄格子が付けてあります。まるで、自分で作った牢屋に自分で住んでいるかのようです。私の家もマンションの玄関のドアが二重にしてあり、窓には鉄格子がしてあります。それでも、空き巣に綺麗に洗いざらい盗られたことがありました。私は鉄格子の無い家に住みたいとつくづく思うのです。鉄格子の無い家で、戸締まりをしなくても安心して眠ることが出来た日本時代に戻りたいのです。道端で品物を拾っても、決して自分のものにすることのない時代にしたいのです。

■現代台湾の騎楼式亭仔脚について

京都市まちづくりアドバイザー
加藤　ゆうこ

はじめに

初の訪台で、高雄、台中、台南を訪れた筆者（註 1）にとって、街の印象はともかく歩廊空間であった。特徴的な建築様式を「亭仔脚」と呼ぶことは、現地で教えていただいた。訪台中に、中區再生基地で亭仔脚についてコメントし反応をいただいたこともあり、滞在時に抱いた印象と、帰国後に他と比較して調べたことをまとめてみた。

亭仔脚について受けた印象

（1）この建築様式の建物が連なり、強い日差しと雨を避ける日除け・雨除けとなっていて、ありがたい。

（2）都市部では多くの通りにこの様式が見られ、聞けば日本統治時代の影響だという（後述）。一体的に整備された歩道ではないが、誰でも通行できる。重要な公共空間が、まちを管理する集中的な権力でなく、まちを構成する人達によって提供され、恩恵を受ける歩行者が消費者でもあるという互酬的な関係を作っていることも興味深い。

（3）歩行空間部分に、食堂のテーブル、商品や什器、場所貸しなのか店舗と無関係の飲食屋台もあり、セミパブリックな空間のようだ。歩行用地を提供しつつも私的空間としての自由度も発揮されているようにみえた。雨天時には、建物に入る人が靴を外…つまり歩行空間部分に出しており、公共に提供されつつも、あくまでプライベート空間の延長線上と認識されていることがわかる。

（4）連続して歩けるが、間口ごとに高さが異なり、つまづきやすい。床の材もバラバラで、水を撒きやすいのかしばしばすべりやすい。道路にはバイク等が停めてあり、歩廊部分以外は安心して歩けない。歩行空間のバリアフリーはまちの優先的な課題ではないらしい。ただ台中市の話では、各戸の段差を埋めるため、行政が一部工事を担っているとのこと。台北では少し前から段差を均す取り組みがあるとのこと（2002 年からの台北市「騎楼整平計画」）だが、今回は台北に行けず、未見である。

亭仔脚が普及した背景

亭仔脚は、台湾全土に見られ、同様の建築様式は、中国福建省や広東省で「騎楼」としてしばしば見られる。大陸（特に福建省）と台湾とは関係が深く、また類似の様式が見られる東南アジアの沿岸部の都市は華僑との関係が深いため、伝播にはそれらの影響が考えられる。ただし、起源と普及の関係については、中国大陸への逆輸入もあり、定着した説はすぐには見当たらない（註 2）。

亭仔脚が台湾全土に広がったのは、日治（日拠）時代（訪台時の現地表現に倣い以下「日治」）の影響とされる。それ以前、清朝政府は台湾の都市を整備し、1879 年には台湾府が道路および街屋の建築規制を公布、1887 年には、店舗併用住宅に亭仔脚を義務付けた建築規制を制定した（註 3）。日治時代、1900 年には「台湾家屋建築規則」により、道路沿いの建物の建築には、幅・高さ十二尺の軒庇のある歩道が義務付けられた。さらに 1936 年の「台湾都市計画令」で、都市計画区域内での亭仔脚の設置とその寸法が定められ、台湾全域に定着していった。日治時代ののち、中華民国臨時政府は都市計画に関する法令を引き続き使い、その後独自の法制度を実現するが、その際台湾語の亭仔脚は、普通語に倣い騎楼に変更された。騎楼は新しい都市計画法に組み込まれ、現在も市街地の建築を規定している（註 4）。

写真 1、2　亭仔脚の歩行空間、日治時代の亭仔脚（公壁）

こうして騎楼つまり現代の亭仔脚は、3600㎜前後の歩廊空間を提供している。筆者が自由度と感じた歩行空間への品物や屋台の占有は、本来は許されないものらしい。

アーケード文化としての位置づけ

同行した建築の専門家達は亭仔脚を「アーケード Arcade」「ポルティコ Portico」と言ったが、筆者には少々違和感があり、類する語を調べ、区分を試みた。

ポルティコは「外壁から突き出して設けられた庇の付いた建築物への入口」（『図解建築用語辞典』）、「柱廊のある玄関」（『建築用語事典』）と亭仔脚の本来の語義には相当するが、現代の亭仔脚は外壁から突き出してはいないし、柱廊のある玄関という説明もそぐわない感がある。

アーケードは、『図解建築用語辞典』が詳しく、①商店街などの歩道上部に設けられる雨除けや日除けのための屋根、②アーチを連続的に用いた吹き放しの空間、③建築物の外壁に接して連続的に設けられたアーチ、とある。亭仔脚は、日本に多い①よりも、②に相当するだろう。

日本のアーケードも、少なくとも二つの型が思い浮かぶ。一つは、京都市内では新京極などの大屋根型。パリの「(商業）パッサージュ」に近く、仮に「パッサージュ型」とする。日本では通りに各商店が並び、歩行空間の上部に全体で屋根を掛ける場合が多く、両側の商店の間は歩行者等に限定された交通空間になる場合が多い。もう一つは、河原町通のように、歩道の上にだけ屋根が掛かる型。車道の車線が多い都心部や都市近郊の主要道路沿いなどに見られ、仮に「片側歩道への屋根掛け型」とでも呼ぶ。屋根の上には建物が乗らず、床や屋根は連続した構造が多い。新潟県の雁木や青森県の小店（小見世）等も、現代ではこれと近い型である。つまり、パッサージュ型も片側歩道への屋根掛け型も、騎楼式亭仔脚とは異なる。「亭仔脚はアーケードである」という説明は、アーケードの概念が広すぎて亭仔脚のユニークさを説明できていない。

このことから、アーケードの説明として「騎楼型」を立ててみる。シンガポール等のショップハウス、ファイブフットウェイ（five foot way）（註 5） は、二階が上に乗り歩行空間が提供される騎楼型だ。「亭仔脚と騎楼は同じで、亭仔脚は台湾語で騎楼は中国語だから騎楼がよく知られている」と現地で聞いた。しかし鳴海によれば「亭仔脚の上に部屋が乗る形」が騎楼である。本来の亭仔脚は二階の有無は関係ないが、ここでは現代台湾に残る亭仔脚を騎楼式亭仔脚に限定し、日本の二つの型とも区別したい（もともと亭仔脚は、建物の前面に取り付けた亭の意の台湾語で、語義通りならば「片側歩道への屋根掛け型」でも良い。茂木によれば元々はそうした構造であったらしく、それが片側歩道への屋根掛け型の平屋歩廊式亭仔脚や、騎楼型の騎楼式亭仔脚になっていったことになる)。文化的には、台湾で既に発展し騎楼式で定着した亭仔脚は、騎楼の台湾的な定着に付ける呼び名としてもよいのかもしれない。

さらに若干、空間の提供について触れておく。ボローニャのポルティコは公道に作られたが、その土地は接する建物の所有者に永久利用が認められ、管理も所有者責任であった（鳴海資料)。江戸時代の庇の下は、昼は店舗の一部、夜は道として供されていた（国交省資料)。高田の雁木は鳴海によれば、はじめ公道上に雁木が作られ後に宅地の敷地側に取り込まれた。ただし例えば『建築大辞典』では、新潟の雁木が、古くは私有地の敷地だったものが後に公道になったとある。シンガポールのショップハウスでは最低 5 フィート分を後退させその分の私有地を公共道路の用地として提供させ、香港ではベランダ下の歩道の整備を条件に公共用地にベランダ建築が許可された（茂木資料)。そして台湾は先述の通り、私有地の提供による歩行空間が、近年は行政も介入して改良が図られている。

おわりに

亭仔脚は結局、建築様式の用語としては騎楼で充分かもしれない。ただ「亭仔脚」には、家の前（の溜まり場、休息の場）といった意味があるらしく、筆者はそこに魅力を感じた。また、あえて台湾語をご教示くださった現地での先生方に倣い、「(騎楼式）亭仔脚」として使いながら、まちのセミパブリックな空間を今後も考えていきたい。

註 1…京都市でまちづくりを支援する非常勤職員。区役所事業で NPO 京都景観フォーラムに声を掛けた縁で今回は個人として同行。区役所（深草支所）で取り組む運河の水辺空間の報告は別にあるため、ここでは亭仔脚を取り上げた。
註 2…茂木も、中国の論文を引きつつ断言できないとする。
註 3…義務化された起源は日治時代以前に遡ることになる。
註 4…茂木および鳴海の文献から時系列に組み合わせた。
註 5…南華大学の陳先生に、台南にてご教示いただいた。

参考文献

国土交通省（2006)「『みち』の多様な機能の復権について」

鳴海邦碩（2009)『都市の自由空間　～街路から広がるまちづくり』学芸出版社

聶志高、玉置伸悟（1996)「客家系の街屋住宅平面構成について」『福井大学工学部研究報告』第 44 巻第 1 号

茂木計一郎 (1991)「騎楼型民居の構成に関する研究」『住宅総合研究財団年報』No. 18

■台湾屋外広告物事情

京都市立芸術大学美術学部美術研究科教授
藤本　英子

京都市の政策に驚き

少し前、日本では屋外広告物が多く出されている景観を、「アジアの国のようだ」という表現をされることがあった。これは明らかに多くの看板が出ていることを批判している言い方である。

台湾での屋外広告物は、市街地では袖看板があふれるようにビルから出され、建築物が多くの広告物で覆われている場合も少なくない。

シンポジウムでは、日本の自治体の中でも屋外広告物に対して厳しい基準を持って、違法のない状況を目指す京都市の規制の内容と、現在私たち専門家がとらえている日本の屋外広告物の課題について話した。それに対して台湾側の反応は「どうしてそこまで厳しくできるのか」「どうしてそこまで厳しくする必要があるのか」「看板は活気のある表れではないか」というものであった。特に京都市での取組みが異常にみえたようである。それに従う日本人にも、驚きの声があがった。決して、日本人が全て無条件で受け入れたのではなく、反発もあった。台湾も京都のように厳しくする必要があると言っているのではなく、「地域毎での特徴ある取組みが大切である」と伝えると、台湾の参加者からは安堵の声が聞かれた。

インパクトある顔写真広告

屋外広告物のデザインの質は、そのグラフィックワークに依存する面もある。台湾では多くの屋外広告物が存在する中、その文字表現が漢字中心であるために、カタカナ、ひらがな、漢字など様々な文字表現が含まれる日本の屋外広告物の乱立状況より、まとまったイメージを持つことができる。しかし、日本との差が大きく、より印象が強く感じる原因の一つは、顔写真が多く登場してくるところである。選挙直後と言うこともあったが、特に市長や政治家の写真が、壁面に大きく出されていた。（図１）党派毎にテーマカラーがあるらしく、ビジュアル面での選挙活動の活発さも反映しているのだろう。

図１　多く見かける政治家の顔写真広告

個性ある台湾の屋外広告物動向

台南や台中では、町の中心部に古く質の高い建築物がまだ残されているが、これらを改装して再利用する動きが始まっている。台南で特に注目されているのは、林百貨店で1932年に建設された建築物がリニューアルされた（図２）。当時台南最大の百貨店として、台湾ではじめてのエレベーターが設置され、全国からエレベーターに乗るために人々が訪れたという。リニューアルされたばかりの内部では、２階にデザインショップ、上層階にはこの建築物再生の展示場、最上階ではオリジナルグッズも売られテラスでの眺めを楽しめる。人気スポットであり、実に魅力的な演出がされている。

図２　台南／2014年再オープンした林百貨店

この百貨店がオープンした昭和７年当時は、台南一の目抜き通り通称「銀座通り」に面し、ビルのある１ブロックは、元々一人の設計者によりデザインされ、その外観がそろっていたようだ。やがて時代を経る間にブロック内の建物も様々な使い方をされ、ばらばらの外観になっていったという。この建築物の再生を契機に、隣接する建築物の外観を、看板などを外してもとの一体感をよみがえらせているという。ここには現代台湾の看板事情は当てはまらない。そこが観光客も含めて注目されるスポットになっている。

こうした屋外広告物のつかないまちなみ景観の魅力も、これからは受け入れられるエリアが出てくるのだろう。

両国が抱える共通の課題

日本では全国のほとんどの自治体で、基準に違反する無届けの屋外広告物が多く存在するのが現状である。このことから、屋外広告物の課題が景観だけでは済まされない現状が見えて来る。私が国と屋外広告物業界団体と共に活動する中で、最近になって屋外広告物のメンテナンスの課題が話題になり始めた。メンテナンスの悪かった看板が、転落することで事故につながる事例が発生してきているからである。

台湾では、特に多くの看板のメンテナンスの悪さが目についた。掲出の審査もなければ、一定の安全点検も存在しないのだろう。このことは屋外広告物に限らず、道路整備など公共空間に存在する多くのものの維持管理の課題にも共通する。道路の路面整備や、特別に整備された施設なども、その傷みが目についた。この感覚がそのまま屋外広告物にも、つながっているのだろうか。

図３　破損が目立つ屋外広告物

広告景観の魅力を求めて

最近「広告景観」というキーワードを使うことが増えてきた。屋外広告物を景観の阻害要素として捉えるのではなく、いかに景観の中で活かしていけるかを考える視点である。日本も台湾も、それぞれの地域の人々が方向性を決めていくテーマである。全てのまちが京都市のように厳しくする必要はないだろう、しかし林百貨店周辺のように、自主的に規制するところもあってもいいだろう。

台湾で、新しく気づいたことがあった。パッケージデザインや買い物袋、パンフレット、イラスト地図などでグラフィックセンスが抜群にいいものが存在する。このグラフィックセンスが屋外広告物に活かされたなら、どんなに素敵な広告景観が生まれるだろう。現在、漢字の大文字だけが並ぶ看板に、グラフィックの魅力が加わって、今までにない広告景観が生まれるかも知れない。

台湾と日本、台湾各地と日本各地、それぞれの個性を持って広告景観を摸索していくことで、更に交流の楽しさが生まれることだろう。これからも交流を重ねながら、それぞれのアイデンティティを高める活動を進めていきたい。

図４　漢字が重なり合う屋外広告物（台東）

図５　個性あるサインたち（台南）

■公共交通の機能補完を目指した自転車活用と
まちづくりの考察

ＮＰＯ法人 自転車活用推進研究会 in 関西 事務局長
藤本　典昭

台湾各地での普及が見られる「自転車シュアリング」は観光戦略の推進だけではなく、公共交通の機能補完としての役割が求められる。また、通勤ラッシュ時の渋滞緩和をはじめ、環境や健康に貢献するシステムとしても有効である。台湾が抱える交通や今後の高齢化問題を「自転車」という切り口から、新たな「まちづくり」につなげるための考察をおこなう。

C-bike

台湾で台北市につぐ大都市となる高雄市、この街で運用されている自転車シュアリングシステムを「C-bike」と呼ぶ。設立は高雄市政府と統立開発株式会社、自転車メーカー「MERIDA」などが関わる共同体。24 時間利用可能なレンタルできる公共サービスとして 2009 年からスタートしている。台湾ではこのほかにも台北市、新北市、台中市、彰化で「U-bike」という同様のサービスがある。

C-bike の利用にはその都度、クレジットカードによる登録作業が必要だが、便利な会員カードによる制度もある。貸出しの出来るステーションは高雄 MRT の主要駅や観光地、人が多く集まる場所に集中的に設置されており、設置箇所は現在 150 を越える。また、借りる場所と還す場所の選択は自由であり「乗り捨て」使用が可能である。

図１ 高雄市 HP http://www.c-bike.com.tw から引用

自転車は日本で言う「ママチャリ」にあたる車種で、鞄などを簡単に収納出来る前かごや、前照灯、点滅するテールライトもついているが、整備状態には差が見られる。

交通問題

「台湾で運転できたら世界中どこでも運転できる」とは大げさだが、台湾都心部における主要幹線道路では、朝夕

図２ 幹線道路（高雄市：夕方）

の通勤時間帯ともなれば、我先にと先を急ぐスクータータイプのバイクで道路は埋め尽くされる。

その数は車両総数の 2/3 を占め、先進国には見られない特徴がある。また、事故も多く、人口 100 万人あたりの死亡者数は日本の 3 倍以上。飲酒運転、不注意運転、道を譲らない、信号または標識の無視、不適切な右左折、速度オーバーによる操作ミスなど、過度の交通問題を抱える。

更に、歩行者保護や弱者優先の概念に乏しく、国の道路交通安全督導委員会（NRTSC）が 2010 年に「歩行者の通行権」プロジェクトを立ち上げた。これは「交差点に車両が進入してきたときの歩行者の優先権」という概念を啓発させるためのものである。

このような慢性的な道路事情がある一方で、高雄市では 2008 年に最新鋭の鉄道「高雄 MRT」が開通し、東西に走っているが、朝夕の通勤時間帯に混雑は見られない。

これは都市部マンションの住宅価格の高騰や、郊外への住宅整備開発が進められた背景に重ね、ガソリン価格が比較的安いことなども関連していると考えられる。郊外の安い住宅地から公共交通を使わず、スクーターで直接、都心部まで通うスタイルが定着している。

少子高齢化問題

街中を走る大量のスクーターを見ていると、その影に高齢化と少子化問題が存在するなど信じがたいが、図３の 65 歳以上の人口が総人口に占める割合「高齢化指数」が、1993 年に 7%を超え、2017 年にはその 2 倍の 14%になると予想されている。

この高齢化指数が 7%から 14%へと 2 倍になる年数を

「倍化年数」と呼び、高齢化の速度の指標となっている。

日本では 1970 年から 1994 年の 24 年間で 2 倍になり、先進国の中では異例のスピードとされてきたが、台湾も日本と同様のスピードで高齢化が進んでいることがわかる。予測では、2027 年 20%を超えて「超高齢化社会」に突入する。

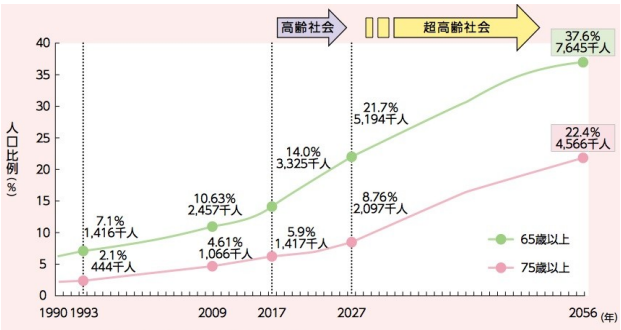


図３「海外介護保険事情～台湾の現状」介護白書から引用

更に台湾内政部の資料によると、一人の女性が一生の間に産む子供の見込数を示す「合計特殊出生率」が、ドイツを抜いて世界一低い国となっている点で、日本を上回る事態に直面しているといえる。

台湾が超高齢社会となったとき「高齢者が自分の車やスクーターを運転して、病院へ通うという社会」には限界がある。そこには歩いて暮らせる街、自転車やマイクロモビリティなどの移動手段が選べ、無理なく安心して通行できる環境が必要であり、過度に車やスクーターに頼らない、公共交通を取り入れたまちづくりが必要である。

訪れる超高齢社会への準備はできているのだろうか。

都心部を歩くと日本のような「歩道」というものが、主要幹線道沿い以外には見られない。歩行者は建物の軒下に当る「亭仔脚」と呼ばれる部分を通路としているが、歩行者はその部分を通らせてもらうという立場である。従って建物毎に床面の高さや状態が異なる場合もあり、亭仔脚を歩行者に開放していない建物もある。高齢者にとっては、とても歩き易い環境とは言えない。

図４ 建物前（亭仔脚）の段差

自転車においても、主要幹線道沿いの歩道上に設けられた「自転車マーク」部分を通行できるが、必ずしも連続しているわけではなく、行儀の悪いスクーターと共に車道を走ることとなる。

都心部の信号機のある交差点には、歩行者用に加え、自転車用信号があり、LED16×16表示を使用したアニメーションが面白い。ただ、自転車用と歩行者用が同じ横断歩道脇に設置されており、自転車は歩行者と同じ位置づけをされているようだ。

図５ 信号機（高雄市）

歩行者目線のまちづくり

交通問題、少子高齢化問題と多くの問題を抱える台湾において、交通システムの見直しは必須である。

また、「暮らしやすい」とはどういう街なのか、それは車やスクーターのスピードで街を見たのでは、見えてはこない。街を歩いて、街を自転車のスピードで走ることで問題が発見できるのではないか。

先ずは、スクーターなどの通過交通を極力減す必要があり、それには高雄MRTや路線バスなどの公共交通へのシフトが不可欠である。しかし、現在の駅数や停留所の位置、また運賃など、不便さを感じる問題点を分析し、それを補う公共交通の改善が求められる。

公共交通の機能補完としては、駅やバス停からのC-bikeの活用や定期利用者に向けての新たなレンタサイクルシステムも有効ではないか。多くの市民が交通問題に危機感を感じて、その解決策を望んでいる今、例えばロンドンなどで導入されている、特定の時間帯、特定のエリア内に車を乗入れる際に課金されるコンジェスチョン・チャージ（Congestion charge）「混雑課金」を導入するなど、公共交通利用者に対するインセンティブを打ち出し、将来に向けて新たな「まちづくり」を進めていって欲しい。

このままでは「高齢の道路使用者の安全対策」が最重要課題になることは避けられない。

参考文献　台湾における交通安全政策と規制の変遷
著者：Dr.Tsu-Hurng Yen
介護白書「海外介護保険事情　台湾の現状」
著者：増田雅暢

■台湾の運河を中心とした水辺空間

NPO 法人京都景観フォーラム理事
篁　正康

今回のシンポジウムでは鴨川運河について発表したこともあり、台湾の運河・河川の整備・活用について、台南の台南安平運河、高雄の高雄運河（愛河）、その支流の第二運河（幸福川）、台中の緑川を巡り、現地調査を行ってきた。ここにその様子をレポートする。

台南運河、高雄運河は、ともに海に直結した大きな運河のため、内陸型の細い鴨川運河とは性格が若干異なる。両運河とも、日本統治時代に運河として開削されたものである。どの運河も、高度成長期にはヘドロが溜まり、魚が大量死するほど劣悪な水質であったようであるが、近年それらは改善され、憩いの空間として整備されている。高雄運河は愛河、第二運河は幸福川と愛称が付けられ、公園、自転車道、船乗り場、博物館などが整備された上、夜にはライトアップが行われ、デートスポット、映画のロケ地などとして市民に活用されている。

（写真①：愛河の歴史が路面に陶板で表現されている）

ここからは、写真とともにその空間活用、ディテールを、見ていくこととする。

橋の下をくぐる地下道（写真②：安平）

ここには運河の水中が見られるよう、透明のアクリル窓が設えられている。服を着たままの容易な水中探索体験は、非日常を感じさせる特別な場となっている。

安平港国家歴史風景区遊憩碼頭（写真③安平）

埠頭が現代建築を中心に統一されたデザインで整備されている。さまざまな角度で上下に張り巡らされたデッキは、歩く者に多様な視点を提供する。尋ねた折、中心施設では、地域のおじさんたちが大声で演歌調のカラオケを楽しんでいた。建築から数年のうちにこの現代建築を自分たちのものとして使いこなしている姿に感心させられた。

（陳耀如建築師事務所＋原創設計　2010）

近代デザインでの統一（写真④：安平）

近代洋風デザインで統一されたデザインの運河敷き。上品な雰囲気を醸し出し、落ち着いた散歩道を作り出している。右は運河博物館。

張り出し（写真⑤：幸福川、緑川、愛河）

各所にステージや歩道、公園空間などの水辺への張り出しが見られた。親水感を高めることに効果的であり、かつ空間の有効利用も図れるものであるとと感じた。

橋を見る（写真⑥：幸福川、愛河）

デコンのような面白いデザインの欄干、橋の裏から構造美を見せる歩道など、ところどころにワクワクさせるデザインがあった。さらに興味深いのは、これらは夜間、カラフルにライトアップされるということである。

手すり（写真⑦：緑川、愛河）

延々と続くベンチ付きの手すり。日本であれば 1.1m の高さに細かい手すり子が要求されるが、鎖だけで、高い解放感がもたらされている。

■台湾にてミツバチを見る

京みつばちの会　　西村　勇

写真Ａ　台中市東海大学にて

写真Ｂ　台中市東海大学にて

写真Ｃ　台中市東海大学にて

写真Ｄ　高雄市美濃　中山湖にて

２０１４年１２月２３日に黄先生の案内で東海大学キャンパス内のミツバチ（アジア種）を見学できました。広々としたキャンパスの有機栽培実習畑の側にミツバチの巣箱が５０個設置されていました。１２月下旬の京都の気温は１０度以下です。当然のことながらニホンミツバチは巣箱より外に出て活動できる状態ではありません、しかし台湾の高雄市では１８度の目盛りを指していました。とはいえ気温１８度の台湾では街中ではダウンジャケットの人が多く長袖の人がほとんどです。ちなみに私は半袖にしたり、長袖にしたりの日々でした。

肝心なミツバチはというと**写真Ｂ**のとおり巣箱に張り付いたままです。稀に１匹が飛んでいるのを見ても蝶々の飛来行動のような右に左にさまようような飛び方でした。矢張り台湾に住むミツバチは暑さには強いが寒さには（１８度以下）対応できにくいと感じました。ニホンミツバチは１４度以上であれば蝶々の飛来ではなく、直線飛び即ち燕のごとくビュンビュン飛んでいます。そして高雄市内及び台中市、台南市、台東市では屋外で見られなかったミツバチが唯一高雄市美濃にある中山湖を散策しているときに**写真Ｃ**及び**Ｄ**ミツバチを発見しました。（私見ですが西洋ミツバチでしょう）

気温は２１度でした。近くの客家文化博物館のスイレンにもミツバチは来ていました。詳細は分かりませんが**写真Ｂ**のミツバチは西洋ミツバチと同じ大きさですが体に色はニホンミツバチと西洋ミツバチの中間色に思えました。**写真Ｃ、Ｄ**は西洋ミツバチと思えます。なぜなら体色が黄色ポイ色をしているためです。飛来の仕方を見ていると日本で見る西洋ミツバチと同様な直線とびでした。但し、スピード感のない飛び方でした。決定的なミツバチを分類するためにはミツバチの羽を取って羽の脈筋が確認できれば何種のミツバチかが決定できます。

又、巣箱の形式も西洋ミツバチの巣箱と同様な作りをしていることから台湾にて蜂蜜を高雄市で購入しましたが生産地は捕里（プーリー）がほとんどでした。表記としては「野生蜜」「野蜜」「龍眼蜜」して販売されておりで龍眼という植物の蜜がほとんどで大変甘味な食感の滑らかさの美味しい味であり西洋ミツバチのような甘さが後まで残る甘さでもなく、マッタリ感のある甘さです。ニホンミツバチの甘さは甘さの切れ味がよいと感じています。

次回訪問時には採蜜時期である７月から８月にもっと採集道具を持参し、養蜂家を訪問して台湾の蜂蜜をたっぷり味わいたいです。

■団地再生とまちづくり

独立行政法人都市再生機構西日本支社
中川　雅永

シンポジウムの次の日の 12/24 は、台中市の東海大学建築研究の中心である「中区再生基地」に集合して、東海大学の蘇睿弼先生の案内で午前中「中区のフィールドワーク」（写真１）を行い、午後から日本側３人による事例の紹介（写真２～３、中川雅永－都市機構の団地再生事業の紹介、山本茂－千里ニュータウン再生活動の紹介、藤本典昭－自転車活用まちづくりの紹介）、その後台湾側参加者と意見交換を行った。

事例紹介

中川からは、ＵＲ都市機構が有する 76 万戸の団地が少子高齢化の進む社会の中で、高齢者の住みやすさと子育てしやすい環境を両立させるため、これまでの人口増加時代の単一機能の追求とは違った、多様性を受け入れる新しい関係性が求められていること、そして具体の取り組みとして宇治川を望む伏見伝統地区に隣接した高台にある観月橋団地において、1962 年の管理開始から約半世紀、新たなリノベーションを加えながらより多様な人々がより仲良く活き活きと暮らせるコミュニティに進化しようとしている事例を紹介。

山本からは、日本で最初の大規模な計画的新市街地「千里ニュータウン（1962 年～、大阪府）」が人口の減少と高齢化、住宅・施設の老朽化などによって“オールドタウン”と揶揄されてきたが、まちびらき 40 年（2002 年）の頃から「住宅の建替えだけではまちは良くならない」「計画的につくられた街の良さを活かしながら、もっと若々しく魅力あるまちをつくろう」と、市民・行政・NPO・大学等の交流の中からネットワーキングが形成され、様々な市民活動が活発に展開されているという事例を紹介。

藤本からは、日本では自転車の通行位置が道路交通法により「車道の左側」と決められているが、1970 年に自動車の激増から交通事故対策として、自転車は歩道も条件付きで通行してもよいと法改正を行い、その結果自転車の歩道通行が習慣化してしまい、歩行者との接触事故などが問題となり、京都においては「安心して快適に自転車を利用することができるまちづくり」を目標に自転車の通行環境見直しが進められているという事例を紹介。

写真１

写真２

写真３

意見交換

台中市職員から新市長の公約「1 万人が住めるように公共住宅を増やす」を実現するための方策についての質問があり、東北震災復興関係の住宅建設事例や大坂・京都での若者による空き家のリノベーションやアート系の活用等を紹介したが、台湾側の団地建設や再生に関する問題意識の高さは、我々にとっても大変有意義に感じた次第である。

【報告】

東海大学日本地域研究センター　第四回日本研究フォーラム

東海大學跨領域日本區域研究中心　第四屆日本研究論壇

「京都・台中：ポストモダン期をむかえた歴史都市の景観まちづくり」

京都・台中：後現代歴史都市的景觀營造

■シンポジウムの主旨

現在、日本でもっとも先進的な景観政策を展開する京都市であるが、歴史的景観・風致の保全には明治期以降の長い試行錯誤の歴史がある。京都市民は都市の近代化を受け入れつつ、自らのアイデンティティを守るために、景観・風致の保全についての論争と改善を繰り返してきたのである。そして、2007 年に大胆な都市ブランド戦略に基づき「新景観政策」が実施された。

今日の京都の都市基盤を形成した近代的なインフラ整備の集大成が「京都市三大事業」(1908-12) である。奇しくもこの事業は台湾で台北県支庁長・宜蘭庁長を務め、河川整備や道路整備を進めた西郷菊次郎（1861-1928）が、その後、京都市長となり実施したものである。三大事業の仕上げともいえる四条大橋と七条大橋の意匠デザインは、総督府（現、総統府）を始め台湾に多くの官庁建築を残した森山松之助（1869-1949）が担当した。このような事例から見ても、日台の近代的都市開発は互いに影響を与え合い、今日の都市景観の基礎を築いたことが分かる。

日台の社会は近代化を経て、重工業による経済成長と都市拡大はすでに限界に達し、文化創造・情報発信が持続的な発展の重要なテーマとなってきた。人口減少、都心部の空洞化、都市インフラ再生や近代化遺産継承など、ポストモダン期の症候群ともいえる共通課題も多い。

NPO 京都景観フォーラムは、京都の景観まちづくりに関するフィールドワークと市民・行政に対する提言活動を行ってきた。今回は初の国際交流事業として、日本とゆかりの深い台湾の都市の市民・研究者と交流し、歴史的都市の保全と再生、文化創造と観光振興のあり方について議論し、ともに未来に向けてのビジョンを構築する一助としたいと考えている。

アジアの歴史都市が百年前に西洋近代化をいかに受け止め、国策としての都市インフラ整備をいかに行ってきたか、そして今日、市民がその遺産をいかに受け継ぎ活用するかは、日台のみならず、急成長が進むアジアの諸都市にとっても重要なテーマである。

■研討會的主旨

現在 日本最先展開景觀政策開發的是京都，歷史的景觀 保護自然美景自明治時期開始 就有反覆的失敗及再摸索的史例 .直到現在還在接受近代化的京都市民，為了要守護自己的獨特個性，對於維護保存自然景觀的方面 ，是反覆的爭論討倫及改善過來的之後 2007 年 大膽的獨自都市形象戰略為基準，實施了「新景觀政策」。

現今京都 城市的基盤形成，構成現代基礎設施結構的是「京都市三大事業」(1908-12). 巧合的是 執行過「京都市三大事業」的西鄉菊次郎 (1861-1949)當時的京都市市長，他也曾經當過 前台北縣縣長 宜蘭市市長 做過河川及道路整治的工程. 三大事業至最後階段的四條大橋與七条大橋的圖面設計，也是擔當過總統府及許多古都市府建築設計藍圖的 森山松之助(1869-1949) . 以事實為例. 才明白　日台的近代都市開發 有著相互的影響 ，才有今日都市的建築基礎 .

日台現社會經過了近代化 ，重工業的成長及都市的擴大已達到了極限， 創造文化 傳達訊息之類 已成為持續性發展的重要主題. 人口減少　城市空洞化　都市設施再生 近代化文化遺產的傳承等，可以成為 現代期症候群之中，日台兩方的許多共通課題 .

NPO 京都景觀論壇 ，將京都景觀城市開發內 ，有關現地及野外調查連同市民， 進行對政府的意見活動 .　這回初次 以國際交流方式 ，與日本有因緣的台灣市民 ，研究者共同交流　討論歷史城市的保護與再生 創造文化與振興觀光 .與有關人士一同 齊向未來發展構想 以及相互協助的想法 .

亞洲的歷史都市在百年前 都接受了西洋近代化 ，對於自己的國家政策，也落實了都市整備設施，而今日　市民對於城市遺產要如何來傳承活用 ， 不只是日台問題 ， 對於快速成長的 亞洲諸城市來說 將是個重要的主題 .

■シンポジウムの概要

一、研討會日期（会期）

2014 年 12 月 23 日（二）研討會
（2014 年 12 月 23 日（火）シンポジウム）
2014 年 12 月 24 日（三）台中市舊市區（中區）參訪調查
（2014 年 12 月 24 日（水）台中市中区フィールドワーク）

二、會議地點（会場）

東海大學茂榜廳（台中市西屯區台灣大道四段 1727 號）
（東海大学茂掲ホール）
東海大學建築研究中心「中區再生基地」（台中市中區中山路 69 號 2F）
（東海大学建築研究センター「中区再生基地」）

三、主辦單位（主催）

- 東海大學跨領域日本區域研究中心（台湾・東海大学日本地域研究センター）
- 東海大學建築研究中心（台湾・東海大学建築研究センター）
- 日本 NPO 法人京都景觀論壇（日本・NPO 法人京都景観フォーラム）

四、協辦單位（後援）

- 東海大學創意暨藝術學院
- 東海大學都市暨區域發展中心
- 東海大學文學院日本語言文化學系
- 東海大學共同學科暨通識教育中心

五、經費贊助單位（協賛）

- 台灣民主基金會
- 日本交流協會（日本交流協会）
- 日本都市環境設計會議（日本都市環境デザイン会議）

六、聯絡人（事務・連絡）

- 中村伸之（日本） nnnet@mbox.kyoto-inet.or.jp 電話：81-90-4274-4346
- 陳永峰（台灣）cphone@ thu.edu.tw 電話: 886-4-2359-0121 轉 22707

七、會議使用語言

中日語/同步口譯（日中同時通訳）

■プログラム

＊第一日：2014 年 12 月 23 日（二）研討會（2014 年 12 月 23 日（火）シンポジウム）

時 間	議　　程 （プログラム）
09:00-09:20	報　　到　（受　付）
09:20-09:30	禱　　告　黃淑燕（東海大學日本語言文化學系主任） 致歡迎詞　羅時瑋（東海大學創意暨藝術學院院長）
09:30-09:40 （10 min）	研討會主題説明（シンポジウムの主旨説明） 主持人（司会・進行）陳永峰（東海大學） ---------- 中村伸之（日本 NPO 法人京都景觀論壇理事、景觀家）10 分 京都與台中：後現代歷史都市的景觀營造 （京都・台中　ポストモダン期をむかえた歴史都市の景観まちづくり）
09:40-10:30 （50 min）	主題演講（Keynote Address） 主持人（司会・進行）黃淑燕（東海大學） ---------- 1，内藤郁子（日本 NPO 法人京都景觀論壇理事長、建築家）20 分 京都市的新景觀政策 （京都市の新景観政策） 2，蘇睿弼（東海大學建築研究中心主任）40 分 台中市舊市區的空洞化與再生活動 （台中市旧市街の空洞化と再生活動）
10:40-11:00	休息（Tea）
11:00-12:40 （100min）	Session Ⅰ　自然與歷史所培育的都市景觀 （自然と歴史に育まれる都市景観） 主持人（司会・進行）大西 仁（東海大學） ---------- 論文發表（研究報告）各 20 分 1，小林明音（日本 NPO 法人京都景觀論壇事務局長） 鴨川與市民生活關係的歷史變遷 （鴨川と人々のかかわりの歴史的変遷） 1，篁　正康（日本 NPO 法人京都景觀論壇理事、建築家） 鴨川運河的再評價與活用 （鴨川運河の再評価と活用） 3，中村伸之（日本 NPO 法人京都景觀論壇理事、景觀家） 決定明日京都的七條通地區 （明日の京都を担う七条通界わい） 4，谷口親平（京都姉小路周邊問題思考會事務局長） 姉小路周邊的社區總體營造 （姉小路通界隈のまちづくり）

	---------- 與談人（討論者） 1，林希娟（東海大學） 2，陳正哲（南華大學） 回應與討論（総合討論）20 分
12:40-14:20	午餐（lunch）
14:20-16:00 （100min）	Session II　活化歷史文化的景觀營造及公民活動 （歴史・文化を活かした景観まちづくりと市民活動） 主持人（司会・進行）林珠雪（東海大學） ---------- 論文發表（研究報告）各 20 分 1，松永稔也（東海大學） 大台中及其周邊地區對「外國人」社會生活的支援現狀與課題 （大台中市および周辺地域における 「外国にルーツを持つ人々」の市民生活に対する支援の現状と課題） 2，藤本英子（京都市立藝術大學） 活化地區性特色的廣告景觀營造 （地域性を活かした広告景観づくり） 3，富家大器（日本 NPO 法人京都景觀論壇副理事長） 高瀨川與以廢棄校園作爲據點的都市再生活動 （高瀨川と廃校を拠点とした都市再生活動） 4，西村 勇（京都中京「花與綠之會」會長） 區公所屋頂綠化與蜜蜂計劃 （区役所の屋上緑化とミツバチプロジェクト） ---------- 與談人（討論者） 1，林希娟（東海大學） 2，陳正哲（南華大學） 回應與討論（総合討論）20 分
15:50-16:10	休息（Tea）
16:10-17:50 （100min）	綜合座談（パネルディスカッション） 「後現代期日台都市社會的走向」 （ポストモダン期に突入した日台の都市社会はどこに向かうか？） 主持人（司会・進行） 中村伸之（日本 NPO 法人京都景觀論壇） 陳永峰（東海大學） ---------- （日本） 内藤郁子（日本 NPO 法人京都景觀論壇） 富家大器（日本 NPO 法人京都景觀論壇）

	藤本英子（京都市立藝術大學） 谷口親平（京都姉小路周邊問題思考會） 中川雅永（日本都市再生機構） （台灣） 蘇睿弼（東海大學） 松永稔也（東海大學） 林希娟（東海大學）
17:50-18:00	閉幕致詞　宋興洲（東海大學都市暨區域發展中心主任）
18:30-	晚宴

＊第二日：2014 年 12 月 24 日（三）研討會附屬活動
（2014 年 12 月 24 日（水）フィールドワーク）

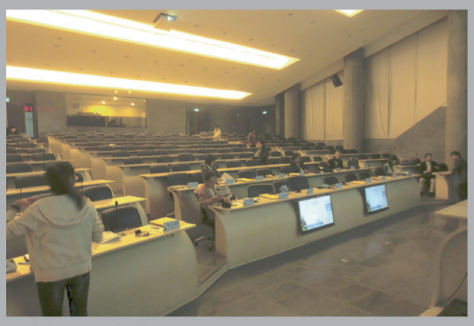
「台中市舊市區（中區）參訪調查」
地點：東海大學建築研究中心「中區再生基地」（台中市中區中山路 69 號 2F）

10:00-12:00　台中市舊市區（中區）參訪調查
（台中市中区フィールドワーク）
12:00-14:00　午餐
（昼食）
14:00-15:00　「中區再生基地」意見交換會
（中区再生基地にて意見交換会）
日本學者引言
（日本側の問題提起）
１、中川雅永　都市機構的集體住宅再生事業介紹
（都市機構の団地再生事業の紹介）
２、山本　茂　千里新市鎮再生活動介紹
（千里ニュータウン再生活動の紹介）
３、藤本典昭　活用自行車的社區營造介紹
（自転車活用まちづくりの紹介）
15:00-16:45　中區再生的感想與意見交換
（中区再生の感想や意見交換）
16:45　終　了

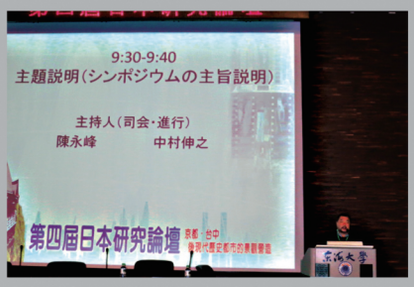
Photo Album

会場となった台中・東海大学 Mao-BangHall

構内にはイヨ・ミン・ペイ設計のチャペルが



開場前の会場



主旨説明：中村伸之氏

主題講演：蘇睿弼氏

研究報告とパネルディスカッション

旧市街地「中区再生基地」に 10 時集合

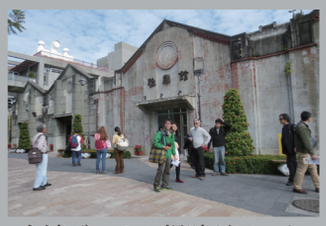
空き店舗を若者が再生しシェア

鉄道の高架化で使われなくなる鉄橋の保存を熱く訴える青年活動家

日本統治時代の建物が多く残っている

空きビルとなったクラブ外観

クラブの内部、ドイツから芸術家を招いてパフォーマンスを行ったとか



台湾ビール工場跡がアートセンターに

市民の反対により解体を止めた建物。後ろに見える高層ビルも空きビル！

約 40 人を引率して案内する蘇先生

台中駅の立替え工事が進んでいる

再生基地に戻って
研究発表と意見交換