

景観フォーラム 12号

日本景観フォーラム会報 12号 (2014年1月6日)

<巻頭言>

あけましておめでとうございます。素晴らしい麗らかなお正月を迎え、皆様のご健勝をお祈り申し上げます。当団体は本年6月で5年目を迎えることとなります。これも一重に会員皆様のご支援の賜物と感じ入る次第でございます。

さて、景観から考えるまちづくりにとって、マーケティングは必要最小限のものと考えます。しかし、今までのマーケティングの概念である4P(Product 製品, Price 価格, Promotion 販促, Place 流通)をそのまま“まちづくり”に適用することはできません。即ち、景観マーケティングという新しい考え方が必要となり、ここでは4Cを掲げております。先ず、<秩序>Cosmosを物質的・精神的に活動の中心概念し、便利さと変化の多寡を考察します。次に<文明>Civilizationとして*社会的共通資本の物質面を上げ、効率と環境負荷の大きさを比較検討します。そして<文化>Cultureが社会的共通資本の精神面を支え、多様性と新旧の割合を勘案します。最後に<交流>Communicationとして情報の公平とその密度の関係を考究し、良き景観に住む市民には良き交流が必然的に存在するというところでございます。以上の景観マーケティングの4Cを掲げ、バランス良い景観まちづくりを実践して参りたいと思っておりますので、会員の皆様には変わらぬご支援ご指導を賜りたく存じます。(齊藤全彦)

*社会的共通資本：自然環境（大気、森林、河川、水、土壌等）、社会的インフラストラクチャー（道路、交通機関、上下水道、電力、ガス等）、制度資本（教育、医療、司法、金融等）

<予定>

景観セミナー

- ・1月15日（水）18：30～20：00「宮崎県綾町の照葉樹林保全の取り組みとユネスコエコパーク」
- ・3月19日（水）18：30～20：00「谷中の景観と文芸」
- ・5月14日（水）18：30～20：00「湘南地区の景観整備」

景観まちあるき

- ・2月22日（土）府中市内
- ・4月19日（土）東京都谷中地区
- ・6月21日（土）藤沢市湘南地区

<お知らせ>

齊藤全彦理事長は2013年12月、真鶴町から政策企画会議のアドバイザーに任命されました。



特定非営利活動法人 日本景観フォーラム

〒150-0031 東京都渋谷区桜丘町14-5-502 TEL
03-3780-3814 FAX 03-6379-6681 E-mail

info@keikan-forum.com

URL: <http://keikan-forum.com/>

都市の新しい交通システム『L R T』

人と環境にやさしい交通をめざす協議会

小田部明人

過去 30 年の間、世界では路面電車を進化させ移動の連続性を高めた L R T (次世代型路面電車システム) が新たに 130 数都市で開業し、現在でも多くの街で導入が進められている。これは都市内の移動手段として、二酸化炭素 (CO2) の排出量が少なく環境にやさしいことや、お年寄り・子供連れの人にも乗り降りしやすい点が評価されたもので、クルマ中心社会のアメリカも例外ではない。

先進国で唯一例外な国が日本で、2006 年に富山市で新たな路線が開業して以来、その次が出てこないのが現状である。(写真①) 幾つかの都市で導入の話が出たが、走らせる道路空間がない、車での来街者が減ってしまうなどの理由で反対され話が立往生してしまうケースが多い。道路は決して自動車だけのためにあるのではなく、誰のものかを改めて皆で考える必要がある。

道路といえば、昔は脇道に入ると子供たちが路上で遊んでいる光景をよく目にしたが、今ではほとんど見かけることもない。歩くだけでなく、子供が遊んだり、大人たちがおしゃべりする道があっても良いと思う。ドイツなどでは、コミュニティゾーンと呼ばれるエリアは域内の道路は人が最優先で車は最徐行が求められる、これを示す交通標識にも子供が道路で遊ぶ絵が使われている。(写真②)

さて L R T であるが、フランスではトラムウェイと呼ばれ、アルザス地方のストラスブール (人口 26 万人・都市圏人口 45 万人) は、トラムを活用したまちづくりとして有名であり、現在は 5 路線を有し今年で開業 20 年目を迎える。導入にあたっては、推進した女性市長の功績が大きく、当時は都心部の車の渋滞が激しく、「歩いて楽しいまち」へ転換するためトラムの導入を掲げ、徹底した議論と検証、住民合意のための事前協議を何度も開催し導入に結び付けた。(写真③)

このことは何か新しい施策を実行するには首長の熱意と決断、リーダーシップがいかに大切かを示す実例である。日本で唯一の導入事例である富山市も現在の市長が、北陸新幹線の工事を機に、地元を今後どう変えてどのような都市としていくのか、そのための人々の足をどう確保していくかを市民に対して熱心に語り続けた結果である。

ここに来て、ようやく日本でも新しい流れが出来つつようである。宇都宮市では、市内の道路混雑解消のため L R T 導入を公約に掲げた市長の下、具体的な計画が明らかにされ、導入に向けた調整が始まる段階にたどり着いた。(一方で導入反対派の人々は導入の是非を問う住民投票を対案のないまま行おうと動いており、この結果が注目される。)

また静岡市では、市内都心部と旧清水市の中心部で L R T 導入の動きがあり具体化しつつあり、横浜市や神戸市などでも昨年の市長選挙で、当選した市長は L R T 導入の検討を公約にしており、これからの動向に目が離せない。

更には新規の導入ではないものの、すでに路面電車が走っている都市で、利便性向上のために延伸工事が行われている都市がある。札幌市では市電を環状化させるための工事が現在進んでおり、平成 27 年春の完成を目指している。また富山県高岡市では J R の駅構内への乗り入れ工事が進捗している。同様に岡山や広島でも計画されているが、このように乗換えをし易くすることで、より利便性が高まることになる。

L R T はデザイン性に優れた車両も多く、単なる移動の手段としてではなく、都市のランドマークにもなり得て、まちづくりの重要な装置である。最近のヨーロッパでは都市の景観に配慮し、架線を使わない集電方式のトラムも走り始めており、今後の展開が楽しみである。(写真④)



写真① 富山市のLRT



写真② ドイツの交通標識例



写真③ ストラスブールのLRT



写真④ 架線レストラム（アンジェ/フランス）

NPO法人日本景観フォーラム 監事
(株) グローバル研修企画 代表 小林 均

ポートサンライトは1888年から約15年かけて、石鹼会社リーバー・ブラザーズ（現ユニリーバ社）の創始者であるウィリアム・リーバーが、リバプールの郊外に、石鹼工場の労働者向けに建設した工場町である。工場町というと、工場の近くの煤煙が舞い散るようなごみごみした劣悪な環境に、小規模な住宅が立ち並んでいる町を想像される方も多いと思うが、このウィリアム・リーバーは本当に社員とその家族の幸福を考え、その当時の優れた建築家たちに十分な環境を与え、100年以上たった現代にまで残るような美しい町を築きあげた。

この町は約900戸の住宅と工場、教会、美術館、ホテル等で構成され、町全体が公園のような美しさを保っている。特に住宅地は、様々な構造材や建築様式を使った住宅が緑の芝生の絨毯を敷き詰めた広場を囲んで建てられ、花が咲き乱れる花壇や樹木によって飾られている。建設当時は居住者が洗濯物を人目に付くところに干す、といった通常の工場労働者の町でみられる光景もあったようであるが、工場主がそれを厳しく禁止し、美しい住環境を皆が享受できるように、管理を徹底したそうである。

現在この町には工場労働者は住んでおらず、この町に住みたいという憧を持ってやってきた人たちの町になっている。この町の美しさの要因としては、以下の点があげられる。

- ①道路から住宅の壁面まで広くセットバックされている。
- ②住宅が芝生や樹木などの緑におおわれ、住宅と道路あるいは住宅と住宅を仕切る塀がない。
- ③住宅の外壁はレンガまたは漆喰で、漆喰は白で統一されている。特にブラック&ホワイトの壁面は美しさが際立っている。
- ④住宅はすべて連棟式で、街並みの統一感を出している。当時の工場長の家も規模が大きく豪華であったが、戸建ではなく連棟式のうちの1棟である。
- ⑤洗濯物が外に干されていない。
- ⑥電柱がなく地中化されている。
- ⑦広告や自動販売機が一切ない。
- ⑧住民がこの町に住んでいることを誇りに思い、100年以上たってもその美しさを壊さないよう努力し協力している、と思われる。

日本の住宅は木造住宅で、一方ヨーロッパの住宅は石造住宅なので、ヨーロッパのように日本の住宅は長持ちしない、という話をよく聞くが、この町のように木造住宅が100年以上たっても十分に機能を果たし、美しさを保っていることを見れば、その説の間違いが分かるであろう。

日本でも最近、長期優良住宅ということが言われるようになったが、地震に強い、長持ちするといった機能、性能ばかりの話で、デザインに関してはほとんど触れられていない。何世代にもわたって受け継がれる美しいデザインこそ、長期優良住宅のカギであることをこの町は示していると思われる。



<LFJブックレビュー>

『人間のための街路』バーナード・ルドフスキー著 鹿島出版会 原著初版 1969 年刊

人類が歩くことを始めてからどのくらいの時間が流れたことであろう。途轍もない時間の流れの中で、人類は直立二足歩行を獲得することにより大脳の発達を促し文明を創造した。人類は長い時間をかけてこの歩行という移動手段で世界を観察してきたのであって、世界を見るという人間の行為において、歩くという基本的行為を忘れてはならない。冒頭、ルドフスキーの「愚かにも我々は、街路が砂漠ではなくむしろオアシスになることに気がついていない」という指摘には、ヒューマンスケールを忘れ果てた自動車社会を齎したアメリカ文明への批判が含意されている。そして、「街路の機能がまだハイウェイや駐車場に墮落してしまっていない国々では、人間のための街路に相応しいかきかずの配慮が施されている」として歩行という人間である原点を楽しむ場をもう一度考えてみようとして、世界を巡り歩いた証が本書である。

街路は突如まちに現れるものではない。「街路はそこに立ち並ぶ建物の同伴者に他ならない。街路は母体である。都市の部屋であり、豊かな土壌であり、また養育の場でもある。そして街路の生存能力は、人々のヒューマンシティに依存しているのと同じくらい周囲の建築にも依存している」ということになる。本書は、主にヨーロッパの街路空間をそこに住む住民との関係性において考察し、都市で人間が生きるということがどういうことを意味するのか、そして、都市生活で本来の豊かさを享受するとは、どのようにしてなされて来たのかを生物多様性を証明するがごとく、多様な街路を通して究明されている。

著者ルドフスキーは 1905 年ウィーン生まれの建築家である。1935 年以後ニューヨークに定住するまで世界の主要な都市に生活したルドフスキーは「田舎の生活は心を和ませるではあろうが、頭脳を刺激するのは都市の生活である。街路ほど感覚に良い刺激を与える環境は他にはない」と言うほど、徹底した逍遥学派といわれてきた。欧米ばかりではなく、イスラム圏にも足をのぼし、2 年間の日本滞在をもとにした『キモノ・マインド』という著書もある。そして米国民のライフスタイルに対する批判も徹底しており、米国民をヴァンダリズム(破壊行為)を生活様式の基礎としているとする。「一般的な破壊行為、わけても環境に対するその敵意には、北米の植民地開拓時代まで遡る伝統がある。移住者たちは決して土地を愛することがなかった」という指摘には、そろそろ車社会を見直す時が来たのではないかと思われる。(斉藤全彦)

