



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

027 NOVEMBER 20.
1995

発行者

都市環境デザイン会議 広報・出版委員会

●特集／都市のアイデンティティ～「大阪、京都、神戸」

関西三都物語

1. 京阪神、三都にまつわる物語 ······ 1
2. 大阪からみた関西三都孝 ······ 2
3. 京都らしさ～大阪・神戸との比較で ······ 3
4. 神戸と大阪・京都～比較魅力論のための断章 ··· 4
5. 大阪の都市環境デザイン ······ 5
6. 3都市の環境デザイン事例【京都】 ······ 8

7. 神戸、破壊した街のアイデンティティの

復権は可能か ······ 11

●連載／アメリカのランドスケープ事情（その4） ··· 14

●代表幹事会より ······ 18

●ブロック例会リポート

北海道ブロック ······ 19

東北ブロック ······ 19

●事務局より ······ 20

●編集後記 ······ 20

特集：都市のアイデンティティ～「大阪、京都、神戸」関西三都物語

特集

1

京阪神、三都にまつわる物語

井上 章一

INOUE SYOICHI

国際日本文化研究センター
助教授



「関西」という言葉が、目につく。「関西」と銘うたれたプロジェクトも、すくなくない。関西新空港、関西学術研究都市、国立国会図書館関西館···。

「近畿」という呼称もあるが、あまりめだたなくなっている。行政区画では「近畿」のほうが正式なのだが、そのお役所仕事も、「関西」を見かけるようになってきた。時代は、「近畿」をはなれ、「関西」へむきだしたということか。

「関西」は、しかし、明治以後の新語である。江戸期までだと、「関西」という言葉は、ほとんど見かけない。

「関東」という言葉は、以前から多用されていた。関東御領、関東管領、関東公方、関東御公事···。日本史の授業でも、そういった用語を聞かれたかたは、多かろう。だが、「関西」にはじまる、江戸以前の日本史用語は、まずないと思う。

「関東」は、関所の東というほどの意味である。畿内の人間が、関所よりむこうにある辺境を、あざけって「関東」とよんだのだ。そして、畿内の「畿」は、都あるいは宮殿という意味になる。

「畿内」は、だから、都の文化がおよぶ民度の高いエリアを、さしている。「近畿」も、都のちからだから、まあ同じであろう。今日風に言えば、「首都圏」というニュアンスになるわけだ。

その、「畿内」、「近畿」が、かつては東方を「関東」と見下して、よんでいた。だが、近年は、「関西」という言葉が、浮上しだしている。地元のひとびとでさえ、「関西」を自称するようになっている。

首都東京から見れば、関所の西にある辺境地。それが「関西」という言葉の含意になるのだが、その「関西」がひろく愛用されている。今日では、誰もがこのエリアを辺境におちぶれたエリアとして位置づけられているということか。

そのせいだろう。「関西」および「関西人」には、悪いレッテルがはられやすい。「畿内」を自負していたころには考えられなかつたようなイメージが、横行しだしている。

たとえば···。

「関西人は、態度がなれなれしく、ふるまいが粗暴である。」

これなどは、昔だったら、関東の板東武者を都人があざけた言いまわしであろう。

まだある。

「関西人は、がめつい」

「関西人は、助平である」

「関西人は、俗悪だ」

···。

いずれも、「畿内」が「関西」へと没落したから成立した標語だと思う。かつてのように、この地方が文化経済の中心地だったら、こういう言いまわしは流布されまい。

リアリティは、皆無である。地位の低下が、言説の地勢学的な配置を転換させたという。ただ、それだけのことなのだ。

じっさい、他地方にくらべて、関西人がとりわけ粗雑だとは思えない。助平だとも、考えにくい。ただ、世間へ無責任に流される標語の水準では、そういったものが多くなる。地位低下のおかげで、負のイメージがふえてきたのだろう。

そう、私はそのていどの話なのだと思っている。このての評語は、まったく信じていない。

にもかかわらず、私はしばしば、これを真にうけるフリをしてしまう。

「関西人は、あつかましい」。そう聞かされたとき、よくつぎのように反論する。「いや、それは大阪の話でしょう。私は、京都にすんでいますが、京都はちがいますよ」と。

ほんらいなら、そのレッテルじたいがまちがっていると、そここたえるべきなのだろう。私も、心の底では、まちがっていると思っている。だが、現実のつきあいになると、それは大阪の話だと、こたえてしまうことが多い。

たぶん、神戸のひとも、同じようにあるまうことが多いのではないか。「関西人は、俗悪だ」と言われた神戸人も、「それは大阪のことと、神戸じゃない」とこたえやすいように思う。

大阪のひとには、まことに気の毒な話である。だが、それが社交における会話の常套になっていることは、まちがいない。

京都、大阪、神戸に、はっきりと読みとれる文化人類学的なちがいがあるかどうかは、疑問である。そもそも、日本人いっぽんと、いわゆる関西人のあいだに、どれほどの差があるのかも、あやしいものだ。すくなくとも、世間で喧伝されるほどのズレは、ないと思う。

じっさい、よく聞かされる関西人論などは、世代の差、男女の差、階層・学歴などのちがいを、無視している。こんなものに、どれほどの妥当性があるのだろう。はなはだあやしいもんだと、そう言わざるをえない。

にもかかわらず、私たちは関西人論、あるいは大阪人論などを、よく語る。けっきょく、そういう話が、好きなのだろう。

あとひとつは、さきにのべたような関西の地位

低下現象を、考えたい。地位がおちたから、負のレッテルをはらしていく。はられるのがいやだから、京都や神戸は、そのレッテルを大阪におしつける。こうして、京都、大阪、神戸の三都が、きわだった差をもつ都市として、言説の世界にうきあがる。京阪神の三都論には、そうして増幅されている一面があると思う。

では、大阪は、負のレッテルをどうするのか。はられたままでも、かまわないのか。

このあいださるテレビ番組で、街頭インタビューをやっているシーンを目撃した。「日本でいちばん助平な都市はどこですか」。この質問に、路上のひとびとがこたえるという趣向である。なんと東京では、五割のひとが大阪をあげ、大阪では、七割のひとが大阪だとこたえていた。

無責任な負のレッテルを甘受する覚悟が、この街のひとびとにはあるのだろうか。

大阪からみた関西 三都考

鳴海 邦穎

NARUMI KUNIHIRO

大阪大学



☆都市比較

都市比較はなかなか面白い。かつては、浪花、京、江戸の三都論が盛んだったが、最近は東京は別格になったようで、三都論といえば、神戸、京都、大阪の関西三都になってしまう。

確かに作家の難波利三さんからだったと思うが、関西の都市を、会社の部局に擬えた話を聞いたことがある。神戸は企画部、大阪は営業部、京都は儀典課、奈良は文書課。だいたいこんな表現だったと思うが、なかなかそれぞれの都市の特徴をよく言い当てていると思う。

よくあることだが、都市比較をすると、自慢過剰になったり、けなし合いになったりすることが多い。そこで最近あちらこちらで提案しているのだが、いくつかの町が集まって、お互の誉めあいをしたらどうだろうか。ほめればほめるほど、その町の本質が見えてくるような気がする。

☆図としての大阪

ところで、世に大阪ほど良いわれない街はないのではないだろうか。かつて、ある代議士が、「大阪はタン壺の街」といったとかで、マスコミを賑わした。「大阪は下司の街」、「ガメツサだけの目立つ街」とか、大阪の悪口を挙げれば枚挙にいとまがないほどである。

しかし、実際には、そういうわれるほどに大阪の街はきたくなはない。長い歴史をもつこの街は、それなりに奥の深さもあれば、優れた景色ももつている。

最近は大阪を題材にした書物が多くなったが、大阪に赴任してきた昭和50代の半ばごろには、都市物といえば東京や京都を題材にした書物がほとんどで、大阪物はあまり目立たなかった。そんなことで、大阪JCや学生たちと行なった「大阪探検」などを踏まえて、『大阪を読む本』（注）を作った。この本の中に、『好きな場所』市民アンケートから得られた、20の『浮び上がる図としての大阪』が示されている。

キタ、中之島、本町、ミナミ、御堂筋、上六、夕陽ヶ丘、天王寺・新世界、帝塚山、大阪城、靱公園、鶴見緑地、長居公園、住吉、北港、大阪港、南港、淀川、大川、橋の上。最後の橋上は、特定の場所ではなく、市内の橋の上ということで、水の都大阪の面目躍如といったところだ。

この分布は、幕末から明治維新にかけて描かれた『浪花百景』の分布と、あまり変わらないのが不思議なところだ。歴史や地形、川など水の存在が、人びとを引きつける魅力の根底に存在しているのである。

☆新しい大阪

そうした大阪も都市構造の再編に懸命で、湾岸部における新しい開発が進んでいる。大阪港では『海遊館』や『サントリー美術館』を中心に、南港では『アジア・トレード・センター』や『ハイアット・リージェンシー・オーサカ』を中心に、ウォーター・フロントの新たな都市拠点が形成されつつある。

都心と大阪港は地下鉄で、都心と南港はモノレールで結ばれているが、将来は大阪港と南港が海底軌道で結ばれる計画である。この端緒として、地下鉄とモノレールの乗り換え点、住之江公園駅に、オスカー・ドリームが最近オープンした。

ウォーター・フロントの新開発は大都市共通の現象だが、インナーエリアの整備もまた欠かせない課題である。大阪市南東部の生野区で、大規模な住環境整備事業が着手されつつあり、その推移を見守りたいところである。

一つ苦言を呈するならば、テレビで放映される大阪市の公共広告はいただけない。違法駐車防止キャンペーンやAPEC対策。お笑いを悪いとはいわないが、外付けされた大阪のイメージを、自ら喜んで使うのはどういうものか。

☆京都、そして神戸

筆者の履歴からいと、京都が生活の中心であつた期間は学生時代もいれておよそ11年間、神戸

はおよそ3年半、大阪はもう15年間ほどになる。大阪を神戸や京都と比較するといつても、神戸や京都の街を歩いてよく知っているわけではない。そんなことで印象的にならしまうが、最近感じていることを少しばかり述べることにしよう。

京都にいって最近感じるのは、<空が広い>ということ。特にあちらこちらの交差点の空が広い。学生時代に馴染んだ百万遍交差点の空が広い。それはなかなかいいことだと思うのだが、<京都の空が広い>というと、<京都は遅れている>と誤解されてしまったりする。

それから、四条河原町あたりに行って思うのは、若い女性が多いこと。大学の先生と話をして驚くのは、京都の学生はだいたい神戸で遊んでいるらしい、ということ。とすれば、四条河原町界隈の女性群は他所からやってきたのか。それだけ観光化が進んでいるわけだ。

街を歩いてつくづく思うのは、コンテクストが

読みやすいということだ。いろいろ言われているが、京都にはやはり歴史的な時間が感じられると思う。そうした京都で、新しい京都駅のビルがどのような役割を果たすのか、興味のあるところである。

神戸は、実をいうと余り知らない。リンチ風の都市のイメージの骨格がなかなか明快で、それが神戸のイメージをつくってしまっている。そうした浮び上がった神戸は知っているのだが、それだけでは本当の神戸という感じがしない。

今回の震災で、余り知られていない神戸が、大きな被害を受けた。<ああ、こんな神戸があったのか>と、改めて思った人が多いのではないだろうか。そうした神戸の復興がどのような新しい神戸をつくりだすか、見守らなければならない。

注：鳴海邦碩・橋爪紳也編著『京都のコスモロジー：大阪の空間文化』TBSブリタニカ、1990

京都らしさ—大阪・神戸との比較で

材野 博司

ZAINO HIROSHI

京都工芸繊維大学



■京都の思い出

私は京都と大阪の間の高槻で育ち、学生時代を京都で送って、東京・仙台を経て、今、再び京都に戻って7年である。京阪圏から離れると、無性に京都が見たくなることがあるもので、出張時にはよく京都に降り立つものである。

京都が私の記憶の中に入り出すのは小学校の遠足からであるが、大学時代は、キャンパスが京都の市街地の東北端に位置していたこともあって、東山や北山の麓で長い時間遊んだものである。当時はほとんど車が無く、三山の麓の多くは田園であり、のどかな田園道を歩きながら時々現れる寺社に入っては悠久の時を過ごしたことを思い起す。

一方、京都を離れてから後の京都への訪れは1日時間がどれともどこかあわただしさが残るものである。ただ、京都が他の都市とは異なる強いアイデンティティと魅力を持っているという感じ方がいっそう増大してゆくのである。

若い頃、京都を歩いたときは、京都を認識の「対象」としてとらえることは殆どなく、京都を楽しみ、無意識に「存在」していた。しかし、今は、京都に居住し時に楽しんでいても、無心に京都に存在している感覚は少なく、京都になにかを問いかける気持ちが動き、私にとってもはや京都は認識の「対象」としての比重が大となっている。

■京都のイメージ

京都は140万人の政令指定都市でありながら、街を歩いていても街路の先に山が見え、そのスカイラインの穏やかさと山に刷り込まれた大文字という歴史的遺産があいまって、大枠で京都らしさを感じる。次に鴨川が河口の大河とは違って、ヒューマンスケールであり、市街地を走っていても、それをを分断せず、親水性のある川として市民が親しく利用してきたことも京都らしくしている。

このように山と川とに大きく特徴づけられながら、平安時代からの碁盤状街路とその中に埋め込

まれる御所や二条城などのオープンスペース、それをとりまく山麓の寺院群が山や川と対応することによって、自然と人工物が京都という地域を借りて長い時間という媒体によって、渾然一体となっているところに京都のアイデンティティがあるのであろう。

一般的に京都をイメージするものとして、寺社をあげる人が多いが、この寺社群も、背景に三山を持ち、全面に川と平安京以来の細い街路、町屋を中心とする伝統的生活空間があるからこそ、京の寺社としてのイメージが一層深く刻まれるのであろう。そして、この都市空間の各構成要素相互の補完的で複合的関係をより相乗的に有効にしているのが、季節感であると思われる。京都人は、春のあでやかさと秋の情緒を年に二度味わうために、あのうだるような暑さと冬の刺すような寒さを耐えている。この夏冬のきつい自然から守る人工物としての建築觀があるからこそ、春秋の自然にすり寄る空間感覚が生まれるのかもしれない。

■積み並べられた京都

京都の都市空間は長い間に積み重ねられたものであり、十二单衣のように重層化されているといわれるが、正にその通りである。ただ十二单衣や地層は、（上衣や）表層をとり除かない限り深層は現れてこないものであるが、都市空間というものは、近代の隣に平安が見て、併存しているところが異なる。逆な言い方をすると、大切な深層（平安）が、大急ぎで作った表層（現・近代）の前に守るすべもなくさらされることになるのが都市的空間である。

そして日本の他の都市のように、都心と外側の新興住宅地が近代的で、その中間に旧市街地がサンドウイッチされるパターンとは異なって、京都は戦災によって近代化されなかつたがために、都心にも超古き空間を残しながら、新旧織り混ぜた重ね合わせが進んでいる。その結果、三山の麓の風致地区を中心とする寺社が多い地区は、歴史と

自然が一体となった連続ゾーンを継承し続けると予測されるのに対して、市街地は島状に歴史的イメージが保持されたとしても、近代と歴史のせめぎ合いが延々と展開すると危惧されるが、そのことがまた、現代の京都のアイデンティティを形成している。ところで、京都のアイデンティティは、学区等各小地域の歴史に1000年以上の差異があるがために、それぞれが極めて異なるアイデンティティを持っていると言われ、その小アイデンティティが積み集められながら、その中で共通に付属していたあいまいなものが京都アイデンティティとも思える。

■京阪神と京都

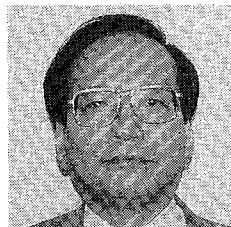
現在の京阪神を夫々の都市の間のゾーンとして見た時、阪神として強くイメージされる地区は、御影あたりから芦屋にかけての山手であり、大阪よりも神戸に近いゾーンであって、京阪としてイメージされる地区も又、京阪沿線のやや京都寄りのゾーンであり、ともに大坂から離れた地区である。このことは京都と神戸は、夫々の歴史の厚みに違いがありながらも、それなりに歴史に裏付けられた独自のアイデンティティを持ちながら、かつ、大阪という隣接都市との関係で阪神・京阪という文化的アイデンティティの高いゾーンを形成しているのに対して、大阪は歴史の厚みを脇に置きがちのイメージの希薄さに加えて、通勤圏としての圏域イメージを確保しながらも隣接都市とで複合的なアイデンティティ形成に寄与していないように思える。しかしこれらのことが、又、大阪の何者をも包み込む幅のあるアイデンティティと云えるのかもしれない。

■京都の都市環境デザインに向けて

京都は歴史的積み重ねが厚いがために、それに規定され勝ちであったと言われる反面、平安以来秀吉の天正の地割り（とお土居建設）、角倉了以の高瀬川建設、明治の疏水建設等市街地大改造が何回か行われてきた。それらはそれ以前の京からいえば異質なものであったが、時間の経過によつてなじまれ京都という都市空間に取り込まれてゆく所に京都の動的なアイデンティティが指摘される。それらの変革は、インフラを中心としながら、「見える」形で進められてきたものであっても、どこかヒューマンスケールに還元できるものであつたが、戦時中の五条通りや高度成長期の新幹線の高架は「見えすぎる」マスヒューマンスケールを京都に持ち込み、最近では見えないインフラとして、阪急・京阪の地下化と南北・東西の地下鉄の延長と新設が進行している。この見えないインフラへの方向は、のたうち回っている大阪の高架道路群と比べると京のアイデンティティ継承には寄与すると考えられる。ただ、この地下鉄というインフラの地下化は、市街地内部への活動エネルギーの導入であり、当然、将来においては、市街地での施設建設エネルギーの沸騰に連動しかねないものである。その兆候が地下鉄駅前の北山通りに輩出した新建築群に見られ、これらが、京都にインパクトを与えたとは言え北山の麓に近い空間の性格からはやや異質だと見られる。何れにしてもインフラを含めて、京都に創設される都市環境デザインは、京都の良きアイデンティティを増幅させる方向へと誘導される必要があろうと考える。

神戸と大阪・京都 —比較魅力論のための断章—

安田 丑作
YASUDA CHUUSAKU
神戸大学



「神戸に住んで、大阪で働いて、京都で遊ぶ（学ぶ）」に代表される関西人の都市生活とライフスタイルの理想像は、そのまま3都市の個性と魅力を物語っている。3都市の比較は、これまでも「三都物語」として一般雑誌などにしばしば登場してきたし、その視点も歴史、風土、産業、文化、風俗、市民気質などさまざまであるが、それらは都市づくりのなかでどのようにいかされてきたのであろうか。

大阪は、常に首都圏の中心東京と対比され、近畿圏の中核都市であり<盟主>たることを自認し、また他からも求められてきた。そのため大阪は、ひたすら経済機能をはじめ行政、文化など都市の諸機能の集中・集積を図ってきたように思われる。しかし、近年の主要企業の本店・支店の配慮などの変化に見るよう、近畿圏の諸都市は大阪への依存度を次第に弱め、東京に直結する動きさえ強まってきている。いささか皮肉な見方をすれば、こうした対東京・対首都圏のいわば自縛なかで、大阪の都市としての個性や魅力はむしろ薄まってきたと言える。

もっとも、京都と神戸がその例外であったのではない。京都は1200年の歴史的伝統の重みのなか

で、明治から昭和初期にかけての歴史と近代との重層的調和に向けた創造のエネルギーを忘れたかに見えるし、逆に神戸はモダニズムのもつ自由闊達さと進取の気性が強調されるものの、軽きに流れすぎるように思える。

いずれにせよ、脱工業化社会における都市づくりを展望するなかで、大阪、京都、神戸の3都市においてもそれぞれの「アイデンティティ」があらためて問われているが、その背景には、都市空間のゆとりの喪失と画一化への反省、人間性の回復と地域文化の再評価、環境アメニティへの関心の高まりといった大きな社会的潮流があることも見逃せない。いうまでもなく、都市や地域のもつ「個性」や「らしさ」は、自然や歴史に培われた風土的条件と、そこでの人々の生活や産業活動の反映した経済・社会的条件、さらにそれらを反映した文化的条件によって支えられているが、都市デザインの基本はその空間的・景観的文脈を探ることにある。

神戸の都市空間イメージは、「海と山に挟まれた明るく開放的な街」としばしば表現されるし、たしかに大阪湾や六甲の山並みを背景に広がるバ

ノラマ景観は神戸特有のものであろう。しかし、「神戸らしさ」をこうした地形や自然条件に育まれてきたく大景観>に求めすぎてきたきらいもないではない。しかも眺望景観のもつ都市イメージの高さに比して、その保全・形成には決め手を欠いていたように思う。今回の震災によって阪神高速道路や多くの大規模建築が倒壊したが、街中の思いがけない場所から港や山が望めて、いみじくも神戸らしさの原風景を想い起させてくれることともなった。

こうした都市イメージと現実とのギャップは、知らず知らずの間に大阪や京都でも大きくなっているのではないか。しかも、「商都」や「古都」のもつ都市イメージの重圧のなかで、都市づくりと景観形成の方向を見出せずに混迷を深めているようにさえ思える。近年の大阪での御堂筋問題、京都ホテルや京都駅問題はそうした苦悩のあらわれと言えないであろうか。

いま一つ3都市の魅力とその将来を考える重要な視点は、郊外都市あるいはニュータウンの成熟化・自立化であろう。近畿圏の郊外住宅地開発は、大阪を中心に時計廻りの渦巻き状に展開するといわれるが、常にその先鞭をなしてきた「阪神間」は、大阪と神戸の2大都市に吸収され埋没することなく、独自の生活文化と地域文化を育んできたことは特筆されよう。阪神間にかぎらず、千里を中心とする北摂などにも同様な特色を見出すことが出来るし、神戸の西神のニュータウン郡やポートアイランド・六甲アイランドの海上都市、あるいは京阪奈丘陵の関西文化学術研究都市が目指す方向でもある。いずれにせよ、総じて見られる郊外・ニュータウンの発展・充実に対して、旧市街地・オールドタウンでは停滞・衰退が続いている。

り、いかにしてその再活性化を図るかが3都市に問われている。

ところで、東京の単極に近い首都圏と比較して、近畿圏の特色を大阪・京都・神戸の3都市による3極構造あるいは複眼構造に求め、いわばく都市連合>として首都圏に対抗する議論も繰り返されてきた。

その主流をなすのが京阪神のそれぞれの分業化・相互補完による「機能分担論」で、冒頭の言葉もその表現と言えよう。しかし、通勤・通学や産業構造などの現状を見るかぎり、この3大都市の相互依存システムは見い出し難く、京都や神戸は、それぞれ大阪に従属するサブシステムの頂点にある階層パターンとして理解される。そうした現実に立脚する時、3都市の都市づくりの全体的な方向としては、それが自立化しながら競争的に共存する「独立競合論」に収斂しつつあるように思える。

阪神大震災を教訓としてこれからの都市づくりに学ぶことは多いが、そこで共通の認識となりつつあるのは、近畿圏全体として多核ネットワーク型都市の構築を図ることの必要性ではなかろうか。そのためには、3都市がそれぞれが総合的ではあるが画一的な都市機能を揃えた百貨店型・ショッピングセンター型の都市づくりに向かうではなく、個性ある質の高い専門店型の都市づくりを通じて競い合うことが大切であろう。それと同時に、都市がさまざまな街によって成り立っており、それぞれの街の個性が互いに織りなされてはじめて都市魅力「らしさ」が醸成されるということを見落としてはならない。

大阪の都市環境デザイン

宮前 保子

MIYAMAE YASUKO

(株)スペースビジョン研究所



■大阪の都市の特徴

関西の三つの都市は大阪-商都、京都-古都、神戸-港都という表現で紹介されていることが多い。

つまり、大阪は「天下の台所」と呼ばれた時代からのイメージを現代に引き継いでいるといえる。

このイメージを別の角度からみると、次の表に示すように男性度、女性度という表現もされる。

表-1 都市の女性度、男性度

都市名	京都	大阪	神戸	奈良	東京
度数	-2.28	+1.51	-0.48	-1.14	+1.77

これは、フランス語等の女性名詞、男性名詞の区別にならって、都市住民がそれぞれの都市にどのようなイメージを持っているかをアンケート調査した結果であり、-は女性度が高く、+は男性度が高いことを示している。これをみると関西の都市では大阪だけが男性的なイメージを持つとい

う結果になっている。

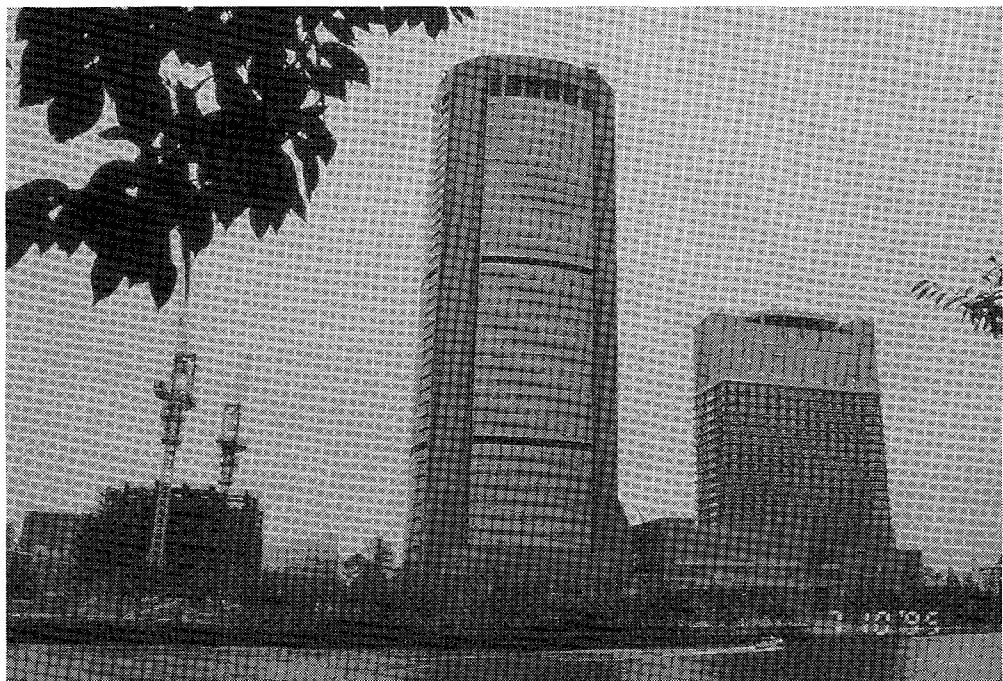
また、居住している都市に対して、誇りや愛着度をどの程度有しているかというアンケート結果については、次の表-2に示すように大阪は「誇り」「愛着度」「居住している喜び」とともに3つの都市の中で最も低い値が示されている。

表-2 住んでいる都市への誇り・愛着・喜び

都市名	京都	大阪	神戸
誇り	85.2	74.6	90.9
愛着	91.6	85.6	96.1
喜び	80.6	61.5	88.2

このような結果はどうも、外からのイメージ評価に影響されて大阪市民がわが都市に対して自信を喪失しているのではないかという印象を受ける。

確かに大阪らしい都市景観として紹介されるの



整備がすすむ大阪アメニティパーク

は、「かに道楽」の巨大な蟹に代表される道頓堀周辺であり、そこから活気はあるが猥雑な都市というイメージ形成が定着した感がある。

一方、大阪は自らを「水の都」と称しており、歴史的にも川や運河や海に向って発達し、水辺に開かれた都市であると自負している。

このため、最近の都市環境デザインも水辺で展開しているものが多い。

そこで、歴史的な香りのする地区における水辺のデザインという視点から大阪の都市環境をみるとこととする。

■水辺の都市環境デザイン

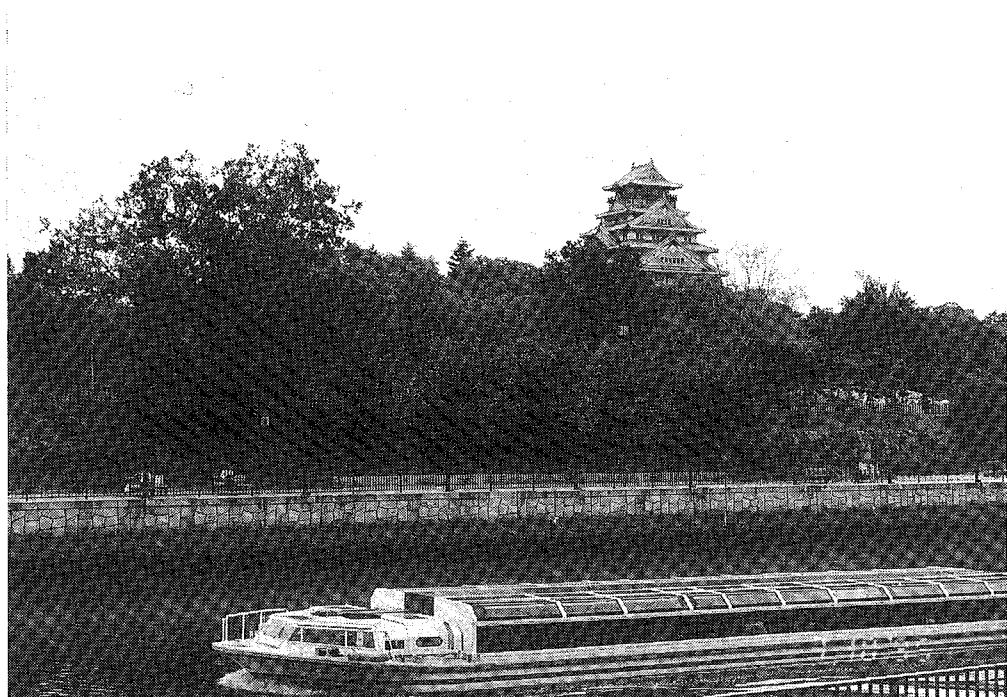
大阪の水辺における都市環境デザインは、大阪湾沿岸で展開されるいくつかのプロジェクトと大

川、堂島川等河川沿いに展開されるプロジェクトの2つの類型に大別できる。これらのデザインを概観すると、歴史的な蓄積のある地域に展開するプロジェクトにデザイン的に特色あるものが生まれている。

そこで、大阪らしい水辺の都市環境デザインとして次のものを事例的にあげる。

・大阪城—O B P：水辺の都市・大阪のシンボル

大阪を代表する水辺の都市環境は、やはり大阪城周辺であろう。寝屋川と第二寝屋川に囲まれた景観の骨格は江戸時代からそれほど変化がない。現在は外濠を境界として公園とされており、大阪城ホールなどの整備によって、歴史と文化の公園



大阪城と大川をゆく水上バス



サントリーミュージアム

とされている。

O B P は承知のごとく大阪城公園に隣接して立地していることから、その建築デザインは多少とも城のフォルムを意識したものとなっているよう感じられる。このため、林立する高層建築と大阪城の対比が興味ある大阪の景観として、いつのまにか大阪の都市デザインとして市民権を得ている。

ここには街独自の祭り等も仕掛けられており、業務だけの街から脱却して、いかにも大阪の匂いのする街へと変化しつつある。

今後、水上交通等の充実によって、水辺をより意識できる都市として成長していくことが望まれる。

・天保山－海遊館

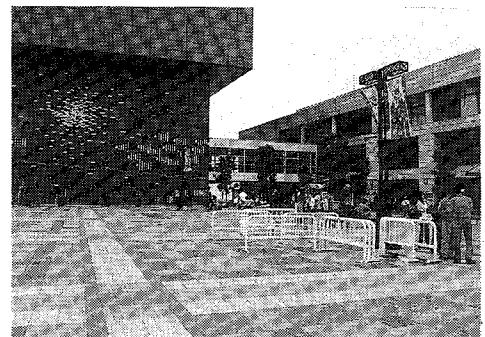
：画期的な水辺のランドスケープ

天保山は「山」のない大阪に人工的に造られた景観である。しかも、海辺に立地していることから、物見遊山の絶好の場であった。

現在は、天保山公園として残されているが、今回の震災によって、「山」が一部崩壊し、立ち入り禁止となっている。しかも、ハーバービレッジ

の開発によって忘れられた存在になっている。

一方、海遊館に次いでサントリーミュージアムもオープンした天保山ハーバービレッジ一帯は、新しい水辺のランドスケープを形成している。惜しまらくは、夕陽のランドスケープ空間を建築で閉じこめた点であり、時間のデザインがなされていない点が残念である。

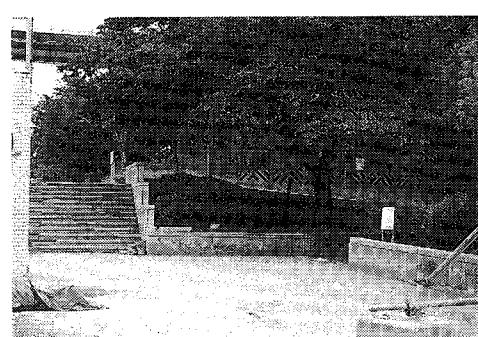


夕陽の広場が閉ざされた建築空間

・桜宮－桜宮リバーサイドシティ

：水のアメニティを求めた空間づくり

毛馬の閘門から大川の沿岸一体は毛馬桜宮公園や造幣局等の存在によって歴史的な桜の名所となっている。



天保山公園



桜宮公園の並木

この周辺にはいくつかのプロジェクトが推進されており、O B P を越える空間をめざして整備が進む大阪アメニティパークもそのひとつである。さらにペルパークシティや住・都公団の友渕団地等の住空間も整備されている。

桜宮リバーサイドタウンは住宅、病院、青少年センターなどが立地する複合都市開発であり、水辺のアメニティを求めた空間づくりが展開している。



桜宮リバーサイドシティーの水の広場



桜宮リバーサイドシティー

■これからの都市環境デザイン

上記の事例をみてみると、歴史的な区域に展開する都市環境デザインはその区域の記憶や時間の蓄積を意識したものとなっており、これが水辺の開放感とともに都市の表情に豊かさを与えている。

最近の水辺の都市環境整備には、上記以外にも港地区のヨットハーバー一帯や南港地区のアジアトレードセンター一帯等数多く上げられる。

大阪の街では本来ならば、こうした歴史の記憶を随所に読み取れるはずであり、この記憶をコンテクストとした都市環境デザインの展開が望まれる。この場合、時間のデザイン、季節のデザイン、土地の記憶のデザインを包括したランドスケープデザインが求められる。

こうした都市のデザインが大阪も結構いい街じゃないかという「自信」につながるのではないかと思われる。

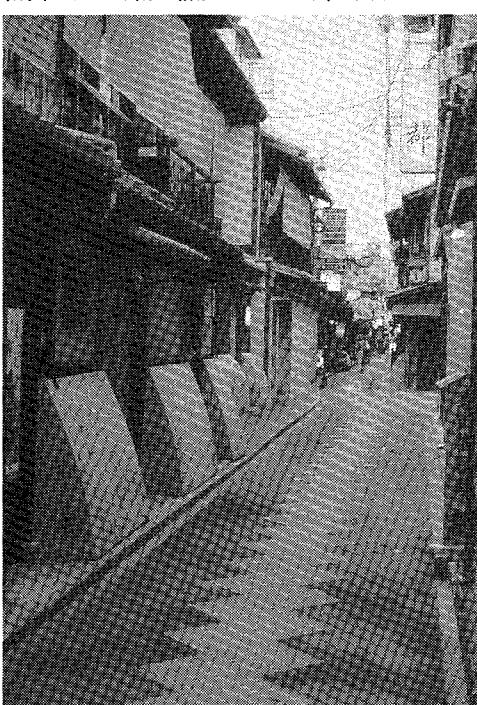
を流れる鴨川や高瀬川、白河等が彩りを添えている。

しかし、「京都らしい都市環境デザイン」という視点でみると、市街地中心部に数多く残る「町

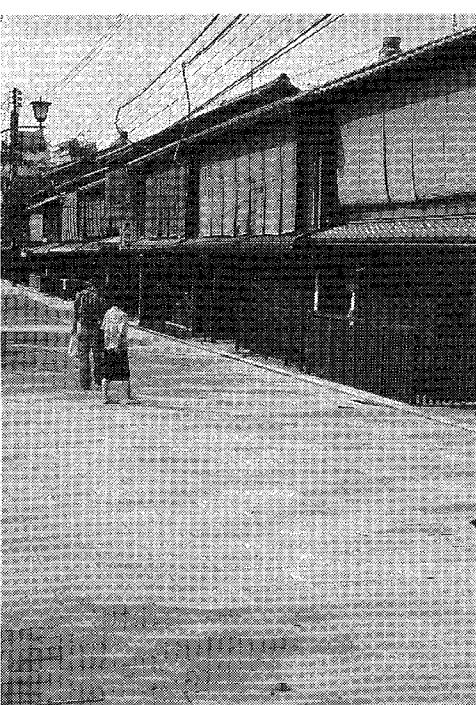
1. 「京都らしさ」を表現する都市環境デザイン

京都の都市環境の基盤は、市街地を取り囲む三

山とそれらにとり囲まれた盆地の中に碁盤目状に区画された町割で構成されており、市街地中心部



[先斗町]



[祇園、祇園新橋]

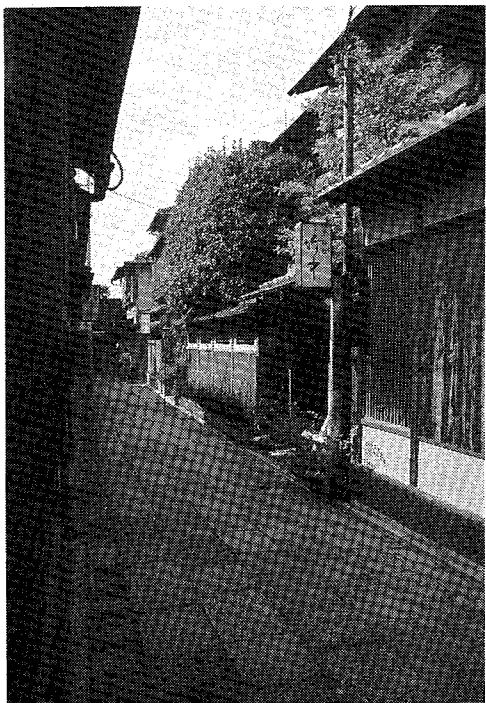
京都を代表する伝統的な和風様式の町並み景観地区

3 都市の環境デザイン事例【京都】

山口 繁雄

YAMAGUCHI SHIGEO
(株)地域計画建築研究所





〔産寧坂～石塀小路〕
京都を代表する伝統的な和風様式の町並み景観
地区

家」群によるまち並みや、点在する歴史的建造物群等に、よりその特色を見いだすことができる。その代表的なものとしては、祇園・新橋地区、清水寺～産寧坂～石塀小路地区、先斗町・木屋町地区等が上げられる。これらの地区は、京都を代表する歴史的な町家街区で、特に京町家の伝統様式を継承した家並みや街路・路地等を修復・復元してきたところで、その多くは伝統的建築物群保存地区に指定されている。また、都心部以外の地域にも、「社家まち」のある上賀茂地区や嵯峨鳥居本地区等、京都らしい景観をつくりだしている地区がある。これらの地区は、いずれも京都特有の都市環境デザインを創りだしている。

2. 「近代～現代京都」を表現する都市環境デザイン事例

(1) 戦前までの「近代京都」を表現する都市環境デザイン事例

長い歴史を積み重ねてきた京都は、上記のような伝統様式以外に、明治期以降には洋風の様式も積極的に取り入れて、新しい京都づくりを行い、都市環境も変貌させた。

特に、明治維新後、京都の衰退をくい止めるために実施された「京都策」によって、「洋風の都市づくり」が強力に推進された。この時つくられたのが「琵琶湖疏水」や「哲学の道」であり、三条通りのレンガ造の「洋館のまち並み」であった。

また、平安建都1100年を記念して開かれた「内国勧業博覧会」では、シンボル施設として「平安神宮」を建設し、博覧会跡地を岡崎公園として整備し、京都を代表する文化拠点地区を形成している。岡崎公園東側の一角では、都市型別荘の開発も行われ、我が国では先駆的な和風の近代建築群による「お屋敷街」が形成されている。



〔中京区三条通高倉〕

(2) 戦後の「現代京都」を表現する都市環境デザイン事例

戦災に合わなかつた京都は、戦前の姿をそのまま残しつつ、モダニズムを浸透させていくこととなるが、「和」と「洋」の狭間の中で、その流れは大別すると二つある。

一つは「歴史になじませる」流れであり、二つは「歴史に抵抗・反発する」流れである。

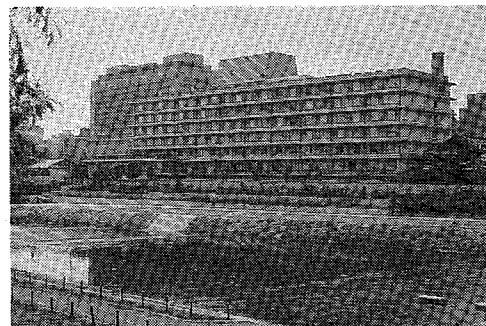
□歴史になじませる都市環境デザイン事例

現代的な感覚で歴史になじませる流れは、既に戦前より和風モダン様式として登場していたが、戦後に一層明確なものになる。その代表的な事例としては、次のようなものがある。

〔鴨川沿い〕

●四条大橋、小橋———和風デザインをモチーフにした現代的デザインの橋梁。欄干やぎはしのついた伝統的なデザインの三条大橋や五条大橋とは対照的

●ホテルフジタ———和風デザインをモチーフにした近代建築だが、鴨川沿いの環境にうまくマッチさせて、現代京都の風景づくりに寄与

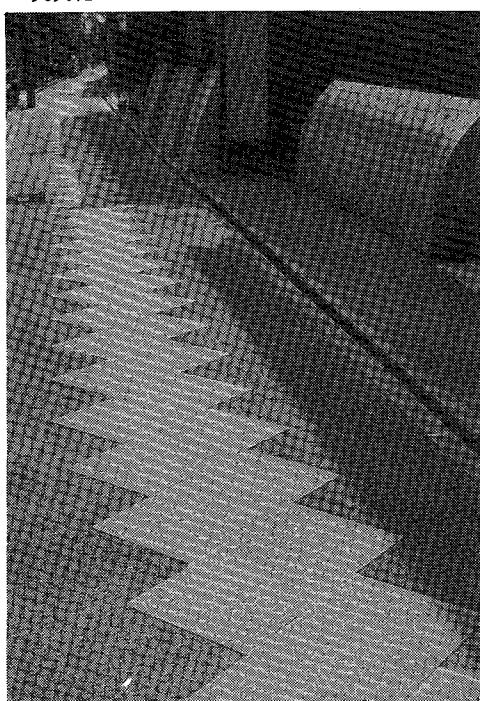


〔ホテルフジタ〕

鴨川沿いに建つ和風デザインをモチーフにした近代建築背後に景観論争を巻き起こした京都ホテルが見える

〔先斗町、木屋町地区〕

●先斗町の道路美装化——狭小な歩行者専用道路を和風デザインをモチーフにした現代的デザインで美化

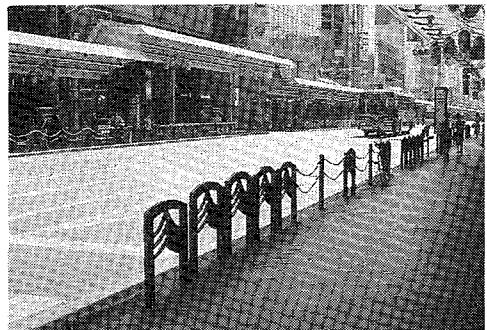


〔先斗町〕

●TIME'Sの一角——高瀬川に面した一角に親水性を持たせてつくられた現代的な小規模なブロックビル。高瀬川に迫り出したテラスが歴史的な川の環境を変えたという声もあるが、環境的にはそれ程の違和感はない

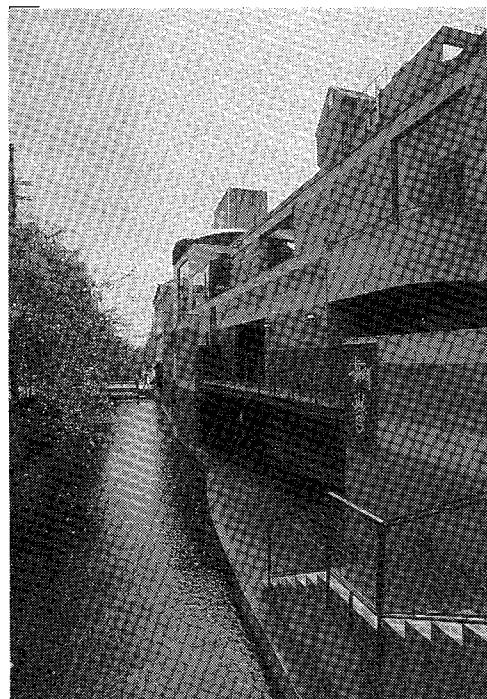
〔四条通り〕

●四条通り防護柵———アーケードの改築に統いて防護柵を改築。祇園祭の鉾をモチーフにした現代的デザイン



〔四条通り防護柵〕

祇園祭の鉾をモチーフにした現代的デザインのものに一新、白色の現代的なデザインのアーケードに彩りを添えている

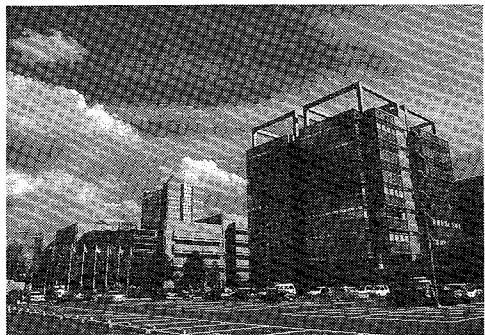


〔TIME'Sの一角〕



〔北山通り〕

アバンギャルドな建築物群がつらなる京都の新しい通りここから明日の京都の環境デザインが見えてくるか



〔京都リサーチパーク〕

現代的なデザインの建築物を集積させた京都の新しい街区だが、やや無機質

□歴史に抵抗・反発する都市環境デザイン事例

京都の重層的な歴史の重圧に対して、果敢に抵抗、反発するものも現れている。その代表的なものは、次のようなものである。

●北山通り――――――ポストモダニズムの潮流の中でアバンギャルドな建築群を集積させた京都の新しい通り。刺激的ではあるが、ここから新しい京都の都市環境デザインが見えてくるか

●京都リサーチパーク――これも新しい京都の新名所。現代的な建築群による街区が形成されている。ただし、やや無機質な感がある

3. 事例紹介のまとめ

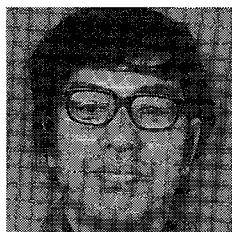
京都は、平安建都以来1200年の歴史を持ち、しかも非戦災都市であったために、「重層的で多様な」都市環境要素が共存する。その発展の過程は、残すものと新しく改変していくものとの攻めぎ合いともいえる。特に、都市環境デザインの分野では、和風のデザインと西欧風のデザインとの折り合いのつけ方をめぐって格闘が続けられてきた。それはいわば京都の宿命ではあるが、その厳しい闘いの中で日本の新しい都市環境デザインの方向が見いだされる可能性を持っている。

神戸、壊滅した街のアイデンティティの復権は可能か

小林 郁雄

KOBAYASHI IKUO

まちづくり株式会社 コー・プラン

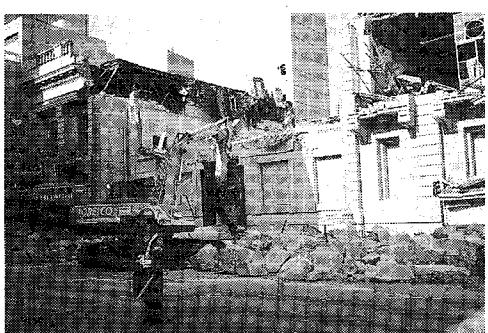


三宮の崩壊、多くのビルが中間階でつぶれている

◇阪神大震災がもたらしたもの

壊れてしまった神戸の街に残されたものは、六甲山の緑と大阪湾の水であり、阪神間イメージの残影である。国敗れて山河あり、城(都市)春にして草木深し。神戸のアイデンティティを表現していたほとんどのものは無くなってしまった。旧居留地・栄町の近代洋風建築石柱、北野・山本地区の異人館煙突、灘五郷の酒蔵瓦屋根。六甲の山腹斜面は崩壊し、神戸港の岸壁は渚と化し、もちろんあの忌まわしい高架道路もご存じのように倒れた。

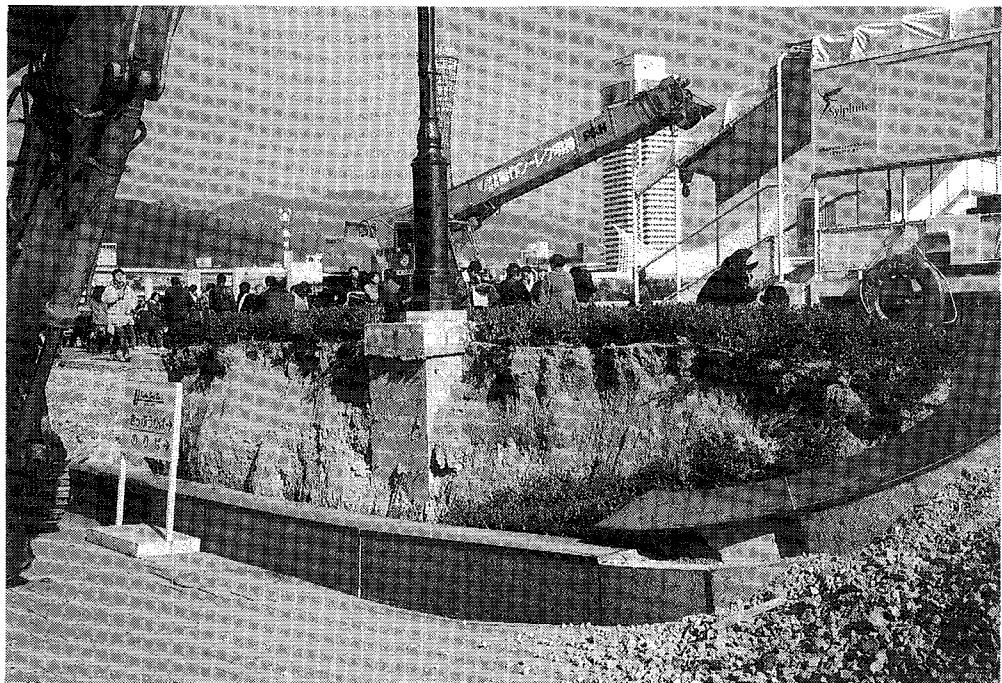
それら神戸中心部での被害にも増して、神戸東部から芦屋・西宮・宝塚の戸建住宅地、神戸西部の長屋住宅地という、神戸・兵庫を支えてきた住宅と生活文化基盤が消滅した。



栄町通の近代洋風建築（第一勧銀）の壊滅

◆ハーバーランド

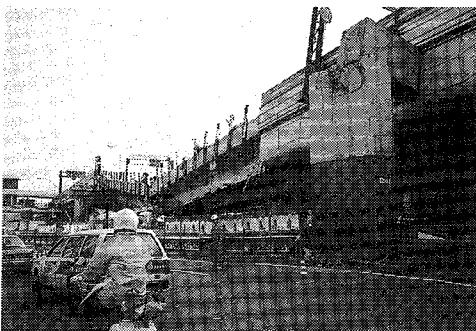
三宮都心のビル群のあっけに取られるような壊滅は、いくら神戸の景観的基盤をなしていかつ



ハーバーランドの生き残った岸壁（手前は沈下）都心部の主要な足となった船便を待つ人々

たとしても、市民がここ数十年見慣れてきた風景の喪失という空虚感を否定できない。水際都市ハーバーランドはその新しさゆえか、ほとんどは無事であった。

三宮と神戸という複眼都心構造がその代替性を発揮できる絶好のチャンスであったにもかかわらず、さらに、都心部へのすべての交通機関途絶というブラックアウト状況の中で、ほとんどの港湾岸壁が壊滅したなか辛うじて生き残り大阪・姫路からの船が接岸できたハーバーランドへ、交通・商業中心の早期回復に加え行政中枢を直ちに移転させるなど、一挙に三宮を凌ぐ神戸の中心地に位置付けるべきであった、と思う。



阪神高速道路の崩壊（ハーバーランド前）

何故そはならず、ハーバーランドは単なる新規開発地区、イチローB.W.応援の場でしかなかったか。歴史であろう。場所のもつ記憶が、街のアイデンティティの基本であることが良くわかった。いくら下らない街のたたずまいでも、時を経て見慣れてしまえば懐かしい。アホな子ほどかわいい。京都タワーは相変わらず醜悪なお灯明だが、京都駅そのものだ。ハーバーランドが三宮をしごぐ都心になるには、まだまだ年月が足らぬ。

◆北野・山本

異人館の街は静かだ。半年以上にわたる観光客

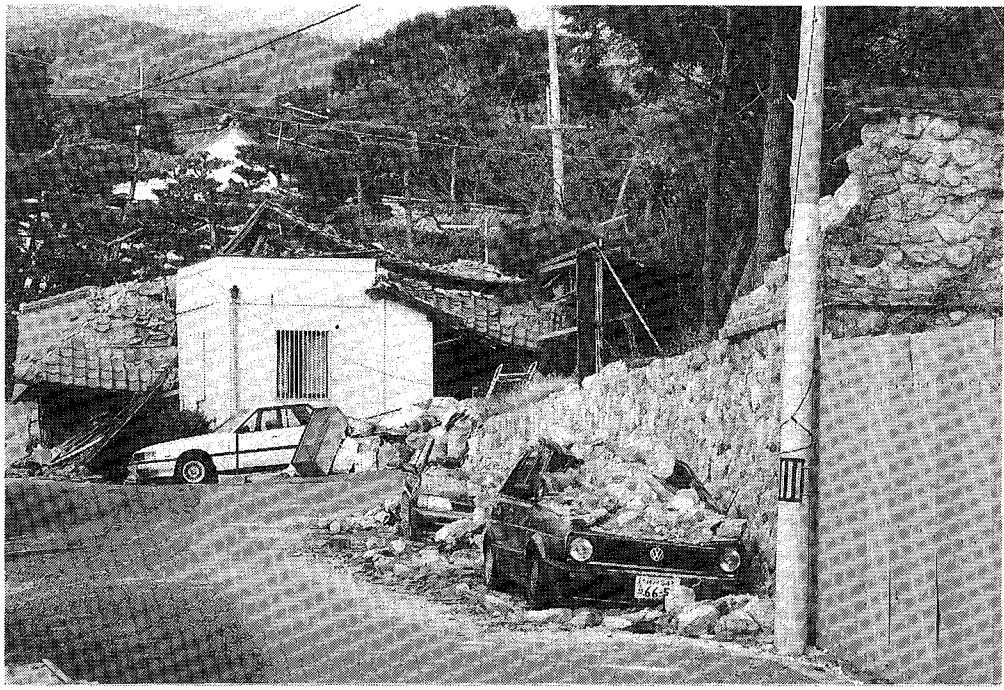
の足の途絶は、神戸全体の活気に影響している。ガレキ撤去、道路改修工事、電気や電話復旧工事、水道だ下水だガスだと、まだ街なかは工事と資材運搬の車でごった返しているが、街を行く人々に元気はない。地元の人ばかりという事情があろうが、何か弾けるものが感じられない。神戸が観光都市だったんだなあとしみじみ思う。いくら観光バスがこようが邪魔になるほどではない。ましてや、土曜日曜休日は工事も少ない。閑古鳥の泣く北野・山本異人館街や有馬温泉街、淡路島観光地にもみなさん是非おいでください。一番の復興支援です。

いかがわしいお土産屋が修学旅行生や団体おばさん相手に立ち並んでいた、低俗化したあの北野の街の様子さえ懐かしい。B級観光地と成り下がった異人館街だったとしても、常日頃と異なる静かな休日は北野・山本地区の近未来が突然やってきたようで、やはりうすら寒い。

◆住吉・御影と兵庫・長田

神戸と聞いて思い浮かぶ住宅地は、住吉・御影に代表される阪神間の赤い屋根白い壁、緑の木々に囲まれた明るい斜面の家々やマンションが相場である。専門家なら西神や北神の郊外ニュータウン、ポートアイランドや六甲アイランドの海上都市型ニュータウンまで思い浮かぶ筈だ。しかし、阪神大震災のTV画面で突如ながらNAGATAの下町密集住宅地が全国区、いや世界的に神戸を印象づける住宅地として認知されるようになった。皮肉なことに知れわたったその戦前長屋地区の住宅のほとんどは壊滅してしまって、見に来られても今はない。

1993年のアーバンリゾートフェア（そんな浮かれたことばかりしているから地震がくるのだという声が聞こえるが、中止の東京都市博や大阪オリンピック招致よりはるかにまともなイベントだったと思う。神戸市の公共開発事業と地震災害



御影の緑豊かな居住地区の全壱

については、是非ともまともな議論が必要と考えるがここでは触れない、場を変えてまた。) の時に発行された「神戸のまちと建築」(神戸市、1993年4月) に「神戸の生活文化と住宅」の一節として次のように書いた。

◇兵庫・長田／長屋と人情

神戸の住宅地の忘れることのできないもう一つの姿として、下町長屋地区がある。兵庫や長田の西神戸市街地一帯に拡がる戦前長屋や木賃住宅などが密集し、こうした住宅の老朽化と居住者の高齢化が進行し、地域の活力低下が著しい、いわゆるインナーシティ問題が集積している地区である。しかし、ハイカラでモダン、明るく軽快な神戸の街の軽薄さ

を打ち消す、歴史の重みと人情豊かな下町コミュニティが残されている地区、でもある。そこでは、ウォーターフロントに立地した重工業等に関係する中小工場や労働者の長屋、付随する商業・娯楽施設などが密集する高密度な住宅市街地が形成され、濃密な下町コミュニティが醸成されてきた。山の手住宅地や計画住宅団地にはない下町の良きコミュニティは京都の町家、大阪のミナミなどにも共通する関西圏の重要な生活文化の一部である。農村中心の国家から都市中心の国家へと変化してきたわが国の過渡期に形成され、今後とも重要な日本人のルーツにもかかわる社会生活形態といっても良い。



長田の人情熱き長屋の全焼

神戸の生活文化がめざす方向として、特に今後の膨大な既成住宅市街地再整備や高齢化対応政策などにおいて、こうした人情に彩られた地縁生活は、どうしても欠かすことのできない社会的側面であり、多分世界各国の密集都市居住の基本的な姿として、共通する課題解決と格調高い下町将来像が必要とされている。

手遅れであった。大震災によって、住吉・御影など阪神間住宅地、兵庫・長田などの下町住宅地ともどもに致命的な被害を受け、受け継ぐべきなものも残っていない。

◇神戸の都市アイデンティティの復権

こうした生活文化とそれを支えてきた住宅地（+観光地）が一挙に壊滅した。多くの神戸・阪神間ファンがこぞって心配している都市アイデンティティの消滅は、その基盤である住宅像の消滅とともに現実的既定路線にある。家が建てば良いぜいたく言うな、100年かかるつくれてきたものが無くなつたのだからそう簡単にできるか、というのが現場の声。これまでの都市の記憶の継承、ということだろうが、大地震一発で崩壊する

ようなヤワな街の記憶を誰が大切に思うか。全焼地区の人、1階が壊れ押し潰した2階で辛うじて助かった人、避難所や仮設暮らしの人に、今、街の記憶の継承を要請する勇気はない。頭で必要なことは判るし、誰がそれを主張しなければならぬのかも重々承知している。それでも、被災地現場の真っ只中で「今それはない、そんなこと言ってるひまはない」とつぶやくしかない。

こうしていくてもできていく新たなゴミのような人々、それらの集合としての新しい都市の姿、そこで培われていく市民生活が、新たな阪神間都市文化を育んでいくには100年とはいわぬが50年近い歳月がやはり必要であろう。それはこれまでの神戸・阪神のアイデンティティを超えた異なったイメージのものにならざるをえない。多くの都市デザイナー・建築家に、それらを構想する創造力が、現実の被災者と対面して示すことのできる説得力が、行政やデベロッパーを口説き落とすことのできる事業力が、欲しい。私にはない。私には「今を生きる街」から、将来にむけて《夢と勇気とすこしのお金》を準備することしかできない。

創造力ではなく想像力の欠如が、すべてである。

連載

アメリカの ランドスケープ デザイン事情 (その4)

三谷 康彦
MITANI YASUHIKO
国際委員
PWWJ



はじめに

最初にお断りさせて頂くが、本稿にて完結と思っていたが、思った以上に書かせていただきたい内容が多いため次号まで連載を続けさせていただくこととなった。

JUDI編集委員会の方々のご厚意に感謝する。

アメリカと日本の間での作業の流れの違い（基本計画、基本設計、実施設計）

一般に基本計画はSCHEMATIC DESIGN PHASE、基本設計はDESIGN DEVELOPMENT PHASE、実施設計はCONSTRUCTION DOCUMENTS PHASEと訳されている。

SCHEMATIC DESIGN PHASE（略してSD）は、おおむね日本の基本計画と実質の作業において変わりは無いが、大きく異なるのがDESIGN DEVELOPMENT（略してDD）とCONSTRUCTION DOCUMENT（略してCD）のPHASEである。ちなみに、設計監理はCONSTRUCTION OBSERVATIONあるいはFIELD OBSERVATIONと訳される。

SD段階で概略のデザインの決定と相前後して、クライアントの方から工事費の概算提出依頼が出されるのが普通である。

デザインと工事費との両方を満足のいくものとする為にはまず、クライアントを説得する必要があることから、事務所の総力を結集したプレゼンテーションが、行なわれることになる。

そのプレゼンテーションの成功がすなわち次のフェーズの作業へつながり、またクライアントにより承認された概算工事費見積りのパーセンテージがDDフェーズの設計料のベースとなる。

DDフェーズは、文字通りDESIGN DEVELOPMENT PHASEすなわちデザインを開拓していく為

の段階であり、一般的には通称PRICING PACKAGE（プライスすなわち価値づけのための図面集=見積り用で工事用でない）と呼ばれる図面集として最終的にまとめられる。

PRICING PACKAGEには造成、レイアウト、施設配置、植栽、イリゲーションなどに関するデザイン的・技術的に十分検討された各平面図が含まれるのは勿論のこと、構造図、設備図、そしてエレメントの標準断面詳細図が含まれる。それに加えて、工事業者の見積りに必要な仕様書が用意される。

クライアントは、提出されたパッケージを使用して、工事業者からの見積りを取り。

その見積り金額が、当初SDレベルで我々が呈示していた約束金額を大幅に上回っているときは、設計の修正あるいは工事業者とクライアントの間の調整をおこなうことになる。

したがって、DDフェーズはクライアント・サイドから見ればある種の保険・安全装置と言えなくもない。

そのPRICING PACKAGEの詳細さ加減は、日本で普通に行われる実施設計作業の工程の半分ぐらいまでは確実に行っていると思う。

デザインの実質的な検討段階であるDDフェーズでは、植物、土壤、イリゲーション、噴水設備、構造、土木、照明などのプロフェッショナル・コンサルタントをサブとして雇い入れて、デザインと技術の両面から検討が行われるのが一般的である。

また、事務所内でもデザインスタディーの為の特殊パーツ（ペーピング・ベンチ・照明・ウォール・その他）原寸モックアップをボール紙や発砲スチロール等を使用して作成し、プロポーション

や見えかたの徹底的な検討をおこなう。

ここで我々が集中すべきことはランドスケープのデザインそのものであり、そのデザイン意図の実現のためにありとあらゆる技術的解決法をサブ・コンサルタントの協力のもとに探しだし、具体化していくのである。

いつもお願いするコンサルタントのメンバーは概略決まっているので、我々のデザイン意図をすぐに読み取ってくれ、時としては逆に彼等の方からデザインに効果的な技術提案が出されることもある。

ちょうど、建築家がいつも同一の構造スペシャリストと一緒に仕事をし、時として構造サイドから新しいかたちの可能性が提案されることもあるが、それと似た関係を想定していただければよいと思う。

いずれにせよ、アメリカにおいてはデザインを図面化する作業の流れの中でDDフェーズのしめる割合は、日本の場合と比べて比較にならないぐらい大きい。

DDフェーズに続く CDフェーズでは、DD平面図関係のより精ちな検討、構造物関係の各部分での精密な収まり（DDフェーズでは標準断面的な検討であった）を示した詳細図集、そして図面で表現しきれない各工事の仕上がりの質や各種材料の検査基準等を事細かく述べたSPECIFICATION（スペック＝特記仕様）を作成する。

構造物関係の収まりを示した詳細図などは、時として1:1の縮尺で表現され、その検討精密は日本の建築工事期間中に業者によって提出される施工図・工作図とも見紛うものである。

とくに契約社会の国アメリカでは、実施設計図面およびそれに添付される仕様書はリーガル・ドキュメントとして捉えられ、図面上あるいは仕様書の不備によって工事金額が工事開始後に大きくなればねあがったり、あるいは工事完成後敷地内でスリップ転倒等による人身事故がおきる等してクライアントに損害を与えた場合には、間違なく訴えられる。

したがって、特殊な舗装材を使う場合には、プロフェッショナル・エンジニアによるテスティング・ラボで、必ず前もって州により定められた方法によるスリップ・テストを行い、州ごとに決められたスリップ抵抗係数を上回るような仕様とする必要がある。

このようにクライアントや、広場・プラザ・公園等の一般利用者から起こされる可能性のある訴訟問題から我々ランドスケープ・アーキテクトの身を守る方法はひとつ、よく修練され検討されつくしたCDのパッケージしかない。

精度の高いCDのもうひとつの利点は、業者の見積りが正当なものとなりやすいということではないだろうか。

つまりこれを業者サイドから見てみると、精度が低く詳細にかききれていないCDパッケージの場合には、不明な点からくる工事のリスク・ファクターが加算されて見積り金額は高いものになっ

て出てくるのが普通である。

逆に恐ろしいのは、図面・仕様書に示されているものだけを見積ったのではあきらかに工事不備になるのを知りながら（あるいは知らなくても同じ事であるが）工事を請け負うために、金額を安く出してくれる場合であろう。

当初は施主は喜ぶが、そのうちに設計不備部分に対する追加工事の業者から提出された見積りの束に青ざめ、次に赤くなつてランドスケープ・アーキテクトの事務所に電話をかけることになり、最終的にまっ青になるのは我々デザイン・サイドと言うことになるのだ。

細かく指示し詳細まで書き込んだCD図面集によって工事の施工精度を高くしようとすれば、それなりの適正な工事金額を業者に支払うことになるのは当然のことで、金額の裏付けなしに工事期間中の設計監理段階になって「こんなはずではない」と大騒ぎするのはプロとして許される態度ではないのは言うまでもないが。

いずれにせよ、アメリカと日本のランドスケープにおける設計作業工程の流れを比較すればそれぞれの国の社会・経済・文化・および歴史的環境の違いを微妙に反映して若干のずれがあるのが分かる。

ここで、設計作業を、「デザイン・アイデア」という「泉」が「ながれ」を経て「大河」となり、やがては「大海」にそぞまでの川の流れに例えれば、SD・DD・CD・およびCOの各フェーズと基本計画・基本設計・実施設計・設計監理の各段階のずれは、単に「滝」の位置がどこにあるのかというだけの違いであることに気づく。

「ものづくり」の原点にたちかえって見れば、それは基本的にはさして大きな問題であるとは思わない。

「滝」は、地球の地殻変動の結果としてのそれぞれの地質や、地形の変化に依るものなので、むしろ滝の位置や落差等は土地や地域によって当然違つて然るべきものなのだ。

ただし、ここで指摘しておきたいのは、

1. 豊かな水量を持つ、水質の良い「泉」は大切にする。
 2. 「泉」の廻りの水源涵養林を大切に保護する。
 3. 滝には、魚がフィード・バック出来る様に魚道を用意する。
 4. 川の一部を埋め立てて暗渠とする事などないようにする。
 5. 川の護岸工事で両サイドをコンクリートで固めてしまわないこと。
 6. 川に汚染物を垂れ流し、汚さないこと。
 7. 川をむやみにせきとめて、死に水としないこと。
 8. 川の氾濫原あるいは湿原に生息する豊かな動・植物層を大切にする。
- などといった「川」＝「デザイン・設計プロセス」に対する基本的なルールやマナーが守られているという前提に立つての話であることを確認する必要がある。

そういった理解のうえで、アメリカと日本の作業の流れの違いを見ると、それは単に契約技術論上の問題でしかなくなる。

アメリカのランドスケープの「物づくり」に関して

上段で述べたように、デザインされたものを物として創ろうとすれば、またそのデザインが尖鋭化したものであればあるほど、「デザイン」とその裏付けとなる「技術的なおさえ」の同時進行的な検討、それをいかに正確に工事業者に伝えるかの図面集および仕様書の完成度の高さが最低の必要条件となるのであるが、まだそれだけでは十分とは言えない。

それらに加えて、現場に出て検査をおこない調整し、もし必要となれば設計変更をおこなう等の設計監理業務の必要があるのであるのだ。

アメリカのデザイン系の事務所では、設計監理までを含めたいわゆる「フルサービス・パッケージ」を売り物にしているところが多い。

PWWJでもアメリカ国内のプロジェクトに関しては、そのほとんどをフルサービスとしているし、日本でのプロジェクトに関してもセミ・フルサービスの設計監理を行なってきている。

日本での設計監理のセミ・フルサービスに関しては、次の章で述べさせていただくこととする。

CDフェーズにおいて図面集および仕様書というリーガル・ドキュメント（法律的に拘束力をもつ文書）を作成するうえで、日本の場合と特に異なるのが仕様書であろう。

アメリカにはCONSTRUCTION SPECIFICATION INSTITUTEというプライベートの全米組織協会があり、通称CSI・フォーマット（CSI様式）とゆう標準仕様書を作成している。建築・土木のプロフェッショナルにも勿論のこと良く利用されており、アメリカで最もスタンダードでまた完成度の高い仕様書といえるだろう。

その構成に関しては、おおむね日本の建設省による標準仕様書と変わりないが、その詳細さに於いては比較にならない。

ランドスケープに関する部分の章のタイトルだけでも挙げてみると次のようになる。

SECTION 2000 SITE WORK

SECTION 2100 SITE PREPARATION

SECTION 2200 EARTHWORK

SECTION 2400 SITE DRAINAGE

SECTION 2410 SUBDRAINAGE SYSTEMS

SECTION 2441 IRRIGATION SYSTEM

SECTION 2444 CHAIN LINK FENCES

SECTION 2446 WOOD FENCE

SECTION 2460 PLAY FIELD AND EQUIPMENT

SECTION 2465 BRIDGES

SECTION 2485 SEEDING

SECTION 2487 SODDING

SECTION 2490 TREES, PLANTS AND GROUND COVERS

SECTION 2495 LANDSCAPE ACCESSORIES

SECTION 2513 ASPHALTIC CONCRETE PAVING

SECTION 2514 BRICK PAVING

SECTION 2515 CONCRETE CURBS, WALKS, AND PAVING

SECTION 2518 INTERLOCKING CONCRETE UNIT PAVING

SECTION 2713 WATER SUPPLY

SECTION 2722 SANITARY SEWERS

SECTION 3300 CAST-IN-PLACE CONCRETE

SECTION 4200 UNIT MASONRY

SECTION 4400 STONE MASONRY

SECTION 5500 METAL FABRICATIONS

SECTION 6100 ROUGH CARPENTRY

SECTION 9900 PAINTING

SECTION 16000 ELECTRICAL

ざっと挙げたところでこれだけの章が並ぶ。

各々の章は3つのパートに分けられておりPART-1:GENERAL（一般事項），PART-2:PRODUCTS（材料および製品），PART-3:EXECUTION（工法）によって構成されている。各々のパートの中でその内容に関して事細かに規定していくやり方は、リーガル社会アメリカならではのものかもしれない。

また別の見方として、日本の建築家でアメリカで作品を創った経験のある人の弁：「アメリカでは日本と違って、業者や職人の質が悪いので（仕様書で）そこまで示して置かないと大変な事に成るのではないか？」と。

確かにそれも言えるかもしれない。なるほどアメリカの組合（ユニオン）制度は、労働者の権利を守ることには成功したが、こと彼等の義務であった「質」のよい物を競争して作り続けることに関しては成功したとは言えない。

最近は以前に比べるとだいぶ持ち直しているとはいえ、80年代のデトロイト自動車産業の低迷を見るとあきらかであろう。

しかしながら、ここで日本の建設業の現状、特にランドスケープの「物づくり」を見た場合、現場から「つくりびと」がどんどんいなくなったりつつある現状を前回の小文にも書かせていただいたが、決して安閑とはしていられない現状になりつつあると思う。

「つくりびと」（=心を持った職人達）の技を、誰も受け止めること無く死に絶えさせてしまわせると、技術・技能もまたこの地上から消え失せてしまうのだから。

なにもそこまでして、アメリカ・ナイズする必要は無いのではないか？

考えてみると、日本の建設省による標準仕様書は、第二次大戦後の戦後復興期およびその後しばらくの間は、国民の生活水準をあるレベルまで持ち上げるための最低限度の指針として十分に機能した。

しかしながら、近年の人々の要求の多様化・複雑化・高度化にはとても現実的に対応出来ているとは思わない。

むしろ、国は緑地・公園面積等のトータルボリュ

ームを増やすことに熱心すぎて、「公共空間の質」と庭に代表される様な私的空间の「質」とのあいだに隔絶の差が有っても致し方ないのだと公に認めてしまう事にもなるような仕様書を作成し、運用したのはまずかったと思う。（本来的には、その逆であるべきであったろうと思う。）

その事によって、多くの「つくりびと」たちは黙って私的空间での仕事へと撤退していったのだから。

そもそも、アメリカ・サイドから眺めれば、標準仕様書が国によって用意されていることじたいが、驚くべき事のように見受けられる。

民間の団体である C S I (CONSTRUCTION SPECIFICATION INSTITUTE) では、年に一度アメリカの大都市をまわって C S I 主催のコンベンションを行なっており、昨年はサンフランシスコ市のダウンタウンにあるモスコーン・センターで行なわれ、招待状がきたので行ってみた。

見本市部門の会場は、建築・ランドスケープ・土木等に関する新製品や新しい工法が一同に集まつておらず、それらを見に訪れたデザイナー、エンジニア、工事業者あるいは東南アジアのバイヤー等でごった返していた。

そこで提供される新製品や新工法に関する技術的なプレゼンテーションやメーカーによって用意された詳細のサンプル・スペックを見ていて、デザイナーと工事業者とをつなぐ C S I という組織、あるいは仕様書のありかたにおもいを馳せたものだ。

本来ならば、「デザイナー」＝デザイン＝図面集＝仕様書＝物をつくるひと＝「つくりびと」と直接的にリンクすべき関係であるはずなのに、日本では役所によって標準化された仕様書によって、なんらかのコミュニケーション・ギャップを生じさせるような社会的なバック・グラウンドが形成されているように思えてならない。

P W W J でも C S I フォーマットをベースにして、事務所としてのマスター・スペックがワープロのなかに入っている。それぞれのプロジェクトに応じた、追加・変更が丁寧に行なわれた上で、一冊のスペック・ブックとしてまとめあげられる。

また、P W W J での日本国内でのプロジェクトに於いても、勿論のこと特記仕様書として単に特別なデザイン・アイテムのみに関して述べるだけではなく、標準仕様書に述べられている一般的な工種・物に関してもその質を高める為に、こと細かく述べることとしている。

ところが悪いことには、役所工事の場合には各々の役所内部で決って持っている工事単価はスペックの内容に關係無く決まっているようであり、あたかも役所では「質」を問題としている今日的状況とは全く關係のない、時間の静止した過去の世界にいまだに留まっている場合が多いように見受けられる。

上段でも述べたように、質の高い仕事をするには当然それだけお金がかかるのであるから、それは支払われて当然という、至極当たり前のこと

が行われないのは、アメリカ人でなくとも理解出来ない人が多いのではないか？

また、それが支払われないから発注者と受注者の間に何時まで経っても成算出来ない貸し借りの関係が続くのではないか？

アメリカの物づくりを日本での物づくりに適用した例

P W W J 事務所で行なったデザインで、実際に今まで物になったプロジェクトには古いものから順に並べれば：

- ・日本IBM 幕張テクニカルセンター庭園
- ・丸亀市駅前広場
- ・丸亀市猪熊弦一郎現代美術・ストリートスケープ、丸亀駅北広場
- ・播磨科学公園都市・先端技術センター（C A S T）庭園
- ・播磨科学公園都市・タウンパーク一期工事
- ・東京海上・東日本研修センター庭園
- ・川崎 K-2ビルディング庭園
- ・豊田市美術館庭園

と言ったところが挙げられる。

これらはほとんど全て 90 年代に作られたものであり、各々のプロジェクトによって、それなりの話題提供なり問題提起なりをさせていただくことが出来たと思っている。

また、我々の事務所にとっても様々なかたちでの日本を代表するプロフェッショナルの方々とのデザイン・コラボレーション、および我々自身の「物づくり」の試行錯誤をさせていただき、多くのことを学ばせて頂いた。

逆にまた、コラボレイトしたある建築家をして「ランドスケープの物づくりでも、ここまでやるのか！ここまでやると、なるほど精度の高いものが出来るはずだ。目から鱗が落ちた思いがする。」と言わしめたように、それなりのお返しも少しはさせて頂いているつもりではあるが。（半分はお世辞であろう・・・）

日本IBMと丸亀駅広のプロジェクトは、私がまだ東海岸で自分の事務所を構えていた時代にコンサルタントとしてピーター・ウォーカーの事務所に出入りしだした頃、すでに実施設計を終ろうとしていた。

日本IBMのプロジェクトは谷口建築時設計研究所・谷口吉生氏との、丸亀駅広は日本都市総合研究所・加藤源氏との協労であった。

日本IBMの実施設計は仕様書も含めてすでに完成・提出されており、単なるコンサルタントの私がとやかく言う段階でなかった。

P W W J の事務所で図面集を見せてもらった時の第一印象として、図面・仕様書とともに D D レベルの仕上がりとの印象を持ったので担当者にその理由を聞いた所、「日本では D D レベルまでの図面を作れば、あの技術的な事はゼネコンの方で解決してくれる・・・と言う話を人に聞いた」とのこと。

確かに、80 年代の終りのバブルの華やかなり

しころ、日本のランドスケープ・デザイナー達は民間・公共のプロジェクトと忙しく、また結構設計料も高いので、アメリカの事務所にデザインさせたほうが（為替の関係もあって）かえって安くついてまた面白い提案をしてくれる、といった時代が有ったようだ。

ちょうどその頃、景気の悪かったアメリカの大手有名ランドスケープ事務所では日本のそういった要請に答えてSDあるいはDDレベル止まりのパッケージを売っていたところも有るようである。

おそらくは、そういったアメリカでの風評（ちょうど'90年の始め頃のLANDSCAPE ARCHITECTURE MAGAZINE誌で太平洋を越えたインターナショナル・ブラックティスの特集が有り、ピートも含めて4-5人で上記のような論調で対談をしていたのを思い出すが）をとともにうけて、「甘い」パッケージとしてしまったのかとも想像する。

ちなみに、担当者の名前のために申し添えると、彼の普段のアメリカでの仕事ぶりは「甘い」のと正反対、超辛口の「タイト」なパッケージを作成することではアメリカ国内でも有数な男である。

始めての外国でのプロジェクトのこと故、ナーバスになりすぎて人の意見を聞きすぎたあまり、「郷に入って」しまったものと私はみている。

DDまでの図面を用意したらゼネコンが後の面

倒を見てくれるというのは、ありきたりのデザインでしかもゼネコンがいつもやっているようなルーティーンの作業内容の寄せ集めである場合には、有りうる話なのかもしれないが、そうでない場合（つまり込み入ったデザインや、あまり使ったことのない素材が含まれている場合）にはとても営利企業としてのゼネコンに出来る話ではないのだ。

いずれにせよ、PWWJ事務所の日本でのプロジェクトの「物づくり」の最終段階のFIELD OBSERVATION PHASEは、造園や土木発注の世界ではそのコンセプトが有って無いが如きのフェーズでも有り、公共・民間のプロジェクトの区別無く、大いに試行錯誤した。また、コラボレートさせていただいた日本サイドも、アーバン・デザイナー（加藤源氏）、アトリエ建築事務所（磯崎新氏、谷口吉生氏）、大手設計事務所（日建設計・小倉善明氏）、大手建設会社デザイン・セクション

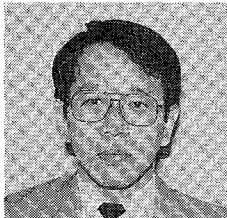
（押野見邦英氏）と言ったバラエティーにとんだ相手であり、PWWJ事務所の協力を下さった日本のコンサルの担当の方々あるいは工事を請け負われた方々も、時にはアメリカ流のやりかたに大いに戸惑われたものと思う。

次の号では、その与えに焦点をあてて述べさせていただくこととする。

つづく

・代表幹事会より

倉田 直道
KURATA NAOMICHI
代表幹事
(株)アーバン・ハウス都市建築研究所



代表幹事会では、総会において確認された本年度の課題に対して次のような取り組み・検討をスタートさせました。

1. 会員構成の動向の把握と会員増強について
本会も5年目に入り、会員数も毎年50人程度の割合で増加し、10月20日現在で466名となりました。その結果、会員の中身も本会の目的に合わせて非常にバラエティに富んだものになってきております。そのため、本会において会員のニーズに応えた活動を積極的に進めたり会員資格を検討していくうえで、現在の会員構成を的確に把握することが必要であると感じております。そこで代表幹事会では、常に会員の構成状況（年齢、所属、分野など）を把握できるように、現在会員のデータベースを整理しております。まもなく、整理の結果が出ますので、その結果はJUDI NEWSを通してご報告する予定しております。

本会の活動をさらに活性化し社会的に意義のあるものにしていくために、本年度も積極的に環境デザインに関わる専門家や自治体職員の方達の入会を進めていくことをお伝えしました。私たちの身近なところでも、JUDIのメンバーであってもおかしくない人が、たまたま誘われていないために

（発足の時に声をかけられたがその時には入りそびれたという場合を含めて）会員になっていないというケースがかなりあるように思われます。会員一人一人が是非そうした方々にJUDIの活動を紹介し入会のお説いをしていただけたらと思います。しかし、会員の数だけを増やすことを目的とするのではなく専門家としての活動実績や会への積極

的な参加意志を前提とすることはこれまで何度も確認されている通りです。

2. 財政基盤の強化について

本会の活動は基本的に会員の年会費により支えられていますが、委員会やブロック活動が活発化することにより、それぞれの活動で必要とされる費用も少しづつ大きくなっています。代表幹事会において次年度の予算を検討するたびに、本会の財政基盤の強化の必要性を感じています。そこで、本会の財政基盤の強化を図る方策の一つとして、現在協力法人として本会の活動を支援していただいている会員が所属する協力法人の数を少しでも増やすことができればと考えております。近いうちに代表幹事会より協力法人としての協力のお願いをさせていただくことになると思いますが宜しくお願いします。

3. 事務所の住所変更について

8月末に本会の事務局がこれまでの計画技術研究所から都市環境研究所に移転しましたが、間借りをさせて頂いています都市環境研究所が11月中旬に現在の住所の近くに引っ越すことになりました。そのため、自動的に本会の事務局もそちらに引っ越し致します。

■北海道ブロック

矢島 建

YAJIMA KEN

北海道ブロック幹事

(株)プランニングワーク
ショップ

北海道ブロックの会員数は今期に入って20名に達した。いつも例会やシンポには、会員以外にも声をかけているので、入会のメリットもじわじわ感じて頂いているようである。

今年は2回のシンポジウムを行っている。春には「集住と水辺～イギリスとフランス～」と題して北大の野口孝博さんを講師に迎え、フランスの一地方を定点と据えた観察結果など興味深いお話をして顶いた。

今回は10月30日に例会と併せてシンポジウムを行い、会員の酒本宏さんに講師を務めていただき、「土木施設の景観デザインと河川景観の流れ」について講説をうかがった。スライドによるビジュアルなトークとディスカッションが行われた。要旨は次の通りである。

土木施設の景観デザイン

北海道においても、景観やデザインに配慮したと言われる土木施設が数多くつくられている。しかしながら、地域らしさを無理に表現しようとして地域の特産物などを短絡的に表現しているもの、表面のお化粧をおこなっただけのもの、奇抜さだけをねらったものなどが多く、美しく景観デザイ

ンされた土木施設はまだ数少ないのが現状である。美しい土木施設をつくるためには、橋梁であれば最初に全体の景観デザインを考えてから、それぞれの設計をおこなったり、構造物の設計では基準等から決まる形状を景観性という視点から形状を見直すといった、標準設計的な思考からの脱却が必要であると考えられる。

また、土木技術者の景観デザインに対する認識を高めてもらうことや、景観デザインに適した業務の発注形態の確立など課題も多いと考えられる。河川景観の流れ

河川景観整備では、階段護岸に代表される親水性の確保という単一機能だけの整備から始まり、自然石を使った箱庭的な整備、遊園地的水辺空間の整備など様々な整備が行われるようになってきていたが、ドイツなどの多自然型川づくりが紹介され、生態系を重視しながら、トータル的に河川の景観が考えられるようになってきた。

北海道では、自然豊かな河川が多いことから生態系に配慮した多自然型の川づくりが、本格化してきており、工法などの試行錯誤を重ねながら、最近では豊かな生態系の美しい川がつくられ始めている。

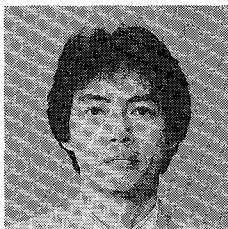
■東北ブロック

山崎 洋二

YAMASAKI YOJI

東北ブロック幹事

都市創造研究所



東北ブロックでは日本建築学会東北支部地方計画部会との共催で、去る10月12日に東北工業大学の設計講義室をお借りして「再見！九龍城」というシンポジウムを開催致しました。かつて香港には九龍城という巨大な都心居住が存在していましたが、現在は取り壊され公園に整備されつつあります。現代の都市は「つくる」側がまず主にあり「つかう」側がそれに生活を合わせていくというケースが多いと思われます。しかし都市のあり方としては、「つかう」側が主にあり、自分達の生活方法に適したように手を加えていくということが重要と思われます。九龍城にはその様な点が存在していたようです。そこでこの機会に九龍城を題材として、「都市」というものを再考してみたいというのが、このシンポジウムの目的でした。

開催するにあたっては九龍城を調査・研究されている鈴木隆行氏（ダムダン空間工作所）と上野泰氏（ウエノデザイン／JUDI関東ブロック会員）をお呼び致しました。鈴木隆行氏には主にスラムクリアランスされた後に調査された状況をスライドにて紹介して頂き、上野泰氏には10年前に九龍城に行かれた時の写真から始まり、九龍城から読み取れる都市の問題点や課題についても触れて頂きました。

当日は平日の午後にもかかわらず、JUDI東北ブロック会員を中心プランナーや学生まで約50人程お集まり頂きまして、非常に有意義なシンポジウムとなりました。

今回の題材は九龍城でしたが、今後さらに九龍城を違った角度から考えてみると共に、また違う題材にて「都市」や「都市環境デザイン」のあり方を考えてみたいと思っています。



10月12日㈭ 16:00~18:30 東北工業大学5号館3F 設計講義室

主催：都市環境デザイン会議東北ブロック 対象：山崎（都市創造研究所 TEL: 224-4644）

協賛：日本建築学会東北支部地方計画部会 関西力（東北工業大学建築学部）

事務局より

1. 新会員の紹介

1995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)

10/31現在の会員数は、467名です。

氏名	勤務先
木下あやの	日本ペイント(株) ガーディングセンター
中村 勉	(株) 中村勉総合計画事務所
松本 篤	アトリエホル
小浦 久子	大阪大学工学部建築工学科
吉井 信幸	(株) 竹中工務店東京本店設計部

2. 住所変更等 (敬称略)

氏名	変更内容(新)
安部 桂子	ヴァンテ・アン建築研究所 〒661 尼崎市武庫之荘2-7-3-408 Tel. & Fax. 06-435-4770
伊藤 敏和	(有) ホロンネットワーク 〒150 渋谷区松濤1-1-3 松濶栄光ビル3F
延藤 安弘	名城大学理工学部建築学科 〒468 名古屋市天白区塩釜口1-501 Tel. 052-832-1151 Fax. 052-832-1179
後藤 祐介	(株) ジーユー計画研究所 〒651 神戸市中央区八幡通4-1-18 F&Cビル4F Tel. 078-251-3593 Fax. 078-251-3590
高橋 研郎	(株) 日本設計プロジェクト本部 〒163-13 新宿区西新宿6-5-1 アイシドタワー 29F Tel. 03-5325-8922 Fax. 5325-8957

氏名	変更内容(新)
武山 泰典	北海道土木部総務課 〒060 札幌市中央区北3条西6丁目 Tel. 011-231-4111 Fax. 011-232-9162
土屋 邦男	建設省関東地方建設局營繕部計画第1課 〒100 千代田区大手町1-3-1 Tel. 03-3231-6607 Fax. 3285-0519
津田 信次	(株) INAX エンジニアリングリューチル部 〒104 中央区八丁堀3-10-6 Tel. 03-5541-7060 Fax. 3555-3740
長島 孝一	(株) A U R建築都市研究コンサルクト 〒108 港区高輪3-11-25 MG高輪ビル3F Tel. 03-3447-7117 Fax. 3447-7337
西脇 敏夫	横浜市都市計画局都市企画部
土田 旭	(株) 都市環境研究所
福永 秀歳	〒113 文京区本郷2-35-10 本郷瀬川ビル
作山 康	Tel. & Fax. は変更なし

1995年度会員名簿の訂正

70頁 (株) 曽根幸一・環境設計研究所

TEL: 03-5269-0771

FAX: 03-5269-0772

3. 事務局移転のお知らせ

(株) 都市環境研究所の移転に伴いまして、事務局は下記に移転いたしました。

新住所: 〒113 東京都文京区本郷2-35-10

本郷瀬川ビル

TEL. 03-3812-6664 FAX. 03-3812-6828 (従来通り)

編集後記

関東の友人から関西人は関西を一くくりにして語られると反発するとよく言われてきた。たとえば関西全般について言わされたことに対して「それは京都じゃない」とか、「神戸じゃない」とか。その違いが東京からはよくわからないとも。逆に関西でその話をすると皆が異口同音に、この違いがわからないのは信じられないと言う。靴を見ただけで違いが解るとも。私には残念ながらまだ靴からは大阪、京都、神戸の違いがわからないが、そんなこともあるのかもしれないと思ったし、このようなテーマは関西発としては面白そうに思えた。関西各都市の人や生活に違いがあるのだとすれば、その人々が住んでいる各々の都市環境にも面白い違いがあるのではないか。そこでそのような観点から今回の特集は組むことにした。井上章一さんとお話ししていく、結局それは大阪以外の他の都市が関西の悪いイメージを全て大阪に押しつけているのではないかと言われ、納得するところもあった。そして関西3都市の特徴の違いはもしかしたらそこに住む人の年齢や職業の違いからきている部分もあるのかもしれないと思い始めた。比率として商業にたずさわる人の多い街（家族も含めて）と、伝統産業や学者の多い街、職人の多い街、サラリーマン中心の街、また平均年齢の高い街と少年層の多い街、若者の多い街、そんな人の違いが街の根本の部分のアイデンティティを作

り出しているようにも思える。

他の地域からはよく解らないかもしれないが、関西といういは東京圏とは違い比較的近い規模の都市がまとまっている為か、ここに採り上げる3都市に代表されるように都市の個性の違いが日本でも際だっている地域のように思える。JR西日本が「関西三都物語」と称して大阪、京都、神戸への観光を盛り上げようとしたときに、奈良は四都にしてくれといい、大津（滋賀）はそれなら五都にしてくれと言ったとか。とにかく関西にはそれぞれ近隣の都市を意識しながら自らのアイデンティティをアピールしようとする姿勢があるよう思えるのである。（清水泰博）

JUDIニュース編集委員会

土田 旭	櫻井 淳
沢木 俊四	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