

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113

TELEPHONE 03-3812-6664

FACSIMILE 03-3812-6828

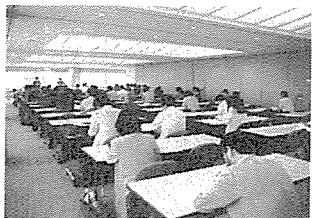
### 第6期定例総会

倉田 直道

NAOMICHI KURATA

代表幹事

(株)アーバン・ハウス都市建築



# JUDI NEWS

031 JULY 20.  
1996

発行者

都市環境デザイン会議 広報・出版委員会

●第6期定例総会	1	6. 地域デザインと環境倫理	10
●特集：中部圏における大規模プロジェクトと 環境デザイン		7. 中部新国際空港の環境デザイン	12
1. 大規模プロジェクトと環境デザイン	2	●寄稿／パブリックアート—もう一つの メッセージ	15
2. 2005年国際博覧会について	3	●私の本棚	16
3. 国際園芸博覧会2004 in 静岡	5	●委員会活動報告	17
4. 第二東名整備と静岡の都市環境デザイン	6	●ブロック例会レポート	20
5. I.C.周辺開発における 環境デザインの試み	8	●事務局より	24
		●編集後記	24

## 対社会的な活動のさらなる活性化を

■7月13日（土）9:30～12:30、品川区天王洲アイル地区M1ビル25階会議室において第6期定例総会が開催された。まず総会出席者56名に総会開催に有効となる委任状132通を加えて188名の参加があり、総会員数（479名）の3分の1（160名）の定足数を満足していることが確認され開会が宣せられた。総会を始めるにあたり、加藤源代表幹事が、「本会は会員170名程度でスタートしたが、その後5年で500名弱に達したことは喜ばしい。人数が増えただけではなく、委員会の様々な活動やブロック活動が盛んに行われるようになってきた。5年で一区切りとは少々早いが、次の5年間に向けて意義のある総会にしたい。」と開会の挨拶を述べた。次いで南條道昌代表幹事を議長に選出し議事に入った。

■第1号議案では、総務担当代表幹事、各委員会委員長及びブロック幹事より第5期活動及び収支の報告があり承認された。第5期活動報告の概要として、「5年目を迎える、各委員会並びにブロック活動のいすれにおいても様々な活発な活動が展開されてきている。特にブロック活動は、それぞれのブロックが独自性を發揮するような活動がみられ、また一部のブロック間の交流活動がみられる。委員会活動では、これまで以上に外部への情報発進を意図した活動が活発になってきている。特に、広報出版委員会による「日本の都市環境デザイン'85～'95」の出版、研究研修委員会による学生を対象とする都市環境デザイン・セミナー、国際委員会による在日の外国人によるセミナー、既に定着した事業委員会による「モニターメッセ」の活動及び「都市環境デザインガイドブック」の出版に向けての取り組みが行われている。」ことが報告された。また、会員数について、前期の457名から479名に、協力法人は、52社から68社に増加したことが報告された。

また、第5期収支報告については、収支報告書の全体の枠組みが変更（一般会計部門と特別会計部門に仕分け）になったことが報告されるとともに、第5期収入支出会計報告について資料の通り相違ないことが監査役より報告された。

■第2号議案の新役員承認については、菅選挙管理委員長より、役員選挙の結果として「役員候補者届出は、代表幹事の推薦候補者10名、監査役の推薦候補者2名があり、全員が当選人として選出された。ブロック幹事についても、資料の通り選出された。」ことが報告され、全員の拍手にて承認された。

■第3号議案では総務担当代表幹事、各委員会委員長及びブロック幹事より第6期活動計画及び予算計画の報告があり承認された。本年度の活動方針としては、①出版事業や関係団体等への理解・協力の要請など対社会的な情報発進、情報交流の活動の活性化、②多様な分野の専門家の集まりである当会議の特色を生かした活動の活発化、③活動の活発化に対応した会の運営体制、財政基盤の強化、④ブロック間の交流の強化、パソコン通信の積極的な活用等による交流・親睦を拡げる活動の活性化が確認された。

■第4号議案では、本会規約第9条の2に「会員の退会及びその資格を失った場合入会金は返却される。」と追加する規約改正が提案され、全員の拍手にて議決承認された。

■自由討議では、都市環境デザイン年鑑及び都市環境デザインガイドブックについての補足説明が行われた。これに対して、ガイドブックについて、「ガイドブックなので都市を歩くと各事例相互のつながりが見えると良い」（高橋代表幹事）、「まちや地域の構成・構造を認識した上で事例収集を行って欲しい」（佐々木事業委員）、「選定する前に集められるものは全て集めてみる努力が必要で、その中で各事例の評価がされるべきである」（土田広報・出版委員長）、「事業面での新しい取り組み等、ソフト面での選定基準が抜けている」（上野泰氏）、などの活発な討議が行われた。

最後に、代表幹事会より、会員増強の必要性と問題点、そして若い専門家や学生などの会員資格について、今年度の代表幹事会での議論だけではなく、直接的にアンケート等で皆の意見を聞くなど積極的に討議していきたい旨の報告があり、以上をもって全議事を終了した。

# 特集：中部圏における大規模プロジェクトと環境デザイン

特集

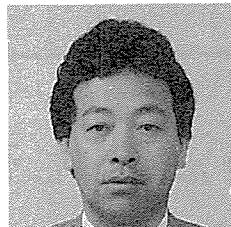
1

## 大規模プロジェクトと 環境デザイン

玉木伸秀

NOBUHIDE TAMAKI

(株)景観工学研究所



### 1. 大自然地域の開発と環境デザイン

21世紀を目前に、中部圏ではビックプロジェクトが目白押しである。まず愛知、岐阜、三重の名古屋圏では、中部新国際空港をはじめ、愛知万博などのプロジェクトが計画されている。道路についていえば、名古屋環状2号、東海環状自動車道といった環状道路の整備。さらに中部圏を横断する国幹道路第二東名・名神、北陸地域と東海地域を含めて広域の環状を形成する中部縦貫自動車道、北陸自動車道、三遠南信自動車道、伊勢湾口道路、遅れていた南北軸を強める東海北陸自動車道などが計画・推進されている。

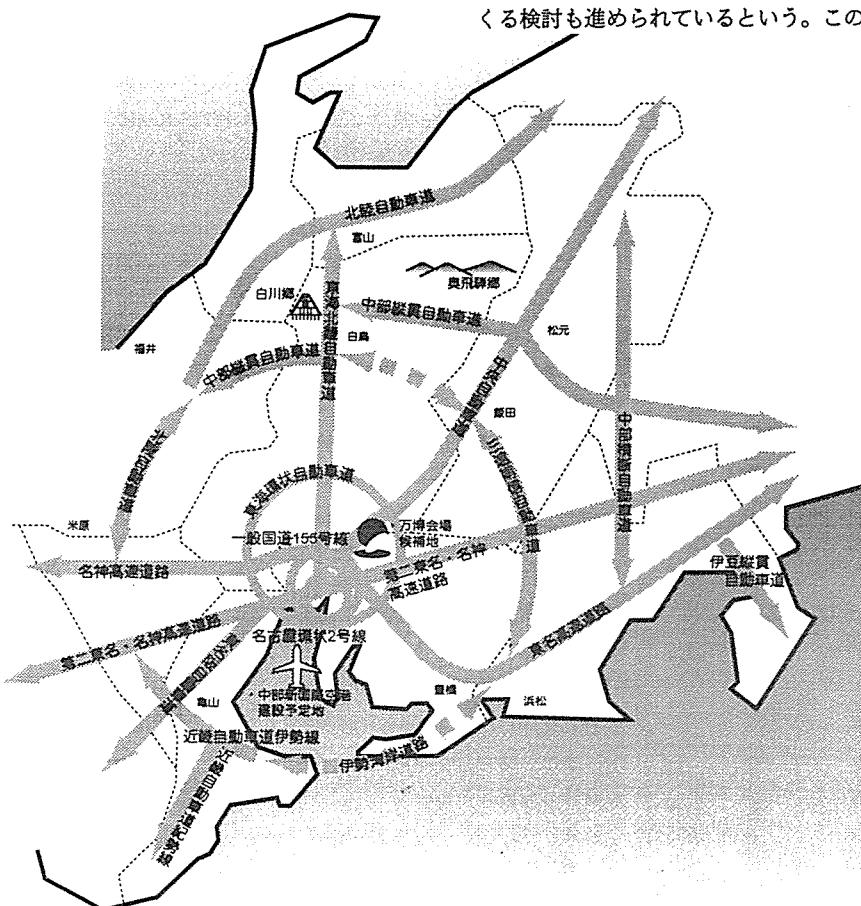
こうした道路整備が進められることにより、たとえば、これまで閉ざされていた中部山岳地域が北の玄関である中部縦貫自動車道・東海北陸自動車道を使って東京圏と直結されることから、世界文化遺産となった合掌村の白川郷や安房トンネルの開通間近な、北アルプスを中心とした高原リゾート地（奥飛騨）が一躍脚光を浴びている。しかしその反面、これまで足を踏み入れることのなかった地域に多くの人々がやってくることから、大自然地域をどのようにして守るかが、大きな課題となるに違いない。こうした秘境とされていた地域が気象条件の悪さを乗り越えて、都会の人々へと開かれ、古い文化や貴重な自然に多くの人が触れ、知ることは意義深いことである。その地域の中に人々が入って体験することにより、どのように、まちや人が変わっていくのかを把握した上で、環境デザインに携わることが大事であると思う。

### 2. 環境悪化の反省から「自然との共生・共存へ」

また、その一方で名古屋圏の都市化はどんどん進み、身近かな自然が失われつつある。日本の国幹道路の要である東名・名神は中部地域の発展を支えてきたが、その反面環境の悪化を招き、くメリットが大きければデメリットもまた大きい」という人間の愚かさを知り、反省の時期を迎えた。そして今、野生生物の生態系や行動を極力妨げないエコロードやビオトープ、住環境に配慮した計画を盛り込んだ第二東名・名神が新しい未来を築く道路として他の道づくりをリードするものとなるだろう。これは環境がいかに大切な要素となっているかという表れであり、「自然との共生・共存」の本格的な始まりを意味するものだ。

### 3. 「新しい地球創造」をテーマとした愛知万博

最初に触れた愛知万博については、さまざまな論議がなされているが、今回の万博で注目すべき点は、単に人工構造物を造り、一時的に楽しむイベント開催ではないということである。万博のテーマは「ビヨンド・デベロップメント新しい地球創造－自然・文化・技術の交流－」を合言葉として進めようとしている。環境や資源問題など地球規模の諸問題の解決に向け、世界の英知を結集する新しい万博を目指すものだ。もはや守るだけでは対応できない自然との共生・共存のモデルとなるものであり、自然への影響を超える科学文明の理想を示す機会もある。たとえば、従来の切土や盛土による手法ではなく、人工地盤的なものでつくる検討も進められているという。この百年で進



めてしまった環境の悪化を圏域を越えて情報を交換し、互いに学びあい、我々の次の世代に素晴らしい地球として受け渡すために技術の革新を目指す、いい体験の場とするチャンスとして捉えてはどうだろうか。

地球規模で進む環境問題に対処し、自然を回復できるのは人間だけである。中部新国際空港にしても、建設されるものは人工には変わりない。それがいかに周囲の環境と調和させるか、その風景にふさわしい環境デザインを行うかが大切であり、建設にあたっては代替としての環境の創造も必要であろう。

4. 中部から21世紀を先取りする環境デザインを  
ビッグプロジェクトへの取組は、あくまでも  
「自然との共生・共存」がベース。開発といえば  
破壊行為と取られるようなやり方は、もはや通用  
しない。今の状態のままで放っておくことが自然  
環境を保護することではなく、共生・共存のため  
には開発も必要であり、開発側だけの問題ではな

く国民一人一人が環境について高い意識を持つよう啓蒙していくことも大切だ。

また、これからの大規模プロジェクトに伴う環境デザインは、今までの手法と同じではない。夢物語を絵に描くものではなく、周りのことを考え、将来の予測を立てたうえで行っていくべきである。そして計画にあたっては住民参加を基本に進めていくことが重要だ。観光地の開発においても、観光収入を得るだけの、全国どこでも同じようにつくりあげていく開発ではなく、その土地だからこそ体験できる自然と地域住民との触れあいを重視し、訪れる人は感動を、住む人は誇りを抱くようなデザインがされていくべきだと思う。

中部圏は日本の真ん中である。その地理的優位性から、首都機能移転の候補地としても有力視されており、まさに中部を中心に日本が大きく変わろうとしている。行政には、この中部の良さを活かすような施策を考えていただきたい。そして我々としては、21世紀を先取りする環境デザインの創造を目指していきたい。

## 特集

## 2

### 2005年国際博覧会について

川島康治  
KOJI KAWASHIMA  
愛知県建設技術研究所

#### 1. 万博をどう捉えるか

人は何のために生きるのか、朝起き、感謝しつつ食べ、食べるため自然のままの環境を破壊し、自然を改変してきた。人にとって、より以上の利便性と快適性を快楽のためにスピードが増し、ついに宇宙船地球号の危機が叫ばれるようになってしまった。人がいなくなることが近道かも知れない、そもそもいかないとすれば、人の知恵と頭脳と力でそうならないよう努力するしかない。そのための“知”的祭典と位置付けたらどうか、主に体力を競うのがオリンピックだとすれば、そういうものが一方にあった方がよい。そこには平和と喜びと感動と希望があるはずだ。

話を戻して、夕暮れと共に一日が終わり、季節が移り、1年が過ぎ年を重ねる。人は季節の節目や豊穣を祈り、感謝して祭事を行なってきた。それらはローカルなものとして日本各地に、世界のいたる所に残っている。しかし我々都市住民にとっては過去のものとなってしまった。そこで万博を知の祭典と単純に考えた方が理解しやすい、英知が結集し、人が交わり散っていく、これが文化的交流であり継承であり伝達ではないだろうか。

特に子供達にとっては見たこともないものを見、聞いたことのないものを聞き、食べたこともないものを食べ、驚きと興奮のなかに夢を見る。私も大阪万博のときそういう想いをした、大人に子供達の夢を揃む権利はなく、ましてつけを回すことなどしてはならない。

一つの節目として、過ちを反省し歴史に留め、解決のために努力し、次の世代に夢と希望を託す、私はこんなふうに万博を捉えている。

#### ●国際博覧会の概要

- 開催期日・期間：2005年春から秋 6ヶ月間
- 入場者数：2,500万人を想定
- 新しい国際博覧：自然と共生し、21世紀のまち・地域会の理念：づくりのプロセスと一体化した国際博
- 国際博覧会の事：地球的諸課題の解決に向けて世界の知業務展開として 恵を集める「知のフェスティバル」としての意義：国際博
  - ：「アジア・太平洋の時代」における情報発信・交流と国際貢献
  - ：地域住民のコミュニケーションと国際的相互理解の促進
  - ：未来型の社会システムやライフスタイルの創造、体験の場
- 新しい視点によ：多様な主体の参加による地球市民の祭る国際博覧会典
  - ：世界が集い、ともにつくるテーマパーク
  - ：会場、場所を超えた継続的な展開
  - ：高度情報発信の世纪における会場内外での多様な地球的規模の交流
  - ：自然と共生し持続可能な発展を実証する場

#### 2. 2005年国際博覧会の概要と私案

まだまだ認知度の低い「21世紀地球EXPO（愛知万博）」について、現在公表されている資料を基に紹介しておきます。

私は平成2年度建築部の立ち上がりの時の主査でした、担当は尾崎君で二人でのスタートでした。一方、商工部内にも（万博誘致）の担当ができ、平成3年度には（万博誘致対策室）が独立している。万博誘致委員会もでき、瀬戸市にも課ができる数こそ違うが、今も同じ体制ができていた。尾崎

君のメモにより、当時を少し振り返り、役人がどういうプロセスでのごとを進めるのか、ほんの6年前がどういう状況にあったかを知っていただき、とかく批判の多い“官主導”や“住民不在”等について考えていただきたいと思う。役人は決して自分の事だけにやっている訳ではなく、常に市民・県民・国民の側に立ってよかれと思ってやっている。極論を言えばやるかやらないかは役人に関係なく、命によって行なっているだけなのです、我国は議会制民主主義を基本としている。

当時は世の中の関心も低く、建築部内に万博関連担当者があることを知る人は、ほとんどいなかった。万博関連担当者といつても跡地利用として住宅を想定した、「新住宅市街地開発法」を目標とし、準ずる事業として用地を買収し、(約100ha)県有林を含め約200haでまちづくりを行なうところであった。万博はそこを含めてもう少し広い範囲(約600ha)で、6ヶ月間開催し、その後整造成をして住宅地を供給するというものであった。毎日地図と睨めっこ、サインペンやテープを使ってイメージをふくらませているとだんだん見えて来る、みなさんも同じだと思うが、とても楽しかった。今では、世界遺産登録でもしなければならない貴重な自然環境であるかの様に報道されているが、山登りや渓流釣りをする私にとって、

とても荒れた貧弱な自然に見えた、ただ花崗岩質で水環境はよいと思い環境資源を発掘することも含めて、環境基礎調査をすることとした。よい担当者や学研の先生方にも恵まれ、スムーズに進み、全体のイメージができた。

風の谷のナウシカのように自然と共生し、循環するまちづくりのモデルとなる実験都市を目指す(～里山フロント～)ことをイメージとした。キーとなる施設としては、バウハウスのような技術系と芸術系の融合した学園都市が学研ゾーンにできなかいかと考えていた。アジア・アフリカの人口爆発や食料危機には、寒冷地でもできる稲作と機械化を成しとげた日本の農業が、あるいは沙漠化や水害に対しては世界で唯一の日本の林業が貢献できると思っていた。その頃、成田空港で反対派も円卓会議に着いたという記事をヒントに、市民参加型のフォーラムを設置したいと提案して時期尚早と実らず、黒川紀章氏が使っていた環境共生と言う文言を使おうとして削られたり、と残念に思うこともあります。今では考えられない様なことが、ほんの5～6年前のことでした。

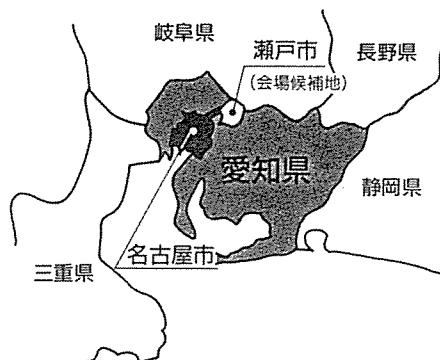
### 3. 住民参加とは

卷村の原発について住民投票が行なわれ、反対派が勝った。91年ウィーンでは住民投票の結果で、

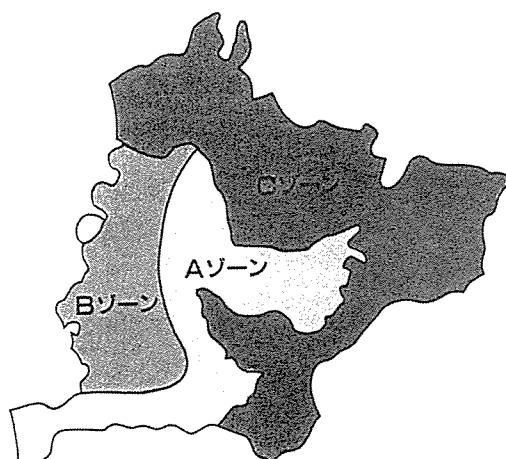
## 会場候補地

### 愛知県瀬戸市南東部地区

○会場候補地は、名古屋の中心地から約20km東方に位置し、愛知が世界的な頭脳拠点としての整備をめざす「あいち学術研究開発ゾーン」の中核的地区として、今後の発展が期待されています。



○約250haの区域を主たる会場候補地(主要施設・緑地区域約150ha(Aゾーン)、自然とのふれあいゾーン約100ha(Bゾーン))と位置付け、主会場の北部・東部の約290haを森林体験ゾーン(□ゾーン)として一体的展開も検討します。



万博を中止した。ハノーバーでも92年に住民投票をし小差で開催を決定した。ヴェニスでも行なわれた。94年には台北県貢寮郷（村）で原発反対が投票率58%で勝ち、11月に台北県で投票率10%で、96年3月には台北市でも行なわれ、いずれも反対派が勝っている。スイスでも90年9月に国民投票が10万人の署名を集めて行なわれ、原発全廃については反対53%で否決、2000年までの建設禁止は賛成55%で可決された。これには電力会社側が7000万フラン（約63億円）使い、「スイスでも票は金で買える」と報じている、それでも「住民参加民主主義」を捨てようとしているスイス国民もいる。96年2月8日（木）付の毎日新聞の“記者の目”という特集に「住民投票で賛否を問え」という記事が載った。県当局に県民投票を行い賛否を問えという内容で、住民参加のプロセスがまったく欠落していたとし、原点に戻って再検討すべきとしている。

ここで考えたいのは、歴史や国民性の違いである。ヨーロッパは基本的に都市国家であり、そういう歴史をもっている。日本は護送船団方式で長い間やってきた、住民の直接参加や住民投票で事を行なった例を聞いたことがない。国家行事を県民投票で決定するというのも、説得力がない。勿論住民参加を否定するものではなく、そのやり方を工夫して、日本の住民参加を考えればよい。水田稻作・照葉樹林文化に根ざした、住民参加のあり様を考えるべきだと思う。かつて村々では長が居て、そういうやり方でことが動いていたのだと思う。

急な依頼で、充分な時間がなかったこと、県の職員ではあるが今直接タッチしていないので私的な見解であることをお断りしておきたい。また多少、我田引水的になってしまい、お許し頂たい。何かの参考になれば幸です。

## 特集

## 3

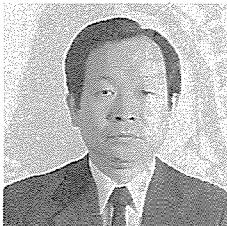
国際園芸博覧会2004イン  
静岡

森 延彦

NOBUHIKO MORI

静岡県企画部

国際園芸博準備室



静岡県では、本年2月に2004年の国際園芸博覧会の開催を公表し、取組を開始したところである。

本県は全国でも屈指の花き生産地であるが、単に園芸産業の振興に止まらず多様な効果が期待される国際博覧会としての開催を目指している。

しかしながら、まだその緒に就いたばかりであるので、ここでは現時点での状況を紹介する。

### 1. 国際園芸博覧会としての概要

この国際園芸博覧会は国際園芸家協会（AIPH）承認の国際博A2（国際短期）と国内博B1（国内長期）を組み合わせた2004年の春から秋にかけての6ヶ月間の開催を予定している。また会場は静岡県浜松市の浜名湖岸地区を予定している。

平成7年4月AIPHに開催承認申請し、本年6月にはAIPH役員の現地調査が行われた。そして、この9月にはハンガリーで開催されるAIPHの総会における正式承認を待つ状況となっている。

### 2. 基本的な考え方

県の総合計画において、水と緑のうるおい空間の整備を目指し、花と緑をテーマとする博覧会を開催すると位置付けている。

また産業育成や新たな園芸文化の創造、世界に向かう花・緑の情報発信、活力とゆとりに満ちた街づくり、地域の振興等多様な面で活力ある県づくりの機会と考えている。

本年度基本構想の策定に着手し、基本方針、交通計画、会場計画等の方向をまとめるとしているところである。

### 3. 国際園芸博覧会の意義

大阪万博を皮切りに多くの博覧会が開催され、また、先の世界都市博の中止が多くの議論を呼んだところもあるが、ここで私見としての本県における開催意義について述べたい。

・従来多くのテーマについての博覧会が開催されてきたが、花や緑を対象とした国際園芸博覧会としては、1990年に大阪の鶴見緑地で開催されたのが初めてであり、わが国では、今後2000年に兵庫県での開催が予定され、静岡県での開催は3番目となる。いわばあまり前例のないものである。当然その方針を模索し、独自のイベントとして思考することとなる。

・諸外国の例から見るとその開催目的は、花や緑を主体とした産業振興、自然と人間との関わりの提言、地域政策（開発）の3つほどに大別できよう。基本的な狙いは産業振興にあろうが、本県での開催についてはできるかぎり広く取り組む機会としたい。

・街づくりにおけるイベントの絶好の機会である。しかも、花、緑、水といった多くの人々に拒まれることのないテーマであり、ややもするとハードが先行しがちな街づくりの中でソフトと一緒に施策展開ができる。また、幅広くアピールすることにより市民参加が仰げる。

・まちのうるおいや美といった都市環境の向上を図るうえで、花や緑をとおし大人や子供の理解を深める機会となる。

・運営管理など協会を設立し実施することになり官民一体の施策展開ができる。

### おわりに

多くの方針や計画が定まっていない段階での紹介を憚ったのですが、中部ブロックでの特集もあり、静岡県で国際園芸博覧会を開催するそうだ。という情報だけでもお伝えできればと思います。

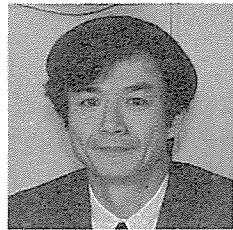
あと8年。会場となる公園の整備から始まるプロジェクトですので、けっして時間があるわけではありません。走りながら考えることになりそうです。

## 第二東名整備と静岡の 都市環境デザイン

伊藤光造

KOZO ITO

(株)地域まちづくり研究所



静岡県でも各種の大規模プロジェクトが想定されているが、県下の各都市の都市構造・都市環境に大きく関係するものとして、第二東名自動車道の整備があげられる。ここではその概要を紹介するとともに、静岡という立地条件における環境デザイン面での課題にふれようと思う。

### 1. 第二東名自動車道計画の概要

第二東名自動車道は昭和62年6月の道路審議会答申において、近畿自動車道名古屋神戸線即ち第二名神とともに計画策定が位置づけられたものであり、平成元年1月第28回国土開発幹線自動車道建設審議会において横浜～神戸間の約455kmに關し基本計画が策定されたものである。

その後静岡県内においては、駿東郡長泉町以西が平成3年に都市計画決定され、長泉町以東は平成6年に都市計画決定されている。また長泉町以西に関しては平成5年に建設大臣から日本道路公団に対し施行命令が出され、現在事業開始にむけ準備が進められている状況である。

静岡県下の多くの都市は、旧東海道筋の宿場町から発達したものであり、概ね海岸沿いに数珠玉のように都市が連なる構成となっている。昭和40年代までは、静岡県下の都市軸は、この旧東海道のルートをもとに設定された国道1号がその役割を担っていたが、昭和44年に第一東名自動車道が全面開通して以降は、第二東名と国道1号に

よりラダー状の構造に変わった。第二東名は、さらに北側にもう一つの軸を加え、3軸ラダー状といった構造が形成されることとなる。

第二東名自動車道は静岡県内の延長は約165kmで、インターチェンジは11箇所、第一東名とのジャンクションは2ヶ所が計画されている。またインターチェンジへの接続道路は、10都市で16路線が計画されている。

### 第二東名自動車道の概要（静岡県内）

路線名：第二東海自動車道

計画区間及び延長

：本線 静岡県小山町～引佐町

約165km

：連絡路 清水市地内 約4km

引佐町～三ヶ日町

約13km

道路規格：自動車専用道路

：車線数 6車線（連絡路4車線）

道路幅員：本線 W=36.5m（路面幅）

（トンネル部 W=16.5m×2）

：連絡路 W=23.5m, 20.5m（路面幅）

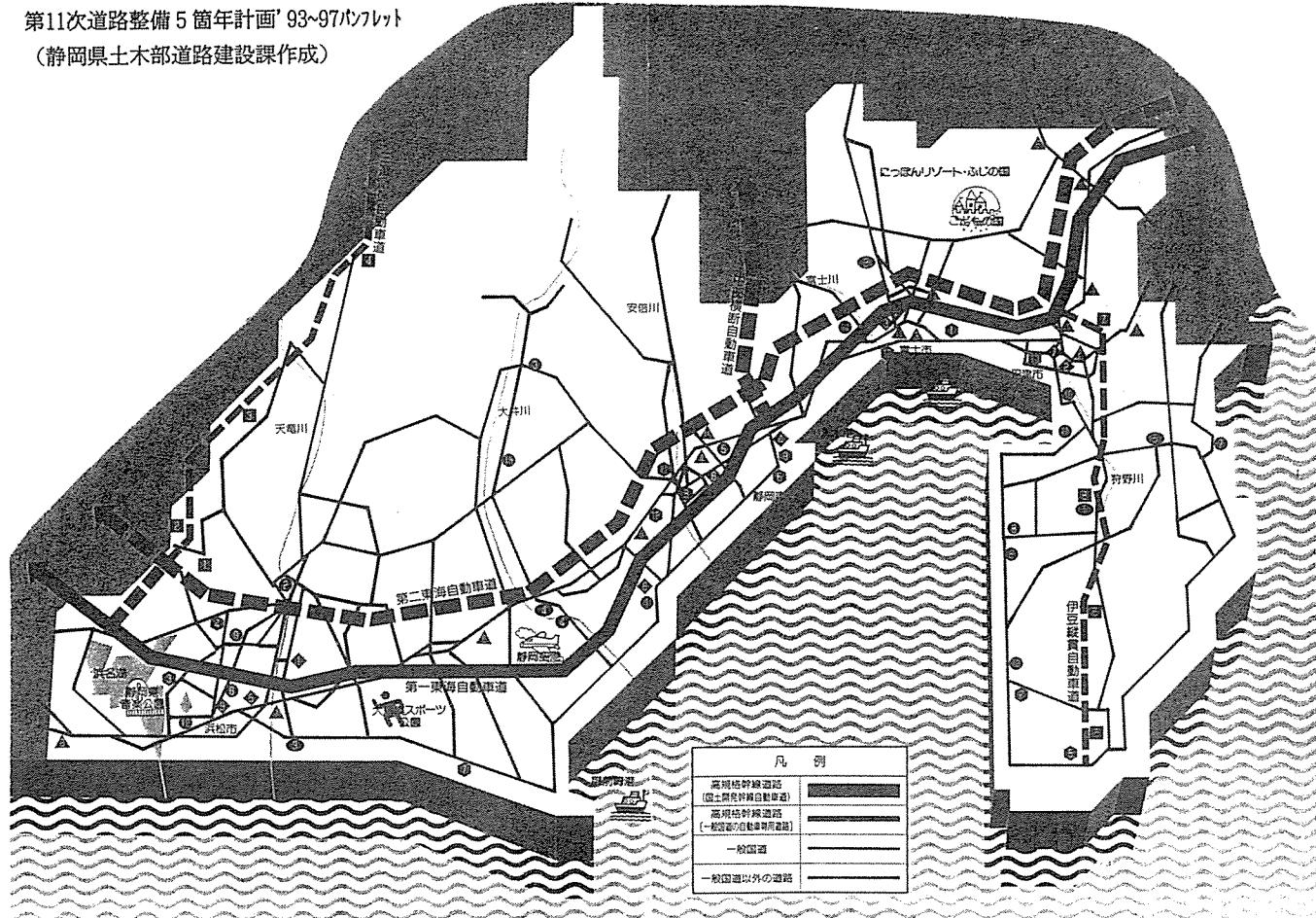
設計標準：曲線半径 一般部 3,000m以上

トンネル部 4,000m以上

縦断勾配 2%以下

第11次道路整備5箇年計画'93~97パンフレット

（静岡県土木部道路建設課作成）



## 2. 都市環境への影響

静岡県内における第二東名は、概ね第一東名と並行して北側に位置し、その距離は遠いところでも概ね15kmである。立地環境としては、現在の市街地を取り巻く山地・丘陵地、即ち里山地帯となっている。

### (1)交通面での機能の強化

都市環境への影響は、様々な側面で考えなければならないが、先ず静岡県では、第一東名の混雑が解消されるということがある。既に第一東名は渋滞が頻発し、マクロ的に見て道路機能の限界に近づいてきており、広域交通幹線の機能拡充の一環として位置づけられていることは、感覚的にも理解できることである。

また第二東名の構想に前後して、これに準ずる広域的な高規格道路が構想されている。中部横断自動車道、三遠南信道、伊豆縦貫自動車道などである。これらの高規格道路のネットワークができるにより中部圏内あるいは県内において新たな交流が生まれることとなる。

さらに、第二東名ができると第一東名の果たす役割がよりローカルサービスにシフトすることも予測される。つまり第一東名を利用する県内移動等が従来より円滑化される。これらの高規格道路網の整備、あるいは役割分担の変化を受け、静岡県でも県下各地より30分で高規格道路ICまで、さらに30分で地域中心都市へという、“しづおか30”構想（参考図参照）がまとめられ、関連する道路整備の体系的整備が推進されようとしている。

### (2)都市構造の変化と都市活動の変化

かつて第一東名が県下諸都市の都市構造に大きな変化を与えたように、第二東名も大きな変化を与えるようとしている。

特にインターチェンジ周辺諸都市については、アクセス道路も整備され、骨格的な道路の構成が大きく変わってくる。これは商業立地に大きな変化をもたらす要因となる。また流通関連産業の立地動向も既に変化してきているところである。

### (3)環境に与える影響

第二東名は、静岡県下については、概ね従来の都市計画区域のフリンジで、いわゆる里山地帯を通過する。地形としては山地が多い。従って、自然環境に与える影響は大きい。

具体的には工事に伴う切土・盛土等、あるいはトンネルの掘削あるいはその残土処分により、大きな地形変更を伴うため、緑地の喪失、水系の変化あるいはそれによる生物の生息環境の激変が生ずる。これに関しては、近年相当な配慮が払われるようになってきているが、地形変更をなるべく少なくすること、周辺自然環境と調和する緑化の推進、あるいは近年注目されているビオトープの創出、土木構造物そのものにおける周辺自然環境との宥和措置などに、特段の配慮を期待したいところである。

また里山地帯を通過することで、車両の高速大

量交通から発生する騒音・排気ガスも懸念される。特にそれらがたまりやすい地域は十分な留意が必要である。しかし一方で、第一東名の流れが円滑化されれば、渋滞等による排気ガス等の発生が抑制され、マクロな環境改善に資する面もある。

### (4)地域景観の変化

第二東名ができる地域では、地域の景観も大きく変化する。比較的地形単位が大きくない里山地帯では、巨大な土木構造物が突然出現するといった景観が各所に生ずることとなる。地域の空間スケールや自然・田園環境との景観・デザイン面での調整を重視し、少しでも地域にソフトランディングできるよう配慮が望まれるところである。またそれ自体美しいものであって欲しいと思うのは期待のしきりであろうか。

### (5)地域の活性化に関する期待

第二東名のインターチェンジ周辺地域では、広域からのアクセス条件が飛躍的に向上することにより、多くは過疎化が進む地域の活性化を図ることが考えられている。観光的な拠点施設の整備や観光農業の推進などが中心であるが、場所によっては残土を活用するなどの宅地開発により、定住人口を増やすといった案もでている。

## 3. これからの対処

第二東名は以上のように地域にとって大きな影響力を持っている。当面施設建設に向けて大きな努力が払われているが、施設ができることによるプラスの影響を高め、マイナスの影響を減ずることについて、さらなる努力が傾注されてしかるべきではないだろうか。

それはむしろ第二東名の事業主体もさることながら、地域の側の役割であるように思う。協議の景観・環境デザインに関しても、地域の側からあるべき論がもっとあって良いし、地域の都市構造のレベルアップへどう活かすか、地域の活性化にどう役立てるかなどである。

もちろん既に各分野、各地域でそれに類する検討が行われている。たとえば今県下各年において都市計画マスターplanが策定中であり、また中山間地においては集落環境整備構想等が立案されつつある。

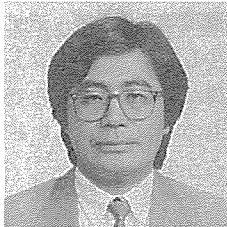
しかしこれらの検討経過あるいは成果においては、第二東名に関する上記の課題への対処は十分とはいえない。できれば県スケールで、必要な体制を確保し、横の連絡のできる枠組みのなかで、適切な検討が行われることを期待したい。

## I. C. 周辺開発における環境デザインの試み

石崎 均

HITOSHI ISHIZAKI

(株)地域環境デザイン



### 1. I. C. 周辺開発の環境デザインの意味

ここでは、私自身が計画に係わっている伊勢自動車道の松阪インターチェンジ周辺の拠点開発=「農と匠の里」構想における環境デザインについて述べてみたい。

本事業は伊勢自動車道の I. C. 開設に伴い、その交通利便性を活かして周辺農村地域の活性化を図るべく、松阪市が企画した農業観光拠点構想である。事業自体の規模（約50ha）や広域関連性という点では、「大規模」プロジェクトと言えないかもしれないが、次の2つの点において今後の大規模プロジェクトの環境デザインに対するモデル性を有するものと考え取り上げた。  
 ①中部圏においては第2東名や第2名神、第2国土軸等、今後も大規模な国土幹線道路の整備が予定されており、I. C. 周辺における開発およびその環境デザインを考える上で一つのモデルとなる思われる。  
 ②近年、衰退する地域農業の活性化を狙いとした「農業公園」「農村リゾート」開発が全国的に増加しており、農村景観においても大きなインパクトを与えるものとなっているが、周辺の自然的土地区域（農地、林地）との関係において持続的な共存関係を作り出すと言う意味で、まさしく「環境」デザインが求められる開発テーマであること。

### 2. 「農と匠の里」整備構想の経緯と概要

「農と匠の里」は、当初は伊勢自動車道の松阪 I. C. 開設に伴い、観光客をメインターゲットにしたフローラルパークとして構想され、地方都市拠点法の重点整備地区として位置づけられた。

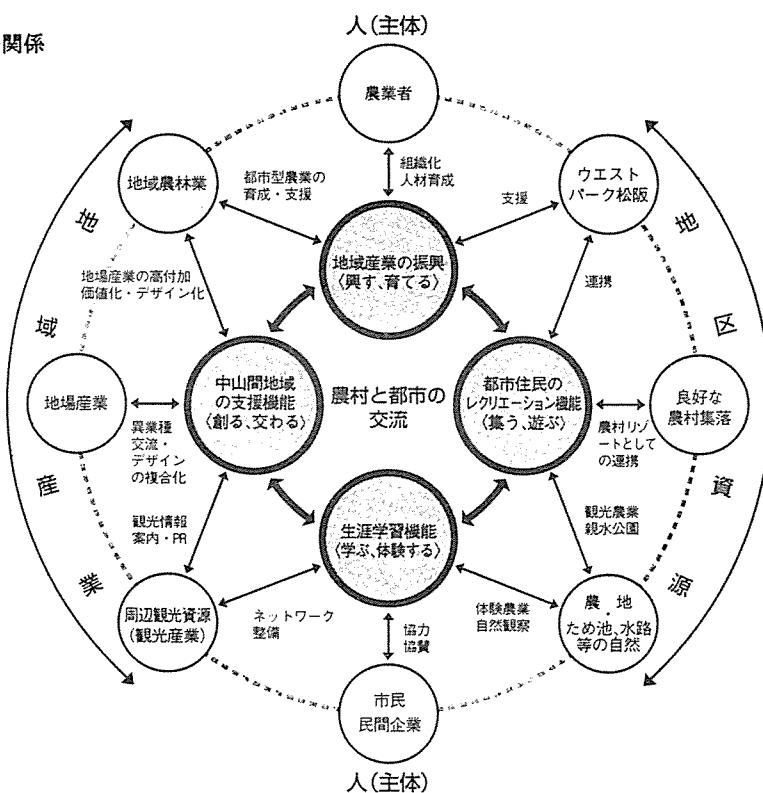
その後、計画対象地区内に残る3つの溜池の自然環境や優良農地という土地資源の保全・活用と

いう視点を重視し、基本コンセプト「農と匠の里」の元に、①地域農業の振興・再編、②周辺の中山間地域の支援、③都市住民のレクリエーションの場、④自然や農業に関する生涯学習の場という4つの役割を担うものとして再構築された。溜池周辺の自然環境を活かしたエコロジーパーク、都市と農村の交流拠点である「匠の館」、地域農業者が参画する資源循環型の体験農園、農村生活体験施設（ファーム・イン）等から構成されている。

コンセプト中の「匠」には、一般の市民にとってブラックボックスとなっている現代の巨大技術に対して、地域の人々が持続的な生活を維持する上で培った伝統的な技や共同慣行（社会システム）、環境共生的な中間技術や適正技術を再評価していくという思想が込められている。また基本コンセプトを補う3つのサブテーマ「エコロジー」「アート」「食文化」を設定している。「食文化」は、農産物の消費過程である食の姿を見つめることにより、地域農業を生産効率本位の考え方から、人の健康を支える生命産業として捉え直すためのキーワードとして設定している。そのように捉え直された持続的な農業の実践は、有機資源の域内循環による地域環境の維持・保全に繋がることになり、「食文化」は本事業の環境デザインを持続的なものとして支えていく重要な地域文化=ソフトであると捉えることができる。

平成7年には、事業のコンセプトが全国の地方公共団体のモデルとなることが認められ、自治省の「リーディング・プロジェクト」の認定を受けたことになった。

図-1 「農と匠の里」の基本的機能と地域との関係



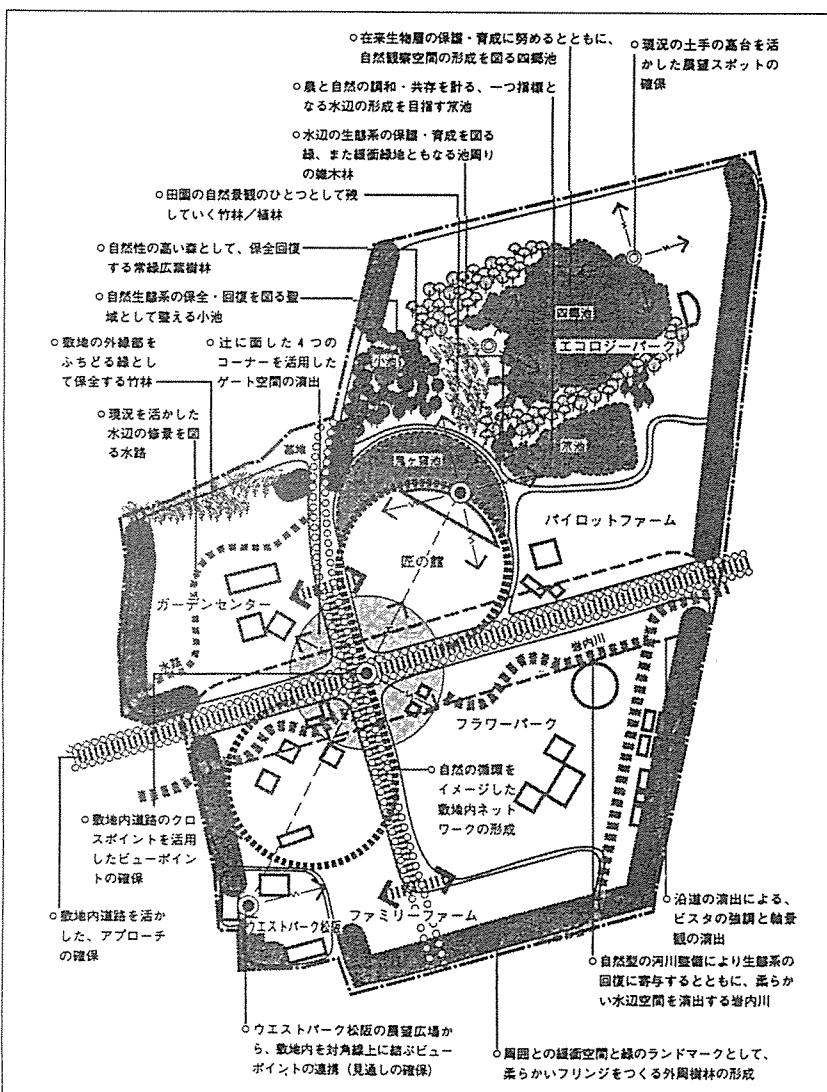
### 3. 「農と匠の里」における環境デザイン

本事業は、テーマパークに象徴される消費型の観光施設を脱却し、持続的な仕組みのなかで、地域の人や文化、自然に触れ、交流し、学ぶ環境づくりを目指している。

したがって、本事業における環境デザインの捉え方でも、現在の地形や自然条件を読み込み、周辺環境との調和や環境負荷の少ない土地造成や建物デザインを目指すというハードな視点ばかりでなく、自然が持つ物質やエネルギー等の循環作用を保全或いは再生して、それを活用することにより、人の営みとそれを取り巻く環境との間の持続的な相互関係を長期にわたって担保していくソフトな仕組みも射程に入れたものとならざるを得ない。

ハード面においては、対象区域の地形や自然資源を十分に活かしたランドスケープデザインおよび施設配置を基本としつつ（図-2参照）、以下のような事項を環境デザインの基本目標として、各エリア、各施設に適用できる環境形成方針および環境共生技術要素の内容を検討している。（表-1参照）

図-2 「農と匠の里」の環境デザインの基本条件図



### A. 地下水の利用と涵養機能の保全

B. 地域景観の保全と創出

C. 多様な緑地の創出と活用

D. 水と緑のソフトバスの創出

E. 生物生育環境の保全と創出

F. 有機的循環システムの導入

G. 微気象の調整と活用

ソフト面における主要テーマは、里山等の自然環境や環境調和型の農業環境を、どのような仕組みを導入して、持続していくかということである。

里山は一定の人の為的管理の手が入ることにより豊かな自然相が維持できるものであり、近年までは、薪炭材や堆肥の供給場として、その経済・社会的な価値により環境が維持されてきた。そして有畜複合農業の実践による厩肥の活用とあわせて、農家内ないしは地域共同体での資源循環による環境調和型の農業が行われてきた。しかし農薬や化学肥料を大量に投入する現代の農業では、それらの経済・社会的なリンクは断ち切られ、里山の荒廃と農地の地力減退、連作障害が同時に進行している。「農と匠の里」では、この分断された域内資源の循環を、環境教育プログラムとリンクした体験農園における環境調和型の農業の展開により再生する計画である。エコロジーパーク内の里山は、入園者の単なる観察フィールドではなく、人が自然に係わることにより豊かな自然が生まれ、自然の豊かな恵みも享受できることを積極的に体験し、学ぶ場となる。（人が物質循環の中で“圧縮ポンプ”的役割を果たし、豊かな自然生態系の維持に貢献していることを植田敦が見事に説明している）

また、体験農園においては、市内の製材工場（松阪市は県下一の製材生産額を有する）から排出されるバークや都市の生ゴミの堆肥としての循環利用システムを構築するほか、多様な作物を栽培し、病虫害に強い生物相の豊かな農地環境とするため、流通サイドでのバックアップシステムを生み出していくことを考えている。即ち、ロットが少なく形も悪いが、安全で美味しい農産物の直販施設（「匠の館」内で整備）と、それらの加工商品の地域ブランド化による域内を中心とした流通・販売の促進等である。

### 4. 総括

以上、簡単に「農と匠の里」における環境デザインの方向、およびそれを支える仕組みについて述べたが、最後に本事業の環境デザインの目的を総括すると、「周辺環境との持続的な関係の中で、多様な地域の生活文化を育むこと」にあると言つていいだろう。里山的自然の保全・再生も、多様な生物相を維持することが、農村集落における多様な生活文化（山菜採り、池さらい等）を保障することになるという視点が大切なである。

また、環境や施設の運営管理についても、行政による公的管理に全て委ねることは、財政上の問題だけでなく、環境の質の担保においても問題なしと言えない。地域生活者においては、生活者を

ないしは再構築（農村集落には、自然環境の共同管理システムとしての「入会地」や「結」などの制度が既にあった）が、貨幣で全ての価値を換算する市場経済システムが突出した現代社会を異化し、K. ポランニーが言うところの「経済を社会の中に埋め戻す」行為として、より多様で人間的な社会関係に裏付けられた豊かな暮らしを実現する端緒となることを期待したい。

取り巻く環境は生活そのものの基盤であり、全体的な係わりを持ち得る対象であるのに対し、行政にとっては、行財政計画の優先順位づけの中に客体化され、希薄化されるからだ。したがって、地域住民を主体とした環境管理や施設運営を積極的に導入していくことが必要になる。このような、「公」でもなければ「私」でもない、「共」的な仕組みによる環境管理や施設運営の仕組みの構築

注) 各エリアの設定は平成6年度時点のものであり、現在見直し作業中である。

表-1 「農と匠の里」におけるエリア別の環境形成方針

エリニア	主な環境デザインの方針
匠の館	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境負荷の小さい環境共生型施設建築群とその外構</li> <li>・地域景観と調和した多孔質な施設のデザイン、素材</li> <li>・有機的循環システムの導入（水、ゴミのリサイクル等）</li> <li>・自然・未利用エネルギーの有効利用（太陽、風力、温泉等）</li> </ul>
エコロジーパーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存池、水辺空間を活かしたビオトープの保全・再生</li> <li>・在来生物相の保護・育成と自然観察空間の形成</li> <li>・農と自然の調和・共存としての水辺の形成</li> <li>・緩衝緑地としての雑木林の保全</li> </ul>
パイロットファーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・有機的循環システムへの配慮（水循環、堆肥化、バイオマス等）</li> <li>・幹線道路沿いの緩衝緑地等による景観上の配慮</li> <li>・優良土壤の保全と育成（農業・緑化の健康で安全な基盤整備）</li> <li>・水量の確保と水質保全へのエコロジカルな配慮</li> </ul>
フラワーパーク	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近自然型の河川整備による生態系の回復</li> <li>・水と緑と花のフットパスの創出による人と生態系の共生</li> <li>・周辺農地沿いの外周樹林帯による地域景観との調和</li> <li>・多孔質な環境共生型施設群とその外構</li> </ul>
ファミリーファーム	<ul style="list-style-type: none"> <li>・循環型農村景観の創出</li> <li>・微気象の緩和と四季折々の居住空間づくり</li> <li>・生物生育環境の保全と創出</li> <li>・環境共生型住宅群と生態環境との親和</li> </ul>
ガーデンセンター	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の水路の修景とフットパスによる親水空間の創出</li> <li>・周辺農地沿いの竹林の保全によるやわらかな緩衝空間の形成</li> <li>・幹線道路沿いに修景と遮音を兼ねた緩衝緑地帯を形成</li> <li>・優良土壤の保全と育成（植木・育苗農園の基盤整備）</li> </ul>

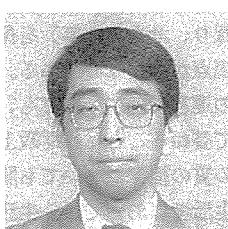
注) 各エリア名称は平成6年度時点のものであり、現在エリアは見直し作業中である。

## 特集

## 6

### 地域デザインと 環境倫理

小川英明  
HIDEAKI OGAWA  
愛知産業大学



#### 1. 地域開発の三つのベクトル

長良川河口堰、第二東名高速道路、東海環状自動車道、東海北陸自動車道、中部新国際空港、愛知万博などなど。中部圏の将来を左右する大規模地域開発プロジェクトは、なぜ社会に好意的に受け入れられないのか。なぜほとんど常に反対運動がつきまとい、常に鬱心の盛り上がりに欠けるのか。

反対派の基本テーマは「環境破壊」である。

“環境”とは「自然環境」を基礎とした「生活環境」であり、「破壊」とは「稀少動植物」の滅失あるいは「歴史・文化的遺産」の喪失を尺度とした、開発行為の不可避的結果に対する過去志向的現状維持願望の視野からの評価である。このテーマには、時に計画策定・意思決定プロセスの不透明性に対する憤り、時に期待される経済波及効果

にとりつく大企業や政治家の影に対する苛立ちが彩りを添えている。

推進派の基本テーマは「環境創造」である。“環境”とは「人工環境」を基礎とした「生活環境」であり、「創造」とは「経済波及効果」の増大あるいは「利便性・効率性」の向上を尺度とした、開発行為の合目的的結果に対する将来志向的現状否定願望の視野からの評価である。このテーマには、時に行政マン・開発業者・建築家・都市計画家ら開発エリートの描く自負的ロマン、時に無知蒙昧と見下された一般大衆を先導する彼らの過剰的自信が彩りを添えている。

こうした先鋭的立場を表明している二つのベクトルに対し、大方の大衆は彼らのベクトルの方向を示さない。政治無党派層がますます厚みを増している状況と同様に、地域開発プロジェクトは

対岸の火事であって、直接的利害関係に立ち入らない限りは、わざわざベクトルの方位を定めることを回避する。関心の空間的範囲は身の回り以外に及ばず、時間的には今日的享樂以外には及ばない。現在の利便性の代償がいかに自らの身に降りかかるてくるかは射程に入らない。しかし、反対派と推進派の二つの対称的・先鋭的ベクトルの狭間で、この方向を示さない現在志向ベクトルはその絶対量からは極めて大きな存在である。

反極的方向をもったこの二つのベクトルと中間の巨大無方向ベクトルを、ヘーゲル流に“止揚”する可能性はあるだろうか。一方は保存と保全へ、一方は現在安住へ、一方は開発と変革へと向けられている志向の矢を束ねられるだろうか。

## 2. 環境倫理学からの提起

近年、広い意味での環境問題に新しい光を投げかけているのが「環境倫理学」である。その骨子は、①人格のみならず、自然物もまた最適の生存への権利をもつ（権利アニズム）、②現在世代は未来世代の生存と幸福に責任をもつ（世代間倫理）、③決定の基本単位は個人ではなく地球生態系そのものである（地球全体主義）、の3点に要約される（例えば加藤尚武『環境倫理学のすすめ』、1991、丸善）。この思想には、保存か開発の二者択一的選択の余地がもはや存在しないほど環境水準が悪化しているとの基本的認識が背景にある。また、そうした環境変化の元凶が近代の欧米型科学技術に依拠した自然征服型の観念であり、その根底にキリスト教思想があることも指摘されている（村上陽一郎『文明のなかの科学』、1994、青土社）。

しかし、宗教的節操のない日本人は宗教的背景をむしろ無視してこの欧米型科学技術の受容に積極的であった。いやむしろその推進に積極的に加担してきた。この理念の弊害はすでにローマクラブの「成長の限界」をまつまでもなく、今や世界的合意の事実であり、先進国の一員である日本は国内環境のみならず、輸出入相手国の開発環境にも責任をもたねばならない立場にある。現代はこれまでの西洋の（開発）文明をどう歴史的に評価し、我々と次の世代のライフ・スタイルをどのように具体的に構想し、どのように具現化するかという課題に直面している時代であるといえよう。

## 3. 開発の倫理と技術

環境倫理学的立場からは、地域開発の目標を見定めることが＜倫理＞であり、見定められる目標の選択肢を拡大することが＜技術＞であるとみなされる。「エコロジカル」また「持続可能」という金科玉条的フレーズがなぜ環境問題・開発問題の主張とならなければならないのかを見定めることができるのが倫理であり、その具体化手法を提出することが技術の役割である。

しかし、地球開発に対する反対派は自然保護が、推進派は自然開発が至上命題であり、絶対的前提

条件である。この意味で「倫理」が軽視されていい。また、一般的には反対派は自然保護を実践する具体的技術の開発力に欠け、推進派は技術偏重に傾きがちである。この意味で「技術」が見過ごされている。無方向派には倫理と技術を見通す意欲はない。

「開発」に対する根本理念が相容れない対極的ベクトル派は、それでも「環境」を接点としている。自然保護派は自然環境を訴えながら、現代文明の恩恵の渦中に生活している。開発推進派は山河を削りながら、四季の風景を愛で、心のうるおいを感じている。自然対人工、都市対地方の構図を越えて、倫理と技術を高めることは、この双方のわずかな接点である生活環境の中に見いだす以外に道はない。住民一人一人がすこしづつの利便性（税金ではない）を提供し、それによって高まる生活環境の質を分かち合うべきである。地域環境デザインは“お互い様”的の倫理で進められ、結果として強者も弱者も生み出されてはいない。

## 4. 開発を越えて

地域環境プロジェクトに対する人々の姿勢を極めて単純化した対立図式の中で描写することによって、「開発」理念が対極的にあることをあえて強調してきた。しかし、環境一般に対する共通認識は未だ形成されていなくとも、生活尺度からの地域環境の体験の共有化から地域デザインの倫理と技術を高めていく共通土俵を手にできる可能性はある。

中部圏の大規模プロジェクトの一つである愛知万博のテーマは「新しい地球創造－自然・文化・技術の交流－Beyond Development」であるという。“開発を越えて”一体どういう環境デザインが具体的な形で提示されるのであろう。中部圏の地域開発プロジェクトが広く日本や世界にアピールするためには、新しい環境倫理と環境技術が提示できなければならない。もし今までと同様な開発倫理を繰り返すだけであるならば、現代の私たちの環境デザインは、後世の子孫にとって「神々の指紋」（G・ハンコック）ではなく、致命的な「神々の傷痕」となる危険性をはらんではいないだろうか。

## 中部新国際空港の環境 デザイン —美しい地域のみが 繁栄する—

林 良嗣  
YOSHITUGU HAYASHI  
名古屋大学大学院地図  
環境工学専攻

### 1. 中部新国際空港の概要

中部新国際空港は、名古屋市の南約30kmの知多半島に位置する愛知県常滑市の沖合約2kmの伊勢湾に、間もなく建設が開始され2005年に開港が予定されている海上空港である。我が国で、21世紀になって最初に開港する空港でもある。

愛知県では、中央新幹線、第2東名高速道路と並んで、21世紀初頭に完成予定の3点セットプロジェクトと言われている。その概要は、敷地面積が第一期工事分で約500ha（全体構想800～1000ha）、需要規模が2020年代半ばには乗降客が1400～2400万人（国際旅客800～1300万人、国内旅客600～1100万人）である。第一期工事費は、6300～8300億円と想定されている。

### 2. “空港の環境デザイン”って何だ？

ところで読者の皆さん、「空港の環境デザイン」と聞いて何を思い浮かべるだろう？ターミナルビルや管制塔の建築デザイン、それとも騒音の

少ない空港？・・・人によって異なったことを思い浮かべるに違いない。ここで、これらの要素を含むことは当然ながら、空港全体と周辺地域社会との併まいとしての調和、空港の周辺地域社会に対する環境的貢献、周辺土地利用との折り合い具合、周辺地域開発の質、等も含めて、「空港のacceptance（受容）に係るすべての要素の設計」と広く理解しておきたい。

### 3. 環境デザインの手本としてのミュンヘン新空港

中部新国際空港の環境デザインを考えるとき最も参考となるのが、92年5月に完成したミュンヘン新空港であろう。それは、最も最近に開港した先進国の大都市国際空港であるというだけでなく、空港のターミナルビルのデザイン（写真-1）、敷地内のビオトープ（写真-2）のみならず、周辺地域の限定的な拠点地域開発と土地利用のコントロール、地元の古い町との景観の調和等を含めた、地域全体のトータルデザインを考え抜いた事例だからである。

写真-1



写真-2



#### 4. ミュンヘン新空港の概要

この空港は、ヨーロッパの拠点空港の1つであり、戦後、西ヨーロッパで完成した唯一の大空港であるといってよい。ミュンヘン郊外北東約30kmの位置に立地し、敷地面積が1500haで、成田空港や関西空港の3倍の広さを有する。乗降客数は、ドイツではフランクフルト（2000年）の予測値で4000万人弱）に次ぐ規模（1740～1910万人）で、中部新空港の2020年予測値と類似の規模である。

ミュンヘン市の人口は約130万人で、都市圏人口は約250万人である。名古屋市の人口が約215万人、都市圏人口が約1000万人に比べると小ぶりであるが、旧西ドイツではベルリン、ハンブルクに次ぐ第3の都市である。

この空港は、建設の最初の意志決定から完成までには、立地決定に難航し、決定後も500件を超える訴訟に見舞われるなどの、紆余曲折があり、成田空港よりも長い、38年という歳月を要した。

#### 5. 大規模交通社会資本と周辺地域との折り合い

空港に限らず、鉄道、道路など社会資本は、本来的に地域のトータルな環境を良くするために整備するものである。そしてもちろん、これらの施設は、その可能性を秘めている。しかしながら、一方でこれらは大規模な施設であるがために、その建設と運用によって往々にして従来の地域環境を大幅に乱す。ここに、大規模社会基盤施設と既存の周辺地域社会との再調整の仕組みが必要とな

る。この折り合いに成功すれば、従来よりもはるかに豊かな環境が得られるであろうし、失敗すればつくったデメリットのほうが大きく、その地域の魅力は失せてしまう。中部新国際空港は、このような視点に立って注意深く、丁寧に、その折り合いを含めた環境デザインを行なわねばならないであろう。

#### 6. ミュンヘン新空港のキーコンセプト

「存在感のあり過ぎない空港」、これがミュンヘン新空港の最も重要なコンセプトである。一体何の意味？と仰る方も多いだろう。これは、ミュンヘン新空港が最終的に立地した地区には、ライジングという7世紀頃より栄えたミュンヘンよりも古く、豊かで美しい町があり（写真-3）、この町の佇まいを損なわないことが、空港建設の最重要の条件であり、このコンセプトが守られないで空港建設はどうしても受け容れられなかっただからである。この町には、世界最古と言われるビール工場とビアホール、ミュンヘン大学醸造学部など、歴史遺産が存在し、市民たちはその歴史をとても大切にしてきており、そこに突如として巨大な空港施設群が出現することは許されなかった。その解として、空港施設の建物群は、白を基調とした低層パイプ構造で、表面にはガラスを多用して周囲の緑が反射して映るようにして、周辺の景観と折り合いを図ったのである。写真-4を見ると、空港施設は、町並みの向こうにシルエットのように映る。

写真-3



## 7. ドイツにおける地域の盛衰は、環境デザインが決定づけた

ミュンヘン新空港の建設姿勢にはもっと大きな背景がある。それは、成熟社会では、美しくない地域は滅びるという歴史的事実である。このような例は、欧米の各地に見ることができる。たとえば、ドイツにおける1970年代以降の繁栄地域の移動である。第2次大戦以前は、ドイツの繁栄地域は、ベルリンからハンブルクにかけての北部および重工業の中心地ルール地方を抱える中部であったが、いずれも1960年代までに、大きく衰退した。これらの地域は、ドイツの他の地域と比べて圧倒的な交通インフラのストックを誇っていた。ルール地方は、アウトバーンが集まって来て網の目のように通り、鉄道もドイツ全土およびヨーロッパ各地からの国際列車が集まってくるという極めて有利な地にある。北部の衰退は、東ドイツの分割によって後背地を失ったためであるが、中部はドイツの高賃金のために石炭・鉄鋼などの基幹産業が日本など次に続く国や地域に奪われたことに加えて、環境の劣化が既に高所得に到達し価値意識の高くなったドイツ人を引き付ける力を失ったためである。こうした実例は、中部新国際空港の建設とその周辺地域および中部圏の発展のための条件を考えるときに、大きな示唆を与えてくれるものである。

## 8. 知多半島地域の環境デザイン

中部新空港の環境デザインの中でも最も大事なのが、知多半島地域の環境保全である。国際空港ができるも、そこが国際水準の環境を有した魅力ある地域でなければ、世界をアトラクトすることはできない。美しい知多半島に仕上げ、外国の企業が立地し、外団の人々が居住することによって、その人々がその魅力を各国で語ってくれてこそ真にこの地域の魅力が伝わり、国際化が図られるのである。地域の国際化は、国や県が外国向けにPRするだけでは達成できないのである。中部新空港の開港によって、各種産業にとって知多半島が極めて優れた地理的条件を有する地域となることは間違いない。したがって、半島全体が乱開発される危険性は否定できない。乱開発は、地域の居住環境を劣化させ、既住民の不利益になるのはもちろんのこと、世界から優良な国際企業を誘致する際の競争条件をも著しく低下させる。「美しくない地域は滅びる」というのが、先進国が既に経験してきた法則である。開発すべき地区と保全すべき地域を明確に峻別しなければならない。最低限、知多半島全域を都市計画区域に指定し、現在の市街地のほかは、産業を誘致し住宅を整備すべき一部地区を限定して市街化区域に指定し、残りはすべて市街地調整地域に指定することが必須である。これら産業や住宅は、それぞれ塊状の開発（いわゆるクラスター開発）によるべきで、住宅地は第一級のものを整備していく必要がある。そして、できることなら中部新空港を契機に、大規

模交通社会基盤施設の周辺土地利用調整の新しい制度を創り出すことが望まれる。

9. 環境デザインは、将来世代の価値観にもとづいて地域との折り合いに際して考慮すべき環境デザイン要素は、地域市民の価値観に大きく依存する。地域市民は、中部圏、愛知県とくに知多半島に居住しあるいは働く将来世代であり、その中には新空港の開港に引き付けられて立地するであろう外国の企業や人々も含まれるはずである。すなわち、現代の地域市民の価値観をはるかに越えて、高い所得レベルを生みたときから経験したより成熟した次世代の日本人や外国人であり、現代の欧米諸国に見られる環境に敏感な価値観を持った市民である。したがって、環境デザインはこうした価値観を満足するものでなければならず、これに失敗すれば、中部新空港が開港しても、周辺地域は誰も寄り付かない単なる交通の通過地に過ぎなくなってしまい、その価値を失ってしまうであろうことは容易に想像できる。

中部新空港と周辺開発は、決して現世代の貧しい価値観ではなく、次世代市民のライフスタイルと価値観に基づいてなされなければ、無用の遺物と化してしまい、借金だけを負の遺産として残してしまう。海上・海岸の空港は、関西空港のみならず、より大規模な香港、ソウル等、建設が目白押しである。中部新空港は、日本が21世紀で最初に開港する国際空港にふさわしいものとすべく、周辺地域開発を含めて次世代の価値観に耐えうる新しい環境デザインのコンセプトや制度的枠組みを産み出すことが期待されている。その結果として世界に知られるところとなり、世界の今後の国際空港開発のモデルとなって貢献し、あわせて中部圏、日本の国際化にも貢献できるのである。

### 〈参考文献〉

林良嗣・田村亨・屋井鉄雄：空港整備と環境づくり、鹿島出版、1995

## パブリックアートともう一つのメッセージ

今井 祝雄

NORIO IMAI

造形作家・成安造形大学

1980年代をピークとして日本の都市に数々のパブリックアートがつくられてきたが、高度経済成長期を終えた現在、改めてその作品性および社会的意味を問い合わせる時期といえるのかもしれない。

阪神・淡路大震災で幸い軽微ではあったが、“彫刻都市”神戸に少くない置物的彫刻が倒壊した。震災を機に、従来のレディメイド方式に限らない“場”から発想するオーダーメイド方式のパブリックアートへと踏み出せないものだろうか。

また、ここ2~3年の大規模都市開発に伴うアートプロジェクトが目ざましいものの、その多くがバブル崩壊以前に計画された成果であることを視野に入れるなら、今後のパブリックアートを取り巻く状況は、トーンダウンぎみな昨今のメセナ活動から推してもけっして明るいものということはできないだろう。

そんな折り、関西経済5団体のひとつ、大阪工業会が「おおさかパブリックアート賞」を創設した。工業会が創立80周年を機に行ってきた大阪大学の公開寄付講義のテーマである社会貢献活動=フィランソロピーの実践的展開といえよう。

「文化なくして産業なし。21世紀のモノづくりとその都市（マチ）のあり方を考えたとき、都市には豊かさを求める生活者（ヒト）との融合が不可欠となり、その快適環境づくりとして文化・芸術が重要な要素となってくる」（上山英介／社会・文化委員会委員長）という認識のもとに1994年にスタート、翌年に第1回、今春、第2回の受賞者を発表した。

同賞は優れたパブリックアート作品の紹介とともにパブリックアートに関わる新鋭芸術家の育成支援を目的とするが、日本では経済団体が行う芸術家支援事業として、おそらく初めてと思われる。

初めてといえばパブリックアートを掲げた賞もまた初めてだ。美術の賞には公募作品によるコンクール賞、招待作家を対象とする選抜賞、あるいはモニュメントや壁画の実制作に向けたコンペティション的な賞などがあり、後者ではマケット（模型）や原画での審査が一般的である。

以上はいずれも一堂に集めた作品を見比べて選考するものだが、おおさかパブリックアート賞では写真と資料を第一次審査で絞りこみ、第二次の現地審査として、府下各所をバスで巡って決定するのである。ちなみに審査委員は大久保昌一・相愛大教授、彫刻家の河合隆三氏、画家の森喜久雄氏、私、そして工業会から社会・文化委員会代表があたっており、全員がオフィス街、公園、あるいは伝統的地域から新しい開発地まで全く異なるシチュエーションのなかで、アートがいかにヒトとマチと独自かついい関係を“創造”しているのかを観てまわるのである。

第1回は守口市西三荘ゆとり道にあるブロンズ彫刻『川面への想い』の川島慶樹氏が受賞。パブリックアートというと人通りの多い駅前など“ハレ”的舞台がイメージされがちだが、この作品は郊外住宅地のきわめて日常的な“ケ”的空間にあって、ユニークな植物的形態にベンチ機能をもた

せるなどヒトとの親和性がはかられている。私たちが訪れたとき、彫刻に登っていた2人の少女がそのまま作品の一部となっていたのが印象的だった。

それとは逆に第2回の受賞者、栗本夏樹氏の『アジアの中の私』は“ハレ”的空間にある。大阪のベイエリア、南港の新しい顔というべきアジア太平洋トレードセンター（ATC）ITM棟の1階ロビーに、にぎにぎしくもパワフルな形と色鮮やかな漆塗りのレリーフ造形が人工的なアルミの大壁面を背に屹立している。

大型商業施設のロビーではあるが、現在進行中の大阪市営地下鉄が完成の折には駅の玄関口となり、そのまぎれもないパブリックスペースの正面でこのレリーフ造形が乗降客を迎えることだろう。

ところで以上おののの受賞作を選考する過程で浮かび上がってきた問題があった。前者では川島作品が設置されている遊歩道の下に、実は川が流れているのであった。審査委員長の大久保昌一氏が問題としたこの点について、作者も次のようなコメントを寄せている。

「この『川面への想い』は川が汚され溝となり、そして川が川でなくなり、環境を整備するうえで蓋をせざるを得ない現実の情況のせつなさの現れです。いつの日か水質は改善され、川面への想いが募り、彫刻で戯れた子供たちが、以前ここにあった水の流れを何とか取り戻そうとし、いつかはこの場所に小川のせせらぎが戻ることが私の願いです。」

現代都市に身を置くパブリックアートは、しばしばこうした社会的現実を抱えこむことも少なくない。パブリックアートのもうひとつのメッセージということができるだろう。

また後者の『アジアの中の私』の場合、作品は高い台座に鎮座しているのだが、それよりも壁にあるほうもいいのでは、という指摘があった。しかし、この作品はビル竣工後に計画されたため、壁の構造上やむなく床置きになったときく。空いたスペースに後でアートを置くだけでなく、パブリックアートにおいては、建物の設計段階からアートが参画するのがベストであることを再認識させられた。

まだ2回のおおさかパブリックアート賞だが、作品の出来ばえや芸術性もさることながら、パブリックアートが、アートの側から社会の現実を浮かびあがらせ、逆にまた社会的なフィールドからアートの意味と意義を再考するひとつの機会を提供してもらっているのだ。

次回にどのような問題提起や提案が作品をとおして出てくるのかが楽しみである。

北原 理雄  
TOSHIKU KITAHARA

千葉大学

パサージュ論  
W. ベンヤミン著、今村仁司他訳、岩波書店

「パサージュは一つの都市、いやそれどころか縮図化された一つの世界である」。

ベンヤミンの『パサージュ論』は、膨大な切り抜きを几帳面に整理したスクラップ帳を見るように、文字の迷宮に私たちを誘い込むが、それはまたパリという象徴的な都市を通して、立ち現れつつある近代を捉えた博物誌でもある。岩波書店版の5巻は、どの巻を開いても豊かなイメージの宝島。ここでは第1巻の『パリの原風景』からパサージュ巡りの旅に出てみよう。

1800年ごろのパリの街路は中世以来の狭いもので、目抜き通りにも歩道がついていなかったが、大革命を呼んだ市民階級の成長は都市の経済活動を活発にし、その狭い通りに馬車がひしめきはじめていた。馬車に追いたてられ、泥を跳ねかけられ、ぬかるるんだ通りを歩くのは、誰にとっても愉快なことではない。そんなとき、発明の才のある商人が大きな建物の中に通り抜けの通路を設け、ガラス屋根をかけ、両側にきらびやかな商品を陳列した。それがパサージュだった。

初期のパサージュは質素なものだった。世紀末から今世紀初頭のパリを写した写真集『アッジエノ巴黎』(リプロポート刊)に出てくるパサージュのうち初期のもの、たとえばパサージュ・デュ・ケールは、あまり広くない通路をはさむ2層半の商店の上に三角のガラス屋根がのっただけのもので、入口も普通の建物の入口と区別がつかない。このパサージュがつくられたのは1799年、ケール(カイロ)の名はナポレオンのエジプト遠征がパリっ子を熱狂させていた時代の反映で、ネオ・エジプト様式の建物の外壁にはエキゾチックな装飾がほどこされているが、石版印刷業者の店が並んでいたこともあってか、パサージュの内部は薄暗く、いさか陰気な印象さえ受ける。

それが王政復古の時代、1826年に完成したギャルリ・ヴィヴィエンヌになると、だいぶ様子が変わってくる。「パサージュ・ヴィヴィエンヌで……」と小唄にうたわれたパサージュは、パレ・ロワイヤルの北口を出たところにあり、通路両側の商店はパサージュ・デュ・ケールと同じ2層半だが、2階にはレリーフで飾られた半円の窓が並び、ガラス屋根を支えるアーチ梁にはシャンティア風のガス灯が吊られている。大きなショーウィンドーに縁どられた通路の床は美しいモザイク舗装である。パサージュでは芸術が商人に奉仕している。そうベンヤミンは指摘する。

この付近は、昔も今もパリの賑わいの中心。現在、このパサージュの入口には、挑発的なデザインで知られるゴルチエの店が出ている。また隣接するギャルリ・コルベールでは、1875年ごろ、美人の手袋屋が人気を呼んでいたという。もっとも店先で手袋を売っていたのは女中で、本人は奥の部屋で別のものを売っていたようだ。パサージュは洒落者たちの腕の競い場所、19世紀のパリの新

名所になった。

しかし、隆盛を誇ったパサージュにもやがて翳りが忍び寄ってきた。「今日、通りは広くなり、歩道もゆったりとしてきたから、パサージュ以外でも、われわれの父の時代には不可能だった快い散策が容易になった」。これは、19世紀最後の年に出版された『パリ今昔、街路歴代記』という本の一節である。変化を引き起こした最大の原因は、ナポレオン3世のセーヌ県知事、ジョルジュ・オスマンが進めたパリ大改造だった。

オスマンの登場以前、パリはひとつの都市というより、中世以来のいくつもの町(村と言ったほうが適切かもしれない)がてんてんに成長をつづけ、それが寄せ集まつた塊のようなものだった。

構造主義の都市学者F. ショエの著書『近代都市』(井上書院刊)の中に、1854年に撮影されたシテ島の写真がある。そこに写っているのは、私たちの見知っているシテ島ではなく、急勾配の小さな屋根の群と深く刻まれた路地に支配される景観であり、V. ユゴーの『ノートルダム・ド・パリ』で、無実の罪を着せられたヒロインが身を寄せる迷宮のアジールである。

オスマンの仕事は、この迷宮の外科手術だった。彼は、庶民の街を開拓し、民衆蜂起を鎮圧する部隊のための広い直線道路をつくると同時に、産業革命によって「巨大な消費市場、遠大な作業場」になったパリを一つの大都市として統合する「循環」システムをつくろうとした。そして彼の大通りと広場は、また巨大都市の「呼吸」のための空隙、つまり単に充填されるべきでないという理由で残される空間になった。パサージュは表舞台から身を引き、「街の過ぎ去った生活へとつながっているギャルリ」(ベンヤミン)として、大通りの奥深くに塗り込められた過去の面影にすぎなくなっていた。

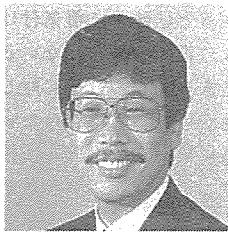
こうして新しい近代の価値を与えられた残余空間は街を解体し、次第に都市を拡散させる力を發揮し、20世紀に入ると、近代建築運動がこの動きを拡大して、「太陽・空間・緑」を合言葉にオープンスペースの中に高層ビルが点在するモデルを掲げることになったのである。 (1995. 12. 18)

## ■国際委員会報告

川井 由寛

YOSHIHIRO KAWAI

国際委員会委員

SLAスタジオランド  
ジャパン(株)

## 第3回 国際セミナー

日本在住の外国人プロフェッショナルによる  
まちづくり討論会：ラウンドII

5月11日の午後、六本木アーカヒルズ37階エクサイトビルに於いて、JUDI国際委員会主催の第3回セミナー、「日本在住の外国人プロフェッショナル達による、日本語での討論会：ラウンドII」が開催された。これは、昨年「日本のまち、ここが好き・ここが嫌い」というテーマで行なわれた同様の討論会が好評であった為、その続編ということで企画された。

今回は新たなパネリストとして6ヶ国6の方々に登壇頂き、日頃考えている事や日本の都市空間に対する提言を話して頂いた。彼らにしてみれば外国語である日本語で意見を発表するという事なので大変だったとは思うが、長島孝一氏の巧みな司会により、あつという間に4時間が過ぎてしまった。

当日は天気の良い土曜日の午後であったにもかかわらず、多くの非会員も含め数十名もの聴衆を集め事が出来た。約半数の人達は懇親会まで残っておおいに親睦を深める事が出来たようである。以下にパネリスト達のプロフィールと主張とを紹介する。

イタリアのリア・ベレッタさんは学習院大学でイタリア文化論を教えておられる。イタリアの街の歴史（古さ）がいかに人々の感受性を豊かに育てているか、という事を話された。これに対して日本では街を歩いていてもなかなか歴史が見えてこない---都市は「ゴーストビルの街」「単なるホテルの部屋」のようになってしまっている、と批判し、京都や鎌倉の駅前の「経済市場主義」風景や、つくばセンター広場の「ものまね」空間について疑問を呈された。彼女が唯一好例としてあげたのは「古いものが残っており」、「海辺に公園のある」横浜であった。イタリア語で「街」を意味する「チッタ」とは元々「市民のすんでいるところ」という意味だ、という話と、長島氏による「日本には住民はいるが市民はない」というコメントは非常に印象的であった。

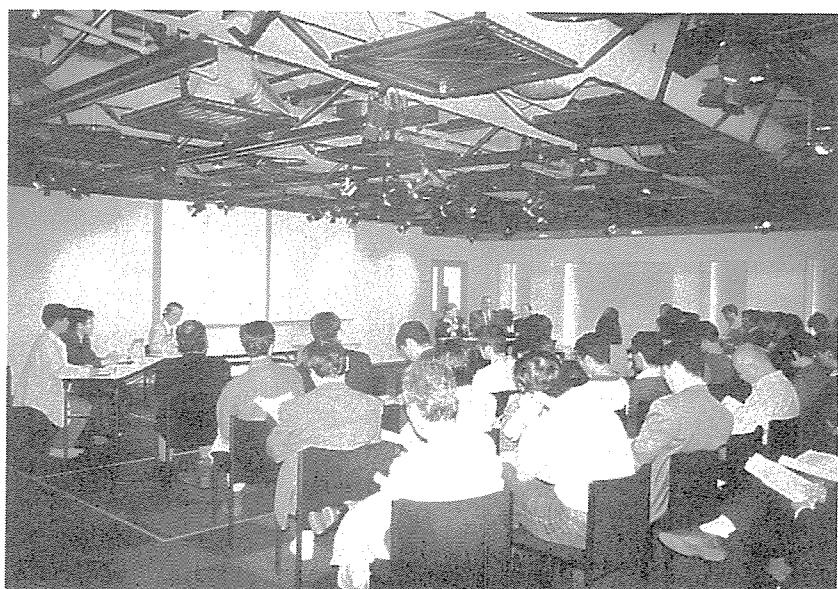
建築家・造園家であるアメリカのナンシー・フィ

ンレイさんはスライドを使ったプレゼンテーションを行ない、自分の考え方方が出身地であるサンフランシスコの地形の記憶に影響を受けている事を述べた。また、環境が医術の代わりになりえるという話しを通じて、自分が以前なりたかった医者とプランナーとの共通性を述べ、コラボレーションやリノベーション、メンテナンスの大切さを主張した。また現在彼女が行なっている様々な活動---空き地でのコンサートなどのイベント、鞆ノ浦に於ける建築科学生などとのコラボレーション、山口女子大キャンパスのランドスケープデザインなどを紹介した。これらの活動を通じて彼女が日本の都市空間について感じていることは、「戦後50年の間に物質主義が進み過ぎたこと」、「外部空間にパブリック性が欠如していること」などである。

台湾の郭中端さんは現在台湾建設省の顧問としてニュータウンに対する様々なアドバイスを行なっている。そうした立場から、日本や台湾が欧米の計画論を安易に輸入してしまう事に対して警鐘を鳴らす意見を述べた。つまり日本がアジアの先頭走者として欧米のものを「間違って」輸入してしまうと、それはアジアの国々にとって見本となり、悪い例が広まってしまう、という意見である。これは常日頃欧米を向きがちな日本のプランナーにとって耳の痛い意見であると共に、我々の責任が遠くアジアにも及んでいる、という事を思い起させてくれた。日本の都市空間については、灰色で温かみがなく、都市に必要な「人々が触れ合えるあいまい空間」が欠如しているとの指摘をされた。好例としてあげたのは郡上八幡である。

インドのギータ・メータさんは日本で建築・都市計画の事務所を持って仕事をしている。日本の都市は「交通便利」で「安全」だが、「都市のイメージ」に対しては疑問を感じている。特に東京にはグランドデザインが無く、「小さな村の集合体のようだ」との感想を述べた。また「つくば」のようなコピー空間や都市の文脈を無視した「東京体育館」、ヒューマンスケールに欠ける「幕張」や「新宿」の街づくり、広場とは呼べない「駅前広場」など具体的な例をあげて問題点を指摘した。戦後、日本社会が犯してきた「その場主義」のものの考え方方が「縦割り教育」や「専門家主義」に由来している、との指摘や、電柱の地中化が出来ないのはまだ精神的には発展途上国である、との指摘は普段我々が感じていることを再認識させてくれた。

エジプト出身のA. A. スルタン氏は日本、エジプトなどに事務所を構え、国際的に活躍している。数多く日本で仕事をしてきた経験からか、日本の仕事の進め方に対する指摘が多かった。それらを列挙すると、建設会社がデザインもするのはおかしい／コンペが少ない／プロジェクト・マネージングをシステムとして確立すべき／デザインの時間が取れない／談合が多すぎる／学生が建設会社に就職してしまう／ミーティングが多い／系列など、日本は村社会だ、等々。空間要素については「広場」や「中庭」の重要性と、もっと色を使った「楽しい空間」を目指すべき、との指摘が



された。また都市空間に関してはコスモポリタンである氏自身の体験から、「ローカライゼーション」はもう終わり「グローバリゼーション」の時代であるとの認識を示された。これに対して司会の長島氏は「グローカル」という考え方もあるのでは?とのコメント。

エドソン・ヤビクさんはフォスター・アジアに務める日系ブラジル人である。もうすでに完全なブラジル人である彼には、日本の「街の安全性」や「各駅にある商店街」などが新鮮に映ったようで、ブラジルの「堀のあるコミュニティ」や「ブラジリア」などと対照して、日本に好意的な意見が多く述べられた。但し東京に関しては、全体としてのアイデンティティーが見えない、水辺にあるのにそういう感じがない、川が多いのに人が近付けない、などの問題点を感じている。また「幕張」など机上プランにたいする疑問や子供達を受験戦争に駆り立てる教育システム、ビルの高層化レース、エネルギー保護などが指摘された。原宿の歩行者天国など人々がミックスする所は大

切だとの意見も示された。

今回の討論会では、パネリストの出身国や性別、年令が比較的多様であったにもかかわらず、かなり共通の指摘があった。それは日本の都市空間が(とくに東京圏)、人々が集まる所が少なく(ヒューマンスケールが無い)、灰色で(色が無い)、楽しく無い、という事である。

常日頃、「数百メートルの規模の広場の中に木を一本も植えたくない」という前時代的な建築家や事なかれ主義の役人達と戦いながら仕事をしている我が身を振り返ると、改めて勇気付けられると共に、「外国人の人に指摘して貰わないと聞く耳を持たない」傾向のある日本の社会に対して、なお一層努力して働きかけなければならない、との思いを強くした(特に彼らが悪例として指摘したものを見多く手掛けている大手建築設計事務所の若い人達をもっとJUDIの活動に巻き込む必要があるだろう)。

(文責:国際委員 川井 由寛)

## ■事業委員会報告

西沢 健  
TAKESHI NISHIZAWA  
1995年度事業委員会委員長  
(株)GK設計



1. 南條道昌  
事業委員会担当代表幹事  
(株)都市計画設計研究所



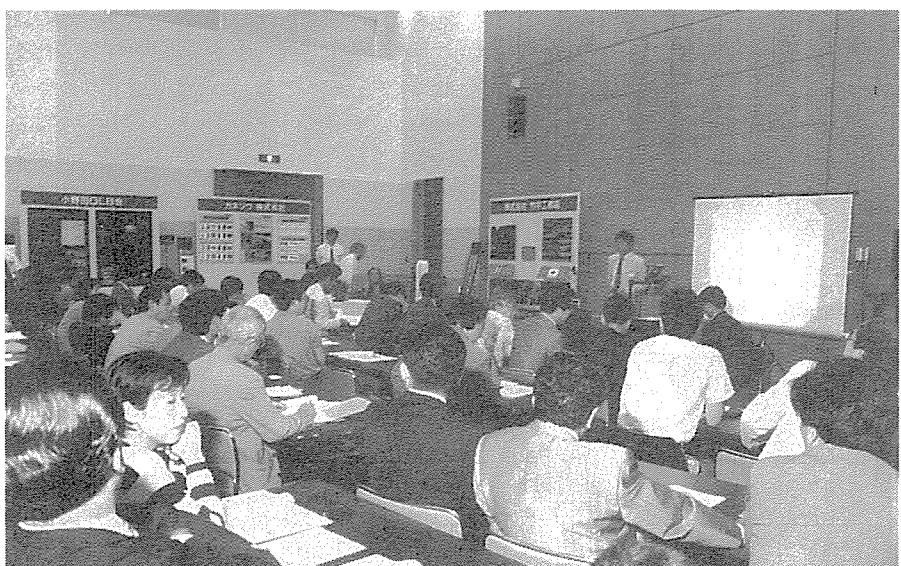
2. 中野恒明  
事業委員会モニターメッセ担当  
(株)アブル総合計画事務所

### 「'96都市環境デザインモニターメッセ」報告

総会終了後に行われる「都市環境デザインモニターメッセ」も恒例となり、今年で4回を数えることになった。出展企業は18社、昨年は20社、その前は30社であった。30社では質疑の時間が満足にとれないという反省から、出展の目標数を20社前後とした。そういう意味では適切な企業数であった。しかし、この参加企業の全てが積極的であったとは言い難い。こちらから説明した主旨、内容をご理解頂いて参加して頂いた企業は数社であった。とは言え、参加企業の中には、モニターメッセを有効に使う術を心得てきたところもある。前年の報告書にも記したが、モニターメッセの魅力として、第1に新製品を一同にアピールできる、第2に製品の技術の方向、あり方、さらに改良、改善のポイントを指摘してもらえる、第3は新製品の開発アイディアを頂戴できる等がある。今回参加された企業の中には、「来年は指摘された箇所やアイディアを具体的な製品にし、再度見て頂きたい」という申し出もあった。また、東京都新島村役場からコーガ石利用のプレゼンテーションが

あったが、その採掘跡の計画についても様々なアイディアが出された。このようになると、意見の指摘、そしてアイディアを出した側、つまり都市環境デザイン会議にも多少の責任が生じる。そのことがかえって、生産する側とデザイナー側がより緊密になり、良きリレーションが生まれるのでないかと思う。

次の段階としては、モニターメッセに新しい企業をいかに勧誘するかである。そのためには、第1にモニターメッセの意義と魅力を十分に理解して頂くよう努めることであり、第2は企業にとってのサービスに心掛けることである。例えば、懇親会での有意義なサザンションからカタログ類の一括配送と言ったこと。第3は当会議が他の協会や団体と共に開催する等、常に新しい試みを発信し続けることである。そうなれば、モニターメッセは総会後の事業ではなく、独立した事業に発展する可能性もある。いずれにしても、企業の参加数の凹凸はあるが、モニターメッセのあり方は、企業にとっても、我々デザイナーにとっても有意義な事業であることは間違いないと確信しているので、良いかたちで展開したい。



3. 企業プレゼンテーションの様子



4. Aゾーン司会 右:横川昇二氏 左:窪田陽一氏



5. Bゾーン司会 右:土橋正彦氏 左:江川直樹氏



6. モニター発言の様子



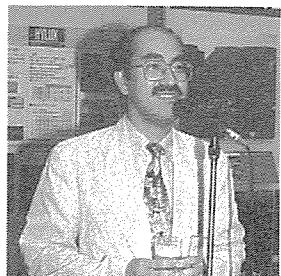
7. 懇親会の様子



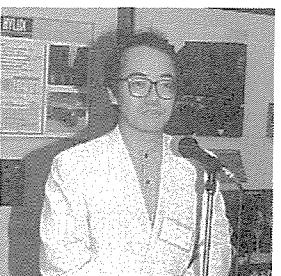
8. 懇親会で談話する参加者



9. 懇親会での挨拶  
右:伊藤洋／懇親会総合司会  
左:西沢健／事業委員会委員長



10. 懇親会で乾杯の音頭をとる  
松谷春敏事業委員  
(建設省都市局街路課建設専門官)



11. 懇親会で挨拶をする岸井隆幸代表幹事 (日本大学理工学部土木工学科助教授)



12. 本のコーナーに興味を持つ人

(1) Aゾーン

司会進行: 窪田陽一氏 (埼玉大学)

横川昇二氏 (株式会社横川環境デザイン事務所)

参加企業 (発表順)	発表テーマ
INAX	土からの新素材 ソイルセラミックス
竹中工務店	人工地盤植栽設計技術
カネソウ(株)	ストリートファニチュア新商品の紹介
小野田OLB会	車道用インターロッキングブロックの技術開発
鹿島建設(株)	コンクリート表面のパック洗浄
栗本鐵工所	工事現場仮囲い用竹フェンス
日本電池(株)	G S ソーラーライト
リョーワ	透水性ブロックと植栽グリエの紹介
岩崎電気(株)	高演色形コンパクト光源ハイラックス 250・400W

(2) Bゾーン

司会進行: 江川直樹氏 (株式会社現代計画研究所)

土橋正彦氏 (株式会社アーバンスタディ研究所)

参加企業 (発表順)	発表テーマ
東京都新島村役場	環境に対してのコーガ石のアプリケーション
黒崎窯業(株)	クリスタルロード
東芝ライテック(株)	ヒューマンスケールライティング「プレアシリーズ」
大林組	GREEN ENGINEERING
日本興業(株)	穴あき透水ペイブロック
アイエルピー(株)	透水性 ILB 「グランパム」
ヨシモトポール(株)	デザインコンクリートシステムポール
積水樹脂(株)	超耐候性塗装システム「セラアップ」
住友軽金属工業(株)	アルミと環境

## ブロック例会レポート

### ■関東・東北ブロック

横川 異二  
SHOJI YOKOKAWA  
関東ブロック幹事

(株)横川環境デザイン事務所

#### 関東ブロック活動報告

関東と東北ブロックの共催で、《見学会&シンポジウム》『白河・棚倉の都市環境デザイン』を5月18日、19日の2日間にわたって開催しました。

当日は、関東、東北ブロックから50名程の参加があり、下記のプログラムを実施し、盛会の内に無事終了することができました。

#### プログラム

##### ①見学会「白河市・棚倉町のまちづくり」

○案内担当：桜井 淳

##### ②ブロック間交流・懇親会

○司会進行：山口 博喜

##### ③シンポジウム

###### ○テーマ『白河・棚倉の都市環境デザイン』

—歴史とルネッサンスのまちづくり—

○パネラー 大竹 由紀子(福島県白河市職員)

久木田 穎一(JUDI会員、呂合建築研究所)

窪田 陽一 (JUDI会員、埼玉大学教授)

桜井 淳 (JUDI会員、新井建築工房)

###### ○コーデネーター

八木 健一 (JUDI会員、八木造園研究所)

開催にあたっては、両ブロック会員の協力により進められましたが、今回の《見学会&シンポジウム》の実施にあたりましては、地元の福島県都市計画局を始め白河市、棚倉町の協賛を頂き、盛大かつ充実した内容にすることができました。この場を借りて関係各位にお礼を申し上げたいと思います。

この《見学会&シンポジウム》の内容については、現在記録集の編集を進めておりますので、詳しくはその中で報告しますので、ここでは概要を報告することとします。

##### ①見学会「白河市・棚倉町のまちづくり」

白河市、棚倉町の見学会は、地元自治体の関係者の案内で実施されましたが、両者共東北地方を代表する事業が進められており、その成果を見学



1. 棚倉町：高台から町内を展望



3. 白河市：復元された小峰城にて

しながら参加者は様々な感想とまちづくりや都市環境デザインの課題等を発見していました。

特に、旧市街地や歴史的な史跡に関する所と新しく開発建設された施設や地区を比較しながら見学し、地方都市の抱える実態や問題を確認できたのではないかでしょうか。

この見学会の後、ブロック間交流・懇親会とシンポジウムを開催しましたが、見学会での感想や様々な問題点などを基に展開され、大変有意義かつ楽しい見学会となりました。

視察状況は、写真1～3に示す通りです。

##### ②ブロック間交流・懇親会

開催に先立ち、東北ブロック幹事の山崎氏、会員の斎藤氏の解説で、スライドプレゼンテーション「東北の都市環境デザインの紹介」がありました。その内容は会員の方々から集められた写真を整理されたものであり、地元で活躍されている方々の問題意識や東北という地域性を強く感じさせる内容であり、魅力ある内容のものでした。

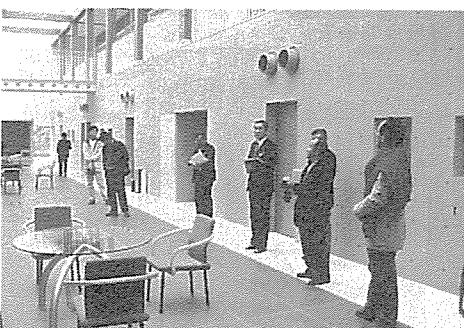
構成としては、各地域からの話題ということで、青森、岩手、仙台、山形、花巻の「水」をテーマとしながら、自然環境、気候風土、そして生活の知恵などが映し出され、東北らしい話題が提供されました。(写真4)

紹介されたものの一部は、写真(5～10)に示す通りです。

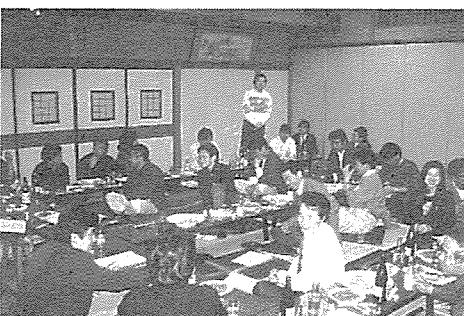
交流会では、山口氏の司会進行で行われました。地酒を頂きながらの楽しくも熱気溢れる交流会となりましたが、その話題の一部を紹介します。

・弘前の清水(しつこ)を始め、現在も生活の場に活用されているが、一方では滅菌処理などが行われ、水質・環境汚染の問題も始めており残念ではあるが、豊かな自然が生み出す山々の緑と水にかかる生活の場の知恵を大切にすべきである。

・東北地方では、ある意味では貧しさゆえの自然



2. 棚倉町：文化センター；倉美館内にて



4. ブロック間交流・懇親会風景

利用の知恵や工夫が行われてきたが、実はこれこそが都市デザインという面から、非常に豊かさにつながっていることを理解すべきである。

- ・津軽地方に残る伝統的な建築様式「こみせ」、新潟での「雁木」などは、雪深い暮らしの中から生まれた人間味のあるデザインであり、商店街のアーケードとは性格を異にするものであり、このような時間をかけた自然と生活が密着した都市の記憶みたいなものを大切にしなければならない。
- ・東北の自然感の独自性を大切にし、町も自然との関係から連続的に考え、暮らしてきている。このように水や豊かな自然を基点において、あまり首都圏であるとか、都市化ということに走らない方向を目指すべきである。

さらに、関東に事務所があり、東北地方を活動の場としている方からは、東北のもつ自然との共生型の都市デザインの歴史は、今後課題となり、これから都市環境デザインの大きなテーマにすべきであるという意見がだされた。

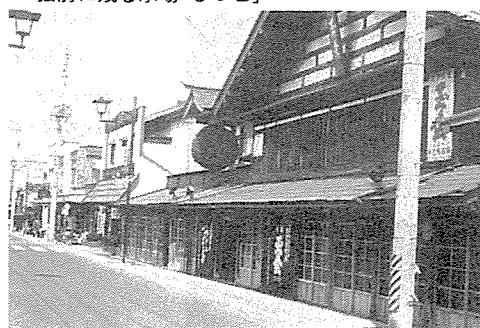
なお、当日の棚倉町の見学会の感想なども話されたが、この点については次の日のシンポジウムでいろいろと話されたので省略するが、全体としては白河・棚倉の状況は東北の中小都市が抱える課題を象徴しているという意見が多かった。

また、白河・棚倉は東北と関東の境にある都市であり、都市環境や都市デザインのあらゆる問題が集約されており、特に新幹線や高速道路建設による利便性や効率性の向上の一方で、全国的な問題でもある都市環境デザインの均質化が進んでおり、その内容も整っていくというよりはごちゃ混ぜの均質化という傾向であって、何とかしなければならない問題ではないかという意見が示された。

さらに、東北と関東ブロックとの交流会といともあり、仕事場と活動拠点との関係という観点から、現在JUDIのブロック所属についてもこの会の性格や業務の内容の特徴ということを考慮して、



5. 弘前に残る水場「しつこ」



7. 津軽地方に残る建築様式「こみせ」

仕事場・会社の場所による所属と活動・研究対象地による所属の両面から設定することも興味深い意見としてあげられた。

### ③シンポジウム

#### ○テーマ『白河・棚倉の都市環境デザイン』

—歴史とルネッサンスのまちづくり—

シンポジウムは、パネルディスカッションの開催に先立ち、白河市及び棚倉町のスライド・プレゼンテーションにより、現状や課題について解説が行われた。

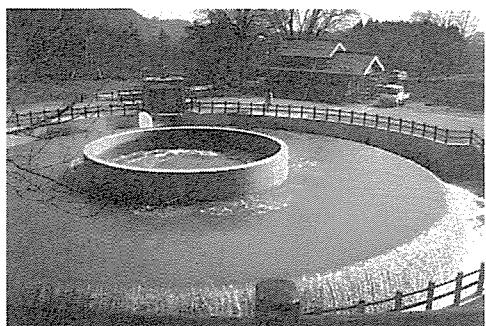
解説のなかで白河市の佐藤氏からは、車社会のなかで、商業・まちの活性化の解決の方向は何か、都市の歴史や伝統的な遺産を後世に伝えながら、「残るもの」「リニューアルするもの」「つくりかえるもの」を分けて考えていくことの必要性、新しい産業の動向をまちづくりにどのように導入したり、組み合わせるべきかという課題など、外から来る人は「景観性」、住んでいる人は「快適性」を求める中で、どのような体制や行政としてのバックアップが必要なのかという問題も投げかけられた。

パネルディスカッションでは、パネラーが白河市・棚倉町の見学会にも参加し、スライドによる紹介もあったことから、感想を交えながらの発言となった。（写真11）

#### ○白河市と棚倉町の感想と意見

久木田氏を始めパネラーからは、古い市街地や歴史的な地区と周辺に広がる新しい地区や施設との関係について、何かバランスが悪く、関連づけが不足しているという指摘がなされ、古い町の中心部をどのように再生し、ルネッサンスするのかが課題ではないかという問題提起がされた。

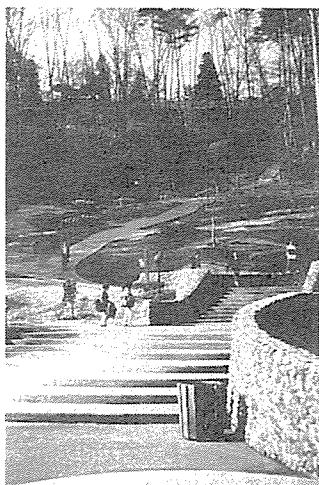
地元の大竹さんからは、白河市の中心市街地がなくなっているという問題が示されたが、本当の町の楽しさや魅力は「ぶらぶら、何の目的もなく歩いて時間が過ごせる町」にあるのではないかと



6. 均等に水を分ける円筒分水工(盛岡)



8. 仙台の市街地に残る六郷堀の風景



9. 宮沢賢治のスケッチに基づく公園  
(花巻)

いう考えが示され、そのためには歴史や伝統、自然など地域性を活かしながら、白河市に不足している商業施設や娯楽施設を集積することの必要性を強調された。

桜井氏からは、白河市は中心部が壊れていく町の典型的な例ではないかという点、中心の賑わいをどんどん郊外に逃す交通体系や環状線が強化され、区画整理が進められようとしている点に不安を感じているという感想が述べられた。また、棚倉町については、典型的な箱もの行政の現われという指摘があり、現在の年間50万人が利用しているという成果は評価しながら、内容やソフト面、あるいはまちづくりとの関係では、心配な点があるという感想を述べられた。

雀田氏からは、このような都市部を避けて回りにバイパスをつくる一般的なまちの問題について、都心部に人を集め工夫の必要性が示された。

周辺に対して利便性を求めるのに対して、都心部に対しては車の利用は我慢して、安全に、歩いて、いいことに出会える空間としていくことを考えるべきであるとしながら、まちをコンパクト化すること、使い易くすることの必要性についても強調された。

さらに、白河市の見学を通して、まちのランドマークが変わってきたことに触れ、人が都市をつくったり、環境をつくったりしたときには目印となるものが、時代的にどのように変わってきたかをみてみる必要があり、他の町ではないというランドマークにより印象が記憶として残っていく



10. 朝日町の空気神社(山形)



シンポジウム会場風景

ような、都市デザインのマスタープランを早く持つべきであるという指摘がなされた。

#### ○都心を蘇らせ、都心に個性を

町の発展や活性化は、単純に人口が増加することではないし、町が面的に拡大することでもないのではという司会者の問い合わせに対して、久木田氏からは次のような意見が示された。

都心の喪失、あるいは都心が都心でなくなりつづあるということと、市街地の水平的な薄い拡大が同時に起きている。このような薄く都市が広がっていて、それで都市とは呼べない。人が集まって、そこには夢があり、賑わいの場が必要である。

このような都心をいかに蘇らせるかということは、都市に関わる私達には重要な課題である。

19世紀から20世紀にかけて人が集まり始めたわけだが、そこには3つの代表的なテクノロジーがあった。1つは鉄道・駅であり、2つ目は映画・映写機・映画館、3つ目は百貨店・エレベーターであるわけですが、やはり人を町に集めるためにはもう一度、鉄道、映画館、百貨店に替わる何かを考える必要があるという考え方があげられた。

さらに、都心は物を売る場所だと考えていては絶対再生できず、都心は文化を消費する場であることから、覚悟をもって公共施設や公共のスペースを都心部につくることで道が拓けてくるという提言がなされた。

#### ○町の個性、ローカリティをつくる

桜井氏からは、首都圏の仲間入りということよりも、白河市は東北の玄関口であるという認識をもつことと、白河らしさや棚倉らしさをどのようにつくりしていくかを最大の課題とすべきであるという提言がなされた。

久木田氏からも、この個性こそが町の発展を左右する、つまり東京離れ、大都市離れ現象の中で、物を買うことと同様に「都市選びの時代」が始まっているという興味深い意見を述べられたが、各ペネラーからもこの点について意見が出された。

雀田氏からは、町のアイデンティティは、その地域の自然や地形など、動かしがたい物や生産技術の向上による様々な物などによって形成されるが、あまり個性とかをあからさまにいうのではなく、料理ではないがそこにある材料、調味料の中で工夫することから始めるべきであるという意見が述べられた。

この個性については、自然や地形、歴史的な物など、長い時間帯で変わらないものをベースに考えるべきであり、滲み出るようなものを個性とすべきであり、「個性」を考える際には「持続性」との関係を捉える必要があるという意見は、今後議論を広げてみたい内容のものであった。

#### ○白河市・棚倉町のまちづくりのヒント

休憩時間の後、会場の参加者からの感想、意見が寄せられたが、とくに中心となった「白河市・棚倉町のまちづくりのヒント」になる点については、次のような提言があった。

・これからの方の時代は、夜間人口の増加を目指すのではなく、昼間人口、あるいは交流人口

をどうするかという視点に立った方が良いと思う。この点では、棚倉町の状況は望ましいと思う。

- ・人を集める場所として、盛岡の市場づくりのプロジェクトや市民運動的なを取り入れながら、長さ500mの「映画館通り」づくりなどを進めている。
- ・商業施設やデパートなどの従来型の「駅の前」のイメージを一新し、「文化施設」のような開発の採算性に偏らない視点で見直すべきである。
- ・滋賀県の長浜の「市づくり」の例のように、「祭り会社」をつくり、一つ一つガラス工芸の店をつくり、現在17店になっているように、関連するものを少しづつ体制づくりを含めてつくりていくことが必要である。
- ・中小都市の場合、既成の商業空間が量販店と対抗するのではなく、量販店にないものを集め、多様な要求や趣味的なものに対応していくようなものをプロデュースすることが必要である。
- ・行政の政策やまちづくりの支援という点では、実験的な事業に対して資金的な援助や制度的な緩和措置などを進めることが、多様な発想を引き出すものと思う。
- ・棚倉町の場合、ルネッサンスの丘と中心地を結ぶ軸に、美術館や図書館などの公共施設をどんどん埋めていき、快適な歩行空間により対比的かつ連続させることが必要と思う。
- ・乱暴な考えですが、棚倉町の場合はルネッサンスのエリアに商業関係の施設を集中させて、旧市街地の商店街はなくしてしまうという発想も必要ではないか。
- ・都心の活性化は「手の問題」ではないだろうか。つまり、行政や企業や市民が共有できるコンセンサスづくりが大切であり、一番大切なことは、関係するものが都心のあり方に強い意志によるポリシーを確立していくことにあると思う。

・これまで都市間競争とネットワークが課題とされてきたが、これからはインタラクティブ、相互作業が求められているのではないか。

つまり、自河と棚倉、そして隣の都市とのつながりをつくることにより、地域の魅力アップを図るべきである。

・メーカーの開発に関わる者として、地元の素材や技術を活用すること、地元にしかないものを搜して魅力的なものに育てることが必要を感じている。

・商店街の活性化やまちの活性化には、一番低いレベルに合せるのではなく、パワーがあり、視点がまったく違う起業家精神をもった人が必要である。

・高齢化社会が進む中で、お年寄りが都心に住むまちづくりの発想は、いろいろな展開の可能性を秘めている。また、まちづくりは、いろいろな小さな仕掛けと多くの市民が参加できる仕組をつくり、酒を飲みながら、わいわい、がやがやできるスペースをつくることにより、人が育っていくよう思う。

以上、シンポジウムの概要を報告しましたが、今回の催しに参加した関東、東北ブロックの関係者の、まちづくりや都市環境デザインに対する真剣な姿勢と熱意、自治体関係者の研究姿勢や我がまちへの思いの強さに感心させられました。

コーディネーターや総合司会者の方も言っておりましたが、このような自分達のまちを見直しながら、様々な課題や問題の解決に向けて時間をかけて、知恵を集め、工夫を重ねていけるよう、今後とも交流を行っていくことの大切さを感じた「見学会&シンポジウム」でした。

担当幹事として至らなかった点については、この場を借りてお詫び致しますが、皆様の心温まるご協力に対して重ねてお礼を申し上げ、報告とします。

## ■関西ブロック

江川 直樹

NAOKI EGAWA

関西ブロック幹事

(株) 現代計画研究所大阪事務所

### 「第5回 都市環境デザインフォーラム・関西」

今年のフォーラムのテーマは「都心居住の環境デザインー住み合うたのしみ・往き合うあやしさー」です。フォーラム委員長に田端修、副委員長に千葉圭司で取り組みます。

5年目という節目の年でもあり、全国の会員の皆様による提案を「キーワード集」として小冊子にまとめると同時に、ビデオに編集しギャラリーで展示する事に致しました。すでに皆様に連絡を差し上げておりますが、是非、ご投稿をお願い致します。

#### ・フォーラム

#### 「都心居住の環境デザイン」

#### ー住み合うたのしみ・往き合うあやしさー

日時 1996年11月 1日 (金)

場所 大阪天王寺・一心寺ホール

#### ・ビジュアル・プレゼンテーション&キーワード集

#### 「都心居住の環境デザイン」

(難波会場)

日時 1996年10月25日 (金) ~31日 (木)

場所 難波O C A T ギャラリー

(梅田会場)

日時 1996年11月28日 (木) ~12月 3日 (火)

場所 大阪駅前ダイヤモンド地下街

ダイヤモンドギャラリー

・ビジュアルプレゼンテーション&キーワード集  
投稿締め切り 7月末日 (まだの方、お早く)

宛先 京都市下京区木津屋橋西洞院東入

学芸出版社／前田裕資宛

### 「'96 都市環境デザインセミナー・関西」

今年のセミナーは、前半では「震災復興の現場から都市環境デザインを考える」をテーマに、以後は、集住、共生をテーマに取り組んでいます。

#### ・第1回 環境における〈共同〉の意味を探る

戸建ての共同化(石関雍夫)／地区再生と共同化(岩崎俊延)／マンション再建(江川直樹)

#### ・第2回 環境における〈共同〉の意味を探る

東灘地域の市場・商業・住宅複合再開発によ再

建事例（大島憲明）／市場の再建・店舗・マンションの再建事例（舞田力）  
 ・第3回 復興区画整理における都市環境の組み立て  
 新長田の区画整理（久保光弘）／森具の区画整理（田村博美）  
 ・第4回 住民主体のまちづくり（芦田英機）  
 ・第5回 集合住宅のめざすところ（遠藤剛生）  
 ・第6回 新たなオーバーソースと生物共生  
 （吉村元男）／（辻本智子）

が、すでに行われています。

なお、第1回～第3回については復興の現場で役立てていただくために講演記録（暫定版）を希望者に頒布し、インターネットでも公開しました。

また第4回～第6回についても講演記録を準備中で、第4回はすでにインターネットでは公開しております。アドレスは

<http://web.kyoto-inet.or.jp/org/gakugei/judi/index.htm> です。

#### 「今までの記録」

昨年の第4回都市環境デザインフォーラム・関西の記録集「まちとアイデンティティ」は5月に全国の会員の皆様に配布いたしました。

そのほか以下のものを発行しております。いずれも少部数ですが在庫がございますので、事務局からご購入いただければ幸いです。

「関西は今」（第1回フォーラム／2000円）  
 「土木デザインキーワード集」（第3回フォーラム／2000円）

「まちとアイデンティティ」（第4回フォーラム／2500円）

連絡先：（株）ヘッズ永井宛 FAX 06-364-0588  
 なお第2回～第4回フォーラムの記録は先ほどのインターネット・ホームページでも公開しています。さらに会員によるセミナーの講演を中心まとめた以下の書籍がございます。こちらは書店でお求めください。

「都市環境デザイン 13人が語る理論と実践」  
 （学芸出版社／3605円）

#### 1. 新会員の紹介

1996年5月1日～6月30日の入会者は下記の通りです。（入会順、敬称略）

6月30日現在の会員数は、480名です。

氏名	勤務先
海口 晴彦	(株) アルメック
佐野 浩	(株) モリテックス
宮野 裕子	アジア航測(株)

#### 2. 住所変更等（敬称略）

氏名	変更内容(新)
伊藤 洋	(有) CAUプランニング 〒101 千代田区岩本町2-18-3 NBSビル Tel.03-5687-2565 Fax.03-5687-2787
竹森 公彦	磐田市教育委員会社会教育課 Tel.0538-35-4325 Fax.0538-36-1517
土井 真一	(株) 都市みらい総合計画研究所 〒113 東京都文京区本郷3-21-10 浅沼第2ビル7F Tel&Faxは変更無し
西田 勝彦	(株) ヘルム建築・都市コンサルタン ト 〒108 東京都港区三田4-1-9 Tel.03-5443-1990 Fax.03-5443-1991
松谷 春敏	建設省都市局街路課 〒100 千代田区霞ヶ関2-1-3 Tel.03-3580-4311 Fax.03-3580-4958
山田 伸次	日本工営(株) 大阪支店 〒553 大阪市福島区福島7-20-1 Tel.06-343-1205 Fax.06-344-6635

#### 事務局より

##### 「荒川リバーアートコンテスト」のご案内

荒川河川敷（含む隣接地）に展示する彫刻、塑像、石や金属などによる屋外立体造形物を広く一般、専門家から募集しています。

テーマ「荒川への想いを形に」

- 1次審査：作品提出期限／平成8年10月15日(火)
- 2次審査：1次審査より10点選出し、50cm立体模型制作  
作品提出期限／平成9年1月10日(金)

主催：荒川クリエーション実行委員会  
共催：建設省荒川下流工事事務所

募集要項（応募票）請求や詳しい内容のお問い合わせは下記まで。

〒102 東京都千代田区一番町9番8号ノザワビル5F  
 「荒川リバーアートコンテスト」事務局 TEL 03-3264-2666 FAX 03-3239-8045

#### 編集後記

今回の特集のテーマは色々興味深い内容を含んでいると思います。他のブロックの特集でさらに論議を深めていく頂ければ幸いです。

なお一に特集部分の責任ですが、夏休みと重なるなどにより、発行が大変遅れてすみませんでした。（伊藤光造、石崎均）

#### 広報・出版委員会

土田 旭	松村みち子
沢木 俊問	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	