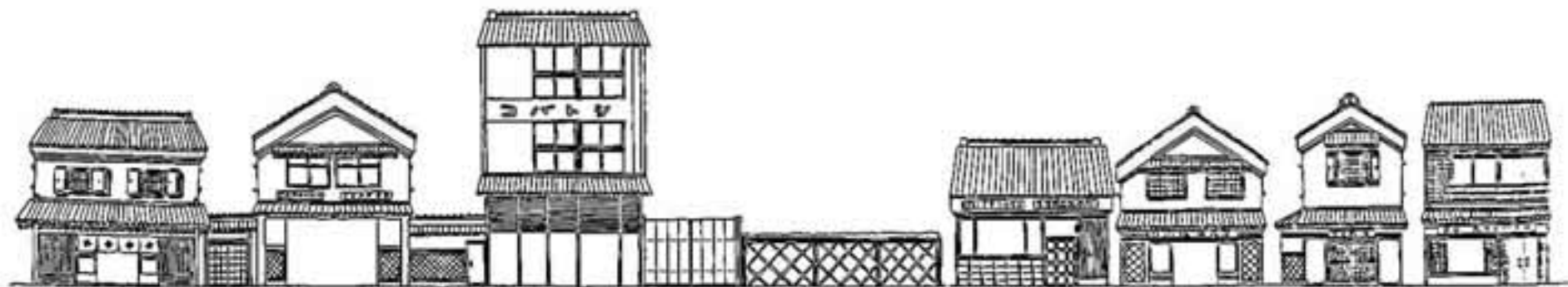


目 次

ま え が き	1
第 1 章 好ましい都市美の姿	3
第 2 章 神奈川の都市景観	6
第 1 節 藤沢市の都市景観 - 藤沢駅周辺 -	10
第 2 節 小田原市の都市景観	18
第 3 節 座間市の都市景観 - 入谷地区 -	26
第 3 章 景観創造のための 7 つの課題	33
第 1 節 道 路	33
第 2 節 建 築 物	36
第 3 節 み ど り	40
第 4 節 河 川	44
第 5 節 サ イ ン 類	47
第 6 節 電柱、電線類	51
第 7 節 景観創造のソフトウェア	54
第 4 章 都市美・都市景観の創造のための提言	58
提言 1 総合都市景観条例の制定	58
提言 2 神奈川らしい都市景観づくりへの県の役割	59
提言 3 市民と行政に都市景観育成の機運を盛り上げよう	60



作図 蟹 清一郎

まえがき

都市の景観を見直す動きは、このところ全国の地方都市を中心に活発である。自然の贈り物である山や川の風景を保全することはもちろん、歴史の重みを感じさせる家なみや道筋を保存する市民の活動や行政の試みは数多い。さらに一歩進んで、それぞれのまちがもつ特徴を生かしながらの創造的景観づくりにも多様な工夫と地道な努力が行われている。このような動きは、人々の生活の中から精神的渴望の発露の結果として生まれたが、いまや全国的な大きなうねりになろうとしている。

たとえば、建設大臣の諮問機関である道路審議会は昭和57年3月15日、『21世紀をめざした道路づくりへの提言 豊かさへの選択』を答申した。このなかで、都市内道路の整備の課題として「面的な、都市および街路の整備」をあげている。そして、都市内においては「“道路だけをつくる”のではなく、“街をつくる”という思想に徹すべきである。」としている。

この提言は、これからのみちづくりに対する姿勢の方向転換と内容の変革を具体的に示している。なかでもここに取り上げた提言に関する三つの方法論では、人間性と線を重視した道づくりと、共同溝の整備促進をあげているが、いずれも美観ないしは景観に配慮する意思が明らかにされている。これまでの道づくりではあまり顧みられなかった要素が、主眼に置かれていることで、市民の期待に対しても時宜になかったものであろう。しかし、道路から見た景観がまちづくりの良否にとって、大きな要因を占めるということは自明の理であり、いくつかの自治体では、すでに市民に親まれるみちづくりを実践している。これら地方自治体の努力が先がけとなって、このような考え方に基づいた、地域独特のまちづくりが期待される。

私たち研究チームが「都市美・都市景観の創造」という遠大なテーマに取り組むなかで、必ずしも“みち”にまつわる景観に偏ったわけではない。しかし、“まちづくり”という意味でなら、“みちづくり”は都市の重要な骨組みを形成するものであり、最も身近にある公共空間として軽視する訳にはいかない。

「これからのまちづくり」という言葉が今日頻りに話題になる。それは言い換えると「美

しいまちづくり」ということに尽きるのではないだろうか。文字通りの見た目の美しさだけでなく、“利便性”、“快適性”、“安全性”など生活基盤として私たちが、いわば好ましいと感じる要件を備えていることによる美。そして「それらの要件が複合されて新たに生まれる美」。このような広くて深い意味に敷衍して、まちづくりを考えることができるからである。人の心と感性に喜びと満足を与えてくれるまち、これが「美しいまち」なのではあるまいか。

私たちはいま「豊かさとは何か」を問われている。経済の成長とともに、たいへんなスピードで整備されてきた私たちの都市は、これからもさらに改善と開発が加えられていくことであろう。しかし、ではどこを、どのように、いつ実行に移していくかという優先順位と手法に関する市民共通の理念は、いまだ確立されるに到っていない。ことに“どのように”という方針は、これからのまちづくりにとって、欠くことのできない視点であろう。安定成長の時代に入ったと言われる近年、都市整備における質の問題こそ私たちが真剣に考え、その方針と方策を探り出さなければならぬ課題であると同時に、本当の豊かさの中身にふさわしい高い位置づけがされるべきである。

週休二日制をはじめ、西欧先進国ではすでに定着している労働時間の短縮は、わが国においてもようやく一般化の兆しを見せ始めている。また、かつてなかった高齢化社会がやがてやってくる。通勤と職場での時間が一日の大半を占める、いわゆる定時制の市民は、自己の居住地での時間が比較的多くなっていく。この傾向は職住近接とも相まって、ある程度まで進んでいくであろう。

人々は自分のまちに目を向ける機会を、これまで以上にもつようになる。私たちの身の回りをもっと注意深く見つめよう。そして私たちの環境をいつくしむ豊かな心をもちたい。そのためには、生活のあらゆる場面での精神的なゆとりも大切である。ゆとりの気持ちをもって、自己の生活の周辺を見つめ、これをはぐくんていく姿勢こそ、地域社会を蘇生させる源である。その中から地域にふさわしい雰囲気も生まれ、固有の文化と美しいまちなみが育ってくるのではないか。

都市美の問題は、本来、これこれの条件が整ってから「さあ始めましょう」と取りかかる性質のものではない。しかし、わが国のこれまで高度成長の過程で、あまりにも配慮に欠けていた分野である以上、いまからでもすぐスタートしなければなるまい。社会資本の整備の

あり方が議論されるとき、ともすると「開発か、保存か」というような二者択一式の理屈が先行する現実を考えると、この都市美に関する限りは、決してこうした次元での議論の俎上にのせてはならない。あらゆる創造と改修の場面で、造形のなかに組み込まれるべきものであるからだ。

また、一つのプロジェクトが科学的に効率的に、しかも経済的に遂行されていくかのように、都市美のすべてが達成されていくと錯覚してはならない。広範多岐にわたる地道な改革と努力が営々と積み上げられて、やっといくらかの成果が見られる。それは一朝一夕には解決しない教育の問題において、審美感の秩序の問題において、いっそう顕著である。最も関係の深い都市計画の分野においてさえも、しばしばその領域をはみ出しそうになる“はざま”の問題となる。

このような都市美の総合的性格と、実現の困難さの所在を突きとめたうえでなお、私たちは一つの行政課題として取り組んだわけである。研究していくうちにわかったことであるが、都市美の創出ほど「市民が主体である」と強烈に感じられる課題はない。

しかし、行政にもできることはたくさんある。いや、むしろやらなければならない、と言った方がよい。両者が協調して働かなければ効果はあがらない。そのための“誘導システム”を作り上げるのが行政の仕事であろう。そして、そのシステムが市民に対する“波及効果”をもたらすことが肝要である。

国、県、市町村が絡み合ったうえでの縦割りの行政機構と、それに根ざした諸制度、法律、条例、要綱など都市景観の死活を決める大小の枠組は、がんじがらめの複雑さである。しかし、広く都市景観を正面から取り上げ、これを守り、育て、創造していくという考えに基づくシステムは、いまのところ無きに等しい。私たち研究チームはこのような状況の中で、少しでも都市景観を向上させるために、長期的な施策、計画、あるいはすぐにでも取りかかれる方策を、あくまでも実現の可能性を重視しながら、追求したつもりである。

この報告書は、第一章から第四章までで構成されている。

第一章では、私たちが直感的に美しいと感じる都市美の姿を、神奈川県内各地から選んだものである。もとより審美眼には個人差があり、一概には言えないが、感覚的に美しいと感じる風景や情緒に訴えるまちなみなどには、個人個人の審美感を超越した美点が存在するのではないか。こんな見方によって選定された代表的な景観は、私たちチームがめざす良い景

観に対する概念を如実に物語ってくれるものとする。

第二章では、県内の特徴の異なる三都市を選び、それぞれの都市にふさわしい都市美を創出するために、修景手法を用いてのケース・スタディを行った。修景のための具体的な解決すべき課題を、それぞれに提起し、その詳しい検討を第三章で行うこととした。

第三章では、第二章における課題を受けてこれらを個別に掘り下げ、現行の法制度との関連性、その隘路を明らかにし、これからの方向を示した。同時にこの七つの課題は、景観美に優れた都市空間を構成する骨格的な要素である。これら一つ一つを人間のためのものとし、互いに連れいさせていくことが「都市美・都市景観の創造」に結びつくであろう。

第四章では、都市美を創出し、都市景観を向上させるための提言を明らかにした。住民と行政が協力して共に創り上げていく“しごと”をバックアップする鍵になると確信する。

なお、文中でふれている様々な構想や方針の中には、現実離れしていると思われるものもあるかもしれないが、将来に向ってのイメージを鮮明にするにはそうした表現がどうしても必要だということをご理解いただきたい。

また、これらの提案が私たち研究チームのものであって、ケーススタディの市や県の公式見解でないことはいうまでもない。

第1章 好ましい都市美の姿



1



2



3

私たちが、日常生活であるいは旅先で、素晴らしいと思うのはどんなまちであろうか。ここでは厳密な分析をするよりも、むしろ何がそう思わせるのかを率直に述べる方がわかりやすいと思う。もし、ある都市景観に特筆できるポイントが一つでもあれば、それをフィルムにおさめ、撮影の動機や景観の評価などをつけ加えることにする。

これらの写真は、都市美に関する様々なイメージをもちながら、その際立った焦点に肉薄する瞬間をとらえることをめざしたものである。見た感じの美しさのように感覚的なもの、優れた都市機能のように理性的に共感を呼ぶもの、あるいは日本人の心に訴える情緒的なものなどが注目される。

たとえば、構図としての静物的な美、人間美にあふれた心づかいによる美。機能としての完成度から感じられる美。歴史、文学、芸術など文化的な側面からくるロマンの美。少し角度を変えて、人間活動の様々の断面が醸し出す活気の心地良さなども、広い意味での都市の美しさと考えることができよう。

それと同時に、私たちが感ずる美の姿は、実はこれらの多様な要素の複合体でもある。そして、これらの要素の間に程良いバランスがあれば、さらにもう一つの雰囲気生まれる。まちの音やまちの匂いは写真には直接表わせないが、そんな雰囲気の一つであろう。

このように、好ましい都市の姿を県内から拾い上げ、われわれの“都市美感”とでもいう概念を表現したものである。

1. 藤沢駅南口の夜景

典型的な人工景観。広場をまたぐ通路のガラスが独特のムードをかもし出す。

2. 藤沢駅北口ペDESTリアンデッキ

バス・ターミナル等の上に広場をつくり、交通を妨げずに広大なオープンスペースを創出した。

3. 横浜市山下公園ルート

公開空地によってミニパークが生まれる。歩道がより広く感じられる。

4. 小田原城

城は小田原市のシンボル。城に登れば市街を見渡すことができ、まちのアイデンティティの確認ができる。富士山と同じく、見えるかどうかつい気になってしまう。

5. 藤沢市引地川緑道

河川改修と都市計画事業(緑地、道路)を組み合わせた例。とかく排水路扱いされがただった都市河川も生き返る。

6. 綾瀬市綾西地区

歩道を公園化した例。歩道の両側にそれぞれ高木と低木を配し、歩道自体にもカーブを持たせている。また住宅は塀をやめ、黒塗りのフェンスで統一。壁の色や屋根の形状も調和がとれている。

7. 平塚市内

湘南海岸のシンボルである松林が一般住宅の庭園に残っている(生かされている)。



4

5



6

7



第2章 神奈川の都市景観

神奈川らしい都市景観を守り、育て、さらに創造していくのに大切なことは、その都市ごとの歴史をたずね、文化遺産を継承し、新しい造形とその魂を未来に伝えることである。将来への展望は、積み上げられた過去の長い歩みにねざした発想のうえに築かれるべきであろう。

このような考え方にに基づき、本章で取り上げた三都市のケーススタディを行い、各都市のなりたちや特色を把握し、景観の現状とその改善策および今後の方向を示すことにした。その際、市によっては“遠景”もしくは“中景”として市全体を総括的に取り扱ったケースと、市内でも特定の地区を対象に景観の保全計画、創造計画を立てたケースがある。いずれにしてもその地域にふさわしい修景を心がけた。

次に三都市を選定した理由であるが、県内 37 市町村のうち比較的都市化の進んでいる中規模都市の中から、地域的に分散させて各地域から一つずつ選び出した。すなわち、湘南地区、西湘地区および県央地区である。さらに、都市化してきた過程で、それぞれに都市形成の特色が異なることにも留意した。また与えられた地形条件、自然条件なども個性的になっている。

しかしそれらの特色を抱えているにも拘らず、一般的に当てはまる論点が含まれており、他の市町村に共通する部分も多いと思われる。このケーススタディにおける力点を象徴的に表現すると、1. 藤沢市 - 成長する都市における新旧市街地の共存とその景観形成。2. 小田原市 - 成熟した都市におけるシンボルと、それを生かした景観形成。3. 座間市 - 新興住宅都市における川と丘のある田園風景を生かした景観保存計画となる。

◀▲ 藤沢駅南口ファミリー通りの修景図(13ページ参照)

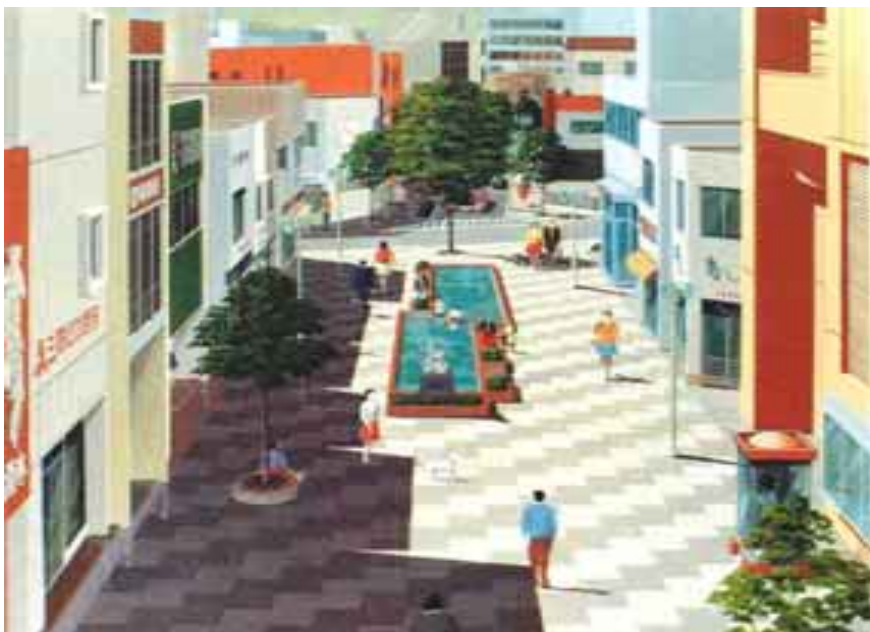
モール化し、タイル等で舗装 電線・電柱を撤去 所で看板を禁止 植樹

◀▼ 同現況

▶▲ 県道鎌倉片瀬藤沢線(旧東海道)の修景図(16ページ参照)

歩道を拡幅し、小舗石舗装 電線・電柱を撤去 建築物のデザインを蔵造り風に統一する 植樹帯をふやし、樹種も検討 遠景は植樹でぼかす 所で看板、屋上広告物は規制し、はりつけ看板に統一 街灯のデザイン化

▶▼ 同現況



◀▲ 小田原市内の国道1号線修景図(21ページ参照)

車道を縮少し、植樹帯を設置、松並木を復活 電線・電柱を撤去 所で看板を規制し、
通り沿いのはりつけ看板のみにする 歩道は鉄平石舗装

◀▼ 同現況

▶▲ 座間市入谷駅周辺修景図(31ページ参照)

休耕地を市民菜園に活用 周辺にサイクリング・ルートを設置 公共施設
等の周囲は高木を植樹

▶▼ 同現況



第1節 藤沢市の都市景観

1. 藤沢市のなりたち

位置及び沿革

藤沢市は、神奈川県南部中央に位置し、東京より5km圏内に入り、南は相模湾に面し、東西約6.5km南北に12kmである。相模原台地の南端にあたる、市域北部の標高50m～60mの坦々たる台地と、湘南砂丘の低地部から形成されている。またほぼ中央には、北は大和市から引地川が、また北東部の横浜、鎌倉市からは柏尾川が境川と合流し、湘南海岸へとそそぎ、気候温暖で自然環境に恵まれた地として、その発展が見られている。

歴史的に見ると、1325年遊行寺の建立により大鋸宿が開かれ、これが後に発展して藤沢宿となった。江戸時代に入ると五街道制がしかね、藤沢は宿駅となり、また18世紀に入ると大山阿夫利神社、江ノ島弁天への参詣客や、鎌倉、金沢八景への観光客で賑わいを見せた。これが藤沢市の都市的起源であるといえる。

明治に入ると旧宿場を中心に門前商業が発展した。その後東海道線、小田急電鉄、江ノ島鎌倉観光電鉄の開通により、保養地、別荘地として注目され、多くの文化人が訪れるようになり、気候、風土、交通に恵まれた地として今日の住宅都市を築いた。

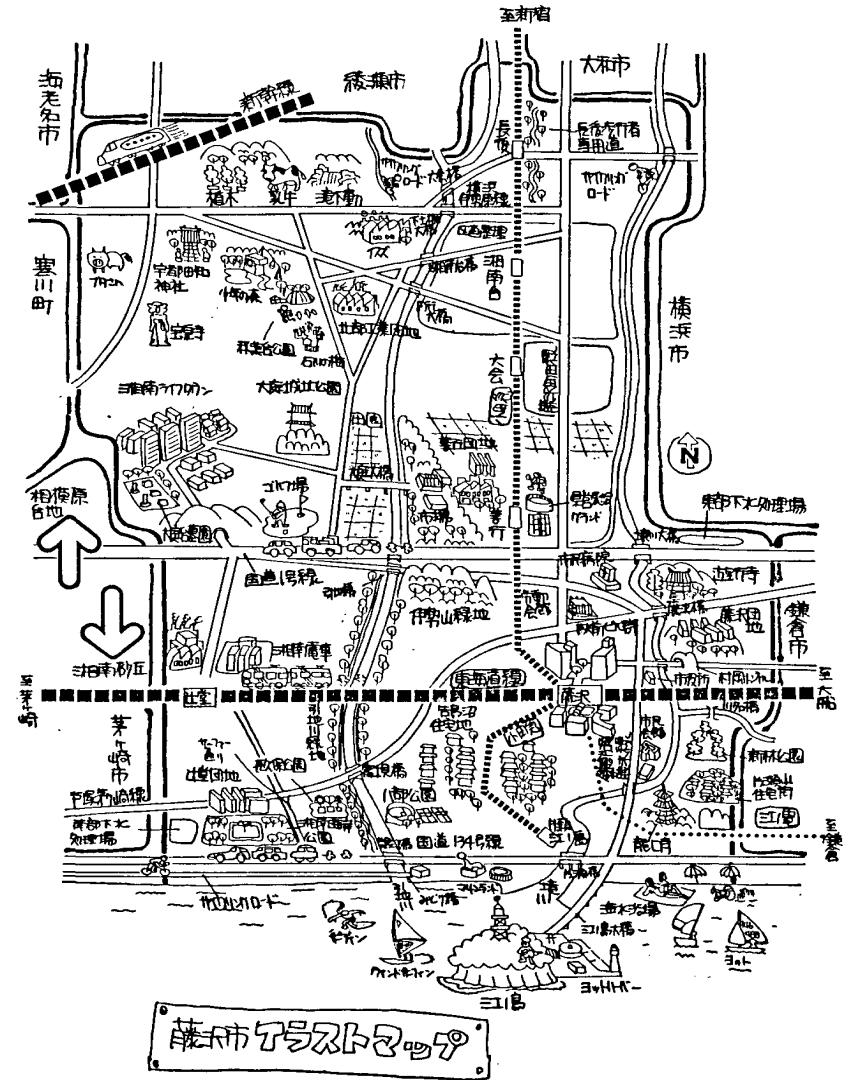
都市機能の整備状況は、線引き、新用途地域等の決定に基づき、その計画的な配置がされ、市街地開発事業等の面的整備や、道路・公園等の都市施設の整備も着々と進捗しており、個々の施設は、量的、機能的な面においては、一定の水準に達している。

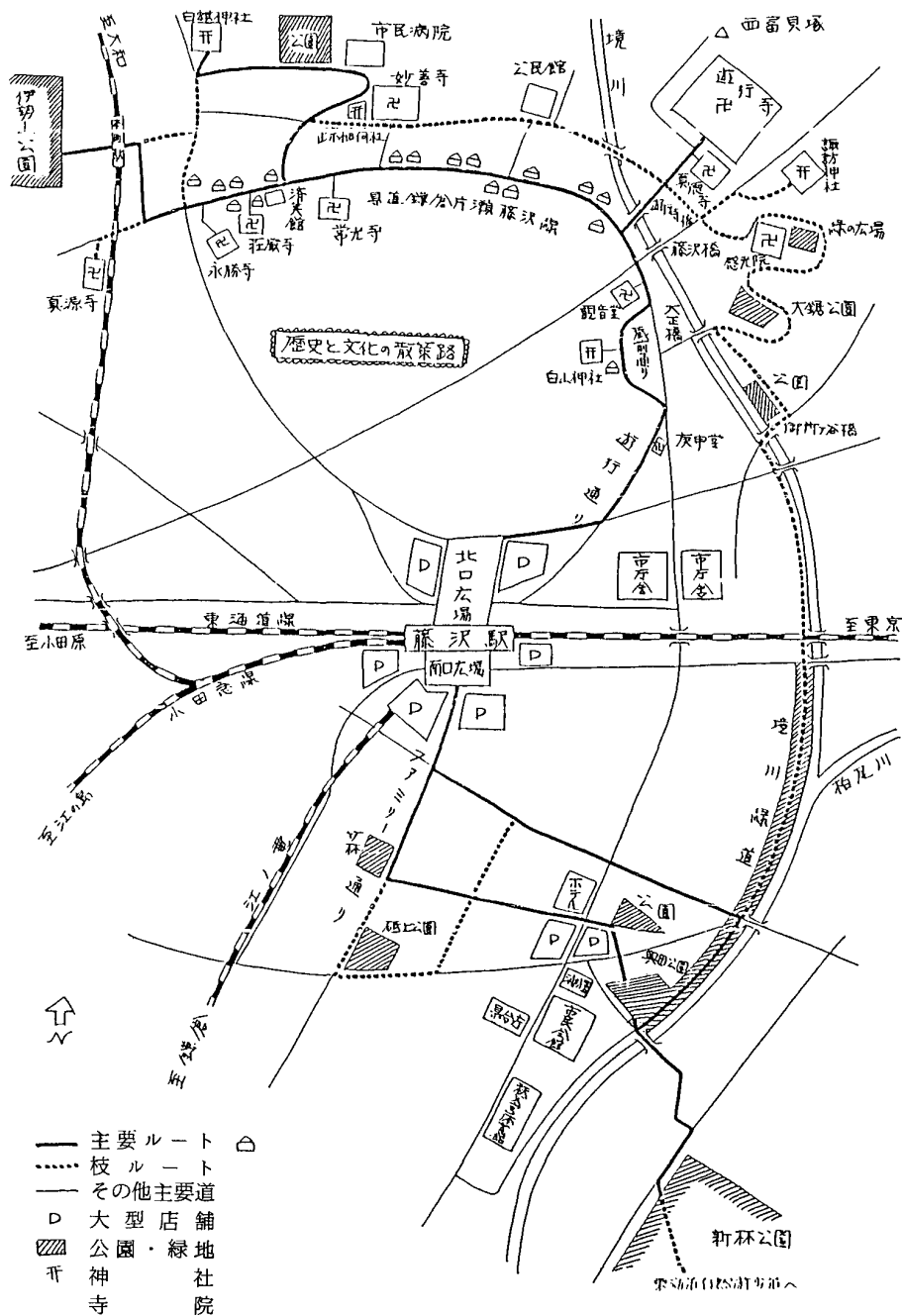
このように、藤沢市において、都市が成長期から安定期に移行しつつあり、昭和57年新総合計画の後期見直しが行われる中で、すぐれた都市景観を造詣するための行政施策として、『都市デザイン』=(地域の特性に応じた魅力ある、まちづくりをめざして……)の分野が組みこまれ、この目標に向かって種々の事業が積極的に進められている。

2. 景観の現況と問題点

藤沢駅周辺は、藤沢駅に国鉄東海道線をはじめとして、小田急江の島線、江の電が乗り入れていることから、名実ともに藤沢の中心になっている。

特に、駅南部は、土地区画整理事業による駅前広場も完成し、周辺の商業地域、市民会館





を中心とする文化ゾーン、あるいは風致公園である新林公園、そして江の島を中心とする観光地をひかえ、湘南随一のにぎわいをみせている。

これに比べて、かつては東海道の重要な宿場町あるいは時宗の総本山である遊行寺の門前町として栄え、藤沢の中心であった駅北部の地域は、駅南部の開発が進むにつれて、相対的にその地位が下がり、かつての繁栄のおもかげが、現存する古い民家や蔵あるいは散在する神社や寺院にわずかに残っているだけである。そして、両地域ともに自動車交通の渋帯が慢性化しており、南部においては、せっかく整備が進んでも、人々がゆっくりと歩くことのできる空間がほとんどないため、その価値が半減してしまっている。

このように藤沢駅をはさんで南北を有機的に結びつけ、それと同時に両者の地域特性を明確にし、一層の発展を図ることが今後の大きな課題であると考えられる。

そこで、藤沢では、南部はすでに形成されている各施設相互の連携を深め、市民が身近に感じ、気軽に利用できる都市環境及び景観の整備をさらに進める。

また、北部においては、旧藤沢宿あるいは遊行寺の門前町のおもかげを残す明治から昭和初期にかけての古い家屋や蔵を保存、修復し、これらを中心に藤沢の歴史や伝統を背景とした美しい街並みを復活させる。

そして、藤沢駅を中心とし、北は遊行寺を経て旧宿場に到る歴史の散策路を、南は商業、文化、及び緑とのネットワーク化をめざし、南北一体の生活空間——『歴史と文化の散策路（仮称）』——縦の歩行軸線を創出することとしたい。これはさらに南の新林公園～東海道自然遊歩道～湘南海岸～と発展する将来構想の礎ともなるものである。

◀ 『歴史と文化の散策路』概念

3. 修景構想

(1) 藤沢駅南口

地区概況	<p>土地区画整理事業施行中 57年度未完了予定</p> <p>広場面積 8,400 m²</p> <p>南北広場は橋上駅に附帯している自由通路で結ばれている。</p> <p>本市の中で商業、業務施設の集積が最も大きく広場に面する街区は高層の商業施設等で形成されている。</p> <p>交通機関の拠点として国鉄、小田急、江ノ電、バスの各施設が2階部分のペDESTリアンデッキによって結合され、回遊動線が確保されている。</p>	
修景のための方針	<p>単に交通量をさばく交通広場の役割割りから人間性を重視したゆとりある広場への転換を図る。</p> <p>広場及びその周辺の交通体系を見直し、広場交通動線の純化を図り、最大限、車道を歩道へ開放することを目指す。</p> <p>都市イメージである「緑と太陽と潮風」をデザインモチーフとし、本市の表玄関にふさわしい広場景観を形成する。</p>	
具 体 的 方 策	平面広場	<p>車中心の交通広場的要素が大であるので広場機能見直しの中で、人間空間の位置づけを明確におこなう。</p> <p>1. 歩行者空間の最大限の確保。 —— 人間のたまりの空間を積極的にもうける。</p> <p>2. 親しみのある広場空間を旨とし、各施設連帯性とその演出を図る。</p>
	デッキ	<p>広場内デッキはその施行時期のちがいがからそのデザインがまちまちであるので、デザインの統一化を図る。</p> <p>テスリ 色 床仕上材(タイル)</p>
	植栽	<p>低木中心で形成されている広場緑地に見せるためのボリュームのある植栽計画を図る。</p> <p>1. シンボルツリーの設置 2. 樹木による日影の演出を</p>
	街に水辺を	<p>コンクリート群に囲まれた空間の中に親しみとうるおいを与えるため、噴水、せせらぎの設置をおこなう。</p>
	横断歩道橋	<p>広場内の他施設とデザイン的な調和を図る。—— 意匠等</p>
	看板、各ビル 垂れ幕、宣伝 用モールド	<p>まちまちな建物の広場空間の色の氾濫の中で、派手なデザインは広場を混乱させるばかりか、その効果は小さい。</p> <p>1. 集中掲示方式とする。 2. 勝手な宣伝はつつむ。</p>
	維持管理	<p>街の清掃 放置自転車の排除</p>
	野立て看板	<p>街の中のみにくいものの排除。—— 街の管理</p>
	サイン・グラフィック	<p>建物の意匠との統一</p>
	ストリート・ ファニチャー	<p>ごみ箱、灰皿、ベンチのデザインのグレードアップを図り、その配置計画を定める。</p>



藤沢駅南口状況

修景図(鳥瞰図)



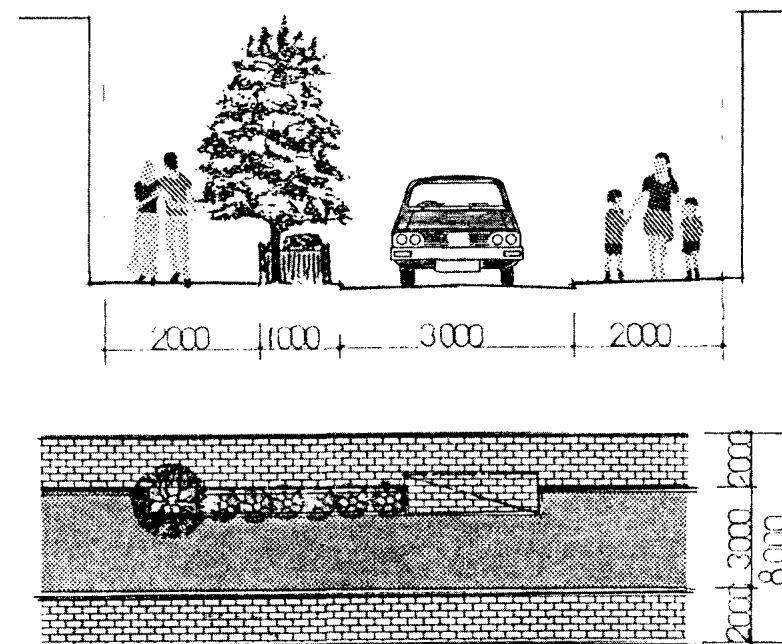
(2)ファミリー通り (カラーページ参照)

地区概況	土地区画整理事業施行中 57年度完了予定 道路幅 A～B間11m 車道6.5m 歩道片側2.25m B～C間 " 8m の広場に向けた一方通行 広場南部地区の住居、文化ゾーンへのアクセス道路。 広場南口の後背地として、小売店舗、飲食店等が集積している。	
修景のための方針	南口広場後背地へのアクセス道路であり、また商業ゾーン中心に位置することから歩行者がゆとりと楽しさを感じる歩行者空間を旨とする。 A～B間 広場との一体的利用を図るため、歩行者専用道とし、完全なモジュール化を実施する。 B～C間 歩道を設置し、人車共存を考えた道路断面とする。	
具 体 的 方 策	歩道(A)	○「緑と文化の道」のパートとして、広場の人間動線を容易に受け入れるためのふんいきをつくる。 路盤材の検討とそのデザイン化
	車道(B～C)	○人車共存を図るため、道路線形及び路面の自然石等の利用により車のスピードダウンを考える。
	沿道緑地	○商業地であるがゆえ、その植栽面積の十分な確保は難しいので、どんな小さな緑地空間も生かし、その連続性を図る。 1.通りの出口には、シンボルツリーの設置を 2.四季折々の季節感を表現する樹種の選択を 3.沿道緑地の保存(竹林) 4.庭の緑と道路の緑の一体化 5.窓辺の利用
	電柱、架空線	○道路空間を占有している電柱、架空線等の地下埋設及びその整理を行なう。 1.位置(宅地側へ) 2.電柱の色(周辺環境に調和するもの) 3.トランス 4.供給管共同溝
	看板	○本来適正に受けられるべき公共の情報サービスの表示等が看板等の氾濫によりさまたげられている商業地であることから、つき出看板等の全面禁止をすることは必ずしも適正ではないので条例、協定等によりその制限を行なう。 1.高さ 2.位置 3.色 4.巾 5.集中表示
	ポケットパーク	○商業地の中の小さな空間に水と緑に主体をおいた演出を行なう。 1.やすらぎの場 2.アルコーブ
	街に水辺を	○歩行空間にやすらぎと親しみを与えるため、緑と水を中心とした空間構成を行なう。
	アーチ	○商店街のイメージと周辺の環境とがマッチしたものとし、そのグレードアップを図る。 ○道路空間を有効に確保するために、その占有面積を最小限のものとする。アーチからシンボルタワーへ。
	クーリングタワー	○建物の意匠との一体化を図る。
	はみ出し店舗 屋外駐車場	○道路の不法占有物件の排除。 ○駐車場内においては十分な植栽をほどこし、街の中の緑化スペースとして利用する。



▲ ファミリー通り現況

▼ 修景例の横断面

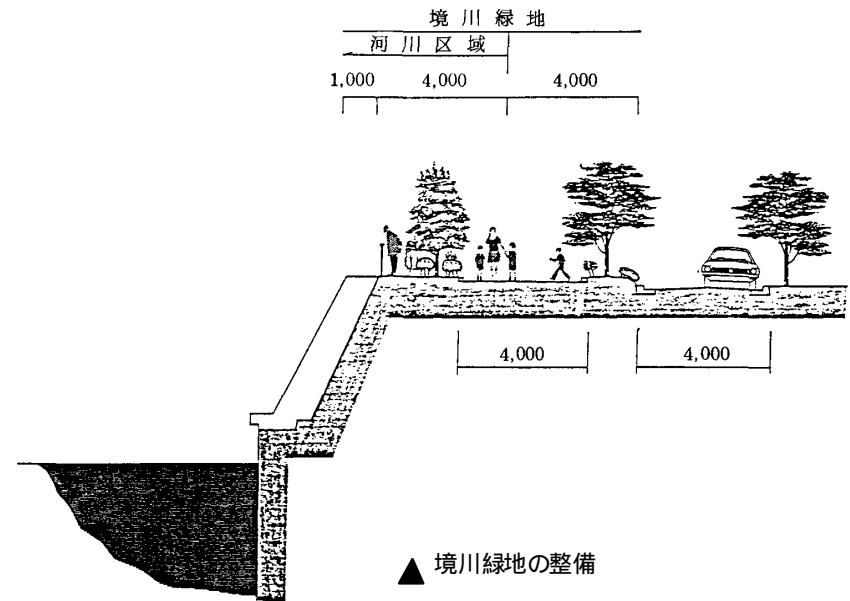


(3) 奥田公園～新川名橋

地区概況		奥田公園=都市計画法に基づき近隣公園として都市計画決定済 0.9ha 境川= " 緑地 " 38.17ha 境川河川改修施行中 県事業 護岸上部から、既存道路まで幅8m(河川管理幅4m、緑地4m)の確保。
修景のための方針		奥田公園、境川緑地を含み、緑のネットワークの一部として位置づける。 奥田公園については、現状の野球広場のみの利用形態から本来の近隣公園にふさわしい近隣住区の人々が自由に利用できる多目的広場や各種の公園施設の設置を行なう。 境川緑地を利用した散策路の設置を行なう。
具 体 的 方 策	奥田公園	この公園は、駅から800mの誘致距離にあり、市民が幅広い利用形態がとれるよう機能の一層の充実を図る。 施設内容については、子供から大人まで市民が多目的に利用できる広場を中心に考え、緑道植栽等、公園施設の適正な配置を行なう。 また境川の水を引きこみ、当公園の中にせせらぎ等を設置する。 河川公園
	市民会館裏ポケットパーク	奥田公園と道路を隔てて隣接する市民会館の駐車場の未利用の敷地の部について、屋外コンサートなどとして利用できる施設を設ける。
	緑道	境川河川敷については河川管理幅、緑地として確保されている幅8mの用地について緑のネットワークの一部として、緑道の設置を行ない、修景施設と一部親水機能を持たせる。
	導流堤	境川と柏尾川が合流する導流堤については、植栽等景観的な配慮をし、親水性を持たせる。
	水面	水の汚染浄化を積極的に図り、目で見、肌で感じる「涼しさ」や「うおい」を求める。
	護岸	従来のあじけないコンクリートやコンクリートブロックについてつたやしだ等をはわし、緑でおおう。 又、護岸材質の検討(自然石等)や表面施工について、そのデザイン化をはかる。
	周辺	河川周辺の土地利用と、水と緑の自然環境との一体化をはかるよう、河川に面した敷地内には豊富な植栽をほどこす。 構築物等についても、建物の高さ、色、壁面後退、看板等の制限を行なうことにより、河川との調和を図る。



▲ 奥田公園現況



▲ 境川緑地の整備

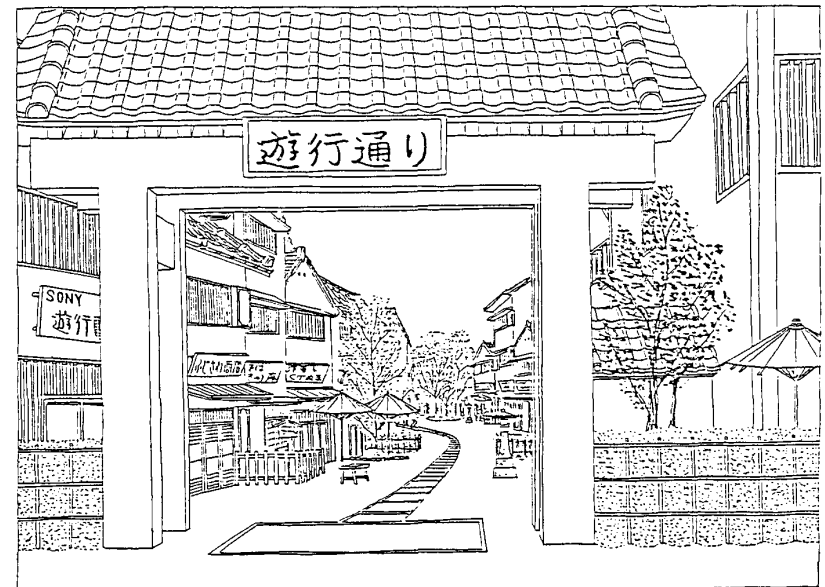
(4) 遊行通り

現況	道幅10 m、車道は上下2車線で、両側にアーケード付の幅1.5mの歩道が設置されている。 商店街で、両側には約40件ほどの商店、銀行、病院等が立ち並んでいる。 車道は違法駐車 of 自動車であふれ、歩行者にとっては大へん危険な状態である。		
修景の方針	両側の建築のファサードを日本風に統一することにより昔の藤沢の街並みを復活させる。 モール化して歩行者の安全な通行を確保する。 商店街の活性化を図る。		
具体的な方策	項目	内容	関係法令等
	モール	県道鎌倉片瀬藤沢線をはじめ自動車交通の迂回路はある。 道路交通法77条の24時間規制をしく。	道路交通法
	路面	一面に自然石を敷く。強度は一般道並みにする。緊急車両が進入できるように幅4mの空間を確保する。	道路法 道路構造令
	アーチ	モール両側に寺院の山門風のもの进行、周辺道路との明確な区別をする。また、高さ、幅ともに5mの空間を確保して緊急車両が進入できるようにする。	
	アーケード	現行のものは、防災面、景観面並びに植栽の空間を生み出すため撤去する。	
	電柱・電線	景観向上のため、ケーブル化して地下に埋設する。	
	ストリートファニチャー	デザインを日本風に統一する。 例 生垣 池 庭石 燈ろう 柑 山水 和傘 縁台	
	ポケットパーク	中央部に300㎡ほどのものを設置し、簡単な催しができるようにする。	
	植栽	道幅が狭いため、高木は2~3本に抑え、さつきの生け垣など緑豊かな低木を主体に配置して広々とした空間を演出する。中央部のポケットパークの付近に季節の花を植えた花壇を設ける。	
	建築	建築協定を結び、正面を日本風の建築様式に統一する。	
広告・看板	張り出し看板はやめて、建築こはりつけた形に改めて、大きさ、形色、デザイン、字体等を統一する。	屋外広告物法・条例	
自動車等の進入	商店等の商品の搬入は、一定の時間を決めて、1商店小型車1台に限り進入を許可する。		



▲ 遊行通り現況 アーケードが道路空間を狭める

▼ 修景例 和風に統一（モール化）



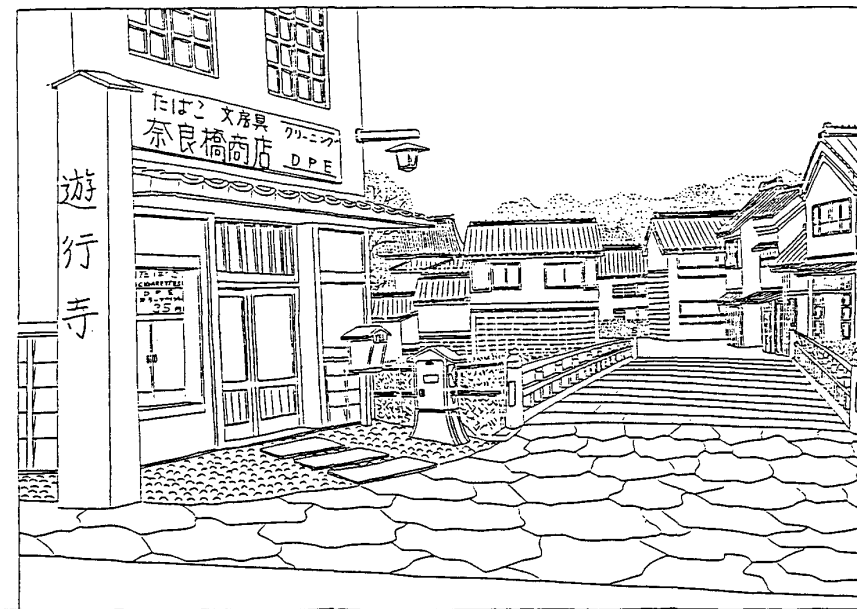
(5) 県道鎌倉片瀬藤沢線

現況	道幅 17m、藤沢橋、伊勢山橋間約 600 m、車道は上下二車線で幅 11 m。歩道は片側幅 3 m ずつ設置されている。 2 車線の割に車道幅が広いので、違法駐車車両が多く、これが、慢性化した交通の困難を一層ひどくしている。さらに歩道まで違法駐車車両が侵入してきていて、大へん危険で歩きにくくなっている。 ここは、旧東海道の藤沢宿のあったところで、周辺には数多くの神社や寺院をはじめとして、明治から昭和初期の家屋や蔵が 50 件ほど現存している。		
修景の方針	歩行者、自動車、そして地元商店(主に問屋)が共存できるような街路づくりを行なう。 古い家屋や蔵の保存・修復とそれにあわせて周辺建築の建築様式の統一をする。		
具体的な方針	項目	内容	関係法令等
	車道	幅を 8 m に狭める。	
	歩道	歩道は車道が狭くなっただけ拡幅して、片側 4.5 m にする。そして、広くなった 1.5 m の部分に周辺商店のための駐車帯と植栽のための空間を生み出す。	
	路面	歩道の路面は自然石で舗装する。	
	交通標識・信号	日本風のデザインを考える。	道路交通法
	電柱・電線	供給管共同溝を建設して、他の占有物件とともに地下に埋設する。	共同溝の整備に関する特別措置法
	ポケットパーク	藤沢橋を拡幅して歩道を広げて藤沢橋の付近と藤沢高校前交差点付近に 3000m ² ほどのものを設置する。 日本風ポケットパーク	
	古い家屋・蔵	修復をして、積極的(利用しながらの)保存の方法をとる。	
	植栽	建築の正面がよく見えるように、高木は間隔をおいて配置する。歩道と車道の間には緑が多く、ボリュームのあるさつきなどの生け垣を設置する。	
	駐車場・G スタンド	周囲の景観と調和するように樹木などでカモフラージュする。	
建築広告・看板 ストリート・ファニチャー	} 遊行通りに同じ。		
遊行寺	駅北部のランドマークとして、一層の整備とPRを図る。		



▲ 遊行寺橋現況 欄干が雰囲気を漂わせている

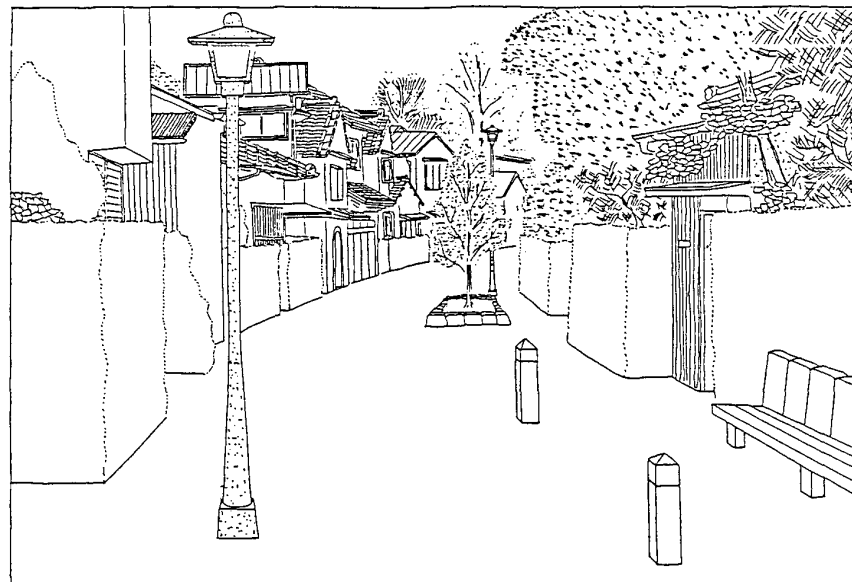
▼ 修景例 ポストも和風に行けるか



(6) 蔵前通り

現況	道幅 6 m、長さ約 300 m、歩車道の区別なし。両側はほとんどが住宅。周辺住民の生活道路であるが、通過車両も多く危険な状態である。		
修景の方針	一方通行にして、各種のストリート・ファニチャー等を組み合わせることにより、自動車がスピードを出せない構造にして、歩行者優先道路として整備する。周辺の住民と協力して緑化を図り、落ち着いた道にする。		
具体的方策	項目	内容	関係法令等
	路面	自然石で適度の凹凸をつくる。強度は一般道路並みにする。	道路構造令
	駐車帯	50 m 間隔で数カ所設置する。	
	植栽	道路は幅が狭く植栽の空間はない。そこで、周囲の住宅の壁を生垣にして、(費用は行政が大部分を負担)それをさらに一部道路に張り出させることによって、住民と協力して緑化を図る。 (維持管理は住民に任せる。)	
電柱・電線 ストリート・ファニチャー	} 遊行通りに同じ。		

▼蔵前通り中央部現状



▲修景例 一方通行化し、塀は生垣に

4. 修景のための検討課題

建築様式の統一のための手法

規制的手法と誘導的手法の現状と問題点

現行法でどこまで可能か。「誘導」はどこまで有効か

モールまたは歩行者専用道と交通網計画

モールの法的根拠

モールを設けた場合の交通配分をどうするか - 交通網の整備

電柱、電線の撤去の方法

中規模都市でも共同溝を建設できるか

屋外広告物

商業地での広告物のあり方、またその規制のあり方

河川

護岸の親水化、堤防への植樹の可能性

第2節 小田原市の都市景観

1. 小田原市のなりたち

“お城のある町・小田原” そんな言葉が、私達の小さなころからの小田原のイメージである。小田原のお城の周辺から見る周囲の山々は今も昔も変らぬ箱根の山であり、城山も天守閣の位置も変らぬ昔からの風情を漂わせている。

小田原が本城下として形を整えたのは、北条氏三代目氏康の代である。その頃には支配体系が整えられ、城下には本城主直属の家臣たちや、商人なども居住し、町屋もしだいに増えて、松原神社を中心に東西に連なる街並みがあらわれてきた。その街並みは、通りの大路に横路がつくられ、それが小路となって発展してまた街並みが連なっていくといったように、“城下町”としての都市の発展がなされていった。

城下町小田原として、都市形成の頂点にいたったのは、寛永10年(1633)の稲葉氏の時代であろう。城の整備と城下の町割りを行ない、武家屋敷町と町人町とに整備していった。小田原府内と呼ばれる街並みは、町人町の十九町と谷津村から成り、その町割の姿は東海道に面する“通り町”九町と、これに平行した形の四町と高梨町(今の浜町3丁目)から北へのびる七町の“脇町”から構成されていた。その町割の姿は、今日の街並みや道筋にその面影を偲ばせて、風情ある景観をかもしだしている。

その後の城を中心とした小田原の街並みは、廃藩置県など明治維新の近代の流れに沿って、



▲国府津の街道の松並木
(撮影直後に伐採された)

▲国道1号線から垣間見える
小田原城

この町の姿を変えていった。室町の時代から明治初年まであった城も、約370年の歴史をその姿とともに無くし、街並みは、城を中心とせずに一人歩きして発展していった。

その街並みが、今日ある“歴史のある町”の姿であり、昔ながらの町割りをもつ町である。



◀ 南町に残る町屋建築



▼ 開発が進む城山地区



▲ 小田原城上空より酒匂川方面を望む 提供：小田原市広報課



▲ 城山公園からの市内の眺望 天守閣がひとときわ目を惹く

小田原市 類型別景観整備方針

遠景	相模湾	←	東側の大磯丘陵、西の真鶴半島への海岸線は海辺の地形上理想的な凹型をしており、海上に浮かぶ、大島、初島などは日々に見えかくれし、人に気象感を与えている。			
	大磯丘陵	←				
中景	丹沢山地	←	箱根山と比べ位置が少し遠いため、箱根山の濃いグリーンに対し淡いブルーが遠景のコントラストとしておもしろい。			CORE
	箱根山	←				
近景	小峰山	←	小田原城の背後に展開する三筋の尾根線はシンボルをより象徴化するものであり、これらはかつての旧城郭(空堀跡)と一致する。			
	早川	←				
景	西湘B.P	←	このB.Pの交通体系での役割は大きい、市街地側の松林や分断されている海岸との通路、遮へい感のある擁壁に階段護岸を。			CORE
	酒匂川	←				
近景	城山地区 (旧別荘地)	←	南町と並び小田原の雰囲気がある所。緑が多く地形が斜面だけに緑地としての効果は大きい。			CORE
	駅前商店街	←				
景	南町	←	城と旧東海道をはさんで反対側にある南町は、緑も多く、区画が広いうえ、スカイラインもそそい武家屋敷風のたたずまいを見せている。			CORE
	旧東海道	←				
景	城	←	わずか 20 数mの城を地形的に最も好位置に建設したため、8km 先の国府津からでも確認できる。昭和 30 年代に市のシンボルとして城を再建した意義は大きい。			<p>一国は酒匂付近にその雰囲気を残しているが、市街では全く感じられない。城、南町、小峰山、そして箱根山と続く「小田原らしさ」を完成するうえでも、この地区の景観形成は最も重要と思われる。</p>
		LEVEL .	LEVEL .	LEVEL .		

2. 景観の現況と問題点

明治初期に城を解体した小田原は近代都市としての発展が著しく、県西地区の核として都市形成されていった。しかし、それによってまちのあちこちに見られた歴史ある都市の個性を失ってしまう結果となった。昭和 35 年 5 月、観光都市小田原のシンボルとして小田原城天守閣を復興したが、現在城をおとずれても、城と街並みのにぎわいが、必ずしもその個性と一致しないものがある。その理由としては、城周辺の高い建物が城を意識しないまま建築されているため、通りからシンボルを確認することができない、周囲には、歴史を案内する表示板や個性的な街並みを紹介する名称板が見受けられない、史跡、遺跡指定のものも同様であるが、これ以外の歴史の町を創出させる寺や旧町屋、堀の土手や用水路などが都市の近代化の中に小さく閉じ込められており、現在の小田原と歴史とがうまく結びつかないなどが挙げられる。

小田原は、ただ歴史だけの町ではない。都市の周囲に連なる山々や青い海、そこへそそがれる大小の河川は、自然の恩恵ともいえる美しい景観を形成している。その美しい自然の景観も少しずつ破壊されつつある。その一例を述べれば、城山周辺の開発行為である。理由は単に自然景観を破壊することだけでなく、城山地区は特に、その稜線と共にシンボル“城”の大切な中景であり、小田原の都市景観をも変える要因となるからである。

この様に小田原は、城と周囲の自然を景観的に結び付けることにより、その強烈な都市個性が浮かびあがるため、前ページに示したように、城を中心とした、近景から遠景までの「類型別景観整備方針」を作成した。

遠景 相模湾、大磯丘陵、丹沢山地、箱根山などがこのグループに含まれる。東側の大磯丘陵から、西の真鶴半島への海岸線は景観上理想的な凹型をしており、背後の丹沢、箱根山とともに現在の景観上の問題点は少ない。

中景 小峰山、早川、西湘バイパス、酒匂川があげられる。

小峰山は、市街地に向かって伸びる三本の尾根線から成っており、この尾根線が城の景観をひきたたせる重要な要素である。この範囲は、かつての旧城郭(空堀跡)と一致し、比較的市街地に近いが、その緑は多く、史跡やレクリエーションの施設が散在している。稜線に大型建築物が出現しはじめているが、ここでは城の天守から見える稜だけでも緑化、建築制限が必要である。

早川と酒匂川は、河口からわずか数km上流には明確にその個性を象徴する景観が存在するにもかかわらず、連続していないのは残念である。また西湘バイパスは国道271号線と共に小田原市の交通体系上の役割は大きいですが、景観上の問題点は海岸線の分断である。

近景 南町、駅前商店街、城山地区、旧東海道などがこのグループである。城を中心とした景観を考える場合、最も目につきやすいため問題点も多い。城下町の風情が最も残っている所が南町周辺である。大きな区画の武家屋敷風の街並みが魅力である。同様に城山地区も小田原らしい雰囲気を残す所であるが、地形が斜面だけに宅地開発による景観ダメージが大きい。浜町から南町にかけての旧東海道は、幅員 22 m の 4 線道路であるが、城跡公園と南町を一体とする景観構想に対して、あまりにも一般的な通りの風景がこの一帯を分断する結果となっている。一方、西湘地区の中心都市だけに、駅前商業地区は高いビルが建ち並び、城からの景観(特に酒匂川方面)を害している。

以上が遠景から近景までの整備項目であるが、その整備度合別に分類したものが、LEVEL - からLEVEL - である。LEVEL - は、整備方針の中でも、ほとんど手を付ける必要のないもので、むしろそのまま保全していくもの。LEVEL- は、現在残っている個性を生かし、LEVEL- に移行させるもので、LEVEL- は、全くといってよいほど、そのものの個性は消え失せており、思い切った修景が必要なものを表わす。

3. 修景構想

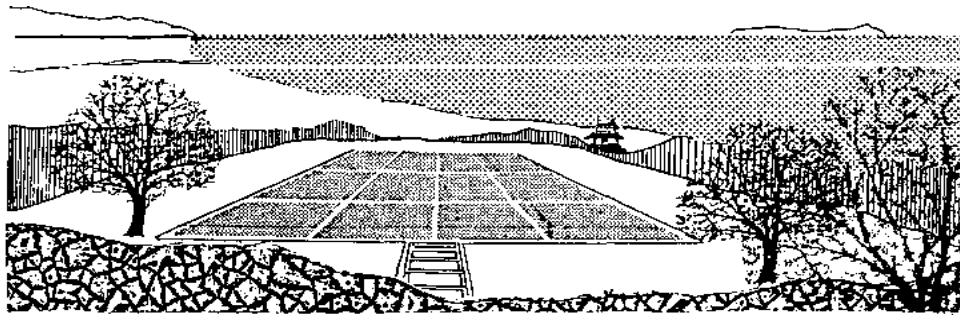
遠景については、ほぼ LEVEL- であり、城を中心とした景観整備方針が確立されて、市民全体の意識の中にその位置づけが明確となれば、このまま保全されると思われる。市内の各視点場や道筋から眺められる、たとえば、初雪を頂いた丹沢や、相模湾に浮かぶ初島や大島の存在を、もう一度再確認する必要がある。

中景

小峰山 ~ここは旧城郭の最高地であり、市内全般が良く見渡せるため、貯水池のある公園を整備して、今後の小田原の姿を見守る“城”と並び第2の視点場を作る。

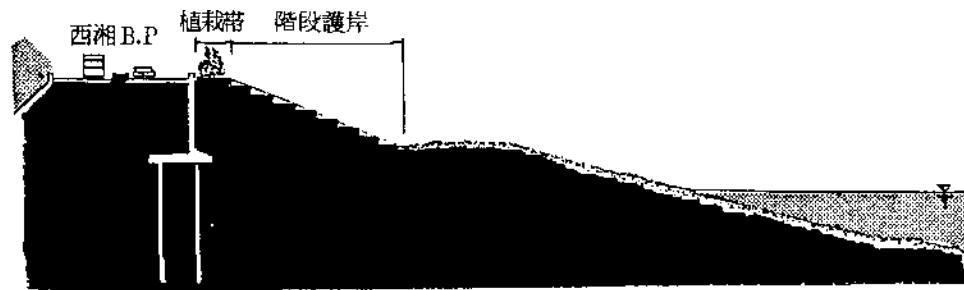
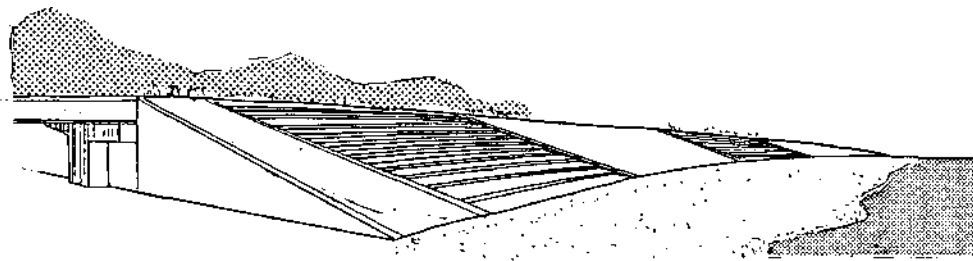
早川・酒匂川 ~市街地の河川としては、あまりにも殺伐とした風景であり、しかも、わずかに上流側には豊かないかにも河川らしい風情が保たれているため、この連続性を復元させる。

西湘バイパス ~海岸線との分断が問題であるが、この存在については、まったく否定はで



▲ 小峰山修景例

▼ 西湘バイパス修景例



きない。むしろ存在を前提に修景すべきであり、市街地から海岸線へのアプローチ、階段護岸やレクリエーション施設の整備による海浜地の演出、バイパス法面を利用した松林の復活などを行う。

近景

南 町 ~宅地分割(ミニ開発)が行われた場合、せっかくの豊かな緑がなくなる可能性がある。小田原らしさを残している地区だけに、通り側の緑や塀に基準を設け、現存してい



▲ 小峰山現況

▲ 西湘バイパス現況

る風情は、建築協定を積極的に呼びかけ保存していく。

城山地区 ~幸い尾根の先端にあたるため、面積的には小さな限られた地域であり、現在の家々の緑化はかなり進んでいる。問題は、稜線を一気に引き裂く高層住宅やマンション群であり、日本有数の都市個性を確立するためにも、建設禁止区域や景観形成基準を作る必要がある。

駅前商店街~何といても商業活動の中心地であるため、高層ビル群の存在は否定できない。ただ調和のとれた建築物群は指導する必要がある、特に近くの日守閣がここの格好の視点場となっているため、看板類と合わせた景観形成基準を作る必要がある。また商店街の中にも、何か城の街らしい統一イメージのデザインを採り入れる必要がある。そしてこの都市の景観形成を先導する意味でも、商店街モールを作る(図-1 景観建築基準参照)。

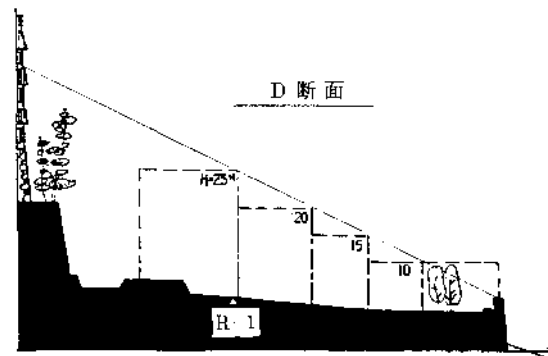
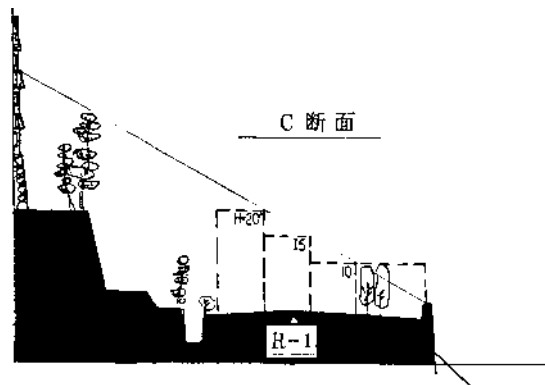
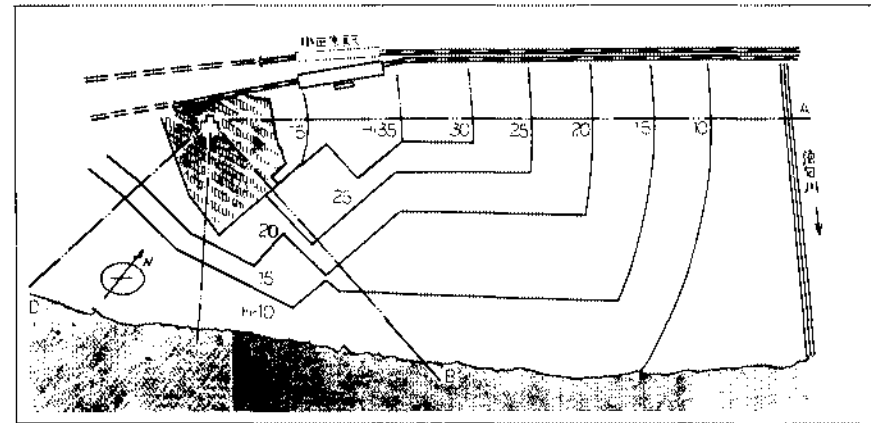
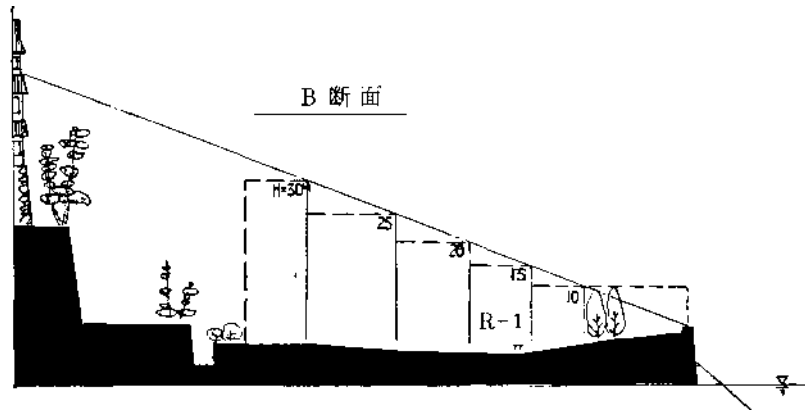
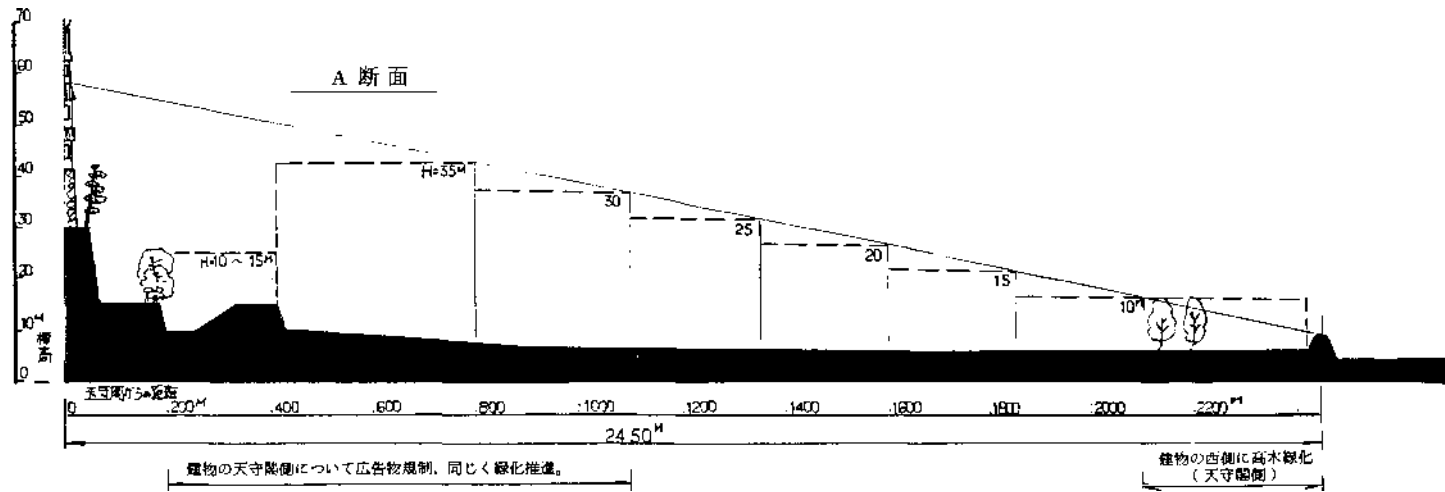
旧東海道 ~小田原の都市個性を引き上げるため、南町と城とはさまれた、この通りを旧東海道風に修景するわけであるが、市内の道路網を総合的にチェックし(図-2)、交通量を減らして、現在4車線のスペースを2車線に絞り込み、修景区域を生み出す。

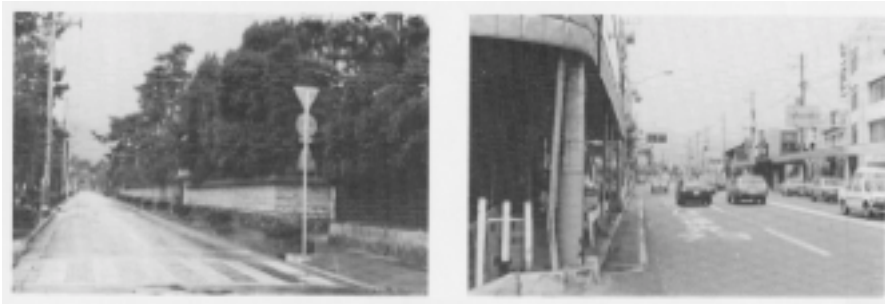
以上が、整備方針に沿った修景構想であるが、この他全般にわたるものとして、

豊富な史跡類をつなぐ史跡ルート作り

城も含めて、これらを紹介する案内板や表示板の設置で、これらはイメージとして城と直結するものであり、旧町名や昔の通りの名前で、旧城下の生活が市民に伝わり、教育上はもとより、市民の意識向上へとつながる。

図-1 景観建築基準





▲ 豊かな緑が残る南町の旧武家屋敷

▲ 殺風景な国道1号線

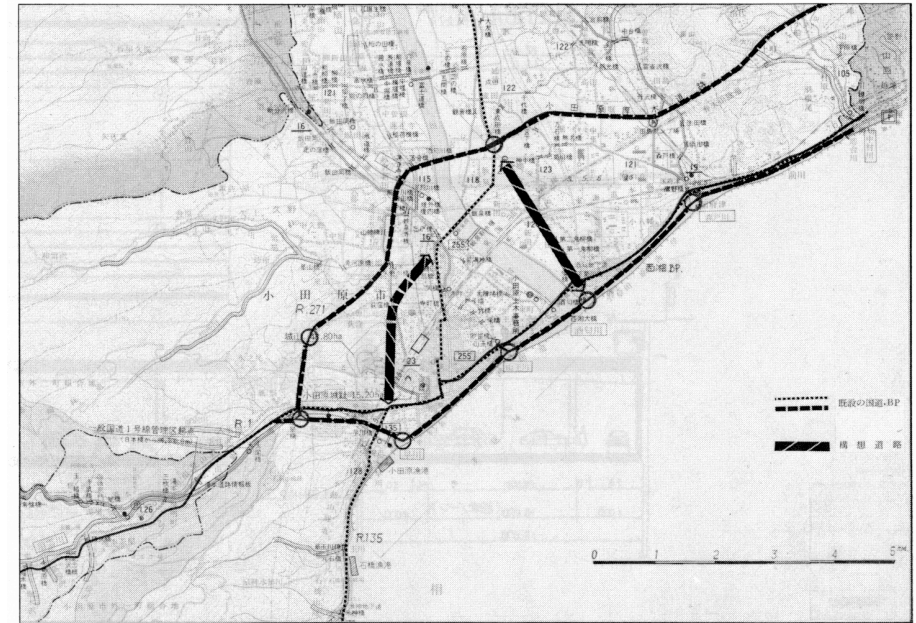
ランドマークとしての城を確立する。

城を小田原へのアプローチの道標とすべき考え方を採る。国道1号線の酒匂橋や15号線の早川橋あたりから城を確認できる。道路上にマークを付け、これを出来るだけ増やしていく運動を進める。

市民意識の向上生々とした

生き生きとした市民の暮らしを都市景観への関心に連係させるとき、市民意識は向上する。市民は近代都市施設の要求だけではなく、その建物と周囲の景観とが調和するものを要求し、その中に市民生活のイベントやレクリエーションを求めているのである。これは住民のエゴではなく、住民が市政へ参加した要望であると考えられる。

最後に、小田原市の都市景観フレームを考えた場合(下図参照)より効果的に景観整備が行えるケースとして “アスレチカ” の建設を提案する。これは、国道1号線を旧東海道らし

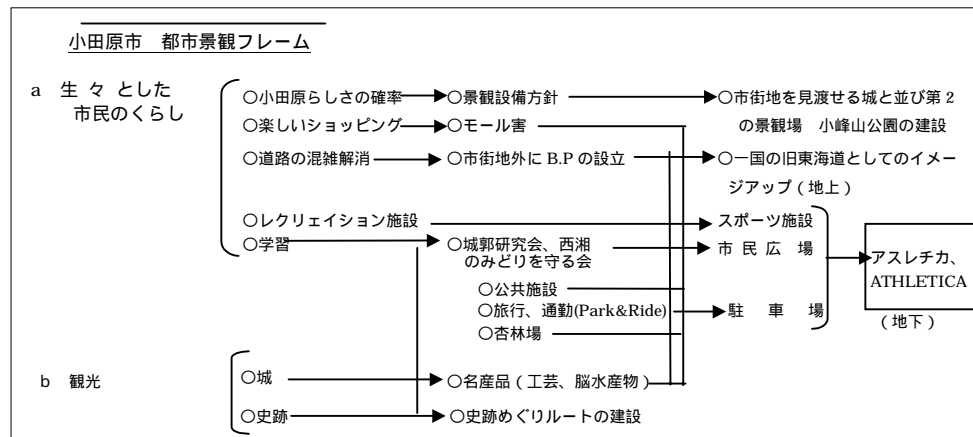


▲ 図 - 2 小田原市内の交通網計画

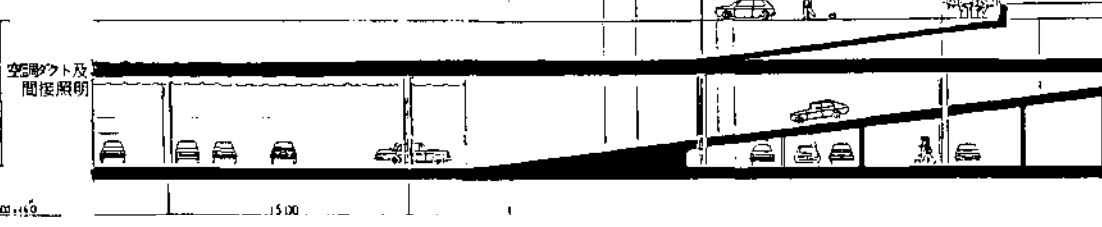
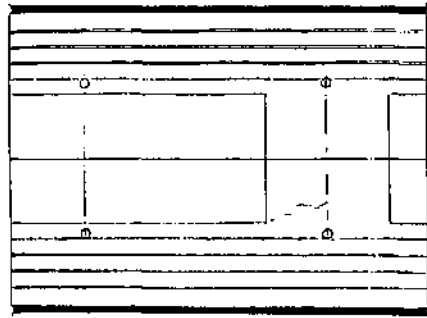
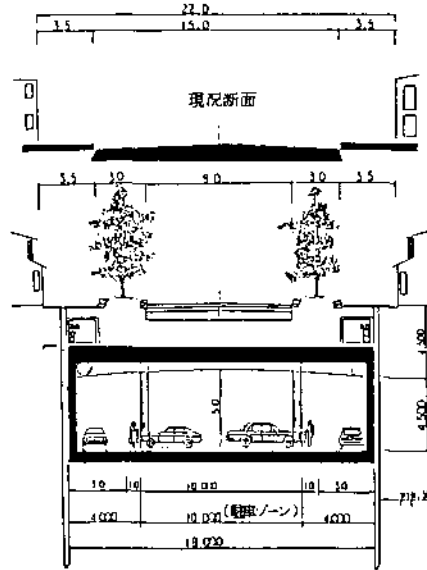
く修景する際、容易に修景するための手段として、同時に起こす事業であり、この地下に生まれる空間は、市民が「要求」する駐車場、スポーツ施設、市民広場などで、しかも全天候であるといった多くの要求を受け入れたものであり、しかも今後の景観形式の拠点となるような夢の多目的空間である(図-3~5)。

4. 修景のための検討課題

- (1) 城を町のシンボルに
南町や旧東海道の街並みに小田原らしさが残せるか
城をかくす建築物や広告塔に規制は
- (2) アスレチカの建設
道路の地下使用は
多目的事業のため、費用負担は

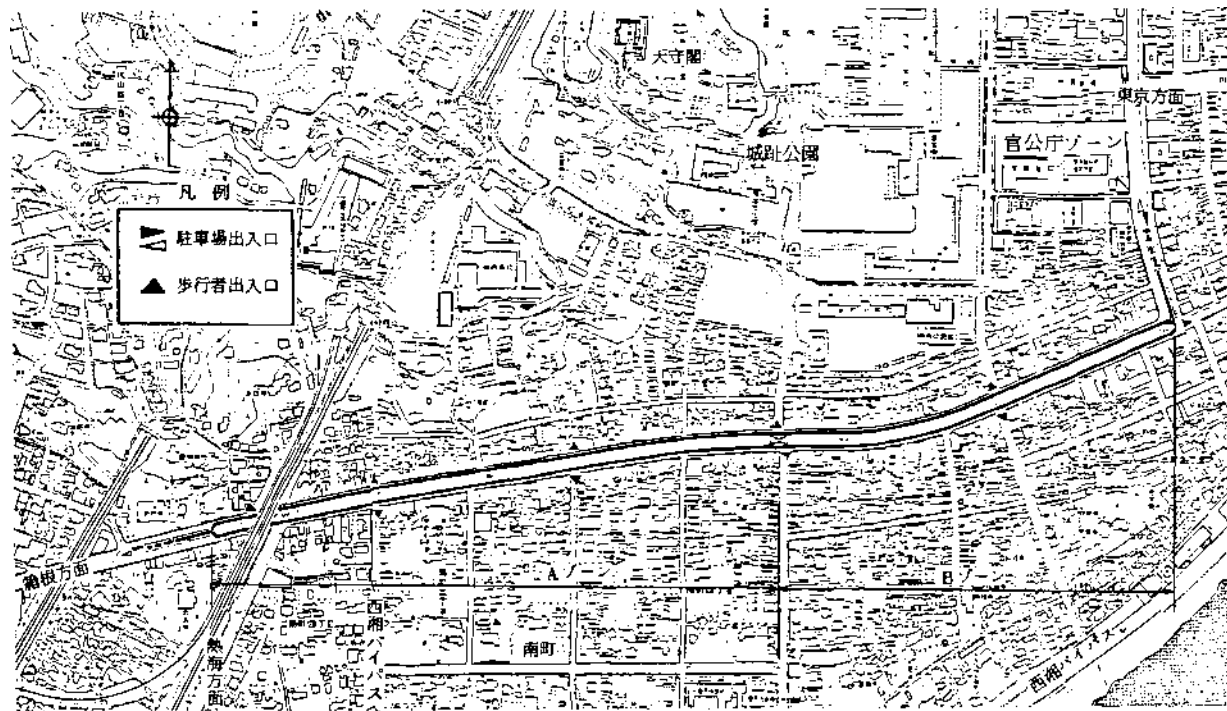


ODAWARA ATHLETICA PARKING PLAZA

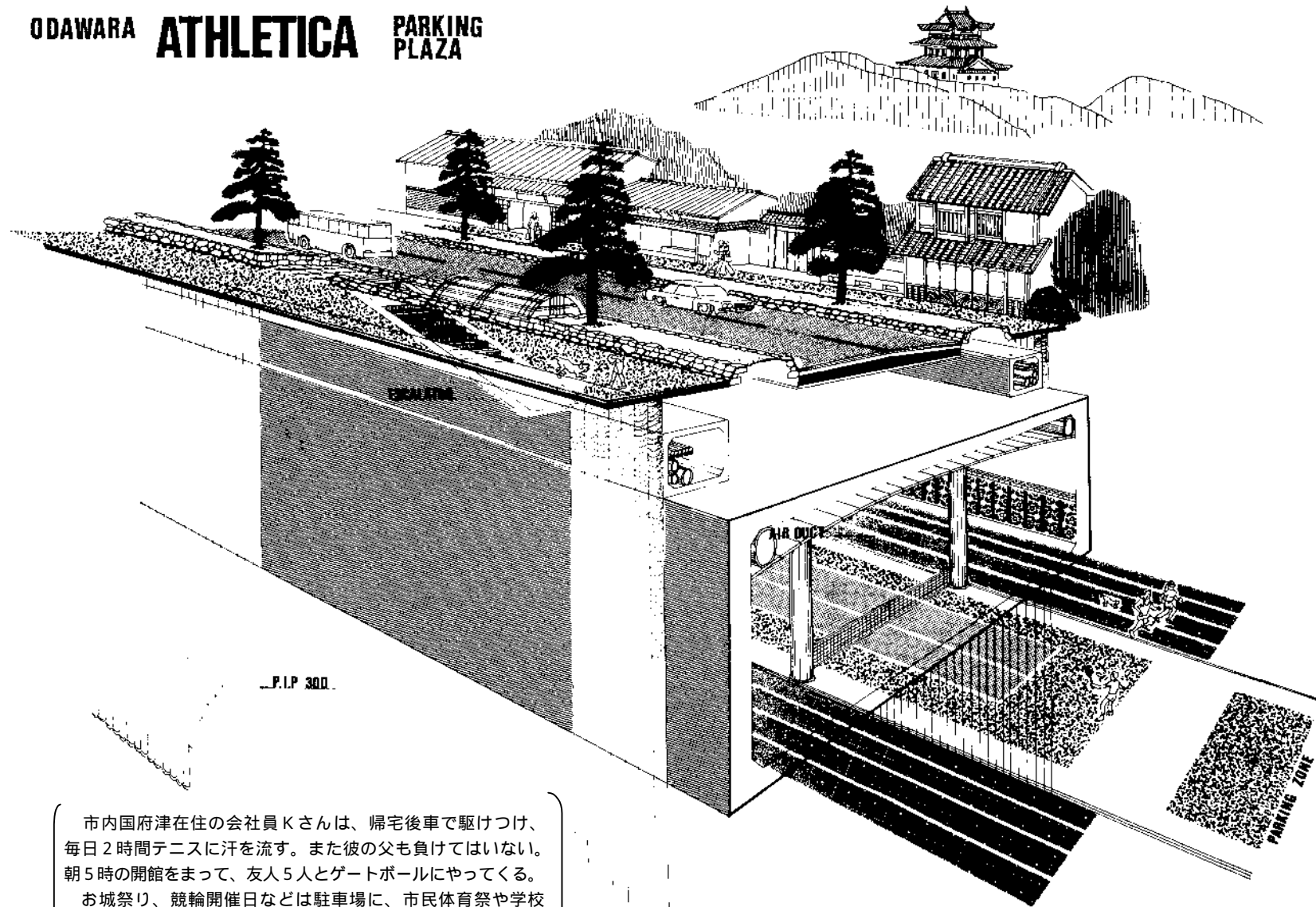


▲ 図 - 3 “アスレチカ” 断面図・平面図

▼ 図 - 4 “アスレチカ” 位置図



ODAWARA **ATHLETICA** PARKING PLAZA



市内国府津在住の会社員Kさんは、帰宅後車で駆けつけ、毎日2時間テニスに汗を流す。また彼の父も負けてはいない。朝5時の開館をまって、友人5人とゲートボールにやってくる。お城祭り、競輪開催日などは駐車場に、市民体育祭や学校の運動会などには人工芝を全面に敷きつめた延長1.2kmのトラックをもつ全天候型体育館に変わる。駐車スペースは大型観光バスが十分おさまリ、地上部の各種民芸品売場には連日観光客がにぎわう。

ATHLETIC+CHIKA = ATHLETICA

▲ 図 - 5 “アスレチカ” 構想図

第3節 座間市の都市景観 入谷地区

1 座間市のなりたち

座間市は本県の中央部に位置し、相模平野の一端をなし、東は高台で西に低く、東部は工場地域、中央部は小田急電鉄沿線の住宅地域から成り、西部は相模川沿いの水田地域となっている。

昭和23年9月、相模原町から分離独立して座間町が誕生、当時の人口は約1万2千人であった。昭和36年以降は人口が急速に増加し、同56年11月現在では約9万5千人となっている。開発の対象となったのは主として台地部であり、核らしい核のないスプロール地域となっている。

現在の都市計画区域は市域全域(17.9km²)に指定しており、そのうち市街化区域は約69%を占めている。

昭和55年度策定された新総合計画では、昭和65年を目標年度として、まちづくりの将来像を「緑あふれる明るく住みよい民主的な都市」と設定し、今までの計画が都市機能充実に重点をおいた施設づくり中心であったものを、そこに人が住み、働き、憩うという人間中心のまちづくりに発想の転換を図り、コミュニティ形成と核づくりを推進し、市民参加によるまちづくりをめざすとしている。

2 景観の現況と問題点

段丘地(座間丘陵)

相模川の河川領域を認知しうる南北に走る丘陵部の斜面地であり、相模野の代表的雑木林が今なお残る地域として、相模川と並び県央地域の代表的景観を形成している。

丘陵地の既存集落、昭和2年の小田急線開通による沿線商業・業務を含めた地区と、高度成長期の新市街地とから成り立っており、特に新興住宅地の開発においては昭和47年に市街化区域内にあった山林12haが昭和55年には56haに半減するという、すざまじい山林開発の中で行われた。市内で眺望のもっとも良い所であり、また遺跡や文化財の最も多く残されている地域である。

丘陵部という特性の中で計画的な開発も行われているが、残り少ない土地でミニ開発が進

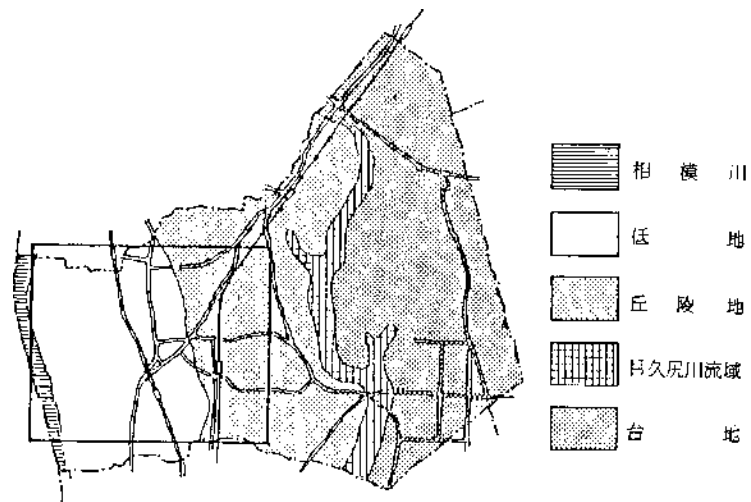


図 - 1 座間市の地形区分

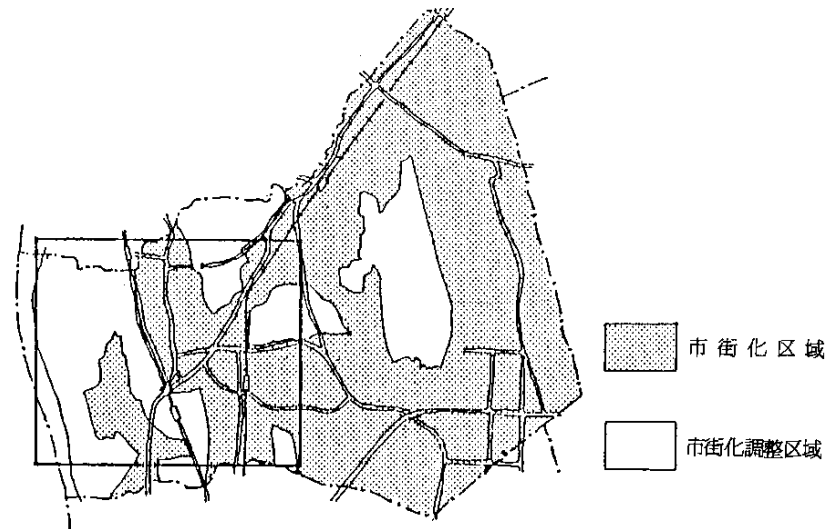


図 - 2 座間市の都市計画





▲ 斜面緑地と段丘上の宅地開発

▼ 耕地のまん中に建った公共施設



行し、他都市同様スプロールが目に見え。これとともに小田急線や昭和 49 年に開通した相武台入谷バイパスが、緑の稜線を分断している。また現在市では市内でも緑が最も集積している谷戸山周辺地域(市街化調整区域)をコミュニティ形成の面からシンボルゾーン“核”として各種の公共施設を整備し、文化・行政のセンター機能を集中した「出会いとふれあいの拠点」にすべく計画している。

段丘崖下には、湧水の出る場所が数ヶ所残されており、最近まで生活用水として使用していた形跡が残っている。また沢ガニや小魚も生息しているが、水源地が保全されているのみで水路沿いに歩けばたちまちに汚れが目立つような状態である。

西部地域(相模川沖積低地)

県央のシンボルであり領域を分断する要素でもある相模川、相模平野の代表的な水田地帯であった耕地部、そこを生産の場とした旧集落の三要素で形成されている。

相模川は水運や水田への取水などが盛んであった昔から、都市機能充実のためのダム設置や砂利資源の開発の場へとその役割を移し、現在は鮎釣りや 150 年の伝統をほこる大凧(ダコ)祭りなどレクリエーションの場として季節的ににぎわっているが、護岸の未整備や水の汚れなど対処する問題も多い。

耕地部については、昭和 6 年に開通した国鉄相模線の影響を強く受けることもなく穀倉地帯として田園風景を維持してきたが、近年の都市化の中で農業従事者の激減、企業の進出などで住宅地や工場用地に、また川を追われた砂利採取の場として農地が次々に転用され、次第に農業生産の場が失われている。

なお、用地取得の困難さから市街化調整区域に送電線鉄塔用地や公共公益施設の立地も近年見受けられ、のどかな田園風景を著しく阻害している。

旧集落は、生産の場としての周辺の耕地が失われ、点としての存在であった集落が外(耕地部)に延び、県道改修・国道 246 号線の開通なども手伝って他の集落と面的に結びついてきている。こうした中で集落の領域を認知し得た大木・屋敷林・道祖神等は次第にその姿を消し、代って敷地の細分割・住工混在など土地利用の混乱があらわれている。



▲ 旧集落のたたずまい

3 修景構想

座間市を含む県央地域の自然環境の特色として、低地や丘陵・台地といった地形構造が、相模川にほぼ平行して南北に走っていることがあげられるが、特に座間においては、低地と丘陵との境界部にあたる斜面緑地が顕著な自然景観の一つとなっている。緑あふれるまちづくりをめざし、特色的なまちの景観をつくり出すためにも、この斜面緑地の保全と復活を図ることが第一に必要である。

第二に、総合計画の基本構想の中で「参加と連帯によるコミュニティづくりをめざす都市」を将来目標の一つとし「地域への愛着と誇りをもった自分たちのまちづくり」を進めることを唱っているが、急激な都市化に伴って住みついた新住民にとっては、地域に残された文化的遺産にふれあう機会を持つことが、そういったまちづくりの第一歩となる。

第三に、「郷土愛をはぐくむ象徴的な場所」としての“核づくり”を提案しているが、単に公共的・業務的な機能のみでなく、景観にも気を配りつつ、レクリエーション機能ももった核とすべきである。そして、同時に他の地域におけるレクリエーション機能や施設を確保し、つくり出し、“核”とそれらを結びつけていく必要がある。

以上のような要素は、県央の新しい都市のまちづくりに共通して言えるものであるが、座間市入谷地区においてそれらの特徴が顕著になっているので、この地区を対象に具体的な構想を以下のように提案する。

斜面緑地の保全と復活

(1) **緑地保全** この地域で特徴的な景観となっている斜面緑地は、無計画な開発により部分的破壊を余儀なくされ、その連続性が分断されつつある。そこで、これ以上の破壊が進まぬよう斜面の上下に一定の幅をもった区域をグリーンベルトとして確保するための地区指定を行う。この地区に、風致地区・緑地保全地区等の既存の制度上有効な規制をかけ、緑地保全を図っていく。

またこのグリーンベルト内の土地・建物について、建替時期等を見はからって市・県を中心とする公的機関が買収・代替地斡旋等を行い、緑地を復活していく(都市計画公園・都市計画緑地)。

(2) **建築物** 低地部からの斜面緑地の遠景を阻害しないように、斜面から一定距離の地区に高度地区等による高さ規制をかける。また建築物の形・色等のデザインについては、斜面緑地の景観をそこなわないよう配慮し、敷地の周囲には建物の高さに匹敵する高木を、旧集落における屋敷林と同様な形式で植え斜面緑地との一体化を図る(図-3)。

なお、屋外広告物についても景観上の配慮を行い、規制をする必要がある(建築協定・緑化協定等の住民間協定、屋外広告物条例等の活用)。

特に公的施設についてはこれを徹底させ、既存の入谷小学校・座間養護学校・座間高校については、屋敷林形式の植樹により斜面緑地に溶けこませる(図-4)。

(3) **相武台・入谷バイパス** 主要地方道町田・厚木線の相武台・入谷バイパスは主として通過交通を担い、国鉄相模線をまたぎ、斜面緑地を分断破壊している。そこで、地域の景観を確保するために、丘陵地切通し部分を半地下構造(フタかけ)にし、上部を緑地公園として斜面緑地の連続性を復活させる(図-5)。

入谷陸橋については、橋の両側に見えがくれする程度の高木を配し、また高架下等に緑化を工夫し、更に拡幅を図り植栽を施し、サイクリングロード・遊歩道としての緑化を図る(図-6)。

以上の提案の実現については、対象区域も広く、莫大な資金と多くの関係住民のコンセンサスを得ることが必要であるが、特徴を生かした個性のあるまちづくりには不可欠のものであり、斜面緑地の崩壊は座間の個性を失わせるものでもあるので保全と復活には特に力を注ぐべきである。

レクリエーションゾーンの整備

(1) 散策ルートの設定 この地区に残る社寺その他の遺産・史跡をつなぎ、地域の文化と歴史を知るための散策ルートを次のように設定する(図-7参照)。

小田急座間駅 - 斜面緑地 - 座間高校 - 浄土寺 - 旧新田村集落 - 専念寺 - 諏訪神社 - 西中学校 - 大明神 - 座間小学校 - 鈴鹿神社 - 竜源院 - 斜面緑地 - 富士山公園 - 谷戸山の新しい“核” - 小田急座間駅

散策ルートは、原則として歩行者専用道とし、それが無理な部分も歩車分離を明確にする。ルート全体に統一したパターンで植栽を施す。現在地や行先の明確になる案内板・表示板・地図等に地域特色を出すようなデザインの配慮を加え適当に配置する。路面はカラー舗装とする。

既存のグリーンベルト内をぬうように、諏訪神社 - 心岩寺 - 横穴古墳群 - 鈴鹿神社 - 竜源院 - 円教寺等の歴史的遺産が点在しており、それらを結ぶ散歩道も確保し、緑道・歩行者専用道として整備する。また崖下の湧水を保護し、その周辺をポケットパークとして活用する。

グリーンベルトを通過して斜面の上につき、星谷寺・護王姫大明神へと至る鎌倉古道も、この散歩道のサブルートとして活用する。これらグリーンベルトのルートは地区内のみならず、海老名から相模原市に至る広域的なグリーンベルト内散歩道として位置づける。そして眺望の開けた地点を設定しポケットパーク化を図る。

メインのルートに直交する鳩川および相模川左岸幹線用水路については、その断面を整備して親水機能をもたせ、川沿いを緑道化し要所に親水公園を設ける。それらを利用して、西中学校 - 市営鳩川プール - 鳩川橋 - 入谷駅と続く川沿いのサブルートを設定し、入谷駅とメインルートとを結びつけ入谷駅前市民菜園へのアプローチとする。

(2) 景観ポイントの整備 ルートの要所において、低地部から丘陵地の斜面緑地を遠

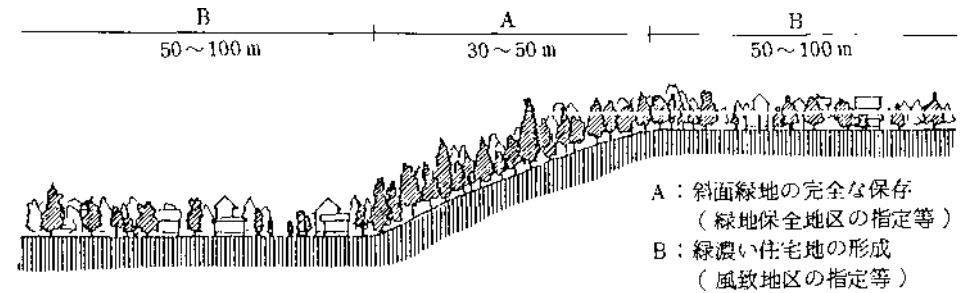


図 3 斜面緑地の保全と復活



図 4 公共施設周囲の緑化

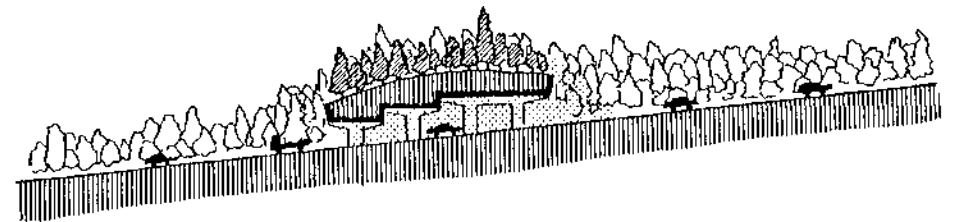


図 5 バイパスの半地下化

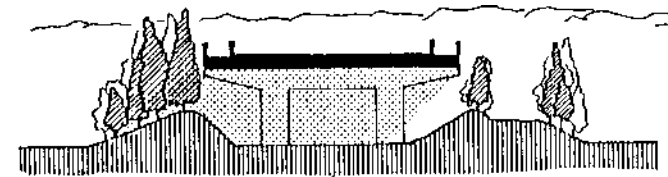
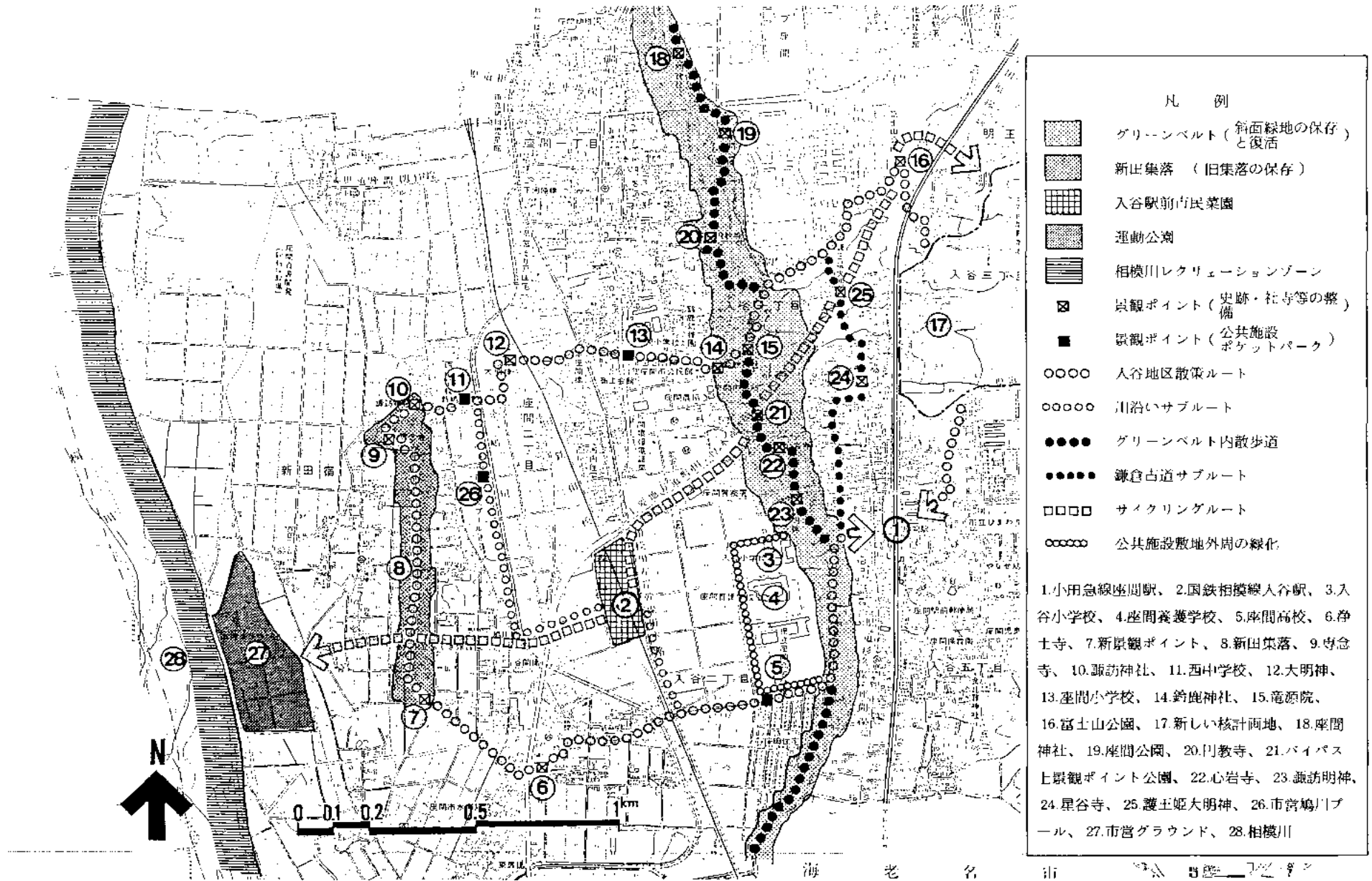


図 6 陸橋沿いの緑地

図 7 座間市入谷地区修景構想図



望し、また斜面の上から低地、相模川または大山・丹沢等を眺望するポイントを確保する。そのポイントは、ルート上の史跡・社寺・公園等と重なるようにし、一体的に眺望公園として整備を図る。

まず、営々としてつちかわれた地域の文化的遺産としての社寺・史跡等から地域の歴史を学びとり、コミュニティづくりに役立てるとともに、これを次の世代に受けつぐため、ルート上の史跡等を整備する。わかりやすく見やすい案内板を設置するとともにトイレ、休憩所等も設ける。

また、ルート上にある座間高校、西中学校、座間小学校等の公共施設については、ルートに沿って用地を提供し、ポケットパークをつくる。

同じくルート上にある旧“新村”集落については、屋敷林に囲まれた落ちついたたたずまいの家並みが残されており、建築協定・緑化協定等により保存する。

(3) 入谷駅前市民菜園づくり 現在、市街化調整区域の真中にある国鉄相模線入谷駅は、田園の中のひなびた駅という特異な景観を見せている。そこで、その景観を保ちつつ、市民生活にうるおいを与える新しいレクリエーションの場として活用するため、駅周辺に市民菜園を設置する(本章カラーページの修景図参照)。これらの目的他に市域に残された唯一の穀倉地帯として将来的にも市街化区域への編入は検討しないようにする。

(4) サイクリングルートづくり 個々のレクリエーション施設を有機的に結びつけるため、前述入谷バイパス沿いのサイクリングロードも利用して、谷戸山の“核”から富士山公園、斜面緑地、入谷駅前市民菜園、旧集落を通して市営グラウンド、相模川レクリエーションゾーンに至るサイクリングルートをつくる。

(5) 相模川レクリエーションゾーンの整備 古来、河川を中心に発展してきた人間生活の成り立ちからいっても、河川は都市のシンボルであり、都市空間の領域認知の役割をも果たしてきたものである。しかし、現代社会はこの伝統を忘れ、水と市民とをひたすら隔離しようとする方向に進んでいるようにさえ思われる。特に都市河川については、ただ単に「危険」の一文字を金科玉条としてフェンスで川を囲い、また、どこでも見受けられるコンクリート護岸の無機質さと相まって、結果として、市民を河川から遠ざけてしまっている。

相模川は、市民の母なる川と呼べるものであり、その広大な河川敷を生かして、多目的

なレクリエーション機能を果たす試みが必要である。市民スポーツの高まりの中で、各種運動施設としての利用が可能である。河川敷におけるスポーツ施設はもとより、河川に沿ったサイクリングロードやマラソンコース、トリムコース等も、その距離のスケールからして好適である。また、水にボートを浮かべ、より直接の遊水機能を促進させることにより、水面、水辺、河岸を三位一体のものとして活用を図るものとする。

更に河川公園には、本川から水を引き込み、穏やかな流れと浅瀬のミニ河川をつくり、幼児が安心して水遊びのできるように工夫するものとする。

なお、本川の豊かな水流を利用して、随所に水車発電機を配置し、その電力にて河川敷公園やマラソンコース等の照明を行い、河川敷グラウンドの散水についても、上水道需要の一途な増加を押さえる意味でも、河川の水をそのまま利用することとし(水の浄化は当然必要)散水ポンプの動力についても水車発電によるものとし、オラスダの風車になぞらえて、相模の水車として県央の風物たらしめてはどうか。

また、どこにでも見られるコンクリート護岸の味気なさは大いに改善の余地のあるところで、憩いの場としての存在には、やはり緑が不可欠のものであるので、ここでは河川緑地の整備を併せて考えたい。現状では芝張り程度がなされているにすぎず、また、高木の植栽は好ましくないとされており、したがって河岸は、まことに変化の少ないものとなっている。そこで、堤体強化に役立ち、更に景観上の効果も併せもつものとして、河岸に竹林帯を整備してはどうか。

伊勢湾台風の際の堤防決壊についても、竹林により護られた部分は無事であった実績を踏まえるならば、河岸への竹の植栽はプラスにこそなれ、決してマイナスとはならないはずである。

豊富なスポーツ施設、ボート等の遊水施設、引きこみ河川による幼児の遊び場、サイクリングロード等、そして背景に竹林による緑の連続性が保たれ、快適な憩いの空間が創出されるものである。

4 修景のための検討課題

斜面緑地の保全

地区指定により緑の破壊を規制する

風致地区、緑地保全地区の制度適用と強化

契約、協定制度による保全

斜面緑地の復活

公的機関等(県・市・景観形成市民団体)による緑地の復活

緑地沿いの規制・眺望の確保

建築物の高さ・デザイン規制

屋外広告物規制 広告塔や野立て看板などの規制

敷地 周囲の緑化・公共施設のポケットパーク化

バイパス周辺の緑化、切通し部分のフタかけ、陸橋部分の植栽

景観ポイントの整備

眺望地点・史跡等の整備

旧集落の屋敷林の保存、家並みの保存

河川レクリエーションゾーンづくり

河川公園づくり

護岸の改善



▲ 参考：斜面緑地を著しく損うバイパス(海老名市)
手前には集落の屋敷林が見える。

第3章 景観創造のための7つの課題

第1節 道 路

道路の役割と現状

道路が都市の景観論を展開するうえで、重要な位置付けをされるのは、公共空間であり、コントロールしやすいことが人が移動する空間で、その間に最も景観に対する視点場となること 街区パターンのガイドとなること などがあげられる。しかしながら日本の都市の道路は、古来からの農耕生活を中心とした道筋がそのまま現在でも生きており、幅員も狭く、都市間の連絡などもマクロ的に考えると不十分な道路が多い。そしてさまざまな利用がなされ、人や車のほかに、電線、水道、地下鉄など地下、地上部まで及んでいる。さらに失われた自然の代償として街路樹が植えられ、コミュニティの場としても位置づけられたりして整理されないまま利用されている。

道路の整備について、かつてワトキンス調査団が日本の道路の悪さを指摘したが、その当時は「量」の問題であり、それに答えるべく最近では、数字的には著しく水準が向上し、むしろ質の悪さが現在問題となっている。

神奈川県では比較的早期に道路整備に着手したため、その水準は高いが(表-1)、質の点では、早期ゆえに旧構^{*2}造令で建設されているため、今となっては各都市の道路は狭いの一語につきる。表通りには、大きな街路樹を植えるスペースもなく、また歩行者や自転車を安全に通す満足な歩道のスペースさえもないのである。さらに狭い裏通りにも車が入り込み、逆に多少でも幅の広い道路は、多くの交通量分担を強いられ、車の洪水で地域の分断さえ招いている。つまり、同一の道路上を性質の異なる交通が混在したまま利用しているためである。

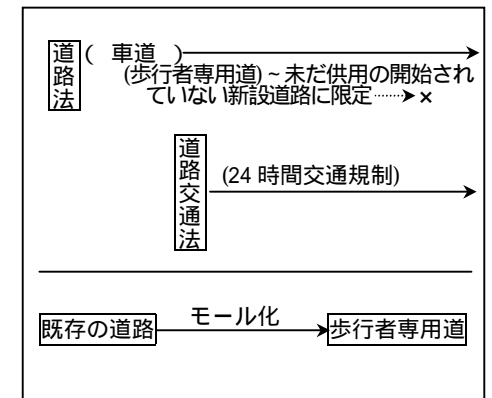
一方、伊勢佐木モールや各地のターミナル再開発などでは、この混在から、まず歩行者を分離しようとした試みがされてきている。

戦後、日本各地の商店街に急速に普及したアーケードに始まるモールへのきざしは、初期の歩道だけのものから、昭和四十年代の歩行者天国の実施になり道路全体を本格的に歩行者



▲ 伊勢佐木モール

モールの法的扱い



専用空間として位置付けるきっかけとなった。

やがて、旭川の買物公園、大阪市道頓堀モール、伊勢佐木モールと続くアーバンモールは、「安全で快適な、楽しく買物のできるスペース」を志向したものであり、同時に我々に、都市空間に「人間中心のまちづくり」への可能性を実践して見せてくれた。

道路整備の方向

道路に「人間中心の都市空間」を創出させ、失った機能の代替をいかにコントロールするかが今後の課題であるが、具体的には次のようになる。

(1) 歩行空間としての整備

道路を「人間中心」として位置付ける手段は、モールのほかに歩行者専用道、自転車専用道、緑道、ボンエルフ、広場などがあげられる。自動車を中心に考えられてきた道路から離れ、人が初めて自らの空間を感じ、景観を意識する場を数多く持つことで、市民生活の満足感とまちなみが相乗的に向上していく。また、こんな空間に、歴史あるまちなみとか一本の大木といった安定した親の代から存在し、丹念に人の手が加えられたものの配置は不可欠である。

(2) 総合交通体系の見直し

道路は点と点を結ぶものであるから、道路網の見直しは可能であり、現在の都市機能に合った交通体系を、根本的に洗い直す必要がある。そして、混在している交通に対し、その性格に対応した道路整備を進め、たとえば通過交通は市街地から排除するなど道路の機能分化を徹底することが必要である。

道路整備の課題

(1) 歩行者専用道の創出

この種の道路は、モール、自転車道などの道路法の扱いを受けるものと、緑道などの都市計画法及び区画整理法として取扱われるものがあるが、車輛の交通規制は両者とも、道路交通法が該当する。いずれにしても、都市内に両者をうまく使い分け、史跡歩道や通勤通学路、買物通りを創出する。これらの細かいネットには、視点場として道路自身の美しさや、隣接する建物の形態を整える意味でも景観上重要なものであるが、このこと以上に市民生活を豊かにし、丹念な仕上げや創造力の豊かさなどが、道路・建物にはね返ってくる。

(2) 般道路の整備

新設道路や拡幅できる道路は、歩行空間を広く、そして質を高く造ることは言うまでもないが、都市の中には昔ながらの家なみや、坂、曲り角など、強くその臭いを残すものが多々存在する。道路網を見直す際、その街の個性となる物をしっかりと確認し計画する。

交通配分を持たなければ、ほとんどの道路が、拡幅しなくとも、歩行空間の質を高めるスペースを持っている。

(3) 自動車専用道

都市から締め出された自動車は、都市の周囲を巡ることになる。この場合、地中式以外は、その騒音、排気ガスが問題となる。特に都市内を通過する場合は高架となり、都市の景観を一変させる。高架そのものを全否定しているわけではないが、その形態には細心の注意を払って設計することが必要である。騒音の問題から、3メートルを越す防音壁が無愛想に周囲を取り巻いているが、内部景観はともかく、外部からの高架橋のイメージが親無しとなっており、設計当初より、騒音対策を考慮した型式を採用して、全体の形態が親



▲ 団地内を走る道路に設けられた防音壁

▲ 緑豊かな街路は「七難かくす」
(横浜市中区本町通りの銀杏並木)

しみやすくまちのシンボルとなるものに移行させるべきである。このことは一般部についても同様である。

(4) 道路境界空間の共有化

かつて私達は、家の周囲にある道路境界空間をいかに捕え、何をしてきたか。明確な道路管理者などのいない時代に、そこはコミュニケーション等の公の場でありながら、生活の道具を置いたり、きれいに掃除をし草花を飾るなどの日常生活の場である私的空間、または公私中立的な空間を各戸が持っていた。

現在、道路境界が明確になり、その明確さが逆に自己の管理範囲意識を減退させ、一方公道という名のもとに、狭い路地などに堂々と通過車輛が入り込める時代となった。管理境界を明確にしていくことは、近代社会にとって重要なことであるが、一線を引いた立地所有境界により、そこに存在する緑や車輛などにも一線を引いた管理を行うことは、まさにふれあいの精神を否定する結果につながる。

そこで、沿道美観区域～AMENITY ZONE～の設立を提案したい。

本来、家の周囲にある道路空間の一部は、無論その家の主権があって当然であり、逆に道路景観という面からは、道路法44条にいう沿道区域に類する沿道美観区域を道路の交通に及ぼすべき危険(通行者の気分を害すような広告物、建築物)を防止する区域(空間)として定め、道路境界空間を一定項目に限り共有化する。

このような考え方は決して荒唐無稽なものではなく、実は歩道の(不法)占用や壁面後



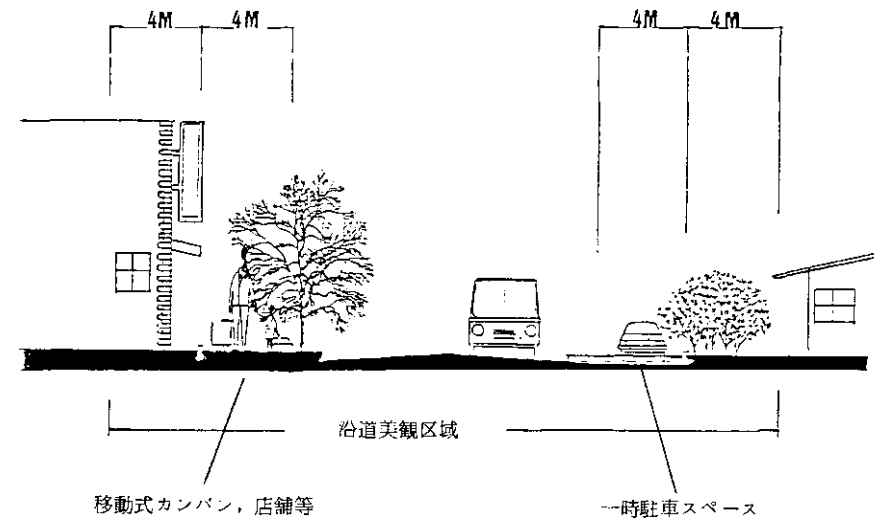
▲ 歩道にあふれ出し、不法占用している商品。しかし排除するだけでいいのか？

▲ 塀や壁を作らず、また生垣にもしていない例。やはり開放感がある。

退による公開空地などですでに部分的に実行しているのである。

沿道美観区域は景観形成地区に指定された道路について定め、図 - 1 に示す区域において沿道住民の道路空間における自主的活用と、景観行政の積極的整備をする戦略と考える。

図 - 1 沿道美観区域



商業地

	HARD	SOFT
①	高木のうち地下に没するもの以外のもの	植栽等の一定の整備費 建物、広告物の意匠意見とそれに対する一定の補助（負担金）
②	歩道面において、歩行者に影響のない限り移動可能な占有物の設置	通過車輛の制限 イベント類の積極的開催

住宅地

	HARD	SOFT
①	高木のうち地下に没するもの以外のもの	植栽等の一定の整備費 建物、広告物の意匠意見とそれに対する一定の補助（負担金）
②	小型車に限り、通過余地がある場合に限り駐車を認める	通過車輛の制限（制限大） イベント類の積極的開催

第2節 建築物

現代の土木・建築技術の進展にはめざましいものがある。昔は不可能と思われた建て方や場所でも、建築は可能になり、また金属・化学製品等バラエティに富んだ建築材料も増えて、特徴や個性のある建物も多くなってきている。しかし、豊富な材料と近代技術を駆使して建てられた建物なのに、冷たい感じを与える高層ビル群やけばけばしい落ち着きのない商業地、無秩序な雑然とした住宅地など、ゆとりやうるおい・美しさを感じさせる建築物景観は少ない。

建築物に係る法規制

建物は何の規制も受けずに勝手に建てられるわけではなく、すべて法の規制や行政指導を受けたうえで建てられている。直接建物に係る法律としては建築基準法がある。同法は「建築物の敷地、構造、設備及び用途に関する最低の基準を定めて、国民の生命、健康及び財産の保護を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする」とあるように、原則的に最低基準を満たせば建築は自由との立場に立っているが、都市計画区域内については都市計画法とリンクした形で一定区域内の建築物に集団的な規制を加えている。

表 - 1 は、建築物景観を市街地景観、住宅地景観及び自然景観(自然を活かした建築物景観)に類型化し、それぞれチェックポイントとなると思われる課題について現行法制度を規制の面から洗い出したものである。ただし用途混在などの問題は除外した。「市街地」とは概ね駅前・商店街・業務地区、「住宅地」とは主として低層住宅地域、「自然景観」とは農林地がかなり残存している地域を想定しているが、むろん厳密なものではなく、整理の都合上定めたにすぎない。

表 - 1 からわかるように、46 条から総合設計制度までの規制は、全国一律の最低基準が特定の目的についての規制であり、総合的な検討を必要とする景観の観点からはいずれも不十分である。また伝統的建造物群保存地区は古い街並みを維持するうえで効果はあるものの、「伝統的」と現状維持とから一般性がない。したがって有効性の高い美観地区、地区計画、風致地区及び建築協定について検討する。

美観地区は「市街地の美観を維持するため定める」(都市計画法第9条)が趣旨となって

おり、「伝・建」の一般版という感が強い。すでに美観が形成された地区を想定しているので、指定数は少なく全国で5市16地区にすぎない。しかしこれから創出するという場合でもある程度の既存建築物とイメージがあれば指定は可能であり、条例による地域特性に応じた規制が可能。看板等工作物についても対象に含まれるなどの点から景観の観点からの建築規制の本命として、積極的に活用すべきであろう。

風致地区は主として都市内の自然景観の保全について定めたものであるが、建築行為を全面禁止したわけではなく、高さ、建ぺい率、外壁後退、位置、意匠及び形態について制限を設けている。また自己所有地であっても大木の伐採についても許可制にしており、「林に囲まれた住宅景観」をかもし出すのに有効である。しかし、高さ、建ぺい率、外壁後退に緩和規定が多く、形態や意匠についても多くがマニュアルをもっていないので本来の効果を発揮しえていないのが現状である。

建築協定については第7節でふれるが、とりあえず全員の同意がネックになっている。持続性の保証がないなどの問題点を挙げておこう。

地区計画制度は景観という特定の目的のために設けられた制度ではないが、よりキメ細かい用途規制ができるなど、総合的な景観整備が可能。計画案策定は住民参加によることとしているが、住民の自主的協定である建築協定と異なり、大半の住民の合意が得られた段階で成立させることができ、また違反には罰則制度があるにより、最もすぐれた制度といえる。しかし(i)この長所である「総合的整備」の考え方から、景観のみを主題にした整備にはかえって適用しにくく、小回りがきかない(ii)美観地区は都市計画決定のみで指定できるが、地区計画では地権者(の大半)の合意がなければなかなか決定できないなどの運用上の問題点をかかえている。

表 1 建築物に係る法規制

課題		制度 建基法 46 条 による壁面 線指定	用途地域	高度地区 (都市計画 決定)	高度利用地区 (都市計画決定)	特定街区 (都市計画 決定)	建基法 59 条 の 2 による 総合設計制 度	美観地区 (条例)	地区計画 (条例)	建築協定 (自主的合意)	風致地区 (条例)	伝統的建造 物群保存地 区(文化財 保護法)
市 街 地 景 観	壁面線をそろえる											許可制 (原則として 現状維持)
	公開空地を設ける											
	高さ	そろえる				(容積率制限)						
		規制する				(^x 公開空地の 見返り)	(^x 公開空地の 見返り)	1	1			
	エンビツビルを なくす											
色彩・デザイン の調和								2				
住 宅 地 景 観	ゆとりの ある敷地 建ぺい率を 低く抑える	最小画地を 定める	(建ぺい率・容積 率制限の結果)									
	高さを規制する		(一種住専)									
	生垣・へいの調 和											
色彩・デザイン の調和								2				
自 然 景 観	建ぺい率を抑え る											
	高さを規制する		(一種住専)									
	色彩・デザイン の調和								2			

- 凡例 直接的規制で有効度高い 直接的規制で有効度やや低い 間接的規制 x 規制を緩和
 1 公開空地を設ける場合は高さ規制を緩和するので、美観地区と地区計画とでは「x」になることもある。
 2 建基法では色彩についての規定はないが、条例による規制を禁止したものは解されない。

公共建築物の役割

今までに述べてきたように、都市行政と建築行政の縦割りの弊害については地区計画制度の導入をもって、やっと一本のまちづくり体制に結びついてきたように思われるが、これら問題の多い建築物の中には当然のこととして公共建築物も含まれている。

第2章における県下各市のケーススタディの中にも(公共)建築物がとりあげられている。

ミニ開発や住工混在による住環境の悪化	座間
民間デベロッパーによる大規模開発	"
(公共)建築物の斜面緑地の分断や遮蔽	"
市の核づくり(公共施設の充実)	"
周囲の環境の不釣り合いな鉄道駅舎やプラットフォーム	小田原
商業ビルや公共建築物による景観(城=ランドマーク)阻害	"
古建築物の保存と新旧建築物の調和	藤沢
貯水槽等建築付属物の本体とのアンバランス	"
殺風景な駐車場・ガソリンスタンド	"
駅舎・公共施設等をシンボル建築物として創造	"

法を基に民間を指導している行政機関が行う公共事業は、事業のしやすさと、先導的役割を果たすことによって民間建築物を誘導できる可能性をもっている訳であり、より良い景観の創造に向っても公共建築物の果たす意義は大きい。

公共建築物といっても確かに国・県・市町村等主体はまちまちであり、同一機関の中でも建築目的によってセクションも異なっている。民間建築物に比べ建物用途も、庁舎・教育・福祉・衛生施設等々数えあげればきりのないくらい多く、複雑多岐にわたる住民要望の中で最小限の行政需要を満たすことすら困難な自治体も多い。小中学校のプレハブ校舎に代表されるように人口増加に悩まされている県下各自治体では、最低基準を確保するだけでも大変である。公共建築物の悩みについては、まちづくりの先進都市である横浜でも見受けられる。

公共建築物の特徴を掲げると、次のようなものがある。

もっとも地域とかかわり深く、住民の利用も多い 原則的に目的外使用を認めておらず、閉鎖的な面も感じられる 一定のスペースをもち、災害時の避難場所になりうる 通常施設は単一年度の中で建設される(設計から予算執行まで) 事業は通常入札制度

によって業者を決める 公共福祉優先の立場から、周囲の景観にそぐわない施設もある(一定面積の確保・地域的配分の必要性・市街化調整区域への立地等=民間建築物ほど規制を受けない)

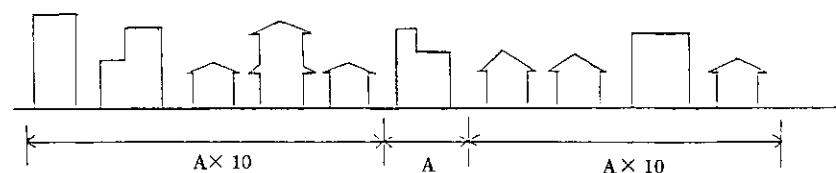
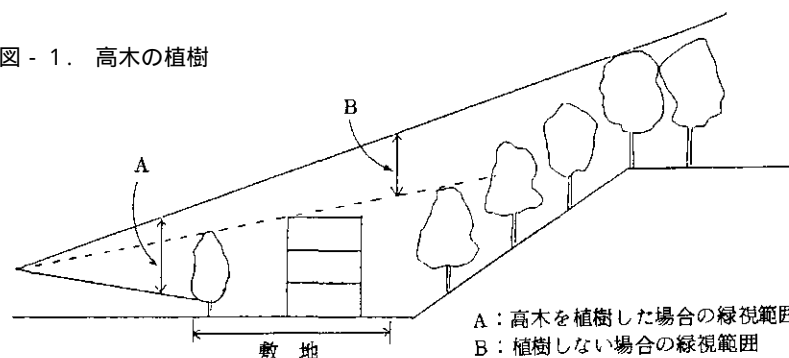
このような特徴をもつ公共建築物の景観上での課題には、どのようなことがあるのであろうか。景観の創造で配慮することは「落ちつき・なじみ・とけこみ・うるおい・親しみやすさ」等であるが、これらのことを踏まえて前述の問題点を含め修景(景観創造の手法)を考えてみる。

(1) 周囲の環境にとけこませ、まちなみの調和・落ちつきを保つために

スカイラインやランドマーク、斜面緑地等を阻害する高層建築物は、建物の半地下化、屋上給水施設等の屋内への収容および植樹等により遠景を確保する(図-1)。

立地計画・基本設計の段階で建築物単体の断面図だけでなく、少なくとも予定敷地の一方向について距離(左右)の10倍ぐらいの周囲について断面概要を描き、周囲に調和が可

▼ 図-1. 高木の植樹



▲ 図-2. 周囲の建築物との調和
A: 予定建築物の敷地

能かどうか、デザイン委員会等を設け検討する(図-2)。

(2) 親しみやすさとゆとりあるオープンスペース創出のために

業務内容のわかりやすく、統一のとれた案内板の設置や受付位置の考慮し、各フロア内での仕切りやドアを撤廃する。

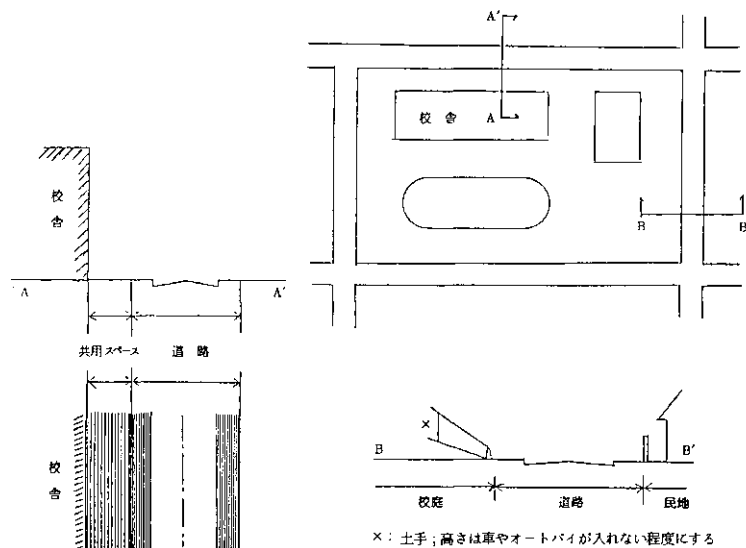
銀行・デパート等と比べ、市庁舎・行政センターなどでは、課の名前はわかってもどこでどんな仕事を担当しているのか非常にわかりにくく、閉めきりのドアも多く、窓口のカウンターも少なく、入りにくい。

防犯・防災設備の整っている建築物敷地の塀・外柵は原則的に撤去し、周囲になじませる(図-3.参照—学校の例)

都市部などで道路に接面せざるを得ない建築物については、1階部分を壁面後退させ路面とに段差を生じないオープンスペースを創出する。

建物への親しみ・安全性を考え、庁舎ホールの天井・壁・学校の廊下などに建築材料として木材を使用する。

図-3. オープンスペースの創出



(3) 地区のシンボル(ランドマーク)になりうるために

周囲との調和を考慮のうえ、意匠・形態・(色彩)等に工夫を加え建物に文化性をもたせるとともに、建物の前面に可能な限りオープンスペースを設け、建物を眺めたい、中に入りたいという気持ちを起こさせるデザインを検討する。

施設の規模・形状を考慮したうえで、接道する一画に必ずポケットパークを設け通行人が利用できるような配慮をする。

以上、述べてきたように公共建築物に与えられる使命は大きく、かつ責任は重いが、まず行政が率先して努力することで民間・住民のコンセンサスを得ることが大切である。そのためにも、予算の執行にあたっては議会の同意が必要なように、公共建築物の設置にあたっては、住民・行政で組織するデザイン委員会・景観審議会のような組織を是非とも各自自治体で設けることを望みたい。

建築景観の課題

建築物の景観を向上させるには、これまで検討した法規制や公共建築物のレベルアップといった手法のみで足りるわけではない。ここで建築景観の課題をまとめておこう。

第一に、最低基準としての規制的手法の創造である。前述のように建築基準法では用をなさないもので、条例による景観のための建築規制が必要となる。もちろん美観地区や地区計画などの考え方がベースとなるが、しかもこれらの限界を克服した、積極的かつ総合的な規定、すなわち道路や屋外広告物等も含めた規定とすべきである。

第二に、より積極的には、誘導的手法が要請される。相当細部に立入った、例えば街区ごとのデザイン・マニュアルを作成し、模型や修景図を用いて視覚的イメージを具体化させる必要がある。この時公共建築物や歴史的建築物等が中心的役割を果たすであろう。

第三に、個性ある建築景観創造は、市民自身のしごとであることから、マニュアル作成・規制の実施等にあたって十分な時間をかけて市民的合意を形成することである。このこと自体が景観に対する関心を呼び起こすことになる。

第3節 みどり

中景としての緑

神奈川の背骨ともいべき丹沢大山連峰は、登山・ハイキング等のレクリエーション機能はもとより、豊富な緑の資源として国定公園に指定されている。県内各地から望むことのできるこの連峰は、まさしく屋根としての面目躍如たるところで、遠景としての緑は神奈川の都市景観の大きな要素となっている。

これに対し、あちこちに散在する傾斜地に残る緑は、中景としての価値を有する。遠景としての丹沢大山連峰が確保されているところからも、中景としての斜面緑地を保全することが必要である。

しかし各地に残る斜面緑地については、今のところ、利用の困難さから手がつけられずにいる状態にすぎない。斜面緑地が比較的よく目につき、穏やかな景観を呈しているのは、ごく現実的・実地的な理由からであって、土木技術・建築技術の急速な革新は、これまで手をつけ得なかった自然の地形を変えることを容易にし、居住不能であった場所にも住むことを可能にしつつある。現在良好な景観を形成している斜面緑地も、いずれは消滅する危機にさらされている。

保全関係の法規制とその問題点

市街化区域内の緑地を保全する最も確実な方法は、土地を買収して公園にしてしまうことであるが、現在の高地価・財政難という環境のなかでは、広大な土地を一時に買収することは事実上できない。そこで民有地での開発行為を規制するという手法が必要となる。

緑地の保全に関する規制は、いわゆる逆線引を除くと、都市計画法による風致地区、開発許可制度、都市緑地保全法による緑地保全地区、首都圏近郊緑地保全法による近郊緑地保全区域、古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法による歴史的風土保存区域、都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律などがあるが、規制の実効性、地区指定の可能性（自治体レベルでできるか否か）、普遍性（一般的に適用できるか）を考えた場合、風致地区、緑地保全地区が検討の対象となる（表 - 1 参照）。

風致地区は、「都市の風致を維持するため」（都市計画法第9条）条例により定められる地区であるが、この「風致」とは「風景地、公開慰楽地、樹木の富める地、望眺地」などとされており、指定対象は広い。県内では海岸にからめた指定が多くなっている。建築行為や開発行為を原則的に禁止したのではなく、高さ制限（15m以下、特別地区は8m以下）や建ぺい率の上のせ制限、高木の保存などがおもな内容になっている。このため、緑豊かな

▼ 表 - 1 . 緑地保全関係の法規制

	適用範囲			主 体			保全及び整備の目的							規 制 行 為							通 補		土 地 の 買 取		財 政 借 地			
	都市計画区域		都市計画区域外	指定の主体	規制の主体	県所管部局	樹林	水辺地・水面	風致	文化財	公害災害	その他	規制方式	建築新築物増築物等	土地の形状の	変更の伐採	木竹の採探	水面の埋立	は干拓	採掘物の採取	その他	有	無	有	無	有	無	
	市街化区域	市街化調整区域																										届出制
都市計画法 風致地区 開発許可制度				知 事	知 事 (政令市長 知事(政令市長功))	都市部																						
都市緑地保全法 緑地保全地区				知 事	知 事 (政令市長)	都市部																						
近郊緑地保全法 近郊緑地保全地区 同特別保全地区				内 閣 総理大臣 知 事	知 事 (政令市長 知 事 (政令市長))	都市部																						
古都における歴史的風土の保存に関する特別措置法 歴史的風土保存区域 同特別保存地区				内 閣 総理大臣 知 事	知 事 知 事	都市部																						



▲ 斜面緑地破壊の例(1)

どんなところにも家は建つ

▲ 斜面緑地破壊の例(2)

傾斜の緩いところへ台地から家が
あふれ出している。

住宅地の形成には役立つとしても、緑地保全としてははなはだ不十分であり、時間が経過するにつれて緑地が減少することを防ぐことができない。

緑地保全地区は、このような風致地区の限界を超えるべく設けられたものだけに、規制内容は厳しくなっており、建築行為や開発行為は原則禁止としている。県内では大半が近郊緑地特別保全地区に重複指定され、単独指定は1カ所 1.1ha のみである。強い規制とひきかえに買取請求権を認めているが、評価額と時価ないし土地所有者の期待価額の乖離が著しく、土地所有者は指定を嫌っている。また行政側も買取予算の不足から指定拡大に二の足を踏んでいる。

賃貸借・協定による保全

以上は地区指定 開発規制という権力的な手法によるものであるが、借り上げ方式による民事的な手法も考えられる。つまり樹林地について賃貸借契約または協定を締結し、賃借料または助成金を支払うというものである。これは比較的少額な費用で広大な緑地を確保することができ、現に横浜市の「市民の森」や各地の保存樹林制度などで採用されている。しかしそもそも土地所有者が契約に応じなければ成立しえないし、「三保市民の森」で問題になったように、ある一定期間ごとに契約を更新しなければならず、持続性の点で大きな難がある。

緑地保全の戦略(1) 「収益」保障による指定拡大

さて、斜面緑地ないし稜線の緑を守るうえで最も強力な制度は緑地保全地区であるが、土地所有者は強い規制と買取時の低評価額とにより「所有していても転売による収益が期待できないばかりか、現在でも土地からの収益がないので一文のトクにもならない」という袋小路に追いこまれ、これが指定拡大のネックになっており、また所有者の管理意欲を減退させ指定地を荒れるに任せる原因となっている。

そこで、「売却利益はともかく、現状でなにがしかの収益があるので、このまま持ってもよい」という状態にすれば、反対する動機はかなり弱くなるはずである。山林等の所有者(とくに個人)は実際には資産価値が高くてもやみくもに売却することはなく、大量の資金需要が生じた時にやむなく売るのが現実だからである。現在緑地保全地区については、固定資産税の減額と自然保護奨励金交付が措置されているが、1haあたり固定資産税減額分が3,080円、奨励金が10,000円(いずれも年額)であり、まったく話にならない。

このような膠着状態を打開し、土地所有者に積極的な保全意欲を呼びおこすため、下草刈りなどキメ細かい管理を行うことを条件として、奨励金を農業収益程度の額に上げるか、最小限度の木竹の伐採や土地の開墾を許可し、シイタケやクリなどの観光農園やフィールド・アスレチックといった、樹林地の特性を活かした事業が営めるようにする などの方策が考えられよう。 の場合は相当大幅に奨励金を引上げることになるが、それでも買取するよりははるかに安上がりである。また借地方式に事実上かなり似通ってくる(権力的指定といえども所有者の意向を全く無視するわけにはいかない)が、この方が持続性がある。 の場合は「手つかずの緑地保全」からは明らかに後退するが、バラ線張りめぐらして立入れないようにしたり、粗大ゴミの捨て場になるよりははるかに望ましかろう。保全とは「放置」ではない。またこの規制緩和によって地区指定が格段に進展するとすれば、むしろプラスの評価を与えるべきであろう。いずれにせよ、緑地保全が「収益」を生み出すというシステムをつくるのが現行制度のもとでは最善の策であろう。

緑地保全の戦略(2) 諸手法の組み合わせ

座間市のケーススタディにおける斜面緑地をよく検討すると、斜面沿いに寺社がかなり多いの気がつく。むしろ寺社の所有地といってもよいであろう。そこでこうした緑地を核と

して、これに隣接する樹林地は積極的に緑地保全地区に指定する（その中でも特に重要な部分はやはり買収すべきである）。ただし必ずしも面として考える必要はなく、高々30～50m程度の「帯」として考えればよい。次にこの緑地保全地区の両側を（または包みこむように）風致地区に指定し、新增改築に際して5m以上の高木を必ず植樹するよう義務づける。この際面積よりも高さを重視し、かつ「帯」としての連続性を保つようにすることが大事である。緑化とあいまってこの「帯」の保全に力を集中すれば、中景・遠景としての稜線はかなり保たれると思われる。

市民緑政会議の提唱

緑の保全・創造には市民の参加を得るか否かが決定的に重要であるが、これには的確な情報提供と参加の場づくりが必要である。

「市民緑政会議」の提案は、この参加の場を恒常的な組織にしようというものであって、あらゆる緑の問題について討議 誰にでも公開し、傍聴、発言自由 行政施策に反映するような拘束力をもつ を原則とする、市民代表、学識経験者、行政から成る。この地区版としてすべての住民が参加しうよう自治会単位で地区会議を設けるとともに、数個の地区会議から成る地域会議を設置し、地域緑化の大きなポイントとなる工場・事業所の参加を得る。これらの会議は同時に緑の維持管理も自ら行い、また「緑の基金」の運用を担当する。

▼ みごとな生垣

これぐらいになると、もはや公共財といえるのでは。



近景としての緑の創造

(1) 緑の適マーク

もっとも身近な緑の創造ではまず民間宅地の緑化であるが、ブロック塀を生垣に変えるにあたって補助するなどの例がある。これ

を景観の点からさらに発展させ、地区会議を単位とした緑化コンクールを行い表彰制度を設ける。そして地区景観に寄与する植樹や生垣について“緑の適マーク”を付与し、固定



資産税の減免または相当額の助成措置を行う。 ▲ 海老名市の耕地部分の屋敷林 旧集落でも、手前の貸家にはほとんど緑がない。屋敷林と“庭”ではボリュームがやはり圧倒的に異なる。

(2) 屋敷林の復活

自宅の緑に加えてさらにその向う側にある程度のボリュームを持った緑があれば、より一層潤いを増すことであろう。そこで屋敷林の復活を提唱する。昔日の屋敷林の面影を模して地区をとり囲むような地域林を育成することとし、用地は共有地とする。このため低利融資、補助などを行い、用地の固定資産税は減免する。

公共建築物の緑化

公共建築物は地域のランドマークとなるもので住民の出入りも多いところからも、他の範となるべく良好な緑化対策を講じる必要がある。敷地内緑化を積極的に進める。前庭・裏庭を含めて敷地の開放性を保ち、ぶどう柵、藤柵、ベンチ等配しミニ公園化する。壁面については、つたやアイビー等をはわせる。窓辺にも鉢を並べ季節の草花を飾る。屋上にもプラントボックス等により植栽を工夫し屋上庭園とし開放する。建物の内部についても廊下や事務室、トイレにまで観葉植物等を豊富に配列し、外部との連続性を保つ。内外の植物の手入れは、住民との触れ合いを促進する意味も含めて、職員自らが行う。さらに緑化のための1%シス



テム（毎年、維持管理経費予算の1%を緑化に振り当てる）として制度化し、あらゆる公共建築物を緑化モデルとして変容させる。

景観指導業務

民間建築物の緑化対策については、建築確認制度と連携させることが望ましい。地区会議にて検討されたそれぞれの地域における方向づけを建築確認業務に併行して指導を行う。新築に際しての事前指導の方が事後の修正よりはるかに容易であり、地域景観の計画性のうえでも有益である。具体的には建築予定を地区会議に伝

▲ 壁面がほとんどツタで蔽われた建築物

え、緑の適合性の面からチェックを行う。なお地区会議における討議には、経緯その他の理解を深める意味でも建築主を当初から参加させるべきである。

各戸の庭における中低木、花卉、生け垣、その向こうを囲む地域林、点としての公園、線としての街路樹の連続性、中景としての丘陵緑地の存在、さらに遠景としての大山丹沢連峰と連坦していくことにより、神奈川の豊かな緑の眺めが創出されていくことになるであろう。

*1 相模原緑地保全地区内の例

$$44\text{円}/\text{m}^2 \times 1/2 \times \frac{1.4}{100} \times 10,000\text{m}^2 = 3,080\text{円}$$

評価格 減額率 税率

*2 仮りにある山林について、地価を10,000円/m²とし、奨励金を50倍にしたとすれば、

$$\text{買収価額} = 100\text{百万円}/\text{ha}$$

$$\text{奨励金} = 500\text{千円}/\text{ha}(\text{年間})$$

となり、200年間奨励金を支払い続けてようやく買収価額に達する。

第4節 河 川

河川の機能

河川と人間とのかかわりは古く、メソポタミア文明やインダス文明を持ち出すまでもなく人間の生活の場は河川のほとりに発達してきた。このかかわりは二面あり、一面は農業用水として、もう一面は生活用水として利用してきたわけであるが、同時に治水の歴史でもあった。

しかしここ1世紀あまりの都市の急激な発展は、このような関係を一挙に変革してしまった。すなわち、まず上水道の普及により都市内において生活用水を河川から取り入れることがなくなり、生活用水との関連が断ち切られた。そして農業の衰退により農業用水との関連が断ち切られた。これに取って替った機能が、排水路としての機能と工業用水としての機能である。この変化によって、水質の維持や自然生態系への配慮が閑却され、治水のみを考えた改修や「高度利用」の名による暗渠化が進み、ますます都市生活から河川は遠ざかっていったのである。こうした状況は次のようなイタチゴッコや悪循環を生み出している。たとえば、治水対策を進めても、中上流域での宅地開発が進んで保水容量が小さくなり、わずかの雨でも計画流量を上回って溢水してしまったり、流量増大のため護岸を垂直に近く改修し、転落防止のため金網等を設け、そのことによって河川の水質に対する無関心を増大させたりする等である。

だがこうした河川の機能のとらえ方にもようやく最近反省の目が向けられるようになってきた。コンクリート建築物など人工物に囲まれた都市にあって、緑と同様水辺は貴重な自然的要素であることが認識されてきたのである。水辺がうるおいやすらぎなどメンタルな効果を与えるだけでなく、動植物の棲息や都市の微気象にも大きな影響をもっていることが明らかにされている。それは親水性の復権ともいうべき動きである。

親水性の復権

親水性をとりもどす試みは、人工のせせらぎを設けるなど、すでに実行されているし、「川にサケを呼びもどす運動」などもこの一つと考えられる。この親水性の内容を整理

すれば次のようになる。

視覚的效果 - 水や水辺空間を目で見、肌で感じる心理的やすらぎを与える効果である。

公園・緑地としての効用 - 河川の線的な広がりを利用し、都市公園や街路樹と結びつけることによって緑の軸線に組みこみ、市民が自由に利用できる憩いの場としての意義をもたせる。

多目的なレクリエーションの場としての効用 - ボートや魚釣り、水泳等のほか、河川管理用通路や堤防敷等を利用した自然の散策路、サイクリングロード、マラソンコース、花火会場、サンクチュアリ等自然観察の場などが考えられる。

河川景観整備の課題

第一の課題は、都市内に残る農業水路や準用河川、湧水等の保全である。これらは都市的土地利用が進むにつれて汚濁がひどくなり、用途を廃止して埋立てられたり、暗渠化されることが多くなっているが、一般の河川より身近にある水辺という点で存在意義は大きい。

▶ 引地川の親水護岸

上空の鯉のぼりがほほえましい

▼ 湧水地から引いた水路（座間市）

洗濯に用いた形跡がある



埋立てて緑道にする場合も多いが、一度埋立てたり暗渠にしたものを回復するのは大変困難なので、安易に埋立てたりせず積極的に再生させる方策を講ずべきである。

第二の課題は、河川改修にあたって、河原に下りられるように配慮することである。最近の河川改修では最大限に流量を確保するため、直立に近い護岸壁を採用しているが、これが河川から人を遠ざける最大の原因になっている。とはいえ流量を犠牲にすることはできないので、ところどころに河原に降りられるよう階段やスロープを設けることが必要である。

第三の課題は、河川の緑化である。水辺には本来草木が生えているのが自然だが、コンクリート護岸の普及により中小河川などではほとんど生える余地がなくなっている。また堤防等に余地のある場合でも植物の植栽は1m以下のものに制限されているので、人工施設に近くなってしまっている。そこで、護岸又は堤防の維持に支障がない限り原則として必ず低木を植栽することとし、また護岸はできるだけ自然石を用い、ツタ等が生育しやすいように配慮すべきであろう。

第四の課題は、河川空間の確保である。河川の都市景観に果たす役割は、単に水面を提供することにあるのではなく、空間ないし空地を確保するという意味もある。しかしこうした空間も、両側にびっしりと建築物が建ち並んでは効果が半減してしまうし、防災上も十分な機能を果せない。県内では多摩川や相模川など一部の大きな河川は、そもそも河川敷の幅が広いのに、緑地や市街化調整区域となっているが、中小の都市河川ではこのような余地がな

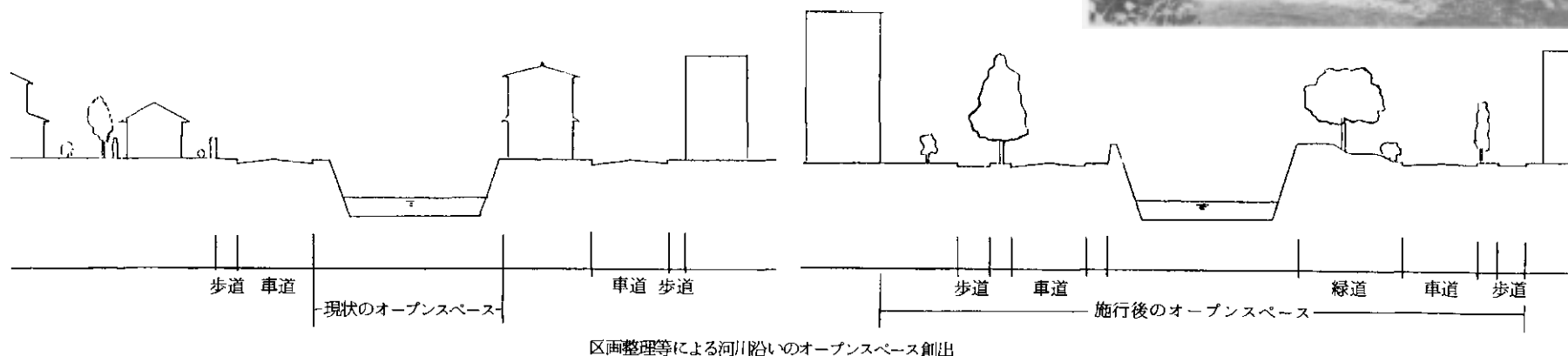
くなっている。そこで沿岸の低層住宅を区画整理などによって中層化し、治水対策と景観対策をかねて両岸にオープンスペースを創出するなどの手法が考えられる。

第五の課題は、水質の浄化である。これには下水道の普及や廃水処理施設の整備などが不可欠であるが、ゴミの不法投棄による汚濁も激しい。「河川美化デー」などにより周辺住民の自発性を引出す対策を強める必要がある。

第六の課題は、生物の保護と育成である。河川に棲息している生物は数限りなく多いが、河川の汚染や護岸の改修により、その棲息環境は著しく悪化している。流水機能を妨げない限り浅瀬や深みもたせるとか、魚巣ブロックを置く等の配慮が必要である。また河川敷には自然緑地として雑草地や湿地を極力残すとともに、水鳥や野鳥等呼び戻す施設を設けたり、



▶ “あひるの里”
(厚木市新玉川)
あひるが住みついた
ために護岸を改修



動物を放し飼いにするなどの措置も有効であろう。

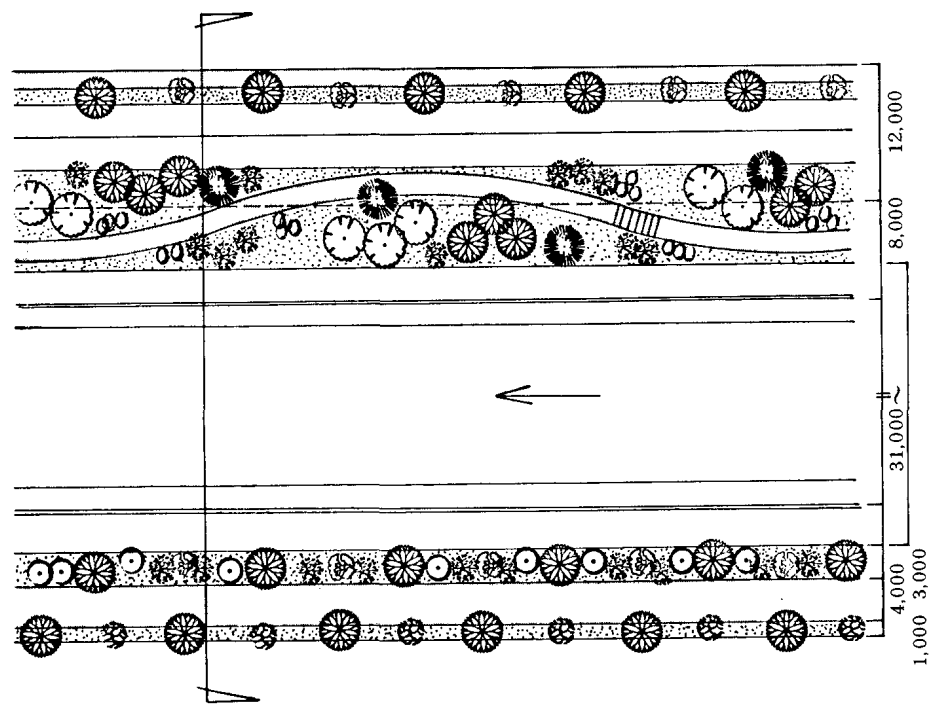
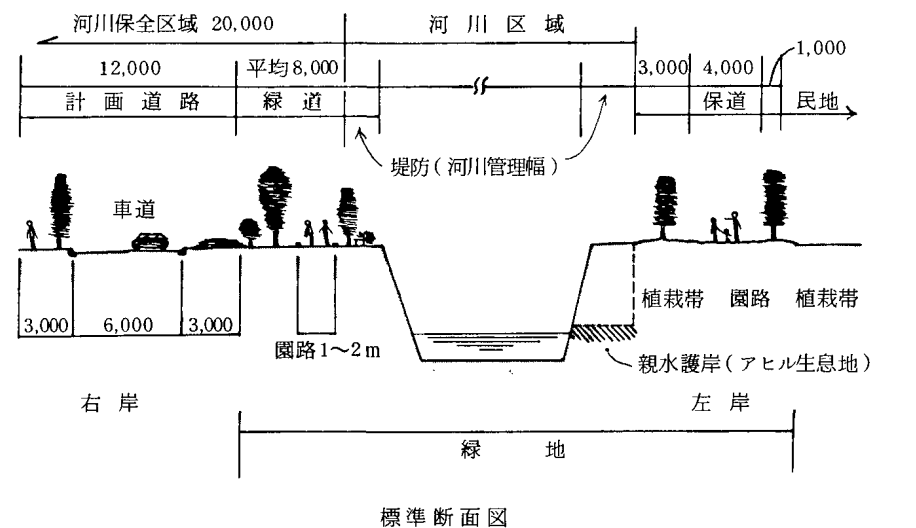
第七の課題は、橋等のデザイン化である。橋は河川によって分断された地域と地域を結ぶ重要な施設であり、数多くの文学作品に登場するように地域のシンボルとなるべきものである。機能・安全性一点張りの設計から脱皮し、地域性を生かした橋の個性化、シンボル化を図る。橋桁や橋柱、高欄、親柱、路面仕上げ等地域の風土、歴史や周辺の景観に調和するよう設計するほか、橋上から河川や周囲の景観を眺めるといった視点を重視し、広場的な役割を持たせるよう、アルコーブの設置、植栽や各種ストリートファニチャーの設置が考えられる。また無造作に河川の上空を横断している給排水管等はできるだけ橋の下を通すようにし、やむを得ない場合は目立たない色彩を用いる等調和を考える。

河川景観整備のモデルケース

右図は、藤沢市を流れる引地川のケースであるが、河川事業と都市計画緑地及び都市計画道路事業を同時に施行したものである。

断面図のように、都市計画道路幅員12mのうち半分の6mを車道とし、残り6mのうち3mを民地側に配してグリーンベルトつきの歩道としている。さらに残りの3mは都市計画緑地と合せた遊歩道とし、緑地帯の中を蛇行させ、ところどころに休憩施設等を配したものである。また護岸の数ヶ所にはアヒルの小屋や、市民が気軽に水に親しむことができるよう親水護岸を設置している。

このように、緑道や親水護岸等の親水施設については、河川事業単独で考えるのではなく、これに関連する緑地、道路、公園等を総合的にとらえ、事業を組合せることが必要であろう。



第5節 サイン類 - 屋外広告物を中心として -

都市の外部空間には、様々な「情報」が満ちあふれている。広義に解釈すれば、建築物や道路その他の構造物、あるいは水や緑等、都市を構成するすべての視覚的要素が、都市空間における情報であると言える。一方、ここで扱う「サイン類」とは、狭義の情報であって、「主として文字・図画等の具象的表現により、一定の内容を公衆に告知する目的で、常時または一定の期間継続して、構造物等に定着して表示されるもの」のことを指すものとする。

このようなサイン類は、建築物や道路等のいわば固定的骨格的構造物に対して、これらに付随して二次的に設置される場合が多く、流動性や多様性もあって、いわば都市の装飾の一部のような性質を持っている。しかし、場合によっては、単に装飾的付属物にとどまらず、他の骨格的構造物を圧倒してしまうことさえある。したがって、都市景観を総合的に整備するという観点からすると、サイン類を単独で考えると同時に、その周囲で、いわばサイン類の「背景」となっている構造物とも一体で検討する必要があると考えられる。

サイン類の現状

都市デザインの演出要素という点からみると、サイン類は、情報系の「アーバン・ファニチュア^{*1}」とほぼ一致し、その概要は、おおむね表-1のとおりである。

第2章のケース・スタディにおいて提示されたサイン類関係の検討課題をまとめると、表-2のとおりとなる。これからもわかるように、サイン類の中で特に多くの課題を抱えているのは、商業系のサイン、すなわち「屋外広告物」であると言える。

屋外広告物法は、「美観風致を維持し、及び公衆に対する危害を防止するために、屋外広告物の表示の場所及び方法並びに屋外広告物を掲出する物件の設置及び維持について、必要な規制の基準を定めること（同法第1条）」を目的とした法律で、美観に関する数少ない法律の一つと言える。同法第2条第1項によれば、屋外広告物とは、「常時又は一定の期間継続して屋外で公衆に表示されるものであって、看板、立看板、はり紙及びはり札並びに広告塔、広告板、建物その他の工作物に掲出され、又は表示されたもの並びにこれらに類するもの」と定義されている。具体的な規制の内容については、同法第3条以下の規定に基づ

▼表 1 サイン類の概要

分 類 ・ 実 例		主な設置者	関係法令
商業系	屋外広告物 看板・立看板・はり紙・はり札・広告塔・広告板・ポスター・アドバルーン・ネオンサイン・のぼり	民間企業、商店街	屋外広告物法、屋外広告物条例
政治系	選挙ポスター類 ポスター・立札・ちょうちん・看板	公職の候補者 政治団体等	公職選挙法
交通系	交通標識 <ul style="list-style-type: none"> 道路標識 <ul style="list-style-type: none"> 案内標識 警戒 " 規制 " 指示 " 補助標識 	道路管理者、公安委員会	道路法、道路交通法 道路標識、区画線及び道路標示に関する命令
	区画線 道路標示 <ul style="list-style-type: none"> 規制表示 指示 " 		
	交通機関等の標識類 バス停留所、タクシー乗り場、鉄道駅、駐車場、自転車駐輪場	各交通機関 市町村	
案内系	案内図 観光案内図、店舗案内図、住居表示案内図、公共機関等案内図	市町村、観光協会、商店会 公共機関	
	案内標識類 公共機関・公的施設等の案内標識 団地標識	各公共機関	
	住居表示の表示板	市町村	住居表示に関する法律街区方式による住居表示の実施基準
	消火栓の標識、防火水そうの標識	消防署	消防法
説明系	掲示板、公報板	公共機関	
	名所・旧跡等の説明板 <ul style="list-style-type: none"> 工事等の説明表示（法令により表示を義務づけられたもの） 建築確認の表示、建設業許可の表示、道路占用・使用の表示、道路工事等の立看板、都市計画事業等の説明板、開発許可の表示 	教育委員会 自治体 工事施工者、事業施行者	建築基準法、建設業法、道路法、都市計画法
その他	電光掲示板、騒音表示板、大気汚染表示板、時計		

▼ 表 - 2 ケーススタディにおけるサイン類の検討課題

地区 項目	藤 沢	小 田 原	座 間
(1) 歩いて 見る	歩道から建築のファサードを見せるため、張出し看板を禁止し、外壁にはりつけさせ、建築に調和したデザインとする。	歩行ルート of 標識類を、わかりやすく、親しみやすいものとする。商店街に活気を持たせるため、広告物の過度の規制は行わない。	散策ルートにおける案内表示を統一的なデザインとする。グリーンベルト、散策ルートとその周辺の広告物規制を強化する。
(2) 止まっ て見る	駅前広場において、看板を集中掲示方式とする。	史跡等における案内板、説明文等の表示板のデザインを配慮する。	
(3) 遠くを 眺める		城からの眺望を阻害する駅周辺の屋上広告を規制する。	斜面緑地の眺望を阻害する広告物類を規制する。
(4) その他	モールにおいて、協定により、広告物を規制する。		



▲ 看板の“はんらん”が活気を呈している
(横浜市中区、中華街)



▲ 広告に壁面を占領された感のあるビル
(横浜市中区)

き、都道府県または政令指定都市が、条例で定めるところにより、規制することができる。神奈川県(横浜、川崎両市を除く。以下同じ。)の場合、屋外広告物規制の概要は、表 - 3 のようになっている。

以上のような屋外広告物規制の現状と問題点をまとめると、下記のとおりとなる。

本県の場合、各土木事務所ですべて許可申請の審査をし、年間約4千件(昭和56年度実績)^{*2}の許可を与えており、許可の基準に適合しないもの、いわば不許可となるものは受理しないことになっている。逆に、基準に適合するものは自動的に許可されることになり、それ以上の美観風致の向上のための指導は、特になされてはいない。^{*3}

許可を要する広告物のうち、基準に適合しているが許可を受けていないものもあり、すべてに許可申請を強制すれば、審査の事務量は莫大なものとなり、現行の規制システムには、その辺の点で限界があると考えられる。

違反広告物については、本県の場合、各土木事務所が市町村の協力も得て、年5回の除去運動を展開し、約2万3千件(昭和56年度実績)^{*4}のはり札、立看板等を除去しているが、それ以外の広告物は、取締りの対象になってはいない。^{*5}

規制の中心とも言える許可の基準については、各公共団体が、条例に基づく規則によって具体的に定めているが、京都市等で比較的詳細な規則を設けてはいるものの、いずれも色彩、意匠等の詳細な基準にはなっておらず、主として形状、寸法、位置等の最低基準を示しているにすぎない。

上記の基準は、個々の広告物について単独で適用されるものがほとんどであり、“群としての広告物”を集团的に規制する基準とはなりえていない。^{*6}

規制の対象となる地域の種類によって、その基準の内容も異なっているが、その地域区分は、一般的でかなり広範囲であり、しかもその種類も多くないため、具体的な地区ごとの景観の特色に応じたきめ細かい規制を行うまでには至っていない。

屋外広告物法第11条に「都道府県知事の事務の一部を市町村長に委任することができる」とされている。本来屋外広告物規制はきわめて地域的な事務であって、市町村の事務に適しており、^{*7}市町村が主体となるべきであるにもかかわらず、法令上も実際上も、都道府県が主体となっている。しかし本県の場合、いわゆる権限委譲の対象事務になってはいるが、市町村側では、受取る意向が乏しいようである。^{*8}

サイン類の整備課題

上述のような、屋外広告物を中心としたサイン類の現状と問題点を踏まえて、その規制はどうあるべきか、それらをいかに整備すべきかといった、都市景観上の課題を挙げると、以

▼ 表 - 3 神奈川県屋外広告物条例の概要

項 目	内 容	備 考
知事の許可を要する地域又は場所(2条1項)	(1)国立公園及び国定公園の区域、(2)歴史的風土保存区域、(3)近郊緑地保全区域、(4)用途地域及び風致地区、(5)県立自然公園の区域、(6)自然環境保全地域、(7)道路(高速自動車国道、一般国道及び都道府県道)、鉄道及び軌道の線路用地、(8)知事の指定する河川及び湖沼(相模湖、津久井湖)	(1)~(6)、(8)は、その周辺500m以内、(7)はその両側500m以内の地域を含む。
広告物の表示等が禁止されている地域又は場所(3条1項)	(1)国指定の重要文化財(建造物の敷地)、(2)(特別)史跡名勝天然記念物に指定され、又は仮指定された地域、(3)県・市町村指定の文化財(地域、場所、建造物の敷地)(4)保安林、(5)自然公園の第一種特別地域・特別保護区、(6)歴史的風土特別保存地区、(7)近郊緑地特別保全地区、(8)風致地区の特別地区、(9)古墳、墓地、火葬場又は葬祭場、(10)東名高速道路、中央高速道路、東海道新幹線とその両側500m以内の地域、(11)国・県管理の河川区域(芦ノ湖、相模湖、津久井湖、丹沢湖を含む)、江ノ島、城ヶ島、海岸線から100m以内の区域、海岸保全区域	(1)、(3)は、その周辺50m以内の地域を含む。 (10)、(11)は知事の指定(告示)。
広告物の表示等が禁止されている物件(3条2項)	(1)橋りょう(ガード類を含む。)高架構造物、トンネル、信号機、道路の分離帯及び防護柵、道路標識、(2)街路樹、路傍樹、(3)郵便ポスト、電話ボックス、(4)銅像、神仏像、記念碑の類	石垣その他これに類する物件に広告物を直接表示してはならない(3条3項)。
一般的な禁止の基準(4、5条)	形状、面積、色彩、意匠その他表示の方法又は設置の位置等が著しく美観風致を害するおそれのあるもの。公衆に対し危害を及ぼすおそれのあるもの。	
2、3、7条の適用除外(6条1項)	(1)他の法令で表示等を義務づけられ又は容認されたもの(建築確認の表示、選挙ポスター等)、(2)案内図その他公衆の利便に供するもの(公共機関の広報板、掲示板、案内・説明板等)、(3)看板、標札の類 商店や事業所がその敷地内に所在、名称、営業内容等を表示するもの、自己の管理する土地又は物件に管理者の名称等を表示するもの、(4)祭典用その他慣例上使用されるもの、(5)一時的又は仮設的なもの	(3)の表示面積の合計は、原則として、は10㎡以下、は1㎡以下。
2条の適用除外(6条2項)	(1)営利を目的としない貼紙、貼札の類(政治団体等の宣伝、非営利団体の会合案内等)、(2)公共団体、公益法人等による公益上必要なもの(寺社の案内板等)	
規格・許可の基準(7条、規則4条、別表1~3)	許可を要する地域を第一種から第四種までの規制地域に区分し、建築物の壁面を利用するもの、建築物から突出するもの、広告塔・広告板について、各地域別の表示面積、高さその他の規格を設けている。また、それ以外の広告物として、電柱・街灯柱を利用するもの、電車、自動車等の外面を利用するもの、広告塔・広告板に類するもの(アーケード、アーチ、立看板、アドバルーン、案内板等)、標識柱を利用するものについては、地域に関係なく規格を設けている。	
助成(8条1項)	知事は、広告物等が美観風致の向上に資すると認めるときは、2、3、7条の適用を除外できる。	希望者の願い出による(8条2項)。

下のとおりとなる。

- 規制から誘導、創造へ** 現行の屋外広告物規制の制度は、法律や条例に適合していれば、広告物の表示または広告物を掲出する物件の設置が自動的に認められ、法律や条例に違反しないように規制するというしくみになっている。そこで、美しい街並みを創造するためには、単に規制するだけにとどまらず、行政側としても高い識見をもって、望ましい広告物が掲出されるように積極的に誘導するための施策(指導要綱の制定、広告物のデザインコンクールの実施、優良広告物への助成、市民・企業・広告業者・行政担当者の育成等)を講じる必要がある⁹。
- 単体規制から集団規制へ** 単に個々の広告物を規制するだけでは、街並み全体としての景観の整備とはなりえないので、一定の地区、街区、あるいは街路の一定区間ごとに、広告物の質および量を規制し、または誘導すべきである(表-2(1)参照)。
- 近景規制から遠景規制へ** 広告物単体についての規制は、主として近景の範囲内でその広告物の良否を判断するものと言えるが、屋上の広告塔や巨大な広告物は、良好な眺望を阻害する場合がある。そこで、広告物を遠景の中でも位置づけ、一定の地点からの眺望を阻害しないように広告物の質および量を規制し、または誘導すべきである(表-2、(3)参照)。
- 広域的画一的な規制から地区ごとの個性的な規制へ** そのまち、その地区の特色ある景観を創造するためには、現行のようにかなり広域的で画一的な基準による広告物の規制を改め、その地区独自の個性ある街並みに調和した広告物となるように規制し、または誘導しなければならない。したがって、1で述べた指導要綱等も、2に言う集団規制の手法を含めて、地区ごとのきめ細かなデザインガイドといったものにする必要がある。同時に規制の主体も、市町村が中心となるべきである。
- 自動車の目から歩行者の目へ** 屋外広告物の大半は、高速で走る自動車からも目立つように華美で巨大につくられているが、モールや散策ルート等においては、歩行者が見て美しいと感じ、親しみを持てる広告物となるように規制し、または誘導し、ヒューマンスケールにのっとった快適な歩行空間づくりをめざすべきである(表-2、(2)参照)^{*10}。
- 法令から協定へ、行政から市民委員会へ** 建築物については、法令に基づく行政による規制の制度の他に、市民自らがお互いに協定して良好な市街地を維持、増進するための

「建築協定」の制度があるが、広告物についても、美しい街並みをまもり、育て、つくり出すために、市民、とりわけ民間企業や商店等が自主的に協定を結び、広告物を規制する「屋外広告物協定」を制度化する必要がある。さらに、建築物に限らず、街並み全体についての「都市景観協定」として総合化することも考えられる。一方、1で述べた市民等の育成策によりその意識を高めた上で、市民の代表による「都市景観市民委員会」を設置し、行政と一体となった景観整備の施策を実行し、特に広告物については、その中に「屋外広告物審査部会」を設け、市民の意見を反映した規制をすべきである（表 - 2、(4)参照）。

7 地区景観総合デザインガイドづくり 屋外広告物以外のサイン類については、主として公的機関が設置するため、民間企業や商店等の掲出する広告物に比べて、景観上のデザインの配慮がなされる余地はあるが、それらがバラバラでなく一体となって良好な景観が創造されるためには、4で述べたデザインガイドを前進させて、建築物や道路等の諸要素をも含めた総合的な、いわば「地区景観総合デザインガイド」を、6で述べた市民委員会を中心となってつくっていくべきである。

< 註・参考文献 >

- *1 ストリートファニチュアとほぼ同義だが、道路に限らず、公園や広場等にも設置されるもの（都市デザイン研究会『都市デザイン - 理論と方法』学芸出版社、1981年、P.177）。
- *2 神奈川県都市部都市計画課資料による。
- *3 神奈川県都市部都市計画課よりのヒアリングによる。
- *4 *2 に同じ。
- *5 *3 に同じ。
- *6 「京都市屋外広告物条例第4条第2項の基準を定める規則」においても、その第1条第4号で、一般基準として、「他の広告物と隣接し合い、乱雑となるもの」が、「美観風致を害するおそれ」のあるものとされている程度である。
- *7 神奈川県土木部計画課編『屋外広告物条例の解説』神奈川県広告美術協会、1981年、P.105。
- *8 *3 に同じ。
- *9 前掲書*7のP.104。
- *10 芦原義信氏は、主として歩行者から見た街並みについて、西欧では、建築そのもの（これを建築の「第一次輪郭線」と呼ぶ。）が街並みを決定しているのに対し、わが国の商店街等では、そで看板のような建築の外壁から突出しているものが非常に多く、これらの突出物や一時的な付加物（これを建築の「第二次輪郭線」と呼ぶ。）が街並みを決定していると指摘し、街並みを美しく、その印象を豊かにするために、第一次輪郭線を遮蔽する第二次輪郭線、特にそで看板を極力制限することを提言している（芦原義信『街並みの美学』岩波書店、1979年、P.106～124）。

第6節 電柱・電線類

ふだんにげなく歩いている街並みを「きれいだ」と感じさせない大きな要因に、電柱・電線類がある。この電柱・電線類は、私たちの住む地上と空との間を寸断するばかりでなく、せっかくの美しい建物や自然の景観を台無しにしてしまっており、都市景観を論ずるうえで避けることのできない負のファクターである。欧米の美しい街並みをみると、建物それ自体の美しさもさることながら、まず電柱・電線の類をみかけないことにまず気づくであろう。

またハシゴ車による救助活動や建築工事にとって電柱・電線は大変邪魔であり、防災上も好ましくない。

電柱・電線類のあり方についての規定は、電気事業法で特別高圧電線路の架空配線を市街地等で制限しているほかは、道路法施行令第11条で道路占用として定められている。この道路占用は許可基準を満たせば許可しなければならないとされており、こうした事情のもとでは、いくら美しい建築物をふやしてもクモの巣を張りめぐらしたう^{*1}とうしい街並みになってしまうのも当然である。

したがって景観創造の観点からは、当然のことながら電柱・電線類はあってはならない（つまり隠す）のが第一原則である。しかしこれには費用負担の問題があり、直ちに実行するのはむずかしい。よって止むを得ない場合は、カモフラージュするということが第二の原則とならねばならない。

共同溝の建設

同じ供給施設であっても水道やガス管は地中に埋められているのであるから、電柱・電線をこれらと一緒に埋めて隠してしまえばどうかという思いは誰もが考えつくであろう。

共同溝はこれにこたえるものであり、都市景観の向上にとどまらず、都市の防災機能の向上にも寄与するなどすぐれた施設といえる。共同溝の建設については、国や地方公共団体の補助（または負担）等について定めた「共同溝の整備等に関する特別措置法」（以下「共同溝法」という）が制定され、これによって建設が急進展した。神奈川県内では、横浜市と川崎市の国道の一部で延長計6.7km整備されている（昭和57年4月1日現在）。

この共同溝法では、共同溝（幹線共同溝及び供給管共同溝）が道路付属物として法的に位



▲ 電線・電柱のない街並み（横浜市戸塚区）

置づけられ、「2以上の公益物件を収容するため道路管理者が道路の地下に設ける施設」と定義されており、建設費及び管理費は道路管理者と共同溝占用者とが負担することとなっている（道路管理者が地方公共団体の場合は、国は補助することができる）。

この共同溝法は画期的なものといえるが、問題がないわけではない。

第一に、まず目的が「特定の道路について、路面の掘さくを伴う地下の占用の制限と相まって共同溝の整備を行なうことにより、道路の構造の保全と円滑な道路交通の確保を図る」となっているように、諸供給施設の工事による道路の損傷や交通渋滞を避けることが趣旨であり、景観整備の観点からの設置は想定していないことである。つまり掘返し防止の結果として電柱・電線類が埋設されたにすぎない。また人口密度が高く、しかも電気・ガス・水道などの需要増が見込まれ、将来何回も路面を掘り返すことが予測される道路に限られることから、大都市の幹線道路しか対象にならないのである。しかし最近のアメニティ論議や、道路を歩行者の手にとりもどす主張などにより、景観整備も目的に入れるべきだとの指摘も関係方面からなされている。

第二の問題は、「2以上の公益事業者の公益物件」とあるように、たとえば電話ケーブルのみのための設置は認められておらず、単なる電線の地下埋設だけではほとんど適用できないことである。もっとも建設コストが非常に高つくので、投資の効率性を考えれば止むを

得ない面もある。

第三の問題は、公益事業者の参加希望があった場合のみ共同溝整備道路に指定できることとなっており、もし道路管理者が共同溝建設の意向をもっていても、2以上の公益事業者の参加がなければ、どんなに掘り返しが行われようと交通が渋滞しようと建設できないのである。

第四の問題は、共同溝整備道路に指定した場合、第4条により車道の部分の地下の占有は原則として認めないことになっており、2以上の公益事業者の希望があればその道路を占有する他の公益事業者も事実上参加せざるを得なくなるようになっていく。しかし歩道部分に設置される供給管共同溝については、他の公益事業者の道路占有を禁止しておらず、また通常電線類は歩道部分に設置されるので、結局電線と電話ケーブルについては、共同溝に参加せずに道路（歩道部分）占有する途がひらけてしまっている。

第五の問題として、共同溝建設がなお十分には進まない、最も大きな理由であるが、建設費負担の問題が挙げられる。特に電柱・電線については、架空配線と比べ共同溝の建設コスト（推定投資額方式による公益事業者負担分）は約5～10倍に、また管理コストも道路占有料に比べ2～3倍にのぼるといわれており、共同溝参加への動機は他に比べ層弱くなっている。

第六の問題として、一般的に共同溝は想像以上に大規模なものであり、幹線共同溝（直接沿道地域のサービスを目的としないメインケーブルやメインパイプが埋設されている）などは地下鉄なみのスペースが必要となる。これだけの車道幅をもち、また地下鉄や地下道路施設を避けなければならないという条件を備えた道路というだけでもかなり限定されてくる。

以上のように、共同溝はすぐれた施設でありながら設置箇所が限定され、また肝心の電気事業者や電々公社にとっては参加のメリットが少ないなどの点で景観整備上部分的な役割しか果たせないのである。

*2

共同溝以外の地下埋設

共同溝法による共同溝が以上のような限界をもつとすれば、電線類を単独で地下埋設することが当然考えられる。これは道路占有の許可基準さえ満たしていればよいわけだから、いわば公益事業者が自由に設置できるものである。共同溝指定道路でない道路で電柱・電線が

見当らなければ、この形で地中化しているとみてよい。

この場合の問題は、第一に、一般需要家の変動が激しい地域や予測がつかない地域（たとえば敷地の細分割が多いところやスプロール地域など）では、その都度工事することになるので施工しにくく、再開発地区や大規模開発地区に限定される傾向があることである。しかし第二に、より本質的にはやはり費用負担の問題に尽きる。つまり地下埋設には相当コストがかかるわけであるが、景観を阻害している電線はほとんどが引込線のものであり、通常この費用は需要家負担となっているので、結局一般需要家が地下埋設の費用を負担しなければならなくなってくる。

この経費負担の考え方については、さしあたり一般需要家、公益事業者、行政のうちいずれかが単独で負担する、三者あるいは二者が分担するの選択肢が考えられる。このうち、公益事業者または行政が単独で負担する方法は、電柱・電線の撤去による資産価値の増加は当該地区の住民のみが享受できるのに、負担は料金または税金により他地域の利用者または住民にも平等に及ぶという不合理を免れない。したがって当該地域の需要家負担ということになるが、商店街など撤去費用を上回る収益が期待できる場合や、大規模開発で分譲価格に転嫁できる場合などを除き、一般的には負担しきれないであろう。そこで、共同負担が現実的になるわけであるが、「受益者負担の原則」は緩和せざるを得なくなる。つまり撤去地域需要家の負担は当然としても、公益事業者については独占企業であることによる利益の地域還元、行政についてはその地域の「顔」となる部分についての公共投資の責務、といった論拠により負担を理論づけることが必要である。

負担割合については、電線・電柱撤去のリーダーシップを誰がとっているかにもよるし、関係住民（利用者）の関心によっても異なるので、一律に決めるのはむずかしく、当分の間はその都度協議しつつ適切な妥協点を見出してゆくほかはないであろう。

なお、電柱についての道路占有料は次のとおりとなっている。

指定区間内の国道……1本につき1年、甲地（大都市）で1,100円、乙地（市域）で550円、丙地（町村域）で430円（以上道路法施行令第19条の2による）

指定区間外の国道及び県道……1本1年につき市域で980円、町村域で830円（以上神奈川県道路占有料徴収条例による）

この占有料に対して美観上はなほだ好ましくない電柱に取付ける広告料による収入は1本

1年あたり8,000円程度といわれている。このためコストはますます小さくなり、地下埋設のコストとの差はその分だけ大きくなる。地下埋設のコストを相対的に下げるため、占用料の引上げを検討すべきであろう。



▲電柱をデザイン化した例
トランスをタテ型にし、垂直方向に配線、色も焦茶色にした

電柱・電線のカモフラージュ

いま検討したように、経費負担の問題や需要の変動によって、どうしても地下埋設できない場合も実際には多いと思われる。しかしこの場合も、放置するのではなく、目立たなくする工夫の余地は大いにある。

まず第一は、電柱類の整理・共用化である。すでに電柱に交通信号や道路標識などを取付けている例が見られるが、街灯なども含めて共用化を推進すべきである。これだけでも相当数の電柱類を減らすことができるであろう。因みに道路標識については、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令」^{※3}別表3の備考に、「標示板を信号機、電柱その他工作物に取り付けることができる」となっている。

第二に、電柱類の設置場所について検討を加えることである。道路景観を中心に考える場合、電柱類が道路空間を狭め景観を阻害していることは明らかである。道路法施行令第11条第1号によれば、「道路の敷地外に、当該場所に代る適当な場所がなく、公益上やむを得ない場所であること」が道路占用の要件となっているが、ほとんどの場合

この規定を適用しており、民地に設置することは初めから考慮外とされているかのようである。安易に道路占用とせず、民地設置の余地を追求すべきであろう。また、景観について表通りと

裏通りを差別し、電柱類はできる限り裏通りに設置するなどの工夫も有効である。

第三に、電柱類のカモフラージュあるいはファニチャー化である。カモフラージュの最も手取り早い手法は、街路樹でかくすことである。街路樹は大風に吹かれて電線を切断するおそれがあるという理由によって、とかく目の敵にされ、大幅に剪定されたり不整形にされたりしてきたが、ある程度成長すれば幹のそばを通すことにより切断は防げるし、また道路空間を埋めつくすほど緑の量があれば、自ずと電柱・電線は目立たなくなる。さらに左の写真のように、トランスをスリムなものにしたり、コンクリートに代えて周辺にマッチしたカラーポールにするなどの配慮により、雑然とした印象はかなりやわらげることができる。

電柱・電線類撤去の課題

電柱・電線類撤去にあたっては、上にみたようにいずれの方式についても費用負担の問題が大きいが、これは他の事業との共同施行によってある程度軽くすることができる。道路拡幅などが最も簡単なケースであるが、市街地再開発事業や土地区画整理事業、また商店街であれば商店街近代化事業などが適用できよう。このような街区整備や道路整備がらみの事業との共同施行が第一の課題である。

第二の課題は、カモフラージュ・デザイン化の場合も含めて、公益事業者の理解もさることながら、道路管理者の姿勢によって相当左右されるため、攻めの道路管理に徹することである。地下埋設等を占用許可条件にすることができればそれにこしたことはないが、そこまでいかずとも事前の協議によってかなり実現してきているのは、各地の事例の示すところである。

- *1. 道路法第35条では、郵便その他国の事業と三社による道路占用は許可ではなく協議としているので、電話関係の電柱・電線は許可対象とならない。また同36条では水道・電気・ガス事業等の占用は、申請があれば許可しなければならないことになっている。
- *2. 最近電線・電話ケーブルを収納する通称簡易共同溝も共同溝法上の共同溝に位置づけ、道路管理者の建設費負担に途を開き、公益事業者の意欲を促進させようという主張がかなりの支持を得てきている。
- *3. 大阪市の堺筋で柱類を整理したところ、約300本が200本程度に減少したと言われている。

第7節 景観創造のソフトウェア

歩くことは人間本位のまちと都市美を生む一地域に目を向ける運動

自分たちが住んでいる地域への関心を高めると同時に、都市の美化を推進させる運動をいくつかあげてみたい。

ひとつめは、地域を歩く“運動”である。経済の高度成長期における人々の関心は、地域社会を離れてそれぞれの職場の方を向いていたが、低成長期に入り、週休二日制が定着しつつある現在、人々の関心はしだいに地域社会に戻つつある。そこで自分の住んでいる地域（まち）を歩くことをすすめたい。歩くことにより人々は何気なく周囲の環境を眺め、街並みの貧困さ、汚なき、乱雑さに気づき、これを何とかしたいという気持ちにかられるようになる。このようにして、人々のまちづくり、街路整備、そして街並みの景観に対する関心が高まるようになる。

ふたつめは、“通りに名前をつける運動”である。外国の都市では、裏町のどんなに小さな通りにも個性的な名前がついている。ところが、日本の場合、名前がついているのは都心部の大きな通りに限られている。その場所への親しみを生み、その地域の個性を表現するため、すべての通りにそのイメージと一致するような名前をつけてはどうであろうか。

三つめは、“昔の古い地名を復活させる運動”である。日本の都市では、行政側の一方的な都合で、これまで数多くの由緒ある地名や地番の変更がなされてきているが、その地域の歴史、伝統、文化を踏みにじり、地域社会の貴重な流れを分断させる全く住民無視の施策と言えよう。外国の都市では、当初から区画整理がきちんとされていることにもよるが、何百年も同じ地名・地番を使っているところがたくさんあり、何百年前にここでこのような出来事があったのだというロマンチックな感傷にひたることさえでき、このことが地域への愛着や誇りを一層深める大きな要因になっているという。長い時間をかけて育てられてきた自分たちの文化や伝統そして歴史を大切に作る気持ちを育てるために、この運動を強く進めていく価値は十分にある。

四つめは、“街を美しくする週間の制定”である。4月初旬に1週間、自分の家や働いている、事務所の外壁をはじめとして、街中の汚れを落として春を迎える準備をする。それと

ともに毎月1回、“街をきれいにする日”を定める。このようにして、人々の都市の美化に対する関心を引き出していく。

五つめは、“景観に関する民間組織の育成”である。これは、地域のワクを超えたある目的を持った住民の自主運営組織で、緑化推進団体、美化清掃のボランティアグループ、各種の建築、公園研究会等がここに含まれる。行政としては、今後は、現在ある団体を育成すると同時に、より多くの団体が組織されるように、市民からの相談には気軽に応じるとともに、毎年1～2回大きな研究発表大会を開くなど、全面的に支援することが是非必要である。

六つめは、“街並みモニター制度”である。都市景観に関心を持つ住民を公募し、住民の目で、問題点を探し出し、同時に改善（解決）策を考えてもらう。年間4～5回行政側との公開討論会を開き、その内容を新聞紙面や広報紙を通して全市民に流す。人数は、男女同数で10名くらいにして、任期はやや長めの2年にする。活動資金も十分に用意して、モニターが積極的に行動できるようにする。

安全性と景観

日本の建築や道路をはじめとする都市施設は、これまで機能性、安全性、経済性という技術面や費用面に重点が置かれ、快適性、芸術性、連続性、形式性という人間に魅力を感じさせるものが軽んじられてきた。人間の注意や努力では防ぐことのできない地震、台風、洪水といった自然災害に対する安全性を確保することはもちろん重要であるが、避けることができる危険に対して過度に安全性を重視しているために、周囲の環境や景観を台なしにしている施設が多い。その例として、河川の堤防の防護柵、歩道のガードレールなどがあげられる。これからは、機能性、安全性、経済性ととも、その都市の個性や雰囲気を生み出している「イメージ」、「地形、自然など風土の持つ自然的要素」、「伝統的・文化的なもの」、「都市環境」、「公共施設・サービス内容の充実」などを十分に考慮した都市づくりが是非必要である。

公共空間と住民意識

まず考えられるものに“住民による公共空間の自主管理”があげられる。都市の美化を徹底するためには、全て行政任せということではなく、住民が自分たちの手で行えることは積極的にいき、行政は住民だけでは手におえないことを行うという両者の協力体制が必要とな



▲ 建物をいろいろ花（オーストリア，ザンクト・ギルゲン）
家前の花壇と調和している
実はこれでも市庁舎

る。その具体例としては、昔のように朝夕自分の家の前の街路を清掃する習慣の復活と、地域の自治体による街路樹の手入れ等があげられる。このような住民の活動が行政の財政支出の抑制にもつながり、資源の有効配分を実現するのである。

ふたつめは、“私的空間の開放と公共空間化”である。外国都市のアパートには窓辺によく花が飾ってある。この花は自分たちの目を楽しませるものではなく、通りを歩く人々の目を楽しませるためのものであるという。すぐれた都市景観を生み出すためには、人々の目にふれるところには全て公共空間であり、周囲との調和を図らなくてはならないという意識の育成がまず必要となる。さらに、利用されていない私有空間の公共への一時的開放、貸与などが実現されればなおさらいいことになる。こうした考えの具体例としては、周囲の環境と調和した建築、ブロック塀の生垣化、私有空地の公園化、美しい庭は通りがかりの人が見

て楽しめるように工夫することなどがあげられる。

このような考え方を浸透させていくことにより、公共空間を大切にしていける気持が育成される。

公共空間の改善

ここでは、公園、小・中学校の校庭についてふれることにする。

まず公園である。最近、大規模な公園の整備は比較的良く進んでいるようであるが、これに比べて町中にある2,000㎡ほどの小公園は、住民の「横並び」意識による要望もあって画一的で個性のないものになっている。「そこに居るだけで安らげるような公園」づくりのため、植樹面積をふやすとか、花を植えるとかして特色をもたせることが大事である。

二つめが学校、特に小・中学校の校庭である。ここは、市民に開放することをさらに進めると同時に、校庭の周囲に階段状の観覧席を設け、付近の人々が気軽にスポーツなどに親しめるようにする。西洋の都市では、広場があり学校の校庭がない。逆に日本の都市は、学校に校庭はあるが広場はない。そこで、校舎はともかく運動場に人間だけが自由に出入りできるように柵や塀をとり払い、学校の校庭に西洋の広場的な性格を持たせることはできないであろうか。

公共空間とイベント

公共空間の整備及び維持管理とともに考えなくてはならないことに、いかにしてそれを活用していくかということがある。いくら公共空間が整備されても人々がただ自由な方向に好き好きに歩いているだけでは、その場所への関心はそれ以上に高まらないばかりか、やがてその場所は印象の薄いものになってしまうのである。

そこで考えなければならないことが、人々が自由に参加できる各種の屋外行事をそこで開くことである。行事は、人々の関心を一点に集中することに役立つ。そして、人々はそれによって自分たちは同じ仲間なのだという喜びを感じるのである。

催しは、常に同じものが開かれていても、定期的に内容が変るものでもかまわない。その内容としても、祭りや盆踊りに限らず朝市やバザーをはじめ、討論会、弁論大会、展覧会、簡単な競技会、野外コンサート等いろいろなものが考えられる。

都市装置としての公共空間を使いこなし、そこに行けば必ず何かがあるという期待を人々に抱かせることができれば、素晴らしい公共空間の存在価値を人々に強く印象づけさせることになり、ひいては公共空間の一層の拡大発展をもたらすことになる。

建築物とデザイン・マニュアル

日本では、これまで個々の建築物に対する芸術性、美術性の追求はされたかもしれないが、その建築物ひとりよがりのものが多く、街全体のバランス、調和ということには全く配慮がなされてこなかったと言えよう。

都市は夢や理想のない建築の寄せ集めではいけない。そこには、個々のデザインが素晴らしいものであると同時に、街全体としての共通したいくつかの特徴を持つ建築が必要であり、それが都市の個性を生むと言えるのではないだろうか。

そこで、都市としては、その独特な風土、歴史、伝統、文化などの個性を象徴する建築のデザイン・マニュアルを定め、それに基づいて建築を設計、指導することを考えるべきである。

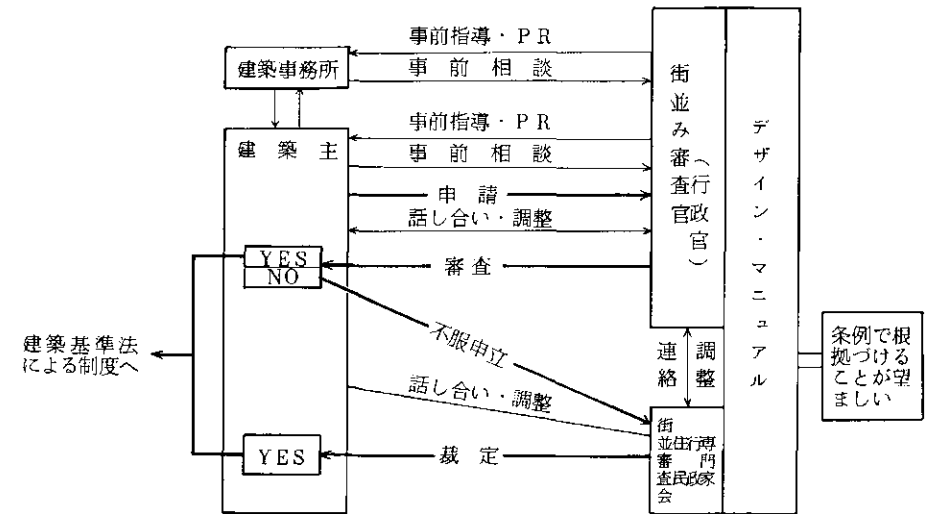
デザイン・マニュアルは、住民、行政、専門家が協力して作りあげる。そして、一定の幅広いワクの中で、建築物の個性も十分表現できるようなものにする。

さらにこのデザイン・マニュアルを決定した後は、建築の個体だけでなく、街並みとの関係を十分考慮した“建築コンクール”を全市あげての行事として実施する。審査は、建築そのもののデザイン、芸術性、周囲との調和、統一性、機能性、安全性等の面から住民、行政、専門家で構成される審査委員会がその数をしぼり、最終的にはその中から住民の投票を最も多く集めたものを最優秀（劣悪）として表彰する。これにより優秀な建築家や民間建築を数多く育成されるであろう。

街並み審査制度

美観地区や風致地区という特定の区域を除いて、現行の建築基準法に基づく個々の建築物の構造に対する審査の内容は、防災、衛生、安全の観点からのみの最低基準の確保だけに限られている。これだけでは、行政で周囲の環境や建築群と調和のとれた建築を指導・育成し、美しい街並をつくることはほとんど不可能である。

街並み審査制度



そこで都市独自に前述のデザイン・マニュアルを作ると同時に、建築確認の前の段階で、個々の建築物のデザインや周囲との調和をチェックする機能を設けることが是非必要である。その制度を図で示したものが上の図である。

このような方法は、横浜市や大阪市といった一部の都市で行政指導としてすでに実施されている。建築物が完成してしまってから改善は多くの困難をとまなうが、設計の段階での改善はそれに比べてはるかに容易である。行政と建築主が十分に話し合いをして、建築主に納得してもらえば、この制度は大きな力を発揮することができよう。

建築協定

都市に存在する建築のほとんどは私有のものである。このことから、建築協定は住民による美しい街並みづくりの主柱と言えよう。協定というと一般には規制というイメージが強いが、建築協定は、よりよい都市環境としての景観を育成するための自主的な合意にもとづく約束であると位置づけることが重要である。

建築協定は、新しく市街地として形成された地域では比較的結びやすいし、また、最近では実際にもかなり結ばれている。

しかし建築協定を本当に必要としているところは、すでに乱雑な街並みを形成している市街地なのであるが、これを早急に改善することには当然無理がある。このようなところは、20年、30年先のことを考えて、今度建て直すときにはこのような形式で統一していこうという構想を描き、コツコツひとつずつそれを作りあげていくという息の長い感覚が必要となる。

ここで、建築基準法上の建築協定の問題点についてふれておこう。

まず、同法69条及び70条2項で、関係住民全員の合意がないと協定が成立しない規定がある。これは、建築協定が私有財産権を制限するものであるため、一人ひとりの意思を重要視した結果である。しかしたった一人の関係住民が反対したことによってせっかくの協定が結ばれないことがあるとしたら、これは都市景観上大きな損失である。8割の合意があれば発効といったような改正が必要である。

次に協定の期限であるが、これは法律上規定はないが、ほとんどのものが10年としている。これも、わが国の建築物の耐用年数が約30年であることと比較すれば短かすぎる。今後は、この期限の20年、30年の延長を行政が指導していく必要がある。

さらに、同法では協定することのできる事項が目に見えることだけに限られていて、住環境を中心とした目に見えないものは含まれていない。この点は、実情に合わせた法律の改正が望まれる。

建築協定は、その運営をうまく行えば、かえって地域の連帯感が強くなり、自治意識の高揚に一役買うことも十分に期待される。今後は、建築協定の社会的位置づけの向上を一層進め、違反者や反対者に対しては社会的に大きな非難が及びせられるような世論づくりをしていくことも重要であろう。

最後に、都心部の準建築協定的な位置づけとして、“建てかえ禁止期間”を設定することを考えることが必要であると思われる。

現代のビル・住宅をはじめとする日本の建築は、ほぼ30年の周期で建てかえられている。それどころか最近のビルはいずれ壊すことを前提として設計されているものも多い。

長い目でみた質の良い価値ある建築を育成するため、また経済性、省資源の面から、さらに街並みに落ち着きを取り戻し歩行者の安全を確保するために、都心部のビルについては、新たに建設されるものは、必要に迫られた内部空間の改造を除いて、70～100年間は建てかえることができないようにしてはどうであろうか。

建築の調査・研究

前述したデザイン・マニュアルや街並み審査制度あるいは建築協定が十分に機能するためには、その基盤となる研究を続けていくことを忘れてはいけない。

このような地味ではあるが、時間と手間のかかる研究を進め、その研究成果の蓄積をすることこそが行政の大きな役割と言えよう。

そこで、行政としてはその都市の個性を十分に考慮したうえで、新しい建築形態の研究や市内に残る古い建築の積極的保存（古いものの良さを生かしながら内部を改良して使用すること）方法の調査や研究を行い、市民が建築の改善を図る際の手助けにしていけることが大切である。

第4章 都市美・都市景観の創造のための提言

提言1. 総合都市景観条例の制定

ケーススタディにおいて取り上げた具体的な方策は、これを分解してかみくだいてみると究極的には前章にある7つのエレメントに行きつくことになる。これらの一つ一つを都市景観の向上のために検討し、改革していくことは無論大切なことであるが、同時に一つの要素が他の要素と有機的に結合し、一体となって機能して初めて実りある景観形成に役立つのである。その意味で、いくつかの要素を包括的にデザイン化し、景観形成の手法に総合性をもたせたうえで、地域特性ごとに当てはめていくことが是非とも必要となってくる。そこで私たちは“条例による総合化”を有効な手法とみて以下に提案したい。

1. 特色

- (1) 市・町・村が定める行政事務条例であること。
- (2) 市町村域内に景観形成地区を設定し、その地区の特性に応じた段階的な景観形成基準およびマニュアルを定める。
- (3) 建築物、屋外広告物だけでなく、道路、河川、緑、電線・電柱、ソフトウェアをも含んだ総合的な規制と誘導を図ること。

2. 目的(趣旨)

神奈川の中の個性ある都市として、それぞれの歴史、文化、地形および産業など都市の特徴に見合った魅力ある都市景観を創り出していくために、都市内に小地区ごとの性格別景観形成地区を指定し、併せてそれぞれに適切な景観形成基準とマニュアルを定める。

3. 条例の骨子

- (1) 景観形成地区を定める。

ア. 市街地景観形成地区

都市の核を中心として、積極的な造形作業を推進し機能的ななかにも親しみと潤いのある、業務、商業活動の場にふさわしい景観形成を図る。

イ. 住宅地景観形成地区

景観形成の手法に住民相互の建築協定や、まちづくり活動の推進、コミュニティ

ー意識の増進を取り入れ、良好な住宅地としての街並み美と連帯感に満ちた景観形成を図る。

ウ. 自然景観形成地区

街の内外における憩いと安らぎの源である自然の地形、緑および水辺などを保全育成することにより、眺望と鳥瞰を重視した広域景観の確保と、リクリエーションと散策の場としても活用するための市民の共有財産としての自然景観の保持を図る。

- (2) 地区の特徴を生かした段階的かつ総合的な規制・誘導項目を設定する。

例えば、屋外広告物は自然景観形成地区において最も厳しく規制し、住宅地景観形成地区では大きさを制限すると共に色彩のけばけばしさを抑えるなど、また市街地景観形成地区については商業、業務活動に即応した通りごとの統一の配慮に対する誘導措置を図る。

この他に、電線・電柱、建築規制、緑地保全、デザインマニュアルの制定内容についても、屋外広告物同様段階的な規制および誘導措置を実施する。

例えばケーススタディで取り上げた小田原市の場合について、具体的には次のような案が考えられる。仮に駅前商業地域の外側にある街道沿いの土産物店が立ち並ぶ地区を、市街地景観地区に指定したとする。街のシンボルとして、道のそこここから見える、様々な角度からの城の姿は特にこの地区では尊重されなければならない。遠景(背景)としての域を遮る高層建築物を建築させないよう高度規制を設ける。高台にある城を中心として、半径何メートルから何メートルまでのリング状の建築規制であり、城に通じる道筋から必ず城が見渡せるゾーンができるはずである。

- (3) 規制・誘導のための手法

ア. 「街並み審査官」制度の導入

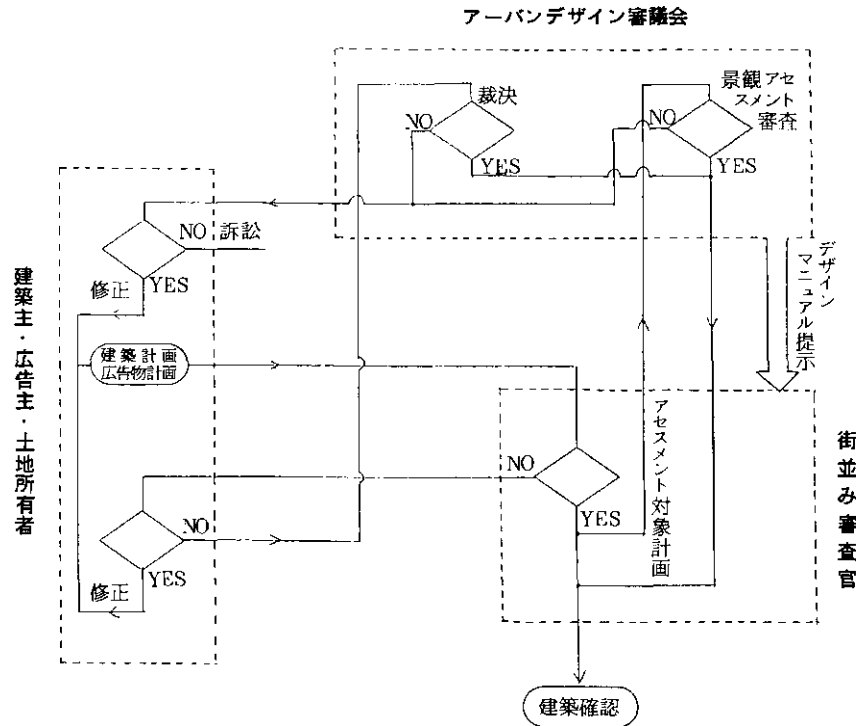
建築基準法による建築確認手続の前提として、この審査をクリアーすることを義務付けるものであるが、屋外広告物や宅地開発もチェックする。

イ. アーバンデザイン審議会(市民委員会)の設置

上記ア.の制度と緊密に関連し、公平な審査と判断をゆだねる調整と救済の機能を果たすことを目的とした、広い分野から選ばれた市民で構成される委員会である。

ウ. 都市景観アセスメント制度の導入

地区の景観形成基準に適合するかどうかをチェックするために、一定の規模以上の建築行為に対して、景観に関する事前評価を義務付ける制度である。これら三つの方法は、相互に支え合い連れいしてその効果を発揮するもので、フローチャートに表わすと次のようになる。



(4) 地区ごとの住民直接参加方式

景観形成地区を設定する際に、市民に対して区域の範囲、規制、誘導の内容について原案を広く一般に公開提示するプロポーザルシステムを確立する。

この場合、意見広聴は「提示」「広聴」「再提示」「投票」の順で、それぞれ一定期間を定めて手紙もしくは口頭で直接担当職員に対して、広聴日、広聴場所を定めて実施する。

(5) 都市景観形成事業の創設

市長は、自ら行う公共施設の整備を都市景観形成事業として位置付け、これを積極的に推進すると同時に、これを目的としてなされる団体及び個人への財政的、人材的援助をも行うものとする。

ア. 地方自治体が自ら実施するもの

- a. 道路景観の整備
- b. 公園、下水処理場、ゴミ焼却場の景観整備
- c. 河川の親水化事業

イ. 組合助成方式

通り、丁目、商店街といった小単位の地域ごとに作られた組合、または自治会（町内会）単位で結成された組合に対して公的助成を行う。

ウ. 個人への奨励

集合住宅（マンション、団地）ごと、および一戸建住宅の居住者が敷地内または垣根等の緑化、改築の際に、景観を配慮した設計図の作成、見積りを無料で行う「窓口コンサルタント」を設ける。

提言 2. 神奈川らしい都市景観づくりへの県の役割

景観づくりの理論と実践の開拓者をめざして

1. 景観形成地区の設定に関する支援

(1) 景観形成地区の設定に関するもの

景観形成地区の種別とその要件、目標を明示し、具体的な将来像を例示的に作成する。

(2) 景観形成基準の内容に関するもの

景観形成地区ごとに、規制および誘導の項目を定め、それぞれに強弱の段階を表したマニュアルを作成する。

2. 都市施設の景観改良を積極的に推進する

県が管理する道路、公園、駐車場などの都市施設について、景観の改良を主たる目的とした景観改良事業を起こすことが必要である。既存の事業のなかで景観に配慮することは可能ではあるが、これには限界がある。景観改良は事業の予算化として、十分に価

値があるということを実践を通じて説得できるよう努めるべきである。また、道路景観改良事業では占有者と協議のうえ、供給管共同溝の費用負担割合について新たな協定を締結する。この際、他の事業ではその性格上制約があって実現不可能な、電線の地下化をはかるだけの事業となってもよい。あるいは他事業との合併施行により、効果的な使い方も考えられる。

3. 市町村が実施する景観形成事業に補助の途を

神奈川らしい都市景観は、自らが住み、働く市民のものであると同時に、すべての神奈川県民にとって共有の財産である。

実現すべき景観づくりの対象が、その市の財政事情によって時機を逸したり、不十分な形で終わるのは非常に残念なことと言わなければならない。物心両面にわたる県のリーダーシップが期待されている。

提言 3. 市民と行政に都市景観育成の機運を盛り上げよう

1. 義務教育に景観カリキュラムを

従来の社会科授業の枠からはみ出した「都市生活」、「市民生活」を身近な課題として小さい頃から自ら考え、体験的学習をすることが大切である。

子供たちの自由な発想と夢を具現化することに主眼をおく。例えば、自分たちの住む街の将来像を、同学年あるいは学年をまたがった小グループによって、話し合いながら模型にする。都市計画やデザインの専門家がその指導にあたり、実地見学や視聴覚教育も大いに活用する。また、学科名は「私たちの街なみ」、「みどりと水辺のまち」など、わかりやすく、親しみやすいものとする。

2. 景観形成につながるイベント（催し）の創造

昔から伝わる催しの掘り起しと育成を図る。

例えば、イベント市民委員会をつくり、次のようなイベントを企画実行する。

1. まつり
2. 音楽的行事 屋外コンサートなど
3. 絵画、写真の展覧会

3. 優良設計事務所の育成

建築物本体は勿論、外柵、庭、駐車スペースなどの周辺空間に、立地条件にマッチした景観的配慮を促すよう、あらゆる機会を通じてPRする。

このような配慮に優れた設計家に対しては、これを公的に認定する。あわせて公共建築の設計に際しては、設計料に適切な割増しを考慮する。これによって景観を重視することの重要性が社会的に認められ、その思想が徐々に浸透していくことが期待される。

4. 景観創造基金の創設

景観形成活動への参加意識を確認し、広く市民の力に期待する。

この基金の使い途は、提言 1.でのべた景観形成事業のうち、イ.およびウ.の民間への助成のうち、一定水準の公的負担の限度を越える分について、これを補助する。

また、基金への賛同会員のうち個人会員には、シンボルマークをあしらったバッジを配布し、法人会員に対してはシンボルマーク（意匠登録をする）の広告等への使用を認めるものとする。

さらに、この基金の一部が何らかの形で使われた景観形成地区の新旧景観の対照の様子を絵葉書に表わし、これを配布された会員が通信に使えば、この宣伝効果は日本はるか世界中に波及するものと思われる。

あとがき

神奈川という地域社会が明白に定住化の様相を示している現在、地域アイデンティへの欲求はますます強まるにちがいない。神奈川県はもはや「私のくに」になっているのである。「都市美・都市景観の創造」はこのような指向をもっとも端的に象徴する、まさに今日的な課題であろう。

私たちがこのような背景をもった調査研究にとりかかって気になることが二点ある。

その一つは、都市美・都市景観は「これからの課題だ」と考えていたが、実はそうでなく、横浜市をはじめとして全国各地で試みられている施策・事業の課題であり、もはや議論ではなく実践の段階にある、ということである。この点で焦りを覚えたことも一度ならずある。

もう一つは、しかしその実践の中に、とすれば第二の 銀座的な傾向がなきにしもあらずで、いかに個性的であることがむずかしいことかという問題である。それゆえ景観や美についての一般論は成り立つはずがなく、まさにその地域の実践の中でしか通用しないのではないのか。

こうした疑問とあわせて、1年間という長期間とはいえ本来業務を抱えたままでの不十分な調査（とくにケーススタディや事業の分析など）成熟していない提言など力が及ばぬことが多々あるため、果して課題に十分応えたか否かは大方の判断に仰ぐほかないが、私たちのレポートのいくぶんかでも今後の都市景観行政に役立つことがあれば、望外の幸せである。また僭越ながら足らざる部分を補っていただくことを関係部局に期待したい。

文末になって恐縮だが、この調査研究にあたり常に暖いご理解を示してくださったチーム員の所属の方々のもとより、ケーススタディの対象とした三市や県内及び県外調査でお世話になった各市町村、さらに県関係部局の皆様方には、資料提供や適切なアドバイスを頂戴するなどひとかたならぬご協力をいただいた。また横浜市都市デザイン室主査の西脇敏夫氏と県土木部総括企画主幹の河西三郎氏には全員とのディスカッションを通じてたいへん貴重な助言を賜った。ここに紙上を借りて厚く感謝の念を表す次第である。

昭和 57 年 9 月

「都市美・都市景観の創造」調査研究チーム

チーム・リーダー	萩野良允	横須賀土木事務所
サブ・リーダー	石渡朝司	藤沢市都市計画課
	蟹清一郎	衛生部薬務課(前湘南地区行政センター県民課)
	関根典比古	横須賀市建築指導課
	中沢一夫	都市部住宅建設課
	野田寛	横浜地区公園管理事務所
	安本昇	厚木市都市計画課
	山崎仁	相模原土木事務所(前土木部道路建設課)
コーディネーター	中村英二	自治総合研究センター研究部