

近年の都市景観行政について
〈豊田市都市景観アドバイザーの経験から〉

Recent Urbanscape Design Administration
— From Experience As An Urbanscape Design
Adviser Of Toyota City

伊藤豊嗣

はじめに

近年、都市景観のあり方が、ますます盛んに語られるようになった。全国の自治体では、良好な都市景観形成が重要な施策の一つとして位置づけられるようになってきた。

「景観」は、「眺め」「風景」という視覚領域のことよりもさらに一步、人間の関わり方について踏みこんだ意味あいを持つことばである。「都市景観」といった場合、それは、「都市を構成する自然や人工的なものから、人間が受ける総合的な印象」であり、その都市の雰囲気、歩み、文化的香り、親しみなどの多くの要素の集積によって形づくられるものということになる。

都市景観は、都市特有の自然環境を基礎にして、その都市の長い歴史の中で育まれるものであり、それゆえ、それぞれに個性を持ちあわせるものである。

しかし、最近のように、多くのまちでこれまでの景観を見直し、これからのあり方を考えていこうとしているのは何故だろうか。

戦後、日本の高度成長は、国民に経済的な豊かさをもたらし、まちに基本的な活動機能を備えさせた。

暮らしていく上で必要なものを取りあえず揃える段階を過ぎ、その質的向上、快適さを求める目が、身のまわりから、しだいに生活環境、公共空間へと向けられるようになってきたことが、現在の状況に継がっていると考えられる。

歴史的遺産や特異な自然環境、生活文化が大きな要素として存在するまちは、それが本来的にまちの「かお」であり、早くからそれを保全し、まちづくりに生かそうとする意識が芽生えるのは自然のなりゆきである。国内の景観先進地といわれる多くは、これに類する。

そうした際立った特徴を持ちあわせず、

あるいは、いくらかでもそういう要素がありながらも、高度成長期に「機能的」に伸びることを優先してきたまちが、ここへきて都市景観について考え始めた。他のまちとあまりかわり映えせず、また、暮らす場としての心地よさがないまちの姿を振り返り、快適で魅力あるまちづくりについて模索し始めている。

この傾向は、今後さらに強くなっていくと考えられるが、多くのまちがその景観の良好なあり方について意識することは良いことであり、これからも続けられるべきだろう。そして、それにより、そこに住む人々のまちに対する愛着や誇りが高められていくことは望ましいことである。

ただ、現在、行政の施策の一環として本格化し始めた都市景観対策も、その取り組み方において、指摘すべき点がいくつかある。

まず、そのまちが独自のまちづくり思想、方向性をしっかり持った上で、景観対策を行なっているかどうかである。

あるところで良い先行事例が生まれると、それは次に手がけるまちの手本にされていく。良い事例のコンセプトやデザインエッセンスを参考にすることは良いことだろうが、確かな考えを持たずに、それを取り入れ、表層的なコピーをしてしまっているケースも見受けられる。

具体的なものづくりにおいては、パブリックデザイン関連の企画、設計、施工業者に委ねられるわけだが、その事業者自体のデザイン能力もまた問われるところである。

都市景観行政の波に乗って、ビジネスノウハウを持って進出してきているが、すぐれた先端技術を生かしていても、それによってつくられているデザインには、これが果して都市景観に良好に作用する

ののだろうか、首をかしげざるを得ないものも多々ある。そういったものを採用し、まちに存在させてしまう側にも問題があるが。

公共空間に関わるものの設計、施工は、発想段階も重要だが、それと同様に、その場の状況を踏まえた、完成までのデザイン管理が非常に大切である。よりよいデザインを実現させるには、全体が見わたせる優れた専門家が、企画段階から完結まで関わりを持つことが、結局のところ必要であり、そういった体制づくりが望まれる。



この春まで4年間、豊田市において都市景観アドバイザーを務めてきた。

豊田市は、いうまでもなく、世界有数の自動車メーカー・トヨタの本拠地である。その先端産業のイメージからは、すぐれて都会的なまちなども想像しそうだが、実際に市街を訪れてみると、その中心である名鉄豊田市駅から車で5分走れば、矢作川や広大な田園風景に出くわし、さらに10分走れば、山間部に入っていくといった、自然環境の豊富な土地である。

駅周辺を中心とした都心整備を始めて10年、都市景観行政にとりかかって8年になる。

都市景観アドバイザーは、都市景観行政の最前線として、建築物や工作物のデザイン、環境デザイン、屋外広告物やサインのデザイン、色彩などについて相談を受ける。実質、市内で進行している様々な計画に触れる立場といえるだろう。ここでは、その都市景観アドバイザーの経験を通して関わってきた豊田市を中心に、近年の都市景観行政の実態についてまとめてみたい。

1. 都市景観行政のあらまし

近年の都市景観行政について

①あゆみ

都市景観行政のこれまでの歩みを全国的に見わたしてみると、京都市のように明治期から何らかの対策を行っていたところは特例として、早いところでもおよそ1965年（昭和40年）あたりからの実施である。

1975年（昭和50年）以前に着手しているところとしては、盛岡市、仙台市、秋田市、金沢市、横浜市、大阪市、柳川市、

津和野町などがあげられる。まちが持つ特徴的な環境を保全しようとする姿勢のことが多く見られる。

1976年（昭和51年）～1980年（昭和55年）には、札幌市、弘前市、高山市、名古屋市、神戸市、広島市、北九州市、萩市などがあり、景観行政着手第2グループをなしている。先進産業都市のいくつかが顔を見せ始めている。

1981年（昭和56年）～1985年（昭和60年）には、小樽市、川崎市、岡崎市、豊橋市、伊丹市、尼崎市、那覇市などが、第3グループとして名乗りをあげている。豊田市はこのグループとほぼ同時期のスタートである。

この後、特に平成に入ってから、景観行政に着手する自治体の数は大巾な伸びを見せている。

②スローガン

全国の都市が、都市景観行政を実施する上でのスローガンとして掲げていることには、以下のようなものがある。

- うるおい、やすらぎ、くつろぎ、ゆとり、豊かさ、快適（アメニティー）、ふれあい、調和
 - 希望、活力
 - 魅力と風格、住民が愛着と誇りを持っている、外からの人をひきつける
 - 文化・歴史・自然を十分に生かす、文化の視点、文化の薫り、後世に残る
 - 地域カラーを生かす、北国らしさ、南国らしさ、旧街道のにおい、杜の都
- これらのことばからは、基本的な機能が整ったその後のあり方を考え、暮らす場としての心地よさを追求しようとする姿勢、文化・歴史・自然など、なくしてはならないものを見直し、まちづくりに生かそうとする姿勢、まちの魅力をひき出すことで、住む人はもちろん、まちの外の人にも関心を持ってもらおうとする姿勢などがうかがえる。

③進められ方

全国の都市景観行政の進められ方を見ると、手順的に多少の前後はあるものの、おおよそ以下のような流れになる。

1. 基礎的調査・検討

庁内職員による担当者、担当課、担当委員会の設置。外部の専門家などによる懇談会の設置。

都市の骨格的な景観の抽出、類型化、現況と課題の提示。

2. 都市景観形成上の基本計画の策定

都市景観形成上の目標やテーマを設定。

3. 都市景観ガイドプランのとりまとめ

主要な都市景観形成の方策をまとめ、景観形成重点地区を指定。

4. 地区景観ガイドプランのとりまとめ

地区レベルでの具体的な景観形成の方策をまとめる。

5. 各事業、規制、誘導の実施

都市景観に関する条例や要綱の制定、これに基づく制度の実施。

④景観条例、要綱の種類

国が法令で定める景観整備のための制度や手段も多数あるが、それでは、各地の実状にそぐわない点もあって、近年、各自治体で自主的に条例や要綱を制定するケースが増えてきている。その主な種類は、以下のようなものである。

- 総合的なメニューを持つもの（いわゆる景観条例）
- 建築物などのコントロールを主な目的とするもの
- 沿道修景を目的とするもの
- 水辺景観、水質保全を目的とするもの
- 緑の保全、緑化推進を目的とするもの
- 自然環境、景観保全を目的とするもの
- 歴史的建造物、伝統的町並みの保存、修景を目的とするもの
- 伝統的建造物群保存地区（都市計画区域内）を対象とするもの
- 美観地区（建築基準法）、風致地区（都市計画法）を対象とするもの

⑤各地の事例

最近3年間に訪れたまちのうち、都市景観形成やまちづくりにおいて、特徴を見せているところをいくつかあげてみる。

■仙台市

「杜の都」の名のとおり、市域面積の60%が森林という仙台市。戦災後、50m道路案や大規模な植栽計画が実施されてきたのも、その風土に培われた気質によるところが大きい。

定禅寺通りは、早くから電線が地中化され、大きなけやき並木が緑のトンネルをつくる、心地よい通りとなっている。

官庁街にある勾当台公園駅周辺では、広大な都心公園や巾広い歩道がユニーク。



仙台市・定禅寺通り



仙台市・定禅寺通り



仙台市・地下鉄勾当台公園駅周辺

■横浜市

コンベンション都市を目指す横浜市にとって、みなとみらい21地区開発は重要な事業である。21世紀の新しい業務都市となるべく、ランドマークタワー、横浜美術館の建設の他、各種企業の本社機能誘致などに動いている。

この地区の玄関口として、JR横浜駅周辺では、商業施設の進出が目ざましい。これが郊外にも及んだ例として、マイカル本牧があげられる。本牧地区の住宅街の中心部にオープンした、スパニッシュコロニアル風の建物のショッピングセンターである。



横浜市・JR桜木町駅



横浜市・ランドマークタワー



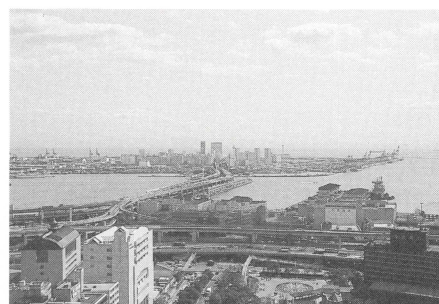
横浜市・マイカル本牧

■神戸市

アーバンリゾート都市構想を持つ神戸市では、ファッション産業とレジャー関連の大規模施設の建設計画が、海沿いを中心に続々と進行中である。

ポートアイランド二期工事で、神戸レジャーワールドが、また、隣の六甲アイランド南端には、ウォーターワンダーランドができる。

ポートアイランドの神戸ファッションタウンには、ファッション関連企業が多数集積し、個性的な建築や整備された街区が注目を集め、観光名所ともなってきた。



神戸市・ポートアイランドを望む



神戸市・メリケンパーク



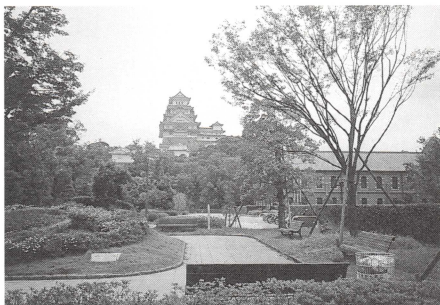
神戸市・神戸ファッションタウン

■姫路市

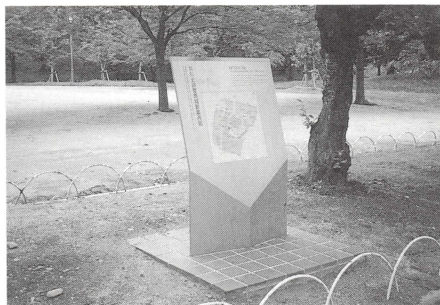
姫路市は、姫路城を中心とした城下町であり、城とそれにほど近いJR姫路駅に向かって集中する都市構造を持っている。

駅と城を継ぐ大手前通りは、市のシンボル道路として位置づけられ、都市景観形成地区の指定を受けている。指定の主な内容は、建築物、工作物の高さ制限（35m）、屋外広告物の一定基準による制限、外壁に使用する色のマンセル色票系による制限などである。

城から市街を眺めると、名古屋市など中部地区のまちと比較して、全体的に広告塔が少ないことに気づく。



姫路市・姫路城



姫路市・姫路城跡案内



姫路市・姫路城から市街を望む

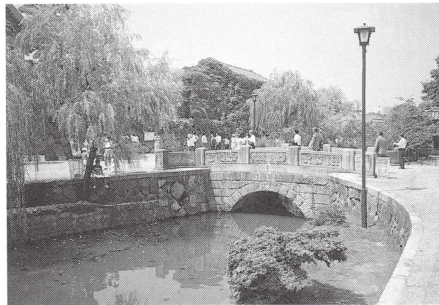
■倉敷市

倉敷市では、全国で初めて歴史的建造物だけでなく、その背後の建築物についても事前の届出を義務づけた（背景保全条例）。これは、倉敷川沿いなど美観保全地区周辺で、ホテルなどの高層建築計画があいついだことに対応した措置であった。アドバルーンを揚げ、川畔の古い街並みからの見え方を調査するという。

近年では、瀬戸大橋の開通に伴い、本州側の出入口にあたる市のもてなし事業の一環として、主要ターミナルの道路をフラワーロード化する事業なども行われた。



倉敷市・美観地区



倉敷市・美観地区



倉敷市・美観地区

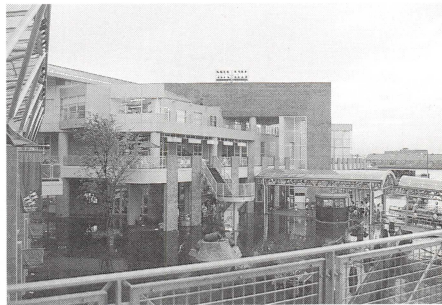
■福岡市

民間プロジェクトが盛んな動きを見せる福岡市である。

博多湾岸では、シーサイドももち、マリゾン、ベイサイドプレイス、海の中道公園などのウォーターフロントのレジャー施設群が続々と完成。

また、中心市街では商業・業務ビルの建設ラッシュ。天神イムズビルの大膽な吹き抜け空間やホテル・イルパラッツォの建築も話題を呼んだ。

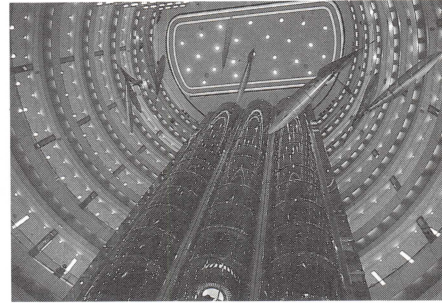
これらの二大ポイントを中心に、市では夜間の景観づくりとして、都市環境照明事業に力を入れている。



福岡市・ベイサイドプレス



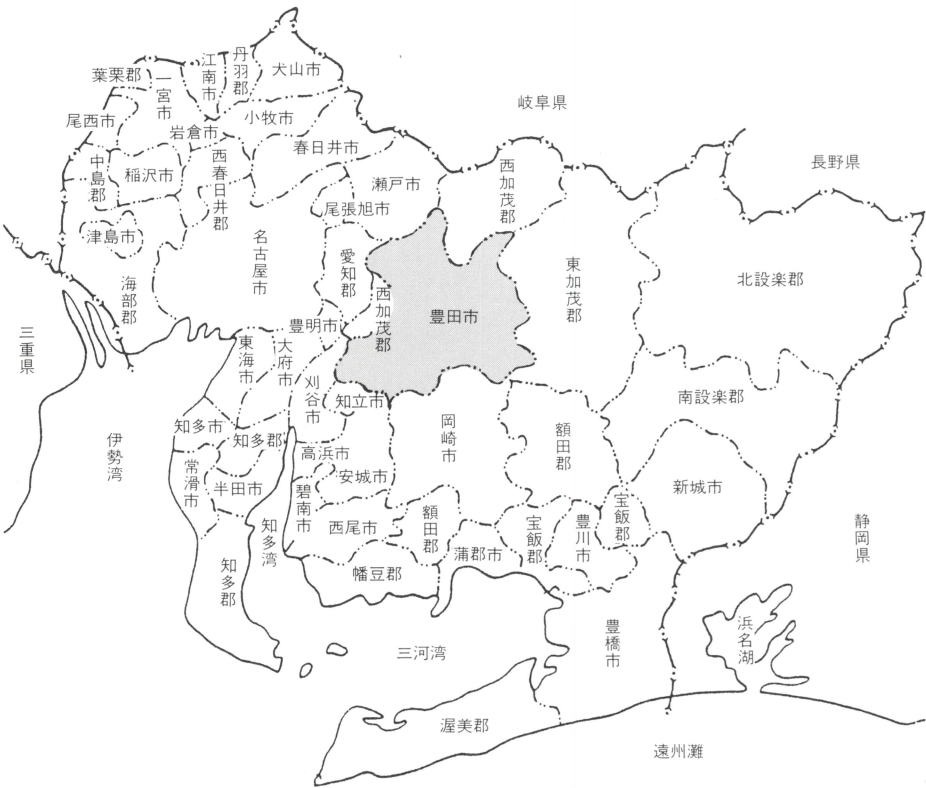
福岡市・マリゾン



福岡市・天神イムズビル吹き抜け

2. 豊田市の都市景観行政

① 豊田市の概要



沿革

平安時代に現在に続く集落の基礎ができた（保見、高橋、衣、畝部、若林など10ほどの郷）。鎌倉時代、幕府支配の西限として、中条氏の金谷城が築かれた。土豪が勢力争いを行なった戦国時代には、今川、織田、松平各氏の接点として、抗争に明け暮れた。江戸時代には、三宅、本多、内藤の三氏がこの地を治めた。

明治・大正期には養蚕が栄えるが、昭和に入って世界的な生糸需要の後退により、町の活気がなくなっていった。この頃、豊田自動織機製作所の自動車部設置の動きをとらえた挙母町は、これを誘致。昭和26年、挙母市として市制施行。大戦後の積極的な工業振興策により急成長を遂げ、東京、大阪と並ぶ工業都市に。昭和34年、トヨタ自動車の創業者の姓をとって、豊田市に市名変更した。また、昭和30年代～40年代に、トヨタ自動車の

工場増設に伴う周辺町村との合併を繰り返し、市制施行当時の7.5倍の市域面積となった。

位置

愛知県のほぼ中央に位置し、名古屋市の東方約30kmにある。丘陵地と山地の間に沖積平野が広がる地形で、矢作川が市域の中央を南北に貫流する。

人口

34万人（1992年）。愛知県下では、名古屋市216.2万人、豊橋市34.7万人に次いで第3位。

昭和30年代後半から40年代前半の自動車産業の急成長に伴う周辺町村の合併、全国からの労働力集中で飛躍的に増加。14万人強が豊田市内に移り住んだ。この頃に転入した男子若年労働層が、現在35～40歳、その子供が10～19歳になり、多数を占めている。

トヨタの国内12工場のうち、7工場が

市内にあり、72,000人の従業員のうち、36,000人が市内に住む。性比（女子100人に対する男子の数）は常に男子数が高い。

平均年齢は33.47歳（1992年）で、県内でも特に若く、65歳以上の高齢化率は7.3%（1992年）と低いが、現在の中心世代である35歳～40歳が高齢者となる21世紀初頭には、大巾に高齢化が進む。

交通体系

鉄道は、愛知環状鉄道（岡崎～高蔵寺）、名鉄三河線（知立にて名古屋本線と結ぶ）、名鉄豊田線（名古屋市地下鉄3号線と相互乗り入れ）。

道路は、東名高速道路（豊田インターチェンジ）、国道（153号、155号、248号、301号、419号）、猿投グリーンロード。

バスは、名鉄バス、JRバスの各路線が全域的に走る。

土地利用

市域の4分の3は自然的土地利用（農地、山林、原野、河川、湖沼、河川敷）、残り4分の1が都市的土地利用（住宅地、商業地、業務地、工業地、道路、公共用地、公開空地、緑地）。

都市構造としては、働く場所、市街地、住居が分散する形になっており、生活する都市としては魅力に欠けるといわれる。

産業

産業別従業者比率は、第一次産業2.5%、第二次産業58.5%、第三次産業39.0%（1991年）で、第二次産業に特化した工業都市の形態をとっている。

製造品出荷額は8兆7,141億円（1991年）で、県下1位、全国的に見ても東京都区部に次いで2位で、現在は大阪市を抜いている。

工業のうち、自動車関連製造業は、従業者数、出荷額とも圧倒的な比率を示している。

農業は、耕地面積、農家数とも県内上

位。米、ナシ、シンビジウム、白菜などの生産量で1、2位を誇っている。しかし、農家1戸あたりの生産性は、県下水準を下回っている。

■財政

トヨタ車の生産台数の飛躍的伸びと平行して、特に昭和40年代半ば以降、豊田市の財政は年々急増してきた。平成4年度当初予算一般会計は1,122億4,000万円。財政力指数全国2位の、経済的に豊かな自治体である。

トヨタとその関連企業からの法人市民税、個人市民税、固定資産税の総額は、市の歳入の7割近くを占める。

■住宅事情

全国のサラリーマンがマイホームを持つのが平均41.6歳であるのに対して、トヨタ社員は平均32.9歳と格段に若い。これは、社内に住宅購入融資制度があったり、トヨタ住宅での購入について割り引き特典があること、また、大都市に比べて地価が安かったことなどによる。

しかし、近年の地価高騰で、市内の一戸建ての価格が急上昇。購入対象をマンションにきり換えたり、周辺の藤岡町、三好町、幸田町、下山村などに住宅を求める傾向が出てきた。

また、市街に魅力がない、遊べる場がない、平日も休日もトヨタ一辺倒という生活を避けたいなどの理由から、市外に移り住んでいくケースも出てきた。

■観光・レクリエーションなど

豊田市内に見られる観光・レクリエーション要素としては、次のようなものがあげられる。

自然の景勝地として、鞍ヶ池公園、王滝渓谷、水源公園、勘八峡、足助、猿投山など。

産業・文化・歴史の見学地として、トヨタ自動車本社工場、トヨタ会館、産業

文化センター、民芸館、松平郷など。

その他、市域の地形的条件から、川釣り、登山、ゴルフなど。

現在のところ、市外からの人をひきつけるものとしては、トヨタと鞍ヶ池公園が主なもの。これに加えていける強力なポイントづくりが望まれている。

■ビッグプロジェクト

豊田市内で近年行われた大型プロジェクトとしては、名鉄豊田市駅を中心とした都心整備事業があげられる。

自動車交通の利便性から、商業・業務機能が郊外に立地するなどして、一時機能低下が見られた都心を整備し直し、中心市街としての魅力ある「かお」をつくり出そうとするものであった。

豊田市駅西口の再開発、豊田そごうの出店、名鉄三河線の高架化に伴う駅舎、広場、道路の整備、歩行者専用道として高架下を利用した緑陰歩道づくり、豊田市駅と愛知環状鉄道新豊田駅をつなぐペDESTリアンデッキの整備などが行われた。

この他、市全域的に放射状をなしていた道路を、内外の環状道路として整備する事業が実施され、ほぼ完成を見た。

これから先、実施が予定されている主なプロジェクトとしては、市中心部と東部住宅地を結ぶ豊田大橋の建設、豊田市駅東地区の再開発、豊田市美術館を核とする文化ゾーンづくりなどがあげられる。

■豊田市の将来像

〈将来予測〉

●高規格幹線道路の整備、鉄道、空港の機能拡充により、都市圏が拡大。

●今後も工業に特化した産業都市が継続。

●豊かな自然環境の維持。

〈豊田市が期待される役割〉

●産業、技術首都の拠点として、名古屋大都市圏域の中核都市の一つとなる。

●豊富な工業集積を基に、あいち学術研

究開発ゾーンの中核となる。

●広域幹線道路の集中を活用して、新しい産業、物流の拠点となる。

●広大な自然の保全とともに、広域的な観光・レクリエーションの拠点となる。

↓

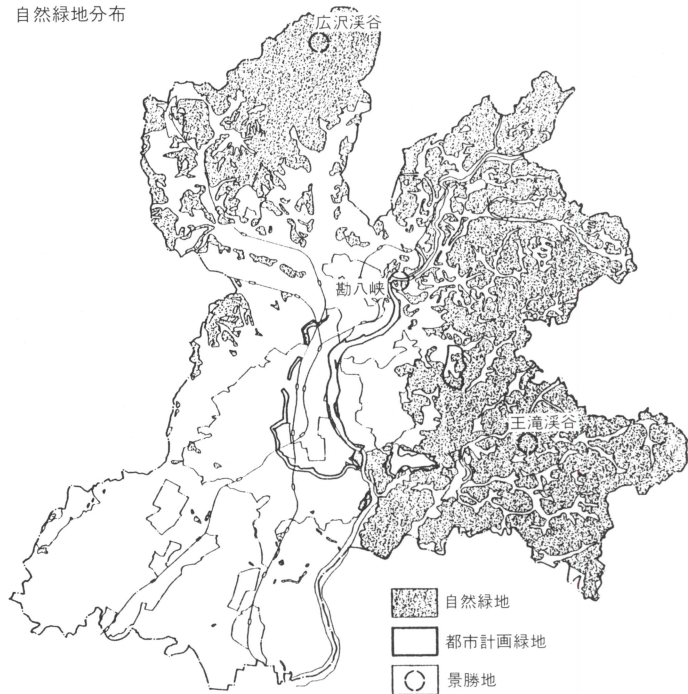
豊田市の将来都市像＝産業文化交流都市

↓

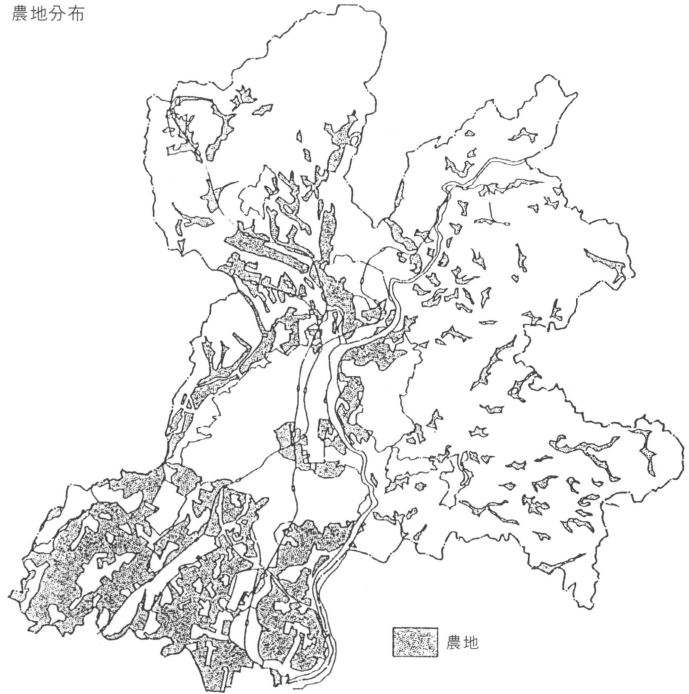
〈8つのまちづくり目標〉

1. 豊かな自然と調和するまち
緑の保全、道路、学校、住宅の緑化。矢作川のウォーターフロント開発。下水道の整備と生活排水の浄化。
2. 活発な産業活動による活力のあるまち
今後も自動車産業を中心とした産業振興。情報、通信、ソフトウェアなど、新しい都市型産業の育成。生産性の向上により、自立できる農業経営の確立。
3. 心豊かな市民文化の薫るまち
市民文化育成への環境、機会づくり。
4. 様々な出会いが生まれる交流のまち
人間相互の交流、交通による移動、情報伝達の拡大。身近なコミュニティー活動から国際交流まで。
5. 高度なモビリティのあるまち
21世紀豊田市基幹交通ネットワーク構想。高規格幹線道路網の各インターチェンジと市街地や開発拠点との連絡。
6. 生涯学習機会の整った長寿社会のまち
多世代共存社会の実現。生活を楽しむことを重視。生涯を通じた学習社会へ。
7. 安心して生涯を過ごせる福祉のまち
高齢者や障害者を含む多様な市民が構成する地域社会＝ノーマライゼーション思想。
8. 若者が住みたくなる遊びの文化があるまち
若者向けレジャー、レクリエーションの場の充実。住宅供給、情報受発信機能の強化、職業の確保。

自然緑地分布



農地分布



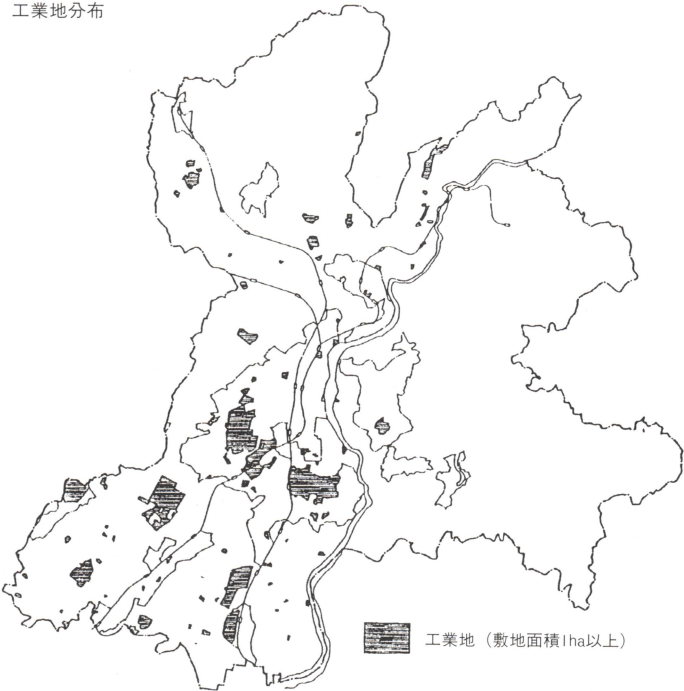
河川分布



歴史的街並み・旧街道分布



工業地分布



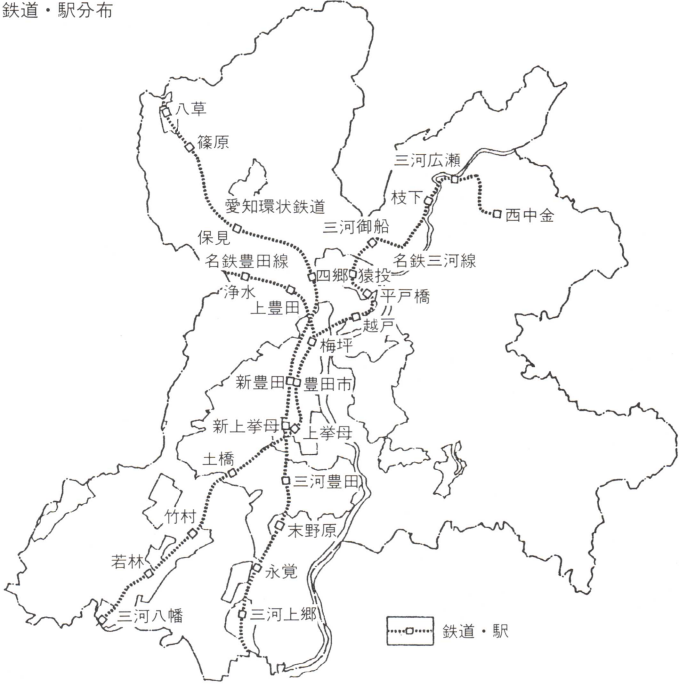
住居系用地



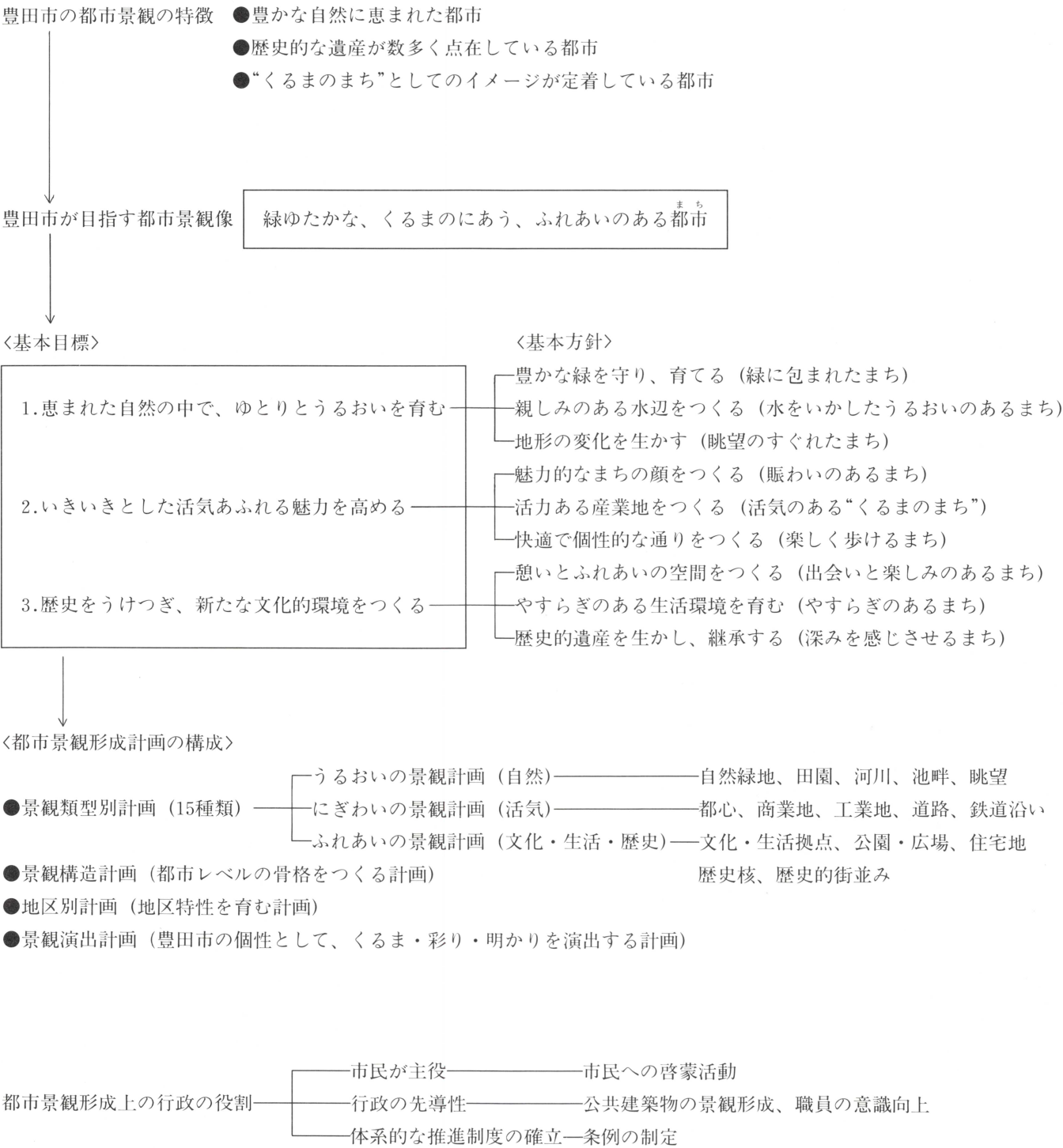
幹線道路網構想



鉄道・駅分布



②豊田市都市景観基本計画の概要



③あゆみ(★印は以降継続)

1985年度 (昭和60年度)	●都市景観対策研究会設置（庁内） 報告書まとまる
1986年度 (昭和61年度)	●都市景観懇話会設置（学識経験者等） ●都市景観基本計画策定幹事会設置 ●都市景観担当（1名）
1987年度 (昭和62年度)	●都市景観基本計画まとまる
1988年度 (昭和63年度)	●都市景観賞表彰★ ●都市景観シンポジウム開催★ ●都市景観基本計画の周知活動 ●都市景観マニュアル策定（公共施設） ●職員研修会開催★ ●都市景観庁内検討委員会設置★ ●都市景観係（3名）
1989年度 (平成元年度)	●まちづくりウォッチング開催★ ●緑のまちかど賞表彰 ●都市景観アドバイザー制度新設★ ●都市景観形成重点地区候補地抽出 ●都市景観条例制定
1990年度 (平成2年度)	●都市景観審議会設置（学識経験者等）★ ●大規模建築物等の景観ガイドライン策定 ●都市景観形成重点地区候補地の現況調査 ●都市景観規則制定
1991年度 (平成3年度)	●都市景観写真コンテスト実施 ●大規模建築物等の景観届出制度の新設★ ●都市景観形成重点地区指定へ地元協議 ●都市景観課新設（5名）
1992年度 (平成4年度)	●都市景観写真コンテスト表彰 ●都市景観形成重点地区候補地の現況調査 ●公共施設サイン計画モデル事業 ●歴史的まちなみ景観基礎調査 ●都市景観まちづくり協議会への援助

④豊田市都市景観条例の概要

- 都市景観形成重点地区の指定
地区の指定に基づき、公共空間の景観を整備し、民有空間の景観形成基準をつくる。現在は、指定地区候補地の調査、協議段階。
- 大規模建築物等の届出制度
一定基準を超える規模の建築物、工作物について、事前の届出を義務づけ、景観面での助言や指導を行なう。
- 都市景観まちづくり協議会の認定
まちづくりのための市民の組織や団体を認定し、技術や費用面での援助を行なう。
- 表彰、助成
都市景観形成に寄与するすぐれた建築物、工作物、広告物などを表彰。
都市景観形成重点地区内、都市景観まちづくり協議会、その他景観形成に寄与する行為に対する技術や費用面での援助を行なう。
- 都市景観審議会
都市景観の形成上必要な事項を調査・審議する。

⑤景観アドバイス物件

ここに掲載する写真は、この4年間に特にビジュアルデザインについて相談があった物件の一例である。

自ら最終的な原稿づくりまで行なったものも一部あるが、大半はデザインの指針やアイデアを提供したり、出されたプランに対して意見を述べたものである。

時間や予算、技術などの制約は常にあったが、その中でも検討をていねいに重ねたもののほど、いい結果が得られたと考える。

アドバイスの受け入れについては、強制力はなく、当事者の意識次第ということになる。行政内には景観配慮の方針が早い段階から伝わり、相談件数も徐々に増え、仕上がりは別として、述べた意見が聞き入れられる度合いも高くなっていった。

民間の物件を多数目にするようになったのは、大規模建築物等の届出制度が実施されてからである。

印象としては、個人の住居や集合住宅で、敷地面積の都合からか、植栽への配慮が乏しいものの、建物外観についての意識が感じられたこと、商業・業務施設で、特にレジャー関連や物販の商店に、まだまだ旧来の目立ち方を目指すものが多かったこと、オフィスビルや学校に、景観づくりへの意欲が見られたことなどがあげられる。



建物外観のカラー・川田水源送水場〈A〉



川田水源送水場〈B〉



建物外観のカラー・松平地区上水道配水場〈A〉



松平地区上水道配水場〈B〉



施設名表示・豊田市国際交流協会



サインタワー・国道153号豊田西バイパス



車輛デザイン・豊田加茂広域圏移動図書館車〈A〉



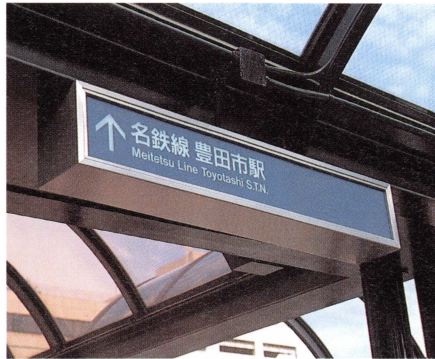
豊田加茂広域圏移動図書館車〈B〉



豊田加茂広域圏移動図書館車〈アドバイス前〉



施設サイン・愛知環状鉄道新豊田駅 〈A〉



愛知環状鉄道新豊田駅 〈B〉



愛知環状鉄道新豊田駅 〈C〉



PRツール・わかしゃち国体 〈A〉



わかしゃち国体 〈B〉



駐輪禁止表示



駐輪禁止表示 〈アドバイス前〉



わかしゃち国体 〈C〉



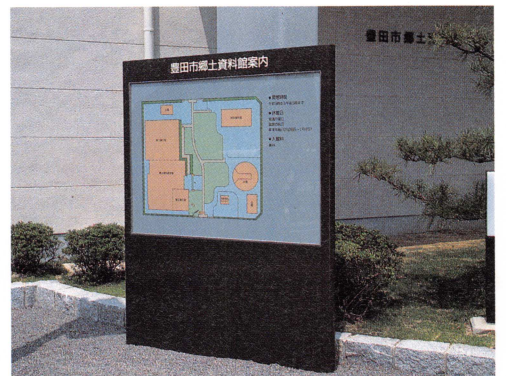
施設内注意表示・井上公園



公衆トイレ表示 〈A〉



公衆トイレ表示 〈B〉



施設案内板・豊田市郷土資料館

3.まとめ

豊田市をはじめ、全国の自治体の景観行政の事例をいくつか見てくると、体系立った基本計画、条例やそれに基づく制度などの保全・形成両面でのとりきめ、職員・住民相方に対する啓蒙活動…と、きめこまかく対応していこうとする姿勢が、どのまちにもうかがえる。

これらが実質的にまちに浸透し、実を結ぶのは、これから先、まだまだ時間を要することだ。

そのようになっていくためには、まちに住む人やまちで活動する企業、そして景観形成を仕掛ける側の行政や設計・施工の事業者のいずれもが、景観のあり方について関心を持ち、意識を成熟させていくことが必要だろう。

「個人や企業が有する建築物や工作物であっても、その外観には公共性があり、それ故、そこには周囲の景観に対する配慮があるべきものだ。」という意識が極端に低いといわれてきた日本である。

環境との釣り合いよりも趣味や経済効率が優先され、旧来の悪しき目立とう主義も、変わってきてはいるものの、まだ根深いものがある。

都市計画の決定主体が国にあるため、自治体が強制的な権限を持たず、条例を基にした行政指導が精一杯という現状でもある。

本来は強制的でなく、住民や企業の理解と協力を得られることが、もちろん望ましいことであり、そのために、行政の根気よい説得や協議といった働きかけの努力がはられている。

どんな制度によるものも、最終的にはそこに暮らす人々との合意が重要であり、確かな合意があるものは、法令によらない申し合わせただけの「協定」であっても、すぐれた効果をあげている。

都市景観に対する関心が強くなってき

ている今、その対策は行政主導の事業ではなく、まち全体の自らの問題解決の動きとなっていくべきであり、そうなれるかどうか問われている。

都市景観アドバイザーとして豊田市に関わっていたこの4年間は、バブルの崩壊の前後で社会状況が激変した時期であり、トヨタも豊田市もその波に揺れた。

'90年はじめには、過去最高の忙しさから、深刻化する人手不足に対応するため、豊田市を中心とする西三河地区以外での工場建設が示された。それが、'91年半ばには、一転大幅減益に陥ることになった。

市外流出のときも不況になってからも、市の財政面への影響に対する懸念が、即座に新聞紙上に現われた。そのたびに、豊田市がいかに一大企業やその関連企業と密接に関わってきた「企業城下町」であるかを再認識させられた。

市内の風景においても、たしかに工場群、倉庫群の存在が目立つ。周囲にのどかな田園風景が多いこともあって、なおさらである。

都市景観づくりには、住民の意識と同時に、そのまちで活動する企業の意識が重要と先に述べたが、豊田市のように、企業の存在がまちの特殊性ともなっているところは特にである。

トヨタは、以前から市内において、工場の外壁デザインや敷地周辺の植栽などに配慮してきた。

近年では、人手確保という内部事情もあって、工場の労働環境の改善とともに、社員寮などの設備の充実、外観イメージアップを図っているが、結果これが市の都市景観賞での評価に繋がっている。

企業の率先した景観づくりへの努力は、その内外から望まれるところとなっている。今後さらに力強く取り組まれて

いくことを期待したい。

まちのアピールをする上で、歴史・文化・自然などの特徴を生かそうとする考え方は、いずれのところも基本的に持つものであり、様々なアイデアを出して、それを核にした整備などがなされている。

本来の特徴が、外からの人を強くひきつけるまでになりにくいという場合もあるが、こうした努力がはられることは大切なことである。

ただ、それは背伸びをしすぎない、地道なものであっていいのではないか。住む人にとっても、訪れる人にとっても、真に快適さが感じられるものを丹念に積み重ねていくことが重要だろう。

規模の大きさやユニークな演出の追及の度がすぎたり、必要以上の整備がされたり…と、景観上何かをつくりださなければという強い観念が、性急でいきすぎた結果を招き、かえってマイナスに作用していることもしばしばある。

周囲の状況から浮いてしまうほど特殊な形態をしている公共施設、派手な配色や材質感で、通りの他の何よりも目立っている案内サイン、建物や工作物以上に目に入ってくるカラー舗装などが例としてあげられる。

また、これとは逆に、必要に迫られ、おぎなりに最低限の対応しかしなかったり、その場での釣り合いも考えずに、固定概念でどこでも同じものをつくってしまうなど、これまでも問われてきた、景観配慮に消極的な考え方も、今もたくさんある。

例えば、スペース確保のために立体的につくられる駐車場が、金属の構造の色や形を、そのまま通りに晒していたり、敷地境界につくられるネットフェンスがどんな環境でも青緑色をしていたり、施

設内のサインのデザインが、建物の設計段階に計画されておらず、仕上げが近づいてから、既成品で間に合わされたり…など。

このように、景観配慮に対して積極的、消極的どちらの面でも、まだまだ考え直さなければならない点は多いようである。



都市景観の判断とは、「美意識」に関わるものだ。そして、色彩、形態、材質やそれらの組み合わせなど、そのデザインにおいては、つきつめていくほどにデリケートなものである。

「美」について、誰もが同じ指向、同じレベルの意識を持つことや、一定基準を設けて、とりきめをしていくことは、大変困難なことだ。

行政でも民間でも、ある程度まではノウハウを持って対処できるとしても、そ

れはおおよその方向を示すまでであり、具体的なデザインとなれば、やはり、初めに述べたように、知識、感覚、経験において優れた専門家の関わりが必要となる。

行政機関の都市景観施策に、外部の専門家が関わるシステムが、「都市景観審議会」であり、「都市景観アドバイザー」である。

都市景観審議会は、デザイナーや学識経験者などによって構成され、専門分野から、あるいは住民の代表として、都市景観施策の長期的、大枠的な指針となるべき提言をしていく。

都市景観アドバイザーは、前述のように、建築家、環境デザイナー、グラフィックデザイナーなどが、直面する事柄にリアルタイムに対応して、それぞれ専門的なアドバイスを行なう。

いずれのシステムも、行政の施策のデザイン面において、専門家の意見を反映させようとする貴重な場となっている。

しかし、押しつけにならない提言や助言を目指すサポート的位置づけ、検討に割く時間の限界、意見を受ける側の都市景観に対する意識の程度などにより、十分に機能しきらない面もある現状である。

専門家の力量を受け入れ、十分にそれを生かそうとする意識が高まり、その場や体制がより良くつくられていくことが、今後望まれる。

また、デザイナーなど専門家自身も、行政、民間いずれのパブリックデザインについても、そのまちに対する確かなデザインポリシーを持って、積極的に良好な景観形成に関わっていくことが必要だろう。

参考文献

- 平成3年度全国景観会議・研修会 景観行政に関する調査表集（1991年）
- 豊田市都市景観基本計画（1988年）
- 豊田市21世紀未来計画・1991→2000（1991年）
- 豊田市都市景観行政の概要（1992年）
- 都市問題研究「魅力ある都市空間」（1987年）、「これからの都市景観」（1992年） 都市問題研究会発行
- 名古屋市都市景観基本計画（1987年）
- 都市景観の日（1992年） 「都市景観の日」実行委員会発行
- 朝日新聞・シリーズ「豊田」、「'90トヨタの転機」など、豊田市及びトヨタ自動車関連記事他（1989年～1992年）
- 日本経済新聞・豊田市及びトヨタ自動車関連記事他（1989年～1992年）