

歩行行動とストリートファニチャ

宮沢 功*

今日、都市に人間性の回復が叫ばれているなかで、屋外環境のストリートファニチャは、その種類、数量とも充実の方向にある。しかし本来、屋外における人間の行動を支えるストリートファニチャが現実の街の中でどのように関わっているか、また、ストリートファニチャはどんな考え方や設計方法によって計画されなければならないのか、これらの解明はまだみだである。本論は、ストリートファニチャと人間行動との係わりにおいて、環境設計の立場から、その基本的考え方と設計への視点を述べたものである。

Pedestrian Movement Pattern and Street Furniture

Isao MIYAZAWA*

Today, since there is a trend for making human life more comfortable, street furniture in the outdoor environment is becoming more visible in greater kinds and varieties. However, there are yet a number of problems to be solved. The problems include how the street furniture originally intended to support outdoor human behavior is involved in the existing cities, and which point of view or design method should be employed to plan the street furniture. This paper refers to the basic idea of thinking and design concept of the involvement of the street furniture in human behavior in view of designing human surroundings.

1. ストリートファニチャの概念

ストリートファニチャという言葉は英国で生まれ、ふつう「街の道具」と訳されている。これに類した言葉として、サイトファニチャ (Sight Furniture)、アーバンファニチャ (Urban Furniture) 環具、街具などがある。これらの言葉はいずれも都市の中、街の中の道具、家具を意味している。これらのことからストリートファニチャには「屋外生活を支える道具類」という理解が成り立つ。

日本では今、国、地方自治体、民間ディベロッパーをあげて環境整備の重要性を説いている。今までは主に商業的な理由で企業の中で言われていたCI (コーポレート・アイデンティティ) の概念が自治体にまで及び、各自治体はコミュニティ・アイデンティティやシティ・アイデンティティ、カルチャ・アイデンティティによる個性づくりに熱心に取り組み始めた。環境整備はその有効な方法として注目され、各地で盛んになってきた。

これは、日本が戦後、高度成長時代から安定成長

時代、そして、現在の低成長時代のなかで、量的成長から質的成長へ、機能、効率重視から情緒性、意味性の重視へと移行してきたことと無関係ではない。供給側、管理側の論理から、受け手、利用者側の論理によって発想されるようになったともいえる。時代の大きな流れが街づくりにも変化をもたらし、スピード、利便性に代表される機能や効率重視の価値観から、環境自体を文化的価値として見直そうという方向に変わってきたといえる。

これらの屋外環境を構成しているストリートファニチャの種類やその管理、設計主体は複雑であり、数も多い。街のシーンを構成する大きな要素である道路、建築物、植栽等の整備主体は行政、民間の両方にまたがっており、また、小さな構成要素であるガードレールや電柱、街灯、くず入れ、ベンチ等のストリートファニチャ類は、警察庁、消防庁、県、市町村等が設置、管理の主体となるなど多岐にわたっている。このような状況の中で、歩行環境整備の重要な対象となるのがこのストリートファニチャである。

屋外環境の整備は、都市計画や景観計画的視点から、土木、造園、建築等まで広範囲に渡る必要があるが、そのなかで従来、土木、造園、建築計画の一

* GK 設計・総括部長
Manager, GK Sekkei
原稿受理 昭和59年10月25日

Table 1 ストリートファニチャの分類
Street furniture classification

分類	種類	機能	分類	種類	機能
1.休憩系	背有ベンチ、背無しベンチ、スツール、野外卓、シェルター等	人の休憩行動にかかわる諸要求に対応するもの	7.交通系 (トラフィック)	交通信号、交通標識等	主として交通機関そのものの管理、運営に関するもの
2.衛生系	くず入、灰皿、水飲み、手洗い、便所等	保健、衛生上の見地から、人体に直接、間接に関係するもの	8.催し物系	のぼり旗、提燈、松飾り、万国旗等	非日常的な祭りや、イベントに使用される道具類
3.売店系	キオスク、屋台、宝くじ売場、自動販売機、移動売店	飲食物や物品の販売に関する道具	9.遊具系	ブランコ、すべり台、ジャングルジム等	一般的には子供を対象とした公園内の遊びのための諸施設
4.情報系	サイン、電話、郵便ポスト、スピーカー、伝言板、情報端末等	屋外において人の行動を助けたり、コントロールしたり、人と人のコミュニケーションに役立つ道具	10.管理系	消火栓、電柱、マンホール、ハンドホール等	都市機能の維持やチェックを行うための道具類
5.照明系	広場灯、道路灯、歩行者用灯、足元灯、飾り照明、スポットライト等	夜間の屋外活動をしやすくし、安全を確保するためと街の雰囲気をつくる演劇的な機能を持つ	11.身体障害者系	舗石ブロック、点字サイン、横断用信号音等	老人、幼児をも含めた障害者の行動を助けるための道具類
6.交通系 (トランスファー)	歩道橋、舗石、ガードレール、アーケード、バスストップ等	歩行者の安全確保のためのもの	12.修景系	彫刻、噴水、ブランター、舗石パターン	街の修景的要素として計画される道具類

部分、あるいは雑件として扱われていたストリートファニチャが、屋外環境整備のための具体的対象として注目されてきたのである。それは屋外における人々の行動に対して、ストリートファニチャが「屋外生活を支える道具」として、人間的スケールから要求されるさまざまなニーズに対し、きめ細かな対応が出来るものとして認識されるようになったからである。

ストリートファニチャを効果的にデザイン、計画する上で、それを分類しその種類を把握することは、その性質や機能を明らかにする上で有効である。

ストリートファニチャの分類にはまだ確定した方法があるわけではなく、その視点によって解釈が異なる。一般的によく使われるのは機能による分類である。これはストリートファニチャが本来持つ機能的特性を分類の視点としているものである。西沢健著『ストリートファニチャ』(鹿島出版会)では以下の12項目に分類されている。

- ①休憩系 ②衛生系 ③売店系 ④情報系
⑤照明系 ⑥交通系(トランスファー)
⑦交通系(トラフィック) ⑧催し物系 ⑨遊具

系

- ⑩管理系 ⑪身体障害者系 ⑫修景系

各系の特徴やストリートファニチャの種類は、Table 1に示すとおりである。表にもあるように、ストリートファニチャ個々はその主たる機能を内包しているが、実際の計画に際してほとんどの場合一つのストリートファニチャに対し、いくつかの要素が複合されて成立している。また、ストリートファニチャは街の中に単独で成立するのではなく、何種類かが一体となってある領域、空間を形成する場合もある。屋外環境の形成にあたっては以上のことをよく考え、ストリートファニチャ相互の関連や、歩行者の移動ということを前提とした計画配置が重要である。

2. 歩行環境におけるストリートファニチャ

ストリートファニチャにとって、屋外環境といっても一般道路をはじめとして、広場、地下道(街)、駅のコンコース、公園等多様であり、それぞれの特性もさまざまである。通過するだけの空間、そぞろ歩きの空間、立ち止まり、話し、休むための空間等、

いろいろな屋外空間における人の行為も空間に対応し変化する。しかし、屋外における人の行為のほとんどは移動している状態が多いのではないだろうか。家や会社、レクリエーション施設への移動、またショッピングも歩きながらである。このように考えてくると、優れた屋外環境の形成とは、人にとっていかに歩きやすい環境をつくるかということだと気づくはずである。屋外環境形成の上でストリートファニチャーの役割を考えれば、ストリートファニチャーによっていかに歩きやすい環境をつくり出せるかが重要である。

歩行は、人が2本足で歩みを始めてから車の大幅な発展を見るまでは主たる交通手段であった。道は当初、人々が獲物を探しに出かけたり、コミュニケーションをはかったり、あるいは日常の品物を交換することを目的として身近な場所に形成されていった。その後、古くは紀元前1900年頃の琥珀の道から、19世紀のドイツ人、フェルナンド・フォン・リヒトホーフェンによって名づけられた「絹の道」などに至るまで、経済的要因によって主要な道がつけられてきた。

しかし、産業革命以降の自動車の発達につれて、道路は車両の通行を優先する方向で拡充され、車線が広げられ、横断歩道橋を架設したり地下化されたりした。また、川は埋められ高速道路に変わり、効率やスピードが道路を評価する主要な要素となり、ついには人間が道から追い出されてしまったのである。その結果、屋外の歩行環境は著しく悪化し、地域の分断や排気ガス、騒音等の公害も発生し、これに対する反省の気運がでてきた。

日本では1945年の終戦以降、国土復興の最重要テーマが建築と道路、鉄道の建設であった。1947年に道路交通取締法、1952年に道路法の制定、1956年4月には日本道路公団が設立され、1959年自動車専用道路法の制定、1962年首都高速道路、1964年名神高速道路の開通といったように、自動車主体の道路づくりもこのあたりがピークであった。1964年以降は自動車主体で進められてきた道路政策の問題点が明らかになり、反省、制御の時代に入っていた。1965年には交通安全対策基本法によって、歩道、歩道橋、ガードレール、街路灯等の整備が促進されはじめた。その他、1965年に排ガス規制法等が制定され、法的にも自動車主体の環境が屋外生活に与えるマイナスを抑制していこうとする動きが出てきた。その後、1970年の大阪万国博覧会を基点として、同年8月銀

座の歩行者天国、1972年旭川モールの建設、1973年自然環境保全法、横浜大通り公園建設、1976年5月コミュニティ道路の事業化等があり、歩行者のための道路が復権しつつある。

このような経緯の中で、歩行環境としての道路を考えると大きく3つの方向がある。1つは一般的な幹線道路に見られる歩道と車道が設置されている併設型、2つ目は最近よく見られる「コミュニティ道路」や「ボンエルフ」のような自動車と歩行者が共存出来るように考えられた歩車共存型、3つ目は歩行者専用道路や緑道と呼ばれる自動車とは完全に分離した道路である。しかし、実際には上記の3つのタイプにはっきり分けられるわけではなく、地域の特性に合わせてミックスさせるなど、いろいろ工夫されるべきである。

これらの道路は、個々の機能を満足させるため十分な技術的裏づけを基に、その構造や形が決められている。特に自動車に対する道路の機能は、技術的、物理的要因によるところが大きい。しかし、同じ機能をもった道路でも、緑の並木道、水路のある道、近代的建築物の連なった道、真っ直ぐな道、曲がりくねったり上り下りのある道等々、道路が持つ景観の違いによってその場の印象が変化する。特に歩行者用道路では、同じ機能を持った道路でも、そこにしつらえる道具類（ストリートファニチャー）によって、道路の性格やイメージが大きく変化する。

信号や交通標識、ガードレール等が目立つ道路は、一見して自動車の通りであることを連想させる。また、植栽が多く、彫刻やベンチ、水飲み等が設置されていれば、休憩や、散歩などに適した道としての表情が感じられる。道路の線形や断面等によってその基本的機能を抑えて、道路上に設置されるさまざまなストリートファニチャーによって、道の機能をより高めるとともに性格づけや表情を与えるのである。街の中にある何本もの道が、いかに体系化され、街の姿をイメージするのに役立っているか、いろいろな条件における歩行行為に対してどれだけきめの細かい対応がなされているか、人間の心理的側面にまでふみ込んだ景観計画がなされているか、これらのさまざまな要素を含めた道路計画が重要である。そして、それを成立させるために大きなウエイトを占めているのがストリートファニチャーなのである。ストリートファニチャーを考えると、歩行行動または屋外行動に関して、ストリートファニチャーはどうあるべきかを考えることなのである。



Fig. 1 ストリートファニチャの調査対象地
Intended street furniture area under study

3. 歩道におけるストリートファニチャの実態

歩道上のストリートファニチャが歩行行動を安全、快適にするための重要な要素となることはいま述べてきたとおりである。しかし、私たちをとりまく道路環境は決して安全、快適であるとはいえない。そこで実際の街におけるストリートファニチャはどうなっているのか、問題点発見のきっかけをつかむため、既存街路におけるストリートファニチャの実態調査を行った。その調査から、現状の歩道におけるストリートファニチャの状況をつかみ問題点を考えてみたい。

調査対象地は、青梅街道の新宿副都心歩道橋前から西へ約1.4kmの山手通りまでを対象とした (Fig. 1)。その間にストリートファニチャの種類、数量、分布がどうなっているか、また現実に歩行を行った場合、歩行者の視点から見てどのような問題が生じているかを、現地踏査と観察によって調査した。

調査地におけるストリートファニチャは23種類プラス街路樹となっており、意外と多種類にわたるファニチャが存在している。種類別数量は Table 2 のとおりであり、その中では街路樹の294に次いで交通標識188、街路灯162、私物の立て看板122、電柱103の4種類によって全体の78%が占められている。分

類としては、街路樹、プランター、記念碑など修景系のファニチャで全体の27%を占めている。直接歩行者に係わるものは私設の看板、電話ボックス、灰皿、バス停などの9種類で全体の18%を占め、そのほとんどが情報系のファニチャである。その他は自動車の通行上、あるいは道路管理上必要なもので、全体の55%を占めている。修景系のファニチャを歩行者にとって必要なものとしても、半数以上が歩行者にとって直接必要のないもので占められていることになる。分布は Fig. 2 のとおりである。平均としては76cmおきに1つのファニチャがあるという計算になる。種類別では街路樹は5mに1本、交通標識は7.7mに1本、街路灯は9mに1本の割合となっている。しかし、交通標識や交通関連機器は交差点周辺に集中しており、そこでの密度はもっと高くなる。

景観上あるいは実際の歩行上ではどうであろうか。第1に Fig. 3 でもわかるように、歩道のスペースが3つのゾーンに分かれて使われている。1つのゾーンは歩車道の境界に近い部分で狭い所で約60cm、広い所で約1m (植栽帯の幅で変わる場合がある) ぐらいである。このゾーンはほとんど交通関係のストリートファニチャや照明、街路樹等の場所となっている。視覚的には歩道と車道のバッファーとなつて

Table 2 ストリートファニチャ種類別数量と平均分布密度
Quantities of street furniture on the basis of type distributed density

種類	数量	密度m/1本	種類	数量	密度m/1本
街路樹	294	4.9m	スモッキングスタンド	9	161.1m
交通標識	188	7.7m	バス停	6	241.7m
街路灯	162	8.9m	ポスト	5	290.0m
私的立て看板	122	11.8m	破損ボール	5	290.0m
電柱	103	14.0m	ブランター	4	362.5m
消火器	39	37.1m	ベンチ	4	362.5m
信号	38	38.1m	駐車メーター	4	362.5m
公的立て看板	29	50.0m	タクシーのりば	3	483.3m
交通機器	26	55.7m	ミラー	3	483.3m
電話	25	58.0m	避難誘導案内	3	483.3m
消火栓	17	85.3m	記念碑	2	725.0m
地下鉄通風口	12	120.1m	地下鉄表示板	1	1,450.0m

全体平均密度

0.76m

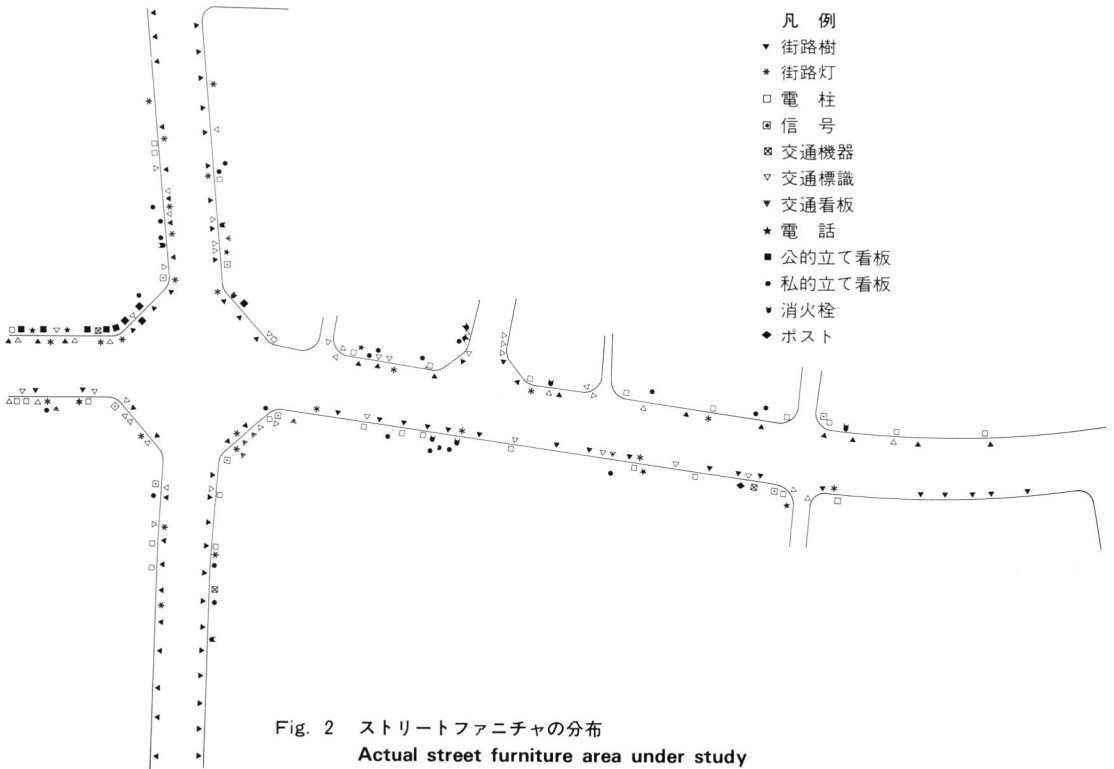


Fig. 2 ストリートファニチャの分布
Actual street furniture area under study

おり、機能的には一種の設備ゾーンとして機能している。

第2のゾーンは建物側のゾーンで、特に商店街等においては、店からの看板や展示台等のはみ出しが見られる。オフィスビルや大型商業ビル等においては、歩道との間に植栽を設置したり、セットバック

等によって感覚的、物理的な緩衝帯として機能させている例が多い。

第3のゾーンは真ん中のゾーンで、実際に歩行に使用される部分である。特に歩行ゾーン上に問題となるような障害物は見られなかったが、場所によっては商店からののはみ出し要素（しばしば車道側の設



Fig. 3 歩道に見られる3つのゾーン
Three zones actually seen in the zone



Fig. 4 柱をより所として集まったゴミ類
Garbage collected around poles



Fig. 5 自転車、オートバイの歩道への進出
Entrance of bicycles and motorcycles
onto pedestrian sidewalks



Fig. 6 混乱したポール類
Combinations of poles mixed at random

備ゾーンまで進出している) や、後に述べる設備ゾーン側からのみ出しによって、歩行ゾーンが狭められる状況が見られた。

状況の問題では次にいくつかの典型的傾向を指摘することができる。

1つは私有物のはみ出しに関する傾向である。商店街等におけるはみ出しに顕著なのが私的看板、展示台等のはみ出しで、遠方からの視認性や商品の露出度を高め、販売成績向上につなげたいという意図の表れであろう。その結果、路上の店頭部分が半私有空間化してしまい、車道側の設備ゾーンにまで及

ぶ状況が見られる。特に不要な箱やゴミの集積場所として、照明柱や交通標識等の柱が拠り所として選ばれている例が多く、道路の構造やファニチャの配置によって物の置き易い状況、置きにくい状況があるようである (Fig. 4)。

2つ目は自転車、オートバイの歩道上への駐車である。いま問題となっている駅前の駐車問題は別として、一般歩道上への駐車は歩行行動への大きな障害となっている。特に植栽帯がよく整備されて植栽帯の中に駐車できない場合などに歩道側にはみ出してくる (Fig. 5)。計画時において周辺の動線特

性、行動特性をよく考え、あらかじめ設備ゾーンに駐輪スペースを確保するなどの抜本的な解決の対策が必要である。

3つ目はファニチャの管理の悪さである。これはいちがいに管理面の問題のみを取り上げることはできず、バンダリズムとの関係も深くむずかしい点がある。それにしてもガードレールの破損、消火器のない消火器箱、あふれた灰皿、ゴミの散乱、汚れて見えにくい交通標識等、直接歩行行動に影響しなくても歩行者を不快にする景観上のマイナス要因が多い。

4つ目は主として景観上問題となる部分である。仮設広告物、貼紙、公設簡易看板、車道上の横断垂れ幕等があり、違法な広告物に対しては取り締まりの問題と同時に、取り付けにくい道路構造や貼られにくい柱等を考える必要がある。観察によると、貼紙に関しては15cmの直径以上のものに多く、しっかり仕上げられた平面上には意外に見られなかった。また、公設の仮看板に関しては車道側のドライバーに向けたものが多いが、効果に疑問のあるものも多い。これらに関して仮設看板のサイズ、取付方法や表示部のデザイン（文字、色彩、レイアウト）に何らかのルールを設け、街での美観を考慮すべきであろう。

5つ目は、歩道上の各種ファニチャが、いかにも無計画に配置されていることである。各ファニチャの設置主体、管理主体が別々であったり、設置年度が違ったりするなど、現状では結果的にむずかしい問題も多い。しかし、1本しかない道路で各ファニチャが場所を共有する以上、基本的にはトータルな視点で考えられるべきである。特に交差点、横断歩道周辺のポール類に関しては、照明、電柱、交通標識、交通信号、電気ボックス、歩行者用横断信号等が集中して設置されており、しかも柱の太さ、形、色、設置方法などもすべてバラバラで、歩行環境を著しく阻害している(Fig. 6)。これら公の都市設備に限ってみても、整理しトータルに計画されれば、歩行環境は相当に向上すると思われる。

以上のような状況から考えて、歩行行動が主となる道路を考えるには、群集歩行空間の特性や歩行密度のサービス水準等の物理的条件設定のための要素と、楽しい道、静かな道、交差点や曲がり角の景観等、道路の表情やイメージを歩行者に情報として与え、全体としての歩きやすさを作りだすための心理的要因も含めた総合的アプローチが重要な視点とな

る。

今回の調査では、ストリートファニチャのほとんどが交通、管理関係のものであり、その形状、色彩、配置に関しても相互の調整はほとんどみられなかった。これからの歩行環境は道路を構成する諸要素の総合的な関係の中で考えられるべきであり、交通の機能的な要素のみでなく、生活機能的な要素や景観上の快適性も含んだ上で、個々のファニチャの特性を生かした計画が必要である。

4. 歩行環境におけるストリートファニチャのあり方

これまで、ストリートファニチャとはどのようなものか、また、一般の道路ではそれらにどんな問題があるかについて述べてきた。それでは、実際の道路を快適な歩行環境として成立させる上で必要となる点とはどのようなものかを次に考えてみたい。

道路は場所と場所を結ぶ網の目状のものである。私たちが歩行環境を考えるときにはただ1本の道路の景観、構造を考えるのではなく、関連する各道路、または地域内のネットワークにおける道路の位置づけを十分に考えた上で設計しなければならない。

ここで私たちが問題としたいのは、その地域で生活している住民もさることながら、外からそこを訪れる外来者に対しても歩きやすく、分かりやすい歩行環境を提供する必要があるという点である。

歩行の対象となる道路がどんな雰囲気でどんな機能（早く歩く、散歩する、シンボリックである、休憩する等々）をもつべきか、周辺の道路とどんな関係にあって、その街の中ではどんな位置づけになっているかを分かりやすく表現する必要がある。そのためにストリートファニチャの効果的な使い方、配置を工夫するのである。

その方法として第1にあげられるのは、街の構造を顕在化させることである。知らない土地で右も左も分からず、右往左往することは不安感を増し、当然、歩行行動そのものもギクシャクした不安定なものとなり、危険をも誘発する。東京では場所を教えるのに山手線の内側とか外側とかいう言い方をしたり、環6、環7、環8など環状道路や第1京浜道路、甲州街道、青梅街道、日光街道という放射状道路によって位置を表すことがある。また、京都では一般に格子状の道路構造を拠りどころとして、北へは“上る”南へは“下る”という表現をする。大阪では南北の道路を筋、東西の道路を通りと呼び、キタの梅

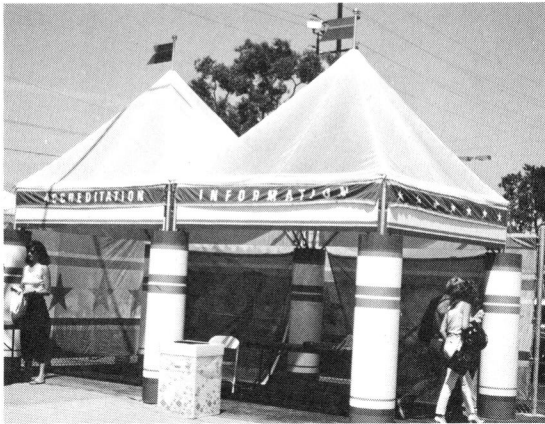


Fig. 7 ロサンゼルス五輪の演出
Presentation to olympic games at Los Angeles



Fig. 8 同右

田、ミナミの難波とそれをつなぐ南北の御堂筋が場所を認知するための拠りどころとなっている。これらはすべて、街の構造を大きくとらえているために可能となるものである。もし、山手線が環状でなく曲がりくねっていたり、京都の道路が格子状でなかったら、街を明確に示す分かりやすさの構造軸とはなり得なかっただろう。

このように、歩行行動を快適で安全に行う上で大切な要素の一つである“分かりやすさ”を表現するための街の構造をいかに認識しやすくするか、視覚的に、あるいは印象としてはっきりと顕在化させるかが重要なテーマとなっている。これは、上位計画としての都市計画や交通計画とは別に、その道路がもつ全体の中での位置づけを認識し、景観や機能として具体化させることである。

第2の視点は、その土地、その地域の特性を表現することである。国内や海外旅行の案内書には、いかにもその土地らしい風景がのっている。これらの写真には、その土地らしさ、その国らしさを物語る街並み、舗石、街灯、ベンチ等のストリートファニチャや家々のファサード、色彩等が写っており、道路を構成するすべてのものが一体となってその特徴を表現している。私たちがいろいろな土地を訪れてみると、その街並みや個々の物から土地の歴史や風土、文化、民族性といったものを感じることができる。それはその土地がもつ長い歴史、気候風土といったものが、屋外環境を構成するいろいろなものに色や形、材料というかたちで表現されているからである。

歩行環境を考えると、安全性や機能性、効率等にはばかり目をつけるのではなく、屋外環境がもつそ

の土地の文化や歴史を伝える媒体となっているものに目を向けることも重要な視点となる。

第3は街の演出の視点である。演出には非日常的に見られる祭りや、各種イベント等と、都市あるいは地域の楽しさや静かさを計画する日常的なものとの2つがある。非日常的なものとしてはお正月の松飾り、注連縄、夏祭りの提燈、のぼり旗等があり、人々はそれらによって季節の移り変わりを感じ、華やいだ気持ちになったり、引き締まった気持ちになったりする。1984年のロサンゼルス・オリンピックはイベント演出の好例である。16日間の期間中、一般の市街地の中にほとんど仮設物によって、人々の案内、誘導にかかわる機能的なシステムや運営、また、開会までの人々の気持ちの盛り上げ、会期中の楽しく健康で華やいだ雰囲気作りを行い、それが見事に成功していた (Fig. 7, 8)。

日常的な演出の例としては、日本の伝統的な場において見事な例が見られる。四国の金刀比羅宮の参道に見られる灯籠、石タタミ、家並み、また、京都の北野天満宮等の寺社に見られる環境演出がそれである。神社に例をとれば、外界（一般市街地）との接点に一の鳥居を置き、二の鳥居、三の鳥居とつながり、参道は深々とした緑に包まれ、参拝者は玉砂利の音を聞きながら拝殿に至る。この数百メートルの間にしつらえられた効果的な環境装置により、そこを歩む人々は自然に俗界との精神的な分離を行う。

私たちが日常何げなくすごしている街の中でも、例えば、渋谷の駅から公園通りを経て代々木公園、原宿に至るルートには、「ハチ公」像から始まって、百貨店、個性的な専門店街や街灯、電話ボックス、ウォールペイント、広告塔、くず入れ、並木等のス

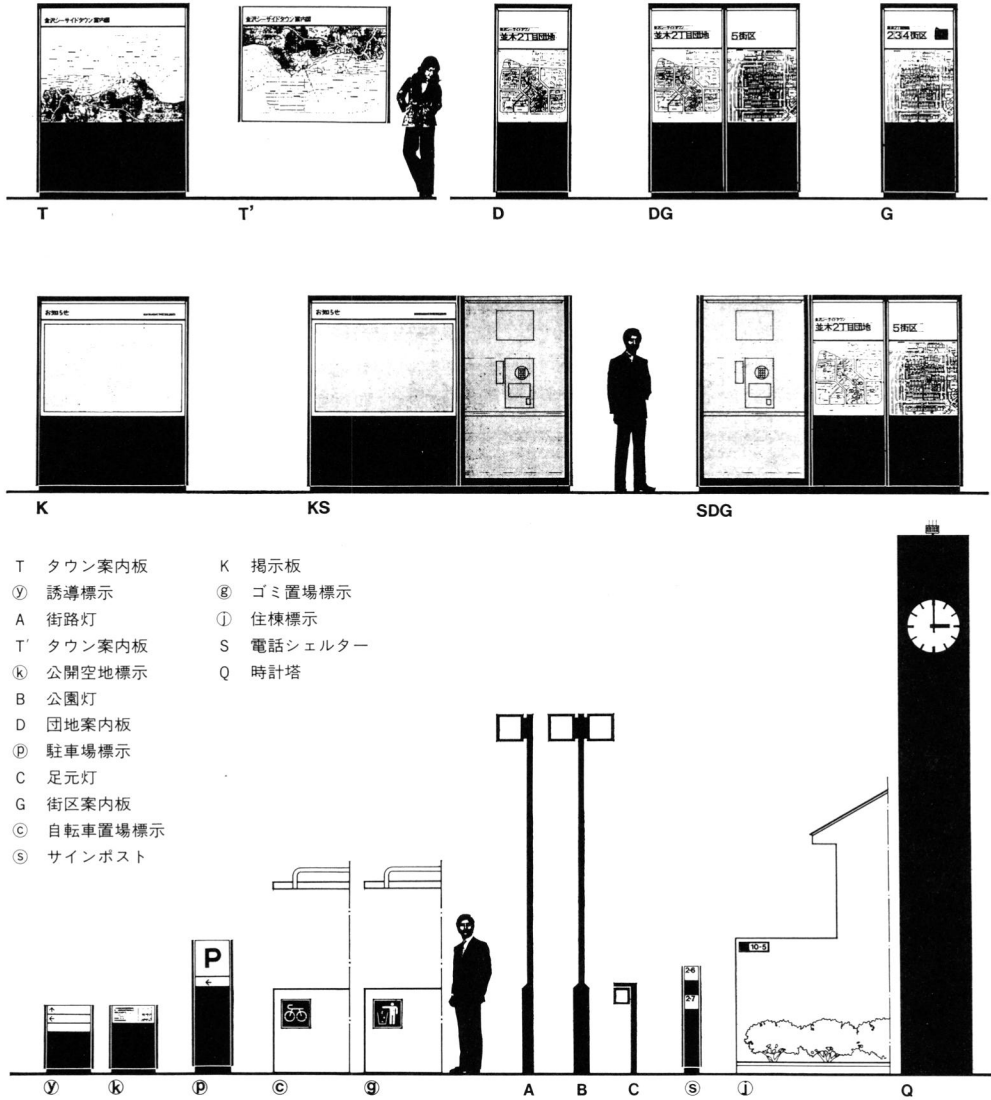


Fig. 9 金沢シーサイドタウンアイテム一覧図
List of Kanazawa Seaside Town items

注)「都市住宅'81-10

トリートファニチャ、さらに美術館、劇場、教会、神社、公園と変化に富んだ要素がつけられている。これは人が環境の中を移動しつつ感ずるいろいろな感情、例えば、高揚と鎮静、興奮と安堵、歓喜と悦楽等によって人の心にリズムや変化を与え、それを時間と空間の中に脈絡づけているといえる。

以上のように歩行環境でのストリートファニチャには、

- ①街の中の構造を顕在化すること
- ②地域の個性を表情として表現すること
- ③歩行環境を時間と空間の中で演出し脈絡づけること

が必要であると考え。ストリートファニチャは

個々のもつ機能や造形、素材、色彩、システム等により、これらの要求に対応しなければならない。

5. 集合住宅地の歩行環境(ケーススタディを通して)

屋外環境における歩行行動を安全で快適なものとするため、その実態と方法をこれまで述べてきた。しかし、現実にはそれほどトータル的に考えられ、実施された例はない。1981年に横浜市の金沢地区において実施された集合住宅地のサイン計画を参考として述べ、今まで述べた考え方が実際にどのように展開されたかを見てみる。

一般的にサインという言葉には、記号、しるし、

信号、合図、身ぶり、前兆といったように、文字や言葉から人間の行為、環境、自然の状況に至るまで幅広い意味がある。しかし、今までのサイン計画は、いわゆる看板、標示板のデザインのみをその対象として計画されることが多かった。サインが、ある居住地域の環境において、主として歩行者に対して計画されるものだとすると、サインの概念をもっと広い意味に解釈し、歩行の対象となる地域全体の環境構成要素をサイン計画的視点で捉えなおし、環境自体が、それを利用する人々に対してサインとして機能するようにすることが必要である。具体的な文字、または絵情報をのせるための標示板は、広義な意味のサインのほんの一部である。先にも述べたように、街の分かりやすさが人の行動をスムーズにし安全を生むのであれば、当然、サイン計画の概念の中でできる限りの要素を取り込んで、街の構造を顕在化させることは間違いないではない。

金沢シーサイドタウンのサイン計画は、以上の考え方にたつて、具体的対象物として案内板、誘導板等の標示系、ランドマーク灯、街路灯、公園灯、足元灯の照明系、電話ボックス、掲示板、時計塔のストリートファニチャ系に分類して計画された (Fig. 9)。そして、これらの対象に対して、前述の3つの視点から造形、配置等が検討された。

5-1 サイン軸と拠点の設定

金沢シーサイドタウンは大きく1号地、2号地、3号地に分けられており、サイン計画は2号地を対象として計画された。2号地における全体構造は、1号地の格子状パターンに対し、中央ゾーンの歩行者専用道路を主軸とする樹木状パターンをその特徴としている。また、中央ゾーンは、公開空地、公共施設、広場などが配置され、日常生活の諸行動の中心となるように計画されている。サイン計画自体の構造もこれらの意図の上になつて設定された。

一般的に環境の構造認識は、その環境を構成している多様な要素 (造園、建築物のファサード、植栽、舗石、ファニチャなど) によって印象づけられ、しかも利用者に関連の深いもの、印象の強いものの連繋として認識され定着する。サイン計画においても、これらの構造認識を一般的に共通なものとしなければならない。そのため、基本計画の諸要素の中から共通化しやすい要素を抽出し、サイン軸の設定を行う。このサイン軸を基盤として標示系、照明系、ファニチャ系の特性に合った配置計画をし、構造をより強く顕在化させるのである。

2号地においては、中央ゾーン、歩行者専用道路、車道 (一般車、管理用車、緊急車等)、駐車場、自転車置場、ゴミ置場、公共施設の配置、街区区分、通学域、管理区域や公園、高層・低層の住棟配置、商業施設の配置等がサイン軸設定の重要な要素となった。これらの要素を総合的に検討した結果、中央ゾーンの歩行者専用道路を主要サイン軸とし、標示系、照明系、ファニチャ系を重点的に対応させ、機能的にも、表情としても、団地全体の中心的骨格として顕在化させた。その他の歩行者専用道路は、外部からのアプローチ、あるいは街区へのアプローチとして位置づけ、サブ・サイン軸とした。この2種類の軸は、サイン計画上大きな構造として位置づけられた (Fig.10)。

上記のサイン軸に加え、外来者に対する案内、誘導の接点、例えば、駅前や団地外道路と団地ループ道路の結節点、バス停、街区の入口、隣接団地との結節点、歩行者専用道路の交差部、居住者に対する生活情報の集約部、中央ゾーンの広場などを拠点として位置づけた (Fig. 11, 12)。

外来者に対する拠点には、主として標示系の案内板等が設置され、各地区 (タウン、団地、街区) の段階に応じた情報内容が表示される。居住者に対しては、日常生活に必要な公共施設や生活・コミュニティ情報が集中的に配置される。これらのサイン軸と拠点を連繋させて計画することにより、団地の構造をよりはっきりと顕在化させることができる。

5-2 標示系計画

標示系のサインは主として、外来者を外から目的地へ確実に誘導する機能と、居住者に団地の全体構造を把握させるための機能として計画された。そのため標示板は、対象地区ごとに序列化された地図板が主体となっている。地図板は対象地区別に、金沢シーサイドタウン全体の位置と各団地の位置を示すタウン案内板、団地内の街区割、道路構造を示す団地案内板、街区内の住棟、施設の配置を表示する街区案内板の3種類によって構成されている。それぞれの案内板は、サイン軸上、拠点上に配置されている。タウン案内板は、外部の基点である京浜富岡駅前、横浜市街地からの接点である北側マーケット部分、ループ道路から国道16号線への接点である西側の高等学校横の3か所に設置された。団地案内板は、ループ道路から団地に入る歩行者専用道路の入口に設置され (Fig.13)、団地の案内とともにゲートの役割も果たしている。街区案内板は歩行者専用道路上

● サイン軸の設定

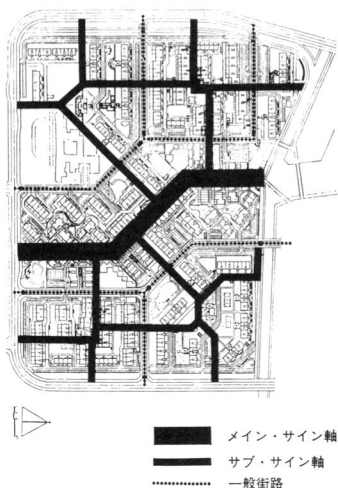


Fig.10 サイン軸
Sign axis

● 拠点の設定—外来者の拠点

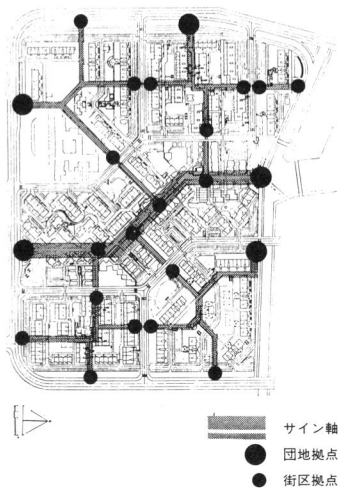


Fig.11 外来者のための拠点
Information board
for visitors from
out of town

● 拠点の設定—居住者の拠点

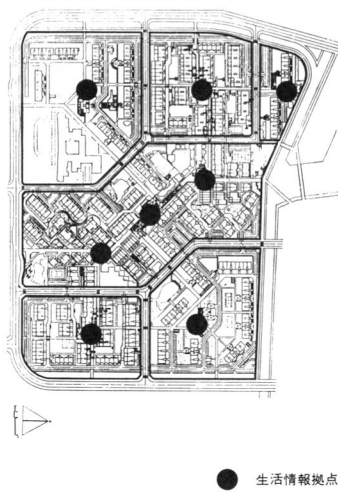


Fig.12 生活者のための拠点
Information board for
town dwellers

の街区入口に設置された。

標示系ではこれらの案内板の他に、それを補助するための誘導サイン、住棟サインが計画された。住棟サインは、従来の棟下に取り付ける方法をやめ、歩行者のアイレベルを基準とした。材料も造園計画と調和するものとし、低層住宅群の一環境要素として融合する方向で考えられた。

5-3 照明系計画

照明系は、従来の防犯、管理上からの機能主体の考え方に加え、住宅地区としての表情をつくり、団地の構造（サイン軸）を顕在化することと、空間の

リズムを演出することを目的として計画された。

造形的には、前述の標示系と次に述べるファニチュア系の造形を統一し、ニュートラルでモダンな団地の表情を出すように考えた。サイン計画全体に共通したこの造形コンセプトは、新しい団地のイメージを具体的なマスコットやモチーフに頼るのでなく、確実に信頼性のある造形でデザインされた、デザインの質によってつくられる環境イメージそのものを、団地のイメージとして表現することを意図したものである。従って、各照明も共通のデザインで設計され、それぞれがもつ組み合わせのシステムによって



Fig.13 街区案内サイン
Apartment number sign



Fig.14 街路灯
Street lamp



Fig. 15 足元灯
Lamps for illuminating walkways

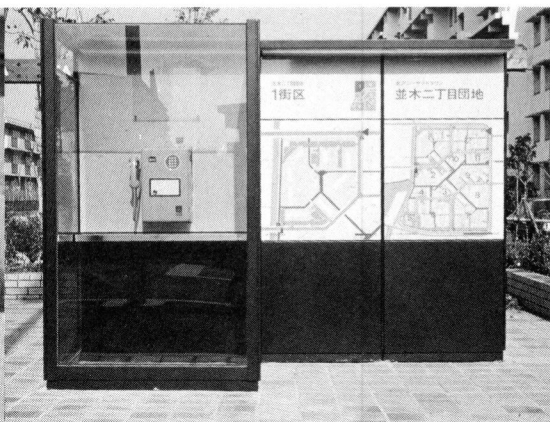


Fig. 16 情報シェルター
Information shelter

変化に対応する。形状およびモジュールは街路灯を標準とし、灯具は住棟への光をカットするように取り付けられた (Fig. 14)。公園や拠点など演出的に強調する部分は2灯式とし、形態としても光としてもアクセントとなるよう考えた。また、大拠点にはランドマーク灯として標準タイプを3つ組み合わせたものを設置し、周辺のランドマークとしての機能を持たせた。その他、植栽の中や住棟間の路地には高さ1 mの足元灯を配し、他の歩行者専用道路と区別をつけ、プライベートな、あるいはセミパブリックな空間を演出している (Fig. 15)。

5-4 ファニチャ系計画

ファニチャ系の計画においては、団地内の生活行動を支える機能の抽出と、それらの配置計画が大きなテーマとなった。一般に団地内行動の機能は、休憩、情報、管理の諸機能に分けられる。休憩機能に関しては、造園計画の中で計画されているため今回の対象から外し、情報、管理機能にシフトされた。対象として、情報シェルター、時計塔、車止め、バス停などが検討されたが、施工主体や工事費などの調整により、掲示板、情報シェルター、ポスト (住戸

用)、時計塔が実施された (Fig. 16)。情報シェルター、掲示板は、日常的な情報集中の拠点となる広場や集会所周辺に設置された。時計塔は中央歩行者専用道路の中心広場に設置され、2号地全体のランドマークとして、また、トータルコーディネイトされた住環境のシンボルとして位置づけられた。これらの情報機能をもったファニチャ類は、日常生活の情報拠点として位置づけられ、団地全体のコミュニティの核として活用される。

6. むすび

サイン計画や環境設計を行う場合には土木、造園、建築、ファニチャ、サインなどの各専門分野の調整と、各自治体、民間、公団等の管理、建設主体の調整が重要であり、これらの仕組みがいかに効果的に働くかが環境設計の成否の鍵となる。新開発の住宅団地においても、トータルコーディネイトがむずかしい現在、一般市街地の歩行環境整備はその数倍もの難問が山積みされている。これらの難問を、新しい考えを導入しながら、粘り強くひとつずつ解きほぐす努力が必要である。