

パブリックデザインの方法

- 公的空間の安全と魅力をデザインする
都市環境装置の秩序化と個性化の考え方 -

森田昌嗣*

パブリックデザイン(都市環境装置デザイン)は、“わかりやすさ(レジビリティ)”と“多義性(アンビグイティ)”な「公共性の二面性」の共存を視座に取り組み必要がある。そしてそのデザイン方法には、景観財と公共財の役割を重視したパブリックスペースとパブリックプロダクトのデザインがあり、景観形成におけるパブリックスペースを構成する都市環境装置の秩序化と個性化の考え方を基本に、パブリックプロダクトとなる都市環境装置の制度面とデザイン面での「しくみ」を計画する考え方が求められることを事例研究から導出した。

Design Methods for Public Design

- Discussion of Systematization and Individualization Methods of
Urban Environmental Installation for Public Space in Security and
Magnetism -

Yoshitsugu MORITA*

The public design (urban environmental installation design) was confirmed to aim at symbiosis of the public character of "legibility" and that of "ambiguity" and to study the indicators of "spatial identity" in design objects. The objects of public design were classified to reveal that the public design was the planning and design of the public space and that the public products were attached with a particular emphasis on the roles of scenic products and public products. It was concluded through the case study that there were needs for orderly systematization and individualization of the urban environmental installation design for planning and designing the public space, and for "the scheme" in the system and design of the role as public properties.

1. はじめに

都市環境のデザイン研究は、都市計画や建築などの分野でこれまでも多くの研究がなされているが、都市環境に設置されている多数の装置や製品などの構成要素と公的空間¹⁾との関係に関する研究は少ない。

本論は都市環境の公的空間(パブリックスペース)を構成する施設や工作物、製品等の人工物要素(パ

ブリックプロダクト)を都市環境装置と総称し、公的空間と都市環境装置の関係をデザインするパブリックデザイン(都市環境装置デザイン)の位置づけと役割を通して、景観形成の側面から公的空間(パブリックスペース)の安全と魅力をデザインする都市環境装置(パブリックプロダクト)のデザイン方法を考察するものである。特に、パブリックデザイン方法を提示することによって、都市環境装置が単体で成立できるものではなく複数設置されるものであり、都市環境装置一つひとつの相互の調和や連続性が、設置される地域の環境や景観形成における安全と魅力のよりよい関係を創り出す役割を担っていることを論考する。

*九州大学大学院芸術工学研究院教授
Professor, Faculty of Design,
Kyushu University
原稿受理 2004年1月30日

2. パブリックデザインは環境デザインの一領域

2-1 デザイン分野別の環境デザインの解釈

環境デザインの言葉の始まりが何であったのか、明確な経緯は明らかではないが、1960年代、戦後社会において人間生活そのものを問い直すとする考え方を背景に生まれてきたのではないかとされている。また、環境デザインはあらゆるスケールの物理的環境を取り上げるよう努めるものとされる。それは、人や製品などのマイクロ(micro: 小さな)スケール環境から、建物や公園などのメソ(meso: 中間的な)スケールの環境、そして地域や都市などのマクロ(macro: 大きな)スケール環境に及ぶものである²⁾。

アーバンデザイン³⁾は、都市・地域スケール全体のマクロから施設、街路、公園などのメソ的スケールの構成要素への視点をもつ環境デザインであり、シビックデザイン⁴⁾、ランドスケープデザイン⁵⁾、そして建築デザインは、メソなスケールの環境(構成要素)構築を中心に、マクロとマイクロなスケール

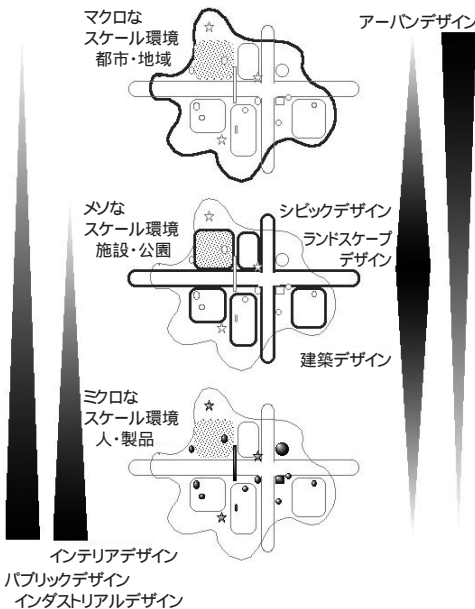
の環境ヘクトルを向ける視点からの環境デザインといえる。これらに対してインテリアデザインやインダストリアルデザインは、都市の外部空間と内部空間に存在するミクロな構成要素の計画設計に携わる分野であり、空間構成要素(モノ: products)をメソ的な施設や街路などに供給する。このことから特にインダストリアルデザインの分野は、土木や建築の分野がメソ的な都市設備や施設を立脚点とするのに対し、生産されたミクロ的なモノを立脚点とする。インダストリアルデザイン分野における環境デザインの解釈は、モノのミクロ的な要素からさまざまなメソ的な要素へ関係づけるとらえかたであり、パブリックデザインは、インダストリアルデザインに立脚した環境デザインの一領域となる(Fig.1)。そこで論を進めるためにも、都市環境デザインで共通の基本理念である<環境デザイン=関係のデザイン>の指標を認識する必要がある。

2-2 関係のデザインと指標

環境デザイン=関係のデザインの指標は、土肥博至が環境デザインの特質を「対象によって特定されるデザインではない。関係こそが問題となるデザイン」と提起し、「環境デザイン的方法の主要なキーワード」にまとめている⁶⁾。Table 1は九つのキーワードの指標を、パブリックデザインにおいて特に考慮すべき指標となると判断し、筆者なりにまとめたものである。

デザインコンセプトの側面は「公共性」であり、多数の人々にとっての「わかりやすさ(legibility)」の公共性と、場所固有の意味をもつ「アンビグイティ(多義性: ambiguity)」な公共性との、相矛盾するコンセプトの共存が主題となる。デザイン主体の側面は、人間-環境系のデザイン研究⁷⁾でも指摘されている生活者・行政・設計者・研究者などであり、これらデザインにかかわる主体を結びつける「総合性」が求められ、また主体のもつ「歴史的・文化的背景」を理解し、そのための「ソフトデザイン」としてのデザイン活動、さらに目的実現のための「調整機能」が環境デザイン=関係のデザインの指標となる。

デザインする対象には、常に対象となる事象を全体の中に位置づける「総合性」を視座におき、対象が潜在的・顕在的に保有する「地域性・場所性」と、対象に現れている状況の「歴史的・文化的背景」を読み取り、時を超えて生き続ける「時間性」と実現後長く使用される「持続性」を踏まえることが必要



- ・アーバンデザインは、都市・地域のマクロなスケール環境形成のために、主に施設・公園などのメソ的スケールの環境との関係を構築する環境デザイン
- ・シビックデザイン、ランドスケープデザイン、建築デザインは、メソなスケール環境の構築のために、マクロとマイクロの環境ヘクトルを向ける環境デザイン
- ・パブリックデザインは、人・製品(モノ)などのマイクロなスケール環境の構築を立脚点に、メソそしてマクロとの関係をデザインするインダストリアルデザイン分野の環境デザイン

Fig. 1 環境デザイン分野(筆者作成)

Table 1 環境デザイン = 関係のデザインの指標

キーワード	指標	
総合性 Totality	デザイン対象の事象を全体の中に位置づける総合性	さまざまなレベルのデザイン活動を縦に貫く総合性
柔軟性 Flexibility	積極的な情報獲得や設計条件の変化に対応できるデザインプロセスの柔軟性	デザインされるものに向けられる柔軟性
持続性 Continuity	基本的コンセプトから実現までの持続性	実現後長く使用される持続性
公共性 Public Character	わかりやすさ(Legibility)をもつ公共性	個人によって固有の意味をもつアンビグイティ(Ambiguity)な公共性
地域性・場所性 Spatial Identity	環境が潜在的に、または顕在化して保有するアイデンティティ	デザインにより改変された姿の可否を問う鏡となる地域性・場所性
時間性 Nature of Time	時とともに変化するシーケンシャル(Sequential)な時間性	時を超えて生き続ける時間性
歴史的・文化的背景 Historical and Cultural Background	環境の中にある形の背後の歴史的・文化的背景	環境の中にある人々が生きてきた姿を浮き彫りにする歴史的・文化的背景
ソフトデザイン Soft Design	組織、ルール、情報づくりなどモノや空間以外のデザイン活動	すでに存在するモノや空間を新しい視点、利用方法、意味づけを行うデザイン行為
調整機能 Coordination	デザイン目的実現のための関係者との調整	関係のありようを求める機能、環境デザインの本質的機能

注) 参考文献6)に基づいて筆者が作表。

である。そして実現へのデザインプロセスと方法の側面には、対象のもつ情報や条件の変化に対応できる「柔軟性」と、基本的コンセプトから実現までの粘り強い「持続性」を基本に、実現の段階ではデザインによって改変された姿や状況の可否を問う鏡としての「地域性・場所性」からの解釈が求められる。またデザインを進める段階においては、デザインされるものへの多角的な「柔軟性」の高い視野からの取り組みと、環境が時とともに変化するシーケンシャルな「時間性」からの取り組みが重要である。

これらの指標は相互に関連が強く、パブリックデザインに欠かすことのできない指標でありパブリックデザイン方法を生み出すキーワードとなりうると考える。

3. パブリックデザインと都市環境デザイン

3-1 パブリックデザインの対象

都市活動の基盤を構成する要素は、一般的に「都市設備・都市施設」とよばれている。「都市設備」は、都市のインフラストラクチャを構成する上下水、電気、ガス、電信など、都市活動を営む上で欠かすことのできない設備面での基盤要素であり、「都市施設」は、街路・道路、公園をはじめ各種建築物など生活空間をかたちづくる空間面の基盤要素である。一方、人々の都市生活を道具・製品などを介して支援する要素がある。支援要素は、「ストリート・ファニチュア(Street Furniture)」、「サイト・ファ

ニチュア(Site Furniture)」、「アーバン・ファニチュア(Urban Furniture)」、「街具」などとよばれている。またこれらの基盤要素、支援要素には、それぞれ人工化された都市空間に潤いを与える自然要素が含まれる。

パブリックデザインの対象は、基盤要素の端末等や支援要素であり、これらを総称してアーバンエレメント(Urban Elements)やパブリックプロダクト、または都市環境装置(Urban Environmental Installation)や都市装置、環境装置などとよぶが、ここでは都市環境装置に用語を統一して使用している⁸⁾。

3-2 都市環境装置に関する基礎的研究

ここで都市環境装置の研究経緯について少しふれておきたい。筆者は、以下の都市環境の構成要素に関する一連の研究によって、本論におけるパブリックデザイン = 都市環境装置デザインの考え方の基礎を導いている。

都市環境装置デザイン方法に関する基礎的研究では、公的空間の大半を占める街路空間を題材に、街路の構成要素(装置)の種類と量、配置などの分布特性と歩行者などの利用行動特性について、街路別の実態調査及び定量化による比較分析などを行った。その結果、街路整備の状況や沿道の土地利用が装置の分布特性に及ぼす影響、装置の配置特性が歩行者の通行時の行動特性に影響を与えているなどの、分布及び配置特性と行動特性の相互関係における主要街路の現況の問題点及び課題を明らかにした。また、

これらの分析結果などを考察することで、都市環境装置を空間系、情報系、時間系の三つに類型化する妥当性を検証した。同時に、現状の街路空間の装置における課題を解決するためには、都市環境装置による街路空間の秩序化と個性化が課題解決の一つの方向となりうる可能性を導いた^{9,10)}。また、街路に多数設置されている情報系都市環境装置（公的サイン）に関する詳細調査を行った結果、公的サイン類などの情報系の装置が、種類と量の両面から街路空間を占有し、無秩序な街路環境形成の要因となっていることを明らかにし、公的サイン類の整理統合による秩序化の方法による課題解決の可能性を考察した¹¹⁾。

また基礎的研究における現況の主要街路での実態調査及び分析結果から得られた知見を検証するために、実際の計画・設計の事例検討を通して、まず装置相互の整理統合の方法（秩序化）が果たす役割と効果について、さらに街路計画の比較事例によって、都市環境装置とそのデザインにおける秩序化と個性化の方法が果たす役割と効果を明らかにした^{12,13)}。街路の計画・設計においては、まず街路固有の環境特性の把握が不可欠であり、空間を形成する観点、情報を形成する観点、時間を形成する観点から環境特性を読み取ることによって解決すべき課題を抽出する必要がある。そして課題解決のために、それぞれの観点から構築すべき街路としての環境価値（空間価値、情報価値、時間価値）をどのように引き出すかが、都市環境装置デザインが取り組むべき基本的な考え方となることを導出した。つまり都市環境装置デザインは、計画する場所の現況の「環境特性」の課題を「空間、情報、時間価値」の各系の形成の面からとらえ直すことから始まる。三つの価値形成は、常に関連性があり、どの価値からデザインに取り組んでいくかは、街路計画の課題が「秩序化」か「個性化」のどちらを優先させるべきかによって変化することから、そのデザイン方法は、場所の「環境特性」を読み取り、新たに形成すべき環境価値に連動する、空間系・情報系・時間系の都市環境装置デザインの方向を、「秩序化」と「個性化」の観点から構築する方法である、と位置づけた¹⁴⁾。

本論では、これらの基礎的研究及び事例研究で位置づけた都市環境装置デザイン方法の考え方を筆者の携わったプロジェクトと照らしながら具体的な方法について論考する。

4. パブリックデザインの方法

4-1 景観財と公共財

パブリックスペース(公的空間)をデザインする立場からとらえると、パブリックスペースに設置されているさまざまな要素は、景観の連続性や固有性などを結びつける景観財としての役割が、製品化の有無に関係なく問われている。そして、多数の人々が共有できるレジビリティ(わかりやすさ)と、個人の固有の意味を包含できるアンビギュイティ(多義性)が共存する公共財としての役割が問われる。一方、パブリックプロダクトをデザインする立場からとらえても、設置されるパブリックスペースの地域性や場所性に対応できる景観財としての柔軟性を秘めた製品開発が問われるとともに、多くの人々に使用されるための製品としての安全面を踏まえた持続性や、長期にわたる製品の素材や品質そして維持管理などの時間性への対応などが問われる。形態や色彩など表層的な一時的な流行などにとらわれない、景観財・公共財として計画する視点が最重要視される。

パブリックデザインは、雑多でかつ混沌とした都市の要素に、景観財及び公共財としての秩序と個性を見出す“しくみ”を見つけ、その場の環境特性と呼応した都市環境装置(パブリックプロダクト)という部分が造り出すパブリックスペースとの関係の創造を目指すことである。そのアプローチに、パブリックスペースをデザインする側面とパブリックプロダクトをデザインする側面がある。特にパブリックスペースのデザインには、歴史的・文化的背景、地域性や場所性、時間性を読み取った中で生み出される新たな要素の考え方や、要素自体の成立が、パブリックプロダクトのプロトタイプになりうる場合も多い。つまりパブリックスペースとパブリックプロダクトは、環境・空間と要素との関係を追及するパ

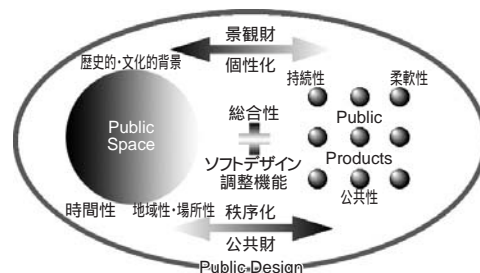


Fig. 2 パブリックデザインの考え方(筆者作成)

ブリックデザインの企画の両輪として位置づけることができる (Fig.2)

4-2 パブリックスペースのデザイン方法

1) 連続景観形成のためのパブリックデザイン

- 景観財の秩序化と個性化

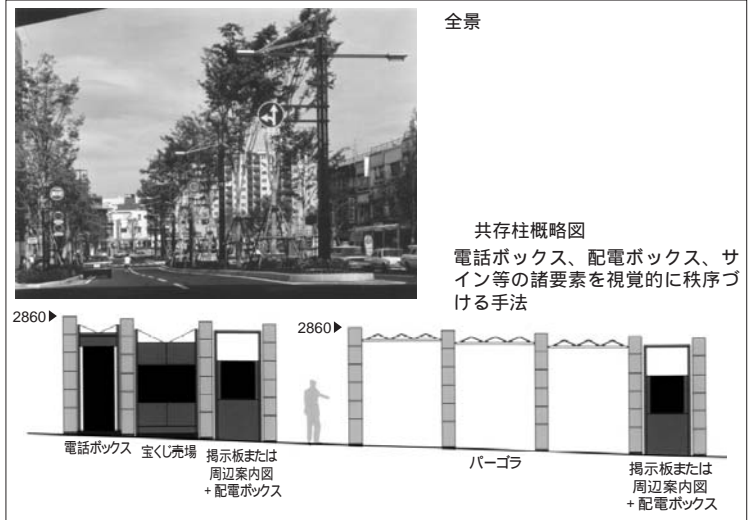
街路は、都市において貴重な公共空間を提供し、都市の骨格を形成するとともに、人々の戸外生活で欠かせない移動空間としてその機能を発揮している。公共空間を代表する街路は、多数の都市の設備要素 (インフラストラクチャーの端末) が集積し、緑化などの都市の自然要素が求められ、沿道の都市の施設

要素が街並みの表情を表し、戸外生活を支える都市の道具要素が設置されている場所である。街路をデザインすることはパブリックスペースのあるべき姿を模索することであり、要素相互の関係を探りながらそこに秩序と個性を見出すことが求められる¹⁵⁾。

筆者が携わってきた街路デザインを題材に論を進める。横浜市鶴見区・JR鶴見駅“東口中央通り”と、東京都中央区銀座“晴海通り”の計画である。この2街路ともに、街路規格上は同じ道路幅員36mを有するが、立地する環境の特性の違いから結果として手法の異なるパブリックデザインが実践された事例となった。

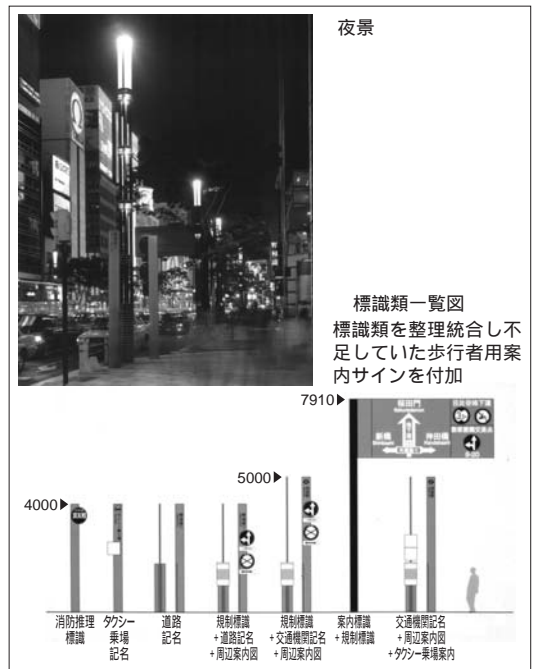
東口中央通りの周辺は一般的な市街地の街並み、晴海通りは大商圏地区であり、沿道の建物は個々に特徴のある整備が施されている。全体から部分を構築するパブリックデザインには、それぞれの環境特性を踏まえ既設の構成要素相互の関係を整理し、連続した景観に秩序と個性を見出すことが先決である。

東口中央通りは歩道の植栽帯の形状にゆるやかなウェーブを与え、そのウェーブに馴染む舗装を施すことで人が歩行移動する細やかな景観の連続的な変化を計画した。この連続景観づくりの視点から街路上に突出するさまざまな要素を、共存柱とよぶ景観装置により秩序づける。共存柱は通り景観に一定のリズムを生み出す都市環境装置であるとともに、機能や表情が異なる電話ボックスや宝くじ売場、配電箱などを視覚的にまとめる役割をもたせている。標



注) デザインは筆者がGK設計在籍時。1986年。出典) 参考文献13)。図版は筆者が作成。

Fig. 3 東口中央通り

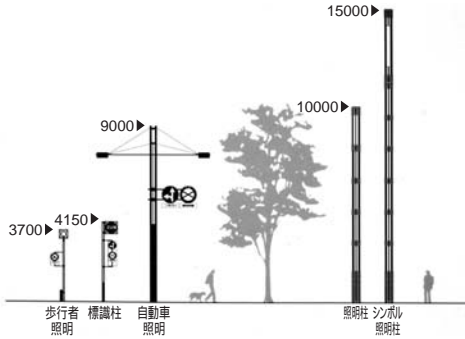


注) デザインは筆者がGK設計在籍時。1989年。出典) 参考文献13)。図版は筆者が作成。

Fig. 4 晴海通り

識ポール類は、重複した標識の撤去や照明のポールに集約化 (共架) するなど、できる限り本数を減らし、また街の案内板や掲示板などを配電箱に付帯し景観を整理することを基本とした¹⁶⁾ (Fig.3)。

一方晴海通りでは歩行者の通行量が多く、現状の



東口中央通り
標識類を共架し集約した秩
序化のための照明デザイン

晴海通り
標識等の共架は行わない、
通りの連続景観の個性を表
現する照明デザイン

出典) 参考文献13)。図版は筆者が作成。

Fig. 5 照明灯のデザイン比較

歩道で歩行可能な有効幅員を確保することが優先される。そのため、植栽帯の灌木類を撤去し歩行者への有効幅員を広げた。特に、連続景観に多大な影響を与える照明灯は、保全するケヤキとの配置上の共存を計り銀座を表現できる独自の形態を提供している。また晴海通りは、交通規制や道路案内のための標識類、電話ボックス等、情報に関する要素が多数設置されている反面、地下鉄の出入口周辺など、歩行者に対する街の案内が必要な箇所には情報が提供されていなかった。そこで、既存の標識類を整理統合し歩行者用案内を付加することで、景観を秩序づけ情報の価値を高めることとなった(Fig.4)。

この二事例ともに、地域の環境特性を踏まえ、街路を構成するさまざまな既設要素を整理し、整理された中で都市環境装置相互の関係から新たな秩序と個性を造り出すパブリックデザイン方法の実践事例である。Fig.5は両街路の照明灯のデザインを比較した図である。東口中央通りの照明灯は他の標識類と同様に景観を整理集約する秩序化のための装置となる。晴海通りの照明灯は、残されたケヤキとともに街路の連続景観の個性を引き出す装置となる。この環境特性から導かれた秩序化と個性化の考え方の違いが、照明灯をデザインする方法の違いにあらわれている¹³⁾。

2) 節景観形成のためのパブリックデザイン

- 部分から全体へ・都市の要素の組み換えが新たな景観財を生む -

筑波研究学園都市の工業団地・テクノパーク豊里において著者は、機能的な都市の要素を新たな景観

テクノパーク豊里
(つくば市・1989)



西新宿地区
(東京都・1991)



注) デザインは筆者がGK設計在籍時。

Fig. 6 交差点の装置の集約化による交差点のゲート化^{12,17)}

を生む都市環境装置への組み換えを試みた。計画当初、工業団地の導入部を顕示させるシンボルモニュメントのデザイン依頼であった。しかし交差点には、既にさまざまな交通安全のための諸要素が設置されていることに着目し、要素の集約によるシンボル化の可能性を検討した。空中に浮遊した梁状のゲートは、周辺の景観の中で存在を主張するとともに、横断歩道上に位置し、信号と標識の情報を的確に伝える役割と、梁内蔵の照明により横断歩道帯を直下で照らし夜間の歩行者の安全を確保する役割を担っている¹⁷⁾。

この事例を前例に、東京都・西新宿プロジェクトにおいて既存都市での実践に結びつけた。西新宿はわが国での特異な超高層ビルが立ち並ぶ景観の特性を有している。超高層ビルの整備には、総合設計制度により街路から建物がセットバックする広大な公開空地としての外構の整備が義務づけられている。このゆったりとした公開空地の存在が、地区ゲートの装置化を可能にした(Fig.6)。

これらの計画は、新しい都市環境装置の概念が新たな都市環境とその景観を生み出すことの一例に過ぎない。しかし従来から設置されている都市の要素の存在を見直し、他の要素との関係や新しい利用方法を模索することによって、新たな都市の要素を生み出す可能性を示すものであり、既設の都市の要素を、景観を秩序化しさらに個性化する視点から積極的に組み換える、都市環境装置デザイン方法の一つとなり得ると考える。

4 - 3 パブリックプロダクトのデザイン方法



個性的な街路灯は、連続に配置され街路線形を立体的に表現する(左)とともに、群配置によって場を形づくる(右)などの特有な街の景観を形成する。

Fig. 7 街路灯の事例(ドイツ・フランクフルト市)〔筆者撮影〕

1) 製品化されるパブリックプロダクトの役割とデザインの考え方

製品化されるパブリックプロダクト(都市環境装置)は、信号機や道路標識などの、安全でわかりやすい都市交通に携わる都市環境装置や、街路灯などの夜間の生活を助け、かつ光と影による風景を生み出す都市環境装置など、道具要素の都市環境装置が大半である。パブリックプロダクトの開発は、公共財として不特定多数の人々が利用する対象として開発されなければならない。消費を目標としないパブリックプロダクトの役割と企画の視点は、多様な人々の要求を満足できる機能的な側面と、共有の資産として特に都市環境を形成する上での重要な要素の一つとなることを考慮した製品の企画開発が最も重要な目標となる。

2) 連続景観の秩序化のためのパブリックプロダクト

連続景観を形成するパブリックプロダクトの代表例としては、街路灯や標識などのサイン類、電柱や電線地中化により出現する配電ボックス類などのエネルギーインフラの端末類、交通安全上の、信号機



上: 第1期開発製品/グッドデザイン賞金賞(1997)

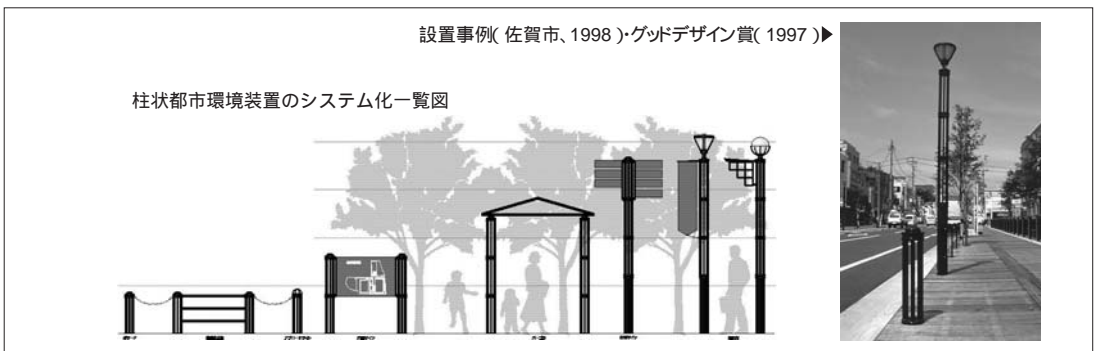
下: 第3期開発製品/六本木ヒルズ設置例・パブリックアートを引き立てる存在感をおさえた防護柵(2003)

注) デザイン開発及び図版は筆者+PAデザイン。

Fig. 8 多機能防護柵

や横断抑止(防護)柵、植樹を支えるツリーサークルなどの装置が対象となる。連続景観をかたちづくるパブリックプロダクトのデザインには、連続景観の無秩序な状況の原因を探り、連続景観の秩序形成のためのベースとなるパブリックプロダクトとしての都市環境装置を計画する必要がある(Fig.7)

ここで筆者が参画したパブリックプロダクト開発の事例から考察する。多機能防護柵は、景観にだけ込む安全装置としての存在感をおさえたデザインが求められる。また、柵を連続に設置するために街路の平面線形(カーブなど)や横断・延長方向の起伏・勾配などに対応できる機構を有する必要がある。この機構を伴ってはじめて防護柵は、機能的に街路本



設置事例(佐賀市,1998)・グッドデザイン賞(1997)▶

柱状都市環境装置のシステム化一覧図

注) デザイン開発及び図版は筆者+PAデザイン。

Fig. 9 ストリートファニチャーシステム



欧米諸国で多数採用されているバスストップ(オランダ・ユトレヒト市)



現在も生き続けるアールヌーボー様式の地下鉄出入口(フランス・パリ市/デザイン:ギマール)

Fig. 10 節景観を形成するパブリックプロダクト事例(筆者撮影)

体と一体化でき、違和感の少ない連続景観を形成することが可能となる(Fig.8)

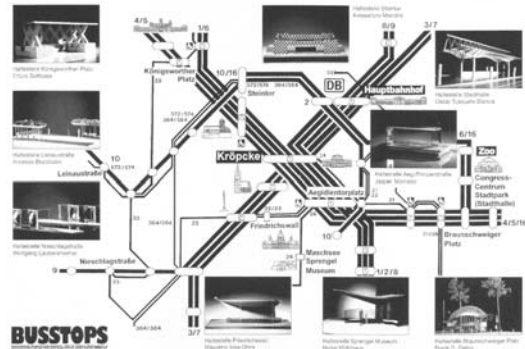
一方、柱状の都市環境装置類の開発[ストリートファニチャーシステム]は、求められる機能は異なるが、それぞれ柱を伴って街路に林立する装置類のシステム化が目的であった。柱状の都市環境装置は、柱の共用が可能な装置であり、共用することによって街路景観の秩序化がはかれる。このシステム化の企画は、装置類の柱を共有するグループとしてデザインすること、付帯される数種の要素を一つの柱に共架するしぐみを有するデザインなどが基本となる(Fig.9)

3) 節景観の個性化のためのパブリックプロダクト

公共交通施設(バスストップや地下鉄出入口など)やベデストリアンデッキ、都市のゲートなどのパブリックプロダクトは、節景観をかたちづくる。この他にも、時計塔や彫刻、公衆トイレ、売店、キオスクなどが対象となる。都市の景観の文脈の中での節景観形成の役割を担うパブリックプロダクトは、場の特性に則した少量多品種の製品であり、時にはたった一つの製品によってその場所の質を変化させる役割を担っている。

ヨーロッパ諸国では、バスストップや公衆トイレなどが公共財の役割を担って設置されている。しかしパブリックプロダクトが一定の公共財の質を保って環境を整える役割を果たす反面、地域(国・市町村)の個性を景観形成において平準化してしまうことが問われている(Fig.10)。

ドイツのハノーバー市におけるバスストップ(路面電車の停留所を含む)の国際デザインプロジェクト¹⁸⁾は、標準化されたパブリックプロダクトが景



都市環境装置(バスストップ及び電停)を対象に9名のクリエイターによって提案・実施された“公共領域におけるアート”プロジェクト

出典)参考文献18)図No.39。

Fig. 11 バスストップ国際プロジェクト(ドイツ・ハノーバー市、1990-1994)

観を平準化してしまう課題を背景に試みられたものであり、バスストップを対象にした地域や場所の固有のアイデンティティ形成の実験的プロジェクトといえる。実施された作品は、バスストップの機能を有すパブリックアートであり、市のシンボルの一つになっている(Fig.11)。新たにパブリックアートを計画するのではなく、すでに都市機能を果たしている都市環境装置に着目して、これらを都市の節景観の個性を創り出す部分ととらえ、都市全体のアイデンティティ形成へ結びつけていることが特筆される。また、このハノーバー市の取り組みは、都市環境装置の標準化がもたらす景観形成の平準化の課題、地域や場所固有のアイデンティティ形成に果たす都市環境装置の意味、そしてパブリックアートの役割など、パブリックデザインの考え方そのものをも問うプロジェクトであったといえる。

5. 都市環境装置の計画設計の視点

- 公共財の「しぐみ」を企画する視点

路上の都市環境装置は、都市生活の機能上の必要から設置場所の条件に合わせて設置されているが、事業者の個別設置による景観への無秩序化などの矛盾も発生している。その背景には今までの前例主義が支配する既成の「しぐみ」が隠されていることを、認識する必要がある。

5-1 制度上の「しぐみ」

都市環境装置を企画・計画・設計するためには、道路付属物と占有物に分ける管理体制からの発想と

Table 2 都市環境装置相互の整理統合の可能性

街路施設 (装置)	歩行者道分離施設 (装置)		自動車交通施設 (装置)		街路照明	歩行者用施設 (装置)				共益施設 (装置)	
	防護柵	車止め	標識	信号機	街灯	バス停	電話ボックス	ベンチ・スツール	郵便ポスト	電柱	配電盤・変圧器
防護柵											
車止め											
標識											
信号機											
街灯											
バス停留所											
電話ボックス											
ベンチ・スツール											
郵便ポスト											
電柱 (電線)											
配電盤・変圧器											
屑入れ・吸殻入れ											
街路樹植栽柵											
案内板											
高架構造物											
街路樹											

共架の可能性が考えられる施設 (装置) 相互 集約化の可能性が考えられる施設 (装置) 相互
 代用・兼用・装用の可能性が考えられる施設 (装置) 相互

注) 用語の一部は、本論の内容に合わせて次のように調整した。共架：支柱をはじめとする支持具を共有すること 集約化：機能的に関連のある複数の装置を一箇所にまとめ、それを一体的にデザインすること 代用・兼用・装用：装置本体の機能に基づく形態を利用して、別の機能(使い方)を付加する考え方。本来の機能(A)と付加される機能(B)との街路利用上の積極性の比重で、代用(A>B)、兼用(A=B)、装用(A<B)というように便宜的に分類できる。
 出典) 土木学会編『街路の景観設計』技法堂出版 1995 P. 209より転載。

は違った、すべての都市環境装置が人々のための生活環境を形成する役割を担っていることからの発想が求められる。この発想を現実のものとするためには、現状の法的・管理的な制度上の「しくみ」を組み換えなければならない。制度上の組み換えを行うためには、その具体的な前例をつくり出す必要がある。手本となる前例が多くつくり出されることによって、制度面が少しずつ見直されていく。特に、既成概念にしばられない新しい視点から発想し具体的な提案に結びつけることが肝要である。ここでの都市環境装置デザインの考え方の基本は、矛盾の多い都市環境の課題を解決する、よい意味での前例を生み出していくことにある。

5 - 2 デザイン上の「しくみ」 - HowからWhatへ

パブリックデザインの基本は、従来の前例主義による都市環境装置の存在そのものを問い直し、新しい「しくみ」を見出し、新しいデザイン方法を見つけたことが決め手となる。つまり既存の状況をいかに(How)デザインするのかに加え、前例を越えて何を(What)デザインするのが求められている。

1) デザイン上の「しくみ」の視点1

“整理統合による景観の秩序「しくみ」の創造”

縦割り事業の垣根を越えて、関連する要素を一体化する、そして一体化することによって確認される不要な要素を取り除くなど、積極的に整理統合した都市環境装置を提案し実践する発想から新しいデザイン方法としてのパブリックデザインによる景観の秩序化の方法を追求する。この秩序化の方法には、事業者別の標識類やサイン類を一つに集約し、不必要な支柱類を少なくすることによって有効な公的な共有空間が確保することがあげられる。

また、車利用主体の標識類の整備が先行している弊害としては、駐車禁止や横断禁止などの標識が多く設置されている反面、歩行利用に不可欠な街の案内や誘導のためのサイン類が不足しているなどの情報提供の偏りの問題がある。このような問題解決のためには、既存の標識類を整理すると同時に不足していた歩行利用上のサイン類を取り入れる、秩序化による生活面での利用価値を向上させる方法がある^{1,2)}(Table 2)。

2) デザイン上の「しくみ」の視点2

“都市環境装置相互を関連づける「しくみ」の創造”

都市環境装置の単体機能だけでなく、相互の関連機能に着目し、そこから都市環境装置を生み出すデ

デザイン方法を追求する。街路灯は街路灯の設計、標識は標識の設計といった旧来の単体の思考による方法でなく、街路灯や標識など連続景観をつくる都市環境装置の同じ系列の造形や素材を生かし、単体どうしのよりよい関係を構築する考え方でデザインする。またこの方法は、支柱の共有化によって整理統合するパブリックデザインの秩序化の方法による開発も期待できる(Fig.9参照)。

3) デザイン上の「しくみ」の視点3

“新しい都市環境装置自体の「しくみ」の創造”

前例にしばられず都市環境装置の成立の条件を工夫し、前例にない役割を担える都市環境装置の新たな方向を追求する。そこで、前提条件を踏まえたうえで、違った視点から再度都市環境装置を見直し、粘り強い調整を繰り返し、新しいデザイン方法を見つけ出す必要がある。また既成概念では別々の機能を持つ要素を一つにまとめることによって、今までにない新しい概念の都市環境装置を生み出すこともできる。前述した交差点ゲートなどは、交差点の各種機能を満足し向上させながら、交差点のシンボル性を高める新たな装置となる。この発想は、一般街路部分での連続景観を形成する役割をもった都市環境装置類が、交差点空間の特性に合わせて節景観をかたちづくる都市環境装置にもなりうる事が指摘できる(Fig.6参照)。

6. おわりに 造形への展開に向けて

- 「借り物でない」造形の視点 -

最近の特に商店街などでは、西欧の「借り物」の造形による街路灯、ベンチなどや、江戸風情のバスシェルターや時計塔など、歴史的・文化的背景と地域性・場所性が混在した整備が多く見受けられる。人々の関心を引き寄せるための観光や商業効果の点からの発想が起因しているのかもしれないが、その地域が独自に培ってきた歴史や、今後、成長発展を続ける現代から未来に向けての時間性の視点が欠如している。他の美しく個性豊かな都市の風景の都市環境装置だけの切り取りや、過去の様式を都市環境装置の造形にのみ引用するなど、これらの手法は、一目みた時の印象は得られても、借り物のメッキがすぐにはがれ、地域の人々が誇れる個性豊かな独自の景観を生み出すことはできない。歴史を風景として保存・修復する手法と表現の手段は似ているが、基本の考え方が違う点を認識する必要がある。このような手法は、歴史的な借り物だけでなく、仮想・

空想の世界を「借り物」にすることにもあらわれている^{19,20)}。

「借り物でない」造形を目指すことは、場所固有のアイデンティティの表現の工夫や知恵をかたちに表す重要な行為である。都市環境装置は新たな意味を担った造形モデルとして、現在の私たちにとって未来へ残せる遺産となるようにデザインされるべきである。

パブリックデザインを進めるうえでは、既成概念が先行しがちな都市環境をよく把握し、その概念を少しずつでも越える“関係をデザインする”「しくみ」と「らしさ」を追及することによって、将来を見据えた具体的な良い意味での前例をつくり出すことが、最も重要な視点であると考えられる。

都市環境装置デザイン=パブリックデザインの方法は、まだその明確な方法が確立されていない。現在、文部科学省の科学研究費や21世紀COEプロジェクトなどの補助を受けて、1970年代から90年代にかけて国内で整備された街路や広場の都市環境装置の持続性に着目した研究と具体的なプロジェクトでの実践に携わりながら、より実践的なパブリックデザイン方法の構築を試みている。

参考文献

- 1) ヘルマン・ヘルツベルハー著、森島清太訳『都市と建築のパブリックスペース』鹿島出版会、pp.10-11、1995年
- 2) G.T. ムーア、D.P. タトル、S.C. ハウエル著、小林正美監訳、三浦研訳『環境デザイン学入門 - その導入過程と展望』鹿島出版会、pp.24-25、1997年
- 3) 都市デザイン研究会編『都市デザイン - 理論と方法』学芸出版会、pp.16-17、1981年
- 4) 建設省中部地方建設局シビックデザイン検討委員会編『公共空間のデザイン - シビックデザインの試み』大成出版社、pp.6-7、1994年
- 5) シビック・ランドスケープ研究会編『シビック・ランドスケープ』公害対策技術同友会、1997年
- 6) 土肥博至編著『環境デザインの世界 - 空間・デザイン・プロデュース』井上書院、pp.26-30、1997年
- 7) 日本建築学会編『人間 - 環境系のデザイン』彰国社、1997年
- 8) 森田昌嗣『環境装置デザインの概念と類型化』『日本デザイン学会デザイン学研究論文集』88

- 号、pp .193 200、1992年
- 9) 森田昌嗣「都市内主要街路における構成要素の分布特性」『日本デザイン学会デザイン学研究論文集』132号、pp 35 44、1999年
 - 10) 森田昌嗣、土井誠博「都市内主要街路の構成要素の分布特性と行動特性の関係」『日本デザイン学会デザイン学研究論文集』132号、pp 45 54、1999年
 - 11) 森田昌嗣、山崎陽一「市街地の複合環境における公的サイン類の情報の配置特性」『芸術工学会誌』20号、pp 43 50、1999年
 - 12) 森田昌嗣「道路内構成要素の集約による秩序化の方法」『日本デザイン学会デザイン学研究論文集』89号、pp 47 54、1992年
 - 13) 森田昌嗣「街路整備での環境価値形成における環境装置デザイン方法」『日本デザイン学会デザイン学研究論文集』90号、pp .11 18、1992年
 - 14) MORITA Yoshitsugu: A Study on Design Method for Urban Environmental Installations in Streetscapes , Journal of the Asian Design International Conference , Vol.1 , P .150 and CD Rom , 2003
 - 15) 森田昌嗣「都市装置と景観」『日本デザイン学会デザイン学研究特集号』6号、pp 44 45、1994年
 - 16) 森田昌嗣「鶴見駅周辺整備」『日経アーキテクチュア』日経B P社、1987年8 10号、pp .126 130
 - 17) 森田昌嗣「道路空間整備に色彩や形態で最適解を提案」『日経アーキテクチュア』1989年7 10号、日経B P社、pp 220 225
 - 18) A . Brandolini , F . O . Gehry , M . Ghini , W . Laubersheimer , A . Mendini , J . Morrison , H . Mulhaus , E . Sottsass , O . T . Blanca : BU SSTOPPS International Design Project Hannover , Verlag Th . Schafer Hannover , 1994
 - 19) 森田昌嗣「街の道具とパブリックデザイン～借り物でない街の個性」『商店街活性化の計画と実践』商店建築社、pp 213 225、1988年
 - 20) 中川理著『偽装するニッポン - 公共施設のデイズニールダゼイション』彰国社、1996年