

「京^{みやこ}の景観を巡るみちづくり」

京都大学大学院 工学研究科
社会基盤工学専攻 教授 川崎雅史

私は、土木学会の活動を中心に都市公共施設の景観設計を専門にしています。近年、京都市の「京^{みやこ}のみちデザイン指針」検討委員会に参画する機会を得まして、道路の景観について改めて勉強する貴重な経験をさせていただきました。

本日は、京都の街路景観について、これまでの委員会での経験を中心にお話をさせていただきたいと思います。



<道の原型と街路景観>

京都の近代初期の街並みの写真を集めた写真集に京都百年パノラマ館（淡交社）があります。この中には、明治初期の四条通をはじめ京都の主要な道路の昔の景観が掲載されています。明治の初期は、江戸時代の近世の町並みをそのまま継続している風景であり、沿道の家並みの軒先や屋根は同じ高さで連なっています。

また、みちの公のパブリック空間と沿道の家並みの私的な空間が軒先を通じて一体的に繋がり、にぎわいのあるみちの空間を創出しています。このように、街路の景観全体が整って初めて道路空間が成立します。



※1
左の写真はパリのアールヌーヴォーの装飾的なデザインによる地下鉄の上屋ですが、街の街路樹が森のように鬱蒼とした風景の中で使用されることによって、周りの風景と溶け込んでいます。このように全体の風景を整えることが大事なことであります。

京都の街路についてお話しします。京都の地形の構造は「盆地」ですが、里山や社寺が集中する「山^{やまのべ}辺」と鴨川などの「川^{かわのべ}辺」との間に「都市」が広がっています。京の景観を創る視線は、「自然から都市への視線」と「都市から自然への視線」の双方向があります。

この「山^{やまのべ}辺」のあたりには、「風致」という考え方がはじめて適用され、初代の京都市長である内貴^{ないまいじん}甚^{きぶろう}三郎は「東方ハ風致保存ノ必要アリ・・・」と発言し、その後、昭和5年にこの東山一帯を「風致地区」に指定しています。

東山の界限辺りは、自然景観と文化景観との渾然たる特異の統一から成り立っています。現在の景観政策の原点は、この「風致」の考え方からきています。山^{やまのべ}辺に向かって格子状の道路がはまっていますので、どの道からもこの風致の山が視線の先に当たります。

また、川に架かる橋は神社に繋がる参道としての役割を果たし、祇園祭などの祭のときには聖域から俗域に入るための^{みそぎ}禊のような意味を持っています。



<都市の骨格を形成する街路景観>

幹線道路の御池通は戦後の疎開跡地を道路として、パリのシャンゼリゼ通をモデルとした大阪の御堂筋を目標像に整備されました。京都の山並みを^{※2}ヴィスタ景の焦点とし緩速車線を設け、建築制限の高度規制を31mとし、ケヤキ並木を設置しました。

その後、平成7年度よりシンボルロード整備事業に着手し、シャンゼリゼ通が200年祭で実施したように、緩速車線をなくして歩道を拡幅し、地下鉄、地下街を整備しました。

歩道幅員を12mに広げ、舗装は無採色の石を使用しました。小さな粒状の白黒の石の配合を変えることによって、トーンの異なる3パターンの平板を配置し、きらびやかさがある一方で落ち着いたイメージを表現しています。また、自転車道との境界には、白色の石を使用しています。少し見えにくいかもしれませんが、景観的には落ち着いた配色であると思います。



^{※3}ストリートファニチャーについては、周囲に透けたガラス製品を使ったり、スレンダーなスチールを用いたりして景観との調和をめざしています。エレベータの上屋は大きなガラスを用いることにより、街路樹や風景がガラスを通すことにより、眺望が阻害されずに連なって見えます。

信号機や照明及び^{つじしるべ}辻標を集約したり、車止めと照明を一体化したりしてコンパクト化しています。また、ホテルの公開空地も御池通のシンボルロードのデザインに合わせています。

御池通の沿道は先程申し上げましたとおり、高さ31mの建築制限がかかっていますが、そういったフィジカルな面と御池通沿道景観形成計画といったソフト戦略的なものも大切であると考えます。地上一階部分(概ね3.5m)を身の丈の景観ラインとしてデザインの充実や強化を図るとともに、1階部分には商業店舗を誘致し、また、毎年開催される御池通のフェスティバルなどでにぎやかさを演出することにより、12mに拡幅した歩道を意味のあるものとして導いています。

このように、道路施設のハードなデザインと沿道のソフトな景観施策、また市民の協力や維持補修などトータルなマネジメントがあって街路景観は成り立っているものと感じております。

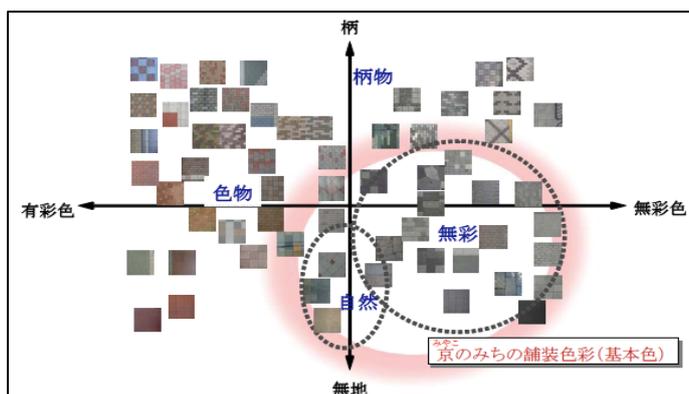
<公共空間・施設における景観デザインの指針

京都のみちの舗装のデザインは、石材や地道色等の無彩色や自然素材色を使うことを基本としています。これは年代が経つとともにこの色の変化は緩やかに自然化していく方向へ行きますので、周りの自然や風致の山並みとの調和が成り立つこととなります。

最近の彩色舗装系の舗装材は耐久性が良く、あまり色落ちとか変化がありません。京都の自然眺望や街並みとの調和を考える場合には、瓦

や壁に使用されている無彩色系の素材を使用することが非常に有効になっていきます。

～^{みやこ}京のみちデザイン指針～



また、デザインにあまりお金をかけられない時代なので、比較的安価な洗い出しや^{※4}ショットブラスト等の工法を用いて舗装の仕上げをしていくことも大事だと思います。



植栽の配置についてお話しします。植栽の基本的な考え方は京の風土や歴史・文化、緑、環境及び管理など、それぞれのつながりを考えます。また、都市や人は「大自然や風致の領域」、「領域のある緑」、「つながりのある緑」及び「文化・生活の緑」で自然から連なっています。道路や河川の緑を整備する場合、人が集まる多くの視点場から風景が重なるということを意識し、どういう種類の木を植えて、どういう風景を創るのかということを意識していかなければならないと思います。

京都でいうと東西方向は、東山、西山への景観軸に配慮し、南北方向は明りが弱いので緑陰と緑量を確保した植栽を考え、メリハリをつけることが大切だと考えます。

また、伝統的なデザインの考え方である「真」・「行」・「草」を意識した植栽の配置というのがあります。その中の「真」は御池通等の幹線道路にみられる連続した植栽で、都市の骨格となる大きな街路を演出するための品格の高い街路樹、すなわち単一樹種による高木の連続植栽や彩りで季節を感じさせる植栽を配置します。いずれも連続するシルエットが大切です。

<景観デザインの事例>

・御池通まちかど駐輪場

駐輪場は景観上あまり良くない場合が多いため、植栽で目隠しをしたり、施設をスレンダーにする、無彩色系の色彩を使うなどして目立たなくしています。2010年のグッドデザイン賞を受賞しました。



・北大路橋

自動車交通量が一日に30,000台程度あり京都に市電が走っていた昭和初期に完成した橋梁で、老朽化が著しく、架替え計画と同時にデザイン検討を行いました。

鴨川の周辺環境にふさわしいデザイン、北大路橋の歴史的なイメージの継承、歩行者の安心・快適性の確保及び鴨川への眺望性などを基本方針とし、商店街を中心とした地域住民、アドバイザー及び京都市の三者で検討が行われました。

戦時中に無くなった柱の灯籠の復元、鴨川への眺望を図るための張り出し部分の検討、市電の架線柱を元にした照明灯、舗装及びガードレールのデザイン検討が主な内容です。

また、北大路橋の西詰部分の交通島、橋詰広場及び川辺について、道路、河川、緑化を管轄する行政（京都市、京都府）が連携を図り一体化整備を図りました。



このように、都市の記憶や市民の記憶を行政側で引き出して一体的に進めていくということが非常に重要であると考えます。

最後に、道の景観づくりは、都市景観の基本的骨格をなすものであり、市民のアイデンティティを形成します。今後の観光政策や都市政策の基本的な柱になると考えますので、景観設計を大切に考えていただければ私もうれしく思います。本日はどうもありがとうございました。

※1 アールヌーヴォー

19世紀末から20世紀初めにフランスを中心に欧州で流行した芸術様式。植物模様や流れるような曲線が特徴

※2 ヴィスタ景

展望、眺望、(狭く長い通りなどを通して見た)見通し、見通した景色；見通しのきく街路

※3 ストリートファニチャー

街路空間に置かれる各種備品の総称；電柱、ポスト、地下鉄入り口、ゴミかご、ベンチ、消火栓、旗、標識柱など

※4 ショットブラスト

仕上げのひとつ。金属の小球などを表面に吹き付ける工法。ざらつきのある表面仕上げとなる。