

東京工業大学	正員	鈴木宏義
東京大学工学部	正員	○中村良夫
〃	学生員	樋口定彦

Ⅰ. 景観問題の考え方

景観問題を考えるにあたって最も困難な点は、景観的価値の基準をどこに呈出するかという点である。問題によっては絶対的価値基準の設定が比較的容易なものであるが、一般的には、価値の相対性を認めるところから出発するのが妥当である。これが原則論であるが、研究の立場に立つ場合には、出来る限り公共的にその価値を容認しうると思われる景観のプロットタイプを操作的に設定すること、次に仮定された景観価値が当該設計によって実現されるかどうかを調べるための価値中立的な技術的検討手段を見出すことが肝要である。

Ⅱ. 道路景観構成技法

以上の様な前提に立つて、現代心理学の概念が説明しうる比較的普遍性を有するもの、並びに我国固有の美意識（これは他民族の価値観に比すると相対的となる。）に基づく景観概念のうち、道路景観構成技法として定着しうる可能性のあるものを若干示せば次の通りである。

- | | | |
|--------------------------|------------|-----------|
| 1. 地形によるオリエンテーション | 4. アイ・ストップ | 7. 見えがく木 |
| 2. 視覚経験の明確な分節と群化 | 5. 終りと開放 | 8. 生けどり |
| 3. 地と図（ス、ヨはゲシュタルト理論に基づく） | 6. 隔掛け | 9. フレーミング |

fig-1は、いわゆる“生けどり”の対象としての山岳の効果を増大させるために既設道路の縦断と平面をわずかに変更して俯瞰角と仰角を増大させることを試み、透視図で検討した例である。

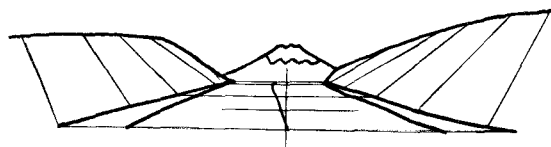


fig 1-a 改良前

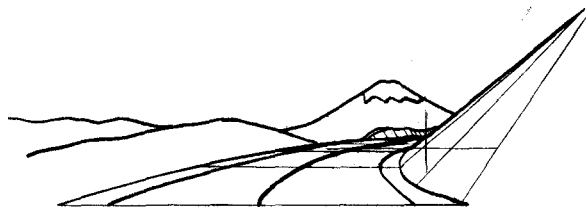


fig 1-b 改良後

III. 検討技術について

前項の後半では、景観価値を有するものとして捉えられた“生けどり”という状態が設計された道路で実現しているかどうかを検討するために透視図が使用された。透視図そのものは景観価値に關する議論そのものとは何の關係もない、中立的なものであるが、価値が一度ア・プリオリに与えられたものが実現されているかどうかを調べる有力な手段となる。線形検討手段としてのその有用性は既に充分認められている。

一方、景観計画にとって、与えられた起伏ある地形上の一点から他のある一点が見えるかどうかを極めてファイナリーな問題となっている。この可視領域の判定は航空写真の立体視によって簡単に行うことが出来る。互いに標定された一組の航空写真A、Bに於いて立地地Pから目的地Qへ引かれた線分は実体空間の中で視線そのものを代表している。従って立体視された線分PQが途中で山腹内に突入していなければQは可視である。Pを固定しておきQ側を可動にしておけば線分PQは線状のメスマーフの役割を果たすことになり連続的に可視領域を決定しうる。(fig 2) 立体視すると過剰度に見えるため書割線が容易に把握しうるのでこの方法を利用して地形透視図を書くこともできる。(fig 3) $1/4000 \sim 1/1000$ の航空写真は常時入手可能であるので予備的計画の段階で偏りの修正を施さぬことによる誤差を問題とせぬ限り簡単な立体鏡でこの方法が使える。

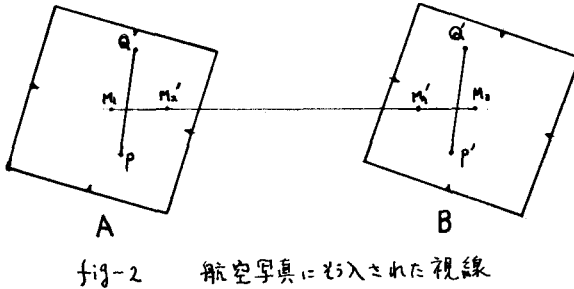


fig-2 航空写真にも入された視線

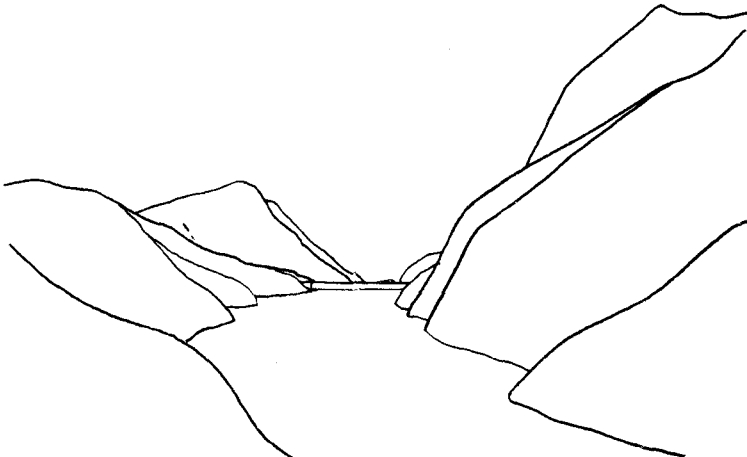


fig-3 金直航空写真より作製された地形透視図 (尾部才49m上流側)