

○ 神奈川県土木部 正会員 萩野良允

神奈川県土木部 正会員 山崎 仁

1. はじめに

都市景観を構成する様々な要素のうち、最も重要な骨組みである道路空間に着目する。この公共空間の考え方を沿道の私的空間にまで敷衍したものが「沿道空間」である。この公私のはさまにある沿道空間を、相互に共同管理することによって、好ましい都市景観の創造に結びつけようとするのが本稿の主題である。

2. 好ましい都市景観とは

私たちが都市に住み、また他の都市を訪れた時、素晴らしいと思うのはどんなまちであろうか。厳密な分析や景観論はさておき、むしろ何がそう思わせるのか卒直に述べる方が分りやすい。見た感じの美しさのように感覚的なもの、優れた都市機能のように理性的に共感を呼ぶもの、あるいは日本人の心に訴える情緒的なものなどがあげられよう。たとえば、構図としての静物的な美。人間味にあふれた心づかいによる美。機能としての完成度から感じられる美。歴史、文学、芸術など文化的な側面からくるロマンの美。少し角度を変えて、人間の活動の場面が醸し出す活気の心地良さなども広い意味での都市の美しさと考えることができよう。それと同時に私たちが感じる美の姿は、実はこれら多様な要素の複合体でもある。そして、これらの要素の間に程良いバランスがあれば、さらにもう一つの雰囲気生まれる。まちの音や匂いはそんな雰囲気の一つであろう。このようにだれもが感じる客観的な判断による「好ましさ」が大切ではないかと考える。

3. 公共空間の機能別分類

私たちが具体的に良好な景観の創造を押し進めようとするとき、対象物以前にそれらが醸し出す雰囲気を感じ、眺め行動すると言ったような場が必要であることに気付く。その場の作り方としては

- 1) 歩道の幅
- 2) 広場
- 3) 歩行者専用道、緑道、モール等

などが行なわれている。これを整備するときその使われ方が、沿道の人々と密接に結び付けられており —— (半私的空間)

逆に私有地の中に、その機能から公共的な空間を意識せざるを得なくなつてくることから、これまでの公共空間の定義を細分化する必要が生ずる。

第一種公共空間～ほとんど不特定の人々が利用する空間

——区画道路以上の道路、公共建築物、駅

第二種公共空間～主に地区内の人々を中心とした空間の

うち車道部

——地区集散道路以下の道路

第三種公共空間～地区内の人々に利用される歩道空間

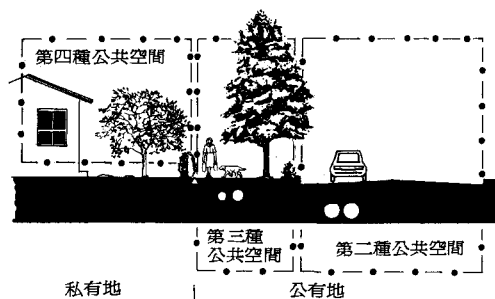
——歩行者専用道、緑道、モール、

地区公園等

第四種公共空間～私有地内にあり、道路から通行時容易に

見える範囲

——生ガキ、建築物、公開空地、通路等



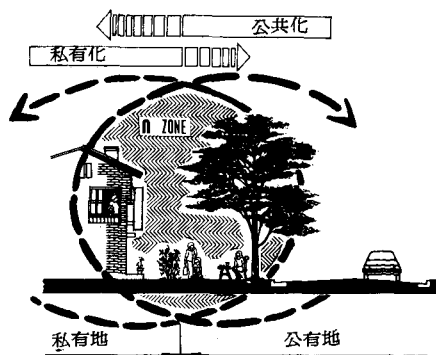
第一種・第二種公共空間及び第四種公共空間以外の私空間は、土木技術の進歩と生活の豊かさによって一応は満足のいくものになりつつある現在、今後大いに第三種・第四種公共空間についての存在が、議論されるであろう。

4. * Nゾーン(HAT ZONE)の創造 ～ 沿道空間の共同管理

かつて私たちは、家の周囲にある道路境界空間をいかに捕え、何をしてきたか。明確な道路管理者などのいない時代に、そこはコミュニケーション等の公の場でありながら、生活の道具を置いたり、きれいに掃除をし草花を飾るなどの日常生活の場である私的空間、または公私中立的な空間を各戸が持っていた。現在、道路境界が明確になり、その明確さが逆に自己の管理範囲意識を減退させ、一方公道という名のもとに、狭い路地などに堂々と通過車輛が入り込める時代となった。管理境界を明確にしていくことは、近代社会にとって重要なことではあるが、一線を引いた立地所有境界により、そこに存在する緑や車輛などにも一線を引いた管理を行うことは、まさにふれあいの精神を否定する結果につながる。

景観行政をより積極的に進めるために、美観地区設定をした区域において、第三種公共空間の地域公共性を失なわない限度の私有化（路面、占用物、庭園等）と第四種公共空間での建築物、広告物、生ガキ等の規制とそれらに対する公共物としての積極的補助により半公共化し、この両空間を互に共同管理するゾーンを設けて（Nゾーン）景観の向上を図るものである。

* 集合の共通部分（A ∩ B）の意味



なお、本稿は神奈川県自治総合研究センター研究Cチーム（1981, 9～1982, 8）の研究成果の一部である。