

## 歩行者専用橋におけるアメニティ創出のデザインについての考察

九州大学大学院工学府  
九州大学大学院工学研究院学生会員 ○ 三好 孝明  
正会員 樋口 明彦

## 1. 本研究の背景と目的

1970年以來、歩行者専用橋における「利便性とデザインの追及」がうたわれるようになり、1977年には蓮根歩道橋において日本で初めてベンチが設置されるなど、歩行空間として様々なファニチャーが設けられるようになってきた。<sup>\*1</sup>また、ベンチなどの設置によって歩行者専用橋が今まで通行のための施設から、アメニティを形成する施設としての利用価値が高められるようになった。<sup>\*2</sup>

現在、都市空間にはさまざまな多様性が求められており、歩行者専用橋においても多様で複雑な機能を与える必要がある。しかし、そうした状況の中でアメニティ空間としてのデザインは構築されていない。<sup>\*3</sup>

本研究では、歩行者専用橋におけるアメニティ空間の形成が見られる事例について調査、分析し、それをもとに歩行者専用橋のデザインにおいて考慮すべきアメニティ空間形成の要因について考察を行う。

## 2. 事例調査

## 2-1. 調査内容

アメニティ空間の形成が見られる歩行者専用橋の事例調査として文献調査を行った。その調査内容として、文献における歩行者専用橋についての記述からアメニティ空間形成の判断基準を満たすと思われる橋について取り上げ、それぞれの歩行者専用橋についてアメニティ空間形成要因と考えられる記述を抽出する。

## 2-2. アメニティ空間形成の判断基準

アメニティ空間の定義については、下記の例のようにさまざまな文献で取り上げられている。それらの文献の定義を総合してアメニティ空間の判断基準とした。

例1-「鳥のさえずりが聴こえる都市の中の公園に心休まり、エキサイティングな路地裏空間に心ときめく。それらは、ときには静寂な空間があり、ときには活動的な空間である。(中略)ここでのアメニティとは、空間における快適さの意味だが、本来アメニティとは、人間関係の好ましきから、よしみ(親しい交わり)までのニュアンスがあり、快適な施設の意味を含んでいる。」<sup>\*4</sup>

例2-「日本のアメニティは伝統的に、風流、風雅という言葉で表されてきた。この言葉は次含意であろう。第一は、故事、由緒、神社仏閣などの立地など、場所の歴史的個性を尊ぶこと。西欧の言葉でいえば、地霊(genius locci)の尊重である。第二に、都市と自然の境、人倫と自然との微妙な両義性への偏愛。ゆえに、野性的自然ではなく、都市の周縁の半ば庭園化された水辺が名所としてことに好まれ、それは第三の特徴である遊興、祭事などの社交性への重視へと結びつく。」<sup>\*5</sup>

本研究におけるアメニティ空間形成の判断基準として、歩行者専用橋の快適性だけでなく「都市と自然の両義性への偏愛」や「人の集い、交流」など何らかの人の活動が見られる事例について調査することとする。

## 2-3. 事例調査

## 2-3-1. リアルト橋

陣内秀信によると「リアルト橋は、常に人々が集まりにぎわいにあふれる広場や市場としての意味を持つことになった。」<sup>\*6</sup>と述べられており、この記述は2-2のアメニティ空間形成の判断基準を十分に満たすと考えられる。



図1-リアルト橋

さらに同文献の一節からリアルト橋のアメニティ空間形成の要因として読み取れるものに次のようなものがある。

・「橋の上に二列の商店郡が設けられ、テナントを入れた複合建築としての面白い姿を見せている。」<sup>\*6</sup> - A

・「運河沿いに貴族の館が連なる水辺のパノラマを楽しむものよい」<sup>\*6</sup> - B

・「照明のともった夜、闇の中にきらきらと輝く運河の水面に目をやりながらこの上を歩くのは最高の気分だ。」\*6 - C

・「橋の一番上では商店が切れ、両面の水面に開く舞台になっている。(中略) われわれの目を夜空へと誘う。」\*6 - D

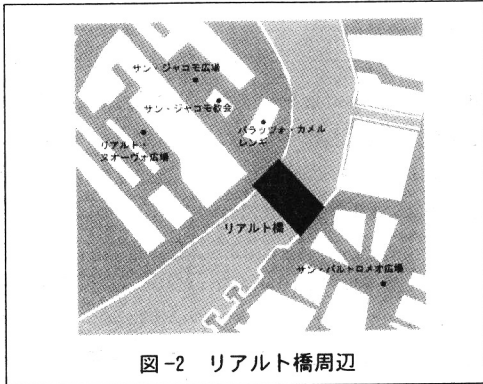


図-2 リアルト橋周辺

### 2-3-2. ポン・デ・ザール (芸術橋)

木村尚三郎によると「ポン・デ・ザール (芸術橋) は、(中略) 休む人、食べる人あり、風景を楽しむ人ありで、人に安らぎを与える。」\*7 と述べられている。また、泉満明によると「人々がポン・デ・ザール (芸術橋) で憩うようになってきた。」\*8 これらの記述は2-2のアメニティ空間形成の判断基準を十分に満たすと考えられる。



図-3 ポン・デ・ザール (芸術橋)

さらに同文献の一節からポン・デ・ザール (芸術橋) のアメニティ空間形成の要因として読み取れるものに次のようなものがある。

・「床版をすべて樹の板にして作り直された。(中略) 木の橋は限りなく人にやさしく、(後略)」\*7 - E

・「橋の中心線には、花壇がつづいている。(中略) 花壇脇のベンチに腰をおろして休む人、食べる人あり、(後略)」\*7 - F

・「立ち止まって飽かずセヌ川の風景を楽しむ人あり (後略)」\*7 - G

・「景色がよく、車の通らないこの橋は人々が憩うには最適の立地条件をそなえている。」\*8 - H

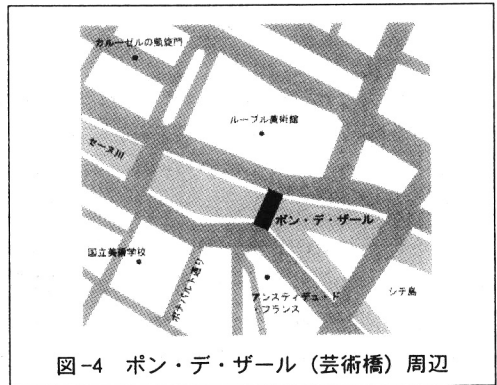


図-4 ポン・デ・ザール (芸術橋) 周辺

### 3. 事例調査の分析

事例調査で挙げられたアメニティ空間形成の要因 A~H について分類を行う。

A, F- 橋上空間における施設の付加 (要因 1)、B, G- 良好な眺望 (要因 2)、C, E- 親しみの湧く環境 (要因 3)、D, H- 橋上における開放感 (要因 5) と分析することができる。また、図-2, 4 から立地条件は2橋とも人の動線をつなぐ場所にあること (要因 6) も挙げられる。

### 4. まとめ

事例調査の分析結果から、リアルト橋とポン・デ・ザール (芸術橋) においてアメニティ空間形成の要因として2橋ともに要因 1~6 を有していることが分かる。このことから、歩行者専用橋のアメニティ空間形成を考慮する上でこれらの6つの要因について配慮することは重要であると考えられる。

現段階において6つのアメニティ空間形成要因が考えられるが事例調査がまだ不十分である。そのため適用性が乏しく、さらに事例調査を進めていく必要がある。

### 参考文献

- \*1 Bridge | 田中賞の橋 |, 土木学会, 1999, p122-p127
- \*2 これからの歩道橋, 社団法人日本鋼構造協会, 1998, p108-p109
- \*3 人道橋の景観設計, 関西道路研究会, 1991, p2-p10
- \*4 アメニティ・プランニング・ノート, 池澤寛, 1992, p197-p199
- \*5 都市をめぐる水の話, 紀谷文樹・中村良夫・石川忠晴, 1992, p154-p155
- \*6 ヴェネツィア, 陣内秀信, 1992, p124-p126
- \*7 世界の都市の物語 パリ, 木村尚三郎, 1992, p70-p72
- \*8 橋を楽しむパリ, 泉満明, 1997, p87-p91