

地域のための景観マネジメント研究 WS 2009 年度第 1 回ミーティング 議事録

Date 2009 年 6 月 13 日 (土) 14:00~16:00

Venue 徳島大学 建設棟 4 階セミナー室

Participant 佐々木葉 (司会), 岡田智秀, 山崎俊夫, 佐々木哲也, 添田信行, 林倫子, 木村優介, 出村嘉史 (書記)

1. 現在までの取り組みの振り返り

佐々木葉 (早稲田大学): <WS の目的を確認>

岡田 (日本大学): <交通まちづくりシンポ (3 月 28 日開催) の内容報告>

交通は手段のはずが目的化されている.

共通言語を探すこと.

景観マネジメントと交通計画の領域感覚の違い.

葉: <恵那市景観計画策定支援について>

恵那市の景観計画の特徴: 地域イメージ・ビジョンを視覚化すること, 地域自治区制度を基本単位として段階的スケールを対象にすること

基本的考え方: 5 つの具体的施策. (地形による領域感覚・持続的相互関係・アクティブな生活・ローカルなそれぞれの魅力・つなぐ動線)

2. 今年度の勉強会の活動方針について

出村 (岐阜大学): 森林系, 造園系の勉強がしたい.

葉: 森林マネジメントの分野は為になる. あるいは土木計画系の勉強も必要.

岡田: 交通景観の人に話を聞きたい.

山崎 (名古屋工業大学): 昨年度, 2 回目と 3 回目は出席した. 1 回目の議事録を読むと, 意外に興味深い内容だったので, 行かなかったことを後悔した. 土木計画系にも為になる.

葉: 名工大の森川先生はいかが.

岡田: コンパクトシティの谷口先生にお願いしたい. (一同賛意)

山崎: 都市再生の瀬尾先生もいらっしゃる.

3. 「都市の異動風景を考える (交通まちづくり研究会共催)」における本 WS からのアプローチについて

葉: 価値をもつ移動は, まちの活性化に重要な役割を果たす. 電車に乗ることを含

むシンポジウムはどうか。山梨大学の石井先生は、学生用コミュニティバスの成果を発表可能。

■ 移動風景の魅力と風景計画

葉： 歩かず運転もせずに移動することで、都市を異質なものとして体験することが大事。

岡田： 自分は止まっても、地形地物が向こうから迫ってくるような体験、坂を下りるような「スイコミ」の体験！

葉： 東京の立川市のモノレールの風景など、計画の中でどうとらえるか考えたい。

出村： 先のセッションの押田さんの発表（つくばエクスプレスにおける移動風景の研究）は、分析の仕方そのものは興味深いけれども、発表の前半と後半に大きな乖離があって、車窓風景のみで組み立てて、一足飛びに景域の緑地計画へしてしまっているところが危ない。

岡田： 後半はごめんなさい（笑）無理しました。あれは前半こそが大事で、緑の捉え方は、風景の面からみても単純ではなく、近景・中景・遠景とそれぞれ大きな違いがある。地域認識のためのツールに成り得るから、移動風景における視覚的な迫り方をきちんと整理する必要があった。

葉： やはり、恵那で皆に明知鉄道に乗ってもらい、その体験を議論するワークショップが必要だ。

■ 移動体験はどう捉えられるべきか

岡田： 地元の人にもやってもらって、普段のスケール感覚と、電車のマシンスケールの領域を、認識の中でどう位置付け合って結びつけるのか、非常に興味がある。

葉： 先の真田さんの発表（かずら橋駐車場が建設されてしまった経緯を分析した研究）のかずら橋にしても、そこへ至る移動を整理することが大事だった。

岡田： プロセスの面白さ、ストーリー性が大事。

葉： だいたい電車の中で誰もがケータイしか見ていない。単なる **KillingTime** と位置付けられてしまっているのが現状。

岡田： 沿線の手の入れ方は、そういった意味で、非常に重要。恵那の可知さんは、花を沿線に植えて沿線の風情を演出したいと言っていたことに賛成。

出村： 電車での経験は、乗客のモード次第。どんなに沿線に素晴らしい景色があっても、既に日常の中では目が行かない。京都の叡山電鉄（ほぼ観光電車）では、全員が携帯を見ている。一度違ったモードで気づかせる機会が必要。

葉： 利便性は、すでに次元が違う。交通まちづくりへ景観サイドからコミットする内容で企画することは、やはり意義がある。

■ 交通計画は「普通の人」、景観系は少数の「マニアックな人」なのか

出村： 岐阜に来て、交通の人と話をする機会が増えたけれども、交通計画の中でも、既に今のままではいけないということに気が始めている。

岡田： 今の交通計画では、次の時代をどう考えている？

葉： 一昔前は、バリアフリーだった。一通りやって、ブームは終わった感じがする。

岡田： 結局、どう生きるかの問題だ。波乗りへの移動において豊かな風景の経験をする。自然と生きる、という態度が欲しい、楽しさを追求することは、マニアックと言われるが。

添田（オリエンタルコンサルタンツ）： 「普通の人」はケータイをいじるのが当然。実は、一般の人は、交通計画の考え方を一番共有している。一般の人の意識を変えることが重要なのでは？

■ 本源的需要と派生的需要

山崎： ドライブは暇つぶしや楽しみである。交通まちづくりとドライブは次元の異なるものかもしれない。これらの接点はあるか。

岡田： 必要な移動と余暇は分けて考えるべきか。利便性と安全性のように。

山崎： 中心市街地におけるマイカー規制では、路面電車で風景をみながら通勤することが奨励される。これは接点といえる。

葉： 移動と余暇のトータルで考える移動が魅力的であることが大事。

岡田： 交通計画の中では、区別があったはず。本源的需要と派生的需要と言って。

葉： 7月くらいに、恵那市の状況にあわせて、前向きに検討しましょう。

岡田： 水上交通の経営は、本源的需要の面で、かなり厳しくなっている。

添田： 徳島はタダでやっている。NPOによって。

出村： 水上と言え、観光の成功例ばかりが頭に浮かぶ。

岡田： 総合的な水上バスなら、いろいろな目的の人が来る。空からの移動も面白い。山の風景も地域によって全く異なる！興奮する。

葉： そういう人が少ないんです（笑）

4. 恵那市景観計画策定の今後について

葉： 〈これまでの取り組み、地域自治体レベルでのワークショップ開催予定であることの報告。〉

岡田： 勉強会の中で、この取り組みについての報告会があってもいい。