九州大学学術情報リポジトリ
Kyushu University Institutional Repository

パブリックデザインの企画 : 都市環境装置を企画・デザインする方法に関する考察

森田, 昌嗣
九州芸術工科大学工業設計学科

https://doi.org/10.15017/4060993

出版情報：芸術工学研究. 3, pp.1-22, 2001-02-27. 九州芸術工科大学
バージョン：
権利関係：

KYUSHU UNIVERSITY

パブリックデザインの企画
—都市環境装置を企画・デザインする方法に関する考察

Planning for Public Design
Discussion of Methods for Planning and Designing of Urban Environmental Installation

森田昌嗣
MORITA Yoshitsugu

The trend in "environmental design" in the areas concerned with the design of urban environment (generally referred to as environmental design) such as the urban design, the civic design, the landscape design and the architectural design as well as the industrial design was studied in order to evaluate the public space and elements design. As a result of analysis of concepts of these environmental designs, the urban environmental installation design was defined as the environmental design based on the industrial design. The concept common to these environmental designs was an orientation toward "the design of relationship". The urban environmental installation design was confirmed to aim at symbiosis of the public character of "legibility" and that of "ambiguity" and to study the indicators of "spatial identity" in design objects. The objects of public design were classified to reveal that the public design was the planning and design of the public space and that the public products were attached with a particular emphasis on the roles of scenic products and public products. It was concluded through the case study that there were needs for orderly systematization and individualization of the urban environmental installation design for planning and designing the public space, and for "the scheme" in the system and design of the role as public properties.

はじめに

私たちの都市生活は，交通・エネルギー・通信などさまざまな技術に支えられている。技術を背景とした人工化は，人々が集まって生活を営むために必要不可欠な手段である。人工化による人工環境形成の歴史は，都市化の歴史であり，特に近代都市の計画理念によって現在の人間不在の巨視的な機能的都市が形成されたと指摘されている［注１］。また，これらの技術は，現代都市をかたちづくる多種多様な施設や設備，装置などの人工物の構成要素を生み出している。

近代都市化の歴史的な背景を持たないわが国は，西欧の近代都市の計画理念を手本にその機能面を優先した整備，非文化的な都市整備が行われてきた。また機能面重視の都市整備は，効率と経済性優先の専門分化，空間分化を進め，より一層無秩序な都市整備に拍車をかけることになった。しかし近年，経済が安定成長に移行するにつれ，人々はそれまでの効率と経済性に傾斜した考え方から，質的，精神的充足を重視する方向へと転換しつつあるといえる。

このことは，わが国の家庭電化製品，自動車，情報機器等の工業製品が，先進諸国の中でも経済面，技術面，デザイン面で高水準に達したことが背景にある。これらの消費財といわれる製品の充実は，生活を取り巻く環境への関心を高め，プライベートな私的資産の充足に加え，文化的に優れた社会資産をつくりだそうとする努力が払われるようになったといわれている［注２］。このような環境の文化面の向上への関心の高まりは，都市環境をそして公共空間（パブリックスペース）をデザインすることの必要性を認識させ始めたともいえる。

都市環境のデザイン研究は，都市計画や建築などの分野でこれまでも多くの研究がなされている。しかし，都市環境に設置されている多数の製品や装置などの構成要素と公共空間との関係に関する研究は少ない。

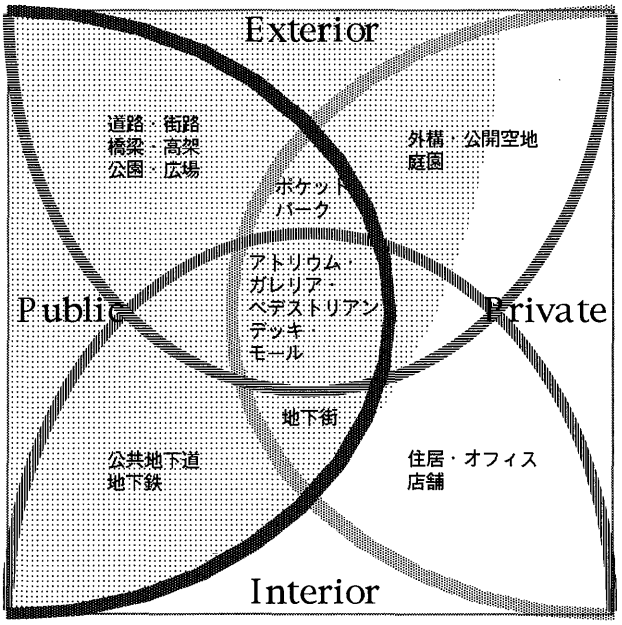
本論は，都市環境のパブリックスペースを構成する施設や工作物，製品（パブリックプロダクト）等の人工物要素を都市環境装置と総称し，デザイン領域におけるパブリックデザイン（都市環境装置デザイン）の位置づけと考え方を考察するものである。そして，パブリックスペースとパブリックプロダクトをデザインするための都市環境装置を企画・デザインする方法を提示することが目的である。また本論は，都市環境装置が単体で成立できるものではなく複数設置されるものであり，都市環境装置一つひとつの相互の調和や連続性が，設置される地域の環境特性や公共空間の特性とよりよい関係を創りだす役割を担っていることを基本認識に据えて，その企画・デザインの考え方と方法の考察を行うものである。

1．パブリックデザインは環境デザインの一領域

「パブリックデザイン事典」の中で稲次敏郎は，『人と人，人々と人々のよりよき“かかわり合いの場”の形成を私達は“環境デザイン”としてとらえている。“パブリックデザイン（公共空間のデザイン）”は，この環境デザインを形成する一つの領域である。』と定義づける。さらに氏は，連続空間によって形成される環境の構成の脈絡を分断することなく領域を分類するために，環境を“公的な（パブリック：public）場・私的な（プライベート：private）場”に設定し，公的な場におけるエクステリアデザイン（Exterior Design）をパブリックデザイン（Public Design）と位置づけている［注３］。

ここで，パブリックとプライベートの意味を再考してみたい。ヘルツベルハーによると，『パブリックとプライベートという概念を空間の言葉にすれば“集団的な（collective）”と“個人的な（individual）”と言い換えられる。より厳密には，パブリックとは集団的に維持管理され誰でもがいつでも立ち入れる領域であり，プライベートとはそこの維持管理に責任ある人や小さなグループによって立ち入りの可否が決められる領域であるといえる。［注４］』そして『パブリックとプライベートという概念は，アクセシビリティ（accessibility：近づきやすさ，入りやすさ），維持管理や責任の所在，所有権と管理との関係性などによって空間の性格が徐々に変化していく，その相対性のなかに見出され理解されるのである。［注４］』と，パブリックとプライベートの意味・概念を明示している。ここで重要なことは，パブリックとプライベートが二項対立の概念ではなく，相互に連続した関係をもつものであり，セミ・パブリック（semi-public），セミ・プライベート（semi-private）のような中間の概念も存在することである。

一方，「インテリアエクステリア事典」によると，インテリア（屋内空間：interior）とエクステリア（屋外空間：exterior）のとらえ方は，空間の領域でとらえれば内部と外部であり，空間形状でとらえれば内観（内形）と外観（外形）とする［注５］。しかし都市空間には，内部や外部，内観や外観でとらえきれない空間が存在する。アトリウムやガレリアに代表されるように，空間の領域では天井が存在し内部であるが空間の形状では，街路や広場と同様に沿道の施設の外観によって形成されている。また，よくゲシュタルトとしての“図”と“地”の関係で“うち：インテリア”と“そと：エクステリア”を解釈するように，主体の認識の違いによってインテリアとエクステリアの“図：positive space”と“地：negative space”の関係が入れ代わる。つまり主体が，どの領域に存在しているかによって，インテリアとエクステリアのとらえ方が変化することになる。例えば街路や広場を都市の“図と地”で解釈すると，主体が街路や広場に存在すると，街路や広場空間が“図”となり沿道施設の敷地が“地”となり，主体は都市のインテリアに内包されることになる。逆に，主体



パブリックとプライベート，インテリアとエクステリアの各領域概念と環境デザインの対象となる主な空間要素（例）との関係を図化したもの。
パブリックデザインは，集団的に所有，維持管理され自由に立ち入れる空間領域（網部）を企画・計画・設計する環境デザインの一領域。

図１　パブリックデザインの対象領域

が施設の中に存在する場合，取り囲まれた施設空間が“図”となり，街路や広場は，施設から見ると“地”として都市のエクステリアと認識される。しかしインテリアとエクステリアの境界が物理的に遮へいする壁面で区分けされない場合，“図と地”の関係はあいまいになる。このことからインテリアとエクステリアのとらえ方も，対立概念でとらえることが難しく連続体験する人間生活においては有機的に結びついた相互に連続した関係をもつものであるといえる。

そこで稲次敏郎氏の定義するパブリックデザインの領域は，インテリアとエクステリアという空間の領域または形状での違いのいずれかに対応させることは難しいと思われる。ヘルツベルハーが示すパブリックとプライベートの概念における所有権や管理などによって左右される空間の成立の違いに着目することが必要と考える。つまり環境デザインは，人間生活の場を形成するデザイン全体を指すもので，パブリック，プライベート，インテリア，エクステリア，そしてこれら中間またはグレーゾーンなどすべてを包含する。以上のことからパブリックデザインとは，集団的に所有し維持管理され誰でもがいつでも立ち入れる空間領域を企画・計画・設計する環境デザインの一領域ととらえなおすことができる。（図１）

２．パブリックデザイン－インダストリアルデザインに立脚した関係のデザイン－

2.1　デザイン分野別の環境デザインの解釈

パブリックデザインが一領域を成す環境デザインの解釈について検討してみたい。以下に，既存の専門分野において“関係のデザイン”の考え方を取り入れている環境デザインの解釈の状況を中心に，関連する諸領域を概観しながらパブリックデザインのとらえ方を模索する。

環境デザインの言葉の始まりが何であったのか，明確な経緯は明らかではないが，1960年代，戦後社会において人間生活そのものを問い直そうとする考え方を背景に生まれてきたのではないかといわれている。「空間学事典」によると『環境デザインは，川・木・丘などの自然から，人工的建築群といった物理的要素に対する人間的，生態的視点からの形態付与行為とそのための基礎計画[注６]』と定義されている。この定義の中の“形態付与行為”にかかわる既存の計画・設計（デザイン）分野において，環境デザインはさまざまな位置づけがなされている。

また，環境デザインはあらゆるスケールの物理的環境を取り上げるよう努めるものとされる。それは，人や製品などのミクロ（micro-小さな）スケール環境から，建物や公園などのメソ（meso-中間的な）スケールの環境，そして地域や都市などのマクロ（macro-大きな）スケール環境に及ぶものである［注７］。環境デザインの対象となるミクロ，メソ，マクロなスケールの物理的環境と既存のデザイン分野における環境デザインの解釈の関係を考えてみる。

（１）全体から部分をとらえる環境デザインの解釈

都市計画・都市設計分野での環境デザインは，都市デザインまたはアーバンデザイン（Urban Design）と呼ばれ「都市計画と表裏一体をなしながら，都市生活に必要な物的空間を形態化し組織化する設計行為，またはその過程［注８］」とする。都市計画は，マクロな都市全体を計画する視点から，良好な景観を形成するためのメソ的な街並みや，街並みを構成する施設等を中心に人を含めたミクロ的な要素に至る，全体（マクロ）から部分（ミクロ）をとらえ，特にメソ的スケールの環境を構築する環境デザインであると解釈できる。

土木分野での環境デザインは，1980年代おわり頃，シビックデザイン導入手法研究委員会により「地域の歴史・文化と生態系に配慮した，使いやすい美しい公共土木施設の計画・設計」と定義された新しい言葉として，土木デザインまたはシビックデザイン（Civic Design）が使われるようになった。さらにシビックデザインの対象は，土木施設単体，土木施設相互，そして土木施設を含む地域の環境と位置づけている［注９］。つまりシビックデザインは，都市を構成する基盤施設となる都市設備及び構造物を含む土木施設（メソ）を中心に，地域（マクロ）および小工作物などの土木施設（ミクロ）への両方向にベクトルを向ける視点からの環境デザインの解釈といえる。

造園の分野では，造園用語事典によると造園デザインまたはランドスケープデザイン（Landscape Design）を「各種の造園空間の創出を目指して，設計者の意図を図面等の表現手段を用いて目に見えるように具体化する行為，または，その結果具現された作品［注10］」と定義し，造園的発想と企画（造園計画）によるデザイン目標にそって具体的な形に結びつけることであるとする。また，都市デザインに深くかかわる造園デザインを対象とした言葉にシビック・ランドスケープという表現もある［注11］。造園デザインは，都市計画の中での造園的なもの（メソ的な公園やミクロ的な並木など）を対象とする環境デザインであり，物理的環境スケールのメソを中心にミクロへ結びつける視点と位置づけることができる。

建築の分野での建築デザイン（Architectural Design）は，本来建築物のみのデザインに完結するものではなく，都市全体の構成要素のひとつであり，他の要素とのコンテクスト，シークエンスなどの関係を配慮することが求められる環境デザインの側面を有している。建築デザインも，都市のメソ的施設からマクロへそしてミクロへ向ける視点からの環境デザインといえる。特に近年，これまでの建築デザインにおける近代主義的建築計画の進め方の中心であったといわれる建築決定論（architectural determinism）では，「生活と空間」の対応を命題に建築的条件と人間の生活との関係を機能主義的にとらえる方法であり，この方法では，複雑化・多様化が進む現代の環境への対応が難しくなってきたことが指摘されている[注12]。これまでの建築デザインにおける「環境」は，建築的環境を意味し「物理的」「空間的」要因に限定されていることへの課題が取り上げられている。そこで「環境」を，これら物理的空間領域を超えて人間の行動を精神的な側面，社会的・文化的側面をも含めてとらえるようとする「人間－環境系のデザイン［注12］」に関する研究が，日本建築学会を中心に進められている。この考え方は，建築デザインに限ったものではなく，広く人間生活にかかわりをもつ他のデザイン領域にとっても重要な環境デザインの研究領域であるといえる。

アーバンデザインは，都市・地域スケール全体のマクロから施設，街路，公園などのメソ的スケールの構成要素への視点をもつ環境デザインであり，シビックデザイン，ランドスケープデザイン，そして建築デザインは，メソなスケールの環境（構成要素）構築を中心に，マクロとミクロなスケールの環境へベクトルを向ける視点からの環境デザインといえる。これらの分野における環境デザインは，アーバンデザインがマクロな都市・地域全体の構築，シビックデザイン，ランドスケープデザイン，建築デザインがメソ的な都市施設を構築することに立脚点を置き，マクロまたはメソから人を含めたミクロな構成要素との関係づけを行う環境デザインの取り組みであると言い換えられる。（図２参照）

（２）部分から全体をとらえる環境デザインの解釈

－パブリックデザインはインダストリアルデザインに立脚した環境デザインの一領域－

環境デザインの解釈には，部分（ミクロ）から中間（メソ）そして全体（マクロ）をとらえる考え方がある。

まずインテリアデザイン（Interior Design）の分野では，三輪正弘によると「空間を内側からとらえ，そこを生活空間として最適なものにするためのしつらいを果たし，同時に，そのための最適環境をデザインする［注13］」と定義している。そして氏は，インテリアデザインの職能を，インテリアデザインを室内のすべての部分を統合する室内建築家（インテリア・アーキテクト：Interior Architect），室内の道具や構成物をデザインするインテリア・エレメント・デザイナー（Interior Elements Designer）またはインテリア・プロダクト・デザイナー（Interior Product Designer），人間にとってのより根源的な装飾を提示するインテリア・デコレーター（Interior Decorator）に分けている。三輪氏のインテリアデザインの定義は，内部空間のしつらいによる環境デザインと言い換えることができ，メソ的施設を内側からとらえミクロ的な要素とメソ的施設空間との関係をミクロからメソにアプローチする環境デザインといえる。

産業デザインや工業デザインと訳されるインダストリアルデザイン（Industrial Design）の分野においても，1960年代後半からモノとモノの関係，モノが置かれる環境や使われる状況との関係が問題となり，環境デザインという言葉が使用されるようになった。インダストリアルデザインは，都市の外部空間と内部空間に存在するミクロな構成要素の計画設計に携わる分野であり，産業基盤を背景に生産物・製品（モノ：products）をメソ的なさまざまな都市施設に供給する。このことからインダストリアルデザインの分野は，土木や造園，建築の分野がメソ的な特定の場（都市施設）を立脚点とするのに対し，生産されたミクロ的なモノを立脚点とする。インダストリアルデザイン分野における環境デザインの解釈は，モノのミクロ的な要素からさまざまなメソ的な要素へ関係づけるとらえかたである。またインテリアデザインも対象をメソ的施設の内部空間におき，ミクロな構成要素に立脚することから，インダストリアルデザイン分野の環境デザインの解釈に含むことができる。

また各デザイン分野の具体的な計画対象を考えると，主にアーバンデザイン，シビックデザイン，ランドスケープデザイン，建築デザインが対象とする特定の場（マクロ的地域やメソ的都市施設など）の多くが前述した都市のパブリックスペースであり，マクロ，メソからミクロへベクトルを向ける関係のデザインとして位置づけることができる。これらに対してミクロ的なモノからメソ的なさまざまなパブリックスペースへベクトルを向け関係をデザインすることが，インダストリアルデザイン分野での環境デザインの方向といえる。つまりパブリックデザイ

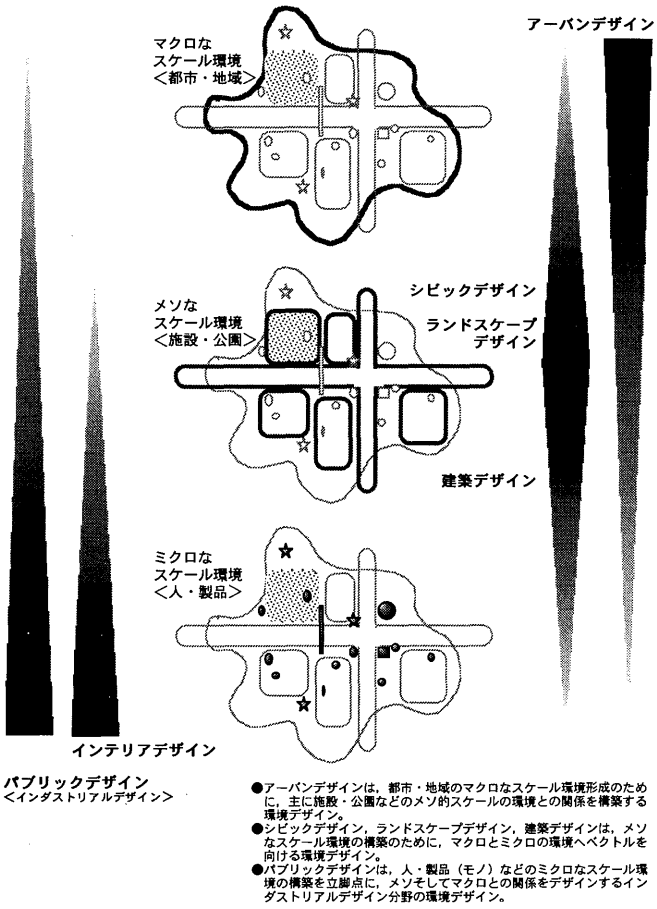


図2　パブリックデザインと関連する環境デザイン分野

ンは，インダストリアルデザインに立脚した環境デザインの一領域となる（図2）。この環境デザインにおけるベクトルの方向<マクロまたはメソからミクロをとらえる方向と，ミクロからメソそしてマクロをとらえる方法>の違いが，企画から計画そしてデザインにおけるプロセスと観点の違いに反映される。

各分野の環境デザインの解釈は，マクロからミクロなスケール環境で対象となる要素の規模の違いや立脚点の違いはあるが，要素と要素との相互の“関係”を空間的・時間的にデザインする共通の基本理念を有していることが確認できる。そこでパブリックデザインにおける企画・デザインの方法に論を進めるためにも，共通の基本理念である<環境デザイン＝関係のデザイン>の指標を明らかにすることが必要である。

2.2　関係のデザインの研究と指標

（1）関係のデザインの研究

ここで建築デザインの項で前述した環境デザイン研究の取り組みを紹介してみたい。

日本建築学会・建築計画小委員会では，人間－環境系の質を高める環境形成の方法論の構築に向け，環境心理学・環境行動学などの観点から環境デザイン研究が進められている。ここでの環境デザインの解釈は，人間と環境との関係をそれぞれ独立のものとして両者間の相互作用を扱うのでなく，人間と環境の関係をひとつの行動の働きとして相互浸透的にとらえるトランザクショナリズム（相互浸透論：transactionalism）の考え方などの，人間の環境行動を視座に据えた研究領域に位置づけられている。人間－環境系のデザイン研究（environment-behavior-design studies）または環境行動デザイン研究とも称され，デザイン実務の領域のみならず環境科学，地理学，人間工学などの分野にも関連する計画理論としての設計方法論の構築を研究の目的に据えている。この人間－環境系のデザインの設計方法論においては，「新しい環境デザインの役割を，事物の環境をつくることではなく，製品，建築，都市，ランドスケープといった領域の違いを超えて，時とともに変化していく人間と環境とのダイナミックな関係を把握し，それを環境形成に発展させていくことにある［注14］」と位置づける。つまり環境の利用の仕方を変えることも，人間と環境との関係に変化をもたらすデザインの実践のひとつとなる，と解釈されている。

人間－環境系研究の背景には，多次元的に複雑な様相をみせる環境の問題への対応が，これまでの「技術合理性：technical rationality」に根ざすシステマティックなデザイン方法では対応できなくなり，「新しい人間主義：new humanism」をふまえた柔軟なデザイン方法の探求が求められるようになってきたことがある。そこでこれらの研究では，環境の問題に対応するためには，これまでの与えられた問題の解決だけでなく，新たな問題を設定するデザインプロセスの重要さを指摘し，問題解決型での，いかに（how）デザインするかから，「デザインの質」を問う何を（what）デザインするかへ関心をもつことの必要性を取り上げている。また，新たな問題を設定するデザインプロセスには，限られたデザイン主体から複数の主体相互の「コラボレーション：collaboration」による「社会的プロセス」を組み込んだデザイン方法を探求するなど，今後の環境デザイン研究が向かうべき方向が示されている。

これらの人間－環境系研究においては，人間行動を誘発する環境の働きかけ（アフォーダンス：affordance）や時間的変化を重視することを課題に，「状況との対話：reflective conversation with situation」によるデザインの進め方が紹介されている。そして，その取り組みとして，実践しながら問題を探求する「アクション・リサーチ：action reseach」，生活者・設計者・研究者などの立場を

分離しないでデザインの実践を行う「ワン・コミュニティ：one-community」，また状況や他者との対話を通じて柔軟なデザインのフレームを変えていく「リフレクション・イン・アクション（行為内思考）：reflection-in-action」などの計画理論上の考え方が示されている［注15］。

以上のような人間－環境系のデザイン研究は，「関係をデザインする」環境デザインの方法を示唆するものであり，研究と実践を結びつけるための計画理論の構築が進められている。現在，それほど多くの具体的な展開の事例は紹介されていないが，パブリックデザインを含めた環境デザインの考え方と方法，そして取り組むべきデザインプロセスの課題を明らかにしている研究領域であり今後の動向が期待される分野である。

（2）関係のデザイン“パブリックデザイン”の指標

これまで概観したのは，人間の行動に視座をおき人間－環境－行動との相互浸透論を中心とした，環境心理学・環境行動学からの環境デザインの研究領域を紹介してきた。本論でのパブリックデザイン＝都市環境装置デザインの企画を検討するためには，より具体的に環境デザインに取り組むための関係のデザインの指標を整理する必要がある。

この環境デザイン＝関係のデザインの指標は，土肥博至が「環境デザイン的方法の主要なキーワード」で的確にまとめられている。氏は，環境デザインの特質を「対象によって特定されるデザインではない。関係こそが問題となるデザイン」と提起し，「総合性＝Totality」「柔軟性＝Flexibility」「持続性＝Continuity」「公共性＝Public Character」「地域性・場所性＝Spacial Identity」「時間性＝Nature of Time」「歴史的・文化的背景＝Historical and Cultural Background」「ソフトデザイン＝Soft Design」「調整機能＝Cordination」の９つのキーワードに集約する［注16］。表１は，この９つのキーワードの指標を，パブリックデザインの企画において特に考慮すべき指標となると判断し，筆者なりにまとめたものである。また，このキーワードには，土肥氏によると，それぞれ二つの側面からの指標が盛り込まれている。そこで，表１は，筆者なりにパブリックデザインの観点から，これらの指標を，デザインコンセプトの側面，デザイン主体の側面，デザインの対象の側面，デザインプロセスの側面，デザイン方法の側面に分けてとらえ直して整理し直したものである。

デザインコンセプトの側面は，「公共性」であり，多数の人びとにとっての“わかりやすさ（legibility）”の公共性と，個人固有の意味を持つ“アンビギュイティ（多義性：ambiguity）”な公共性との，相矛盾するコンセプトの共存が主題となる。デザイン主体の側面は，人間－環境系のデザイン研究でも指摘されている生活者・行政・設計者・研究者などであり，これらデザインにかかわる主体を結びつける「総合性」が求められ，また主体のもつ「歴史的・文化的背景」を理解し，そのための「ソフトデザイン」としてのデザイン活動，さらに目的実現のための「調整機能」が環境デザイン＝関係のデザインの指標となる。

デザインする対象には，常に対象となる事象を全体の中に位置づける「総合性」を視座におき，対象が潜在的・顕在的に保有する「地域性・場所性」と，対象に現れている状況（かたち）の「歴史的・文化的背景」を読み取り，時を超えて生き続ける「時間性」と実現後長く使用される「持続性」をふまえることが必要である。

そして実現へのデザインプロセスと方法の側面には，対象のもつ情報や条件の変化に対応できる「柔軟性」と，基本的コンセプトから実現までの粘り強い「持続性」を基本に，実現の段階ではデザインによって改変された姿や状況の可否を問う鏡としての「地域性・場所性」からの解読が求められる。またデザインを進める段階においては，デザインされるものへの多次元的な「柔軟性」の高い視野からの取り組みと，環境が時とともに変化するシーケンシャルな「時間性」からの取り組みが重要である。

これらの指標は，相互に関連が強く，パブリックデザインを企画するために欠かすことのできない指標であり，これらの指標が新しい企画を生み出すキーワードとなりうると考える。

表１　環境デザイン＝関係のデザインの指標

キーワード	指標	
総合性 Totality	デザイン対象の事象を全体の中に位置づける総合性	さまざまなレベルのデザイン活動を縦に貫く総合性
柔軟性 Flexibility	積極的な情報獲得や設計条件の変化に対応できるデザインプロセスの柔軟性	デザインされるものに向けられる柔軟性
持続性 Continuity	基本的コンセプトから実現までの持続性	実現後長く使用される持続性
公共性 Public Character	わかりやすさ（Legibility）をもつ公共性	個人によって固有の意味をもつアンビギュイティ（Ambiguity）な公共性
地域性・場所性 Spacial Identity	環境が潜在的に，または顕在化して保有するアイデンティティ	デザインにより改変された姿の可否を問う鏡となる地域性・場所性
時間性 Nature of Time	時とともに変化するシーケンシャル（Sequential）な時間性，	時を超えて生き続ける時間性
歴史的・文化的背景 Historical and Cultural Background	環境の中にある形の背後の歴史的・文化的背景	環境の中にある人々が生きてきた姿を浮き彫りにする歴史的・文化的背景
ソフトデザイン Soft Design	組織，ルール，情報づくりなどモノや空間以外のデザイン活動	すでに存在するモノや空間を新しい視点，利用方法，意味づけを行うデザイン行為
調整機能 Cordination	デザイン目的実現のための関係者との調整	関係のありようを求める機能，環境デザインの本質的機能

出典：土肥博至編著「環境デザインの世界－空間・デザイン・プロデュース」井上書院，1997，pp26-30より作成。

3．パブリックデザインの対象

3.1　都市環境整備とパブリックデザイン

ここまで環境デザインにおける関係のデザインの解釈と，新しい研究領域そして指標について解説した。本項では，パブリックデザイン企画の対象となる都市環境の構成要素を整理してみる。

一般的に都市環境の整備は，都市計画の青写真のもとで，主に土木事業（道路・街路・橋梁整備，河川・造園整備等々）と建築事業（住宅・工場・オフィス建築整備等々）が行われている。企画，計画，設計に携わる人々も，前述した都市計画・土木・造園・建築・インテリアデザイン・インダストリアルデザインなどの分野で区分けされている。しかし人間－環境系のデザイン研究で指摘されているように，複雑化・多様化が進む現代都市においては，物理的な整備事業や計画・設計業務のこれまでの縦割りの区分けだけでは対応が難しくなってきている。

例えば，都市生活を営む人々は，土木事業，建築事業などの事業区分で都市を把握せずに，人々の生活行動の中で，見て触れて，体験し，利用する連続した環境として認識する。このように，パブリックデザインにおいては，デザインの各分野での環境デザインの解釈においての共通理念“人と空間と要素との関係をデザインする視点”が重要である。まずは，一般的な都市整備で出現する代表的な構成要素を取り上げ，都市生活と環境の観点から構成要素が都市環境装置として果たす役割と課題を探る。

3.2　都市環境の基盤要素と支援要素

都市環境の構成要素を大別すると，都市活動の基盤を構成する要素（基盤要素）と，都市活動を支援する要素（支援要素），そして自然要素に分けることができる。

都市活動の基盤を構成する要素は，一般的に「都市設備・都市施設」とよばれている。「都市設備」は，都市のインフラストラクチュアを構成する上下水，電気，ガス，電信など，現代の都市活動を営む上で欠かすことのできない設備面での基盤要素であり，「都市施設」は，街路・道路，公園をはじめ各種建築物など生活空間をかたちづくる空間面の基盤要素である。一方，人々の都市生活を道具・製品などを介して支援する要素がある。支援要素は，「ストリート・ファニチュア（Street Furniture），サイト・ファニチュア（Site Furniture），アーバン・ファニチュア（Urban Furniture），街具」などとよばれている。また，これらの基盤要素，支援要素には，それぞれ人工化された都市空間に潤いを与える自然要素が含まれる。

パブリックデザインの対象は，基盤要素の端末等や支援要素であり，これらを総称してアーバンエレメント（Urban Elements）または都市環境装置（Urban Environmental Installation）または都市装置，環境装置などと呼ばれるが，ここでは都市環境装置に用語を統一して使用している。

以下に，パブリックデザイン＝都市環境装置デザインの対象となる装置の種類について解説する。

（1）都市活動を支える設備要素＜基盤要素＞

都市設備は，都市生活の基盤を造り出す整備（都市のエネルギー，交通，情報等を構築するインフラストラクチャー整備）で必要とされる諸要素である。都市の設備整備は，大半が土木事業であり，例えば，自然災害から人々への安全を確保する治水事業，交通網を確保する道路事業，さらには都市衛生を推進する上下水設備の完備などが施されてきた。具体的な都市の設備要素には，橋梁，人工地盤などの土木構造物や，信号機，配電箱，電話ボックスなどのインフラストラクチャーの端末類があげられる。

これらの要素は，公共空間の環境形成にかかわる役割が大きく，都市全体の印象を形成している対象である。現段階では，事業者が個々に異なるため，不揃いで重複した整備が多く，かつ個々のデザイン配慮さえも見受けられないものが多い。都市設備には，特に都市生活の観点から，互いの要素相互の関係を考慮した連係のとれた都市環境装置をデザインする発想が求められる。

（2）都市生活の場を形成する施設要素＜基盤要素＞

都市施設整備は，都市の設備整備で構築されたインフラストラクチャーに支えられ，人々の生活の器を提供する整備である。住まうための住宅建設，働くためのオフィス建設，憩うための公園建設，移動するための道路，交通施設建設など，多様な都市生活の行為を受け止める場を構築する土木・造園・建築業務が主な対象となる。都市施設は，都市生活の姿を場を介して映し出す対象であり，その都市固有の文化や歴史背景を具体的な姿として表現し，時代の変遷を都市環境の変化へと投影する役割を担っている。

個別の都市施設については，長い歴史を踏まえた土木，造園，建築のデザインを背景に質的向上を進めている要素である。ところが，例えば仕切られた敷地内での公園や庭園の整備の場合は，建築や広場，道路などとのつながりを考慮した計画や整備が具体的に進められている事例が少なかった。都市施設は単独では存在せず，建物と隣接する道路や公園などの他の施設と領域分けのできない要素である。そこで近年，これら接点領域を装置化してアメニ

ティの高い都市施設を創造する手法が建築に取り込まれるアトリウムやガレリアなどの整備が実践されている。都市施設においても，要素相互の関係や結びつきを考慮した都市環境装置のデザインが期待される。

（3）都市の生活行動を支援する道具・製品要素

＜支援要素＞

もう一つ，都市に欠かすことのできない都市の道具と呼べる対象がある。都市の道具は，人々の都市での生活行動を支援する装置といえる。ベンチや屑入れ，街路灯，案内誘導サインなどである。再開発事業や，新規の道路整備，建築整備などの場合は，空間全体で計画することができるため，都市の道具はその一要素として，設備や施設などの他の要素と連動したデザインを施すことができる。しかし一般的に都市の道具は，製品を自治体やディベロッパーなどの開発事業者が購入して設置するケースが多い。そのため他の整備とは無関係な，また周辺景観とは異質な道具が設置されたり，製品そのものが安価で質の悪いものが無造作に設置されることが多い。今後都市の道具には，製品価値が問われる都市環境装置としてのデザインが求められると共に，受入れ側（事業者）と製作者の都市の道具に対する意識向上を目指す必要がある。

（4）人工都市と共存するための自然要素＜支援要素＞

都市の自然では，人々が安全で清潔に生活が営まれる範囲で人工化され，管理された自然の潤いを導き出す整備が求められる。都市内の公園・緑地整備や河川環境整備など，職能で分ければ土木・造園事業にあたる対象である。都市の自然は，生物としての人間に求められる都市生態を確保すると共に，都市環境に精神的なゆとりを生み出すものである。都市の自然は，河川空間での護岸や河川プロムナードの施設整備，緑空間を確保するために整備されるポケットパークなどの施設整備，さらには植栽や水景装置などの要素がある。自然要素は，都市の自然と共存するための潤いを生み出す人工的な仕掛けが加えられた都市環境装置といえる。

3.3 街路におけるパブリックデザインの対象

以上の都市環境の構成要素の分類は，都市空間の４分の１を占める街路（都市内道路）整備の分類に代表される。都市環境の基盤要素と支援要素をまとめると表２のように再分類することができる。基盤要素は，土工・舗装工などの技術によって街路の幅員と延長をつくりだす道路本体要素，橋梁やトンネルなど道路構造物要素に分けられている。支援要素では，安全で円滑な交通を維持するうえで必要とされる道路標識や信号機，道路照明などの

表２　街路（都市内道路）の構成要素の再分類

■街路（都市内道路）の構成要素
1．道路本体要素（基盤要素A）
1－1．土工による路面
1－2．舗装工による仕上
2．道路構造物要素（基盤要素B）
※構造物は道路本体と同様に，以下の付属物・占用物が支援要素となる
2－1．橋梁，高架（人工地盤を含む）
2－2．トンネル（地下道を含む）
2－3．カルバート
2－4．擁壁
3．道路付属物（支援要素A）
3－1．交通安全要素
・横断歩道橋　・防護柵　・道路照明　・視線誘導標
・眩光防止装置　・立入防止柵　・道路反射鏡
3－2．交通管理要素
・道路標識　・道路標示　・交通信号機　・非常電話
・可変標示　・交通管制システム
3－3．駐車場等要素
・待機所　・駐車場　・バス停車帯　・休憩所
3－4．防雪・除雪要素
3－5．防御要素
3－6．防音要素
3－7．共同溝
3－8．植栽要素
4．道路占有物（支援要素B：この要素分けは１例）
4－1．移動要素
・エレベーター　・エスカレーター
4－2．設備要素
・電力線　・電話線　・上下水道　・ガス管　等
4－3．休憩要素
・ベンチ　・シェルター（上屋・日よけなど）　・トレリス　等
4－4．衛生要素
・公衆トイレ　・水飲み　・くず入れ　・吸殻入れ　等
4－5．照明要素
・歩行者用照明　・商店街照明　・投光用照明　等
4－6．交通要素
・バスストップ　・駐車装置　・駐輪装置　等
4－7．情報要素
・歩行者用サイン　・公衆電話　等
4－8．修景要素
・噴水　・モニュメント　・彫刻　等
4－9．購買要素
・売店　・キオスク　・ショーケース　・広告塔　等
4－10．その他の要素
・遊具要素　・催事要素　など

管理面からの分類となっているため，人びとの都市生活にかかわる休憩や照明，情報要素などが，占有物の支援要素となっている。
現状では，占有物の内，休憩要素，衛生要素，購買要素，遊具要素の設置は認められない場合が多い。

道路付属物，それ以外のベンチや彫刻など大半の要素は道路占有物に分類されている。道路占有物は，道路付属物にあてはまらない物件で，国や都道府県，区市町村の道路管理者が設置を認めるものと規定された要素である。

通常の街路整備は，この分類のように管理面が主体となって区分されているため，構成要素相互の調和や連続を重視した関係のデザイン（パブリックデザイン）の大きな障害となっている。次項では，街路のパブリックデザインに焦点を絞って，その企画について検討を進める。

4．パブリックデザインの企画

4.1 景観財と公共財

都市環境のデザインへの関心は，良好な景観形成を目的に進められてきた。特に，わが国では近年，都市景観行政の指導が始まり，現状の混沌とした景観を整えるべく，少なからず対策が進められている。

街路の計画における景観整備の代表的な例を二つあげてみたい。一つは街路に緑を植え，都市に潤いを造り出す

対策である。通常，公共空間には，都市設備の端末や交通安全施設など多種多様な構成要素が設置されている。景観形成のための高木や灌木などは，無秩序に設置された構成要素を覆い隠すことができる。しかし，これらの植栽が限られた公共空間を占有し有効空間を狭める矛盾の要因となることがある。もう一つの例は，街路上に張り巡らされた架線と電柱の地中化の整備があげられる。屋外生活に直接関与しない電柱架線を地中に埋設することは，都市空間を整理し生活の場を確保すると共に，すっきりとした景観をつくる第一歩といえる。しかし整備費や管理面などからトランスなどの配電設備の埋設は難しく，歩道上などに配電ボックスと呼ばれる新たな要素が出現することとなる。いかに周辺の建物が建て替えられ美しい姿をみせても，これら都市空間を形成する要素が脈絡のある姿を持たない限り，まとまりある個性的な景観を生み出すことはできない。景観行政の下で，緑化対策や電線の地下埋設を進めることは，やはり景観を考慮した機能的な整備の進め方であろう。他の要素との関係や周辺の景観特性との関係を考慮しない機能優先で一律な方策では，都市空間の量的な整備の範囲にとどまってしまう。

このように良好な景観形成を求めて進められてきた都市環境の整備には，事業者別に個別に進めれてきた矛盾が存在する。繰り返しになるが，パブリックデザインは関係のデザインであり，人間と環境との関係を有機的に浸透する要素と要素との結びつきによって実践することに目的がある。このことは後述する景観財としての位置づけと，公共財としての位置づけの双方からのアプローチが必要である。つまり公共空間（パブリックスペース）をデザインする立場からとらえると，パブリックスペースに設置されているさまざまな要素は，景観の連続性や固有性などを結びつける景観財としての役割が，製品化の有無に関係なく問われている。そして，多数の人びとが共有できるレジビリティ（わかりやすさ）と，個人の固有の意味を包含できるアンビギュイティ（多義性）が共存する公共財としての役割が問われる。

一方，公共製品（パブリックプロダクト）をデザインする立場からとらえても，設置されるであろうパブリックスペースの地域性や場所性に対応できる景観財としての柔軟性を秘めた製品開発が問われるとともに，多くの人びとに使用されるための製品としての持続性や，長期にわたる製品の素材や品質そして維持管理をふまえた時間性への対応などが問われる。形態や色彩など表層的な一時的な流行などにとらわれない，景観財・公共財として企画する視点が最重要視される。

都市環境装置のパブリックデザインは，雑多でかつ混沌とした都市の要素に，景観財および公共財としての秩序と個性を見出す“しくみ”を見つけ，その場の環境特性と呼応した都市環境装置という部分が造り出す全体との関係の創造を目指すことであると位置づけることができる。そのアプローチに，パブリックスペースを企画する方向とパブリックプロダクトを企画する方向が考えられる。特に，パブリックスペースを企画するアプローチには，歴史的・文化的背景，地域性や場所性，時間性を読み取った中で生み出される新たな要素の考え方や，要素自体の成立が，パブリックプロダクトの企画のプロトタイプになりうる場合も多い。つまりパブリックスペースとパブリックプロダクトは，環境・空間と要素との関係を追及するパブリックデザインの企画の両輪として位置づけることができる。（図３）

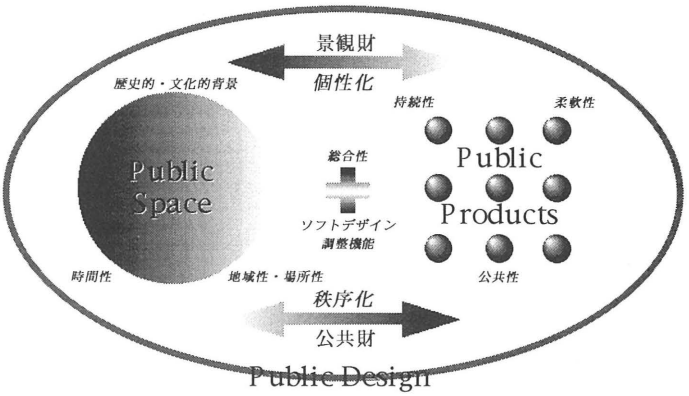


図３　パブリックデザインの企画の考え方

ここで論点を多少明確にするために，パブリックスペースでの企画は景観財の役割に，パブリックプロダクトについては公共財の役割に重点をおいてパブリックデザインの企画について解説する。

4.2　パブリックスペースの企画

（１）連続景観形成のためのパブリックデザイン
－景観財の秩序化と個性化－

街路は，都市において貴重な公共空間を提供し，都市の骨格を形成すると共に，人々の戸外生活で欠かせない移動空間としてその機能を発揮している。公共空間を代表する街路は，所狭しと都市の設備要素（インフラストラクチャーの端末）が集積し，緑化などの都市の自然要素が求められ，沿道の都市の施設要素が街並みの表情を表し，戸外生活を支える都市の道具要素が設置されている場所である。そして，人々は道を行き交い，その沿道の多様な要

素によって連続景観を体感する。まさに街路は，都市を代表する要素集積の空間であり，都市イメージを表現する貴重な公共空間である。街路をデザインすることは，パブリックスペースのあるべき姿を模索することであり，要素相互の関係を探りながら，そこに秩序と個性を見出すことが求められる［注17］。

以下に，具体的に筆者自身が携わってきた街路のデザインを通して，「連続景観形成のための都市環境装置のパブリックデザイン」の方向性を述べてみたい。

●「歴史的・文化的背景」「地域性・場所性」「時間性」を読み取る

一つは，横浜市鶴見区の中心地区であるＪＲ鶴見駅の“東口中央通り［注18］”と，もう一つは東京都中央区銀座の“晴海通り”の計画である［注19］。この２街路共に，街路規格上は同じ道路幅員36mを有する（図４）が，立地する環境の特性の違いから結果として企画内容の異なるパブリックデザインが実践された事例となった。

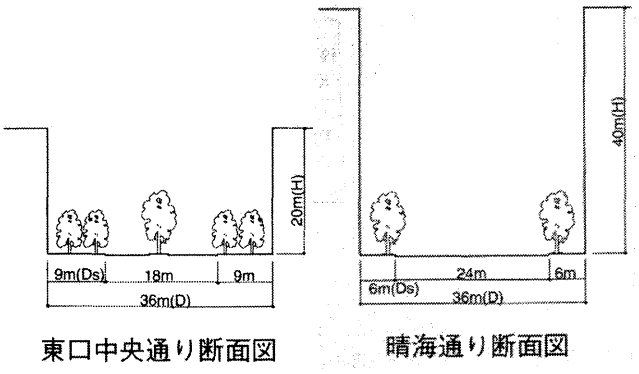


図４　街路幅員構成の比較

東口中央通りの周辺は，国内の各都市共通に見受けられる一般的な市街地の街並みといえる。駅前広場を起点に，沿道には小さな商店や飲食店が並び銀行が無個性な表情を見せ，ビジネスホテルやガソリンスタンドなどが点在している。電柱が林立し，街路幅員に対し狭い幅員で，わずかに植栽が施されたアスファルト舗装の歩道，照明は通常のハイウェイ灯と呼ばれる車道用だけのもの，そして無秩序に様々な標識が設置されていた。

晴海通りの周辺は，国内を代表する大商圏地区であり，沿道の建物は個々に特徴のある整備が施されている。特に，晴海通りと銀座４丁目の交差点で交差する銀座の中央通りが整然と整備されているのと比較して，晴海通りは機能的な整備に留まりさまざまな要素が雑居する無個性で煩雑な景観を見せていた。

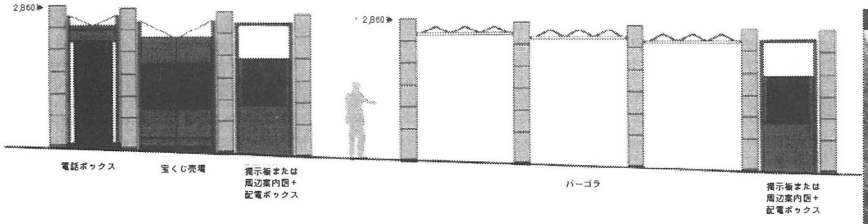
この２事例は，互いに地域の成り立ちが異なる背景を持っている。しかし，構成要素が不揃いで無関係に整備されていることが，無秩序で無個性な景観を見せる原因となっている点で共通している。まず環境特性（歴史的・文化的背景，地域性・場所性，時間性など）をよく理解することが必要である。環境特性は，都市環境装置の関係をデザインしていく上でのシナリオであり，そのシナリオに従って個々の都市環境装置の形が表現される必要がある。ここでは連続景観を構成するパブリックデザインの論点から２事例を比較する。

取り上げた事例を，全体から部分を構築する考え方で街路環境をデザインするためには，街路と共に沿道の敷地利用を見直す都市計画が必要となる。しかし両街路共に，既に都市計画に基づいてほぼ整備が完了しており，新たに，これまでの地域形成の歴史を再編成する必然性は乏しい。これらのプロジェクトにおいては，それぞれの環境特性を踏まえ既設の構成要素相互の関係（部分から全体へ）を整理し，連続した景観に秩序と個性を見出すことに着目することが先決である。また，唯一公共の場である街路敷地のみが不変の都市空間であることを認識する必要がある。このことは，都市環境をデザインする場合に，企画・計画の時点から固定した景観イメージを想定することができないからである。まず都市環境を秩序づけ，その中から個性を導き出せるか，人々が街路という公共空間を媒体にいかに地域の環境特性を体感できるかを考慮したデザインの工夫が求められている。

●「公共性」「柔軟性」「持続性」による企画とデザイン

具体的なデザインでは，２事例とも，街路上に突出するさまざまな要素を通りの流れにそって関係づけ，都市環境装置として相互に結ばれた連続景観を創り出せるかを試みた。街路は車からの視野と歩行者からの視野の両面の視点が必要である。通常，通りの軸を視覚的に構成する要素は植栽や照明である。車の視点からは，安全でわかりやすい街路構成を伝達し，歩行者へは通りのまとまりと共に，移動する変化や楽しみを感じる連続体験の場を創出することが必要である。

東口中央通りは，歩道の植栽帯の形状にゆるやかなウェーブを与え，そのウェーブに馴染む舗装を施すことで人が歩行移動する細やかな景観の連続的な変化を計画した。この連続景観づくりの視点から街路上に突出する様々な要素を，共存柱と呼ぶ景観装置により秩序づける。共存柱は通り景観に一定のリズムを生み出す都市環境装置であると共に，機能や表情が異なる電話ボックスや宝くじ売場，配電箱などを視覚的にまとめる役割を持たせている（図５・写真１，２）。標識ポール類は，重複した



電話ボックス，配電ボックス，サイン等の諸要素を景観形成上視覚的に秩序づける共存柱

図５　東口中央通り・共存柱

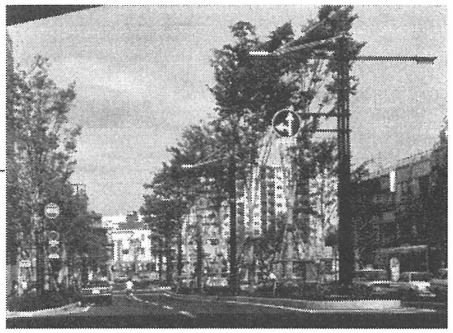


写真３　東口中央通り・車道および歩道照明，標識類

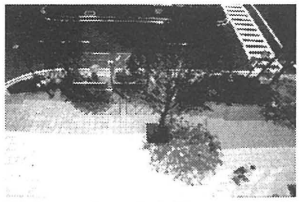


写真１　東口中央通り・バス停周辺俯瞰

写真２　東口中央通り・共存柱周辺

標識の撤去や照明のポールに集約化（共架する）など，できる限り本数を減らし，また街の案内板や掲示板などを配電箱に付帯し景観を整理することを基本とした。連続する照明や高木は，通りの地形特性（カーブや高低など）を立体的に表現する装置であり共存柱と連係したデザインや配置を施している（写真３・図７参照）。

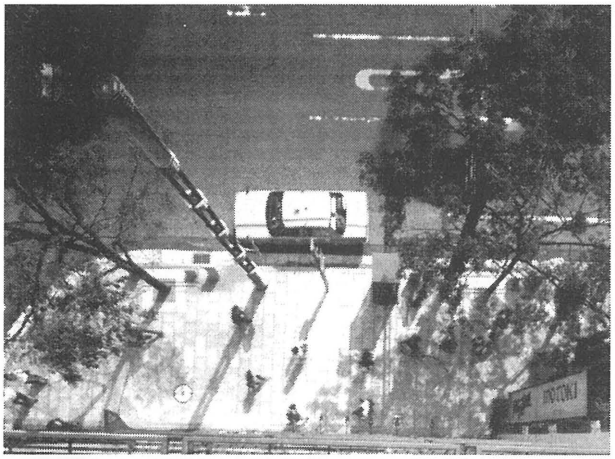


写真４　晴海通り・俯瞰
平成５年度都市景観大賞受賞他

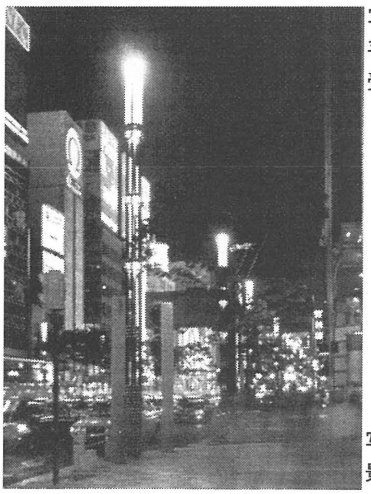


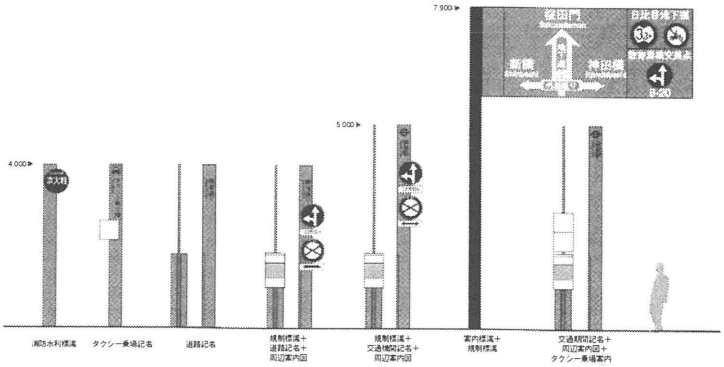
写真５　晴海通り（夜景）・歩車道兼用照明灯

一方晴海通りでは，常に車の渋滞が著しく，車道を狭め歩道を拡幅することは不可能であった。しかし，歩行者の通行量も休日や平日を問わず多いため，計画を進めるうえでは，現状の歩道で歩行可能な有効幅員を確保することが優先される。そのため，歩行者に踏み込まれ細々と成育していた植栽帯の灌木類を撤去し有効幅員を広げた。路面は，中央通りとの連続性を確保するために，本石を敷き，銀座地区の共通の質を表現している。特に，連続景観に多大な影響を与える照明灯は，保全するケヤキとの配置上の共存を計り，江戸から現在さらには未来の銀座を表現できる独自の形態を提供している。特に照明デザインでは，いたずらに西欧様式や江戸様式を模すことで形を生み出すのではなく，昼と夜との違った側面を考慮した工夫が求められる。そこで本計画での照明は，昼の通りの軸を連続柱で特徴づけること，夜は光の明暗が都市風景を生み出すことが必要であった。（写真４，５）

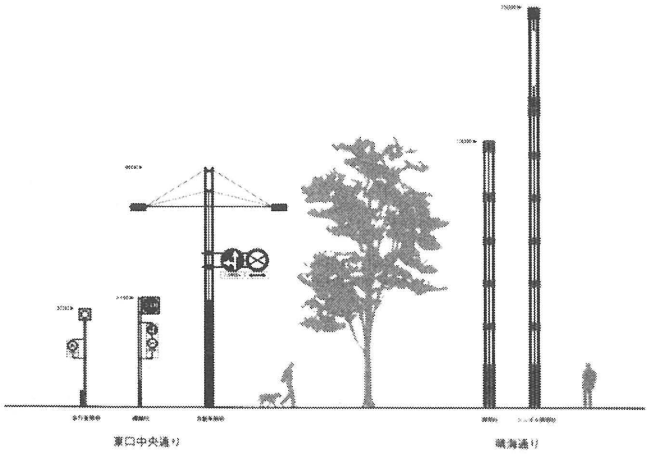
晴海通りは，東口中央通りと比べ高度集積商業地区内の街路であり，東京都内有数の幹線道路であるため，交通規制や道路案内のための標識類，電話ボックス等，情報に関する要素が多数無秩序に設置されている。その反面，地下鉄の出入口周辺など，歩行者に対する街の案内が必要な箇所には情報が提供されていなかった。ここでは，既設

図６　標識類一覧図・晴海通り

事業者・管理者が異なる標識類を整理統合し不足していた歩行者用案内サインを付加した



の車用標識を整理統合すると共に，歩行者用案内を共架した歩車両用の情報系の都市環境装置の実践が必要であった。既存の標識類を整理統合し歩行者用案内を付加することは，景観を秩序づけ情報の価値を高めることとなる。（図６）



東口中央通り：標識類の共架など整理集約し秩序化のための装置デザイン。
晴海通り：通りの連続景観の個性を表現する装置デザイン。標識等の共架は行わない。

図７　照明灯のデザイン比較

このように，その地域の環境特性をふまえ，都市空間を構成する様々な要素を，まずは整理し，整理された中で都市環境装置相互の関係から新たな秩序と個性を造り出すことが，都市環境装置のパブリックデザインの一つの方法と位置づけることができる。図７は，両街路の照明灯のデザインを比較したものである。東口中央通りは，通りの空間的連続性に個性を持たせ照明灯は他の標識類と同様に景観を整理集約する秩序化のための装置となる。晴海通りは，歩道を有効に活用するために空間を整理統合し秩序づけ，照明と残されたケヤキは街路の連続景観の個性を引きだす装置となる。この環境特性から導かれた秩序化と個性化の考え方の違いが，照明灯を企画しデザインする方法の違いにあらわれている。このことから，都市に新たな要素が出現した場合も，同じ秩序化の方法を活用することで，都市環境装置（部分）が変化しながらも都市環境（全体）の景観を保ち続けることが可能となると考える。

（２）節景観形成のためのパブリックデザイン－部分から全体へ・都市の要素の組み換えが新たな景観財を生む－

これまで，現状の都市の都市環境装置が連続景観に果たす役割と効果について述べてきた。ここでは都市環境装置（部分）そのものの出現が，特定の場を形成する“節景観”に新たな個性ある都市環境（全体）を造り出すきっかけとなる点を探ってみる。

筑波研究学園都市の工業団地・テクノパーク豊里において著者は，機能的な都市の要素を新たな景観を生む都市環境装置への組み換えを試みた。計画当初，工業団地の入口部と団地内の中心を成す交差点に，団地の導入部を顕示させ団地の顔となるシンボルモニュメントを設計することが目的であった。一般的にシンボルを計画する場合には，彫刻やモニュメントを設置する場合が多い。しかしこの計画では，既にさまざまな都市の機能的な要素が公共空間に出現していることに着目し，機能要素の集約によるシンボル化の可能性を検討した。特に，交差点は地下のインフラ設備の端末が集まりやすく，かつ交通安全上，信号機や照明，標識などが数多く設置される場所である。

そこで，これらの今までは別々の要素を一つの交差点の都市環境装置に集約し，集約した姿を特有な個性のある景観を造り出す手段とした。交差点形状に合わせ，十字路交差点には円形の梁状のゲートを，Ｔ字路には方形の梁状のゲートを空中に浮遊させる。梁状のゲートは，周辺の景観の中で存在を主張すると共に，横断歩道上に位置し，信号と標識の情報を的確に伝える役割と，梁内蔵の照明により横断歩道帯を直下で照らし，夜間の歩行者を照らし出す役割を担っている。交差点空間も，通常の照明や信号，標識などの多数の柱を，４本の梁の支柱に集約することで歩行者への有効空間を造り出すことができる［注20］。（写真６）

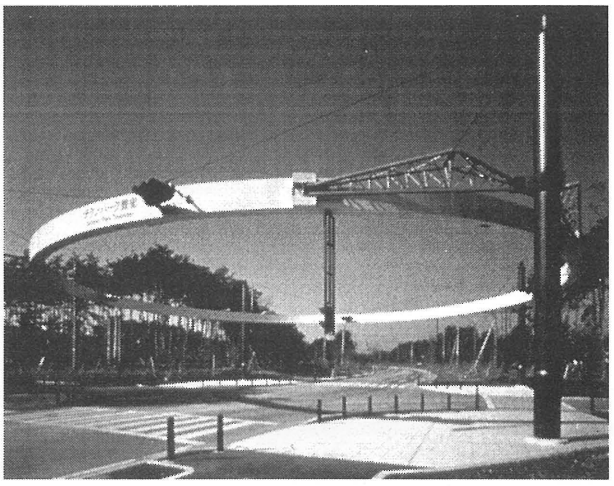


写真６　交差点ゲート・テクノパーク豊里（つくば市），1989

以上の計画により，新たな節景観を生み出す都市環境装置の前例がかたちづくられた。この前例は，後の東京都・西新宿プロジェクトにおいて既存都市での展開に結びついた。西新宿は，わが国での特有な超高層ビルが立ち並ぶ景観を形成している。この西新宿の空間の特性は，交差点の諸要素を集約して一つの都市環境装置に置き換え

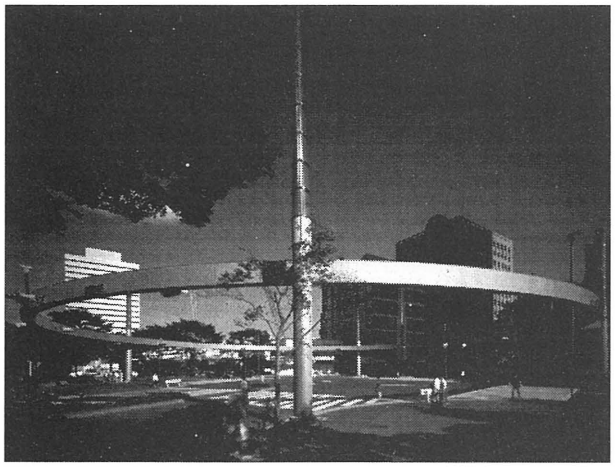


写真７　西新宿地区ゲート（東京都），1991

る方法の実践に適した場所であった。超高層ビルの整備には，総合設計制度により街路から建物がセットバックする広大な公開空地としての外構の整備が義務づけられている。このゆったりとした公開空地の存在が，交差点周辺に，地区ゲート（写真７）のような大型の装置化を可能にした。

３番目の交差点ゲートが，長崎自動車道・嬉野インターチェンジ入口の佐賀県道交差点に整備されたことが新聞に報道されていた（写真８）。このプロジェクトには，前述の２つのプロジェクトを担当した筆者と所属してたGK設計は関係していない。現地を訪れると，設置された場所は，周辺に畑や空地が多く残り，インターチェンジへのゲートとして計画の意図は活かされてはいる。しかしすぐ傍に，長崎自動車道の高架構造物があり，すでに場所の空間的なアイデンティティは存在している。環境特性を的確に読み取ったうえで，関連する要素との関係を考慮して進めるパブリックデザインのプロセスで考えると，すでに存在する高架構造物（要素）と場としての交差点（要素）との関係のデザインが成立していない事例である。

写真８　嬉野インターチェンジ交差点ゲート（佐賀県），1994
国内では３番目の事例。隣接する構造物（高架道路）との関係を考慮した計画が必要であったと思われる。

これらの計画は，新しい都市環境装置の概念が新たな都市環境とその景観を生み出すことの一例に過ぎない。しかし，従来から設置されている都市の要素の存在を見直し，他の要素との関係や新しい利用方法を模索することによって，新たな都市の要素を生み出す可能性を示すものであり，既設の都市の要素を，景観を秩序化しさらに個性化する視点から積極的に組み換える，都市環境装置デザイン方法の一つとなり得ると考える。

4.3　パブリックプロダクトの役割

（１）製品化される都市環境装置の役割と企画の考え方

製品化されている都市環境装置は，信号機や道路標識などの，安全でわかりやすい都市交通に携わる都市環境装置や，街路灯などの夜間の生活を助け，かつ光と影による風景を生み出す都市環境装置など，道具要素の都市環境装置が大半である。

これらの都市環境装置は，街路本体や土木構造物に比べ，従来の効率重視の整備においては雑件扱いが多く，事業費の予算も少なく，一応機能を満足する最小限の範囲で設置している状況が多い。その結果，素材や構成は粗雑で壊れやすく，耐久性が低いものや少ない予算の範囲内のカタログ選択が一般化し，当然ながら地域性や公共性を考慮したデザインの工夫はあまり見受けられない。この原因には，事業者側の問題だけでなく製造メーカー側の問題がある。私的資産を供給している各種家電や車のメーカーが，競って高質の製品を開発し供給しているのに対し，質を伴った都市環境装置を供給できるメーカーが現状では限られているため，質的に満足できる製品が少なく，選択の幅が狭まれていることである。

都市環境装置の開発は，プライベートな製品開発とは違った視点が求められる。通常の製品開発は，生活者を消費者と呼ぶように，特定の人が個人所有するコンシューマープロダクト（consumer products）としての消費財をいかに購入させるかが，デザイン戦略上の骨幹的目標である。それに対し，都市環境装置としてのパブリックプロダクトは，公共財として不特定多数の人々が利用する対象として開発されなければならない。消費を目標としないパブリックプロダクトの役割と企画の視点は，多様な人々の要求を満足できる機能的な側面と，共有の資産として特に都市環境を形成する上での重要な要素の一つとなることを考慮した製品の企画開発が最も重要な目標となる。（表３）

パブリックプロダクト企画の指標を次のようにまとめることができる。

○社会的共有財産（公共財）としての製品企画

都市環境装置は消費財ではなく社会資産の一つとなる公共財の観点からの製品企画。

表３　支援要素にかかわる都市環境装置の種類

都市環境装置の種類	連続景観形成上の都市環境装置例	節景観形成上の都市環境装置例
休憩系	ベンチ，スツール　等	休憩シェルター，トレリス　等
衛生系	くず入れ，吸殻入れ　等	公衆トイレ　等
照明系	道路照明，歩行者用照明，商店街照明　等	広場照明，シンボル照明　等
交通系	防護柵，立入防止柵，車止め　等	バスストップ，地下鉄出入口　等
情報系	道路標識，歩行者用サイン，公衆電話　等	都市ゲート・シンボル　等
修景系	植栽，樹木，プラントボックス　等	噴水，彫刻，モニュメント　等
購買系	ショーケース，自動販売機　等	売店，キオスク，広告塔　等
管理系	信号機，パーキングメーター　等	ポリスボックス，駐車場管理ボックス　等
設備系	電柱類，配電ボックス，マンホール　等	送電鉄塔　等

表２では，管理面からの道路付属物，占有物に分類しているが，都市の生活環境を形成するための支援要素の観点から，連続または節環境をかたちづくる都市環境装置の種類分けを行った。

○多様な人々が共有共存できる公共財

健康な人々だけでなく子供や高齢者，障害者などハンディを背負った人々への対応を含めた機能的・精神的な両面を有す公共財の企画。

○都市環境の景観の価値を左右する公共財

製品化された都市環境装置は，個々には都市環境形成上の部分でしかないが，多数出現するため，景観の価値を左右する重要な役割を担った公共財としての企画。

次項では，公共財の役割を中心にパブリックプロダクトの企画・デザインの考え方について重点的に解説する。まず，パブリックスペースの地域性や場所性に対応できる景観財としての柔軟性を秘めた製品企画の考え方からの公共財を検討する。「4.2　パブリックスペースの企画」で示した，景観財としての部分から全体へ結びつける秩序化と個性化の考え方と，パブリックプロダクトの公共財としての企画の考え方との比較から話を進める。

（２）連続景観の秩序化のためのパブリックプロダクト

連続景観を形成するパブリックプロダクトの代表例としては，街路灯や標識などのサイン類があげられる（写真９）。街路灯は路面を照らす照度を確保するために，一定の間隔で連続して設置され，通行する人々に，通りの連続した景観を見せ，広場では空間のつながりを見せる装置となっている。標識などのサイン類は，わかりやすさの指標として必要箇所に多数設置されるため，街路灯と同様に，連続して出現する装置である。またこのほか，電柱や電線地中化により出現する配電ボックス類などのエネルギーインフラの端末類，交通安全対策上の，信号機やガードレールや車止め（ボラード），植樹を支えるツリーサークルやプラントボックス，電話ボックスなどの情報端末，戸外衛生のための屑入れや吸殻入れなど，戸外生活を支えるさまざまな装置がこの対象となる。

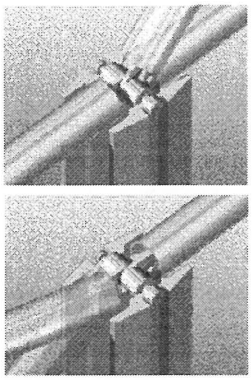
写真９　街路灯の事例・ドイツ，フランクフルト市

個性的な街路灯は，連続に配置され街路線形を立体的に表現する（左）とともに，群配置によって場を形づくる（右）など特有な街の景観を形成する。

これらは通常，都市インフラの端末が無機的に露出していたり，最低限の機能を満足するだけの装置が設置されているものが大半で，相互の設置状況や形態的な調和などの配慮がなく，個々に別々の必要性のみを優先して設置されている。しかし生活者は，これらさまざまな都市環境装置を連続した一つの景観として認識するため，各都市環境装置の不整合性を無秩序と実感することになる。

その原因には，個々の設置事業者が異なり，各事業者の都合で設置されることや，道路環境を総合的に整備するための組織がつくられていないなど，制度面での大きな問題が背景にある。また企画や計画・設計に携わる側にも，これらの都市環境装置が，個々には小さな要素ではあるが群となって景観に及ぼす影響についての認識が不足していることも指摘できる。

このように連続景観をかたちづくるパブリックプロダクトの企画には，まず地域にすでに形成されている多様な環境特性をシーケンシャルに把握しなければならない。この多様な環境特性には，地域の個性や固有性を主張する面と，逆に阻害している面とがある。言い換えれば，連続景観を形成する都市環境装置のパブリックプロダクトの企画は，良好な連続景観を阻害している面を改善する方法を検討する必要がある。つまり連続景観の無秩序な状況の原因を探り，連続景観の秩序形成のためのベースとなるパブリックプロダクトとしての都市環境装置を企画することが重要である。その環境の中に存在し製品化された諸装置は，アイデンティティの表出よりも地域や



上：勾配変化部への対応
下：平面線形への対応
（デザイン：PAデザイン・特許出願中）

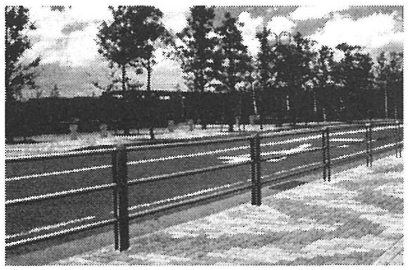


写真10　多機能防護柵
平成9年度通商産業省グッドデザイン金賞（公共空間用設備・機器部門）

図8　多機能防護柵コネクター部

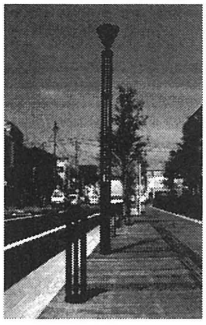
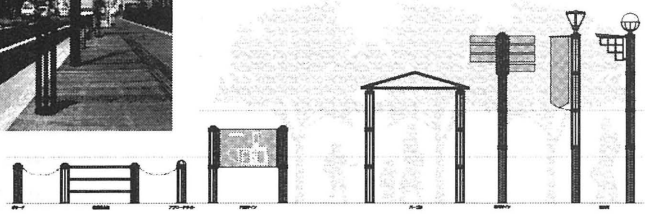


写真11　ストリートファニチャーシステム設置例（佐賀市・エス・プラッツ）



柱状の都市環境装置のシステム化<ストリートファニチャーシステム>
平成9年度通商産業省グッドデザイン選定商品（公共空間用設備・機器部門）

図9　柱状の都市環境装置のシステム化一覧図

場所の固有なアイデンティティを引き立てる役割を担っている。このことは部分のみの個性を主張する単体デザインによる製品企画ではなく，部分と部分とが結びつくことによる全体の秩序化を促し地域・場所固有の特性を引きだすデザインを指向することが重要である［注21］。

ここで筆者が企画段階から参画したパブリックプロダクト開発の事例を紹介する。開発の対象は，一つは街路用の多機能防護柵，もう一つは柱状の都市環境装置（街路灯，サイン，ボラードなど）のシステム化であった。いずれの開発においても，企画段階での主旨は前述した無秩序な状況に陥りやすい街路空間の秩序化である。

多機能防護柵は，多様な地域性を保有する環境に融和しうる，造形が独り歩きしない防護柵の企画開発が目的である。防護柵は，街路などにおける転落防止や横断抑止などの安全対策上必要とされる装置であり，街路本体の段差活用や植栽帯の併用などの他の面での対策が施されていれば必要とされない対象である。そのため防護柵には，形態的主体性が求められるのではなく，街路の構成要素として存在感を感じさせないデザインが求められる。また機能的には，柵を連続に設置するために街路の平面線形（カーブなど）や横断・延長方向の起伏・勾配などに対応できる機構（図8）を有する必要がある。この機構を伴ってはじめて防護柵は，機能的に街路本体と一体化でき，違和感の少ない連続景観を形成することが可能となる（写真10）。

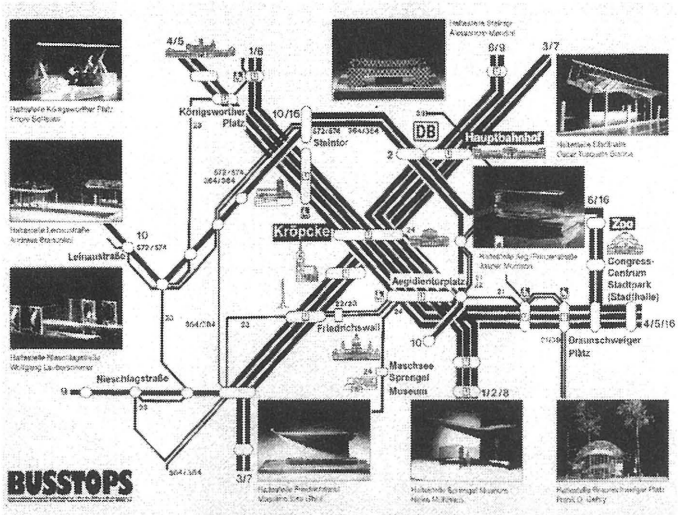
一方，柱状の都市環境装置類の開発<ストリートファニチャーシステム>は，求められる機能は異なるが，それぞれ柱を伴って街路に林立する装置類のシステム化が目的であった。通常，街路灯や道路標識等のサイン柱，ボラードなどは，それぞれの設置・管理にかかわる事業者が個別に，対象種別の製品カタログの中から選定される場合が大半である。そのため製品を提供するメーカーも種類別の製品展開を行い，機能面と価格面を重視した事業者の選定条件を満足させることを優先してきた。その結果，街路にデザインの質が異なる装置類が乱立する無秩序な景観を呈する原因の一つを生み出している。柱状の都市環境装置は，柱に付帯される要素に別々の用途を有しているが，柱の共用が可能な装置であり，共用することによって街路景観の秩序化がはかれる（図9）。このシステム化の企画は，柱状の装置類を柱を共有するグループとしてデザインすること，付帯される数種の要素を一つの柱に共架するしくみを有するデザインなどが基本となる（写真10）。

多機能防護柵とシステム化された柱状装置類の製品化は，街路環境の個性化が主題ではなくデザインの質的整理（秩序化）が目的である。また，これらは，選定の際に街路環境を質的に整えるために用意された製品群であり，その実現に向けて街路の計画・設計者と事業者間との調整機能が重要な役割を担っている。以上取り上げた製品企画の事例は，関係のデザインの取り組みを製品のレベルで調整を可能にするパブリックプロダクトの企画の一つの考え方の事例といえる。

（3）節景観の個性化のためのパブリックプロダクト

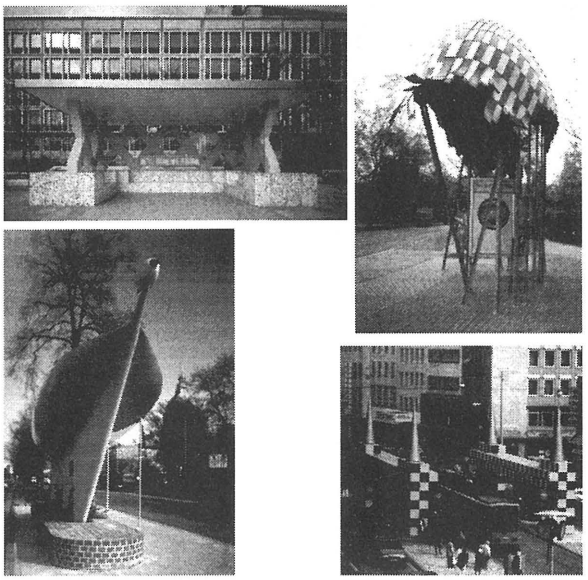
公共交通施設やペデストリアンデッキ，都市のゲートなどのパブリックプロダクトは，節景観をかたちづくる

写真12　節景観を形成するパブリックプロダクト事例
・欧米を中心に多数展開されているバスストップ（左）（オランダ・ユトレヒト）
・現在も生き続けるアールヌーボー様式の地下鉄出入口
（フランス・パリ市／デザイン：ギマール）



ドイツ・ハノーバー市では，1990～1994年“公共領域におけるアート”プロジェクトを都市機能を有す装置<バスストップ>を対象に，９名のデザイナー・建築家によって提案・実施された。
出典： BUSSTOPS -International Design Project Hannover, Verlag Th. Schäfer Hannover, 1994 より転載。

図10　バスストップ国際プロジェクト



エットーレ・ソットサス（左上），マッシモ・イオザ・ギーニ（左下）
フランク・ゲーリー（右上），アレッサンドロ・メンディーニ（右下）
出典： BUSSTOPS -International Design Project Hannover, Verlag Th. Schäfer Hannover, 1994 より転載。

写真13　バスストップ国際プロジェクト事例・設計者

(写真12)。バスストップや地下鉄出入口などの公共交通施設は，出入りのしやすさや雨対策などの機能上の役割に加え，交通機関を利用する際の移動上の拠点として，通りから認知しやすいデザインが求められ，また他の路上要素と比べ規模の点からも景観のイメージを左右する重要な施設でもある。ペデストリアンデッキやスカイウェイなど，人工地盤構造の歩行者専用通路も，地区や通りの景観の特性を決定づける装置である。また地区や通りのゲートやシンボルは，まさに景観の節をかたちづくることを目的に設置され，時計塔や彫刻なども，街角の節をかたちづくる。一方，路上や広場に設置される公衆トイレや売店，キオスクなどは，利便性を伴って節景観を形成するパブリックプロダクトである。

節景観をかたちづくるパブリックプロダクトは，戸外生活をサポートする連続景観形成のパブリックプロダクトとは異なり，地下鉄の出入口やペデストリアンデッキ，公衆トイレなどのように戸外の生活行動に直接関与し，装置自体が都市生活の場となる対象と，ゲートや彫刻のように独自の空間や形態によりその場のイメージを造りだし顕在化するための対象に大別できる。

しかし節景観形成においては，連続景観をかたちづくるパブリックプロダクトとの相互の関連性も重要である。特に，ゲートやシンボルは，すでにさまざまな装置が設置されている場所に新たに出現するため，より無秩序な景観を生み出すことにもなりかねない。節景観形成のパブリックプロダクトは，連続景観形成のためにかたちづくられた秩序化の文脈（コンテクスト）の中で，場の個性を引きだす効果が発揮されなければならない。

都市の景観の文脈の中での節景観形成の役割を担うパブリックプロダクトは，コンシューマープロダクトなどの量をつくりだす製品化とは違った企画の考え方が必要となる。その考え方は，場の特性に則した少量多品種の製品企画であり，時にはたった一つの製品によってその場所の質を変化させる役割を担っている。このことは，限られた敷地に企画し計画する固有の建築をデザインする手法に近いともいえる。しかし，街路や広場などの公的な敷地に計画されること，また連続景観の秩序化のためのパブリックプロダクトとの相互の関係が重要なことなど，固有の建築デザインの手法をそのまま対応させることは難しく独自の手法を検討しなければならない。

ヨーロッパ諸国では，デザインの質を有するパブリックプロダクト，写真12で紹介したバスストップをはじめサインシステムや街路灯・公衆トイレなどが公共財の役割を担って設置されている。特に，1980年代以降急速に，フランスのJCDecaux社などの特定のメーカーにより標準化開発されたパブリックプロダクトが，ヨーロッパ諸国のさまざまな地域や市町村等に，仕上げや色彩などのみの差異によって供給されている。この結果，パブリックプロダクトが一定の公共財の質を保って環境を整える役割を果たす反面，地域（国・市町村）の個性を景観形成において平準化してしまうことが問われることとなった。

ドイツのハノーバー市におけるバスストップ（路面電車の停留所を含む）の国際デザインプロジェクトは，標準化されたパブリックプロダクトが景観を平準化してしま

う課題を背景に試みられたものであり，バスストップを対象に，地域や場所の固有のアイデンティティ形成の実験的プロジェクトといえる。プロジェクトの概要は，9人の国際的なアーティスト，デザイナー，建築家らが参加し，各自が選択した場所別のデザインが提案され，美術館での提案モデルによる展覧会を介して市民・行政などの議論を経て実施されたプロジェクトである。実施された作品は，バスストップの機能を有すパブリックアートであり，市のシンボルのひとつになっている。[注22]（図10）（写真13）

このプロジェクトの造形面での個性的表現が都市の文脈の中に，どう位置づけているかについての詳細は，デザイナー等のデザインコンセプトに託されている。しかし，新たにパブリックアートを計画するのではなく，すでに都市機能を果たしている都市環境装置に着目して，これらを都市の節景観の個性を創りだす部分ととらえ，都市全体のアイデンティティ形成へ結びつけていることが特筆される。また，このハノーバー市の取り組みは，都市環境装置の標準化がもたらす景観形成の平準化の課題，地域や場所固有のアイデンティティ形成に果たす都市環境装置の意味，そしてパブリックアートの役割など，パブリックデザインの考え方そのものをも問うプロジェクトであったといえよう。

4.4 パブリックプロダクトの企画

（1）公共財の「しくみ」を企画する視点

路上の都市環境装置の大半は，都市生活の機能上必要とされるものが，設置場所の条件に合わせて設置されている。しかし，前述したような（4.1参照）事業者の個別設置よる景観への無秩序化などの矛盾も発生している。その背景には，今までの前例主義が支配する既成の「しくみ」が隠されていることを認識する必要がある。

「しくみ」には，路上の都市環境装置を設置する場合の，法的な面や管理面など制度上の「しくみ」と，都市環境装置を具現化するデザイン上の「しくみ」がある。

●制度上の「しくみ」

制度上の「しくみ」は，例えば道路法等によると表2における道路付属物の設置が優先され，道路占有物である戸外生活を手助けする対象は，ほとんど個別に設置の許可が必要となる対象として制限されていることに代表される。

この問題は，管理面にも反映している。道路付属物は，道路管理者（国都道府県区市町村別の管理）が設置および管理を行う対象であるが，道路占有物は，設置を行う事業者が占有物の機能特性別に分けられ，当然のことながら管理も各事業者に委ねられている。その結果，通常の道路整備では，道路付属物と占有物の設置に関して，道路管理者と各事業者との調整や連係した整備・管理の体制は不明確であり，また占有物の設置および管理に携わる各事業者相互の連係もとられないまま，各事業者の都合で個別に対応されるケースが大半である。

パブリックプロダクトを含む都市環境装置を企画・計画・設計するためには，道路付属物と占有物に分ける管理体制からの発想とは違った，すべての都市環境装置が人々のための生活環境を形成する役割を担っていることからの発想が求められる。この発想を現実のものとするためには，現状での法的・管理的な制度上の「しくみ」を組み換えなければならない。

しかし，制度上の組み換えを行うためには，その具体的な前例をつくりだす必要がある。手本となる前例が多くつくりだされることによって，制度面が少しずつ見直されていく。特に，現状の法的な規制や管理上の都合でつくられている現状の問題に対しては，都市環境装置の企画の時点で，既成概念にしばられない新しい視点から発想し具体的な提案に結びつけることが肝要ある。ここでの都市環境装置デザインの考え方の基本は，矛盾の多い都市環境の課題を解決する，良い意味での前例を生みだしていくことにある。

次に，デザイン上の「しくみ」を中心に解説していくが，都市環境装置の計画・設計＜デザイン上の「しくみ」＞の段階で常に制度上の新しい「しくみ」を検討することも，同時に重要な視点であることを認識する必要がある。

●デザイン上の「しくみ」

－ How から What へ－

デザイン上の「しくみ」について前述した街路を対象に検討してみる。街路上の都市環境装置の設計においては，機能上，さまざまな制約の中で，企画・計画・設計を進めることを余儀なくされる。この点は，各省庁や自治体の道路管理者の発想から作成されている設計基準を調べれば十分に理解できる。

例えば街路灯は，車道面を照らすために平均照度20ルクスの確保などが規定されている。そのため街路灯の形状は，より高効率な灯具を使用し，できるかぎり広い範囲で照度が確保できる高さが求められる。また設置においても，平均照度を確保するために道路幅員との関係から必要最小限の基数で対応できる機種（灯具の種類と支柱の高さなど）が選定され，設置間隔が決められている。こ

表４　街路装置の整理統合の可能性

街路装置	歩行者道分離装置		自動車交通装置		街路照明	歩行者用装置				共益装置	
	防護柵	車止め	標識	信号機	街灯	バス停	電話ボックス	ベンチ ストゥール	郵便ポスト	電柱	配電盤 変圧器
防護柵					◎						
車止め					◎			◎			
標識				○	○					○	
信号機			○							○	
街灯	◎	◎	○					●		○	
バス停留所								●			
電話ボックス											
ベンチ・ストゥール		◎			●	●					
郵便ポスト											
電柱（電線）			○	○	○						
配電盤・変圧器											
屑入れ・吸殻入れ						●	●	●			
街路樹植栽桝								◎			
案内板						●					◎
高架構造物			○	○							
街路樹						●	●	●	●		

○　共架の可能性が考えられる装置相互
●　集約化の可能性が考えられる装置相互
◎　代用・兼用・装用の可能性が考えられる装置相互

出典：土木学会編「街路の景観設計」技報堂出版，1985，pp209より転載。但し用語の一部は，本編の内容に合わせて調整した。
・共架とは，支柱をはじめとする支持具を共有すること。
・集約化とは，機能的に関連のある複数の装置を一箇所にまとめ，それを一体的にデザインすること。
・代用・兼用・装用とは，装置本来の機能に基づく形態を利用して，別の機能（使い方）を付加する考え方である。本来の機能（A）と付加される機能（B）との街路利用上の積極性の比重で，代用（A>B），兼用（A=B），装用（A<B）というように便宜的に分類できる。

の効率優先の設計条件の範囲では，街路灯自体のデザインを検討する場合，支柱や灯具の形状・素材を工夫する程度しか残されていない。また形状・素材についても，維持・管理上，効率優先の条件が要求されるため，新しい工夫の範囲は，デザイン面ではわずかしかないことになる。しかし，効率・機能を優先した従来の設計条件の設定方法を環境からの視点にとらえ直すパブリックデザインで対応可能な，さまざまな工夫が考えられる。例えば街路灯は，照度を確保するだけでなく光の色やリズムなどによって夜間の景観を左右する重要な要素としてとらえるなど，生活環境をかたちづくる視点からの工夫が可能である。また，十分な維持管理に適合できる素材の選定や組み合わせ，新素材の活用など，製品開発の点からも新たな形や構成を工夫することが可能である。

そこで，繰り返すことになるが，パブリックデザインの企画の基本は，従来の前例主義による都市環境装置の存在そのものを問い直し，新しい「しくみ」を見出し，新しいデザイン方法を見つけだすことが決め手となる。つまり既存の状況をいかに（How）デザインするのかに加え，前例を超えて何を（What）デザインするのかが求められている。

以上の考えに基づき，デザイン上の新しい「しくみ」を探る手掛かりとしての次の三点を取り上げてみる。

・デザイン上の「しくみ」の視点－１

“整理統合による景観の秩序「しくみ」の創造”

縦割り事業の結果，諸々の路上要素が連係を持たずに設置されていることが，無秩序な景観となっている原因の一つであることは前述の通りである。縦割りの垣根を越えて，関連する要素を一体化する，そして一体化することによって確認される不要な要素を取り除くなど，積極的に整理統合した都市環境装置を提案し実践することが必要である。前例の制度上の「しくみ」に左右されない，関連した要素を整理統合する発想から新しいデザイン方法としてのパブリックデザインによる景観の秩序化の方法を追求する。この秩序化の方法には，事業者別の標識類やサイン類を一つに集約し，不必要な支柱類を少なくすることによって有効な公的な共有空間が確保することがあげられる（表４）。

また，車利用主体の標識類の整備が先行している弊害としては，駐車禁止や横断禁止などの標識が多く設置されている反面，歩行利用に不可欠な街の案内や誘導のためのサイン類が不足している情報提供の偏りの問題がある。このような問題解決のためには，既存の標識類を整理すると同時に不足していた歩行利用上のサイン類を取り入れる，秩序化による生活面での利用価値を向上させる方法がある。（図６参照）

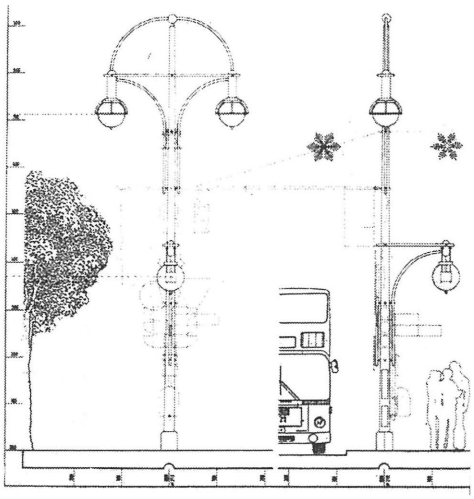
・デザイン上の「しくみ」の視点－２

“都市環境装置相互を関連づける「しくみ」の創造”

都市環境装置の単体機能だけでなく，相互の関連機能に着目し，そこから都市環境装置を生み出すデザイン方

法を追求する。

街路灯は街路灯の設計，標識は標識の設計といった旧来の単体の思考による方法でなく，街路灯や標識など連続景観をつくる都市環境装置の同じ系列の造形や素材を生かし，単体どうしのよりよい関係を構築する考え方でデザインする。例えば，街路灯も標識も，支柱とそれに付帯する灯具，標示などによって構成されている。これらの都市環境装置では，共通の部材である支柱の共有化やシステム展開が可能なジョイントを考案するなど，パブリックプロダクトとしての製品企画段階での工夫が可能である。またこの方法は，支柱の共有化によって整理統合するパブリックデザインの秩序化の方法による開発も期待できる。（図11，図8，9および写真10，11参照）



集約によるシステム化の方法を採用した製品化事例。
照明灯を基本に，信号機・標識・サイン類・フラッグ・くず入れ等が共架できるジョイントシステムを考案して製品化され，ドイツ・ベルリン市を中心に展開されている。
出典：Gernot Nalbach, URBI environmental design system, Swmperlux GmbH <Berlin Germany>, exterior Catalogue, 1987より転載。

図11　整理統合の「しくみ」が製品化された事例

・デザイン上の「しくみ」の視点－3

“新しい都市環境装置自体の「しくみ」の創造”

前例に縛られず，都市環境装置の成立の条件を工夫し，前例にない役割を担える都市環境装置の新たな方向を追求する。

行政面の条件だけでは，個性的な都市環境装置や街並みとの調和を考慮したパブリックデザインは難しい。そこで，当然ながら前提条件を踏まえたうえで，違った視点から再度都市環境装置を見直し，粘り強い調整を繰り返し，新しいデザイン方法を見つけ出す必要がある。例えば，効率優先の街路灯の設計では，車道面を均一に照らしだすために，高位置街路灯の均等間隔配置となっている。しかし生活環境をデザインする考え方からは，歩行利用や散策の変化を生み出す演出を加味し，光の変化を生み出すため，高位置や低位置，埋め込み街路灯やライトアップの手法を混在させ，均等間隔による均一街路灯を見直さなければならない。

また，既成概念では別々の機能を持つ要素を一つにまとめることによって，今までにない新しい概念の都市環境装置を生みだすこともできる。すでに紹介したが，交差点には通常，車用・歩行者用信号機，標識，道路照明などが集中して設置されている。これらを一つの交差点装置に置き換えることによって，各種機能を満足し向上させながら，交差点装置のシンボル性を高めるなどが可能である。この発想は，一般街路部分での連続景観を形成する役割を持った都市環境装置類が，交差点空間の特性にあわせて節景観をかたちづくる都市環境装置にもなりうることが指摘できる。（写真14，写真6および7参照）

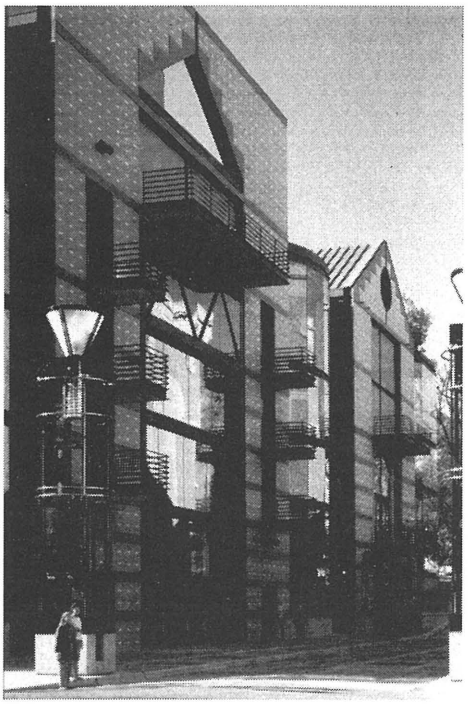


写真14　集約化によるシンボル化の事例
（アメリカ・ポートランド市）

劇場を建設する事業において，建築，街路そして付帯する要素などの関係デザインの実践例。写真は，ゲートに照明や信号機などが一体化したシンボル装置。
出典：J. Murphy, Portland on Stage <Center for the Performing Arts>, Progressive Architecture, pp.57-62, 1988 より転載。

今までの既成概念を越えた，過去の実績に固執しない新たな発想に基づいた果敢な挑戦によって，新たな「しくみ」を構築することができれば，パブリックプロダクトのデザインの可能性は無限といえる。

（2）企画から造形への展開に向けて
－「借り物でない」造形の視点－

最近の特に商店街などでは，西欧（特に中世，近世）の「借り物」の造形による街路灯，ベンチなどや，江戸風情のバスシェルターや時計塔など，歴史的・文化的背景と地域性・場所性が混在した整備が多く見受けられる。人々の関心を引き寄せるための観光や商業効果の点からの発想が起因しているのかもしれないが，その地域が独自に培ってきた歴史や，今後，成長発展を続ける現代から未来に向けての時間性の視点が欠如している。他の美しく個性豊かな都市の風景の都市環境装置だけの切り取りや，過去の様式を都市環境装置の造形のみに引用するなど，これらの手法は，一目みた時の印象は得られても，借り物のメッキがすぐにはがれ，地域の人々が誇れる個性豊かな独自の景観を生み出すことはできない。歴史を風景として保存・修復する手法と表現の手段は似ているが，基本の考え方が違う点を認識する必要がある。［注23］

このような手法は，歴史的な借り物だけでなく，仮想・空想の世界を「借り物」にすることにもあらわれている。中川理が「ディズニーランダゼイション［注24］」と命名する状況である。ディズニーランダゼイションとは，ディズニーランド等のテーマパークと呼ばれる「テーマ」性に基づいて疑似体験する施設や装置につくられる特定の閉鎖空間での形態化の手法が，公共空間に饒舌に表出される状態を意味する。このような現象は，事業の関係者の個人的嗜好によって恣意的に見つけだした「テーマ」から，地域や場所の逸話や名物を「借り物」に，表層的な造形に結びつける短絡的で安易なまちづくりや地域の個性づくりの所産となっている。

「借り物でない」造形を目指すことは，場所固有のアイデンティティの表現の工夫や知恵を，かたちに表す重要な行為である。都市環境装置は，新たな意味を担った造形モデルとして，現在の私たちにとって未来へ残せる遺産となるように企画・計画・設計されるべきである。

以下に「借り物でない」造形の４つの視点を述べてみたい。

・「借り物でない」造形の視点－１

“過去の知恵を現代に表現する造形指向”

過去の実績が生んだ造形の成り立ちを体得し，現代の視点で組み換える工夫とそこから生み出す造形を目指す。

現在は，効率優先の傾向から環境面への工夫に転換し始めている時期である。これまでの経緯と今後の方向を模索しながら，現代を表現する都市環境装置の造形を思考することが一つの視点と考える。

ほんらい造形には，いままでの歴史が培ってきた社会的・文化的背景が姿・形にあらわされている。例えば，車社会の到来や公共交通機関の発達によって，それまでの都市環境装置の種類と役割が大きく塗り替えられ，人と移動機器との接点となるさまざまな都市環境装置が出現した。このように社会的な変化によって，すでにあった都市環境装置の機能や成立条件が変化し，新たな機能が求められるなど，社会や文化の歴史的変遷を考慮してデザインに生かすことが必要である。

・「借り物でない」造形の視点－２

“素材の「しくみ」が生み出す新しい造形指向”

他の素材に表現を似せず（擬木コンクリートや擬石プラスチックが典型例），企画・計画段階で強度や加工精度など各素材特有の諸特性を理解し，その可能性を探究し，素材本来の持ち味を活かした造形を指向する。

例えば，鋼材で効率よく処理できる場合でも，計画する場所の特性によっては，耐候性や質感などの点から鋳物を活用する。また，光のあたたかみを生かすために，従来の水銀灯を再考し新しい灯具（最近の発光ダイオード方式灯具など）を積極的に提案するなどである。このように，従来の実績や経験にとらわれず，その場にふさわしい造形を生みだすための素材選定と活用がパブリックプロダクトには欠かせないデザイン手法となる。

また特に重要な点は，前述した都市環境装置のデザイン上の「しくみ」が，素材を生かすシナリオとなることである。「しくみ」を伴わない都市環境装置のデザインでは，都市環境装置の表情をいたずらにいじる（公園なので柵や案内板を擬木で設計）こととなり，既存の装置の原型を変えられず，都市環境装置本来の造形は生み出せない。従来の実績や経験を越えるためにも，デザイン面での素材を活かした新しい都市環境装置の「しくみ」づくりが必要である。

・「借り物でない」造形の視点－３

“都市環境装置「らしさ」の造形指向”

都市環境装置には，その存在価値（機能や役割など）を造形に表現する必要がある。

例えば，景観を考慮するあまり喫茶店と勘違いする公衆トイレなどでは，必要機能がすぐに理解しがたい。人々に対し，そのものがなんのための装置であるのか認識できる“わかりやすさ”，言い換えればその場所に都市環境装置「らしさ」（存在価値）を主張する造形を指向することといえる。

この造形指向は，素材と「しくみ」が生みだす新しい造形指向と関連が深く，「らしさ」の造形指向においても他

の表面的な造形を模倣せずに，必要とされる都市環境装置の機能や環境形成上の役割を十分に検討して，そのものならではの造形手法を目指すことが重要である。

またパブリックデザインを取り組むうえでは，関連する他領域でのデザイン方法（建築，造園やインテリアなど）を参考とするなど，路上のパブリックなプロダクトデザインの手法にこだわらず，さまざまな角度からの新しい可能性の挑戦が必要だと思われる。ただしこの場合，従来の建築や造園，インテリアのデザイン手法を単純に造形処理に取り入れるのではなく，都市環境をかたちづくる都市環境装置の特性をふまえた独自の「らしさ」を創出するために，関連するデザイン手法の考え方をデザインプロセスに盛り込んで造形表現に結びつけることである。

・「借り物でない」造形の視点－4

“前例の形態を越えた都市環境装置独自の造形指向”

何が都市環境装置らしさなのか，既成の「らしさ」を排除し，その都市環境装置ならではの独自の造形に挑戦する，前例を越える「らしさ」の造形指向が考えられる。

既成の「らしさ」を越える造形指向には，都市環境を形成する都市環境装置が一部分の機能的な役割を果たすなどの通常の概念を取り払うことが必要である。

例えば，夜間の都市環境の重要な役割を担う照明計画では，夜の景観の光と影を計画する視点が求められる。街路灯は支柱に灯具が載ったものという既成概念から脱皮し，単体のデザインにこだわらず，周辺の建築を照らし出すライトアップの手法などを応用し，既成の支柱型の街路灯を排除するなどが考えられる。また，その場所の環境特性（場のコンテクスト）を読み取り，そのコンテクストを端的に表現できる都市環境装置を計画するなど，既成や前例の「らしさ」を越える造形とそのデザイン方法には，多様な可能性がある。

この造形指向は，前述した３つの造形への視点の総合化でもある。都市環境装置独自の造形を求めるためには，過去の知恵を現代に表現し，新たな素材の可能性を探求することによって，都市環境装置の存在価値を形に表現することができる。それは，既存の前例主義が先行する都市環境の整備においては，前例を越える社会的・文化的価値をも担っている。

おわりに

パブリックデザインの企画・デザインの流れを紹介して本論の結びとしたい。このフロー（図12）は，都市環境装置からパブリックスペースを企画し計画・設計（デザイン）するデザインプロセスを示したものである。企画の

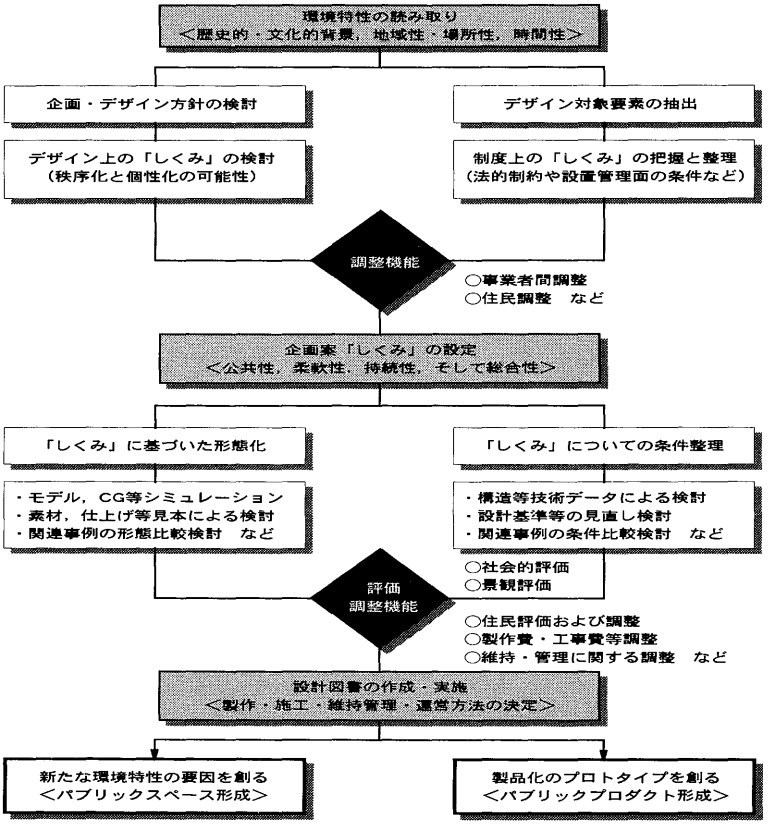


図12　パブリックデザインの企画・デザインのフロー

プロセスは，計画する地域や場所の人と環境と都市環境装置との関係を把握し，問題点と課題を抽出して，デザイン対象とデザイン方法の「しくみ」を立案するまでの最も重要な段階である。この企画段階で，デザイン対象となる都市環境装置の基本をかたちづくる「しくみ」が形成される。また企画のプロセスでの，生活者や事業者などの関係者との相互理解と協働のための調整段階が，企画した「しくみ」を具現化するための要となる。この調整段階で新たに企画した「しくみ」が創出できれば，次の造形の段階では，この「しくみ」をシナリオに「借り物でない造形－独自のらしさ－」に向けてデザインを進める。そして最終的に提案する造形が，企画段階の「しくみ」に適合しているかどうかの検証を繰り返しながら，さらなる調整作業を経て実現に結びつく。

このプロセスを経て実現化した都市環境装置は，大きくは2方向の次の展開がはじまる。一つの方向は，実現化した地域や場所の時間的経過に伴う環境特性の変化への対応である。整備されたことによって変容する環境特性を再び読み直し，新たなデザインの対象と人と環境との関係をデザインする「しくみ」を企画し，次の整備に向けての造形と調整を繰り返す。再度，同じパブリックスペースを企画・デザインするプロセスを踏むことになる。もう一つは，パブリックスペースに実施された都市環境装置がパブリックプロダクトのプロトタイプとなり，製品化へ結びつく方向への展開である。このプロトタイプは，特定の地域や場所の読み取りから企画した「しくみ」の具現化であるため，製品化に向けての企画においては安易な標準化の手法は避けるべきである。パブリックプロダクトには，多様な場所へ柔軟に対応でき環境の時間軸に持続できる，公共財としての企画が望まれる。そのためのパブリックプロダクトの企画・デザインは，プロトタイプの展開モデルを特性の異なる場所で，人と環境との関係によるシミュレーションによる検証が必要となる。このことは，前述したパブリックスペースの企画・デザインのプロセス上に，展開モデルをあてはめシミュレートすることが，パブリックプロダクトのフレキシブルな製品化の方向を探るプロセスにおいて重要であると換言できる。

都市環境装置のパブリックデザインを進めるうえでは，既成概念が先行しがちな都市環境をよく把握し，その概念を少しずつでも越える“関係をデザインする”「しくみ」と「らしさ」を追及することによって，将来を見据えた具体的な良い意味での前例をつくりだすことが，最も重要な視点であると考える。

都市環境装置デザイン＝パブリックデザインの企画を，限られた紙面の中ですべて記述することは難しく，まだその方法が確立されていない。今後，パブリックデザインに関連する諸領域の横断的研究と実践を重ね，パブリックデザイン方法の構築に向けて研鑽を積む所存である。

注・参考文献

1）宇沢弘文著：都市とは，序文，岩波書店，1989，pp.12-22
2）都市景観研究会編：都市の景観を考える，大成出版社，1988，pp.3-15
3）パブリックデザイン事典編集委員会編：パブリックデザイン事典，産業調査会，1991，pp.14-15
4）ヘルマン・ヘルツベルハー著，森島清太訳：都市と建築のパブリックスペース，鹿島出版会，1995，pp.10-11
5）インテリアエクステリア事典，産業調査会，1987，p.256
6）日本建築学会編：空間学事典，井上書院，1996，p.245
7）G.T.ムーア・D.P.タトル・S.C.ハウエル著，小林正美監訳，三浦研訳：環境デザイン学入門－その導入過程と展望，鹿島出版会，1997，pp.24-25
8）都市デザイン研究会編：都市デザイン－理論と方法，学芸出版会，1981，pp.16-17
9）建設省中部地方建設局シビックデザイン検討委員会編：公共空間のデザイン－シビックデザインの試み－，大成出版社，1994，pp.6-7
10）東京農業大学造園用語事典編集委員会編：造園用語事典，彰国社，1985，p.309
11）シビック・ランドスケープ研究会編：シビック・ランドスケープ，公害対策技術同友会，1997
12）日本建築学会編：人間－環境系のデザイン，彰国社，1997
13）三輪正弘著：インテリアデザインとは何か，SD選書，鹿島出版会，1985，p.31
14）前掲12），p.73
15）“3.2　関係のデザインの研究と指標（1）関係のデザインの研究”の項は，前掲7）および12）を参考にしたものである。
16）土肥博至編著：環境デザインの世界－空間・デザイン・プロデュース，井上書院，1997，pp.26-30
17）森田昌嗣：都市装置と景観，デザイン学研究特集号，第2巻2号通巻6号，日本デザイン学会，1994，pp.44-45
18）森田昌嗣：鶴見駅周辺整備，日経アーキテクチュア，1987年8-10号，日経ＢＰ社，pp.126-130
19）森田昌嗣：街路整備での環境価値形成における環境装置デザイン方法－環境装置デザイン方法に関する研究（3），デザイン学研究論文集，90号，日本デザイン学会，，1992，pp.11-18
20）森田昌嗣：道路空間整備に色彩や形態で最適解を提案，日経アーキテクチュア，1989年7-10号，日経ＢＰ社，pp.220-225
21）森田昌嗣：道路内構成要素の集約による秩序化の方法－環境装置デザイン方法に関する研究（2），デザイン学研究論文集，89号，日本デザイン学会，1992，pp.47-54
22）A. Brandolini, F. O. Gehry, M. Ghini, W. Laubersheimer, A. Mendini, J. Morrison, H. Mühlhaus, E. Sottsass, O. T. Blanca : BUSSTOPS -International Design Project Hannover, Verlag Th. Schäfer Hannover, 1994
23）森田昌嗣：街の道具とパブリックデザイン～借り物でない街の個性，商店街活性化の計画と実践，商店建築社，1988，pp.213-225
24）中川理著：偽装するニッポン－公共施設のディズニーランダゼイション，彰国社，1996