

アメニティと安全

小林 實*

我が国の都市環境、ことに視環境をみた場合、機能一辺倒の発想から脱皮出来ず、未だに美しさ、ゆとりというアメニティが低いレベルにある。ことに安全とアメニティとの関係を見ると、安全は安全、アメニティはアメニティと別の次元で論議がなされてきた。しかしながら、今や都市環境を総合的に検討した場合、安全性を向上させつつ、かつ、アメニティも高めるといった、いわば共生がはからなければならない。そこには、即効性を追求する態度でなく、人間性をふまえたダイナミックな発想こそ求められている。

Amenity and Safety

Minoru KOBAYASHI*

Designs for the urban environment in Japan rely on a functional approach that causes the amenity or beauty of the urban environment to suffer. Of particular concern is the relationship between amenity and safety, which have been discussed in other discourses. The relationship between safety and amenity should be emphasized and integrated into urban design; a dynamic way of thinking should be applied for this purpose. In this paper, visual pollution and safety are discussed.

1. はじめに

アメニティ (amenity) とは、快適性、ゆとりといった概念であるが、これと安全とのかかわり合いを論ずることは必ずしも簡単ではない。それは、この二つの関係が一義的に決まらないからである。

元来、街路空間ではアメニティという抽象的な表現よりは、景観美、都市美といったいいまわしが使われて来た。これは景観という語に美的判断が加えられたもので、アメニティよりは狭義であるが、共通の接点にあるとあってよい¹⁾。

一般的にいえることは、アメニティ、つまり快適性というものが向上することは、街路空間においては、走り易い、歩き易いという結果を生み、それがひいては安全性をも向上させるといった副次的効果

を生む関係が成立しよう。快適な街路空間が安全でないという因果関係は成立しない。このため、アメニティが向上することは、その成果として安全性の向上にも寄与すると考えてよい。しかし、この関係はいわば消極的なものであって、これだけで安全性とアメニティとが共存しているということにはならない。

また、一方では、安全性がアメニティに積極的にかかわる側面がある。それは、安全施設と呼ばれる安全維持を目的としたハードウェアが、果たしてアメニティという概念にうまく合致するかどうかということである。ことに運転や歩行ではその情報の80パーセント以上が視覚系に依存していることから、視環境とアメニティのかかわりを論ずるのが本論の中心課題となる。

ところで、何故外国の美しい街路は我々の記憶に深く残り、日本の商店街の風景はそれほど鮮明な印象を残さないのだろうか。これは単に見慣れた風景だから刺激としての新奇性が薄い、というだけでなく、そこには我々の感性に深く浸透している何かと

* (勸国際交通安全学会主任研究員

安田火災海上保険㈱顧問

Senior Researcher, International Association of Traffic and Safety Sciences

Advisor, Yasuda Fire & Marine Insurance Co.

原稿受理 1990年4月27日

のかかわりがあるのではないか。アメニティの発想というのは機能性、利便性と量的拡大にウエイトをかけた過ぎた近代都市に対する反省からスタートしているところにその背景があるといつてよい²⁾。

一例をあげれば、昭和61年夏に群馬県高崎市で起きた環境論争も、アメニティに対する認識不足をついた形で起きている。これはカメラチェーン店が外壁全体を客の目につくようにと、シンボルカラーの赤に塗り、これに市民が反発、結局色の塗り替えが行われたケースだが、アメニティにかかわる色彩を重視していない景観条例の盲点をついた形の一つのハプニングであった。

元来、日本人の生活文化の現実を見ると、雑多な色の混合に対し寛容であるところに一つの特徴がある。しかし、この傾向を脱皮して魅力ある都市空間、リゾート空間をめざし、安全性をも確保しようとする展開が示されて来ている。我々が次の世代に何を残して行くか、長期的展望にたつて考えていかねばならぬ時期に来ていているといえよう。

2. 我が国の街路空間とアメニティ

本来、道路というものが完全に整備されているとするならば、それにともなう附帯安全施設は、特に必要なところだけに限定されるべきであろう。しかし、現実の交通場面を見ると、必ずしもそうっていない。それは従来から、「美は美、安全は安全」といった個別対応の考え方であり、どちらかといえば、安全に関連する装置はアメニティの上からは邪魔物扱いされていたといつてよい³⁾。このため、アメニティを向上させるためには、施設や装置を取り除くか、隠すといった対応がむしろ主流であった。

しかし、現実のアメニティを上げ、さらに安全性をそこに求めるとするならば、規格を柔軟に適用することによって、これら装置に附加的な効果を期待するという、いわば美と安全との共生が必要となつて来よう。

街路空間におけるアメニティと安全性とは、主として視環境とのかかわりで発生する。それは運転者をはじめとする交通参加者の求める情報が前述のように、ほとんど視覚系に依存しているからである。

ところで、我が国の商店街などの街並みをみると、「そで看板」のように建築の外壁から突出しているものが多く、したがって、視覚構造としての街並みを決定しているものは、建物の外壁でなく、これら突出しているものであることが多い⁴⁾。

本来の外観を決定する形態を建築では「第一次輪郭線」と呼び、看板など、それから突出したものを「第二次輪郭線」と呼ぶ。ヨーロッパの街並みが第一次輪郭線で決定されるのに対し、日本をはじめとするアジア諸国の街並みはこの「第二次輪郭線」で決定されることが多い。

このため、こうした第二次輪郭線に負けてはならじと、本来、安全、快適、円滑をめざす交通信号や標識までがしつこく、繰り返して取り付けられているという悪循環を生んでいる。ここでは残念ながらアメニティと安全とは共生しているとはいい難い。

さらに、日本の街路デザインにあっては、戦後の機能主義一辺倒からくる日本人の非都市的感覚が、クルマ自体の進歩とクルマを受け入れる都市環境形成の実現との間の各種の「アンバランスな進歩」といえる状態をつくり出している⁵⁾。そこには前述のように、環境を総合的に考えていくゆとりがない。いわば機能追従型が先行したと言えるであろう。たとえば、街路景観の構成要素の一つである標識や信号にしても、それらは要求される機能を満足させつつ、適正な形態で実現され、且つバランスのとれた美しい形に仕上げることがアメニティの設計に求められてきている。しかしながら我が国における今迄の実態では、ともすると道路とその構成要素である沿道部分とが別個にデザインされ、個々の調和のとれぬままのケースがほとんどであったと言っても過言ではない。

3. アメニティを阻害するもの

3-1 視覚公害 (visual pollution)

「交通公害」という言葉が出てから久しい。東京の牛込柳町から発した排ガス問題、騒音問題、さらには雪国でのスパイクタイヤの粉塵公害などは、それらが人体に悪影響を与えることからして、社会問題と化している。

これに反して、人間の眼から入るいわゆる視覚刺激については一般に我々はきわめて寛容と言わざるを得ない。それらは、直接人体に悪影響を与えはせぬものの、その影響力は大きい⁶⁾。ある調査によれば、人間の持つライラ度とネオンサインのチカチカ度との間に相関性が高いと言う⁷⁾。日本人の特性であるテンション性がこうした視覚刺激によって助長されているのかも知れない。

昭和45年1月の東京新聞で「ネオン公害—信号が見えない、これでは事故のもと」と運転者の苦情を

掲載したが、これを受けて当時の学者の中にネオン広告の規制は70年代最善の安全対策と援護射撃をする人もあったほどである。

Fig. 1 は新宿大ガード附近のかなり以前の写真であるが、昼間の雑然とした風景も、夜間にはその様相が一変する。建物の外壁はまったく沈みこんで、「地」と化し、他方、ネオン等が主役として「図」と化す。昼間は信号灯火は、他の光源と異なることもあり、見易いが、夜間では他の光源に接していると妨害を受ける。

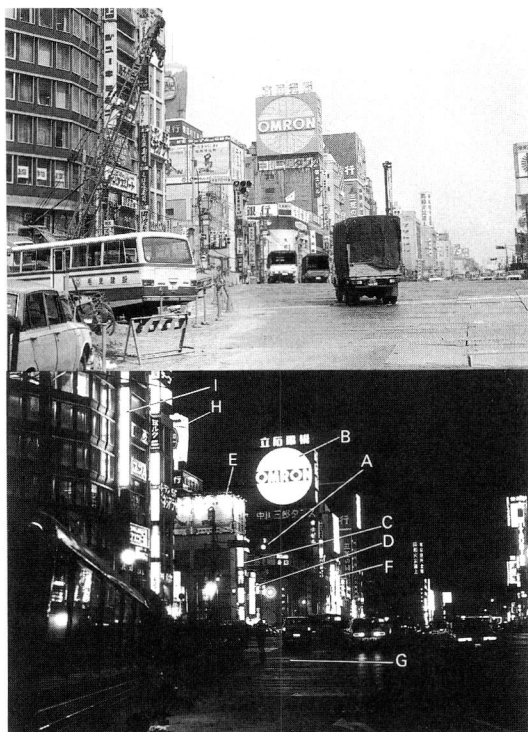


Fig. 1 新宿大ガード附付の昼と夜（下の写真のAが信号灯）

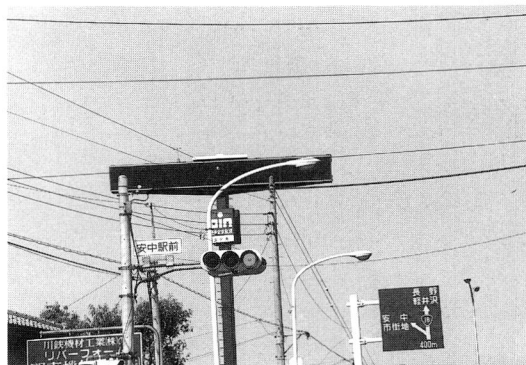


Fig. 2 信号灯器と背後の動く文字広告

Fig. 2 は、吸引力の強い視覚ノイズが信号灯の附近に存在するために、ドライバーは信号が視認しにくくなる例である。これは光源がLEDで赤い文字が移動する広告であり、これに目を奪われて一瞬信号を見落す危険性がある。

すでにアメリカあたりでは、かなり以前の交通工学の教科書にも「視覚公害」という言葉が使われ、街路景観に対するアプローチを要求している⁸⁾。「我々の街路はヒトとクルマがごちゃごちゃと混雑しており、そこに醜く無計画なストリートファニチュアが、一種の visual confusion を作り出している」という表現は、まさに、街路景観のもつアメニティの問題点を指摘している。

一方、屋外広告物、ことに夜のネオンを視覚公害としてあげることに異論を唱えるむきもある。20年近く前に世界の広告会議が東京で開かれた際、当時の銀座の晴海通りで、屋上ネオン、広告塔計38基を5分間一斉に消すというデモンストレーションが行われた。これはネオンの消えた銀座がいかにも個性がなく、味気ないかを体感させるデモンストレーションであったが⁹⁾、それ以来、ネオンは都市における「献灯」という思想が高まり、それが企業のイメージアップ、CIにつながると考えられるようになって来ている。

たしかに都会の「顔」というのは、広告物などの視覚媒体で支えられ、それが都市景観つまりアメニティの一つの大きな構成要素だといえる。したがっ

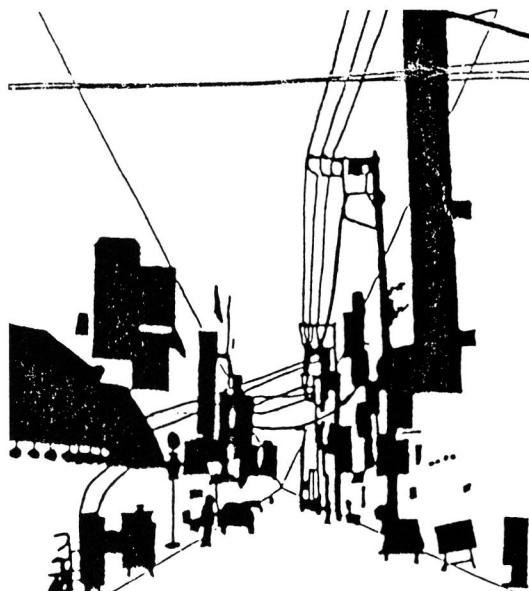


Fig. 3 広告・看板類、電柱の占める割合（黒ぬり部分）¹⁰⁾



Fig. 4 魅力のない歩行環境

て、都会の盛り場のキラキラした景観、無統一なデザインというものは、そこでの一つの魅力になっていることは間違いない⁹⁾。しかしながら、沿道景観には、建物外壁から突出する看板類があり、また、路上の置き看板などは単に美観上の問題からではなく、運転や歩行の障害となるケースが多いのも事実である (Fig. 3)。

3-2 安全施設

我が国の場合、ことに歩行空間は貧困さから脱しきれていない。Fig. 4は、ガードレールの例だが、折れ曲がり、オイルがこびりついた状態は、アメニティの上からも安全性からもマイナスである。こうした歩行空間はきわめて空虚であり、魅力に乏しい。

相変わらず歩道を占拠する放置自転車、これは単に歩行の安全をおびやかす存在であるのみならず、



Fig. 5 放置自転車の列

折角の美しいタイル貼りの歩道の印象を台無しにしてしまっている (Fig. 5)。

自転車事故が多発したことを受け、いわば緊急避難の形で、自転車の歩道走行を許したことは、歩行者にとって、安全、快適な歩行を阻害する要因となっている。Fig. 6は、歩道走行に慣れてしまった自転車の乗り入れを禁止した路面表示の例だが、禁止の表示の理解は出来てもアメニティの上から問題がある。

こうしたマーキングがアメニティを損なう例は意外に多い。Fig. 7は、スクランブル交差点でのゼブラマーキングであるが、歩行者の安全な横断を確保する配慮から密度の高いマーキングがなされている。しかし、車の交通量が多いこともあって、部分的に消えてしまい、これがきたならしい印象を与えている。



Fig. 6 誇張したマーキング



Fig. 7 消えたゼブラマーキング

4. アメニティの達成へ

4-1 いくつかの試み

対症的にアメニティを達成するためには、いわゆる視覚公害の原因を整理し、これを除去するなり、一つの規制をかけることが必要であろう。

緑化事業も、最近多くの自治体で手がけている一つの街並みづくりである¹⁴⁾。たとえば、万年塀のあるところから、それを取り除いて緑でカバーしてしまうもので、こうすることにより、人間の眼にはソフトな感じを与え、緑が「地」にすっきりと埋め込まれ、連続性も良い。この緑の部分が画面上で25パーセントを越えると、人間は潤いを感じると言われる。緑はこうした視覚的メリットと同時に歩行意欲を促進させる効果も、ことにそれらが日陰(シェルター)を作った場合にある。シンガポールのオーチャード通りの緑はまさにその好例であろう。この様に緑化事業は、汚ないところを緑で隠すという発想でなく、快適、安全という二つの人間的に重要な面を積極的に進めるものだと言える。

これと類似した遮へい効果は、中央分離帯の植樹



Fig.8 植樹によるアメニティの確保(新宿)

でもみられる(Fig. 8)。これにより、ドライバーの視線は走行方向に集中することが出来る。

街路における視覚情報として、標識は重要な役割を果たしている。標識の示す文字や記号などは街路利用者に視認され易いことが必須条件であるわけで、景観が錯綜していればいるほど、この判別が難しくなる。このため、これら標識の誘目性を向上させるための工夫がなされなければならない。たとえば、支柱はむしろ「地」として背景の中に沈み込むような、低明度、低彩度の色を採用するのが望ましい。また、錯綜した景観に、たとえば、いくつもの施設が集中して歩行空間を狭くして、歩行を不快なものとするところがある。支柱などの共用が好ましい(Fig. 9)。

このように信号機は基本的には灯火の視認性が問題となるわけであり、支柱は背景に埋められるべきである。これにより他の交通施設との視覚的競合が起こることを防ぐことが出来る。このため、支柱は低明度、低彩度を用い、フード等も同一色に統一した方が良い。黒やチャコールグレイなどの無彩色系は古くさいと思込む感覚からの脱却が必要である。また、歩行空間の確保とクルマとの衝突による事故を少なくするためにも、支柱の数を減らし、共用もしくは、高架構造物への添加などを考えるべきであろう。少なくとも、タテの線で空間構成がバラバラになるという視覚上の問題を考慮するなら、タテの線を少なくして、ドライバーからの見え方を好ましい形にするべきである。また、信号機の位置は恒常的なものであるべきで、交差点ごとに位置、大きさなどの統一が図られることによって、視認の容易さ、すっきりさを期待することが出来る(Fig.10)。

タテ型の信号灯器も、たとえば雪害の多いところで採用されている。視認性については、在来のヨコ



Fig.9 照明と信号機との共用例



Fig.10 サイズを小さくして周囲との調和をはかった規制標識



Fig.11 タテ型信号灯の例



Fig.12 安全島の処置の良い例



Fig.13 セットバックした自転車置場

型より優れているかとも思われるが、その審美性については議論のあるところであろう (Fig.11)。

最近では少なくなった路面電車の安全地帯の場合、とにかく、安全性を強調する必要から、かなり審美性に問題があるが、Fig.12に見る例は街路空間に比較的マッチしており、誘目性も高い。Fig.13は、自転車置場が歩道からセットバックされて設けてある例だが、歩行者の安全歩行が確保され、かつ、アメ



Fig.14 組みこまれた標識

ニティも向上している。

また、Fig.14は、規制標識をいわゆるストリートファニチュアの一部にうまく組みこんだ例であり、標識としての機能を確保しつつ、アメニティも一定レベルにおく好例である。

4-2 視環境の評価

視環境がどのようなインパクトを与えるかを知ること、視環境の評価として重要である。

以下に視環境の評価の手法の主なものを挙げるが、これらは、主として心理学上の手法を応用したものであり、最近、エレクトロニクス技法の採用で、画面処理が容易になったことから、その分析手法はさらに進むものと期待される。

- ① モンタージュ法による視環境の組み替え¹²⁾
- ② シーンイメージ調査¹³⁾
- ③ SD法によるイメージ空間調査¹⁴⁾
- ④ 緑化率の測定¹¹⁾
- ⑤ コンピュータグラフィックス (CG) による視環境の作製¹⁵⁾

Fig.15は、東京の銀座通りのモンタージュ法による変化を示したものであり、現状のタテ型の電光表示が信号灯器の視認にどのような影響があるかを評価したものである。評価には、心理的印象評価であるとか、瞬間露出法による反応時間の違いなどを用いている。Fig.16は、CGを用いた視環境の例であり、任意の安全施設をこれへ挿入したりして、その影響を見ることが出来る。



現状の写真



モンタージュによる

Fig.15 モンタージュ法による視環境の改善例

5. むすび

景観とは、モノとヒトとの対話の場であると言われるように¹⁶⁾、良い景観すなわちアメニティとは、人間の精神を安定させるべきものというのが基本の姿勢であり、それは街路景観についてもあてはまる。視環境というものを考える場合、そこには、街らしさ、心地よい感じといった雰囲氣的要素が優先することは当然であろう。しかし、個性のある街づくりの中から、どうみても不具合なものについては、これを排除しない限り好ましい街路の景観の修復は望めない。この一つの尺度として、安全性というものを中に組み込む必要性が出て来ている。言葉をかえれば、多様化する中に個性化を求めるこの時代に、すべてが無秩序化することが懸念される。

東京や大阪が国際都市となるための条件は、街路景観として一つのイメージが出来るか否かにかかっているとみえる。勿論、個々の盛り場は盛り場らしい、ヤングの街はそれなりの街の装置というものが必要であり、都市再開発にしても、アメニティへの配慮を抜きにしては考えられない。個性を踏まえた一つの秩序といったものがイメージされ、その中に安全がしっかりと組み込まれるような街並みづく

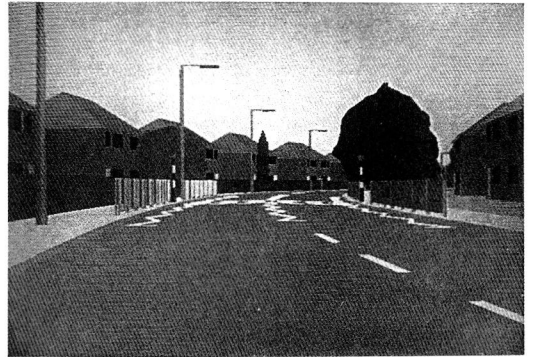


Fig.16 CGによる作図例

りこそ必要であると考え。そこには、快適性、安全性が同時に充足されるものでなくてはなるまい。

これからの都市には高度情報化が求められており、このインテリジェントネットワークはいわば目に見えぬ社会基盤であるといえる。しかも、高齢人口が増加して来ることから、彼らの交通需要にも合ったアメニティの整備が当然要求されて来るはずである。

これから、クルマそのものの技術革新もさらに進むであろうが、当然安全性もその中心的考え方となる。しかし、こうした新しいクルマが生まれることは、新しい都市へとつながるわけであり、21世紀の都市空間というものは、より人間性に富んだものとならねばならぬであろう¹⁷⁾。

統一のない都市街路はドライバーにとっても、早く通り抜けてしまいたいという心理が働いているとも受けとれる。アメニティのある街路環境はゆっくり走りたいというドライバーの心理から、これを安全サイドへふる機能を持っているとしては誇張しすぎるだろうか？ アメニティとは、単なる都市の一時的な化粧であってはならない。これを具現するにあたっては、人間性をふまえた基本的立場にたつ必要がある。今こそアメニティと安全との共生が強く望まれているといっても過言ではないであろう。

参考文献

- 1) 伊東孝「景観とアメニティに思う」『土木技術』40、4、pp.39~45、1985年
- 2) 田村幸久「土木と景観(アメニティへの挑戦)」『土木技術』43、12、pp.55~61、1988年
- 3) 篠原修、天野光一「道路のうるおいと安全」『Security』4、pp.36~40、1986年
- 4) 芦原義信『街並みの美学』P.114、1979年
- 5) 漆原美代子『都市環境の美学』NHKブックス

- 326、P.117、1978年
- 6) 小林實「視覚環境の評価」『眼科』Vol.19、3、P.209、1977年
 - 7) (財)国際交通安全学会「地域文化の特性と運転行動—ソシアルスピードのインテックス化」『IATSS Rev.』5 (4)、P.231、1979年
 - 8) ITE: Transportation and Traffic Engineering Handbook, Prentice-Hall, 1976
 - 9) Sign and Display, 3, 1970
 - 10) 土木学会編『街路の景観設計』技報堂出版、1983年
 - 11) 東京都『東京都緑の倍增計画』1984年
 - 12) (株)日本自動車工業会『都市内交通安全施設の視覚的评价に関する研究報告書』1974、1975年
 - 13) 宮沢功『街のサイン計画』鹿島出版会、1987年
 - 14) 交通工学研究会「道路標識・標示の視認性に関する研究報告書」1972年
 - 15) G.N.Lupton: Generating Colour Shaded Images by Computer: Vigil, An Aid to Highway Design, Digest LR959, TRRL, 1981
 - 16) 窪田陽一「「美しい景観」の条件とは」『科学朝日』46、1986年11月
 - 17) トヨタ環境委員会『都市空間と道路づくり』1989年