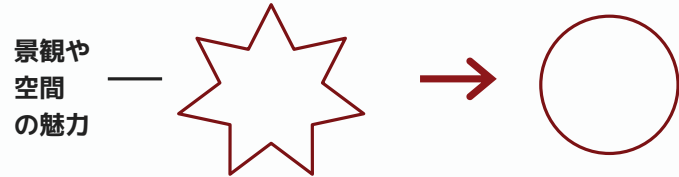


例：

「りんご」のおいしさを評価

↳ 糖度計で数値化 ... 糖度〇〇

↳ 定量化はされたが、切り捨てられたものが多数



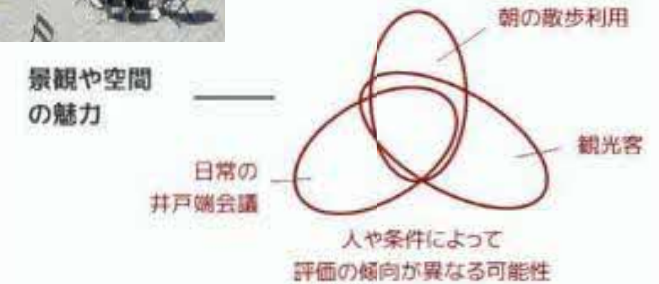
本来は、多角的・多面的に評価されるべきもの

わかりやすい数字に置き換える = 代表値で”まるっと”評価してしまうに等しい

- ✓ ある種の割り切りをもったもの
- ✓ 定量化したからといって正確さが増しているわけではない(むしろ下がっている)ことを前提に考える



例： 「オレンジジュース」



人や条件によって評価の傾向が異なる可能性

↳ 「平均」で評価できるのか？

・・・ 眼前にある景観に対する細やかな理解



... なぜこの景観は良いのか/悪いのか？  
 この景観をより良くするためには何が必要か。  
 この場所をより魅力的にするためには何が必要か。

「観光地の魅力向上」を実現する「屋外公共空間のデザイン」とは？

.. 「観光地の魅力」と「屋外公共空間のデザイン」の関係に関する研究



既存の観光地の屋外公共空間の分析

参考：じゃらん人気温泉地ランキング 2015  
ミシュラン・グリーンガイド Japan(2012)における★の数  
女子旅向け旅行ガイド「ことりっぷ」の刊行状況

評価の高い全国の6の温泉街型観光地(徒歩圏規模)



「共通点」の抽出

道路ルート of 景観と魅力評価の関係に関するアンケート調査



眺望を阻害する道路附属物



地形に調和しない道路構造物



「観光地の魅力向上」を実現する「屋外公共空間のデザイン」とは？

研究成果

観光地等の屋外公共空間の診断マニュアル





観光地等の魅力向上に寄与する「屋外公共空間のパターン」

- 評価対象とする観光地のスケール区分 .. 3区分
- 全31の「パターン」
- 「パターン」と屋外公共空間の現状等の一致を確認することで、課題の抽出や改善策の検討を行う。

1 徒歩圏規模の観光地単位

... 徒歩で一息で回れる観光地の範囲を、単位として捉える。1km四方、あるいは半径500m程度。

より大きな観光地の捉え方の中に、複数設定できる場合もある。

例：横浜 > みなとみらい、関内、山手、元町・中華街・山下公園



2 個々の滞在空間

... 広場等の屋外の滞在空間



3 広域的な観光エリア

... 「富良野」「美瑛」「阿蘇」など、自動車等で周遊



↑ 稚内・利尻・礼文・留萌エリア (北海道公式観光サイト HOKKAIDO LOVE!)

各スケール区分ごとに、屋外公共空間の整備のポイントと考えられる事項を、事例分析等を通じて抽出整理。

「観光地の魅力向上に寄与する屋外公共空間のパターン」

3スケール区分で計31項目。

スケール区分1 個別の滞在空間

立地	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 自然と利用される場所</li> <li>2. 水面や景観資源への眺望</li> </ol>
空間構成	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. 広場の焦点</li> <li>4. 多様な小空間</li> <li>5. ふと立ち寄りたくなる境界部</li> <li>6. 適正な密度感</li> <li>7. 広場内の高低差</li> </ol>
構成要素	<ol style="list-style-type: none"> <li>8. 自由な腰掛け</li> <li>9. 守ってくれるもの</li> <li>10. 通路と溜まりの分離</li> <li>11. 適切な植栽の配置と管理</li> <li>12. 豊かな素材とディテール</li> <li>13. 広場を彩るもの</li> </ol>
空間運営	<ol style="list-style-type: none"> <li>14. 目を楽ませるもの</li> <li>15. 飲食機会の提供</li> <li>16. にぎわいの運営</li> </ol>

スケール区分2

徒歩圏規模の観光地単位

見て楽しめる	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 観光地のアイデンティティとなる象徴景</li> <li>2. 域内の緑・水と周囲の景観への眺望</li> <li>3. 整えられた街並み</li> </ol>
歩いて楽しめる	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. 適度な長さの散策路</li> <li>5. 歩行者優先の街路空間</li> </ol>
休める	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. 散策や滞留の拠点となる広場等</li> <li>7. 道ばたの休憩空間</li> </ol>
構成要素	<ol style="list-style-type: none"> <li>8. 屋外での時間の過ごし方</li> </ol>

→ 「パターン」に基づき屋外公共空間の診断を行うことで、観光地の魅力改善のポイントの抽出や検討が可能となる。

→ 観光地の魅力改善の効果的な実現に寄与

※「パターン」= C.アレグザンダーの「A Pattern Language」で言うところの「パターン」

観光地等の魅力向上に寄与する屋外公共空間のパターン ... 4グループ・8項目

見て楽しめる	歩いて楽しめる	休める：くつろげる空間	過ごせる：屋外で時間を過ごす
<p><b>1. 観光地のアイデンティティとなる象徴景</b></p> <p>観光地の魅力やそこで観光体験を一段で伝える写真空間、すなわち観光地の「象徴景」が存在すること、象徴景は観光地での観光体験のハイライトそのものである。</p>	<p><b>2. 域内の緑・水と周囲の景観への眺望</b></p> <p>自然を満喫し、心休まる景観が観光地の中にあること。これは、1つには、道ばたに高木や草花、美しい水の流れるなどがあること。もう1つは、観光地の周囲に存在する山や水辺などを望むこと。</p>	<p><b>4. 適度な長さの散策路</b></p> <p>目的地を歩いたら15分程度歩く距離に設定すること。観光地の中核に近接し、さらに行き帰りで道中を歩けるルートが歩けるとよい。</p>	<p><b>6. 散策や滞留の拠点となる広場</b></p> <p>散策や滞留の拠点となり、休憩・写真撮影などに利用できる広場等が、観光地の景観にあること。観光地のハイライトといえる空間の中核に、中々までの時間経過が楽しめるような広場が設けられる。</p>
<p><b>3. 整えられた街並み</b></p> <p>目をそむけたくないもの、セッパの観光地を歩いているものが、世界に存在しないこと。街並みに統一感があること。</p>	<p><b>5. 歩行者優先の街路空間</b></p> <p>歩行者が安心して歩ける環境があること。道路の横断歩道で、歩行者が優先される空間が設けられる。</p>	<p><b>7. 道ばたの休憩空間</b></p> <p>一歩つける場所があること。特にそれが風向きに配慮されたものであれば、グループや家族の休憩のペースの遅いなど吸収できる場所となる。</p>	<p><b>8. 屋外での時間の過ごし方</b></p> <p>観光客に散策や屋外の滞在を促す「何か」が提供されていること。土産物店めぐり・食べ歩きはこの形態であるが、物販・飲食店となる。特産品に特化した物販・飲食店など、地域ならではのものを売っているように、もう一工夫が欲しい。</p>

..「パターン」に基づく診断の方法

step 2 - 各パターンの項目ごと、チェックポイントを参照して評価

「パターン」の項目・概説 ←→ チェックポイント

**1. 観光地のアイデンティティとなる象徴景**  
 観光地の魅力やそこで観光体験を一度で伝える写真風景、すなわち観光地の「象徴景」が存在すること。象徴景は観光地での観光体験のハイライトそのものである。



<b>A 象徴景がある</b>	
複数ある	+2
ある	+1
なし	0
<b>B 街並みや滞在空間が映り込んでいる</b>	
街並みが映り込んでいる	+2
滞在空間が映り込んでいる	+1
なし	0
<b>C メインストリートに一致する</b>	
一致	+1
異なる	0
<b>D 広域の観光案内等でも採用されるなど優れたものである</b>	
より広域の観光案内等でも地方を代表するものとして採用	+1
特になし	0

>> 観光地の課題や、さらなる魅力向上のポイントを見つけ出す。

step 2 - 各パターンの項目ごと、チェックポイントを参照して評価

「パターン」の項目・概説 ←→ チェックポイント

**5. 歩行者優先の街路空間**  
 車に邪魔されずに、気のおもむくままに歩ける環境があること。道路の真ん中こそが一等地である。狭い歩道に迫り込まれるなどは避けたい。



<b>A 歩行者優先で歩ける環境にある</b>	
歩行者専用	+3
歩行者優先の雰囲気。歩行者は道路上の好きな場所を歩ける	+2
歩車共存として整備されているが、実質的に歩行者のための空間が限定されている	+1
歩車分離	0
<b>B 歩道幅</b>	
問題ない	0
相対的に狭い	-1
<b>C 自動車交通量</b>	
自動車交通の影響が少ない*	0
自動車交通の影響が多い**	-1

\* 車道幅が7m程度までの街路では、自動車の往来を意識することなく、即座に道路の横断、写真の撮影など、自由な観光行動ができること。それ以上の街路では、自動車交通が歩行者空間の静穏を損ねるほどではないこと（歩行者をうんざりさせるほどではないこと）  
 \*\* 自動車の往来、自由な観光行動が制限されたり、中断されたりすることがある。または、歩行者が、自動車の往来の多さにうんざりさせられる。

※ 項目によっては、評価対象とする観光地の範囲を、さらに小区分して評価。

“通り”ごと、性格の類似する“エリア”ごと、メインストリート/中核エリア/周辺部など。

※※ 点数を競うのではなく、観光地の課題を明らかにすることが目的なので、細かな評価方法の違いや正確性には固執しない。

「景観計画」のこれから

景観計画の実効性をいかに高めるか...

景観法成立（平成16年）から15年余り...

- 景観計画は定めたけれど、景観は特に何も変わらなかった
- 景観計画は定められていたけれど、景観に悪影響のある行為を止められなかった

**1** 届出が、建築行為着手の30日前では遅すぎる。。。

-> 事前協議制度の導入

全国の政令市・中核市クラスでは大半が導入。札幌市、函館市、二セコ町、倶知安町、...

2 そもそも規制基準が弱すぎる

例：景観計画区域内にある99%の建築物が基準をクリア  
 -> 既存の景観を変えていくような効果は期待できない

3 景観法による景観計画以外の手法との組み合わせ

- 太陽光発電、電線電柱対策など

例：茨城県つくば市 - 無電柱化条例

- 電柱の新設を禁止するエリアを設定
  - ※ 基本的に、当初電線地中化で開発された区域を対象。
- 再開発を実施する事業者等に、電線類の地中化等の実施(継承)を求める。



4 具体の空間整備の実現も必要

拠点的な公共空間の整備など



- 景観法の景観計画だけに限らない景観計画/景観形成プラン  
 -> 景観法・景観計画をつくって終わり、ではない

おわり

今後とも寒地土木研究所 地域景観チームをよろしくお願いいたします。

地域景観チーム 主任研究員 笠間聡  
 kasama@ceri.go.jp  
<https://scenic.ceri.go.jp>