

## 特集1 アメニティ整備における諸問題

# 都市のアメニティ

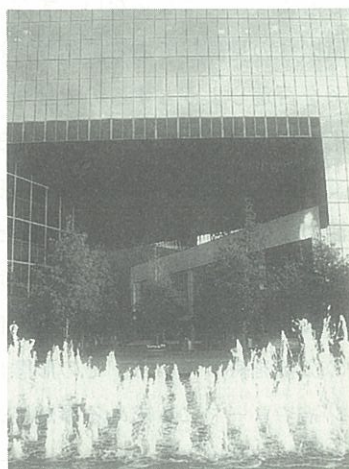
熊本大学工学部教授 木島安史

### はじめに〈アメニティとは〉

都市のアメニティについて技術的な視点から論じるとすれば、『環境管理』の第14号、1985年に光吉九大教授が〈都市と快適環境〉と題して述べられているのを振り返るのが良いであろう。近代都市の歴史を振り返って産業革命以来の都市環境への施策を整理し、現代日本の都市環境整備の取るべき姿を明示している。第1は都市のインフラストラクチャーの整備であり第2は視覚的、空間的整備、第3に自然及び歴史的建造物の保存への考慮である。第4にそれら物的なものを整備する過程で最も基本的な住民参加と快適さの評価であり、最後に都市生活の予測される変化への配慮の必要性を指摘している。

第1から最後の第5までの順序は、いわば考え方や手法が固まっているものから、未確定のものへと並べて述べられている。都市のインフラストラクチャーが基本であり、これへの社会資本投資も周知されている現状である。しかし、そこにも指摘されている通り、資本投下の量そのものは微々たるもので、特に通常の予算では計画されている事業の完了にも50年から100年かかるといわれている現実では、実感が沸いてこないと言わなければならない。僅かに、何かのイベントに合わせて事業化を促進しているに過ぎない。第2の点に

ダラス市 アライド銀行



については社会的関心がやっと深まり始めていると言えるだろう。都市景観条例の制定が各地で成されていることがその一つの証左である。建築の保存は自然環境の見直しと合わせて社会的に認知され、建築の保存例も各地に増えつつある。その間に建築技術は古い建物を補強し新しい建物と共存する構造技術の展開を見せているが、それ以上に全く新しい建築そのものを歴史的な建築をモチーフとしてデザインすることが流行していることを知る必要がある。

ところで住民参加による計画実行の難しさは指摘されている通りである。しかし、住民参加のトゲトゲした雰囲気だけではなく、その一つの事業化は民活として、また第3セク

ター方式など多様な展開をみせている。恐らく基本となるのは、この社会が一義的に定義づけられないということだろう。快適さの評価そのものを一つに方向づけるのではなく、いろいろな評価が抱擁されることがうかがわれる。さて、このような住民の意識変化は、単に日本の社会の豊かさの結果とだけ見ることはできない。西欧社会が400年程の時間をかけて築き上げてきた近代社会そのものの内発的变化も考えなければならない。すなわち近代の価値概念の見直しである。勿論、近代的技術体系を否定しようとするのではなく、むしろ技術をなんの目的に利用するかを改めて検討しているといえる。それが最後の項目の都市生活の変化となっていると言えるだろう。

西欧社会の都市は言うまでもなく一定地域に人々が集住している形態で、中世の自治都市以来の伝統を持っている。その形態は古代のギリシャやローマにも求める事が出来る。また、7世紀以降、世界の中心ともなっていたイスラーム世界でも、やはり人々が高密度に集まる都市を各地に作ってきた。いわば、古代以来今世紀の初めまで都市は変わっていませんと言ってもよい。

今、語るべき都市は歴史的な都市概念とやや異なってきているのかもしれない。まず、基本的に都市への集住、言いかえれば、高層高密の都市生活ではなく、低密度で果てしなく広がる住宅地の連担が多くの国に現れてきている。かつては、アメリカのロサンゼルスだけにみられたが、今ではどの大都市にも現象しているし、日本でも似たような都市域が広がっている。しかも交通手段は必ずしも同じ訳ではない。東京を中心として東西南北100キロメートルにも続くこの都市域は自動車通

勤ではなく、満員の通勤電車に支えられている。集合住宅が集まったコンパクトな都市ではなくて、あくまでも、庭に固執した生活を求めている。裏返せば、都市と対立概念として想定されている田園や自然そのものも変質せざるをえなくなっているといえよう。町から出て、自然に浸るといった単純な構造ではなく、都市的生活そのものの中に、かつての都心から自然迄の全てが入ってくるとともに、こうしたものと別のような、過疎の世界、そこでもまた生活のアメニティを求めている。しかし、そこでのアメニティは違うだろう。最も注目すべきことは、都市のアメニティそのものがいろいろあることである。しかも今の日本は、いまだに一つの価値基準で行動する傾向が強い。しかし、現実には多くの価値基準を求めている。そこで本論では、こまかな点に着目してアメニティの実態を描いてみよう。

まず AMENITY という英語を日本語に訳せば、感じの良さ、温雅さ、あるいは礼儀といったものであろうが、環境のアメニティとしては、快適さ、心地好きということになるだろう。そのアメニティが経済繁栄の極を迎えた今の日本で課題としてとりあげられる理由は、快適な環境が失われているからに他ならない。いわば、かつてあったはずの快適さが消えていく時、果たして新たに快適さが作られるのかどうか、この一点について考えてみたい。その前に快適さそのものの定義を振り返りながら考えてみよう。

#### 快適さとはなにか

都市環境の快適さということになると、その範囲は広いし、住み手の数も多く、複雑で



あるが、自分達各自の住まいの快適さ、我が家の住宅の快適さは比較的整理がし易い。十分な広さの部屋、日当たりのよさ、風の通りよさ、といったものが、部屋の中にいて求められる具体的な条件である。部屋の大きさは、もちろん家の大きさによって基本的に決められるし、家の大きさは建物の敷地の広さに準じて決まってくる。両方とも内的な条件として考えられる。当然のことながら、家に住む人数によって一人当たりの広さが決まる。家族が小さければ同じ大きさの家でも一人当たりの面積は大きい。いずれにせよ広い敷地に広々とした家を建てれば、快適な物理的条件を満足させることは誰の目にも明らかである。しかし、その快適さにも限度があって、広過ぎることによって、他の条件、例えば歩行距離や呼び出し、更には掃除などに不便を生じることも知られている。家の広さと住む人の数の関係は、地区なり都市のスケールに拡大して眺めてみても同じであることが分かる。狭い街区に多くの建物がたてこんでいけば、日当たりや風通しが難しくなることはローマ時代の昔からあたり前である。そして、反対の場合にも限度がある。あまり数が少ないと、人は遠く迄歩かなければならないし、環境の維持のために責任を負う範囲が広過ぎることとなる。

私がアフリカのエチオピアで20年前、教鞭をとっていたころ、欧米の都市計画関係の書物を紐とくと、よくアメニティという単語が出てきていた。しかし、当時の日本では未だそうした概念は議論に登場してきていなかった。理由は、当時、単体の建築に基本的な性能を求めている時代だったからであろう。もっと極論すれば、最少限住宅のように、いか

に狭いもので満足できるか、最低限の条件を満たすことが可能かを求めた技術の時代だったからである。一方で新しく作る住宅が、そうした下限を探して作られていたにせよ、他方、実は大多数の国民が農民であり昔ながらの家に住んでいた当時としては、過去から引き継いだ環境の良さは温存されていたのだといえる。

今考えると懐かしい環境の質、快適性は自然が本来備えていたものであった。青い空、季節を感じさせる風の香りと緑のうつろい。もちろんそこには台風とか地震といった、人間の力では抵抗し難い災害が襲ってきて、快適性が瞬時に失われることも度々だったが、それすらも季節の変動の如く、いずれ来ることが予感されるものであり、去ることもよく知られていて、第一それらが毎日続く事はなかった。日本全体の環境の質はそれぞれの地方において個々人の快適性と等価であった。言い替えるならば、個々の快適性が集積して、より高次の快適性を生むことがなかった代わりに、集積することによって個々の快適性の質が損なわれる恐れもなかったのである。いわば、個と全体とが、安定した関係を保持していたのである。

よく指適される場所であるが、かつては夏の暑さは家全体としての工夫だけでなく、屋敷全体としても工夫しなければしのげなかった。しかし、現在ではほとんどの家庭にクーラーが設けられ、部屋毎にコントロールが可能となっている。かつては人々が火に寄り添うことによるのみ得られた暖も、今では部屋全体、場合によっては建物全体にわたって確保されるようになった。

以上のような戸別の条件を比較したのでは、

快適さの側面が増加したように思われがちである。しかし、本当のところは、技術的解が多用になったのであって、求めている快適性そのものが多様になったわけではない。人が寒すぎることを不快と思い、暑すぎることを嫌うという意味では昔も今も変わっていない。

大方の場合、昔より今の方が条件が悪くなっているために、その解決の方途がいろいろと講じられているにすぎない。物理的な条件とは別に、人々の生活の価値観、人の感情といった面では、昔と今では大きな違いがある。基本的には人々の生活が、広い範囲にわたるようになり、行動的になった。そのため、一ヶ所についてのスタチックな評価というものが相対的に意味を持たなくなってきたと言えるだろう。

都市の労働者、それはかつては羨望的であった会社員、給料取ではなくて、ホワイトカラー・レーパーであり、それ以外に生きる術を持たない人々の集まりであるが、多くの人が、自分達の家で起きて生活している時間よりも労働の場である事務所に居る時間が長い現状ではエア・コンディションされた事務所と家との比較が必然的となってくる。通勤電車そのものが、超満員の状態と引き替えにエア・コンディションされる現状である。そして最も個別的に快適な空間として、まさしくパッケージ化されたマイカーが誕生してくるわけである。そこでは温度や湿度だけではなくて、音楽やインテリアデザイン迄が全てセットされるのである。

人間の行動圏が広がった結果は、環境の質、すなわち快適性を多様に展開してみせたのではなくて、その反対にむしろ同一の快適さをあらゆる面に求めているといえるだろう。そ

して、個人、個人が求める快適性に違いがあるべきなのにもかかわらず、今や一律に評価される現状となって、改めてアメニティとはなにかが問いなおされているのだといえよう。

星空を眺めながら用便が足せたら何と素敵な事だろうと、例えば呼び掛けてみる。おおくの人が、同意すると思われるし、それは天井がガラス張の素晴らしく見晴らしのよい個室を想像させる。しかし、山に登って野グソをすれば、この夢はかなえられているのである。かつて、主屋から離れた別棟の便所に夜通ったことのある人は、電気の照明が無かったために、夜空の星がよく見えたことを記憶しているに違いない。快適さを個別に定義するかぎり、その多様性は昔からあったことを知るのである。言い替えるならば、総合的な意味での快適性は、時代とともに変わってきたということになるであろう。

#### 快適さを測る

快適さが一義的でないとすれば、一つ一つの快適性の評価にも増して、相互比較のための評価はその計測の仕方が難しい。譬えてみれば、静かで緑の多いところといえばまず良い環境、少なくとも都市の中の住宅地としては最高の快適さを保証してくれると誰もが信じる。だとすれば、緑は多いが、静かではなく騒音がする所と、その反対に緑は少ないが静かな所では、同じ住宅地として考えてみても評価はしにくい。その時は緑と静けさは全く別の条件として、個別に条件そのものの優先度が測られなければならない。ということも多くの人には、緑の多い所は静かなはずだという、二つの条件の相関関係を前提としていたから、先の良い環境というものを無条件に



受け入れたのであった。

今の日本では、都市の中に自然な川の流れがある所は例外的になってしまったが、つい百年も前には東京の墨田川さえ、浮世絵に描かれているような景色であった。その自然に見える川岸も実は人工的な工作の結果ではあったが、今の河川構造物と比較すると全く違ったものに見える。この河川について、未だに緑の影を残している中小都市では、川の氾濫を防止するために人工的な堤防を作るか、それとも今ある緑を残すかでよく争われる。こうした議論は、先の緑と静けさとは反対に、互いに対立した条件であると考えられているからである。本来は緑も多く、しかも洪水の恐れのない河川を求めることは可能であって、それが実現出来ない理由は、他にるのである。河川の両側が宅地化されている時、拡幅なり造成に要する費用を最小化しようとするために、緑陰のための空間を確保しないだけのことである。

こうした時には快適さの尺度は完全に消えてしまっているといえよう。すなわち、快適性以前の問題として理解されている。しかしよく考えてみれば、快適さは、拡幅工事前には日常的にあって、将来の可能性として洪水という全く次元の異なった不快さがあるわけである。通常これを安全と称している。安全性は快適性の前に求められるという考え方が広くいきわたっている為に、安全性と快適性を相互に比較してみることはほとんどない。安全性は何にもまして、優先的に考えられるべきだとされる。その結果安全性そのものの相互比較もされていないといってよい。具体的事例をあげるならば、全国で毎年確実に起こっている自動車事故死をあげれば充分であ

ろう。この数は洪水で死亡した人の数を確実に上まわっているし、火災で失われる人命と比較しても格段に多いのであるが、ここでは安全性はほとんど語られることがない。

安全性と快適性の間に今一つ深くかかわっている尺度がある。それは健康性である。通常、安全性は最低の条件であって、健康性は次に満足すべき条件と考えられている。従って快適性はその後に考えられ、いわば、ぜいたく、かつてはあってもなくてもよいものと考えられていた。しかし先の自動車の例をとりあげるならば、人々の行動様式は安全性や健康性以前に快適性を求めているといってよいであろう。そして何よりもそれ等が段階構成的に連結した条件ではなくて、相互に矛盾をはらんだ独立した条件であることを考えなければならぬ。安全性を無視して、快適性を求めるのかという設問ではなく、安全性と快適性は、場合によっては二律背反でありうることをまず認識する必要がある。安全であることが快適さを失うこととなることに注目せねばならない。

快適さの反対概念として、不安全があるのではなくて、わずらわしさ、見苦しさというものがある為に生じるのである。従って、安全性をまず確保して、しかる後に健康性を保持し、最後に快適性を求めるということはしばしば破たんした理論となるのである。

快適性そのものの評価の仕方で技術的課題は、数量での評価がしにくい。そこに客観的な評価が求められるかという問題であろう。先の安全性に関しては、水質基準や騒音レベルなど数量の区分については厳密な質の違いが出にくいとはいえ、少なくとも計測方法、計測結果については一定の合意が得られてい

る。

アメニティについては、定性的で、比較すれば判定できる比例相対尺度で測ることは可能であるが、それも方法が定まっているわけではない。アメニティは、個人の求める快適性を集積しただけのものではない。たしかにアメニティの定義には個人としての評価ではなく集団の意向が重要な役割を果たしていることは明らかである。

最も簡単な集団の意向決定は個々人の意向を集計する方法である。いわゆる統計的方法で集団の答を求める平均化の方法である。統計による求め方には、全体に一定の方向性があるとき平均を求めることが基本である。従って、バラバラな答を単に集計して平均を求めることは出来ないし、また全く反対の意見を加えて2で割ることの矛盾をここで重ねて言及する必要もないであろう。

### 快適さを求めて

夏の暑い時に、高山を歩き涼風に吹かれて遠くの山々を眺めることは、至上の喜びで、まさしく快適さそのものであろう。しかしその為には、すそ野から汗して山道を登らねばならない。山道には危険がともなっているが、むしろその結果としての頂上の快樂が約束されている。危険であるからといって、山道全てに安全柵が設けられていたのでは、登山者がかえって減ることもあるだろう。ロープウェーが通じたのであれば、それは先の登頂の快適さとは質の違ったものになっている。

見方を変えてみると、スキーではむしろロープウェーによって多くの人々の快適さを増進させているようである。恐らくは、滑降することが目的であり、その快適さは登りと常

に等価として測られているからであろう。機械力による労力の軽減が、その後の滑走によって何等マイナスとならないからである。

このような関係をいくつか想起してみると面白いことに気がつくであろう。

国立公園の中の美しい自然景観の中の白いガードレール、町の中の数多くの看板、バス停などに用意されたゴミ箱、灰皿、アパートのフトン干し、多すぎる交通標識。

これ等はそれぞれ快適性を確保する為に、まず用意されたものであるが、多くの場合結果は逆になっている。それ等はある一定の限度を越えると、快適さが求められるどころか、そのもの自身が不快さの原因となっている。これは日照での複合日影と似ているといえよう。一つ一つの家が、日光と風と緑を求めて高層化することは、それなりの条件を満足させるのであるが、高層化された建物が密集してしまうと、結果としては低層の建築が密集したのと同じになってしまい、かえって悪条件の所を増大させてしまうことになる。

都市の中で駐車できる所は例外的な現状にもかかわらず、かつて部分的に禁止する為に定められた駐車禁止の交通標識を並べなければならぬハメに陥っている。道交法を変えなければという論理が先に立つが、まず全ての道路が駐車禁止なのであるから、それを前提とすべきことは明らかである。新しい団地が造成され、まだ家もまばらで車の影も見えないのに、真新しい標識が立っている姿、そして電信柱が並んでいる姿は今の日本の環境のアメニティを象徴しているといえよう。

道路に関していえば、自然景観の中に一本の白い線が湾曲して美しい弧を描いているといえ、まるで抽象絵画を想像させるが、日



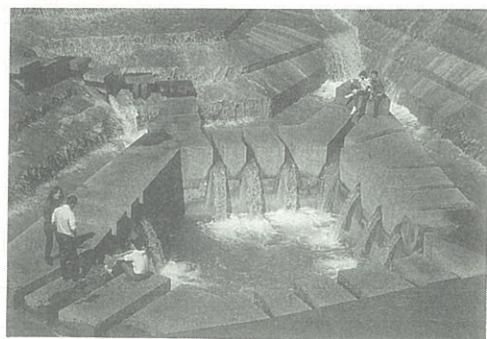
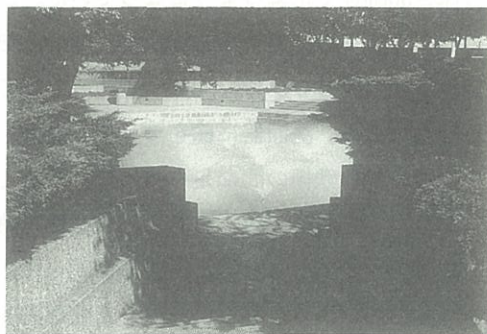
本の道路の現状をみると、何処にいてもガードレールという状態で、自然と人工美の対比などといってられない。しかもその設置も基準みたいなもので、道路規模、利用頻度、事故の発生数に応じ、まるで、ガードレールをつけることが上等であるかのように考えているふしがある。しかし、実は、景観を見にくくしたり、ゴミをその影に捨てさせたりといったことを誘因していることも忘れてはならない。周囲の環境と合わせた安全対策ではなくて、一律、統括主義の結果だけが目に見える。

#### 快適さを見る

うるおいを求めて都市の中に池や人工の流れを作る計画があると、決まって子供が落ちたらという声があがる。私の個人的な経験では、日本と外国とは大きく違っているようである。あえて外国というのは、東南アジアとも違うし、欧米とも違うからである。ここでは安全に対する意識の高いと考えられる欧米の事例をあげて検討してみたい。

パリの中心部にルクサンブル公園というのがある。いわゆるフランス式庭園であるが、規模はそれ程大きいわけではなく、周囲に大きな樹木の林があり、中央に大きな噴水がある。噴水は円形の水盤で、低い手摺の中に水をまんまとたたえている。日ざしが恋しい秋からは、日曜日などに大勢の人が集まってくる。老人も多いが子供連れも多い。大人達は当時50サンチームも払って椅子に腰かけ日なたぼっこを会話を楽しんでいる。読書をする人もいる。子供達は水遊びをしている。ヨットやボートを持ってきて浮かべている。風が吹くとヨットはスイスイと大きな水面の中

#### フォートワース市の公園



心の方へ走っていく。自分の大事なボートが手の届かない所へ走って行って泣きだす子供もいる。手摺は低いから中へ入ることができる。第一落ちたら小さな子供は溺れるだろう。しかし、日本と違ってこの噴水に柵を作れとか蓋をしるとか云う話は聞かない。

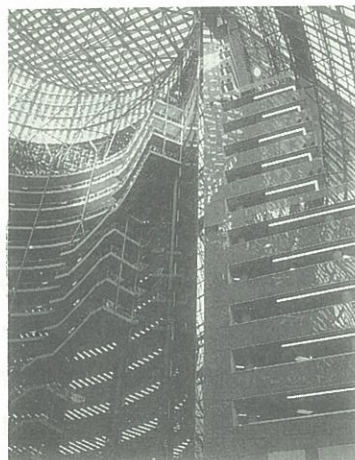
遠くに行った船はやがて風に押されて帰ってきたり、棒で引き寄せられる。水の中に入る人はほとんど見たことがない。水盤の中をのぞき込むと、深い水の中に鉄のグリルが

設けられている。もし、何かの事故で落ちて  
も深さ30cm程で止まるようになっていた。こ  
の点についても、仮に日本で議論すると、安  
全性だけで論じるから、30センチメートルで  
も子供は死ぬ。洗面器に顔をつけても死ぬ。  
小さな子供は鉄柵の間に足を突っこんでかえ  
って危ない。などと次々とその不安全性を熱  
心に議論することとなる。一生懸命死ぬこと  
を考えるのである。恐らくそうした物理的条  
件、個別の条件については、日本も、フラン  
スも変わることはないのではないかと思う。  
しかし、30センチメートル下に鉄柵があるこ  
とによって噴水の水面は風の動きに敏感に反  
応して波紋を作っているし、子供達のポート  
遊びにも対応している。冬の朝、冷えこんだ  
日には硬い氷が張るだろうし、雪がその上を  
真白にお化粧することがあるだろう。しかも  
その季節季節の変化を私達は手で触れること  
ができる。私はルクサンプールだけではなく、  
ジュー・ド・ポンムでも同じ噴水を見て楽し  
んだ。

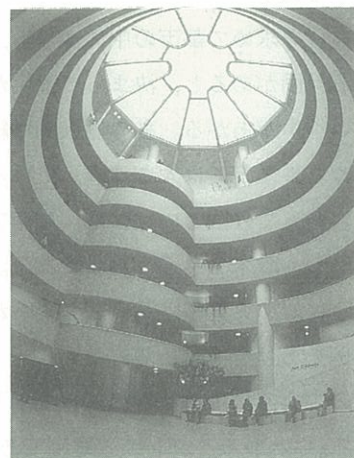
アメリカのテキサス州、強烈な太陽が照り  
つけるフォートワース市に、噴水公園が最近  
完成した。水をテーマとした三つのコーナー  
がある。そのどれもが大規模なことはいかに  
もアメリカらしい。

一つは霧の噴水で、水面に少しのぞいた口  
から霧が一面に噴き出している。アメリカの  
最近のデザインに多く見かけるものである。  
霧が落ちる水面にはもちろん柵も何もない。  
二つ目は水が溜まっているのだがその周囲が  
水の壁である。四周に落ちる水がほとんど音  
もなく透明に輝いている。ここでも、水に触  
れることが出来るが、いわば滝の頂上ともい  
うべき水路は、上の地面から見てそれ程高く

シカゴ市 イリノイセンター



ニューヨーク市  
グッゲンハイム美術館



はない。子供達は長く続く水の長城の中を歩  
くに違いない。何故なら危ないという小さな  
警告が立てられていたからである、三つ目の  
ものは誰の目にも恐ろしいと映るものである、  
広場の片側が深く10メートル以上も掘り込ま  
れ、その中心に向けて大量の水が、まるでナ  
イヤガラ瀑布のように落ち込んでいる。広場  
と滝の落ち口の境には何もない。その滝の中  
心に降りていく段階があるが、その段床にも  
何の柵も設けられていない。集まった水は集  
水孔にゴウ音をたてて吸い込まれていた。子



供が間違っ落ちてたら、まず絶対に助からないであろう。それが市の公共の場として作られている。

人間の命の安全性を非常に重んずるフランスやアメリカでどうしてこうした危険が放置されているのであろうと考えるだろう。しかし、よく考えてみれば、同じような危険はいくらでもあるが、最も大切なことは、危険が明らかか否かということである。階段は落ちれば下迄ころがって危ない。危ないことを知っているから私達は気をつける。

サンフランシスコの新しいホテルは何十階と吹き抜けている。三角形の中心にはレストランがあって人が集まっている。上から物が落ちてくれば危ない。ニューヨークのグッゲンハイム美術館でも螺旋型の回廊の回りに絵が飾られているが、中央の吹き抜けに面した手摺は1メートルもない。カメラやハンドバッグなど落とす危険性はあるが、20年間ともかくそのまま使っている。

日本では、吹き抜けはせいぜい3階迄と決まってしまうている。それ以上ではガラスで囲むことになっている。火災に対しても危険だということである。この差を日本の方が安全意識が高いと見るのかどうかであろう。私にはそうは思えない。私は安全性のみを考えているのが日本で、いわば単純な思考なのだといえる。

### 快適さの美

機能美とか健康美とかいう言葉は沈美と対比的に使われている。機能美というものは、用の美とも言われている。使い易さや、自然な形、素直な形の中に美があるというわけである。美だけが独立して存在しているわけで

はないというのである。たしかに病的美しさというのは病気を患っていて美しいというのではなく、むしろ美があまりに極限に達している、普通の状態を超えているという意味で使われているのであるから、健康であることが美しく感じられるのは当然で、健康美とは、均整のとれた安心の出来る状態が心を動かすという意味になる。多くの場合、それは人間の身体について語られる。恐らく快適さはこの健康美として語られるのが最も適切でありそれは機能美というものにも通じるのではないかと思う。

健康であるとは、腕力が強いとか、ゴルフが上手というのではないし、ただ常に毎日休まず働ける肉体というのではない。食欲が多いだけでその人を健康と診断するわけにはいかない。健康であることは、色々と役割の違う私達肉体の動きが互いに連結して上手くいっていることであり同時に肉体だけではなく、肉体に支えられている精神的活動もまた活発に機能していることであろう。

環境の評価としてのアメニティとは丁度それに相当すると思われるのである。機能は分解すれば、それぞれの目的があり、その目的が実行されるか否かで機能評価が成立する。しかし、単一の機能が成立したとして、全ての機能が保証されるものではない。むしろ、全体が機能する為に、それぞれの部分の役割はある時は半分であってもよいし、もしも他の機能を倍加させる為ならば完璧である必要はないといえるだろう。機能は絶対値ではなく、変動する函数であるからだ。従ってアメニティというものはいわば相互に関係した、システムの評価として生まれてきたといえるだろう。さらに飛躍していうなれば、環境の

連鎖としてのアセスメントの評価が快適さ、すなわちアメニティだと言うことができる。

このような考え方に立つとアメニティは、絶対評価ではなくて、相対評価として考えるべきこともうなずけるであろうし、安全性のように絶対評価のみで考え勝ちなものや相入れないこともわかってくる。安全性や健康性をも相対的なものとして見直さない限り、アメニティと同列に扱うことができない。

美しさというものは、一つ一つの分解された部分の評価だけでは成立しないことは、よく知られている。魅力といわれるものが、その部分だけに着目して、他を問わずに成立するのと違っている。例えば人の顔でいえば、目もとが涼しいとは、目だけ、しかも目の回りだけを見ると特色を発見するということであって、目に関しても必ずしもまつ毛やまゆ毛、その濃さ、太さを一つ一つ点検してしかも全体としても佳作であるといっているわけではないであろう。まして鼻の高さや肌の白さはこの際問題にしていけないのである。しかし、単に目の形を問題としているだけではなく、目が訴えている意味、目からの情報として、目もとが涼しいと評しているのである。その上でさらに美しいと言うことはいかに難しいことか。

### アメニティと景観

WHOの環境基準には先の安全、健康、快適の他に便利・効率というのがある。この利便性が問題である。その実例として布団干しがある。集合住宅の布団干しは日本の都市風景の中で今や評価が大きく二つに分かれている。日本の住宅が洋風化したとはいっても、まだまだ、畳の部屋にフトンを敷く生活が主で、

ベッドにしてもフトンを重ねる人が多い現状ではフトン干しは基本的なことである。

フトンは睡眠中の身体から出る水蒸気の発散を吸収する。吸収した水分を再び空気中に放出する為には、太陽に当てるのが最も効果的である。しかもフトンは大きく、結構重たい。とすれば寝室の窓から出すのが最も便利である。その結果が、大規模な集合住宅の南向きのバルコニーの手摺をフトンが占領することとなる。さらに言及するならば、そもそも日本の気候が湿気が多い為であり、しかも気温も高い為である。こうした原因と結果は、その連鎖した論理の中では全く批難することが出来ない。一つの視点から見る限り答は一つだけ得られるからである。

しかし、ここにそのフトンと全く関係のない他人の目を入れて考えてみると答は全く違ったものになる。内側からフトンを見ている目はたかだか10前後であるが、場所によってはそのフトンは1万以上の目に触れている。景観とはまさしくそのような他人の目に対しての位置づけとして生まれている。

美というものがある関係性の中での調和として成立しているとするならば、それはまさに他人の目と自分の目の関係としても存在しているといえよう。美と景観とアメニティとの関係を述べるとすれば、美が、それでも一定の枠の中で、一定の限度の中でその関係性を固定的にとらえしかも最高の関係性を究極の目標としているとするならば、景観はもう少し動的な中で、一定の枠の中におさめきれない所での関係性を求めているといえるだろう。そしてアメニティはまさにその相対的な関係性の枠をさらに拡大し、視座そのものを主体的に設立しているといつてよい。アメニ



ティを論じる土壤が、同時に都市の景観や、歴史的環境の保全とからんで生じてくるのはそのような理由によるのである。

具体例でアメニティを見てみよう。かつて年度末に公共工事が集中し、とくに道路工事等は昼夜兼行で行われることが多かった。さらには昼間は交通渋滞を招くことから、工事を夜間に集中することも考えられた。東京あたりでは昼と夜とでは道路の様子は一変している。しかし交通の効率のみを考えた工事も、夜間工事そのものの生み出す障害に対して、例えば夜間騒音などが問題となり、抑制する方向になっている。もちろん、この為の経済的負担、あるいは工事期間の延長等があることは当然だろう。

さてこの考え方を都市間の道路に当て嵌めてみる。地方では観光シーズンにマイカーが集中し、渋滞することが各地でみられる。これをなくすには、観光シーズン、特に春や秋の連休の時には仮に工事を中止して復元してみる必要があるだろう。すなわち、工事をするかしないかではなく、工事そのものの進め方をキメ細かくする必要があるということで、アメニティとは、そのような形で実現されるといえよう。

結論的には、美しくすることがアメニティであるといってよい。ある俳人が『もみじとは 美しき老いか』と詠んだ。私はこの句が好きである。もみじはその美しい一刻を最後に散っていく。最後の一刻に全てが集約しているといってよい。しかも、若葉も美しいことは言うまでもない。枯れた枝に雪が積もった姿もよい。しかし、そうした全てが美しいのは、紅葉のこの一点を知ってのことであろう。

今の日本では、この秋の一刻をしみじみと味わうことが失われている。アメニティはそうした心呼び戻す為の価値概念だといえな  
いだろうか。

## 著者略歴

氏名：Yasufumi Kijima

学歴：昭和41年早稲田大学大学院修了

工学博士（早稲田大学）

職歴：熊本大学工学部建築学科教授

著書：「日本の住生活」（朝倉書店）

「内なるコスモポリタン」（明現社）

「半過去の建築から」（鹿島出版）

「建築の背景」（学芸出版社）

「紺碧の幾何学—東地中海の都市風景—」

（丸善）

賞：日本建築学会作品賞（昭61年）

「球泉洞森林館」

委員：国土委員会専門委員

地方陸上交通審議会委員

学術審議会専門委員