

都市のアメニティとランドマーク

津川 康雄*

I. はじめに

アメニティとは一般に、住環境の快適性や居住性の良さを指すことが多い。都市においては、建物・土地に住環境として快適性を生み出す設備や施設、衛生的環境、住環境に価値を添える建物の様式・周囲の景観などとして捉えることができる。そのスケールも、都市的、社会的に広い概念であり、生活の質に関わる楽しみや、社会生活上の心地よさを与えるものも含まれる¹⁾。このように、アメニティはハードとソフトの両側面を有し、生活環境の形成に多大な影響を及ぼしている。

他方、人間の視覚は景観を捉えるために、色や形、明暗を判断し、各種の景観要素を認知・認識し、その過程で人々は景観要素としての各種ランドマークを空間的特異点として位置づけている。人間は自然環境に順応・適応し、改変するなどして長い歴史の中で社会生活を営んできた。こうした地理的空間における生活の場が成立する中で、さまざまな景観が形成されてきた。景観は自然環境そのものである場合や、自然環境に人文環境が融合する中で成立する場合もある。人間があらゆる意味での空間行動を基本として生きる限り、景観との関係は密接なものとなり、記憶や心理的要因となって個々人の空間イメージや原風景

が形作られていく。たとえば、都市のイメージを論じたリンチ (Lynch, K.) は、都市環境のイメージを三つの成分 (identity, structure, meaning) に分け、そのうちのアイデンティティ (identity) とストラクチャー (structure) を用いてアメリカ合衆国の3都市の調査を行った。具体的には、都市のイメージを構成する五つのエレメント (paths, edges, district, nodes, landmarks) を抽出した。そして、視覚的傾向の強い都市のイメージは、個々のランドマークが統合されたものと言っても過言ではないことを指摘している²⁾。

このように、都市の景観は各種の視覚要素から成り立ち、顕著なものは都市のシンボルとして位置づけられ、地域性を育む要素としても重要な役割を果たしている。それらの大半がランドマークとして認識され、アイストップとして認識レベルの違いはあるにせよ、人々の空間行動を支え、都市におけるアメニティの要素として捉えられることも多い。

他方、地域のシンボルが人為 (意図) 的に生み出される背景は、直接的動機や意図に基づくものや、間接的にその対象がシンボリックなものとして認識されるに至ったものなどが存在する。前者は各種のモニュメントや記念碑に代表され、人々の記憶に留めておきたい出来事・事業や人物などの顕彰を目的に生み出されるものが多い。後者は各種の産業遺

* 高崎経済大学地域政策学部

跡やテクノランドマークなど、本来はその機能を果たすことが優先されたにも関わらず、その後シンボリックな対象として認知され、結果的にその時代を表象する地域のシンボルとして位置づけられるに至ったものなどに代表される。とはいえ、地域のシンボルは直接・間接を問わず、新たな色と形を創出することで当該地域の景観に新たな視覚要素を付加していくことが多い。それらの大半が我々の空間行動や活動を支え、位置を明確化可能な対象としてのランドマークになることが多い^{3) ~ 11)}。すなわち、地域におけるシンボルやランドマークは、人々の空間的認識軸・行動軸に定位される存在なのである。それらは、地域や都市のアメニティを育む要素として認識されることも多い。

本稿では、都市のアメニティとランドマークの関係を明らかにするために、とくに人間の視界や視野を支えるアイストップとビューポイントの成立要件を中心に論じた。前者のアイストップは、人々の視線を集中させ、焦点を形成し、空間を構造化し、場所化する作用を促すための空間認知のエレメントである。また、後者のビューポイントは都市や地域を俯瞰する地点として位置づけられる存在である。このような特性を有するランドマークが、都市の景観やアメニティを育む要素として欠かすことができない。人間にとって新たな視覚要素の獲得は、さまざまな心理的効果をもたらし、時空間の変化を象徴的に捉えることが可能な対象として位置づけることができる。具体的には、フランスのパリや日本の都市における大規模鉄塔の成立過程を中心に、テクノロジーの発展や都市構造との関連から、都市のアメニティとランドマークの検

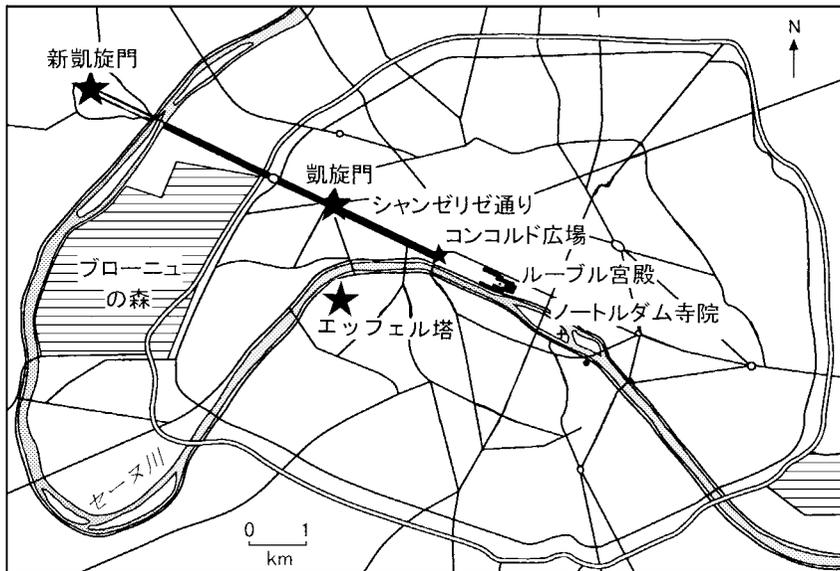
討を試みた。

II. 都市空間の認知とランドマークの関係

1. パリにおける都市軸の形成とアイストップの成立

都市が計画的に建設されたり改造される際、街路形態に工夫を凝らし適切なランドマークを配して、人々の空間認識を補助する例も多々認められる。たとえば、都市とランドマークの関係が象徴的に示される例として、パリの都市軸形成があげられる。パリは中央集権的な王朝・国家の首都として発展してきたが、その基礎はセヌ川の中州であるシテ島で、その後、囲郭都市として展開していった。現在ではシテ島に位置するノートルダム寺院は世界遺産にも登録され、パリのシンボルとなり、セヌ川に架かる数多くの橋は、機能面のみならず景観要素としての役割を果たすランドマークとなっている。

パリの都市構造の骨格が造り上げられたのは19世紀後半になってからである。ナポレオンⅢ世の下でセヌ県の知事をしていたオスマン (Haussmann, G.) は、在任中にパリの大改造を行った¹²⁾。都市改造に際して、景観保全が明確に意識され、ルーブル宮殿からコンコルド広場、シャンゼリゼ通りから凱旋門に至る空間が整備された。その延長線上に位置づけられるデファンス地区は、第二次世界大戦前から計画されており、デンマークの建築家オットー・スプレッケルセン (Spreckelsen, J.O.) によって設計された新凱旋門 (グラン・アルシュ) によって特徴づけられる¹³⁾。この直線的な空間が、



第1図 パリの都市軸とランドマーク

パリの都市軸であり時間軸として位置づけられる。ここではランドマークという言葉は直接用いられないが、歴史的建造物やオブジェが空間的アクセントとなり、アイストップやビューポイントが成立し、象徴的な空間へと転化している。すなわち、放射状街路が集まる地点（ノード）には広場やロータリーが設けられ、モニュメントや噴水などが配置された。シャルル・ド・ゴール（エトワール）広場にはナポレオンの凱旋門、そこからシャンゼリゼ通りを通過し、コンコルド広場に至るとエジプトから運ばれたオベリスクが置かれるなど、ともすれば方向感覚を喪失しやすい放射状街路に空間的なアクセントがつけられている（第1図）。

また、かつてパリ郊外に位置したモンマルトルの丘は、多くの画家や文人が集まることで発展し、丘上に建設されたサクレクール寺院は白亜の姿がパリ市民のアイストップとし

て、寺院や前面の階段からパリを俯瞰するビューポイントとして、市民や観光客に欠かすことのできない存在となっている。

さらに、19世紀後半には、パリの都市構造に新たな象徴的空間が付加された。それは、万国博覧会開催の会場となったシャン・ド・マルスの一帯であり、当地区は1867年以降に開催されたパリ万博の主要会場となった。その一角に建設されたエッフェル塔は、その後のパリのシンボルとなった。エッフェル塔は1889年に建設された高さ300m（建設当初）の大鉄塔であり、当時の最新技術を結集して建設された。建設の目的は万国博覧会のシンボル、モニュメントの創出であり、付随的にさまざまなテクノロジーの具現化が図られた。設計者のギュスターヴ・エッフェルは1867年のパリ万博から博覧会に関与し、1878年には主会場の大玄関ホールやパリ市展示館などを担当していた¹⁴。こうして、エッフェル塔は万博のシンボルはもとより、パリを俯

瞰する装置として機能することになった。しかし当初は、その後世界各地に必然的に建設されていく電波塔としての機能を果たす意図はなかった。その意味ではラジオ・テレビ電波の送信施設としての先駆的テクノランドマークではないが、大規模鉄塔実現の可能性と建設技術及び鉄塔形状の確立に果たした役割は極めて大きい。現在ではシャイヨ宮からセーヌ川を挟みエッフェル塔とシャン・ド・マルス公園への連続性は、万博開催後の新たな開放的な都市空間となり、エッフェル塔がアイストップとしてのランドマーク機能を見事に成立させており、パリのシンボルゾーンの一つとして位置づけることができる。また、エッフェル塔からのビューポイントの成立も重要な意味を持っている。展望台からのパノラマ的視界は、人々に新たな俯瞰による視覚・



写真1 エッフェル塔

知覚要素をもたらした¹⁵⁾。このように、パリの景観は歴史的経緯の中で形成され、多くのアイストップとビューポイントが成立し、全体として都市のアメニティが育まれてきた(写真1)。

2. アイストップとビューポイントの成立

都市の景観を捉える視点はさまざまであり、視点から対象までの距離や、見上げる視線としての仰瞰、見下ろす視線の俯瞰といった違いがある。また、風景論との関わりからランドマークを位置づけると、点景に該当するものが多く、風景のアクセント、アイストップの効果を見出すことができる。都市構造の認識における、アイストップやビューポイントの存在は、人々の空間認知を促す存在として欠かすことができない。

たとえば、北海道の札幌市中心部においては、大通(公園)が都市構造上、空間的認識軸となっている。大通(公園)は開拓使設置に伴う街路・街区の設定に際し、幅58間(約105.4m)の広小路が設けられたことに始まる。北の官衙地区と南の商家地区との間に火防線としての目的をもったものとされている。明治44年に大通逍遙地として位置づけられるようになり、開拓記念碑、開拓長官黒田清隆像などが建立され、花壇・花園、遊歩道、運動場などが設けられた。かなりの面積と東西に帯状に展開する空間が都市構造上、ある種の空間軸・都市軸になったことは疑いない。その後、札幌市の管理下に入り、第二次大戦中は畑として利用されたり、戦後は進駐軍の野球場やテニスコートを始め、市民のスポーツ広場として利用された¹⁶⁾。

このような空間形成を経た大通(公園)の東端に建設されたのがテレビ塔であり、大通



写真2 大通（公園）とテレビ塔

（公園）におけるアイストップとして、また、俯瞰するビューポイントとして景観認識に欠かすことができない存在となっている。大通（公園）とテレビ塔が景観の上で一体化し、相互の関係が造りあげられた。また、テレビ塔及びその周辺が保有する特性として、イベント等の開催の場としてふさわしい点を指摘することができる。すなわち、イベントの開催に当たっては、その内容はもちろん、会場の広さやアクセスの良さに加え、認知度の高い開催場所が求められる。それは、人々の待ち合わせの場が選択されることにも通じるが、場所（位置）の持つ認知度の高さがその背景にあることは言うまでもない。すなわち、テレビ塔がアイストップ、ビューポイントとして大通（公園）の一角に成立したことにより、都市のシンボリックなアメニティ空間としての大通（公園）の機能がより一層高められたものと考えられる（写真2）。

Ⅲ. テクノランドマークの形成とアメニティ

1. テクノスケープの形成

テクノロジーの発達は複合的で、強く各方

面への波及効果が促される。いったん社会に受け入れられ定着した技術は、さまざまな地域へ波及していくことが多い。それは、交通・通信のように鉄道やラジオ・テレビといった形で具現化され、受容者の生活に密着・定着化が図られていく。それらを支える様々な構造物がテクノスケープとして認識され、各種のテクノランドマークが生み出されてきた。とくに、産業革命後の鉄道交通や自動車交通の発達は、近代における新技術や新たな素材の開発に支えられ、急速な進歩を遂げた¹⁷⁾。また、製鉄技術や加工技術の発達は、構造物の建設に大きなインパクトをもたらし、鉄骨・鉄筋・コンクリートの製法の完成は大規模構造物の建設を可能にした。なかでも、鉄道や道路建設に欠かせない鉄橋は素材・組み立て技術の発達に支えられ、他の構造物建設にも応用されていった。衆目を集める地点に建設される鉄橋は、構造上の問題に加えデザインが重視されることも多く、各地にランドマークとしての機能を果たす例を見出すことができる。都市においては都市基盤の整備に多様なテクノロジーが取り込まれ、電気・ガス・上下水道・通信といったライフラインが構築され社会基盤として整備されていった。それらを構成する諸施設は、時代の変化や地域的差異はあるものの、都市景観の新たな要素となっていった。近代以降、都市景観が時代とともに変化していく過程は、テクノスケープの形成に左右されてきたと言っても過言ではない。その時代に生まれ、育まれた技術は、後世にさまざまな色と形で伝わることも多い。例えば、日本の近代化が始まる明治時代は、諸外国からの技術を導入し咀嚼した結果、その技術が反映された建築・建造物が数多く

造られ、近代化遺産として日本各地に展開している¹⁸⁾。現在では近代化遺産は単に文化財としての意味にとどまらず、地域景観やアメニティの要素として、また地域の活性化資産として位置づけられ、まちづくりの資産としての重要性も増してきた。それらは単独で成立することは少なく、時代背景とテクノロジーの進歩との相互関係によって生み出され保存されてきた。このように、新たなテクノスケープの形成は、単に機能面のみならず、新たな時代を象徴する景観となったり、都市のアメニティを支える要素としてとらえることも可能である。

2. テレビ鉄塔建設の歴史

テクノランドマークを代表するものとして、大規模テレビ塔を例に、それが都市の空間構造の骨格として位置づけられたり、都市のアメニティを育む要素になっていった過程を分析してみたい。

日本のテレビ放送は1953（昭和28）年に開始され、日本初の商業用テレビ放送のための電波塔が、日本テレビ放送網株式会社によって建設された¹⁹⁾。同社の創業者正力松太郎は、1952（昭和27）年7月31日にテレビ放送の第一号免許を取得し、総高154 m（高さ132 m、22 mのアンテナが取り付けられた）の日本テレビ塔を東京都千代田区二番町に建設し、1953年8月28日に放送を開始した。テレビ塔には展望台が設けられ、エレベータにより第一展望台（55 m）、第二展望台（74 m）へ上がることができた。テレビ局見学と一体化したテレビ塔からの展望は多くの人々の見学コースとなった。

テレビ塔に展望台が設置される形態は、テレビ塔が単に電波送信の施設にとどまらず、

人々に高所からの展望を提供することを可能にしたのであり、その後のテレビ塔建設のモデルになったものと考えられる。しかし、同テレビ塔は、技術発達と社会状況の変化により、1980（昭和55）年に解体され、その使命を終えた。一民間放送局によって建設されたこの鉄塔は展望台も簡素なもので、見学も無料であり観光目的で建設されたものとは言えないが、日本におけるテレビ塔のプロトタイプとして、またテクノランドマークの代表例として位置づけることができる。

その後、東京では東京タワーが1958（昭和33）年に建設された。当時の郵政省は、都内に次々に建設されるテレビ塔の林立を避け、関東一円にテレビ電波を送信するための電波塔建設を計画した。第二次世界大戦後の復興の証として、人々に自信と希望を与えたいという意図もあったようである。1957年5月に日本電波塔株式会社が設立され、電波塔の建設が始まった。高さ333 mの同塔は現在でも自立鉄塔としては世界第1位の高さを誇り、東京のランドマークを代表する総合電波塔となっている。

1953（昭和28）年には名古屋テレビ塔株式会社が設立され、翌1954年6月20日に地上180 m、展望台90 mの鉄塔が完成し、名古屋テレビ塔が営業を開始した。本格的な展望台を備え、観光目的を前面に打ち出したテレビ塔としては現存する中で最も古い。平成元年には鉄塔のライトアップも始まり、周囲に高層建築物が増加し、かつてのアイストップとしてのランドマーク機能は薄れつつあるが、名古屋を代表するシンボル、ランドマークとして位置づけることができる。

同形式のテレビ塔としては北海道札幌のテ

レビ塔がある。同テレビ塔は1957（昭和32）年8月に完成した。同塔は先の名古屋テレビ塔の建設に触発され、電波塔としての機能はもとより、多目的利用が可能な施設として計画された。計画都市札幌の条丁目のほぼ原点に近い位置を占め、大通（公園）の一角をなすことから、札幌を代表するランドマークとして位置づけられる。

IV. シンボルゾーンの形成とテレビ塔

1. 戦災復興と100 m 道路の造成

都市のシンボルゾーンの形成とテクノランドマークが密接に関連した例を、愛知県の名古屋市に見出すことができる。都市の地域（内部）構造は時の流れとともに新陳代謝を繰り返し、新たな地区が形成されたり再開発されることによりその姿が変化していく。名古屋は徳川家康による築城後、城下町として発展を遂げ、城郭の南側に碁盤目状に道路を配し町並みを整備した。近世の城下町プランはその後の都市構造に大きな影響を及ぼした。しかし、第二次世界大戦により壊滅的被害を受けた名古屋は、戦災復興事業による徹底した土地区画整理を行い、城下町形成時の町並みを継承しつつ、その後の都市構造を大きく変化させていった²⁰⁾。主要な復興計画としては、街路計画、公園緑地計画、その他に分類される。街路計画では、二本の幅員100 m 道路（久屋大通・若宮大通）を含む50 m 以上の道路が11本設けられた。その意図は、自動車交通への対応、防災、美観などがあげられる。都心部では、二本の100 m 道路を南北方向（久屋大通）と東西方向（若宮大通）に配置し、久屋大通にほぼ連続して南

北方向に連なる新堀川を含めて都心部を四分分割し、防災面を強化した。公園は大小さまざま整備され、市内に分散していた墓地が一カ所に集められ、平和公園となったことも都市計画の上で特筆される。こうして、名古屋市街地の整備が進んでいった²¹⁾。

100 m 道路として整備された久屋大通は当初、防災的な空地帯がイメージされたが、1954（昭和29）年のテレビ塔建設に伴い、その大半が公園緑地化されていくことになった。ここに名古屋のシンボルゾーン形成の端緒を見出すことができる。すなわち、大通りの両側には幅21 mの道路が設けられ、中央部には歩行者専用のグリーンベルトを配し、都市公園として整備された。そこには、友好都市から送られた記念物などを中心に国際親善広場が設けられるなど公的空間が整備・充実し、名古屋市のシンボルゾーンないしはシンボル軸の形成が図られた。また、久屋大通は単に公園緑地として整備されるだけではなく、地下部分を利用し、地下鉄、地下街、地下駐車場として複合的に利用されていった。その一角を占める栄は地下鉄東山線、名城線の交差点として、また、1978（昭和53）年に完成した地下街のセントラル・パーク建設に併せて名鉄栄町駅のターミナルが建設されるなど、中心商業地区の機能が強化されていった。同大通りが戦災復興事業により公的空間に変化し、権利関係の錯綜を回避できたこともその開発を促進したものと考えられる。1989（平成元）年にはテレビ塔のライトアップが始まり、夜間のシンボルとしての役割も果たすことになった。1989（平成元）年には、フランスのシャンゼリゼ通り（凱旋門～コンコルド広場）と民間主導で友好提携を行っている。道路が

都市のシンボルゾーンとして位置づけられる共通性を両者に見出すことができる。

このように、久屋大通は名古屋市の戦災復興を象徴する道路として計画造成され、地下には各種都市機能を集積させ、地上は都市公園として位置づけられることになった。ここでは当初からテレビ塔が名古屋のランドマークとして、またアイストップ、ビューポイントとして存在し続けてきた。名古屋は 100 m 道路とテレビ塔を核とする久屋大通の都市公園化・地下街化により、都心部のシンボルゾーン化が図られた数少ない都市の例となった。1986（昭和 61）年に建設省（現：国土交通省）が日本の道路 100 選を決定した際に久屋大通が選ばれた理由も、同大通が都市のシンボルロードとして評価されたことに他ならない。

2. テレビ塔建設の過程とその意義

テレビ塔の建設は、1953（昭和 28）年に愛知県・名古屋市等の出資を仰ぎ、名古屋テレビ塔株式会社が設立され、日本放送協会（NHK）・中部日本放送（CBC）・名古屋財界が協調することにより始まった。総工費 2 億 3 千万円、使用鋼材約 1000 トンが費やされ、1954（昭和 29）年 6 月 19 日に竣工・翌 20 日

に開業した。建設に至る経緯は、昭和 28 年に開始されたテレビ放送を名古屋地区で行うための送信施設の建設が目的であり、NHK 名古屋放送局と近接する久屋大通の一角が選ばれた。設計を担当した内藤多仲²²⁾は、パリのエッフェル塔をイメージしつつ、それまでのラジオ塔の設計経験から塔の高さを 180 m とし、付帯施設として展望台を設けることとした。鉄塔の形式は四角構桁式自立鉄塔であり、本格的な展望台の設置されたテレビ塔としては日本の先駆けとなった。同テレビ塔はアンテナの乱立を避ける意味から、NHK のみならず民間放送局との共用・集約鉄塔となり、本格的なテレビ放送時代到来のモデルケースとして位置づけることができる。その後、1968（昭和 43）年に地上 100 m に展望バルコンが完成した（写真 3）。

名古屋テレビ塔建設の成功は、日本各地に類似の鉄塔建設を促した。それは大きく三つに大別することができる。一つは大規模鉄塔に展望台を設置し、主として観光目的に利用しようとする試みである。この例としては 1956（昭和 31）年に完成した大阪の通天閣（二代目）があげられる。1943（昭和 18）年に初代の通天閣が焼失した後、二代目通天閣の建設機運が盛り上がった。初代の通天閣の存在が、景観要素として人々の心象イメージに深く関わっていたことが、二代目通天閣の建設に結びついたものといえよう。同塔は民間人の手により株式会社が設立され、株券を発行することで建設費を捻出するなど、他では見られない手法がとられた。設計者は内藤多仲であり、103 m の鉄塔が初代の場所とは異なる現在の位置に建設された。展望台は 91 m に設置され、名古屋テレビ塔のものより



写真 3 セントラルパークとテレビ塔

1 m 高い位置であったことから、当時は東洋一の展望台として宣伝された。現在でも大阪・新世界のシンボルとして欠かすことのできないランドマークとなっている。民間人の手による同塔は広告塔として大手製作所の名称がイルミネーションによって表示され、大時計により時刻が表示され、塔頂部には円筒形二段表示で天気予報が示されるなど、他の鉄塔には見られない特徴を有している。その他、横浜マリニタワー（106 m）（1961 年）、神戸ポートタワー（108 m）（1963 年）など、港湾に隣接する鉄骨・鉄パイプづくりの展望塔が建設された。ちなみに、横浜マリニタワーは正式な灯台の役割も担っている。

二つ目は同形式のテレビ塔建設と都市のシンボルゾーンにおけるアイストップ、ビューポイントの成立である。1957（昭和 32）年 8 月に完成した札幌テレビ塔は、内藤多仲の設計で名古屋テレビ塔と同様に官民一体となり建設され、テレビ放送のみならず教育・文化・科学・観光への利用といった複合的目的が謳われた。名古屋テレビ塔と同様に札幌のシンボルゾーンとして位置づけられる大通（公園）の一角に建設され、市民及び観光客のアイストップ、ビューポイントとしてランドマーク化されている²³⁾。札幌市は計画都市として中心部は条丁目によって明確な街路区画が施されており、四分方位を容易に確認できる。その座標のほぼ原点に位置するのがテレビ塔であり、人々の空間認識を支えるランドマークとしての機能も果たしている。

三つ目は名古屋テレビ塔の成功が、首都東京のテレビ塔建設を促進したことである。設計者である内藤多仲は、名古屋テレビ塔の成功に自信を深め、東京タワーの設計に携わっ

た。塔の高さは関東エリア半径 100 km 圏を受信可能範囲とするために 333 m と設定された。テレビ塔のモデルとして建設された名古屋テレビ塔はハード面にとどまらず、ソフト面においても大きな影響を及ぼした。それは、濃尾平野と関東平野といった広範囲に及ぶテレビ電波送信の必要性、放送局の増加に伴う集約鉄塔の必要性、大規模鉄塔に展望台を設置することによる観光への寄与といった類似性を見出すことができる。徐々に個別鉄塔が建設されつつあった東京に景観面からも集約鉄塔建設の必要性が高まっていたし、首都東京の観光シンボルとしての可能性が潜在的に存在することを確信させるものであった。東京タワーが建設されてから 40 有余年を経過し、1 億 4 千万人を超える入場者数を数えている事実は、単なるテレビ塔ではなし得ない存在であったことの証明である。

V. おわりに

技術発達に伴って成立するテクノランドマークは、その時代の政治・経済・文化等を背景に生み出されてきた。そこには必然と偶然とが折り重なり、さまざまな意思決定がタイミングよくなされ、新たな構造物が生み出されていった。本来は機能面が優先されることによって成立するテクノランドマークだが、景観要素として新たなランドマークへ結びついたものも多数存在する。また、個々のテクノロジーが相互に関連し、新たなテクノランドマーク創出に結びつく例も認められる。テクノランドマークは類似性を保持しつつ、他の地域へ伝播することも多かった。それらは生活に密着した実用性に基づくもので

あったり、地域のシンボルやアメニティを表象するランドマークとして位置づけられるものも多い。すなわち、テクノランドマークはその時代の景観形成に大きな役割を果たしている。テクノランドマークは単にテクノロジーの具現化のみならず、人々にランドマークとして認識され、多様な感性を呼び起こす存在にもなった。

テクノランドマークの中には、都市のシンボルとして位置づけられるものも存在し、シンボルゾーンの形成に寄与しているものも多々認められる。その代表例がテレビ塔であった。日本では、1953年のテレビ放送の開始が大規模テレビ塔の建設を促していったが、単にテレビ電波の送信塔としての大規模鉄塔の建設に終始していれば、今日見られるようなシンボリックなランドマークにはならなかったのかもしれない。エッフェル塔建設に端を発する設計者の美的・造形センスと、展望台の設置及びテレビ塔設置位置の選択が大きな意味を持った。例えば、名古屋市においては戦後復興計画における100 m道路の造成地にテレビ塔を建設したことが、その後のシンボルゾーン化への端緒になった。また、札幌市における大通（公園）のシンボルゾーン化に新たなアイストップ、ビューポイントとしての機能を付加し、ランドマークとなったのがテレビ塔であった。東京芝公園の西端に建設された東京タワーは名古屋テレビ塔の成功を機に展望台を設けたことが、その後の東京観光の拠点となった。完成後、40有余年が経過した2000年に約1億4千万人が同塔を訪れたという事実は、単なるテレビ塔ではなし得ない存在であったことの証明である。このように、本来のテレビ電波の送信施設と

してのテクノランドマークの機能とは別に、パリのエッフェル塔建設以後、大規模鉄塔がもつ塔からの展望・眺望機能がさらなる魅力を付加した。ここに、都市のアメニティを構成する要素の一つとして、またビューポイントとしての機能が付け加わったのである。また、大鉄塔は昼夜を問わずアイストップとしての機能を果たす。とくに夜間の照明・ライトアップは人々の注意機能を引き寄せる効果がある。闇の中に浮かび上がるエッフェル塔や東京タワーは単なるランドマークとしてだけではなく、人々の感性に訴えかける存在として位置づけることができる。それは、ランドマークの持つシンボル性が発揮されることにも結びつく。すなわち、テレビ塔は見ることと見られることの両側面を有し、人々の仰瞰・俯瞰の視点をもたらすとともに意味ある存在として人々の視覚を刺激し、知覚作用を促すのである。一見、テクノランドマークとは無関係に思える、アメリカ合衆国ニューヨークのリバティ島に設けられた自由の女神像は、独立百周年を記念して1884年にフランスから贈られた鉄骨造りの銅製像である。制作者はフランスの彫刻家バルトルディだが、鉄骨の骨組みはエッフェル塔の技術が内包されている。しかし、鉄骨の組み立てを基に成形され、表面処理がなされ、女神像としての形が整えられることによって、単なるテクノランドマークとしての存在から象徴的な構造物へと変化する。ある種の芸術品に共通する特性を持つに至ったとも言えよう。言い換えれば、テクノランドマークは人間の知恵と努力に支えられ、テクノロジーの発達を超えた存在へと昇華することもある。

テクノランドマークに限らず、形あるもの

は何らかの人為的操作が加わらなければ、いずれ変化し消滅する運命にある。時代に翻弄され易いテクノランドマークにその傾向が強いものと考えられる。しかし、近代化遺産のように単なる技術を具現化する構造物を超えた存在となり、人々から支持され高い評価を受ける存在であるならば、引き続き保存され再生（リニューアル）されることも予想される。このように、テクノランドマークはテクノロジーの発達と軌を一にしながらも、人々の空間認識を支え地域における象徴的なランドマークになることも多い。したがって、テクノランドマークの意味と重要性を認識し景観形成に反映させることが、地域づくりにおいても必要になると思われる。

以上のように、都市のアメニティは、ソフト・ハードの両面から形成されるが、とくにランドマークの有する象徴性・記号性・場所性を背景としたアイストップ、ビューポイントとしての機能が重要なものとなる。それは、人々にとって単なる視覚要素としてのみならず、歴史性を反映する対象であり、都市構造上の重要な要素として捉えられるからに他ならない。そこには、慰安や安らぎ、潤いといった感性を育むアメニティへと昇華する対象となることが求められる。

〔付記〕この研究をまとめるにあたり、平成15年度高崎経済大学特別研究奨励金『都市空間における象徴的ランドマークとその要件（研究代表者 津川康雄）』の一部を使用した。なお、本稿中の写真1～3は筆者の撮影による。

注

- 1) 日本建築学会編『建築・都市計画のための空間学事典』井上書院、1996、19頁。
- 2) リンチ（丹下健三・富田玲子訳）『都市のイメージ』岩波書店、1968、55～113頁。
- 3) 津川康雄『地表空間におけるランドマークと

- その意義』立命館地理学9、1997、17～29頁。
- 4) 津川康雄『空間的位置とランドマークの関係』地域政策研究3-2、2000、21～33頁。
 - 5) 津川康雄『位置決定に伴うランドマークの成立過程—日本標準子午線を例として—』地域政策研究4-2、2001、1～14頁。
 - 6) 津川康雄『自然的ランドマークとその要件』地域政策研究2-1・2、1999、117～131頁。
 - 7) 津川康雄『京都の観光要素』立命館地理学5、1993、17～29頁。
 - 8) 津川康雄『ランドマークの形成と地理的慣性—城郭を中心として—』高崎経済大学論集39-3、1996、21～42頁。
 - 9) 津川康雄『宗教的ランドマークとその要件—大観音像を例として—』立命館地理学10、1998、49～58頁。
 - 10) 津川康雄『宗教的ランドマークの成立過程—大観音像を例として—』地域政策研究1-1、1998、87～101頁。
 - 11) 津川康雄『テクノランドマークの成立過程—テレビ塔を中心に—』地域政策研究5-1、2002、25～40頁。
 - 12) 谷岡武雄『フランスの都市を歩く』大阪書籍、1983、201～249頁。
 - 13) 建設省住宅局建築指導課・市街地建築課監修『建築・まちなみ景観の創造（限 研吾：都市デザインの世界的潮流）』技報堂出版、1994、32～42頁。
 - 14) 吉見俊哉『博覧会の政治学 まなざしの近代』中公新書1090、1992、66～83頁。
 - 15) ロラン・バルト（宗 左近・諸田和治訳、伊藤俊治図版監修）『エッフェル塔』、ちくま学芸文庫、1997、24～28頁。
 - 16) 朝倉 賢『札幌街並み今・昔』北海道新聞社編、2000、24～31頁。
 - 17) 片木 篤『テクノスケープ—都市基盤の技術とデザイン—』鹿島出版会、1995、全233頁。
 - 18) 伊東 孝『日本の近代化遺産—新しい文化財と地域の活性化—』岩波新書695、2000、1～38頁。
 - 19) 日本テレビ放送網株式会社総務局編『テレビ塔物語—創業の精神を、いま—』1984、全267頁。
 - 20) 新修名古屋市史編集委員会『新修 名古屋市史 第七巻』名古屋市、1998、130～150頁。
 - 21) 伊藤徳男『名古屋の街 戦災復興の記録』中日新聞本社開発局、1988、49～222頁。
 - 22) 『日本人名大事典 現代』平凡社、1979、541頁。
『現代人物事典』朝日新聞社、1977、928頁。
 - 23) 北海道観光事業（株）編『札幌テレビ塔二十年史』1978、全115頁。

〈résumé〉

Les aménités et les points de repère des villes

TSUGAWA Yasuo*

Les aménités évoquent la notion d'agrément à la fois dans le cadre de l'habitat mais aussi dans le cadre plus général de l'urbanisme. En milieu urbain, les aménités peuvent être considérées comme des équipements ou des installations permettant aux bâtiments et aux espaces de mettre en valeur l'agrément de l'habitat.

Les aménités englobent par exemple la gestion environnementale ainsi que les styles architecturaux des bâtiments. Le champ d'application des aménités est variable selon la taille et l'importance des villes mais reste fidèle à l'idée d'optimisation de la qualité de la vie et le confort sur la vie sociale. Ainsi, les aménités exercent une grande influence sur notre vie puisqu'ils façonnent notre habitat mais aussi la structure urbaine qui l'englobe.

D'autre part, la perception visuelle humaine distingue en premier lieu la couleur, la forme et les sources de lumière. L'homme perçoit ainsi les éléments particuliers d'un site et les définit comme éléments caractéristiques. Au cours de sa longue histoire, l'homme a organisé la vie sociale en s'adaptant à l'environnement naturel mais aussi en le modifiant selon ses besoins. L'aménagement du territoire par la main de l'homme a cependant permis l'émergence de divers sites. Le site est, soit l'environnement naturel, soit le produit du mélange de l'environnement naturel et de l'environnement humain. L'homme est en outre influencé dans sa conception de l'espace par son étroite relation avec son milieu naturel. Et, cette relation, en se formant en le mémoire et le facteur psychologique de l'homme, forme l'image sur l'espace et la conception originale du paysage de chaque personne. Cette relation a été soulignée par Monsieur K. Lynch dans ses écrits sur l'image des villes. K. Lynch a défini trois critères de définition de l'image des villes: identité, structure, signification. Au terme des enquêtes sur 3 villes des Etats-Unis, il a extrait 5 éléments constituant l'image de la ville: sentiers, bords, district, noeuds et points de repère. En conclusion, K. Lynch a mis en lumière le fait que l'image des villes, caractérisée par leurs beaux profils, était composée par l'intégration des points de repère.

Ainsi, le paysage des villes est constitué par divers éléments visuels. De plus, les éléments visuels principaux sont considérés comme les symboles des villes et jouent un rôle primordial pour engendrer la localité. En outre, même si les habitants de ces villes ne sont pas naturellement conscients que ces éléments visuels constituent les points de repère principaux, ces éléments visuels soutiennent les activités des habitants et sont considérés dans beaucoup de cas comme des éléments des aménités de ville.

Cette thèse, met en valeur les conditions de création des points de repère principaux de ville et a

pour but d'éclaircir la relation entre les aménités et les points de repère de villes. Ces points de repère principaux sont des éléments qui attirent la vue des hommes, créent des foyers, structurent l'espace et caractérisent les sites. Plus concrètement, j'ai analysé le processus de la construction des grandes tours à Paris en France ainsi que dans celles au Japon par le biais du développement de la technologie et la structure des villes.

Par cette analyse, j'ai tiré une conclusion que les points de repère comme les points de repère principaux sont indispensables pour aménager les aménités des villes. De plus, les points de repère possédant les éléments de base (tel que le symbolisme et le signe) et qui caractérisent ainsi les sites comme indispensable sont considérés comme des symboles des villes. Autrement dit, j'en conclus que les points de repère comme les points de repère principaux soutiennent visuellement et spirituellement les activités des hommes, cultivent la vie et la sensibilité des hommes. Ils forment les éléments créateurs des aménités sociales.

En outre, il est à signaler que la vue depuis des obserbatoires de ces points de repère donne le plaisir d'apprécier les sites, ce qui augmente les aménités des villes.

* Takasaki City University of Economics