

〈研究ノート〉

都市景観形成のプロセスとランドマークの機能

— 東京・国立市を事例に —

津 川 康 雄

Process of Urban Landscape Formation and Landmark Function

— A Case Study in Kunitachi City, Tokyo —

Yasuo TSUGAWA

要 旨

都市の景観は長い時間を経過する中で、都市プランや個々の建築物、河川や街路樹などの自然的要素が相互に関連し、形成・醸成されていく。もちろん、歴史的経緯の中で、様々な意思決定がなされ、当該都市の景観が変化することもある。とくに良好な都市景観を維持してきた都市は、都市景観に変化をもたらす事象が発生する際、住民や自治体等が相互に協力して解決策を模索し、合意が得られない場合は住民が訴訟に持ち込む例もあった。

本稿においては、ヨーロッパの田園都市構想を理念に学園都市の成立を図り、計画的都市プランが施された東京・国立市を取り上げ、良好な景観が形成されるに至った経緯と景観変化に大きなインパクトを与えかねなかった事象の確認と、それに対していかに対応したのか等について検討してみた。また、景観形成にランドマークがいかに重要であったのかについても分析を試みた。

その結果、国立市における景観形成のプロセスは、計画都市をベースに社会的な変化に対応しつつ、人々が意思決定を行ってきたことが明らかになった。そして、良好な都市環境及び都市景観を醸成するために、多くの議論と弛まぬ努力が積み重ねられてきたのである。

Summary

Urban landscape is formed and created over time through correlation between construction elements including urban planning and individual buildings and natural elements including rivers and trees lining the streets. Urban landscapes are sometimes changed by various decisions made

over the long history. Especially in cities which maintain the favorable urban landscape, the local governments and residents cooperate in seeking solutions in case of any events causing changes in the urban landscape, and residents sometimes resort to legal actions in the absence of an agreement.

This paper focused on Kunitachi City in Tokyo, where deliberate urban planning was implemented to establish an academic town by adopting European garden city as the concept to verify the process to form a favorable landscape and events which might impact on changes in the landscape, to examine how to deal with the events and to analyze the significance of landmark in landscape formation.

The study results demonstrate that residents in Kunitachi City made decisions in the process of landscape formation, responding to social changes and based on urban planning and that they spent a lot of time in discussions and made strenuous efforts to create favorable urban environment and landscape.

I. はじめに

II. 国立における景観形成の経緯

- (a) 都市プランの成立とランドマーク
- (b) 学園都市構想
- (c) 大学通りと景観形成の過程
- (d) 文教地区指定運動の経緯
- (e) ランドマークとしての鉄道駅
- (f) 国立市における景観論争（国立マンション訴訟）

III. 都市景観形成条例とその効果

- (a) 国立市都市景観形成基本計画
- (b) 国立駅周辺まちづくり基本計画

IV. おわりに

I. はじめに

都市の景観は長い時間を経過する中で、都市プランや個々の建築物、河川や街路樹などの自然的要素が相互に関連し、形成・醸成されていく。もちろん、歴史的経緯の中で、様々な意思決定がなされ、当該都市の景観が変化することもある。とくに良好な都市景観を維持してきた都市は、

都市景観に変化をもたらす事象が発生する際、住民や自治体等が相互に協力して解決策を模索し、合意が得られない場合は住民が訴訟に持ち込む例もあった。

本稿においては、ヨーロッパの田園都市構想を理念に学園都市の成立を図り、計画的都市プランが施された東京・国立市（国立駅及び大学通り一帯）を取り上げ、良好な景観が形成されるに至った経緯と景観変化に大きなインパクトを与えかねなかった事象の確認と、それに対していかに対応したのか等について検討してみた。また、景観形成にランドマークがいかに重要であったのかについても分析を試みた。

国立における都市景観形成の基盤は、大学通りの存在であろう。都市プランの骨格を成す幅43mの大学通りをメインストリート、シンボルロードとして位置づけ、通りの両側に配置された並木（街路樹）がアクセントとなり、その価値を高めたのである。当初より都市プラン及び街路配置が決定された訳だが、その後、並木（街路樹）が造られたことがイメージアップに大きな効果を発揮したのである。並木（街路樹）が持つ効果は多様であり、住民に対して潤いや癒しの効果を発揮すると共に、都市景観や都市のイメージ形成に重要な役割を果たすこともある。例えば、東京の表参道の欒並木や絵画館前の銀杏並木、長野県飯田市のリンゴ並木、群馬県前橋市の欒並木等に代表される。

国立における並木（街路樹）は大学通りを中心に整備され、桜と銀杏を中心に松などが並列・混在する形で植樹されている。このように、複数の樹木による並木の形成は珍しく、道路の幅の広さがそれを可能にし、四季の変化に対応する効果を保持している。

そして、一橋大学の校舎や国立駅舎のロマネスク風建築が、都市景観の醸成に洋風イメージや統一感をもたらした。とくに、「赤い屋根に白い壁」の国立駅舎は、ランドマークとして象徴性・記号性・場所性・視認性を発揮し¹⁾、人々のアイストップになり国立のシンボルとして欠かすことのできない存在となった。

学園都市としての国立の景観形成に大きな効果を発揮したのは、「文教地区指定運動」であろう。1950（昭和25）年、朝鮮戦争の勃発に端を発し、占領下にあった日本は米軍の前線基地となった。国立に隣接する立川市には基地があり、その影響は国立にも及び学園都市のイメージが損なわれつつあった。こうした状況に対して、1951年に国立町浄化運動が開始されたのである。1951年に東京都都市計画審議会において国立町の文教地区指定が可決、翌年に建設大臣から認可されたのである。全国の市町村においては初めての指定となり、その後の学園都市国立の景観形成・保護に大きな意義をもたらしたものと言えよう。

その後、国立マンション訴訟や国立駅舎解体・保存問題などの議論が交わされる中で、景観に関する意識の高まりや意思決定がなされ今日に至っている。国立市は景観条例等の法的整備を進め、各種の景観計画を策定、実行することにより積極的な景観形成を図ってきた。その意味において、国立は景観形成プロセスのモデル都市として位置づけることも可能である。

Ⅱ．国立における景観形成の経緯

(a) 都市プランの成立とランドマーク^{2) 3)}

国立は鉄道駅及び前面に直線に延びる幅約43mの大通（当初：一ツ橋大通り、現：大学通り）と東西に放射状に延びる二本の街路（富士見通、朝日通（現：旭通）・幅約10.8m）を配し、北は鉄道線をエッジ（縁辺）として国立駅を境に東西を東一条（條）から三条、西一条から七条、南北は第一線から第十九線（西側は第十八線）によって区画された（第1図、第2図）。計画当初から明確な条（條）・線によるグリッド・パターンを有していた。そして、区画の主要部分は東京商科大学（現：一橋大学）、東京高等音楽学院（現：国立音楽大学）などが占めていた。前者は大通りを挟み、広大なキャンパスが景観形成にアクセントをもたらし、後者は旧野外音楽堂の設置に結びついたものと言えよう。

なお、当時の箱根土地と東京商科大学（現：一橋大学）の間に交わされた覚え書きには、次のプランが明記されている。

- ・ 停車場…（前略）鉄道省の指定にしたがって、交通と外観とを考慮して、入念に建築すること。
- ・ 道 路…新設停車場には相当の広さの広場を設け、ここから大学の敷地を貫通する幹線道路の幅は二四間とすること。ただし、大学の用地を通過する部分については、三〇間幅とすること。

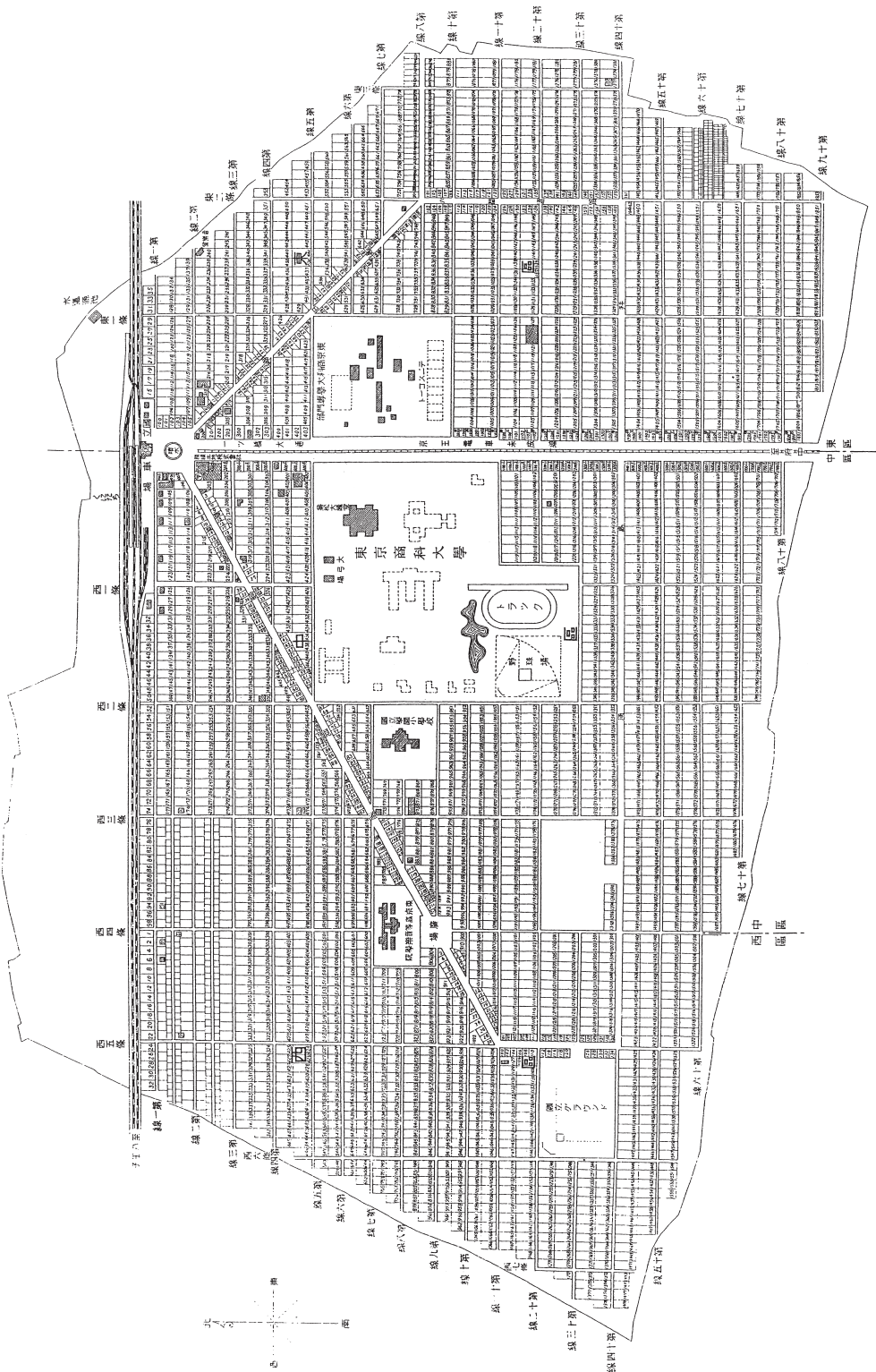
その他、停車場を起点として、幹線道路と約四五度の角度の放射線道路と幹線道路に直交する道路をつくり、（中略）できるだけ整然とした区画をつくるように設置すること。

などが謳われており、区画の中心としての駅舎及びシンボリックな規則的・幾何学的街路パターンへの配慮がなされている。

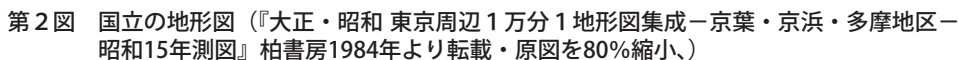
ちなみに大通は幅約43m、国立駅前から約1.8kmが直線区間で飛行機の滑走路として利用されたと言われている。その後、桜や銀杏、松などの並木が道路沿いに列状に整備されたのも、道路幅の広さ及び直線路が奏功したものと言えよう。そして、駅の持つ正面性と大通りとの間には、遠近感の効果（パースペクティブ）と視野を遮ることのない直線の関係性が成立している（写真1）（写真2）。

また、富士見通はその延長上に富士山を望むことができる。ビスタが都市プランに取り込まれた典型例となろう。すなわち、富士山が通りからのアイストップ、空間認識点として位置づけられ、通りの名称と一体化することによる相乗効果が図られたものと考えられる。富士見地名・名称のもつ景観イメージの効果を増幅するものでもある。対照的に東に延びる放射路は当初、如水平通と呼ばれ、実業家として著名な渋沢栄一により命名されたといわれる一橋大学後援会の如水平

國分地区劃圖



第1図 国立議院地区劃圖（くにたち中央図書館蔵:原図を80%縮小転載）



に由来していた。開発当初、いかに大学の存在が地域との関係に強く表れていたかを示している。その後、旭通りと改称されるが、これもかつて朝日通りと呼ばれ太陽との位置関係との重合を意味しており、座標上の南北を貫く大学通りと共に都市プランにおけるレジビリティ、空間認知度向上が明確に意図されている。リンチの言うパス（path）に明瞭なミーニング（meaning：意味）が付加されたものとして位置づけられる。ちなみに、放射状に配された二本の街路の形状及び角度・長さが国立駅舎の輪郭とほぼ一致すると言われている。詳細は不明だがその意図のもとに計画された街路であれば、ランドマーク（駅舎・輪郭）とランドサイン（線的・記号性）が一体化する希有な都市プラン、街路パターンの例となろう。

国立駅前の景観形成は並木（街路樹）の配置によるところが大きい。現在、緑地帯は一部配列が変わる場所もあるが、大学通りに面して桜、その内側に銀杏、歩道沿いに松や樺などが交互に植えられている。四季の変化に対応した街路樹が形成されている通りは全国的にも珍しい。大学通りが国立の景観形成に果たした意味や効果は、並木（街路樹）の存在にあると言っても過言で



写真1 国立駅から見た大学通りの景観



写真2 大学通りのパースペクティブ

はなく、道路幅の広さが幸いしたものと言えよう。現在、緑地帯（並木）部分はプリンスホテル、歩道部分は国立市の所有、道路部分は都道となっている（写真3）。

（b）学園都市構想

東京都国立市は日本における学園都市開発の先進事例として知られ、良好な景観形成が図られた都市の一つである。その歴史は、箱根土地開発の堤康次郎によるハワード（E.Howard）の「田園都市構想」の日本での実現に端を発する。イギリスにおける職住近接型「田園都市」の理念がそのまま実行された訳ではないが、良質な住宅地の提供と各種の学校の集積を果たすことにより



写真3 大学通りの並木（街路樹）と歩道

計画が実行された。その際、必然的に東京の都心と郊外との位置関係から職住分離型住宅地の形成が進み、両者を結ぶ鉄道の利用と鉄道駅の設置が促された。

1923（大正12）年の関東大震災後、箱根土地開発は大泉学園都市を皮切りに小平学園都市（その後、国分寺厚生の家と名称変更）、国立学園都市建設を実行した。壊滅的被害を受けた教育施設や住宅地が、郊外へと流出する可能性を見越していたのである。そして、大学を誘致することによる学園都市の形成は住宅地開発と相まって、良好な住環境に支えられた地域の創造と景観形成に配慮したまちづくりが導出できると考えたのである。当初、箱根土地開発は雑木林の広がる谷保村北部の土地を地主から買い上げ、開発を進めていった。堤は国立の開発に着手する2年前に、箱根土地開発の開発担当の技師を伴いヨーロッパ各地を歴訪し、学園都市を見学した。特にドイツのゲッチンゲンに興味を示したといわれる⁴⁾。そして、関東大震災による壊滅的被害を受けた東京商科大学（現：一橋大学）の移転計画と学園都市建設の理想とが結実することになった。両者の関係はその後のまちづくりにも続くことになり、とくに大学通りの植樹を初めとする景観整備等に反映された。

一橋大学の前身である東京商科大学は、1927（昭和2）年に附属商学専門部と附属商業教員養成所が移転し、1930（同5）年に本科の移転が行われた。同校のシンボルである兼松講堂は1927年に落成式と開館式が挙行された。キャンパス内に建設された兼松講堂、図書館、本館、東校舎などはロマネスク様式により建築され、設計者は築地本願寺の建築でも知られる東京帝国大学の伊藤忠太であった。ロマネスク様式が取り入れられた背景は、ヨーロッパにおいて初めて大学が誕生した時代を反映しているとされる。半円アーチや重厚な壁体の特徴を持つロマネスク様式の建築は、国立駅舎のロマネスク風の窓との共通性を見いだすことができ、国立の景観に統一感やアクセントを与えている。

（c）大学通りと景観形成の過程

国立は当初、旧住民の居住する谷保地区と新住民が多く居住する国立地区（国立大学地区）により地域が二分されていた。とくに国立地区は大学を中心とした町づくりが行われたことにより、住民同志の連帯感が強かった。そして、大学町及び関係者の親睦団体としての国立町会が1928（昭和3）年に創立された。その活動は冠婚葬祭や会員相互の親睦を図ることにあった。同会の活動は国立の景観形成の一端を担うことになった。すなわち、1933（昭和8）年の皇太子（現：今上天皇）誕生を祝い同9年から翌年にかけて、大学通りの両側の緑地帯に桜の植樹を行い、桜並木を整備したのである。同会は親睦行事の一つとして観桜会を数回開催しており、並木の樹種として桜が選ばれた理由の一つとして挙げることができる。ちなみに、観桜会に選ばれた先が小金井であり、玉川上水の桜であった。田崎によると⁵⁾「（前略）武蔵小金井駅がなかった関東大震災前までは、花見客は境か国分寺で下車し、玉川上水に向かった。震災後になって武蔵小金井駅ができたが、最初は花見シーズンだけ営業する臨時駅であった。（中略）この当時の桜には、駅を作らせるほどの集客力があつたのである。その小金井桜にあやからうというわけだ。」とし、単に皇太子の誕生奉祝や美観への配慮だけではなく、花見の集客を目的に植樹されたことを明らかにしている。

なお、街路樹に銀杏が選ばれた背景は一橋大学と深く関わっていることが指摘されている。すなわち、一ツ橋時代に大学の象徴となった銀杏が移転先の国立キャンパス内及び大学通りにも植樹されたのである。植樹に際し、一部は大学の卒業記念事業の寄付金を使用した。ちなみに、国立の開発当初は雑木林と赤松が見られるに過ぎず、桜や銀杏などの樹木は開発に伴う景観樹として位置づけられる。現在では大学通りにおいて各種イベントやクリスマスイルミネーションなども季節行事として定着し、人々にとって様々な意味を含む空間へと昇華したのである。

なお、1969（昭和44）年に歩道橋を設置する議論が持ち上がった。交通量の増加に伴う安全対策の一環であった。大学通りは国立駅をアイストップとして、視野を遮ることのないパースペクティブ効果を保持している。そのため、美観上の問題と人間優先を主張する反対派と、通学児童の人命尊重の立場をとる賛成派の双方が市議会に対して誓願・陳情を行った。反対派の市民グループは環境権を主張し、東京都を相手に建設中止の訴訟を起こすまでに至った。結果としてスロープを併置するなど、歩行者の負担を軽減する形の歩道橋が翌年に完成した（写真4）。この歩道橋は直線区間における立体交差構造物であり、一面では大学通りにおけるビューポイントとして位置づけることもできる。

（d）文教地区指定運動の経緯

1950（昭和25）年、朝鮮戦争が勃発し、占領下にあった日本は米軍の前線基地となった。国立に隣接する立川市には基地があり、多くの米兵が進駐し関連施設や店舗が林立していった。その影響は国立にも及び学園都市のイメージが損なわれつつあった。こうした状況に対して、



写真4 大学通りの歩道橋

1951年に国立町浄化運動が開始されたのである。その運動は一般町民を始め、一橋大学、国立音楽大学や各高校等の学生・生徒・教職員も加わり「文教地区指定」を目指すことになった。東京都は1950年に市街地における青少年の環境を守るために、東京都文教地区建築条例を公布した。同条例は文教地区における風俗営業取締法の適用建築の禁止やホテル・旅館建築の制限が盛り込まれ、都内では本郷の東京大学、早稲田の早稲田大学周辺など数カ所が文教地区となっていた。

しかし、文教地区指定を巡っては町を二分する議論となり、町議会においても請願決議が二転三転する結果となった。こうして1951年に東京都都市計画審議会において国立町の文教地区指定が可決、翌年に建設大臣から認可されたのである。全国の市町村においては初めての指定となり、その後の学園都市国立の景観形成・保護に大きな意義をもたらしたものと言えよう。駅前広場（ロータリー）内には、「国立文教地区 SPECIAL DISTRICT FOR EDUCATION」のプレートが設置され、学園都市としてのアイデンティティを表象するものとして位置づけることができる（写真5）。文字通り国立が学園都市としての意味を確固たるものにした出来事であった。

（e）ランドマークとしての鉄道駅

日本の鉄道駅は、機能的には各種の目的を持った行動を支える拠点であり、日々人々の集合・離散が繰り返される。地域や都市における出入口（ゲート）として位置づけられる。また、鉄道駅（駅舎）は色や形、デザインの多様性により、ランドマークとしての機能を有するものが極めて多い。たとえば建築様式の違いは歴史的遺産や地域におけるシンボルとして位置づけられるものなど多様である。辰野金吾による東京駅の建築は、日本におけるエポック・メイクなものとして数度の修復を経ながら丸の内のオフィス街と一体化してきた⁶⁾。そして、皇居との位置関係を



写真5 駅前広場と国立文教地区のプレート（左隅）

含め、東京の玄関として機能してきた。近年では、駅は建築技術の進歩や経済発展に伴い単なる乗降の場にとどまらず、宿泊施設や商業機能を含む複合的な機能を有する駅舎・高層ビル化するものも増えてきた。

都市プランにおいては多くの場合、鉄道駅を中心に大通（駅前通り）が配され、駅を基点に方格状・放射状に支路が延びる街路形態が多い。すなわち、鉄道駅はゴレッジ（Golledge, R.G.）のいうアンカー・ポイントであり⁷⁾、リンチ（Lynch, K.）の定義するノード、ランドマークでもある⁸⁾。そして、景観的には駅からのビスタ（眺望）、ビューポイントの成立、周囲からのアイストッブであり、駅は乗降の機能のみならず、見る・見られる存在として重要な意味（ミーニング）を含んでいる。それは、人々の空間認識・認知を支えるポイントとなり、空間的特異点として機能する。また、駅はわかりやすさ（レジビリティ（legibility））を意図するように建築され、地域のシンボル、地域アイデンティティを有する例も多い。すなわち、鉄道駅は人々の視線を集中させ、焦点化し、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LEMENTとして機能し、景観構成要素であるランドマークの基本特性が反映される場として位置づけることができる。また、駅前空間は当該地域のゲートとしての機能や他の交通機関との接合部分として、またシンボルゾーンとしての機能を有することが多く広場が形成されることも多い。駅舎と駅前広場が一体化することによって成立する場合は、極めて重要な都市のイメージを醸成する場となり、都市の空間構造・地域構造における重要な交流空間、認知空間として位置づけることができる。

国立駅は1926（大正15）年4月に開業した。箱根土地開発が建築し、鉄道省（現：東日本旅客鉄道会社（JR東日本））に寄付した請願駅である。すでに甲武鉄道（現：JR中央線）が開通しており、学園都市の要として建設された。先にも述べたように、箱根土地開発と東京商科大学の間で交わされた覚え書きにも示されていたように、駅舎の建設に際しては、単に乗降の場に

とどまらず、外観に配慮することが記載された。その設計に携わったのはライト式建築の素養を持つ同社の社員であり、切妻屋根が施された木造平屋建て（ＲＣ布基礎）の建築である。半円形のファンライトや上部の飾り窓が特徴的であった。また、柱には世界各国で製造された古レールが使用されていた。開業当初「赤い屋根に白い壁」といった典型的洋風モデルの駅としてランドマーク化されていた。駅舎は駅前広場に面し、大学通りの中心線よりわずかに東寄りに配置され、正面からの外観もシンメトリー（左右対称）を崩している。このように、同駅は国立市街地の形成に際し、明確なゲートウェイ、シンボルとしての象徴性を獲得していった。なお、駅前は当初、広場として整備され池や花壇、水禽舎、さらにロータリー化され標示塔や時計などが設置され、空間的アクセントとなっていた。箱根土地開発の宣伝広告の大半に国立駅舎の写真が掲載され、駅舎が広告塔としてのランドマークとして位置づけられていた⁹⁾。

国立駅舎は2006（平成18）年に国立市有形文化財に指定後、ＪＲ中央線の連続立体交差事業（高架事業）により解体され、部材は別の場所に保管されている。現在、旧駅舎がどのように復原され、利活用が図られるのかは未確定であるが、地域アイデンティティを表象するランドマークのあり方が問われる事例となろう。

（ｆ）国立市における景観論争（国立マンション訴訟）

国立市は1989年に都市計画における用途地域の変更に際し、商業地の高度規制を撤廃し建築物の容積率を大幅に緩和した。そのため、高層建築の建設計画が次々に持ち上がり、その都度その是非を巡って議論が繰り返された。国立市は1998（平成10）年に都市景観形成条例を制定し、都市景観形成重点地区内の高さ20m以上（近隣商業地域及び商業地域では31m以上）の建築物に対し、形状や色彩などを事前協議の対象と定めた。しかし、1999年に計画された大規模マンション建設は事前協議を行う中で、行政・住民・建設業者との間で折り合いがつかず多くの訴訟が起こされた。とくに、環境権や景観権に対する判断が司法の場で争われた点が注目を集め、全国的に景観論争が巻き起こった。結果として、大学通り周辺の住民には景観利益を有するものと認められるが、マンションの建築について違法建築物ではなく、高さの点を除けば建物の外観が周囲の景観との調和を乱すとは認め難く、景観利益を違法に侵害するものではないとの判断が下された（写真6）。

とは言え、景観利益が法的に認められたことは、今後の景観保護や景観政策に大きな影響を及ぼすことになり、国立がその先鞭をつけたことは、これまでの良好な景観を維持・保護してきたことがその背景にあったものと考えられる。



写真6 大学通りの景観と大規模マンション

Ⅲ. 都市景観形成条例とその効果

(a) 国立市都市景観形成基本計画

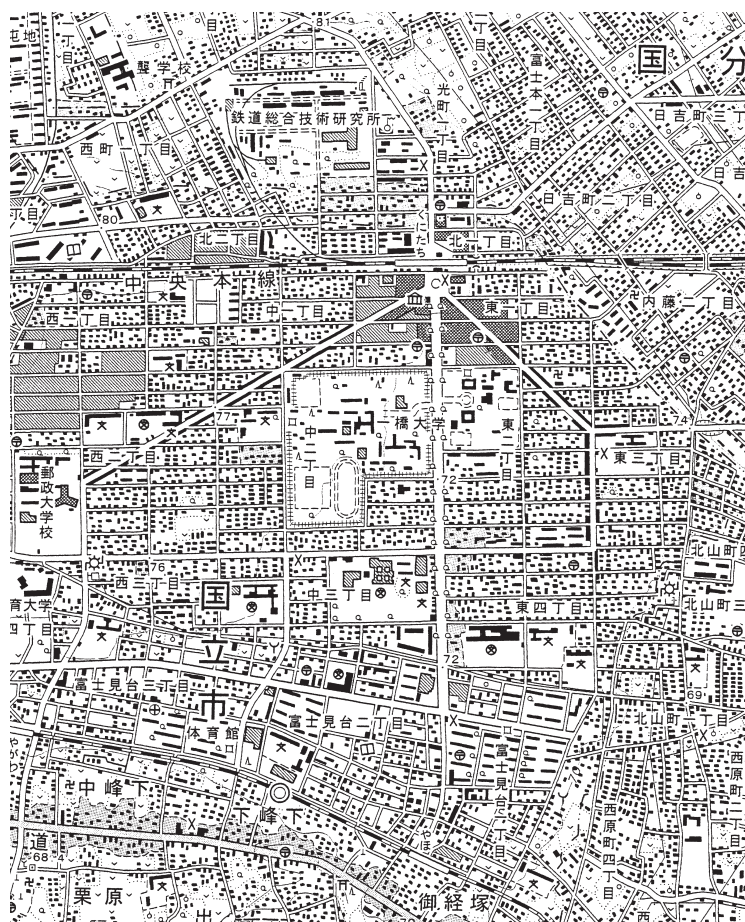
国立市は1995（平成7）年に都市景観形成審議会を設け、都市景観形成に関する議論を開始し、1996（平成8）年に「国立市都市景観形成基本計画」¹⁰⁾を取りまとめ、大学通り地域及び青柳崖線地域について、翌年に「都市景観形成上重要な地域における基本方針」¹¹⁾を定めた。とくに、大学通りに関しては文教都市としての国立を代表する景観と位置づけ、多樹種からなる大学通りの並木や植栽を維持し、無秩序な駐輪駐車を改善し、街路灯やベンチなどの街路施設などを整え、景観資源としての大学通りを保全する必要性を強調している。同時に大学通りの景観は、一橋大学、国立高校などのキャンパス、店舗、オフィス、住宅、さらに駅舎や鉄道などの沿道の建築物や構造物、遠景となる建築物によって形成されているため、個々のデザインを生かしながら調和を図る必要性を指摘した。

そのために、大学通りをA大学通り地区、B大学通り沿道地区（商業・業務地区）、C大学通り沿道地区（学園・住宅地区）の3つに区分し、それぞれの特性に対応した景観整備を行おうとした。A地区は高木や緑地帯を保全し、桜や銀杏のもたらす季節感、歩道にかかる緑のトンネルと街路灯が作り出す幻想的な夜景など大学通りの持つ豊かな景観を最大限生かす。B地区は沿道の建物と並木や緑地帯が一体となる景観を生かし、建物の個性やデザインを尊重するとともに大学通りの景観との調和を図る。C地区は大学や高校のキャンパスや沿道に低層住宅が建ち並ぶことから、学園キャンパスの植栽を保存し、建築物のデザインや色彩、高さを大学通りの景観と調和させ、歩道に面する部分は緑化に努めるなど、景観形成の基本指針が示された。

その後、都市景観形成条例に基づき、2003（平成15）年に重点地区を指定し、重点地区景観形成計画として、方針（憲章）と基準（ルール）を明確にした。こうして、大学通り沿道において新たに建物を造る場合は、建築確認申請前に同市への届け出が必要になり景観保全への取り組みが明確化されている。

（b）国立駅周辺まちづくり基本計画¹²⁾

国立駅周辺はＪＲ中央線の高架化事業により、新たな景観形成の方向性を示す必要性が生じた。そのため、国立市は2009（平成21）年に「国立駅周辺まちづくり基本計画」を策定した。これは、国立市第四期基本構想（平成18年度）において、ＪＲ中央線国立駅周辺は受け継がれてきた景観を保全し、鉄道の高架化を契機に南北の一体化、高架下の活用、駅周辺のまちづくりを図る目標が掲げられ、国立市都市計画マスタープラン（平成15年）¹³⁾においても「都市拠点の形成」、「文教都市にふさわしい景観の形成」、「駅周辺での総合的な交通体系の整備」などが謳われたことを



第3図 現在の国立市街地「国土地理院 1：25000地形図（平成18年発行）」

受け、新たな指針が示されたのである。

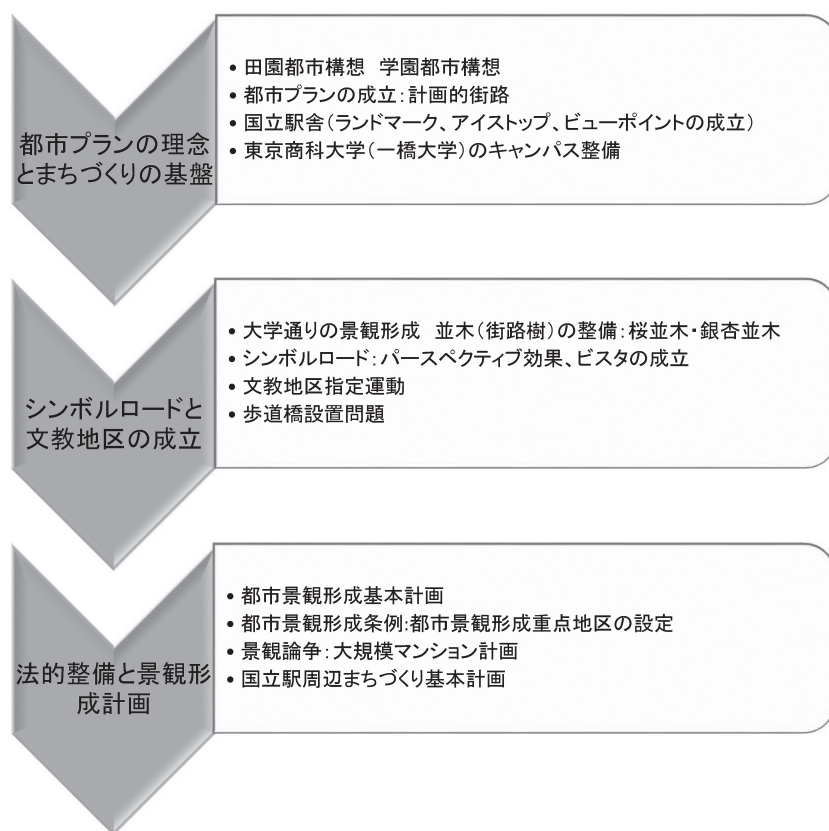
まちづくりの目標は、①市民が集い、来訪者を迎え、にぎわいと交流のあるまちづくり、②人にやさしい、安全で安心な環境づくりや環境負荷低減のまちづくり、③駅周辺の景観とシンボルをいかしたまちづくり、④個性的なまちなみをいかした回遊性のあるまちづくり、⑤出会いと発見、文化を発信するまちづくりなどが掲げられた。国立駅及びその周辺の総合的まちづくりとして位置づけられる計画だが、景観への配慮が強く打ち出されている。旧国立駅舎に対しても復原を目指し、単にシンボル、文化財としてではなく、「まちづくりの駅」としての活用を示唆している（第3図）。

IV. おわりに

以上のように、国立はヨーロッパの田園都市、学園都市の理念が導入された計画的都市として位置づけることができる。国立駅を中心としたシンボリックな街路による都市プランが生み出され、中心街路となった大学通りは並木（街路樹）が整備されることにより、四季の移ろいを示す緑地帯が形成された。学園都市のシンボルである一橋大学もキャンパス内の特徴的な校舎や植栽により景観形成の重要な要素となっている。

このような景観形成は、先人達の思いが強く反映し、その時々の変化に対応した結果と考えることができる。箱根土地開発の堤康次郎の学園都市建設の構想と、東京商科大学（現：一橋大学）の佐野善作のキャンパス移転への情熱とまちづくりへの提言などが出発点となった。そして、緑豊かで自然環境に恵まれた良好な住宅地の形成が地域アイデンティティの醸成に結びつき、さらにプラスの相乗効果を発揮していったのである。そこには地理的慣性が作用し、景観保全・形成への意識がより高まったものと考えられる。

しかし、良好な景観を脅かす事象として、基地問題から派生した環境悪化とそれに対処するための文教地区指定運動、大学通りにおける歩道橋問題やマンション建設問題、国立駅舎保存問題などが次々に発生し、その都度住民や行政による対応策が練られた。とくに住民の景観に対する意識は高く、新たな課題に対し素早く住民組織が結成されるなどコミュニティ力の高さを示すものであった。すなわち、国立市における景観形成のプロセスは、計画的都市を基盤に景観形成が図られ、社会的な変化に対応しつつ、人々が意思決定を行ってきたことが明らかになった。そして、良好な都市環境及び都市景観を醸成するために、多くの議論と努力が積み重ねられてきたのである（第4図）。住民や自治体等に一貫していたのは、良好な景観を形成し、地域アイデンティティを守り育ててきた自負と次世代への継続を果たすための責任感であろう。その意味では、国立は日本における景観形成・保全のモデル都市として位置づけることが可能であろう。とは言え、費用対効果等、理想と現実の狭間でのバランスを求められる可能性もある。たとえば、数キロメートルに及ぶ街路樹の整備は、四季を問わず費用負担を伴うものであり、国立駅舎の復原・利活用



第4図 国立における景観形成のプロセス（津川原図）

も住民・行政のコンセンサスの上で実行される必要がある。今後も良好な都市環境及び都市景観を醸成するために、多くの議論と弛まぬ努力を積み重ね、景観形成・保全のモデル都市・国立となることが望まれる。

（つがわ やすお・高崎経済大学地域政策学部教授）

〈注〉

- 1) 津川康雄『地域とランドマーク』古今書院、2003年、全225頁。
- 2) 津川康雄「都市プランの成立とランドマークの機能」地域政策研究 第16巻第2号、2013年、131頁～146頁。
- 3) 国立市市史編さん室『国立市史 下巻』国立市、1990年、78頁～115頁。『くにたちの歴史』編さん専門委員会『くにたちの歴史』国立市、1995年、155頁～171頁。
- 4) 山口廣編『郊外住宅地の系譜 東京の田園ユートピア（松井晴子：箱根土地の大泉・小平・国立の郊外住宅地開発）』鹿島出版会、1987年、221頁～236頁。
- 5) 田嶋宣義「一橋大学とイチョウ（その1～その4）」一橋植樹会（ホームページ掲載）、2011年。
- 6) 林章『東京駅はこうして誕生した』ウェッジ、2007年、全279頁。野崎哲夫『進化する東京駅』成山堂書店、2012年、全210頁。
- 7) Golledge, R. G.: "Learning about urban environments," in Carlstein, T., Parkes, D., and Thrift, N. eds., *Timing Space and Spacing Time*, vol.1, Edward Arnold, 1978, pp.78-80.
- 8) リンチ（丹下健三・富田玲子 訳）『都市のイメージ』岩波書店、1968年、1～113頁。

都市景観形成のプロセスとランドマークの機能

- 9) くになち図書館資料ボランティア編集「くになちしらべ『国立駅舎』」国立中央図書館、2008年。
- 10) 国立市「国立市都市景観形成基本計画」1996年。
- 11) 国立市「国立市都市景観形成基本計画ー都市景観形成上重要な地域における基本方針ー（1997年度）」1998年。
- 12) 国立市「国立駅周辺まちづくり基本計画」2010年。
- 13) 国立市「国立市都市計画マスタープラン〔改訂版〕」2011年。

〔付記〕

本稿は「日本学術振興会科学研究費補助金・平成24年度～27年度基盤研究（A）（課題番号24242034）研究代表者 日野正輝・東北大学教授 持続可能な都市空間の形成に向けた都市地理学の再構築」の研究分担者として参加し、その一部を使用した。本稿中の写真は筆者の撮影による。