

# 京都市の“ベンガラ自転車路面標示”にみる 景観デザインの力



藤本英子

京都市立芸術大学  
美術学部/大学院美術研究科  
環境デザイン研究室 教授 博士(芸術)

### 【プロフィール】

藤本英子(ふじもと ひでこ)  
京都市立芸術大学美術学部卒業後、  
1982年東芝入社。デザインセンター所  
属を経てコンセプトエンジニアリング開  
発部設立に参画。1989年公共空間デザ  
イナーとして独立。2001年より現職。  
2005年九州産業大学にて博士課程修了  
後(芸術)学位取得。景観デザインを専  
門とし、関西を中心に20以上の自治体の  
景観行政等に携わっている

森井博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌 発行人

昨年6月、自転車活用推進計画の閣議決定により、地方公共団体には「国と適切に役割分担し、実情に応じた施策を実施」という責務が課せられた。ここには自転車走行環境の整備も含まれている。その最たる例である自転車専用レーンといえば、ブルーレーンや白色の矢羽根を連想する人は多いだろう。ただ、中にはその地ならではの景観条例によって、独自のデザインやカラーを導入している自治体もある。

今号の対談にご登場いただいたのは、我が国でも特に厳しい景観条例を施行している国際的な歴史都市・京都の自転車走行用の路面標示をデザインした専門家だ。京都市立芸術大学美術学部の藤本英子氏である。

私の持論は、日本全国で信号機が赤・青・黄の3色に統一されているのと同様、全国すべての自治体で同じ色、デザインの自転車レーンにするべき、というもの。この点についてはどんなお考えをお持ちなのか。京都市西京区の京都市立芸術大学キャンパスに藤本英子氏を訪ねた。

(対談収録：2019年2月5日)

## 景観デザインへの扉を開いた 1970年大阪万博のインパクト

**森井** 藤本先生は現在教鞭を執られている京都市立芸術大学を卒業後、1982年に東芝のデザインセンターに就職されたのだそうですね。私も東芝出身でして、藤本先生とも10年近くは在籍期間が重なっておりました。

**藤本** はい、森井さんの来歴をパーキングプレスのプロフィール欄で拝読して私もそれを知りました。奇遇ですね。

**森井** 在籍中は藤本先生とは直接の面識はありませんでしたが、私はデザインセンターとは縁があったんですよ。と申しますのは、パーソナルコンピュー

タ(PC)が関係してしまっていてね。当時導入されていたPCの主流のオペレーションシステムだったIBMの「DOS/V」が、私にはどうしても使いづらくストレスを溜めていたんです。そこで個人的にオペレーションが使いやすく感じられ、デザイン的にもスマートで格好が良かったMacintoshの日本語版PCを自費で購入しまして、それを会社のデスクに持ち込んで使っていました。

**藤本** 当時Macを自費で購入されたんですか!? かなりお高かったのではありませんか?

**森井** はい、当時はMacが日本で発売されたばかりで百万円近くの出費だったと記憶しています。しかし、使用満足度は非常に高く、あれ以来、私は完全なMacのヘビーユーザーになりましたね。今もアップルウォッチやiPhoneなどを愛用しています。

**藤本** なるほど、それは良いですね。東芝のデザインセンターとの縁というのは何だったのですか?

**森井** 私が自分のデスクで使っていたMacを見たデザインセンターの当時の部長さんが「おお、これは良いね!」と感激して30台ほどまとめて購入し、デザインセンターに導入されたのです。

**藤本** なるほど。確かにデザインセンターのPCでMacintoshが使われました。導入の道筋をつくったのは森井さ

んだったのですね。それは知りませんでした! 私はMacを使ってオープンレンジの「アラカルト」のデザインをしたんですよ。

**森井** それは懐かしい。アラカルトは社割で買った記憶がありますよ(笑)。最初はプロダクトデザインをされていたんですね。

**藤本** はい、その後デザインセンターからコンセプトエンジニアリング開発部の設立と同時にそちらに異動しました。そこでは大阪駅前の新梅田シティのコンセプトデザインも手がけました。

**森井** 先生が現在景観デザインを専門とされているのはその辺がルーツになっているのですか。

**藤本** いえ、ルーツという点ではもっと古いお話でして、1970年に大阪の吹田市で開催された大阪万博に遡ります。私、吹田生まれで会場が近く、母が学校が終わると当時小学生だった私を連れて行ってくれたんです。おそらく30〜40回は行ったと思います。

**森井** 70年の大阪万博というと、最終的な入場者数は6000万人以上で、当時の日本の人口の3分の2に相当したという驚異的な数字を思い出しますが、藤本先生もかなり貢献されていたわけですね。万博ではどんな思い出がおりますか。

**藤本** 訪れるたびに「人間は何というこ



① 足繁く通った1970年の大阪万博。カナダ館の前でのメモリアルショット(藤本氏提供)

② 東芝時代、コンセプトデザインを手掛けた新梅田シティ。梅田スカイビルが象徴的存在だ



を志して京都市立芸術大学に入学したと。  
**藤本** はい、ただ私が卒業した頃はパブリックデザイン、都市環境デザインを手がける企業はほぼありませんでした。そこで先に申し上げた東芝のデザインセンターに就職し、森井さんの後輩になったというわけです。

### 道路の種別にサイズを変えピクトの視認性を向上

**森井** その後、東芝をお辞めになって公共空間デザイナーとして独立されたわけですね。当初はどんな仕事をされていたのですか。

**藤本** 平成5年頃、景観アドバイザーとして大阪の自治体の仕事をさせていただきました。

**森井** 内容を教えていただけますでしょうか。

**藤本** マンションなどの大規模建築物

が建つことで街並みには当然変化が起きますよね。既存の景観に馴染むようなカラー、デザインであればまだ良いのですが、当時の民間のデベロッパーの中には、その街における存在感を誇示しようとして個性的な外観のマンションを設計する業者もいました。

**森井** なるほど。現代では法制度が厳しくなって極端な事例はなくなりましたが、昔は、今では考えられないような悪目立ちするマンションなどもありましたよね。

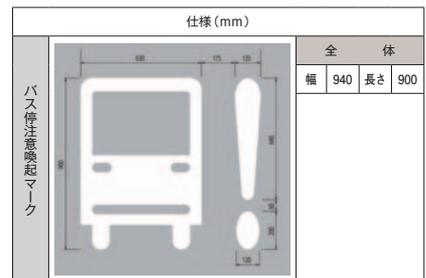
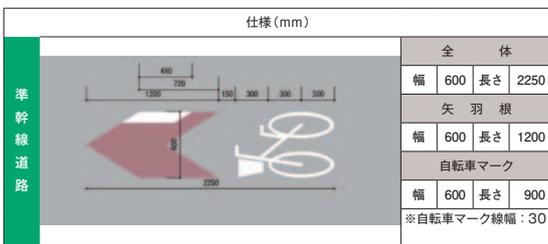
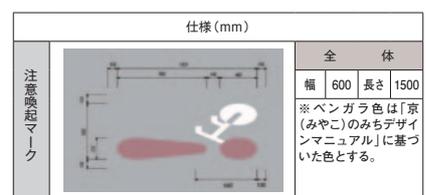
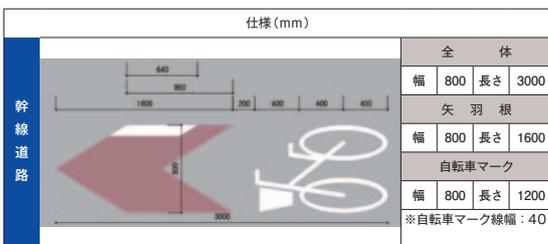
**藤本** はい、分かりやすく言えばピンク色のマンションのような。しかしそれでは当然まずいわけで修正が必要です。かつては行政が直接民間業者に勧告していましたが、行政とてカラー、デザイン、建築の専門家ではなく、どうしても基準となる数値でしか言えず、折衝がもつれることもあったんです。そこで専門化である私のような人間が、景観アドバイザーとして仲介的な役割を担ったわけです。その結果、外観がピン

とができる生き物なんだろう！ デザインってすごい！！」とものすごいインパクトを受け、毎日通ってもまったく飽きませんでした。それが小学校6年生のころだったのですが、それ以前にも模型の住宅にハマるなど、街づくり、景観といった領域には深い興味を持っていましたね。

**森井** そこからブレずにデザインの道

## 藤本氏がデザインした京都市の自転車路面表示

出典：京都自転車走行環境整備ガイドライン



ク色だったマンションが、街並みに馴染むベージュ色になったりして晴れて建築確認がおり、建設されて街の一員になっていく…そのお手伝いをしていました。ほかにも橋下徹氏が府知事をされていた時代の「水都大阪再生」に関連した仕事や、大阪駅前のグランフロント大阪事業コンペの審査委員等々、さまざまな案件に携わって参りました。

**森井** 自転車走行レーンや路面標示に関する仕事を始められた理由は何だったのでしょうか。

**藤本** 自活研理事を務めていて自転車好きの主人がきっかけでした。早期退職した彼は、自転車でサイクリングをする機会が増え、私も時々一緒に自転車に乗って街を走っていたのです。すると、やはり景観の専門家だけに自転車走行レーンのピクトデザインが気になるようになりました。今も全国各地で見られるブルーのベタ塗りのレーンや矢羽根です。

**森井** 街並みに馴染まず、浮いて見えてしまったということですか。

**藤本** はい。40年ほど前になります。東京都の都バスが黄色+赤色の車体カラーを採用し、それがあまりに違和感が強かったことから専門家が声をあげたことがありました。一線で活躍する建築家、デザイナーなどが「公共の色彩を考える会」という団体をつくり、私も所属していました。本会は、その後自転車の青いレーンについても提言などを行っておりました。私は自転車に乗って青いレーンを見た時に、改めてこのブルーは景観にあまり馴染まないのだなと実感したのです。

**森井** 都バスのカラーが突然、黄色+赤色に変化したのは私もよく覚えています。しかも、あの黄色は何かだ沈んだ感じのパツとしない色合いでしたよね。当時の鈴木都知事の旗振りのもとで進められ「鈴木カラー」などと呼ばれ

ていました。

**藤本** 私が京都の自転車レーンや路面標示を「これはやはり古都・京都にふさわしいものにするべき」と考えていたところ、タイミングよく京都市が「世界トップレベルの自転車共存都市」実現へ向けて「京都市自転車走行環境整備ガイドライン」をつくることになり、その環境整備を考える有識者会議に私を呼んでくださったのです。

**森井** なるほど。

**藤本** そして検討を重ねて出来上がったのがこのピクトデザインです。

**森井** いくつか種類がありますね。意図や狙いを解説していただけますか。

**藤本** はい。まず基調色は京都の景観に馴染むように「ベンガラ」としています。次にポイントなのが矢羽根や自転車マークのサイズですね。最高速度が速い幹線道路に使われているものは長さを3000mmとして、長細い形状にしています。これは高速で移動するドライバー、サイクリストからの視認性を上げるためです。

**森井** 確かに真上から見て比較するとよく分かりますね。

**藤本** はい。その考え方にのっかって、準幹線道路は矢羽根+自転車マークのサイズを2250mm、最も速度が遅くなる生活道路では1320mmにしました。

**森井** 最大(3000mm)は最小(1320mm)の2倍以上の長さになるわけですね。こうすることで塗料の節約もできるのも良いと思います。

**藤本** ありがとうございます。

## 条例次第でエリア別に変えるか 日本全国で統一するべきか

**森井** ところで京都と言えばインバウンドが増えている我が国のなかでも、特にその数が多い都市です。外国の方へ



の分かりやすさの点では何か配慮をされているのですか。

**藤本** 注意喚起マークが特に国際化に配慮したピクトデザインだといえます。2種類ありまして、ひとつは道と道の交差点部のマークですね。特に生活道路で碁盤の目に区切られた道が多い京都では、どちらかの道の方が優先というルールが適さない場所も多く、その場合は交差する双方の道に「止まれ」の路面標示が描かれます。しかし「止まれ」では外国の方が分からないだろうということで、びっくりマーク「！」を使いました。これなら「何かしらリスクが近づいている」ことは世界の誰もが理解いただけるはず。自転車と組み合わせて注意喚起を促しました。

**森井** こちらのバスのようなマークは何ですか。

**藤本** 自転車道、歩行者道では特にバス停前で自転車とバスを待っている客の接触事故が報告されていたため、バス停前の自転車通行帯で注意喚起を行います。ご覧のとおりバスマークとびっくりマークを組み合わせたものです。

**森井** 藤本先生は京都のこのピクトデザインを考案するにあたり、海外のものも参考にされたのでしょうか。

**藤本** ええ、ヨーロッパを中心に16の都

市を視察しました。ご存じのとおり、ヨーロッパは歴史的景観に配慮した都市が多いため、景観デザインに対する考え方が京都に似ています。事実、カラーはベンガラに類する色を採用した都市が多く見られました。ただ、なかにはロンドン、コペンハーゲンなどのようにブルーの専用レーンを導入している都市もあったのですが。私の視点から見ると、やはりブルーレーンはそぐわないのではと感じました。

**森井** そうですか。私は今も毎日車に乗っていますので、ドライバーの目線から自転車専用レーン、路面標示について言わせていただくと、実は全国すべて統一してほしい、というのが持論です。極論すれば信号機がそうです。赤は止まれ、黄色は注意、青は進め。これは世界標準でもありますよね。だからドライバーも歩行者も国籍に関係なくすべての人間が一定のルールにしたがって混乱なく行き来することができる。その点、自転車走行に関する表示が自治体ごとに変わるのは、いかがなものかと感じます。その内部では良くても境界を越えた時から混乱してしまうかもしれません。

**藤本** なるほど。

**森井** 確かに街並みに合わせたデザイ

ンは必要であるというのは理解できません。例えば、京都市内のファストフードチェーンやコンビニエンスストアが景観に配慮してアースカラーの外観だったり、ロゴの色も変えたりしている。あれはあれで素晴らしいと思うのですが、交通標識となると人の命にかかわることなので、やはり誰がどこでも同じで混乱しないことを最優先するべきなのでは、と考えるのです。

**藤本** おっしゃるとおりだと思います。現在は過渡期なのだと感じますよね。極論すれば、ドライバー、サイクリスト双方にしっかり場所のすみ分けの意識が根付き、自転車走行の場所はこの辺りですよというピクトデザインが消えることが理想なのだと思います。

**森井** なるほど。ただ、自転車走行レーンが消えても問題ないくらいまでドライバー、サイクリストの意識が高くなるには、少なくとも50年は待たないといけなかもしれないですね(笑)。

**藤本** 50年は長いですね(笑)。現実的に全国の自転車専用レーン、矢羽根などのピクトデザインを統一していくとなると、今考えられるのは白が適切なのかな、と思います。

## コインパーキングは車の少ない時間帯のデザインに注目を

**森井** では最後にコインパーキングに関するデザインについてお考えをうかがわせていただけますでしょうか。私は一般社団法人日本パーキングビジネス協会の理事長を務めておりまして、街なかにおけるコインパーキングのデザインにも常に関心を持っています。持論としては、3K+2A、つまり「きれい」「快適」「機能的」+「安全」「安心」であり、大前提に悪目立ちせず、景観に比較的馴染むデザインがあります。

**藤本** 少し専門的な用語になりますが、近景と遠景の中間に位置する「中景」で考えますと、コインパーキング内外の緑化や周囲を囲む柵に工夫が見られるケースもあります。ただ、近景はもちろん、中景、遠景、どの視点で見てもディテールの器具のデザインは、正直申し上げてまだまだ改良の余地があると感じます。

**森井** ディテールといいますが、車止め、精算機、P看板などでしょうか。

**藤本** そうです。統一感がないように思いますね。

**森井** おっしゃりたいことはよく分かります。特に精算機に付いている底はその象徴的なアイテムかもしれません。雨風除けという役割はありますが、デザインやカラー的にはいただけないものが多い見られます。

**藤本** 京都市内の例ですが、景観条例に従って自社ロゴの配色を変更しているコインパーキングもありますね。例えばタイムズさんは白黒で、基本の黄色は使っていません。京都は黄色使用に厳しいのでそうなったのでしょうか、街に馴染みながらむし



対談はキャンパス内の会議室で。ちょうど「作品展」に向けて学生たちが最後の追い込みに入っていた時期で、学内は創造のエネルギーに溢れていた

る目立つ感じもあって良いなと思います。  
**森井** 三井のリパークさんも京都では黄色を使わず、白黒が基調になっていますね。また、京都以外でもリパークさんは郵便局設置の場合、看板を赤くしているところもあり、柔軟性が高いと感じます。精算機やP看板以外では気になるディテールはありますか。

**藤本** 駐車スペースに付いている車止めも気になりますね。

**森井** それについては、ここ10年近くでどんどんなくしていこうとする傾向が強まっておりまして「ロックレス駐車場」が増加しています。導入当初は、ロックレスですから料金を払わず逃げることもできるわけで、その被害がどのくらい発生するのか見当が付きませんでした。ある意味見切り発車で始まったのですが、しかしフタを開けてみると料金を払わない不屈きなドライバーは全体の約0.5%だったのです。

**藤本** なるほど、それは良いですね。そもそも車止めがないのであれば、特にデ

ザインの面からそれ以上特に言うことはありません。

**森井** ほかにコインパーキングに対して、景観デザインの視点からアドバイスなどをいただければ。

**藤本** 「あまり駐車されていない時間帯のデザイン」にもっと目を向けても良いのではないかなと考えます。これは駐輪場の例ですが、東京の六本木界隈で目撃して良いなと思ったのが自転車ラックの機能とベンチが一体化したプロダクトデザインでした。駐輪台数がゼロだと切れ込みのあるちょっと変わったベンチに見えるのですが、切れ込みに前輪を入れて駐輪することができ、自転車を停めると自転車ラックとベンチの二役をこなすんです。また、自転車をすべてのラックに停めるとひとつの円が浮かび上がる、みたいな仕掛けの駐輪場もありましたね。そうそうあともうひとつ、あるインスタレーション作品で、屋上の駐車場スペースに「ここは白い車用」「ここは黄色用」とカラー別に

駐車スペースを指定し、全スペースが埋まると最終的に上空からは何かの絵柄に見えるという遊び心に溢れた駐車場もありました。

**森井** 車体カラー別駐車指定の駐車場はユニークですね。テーマパークなどでつくったら話題になるかもしれません。円型駐輪は奇遇にも我が社、サイカパーキングの千葉県柏駅前の駐輪場で実施したことがありました。おっしゃったとおり、円型に駐輪スペースを並べたのです。面白い試みではありましたが、スペース的には非常に効率が悪かった(笑)。

**藤本** でもそうした取り組みを地道に続けていくことこそが、デザイン的に優れた駐輪場やコインパーキングにつながっていくと感じます。

**森井** ありがとうございます。本日は景観デザインの専門家の先生の視点を通じて、たくさん刺激的な事例や考え方に触れ、実りある時間となりました。誠にありがとうございました。 **PP**

【パーキングプレス 発行人】 **森井 博** のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事
- 東京京橋八重洲ライオンズクラブ 会員
- 六本木男声合唱団 団員
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モーリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役会長

**【略歴】** 1938年(昭和13年)宮崎県延岡市生れ80歳。  
 1957年(昭和32年)石川県立金沢泉丘高校卒  
 1961年(昭和36年)東京商船大学(現東京海洋大学)卒  
 1961~1979年 石川島播磨重工業(現: IHI)  
 1979~1991年 東芝  
 1991年~ 現職

**【趣味】** 現在: ゴルフ・車・自転車・歌・仕事  
 過去: 水泳・野球・陸上競技・テニス

**【遍歴】** ゴルフ: 毎週1回ホームコースでラウンド、週1~2回練習場通い。車: 毎日通勤で運転。中古車3台を大切に乗り廻す。自転車: マツダレベル、プリチストンモルトン、プロンプトン他数台保有するも年齢を考え余り乗らない。歌: 六本木男声合唱団でロクに楽譜も読めないのに毎週練習に励む。昨年11月にはローマ、バチカン市国の大聖堂でミサ合唱。今年6月にはニューヨーク・カーネギーホールで14曲合唱。仕事: 健康のため平日は毎日9:00~17:00出勤、社員に迷惑をかけている。但し、土、日、祝日は絶対に出社しない。水泳: 漁港で漁師の子供達と一緒に育ったため、小学校に入る前から泳ぎは得意。ちなみに小学校の名前は延岡市立港小学校。野球: 中学生までは本気でプロになるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・稲尾和久投手、完全試合投手 田中勉、元巨人 淡河弘捕手は友人。元巨人監督 原辰徳氏の父 故・貢氏も友人でボクサー犬を貰った仲。陸上競技: 高校時代 短距離、やり投げ、インターハイ2回出場。東京陸協元会長でオリンピック3回出場の大串氏とは友人。テニス: 元デ杯選手 本井満氏のコーチでかなりの腕前(?)になるも、45歳時アキレス腱断裂でウィンブルドン出場(?)断念。

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

