

NO.25 1998.3

aaca

社団法人 日本建築美術工芸協会

CONTENTS

第7回AACA賞	1
「文化・芸術と都市空間」	6
光響の都——アデレード 土屋 壽満	10
アピアランス(会員作品紹介)	13

■表紙デザイン

工藤 甲人「晩帰」

表紙の作品を募集しています。
事務局までお問い合わせ下さい。

発行：財団法人日本建築美術工芸協会
Phone 03-3457-7998
Fax 03-3457-1598
〒108-0014
東京都港区芝5-26-20
建築会館6F

振替：東京 1-365085

編集：(社)日本建築美術工芸協会 広報委員会

広報担当理事 柳澤孝彦

委員長 玉見 満

副委員長 高部多恵子

坂上みつ子、富田俊男、北村孝昭、石田真人

渡部毅志、高塚信吾

制作協力：(株)SP建材エージェンシー

審査委員長 内井 昭蔵
審査委員 曾田 雄亮
榮久庵憲司
近江 栄
澄川 喜一

審査経過 (審査委員長)内井 昭蔵

平成9年度第7回AACA賞は規定により10月10日に締切をしたところ、29点の応募作品が集まった。

11月15日当協会において、審査員全員により第1回審査会を開催、提出された資料に基づき選考を行い、一点ずつ協議の結果、第一次候補作品として次の10点を選出した。

- NO. 10 ハービスOSAKA (梅田阪神第1ビルディング)
- NO. 11 石山緑地 南ブロック
- NO. 12 三井海上千葉ニュータウン 本社ビル他、一連の建築における空間造形
- NO. 13 北海道士別市ふれあいの道公園「親水の道」壁画・モニュメント・オブジェ及び、全体計画基本デザイン
- NO. 14 広島市水の都モデル整備事業・東部河岸緑地 (アートプロムナード)
- NO. 16 門入の郷 (mon-nyu no sato) 門入ブリッジ・椿の城・冒険の舞台

- NO. 24 ゆめおおか
- NO. 26 大手町野村ビルのオープンスペース
- NO. 30 恵比寿プライムスクエア
- NO. 32 広島女子大学

実に慎重審査の結果、特に現地審査を以下の6作品に絞り、行った。

- NO. 11 石山緑地 南ブロック
- NO. 12 三井海上千葉ニュータウン 本社ビル他、一連の建築における空間造形
- NO. 13 北海道士別市ふれあいの道公園「親水の道」壁画・モニュメント・オブジェ及び、全体計画基本デザイン
- NO. 14 広島市水の都モデル整備事業・東部河岸緑地 (アートプロムナード)
- NO. 16 門入の郷 (mon-nyu no sato) 門入ブリッジ・椿の城・冒険の舞台
- NO. 32 広島女子大学

12月7日 協会会議室にて審査会を開催、協議の結果

- ◇NO. 12 三井海上千葉ニュータウン 本社ビル他、一連の建築における空間造形
片山利弘氏 並びに日建設計

をAACA賞に

- ◇NO. 16 門入の郷 (mon-nyu no sato) 門入ブリッジ・椿の城・冒険の舞台
多田善昭氏 並びに香川県大川郡寒川町
- ◇NO. 32 広島女子大学
建築デザイン：(株)石本建築事務所
コーディネーター：シーズ環境開発企画
環境造形物：中山敬章氏、生田丹代子氏、藤江和子氏、脇田愛二郎氏、村中保彦氏、今城有希生氏、岡崎乾二郎氏
をAACA特別賞に推すことに決定した。

全体審査講評

今回の応募は29点であったが、特に作品の質が高く、本賞の意図が広く社会に理解せられ定着してきたことが感じられた。

応募パネルの方式も一応の様式が出来上がったようだが、審査会ではビデオなどの活用も行った方がよいとの意見も出され、今後検討していくことにした。今回の受賞作は、いずれも建築空間、造形作品ともにすぐれ芸術的環境として調和がみられた。



審査員と受賞者の方々

■日本建築美術工芸協会賞

「三井海上千葉ニュータウン本社ビル他、一連の建築における空間造形」：片山 利弘・(株)日建設計

審査講評

近江 栄

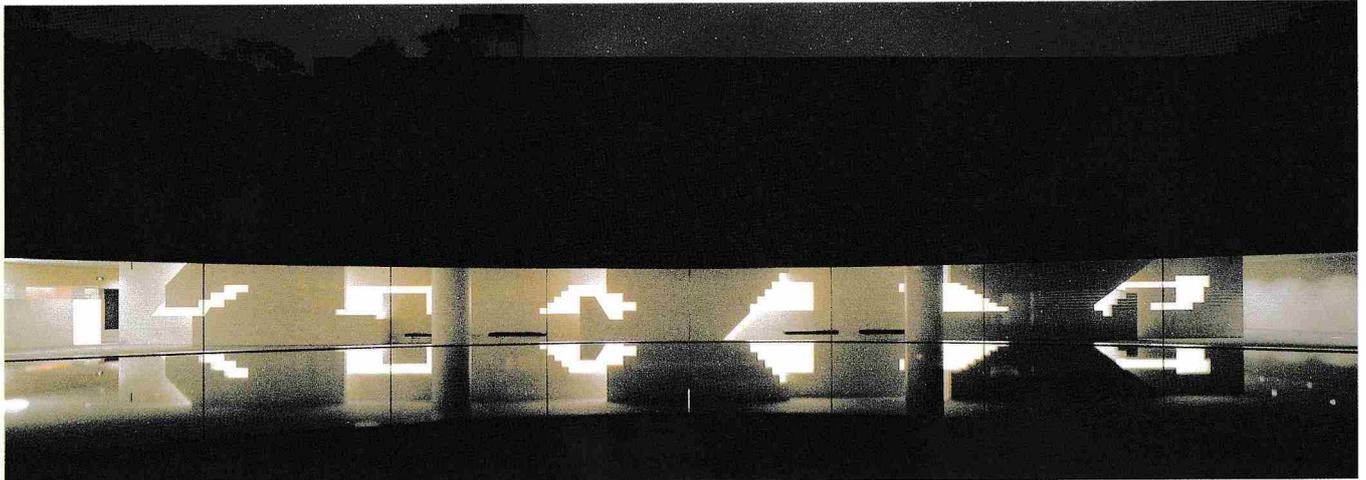
建築空間とアート作品が渾然一体となって融合する成果に到達したのは、あらかじめ建築のプロセスに於いて、建築家小倉善明氏と片山利弘氏の意図する空間の演出について話し合いが重ねられた結果であった。

これまでは、一般的には必ずしもこうした経緯ではなくアート作品が竣工の際空間空間にアクセントとして設置されることが多く見られるが、建築内外空間とのミスマッチに終わることも少なくない。

三井海上千葉ニュータウン本社ビル及び松下電器産業情報システムセンタービルに見られる片山利弘氏と建築設計者

は、十分な意見交換を経て、空間の大きさや広がり、照明や素材感の表出など、建築空間の造形として、これまでにない演出で成功に導いている。

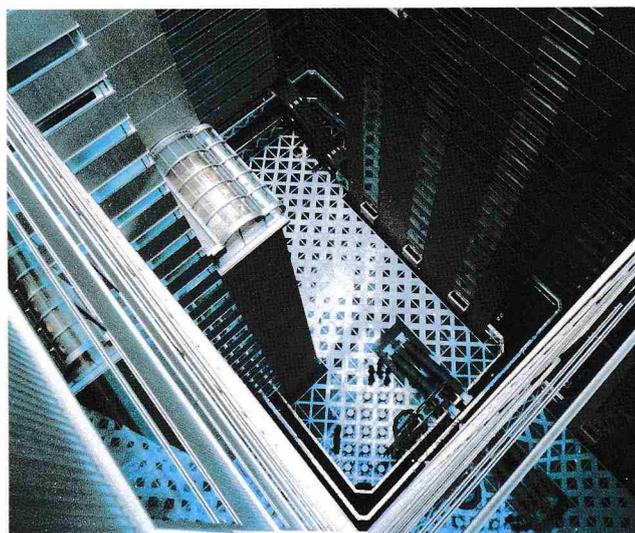
贅をつくすことではなく、きわめて知的で静謐なそしてぬくもりを感じさせるアート作品として、受賞作として推奨された。



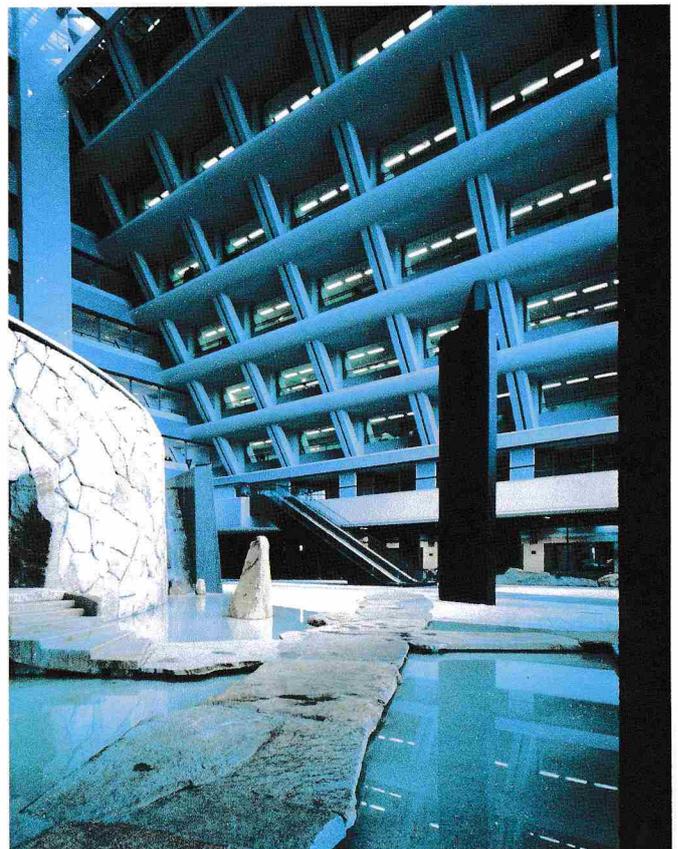
二重壁としての造形 1994年/三井海上千葉ニュータウン 本社ビル



銅板による
壁面レリーフ
1995年/
JT本社ビル



アトリウム内プラザの床模様のデザイン 1983年/新宿NSビル



自然石と水でつくったロビー空間 1992年/松下電器産業情報システムセンター

■日本建築美術工芸協会特別賞

「門入の郷 (mon-nyu no sato) 門入ブリッジ・椿の城・冒険の舞台」：多田善昭 設計事務所
香川県大川郡寒川町

審査講評

曾田 雄亮

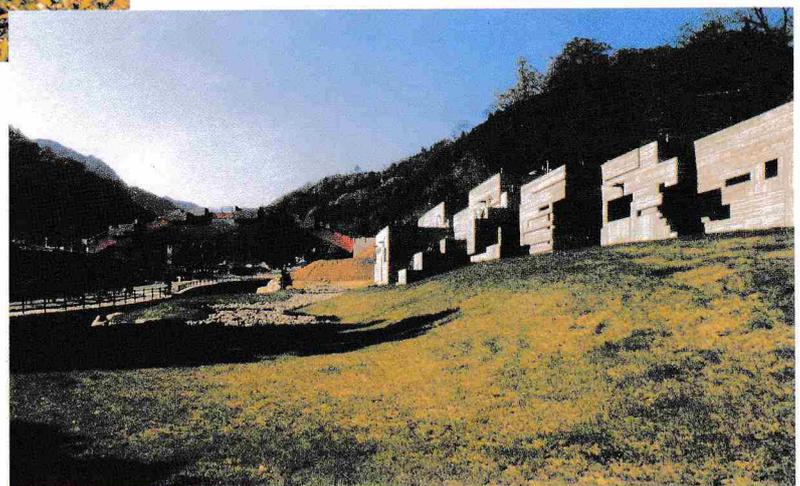
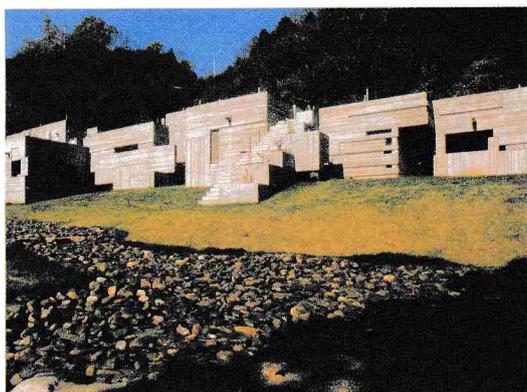
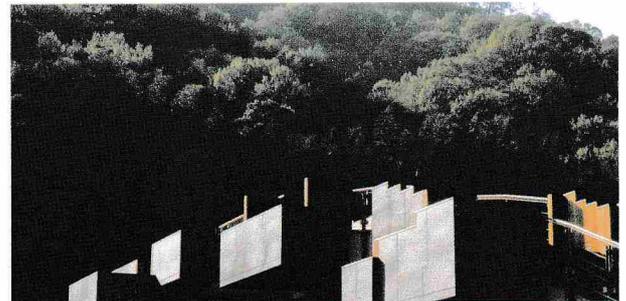
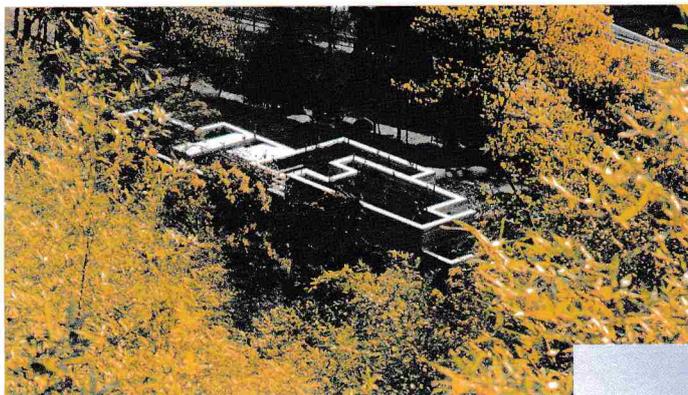
多田善昭氏の設計された“門入ブリッジ”は、橋というものが人や車を通す機能的な建造物としての認識しかない近代の考え方に対し、人が集まり、語らう場所としての空間の意味を見事に思い起こさせてくれる意表を突いた優れた作品である。

広い公道をまたぐ橋には、随所に木造の個室空間が組み込まれている。左右に張り出した室は展望台でもあり、語らいの室でもある。また、橋らうに吊られた室は腕白共の絶好の集会場所になるかも知れない。

考えてみれば、人が集まり、遊び、店を広げる橋は、ポンテ・ヴェッキオやヴェネ

チアのリアルトをあげるまでもなく、中世にはごく自然な姿なのかも知れない。

門入ブリッジを中心に、迷路の様な空間を持つ椿の城、そしてせせらぎを落とす河原を含めた門入の郷は、ようやくユニークな空間として創造された、これからここに集う人々と共にどの様に充実されてゆくか楽しみである。



■日本建築美術工芸協会特別賞

「広島女子大学」：広島県広島女子大学、(株)石本建築事務所・シーズ環境開発企画

審査講評

内井 昭蔵

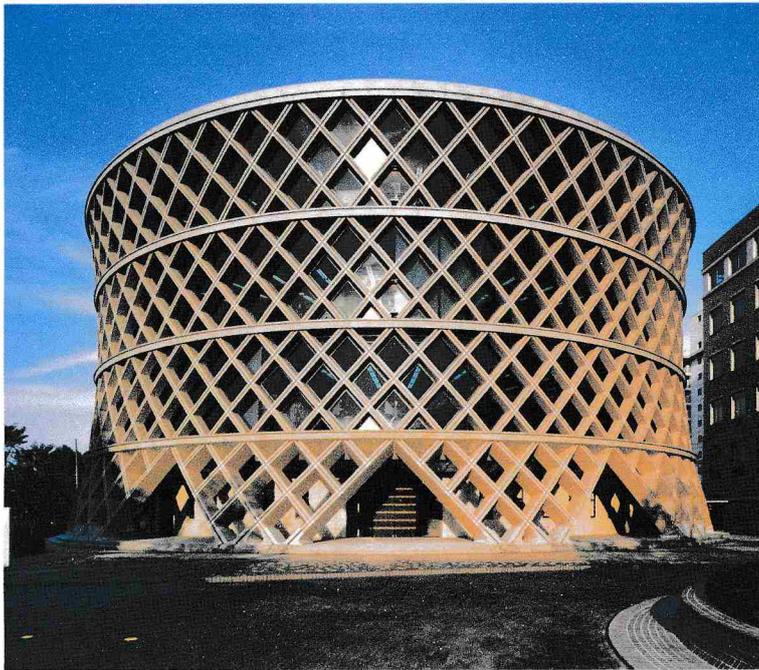
広島女子大学は市街地のキャンパス再生計画であり、これより地域全体における学術情報文化の拠点となるよう魅力ある施設づくりを試みたものである。

建築の設計はその意図を十分に発揮さ

れ、すぐれた造形と空間を創出している。とりわけ図書館の空間は独特な造形でまとめられ、利用上の利便性と共に大学の中心的な空間としての高い精神性が附与され成功している。

また、18作品の造形物はそれ自体の作品もすぐれたものばかりであるが、建

築空間との調和がみごとであり、造形物も、建築空間も共に生かされている点、まことにすぐれた環境設計であり、造形物のコーディネートもすぐれた手腕と見受けられた。



図書館棟



やすらぎの風景



転 (CONVERSION)



鳥瞰

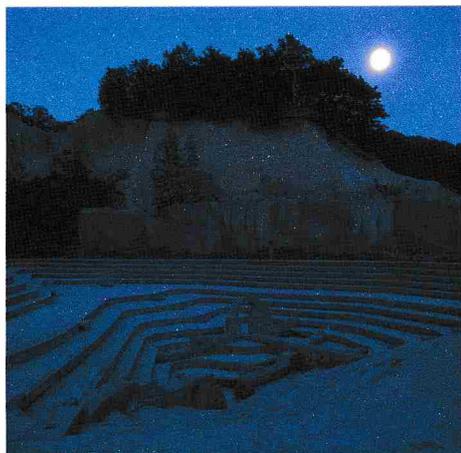


natura

AACA賞入選作品

No.11 石山緑地 南ブロック

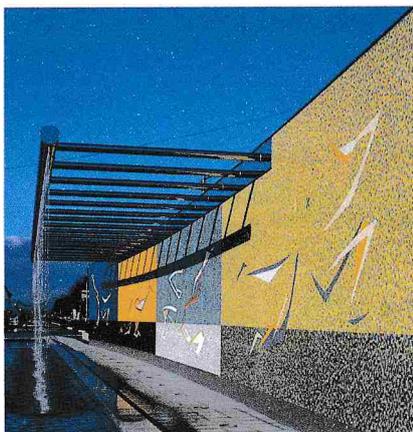
札幌市環境局緑化推進部



No.13 北海道士別市ふれあいの道公園

「親水の道」壁画・モニュメント・オブジェ及び、
全体計画基本デザイン

松井壁画
アトリエ
松井エイコ



No.14 広島市水の都モデル整備事業・東部河岸緑地

鳳コンサルタント(株)環境設計部 佐々木葉二



猿猴川アートプロムナード

No.10 ハービス大阪アートプロジェクト

人とアートが響きあう
新交流都市空間

(株)竹中不動産
デザイン事業部

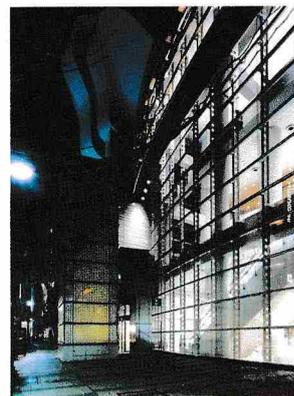


ハービスOSAKA
(梅田阪神第1ビルディング)

No.24 ゆめおおか

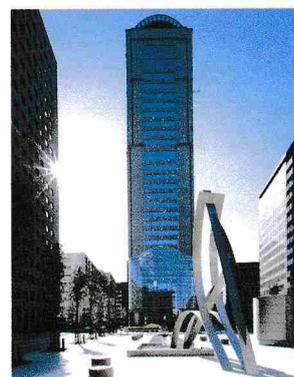
上大岡駅西口地区
一種市街地再開発事業

(株)石本建築事務所
NANJO and
ASSOCIATES



No.26 大手町野村ビルのオープンスペース

大成建設(株)設計本部
& 川上喜三郎



北側オープンスペースの彫刻

No.30 恵比寿プライムスクエア

開発の波と
緑の台地の
調和を目指して

大成建設(株)
設計本部
設計第2部
七字祐介



青の広場

「文化・芸術と都市空間」

交通・流通と都市空間

文化の発展は交通手段の発達と密接にかかわっている。とくに遠くの地域と結び交通手段によって、食料や生活資材が遠くから運ばれて日常生活が豊かになり、ときには遠くへ出かけることによって生活の内容が変わってくる。

乗り物がまったくなく、移動と輸送は徒歩と人力に頼るしかなかった時代でも、道路が整備されているか否かで生活の利便性は違い、いつの時代でも、為政者は地域を治めるためにまず道路網の整備を行った。

近世の日本において、物資を運ぶ主要な輸送手段は船であった。例えば、江戸の生活物資の多くは海路と利根川によって東京湾に運ばれ、さらに網の目状の運河を経て江戸の町に陸揚げされた。江戸の下町には縦横に運河が張り巡らされ、あちこちの河岸を中心とした賑わいがみられた。それが、水運の廃ってしまった現在、いたるところで運河が埋め立てられ、昔の面影はすっかりなくなってしまっている。

明治になって鉄道の時代になると、諸都市を結ぶ幹線鉄道と、大都市の内部の交通を担う市電がつぎつぎと建設された。とくに国鉄として吸収されてきた幹線鉄道と地方の特定産業のために敷設された鉄道は、乗客ばかりでなく貨物の輸送に強大な力をもつようになった。しかし、ひとつひとつの都市と鉄道の関係をみると、そのほとんどが都市の中心を離れた場所に駅をつくり、線路が都市を分断しないように敷設された。すなわち、鉄道時代の初期においては、都市にとっては鉄道はまだ脇役にすぎなかった。それがいつの頃からか、駅前が開発され、駅を中心として都市が発展するようになった。鉄道が主役に躍り出たのである。そしてそのいっぽう、どこの駅前も同じ景観をもち、都市の個性が失われてきた。

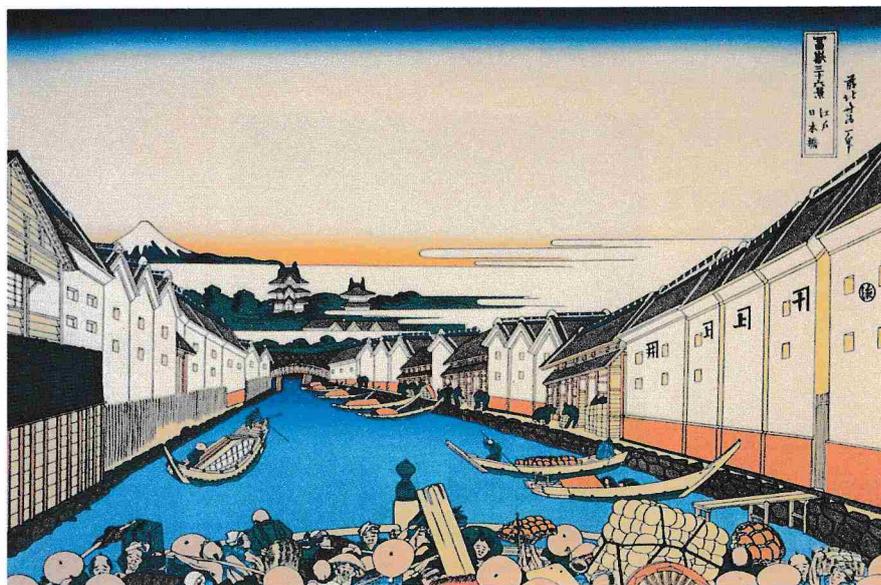
最近の50年は自動車の時代である。新幹線の建設は続いているものの、鉄道は自動車に取って代わられようとしている。全国に高速道路が張り巡らされ、物資の輸送もトラックに負うところが大きくなった。自家用車の数は世帯数に近づいて

いる。これとともに、高速道路が都市の景観を変え、林立する広告塔も自動車からの視線を考慮して姿を変えてきている。ロスアンゼルス、ヒューストンなどのアメリカの都市にいてみると、自動車とともに発展してきた町は景観も違うと痛感させられる。反面、資源浪費、渋滞、大気汚染などのマイナス要素がしだいにクローズアップされてきている。地球温暖化防止が話題となると、まず自動車が検討の対象となっている。

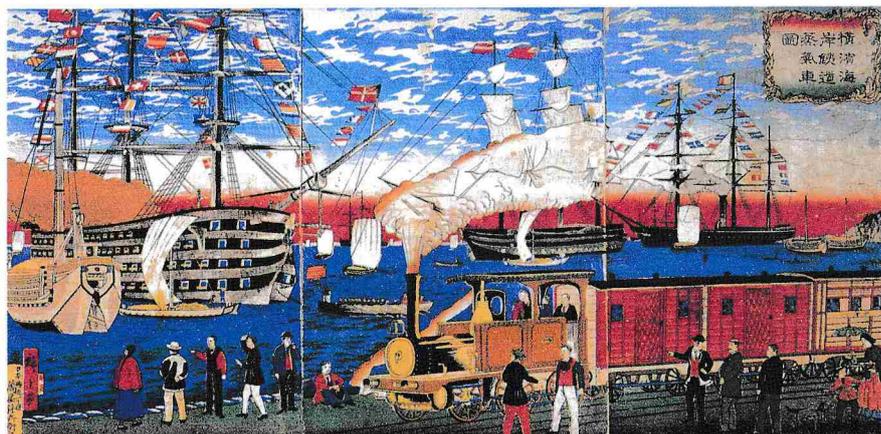
交通・輸送手段の発達は、新しい手段

の便利さによって古い手段を駆逐してしまいが、これらの手段は、乗り物だけでなく、道路、水路と河岸、鉄道と駅舎など都市的システムと一体になって成り立っているもので、都市空間とは密接に関係している。都市空間を犠牲にする交通システムであってはならない。

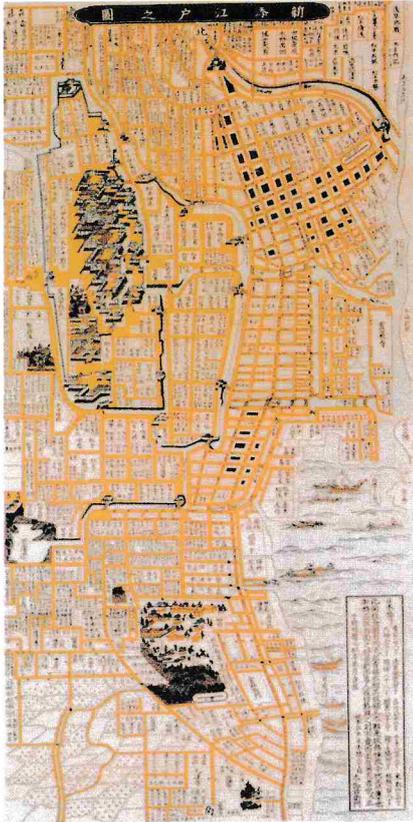
以下では、水運、鉄道、自動車と3つの交通から都市を考察する予定であったが、紙面の都合から自動車の時代を割愛した。(守屋 秀夫)



①江戸日本橋（「富嶽三十六景」北斎画）



②横浜海岸鉄道蒸気機関車（1874年、三代広重画）



③河川・掘割が縦横に張り巡らされた発展段階の江戸
 (『新派江戸之図』明暦3(1657)年、出雲寺版、古地図
 資料出版複製)

水運の時代

岡本 哲志

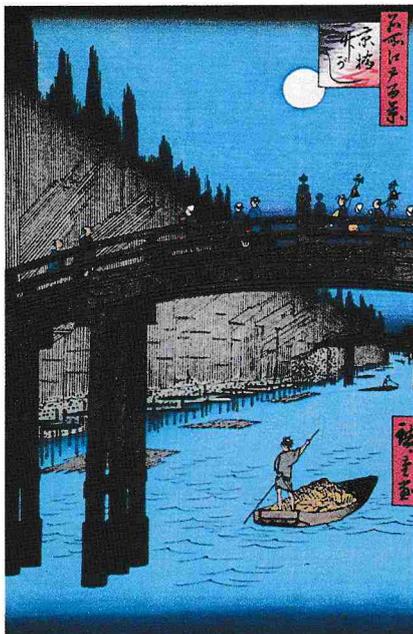
現在、私たちが目にする日本の主要な都市の骨格は、近世につくられた城下町に端を発している。しかも、近世城下町の多くは、水運と深く結びつきながら、都市の成立、発展、成熟を遂げ、日本特有の「水辺都市」をつくりあげていった。残念ながら、東京をはじめとする主要都市では、戦災によって江戸の記憶を残す家屋のほとんどが焼失してしまい、近世都市としての風景の名残りを消し去ってしまった。その後の急激なモータリゼーションの発展は、さらに水陸物流の結節点である河岸(かし)空間の形態をことごとく消失させ、その基軸を成した河川、掘割の多くは宅地や道路として埋め立てられていった。とは言え、巨大化した現代都市の原点である城下町を水運の視点で読み解くことは、単に当時の物流のあり方を知るだけでなく、現代における都市のあり方を問い直す上で重要な視点となるだろう。

近世という時代で大量の物資を長距離輸送するには、河川や日本沿岸の海を使った「水運」が唯一の交通手段としての可能性を秘めており、瀬戸内海や日本海沿岸、淀川の水運は江戸時代以前から京都や大阪といった都市を支えていた。江戸時代初期になると、江戸幕府や主に東北諸藩が河川のもつ水運の可能性を最大限に引き出し、米や木材、日常物資などの輸送に転化するため、低水工事(河川流量の少ない時期に、舟を通すだけの水深を保つことを主な目的とする工法)を主に大規模な河川の改修を積極的におこなっている。利根川の東変・付け替えの大工事も、洪水防止が目的ではなく、主眼は水運のためルートづくりであった。また、東北の河川水運の開発も、目覚ましい東北の新田開発を可能にさせると同時に、遠隔にある都市と都市とを強く結びつけていった。そのことはさらに、東北の名藩から江戸へ直送される大量の日常消費物資を輸送する可能性をも高めたのである。この河川水運による物流の発生は、河村瑞賢による海路の整備とあい

まって、後に水運による全国のネットワーク化を促進させていった。河川や海路を網の目のように結び付けて発展していった日本の水運網は、城下町の発達と一体となって展開し、江戸時代を「水運の時代」として開花させた。その時、「水の都」として最も華やいでいった都市が江戸である(③)。

江戸城と江戸の町の建設にあたっては、海路で運ばれる伊豆の石材、多摩川を下る青梅スギや木曾川を下る木曾スギの木材、小名木川を通して送られる行徳の塩、全国から集められる米など、様々な資材や日用品が必要であった。船によって運ばれてきた物資を江戸湊から江戸城や建設の途についたばかりの城下町に運び入れるために、江戸城の深部まで掘られた道灌堀が江戸の都市建設の初期の重要な河岸としてまず機能していた。その後、江戸の都市が発展、拡大していくと、河川の付け替えがおこなわれたり、地先の埋め立てによって海面が内陸化した土地に掘割が縦横に整備されていく、掘割の両岸につくられていった河岸は水と陸の物流の接点として、より一層の賑わいを見せていく。河岸には、米や塩、酒、木材などを専門に扱う河岸がつくられていった。火事が頻発する江戸の市街から木場がどンドン外縁へと出ていくなかで、例えば三十間堀沿いにある材木や竹を集積した河岸は市街へ建設資材を供給する拠点として重要性を増していく(④)。

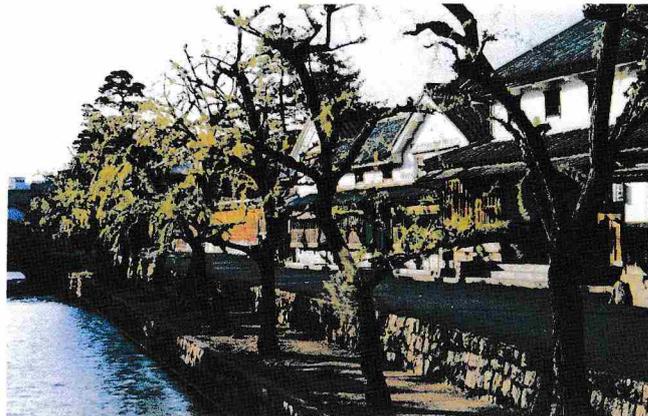
江戸の城下町が発展期から百万都市へと成熟していく過程には、都市空間を形成していくための資材の搬入、そこで働き、生活する人々の衣食住の供給は主に船によって成されており、水運による全国的な物流のネットワークを確立することがより重要な意味をもつようになっていた。その時、河村瑞賢の西廻り、東廻りを代表とする海上交通路の整備は時代の転換点となっていったのである。東北方面から海岸沿いに江戸湾へ入るには難所が多く、東北諸藩からの物資は、まず大船で那珂湊まで行き、そこから一部陸路を使って小船で利根川を遡るルートが江戸時代初期の主流であったが、後に大型船の航路は銚子まで伸び、小船に積み替えられた物資は利根川を通り江戸へ



④京橋竹がし(『江戸名所百景』広重画)



⑤品川（「東海道五十三次」広重画）



⑥掘割を今に残す街並（倉敷）

至るルートが整備されていく。その一方で、河村瑞賢は東北から来る船をいったん伊豆に向かわせ、そこからUターンして西風に乗って浦賀水道を通過して江戸湾に引き入れる比較的 안전한ルートを発見する。その結果、大坂から来る菱垣廻船などの西回り船に混じって、東北さらには当時の蝦夷地から、数百石を越す大型船も浦賀水道を通過して江戸の城下町近くの品川沖や佃沖まで、その姿を現すことができるようになった（⑤）。

江戸を望む沖合いに停泊する大船から幾艘もの小船に積み替えられた全国の物資は、永代橋を潜り、隅田川から振り分けられるように掘割を辿って江戸の市街に深く入り込み、蔵が建ち並ぶ掘割沿いの河岸々々に至るのである。その中で最も重要な掘割は日本橋川沿いであった。広重や北斎などの浮世絵師が好んで描いた江戸の都市風景に、小船が行き来し、人々がエネルギーに活動する日本橋川沿いの河岸風景がある。この活況に満ちた水際の活力は「水運の時代」を象徴する情景でもあった（①）。

近世の「水運の時代」には、江戸という河岸を湊とする巨大都市を出現させた。また同時に、水運でネットワークされた全国に点在する近世城下町は都市文化をも交流させていき、その場所の風土のなかで魅力的で個性的な都市像を描きだしていた。まさに交通革命というにふさわしい一時代に、東京をはじめとする現代都市の原型がかたちづくられていったのである。

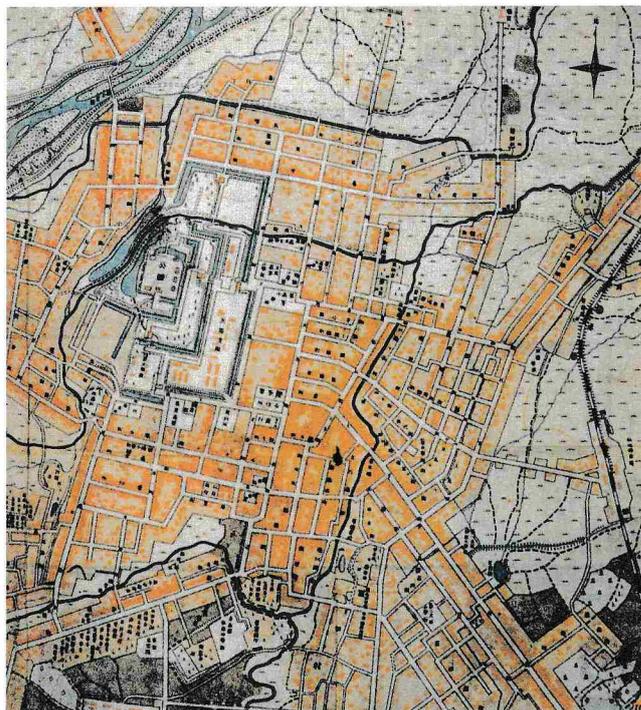
鉄道の時代

守屋秀夫

G. スティーブソンが初めて蒸気機関車をリバプール—マンチェスター間に走らせたのは1830年であり、ヨーロッパでは1840年代には鉄道狂時代といわれる鉄道建設ラッシュが起こった。わが国が鎖国を解いたのはちょうどこうした時期であった。幕末には早くも外国人による鉄道建設の構想が現れたが、実現し

たのは明治5（1872）年になって、国の事業として新橋—横浜間が開通したときであった。以来、鉄道の建設は官民あげての国家的基幹事業となり、昭和37（1962）年のピークに延約2.8万kmに達するまで、ひたすら建設が進められてきた。

しかし、鉄道が建設されだした初期のころは、今日のように通勤やビジネスに鉄道を利用するというはほとんどなく、都市間を結ぶ鉄道に乗るのは、ごく一部の商人や、転勤その他でと来たま遠



⑦市街中心部をよけて通る鉄道（弘前、明治42年）



⑧ 日常の市民の路面電車 (岡山)



⑨ 各種の交通が入り交う鉄道駅前 (岡山)

隔地に旅行する必要がある場合に限られており、一般庶民にとっては、文明開化の象徴ではあったが、日常生活とは遠い存在でしかなかった。そのうえ、蒸気機関車であるから、走れば騒音と噴煙をまき散らし、線路は広い土地を占有し、かつ日常の交通路を分断するから、見方によっては迷惑な代物であった。最初の鉄道である東京と横浜を結ぶ路線にしても、その建設には多くの反対運動があったというが (いつの時代にも、新しい交通機関に対しては職を失われる古い交通機関の従業員の反対はある)、東京側の始点は日本橋ではなくて、繁華街を外れた新橋であり、終着点も関内に入手前の桜木町であった。明治から大正にかけて、東海道線をはじめとする全国主要都市を結ぶ幹線鉄道網がつつぎと開設されたが、どの都市をみても、市街の中心部に駅舎が建てられることはなく、市街地の周辺沿いに線路が布設され、駅舎は市街地のはずれに設けられた。いうなれば、鉄道は都市にとって必ずしもありがたい存在ではなかったのである。

このことは、明治のころの各都市の地図をみれば明らかであり (⑦)、ロンドン、パリ、ローマなどヨーロッパの主要都市においても、駅舎は常に周辺部にあり、幹線鉄道が都市の中央を貫通することがないことをみても、同様であったことが知れる。

その後、鉄道は貨物輸送にとって主要な輸送手段となった。私たちが小学校の国語読本で読んだ「汽車」という文章も、

何十両も連結して走る貨物列車をあこがれの眼でみる子どもの気持ちを表したものであった。貨物の遠隔地輸送に関しては、鉄道の前後には大八車か、後にはトラックによる短距離輸送を必要としたから、駅舎が街のはずれにあってもそれほど問題にはならなかった。こうして、鉄道は船に代わる物資輸送の主要機関となっていく。

鉄道のもつ機能に変化したのは、もっと時代が過ぎてからのことである。まず、1879年に電気機関車が発明され、1890年以降、路面、高架、地下鉄の電車による都市内交通が世界的に普及した。東京や大阪では、市街地周辺部に巡らされた環状鉄道と路面を走る市内電車によって日常の市内交通がまかなわれるようになった。近代化が進んで都市がさらに膨張すると、私鉄の郊外電車が建設され、郊外から都心へ通勤する人口が増大した。私鉄各社は、郊外住宅地の開発と鉄道の敷設を並行し、その始発駅に百貨店などの施設をつくることによって日常生活での鉄道利用の増大を計った。こうした鉄道技術の発達と社会の変化にともなって、鉄道交通は庶民の日常に欠かせないものとなっていった。そして同時に、駅舎が都市の中心にないことに不便を感じるようになってきた。

その結果、都市の様相に変化が生じたのは、戦後のこととみてよいであろう。どの都市においても、それまでは旧市街地内だけで日常生活がほぼ完結していたのに、都市人口が急速に膨張し、生活圏

が郊外を含む広範な範囲に拡大して、鉄道の重要さがましてきたが、今さら駅舎を中心部に移すこともできず、そこで、逆に駅舎周辺を新しい繁華街として開発するようになったのである。また、周辺部に沿って設けられた線路は、道路交通を分断するため、鉄道の開設は市街地の反対側の開発を遅らせる原因ともなっていたが、駅周辺を開発することは反対側の開発を促すきっかけともなり、膨張する都市にとって一石二鳥の効果が期待された。いいかえれば、鉄道が都市の構造を変える重要な契機となったのである。

急速な駅前開発も最近の50年に満たない短期間でのことである。このころ一方では自動車、航空機なども発達し、われわれは世界的規模で自由に行き来することができるようになった。そのため、考えも技術も簡単によそのものが手に入れられるようになり、景観も機能も全国が画一的になって、長い年月をかけて育てられてきた各地域の個性は見捨てられる結果にもなった。このことが好ましいことなのかどうか、見直すべきときなのではないだろうか。

新しくなった京都駅に対しては、巨大な構築物が京都の景観を壊すか否かが論争されたが、それ以前に、駅とは直接関係のないデパートその他の施設を駅舎に併設することが、京都市や交通機関にとって必要であったかがもっと論議されなければならなかったと思う。



こうきょう みやこ 光響の都——アデレード



aaca会員
スマ・ブライトアート研究所
SUMA TSUCHIYA
土屋 寿 満
大阪市住吉区杉本2-10-14
TEL.06-698-2525

感動という言葉がある。しかし73年を生きて、胸中に、涙にむせぶ感動をいくつ抱いているであろう……。本当に少ない。

この度のアデレードへの旅は、多くの人々から、また大自然から、幾多のふるえる感動を得た。

眼下に広がるアデレードの夜景。それは、まさに宝石を散りばめた光の海であった。

街全体を被いつくす何億とも言える点光源が、チカチカ、チカチカ、キラキラ、キラキラ、と、点滅し、まるで呼吸しているようだ。一瞬自分の眼を疑った。街路灯の光は点滅しているのではない。それなのに、なぜ点滅しているのか？、たずねると、「なぜかわからないが、何時も

点滅している」とのこと。ふと、うらかな春の野にゆらぐ「かげろう」の現象を思い出す。

まさに、人智を超えた不思議な光の乱舞。光の一大シンフォニー。心ふるえる感動の中で「光響の都・アデレード」と呼び続けていた。胸中で。

市の北側モンテフィオール・ヒルにあるライト展望台の、アデレード建設の父、ウィリアム・ライト大佐の銅像は、アデレード街の中心を、じっと指さしている。

南オーストラリア州は、オーストラリア大陸中央部半分を占め、面積は、日本の約三倍。

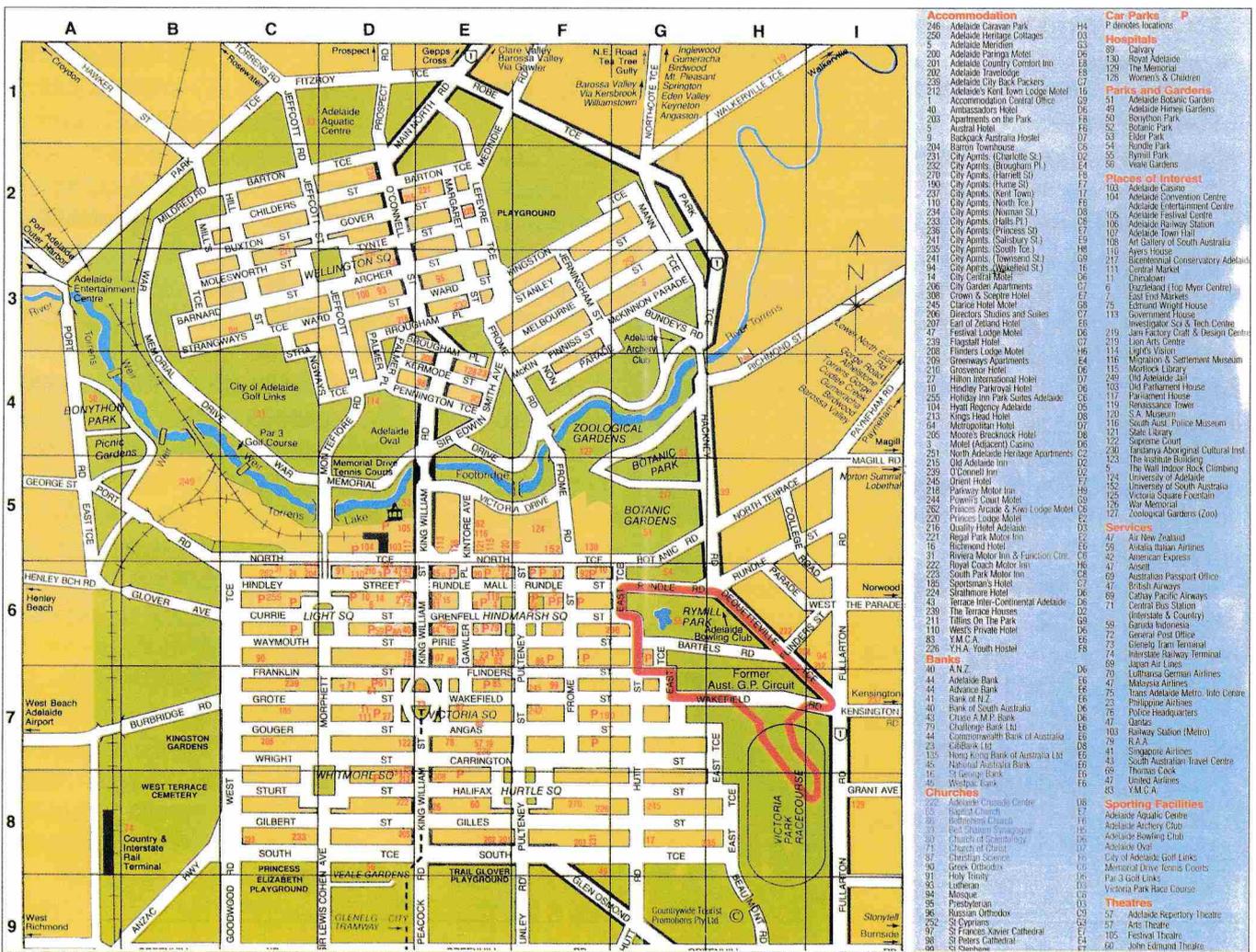
州都アデレード。イギリスをはじめ、ヨーロッパからユートピアを求めて移住

してきた人々により建設されたモデルシティである。

1837年にアデレードの都市計画が発表された。アデレードに南オーストラリアの首都を置くことには、他の候補地もあげられ、初代南オーストラリア総督をはじめ、数多くの反対があった。しかし、ライト大佐は、「私の首都地選択の可否は、後の人々の判断に委ねる」という内容の講演で反対派の声を封じた。

計画の中には

- トレンス川の南側のアデレードと北部のノース・アデレードに、二つの中心街を作ること。
 - すべての道路を平行、または直角に作ること。
- が盛り込まれた。また「緑園都市」が、



街のテーマであった。

広場を中心にした「碁盤の目」の構造、そして、東西南北の名前をもつ四つのテラス・ロード。そのテラス・ロードの廻りがすべて公園になっていて、市内どこからでも4~5分で公園にでられる。まさに「緑園都市」である。

“何度でも訪れたい街”以上に“住みたい街”その想いを深くした。

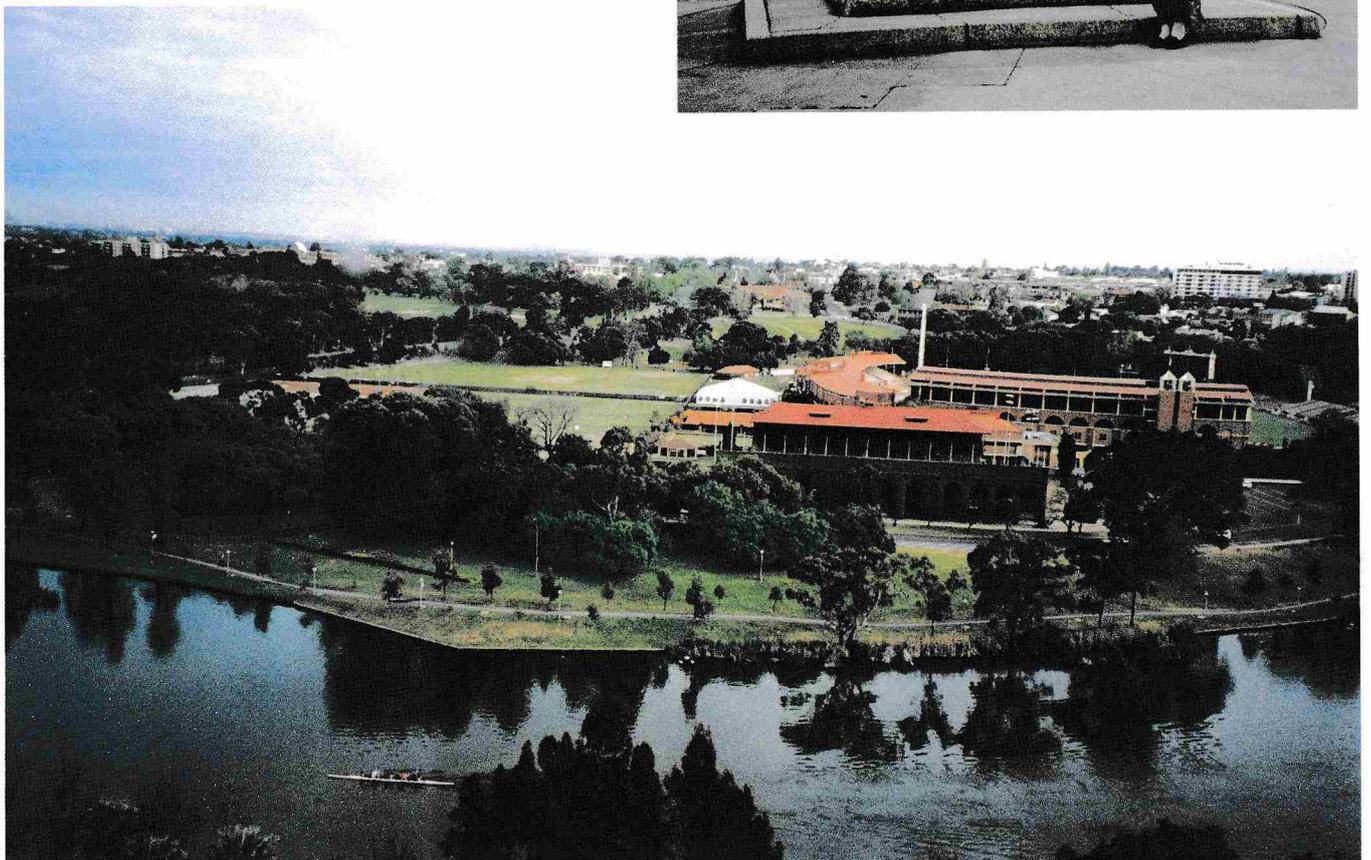
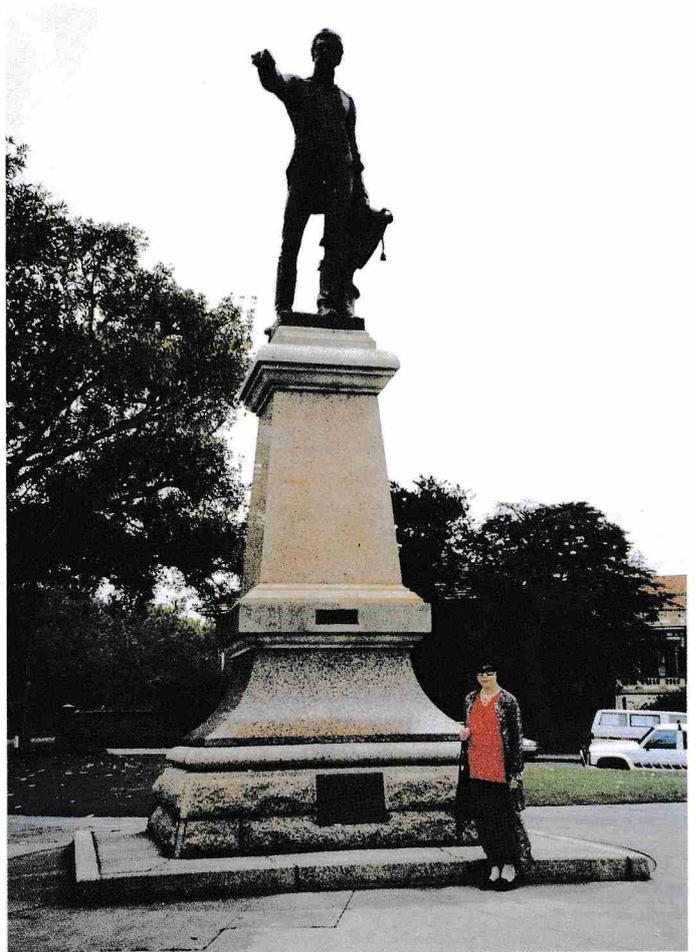
街全体を被う光の海。これも、すばらしい都市計画の結果であろう。

しかし、あの不思議な光の点滅も、ウィリアム・ライト大佐の胸中に描かれていたのであろうか、？

まさに、大自然と人間の叡智が創り出した

// 光響の都——アデレード //

ウィリアム・ライト大佐の銅像



ホテルの窓から／トレンス川の美しい流れに遊ぶ人達

- 南オーストラリア・チャールズスタート市より招かれ10月16日首都アデレードに向う。
- チャールズスタート市、ジョン・ダイア市長の計らいで、演題「建築空間に於ける光の芸術」で講演。政財界の方々百余名。ひきつづき盛大な歓迎パーティーを催していただく。
- 南オーストラリア大学・アデレード大学・エマニエルカレッジ校にて講演。学生から活発な質問があり、光の芸術に大きな関心を寄せられた。
- ダイアナ・レイロウ大臣（運輸・芸術 担当）アデレード市長、ジエン・ローマックススミス女史にも親しく面談。 



イマニエル・カレッジ校の学生



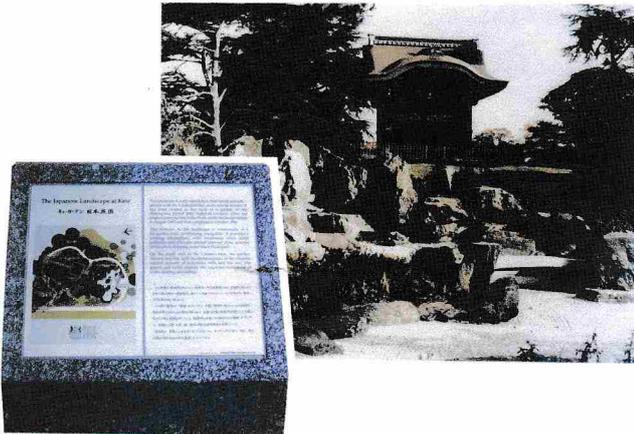
John



学校法人専門学校 東洋美術学校デザイン科 講師
YUKIO KIMURA
木村 幸夫
東京都武蔵野市境南町3-14-15
TEL.0422-32-7850

ロンドン王立植物園内に、桃山時代建築様式勅使門を中心に「枯山水日本庭園」が完成。我が国では伝統文化財が環境開発のため破壊されているのに比し真に意義深い。庭園案内板デザインを担当、英、和文表記において和文は調和可読性を自然にするため、すべて筆文字を用いた。板面は長期耐久美観維持のため、美術陶板で製作された。

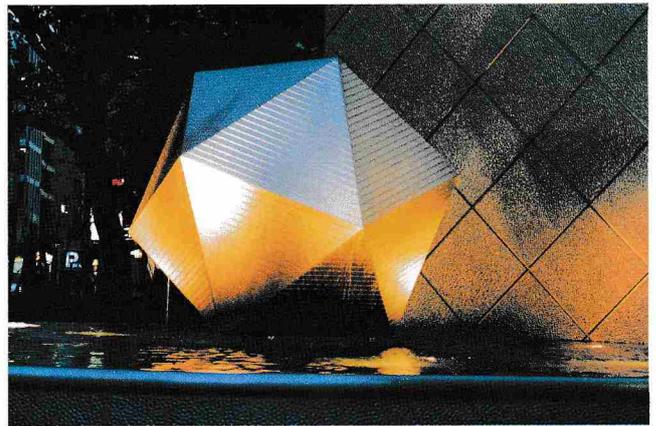
キューガーデン 日本庭園総合案内板
設置場所：英国ロンドン郊外 王立植物園キューガーデン
1500mmH×1600mmW×1500mmD



建築彫刻家
TAKEMI ENOMOTO
榎本 建規
東京都新宿区荒木町22 サクラガーデン
TEL.03-3351-6704

9月末完成した地下鉄「溜池山王駅」の出入口として再整備された「国際赤坂ビル」の広場に水と緑を主体としたプラザの造型が完成しました。噴水としてのモニュメント（正20面体）はステンレス6mm厚板で構成され各面に平均に流水をからめるための溝を刻みました。一辺1400mmの正三角形でその頂面からあふれた水は上池下池へとオーバーフローし消化用水池として50数トンの清潔な水量を確保循環して居ます。

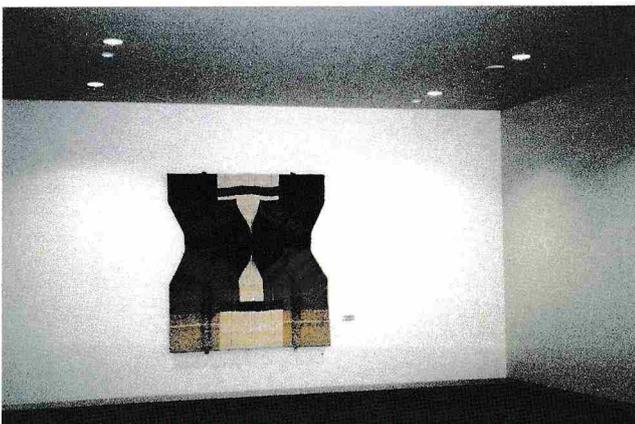
「星の座」
設置場所：東京都港区赤坂（溜池山王）
2300mmH



染織タピストリー
MITSUKO ASAKURA
朝倉 美津子
京都市西京区大枝西新村町6丁目10の18
TEL.075-331-2763

作品は上から下まで一本の経糸で出来上がっている。経糸に対して緯糸を鋭角に織り込み、織の組織に内在する（直角に交わろうとする）力によって、形態を変化させる。組織のactをみせながら織の世界の中に宇宙を感じる。

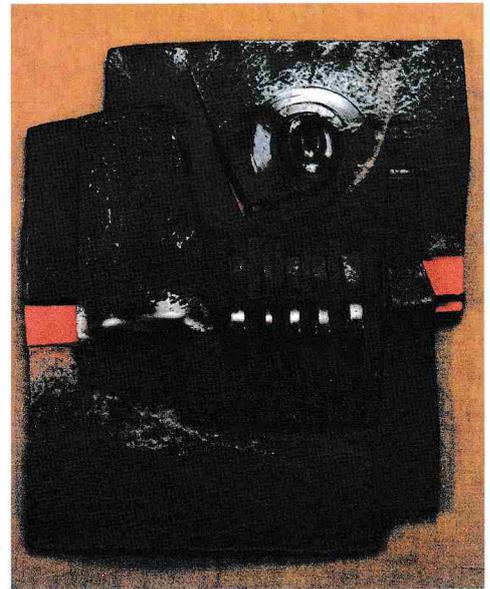
「インターフェアランス」
設置場所：三井海上千葉NTビル1Fロビー
1800mmH×1640mmW×150mmD



皮革造形家
TERUKO YAMAZAKI
山崎 輝子
千葉県我孫子市並木9-22-9
TEL.0471-82-8537

物質でも、精神的な事でも、二つの接点〈境目〉と云うのは、とても神秘的だと感じます。この作品が境界の一つの表現になればと思い、制作しました。技術的には革の縮性を利用し、レリーフに仕上げました。

「結界」
設置場所：
（株）伊藤ハム
1110mmH×910mmW
×180mmD



アピアランスの作品を募集しています。事務局までお問い合わせ下さい。

もっと電気を大切に!

省電力システム・エレセーブ
省エネルギーのお手伝い **elesave**



平均 **15%**

消費電力カット!

“エレセーブ”は、電力会社が送電してくる電力の余分な電圧を、実際に電気機器の働く電圧にまでカットし、節電効果を上げるといふ、画期的な省電力システムです。オフィス、店舗などの事業所レベルから、オフィス街、商店街などの地域のレベルまで、消費電力の節減に大きく貢献いたします。

株式会社 セクト TEL. 03 (3370) 0955

東京都新宿区西新宿5-10-14
小野木ビル西新宿6F