ISSN 0289-0232

都市と交通

1992

No.24

特集・海外都市デザイン

建設省都市局街路課編集協力

全国街路事業促進協議会
社団法人　日本交通計画協会

都市と交通　1992・6・No.24

《目　　次》

——特集テーマ「世界の都市デザイン」——

●グラビア（カラー写真）……1
●巻頭言　「田園と道楽」……出雲市長　岩國　哲人……11
●随想　海外の都市に想うこと……㈱キャンディッド 代表取締役　残間里江子……13
●特集
特集ー1　ドイツ諸都市のアーバンデザイン……
——やさしい道路づくり——
……世田谷区企画部都市デザイン室 主査　板垣　正幸……17
特集ー2　イタリアのアーバンデザイン……
——ひと味違う、都市の国の都市デザイン——
……㈱環境開発研究所 取締役 大阪事務所 所長　井口　勝文……21
特集ー3　アメリカ都市におけるパブリック・アメニティの創造……
……㈱アーバン・ハウス都市建築研究所 代表　倉田　直道……26
特集ー4　ポートランドの交通計画と都市デザイン……
……㈱三菱総合研究所 先進科学部 環境システム室　阿部　祐子……30
特集ー5　オタワの都市デザイン……
……㈱INAXクラフト工房 元㈶都市づくりパブリックデザインセンター　筒井　元宏……35
特集ー6　アジア諸都市のアーバンデザイン……
……㈱アルメック代表取締役　岩田　鎮夫……39
特集ー7　バルセロナの都市計画……
——色彩について——　……㈱オズカラースタジオ　尾崎　真理……44
●シリーズ
〈まちづくりと街路〉「生まれ変わった新宿通り」……
……東京都建設局 道路建設部街路課 課長　佐藤　俊……48
鞆地区歴史的環境整備街路事業——福山市鞆地区——
……福山市土木部 部長　那須　剛……53
〈アンダーグラウンド〉拠点整備誘導型の街路事業
——公共と民間のパートナーシップ——
……川崎市土木局 街路課 課長　柚木　邦夫……57
都市計画道路の整備推進方策について……
前 大阪市建設局 街路部計画課 課長　松村　博……61
●参考データ　光の演出～橋梁ライトアップの実施状況について……
建設省都市局街路課……67
●トピックス　広島市「鶴見橋周辺地区」
——都市景観大賞景観形成事例部門（小空間レベル）受賞——
……広島市建設局 土木部街路課 課長　安井　健治……72
「アーバン・クリエーション '92」——展示会の報告——
……㈶都市づくりパブリックデザインセンター 企画調査部 部長　柱本　幸保……75
●海外事情　オーストラリアの都市インフラ……
アーバンインフラ・テクノロジー推進会議　近井　和弥……81
●投稿　長野オリンピックと都市デザイン……長野市都市開発部 都市計画課 課長　高池　本之……86
●案内板……89
●協会だより……90

世界の都市デザイン

――アメリカ・サンフランシスコ――

坂のメインストリートを走る路面電車

BART駅入口のサンクン・プラザ

ダウンタウンのユニオンスクウェア

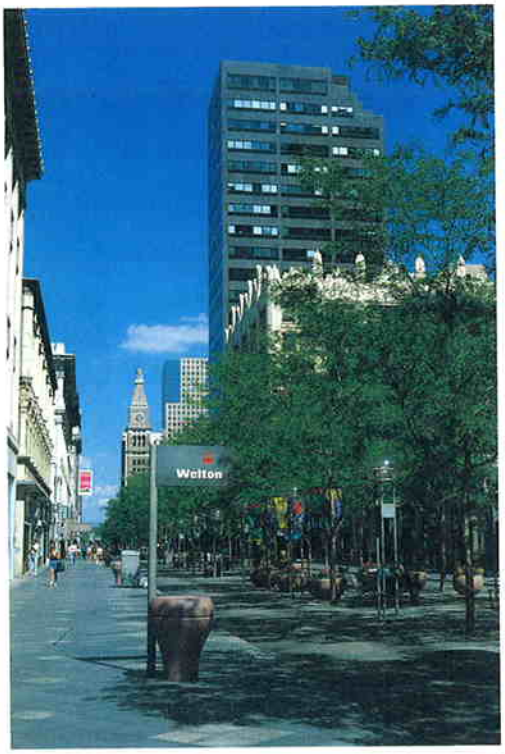
――アメリカ・シアトル――

ウエストレイク・プラザ

歩道と車道の溶け合ったデザイン

フリーウェイ上にふたをした公園

アメリカ・デンバー



16番ストリート・モール
（トランジット・モール）

街灯と一体的にデザインされた信号

モールの木陰でくつろぐ

モールを走るバス

アメリカ・ポートランド

トランジット・モール

バス専用の表識と信号

バス・ルート案内図

モールを走るバスとバス停

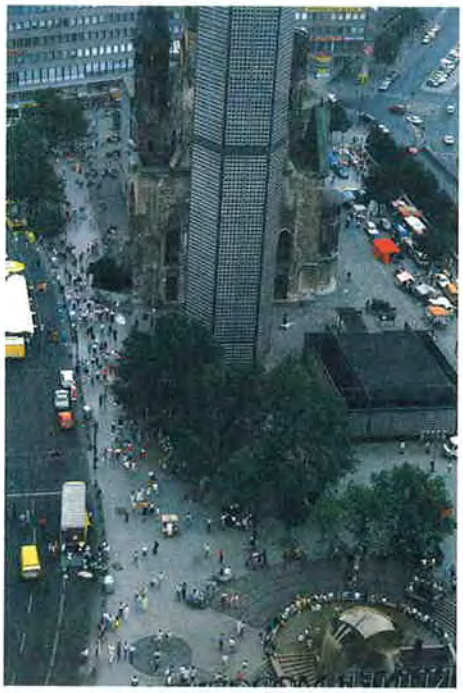
バス停横のパイオニア・コートハウス・スクウェア

ライトレール交通(MAX)

モールと一体となった噴水公園

ドイツ・ベルリン

街路と一体となった公園

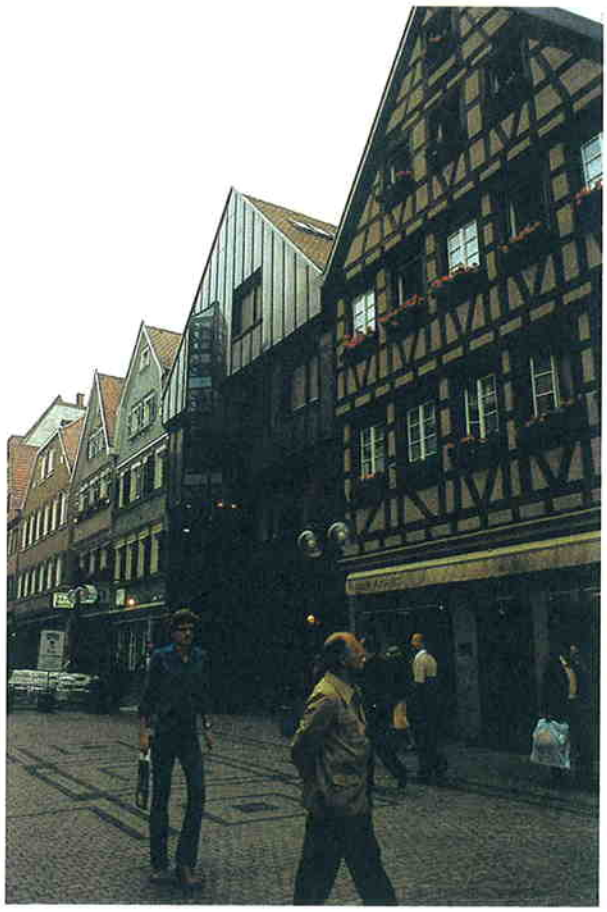


伝統的建築と近代建築街路に
はさまれた公開空地

石畳の街路

ドイツ・シュッットガルト

花のある歩行者専用空間



歴史的な建物を生かした街並

イタリア・諸都市

サンジミニアノ広場

グッビオの街角

アッシシの裏通り

ウルビーノの裏通り

――シンガポール――

中心部のオーチャド通り

郊外部の幹線道路

都心と空港を結ぶ緑の中の高速道路

ラス・ランブラス通りの公衆電話

ラス・ランブラス通りの地下鉄の入口

港の再開発“PORT URBA”

表紙(ポートランド・滝の公園)・グラビアの各写真は、倉田直道氏他、各執筆者の方々の提供によるものです。

巻頭言

「田園と道楽」

出雲市長　岩　國　哲　人

「春近し　水田の上の　根なし雲」（河東碧梧桐）

三十年ぶりに故郷の出雲市に帰り、市長に就任して丁度３年が経過したことになる。

国境のない、自由な国際金融の世界を、運に恵まれてまっしぐらに走っていた私にとっては、故郷の地とはいえ、慣れない市長の仕事に追われる毎日は、一日一日がとても長く感じられた。メリル本社の副社長から地方の都市の市長になることが珍らしかったからか、華麗なる転進といったような表現で報道されたりした。しかし、そういう表現は間違っている。肩書きが大きくなるか、給料が上がる場合に使う表現であって、私のように肩書きが小さくなり、給料が十分の一になるのは「華麗なる転落」と正確に伝えてほしいと冗談を言ったりしたこともあった。

しかし、仕事にも慣れ、春気が満ちてくると、私の家のまわりは一斉に青々とした水田となり、八階のマンションの部屋からは、白い雲が水面をすべって行くのが絵のような風景となる。まさに田園都市である。夏になれば、蛙の大合唱で、出雲市は音楽都市にもなる。

外国の生活を離れて、失ったものは多い。

しかし、出雲市へ帰って、得たものも多い。その一つは、こうした豊かな緑をはじめとする、すぐれた自然環境である。

もちろん、外国にも素晴らしい自然はある。私と家族は、30年間世界の４大都市と言われるニューヨーク、ロンドン、パリ、東京のそれぞれの都市に住み、まちの表情や、そこに住んでいる人たちの暮らしぶりを見て、日米欧、３つの違った社会、文化、政治、経済のなかで体験を通して多くのことを学ぶことができた。大変貴重な財産を頂いたような気がしている。

私達の住んでいたニューヨーク、ロンドン、パリは、いずれも大都市で、そのなかで失われていく花と緑を、市と市民が懸命に守ろうとしていた。

ニューヨークでは広大なセントラル・パークに樹木と花が多く、市民の憩いの場となっているし、南北を一直線に貫いて、マンハッタンの背骨ともいうべきパーク・アベニューは、その名の通り、大きな街路の中心を幅４メートルの花園が延々と続き、四季の花で飾られる。ニューヨークの碁盤の目のような整然とした都市の真ん中をブロードウェイという大きな通りが、整然とした街並みを無視するかのような角度で走っている。これがまた素晴らしい。息のつまるような秩序のなかに、ブロードウェイという自然に形成された一本の道を残すことにより、街の表情にやわらかさと面白さをつくりだしているからだ。

パリも負けてはいない。ニューヨークの碁盤の目に対抗するかのような放射状に展開する街路と環状高速道路が特徴である。パリの市内ではいたる所にきれいなマロニエやプラタナスの並木の道が目に入るし、住宅街の中心にあったモンソー公園には花が多かった。私の２人の娘は、その公園の入り口にある小学校へ通っていたが、休み時間には子供達が公園の中を走りまわっていた。

日興証券の支店長社宅としていたアパートは、第16区、パリ最大の公園であるブローニュの森に面していた。週末には家族中で愛犬ルピーを連れて森を走り、その森の中にある、世界中のバラが集まっているバガテル庭園のなかを散歩するのが楽しみだった。

このような、ニューヨークやパリに全く引けをとらないのがロンドンである。千代田区や中央区ぐらいの広さを持つリッチモンド・パークや、世界最大のキュー植物園や数多くの小公園を擁し、市民も各戸必ず前庭を持っている。道ばたや公園

で花を手折る人など、まず見かけることはない。

ロンドンの春は、花の種類が多い。町の中を歩いているだけで、公園の中を歩いているぐらいに花に出会う。2月の末から6月にかけて、クロッカス、れんぎょう、水仙、桜、チューリップ、メイ・フラワー（さんざし）、バラ、石楠花と、次々に花を咲かせ、カラフルなロンドンの春を演出する。イギリス全体が公園になってしまうのが、この春の4カ月間である。

島根県はその県土の80%が山林である。いわば「樹木」が最大の財産と言っても過言ではない。私も市長に就任したとき、この財産だけは守るべきであり、「樹」と「緑」には徹底的にこだわろうと心に決めた。

周囲の環境に恵まれた所ほど市内の環境や緑を大切にしないとよく言われる。長野県などはそのよい例である。そのようなことにならないように、山があり、海があり、川があり、湖があり、大きな平野がある、恵まれた出雲市だが、景観条例を制定し、中国5県で最初に景観地域の指定まで行ない、生け垣を積極的に奨励し、学校や公民館は次々と木造りに改築している。16の地区の歴史を踏まえて日本の16の時代を割り振り、16の建築様式が一つの市に揃うことになる。緑の多い風景にあわせ、市内を歩くことを楽しくするためである。

昨年、市制50周年を迎えて出雲文化伝承館が完成し、日本最大の木造建築出雲ドームが今年の4月にオープンする。ともに木の文化の象徴として、出雲市の文化とスポーツの新しい顔となることだろう。

木にこだわるあまり、2年前に「樹医制度」をスタートさせた。「樹医」とは読んで字の如く、「樹」のお「医」者さんである。つまり市内の樹木の健康に目くばりし、緑を守るドクターである。

行政はとかく、冷い、理くつ、数字、といったイメージがつきまといやすい。その行政の世界に、木が持っているぬくもり、やわらかさ、かおり、といったものを強調し、導入することによって、市民に親しまれるイメージに変化させたいというのが、私が木の施策を推進するもう一つの理由である。

ヨーロッパに11年、アメリカに10年滞在している間に、私は車を走らせて50万キロの旅をしている。都市にはそれぞれの表情がある。ニューヨーク、ロンドン、パリといった大都市だけでなく、ボストン、カーメル、チャールストン、イタリーのフィレンツェ、ベニスなどなど、中小の都市にも魅力的なところは数多い。この町で車をとめて歩いてみたいなと思わせる、そういう魅力である。

日曜日のお昼すぎ、しまっている店のウインドゥをのぞきこんでいる老夫婦。お孫さんに買いたいドレスでもさがしているのだろうか。道を行き交う人と軽くあいさつを交したり、ときには立ち止ってはてしないおしゃべり……。人を威圧するような大きな立派な建物よりも、こうしたすぐ手にふれることの出来るような風景に接すると、その土地の人のくらしや、ゆたかさや、心のゆとりがよく分る。

これから作られる市の中心部の道は、一本ずつおもむきをかえたいと思う。道は昔のようにモノを運んだり、用事のある人が走るように点から点を移動するためのものではなくて、立ち並ぶ家にとっては共有の前庭であり、行き交う人にとっては、人と人が笑顔を交し、会話を楽しむふれあいの場である。

そればかりではない。歩くという軽運動をするために街の中へ出かけてくる人がある。どの道にも一つずつ違った工夫をしたベンチで体をやすめ、背中を伸ばし、体をひねり、そしてまた歩きだす……運動と会話を楽しむ人たちのための細長い歩く公園がこれからの道になる。道を楽しむ「道楽都市」の時代だ。

環境の時代に入ったといわれる今日、町づくりのキーワードは、煙突の数やコンクリートの高い建物を誇ることではなくて、緑と楽しさこそ、都市文化の象徴となるべきだろう。

人に人格があるように、市にも市格がある。人に顔があるように、都市にもそれぞれの表情がある。出雲市は昨年、建設省から「アメニティ・環境と緑のモデル都市」に指定された。これからも、緑に囲まれた「田園都市」、道を楽しめる「道楽都市」を目ざして努力したいと思っている。

随　想

海外の都市に想うこと

株式会社 キャンディッド
代表取締役　**残　間　里江子**

印象に残る外国の街

世界を旅して印象に残った都市といえば、街全体が公園と美術館で成り立っているかのようなしっとりとした趣のある街、旧ソ連時代のタシュケントを挙げたい。同じくサマルカンドも、私が行ってしばらくしてから書かれた五木寛之さんの小説、『燃える秋』の舞台にもなった街で、<世界でいちばん雨が美しく見える都市>と讃えられるだけあって、とても印象深く心に残っている。私が訪れたのが5月とあって街は新緑に美しく映え、折しも雨が降っていて、ああ、これが世界一きれいな雨というものなのかなあと、しみじみ感じ入ったものだ。

好きな街

そもそも私は、景観としてきれいな街なるものはあまり好まない。これまでヨーロッパの都市を見る機会にもたびたび恵まれたが、着いた当初こそ、窓々に咲き乱れる美しい花々、変化に富んだドアや窓のデザインなどに感激するものの、そこに3日も滞在すると、ある種のいやみというか、癇に触ってくるというか、つくられた押しつけがましさにだんだんと辟易してしまう。結局私は、パッと見た目のきれいさではなく、人間の営みがもっとストレートに見えるようなものに心魅かれる。

だから、好きな街はと問われると、世界でいちばん東京がいいと私は答えてしまう。似たような街としてはニューヨーク、バンコクなどがあるが、とにかくワサワサとしていて、ほんとに人が生きているんだなと感じさせられる都市が好きだ。東京は現在数々の課題を内包しているのだろうが、私の視点からするとそれも含めて非常におもしろくて、なかなかよくできている街に感じられる。

イランをはじめとして外国人が大勢入ってきたこのごろの東京というのは、なかなか興味深いものがある。かつて竹の子族がいたところは最近ではイランのバザールみたいで、行政側としてはそこにいろいろ複雑な問題もあるだろうけれども、そういうことを鏡にしながら、もう一回自分の顔立ちを確認していくような作業が今こそ必要なのではないだろうか。

これは地方都市にも見受けられる現象だが、イランの人たちなどが入り込みたい街というのは、客観的に言うとなんらかの魅力がある街なのだ。なにかワサワサしていて、入っていきやすい街なのだ。そういう喜怒哀楽の装置のようなものを抱え持っている都市こそが、ほんとにおもしろい都市なのだと思う。

アメリカ人の開発思想

今、蓼科開発のマスタープランにかかわっている関係で、昨年、アスペンから入ってアメリカの高原リゾートの現状を見てまわったが、いずこもなかなか興味深かった。それは、好きとか嫌いとか美しいというより先に、実によくできているなという感じで、向こうにはランドスケープ・アーキテクトの概念が根幹にきちっとあって、教育の場面にもその概念がしっかりと根づいていてこその開発なのだという気がした。景観に非常にこまやかに神経をつかっていて、何もないところに人工的に一大リゾート施設をつくり上げるわけだけれども、そこには人間の営みの雑駁な部分もちゃんと入り込ませてあり、人為的につくったにしては、さりげないほつれの部分の演出が上手だった。つくるところはきちんとつくって、放っておくところは放っておくというメリハリがとれているあたり、巧みだと思った。

アメリカでは、たとえ経済が傾きかけても、エンターテインメントやレジャーを愛する心が価値観として確立しているし、それに対して管理するでもなく規制するでもなく、とてもおもしろい形でその計画に溶け込んだランドスケープ・アーキテクトを考えている。例えばスキー場などでも、リフトが視界の邪魔にならぬようにしつらえられている。それは、リフトの柱の太さ、形、色に対するちょっとした配慮ひとつで充分に演出できるものだ。植栽を見ても、融雪時のハゲ山が気にならないように巧みに樹が植えてあるなど、彼らの心づかいが感じられる。日本のスキー場のような箱庭的なデザインではなく、きわめて自然な気配りがなされているのである。

彼らのそういう発想を見ていると、結局、人間とそこの土地との自然な融合という観点――人間から見てもネイチュアから見てもナチュラルな形にどう取り結ぶか、そのあたりの思想と教育の、根本的な違いをまざまざと感じさせられる。

日本の都市計画

このところ開発ばやりだが、私はけっこう一極集中というものが気に入っていて、質さえよければ、＜グチャグチャ＞もいいものだと思っている。まるでぬり絵に色をぬるような都市づくりは、すぐに飽きてしまって、結果としてはおもしろくもなんともない。

じっさい、人間のエネルギーは、つくられた街を壊していくぐらいの力がないといけないわけで、ここにはこう住め、ここにはこういう人たちが暮らせとお仕着せをあてがわれても当惑するだけだ。それを逸脱して勝手に住むことによってもたらされるエネルギーも、けっこう大きいものなのではないだろうか。そして、そういう付加価値都市に住む住民は、やはりその分だけのリスクを負わなければならないのだから、狭い、土地が高い、危険だというような点は、そのかわり入ってくる「価値」も多いんだからいいじゃないかと割り切るべきではないかと思う。東京というところは、浅草もあって新宿もあって、田園調布もあって丸の内もあるからおもしろいので、それぞれを一つのカラーで統一してしまうのは危険だ。やはり＜フュージョンする＞みたいなものを含んでいるのが、当然都市のあるべき姿であろう。色をはみださないぬり絵のようにゾーニングするなど、よけいなお世話。もっと人間の喜怒哀楽の存在する余地を残しておいてほしいものだ。

最近の都市計画などを見るとどうも、人間のリアルな部分をきれいな建築材で隠蔽してしまったように思えてならない。毒気とか狂気とか、私たち人間が放つ息吹が街の中に入り込める＜すきま＞を、もう少しうまく演出していただきたいものだ。

現代の日本の都市計画や臨海開発プランなるものは、装置としても仕掛けとしても、そういう、人間の営みの放つある種の息吹が入りづらいシステムにつくられていて、こぢんまりと、なにか利いた風な感じの美しさにまとまっているに過ぎないように見受けられる。

だからといって単純に、そこにおでん屋と屋台を配置すればいいのかと短絡してしまわれると、それとはちょっとまた話が違うわけで、とにかく研ぎすまされた建築資材から生まれた、計画され過ぎた街というものは、私の感性としてはおもしろくない。

街づくりと生活文化

昨今「情報化社会の次は感性化社会」だといわれ出して、お役所でも生活文化論が盛んのようだ。つまり美とか文化という概念はあらゆる省庁に関係があるということなのだろうが、ということは、美意識とか感性が人間の営みに直結し始めたということであろう。しかし、その許認可の源にいるお役人の人たちが感性を磨いて文化度をかなり高めない限り、あらゆるものがだめなのではないかと思う。いくら生活文化を唱えてみても、デシジョンする立場にいる人たちの美意識が高まらないうちは意味のないことだと思う。建設省の人材の中にも、都市のよしあしをグローバルな見地から見分けられる人がそれほど多いとは考えられない。

私なども地方から開発に関する相談などを受けていざ現場に行ってみると、役所からホール、火葬場に至るまでをポストモダン的なものにしたりしている。実際はほんとのポストモダンとは似て非なるしろものであっても、両者の見分けがつかず、ピカピ

カの柱とガラスさえ使ってあれば即近代建築だと思い込む新しもの好きな人間が町づくりの陣頭指揮をしていたりするのには、考えさせられる。地方行政の人たちが任期中に自分のモニュメントとしてそういうものをつくってしまう仕組みがあるために、どうしてもそうなりがちで、最後はやはりトップの人たちの美意識に帰すると思う。

今まさに世の中は個性の時代。<顔が見えない不気味な日本人>を脱して、みんなが「個人としてものを言う勇気を持とう」などと言っているけれども、関係省庁の窓口の人たちこそが自分たちの個の美意識を磨いていくべき時だと思う。ヨーロッパの街並みがすばらしいのは、長い歴史の中でつちかわれてきたその町の役人自身のイズムがその底にきっちりあって、その美意識で街をつくっているからなのではないだろうか。

建設省に限らず、文化庁、通産省など、とくに生活文化と関わりの深い領域の人たちは、自分たちの生活や文化を築かなければならないと思う。年に一度も映画を見ない、コンサートにも行かないというような人たちがものを決める担当者だったりするのはちょっと困ったことだ。「都市」というものにも、わりにそれに近い実態があるのではないかと私は思っている。

日本では今、表面に張りついた地面の周辺だけを開発しようという感じになっているから、この時代につくる都市はやはりとても浅薄に感じられる。その街の歴史性、土地の性質をちゃんと踏まえて開発をやっているようにはとても見えない。あたかも書き割りのような街づくりに終始しているのは、非常に残念なことだ。

若いうちにこそ感性を磨いて

では、それを打破するにはどうしたらいいのかというと、20代、30代の若いお役人が、いいものを、できるだけたくさん見るということに尽きると思う。美意識とか文化度というのは、いいものをいかにいっぱい見たかの積み重ねでしかないのだから……。

私は3年ほど前から「次は役人の時代」だとあちこちで言ってきたが、通産省とか建設省あたりにもおもしろい若者が出始めているので、そういう人がもっともっとふえてくるといいなと思っている。外国の事例をいっぱい見た人が、その事例を駆使しながら書いている企画書が日本じゅうの都市計画の青写真になっている今、日本の至るところにジョン・ジャージーやマイケル・グレーブスがあふれても、その意味すらわからないお役人がいっぱいいる。

とにかく、この国は、役人が変わればものすごく変わると思う。だから、役人の労働環境の整備をして、もっともっと広く世界の街を見てこられるような労働環境をつくっていかないといけない。民間のほうの担当者はどんどん世界じゅうを回って自分の目でものを見てきているのだから、そこには大きな格差が生じてくるのは当然だ。統計では、34歳までの日本女性の海外渡航歴は4.4回だというが、若い女性に負けずに、日本の男性は若いうちにもっと世界を見ておかなければいけない。各省庁とも、20代、30代前半ぐらいの人をどんどん海外に出していくべきだ。年をとってから外国を見ても、好き嫌いの個人のリトマス試験紙の働きは失われてしまう傾向が強く、いかにしてうまく報告書を作成するかという観点からの視察に終わるのが一般的である。

余談だが、私がプロデュースした京都のホテルでは、顧客に高品質なサービスをするには、まずサービスする人がいいサービスを受けた体験がないとだめだ、若い人をどんどん海外研修に行かせようということで、毎年数十人の若者をリッツのようないいホテルに研修に出している。

だから、建設省の都市政策にかかわる人たちにも、世界じゅうの都市を年に3回や4回は見にいけるようになってもらいたい。なにも長期間の出張である必要はないので、4～5日の旅でも充分にその目的は達せられよう。

自分の足で、目で

感性化社会到来というならば、なにかものを見たときに、少なくとも、好きか嫌いか、自分はどう思うかをしっかり感じてほしい。若い人が自分の感性で見極めることから始めてほしい。そういうふうにして自分の意思を検索するような作業が、感性を磨

くということなのである。

一応世の中で話題にのぼったり、列や群れをつくっているものはメディアを頼らず自分の足で行って、自分の目で見ること。見てみると、行ってみると、メディアを通して得た情報とは違う何かを必ず感じるものなのだ。

私も仕事柄、数日の余裕ができると必ずどこかに行くようにしている。それが何にどうはね返るというものでもないけれども、パンフレットだけを見てプレゼンテーションをするのと、実際行って見てプレゼンテーションをするのとは、どこかが違うかもしれないと、その「かもしれない」に賭けて、なにか新しい建物ができると、一応見にいくようにしている。それはオランダ村でも日光江戸村でも、何でもいいので、とにかく、メディアをあまり信用しないで、自分の足で行って、自分の目で確かめるという行為こそが大事なのだ。

だから、私は最後に、行政のトップにある人は、自分のところの若い人たちがそういうところになるべく多く行けるように、物質的・物理的――時間とお金――な面で充分な配慮をしてあげてほしいと、重ねてお願いしておきたい。（談）

特　集

ドイツ諸都市のアーバンデザイン
～やさしい道路づくり～

世田谷区企画部都市デザイン室
主査　板　垣　正　幸

1．はじめに

世田谷区では、昭和63年度から従来の短期海外研修に加え、半年間に渡る長期海外研修の制度が始まった。これは、短期研修が係長級以上を対象とした視察的な研修に対し、若手・中堅職員を対象に制度やまちづくりをじっくり研修させようというものである。私は、その2回目の研修生として平成元年9月から平成2年2月までの6カ月間ドイツに行く機会を得た。ドイツでは、ミュンヘンとベルリン（当時西ベルリン）に滞在し、地区詳細計画を中心とした都市計画や、環境問題への取り組みなどを具体的な事例を通して学ぶことができ、たいへん参考となった。

研修自身もさることながら、6カ月の生活も貴重な体験となったことは言うまでもない。特にベルリン滞在中は、「ベルリンの壁」開放という歴史的な瞬間を目の当りにし、新しい歴史の一ページを見ることができたのは幸運であった。

本稿では、ベルリンを中心とした道路・交通計画について報告するとともに、世田谷区での歩車共存道路の取り組みについて紹介したい。先述したように壁開放時の滞在で、その後東西ドイツ統一という中での報告なので、多少事情が異っているかも知れないがお許しいただきたい。

2．地区詳細計画にみる道路計画

ドイツでは、「計画なくして開発なし」と言われるほど計画的なまちづくりが進められている。その代表的な計画が地区詳細計画（Bプラン）であることはよく知られている通りである。Bプランでは、建築限界線や階数の指定、屋根の形・棟高・軒高の制限、樹木の保存などが決められる。道路については特別な目的を持った交通地域の指定、たとえば広場や歩車共存道路などや、車の出入口の制限なども計画することができる。これらは、2回の住民参加の保障のもとに決められ、ドイツの美しい街並づくりの基礎となっている。

ベルリンでの研修では、市の建設・住宅省でこのBプランの制度や手法を学ぶとともに、ベルリンの区の一つであるシュパンダウ区で、具体的な課題を通して実際の計画づくりを研修した。そこで与えられた課題が非常に興味ある事例なので紹介したい。

写真―1　ベルリンのまち並み

それは、現況の幅員が40mある道路を30mに狭くし、それによって供出された土地を利用し、新しい住宅を建てるためのBプランを作成するというものである。当時、西ベルリンでは住宅問題が大きな社会問題であり、住宅政策が重要な政治課題であった。というのは、壁に囲まれた限られた中での土地利用しかできない事情もあった。一方、市民は住環境として住宅の高層化を望まず、又、環境保護の観点から自然環境としての緑は絶対に守らなければならないという考えである。

そこで目をつけられたのが道路空間である。不足

している住宅用地として道路空間を削り利用しようという発想なのである。自然を守り、車を抑制し、良好な環境の住宅を確保するといういわば一石三鳥の考えである。環境問題・住宅問題が道路計画にリンクしたフレキシブルな対応には驚くばかりである。

3．公共交通のネットワーク

ベルリンでの公共交通は、Sバーンと呼ばれる近郊連絡線、地下鉄Uバーン、そしてバスによってネットワークが構成されている。これらは、ベルリン運輸公社（BVG）によって運営され、乗車券は共通となっている。当時の西ベルリン内では、均一の料金で一定時間内どの交通機関を利用してもいいし、乗り換えも自由というきわめて合理的な料金制度である。

この制度は、ドイツの他都市においても基本的に同じ考え方である。たとえば、ミュンヘン市では上記3交通機関に路面電車を加え、ミュンヘン運輸連合（MVV）を構成し共通の料金制度としている。ただし料金体系はミュンヘンの市域が広いためゾーニング制を採用している。ミュンヘン中央駅を中心とした同心円状のゾーンが決められ、ゾーンを越えると料金がアップするシステムである。

私たち外国人にも、制度さえ理解すれば非常に便利である。特に共通の一日乗車券などもあり、公共交通機関を使うことが苦にならない。わが国のように交通機関が変わるごとに料金を調べ切符を購入しなければならない制度とは大違いである。

乗車券だけでなく定期券についても同様の考え方が取り入れられ共通定期券となっている。つまり、一枚の定期券でベルリン（当時西ベルリン）内をすべて乗れるというものである。そのうえ、この定期は貸借ができ、たとえば家族でお互いに利用しあうこともできる。

この定期券の名前は、「環境定期」と名付けられている。便利な定期で公共交通機関を大いに利用し、車による大気汚染防止をはじめ環境を守ろうという意志の表れなのであろう。このような公共交通機関の制度は、ドイツでの環境問題に対する取り組みを感じさせてくれる。

環境定期(表(上)，裏(下))

4．工夫された街路計画

ドイツでは、様々なモールや車の速度抑制を取り入れた街路がよく見られる。ここでは、トランジットモールや歩車共存道路などについて紹介したい。

(1) ショッピングモール

ドイツの諸都市では、旧市街を中心とした歩行者専用空間がショッピングモールとして整備されている。通りの舗装材は、石畳みや小舗石などの自然石を使用している。又、通りには花壇やベンチ・モニュメントなどのストリートファニチャーが置かれ、更にインビスなどの小さい店やカフェテラスなどがあり、豊かな歩行空間を演出している。人々は車の心配もなくゆっくりとショッピングを楽しみ、ベンチやカフェで語らっている。道路が楽しい公共空間としてコミュニケーションの場として活用されているのである。

写真―2　ショッピングモール(ベルリン・シュパンダウ区)

写真―3 アーケードのついたショッピングモール（ハンブルク）

写真―4 歩車共存道路（ベルリン）

(2) 歩車共存道路

わが国では、人と車を分離することを基本とした機能優先の道路づくりがなされている。しかし、ドイツでは、幹線道路からはずれた生活道路において人と車の共存道路が取り組まれている。道路が車優先でなく、逆に人に遠慮して通る人間本位の道づくりである。

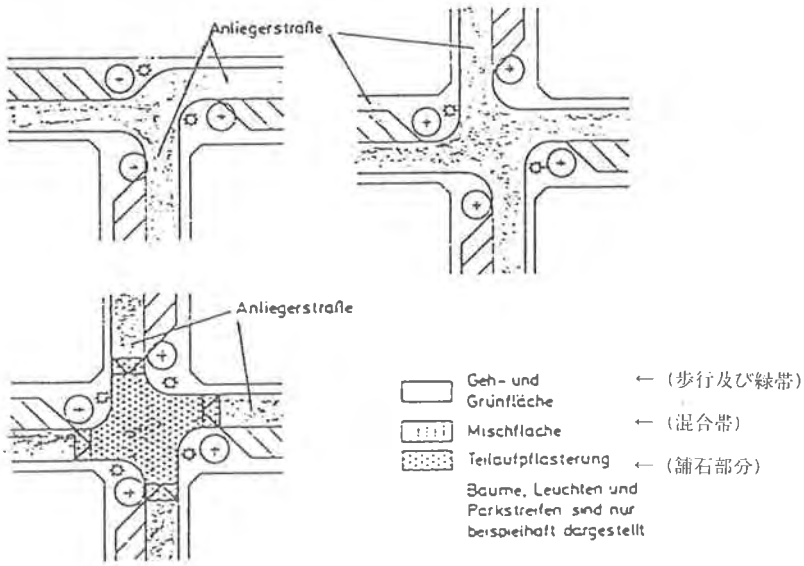
写真―4はベルリンの歩車共存道路である。道路の入口には、子供たちが遊ぶ姿を描いた歩車共存道路であることを示す標識が付いている。道路の中心には、台形状のハンプと植栽による狭さくを併用し、車のスピード抑制を図っている。

(3) シケイン

これは、車道をゆるやかに蛇行させたりクランク状に屈折させたりして車のスピード抑制を目的として整備を図る手法である。写真―5はクランク状に変化させた例である。変化点に植栽を設け車の駐車帯を確保するよう設計されている。

一般的に道路の線形として適用されているものであるが、交差点を利用しながら設計する場合もある。図―1はベルリン市の道路構造マニュアルにある交差点を利用する場合の例である。交差点部で植栽などを利用して片側の歩行帯をふくらませることによって、車の直進を許さず交差点での速度を抑制する方法である。交差点内を舗石などでわかりやすくしたり、場合によってはハンプなどとの併用も可能であろう。

わが国では、シケインを線形に取り入れた道路はまだまだ少ないところであるが、今後、一時停止の交差点などを利用した設計が可能ではないだろうか。



図―1 交差点部シケイン（ベルリン道路構造マニュアルより）

写真―5　クランク状シケイン（ベルリン）

5．世田谷での歩車共存道路

上述したようにドイツでは、環境に配慮した道路計画や交通対策が行われ、モールや歩車共存道路など魅力的な街路空間が整備されている。ここでは、世田谷区で取り組んだ歩車共存道路の事例について紹介する。

世田谷区では、昭和61年４月に世田谷美術館がオープンした。この砧公園内に建設された区立美術館と最寄駅である新玉川線用賀駅とを結ぶアプローチ道路として整備されたのが用賀プロムナードである。全長１㎞のうち東急電鉄再開発の沿道を除く約600ｍが整備されている。

プロムナードの基本計画として、①美術館のアクセスとして質の高い道路空間とする、②住宅地の庭の延長として親しみのある道とする、③そして何よりも人が主人公である道路を実現することを柱とした。

写真―6　用賀プロムナード

整備の特色としては、まず舗装材として瓦を使用したことである。用賀が旧大山道沿いの歴史的な街であり、周辺が戸建住宅の閑静な住宅街で屋根瓦と調和して「まちの庭」を実現するためである。この瓦を用いたことにより愛称「いらか道」とも呼んでいる。

又、プロムナードには親水空間を整備した。もともと、このルートに沿って川が平行していたため、蓋かけによって一体的に整備している。このため、川のイメージを再現するため親水性のある流れを取り入れたものである。その他ストリートファニチャー類を配し、憩いの空間としての配慮もしている。

これらの整備によって、世田谷の典型的な住宅街の道路が、まちの庭をイメージした歩車共存道路として完成した。しかし、整備に際しては交通管理者との多大な調整が必要であった。歩車共存に対する見解の相違などであるが、生活道路における整備の手法として相互理解を深めることが必要であろう。

プロムナードが完成して６年になるが、時の経過とともに瓦が様々な表情を見せてやわらかな歩行空間を創出している。夏には親水の流れで子供たちが楽しく遊ぶ光景も見られる。世田谷区がめざした機能優先の道路から、歩く・感じる・楽しむ・憩うといった人にやさしい道づくりが区民にしっかりと受け入れられている。

写真―7　用賀プロムナード

6．やさしい道づくり

近年、地球の環境問題がクローズアップされ、大きな社会問題となっている。エコロジカルなまちづくりは、私たち道路計画・交通計画者にとっても今後大きな課題である。公共交通ネットワークの充実、人にやさしい道路づくり、材料のリサイクルなどが益々求められている。

ドイツにみられる歩行者専用のモールや歩車共存道路は、人にやさしいと同時に環境にもやさしい道路づくりとして学ぶべき点が多い。私たち自治体においてもやさしい道づくりを益々進めていきたい。

イタリアのアーバンデザイン
——ひと味違う、都市の国の都市デザイン——

㈱ 環境開発研究所 取締役大阪事務所
所長 井 口 勝 文

イタリアは「都市の国」と言われる。

確かに、イタリアの街について少々調べてみると、我々「村の国」の人間が造る街とは大分趣きが違っていることがすぐに分ってくる。この違いは「ひと味」の違いのようでもあるが、もっと根本的な違いのようにも思われる。

「都市」というものが、人が共同して住むための文明のひとつの「道具」であるとすれば、「都市の国」の人であるイタリア人は実に見事にこの道具を使いこなしているナ、としばしば感心させられる。そこに〝元祖・都市〟なるものを見る思いがする。

彼の国のアーバンデザインを理解しようとすれば、このひと味の違いとその拠って来る所を理解しておくことがまずは肝要と思われる。

思いつくままにそのひと味の違いをここにまとめてみた。

1．イタリア人は皆「ヘソ」を持っている

臍は我々日本人も持っているが、ここで言う「ヘソ」はもちろんその臍ではない。人が或る地域に住んでいる時に、その地域一帯の中心となっている町という意味である。その町のことをイタリアでは「チェントロ・CENTRO」と言う。英語で言うところのCENTER、文字どおり「中心」という意味である。

貴方がイタリアの田舎、ゆるやかな丘陵地帯をドライブしていたとする。道に迷って通りがかりの農夫に尋ねる。

「チェントロはどっちだ?」

「あっちだ」

農夫はたちどころに自分のチェントロの在る方向を教える。

イタリアの全ゆる地域はその地域のチェントロというものを必ず持っている。そしてそのチェントロはたいていの場合「城壁」と「門」を持った「都市」である。つまりイタリアに住んでいる限り、全ゆる人々が自分が所属するチェントロという「都市」を持っているということだ。

チェントロは大きいものは人口200万人のローマ、これもチェントロのひとつであり、トスカーナ地方に在る人口6人のコエリアウラという誰も聞いたことのない小さな集落も又、チェントロである。（チェントロはたいていの場合、チェントロ・ストリコCENTRO STORICOと呼ばれ、1,000年以上、しばしばエトルスクにまで遡る歴史を持った古い都市であることが多い。ここで言うチェントロとはそのような歴史的都市のことであると考えていただきたい）

2．イタリア人は「都市」にしか住めない

イタリア人は「都市」にしか住めないし、言い換えれば、イタリア人が住めば、そこは「都市」になる。

イタリアには7つの州があり、それは94の県に分れ、さらに8,053の市町村に分れる。我国は3,254の市町村に分れているから、人口が我国の半分以下のイタリアでは行政の最小単位である市町村が我国に比べると6倍近くきめ細かく配置されているということになる。

このうちのトスカーナ州フィレンツェ県を例にとると、約100万の県人口に対して50の市町村に分れ、そこに406のチェントロが在る。その中で最大のチェントロが人口41万人の県庁所在地（州都でもある）フィレンツェであり、最小のチェントロが人口6人のコエリアウラである。

イタリアでは人口の80%以上がこのようなチェン

写真―1　トスカーナ州、マッサカラーラ県のチェントロのひとつカプリッリオーラの全景（人口450人）

トロの中に住んでいる。

そして残り20%弱がチェントロを遠く離れて丘陵地帯の内に点在しているのだが、彼等にとってもそのチェントロは「私のチェントロ」であり、チェントロとの強い一体感をもってそこに住んでいる。

まず殆んどのチェントロには教会があり、広場があり、市民の溜り場になるバールがある。そして城壁があり、門がある。すなわち、規模の大小の差はあっても、ひとつの「都市」としての構えを立派に備えている。チェントロの周りはたちまちにして一

写真―2　トスカーナ州、アレッツオ県のチェントロのひとつポッピ（人口2,014人）のバール。男達の溜り場になっている。

面の緑、丘陵地である。「都市」と「自然」との境界は極めて明瞭に一線を画されており、それは国土計画、都市計画の基本であり、彼等の文化そのものであるということだ。

そしてこれらのチェントロは全て美しい。

イタリアの都市にアーバンデザインの聖典を見る思いは多くの人々が経験するところだが、その美しさはこのチェントロのどれをとってみてもそこに見出すことができる。イタリア人は皆、自分のチェントロの町の美しさを自慢にしているのである。

3．イタリア人は都市を「鑑賞」する

音楽や絵や彫刻を鑑賞する趣味、教養は我国でも多くの人々が持っている。しかし我国で都市を「鑑賞」するという話は余り聞いたことが無い。

「タウンウォッチング」あるいは「都市探検」という言葉はかなりこれに近いものであるかもしれないが、これもまだ一般的ではない。

ところが、イタリアの都市を訪れて帰ってきた人達は異口同音に彼の国の美しさを褒め湛える。彼等はごく自然に都市を「鑑賞」して帰ってきたのである。美しいものに触れると人はごく自然にその美しいものに心を奪われるものであるらしい。

イタリアのチェントロはどれをとってみても、それなりの美しさを自慢している。

音楽や美術や文学の作品のひとつひとつが、それなりの世界を形づくっており、そのつくられた世界の美しさを世に問うているように、都市も又それなりの世界を世に問うていると考えたい。そこには全体と部分の関係がひとつの美の価値を形づくっている。

イタリア人はこのような都市の世界に生れ、育ち、住んでいる。都市や建築に対する市民の関心は極めて高く、都市を「鑑賞」することは彼等のごく自然な生活の一部となっている。

チェントロは歴史を経た厳しい審美眼に濾過されて蓄積されてきた彼等の文化の産物である。

4．都市の中に「緑」は要らない

都市の中には「緑」は要らない、都市の外には緑が必要である。というのがイタリア人の「緑」に対する考え方であるということが、比較的小さなチェ

ントロの都市の構造を見ていくと良く理解できる。

イタリアでも都市の中に緑が在ることは結構なことで、それは窓辺に飾られた赤いジェラニウムの植木鉢にも十分感じとれるのだが、我国の街づくりで最もウケの良い「緑化すれば街は美しくなる」という絶対的な信仰心はイタリアには無い。

石や煉瓦と同じく、「緑」も又都市をつくる素材のひとつであるにすぎない。

都市は緑が無くても十分に美しく創れる。いや、むしろ、緑が在ると都市本来の美しさが見えてこなくなることがある。

写真―3　トスカーナ州、シエナ県のチェントロのひとつチェトーナ（人口1,415人）の町を一周する通り。建物の壁面と道路によって和らくつつまれた魅惑的なイタリアの街並が見られる。

シエナのカンポ広場の美しさは良く知られているが、あそこに緑の木立ちが植えられた風景を想像してみるがいい。石と煉瓦の素材だけであの美しさは創られているのであって、そこに「緑」が入り込む余地は全く無い。

5.「広場」は使うものではなく眺めるもの

年に一度の祭りの時と、世界中の人が集まって来る観光地の有名広場を別にすれば、イタリアの広場に人影はまばらである。何時行っても殆んど人影は見当らない。

夕方仕事が済むと男共は広場の方に集って来る。

政治の話にサッカーの勝負の行方にと話しの種は決っているが、2時間程は大賑いになる。

それでも彼等が広場の中に入って賑うところは見たことがない。彼等は広場の隅に集まる。

あるいは広場に面したバールに入って食前酒代りに一杯やりながら話しに熱中する。

したがって広場は何時も周囲から眺めて美しいこと、というのが広場の決め手ということになる。

広場の中に人を集めてそこを賑やかにしないと折角つくった広場もつくった意味が無い、と我々は考えがちだが、イタリア人はそうは考えていない。広場の中に人を集めようとするとそこに様々な仕掛けを作らなければならないということになって、結局はずいぶんと形の違った例えばショッピングセンターの広場の様な別の意味の広場になってしまう。（イタリアの広場も午前中は市場に開放して利用することがある。）

広場は人は集らなくても、そこに存在すること自体に意味が在るとイタリア人は考える。我国で言えば、公園の存在意義の方に近いと考えた方がいいようだ。

同時にイタリアの広場は街のシンボルとなる重要な存在でもあるから、我国の城下町の天守閣に匹敵する存在価値を併せ持っているということでもある。

6. イタリア人は「モニュメント」が大好き

広場は広場自体が街のモニュメントであるが、そのモニュメンタルな印象を強調するために様々なモニュメントがアーバンデザインの要素として活用される。

歴史上の人物や聖人の彫像、大きな噴水、教会や市庁舎等の巨大な建築のファサード、これらは形態の美しさ、巨大さ以上に歴史的な意味づけによってより強くモニュメンタリティが認められているように思われる。

都市の発生の時期にまで遡る古い井戸であるとか、歴史上の人物の騎馬像、誰それの生まれた家であることを記した銘板、さらには戦没者慰霊碑等が広場に限らず街の要所要所に据え付けられている。

さらに細かく見ていけば、石積みの建物の壁面に残る古いバルコニーの支柱の跡、馬つなぎの鉄の環、

石の露台、トラバーチンの車止め、石彫の大きな家紋、通りにつけられた名称まで、街のモニュメントを数えあげれば切りが無い。

イタリアの都市にはモニュメントが充満している。歴史上の痕跡が街の中には残りにくい我国ではなかなか真似のできないアーバンデザインの手法である。

7．イタリア人は「看板」が目立つよりも「自分」が目立ちたい

イタリア人は街の中にモニュメントを充満させることに無上の喜びを感じているが、かといって何やかやとくっつけて街を飾り立てることは全く好まない。商店街のクリスマスの飾りつけにしても実にシンプルでさっぱりとしている。

したがって看板類も決して目立ちすぎないようにしているので、イタリアの街で目的の銀行を探す時には苦労することになる。

看板類に限らず、建築のファサードも特別に目立つようなことは滅多にない。

我国では建築家は皆大いに才能に自信があるので、どうしても良く目立つデザインの建築が競い合って街に並ぶことになる。その結果、我国の街では建築と看板で街中が百花繚乱ということになる。

これをもって我国ではカオスの状態こそが都市の個性であると開き直る向きもある。

確かにこの開き直りもひとつの文明観でありイタリア人等はそのようなカオスの都市を目の前にして大きなカルチャーショックを受けて帰るようであるが、これが我国の都市の個性であると納得してしまうには余りにも品性の劣る個性で我慢することになるような気がして、気が進まない。

いずれにしても、百花繚乱の街の通りを歩くよりも万事控え目に色も形もつくられているイタリアの街を歩く方が、人間が生き生きと生彩を放つことは良く知られている。人間が生き生きと見える街は楽しい。

8．イタリアでは雨水は道路の中央に集る

イタリアのチェントロの道路の横断水勾配は外側から内側に向けて水が流れるようにつくられている。

これは良く考えられた構造でなかなか便利である。

雨の日には建物の壁に沿って歩けばわずかに出ている建物の庇の下に入って、少々の雨は凌ぐことが出来る。その時足元に雨水が流れてくることもない。

2m～3m広くても6m程の道路が多いチェントロの中では排水管を道路の両側に1本ずつ通すことは如何にも無駄である。中央の1本に集める方が合理的なことは明らかである。

アーバンデザインの立場から見るとこの水勾配は極めて重要な視覚的効果をもたらしている。

内向きの水勾配の場合、ゲシュタルト心理学によっても説明がつくことであるが、建物の壁面は垂直に降りてきて道路面に鈍角で接するので、視線はそのままなめらかに道路の方へと移っていく。この時道路沿いの都市空間はなめらかに連続する3つの面（2つの壁面と道路面）によって囲まれたひとつの空間として強く意識される。

一方、外向きの水勾配で道路がつくられていたらどうだろう。建物の壁面は垂直に降りてきて道路面に鋭角で接してその接線の存在を強く意識させることになる。接線に沿って排水路も必要になるはずだから、そこに明瞭に道路と壁の境界が構造的に表現されることになる。その結果2つの壁面と道路面とはそれぞれ別々の3つの面として強く意識されることになる。連続する建物の壁面と地盤面によって和らかくつつまれてしまうあの独特のイタリアの都市空間はここでは生れない。

この種の街路の構造、デザインのディテールは我国には存在しないだけに、イタリアのチェントロの街路の印象は一層魅惑的である。

9．イタリアでは建物の平面図も登記してしまう

イタリアのチェントロを歩くと道路と建物の壁面とがなめらかに連続してその境界がはっきりしないように感じられるのだが、事実、イタリアでは土地の地積図を登記所に登記するように、建物の平面図も登記する。そこでは土地と建物とが区別されることなく一体のものとして取り扱われている。従って建物の存在が登記されていない土地には建物は建てられないし、建物が登記されていれば、その平面図を大きく変更して改築あるいは新築することは難しい。

こうしてチェントロの姿形は確実に次の世代に継

承されていくことが保証されている。

建物は土地と同じように永久に存在するという思想で街はつくられている。

つまり彼等は、イタリア人にはアーバンデザインの聖典、〝元祖・都市〟なるものを人類の資産として守りつづける義務があると思っている。イタリア人は誇り高く、大変な自信家である。

10. 日曜はダメよ

日曜日に人々は街の中に出て来てしきりに歩き回る。バールで仲間と話し込み、ショーウィンドウを覗き込み、最後はレストランで長時間、気勢をあげてようやく満足する。

しかしそのような賑いの中で商店街は頑なに店を閉じて静まっている。ショーウィンドウを美しく飾っているのがまるで通行人のために大サービスしてやってるゾ、という風にすら感じられる。

ボローニャの都市計画で知られるチェルベラーティは、成長至上主義の現代の都市計画の欠陥を鋭く告発している。

都市は単なる機能的、経済的な効率を求めて創られるべきものではない。都市は人生の本当の豊さ、人間の自由といった我々の生きる目的のために創られるはずのものであると言っている。

最近はイタリアでも日曜日に店を開いた方が便利で良いのではないかという声も聞かれるようだが、今のところはまだ店を閉じつづけている。

頑なに店を閉じた日曜日のイタリアの街を歩くとき、そこに都市にかけるイタリア人の強い志を見る思いがするのは、「都市の国」に対する私の買い被りだろうか。

注)イタリアの人口については1961年の国勢調査による。

ボローニャの都市計画については、「ボローニャの試み」（加藤　晃規監編訳、香匠庵刊）を参照されたい。

アメリカ都市におけるパブリック・アメニティの創造

㈱ アーバン・ハウス都市建築研究所
代表　　倉田直道

パブリック・アメニティの概念

米国における都市形成史の主要なエポックの一つである19世紀末にシカゴで開催されたコロンビア世界博覧会と、それを契機とする都市美運動から約百年の年月が経過した。この間に米国における都市デザインは、都市の抱える課題の多様化に伴い、都市に象徴的な形態を付与する造形技術としての都市デザインから都市の変容の速度を制御する都市政策としての都市デザインまで、飛躍的にその領域を拡大してきた。また、都市デザインは、米国の多くの都市において、住民の都市環境に対するニーズを集約し、それを体現する手段として、市民社会の中にその根を深くおろすようになった。そうした近年の都市デザインの活動を概観すると、ある共通の姿勢が認められる。それは都市デザインを通して、都市環境の質の向上、即ち＜パブリック・アメニティ＞の向上を実現しようという姿勢である。

写真―1　ニューヨーク市シティコープ・センターのサンクン・プラザ

パブリック・アメニティという用語は、ニューヨーク市やサンフランシスコ市などにおいて公共政策としての都市デザインに対する取り組みが積極的になるにつれて、頻繁に登場するようになった。パブリック・アメニティという用語は、そのまま日本語に置き換えると、＜公共的な快適性（public amenity）＞あるいは＜公共性のある快適なモノ（public amenities）＞ということになり、その類似概念としては公共空間などを挙げることができるだろう。しかし我が国の公共空間とパブリック・アメニティとの間には多少ニュアンスに相違があり、それは特にパブリック（公共性、公益性）という言葉が内包する意味の深さに起因するような気がする。それは、パブリックを日本語で＜官＞と訳すことも多い我が国の都市と、ジェファーソン流民主主義の伝統のうえに築かれた成熟した市民社会（civil society）を有する米国の都市との間の社会的な文脈の違いでもある。パブリック・アメニティは公共空間は勿論のこと、＜官＞と＜民＞が接する際の中間領域、さらには＜官＞と＜民＞の境界を取り払ったところに存在する概念である。公共の利益の優先する米国においては民間開発におけるパブリック・アメニティの創出は、その開発利益の地域社会への還元の証でもある。

写真―2　ニューヨーク市IBMビルの屋内庭園

一般に、具体的な都市空間としてのパブリック・アメニティには、アトリウム空間、広場、公園、通り抜け通路、開放されたデッキやテラスなどが含ま

れる。またこの他に、眺望や眺望路(view corridor)といった都市の景観形成上の要素、パブリック・アクセス（public access）や地下鉄への連絡路といった都市活動の利便性に寄与する概念までも、パブリック・アメニティに含まれることもある。即ち，公共政策として都市デザインにおけるパブリック・アメニティは、質の高い都市空間のみならず、景観、都市の活動に係わる都市環境の質を表す概念でもある。また、そこに共通する視点としては、都市空間や都市活動を市民に＜開かれた＞ものとし、さらにそうした都市空間や都市活動を＜繋ぐ＞ことにより、歩行者に優しい都市を実現することである。

ゾーニング制度を活用したパブリック・アメニティの創造

米国の都市の抱える課題がそれぞれの都市により異なるように、パブリック・アメニティ創造への取り組み方もそれぞれの都市により個性がみられる。そこでその代表的なものを幾つか紹介することにする。

写真―3　ニューヨーク市ワールドワイド・プラザ開発で生み出されたプラザ

ニューヨーク市における取り組みは、ゾーニングという米国の都市計画の伝統的な制度を活用したパブリック・アメニティの創出に特徴がある。1960年代に導入された特別ゾーニング地区制度は、プラザ・ボーナスと呼ばれるゾーニング・インセンティブ（一般に容積率の緩和措置）により敷地内の広場や公共通路などの創出を目指した1961年のゾーニング条例を、周辺環境や既存の建物との関係性といった都市デザインの観点からさらに発展させたものであった。特別ゾーニング地区において対象となるパブリック・アメニティはそれぞれの地区により地区の特殊性を反映し異なるが、アーケード、広場、地下コンコース、ガレリア、歩道橋、街区内貫通通路、地下鉄への連絡路、植栽を施したテラス等の都市空間に加えて、眺望路（ビジュアル・コリドー）の確保や一階建物用途の限定等もパブリック・アメニティに含まれている。その結果実現したのが、シティコープ・センターの地下鉄駅に連結されたサンクン・プラザ，IBMビルの屋内庭園，フィリップ・モリス・ビルのアーケード、AT&Tビルのコリドーモール、トランプ・タワー・ビルの噴水や植栽を配したアトリウムなどである。

写真―4　ポートランド市のトランジットモール

これらは、制度の意図に反し、街並みの分断、ビル風、日影といった多くの問題が指摘されたそれまでのパブリック・アメニティに比べ、アトリウム、屋内通路等を含むものであり，ニューヨークのように厳しい冬という条件を有する都市には、より適当なものであった。しかし、一方でこうしたパブリック・アメニティは、俗にネゴシエーション症候群と呼ばれる行政とデベロッパーとの間の取引に利用されることも多くなり、1982年に策定されたミッドタウン開発計画のゾーニング地区では、多くのパブリック・アメニティの要件がボーナスの対象から外され、それらを義務づけるとともに、従来よりさらに厳しい条件の下でボーナスが認められるようになっている。

交通政策と一体化したパブリック・アメニティの創造

アメリカ連邦政府の環境保護局により全米で『最も快適な都市』に選ばれたこともある米国西海岸のオレゴン州ポートランド市では、歩行者が安全で快適に過すことのできる都市環境を実現するために，

都市の交通計画と都市空間の整備を一体的に推進することにより大きな成果をおさめている。

写真―5　ポートランド市リバーフロントのエスプラナード

1960年代、ポートランドもアメリカの多くの都市と同様に、都市の郊外化の進展の結果、ダウンタウンの経済活動の衰退、都市環境の荒廃、車による大気汚染などの都市の病弊に苦しんでいた。こうした都市問題を抜本的に解決し、あわせてまちに新しい活力を注入する手段として提案されたのが、新しいバス運営システムとMAXと呼ばれる路面電車の導入と、バス以外の乗用車の乗り入れを制限したトランジット・モールと呼ばれる歩行者空間の整備である。全長20街区に及ぶモールは、煉瓦と御影石の舗装、枝振り豊かな街路樹、アール・ヌーボーを模した特徴的なデザインのバス停、噴水、彫刻などによって、極めて個性的で快適な歩行者空間を市民に提供している。また、新しい公共交通システムの利用を促進するために、市の中心の300以上の街区をバス及びMAXの運賃無料区域に指定していることも注目に値する。また、自家用車への依存を少なくするために、多数の駐車スペースをダウンタウンの周辺に整備し、自家用車から共用車に乗換えるパーク・アンド・ライドなどのプログラムを総合的な交通システムの一環として行っている。

写真―6　ポートランド市のパイオニア・コートハウス・スクェア

この他に、『公園と噴水の都市』と呼ばれるポートランドでは、市内を歩いていると、トランジット・モールに隣接して、約20年前に高速道路を撤去して整備されたリバーフロント・パークやそれに連続するリバープレイスと呼ばれる複合開発の川沿いのエスプラナード、近年デザイン・コンペ案をもとに完成したパイオニア・コートハウス・スクェアをはじめとする、噴水広場、屋外彫刻、小公園などの多種多様な公共アメニティが、都市の中の身近なオアシスとして市民の生活に融け込んだ存在になっている。

写真―7　サンフランシスコ市のBART駅入口と一体的に整備されたサンクン・プラザ

総合的な都市デザイン施策によるパブリック・アメニティの創造

サンフランシスコ市では、1971年に策定された都市デザイン・プランに基づく条例やガイドライン等の総合的公共施策がパブリック・アメニティ創出の大きな力となっている。都市デザイン・プランは、サンフランシスコ固有の地形などの自然条件に配慮した眺望対象や眺望路の保全、TDR（開発権の移転）制度を活用したオープンスペースの創出、新しい開発と既存の都市環境の調和など、サンフランシスコにおけるパブリック・アメニティ創出に対する基本的な取り組み方を市民の合意のもとに定めたものであり、市内の全ての開発行為に対するガイドラインとなっている。また、サンフランシスコの取組みの特徴の一つに、広場や公園のアメニティを保障するために、隣接する建物が広場や公園に落とす日影を条例により厳しく規制している点が挙げられる。

単にパブリック・アメニティの形態や位置を定めるだけでなく、その利用に対する配慮といった点でパブリック・アメニティに対するきめの細かい対応がみられる。また、1989年にサンフランシスコを襲った大地震により被害を受けた湾岸高速道路を、市民のコンセンサスにより、サンフランシスコ湾への眺望を保全するという理由から撤去してしまったことは記憶に新しい。

写真―8　サンフランシスコ市のリバイス・プラザ

これらはいずれも、サンフランシスコ市民のパブリック・アメニティにたいする強い拘りと意識の表れであり、その結果、極めて質の高い多様なパブリック・アメニティが市の全域において実現している。

環境デザインの担い手

こうしたパブリック・アメニティの個性は、地区固有の資源と課題を把握したうえでの個性的な取り組みに因るところが大きい。一方、米国においてこうしたパブリック・アメニティの質を保証している大きな要素として、行政、民間企業、コンサルタントの活動のなかで環境デザインに係わるプロフェッショナルの存在を指摘する必要がある。

即ち、そうした実際のパブリック・アメニティの創出に係わるデザイナー、ランドスケープアーキテクト、建築家、環境デザイナーと呼ばれるプロフェッショナルな人材の豊富さとそうした人材を育て社会

写真―9　サンフランシスコ市のエンバカデロ・センターのデッキ・プラザ

に送り出している大学におけるプロフェッショナル教育の存在である。これらパブリック・アメニティの創出に係わる職能の多くは、環境や社会に係わる学際的な知識と経験を必要とするものであり、従来の専門分野に収らないものである。米国の大学におけるプロフェッショナル教育は、都市計画、造園、建築という個別の専門分野を環境という統合的な領域のなかに位置づけており、未だに工学系の学科のなかに閉じ込められ、社会の現実のニーズに対応できずにいる我が国の専門教育の状況とは極めて対照的である。

我が国において、質の高いパブリック・アメニティを創造するには、まず環境デザインに係わるプロフェッショナルな人材の育成から取り組む必要があるような気がしてならない。

ポートランドの交通計画と都市デザイン

㈱ 三菱総合研究所
先進科学部環境システム室
阿 部 祐 子

1960年代以降、郊外への人口流出による都市の拡散に伴う空洞化により荒廃したダウンタウン（都市中心地域）を再活性化することは、米国都市の大きな課題となっている。これまで、各々の都市の特徴を考えた多様な方策が試みられ、オフィス・センター、コンベンション都市、スポーツセンター等様々な形での再生がなされてきている。その中で、ここで紹介するポートランドのダウンタウンは、「アーバン・オアシス」といわれる文化活動とレクリエーション活動の拠点としてダウンタウンの再活性と美化に成功した例である。

ポートランド市は、米国西海岸オレゴン州最大の都市である。起源は、1843年ウイラメット川とコロンビア川の合流点に建設された内陸港で、カリフォルニア向けの農作物供給地として繁栄した都市である。1987年現在市の人口は42万人、その都市圏の人口は110万人に及び、2000年までにさらに40万人の増加が予想されている。

ここでの都市活性化策は、1970年に始められた。当時のダウンタウンは、行政と民間のオフィスのみが取り残され、駐車場がビルディングより多くの面積を占めている状態で、生活環境は悪く商店街は疲弊していた。それに対し、「ダウンタウンを文化と歴史の香のする、都市的レクリエーションの核として活性化し、人々が集い楽しめるようにしよう」という合意が市と市民の間でなされ、1972年ダウンタウン・プランとしてまとめられた。

このプランで特徴的なのは、歩行者活動を中心とした街を創ろうとしたことで、そのために公共交通の充実、都市空間のデザイン向上という２つのテーマが大きな役割を果たしている。以下、それぞれのテーマについて具体的な施策とその効果をあげる。

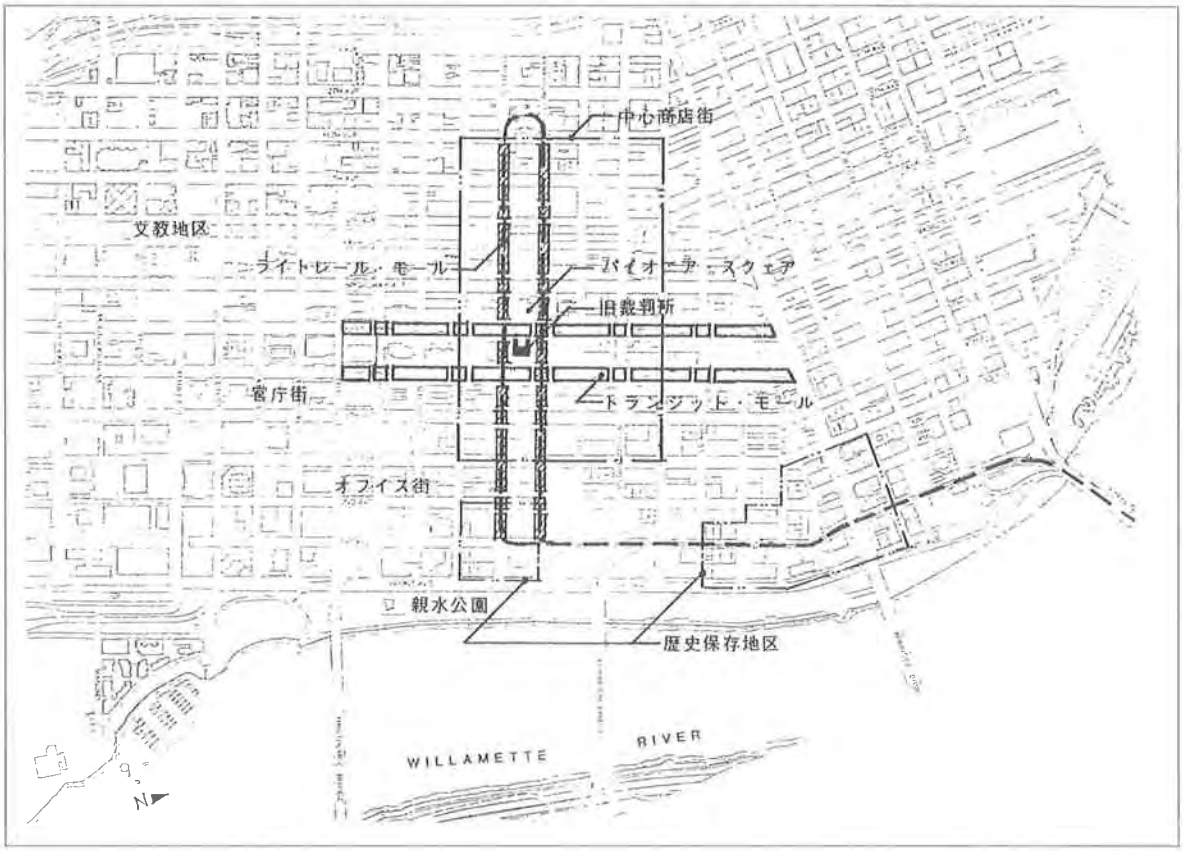
公共交通システム充実への政策

流入車両削減によるダウンタウンの歩行者への開放は、都市内活動の多様化、駐車場用地の有効利用による高密度化、空気清浄化等環境の向上などにつながるものである。ここでは、公共交通機関の充実によるアクセスの確保とともに、駐車場の数の削減や高速道路の閉鎖による車輌の流入抑制を行い、それらの効果を達成している。

(1) トランジット・モール（1978年開通）

1500万ドルの国家補助金を受け、市はダウンタウンの中心を南北に通る大通り２本を12ブロックにわたりバス専用ターミナルとして整備した。同時に、

パイオニア・スクエア



図―1 ポートランドダウンタウン

両側の歩道を24フィート（約７ｍ）に拡幅し、植栽、ペーブメント、屋外アート、ストリートファニチャー等の整備により線形の公園空間を作りだしている。

モール開通以来、バス利用者は一日当たり１万人以上増加し、また歩行者が増加した事で、沿道の商店の売上、店数ともに増加している。

(2) ライトレール・トランジットの導入

トランジット・モールに続く公共交通機関充実策として、市は国家から約15億ドルの補助により路上電車MAXを開通させ、ダウンタウン中心部と川の東岸地域の住宅地を15.1マイルにわたって結んだ(1986年)。1990年現在、MAXの利用者は平日一日平均19,940人を数え、ダウンタウン内就労者の約半分、ショッピング目的の来訪者の４分の１の貴重な交通手段となっている。

MAXの通る２本の通りは、トランジット・モールと同様、拡幅された歩道が公園的にデザインされ、歩行者の活動をさらに快適なものとしている。

(3) 駐車場対策

市は、ダウンタウンへの車輌乗り入れを削減するため、1972年に地区内の駐車場面積を42,000台分に制限した。その内、一時駐車のためのスペースはトランジットモールの南北端の２カ所に集中させ、中心商店街の空間は極力歩行者のための空間として開放された。

このような駐車場数の削減策は、ダウンタウンの空気浄化と公共交通の利用促進に効果をあげている。また、自転車や徒歩での通勤も増え、現在の駐車場数で余分もでている状況である。

(4) 高速道路の閉鎖と親水公園の創設

川の自然景観を人々に開放するため、市はダウンタウン東側のウィラメント川沿に走っていた６車線の高速道路を閉鎖し、50エーカーの緑地として再生した（1983年)。この公園は、ダウンタウンの労働者、居住者の日常の休息・レクリエーションの場として親しまれるとともに、年に２回の定期フェスティバルの中心として、近郊から100万人以上の人々が集う場となっている。

公園北部には、低層の高級マンション、ホテル、マリーナも作られ、「水辺のリゾート」的な住宅地を形成しており、地区の高級化（ジェントリフィケーション）にも効果をあげている。

(5) 機能別道路区分（Arterial Streets Classification Policy）

1975年にダウンタウン内の道路は、主要自動車道路、サービス車用道路、自転車路、歩行者優先道路に区分され、それぞれの機能に合わせたデザイン、交通規制が行われている（1985年に見直しがはかられている）。特に、自動車交通流と歩行者動線の区分けは明確に分けられ、歩行者主体の道路は歩道の整備が順次進められている。これらの歩道には街建設当時のイメージのランプ、ベンチ、花篭等統一されたデザインのストリート・ファニチャーが置かれ、楽しく散策できるようになっている。

このような機能区分とその機能に合わせた道路デザインは、様々な交通流の摩擦を防ぎ、だれにも快適な道路環境を提供している。

都市空間のデザイン政策

交通政策による車両交通の削減とともに、都市をさらに魅力的な場所にし、歩行者活動を活発にするために、公共空間のデザインの充実が図られた。ここでは景観等ビジュアルな整備とともに、フェスティバルの支援など活動そのものの創出も合わせて行なわれているのが特徴であり、ハードとソフト両面の再生、活性化を図っている。具体的には、以下のような施策がなされている。

(1) デザイン審査制度（アーバン・デザイン・リビュー）

建築物等のデザインに関して、1972年ダウンタウン・プランの長期目標をふまえて、1983年に都市デザイン・ガイドラインが施行され、ダウンタウン全体にわたるデザイン基準と審査制度が設けられた。この制度の目的は、

- ダウンタウンの持つキャラクターの保全
- 快適で多様性のある歩行者空間の提供
- 芸術性、デザイン性が高く人間性のある都市生活環境の創出

などであり、これに見合うよう、全ての開発事業はデザイン委員会の審査、認可を必要とするようになった。

このガイドラインでは、ダウンタウンをオフィス地区、ショッピング地区、文教地区、ウォーターフロント、歴史保存地区等に分け、それぞれの地区の特色を考えたデザイン基準を設けている。これにより全体の統一感がありながら、地区ごとに個性のある街並みの創出が図られている。

デザイン基準の中には、建築物の高さ、色、ファサード、サイン、ストリートファニチャー等々視覚的な規定とともに、路上カフェや1階部分の小売店舗の誘致などアクティビティ（活動）の誘導も含まれ、魅力創出に効果をあげている。

(2) 公共空間（オープンスペース）整備

公共の行う開発事業としてこの15年余りの間に多くの歩道や広場・公園の整備が行われている。特徴的なものとしては、前出の親水公園、モールの他にパイオニア・スクエアがあげられる。

このパイオニア・スクエアは、歴史的なシンボルである旧裁判所の建物の前に広がる広場で、1984年に公共駐車場の跡地に整備されたものである。広く開放された広場中央部分は、滝や彫刻、パーゴラ、旗などで楽しく演出され、屋外パーフォーマンスや露店で常に賑わいを見せている。また、周囲にはカフェ、ブックショップ、ギャラリーが置かれ、散策に魅力を加えている。

このダウンタウンのちょうど中央部に位置するこ

トランジット・モール（上）,ライトレール・モール（下）

の広場は、ヨーロッパ中世都市の中央市民広場のような役割を果たし、人々の集い親しむ場として活用されている。また、これは均質な空間展開をしがちなグリッド状の都市に中心を加え、求心的なイメージを街に与えている。

(3) アトラクションの演出

ダウンタウンに魅力的なアクティビティを創出するため、劇場の整備など芸術活動の支援や、様々なフェスティバルやイベントのプロモーションが行われている。代表的なものに親水公園での年2回のフェスティバルと歴史地区で週末ごとに行われるサタデイズマーケットがある。

サタデイズマーケットは、毎週末近郊の人々が農作物や手作りの工芸品を持ち寄り、露店を並べるというもので、そこを散策するのは市民や観光客の大きな楽しみとなっている。このマーケットは最も古い歴史地区の広場で開かれるため、開拓時代の街の賑わいを思わせ、他にはない雰囲気のショッピング・プレイスを創りあげている。

(4) 歴史的建築物の保存・再生

ウォーターフロント沿いに位置する2つの歴史保存地区は、19世紀のビクトリアン様式のビルディングが並び、建設当時の街の姿を彷彿とさせている。この地区では、前述のデザイン審査制度が特に強化された形で保全が図られている。デザイン基準は、建築様式、ファサードの形状、色、材料他詳細におよび、専門のランドマーク委員会がきめ細かい審査にあたっている。

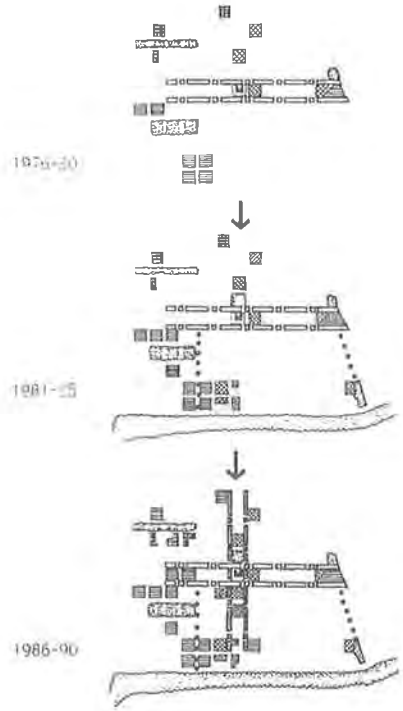
また、歴史的建築物の再生策として、様々な公的組織が低金利貸付等の補助を行っている。それを軸として総額約1億2500万ドルの投資がなされ、ダウンタウン内の40のランドマークは商業施設として再生された。手の込んだ鋳鉄のレリーフに飾られたこれらの建築群は、ポートランドのダウンタウンを独自の歴史と文化を伝え、特徴ある街並を見せている。

都市活性化への効果と今後の展開

このような大規模かつきめ細かい政策の実施により、ポートランドダウンタウンは、都市の美化と活性化を同時に果たし、米国で最も都市デザイン政策に成功した都市の一つと評価されている。ここでみられた「都市の歩行者への開放」を中心とした都市活性化は、経済的・社会的にも多くの効果をあげている。

(1) 開発の促進

商業活動の活性化、イメージ・アップに伴い、図―2に見られるように、中心商業地区を中心に多くの開発・再生事業が行われ、1970年以降官民合わせて総額150億ドル以上が投資された。70年代始めの約4倍のビルディングが建てられ、現在オフィスの面積は約1350万平方フィート、店舗面積は650万平方フィートであり、密度の高い商業地域を形成している。



横線は建設・修復された商業施設
斜線は建設・修復されたオフィスビル
点打ちは整備された広場、公園

図―2 ダウンタウン開発の過程

(2) 就労人口の増加

開発に伴い就労人口は加速度的に増加している。1987年現在でのダウンタウン内の就労人口は約9万人であり、2000年には約12万人になると予測されている。

(3) 商業の活性化

アクセスと環境の向上、様々なイベントにより誘客により商店街の利用数、来訪頻度とも順調に増加している。1970年頃には疲弊していた商店群も、70

年代後半以降売上は順調に増加し、地域内でのシェアも安定したものとなっている。1987年現在ダウンタウン商店の総売上は、年40億ドルとなっており、就労者数、近隣居住者数の増加に伴い、さらに安定した成長が予想されている。

このようなダウンタウン活性化の成功は、都市圏人口の増加や就労者の集中を加速させており、それに対応した、公共交通システムの充実、近隣の住宅供給、ダウンタウン周辺地域の環境整備などが現在の課題となっている。そのため、市は1972年プランの見直しを進め、1988年にセントラル・シティ・プランを施行した。このプランは、1972年プランのコンセプトを踏襲しながら、範囲を近接する住宅地域や産業地域にまで広げたもので、きめの細かい都市デザイン手法がさらに広域の整備にどのような効果をもたらすか注目されている。

市民参加による計画プロセス

最後に、このプランのもう一つの特徴としてあげるのは、その計画プロセスである。1972年プランは、1970年の市民集会での意見をきっかけにして検討が始められており、その後も多くの市民集会、公聴会、ワーキング等市民参加によって進められてきた。このような計画プロセスは、全米のダウンタウン計画の中でも特に民主的なものといわれている。

これは、市民と市のスタッフの根気強い合意形成の積み重ねであり、約20年をかけた市民による「まちづくり」であったといえよう。

このような計画プロセスは、広域的なプランとの整合性がとりにくい、膨大な時間や人的負担がかかるなどの欠点も指摘されるが、次のような点で計画の成功を導いている。

まず、実施された事業に関して施行者側の意図と利用者側の意志が一致しやすいことがあげられる。つまり、計画時と実際の利用方法の間のズレが少なく、計画コンセプトに合った利用状況を期待できる。

さらに重要な点は、市民参加を募る過程で市民のダウンタウン地区への関心を徐々に高めていくことができることである。景観等生活レベルの環境は、最終的には、どのようにその環境を利用し、維持するかという生活者の意識によって保全・向上されるものである。そのためには市民の街や環境に対する関心を喚起することは重要なことである。ポートランドのダウンタウンの計画プロセスで行われた市と市民の長年のコミュニケーションの積み重ねは、そのような街への誇りや、自身の環境への配慮を高めるという上で非常に有効であり、これからの都市デザイン政策を考える上で参考になると思われる。

オタワの都市デザイン

㈱ INAXクラフト工房
元㈶都市づくりパブリックデザインセンター
筒　井　元　宏

1．はじめに

㈶都市づくりパブリックデザインセンター主催の平成3年度アメリカ・カナダ海外視察ツアーに、当センター事務局として同行の機会を得た。今回は訪問先の一つであったカナダの首都、オタワの現況についてご報告する。

当地ではわずか2日間の滞在だったが、10月中旬の好機にあって、都心の緑地帯から郊外のガティノー・パークに至るまですばらしい黄葉に触れたのは幸いであった。その美しい自然は整然と進む都市づくりとの対比の中で、際立って心地良いものに感じられた。都市デザインの質の高さが、自然をより美しくし、そのバランスが我々に感動を与えるのであろう。

2．親しみやすい首都

オタワの次の視察先がワシントンD．Cであったため、両首都の似たところや違いを丁度見ることができた。どちらも工業や産業地区をほとんど持たない静かな美しい政治都市であることはよく知られている。ワシントンD．Cは象徴的建築物、モニュメントを中心に街路が放射状に広がるパリ風の堂々たる都市である。それに比べ、オタワでは首都づくりにありがちな固い威圧感がなく、和やかでどこか親しみを感じさせてくれる。前者は車で走り廻るダイナミックさと広大なパースペクティブをもつが、後者は自転車でゆっくり散策できる柔らかさがある。それは恵まれた大自然と地形の変化をそのままいかしていることにもよるが、規模として程良いヒューマンスケールにあることが大きな要因になっている。

3．首都としての品格づくり

オタワ河の南岸とリド河の合流点に開かれた人口約55万人、面積約2,851平方キロのこの都市は、政治的中枢機能をもつばかりでなく、その景観をも誇る。特に印象深いのはオタワ河の対岸ハル市側から眺望できる小高いパーラメント・ヒルとその周辺である。（写真―1）

写真―1　ハル市側から眺めたパーラメント・ヒル

そこには緑青銅葺きのそそり立つ屋根と黒ずんだ石壁をもつ国会議事堂、最高裁判所、国会図書館などが建ち並び、ヨーロッパの古城を想わせる美しさがある。広々とした緑地の中にあって壮麗な眺めである。（写真―2）

写真―2　国会議事堂にある平和の塔から見るパーラメント・ヒル

4．首都圏建設委員会

我々一行は、市内にある首都圏建設委員会（National Capital Commission）を公式訪問した。当

委員会は対岸ケベック州のハル市も含む、首都の美化計画立案から施設の監理まで行う、総勢千人を越す大きな団体である。そこで全体図、パースなどを使いながら現況について丁寧な説明を受けた。その中で「カナダの歴史をどう伝えるか」という表現が数回くり返された。彼らが最も重視する都市づくりの基本理念であることが、すぐに理解できた。

パーラメント・ヒルに点在するネオ・ゴシック様式の建築群は、まさにその象徴である。街路では、式典のパレード用として現に整備されつつある連邦通りがそれに該当する。ここは市民がゆったり参観できる二段式の歩道をもち、歓迎されるVIPとの交流を意識したロマンチックな舞台をかたちづくっている。市民への解放を重視した、彼らの首都への想いと歴史観は何とも爽やかである。

もちろん、あらたにつくられる現代建築物にも彼らの意向は反映されている。巨大な水晶を想わせるガラス張りの国立美術館（National Gallery of Canada）は、美しい野外風景が眺望できる広いアトリウム空間を設けている。（写真―３）波のようにゆるやかな曲線を描く国立文明美術館（Canada Museum of Civilization）は、オタワ河岸の低い緑地帯に沿うかたちで建ち、視界の流れを滑らかにしている。外壁と広場は砂岩調のテクスチャーと色合いで統一されており、水際一帯の地形に調和している。横の歩道も曲線を描き、デザインに合わせユニークである。（写真―４）

写真―３　国立美術館内のアナトリウム

写真―４　国立文明博物館前の広場と歩道

このように超モダンなデザインも含め、個々の建築物がこれほど徹底して景観全体への融合性と創造性を発揮しているのは、見事という他はない。

５．街路整備

オタワ河を挟んで、ハル市を含む周遊道路の計画と修復もまた、彼らが抱える大きな事業の一つである。計画概要から以下のことが述べられている。

- 景観の視野の中に道路が入らぬこと。
- 主要な５つの曲り角（交差点）に彫刻などのビスタとポールの高い多灯照明を置くこと。
- 内側の歩道の幅員９メートルに２列の高木を置くこと。
- 道路標識、照明灯、旗をつけるポールなど目的別使用システムを考慮した統一デザインを図ること。
- 標識、サイン系の統一デザインを図ること。

これらは橋梁、公園、広場から樹木、ベンチなどすべての公共施設と一体化を図りながら進めつつあるという。

パーラメント・ヒルに平行して一ブロック南側に、あらたに修復されたスパーク通りがある。市民がショッピングをし、お茶を飲み、おしゃべりを楽しむ遊歩道である。（写真―５、６）幅員は12メートル余りで中央沿いに噴水、彫刻、樹木から電話ボックス、パーゴラ、テーブル、スツール、ベンチ、プランターなどが置かれている。素材は木、石、鋳物などよく

写真―５　スパークス通り（その１）

写真―6　スパーク通り（その2）

吟味され、深緑カラーを基調にデザインされている。そのなかで照明灯のデザインが注目される。（写真―7）

写真―7　植物を頭上にもつ装飾性の高い照明灯

- あかりのすべてを市内他地区同様、丸い球で統一。
- 場所、目的に応じて灯数、ポールの高さ、造形に変化。
- モニュメントとして質的に高い装飾性。
- 昼間目立たず、夜のあかりとビスタを強調。

これらの点は、周囲に目立つ看板、サイン類がないため、控え目ながら通りの夜の景観を美しくしている。店頭のファサードに並ぶ旗、垂幕がスカーフかリボンの如くアクセントとなり、通りに洒落気を与えている。（写真―8）デザインの基本である、基調とアクセントの使い分けのバランスがよい。

写真―8　スパーク通り（その3）

通りからさらにまっすぐ東へぬけると、三角の形をしたコンフェデレーション広場に出る。広場の中央には第1・2次世界大戦の戦没者を記念したメモリアルタワーが雄然と建っていた。これは当委員会が言う、先述の基本理念を具体化したモニュメントの代表例に違いない。

広場の横には、オタワ河の南岸から北へぬけ、オンタリオ湖に入る美しいリド運河が見られる。冬季には世界最長のスケートリンクになることでよく知られているところである。運河沿いに長く緑地帯が整備されており、市民の大きな潤いの場となっている。

6．リスも潤歩する遊歩道

遊歩道スパークス通りを散策していると、潤歩するリスに出くわした。近づいたら樹上の繁みの中に入っていった。現地案内人の話によれば、ペットの放し飼いが禁じられているため野良犬猫の類はおらず、リスなどの小動物は街の中でも安心して生活できるというのである。いじめる人も少ないのか、表情はなんとなく和やかである。

現地でペット類の放し飼いが唯一許される所は、飼い主の庭内である。しかしこの地域の住まいでは、囲いがあまり見られない。庭の外へ勝手に出ないのは、おそらく〝躾〟がしっかりなされているからであろう。飼い主自身もペット同様マンツーマン方式で、厳しい訓練を受けていると聞く。彼らの公共の場に対する生活意識の一端が伺える。リスも濶歩する遊歩道は、まことにうらやましい限りである。

7．最後に

我々一行は限られた時間をやりくりして、郊外のガティノー・パークまで行った。あいにくの雨だったが、濡れたカエデの葉は、より鮮やかな黄金色に輝いていた。どこまでも続く大自然に包まれて、我々は体の芯までその色に染まってしまうのではないかと錯覚するほどであった。

途中の道路は片側一車線で何の変化もないが、その両サイドとも芝生で整備されたサイクリングロードが、延々と続いていた。スニーカーで、サイクリングで、楽しもうとする彼らの自然観が伺える。

今回は自然を都市づくりの中でどう生かしていくのか、考えさせられることが多かった。よい視察だったと一行の想いは軽やかであった。

アジア諸都市のアーバンデザイン

㈱ アルメック
代表取締役　岩　田　鎮　夫

1．はじめに

アジアは、東アジア、東南アジア、南アジア、西アジアと一般に地域区分され、都市の形成過程もそれぞれの地域で大きく異るので、ここでは主に東南アジアの諸都市を対象とした。アーバンデザインは都市の機能と形態を統合し、目的とする環境形成・空間構築を図る一連の行為と定義され、その対象は都市全体から個別の施設、公的な空間から私的な空間におよぶ。アーバンデザインは都市のおかれた時代環境（政治体制、社会、経済、自然等）とその歴史的蓄積に強く影響される。即ちアーバンデザインは、都市のアイデンティティを表現する意志であり結果であるということができる。こうした視点から現在の東南アジア諸都市をみてみると、基本的には都市の「史的な形成過程」がそれぞれのアーバンデザインに強く反映されていることが明らかである。大雑把に言えば、欧米の列強が殆んどの東南アジア諸国を植民地とした緩やかな都市化の時代と、第2次大戦後独立国家として激しい都市化とモータリゼーションに晒される時代に大別して考えることができよう。

例えばマニラは16世紀後半のスペインの侵略によって誕生し19世紀末まで行政面だけでなくカソリックの影響下に置かれ、その後第2次大戦をはさんで戦後復興期にいたる1950年代まではアメリカの影響を強く受けた。ジャカルタは14世紀初めから既に交易港として栄え16世紀の前半にはイスラム王国の支配下に置かれた。17世紀初めにはオランダ東インド会社の首都としてジャカルタはバタヴィアと改名され、途中僅かな期間フランスやイギリスの支配下におかれたもののオランダの植民都市として発達した。シンガポールは19世紀初めに当時東洋貿易をほぼ独占していたオランダに対抗するために、イギリスの支配下で建設された交易都市で当初より計画的な都市開発が進められた。一方クアラルンプールは19世紀後半に入ってから錫採掘場への物資供給基地として建設されたが、積極的な都市計画は行われなかった。欧米列強の植民地を免れたバンコクは、18世紀後半にアユタヤが滅んだ後トンブリに都が移され河口都市として伝統的な仏教とヨーロッパ文明の影響を同時に受けながら発達した。

これらの都市はクアラルンプールを除いて20世紀初めには人口30―40万人に達し、当時の面影を残す現在の都市核が形成された。こうした歴史的遺産は第2次大戦後の巨大な都市化の波に呑みこまれスプロールした市街地に埋没してしまったかにみえるが、それでも尚それぞれの都市のアーバンデザインを特色づける有形無形の要素となっている。戦後の共通した都市政策は、発展途上国というステータスのもとで如何に自動車交通に対応するかにあり、アーバンデザインは都市の街路整備や交通計画に大きく影響されるようになった。そしてこの対応策の違いがその後の都市の構造と形態をユニークなものにしている。

2．ひとつのモデル都市：シンガポール

シンガポールはアーバンデザインを国家の意志として計画的、戦略的に実施している稀有の一例である。特に1970年代以降、強力な政府のもとで法定都市計画にもとづいた都市整備を財政、技術、行政力に裏うちされて一気に推し進めた。過密に喘ぐ旧都心は徹底した再開発によって近代的な商業業務センターに改造され、国民の約85％は計画的に開発された中高層ニュータウンに再配置され、工業団地、港湾、空港、レクリエーション基地等の整備も徹底した。これらの開発拠点は高速道路・都市高速鉄道（都心部は地下鉄）で効率よく結ばれ、公共交通の

整備にあわせて自家用車の保有と利用を厳しく管理しモータリゼーションの制御にも成功した。こうした開発密度の高い拠点整備によって生まれた広大なオープンスペースを背景に、〝ガーデンシティ〟のスローガンを掲げ都市全体の緑化を異常なまでに進めた。こうして約20年たらずの短い期間に都市のグランドデザインを完成し引続きより豊かで魅力的な都市形成にむけて様々な試みと努力がなされている。アーバンデザインというとややもすると、視覚的景観的な快適さととり違えられ本来の機能の充足との関係が充分に明らかにされない場合が多いが、シンガポールでは機能と形態の一体性が執拗なまでに追求されており、公共施設は勿論のこと民間の建築物も対象になっている。こうした背景には、何ら資源を持たない都市国家が生き残る手段として良質のインフラと快適な環境を高度に備えた国際的貿易・金融・情報拠点を整備するという基本的な政策があり、限られた国土の有効利用には高密度拠点開発方式で対応し、ニュータウン開発によって住宅保有を容易にし再開発を側方から支援し人種間の融合も図る、島国の限られた水資源を涵養し同時に気候の安定化を図るために緑化を進める等国内的な要請も強く反映されている。

写真―1　アーバンデザインを構成する要素を全てふくむ（シンガポール）

以上のような背景からシンガポールにおけるアーバンデザインは、そのグランドデザインにおいても個別の施設デザインにおいても、デザインを行う側もこれをチェックする行政側も共に意識は高いが、こうしたエリートによって伝統的なライフスタイルや都市景観が大きく変容したことも事実であり、アーバンデザインが先行し市民がこれを追いかけるあるいは近代的な高層アパートのなかで伝統的なライフスタイルを固持したいというギャップは随所にみられる。同時に１人当りGNP12,000米ドルを達成し国際社会で生き残るための戦略として現在の都市政策は基本的に大方の支持を受けていることも事実である。具体例は枚挙にいとまないが特記すべき諸点としては下記があげられる。

・都市と交通の一体的開発と秀れた交通施設デザイン、例えば1989年に開通した都市高速鉄道は1960年

写真―2　高速道路とニュータウン風景（シンガポール）

写真―3 住宅地の道路と沿道風景（シンガポール）

代に作成されたマスタープランに用地が確保されており完成と同時に都市開発との整合、一体化が実現し環境問題も殆んど発生しない。構造物の設計は意匠面の工夫がされており高架構造物が新たな都市の景観対象となっている。

・ゾーニング、建築制限等によって開発許可時点で景観面からも行政指導をうけるため一定のデザインポリシーが反映され街並みに統一感を与えている。ともすれば単調になりがちなニュータウンについては、ビジュアルアイデンティティを保つべく建物の構造、意匠面の試みも様々に行われている。

・都市高速鉄道はシンガポールのアーバンデザインに新たな要素を付加した。周到に行われた構造物・駅舎・車両等のデザインは都市景観に新鮮なアクセントとなるだけでなく、公共交通路を通じて街並みを鑑賞する新たな視点を提供している。

・熱帯地域で歩行距離を延長するための様々な工夫（舗装、木陰、地下道、横断施設、広告塔、休憩施設等）が行われている。

・道路の緑化、道路敷内、沿道の緑化は樹種の選定、

写真―4 MRT（都市高速鉄道）とニュータウン（シンガポール）

写真―5 都心部（オーチャド通り）のMRT駅と整備された広い歩道

樹木の配置に工夫がされ、高速道路下の道路の分離帯の緑に日照を確保するために高速道路の上下車線を構造的に分離するといったことまでされているし、横断歩道橋全体を緑と花で覆うことも行われている。

・更に長期的視点から将来の道路需要に対応するために、環境・景観を考慮して地下高速道路網の検討が進められている。

3．他の諸都市の状況

シンガポールに較べるとその他の諸都市では、アーバンデザイン本来の意味において都市計画や交通計画が実践されている度合は低く、クアラルンプールがシンガポールを範としながらも伝統的な風味を加えながら様々な試みを行っている以外は、個別的な施設や状況への対応が主で行政側にも充分な制度・技術・財政面での用意は殆んどない。とりわけジャカルタ、マニラ、バンコクは21世紀初頭には人口1000万人を超えることが予想されており、巨大な都市化圧力の前にアーバンデザインを実践する行政力は余りにも弱く、旺盛な民間都市開発投資を適切に誘導する力も充分に持たない。従ってこうした巨大都市で将来如何なる都市空間が構築され環境形成が図られるか予測をすることは難しいが、ダイナミックに変貌をとげつつあるこれらの都市のアーバンデザイン面の特色を拾い集めると下記となる。

・クアラルンプールは、1984年に法定都市計画としてのストラクチュアプランを施行し都市計画方針を明らかにし更に詳細計画としてAction Area Plan（主に都心部の再開発）、Local Plan（ニュータウン等特定の地区の計画）、Subject Plan（工業・交通等特定の開発に関連する地区の計画）が作成され

ている。行政は民間活力を最大限に利用しながらこうした地区開発の機能景観面の連続性が保たれるこ

写真―6 緑におおわれた幹線道路（クアラルンプール）

写真―7 緑におおわれたバス停（クアラルンプール）

とを重視している。起伏のある地形、豊富な緑、人種の混合による独特の伝統文化の保持、都市計画制度の充実等によって独自のアーバンデザインを試行し実績をあげつつあるように見える。

・マニラはスペイン時代に当時の植民地都市に適用された教会、政庁舎、広場を中心とする都市計画にもとづいた都市核が今も残り、これにアメリカ時代に加わった体系的な道路、公園整備によって都市の骨格形成が東南アジアの諸都市のなかでは最もよく進められた都市と言える。マニラをアジアにおけるアメリカ民主主義のショーケースとする方針のもとに、バーンハムによる都市計画が作成され、名高い海岸通りや大公園も建設され、アメリカ文化の流入とともに19世紀の終りにアメリカで流行ったネオクラシシズムの建築様式も持ち込まれ、一早く国際的な都市としての形態を整えた。マニラの都市形成に民間ディベロッパーが大きな役割りを果たしており近代的な副都心に成長したマカティ地区に代表されるようにその開発規模の大きさと品質の高さ、開発

写真―8 LRTと沿線風景（マニラ）

写真―9 海岸沿いの目抜き通り（マニラ）

写真―10 道路整備と副都心形成（マニラ）

後の都市管理の巧妙さによって、民間主導による都市スケールでのアーバンデザインの優れたモデルを生み出した。しかし一方では数百カ所に及ぶスラム・不法占拠地区が交通用地や公共空地を中心に都市全体にわたって分布し都市計画の実施を困難にし、貧富の差や社会の二重構造が街並みにも直接反映されている。1985年に東南アジアでは最も早く都市内高架鉄道（LRT）が開業し近代的な公共交通手段として市民の評判もよいが、沿道の土地利用は主要駅周辺での商業施設開発が進む反面中間地点では活動が低下し街並みに大きな変化が生じた。何れにしても深刻な都市問題を抱え基本的な施設・サービスの

供給も思うように進まない状況で、アーバンデザインを行政面で強化する余裕は殆んどないのが実情である。

・歴史的に道路整備の遅れたジャカルタでは、都市内高速道路をふくむ幹線道路整備が積極的に行われているが、これによって沿道の市街化が誘発され街並みを一変させている。実効性のある都市計画をもたないために将来ともリボン状の開発が進行することと思われるが、こうした幹線道路に沿った近代的

写真—11 目抜き通り（タムリン通り）と沿道の近代的商業業務開発（ジャカルタ）

な開発とその内側のカンポンに代表される伝統的なコミュニティのコントラストが特徴的である。

・突出したプライマシーを持ち国の経済成長に支えられて膨脹を続けるバンコクは、都市計画行政面で最も混乱した状況にある。法定都市計画は殆んど拘束力がなく、各省庁の都市交通施設計画（高速道路、LRT、国鉄高架等）の相互調整は不充分で、各所で構造物が交錯する。かつて都市化速度が緩やかな

写真—12 典型的な幹線道路と町並み（バンコク）

時代に計画的に開発された中心部では、密度の高い道路網、様々な仏教建築、大小の河川運河等によって質の高いアーバンデザインが実現された。しかし都市化の進展が加速するにつれ、近代化の証しとして片端から運河を埋めたてて道路建設を急いだ結果、10数平方キロに及ぶ幹線道路に囲まれた街区が体系的な道路によらず直接網街路のみでサービスされるという特殊な市街地が随所に発生し交通機能上大きな障害となった。反面地区内の居住者にとってはユニークな生活空間が形成された。交通施設整備の遅れと無力な都市計画は市場原理が強く働く土地利用となり、無秩序な市街地の拡大がリボン状に進む一方では既成市街地内に未利用空地が発生している。民間の都市開発は活発ではあるが新たな副都心を形成するまでには至らず、用途は混合し交通混雑は激しくなり生活環境は悪化し都市の機能は低下している。都市のグランドデザインを欠いたまま商業資本に先導された都市開発が激しく進行するバンコクにおいて、アーバンデザインの意義と役割りを問い直す必要があろう。

・バンコク、ジャカルタ、マニラ等では、アーバンデザインを構成する要素として〝歩行者〟が充分に考慮されていない。徒歩交通が大きな割合を占めるこれらの都市で歩道は狭く歩き難く連続性に欠け、安全性と快適性の両面で問題が多い。こうした機能面の欠陥に加え、歩行者空間の確保と整備が都市景観や生活環境の改善に直接つながることがもっと理解される必要があろう。

4．おわりに

以上東南アジアの主要都市のアーバンデザインの置かれた基本的な状況を概観したが、シンガポールやクアラルンプールではアーバンデザインが、都市や交通の機能の充足だけでなく景観や環境面からも実践されているが、ジャカルタ、バンコク、マニラ等の大都市では深刻な都市問題の陰に隠れ、当局は具体的なポリシー、施策を用意する人的・財政的余裕を持てないのが実情である。同時に益々ボーダレスになる国際社会の中で大都市の役割りは一層大きくなり、その機能と魅力が国際ビジネス、観光、産業立地等で重要な競争条件になってきている。こうした内的・外的要請を如何に都市のグランドデザインに反映させ望ましい空間構築、環境形成を図ってゆくかについての充分な議論が必要であり、先進諸国の技術・経済協力の一層の充実も望まれる。

バルセロナの都市計画
――色彩について――

㈱ オズカラースタジオ
尾　崎　真　理

今年オリンピックが開催されるバルセロナは、スペインの古い歴史のある街である。

バルセロナは、紀元前3世紀ごろローマの植民地として都市をかたちづくり、4世紀には美しく強固な市壁に囲まれた都市となった。

地中海における重要な港湾都市として発展し続けたバルセロナは、10世紀にはカタロニアの政治的中心となり、ヨーロッパの重要な近代都市の地位を築いてきた。

現在スペインの首都はマドリードであり、スペインの交通網は、道路、鉄道、航空路のすべてが、マドリードを中心に放射状にのびているが、マドリードがこのように都市として発展したのは19世紀になってからである。

写真―1　バルセロナの再開発計画

従って、ローマ時代の市壁までが日常生活の空間に目で見える形で残っているバルセロナは、歴史と文化のある伝統都市といえよう。

写真―2　バルセロナ市役所

サン・ジャウメ広場にある市庁舎は14世紀に建てられたものである。その後さまざまな増改築を経て現在のような姿になっている。入口を入ると、左手にミローの彫刻の大作がおかれ、古典主義様式の建物と見事に調和している。回廊は古典主義様式に手を加えてないが、一歩事務室に入るとそこはモダンなオフィスとなっている。サン・ジャウメ広場をはさんで、市庁舎と向き合って建つのが、カタロニア州政府庁舎である。州政府庁舎は15世紀に建てられている。

サン・ジャウメ広場や、有名なラス・ランブラス通りから路地に入ると、中世の多くの都市のように曲がりくねった道となる。しかし、この旧市街を取り囲むようにして、整然とした町並みのエル・エイシャンプレがある。ガウディの作品が多くあるのも、このエル・エイシャンプレである。エル・エイシャンプレは19世紀半ばに建築家イルデフォンス・セルダーの提案した近代的な都市計画を基本としている。セルダーは、現在世界中で使われている『都市計画』という言葉の発明者である。彼の案は、都市空間に整然とした格子状の道路網を張り巡らせ、そこに斜め状の大通りを大胆に組み合わせるというもので、一ブロックを大きな中庭を取り巻く連続するファサードを持った建物で構成し、そうしたブロックを等間隔に配置していくという斬新なものだった。しかし、セルダーの計画は実行に際して、急増する人口に対処するため各ブロックを縮小し、建物を増やすという変更を余儀なくされた。しかし、人口のわりに市街区の狭いバルセロナが、ひとたび市内に入ってみると、かなりゆったりとした都市空間をもっているように感じるのは、セルダーの功績である。

写真―3　市役所の回廊

1986年10月、スイスのローザンヌで開かれたIOC大会で、バルセロナが1992年のオリンピックの開催地として決定された。

バルセロナがオリンピックを誘致する事を決めたのは1982年であり、1984年にはオリンピック中央施設（オリンピック・リング）の設計者が決定された。このなかには、室内体育館を担当する磯崎新も含まれている。

バルセロナにとって、オリンピック開催は、21世紀を目指して市を再興する、極めて雄大な計画の一部である。

写真―4　市役所の内部

ここにその雄大な計画の中核をなすバルセロナ中心部の開発計画を紹介する。

"AREES DE NOVA CENTRALITAT"

『前文』

バルセロナの商業地区は、旧市街から西の方へ発展している。そして、その基本は、19世紀にイルデファンス・セルダーが設計した都市計画である。

しかしながら、バルセロナには新しい中心地区の開発を誘引する多くの土地がまだある。

一方、市のいたるところに、市を革新するような新しい動きがみられる。

1992年のオリンピックの開催は、市の基盤整備や都市整備のために投資することのできる絶好の機会をバルセロナに与えてくれた。

新しい行動が決定される処では、新しい中央広場の開発を認めている。それ故に、かたよりはうまく平衡化され、高いレベルの都市環境が実現される。

このような意欲的なプロジェクトを進めるには、歴史のある市街における住環境を守り、住宅を増やすために細心の注意が必要である。

我々は、今世紀初めのセルダーの計画に基づいてバルセロナが開発された時のように、街を造るために、公的機関と私企業が歩み寄って調整し、都市の再開発をするところに直面している。

写真―5　市役所内部とミロの作品

当小冊子では、10の新しい中心地区の土地利用計画とその開発計画が記述されている。私達は、当小冊子が、1992年のバルセロナそして21世紀のバルセロナを築くことに参加しようと望む全ての人々に強い刺激になることを望んでいます。

バルセロナ市長　パスカル・マラガイ

この前文に書かれているように、オリンピックを挺子として、21世紀を目指して行われているバルセロナの都市再開発は、古い街並みを壊して新しい街をつくるのではない。歴史のある街並を残し、一世紀前の都市計画を見ながら、そして人間の住むための街であることを基本として、未来を目指しての都市づくりである。

このことは、1882年に着工され、現在もまだ建築が続けられている、ガウディのサグラダ・ファミリア教会を思い起こさせる。

写真―6　小さな広場でのバザー

10のプロジェクトのなかから、特に色彩について配慮されている"港の再開発（URBAN PORT)"と"セルダ地区の再開発（CERDA SQUARE)"について紹介する。

"港の再開発(URBAN PORT)"

バルセロナは、ローマ時代に地中海沿岸の重要な植民都市として造られた街である。その後も重要な港湾都市として発展し続け、特に13世紀から14世紀にかけてのバルセロナ家の地中海進出政策は、今も残る地中海最古の造船所を始めとして大規模な港を完成させた。16世紀に、新世界を発見して帰国したコロンブスを迎えたのもこのバルセロナの港であり、港には巨大なコロンブスの記念塔が立っている。

しかしながら、皮肉なことにコロンブスの新世界の発見により、海外貿易の中心が地中海から大西洋に移り、その植民地貿易の権利がセビリアに与えられるとともに、バルセロナの港湾都市としての機能は衰退していった。

写真―7　港の再開発〝URBAN PORT〟

バルセロナの文明評論家ジョセップ・マリーア・カランディは「我々バルセロナの人間は、長い間港の存在を忘れてきた。海に背を向け、内陸部に向かって生きてきた。最近になって、港をもう一度市民生活の中に取り戻そうという気運が盛り上がり、港湾部の改装美化運動がはじまっている」と言っている。

1970年からのコンテナ埠頭の建築を中心とした、産業面の整備とはべつに、このプロジェクトでは、

写真―8　セルダ地区の住宅

バルセロナの都市港として、市民のための港づくりが行われている。

その中核となるフスタ・モールのプロジェクトは、ドックを取り除き、現在の漁船用の桟橋やマリーナを模様がえして海岸線を見直すことをおこなっている。また、商業関係者と一般の人々を分ける配慮もされている。建物や倉庫を含む全てのデザインと色彩に対して、その目指すコンセプトが決められている。

真っ赤に塗られた跳ね橋は、以前にあったものを、新しいデザインで再現したものである。

〝セルダ地区の再開発（CERDA SQUARE）〟

セルダ地区は、市内から西へ、空港に向かう高速道路沿いの地区であり、高層住宅が建設されつつある。急激に増加しつつある人口に対応するための低所得者用住宅であり、シンプルなデザインとなっているが、アクセントとして、赤、青、緑が上手に使われて、殺風景な郊外地にもかかわらず、人間的な暖かみのある空間を作り出している。

以上の２か所だけでなく、どの地区も色彩が見事に使われている。古い町並みのなかでは、バルセロナの旗の色である黄色と赤が基本に使われている。

市の当局者と話をすると、彼らは色彩について規制（regulation）をしているとのことであるが、その中身は、基本的な方針や考え方、イメージである。

すなわち、色彩計画について最も重要な事は、都市計画のコンセプトなのであろう。

シリーズ　まちづくりと街路

「生まれ変わった新宿通り」

東京都建設局道路建設部街路課
課長　佐藤　俊

1．はじめに

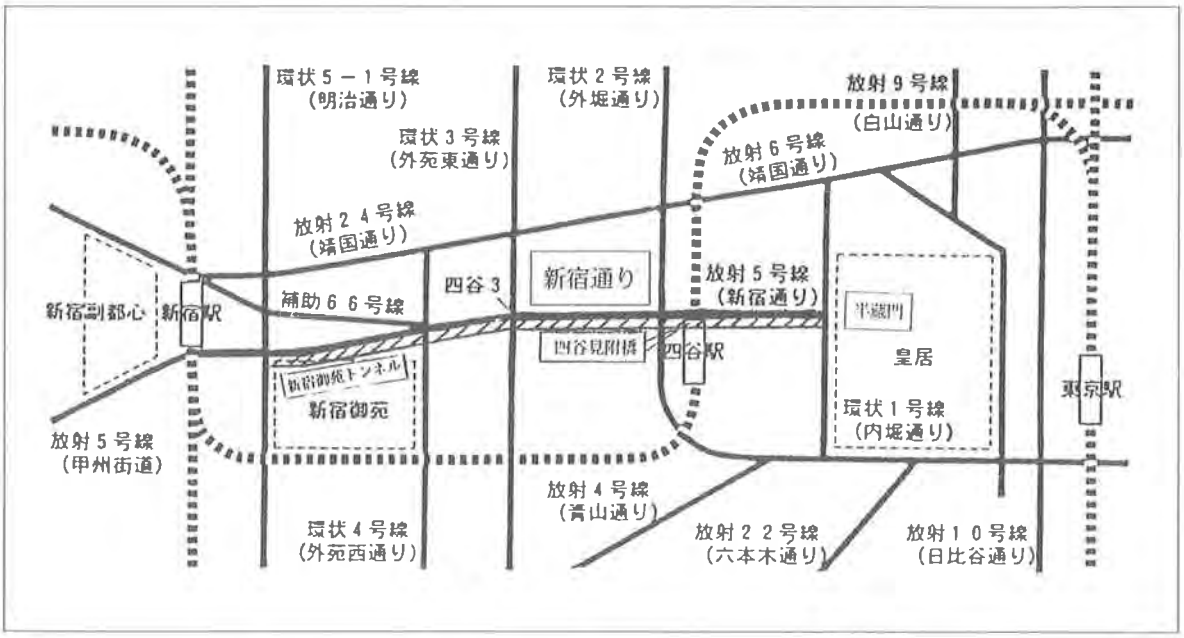
近年、都市の美しさや道路景観に対する都民の意識が高まりつつあり、街路整備事業にあたっても景観の向上や沿道に面する歴史的建造物を保全するとともに、さらに進んで公共的空間等を活用した新たな都市景観を創出する施策を積極的に推進していくことが必要となっている。

そうした社会情勢の中にあって、特に新宿通り（国道20号線・都市計画道路放射５号線ともいう）は江戸時代五街道の一つとして江戸と甲州、諏訪地方を結ぶ主要な街道であった甲州街道の都心区間（半蔵門～新宿間）における通りで、当事業区域内には、都内でも最古の鋼製陸橋である「四谷見附橋」や都心部における貴重な緑地である「新宿御苑」などを含んでいたため、整備にあたっては都市景観に配慮した街路事業を推進してきた。

ここに、昭和37年から街路事業として延々と整備を進めてきたなかで最後まで懸案箇所として残っていた「四谷見附橋」地区および国民公園として広く都民の憩いの場となっている「新宿御苑」地区の完成にあたり、生まれ変わった新宿通りについて紹介する。

2．新宿通りの概要

新宿通りは千代田区麹町１丁目（半蔵門）を起点として杉並区久我山三丁目までの延長15.1km標準幅員40mの都市計画道路として昭和21年３月に計画決定された放射５号線の一部で、皇居をとりまく内堀通り（環状１号線）の半蔵門を起点として、JR四ッ谷駅をへて新宿までの約3.8kmの道路である。（図―１）



図―１　新宿通り

本区間は昭和37年及び39年に建設省の事業承認を得て街路事業に着手した。

事業の実施にあたっては、交通機能の増進にとどまらず、将来の街づくりの先導的役割を果たし魅力ある道路空間を創出するため、無電柱化を推進するとともに歩道舗装、道路照明灯、植栽などのグレードを高めるとともに、モニュメント、ベンチなどを歩道上に配置し、憩いの場と潤いのある快適な歩行空間となる街路の整備を推進してきた。(写真―1)

写真―1 歩道上のモニュメント

また、本事業区間の核となる四谷見附橋、新宿御苑トンネルの事業にあたっては歴史的景観への配慮及び周辺環境との調和などに重点を置いた事業計画のもと施工した。

3. 四谷見附橋

(1) 事業化までの経緯

旧四谷見附橋(以下「旧橋」という)は大正2年に架設され地域の人々に親しまれてきた。都内に現存する最古の鋼製陸橋であり、関東大震災や戦災にも耐え抜いてきた橋である。

旧橋のデザイン様式は、近くにある迎賓館(旧赤坂離宮)のネオ・バロック建築様式を模しており文明開花時の面影をしのべる数少ない橋の一つとして、昭和47年には新宿区の文化財に指定(指定種別は彫刻工芸)された。こうした経緯から、千代田・新宿両区から保存の要望も出されるなど、架替を惜しむ声も大きかった。

しかし、架橋後60年余りを経過した橋体は老朽化が進んでいることや、都市計画事業に伴い橋の幅員は22mから40mに拡がることから全面架替とすることになり、昭和54年に四谷見附橋調査設計委員会(委員長:松井達夫)を発足させ、周辺環境との調和を重視した検討が行なわれ、橋構造は旧橋に近い「鋼方杖ラーメン桁」に決定した。(図―2)

その後、四谷見附橋調査研究委員会(委員長:新谷洋二.田島二郎)を設置して、橋の本体調査及び高欄、橋灯などの復元に配慮した環境デザイン調査などを昭和56・57年の2ヶ年にわたり実施して報告書がまとめられた。

(2) 四谷見附橋の施工

新しい橋は昭和61年度から事業に着手し平成3年度に完成した。

架替にあたっては日交通量が約5万台に達する道路での工事のため、常に4車線の確保が要求された。

また、この場所はJR中央線四ッ谷駅の直上工事であり、列車運行が約1000回/日を数えることなどから、作業は夜間が主となり、作業のスペースも狭く、かつ時間的制約の厳しい条件の基での工事を行った。

旧橋のアーチ部材はクレーンで吊り出され三分割して運び出された。新しい橋の部材は、仮設のヤードで主桁一本分を組立、トレーラーで運び300トン・クレーン2台により相吊りして架設した。

一方、既存の高欄、橋灯、親柱などの装飾品は再使用するため、破損のないよう最新の注意をはらって施工した。

(3) ネオ・バロックの灯をともす四谷見附橋

新しい四谷見附橋を渡ると古めかしい橋灯と高欄が目にはいる。この橋灯と高欄は架替まえの旧橋のものを修復・補強して復元したものである。

橋詰にある4個の橋灯は橋のシンボルともなっている。この橋灯は青銅造りで中央にやや大きな電球があり、これを8つの電球が取り巻き、灯具が帯金

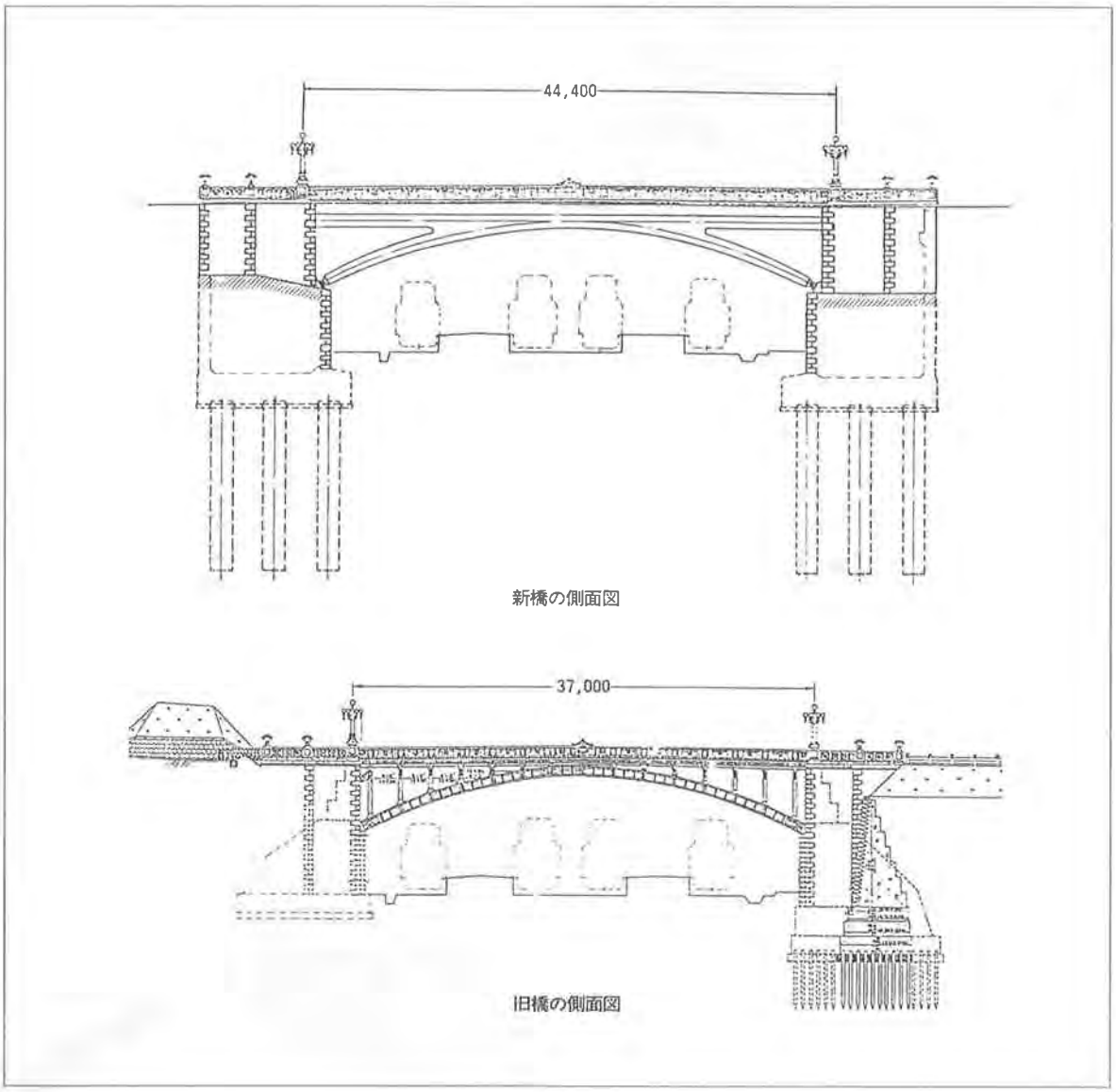
写真―2 シャンデリアを思わせる照明灯

具で結ばれ菊の紋様が入ったもので一見シャンデリアを思わせるような照明灯である。　（写真―２）

橋灯の台座にある四角い渦巻き状の雷模様も旧赤坂離宮の門扉などに類似したデザイン設計となっている。また、橋の高欄で繰り返し使われている花綱装飾は旧赤坂離宮の周囲にある柵の中柱にある登り藤の花輪装飾を似せて設計されている。（写真―３）

橋詰の高欄は柱と笠石に花崗岩を使用し、間に鋳物のスクリーンをはめ込んだ高欄とし、橋台は駅ホームからの眺望から角石のあるレンガ積みで目地はフクリン目地として施工した。さらに歩道部には落ち着きのある街並みを創出するため、石張り舗装で施工するなど、旧橋のイメージを可能な限り復元する形で工事をおこなった。

こうした努力の結果、四谷周辺の新景観として生まれ変わった四谷見附橋は、典雅なネオ・バロック様式（18・19世紀にかけての西洋建築様式）と渋さの漂う格調の高さを大切にした造りを受け継ぎ文明開化の灯をともす名橋として地域のシンボルとなる橋として復元した。（写真―４）



図―２　四谷見附橋

写真―3　四谷見附橋の花綱模様高欄と橋名板

写真―4　新しい四谷見附橋

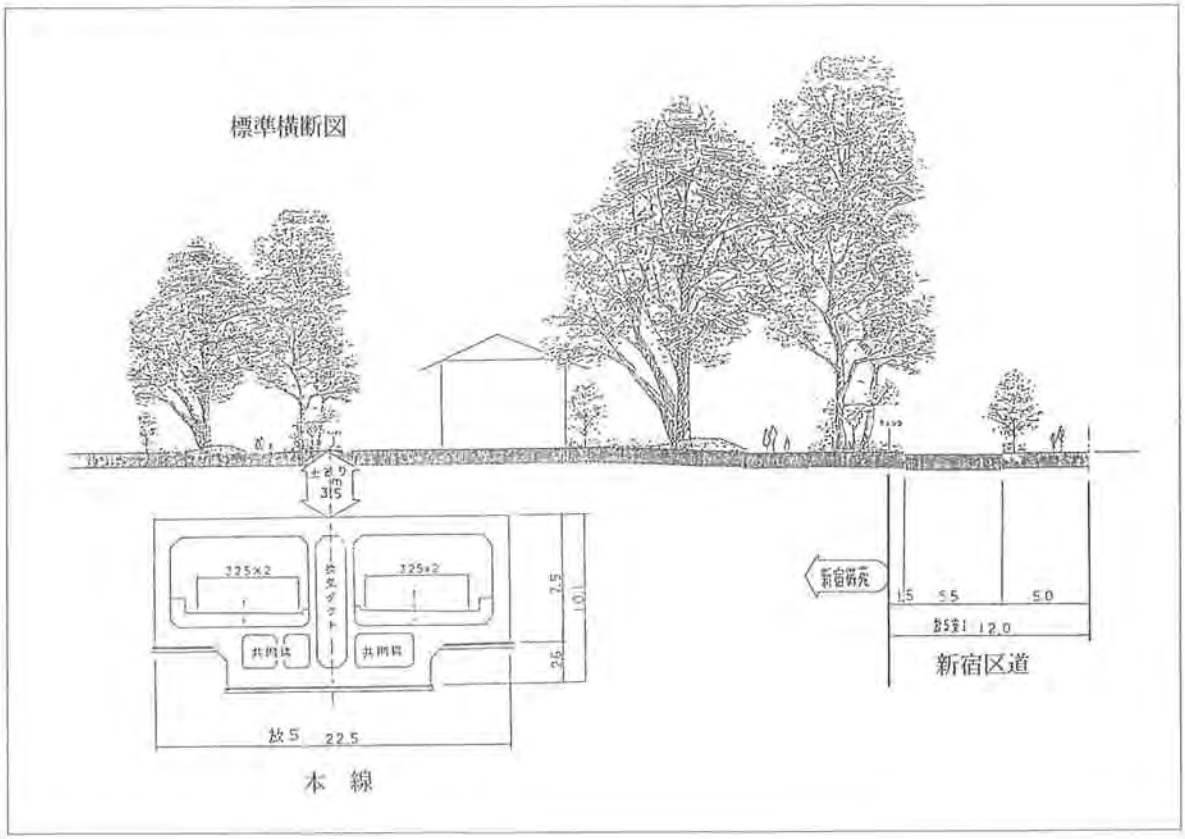
4．新宿御苑トンネル

(1) 平面道路からトンネルへ

新宿御苑は、江戸時代大名家（内藤家）の下屋敷であったものを明治5年大蔵省に買収され、明治12年には宮内庁に移管され「植物御苑」と名付けられた。その後、変遷を経て現在の「新宿御苑」と呼ばれる国民公園となった。

本路線は、この新宿御苑の北側部分を割愛する平面道路として計画されていたため、昭和40年より御苑の所管官庁である厚生省（昭和46年より環境庁）と協議を行ってきたが、街路事業により公園面積が大きく減少するとして、道路計画の変更を強く要望された。

しかし、昭和50年代の後半に入り、新都庁舎の建設構想が明らかにされ、新宿への移転決定を契機として都心と新宿副都心を結ぶ本路線の整備促進の気運が高まったことなどから、難航の末、昭和61年に新宿御苑の区間を地下トンネルにすることで環境庁との合意ができ都市計画変更を行い事業に着手した。



図―3　新宿御苑地区の整備計画

(2) 新宿御苑トンネルの施工

本トンネルは、新宿区四谷四丁目から新宿四丁目までの延長1150mの事業区間のうち、トンネル部は延長840mあり、その大部分（740m）は新宿御苑の地下を通過する。

トンネルの構造は、二連式ボックスカルバート型式で中央に換気ダクト、その両側に上下二車線の車道部、その下に共同溝を併設しており、トンネルの深さは御苑の樹木の成育に支障とならない土被り（3.0m以上）を確保した縦断線形とした。（図―3）

本工事は昭和62年12月に4工区に分割し開削工法により施工した。着手後、平成元年6月には新宿御苑内の工事区域から江戸時代の遺跡が発見され約6ヶ月にわたる発掘調査が行なわれたことや、昭和天皇の大喪の礼があったことにもより工事の進捗に大きく影響を与えた。

また、本トンネルは高度に土地利用が進んだ市街地に位置し、交通量（計画交通量39,000台／日）も多く、延長も840mと都市部における長大トンネルであるため、トンネル換気は集中排気縦流換気方式を採用するなど換気機能、防災機能には、重点を置き施工した。

(3) 周辺景観に配慮した御苑トンネル

新宿御苑トンネルは、新宿御苑に隣接し、新宿副都心の玄関口とも言える場所に位置することから、トンネル本体および換気所の設計にあたっては、周りの住宅や街並み、公園などに配慮するため、〔景観検討委員会〕を設け調査検討した結果、トンネル坑口はソフトな景観が維持できるよう曲線形を採用し表面の仕上げも特殊化粧型枠を用いる施工とした。

また、換気塔については、塔の高さを地上29mとし、御苑の緑や周辺環境に配慮したデザインを取り入れ、壁面は違和感の少ないツヤ消しを施したステンレスを採用し、さらに、換気所建物の外壁についてもグレー色系統の自然石を施し御苑との調和に配慮した構造とした。（写真―5）

写真―5　新宿御苑トンネルと換気塔

トンネル完成後の御苑敷地の復旧については、樹木の再移植を行い良好なアメニティ性を確保した歩行空間となる苑路とするため、隣接する新宿区道と一体的に整備すべく復旧計画を現在策定中である。

5．おわりに

新宿通りの整備にあたっては、道路構造の改善、周辺景観との調和や歩行空間などに配慮しつつ整備を進めてきた。中でも特に「四谷見附橋」及び「新宿御苑トンネル」の整備においては、貴重な歴史的文化遺産を後世に伝承するため、デザインに工夫を凝らし整備するとともに、伝統的遺産の保全に配慮してきた。

東京都における都市計画道路の整備状況は平成3年3月現在、約47%にすぎず、今後とも景観などに配慮しつつ積極的に街路の整備を推進して行くことが求められている。

このため、東京都は平成2年11月に策定した「第三次東京都長期計画」において「都市計画道路の整備」を重要な施策と位置づけ、整備にあたっては都市環境や都市景観に配慮し、快適で美しく潤いのある道路空間を創出するなど「うるおいある道路景観づくり」を積極的に推進する方針である。

鞆地区歴史的環境整備街路事業

――福山市鞆地区――

福山市土木部
部長　那須　剛

Ⅰ）はじめに

福山市は広島県の東南端にあって、瀬戸内海沿岸のほぼ中央部に位置し、東は岡山県笠岡市に、西は尾道市に、南は燧灘（ひうちなだ）を隔て愛媛県に、北は内陸部の府中市及び神石郡に接している。

福山市の市域は東西24.1km、南北44.5km、面積364.23km²で一級河川芦田川水系を中心に堆積された広大な平地が広がり、市街地を形成している。

福山市は、もともと地場の繊維産業を中心とする軽工業にささえられた地方中心都市であったが、昭和36年世界最大といわれる製鉄所の立地により、昭和39年には、　国が打ち出した全国総合開発計画の業整備特別地域の指定を受けるなど、わが国の経済を担う重化学工業都市として急速な発展を遂げることになった。こうした都市発展と相まって隣接市町との合併も進展し、現在では県下第２位、中国地方第４位の人口規模37万人を有する備後地域の中核都市に成長していった。

図―１　地形図

Ⅱ）鞆町の歴史的背景

鞆町は、沼隈半島の南端にあり、瀬戸内海国立公園に含まれています。備後鞆の津は往古から貿易船の宿泊地、潮待ちの港として栄え、江戸時代には海上運輸の要衝地として明治の中期まで繁栄が続きました。また風光明媚な瀬戸内海にあって、そのおだやかな海と弁天（べんてん）・仙酔（せんすい）・皇后（こうご）島等の緑の島々はかつて朝鮮通信使が対潮楼に泊し「日東第一形勝」と賞した、仙酔島を望む景色は大正14年に国の名勝に指定された瀬戸内海を代表する景勝地として知られています。

鞆町はその風光美にそえて歴史の町として数多くの文化財を保有しており、古い町家や土蔵、海辺には「雁木」や「常夜燈」などの港湾施設が残り江戸時代そのままの港町をしのぶことができる。又神功皇后も参拝されたという沼名前（ぬなくま）神社、足利尊氏が建てた安国寺、山中鹿之助の首塚、維新動乱の七卿落（ひちきょうおち）遺跡、などがあり、落ち着いた港町の風情に瀬戸内海のふ

写真―１　文化年間の鞆町（1804～1814年）

るさとを感じさせてくれる町です。

III）鞆町の現況

鞆町に残されている瀬戸内海の風景美と数多くの歴史的遺産を生かしつつ、今後のまちづくりを考えていくために町の現況を整理すると次の様になります。

・保全すべきもの

○沼名前神社、安国寺など点在する多くの寺社

○山中鹿之助首塚、ささやき橋、鞆城跡などの遺跡

○七卿落遺跡を中心とする歴史的なまちなみ

○常夜燈、雁木などの歴史的な港湾施設

○風情のある横丁筋や参道などの道路空間

○仙酔島、弁天島、皇后島などの風景美

○御手火神事、御弓神事などの伝統行事

・好ましくない景観上の問題

○町並みにそぐわない建物の混在

○歴史的港湾に適しない漁業関連施設の立地

○電柱や架空線の交錯

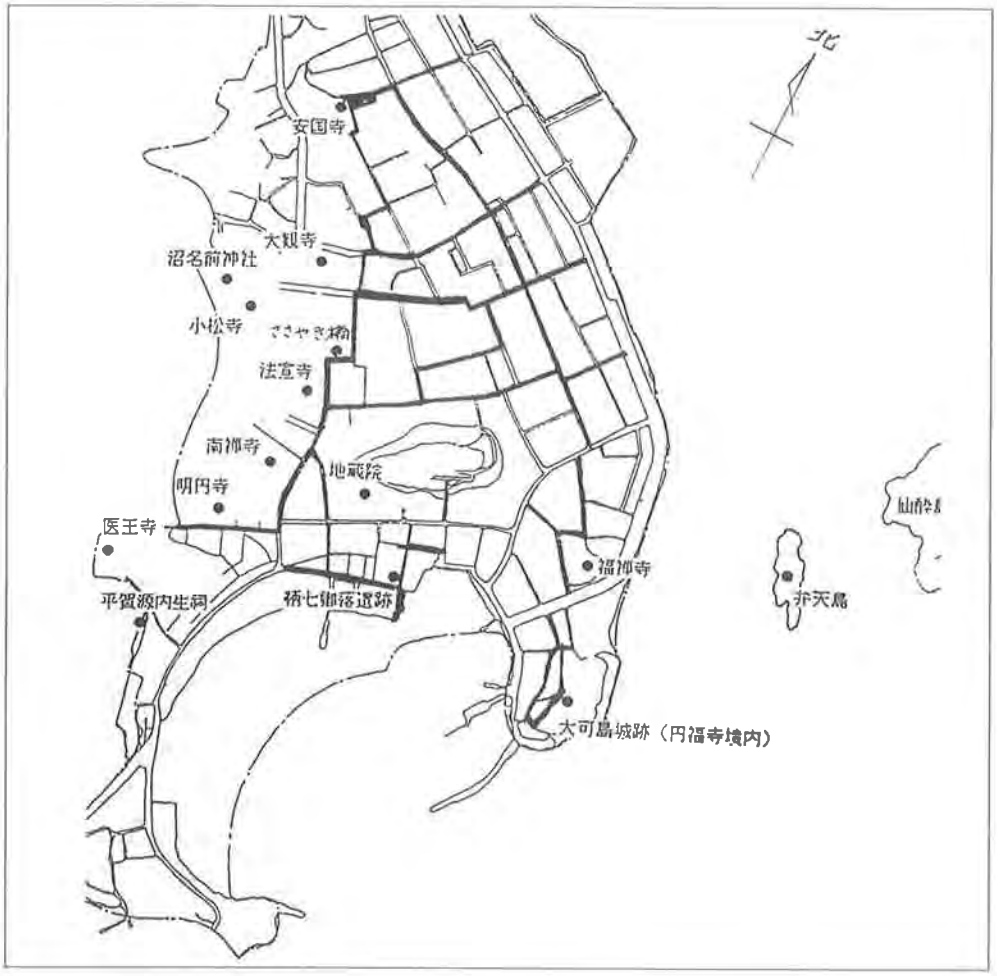
・不足しているもの

○通過交通を流す幹線街路

○安全で快適な歩行者空間、散策空間

IV）地区整備の考え方

歴史的地区環境整備街路事業は、私たちが大切に守っていかなければならない歴史的な町並みや道すじの残っている地区において街路を中心とした整備



図―2 地区内歴史的遺産の分布及び整備路線（太線）

を進めることによって、地区の住居環境やイメージを高めていこうとするものです。

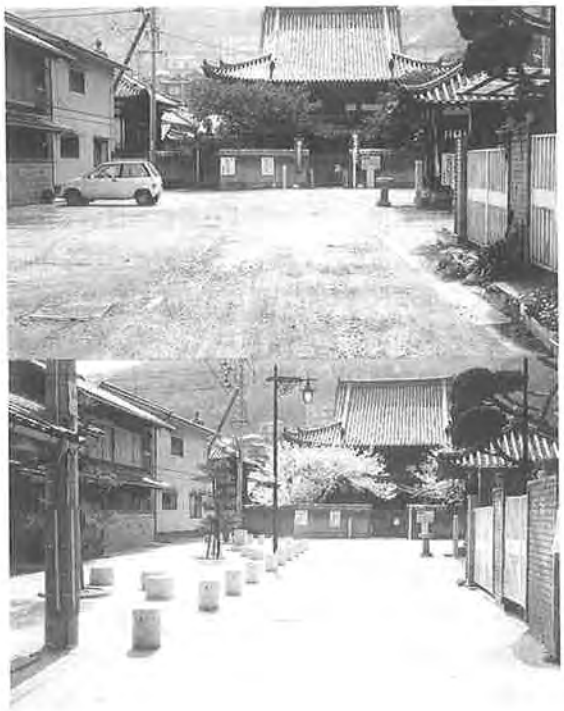
鞆町の歴史的なまちなみや道すじを保全していくためには、まず現在計画されている港湾整備計画による鞆港の埋め立てと、主要地方道の鞆松永線のバイパス整備の早期実現を計る必要があります。この整備によって地区内を通過する自動車交通が減少され、かつ歴史的港湾の保全がなされるものと考えます。

鞆町の街路網は狭少で複雑な構成となっていますが、それらの道すじが鞆の町の特色であるとも言えます。この事業では、むやみに道路を広げたりせずに歴史的な町並みや道すじを保全しつつ、快適な居住環境の向上を目指すものです。そこで地区内の横丁の小路や寺社の参道などを整備し、舗装デザインや舗石材等によって自転車の速度を減速させる工夫を考えるなど、人と自転車にとって安全で快適な〝みち〟づくり、鞆の町並みにふさわしい〝景観〟づくりのための整備をいたしました。

V）地区の細部計画

ここでは地区整備の骨格となる4つのゾーンをネットワークできる様に整備いたしました。

写真―2　寺町筋散策路整備（ささやき橋附近）着工前（上）、完成（下）



写真―3　安国寺参道の整備、着工前（上）、完成（下）

写真―4　七卿落遺跡附近整備、着工前（上）、完成（下）

1、参道空間整備：　「安国寺」から「沼名前神社」「医王寺」の各々の門前の道路を参道空間として整備

2、寺町筋整備：　「安国寺」から「医王寺」へ至

る南北の道路を「寺町筋」として整備し落着いた散策空間を創出する。

3、**西町周辺整備**：　沿道に歴史的な建物が多く残存している現在の県道を建物保存とあわせて歴史的なみちすじとして整備する。

4、**鞆港周辺整備**：　西町筋より港側へはいったブロックで、常夜燈や雁木、鞆七卿落遺跡を中心とした遺産保全と港へ通じる横丁の整備

当地区において、道路幅員はその多くが4m未満であり、かつ鞆の町の歴史的地区の特徴のひとつともなっているジグザグな道路パターンの為、舗装パターンや舗装材の変化を持った歩車道共存の道路づくりに心がける。

VI）地区内道路整備状況

地区の骨格となる街路網を3期（Ⅰ～Ⅲ）に区分し段階的に整備を行う。

Ⅰ期

- 安国寺、沼名前神社、医王寺参道の整備
- 寺町筋の良好な歴史めぐりの散策ルートの整備
- 道越町から安国寺へ至る骨格軸（旧道）の整備
- 鞆港周辺のみちすじ整備

Ⅱ期

- 鞆港の埋立てと併せて鞆港バイパスの整備
- 埋立地整備に併せて、港を歴史的港湾として整備

Ⅲ期

- 鞆港の埋立て及びバイパスの整備によって、交通量の軽減される骨格軸（西町周辺）をまちなみ保存、修景と併せて整備する。

昭和63年度より、平成3年度の4年間で、Ⅰ期分の整備目的である都市計画決定道路11路線、他の3路線の全延長約3,700m、ポケットスペース3ヶ所を含め総事業費587百万円で整備が完了しました。

舗装材料は、歴史的な港町の情緒を残す様、基本的には自然石舗装とし特に地区内（安国寺、沼名前神社、医王寺参道）にはミカゲ石とし、寺町筋の散策路にはミカゲ調のグラニットタイルを使用、各路線で舗装材料、舗装パターンを変化させ散策する人の目を楽しませる様工夫を行った。

- 主な舗装材料は：
  - ミカゲの方形石、乱形石（黒桜）、小舗石
  - 鉄平石
  - グラニットタイル（ミカゲ調・ウロコ模様）
  - 凝石インターロッキング

  等である。

VII）今後の課題（おわりに）

Ⅱ期に予定している鞆港埋立てと併せての鞆港バイパスの整備を一日も早く実現させ、地区内の通過交通を排除し又鞆地区景観形成（町並保存）の推進を図り、積極的な保存、保全に取り組み良好な歴史的町並みを形成していく必要があり、これにむけての取り組みに努めたい。

シリーズ アンダーグラウンド

拠点整備誘導型の街路事業

――公共と民間のパートナーシップ――

川崎市土木局街路課
課長 柚木邦夫

1．まえがき

都市には、それぞれの歴史を担った顔がある。

わが国の大都市あるいは県庁所在都市の多くは、城下町、門前町、港町等の成り立ちから生まれた香りを持っている。

川崎市の場合、元和9年（1623年）徳川三代将軍家光の上洛を機会に宿駅を命じられ、周辺の四ヶ村を合わせて150戸をもって合併し、宿をつくったのが始まりである。その後、上と下の本陣二軒と旅籠72軒が街道沿いに宿場としての体裁を整えられていった。江戸時代初期のころには多摩川に六郷橋が架けられていたが度重なる洪水で流出を繰り返したためについに幕府は架橋を断念し、江戸町人に渡船を請け負わせることとなった。

このため、川崎宿に渡船料が入らずしかも江戸に近いせいもあって宿場としての特色が薄く、財政は疲幣する一方であった。そこで下本陣四代の田中兵庫によって宿の財政建て直しが行われ、多摩川の渡船権を幕府から譲り受け、川崎宿の財政収入を確保し、宿の財政再建の基礎をつくった。その渡し場付近の地の利を生かした「万年屋」が時流にのった商売を行い、押しも押されぬ川崎の名代となる。

江戸民謡に「六郷渡りて川崎の万年屋、鶴と亀との米饅頭コチャ神奈川急いで保土ヶ谷へ」と歌いつづられ、江戸後期の文人である蜀山人こと太田南畝は増築の祝宴に招かれた席で「万年やいく万年も万年や奥の座敷の奥々で飲む」と詠んでいる。

また川崎にちなんだ俳句で忘れてならないのは、元禄7年（西暦1694年）の春、東海道川崎宿の町外れで西上の旅に向かう漂泊の俳人松尾芭蕉で、江戸から見送りに来た知人や俳句句仲間との別れに際して「麦の穂をたよりにつかむ別れかな」と切々たる思いを17の文字に詠みこんでいる。

川崎宿の町外れにおける悲しい別れの叙情を現したこの句によっても当時の川崎宿が想像できる。

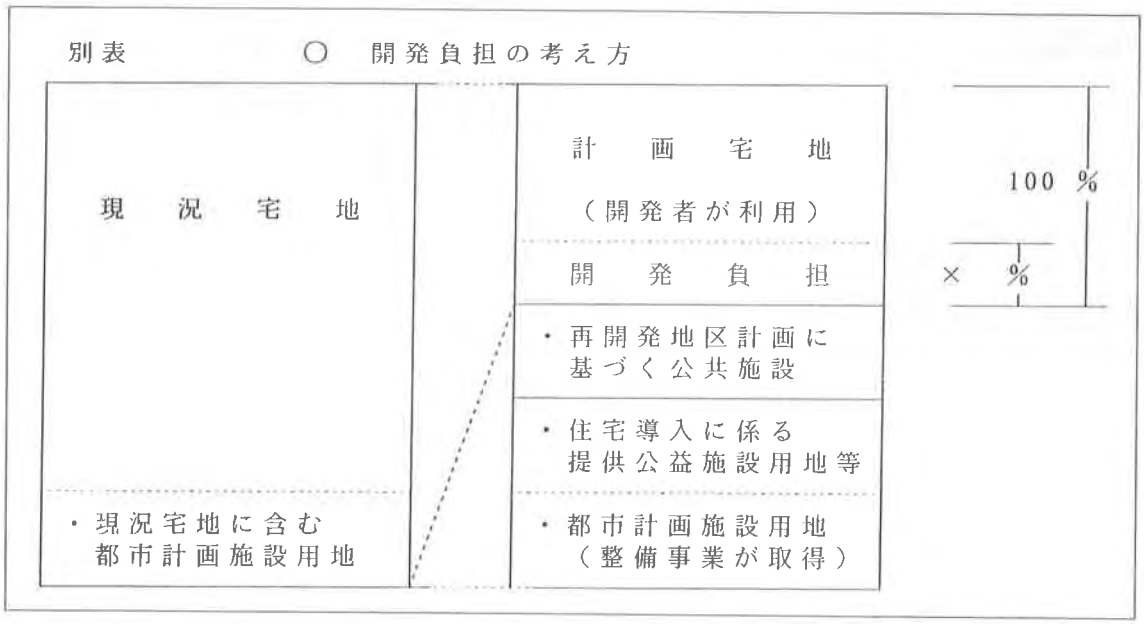
その後、川崎大師が「厄除けお大師様」として関東近辺に喧伝され、その参詣への分岐点として又門前町としての隆盛を迎えることになる。

川崎が近代都市として本格的な幕開けを迎えるのは、多摩川や東京湾岸の水利の便と新橋～横浜間の鉄道開通に伴う川崎停車場駅の開設等、東京、横浜の2大都市に隣接する地の利に加え、積極的な工場誘致と工業用水の確保により鉄鋼、造船、セメント等の基幹産業が続々と勃興し、第1次世界大戦による需要増加が拍車をかけ工場建設が相次ぐ中で京浜工業地帯の中核として大正13年7月、神奈川県下第3番目の市として誕生したことが始まりであり、第2次世界大戦の前後の基幹産業の隆盛を通じて名実ともに工都「川崎」が形成されたのであった。

現在の川崎市は、神奈川県の北東部に位置し北は多摩川をはさんで首都東京に、南は横浜市にそれぞれ隣接し、面積142.77㎢、人口117万、東西に細長い地形をもち、京浜工業地帯の中核となる臨海部は東京湾に抱かれた重工業地帯、中央の内陸部は商業・情報産業・文化圏として、西北部の丘陵地帯は住宅街を形成しており、それぞれが独立した街としての特徴を持った都市である。

2．街づくりの課題

我が国の産業構造は、昭和40年代のオイルショックを境に高度情報産業に代表されるように、「重厚長大」から「軽薄短小」へと移行を余儀なくされ、特に重工業に立脚した工業都市は、さらに「公害防止」の観点から生産重視主義から環境優先思想への転換が求められてきた。



産業界が重化学工業から技術革新の進展、高度情報化産業への移行、急速な高齢化社会への突入など社会経済的に大きな転換期を迎えている中で、本市も、このような社会転換の大きな渦の中において都市の再編成の必要に迫られている。

すなわち、街づくりの上からは、重化学工場の跡地、鉄道施設跡地、臨海部の工場跡地等を有効活用して再開発を行い、業務研究ビル需要、住宅需要への対応、密集市街地の環境改善、防災性の向上を図る等、都市機能の再編成にどのような対応をしていくかについての課題を抱えている。

また、都市の骨格を形成する道路整備に目を向けてみると、地価高騰や代替地要求等の多様な市民要求を抱えながら遅々として進まぬ都市基盤としての街路整備、土地利用の急激な変化と民間資本によるスポット的開発、街づくりへの義務的事業とのバランス等について官民一体となった緊急対処療法はないものかと模索をしている状況である。

そこで、今回、都市における重要な基盤整備である街路整備を行う立場から「工場跡地等の土地を商業・業務系に利用転換をして再開発を行う場合、その開発に影響される街路整備のあり方」について、土地の利用転換に伴い派生する開発利益の街路事業への還元を軸に調査・研究を行ったものである。

3．調査の目的

この調査の背景として産業構造の変化に伴い都心部におけるスポット的な開発や土地利用の高度化を図る動きが活発化しており、工場用地等既存の社会基盤に影響なかった部分でも複合的都市開発が一層進み、在来の街路への交通負荷の増大や渋滞をより一層悪化させ、経済活動に支障をきたすことが懸念されてきたことが挙げられる。

そのため、全体の都市計画と整合のとれた都市基盤施設としての街路を開発利益を適正に還元しつつ計画的かつ緊急な課題として整備を進めるには、どうするべきかについて検討をして見た。

4．都市計画道路整備の現状

わが国の地方自治体の経済的な基盤や都市再開発の計画について昭和61年に公表された、OECD（経済協力開発機構）の対日アーバンレビューの政策勧告の第７章の都市基盤施設の財源の３項で「これまでの短期及び長期的基盤整備目標の達成が失敗している事から見て、より多くの民間資金を都市基盤施設整備に導入していくことが必要であり、特に道路の整備に伴う地価の値上がり分は当核都市基盤施設整備に拠出されることによって公平が確保される。また、民間企業が開発を行う場合、都市基盤施設整備費用を公的費用なしに、民間の手によって行うと

いう方法をもっととるべきである。」と指摘されたように、開発の導入による都市再開発は地方自治体の財政や計画を圧迫するものであっては住民の合意形成も醸成されず、また、行政の一方的な指導方法のみでは開発意欲が損なわれる恐れも出てくる訳である。そこで、開発者も都市再構築の担い手として、行政ともども役割分担を明確にし、共同して都市の再開発を行う、公共と民間のパートナーシップの必要が出てくる訳である。

5．土地利用転換と開発利益

重化学工場の跡地や鉄道施設跡地等は、法定都市計画及び建築基準法の上から一般に「用途地域」の制限指定がされており、その場所を開発して良好な土地の利用転換を行う場合、地方自治体と協議して双方の計画の整合を図りながら有効活用を工夫する必要がある。この場合に、土地の利用転換によって開発者が受ける利益の一定相当分を良好な都市形成（主に道路整備分）に提供させようとするものであり、特に、都市計画道路のように全国平均が50%前後の整備率である現状の中で、特定の拠点開発によって整備の優先順位が左右されることは自治体にとって大変な負担を強いられることになる。又、都市の事情により計画道路が先行して整備されているところに拠点的開発が行われる場合に、道路整備はそもそも沿道の土地利用の上で便益をもたらすものであるから既に土地の価値に利益が折り込まれており拠点内の負担のみでは公平さを欠くきらいが生じる。

近年、日米構造問題協議等を踏まえ、土地価格の高騰に対する法制度の充実が図られてきており、その基本的なものは平成元年12月に制定された「土地基本法」である。その第２条で「土地は、国民のための限られた貴重な資源であり、その価値が人口及び産業の動向、土地利用の動向、社会資本の整備状況、社会的経済的条件によって変動するものであり、公共の利害に関係する特性を有するため、公共の福祉を優先させる」と規定し、同５条では「土地の価格が社会的経済的条件の変化により増加する場合には、権利を有する者に対して価値の増加に伴う利益に応じて適切な負担が求められる」と開発利益の還元を法律の中で確立している。

6．開発利益の還元法

今回、本市では土地基本法第５条の精神に鑑み、開発負担の原則から導き出される還元の具体的手法が研究の主要な課題であり、次の５つを柱としている。

① 開発負担の根拠について
② 負担内容
③ 開発負担の量的な問題について
④ 開発負担の受皿について
⑤ 開発負担の使途について

先ず、概要を説明すると、①の負担根拠については、例えば、工業区域はその土地利用の上から低い建ぺい率・容積率で充分機能を全う出来た訳であり、勿論周辺の道路等の基盤整備は低水準である。

しかし、工場が移転して、その跡地を商業・業務系ビルの建設が要請される場合、土地の利用転換により容積率を緩和して高度利用を図る必要があり、その拠点開発に伴うアクセスが大変重要になってくる。このアクセス整備を本来の整備者である公共事業執行者である自治体が行うことは、その開発によって従来の路線整備の執行に影響を及ぼすことになり、さりとてアクセスが未整備の状態では開発者は困るであろう、そこで、公共と民間開発者が協議して共同で良好な都市形成をする観点からパートナーを組む必要がある。

そのような目で見ると開発負担は、道路等の公共施設整備に対する特急料金的な意味があり、企業者の充分な御理解を得ることが重要である。

次に②と③の負担内容及び負担の量については、0.8〜1.0ha以上の大規模な土地の利用転換を伴う再開発について用途・容積の変更利益の受益相当分のおおよそ２分の１を公共施設（原則として土地）の提供を求めるものとして考えている。

次に④の受皿については、この開発利益は地方自治体の財源を潤すという性質のものではなく、一種の目的財源であり、さらに、毎年経常的に発生する種類のものではないので、基金により管理する方法が良いのではないかと考えている。

次に⑤の使途については、地方公共団体の基本的な方針に沿うことは当然であるが、開発負担の趣旨からして開発者の意図する道路等の都市基盤施設の整備に充当する考えを持つことが妥当であろう。

以上が本市で研究してきた「拠点街路誘導型街路事業整備」であり所謂「土地利用転換を伴う大規模開発に派生する開発利益の還元と街路整備に関する調査・研究」の概要である。

この研究は東京、横浜という大都市に挟まれた本市のような工業都市が産業構造転換の中でバックオフィス等の需要の要請に都市計画制度の中で、どのようにして開発者とのパートナーシップを発揮出来るかという大変重要なことであり、この研究に際し建設省を始め多くの有識者の方々の御指導を頂きましたことを感謝するとともに併せて御報告させて頂きます。

紙面を閉じるにあたって、現在の都市が一様に画一的な模様変えを行っているというような文書を何処かで読んだことがあります。

確かに、大都市では特色が無くなりつつあることも事実ですが、租先から受けついできた歴史や文化を未来の子孫に継承することも現代に生きる我々の務めであり、さらに新しい時代への模索、或いは試みも大切ではないでしょうか。

そういう意味で、今後とも公共事業者そして開発者共々日本文化の継承者としてよりよきパートナーシップを発揮して、次の世代に喜ばれる街づくりを目指して行きたいと念ずるものであります。

都市計画道路の整備推進方策について

前、大阪市建設局街路部計画課
課長　松　村　　博

1．はじめに

大阪市の都市計画道路は、これまでも様々な創意工夫を行うことによりその整備を進めてきた。戦前には、深刻な財源不足の中で、沿道地域からの受益者負担金を得ながら御堂筋の整備を行い、また、戦後は、昭和45年の万国博覧会関連事業として築港深江線の整備を今日でいう立体道路の先駆けをなす方策により、空間面の制約等を克服しつつ進めた。万国博覧会以降は、高質な街路整備に対する要請が強まってきたために、歩行者専用道等の新たな施策を加え、多様な施策展開を図る一方、花の万博（EXPO'90）や関西国際空港関連事業を中心に、各種の事業制度を活用しながら街路整備を進めてきたところである。

本稿は、今後より一層都市計画道路の整備推進を図っていくために、直面する課題とそれらに対する現在の取り組みの状況について紹介するものである。

2．都市計画道路整備の現状と課題

大阪市の都市計画道路は、現在144路線、498kmが計画決定され、このうち334km（67％）が完成している。

表―1　大阪市の都市計画道路の整備状況

（単位:km、％）

種　別	路線数	計画延長	整備済延長	改良率
幹線街路	103	434	287	66
区画街路	26	35	22	61
歩行者専用道	15	29	25	86
合　計	144	498	334	67

注）・平成３年３月末現在

幹線道路の整備済延長比率は、比較的高い水準に達しているものの都市活動規模に対する指標では低く、このため全市的な交通渋滞の慢性化、良好な市街地形成の遅れ、都市部等における開発地区へのアクセスの不備等の問題を生じている。また、大阪市の特徴としては多数の河川があり、さらに古くから発達している鉄道網と道路の交差により踏切も多いことが挙げられる。このため、都市計画道路の整備にあたって、鉄道と道路との立体交差化や橋梁整備が必要になる場合が多く、このことが事業費を大きくする要因ともなっている。

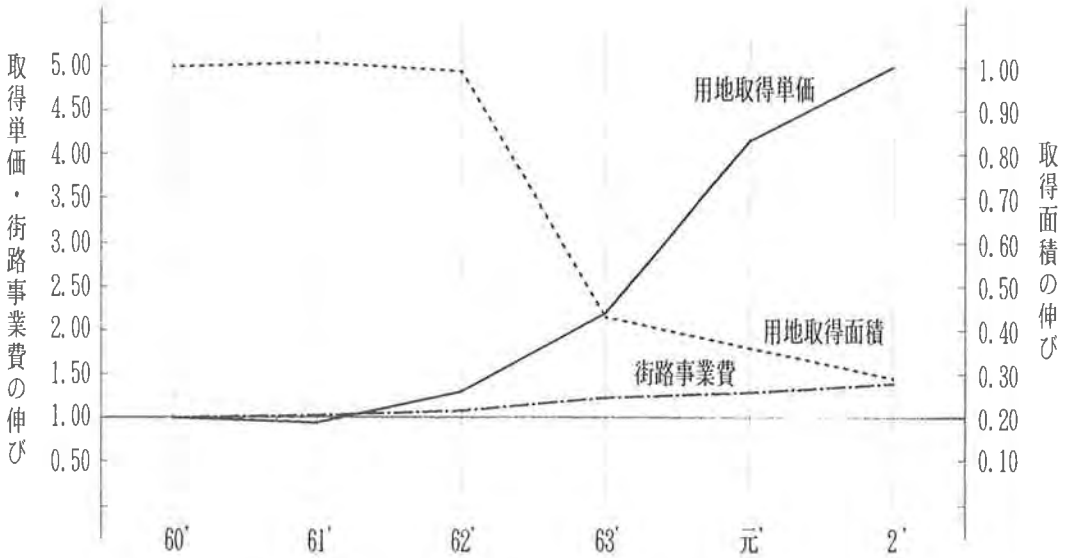
一方、昭和61年に始まった地価の高騰は、最近になって沈静化しているものの、用地取得単価を昭和60年からの５年間で５倍にまで押し上げ、都市計画道路整備に必要な事業費を莫大なものにしている。これに対して、街路事業費も着実に増加しているものの地価の上昇には追いつかず、実質的な用地取得面積が減少する等、街路整備の円滑な推進を妨げる要因になっている。

また、未着手路線においては、建築制限に起因す

表―2　整備水準（幹線街路の改良済延長）の比較

指標		大阪市	大都市平均	全国平均	備考
都市活動規模に対する指標	自動車保有台数当り(km／千台)	0.34	0.43 注1)	0.47	平成元年3月末
	総生産額当り(km／兆円)	17.6	49.0 注2)	73.7	S62年度値
一般道路注3)における橋梁延長・鉄道平面交差箇所数	橋梁延長の割合(%)	3.24	1.01 注2)	0.52	H1.4.1. 道路統計年報
	鉄道平面交差箇所数(箇所／千km)	73.1	38.4 注2)	31.3	H1.4.1. 道路統計年報

注1）札幌市、東京都区部、川崎市、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、北九州市、福岡市の平均
注2）上記のうち、東京都区部を除く10大都市の平均
注3）一般国道、主要地方道、一般都道府県道、市町村道



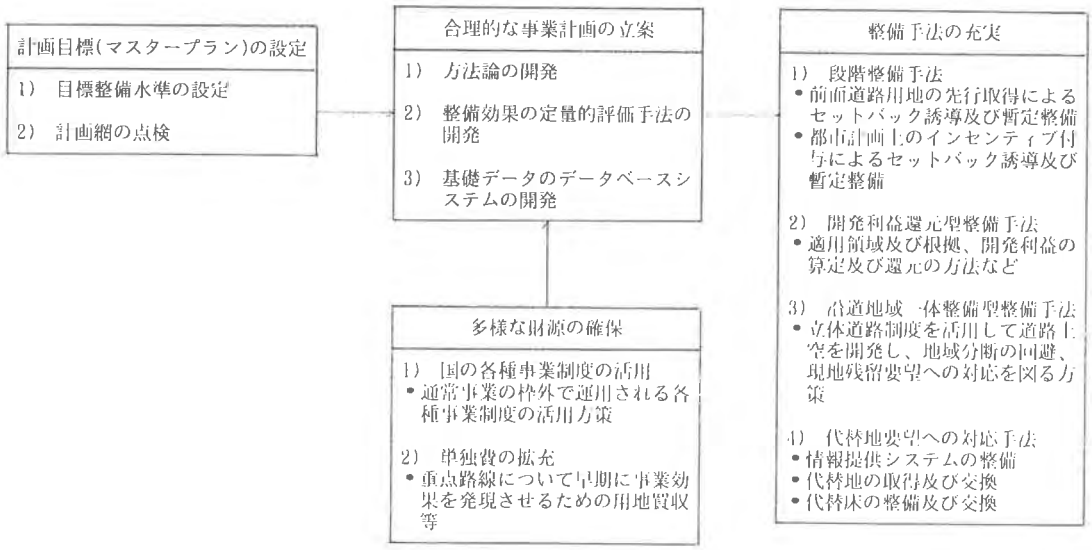
図―1　大阪市の街路事業における用地取得平均単価、取得面積および街路事業費の推移

る問題が表面化しており、これに対しては早期着手による対応を基本とすべきであるが、一定の事業費のもとで事業箇所を拡大していくことは事業を長期化させるなど、事業効率の面で問題がある。

3．都市計画道路整備の推進に向けた課題と取り組み

都市計画道路整備にあたっては、長期計画や段階的な事業計画に基づいて計画的・効率的な事業の推進を図るとともに、より一層関係者の理解と協力が得られるよう整備手法の充実を図っていくことが重要である。この様な観点から、都市計画道路整備の推進に向けた検討課題を体系的に示せば図―2の通りであり、これらについて大阪市では以下の取り組みを行っている。

（1）　計画目標（マスタープラン）の設定



図―2　都市計画道路の整備推進に向けた検討課題

平成2年10月に策定された「大阪市総合計画21」を受けて、街路整備の中・長期計画の策定を進めており、その中で、幹線道路については、都市計画中央審議会答申の趣旨を踏まえつつ大阪市の将来土地利用計画を加味して、4.0m／k㎡の網密度を長期的な目標整備水準として設定[1]している。

（2）　合理的な事業計画の立案

第9次道路整備五箇年計画の策定に合わせて、昭和57年度に「都市計画道路の事業計画に関する調査」[2]を実施し、多面的な整備効果の定量的評価に基づいて整備プログラムを策定する手法の開発を行った。また、事業計画の策定に必要な基礎データの整理と効率的運用を図るため、昭和62年度よりパーソナルコンピューターを活用した「街路データシステム」[3]の開発に着手し、現在順次機能の拡充を進めている。さらに、整備効果の定量的な評価方法について検討を深めるため、昭和63年より「大阪市街路整備効果研究会」[4),5),6)]を設置している。

（3）多様な財源の確保

通常の国庫補助事業に加えて、住宅宅地関連公共施設整備促進事業、特定住宅市街地総合整備促進事業、有料道路事業、ＮＴＴ－Ａ型事業等の各種の事業制度の活用や、早期に事業効果を発現させていくための用地買収等への単独費の導入等、多様な財源の確保に努めている。

（4）整備手法の充実

整備推進のための手法としては、現在、鉄道や河川等との交差条件によりかなりの区間で高架構造となる道路について、「立体的道路制度」を活用し、建築物との重層的整備を図ることにより地域の連続性の確保や現地残留希望への対応、事業費の軽減が図れるよう事業実施に向けての具体的な検討を行っている。

また、既成市街地内の大規模開発地区においては、再開発地区制度等により機能更新とあわせて、開発の前提となる地区内および地区周辺の基盤整備を推進するいわゆる開発利益還元方策についても検討を進めているところである。

一方、長期未着手都市計画道路については、平成元年度、2年度に、近畿地方建設局、大阪府と共同で研究会を設け、段階的に整備を進めていく方策について検討を行った。また、平成3年度には、当面現行制度の枠内で長期未着手問題への対応を図るため、「セットバック事業」を創設し、現在事業を実施しているところである。

4．セットバック事業について

都市計画道路の計画区域内の建築物に課せられている都市計画制限は、将来の事業執行を円滑にする極めて有効な制度である。しかし、計画決定後長期

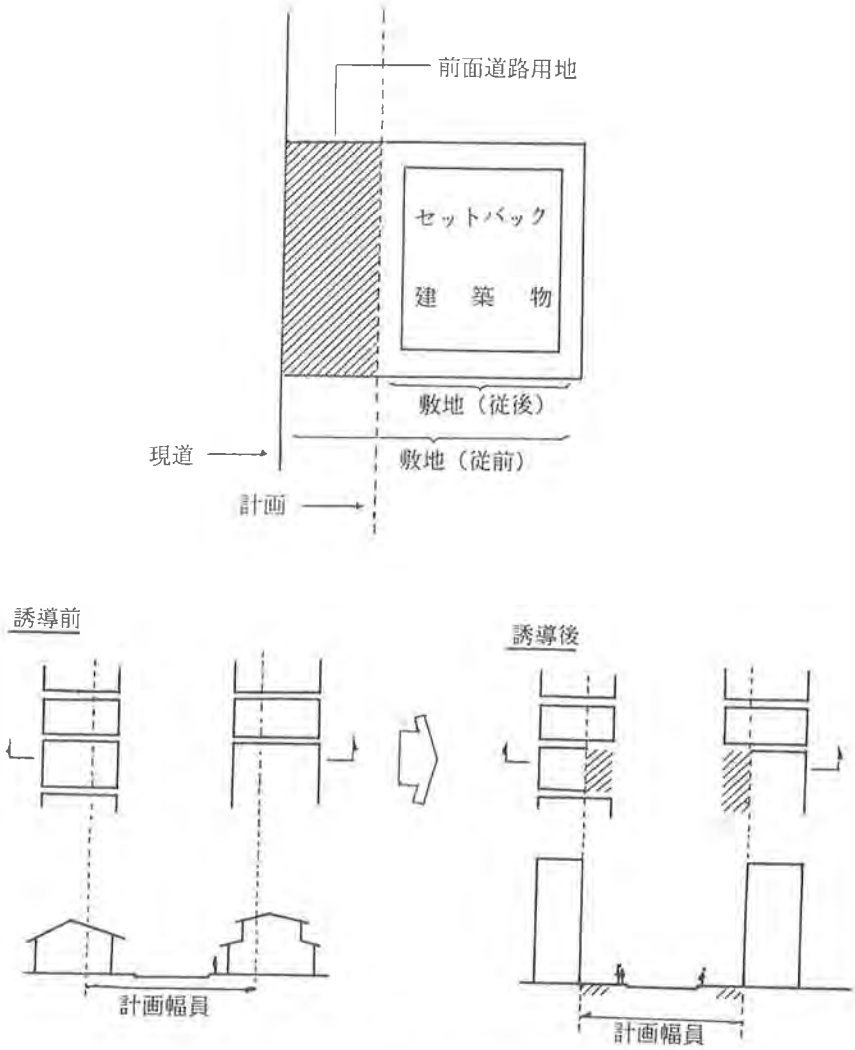
間を経過している都市計画道路については、計画区域内の地権者に対して長期にわたる建築制限を強いる一方、安全性の高い良好な街並み形成を阻害するという問題が表面化している。

特に、現道拡幅型路線では、現状でも一定の幹線的機能を有し沿道も開発ポテンシャルを備えているにもかかわらず、建築制限により沿道にふさわしい土地利用への更新が阻まれ、防災機能の低下や都市景観面の問題などを生じている場合も少なくない。

このため、現道拡幅型路線を中心にした未着手都市計画道路を対象に、関係地権者の要望に応え、段階的に交通機能の向上や沿道土地利用の更新を図っていくための方策について検討を進めてきた。そして、対策の重要性、緊急性を考慮して、当面現行制度の枠内で実施可能な範囲で施策の具体化を図っていくこととし、平成3年度に「セットバック事業」を創設したところである。

「セットバック事業」は、現道拡幅型都市計画道路を対象に、建築物の更新に併せて前面道路用地の先行取得及び暫定整備を行うもので、次の効果が期待される。

- 前面用地を道路空間として暫定的に整備したり、オープンスペース化して環境形成空間等として利用したりすることが可能になる。



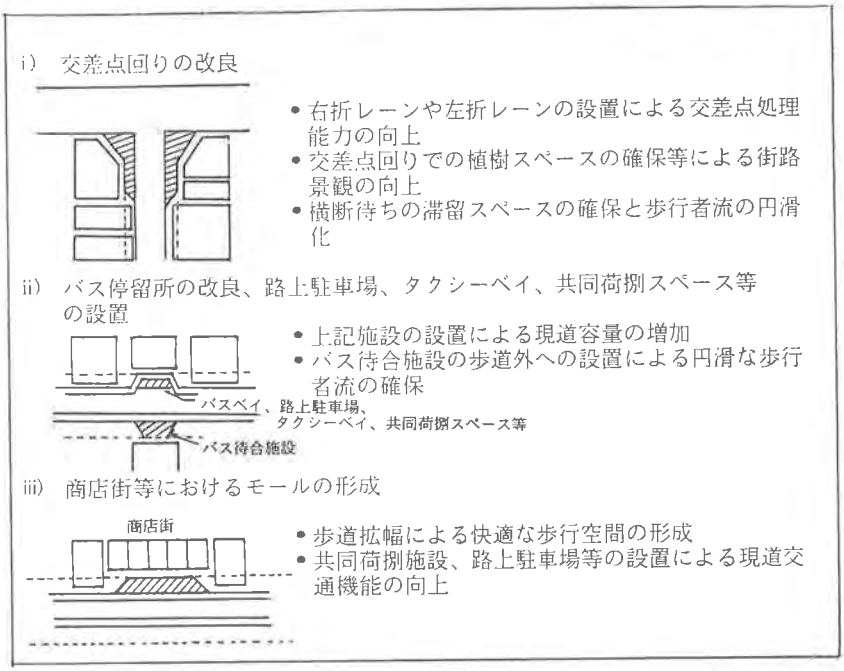
図―3　セットバック事業のイメージ

・沿道の高度利用や不燃構造化を促進できる。
・計画区域内の用地が更地化されるため、補償費の軽減が図られる。
・事業実施時に休業や移転の必要がなくなるため、関係者の理解を得やすくなる。また、営業補償等の軽減も図れる。

また、当面の対象路線としては、次の要件全てを満たすものについてモデル的に実施していくこととしている。

1）近い将来（概ね5～20年先）に事業化を図っていくことが妥当な区間
2）周辺の土地利用とのバランスからみて沿道土地利用の高度化を図っていくことが適当と考えられる区間
3）沿道が防火地域あるいは準防火地域である区間
4）部分的な整備による交通機能の改善が見込まれる区間

今後は、以下の課題について更に検討を進め、



図―4　セットバック事業による道路空間としての暫定整備例

「セットバック事業」の充実および事業制度の多様化を図っていく予定である。

（1）「セットバック事業」の運用面の課題

・当面、租税特別措置の適用、接道条件の確保を考慮して、取得用地を大阪市が管理し、道路として利用することを原則とするが、事業の拡大を図るためには公社が管理し、収益事業等に活用する方策についても検討を進める必要がある。
・事業の促進を図っていくためには、前面道路用地の取得により減少する利用容積をカバーする方策についても検討を進める必要がある。
・前面道路用地を街路事業用地として再取得するにあたって、道路減価の生じることのない様に制度の上での位置づけの明確化を図っていく必要がある。

（2）事業制度の多様化を図っていくための課題

・用途・容積の変更や歩道の一部で上空の建築を認めること等をインセンティブとして、用地買収を伴わずにセットバック誘導を進めていく方策について検討していく必要がある。
・大規模低未利用地等で都市計画道路の一体的な整備によって土地の利用価値に相当の増進が見込まれる場合に、開発者に開発利益に応じた応分の負担を求め都市計画道路整備を進めていく方策について検討する必要がある。

5．おわりに

大阪市では、「人間主体のまち」、「世界に貢献

するまち」を基本理念とする「大阪市総合計画21」を平成２年10月に策定したところであり、都市計画道路整備においても、まちづくりの目標の実現に向けて、創意工夫により現下の諸課題への対応を図りながら、計画的・効率的に事業を推進していく必要がある。

このため、本稿で示した方策について、今後とも事業化を進めていくとともに、制度面、事業実施面での検討をさらに加えていきたいと考えている。

≪参考文献≫

１）「幹線道路網整備水準について」
平成２年１月　大阪市建設局

２）「都市計画道路の事業計画策定に関する調査報告書」
昭和58年３月　大阪市土木局

３）「街路データシステム（システム'89）」
平成２年３月　大阪市建設局

４）「街路の整備効果の検討のあり方について」
平成元年３月　大阪市街路整備効果研究会

５）「街路整備による市街地形成効果について」
平成２年３月　大阪市街路整備効果研究会

６）「街路整備による市街地形成効果について（その２）」
平成３年３月　大阪市街路整備効果研究会

●参考データ

光の演出～橋梁ライトアップの実施状況について

建設省都市局街路課

街づくりに使いやすさや美しさなど、アメニティの豊かさが求められているなか、景観にマッチした適切なライトアップの実施は、私たちに視覚的なアクセントを与えてくれます。

各地方公共団体のご協力のもと街路課で実施した橋梁ライトアップに関する調査から、その実施状況の概要を以下に紹介します。

実施状況一覧

平成4年3月末現在

都道府県政令市	都市名	橋梁名	橋梁の概要（単位m） 橋梁形式	橋長	幅員	管理者	ライトアップ実施日	点灯時間	期間
北海道	釧路市	幣舞橋（ヌサマイバシ）	3径間連続鋼床版箱桁橋	124	33	北海道開発局	H1．9	日没～24時	通年
	石狩町	花畔大橋（パンナグロオオハシ）	2径間連続鋼床版箱桁斜長橋	230	36.8	北海道開発局	H2．11	日没～22時	5月～10月
	音更町	十勝中央大橋	3径間連続斜張橋	772.5	12.3	音更町幕別町	S63．11	日没～22時	通年
	旭川市	ツインハープ橋	3径間連続PC斜長橋	280	28	北海道	H3．9	日没～22時	通年
青森県	八戸市	八戸大橋	3径間連続鋼床版桁橋	1324	17.5	青森県	H3．10.1	日没～22時	通年
山形県	村山市	碁点橋（ゴテンバシ）	PC 4径間連続箱桁橋	313	12	山形県	H1．4	日没～23時	12／30～1／3 6／5～7／3 8／22～8／23
	小国町	ふれあい橋	2径間連続鋼斜張橋	76.6	3	小国町	H3．5	4月～9月 19時～23時 その他 17時～22時	通年
栃木県	茂木町	槻木橋（フキノキバシ）	2径間連続PC中空床版橋	34.7	3	茂木町	H1．4	18時～23時	通年
	足利市	中橋	ローゼ桁アーチ橋	296.8	12	栃木県	H2．6.17	日没～22時半 日没～21時	4／28～9／30 10／1～4／27

実施状況一覧

平成4年3月末現在

都道府県政令市	都市名	橋梁名	橋梁の概要（単位m） 橋梁形式	橋長	幅員	管理者	ライトアップ実施日	点灯時間	期間
群馬県	前橋市	平成大橋	2径間連続斜長橋	215	22.8	前橋市	H3．4	日没～19時 日没～20時	11月～3月 4月～10月
埼玉県	春日部	古利根公園橋	本橋：単純鈑桁3連橋 側道橋：鋼製箱桁	79	43.6	埼玉県春日部市	S59．11	日没～日の出	通年
東京都	中央区	永代橋	両端突桁式鋼アーチ橋	184.7	25.6	東京都	H2．10	日没～22時	通年
	中央区	清洲橋	自碇式連続補鋼鈑桁吊橋	186.2	22	東京都	H3．12	日没～22時	通年
	北区	音無橋	RCアーチ橋	50	18.2	東京都	S63．5	日没～23時	通年
	葛飾区	かつしかハープ橋	S字形曲線斜張橋（4径間連続曲線3空箱桁形式）	455	23.5	首都高公団	H1．12	日没～22時 日没～22時 日没～日の出 日没～日の出	6／1～9／30 10／1～5／30 12／24～12／25 12／31～1／1
新潟県	新潟市	万代橋	石造6連アーチ橋	308	21.9	建設省	S60．8．5	日没～22時	通年
富山県	小杉町	花見橋	2径間H型鋼鈑桁斜張橋	45.8	3.5	小杉町	H2．8	日没～22時	通年
岐阜県	岐阜市	金華橋	吊桁付連続鋼2室単箱桁橋	301.6	15	岐阜市	S63．7	日没～22時	通年
	白川町	白川橋	鉄骨製トラス橋	115	4.3	白川町	H2．7	18時～22時 15時～21時	3月～10月 11月～2月
静岡県	袋井市	静橋	鋼3径間連続非合成鈑桁	97.9	16	静岡県	H2．10	日没～22時	通年
	沼津市	永代橋	鋼3径間連続非合成鈑桁	162	16	沼津市	H2．4	日没～23時 日没～24時 日没～22時	3月～5月 6月～9月 10月～2月
愛知県	瀬戸市	今村橋	3径間連続非合成鈑桁	76.7	22	愛知県	H3．3.19	18時～21時	通年
	瀬戸市	川端歩道橋	2径間連続鋼床版鈑桁	59.8	3	瀬戸市	H3．7.20	18時～5時	通年
	岡崎市	殿橋（トノバシ）	PC単純T桁橋	112.7	18	愛知県	H4．3.25	日没後約3時間	通年

実施状況一覧

平成4年3月末現在

都道府県政令市	都市名	橋梁名	橋梁の概要（単位m）				ライトアップ実施日	点灯時間	期間
			橋梁形式	橋長	幅員	管理者			
福井県	福井市	桜橋	4径間連続鋼床版桁橋	127	12	福井市	H1．11	日没～22時	通年
京都府	城陽市	にじの橋	鋼単純箱桁2連橋	44.5	6.6	城陽市	S63．10	日没～23時	通年
兵庫県	伊丹市	神津大橋	3径間連続鋼斜張橋	229	12	伊丹市	H2．8	日没～22時	通年
鳥取県	三朝町	恋谷橋	3径間PCT桁橋	68.5	10.8	三朝町	S62．8	日没～24時	通年
	三朝町	三朝大橋（ミササオオハシ）	7径間PCT桁橋	68.8	5.8	鳥取県	H2．3	日没～23時	通年
岡山県	倉敷市	白鳥橋	2径間連続PC斜張橋	96	4.6	倉敷市	S62．3．20～8．31	日没～24時	S62．3．20～8．31
広島県	三次市	巴橋	中央径間：ローゼ橋 側径間：単純桁橋	170.6	19	広島県	H1．6	日没～22時 日没～23時 日没～21時半	4／1～6／14 6／15～9／30 10／1～3／31
山口県	岩国市	錦帯橋	木造アーチ橋	193.3	5	岩国市	S41．1	日没～23時	通年
	山口市	周防大橋	鋼斜張橋＋PC桁橋	1040	10.5	山口県	H4．3	18時～22時	土日祝祭日、正月夏休み等
徳島県	徳島市	ふれあい橋	鋼床版箱桁橋	51	8	徳島市	H1．8	日没～23時	通年
香川県	丸亀市	京極大橋	ニールセンローゼ橋	221.3	11	香川県	H2．5	日没～23時 日没～21時	3／1～11／30 12／1～2／28
高知県	高知市	新月橋（シンヅキバシ）	RC床版3径間連続鋼桁橋	122	17	高知県	H1．4	日没～日の出	通年
	高知市	潮江橋（ウシオエバシ）	単純活荷重合成鈑桁橋	131.3	36	高知県	H1．8	日没～24時	通年
熊本県	熊本市	泰平橋	鋼橋ローゼ橋	141.5	9.5	熊本市	H1．4	19時～5時 17時～6時	通年 （夏期） （冬期）
	芦北町	湯の香橋	ホロウスラブ	41.8	3.34	芦北町	H3．3	日没～23時	通年

実施状況一覧

平成4年3月末現在

都道府県政令市	都市名	橋梁名	橋梁の概要（単位m）				ライトアップ実施日	点灯時間	期間
			橋梁形式	橋長	幅員	管理者			
大分県	佐伯市	公園橋	2径間連続PC斜張橋	50	4	佐伯市	H1．8	17時半～21時半	1年間で8回変更
	大分市	平和市民公園橋	ポストテンション方式単純変断面箱桁橋	36	30	大分市	H3．3．31	日没～21時	通年
札幌市		環状夢の橋	3径間連続鋼床版箱桁橋	179	5.8	札幌市	H1．11	日没～日の出	通年
		ミュンヘン大橋	2径間連続PC斜張橋	171.7	22	札幌市	H3．11	日没～22時 日没～23時 日没～22時半	10月中～4月 5月～8月中 8月中～10月中
横浜市		横浜ベイブリッジ	斜張橋（二重構造）	860	40.2	首都高公団	H1．9	日没～2時	通年
名古屋市		セントラルブリッジ	鋼箱桁斜張橋	83.5	5	名古屋市	S62．12	日没～22時	通年
		納屋橋	非合成単純鋼板桁橋	27	30	名古屋市	S63．4	日没～24時	通年
		錦橋	単純ポステンT桁橋	21.4	35	名古屋市	S63．4	日没～24時	通年
		熱田記念橋	2径間連続自碇式斜吊り材吊橋	107	5	名古屋市	H1．6	日没～22時	通年
		矢場ブリッジ	中路アーチ橋	79	4～6	名古屋市	H1．9	日没～22時	通年
大阪市		水晶橋	上路式コンクリートアーチ橋	72.3	9	大阪市	S58．9	日没～22時	通年
		此花大橋（コノハナオオハシ）	斜めハンガーを有するモノケーブル自碇式吊橋	1650	23.5	大阪市	H2．5	日没～22時	通年
		ふなで橋	一面ケーブル3径間連続斜張橋	110	6.2	大阪市	H1．3	日没～22時	通年
		かもめ大橋	3径間連続斜張橋	440	17	大阪市	H1．12	日没～22時	通年
		菅原城北大橋	3径間連続鋼斜張橋	477	25.5	大阪市	H1．6	日没～22時	通年
		天神橋	鋼上路アーチ橋	210.7	22	大阪市	H1．4	日没～22時	通年
		豊里大橋	3径間連続斜張橋	561.4	19.5	大阪市	S45．3	日没～22時	通年

実施状況一覧

平成4年3月末現在

都道府県政令市	都市名	橋梁名	橋梁の概要（単位m）				ライトアップ実施日	点灯時間	期間
			橋梁形式	橋長	幅員	管理者			
大阪市		大阪城新橋	鋼床版桁橋	63	12	大阪市	S63. 3	日没～22時	通年
		天満橋	3径間鋼ゲルバー式鈑桁橋	151	17.5	大阪市	H2. 7	日没～22時	通年
		川崎橋	2径間連続斜張橋	129.2	3	大阪市	S53. 3	日没～22時	通年
		飛翔橋	ニールセン系ローゼ橋（二重アーチ橋）	103.6	4	大阪市	H3. 4	日没～22時	通年
神戸市		神戸大橋	3径間連続ダブルデッキアーチ橋	319	20	神戸市	H1. 9	日没～22時	通年 土日のみ
広島市		中島神崎橋	3径間連続鋼鈑桁橋	94	16	広島市	H2. 5	日没～22時	通年
		本川橋	ワーレンポニー鋼トラス橋	72.5	8.7	広島市	H2. 5	日没～22時	通年
		横川橋	2径間連続鋼床版I桁橋	61.5	13	広島市	H2. 5	日没～22時	通年
福岡市		荒津大橋	3径間連続鋼斜張橋	345	21	福岡北九州高公団	S63. 10.31	日没～22時	通年（イベント時など）
		福博であい橋	3径間連続PC中空床版橋	78.2	8～18	福岡県	H2. 7	日没～23時	通年

●トピックス

広島市「鶴見橋周辺地区」

――都市景観大賞景観形成事例部門(小空間レベル)受賞――

広島市建設局土木部

街路課長　安　井　健　治

1．はじめに

人類史上、最初に原子爆弾が投下された街として世界中の多くの人々に知られている都市「ひろしま」、この「ひろしま」において、豊富な緑と広いスペースを持った公園的道路「平和大通り」は、「平和記念公園」とともに国際平和文化都市ひろしまのシンボルとして様々な役割を果たしてきた。

ここに紹介する、広島市「鶴見橋周辺地区」は、平和大通りの東端に位置し、平成３年度の都市景観大賞景観形成事例部門（小空間レベル）の受賞を受けたものである。

写真―１　平和大通り全景

2．事業の背景

「平和大通り」は、東を「比治山」西を「己斐の山」にはさまれ広島デルタの市街地を東西に横切る延長約４㎞、幅員100ｍの道路である。

この道路は、昭和27年に策定された「広島平和記念都市建設計画」により整備されたもので、昭和32年の供木運動により植えられたクスノキ等が繁り、市民に愛され、親しまれ、市民生活と密接な関係を持ち続けてきた。

特に、昭和52年からは、毎年、この「平和大通り」を使用して、市民のお祭り「フラワーフェスティバル」が開催されるようになり、イベント空間としても積極的に市民に利用されるようになってきた。

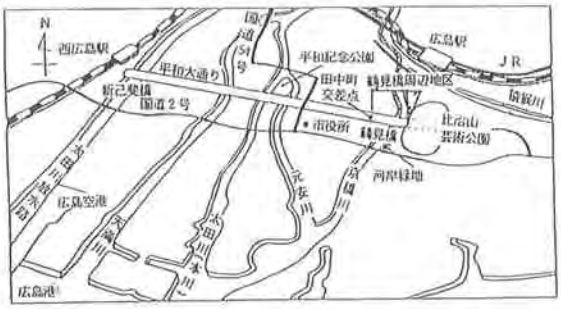
こうした状況を踏まえ、「平和大通り」を「平和の道」として位置づけ「平和記念公園」と一体的なアメニティの高い空間として整備を図ることとするとともに、昭和56年度に今後の広島市の都市美づくりの方向と施策を定めた「広島市都市美計画」を踏まえ、歩道・緑地帯内の園路の整備や電線の地中化等を進めてきたところである。

沿道の建築物に対しても、昭和58年度に「平和大通り沿道建物等美観形成要綱」を定め、通りに面する建築物や広告物などを設置する場合、建築主が予め広島市と美観形成に関する協議を行い、景観の誘導に努めている。

3．事業の概要

昭和61年度に建設省の新規施策であるシンボルロード整備事業の採択を受け、「平和大通り」の東の玄関口に位置する鶴見橋から田中町交差点までの延長約500ｍ区間を、昭和61年度から平成元年度にかけて快適で潤いのある都市空間として整備することとしたものである。

この事業の計画にあたっては、「広島市都市美計画」の推進母体であり、広島市の街づくりについて、広く意見を交換し、提言することを目的として学識経験者、市民代表、関係行政機関により構成された「広島市都市美委員会」に、デザイン等について提言をいただき整備を行ったものである。



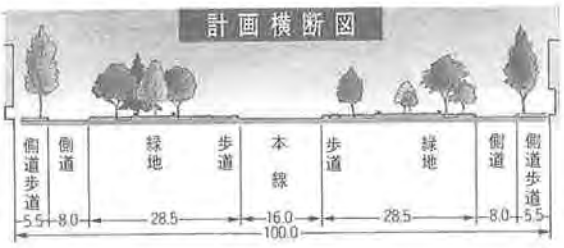
図―２　位置図

(1)　整備方針

①国際平和文化都市ひろしまに相応しいアメニティの高い潤いのある街路空間として、地域特性を生かし、「平和記念公園」と一体的な公園的整備を行う。

②「フラワーフェスティバル」等のイベント空間としての利用を考慮し、緑地帯に市民に憩いと安らぎを与える広場を設置するとともに、市民が育んできた緑の保全を図る。

③左右の緑地帯を街路中心線に対して対象に配し、「平和大通り」のゲートとしての性格を鮮明に



図―１　計画横断図

写真―２　フラワーフェスティバル

表現する。

④鶴見橋を、広がりのある河川空間に調和する個性的で美しい鶴のイメージをもったデザインとする。

(2) 整備内容

整備方針を踏まえ、鶴見橋（橋長96.8m、幅員30m、3径間連続非合成鈑桁橋）の上部工に工夫をこらし歩道を張り出しすることにより軽快でスレンダーな構造とし、鶴のイメージを表現することとしたほか、橋面についても、鋳鉄と自然石（みかげ石）を組み合わせた繊細な表現の高欄、さまざまな形状の自然石を使用し、さざ波のイメージを表現した歩道舗装、また、広がりのある河川空間にアクセントを与える親柱の整備を行った。

写真－3 鶴見橋

橋詰広場はシンボリックな半円形とし、親水性を考慮した水辺のテラスを設置することにより、人々の出会いの空間として魅力ある広場とした。

橋詰広場から田中町交差点にかけての400mの取付け道路区間は、「イベント空間」としての利用を考慮し、緑地帯に広いスペースを備えた散策・休憩のための多目的広場を配置するとともに、照明・信号・標識を整理統合することにより不要な柱を撤去して修景化を図った。

写真－4 橋詰広場

4. おわりに

「平和大通り」が国際平和文化都市ひろしまのシンボルとして、ますます多くの人々に親しまれていくよう、「鶴見橋周辺地区」の沿道空間の整備、さらには市民の空間利用の促進が図られるよう今後ともさらなる努力をしてまいりたい。

「アーバン・クリエーション'92」

――展示会の報告――

財団法人
都市づくりパブリックデザインセンター
企画調査部長　柱　本　幸　保

1．はじめに

平成4年2月7日(金)～10日(月)、幕張メッセにおいて「アーバン・クリエーション'92」と称して展示会が行われた。冬の寒い日々であったが、会場は連日熱気にあふれていた。

ここではその状況と、並行して行われた都市づくりに関する研究会、国際セミナーを併せて報告する。

2．開催主旨と概要

テーマ　―地球にやさしい都市づくり―

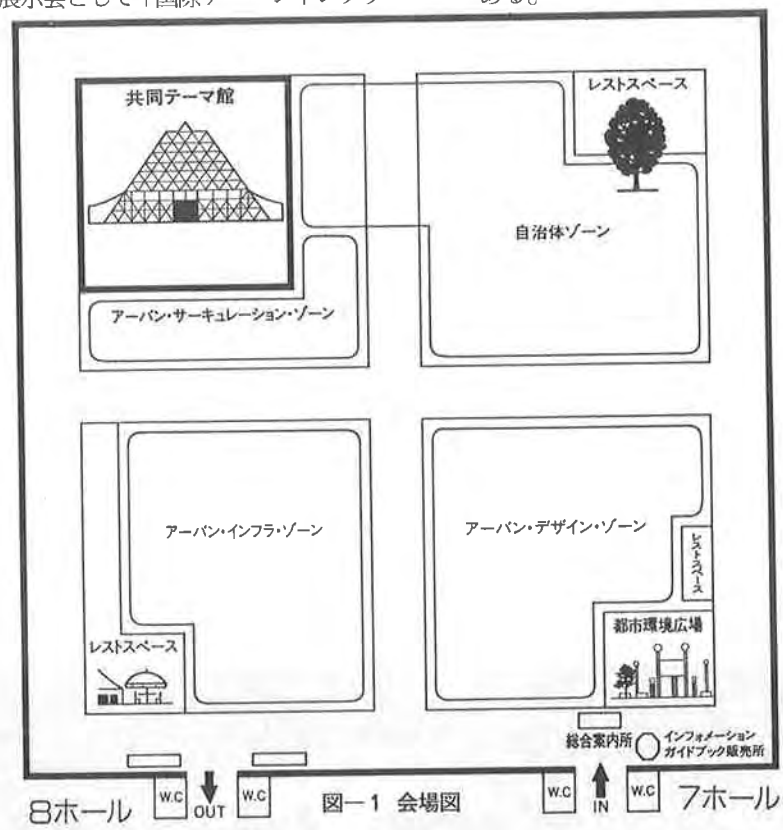
今、地球環境の保全が世界的な規模のトレンディな問題となっている。都市は地球においてもっとも人間活動の集中するエリアである。いかに地球環境をこわさず、快適で活発な人々の営みができるか、都市に課せられた課題は、都市の構造やシステム、都市活動と環境を調和させる各種のインフラストラクチャー、あるいは都市の景観―ソフト・ハード両

写真―1　会場全景

面から人になじむ公共デザイン等々を内包している。

展示会はこのような視点から、ひろく公共団体、産業界、学会、市民の参加のもとに行われた。

今回の展示会は'89年に「都市社会の基盤と技術」に関する総合展示会として「国際アーバンインフラ・テック」を開催、その続編として、アーバンインフラ・テクノロジー推進会議と㈶都市づくりパブリックセンターが共催し、建設省ほか11団体の後援および、経団連ほか38団体の協賛を得て行われたものである。



図―1 会場図

3．展示会（ゾーン）の構成

○共同テーマ展示

写真―2 共同テーマ展示

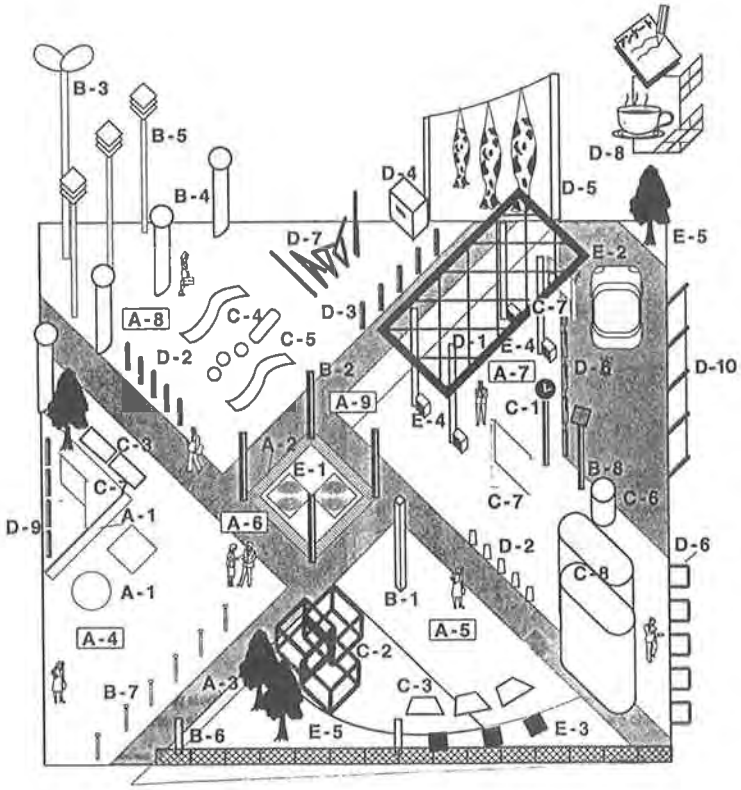
テーマをわかり易くアピールするため、大画面映像によるシアターを設置、映像ソフトにより、地球生態系生成から、人の科学技術の習得、人類の飽くことを知らぬ大量生産・大量消費から地球の環境汚染、かけがえのない地球と共生する新しい豊かな都市づくり―「地球都市へ」……本展示会のコンセプトを強くアピール。

○都市環境広場

写真―3 都市環境広場

各企業の協力により、都市内の環境に配慮した〝モデル広場〟として、景観製品の利用形態を提案した

A …… 床を構成するもの
B …… 照　明
C …… ストリートファニチャー類
D …… ポール・柵・シェルター類
E …… その他



図―2　都市環境広場

もの。テーマの具体的展開は、省資源、省エネルギー、浄化、再利用などを考慮した製品を、さらに〝やさしさ〟を感じさせる色や素材、形態でまとめ、それらが活きる空間となるよう配慮したもの。

写真―4　自治体ゾーン

○自治体ゾーン

写真―5　アーバンサーキュレーションゾーン

20の自治体・公団より、海・川・山等の自然を生かした街づくり、郷土色を生かしたアメニティモデル都市への積極的な取組みの紹介。

写真―6　アーバンインフラゾーン

○アーバンサーキュレーションゾーン

都市の基盤としてのエネルギーや水等の循環システムの最新情報を。

○アーバンインフラゾーン

写真―7　アーバンデザインゾーン

高度の建設土木技術、都市緑化・ビル緑化システム、ジオフロント開発等の都市づくりの基盤と未来のアメニティ都市構想を。

○アーバンデザインゾーン

照明・ストリートファニチャー・シェルター・柵・ポール・舗装材等、都市のアメニティをつくる各種の景観製品のアピール。

4．開催状況と結果

(1)　展示規模と来場者数

■出展者数：

共同テーマ展示	57社・団体
個別出展	86社・団体
都市環境広場	26社・団体
計	169社・団体

■小間数：

共同テーマ展示	100小間
個別出展	424小間
都市環境広場	51小間
計	575小間

■来場者数：

1日目	2月7日(金)	10,336人
2日目	2月8日(土)	8,909人
3日目	2月9日(日)	10,193人
4日目	2月10日(月)	15,467人
計		44,905人

(2)　来場者の反響

約1000人のアンケートにより、展示会の反響をみてみる。

(a)　来場者の職種

地方自治体等公共団体関係者	23.6%
製造業・建設・土木関係者	40.1%
設計事務所	6.4%

その他、電力ガス公益関係者
商社流通
学校関係者
主婦

等であり展示会としては、公共団体関係者の来場が比較的多かったことがわかる。

(b)　来場者の年齢・役職

40歳台が37%
局・部課長クラスが28%
で全般的にある程度年配の役職者が多かった。

(c)　来場者の目的

都市環境創出全般の市場・技術動向を知るため	26.0%
都市開発全般の市場・技術動向を知るため	16.1%
国・地方自治体の都市開発情報収集のため	16.9%
新製品情報収集のため	10.4%

等であった。

(d)　興味をもった出品物または技術等を多い順につけると

未来都市構想に関する技術	順位 1
廃棄物処理技術関連	2
環境保全システム	3
景観照明の技術・新製品	4
国・自治体の都市構想	5

景観製品	6
環境調和型エンジニアリング	7
未利用エネルギー利用技術	8
その他	

(e) 展示会の印象（満足度）

非常に参考になった	15.6%
参考になった	56.5%
まあまあの成果を得た	23.0%

であり、ほぼ95%の来場者がなんらかの成果を得たことになる。

(f) 「都市型環境広場」の印象

同広場内で別途行ったアンケート調査（388人）によると、企業単独ブースと一味違った雰囲気の〝モデル広場〟であったことから、各製品を関連させてみることができて、良かったという評価をうけた。

また同広場は、本展示会の各ゾーンの中でも興味を持ったゾーンの第一にあげられた。

(g) その他

展示会期間中の状況について、NHKおよび千葉、埼玉等の民放による取材があり、一般放送された。また各種業界紙の取材もあり、この展示会のとりあげたテーマへの関心の高さがうかがわれた。

写真―8 技術研究発表会

5．並行して行われた研究会、国際セミナー

ここでは展示会期間中、主催者である2つの団体がメッセ会場国際会議室で行った各々の研究会と国際セミナーを簡単に報告する

(1) 技術研究発表会

2月7日(金) 10時〜19時

主催：アーバンインフラ・テクノロジー推進会議

基調講演：C. W. ニコル

「The Reality of Nature」

論文発表：

横浜市　浜松市　住宅・都市整備公団　東京電力　NTT

パネルディスカッション：

写真―9 国際アーバン・デザインセミナー

テーマ／地球にやさしい都市づくり

コーディネーター／新谷洋二　日大教授

入場者数：220人

(2) 国際アーバン・デザインセミナー

2月10日(月) 13時〜17時

主催：(財)都市づくりパブリックデザインセンター

後援：建設省　千葉県　千葉市

テーマ／地球にやさしい都市づくり―アーバン・デザイン形成の理念と実践

基調講演　井上　孝　　東大名誉教授
(財)都市づくりパブリックデザインセンター理事長

講演・パネルディスカッション：

ピーター・ウオーカー（米国）
マルク・ブルデイエ（仏国）
尾崎真理（日本）
井上　孝（日本）

入場者数：450人

(3) 2つの研究会・国際セミナーとも、いま環境保

全は一地区、一都市、一国の問題だけでなく国際的一地球規模の課題として取り組むときにきているとし、いまこそ官・産・学の叡智を結集してこれに対応、地球にやさしい都市づくりを推進していかなければならない。
世界は日本の環境技術に期待している。
等、両研究会、セミナーとも海外の著名な講師を招き活発な意見交換が行われた。

6．おわりに

冬の2月という気候がら、部屋にとじこもりがちの時期に、この展示会を設営することになり、はたして人が来てくれるのかと心配した。

結果は会期中の金曜、土曜、月曜のウイークデーにこの分野の専門家が来場、日曜は子供づれの父母が夢のある未来都市を楽しんでくれた。テーマの地球にやさしい都市づくりへ関心をいただいた結果だと思う。

アーバンインフラ・テクノロジー推進会議と共催で行った主催者側の一員として、報告させて頂いたが、ご指導頂いた建設省並びに諸先生方、関係各方面の委員の方々に感謝申し上げむすびとする。

≪ご案内≫

本展示会の関連資料を頒布しています。

1．アーバン・クリエーション'92ガイドブック
2．　　同　　記録ビデオ

お問い合わせ先（実行事務局）
国際コンベンション㈱　TEL 03-3297-3186

海外事情

オーストラリアの都市インフラ

アーバンインフラ・テクノロジー推進会議
近　井　和　弥

1．はじめに

当推進会議は、アーバインフラストラクチャーとテクノロジー（高度利用技術）の開発を行っている民間企業、学識経験者、および、その成果を都市づくりに活用する自治体等の公的機関の交流により、これらの普及、活用を図り、高度で豊かな都市社会の実現を目的としている。

この産・学・官共通の調査活動の一環として、平成３年度事業においてオーストラリアを対象に、新谷洋二日本大学教授を団長とする一行16名にて、その主要都市の都市基盤整備と都市開発の現況について視察調査を行なった。

2．各都市において

1）メルボルン

(1)　ジョリモント鉄道ヤード再開発計画

1984年ビクトリア州政府の経済作戦省はメルボルンの経済発展を図るためにいくつかの主要なプロジェクトを指定したが、ジョリモント鉄道ヤード再開発はそれらのうちのひとつである。すでにナショナルテニスセンターとメルボルンセントラル商店街（大丸デパートがメインテナントになった）が完成しており、当プロジェクトは老朽化した車両保守基地の改善と効外への移転を行い、これを再開発地域として利用するものである。現在扱っている車両数は、90両であるが完成後は25両程度となる予定であり、計画の背景としては鉄道施設の改善・移動の他に都市計画上の要求である市内の河川のスムーズな繋がりに対して鉄道施設が障害になっていたこと、および市内の自動車アクセスの向上の必要性などがあげられる。

開発計画は住宅地区・商業地区・公園・テニスセンター増築の４か所の部分に分けられており、完成には約16年間ぐらい掛かる予定である。住宅5ha 商業10ha 公園3.5ha 残りは鉄道用とし、商業地域は鉄道ヤードの上の人口地盤をあてる計画である。計画面積49haのうち公園のしめる割合が大きいのは、隣接するテニスセンター建設時において、市民から公園区域が少ないと反対があったためとのことである。しかし事業資金確保のためには民間投資を誘発する必要があり総合計画が周囲の景観と調和し、商業的に魅力あるオフィス、住宅、ホテルの開発を可能とするものでなければならない。この意味においても良好な高アメニティ空間を構築し、多様な計画実現を図るための舞台を、時代の要請に対応できるように余裕を持って作ろうとした配慮の結果であると思われる。

図―１　現況図（上）、完成後予想図（下）

写真―1

(2)ベイサイドプロジェクト（サンドリッジ計画）

サンドリッジ計画は居住・海運・そして商業の統一コミュニティを建設するものである。メルボルンの中心街から3キロほどに位置し、メルボルン湾岸の最初の総合開発である。埠頭およびそれに隣接した石油基地の跡地における計画であり、現況は、港湾施設特有の閑散とした地域である。マスタープランによれば、住居・商業地区・オフィス街およびマリーナなどのスポーツ施設を中心とした住宅・観光・商業をミックスした土地利用が計画されており、地

図―2 キャンベラ市街図

写真―2

域内に運河を取り入れ、水との繋がりが強調されている。1984年に開発可能地として指定され、1986年の政府計画発表により、ディベロッパーが募集された。

1987年に5社のショートリストが作成されオーストラリアの銀行保険会社がディベロッパーとして決定した。開発面積は43haであり、埠頭および運河で合計700バースを有するマリーナが設置されるなど、今後のビクトリア州において主要なプロジェクトと位置づけられている。

開発には5～7年を想定されているが、石油基地跡地における開発であるため汚染土壌の洗浄および危険物の除去に多大の資金が投入され、現在はそれも終了し、次段階に入っている。当初汚染土壌は他地区への置き換えが考えられていたが、経済比較により現地洗浄方式が採用されている。地下水以下1.5m、約17万㎥程度の改良となっている。

また、土地所有者が安心して投資ができるように湾岸法により計画・保全・環境の統制を行っており、高水準の都市設計・環境作りおよび建築だけが計画を検査のうえで許可されているなど投資価値を高める配慮がなされている。

2）キャンベラ

キャンベラは1909年、オーストラリアの7つの州を総括する連邦政府の所在地として、メルボルンとシドニーの中間地点とのことで決定された。1911年にまちづくりのプランを公募して、127の設計プランの中からアメリカの建築家ウォルター・グリフィンの案が採用され、1913年には2,400haを対象とした計画が決定された。

この原案の特徴は、街の中心に人工の湖をつくり、水と自然の調和を図りながらこの湖（設計者名をとり〝グリフィン湖〟）を中心に幾何学的模様の都市づくりが計画され、70%が自然を占める庭園都市を形成していることである。このシティ部を中心に、幹線道路網を整備して隣接地域に新しいタウンづくりを進めて人口の増加に対処している。

このような都市づくりの推進は、1958年から本格的に動き始め、首都開発委員会（National Capital Development Commisson）という強力な権限を有する組織の一元的な監督のもとに行われてきている。

図―3

写真―3

3）シドニー ダーリングハーバー再開発

ダーリングハーバー再開発はシドニー市の業務地域の拡張計画の一環として、施設が老朽化し港湾としての機能が低下しているダーリング ハーバー地区（約54ha）を、斬新な娯楽・文化活動のウォーターフロント拠点として再生しようとするものである。ダーリングハーバー地区は、1984年シドニー市の管轄から切り離され、ニューサウスウェルズ州の直轄地区と位置付けられた。事業主体としてダーリングハーバー・オーソリティ（公営企業体）が運営

に当っている。

主要施設としては、大規模商業施設のフェスティバル・マーケットプレイス、2.5haのエキシビションセンター、オーストラリア最大の3,500席を有するコンベンションセンター、文化施設としての水族館、複合博物館、中国庭園等がある。また、アクセス交通機関としてはシドニー市内を巡回するモノレールやサーキュラキーからの水上交通等がある。

このように、ダーリングハーバー地区は、新たな市民の憩いの空間及び観光拠点として位置付けられ、これら施設への集客による周辺地区への経済効果は大きなものがある。

写真―4

写真―5

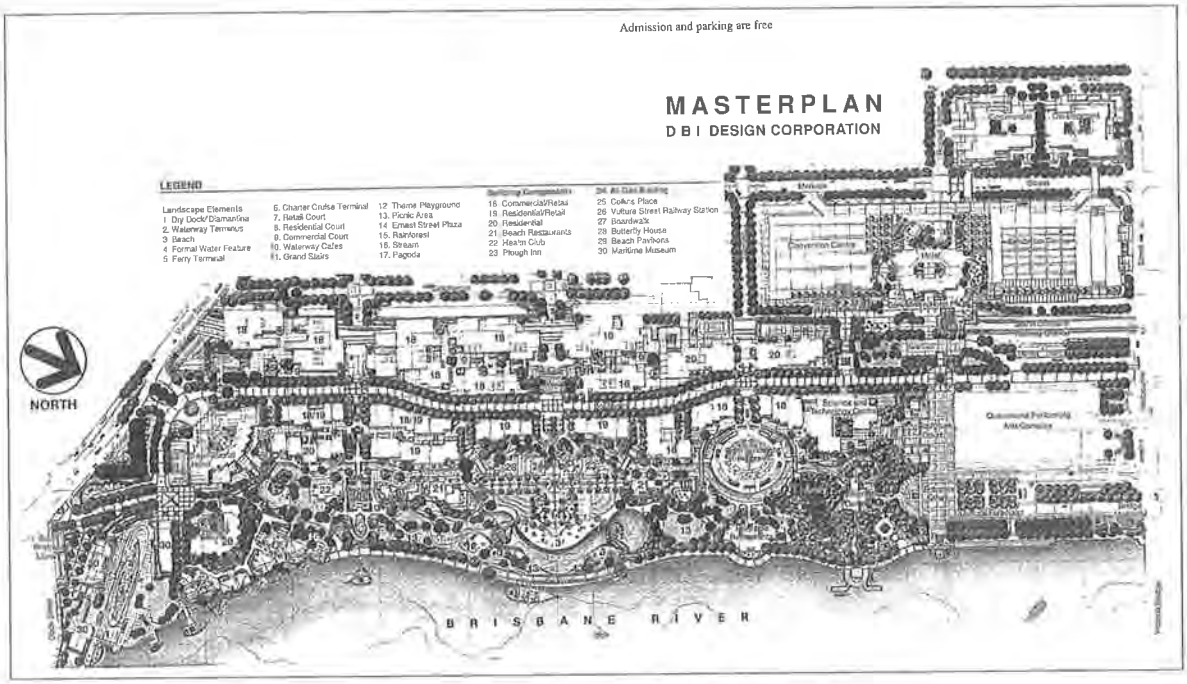
写真―6

4）ブリスベーンEXPO'88跡地再開発

当プロジェクトは、去る1988年に「技術時代のレジャー」をメインテーマにブリスベーン市で開催された万国博覧会の跡地約44ヘクタールを利用し、スポーツ、レジャー等の諸施設を完備したパークランドを中心とする総合リゾートとして同市南岸地域の

写真―7

活性化を図ろうとするものである。目下、急ピッチで工事が進められており1992年６月にはオープンが予定され、市民の憩いの場としてはもとより、オーストラリア全土、諸外国から、年間300万人〜350万人の集客が見込まれている。



図―４ 総合リゾートマスタープラン

３．おわりに

豪州は、その面積7,688,850平方キロと我国の約22倍の国土を有し、６つの州と２つの特別地域により構成されている。

しかし、人口は約1,700万人、我国の約７分の１と少なく、その半分近くが、シドニー・メルボルン・ブリスベーンといった大都市に集中している。

今回は、これらの都市を中心に、都市基盤整備と都市開発の現況などについて、これを推進する各政府機関担当者との意見交換を交えて、調査を実施した。

全行程を通しての印象としては、都市部に於いて歴史的な建造物が、積極的に保護されていること（新・旧建物の調和）。

各都市の再開発プロジェクトでは、それぞれの都市の新しい核として、街の景観・眺望などに配慮しながら、職・住・遊などの要素をバランス良く取り込んでいること。

また、キャンベラの様な、都市機能の集積が無かった地域に、新たに連邦首都として、計画的な都市の建設をすすめた例などを含め、我国の現況と比べて、興味深い事例が多くあったと感じている。

投　稿

長野オリンピックと都市デザイン

長野市都市開発部都市計画課
課長　高　池　本　之

第18回（1998）冬季オリンピックの決定まで

1935年頃、1940年（昭和15年）の夏期大会の東京開催が有力視され、「夏期大会開催国に冬季大会の選択権を与える」という当時のオリンピック憲章に基づき、国内で冬季大会候補地争いが盛んになっ

図 冬季オリンピック関連施設配置図

た。札幌、日光と共に長野県からは志賀高原、菅平、霧ヶ峰、乗鞍などが名乗りを上げ、猛烈な運動が展開され、なかでも志賀高原は、札幌の強敵となったが「都市開催の条件」に満たず失格し札幌に決定された。

しかし、日中戦争で国内は混乱し、日本は東京・札幌ともに開催地をIOCに返上した。

1972年（昭和47年）の第11回冬季大会は札幌で開催されたが、この国内候補地にも長野は立候補したものの、県内一本化が果せず、札幌に決定された。

1998年（平成10年）第18回冬季大会は、1985年頃から県内一丸となり、招致活動を展開し、国内各界各層の方々の御支援御協力があって1991年6月15日、イギリス・バーミンガムで行われた第97回IOC総会において長野に決定された。半世紀にわたる県民の悲願であった長野でのオリンピック開催は、東京夏期大会、札幌冬期大会に続き、27年ぶり、3度目の国内開催となる。

長野市の交通

長野市は中央に千曲川、犀川が流れ、面積404平方粁、日本アルプスを遠くに望み、美しい山々に四方が囲まれた盆地である。

善光寺の門前町として発達した人口35万人の本市は、豊かな自然を背景に、木工品、酒、味噌、ソバなど伝統的な産業や電子製品などハイテク産業が盛んである。

長野市への交通は、国道18、19号とJRの信越線中央線が主要なもので高速道路等全国高速交通ネットワークからはずれ、永い間陸の孤島として、東京へは240粁の距離にありながら3時間を要し、全国県庁所在地都市の中でも最も時間のかかる都市の中に加えられていた。

しかし、待望久しかった高速自動車道中央道長野線が、93年3月開通の見込みとなり、また上信越道の新潟県上越市までは97年開通の予定である。

これらの計画の進むなか、本市は高速交通時代を迎える道路計画の見直しを行い都市計画上の位置づけを進めてきた。特に市内の国道18・19号はいずれも都市部を貫ぬいており、名古屋・東京方面から新潟・北陸方面への交通が市街地を通過することとなり、市内を中心とする交通と錯綜し、慢性的な渋滞が起こっている。加えて高速道からの交通増加が見込まれるため、都市部に集中する交通を円滑に分散誘導すると共に、市街地内の通過交通を排除する外環状道路・高速ネットワークに見直しをはかった。わけても外環状道路は、オリンピック開催時、選手村から市内各競技施設、白馬、志賀高原への輸送ルートとして位置づけられている重要路線であり、南外環状線の一部については、建設省直轄事業として平成3年度着手となった。

写真 交通セルの環状線ターミナル南通り

その他の周辺部と市街地を結ぶ放射状線についても、県・市によって着手されつつある。

善光寺の門前町として発展してきた中心市街地は計画的に作られたまちとは異なり、自然発生的に広がったことにより道路が非常に少なく狭いという欠点をもつ反面この部分にこそ古くからの文化施設や業務施設が蓄積された長野らしさを表わしている所でもある。そこでも必要最少限の都市改造で、古き良さと、新しく創造されるものとが調和されたまちづくりをする、建設省の総合都市交通施設整備事業で交通セル方式を取り入れ総合都市交通体系計画を実施中である。計画内容は、市街地を幾つかのセル（地区）に分割し、交通環境の整備や商業活動の活性化を図っていく方法で、歩行者道路と交通規制を組み合わせることにより、都心部の交通を制御して流れをスムースにし、限られた道路の機能を高めるとともに、交通の安全性の増加と利便性、快適性を求めるものである。

およそ、1.0粁×1.5粁、面積124ヘクタールを4～6車線の内環状線で囲むこの計画は、現在環状線の建設に主力を注いでおり、ターミナル南通りや私鉄を地下化した上に建設した長野大通り等全長4.4粁

のうち77%が進捗しており、早期の完成が待たれる。

また、この計画の実行には補助幹線道路や、駐車場の整備も絶対必要条件であることから、セル内の補助幹線道や立体駐車場の建設にも着手している。

なお、駐車場の整備は行政でのみ対応することは不可能なことから、民間駐車場経営者も加わった駐車場案内システム研究会を平成3年度より発足させている。

もう一方の高速交通、北陸新幹線については、沿線県民の永い間の地味な活動が実り、漸く軽井沢と長野間はフル規格で決定着手になった。

これにより、冬季オリンピックになんとか間に合う状況となり、東京、長野間は一時間半で結ばれ、最大のネックであった高速大量輸送の問題も明るい見通しとなった。ただこの新幹線ルートは、市街地に計画されていることから、ルート沿線800棟といわれる建物の移転、用地取得について、運行開始までが短期間ということもあり課題となっている。

潤いのあるまちづくり

21世紀になると、都市人口が全体の80%を占めるようになるといわれ、長野市も40万人を擁する都市へとその発展が期待されている。

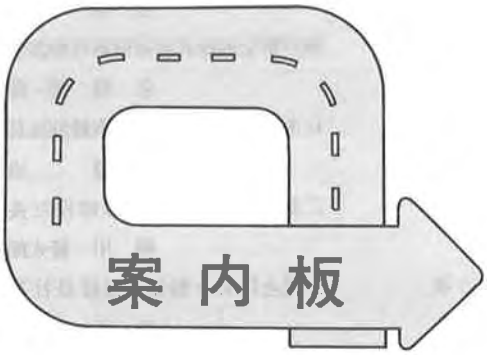
しかし、大都市への経済と人口の集中、特に若者の集中は今後も続き、地方との格差は一層広がっていくと考えられている。このような状況の中、長野市がいきいきと調和のとれた都市として成長していくためのまちづくりは、誰もが快適に暮せる「都市の環境づくり」であり、住む人が誇りに思い、愛着のもてるものでなければならない。

自然を愛し、住民が営々と築いてきた歴史遺産を活かし潤いのあるまちづくりの施策を進めるため、1986年（昭和61年）都市デザイン室を設け、個性のある、親しみの持てる、美しくわかり易い長野市を作ることを基本目標に取り組み、89年建設省の都市景観モデル都市に指定された。

都市景観は、全ての市民がかかわりあいを持っており、地域住民の合意を得ながら、長期的な取り組みと都市景観に寄せる市民の情熱が鍵となることから、市民意識の高揚を図るため都市景観を89年に制定し、毎年市民からの推薦により、年4～5点景観形成に優れた建築物等を表彰している。

優れた長野の景観を保全・育成また創造し、より美しく魅力あふれる長野にするため、幅広い知識と豊かな経験を重ねた各層の人々による都市景観懇話会を設け、都市景観条例の検討も進めている。

信州の素晴らしい自然に調和し、ハイテクを駆使した〝地球時代の美しいオリンピック〟を目指し、長野県民の英知を結集し、その準備が始まっている。



――人事消息――

（平成３年９月30日付）

・辞　職

（都市局街路課）　立　川　光　一

（平成３年11月１日付）

・都市局街路課　野　瀬　君　男

（平成４年３月31日付）

・静岡県土木部長

（都市局街路課長）　大　川　勝　敏

・姫路市都市局長

（都市局街路課長補佐）　福　本　俊　明

・名古屋市土木局道路部建設課

（都市局街路課）　安　田　秀　明

・新潟市

（都市局街路課）　米　山　弘　一

（平成４年４月１日付）

・都市局都市計画課係長

（都市局街路課係長）　中　村　　純

・河川局治水課係長

（都市局街路課係長）　志　賀　文　夫

・関東地方建設局常陸工事事務所調査第二課長

（都市局街路課係長）　後　藤　敏　行

・土木研究所構造橋梁部橋梁研究室研究員

（都市局街路課係長）　神　田　昌　幸

・都市局街路課長

（広島県土木建築部長）　市ヶ谷　隆　信

・都市局街路課長補佐

（都市局区画整理課長補佐）　松　谷　春　敏

・都市局街路課係長

（公正取引委員会事務局取引部下請課係長）

池　田　明　人

・都市局街路課係長

（国際協力事業団社会開発調査部社会開発調査第一課）　阪　口　進　一

・都市局街路課係長

（関東地方建設局首都国道工事事務所調査設計第二課係長）　真　田　道　夫

・都市局街路課係長

（都市局都市政策課係長）　本　田　武　志

・都市局街路課

（浜松市）　森　下　和市郎

・都市局街路課

（宮崎県）　有　馬　　誠

（平成４年４月13日付）

・都市局街路課街路事業調整官

（都市局街路課建設専門官）　原　田　邦　彦

平成４年４月13日付をもって、都市局街路課に、街路事業調整官が設置されました。

【協会だより】

○社団法人日本交通計画協会第38回定期総会開催

社団法人日本交通計画協会の第38回定期総会が、去る4月24日午後2時より、サテライトホテル後楽園において、瀬戸山三男会長、谷川和穂副会長出席のもと、112会員の出席を得て開催された。

なお、当日の議決事項は下記のとおりで、各議案とも全員異議なく承認可決された。

<第1号議案>平成3年度事業報告の承認を求むる件
<第2号議案>平成3年度決算の承認を求むる件
<第3号議案>平成4年度事業実施方針の承認を求むる件
<第4号議案>平成4年度予算の承認を求むる件
<第5号議案>役員改選に関する件

●新役員の紹介

理事・会長	元文部大臣・建設大臣・法務大臣	瀬戸山　三　男
理事・副会長	衆議院議員・元法務大臣・国務大臣防衛庁長官	谷　川　和　穂
理事・副会長	衆議院議員・前国務大臣経済企画庁長官・元大蔵事務次官	相　沢　英　之
理事・副会長	衆議院議員	細　田　博　之
理事・副会長	帝都高速度交通営団総裁	永　光　洋　一
理事・副会長	住宅・都市整備公団理事	依　田　和　夫
理　事	衆議院議員・元社会保険庁長官	持　永　和　見
理　事	本州・四国連絡橋公団顧問	山　根　　孟
理　事	東京都都市計画局長	岡　本　堯　生
理　事	広島市助役	下　田　公　一
理　事	横浜市道路局長	立　神　　孝
理　事	神戸新交通株式会社取締役相談役	佐　野　雄一郎
理　事	日本車輌製造株式会社取締役社長	篠　原　　治
理　事	三菱重工業株式会社取締役社長	相　川　賢太郎
理　事	株式会社神戸製鋼所取締役社長	亀　高　素　吉
理　事	川崎重工業株式会社取締役社長	大　庭　　浩
理　事	株式会社新潟鐵工所取締役社長	鷲　尾　秀　夫
理　事	日本鋼管株式会社取締役社長	山　城　彬　成
理　事	石川島播磨重工業株式会社取締役社長	稲　葉　興　作
理　事	高砂熱化学工業株式会社取締役社長	石　井　　勝
理　事	清水建設株式会社取締役会長	吉　野　照　蔵
理　事	株式会社大林組取締役社長	津　室　隆　夫
理　事	大成建設株式会社取締役社長	里　見　泰　男
理　事	鹿島建設株式会社取締役社長	宮　崎　　明
理　事	株式会社熊谷組取締役社長	熊　谷　太一郎
理　事	株式会社間組取締役社長	本　田　　茂
理　事	不動建設株式会社取締役会長	庄　野　　勝
理　事	社団法人国際建設技術協会常務理事	北　村　祐　弥

専務理事　社団法人日本交通計画協会
専務理事
田川尚人

常務理事　社団法人日本交通計画協会
常務理事
宮本高志

監事　中央開発株式会社常務取締役
東京事業部長
羽山忠雄

監事　日本環境技研株式会社
代表取締役社長
中嶋浩三

監事　ランドブレイン株式会社
代表取締役社長
吉武祐一

〈訂正とお詫び〉

23号の本文中（45頁）の「表－1 東急ケーブルテレビジョンのサービス内容」はＣＳ経由の番組が、抜けていましたので下記の通り訂正します。

ch	チャンネル名
1	ＮＨＫ総合
3	ＮＨＫ教育
4	日本テレビ
6	ＴＢＳ
8	フジテレビ
10	テレビ朝日
12	テレビ東京
5	テレビ神奈川
11	放送大学
13	テレビ埼玉
14	千葉テレビ
15	群馬テレビ
41■	フウワウ（ＪＳＢ・有料）
50■	ＮＨＫ衛星放送第１
51■	ＮＨＫ衛星放送第２
9	チャンネル９（ナイン）
20■	パワーチャンネル
21	こどもチャンネル
22■	スーパーチャンネル
23	チャンネルＮＥＣＯ
24■	ＣＮＮ
25	Let's Try テレビ学習教室
26■	ＳＶＮ
27	スポーツ＆エンターテイメント
28■	ＣＳＮエンターテイメント
29■	スペースシャワー
30	ガイドチャンネル
31■	衛星チャンネル
32■	日経サテライトニュース
33	ウエザーニュース
34■	NCN（日本テレビケーブルニュース）
40■	スターチャンネル（オプション）
?	スペシャルプログラム（オプション）
	ＰＣＭ音楽放送（オプション）
FM	KTYO放送大学　TOKYO-FM　FM横浜 NHK（東京）　NHK（横浜）　J-WAVE

■…衛星テレビ

〈都市と交通〉　通巻24号
平成4年6月25日発行

発行人兼編集人　田　川　尚　人
発行所　社団法人　日本交通計画協会
東京都文京区本郷2—17—13
電話 03(3816)1791(〒113)
印刷所　共同精版印刷株式会社