

# 都市と交通

1989

No. 16



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 1989・3・No.16

---

## 《目 次》

——特集テーマ「歴史的地区環境と街路」——

|                                |                   |
|--------------------------------|-------------------|
| ●グラビア（カラー写真）                   | 1                 |
| ●巻頭言 歴史的町並み保存と街路整備             | 榎原市長 三浦 太郎 3      |
| ●随想 モーターウェイと遺跡と、キプロスの道         | 旅行作家 杉田 房子 6      |
| ●特集                            |                   |
| 特集一 1 文化遺産としての道                | 東京大学農学部助教授 篠原 修 8 |
| 特集一 2 歴史的空間と街路整備               |                   |
| ——有田内山地区の歴史的環境保全と街路整備——        |                   |
| 芝浦工業大学教授 三井所清典                 | 14                |
| 特集一 3 歴史的景観を生かした町づくり           |                   |
| 京都市計画局 風致課長 寺西 章郎              | 19                |
| 京都市建設局 街路建設課長 三ッ野隆夫            |                   |
| 特集一 4 町並み保存についての市民団体の取り組み      |                   |
| 全国町並み保存連盟 会長 林 文二              | 28                |
| 東京事務局 牛島 邦彦                    |                   |
| ●シリーズ                          |                   |
| 〈まちづくりと街路〉 知覧町本通り線街路事業について     |                   |
| 鹿児島県知覧町長 塗木 早美                 | 33                |
| 那覇市首里金城地区歴史的地区環境整備街路事業について     |                   |
| 沖縄県土木建築部 都市計画 課長 比嘉 寿郎         | 38                |
| ●参考データ 歴史的地区環境整備街路事業について       |                   |
| 建設省都市局 街路課 係長 川嶋 直樹            | 44                |
| ●トピックス 市制100周年イベントめじろおし        | 48                |
| ●海外報告 シンガポールにおける新交通システムの導入について |                   |
| 建設省都市局 都市政策課 建設専門官 秋口 守国       | 50                |
| ●案内板                           | 56                |

---



沖縄県那覇市首里金城地区  
歴史的地区環境整備街路事業





奈良県橿原市今井地区  
歴史的地区環境整備街路事業  
調査中



奈良県橿原市今井地区 歴史的地区環境整備街路事業調査(調査予定地区)

## 歴史的町並み保存と街路整備

橿原市長 三浦太郎



政治、経済両面共に厳しい対応に慌しさを感じざるを得なかった昨年をふり返り、気を新たに精進する決意です。「大和国」として大和朝廷発祥の地である奈良県中央部に位置する橿原市は、歴史的遺産、風光明媚な自然環境に恵まれ、加えて古代から現在まで交通の要衝地として重要な位置を占めてきました。大和三山をはじめとする万葉の心を今に伝える故地、1300年の昔に華ひらいたわが国の最初の本格的計画都市である藤原京、遠くシルクロードによりもたらされた美術工芸品の出土する史跡新沢古墳群前方後円墳として全国で6番目の規模を誇る丸山古墳など、古代文化の香りを享受できる遺跡、さらには中世以来の伝統的町並みを残している。今井町、そしてそれら形成に大きな役割を果たした古代の道として、横大路や伊勢街道に下ッ道、並びに熊野街道等、多くの先人の遺徳がしのばれる地であります。このような歴史を背景にして本市都市形成においては、昭和31年に人口4万人で市制を施行して以来、市民生活優先をかね、福祉の向上と安全かつ快適な都市づくりを推進し、昭和40年代の急激な人口増加を経験、現在では人口約11万人を超える紀和の中核都市として「明るい、住みよい、心豊かな都市」づくりをめざしています。

このような都市化による改変が進むと共に、また反面昭和40年代に入ってから歴史的環境を保つ町並を保存しようとする調査研究が全国

的に進められるようになり、またこのような機運と共に、昭和50年に文化財保護法の改正に集落町並みの保存が、とりあげられたことが背景に加わり、わが橿原市今井町におきましても保存対策調査に取り組みをはじめました。ここで今井町について簡略に述べると、今井は橿原市の中心部に接した人口3千人、世帯数800の低層密集市街地であり、16世紀中頃に一向（浄土真宗）宗門徒が集まり形成したかつての環濠集落であり、江戸期を偲ばせる景観を面的に保持し、重要文化財指定8棟を含む全国的にすぐれた歴史的町並みであります。古い本瓦葺のつく二階の屋根と白壁、格子をもつ家、そして細い道路等が東西600M南北310Mの地域を囲んでおり、国際的にもすぐれた町として知られています。このような今井町、また全国に数ある都市域の町並みの保全にあたっては、これまでの文化財保存の領域だけでは十分対応しきれないかと思われまふ。それは、

- ①旧来の狭い街路の両側に古い建物が密集しているため、採光、通風排水等の問題があり、個々の住居の改善が必要であること
- ②一定の広がりをもった地区が対象となり、そこには多くの住民が生活しているため、上・下水道、道路、駐車場、公園、緑地、防災施設といった都市施設も適宜整備する

必要があること

- ③住民の生活行為の今後の変化に対応できる  
保全方法でなければ、保全の実現が困難で  
あること

といった生きた町並みとしての保全手法が要  
求されるからであります。

そこで、歴史的町並み保存と居住環境の改善  
を都市基盤整備を通じて、一体的な実現を図る  
ため歴史的地区環境街路整備事業の誕生となっ  
たわけであります。

わが今井町におきましても、昭和58年までに  
重要文化財指定8棟の全てを修復、また、他の  
民家におきましても、昭和58年より修理、修復  
事業に着手しておりますが、しかしながらこう  
いった「点」的な整備のみならず「面」的な整  
備が必要であり、昨年には、文化財の保存計画  
と整合しつつ都市計画の視点からの整備報告書  
を樹立しました。そのなかで、今井町の整備計  
画の考え方として、

#### ①今井町周辺の環境緩衝帯の整備

歴史的環境の保護、保存のため、周辺部  
に公園等のオープンスペース等による環境  
緩衝帯を設ける。これについては、公的な  
機関による土地利用の配置とともに、地区  
計画等による安定的な土地利用の展開を図  
る。

#### ②環濠の門の復元

今井町の環濠集落としての特徴である、  
環濠と門の復元的整備を図り、歴史的環境  
の境界を明確化する。また、これらには今  
井町における周囲のオープンスペースとし  
ての位置づけを合わせもたせる。

#### ③地区道路網の整備（幹線道路、周回道路の 位置づけ）

今井町周辺地区の道路網の確立を図るた  
め、現行都市計画道路（四条木原線、今井  
縄手線）の見直しにより、新たな道路網の

計画とともに、これらの幹線道路につなが  
る環濠に沿った周回道路を整備する。これ  
らの周回道路には駐車場を配置し、環濠内  
の通過交通を排除する。

#### ④環濠内における歴史的環境に敵合した道路 整備の展開

環濠内については、道路網の確立に合わ  
せて、通過交通を排除し、歩行者を主体と  
した道路としての整備を進め、歴史的環境  
にふさわしい環境を形成する。なお、環濠  
内については、現状の道路形態を維持する。

#### ⑤環濠内の建造物等の保存、修景、景観整備

環濠内における伝統的建造物については、  
保存、修復を図り、その他の建造物につい  
ても、外観等の修復を図る。通りについ  
ては、道路の整備に合わせて、電柱、電線等  
による景観の整備を図る。また、広告物看  
板等については景観的な調和を図る。

#### ⑥周辺地区の面整備の展開

周辺地区については、条里制を生かした  
面整備を推進し、良好な住宅市街地の形成  
を図る。また、地区計画等により歴史的環  
境に適合した市街地形成を進める。

#### ⑦来訪客への対応

今井町は、将来像として住宅地として位  
置づけられ、観光客の飛躍的に増加するこ  
とは好ましくない。しかし、歴史的環境地  
区として、ある程度の来訪者は想定され、  
これらへの対応は必要である。来訪者のた  
めの施設として案内所、資料館、みやげ物  
店などが必要になる。これらの施設につい  
ては、環濠内の民家の活用も考えられるが、  
生活環境との調和を図るため、主要な入口  
である東側、西側に配置する。東側につい  
ては、東環濠筋一帯に公共的な案内施設と  
ともに、民間による施設を配置する。西側  
については、資料館の整備とともに来訪者  
用駐車場の整備を図る。日最大6,000人に

対する対応については、今井町の観光形態として、徒歩による誘導が必要である。そのためには歩行者、自転車のためのネットワーク整備をする。なお、歩行者主体と言えども観光バス、自家用車への対応は必要である。

等が、今井町整備計画の基本的考え方であります。この考え方に沿い、土地利用計画、幹線街路網の見直し、公共施設整備、また、環濠外の市街地整備計画、駐車場整備等が具体的整備

事項であります。

このように、今井町の整備の基本的考え方、具体的事項が確立、また、住民の間にも伝統的建造物群保存地区指定を望む機運も高まっている現在、市としても保存条例の制定に向け、また幸いにも「歴史的地区環境整備街路事業」という事業手法が創設されており、その展開を含め、今後とも積極的なまちづくりに取り組んでまいりたいと考えております。



# モーターウェイと遺跡と、 キプロスの道

旅行作家 杉 田 房 子



昨年は年間5回ほど海外取材に出かけた。初めて訪れた国もいくつかある。その国々の中で、印象に強い国と薄い国とが当然のことあるが、1月に訪れた地中海に浮かぶキプロス島は前者。神奈川県と同じほどの広さで、年間340日は陽光が一杯という明るい太陽の島で、60万人の島民は太陽の子そのままに心の暖かい人なつこい人たちばかりだった。

## 歴 史 の 道

国際空港のあるラルナカから車を走らせると、ところどころ地塩の白い土地が見える。紀元前800年という大昔のこと、フェニキア人がこの塩を求めてキプロスに侵入してきたのは、当時の塩がいかに貴重だったかを物語っている。さらに地中海の足場の良さから、エジプト、ギリシャ、ローマ、イギリス…等の国々がこの島を支配した。彼等の作った文化を物語る遺跡が豊富に残されている。古い町の細い道に、かつての支配者が造った石畳の道がそのまま残され、現代に生きる人が日常の生活の道として使っているところもある。

首都リマソールは、新石器時代から人が住んでいたという8000年の歴史を持ち、旧市街を囲む円型の城壁は、ベネチア人が11の砦を結んでつくったもの。城壁の中は、かつての馬車の道がそのままいまも使われ、市場や教会や店が共存し、ロマンチックな雰囲気がかたよう。

当然のこと、車社会になり車の通行量が増えると、小型車のすれちがいもやっとなという道幅は渋滞のもと。一部は車の乗入れを禁止して、歴史深い町をゆっくり歩く道としていところもあるが、バイパスをもっと作って旧市街の外側を通る道路を増やし、渋滞解消と、歴史の道の保護とを考えているようである。

しかも、首都ニコシアの町が、半分を北キプロス・トルコ共和国の領土とされてから、町中を国境が横断し、かつて自由に行き交ってきた城門の1つが、砂袋を積み重ねた国境のものものしい雰囲気遮断している。

これは、島の北半分に住むトルコ系キプロス人が、1983年一方的に「北キプロス・トルコ共和国」を宣言してしまったための“分断国家”になり、往来はまったく出来なくなった。歴史的遺産の城門がなんとも痛ましい姿である。

## 雨をよるこぶ道

訪れた1月は雨期。1年のうち340日は晴天というキプロスにとって、残りのたった25日が雨の降る日。だから、島に住む人の飲料水から野山の樹々、畑の農作物、特に名産ワインを生むブドウの木にも、冬に降る雨は貴重である。1日に数回激しく雨が降り、これを貯水池が受け入れる。

地中海のイメージである真青な空、キラつく太陽がたっぷり見られなかったのは残念だったが、考えもしなかった雪を見た。島の南中央にそそりたつ海抜1940メートルのトロードス山には雪がたっぷりつもあり、スキー競技会が開催されていた。山頂への道は滑り止めに工夫がされていたが、スノータイヤでないと無理。“太陽の島”でスノータイヤとは、冬に訪れた人でないと納得できないのでは……。

キプロス第二の都市リマソールは、海に面して活気のある町。ワインの4大工場があり、日本をはじめ世界各地に輸出するワインは工場隣接の港から船出していく。このワイン工場に運ばれてくるブドウはトロードス山南斜面の村を中心に、トラックにうず高く積まれてやってくる。車が一台がやっとなという細いブドウ畑の中の道を通り、リマソールへの道



路を揺られる振動のたびにブドウがこぼれ落ち、乾いた道路に紫色のシミを残し、それがワインの香りへと変わる。

シー・リゾート地だけにシーズン中はバカンス客で賑わうが、それが冬の雨期になるとまばら。町を横断する道路は、ワイン工場の並ぶあたりになるとトラックの往来の激しいせいか、荒れているようだ。雨が激しく降った後、道路がプールさながらに一面の水になる。車が通る度に派手に水しぶきが上がり、道路わきをノロノロ車はゆく。水吐けが悪い、道路の手入れが悪い、と乗せていただいている車の中でボヤいてみるものの、運転している土地者は前が見えないほどフロントにしぶきをかぶろうが、いやな顔一つみせない。「市が手抜き」とか「行政が悪い」などというボヤき一つ口から出ないのである。それどころか「いい雨です」「恵みの雨ですよ、本当に」「ダムにどれほど雨水が入ったかな」といった調子で、人も車も道路も、そして街路樹までも、総てが雨水を喜々として受け入れていた。

この雨期の間に、道路が乾いているようだったら、島民にとって死活問題になるわけだから、道路がプールになるのは素晴らしいこと。夏の飲水が保証されるのである。だから、排水がよすぎてすぐ道路が乾いてしまうのではもったいないのだろう。

その雨への思いがあれば、水吐けが悪いなんぞと思うのはヨソ者だけで、水しぶきがあがるのは雨水があればこそ。この体験ができたのも、雨期のときキプロスを訪れたからで、むしろ貴重な体験をしたことになる。毎日が限りなく太陽の照りつける340日に訪れていたなら、想像もできなかったであろうに……。

### 新らしい道

経済指数表によれば、車一台当たりの人口は4人。10年前は8.4人。車の所有台数が10年で倍になったわけだが、その車の75%が日本製の車。どちらを見ても見慣れた日本車というのは、経済摩擦を考えざるを得ないし、妙に落着かない不思議な気分を味っ

た。

キプロス島には鉄道はない。旅客も貨物も、道路輸送である。バス路線が網の目のように発達し、都市間、海浜や山のリゾート地を結ぶ。

舗装された道路は、延長9000キロ。さらに最近では車専用のモーターウェイがラルナカの国際空港と首都ニコシア、第二の都市で客船が多く観光客を運ぶリマソールとニコシアの二つのモーターウェイが完成した。年間100万人の観光客を受入れているキプロスは、さらにモーターウェイの延長を考えている。冬のオフ・シーズンでさえ、しかるべき観光名所にはバスと車が並んでいたのだから、ハイ・シーズンになれば想像はつく。

モーターウェイは無料である。これだけの立派な車専用の道路なら当然有料にしたっていいのでは、と思う。そう思わせるのも、この国の郵便切手は、一定の料金切手にプラス1セントの切手を貼るシステムをとっている。この1セント切手を買って貼るのは、北キプロス・トルコ共和国が出来たとき、北から脱出してきた避難民の救済金として国民が、郵便物を発送の度に1セントずつ自動的に寄贈することになっているからである。約3円弱の金額でも、総額にすれば無視できない金額になるのではないか。

ニコシアからリマソールへの約60キロのモーターウェイは、前半平坦な畑の中の直線道路。両側はオリーブ畑、ブドウ畑、果実畑、それに野菜畑と豊かなみどりが続く。片道二車線を走る車は、時期のせいか車の数は少なく、快適なドライブである。後半は岡の上から海が見え、やがて海岸線に沿って走るのが、海ばかり見てはいられない。道路のそばに、何気なく立っている大理石の柱や遺跡の数々。古代ローマの遺跡から古代ギリシャの劇場跡など次々と見えるのである。どこを掘っても、数千年の歴史を示す遺跡が発見されるというキプロスは、だから新らしいモーターウェイが、宝の山の真中を通っているともいえるが、それがうまく新旧とけ合っているようで楽しく魅力的な道なのである。

# 文化遺産としての道

東京大学農学部助教授 篠 原 修

## 1. 文化財概念の拡張

かつては文化財といえば、江戸時代以来の屋敷や城郭の石垣といった所が通り相場だった。この文化財概念をキーワードとして示せば、単体建造物、前近代の遺産、凍結保存ということになると思う。このような伝統的な文化財概念は、伝統的建造物群保存地区制度、古都保存法、東京駅の保存運動等により決定的に変質した。伝建地区や古都保存地区の制度は、文化財の対象が単体建造物の凍結保存という狭い枠にとどまらない事を明らかにし、又、最近の東京駅の保存運動は対象が近代建築にまで及ぶことを端的に示している。即ち、今日の文化財概念は、かつての単体から群へ、前近代から近代へ、凍結保存から活用保存へと拡張されているのである。

このような文化財概念の拡張は、当然のことながら何を文化財と考えるかという価値観の多様化、柔軟化に支えられている。文化遺産としての道を考える前提として、このような文化財意識を支えている価値観について以下に簡単に整理しておこう。

## 2. 価値観の多様化

単体の建造物のみが文化財の対象となると考えられていた時代の価値観は、対象の考古学的、学術的側面に限定されていた。従って、ひとたび文化財に指定されるや、建造物の外観や内部には変更を加えることが許されず、居住者は生活の不便を忍ばねばならなかった。往時の状態をそのまま保存することが、考古学的、学術的には意味のあることだからである。

伝建地区の概念を支えた価値観には2本の柱があったと考えることができる。第一の柱は公式の見解で、伝統的な建築が群として存在することの学術的な価値である。しかし同じく学術的価値とは言っても、

その内容は単体の場合に較べてよほど柔軟になっていた。そこでは凍結、保存という考古学的な側面は弱まり、現代生活との折り合いが配慮されていた。物品や建築個々の価値もさることながら、それらが集合して形成する全体の在り様、つまり、まち並としての景観に価値が置かれるようになったのだと理解できる。学術一辺倒から、序々に景観的価値にも重きを置く方向へシフトしつつあった時代であるといえよう。

価値観の第二の柱は、これらの伝建地区を訪れる人々に——些かの軽蔑のニュアンスを込めてアンノン族と呼ばれた——よって見い出された。木曾の妻籠宿や倉敷や萩のまち並は、それらが伝建地区であるか否かにかかわらず、彼女らにとって魅力のある空間であった。即ち、それらの歴史的なまち並は、アメニティ空間としての価値を見い出されたのであった。

古都保存地区を支える価値観は、伝建地区の第1の柱を自然の対象にまで拡張したものと考えることができる。古都の文化財としての価値は、個々の建造物やそれらが集合した状態のみでは説明できない。それらの人工的建造物が立地する場所の地形や植生が存ってこそその価値であることが宣言されたのである。その価値観は、歴史的な人文・自然景観の価値づけと呼ぶことができよう。

東京駅の保存運動に示される近年の潮流の意味する所はより明瞭である。それは従来の前近代という時代の枠に限定されることなく、近代の建造物にも歴史的、文化的な価値を認めようとする価値づけの現われである<sup>2)</sup>。

以上、些か要約的にすぎたきらいはあるが、文化財概念の拡張を支えてきた価値観の多様化、柔軟化について述べた。このような時代の流れの中にあっ

て、道は伝建地区の街並を支える街路として、又古都のシンボリックな空間を貫く基軸として、それなりの役割を果たしてきた。とりわけ、昭和57年度から発足した歴史的地区環境整備街路事業が、伝建地区や文化財等を含む歴史的地区において果しつつある役割には大きなものがある。しかしながら、その歴史的、文化遺産空間を支える役割の方には注目されながらも、道自身の価値の方には、つまりそれ自身が歴史的、文化的遺産であることへの認識は些か薄かったのではなかろうか。次に章を改めて、上述の多様化した価値観の視点を援用しつつ文化遺産としての道についてそれをどう考えるべきか、私見を述べてみたい。

### 3. 文化遺産としての道

#### 1) 前近代の遺産の保存

文化財における古典的な文化財観、即ち、単体的、前近代の遺産の凍結的保存に該当する道は現実に存在するであろうか。まずこの点から考えてみたい。

道という存在はその性格上建築に較べ、より公共的、実用的な色彩が強い為、凍結保存ということは一寸考えにくい。一体、文化財として認定され、保護されている建物のように、或る区域を定めて保存され、眺められるだけの道というものが想像できるだろうか。結論を言うと、凍結、使用不可、保存ということは道の場合にはあり得ないと思う。人々に使われない道は既に道でなくなってしまうのである<sup>3)</sup>。

しかし、使用されつつも往時の原形をとどめ得る道というのは考えられる。箱根の東海道の石畳の道、鎌倉の八幡宮に至る段葛の道(写真一)がこ



写真一 使用されつつ原形を保っている道(鎌倉段葛の道)

のような例に該当しよう。残念ながら一般の目には触れにくい(逆に触れにくい故に改変されずにすんでいるのだが)、皇居の中には鎌倉時代の街道と伝えられる道が残っていて、これは文化財に値する道である。このように使用されつつ原形をとどめる道——例えば奈良の山辺の道、四国の遍路道、各地に残る塩の道などは、ここに述べたような文化遺産の保存という価値観からの修復、維持、保存がより積極的に考えられて然るべきである(勿論、その周辺の自然も前述の人文・自然景観として保全されねばならない)。そしてその整備に当っては、往時の形、舗装、排水法等をないがしろにした勝手な整備とならないように注意しなければならない。十分な資料の検討、調査が必要である(建物や石垣等には歴史的事実を踏まえた保存、修復がなされているにもかかわらず、街路には歴史に無神経なカラー舗装が採用されている例も散見されるからである)。

#### 2) 前近代の遺産の部分保存(イメージ保存)

次に考えられるのは、歴史的な街並保存のように、その全体像や景観を文化遺産と考え、保存することである。街並の場合のファサード、外観保存に対応する保存の方法であるが、道にそこまでの水準を要求するのは困難かも知れない。このケースに該当する多くの例は、旧街道の並木と並木敷の保存であり、又随所に残された一里塚である。日光の杉並木、東海道の松並木などがその代表と言えよう。旧道路敷のほとんどが現代の車道に利用されている以上、仕方のない、道の持つ宿命故の限界と言えるが、主要道路から外れている部分については前項に述べた歩行利用のみを前提とした全体保存も可能な筈である(例えば、箱根の旧関所付近から伸びる杉並木を備えた非舗装の旧街道のように)。

このように史実に則った保存をすることにより、昔の人はこのように暮したのかと実感される建築のように、往時の人々はこのように道を往来したのかと実感させることができる筈である。そしてそこでは、その文化財価値の認識と同時に、道路工学の進歩に伴う文明の有難さをも実感させうる筈である(我々は芭蕉の同時代人が、建造物の保存によってどのような室内生活を送っていたかは知ることができるが、現状では芭蕉自身がどのような奥の細道を辿ったかを実感し得ないのである)。

### 3) 近代の遺産の骨格保存

話を近代に転じよう。近代の街路は、近代建築と同様に文化遺産としての価値を持っている。考え様によっては、近代建築以上に重要な意義を持つと言える。何故なら、近代街路の出現によって初めて我々は現代につながる都市生活様式を獲得したのである。その近代型の受容、そこに込められた設計思想は現代の街路の在り様を規定し、又逆に現代の設計法に反省を促す原点の位置を占めるからである。つまり、明治後期から始まり大正から昭和初期にかけての街路には、文化遺産として学術的な価値にとどまらない、アメニティ空間としての積極的な価値づけが既になされていたからである<sup>4)</sup>。

しかしその重要性とは裏腹に、文化遺産としての近代街路を保存することは現実には極めて困難である。近代建築ではその利用法の転換により、その外観を保存することは比較的容易であるが（勿論、その機能や内部空間は大幅な変更を余儀なくされる）、街路における利用法の転換は建築の内部空間の転用



写真—2 緩高速車線分離、4列植栽であったかつての昭和通り（江戸橋付近「大東京写真大視」より）



写真—3 交通処理に偏った現在の昭和通り

に該当し、その形を変えさせずにはすまないからである。典形例を挙げよう。緩高速分離で歩行空間も重視した4列植栽であったかつての昭和通り（震災復興街路広路1号、写真—2）は、戦後の激増する自動車交通を処理するために、何とも無愛想な街路（写真—3）に変貌してしまった。このような例は枚挙にいとまがない。文化財としての近代街路の保存が如何に困難な課題であるかを改めて痛感させられるのである。

しかし全く望みがないわけではない。丹念に対象の履歴を拾っていけば、建築とは異なったいくつかの道ならではの保存法があることに気づく筈である。その一つの方法は、街路の骨格の保存である。街路の形の骨格（プロポーション）は、歩車道幅員比（歩道部と車道部の幅員の比率）、幅員建物高比（街路の幅員と沿道建物の高さの比）、幅員延長比（街路の幅員とその延長の比）により決まる（これらの比は街路の形を美しく仕上げるために戦災復興計画に至るまでの街路設計において重視されていた<sup>4)</sup>）。

写真—4に示す当初の銀座通りでは、歩車道幅員比、沿道建物の統一的設計には十分な配慮が払われていた。その後、歩車道ともに舗装は変わり、沿道



写真—4 完成当時の銀座通り（明治7年「資生堂百年史」より）

の建物も次々に更新され、並木にも幾多の変遷はあったが<sup>5)</sup>、その歩車道幅員比のみは当初の形が現代に受けつがれている（即ち、歩道片側3.5間、中央車道8間）。知る人はこのプロポーションにより往時の銀座通りの姿を思い浮べ、又、その余裕ある歩道幅を生み出した当時の設計思想に感謝するであろう。

大正時代に築造された表参道では余裕のある歩車道幅員比（4間対12間）に加えてその見事なケヤキ並木（戦災で焼失したが戦後復元された）が、又昭





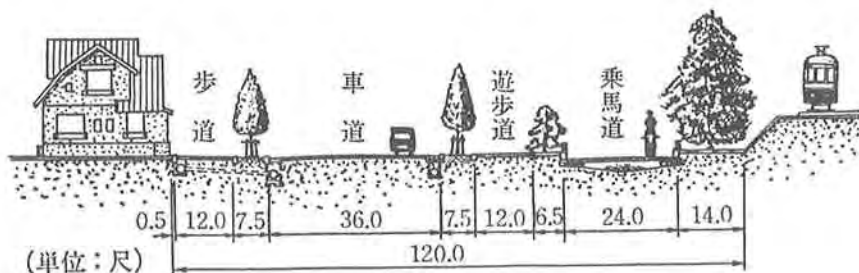
写真—5 完成当時の御堂筋（昭和12年、「道路」1982.7. P17より）

和戦前に地下鉄と一体的に建設された大阪の御堂筋ではその4列植栽の横断面構成と沿道建物の統一（写

真—5）が、現代に至るまで保存され、そのアメニティ空間としての質の高さと設計思想の豊かさを今日に伝えている<sup>6)</sup>。

#### 4) 遺産としての設計思想の発掘と蓄積

実体は到底無理で、その骨格保存すら難しいという場合には、せめてその設計思想を保存できぬものかと考えたくなる。その為には、往時の資料の積極的な発掘、収集とそれにもとづく豊かな想像力が要求される。近年に至って考案されたかのように言われる緑道やプロムナード（散策の道）についても、既に大正年間に今日に較べても遜色のない例が設計、施工されていたのである（図—1、明治神宮内外苑連絡路）。又、住宅地の道においても、現代にも通用するユニークなプランと斬新な設計が実施されて



図—1 明治神宮内外苑連絡路の横断面構成（「明治神宮外苑誌」より）

いた（図—2、写真—6、7<sup>7)</sup>）。このような優れた設計思想を無形の文化遺産として蓄積してこそ（勿も設計図書は一つの有形資産とも言えるが）、時代の流行に振り廻されない、歴史の厚みに裏うちされ

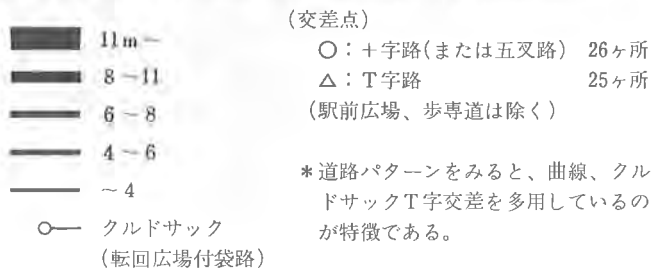
た懐の深い街路設計が可能になるのではなかろうかと考える。



写真—6 常盤台の環状遊歩道（昭和9～10年、東武鉄道開発）



写真—7 常盤台の幅員2mの避難路



図一 2 「常盤台」の幅階級別道路網

### 5) 道路通行権の保存

一旦築造された道は、それが使用されなくならない限り容易に消滅することはない<sup>9)</sup>。しかし、近年に至って頻発する、いわゆる地上げや大規模再開発

に伴って由緒のある小さな街路が存亡の危機に面している場合もある(例えばアークヒルズの場合のように)。

このような場合には、最後の砦として通行権のみ

は保存することを考えたい。実体やその姿がいかに変わろうとも、そこに通行空間さえ残れば、それは道の永続的な存在の何よりの証しであり、更に大切な点は、このようにして建物のすき間や建物内に取込まれた細街路（写真—8）が大振りで無機質になり



写真—8 建物の内部にとり込まれてパッケージとなった細街路（銀座）

がちな現代の都市空間の親しみ易いオアシスとなり、都市の記憶の伝達者であり得るからに外ならない。

#### 4. 文化遺産と実用の両立を目指して

くり返しになるが、実用的な機能（つまりその上を人や車が通行するという働き）を離れた道は道として存続し得ない。であるからと言って、道が持つ文化遺産としての価値に眼をつぶり、単に便利で快適であればよいと考えるのも浅薄な考えであろう。歴史的な遺産としての道には、学術的、景観的、人文・自然的、アメニティ資源としての価値がある筈である。この拙文が一つのきっかけとなって、道自身の持つ文化遺産的な価値を考え直していただけることになれば幸いである。

#### (注) 引用文献

- 1) アメニティ概念の老家であるイギリスでは、静けさ、緑、居心地のよい住いという住環境の生理的・心理的快適さとともに、歴史的な遺産を保全、享受する知的な満足感が重視されていることは周知の事実である。彼女らの価値づけがイギリスにおける知的なアメニティと同質のものであったとは考えにくい、結果的には歴史的な遺産をアメニティ資源として価値づけたことに変りはない。
- 2) ここで近代という言葉を用いたが、より厳密には戦後の高度成長期、機能主義設計時代以前の近代と言うべきであろう。
- 3) 建物は使用されなくなっても建物であり続け得るが、道は使用されなくなれば道でなくなってしまう。奈良女子大の千田稔教授は、壬申の乱の折に天武帝が吉野に落ちのびたと伝えられる明日香の古道が、近年全く人に使われなくなった為に消滅の危機に瀕していると筆者に語った。又、筆者自身も八甲田の廃道となった旧幹線道路が周囲の植物に席卷されて既に道でなくなりつつあるのを見たことがある。
- 4) 篠原 修：日本の街並と近代街路設計、土木学会誌 Vol 69—8、1984. 8
- 5) 天野光一、篠原 修：銀座通りにおける街路景観の変遷、日本土木史研究発表会論文集2、1982. 6
- 6) 御堂筋の一部区間では、近年アメニティ整備の名のもとに、緩速車線への歩道の拡幅と、その花壇化が実施されたと言う。街路骨格の変更はかつての交通処理の為のみではなく、近年では近視眼的なアメニティ向上の名目によっても行なわれている。整調することの難しい課題ではあるが、ここに文化遺産意識が強く働けば、その改築法は現在とは違った形になり得たのではないかと思われる。
- 7) 建設省土木研究所緑化研究室：道路景観形成に係わる諸制度に関する調査報告書（その2）、1986. 2
- 8) 試みに江戸時代の絵図の類を片手に都市の道を歩いてみるとよい。江戸時代の道の多くがその曲具合そのままに現代に生きていることに驚く筈である。



# 歴史的空間と街路整備

## ——有田内山地区の歴史的環境保全と街路整備——

芝浦工業大学 教授 三井所 清 典

佐賀県西松浦郡有田町の「内山地区」を対象にした歴史的環境整備街路事業調査（昭和62年度）に参加し、歴史的環境の保全と再生に関する町民の意識、町役場の意欲、研究者の真摯な態度、学識経験者の方向付け、県や建設省、文化庁の指導等に触れることができ、実に多くの感慨を覚えた。

調査は、小さな町の一部のことであるが、具体的な問題や整備の方法は、それぞれに独自の条件があり、特殊解が導かれる必要があった。調査を一応終えた段階で振りかえって見ると、先の言とは矛盾するようであるが、小さな町の一地域のことながら、全国の多くの都市の整備に共通することが多分にあるように思われる。

現在、歴史的地区環境の保存と街路整備のあり方について、問題をかかえる各地の方々に、有田の体験を普遍的な情報の形にまとめて提供できたら、その意義は深いと思う。しかし普段新しい建築のあり方を設計の立場から考えることを専門にしている私にとっては、それは少し荷が重い。そこで、普遍化とか、各地への適用という展開に関しては、読者の方々に委ねることにし、ここでは有田での体験を個別的な事例として紹介するにとどめたい。

### 1. 有田内山地区のなりたち

有田は17世紀初頭にはじまったわが国の磁器製造の発祥の地であり、19世紀初めまでの約200年間は、わが国での磁器製造をほぼ独占していた。初めは、李朝の朝鮮や明代の中国の技術的影響を多く受けたが、17世紀後半には、すでに日本化した柿右衛門様式や鍋島様式を確立し、古伊万里様式と合せ、三つの様式の磁器を生産してきた。古伊万里や柿右衛門様式の器物は、オランダ東インド会社によってヨー

ロッパに輸出されたが、その数250万点にのぼったといわれる。鍋島様式は藩用達の貴重品としてつくられた。

有田内山は、そういう磁器産業の街であり、鍋島藩の統制のもと、谷筋一本の表通りには、窯元、赤絵付師、大手商人達の仕事場と住居とが割付けられ、裏手の路地には職人達の住居がつくられ、集落として発展した。明治になって、営業自由となってからは、事業内容に動きが起り、積極的な機械化による量産体制をとるケースや外国貿易など活発な販売活動を個別に展開するケースも発生した。

一方、現在でも手づくり、手描きの小さな窯元や工程の一部だけを荷負う製造者もあり、販売では大手の間屋から行商人までその規模の大小と業態の幅は広い。また、生産者と販売者とは、その勢力はほぼ拮抗し、町内の就職人口は両方合せて全体の80%にも達する。窯業、産物は伝統的な「やきもの」の他、タイルや磚子、あるいは化学工業に必要な窯業製品など、製品展開も活発で、最近ニューセラミックスの研究開発も進められている。伝統的産業の町とはいえ、常に変化と革新を起す活力のある町である。

### 2. 有田内山の歴史的環境

江戸初期に狭隘な谷間に形成された有田内山は、江戸後期の文政11年（1828年）大火にあい、1647戸もの家屋が焼失し、残った家屋はわずか数軒であった。大火後の復興は早く、記録が確認できるもので文政12年（1829年）、天保2年（1831年）、天保元年（1830年）と伝えられるものもある。この復興建築はいずれも外壁を漆喰いで塗固めた防火造りである。この塗り壁の構法が伝統となり、特に表通りに面す

る家屋は殆んどこの漆喰塗りで統一され、町並が形成された。しかし裏路地の住居は、経済力の差のためか漆喰で塗り固めた家屋は少ない。

明治以降は外壁漆喰塗りの伝統が第2次大戦前まで続くが、一方、洋風の展示場や事務所、工場とよべる大きな施設がこの内山の中に建設され、町並も活力を背景に時代の反映をみるようになった。

表通りは昭和3年から7年にかけて道幅が拡張された。軍港のある佐世保へ連絡する重要道路として5m前後の道幅を10m程度に拡張したのだったが、建物を曳いたり、削ったり、壊したり、前庭を潰したりする工事であったが幸い以前の面影を残しながら、建物の面の揃った現在の町並ができた。

戦後は漆喰壁の剥落を金属などの新建材で補修するいわば応急処理と、商店が表面に四角い顔を拵らえてモダンな装いをしたこと、看板が大きくなつたことなどの変化が目立つ。また銀行や商社、医者など有力者がコンクリートの建築をつくる現象も出て、町並みが崩れる心配も生じた。しかし近年は伝統的町並を配慮した新築建物や改修工事も現れるようになってきた。

裏路地に入ると窯の廃材を活かした「トンバイ」壁が散見され、これが有田特有の路地風景を演出している。昭和58年度～61年度にかけて国土庁の伝統産業都市モデル地区整備事業で、この路地とそれにつながる小さな広場の一部が「トンバイ」や地場産の石材で整備され、「やきもの」の町の風情が増した。町内を流れる川の古い石橋や石垣、地藏尊や古井戸、水車小屋跡も路地裏の光景であり、集落縁部の傾面には登窯などの古窯跡や記念碑、墓石など歴史を伝える建造物や遺構が多い。

このような内山地区の歴史的環境について、昭和54年度から59年度にわたって「有田古窯跡群と町並保存調査」「有田内山地区伝統的建造物群保存対策調査」が行われた。この調査の成果は大きく、町民の間では以前にも増して内山地区が歴史的に価値のある町並みであることが知れわたり、誇りをもつようになり、この地区の保存の意向が強く醸成されてきた。

### 3. 有田内山地区の歴史的環境整備上の問題

歴史的環境に恵まれた内山地区は、その町並みや

集落が「重要伝統的建造物群保存地区」の指定さえ受けられそうな質をもつ地区である。しかし町民の生活の場としてみるといろいろな問題を抱えている。

まず第一は、保存の気運が高まっているとはいえ、保存か開発かの悩みは深い。歴史と伝統に恵まれている上に、他の多くの歴史的地区とは異なり、その伝統が脈々として生き続けており、しかも、常に時代の力を採り入れながら変化する活力を保持している。

その活力が今後も維持できることが保存の条件となるが、生きた産業の町の保存の実例がないだけに町の不安は大きい。それは保存の程度や制約はどれ程か、保存の範囲はどこまでかという問題である。

第二は、狭隘な谷間に高密度に詰った集落は、このままではすでに将来の発展が困難になっており、活力を発揮する条件を欠いている点である。現状はむしろ内山地区の人口が減少しつつあり、特に若年層は新しい活動やすまいの場を求めて有田西部地域あるいは隣接市町に移る傾向にある。内山地区を伝統的色彩の濃い産業地区として維持発展させるためにはそれに必要な都市基盤施設を充実させる必要がある。そのための土地をどこにどのようにして確保するかが問題である。

第三は、表通りを通過する自動車の問題である。昭和初期に拡張された表通りは自動車社会への対応として一時有効となったが、通過交通量はやがてその容量を越えた。昭和48年には南の山を穿って国道の有田バイパスができた。しかしそれでも今日旧道（表通り）を通過する車はバイパスとほぼ同数で、この自動車が表通りの歴史的環境と雰囲気壊している。どのようにしたら表通りの通過交通量を減らすことができるかである。これが実現してはじめて表通りの歴史的環境整備が可能になる。

第四は、内山地区内で利用される自動車の駐車場問題である。有田は地形上傾面が多く、自転車の利用が困難なこともあり、小型自動車、軽自動車の利用が多い。またやきものの伝統産業は家内工業として成立する要素も強く、重い磁器の材料や製品の運搬にも四輪車が不可欠である。自動車の保有台数は戸当り2.5台に近く、その利用も活発で、表通りに限らず、路地の奥までこの自動車が走り廻っている。これらの自動車の駐車場を歴史的な雰囲気を壊さず



にいかん確保するかが問題である。

第五は、やはり自動車の問題であるが、路地の奥にある伝統的やきもの産業へのサービスが非常に困難であること、またこの問題は路地奥での日常生活も困難にしている。緊急の消火活動や救急活動がむづかしいところも多い。接道条件を満たさない部分は改築もままならず老朽化が進み、危険でさえある。この地区から若者が抜けていく最も大きな理由であり、活力の減退を引起している。いかにしてサービス道路を確保するかは有田の歴史的環境を生かして保存する上で最も重要な課題である。

第六は、歴史的環境整備が進むにつれて、発生してくる観光交通や観光客の住民生活への影響の問題である。ギリギリの生活道路への観光車輛の侵入をいかにして止め、日常生活との混乱をいかにして整理するかが問題で、観光車輛の駐車場も必要となってくる。また観光客の徒歩動線の整備や休憩所等の整備、重い買物の搬送システムなども整備されねばならないだろう。

第七は、主として山縁にある神社や寺院、記念碑や産業遺跡を日常生活の中に採り入れ町民の知的、文化的、精神的生活に潤いを増す問題である。現在はそれぞれが散在したり、埋れたりしており、町民の日常の意識から遊離している。貴重な歴史的資源

をいかにして活用するかの問題である。

#### 4. 内山地区環境整備街路計画

以上のように小さな有田内山地区の歴史的地区環境整備街路事業のためであるが、採り上げるべき問題は環境全般にわたる。地区の歴史を十分に調べ、尊重することは当然であるが、現在の生活をより向上させ、将来の活力までも保証するような、きわめて総合的な問題解決が計られなければならない。個別に問題を解決しようとすれば、保存と開発という問題のようにすぐに矛盾する解を導いてしまう。町民もそれぞれ置かれている立場は異なり多様である。また町民対町役場、歴史学者対交通学者、学者対行政、地元対県又は国、建設省対文化庁といった場合によっては対立する関係も存在する。

今回は歴史的環境の保全と住民生活環境の向上という太い2つの軸をたてて、対立する立場の者が同じテーブルにつき、それぞれが調和を保つことを心掛けて、都市基盤整備を促進できるよう慎重に対策を検討、協議を重ねられた。途中、部分的には危機的な程の激しい対立を生じながらも、最終的に互の立場を尊重して、それぞれの主張を修正し、内山地区の歴史的環境保全の方策がまとめられたと思っている。以下に、検討された数々の整備方策をあげて



図一 旧国道の整備イメージ（一方通行の場合）

みよう。

### 1) 有田バイパスと旧道（内山地区表通り）との取付け部分の形状変更

旧道に流入してくる通過交通が12時間に3000台も観察された。これらの車輛をバイパスに回す必要がある。旧道の東西2ヶ所の接続部分の形状に問題があることが発見された。交差点の形状、右折レーンの確保、折曲り角度の変更、近接するJR踏切まで距離と幅員の変更等を行なう整備計画である。

### 2) 旧道の歩車融合化

内山地区表通り（旧道）を通過する自動車がなく

なれば、自動車交通量は $\frac{1}{2}$ ～ $\frac{1}{3}$ 減少する。同時に地区内交通車輛だけになればスピードを減じることが考えられ、道路は歩車融合の空間として生れ変わる。車道と段差のない歩道整備、電柱の撤去、建物と調和した街路照明、案内板の設置、拡張前の表通りの記憶の再生、昔の番所や橋詰広場を再生して吹抜きの空間を設ける。表通りの環境整備は、接する民間の住宅の改修補修工事を促すことになろうし、その歴史的環境整備に街路と建築の相乗効果は大きいであろう。

### 3) 内山地区内補助幹線街路の整備

内山地区唯一の幹線街路としての表通りの負担を



図一 2 補助幹線街路の整備イメージ

さらに軽くするため、表通りから南北それぞれにループ状に回る補助幹線街路を設ける。これは地区内から移転する工場や倉庫の跡地や空家の土地を利用する他は山沿に山を削らないように注意して通す。したがって一部密集する路地奥の民家を撤去する必要も生じるが、この補助幹線街路は路地奥に面的に広がる住宅や事業所に接道条件を満足する意味からもなくてはならない街路である。地形上の問題や、重要な建造物の部分は極力さけるように努める。従ってそういう場合は街路の幅員も10mにあえてこだわ

らず、実情に合わせて変える。なお、この街路はサービス動線でもあり、山や川に接することが多く鄙びた街路の風情をもつよう整備する。表通りとは競合しないような施設配置を配慮する。

### 4) 広場の整備

表通りや補助幹線街路に沿って広場を設ける。表通りの橋詰広場や上の番所、下の番所跡の広場計画は、表通り拡張前の形状を記録する要素を盛り込み、休憩施設を設置する。幹線、補助幹線に沿った広場

は一部観光客の駐車場として利用し、徒歩回遊の起点、終点とする。遊歩道、散策道路には遺構や記念碑を活かした小さな広場も整備する。広場には、歴史的環境に調和した塀、案内板、ベンチ、くず入れ、照明等を設置する。

#### 5) 外来者駐車場の整備

自動車による多くの外来者のため、わかりやすい位置に駐車場を整備する。大きな駐車場は町並を分断して、その景観を壊すおそれがある。大駐車場は表通りには設けず、補助幹線に沿った工場等の跡地を利用する。樹木や塀を活用し、駐車場の巨大さや、無機的で殺風景な景色とならぬよう特に注意を要す。素材には地元の石や「トンバイ」なども活用する。また、この広場には歴史的建物の移築などを行い、施設の活用を計るとともに環境の整備の道具とする。

なお表通りは、小さな駐・停車場を用意し、ちょっとした立寄りに便利な工夫を行う。

#### 6) 散策路網の整備

路地のネットワーク化を計り、散策路網として歩行者に快適な空間の路地整備を行う。散策路網は、埋れていた史跡整備とも一体化し、日常町民の情操の涵養に寄与し、町民相互のコミュニケーションを促進する。整備する素材は自然の石材を中心に、植栽、案内板、照明、階段、手摺等の整備を行う。

### 5. 歴史的環境の保全と街路整備事業の実現

有田内山の歴史的環境を整備するため街路にかかわる部分として前記のような計画がたてられ、ひき

つづき事業の段階計画が想定された。

第一期は、やはり表通りへの流出入口の交叉点の形状変更と表通りの整備、それに散策路網の一部整備になっている。

第二期は、北側補助幹線街路の整備及びそれに接した広場、駐車場の整備が行われる。

第三期は、南側補助幹線街路の整備、表通りの支線の整備、一部散策路網の整備である。

内山地区歴史的環境整備街路事業の成功、不成功は、なんといっても補助幹線街路のでき方が大いに左右する。この街路は、現在街路用地があるわけではなく、前述のように工場や空家の家屋を狙いながら、整備実現化に向けて検討を深める予定である。

一部には歴史的に重要な建築とかかわる部分も出てこよう。

今日有田で求められている全体に活力を注入するような保全手法は、従来のような個々の重要建造物を凍結又は「みいら化」する保存技術とは当然異ってくる。

私は、この制度が、多数の人が現実生きて、そこで産業活動を行っている場所を対象にして、その歴史的環境を総体として把握、保全的整備の手を加えることで、新しい時代を活力をもって迎えられようようにしようとするところに新しい保存の手法を見、同時に新しい都市再開発手法を見たような気がした。

歴史的環境と伝統的産業に恵まれた有田内山地区で、この制度の本来的な適用を受けた事業の成功を切に願うものである。有田の成功は、必ずや各地の歴史的都市の保全的再開発を促す先例となろう。



# 歴史的景観を生かした町づくり

京都市計画局風致課長 寺西 章 郎  
京都市建設局街路建設課長 三ツ野 隆 夫

## 1. はじめに

京都市は、これまで1200年の歴史を有する歴史的都市としての魅力の保全と継承に多大の努力をはってきた。市域の1/4にあたる区域を風致地区に指定し、1967年には歴史的に意義ある地域を「歴史的風土特別保存地区」に指定し、凍結的な景観保全を行っている。また、1972年には「京都市市街地景観条例」を制定し、美観地区など町並みを保全する景観制度の確立を図っている。

以下では、このような町並み・景観の保全に重要な役割を果たしている「歴史的景観都市連絡協議会」の取組みと、現在、街路整備とあわせて歴史的景観の保全・創出を検討している嵯峨・嵐山地区の事例について報告を行う。

## 2. 歴史的景観都市連絡協議会の取組みについて

### 1) 協議会のあゆみ

歴史的景観都市連絡協議会」は、昭和45年から昭和46年頃にかけて、京都市が市街地の景観対策として「市街地景観条例」の制定を検討している時、その暗中模索の作業の中で「景観都市連合」として発想されたものである。「市街地景観条例」は、都市計画法に規定されている美観地区制度の活用と、工作物規制区域、巨大工作物規制区域、特別保全修景地区等京都市独自の制度を組合わせることにより、京都における市街地景観を総合的に保全することを目的としたものである。

本条例の制定にあたっては、非常な困難をきわめたが、この条例制定作業のなかで、歴史的景観を持つ全国の市町村が連合して、互いの目標や悩み、あるいは経験などを語り合う交流の場の必要性が痛感

された。当時、金沢市をはじめ、倉敷市、盛岡市、高山市、松江市、南木曾町など全国の各都市において、それぞれ独自に歴史的景観保全を目的とした条例を制定ないしは制定を検討中であった。

これらの歴史的景観を有する全国の各都市が互いの情報を交換し、また国に対する共通の要望を協議することができれば、各都市だけでなく、国全体の施策を大きく前進させることができるに違いないと考えたのである。

市街地景観条例の制定並びにこれに基づく地区指定等が一段落した昭和48年夏に、京都市は、景観都市連合の構想実現に着手した。まず、金沢市、高山市、倉敷市、萩市の4市を歴訪し、景観都市連合の構想について賛意を得た。これをうけて同年10月、京都市を含めた5都市が京都市に集まり、発起人会を開催した。

この討議に基づいて、これら5都市を代表して京都市が全国の歴史的景観を有する都市に協議会への招請状を送った。同年11月に、京都市で第1回の協議会が開催された。この第1回協議会に出席したのは、京都市を含めて13都市であった。すなわち札幌市、盛岡市、鎌倉市、南木曾町、金沢市、高山市、京都市、奈良市、神戸市、倉敷市、松江市、長崎市、日南市の各都市である。

この第1回協議会において決定された規約では、「協議会は、風趣ある歴史的伝統的な市街地景観を有し、その保全を図っている都市が相い集まり、互いに情報を交換し、国に対する共通の要望等を協議し、もって各都市の施策推進に資することを目的とする。」と述べている。ちょうどこの頃、文化庁は、高山市、倉敷市、萩市の三都市において、本格的な



写真—1 妻籠宿の町なみ（南木曾町）



写真—2 上賀茂社家町の町なみ（京都市）



写真—3 開港広場と開港資料館（横浜市）



写真—4 白川村菰町の消火訓練

町並み調査を始め、国として町並み保全をどのようにすすめるべきか検討しようとしていた時期にあたり、この協議会の結成は、全国的に大きな関心を集めた。

松江市で開催された第2回の協議会では、各都市における実情報告などのほか、「町並み保存に関する国への要望」についての論議がかわされた。

この論議は、文化庁による文化財保護法改正の動きにあわせ、伝統的な町並みの保存を国の制度として位置づけ、市町村の自主性を確保しながら、国による財政措置と保存のために必要となる建築規制の見通しを求めるものであった。

この要望の大筋は、さっそく翌昭和50年6月の文化財保護法の改正によって実った。すなわち、これまで市町村が独自の施策で守ってきた歴史的町並みが「伝統的建造物群」として新たに「文化財」として位置づけられ、国の保護対象となったのである。また、これにあわせて、都市計画法が改正され、伝建地区は地域地区の1つとして都市計画法上の位置付けも明確にされた。

さらに、長崎で開催された第6回の協議会では、文化庁の担当官に加え、はじめて建設省の都市計画担当官を迎え、町並みの修理のみならず、これを支える生活基盤づくりをどのようにすすめていくかについて、意見交換がなされた。

その後、協議会は、内子町、神戸市、白川村、盛岡市、日南市、横浜市、高山市、名古屋市、函館市、大津市で開催され、加盟都市数は昭和63年10月現在で40市区町村を数えている。

この16年間の活動をふりかえると、協議会の設立当初は、歴史的な町並みをいかに守っていくかが、主たる目的であり、加盟都市の取組みや条例なども歴史的な町並みの保全を中心としたものであった。

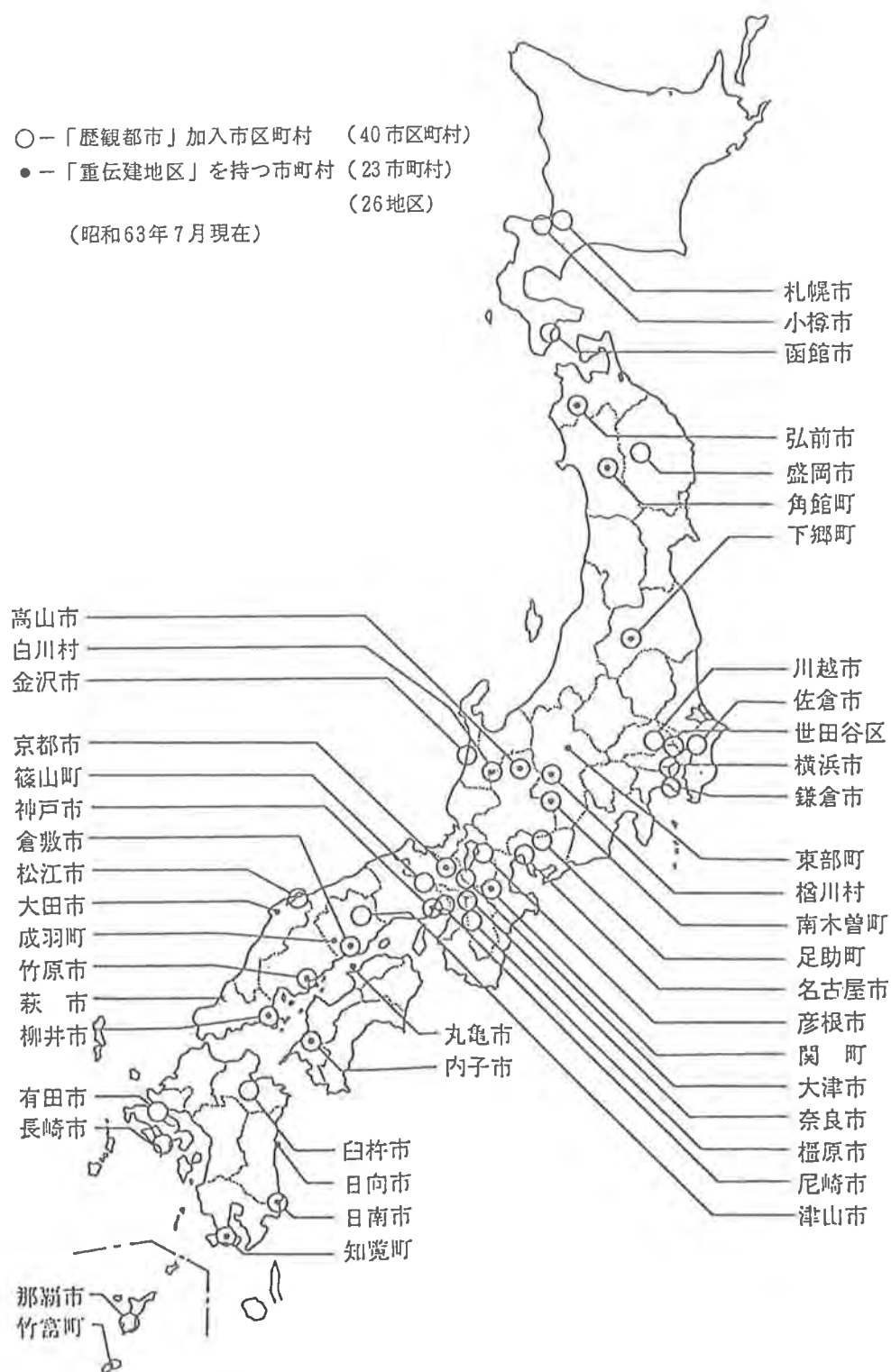
しかし、最近の各都市の事例報告によると、歴史的な町並みそのものの保全に加え、それに関連する街路や電線の地中化などの公共空間の整備、あるいは、新たな都市景観の形成に向けての公共事業や誘導方策に関するものなどが増え、景観整備の対象は広範囲に及んでいる。

○—「歴観都市」加入市区町村 (40 市区町村)

●—「重伝建地区」を持つ市町村 (23 市町村)

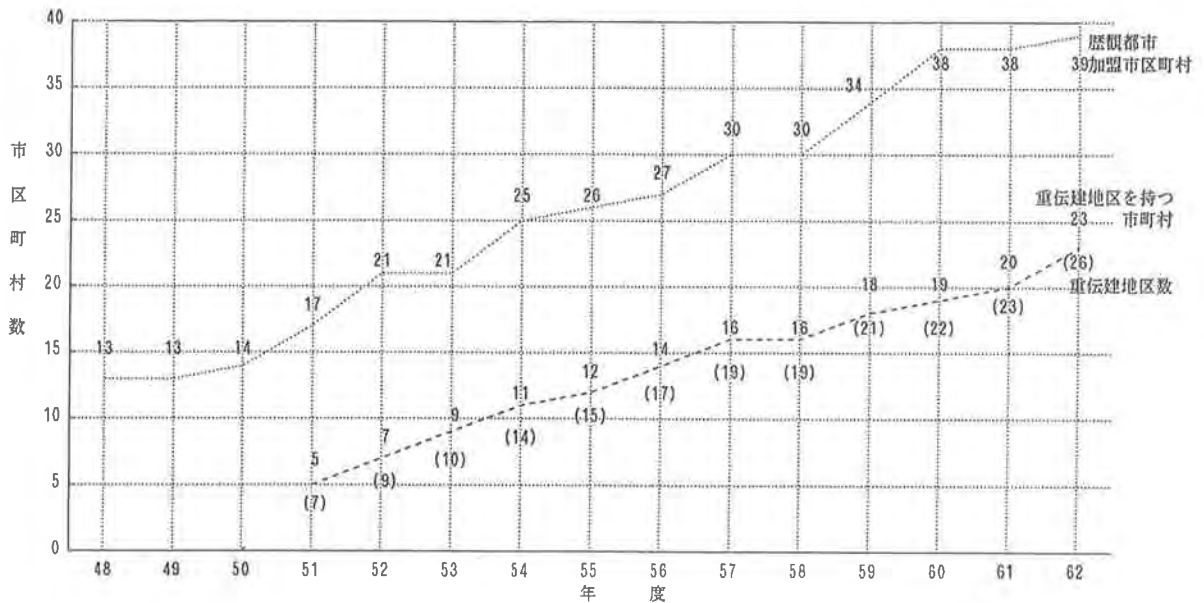
(26 地区)

(昭和63年7月現在)



図一 1 協議会加入市区町村分布図





図－2 歴史的景観都市連絡協議会 加盟市区町村の推移

## 2) 協議会の果たしてきた役割

本協議会の果たしてきた役割の第一は、常に、こうした全国の自治体における景観行政の生成、発展、転換の大きな推進役になってきたことである。

前述のように、日本の景観行政は、本協議会加盟都市が昭和40年代の初め頃から、住民と協力しながら独自の条例をつくったところから始まったといっても過言ではない。さらに、文化財保護法が改正されて「伝建地区制度」が生まれたのも、自治体や住民によるこれらの先駆的努力と、これに基づく国への働きかけなどが大きな力となっている。

また、建設省などによる景観の保全・整備に関する調査事業や具体的な施策の実施も、協議会の要望を取入れた形ですすめられているのも事実である。

協議会の果たしてきた第二の役割は、景観行政の第一線の担当者の貴重な意見交換、経験などを話し合う交流の場としての機能である。景観行政は、行政としては比較的新しく、また、複雑多岐にわたる内容を含んでいる。そのため景観行政には、他の行政分野にはない困難さがあり、それゆえ個々の担当者がこれを乗り越えるだけの熱意と経験を必要とする。協議会は、こうした第一線の担当者にとって、真剣な討議の場であると同時に、研修の場でもあり、豊かな人間交流の場となっている。こうした交流のなかで、担当者相互の連帯感が生まれ、日常的な協

力関係も育っている。

## 3) 協議会の課題と展望

現在の協議会における課題として、協議会を構成している市区町村が取組んでいる景観行政の多様性の問題がある。現在、40を数える加盟市区町村は、人口300万人近くの大都市から、人口2000人あまりの小さな村まで都市規模の較差が著しい。

また、伝統的な集落の保存からアーバンデザインとしての景観整備まで目標が様々である。したがって、取組む姿勢や手法も千差万別である。このため、これまで代表幹事と開催都市により行われていた協議会運営に地域ブロック別幹事を加えるなど、きめ細かな運営をはかるよう努めている。今後は、分科会形式の活用など協議会運営をさらに工夫するとともに、隣接市区町村間の日常的な勉強会の実施などの検討も必要であろう。

また、全国伝統的建造物群保存地区協議会、都市景観形成推進協議会、全国景観会議などの関係協議会との意見交流についても今後検討していきたい。

さらに、今後の討議テーマとしては、歴史的な町並みそのものの保全の手法だけでなく、それに関連した街路などの公共空間の整備や保存地区の周辺区域の景観整備など、歴史的景観を核とした町づくりの手法やそのデザインについて、国や自治体における事業の研究や経験などの交流が重要となるであろう。

### 3. 嵯峨・嵐山地区の整備

#### 1) 嵯峨・嵐山地区の概観

当地区は、四季を通じて洛西一の観光名所として古くから栄えている。周辺は愛宕山を中心に遍照寺山から嵐山に連なる山並みに囲まれ、地区の中心部を大堰川（桂川）が流れている。また豊かな自然環境の中に古寺名刹が数多く点在し、古都京都の中でも独特の風情をもった地区となっている。当地区の歴史的景観について、ここで若干ふれてみたい。

嵯峨・嵐山地区は、京都の数ある観光地の中でも最も人気のある地区である。それは春秋のシーズンの近郊行楽地、修学旅行をはじめとする団体旅行、



写真—5 嵯峨・嵐山地区の玄関・渡月橋

寺社名園めぐり、町並みや田園風景の散策など、実にさまざまな観光の型に対応し得る空間の質の豊富



図—3 嵯峨嵐山地区の現況

さと奥深さをもっており、まさに名所中の外所と言える。

具体的には、まず第一に自然景観の素晴らしさがあげられる。遍照寺山から愛宕山、小倉山から嵐山と続く山々、さらにその山から麓にかけて生育する松、桜、竹、もみじなどの四季折々の美しさとそれに抱かれるように流れる大堰川の美しさである。

第二に名所旧跡（表一）の数の多さとそれぞれの質の高さである。大覚寺や天龍寺の庭園、念佛寺の石佛群、祇王寺の苔など外からではうかがい知れない小宇宙的な世界である。

第三に嵯峨野に広がる田園地帯の風景である。北嵯峨一帯の田畑や農家のたたずまいが、おおらかな自然とみごとに融合している。

第四に散策道に沿った町並み、生垣、竹藪である。渡月橋、天龍寺から釈迦堂門前へ、さらに奥嵯峨へ向けて二尊院、化野（あだしの）念佛寺前を通り、愛宕神社一之鳥居へ向う愛宕街道は、古い町並みや数寄屋風の店などが並んでいる。また二尊院前から大河内山荘、天龍寺裏の道は生垣やうっそうとした竹藪の道である。このように嵯峨野の道は、嵯峨野のおもての顔であり、奥に秘められた名所旧跡を結



図一 4 文化財・史跡等

表―1

| ○                    | ◇             |
|----------------------|---------------|
| 国 宝<br>重要文化財<br>所有寺社 | 史 跡 ・ 跡       |
| 1 大 覚 寺              | 1 名 古 曾 の 滝 跡 |
| 2 覚 勝 寺              | 2 稚 児 の 森     |
| 3 遍 照 寺              | 3 一 之 鳥 居     |
| 4 清涼寺（釈迦堂）           | 4 西 院 の 河 原   |
| 5 二 尊 院              | 5 石 仏 八 体     |
| 6 常 寂 光 院            | 6 時 雨 亭 跡     |
| 7 茲 濟 院              | 7 柳 の 水       |
| 8 天 龍 寺              | 8 野 依 宮 址     |
| 9 妙 智 院              | 9 檀 林 寺 跡     |
| 10 鹿 玉 寺             | 10 琴 き さ 橋    |
| 11 愛 宕 念 仏 寺         | 11 し る べ の 松  |

びあわせる糸でもある。

## 2) 嵯峨・嵐山地区の現状と課題

上記のように当地区は、豊かな自然景観と古代からの歴史的背景に恵まれた質の高い空間として現在まで引き継がれてきたのであるが、当地区も近年、市街化の進むなかで観光客の増大による交通混雑等の問題が顕在化し、交通環境、生活環境の改善と歴史的環境との調和をはかりつつ、地区全体を総合的な視点をもって整備・推進していくことが必要となっている。そこで特に整備の緊急性の高い問題点を整備課題として取り上げると次のようである。

### ①渡月橋及び府道宇多野嵐山榎原線の渋滞緩和

当地区の玄関にあたる渡月橋周辺は、観光交通と日常交通の混在が著しく、さらに通過交通も侵入しているため、観光シーズンはほとんど麻痺状態になっ



写真―6 府道宇多野嵐山榎原線の混雑

ている。

### ②メインストリートの町並み整備及び歩行者の安全確保

渡月橋から釈迦堂へ至るメインストリート（府道宇多野嵐山榎原線）沿道の町並みは、歩道上に看板等が張りだし景観を阻害し、また日祝日の歩行者交通量は非常に多いが、歩行者空間が未整備な所が多く安全性に欠けている。

### ③嵯峨野めぐりルートの保全・整備

二尊院、落柿舎、化野念佛寺等の寺社、文化財をめぐるみちすじ及び周辺の竹林は積極的に保全をはかり、路面整備や無電柱化、雰囲気にあったストリートファニチュアの設置等により、生かすべき長所として整備をはかる。

### ④駐車場の整備

当地区内の現在の公共駐車場は収容台数も少なくそのため路上駐車が目立ち、交通流動を阻害する要因となっている。

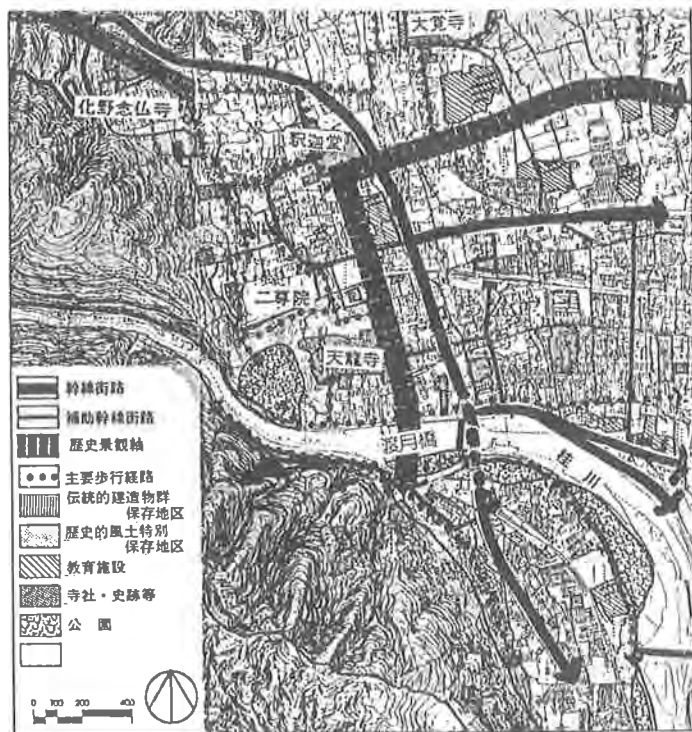
## 3) 嵯峨・嵐山地区の整備イメージ

当地区の整備のイメージは図―3に示すとおりであるが、整備の方針は次のとおりである。

都市計画道路を含めた当地区の街路網の整備をは



図―5 都市計画道路の整備状況

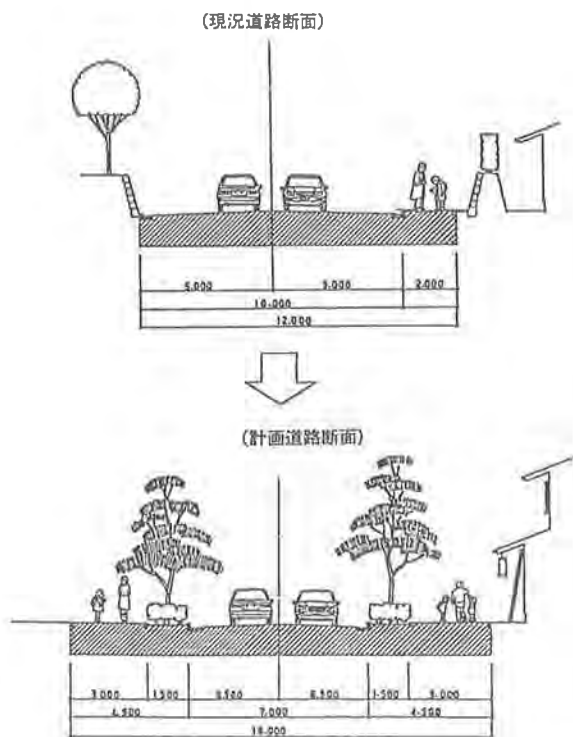


図ー6 地区整備のイメージ

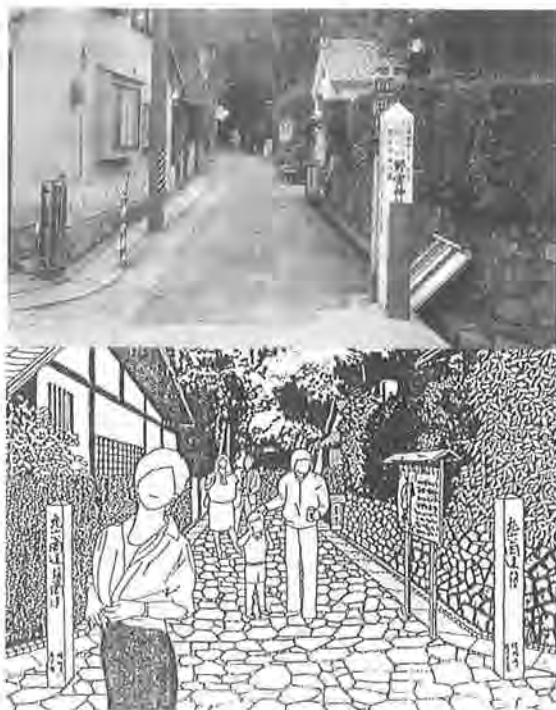
かり、歩行系街路としては、歴史景観軸を当地区のシンボル軸として整備する。特に渡月橋から釈迦堂に至る区間は「渡月橋みち」として整備を行い、地区のメインストリートにふさわしい快適で安全な空

間を形成し、歩行空間の拠点とする。

また、幹線街路を幹として嵯峨野めぐりルートなどの観光ルートと地区住民の散策路としても利用可能なサブルートを設定し、部分的にポケットパーク



図ー7 “渡月橋みち” 整備計画案

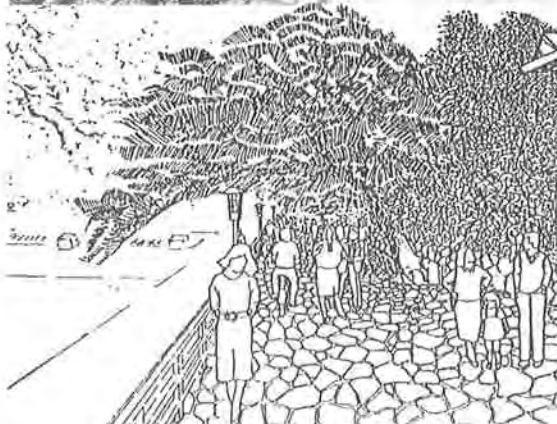


写真ー7 嵯峨野めぐり入口～二尊院（下はイメージスケッチ）





写真—8 野宮神社～落柿舎への道（下はイメージスケッチ）



写真—9 渡月橋～亀山公園（下はイメージスケッチ）

等を設けた歩行者系街路のネットワーク化をはかる。

なお、伝統的建造物群保存地区については、町並み保存にふさわしい街路整備をはかる必要がある。





# 町並み保存についての市民団体の取り組み

全国町並み保存連盟

会 長 林 文 二  
東京事務局 牛 島 邦 彦

## 1. 竹富ゼミの風景『海を渡った町並みゼミ』

“きーそーの一なー、なかのりさん、  
きーそーのおんたけ、なんじゃらホイ、  
なつでもー、さむいヨイヨイヨイ、……”

お国自慢の唄と踊りの輪が、浜辺に燃えるかがり火の炎にゆらめいている。闇の中に浮かび上がるどの笑顔も上気しているのは、炎の熱によるものか、それともちょっぴり過ぎた泡盛のせいなのか。

ここは日本の最南端に近い亜熱帯の島、沖縄・竹富島の浜辺。つい数時間前まで続いていた激しく、熱っぽい討論の跡は消えて、全国から集った町並みの仲間たちの上に、一時の憩いの時間が流れていく。

躍り疲れて浜に腰をおろすと、6月の南の海を渡る潮風が肌にここちよい。

“たんちゃめぬはまに、  
スゥルルぐわが、  
ゆていちゅんどーエ……”

さあ、今度は地元の番だ。軽快なリズムの「谷茶前」（たんちゃめ）が始まった。

ゼミの終盤を飾る、竹富青年会主催のイベント「歌おう、躍ろう、島祭り」はいよいよクライマックスを迎えた。



写真一 町並みゼミ風景（竹富島の民俗芸能を鑑賞するひととき）

住民たちの手づくりゼミとして毎年恒例の行事になった、全国町並み保存連盟主催による第11回全国町並みゼミが、1988年6月4日から6日までの3日間、沖縄の南の端、人口300人弱の小島・竹富島で開催された。

このゼミが本土を離れて、洋上はるか1000キロ近くも海を渡るのは、今回が初めてのことだった。

前年の松阪ゼミのあと、竹富島が次回の開催予定地となった時、地元の熱心さに打たれて決めたものの、海を渡る初体験に、連盟の誰しもが一抔の不安を抱いていた。“あんなに遠いところで、果たして人が集まるのだろうか？”これがみんなの偽らざる気持だったろう。

ところがフタを開けてみると、この不安は杞憂になった。全国各地から参集した町並みの仲間たちは、島の全人口にほぼ匹敵した。島人総出演の郷土の踊りに迎えられ、島をあげての暖かいもてなしの中で、ゼミは盛り上がっていった。

沖縄出身の“沖縄学”の大家による愛郷の思い溢れる基調講演は、ゼミの開幕を飾るに相応しく、多くの人に感銘を与え、またゼミの中心となっている分科会の討議では、竹富ゼミを開ききっかけともなった伝建地区（1987年4月選定）の活用問題と、島人によって進められているリゾート開発計画とを組上にのせた、ご当所・竹富島の問題が多くの関心を集め、白熱した議論がたたかわされた。

島人たちはもちろん、島外の人々も、竹富島のことを、あたかも永年住み続けている自分の町のことに、分け隔てなく熱心に話し合った。町並み先進地の人は自分たちの経験と知恵とを語り、まだこの問題に取り付いたばかりの人は、その悩みとわが町への思いの丈をぶつけた。たとえ生まれた土地や考え方は違っても、竹富島の環境を守り、活性化さ

せ、住みよい島にしたいという思いでは、内外の誰もが共通していた。

こうして二夜が瞬く間に過ぎ、ゼミが終りを迎えた時、島のあちらこちらで、熱烈的竹富島ファンが誕生していた。それは、珊瑚礁の白砂と民家の赤瓦屋根が、空と海の青さにひときわ映え、四季を通じて色とりどりの花が咲き乱れる、美しい竹富島に魅了されたせいであったかもしれない。

そしてまた彼らの誰しもが、町並みゼミを通じて結ばれたことを誇りに思い、また一つ“うつぐみ”の輪が、確実に広がったことを感じていたに相違ない。

\* “うつぐみ”とは竹富島の言葉で「団結」の意味。

## 2. 町並みはみんなのもの『連盟の発足と展開』

全国町並み保存連盟が誕生したのは、今から15年前にさかのぼる。1974年（昭和49年）4月、名古屋市の郊外、旧東海道筋の有松町に集ったのは、奈良県橿原市の「今井町を保存する会」、長野県南木曽町の「妻籠を愛する会」、そして地元の「有松まちづくりの会」の3住民団体の代表約20人。

“町並み保存は孤立してはいけいない。情報を交換し、お互いに助け合うべきだ”半年前、今井町から発せられたメッセージに応じて、話し合いを進めてきた三つの町の住民たち。お医者さんがいた。寺の住職がいた。絞問屋や旅館の主人がいた。郵便局長も農家の人もサラリーマンもいた。そしてご隠居さんも……。代々の祖先が築いてきた由緒ある町並みや集落を残し、大切に生かしながら、さらに発展させなければ、いつの日にか必ず後悔する。手弁当でやってきたみんなの心に共通の思いが込められていた。

「郷土の町並み保存と、より良い生活環境づくり」を合言葉に、連盟はスタートをきった。

もちろん、連盟は突然生まれたわけではない。

1960年代半ばに始まった高度経済成長政策がもてはやされ、開発が優先されていた頃、各地の住民や自治体の間では、そうした開発を反面教師にして、保存の理念をかがげ、開発にかわる新しい地域づくりのための町並み保存運動が、徐々に歩みを始めていた。そしてこれらの保存運動のひろがりとともに、各地での問題を共通のテーマに、お互いの知恵を交

換し、励まし合う場として、全国的な組織が待望されるようになっていた。

“開発にとってはマイナス要素”との認識が一般的だった時代に、小さいながらも民間による全国組織が発足したことは、各地で町並み保存に頑張っている住民や自治体を勇気づけただけではなく、文化財の保護を点から面へと展開させつつあった、国の文化財保護行政にも、ある種の確信を与えたことだろうと思う。1975年（昭和50年）、文化財保護法は改正され、歴史的町並みが「伝統的建造物群」として、初めて法的に認められた。それはまた、町並み保存に果たす地域住民の役割を大きく位置づけていた。

“さあ、これからドンドン町並みの仲間をふやして、活発に事業を進めよう”と意気大いに上がった発足当初の意気込みにもかかわらず、実際には仲間は思うようには集まらなかった。発足から3年たってふえたのは富田林と奈良井の2団体だけ。連盟の歩みは、しばらくの間遅々として進まず、その“保存の輪”が広がり始めるには、町並みゼミの開始まで待たねばならなかった。

かねてから連盟の誰もが念願していた、全国的な町並みの勉強会を始めるまでには、発足から4年間という、慎重な準備期間が必要だった。そして記念すべき第1回目の全国町並みゼミが開催されたのは1978年（昭和53年）4月22日、23日のことである。場所は、愛知県の有松町と足助町。地元で開催の準備にあたったのは、有松まちづくりの会と足助の町並みを守る会だ。

当時の事情をよく知る人の話によると、ゼミ申込みの締切日を過ぎてもしつこうに増えない参加者に、連盟事務局も両団体ともハラハラし続けたという。まだ開催は無理だったのか。失望感を胸に、それでも幕を開けると……！ 会場の小学校講堂も、町民センターもぎっしり満員の盛況ぶり。来賓の名古屋市長がびっくりするほどの大成功となった。そしてゼミの掉尾を飾る宣言文では、「町並み保存を中心とする地域の創造の主体は、住民であり、自治体であり、それに協力する専門家・学者である」との三者の協力関係を謳った有名な「有松・足助宣言」が読み上げられ、町並み保存運動に新しいページを加えたのだった。

こうして、町並みゼミは連盟の年中行事となり、町並みゼミ時代の幕開けとなった。翌79年から近江八幡、小樽・函館、琴平、東京、臼杵、飯田・大平宿、龍野、会津若松・大内宿・喜多方、松阪と全国各地を回り、昨88年の第11回ゼミでは、初めて海を越えて、沖縄・竹富島にまで至っている。さらに参加者も、加盟団体メンバーや地元の住民のほかに、自治体職員や建築家、学者、研究者、学生などはもちろん、初期の頃には文化庁だけだった中央官庁からの参加者も、最近では、建設省、国土庁、環境庁他、幅広く参加されるようになり、毎回これらの多彩な人々によって白熱した議論がたたかわされている。

ところで、町並みゼミの役割が宣言文に見られるような運動理論の提起だとすれば、その際だった特色は、参加者の顔ぶれと、運営のユニークさだろう。第1回目から門戸開放主義をとって、誰でも“手弁当”で参加できる“開かれたゼミ”であり、一方開催地の住民団体と連盟役員会を中心に、全参加者が自主的に運営する“手づくりゼミ”となっている。この“開かれたゼミ”と“手づくりゼミ”の伝統は、歴史的環境問題の他の全国的な組織や集会にはない特色で、ゼミの理論水準とともに、評価が高い。

こうした町並みゼミの発展とともに、町並み連盟の組織も大きくなり、長野県の妻籠（79年に有松から移転）と東京に事務局を置いている。加盟団体も、ゼミの開催ごとに毎回平均5、6団体ずつ増加を続けており、竹富ゼミ終了時（88年6月）には、61団体（別表）を数えている。また83年に組織した個人

表一 全国町並み保存連盟加盟団体（1988年6月現在）

| 団 体 名               | 所 在 地       |
|---------------------|-------------|
| 1. 妻籠を愛する会          | (長野県南木曽町)   |
| 2. 今井町を保存する会        | (奈良県橿原市)    |
| 3. 有松まちづくりの会        | (愛知県名古屋市中区) |
| 4. 富田林寺内町を守る会       | (大阪府富田林市)   |
| 5. 奈良井宿保存会          | (長野県岡谷市)    |
| 6. 足助の町並みを守る会       | (愛知県足助町)    |
| 7. こんぴら門前町を守る会      | (香川県琴平町)    |
| 8. よみがえる近江八幡の会      | (滋賀県近江八幡町)  |
| 9. 内子町八日市周辺町並み保存会   | (愛媛県内子町)    |
| 10. 川越市文化財保護協会      | (埼玉県川越市)    |
| 11. 祇園新橋を守る会        | (京都府京都市)    |
| 12. 伊勢河崎の歴史と文化を育てる会 | (三重県伊勢市)    |
| 13. 小樽運河を守る会        | (北海道小樽市)    |
| 14. 小樽夢の街づくり実行委員会   | (北海道小樽市)    |
| 15. 大平宿をのこす会        | (長野県飯田市)    |
| 16. 城下町彦根を考える会      | (滋賀県彦根市)    |

|                        |            |
|------------------------|------------|
| 17. 会津北方風土会            | (福島県喜多方市)  |
| 18. 会津復古会              | (福島県会津若松市) |
| 19. 函館の歴史的風土を守る会       | (北海道函館市)   |
| 20. 長崎・中島川を守る会         | (長崎県長崎市)   |
| 21. 関町町並み保存会           | (三重県関町)    |
| 22. 美しい角館を守る会          | (秋田県角館町)   |
| 23. 竹富島を守る会            | (沖縄県竹富町)   |
| 24. 金沢駅前本町を守る会         | (石川県金沢市)   |
| 25. 吹屋町並み保存会           | (岡山県成羽町)   |
| 26. 鎌倉のまちづくり市民懇談会      | (神奈川県鎌倉市)  |
| 27. 上野の杜の会             | (東京都台東区)   |
| 28. 臼杵の歴史的景観を守る会       | (大分県臼杵市)   |
| 29. 大平宿を語る会            | (東京都千代田区)  |
| 30. 大阪都市環境会議           | (大阪府大阪市)   |
| 31. あいの会・松阪            | (三重県松阪市)   |
| 32. 京都伏見町並み通信社         | (京都府京都市)   |
| 33. 丸亀市本島笠島まち並み保存協力会   | (香川県丸亀市)   |
| 34. 伊勢文化会議所            | (三重県伊勢市)   |
| 35. 城崎温泉の町並みを守る会       | (兵庫県城崎町)   |
| 36. 杵築市愛郷会             | (大分県杵築市)   |
| 37. 宇和町中町を守る会          | (愛媛県宇和町)   |
| 38. 高砂の町並みを守る会         | (兵庫県高砂市)   |
| 39. 天領日田を見直す会          | (大分県日田市)   |
| 40. 犬山の町並みを考える会        | (愛知県犬山市)   |
| 41. 川越蔵の会              | (埼玉県川越市)   |
| 42. 龍野霞城文化財自然保勝会       | (兵庫県龍野市)   |
| 43. 吉井の白壁保存と活性化を考える会   | (福岡県吉井町)   |
| 44. これからの竹原を考える会       | (広島県竹原市)   |
| 45. 安中の自然と文化を学ぶ会       | (群馬県安中市)   |
| 46. 町並みまちづくりを考える大分県民の会 | (大分県大分市)   |
| 47. 赤沢宿を考える会           | (山梨県早川町)   |
| 48. 別荘松籟荘と茅ヶ崎を考える会     | (神奈川県茅ヶ崎市) |
| 49. 米沢復古会              | (山形県米沢市)   |
| 50. 美々津の歴史的町並みを守る会     | (宮崎県日向市)   |
| 51. 大内宿保存会             | (福島県下郷町)   |
| 52. ふるさと津島を知る会         | (愛知県津島市)   |
| 53. 熊川宿町並み保存委員会        | (福井県上中町)   |
| 54. 古町の町並み愛する会         | (岡山県大原町)   |
| 55. 栃木蔵の街暖簾会           | (栃木県栃木市)   |
| 56. 御成小の改築を考える会        | (神奈川県鎌倉市)  |
| 57. 下諏訪の歴史的町並みを考える会    | (長野県下諏訪町)  |
| 58. 岩村城下町保存会           | (岐阜県岩村町)   |
| 59. 信州須坂町並みの会          | (長野県須坂町)   |
| 60. 白河郷荻町自然環境を守る会      | (岐阜県白川村)   |
| 61. 宿場町枚方を考える会         | (大阪府枚方市)   |

会員も約550人になり、これからの増加も見込まれている。

地域に根差した町並み保存運動にとって、連盟の果たす役割は、ますます大きくなるものと期待されている。

なお、今回の第12回全国町並みゼミは、89年6月頃に栃木県栃木市で開催を予定している。

### 3. 『道路と町並み保存』

2、3年前に「道の日」（毎年8月10日）の制定を記念して、建設省などが「日本の道100選」を選

んだことがある。日本の特色ある優れた道路を選定・顕彰することで、道路の意義や重要性に対する国民の関心と道路愛護の精神を高めることがねらいだったという。

その「100選」に選ばれた道路をみると、意外に歴史的町並みやこれに準ずるものが多く、ざっと数表一2 「日本の道100選」に選ばれた「町並み」

|                |           |
|----------------|-----------|
| ・こみせの町並み       | (青森県黒石市)  |
| ・七ヶ宿街道         | (宮城県白石市)  |
| ・角館・武家屋敷通り     | (秋田県角館町)  |
| ・甲州街道・台ヶ原宿の町並み | (山梨県白州町)  |
| ・北国街道・海野宿      | (長野県東部町)  |
| ・東海道・関宿        | (三重県関町)   |
| ・富田林・寺内町       | (大阪府富田林市) |
| ・松江・武家屋敷通り     | (島根県松江市)  |
| ・萩・商家通り        | (山口県萩市)   |
| ・うだつ土蔵造りの町並み   | (徳島県脇町)   |
| ・内子・八日市の町並み    | (愛媛県内子町)  |
| ・有田・陶磁の道       | (佐賀県有田町)  |
| ・長崎・オランダ坂の石畳   | (長崎県長崎市)  |
| ・知覧・武家屋敷通り     | (鹿児島県知覧町) |
| ・首里の石畳道        | (沖縄県那覇市)  |
| ・竹富島・南海の島の景観道  | (沖縄県竹富町)  |

(注) 一部筆者により選定道路名に地名等を補足している。えて16カ所(表一2)あった。しかも町並み連盟に加盟している地域や、伝建地区に選定されている町がかなり入っている。「道路」と「町並み」がほとんど同じ視点でとらえられているわけだ。

かつて国土開発や都市の近代化という大義名分の



写真一2 妻籠宿の町並み(長野県南木曾町)

ままに、道路整備(計画)が優先されて、町並みの持つ歴史性、文化性がほとんど顧みられなかった時期があった。20余年前、高度経済成長政策や、日本列島改造論が華やかに脚光を浴びていた頃、道路が野放図な開発の先兵のようになって、町並みは無造作に改変され、各地で環境の破壊が進んでいったことが記憶にある。

この当時に比べて、「日本の道100選」とはいえ、道路事業に携わる人たちが、道路の機能面だけではなく、歴史性や文化性、美しさや快適さによって、道路とともに歴史的町並みや環境にも、一定の評価を与えていることに、時代の移り変わりを感じないわけにはいかない。

その町並み保存の流れにしても、近年かなり広範な広がりを持ちつつあるようにみえる。行政サイドだけでみても、町並み保存が文化財保護の部局だけでなく、都市計画や観光の部局によっても担われるようになってきている。町並み問題が、すでに文化財の問題だけに止まらず、総合的な行政施策の対象という認識が一般的になってきたことによるものだろう。今後は、地方の振興策にあってはもちろんのこと、道路行政にしても、今まで以上に町並みや地域の歴史、文化への対応が必要になることは間違いないだろう。

そうした一連の流れからか、建設省でも、82年(57年度)から歴史的地区環境整備街路事業を始めている。生活環境と歴史的環境に配慮した道路(街路)づくりを行うというもので、伝建地区の整備などとうまくマッチさせれば、環境づくりにはかなりの効果をあげるように思う。できるだけ多くの歴史的な町並みや地域が、この補助事業の恩恵を受けられるようになることを期待したい。

ところで、町並み連盟をはじめ民間の町並み運動の間では、すでに町並み保存は町づくりの一環をなすものとして、明確に位置づけられている。しかも最近では、町並み問題に対する行政の前向きな対応が進んできた結果、住民との協調関係をとる例も目立ってふえてきている。行政が町並み保存の持つ意味を理解して自らの行政課題を住民の声の中から汲み取ろうとするようになってきたこと、また住民の考え方も、従来の要求するだけのものから、建設的な展望をもった運動へと変わりつつあるせいでもあ

# ＜参考＞ 重要伝統的建物群保存地区

|                |                 |
|----------------|-----------------|
| 弘前市仲町（青森県）     | 倉敷市倉敷川畔（岡山）     |
| 角館町（秋田県）       | 成羽町吹屋（岡山県）      |
| 下郷町大内宿（福島県）    | 竹原市竹原地区（広島県）    |
| 檜川村奈良井（長野県）    | 萩市堀内内地区（山口県）    |
| 南木曾町妻籠宿（長野県）   | 萩市平安古地区（山口県）    |
| 白川村荻町（岐阜県）     | 柳井市古市金屋（山口県）    |
| 高山市三町（岐阜県）     | 丸亀市塩飽本島町笠島（香川県） |
| 関町関宿（三重県）      | 内子町八日市護国（愛媛県）   |
| 京都市祇園新橋（京都府）   | 日南市飫肥（宮崎県）      |
| 京都市産寧坂（京都府）    | 日向市美々津（宮崎県）     |
| 京都市嵯峨島居本（京都府）  | 知覧町知覧（鹿児島県）     |
| 神戸市北野町山本通（兵庫県） |                 |

ろう。もちろんこうした関係も、住民と行政との長い葛藤の末に生まれてきたものであることも理解しておく必要がある。

それだけに、最後に町並み運動に携わる側から、これからの街路事業に注文を述べさせてもらおうとすれば、1つには、この国土全体が歴史的風土からで

きているという考えにたてば、前述したような特定の地域における街路事業だけに限らず、一般の街路事業についても、今まで以上にその地域の歴史性、文化性に十分配慮した計画としてもらいたいこと、そして次にはその計画をつくり、実施に移す場合には、これに関係する住民（これには広い意味での市民も含めたい）側と、十分協調が図れるように進めてもらいたいと思う。幸いに、道路（街路）事業にかかわる人々の間でも、1980年（昭和55年）に、民間の文化人や有識者を中心にして、“人と車と道路との調和”を考えることを目的に、人間道路会議（会長高山英華東大名誉教授）が発足している。毎年、道路づくりに関するシンポジウムや講演会などを開き、機関誌の発行もしており、国に対しても道路づくりについての提言を行っていると聞くので、今後、道路（街路）と町並みのいっそうの協調を図るためにも、ぜひ同会議への協力を期待したいと思う。



# 知覧町本通り線街路事業について

鹿児島県知覧町長 塗 木 早 美

## 1. 知覧町の概要

知覧町は、九州の南端薩摩半島の南部に位置し、南北に細長く北は鹿児島市に隣接し、南は南シナ海にわずかに面した、面積120平方キロ、人口15,000人の純農業町であります。



図ー1

基幹産業としては、茶の生産があり、これは県内の最先進地として自他共に認めるところです。当町では古くからお茶が栽培されてきており、北部山間地帯においては上級茶を、気候温暖な南部地区においては早出し茶の生産が盛んで、質・量共に県内トップの産地として「知覧茶」の銘柄で名声を博しているところです。

また、知覧は旧陸軍飛行場のあった所で、第二次世界大戦末期に本土最南端の特攻基地として、ここから祖国防衛のため多くの若者たちが身を挺して出撃し、帰らざる人となっております。私共は、これ

ら若人たちの至純の精神を顕彰し、その御霊の「とこしえに、やすらかなれ」と冥福を祈り、併せて世界の恒久平和を祈念するため昭和30年に特攻平和観音堂を建立して、1,026柱を奉安いたしており、毎年5月3日には慰霊祭を挙げて全国各地からご遺族をはじめ関係者の列席をいただいております。

また、特攻平和会館（遺品館）も建設して、全国各地の遺族の方々から遺影や遺品・遺書など約1,500点をお預りし、これを展示して散華された方々の慰霊顕彰に努めているところであります。

## 2. 地域の歴史的背景

街路事業が行なわれている地区は、知覧町の中心地で、役場や郵便局・農協をはじめ、裁判所、税務署、法務局など国の出先機関が置かれている所で、島津藩政時代には麓集落として、薩摩・大隅・日向の三州の要地におかれた113の外城の1つがおかれたところです。外城とは城ではなく、在郷土族が集落をつくり人をもって城とする、軍事や行政上の拠点となっていた地区であります。

この地区は、今から230年前に、当時の領主島津久峯の御仮屋を中心とした区画割りがなされ、道路はくの字型に折れた形になって見通しがきかないよ



写真ー1



うにしてあり、防備を兼ねた城塁型の地区です。道路の両側は切石や玉石を用いて石垣が組まれ、石垣の上には大刈り込みの生垣が続いています。

この通りから腕木門をくぐり屋敷内に足を踏み入ると、この地区の東方にある母ヶ岳を借景とした庭園と主屋がよく調和しており、自然をうまく取り入れたおちついた景観となっています。この武家屋敷群の7庭園は、昭和55年10月に国の文化財として「名勝庭園」に指定されておりますが、1庭園を除き6庭園が枯山水の様式でつくられています。京都

の庭師につくらせたともいわれ、母ヶ岳の優美な山容を取り入れた借景園が多く、京都の町から比叡山を眺めた景色に似ていることから、知覧は「薩摩の小京都」と言われ、多くの観光客を集めています。

町は、地区内に現存する史跡と武家屋敷群の古くて美しい街並みを後世に伝承すべく、昭和56年2月に18.6haを「伝統的建造物群保存地区」に都市計画決定し、同年11月には「重要伝統的建造物群保存地区」として国の選定を受け、条例も定め保存に努めております。



図-2

### 3. 事業の背景

本町の街路事業は、昭和48年度から本通り線を、中郡地区・上郡地区・下郡地区と区域を分けて整備を進めてまいりました。中郡地区の街路は、車道9mの両側に3.5mの歩道がつき総幅16mで、昭和55年度まで8年の年月と事業費13億2,500万円を要して、延長570mが完成いたしました。それは街路としての機能を十分に備えた道路であります。全国どこにでも見られるような画一的な街路でした。

このようなことから、上郡地区の整備については中郡地区の反省を踏まえ、伝統的建造物群保存地区を通る武家屋敷通り線と一体的なものとして、「武家屋敷のまち知覧」の歴史的価値を生かした街づくりを考えました。つまり、訪れる観光客に武家屋敷通り沿いの公開している7つの庭園を觀賞していただき、城山橋を渡って本通り線に誘導する。そこには、おちつきのある家並みが続き、歩道に設けた水路には清流が流され、緋鯉や真鯉が入り混じって泳いでおり、そこで心のなごむ情景を楽しみながら散策してもらっております。

清流溝は昔、道路沿いに小溝があり、その水を生活水として利用していた時代があったといわれることから、新しい街路に取り入れていただくよう計画しご相談したところ、県・建設省でもこれを認めていただき、ユニークな街づくりができました。

### 4. 事業の概要

|       |               |
|-------|---------------|
| 延長    | 840m (上郡地区)   |
| 幅員    | 16m           |
| 事業主体  | 鹿児島県          |
| 事業年度  | 昭和55年度～昭和59年度 |
| 補助事業費 | 1118百万円       |
| 町単独費  | 43百万円         |

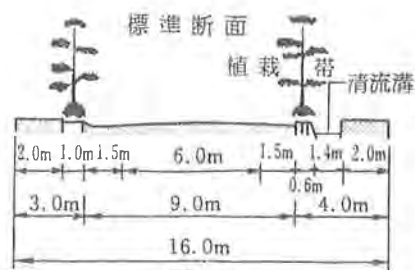


図-3

整備にあたっては、地域にふさわしい「歴史的景観の保存」を主題として、次のような修景や工夫を施しております。

### 1) 電柱や電線の除去

武家屋敷通り線の整備でも実施しましたが、本通り線においても、できるだけ昔風な感じの家並みづくりをするために電柱が林立し、電線が上空に張り巡らされているのは、景観をさえぎるため、街路の視界から撤去することとしました。

電話については電々公社にお願いして、幹線は地下ケーブルで埋設してもらい、各戸への配線は裏手から取り付けるようにして、これに伴う電話柱占用地の相談は町が行い、電話については、割と順調に協力が得られました。

電気については、九州電力に要望書を提出して除去をお願いしましたが、経費面で難航し、県と町と九州電力3者で負担するという形で解決しました。電気の場合も、裏通りの町道を利用して迂回し、供給する方式で移転してもらいましたが、土地については、電話と違って高圧電流が流れている場合、電線が家屋の上空を通る場所は特につよい反対がありました。

### 2) 家並みづくり

歴史と文化財のまちにふさわしい街づくりを推進する為に、できるだけ多くの方々の意見や助言をいただきながら検討いたしました。

鹿児島県の文化行政の中で「カラーとフォルム」の委員会がありますが、昭和55年12月にはこの会を知覧で開催していただき色彩と形態についてご意見を承わり、先生方に家並のイメージスケッチもしていただきました。

一方、家並みづくりには、ある程度の規制を加えていかなければ統制がとれないのではないかと、そのためには建築指導要綱にて規制しようとのことで建築協定を設けることとなり、県の指導をうけながら地元の建築設計事務所など建築関係者にも参加してもらい検討を重ね「知覧町上郡地区環境保全指導要綱」を制定しました。また、昭和55年10月に関係者25名の参加のもとに歴史的町並みの整備については先進地である豚肥城の城下町、宮崎県の日南市にて研修を行ないその状況を見学しました。

研修の結果は、参加者全員が「我々も豚肥城に負

けない町づくりをしよう」といった決意をもった様子で、これからの知覧の街づくりに対しての自信みたいなものを得ました。

ここで、街路事業推進委員会のことについてふれておきますが、知覧町ではこのような事業が行なわれるときは、用地交渉その他について事業を円滑に推進するために、その事業にかかわりのある地区住民のなかから委員を選出し協力をお願いしております。

上郡地区の場合は、用地交渉にはいる前年の昭和54年4月に地権者や商店主など関係者のなかから10人が選出されましたが、街並みづくりのPRや説明会の召集、用地交渉の連絡や苦情処理の調整といったことなどに活躍していただきました。

また、委員の方々は自発的に「20日会」と名づけて毎月20日夜に各々家業が終わってから委員長宅に集まり街づくりについて話し合いをしておりましたので、町でも度々この会を利用してその時々状況説明や、町づくりの相談をしてきました。

以上のようにして、街づくりの方針がきまり、推進体制を整えて昭和56年1月22日を皮切りに合計8回の地区民に対する説明会を開き協力を求めました。

用地補償の交渉は、県から委託を受けて町が事前交渉を行ない調印する段階がきた時点で県と町立会いのもとに承諾印をもらうようにしました。交渉中においても街づくりの趣旨を伝え建築について協力を求めてきました。

以上の様な経緯をたどりながら、いよいよ昭和56年のはじめから建築がはじまり、役場近くの書籍店は昭和56年度完成いたしました。鉄筋コンクリート造2階建て、勾配屋根にて瓦葺とし白壁づくりの純和風の感じをよく出しており、これが後から建築する人たちの手本となり、協定に従った建物が並びはじめました。

建築協定による家並みづくりのチェックとしては、建築確認申請により内容をよく検討し、違和感をもたせる内容のものには、注文をつけて協力を求めました。先に紹介した書籍店の隣には、郵便局がありますが、用地交渉の時点で道路拡張により敷地が手狭になり業務上支障があるため他に適当な土地を斡旋して欲しい旨申し出がありました。しかし、条件を満足させる土地がなく、町において隣接地を買収し有償提供することで従来の面積を確保し従来の場

所に建てることとなりました。建物の形態についての注文は、昭和57年7月郵便局長を通じて熊本郵便局へ陳情書を提出して協力を求めたところ快諾をいただき、打合せの結果、58年度事業として着工、昭和59年3月に歴史の町にふさわしい郵便局が完成しました。



写真一2

街づくりの中で、都市機能として必要なもの、たとえば信号機、電話ボックス、街路灯といったものにも検討を加えそれぞれの協力を得ながら独自のものを採用し設置しました。

このようにして、民家から官庁建物までご協力をいただいて、ほぼ町が意図していた家並みづくりが完成しました。

### 3) 清流溝づくり

清流溝の設置については、この事業の紹介にも申しのべましたが、ユニークな街づくりをして観光客を増し観光産業を振興させ町の活性化を図るのが目的であります。

清流溝の用地については、街路事業の総幅員が16mとなっておりますので、その中で設置できないものかと県当局へ強りに働きかけました。

カラーとフォルムの委員会の意見として、清流溝の幅は「人が簡単に跨げない程度のもをつくるべきである」とあり、町・県双方にて打合せを重ねました。本省との折衝の中で、武家屋敷と水路との因果関係について質問があり写真にしる文献にしる考証を確立する様要求がありましたが、古老の記憶以外に頼るものはなく説明にたいへん苦労しました。

そのうちに国・県当局も町側の強い熱意をくみ、また家並みが、建築協定に従って進められていることもあってか、清流溝の実現に向けて本格的な取り組みがなされる様になりました。

清流溝は幅1.1m、深さ35cmで水源は、事業カ所に隣接する2級河川麓川上流約1.5kmより、町単独事業をもって自然流下導水工事と、万一に備えてポンプアップによる取水設備を設置いたしました。

鯉は緋鯉、真鯉合せて1,150匹を放流しており、えさについては、観光客対象に餌売箱を設けてあり、また、通りの住民も町の誇りとして家族の一員の様に世話をしてもらっております。

また、盗難について当初心配いたしましたが、放流してから現在までその様な事態は発生しておりません。これもひとえに官民一体となったこの事業において、地区民の街づくりに対する意識の高揚とおだやかな町民性がもたらすものであると考えます。

維持管理面では町において月3回清掃する他に沿道の住民への働きかけ、あるいは地元中学生の定期的なボランティア活動により、常に清らかな流れが保たれており、関係各位に感謝しているところであります。

### 4) 修景づくり

街路樹の樹種については、周囲の和風の家並みと調和する様、また武家屋敷のまちであることを踏まえ、管理は町にて行なうという条件付きで、段つくりのイヌマキに、そして下木は町花である山茶花に決定しました。

当初、県はヤマモモと、山茶花の組合せの計画でしたが、町並みとの調和を考え樹種変換を要望したところ、剪定管理を知覧町が責任をもっていく事を条件にして要望にこたえてくれました。

イヌマキは、枝が固定するまでは、年2回の手入れが必要ですので毎年2回は剪定を実施しております。

また、本地区は、沿道に家がぎっしり並んでいる状態ではなく、空地になっているところがあり、必ずしも本事業の主旨に沿うかたちではありませんでした。そこで、この空地をどの様にして、街づくりの基本理念に沿ったかたちで利用するか考えた結果、たまたま、他の事業で発生したイヌマキを用い、生垣を希望する地主には、無償で移植してやり、生垣による街路の連続性を保つことで、修景づくりに努めました。

街灯は、この町の特徴を引き出すため宮造りの和風なものを建てました。これは町が補助金を出して、

町商工会が設置したもので、家並みやイヌマキの枝ぶりとよく調和しております。



写真－3

また、信号機についても、補助事業としては移設工事のみしか認められないため、町において差額を負担して街並みに調和したものを新設しました。



写真－4

歩道舗装については、沿道の家並みにふさわしい落ち着いた色彩の平板ブロック張りとしています。

#### 5. 事業の効果と今後の取り組みについて

知覧町の歴史的なまちなみづくりは、まだこれからも続けられますが、上郡地区については昭和59年度をもって完成し、去る昭和60年3月25日「快適な町並み完工祝賀会」として多数の関係者のご臨席を

賜り、町を挙げて盛大に祝いました。本事業の完成により、新しい街路と古い武家屋敷群がお互いに調和し、知覧という町の個性をつくり出しました。地元住民においては、自分たちの町の誇りとして愛郷心の高揚に役立ち、また豊かな情操を育み町民の幸福に十分寄与していると考えます。観光面においても、事業完成後知覧を訪れる人は年毎に増えており、本事業が町活性化の起爆剤となったことは否めません。

本通り線下郡地区の街路事業（延長750m）については、昭和63年度完成の予定ですが、この道は特攻平和会館へ通ずる街路ですので、世界の恒久平和を願いながら、また上郡地区とはちがった知覧にふさわしい街並みを施工中です。



写真－5

以上、申しあげましたが、歴史的文化財の保護や街並みづくりのポイントは住民の連帯感にあると思います。町といたしましては地域の連帯感づくりに尚一層努力し、知覧町の誇りとしての遺産を大切に保存し、更に新しい文化財の創造を図り後世に伝承していくように取り組みたいと思っています。

この度の事業につきましては、町民の協力は勿論ですが、国や県をはじめ関係各位のご理解とご協力の賜であると深く感謝し、ここに事業紹介といたします。

# 那覇市首里金城地区歴史的地区環境整備街路事業について

沖縄県土木建築部都市計画課長 比嘉寿郎

## 1. はじめに

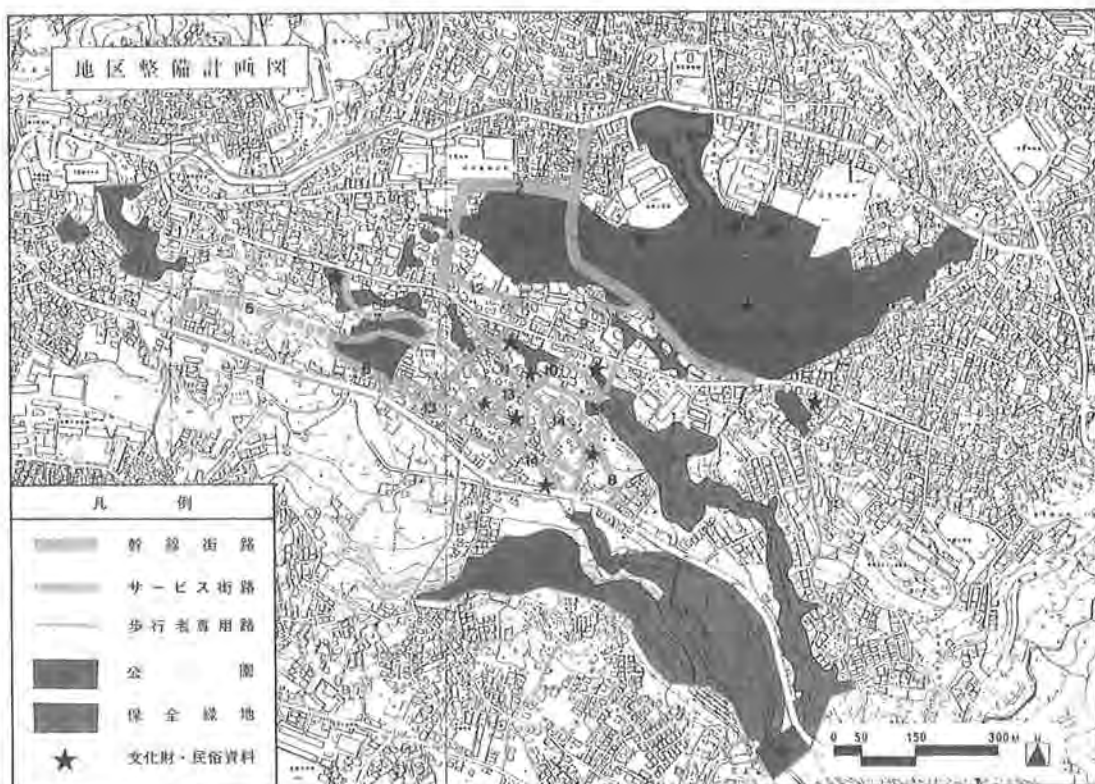
那覇市は、現在、面積38km<sup>2</sup>、人口約30万人を擁する沖縄県の中心都市として、政治、経済、文化の中心地である。その中の東部に位置する首里地域は、沖縄における歴史の中心をなす琉球王朝の都として、中国、朝鮮、南方の国々と交易を行い、奄美群島を含めて独特の南方文化圏を形成して来た。

当地域は、市内で最も標高の高い弁ヶ嶽（標高165m）を頂点に西に向かって、傾斜した丘陵地であり、その周囲は城下町として発展し、今もなお伝統的な町並みが随所に残っている。また、当地域は、去る大戦時には、旧日本軍の司令部がおかれた所であり、

戦前は首里城を中心に、琉球王朝文化を代表する数多くの建造物等が国宝指定を受けたが、戦災によって、そのほとんどが消失した。

その後、文化財復元への気運が強く、徐々に整備が進行している。現在、首里城一帯を総合公園として、首里城の復元をはじめ、諸々の文化財の復元や、歴史的風土の回復及び、観光レクリエーションの拠点として、国や県で整備を進めている。

本県では、近年、全国的な高まりをみせている地域の特殊性を考慮した町並み保全の動きに応じて、歴史的風土をもつ地区の基幹施設のうち、特に街路整備を目的とした調査を、昭和54年から実施し計画



図一 地区整備計画図

を策定した。この計画は首里城を中心として、その周辺地域（地区面積約98ヘクタール）の幹線街路の整備、歴史的な道すじとして復元が必要な石畳道の整備、及び広域的な細街路、歩行者のネットワーク形成を図るための細街路の整備等を位置づけ、昭和57年度から事業を進めているところである。

## 2. 計画の概要

首里城を中心として、その周辺の文化財等の散在する地域を整備地区として、位置づけし、その中の幹線街路、サービス街路、歩行者専用道路等の整備を進めていき、全体として、歴史的町並みの保全を図っていく。

### 2-1 基本的な考え方

本地区内の首里金城町は、かつての首里の面影をとどめた伝統的な町並みを残しており、史跡名勝に指定されている石畳道をはじめとして、細街路に至るまで敷きつめられた石畳、屋敷周囲の石垣や、点在する共同井戸群あるいは天然記念物に指定されている大アカギ群落など、壊滅的な戦禍を受けた首里地区にあって、唯一残された歴史的風土を伝える地域である。この地域が、これまで保存されてきた理由は、この地域が急傾斜地であるため道路、下水道等の生活基盤施設が未整備であり、住宅更新等の開発行為が生じにくかったことがあげられる。

しかし、近年は団地開発や、住宅の建て替え等が見られるようになり、まちの姿が徐々に変わりつつある。この様な、住宅建設は、未整備な生活基盤施設に、一層負担をかけるようになっており、基盤整備を急がなければならない状況にある。

本地区内の基本方針として「文化財の保全」「景観の保全」及び「生活基盤の整備」が必要であり、それぞれの側面から全体として町並み保全を図る。

表-1

| 課 題     | 計 画     | 基本的な考え方                                                                |
|---------|---------|------------------------------------------------------------------------|
| 生活基盤の整備 | ①生活道路計画 | (イ)既存生活道路の改修整備を行う。——部分拡幅、階段、スプロールの改修、舗装の改良等。<br>(ロ)上の道と下の道をつなぐ道路を新設する。 |

|       |               |                                                                                                                                                                                                                             |
|-------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|       |               | (イ)寒川町の斜面を水平に走る道路を新設する。<br>(ニ)金城町の集落内に車の通る道を確保し、随所に共同駐車スペースを設ける。<br>(ホ)緊急車輛などの通れる道を整備する。                                                                                                                                    |
|       | ②排水施設整備計画     | (イ)下水道施設を整備する。                                                                                                                                                                                                              |
|       | ③コミュニティ施設配置計画 | (イ)児童公園程度の遊び場を配置する。<br>(ロ)集会施設等の整備を図る。                                                                                                                                                                                      |
| 史跡の保全 | ①史跡石畳道        | (イ)史跡石畳道を修復する。<br>(ロ)石畳道沿いの石垣や門の保全、修景を図る。<br>(ハ)電柱を撤去して文化財的な価値を高める。<br>(ニ)両側に、はりめぐらされている簡易水道のパイプも見えないよう工夫する。<br>(ホ)街灯などのデザインも地区イメージを損わないよう配慮する。<br>(ヘ)原則的には車の進入を制限する。                                                       |
|       | ②その他の史跡保全     | (イ)共同井戸の再利用を図る。<br>(ロ)史跡の周辺もそのイメージを高めるような整備を図る。                                                                                                                                                                             |
| 景観の保全 | ①修景計画         | (イ)史跡、石畳だけでなく、その他の石畳道、石垣なども可能な部分は修復、復元する。<br>(ロ)建物の外観も改修や建て替えの時、歴史的な町並のイメージに合うように整える。<br>(ハ)庭木などを大切に育て、宅地緑化を進めることにより、緑豊かなまちのイメージ創りを図る。<br>(ニ)道路緑化を推進し、金城、寒川にまたがる斜面緑地の保全育成を図る。<br>(ホ)可能な限り電柱を減らして景観を整えるよう努め、細い道の邪魔にならぬようにする。 |



## 2-2 土地利用の方向

金城町石畳道周辺は、石畳道を挟んで住宅の密集している地区である。周辺にある市道、寒川・金城町線と松川町崎山町線沿いには住宅が帯状に伸びており、その間は急傾斜面で、山林原野や農地となっているが、近年山林部における宅地開発が目立っている。この一帯は、首里城の南側斜面部に位置しており、首里城と連担して捉えられる地域であり次のような土地利用を設定する。

### ①石畳道周辺住宅

歴史的町並みを形成している地域で、その景観、雰囲気になじみやすい住宅形成を図る。

### ②寒川町斜面地帯

斜面の上下にある道路沿いの宅地は、現状のままとし、その間に挟まれた農地、山林原野については、幹線的な道路を整備し、宅地開発の適正な誘導を図るとともに、緑地帯の保全に努める。

### ③琉大女子寮下方～崎山ハイッ下方

斜面の上下にある道路沿いの宅地は、現状のままとし、その間に挟まれた樹林地は、寒川町に比べて良好であり、今後とも樹林地として保全を図る。

## 2-3 街路の整備

### (1) 計画の考え方

町並み保全の基本方針の考え方をもとに道路の計画を次のように進める。

① 上の道（市道寒川、金城町線）と下の道（金城線）を結ぶ道路を新設し、集落内アプローチルートの形成をうながすとともに、上と下とを連結し、利便性の向上を図る（集落アプローチ道路の新設）。

② 金城町の利便性の向上及びサービス機能の強化を図るために、自動車通行の可能な道を新設する。この道路を利用することにより、史跡石畳の車の通行をなくし、その保全を図る（集落内サービス道路の新設）。

③ 史跡石畳道とともに、地区内に網の目のように配置されている細街路の石畳は、上水道等の工事により破損している。現在、コンクリート舗装の下に石畳が残されているようであり、その修復を進めていくことは、金城町の町並み保全、整備を図る上で重要である。町並み保全の一環として、細街路の石畳化の促進を図る（細街路の整備）。

## 3. 事業の概要

### 3-1 街路事業整備計画

地区内における歴史的地区環境整備街路事業として昭和54年度から調査等に取り組んで来ている。その結果をふまえ、昭和57年度には、同事業として採択され、現在に至っている。昭和63年度現在までに、前記整備予定街路（集落アプローチ道路、集落内サービス道路、細街路）のうち3路線の都市計画決定を行い事業を進めている。

#### ・事業の内容

##### a. 真玉道（石畳道）

真玉道は1522年に竣工した沖縄の代表的な「歴史の道」で、首里と島尻方面を結ぶ交通の要路であり、首里城と王家の別邸である諸名園を結ぶ道筋であった。

道は石畳で敷き詰められ、道の両側は屋敷囲いの石垣が続く特徴的で美しい景観が続いている。

金城・寒川地域の町づくりは古く、17世紀頃の首里古地図には、既に現在の街路網とほぼ同様の姿が描かれている。地域の北側、斜面上部には親方（上級武士）、地頭等の大きな屋敷が並び、斜面中央部から下部は、中・下級武士の住居地域であったと言われている。斜面に位置することから、湧水に恵まれており、市の史跡に指定されている金城大樋川、仲之川を初めとして、多くの共同井戸がある。金城大樋川では、17世紀に沖縄で最初の製紙が行われたと言われている。同地域一帯の中心をなすのが真玉道であり、その保全、整備を図るために昭和57年度から58年度にかけて整備を進めて来た。

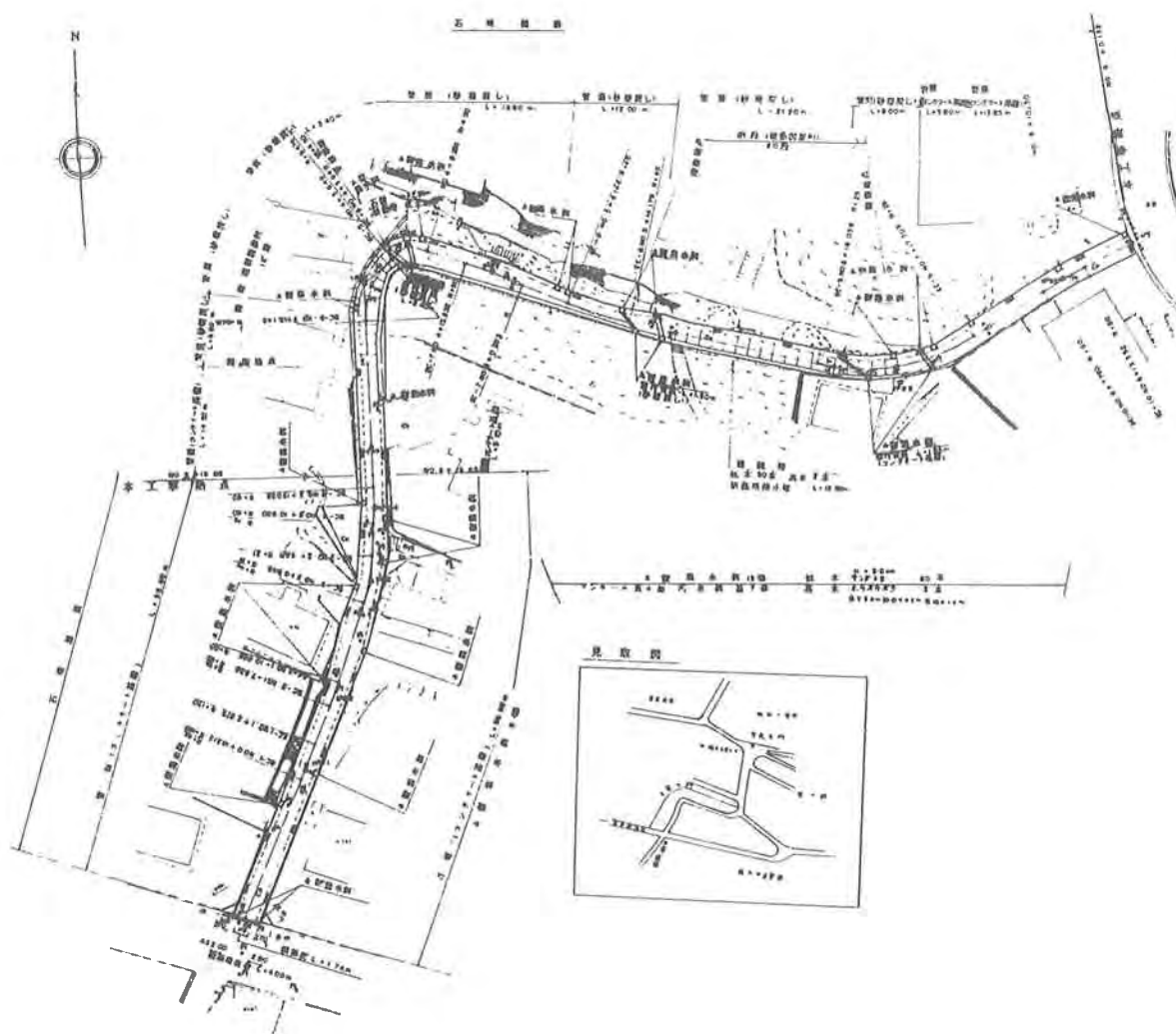
計画の内容としては幅員4m、延長460mの石畳道としての整備である。



写真一 真玉道



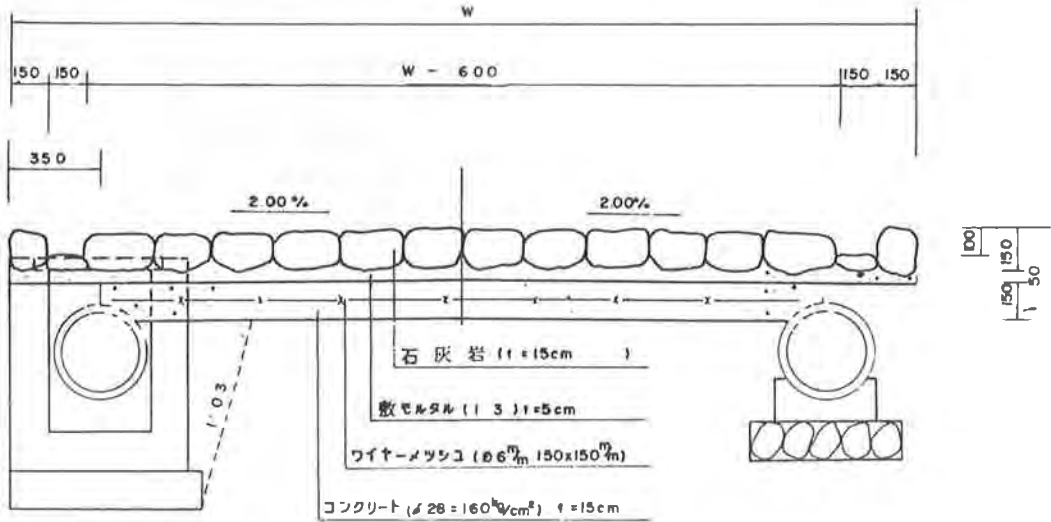
写真一・三 真玉道



図一 2 平面図

## 石畳舗装

S = 1/20



## 階段カ所標準図

S = 1/20

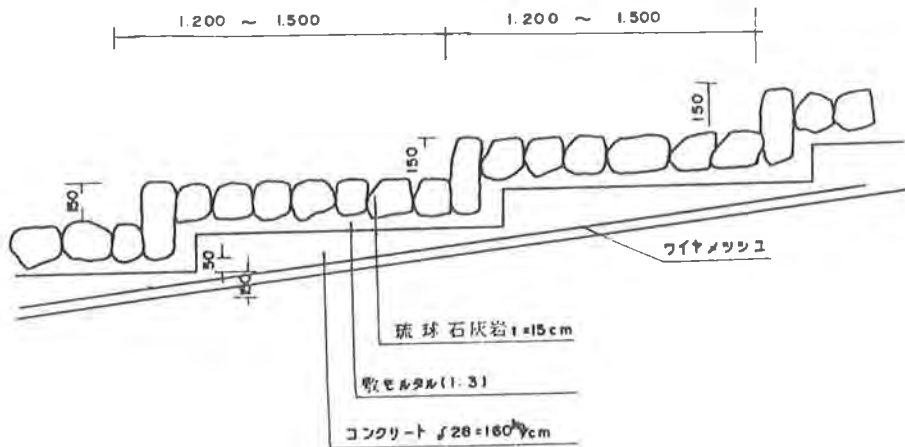


図-3 断面図

### b. 寒川線

寒川線は、上の道（寒川・金城町線）と下の道（金城線）を結ぶものとして、また、集落内サービス道路ネットワークの一環として重要である。地区の上下を連絡することにより通過交通が生じることが予想されるので、アプローチ道路は集落外れに設定することが妥当であるものと考え、地区の西側の未開発の地域に設定する。

地形的には、上の道と下の道の標高差は約50m、直線距離で約200m、勾配が約25パーセント前後であることから、道路はS字の配置となる。下の道の

取付けは、金城町と寒川町の境界にある現道部分が適当であり、また上の道は道路沿いが宅地化しているため空地がなく、縦断勾配を9パーセントとして設定して距離を伸ばし、寒川町の寒川樋川附近を設定する。

### ＜道路の構造＞

- ①第4種第3級
- ②最大縦断勾配9パーセント
- ③設計速度20km/時
- ④車道幅員9m（3m×2、路肩0.5m×2、歩

道 2 m × 1)

⑤路線延長650m

景観面への配慮については、急勾配の地形であるため、切土や盛土による法面が大きくなることに十分な配慮が必要であり、擁壁の法面は石張りとし、ツタやカズラ等による壁面緑化を行う。

c. 金城東線（集落内サービス道路）

集落内サービス道路の配置を考える場合、①地区内のどこにでも比較的容易にアプローチできること。②町並みの保全上、重要である石畳や石垣、共同井戸等を破壊しないこと、または景観を損なわないこと。の2点を基本とした。検討の結果、石畳を挟んで、東西それぞれにループ状にルートを設定する案が考えられ、現在の事業化としては東側のループの都市計画決定を行い事業を進めているところである。

＜道路の構造＞

①第4種第3級

②最大縦断勾配11パーセント

③設計速度20km/時

④車道幅員6m（車線6m）

⑤路線延長490m

車道幅員の考え方として(a)斜面地の密集した町並みであるため、極力まちの姿を大幅に変更しない。

(b)消防等の緊急車のアクセスを可能にする。の2点から、通行方式を対面通行の最低幅員である6mを設定した（消防車、ゴミ収集車の通行に支障をきたさないために必要である）。

景観面への配慮については、この道路が町並みの中を通ることから、歴史的町並みの一部として構成される必要がある。すなわち(a)路面舗装は、琉球石灰岩による石畳とする。(b)擁壁の表面は石張り、または石積みとする。高さは切土面では切土高、盛土側では路面から70cmの高さで設定する。

4. 街路利用者の意見（回答者の比率で示す）

a. 沿道住民の意向

◦真玉道の整備前と較べての感想

①便利になった。きれいになった（100%）。

◦今後集落内の石畳を復元する方法について

①昔の形状材料を考慮しつつ、現状に合うよう幅員、勾配を改良した方がよい（67%）。

②昔の形状にこだわらないで新たに作るつもりで整備した方がよい（22%）。

③昔のままで復元した方がよい（11%）。

b. 観光客の意向

◦石畳道の存在について

①当地ではじめて知った（29%）。

②旅行社のパンフレットで知った（57%）。

③その他（14%）。

◦石畳道の印象について

①沖縄独特のものである（100%）。

◦石畳の復元方法について

①昔のまま復元した方がよい（75%）。

②昔の形状材料を考慮しつつ、現状に合うよう、幅員、勾配を改良した方がよい（25%）。

5. おわりに

全国的に文化的遺産復元の気運が高まっている今日、特に第2次大戦での唯一の地上戦を経験し全ての歴史的文化遺産を失ったわが県においては、その復元について各方面から大いに期待されているところであり、その意義は大きいものがある。

文化遺産の復元方法については、いろいろあろうが、街路整備の側面から復元するという方法については、はじめての試みであり、その事業効果については、大きく期待されている。

# 歴史的地区環境整備街路事業について

建設省都市局街路課 係長 川 嶋 直 樹

## 1. 制度創設の背景とねらい

本事業は、歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る特定の地区において、地区内道路の整備等、生活環境の改善を図る街路整備を行うとともに、歴史的みちすじの保全、整備等、歴史的環境を活かした、個性的で魅力ある街づくりを行うものである。

戦災等の大災害を受けず、歴史的街並みや史跡を残している地区は、その成立ちから遠見遮断や袋小路といった変形道路が多く、また自動車交通に対応しうる道路がないなど、道路交通上並びに都市防災上、大きな問題を抱えている。一方、こうした市街地には、バス、タクシー、自家用車、歩行者等多くの観光交通が集中し、道路混雑、不法駐車 of 氾濫等を引き起こし生活環境及び歴史的環境の両面で問題が生じている。

これらの状況に対処するため、昭和54年度より国土庁においては、地方都市整備パイロット事業の一環として2年間にわたり伝統的文化都市環境保全地区整備事業を実施し、歴史的みちすじの整備、伝統的建造物の修復、歴史的街並みの整備等が全国各地で試行された。ここで試行された歴史的みちすじの整備手法と、既成住宅市街地の地区道路の整備を行う居住環境整備事業の手法とを組み合わせることにより、昭和57年度より建設省所管の国庫補助事業として歴史的地区環境整備街路事業が発足した。

## 2. 制度の概要

歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る特定の地区において、地区の将来的な基本構想と地区道路の整備計画を策定し、これに基づいて地区道路を国庫補助の都市計画街路事業として整備する。

### (1) 対象地区

次の要件に該当する地区とする。

- ① 伝統的建造物群保存地区を含む地区あるいは国指定文化財（建造物及び遺跡）等を含む地区のような歴史的環境に卓越した地区。
- ② 地区への集中交通、通過交通を適正に誘導し、また歴史的みちすじ等の整備を図ることにより、歴史的環境の保全、居住環境の改善を図る必要のある地区。
- ③ 幹線街路等に囲まれたひとまとまりの地区。

### (2) 事業の内容

自動車交通の迂回を主目的とする幹線道路の整備（通常の街路事業）に合わせ、地区に集中する観光交通と居住者の生活交通を分離するための地区道路（バスベイ・タクシーベイ等の交通広場及び歩行者専用道を含む）を一括国庫補助対象として地区採択し、体系的に整備する。

- ① 歴史的地区への誘導路の整備  
拡幅  
歩道の拡幅または設置（歩専化も含む）  
標識・標示類の充実
- ② 地区内の生活道路の整備  
補助幹線街路の整備  
歩道の設置または拡幅  
歩行者専用道の設置
- ③ 歴史的みちすじの整備  
特殊舗装  
標識・標示類の充実  
雨水排水施設の設置  
緑化  
歩行者のための交通広場の整備
- ④ 地区の周辺部における交通広場の整備  
バス・タクシーの乗降のスペース  
自家用車の一時的駐車スペース  
自転車の一時的駐車スペース



図一 歴史的地区環境整備街路事業モデル図

また、事業実施に併せ、次の指導・規制等を関係機関の協力により実施することで事業効果をより一層高めることができる。

- ⑤ 歴史的みちすじにおける配電線等の地中化の指導
- ⑥ 歴史的みちすじにおける屋外広告物のデザイン統一の指導
- ⑦ 歴史的みちすじ及び誘導路における、不法占用物件の撤去の指導
- ⑧ 歴史的みちすじ及び誘導路における、建築協定または緑化協定の締結の指導
- ⑨ 総合的交通規制の実施

- イ. 路上駐車取締り強化(自転車を含む)
- ロ. 特定車以外の進入禁止

地区内居住者による交通、地区内にサービスする交通及び緊急車に限定する。

ハ. 地区内道路の一方交通化等の総合規制

### (3) 整備計画の策定

歴史的地区環境整備街路事業は、既存の地区内道路網の再整備を伴うものであり、地区内の居住者に重大な利害を及ぼすことから、地元調整を図りつつ、公園等の関連事業や交通規制等を含む総合的な整備

計画に従って実施する必要がある。このため、事業の実施に先立って整備計画策定のための調査を実施することとしており、補助制度としては「居住環境整備街路事業調査」の中で取り扱うことになっている。なお、地区整備という事業の主旨から調査主体は主として市町村であり、補助率は $\frac{1}{3}$ である。

調査内容は以下のとおりである。

- ① 地区現況の把握  
人口、公共公益施設の分布状況、歴史的施設分布状況、交通量、住民の意向 等
- ② 問題点の抽出
- ③ 地区の将来的な基本構想の策定
- ④ 細部計画、事業手法の検討等
- ⑤ 地元住民等へのPR及び意見聴取
- ⑥ 整備計画の策定  
街路整備計画、交通規制等計画、公園等関連事業計画 等

調査の実施に当たっては、整備計画の実効性を確保する観点から、関係行政機関の職員、学識経験者(場合によっては地区代表を加える)からなる協議会を設置し、計画策定及び事業化等に関する総合調整を行うものとする。この協議会は、調査終了後、事業着手後も連絡調整の場として存続することが望ましい。

### 3. 事業実施地区

昭和63年度までの事業実施箇所は表一のとおり。

表一 歴史的地区環境整備街路事業実施箇所

| 都道府県名  | 都市名  | 地区名      | 地区面積(ha) | 備考 |
|--------|------|----------|----------|----|
| 秋田県    | 角館町  | 内町地区     | 45       |    |
| 福島県    | 喜多方市 | 小荒井塚原地区  | 80       |    |
| 栃木県    | 足利市  | 足利学校周辺地区 | 40       |    |
| 栃木県    | 日光市  | 二社一寺地区   | 115      |    |
| 兵庫県    | 神戸市  | 北野山本地区   | 63       |    |
| 兵庫県    | 篠山町  | 丹波篠山地区   | 164      |    |
| 広島県    | 尾道市  | 山手地区     | 115      |    |
| 山口県    | 萩市   | 堀内地区     | 96       |    |
| 長崎県    | 長崎市  | 出島山手地区   | 90       |    |
| 沖縄県    | 那覇市  | 首里金城地区   | 80       |    |
| 計 10箇所 |      |          |          |    |

#### 4. 調査及び事業実施に際しての留意点

##### (1) 調査・計画について

###### ① 歴史的地区の「まちづくり」への積極的な活用

歴史的地区を単に保存するという観点のみでなく現在のまちづくりのために積極的な活用を図るという視点が必要であり、都市全体の特色を生み出すと同時に歴史的地区そのものの活性化を固ように心がける。

###### ② 歴史的地区を都市全体から俯瞰すると言う「鳥瞰的」な視点

まちづくり手法の一環として把えるためには、都市全体のもつ歴史やそれによって成り立っている都市構造並びに現在新たに派生している今日的課題を充分ふまえて広く都市全体の課題として把えることが重要である。

###### ③ 歴史的、地域的ストックを活用した「個性あるまちづくり」の展開

歴史的地区をもつ都市や地域の整備にあたっては地区のもつ歴史的遺産の積極的な活用を図り、さらに、各地域で産出する素材の活用等、地域ストックを生かした「個性あるまちづくり」を行うことが必要となる。

###### ④ 歴史的地区のまちづくりを積極的に進めていく人材の発掘と育成

歴史的地区の整備を進めるにあたっては、それぞれの地域を充分理解し愛する人々の協力や積極的な参加を図ると同時にまちづくりを積極的に進めていく熱意ある人材の育成が望まれる。

###### ⑤ 現地の固有な状況を詳細に把握すると言う「虫瞰的」な視点

歴史的地区における整備計画は都市全体の中で広く位置づける一方、地区の歴史的な成立ちや個別の状況のもとに策定することが肝要である。特に、早期に事業の実施を予定する地区では整備計画策定の段階から現地の固有な状況を充分把握して詳細計画まで検討しておく必要がある。

###### ⑥ 既存の規制・誘導方策の整合と積極的な活用

歴史的地区の保全・整備のために既存の各種規制・誘導方策や事業手法の整合を図ると同時に、これらの積極的な活用を図ることが望まれ

る。

###### ⑦ 住民が自ら「参加し」「つくりあげ」「維持する」という体制づくり

歴史的地区の住民や、関連する有識者の積極的な参加による計画づくりはもとより、事業実施中の地元協力やさらに事業完了後の保全・維持のための体制づくりが重要であり、歴史的地区の環境整備の実践を通じ、住民自ら「参加し」「つくりあげ」「維持する」という新たな「まちづくり」の社会システムの創造が期待される。

##### (2) 補助対象について

歴史的地区環境整備街路事業は、歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る特定の地区において実施されるものであり、歴史的資産の保全・整備によってその都市固有の街づくりを図ることができ、歴史的地区だけではなく都市全体の活性化に資するところが大きい事業である。そのため、街路事業の実施にあたっては特殊舗装等、グレードアップについて協議に応じることとしている。実際、現在実施中の箇所でも自然石の舗装、デザイン照明等が補助対象となっている。

しかしながら、要望にあたっては安易に高級志向に走ることは慎むべきである。歴史的地区の特性を踏まえ、地区全体の整備のテーマを明確にしたうえで、それぞれの街路について周辺の建築物も含めた景観のディテールデザインに基づいて設計を行うこととされたい（整備計画策定の段階で、こういった細部計画を策定しておくことが望ましい）。必ずしも全面御影石張りの舗装が「歴史的」とは限らず、一部に地道を残した路面や場合によってはアスファルト舗装の方がその地区にマッチすることもありうるだろう。また、地場産品、歴史的な由来のある廃材の活用等、いわば「標準を廃する」工夫が必要である。

##### (3) 事業の推進体制について

整備計画策定のための調査を実施しておきながら、事業化までに相当の年月を要している事例が一部に見受けられる。その原因は、関連事業の遅れ、財政上の制約等いろいろあるが、地元調整の不調が原因となっている場合が多い。

本事業は地区内の居住者に重大な利害を及ぼすものであることから、事業を円滑に実施していくため



にはこれらの人々の理解と協力を得ることが必要である。4(1)⑦でも述べたように整備計画策定の段階から、場合によっては有識者や建築家、文化財保護部局等がオピニオンリーダーとなって一般の住民に働きかけ、住民意識の高揚を図るなど、事業実施のための住民参加の体制づくりを行っておくことが特に重要である。

## 5. おわりに

歴史的地区環境は今後とも都市の発展が続いていく中で都市を特徴づける貴重な資産となるものであり、地区レベルの広がりの中で歴史的環境と生活環境の調和の取れた整備を行うことは今後ますます重要な課題となってくると考えられる。また、「ふるさと創生」に代表される地域振興に対する社会的ニーズの高まりの中で、個性的な街づくりを推進する本事業をこれからも積極的に推進していく必要があり、関係各方面のご支援、ご協力を宜しくお願いする次第である。



# 市制100周年イベントめじろおし

今年は、明治22年の市制施行により誕生した39の都市が市制100周年を迎えることとなっており、各市においては様々なイベント等を開催する予定となっている。100周年を迎える市をたどってみると、流石にその当時の地方を代表する都市ばかりで、城下町あり、門前町あり、はたまた貿易港都ありで、現在県庁所在地となっている都市がほとんどである。今年開かれる100周年イベントも各地の地域振興、活性化の核となって、ふるさとの再認識を深め、地域交流におおいに役立つと期待されている。

さて、その中でも12の市は、比較的大規模なイベントを計画しており、中には世界規模のイベントを計画している市もある。これらのイベントについて、一風変わった切り口で見てみようと思う。

最近では、より親しまれるイベントとするためにオリンピックなどにおいても、催しもののテーマに沿った「マスコットキャラクター」を定め、成功している例が多い。オリンピックでは、キャラクター商品が重要な収入源となっているほどであり、地方イベントにおいても事前のCM等でキャラクターを目にして、イベントのイメージを思い浮かべる人も

数多くいるに違いない。とくに子供をターゲットにしている場合などには、キャラクターの出来如何が動員数に大きく影響するのではないかと考え、ここで各イベントの「マスコットキャラクター」を順不同で紹介してみたい。

まず、一般公募により選ばれたものから見ていくと、

## ・デボちゃん（世界デザイン博覧会）

一見、毛虫（かいこ）にも見えるこのキャラクターは、飛び交う情報を触覚のアンテナで巧みにキャッチ、それを紡いで人の心の中にある夢をデザインする創造の子で、豊かな可能性を秘めた未来を望む子である。

愛称についても公募を行い、「DESIGN EXPO」のDEとPOをあわせた、デボちゃんに決定したとのことである。

## ・しらさぎ姫（姫路シロトピア博）

姫路のシンボルである「しらさぎ城」と同じ名を持つ「しらさぎ姫」はお城ゆかりの千姫をイメージし、日本的な顔立ちを可愛らしくキャラクター化したもので、大きな目、ボリュームある髪、可愛いく

100周年イベントを行う主な市（スケジュール順）

| 都 市 名 | イベント名称               | 3月   | 4月   | 5月   | 6月  | 7月   | 8月   | 9月  | 10月   | 11月   |
|-------|----------------------|------|------|------|-----|------|------|-----|-------|-------|
| 鹿児島市  | サザンピア21              | 3/16 |      | 5/14 |     |      |      |     |       |       |
| 福岡市   | アジア太平洋博覧会福岡89（よかトピア） | 3/17 |      |      |     |      |      | 9/3 |       |       |
| 静岡市   | 静岡駿府博覧会（SUNPU博89）    | 3/18 |      | 5/21 |     |      |      |     |       |       |
| 姫路市   | 姫路シロトピア博             | 3/18 |      |      | 6/4 |      |      |     |       |       |
| 堺市    | ダッハらんど89大阪           | 3/19 |      | 5/21 |     |      |      |     |       |       |
| 横浜市   | 横浜博覧会（YES'89）        | 3/25 |      |      |     |      |      |     | 10/1  |       |
| 松江市   | 松江菓子博89              |      | 4/23 | 5/14 |     |      |      |     |       |       |
| 広島市   | 海と島の博覧会ひろしま          |      |      |      |     | 7/8  |      |     | 10/29 |       |
| 新潟市   | 新潟食と緑の博覧会（ナイスフード新潟）  |      |      |      |     | 7/14 |      | 9/3 |       |       |
| 名古屋市  | 世界デザイン博覧会            |      |      |      |     | 7/15 |      |     |       | 11/26 |
| 鳥取市   | 鳥取・世界おもちゃ博覧会         |      |      |      |     | 7/29 | 8/20 |     |       |       |
| 仙台市   | グリーンフェア仙台            |      |      |      |     | 7/29 |      |     | 10/16 |       |

ちもとは、この博覧会のマスコットにぴったりである。

・アップレくん（松江菓子博'89）

全国菓子大博覧会は80年の歴史を持つ博覧会で、菓子を通じて地域の文化の紹介、交流を行うもので、松江菓子博のキャラクターは右手にだんご、左手に扇子を持っている。

これは、菓子どころ、茶どころの城下町松江の松平家7代藩主不昧公（治郷）をモデルに殿様をイメージしたものとなっており、非常に微笑ましい雰囲気である。

・ダンちゃん（新潟食と緑の博覧会）

「ナイスフード新潟」と名付けられたこの博覧会は、コシヒカリや日本海の幸に代表される「食の国新潟」を舞台として開催されるもので、マスコットキャラクターもズバリ食べ物となっている。新潟名産「笹だんご」にスニーカーをはかせて、可愛らしくマスコット化したユニークなものである。

また、著名な漫画家にキャラクターの作成を依頼することも多くあり、ここでは手塚治虫氏の作による2点を取りあげてみよう。

・ブルアちゃん（横浜博覧会）

「宇宙と子供たち」をテーマとするこの博覧会はみなとみらい21地区で開催され、たのしさいっぱい夢いっぱいのイベントを多数用意している。

「ブルアちゃん」は、無限に広がる子供たちの夢、

21世紀にかける夢と友だちになれそうな可愛い天使である。この天使は21世紀からの使者で、腕に抱く地球は、平和で夢いっぱいの世界。

・太平くんと洋子ちゃん（アジア太平洋博覧会）

福岡は古代から日本とアジアとの交流の窓口として重要な位置をしめており、今後も海に開かれたアジアの交流拠点都市として、ますますアジア諸国との交流を深めていこうとしている。

本博覧会においては、「アジアから、そして、アジアへ」をテーマとしており、キャラクターも船に乗ってアジアと日本、古代と現代と未来の橋渡しを行う「夢多き少年少女」太平くんと洋子ちゃんである。

これらのマスコットキャラクターが博覧会のイメージを高め、知名度をアップさせ、場合によってはキャラクターが博覧会後もひとり歩きするくらいに人気を博すことを期待するものである。

また、この他にも、100周年のイベントを行う市が多々あり、またシンボルマークやキャラクターを採用しているイベントも多々あるということであるが、紙面の都合で割愛させていただくこととした。

最後に、今年100周年を迎える39の都市にお祝いを申し上げるとともに、全てのイベント、記念事業が大成功裡のうちに閉幕し、地域の活性化、ふるさとの再認識につながることを心から祈るものである。

（十五世）



## シンガポールにおける新交通システムの導入について

建設省都市局都市政策課

建設専門官 秋 口 守 国

### 1. はじめに

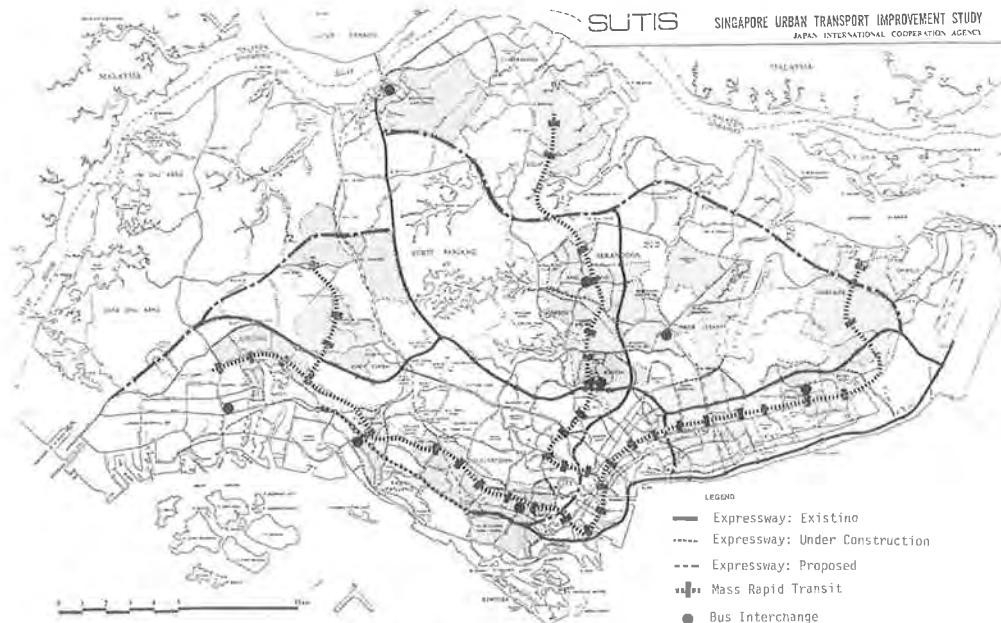
シンガポール共和国政府の要請に基づき、同国の都市交通改善計画を策定すべく、国際協力事業団(JICA)は、昭和62年2月より、調査業務を開始した。調査にあたり、作業監理委員会(委員長:中村英夫東京大学教授)が設けられ、この委員の一人として、62年9月と63年8月、2回シンガポールを訪問したので、同国の都市、交通開発の概況と新交通システムの導入にあたっての検討の概要を紹介する。

### 2. 都市開発

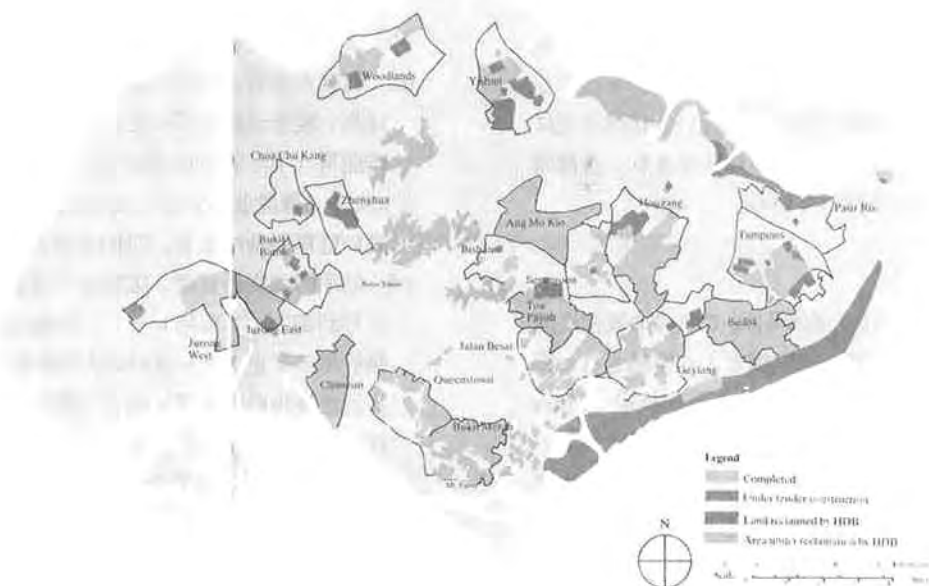
シンガポールは、面積620km<sup>2</sup>、人口約260万人の中国人を中心とする多民族国家である。1965年にマレーシア連邦より分離独立して以来、アジアNIESのなかでも、最も速い経済開発を達成し、1人当たりGDPは、1987年でUS\$8,000強にいたった。基本的な

政治体制は、自由主義経済を原則としており、国家目標は、狭い国土を効率的に利用して、職場と住宅を確保し、社会的安定と経済的發展をはかることにおかれている。土地所有権について、政府は絶対的と言ってもいい程の権能を有し、有能な官僚群によって強力な管理体制等が、経済發展とともに計画的な国土(都市)開発を可能にし、それが最も成功した国のひとつである。

稀少な土地資源に対する政府の危機意識は強く、限られた国土のなかに、都市施設、住宅、空港、貯水池、レクリエーション地等を備えなければならず、効率的な土地利用計画、効果的な土地政策の実施が重要な政治課題であった。農地、森林、沼沢地の開発に加え、丘陵部を削ったりマレーシアから土、水を輸入したりして、同時に約60km<sup>2</sup>もの埋立地を現在までに達成している。“効率的土地利用”の最大の



図一 シンガポール都市交通体系



図ー2 シンガポール大規模住宅開発

成果は、ニュータウン開発とCBD開発に象徴される。

ニュータウン開発は、住宅開発公団（Housing and Development Board＝HDB）により行われ、1960年の公団発足以来、1985年までに、20カ所のニュータウンを開発し（平均完成率は約70%）、実に55万戸あまりの住宅を建設してきた。これによって、現在、国民の約85%がこうしたニュータウンに居住している。これらのニュータウンの特色は共通して規模が大きく（平均15～20万人）、高層住宅を中心と



写真ー1 ニュータウン地区

し（平均15～20階）、高密度（グロスで300人、ネットでも1000人にもなる）なもので、雇用の場所としての工業団地を併せ持っているものが多い。

一方、都心部の再開発は、住宅開発公団から1974年に発足した都市再開発公団（Urban Redevelopment Authority＝URA）に業務が移り、同様に積

極的に推進されてきた。10年あまりで都心部の景観を一変させる程で、スラムやマレーカンポンは姿を消し、超高層建築群による近代的な業務地区がとってかわりつつある。埋立て地区に副都心マリーナシティの建設、シンガポール川南岸の総合開発、都心部での“建築許可”ビルの開発と経営、歴史的環境の保全、緑化等にも従事しており、都心部を中心とした長期的な都市づくりに、決定的な役割りを果している。同様に、工業団地に関してはジュロン・タウン公団（Jurong Town Corporation＝JTC）が開発・運営を行っている。

こうした合理的な土地利用計画は、さかのぼって1950年代に施行されたコンセプトプラン（グリーンベルトで囲まれたCBDとニュータウンを幹線交通体系で連絡する国土開発構想を示す）と1960年に施



写真ー2 CBD

行されたマスタープラン（用途区分規制、密度、地区規制、学校、オープンスペース等の留保を規定しており、5年毎に計画の見直しを行い、状況変化に対応できるようになっている）に明示され、各種開発は厳密にこれに準拠している。

### 3. 交通開発

シンガポールの都市交通体系は、これらの高密度開発拠点を相互に結ぶ高速道路網とよく整備された街路網、1987年の11月に部分開通した高速鉄道（Mass Rapid Transit=MRT）によって構成されている。高速道路は現在約80kmが供用され、1990年半ばまでに約150kmとなる。MRTは1990年までに全線67km（内21kmが地下区間）の供用が予定されている。

シンガポールの都市交通は、混雑もなく、高い交



写真一3 高速道路

通サービスを提供していることで知られているが、これは、次のような対策の総合的かつ効果的な実施によるものである。



写真一4 地下鉄

(イ) よく整備された通勤網。

(ロ) 自動車保有と利用の規制。自動車の保有には高い税金が課せられている他、朝のピーク時間帯（7:30～10:15）にCBDへの進入に対する課徴金（Area Licensing Scheme）、高い駐車料金による、CBDでの混雑解消。

(ハ) 効率的な交通管理、広範な一方通行、広域信号制御、バス専用レーン、幹線道路での路側駐車の禁止、ピーク時の大型車乗入れ規制、歩行者施設の整備等による円滑な交通流の確保。

(ニ) レベルの高い公共交通。シンガポールのバスシステムは、極めてよく整備されており、サービスエリアも広く、運行頻度も高く、料金も手頃である。その水準の高さは、世界的にも知れわたっているが、これに加えて、先に述べたMRTが完成しつつあり、更にレベルの高い公共交通体系が形成されている。

### 4. フィーダー交通整備と都市環境整備

シンガポールは、非常に短期間に、都市の開発を進め、基本的なインフラの整備、社会資本の充実を達成してきた。ニュータウンの開発、都心部整備、高速道路建設、MRTの延伸といった根幹的事業も1990年代半ばには、概ね完了する予定である。こうした物的施設の整備が進む一方、市民の所得は向上し、教育水準もあがり、よりよい生活環境に対する欲求は、急速に拡大してきている。自家用車保有への意欲は強くなり、低層住宅への希望も芽生えてきている。

シンガポール政府は、これに対して現在の政策を基本的に変更することは考えていないが、将来にむけて新しい“ニュータウン”開発構想の模索を始めており、公共交通のより一層の強化・改善を意図している。

シンガポールの都市構造は、幹線交通体系に殆んど高密度開発がぶらさがり、フィーダー交通の適切な開発によって高水準のドア・ツー・ドアの公共交通サービスを確保できる大きな可能性を有している。特に最新のMRTは、従来の幹線バスのサービスレベルを大幅に改善し、幹線沿いの旅行時間の短縮は、自家用車に匹敵する程である。従っ

てフィーダー部分の改善があれば、自家用車に対する規制が緩和されても十分な競争力を持つものと期待されている。公共交通の実現が、現実性をもって考えられ、理想的なケースとなりうる。

## 5. 調査概要

本調査は、明日のシンガポールにおける車社会への希求に対する代替案をフィーダー交通の整備という視点から、模索しようとするものであり、新交通システムをその手段として次のような目標を持って行われた。

- ① MRT（幹線）と新交通（フィーダー）の、組みあわせによる高水準で自家用車とも競争力のある公共交通体系の実現。
- ② フィーダー交通を新交通に置きかえることによる居住環境の改善。
- ③ 新交通をインパクトとする新しい都市開発。

## 6. 対象地区の選定

前述のような視点から、全島をみると、様々な場所で、様々な場面で、フィーダー交通の改善ニーズとその可能性があることが明らかになった。ニュータウンは勿論、都心部、空港・港湾地区、工業団地、大学等殆んど全ての地域をふくみ、幹線との接続のみならず、地域内の交通手段として、あるいは幹線を補完する環状線機能など、求められる機能も多様である。これらの内からケーススタディ対象地区として次の5カ所を選定した。

- ① Ang Mo Kioニュータウン：面積約700ha、人口20万人が居住する。既に完成した典型的なニュータウンである。最近完成したMRTがタウンセンターに乗り入れており、現在のフィーダーバスを新交通に置きかえる、フィージビリティを検討した。
- ② Simpangニュータウン：将来のニュータウンとして計画されているもので、新交通システムを予めニュータウンと一体的に計画することで、一層の交通改善と、よりよい居住環境づくりの可能性を検討した。
- ③ Ang Mo Kio—Hougang—Marine Paradeルート：MRTの東西ルートと南北ルートを環状方向で結び、途中にある3つのニュータ

ウンに対するフィーダーサービスを提供すると同時に、環状方向の交通需要を満たし、更に沿線での新たな拠点開発を促進することを目的とするルート。

- ④ Orchard—Sentosaルート：シンガポール最大の商業地区でかつ観光活動の拠点であるOrchard地区と、年間200万人の観光客が訪れるSentosa島とを、直接的に結ぶルートで、Sentosa島の観光促進、沿線ニュータウンとMRTとのフィーダーサービスの開発を目的とするルート。

- ⑤ Orchard—Marina Centreルート：このルー

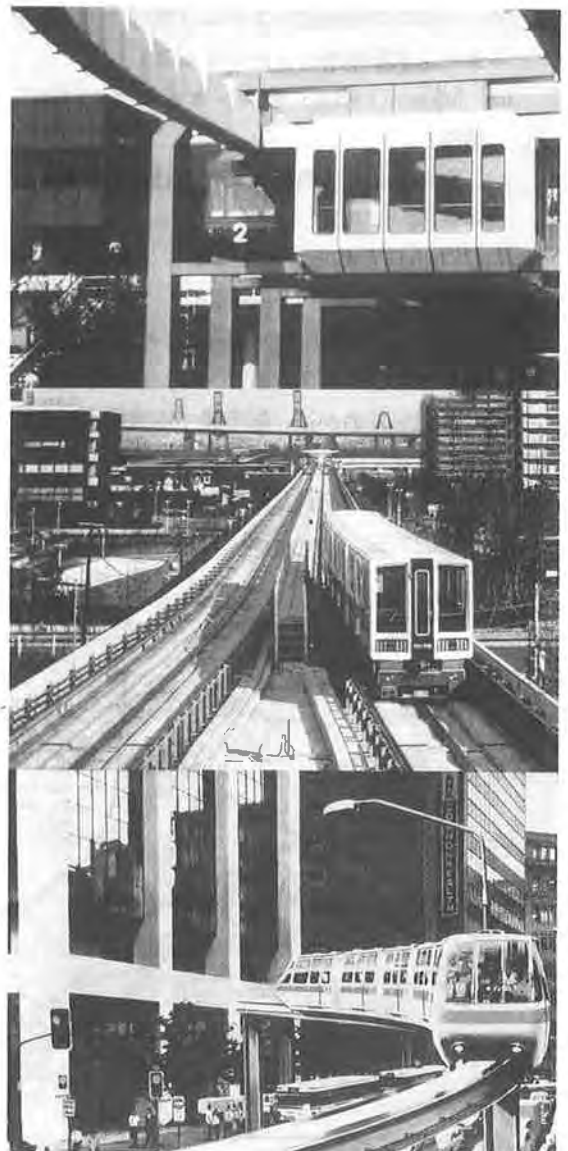


写真-5 ~ 7 新交通システムの例



で、最も繁華な商業・観光・レクリエーション活動の場となっている。この地区を更に活性化し、国際的な誘致力を高める手段として、新交通導入のフィージビリティを検討する。

## 7. 対象システムの選定

現在、いわゆる“新交通システム”と呼ばれる専用案内軌道をもった自動運転の中・小量輸送システムは、数多くあるが、表記調査ではこれらについて、輸送力、建設コスト、技術的成熟度、美観等の面から検討を加え、下記のシステムをケーススタディの対象として選んだ。

- (イ) 日本の中量軌道システム（神戸ポートライナー、大阪南港ニュートラム等）
- (ロ) Miami（米国）のメトロムーバー（(イ)と類似）
- (ハ) Dortmund（西独）のH-Bahn（懸垂式ミニモノレール）
- (ニ) Sydney（オーストラリア）のモノレール（跨坐型ミニモノレール）
- (ホ) Berlin（西独）のM-Bahn（磁気浮上リニアモーターシステム）

我国の各種システムは、都市部への適用という面で、技術的安定性もあり、実績も多く他を引離しているが、施工条件や安全基準に対する考え方の違

い等により、構造物が大型化し、柔軟性が損われ、利用面、経済面、景観面から新交通システムの本来の持ち味が十分に活かされていない。メトロムーバーは、中量軌道システムに比べ車両は大型であり、空港内のシャトルサービス用として、米国を中心に導入例を多く持っている。(ハ)はミニモノレールで、中量軌道システムより、ひとまわり小さな車両を使用しており、構造物も小型で景観面からは、非常にすっきりとした印象を与える。但し、適用事例が僅かで、実用面での信頼性が定着するにはしばらく時間を要する。M-Bahnは、最近大きな関心をひいている磁気浮上のリニアモーターシステムであるが、都市間交通用として開発されたもので、いわゆる超高速を狙っている。TRANSRAPIDにみられる技術とは異っている。Berlinの実験線も本年より営業運転を開始しており、注目を浴びているシステムのひとつである。

ケーススタディ地区の多くで中量軌道システムが導入対象として選ばれているが、これは、次の理由によるものである。

- ・構造物は、シンガポールの設計基準、施工条件にもとづいて検討を加えると、大幅に小型化できる。同様に各サブシステムも簡略化できる余地が多々ある。
- ・シンガポールのニュータウンは、高密度で大

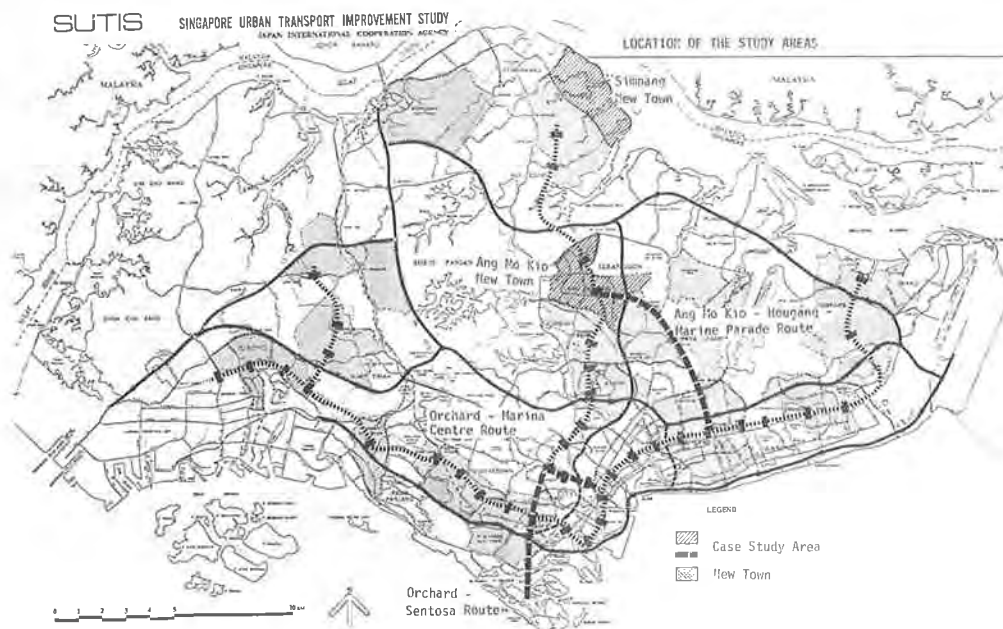


図-3 ケーススタディ地区の位置

規模なものが多く、需要が大きく、その分布も軌道系システムに適している。

## 8. ケーススタディの結果

ケーススタディの結果は、きわめて興味深いもので、環境改善効果も大きく期待できる。シンガポールでは、構造物断面も小さくすることができ、美観上の問題も少く、デザイン次第では、新しい都市景観の創造につながる可能性を持っている。

本調査の主たる対象地区であるニュータウンについての検討結果をもう少し詳しく述べる。

既成のニュータウンであるAng Mo Kioニュータウンでも、ゆったりとした道路、オープンスペースの存在により、十分な導入空間が確保されており、土木工学的な問題は殆んどなかった。しかし、発達したフィーダーバスサービスに対抗しうる領域を如何に確保するか、工夫が必要であったが、これも、図3に示されるように新交通の柔軟性を最大限にいかすようなネットワーク構成とし、駅間隔を短くすることで、解決した。構造物もできるだけスリムにし、駅もむしろバス停に近いイメージを持つシンプルなデザインを提案している。建設費も相当程度に押えることができ、政府がインフラ部（構造物と駅）を負担すれば、現在のフィーダーバス運賃（15¢≒10円）の2.5倍程度で財政的にも成立するが、新交通を計画的にニュータウンと一体として建設するSimpangニュータウンの場合には、軌道を地上に置くことができ、かつ、新交通を中心とした近隣住区計画とすれば、約350mの徒歩圏に、ニュータウン全域をカバーできるシステムを構築することが、可能となる。利便性を高めながら、建設費を大幅に低くすることができ、ニュータウンにとっても、交通開発面からも理想的な解決策をうることができる。

## 9. シンガポール政府の反応

シンガポール政府は、当初、本調査をニュータウンにおける環境改善効果を狙って日本政府に要請してきた。即ち、現在のフィーダーバスのもたらす騒音、大気汚染が、ニュータウン居住者にとって深刻な問題として近い将来なり得るのではないかという懸念にもとづいて、バス交通を新交通で置き換えることのフィージビリティを検討する調査であった。

当初は新交通システムについての理解も充分でなく、調査の目的・内容についても必ずしも十分な認識をもっていただとは思われなかった。こうした状況のもとで調査団は、新交通システムの導入機会をニュータウンだけでなく全島の視点より抽出し、新交通システムによるフィーダー交通整備の意義と効果、内容、実施方法を順次明らかにしていった。シンガポール政府も新交通システムの内容がわかり、フィーダーの改善が単にその地域の交通と環境改善につながるだけでなく、MRTと一体となった自動車交通にも対抗しうる高水準の公共交通体系の創造につながり、充分実施可能であることが、明らかになるにつれ、非常に大きな関心を持つようになってきた。新たな公共事業の柱として、MRTの利用者拡大の手段として、観光促進の手段として、新しいニュータウン開発の核として、公共事業局（Public Works Department＝PWD）のみならずMRTC（Mass Rapid Transit Corporation）、MND（Ministry of National Development）、HDB、SDC等がそれぞれの関心を持って、新交通システムの導入の検討を進める動きもでてきている。このなかでシンガポール政府は、新しい方法として、民間活力を積極的に利用したBOT（Build, Operation & Transfer）方式による、事業実施に強い関心を示している。安定した政治・経済条件をもつシンガポールだけに、民間セクターの投資機会としても興味深い方向である。

## 10. むすび

シンガポールは開発途上国のカテゴリーをすでに脱しており、とりわけ、都市インフラの整備、都市景観の創出等において、日本として学ぶべき点が多々あり得る。今日の新交通システムの導入にあたり、日本における計画実績等を踏まえ、先方との共同作業として調査を進め、まとめるに至った。この中で、将来に向け、シンガポール側は、環境を重要な評価要因として提言してきた点、十分、心する必要がある。

システムの実現に向けて今後、シンガポール政府の具体的な活動に期待したい。



—人事消息—

(元年3月31日付)

- 石川県土木部都市計画課長補佐  
(都市局街路課係長) 西岡 誠 治
- 大阪市(都市局街路課) 寺 尾 豊

(元年4月1日付)

- 都市局都市計画課都市交通調査室長  
(都市局街路課建設専門官) 矢 島 隆

- 都市局街路課建設専門官  
(都市局都市計画課建設専門官) 小 沢 一 郎
- 九州地方建設局佐伯工事事務所長  
(都市局街路課長補佐) 石 井 和 夫
- 都市局街路課長補佐  
(中部地方建設局企画部都市調査課長) 福 井 照
- 都市局街路課係長  
(奈良県土木部河川課) 中 村 純
- 関東地方建設局京浜工事事務所占用調整課係長  
(都市局街路課) 神 谷 正 一
- 都市局街路課(兵庫県土木部) 濱 浩 二
- 都市局街路課  
(関東地方建設局霞ヶ浦工事事務所占用調整課) 米 山 慎 二

<都市と交通>

通巻16号

平成元年3月31日発行

発行人兼  
編 集 人

中 尾 宏

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(816)1791(〒113)

印 刷 所

共同精版印刷株式会社

## RU 自治体行政と都市建設の総合コンサルタント

- 都市及び地方計画・マスタープラン
- 都市交通調査・計画
- 新都市システムに関する調査計画・設計
- 区画整理、市街地再開発、地区改良事業調査、設計
- 住民参加をふまえた地区整備計画立案参画
- 環境アセスメント調査

●地域に入り込み、  
地域からの発想の  
姿勢をとっています。

# 地域設計研究所 株式会社

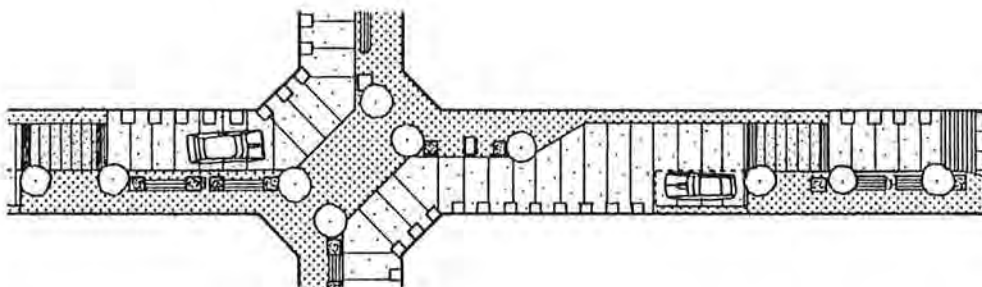
●新鮮な問題意識、  
鋭利な時代感覚  
それに旺盛な情熱を持った  
少壮・気鋭の研究所です。

●本社 東京都千代田区三番町  
〒102 03-263-3811(代)

●支所・大 阪 事 務 所 06-944-1308(代)  
・名古屋 事 務 所 052-971-7253(代)  
・福 岡 事 務 所 092-714-4768(代)

●営業所 香 川 08772-3-2641 岡 山 0862-26-4530  
仙 台 0222-61-1860

## 都市を見つめる、たしかな目。



都市・地域計画  
交通計画  
区画整理  
再開発  
公園緑地  
宅地造成

**IDEC** 株式会社 国際開発コンサルタンツ  
International Development Consultants Co., Ltd.

本 社 東京都千代田区三番町8-7 第25興和ビル  
〒102 電 話 03-230-2101(代)  
仙 台 支 店 仙台市花京院2-1-54 志田ビル  
〒990 電 話 0222-25-6201(代)  
名 古 屋 事 務 所 名古屋市中区栄1-13-4 みその大林ビル  
〒460 電 話 052-202-0735

