

都市と交通

1995

特集・歴史的遺産を活用したまちづくりのすすめ

No 32



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 No.32 Feb. 1995

C・O・N・T・E・N・T・S

グラビア …… 1

巻頭言 …… 5

土木の文化遺産に対する考え方とまちづくり ・東京大学名誉教授／新谷 洋二

随想 …… 8

「はみ出し自販機」と江戸の底 ・日本工業大学教授／波多野 純

特集 テーマ ◆ 歴史的遺産を活用したまちづくりのすすめ …… 11

1. 歴史的地区におけるまちづくりの一考察 ・株式会社アトリエ74都市計画研究所

／佐々木 政雄

2. 歴史的町並みの保存と町づくりの課題 ・文化庁文化財保護部建造物課／亀井 伸雄

3. 石橋の解体移築の課題 ・鹿児島県都市計画課／中村 孝

4. 四谷見附橋の移設・復元について ・住宅・都市整備公団南多摩開発局／柳原 和憲

5. 函館の歴史と文化を生かしたまちづくり ・函館市都市景観課／宇都宮 幸雄

シリーズ …… 34

〈まちづくりと街路〉 …… 34

街並探訪 筑前秋月（福岡県甘木市） ・建設省都市局街路課

参考データ …… 39

歴史的なまちづくりとその効果

・建設省都市局街路課

－歴史的地区環境整備街路事業を通じたまちづくり－

トピックス …… 44

1. 街並み・まちづくり総合支援事業について ・建設省都市局都市計画課まちづくり事業推進室
－平成6年度建設省新規施策－

2. 地方特定道路整備事業について ・建設省都市局街路課
－平成6年度運用改正にあたって－

3. 「第2回アセアン都市交通セミナー」について ・建設省関東地方建設局／河野 俊郎

4. 第6回全国街路事業コンクールの結果について ・全国街路事業促進協議会

海外事情 …… 61

中国大連市を訪れて ・建設省道路局企画課／松井 直人

街促協だより …… 65

全国街路事業促進協議会第30回通常総会及び記念大会開催される

案内板 …… 67

日本における歴史的遺産とそのまちづくりへの活用

函館市西部地区の歴みち事業



[特集 5 参照]





玉江橋

~~~~~  
鹿児島  
~~~~~



~~~~~  
五石  
~~~~~



高麗橋

新上橋
(流失前)



甲突川の



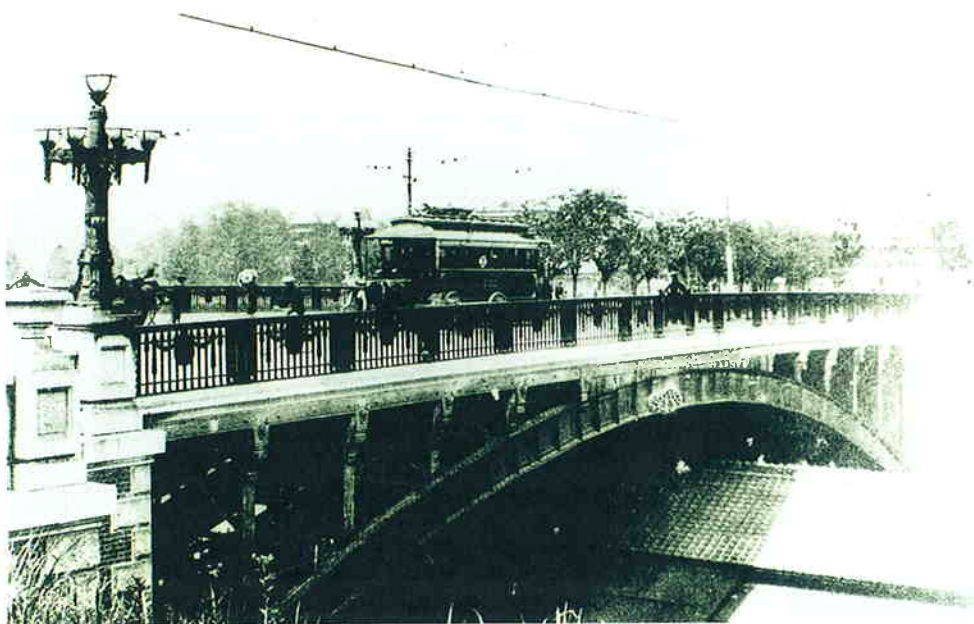
西田橋

橋

[特集 3 参照]

武之橋
(流失前)





▲大正時代の四谷見附橋

四谷見附橋の移設・復元 [特集 4 参照]

▼移設・復元された四谷見附橋（多摩ニュータウン八王子地区）



土木の文化遺産に対する 考え方とまちづくり

東京大学 名誉教授
日本大学理工学部土木工学科
教授 新谷 洋二



ここ10数年の間に、土木の分野で、土木遺産に対する考え方が大きく変わってきたとともに、まちづくりに際して、文化遺産に配慮した工夫や努力も各地で見られるようになってきた。その考え方の変化の経緯と最近の様相について述べる。

1. 土木文化遺産と土木施設の建設との競合問題

従来、土木施設の建設に際して、文化遺産の保存との競合問題が各地で発生し、多くの論議を招いた。その結果、埋蔵文化財に関しては保存あるいは記録保存のルールもできてきたが、老朽化した土木施設については、土木文化遺産としての価値があると考えられるものでも、土木施設の管理者の考えに基づいて勝手に改廃されてきた。

昭和40年代後半から50年代にかけて問題となった小樽運河のあり方を巡る課題は、建築史研究者や守る会の住民たちの問い掛けに対して、当初の段階では、土木技術者は受け身になっていた。

しかし、昭和50年代に土木史研究が進むにつれて、先人の造った土木文化遺産の取り扱いを巡る競合問題に関して、土木技術者グループ自体の中で論議されるようになってきた。うまくいかなかった1例としては、金沢の辰巳用水の旧取水口のところがダム建設のために壊されてしまうという問題が起こった。一方、うまく考えた例としては、横浜で、MM 21計画に際して、明治29年および32年竣工の石造ドックの保全の方法を考えたり、開港広場の工事に際して地下から発掘された明治14～20年建設の煉瓦造マンホールの現地保存策を工夫した。

こういった各地での土木文化遺産の取り扱いの

違いには、一般に土木技術者自体が土木史的な評価体系を持たないことに起因していることが痛感された。

その頃のことであるが、昭和57年、長崎市における集中豪雨による水害で中島川の石橋群が甚大な被害を受けた。なかでも最も古い眼鏡橋も大破損した。このため、中島川の改修と破損した眼鏡橋（1634年架設、1648年架替え）の取り扱いを巡って、大きく論議された。当初の原案は周辺住民の安全を重視して、中島川の拡幅改修を行うため、眼鏡橋を河岸に移設しようというものであった。しかし、現地保存していく意義を重視して、別の方策を努力して模索していくことが主張され、多くの論議と検討の結果、中島川の洪水流量を削減できるよう、その上流で水道貯水池として使われ、使命を終えようとしている本河内高部ダムを治水ダム化して活用し、さらに放水路を併設することなどの処置を講じて、中島川的眼鏡橋付近の区間だけは現在幅員のままとして、眼鏡橋を現地保存することに決定した。

その結果、長崎の眼鏡橋は現地で修復されて、以前と同様に美しく親しみのある景観を保持する要素となっている。しかし、落橋した他の石橋の多くは石造で再建されたが、中島川の拡幅と、河川構造令に基づく河積阻害率の確保とのため、橋長が長い太鼓橋の形を採った結果、従来と異なり、急な階段が付き、歩行者の通行上不便なものとなっている。

また、東京の四谷見附橋（1913年完成）は拡幅架替えに際して、土木学会の四谷見附橋調査研究委員会によって、土木史的見地から研究を行った

結果、そのデザインが赤坂離宮（現在の迎賓館）のデザインと極めて密接な対応関係にあることを明らかにした。そこで、高欄と橋灯、橋名板のイメージはそのままに残し、四谷のランドマークとしての意義を保つように配慮した。一方、シンポジウムや新聞、本を通じて、四谷見附橋の土木史的意義を宣伝するとともに、国や自治体の考え方が歴史的な土木文化遺産や都市景観、アメニティなどを重視する方向に変わってきたことにより、在来の橋の主要部分は丁寧に解体され、多摩ニュータウンの造成地内である八王子市南大沢に移設復原されることになった。平成5年長沼見附橋と名付けられ、1等橋として再利用されている。

このように土木文化遺産の取り扱いを巡る問題は、各地で次々と発生したが、それに対する論議と解決策の検討の中で、ここ10数年の間に次第に土木文化遺産に対する認識が高まり、それらの取り扱い方が変化してくるとともに、土木事業の中で積極的に歴史的文化遗产の保全のために工夫する努力が見られるようになってきた。

2. 近代化土木遺産の指定と土木遺産の調査

文化庁は平成2年度より国庫補助事業として「日本近代化遺産総合調査」を開始し、まず秋田県と群馬県から調査を実施し、10数年かけての全国調査が始まった。その成果の第一歩として、平成5年5月、文化財保護審議会は重要文化財の新しい指定分野に日本の近代化を支えた産業、交通、土木などの様子を示す「近代化遺産」を設け、秋田市の藤倉水源地の水道施設と群馬県松井田町の碓氷峠にある煉瓦造りの鉄道アーチ橋群の2件を初めて指定するよう文部大臣に答申した。新分野の「近代化遺産」は、日本が近代化していく過程を示す施設を、建物単独ではなく、システム全体として指定するのを特徴としている。これによって、近代土木施設が国の重要文化財として指定される道が初めて開かれた。今から20年も前の土木の実情から考えると極めて画期的なことといえる。

土木学会の土木史研究委員会では、昭和50年代半ばより、土木遺産の調査を行うことの重要性を認識していたものの、当時はまだ全国の調査体制や調査費用が不十分な状況にあったため、まず毎

年開催される研究発表会において個々の研究を通じて調査のあり方に関して論議・検討して行こうという方針で進んできた。土木史研究者の意識向上と研究方法の充実に伴い、平成3年の名古屋における土木史研究発表会のパネルディスカッションや平成4年の仙台における土木学会の全国大会の研究討論会で、文化庁の担当者をも加えて、土木遺産の取り扱いの問題について色々と論議していく中で、次第に相互の理解と研究協力体制が生まれてきた。

こういった状況の中で、平成3年度より、土木史研究委員会の幹事会の中に「近代土木遺産の調査・分析・評価」に関するワークショップを設け、5～6年かけて全国的な規模で調査を行っていくことにした。平成3・4年度には、その第一段階として、体系化と評価を含めた研究システムを検証する目的で、愛知・岐阜・三重・静岡・長野の中部5県に限定して事前調査を行った。それをベースにして、平成5～7年度は文部省の科学研究補助金を得て、全国規模で近代土木遺産の台帳づくりのための調査が開始された。

また建設省も平成5～7年度に「歴史的・文化的土木施設の保存・活用手法に関する調査・研究」を土木学会に委託して、調査・研究が開始された。このようにして、土木遺産に関する調査に対して、土木学会・建設省・文化庁が協力して、その実態を明らかにするとともに、評価して、保存・活用のあり方を探ろうとするようになってきた。

3. 都市の文化遺産とまちづくりの調整

第2次世界大戦中の戦災によって、多くの歴史的な文化遺産を焼失した。戦後の高度成長と急激な都市発展によって、各地で旧来の古い伝統的な町並みは次第に失われ、歴史的な市街地景観は破壊されてきた。

昭和40年代になると、各地で都市の歴史的景観を守ろうという保存運動が次々と起こり、40年代中・後期には各地で保存条例の制定が相次いだ。さらに昭和50年度には文化財保護法の改正により、「伝統的建造物群」が文化財に加えられ、「重要伝統的建造物群保存地区」として指定する

ことにより、歴史的な町並みや集落が法的に保存されることになった。また都市計画法の中に「伝統的建造物群保存地区」が設けられた。

さらに、昭和57年度より、街路事業の一環として「歴史的地区環境整備街路事業」（略称、歴道事業）が創設され、「伝統的建造物群保存地区」における歴史的な町並みの保存と居住環境の改善とが都市基盤整備を通じて一体的に実現されるようになった。

この結果、町並み保存を群として図っていかうという中で、将来とも社会の中で生かして活用しながら保存を図っていく、すなわち、保全という考え方が生じてきた。一方、都市計画においても、景観や歴史的文化遺産をまちづくりの重要な要素として考え直していくようになってきた。こういった計画意識の変革の結果、昭和60年頃から、各地で生じている道路建設と文化遺産との競合問題に対して次第に積極的に調和を図ろうとする努力が、建設省と文化庁との双方に窺えるようになってきた。そういった状況の変化から、道路建設と文化遺産との競合の課題は、かつては開発と保存の争いと考えられたが、現在では歴史的な文化遺産を生かした形で保全していくことがまちづくりの一つの道であると考えられるようになってきた。山口県萩市の都市計画道路今魚店金谷線、三重県関町の都市計画道路網、長野県松本市の都市計画道路宮渕新橋上金井線などの都市計画道路の再検討にみられるように、いずれも歴史的地区にふさわしい形態の道路に計画変更された。

しかしながら、現実には、各地の既定の都市計画道路の多くは、従来、文化遺産のことを十分考慮していなかった時代に計画決定された成果であるため、未だに都市計画道路が歴史的町並みや文化遺産にかかって計画されたままになっている場合が各地で見受けられる。しかも、一旦決定された都市計画道路は住民の権利を規制しているため、簡単には変更し難く、相変らず各地で次々と問題を生じている。そのため、このような点について、再点検して、その取り扱い方を考え、必要に応じて都市計画変更していくことが必要な状況になっている。

4. 今後の課題

今からちょうど20年前、土木学会に土木史研究委員会が発足した頃には全く考えられなかったように、土木文化遺産に対する考え方が、土木学会のみならず、国・自治体などにおいても大きく変化してきた。前述したように、その流れの中には多くの問題が生じて、その都度、色々と論議され、あるものはうまく保存する形に変更され、またあるものは不成功に終わってしまった。以前に比べれば、現在はかなり改善されてきたといえる。

しかしながら、土木構造物を単なる遺産としてではなく、それを現地に生かしながら残そうとすると、公共の用に供さなければならないという本来の使命のために安全性が問題になってくる。また土木構造物は一般に規模が大きいため、現在から未来に向って活動していく社会の中で、どういった形でそれを保存し、どのように再生し、活用していくかを定めるまでには、極めて厄介な問題を伴う。このため、問題はまだ数多く残っており、現在はまだその緒についたばかりといえる。

今後、調査・研究を通じて、問題解決のために考え、工夫して、着実に努力していくことが必要である。そのためには、土木技術者自身が文化遺産に対して、関心を持ち、十分理解して、土木施設の建設・改良に当たってその保全に配慮し、工夫していくことが大切である。また、今後の土木技術者に対して、そうできるように教育していくことが必要であると考ええる。

〔参考文献〕

- 1) 新谷洋二：「土木における文化遺産に対する考え方と近代化遺産の取り扱い」、文化財の保護（東京都教育委員会）、26号、平成6年3月。
- 2) 新谷洋二：「土木文化財の保存と活用の現状——四谷見附橋を中心として——」、技術と文明、6巻2号、平成3年2月。
- 3) 四谷見附橋研究会：「四谷見附橋物語」、技報堂出版、昭和63年3月。
- 4) 新谷洋二：「歴史的な都市における道路計画の考え方」、土木計画学研究・論文集、8号、平成2年11月。

随 想

「はみ出し自販機」と江戸の庇

日本工業大学 教授 波多野 純



はみ出し自販機

ここ半年ほどの間に何度か、「はみ出し自販機」がニュースに登場した。「はみ出し自販機」ずいぶん独りよがりな造語である。突然この言葉を聞いても、何のことだか全く分からない。本来、私有地におくべき清涼飲料水やタバコの自動販売機が、道路にはみ出して設置されていることが問題らしい。交通の障害、特に歩行者の邪魔になることが第一の問題だが、商売道具が公有地である道路を占拠している、つまり道路が私物化されているのも問題である。現代では、道路と私有地の間には、明確な境界線が存在し、それぞれに権利関係がはっきりしている。

いや、必ずしもそうでない例も、見かける。夕方歩行者天国になった商店街に、黄色のビニールテープで線が引いてあった。夕食の買い物時、八百屋、魚屋、惣菜屋それぞれの店から、道路に売り台が持ち出され、商品があふれ、威勢のよい呼び声が聞こえる。しかし、黄色の線を越えて商品が並べられることはなく、中央の通路は確保される。夕方の町の活気を感じさせるはみ出し、それを全面的に規制するのではなく、自己規制により節度を超えないはみ出しは黙認される。おもしろい発想である。

江戸の町の建設

さて、江戸の官民境界について、興味深い話がある。今から400余年前の天正18（1590）年、徳川家康が入府した頃の江戸は、さびれた漁村であった。その後、慶長8（1603）年、家康は征夷大將軍となり、全国の総城下町として江戸の本格的建設を始める。

以降、秀忠、家光と三代の將軍により、江戸の町は整備された。

見上げるばかりの天守、精密な彫刻と極彩色に彩られた大名屋敷の門、町人の町でも交差点の角には三階櫓と呼ばれる城郭風の建物が建てられた。寛永寺・増上寺などの寺社も、幕府の力を背景に、当時の大工技術が結集した。

振袖火事と江戸の防災都市化

幕府の基礎も固まり、寛永文化が花開いた江戸の町は、明暦3（1657）年1月18・19日の大火によって灰燼に帰す。明暦の大火、振袖火事である。死者は、3万人とも10万人ともいわれ、江戸城天守も焼け落ち、4代將軍家綱は西の丸へ避難した。

大火に懲りた幕府は、江戸の都市改造を断行する。主目的は、江戸城を火災から守ることだが、そのためには町も防災的でなければならない。江戸城内吹上にあった、尾張・紀伊・水戸の御三家の屋敷を外へ移し空き地を造る。両国橋を架け、隅田川対岸の本所深川を開発する。町の各所に火除地や火除土手を造り、延焼防止帯とする。この都市整備をきっかけに、江戸は百万都市へと大きく成長する。

道路の幅員確保と庇の取り壊し

一連の都市改造政策の中に、道路の幅員確保がある。幅の広い道路が、延焼防止上有効であったことが教訓となった。

明暦の大火の6日後、明暦3年1月25日に、幕府は早くも江戸の都市改造の方針を公にし、方針が確

定するまでは、再建工事を仮設の建物に留めるよう指示している。

やがて、4月5日には、横町の1間幅の庇を取り壊すよう、指示が出る。

この庇については、少し説明が必要だろう。江戸の町家は、中心部では、早くから二階建てであった。この二階建て町家の1階部分は、道路側に迫り出し、屋根が架けてある。つまり2階は、道路から少し引っ込んで建っていることになる。今も、関東近郊の古い町並みに見る町家の姿であり、江戸の町家の大きな特徴である。

この道路側に迫り出した1階部分を、「庇」あるいは「庇下」と呼んでいる。これには構造的にみると2種類ある。ひとつは、庇の先を柱で支えたもので、奥行き（幅）は1間（1.82～1.97メートル）。もうひとつは、柱を立てず腕木で庇の屋根を支えたもので、釣庇と呼ばれ、奥行きは半間（0.91～0.98メートル）が多い。

4月5日に取り壊すよう指示された1間幅の庇は、先に柱を立て庇下を店舗として利用するなど、公の道路を私的に占拠していたから、道路の幅員確保のためには、取り壊す必要があった。



写真一 茨城県土浦市の矢口酒店

江戸時代後期の江戸の町家の姿をよく伝え、主屋の左側には袖蔵が建つ。1階の庇が2階より道路側に迫り出している。ただし、本文にある江戸の権利

関係とは無関係。

しかし、わずか3日後の4月8日に幕府は、方針を変更し、1間の庇すべてを壊すのではなく、半間の釣庇なら認めるとする。よほど町人の反発が強かったのだろう。

この道路整備政策の重点は、江戸のメイン・ストリートである本町通りと通町通りにあった。本町通りは、江戸城の正面常盤橋から東へ浅草橋へ抜ける道で、日光道中のはじまりである。通町通りは、日本橋を起点に南へ京橋・銀座・新橋と東海道の第一歩であり、また北へ、神田を経て中山道へ通じる。いずれも参勤交代の諸大名や朝鮮通信使・琉球使節などが通行するルートであり、彼らに江戸が見事に整備された都市であることを誇示する必要があった。

4月24日には、通町通りは田舎間10間（18.2メートル）、本町通りは京間7間（13.8メートル）、その他の道路は京間5間から6間（9.8～11.8メートル）と道幅を確定し、いずれも半間の釣庇とすることになる。

幕府と町人の協力による庇のアーケード化

ところが、6月3日に、方針は再び変更され、通町通り・本町通りに限って、1間幅の柱の立つ庇を認める。ただし、これには条件があって、公儀地である道路から半間、町人の屋敷地から半間、折半で出し合い「庇之下壱間通道」を造れというのである。この庇下が連続すれば、現代のアーケードのように、雨の日も濡れずに店先をのぞきながら通行できる。幕府もこのような景観整備を期待し、一町が連続して庇を造るよう指示している。この方針は、6月17日にも再確認される。

実は道路を使って造られた庇下

もし、この通りだとすれば、幕府と町人が協力し、双方が土地を出し合い町並み整備をする、理想的な官民協力の政策が、江戸時代の早い頃に実現したことになる。しかし、残念ながら、実状は少し違っていた。

ここに、「沽券絵図」と呼ばれる地図がある。江戸時代の中頃、明暦の大火から数十年降った時に作られた地籍図である。町毎に、道路・宅地割り・地主・公定地価等が示してある。1間幅の底下の部分も図に示されている。

南伝馬町1丁目（今の京橋1丁目）の沽券絵図には「此内間半ハ御公儀地ニ而、間半ハ町並之裏行式拾間之地之内、御座候由申伝候」と書き込みがある。「このうち（底下）の半間は公儀地（道路）、半間は奥行き20間の屋敷地に含まれると、伝え聞いております」。これだけ読めば、底下は、指示通りに道路と宅地から半分ずつ供出して、造られたことになる。

いっぽう、新両替町4丁目（今の銀座4丁目）の沽券絵図には「古来ヨリ壱間通底御公儀地之由申伝候」とあり、底下は折半ではなく、すべて公儀地つまり道路上に造られたことになる。

道路と宅地の折半、あるいはすべて公儀地、どちらが真実を伝えているのだろうか。場所によって状況が異なるのだろうか。沽券絵図の書き込みには、「由申伝候」とある。「……と、伝え聞いております」、つまり沽券絵図を作成した時点では、実測して確認したわけではなく、それまでの伝聞をそのま

ま記載したとしている。

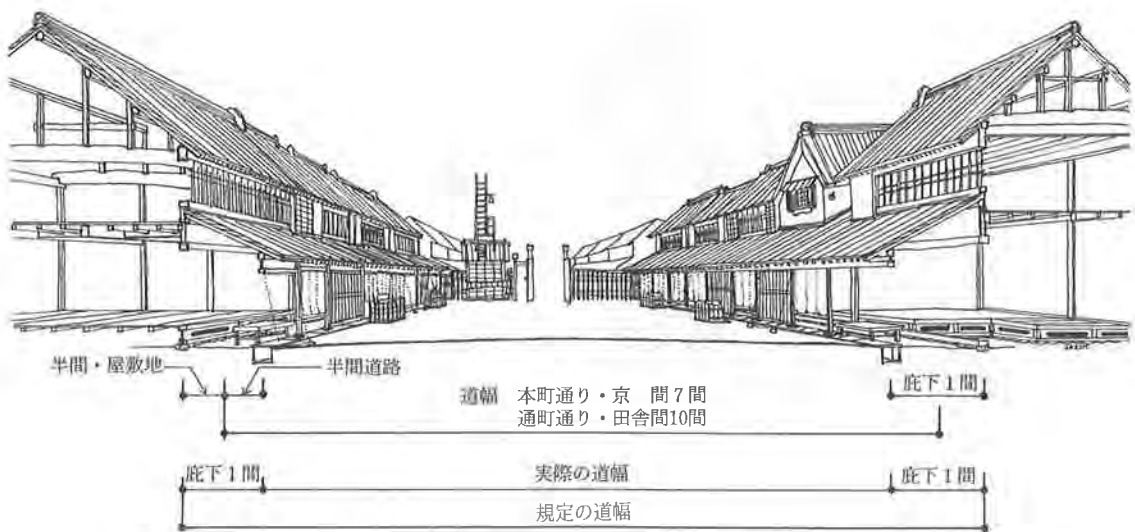
そこで、明治時代の正確な地図で検証してみた。すると、1間の底下はすべて道路上に造られたことが明らかになった。折半は、文言上だけのことで、町人たちは自分の土地を何ら削ることなく、店先の延長のような底下を獲得したことになる。実測したら、道路の占拠がばれてしまう。そこで、「由申伝候」。昔の人の責任に帰したわけである。

それでも当初は、アーケードとして公共の利用に供されていたからまだよい。やがて店先の一部として、商品や腰掛けが並び、私的占有化がされる。

たくましい商人たち

江戸時代は封建制度のもと、士農工商と商人は低い身分におかれ、幕府の政策に逆らうなど思いもよらないことのように、思われがちである。ところが、商人たちは、庇空間を自らの資金で建設し幕府の景観整備政策に協力するのと引き替えに、道路上の土地を占拠している。

建前と現実の矛盾を通して、江戸時代の本当の姿がみえてくる。



明暦3年6月3日の町触によれば、上段の寸法のように道路と屋敷地から半間ずつ出し合い「底下通道」を造ったことになる。しかし、実状は、下段の寸法のように「底下通道」はすべて道路を使って造られたから、実際の道幅は、規定の道幅より2間、町触の道幅より1間狭くなる。幕末の底下は、図に示すように、庇先に暖簾を下げ腰掛けを置くなど、占有化されている。

1. 歴史的地区におけるまちづくりの一考察

◆株式会社アトリエ74都市計画研究所
株式会社AT都市地域計画研究所
代表取締役 佐々木 政 雄

1. はじめに

近年、全国各地において、地域固有の特性に立脚した個性的なまちづくりの手法のひとつとして、歴史的遺跡や街並みを活用した“まちづくり”が行われている。

この歴史的資産が数多く顕在化し、存在している地区は、古くから観光の名所となっているものが多く、一般に知られていない（有名でない）、または遺産そのものが埋蔵化や消失等、顕在化していない等の歴史的地区においても、“まちおこし”の一環としてこれら“歴史的資産”を活用した積極的なまちづくりへの取り組みが行われている。

このような状況の一方、都市全体の活動を支える根幹的な道路の整備や生活を支える地区レベルの道路整備に伴い、歴史的遺産の保全に対する都市計画上の街づくりの新たな課題として生じてきている。

本稿は、豊かで個性的な地域社会を形成する上で今後ますます重要となる歴史的地区における都市計画の役割を明確にし、歴史的資産を活用した今後の街づくりの考え方の方向性を示すこととする。

2. 歴史的地区における都市計画の役割

現在、我々の生活活動の中心な場である都市の多くが、近世城下町として築造されてきた「歴史的市街地」にそもそも形成され発展し、今日に至っているといえる。

徳川300諸侯を持ち出すまでもなく、わずか120年程の昔には、中央集権的国家体制の一方、独立的な地方分権としての諸藩のもと、各地方はシンボルとして“お城”を核とした、都市活動がなされ、都市空間が各地域の個性的文化圏として成立していた。

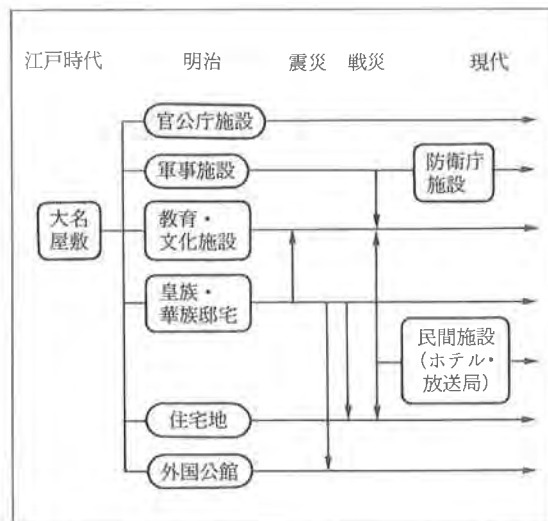
それが明治維新後の真の中央集権国家による近代

化政策に伴う施策的内的要因や、天災、震災、戦災等の物理的外的要因等により、大きな変革をうけて、その多くが「近代的都市」をめざして整備されるにしたがい、近世城下町市街地としての「歴史的地区」の記憶を遠い世界へ追いやってしまった。

その要因として「都市計画」が、しばしばその主犯の一人として世間一般において指弾されることがある。

しかし、城下町の築造は、まさに当時の最新の（今でいう）都市計画事業そのものであり、特に近世城下町は、軍事的要因を第一義にしつつも、都市経済活動を重要な目的として土地利用ゾーニングと、都市基盤（道路インフラ）により構成されて、その上に明治期以降近代都市計画としてのまちづくりが行われており、まさに「歴史的重層都市」として今日に至っているものといえる。

このことは、東京都心における土地利用の変遷を



図一 明治以降の大名屋敷変遷図

（都心地域の土地利用は、各時代ごとの大規模な土地の活用により、変化し拡大形成されてきた）

みるとよく理解できるところである（図－1）。

近代都市計画に対する一般的批判は、欧米型直輸入都市計画に対してこれまでしばしば言われてきたところである。

事実、1872年（明治5年）の岩倉具視欧州使節団は、1853年～1870年にわたってナポレオン3世とオスマンにより実施されたパリ改造の直後におとずれており、その印象が以下のように記録されている。

パリ市の街並みが壮麗で世界に冠たるものであることを賞賛したすぐ後で、そのパリがわずか100年前までは街路も狭く、建物も大小混在している市街地であったが、パリ改造の結果このようなすばらしい街となったと述べられている。

この使節団の成果が後年、東京市全域を対象とした都市計画の必要性のもと、1888年（明治21年）・東京市区改正条例、翌89年東京市区改正土地建物処分規則が公布され、この2つの日本最初の都市計画の法制度に生かされている。（これら2つを制度化する際、東京の計画がパリの事例にもとづき説明された点はよく知られている。）

その後「市区改正」（市街地の区画割を改めるを意味する）は東京市だけでなく、地方都市（その多くが城下町と考えられる）を含め広く都市全般の課題となり、1919年（大正8年）旧都市計画法と市街地建築物法が制定され、我が国の都市計画の法制度は一応の形を整えた。その後、関東大震災復興や戦災復興を経て、1968年（昭和43年）新都市計画法と建築基準法の全面改正（1970年、昭和45年）となり、今日に至っている。

パリの美しい都市空間を念頭におきつつ、スタートとしたわが国の近代都市計画であったが、自動車の20世紀後半の急激な発達により、欧米諸都市と同様に、都市の最大課題のひとつとして、車社会への第一義的対応をせざるを得なかった。

結果として100年前にあった「近世城下町としての都市」は、大きくは戦災による多くの歴史的遺産を焼失する一方、幸運にも戦災を免れた歴史的地区においても、その後の新たな時代への国民的要請（車社会への対応）のもと、“都市計画としての道路整備”が急務とされ、その後、歴史的遺産の保全か、開発かの対立が各地区で顕在化した。

このような都市計画の歴史的経緯をみると、我が

国の都市は、近世都市の上に近代都市が混在して成立した120年であり、その間に戦災や、無秩序な市街化と車社会への対応が歴史的遺産を結果として消失してきたものである。このような歴史的経緯を概観すると、歴史的地区と都市計画が対立する関係ではなく都市づくり、まちづくりとして共生するもとと考えるべきではないかと思う。

事実、現在では歴史的な町並みや集落の保存修景に当たっては、文化財保護法に基づく「伝統的建造物群」の指定と同時に都市計画区域内にあっては「伝統的建造物群保存地区」として都市計画決定される仕組みとなっていることや、「伝統的建造物群保存地区」が指定されている都市の多くは、都市景観条例や、地区計画が検討され、実施されている。

また、「車社会」における歴史的地区の各種課題を解決するために、昭和57年度より建設省街路課所管の「歴史的地区環境整備街路事業」が、新たに都市計画事業として対応する手法として制度化されており、今後、都市計画の歴史的地区における役割の重要性が思われる。

このようなことから、貴重な国民的財産である歴史的遺産はこの120年間の都市計画の中に混在しており、21世紀に向けてのまちづくりに生かされ、活用される必要があり、制度としての都市計画が、より積極的にバックアップすべき体制としなければならない。

3. 歴史的地区におけるまちづくりの考え方

歴史的地区とは、一般的に史跡や伝統的建造物等の歴史的資産が、ある一定区域に存在している地区であり、そのうち文化財としての価値の高いものは、文化財保護法等に基づき、県、国等の指定がされている。

これら歴史的資産の多くは、前述のように近世城下町の形成過程の中にあるもので、都市居住者にとっては、そのまちが生きてきた歴史の証拠であり、これらを後世の人々に伝え残すと同時に、現在のまちの生活と共生する必要がある。

この面で、歴史的資産は都市住民とともにまちづくりへの積極的参画を図るべきもうひとつの主役ととらえるべきであろう。

歴史的資産をみると近年、これまでの文化財とし

表－1 歴史的資産の分類

大分類	評価の考え方	区	分	事	例
従来から文化財として評価されてきたもの	文化庁の評価にもとづく	建 造 物	神社建築	～神宮、～神社	
			寺院建築	～の寺 ～の塔	
			城郭建築	～の城	
			住宅建築		
			民家建築		
			洋風建築		
			石造・その他		
		史 跡 ・ 名 勝	史跡	貝塚、城跡、・・・	
			名勝	庭園、公園、河川、・・・	
		近代化遺産(注1)	天然記念物	動物、植物、・・・	
従来は文化財としての評価が低いかあるいは評価されてこなかったもの	その由来等が価値をもつもの	建 造 物 等	近代土木遺産	産業、交通、土木施設、・・・	
			住宅、商家等	～の生家、～の商家等	
			社寺仏閣	～の寺、寺院	
			城郭	城、城跡、城の空間	
		工 作 物	その他	倉庫、～ビル、火の見やぐら門扉	
			小規模工作物	地藏仏、一里塚、石碑、船着場の石橋等	
		ま ち な み 等	中・大規模工作物	煙突、タワー等	
			まちなみ	住居の群、商家の群、倉庫群 (建築物、建造物等の連続する空間等)	
			歴史的しかけ	会所、ます間 (歴史的な空間、装置等)	
			路・街道	～の路、～の街道 (路や街道により形成される空間等)	
		自 然 等	単独的自然	河川、湖、山、樹木(並木)木	
			連続的自然	山なみ、丘陵地、～連峰	
			自然的自然	田園風景、運河	
			公園・緑地等	～公園、～園、～緑地	
		土 木 施 設	近代土木施設	橋、護岸、セキ、高架橋	
			産業施設	ダム、発電所、用水	

(注1) 平成5年5月に新たに重要文化財に「近代化遺産」を設け、秋田市の藤倉水源池の水道施設と、群馬県松井田町の碓氷峠にある鉄道アーチ橋群を指定。

ての評価が定まっているものばかりでなく、従来はそれほど注目されていなかったものや、新たな分野としての土木遺産・遺構、産業遺産等が注目されてきた(表－1)。

現在の都市空間の歴史的形成過程をみると、歴史的資産を文化財のみならず“準文化財”ともいうべき分野まで視野に入れながら、広くまちづくりを行うことの重要性が痛感される。

例えば、三重県桑名市は、現在名古屋都市圏の人口急増ベッドタウン的生活をもつ都市であるが、もともとは、本多忠勝により1601年(慶長6年)以来本格的な近世城郭づくりがなされ、幕末頃には東海道宿場として、宮(熱田)宿に次ぐ第2の賑わいをみせた城下町である(図2)。

盛時には、壮大な四重六階の天守閣が「七里の渡し」へ来る海からのランドマークであったと想像されるが、1701年焼失し、残存した辰巳櫓も明治維新

の際に焼失した。また、当時の城壁等の石垣は四日市築港に利用され、桑名城跡には現存していない等、重要な歴史的資産は消失している。その後の戦災と伊勢湾台風により、大きな被害をうけ、現在は城跡周辺や、旧東海道筋の一部等に歴史的雰囲気を感じる程度で、近世城下町が歴史の記憶の中に霞んでしまっている印象が強い。

現在筆者らが、桑名市中心市街地の整備計画を策定中であるが、新規丘陵開発部の人口増(そのほとんどが名古屋への通勤者)に対し、既存中心市街地の停滞化がいわれ(これは全国地方都市の一般的今日的課題であるが)その魅力化、活性化をどのようにすれば取り戻せるのかが大きな問題であった。

このような状況にあって「1m下は、近世城下町の歴史的遺産」をキーワードに今後のまちづくりの方針を検討しつつある。すなわち、幕末まで現存した城下町(まさに当時の都市計画として築造され

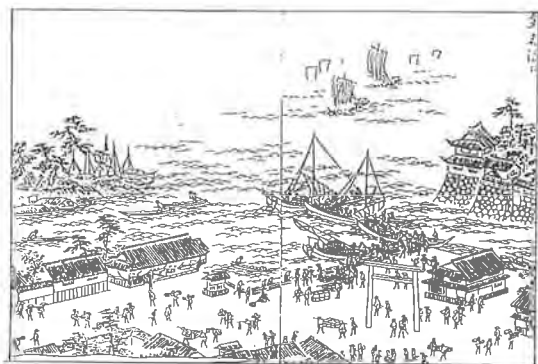


図-2 七里の渡と桑名宿

た)は、明治期以降、近代化政策による新たな都市計画(道路整備、2次産業の導入等)さらに戦災後の戦復区画整理事業や、その後の水害等の復興事業等を経て、今日の市街地形成となっており、その時代における課題に対処すべき都市計画に基づき、幾重にも織り重なる(重層的)まちとなり、今日に至っている。

筆者らは、一部現存している歴史的資産はもちろんのこと「1m下に埋没」している「準文化財」を今後のまちづくりの活性化の要素の一つとして活用すべきと考えている。すなわち120年前の近世都市計画(城下町)と、その後の近代都市計画のうえに、新たな21世紀に向けての100年先の見通しをもったまちづくりを目指す必要がある。

このような現存する歴史的資産が少ない「歴史的地区」にあっても(現存する資産の多い地区は勿論のこと)これら資産を生きたものとしてまちづくりに積極的に取り入れることが重要である。これらの議論を通じて我々は歴史的地区におけるまちづくりにより以下のような諸点の効果が期待されるものと考えている。

- ・「生きたまちの歴史」を後世の人に伝え残すために文化財として保全する〈市民の誇り〉
- ・まちの個性、シンボルとすると共に地域のコミュニティの核のひとつとする〈まちのシンボル〉

- ・まちの次代を担う、人々の社会・歴史教育の生きた教材とする〈まちの人材育成〉
- ・まちの活性化の一手段として、多くの人々の集客的装置とする〈まちの活性化〉

この目標を実施するため、歴史的資産をまちづくりに活用する手法は、多面的・多様的に検討されなければならないが、今後の取り組みの方針を現在のところ以下のような視点をもって実践を図っていく必要があるものと考えている。

(イ) 歴史的資産の現物が残っている場合

- ・現物をその場所で残す(保全・修繕)
- ・現物(老朽化等)を除去し、再現する
- ・現物を他の場所に移構・移築し、現物再現かイメージ再現を図る

(ロ) 歴史的資産の現物が残っていない場合

- ・現物をその場所で復元する
- ・現物の一部分を再現する
- ・現物のイメージをデザインする
- ・現物の素材を再活用する

4. 今後の課題

歴史的地区におけるまちづくりの重要性を述べてきたが、その一方、その地区居住者にとっては、日常生活において現実的な課題が生じていることも事実である。

すなわち、生活利便や防災的な面から必要とされる道路整備とそれに伴う街並み等の変化、歴史的資源の保全観光化に伴う外来者の増大による居住環境の変化等が指摘されている。

これら歴史的地区に居住生活している人々にとって、負担となる種々の課題を制約とせず、まちの誇りととらえる姿勢、意識が必要である。

その一方、そもそもの都市計画の原点に戻って、行政が果たすべき役割と住民が責任をもつ分野を相互に理解しつつ、地区の新たな共同性、共通性(まち意識)をもつまちづくりへの参画が必要であろう。

2. 歴史的町並みの保存と町づくりの課題

◆文化庁文化財保護部建造物課

主任文化財調査官 亀井伸雄

1. はじめに

私たちの住む町は、一般に生活様式の変容や経済活動の拡大等によって建築物の改築や新築が進み、市街地も拡大するなど絶え間なく変化している。既成市街地ではこうした変化に対応すべく都市計画関連事業が遂行され、現代都市としての集積が図られており、特に大都市を中心に高度に集積した市街地の再編が促進している。

しかし、町が変化するとはいっても、既成市街地の構造は基本的に過去の歴史の蓄積そのものであり、大規模な再開発や区画整理事業が行われない限り、どこかに市街地形成以来の都市構造や明治・大正・昭和戦前といった一時代前の建築物が現存しているものである。その中で歴史的な建築物や伝統的な生活文化が残る度合いが大きいほど、歴史的遺産に恵まれた地域といえることができるが、こうした今日歴史的な建造物や町並みが地域の誇りとなる一方、多くの来訪者を魅了する存在となっている。

近年各地で歴史遺産や伝統文化の見直しが行われ、地域の歴史を活かした町造りが盛んに行われているが、本稿では、その一つの手法としても定着している伝統的建造物群保存地区制度を中心に町並み保存の課題等について述べてみたい。

2. 歴史的町並みの特色と保存制度

歴史的な建造物や町並みは、地域の独自性を発揮できる資源として位置づけることができるが、そこに住む人にとっては永年親しんだ落ち着いた市街地のなかに誇りを持って住み続けることができることに最大の利点がある。一方、来訪者にとってこれらの歴史的な遺産は、伝統的な建築物の構成美や様式美の魅力とともに、町筋の全体的な調和といった

地区全体に漂う風格のある独特の雰囲気をも堪能することが出来、かつその地域に残るその他の多くの有形無形の文化的遺産と接触することで、自らが居住する地域では既に失われてしまった歴史や伝統文化を追体験することができる文化的資源であるということが出来る。

わが国で歴史的町並みとして注目されている町のは大半は、中世末期から江戸時代に形成されたものが多い。城下町や門前町、宿場町といった歴史的な町並みは、一定の原則に基づき町割を施された市街地の中に建つ商家を中心とする建物群によって構成されている。町家の基本的な建築様式は、切妻造・平入または妻入で、屋根は板葺か茅葺または瓦葺になり、多くの場合敷地の間口いっぱい道に面して建つのが一般的である。幕末から明治以降は2階建てが一般的な形式になり、建物の軒高や階高も相対的に高くなる変化がみられるが、このような伝統的な建築様式は、概ね昭和初期まで継承されてきた。

現存する町家で、18世紀初期以前に遡るものは全国的にみても稀で、大半の建築は18世紀中期以降以降に降る。数の上では明治期から大正期にかけてのものが大多数を占めるが、比較的年代の新しい町家でも、建築当初の姿をそのまま残しているものはほとんどなく、後に何らかの改造（間取りの変更、格子等開口部や建具の変更、屋根葺き材の変更等）を受けている。これは、わが国の建築構造が豊富な木材を建築材料として使用し、柱や梁を構造材とする枠組み構造となっていることから、生活の変化や建築用途の変更等必要に応じ内部の模様替えや改造がなされてきた結果である。このことは、軸部が老朽化し再用に耐えない場合を除いて、適切な修繕を行えば将来とも利用できることを教えている。

また、これらの歴史的な建造物が残る地域の市街

地は、近代的な意味での安全性や利便性を確保できる構造になっていないと思われがちであるが、反面敷地内の規則的な建物配置は地区全体として調和と統一感があって、地区計画の観点からみても豊かな住空間が形成されているということが出来る。こうした歴史的な住空間は、地域の連帯感によって支えられてきた生活空間であり、先進地区の事例を見る限り地域の結束のもとで適切な市街地の整備を図るならば、今後とも充分な居住環境を確保することができる。

ところで、歴史的町並みといわれる地区は、全国で優に1千カ所を越えると推定されるが、歴史的町

並みは、今日地域固有の歴史と文化を具現する貴重な文化遺産と評価され、多くの自治体では個性的な町づくりを行う上で中心をなす存在となって保存と再生のための様々な支援施策が実行されている。

わが国において歴史的な町並の保存の動きが出てきたのは昭和40年代後半からで、金沢市や倉敷市、盛岡市、高山市、京都市、松江市、萩市等の自治体で独自に条例を定め、歴史的な景観や風致の保存に乗り出していった。これらに共通する保存手法は、保存（保全）地区を定め、地区内の建築行為等について届出義務を課し、これを行政指導によって保存地区にふさわしいものとなるように誘導しようとする

表－1 重要伝統的建造物群保存地区一覧

(平成6年7月現在)

番号	都道府県名	地区名称	種別	面積 (ヘクタール)	選定 年月日	基準
1	北海道	函館市元町末広町	港町	14.5	平1.4.21	三
2	青森	弘前市仲町	武家町	10.6	昭53.5.31	二
3	秋田	角館町角館	武家町	6.9	昭51.9.4	二
4	福島	下郷町大内宿	宿場町	11.3	昭56.4.18	三
5	新潟	小木町宿根木	港町	28.5	平3.4.30	三
6	山梨	早川町赤沢	山村・講中宿	25.6	平5.7.14	三
7	長野	東部町海野宿	宿場・養蚕町	13.2	昭62.4.28	一
8	長野	南木曾町妻籠宿	宿場町	1,245.4	昭51.9.4	三
9	長野	檜川村奈良井	宿場町	17.6	昭53.5.31	三
10	岐阜	高山市三町	商家町	3.5	昭54.2.3	一
11	岐阜	白川村荻町	山村集落	45.6	昭51.9.4	三
12	三重	関町関宿	宿場町	25.0	昭59.12.10	三
13	滋賀	近江八幡市八幡	商家町	13.1	平3.4.30	一
14	京都	京都市上賀茂	社家町	2.7	昭63.12.16	三
15	京都	京都市座落坂	門前町	5.3	昭51.9.4	三
16	京都	京都市祇園新橋	茶屋町	1.4	昭51.9.4	一
17	京都	京都市嵯峨島居本	門前町	2.6	昭54.5.21	三
18	京都	美山町北	山村集落	127.5	平5.12.8	三
19	兵庫	神戸市北野町山本通	港町	9.3	昭55.4.10	一
20	奈良	橿原市今井町	寺内町・在郷町	17.4	平5.12.8	一
21	鳥根	大田市大森銀山	鉱山町	32.8	昭62.12.5	三
22	岡山	倉敷市倉敷川畔	商家町	13.5	昭54.5.21	一
23	岡山	成羽町吹屋	鉱山町	6.4	昭52.5.28	三
24	広島	竹原市竹原地区	製塩町	5.0	昭57.12.16	一
25	広島	豊町御手洗	港町	6.9	平6.7.4	二
26	山口	萩市堀内地区	武家町	77.4	昭51.9.4	二
27	山口	萩市平安古地区	武家町	4.0	昭51.9.4	二
28	山口	柳井市古市金屋	商家町	1.7	昭59.12.10	一
29	徳島	脇町南町	商家町	5.3	昭63.12.16	一
30	香川	丸亀市塩飽本島町笠島	港町	13.1	昭60.4.13	三
31	愛媛	内子町八日市護国	製塩町	3.5	昭57.4.17	三
32	佐賀	有田町有田内山	製磁町	15.9	平3.4.30	三
33	長崎	長崎市東山手	港町	7.5	平3.4.30	二
34	長崎	長崎市南山手	港町	17.0	平3.4.30	二
35	宮崎	日南市飲肥	武家町	19.8	昭52.5.18	二
36	宮崎	日向市美々津	港町	7.2	昭61.12.8	二
37	鹿児島	知覧町知覧	武家町	18.6	昭56.11.30	二
38	沖縄	竹富町竹富島	島の農村集落	38.3	昭62.4.28	三
計	33市町村38地区			1,920.9		

るものである。そして、最近のこうした独自条例による保存施策は、内容的にも一層進めたものとなっている。例えば、金沢市では市街地全体に歴史的分脈を重視した景観上のゾーニングを行い、歴史的な面影を残す景観形成地域内では新しく建物を建設する場合、その地域にふさわしい高さ、外観のデザインや色彩、建築設備の位置や形態等について景観形成基準を具体的に定めて行政指導を行うほか、歴史的由緒のある建築物等でその地域の景観形成の基範となる建築物は、所有者の同意のもとに景観形成建築物等として指定し、建物の外観を主体に保存に努めている。

こうした背景には、一定の都市的な基盤整備がなされた結果、都市計画上の次の目標に歴史的な分脈の継承と都市空間の質の向上を目指すことが掲げられ、これまで軽視されがちであった地域の伝統や文化を保存することが確実な手掛かりとして認識されるようになり、都市計画の上からも保護の手だてを講じる必要が生まれたことがある。このことは、個性豊かな地域空間を構成している歴史的建造物の果たしてきた役割を再評価し、文化財としての保護を含めてこれを積極的に再利用しようとする考え方が定着してきたといえることができる。

しかし、こうした自治体や市民の努力にもかかわらず、伝統的建造物群保存地区や周囲の景観形成地域のすぐ隣で、高層ビルの建設が計画されることも決して稀でない。近年の京都市における景観論争に見られるような状況はいうに及ばず、地方都市でも歴史的景観の保存上の問題を抱えている。

例えば、倉敷では高層ビル建設問題に端を発して、倉敷川畔保存地区の背景にある主要な地区の景観保存を図るため、市では平成2年度にいわば緊急避難



写真－1 堀跡が整備された倉敷の町並（岡山県）



写真－2 重厚な町家の続く今井町の町並（奈良県）

的に保存地区の中心軸である倉敷川畔の背景保全の為に条例を定め、建築計画変更の要請や土地の買い取り等を行った。こうした保存施策等は、地方自治体の歴史的景観の保存にたいする強い姿勢を示すものとして記憶されている。

歴史的な町並みの保存については、上記の独自条例によるもののほか、昭和50年度の文化財保護法の改正で「伝統的建造物群保存地区保存制度」が確立したことで大きく推進されるようになった。

この制度は、歴史的な町並みの保存を目的とした法的に整備された唯一の制度といえることができる。



写真－3 名勝庭園で知られる知覧の町並（鹿児島県）



写真－4 旧裁判所の建物を町並み交流センターとして活用する大森銀山地区（島根県）

が不可欠となるからである。

保存地区では、建築物等の外観や土地及び自然物の現状を変更する行為（現状変更行為）を行うときには、予め国の定める許可基準に従い市町村教育委員会等の許可が必要である。現状変更行為に関する許可の基準は、大きく次の2段階に分けられる。すなわち、申請行為後の状態が、伝統的建造物（伝統的建造物群を構成している建築物等）の場合は、伝統的建造物群の特性を保持しているものであること、それ以外の場合は歴史的風致を著しく損なわないものであることが基準となる。

保存地区の保存推進に重要な役割を果たすのが、その地区の将来のあり方を決める基本的な事項について定めた保存計画で、伝統的建造物や環境を構成している物件の決定、建造物の保存整備計画、建造物等の保存に係る助成措置等に関する事項からなる。

国（文化庁）の役割は、市町村に対し指導、助言をすることのほか、市町村からの申請に基づいて当該保存地区の価値が特に高いと認めたときは「重要伝統的建造物群保存地区」に選定することができる。

そして、選定地区について市町村

が行う保存事業に助成をすることができる。

国の選定基準は、以下の一に該当することが条件となる。(1)伝統的建造物群が全体として意匠的に優秀なもの。(2)伝統的建造物群及び地割がよく旧態を保持しているもの。(3)伝統的建造物群及びその周囲の環境が地域的特色を顕著に示しているもの。こうした基準は、市町村が都市計画や条例によって伝統的建造物群保存地区を定めるにあたっての価値基準とみなすことができるが、この基準から伝統的建造物群保存地区保存制度では、単に道筋から眺めた歴史的な景観だけを対象としたものでなく、地割（町

以下に本制度の概要を記すと、まず周囲の環境と一体をなして歴史的風致を形成している伝統的な建造物群で価値の高いものを「伝統的建造物群」と称する文化財と定義し、これを保存するために市町村が都市計画または条例で定める地区を「伝統的建造物群保存地区」とする。

保存地区決定に当たっては、事前に地区住民の保存へ向けての合意形成が必要である。これは、保存地区が住民の広範囲にわたる日常生活の場を含んでおり、保存の推進にあたって一定の建築等の制限が課されるため、受認者たる地区住民の理解と協力

割や敷地割)や周囲の自然的な環境といった歴史的風致を含んだものとして設定されていることが知られる。

伝統的建造物群保存地区制度の特色は、住民の基本的な合意の上に成り立つものであるため、保存推進にあたっての実務上の権限を市町村に委ねている点にある。

平成6年7月現在、重要伝統的建造物群保存地区に選定された地区は、表1に示すように33市町村で38地区あり、行政・住民とも一体となって保存へ向けての取り組みが日常的に行われている。しかも、保存の取り組みは決して一過性のもではなく、長野県南木曽町妻籠宿や京都市産寧坂地区、山口県萩市堀内地区といった制度発足当初からの保存地区でも、20年近くを経過した今日なお、個々の家屋の保存修理や関連する地区の整備事業等多くの関係者の協力を得て連綿と続けられている。

3. 歴史的町並みの保存課題

伝統的建造物群保存地区制度は、制度発足以来着実に成果を上げてきているとはいうものの、全国各地に残る歴史的な市街地の保存を促す普遍的な制度として定着するまでに至っていない。その理由として大きく次の3点が考えられよう。

まず、わが国の土地利用政策全般において所有権や財産権の尊重が前提とされている中で、歴史的風致の保存のために前述のように建造物の増改築等に一定の私権の制限を伴うことは、敬遠されがちであること。

次に、この制度が文化財という概念の中で取り入れられ、対象となる地区が文化財として評価され得

るものでなければ自ずと馴染まないものであり、かつ保存事業も地区内の建築物の保存に主力が注がれており、市街地の再生を含む都市計画の観点からの総合的な保存事業制度が確立していないこと。

そして、西欧諸国の歴史的都市の保存施策が、都市政策や住宅政策の一環として建設行政上位置づけられているのに対して、わが国の場合は、都市計画法や建築基準法といった建設関係諸法の上でも歴史的建造物等がストックとして評価されておらず、単に過去の遺産として文化財保護の対象として捉えられているに過ぎないのが現状であること。

そのため、伝統的建造物群保存地区制度はもとより市町村独自の条例による保存施策には、自ずと限界があるのも事実で、歴史を活かした町づくりの推進にあたって国としての広範な施策の確立が求められている。

繰り返しになるが歴史的町並みの保存の担い手はそこに住む住民である。歴史的遺産の保存と再生の作業は、そこで生活する地域住民が自らの町の価値や歴史的建造物の良さを認識して、これらを積極的に保存しようとすることによって初めて可能になるものである。そのため、保存施策を推進するにあたって個々の歴史的建造物の所有者の理解と協力を如何に得るかが重要な鍵となっている。そして、歴史的市街地に居住する住民やそこで営業活動をする企業や団体等が、行政の保存支援施策と併せて、歴史的景観等都市景観全般が共有の財産であるという認識を持つことが必要で、歴史的建造物やそれらの創り出す歴史的町並みを大切にすることを当然と考えるような都市文化を確立することが求められている。

3. 石橋の解体移築の課題

◆鹿児島県土木部都市計画課

計画係長 中 村 孝

1. はじめに

昨年の九州南部地方は、気象台の当初の発表では5月21日に梅雨入りし7月9日には明けたとされたが、8月31日には今年の梅雨明けははっきりしないと修正されたほど、長期間にわたって降雨が続き、6～8月の3カ月間で年間降水量を超える状態であった。とくに、7月31日から8月2日にかけては県中部を中心に、また、5日から6日にかけては鹿児島市及びその周辺を中心に、未曾有の集中豪雨が襲った。

8月5日から6日にかけて鹿児島市を中心に襲っ

た豪雨は、市内を流れる甲突川、稲荷川、新川などを氾濫させ、市街地の500ha、14,000戸あまりが浸水した。そして、肥後の石工・岩永三五郎の作として県民の愛着が深く、文化財としての価値も高い評価を受けていた甲突川の五石橋のうち新上橋と武之橋の二橋が流失した。

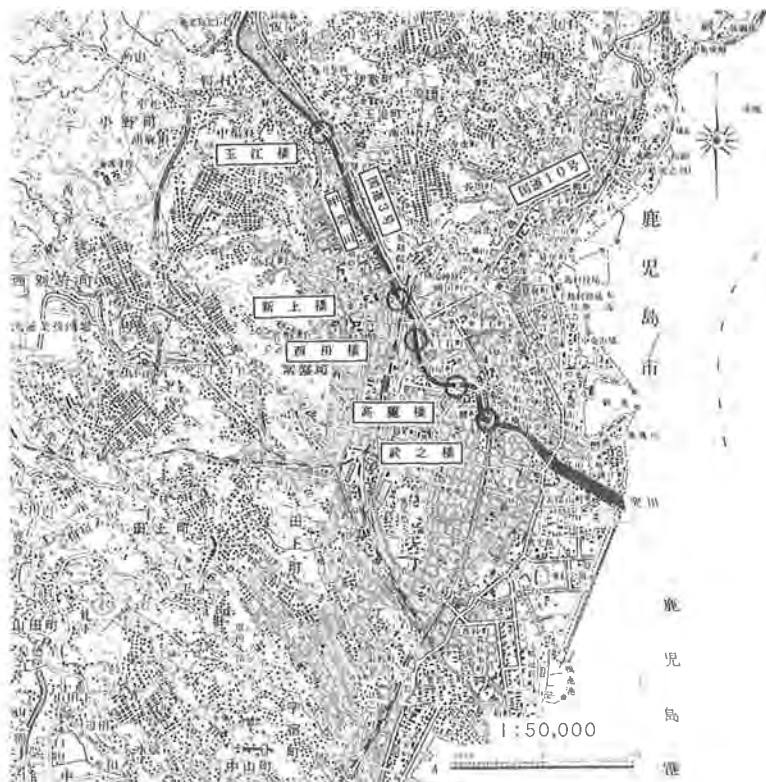
今回、このような甚大な被害にあったことから、甲突川については河川激甚災害対策特別緊急事業により抜本的な河川改修を行うこととし、流失を免れた石橋については移設して保存することにした。

2. 甲突川の石橋群

甲突川には、今回流失した二橋を含む五つの石造アーチ橋があった。これらの石造橋は、今からおよそ140年前、第27代薩摩藩主島津斉興の時代に、肥後の国より岩永三五郎を招いて築造したものである。岩永三五郎は弘化2年（1845年）に新上橋を架けたのを始めとし、西田橋・高麗橋・武之橋・玉江橋と毎年1橋ずつ石橋を架け、併せて河川改修を施行する一大土木事業を実施した。

ちなみに、高麗橋が架けられた弘化4年（1847年）は、甲突川河畔で生まれ育った明治維新の立役者、西郷隆盛が20歳の年である。

甲突川の石橋の特徴は①新上橋は、側面の石積みに傾斜を付け、洪水に安定した台形構造としており、橋に潜堤の機能を持たせ、この地点より右岸側を遊水地として



図ー1 甲突川と五石橋の位置

いること。

②水切りの形状が各橋とも、上下流異なった形となっていること。

③橋梁部の河床は石張りとし、基礎の洗掘防止及び床止工の役目を持たせていること。

④基礎工は極めて簡易な工法で、梯子胴木の上に切石を並べ、玉江橋などは根入れわずかに1.2mであること。

⑤アーチ全体が可撓性を保ち、現代の重車輛荷重にも耐えていること。

⑥戦略上の観点から、4km区間の五つの石橋は互に見通が利かなくなっていること等である。

3. 石橋とまちづくり

鹿児島市のほぼ中央を東に流れ、鹿児島湾に注ぐ甲突川は、その源を日置郡山町の八重山（標高677m）に発する流域面積107.9km²、流路延長26kmの都市河川である。昔は今の新上橋のあたりより東に向かっていたが、慶長7年鶴丸城が築かれた頃現在の河口になったといわれ、本格的な改修は天保13年

頃から、右岸の西田方面を遊水地とする設計で、新上橋より下流の河川改修及び河床掘削を行った。

その後、甲突川は明治31年7月、大正6年6月、昭和3年6月、昭和24年6月、昭和44年6月と過去において、わかっているだけで11回洪水を引き起こしている。

また、遊水池として計画された市街地と反対側の水田地帯一帯は、その後、市街化し住宅地となっている。

このようなことから甲突川の改修については、しかし、歴史的建造物としての価値も高いため、現地保存、移設保存と両論が並立したことから、石橋を残したままで治水安全度を上げる方法はないかと、ダム、遊水池、放水路、ミニ分水路などいろいろな案を検討したが、どの案も工事等に長期間を要し完成しなければ効果が発揮できないことや事業費が莫大となること、石橋自体の安全性や耐久性にも問題があり、残る石橋も流失の危険性があることから、最終的には次善の策として移設して保存することにした。河床掘削を主とした改修とした。石橋については撤去することが不可欠であることから移設保存することにした。

また、道路交通の面から考えると石橋は、鹿児島市の戦災復興事業により、幹線道路の一部として位置付けられており、これらの石橋に接続する道路は

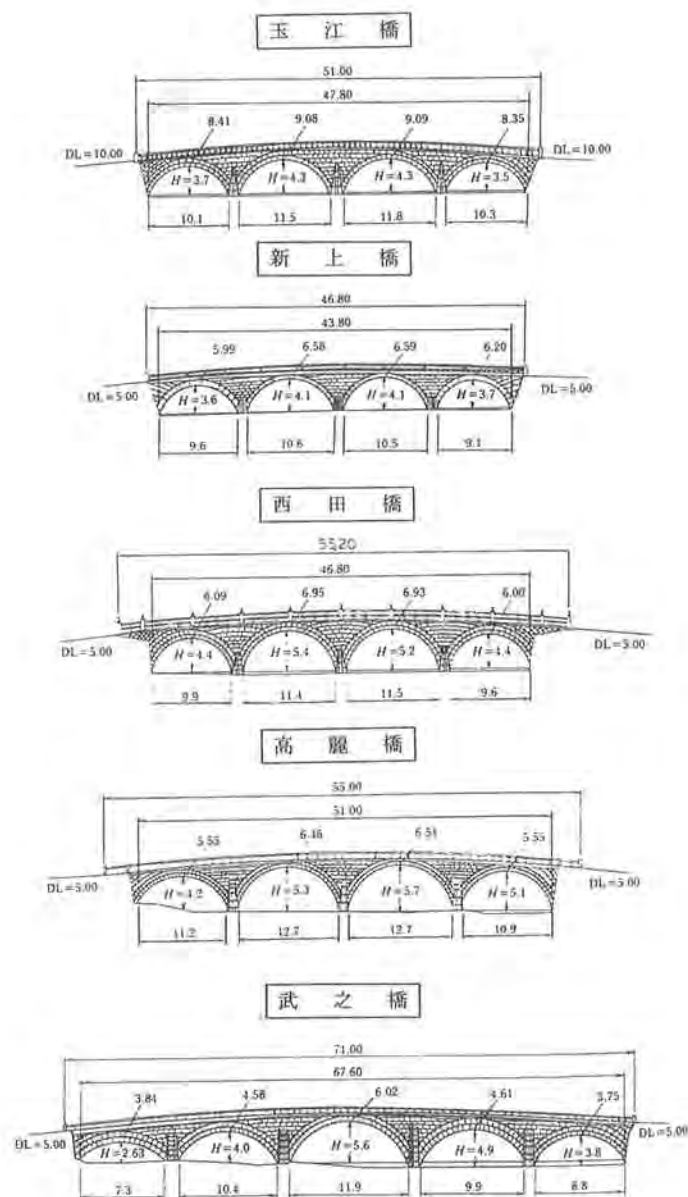


図-2 五石橋の立面図

土地区画整理事業等によるまちづくりのなかで整備されてきている。このため、橋梁の部分だけ幅員が狭く、一方通行等の規制や重量制限、速度制限等が行われていることにより、橋周辺に交通渋滞が発生し交通対策上の隘路になっている。

また、石橋を現地に残す意見については、道路交通の面においてもいろいろな問題がある。

石橋を現地に残し上下流に新たに隣接して橋梁を架設した場合を考えると、橋の周辺では大きく蛇行した道路になるが、橋に取り付く周辺のまちなみはすでに出来上がっていることから、相当の家屋やビル建築物等の移転が生じることや、交差点部の交通処理の問題など都市計画上の問題がある。また、現橋と近接することから景観の面からも問題がある。

4. 石橋解体移設の課題

石橋の移設復元については、移設復元場所の問題、解体復元の技術上の課題解決がある。

とくに西田橋は県指定有形文化財であり、現状変更にあたって県教育委員会の許可が必要であることから、早急に移設復元場所を決定する必要がある。

石橋を移設復元する場所の選定にあたっては、石橋の歴史性、文化性が生かせ、県民市民の誰もが訪れやすい安全な場所を考えており、学識経験者や市民有識者等で構成する甲突川石橋移設復元地選定委



写真－1 昨年の豪雨で流失した新上橋

員会を設置し、石橋の移設復元地を選定する作業を進めている。

石橋の解体復元の技術上の問題については、土木工学等の専門家や石材専門家で構成する石橋調査技術委員会を設置し、解体復元の技術的検討を行っている。現在、玉江橋の基礎工を除くアーチ部の解体及び新上橋、武之橋の解体が終了したが、玉江橋は、石材の破損やクラック、橋梁本体の変形、補修のあと等が判明した。

移設復元においては、架設当初の資料や補修前の資料はないことから架設当初の状態とするか、解体直前の状態とするか等検討が必要である。

また、玉江橋は石材の破損やクラックがあることから補足材とする石材の材質の問題もある。なお、石材の材質については別途に、委員会を設置して検討を進めている。

5. 終わりに

これからのまちづくりにおいては、歴史や伝統を伝える街並みや建築物等を保全して、美しい都市



▲▶写真－2・3 新上橋と同時に流失した武之橋





写真 流失をのがれ、移設保存されることとなった西田橋（上）、高麗橋（左）、玉江橋（下）の三橋。



景観とうるおいのある街づくりが必要であると考えている。

甲突川の石橋については、これまでの経緯から安全な場所に移設して保存することとした訳であるが、移設場所や復元方法等の課題を早く解決して、文化財関係者の理解を得たいと考えている。

また、石橋の移設先についても歴史や伝統を生かしたうるおいのある街づくりができるよう周辺の整備を進めて行きたいと考えている。

4. 四谷見附橋の移設・復元について

◆住宅・都市整備公団南多摩開発局

工事部工事第二課 課長 柳 原 和 憲

はじめに

近代の個性ある土木構造物は、地域社会にとけ込んで土木空間ともいうべき風景を構成し、地域に対する愛着や親近感を育んできた。これらの施設は当時、当地域の面影を今に伝える文化的遺産であるとともに、今後の街づくりに潤いや魅力をもたらす重要な素材とも成り得るものと思う。歴史的構造物を残すことは、地域に歴史を残すことであり都市に「時を超えて変わらぬ存在感や安心感」を、また世代を越えて「街にアイデンティティ」を付与する街づくりとしても意義あることと思う。

多摩ニュータウンでは、先人の遺産を保存しつつ街の魅力づくりとして、架け替えとなった「四谷見附橋」の忠実な再建を試み、昨年6月に多数の関係者の協力により移設復元事業が完成した。

以下に、その経緯と復元の概略を紹介し今後の参考としたい。

1. 四谷見附橋の沿革

都心近く JR 中央線の四ツ谷駅上には、既に平成4年に架替えとなった新四谷見附橋が旧橋の面影を残している。橋長44m、幅員は旧橋の約2倍の40mとなり、鋼製方杖ラーメン構造を採用し高欄、橋灯等

表－1 四谷見附橋復元の概略

1. 旧四谷見附橋の概略

- (1)架 橋 位 置 国道20号線(東京都都市計画道路放射5号線)路線上、JR四谷駅前JR跨線橋。
- (2)橋 梁 構 造 形式：2 ヒンジ上路鋼アーチ橋
構造：橋長 37.6m (支点間距離34.1m)
幅員(有効) 21.90m(歩道3.65m—車道14.60m—歩道3.65m)
- (3)装 飾 ネオバロック調(近傍に立地するベルサイユ宮殿を模した赤坂離宮に調和)
- (4)施 工 期 間 明治44年着工～大正2年9月完成
- (5)土木史的価値
 - ・ 我国近代橋梁技術の道標として貴重である。
 - ・ 橋の配置計画・橋詰め広場等を含む周辺・全体のデザインの優秀性。
 - ・ 高欄、橋灯等のネオバロック調装飾の文化財的価値。
〔文明開化時の面影を偲べる橋として昭和47年新宿区文化財(彫刻、工芸)指定〕
 - ・ 現存する都内最古の名橋、最古の鋼アーチ橋、陸橋である。
〔使用停止(平成元年)までの供用期間 75年〕

2. 復元橋梁の概略

- (1)移 設 位 置 八王子市別所地内、八王子市道403号線路線上。
- (2)橋 梁 構 造 形 式：2 ヒンジ上路鋼アーチ橋(1等橋TL-20)
構 造：橋長 37.6m (支点間距離34.1m)
幅員(有効) 17.40m (歩道4.20m—車道9.00m—歩道4.20m)
(旧橋アーチリブ 11本の内9本を使用、残り2本は強度試験、材料性能試験材として使用)
装飾等：高欄、橋灯はレプリカを使用、その他装飾は、文献考証等に基づき忠実に復元。

の装飾は旧四谷見附橋の高欄を再使用したものである。

他方、供用75年を経て解体された鋼アーチ部橋体は、補修の後、多摩ニュータウンへ移設復元された(表-1参照)。

四谷見附橋の南側には、現在、国賓等の宿舎として使用されている迎賓館がある。東宮(後の大正天皇)御所として、明治32年から10年の歳月と510万円の巨費を投じて完成した赤坂離宮がその前身である。

解体された四谷見附橋は、形式を上路式鋼ソリッドリブアーチ橋とし、橋台は煉瓦を外殻としたコンクリート中詰め重力式としている。離宮完成の翌年春にその予算が東京市議会を通過し、大正2年(1913)に完成をみたもので、その建設費は約27万円であったと報告されている。デザインは、離宮を強く意識した幾何学的対称性を特徴とするネオ・バロック様式によっており、高欄、橋灯においても、そのデザインモチーフを離宮室内の装飾や離宮外周の柵の飾りに見ることができる。また、この橋のデザインは見附橋の10年前に完成されたパリのアレキサンダー三世橋の影響を受けているとの見方もある。なお、これらの装飾により昭和47年(1972)には新宿区の文化財(彫刻・工芸)に指定されている(写真-1参照)。

橋の設計は、橋梁本体の責任者を樺島正義、設計は川地陽一、装飾を建築家の田島穠造が担当した。いずれも東京市の技術者であり、樺島はその他の多くの橋梁設計にも関わっている。

2. 四谷見附橋復元に係る調査委員会

四谷見附橋の移設・復元の検討は、土木史的位置



写真-1 東京市街鉄道(のちの市電)が走る風景(大正時代)

付け、設計関係者人物論等を含め、順次難問を解くように土木学会内に設けられた調査委員会で進められた。

1) 土木史調査 (昭和56年12月~58年2月)

委員長:新谷洋二、副委員長:田島二郎

拡幅の為、昭和49年に全面架け替えが決定された。これに伴って、文化的価値の高い本橋について、東京都の委託により以下の調査検討が行われている。

①土木史的観点からみた四谷見附橋に関して

②四谷見附橋と赤坂離宮のデザインの対応

③橋梁材料及び構造技術面からの復元可能性

なお、四谷見附橋に関しては、文献らしきものは、ほとんど見あたらず、橋の直接の担当者である川地陽一の二つの論文があるのみである。その一つ「四谷見附橋工事報告」(大正3年10月)は、当時の工学会誌に22頁にわたって載せられた工事報告であり、建設当時の様子を最も正確に示す重要な資料となっている。現存する図面としては、創建当時の設計資料としてマイクロ化された図面が数枚ある。また、補修等の変遷は不詳であるが、本橋の管理に当たっている東京都建設局により昭和55年(1980)に復元図が作成されている。

2) 保存の為の調査

(昭和63年9月~平成元年3月)

委員長:田島二郎、副委員長:新谷洋二

解体、撤去を間近にひかえた昭和63年度には、移設復元の必要性和その可能性を明確にすべく以前の成果を踏まえ、復元の為の具体的検討が行われている。

①材料強度の分析及び構造部材再利用の方策

②撤去解体時の技術的検討及び解体方法提案

③移設保存における景観設計及び周辺デザインの基本方針

なお、本調査の途中において、関係機関との調整の結果、移設再建の候補地として多摩ニュータウン八王子地区が選ばれ、建設省、東京都等の他に新たに将来の管理者となる八王子市及びニュータウン事業者としての住宅・都市整備公団を加え具体化に向けての調整を開始した。

3) 復元に向けての協議会

(平成元年9月~2年4月)

委員長:田島二郎、副委員長:窪田陽一

再建位置を確定し、当該場所に即した再建の具体的方法、下部工の復元、橋灯が高欄等と調和した周辺環境整備計画を行っている。

3. 移設再建に向けての条件

上述の各委員会等においては、解体復元の方針のみならず基本設計ともいえるべき詳細についても議論を行い設定されているが、以下に復元に向け得られた主な知見を示す。

1) 四谷見附橋の土木史的位置

日本の鉄橋は1868(慶応4年)8月長崎での練鉄プレートガートのくろがね橋の竣工に始まる。調査により確認された限りでは、明治期に架橋された鉄製アーチは18橋であり、内新居浜の遠登志橋が現地に保有され、他2橋は鉄筋コンクリートで巻き立て補強されて供用されている。この外は全て架け替え、あるいは撤去され現存するものはない。また、四谷見附橋は創建当時の姿そのままで供用されている日本最古の鉄製アーチ橋であると同時に、明治中期から大正期にかけて架橋された装飾橋の中でも鉄橋としては残された唯一の橋である。

2) 設計荷重及び現行荷重への耐力

建設当時の国道及び県道は一般に内務省令において454kgf/m²(400貫/坪)の等分布荷重を定めていたが、各地の橋は交通事情や財政事情により設計荷重を適宜判断して設計されていた。本橋の場合は川地陽一の先の報告によると1台12.5tf(3,330貫)の路面電車重連の複線荷重と703kgf/m²(620貫/坪)の等分布荷重が適用されている。

上部主構造に対する構造解析の結果では、現行仕方書に於けるTL-20荷重に対し、アーチ部材について約18%の余裕があるとの結論が得られている。また、鋼材はアメリカ「カーネギ社」から輸入したものであるが委員会の提案を受け、化学分析、強度試験、衝撃試験、並びに疲労試験等の機械試験が実施され、ほぼ現行のSS400と同等の性能・強度を有することが確認された。

3) 解体及び復元方針

保存、再架設時の工数低減を考慮し、できるだけ大きい部材にまとめて解体することとし、解体は、部材の連結リベットの切断によって行い、部材の切断はしない。また、アーチリブは横軸方向は3分割し、2主構を繋いだまま解体、運搬、再架設する。なお、分割はフランジ部分は添接材のリベット除去、腹板はガス切断による。復元に於いては、再使用できるものは極力利用し、できる限り創建当時の姿を復元する。

4. 移設・再建計画

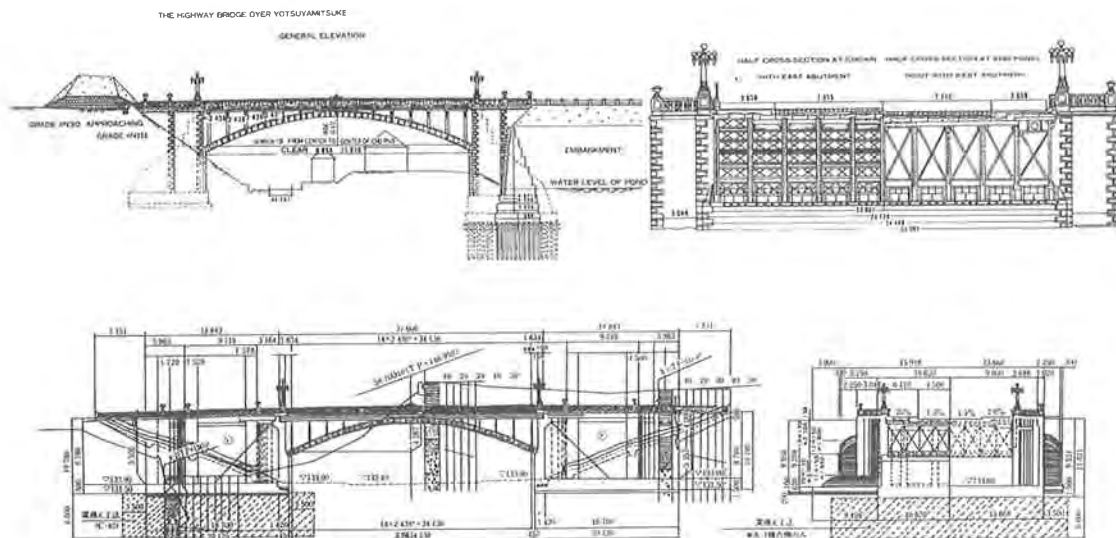
移設先となった多摩ニュータウン八王子地区は、都心から約30kmの地にあり、起伏に富む水と緑に恵まれた自然度の高い地区である。

四谷見附橋は地区公園を跨ぐ幅員18m、4種2級の住区幹線道路橋(将来管理者:八王子市)として再建されることとなった。橋梁幅員、橋台形状は橋下の公園利用を鑑み、四谷見附橋の特徴であるネオ・バロック様式の対称性を保ちつつ、本橋の品格を損なわないよう設計を加えている。すなわち、橋の前後は旧橋同様半径3.5mの四分円で拡幅し長さ10mの橋詰め広場を確保して、後端は同一半径で絞り込み取り付け道路の基本幅員にすり付けた。

なお、橋下は移設・復元に合わせ当初の自然風の流れから、開放的な西欧風の池形状に変更することとした(図-1、2参照)。



図-1 四谷見附橋の移設復元計画図



図一 2 創建時（復元図）（上）と移設後の橋梁一般図

橋体部（上部工）は、旧橋の形状保存を旨として中央付近の2主構を抜いた9主構で構成、17.4mの幅員とし、余剰部材については材料試験および補修用材として利用することとした。

橋台は、その再利用が不可能である。再建では現行仕方書に準拠した鉄筋コンクリート構造とし形状は変わるものの橋体部に係る構造寸法はできる限り旧橋に合わせるよう計画している。また、外観も半割煉瓦と角石を用い旧橋のもつ重量感の再現に努めた。

なお、床版等を含め構造設計は全て現行の道路橋仕方書等に沿い、若干厚くなった床版の地覆側面にはデインテル（雷文様）を刻むなど本橋の様式美を保つべく忠実な復元を試みた。使用した石材、煉瓦等の資材は全て旧橋と同一の産地としている。水切り石や、覆輪目地の産工、また解体時には既に欠落していた横桁端部の持ち送り装飾等に関しても創建当時の写真及び文献考証等により出来る限りの復元に努めている。

なお、高欄、橋灯は地元四谷現地での保存の要望もあり、復元ではレプリカを用いている。高欄は高強度のダクタイル鋳鉄等の使用による材質上の工夫、肉厚の増加、埋め込み部及び連結部の強度増等により現行の剛性高欄の基準を確保している（写真一2参照）。

5. 部材の補修及び架設

道路管理者にとって、復元橋は新設の1等橋と同等で十分な耐用年数が保証されたものでなければならず、また工事の実施にあたっては補修箇所、補修方法を定め、補修費用の算定が必要である。このため架設工事に先だって、旧橋部材の点検が行われた。解体された部材は1,000ピースを越え、部材毎に断面構成とその寸法の測定、腐食・欠食の程度、部材の変形、亀裂等を目視により検査し、欠食及び亀裂の発生箇所については超音波により検査した。その結果は、事前に設定された損傷度評価基準に基づき



写真一2

（奥・橋詰の復元した袖高欄、花台、橋灯）
（手前・袖高欄後方の新規デザイン高欄）
完成した高欄

表－2 橋体部材の目視検査の結果

部 材	①調査 部材数	②健全または 軽微な補修の必要な 部材	腐食に対す る複雑な補 修の必要な 部材	再使 用不 能材	②/① (%)
アーチリブ	15	9	6	—	60.0
支 柱	54	40	14	—	74.1
対 傾 構	101	81	9	11	80.2
横 構	249	248	—	1	99.6
床 組	バックル プレート	300	237	33	79.0
	縦 桁	123	60	58	48.8
	横 リブ	216	197	19	91.2
	横 桁	90	61	13	67.8
計	1,148	933	83	132	81.3

分類された（表－2 参照）。

検査の結果、腐食により補修が必要、または再使用不能と判断される部材は全部材の約20%であった。特に腐食の進行の著しい部位は、両側のアーチリブ、支柱の外側および側縦桁、外側四隅のアーチリブのヒンジおよびシュー等雨水の影響を受け易い箇所に限られていた。さらに、部材の疲労に起因すると考えられる割れ、亀裂等についても調査したが、全く検出されなかった。これは、溶接部材でなく、リベットによる組み合わせ部材による為と考えるが、リベット孔からの亀裂の発生が全くないということは予想外であった。また、バックルプレートの再利用は、四谷現地での目視点検により復元困難とあきらめていたものであるが、解体の結果比較的良好で

あり補修し復元することとした。

橋体の復元にあたっては、安易な新規部材の製作を極力避け、道路幅員が変更になったことにより生ずる余剰部材の再転用も含めて補修計画を立てた。結果として、仮組では多くの労力を要したものの、新規製作部材は床組部材等の2次部材に限定され、全鋼重359tの約16%の59tにとどまった。なお、復元において側面及び下面から見える部分は全てリベット接合とし、約4,000本のリベット打ちを行っている。数少ないリベット職人も高齢化し、若い職人を指導しつつ作業を行ったものである。

施工においては、橋体の点検補修や架設はもとより作業現地での石材のこぶ出しの具合、煉瓦の色や質感、あるいは覆輪目地の仕様等の議論をしつつ、監督や施工者等も含めて一体となって事業にあたり、解体部材の補修から始まった工事は約2年9カ月の工期をもって平成5年6月に完了となった（写真－3、4 参照）。

あとがき

多摩ニュータウンには、すでに240橋にも達する橋が架けられている。再建となった四谷見附橋は装飾橋梁という橋の性格からか、あるいは関東大地震や戦災を耐え佇んできた歴史によるものか、これらの橋とは全く異なる雰囲気を持っている。

土木構造物にかけた先人の創意工夫は、今日でも多くの事を語りかけてくれるものではあるが、社会的な要請や技術革新により、古い構造物が壊され新



図－3 復元した四谷見附橋と完成予定の姿池



写真—3・4

復元された四谷見附橋（上）
とその周辺の全景



しい構造物に置き換えられる事が多い。今後、各地に残る歴史的構造物が保存・復元されることを期待するものであるが、果して、技術優先あるいはスクラップアンドビルトの感のある現代の構造物において橋梁に限らず土木遺産としてどういうものが残るのか。考えさせられる事業であった。

移設地周辺の住宅や施設整備は、これからが最盛期となる。歴史的構造物ともいえる四谷見附橋の復元は、街づくりという観点からも大きな成果であったと思います。

あらためて、本復元事業を振り返ると、全工程が委員会での提言及び協議会の調整に基づき順次進められてきたことに気づきます。本橋の移設復元にあたり御指導、ご鞭撻を賜った関係各位に紙面を借り厚くお礼を申し上げます。

参考文献

- 四谷見附橋物語、四谷見附橋研究会編著、技報堂出版、1988
四谷見附橋の移設工事、川田技報 VOL13、1994.1

5. 函館の歴史と文化を生かしたまちづくり

◆函館市都市建設部都市景観課
課長 宇都宮 幸 雄

1. 函館市の概要

(1) 位置、地勢

本市は北海道渡島半島の南東部に位置し、総面積347.84km²で、函館山を要として北に扇状に広がり南側は海に囲まれ、津軽海峡を隔てて青森県と対岸して、北海道にあっては降雪量が少なく最も温暖で恵まれた自然環境を有する生活しやすい地域です。

標高334mの函館山は市民の憩いの場で、動植物の宝庫である。

この函館山が天然の良港をつくりだし、安政6(1859)年には横浜・長崎とともに日本で最初の国際貿易港として海外に門戸を開き、諸外国文化との交流によって強い影響を受けて、異国情緒豊かな町並みが形成された。

かつては、幕府直領の奉行所がおかれ北海道の中心商港として、また北洋漁業の基地として繁栄をなした、歴史と文化を有するまちである。

現在は、陸・海・空の交通の要衝で、南北海道における行政・経済・文化の中心地として発展を続けている、人口31万人を擁する地方中核都市である。

2. 函館の歴史とその沿革

(1) おいたち

15世紀の室町時代に、津軽・南部の抗争を逃れた河野政通が蝦夷地のウスケシと呼ばれたこの地に館を構え、この館が箱型であったので「箱館」と呼ばれるようになった。

その後、寛政11(1799)年、幕府の蝦夷地直領策によって箱館に奉行所がおかれ、津軽・南部両藩の陣屋を設け蝦夷地の警備にあたり、高田屋嘉兵衛をはじめ幕府御用の官商が居を構え、江戸と箱館を直結する太平洋航路もこのころの時期で、箱館は一躍発展を見せる。

(2) 開港後の町並み

安政元(1854)年、幕府とアメリカ使節ペリーにより日米和親条約が結ばれ下田と箱館を仮開港した。

その後、ペリーは艦隊を率いて箱館を訪れ港の測量や住民との交流を図っている。

安政4(1857)年、幕府は蝦夷地の警備を強化するため弁天砲台と五稜郭に着手する。工事はともに7年かかり明治元(1864)年に完成し、元町にあった箱館奉行所を五稜郭に移したのは翌年の慶応元



写真－1 函館山から望む市街地

(1865) 年であった。

安政 6 (1859) 年に横浜・長崎とともに国際貿易港として海外に門戸を開き、万延元 (1860) 年に奉行所直営の埋立て工事で、出島方式の外人居留地を造成して貸与するが狭すぎて失敗に終わり、外国人の居宅は町に混在するように建てられた。

この年、ロシア領事館が建てられ、敷地内に病院と教会が、文久 3 (1863) 年にイギリス領事館が、数年後にアメリカ領事館が、その後も教会やミッションスクール等が建てられた。

町家も、その影響を受けて洋風様式の建築物が建ち並び、外国人による写真や洗濯、洋服の仕立てや洋食等の技術が伝えられ、江戸以北随一の文明開化のまちとして繁栄をなした。

(3) 箱館から函館へ

五稜郭が完成して 3 年後の慶応 3 (1867) 年に徳川幕府の大政奉還で、明治元 (1868) 年、幕府海軍副総裁をしていた榎本武揚は、新政府の幕府に対する処遇を不服として品川沖の幕府艦船 8 隻を指揮して脱走出港を図り、途中、仙台から土方歳三などを加えて北上し、蝦夷地箱館での新天地を夢見て五稜郭を占拠することとなる。

明治 2 (1869) 年に新政府軍の激しい箱館攻撃があり、榎本軍の降伏によって箱館戦争が終わり、新政府は蝦夷地を北海道、箱館を函館と改め、最初の開拓使をにおいて北海道開拓の玄関口として新しい函館の夜明けが始まった。

(4) 函館の大火と人口の移動

函館は、大変大火の多い町で明治から大正にかけて、焼失戸数が 1 千戸以上の大火が 8 回記録され、中でも明治 40 年の大火は全市におよび約 9 千戸を焼失するが、先人達の復興への努力により防火建築の蔵作りの他に洋風様式や上下和洋折衷様式の町並みが造られていった。

また、昭和 9 年にも 2 万 2 千戸を焼失する大火の被害を受けるが、元町や末広町等の西部地区は奇跡的にも延焼をまぬがれて、明治・大正期に建てられた建築物がそのまま残された。

しかし、人口増加に伴う住宅地の需要にも西部地区は地形上のことから新たに開発ができず過密化が進み、昭和 30 年代から東部方面に住宅地が開発され住民も東部の方に移動するようになり、市の中心部

も西部地区から函館駅前に移動していった。

3. 歴史的な景観の保全

(1) 条例の制定

昭和 50 年代に入って、市は西部地区の元町公園の造成に伴い、敷地内の旧北海道庁函館支庁舎の管外移転を計画するが、市民の猛反対の声が波紋を呼び大きな問題となり管外移転を断念した。

また、西部地区の歴史的な建築物も時代とともに解体や増改築等で変貌しつつあったことから、市は歴史的な建築物の本格的な調査に乗り出し、歴史的な景観の保全に取り組むこととなった。

昭和 57～58 年に西部地区の伝統的建造物群調査等を実施、昭和 61 年には条例を制定するために都市景観保存対策事務局を設置する。

この中で、町会長や学識経験者、市民団体の代表等で構成した検討委員会で検討を続けると同時に、地域住民や建築関係団体等への説明会、さらには広報紙を活用する等の啓発活動を継続して、昭和 63 年 4 月に函館市西部地区歴史的景観条例を制定した。

(2) 条例の概要

条例では、ただ単に歴史的な建造物の一つひとつ残すだけでなく、西部地区全体の景観を良好なものへと導いていくこととしている。

- ・「歴史的景観地域」の指定、「景観形成基準」の設定、届出～助言・指導勧告。
- ・「伝統的建造物群保存地区」の指定、「保存計画」の設定、許可制。
- ・「西部地区」歴史的景観地域に大きな影響を及ぼすおそれのある場合に助言指導。

表一 1 指定建造物の補助事業

(平成元年度～5 年度)

年度	景観形成指定建築物等	伝統的建造物	計
元	(7 件) 22,128	(4 件) 11,909	(11 件) 34,037
2	(7 件) 23,876	(11 件) 20,455	(18 件) 44,331
3	(5 件) 17,312	(7 件) 19,832	(12 件) 37,144
4	(5 件) 16,925	(5 件) 19,877	(10 件) 36,802
5	(6 件) 16,266	(9 件) 32,600	(15 件) 48,866
計	(30 件) 96,507	(36 件) 104,673	(66 件) 201,180

(単位：千円)

表一 2 歴史的地区環境整備街路事業の概要

事業名称	「都市計画道路 8・6・2 湊が丘通」			「都市計画道路 3・2・10 基坂通」	
事業年度	平成 2 年度	平成 3 年度	平成 4 年度	平成 5 年度	平成 6 年度
施工箇所	大三坂～ 八幡坂	八幡坂～ 旧函館区公会堂	旧函館区公会堂～ 弥生坂	道道函館漁港線～ 元町公園	道道函館漁港線～ 市道弁天末広通
工事延長	150.0m	290.1m	251.2m	187.0m	(歩道) 76.0m
幅員	7.0m	5.14～10.3m	5.5m	18.0～36.0m	5.18m×2
事業費	60,000,000円	134,000,000円	96,000,000円	290,000,000円	100,000,000円
内訳	補助費	30,000,000円	67,000,000円	48,000,000円	145,000,000円
	市単独費	30,000,000円	67,000,000円	48,000,000円	145,000,000円
事業内容	花崗岩(平石張)	花崗岩(平石張)	花崗岩(平石張)	車道花崗岩(ピンコロ)	歩道花崗岩(ピンコロ)
	436㎡	878㎡	783㎡	2,789㎡	310㎡
	安山岩(乱張)	安山岩(乱張)	安山岩(乱張)	歩道花崗岩(ピンコロ)	歩道花崗岩(平石張)
	426㎡	954㎡	273㎡	416㎡	408㎡
	照明灯 3 灯	照明灯 6 灯	照明灯 10 灯	歩道花崗岩(平石張)	照明灯 10 灯
	チェーン柵 21 本	チェーン柵 32 本	チェーン柵 12 本	504㎡	ポラード 41 本
		植栽(おんこ・つつじ)	植栽(おんこ・つつじ)	照明灯 15 灯	植栽(つつじ)
				植栽(つつじ)	

- ・「指定建造物の助成」外観修理、経費の4/5以内で限度額600万円。(景観形成指定建築物等47件、伝統的建造物66件)
- ・「融資のあっせん」・「景観賞」・「景観形成住民団体、景観協定の助成」。

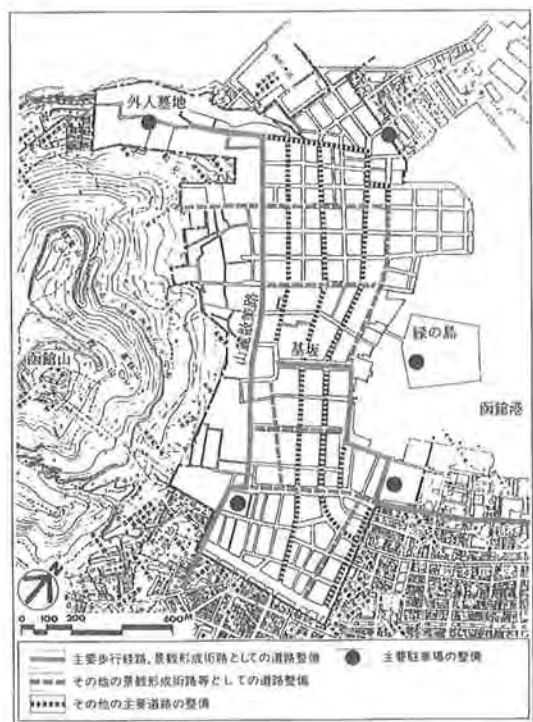
◇「町並み基金制度」10年間に市が5億円、寄付金2億円を目標に積立てその益金で防寒改修等を実施。

4. 歴道事業の整備計画

(1) 歴道調査報告書の作成

西部地区の歴史的な町並みが魅力となっており、年間500万人を超える観光客が押し寄せ、自動車交通量の集中と複雑な地区内道路網等のために、道路交通の安全性等に係る問題の解消と生活環境改善のための整備を図り、安全で快適なうらおいのあるまちづくりに資するために、昭和63年に「歴史的地区環境整備街路事業」を取り入れた。

同年、協議会を設置、調査・検討を加えて、平成元年に歴史的地区環境整備街路事業調査報告を作成した。



図一 1 主要な整備検討対象施設等

(2) 「港が丘通」の石畳整備

調査報告書にもとづき、元町や末広町等を通過する観光散策路を整備するにあたり、名称を公募によって「港が丘通」と命名して都市計画決定を行い、平成2年度から4年度にかけて石畳整備を実施した。

ここは、伝統的建造物群保存地区で、明治から

昭和初期に建築された教会などで異国情緒あふれる町並みで、観光客が一番多く散策する道である。

既設電柱の路外移設や横断電線の排除で、歴史的な町並みがよみがえり、地域住民はもとより訪れる人々にもうるおいとやすらぎを与えている。

(3) 「基坂通」の石畳整備

ここは、古くは幕府の奉行所がおかれ、明治の初期には開拓使がおかれ開港当時の町の中心地で、里数を測る基点としたところから基坂と名付けられた由緒ある広幅員（36m）の坂道である。

この周辺には旧函館区公会堂や旧イギリス領事館（開港記念館）などが往時の姿を見せしている伝統的建造物群保存地区で、平成5年度から6年度にかけて石畳整備を実施している。冬季間における路面の凍結防止のためのロードヒーティングとして通常は電力を使用するが、ここでは、ガスを使用して温水を循環する方法を取り入れているのが特徴的である。

5. おわりに

平成2年度から6年度にかけて、西部地区の歴史的な景観と調和を図りながら「港が丘通」と「基坂通」の2路線の石畳整備を進めており、平成7年度から「二十間坂通り」の整備について要望しているところであり、地域住民や訪れる方々から早期完成が期待されている。

今後も、安全で快適なうるおいのあるまちづくりを計画的に推進するために努力をしてみたい。

写真-2・3 石畳で整備された「港が丘通」
右は整備前



写真-4 旧函館区公会堂と「基坂通」



写真-5 異国情緒ただよう元町周辺

町並探訪

筑前秋月（福岡県甘木市）

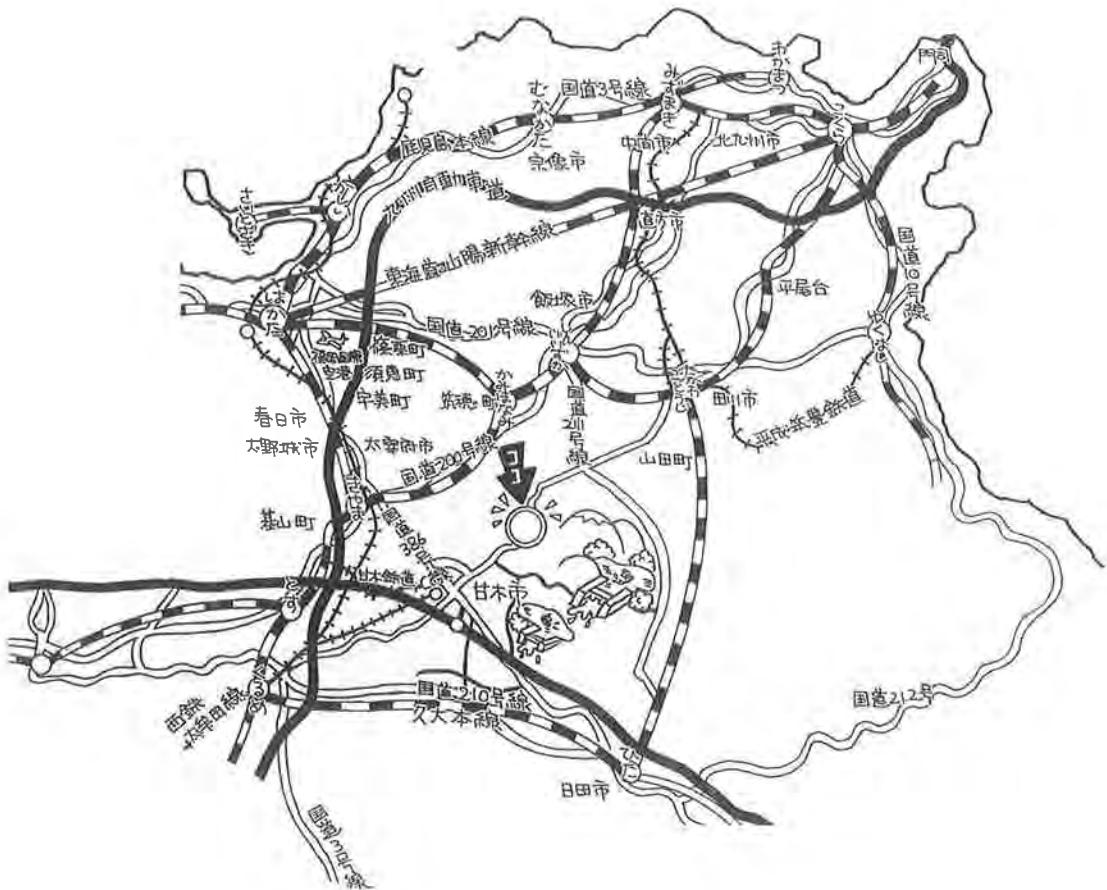
◆建設省都市局街路課

筑前の小京都といわれる秋月は、日田街道の要衝甘木から国道322号を東北へ約6 km。小石原川沿いに遡った山間の小盆地にある。その地形的条件から近代化の波から逃れ、背後にある標高860mの古処山の懷に抱かれるように、昔ながらの城下町の面影を残している。

秋月の地名は古く、平安時代の史料に秋月荘として現われる。鎌倉時代になり原田種雄が源頼家から

秋月荘を与えられ秋月氏を称し、それ以後400年間にわたりこの地を支配した。十六代続いた秋月氏も、天正十五年（1587年）豊臣秀吉の九州征伐に敗北し、日向国高鍋に移封された。

関ヶ原の戦後、秋月は福岡黒田藩黒田長政が支配するところとなる。江戸時代に入り、元和九年（1623年）長政の三男長興が分知され、秋月五万石を興した。翌寛永元年、城下町を復興するため町割



図一 1 秋月位置図



図一 2 町中案内図



写真一 1 秋月城下町全景

りが行なわれた。盆地を東西に流れる野鳥川の北岸に秋月街道を通して町人地とし、その東側から野鳥川の南岸一帯に武家地を配し、これによって城下町秋月の骨格が整えられたといえる。

秋月も他の城下町の例にもれず、しばしば火災に見舞われたが、文政十二年（1829年）を最後に大火の発生は見られない。この時焼け残った町家を中心に今に残る町並みが形成されていった。

明治維新となって廃藩置県により秋月藩は廃され秋月県となる。その後、福岡県に合併されると政治上の中心地としての役割が奪われ、特に士族の流出が相次ぎ、多数の武家屋敷が田畑と化してしまった。江戸時代には千軒五千人といわれた町も、今では五百軒千五百人程度の静かな町となっている。

甘木方面から秋月の町中への入り口には、文化七年（1810年）に築造されたといわれる石造の目眼橋が架けられている。それまでは板橋で、数年ごとに架け替えなければならなかったのを藩主黒田長韶の時代に、家老宮崎織部の意見具申により奉行江崎半右衛門が長崎の目眼橋を見学し土工を招いて造させたものらしい。石は古処山の硬い花崗岩が用いられており、今でも車が通れる程丈夫である。橋の下を流れる野鳥川の河底は、大小さまざまな石が敷き詰められており、現代のように杭を打つ技術のない当時に急流河川の河床掘削から橋を守る工夫がしのばれる。

目眼橋を渡り、木戸の曲り（現在は木戸の跡はな



写真一 2 目眼橋



写真一 3 目眼橋から写した野鳥川河床の床止



写真一 4 秋月街道の町並み

く、道路がクランクになっているだけ）を抜けると町人地の町並みが続く。家のづくりは元来妻入りの茅葺き屋根を戴くごくつましいものであったようだが、明治期以降平入りや瓦葺きが次第に普及し、現在のような町並みを呈するようになったらしい。

町家の中に秋月のきれいな水を生かして葛の製造



写真—5 伝統の葛料理



写真—6 杉の馬場（桜の季節）

を今でも営んでいる老舗がある。昔ながらの土間のある店内に入ると、いろりを囲んで本葛をはじめ葛そうめん、葛きりなどの伝統の味を楽しみながら町家のつくりを内側から見ることができる。

秋月の町家のつくりを特徴づけているのが各戸の裏庭に清流を巧みに取り入れてつくられた池庭である。秋月街道をはさんで北側の町並みでは主屋の背後、池庭に接するように上流から下町まで水路を貫流させている。南側の町並みでは主屋の前面、秋月街道に沿って水路を配し、ここから各々の家が主屋の裏庭に水を引き入れている。いずれも池庭は小規模なものであるが、真夏でも戸を開けておけば池庭から涼しい風がはこばれてくる。池庭は、そんな秋月らしい清々しい趣を醸し出している。

郷土館前のバス停を南へ折れると、桜並木で有名な杉の馬場に出る。左手には数少なく残された武家屋敷のひとつ、旧戸波家屋敷跡が秋月郷土館として利用されている。その先は堀をはさんで石垣が続き、その石垣の内側が秋月城跡となる。

城内は北から順に三段の平地になっている。一番下段は今では秋月中学校の校庭となっていて、杉の馬場から大手門へ至る堀には瓦坂（瓦を縦に敷きつめてつくられた堀に架けられた橋）が今も当時のまま残されている。中学校の校舎は近頃建て替えられたそうだが、秋月城跡の雰囲気壊さないよう木造でつくられている。次段が奥御殿跡で、堀には城の裏御門と呼ばれた長屋門が石段とともに当時のままの風情を伝えている。さらに上段には藩祖黒田長興を祀る垂裕神社がある。この神門が黒門と呼ばれ、旧秋月氏時代の搦手門を黒田氏秋月城の大手門に移



写真—7 秋月城跡、城堀の現況と瓦坂



写真—8 木造校舎に建て替えられた秋月中学校

し、廃城の際当地に移されたと伝えられている。

武家屋敷と町家、城跡に苔むした石垣、目眼橋や町中を巡る水路。秋月氏、黒田氏の780年に及ぶさまざまな歴史がひっそりと眠る城下町といえよう。

こうした秋月の多様な歴史的・自然的な資源を将来に伝承すると同時に、現代社会に対応した産業や



写真9 長屋門と石段



写真10 垂裕神社の神門、黒門



図3 中心部交差点周辺整備イメージ（整備計画より）



図4 町屋型町並み景観保存ゾーン共同駐車場イメージ（整備計画より）

道路・公園・下水道等の都市基盤を整える構想が「秋月地区 うるおい・緑・景観まちづくり整備計画」として、平成三年度にまとめられた。

とかく保全と開発は対立する概念としてとらわれがちであるが、今後住民の協力と合意のもとに秋月の貴重な町並みの保存と生活環境の整備が調和

のとれた形で進められてゆくことを期待する。

〔参 考〕

読売新聞西部本社編「歴史の町並み再発見」

甘木市「甘木市秋月地区 うるおい・緑・景観まちづくり整備計画」

甘木市「秋月城下町 観光マップ」

参考データ

歴史的なまちづくりとその効果

——歴史的地区環境整備街路事業を通じたまちづくり——

建設省都市局街路課

1. はじめに

戦災等の大災害を受けずに歴史的なまちなみや史跡等の時代を物語る貴重な財産の残されている地区では、その成り立ちから「折れ曲がり」や袋小路等の変形道路が多く、さらに幅員が狭いため自動車交通への対応が困難であるなど、道路交通上また都市防災上大きな問題を抱えています。一方、こういった地区では観光客の増加、また市街地開発等によって古くから培われてきた生活環境や歴史的環境が悪化しており、その改善が緊急の課題となります。

そこで、このような課題に対処するまちづくりの手法として、昭和57年度建設省都市局街路課所管による「歴史的地区環境整備街路事業（以下、愛称の「歴みち事業」という。）」が発足しました。当事業は、伝統的建造物群保存地区、もしくは国指定の文化財等を含む歴史的な地区において、地区への集中交通、通過交通の適正な誘導や歴史的みちすじの整備を図ることにより、歴史的な環境の保全や個性あふれるまちづくりを行なうことを目的としています。このようなまちづくりにおいては、文化財サイドとの調整も重要な位置を占めてきます。

本事業は、歴史的な地区を含む市街地において、街路交通調査等を活用し、道路管理者や文化財サイド等の協力を得て地区整備の基本構想と道路の整備計画を策定し、自動車交通の迂回を主目的とする幹線道路の整備に併せて、以下の内容の整備を推進するものです。

- ① 歴史的みちすじの本来の姿を残した形での保全・整備
- ② 地区に集中する観光交通と地区内の生活交通を分離するための街路の体系的整備
- ③ 自動車による観光交通を受けとめるための駐車場の整備

- ④ 景観上問題となる電柱等、占用物件の移設・地中化
- ⑤ 標識・標示類の充実及び一方通行・大型車規制等の適正化
- ⑥ 沿道の建築物、広告物等の適正化 等



図1 歴史的地区環境整備街路事業のイメージ図

歴みち事業も制度創設から12年が経過し、事業の実施地区も24地区を数え、完了地区も広島県の尾道市山手地区や栃木県の足利市足利学校周辺地区等をはじめとして幾つかみられるようになってきました。現在の歴みち事業は、函館市、日光市、長崎市といった古くから全国的に有名である観光地から、栃木市などのように歴史的な街なみを活用してまちづくりを行うことで有名になった地区において実施されるようになりました。

ここでは、事業の実施地区のなかから事業効果に着目していくつかの事例を取りあげ、歴史的なまちづくりを紹介していきたいと思います。

2. 歴史的なまちづくりとその効果

- (1) 歴史と文化のシンボルを活用したまちづくり
～栃木県足利市の歴みち事業～

栃木県の足利市は、日本最古の総合大学「足利学

校」や室町幕府初代の征夷大將軍となった足利尊氏発祥の地、その足利氏ゆかりの「饒阿寺（ばんなじ）」といった二つの史跡のまちとして有名ですが、足利には史跡以外の歴史的なものの、例えば街並みといったものは残されてはいませんでした。しかし、シンボルとなる史跡をもとに、まち全体で歴史的な環境を整備することも一つの方策であり、また、足利市はその実例になります。

足利市では、市民生活のシンボルでもあり、まちの歴史と文化を代表する二つの国史跡を持つ地区を足利の代表的な“顔”としていくために、足利固有の歴史、文化、自然、風土などを基調としたアイデンティティの表現を目指して、地元住民の合意と協力のもとに参道の石畳道路整備を行いながら、道沿いの建物の景観整備を行いました。この基本方針に従って、昭和57年度から開始された歴みち事業では平成2年度までに6路線の街路整備を行い、併せて、文化庁の協力により跡地にあった小学校を移転して足利学校の建物・庭園の復元を行い、歴史のまち足利の整備が図られました。また、まちづくりの基本的な考え方を踏襲して、市の中心となる通りを沿道区画整備型街路事業を用いて整備し、まち全体として歴史的な環境が整いました。



写真一 足利市の歴みち事業
(大日大門通り)

歴史的なまちづくりの効果として足利市の観光客数の推移をみると、まちづくりを始めた昭和50年代後半には足利学校周辺の観光客は、1.6万人程度でしたが、昭和63年には3.7万人を超え、平成2年の足利学校復元跡は70万人あまりにも達し、いまでも多くの人で賑わっている状況にあります。実に、観

光客数は約43倍にふくれあがったことになります。歴みち事業地区周辺の商業に目を移すと、街なみにあわせて改修をした店舗や新たに立地した店舗が相当数あり、足利市全域の小売業販売額の伸びも同時期で約1.5倍になり、足利学校周辺地区では小売り販売額、飲食業の販売額は、それぞれ約3倍と約4倍になっています。足利のまちづくりは、歴みち事業をはじめ足利市のまちなみ修景補助など市と住民の一体となったまちづくりが実を結び、NHKの大河ドラマでもとりあげられたということもあり、このような成果をおさめたのであります。

(2) 古い街なみと調和を図ったまちづくり ～兵庫県神戸市の歴みち事業～

兵庫県の神戸市北野・山本地区は、異人館のまちとして有名ですが、同時にブティックや飲食店などの専門店が建ち並ぶ商業地でもあります。ここで展開されたまちづくりは、都市化の波から古い街並みを守り、神戸らしい都市景観をもった街並みを整備したものです。

神戸市の北野・山本地区の歴史は、1868年（慶応3年）アメリカをはじめとする五カ国との修好通商条約に基づき兵庫港が開港され、港の周辺に働く場としての居留地が形成されたことにはじまります。明治に入って居留地と山手（北野・山本地区）を結ぶ道路（現在のトア・ロード）が開かれ、やがてこれと直交する東西道路も充実されるようになり、山手一帯の市街化が進み、外国人にとって働く場である居留地に対し住む場としての北野・山本地区の性格が強められていきました。こうして、「異人館」と呼ばれる外国人住宅の建設が進められ、北野・山本地区の歴史的な雰囲気を持つ住宅街が形成されていきました。異人館の建設は、明治30年代が最も盛んで、その後も昭和初期まで広い範囲で建設されました。第二次世界大戦時は、神戸は大きな被害を受けましたが、幸運にもこの地区は部分的な被災にとどまり、異人館も残されました。

その後、この地区は三宮という都心に近いことから、昭和30年代から閑静な住宅街にホテルが進出しはじめました。ホテル建設は、地元の反対運動や土地利用の指定等により止みましたが、昭和40年代にはいると、今度はマンション建設が盛んになりまし



写真一 神戸市北野異人館街（北野坂）の歴みち事業

た。昭和50年代には、マンション建設は一応の落つきをみせますが、かわってブティックや飲食店等の専門店が立地しはじめます。一方では、昭和52年にNHKの連続ドラマ「風見鶏」の舞台になったことをきっかけとして、にわかに観光地としての色彩も強くなりました。

このような地区で、今なお数多くの外国人が居住し、国際色豊かな神戸の顔として異人館が点在する歴史的市街地を保存し、さらに魅力を高めるために昭和54年に「都市景観形成地域」の指定をはじめとする景観整備が進められました。そして、昭和57年度から歴みち事業が開始され、伝統的建造物群保存地区にも指定されている閑静な住宅街で、景観形成のために北野線等の道路や小径、広場の整備を補助事業と単独事業を併せて実施し、古くから残されている異国情緒を保全したまちづくりが進められました。

この地区では、「風見鶏」が放映された昭和52年当時に54万人の観光客が訪れており、それが事業着手の昭和57年には150万人を越え、その後も増加を続け、平成5年では180万人弱の人がこの地区を訪れている状況になっています。神戸市では、北野・山本地区の歴みち事業以外にも、ポートアイランドやハーバーランド等の都市開発が行われ、こういった諸々の整備により神戸市全域で観光客が増加し、

昭和52年から平成5年までの間に1,350万人から約2倍の2,750万人の観光客が訪れるようになっていきます。こういった数値からは、歴史的なまちづくりの効果をみることは困難ですが、この事業が北野・山本地区に与えた効果として、つぎのようなことがあります。それは、閑静な住宅地であったこの地区に商業施設が建設され、商業地としての性格も持つようになる際に、タイミングよく歩行空間の整備が行われたということです。つまり、歴みち事業が結果的に商業地整備の一翼をになったということです。神戸市の北野・山本地区は、街路整備とともに独特の西洋的な雰囲気をも保全したまちづくりを行った実例として、また、ふるい時代のものと新しい時代の街づくりが調和した代表例となっています。

(3) 街路事業を活用した歴史的なまちづくり ～鹿児島県知覧町の街路事業～

鹿児島県の知覧町は、歴みち事業で整備したまちではありませんが、小樽市のように街路事業をうまく活用して古くからの街なみをいかしてまちづくりを行った代表的な事例であり、そこで行われた街路事業の効果が顕著なまちでもあります。

知覧町の歴史は、江戸時代の島津藩政時代に麓集落として栄えたことにはじまり、多くの武家屋敷を中心とした歴史的なたたずまいが形成されていることから、国の伝統的建造物群保存地区に指定されています。また、知覧町では、第二次世界大戦時の特攻基地のあった場所でもあります。このまちでは、昭和56年から59年にかけて武家屋敷通りや特攻基地へ通ずる街路の整備が行われました。この街路事業は、知覧町の持つ歴史的なたたずまいに配慮され



写真一 知覧町の町並み整備（本通り線、上郡地区）

た事業であり、特に伝統的な建造物群保存地区内にある武家屋敷通り線は、七つの名勝庭園を結ぶこのまちの重要な街路で、沿線の建物との調和が図られるように整備されました。また、知覧町では先の特攻基地に通じる街路など4路線が歴史的な雰囲気にあわせて整備がされ、まち全体として歴史を生かした街路づくり、まちづくりが行われました。

この地区では、街路事業の完成とともにこの地区を訪れる観光客数が顕著に増加していることがわかります。武家屋敷の観光客数は、昭和50年に2.5万人だったものが武家屋敷通りの街路事業に着手した昭和56年には15.4万人になり、知覧町の武家屋敷通り周辺地区の幹線街路の一応の完成をみた平成2年には50万人近くになり、この期間で観光客数は実に20倍になっています。この観光客数の増加は、街路事業の完成と関係を持っているようで、街路事業の完成とともに観光客数が大幅に増加し、以後の観光客数は上下を続け、また、別の街路事業が完成することにより観光客数が増加するというような構造になっているようです。これは、街路事業の完成により、街並みが整うと同時に道路整備によって利便性が向上し、観光交通が増加している状況が想像できます。また、このまちの観光客の増加は、施設の入場料、駐車場等の収入を通してまちの財源の増加にも貢献しているようです。

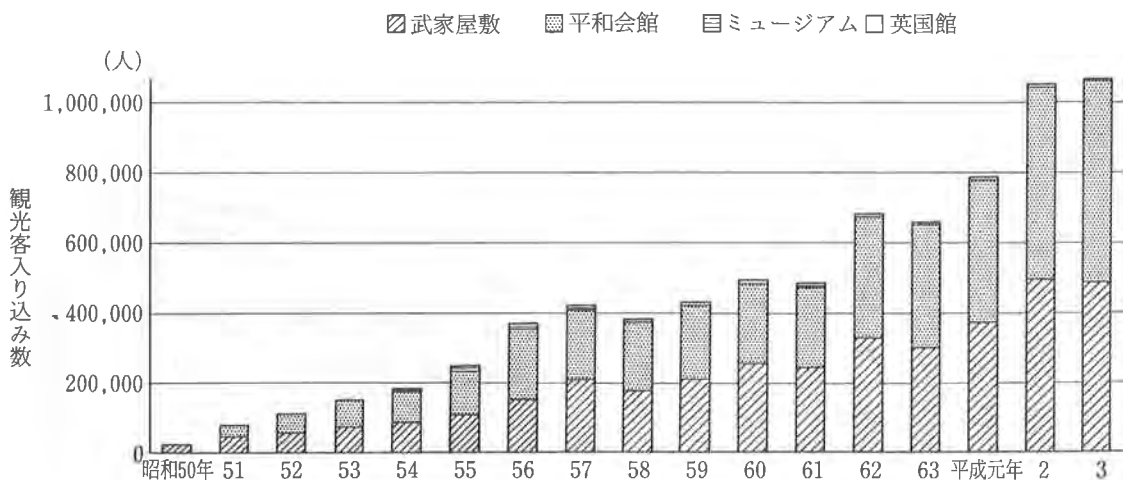
(4) 歴みち事業の効果

歴みち事業は、歴史的な地区における観光交通の誘導と生活交通の分離といった地区交通計画の理念に基づく計画的な街路整備と地元住民の参加・協力による街並みの形成等により行われます。歴みち事業の意義は、歴史的な文化財を中心としたまちづくりにあります。歴みち事業をとおして行われるまちづくりは、通常の街路事業と同様に地域に大きなインパクトを与えます。これまでの事例をまとめると、保存的な意味を含めた歴史的街並みの整備により地域の財産を形成し、これをいかして観光の振興をはかり、もって地域の活性化に資するというようになります。歴みち事業のインパクトのいくつかは、先ほど紹介した事例で少しは理解して頂けたものと思います。紹介した事例以外にも、評判の良い地区が数多くあります。紙面の都合上、全てをこの場で紹介するわけにはいきませんが、本文の最後に歴みち事業実施地区一覧を載せておきますので現地視察に出かけてみてはいかがでしょうか。

3. 歴史的地区環境整備街路事業の今後の展開

歴史的な地区の整備は、国指定の伝統的建造物群保存地区や重要文化財級のものを持つ地区を最優先で実施してきましたが、これからは、国レベルの史

図一 2 知覧町の建物別観光客数推移（昭和50年～平成3年）
（武家屋敷・平和会館・ミュージアム・英国館）



跡、文化財などが限られているということもあり、地域レベルでの文化財や歴史的風土が残されている地区での実施を考えていく必要があります。このような地区は、かつての中心地だったものですが、近代社会の建設のため中心が移されたことにより相対的に地盤沈下が起こり、概して疲弊が著しくなり、このためまちの再生、活性化が必要とされているような地区であります。このような地区は、まちづくりの核となるものが残されており、これを有効活用することで再生を図ることが可能となります。

先に紹介した事例を参考に考えますと、足利市は国の史跡を活用したのですが、同様の考え方で県の史跡、市の史跡をシンボルとしてまちづくりを行うことができます。また、神戸市のようにふるい街並みを活用した歩行空間の整備と同時に商業施設を整備することによってにぎわいを持つまちづくりができます。

また、街並みまちづくり総合支援事業の活用等により、歴史的なまちづくりに向けた一層の推進方策の充実を図っていくことも必要となります。

全国各地にはまだまだレベルの差こそあれ歴史的なものが残されているようであり、今後はまちに残されている貴重な文化財の活用を図り、歴史上の地として、まちの再生、まちづくりを行うために、歴みち事業を活用していくケースが多くなると考えられます。

(この文章の神戸北野・山本地区の内容は、阪神・淡路大震災の被災前のものです。今回の被災によりこの地区も甚大な被害を受けており、この場をお借りして心よりお見舞い申し上げます。)

歴みち事業実施地区（平成6年3月末現在）

事業完了地区	栃木県足利市足利学校周辺地区 広島県尾道市山手地区 広島県福山市鞆地区 兵庫県神戸市北野山本地区 （順番は、事業の完了順）
事業実施中の地区	沖縄県那覇市首里金城地区 兵庫県篠山町丹波篠山地区 長崎県長崎市出島南山手地区 秋田県角館町内町地区 山口県萩市堀内地区 栃木県日光市二社一寺地区 埼玉県川越市旧城下町地区 奈良県橿原市今井地区 佐賀県有田町上有田地区 北海道函館市西部地区 岩手県平泉町中尊寺・毛越寺地区 富山県八尾町八尾地区 山口県柳井市古市金屋地区 兵庫県神戸市兵庫本町地区 宮城県塩釜市本町・中町地区 広島県竹原市竹原地区 栃木県栃木市巴波川・蔵の街地区 山口県下関市長府地区 大分県杵築市杵築地区 （順番は事業の採択順）

トピックス 1

街並み・まちづくり総合支援事業について

—平成6年度建設省新規施策—

◆建設省都市局都市計画課
まちづくり事業推進室

1. はじめに

今やわが国は、GNPで世界の約7分の1を占め、所得水準、生産活動などのフロー面では、欧米へのキャッチアップを果たしたといえるが、住宅や社会資本のストックは、未だ欧米諸国に比べて見劣りしており、これが生活の豊かさの実感を妨げているのが現状である。

これに加えて、社会の成熟に伴い、社会資本整備についても機能面のみならず、地域の個性、美観といった質の面に対する要望が高まり、今後は量の充足と質の向上をとともに図ることが課題となっている。

例えば、今日、忘れ去られがちであった地域の個性や都市の美しさ等に対する関心が高まっており、今後は、地域固有の文化、自然、歴史等をいかした個性と魅力ある地域づくり等を推進する必要がある。また、本格的な高齢社会の到来を目前に控えて、今後は、福祉の指定を重視していかなければならない。さらに、自由時間の増大等に伴い、多様化する余暇の過ごし方等に対応して、さらに多面的な要請に応じていく必要がある。一方、著しい交通渋滞や長時間の通勤時間に見られるような種々の都市問題の深刻化は、個人の豊かさの実感を妨げる大きな要因となっており、その早急な改善が望まれている。

21世紀に向け、豊かな国民生活の基盤づくりを進めるためには、こうした潮流変化や国民のニーズを的確に踏まえて、生活者の視点に立った生活空間づくりに向けて、計画的、先行的な対応を図っていく必要がある。

特に、国民の約7割が都市に住むなど急速な都市化が進行しているなかで、下水道や都市公園整備の立ち後れ等による種々の都市問題が一層深刻になっている。生活空間先進国を目指すわが国にとっては、こうした都市問題の解決に取り組むことはもちろん

であるが、さらに、国民のニーズの高度化、多様化や身近なまちづくりに対する関心の高まりを踏まえて、欧米諸国に比べても見劣りのしないような美しい街並みを形成していくなど質の高い都市空間づくりを地域の選択を最大限重視しつつ急ぐ必要がある。

これまで建設省は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために、都市計画制度等の的確な運用による適正な土地利用・建築物への規制・誘導、市街地再開発、区画整理、住環境整備等による市街地の整備、道路、河川、都市公園、下水道等の都市活動を支える基盤施設の整備等を推進してきたところである。

これらに加えて、国民のニーズの変化等に対応して市民の生活をより快適でゆとりのあるものへと転換していくことを目指して、文化性豊かな美しい街並みの形成など質の高い都市空間を形成していくための「街並み・まちづくり総合支援事業」を平成6年度より創設することとした。

2. 制度の概要

1) 趣旨

地域ニーズに応じた、全体として市民共有の優れた街並みを形成することを目的として、地区計画等を活用し、美しい街並みの形成と創意工夫を活かした地域主導の個性豊かなまちづくりを推進する。このため、以下の内容の補助事業を創設する（図-1）とともに、民間都市開発推進機構の融資制度の拡充等を行う。

2) 事業内容

① 対象地区

街路事業、公園事業、区画整理事業、市街地再開発事業等の基幹的な事業の実施に併せ、地区の特性を生かしつつ全体として市民共有の優れた街並みの

街並み・まちづくり総合支援事業のしくみ

市 町 村 マ ス タ ー プ ラ ン
整備、開発又は保全の方針

地 区 計 画 等 に よ る 位 置 付 け

街 並 み ・ ま ち づ くり 総 合 計 画 の 策 定

街並み・まちづくり総合支援事業

都市基盤整備

街並み・まちづくり支援施設整備事業

(包括的メニュー補助)

例

- 公共的空間の整備
地区公共施設、多目的広場、公開空地、集会所 等
- 質の高いまちづくり
・緑化、せせらぎ、電線類地中化など景観の整備
・歩行支援、障害者誘導など地域福祉への貢献
- 高次都市施設の整備
地域交流センター、高度情報センター、人工地盤 等

通常事業

(重点実施)

- | | |
|------|--------------|
| 道路事業 | 下水道事業 |
| 河川事業 | 土地区画整理事業 |
| 街路事業 | 市街地再開発事業 |
| 公園事業 | 優良な建築物整備事業 等 |

街並み・まちづくり支援基盤
整備促進事業

街並み・まちづくり総合支援事業で積極的に活用する事業

(道路)

シンボルロード、
まちなみ景観総合整備事業 等

(河川)

マイタウン・マイリバー整備事
業、ふるさとの川整備事業等

(公園)

広場公園、
タウンスクエア 等

(下水道)

水緑景観モデル事業、アメ
ニティ下水道 等

ソフトな活動・取組

基金を活用したまちづくり活動支援に関する調査に対
する助成

まちづくり情報センターの活動等へ支援

建築物等整備 (街並み・まちづくり総合計画適合)

街並み・まちづくり総合計画区域内における民間都市
開発推進機構による支援の拡充
(事業施行区域面積等の緩和)

日本開発銀行等による低利融資制度

図-1

形成を図るべき社会的経済的条件を備えている地区
で次の各号に掲げる条件に該当する地区。

- i) 地区における整備の方針、基幹的な公共施設、
地区施設及び建築物等に関する総合的、一体的
な整備に関する計画及び地区施設及び建築物等
に関する規制・誘導措置に関する計画等を内容
とするまちづくりに関する総合的な計画(街並
み・まちづくり総合計画)が市町村により策定
されているもの。
- ii) 地区の全部若しくは枢要部分を含む相当の

区域について、地区計画その他の規制・誘導措
置が講じられる又は講じられることが確実と見
込まれるもの。

- iii) おおむね5ヘクタール以上の規模を有する
こと。

(ただし、人口集中地区にあつては、1ヘク
タール以上とする。)

② 支援対象

- i) 街並み・まちづくり支援施設整備事業

○内 容： 街並み・まちづくり総合計画に

[補助メニュー]

一般メニュー（限度額内・自由選択）

Ⅰ．地域生活基盤施設

1. 地区公共施設

- ① 道路（地区施設となるもの）
 ② 公園（〃）
 ③ 緑地（〃）
 ④ 広場（〃）

2. 地区交通施設

- ① 駐車場（一般公共に供するもの）
 ② 駐輪場（〃）

3. 空間創出施設

- ① 多目的広場
 ② 公開空地（民間／屋内を含む）

4. コミュニティー施設

- ① 集会所（コミュニティセンター／公的セクター管理）
 ＊事業費1.5億円を限度。
 ② 情報板（コミュニティサイン／公的セクター管理）

Ⅱ．高質空間形成施設

1. 景観形成施設

…景観形成のためメニューⅠ又はⅢの施設に付帯整備されるものに限る。

[施設例]

○植栽・緑化施設 ○せせらぎ・カスケード
 ○カラー舗装・石畳 ○照明施設
 ○ストリートファニチャー・モニュメント

2. 景観改善施設

- ① 電線類地中化
 ② 共同テレビ障害防除施設・地域冷暖房施設
 ＊②は設計費補助で、センター施設の補助対象地区に限る。

3. 福祉空間施設

…弱者対策のためメニューⅠ又はⅢの施設に付帯整備されるものに限る。
 [施設例] ○歩行支援施設
 ○障害者誘導施設

面積当たり限度額 事業費 1.2億円／ha
 地区当たり限度額 事業費 60億円／地区

特別メニュー（特定地区内）

Ⅲ．高次都市施設

1. センター施設

新たな都市拠点として整備する地区
 ○地域交流センター
 ○高度情報センター
 ○複合交通センター
 ＊事業費21億円を限度

広域的な再開発の実施が確実な地区
 ○アーバンマネジメントセンター

2. 人工地盤等

- ①新たな都市拠点として整備地区
 ②商業地や交流の拠点となる地区
 ③道路・鉄道等による分断地区等
 ○人工地盤
 ○立体遊歩道

3. 都市廃棄物処理新システム

都市の美化、衛生の向上を図り、都市計画事業として実施する地区
 ○都市廃棄物処理新システム

図－2

位置付けられた、優れた都市生活空間の形成に必要となるきめ細かな施設（街並み・まちづくり支援施設）の整備などに対しメニュー補助方式を基本とした補助を行う。

（図－2）

○事業主体：地方公共団体、公社、第3セクター、住宅・都市整備公団、地域振興整備公団、組合、民間

○補助率：1／3

ii) 街並み・まちづくり支援基盤施設整備促進事業

○内 容： 街並み・まちづくり総合計画等に位置付けられた道路、公園、下水道等の公共施設の計画的、重点的整備を図るために、通常事業に加え、別枠の予算によりこれらの

公共施設の整備に対し補助を行う。

○事業主体：地方公共団体

○補助率：道路、河川、公園・緑地、下水道の建設省所管の公共施設の整備に関する事業と同じ補助率又は負担率

iii) 街並み・まちづくり特定事業調査

○内 容： 法律に基づく地区など特定の地区に於ける街並み・まちづくり総合支援事業の活用などに関する調査、及び街並み・まちづくり総合支援事業の円滑な実施を図るためのまちづくり活動支援に関する調査について補助を行う。

○事業主体：地方公共団体

○補助率：1／3



▲写真－１▼



③ 平成6年度事業規模

事業費 22,192百万円 国費 7,501百万円

3. 街路事業を基幹事業とした街並み・まちづくり総合支援事業の事例

① 本町地区（滋賀県 彦根市）

彦根市を象徴する歴史的な街並みとして整備し、都市景観と都市機能の共生、商業や観光振興、地域コミュニティの醸成等により、地域の活性化を図る。

このため、歩行者などのふれあいを創出するコミュニティ空間を創出するため、ポケットパークなどの整備を図る。（写真－1）

4. おわりに

本事業は、従来実施していた都市拠点総合整備事業等の補助事業を整理・総合し、まちづくりに関する総合的な制度として新たに設けるものである。鉄道跡地、工場跡地などを活用して新たな都市拠点を形成すべき地区や、新たに良好な住宅・宅地等の形成を図るべき地区での実施とともに、中心市街地等において魅力ある商業地域として活性化を図るべき地区や、土地の高度な利用を図るべき都市地区などでの実施が想定されており、本事業の積極的な活用により良好なまちづくりが推進されることが期待される。

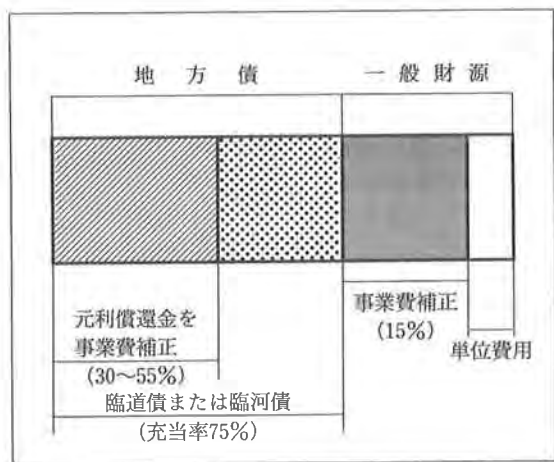
トピックス 2

地方特定道路整備事業について —平成6年度運用改正にあたって—

◆建設省都市局街路課

1. はじめに

地方特定道路整備事業は、地域が緊急に対応しなければならない課題に応じて早急に行う必要がある道路整備を推進し、もって国民生活の向上と地域の振興発展に資するため、平成4年度、平成5年度の2箇年にわたって、地方公共団体からの要望が特に強い特定の道路について、建設省と自治省が協調して、補助事業に単独事業を効果的に組み合わせ、実施してきたところである。また、以下のような地方財政支援措置（起債及び交付税措置）がなされ、街路事業における地方単独費の確保に効果を発揮するとともに、街路事業の促進に大きく寄与している。



図一 地方特定道路の財源充当図

このような背景のもと、平成6年度及び平成7年度の2箇年の予定で引き続き実施することとなり、なお一層の本制度の活用が期待されることとなる。

一方、本制度の創設から2箇年が経過したが、必ずしも万全な運用がなされているとは言えない面も見受けられる。

そこで、今回の制度の継続に併せ、より一層の活用を図るべく制度の一部を改正することとした。

本編では、地方特定道路整備事業の主旨を踏まえた上で、改正点を中心に、その活用法について述べることにする。

2. 制度の主旨

街路は、都市の骨格を形成する根幹的な都市基盤施設であるにもかかわらず、整備率は、約45%と依然低い水準にある。しかしながら、街路整備には多大な事業費を要すること、権利関係の輻輳する市街地の中で実施されることなどから、必ずしも事業が円滑に進捗するとは限らない。

しかしながら、街路事業は区域内の地権者等に権利制限がかかる都市計画事業であり、事業期間が長引くことは、関係地権者等に多大な影響を及ぼすことがある。またあるときは、イベント等緊急な課題が生じ、早急に対応しなければならないこともある。このような課題に対応するため、補助事業に起債による単独事業を効果的に組み合わせて行う地方特定道路整備事業が創設された。

いうなれば、地方特定道路整備事業は、補助事業を中心に行っている街路事業を財政面で支援することで緊急課題に対応した街路整備の促進を図ることを目的とする制度である。

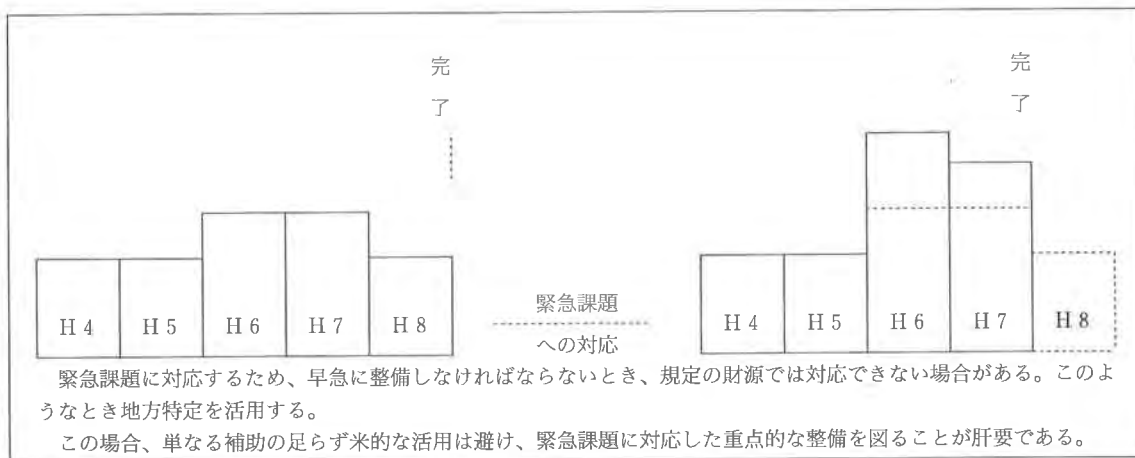
3. 制度の改正

今般、2箇年の継続に伴い、下記（新旧対照表）の通り運用の一部を改正することとした。

以下項目毎に説明する。

(1) 補助と単独の事業費割合

補助事業を単独事業が支援するという観点から、従来6対4の比率を設定していたが、本事業の主旨が周知徹底されたことで、この規定の必要がなくなったため削除された。



図ー2 地方特定道路のイメージ

(2) 道路事業と併せて一体的に整備する必要のある施設の整備

例えば、バス停、ベンチ、ストリートファニチャー等の施設や幹線道路整備と一体的に整備する必要のある区画道路等が新たに対象に加えられたので積極的に活用されたい。ただし、活用においては、本制度の主旨を踏まえ十分に検討することとし、また、必要に応じ街路課と相談されたい。

(3) 既存計画との整合

従来は、緊急課題関連道路計画を策定することとしていたが、街路整備プログラム等既存計画をもって代替することとした。

これによって、該当する特定道路の位置付け（優先順位等）などが、その地域全体でよりマクロな視

点で可能となる。

4. その他活用上の留意点

以上、制度の主旨と一部改正を中心に述べたが、最後にその他特に留意したい点について述べることにする。

(1) 対象となる道路

地方特定道路は、緊急課題に対応し早急に整備すべき道路でかつ補助と一体的に整備することが効果的な特定の道路で、原則的に概ね2箇年もしくは3箇年以内で明確な事業効果が発現できるものとする。

(2) 事業種別

事業種別については特に問わないが、キャブ等の公益事業者負担金等は含まず、地方公共団体の裏負

表ー1 新旧対照表

項 目	旧	新
基 本	①補助に単独を組み合わせる。 ②補助と単独の事業費割合は、各地方公共団体毎に原則として6対4。	① 同左 ② 削除
対 象 事 業	①都道府県道（原則として一般都道府県道）及び市町村道。	① 同左 ②街路事業と一体的に整備する必要のある施設の整備。
計 画 策 定	①計画の策定時の主務は道路担当部局。 ②緊急課題関連道路計画の策定、建設省への届け出。	① 同左 ②街路整備プログラム等の既存の街路整備計画との整合。
期 間	H 4、5の2箇年	H 6、7の2箇年

担及び現行制度内で公共事業者が負担するものに限るので念のため申し添える。

(3) 組み合わせ

補助事業に単独事業を組み合わせる方法としては、①補助区間の切り出し、②補助区間の延伸、③補助区間と他路線の3通りが考えられる。重点的な投資により事業の促進を図るという本制度の主旨を踏まえれば、①補助区間の切り出しのタイプを基本とする。

なお、②補助区間の延伸及び③補助区間と他路線の組み合わせにて活用する場合は、補助区間の完了に付随して緊急に整備する必要がある区間（例えば補助区間の整備により、同一路線の未整備区間が著しいボトルネックとなる場合や、補助区間が接続する交差点の改良など。）で、やむをえず財政的に対応できない場合などに限る。

また、補助区間と単独区間相互間での事業費のやりとりについては、原則行わないこととするが、効率的な執行を図るという観点から明らかに有利であるとの判断ができる場合は、その限りではない。ただし、当然のことながら、補助採択区間外への補助事業費の流用はできないので念のため申し添える。

5. おわりに

以上運用の改正点を中心に述べたが、地方特定道路整備事業の活用に当たっては、補助と組みあわせた有効な活用を図ることはもとより、特に本制度の主旨を十分認識した上での適正な事業計画のもと

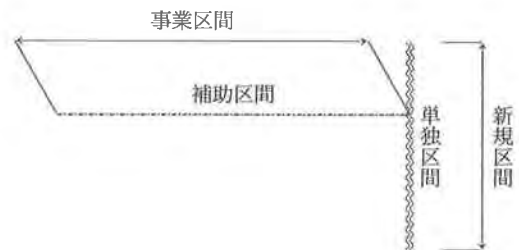
1) 補助区間の切り出し



2) 補助区間の延伸



3) 補助区間と他路線（接続路線、ネットワーク等）



に行うことが肝要である。はじめにも述べたように地方特定道路整備事業は、平成4年度の創設以来、街路整備の促進に大きく寄与してきたところであり、今後もより一層積極的な活用を図ることで、街路整備の促進に寄与することを期待するものである。

トピックス 3

「第2回アセアン都市交通セミナー」について

◆建設省関東地方建設局企画部都市調査課

課長 河野俊郎

はじめに

5月30日から6月2日まで、千葉県千葉市の幕張メッセにおいて「明日の都市整備と都市交通に向けて」をテーマに、第2回アセアン都市交通セミナーが開催されました。本セミナーの準備にあたりました千葉県、千葉市、そして建設省により構成される実行委員会事務局を代表して、概要を報告いたします。

1. セミナーについて

(1) 基調講演等

初日は参加各国の都市交通問題への理解を深めることを目的に、東京大学の井上孝名誉教授の基調講演及び東京工業大学の森地茂教授の講演が行われました。

井上名誉教授のご講演の内容をまとめますと、次のようになるかと思います。経済・社会の発展にともない、人、物の移動の活発化の進むアジアの大都市において、都市交通問題の解決とともに、望ましい都市づくりを進めるために、最初に検討すべきテーマが以下の2点であること。

- ① 市街地と道路、鉄道などの交通施設との一体となった整備
- ② 上記の交通施設の具体的な整備方策と運用方策

また、都市交通問題の検討のための継続的な国際交流の推進、及び、協力プロジェクトの可能性の検討が必要であることなどです。

続いて、森地教授のご講演では、まず、東南アジア大都市圏での都市問題、都市交通問題を総括していただき、さらに、その都市交通問題に対する具体的な対応を、都市政策、施設整備、計画制度、財源等から整理いただきました。

(2) 発表内容

2日目からはカンントリーレポート及びテクニカルレポートの報告があり、活発な意見交換が行われました。

カンントリーレポートにおいては、各国のかかえる共通の問題として、急速な経済発展にともなう大都市での人口増と自動車交通の増加とによる都市交通問題が上げられており、今後のさらなる発展のためにも、この問題の解決が極めて急を要すると指摘されています。また、個別の問題として、公共交通機関の整備方策のあり方、交通需要の制御のあり方などが指摘されました。

テクニカルレポートのセッション1においては、都市再開発とモノレール、LRTなどの交通施設整備とを一体的に推進することにより経済的、社会的効果を上げている事例や、これらの利益を還元し、交通施設の整備を行う方策等が紹介されました。また、歩行道の整備が都市のアメニティーの提供としても重要であるとの報告も印象的でした。

テクニカルレポートのセッション2においては、新しい技術による交通需要コントロール等交通施設の運用方策、および、都市機能の分散方策まで議論されました。

これらの報告及び質疑を通じて、市街地整備と交



写真-1 会場につめかけ、熱心に聴講する一般参加者

通施設整備の整合を図ることの重要性、及び、行政と民間のパートナーシップの重要性が指摘されました。

(3) パネルディスカッション

セミナーの締めくくりとして行われたパネルディスカッションにおいては、たいへん熱心な討議が会場全体で行われました。各セッションの総括、それを受けての討議、会場からの質疑応答が行われた後、コーディネーターをつとめて頂いた筑波大学の黒川洸教授が今後検討すべき重要な点としてコメントされたのは、

- ① 公共交通機関の整備、公共交通機関利用への転換の推進方法
- ② 都市機能の分散方策
- ③ 官民一体の事業推進方策（PPP、BOT等）
- ④ 総合交通体系の整備（歩行者道、ターミナル等）
- ⑤ 都市交通政策推進のための総合的な組織・体制の確立

等で、それぞれ今後も継続して議論されるべきこととのご指摘でした。

2. 現地視察

会議の締めくくりとして、千葉都市モノレールの見学及び試乗、ならびに、東京湾横断道路工事現場の海上からの見学を実施しました。千葉都市モノレールについては、レポートでも発表があったため、ホーム及び車中では説明者に対して事業方式、今後の整備計画等についての数多くの質問が寄せられました。また、東京湾横断道路工事現場は、海上から船により見学しましたが、快晴微風のもと、ゆったりと大規模プロジェクトの迫力を堪能していただけたようです。

3. 交流

初日には建設省主催、また、3日目には千葉県・千葉市主催のパーティーが開催されました。各国のビールによる乾杯、千葉県職員による演芸など、手作りで暖かな交流が図れたのではと思っています。

また、2日目の昼には日本の伝統文化である『茶道』を見学園にて体験していただきました。併せて『茶筌』を記念品としてさしあげたこともあり、思



写真-2 相互の協力による都市交通問題の解決を祈念して乾杯！（ウェルカムパーティーより）

い出に残ったのではと思います。

おわりに

第2回アセアン都市交通セミナーは、留学生の方を含め海外からは53名の皆様の参加をいただき、全体でのべ1,200名の参加のもと、3日間にわたり意義深い議論が展開され、最終日の現地視察をもって無事終了致しました。

本セミナーが参加者の皆様のご協力により成功裏に運営できたことを、心よりお礼を申し上げます。

特に基調講演をいただいた井上名誉教授、ご講演をいただいた森地茂教授、パネルディスカッションのコーディネーターを務めていただいた黒川洸教授、三つのセッションのチェアマンを務めていただいた6名の皆様に対し、厚く御礼申し上げます。

そして、事前の準備から運営まで非常に円滑に行われたことについて、建設省・千葉県・千葉市をはじめとする日本側の関係者の皆様に感謝する次第です。

今後、パネルディスカッションでのまとめにもありますように持続的な協力が日本とアセアン各国の間で展開され、都市交通問題が着実に解決への道のりを歩むことを期待したいと思います。

最後に余談ではございますが、参加者が予想を超えたため資料が不足し、事務局長でありながら私の手元には論文集がありません。また、会場で資料をなくされた方がおられて「再度資料代を払っても良いから資料を下さい」と申し出があったのですが、残念ながらお渡しする資料がありませんでした（もし余分があれば、こっそりお売りするのですが?）。

トピックス 4

第6回全国街路事業コンクールの結果について

◆全国街路事業促進協議会

建設省では、都市環境の整備及び国民生活の向上を図るため、都市部における街路の整備事業を通じて全国的に潤いのあるまちづくり、個性的なまちづくりの建設を推進しています。

全国街路事業促進協議会（会長 沼田 武・千葉県知事）では、街路事業をととしてまちづくりをより一層推進するとともに、併せて国民一般の理解と協力が得られるよう、建設省の協力と後援のもと平成元年度から「全国街路事業コンクール」を実施しています。

このコンクールでは、地方公共団体、民間団体、個人など幅広い分野から優良な事業を選定するため、①整備効果の高い幹線街路の整備の推進に貢献したもの、②優れた計画に基づき街路整備の推進に貢献したもの、③技術の向上に貢献したことにより街路整備を推進したもの、④住民の参加協力により街路整備の推進に貢献したもの、という4つの基本テーマに該当する事業で、かつ平成5年度中に完成した事業のなかから、優良な事業を選定し表彰しております。

ます。

今回は第6回目であり、全国の都道府県・政令市から推薦された47件の事業について学識経験者等からなる審査委員会（委員長 新谷洋二・日本大学教授）により写真や資料による一次審査、現地調査やビデオ等による二次審査によって厳正な審査が行われました。

その結果、「交通の要衝となっている中心市街地の踏切が幾多の困難を克服して除却され、また、障害者や高齢者について十分配慮するなど府の目指す福祉の街づくりに貢献している。」との評価により、大阪府土木部による『都市高速鉄道阪急京都線（高槻市駅周辺）連続立体交差事業』が建設大臣賞に決定された他、別表のとおり10事業の入賞が決定されました。

なお、表彰式は、平成6年6月17日に砂防会館で開かれた全国街路事業促進協議会の第30回記念大会において、建設政務次官等の出席のもと行われました。

「第6回 全国街路事業コンクール」入賞事業一覧

賞の種類	事業名	表彰対象者	都市名	事業主体
建設大臣賞	都市高速鉄道 阪急京都線（高槻市駅周辺） 連続立体交差事業	大阪府土木部	高槻市	大阪府
全国街路事業 促進協議会 会長賞	都市計画道路 官庁街通り線 シンボルロード整備事業	青森県十和田市 建設部都市計画課	十和田市	十和田市
	都市計画道路 幹線街路環状第8号線 羽田トンネル整備事業	東京都第二建設事務所	東京都	東京都

賞の種類	事業名	表彰対象者	都市名	事業主体
優秀賞	都市計画道路 高崎駅西口線 緊急地方道路整備事業	群馬県土木部	高崎市	群馬県
	都市計画道路 加島天下茶屋線外1路線と阪神本線との 立体交差事業	大阪市建設局	大阪市	大阪市
特別賞	都市計画道路 向中野安倍館線 夕顔瀬橋架換整備事業	岩手県土木部	盛岡市	岩手県
	銚子駅前通り シンボルロード整備事業	千葉県銚子市建設部都市 計画課	銚子市	銚子市
	都市計画道路 由比ヶ浜閘谷線	神奈川県藤沢土木事務所	鎌倉市 横浜市	神奈川県
	都市計画道路 湖周線整備事業	長野県諏訪建設事務所	諏訪市	長野県
	駐車場案内 システム整備事業	熊本県熊本市都市局計画 部都市計画課	熊本市	熊本市
	日豊本線宮崎地区 連続立体交差事業	宮崎県土木部都市計画課	宮崎市	宮崎県

第6回全国街路事業コンクール入賞事業



建設大臣賞

都市高速鉄道阪急京都線
(高槻市駅周辺) 連続立体
交差事業 (大阪府)





都市計画道路官庁街通り線
シンボルロード整備事業
(十和田市)

▲ 全国街路事業促進協議会 会長 賞 ▼

都市計画道路幹線街路環状8号線
羽田トンネル整備事業 (東京都)





都市計画道路高崎駅西口線
緊急地方道路整備事業（群馬県）

▲優秀賞▼

都市計画道路加島天下茶屋線他1路線と
阪神本線との立体交差事業（大阪市）



▶ 都市計画道路
向中野安倍館線
夕顔瀬橋架換整備
事業（岩手県）



◀ 銚子駅前通り
シンボルロード整備事業
（銚子市）

特 別 賞

▶ 都市計画道路
由比ヶ浜関谷線
（神奈川県）





◀都市計画道路
湖周線整備事業
(長野県)

▶駐車場案内システム
整備事業 (熊本市)



特 別 賞

▼日豊本線宮崎地区
連続立体交差事業 (宮崎県)





中国大連市を訪れて

◆建設省道路局企画課

沿道環境専門官 松井直人

はじめに

1994年1月4日～1月13日までの約10日間、国際協力事業団（JICA）の事前調査団の一員として中華人民共和国の大連市を訪れる機会がありましたので、都市交通の現状などについて感想を述べさせていただきます。

今回の訪問の目的は、都市化が進展し、交通量が急激に増大している大連市において、JICAの援助で「総合交通計画のマスタープランの策定調査及びそのマスタープランで提案された優先度の高いプロジェクトに対しフィジビリティ調査」を実施するための実施細目協定（SCOPE OF WORK）を締結するというものでした。

中国（中華人民共和国）の状況

私にとって今回中国を訪れるのは初めてのことであり、それなりのイメージを抱きつつ北京空港に着きましたが、空港を出て北京の中心地に向かうに従い、そのイメージとは大きく異なった中国の近代化の状況に驚かされました。「共産主義の国で、まだまだ発展の途上で自転車が多く、自動車は少ない」ぐらいの貧弱な知識しか持ち合わせていなかった私の目に飛び込んできたのは、都市化の著しい進展と自動車の多さです。共産主義の国であるとの感覚はほとんど感じる事ができないくらいです。とくに自動車の増加は凄まじく、このままのペースで増加が進むと交通事故や環境問題など考えるだけでもそれら恐ろしさを感じざるを得ません。中国は1980年代前半から経済解放政策を強力に進めており、その波が各地に活発な開発の状況を引き起こしているようです。

北京のまち

中華人民共和国の首都北京は人口が16百万人の大都市で、遙か昔に日本が手本とした、非常に整然とした街並みで、公共空間がゆったりとした印象でした。

道路についていえば、例えば、北京の環状線は、6車線の自動車専用道路の外側に側道があり、さらにその外側に自転車専用道路、そしてその外に歩道があります。大都市の環状道路としては、まさに理想的な断面構成とも言え、羨ましく思う次第です。

この環状道路も以前は、交差道路と平面交差をしていたとのことですが、自動車交通の増大に対応するため、本線部分は全て立体交差にしたとのことでした。そしてこの立体交差の工事（20カ所ぐらいある）も非常に短期間で完成させています。こちらの橋梁部などの構造物は、日本の場合と比べて異様なほど極端にスリムな印象を受けましたが、これは地震の頻度が少なく地盤も良好なため、地震時の設計荷重が小さくて済むことによるらしいです。

地下鉄やトロリーバスなどの公共交通機関も整備されていますが、ここでは聞いていたとおり自転車



写真－1 ゆったりとした自転車専用道（北京市内）

交通が驚くほど多く、自転車交通が重要な交通手段であることが改めて認識されます。自動車の交通量も暫時増加を続けている様子ですが歩行者や自転車は、自動車交通量が多い多車線の道路でも平気で乱横断しており、区画線上に止まっている歩行者等が車の切れ目を縫うようにしているのを見ると、非常に危ない感じがします。ドライバーはこれらの歩行者や自転車を巧みに避けて走ります。聞くとところによると、歩行者用の信号機が無いところでは、信号は自動車用で歩行者はそれによらず自由に横断できるようです。(人間中心と言えば、いえませんが……。それから中国でもやっぱり赤は止まれです。)

天安門広場も訪れました。数年前に銃撃戦が展開されたこの場所も今は穏やかで、夕刻の時間になると衛兵の行進が行われるため、観光客が多数集まっていました。とてつもなく広大で圧倒されます。

北京では、最初の一泊と最後の一泊滞在したのみであり市内を歩き回れなかったのですが、まだまだ新たな発見がいろいろありそうで、機会があれば再度訪れて見たい街です。

大連のまち

北京でJICA事務所や建設部、科学技術委員会等の関係機関との打ち合わせの後1月6日に北京から空路で大連市に向かいました。

建設部(日本での建設省に相当するところ)での話によると、中国では都市交通問題の解決のために様々な試行を行う必要があると考えており、大連もそのひとつとして考えられています。各都市で様々な試行を行い中国にあったものを適宜採用していき



写真-2 大連駅の駅前広場



写真-3 美しい大連市の中山広場



写真-4 混雑する大連市中心部の歩道橋

たいと考えているとのことでした。

大連はハルビン等と同様にロシア人が計画し日本人(満州国政府)が建設した美しい都市です。人口は市域全体で550万人、そのうち市街地部の人口は、200万人です。

中国では、1980年代前半から、経済解放政策を強力にすすめており、各地に経済解放区という地域を設けていますが、大連市もその一つで、都市化の進展には、目を見張るものがあります。特にビルのリストラが顕著で、都心部では、至る所で工事が進められています。この都市も北京と同様に自動車の増加が著しく、交通渋滞や交通事故が増加しているとのことでした。

公共交通機関は、路面電車、トロリーバス、バスがあり、信じられないぐらいの乗車率で運行しています。連結バスも運行しており、定員は200人乗りという表示がされているものも見掛けました。ただ北京と違って、思った程自転車交通は少なく、それは、地形的に坂が多くあまり利用されないということと、産業経済発展の観点から政策的にも自転車から自動



写真-5 路面電車（大連市内）



写真-6 トロリーバス（大連市内）

車交通へ転換して行こうという方針もあるようです。

郊外部では住宅地開発などの開発が活発に行われていますが、公共施設の整備が対応できず交通渋滞など様々な問題が引き起こされています。特に、公共交通機関の容量はパンク状態でまたそれぞれの公共交通機関どうしの連携や役割分担がうまくいっておらず新たな軌道系の公共交通機関の導入や交通結節点の改善が求められています。

ただ、新しい交通システムの導入には積極的で、市内の主要交差点（26箇所）の信号のコンピューターによる系統処理を行っています。

前述のとおり大連のまちは、都心の都市開発が活発で、聞くところによると上海など中国でも有数な都市化の進展している都市よりも活発で、中国で最も活気のある都市であるとのこと。また、中心市街地の北部約27kmぐらい離れた所に将来人口100万人の業務新都市を開発中であり、ここには既に日



写真-7 交通コントロールセンター（大連市）

本企业も数多く進出しています。

まちの雰囲気も自由そのもので、若者たちもイデオロギー的な発想は皆無に等しく、自由な経済活動により大きな興味を持っています。ちょうど何年前の日本の状況にも似て、カラオケバーやディスコが数多くあり非常に流行っている状況にあります。ホテル内を除けば食事の値段は一般的に驚くほど安く、料理は日本で食べる中華料理とほとんど変わらない味付けなので、食事の面では全く不自由を感じません。最も普通のサラリーマンの一カ月の平均的な収入は約300元（日本円で4000円ぐらい）ですから、物価の安さも頷けます。

中国では、食事に限らず一般消費財的なものは、日本に比べて驚くほど安く、あらためて日本は「物価の高い国なんだな」と感じるとともに、諸外国と自由な貿易を行うことにより色々なものがもっと安くなるに違いないと思わざるを得ません。

おわりに

中国は永い間統制経済下にあったわけですが、改革・解放政策に伴い中国経済は大きな変化を迎えています。特に、工業化の進展は著しく、豊富な資源や労働力を背景として益々発展することが予想されます。

そしてこれら工業化、都市化の進展等は様々な都市問題や環境問題を引き起こす可能性を秘めています。

例えば、自動車産業は、経済発展の牽引力としては魅力的で中国においても自動車の普及が著しく進むことが容易に予想されますが、12億人の人口を有する中国において仮に日本の自動車保有率の5分

の1となったとしても、自動車数は日本の2倍になり環境問題や交通渋滞、交通事故等が大きな社会問題化することが憂慮されます。

また、自由経済の波は、生活様式や社会慣習を大きく変えつつありますが、その影響は少なからず我が国にも及ぶことが予想されます。

我が国は急激な都市化や交通問題などこれから

中国が経験するであろうさまざまな問題を経験してきており、都市交通の分野のみならず環境分野など色々な分野における我が国の経験や技術を今後の中国の発展に役立てていくことがやはり隣国である我が国の非常に重要な役割ではないかと思う次第です。



【街促協だより】

●全国街路事業促進協議会第30回通常総会及び記念大会が開催される

全国街路事業促進協議会は、都市計画街路の速やかな整備、充実に積極的に促進することを目的として、昭和40年に都市計画街路事業促進協議会として発足し、本年度で設立30周年を迎えました。

このため、去る6月17日砂防会館において通常総会に引き続き設立30周年記念大会も開催され、全国から1,400余名の会員が出席しました。

設立30周年記念大会では、来賓として建設大臣代理の塚田延充建設政務次官をはじめ、衆参国會議員54名、国會議員代理出席者198名、そして建設省から黒川弘都市局長をはじめ都市局、道路局の幹部多数をお迎えし、会場は熱気にあふれ盛会に進められました。

まず、主催者を代表して、会長の沼田武千葉県知

事の開会挨拶の後、森本晃司建設大臣の力強い祝辞の言葉が塚田延充建設政務次官により代読されました。



続いて、第6回全国街路事業コンクール表彰式を行い、さらに会長の沼田武千葉県知事の議事により大会決議に入り、奈良県大和高田市の田中信秀市長により決議(案)が朗読され、これを「大会決議」(別記)として満場一

致で採択されました。

また、設立30周年を記念して、「私と道」をテーマに評論家の島森路子さんの講演を行いました。

大会終了後、ただちに出席者全員により陳情団が編成され、国會議員、大蔵省、建設省、自治省に陳情が行われました。

大会出席者御芳名(五十音順、敬称略)

◆衆議院議員(39名)

荒井 広幸	稲葉 大和	今村 修
岩浅 嘉仁	衛藤 晟一	遠藤 利明
遠藤 登	大石 千八	小澤 鋭仁
小沢 辰男	唐沢俊二郎	瓦 力
木村 守男	小坂 憲次	佐田玄一郎
佐藤 剛男	斎藤 文昭	塩谷 立
志賀 節	白沢 三郎	鈴木 宗男
塚田 延充	中島 衛	中谷 元
長浜 博行	根本 匠	野中 広務
蓮実 進	林 幹雄	原田 憲
吹田 幌	二田 孝治	古屋 圭司
穂積 良行	松下 忠洋	森 英介
森田 一	谷津 義男	横内 正明

◆参議院議員(15名)

石渡 清元	井上 章平	上野 公成
太田 豊秋	笠原 潤一	釘宮 磐
栗原 君子	河本 三郎	坂野 重信

佐藤 泰三	清水 達雄	竹山 裕
増岡 康治	松尾 官平	三上 隆雄

大会代理出席者御芳名(五十音順、敬称略)

◆衆議院議員(153名)

相沢 英之	麻生 太郎	愛野興一郎
安倍 晋三	粟屋 敏信	井奥 貞雄
池田 行彦	石井 啓一	石井 一
井出 正一	伊藤宗一郎	石橋 一弥
井上 喜一	今井 宏	伊吹 文明
上田 晃弘	臼井日出男	宇佐美 登
宇野 宗佑	浦野 休興	衛藤征士郎
江藤 隆美	江崎 鐵磨	小里 貞利
小沢 一郎	大島 理森	大谷 忠雄
大野 功統	岡島 正之	奥野 誠亮
奥野 太輔	越智 伊平	越智 通雄
小野 晋也	小淵 恵三	梶山 静六
粕谷 茂	加藤 紘一	加藤 卓二
加藤 六月	金子原二郎	狩野 勝
鴨下 一郎	河上 覃雄	川崎 二郎

工藤堅太郎	久野統一郎	菊地福治郎
岸本 光造	木部 佳昭	久間 章生
熊谷 弘	木幡 弘道	近藤 鉄雄
斉藤斗志二	坂本三十次	桜井 新
櫻内 義雄	笹川 堯	佐藤 孝行
佐藤 静雄	佐藤 信二	佐藤 敬夫
佐藤 守良	塩川正十郎	七条 明
白川 勝彦	鈴木 俊一	鈴木 宗男
住 博司	高橋 辰夫	竹内 黎一
竹下 登	武部 勤	武山百合子
田名部匡省	谷垣 禎一	谷川 和穂
田野瀬良太郎	田中 秀征	田中 直紀
田中眞紀子	玉澤徳一郎	田村 元
樽床 伸二	田原 隆	塚原 俊平
戸井田三郎	渡海紀三郎	東家 嘉幸
豊田潤多郎	虎島 和夫	中川 昭一
中川 秀直	中島洋次郎	長勢 甚遠
中曽根康弘	中西 啓介	中山 利生
西岡 武夫	西川太一郎	額賀福志郎
野田 聖子	野田 毅	野田 実
野呂 昭彦	野呂田芳成	橋本龍太郎
羽田 孜	初村謙一郎	鳩山由紀夫
葉梨 信行	原 健三郎	平泉 渉
平林 鴻三	福田 康夫	藤井 孝男
藤尾 正行	藤本 孝雄	船田 元
細田 博之	堀利 耕輔	堀内 光雄
前田 武志	牧野 聖修	増子 輝彦
増田 敏男	町村 信孝	松岡 利勝
松田 岩夫	宮崎 茂一	水野 清
三塚 博	三ツ林弥太郎	宮下 創平
武藤 嘉文	村井 仁	村田敬次郎
森 喜朗	保岡 興治	柳沢 伯夫
築瀬 進	山岡 賢次	山崎 拓
山本 幸三	山本 孝史	山本 拓
山本 有二	吉田 治	吉田 公一
米田 健三	渡辺 省一	若林 正俊

◆参議院議員 (44名)

会田 長栄	青木 幹雄	一井 淳治
井上 孝	井上 裕	今井 澄
岩崎 純三	上野 雄文	遠藤 要
大木 浩	大塚清次郎	合馬 敬
鹿熊 安正	加藤 紀文	鎌田 要人
北澤 俊美	木宮 和彦	斎藤 十朗
佐藤 静雄	椎名 素夫	下条進一郎
鈴木 省吾	鈴木 貞敏	高木 正明

田辺 哲夫	永田 良雄	西田 吉宏
野間 赳	萩野 浩基	林田悠紀夫
平井 卓志	二木 秀夫	細谷 昭雄
前田 勲男	松浦 孝治	松谷蒼一郎
宮澤 弘	森山 眞弓	山崎 正昭
山本 富雄	吉田 之久	中野 寛成
米沢 隆	渡辺 卓也	

祝電を頂いた方々 (五十音順、敬称略)

◆衆議院議員 (13名)

五島 正規	伊藤 達也	枝野 幸男
加藤 六月	柿澤 弘治	実川 幸夫
高村 正彦	中村正三郎	萩山 教蔵
原 健三郎	二見 伸明	三ツ林弥太郎
山花 貞夫		

◆参議院議員 (3名)

磯村 修	篠崎 年子	田澤 智治
------	-------	-------

(別 記)

決 議

街路は、活力ある地域づくり、豊かな国民生活、良好な環境創造を実現するうえで、最も重要な役割を果たす基盤的施設であり、交通安全対策の推進、交通渋滞の解消等諸課題への対応を図るとともに、住宅・宅地の供給、情報基盤の整備、供給処理施設の収容空間の確保等を図るためにも、街路網の整備が急務となっている。

そのため、街路網の整備をより一層促進し、第十一次道路整備五箇年計画の完全達成を図ることが必要である。

このため、

一、平成七年度予算における概算要求基準の設定に当たっては、街路を含む道路整備費の大幅な拡大が図られるよう配慮すること。

一、平成七年度予算では、都市活動の基盤である街路の事業予算を大幅に拡大すること。

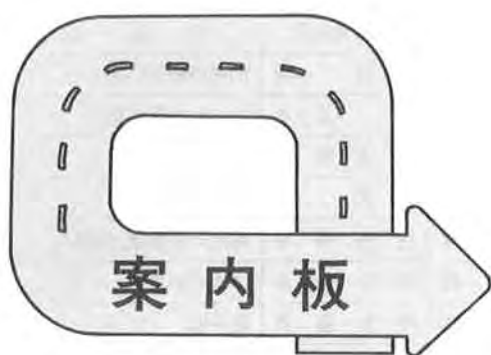
一、第十一次道路整備五箇年計画を推進するため平成七年度予算においては、道路特定財源制度を堅持するとともに、一般財源を大幅に投入すること。

一、地方公共団体の道路整備財源を充実強化すること。

右、決議する。

平成6年6月17日

全国街路事業促進協議会
設立三十周年記念大会



○第11回「私のまち写真コンテスト」 入賞者決定

まちづくりについて広く住民の理解と協力を得ることを目的に毎年6月に実施されている「まちづくり月間」の全国的行事として行われている「私のまち写真コンテスト」の入賞者が決定しました。本コンテストも今回で11回目を迎え、まちの表情や、まちを舞台とした人々の活動をテーマに作品を募集したところ、全国から約1,000点の写真が寄せられ、選考の結果、次の方々が入賞しました。（入賞作品の一部をグラビアに掲載）

第11回「私のまち写真コンテスト」入賞者一覧表

受賞名	受賞者氏名	作品名
建設大臣賞	早川英夫	賑わう街
実行委員会 会長賞	徳植丈人	街角水族館
実行委員会 会長賞	能登正俊	灯のともる頃
優秀賞	池口保	休日の子供達
優秀賞	今井慎之助	雪の街道
優秀賞	小林功	山ろくの塩の道
優秀賞	斉藤清	楽しい遊び場
優秀賞	関矢一夫	大横川親水公園
優秀賞	関矢俊夫	ゴリラ公園の子供たち
優秀賞	長谷川浩	夜の表情
優秀賞	真下常政	フラワーパーク
優秀賞	松本勇	子供達
優秀賞	吉江和幸	漁火岬

受賞名	受賞者氏名	作品名
特別賞	穴井孝昭	二人の世界
特別賞	飯田一雄	我が町のチャンピオン
特別賞	伊藤武	古いまちなみ
特別賞	後藤守男	雨の坂道
特別賞	近藤大晴	新しい街
特別賞	佐藤才次郎	夏の日
特別賞	佐藤精二	内川の朝
特別賞	佐藤隆史	祭りの佃島
特別賞	並木義雄	休日の公園
特別賞	行川三生	楽しい遠足
特別賞	野田周一	シーサイドパーク
特別賞	播間正治	冬の松並木道
特別賞	福田勝	夏の門司港駅
特別賞	藤沢勝一	木曾路の朝
特別賞	政井行男	太公望
特別賞	松永和久	Jリーグ時代
特別賞	宮崎三郎	春の城下町
特別賞	山崎政太郎	雪遊び
特別賞	山中武雄	レトロ広場
特別賞	脇田平八郎	日曜日
佳作	浅田正義	私達の新興集合住宅街
佳作	浅野裕司	小さな公園の夏
佳作	飯田恒雄	
佳作	池下左近	神戸港、秋の休日
佳作	池田次	高層マンション群と昔ながらの家並み
佳作	石井充	駅前広場
佳作	井上朝重	港に涼を求めて
佳作	井上経子	水の町（ボクにも…）

案 内 板

受賞名	受賞者氏名	作 品 名
佳作	今 田 浩	日曜美術館
佳作	植 松 雅 夫	ウォーターフロント
佳作	碓 氷 彬 雄	ぬのびき花街道ライトアップ
佳作	遠 藤 久 栄	道路がキャンパス
佳作	遠 藤 暁 司	イルミネーション
佳作	太 田 久 男	田園と緑がおるふれあい街路（みち）空間
佳作	大 嶋 武 夫	夜の彩り
佳作	大 浴 天 也	地藏盆の日
佳作	近 藤 都紀雄	清流のある街
佳作	小 川 清	月夜のみなとみらい
佳作	岡 田 松 雄	船溜
佳作	奥 山 隆 一	ドライバーの目
佳作	小 倉 幸 男	いも煮が待っているよ
佳作	嶽間澤 寛 芳	ペDESTリアンデッキ
佳作	勝 田 春 雄	初雪の日
佳作	加 藤 康 彦	水の広場公園
佳作	神 尾 き ぬ	夏休み
佳作	加 門 美 昭	祭りの街角
佳作	萱 原 威	ある情景
佳作	草 西 信 守	祭りの日
佳作	串 田 宏 好	夏の広場
佳作	工 藤 将 人	ひるさがり
佳作	久 保 猛 磯	つつじ咲く公園
佳作	倉 田 武 彦	大正の香りに誘われて
佳作	桑 原 高 志	花のなかで
佳作	小 泉 一	桜えび干し
佳作	小 坂 善 男	晴海埠頭の夜景
佳作	小 林 俊 昭	元旦の善光寺さん
佳作	小 森 克 秋	雨の久屋公園
佳作	坂 本 智 明	ライトアップの夜景
佳作	阪 本 寛 文	海辺の町
佳作	咲 山 良 三	船の出るまち
佳作	佐々木 浅 雄	休日の多摩川
佳作	澤 井 哲 夫	高台
佳作	島 守 治	ベイサイドの夜
佳作	清 水 政 一	水車通り
佳作	庄 野 定 男	北国の港街函館

受賞名	受賞者氏名	作 品 名
佳作	神 宮 清	門司港駅前広場
佳作	平 まさる	みこしの行く街
佳作	高 木 利 雄	並んでお散歩
佳作	武 井 進	賑ふ街
佳作	竹 田 則 幸	海沿いの国道228号
佳作	田 中 隆 幸	よずくの里
佳作	坪 倉 義 英	花の頃
佳作	冨 野 光 雄	アクトシティ夕景
佳作	直 江 和 夫	飛火野をゆく
佳作	中 里 二 郎	噴水広場
佳作	中 川 敦 夫	暮れゆく大阪の町
佳作	中 村 利 男	海鳥舞う魚港
佳作	永 原 正 治	ロマンチックな街路（みち）
佳作	長 根 正 幸	水遊び
佳作	鍋 谷 孝 志	遺跡のある街
佳作	行 川 清 隆	春の公園
佳作	西 田 保	花の運河
佳作	野 波 暉 也	葺き替え
佳作	羽 田 正 昭	京の街角
佳作	浜 中 義 孝	晴海客船ターミナル
佳作	早 川 惣之助	休日
佳作	原 田 藤 吾	バルーンのあがる町
佳作	万 里 功	プロムナードギャラリー
佳作	樋 口 武 男	野みち
佳作	平 山 福 子	カリヨンとアクトタワー
佳作	福 原 敏 之	港が見える遊歩道
佳作	福 森 芳 郎	銅像のある広場
佳作	藤 田 昌 志	夜の貴婦人
佳作	星 野 郁 男	夜明の町
佳作	堀 池 庸 元	サッカーのまち
佳作	益 子 十四夫	私のまち、大正のロマン
佳作	三 谷 清	歩道
佳作	皆 川 波 夫	ありふれた1日の始り
佳作	明 珍 宗 清	虹のある風景
佳作	村 上 敏 行	幕張新都心
佳作	森 征 人	牛が主役の交通安全
佳作	山 本 正 二	祭りばやし
佳作	渡 辺 誠	朝光

第11回「私のまち写真コンテスト」入選作品



≡ 建設大臣賞 ≡

「賑わう街」

早川英夫・春日部市



≡ 実行委員会会長賞 ≡

「街角水族館」
徳植丈人・東京都大田区



≡ 実行委員会会長賞 ≡

「灯のともる頃」
能登正俊・東京都府中市



「休日の子供達」

池口 保・八王子市



「雪の街道」

今井慎之助・塩尻市

≡ 優秀賞 ≡



「山ろくの塩の道」

小林 功・長野県南安曇郡



「楽しい遊び場」

斉藤 清・東京都大田区



「大横川親水公園」

関矢一夫・東京都品川区



「ゴリラ公園の子供たち」
関矢俊夫・藤岡市



「フラワーパーク」
真下常政・前橋市

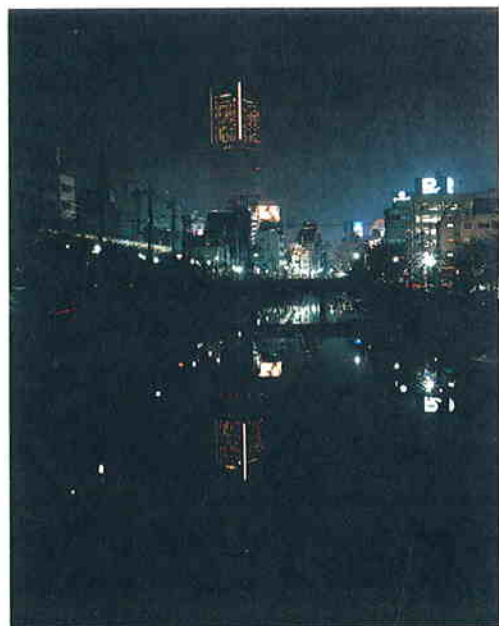


「漁火岬」
吉江和幸・北海道上磯郡

≡ 優秀賞 ≡



「子供達」
松本 勇・横浜市



「夜の表情」
長谷川 浩・横浜市

〈都市と交通〉

通巻32号

平成7年2月28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

勝美印刷株式会社

