

# CITY & LIFE

都市のしくみとくらし

1984・創刊号

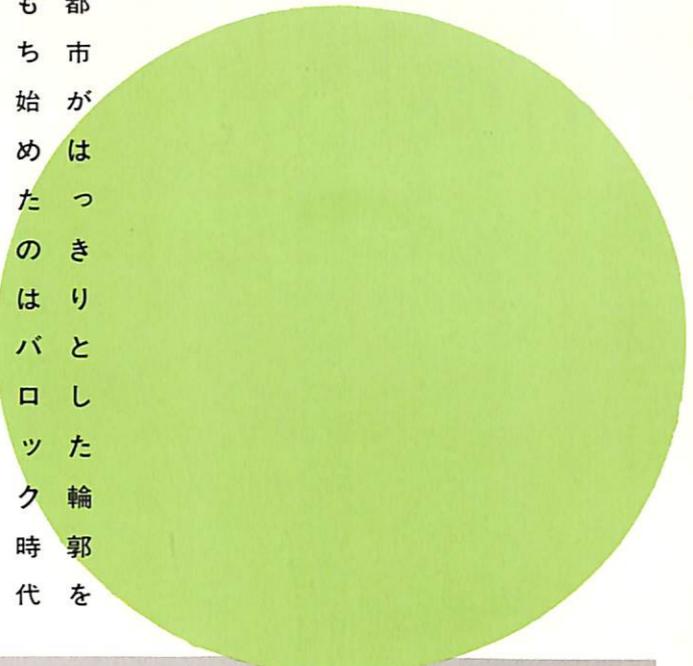
Vol. 1



特集

都市の幹線道路

たあ今化やそとア街格都(も都  
 いるす、が情こなるアイそのの市の七始が  
 。道役街生報でるデインのののの要素紀後半)といわれる。  
 とを割にまが行は、路。テのののの担い成長した。輪  
 は考とれ、き人々が出会、物  
 何えな幹線道路、魅力  
 かなが線道路、魅力  
 をが線道路、魅力  
 考ら、魅力  
 えて、魅力  
 み力果



●パリ/photo 神山貞次郎

■contents■

- 特集 都市の幹線道路
- 花のバリはどのようにして造られたか/鈴木博之 2
  - 〈座談会〉昔の道、今の道/井上孝・日笠端・高見沢たか子 5
  - 〈遊歩者の眼〉半経50メートルのハシゴ/田中小実昌 10
  - 幹線道路——道のしくみと生活/小場瀬令二 12
  - 権威を示す道路/人が集まる道路 16
  - forum ①/日端康雄 24
  - information/後記

●表紙絵 Ralph Fasanella

■発刊のごあいさつ■

第一住宅建設協会は、昭和三〇年第一生命保険相互会社の基金をもとに設立された財団法人であります。以来今日まで、財団法人の公益理念にもとずき低廉良質な住宅の供給と住宅に関する調査研究をつづけ、民間として稀有の建設大臣表彰をうけました。

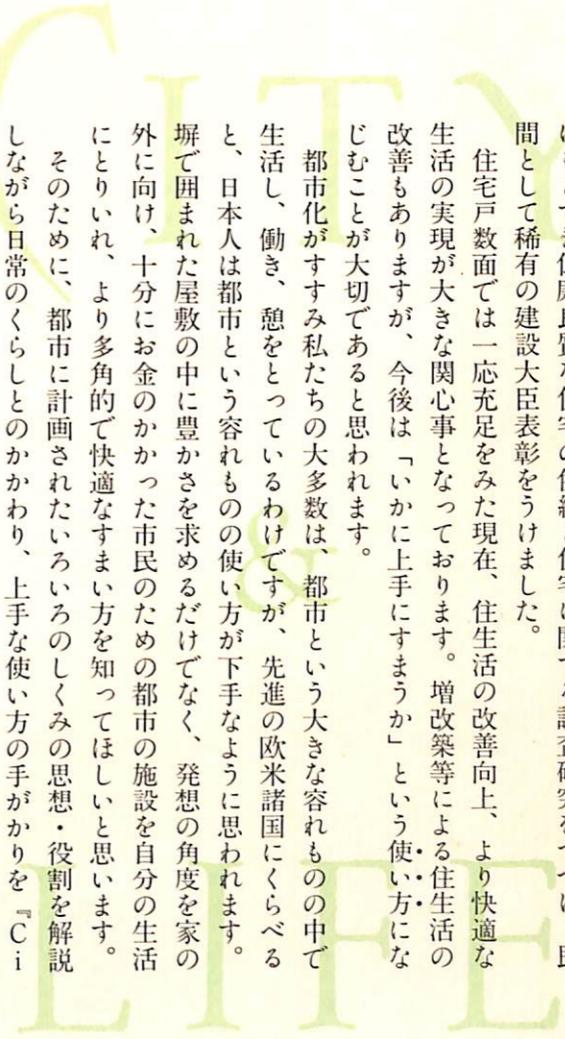
住宅戸数面では一応充足をみた現在、住生活の改善向上、より快適な生活の実現が大きな関心事となっております。増改築等による住生活の改善もありますが、今後は「いかに上手にすまうか」という使い方にな

じむことが大切であると思われま

都市化がすすみ私たちの大多数は、都市という大きな容れものの中で生活し、働き、憩をとっているわけですが、先進の欧米諸国にくらべると、日本人は都市という容れものの使い方が下手なように思われます。塀で囲まれた屋敷の中に豊かさを求めるだけでなく、発想の角度を家の外に向け、十分にお金のかかった市民のための都市の施設を自分の生活にとりいれ、より多角的で快適なすまい方を知ってほしいと思います。

そのために、都市に計画されたいろいろのしくみの思想・役割を解説しながら日常のくらしとのかかわり、上手な使い方の手がかりを『City & Life』誌でお届けすることとしました。毎号ご愛読・ご活用いただければ発行者としてこのうえない喜びです。

財団法人 第一住宅建設協会  
 理事長 渡邊東太郎



# 花のパリはどのようして造られたか

鈴木博之 (東京大学助教授)

●シャンゼリゼなどの直線大通りを生んだ  
オスマンの大改造。

古代ローマ人の都市リュテシアとして出発したパリは九世紀フランク王国の首都として栄え、しだいに市壁を  
広げ成長してきました。

しかし、パリが大きく変貌したのは一八世紀に入ってからです。いわゆるオスマンのパリ大改造といわれる事業によって、パリという都市は大きく生れ変わったのです。

ナポレオン三世の懐刀であったオスマンがパリのあるセーヌ県知事に就任したのは一八五三年。既にそれ以前から立派な広場や通りを造ろうじやないかという動きがあり、コンコルド広場など所々にそれらしいものは造られ始めていたのですが、オスマンはそれを組織的に行な  
ったわけでは、まず立派な道路を造ろうということ、  
シャンゼリゼ大通りを造り、それにもなつてパリとい  
う街全体を造り変えていった。とくにこの大きな通り  
ブルバールを造るといふ発達はそれまで例を見ないも  
のでしたが、さらに特徴的なのはその道の造り方にあり  
ました。道路の初めと終わり、それから中間にも目印と  
なるような建築物を造り、それによって道にフォーカス  
―焦点ができる。それが大通りにメリハリを与える役目  
を果たす。この方法はバロック的な都市の造り方で、す  
てにローマで試みられてはいたのですが、パリと比べれ

ば道が狭く規模が小さい。パリぐらい壮大に道の両端  
に焦点を集めてブルバールを造ったのは全く初めての  
試みだったわけでは、まず社会を安定させたことがあげられます。  
てはオスマンはなぜパリを改造しようとしたのでし  
うか。

いくつか理由は考えられますが、ひとつには当時のナ  
ポレオン三世の政権は非常に不安定でしたから―最終  
的にパリコンミュンでつぶされてしまうわけですが、  
―まず社会を安定させたことがあげられます。  
そのためにはスラム街を除去させなければならぬ。そ  
こでオスマンはスラム街のある所を道路地域にして、不  
安を除去しようとした。さらに、大きい道路を造ること  
により、物影が少なくなり治安が良くなる、また軍隊の  
移動もしやすい。そういったメリットを考えたのでし  
う。それとうひとつ。ナポレオン三世は君主として、  
自分自身のモニュメント―記念碑的なものをつくりたか  
つたという理由もあったと思います。すでにルイ十四世  
の時代からパリ近郊にはヴェルサイユ宮殿がありました  
から、第二のヴェルサイユを造つても意味がない。それ  
よりこれからは都市を造ることだということの本能的に  
感じとっていたのでしよう。

●フランス式庭園の美学が  
近代パリにいきづいている。

オスマンの大改造によってパリは近代都市としての性

格を持ったと言えます。大通りのフォーカスに凱旋門と  
いった記念碑やオペラ座、あるいは教会が選ばれたわけ  
ですが、それとつしよに鉄道が選ばれた。鉄道が次代  
のネットワークになるということを予見し、しかも都市  
計画の中に組み入れられたのはこれが最初でした。ロー  
マ的なバロック都市の構成はとりながらも、そこに込め  
られた意図や、入れられた要素はローマ的なものとは全  
く異なつた、いわば近代都市のそれに近いものだったと  
いえます。

このように、オスマンの都市改造の骨子は道路と建築  
物や施設を組み合わせながら造つてゆくことだったとい  
えるのですが、これは造園技術におけるフランス式庭園  
の考え方につながる部分があるように思われます。いわ  
ゆる庭園にはイタリヤ・ルネサンス的庭園―大きな館  
があつて、そのまわりに広がるように庭を造る―と、  
イギリス式庭園―自然を重んじて、不規則なままに庭  
を造る―があり、フランス式庭園はイタリヤ式の変形  
で、たとえばヴェルサイユ宮殿の庭園に代表されるよう  
な、大きな建物がありそこからまっすぐな道や放射状の  
道が広がっている庭です。この建物に立つと庭全体が一  
望のもとに見渡せるのですが、フランス式の特徴は逆に  
庭の要素所から見ると、建物が非常に効果的に庭園の  
中に浮かび上つて見えるしくみになっていて、つまり  
この点がイタリヤ式と決定的に異なるのですが、つま  
りこつちから見ると同時に、向こうから見返されるという

相互関係が生まれるわけです。そういう点からパリを見  
ると、大通りをはさんで凱旋門があつて広場があるとか  
オペラ座があつて駅があるとかという関係は、どうやら  
フランス式庭園と同じ美的感覚に基づいていて、それを  
うまく応用したのではなからうかという感じがする。だ  
から、パリの大改造はフランスが作つてきた文化の発想  
と首尾一貫したところがあつて、それがこの改造計画の  
一つの強みになっているのだらうと思うのです。

●近代的大改造と歴史保存の拮抗が  
パリの魅力の秘密。

ところで、こうした大改造を行ない得た背景には、ヨ  
ーロッパ全体に見られる人口増加にもなう急激な都市  
化現象があつたことも見逃せません。ある資料によれば  
パリだけをとりてもナポレオンが皇帝になる少し前の一  
八〇一年に五五万だつた人口が、ルイ―ナポレオンのク  
ーデターにより第二帝制がしかれた五〇年後の一八五一年  
には百五万人に達し、半世紀の間で二倍にふくれ上がつ  
ています。しかも商業・行政・教育がパリに集中して、  
王様の街であると同時に、政治・経済の中心地になり、  
パリは名実ともに首都になっていた。当然こうした人  
口集中化の圧力に対してある種の危機感があつたはずで  
す。このまま放つておいたらコントロールがでなくな  
るだらうというよう―だからこそあれだけ大きなこ  
とが妥協せずにやれたのでしよ。

一方こうした大改造に対する批判もありました。有名  
なユーゴーの『ノートルダム・ド・パリ』にはノートル  
ダム寺院が記録されているわけですが、古いパリを残さ  
なければいけないというユーゴーの思いがこの小説から  
伝わってきます。そして実際にオスマンの改造と歩調を  
合わせるように、歴史的な建物を修理して保存してい



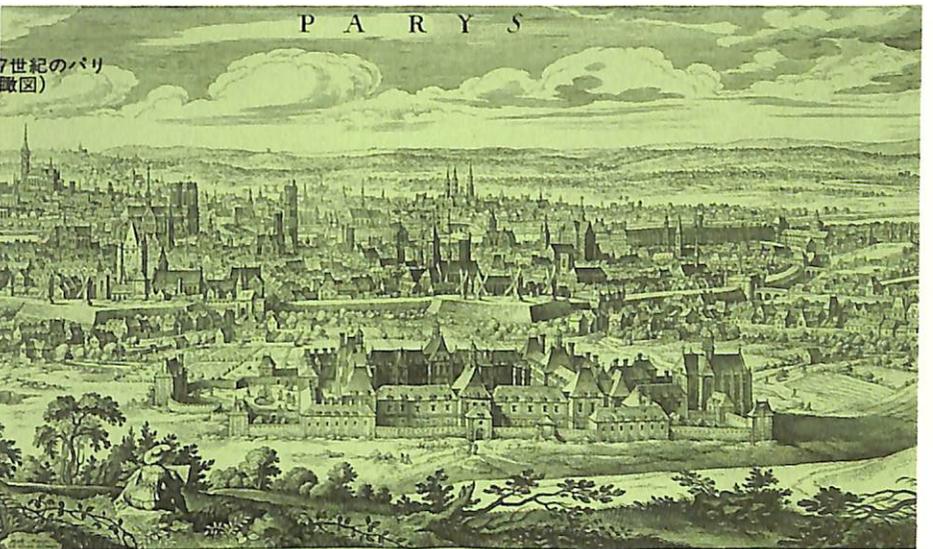
●凱旋門から見たシャンゼリゼ通り/photo 神山貞次郎

うという考え方も興ってくるのです。ゴシック建築の権威となるヴィオレ・ル・デュクなどという人が出てきてノートルダムを修復したりする。つまり今でも十分通用するような近代的な大通りを造り新しいモニュメントを建てながらも、それに拮抗するように古い歴史的建築物はそのまま残そうとする。修復工事にも強引なところはありましたが、オスマンの強引な改造に対して、逆に周りも負けてはいなかったわけですね。実は、パリが他の都市であり続ける秘密はどうかとやたらと都市の強さじやないかと思うのです。

●カフェテラスは市民の専らしを豊かにし人々を都市に参加させる。

さて、オスマンの造った大通りは、ただその一本が立派なだけではないという事は、実際に歩いてみるとよく分る。そこから伸びる小さい道にもそれぞれ意味があるように造られていることが分るわけです。というのはオスマンは、基本的には開発は請負業者にやらせて、そのための資金を融資する。しかし建物のコントロールはするわけです。ですからパリのアパートマンが画一的にさちと並んでいるのはそういう理由が根元にあるわけだからこそ逆にそうした大きな統一感がある中でいかに個性が出せるかと競うわけです。パリのブティックが非常にモダンな事をやったり、一方では古風なところを守り続けているのは、全体の骨格が決まっているからこそできることなのではないでしょうか。それが大通りから派生する小さな道を生き生きとさせている大きな理由だと思います。

それから、パリが都市的な発想でできていると感じさせる理由に下駄ばき型のアパートマン——一階が商店で二階から上に住居が積まれる——があります。パリでカ



●北東方向から見た17世紀のパリ (メリアンによる俯瞰図)

# 昔の道、今の道

日本とヨーロッパのちがい

●日本の都市づくりは、道路と建物を切り離して進められてきた。

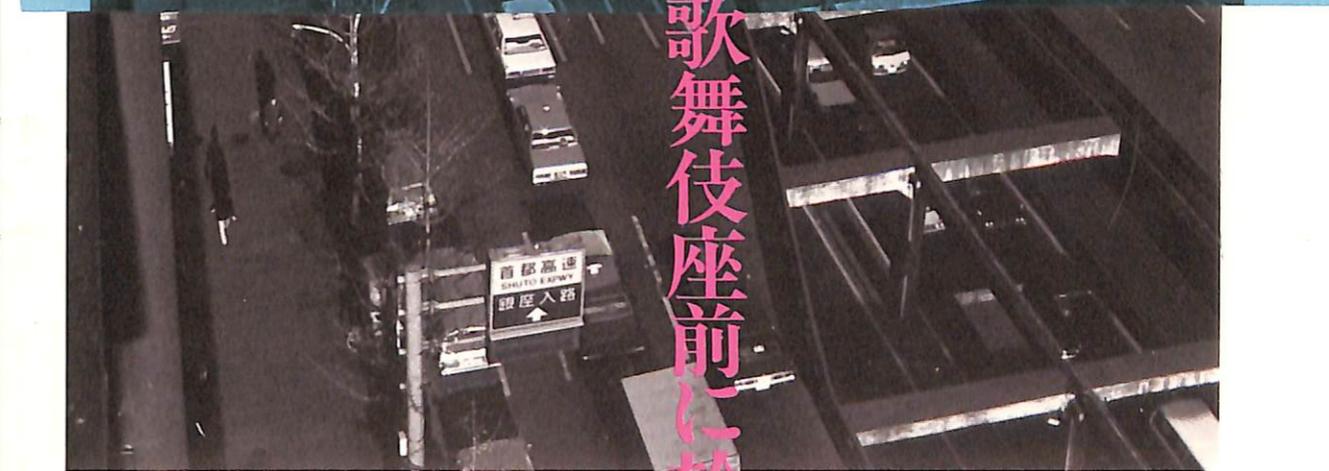
井上 一では私から申し上げましょう。ここにおられる日笠先生と私とはずいぶん長いおつきあいでありますが、日笠先生は大学の建築学科を出られ、私は土木工学科を出ましてどちらも都市計画について勉強してきました。都市計画へのアプローチは二つありまして、一つは都市の骨格である道路から入っていく土木屋の行き方、もう一つは都市の肉にあたる建物から入っていく建築屋の行き方です。この二つは、本来、一つに融合すべきものなんですがわが国の現実をみますと、道路は道路、建物は建物という形で進んでしまったんじゃないかと考えております。日笠 私はいまおっしゃった建築の出なんですけど、建物を個々ではなく集団としてとらえようということをやっているうちにだんだん発展しまして街全体、都市全体を

フェテラスや公園が必要なのも、日本のような戸建てスタイルの住み方でなく、ぎゅっとつまったアパートマンに住んでいるため、その生活からフツと解放されてみたいという気持ちがあるからではないでしょうか。カフェテラスが住民にとっては社交場であり、しかも街を歩く人間にとっては立ち止まる場所になっている。いわば道とつながっている場所で、それ自体都市の構成要素になっているわけです。ここにおいても見つつ見られつつの関係が成りたっていることは注目されます。カフェテラスで何か飲むなり本を読むなりしても、常に見つめられているという気がする。また逆に通行人を見ることができると、つまり街のまん中でいやおうなしに都市へ参加せざるをえないのです。オスマンの大改造に根づいているフランス式庭園の考え方がこんなところにも顔をのぞかせています。それは楽しさでもあるのですが、少々さびしいなという気もします。パリに対して好き嫌いが二分されるのも、案外そんなところに理由があるのかもしれない。パリの魅力という点からつけ加えれば、東と西の違いがはっきりあることもそのひとつです。オスマンは西にプロニーユの森、東にバンセンヌの森を造りましたが、西はどちらかというと中産階級のための森で、東は庶民のための街という分けかたをしたらしい。そのとおりパリには東と西で階級的な違いがある。これが地区に性格を与えていて悪い意味でなく街を生き生きとさせているようです。

私の友人が、パリに行ってコンコルド広場に立つたらむこうに凱旋門が見える。それでフラフラと歩き出したというんですが、確かにパリにはそうやって全部歩いてしまいたいと思わせるような何かがあります。少なからずオスマンによって改造されたパリには、他の都市にはない魅力があるのはまちがいないようです。

(談)





一九八四年昭和通り歌舞伎座前に於いて

●ロンドンやニューヨークの道路率は、

総面積の二〇%以上。

と云う日本は...

高見沢 私どもの周囲の道路を見回しますと、東京の区部にさえ、いまだにそのレベルに達していない道路がたくさんありますね。そういう日本のどうか、アジアのどうか、道路の後進性はどこからきたものでしょうか。井上 それはもう「おしん」ですよ。要するに貧しくてそこまで手が回らなかった。計画的に道路を作るだけの権力なり資力がなければ自然のままに放っておくより仕方がありません。するとどういふことになるかという実例が東京の杉並区や世田谷区北寄りにあります。甲州街道からタクシーでちよつと入ると、くねくねした細い道が入り組んで、いまだこを走っているか見当もつきません。これはみんな昔からの農道なんです。放っておくとこういふことになる。

だいたい放っておきますと、一平方キロメートルに一人の人が住みついて、道路面積は総面積の一〇パーセント、わるいところは八パーセント前後になります。これに対して関東大震災後、ある程度計画的に作られた東京の下町では道路率が一五パーセント。札幌では二〇パーセント近く、ロンドンやニューヨークでは二〇パーセントをこえています。このへんがなりゆきまかせと計画の造成の違いです。

日笠 確かに日本の都市でも、区画整理をやったり、震災復興や戦災復興を計画的にやったところは、かなり道路率も高いし整然としています。そうでないところは農道がそのまま残っていて、これから再開発しようにも、権利関係が入り組んでいて手がつけられないというところが多いでしょう。

角もわざとずらして見通しをわるくしています。それから、ヨーロッパでは古代から交通手段として車が使われてきたのに、日本では近世になっても車が発達せず、お大名まで駕籠に乗っていた。ですから広い道路は不要で日本の幹線道路だった旧東海道だって、ごくせまいものです。

そこで近代に入ってから都市計画の中心は、まず道路を整備しよう、橋を架けようということになったわけです。高見沢 そのお手本となったのがヨーロッパの整備された道路というわけです。ところが道路というのはどういう機能を備えたものなのでしょう。日笠 計画された道路の歴史は古く、ギリシヤ、ローマの古代からあり、主に格子状の街並みでした。それがシルクロードを経て中国から日本まで伝ったのが、平城京平安京のプランですね。ところが中世の街の道路は、幅も狭く、くねくねと不整形になっています。これが近世になると国家権力によって大改造が行われ、ロンドンやパリに見られるように、広場を結んで広い道路が放射状に設けられ、並木が植えられ、両側の建物は軒高を揃え、威風堂々たる街並みがつくられました。都市計画は芸術だったわけです。

さて、昔の道路は主として人々が交流する空間でしたが、現代の都市の道路は実に多くの機能を荷っています。第一は交通機能で、膨大な量の自動車、自転車、歩行者を安全に能率よく通行させなければなりません。第二に空間機能として、電気、電話、ガス、上下水道、地下鉄などの公共施設を収容するほか、ビルとビルの間の採光、通風、緑を確保するオープン・スペースでもあり、災害時には延焼防止、避難路などの防災機能も果たさなければなりません。このように考えると日本の道路は絶対量が全く足りないわけで、ヨーロッパの街とは大きな差があります。

考える都市計画のほうに進んできたわけです。

いま、井上先生が言われましたように、道路も建物も総合して計画されるのが理想の姿だと思いますが、日本の場合は、なかなかそうなりませんでしたね。

高見沢 それはどういふ理由があったんでしょうか。井上 明治以降のことで申しますと、明治五年（一八七二）に銀座に大火がありまして、その復興計画で、真ん中に大きな道路を作り、その両側に煉瓦建ての街を造ろうという道路と建築を一体にした構想が立てられ、実現したんです。ところがそれがうまくいかなかった。日笠 当時は煉瓦建てというのは非常に高くつくので、空家がたくさんできて大失敗に終わったんです。そこで道路と建築と一緒にやろうといつてもうまくいかない、それぞれ別々にやりましょうということ、法律のほうも、建物を対象とした市街地建築物法と、道路を中心とする基盤整備のための都市計画法が作られました。現在の建築基準法と都市計画法も依然として別々の体系になっています。

最近では団地開発とか、都市再開発ということで、かなり総合的な視点が重視されるようになりましたが、まだ街全体を総合的に構想するところまではいっていません。これはヨーロッパとかなり違うところです。

●城下町は大通りを生まなかった。今でも絶対量が不足している日本の道路。

高見沢 日本の都市の特徴といえますと、井上 明治初年に欧米の都市を視察した人たちはみんな感じたと思うんですが、それまでの日本の都市には欧米でいうような意味の道路はまるでなかった。それから橋もなかった。

日本の都市はたいがい城下町ですから、敵に攻めこまれたとき防ぎやすいように、道幅をせまくして、四つ

## ●船頭が多くて挫折した 東京一〇〇メートル道路計画。

井上 しかし、計画的に作られた道路といっても、ずいぶん不徹底なものでした。銀座通りがいい例ですが、明治の私たちの先輩が視察してきたパリやロンドンの大通りは日本式にいうとみんな二五間、つまり五〇メートル以上あった。ところが江戸時代は、大通りといっても江戸で八間（二六メートル）、地方都市では四間（八メートル）が標準です。わが銀座の計画者たちは、パリ、ロンドンが二五間なら東京もそれでいいこうと主張するんですが、これまでの一六メートルから一挙に五〇メートルでは通らない。結局、足して二で割った二五間、つまり今の三〇メートルの銀座通りに落ちついたわけです。ところが大正大震災が起きて、その復興事業の中で、この際昭和を代表する道路を作ろうというので二二間、四四メートルの昭和通りを作ったんです。

日笠 子供の頃、あの広さにはびびりましたよ。今では別にどうとも思いませんが。

井上 上野から新橋まで通じた四四メートルの昭和通りは、まさに大都市東京の軸の役割りを果たしていました。そのつぎにきた東京改造の機会は戦災復興事業です。

当時、専門家の間では、大都市の幹線道路は一〇〇メートルにしようという意見が強かったのですが、それに対して「一〇〇メートル道路の愚を嗤う」という投書が新聞に出たりして、おおいにもめました。結局、すつたもんだの末に東京では一〇〇メートル道路はあきらめざるを得なくなりました。

ところがこれをあきらめずに、初心通りにやり切ったのが広島と名古屋ですね。東京は船頭さんが多くてまともならず、四〇メートルの放射線と二五メートルの環状線（六号・七号・八号）を組み合わせて、四〇メートルの

て、面として整備することが必要です。それから高速道路ができて車がたくさん通れば、当然、騒音、振動、排気ガスといった問題が出ますから、計画の段階から沿道の環境を守る緩衝施設を織りこんでいくとか、こういう方向を実現させたいと考えます。

日笠 そのとおりですね。これまでは道路を作るだけの予算がつけば土地を買収して作ってきました。沿道の住民から反対が出ると、その力関係で、できたりできなかったりします。それはおかしいので、なくてもすむものなら作るべきではないし、どうしても必要なものなら周辺に迷惑をかけないだけのことをして、ちゃんと作るべきやいけません。井上先生の言われた緩衝施設というのは、市街地では建築物、郊外ではグリーンベルトということになります。アメリカやヨーロッパでやっているように、道路の両側の一定の幅までは家を建てないとか、道路事業と沿道の整備を同時にやっていくかないと、これからは道路そのものでもできなくなります。

## ●住民参加によって、風土と規模に ふさわしい個性的な都市づくりを。

高見沢 最後に素人考えには、現在の都市は一見でき上ってしまっただけのもう動かしがたく、変革も望めないように思えますが、これから新たな改革が望めるものではないでしょうか。たとえば、東京という都市はこれからどうなるのでしょうか。

井上 そうですね。都市という器は、便利に作れば予期しなかったような潜在需要を引き出しますから、便利のところには過度の集中が起りやすい。そこで、どうしてもそこに必要なもの以外はよそに移ることを考えるべきです。たとえば築地の魚市場は、大部分の荷が船と貨車で運ばれていたときには、あそこにある必然性があつたけれど、トラック輸送が主流になったら、板橋の先あ

上には高速道路をのつけるという形ができたのは東京オリンピックの時点です。

もしあのとき、東京と横浜を結ぶ一〇〇メートル道路ができていたら、新幹線も在来線もモノレールも、そっくりその中におさまって、たいへんコストダウンができたのと思えます。

## ●沿道環境を守る手だてを織りこむ なしに、「これからの道路はできない」。

高見沢 いま、両先生のお話を伺っていますと、道路の歴史ひとつにも、日本がたどってきた運命というもの大きな影を投げかけていることを痛感いたします。あのときああしておけばよかったのに、ということがずいぶんあったわけですね。しかし、うしろをふり返ってばかりいても仕方ありません。そこでおたずねしたいのですが、さまざまな制約条件がある中で、これからの都市生活はどうなっていくのでしょうか。ご専門のお立場から、これからの都市のあるべき姿、それに行政の果たすべき役割や私たちが考えていかなければならない問題についてお話いただければと思います。

井上 まあ、非常に楽観的なことを申しますと、日本人というのは、あやまちに気づくと必ずそれを克服してきた民族でしょう。これはダメだと思ったときが良くなる出発点だと自信を持っていいんじゃないですか。

しかし、その一方で、高速道路だ、市役所だ、公会堂といった公共施設はどんどんよくなっても、われわれが毎日寝起きする住宅の環境は案外よくなりません。やないか、そこを解決しないことには、本当に住みよい都市ができたとはいえないと思います。そこで、道路を考えるにしても、幹線道路をすーつと通せばいいというんじやなくて、高速道路、幹線道路、その下の道路とだんだんおろしてきて、わが家の前の路地までを全部合わせ

たりのほうがよほど便利かもしれません。

交通の中心であり、ビジネス街のセンターでもある東京駅にデパートや商店街が割り込んでいる反面、バスやタクシーの乗り場はるか遠くに点々と分散しているのはおかしい。商業施設は交通機関に甘えるのじやなくて、独自に客を集める力を持つべきだし、駅は駅で、交通の要としての機能向上をもっと考えてほしいですね。似たようなことは、ほかにもいろいろあるでしょう。

日笠 東京の人口は社会増は減つても、自然増は続くので、依然として増えつづけるでしょう。それに対処するためには、私は一筋縄ではいかないと思います。つまり大きな都市計画と小さな都市計画の二段階が必要です。大きな都市計画としては、東京五〇キロ圏を対象に、都心の機能を副都心やその外側の核都市に分散して、東京の構造をもっと多核化する。そして、その肉付けとして地区毎の環境を整える小さな都市計画を、区市町村と住民の手で進めることが大切です。

それから地方都市ですが、県庁所在地を中心とするいわゆる地方中核都市では、だいたいにおいて人口が増えつづけています。これをそのままにしておくとうるの舞いになってしまいますから、予測される規模に対応した施設やシステムを前もって用意しておくことが必要でしょう。まあ、中小都市の場合は、アメリカの地方都市と同じように道路や駐車場を整備することで、大都市よりはもっと車を活用し得ると思います。

高見沢 これまでの都市づくりは、すべてが中央志向であつた。こちの小東京ができてしまったわけですが、これからはそれぞれの風土と規模にふさわしい個性的な都市づくりを、住民も共に参加して行なっていくかなければならないということですね。

有益なお話を、どうもありがとうございました。



司会・高見沢たか子(生活評論家)



井上孝(元東京大学教授)



日笠端(東京大学名誉教授・東京理科大学教授)

## 田中小実昌

新宿ゴールデン街の「クラクラ」にいくと、たこ八郎がひっくりかえって寝ていた。たこ八郎は元日本フライ級チャンピオンの斉藤清作。ふしぎなコメディアンだが近ごろはたいへんな売れっ子だ。

たこちゃんと新宿であつてから、もう長い。歌舞伎町の映画街のなかの地球座で、たこ一座の芝居にでたことがある。このときの、たこちゃんの役は元直木賞作家の小説家で、ぼくはドロボー。

たこちゃんは、新宿百人町のちいさな公園のそばの飲屋をやったことがある。ふしぎな飲屋で、たこちゃんはやそで飲んであるいていて、店にはいない。客が自分で飲物をつくって、ひとり飲んでた。その飲屋の名前は、「たこ部屋」。

翌日、おなじ新宿ゴールデン街の「奈々津」にいくとたこ八郎が雑誌のインタビューをうけていた。たこちゃんはテレっばなして、すみません、と頭をさげている。へんなインタビュだ。

「奈々津」はゴールデン街でも古い店で、カウンターの上的ほうの台に、鍋にはいったオカズが、ずうっとならんでいる。カレイの煮魚でジン・ソーダを飲む。前夜は、「クラクラ」で酔払って寝ていたたこちゃんは、ぼくにま

## 半径五〇メートルのハシゴ

たこ八郎の東京に、  
舞臺の傍、酉の夜

で、すみませんと頭をさげて、「奈々津」をでていった。まだ、あまり酔ってないのだろう。ま、どっちみち、大ヨッパライになるだろうけどさ。

翌々夜、新宿歌舞伎町の路地の「三日月」でオムレツで鬼ごらし清酒を飲んだあと、ジン・ソーダにかわる。ここのオムレツは、日本一をとおりにして、世界一だ。タマゴの数がすくなく、やはりおいしいオムレツはできないそう、大きいオムレツを、連れの女の子のことにしよに、両はしからたべる。

「三日月」のとなりのとなりの「アンダンテ」。このちいさなバーに、うちの下の娘がドイツ人の医学生をつれていったら、そこにいたオジさんたちが、かわるがわる、ドイツの歌をうたったそう。昔のオジさんはドイツの歌を知ってるのねえ、と娘は感心していた。

おなじ歌舞伎町のすぐ近くの路地の、「小茶」のどかっど厚いマグロの刺身。青ネギのはいた、どっしりした玉子焼。せまい店内は、いつもいっぱいだ。このあたり新宿区役所通りのまんなかあたりを中心に、半径五〇メートルぐらいのあいだでも、なじみの店が二十軒はある。新宿で飲むと、つかれるよ。

# 幹線道路

## 道のしくみと生活

### ●道路の持つ多様性

道路というと、自動車や歩行者の交通処理のためだけに利用される空間と考えられがちですが、実はそれだけではありません。その他にも電柱や電信柱、街路灯、交通標識や歩道橋などの設置場所でもあり、道路の上空は電線、電話ケーブルなどの架線を張る空間にもなっています。しかし、今日ではこれらの多くは景観上好ましくないと非難されています。上下水道やガス管やいろいろなケーブル、また地下鉄などが埋設されている場合もあります。

このように、道路は、まず人々の生活を支える機能的な空間であるということができてくるでしょう。しかし、道路はそこに建物などが建たない空地であることから、公園などと同じような機能も果たしています。日照・通風を確保したり、幅の広い道路であれば、街路樹が植えら

しかし、幹線道路も一度都市内に入ると交通処理機能以外の機能も果たさなければなりません。その中でオープンスペースとしての機能は、今日都市が過密化し、公園も簡単に整備できないなどの理由から、多くの期待が寄せられています。つまり人々が集まったり憩ったりする大通りにおいては、単に人が歩けるだけの歩道があればよいというのではなく、十分な広さを持ち、舗装や街路樹、街路灯なども、より質の高いものが要求されるようになってきました。

さらに都市内の幹線道路は、物や人が移動する動脈であることから、都市の構造を決定する大きな要素となります。それ以外の要素としては、地形的条件の他に河川・運河や鉄道などをあげることがありますが、これらはいずれも人や物の流れとよどみを作るものといえます。

### ●都市の骨格としての幹線道路

次に、幹線道路が都市の性格をどのように規定しているか考えてみましょう。

**リニヤ（線型）都市**——一本の幹線道路の沿道に面して発達する都市形態で、宿場町などがその典型です。ただし一本の道路に際限なく市街が連続するわけではな



真野湾

●リニヤ都市・佐渡真野町  
“おもてみち”と呼ばれる街道に町屋が並び、これを中心に生活が展開される。（『町屋—共同研究』鹿島出版会）

れ、町の緑の量の一部を担うことになり、防災上の焼け止り線としての機能も果たすことになります。名古屋の百m道路や雪祭の行なわれる札幌の大通り公園は、この機能を重視した幹線道路の例といえます。また道路は、人々の生活のハレの舞台にもなってきました。

輪島の朝市のように毎日道路上で繰広げられる舞台もありますし、お祭りの日のパレードなどもやはり道路上で行なわれることによって人々を魅惑するものとなるわけです。さらに道路の存在によって沿道の土地利用を誘導することもあげられます。特に幹線道路の沿道には高容積の建物が建つことが可能なように、都市計画制限が決められていることも多く、細街路とは自づと違った土地利用がなされています。

このように道路は色々な機能を果たしていますが、各道路の歴史的背景や道幅によってその機能は少しずつ異なるわけです。

いので、都市の規模は余り大きくはなりません。宿場町の場合は、その入口と出口の部分で道路に曲線を付けて一つの領域を示していた例が多いようです。このような都市では一本の幹線道路が交通から人々の生活の舞台まですべてを処理しているために、その道に一日立つていけば、その町の情報の多くが分るといったヒューマンスケールの都市だといえます。しかし今日のように車社会になり、一本の幹線道路に自動車があふれると、人々の生活の舞台としての機能が失われる危険をはらんでいます。

**帯状都市**——リニヤ都市が幹線道路一本で成立していたのに対し、帯状都市では何本かの平行した幹線道路とそれらを結ぶ補助道路によって幹線道路網が形成されています。ソ連のボルゴグラード（旧スターリングラード）は、このタイプの都市として有名で、各帯ごとに土地利用が咬別され機能的な都市構造が形成されています。

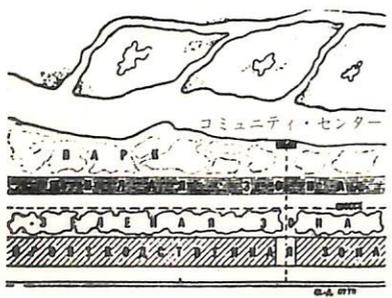
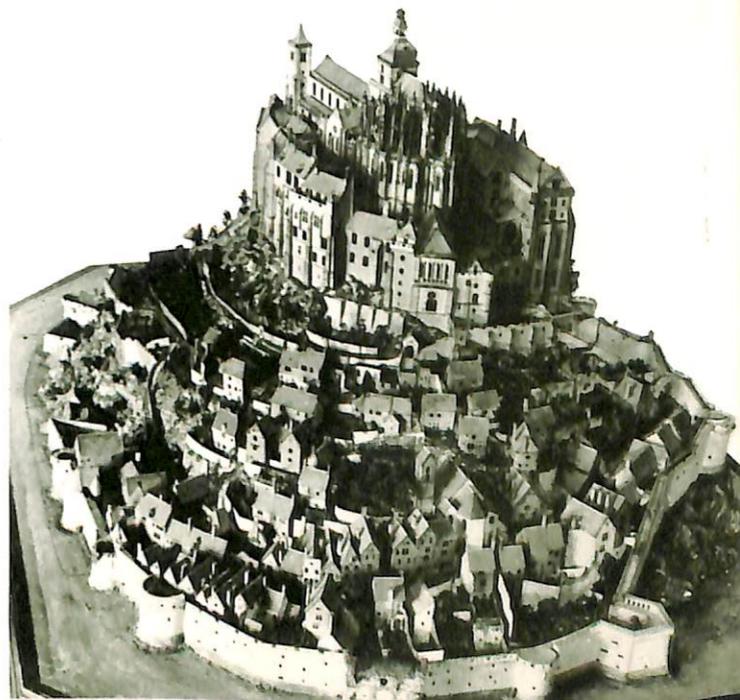
**城郭都市（中世都市）**——防衛上の必要から、山岳地や丘陵地の上に都市を築き、その外周を城壁で固めたのが中世都市の典型です。火薬が武器に使われていなかった当時は、その自然地形と、市民も参加して築いた城壁は

### ●幹線道路の両面性

さて、その中で幹線道路は一般に交通処理などの機能をする道路と考えられます。特に都市と都市を結ぶ幹線道路はこの機能に徹しているといえます。歴史上有名なベルシヤの王の道や古代ローマの道などは、帝国内の交易の道であるとともに、帝国内支配維持のための情報の道でもあり、また反乱などに対して迅速に軍隊を輸送するのになくはならない道でした。このような都市間を結ぶ交通においては、より早く、より経済的にかつ安全に目的地に到着することを最大の課題としています。従って幹線道路の中でこの目的にのみ単純化して効率化したものに高速道路があります。ここでは沿道からの道路利用を制限し、他の道路とは立体交差化することによって出発地と目的地の時間距離をより短かくしようとしているわけです。

防衛上有効でした。城壁内の道路網も自然地形に合わせて建設されることから、曲りくねり、道幅も狭く一定しておらず、アリの巣のような形をしていて明確な幹線道路が存在していません。市民の手によって町の防衛がなされた当時は、この迷路の道路網は、それを熟知している市民にとって有利であり、侵入者にとって不利に働いていました。この中世都市には教会やシテイホールが中心に一際高くそびえ、その前の広場は明るいオープンスペースでしたが、道路は、家々の壁が連なり、軒が突き出した暗いスペースでした。しかし、今日の近代都市計画によって作られた都市が持ち合せない複雑で多様で密度の濃い道空間を形成しているといえます。

**主軸都市（バロック都市）**——中世からルネッサンス期に時代が移ると、火薬を使った武器が発達し、今までの自然地形と手作りの城壁だけでは都市が防衛できなくなり、幾何学的な町割で、城壁も専門家が設計した星形の理想都市などが計画されたり建設されました。しかし、都市の市民軍や傭兵軍ではしよせん絶対主義国家の中央集権的国家軍の敵ではありませんでした。この中央集権の権力は新しい町づくりをしましたが、それがパリに代表されるバロック都市計画です。つまり道幅の



●帯状都市・スターリングラード＝トラクトルストロイトウのミリウチンのマスタープラン  
河、緑、住宅、緑、工場などの土地利用が帯状に広がる。（『都市構造の論理』朝日社）

広い直線道路とその端々に広場を配し、広場の中心には彫刻を置き、また道路から眺めてその正面に建築物を配し、モニュメンタル(記念碑的)な意味を持たせませす。それが極めて権威的に見えるように道路に面する一般の建物は一定の軒高に押えたり、道路に並木を並べたりしてビスタ(透視図的な)の効果を最大限發揮するように造られました。これらの道路はブルバールと呼ばれていますが、このバロック都市計画の考え方は、ルネッサンスの後半には現われ、ローマ法王シクストゥス五世は、人口一万七千人程度の十五世紀のローマの町の丘陵が広がる中に、広場と彫刻を置き、それらを結ぶ直線道路を計画して、ローマの再建の礎とし、現代ローマ市の都市デザインの骨格を造り上げました。このバロック都市計画の考えは、クリストファー・レンのロンドン計画、シャルルファンのワシントン計画などにも読みとることができま

今日、の車社会において、バロック都市の幹線道路網の弱点は広場にありま。何本もの道路が集中する広場は自動車四方から集まり、必ずしも人が憩える場所となくなり、交通渋滞が起りやすい場所にもなっています。しかし、今日ではブルバールを持つて初めて実感的に人々は都市美を味わうことができるのだと言えましよう。

**グリッド(格子型)都市**——道路網を格子状に形成するものでニューヨークが典型的といえます。また、我が国でも平城京・平安京また新しくは札幌などに見ることができま。各道路の果すべき機能が分散されることから、今日のように交通処理機能が肥大化している現状では機能的な道路網だといえます。また道路と土地区画形状が一定していることから、不動産上の処理も簡単に

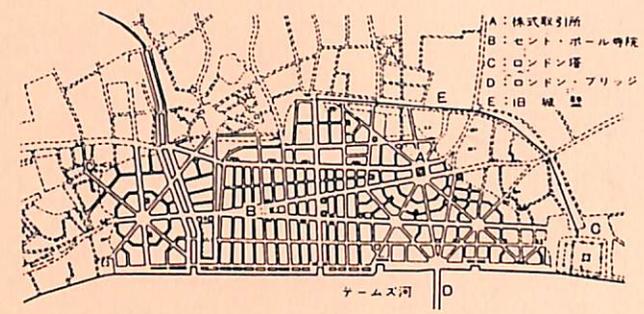
あるという特徴を持ち、我が国の区画整理事業手法を使って作られた都市の一つのモデルになっています。しかし各道路が画一化され過ぎると、いずれの道路も特徴のない単調な都市デザインになりやすいといえます。

**くもの巣都市(放射+環状道路)**——都心から放射状に伸びた道路とそれらの間を結びつける環状道路による道路網を持つ都市の典型として東京があげられます。都心へすべての交通が集中することから、常に交通過密の問題が発生し、それを緩和するために次々と環状道路を外周に整備していく必要のある都市といえます。東京の場合ならば、八本の環状道路と一本の首都高速道路の環状線が整備されていますが、さらに二本の環状道路が計画されています。都心が拡大するに従って都市が肥大化していく東京などに対応した道路網といえます。

**●都市のメインストリートとしての幹線道路**

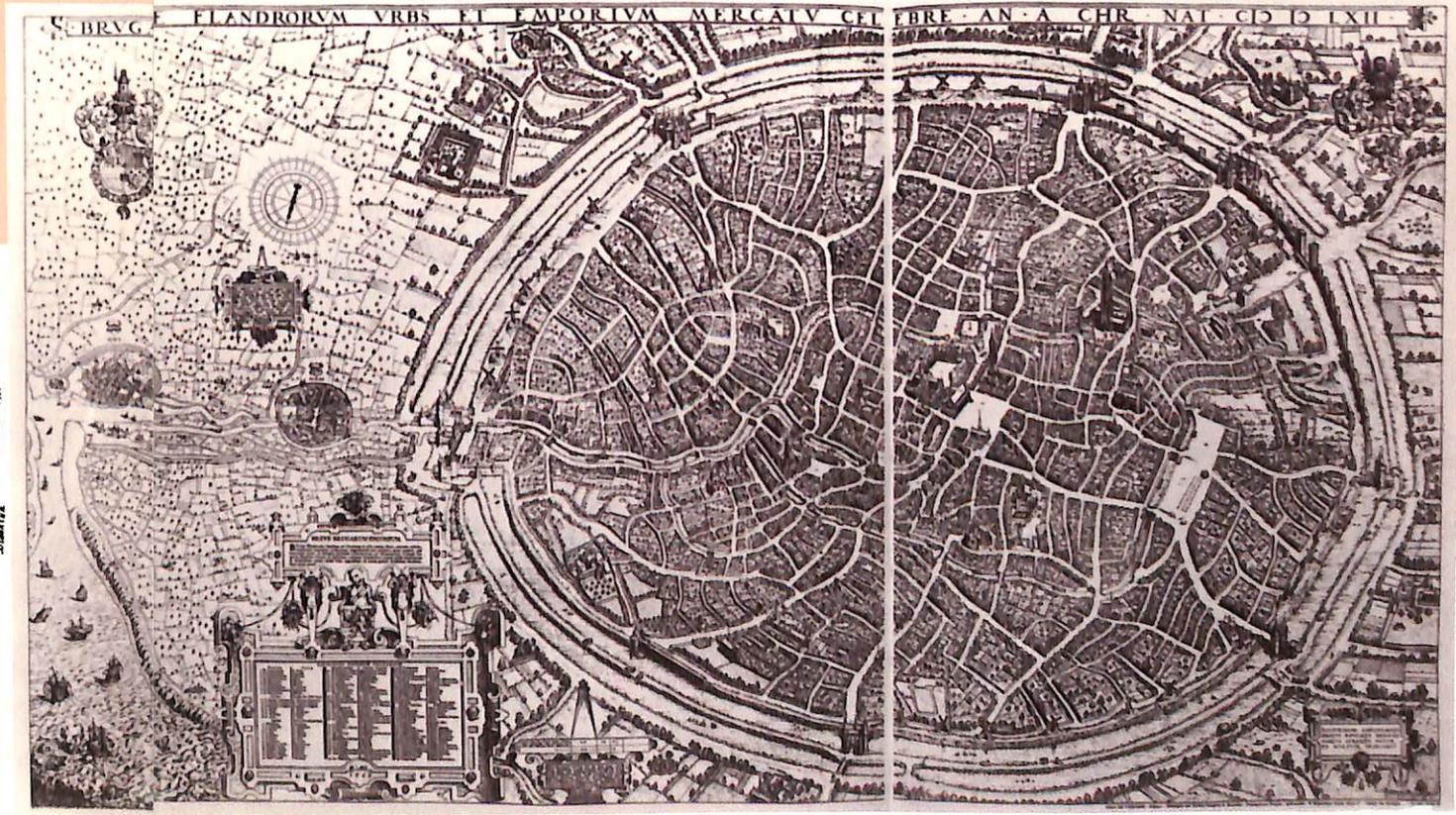
パリのシャンゼリゼ通り、東京の銀座通り、ニューヨークの五番街通り、ロンドンのオックスフォード通りなど世界的な目抜き通りは、いずれも幅の広い道路に面して成立しており、世界最先端のファッションや最高級品をあつかう店、有力企業のショールームなどが集まっています。このような人を集める幹線道路の持っている条件はなんでしょうか。①歴史的経緯によって昔から商業集積がされてきたこと②ハレの舞台としての最先端の道路整備が行なわれてきたこと③そこに集まる人を輸送する交通機関との連絡が良く、後背地に住む人々にも交通の便が良いこと④業務センターにも近接し、そこに生活する比較的可処分所得の高い人々が立ち寄りやすいことなどが指摘できま。

(小場瀬 一 国立豊橋技術科学大学建設工学系助手)

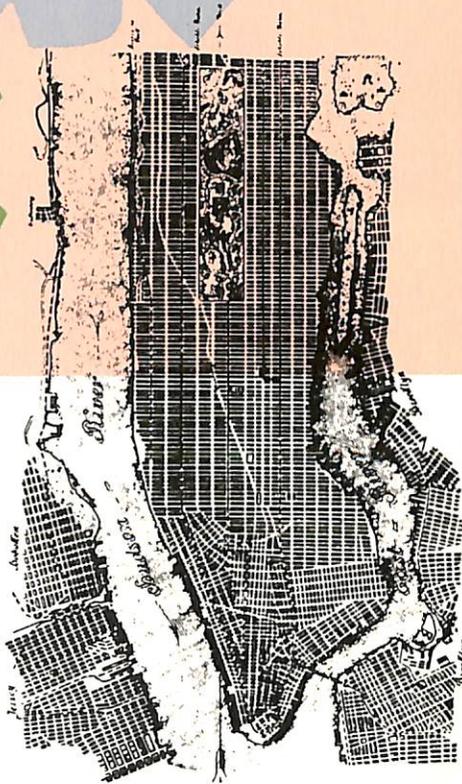


●バロック都市・ロンドン  
クリストファー・シン(1666)のロンドン計画で株式取引所、セントポール寺院などをヴィスタの中心に置いている。(『都市計画図集』都市計画学会)

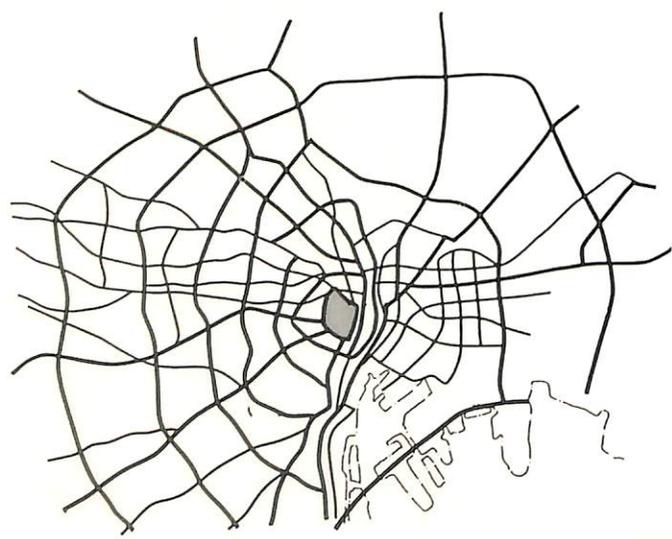
●城郭都市・ブリュージュ  
(『図説都市の世界史』相模書房)



●グリッド都市・マンハッタン



●くもの巣都市・東京



# 幹線

# 権威を示す道路

皇居周辺・神宮外苑・表参道

ブルーバール



幅の広い道路と、その沿道の並木や建物の統一、広場などを効果的に配置してモニュメンタルな彫刻や建物を権威づけようとしたバロック都市計画は、十八世紀のヨ

ロッパの中央集権的国家が採用する幹線道路の特長です。我が国でも徳川時代の地方分権的な政治体制から中央集権的な明治政府が権力をにぎると、先進列強に見劣りしない帝都造りが必要となり、東京にもバロック的な道路の整備が試みられました。その一つに宮城、国会議事堂、中央停車場（東京駅舎）といった公共建築物を権威的に見せようとする道路計画の中にそれを読みとることが出来ます。また、明治天皇の権威を示すために造営された明治神宮外苑、それらを結ぶ表参道は、我が国のブルーバールというよいと思われま

## ●東京の中央官庁街のブルーバール計画 明治時代

東京の都市計画は明治二十一年の市区改正条例に始ると考えられていますが、その前にもすでに幾つかの計画が提案されています。その中で当時の内務省が招聘したドイツ人エンジニアとヴェックマンに計画させた中央官庁街計画があります（図1）。これでは中央停車場の位置が現在の有楽町と新橋の間ぐらいに置かれ、その前に大広場を計画しています。それから一直線に進むブルーバールがあり、国会議事堂正面からのブルーバールとが交差する所に小さな広場を配し、その広場から宮城の中へ新しいアプローチ道路を計画しています。また日比谷公園を博覧会場とし、その正面に博覧会の建物を計画していま

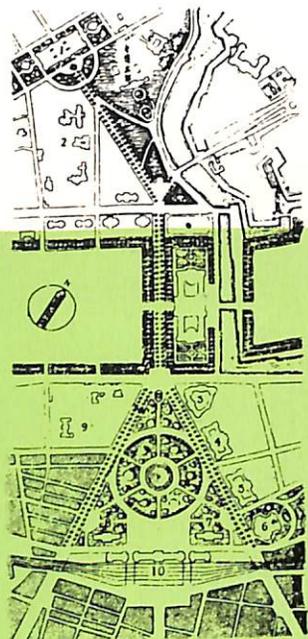
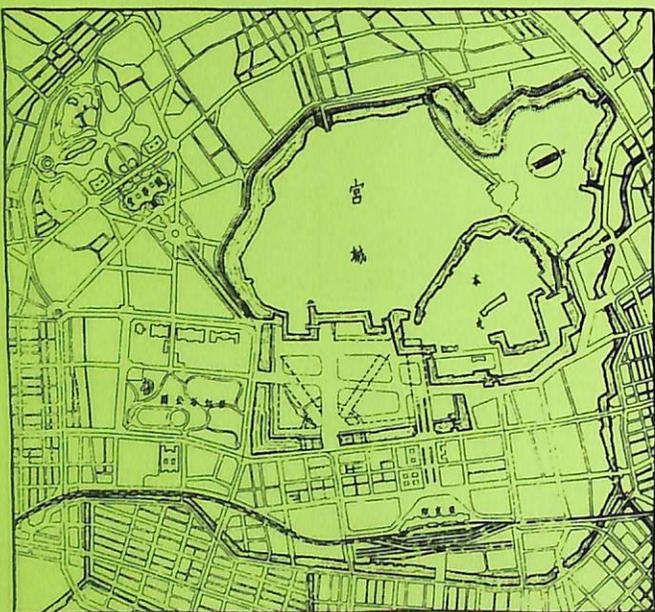


図1 ●エンデおよびヴェックマン両氏による中央停車場、宮城、国会議事堂を結ぶブルーバール計画。

すが、皇居前広場は訓練場（練兵場）として残すように計画されています。中央停車場当時鉄道は時代の最先端の技術でした、国会議事堂、宮城といったものを統一的に結びつけようとした意図をこの計画案から読みとることが出来ます。

図2 ●東京駅前のブルーバールは独立してしましたが、国会議事堂と皇居前広場のヴィスタが考慮された東京都心地計画案。（『現代及都市美』第1回全国都市美協会研究報告昭和12年）



### 大正時代

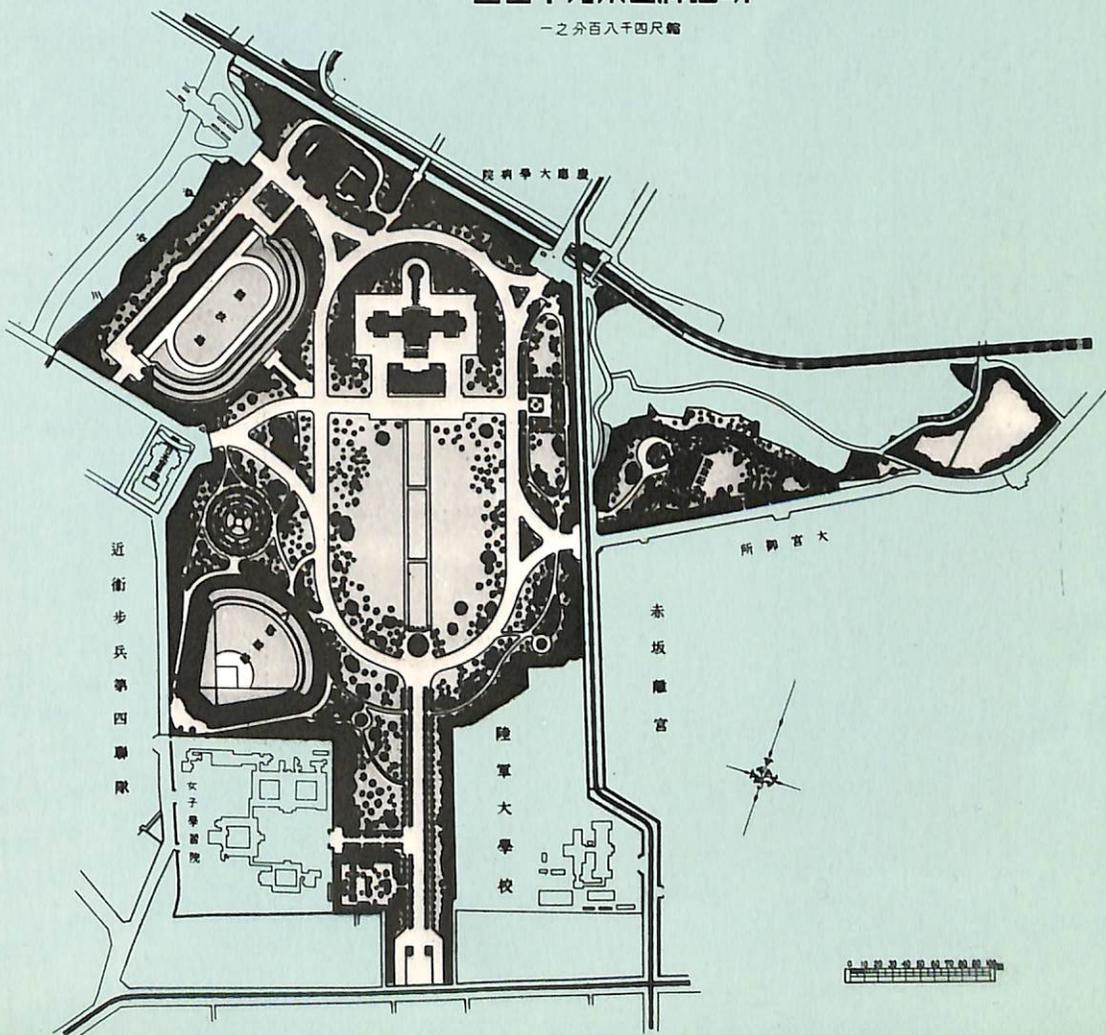
明治二十九年に現在の位置に計画された東京駅は大正三年に開設されました。このため大正の後半になって池田宏による計画案が出されると、ここには東京駅前のブルーバールと皇居前広場から国会議事堂と宮城へと連なっていくブルーバールが計画されています(図2)。さらに大正十一年の関東大震災後の復興計画において再びこれらの計画がなされ、特別都市計画委員会決定の中央官公衛街路計画をみると、国会議事堂から皇居前広場を結んでいたブルーバールは消滅しています。

### 昭和時代

かくして今日、東京駅前のブルーバールと皇居前広場と、国会議事堂前のブルーバールはまったく別々の物として存在し距離的にも短いものとなってしまいましたので、ヨーロッパなどにみるブルーバールほどの偉容はありませんが、皇居を中心としたこれらの大街道・広場・並木は今なお権威のあとをとどめているといえるでしょう。

図3 ●大正3年に計画設計された明治神宮外苑平面図。  
(『明治神宮外苑志』明治神宮奉賛会)

明治神宮外苑平面図  
一之分百八千四尺縮



### ●明治神宮外苑と表参道

明治天皇崩御の後、政府は明治神宮の造営にとりかかり、それに相応して東京府と市は、青山通りと明治神宮を結ぶ表参道の整備を決定しています。この道路は明治

二十一年の市区改正路線として道幅八間(二間一・八)で計画されていたものを二十間に変更して整備しています。これが今日の原宿通りのケヤキ並木となるわけです。また明治神宮外苑も明治神宮と相前後して整備が進められますが、この敷地は以前は青山の練兵場として利用されていた所でした。ここに明治聖代を記念するものとして、青山通りから正面に絵画館を配し、そこへ向って道幅十八間、延長二百間の直線道路を計画し、四条の並木を植えました。さらに直線道路の先に噴水を設け、その先には大オーブンスペースがあり、絵画館は左右対称の建築物として石の基段の上に設計されています。これこそパロッキの権威を示す空間構成そのものといえます。

今日では並木のイチヨウが大きく、また自動車が駐車していてもその威厳は低下したかもしれませんが、完成当時の写真は、計画の当初の目的を十二分に伝えています。また表参道は、かつての権威のなごりをとどめながら若者とファッションの最先端をいく市民の大街道として息づいています。  
(小場瀬立二)

### ●現在の絵画館前



# 人が集まる道路道路

## 東京・銀座通り

幅の広い幹線道路には、交通処理を主とするもの、防災を主とするもの、人を集めることを主とするもの、権威を示すことを主とするもの、いくつかの機能を複合するもの等があり、いずれもわたし達の豊かな都市生活を様々な面から支えてくれています。

人を集めることを主とする代表的な幅の広い道路として、東京中央区の銀座通りがあげられます。花のパリのシャンゼリゼに相当するといわれるあの銀座通りです。この銀座通りの歴史を振り返りながら、大通りの移り変わりと都市生活との関わりあいを探ってみましょう。

### ●明治時代

江戸時代から明治初期にかけての銀座一帯は瓦葺きの建物さえ少ない小商人や職人の町でした。当時江戸時代から町人地として栄え、繁華街の中心を担っていた日本橋界隈の賑わいもここにはなく、いわば場末の様相を呈していました。

ところが、新橋・横浜間の鉄道の開通(明治三年着工・同五年完成)により、国際港横浜と東京の築地外国人居留地が結ばれることとなり、銀座一帯がその開港場を通して外国と結びつく恰好の場所となることや、不平等条約の改訂にそなえて「帝都」東京の威容を少しでも整える必要から、銀座周辺が目されるようになりました。明治五年、祝田町の和田倉門内兵部省から火の手が上り、銀座から京橋・築地一帯の約三十四ヶ町を焼失したことを契機に、銀座一帯も文明開化の街として、東京府より再建が布告されることになったのです。

この再建計画で、街路はパリを、建物はロンドンを模したといわれる洋風不燃の煉瓦街が実現することになりました。

明治七年には、まず当時七間そこそこしかすぎなかった新橋・京橋間の大通り「銀座通り」が明治維新以降登場した馬車や人力車、大勢の出入にたえられるよう十五間道路とされ、中央の八間を車道、車道の左右三間半、イワせて七間が歩道とされました。車道は無舗装でしたが、歩道は日本で初めての赤煉瓦舗装。道路には桜などの並木が植えられ、瓦斯灯が歩道上に五〇メートル間隔で設置され、建物は全て間口いっぱい二階で歩廊つきの連続煉瓦造とされました。その後、当初植えられた並木の松や桜などは枯れやすいため、明治二十年頃までにすべて柳に植え替えられました。

このように舗装された、当時としては驚異的に幅の広い歩道や並木、瓦斯灯、商店の歩廊などが、街に人を集める快適な買物をさせるための要素となっていくわけです。

実はこの煉瓦街計画も明治十年の竣工当時、分譲価格が高く多くの空屋を残して失敗したといわれましたが、明治二十年を境に当時の近代産業育成の波にのり小売商店街として栄えていきました。

当初、建物は洋風でしたが、実際にはのれんが掛けら



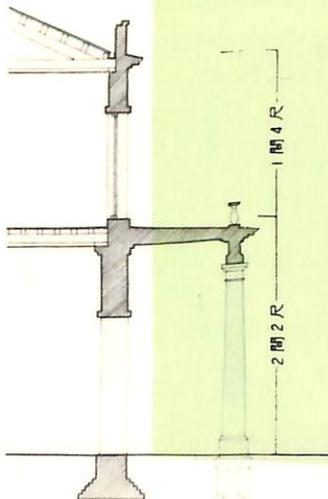
### ●明治初頭の銀座通り

竹川町・尾張町2丁目周辺を新橋寄りから見たところ。歩廊のようすがよくわかる。  
『明治の東京計画』 東京大学出版会



### ●歩廊断面図

銀座煉瓦街は、1階の表側の軒が少し出ている、円柱が並び雨天でも下が通れるようになっている。上はバルコニーで、徳利型手すり付き窓はフランス風の外開き。  
『明治の東京計画』 東京大学出版会



### ●大正時代

さて、大正三年に東海道線の始発が新橋から東京駅へ移ったため、銀座通りは東京の玄関前商店街ではなくなりました。一時は衰退の感がありましたが、銀座通りの

店主らは新時代にふさわしい事業——洋食品店、舶来品店、工業製品店、サービス業、新聞業、広告業など——に真先に取りくんだので、他の街にはない高級で斬新な特色をうち出した、華やかな街の伝統は守られました。ただ賑いの中心が新橋寄りの大通りから、銀座四丁目、尾張町付近に移り、明治二十七年に建てられていた服部時計店の時計台は、結果的に銀座の中心を象徴する建物となりました。

大正十年には、タクシーやバスなどの交通機関の増加にともない、道幅を広げるための路面工事が行われました。車道は八間から九間に広げられ、その分歩道は切り詰められました。歩道の並木は柳からいちように変わり、瓦斯燈も電燈に切り換えられました。

昭和七年、市民のたつての希望により、銀座の柳が復活し、歩道の舗装はすべてコンクリート板となりました。その後、日本が戦争の渦中に入つてゆくに連れ銀座の様相も急速に変化し、昭和十五年には警沢禁止令が出てその華やかさは消え、昭和二十年の大空襲でついに焼土と化してしまいました。

●昭和時代

しかし、終戦後の銀座は戦前とほぼ同じ区画でいちちやくく再建され、従来と同じ賑いを続けますが、昭和四十二年都電が廃止された際、電柱・電線が、ガス・水道等と

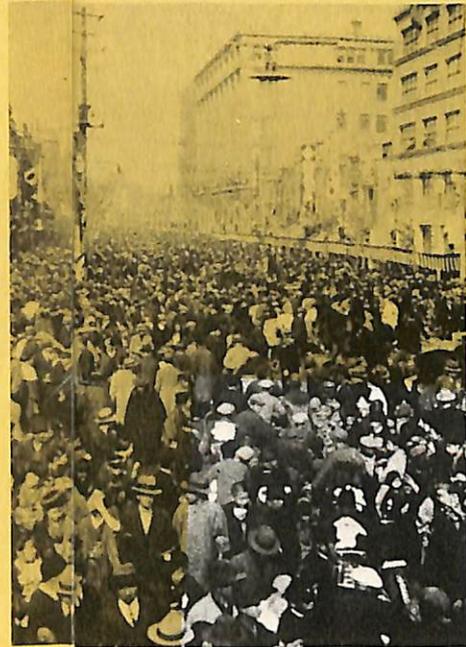
の共同溝に收容され、景観が非常によくなりました。歩道は再び明治再建時の三間半に拡張され、都電軌道敷石として使っていた御影石を舗石として使用しました。また、樹勢の衰えた柳並木は再び引き抜かれ、灌木の緑地帯に大きく変わりました。

昭和四十五年から、毎日曜・祝日の昏間、銀座通り一帯（上野—新橋間）は歩行者天国となり、歩道だけでなく車道も人間中心の空間に変わりました。

歩行者天国により歩車道合わせた二十七メートル幅の空間は、「道II広場」に変わり、市民の散策とふれあいの場となっています。またいつもは立止まることのできない車道の中央に立って見る銀座の街並の景観は、歩道から見たたすまいと異なり、ある種の驚きを発見することがあります。

人々は銀座という大通りに集まり、時代の新しいもの、活気、やすらぎを得ているのです。都市には、このような人の集まる大通り、通俗的な街が必要なのです。ところで、銀座通りに歩行者天国を導入してきたのは、関東大震災後に施工された昭和通り（新橋—上野間、道路幅四十四メートル）が銀座通りのパイパスとして機能しているためであることを忘れてはいけません。

（加藤仁美 日本女子大学住居学科助手）



●関東大震災後の復興祭当日の銀座交差点  
バーもカフェも徹夜で営業。東京中の家がカラッポになったといわれた。（『日本地理大系3』改造社）

●関東大震災前の銀座通り（『目で見る東京百年』東京都）



歴史の変遷	道路の幅(単位・間)			歩道の舗装	並木	その他	交通機関	東京の人口(万人)		
	道路全幅	歩道幅	車道幅							
明初 明5 7 20 21	銀座煉瓦街計画	約7間 15間		8間	赤煉瓦舗装 一部でコンクリート板	四辻に松、間に松・楓等↓柳	瓦斯燈	人力車、馬車 5新橋駅開設 乗合馬車(新橋-浅草間) 13鉄道馬車(新橋-浅草間) 36市街電車 43有楽町駅開設 45タクシー	13 36	96 225
大3 10 11 12	関東大震災煉瓦街壊滅	15間	3間×2	9間		いちよう	電燈 13松阪屋 14松屋	3東京駅開設 8民営バス(青バス)	8 13	345 416
昭2 7 9 20 39 43 45	大空襲第2次大戦終戦 東京オリンピック 歩行者天国	15間	3.5間×2	8間	全てコンクリート板 アツキ色舗装 御影石	柳 灌木	5銀座三越 26露店廃止 42都電軌道撤去 架線・電柱・電線撤去	2地下鉄(上野-浅草間) 7地下鉄(浅草-京橋間) 9地下鉄(浅草-新橋間) 14地下鉄銀座線(浅谷-浅草間) 34地下鉄丸の内線 39地下鉄日比谷線 42都電廃止	5 14 20 26 34 39 56	541 618 708 349 671 934 1064 1163



●昭和30年代の銀座通り

●銀座の露店最後の日（昭和26年12月31日）





## 子供は9割、亭主は1割。

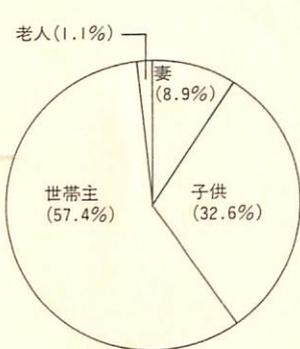
—— 住宅内における亭主の座 ——

●自分の城を持たない亭主。  
最近の住宅では90%の家庭に子供部屋があります。ところが、世帯主の「書斎」は9%しかなく、子供部屋とちょうど逆です(グラフ1)。

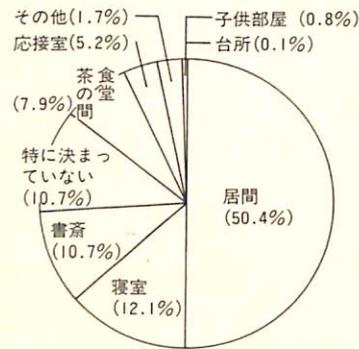
●亭主の専有空間はあるのか。  
書斎のない働き蜂が勤務先の仕事を持ち帰って処理したり、読書をする部屋は、70%が場所不定型を含め居間などの大部屋で「がまん、しています(グラフ2)。

●テレビの場も専ら子供に。  
食事の際、テレビに直面する食卓の席を上座と仮定して調べたところ、上座を確保している世帯主は57%しかいません。残りは子供優先で、90%の主婦は台所に近い幹事席で、全体へのサービスとコントロールをしているように思えます(グラフ3)。

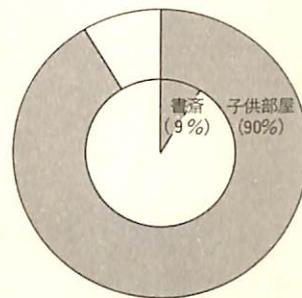
(昭和57年11月当協会実施「首都50km圏・住まい・関連実態調査(回答数711人)」より一部抜粋)



グラフ3 食事前のテーブルでテレビに向かって座っている人



グラフ2 亭主の仕事の処理・読書の場所



グラフ1 亭主と子供の部屋専有率の比較

## City & Life 創刊号

### ●企画委員

日笠端 (東京大学名誉教授) + 日端康雄 (東京大学工学部都市工学科助教授) + 高橋公子 (日本女子大学家政学部住居学科助教授) + 徳田敦司 (当協会常務理事) + 三輪恒 (当協会理事)

●1984年2月発行

■発行所・財団法人第一住宅建設協会

東京都中央区京橋2丁目4番12号  
03-281-5773

編集協力・株式会社麹町企画

エディトリアルデザイン・ライーススタジオ

頒価・200円(送料別)

○編集後記▲  
○本誌は年二〜三回発行の予定ですが、ぜひ毎号保存愛読いただき住生活の改善、快適性の向上のほか、自治体の都市計画へのよりよい住民参加、あるいは本誌でとりあげた内外都市事例見学のため初訪・再訪の旅に発展させていただきたいと思っております。  
○本誌は、理解をはやめるための有名な内外都市の概念的解説部分と、事例を深掘りした部分とで構成しましたので、読者の層に感じそれぞれの利用がはかられると思っております。  
○編集に当っては、小場瀬令二(豊橋技術科学大学)加藤仁美(日本女子大学)の両先生に多大のご協力をいただきました。  
○ユニークな冊子として育てたいので、読者のみなさんのご指導・ご意見を頂戴したいと思います。  
(常務理事 徳田敦司)

日本の駅前再開発というと広場だけ造っておしまいというケースが多いが、このハノーバー市の駅前再開発計画は、そうしたつけやきば的な再開発と異なる、総合的・未来志向型のプロジェクトである。

ハノーバー市は人口50万人の都市であるが、2回の世界大戦によって街は破壊され、住民は郊外へ出ていった。そこで1960年代に、「もう一度都市に住もう」という合言葉とともに20年がかりの大がかりな再開発計画が始まった。

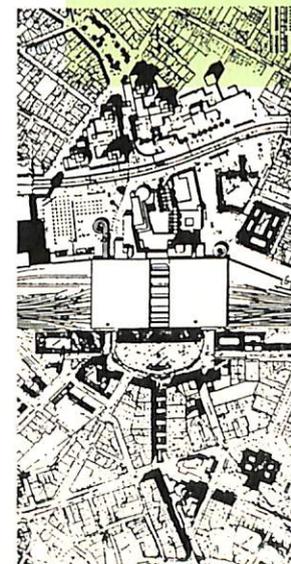
この計画の大きな特徴は、①長期展望にたった先だりの計画であったこと。60年代初頭に既にモータリゼーションの普及を予測し、歩行者優先空間をつくったこと。また都市の成長にともなう事務所需要をみこんで、あらかじめ都市を多核構造化して、そのそれぞれの拠点(四か所)に重点的に事務所を配置するように50年代のうちに土地の先行取得を始めたこと。②かねてより計画に上っていた地下鉄建設というタイミングに合わせて、都市部にリクリエーション施設や文化的要素を盛りこみ、社会的機能をもたせ、都市に住みたいという住民の願望をうまくとらえたこと。③駅前という重要な位置を再開発するという意味合いを重視し、おもいきった投資をしたこと、別の言い方をすれば非常に戦略性をもった計画であったこと。④計画の主導権は市がもち、開発は民間のデベロッパーにゆだねるというように、うまく民間資本を利用したこと。⑤鉄道が地上を走っていると、駅の表と裏をどう繁栄させるか問題になるが、オー

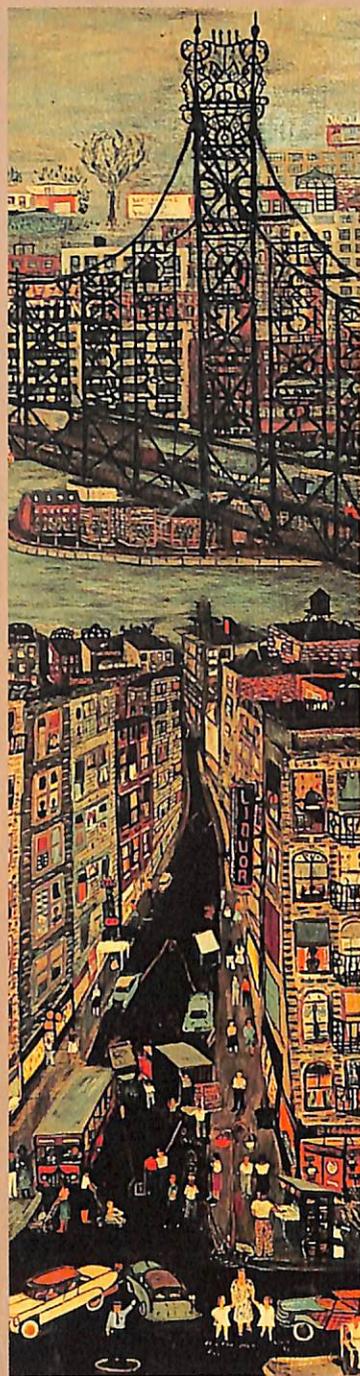
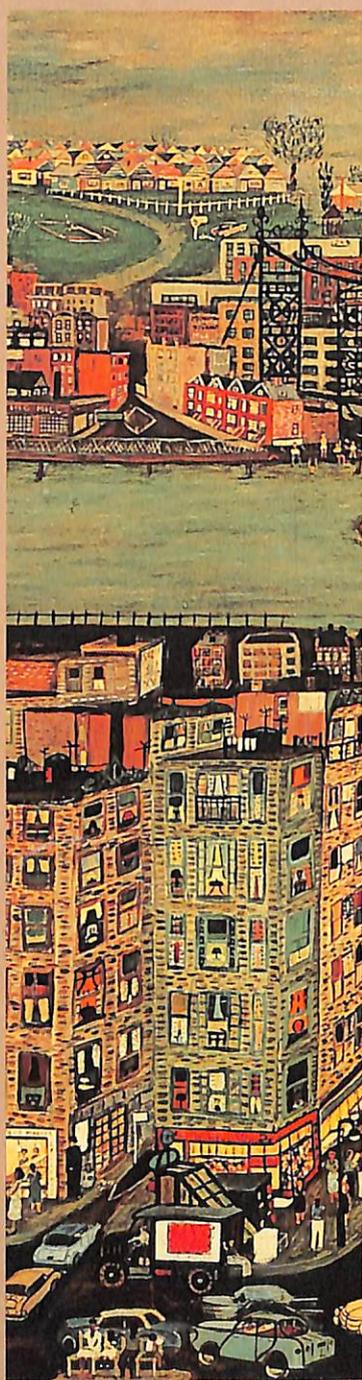
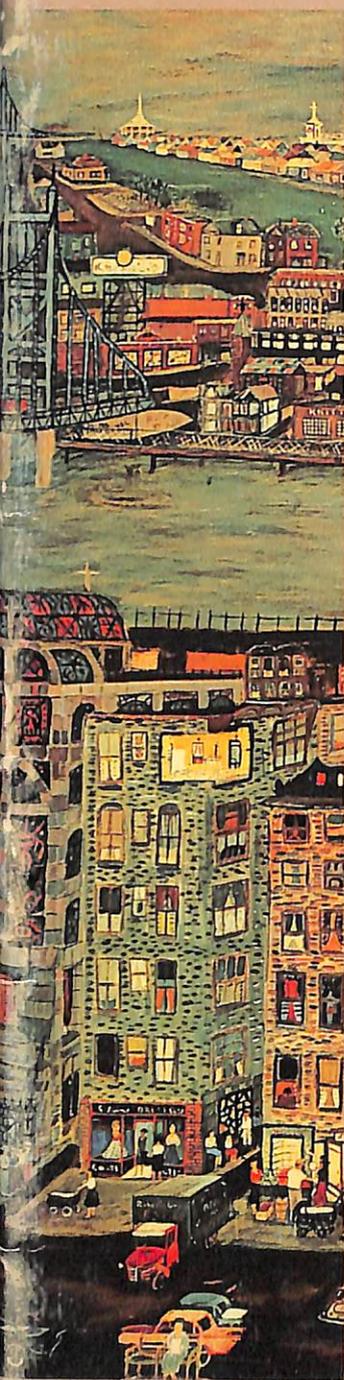
## 街と住まい

### ハノーバー市(西独)の都市再開発計画 日端康雄(東京大学助教授)

ブンカットの地下道をもちいることで駅の表と裏を同時に再開発したこと。以上の点でハノーバー駅周辺は駅前再開発のみごとなモデルプランだといえる。

都市はものとしての寿命が長い。いったんハードを造ると、生活が始まり、営業が始まり、都市は社会的な活動(ソフト)を始める。それゆえ、いったん造ってしまうと、容易にこわせないという事情がある。その意味でこのハノーバー市の再開発計画の予定調和的な総合計画にみならう点は、大変多いといえるだろう。(談)





第一生命グループ  
財団法人 第一住宅建設協会