

## 都市計画と都市再開発

渡部 与四郎\*

### 1. 都市計画・都市再開発を推進する 前提的なもの

都市活動・都市生活を充足させる都市構成を広域的に考察すると、現状への不満、とくに問題点が集積した地域が見いだされる。この地域に対して明日の理想像を先行的に提示すると、住民ならびに直接施行者から種々雑多な注文が出るのが通例である。この提案とそのもたらされる効果、その過程の中にある地域住民・事業主体との関係、そして基本となる共通的で納得されるものとの間に、循環関係が成立するものと考えられる。この基本となるものとして、筆者は将来業務地(都市の核)の成立の必然性をあげたいし、この成立に対して関係者が納得するところに「都市再開発ができる」と考え、以下その点を強調しつつ論述したい。

#### (1) 都市計画・同事業と地域住民

最近、都市計画は地域住民の生活をよくするものと理解されず、いわゆる被害者意識が強くなってきている。フィラデルフィアの国際住宅・都市計画会議において、「よい都市」とは、成長・福祉・魅力という三要素が必要であるといわれているが、現在の劣悪なる都市環境をよくしようとする公共団体などの計画・事業は、かえって公害をまきちらす産業優先の施策の一環とみられがちである。この原因として考えられることは、高度成長経済のもとで国民全般の所得、都市地域の地価が上り、とくに都市再開発対応地域に住む人びと、活動する人びとの生活が一応安定していること、このため、他の場所へ移り住むことへの不安感があること、また、金銭の補償よりも生活居住条件の等しい物的・代替地的補償を求めるなどがあげられる。このため、都市再開発事業計画を定めようとするとき、詳細な具体的な計画内容と自分たちの生活がどうなるか、都市再開発によって生まれる保留床などに他地域からの大資本が入り、結局自分たち中小企業は追いだされるのではないかという懸念が若干中立的でない報道などにより倍加されることがある。また本来、都市再開発事業の指導者と目される人びとが私たちも被害者・犠牲者であり、保留床がどのように売れるか

\* 正会員 建設省都市局区画整理課長

不安であるという意識とともに熱心なる事業推進者にならないこと、この消極性が地方公共団体にも波及して、地元をまとめる体制が不備であることが引続くわけである。その中に、大勢順応型、条件付き賛成型の人びとがしびれを切らし、なかばあきらめ、自己の土地、または気の合う隣り同士が中層建築物の建築申請を出す始末となり、ばらばら開発状況に拍車を加えることになるわけである。さらに、この分裂を助長するものは、民事的な財産権の争いとか、選挙にからまるイデオロギーの反対の材料になる場合とかである。

これらを解決するには真に地域住民を代表するものは誰か、これを明確にする条例などの設定、その背景としては都市整備愛護団体的な人びとによって「このままではこの都市は倒落する」という危惧感が澎湃として起こり、関係公共団体・商工会議所などの関係者が手をさしのべてくるようになることが第一、地元の意向が割れているとき、上位的立場よりその実行の是非を決める一種の査定審査会的な制度が第二の方法と考えられる。

#### (2) 都市計画・同事業と事業主体

「都市とは成長する猛獣である」といった人がいたが、年々都市機能が渋滞し、その解決のテンポよりも都市のもつ増大するエネルギーが大になり、その格差がひどくなることを体験的に知っている公共団体など事業主体当局は、何とか都市更新につながる隘路打開と、都市成長につながる周辺新開発を計画的・先行的に行なうことにより、手がつかなくなるような猛り狂う都市獣を静かにおさめようとして日夜苦慮している。また、本来の発想は街を形成している市民各位が、各種の会議を通じ、自分の街の生々発展を願うことにより当局と事前に相談があり、両者の協議により、現段階におけるもっともすぐれた都市再開発手段、そして未来につながる各種整備手法のシステムを樹立することがなされるべきである。しかし、現実には「都市悪という大きな黒船が目の前に現出しないと眼をさまさない」ということである。このため事業主体当局は若干おせっかい気味に、リーダーシップをとっている人びとと接触し、何とか計画素案がまとまるよう努力することとなる。これらの行為は、まったく基盤的な都市構成を新しい時代の流れに対応させようと

するものであるが、とかく反対が起こりがちである。この反対は一種のイデオロギー的なものから、もっとも都市再開発の中核となるべき金融・行政当局側まで起こりうるが、一番つらいことは、われわれと一心同体となるべき関係深い市民リーダー層がついてこないときである。この原因となるものは、広域都市計画からみて、当該都市再開発地区のもつ重要性が認識されておらず、再開発について回る保留床建設への採算性、その利用が疑問視されることである。つまり、再開発に対する熱意は一般的な街づくりへのPRへ向けられるばかりでなく、この再開発は全体都市計画からみて、業務地など新しい立体的土地利用の場として成立する必然性につながるかどうかの見きわめに根本的に向けられるべきである。なお、考えておくべきことは、都市再開発制度への不馴れと関係職員の学識訓練をいかに深めるかの点も重要である。

### (3) 都市再開発成立の基本的要因

都市の成長とその核である業務地などの形成とは必然的な因果律が働くといえる。この業務地などの形成に寄与しうる都市再開発は成功するし、一度つまずいても長年月にはやがて実現しうると考えられる。そこで、業務地などの成立に関係する因子として、近代都市構造への変化・誘導方策、業務活動と都市構造との相関性、都市骨格形成上必要な核 (core) と機能動線 (line) との組合せ具備条件をあげ、これらを根本的に考察することとする。なお、都市再開発における修復・保存面での保全的課題は、これら因子とともに重要な位置にあることを申し添える。

近代都市構造への変化・誘導については、都市の増大する業務活動ポテンシャルの分布と現都市のもつ内包力との格差をいかに埋めることから始める必要がある。この格差は当然都市容積の立体的増大と公共空地の確保、そして総合交通体系の新しい展開に合せての新業務地などの形成を偏的に計画することが求められる。さらに広域的にみると工場地は衛星的都市、工業機能分担型新都市へ展開させ、関連する居住人には従来の母都市とこれら工業型新都市と連合的都市パターンを構成する住宅機能を主体とする新都市に収容することも拠点都市形成上考えておくべき整備計画方向である。したがって、都市再開発の指向する方向は都心的業務地ばかりでなく、工場跡地の利用、住環境阻害工場の集団移転、流通業務地の形成各般にまたがるものである。しかし、その主導的な地位は、現都心部と機能分担すべき新しい業務地の形成と物的流通をはかるべき流通業務団地の建設にあるといつてよい。とくに、全国的総合交通体系の新しい展開とともに、必然性をもって求められる新都心型の再開発必須地域、その再開発タイミングは見逃してはならな

い点である。

業務活動とあるべき都市構造との相関性が次に問題になるが、これらの分析にはパーソン・トリップ調査が利用できよう。都市本来の活動は、居住性、娯楽性、業務・生産性の確保、向上に向けられているが、その中核となるものは業務活動である。パーソン・トリップ調査によれば、現行の業務交通は個別的交通流として自動車を主体とし、ブラウン運動のようであり、しかもこのトリップには時間確実性を非常に要求されるものである。このため、都心業務地の展開には当面都心環状路線の整備、外側への放射路線の延伸により、同心的な広がりに対応させるとともに、高能率化された交通路線で、かつ代替的・並列的なシステム構成を有する総合交通体系を具備することにより、新しい業務地の可能性も拠点的に確保できる。この新業務地域を面的に先行的に再開発しておくことが、都市活動の永続的な安定成長のためにすめられる方策である。

第三に、都市再開発には核と機能動線とのからみ合いが必要となる。この核は主として業務地であれば、当然関連圏域との確実、頻発性大なる交通・通信体系が結び合っていることが求められる。しかも、この核は現業務地の果している機能よりもより便利で執務密度も高い立地条件を所要し、核間の機能動線、外側の圏域への交流も明確に実現できる計画をもつべきである。

つまり、都市再開発の適地は、これらの条件を時間的にも満足できる整備投資を背景として、中都市などでは現都心の延長する方向で、大都市などでは現都心のもつ規模、内容よりはやがてすぐれたものになる方向において官民共同・集中方式で整備を行なうことが最善である。しかも、この再開発への必然性が地域住民・事業主体などにも安心と自信をうえつけるものである。

## 2. 業務地の形成に関する「必然性」

都市の核となる業務地の分布と規模は、それらを結合する機能動線 (network) とともに都市構造のフレームを形成する。この業務地の成長と展開を決定する要因は数多くあるが、そのなかでも業務活動における交通上の立地条件は、その基本的要因となる。

このことは、業務地の規模と分布が、業務交通を媒体として交通ネットワークの影響を受けつつ形成され、また反対に、新たなネットワークを要求するであろうことを意味する。したがって、将来の都市構造のフレームを考えるにあたっては、業務地の成長と機能動線との関連を十分に考慮しつつ都市の発展方向をみきわめ、ダイナミックにその誘導方策を考える必要がある。

ここでは、東京 50 キロ圏における業務地の分布とそ

の動向を交通ネットワークとの関連においてとらえ、将来の業務地の展開方向とそのあり方を探るものである。

### (1) 東京 50 キロ圏における業務地の分布とその動向

昭和 45 年国勢調査結果によれば、東京を中心とする 1 都 3 県の昼間就業人口は約 1 193 万人である。いま、業務地を昼間就業人口の密度と分布でとらえるものとするれば、東京を中心とする 50 キロ圏における業務地の分布は、新宿・渋谷など副都心地区における業務地の成長は顕著であるが、マクロ的には都心周辺部および外延的展開に伴って、広義の一点集中発展パターンを示している(図-1 参照)。

一方、昭和 40 年より昭和 45 年にかけて 1 都 3 県の昼間就業人口は約 15% の増加がみられるが、その変化についての地域的分布の特性は次のとおりである。すなわち、都心・副都心地域における増加傾向、都心周辺部における製造業の移転に伴う停滞傾向、および外周部における増加傾向である(図-2 参照)。

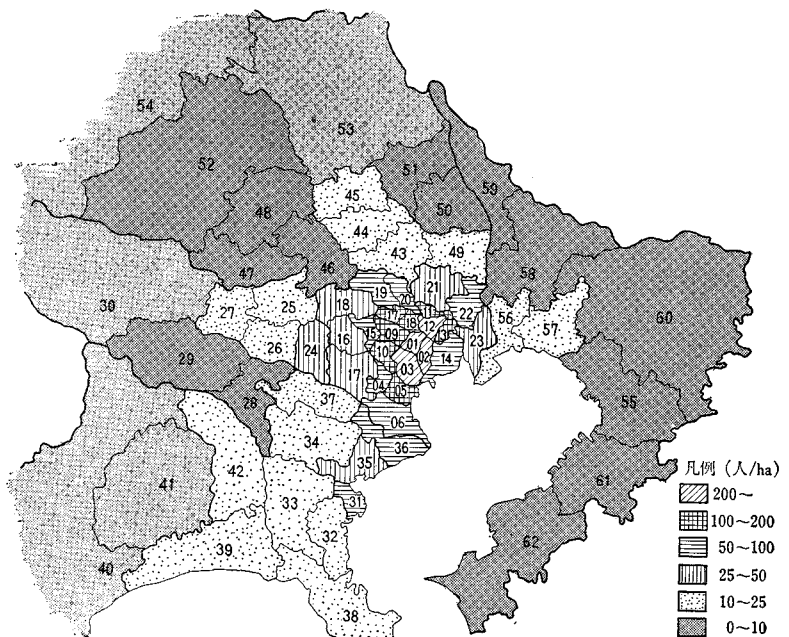
また、各地域の業務地としての特化度を「昼間就業人口/夜間居住人口」と定義して考えた場合、都心地域の広がりとともに一点集中の発展パターンは顕著であり、その変化の傾向についても同様なパターンを示している(図-3 参照)。

### (2) 業務交通と道路等交通ネットワーク

都市活動を支える業務交通が具備すべき条件としては、確実性、迅速性、代替性、個性、そのほか多くの性格が要求される。この業務交通は、その半数以上を自動車交通に依存しており、他の交通目的に比して、その使われ方は非常に多く、自動車は業務交通にと

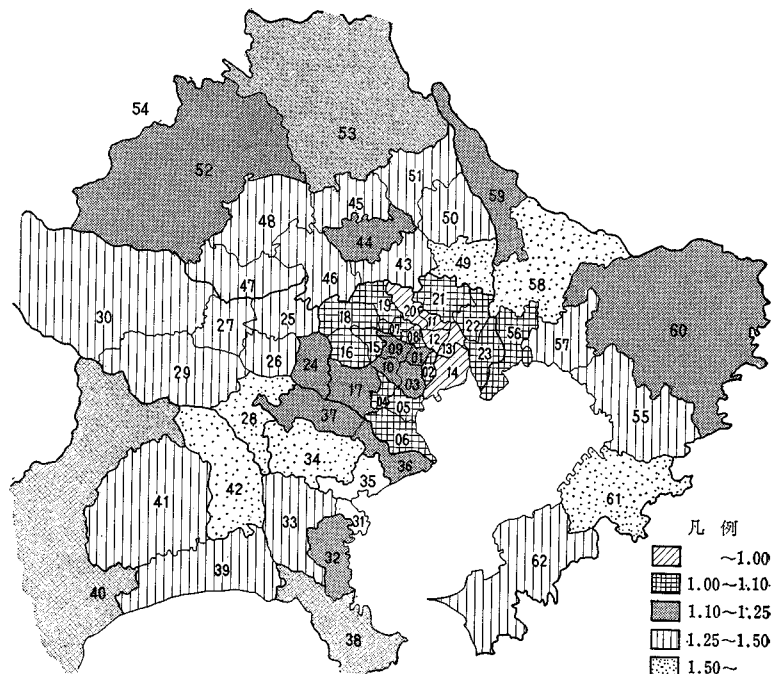
って、本来的なものと思惑せざるを得ないと考えられる(図-4)。しかしながら、最近の自動車交通の現状は業務交通が持つべき条件に対し不利に働きつつあることは否定できない。

東京 50 キロ圏の道路ネットワークについてみれば、



(昭和 45 年国勢調査、による)

図-1 東京 50 キロ圏昼間就業人口密度分布図



(昭和 45 年国勢調査、による)

図-2 昭和 45 年/昭和 40 年 東京 50 キロ圏昼間就業人口の変化

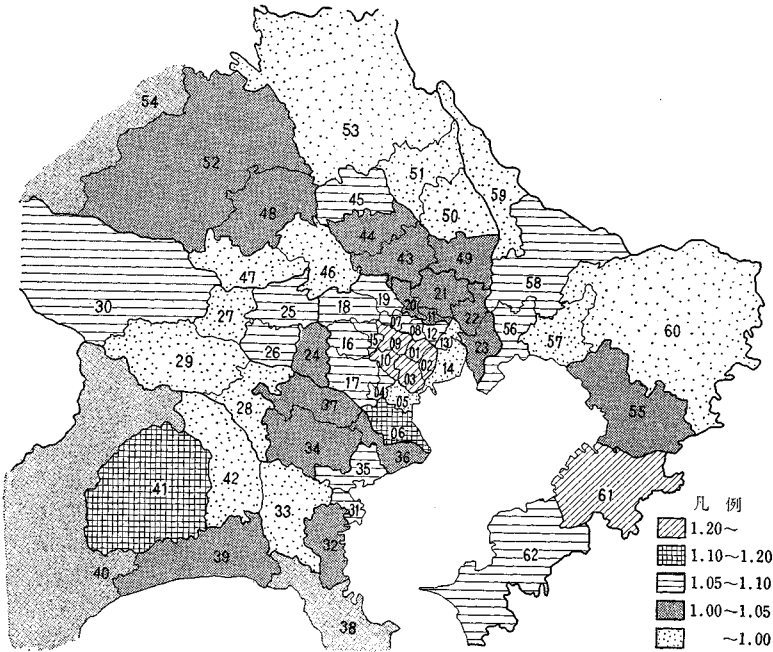


図-3 東京 50 キロ圏における 業務地の特化度 (昼間就業人口 / 夜間居住人口) の変化 昭和 40 年値に対する昭和 45 年の増減比

	(鉄道)	(バス)	(自動車)	(三輪 その他)	(徒歩)
帰 宅	26.4	7.4	12.7	8.6	44.9
勤 務 先 へ	46.7		8.7	18.8	16.1
業 務	12.7	3.2	55.4		14.9
通 学 先 へ	26.2	7.6	2.3		59.7
買 物	6.9	5.0	4.7	4.8	79.6
レジャー、レクリエーション、その他	19.5	9.8	9.1	8.6	52.8
合 計	25.0	7.1	15.8	8.5	43.5

注：東京都市群P.T調査結果による。

図-4 交通目的別のモーダルスプリット

放射・環状パターンで形成されており、都市活動の都心集中傾向に拍車をかけることとなる。その結果として、都心部における道路交通条件は悪化している。いま、道路交通条件をつぎのように設定した場合、都心部の交通条件は、その周辺よりも悪化していることを示している(図-5 参照)。

$$TC(I) = \sum_J^N T(I, J)$$

ここに、 $TC(I)$  :  $I$  ゾーンの道路交通条件

$T(I, J)$  : 道路の混雑を考慮した  $I, J$  ゾーン間の自動車による所要時間

$N$  : ゾーン数

このことは、昭和 40 年から昭和 46 年にかけて自動車交通の 6 年間の増加率が都心部では 10% 以下であり、その周辺部へいくに従って大きくなるという事実からも理解できるであろう(図-6)。

### (3) 「業務活動のアクセシビリティ」の提案

都心部への業務活動の集中は単に交通条件ばかりでなく、その他、施設・経済・環境などあらゆる面からその限界について言及されつつある。したがって都心部への一点集中から都心機能を分担しうる業務活動の核をどこに求め、どのように形成させていくかは、重要な課題である。もちろん、新宿などを中心とする副都心の育成、環状路線の整備などは、そのために非常に有効な手段ではあるが、さらに、広域的な見地から、現在の都心機能を分担しうる地域の設定と、それらを結び機能動線のあり方を探る必要があると考える。

以下、そのような立地条件を探るための一指標として「業務活動のアクセシビリティ」を提案し、東京 50 キロ圏における試算を行なうものである。

都市内の各地域がもつ「業務活動のアクセシビリティ」と

は

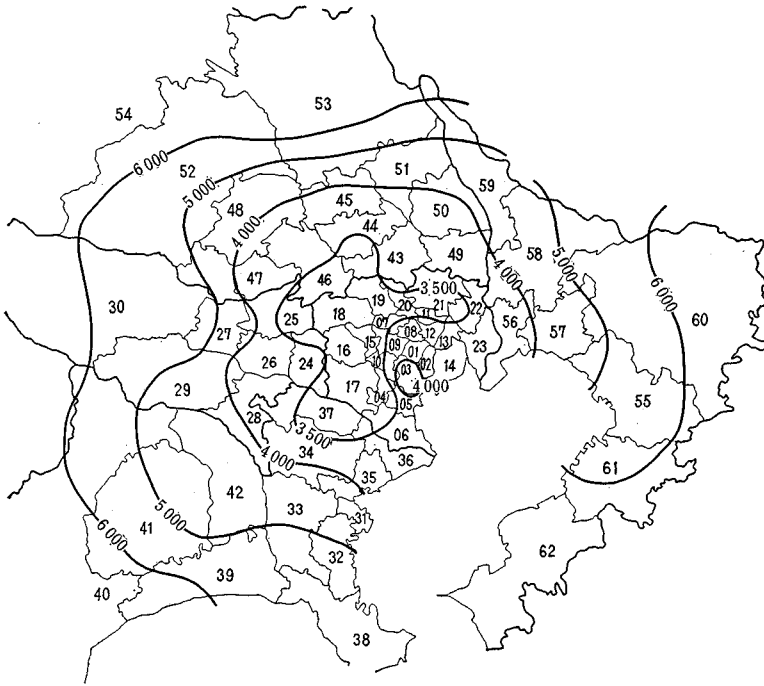
① その地域から他のすべての地域に対する業務活動上の行き易さ。

② 他のすべての地域からその地域への業務活動上の来易さ。

の和であると考え、行き易さ来易さとは相手地域の業務活動量に比例し、相手地域までの空間的抵抗に逆比例するものと定義する。すなわち、次のように表現される。

$$ACS(I) = \sum_J^N \frac{P(J)}{T(I, J)^\alpha} + \sum_I^N \frac{P(I)}{T(I, J)^\alpha}$$

ここに、 $ACS(I)$  :  $I$  ゾーンの業務活動アクセシビリティ



$$S(I) = \sum_{J=1}^{N=62} T(I, J)$$

ここに、 $S(I)$  : 自動車によるゾーンから他の全ゾーン  $I$  への所要時間の和 (分)  
 $T(I, J)$  : 自動車によるゾーン  $I, J$  間の所要時間 (分), 混雑を考慮.

図-5 東京 50 キロ圏道路交通条件図

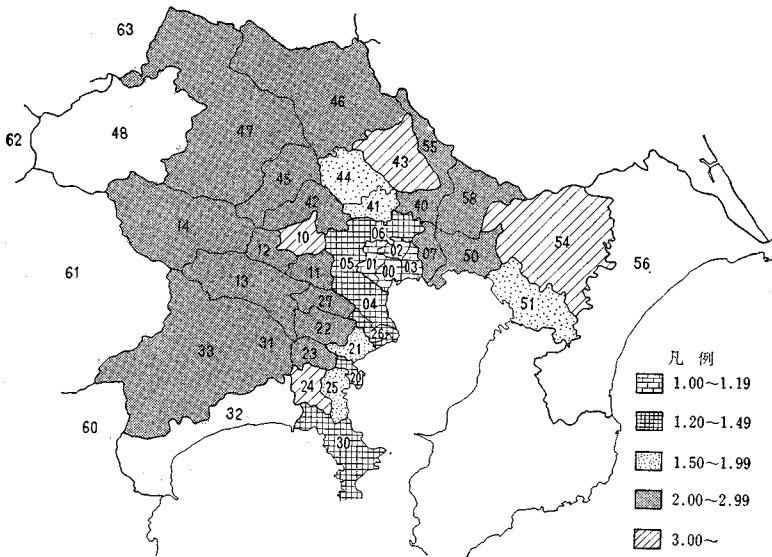


図-6 昭和 46 年/昭和 40 年 東京 50 キロ圏自動車発生交通量の増加率

$P(I)$  :  $I$  ゾーンの業務活動量 (昼間就業人口)

$T(I, J)$  : 道路の混雑を考慮した  $I, J$  ゾーン間の自動車による所要時間

$\alpha$  : 時間に対する抵抗係数

$N$  : ゾーン数

整備による各地域のポテンシャルの増加, すなわち整備効果としてとらえることが可能であり, より詳細な検討の価値があるものと考えられる。

次に, このアクセシビリティを, 業務地の立地選択上の一ファクターとして考え, 業務地の成長との関連でとらえることも検討に値するであろう。いま, アクセシ

前記の定義に基づき, 昭和 43 年東京都市圏パーソン・トリップ調査結果および現況道路ネットワークから, 図-7 に示すプロセスによってアクセシビリティを試算する。また, 将来の道路ネットワーク (現況ネットワークに都市間高速道路・湾岸道路・外部環状線などの計画路線を加えたネットワーク) の完成によるアクセシビリティの増加量の試算を行ない, 検討を加えるものである。

#### (4) 「業務活動のアクセシビリティ」と業務地の動向

現況道路ネットワークにおける「業務活動のアクセシビリティ」の試算の結果は, 図-8 に示すとおりである。このアクセシビリティを業務活動の相対的ポテンシャルとしてとらえたとすれば, 都心部よりむしろ「その北側」地帯にポテンシャルの高い地域が見いだされる。これは, この地域が東京 50 キロ圏において比較的中心的な位置にあり, また, 都心部に比して現在業務交通密度が低いこと, さらに, 環状路線による圏内各ゾーンとの交流し易さなどに起因すると考えられる。

次に, 将来交通ネットワークの完成を想定する場合, 東京 50 キロ圏における「業務活動アクセシビリティ」は約 30% 増加するであろうと考えられ, その増加率の分布は, 図-9 に示すとおりである。この増加率の分布は, 道路ネットワークの

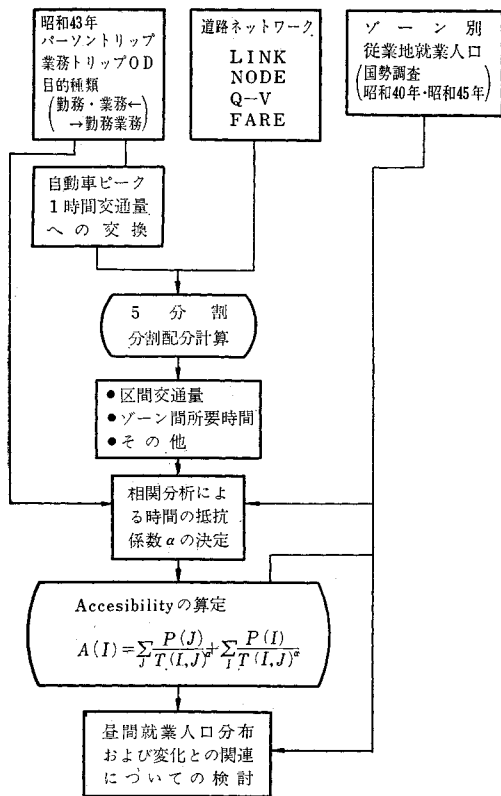
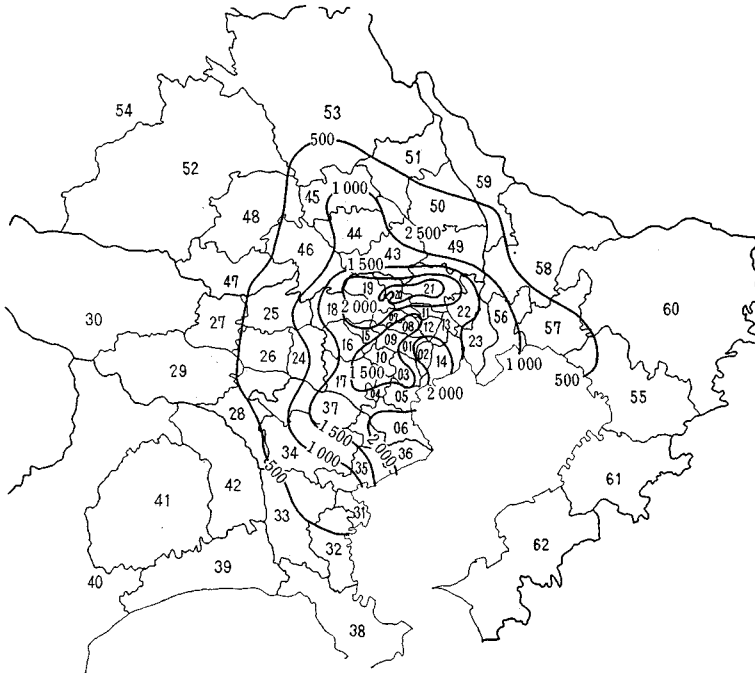


図-7 検討のプロセス



$$A(I) = \sum_{J=1}^{62} \frac{P(J)}{T(I,J)^\alpha} + \sum_{I=1}^{62} \frac{P(I)}{T(I,J)^\alpha}$$

ここに、A: アクセシビリティー P: 従業地就業者数(人)  
T: ゾーン間所要時間(分、混雑を考慮)

図-8 東京50キロ圏業務活動の等アクセシビリティー線

ビリティーと昼間就業人口の変化との関連についてみれば、図-10に示すとおりである。これによれば、都心部およびその周辺部についてはアクセシビリティーが高いにもかかわらず、昼間就業人口の伸びは停滞しておりまた郊外部ではアクセシビリティーが低い昼間就業人口の伸びは大きい。これらの現象をより明確にとらえるためには、昼間就業人口を職業・産業などから詳細に検討することなど、さらに多くの検討が必要とされる。

### (5) 考察より提案へ

「業務活動のアクセシビリティー」の考え方および東京50キロ圏における試算の結果は、将来の業務地およびそれらをつなぐ機能動線をどのように組み合わせて都市のフレームを形成させるかを考えるうえで、一つの重要なファクターとなりうることを示唆するものと考えられよう。

日本列島全体と結合する交通体系、それとつながる包絡環状線の設定、これらに並列的に関連する総合交通システムができるとすれば、この業務活動のアクセシビリティーはその方向、いわゆる有力な発展方向を指向するものと思われる。その結果、一点集中パターンはくずれ都心環状線につながる地帯で、この都市発展ベクトルに向って偏心的・分散的に移行するものと考えられる。この動きは、現都心周辺から始まり、副都心群の連合による

代替都心化、そして新都心の形成へと動き、これらが広域的にみると業務環状パターンとなり、または業務線状パターンを示すものと思料される。

なお、巨視的にみた場合、東京湾地帯は再開発されるべきで湾岸地域がこの業務環状パターンの構成地として、きれいな海水を中央公園的にとらえ、日本列島の中枢業務地を形成することがすすめられよう。

### 3. 都市計画・都市再開発を成立させる都市パターン

前述の業務立地の考察からわかるように、東京50キロ圏の放射環状型の交通体系下において、業務上のアクセシビリティーの高い地域は現都心から離れた足立一北一板橋地帯にみられる。このことは、50キロ圏と

いう圏域形状にも支配されるばかりでなく、交通体系のあり方(とくに、全国的交通体系との関連、環状ルートの設定など)に業務立地が相当拘束されることを示すと考えてよい。そこで、都心の方向性を先行的に確保し、いつまでも若々しく業務機能が生かされている都市パターンとして、地方都市においては「偏心型帯状都心部」

の形成、大都市においては「環状梯子型都心部」の形成を提案する。以下、これに至る業務機能最適化のための考察を行なう。

(1) 業務地域の拡大方向と都市の成長

一般的には、都市の人口、産業の集中はもっとも都市活動上立地条件のよい都心部に業務地を形成させ、容積構成を大にし、これを軸として縁辺部に住居・工業地を分布させる、いわゆる「ガウス分布」を示してきた。そこで、都市機能の充実・拡大とともに、その促す要因に向って情報・業務機能をより高密度化させるベクトル的な動きを時空間において都心業務地は示すようになる。たとえば、いままで南北交通を渋滞させていた平面的鉄道路踏切群がなくなることにより交通ターミナル的鉄道路駅を中心に同心的に都心業務地が伸びること、または、新しい市街地形成を促す流通地・工場地などの立地によって、その方向に都心部が偏心的に引張られ移動すること、しかし、一般的には都市性格が一般化・平

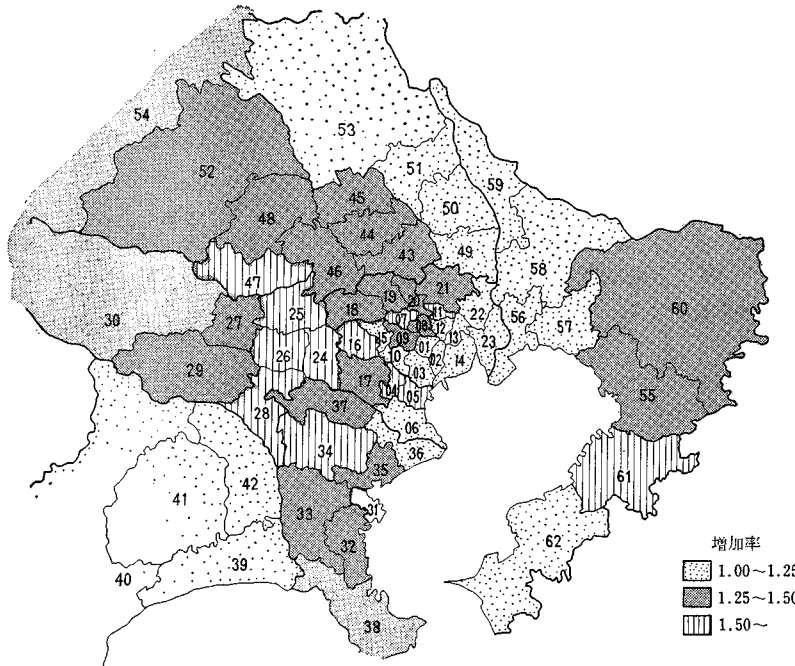


図-9 将来交通ネットワークによるアクセシビティーの増加率

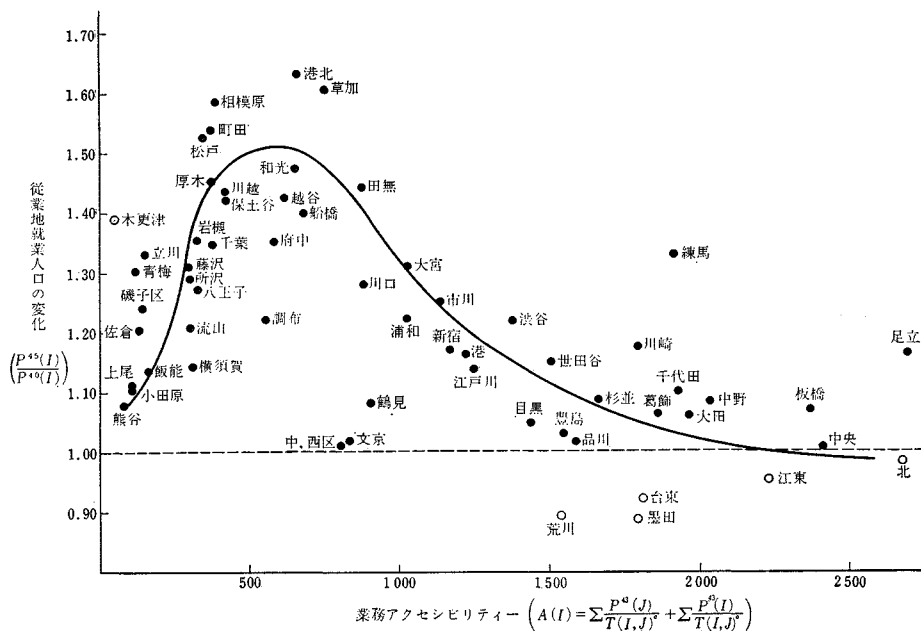


図-10 業務アクセシビティーと従業地就業人口の増減

均化した大都市などでは、富士山のごとくその発展方向は全般に各方向にわたって平等化するわけであるが、段階的には現都心の周辺的なり、外側の発展性の高い勢力圏からの出入口方向に外延的、かつ核分裂的に、若干従属的かつ機能分担型の都心業務地が新しく形成することなどの実態がみられるのである。このことを要約すれば都心環状路線の設定とともに、都心業務地の形成が新しくこの当該路線地帯に期待され、とくに、都市成長ポテンシャルの高い方向で都市発展上の障害物が除去されれば、その方向に都心業務地が伸展する、いわゆる偏心型都心形成になりうるということがわかる。

## (2) 都市機能集積と核形成

都市の成長にはその原動力となる機能の卓越性と集積性の相互作用が必要となる。また、この作用の結果、都市構造には都心部なり、よりすぐれた立地空間なりには核群を生ぜしめることとなる。

この成立過程をみると、都市成長の土壌となる経済圏(大都市の場合は海外も含む)との各種都市活動上必要な「アクセシビリティ」と、まとまった空間の確保がこの核形成に関係があることが考察される。すなわち、核とは都心業務地と同様な力、機能分担した影響力を

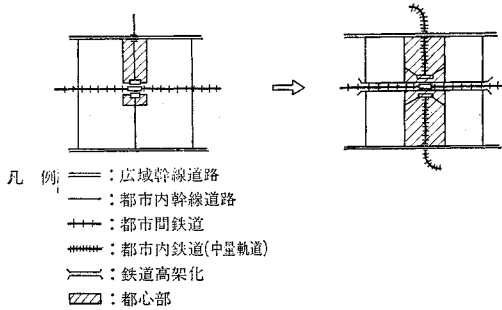


図-11 偏心型帯状都心部のパターン

域にわたり有するものであり、従来アクセシビリティの高い都心部が地価を向上させ、容積構成を巨大化・堅牢化させ、そして未来への弾力性を失うとともに、新しくアクセシビリティの高くなる可能性大なる地域が新都心業務地として生まれるものである。

したがって、小都市において都心形成は一心型であり地方拠点都市(中都市)においては二心型から連合・機能分担型、大都市においては多心型から多極構造的なものに都市パターンは展開する。この人口・産業の規模は当然ながら当該都市のもつ圏域の大きさ(到達し易さ)とも関係するものであり、核形成には圏域の広がり圏域内人口産業の両者によって支配されるものと考えられる。日本の実態では、この広がり単位としては鉄道で30分、バスで1時間の到達圏、人口は30万人の収容圏によって、おおむね判定できよう。

## (3) 核形成と確実性ある総合交通体系との因果律

これらの核は現都心業務地からみれば、従属的な力を有する場合もあるが、しだいに現都心の地位を代替させるものに成長し、超長期的に眺めた場合は機能分担型の

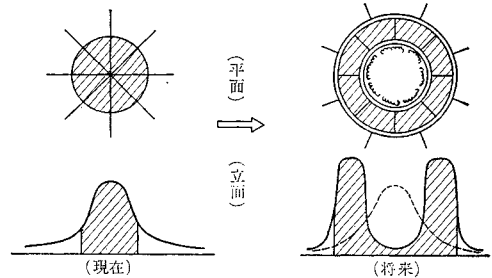


図-12 環状梯子型都心部のパターン

表-1 都市規模別都市総合交通体系

交通形態 都市規模	放射方向または 主軸方向の交通	環状方向または 非主軸方向の交通	都心 交 通	郊外部住宅地 集 散 交 通
100万人以上	鉄道・地下鉄(相互乗入) バス・自家用車(高速道路)	都心環状: 鉄道・地下鉄 外部環状: モノレール・中量軌道・バス・自家用車(高速道路)	タクシー・自家用車(高速道路・交差点改良道路) 中量軌道のネットワーク(特殊街路網) 徒歩(動く歩道)	バス・デマンドバス・自家用車のキス・アンド・ライド
30~50万人	鉄道・モノレール・中量軌道 バス・自家用車(高速道路)	モノレール・中量軌道 バス・自家用車(高速道路)	タクシー・自家用車(交差点改良道路) 自転車・徒歩(特殊街路網)	バス・デマンドバス 自家用車のキス・アンド・ライド
10~30万人	鉄道・中量軌道 バス・自家用車	バス・自家用車	自家用車・タクシー・自転車・徒歩	バス 自家用車のパーク・ランド・ライド
10万人以下	鉄道 バス・自家用車	バス・自家用車	自家用車・タクシー・自転車・徒歩	バス 自家用車

注: ① 主軸・非主軸の場合は、放射・環状パターン以外を想定している。

② 中量軌道は、CVS・PRTなどを想定している。



併立的業務機能をたえず固有的に持てるものと考えられる。この原動力となるものとして、広域にわたる総合交通体系の確立と、これら核間をつなぐ確実性・頻発性・高速性の都市交通・通信システム（表-1 参照）の確立が作用する。すなわち、業務活動は各種の情報を集め、face to face 的な接触によって判断意志をまさぐり、本社の機能のもとで最高の意志を決定し、それが圏域全体に迅速・確実に伝達する並列・混合システムを要求する。この結果、点的存在の核が並列システムの交通体系によって帯状、そして環状につながる事となる。この進行

をいたずらに放置しておく、面的に渋滞の起こるおそれを招来するので、中心部に大公園またはこれにかわる機能地、自然地を介在させた環状・梯子型パターン（図-12 参照）が大都市地域は希求されるものと期待されよう。

したがって、このパターンに到達するダイナミックな過程において、都市計画・都市再開発を推進する共通のベースキャンプを見いだすことを、とくに地域住民・事業主体相互から積極的、かつ相互信頼のもとでつとめるべきであろう。

●全国主要書店で扱います●

## 日本土木史

大正元年～昭和15年 ●第二刷

24 000 円 会員特価 21 600 円 (〒600 円)

## 日本土木史

昭和16年～昭和40年 ●第一刷

36 000 円 会員特価 32 400 円 (〒600 円)

明治以前日本土木史 岩波書店刊

定価 20 000 円 9 月 20 日 予約締切



土木学会編

# 明治以前日本土木史

《復刊》 四六倍判・背革装特製函入・1808頁 定価20,000円 ●内容見本進呈

古代・中世から江戸時代後期までに我国各地で興された幾多の重要な土木工事の事蹟の一大集成。治水・開拓・港湾・渡橋・都市・城堡・水道等の各種工事はいずれも各時代文化の基礎をなしたものであり、数多くのわが国独自の工法が発展してきた。その跡を探るべく当時の土木学会の総力をあげ、4年の歳月をかけて昭和11年に刊行された。500近い図版・多色刷折込図10数葉・1500余の文献表等を収める。各方面からの広い要望に応え復刊。

《予約限定出版》 申込期限 9月20日

頒布方法＝本書は予約限定出版です。申込締切後、予約申込部数に限り印刷し出版いたします。刊行期日＝昭和48年12月5日発売の子定です。

岩波書店



東京千代田一ツ橋  
振替<東京>26240