

歴史的な都市における道路計画の考え方

Several Viewpoints of Urban Road Planning in Historical Cities

新 谷 洋 二*

By Yoji NIITANI

1. 都市の文化遺産と町づくり

I-1. 歴史的地区の町づくりの考え方の変遷

わが国の主要な都市には城下町だったものが多い。こういった城下町も、明治維新後、文明開花の波に乗って発展する一方、旧物破壊の流れに押し流されて、城は積極的な形で破却され、武家屋敷も次第に失われていった。その後、火災や水害に遭い、特に、第二次世界大戦中の戦災によって多くの都市は歴史的な文化遺産を焼失した。その後の戦災復興事業によって、その都市形態はまったく変貌した。さらに、昭和30年代の経済の高度成長と急激な都市化に対応して、各地でミニ東京化を目指した町づくりが行われた結果、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、地方都市の特色を失った画一的な都市ばかりが多くなってきた。

昭和40年代になると各都市における歴史的景観を守ろうという保存運動が次々と起こり、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、文化財の定義のうちに「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建造物群で価値の高いもの」が加えられ、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。これは「伝統的建造物群およびこれと一体をなして、その価値を形成している環境を保存するため」に、

市町村の条例に基づいて保存されている地区の中から、文化財審議会が重要と認めたものを「重要伝統的建造物群保存地区」として指定するもので、さらにこの地区が都市計画区域内にある場合には、「伝統的建造物群保存地区」として、都市計画法の枠組みの中に組み込まれるようになった。

しかし、重要伝統的建造物群保存地区における保存事業は文化財の保存を目的としたもので、沿道の環境整備は対象となっていない。このため、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」が創設され、「伝統的建造物群保存地区」における歴史的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。

I-2. 歴史的な文化遺産の取り扱いの課題

以上のような努力が一部で行われている反面、かなり歴史的に貴重な町並みが存在している都市でも、まだ「伝統的建造物群保存地区」の指定が行われていないものもあり、またその他の都市にもまだまだ種々の歴史的な文化遺産が存在している。従来町づくりはどの都市も東京を目指して経済的な発展を図ろうとする余り、文化的な発展を阻害してきた感否めない。これらの町並みや文化遺産を町づくりの中で、いかに取り扱っていくかが各都市におけるこれからの大きな課題であろう。

こういった文化遺産と考えられるものは、専門家

* 正会員 工博 東京大学教授 工学部都市工学科

にはその価値を高く評価されていても、地元の一般の人々には却って現代生活には無用な時代遅れの代物として考えられていることも多々見られる。「伝統的建造物群保存地区」の指定が検討されれば、それに伴って、都市計画の見直しが行われる可能性があるだろうが、現在の既定都市計画の中には文化遺産のことを十分考慮していなかった時代の成果であるものも多く見られるため、都市計画と文化遺産の間の取り扱いに関して、矛盾を感じることが多い。このため、都市計画担当者はこの問題に関して、今後のよりよき町づくりのための重要な要素としての歴史的な文化遺産の取り扱い方について再点検することが大切である。

近年、町づくりに際して、都市の景観を考慮しようという考え方が重視されるようになってきた。都市にある文化遺産は昔からその地域のランドマークとなってきたものも多いため、この点から各都市にある文化遺産を見直し、町づくりの中にうまく取り入れていくための工夫と努力が大切である。明治・大正から戦前に行われた事業においても、都市の中で歴史的な文化遺産と現代の建物が調和して存在できるように配慮した例は多々ある。例えば、旧江戸城の大手前郭（現在は皇居外苑）の外濠と石垣は丸ノ内業務街の高層ビル群と調和した景観を形成している。道路と濠の広い幅が新旧の構造物の間の緩衝帯となっている。

現在、都市の文化遺産として、歴史的町並みが中心的に取り上げられているが、歴史的なランドマークとなっている自然地物や土木構造物などにも留意することが大切である。私は先輩から計画立案に当たって「市街地の周辺にみられる丘陵部の稜線を侵すな」と教えられた。すなわち、市街地から周辺に見える大小の山々は昔からその町の神聖なもの、あるいは親愛なものとして見なされてきたものが多く、その町の特徴ある歴史的な景観となっている。盛岡市で岩手山の眺望景観を守ろうとしているのもその努力の一例である。土木構造物の取り扱いに関しては、東京の四谷見附橋の拡幅架け替えに際して、我々が提案したイメージ保存の考え方¹⁾も一例となろう。

I-3. 文化遺産を生かした町づくり

近年、それぞれの都市の個性を生かした町づくりの重要性が叫ばれている。林雄二郎²⁾は「文化」を「人々にアイデンティティを与えてくれるもの」と定義した上で「アイデンティティは心や魂にかかわる特殊なものであるから、文化はすぐれて個性的なものとなる。」と説明している。まさに文化遺産はその都市の個性を生かすために重要な要素なのである。

近頃、都市工学科に進学したばかりの学生に最初の講義時間のときに、次のような話をしている。

「君たちはこれから都市工学を学ぶに当たって、今までの教育で間違った概念を植え付けられてきたのを修正して貰わなければならない。すなわち、今まで、○×問題により、どれが正しいか、間違っているか、という形で、只一つの答えを追求してきた。しかし、都市問題では、その都市社会を構成している人々の姿、形、思考などの違っていることが当然のことであるように、幾つもの異なった答えが考えられる。そのため、これから行われる都市計画演習のジュリイの際、各先生からいろいろ異なった意見が出されるが、そこにいろいろな答えがあることが分かるだろう。

また従来から問題を単純化するため、数式モデルを用いて“単一目的最大効果”をかなえる答えを求めることを習ってきた。しかし、実際の都市問題の解決に当たっては、“多目的最適効果”をかなえる答えを追求していかなければならない。例えば、建築学科における大学教育の手始めに、単体の建築設計の課題を出す場合に、まず最も考えて貰いたい点、すなわち建築の造形に対する論理性の追求に重点を置いて、問題を単純化して、建築敷地の中で自由に設計させる。しかし、周辺の環境と調和をいかに図るべきかということは一切考慮していない。このような段階的な設計の方法は建築設計の初期の訓練としては有効であるが、都市の中に実際に造られてきた建築物にはこのような考え方の延長として造られてきたものが余りにも多いのではないか。一方、道路計画において、自動車交通の円滑化のみを単純に求めていった結果、環境問題を招来してしまったのも、“単一目的最大効果”を単純に追求し過ぎた結

果とも考えられる。

現在、東京一極集中に対して、地方都市への多極分散の重要性が強調されている。しかし、東京の経済力を重視する余り、地方都市の計画立案に当たっても、経済発展を重視した計画に捕らわれ過ぎているように思われる。オリンピックの種目に譬えれば、マラソンで常にトップを走る東京に追い付こうとしても、殆どの都市は3桁の順位で全く望みがない。しかし、オリンピックの種目には、柔道もあれば、馬術もある。山下は柔道で金メダルを取ったが、もしマラソンに挑んだら、参加することに意義があるグループの一人でしか過ぎなかっただろう。上位に入るだけの成果を上げるためには、その人の個性に適した種目を見出すことが先ず重要なのである。

国際化の結果、多くの外国人が日本に関心を払い、研究するようになってきた。日本にきた外国人たちから、「本当の日本の姿を見せてくれ」という声が聞かれるようになった。それらの人々は京都・奈良見物を卒業して、かつての城下町や宿場町などで、歴史的な町並みなどの日本本来の姿を求めることにより、日本を理解しようとしている。日頃からそういったものを見慣れている地元の人々にとって、現代的に価値をもたないと考えられ、等閑視されていたものも、こういった他からの違った評価を受けて、見直される機会をも生ずるようになってきた。

要するに、これからの町づくりは、単に経済発展や自動車利用だけを目指したものでなく、多様な目標の中からその都市の個性に合ったものをよく考えて、選んでいくことが大切である。特に、歴史的な都市にあっては、文化遺産を生かした町づくりを図るべきである。

I-4. 歴史的地区の道路計画

今までの道路計画の考え方をみると、東京との所得格差の是正を図るため、その地域の経済的な発展を目指して、開発をしていくという立場にたち、道路構造令に基づいて、自動車が安全で円滑に走行しやすい路線を選定し、将来の自動車交通量に相応した標準幅員を決定していた。また、土木構造物は機能重視というか、構造物をいかに安く、かつ安全に機能的に造るかということに執着していた。

そのため、歴史的文化遺産については、道路計画時において、余り配慮されなかったといっても過言ではない。その結果、実際は道路の建設事業実施に際して、道路計画線内に歴史的文化遺産が存在しているとわかってから、その文化遺産の保存の可否を巡って数多くの論議が行われた。埋蔵文化遺産の場合は計画時に確認し難いが、地上に健在するものについては、それが文化遺産として値するものであるかどうかを道路計画決定以前に判定しないままに計画されたために、トラブルが生じたと考えられることも多い。

なお、文化遺産といっても有形、無形のものまで幅広く考えられるが、有形のものとしては、移動可能な「動産」的なものから、土地自身または土地に密着して移動することを目的としない「不動産」的なものとがあるが、ここでは後者を対象として考える。

道路建設と文化財保存の競合に対して、調整を図った初期の努力例として、名古屋の場合を紹介したい。戦後の名古屋の都市計画において、名古屋城二の丸の南堀に沿って三の丸地内を東西に走る都市計画道路広路3号線（計画幅員50m）が計画されていた。ところがこの計画路線は、三の丸東大手門址の榊形石垣の部分を通過していたため、その部分を壊すこととなり、道路建設と文化財保存の間の競合問題が生じた。従って、この都市計画道路の事業実施に当たって、昭和30年代半ば頃に、史跡との調整が行われた。その結果、榊形部分の道路の食い違いを利用して、その部分の道路幅員を局部的に拡大し、榊形石垣の主要部分を避けて、その南北に歩車道を振り分けるとともに、道路中央部分に榊形石垣を緑地として残すという方法により建設された。これは道路建設と文化財保存との調整を図って、道路の線形を局地的に変更することにより、道路機能を維持しつつ、文化遺産の保存に努めた初期の例であった。

近年、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町づくりの重要な要素として考え直してくるようになった。こういった計画意識の変革

の結果、昭和60年頃から、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、建設省と文化庁の双方にうかが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することが町づくりの一つの道であると考えられる。現段階における基本的な考え方としては、先ず歴史的な地区を環状道路または地区バイパス道路で囲い込むとともに、その地区の住民の理解が得られれば、保存したい地区における自動車の利用をある程度制限することによって、交通サービスレベルを低く抑えることによって、両者の調和を図った計画が、一つの解決案として模索できるのではあるまいか。

II. ケーススタディ

歴史的都市において、歴史的な文化財や町並みを重視して考えた場合、従来から計画されている道路計画について、その計画をどのように再検討していったらよいのであろうか。現在のところ、絶対的な方法や基準が定まっておらず、一つ一つが手作りの段階にある。そこで、私がこの数年間、各地で取り扱ってきたことをケーススタディとして紹介し、今後の研究の参考としたい。

II-1. 兵庫県姫路市

1) 地区の概況

姫路市は第2次世界大戦で戦災を受けたが、幸いにも姫路城の主要部は被害を免れ、戦前から戦後にかけて実施された大修理により、美しい姿を見せている。現在われわれが目にする姫路城は、慶長6（1601）年に工を起し、池田輝政が、その子忠継、忠雄の所領と併せて、約100万石の権威を以て築いたもので、当時において日本有数の巨大な名城であったが、現在においても現存する城の中で最も残存率が高く、最高の技術的・芸術的構築物である。

日本の経済発展、国際化の結果、多くの外国人が日本に関心を払い、研究するようになってきた。あ

る人が都市計画の国際会議で来日した外国人たちを姫路城に案内して「この城は日本の国宝です。」と説明したところ、即座に外国人の中から「それは違う。これだけのものは世界の宝である。」という言葉が返って来たという。日本の文化遺産も世界の文化遺産として考えられる時代になってきた。確かに、ユネスコ憲章においても、文化財はもはや一国・一民族の宝でなく、人類の遺産であるという考え方になっている。姫路城はそれほど貴重なものなのである。

戦災復興計画では、都市の主軸として、南の姫路駅から北の姫路城天守を見通して大手門に至る幅員50mの大手前通りが建設された。なお、現在の駅的位置は江戸時代の姫路城の南外堀の位置にほぼ相当する。

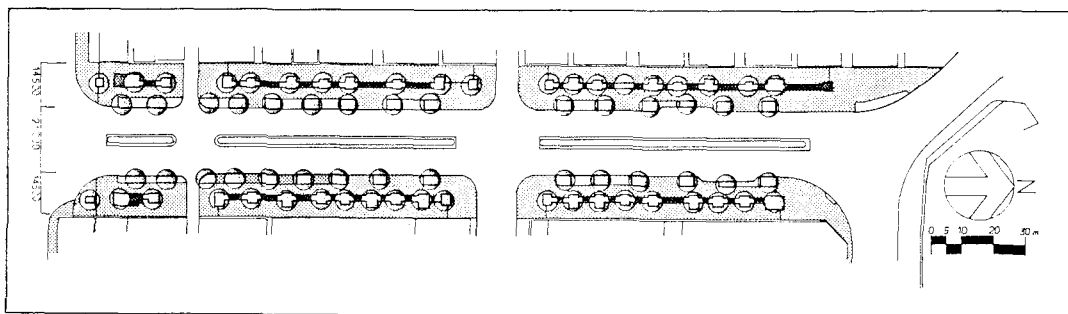
2) 問題の発端

昭和59年度から建設省は、その都市の個性を表現するような「顔」となる街路であり、豊かで魅力あふれる市民生活の象徴でもあるような道路を、シンボルロードと名付け、新たにシンボルロード事業を開始して、お化粧していこうとした。例えば、パリのシャンゼリゼとか、ニューヨークのブロードウェイといった感じの道路と考えればよい。姫路市大手前通りは神戸市税関線、堺市大小路線、徳島市紺屋町通りとともに、その適用第1号として採択された。大手前通りは計画通りに完成していたが、実施に際して大きな問題になったのは、駅前を始めとして、歩道や緩速車道上の自転車放置であった。

3) 計画の提案と実施

姫路市の象徴である姫路城と玄関口姫路駅を結ぶ大手前通りをシンボル地域の中心に相応しく、緑豊かで親しみ易い公園道路として整備するため、従来、両側にあった緩速車道の部分を全部歩道化し、城に近い区間は黒瓦色のブロックで敷き、城のデザインに合わせ、駅に近い区間は近代的なデザインとした。その結果、図-1に示すようなクスノキとイチョウの4列の快適な並木道に改善した。

また、実施に際して問題になった放置自転車については、道路整備の途中で、整備期間を1年余計に延長して、この道路の地下に自転車駐車場を造り、地上の放置を一掃した。この結果、駅の正面に50m



図－１ 姫路市大手前通り

幅の４列の並木を通して、優美で壮大な姫路城天守を望む景観を現出することができた。その反面、景観を損ねている屋外広告物が目立ち、この改善が次の課題となっている。

Ⅱ－２．三重県関町

１）地区の概況

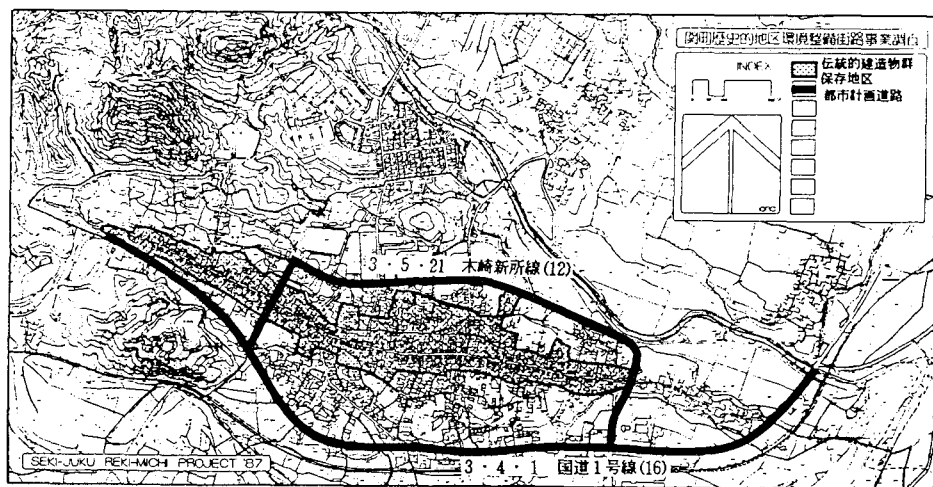
関町は、古代から東西交通の重要な結節点で、日本三関の一つである伊勢の鈴鹿関があったところである。江戸時代は東海道の関宿として繁栄した。その街道筋には歴史的な町並みが連なり、幅４～５ｍの旧街道沿いの町の長さは１．８kmにも及んでいる。明治31（1898）年に名古屋・湊町間の関西本線が全通すると、関の宿場としての機能は殆ど失われ、その後次第に衰退した。さらに、国道１号線も宿場の市街地を完全にバイパスし、さらに名阪国道が通り、その関ジャンクションを起点にして近畿自動車道伊

勢線が南方と連絡し、幹線交通は地区内を通らない形態になっている。

古い町並みがさびれ、次第に建て替わっていく中で、昭和55年に町の有志により、町並み保存会が結成され、「関町関宿伝統的建造物群保存地区保存条例」が制定された。さらに昭和59年には、文化庁より「重要伝統的建造物群保存地区」に指定され、国補事業による町並み保存が進行している。

２）問題の発端

この地区は車社会以前の昔ながらの宿場集落の形態を残しており、自動車の擦れ違い困難、大型車の進入不可能な狭い道が多く存在している。歩道が付いている道路は国道１号線だけなので、安全上も問題となっている。従来から都市計画道路３・５・２１、木崎新所線が図－２のように決められているが、その一部が伝統的建造物群保存地区を分断し、かつ歴史的地区の北側に関して部分的にしか決定されて



図－２ 関町都市計画通路

なく、その両端では計画が考えられてないことが問題である。

地区内の自動車交通量は比較的少ないが、通過率が高く、特に地区北部の住宅や工場の開発発展に伴い、それと地区の南側にある国道1号線や鉄道駅とを連絡する南北方向の通過交通が顕著である。また、この地区の住民の多くは鈴鹿市に通い、世帯当たり約2台の自動車を保有している。このため、旧東海道沿道の世帯の多くは駐車場を確保できず、夕方から朝方にかけて旧街道上に放置し、交通困難の問題を一層深める結果となっている。また、駐車場設置のため家屋を改築せざるを得ないといった伝統的建造物群の保存をゆるがす問題も生じている。

また歴史的資源を生かして期待される観光文化対策上も、大型バスの進入困難、駐車場不足等の支障が生じている。景観・史跡の保全に関しては、沿道の家屋改修と同様に、歴史的資源として保全していく必要がある。例えば、電柱の移設撤去や、オーバーレイによって宅地より上がった路面を下げる工事などに合わせて改善し、旧東海道の史跡の復元整備を図っていくことが課題となっている。

3) 新しい提案

計画の考え方の概要は図-3の通りである。旧東海道の町並みは伝統的建造物の連なる歴史的資源であるので、これを積極的に保全整備して町の大切な顔とする。このため、歴史的地区の南側を走る国道1号線に加えて、北側に木崎新所線（計画幅員12m）に代わる幅員16~12mの外周骨格道路を計画して、完全に歴史的地区を取り囲む路線として整備し、旧街道の交通量を減少させ、同時に国道から地区北部へアクセスする通過交通を処理することとする。

しかし、地区が東西に細長い台地になっていることを考慮して、上記の2路線を南北方向に連絡する地区内骨格道路6路線を計画し、地区内外の交通を処理するとともに、歩行者の安全環境や歴史的景観の保全と復元を図る。このため、基本的な、文化遺産や伝建指定の建築物を避け、幅員は柔軟に考える。旧街道と交差する地点では、通過交通の発生に繋がらないように工夫する。旧街道沿い居住者の自動車、店舗への搬入等のために、旧街道の一筋裏の既存細道路を活用して、居住者用アクセス街路を整備し、それに居住者用の駐車場を配置する。

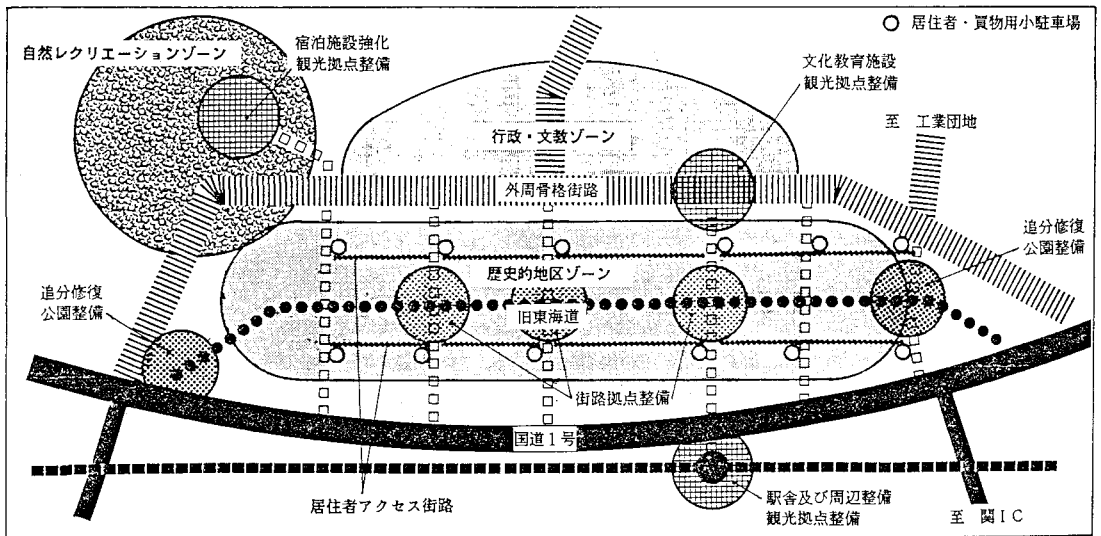


図-3 関町の骨格道路ゾーニングの構成計画

以上の対策の下に、旧街道の路面高を旧来のように下げ、電柱を裏道に移設し、歴史的地区にふさわしい路面舗装として、自動車交通を規制し、伝建地区の町並みを生かした景観形成を図る。また、東西の追分は史跡公園として整備する。

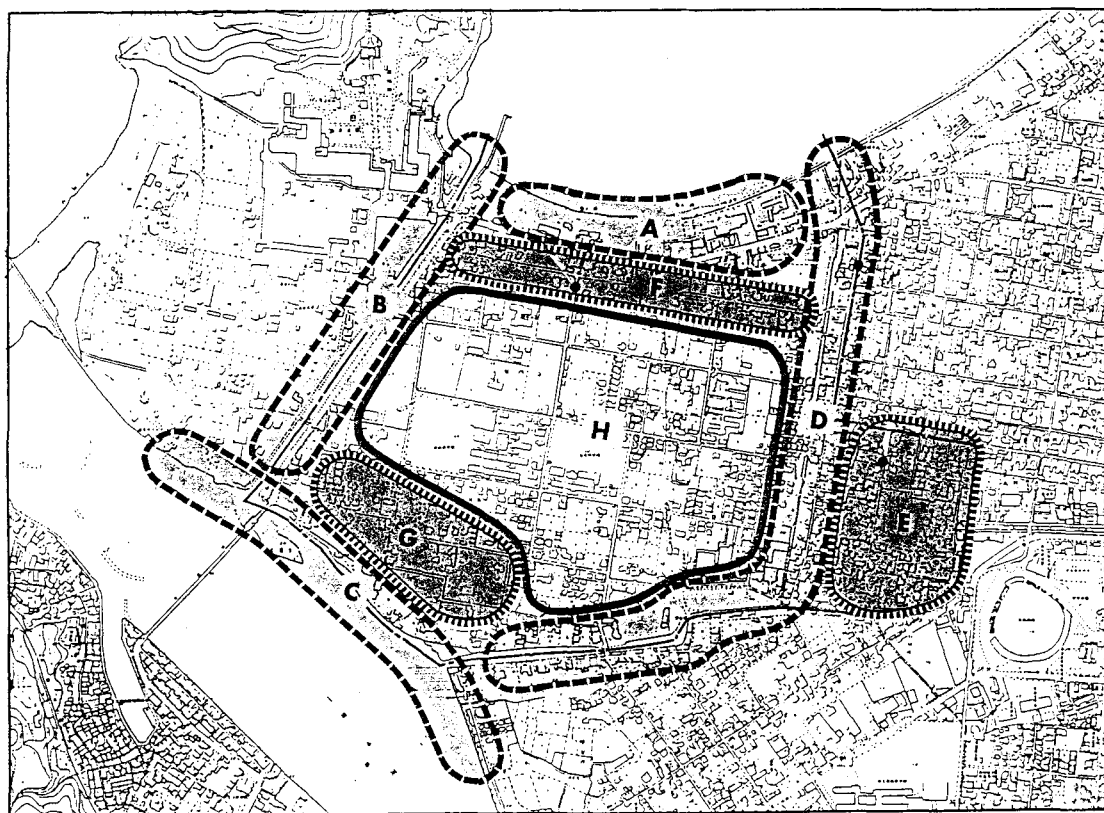
ここで一番難しい問題は 1.8km に亘って町並み保存を行って、町の活性化を図ろうとすることである。人間の歩行距離は大体500m程度であるため、1.8km

となると、自動車を使わざるを得ない。そのためには、骨格道路の周辺に駐車場を適当に配置して、徒歩で回遊できるように図ることであろう。

Ⅱ－3. 山口県萩市

1) 地区の概況(図－4)

関ヶ原の役で敗れた毛利輝元は慶長9(1604)年、萩築城に着工し、同13(1608)年に完成した。それ



- ① 水際景観形成地区(海岸、河川、堀沿い空間)
 - Aブロック：菊ヶ浜海岸に面するブロックで日本海への眺望を保全する。(土原菊ヶ浜玉江線の整備と景観形成)
 - Bブロック：内堀沿いの水際景観保全ブロック(水面汚染の防止と散策路の整備)
 - Cブロック：橋本川沿いの水際景観保全ブロック(河川沿い散策路の整備と緑地保全)
 - Dブロック：外堀沿いの水際景観形成ブロック(外堀水面の復旧と都計道の整備)
- ② 歴史的街路空間整備地区
 - Eブロック：菊屋横丁及び江戸屋横丁のみちすじ(歴史的街路空間の整備)
 - Fブロック：土堀と夏ミカンのみちすじ(通過交通の排除と街路整備の推進)
 - Gブロック：鍵曲り空間の保全、整備(地道街路と沿道景観の保全)
- ③ 歴史的街区保全地区
 - Hブロック：歴史的街区と土堀の保全、及び沿道景観形成

図－4 萩市歴史的市街地の地区区分

以来、萩は文久3（1863）年、藩の政庁を山口に移すまで、260年に亘り、毛利氏36万石の城下町として栄え、明治維新をおこした人々の発祥の地となった。その後、都市発展から取り残されたため、現在でも城下町の面影を残しており、江戸時代の絵図面を持って歩いても通用する程である。特に萩城跡および萩城城下町は史跡に指定され、また旧三の丸に相当する「堀内・平安古地区」の一部は重要伝統的建造物群保存地区に指定されている。

この堀内地区は往時は上級武士が居住していたところで、その東側には外堀があり、それに面して北の総門跡と中の総門跡が存在する。この外堀は元和8（1622）年に完成したときは、幅20間であったが、元文4（1739）年に幅8間にされた。この外堀の南部分は第2次世界大戦後、埋め立てられて、市営住宅が建てられた。この外堀の東側には、外堀とはほぼ平行に南北に走る都市計画道路3・4・3（今魚店金谷線）が計画幅員16mで計画されており、北から事業が既に開始されていた。

2）問題の発端

昭和58年度に建設省の「歴史的地区環境整備街路事業調査」があるコンサルタントによって作業されたが、その計画案の中で、堀内地区のいくつかの6m未満の道路を道路構造令に合うように6mに拡幅するため、土堀を少し移設することが提案された。その提案に対して、文化庁から抗議が起こり、建設省担当者も確かに問題だと感じたため、昭和60年度に文化庁と建設省との間で協議のための懇談会が学識経験者を交えて開催され、小生が座長を勤めた。丁度その年度には文化庁の「伝統的建造物群保存対策調査」が行われており、それと対応する形で、新たに別のコンサルタントを登用して、懇談会の指導の下に、上記の調査をやり直させた。

3）新しい提案

こういった状況の中で、都市計画道路3・4・3の整備計画を含む外堀周辺地区整備と歴史的環境を尊重した地区内道路網の整備計画を検討することとなった。基本方針としては、都市計画道路の交通幹線網は従来通り堀内地区を囲むようにし、地区内では土堀や町割りを尊重して、現道は一部を除いて拡幅することなく、そのまま使うということで、自動

車交通はある程度規制することで我慢しようと考えた。（図-5）

事業に取り掛かっていた地区東側の都市計画道路3・4・3の西側には外堀・土塁があり、その東側には高杉晋作や木戸孝允の屋敷や菊屋がある。

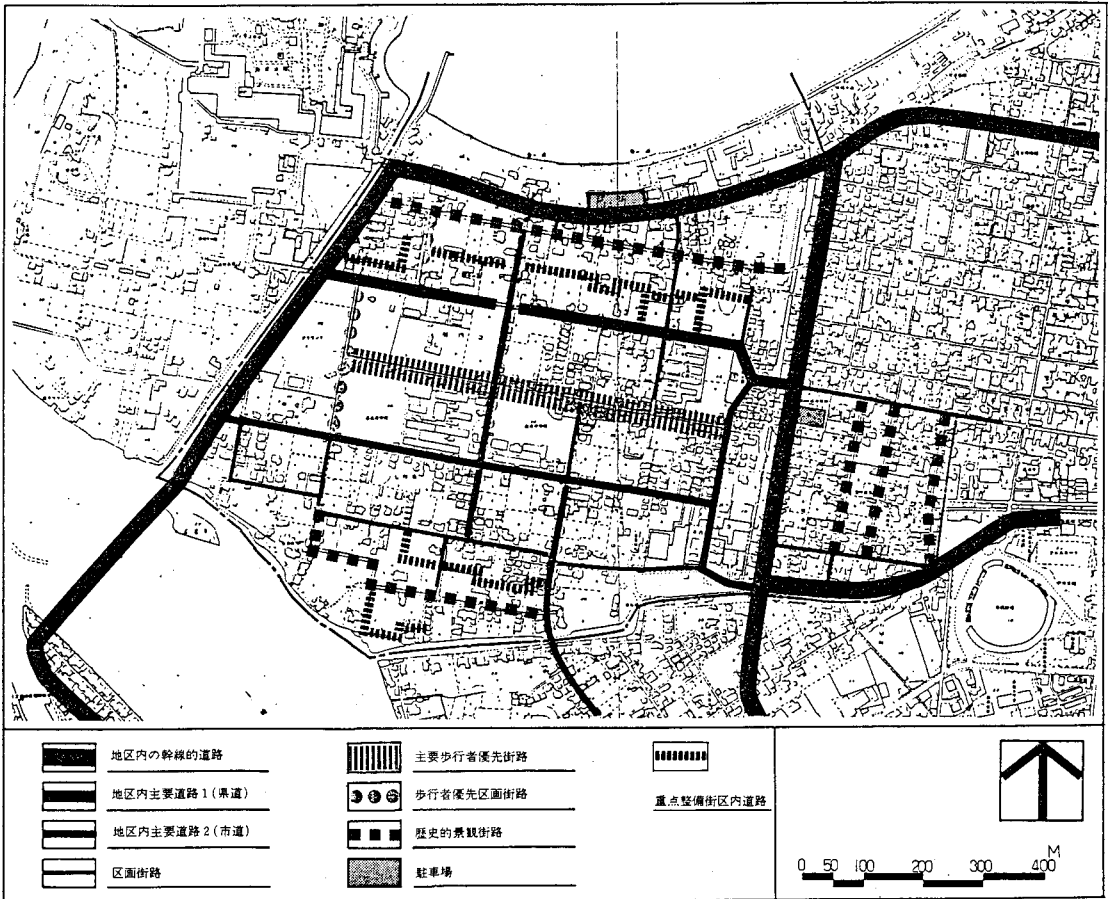
江戸末期の萩の姿に戻すことを整備の目的にして、絵図、文書に基づいて、外堀は当時そうであったと推定される8間幅に復原することにしたが、その仮想線と現在の都市計画道路との間の部分の整備の仕方が問題となった。現在の都市計画決定の16m幅で整備が進むと、外堀迄の10m程度の半宅地部分が残地として残り、そこに新しい小さな家でも建つと、萩市のシンボルの役割を果たすような外堀空間の整備は実現しない。残地部分も土地が狭く有効活用が図れず、景観上も問題が大きく好ましくない。従って、道路から堀までを一体的に整備することが必要で、そのため都市計画道路を外堀まで拡張変更し、拡幅部分は歩行者・自転車に対する緑道化して景観的にも好ましい形にしようと考えた（図-6）。このため、この南部分においても、建て替え時期になった市営住宅を撤去して、堀を掘り返して、堀を復原しようと考えた。それとともに、北および中の総門や土塁の復原を行うことも考えられた。

ところが、堀の東端線は多少屈曲しているため、都市計画道路の幅員は凸凹にならざるを得ない。このことに関しては、道路構造令の標準幅員を主張する建設省の担当者たちに、標準幅員というのはあくまでも一つの目安に過ぎないので、もって弾力的に運用する方法を考えるべきであることを説明した。さらに、自分が昔建設省にいた頃よく実行した経験に基づき、「幅員○m～△m、別紙図面表示の通り」という図面を用いて凸凹した幅員を確定する方法によって解決した。一般に都市計画決定に際して、「図書」によって行っていることが、このような場合に有効に役立つのである。

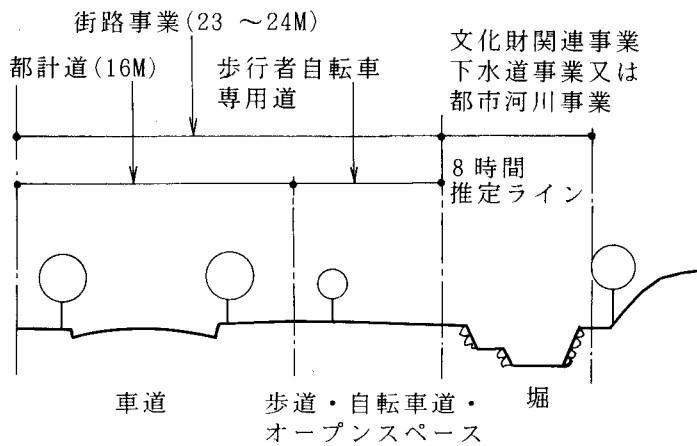
II-4. 埼玉県川越市

1）地区の概況

川越市は埼玉県の西部に位置し、東京の影響を受けつつ、中核的都市として発展しているが、それとともに、江戸時代、江戸に対して「小江戸」と呼ば



図－5 萩市歴史的市街地



図－6 萩市都市計画道路今魚店金谷線の変更案

れた独特の城下町の雰囲気を経年まで存続している歴史的都市でもある。川越城は江戸時代において、代々有力な譜代大名の居城となり、その多くが老中を勤めるほどの要地であった。

寛永15（1638）年に大火があったが、翌年入部した松平信綱によって、新しい町割りを実施された。これが現在の市街地の骨格の基礎をなしている。その後、享保5（1720）年に、度重なる火災への対策として、江戸で従来禁止されていた町屋の瓦屋根が許され、蔵造り・塗屋造りが奨励された。このため、川越でも町屋の防火建築化が進んだと思われる。

明治26（1893）年の大火によって町並みを焼失したが、この時幾つかの蔵造りと土蔵が焼け残ったことから、以後この町に蔵造りの家並みを現出させた。しかし、戦後は次々と建て替えられて、現在は30余軒を残すだけとなっている。

現在、蔵造りの建物が多く残る一番街は、西武新宿線本川越駅から北に走る幹線道路の一区間を形成し、その現況幅員は約11～9.5m程度であるが、昭和11年以来、幅員20mの都市計画道路中央通り線がほぼ片側拡幅の格好で図-7のように決定されている。

2) 問題の発端

川越市では現在、北都市街地においては歴史的な町並みが残り、南都市街地におけるJR、東武、西武各鉄道の3駅周辺では近代的な都市形成が行われている。この歴史的ストックの保全修景を図るため、昭和50年に文化庁補助により「伝統的建造物群保存地区調査」が実施され、これとともに市指定の保存建築物指定が行われてきた。一方、首都圏における川越市の拠点都市としての位置付けが重要になるにつれて、歴史的ストックを有する中心市街地の町づくりの整備の方向を明確化することが必要になってきた。昭和60年度には、建設省所管の「歴史的地区環境整備街路事業調査」が実施され、同時に蔵造りの町並みである中央通り地区の町づくりの方向として中小企業庁所管の「コミュニティマート構想」が地元商店街を中心に提案された。

このような状況を背景に、昭和62年度以来、市全体の将来道路網のあり方と中心市街地の整備の方向

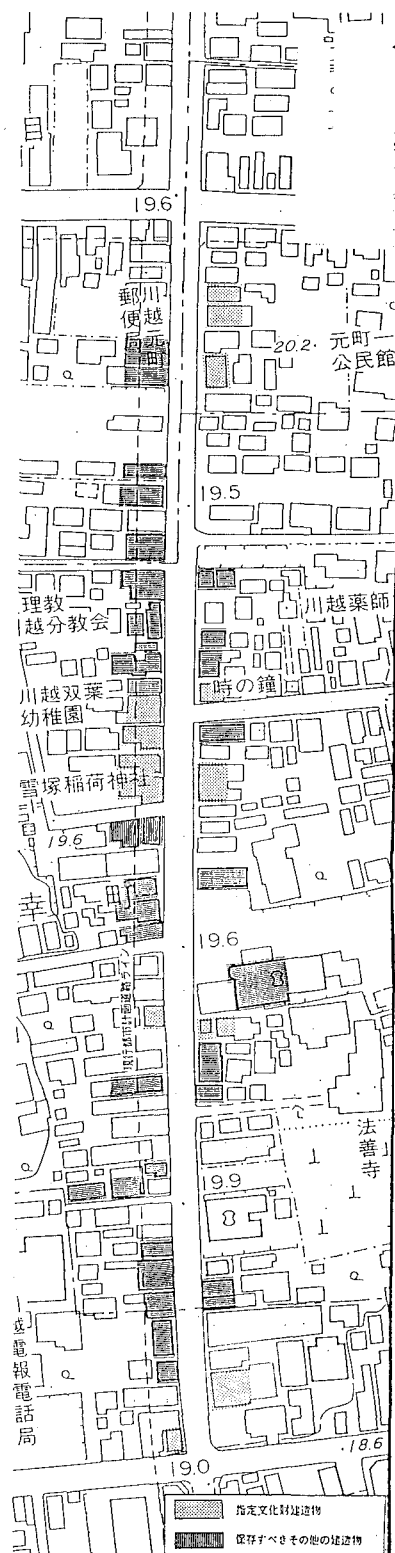


図-7 川越市一番街の現況

を検討してきた。

3) 計画の提案

都市計画道路中央通り線の一番街には文化財である蔵造りの町屋を始めとして、多くの歴史的な建造物が集中しており、道路の拡幅はこれらの町並みを著しく損ねる可能性がある。そこで、蔵造りの町屋の保全を重視する観点を加えて、この区間の計画を見直す必要がある。自動車社会となり、渋滞や歩行者の危険等の問題が深刻化しており、幹線交通路と考えてきた中央通り線から通過交通を排除することが必要になっている。

自動車社会に将来とも対応できる町づくりのために、市域の交通体系を見直し、特に中心市街地の通過交通を減少させるために、図-8のような方針の下に中環状、外環状などの環状線で幾重にも取り囲む道路網体系を計画した。中央通り線の一番街区間は自動車交通の幹線道路という位置付けから、地区の補助幹線的な位置付けに、その役割を変化させる

こととした。

一番街については、ショッピングモールとして歩行者道路にする案も考えられたが、商店街の活性化という視点から、買物利便、荷捌き等の点から自動車交通を止めない方法を取ることにした。このため、両側通行を前提として、少なくとも両側に2.5m程度の歩道を確保することを考え、現在の計画幅員20mを原則として12mに縮小変更することとした。電柱地下化のためにトランスを置く空間が必要になってくる。

現状は幅員9.5~11mであるが、伝統的建物は2階の主要壁面から1.5~1.8mの底が出ている。この底の下は、江戸では「庇地」と呼ばれ、完全な公共のものとも、完全な私的領域ともいえない中間的な空間とされていた。伝統的建造物では、向かい合う建物2階壁面間はおよそ13~15.5mある。1階の下屋通りでは11~13.5mとなる。従って、この底下空間の一部を歩道とみなせば、12mの空間はほぼ確

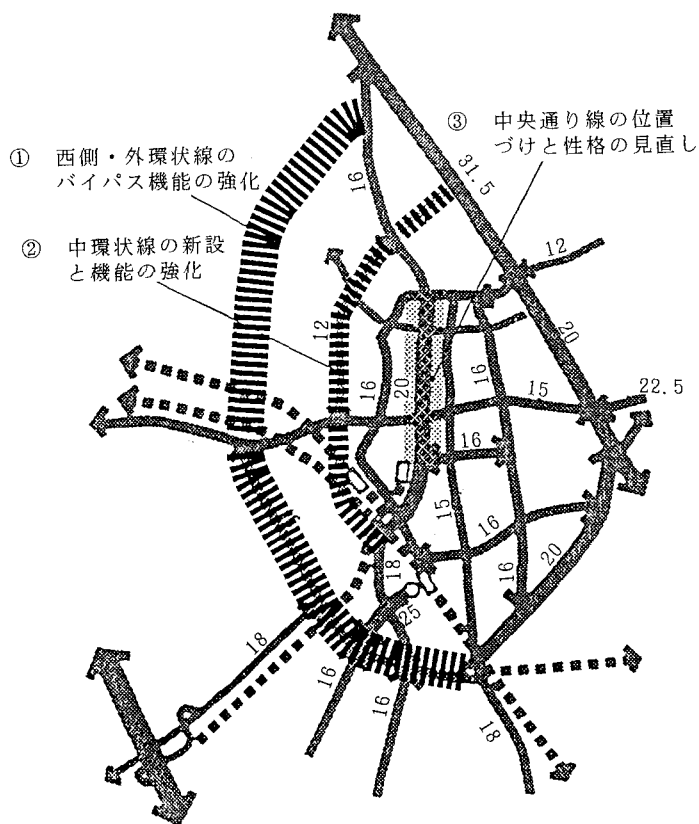


図-8 川越市中心市街地道路網整備の基本的方向

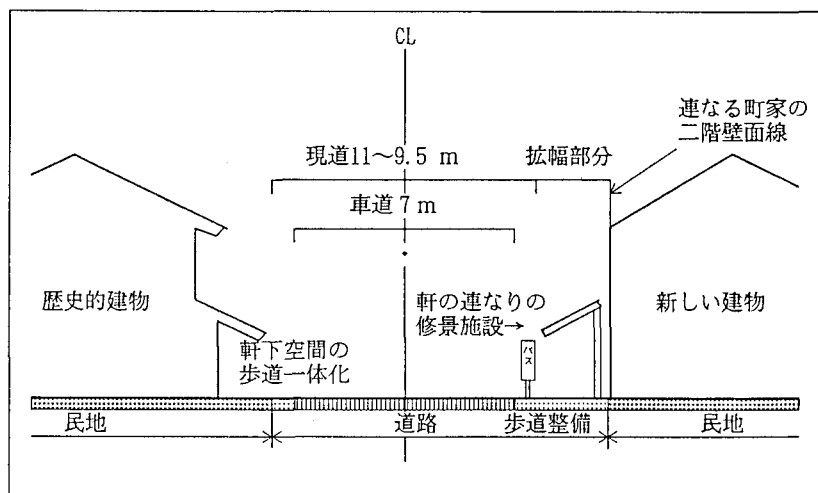


図-9 拡幅の考え方

保できる。底を一種のアーケードとみなせばよい（図-9）。

幅員12mにすることを原則とはするが、歴史的建造物と考えた箇所については、現道幅員のまま、拡幅を行わず、軒下空間が歩道に接続した機能となるように配慮する。また、歴史的な建物を損なうことなく、拡幅が可能かつ必要で効果の高い箇所を選定して、部分的拡幅を行う。その結果、全体としてやや凸凹の幅員のものとなる（図-10）。このような部分的にふくらみのある道路の都市計画決定は、地元での利害関係から判断は極めて難しいが、実現すれば全国で初めての事例となるだろう。

また、一番街の付近の寺社の参道や、城下町特有の鍵曲がりの細道路は、都市構造としての歴史的文化遺産である。これらを近代化の中に埋没させずに、魅力ある歩行者道路、ポケットパークなどとして蘇生させることは、川越らしさの演出のために効果的である。なお、新たな町づくりの方向として、伝統的建造物群保存地区の指定と同時一体的な都市計画道路の変更を行うことを提言した。

II-5. 山形県山形市

1) 地区の概況

山形駅の北 500m位の鉄道線路の西側に霞城公園といわれる山形城址がある。現在、二の丸の土塁と堀とともに、東・南・西・北の4箇所の門址には石

垣が残っていて、上記の鉄道は東側の堀の部分を通っている（図-11）。

2) 問題の発端

さて、山形市では駅裏の再開発を図るためには、山形駅の高架化が必要と考え、その検討が行われた。ところが、駅を高架化すると、駅のすぐ北にある都市計画道路3・5・15の跨線橋（昭和初期に建設されたもの）の上を通らなければならないという制約から、鉄道線路は二の丸東大手門の前で下り切れず、堀の中を通る列車が地上より多少出てしまうため、東大手門前の跨線橋は階段付きの歩道橋とし、鉄道の地上面より上は金網を張って安全策を講じるという案が出された。

一方、市の教育委員会では、当時既にこの二の丸の東大手門の復原を計画して、文化庁の許可を得て、東京工大（現在は昭和女子大）の平井聖教授の設計で、立派な完成予想図までできていた。

この競合する問題を聞いて、都市の活性化を図ろうとしている再開発計画によって、市の歴史的・文化的なシンボルとして復原しようとしている建造物の正面景観を駄目にしてしまうことは問題だと感じ、何とかならないかと関係者に伺ったが、どうにもよい解決策はないとのことであった。

3) 計画の提案

冬の最中であつたが、私は翌早朝一人で現場に行き、歩きながら考えた。歩き回っているうちに、物

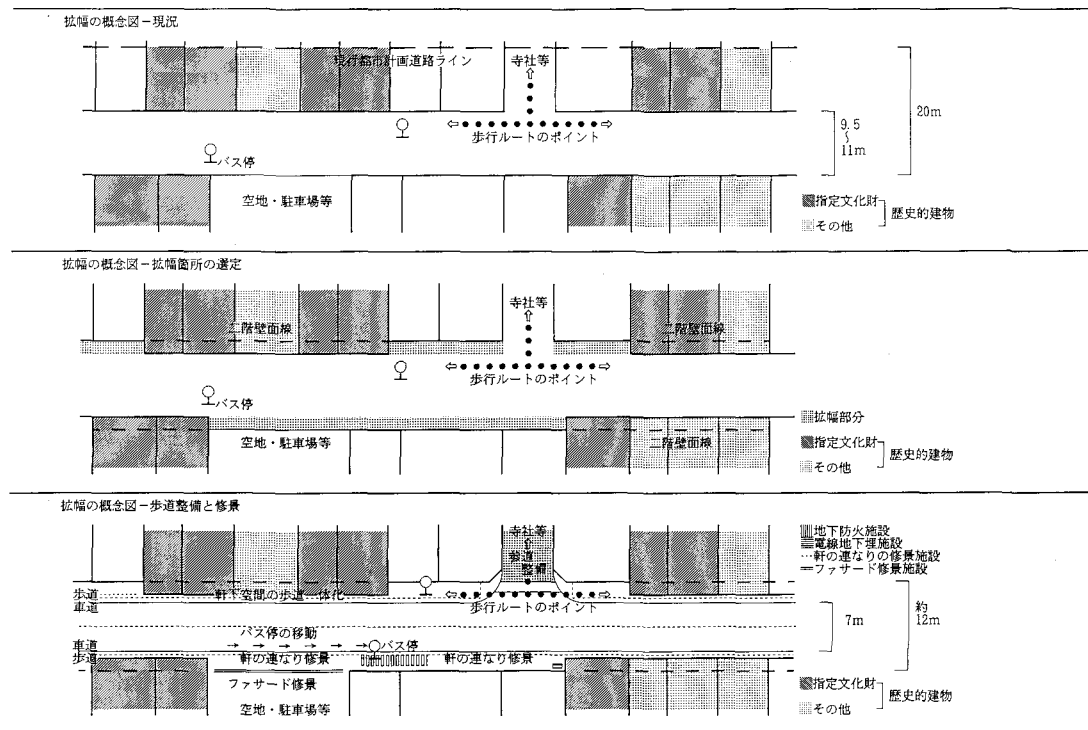


図-10 拡張の概念図

大手門前に到達するまでに完全に下げ切ることでは
できるし、また都市計画道路3・5・15の方は坂道の
部分であるが、取り付く道路との関係をうまく調整
すれば物理的には可能であることを、図面の地盤高
から割り出して、縦横断をチェックした。

帰ってきてから、委員会でも跨線橋を落とす解決
案を提案したが、やはり多くの反論が出た。しかし、
当時で既に、鉄道高架化のため、鉄道跨線橋を壊し
て、道路を平面化する工事は、札幌市や豊田市で進
行していた。確かに、以前ならば不可能に近い考え
だったかもしれないが、鉄道線路で市街地が大きく
分断されていたものが、つながることによって都市
が活性化する効果を考えたら、投資するだけの価値
は十分ある。現に駅の表裏という感じがなくなりつ
つある札幌市、豊田市がよい例であり、この程、金
沢市でも同様な工事が進んでいる。

結局のところ、現段階における諸般の状況から、
山形駅で鉄道は高架化されない形で駅周辺の区画整
理を提案しているので、上記の検討は幻に帰するこ
とになるかもしれないが、この話は駅周辺の再開発

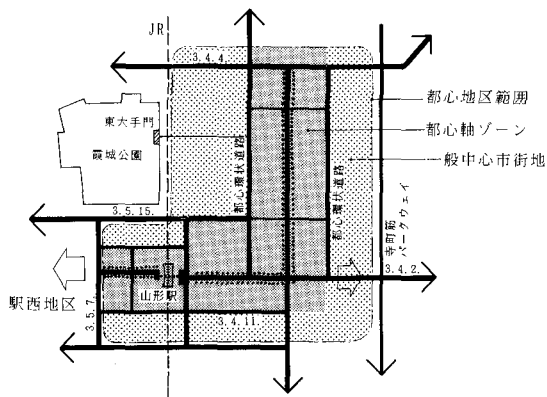


図-11 山形市中心市街地構成計画

理的な解決策があることに気が付いた。すなわち、
制約条件になっている都市計画道路3・5・15の跨
線橋を壊して、坂道になっている現道をさらに切り
下げて、高架化する鉄道の下を通すようにすればよ
いのである。この制約がなくなれば、鉄道線路を東

と歴史的・文化的建造物の保全との調和を事前に図ろうとすれば、解決策が見い出せることを強調したのである。私が遭遇した保存と開発の競合問題の多くは、お互いに相手のことを問題が起こるまで知らなかったとか、気が付かなかったことに端を発している。もし事前に予知して、計画立案時に十分配慮していたら、かなりの点で調和を図ることができであろう。

なお、東大手門は、壊されていた石垣を修築して、往時の枳形を復原して、櫓門や櫓などを全て木材を用いて建設中で、この10月には完成の予定である。

II-6. 大分県杵築市

1) 地区の概況

杵築市は大分県国東半島の南の付け根に位置し、大分空港のすぐ傍にある。杵築は江戸時代、譜代の能見松平家の城下町であった。元来は「木付」と書かれていたが、正徳2（1712）年、6代将軍徳川家宣の時、幕府からの朱印状に「杵築」と誤記されたことから、以後杵築と書かれるようになったという。

海に臨む東の台地に城を構え、起伏に富んだ地形を巧みに活用して、城の西方に位置する北台・南台の両丘を武家屋敷とし、その間の谷間の低地に町屋を配置した城下町であった。この城下町は現在杵築市の中心市街地を形成しており、その特徴は、現在も当時の歴史的な町並みが両方ともかなり残っていることと、石畳の坂や、台地上から眺められる黒瓦の屋根に代表される景観は全国的にも希少価値を持っているところにある。

発展の難しい小都市において、何とか活性化したいと住民は希望している。そのため、従来この谷筋の町屋の町並みのところに現道拡幅の形で都市計画道路宗近魚町線が幅員12mで計画されていたが、近年自動車交通の利便と商店街の活性化を目指して、幅員18mに拡幅変更の上、中心部の新町で事業を実施した。新しく建て替えられた新町の町並みの多くは、丁度宮崎県日南市鉄肥の新しい町並みのように歴史的な町並みのイメージを作ろうとして、昔の白壁造りを模した建物に建て替えたが、その評価には

賛否の両論がある。

2) 問題の発端（図-12）

宗近魚町線の街路事業を新町地区から東西への延長することの可否を巡って、地元でその賛否が論議された。併せて、歴史的な地区の取り扱いが全般的に問題となった。このため、昭和63年度から「居住環境整備街路事業調査」に基づき、協議会を作って2ヶ年に亘り、検討を行った。

この外、すでに計画決定されている都市計画道路のうち、急傾斜地付近の路線は物理的に実現がかなり難しい形になっており、またまとまった斜面緑地の景観の保全に十分配慮することが必要であるので、この点からも路線の線形の再検討が必要であることもわかった。

3) 計画の提案

杵築地区には、南台・北台に武家屋敷、その間の谷筋に町屋といった歴史的建築物が比較の数多く残っている。このように武家屋敷と町屋の両地区が保存されている都市は、全国でも珍しく、規模的には小さいが、「歴史と文化の町」を形成している。しかも、21世紀を目指して、町の活性化を図る必要がある。

この2計画目標を達成するために、町をオールドシティとニューシティに分けて考え、オールドシティでは通過交通を排除し、昔ながらの都市構造を踏襲していくことを基本とする。ニューシティには、自動車社会に対応して骨格道路や幹線道路などの都市基盤施設を整備して、活力ある町とするように展開していく。

西方で新設中の空港道路と連絡する都市計画道路田平北浜線（16m、一部整備済）、都市計画道路錦江橋祇園線（16m、未整備）の2路線を骨格道路として位置付け、それらと国道213号を合わせた3路線で、既成市街地を取り囲むような環状線を形成するように計画して、極力既成市街地への通過交通を排除するように努める。

地形条件に合っておらず、無理な路線を設定している都市計画道路については、できるだけ地形地物とマッチするように改善するよう努力した。

また、宗近魚町線の整備については、表-1に示すような3比較案を提示して、検討した。地元に対

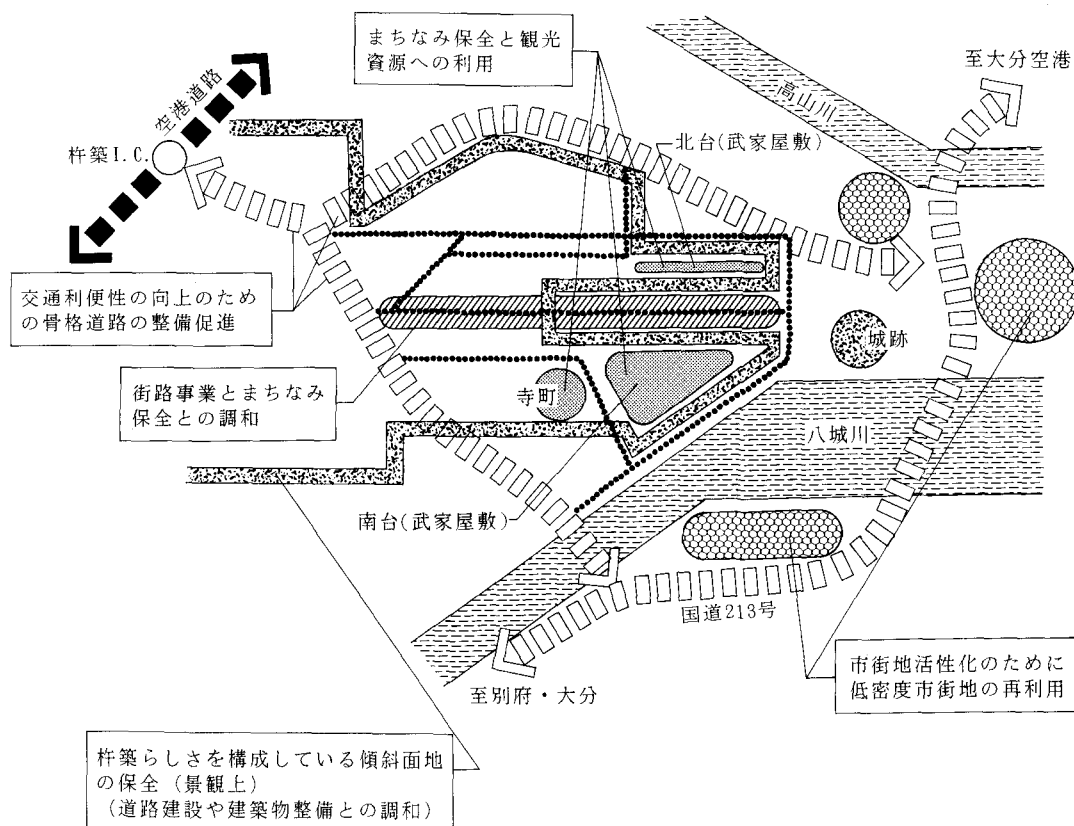


図-12 杵築市都市計画の整備上の主要検討課題

するヒヤリングでは、地域的な傾向は見られ、なお一層の検討が必要だと考えられる。

地元といっても、宗近魚町線の沿線の人たちの多くは、道路拡幅により補償金を貰って建て替えし、自動車を通り易くすることにより商店の活性化を願っている。これに対し、その他の地元の人たちは、古い町並みを残すことにより、武家屋敷と町家の共存する歴史的な町としていくことが、文化的にも、観光的にも大切であると考えている。特に、寂れていた新町が道路拡幅により、やや活性化してきたため、宗近魚町線の沿線の商店の人々の多くは道路拡幅に期待を抱く傾向がある。しかし、商店の多くは後継ぎ問題から、果たして継続して頑張っていけるかどうかはまだ問題がある。

また、オールシティにおける歴史的なまちづくりの重要性を市民に認識させ、誇りを持てるように

することが今後大切である。そのため、新たに歴史的な道づくりとして、杵築らしさを構成する坂道の階段を中心に、歴史的地区環境整備街路事業を行うに相応した歴史的な道すじのネットワークを提案した。ここで、歴史的な道の整備の方法として、インターロッキングや石畳の舗装から一歩踏み出して、往時の土砂道を考えた工法を工夫することが大切であるとする。

杵築地区の地形は南北の台地と、その間の谷筋の低地から構成されるため、特有の都市景観を現出させている。すなわち、連担する町並みの黒瓦屋根と斜面緑地との保全・修復の重要性が挙げられる。このため、市は都市景観条例を制定して、地区を指定して、歴史的な伝統をもつ都市景観づくりを進めていくことが期待される。

表-1 杆築市都市計画道路宗近魚町線の整備方向の比較案

整備方向	道路整備計画の内容	沿道建築物への対応	整備イメージ
現在、整備中の道路と同じ内容で整備する。 現計画幅員(16m)標準型 案	○全線約1,310mの整備内容を統一する。 - 道路幅員16mで整備 - 歩道の設置(3.5m) - 停車帯の設置(1.5m) - 植栽帯の設置	- 現行計画幅員(16m)で整備すると、大部分の建築物が道路用地内にあるため、歴史的建築物の現位置での保全が不可能となる。 - 移転改築または新築する建築物のデザインに配慮し、杆築らしいまち並み形成を図る。	整備区間 全線16m整備(1,310m) 《断面構成》 歩道 3.5m 1.5m 3.0m 車道 16.0m 観光センター
2車線機能は確保するが、歴史的建築物に配慮して道路整備を工夫する。 歴史的建築物保全型 案	○道路機能は、2車線を確保するが、整備済区間の東側は、歴史的建築物等に配慮し、線型や幅員等を工夫する。 - 整備済区間の東側は、最小幅員を12mとする。(歩道の設置) - 本町交差点以東は、既存道路を活用した二股道路とする。(一方通行) - 整備済区間の西側は16mで整備する。	- 保全する歴史的建築物が道路の両側に立地している場合、片側を現位置で対応しもう一方は引き家等々で対応して修復・保存する。 - 保全する歴史的建築物は、修復・保存・活用方策を検討する必要がある。 - その他の建築物は、歴史的建築物と調和したデザイン面での工夫をする。	整備区間 16m整備 《断面構成》 歩道 2.5 0.5 3.0 車道 12.0m 観光センター 既存道路の活用 建築物に配慮した二股道路(8m) 道路整備(12m)
既存道路を活用して一方通行で交通を処理する 歴史的建築物保全型 案	○道路機能は、観光文化センター(車廻し機能)より西側区間は、2車線を確保するが、東側区間は既存道路(約6m)を活用して一方通行で処理する。	- 東側区間の歴史的建築物も含めた全ての建築物は、現位置で対応可能となる。 - 歴史的建築物は、修復・保存・活用方策を検討する必要がある。 - その他の建築物は、歴史的建築物と調和したデザイン面での工夫をする。	整備区間 16m 《断面構成》 歩道 2.5 0.5 3.0 車道 12.0m 観光センター 現道活用(約6m)、一方通行

Ⅱ－７ 終わりに

以上のケーススタディから解るように、この課題に対する解決策はいろいろな人々の価値判断の違いによって、答えの幅は広く、様々の方法が考えられる。合意形成の仕方でも今後どのようにしていったらよいか、大きな課題である。特に、歴史的文化遺産の保存には、多大な維持修理費がかかることから、総論賛成は容易だが、個々の各論となると、当事者である地元住民の理解が重要な鍵を握っているといっても差し支えない。

今後、ケーススタディを通じて、解決のための法則を見出していきたいと考えている。しかし所詮、手作り作業であることは、今後とも変わらないだろう。それだけに、今回のケーススタディのまとめだけでは余りにも不十分であると考え、現段階では今後の検討材料として敢えて留めて置くことにする。

〔参考文献〕

- 1) 四谷見附橋研究会（代表：新谷洋二）：四谷見附橋物語、技報堂出版、昭和63年。
- 2) 林雄二郎編著：先端技術と文化の変容、日本放送出版協会、昭和63年。
- 3) 東海道関宿歴史的地区環境整備街路事業調査報告書、三重県鈴鹿郡関町、昭和63年3月。
- 4) 萩歴史的地区環境整備街路事業昭和60年度計画報告書、萩市、昭和61年3月。
- 5) 川越市歴史的地区整備に関する調査報告書、川越市、平成2年3月。
- 6) 杵築地区居住環境整備街路事業調査報告書、大分県杵築市、平成2年3月。