

戦後都市施設の歴史・文化的価値の 評価基準に関する検討（その3） —戦後街路の評価と1次調査リストの作成—

土井 祥子¹・大沢 昌玄²・木村 優介³・阿部 貴弘⁴

¹ 学生会員 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 博士課程（〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1）

E-mail: sd@ud.t.u-tokyo.ac.jp

² 正会員 日本大学理工学部土木工学科 教授（〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8-14）

E-mail: oosawa.masaharu@nihon-u.ac.jp

³ 正会員 京都大学大学院社会基盤工学専攻 助教（〒615-8540 京都市西京区京都大学桂 C1-1-204）

E-mail: kimura.yusuke.8m@kyoto-u.ac.jp

⁴ 正会員 日本大学理工学部まちづくり工学科 教授（〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台 1-8-14）

E-mail: abe.takahiro@nihon-u.ac.jp

本研究は、戦後に整備された都市施設のうち街路を対象として、その歴史・文化的価値を評価する方法論について検討を行うものである。戦災復興期から2003年の道路構造令改正までを対象時期として戦後街路の小史を作成した上で、3つの評価軸「技術思想・制度・計画」、「設計理論・施工技術・事業」、「土木施設の社会・経済との関係」を設定し、主要な図書や顕彰等の実績をもとに歴史・文化的価値の高い戦後街路（1次調査リスト）の候補物件を抽出した。さらに、「新規性」、「規範性」、「更新性」、「意匠性」という評価基準をもとに候補物件から1次調査リストを作成した。

Key Words: after the Second World War, urban infrastructures, streets, evaluation on the historic and cultural importance

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

竣工後50年以上経過した施設は文化財としてその価値が評価され、保全の対象となり得るものであるが、第二次世界大戦の終結から高度経済成長期にかけて整備された大量の都市施設は、これまでにその歴史・文化的価値が十分に評価されてきたとは言い難く、またそうした評価の基盤となる情報や考え方が整理されているとは言えない。

都市の発展・成長の象徴であったり、かけがえのない地域景観の構成要素であったりするなど、地域生活に根ざした歴史・文化的価値を有するこうした都市施設が、いかなる構想や技術によって計画・整備され、人々の暮らしを豊かにしてきたのかというメカニズムを評価することは、今日の都市空間のみならず、将来の社会生活のあり方を考えるための重要な研究課題である。

こうした背景のもとに、2014年6月に設置された土木学会土木史研究委員会「戦後土木施設の歴史・文化的

価値に関する調査小委員会」（以下、「小委員会」という。）の都市分野ワーキンググループ（以下「都市WG」という。）では、戦後都市施設の歴史・文化的価値の評価の方法論を構築することを目的に調査研究を開始した。阿部ら¹⁾は、戦後街路の評価にあたって「戦後」の区切り、時間軸を加味した評価、都市施設の種類の多様性とそれらの相互関係に留意すること、また計画技術の適用に伴う要素技術の発展や、プロジェクト・計画を評価する際の「単位」の検討の必要性も指摘した。本研究では、これらの留意点をもとに戦後街路の評価軸と評価基準を検討し、歴史・文化的価値の高い戦後街路の抽出（1次調査リストの作成）を試みる。

(2) 研究の方法

戦後街路については、まとまった計画史や事業史がないことから、文献²⁾³⁾⁴⁾⁵⁾や建設白書をもとに小史の作成を行ったうえで、都市WGで選定した主要な図書及び顕彰事業、代表的な街路関連事業から1次調査リストの候補物件を抽出した。

2. 戦後街路の計画・技術思想の歴史的変遷

(1) 前史としての近代街路

1919年、道路法とともに道路構造令・街路構造令が制定され、街路は「地方長官の指定する市内及び市に準ずべき地域内における道路」として道路とは別に規定された。また同年の都市計画法制定により道路は都市施設の一つとして位置づけられ、東京市区改正設計を引き継ぎ、街路構造令が都市計画法の道路に関する構造基準として定められることとなった。その後1933年の都市計画法改正により、街路の計画及び設計の基本的な考え方や標準値を明示した街路計画標準が定められた。同年国府県道に限って国庫補助と受益者負担金による街路事業が開始されたが、都市計画事業のための財源確保が不十分であったため、大災害からの復興時を除き広範な街路整備は進まなかった。

(2) 特別都市計画法(1946)―街路計画標準による広路

1946年に公布された特別都市計画法に街路計画標準が定められ、街路計画は将来の自動車交通増大、沿道の建築様式・規模に即応し、防災、保健、美観等の要素を考慮して定めるとされた。重要公共施設の配置計画に応じて広路や広場を配置し、主要幹線街路の幅員は大都市で50m以上、中小都市で36m以上、その他は25m以上とすることとされたほか、ロータリーなどの焦点や駅前広場の重視、河川・水路との一体設計といった特徴がある。1949年の「戦災復興都市計画の再検討に関する基本方針」により戦災復興事業は縮小を余儀なくされたが、名古屋や広島での100mをはじめとする広幅員街路や、仙台・前橋などの緑豊かな並木道、徳島・鹿児島などの河川沿い帯状緑地などが実現した。

(3) 街路構造令の消滅(1958)と計量化による自動車時代への対応

1952年道路法の改正は、自動車交通の要請に対応した道路計画の計量化と道路の構造基準の必要性が強く意識されたものであった。1958年に制定された道路構造令において、将来の自動車交通量と車道幅員との関係が明示された半面、街路景など非計量的な要素は比較的軽視された。同時に街路構造令は道路構造令に統一され、基準としては消滅した。1960年代前半には、激増する自動車交通量に対応し歩車道を区分された都市内幹線道路の歩道を削り車道を拡幅する工事が各地で実施された。

また、1956年の道路整備特別措置法、1958年の道路整備緊急措置法で揮発油税と道路整備特別会計が制度化され、これが都市計画事業の主要財源となり主要幹線道路整備を目的とした都市改造事業が進展していった。1952年の耐火建築促進法を機に全国の主要幹線道路沿いに防火建築帯が形成され、都市の不燃化が促進された。

(4) ブキャナン・レポート(1963)―総合的交通計画と歩行者の安全・快適性追求

1963年「ブキャナン・レポート」が示した自動車交通と居住環境との調和を図るための道路の段階的序列構成の原則は、日本における都市交通計画のあり方にも大きな影響を与えた。住宅団地の歩行者通路を初めて道路法上の道路と認めた住宅公団久留米土地区画整理事業（通称「滝山団地」、1966-1969）や、国道であった旭川市平和通りのショッピング・モール化の試行（1969）を経て実現した旭川買物公園などの先駆的事例が生まれてきたのもこの時期である。この後、道路構造令の改正（1970）により、道路構造規格の体系化が図られ歩行者専用道路、自転車道の規定が新設されるとともに、中央

表-1 街路の構造基準と沿道空間形成にかかる制度等の変遷

	歩車道分離・歩道設置	並木・植樹帯	沿道建物・景観
1919 街路構造令 (1933 街路計画標準に継承)	総幅員 11m 以上の道路は歩車道を分離、道路幅員の 1/6 以上の歩道を左右に設置	遊歩道における並木植栽義務づけ。交通上支障ない場合は歩道も同様	1919 市街地建築物法 高さ制限規定 (100 尺)
1946 戦災復興街路計画標準	全幅員の約半分を歩道・植樹帯に、防災、保健、美観への配慮、公園系統との連携		重要公共施設の配置に即応し広路、広場配置
1958 道路構造令	自動車・自転車交通と歩行者交通の弾力的運用＜混合交通主義＞	総幅員 15m 未満の道路では歩道設置せず 車道・歩道の舗装義務づけ	1952 耐火建築促進法 1961 防災建築街区造成法
1970 道路構造令	歩行者専用道路・自転車専用道路の規定新設＜車線交通主義＞ 都市部では総幅員 15m 未満の道路にも原則歩道設置	中央分離帯導入 1974 環境施設帯	1969 都市再開発法 1970 容積制全面適用、総合設計制度 1974 自動車排出ガス許容限度基準 1975 伝建地区制度
1982 道路構造令	歩道最低幅員の引き上げ 標準幅員の提示	植樹帯が道路横断構成要素として再度位置づけ	1980 沿道法、地区計画制度 1982 歴みち事業 1984 シンボルロード整備事業
2003 道路構造令	多様な機能と地域の特性の重視（交通機能（通行・アクセス・滞留）と空間機能（市街地形成、防災空間、環境空間、収容空間）		2002 都市再生特別措置法

表-2 戦後街路を価値評価するキーワードと評価軸

戦後街路を特徴づけるキーワード	評価軸		
	①技術思想・制度・計画	②設計理論・施工技術・事業	③社会・経済との関係
	戦災復興計画	・広幅員街路，主要幹線街路（シンボル施設・公園系統・歩行者空間・植樹帯の確保） ・河川・水路との一体設計	・都市の顔づくり ・防災性の向上
	自動車交通の円滑化	・道路種別の階層化，種別ごとの設計基準 ・連続立体交差，立体分離，立体分離	・交通渋滞の解消 ・交通事故の減少
	歩行者環境の改善	・歩行者専用道路（ニュータウン内含む） ・ショッピングモール，歩行者天国 ・立体横断施設（横断歩道橋・地下横断歩道） ・コミュニティ道路，ボンエルフ	・歩行者の安全性確保 ・社会実験
	沿道街区・施設との一体的整備	・沿道整備街路事業，市街地開発事業 ・街なみ環境整備事業，シンボルロード整備事業 ・公園との一体整備，建物内通路	・街路景観形成 ・まちなみ協定等地域の自主ルールづくり
	環境・アメニティの重視，歴史的環境の保全と居住環境改善	・環境施設帯 ・河川・水路との一体設計，緑道 ・歴みち事業，都市計画道路の見直し	・公聴会の義務づけ（新都市計画法） ・市民参加 ・地域性・地方性（舗装等の材料，樹種）
	跡地利用	・鉄道跡地，旧軍用地の散策道等への転換 ・廃川敷・暗渠河川の上部空間利用	・社会・経済の変化に伴う大規模跡地の発生
	災害復興，防災	・災害時避難路の確保，広幅員街路 ・防火建築帯，防災建築街区 ・阪神・淡路大震災復興関連事業	・多発する大規模自然災害への対応 ・防災性向上

分離帯の概念が導入された。翌 1971 年には道路法及び道路交通法が改正され歩行者専用道路の規定が追加された。なお，1964 年の道路法改正では歩行者立体横断施設が道路附属物として明記された。

また，1967 年には広島都市圏において初のパーソントリップ調査が実施され，総合的交通計画の検討が進み，1972 年には都市モノレールや新交通システムを特殊道路として道路上空に建設できるようになった。

(5) 道路構造令(1982)―生活街路の再興と歴史的環境保全

1980 年代には歴史的環境やアメニティを重視したまちづくりが各地で展開されるようになり，建設省・文化庁の協働による奈良県今井町におけるケーススタディ（1977）の成果をもとに，歴史的地区における町並み保存と居住環境の改善を都市基盤整備を通じて一体的に実施する歴みち事業が 1982 年から開始された。また 1984 年からは都市の個性を表現する街路を沿道空間と一体的に整備するシンボルロード整備事業が開始されるなど，居住環境や都市空間の高質化を目的とした様々な街路事業メニューが用意された。

1982 年の道路構造令では，1958 年の構造令で姿を消した植樹帯が再び位置づけられたのに加え，標準幅員の概念も打ち出され，街路景が見直された。

(6) 道路構造令(2003)―街路の多様な機能と地域性重視

2000 年代に入ると，地域の自主性の確保や，土地利用などの都市計画，都市経営の観点を踏まえた総合的な都市交通戦略，公民の新たなパートナーシップ構築が重視されるようになった。2003 年の道路構造令改正では，

従来の「自動車の通行」，「自動車の通行に支障がないような歩行者・自転車通行」から，「自動車・歩行者・自転車の通行・アクセス・滞留の空間」の確保へと，道路の計画・設計思想が大きく転換し，道路の「交通機能」に加え，市街地形成・防災空間・環境空間・収容空間といった道路の「空間機能」が明確に位置づけられた。

以上の小史を踏まえ，街路の計画・技術思想の転換点となった街路の構造基準及び沿道空間形成に関する制度等の歴史的変遷を表-1 に整理した。なお，本稿で歴史・文化的価値評価の対象とする街路の時代区分は，戦災復興期から 2003 年の街路構造令改正以前とする。

3. 戦後街路の評価軸と評価基準

(1) 戦後街路の評価軸の設定とキーワードの整理

小委員会での議論を踏まえ，都市 WG では戦後都市施設の評価軸として，「評価軸①：技術思想・制度・計画」，「評価軸②：設計理論・施工技術・事業」，「評価軸③：土木施設の社会・経済との関係」を設定し，各評価軸について小史をもとに戦後を特徴づけるキーワードを抽出し，表-2 に整理した。

(2) 戦後街路の評価基準（評価の観点）の設定

小委員会での議論を踏まえ，「a 新規性」，「b 規範性」，「c 更新性」，「d 意匠性」という評価基準を設定し，以下の観点にもとづきリスト作成を進めた。

a) 新規性

構造基準や制度の改正・創設の契機となった先駆的事

例や、代表的な事業の最初の適用事例等を抽出する。

b) 規範性

設計・技術思想の到達点を示し、規範となったような事例、各時代を代表する事例を抽出する。戦災復興街路については、「近代日本式街路設計の集大成」³⁾であり、高い規範性を有するものとして評価する。

c) 更新性

自動車交通量や歩行者空間に対する考え方など、社会的要請や価値観の変化に伴って空間を変容させてきた街路特有の歴史の変遷に着目して評価しようとするものである。また、街路事業等によって空間の高質化が行われたものや、都市計画道路の見直し等によって歴史的環境の回復をはかったものについても更新性として評価する。

d) 意匠性

舗装等街路自体の意匠、水路や沿道建物等との一体的な整備による街路景としての評価に加え、地域の産業に関連する材料や施工技術、地域風土に即した樹種等を用いたものについても意匠性として評価する。

4. 1次調査リストの作成

(1) 主要図書及び顕彰事業等からの候補物件の抽出

戦後街路については、まとまった計画史や事業史がないことから、主要な図書の記述及び街路にかかる顕彰事業等の実績（表-3）を参照して1次調査リストの候補物件を抽出した上で、前述の評価基準をもとに1次調査リストを作成し、16の類型に整理した（表-4）。

(2) 1次調査リスト作成にあたっての留意点

a) 戦災復興事業関連街路

戦災復興街路は、現在もなお各都市の軸となっているものであり、規範性・意匠性ともに高く評価されるものであると考えられることから、候補物件に抽出されたものを全て1次調査リストに含めた。ここには、戦前の防空都市計画によるもの、戦後のヤミ市整理に関するものも含む。さらに、戦災復興誌をもとに戦災復興土地区画整理事業施行区域内の街路を対象にリストを作成した。

表-3 候補物件の抽出に用いた図書・顕彰事業等

図書	・国土交通省国土技術政策総合研究所：景観デザイン規範事例集（道路・橋梁・街路・公園編），2008 ・国際交通安全学会：文化遺産としての街路，1989 ・土木学会：街路の景観設計，1985 ・横浜市歩道研究プロジェクト・チーム：横浜市調査季報—歩行者空間の整備，1980 ・国土交通省監修・街路交通事業研究会編：街路交通事業事務必携，2010 ・日本都市計画学会：60プロジェクトによむ日本の都市づくり，2011
顕彰	・日本の道百選（建設省道路局，1986,1987） ・手づくり郷土賞（建設／国土交通大臣表彰，1986-） ・全国街路事業コンクール（全国街路事業促進協議会，1988-） ・土木学会デザイン賞（土木学会景観デザイン委員会，2001-）
事業等	・シンボルロード整備事業（建設省／国土交通省，1984-） ・景観形成ガイドライン（国土交通省，2005，2011）

表-4 戦後街路1次調査リスト（その1）

1. 総合的に高い価値が認められるもの					
都道府県	市町村	名称	都道府県	市町村	名称
北海道	札幌市	札幌大通り	京都府	京都市	御池通
青森県	十和田市	官庁街通り線	兵庫県	姫路市	大手前通り
山形県	酒田市	酒田市ショッピングモール	岡山県	岡山市	西川緑道
宮城県	仙台市	定禅寺通、青葉通	広島県	広島市	平和大通り
長野県	飯田市	並木通り	山口県	山口市	パークロード
埼玉県	熊谷市	星川通り	山口県	宇部市	駅前線（復興街路とロータリー）
静岡県	静岡市	青葉通り	徳島県	徳島市	紺屋町通り
愛知県	名古屋市	久屋大通	福岡県	福岡市	東西軸トランジットモール
2-1. 戦災復興に関するもの（上記以外の街路）					
都道府県	市町村	名称	都道府県	市町村	名称
青森県	青森市	中央通り荒川線（柳町通り）	福井県	福井市	福井駅前線、本町明里線
岩手県	盛岡市	都市計画道路 開運橋飯岡線	三重県	津市	津駅河津駅線、津港乙部線（フェニックス通り）
宮城県	仙台市	東二番丁通り	三重県	四日市市	中央通り
茨城県	日立市	けやき通り、駅前通線とロータリー	和歌山県	和歌山市	けやき大通り、中央通り
群馬県	前橋市	けやき大通り、広瀬川河畔緑地緑道	大阪府	大阪市	加島天下茶屋線
千葉県	千葉市	千葉駅前通り、千葉銀座通り	大阪府	堺市	フェニックス通り
東京都	台東区	アメヤ横丁	兵庫県	神戸市	税関線、フラワーロード
東京都	文京区	環三通り（播磨坂さくら並木）	岡山県	岡山市	駅前後楽園線（桃太郎大通り）
東京都	新宿区	新宿ゴールデン街	香川県	高松市	中央通り
愛知県	名古屋市	若宮大通	愛媛県	今治市	今治港線、今治停車場線
愛知県	豊橋市	豊橋駅前線、くすの木通	愛媛県	宇和島市	駅前通り
愛知県	一宮市	一宮駅前線	高知県	高知市	追手筋通り
岐阜県	大垣市	駅前通り	鹿児島県	鹿児島市	パース通り、みなと大通り、照国通り、ナポリ通り

表-4 戦後街路1次調査リスト（その2）

2-2. 戦災復興土地区画整理事業施行区域内の街路（街路面積 10ha 以上のもの）											
都道府県	市町村	駅前広場 有無	区域面積 (ha)	街路延長 (km)	街路面積 (ha)	都道府県	市町村	駅前広場 有無	区域面積 (ha)	街路延長 (km)	街路面積 (ha)
北海道	根室市	-	52.5	13.6	19.0	兵庫県	住吉	○	75.9	21.8	19.3
青森県	青森市	○	401.3	87.6	126.6	兵庫県	本庄	-	136.6	26.9	28.3
岩手県	釜石市	-	71.3	19.0	16.3	兵庫県	西宮市	-	413.5	83.7	100.2
宮城県	仙台市	○	290.7	54.6	85.7	兵庫県	鳴尾	-	86.5	21.7	25.6
福島県	郡山市	○	115.5	27.2	25.5	兵庫県	尼崎市	-	234.0	62.1	52.7
福島県	平市	-	51.8	13.0	15.3	兵庫県	芦屋市	○	82.8	24.0	24.2
東京都		○	1306.5	398.8	393.2	兵庫県	明石市	-	85.1	26.8	21.2
東京都	八王子市	○	133.3	41.3	32.6	兵庫県	姫路市	○	208.6	51.1	46.1
神奈川県	横浜市	○	853.1	245.3	230.9	和歌山県	和歌山市	○	447.8	102.4	121.4
神奈川県	川崎市	○	541.5	138.4	131.8	広島県	広島市	○	1058.3	343.3	321.5
神奈川県	平塚市	○	229.7	59.4	61.6	広島県	呉市	○	232.0	63.1	77.0
千葉県	千葉市	○	122.1	29.3	39.0	広島県	福山市	○	383.5	90.9	98.1
千葉県	銚子市	○	132.3	40.1	34.8	岡山県	岡山市	○	264.7	69.7	82.7
埼玉県	熊谷市	○	113.5	26.9	27.0	山口県	下関市	-	82.8	21.9	31.4
茨城県	水戸市	○	159.4	36.5	29.3	山口県	宇部市	○	119.5	28.6	37.5
茨城県	日立市	○	198.0	55.6	46.5	山口県	徳山市	○	150.5	35.9	44.9
栃木県	宇都宮市	○	143.6	30.6	32.5	山口県	岩国市	○	46.2	13.5	15.2
栃木県	前橋市	○	170.6	48.9	43.2	香川県	高松市	○	358.4	91.0	119.4
山梨県	甲府市	○	55.1	9.9	10.5	徳島県	徳島市	○	241.6	61.2	77.2
新潟県	長岡市	○	312.2	71.7	82.9	愛媛県	松山市	○	347.5	88.0	85.9
愛知県	名古屋市	○	3408.6	749.2	938.4	愛媛県	宇和島市	○	123.8	35.2	35.2
愛知県	豊橋市	○	292.1	76.1	94.1	愛媛県	今治市	○	237.9	32.0	50.9
愛知県	岡崎市	○	131.0	35.0	40.6	高知県	高知市	○	365.3	93.7	97.1
愛知県	一宮市	○	255.4	66.0	68.5	福岡県	福岡市	-	327.7	70.5	96.7
静岡県	静岡市	-	236.3	72.1	70.0	福岡県	門司市	-	93.4	21.3	27.1
静岡県	浜松市	○	152.8	33.3	32.9	福岡県	八幡市	○	268.0	63.8	75.2
静岡県	清水市	○	99.7	25.9	26.0	福岡県	大牟田市	○	281.2	108.1	81.5
岐阜県	岐阜市	○	476.2	122.2	118.9	福岡県	久留米市	○	154.8	34.3	43.6
岐阜県	大垣市	○	149.8	38.6	47.1	長崎県	長崎市	○	428.7	87.4	98.9
三重県	津市	○	269.9	46.6	86.9	長崎県	佐世保市	○	112.2	35.0	40.2
三重県	四日市市	○	262.7	57.1	65.0	熊本県	熊本市	○	290.4	74.0	84.7
三重県	桑名市	-	188.4	45.2	38.7	大分県	大分市	○	101.6	21.0	30.2
三重県	宇治山田市	○	135.6	43.2	41.4	宮崎県	宮崎市	○	131.0	24.0	35.2
富山県	富山市	○	560.0	135.2	137.1	宮崎県	延岡市	-	93.1	23.5	24.0
福井県	福井市	○	556.1	154.7	145.2	宮崎県	都城市	○	102.6	21.0	22.8
福井県	敦賀市	○	112.2	31.7	37.0	鹿児島県	鹿児島市	○	1032.9	238.6	280.0
大阪府	大阪市	○	3518.8	757.1	909.4	鹿児島県	川内市	○	87.1	37.0	22.5
大阪府	堺市	-	261.0	70.5	87.6	鹿児島県	串木野市	○	128.0	25.5	32.3
兵庫県	神戸市	○	1340.5	301.1	383.6	鹿児島県	加治木町	○	53.1	13.7	12.3
兵庫県	御影町	-	108.2	28.5	12.4	鹿児島県	枕崎市	○	118.1	22.5	30.9
兵庫県	魚崎町	-	76.9	22.2	17.4						
3. 新規性において卓越しているもの											
都道府県	市町村	名称		備考		都道府県	市町村	名称		備考	
北海道	旭川市	平和通り買物公園		S47 ショッピングモール		東京都	千代田区	行幸地下通路・行幸通り		S35 民間都市計画駐車場	
栃木県	宇都宮市	釜川プロムナード		H4 二重河川		神奈川県	横浜市	元町通り		S30 壁面線後退	
千葉県	柏市	柏駅デッキ		S48		大阪府	大阪市	築港深江線		S45 ビルとの一体整備	
東京都	中央区	中央通り（銀座通り）		S45 歩行者天国		奈良県	橿原市	今井地区		S52 歴みちモデル事業	
東京都	中央区	数寄屋橋ショッピングセンター		S32 建築物と一体化した高架道路		香川県	坂出市	坂出人工土地		S38 人工土地方式による再開発計画	
東京都	久留米小平	滝山団地		S44 歩行者専用道路							
4. プロジェクト・ネットワークとして評価するもの											
都道府県	市町村	名称		備考		都道府県	市町村	名称		備考	
茨城県	つくば市	筑波研究学園都市		学園東／西大通り		茨城県	土浦市	土浦高架街路		川口ショッピングモール	
東京都	新宿区	新宿副都心街路		公開空地		大阪府・京都府等		大阪万博関連街路		22 路線	
東京都・埼玉県		東京五輪関連街路		22 路線		大阪府	大阪市	歩行者空間ネットワーク		S50 頃～	
5. ニュータウン内歩行者空間ネットワーク											
神楽岡（旭川市）、中郷（北茨城市）、戸頭（取手市）、戸祭台（宇都宮市）、常盤平（松戸市）、多摩ニュータウン（※富士見通り、鶴牧西公園歩道橋）、港北（横浜市）、高蔵寺（春日井市）、平城（木津川市・奈良市）、西神（神戸市）、須磨（神戸市）、横浜（高知市）											
6. 特殊街路（都市モノレール等）											
千葉都市モノレール（千葉市）、新交通日暮里・舎人線（荒川区・北区・足立区）、多摩都市モノレール（多摩市・八王子市等）、大阪モノレール（池田市・豊中市等）、富山ライトレール（富山市）、神戸新交通六甲アイランド線（神戸市）、沖縄都市モノレール（那覇市）											

表-4 戦後街路1次調査リスト（その3）

7. ショッピングモール・商店街
グリーンプラザ（函館市）、一番街ショッピングモール（仙台市）、秋田駅前買物広場（秋田市）、市道南町荒町大宝寺町線「みち広場」（鶴岡市）、日立銀座ショッピングモール（日立市）、駅前商店街83街区（渋川市）、東和銀座商店街（足立区）、馬喰町商店街（中央区）、イセザキモール（横浜市）、市役所通りモール（川崎市）、かすがもーる（甲府市）、総曲輪線（富山市）、くずはモール（枚方市）、れんが通り（中通買物公園）（呉市）、佐世保買物公園（佐世保市）、サンロード新市街（熊本市）
8. 跡地利用（旧鉄道用地等）
川原緑道・緑園道（函館市）、大前通り歩行者専用道路（旭川市）、井上靖通り（旭川市）、駅前通（紋別市）、まほろばの緑道（高島町）、広小路（秋田市）、赤谷線（新発田市）、いずみ緑道（大泉町）、ハナミズキ通り（大泉町）、四季の道（新宿区）、汽車道（横浜市）、蛇松緑道（沼津市）、東遠広域都市計画道路3・5・21号下俣二瀬川線（掛川市）、キャナルタウン兵庫（神戸市）、緑の彫刻プロムナード（倉吉市）、臨港鉄道跡地（岡山市）、中田駅新港線 自転車歩行者専用道（小松島市）
9. 河川・水路との一体設計
せせらぎ小路（旭川市）、せせらぎこみち（郡山市）、谷津田川せせらぎ通り（白河市）、水と親しむふれあい小路（金山町）、縄手通り（松本市）、内匠堀プロムナード（市川市）、松ノ木どんぐり遊歩道（八潮市）、親水空間・緑道ネットワーク（足立区・江戸川区・世田谷区）、町田市公共下水道本町田2号雨水幹線（町田市）、お鷹の道（国分寺市）、江川せせらぎ遊歩道（川崎市）、横浜水道道緑道（相模原市）、秦野駅前歩行者専用道（秦野市）、都市計画道路 桜橋線（福井市）、長良川右岸河畔道路（岐阜市）、鴨川東岸線（京都市）、しらかべのみち（宮津市）、蜚舞い飛ぶ自然の親水緑道（豊中市）、水と緑のプロムナード（吹田市）、出会いのプロムナード香里こもれび水路（枚方市）、であいのみち（羽曳野市）、アクアロードかしわら（柏原市）、天神川プロムナード（広島市）、中村都市計画道路堤防廻線（四万十市）、黒門川緑道（福岡市）、メロディロード（大川市）、前田花尾町1号線（平野川）（北九州市）、都市計画道路 竹田駅前山手線（竹田市）
10. 地域性
中央通（名古屋市）：除雪堆積用植樹帯、仙北西地区自転車歩行者道（盛岡市）：南部鉄、本町通り（川口市）：鋳物、八丈都市計画道路3・4・1号線（八丈町）：ピロウヤシ並木・島内産石材、駅前通り（掛川市）：間伐材木レンガ、橋通り（宮崎市）：ワシントンヤシ、楠公園通り・後田川緑道（宮崎市）：フェニックス、武家屋敷通り（知覧町）：シラス、壺屋やむちん通り・石畳道（那覇市）：琉球石灰岩
11. 立体分離・高架下空間
市計画道路 環状通（北大構内）（札幌市）、首都高速道路辰巳高架区間（江東区）、音羽パークロード600（文京区）、外苑東通り・曙橋交差点（新宿区）、若宮・西町緑陰歩道（豊田市）、常磐浜寺線（堺市）
12. 公園等との一体設計
湖畔通り（洞爺湖町）、羽黒橋加茂線（鶴岡市）、赤徳南小学校通学道路（駒ヶ根市）、井の頭通り（渋谷区）、美術館通り等（呉市）
13. 災害復興・防災
町方町商店街（沼津市）、山手幹線街路（神戸市等）、野田北部の小径（神戸市）、都市計画道路青木の辻線（須崎市）
14. 緩衝緑地・環境配慮
帯広圏都市計画道路3・3・46号弥生新道（帯広市）、沢田緑道（本宮町）、ジョギングロード（下諏訪町）、府中都市計画道路3・3・8号府中所沢線（府中市）、シチメンソウ・干潟の散歩道（東与賀町）、40m道路（臨海産業道路）（大分市）
15. 市民参加・地域自主ルール・地区計画等
臨港線（小樽市）、豊平リンゴ並木（札幌市）、出世坂（釧路市）、レンガ通り歩道（栗山町）、材木町コミュニティ道路（盛岡市）、新都市大通線（秋田市）、都市計画道路宮沢新橋上金井線（松本市）、牧之通り（南魚沼市）、市道安善小路とその周辺地区（「黒堀プロジェクト」）（村上市）、清久ふれあい四季の径（久喜市）、日光街道（草加市）、浦安橋明海線（浦安市）、丸の内仲通り／丸の内業務街（千代田区）、大岡川プロムナード（横浜市）、旧東海道金谷坂石畳（金谷町）、夢京橋キャッスルロード（彦根市）、海峡花通り（下関市）、都市計画道路大迫田々木線（徳山市）、大橋駅前通り（福岡市）
16. 建物内／建物間通路
有楽町・銀座マリオンの通り抜け通路（千代田区）、新宿西口ミロードモール（新宿区）、代官山ヒルサイドテラス（渋谷区）

b) プロジェクト・群としての抽出

個別の街路としてではなく、一連の群として評価することが妥当であると考えられるものは、プロジェクトとしてリスト化した。主なものとして、ニュータウン内の歩行者空間ネットワーク、オリンピック等大規模行事の関連街路、線的・面的な防火帯造成を目的に沿道建築物と合わせて街路や街区を整備した防火建築帯等である。

5. 2次調査リスト（重要物件）選定にむけて

今回抽出した1次調査リストについては、今後類型や地域ごとに相対的に評価を行った上で物件を絞り、より詳細な文献資料調査、必要に応じて現地踏査や聞き取り調査を行い、改変の履歴や維持管理の状況等を把握した上で2次調査リスト（重要物件）を選定する予定である。

会が、文化庁より受託した「平成29年度近現代建造物緊急重点調査（土木）」の成果である。

参考文献

- 1) 阿部貴弘・木村優介・大沢昌玄・土井祥子：戦後都市施設の歴史・文化的価値の評価基準に関する検討（その2）-街路を事例として-、土木学会土木史研究講演集 Vol.37, pp.133-136, 土木学会, 2017.
- 2) 新谷洋二：日本における都市施設計画の歴史的評価—都市計画道路の考え方の変遷について—、都市計画, No.167, pp.113-116, 1991.
- 3) 篠原修：日本の街並と近代街路設計、土木学会誌 69(8), pp.2-15, 1984.
- 4) 天野光一、河合淳：戦災復興街路の計画・設計思想、都市計画論文集(23), pp.511-516, 1988.
- 5) 新谷洋二：歩行者空間整備の考え方と問題点、第31・32回交通工学講習会テキスト, 1983.

（2018.4.9 受付）

謝辞：本研究は、公益社団法人土木学会土木史研究委員