

# CONTENTS

## 国土交通省「土地月間」講演会

都市再生・実現への戦略	2
1. 社会経済の大きな変化	2
成長の終焉	2
都市の時代 に対応できていない社会システム	2
地域間、都市間の競争	2
2. 都市再生の実現に向けて	2
3. 都市再生・実現への戦略	3
国際的都市間競争と東京	4
国際比較 湾岸	4
社会資本整備	4
政策の基本方針の転換	5
都市再生緊急整備地域（案）における都市開発事業の具体例	7
中国の現状	10
地域の特性に応じた基準の見直し	12
豊かで品格のある道路空間の創造に向けて	14
日本の伝統と文化に誇りを持ってほしい	20

# 国土交通省 「土地月間」講演会

## 都市再生・実現への戦略

北海道大学大学院工学研究科 教授

越澤 明

(こしざわ あきら)



### 略 歴

生 年 —————  
1952年生まれ

現 職 —————  
北海道大学大学院工学研究科 教授

公 職 —————  
政府審議会  
社会資本整備審議会委員  
社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会委員  
社会資本整備審議会住宅地分科会委員  
社会資本整備審議会道路分科会委員  
社会資本整備審議会公園緑地小委員会委員長 など

専 門 —————  
都市計画、社会資本政策

学 歴 —————  
東京大学工学部都市工学科卒業  
東京大学大学院博士課程修了、工学博士

受 賞 —————  
日本都市計画学会賞石川賞、土木学会賞、  
日本不動産学会賞、日本造園修景協力賞 など

主な著書 —————  
『東京の都市計画』岩波新書 1991年  
『東京都市計画物語』筑摩書房、ちくま学芸文庫 2001年  
『満州国の首都計画』筑摩書房、ちくま学芸文庫 2002年

国土交通省「土地月間」講演会

# 都市再生・実現への戦略

## 1. 社会経済の大きな変化

### 成長の終焉

改めて言うまでもなく、日本の社会経済は大きな変化の時期にあり、従来のような人口が伸び、宅地開発の需要が増えていくという意味での成長は完全に終わりました。

かつて、ヨーロッパがその時期を迎え、イギリスではサッチャー政権の前に「イギリス病」といわれる大きな変化の時期がありました。われわれは「日本病」と言われないように、日本の経済が置かれている立場、潜在的に持っている力、これまでの知的ストックを認識した上で、社会経済や世界の動向をよく見ながら解決を探っていくことが求められています。

現在の日本は、従来の「需要がある」ことを前提とした考え方から「ストックを誰の負担でどう維持するか」を前提とした考え方に変わりつつあります。また、国際競争の中で東京の地位は低下し、いままで暗黙の前提となっていた「東京を中心とした富を、日本国土全体に分配する」というやり方も限界にきているという社会経済の大きな変化の中で、別の考え方をしなければならぬ時期にきています。

## 都市の時代 に対応できていない社会システム

「自分は田舎育ち、田舎出身だ」という人がいますが、明らかに日本人全体が都市の住民になっています。ライフスタイル、ものの考え方、享受するサービス等、日本人全体が東京に住んでいるわけではありませんが、世界的に見ると高度な都市的サービスの中で暮らすということが前提となっています。いわゆる都市の時代に対応できていない社会システムに問題があると思います。

ところが、大都市圏の住民は、公共事業、社会資本整備について不満や嫌悪感をもっているという実態があります。日本政府の予算や中央と地方との関係等を考えますと、国立大学、私学助成金あるいは福祉等を含めて、公共事業の意味がどうなのかについて議論されていませんが、社会資本整備の改革が求められているのは歴然たる事実です。公共事業と社会資本整備の実態を模索している中で、私なりの問題意識を紹介します。

## 地域間、都市間の競争

地域、都市の総需要が伸びていた時代から、安定成長あるいは減少する時代へと変化し地域、都市間の競争の時代に入り、場合によっては都市の中にゴーストタウンが生まれることも許容していかなければなりません。

この1、2年の北海道は、狂牛病や自治労の問題等で、いろいろな矛盾が全域に出ているような気がします。しかし、北海道は、ヨーロッパ1国よりはるかに大きい地域で、GDPを持った活力ある北方圏の大都市も抱えていますので、例えば対ロシア、中国を含めた拠点都市になり得るといった視点を持つべきです。また、経済市場圏がグローバルな中で、日本を含めて世界中の都市に栄枯盛衰の歴史があったことも認識する必要があります。

都市は一朝一夕にできるのではなく、長年培われたものが地域の魅力、誇りとなります。地方都市は地方都市なりに、また国際都市として発展の可能性がある場所はそういう視点が必要です。例えば根室や釧路を見ても、北方四島、アリューシャン等を含めれば開かれた都市ですが、日本だけで考えれば辺境の地ということになりますので、視点をどこに置くかによって変化します。

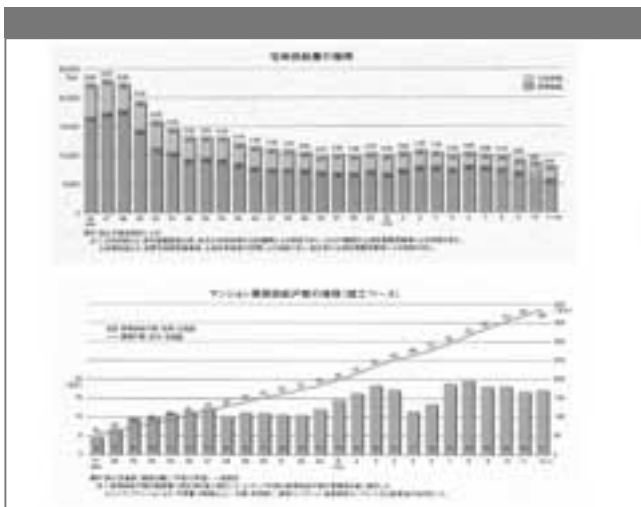
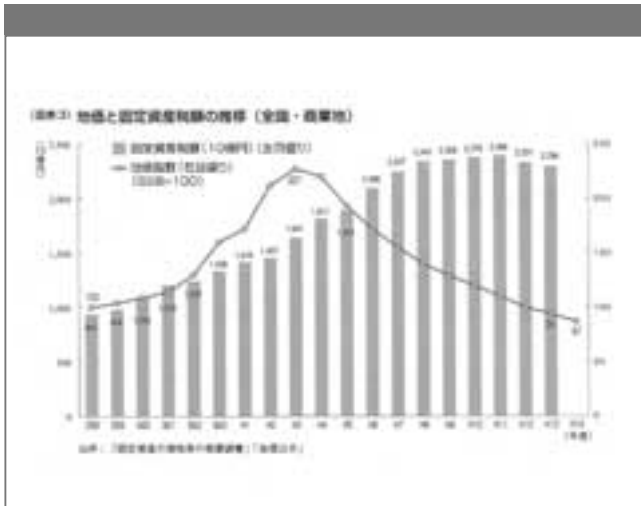
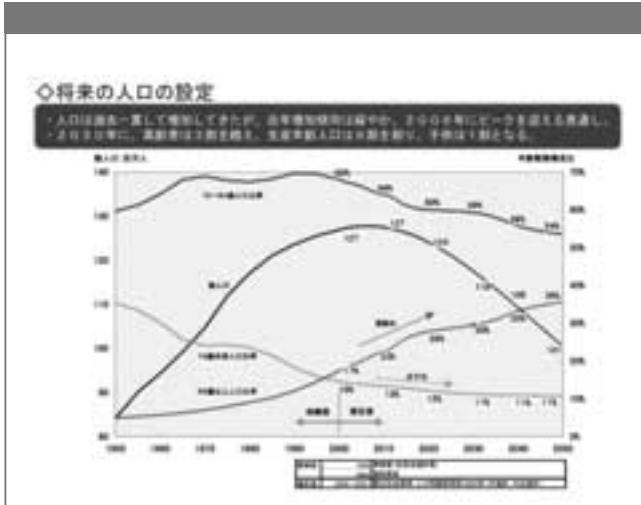
## 2. 都市再生の実現に向けて

政策を「どのようなことばで表現するか」は重要なことですが、小泉内閣が政府として「都市再生」を取り上げたことは大きな意味を持っています。

明治以降、日本政府が「都市」を取り上げたのは、関東大震災で壊滅的な状況になった日本の中核部である東京・横浜の復興の時期と、第二次世界大戦後日本の100以上の都市がアメリカ軍の爆撃をうけ壊滅状況になった状況下で、当時の内閣が特別な組織を作って都市の復興を図りました。

日本の高度成長期は、各省庁がそれぞれの仕事をしていた時代で、公共事業についても道路、河川あるいは都市開発をいかに短期間で効率的に大量供給するかという中での社会資本整備でした。しかし、現在は、どのように都市に魅力と活力を持たせるかを考えなければ都市の再生はできないという時代になりました。

### 3. 都市再生・実現への戦略



**リゾートマンション販売戸数の推移 (全国)**

**わが国の主な大規模リゾート事業**

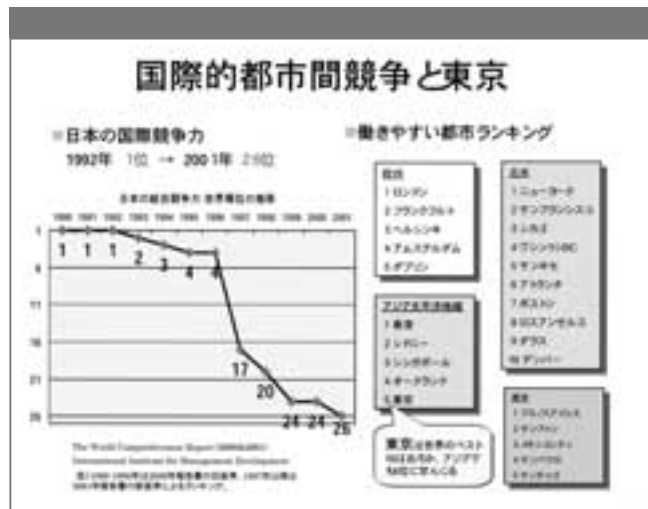
名称	所在地	開発者	特徴	備考
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション
リゾートマンション	東京都	東武不動産	リゾートマンション	東京都内、リゾートマンション

都市の再生を実現させるためには、日本の人口の減少と高齢化は政策の前提条件となり、地価の推移、宅地供給量の減少も考える必要があります。一方、マンションは都心型で供給量は増加していますが、リゾートマンションはバブル時に供給量は増加しましたが、その後冷え込んでいます。

長期的に見た場合には、かつてのリゾートマンションブームとは異なりますが、生活が豊かになっていく中でレクリエーション事業、あるいは海外からいかに日本に来ていただくかという中で、リゾートをどのようにしていくかが重要です。

かつて、日本人がオーストラリア、アメリカにマンションを持っていたように、日本に来ることに魅力を感じるあるいはどのように日本ファン（例えば、台湾の日本大好き族のように）を作るかということも、日本の都市再生の大きな政策になります。

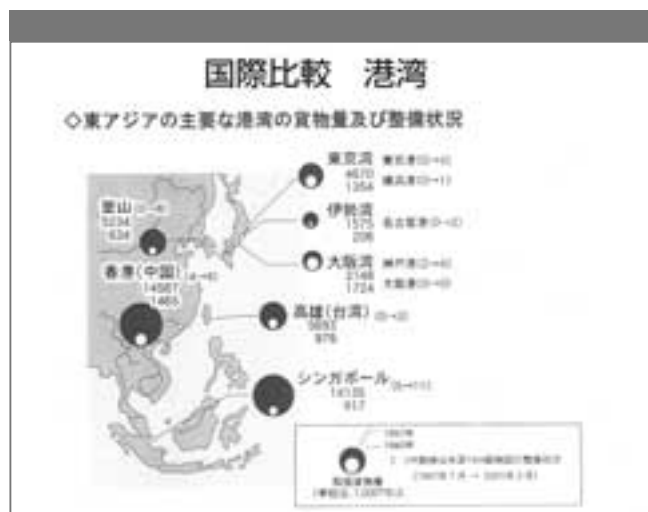
## 国際的都市間競争と東京



日本の国際競争力は、つるべ落ちのように低下しています。いずれにしても日本は、都市的なアクティビティが落ちていることが大きな問題です。

例えば、日本で世界的な学会を開催する場合は、一生懸命自治体が補助金を出して海外から人を招きますが、「ある程度費用を払っても奥さんを連れて行きたい」と思うような魅力のある場所が日本にはありません。いかに魅力ある都市をつくっていくかというのは、経済的な実力が背景にあると思います。

## 国際比較 湾岸

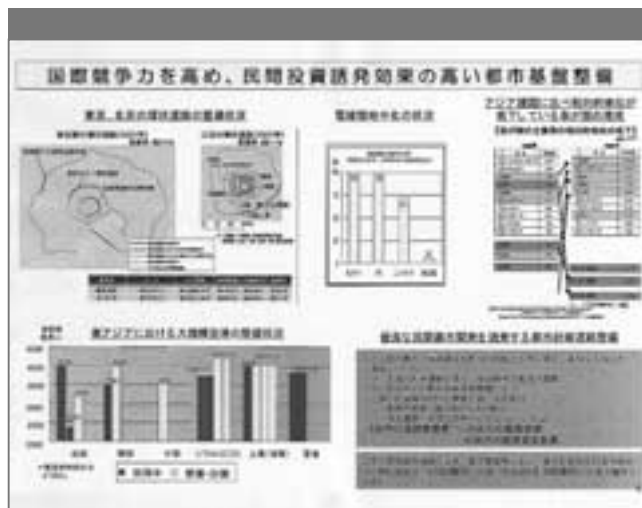


日本のインフラ低下の例として、東アジアの主要な湾岸の貨物量及び整備状況は、1980年代は、大阪港

がアジア最大の港湾で、東京港と名古屋港そして高雄、シンガポール、香港、釜山のいずれも小さくなっていました。現在の状況は、名古屋港は伸びていますが、大阪港、神戸港の地位は低下しています。東京は伸びていますが、シンガポールは15倍、香港、釜山は約10倍、高雄に至ってはすさまじい勢いで伸びています。港湾という機能では日本の地位はアジアの中ではすでに落ちています。

それから成田空港が航空運営の立場で、ハブの希望の多くを断っているうちに、ソウルの仁川空港、上海の浦東空港にハブが行ってしまう可能性があります。逆にいうとハブがあることによって、その地域に多大な経済的なポテンシャルが生まれるわけですから、日本は深刻な状況にきています。

## 社会資本整備



国土交通省と東京都は、外郭環状道路の再開について協議を始めました。外郭環状道路の建設を35年凍結していた間に、北京には、環状道路が5本建設され6本目の環状道路を北京オリンピックまでに仕上げようと、急速にインフラ整備が行われています。ともかく日本は、日本国内のインフラにまずODA(政府開発援助)が必要な状況にあると思います。



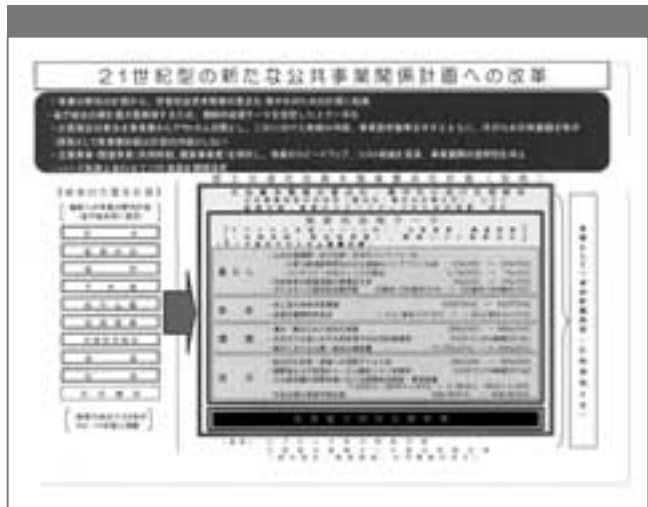
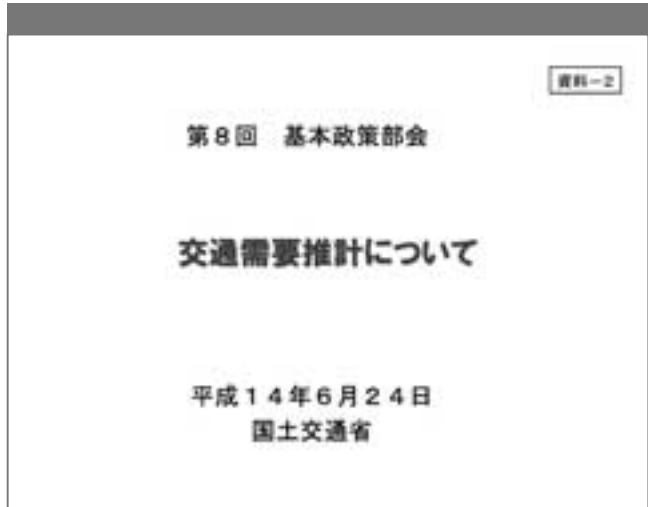
社会資本整備審議会は、従来の九つの審議会を再編成し、生活の基盤から国土の基盤まで、トータルにまちづくり、地域づくりを審議し、あわせて専門的な審議を機動的に運営するため分科会を設置しました。審議会は、国として「道路の需要が低下する」ということを初めて明らかにし、かなりのショックを与えました。



社会資本整備審議会の住宅、都市計画、河川についてマスコミは無関心の様ですが、道路については、ここでは千葉日報の記事を取り上げましたが、全国の地方紙も道路問題をよく取り上げるなど、マスコミは頻繁に報道しています。

審議会は、一般的に「意味がない」と言われることがあります。道路の審議会では、委員全員が詳しく発表することになっていますので責任重大な立場です。

政策の基本方針の転換



これが物議を醸した交通需要推計です。道路の審議会資料は、審議会の翌日にすべて公開されています。

国土交通省は、「均衡ある国土の発展」という基本方針を完全に下ろし、「個性ある地域の発展」を掲げ、全国一律の画一的規格・基準から「ローカルルール」方式へ転換しています。二つ目に「住民参加型の計画決定」へ転換していますが、実際は、「地域が欲していなければ何もやりません」と裏返しに読んでいったほうがいいと思います。三つ目は、今までは国が事業決定し地方が個々に実施していましたが、これからは「国と地方が連携して事業決定をしていく」ことを明らかにしています。

従来の縦割りの5カ年計画を転換して、暮らし、安全、環境、活力を全体として一本の計画に決定しました。小泉内閣の最大の成果は5カ年計画を全廃したことです。事業分野別の計画から、所管社会資本整備の重点化・集中化のための計画に転換し、省庁統合の実を最大限発揮するため、横断的政策テーマを設定した上で一本化しました。



小泉内閣の「都市再生」は、内閣に都市再生本部を設置して2002年4月に法律を作りました。その趣旨は「民間の都市開発を誘発するために努力しよう」ということで、都市再生緊急整備地域を指定して土地利用規制を外し都市計画決定等の手続きを短縮するとなりました。

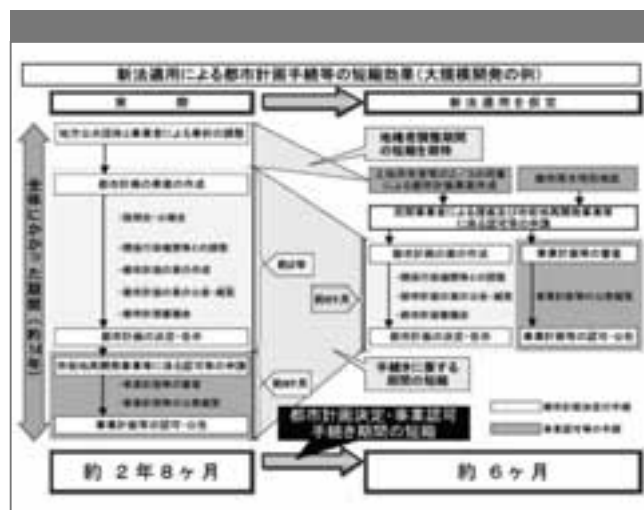
確かに都市計画決定の手続きは数年かかりますが、その他に地籍確定の問題等で、地域の合意形成等に時間がかかっています。都市再生緊急整備地域については行政サイドではなく、民間から都市計画を提案することができるようになりました。

法律体系については、従来はすべて行政が自ら立案

していましたが、むしろ各地域が計画案を出してどう裁いていくかというやり方になる可能性がでてきました。

すでに、イギリスでは政府の中に都市計画の特別な裁判所のような組織があり、専門の審査官が、都市計画、都市開発等の利害調整に対して裁判官のような役割を果たしています。日本は、行政指導でのインフラ整備はすでに達成したわけですから、今後はさらに地域をどうするかという中で、利害調整を堂々とまな板に載せていく時代になると思います。

かつての新産業都市、テクノポリス、リゾート開発等のように全国一斉に手を挙げようという風潮が今もあります。都市再生緊急整備地域を見ますと、東京の一次指定はいいのですが、第2指定、第3指定で首を傾げるような地域もあります。「東京だけではなく地方都市も指定してはどうか」と言われますが、「何も民間事業は起きないのではないか」と思われる地域が多々あるのは事実です。



新法適用による都市計画手続き等の短縮が必要です。従来、約2年～3年程度かかっていた都市計画手続きを6カ月にしよう。ただ問題はその前段の、地方公共団体と事業者による事前の調整が、実際十数年かかっています。

図表には「地権者調整期間の短縮を期待」と書かれていますが、国はそこに介入できませんので、期待と書かざるを得ません。





日本の国際競争力の低下をくい止めるために空港の強化とアクセスの利便性の向上が必要です。成田空港のアクセスの短縮、羽田の再拡張、いずれにしても今の動きは成田、羽田、関西、中部の4空港集中で、おそらく今後、地方空港への補助金はほとんどなくなる可能性もあるのではないかと思います。つまり国の予算から公共事業費を削ると、最後は国自ら直轄に近い部分しか残らないというのは自明の理です。

国際空港という名の下でソウルに飛行機便を飛ばすのは、ソウルをハブにすることで日本全体の国益を損なう行為です。本当の国際交流はいかに海外からの投資を増やし、その利益を日本国内から流出させないということです。



東京には密集市街地が大量に残っています。今回の都市再生プロジェクトで、世界の先進国と言われなが

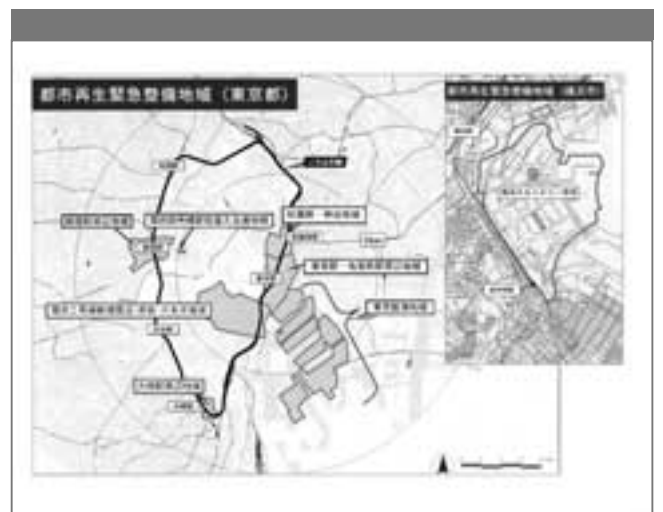
ら大変情けない市街地があるということがようやく認識されたことは意義のあることです。

東京の木造賃貸住宅はベルト地帯になっています。私は「木賃ベルト地帯を、歴代都知事は全く手をつけていない」と数年前から主張していましたが、ようやく政策づくりのテーマになってきました。

大阪についても、寝屋川、門真は密集市街地が残っています。この地域は昭和30年代に田畑のインフラ整備がされないまま安価な木造文化アパートが建設されました。このような都市基盤整備がされていない密集市街地の建物が老朽化しています。

また、大阪が拠点の松下電工は、生産拠点を海外に、本社を汐留に移転、住友系企業も東京へ移転すると大阪は空洞化し完全にローカル都市になる可能性があります。

### 都市再生緊急整備地域（案）における都市開発事業の具体例



東京の環状7号、8号線はよく知られていますが、環状2号、3号線はあまり聞いたことがないのではないかと思います。

60年ぶりに環状2号線（外堀通り）にある虎ノ門と汐留間のバイパスの建設が始まります。それから環状3号線は未完成な区間が多く、外苑東通り、麻布十番等がその一部で、緊急整備地域の六本木6丁目に抜ける道路もその一部です。環状4号線も、外苑西通り、文京区の不忍通り等です。歴代知事も地元の区も環状線の整備について言及しませんでした。今ようやく



地域から整備の要望が出てきたことは大変いいことです。新宿富久町の土地は、虫食いの状態で環状4号線も途絶えていましたが、「環状4号線が存在している」という概念が広がりはじめました。



大阪の守口、寝屋川周辺は密集市街地整備で、地元の有力地権者が熱心に区画整理をしています。



**汐留地区開発**

**概要**

新橋、銀座、有楽町に隣接した有楽町駅を中心とする地区に、過去10年間の間に約100万㎡を中心とした密集市街地を再生整備する計画が行われ、建築物の更新が数多く進んでいます。従来の密集市街地を再生し、27階建ての超高層ビルを建設し、中心市街地活性化の核となる商業施設、オフィスビル、住宅などを一体的に整備し、地区全体の活性化を図ります。

**土地活用整備事業の概要**

- 事業内容：土地活用整備事業
- 物件名称：汐留ビル
- 所在地：東京都港区
- 延床面積：約11万㎡
- 総事業費：約1,000億円（建築費約800億円）
- 竣工予定：平成25年度～26年度

**整備内容**

- ビル面積：約15万㎡
- 延床面積：約1,000,000㎡
- 総事業費：約1,000億円
- 建設費：約600億円





汐留でも環状2号線が途絶えています。新宿3丁目を東に行きますと環状4号線、外苑西通り、フジテレビの跡地、東京女子医大で弁天という地名のところに道路の一部区間は通っています。

現在の土地利用現況図を見ると防衛庁が移転したところは、江戸時代は尾張徳川家の中屋敷で戦前は陸軍士官学校がありました。環状3号線は幅に広狭があり、かつて公害問題で有名だった牛込柳町の交差点は、江戸時代から変わっていないところで狭いですが、尾張家屋敷前は広く、当時は馬場がありました。防火のために広げていた火除け地で、江戸時代から変わらない道幅というところでもないところです。

靖国通りは、戦災復興計画で靖国通りのバイパスをさらに通すということで放射6号は、東京女子医大、フジテレビの跡地、大久保の職安通りから北新宿にかけて工事中です。

このように東京の未完成な幹線道路を建設することによって民間再開発で建て替え誘発効果があるにもかかわらず、今まで政策がとられなかったことは大きな問題です。

上記の西富久地区プロジェクト地図の塗りつぶしの部分は地上げのあったところです。地権者と共同で、残った方々が住めることを前提とした高層ビルの建設と道路建設の計画がまとまりました。



名古屋駅前の三菱地所、毎日新聞・トヨタビルは、既に空室で、これから取り壊して共同でビルを建て替えることになっています。また、名古屋のJRタワーの集客力が予想を上回り、デパート等にも多くの人が

訪れ、中部地域全体の拠点になりつつあります。その反面、岐阜柳ヶ瀬の集客力低下や四日市のデパート閉鎖などが起きています。しかし、名古屋駅が栄えているからといって四日市が名古屋駅前と同等のことをやるのではなく、別の行き方を考えなければなりません。



例えば福岡、北九州をアジアとの関係で位置づけることは、誰から見ても正しい選択です。「都市再生」の大きな意味は、各地域が改めて都市政策を考えるきっかけになるということです。



地方中枢都市は、札幌、仙台、広島、福岡と同じように、あくまで支店が来て、独身が多くサッチョン族がいるというイメージがあります。

今後は、先進的で個性のある都市づくりをしていくことが必要です。



写真の四日市のホテルは、最上階にあるレストランが閉鎖され、1階のレストランには居酒屋の幟が立てられ、ランクがかなり落ちてしまいました。また、産業会館、市の博物館も閑散としています。

## 中国の現状





130平米の広さがあり、パンフレットにはパソコン対応システムが整い、アスレチッククラブのプール、公園があると中国語で書かれています。中国は階級社会になって富裕層が現実存在しています。

高級マンションの1階にはマンション販売事務所があり、そこに富裕層を対象にしたFacing the European Architectureという雑誌がありました。この中に留学の宣伝ページがあり、シドニーのオペラハウス、パリのエッフェル塔、日本の富士山の写真が掲載されていました。どうやら日本の都市にはあまり興味がないようでとても残念です。



現在の中国には、すさまじい活気があります。鄧小平 時代以前は、公務員宿舎、国営企業の官舎は劣悪な居住環境でしたが、現在はすさまじい勢いで貧富の差が広がり富める人たちは贅沢な住宅に住むようになりました。ある意味では日本より高水準の住宅が一部出現し、都心には大きなビル、マンション、コンドミニアムが建設され外観も日本の設計よりもすぐれたものが次々と建設されています。

天津中心部のスラム地域には、地元飲食店を集約し、1階にマクドナルドや日本食の天津神戸を入れた食品街が建設され、その食品街の前には高級マンションが建設されました。マンション建築のために、立て続けに古い商業地区を集中移転して汚い市街地の記憶を消し去りました。

この高級マンションは香港系の資本で、1戸あたり

長春市は、旧満州国首都の新京で日本にゆかりのあるところで、私は4年ぶりに本の紹介のため長春市へ行きました。長春市長の代わりに副市長が会見室で迎

えてくれました。副市長クラスが出迎えると必ず新聞に掲載されます。

長春では、経済力が高まると同時に住民の要求も高度になってきました。ここは産業基盤となる吉林大学というエリート大学と中国最大の第一自動車の工場があります。そして観光的には旧満州国の宮殿があります。

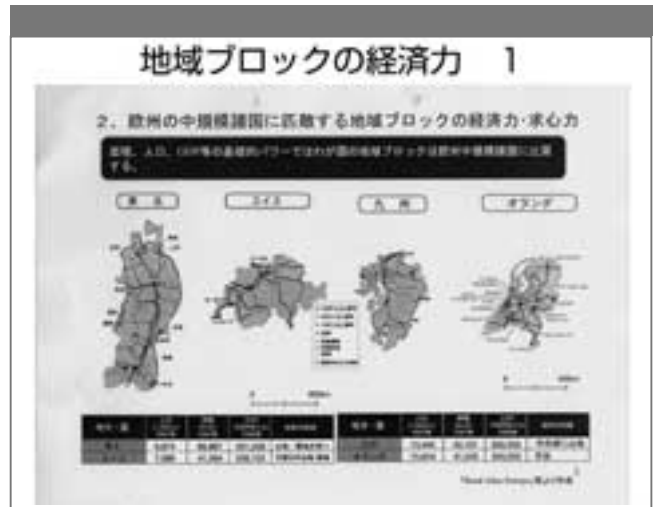
鄧小平 が国有地の土地使用权を20年、50年、100年で売買するという打ち出の小槌の方法を取り、急速に高層ビルの開発が進み、長春には中国最大の民間企業の光大実業の系統の証券会社のビルもあります。

一方、一等地である満州国時代の外務省の広い敷地に香港資本の高級マンションなどがたちならび都市部の景観を壊しています。そこには、大連の不動産会社、ウォルマート等が入り商業活動がはじまっています。日系の不動産会社、流通会社は入っていませんが、彼らは、月給以上の高級ブランド品等を買っているのですから富はあります。

それから長春市長が、大学を郊外に移転させ旧満州国時代の公園を復元しました。ここでは、日本が造った保存建築の武道館を背景に結婚式の記念撮影をする職業が生まれ、カメラマンは女性で、次の1組が待機しています。こんなところからも生活水準が上がってきていることがわかります。

旧満州国溥儀の宮殿の復元については、満州国の新京市の公園課長兼宮廷造営課長、戦後の日本で建設省公園緑地課長をされた佐藤昌氏（現在、99歳）と一緒に今から5年前に荒れ放題の宮殿を視察しました。その際に宮殿の復元が可能であることが見えたので、長春市長、副市長に歴史教育の場として復元することを提案しました。政府は復元に踏み切り、今年公園として開放しました。

## 地域の特性に応じた基準の見直し



日本の各地域は、ヨーロッパ一国並みの実力を持っているという視点で、地域の特性に応じたまちづくりを考えてよいのではないかと思います。



公園を例にしますと、私は公園緑地の審議会の委員長をしていますので責任を持って発言できますが、従来は機会均等で児童公園、街区公園、近隣公園に補助金が給付されましたが、今後の公園は、一定レベルに達したため身近な公園に対する補助金は廃止となります。

今後は、例えば人間生活と都市の自然の再生に必要であるということになった場合あるいは防災のためどうしても必要である等以外は、国庫補助はなくなると思います。つまりある程度日本は豊かになったという前提で考えることとなります。

道路局は、地域に応じた道路構造基準の見直しを行い1.5車線の道路整備等に踏み切ります。

河川審議会の答申には、河川行政の基本的考え方として、「安全で美しい国土づくり」がスローガンとして掲げられたことは、大きな発想の転換となります。

豊かで品格のある道路空間の創造に向けて

社会資本整備審議会道路分科会  
第2回基本政策部会における報告

平成14年3月27日  
委員 越澤 明

豊かで品格のある道路空間の創造に向けて

- 1 基本的な問題意識と時代認識
- 2 取り組むべき基本政策
  - 1) 公共空間である道路と都市の再生・再開発で生み出される民有空間（半公共空間）の一体化的な整備
  - 2) 道路空間と沿道の文化、賑わい、地権者との協働
  - 3) 都市内の幹線道路の整備による沿道誘発効果
- 4) 昭和43年以前の都市計画道路に対する国の責務
- 5) 密集市街地における生活道路の整備
- 6) 密集市街地、スプロール市街地における準幹線道路、線道路の整備。沿道の市街地整備との連動、促進。
- 7) 文化遺産としての道路。都市内の道路整備の哲学を再構築すべき。
- 8) 路面電車（トラム）の復権を強力に推進すべき

私は、社会資本整備審議会道路分科会の第2回基本政策部会において、上記の内容を報告しました。

戦災復興で造られた美しい街路



広島市の100m道路（平和大通）  
昭和21年都市計画決定計画通りに完成  
広島市民の誇りとシンボル

駅前通りは幅員22mから幅員100mに拡幅

東京では完成せず  
昭和21年 都市計画決定  
昭和25年 計画見直しで断念

東京都区部の放射・環状道路の整備状況



東京の環状3号線（播磨坂）の全景



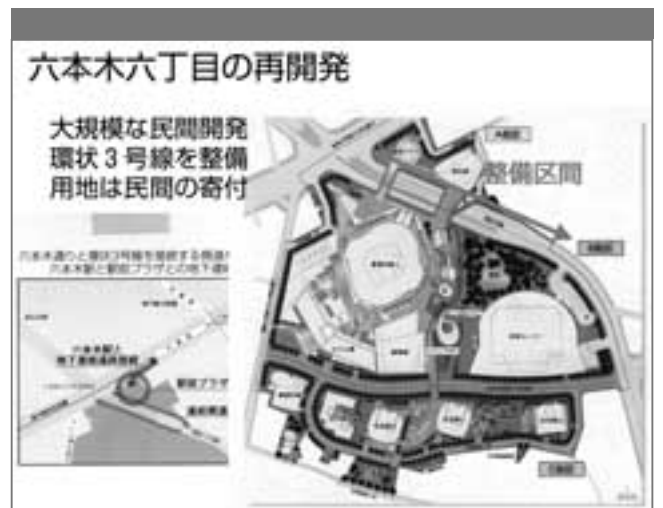
並木道の両側は人気の高いマンション  
また並木道を好んでレストランやブティックが進出





どころ未完成区間があります。文京区の小石川の環状3号線の完成区間周辺のきれいな街並みには、花見をするスペースやレストランやブティックが進出し経済誘発効果のすぐれた都市環境を形成しています。小石川植物園、東洋大学周辺、春日通りは未完成区間です。

私の著書「東京都市計画物語」に幻の環状3号線の十数年前の姿を掲載し、「遊歩道を広げたらどうですか」と提言した文面がありますが、今ではこの遊歩道が広がり4月には花見の名所となりました。



六本木六丁目再開発で道路が広がり、六本木道路と環状3号線が接続するというので、テレビ朝日、森ビルのオフィスビル、グランドハイアットホテル、住宅が建設されています。道路用地については、従来は公共が整備し民間を誘発するという形でしたが、この再開発は逆に民間が土地を提供しています。



日本の骨格である道路の整備は、戦災復興時にはじまりました。広島では都市計画のとおり100メートル道路が完成しましたが、東京の場合は放射・環状道路の整備状況の図の黒部分は完成していますが、ところ



昭和21年に大臣決定した計画道路は日本中至るところにあります。国は責任をもって建設する必要があると思います。私は東京と地方を切り分けて話さないようにしていますし、「むしろ地方で重要なものはある」と絶えず主張しています。昭和43年以前の大臣決定の未完成な都市計画道路をどうするかについて、審議会答申に都市型道路の追加、廃止、現状維持を明確にすべきという文章を提案しました。

環状3号線の区間にグランドハイアットが建設中ということで、ビルの上から写した2週間前の写真です。



このお立ち台は、旧東京日産ビルです。その後、森ビルが購入して、最上階に展示コーナーを建設しました。

**行幸通り 馬車による新任大使の送迎**

○行幸通り（幅員7.4m）は、明治時代の宮廷外見整備、大正の帝都復興事業で新設されたシンボル道路。

○信任状捧呈の際、東京駅から宮殿南車寄までの約1.8kmの間を儀制馬車によって新任の外国大使を送迎。

○新任大使の送迎に馬車を使用している国は、世界的に見ても英国やスペインなど数カ国であるが、わが国の儀制、自動車より馬車を希望する大使が多く、国際禮儀に貢献。

○明治以来、大使公邸やホテルまで出張していたが、道路事情の悪化などから、平成8年よりJ共栄ホテル・貴賓館から行幸通りを最寄りまで送迎する方式となっている。大使からの評判が良いと聞く。

馬車による送迎する儀制馬車  
 馬車用の幅員となる行幸通り（幅員7.4m）

道路の役割の一つとして、新任大使の信任状捧呈の際に外国大使を馬車で東京駅から宮殿南車寄までの1.8kmを送迎します。パリで言えば外国の国賓が訪問した際にルーブル宮殿の前から凱旋門までパレードをして威圧感を与えて外交交渉をするように、行幸通りから皇居に行く姿は世界に誇れる日本の品格のある場所です。

自然に日本の文化と伝統を見ることは重要なことで、しかも江戸時代、明治から現在まで綿々と引き継がれているシンボリックな空間です。

**表参道**

美しい並木道によって、上品で賑わいのある街並み形成  
 並木の見えるレストラン

**表参道の近年の新規立地のブランド店舗**

・東京渋谷区・表参道に数米高級ブランドの大型百貨店が次々とオープンしている

・美しい道路空間が経済効果をもたらしている。

表参道の近年の新規立地のブランド店舗

○表参道オープン エルメス旗艦店 (2018年、イヴ・サンローラン、グッチ店舗)  
 ○表参道オープン エンリコ・エンリコ (2018年)  
 ○表参道オープン ヴィトン (2018年)  
 ○表参道オープン ヴィトン (2018年)  
 ○表参道オープン ヴィトン (2018年)

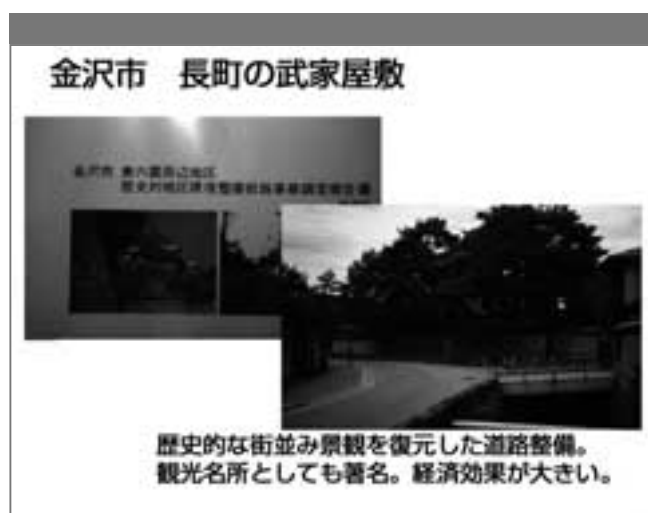
凡例（開業）  
 ● 2015年以前 ● 2015年 ● 2016年 ● 2017年 ● 2018年 ● 2019年

表参道には、ブランドショップが次々と進出しています。現在、東京の中では、外国企業が進出している銀座と表参道の利用価値が上がっています。この2カ所は、もともと魅力のある場所ですが、外国人向けのマンションが建設される等で土地柄も少しずつ変化しています。

悪い例としては、バブル期に都電青山車庫の跡地に建設された国連大学の再開発ビルは、人が入りにくい設計になっています。また、国連大学・こどもの城など3棟の公開空地がばらばらに設置され、歩道との一体化が実現していません。



再開発の良い例としては、都市公団による晴海トリトンスクエアの高層住宅建て替えがあります。日本の河川、運河には公共空間がありませんが、ここには区画整理で河川沿いに道路をつくり歩行者空間を創りました。公開空地にはきれいな花が植えられ、他の場所から花見に訪れる女性が多いそうです。また、料理の名誉鉄人の石鍋氏のプロデュースで飲食店が周りを囲んできれいな空間を創りあげています。



金沢の道路は、大変重要な機能をもっています。歴史的な町並み景観を復元した道路整備が行われ、観光名所としても著名で経済効果を生んでいます。

奈良県の榑原市の今井町は江戸時代に栄えた場所で、当時の重要文化財クラスの町屋がたくさん残っています。歴史的な街並みを貫き通していた都市型道路を廃止し、電柱を地中化し舗装もやり直し風格ある街並みを再現しました。

日本はもともと江戸時代に形成された城下町、宿場町、寺内町を遺産として持っています。このような日本が誇れる財産を残しながら日本の文化・観光を含めて考えていくことが大切です。

地方都市には地方都市なりの生き方を考えていく必要があると思います。



浜松、三方ヶ原の古戦場は、戦後、開拓農地で開拓し防風林になっています。現在、郊外にハイテクパークを作った関係で防風林と旧道を緑道にして防風林沿いに道路を付け替え、農林業の財産を道路、緑地として生かしています。

ストラスブール



超低床の車両  
車椅子でも乗りやすい  
高齢者に優しい

車道を路面電車優先に変える  
中心市街地も活性化した

路面電車と緑



岡山市 桃太郎大通り。  
10年前に一度整備。  
中央に支柱。緑化。  
路線の延伸が可能。

ロッテルダム  
都心の交差点  
芝生と花壇の中を路面電車が  
走る。

ストラスブール



道路と公園が一体。  
そこを路面電車が走る。

2車線を廃止して  
路面電車専用。

高速、静か、市民に好評。

ロッテルダム



自転車専用レーンの確保。広い歩道。  
車椅子、乳母車にも通行しやすい。

フランスでは車道を路面電車優先に変えて中心市街地の活性化を図りました。当初、商業者は路面電車の駅を造ることについて反対しましたが、今ではむしろ駅を造ってほしいという意見が増えています。不動産の広告もトラムの駅から何分というような表現をするまでになりました。

いいインフラを造ると、町は変わっていくという一つの良い例で、このような海外のすばらしくきれいな空間を見ると、なぜ日本でできないのか不思議で仕方ありません。

岡山では、電動車椅子や自転車が通行しやすいように道路のセンターポール化をしました。オランダでは都心の交差点に芝生や花壇があり、その中を路面電車が走っています。オランダでできることが、日本でできないのでしょうか。



西宮市の夙川は、良好な環境の場所で、ブランド市街地になっています。昭和初期、日本が不況のときに大蔵省の財産を売ろうということで治水上要らない中小河川を払い下げの話がもちあがりました。それに対して、兵庫県と西宮市が相談して、松林を保全するために河川全体を公園化した日本で初めての事例が夙川公園です。

## 日本の伝統と文化に誇りを持ってほしい

東京と霞が関の話が中心になってしまいましたが、東京は東京なり、地方都市は地方都市なりということで、私自身アジアの国にずいぶん行っていますが、もっと日本の伝統と文化に誇りを持ってほしいと思います。

例えば日本の農業についても、リンゴも日本産のふじの品質と価格に自信を持って、堂々と海外に売っていったほうがいい。吟醸酒も、私はワインよりもはるかにいいものだと思います。そういう努力が地域を活性化させるのだと思います。

本稿は、去る平成14年10月24日、当研究所主催の「平成14年度土地月間講演会」における越澤明氏の講演内容を録音テープをもとにとりまとめたものです。