

●論壇

市街地の面的整備

井上 孝*

A Face-lift for Our Cities

Takashi INOUE*

モータリゼーションに対応するためには、幹線道路の整備だけでは駄目である。市街地の面的整備をいかにして広く進め得るか、ということを経済問題として取りあげることが急務である。建設省は、通過交通による自動車公害・交通事故等を解決するため、居住環境整備事業として、既存の道路利用を体系化し、補助幹線街路、区画街路、歩行者専用道路等を総合的に整備し、児童公園整備事業、過密住宅地区更新事業、交通総合対策事業、交通規制等関連する事業とあわせて、通過交通の排除、安全な歩行者空間の確保等により、良好な居住環境を図ろうとしている。これは、市街地の面的整備なくしては実現することはできない。

都市計画中央審議会は、かねて審議を進めていた長期的視点に立った都市整備の基本的方向についての検討を取りまとめ、昨年12月、建設大臣に答申した。21世紀にむけての都市整備の総合的考察であるが、その後段において、当面講ずべき都市制度上の施策として、地区建設計画制度の創設を提唱している。これは、西ドイツにおける地区詳細計画にならって、わが国の市街地を計画的に整備することをねらっており、いうまでもなく、市街地の面的整備への、ひとつの布石と見ることができる。

さらに、同審議会は昨年、都市における特定の幹線道路の沿道において、道路交通騒音による障害を阻止し、併せて適正かつ合理的な土地利用を図るための方策を検討し、幹線道路の沿道環境整備の基本的な考え方を打ち出している。これもまた一歩、市街地の面的整備にふみ出したものといわなければならない。

筆者は、都市計画中央審議会の委員の一人として、これらの検討に参加する機会を与えられたので、これらの提案とその背景を十分に理解し、その結論を推進すべきであると信ずるが、ひとつだけ強調したいことがある。それは、市街地の面的整備は、従来の実績とは桁の違う規模で進められなければならないということである。

市街地の面的整備の手法のうち、土地区画整理の手法は歴史も古く、関東大震災後の東京・横浜の復興事業、そして、全国100余に及ぶ戦災都市復興事業をはじめ、全国市街地の2割以上がこの手法により整備されている。都市再開発事業は、単位面積当たり事業費が大きく、整備面積は小さいが、都市の拠点開発に大きな役割を果たしている。そのほか、新住宅市街地開発事業、住宅街区整備事業、工業団地造成事業等も市街地の面的整備に寄与している。

しかし、モータリゼーションは、全国の市街地にかかわるものであるから、これだけでは不十分である。人口集中地区は、昭和35年より50年までの15年間に、3,800km²から8,200km²と4,400km²の増加を示し、21世紀に至る今後20年間に、さらに6,300km²の増加が予想される。この面積を、面的整備により実現する必要性を考えると、新しく登場すべき地区建設計画や幹線道路の沿道整備も、並大抵の意気込みでは及ばぬ大仕事であることを自覚しなければならない。

コミュニティづくりという、ソフトの面を尊重する現在の街づくりの傾向にもかかわらず、筆者はなお、モータリゼーションに対応する市街地の面的整備を広く実施する決心と工夫の必要を強調したい。

*横浜国立大学教授(都市計画)
Professor, Yokohama National University
原稿受理 昭和55年1月8日