

G4-66 . 政令指定都市の都心部におけるオープンスペース施策の比較

牟田口 千尋

1 . 目的

第2次世界大戦により焦土化した日本が戦後から今日まで社会資本の量的追求を推し進めてきた結果、量的には欧米諸国と肩を並べるまで成長したが、一方で質的側面を見失ってしまい、人々の生活にゆとりや安らぎというものが欠落してしまった。ゆえに、今日の日本と欧米諸国の都心部におけるオープンスペース（以下 O/S）の状況には歴然とした差がうかがえる。これは、日本の緑地思想や緑地整備・保全のための法体系の確立が立ち遅れ、緑地確保及び維持管理のための財政基盤が欠落していたことなどが要因として考えられる。

欧米諸都市の都心部における O/S への意識は、18世紀の産業革命時より誕生し、その考え方は時代に応じた変革を遂げてきた。各都市は近代都市へと脱皮する過程で、O/S を社会資本として重要視した都市政策を執り、今日魅力ある O/S が欧米諸都市の都心部にあふれている。

日本の過密化した都市では、既存の O/S を都市にとっての貴重な資産と捉え、これを活かした O/S 施策を行うことが、今後の日本の都市生活の充足および都市の魅力向上に向けて重要であると考えられる。

こうした背景を受け、本研究では各市の都市づくりにおいて、既存 O/S の活用について調査し、現在にいたる歴史的変遷と今日の取り組みについてまとめることを第1の目的とし、各市の取り組みとそれらの課題を比較分析し、O/S 施策による今後の都市づくりの方向性を考察することを第2の目的とする。

2 . 内容(1) 既往研究

「オープンスペース」については、各人各様の定義付けがなされ、ゆえに既往研究についても多岐にわたっている。公園緑地史については佐藤¹⁾、田中²⁾などが研究しており、公園計画などの都市計画等においては越沢³⁾、石川⁴⁾により国内外の研究が行われている。そして各政令市に注目し、その O/S 施策について比較分析したものには、真鍋⁵⁾による研究がある。

(2) 研究対象

本研究は対象を政令指定都市とする。地方分権が進展する今日、地方中小都市に対する政令市の先導的役割は非常に大きいと考えるためである。また、現在指定されている政令指定都市全13市のうち、札幌・仙台・大阪・神戸・広島・北九州・福岡は真鍋⁵⁾により研究が行われており、京都は旧都として寺社仏閣などが多く残る都市であるが、これらは O/S として捉えられておらず、都市構造的に他都市との比較が難しいため、さいたま市は近年指定された最も新しい政令市であるため、政策の歴史的変遷について他都市と比較することが難しい、という理由から今回の研究対象都市は残る千葉・川崎・横浜・名古屋の4市とした。また東京都は指定都市制度による自治体でなく、特別区制度による日本最大の都市であり、他の政令市と比較するのは市の仕組みや制度的に難しいため、今回の研究対象からは除外した。

(3) 各都市の調査結果

・ 千葉市

起伏差の少ない関東平野の中央に位置する千葉市が近代都市へと発展を始めたのは、1873年（明治6年）に千葉県庁所が置かれたことによる。戦後いち早く戦災復興を行うが、その計画規模は人口20万都市であった。工業化や首都圏ベッドタウン化により人口は急激な勢いで増加し、人口80万に達した平成4年、全国12番目の政令指定都市として指定された。当初、人口20万規模で作られた都心部には、現人口に見合った都市計画が行われておらず、十分な O/S が存在しない。千葉市としての都市イメージもまた存在しない。これらを問題視した市は現在「花の都ちば」という政策を行っている。具体的に都心部では、中央公園から JR 千葉駅までの幅員50m道路を中央公園プロムナードとして、花壇整備や街路樹整備を行い、まちのにぎわいや市民の憩える空間を創出している。また年に1回都市景観市民フェスタを実施し、都市イメージの定着を目指している。

・ 川崎市

首都東京と横浜をつなぐ場に南北に細長く位置す

る川崎市は、明治近代化より工業・軍需都市として成長する。戦後も戦前をしのぐ勢いで工業化が進み、港湾部はもとより都心部も工場立地が進む。それに加え、内陸部では首都圏ベッドタウン化が進み、昭和47年政令指定都市となり、翌年人口は100万を超えた。こうした背景より、都心にO/Sを計画的に配置することは行われなかった。また、都心部中央の富士見公園も平成7年の整備基本計画素案が作成されて以来、新たに計画案が作成されず、現在手付かず状態で存在する。近年、京浜工業地帯の衰退による都心部の工場の移転が進み、都心部の空洞化が起こっている。川崎市の現在のO/Sに対する意識は高いとは言えないが、市内には未整備地域が他市よりも多く残っており、これからの政策による都市の魅力向上の可能性が秘められる。

・ 横浜市

安政6年の開国以来、文明開化の先駆けとして発展した「ミナトまち」横浜は、震災と戦災により壊滅的な被害を被る。戦後直後、都心部の大半を占領接收され、他都市より大幅に戦災復興が遅れたが、返還後の企画調整室（現在、企画調整局）の誕生とその将来を見据えた計画および先導的な活動により、現在都心部には山下公園や大通公園をはじめとする数々のO/Sが残る。現在横浜市では、中心市街地活性化基本計画を掲げ、ウォーターフロント軸と開港シンボル軸の整備計画を掲げている。ウォーターフロント軸では「水際は市民に開放すべきもの」として、既存スペースを活かしたプロムナードや公園などを、開港シンボル軸では開港以来の横浜の歴史を感じる構造物が立ち並び、それらを楽しむと同時に緑の軸につながるような一体的歩行者空間を計画および整備している。現在の横浜の魅力は戦後の都市政策の成果であり、他都市に先駆けた取り組みといえる。

・ 名古屋市

名古屋市の歴史は江戸時代、清洲越しでの城下の移転による。京と江戸を結ぶ交通要衝地として栄えた名古屋は明治近代化の波にも遅れることなく、近世に作られた碁盤目状街路を生かした都市計画を行った。戦災で壊滅的な被害を受けるが、戦後の戦災復興計画では、歴史的遺産を活かし、他都市が計画のみ

で実行に移し得なかった100m広幅員道路の計画を、当初の計画通り久屋大通と若宮大通の2本とも実行に移し、現在に残る。現在は名古屋市都心部将来構想を策定し、歩いて楽しい空間づくりを目指し、公園・街路緑化や緑陰空間の補充、緑のネットワーク化構築を方針としている。駅前周辺での歩道緑化面積の拡大やささしまライブ24地区でのウォーターフロント整備、栄周辺での久屋大通の連続性強化のための公園整備などハード整備が計画中である。

3. 結論

O/S施策は計画 整備 利活用という3段階で構成されており、本研究ではその最も基礎にある計画分野で考察を加えた。計画には 都心部計画の存在 歴史的特性及び地理的/地形的特性の活用 パークシステムの導入という3つの観点による評価が重要となる。都心部という限られた空間でのO/S施策には、まずその範囲を見据えた計画を作ることが重要で、その都心部計画が総合計画や全都市の構想などの上位計画により支えられ、またその都心部計画を基にした地区計画や事業計画などの詳細計画まで作成されると、計画の実現性はより高いものとなる。そしてそれらを作成する際に、最も重要な概念が「パークシステム」である。公園計画は都市計画において第一に考えなければならないものであり、公園は後からでは容易にできるものではないため、公園計画が最も先になすべきことなのである。

つまり、パークシステムを最優先とした都心部計画を作ることが、O/S施策の計画分野における最も重要な視点であるといえる。そしてさらに都市の持つアイデンティティであり、都市の個性を活かすアメニティ構築には不可欠な要素といえる歴史的特性や地理的/地形的特性を、計画の作成にあたって考慮することが有意である。

参考文献

- 1) 佐藤昌：日本公園緑地発達史 都市計画研究所1977年
- 2) 田中正大：日本の公園 SD選書 1974年
- 3) 越中明：公園緑地計画の展開と近代日本都市計画 都市計画第176巻 1992年
- 4) 石川幹子：都市と緑地 新し 都市環境の創造に向けて 岩波書店 2002年
- 5) 真鍋政彦：既存オープンスペースストックを活用した都心整備のあり方に関する研究 九州大学修士論文 2004年

G4-66 . Comparison of open space measure in the central area of ordinance-designated cities

Chihiro MUTAGUCHI

There is an obvious difference to the situation of the open space (below O/S) in central area of America and European countries and Japan that have promoted quantitative pursuit of the infrastructure from after the war to today. As to this, I think that it is behind in the green thought and the establishment of the system of law for its maintenance and upkeep, and to have missed the financial base for it securing and the control of maintenance as the factor in Japan.

In the meantime the O/S thought of Europe and America various cities was born at the 18th Century Industrial Revolution, and they manage the plans urban policymakers adopt that attaches importance to O/S as an infrastructure while growing up to the modern city, and make up the attractive central area today.

Therefore we should regard existent O/S as a valuable property for the city in overcrowded Japan, so it is thought that it is important to take a measure O/S that makes the best use of this aiming at the fulfillment of the city life and the charm improvement of the city in the future of Japan.

Then in this research the first purpose is to investigate the use of existing O/S organize the summary of a historical transition to present and today's approach in the city-making of each city, and the second purpose is to analyze the approach of each city and those problems, and to consider the directionality of the city-making by the O/S measure in the future.