

都市計画は死んだのか？

— 東京の無計画な都市開発に思う —

松田 芳夫*

1. “不都合な” 事実

(1) 規制緩和と超高層ビルの増加

わが国で最初の超高層ビルである「霞が関ビル」は今を去る55年前の昭和43(1968)年4月にオープンしました。

従来31m(100尺)と制限されていたビルの高さを大幅に超える147m、36階建ての今から見ても超高層ビルとして立派なものです。

2か月後の昭和43年6月に大正8(1919)年制定の旧来の都市計画法に替わって現行の都市計画法が制定されましたが、同時に建築基準法も大巾に改正されて容積率が導入され、高さ制限は撤廃されました。

そして、新宿副都心の京王プラザホテルに代表される超高層ビル群が続きました。

中曽根内閣の“民間活力の活用”という掛け声の下、隅田川の大川端地区や新宿の西戸山地区に超高層マンション群が現れたりして超高層ビルが普及していきました。

21世紀に入って超高層ビルは爆発的に増加していくようになります。

21世紀の最初の年、平成13(2001)年4月に登場した小泉純一郎内閣の新自由主義による経済政策が大きな理由です。

早くも翌2002年4月に“都市再生特別措置法”を制定し、内閣直属の「都市再生本部」を設置しました。

そして、“都市機能の高度化、都市の住居環境の向上、都市防災に関する機能を高める”という触れ込みの下、都市計画と建築基準法の大幅な規制緩和を行いました。

とくに容積率の緩和は既存のビルの高層ビル、超高層ビルへの建替に大いに寄与することとなりました。

この都市再生という政策は、うがった見方では、バブル崩壊によって生じた不良債権として塩漬けになっていた土地を救済する方策だという論もありましたが、半分はそういう効果もあったでしょう。

* 一般社団法人 全日本建設技術協会 技術顧問

そして都市計画行政を決定的に破壊したのが、第2次安倍内閣が打ち出した平成25(2013)年の「国家戦略特別区域法」です。

この法律は、「国家戦略特区」（以下「特区」という）なる地域を指定し“世界で一番ビジネスのしやすい環境の創出”を目的に、“国が主体的に関わり、スピード感を以って岩盤規制を突破する仕組み”（首相官邸ホームページより）と称して、都市計画法や建築基準法の規制を事実上無いが如く大巾に緩和するものです。

そして東京都と神奈川県はその全域が特区に指定されました。東京都と神奈川県は、都市計画法、建築基準法の実上の治外法権区域になってしまったのです。

さらに特区に指定されると都市再開発事業などの官公庁の許認可の“ワンストップ化”と称して事務手続きが著しく簡素化されます。

こうして、低層住宅用地域における10～12mの高さ制限を例外にして、一般に何処でも超高層のビルが可能となり、結果として今日の高層ビル、超高層ビルの全盛時代を迎えているのです。

大巾に緩和された容積率の限度まで使い切っていない既存のビルは、超高層への建替の可能性を持った含み資産のように見做される風潮も生まれました。

元来、都市計画法や建築基準法における種々の規制は、企業の経営や地主の権利を制限する意図から設けられたものではなく、市街地の環境、安全、景観、ゆとりを保護し、それらの価値を高めようという技術的な観点から設けられているのです。

“岩盤規制を突破する”などと農業、商工業関係に多い既得権保護の規制と間違えているのではないかと思われる話です。

もちろん超高層ビル自体に罪があるわけではなく、今や発展途上国を含めて世界中で見られる存在です。

東京でも大手町、丸の内、虎ノ門などのビジネス地区や新宿、渋谷などの商業に特化した地域に集中するのはお互い様で比較的問題が少ないと思われませんが、住宅地の郊外の鉄道の駅前や景観の良好な地域に、周囲を威圧するような超高層ビルを建てるのは問題があると思います。

要は地域、地域の都市計画的な将来像というのがあって、その姿に沿った建築ならば、良しとすべきなのですが、今の日本の都市には将来像や“グランドデザイン”とも云うべき目標の画が存在しないのが通常ですから、超高層マンションなど個々の建築プロジェクトが登場したとき大騒ぎになるのです。

(2) 緑の減少

東京の公園・緑地が全国的にみても少ないことは都民一人当たりの公園面積というデータを見ても明らかです。

東京の公園・緑地の確保・整備はいつの時代も都市整備の重点事項になっているのですが、

現実は都市公園関係事業費の大巾な減（ピーク時の半分という）により東京の都心部で用地買収までして新規の公園を設置するなど夢の又夢です。

1964年の東京オリンピック以降、JR山手線の内側で目ぼしい公園の開園という話は聞いたことがありません。

昭和30年代までは、不要になった旧陸軍の用地など国有地の無償貸与がありましたが、財政万能の時代になってからは有償売却のみで、まとまった土地となると数十億円台になりますので、乏しい公園の予算では取得は不可能です。

また、旧宮家や華族の広大な屋敷が民間に取得され、東京都と地主の協議により都市計画上の公園として建物を沢山建てずに緑が維持されてきた土地も、現在では次々と超高層のホテル、オフィスビル、マンションなどが建てられるようになり、せつかくの緑の多い景観が傷ついています。

公園・緑地不足の解消の苦肉の策として最近注目を集めているのが屋上緑化、屋上庭園です。

ビルディングの屋上や下水処理場などのコンクリート構造物の天井の上に土を入れ、芝生や草花ばかりか樹木も本格的に植え、現代の“バビロンの空中庭園”とするものです。

しかし、薄い土の層のすぐ下は硬いコンクリートで樹木の根が入れるわけでもないのです。

巨大な盆栽みたいなもので、温度変化、風雨、水やりの不適切などの悪条件下で枯れることもたびたびです。

しょせん人間側にとっての都合だけで樹木にとっては気の毒な話しです。

しかも驚くべきことに、この屋上庭園のアイデアを逆手に取って、本来の地上公園の敷地全面に十数階建てのホテルや3階建ての商業ビルを建て、屋上に緑化を施して屋上公園と称する奇怪なPFIプロジェクトが登場しました。

繁華街の渋谷のことです。

しかしながら、人々には新名所として評判が良く、メディアの報道も好意的で、設計者は“新しいにぎわいの創出”と自慢げです。

市街地の緑というと道路沿いの街路樹が貴重な存在です。

皇居周辺、神宮外苑、迎賓館周辺など、戦前から伝えられ大樹となっているものもありますが、多くは戦災復興の土地区画整理事業や前回の東京オリンピックの関連事業で植えられたものが多く、近年新しく植えられるのは幹線道路の拡幅整備に限られるようです。

渋谷道玄坂のケヤキ並木の街路樹は、毎年のように台風時の大風で一本二本と倒れてニュースになり、時として車が潰されることもあります。待ってましたとばかり手早く片付けられて、その跡の植樹マスは舗装されてしまい、代わりに若木が植えられることはありません。

あと20年もすれば道玄坂のケヤキ並木は失われるでしょう。

近頃、無電柱化工事が盛んになってきていますが、幹線道路は別として狭い道路のしかも歩道の下を掘削するので、街路樹は邪魔な存在であり、切り倒されるのが通例ですが、工事完了後に復旧されないことが多いのです。

JR神田駅前の、旧東京市の明治時代のレンガ造の下水道が残されていることで知られている「多町通り」の無電柱化工事では、数十本あった立派なプラタナスの街路樹が惜し気もなく伐採され、サッパリした風通しの良い無機質な歩道になってしまいました。

街路樹を増やすことに不熱心な半面、緑の少ないことへの対応として道路舗装に、太陽熱を反射し舗装面の温度上昇を防止し、ヒートアイランド現象を緩和するという「遮熱性舗装」というのが見られるようになりました。

一昨年、東京オリンピックのとき、真夏のマラソンで選手の熱中症が心配され、街路樹による緑陰の増加も急場に間に合わないということで急遽展開された技術ですが、全くの対処療法で効果の程は定かではありません。結局、マラソンの会場は札幌へ移されてしまいました。

緑にまつわる近頃のニュースは、“神宮の森”とうたわれた神宮外苑で野球スタジアムやラグビー場の改築に合わせて超高層ビルを建てる計画が登場し、千本近い樹木を伐採するというので当然のこと反対論も出ましたが、小池知事が介入して切る樹木を600本に減らしたと伝えられました。

その一方で新築の住居にもソーラーパネルの設置を義務づけるなどSDGsに対応した政策と自慢するわりにはどこかトンチンカンな話しです。

グリーンインフラだのグリーン化だのと、かけ声はやかましいのですが、現代の我々都市住民は本当に緑が好きなのでしょうか？

公園緑地の専門誌に載っていた区職員の座談会の記事を読むと、緑に関しては、落葉、日蔭、害虫、ムクドリなどの鳥、風の音そして邪魔だと苦情ばかりで、街路樹を増やせという声は殆ど無いとのことでした。

そういえば、渋谷の屋上公園プロジェクトでは歩道境界に接近してビルを建てたので余裕が無くなり、歩道の街路樹は取り払われたまま復元する気持ちは無いようです。

公園の整備工事が街路樹を邪魔者扱いするという皮肉な話しです。

東京駅の復元工事とそれに伴う駅前広場整備では、かつて中央にシンボリックに本田静六（林学の大家、日比谷公園の首かけのイチョウで知られている）が植えたというイチョウの大樹や多数あったプラタナスの街路樹は皆失われました。



図-1 昭和初期の東京駅前広場（丸の内口）

その代わりにわずかな樹木が装飾的に植えられ、殆どの面積はまっ白な石張りのヨーロッパ風の広場に造り替えられました。

広くて明るくまぶしいくらいですが、真夏の暑いときには石張り広場の一部に水を張って涼しさを演出するといいますがこれも滑稽な話です。(図-1、図-2)



図-2 現在の東京駅前広場

(3) 苦しまぎれの地下利用

東京の市街地では、土地の細分化が進み、そこに住宅、商店、オフィスなど、その利用と活動が高度に活発な状況では、私的活動と公共事業とを問わず新たな用地の取得は非常に困難です。

特に公共事業は価格競争というわけにはいかないので地主と地元の説得に長期間、時には数十年を要することもあります。

東京で最後に残った大規模事業といわれる東京外郭環状道路(外環)は、地権者の多さと反対運動のため長い間中断されていました。

石原慎太郎都知事と扇千景国土交通大臣の努力もあって大深度地下トンネルに工法を変更して事業は再開されましたが、不幸にも事故が発生し、工事は現在中断されています。

平成12(2000)年に「大深度地下の公共的利用に関する特別措置法」が制定され、例えば地上が民有地であっても地下40m以深であれば、道路、鉄道、河川、下水道などの公共的施設の利用のために無承諾、無補償で地下を利用できることになりました。

すなわち公共事業目的の利用なら地上の地権者の直接の同意を必要としないという法律です。

大深度地下ではありませんが、環状7号線の道路の地下に設けられ現在も延長工事が行われている「環七地下調節池」は、神田川系の河川の洪水を溜める地下トンネルです。

又、現在鋭意工事中のJR東海のリニア新幹線は神奈川、東京の人口稠密地帯は大深度地下の利用として終点の品川駅に入ってくるのですが、品川駅の土地は海に近く標高も低いので高潮時には被災する可能性があります心配です。

このように、公共施設の地下化が進むのは、それを可能にする技術の進歩があるのは論を待ちませんが、用地の取得や地元の同意を取りつける苦労と時間を節約しようという動機があることも事実です。

本質的には、公共事業の用地取得についてはもっと公共性が強調されるべきと筆者は考えますが、土地の私有権が絶対的な現在のわが国の風潮の下では、次善の策としての地下利用もやむを得ないのでしょう。

問題は地下構造物には浸水や湛水の可能性が常につきまとい、時として火災の可能性もあり、又、維持管理費が嵩むので安易に採用すべき方策とは思えません。

要は、現在の地下利用は地下が望ましいという必然性から生まれたのではなく、苦しまぎれの選択であるということです。

(4) 公共空間から収益空間へ

現在の東京をはじめとする大都市を中心に目立つ現象として、公共施設、公共用地さらには公共的活動の分野にも、民間企業が参入して活躍していることです。

古くは「民間活力の活用」、近頃はPFI（民間資金活用による社会資本整備）、PPP（公民連携）とかいろいろな手法がありますが、戦略特区などによる大巾の規制緩和を背景に、従来は国、地方自治体、公的セクターが担当していた分野に民間企業が進出するようになりました。

建築基準法による建築確認は、従来は市町村に置かれた「建築主事」が行う業務でしたが、法改正により、資格を取れば民間の技術者でも建築確認を行うことが出来るようになりました。

結果として「姉齒事件」が発生し、欠陥構造のマンションに建築確認を行い、発覚してから多くのマンションが責任の所在は別として建替えを余儀なくされました。

従来、公的機関がやるのが当然とされていた業務でも、空港の経営（航空管制は国の仕事）、上水道の運用など公共サービスの分野への民間参入というのは、役人がやるより民間の人がやった方がより親切になるのではないかと、役人OBの筆者でも思います。

しかし法令に基づいて、事の良し悪し、適不適を判断するという権力的な行為を民間に任せるといふことには大きな疑問を持つものです。

究極の民間委託は、破壊や殺人まで請け負うロシアやアメリカの軍事会社のような例もありますが、これは極端な例外です。

30年ほど前、イギリスでPFIの導入が始まった時、視察帰りの人から、イギリスでは刑務所の運営までPFI方式で民間会社がやると聞き、囚人の待遇や人権はどうなっているのかと他人事ながら心配した記憶があります。

いくら民間の方が高能率といっても、そこには行政機関の役割と民間との役割とは本質的に異なるというけじめが存在すると思います。

民間活動の気になる事例を挙げると、まず近頃の鉄道の大都市の駅です。

鉄道の駅というのは鉄道を常時利用する市民と外国人を含めた旅行者、観光客がともに世話になる最もありふれた公共施設、公共空間です。

本来の目的は大勢の不特定多数の利用客の利便を図り、混乱を招かずスムーズにさばき乗降客が安心して利用できることにあります。ヨーロッパの鉄道駅の光景が代表例です。

国鉄が民営化されてJRになってから、経営改善のため大勢の人が集散する大都会の駅を絶好の商業機会ととらえ、駅としての本来施設と商業施設が同居するようになりました。

それでも駅施設と商店とが、例えば駅ビルの一階と二階以上とかに分離されていればまだしも、近年は改札口を入った駅本体の中にズラッと商店や売り場が並んでいて、ホームへ出る階段を売場の中で探すといった本末転倒の駅も見うけられます。

大きい荷物を抱えた観光客や小さな子供を連れた旅行者のいるべき場所はなくなってしまいました。

再び公園の話になると、近年、都心の公園を活性化し、“にぎわいの創出”として、人を集め集客力のある施設、カフェテリア、みやげ物店、観光案内所などを導入することが積極的に推進されています。

規制緩和の一環でもあり、都心公園法が改正され、公園に保育所を設置することも合法化されました。

元来、都市公園というのは、都会の雑踏や喧騒を逃れ、気分転換を図り心を癒す場であったはずで、それはあの広大なニューヨークのセントラルパーク、ロンドンのハイドパーク、パリの中心街のいくつもの公園などそれぞれに公園本来の性格を有しています。

それに比べるとはるかに小規模な公園しか持たない東京で公園内に種々の施設を設けてそんなにメリットがあるのでしょうか？

今の東京で行われている話しは、公共空間又は公共的空間に種々の民間施設を導入し、少しでも収益を上げようとする試みが多いのに落胆します。

神宮外苑のオフィスビルの建設もその一例です。

最新のニュースで、皇居の半蔵門そばの国立劇場の敷地が、容積率に余裕があるので高層ビルを建てるという話が、事もあろうに文部科学省サイドから出て検討が始まったというのです。

あの正面の落ち着いたある国立劇場の低いファサードの背面に劇場を見下す高層ビルが屹立するという光景は見たくないものです。

2. 都市計画行政の歴史

(1) 大蔵省の無理解と財源難

わが国の都市計画行政の本格的始まりは、大正8(1919)年の(旧)都市計画法の制定ですが、其の法案を検討する都市計画調査会に大蔵省から参加していた次官の発言として、“都市計画も結構だけれど、財政上そういう余裕は全く無く、不急の都市計画事業如きものを始められても支援できない。”と、のっけから引導を渡されました。

本年の丁度100年前の大正12(1923)年の関東大震災のときも、復興調査会において後藤新平帝都復興院総裁(前東京市長)は、事業規模総額12億円(当時の国の一般会計予算14~15億円)の帝都復興計画を提案するも大勢の受け入れるところとならず、半額の6億円で減額され、東京市全体の造り替えの構想が、被災の激しい下町を主体とする区画整理と街路網の整備、そして現在の昭和通りや靖国通り等の幹線街路の整備に縮小されてしまいました。

何しろ前年まで首相を務めた財政金融界の大立者の高橋是清が、“ロンドンへ行ってごら

んなさい。英蘭銀行の右側は幅5間、左側は幅3間、あの狭い道路で立派に世界の金融市場の中心としての働きをしているじゃないか。今貧乏な日本が震災にあって困っているときに何を苦しんでこういう大きな道路を造るのか。復興計画よりも復旧を急がなければいかん。”という意見を吐いたというのですから、後藤案は縮小の止むなきに到ったのです。

又、震災復興は別としても、その当時の都市計画はいくら理想的な計画をたてても、具体的な事業となると国の財政支援は得られず、地方財政の枠内で財源を工夫せねばなりませんでした。

それでも地方税としての都市計画税（今より額が大きい）と事業により利益を受ける人からの受益者負担金制度とによって、かろうじて事業を実施しました。

都道府県の都市計画担当者が上京するたびに国庫補助金を要望するので、対応に困った内務省の係官が、西行法師の歌：

“ほろほろと鳴く山鳥の声聞かば
父かと思ふ 母かと思ふ “

をもじった替歌：

“補助補助と鳴く山鳥の声聞かば
またかぞと思ふ またかぞと思ふ “

を口ずさんで相手を煙に巻いたという話が残されています。

とくに要望の強かった都市計画街路の補助制度に対し、大蔵省があまりにも頑ななので、都市計画課は、同じ内務省の土木局の道路課に頼み込んで、道路事業として補助金を大蔵要求して街路事業を実施しました。

総括しますと、（旧）都市計画法は1919年に制定され、昭和43(1968)年に新しい現行の都市計画法にバトンタッチされるまで約50年間の寿命でしたが、この間、まがりなりにも東京の都市整備が大規模に進んだのは、関東大震災の復興事業、敗戦後の戦災復興事業そして昭和39(1964)年の東京オリンピックの関連事業の3回だけとのことです。いずれも災害と大規模な国家的イベントです。

都市計画行政の建設省OBが口を揃えて言うのは、わが国では計画に基いて都市整備を進める習慣が無いということです。

大災害、大火災、国家的規模のイベントのときしか予算はつきません。

大蔵省も災害やイベント関連の支出は一過性だから止むを得ず認めるということです。

(2) 道路特定財源（ガソリン税）の導入

すでに戦前から街路事業に道路事業の看板を下げて予算を獲得するようなことが行われていましたが、昭和28年にガソリン税を道路特定財源として全額を充当する制度が出来、街路も道路に違いありませんからその恩恵に浴することになりました。

又、区画整理事業や都市再開発事業も街路整備を伴うので道路財源を投入することになり

ました。

鉄道の高架事業（連続立体化）も道路交通の円滑化に寄与するとして道路財源が投入されました。

このように街路＝道路という観点から、都市計画事業はようやく国の助成を得ることとなりましたが、モータリゼーションの進行と市街地の自動車交通量の増加に伴い、街路も自動車交通のための道路としての性格が強くなっていきました。

街路は市街地の道路のことですが、交通主体に考えると道路と都市施設と考える街路とは少々ニュアンスが異なります。

歩道の考え方も都市施設としての街路の歩道と交通主体の道路の歩道とはやはり違いがあります。

例えば道路構造令では“歩道の幅員は当該道路の歩行者の交通の状況を考慮して定めるものとする。（道路構造令第11条）”とあるように、どうしても交通のための施設という観点が出ています。

街路は、市街地の構成要素の一つとして多くの目的を有していました。

交通路としての他に、街区を明示する機能、通風採光のための空地、ガス、水道等のライフラインの布設敷、火災の延焼防止、緑地帯、さらには美観や景観までもが期待されていました。

当然のこと街路の歩道も単なる人の通行路だけでなく散歩などの場としての機能を持ちます。

街路の“道路化”に伴い、従来、道路構造令と並んであった街路構造令は道路構造令に吸収されました。

「街路樹」という用語は一般的であり他に言い替えが難しいように思えますが、道路構造令では「植樹帯」に樹木を植栽するという言い方をして、街路樹という言葉は使われていません。

さらに付言すると、ガソリン税を使った道路系の都市計画事業の予算の著しい伸びに対し、同じ都市計画事業でも公園・緑地系の事業は冷遇され、公園関係予算の大きい東京都でさえピーク時の半分という状況は公園関係予算にガソリン税が投入されず一般の行政費と同じ扱いだと知れるのです。

(3) 都市計画決定の変質

戦前の都市計画は、限られたエリート専門家が、欧米の例を参考にして指導したためか、将来にわたる理想的なものとなっていました。

例えば図-3に掲げた今から90年近く前、昭和11年4月の東京の街路網図にあるように、当

時の財政事情からして完成時期の具体的目算もないまま多くの街路が都市計画決定されているのです。

この中には、戦後、高度成長期の豊富な財政力をもってしてようやく全面開通した環状7号線、現在なお事業中の環状8号線、環状6号線（山手通り）などの重要幹線道路が街路計画として位置づけられています。

又、放射〇号線として、第二京浜国道、甲州街道、中山道、水戸街道などの東京から周辺県へ向かう放射状の幹線道路も東京市内の部分は街路として都市計画決定されています。

このように、戦前の都市計画はずいぶん先を読んで目標像を掲げており、それは上下水道、河川、公園などの分野でも同様でした。

しかし都市計画決定されると、図面に線だけ引いてあってまだ具体の事業化の予定が無くても、すなわち事業者による未買収の土地であっても、2階建の簡易な建物しか建てられないなどの権利制限がかかります。

民間の土地の売買でも不利になるなど、市民サイドの不満も強く、現在では20年以内に事業化の予定が無い計画は都市計画決定するなという指導がなされています。

これは長期的な見通しの下に、都市の将来像を早くから市民に周知させるという、都市計画の本来の意味合いとは全く逆の話です。

現在では、都市計画決定の主たる目的はこれから具体の事業を開始しようとする各種インフラ整備事業、市町村や民間企業者の行う都市開発事業（区画整理、再開発等）を、オーソライズするあるいは土地収用法の適用可能事業とする（公共事業）ことにあります。

すなわち都市計画決定が事業促進の役目を果たす傾向にあります。

その一方で、将来の可能性に対処する先行的プロジェクトは、近々着工の予定が無ければ都市計画決定を控えよというのですから、先のことは考えるなどといったようなものです。

3. おわりに

東京という街は美しいのでしょうか、美しくないのでしょうか？

人により見方、考え方はいろいろあるでしょうが、皇居及びその周辺の霞ヶ関官庁街、丸の内・大手町のオフィス街は多少の不満はあっても世界の何処に出しても引けをとらないレベルにあることには異論はないでしょう。

しかし大部分の市街地は渾沌としたカオスの状態です。

一軒一軒の建物は住居系、商店系、事務所系を問わずそれなりに小ざれいで、昔の純木造

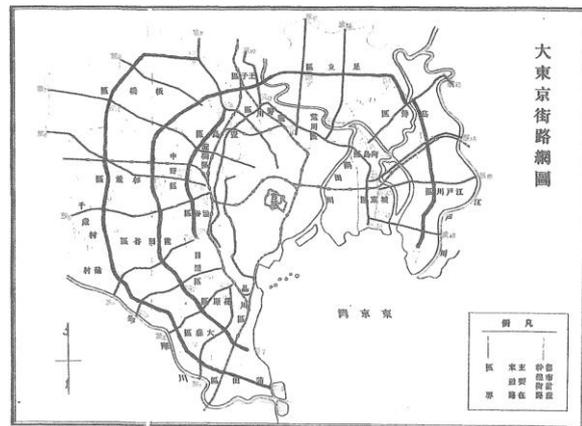


図-3 戦前の街路網計画

の建物に比べればその耐火性ははるかに向上しています。

しかしながら、狭くて形状が不整形な土地、路地のような細い街路、建物の様式や屋根の形や色の不揃いなど、千差万別の建物が文字通り雑然と並んでいます。

スカイツリー、六本木ヒルズ、渋谷スクランブルスクエアなど近年人気のある高所から東京の街を見おろすと、それはそれは市街地を眺めているというより、ひっくり返したゴミ箱状態が地平線まで続いています。

その無秩序な景観の中にポツンポツンと立っている超高層ビルがかるうじてアクセントになっているのは皮肉です。

ヨーロッパのように建物の高さが揃い、家の壁や屋根の色が統一されている街並みとは全く異なります。

個々の建物に近寄ってよく見れば汚くないのに、離れて全体として眺めると薄汚い無秩序な光景というのは何処に原因が在るのでしょうか？

全くの焼野原で何も無いという、街づくりにとってはある意味で恵まれた状況から出発し、官民合わせ数百兆円とも想像される費用を投じ80年近い年月をかけておきながら、我々はこんな町並しか造り出せなかったのかと、落胆するのを通り越して感心するばかりです。

反省すべきことは沢山ありますが、東京では、都市計画に代表される長期的観点からする秩序だった計画性のある街づくりが出来なかったということに尽きます。

敗戦直後、東京都の都市計画課長だった石川榮耀らの努力で文字通り立派な百年の計というべき戦災復興計画が樹てられたのですが、上司たる都知事の無理解、財政難、占領軍の消極（“敗戦国のくせに身のほど知らず”）のため計画は縮小に縮小を重ね、事業として実行できたのは新宿、池袋、渋谷等の主要駅前の区画整理くらいでした。

新宿歌舞伎町の区画整理は、後年特色ある繁華街に発展して良くも悪くも有名になりましたが、石川にとっては小さな話でしょう。

名古屋市、広島市、仙台市など、空襲で荒廃した市街地の区画整理を行い、広幅員の街路を確保した都市も多かったのですが、肝心の東京では戦災復興事業を制限され、その一方で大勢の罹災者の住宅確保のため都市計画事業のタネ地ともなる貴重な公有地を放出する、又、区部の外縁部に確保してあった広大な緑地用地が、農地解放の対象地にさせられるなど、都市計画にとってマイナスの話ばかりでした。

皆、食料、住宅の確保などその時点の急を要する問題の対処と解決に忙しく、将来のことを考える余裕が無かったのです。

さて、現在はどういうと高度成長期からバブル期にかけての多くの建物が次々と建替時期に来ており、本来ならば街の造り替えの絶好の機会です。

人口減、高齢化、地球温暖化、DX社会の展開そしてSDGsなど多彩な状況を考えて将来性のある街づくりを計画すべきチャンスなのです。

しかし、現実には、新自由主義の下、あらゆる規制や市民感情を軽視した、街づくりというより神宮外苑の例に見るように収益を第一とする商業主義が進行中です。

都市計画に関係してきた学者、役人そして関心のある一部の市民にとっては本当に残念な事態ですが、多くの市民とメディアにとっては、経済の活性化と新しい賑わいの場の創出として歓迎すべきことのように理解されています。

こうなるとは、次の50年後に期待したい処ですが、その時にはわが国の経済力がどうなっているのか、否、日本そのものがどうなっているのかいささか心配になります。

終わりに、この少々長い小論の表題の設問に対する筆者の答えは、

敗戦直後の石川榮耀の挫折した戦災復興計画を例外として、本来の意味における都市計画は存在しなかった。

すなわち、“都市計画は死んだ。”のではなく“都市計画は生まれなかったのだ。”というものです。

(以上)

東京の都市開発を憂う

松田 芳夫*

1. 東京の一極集中

この春、昨年2022年10月現在の都道府県別の人口が総務省から公表されました。

驚いたことには東京都を唯一の例外として、全国46道府県で人口が前年より減少しているのです。

近年の全国的な人口減の状況下で、安定的に人口増を誇ってきた沖縄県でさえ、わずか(-0.1%)とはいえマイナスとなったのに、一人東京都のみが(+0.2%)ですが増加しているというのは只事ではありません。

コロナ禍の直前に、東京の人口は1400万人の大台に達したが遠隔勤務等により減少し、これが東京からの人口分散の端緒になると期待する向きもありましたが、コロナ禍の終わりとともに再び増加し、最新の今年の10月1日のデータでは14099993人と1410万人に達する勢いです。

国土の狭小なわが国において、東京の止めどのない人口増は、東京への一極集中、東京の巨大都市化そしてそれに伴う過密化という深刻な問題を生じています。

東京の一極集中という問題については、もう半世紀近くの昔から、政治家をはじめ多くの識者が憂慮する課題であり、とりあえず反対論の少なそうな提案として、“国会等の移転に関する法律”が議員立法で制定されたのが1992年12月(平成4年)と、もう30年以上も前のことになります。

しかし、バブル崩壊による経済の低迷期に入った時期であったこともあり、人々の関心と呼ばず、実現に向けて巨額の国費を要することからも、その後の具体的な動きは見られません。(法律は存在し、事務は国土交通省が担当しているが全くの休眠状態です。)

ところで、特定都市への一極集中は何が悪いのかというと、一般論ではなく、東京という人口千数百万人の都市、近傍の埼玉、神奈川、千葉の各県を合わせると3700万人もの巨大都市圏ということが問題なのです。

これは日本の全人口の約30%にもなります。

特定地域への人口の極端な集中は、必然的に他地域の人口が少なくなることを意味します。人口減少時代の今、東京圏への集中に目をつぶって地方振興を唱えるのはトンチンカンもいいところです。

一極集中の恐ろしいのは大地震や戦争により、国の浮沈にかかわるような被害を生じる

* 一般社団法人 全日本建設技術協会 技術顧問

リスクがあることです。

又、巨大都市の人口を養うためには、水、食料、電力、石油などあらゆる物資とエネルギーを切れ目なく周囲から運び込んでやらなければなりません。

幸いにも東京の場合は、鉄道、道路、空路の交通網が整備されていますが、故障が無ければその恩恵に気づきません。

近年の災害の経験から、水、食料などは常に備蓄しておく必要があります。

かつて、数か月分の米が備蓄されていた時代もあったのですが、農水省の倉庫の費用が無駄という世論や会計検査院の指摘もあり、備蓄を止め、毎日の輸送の確実性に期待するようになりました。部品のストックを嫌う自動車産業と同じ精神です。

首都への一極集中は、世界的に見るとイギリス、ドイツなどヨーロッパの国々でも珍しくありませんが、わが国のそれは政治、経済にとどまらず、大学、出版、報道、芸術などあらゆる人間活動、文化活動までもが東京に集中していることが特異です。

従来、東京を脱しようという試みは、筑波研究学園都市を唯一の成功例として他はことごとく失敗したといえるでしょう。

東京の外と云わず、せめて郊外へと移転分散を図った大学も、次々と都心へ戻って来ていますし、郊外の大規模住宅団地も住民は減少しつつあり、新規に住む人はありません。

バブル期の笑い話しに、とある地方都市で、高齢化時代における地方都市の振興をテーマに講演会を開いたら、講師の先生方が、当日、東京からその都市へ行く朝一番の飛行機に全員乗り合わせていたというのがあります。

東京の先生ばかりか地方大学の先生方も、実は東京住まいだったというのがオチです。

東京の過密化というと怪訝に思われる方も多いと思いますが、後に詳述する容積率緩和による高層、超高層ビルの乱立です。

建蔽率も緩和され結果として、敷地の1000%~2000%にものぼる容積率は、オフィスならば昼間人口、マンションなら居住人口そのものの増加を招きます。

一例を挙げると敷地500坪に30階建の超高層マンションを建て250戸に分譲すると1戸当りの区分所有権は2坪になります。500坪の土地に250人の権利者が発生します。

超高層マンションが100棟も建ったら2~3万人の土地の権利者が新しく生じることになります。

さらに戸建て住宅でも、世田谷、練馬などの周辺区になりますが、最近では敷地が細分化されて、戸当たり20坪~30坪というのが多いのです。こうして東京の街は細分化と過密化の道を歩んでいます。

この事は、将来の都市整備に際し、大きな支障となることは確実です。

2. 土地利用の公共性の復権

土地は当然のことですが、その場所場所でのかけ替えの無い固有の存在であり、周囲との物理的、社会的関係の下にあり、又、その利用方法も周囲ひいては地域に影響を及ぼしかねないなどの特性があります。

このことは、その土地の私有、公有にかかわらないことであり、財産としての単なる所

有権と共存して、日本国民のために利用する、少なくとも他の人に迷惑をかけないという暗黙の了解、“公共性”があるのです。

わが国では、とかく貨幣や宝石などの金庫にしまっておける財産と同じように、“オレの土地でオレが何しようとする勝手だ。他人にとやかく言われる筋合いは無い。“と考える人が多いのです。

土地が社会的存在であるということは、実は私有権絶対論者も気づいていて、自己の所有地外の環境や利便性の変化により自分の土地の環境や価格に影響するという事に敏感で、ついには保育園や児童相談所の設置反対、うるさいから公園で子供を遊ばせるな等、グロテスクな話しになるのです。

今の日本は、不動産業でもない一般の国民が、地価に関心があるようで、毎年、国土交通省が地価公示価格を公表すると、スポーツ紙を除くすべての新聞が何ページにもわたる特集記事を組んで主要地点の価格の一覧表を載せます。

現在、高齢化社会に突入し、主に相続手続きの放置により、土地所有者が不明になっている土地が国土面積の20%以上、九州の面積に匹敵するほどになっています。

銀座のどまん中ならそんな事はないでしょうから、これは山林や農村部が多いと思いますが、その裏には土地は他の財産と異なり、放置しておいても無くならないし、所有権まで抹消されることはないだろうという既得権に対する安住も感じられます。

固定資産税が何年間か納付されなくなったら、その土地は国家が没収してもよいと思うのですが、少々乱暴な見解でしょうか。

外国人の土地所有問題が近年やかましくなり、すったもんだの末、ようやく土地取引の監視、届出システムの法律が出来ましたが、結構、反対意見もあったのです。

土地所有について完全なる公共性、公益性が担保されていれば、所有者が誰であってもそう問題は無いと思われれます。

私有の土地では規制や法律の適用が及び腰で、公益に反することも私有の名の下にやり放題と承知しているから、外国人の土地所有制限がひいては自分の所有地の制限に及び、利用の“自由”が損なわれると曲解しているとしか思えません。

日本人の土地所有に対する精神は、国際的にも特異なもので、他国では土地利用の公益優先なんて常識で、憲法に明記している“資本主義”国もあります。

現在の日本国の憲法には、土地について特記がありませんが、現行の新憲法制定に際し、アメリカ側が提示した原案は、財産権に関して、土地の究極的所有権は国家にあるとか、財産の使用は公共のためでなければならないとか、当時の日本のトップリーダーにとっては想像できない話だったので、これを拒否し、現行の明治憲法と変わらない内容になったといえます¹。

バブル期末期の平成元年に制定された、バブルの反省というべき「土地基本法」の第2条で、“土地は、現在および将来における国民のための限られた資源であること、その利用及び管理が他の土地の利用及び管理と密接な関係を有するものであること、……等、

¹ 戦後秘史5 マッカーサーの憲法. 大森 実. 講談社、1975年

公共の利害に関係する特性を有していることに鑑み、土地については公共の福祉を優先させるものとする。”とようやく国際常識の水準に達した宣言がなされました。

しかしながら、このことの意義を評価する政治家、メディア、そして一般国民は居ませんし、むしろ、第17条の、地価の正常価格の公示（実施は「地価公示法」による）の方に注目が集まるといふ皮肉な結果になりました。

私たちの文化は、土地利用の公益性より地価の方に關心があるのです。

(アメリカ案)	(現憲法)	(明治憲法)
<p>第二十七條 財産ヲ所有スル權利ハ不可侵ナリ 然レトモ財産權ハ公共ノ福祉ニ從ヒ法律ニ依リ定義セラルヘシ</p> <p>第二十八條 土地及一切ノ天然資源ノ究極的所有權ハ人民ノ集體的代表者トシテノ國家ニ歸屬ス 國家ハ土地又ハソノ他ノ天然資源ヲ其ノ保存、開發、利用又ハ管理ヲ確保又ハ改善スル爲ニ公正ナル補償ヲ拂ヒテ收受スルコトヲ得</p> <p>第二十九條 財産ヲ所有スル者ハ義務ヲ負フ 其ノ使用ハ公共ノ利益ノ爲タルヘシ 國家ハ公正ナル補償ヲ拂ヒテ私有財産ヲ公共ノ利益ノ爲ニ收受スルコトヲ得</p>	<p>第二十九條 財産權は、これを侵してはならない。</p> <p>財産權の内容は、公共の福祉に適合するやうに、法律でこれを定める。</p> <p>私有財産は、正當な補償の下に、これを公共のために用ひることができる。</p>	<p>第二十七條 日本臣民ハ其ノ所有權ヲ侵サルルコトナシ</p> <p>公益ノ爲ニ必要ナル処分ハ法律ノ定ムル所ニ依ル</p>

3. 長期ビジョン、ランドデザインの不在

21世紀に入って、東京の各所で、超高層ビルを主役にする市街地開発プロジェクトが進行中あるいは完成しています。個々のプロジェクトは、その当座は話題性があり、メディアも注目し、人々の人気も集まるのですが、一步退いて考えてみると、これらのプロジェクトが東京の将来にどう位置づけられるのか、どういう計画的必然性に基づいているのかが不明です。

都市計画という言葉はあっても、それは今や規範力と実効性の疑わしい用途地域と道路計画を地図上で示すだけであって、50年後 100年後の東京の姿をどうしようとしているのか全く見えてきません。

人口減少とか高齢化とかが話題になっても、それが東京の将来の街の姿にどう影響するのか？ 地方都市で評判のニュートラム（新時代の路面電車）を東京はどう考えているのか？ JR東海のリニア新幹線が品川へ入ってきますが、終着駅は品川のままで良いのか？、直下型大地震が予測されている中で、見上げるような高層ビルに両側をはさまれた幹線道路が災害時に避難道路や物資輸送道路として機能するのか？ 等々の問題について考えている人や部署があるのだろうか？

今、東京で進行していることは、民間企業のスポットプロジェクトの目白押しであり、東京都はそれらのプロジェクトに都市計画事業として法的なお墨付きを与えるだけです。

鉄道の連続立体化や、駅前再開発が都市計画事業として行われているからといって、東京の将来像に適合しているというわけではなく、単に今までよりは良くなるというにすぎません。

個々のプロジェクトの関係者は、むしろ都市計画行政の非力を熱意と努力で補っているのであり、それには頭が下がりますが、現在の東京の混沌とした状況は、将来を見通した確固とした理念に裏付けられた「グランドデザイン」ともいべき計画の欠如によるところが大きいのです。

今、話題の神宮外苑の騒動も、高層ビルか緑かという対立になってしまいましたが、根本的には国民からの寄付によって設置された公園的性格の土地を、戦後の宗教と政治の分離の動きの中で、中途半端に明治神宮に移管したのが遠因です。

都心には空地が少なく、新規の公園緑地の取得の不可能なことを考えれば、神宮外苑を東京都の公園として買収することも一つの選択だったのです。非力で予算も少ない公園部局には手に余る話ですが、財政力大なる都自体にとっては不可能な話ではなく、想像力の問題です。

SDGs だのグリーンインフラだのとスローガンはやかましい時代に、歴史的経緯のある公園的性格の準公共地を数百億円の利権の超高層ビルにしてしまうというトンチンカンな話です。

古い話ですが、1964年の東京オリンピックのときに、オリンピック後に森林公園にされる予定の選手村の跡地の一面に、NHKが進出して公園面積は減らされました。

ビルの大きさは周囲の環境をおもんばかって小さ目ですが、NHK会長が替わると経営改善と称して商業用巨大ビル構想が出てくるのでハラハラしています。

今の東京には将来を見すえた公園緑地計画は存在しないのです。(何処かに役人の作文はあるのかも)

東京の都市開発を、長期ビジョンや計画といったものに頼らず、民間のダイナミックな個別プロジェクトいわば市場原理に委ねる政策を始めたのは、2001年の小泉内閣による「都市再生」であり、それを極端にしたのが、安部内閣の2013年の「国家戦略特区」です。

いずれも、都市整備の基本法ともいべき都市計画法、建築基準法などによる規制を大幅に緩和し、手続きまで簡素化して、街の再開発を促進し、高層ビル、超高層ビルの建築を歓迎するものです。

ここには本来あるべき都市計画的理念は見られません。

戦略特区には“世界一ビジネスをし易い環境をつくる”という触れ込みがありますが、高層ビルが林立すると仕事がし易くなるのかと茶々を入れたくなります。

4. 過去と未来を考慮した都市整備

以上、述べたように、近年の東京の都市開発には多くの問題点がありますが、総論的に云えることは、現代の我々は今という現時点での損得の計算ばかりで、その街の過去の歴史の積み重ねの上に今があるということを軽視していることです。

緑に包まれた閑静な街中に大きな躯体の高層マンションが出来たり、基本的に住宅系の地域に周囲を威圧するような超高層ビルが建ったりします。

今、ビルを建て替えるとなると、緩和された容積率の限度一杯の容積を使い切ろうと、以前のビルより高層化されます。

それどころか、許された容積を使い切っていない既存の建物は、建築後新しくても、ためらいも無く取り壊して高層化するという損得一辺倒の考え方も珍しくありません。

最近の業界新聞の伝えるところでは、皇居濠端の国立劇場の広い敷地が低層建築なので、高層ビルを建てるべく、文科省が検討を始めるとのこと。 “ブルータスよお前もか” というところ。

現在の街は過去の人々、我々の祖先の営みを伝えるものであり、現状の容積率が小さい商店街を超高層ビルに替えてしまうことは地域の文化と伝統の否定になってしまう場合もあるでしょう。

又、簡単には建替更新のできない超高層ビルの建築は今後 50 年か 100 年か、土地利用の変更は不可能なので、将来の世代のことまで想定して計画せねばなりません。

とくに超高層マンション（タワーマンション）は、一棟でたかだか数坪の土地の数百筆もの区分所有権を発生させ、複雑な状況を生み出しかねません。

SDGs（持続可能な開発目標）という国連の提言にかかる理念に反対する人はいませんが、実際行われている今の都市開発が SDGs の精神に合うものであるか疑わしいことが多いのも事実です。

気がかりなのは、正統的な都市計画畑の学者や行政官が、東京の都市開発についてあまり発言しなくなったことです。

神宮外苑問題でも、良くいえば中立、悪くいえば傍観です。

元気なのは、不動産関係者と繁盛している一部の建築家です。

代々木公園の樹木の一本一本を覚えておられたという建築家の芦原義信先生の逸話は、もはや神話です。

終わりに、都市の開発・整備の理念は、

過去の良い処を減らさず、
将来の自由度も残しつつ、
新しい価値を付加して、
これを子孫に伝える。

というものであるべきなのです。

【編集委員会からの質問と著者回答】

大筋として全く同感です。都市までもが経済の下に置かれていることは、後年に問題を残しつつあると思います。その中で、二つほど感想に近い意見を申し上げます。いかがお感じかご意見をいただければありがたいです。

質問1 日本は、なぜ制度改正が進まないのでしょうか。大方の国民が考える意見がごく一部の利害関係者の大きな意見で覆され実現しないケースが多くなっています。土地の所有権、農業問題、医療制度、教育制度、行政制度、全て同じことがいえると思います。

中央集権の権化とも言われたフランスも1980年代以降大きく地方分権に舵を切りました。日本は道州制の議論も影が薄くなってきていると思います。やはり政治構造でしょうか。

回答1 市民レベルでは、大部分の人が納得していて反対意見はわずかでも制度やルールを変えずに弾力的運用の妙で対応するのが大人であるとして尊敬されますね。

自衛隊と憲法の矛盾なんてその最たる例です。

衣食住が曲がりなりにも充足されつつも、賃上げの無かったこの30年が人々の意識をいじましくしてしまいました。根本的な事を考えるのはかろうじて維持されているこのささやかな生活をも危うくするという不安感がすべての思想と行動を消極的なものにしてしまいました（本当に衣食住が足りなかったら暴動や内乱になるのでしょうか）。

政治家は小選挙区制になってから選挙民にゴマをすった細かい話（保育所、給付金、マイナンバー等）にしか関心を持たず、天下国家なんて票になりません。今や自民党議員でも一部の有名代議士を別にすれば、わずかでも安心感があるのは2世3世議員でしょう。メディアが最悪と思います。

長い間、反対意見を採り上げるのに熱心だったものだから、正当な見解を正しく報道するノウハウを忘れてしまったのではないかという気がします。

記事の基本たる主語を明示せず“……であることがわかった”とか“……であると思われる”とか責任を持たない記事が増えました。

ガーシーなんてとんでもない議員を除名するのに民主主義にもとるのではないとか、防衛論争は避けるのに、北朝鮮のミサイルが飛んでくれば、アラートがどうのシェルターが不足だのと全くトンチンカンな報道ばかりです。もはや新聞やTVが市民を啓蒙するなんて悪い冗談です。

質問2 学者が発言しなくなったということが実感されます。都市計画学者、経済学者、金融論者すべての学者が1990年ころから発言しなくなったと思います（物言わぬ民）。ごく一部の学者が大きな声で発言していますが、大方の学者は発言しなくなったと思います。学問の専門分野が細分化され、学会でも重箱の隅を穿るような議論が多くなっている感じがします。国家による教育統制が行き届いているのか、（例えば、宇沢のような）気概のある学者がいなくなったのでしょうか。なお、経済系の学者が物言わぬようになったのは、バブル崩壊後に、日本経済の構造変化を認識せずに景気回復への時間的予測を行った学者がその後懺悔に追い込まれたことが影響しているのではないかと思います（雉も泣かずに撃たれまいです）。

回答2 私は理工系なのでそっちから議論しますが、やはり経済合理主義、効率性を求めることが大学をダメにしたと思います。

理系は金がかかるのでどうしても主力は国立大学ですが、教育改革という文部省の政策により国立大学が法人化され、とかく悪口をいわれた教授会の上に理事会が設けられ理事の一人には文部省の役人OBがいます。

教師も教授の他に助教、准教なんてわけのわからぬ助教授クラスが設けられ、その身分は期間が定まっていて永続性が無く、皆さん失職しないように神経を費やして研究どころではありません。

ノーベル賞受賞者が総理と面談すると皆さん大学における基礎研究(目的を特に定めない理論研究)の重要性と予算増を陳情され、メディアも伝えているのですが実現したためしがありません(何故、総理はOKと云わないのですかね?)。

今や研究というと経産省ばかりか文部省までその悪癖に染まってしまいましたが、その時々
の流行のテーマ(温暖化対策、新エネルギー、半導体……)を掲げてそれに合ったものには
研究費を与えるという功利的なものになり、そういう外部研究費を獲得してくる先生が有能
であるという変な時代になりました。

国立大学の研究費なんていったって高々数千億円で通産の補助制度に比べたらわずかなの
ですが文部省は予算増には力を入れず配る方でいばっていますね。

大学教授というと国交省では局長クラスが礼を尽くして応待しますが、文部省では驚いた
ことに大学教授が係長に頭を下げます。

私の予想は、安部問題の頃、わが国のノーベル賞受賞者が続きましたが、あれは日本が輝
いていた頃の残照であって、もう日本からノーベル賞(文学賞、経済学賞、平和賞は知りま
せんよ)受賞者は出ないと思います。

街づくりの話から脱線ですが、私は今の日本はもうそれどころではなく、地価暴落、さら
なる円安、国際的な食料価格の上昇による日本の食料不足、ハイパーインフレ等々のリスク
が次々と生じてくるのではないかと不安になります。パーティー券で大騒ぎしている太平楽
で良いのでしょうか?

(以上)



写真1 立体都市計画・PFを使って公園を再開発

“行幸通りの終点”として完成 皇居へつながる広い遊歩道も

東京駅丸の内駅前広場が2017年12月7日に完成した。行幸通りで皇居につながる駅として造られた歴史にちなみ、この通りとの連続性を強調するデザインだ。付近のビルの高層階から見下ろすと、そうしたデザインの特徴が明瞭に浮かび上がった。

同広場は約6500m²の丸の内中央広場の南北に約6300m²と約

5900m²の交通広場を配した構成。中央広場のさらに中心部は、行幸通りの遊歩道と同様に純白に近い御影石で舗装して、遊歩道につながる帯のように仕上げている。“帯”は丸の内駅舎正面玄関の手前まで延びているため、駅そのものが行幸通りの終点のような印象となった。

整備主体の東京都とJR東日本が

7日午後に開催した広場の完成記念式典には天皇、皇后両陛下が臨席し、安倍首相が祝辞を述べた。JR東日本によると、同社施設の完成式典に両陛下、首相、都知事の4人が参列したのは設立後30年の歴史で初めてだという。

(安藤剛)

「日経コンストラクション」ウェブサイト
2017年12月8日の記事を基に構成



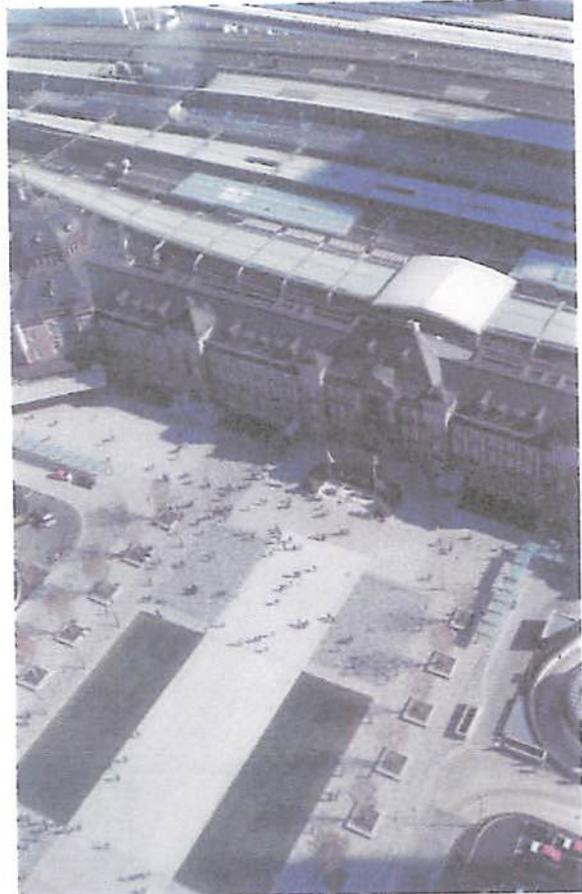
南西側から俯瞰した東京駅丸の内駅前広場 (32～33ページの写真:日経コンストラクション)



写真手前の丸の内駅前広場の西端と後方の行幸通りの遊歩道がつながっているように見える



地上で見た丸の内駅前広場。中央広場と交通広場の間をケヤキ並木で仕切っている



丸の内駅前広場の真っ白な“帯”は広場の西端（下方）まで伸びている

駅舎の復元に続き、広場を整備

東京駅丸の内駅舎は建築家の辰野金吾が設計した。しかし、戦災で3階部分や特徴的なドーム屋根を焼失した。一方、戦後の丸の内駅舎前は車道中心の空間となり、再整備で2010年以降は遊歩道が中心を占める行幸通りとの一体性が損なわれていた。

JR東日本は12年10月に丸の内駅舎の復元を完成させると、この一体性を高めることを目指して東京都と共に新たな丸の内駅前広場の整備に着手した。

広場の設計者はジェイアール東日本

コンサルタンツ。施工者は鹿島で14年8月に着工し、当初は17年春に完成する予定だったが、現場の地下に過去の工事で作られた土留めが残っていた影響で工期が延びた。事業費は約66億円。都が27億円、JR東日本が39億円をそれぞれ負担する。総面積は約2万4000m²。

中央広場には、樹形が美しいとされるケヤキ並木や約1200m²の芝生を植えたほか、夏季限定で水深5mm程度の水景施設を使用して路面温度の上昇を抑える。照明はデザイン性の高い3灯式の



丸の内駅舎方向を見る

ボール照明で、駅舎のライトアップの美観を損ねないように明るさを抑える。管理はJR東日本が担当する。

「日経コンストラクション」ウェブサイト
2017年11月10日の記事を基に構成



図49 水盤の風景

ルネッサンス様式の赤レンガ3階建て。 東京駅はセントラルステーションの名に恥じない

日本の中央駅として巨費を投入

昭和戦前期の壮麗な姿である。自動車は少なく右側を走る東京市電が交通の主役を務めていた。左下の安全地帯は「降車口前」電停で、市電は駅前広場を西寄りになると、南側の「乗車口前」にも停車した。正面の5階建てビルはモダニズム建築の傑作とされた東京中央郵便局で、戦前は東京駅遠距離列車ホーム下との間に地下鉄道の郵便物輸送用列車が走っていた。



東京駅・丸の内口 (昭和初期)



絵葉書でつづる
中央線今昔ものがたり



絵葉書でつづる中央線今昔ものがたり、白土貞夫、(株) 柗出版、2011.6

都市公園法

(都市公園の占用の許可)

第六条 都市公園に公園施設以外の工作物その他の物件又は施設を設けて都市公園を占用しようとするときは、公園管理者の許可を受けなければならない。

2 前項の許可を受けようとする者は、占用の目的、占用の期間、占用の場所、工作物その他の物件又は施設の構造その他条例（国の設置に係る都市公園にあつては、国土交通省令）で定める事項を記載した申請書を公園管理者に提出しなければならない。

3 第一項の許可を受けた者は、許可を受けた事項を変更しようとするときは、当該事項を記載した申請書を公園管理者に提出してその許可を受けなければならない。ただし、その変更が、条例（国の設置に係る都市公園にあつては、政令）で定める軽易なものであるときは、この限りでない。

4 第一項の規定による都市公園の占用の期間は、十年をこえない範囲内において政令で定める期間をこえることができない。これを更新するときの期間についても、同様とする。

第七条 公園管理者は、前条第一項又は第三項の許可の申請に係る工作物その他の物件又は施設が次の各号に掲げるものに該当し、都市公園の占用が公衆の利用に著しい支障を及ぼさず、かつ、必要やむを得ないと認められるものであつて、政令で定める技術的基準に適合する場合に限り、前条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

- 一 電柱、電線、変圧塔その他これらに類するもの
- 二 水道管、下水道管、ガスパイプその他これらに類するもの
- 三 通路、鉄道、軌道、公共駐車場その他これらに類する施設で地下に設けられるもの

四 郵便差出箱、信書便差出箱又は公衆電話所

五 非常災害に際し災害にかかつた者を収容するため設けられる仮設工作物

六 競技会、集会、展示会、博覧会その他これらに類する催しのため設けられる仮設工作物

七 前各号に掲げるもののほか、政令で定める工作物その他の物件又は施設

2 公園管理者は、前条第一項又は第三項の許可の申請に係る施設が保育所その他の社会福祉施設で政令で定めるもの（通所のみにより利用されるものに限る。）に該当し、都市公園の占用が公衆の利用に著しい支障を及ぼさず、かつ、合理的な土地利用の促進を図るため特に必要であると認められるものであつて、政令で定める技術的基準に適合する場合については、前項の規定にかかわらず、同条第一項又は第三項の許可を与えることができる。

都市公園法施行令 第十四条

3 法第七条第二項の政令で定める社会福祉施設は、次に掲げるものとする。

一 児童福祉法(昭和二十二年法律第六十四号)第六条の二の二第一項に規定する障害児通所支援事業(同条第五項に規定する居宅訪問型児童発達支援又は同条第六項に規定する保育所等訪問支援のみを行う事業を除く。)、同法第六条の三第二項に規定する放課後児童健全育成事業、同条第七項に規定する一時預かり事業又は同条第十項に規定する小規模保育事業の用に供する施設及び同法第三十九条第一項に規定する保育所

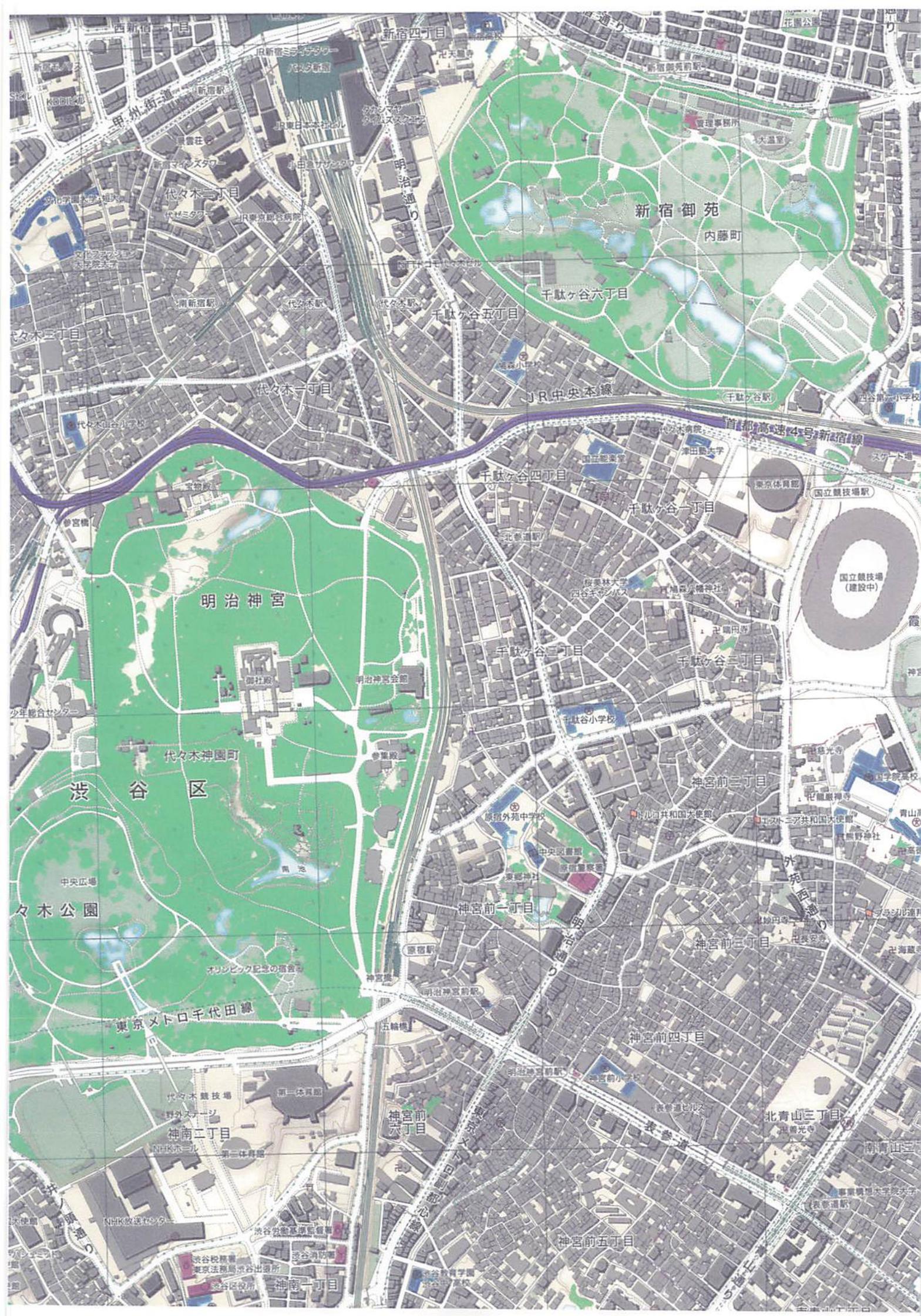
二 身体障害者福祉法(昭和二十四年法律第二百八十三号)第四条の二第一項に規定する身体障害者生活訓練等事業の用に供する施設及び同法第三十一条に規定する身体障害者福祉センター

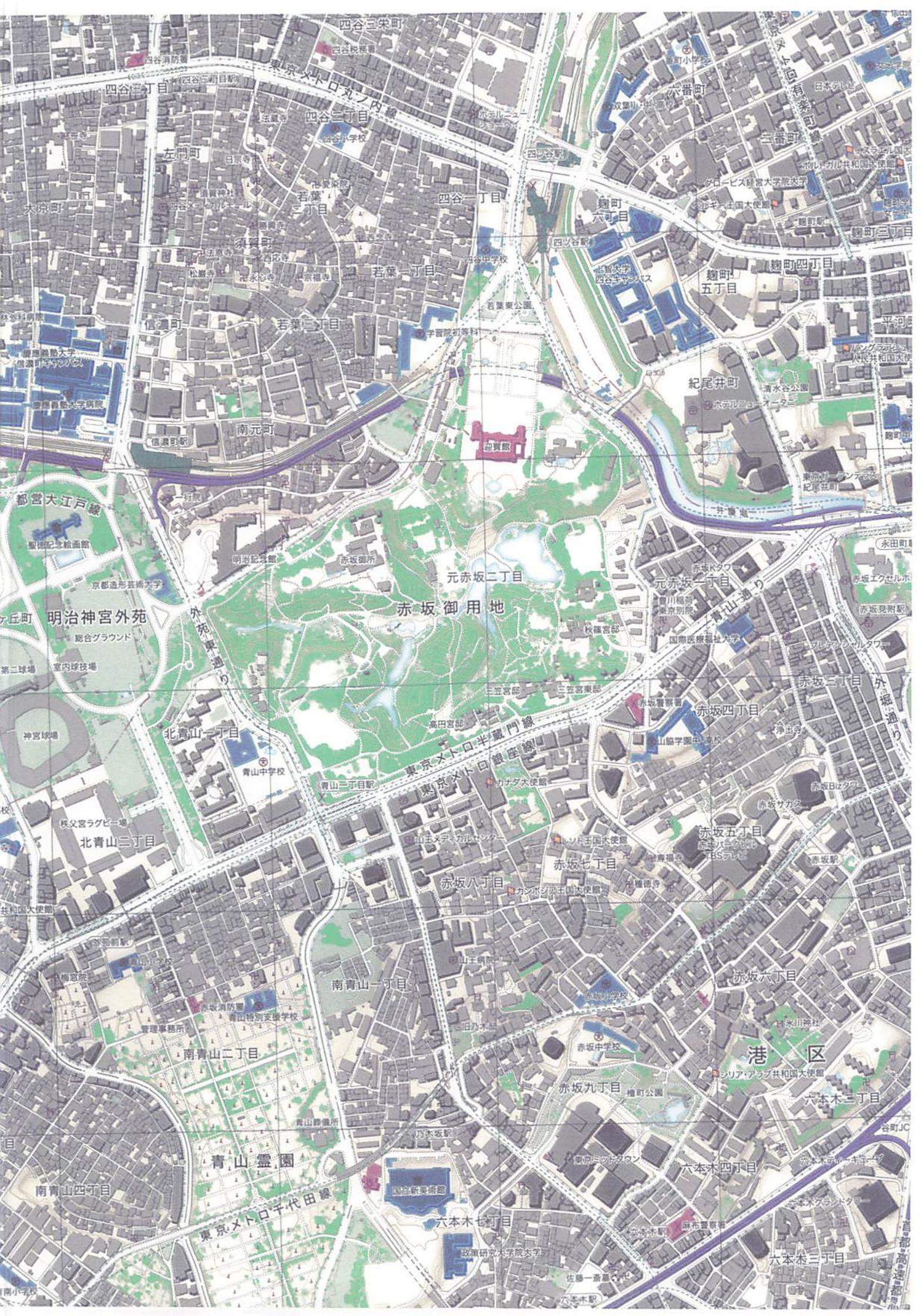
三 老人福祉法(昭和三十八年法律第三十三号)第二十条の二の二に規定する老人デイサービスセンター及び同法第二十条の七に規定する老人福祉センター

四 障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律(平成十七年法律第二百二十三号)第五条第一項に規定する障害福祉サービス事業(同条第七項に規定する生活介護、同条第十二項に規定する自立訓練、同条第十三項に規定する就労移行支援又は同条第十四項に規定する就労継続支援を行う事業に限る。)の用に供する施設及び同条第十七項に規定する地域活動支援センター

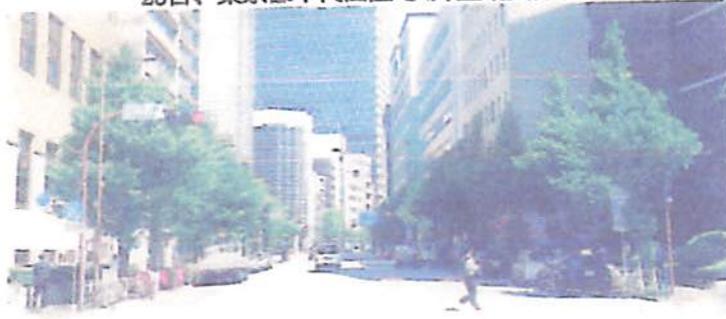
五 就学前の子どもに関する教育、保育等の総合的な提供の推進に関する法律(平成十八年法律第七十七号)第二条第七項に規定する幼保連携型認定こども園

六 前各号に掲げるもののほか、都市公園ごとに、前各号に掲げるものに基づいて、地方公共団体の設置に係る都市公園にあつては当該地方公共団体が条例で定めるもの、国の設置に係る都市公園にあつては国土交通大臣が定めるもの





神田警察通りのイチョウ並木=いずれも
25日、東京都千代田区で(井上靖史撮影)



伐採反対の声切り捨て

神田警察通りのイチョウ並木

2022.4.26 東京新聞

都心の学生街のシンボルとして住民から保全を求め、声が上がっていた神田警察通り(東京都千代田区)のイチョウ並木について、道路を管理する区が二十五日、伐採工事に着手した。住民からは区の強硬な姿勢に批判の声が上がっている。(井上靖史)

千代田区が工事に着手

同日午後七時半ごろ、並木の周辺に工事用圍いを設置する作業が始まった。「伐採反対」「樋口(高麗)区長、無視しないで」。抗議のため集まった約二十人の住民らはプラカードを掲げて工事中止を訴えた。

対象地は一ツ橋―神田警察一帯。事前に芝居場間の二百二十本の四車線ある区道一・四の車線を減らし、歩行者や自転車用の道路を整備する計画の二期工事で、沿道のイチョウ三十二本のうち三十本を伐採、一本を移植する。跡地には新たに三十九本のミウナウサンツを植える。工費は二億七千万円。

イチョウの樹齢は、地元の高齢者の記憶から少なくとも半世紀以上と推定される。学生会館や共立女子学園など教育関係施設が集まる文教地区の



歴史的景観が消えることを惜しむ住民たちは「神田警察通りの街路樹を守る会」を結成し、計画の見直しを求めた。

区は伐採方針について、町会長や観光協会などでつくる「沿道整備推進協議会」に説明し、合意を得ていると主張する。だが、初めての住民説明会の開催は、業者と工事契約を結んだ後の昨年十二月。多くの住民にとって伐採は「雷身に水」だった。二〇一八年に完了した一期工事(二百二十本)はイチョウ



伐採に抗議し、イチョウの木を囲む人々(平野皓士朗撮影)

ウを残したまま整備したが、二期については区側は伐採しないと歩道の十分な幅が確保できないと説明。工法の工夫で対応できるとする反対住民は二十一日、伐採の手続きが不適切だとして関連予算を執行しないよう求める住民監査請求をした。

監査結果を待たずに伐採が強行され、守る会の滝本幾子発起人代表(右)は「憤りしかない。民主主義がない」と話した。

JR横須賀線 半日運休

2015.12.7 産経

東京―品川間 線路冠水、7万人影響

5日夜から6日にかけて、東京都千代田区のJR横須賀線に設置された地下水の排水設備にトラブルが発生し、横須賀線は東京―品川間の上下線で6日の始発から夕方まで12時間半にわたって運転を見合わせ

た。十分に排水できなくなり、東京―新橋間で最大約70分にわたり線路が冠水した。JR東日本によると、横須賀線東京―品川間は大抵が地下を通る。普段から、コンクリート外壁の間隔が

ら出てくる地下水を、7カ所に設置したポンプと貯水槽を使って排水している。このうち東京―新橋間のJR有楽町駅付近の地下約40分にある貯水槽で5日夜、ポンプの吸水口に泥が

詰まり、十分にくみ上げられなくなった。稼働させるポンプを増やすなどしたが、排水量は一時、フル稼働時の1割程度にとどまった。

JR東は仮設ポンプを設置し、泥を取り除くなどして復旧させた。

横須賀線と同様に直通する総武快速線は、品川、東京両駅で折り返し運転し、特急の成田エクスプレスは運休や区間運休にした。7万7千人に影響した。

東京・目黒区

Park—PFI導入へ

碑文谷公園トライアル・ サウンディング結果

東京・目黒区は、Park—PFI（公募設置管理制度）の導入を目指す碑文谷公園で実施したトライアル・サウンディング（対話）の実施結果をまとめた。2023年11月に園内で生鮮食品や加工品の販売などを

実施。来訪者にアンケートした結果、満足度が最高ラックとなる「5」と回答したのが約5割だった。区は条件整理を行った上で24年度中に事業者を公募し、26年度の事業開始を目指す。碑文谷公園の所在地は碑

文谷6の9の11。区は公園の魅力向上と財政負担軽減を狙い、22年度からPark—PFIの導入可否を検討している。

この一環で実施したトライアル・サウンディングは東急らで構成する「高架下から学大を考える会」が主催し、23年11月25、26日にキッチンカーや古着・古美術品の販売などを行った。2日間で来訪した公園利用

者のうち約500人に満足度を聴取し、349件の回答を得た。集計の結果、満足度が5と答えたのは約5割だった。各コンテンツの中でキッチンカーを利用したのが6割を超えていた。区はトライアル・サウンディングの成果などを基に同公園に対する官民連携の在り方を整理。民間事業者の公募条件などを定めた公募設置等指針に反映する。