

1989 年度学会賞受賞作品・授賞理由

◆石川賞掛川市における創意豊かな都市(まち)づくり実践

榛村 純一(静岡県掛川市 代表 掛川市長)

〈選考理由〉

人口約 7.3 万人の掛川市は、1979 年に「生涯学習都市宣言」を行ない、市民が生涯にわたって生きがいを感じる事の出来る都市づくりを目指し、次のような多くの努力を継続的に重ねてきている。

第一に、市長を始めとする行政当局のリーダーシップもあるが、まちづくりの事業化に際して 2000 回にものぼる市民対話集会在が忍耐強く開かれ、このことを通じて市民の間に地域特性を生かした都市づくりに関する共通の認識と地域に対する愛着心が育てられてきた。

第二に、実際の都市整備事業の上でも、1979 年に開始された駅前ならびに駅南土地地区画整理事業の完成、混植並木・木レンガ舗装・電線埋設・などのアイデアを凝らした駅前通りの美装化などの他、特に 1988 年 3 月の新幹線駅開設と同時に完成した南・北駅前広場は、掛川市の新名所づくりを目標とし、モニュメント・彫刻・壁画など文化的要素を導入しつつ計画し、事業化を進め、これに成功している。

また、今後の計画にも森の中の工場群を目指す「エコポリス」など興味深いものがある。

このように、掛川市の都市づくりの実践は、市民に地域に対する愛着心をもたせ、活力を吹き込むことによって、単に過疎化を止めただけでなく、魅力ある地方都市に発展して行く基礎を築くことに貢献している。以上のような点から石川賞にふさわしいものと判断した。

◆計画設計賞大阪市における歩行者空間の整備

玉井 義弘(大阪市建設局 代表 建設局長)

《選考理由》

都心部における道路整備は、近年、幹線道路重点の進め方から生活道路・道路景観環境の整備までに広がってきており、親しみと潤いのある道路づくりが目標となっ
てきている。

大阪市における歩行者空間の計画・整備の考え方は、一つは計画基準を設定し、
全市的に同一基準で事業を進めようとする「計画基準に基づく網的整備」である。こ
の方針に基づく事業としては、都市計画道路の整備による歩道の確保、コミュニティ
道路、史跡連絡遊歩道、自転車歩行者道などの整備がある。

もう一つは、特定の整備対象を設定して事業を進める「線的整備」である。これには
歩行者専用道、美装化道路、旧街道・坂道、水際遊歩道、緑道、自転車歩行者専用
道、橋梁の美装化等が含まれる。

1975年頃より大阪市では歩行者空間の計画的整備が進められてきた。全体計画は
広範にわたるため完成までにはさらに年月を要するが、すでに完成している上記の
諸事業は質的にもよく整備され、利用者・居住者にも好評である。

また、歩道整備を契機に、沿道の建築物の美化が行なわれている例もあり、波及効
果も出はじめてきている。

「国際花と緑の博覧会」というイベントも整備促進の一つの目標となった点もあり、
全市的に支持されている事業といえよう。

個々の内容も緑化、美化、歴史文化を考慮し、歩行者空間整備のモデルとなるべき
成果をあげており、計画設計賞に値するものと判断した。

◆計画設計賞東通村中心地区ならびに庁舎・交流センターの計画

川原田 敬造(青森県東通村代表 東通村長)

押田 健雄((株)テイク・ナイン計画設計研究所 代表取締役)

《選考理由》

青森県東通村は、村制施行以来100年の長きにわたって村役場が村外(むつ市内)に置かれてきたというところである。この要因としては、面積293.81平方キロメートルという広大な村の、中心性に欠けるという自然的地理的条件と、中心地を決めることに合意が得にくいという歴史的社会的条件があったものと思われる。

村では、1978年から総合振興計画の作成にとりくみ、1980年にまとめた計画の中で、新たな中心地の位置づけを行ない、村民のコンセンサスづくりをすすめた。この計画調査のユニークな点は、大小29の集落について、村民と村と専門家の三者の共同で計画づくりの基礎情報をまとめ、基礎的な集落づくりから、中心地の重要性の認識、その計画へとすすめたところにある。1984年に中心地の基本計画がまとまり、庁舎の村内移転の合意がはかられた。この計画により現在までに、庁舎・交流センター・ふるさと広場などの建設が行われ、中心地区が形成された。

以上のように、この計画は地域のマイナスの条件を克服することを通じてかえって村の一体性を作り上げたという点で、また村民のシンボルとなる優れた中心地区を完成させたという点で評価でき、計画設計賞にふさわしいものと判断した。

◆論文奨励賞領域間平均距離の近似理論と都市分析への応用

栗田 治(東京大学工学部 助手)

《選考理由》

本論文は著者の学位論文である。

都市活動の特徴の一つとして、人と物が実際にある地点からある地点までを移動することがあげられよう。空間の制約から多くのものを一つの場所に立地させることは出来ないので、ここに都市における距離の克服が重要になり、この距離の扱いが基礎的問題の一つとなる。

しかし、単純なこの距離そのものに関しては数学的扱いが難しく、これまでに見るべき成果はほとんどなかった。本論文はこの問題に正面から取り組み、次のような簡潔で重要な結果を得ている。いま図のように二つの領域A, Bがあり、一つの点がAで、

他の点がBでそれぞれ一様に分布しているものとする。このとき2点間の距離 r の平均値 \bar{r} に関しては、一般に積分が難しく、特殊な場合を除いては式で求めることは出来ない。ところが本論文は Vaughan の近似式を用いることにより、この平均距離 r が両領域の重心間の距離 h とある定数 c を用いて、

$$\bar{r} \sim h + c/h$$

という単純な近似式で表され、しかもこの精度がきわめて高いということを明らかにした。この事実およびこれを理論的に進めて得られた結果によって、本論文ではさらにいくつかの分析等がなされている。(Web 作成者注: \bar{r} は r のアップパーバー付)

以上のように、本論文はきわめて理論的に厳密でかつ結果が簡潔であり、これを基礎に理論および実践に関して多くの成果が今後期待され、論文奨励賞としてふさわしいものと判断した。

◆論文奨励賞人の交通・活動関連分析に基づく交通需要推計法に関する研究

磯部 友彦(群馬大学工学部助手)

《選考理由》

本論文は著者の学位論文であり、このテーマに関する一連の研究をまとめたものである。

今後の交通問題に対処するためには、通勤交通だけでなく、より包括的な交通需要の推計手法の開発が必要になっている。本論文では、まず、今までの交通需要推計手法の枠組みの変遷の検討を行ない、人の活動と交通を関連して分析することの重要性を指摘し、そのために、交通主体である市民の活動の欲求から交通行動が派生するという考えに基づき、人の交通行動の本質的な必要性や制約も考慮して交通行動を分析する方法(「交通・活動関連分析」)を開発し、それを組み込んだ交通需要推計手法の可能性を深めている。

本論文の特徴は、活動主体である人の交通と活動との関係を時間・空間系の中で計量的に表現するために、交通と活動の連続を「交通・活動スケジュール」として表現し、交通需要を一日単位で把握し、活動の実施時刻、活動消費時間、活動場所等から構成される交通・活動スケジュールの決定プロセスの把握を平日交通のみならず休日交通に対しても試みた点である。

このように、本論文は新しい概念により交通需要推計手法にアプローチする具体的方法を提示した点で、交通行動の理解に貢献するとともに、今後の交通需要推計研究分野における発展性が期待できるものと考え、論文奨励賞にふさわしいものと判断した。

◆論文奨励賞都市周辺低層高密度市街地の居住環境整備計画論

高見沢 実(東京大学工学部講師)

〈選考理由〉

本論文は著者の学位論文であり、このテーマに関する一連の研究をまとめたものである。

本論文は、低層・木造・高密度の市街地によって特徴づけられるわが国大都市の都心周辺市街地、とりわけ東京23区の都心周辺高密度市街地を取り上げ、この地域の整備課題を、単に地区内部の即地的問題を解くのみならず、大都市圏の中における当地域の役割をふまえながら、居住者属性のバランスや定住性の維持実現にも配慮した計画システムを形成することと考え、そのための方法論を構築することをめざしたものである。

本論文の特色は、筆者があとがきで述べている研究の基本的態度にあると考える。すなわち、(1)具体的課題から発想すること、(2)「計画」にこだわることの二点である。近年の博士論文は、一般的に分析的手法に基づく「専門化」を志向し、研究対象をますます「細分化」する傾向がある。このような中で、都市計画学のように、最終的には一つの総合的都市空間を作り出すという実践的手法の基礎である学問においては、一方において「総合化」・「実践化」を志向する論文も欠かせないと考える。そのような意味で、綿密な実態的分析を基礎としつつも、あえて、その立場にたつて博士論文を

まとめた姿勢は評価できる。一言でいえば、質の良い都市計画学分野の正統的な論文であり、論文奨励賞にふさわしいものと判断した。