

日泰寺近くの都市計画道路

正月のまち歩きとして、地下鉄「覚王山駅」から参道を通って、日泰寺に向かった。毎月 21 日の「弘法さん」は参道・境内とも大勢の参拝客で賑わうが、正月というのに閑散としていた。日泰寺周辺には、よく散策に来た。名古屋市立女子短大に勤めていたころ、大学からこの辺りを通って覚王山までよく歩いたものだ。まだ若かった。



散策の目的は日泰寺より、近くを通る都市計画道路にあった。写真のように、日泰寺近くを東西に道路が走っている。佐藤圭二先生が『C&D』145号、2007春の「都市計画事業と都市デザイン」という論文で、この道路問題を取り上げている。佐藤先生には、名古屋市住宅対策審議会などでお世話になり、都市計画や建築について多くのことを教えてもらった。いまでも感謝している。



都市計画道路池内猪高線は、千種区自由が丘(千種台団地)を抜けて覚王山日泰寺の北側を通り、今池・古出来町の間地点にいたる道路である。基準幅員が 15m で、都市計画道路としてのランクは下位にあるが、この地域には幹線道路が不足し住宅地内一般道路の通過交通が多いことから、都市計画道路の必要性がある。平成 4 年に見直しの都市計画決定がなされているが、幅員が狭いために都市計画審議会では構造上のチェックは省かれている。



このランクの低い道路が問題を持っているのは、名古屋市では数少ない区画整理が行われていない、しかし完成した既成市街地を抜けることと、丘陵地のために勾配が一般的道路基準 6% を超えること、そして、そのために周辺の既存の道路や住宅地の居住性と景観を大きく変更させ、さまざまな問題を起こすことが予想されたためである。

ヨーロッパにおいて都市デザインは、①公共スペース(道路や公園、広場など)やオープンな民有地を連結した「平面スペース」と、②それを囲む(挟む)建物と樹木(ランドスケープ)の正面立面の形(「囲み空間」と呼ぶ)をデザインするものと考えられている。これに従えば、都市を計画する場合にはこの「囲み空間」を設計しチェックすることによって、一面的な都市計画を批判し改めることができる。そしてそれは美しい街をつくり出すはずである。また、このことは、都市デザイナーは土木、建築および造園設計をすべてできる人か組織でなければならないことを意味している。

この事例に見るように、土木技術当局(者)が土木施設のみを見ることから脱皮して都市デザインを志すことが望まれると同様に、建築家・建築技術者も自分の殻を脱皮しなければ都市のデザインはできないだろう。そのような状況が生まれることを期待したい。

(2017年1月6日)