

1897(明治30)年高知県安芸町で生まれる。大正10年東京帝国大学土木工学科卒業。東京市道路技師。帝国復興院技師。復興局の末期に焼失区域外の道路や駅広場の計画をし、馬場先に出来た日本で初めてのロータリーは近藤の提案によっている。近藤の真意は、ロータリーによって交通を解決するのではなく、平面交差の交通容量の限界を測定し、立体交差の立案をするための準備であった(自著『一里塚』1964年)。後年、高速道路の提案をする近藤の構想の原型がこのときすでに生まれている。

その後、都市計画東京地方委員会技師として、新宿駅西口の整備計画(駅前広場、道路、建築敷地造成)を立案した(1932年8月成案、1933年3月市会議決)。これは戦後の新宿副都心建設計画の原型となったものである。また、この時期、近藤は『高層建築物後退規定の提唱』(都市計画叢書第9号、都市研究会)を執筆している。

満州国では日本内地とは異なり、政府の都市計画主管課長のポストは技術官が就き、大いに仕事をやれる場が提供されていた。昭和8年、近藤は渡満し、その初代課長(民政部都邑科長)となり、法制度の整備(都邑計画法、都邑計画標準の起草)と各地の都市計画の立案と事

業化を推進した。都邑計画法で制度化された「緑地区」は今日の市街化調整区域に相当するものであり、事業執行には土地経営(用地の全面買収、事業資金は造成地の売却収入による)を行うなど先進的なやり方を導入している。

1939年、満州国は政府直轄で鴨緑江口に人口150万の臨時工業都市の建設を着手し、近藤はその責任者となった(大東港建設局副局長、後に局長)。大東港では敗戦までに高速道路が実際に供用している。

1946年引揚げ、全国道路利用者会議事務局長、日本道路協会専務理事、東京道路社長となり、1975年に没す。

戦後、いち早く高速道路の必要性を主張し(東海道弾丸道路の提案、首都高速道路の企業免許申請、東急ターニクスの顧問)、高速道路の思想の源流のひとつを作った。戦時中は関東軍にも安易に妥協せぬ硬骨漢であり、優秀なタウンプランナーであったという(横山光雄先生の言による)。

