

〔まえがき〕 経済の低成長期に入り、大規模事業の衰退・地方の時代の掛声と共に、小圏域の問題に対しても地区計画が制度化された。地方の小圏域を安定した生活空間として整備する方向が、ようやく市町村レベルで設定されることになったわけである。勿論、それには様々な問題がある¹⁾。圏域の輪郭とその階層性(レベル)、各階層の輪郭の内部とそれらの間の関係性(ホウフ)、各年齢階層・属性に対する平等性、自然的要素や様々な施設・手段と輪郭との整合性、地域性などである。それらを総合すると、特定地域で、小圏域(地区)から輪郭を積み上げていく圏域構成の問題へと集約される。ヒトの成長段階に応じた構成はその基盤概念で、歩行圏が基本生活圏を意味する。交通計画はそうした規範的構造を前提に立案するべきで、広域的機能性を優先させる均質化であってはならない。

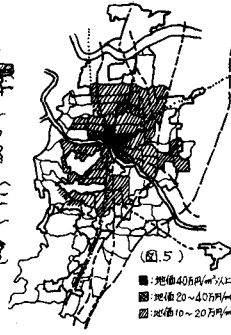
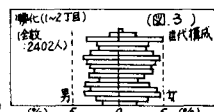
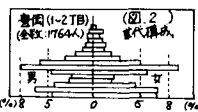
本研究の目的は、モータリゼーションによる画一化が進攻している地方都市を対象に、以上の課題を検討することである。今回は、その第二段階として、福井市に関する調査とその分析、勝山市での調査²⁾との比較を基に、現状の問題点を把握し、両側町を基盤とする生活圏構成及びその計画に関する問題について検討する。

〔1〕. 調査 旧城下町福井は、人口約24万(国勢113)、震災・震災の復興、区画整理事業により、道路構造が比較的整備されている。そして、発生・集中交通量の自動車依存率約4割(自動車約25万)、通勤目的では約6割の数値が、交通の自動車化を示している。その点に関しては、近年の開発が自動車保有(世帯別1.26台)の核家族世帯(世帯0.56人)に対する住宅(約74%)を低密度で中心部を取り囲む形に散在させたこと、一方、諸施設は中心部への集中を強め、逆にブルーカラーの職場が周辺部に立地したこと、公共交通機関がその状況に十分対応できなかったこと、商業資本が大駐車場をもつ大型店舗として速早く対応を計ったことなどの随伴現象が考えられる。以上の点を具体化するため、福井市の各町毎に、①世代構成(世帯別年齢統計)、②地価(公示調査)、③業種施設分布とその変化(昭和48、58年度版職業別電話帳)の調査を行った。



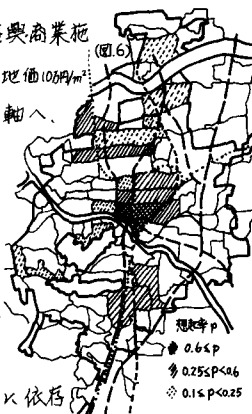
次いで、福井市のCBDを校区を含む順に小学校(図1)の3,6年生を対象に、イメージ及び実態調査を実施した。その方法は、勝山成善面小学校の調査³⁾と同様のもので、A.日紙(A3)上に数センチの近隣と学校を含む行動圏の略図を描いてもらう(昭和33年生40名、昭和40年生39名)、B.航空写真(1:70,000)にトレーシングペーパーをかぶせ、自宅・学校近隣の区画、通学路、よく通る道、危険な場所、車の入ってほしくない道、行動圏域の区画を描いてもらう(昭和33年生39名、昭和40年生33名)、この2種からなる。さらに、A,Bとも、知っている町名・福井の町で心に残る場所の名称を列挙してもらう、移動手段として日常用いるもの・好きなもの、安心して遊べる場所の有無とある場合の名称を列挙してもらう、放課後・休日の双方について何処で何をして遊ぶかについてのアンケート調査を行った。

〔2〕. 調査結果と考察 (i). 広域問題 まず①では、福井市の世代構成がほぼ釣鐘型になっているのに対し、屈曲型(図2)の町が中心部を取り囲み、中心部にも流出性の屈曲型(図3)の町があるなど(図4)、世代構成にアンバランスが生じている。②に関しては、地価10万円/m²以上の地区が市街化区域の大半を占め(図5)、幹線沿いに高地価の領域が広がっていることから、新たな開発を外へ押しやる圧力となり、世代構成の不均衡をそのまま残し、他地域に同様の居住地区低密度で分散化させる要因となることが考えられる。次に③では、10年間の変化として第三次産業の伸び代が目立ち(スーパー外:3.4倍、大店:1.5倍、飲食店:2.9倍、喫茶:2.7倍、74-27:3.8倍、理容美容:1.84倍、銀行:1.76倍)、小規模店では、衣料(1.7倍)、肉類(1.5倍)以外に減少傾向(鮮果:0.6倍)が認め



られ、スーパーへの転換を裏付ける。町割の傾向では、県庁市役所、大型店の6割、遊興商業施設の大半、統合病院の3/4などかなりの機能がCBD周辺(図1)に集中している。さらに、地価(100坪)の南北部には大駐車場をもつ大型店(ルピア)の立地もみられ、それらとCBDを結ぶ中心軸へ、散在する居住地からの交通が集中することになる。

この構造はイメージについても認められる。図6(昭和63年町正遷移率の高い町の分布)、CBDと南北の大型店を核とする地区を分化させ、東西方向は空白である。一方、心に残る場所に関する結果(表1、街路は同様の街路網図)とそのグラフ(図7:各要素の想起量と小規模施設に対する付加グラフプロット)では、イメージの連続性(勝山、11.3、11.6、11.2)が認められ、小のイメージは、小の大人のそれと異なる統合力の強いもので、要素もCBD地区に限定されている(表1、*印)。この点と図6を重ねれば、意識的圏域の分化は想定できる。それは初動手段のレベルと対応し、小の初動が大人に依存するのに対し、小では、自主的初動・独自のモード(自転車)に関する意識的圏域を要素的に分化させることを示す。

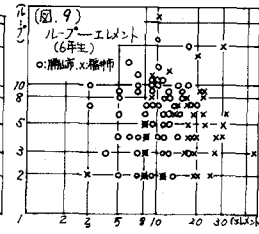
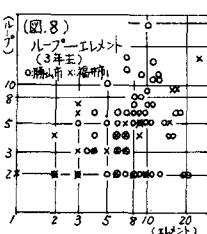


(2) 小圏域の問題 Aの結果(図8、11.3、11.6; 略図中のエラストマト要素数とループ数[通×図中の区画数]+2]と付加グラフプロット)をみると、順化小生徒のイメージマップはルート的なもので、ループ数増加(空間的配置認識)よりも、特定径路にそうエレメントの増加が目立つ。恐らく、原因は、休日にも散歩の大部分は屋内(11.3: 52%, 11.6: 49%)や公園(図13%, 18%)に固定し、散歩の初動手段(11.3: 歩行53%, 自転車27%, 小: 44%, 91%)に対する安全な疎外する環境にある。このことは、車の入ってほしくない道に関し、多くが細街路通学路を指定することからも確認できる。しかも逆に好きな初動手段、自転車(11.3: 46%, 11.6: 69%)・車(26%, 21%)・バス(10%, 7%)・歩行(8%, 0%)の現状は、歩行・自転車に関する否定的状況ゆえに、ある年齢に達すれば、初動モードを車へと転換していく傾向を暗示する。こうした動きに対する対策は、今後の問題をさらに大きくしないためにも、必須の要件である。

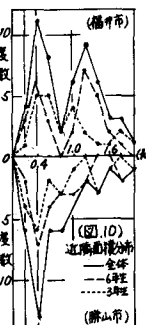
(表1) 想起量(想起量単位)

	街路	小	小
西武	100 (11)	32 (12)	12 (2)
県庁	30 (2)	27 (11)	31 (12)
福山駅	25 (4)	0	0
足利山	25 (4)	22 (12)	34 (12)
北谷公園	21 (3)	7 (14)	0
大塚公園	16 (4)	19 (6)	61 (11)
中央公園	14 (2)	31 (12)	11 (14)
三ツ子公園	13 (1)	0	0
新橋公園	11 (1)	6 (12)	0
市役所	9 (4)	1 (12)	1 (12)
運動公園	7 (11)	1 (12)	2 (14)
ビル	6 (12)	8 (14)	0
ベル	6 (12)	8 (14)	0
足利川	0	23 (14)	23 (14)
福山公園	0	19 (14)	0
福山駅	260	79	71

次に、近隣については、形態が小(昭和63年: 14%, 街路58%, 和地28%)から小(図49%, 46%, 5%)へと変化し、面積分布もぼろっきの減少と共に、形態、X合わせて二つのピークをもつ(図10)。一方、勝山の結果では、形態(11.3: 86%, 7%, 7%)が小・中と大きく変化せず、面積も比較的安定している。つまり、前者では、近隣の意識化にさながら時間的要素を要するわけである。しかし同時に、この結果は両市の中心部に両側の町の近隣が存続することを導き、それに基づく圏域構成が計画の前提となりうることを示す。



[3]、まとめ 今回は、圏域の基盤(近隣町・小圏域(小規模施設・意識的圏域))の存在やモード・レベルとの関連を検討した。そこで最後に、基本生活圏(近隣町・小圏域+方式)を地方都市の計画基盤として提起する。用途地域制(都市規模と関係なく、距離的に限る)は地方都市の人口水準と現状に適合すると思えない。それは広域的な質的変化をもたらし、世代構成の不均衡や職住分離・初動距離の増加や特定地区への交通集中につながる。初動手段に関する代替性を維持できる人口水準にないため、それを自動車へと一元化する結果を導きやすい。しかも、過度の自動車化→道路による空間の均質化は小圏域を破壊し、弱者の生活を歪ませる。いわば、土地利用と交通、生活が密接に結びつき、多様な代替性を保証する余裕もないわけである。そこで、消極的運用(強制的制約)ではなく、小圏域や圏域初動モードの階層性を基盤とする規範的計画が必須である。勿論、そのための調査・計画手法を考へなければならぬが、この点に関しては、小圏域-小学校児童学生を取り込む制度の検討を提起する。計画調査への教員の参画は市民参加への布石ともなり、まず第一に生活圏の果たす役割が教員に対する教育効果にあるから。



(最後に) 調査については、福山市中心小学校、本校卒業生北谷、坪川両町の協力によるものが大きい。心より感謝と敬意を表す。(参考文献)