

戦後における地方都市の市街地整備 — 福井と甲府 —

A study on Strategic Urban Developments in Local
Cities, Fukui and Kofu, after the World War II

北村真一^{xx}, 橋ヶ谷秀士^{xxx}, 大山勲^{xxxx}, 花岡利幸^{xxxxx}

By Shinichi Kitamura, Hideshi Hashigaya,
Isao Oyama, Toshiyuki Hanaoka

The difference of strategic urban remodel and development in regional hub cities, Fukui and Kofu, after the World War II has affected the urban growth, the quality of living environment and the activation of the centre core in these cities. The difference of environment between these cities is mainly caused by the degree of success in the war rehabilitation land readjustment project. The residential area has spread over the suburb of these cities. The urban sprawl of Kofu is more than that of Fukui. But the central shopping area in Kofu is more active than in Fukui.

1. はじめに

空間を認識し構造化する上で、シュルツは中心すなわち場所、方向すなわち通路、区域すなわち領域を掲げている(シュルツ、1971)。都市空間の構造化とコントロールに関しても、都心や副心などの要素の集合としての「成団の布置」、それを結ぶ「組系圏」そして実現への「整備」に分けたもの(石川、1941)、定時的に集散流動するような「核」と圏域に分けたもの(高山、1947)、都市機能の中心となる「核」とそれらを結び発展方向を示す「骨格」とに分けたもの(渡部、1973)などの論文がある。

こうした「中心核」、「通路ネットワーク」「区

xキーワード 地方都市、土地区画整理、都市計画史

xx正会員 工博 山梨大学助教授 工学部環境整備工学科

xxx非会員 静岡県庁

xxxx正会員 山梨大学助手 工学部環境整備工学科

xxxxx正会員 工博 山梨大学教授 工学部環境整備工学科

(〒400 甲府市武田4-3-11)

域」は都市空間を構成する上での普遍的な要素と考えてよいと思われる。このような認識のもとに近年の都市計画は、都市を人口規模別に分類し、中心核の数と規模や都市の広がり、さらに通路ネットワークや土地利用を計画の基本的な要素としてきた。人口20万人～30万人の地方中核都市では1つの中心核を充実させることが望ましいという1つの計画目標が設定され都市整備がすすめられてきた。しかし、近年のモータリゼーション等による中心核の郊外分散化が問題となってきた。

一般に戦後の都市計画の課題は、戦災復興から高度成長にかけての都市基盤整備と都市人口の増大に対応したスムーズな市街地の拡大化対策にあったと考えられる。戦後の都市開発は主に結果として、①郊外開発による市街地の拡大、②既成市街地の改造と街路網拡充、③バイパスによる都市構造の強化、

④大学、住宅団地、工場、流通センターなどの郊外化などに見られる(川上、1981)。あるいは地方中核都市の政策として、①魅力ある都心、②広域流通、③市街地外延部の土地区画整理、④居住環境の整備、⑤広域的機能充実、⑥バイパス・幹線街路整備、又は都心の育成の困難な所は新市街地や新しい都市核形成の検討が示されている(建設省都市局、1983)。

しかし、今後の日本の都市化の状況は変わりつつある。人口の増加は停滞して高齢化が進み、居住空間には質(アメニティ)を求める豊かな社会となり、高度情報化という「産業革命」期になり、国際化問題も登場するようになった。この様な状況をふまえて、将来の都市計画上の長期的な対応がせまられている(建設省都市局、1985)。

さて、現実には全国総合開発計画での新産都市、定住圏など地方の時代と言われながらも戦後の都市開発は必ずしもスムーズに進んではない。地方中核都市を見ても戦災復興の完成率には大きな相違があり、基盤整備が遅々として進まない都市は多い。財源問題や実現のプログラム化が法定計画にない事などの原因が指摘されている。そこにおいて描かれたプランの問題と、その実現の手段とプロセスがどの程度整合していたかという開発戦略上の問題はなかったであろうか。

本研究の目的は人口20万人級の地方中核都市を対象として、戦後の都市開発の戦略の相違がいかなる市街地の相違となったか、都市政策の転換点とみられる現時点において明らかにすることにより、今後

の都市開発の戦略のための基礎資料とすることである。そのために、本研究では戦災復興都市で都市基盤整備に大きな相違が見られる福井と甲府の都市計画区域を対象として取り上げ、戦後30年間の基盤整備の変遷とその結果としての都市の状況をできるかぎり明らかにする。

2. 福井と甲府の概要

福井は1575年戦国武将柴田勝家の北国街道北ノ庄城下町から、明治22年市制実施、人絹織物工業の町として発展した。昭和20年の空襲で市街地の95%が焼失し、戦災復興が始まってまもなく昭和23年福井地震の震災により再び破壊された。当時市長であった熊谷三三郎氏のもとに思い切った復興計画が実施された。その結果ほぼ計画どおりの土地区画整理事業の実施による都市改造が進展した。交通上の立地条件は臨海部に三国港を有し、北陸線明治29年、北陸トンネル昭和36年、電化複線化昭和37年と近畿圏との時間距離が縮少し、昭和55年北陸自動車道が名神と結合した。

甲府は1519年武田信虎の築城に始まり、江戸時代に浅野長政らにより今日の都市の基盤が形成され、甲州街道が開かれた。明治22年市制施行、生糸、水晶細工、印伝袋物など産業が栄えた。昭和20年の空襲で74%が焼失し、戦災復興計画が始まる。しかし、財政事情や住民の反対、国の指導など計画の縮少があい次いで、復興土地区画整理は都心部のほんの一部に止まった。ひき続く区画整理の実施も進まず、

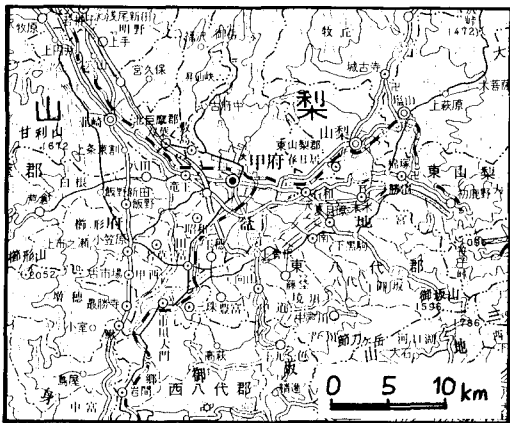


図-1 甲府市周辺部

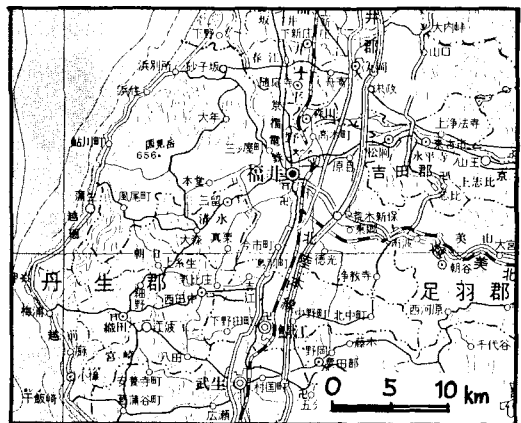


図-2 福井市周辺部

幹線街路整備事業が少しずつ進められ、都市改造は進展がおくれた。交通上の立地条件は明治36年の中央線開通、昭和3年身延線全通、昭和6年電化、昭和33年笹子トンネル開通により首都圏への時間短縮がなされ、昭和57年に中央自動車道が開通した。

福井と甲府はともに類似した条件の都市で、県庁の所在地、人口規模、大都市の影響を強く受けない、産業構造分類で商業都市、冬の大火などが共通しており、相違点は冬の雪対策、内陸型など立地上のものが主である。

3. 福井と甲府の戦後の都市開発の相違と市街化の特徴

福井と甲府の戦後の市街地整備の変遷を比較して次の様な点が挙げられる。

- (1) 住宅地（夜間人口）の分布は戦後一貫して両都市とも郊外へ広がった。中心部の人口密度分布の低下と郊外部の人口密度の増加が明瞭である。しかし、福井と甲府の相違は土地利用図に見られるように甲府はスプロールであり、福井は計画的分散である（図-16～19）。

D I D の拡大は両都市とも同様であるが、甲府の方がやや高密度である。しかしスプロールがひどい分だけ、市街化区域がやや広い（1.16倍）。

- (2) 戦災復興の都市改造率は福井0.93甲府0.13、土地区画整理事業面積は福井2606ha甲府 165haと市街地の改造が大幅に異なる。この結果、都市計画道路実施済延長率76%と36%、道路密度で0.75km/km²、0.42km/km²といずれも道路整備において福井が勝っている。都市公園についても小規模公園において面積と数の点で福井が大きく勝っている。つまり交通の利便性や生活環境の質の点で福井は土地区画整理事業の効果が十分発揮されている（図-13,14）。

また地価については福井の方が甲府よりも中心部と周辺部において高い。これは区画整理による影響である（図-15）。

- (3) 業務地区は中心部に主として分布し、流通業務集積、住宅団地、工業集積などは郊外部に分散し、またバイパス付近に計画的に配置され誘導されているのは両都市とも同様の結果となっている（図-16～19）。

- (4) 小売商業は大規模店の分布を見ることによってその商業集積の活性度が推定される。福井では中心部と北のピア、南のベルの新三極化と郊外環状道路周辺への分散が進んでいる。甲府ではまだ中心部での集中が大きく、西南部の区画整理地区とバイパスの一部に分散化が見られる（図-6）。



図-3 甲府 戦災復興都市計画



図-4 福井 戦災復興都市計画

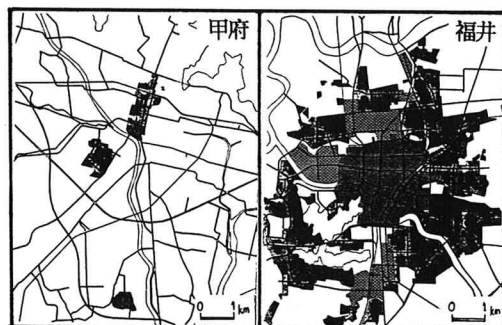


図-5 区画整理施行区域 (昭和60年)

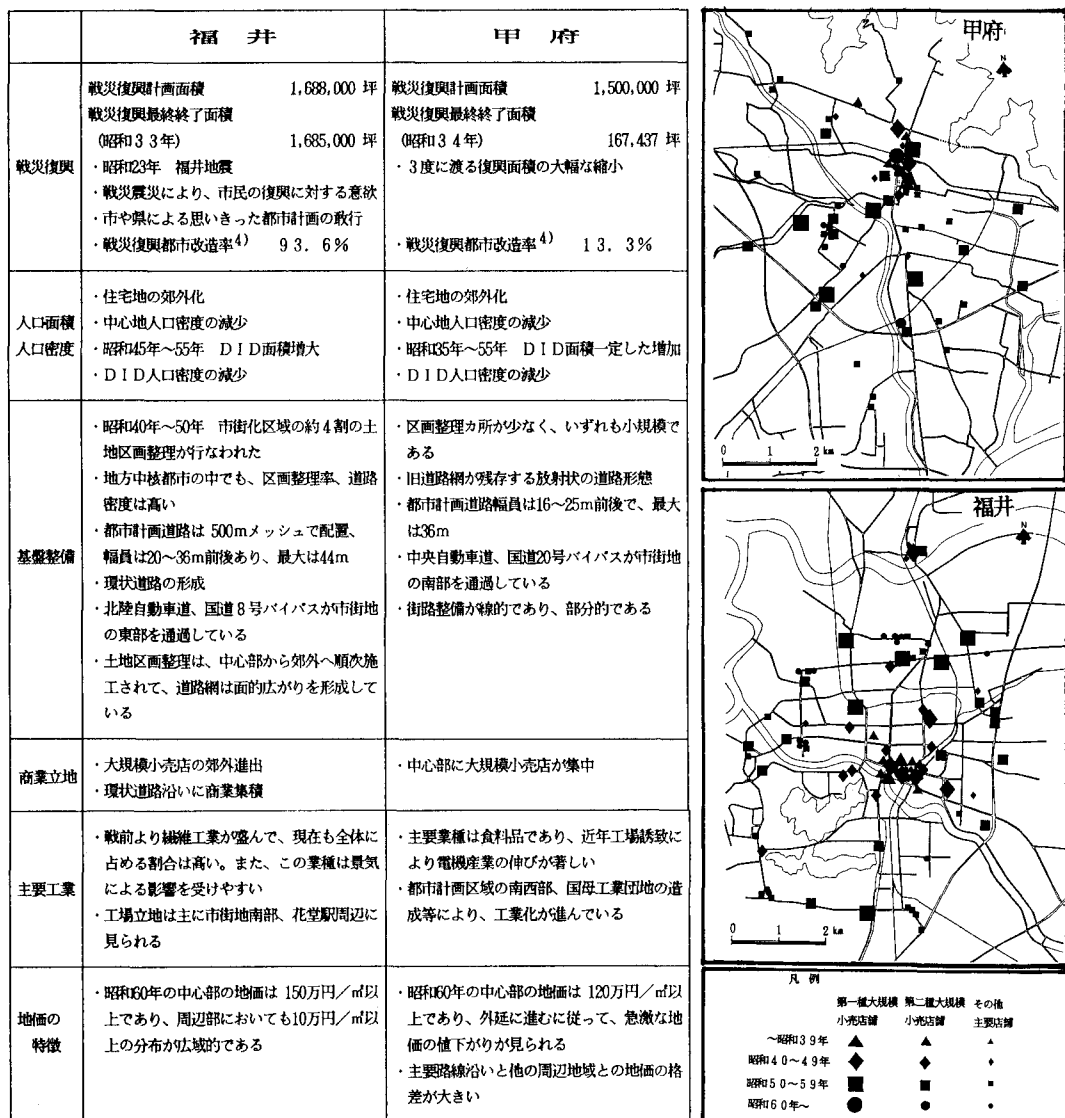


図-6 商業立地

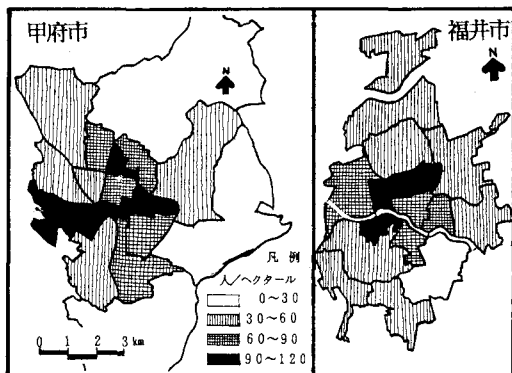


図-7 人口密度分布 (昭和60年)

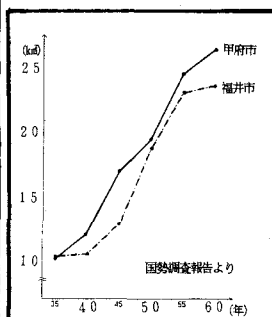


図-8 DID面積

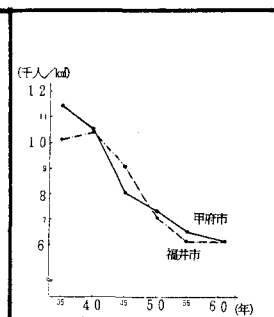


図-9 DID人口密度

			福 井	甲 府	
都市計 画区 域	区域内 市町村		福井市 松岡町 清水町	甲府市 竜王町 敷島町 玉穂町 昭和町 田富町	
	面 積		18,610ha	12,522ha	
	人 口		243.9千人	269.4千人	
	人口密度		13.11人/ha	21.51人/ha	
市街 化区 域	面 積		4,190ha (S45) (4,464ha (S51) (見直し後)	5,143ha (S46) (5,194ha (S56) (見直し後)	
	人 口		201.0千人	232.6千人	
	人口密度		45.03人/ha	44.78人/ha	
人中 口地 集区	面 積		2,440ha	2,440ha	
	人 口		147.5千人	159.5千人	
	人口密度		60.45人/ha	65.37人/ha	
土整 地理 区事 画業	施工済		2606.0ha[7ヶ所]	165.3ha[5ヶ所]	
	施工中		627.4ha	22.9ha	
	1) 区画整理率		58.38%	3.18%	
都道 市路 計 画	総延長		196.44km	142.98km	
	改良済		132.61km	46.38km	
	既成済		7.70km	5.79km	
	2) 実施済延長率		71.4%	36.5%	
	3) 道路密度		0.75km/km ²	0.42km/km ²	
公下 水 共道	処理区域		1,014ha	1,008ha	
	下水管渠		429,990m	295,690m	
	整備率		41.1%	33.7%	
都下 水 市路	排水区域		401ha	561ha	
	管渠延長		3,490m	8,060m	
	整備率		72.1%	100%	
生 活 市 公 園	自動車保有台数		120,727台	93,883台	
	自動車保有率		0.48台/人	0.46台/人	
	都 市 公 園			(公園数) 総面積	(公園数) 総面積
		児 童		(145) 34.6ha	(12) 3.7ha
		近 隣		(12) 17.5	(11) 18.9
		地 区		(2) 7.1	(1) 5.5
		総 合		(2) 70.1	(-) —
		運 動		(2) 31.1	(2) 42.6
		風 致		(1) 9.2	(-) —
		広 域		(-) —	(1) 49.8
	計		(164) 169.6ha	(36) 120.5ha	
	一人当り 面 積		6.95㎡/人	4.47㎡/人	
県民所得	S.50	1,011千円	940 (全国:1126)		
	S.55	1,541	1,505 (:1716)		
	S.57	1,684	1,650 (:1871)		

$$1) \text{ 区画整理率 } (\%) = \frac{\text{土地区画整理施工面積 (km)}^2}{\text{用途地域面積 (km)}^2} \times 100$$

$$2) \text{ 実施済延長率 } (\%) = \frac{\text{都市計画道路 改良・既成済延長 (km)}}{\text{都市計画道路総延長 (km)}} \times 100$$

$$3) \text{ 道 路 密 度 } = \frac{\text{都市計画道路 改良・既成済延長 (km)}}{\text{都市計画区域面積 (km)}^2}$$

$$4) \text{ 戦災復興都市改造率 } (\%) = \frac{\text{戦災復興土地区画整理面積 (km)}^2}{\text{罹災面積 (km)}^2} \times 100$$

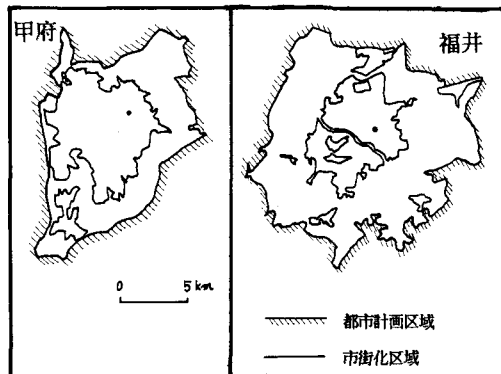


図-10 都市計画区域・市街化区域

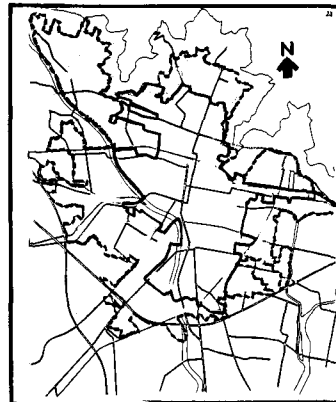


図-11

甲府DIDの変化

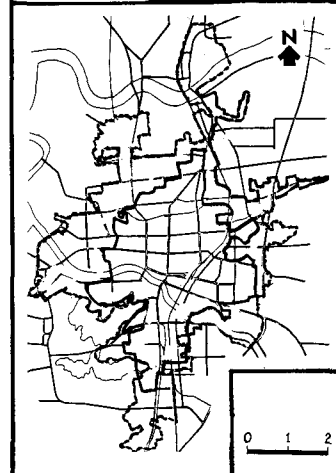


図-12

福井DIDの変化

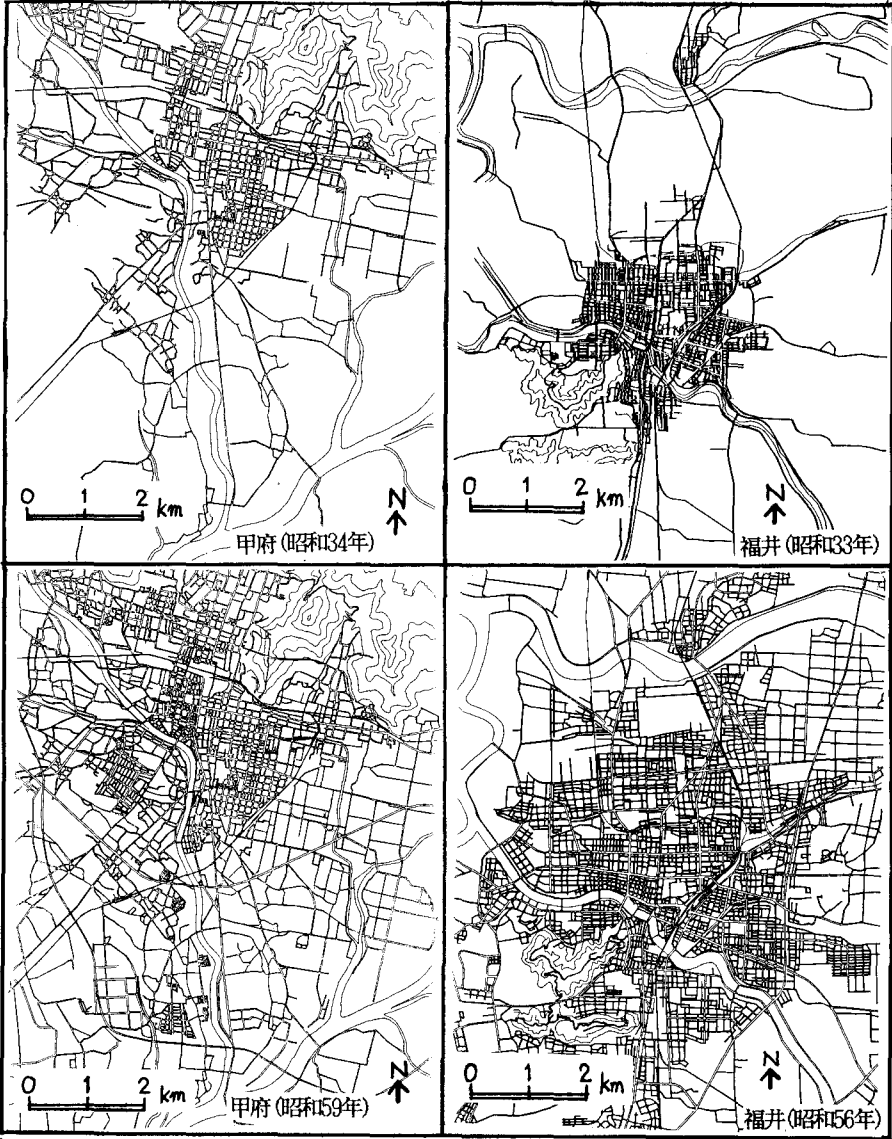


図-13
街路網

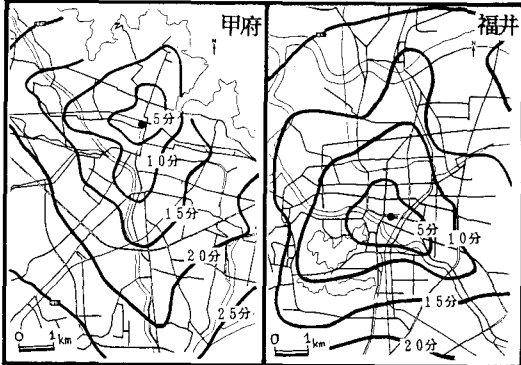


図-14 中心部への到達時間 (朝8時前後の主要バス)

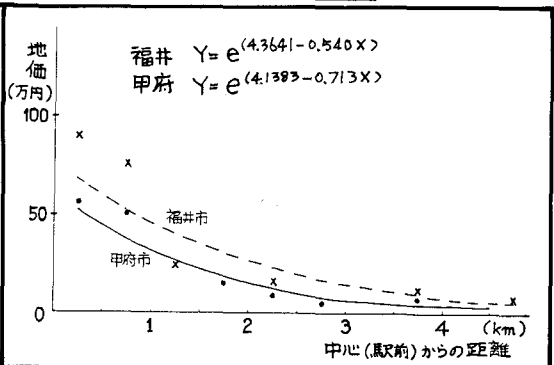


図-15 標準地価 (商業地) の距離減衰



図-16 甲府の土地利用 (昭和47年)

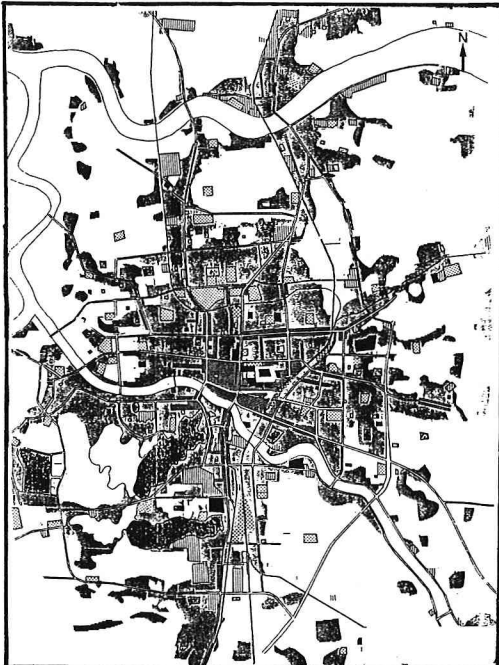


図-18 福井の土地利用 (昭和45年)



図-17 甲府の土地利用 (昭和61年)

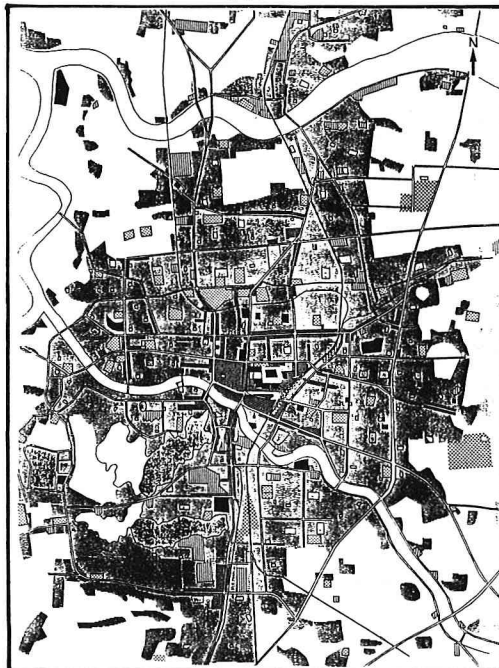
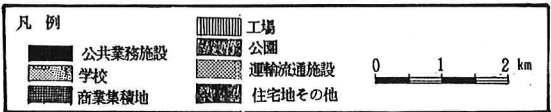


図-19 福井の土地利用 (昭和61年)



4. まとめ

福井と甲府はともに戦後の復興、人口増加と都市成長、モータリゼーション等の都市的課題に対し、都市計画上の対応をしてきた。福井では土地区画整理による基盤整備と同時的進行の計画的分散化であり、甲府では既存の基盤の活用と部分的街路整備をして郊外の余剰地への蚕食的拡大化（スプロール）である。人口の郊外分散化、工業、流通業公共施設の計画的分散化は共通しているが、福井の方がより早い時期に進展した。そして福井では甲府よりも地価は全体に高く、住環境や利便性の点ですぐれたものとなった。小売商業は、甲府では中心性が高くやや西部への流出が見られるが福井では郊外の南北の環状道路付近の流出が著しい。商業核に着目すると甲府の方が福井よりも中心性は高いと考えられる。

甲府の中心性は生活環境や他地区の発展可能性の低さ（基盤整備のなさ）の上でのものであり、福井は市街地の基盤整備による立地条件の均質化によるものであると言える。いずれにしても区画整理による均一化の基盤整備に加えて中心性を伸ばす優越性を担保する基盤整備の手法の強化の必要性があげられる。これはおそらく広域交通と都心部面整備（依田、1982）及び十分な駐車場整備などの合成的手法であろう。また20万人級の地方中核都市の「核」のあり方として、都心の拡充延伸という目標がモータリゼーション等の諸条件を考慮して、戦災都市も非戦災都市と同様な新都心核育成（都市移転）、あるいは多極分散化（都心の分解）などの方向へ戦略の転換することも、地方の状況に応じてありうるものと思われる。

なを本研究をまとめるにあたっては高橋誠氏ならびに環境整備工学科第一講座の学生諸氏の協力を得た。また貴重なデータや助言を、福井大学助教授本多義明氏、福井県庁児玉忠氏、石森信敏氏、福井市役所の浅野孝則氏、福井商工会議所浅井光氏、大阪産業大学今野修平氏からいただいた。また山梨県庁曾離孝義氏、そして県庁土木部、甲府市役所の方々にも貴重なデータや助言をいただいた。記して深く感謝する次第である。

引用参考文献

- 1) Schulz, N (1971), EXISTENCE, SPACE AND ARCHITECTURE, Studio Vista.
(実在・空間・建築、鹿島出版会、1973)
- 2) 石川栄耀 (1941), 都市計画及国土計画, 工業図書
- 3) 渡部与四郎 (1973), 都市計画・地域計画, 技報堂
- 4) 高山英華 (1947), 核 — 大都市構成の一考察として —, 計画
- 5) 川上秀光 (1981), 都市計画の社会的役割と概念, 新建築学大系16都市計画, 彰国社
- 6) 建設省都市局 (1983), 日本の都市, 建設広報協議会
- 7) 建設省都市局 (1985), 日本の都市, 建設広報協議会
- 8) 依田和夫 他 (1982), 都市基盤施設整備と都心機能の成長に関する一考察, 日本都市計画学会学術研究発表会論文集
- 9) 浅野光行 (1986), 都市における核地区の形成と交通施設整備に関する基礎研究, 土木学会論文集No.365
- 10) 木島安史 (1977), 地方都市計画の総合性, 都市計画94
- 11) 花岡利幸 (1977), 地方の都市計画に関する問題 — 甲府 —, 都市計画94
- 12) 城谷豊 他 (1978), 戦災復興事業と都市空間 — 福井市の都市形成 —, 都市計画101
- 13) 都市計画協会 (1980), 地方都市の将来展望と中短期の交通計画分析
- 14) 建設省 (1960), 戦災復興誌 第7巻, 第9巻, 都市計画協会
- 15) 福井地域環境研究会交通分科会 (1981), 福井市における道路網の変遷, REF創刊号
- 16) 福井市史編纂委員会 (1970) (1976), 新修福井市史 I, II, 福井市
- 17) 福井県, 福井市 (1976) (1981), 福井都市計画基礎調査報告
- 18) 福井商工会議所 他 (1986), マーケティング資料集
- 19) 村越正忠 (1986), 甲府市街地における街路空間の変遷, 山梨大学卒業論文
- 20) 甲府市史刊行会 (1962), 甲府市史, 甲府市
- 21) 山梨県土木部都市計画課 (1975) (1982), 甲府都市計画区域基礎調査報告
- 22) 商業近代化委員会甲府地域部会 (1984), 甲府地域商業近代化実施計画報告書