

近年における地方都市の市街地形成と都市計画－秋田と盛岡－

A Study on Urbanization and Town Planning in Local Towns,
AKITA and MORIOKA

北村眞一*, ○三浦要一***, 花岡利幸*,
大山勲*, 清水浩志郎**, 木村一裕**

By Shinichi KITAMURA, Yoichi MIURA, Toshiyuki HANAOKA,
Isao OYAMA, Koshiro SHIMIZU and Kazuhiro KIMURA

The purpose of this paper is to make clear the difference of urbanization and urban development in local towns, Akita and Morioka, after the World War II. Akita and Morioka is not mainly caused by the degree of success in the war rehabilitation land readjustment project. Akita was succeeded in removing government offices from centre to suburbia and structuring the city axis, but housing areas has spread over the suburbia. Morioka has planned development new town, in addition the decentralization of city planning facilities is more broad than in Akita.

はじめに

本論は、「人口20万人級の地方中核都市を対象として、戦後の都市開発の相違がいかなる市街地の相違となったのか」という視座から、市街地に描かれた法定計画およびマスタープランと、その実現の手段とプロセスがどの程度整合していたのかを検証する研究の一環である¹⁾。既往研究においては、戦災復興都市のなかから復興事業の完成率が福井市93.6%・甲府市13.3%と大幅に異なる両市を取り上げている。福井は復興事業後も郊外部へ土地区画整理を施行したのに対して、甲府はその後の都市基盤整備も進捗しなかった。両市を比較考察してみた結果、

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」を実現させ、甲府では、「既存の基盤の活用と部分的街路整備そして郊外の余剰地へのスプロール」という、「地域性」を捉えることができた。そこには、戦災復興事業の成果の有効性が明らかといえる。本論では、新たに対象となる地方都市として秋田市と盛岡市を選定している。両市は戦争により旧市街地が罹災しなかったために、城下町の形態をもった市街地の都市改造に着手することができなかったという、戦後における都市計画の前提条件に共通性がみられる。『秋田市総合都市計画』（1954年3月）²⁾というマスタープランが樹立された秋田とされなかった盛岡では、都市開発に着手するうえで計画的な土地利用のコントロールという視点から大きな相違があり、その結果としての市街地に相違がみられるのではないかと。両市は東北における人口20万人級の地方中核都市、城下町として発展してきた市街地の歴史的経緯、県庁所在地とし

*正会員 山梨大学 工学部土木環境工学科
(〒400 甲府市武田4-3-11)

**正会員 秋田大学 鉱山学部土木工学科
(〒010 秋田市手形学園1-1)

***学生員 大阪市立大学 生活科学研究科生活環境
学専攻(〒558大阪市住吉区杉本3-3-138)

て管理中枢機能の蓄積、県内における交通の要衝が共通しており、相違点は冬の雪対策、臨海型と内陸型という立地上のものが主である。本論では、両市の都市計画区域を取り上げ、市街地変遷および都市計画の進捗状況を概観し、都市開発の軌跡をたどる。その結果としての市街地の類似点と相違点の摘出を試み、今後の地方都市の都市計画の展望する際の基礎資料を得たい。

1. 秋田と盛岡の概要

秋田は1602年に佐竹義宣が水戸から国替えになり、翌年秋田の地に築城ことに始まる。1889(明治22)年に市制が施行され、1908年以降日本石油(株)の資本導入もあり石油の産地として繁栄した。第2次世界大戦により土崎が罹災したが、城下町以来の旧市街地は罹災しなかった。1933(昭和8)年に街路計画が決定されたが、用途地域は指定されないまま終戦を迎えた。1954年3月に樹立された『秋田市総合都市計画』は、「①国土総合開発計画の関連において都市計画を樹立したこと、②市街地に関する調査と検討の結果から、秋田市20年後の人口、性格等により、秋田市の規模を定め、総合計画を樹立したこと、③事業実施20年計画を樹立したこと」3)より、当時では、都市人口の増加に対応した市街地拡張に備える総合的なマスタープランのモデルであったと位置づけられている。交通の立地条件は、1902年に奥羽本線が開通、1910年に秋田港が開港、1924年に羽越本線が開通して県内の交通の要衝となり、戦後になると1961年に秋田空港(第3種)が開港し、1981年新空港が雄和村に開港した。

盛岡は1597年に南部信直が築城を開始したことに始まる。1889年に市制が施行され、商業・消費都市として発展した。1938年に街路計画が決定されたが、戦前に用途地域は指定されなかった。戦災復興都市に指定され、1950年7月に『盛岡復興都市計画』(地域地区)が決定された。戦災復興事業は、罹災地(10300坪)を含む盛岡駅前地区(15563.23坪)の完成によって1952年に完了した4)。戦争により罹災したのは駅前地区に限り、城下町として発展してきた旧市街地は罹災しなかった。交通の立地条件は、1890年に東北本線、1939年に山田線、1966年に田沢湖線がそれぞれ開通し、1977年に東北自動車道が、1982

表-1 秋田と盛岡のD I Dと土地区画整理の推移
(『秋田の都市計画 1988』, 『盛岡の都市計画 1987.3』より作成)

	秋 田 市		
	D I D 面 積	人口密度	土地区画整理 施行済面積
1960年	1520.2%	81.4人/ha	153.8%
1965	1890	72.2	170.4
1970	2390	65.3	318.2
1975	3200	59.0	482.2
1980	3870	56.1	555.4
1985	4540	52.7	658.0
現在/当初	2.99倍	0.65倍	

	盛 岡 市		
	D I D 面 積	人口密度	土地区画整理 施行済面積
1960年	1130.2%	92.8人/ha	5.1%
1965	1350	89.0	5.1
1970	1870	77.2	5.1
1975	2560	65.6	6.7
1980	3280	59.9	74.4
1985	3380	60.1	126.5
現在/当初	2.99倍	0.65倍	

年に東北新幹線が開通している。

2. 秋田と盛岡の戦後における市街地形成

戦後における両市の市街地変遷をD I Dに、都市計画の進捗状況を土地区画整理の施行面積の推移に、それぞれ着目することにより両市の市街地形成を概観する。

①両市の市街地変遷はD I Dを指標にしてみると、D I D面積の拡大(2.99倍)とD I D人口密度の減少(0.65倍)が同様である(表-1)。人口密度は都心部で減少がみられるが、郊外部で増加していることより、戦後一貫して郊外部へ低密度に広がっていった(図-1~4)。

②両市の都市人口の増大に対応した計画的な市街地の拡大対策は、土地区画整理施行済面積の推移に着目しみる限り、必ずしも十分に進捗しているとはいえない(表-1)。そして、現在の都市基盤施設の実現状況は、街路が秋田34.6%・盛岡33.5%、公園が秋田28.5%・盛岡33.1%、公共下水道が秋田20.6%・盛岡54.5%となっている5)。

両市ともD I D面積の拡大とD I D人口密度の減少は同様で、かつ都市基盤整備状況に大きな相違がみられない。両市とも戦争によって旧市街地が罹災

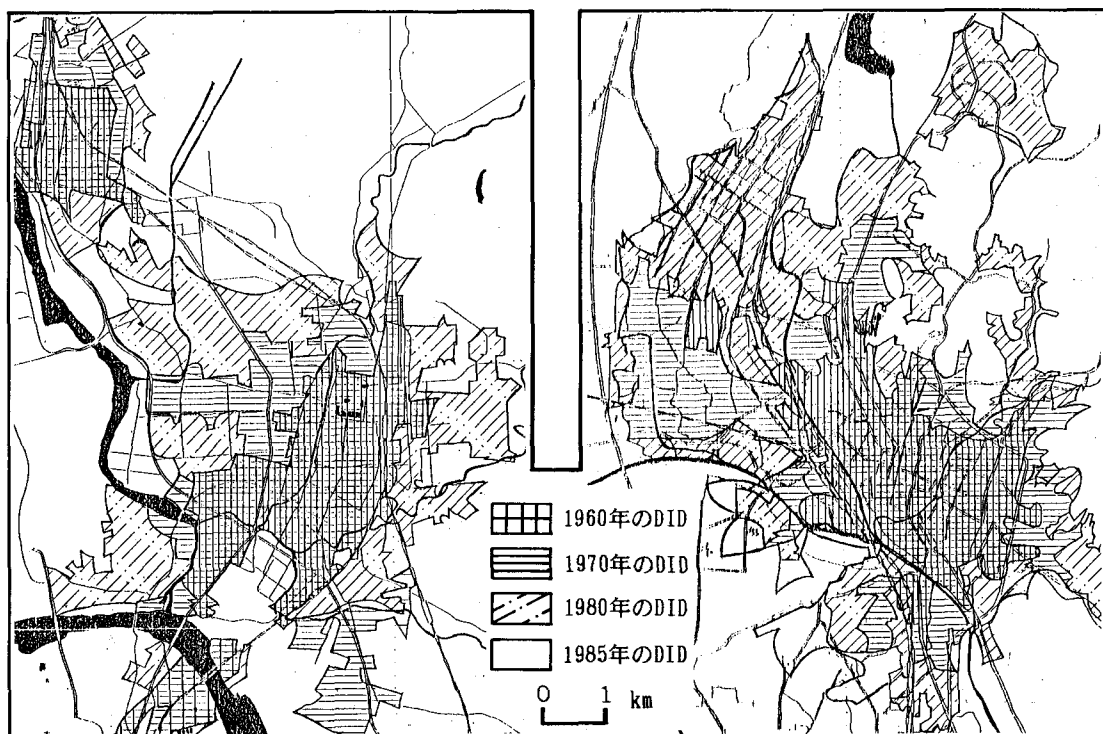


図-1 秋田D I Dの変化

図-2 盛岡D I Dの変化

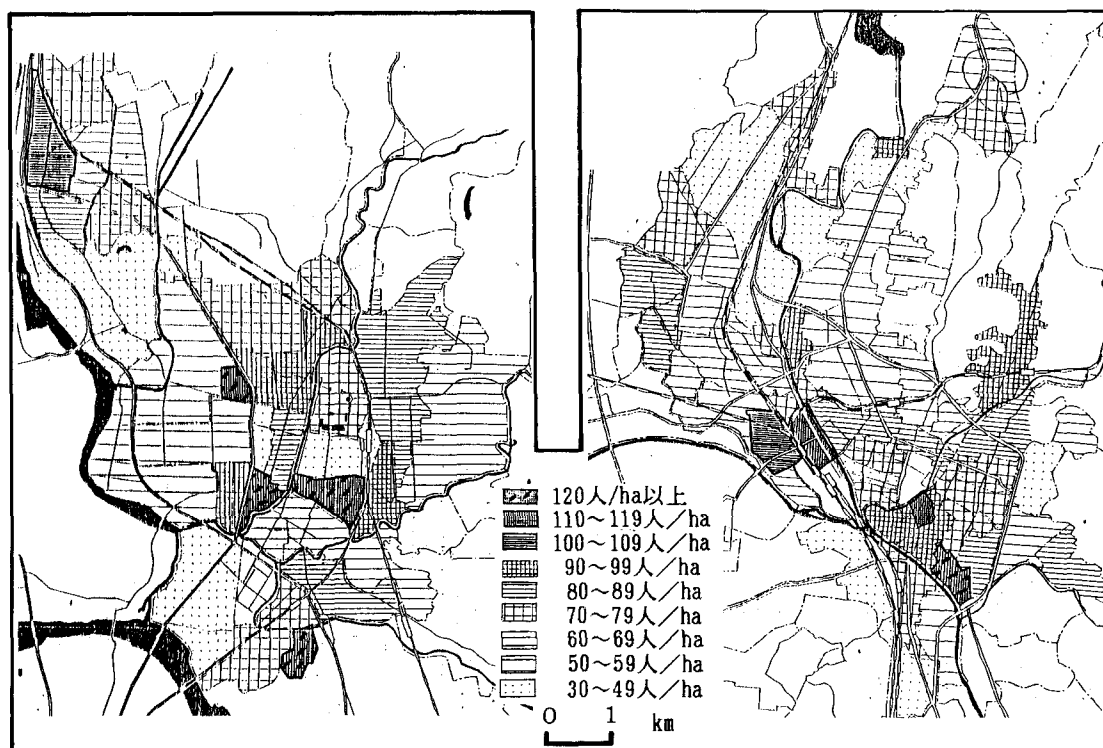


図-3 秋田の人口密度分布(1985年)

図-4 盛岡の人口密度分布(1985年)

しなかったため、市街地形成は戦前から戦後へ、旧市街地から郊外地へと時間的な連続性を維持しながら発展していった。両市のD I D区域の動態を詳細にみて、市街地形成過程の特性を把握することにした。

秋田は戦前に雄物川の河道が整備されると、土崎・旧秋田市街地・新屋の3つの核を中心とする市街地が形成された。土崎と旧市街地の中間の地域は、D I Dが一貫して拡大しているが、この地域はマスタープランにおいて計画区域外とされていた。プラン樹立後に土地区画整理の施行が間に合わずにスプロールが伸展していった(現在秋田市が秋保地区土地区画整理(1970年都市計画決定・182ha)を施行中である)。秋田駅の西側へのD I D拡大は、1959年に県庁舎が、1964年に市役所関係庁舎が八橋地区にそれぞれ竣成したことによる。秋田駅の東側へのD I D拡大は、秋田大学医学部・秋田経済法科大学が開学したことによる。

盛岡は、青山地区の軍施設の跡地に公営住宅が建設されたのを契機に、旧市街地から北側へD I Dが拡大した。北東側に部分的にD I Dが拡大しているのは、岩手県住宅供給公社が1971年より松園ニュータウン計画(217.8ha・1.8万人)を促進したからであった。1952年に高松地区(106ha)と山王地区(105ha)の2地区に風致地区が指定され、この両区域へD I Dは拡大しなかった。

両市においてD I Dが特に拡大する地域の特性の相違点は、秋田が土崎と旧秋田市街地の中間の余剰地へスプロールが伸展していったのに対し、盛岡は軍施設の跡地活用とニュータウン開発によって市街地を拡張していったのであった。

3. 秋田と盛岡の都市開発の相違と市街化の特徴

両市の市街地形成過程にみられる都市開発と施設の立地動向を追跡して、その結果として形成された市街地の類似点と相違点を摘出することにした。

①両市とも同様に業務地区は中心部に集中的に分布して、「一団地の官公庁施設」として計画的な整備も行われた(図-5~8)。「一団地の官公庁施設」による都市開発は、両市の市街地形成に与えた影響力が異なっている。秋田においては、官公庁施設の集中移転による新都心核育成であり(1958年に都

市計画決定)、盛岡においては、現地における基盤施設整備であった(1957年に都市計画決定)。

②商業施設が中心地区に集積している一方で(図-5~8)、モータリゼーションの進展を背景にバイパスおよび主な国道の沿線に展開しているのが共通してみられる(図-9~12)。秋田駅前地区では、秋田高校と官公庁施設の移転跡地が確保されたこともあり、土地区画整理が施行された。同地区の都市基盤施設が増進し、第1・2種大型店が盛岡より多く集積している(図-13~16)。

③両市とも工場、運輸・流通関連施設などが郊外部へ分散し、鉄道・バイパスおよび幹線街路に配置している(図-5~8)。これは、都市の成長、モータリゼーションや都市構造の強化という、戦後の地方都市にもみられる課題に対応した都市開発の実施と理解できる。秋田湾地区の臨海工業帯が造成された経緯は、戦前より工場が操業しており、1965年の新産業都市指定され工場誘致をはかった結果と考えられる。盛岡では、市外に流通センターが1975年に都南村と矢巾町の境界に、中央卸売市場と貨物ターミナルが都南村に立地し、秋田より広域的に計画的な分散が行なわれている。

④住宅団地、大学・短大が両市の郊外に出現していることも確認できる。盛岡における松園ニュータウン計画は、盛岡都市圏内の人口増加に対応した計画的な市街地拡張を目的としていた。秋田駅東側に大学が開設されたのは、スプロール伸展のなかで文教地区的な地域としての発展を整備課題としたためであった。

いまいちど、両市に描かれたプランとその実現ならびにプロセスが、どの程度整合していたか概括しておきたい。

秋田における新都心核育成は、マスタープラン樹立時に土崎・旧市街地・新屋の3地区からなる市街地の構成から最適地であった八橋地区に集中移転する計画として位置づけられていた。1957年の突然の火災によって県庁舎が全焼したのを契機として、官公庁施設の集中移転計画が進展した。1964年市役所関係庁舎が八橋地区に竣成したことによって新都心が誕生した。新都心核の受け皿として八橋地区に1964年より土地区画整理が施行されたことは、「一団

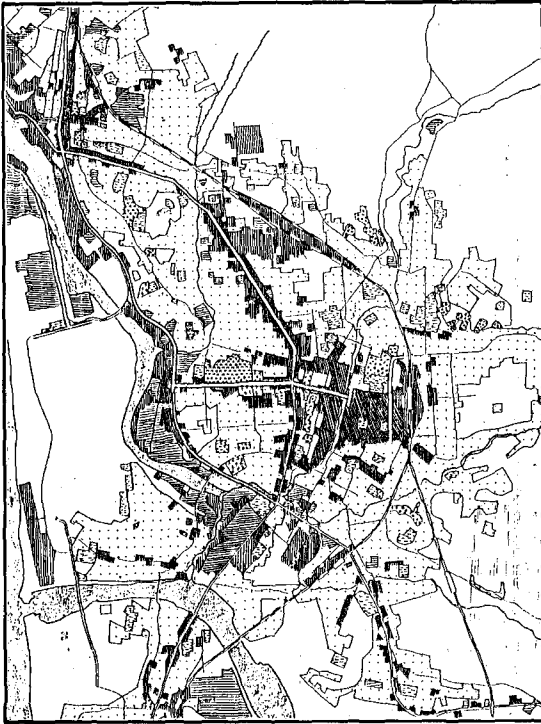


図-5 秋田の土地利用(1976年)

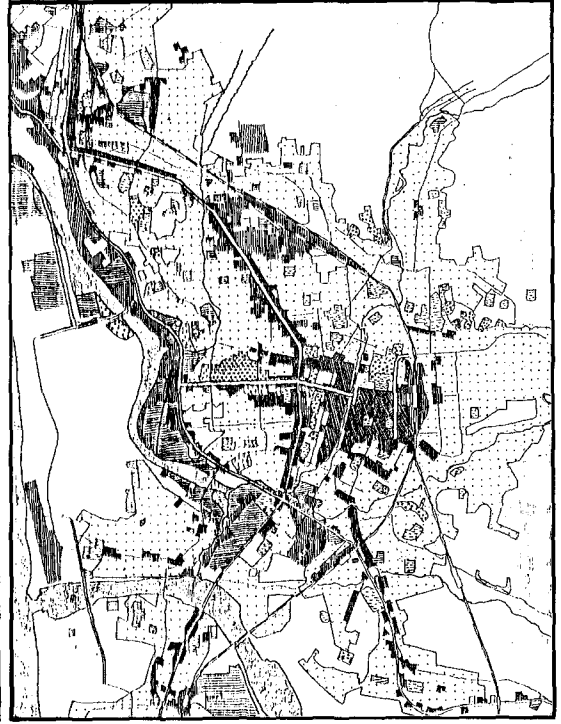


図-6 秋田の土地利用(1985年)

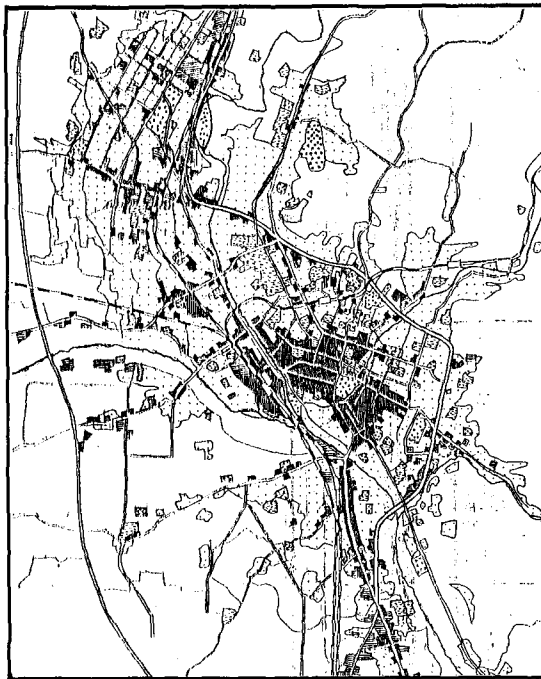


図-7 盛岡の土地利用(1972年)

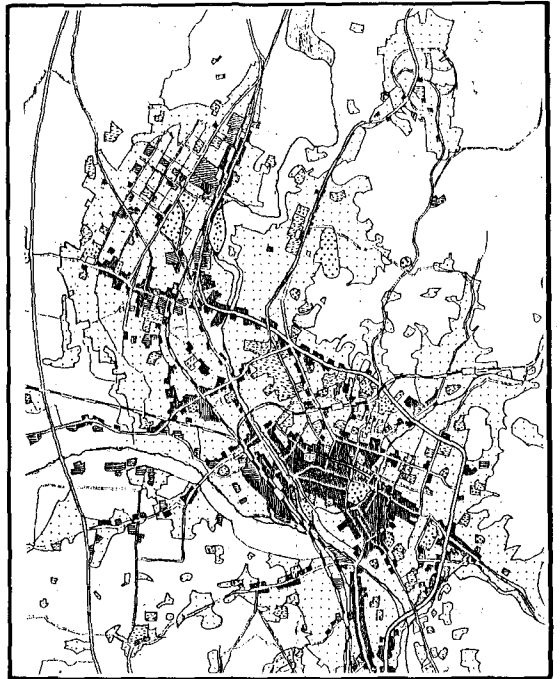
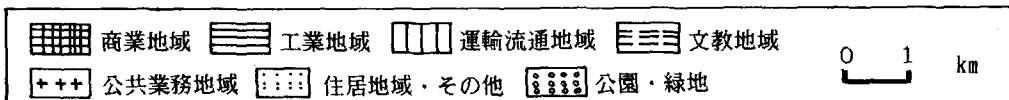


図-8 盛岡の土地利用(1985年)



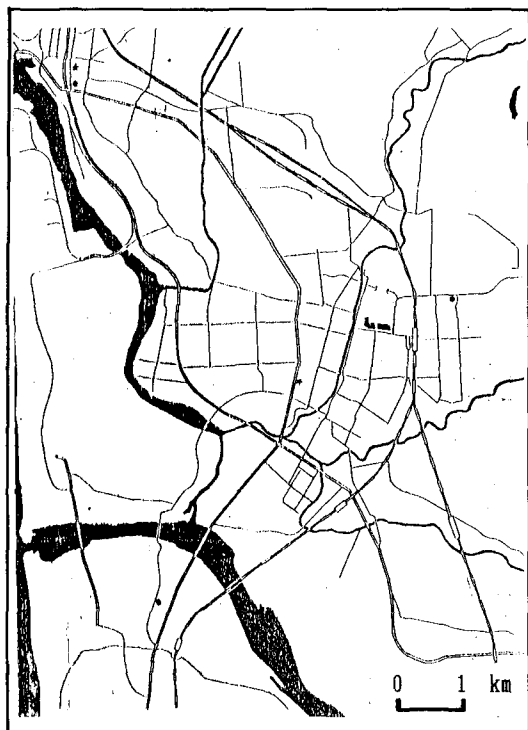


図-9 秋田の商業立地(1975年)

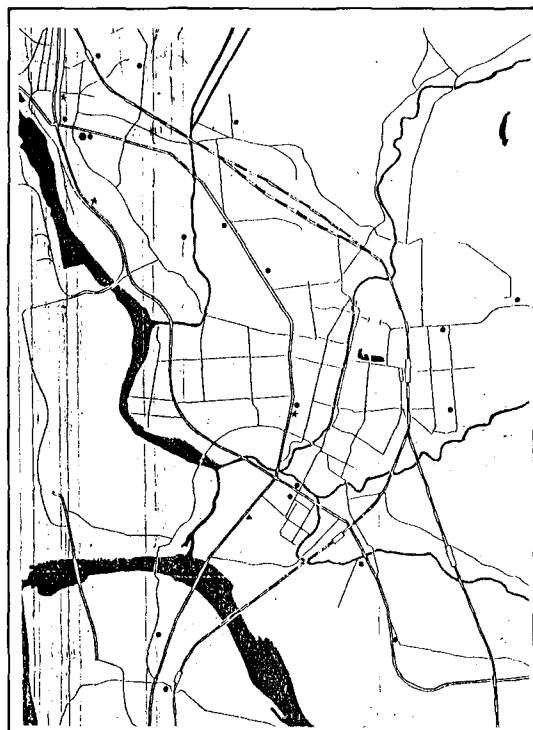


図-10 秋田の商業立地(1985年)

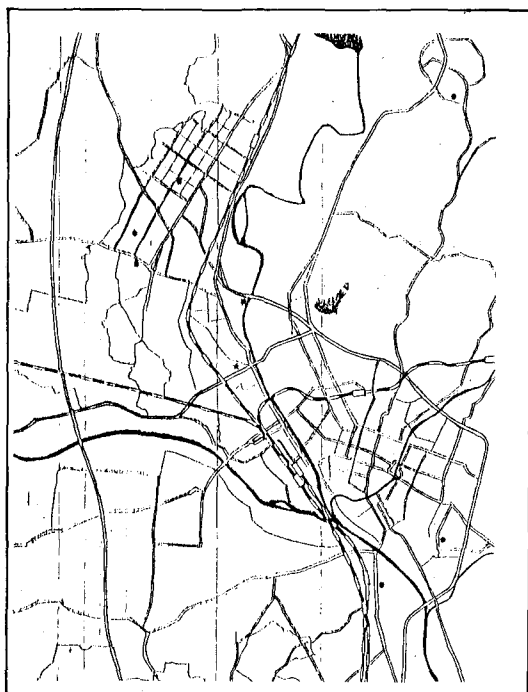


図-12 盛岡の商業立地(1985年)

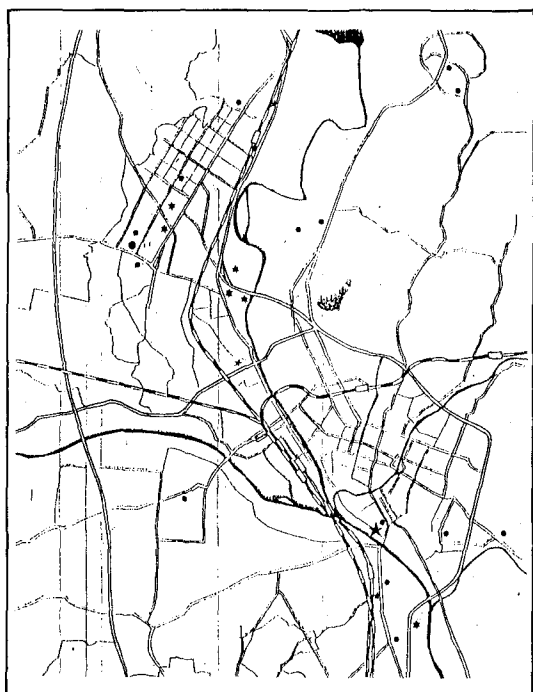


図-11 盛岡の商業立地(1975年)

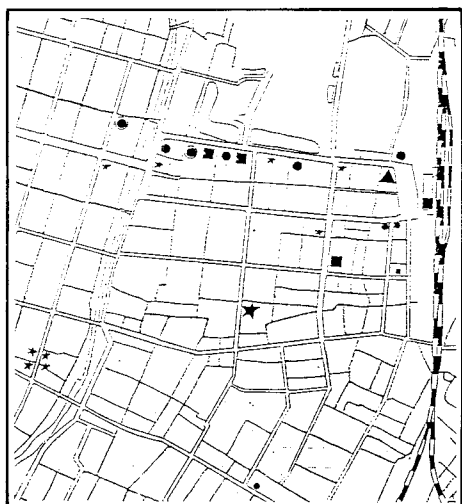


図-13 秋田の都心部における
商業立地(1975年)

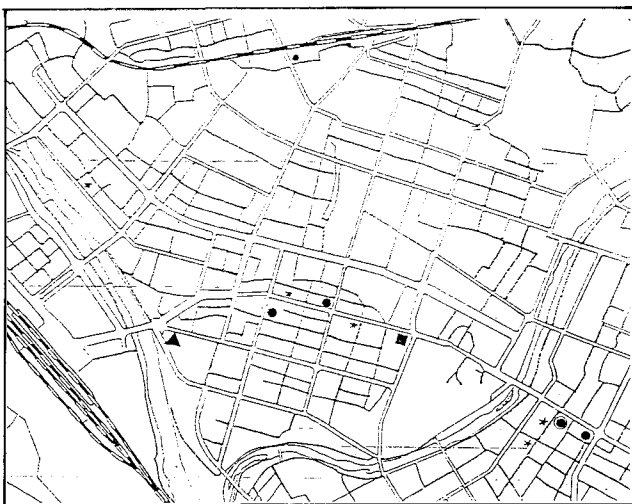


図-15 盛岡の都心部における商業立地(1975年)

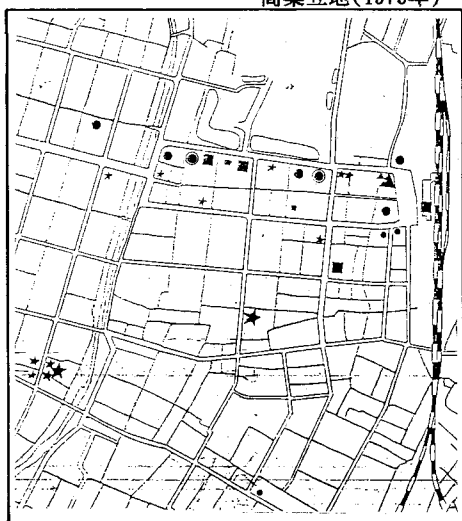


図-14 秋田の都心部における
商業立地(1985年)

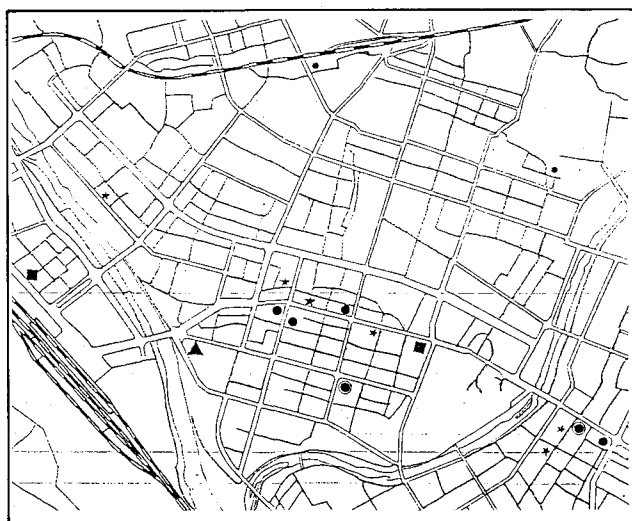


図-16 盛岡の都心部における商業立地(1985年)

0 500m

	百貨店	スーパー	専門店	寄合百貨店	月賦百貨店	D.I.Y.
第1種	●	●	★	■	▲	★
第2種	●	●	★	●	▲	●

地の官公庁施設」と連動した都市開発であった。八橋地区は業務地区、秋田駅前地区は商業地区が形成され、山王通り(幅員36m)の完成で両地区が一体になった都心軸が形成された。秋田の旧市街地が再選強化されたことは、盛岡の都心地区と比べて大きな相違点である。

秋田の臨海部に造成された工業地帯造成計画の基調には、戦前より工場が操業していたことを踏まえ

た上で、マスタープラン樹立時に工業地帯の計画が重要視されていた。両市の業務施設の郊外化と用途地域の関連をみている。秋田の旧雄物川沿いのバイパス沿道は工業専用地域に指定され、同区域内に運輸流通施設や工場が集積している。土崎と旧市街地を連絡する国道沿道は、準工業地域の指定にもかかわらず、商業施設が立地している。盛岡ではバイパスが住居地域を横断しているため、住居地域内の

沿道のみに商業施設の立地が特化している。盛岡の流通センターの建設にあたっては、都心部から7km離れた都南村と矢巾町の境界に「流通業務地区」(143ha)が指定された。

盛岡におけるニュータウン計画は、計画区域を市街化区域に編入し、既成市街地との連絡街路を都市計画決定していた。

4. まとめ

秋田と盛岡の市街地形成は戦災復興事業の成果に規定されずに、戦前から戦後へ、旧市街地から郊外地へ時間的な連続形態をもつ発展が共通してみられた。そこには、戦災復興都市と同様に罹災地の復興が都市計画上の課題とならなかったで、郊外地における都市開発の指向性が見いだせる。秋田では、八橋地区への官公庁施設の移転計画が構想され、盛岡では、軍施設の跡地に公営住宅が建設された。高度成長期以降の郊外地開発によって、戦前より発展してきた市街地は大きく変貌した。計画的に実施された開発や、基盤整備が進まない開発行為によって現在の市街地が形成された。

マスタープランの樹立された秋田とされなかった盛岡とも、D I D面積拡大と人口密度の低下は軌を一にする部分があり、人口増加、都市の成長やモータリゼーションの都市計画上の課題に対処して都市計画を推進してきた。両市とも都市基盤整備は必ずしも十分に進捗していない。両市にみられる戦後の市街地の特徴は、秋田が「旧市街地と土崎地区の中間の余剰地へのスプロールの伸展と新都心核育成による市街地再編」であり、盛岡が「軍施設の跡地活用とニュータウン開発による市街地拡張と都市施設の広域的な移転による計画的分散」であった。秋田は、マスタープランの樹立に新都心核育成が位置づけられたこともあって秋田駅前から八橋地区にかけての市街地再編に大きな成果をあげた。余剰地へのスプロールの伸展に対処して、土地区画整理施行による都市基盤整備と大学の郊外における開設によって計画的な市街地整備を行ってきた。盛岡の市街地拡張の過程には、軍施設の跡地活用とニュータウン建設が促進されていた。流通センター・卸売市場・貨物ターミナルという施設の郊外への展開は、盛岡の方が市外へ広域的に計画的な分散を実施した。

両市の商業施設は、都心部への集中立地と郊外の国道・バイパス沿線への集積という二極化現象が確認でき、指定された用途地域と整合していない。

今後の課題は、新都市計画法制定後の区域区分の創設・開発許可制度の導入・用途地域の細分強化等による土地利用規制のプロセスが、市街地形成にどのように投影されたのか論証されなくてはならないと考える。両市の戦後一貫した郊外開発によって市街地の拡大が地理的な限界に達しているという見方ができ、両市の都市圏内であるが市外に空港・高速道路という高速鉄道機関が導入されている新局面に対応しなければならないと思われる。前者に対しては、既成市街地のなかから特定地域の選定するとともに整備課題を明確にして、都市更新のプログラムを定立させること、後者に対しては隣接する町村をエリアに包含した統一的な視角から、都市計画施設の再編または配置、道路ネットワークの再構築を進めなければならないと考える。

<謝辞>本論では、山梨大学卒業生(1990年3月)の小林敦・海老沼保文両氏による卒業論文の一部を用いた。秋田市役所、盛岡市役所、秋田ならび盛岡商工会議所の方々から貴重なデータや助言をいただいた。記して深く感謝します。

参考文献

- 1)北村真一ほか：戦後における地方都市の市街地整備—福井と甲府—，土木計画学研究・講演集，NO.10，1987年11月／甲府における都市形成の変遷，第8回日本土木史研究発表会論文集，1988年6月／近年における地方都市の都市計画と土地利用の変遷—甲府と福井—，土木計画学研究・講演集，NO.11，1988年12月。
- 2)秋田市：秋田市総合都市計画，1957年3月。
- 3)菅原文哉・渡部与四郎：秋田総合都市計画(1)，都市計画18，PP.21,1957年5月。
- 4)建設省編：戦災復興誌・第5巻，1957。
- 5)建設省都市局監修：昭和63年度都市計画年報。
- 6)石田頼房：日本近代都市計画史研究，柏書房，PP.259，1987。
- 7)秋田市史編集委員会：秋田市史(昭和編)
- 8)都市計画協会：秋田総合都市計画策定報告書，1965。
- 9)秋田市：秋田市総合都市計画，1981。
- 10)秋田県：秋田県の都市計画，1986，1987。
- 11)渡部景一編著：秋田市歴史地図，無明舎出版，1984。
- 12)盛岡市：盛岡の歩み，1969。
- 13)盛岡市：盛岡市市勢発展総合計画，1973。
- 14)地域振興整備公団・岩手県：盛岡南地区都市整備計画調査報告書，1979。
- 15)岩手県：岩手県の都市計画，1986。
- 16)石田頼房：日本近代都市計画の百年，自治体研究社，1987。