

戦災復興都市計画における都市と港を関係づける手法に関する研究

The methodology of urban design arrangements concerned with port and urban setting in reconstruction w.w. II

高阪雄一*・斎藤潮**

By Yuichi KOUSAKA*・Ushio SAITO**

1. 序章

(1) 背景

近年の港湾再開発、臨海部再編等のいずれも地区に限定された再開発にすぎず、都市全体の構造において都市と港湾を一体と捉えたものではなかった。このように、港湾と都市の一体的な開発の必要性が問われて久しいが、未だに、港湾と都市の一体性を確保する計画手法について、明らかになっているとは言いがたい。

そのため、今後の計画手法の構築に活かすため、近代都市計画における一定の到達点であり、全国の主要都市で行われた戦災復興計画を取り上げ分析、評価するものである。

(2) 目的

以上の背景にもとづき、本論文では、都市を一般の人々が活動する空間、港を船舶が往来する水域及び船舶とのやりとりを行う水際部の陸域と定義し、戦災復興事業を対象に、a)戦災復興計画において都市と港の関係に関してどのような計画があったのか、その計画手法を体系化すること、b)実施された計画による都市と港の関係が、現在どのように変容したのかを明らかにすること、を目的とする。

*キーワード：計画手法論、都市計画、土木史

**非会員、工修、国土交通省九州地方整備局筑後川河川事務所
(福岡県久留米市高野1丁目2番1号

TEL0942-33-9131、FAX0942-34-2855)

***正員、工博、東京工業大学大学院社会理工学研究科

(東京都目黒区大岡山2-12-1西9号館

TEL03-5734-3314、FAX03-5734-3314)

(3) 研究の対象

戦災復興事業が実施された112都市のうち、計画範囲が港湾に近接する部分におよぶ都市は41都市ある。本論文ではこのうち東京、川崎、横浜、名古屋、大阪、神戸の6都市を除いた35都市を対象とした。35都市の一覧は表-1の通りである。

表-1 対象都市一覧

都道府県	市町村	都道府県	市町村
北海道	根室町(根室市)	広島	広島市、呉市
青森	青森市	山口	下関市、徳山市
岩手	釜石市	鳥取	境町(境港市)
千葉	千葉市、銚子市	香川	高松市
茨城	日立市	愛媛	宇和島市、今治市
	富浦町(日立市に合併)		
	多賀町(日立市に合併)		
静岡	沼津市、清水市	福岡	福岡市
			門司市(北九州市門司区)
			大牟田市、若松市
三重	四日市市、明石市	長崎	長崎市
和歌山	勝浦町(那智勝浦町)	宮崎	油津町(日南市)
福井	敦賀市	鹿児島	鹿児島市、串木野市
			阿久根市、枕崎市
			垂水町(垂水市)
			西之表町(西之表市)

(4) 研究の方法

戦災復興計画の要件であった土地利用計画、街路計画、施設配置計画の3つの点において、都市と港の関連づけという観点から、各対象都市の戦災復興計画の特徴的計画を抽出、整理・体系化を行う。

ついで、そうした手法によって形成された都市と港の関係が現在どのように変容したのかを把握する。

(5) 研究の位置づけ

都市と港の空間構成を解き明かそうとする研究には、近世の港町を対象にした竹内ら(1996)¹⁾の研究がある。これは港町の街路パターンや機能配置を明らかにし、新たな機能要素が加わった場合の空間構成の変化の傾向を明らかにしたものであるが、戦災復興を扱ったものはない。戦災復興に関する研究には、

石田²⁾、越沢³⁾をはじめに計画史の観点から数多くなされており、天野(1988)⁴⁾は広幅員街路の特徴を明らかにし、計画・設計思想について述べている。しかし、都市と港を関連づけるという観点から戦災復興計画を分析した研究はなかったといつてよい。

2. 戦災復興計画における都市と港の関係づけ手法

(1) 抽出された土地利用計画のパターン

戦災復興計画で位置づけられている土地利用は、基本的に「工業地域」「商業地域」「住居地域」「緑地・公園」の4つである。(一部の計画では上記に加え準工業地域、住居専用地域が指定されているが、分析上は人々が日常的に利用する地域かどうかという観点から、それぞれ工業地域、住居地域として扱うこととする。)このうち「緑地・公園」に関しては、他の地域に比して面積が小さいことから後述する機能配置計画で扱う。結果、人々が日常的に利用する商業地域及び住居地域と、人々にとって非日常的な空間といえる工業地域の相対的な位置関係から、以下の3つのパターンを抽出した。(表-2)

表-2 土地利用パターン

パターン	模式図
○商業地域突出パターン 水際部は基本的に工業地域であるが、商業地域の一部が突出しているパターン。	
○港密着パターン 水際部に商業地域がおかれ、比較的郊外に工業地域が配置されているパターン	
○水路挟込パターン 陸域に入り込んだ水路を商業地域と工業地域で挟んでいるパターン	

上記のパターンの内、商業地域突出パターンは都市と港を連結し、港密着パターン及び水路挟込パターンは都市と港を近接することで都市と港に関係を創出する計画手法といえる。特に前者は現在ではあまり見ることがなく、なかでも特徴的な手法といえる。

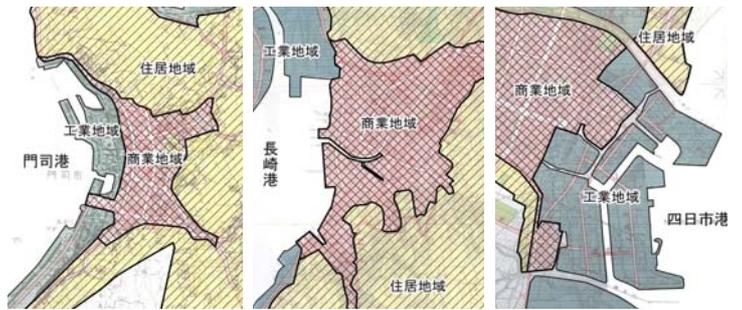


図-1 土地利用各パターンの事例

左：商業地突出パターンの事例 門司復興都市計画図
中：港密着パターンの事例 長崎復興都市計画図
右：水路挟込パターンの事例 四日市復興都市計画図

(2) 抽出された街路計画のパターン

次に、商業地域及び住居地域から港に延びる街路に着目し、この街路の港との交わり方から、都市と港を関係づける特徴的な街路を抽出した。すなわち以下の3パターンである。(表-3)

表-3 街路配置パターン

パターン	模式図
○市街地迫り出しパターン 水際部は工業地域であるが、水際線に達する街路が配置されかつ商業・住居地域から土地利用が連続しているパターン。	
○市街地接続パターン 水際部の工業地域であるが、背後の商業地域や住居地域から水際線に到達するように骨格街路が配置されているパターン。	
○水際部一体化パターン 水際部に配置された商業地域や住居地域において、骨格となる街路が水際線を取り込むように配置されているパターン。	



図-2 街路配置各パターンの事例

左：市街地迫り出しパターンの事例 門司復興都市計画図
中：市街地接続パターンの事例 鹿児島復興都市計画図
右：水際部一体化パターンの事例 銚子復興都市計画図

(3) 抽出された施設配置計画のパターン

港に交わるように延びる街路に対し、一般の人々が利用すると考えられる港の機能(商港、旅客港、漁港等)と都市施設(駅、緑地、官公庁、神社、広

場、公園等)の配置計画を、都市と港を関係づける特徴的な配置計画として抽出した。これは以下の4パターンに整理できる。(表-4)

表-4 施設配置パターン

○街路端部への港機能の配置 商業地域や住居地域から港に延びる街路の港側端部を一般の人々が利用する旅客港や商港・漁港とし、棧橋等の港湾施設を配置するパターン。
○港に近接した都市施設の配置 商業地域や住居地域から港に延びる街路の港に近接する箇所に公園や駅、官公庁などの公共性の高い都市施設を配置するパターン。
○街路都市側への都市施設の配置 商業地域や住居地域から港に延びる街路の都市側に公園や駅、官公庁などの公共性の高い都市施設を配置するパターン。
○複合配置 船舶の停泊施設のある旅客港や商港と、公園や駅、官公庁などの都市施設を街路の港側に配置するパターンや、街路の都市側に鉄道の駅、港側には旅客港を配置するパターンなど、上記の複合パターン。

a) 街路端部への港機能の配置の傾向

街路の港側端部に配置されている港の機能は、旅客港、商業港・漁港に分けられる。対象35都市のうち、旅客港の棧橋などが11都市、漁港・商業港機能は5都市のみである。旅客港機能は港側の街路焦点としてよく選ばれる傾向にある。

b) 港に近接した都市施設の配置パターン

港に近接して配置される都市施設には①広場・ロータリー、②駅、③官公庁施設、④公園がある。

①広場・ロータリーが港機能に付随して配置されている計画は、高松、今治、下関、垂水にみられる。

③官公庁施設が港側に配置されている計画には、敦賀、釜石が当てはまる。敦賀については戦災復興誌の記述から貿易港の中心として港湾に面した位置に公館地区を設置することを考えていたことがわか

る。④公園が港側に配置されている計画には、阿久根、明石がある。阿久根においては駅から直接湾に延びる広幅員街路の突き当たりが公園になっている。

c) 街路都市側への都市施設の配置パターン

街路の都市側に配置された施設には、広場、駅、官公庁施設、公園などの施設がある。これらの配置を、空間構成から分類し、街路の焦点となるように配置されているものを①ヴィスタ型、これに対して街路に沿って施設が配置されているものを②沿線型とした。①ヴィスタ型をとる施設には、駅、官公庁施設、神社がある。特に駅が配置されている事例が多い。一方、②沿線型をとる施設には駅、官公庁施設、公園がある。商業地域の指定も関係し、複数の施設や用途を持つことがある。

3. 計画手法の体系化

2章で抽出した土地利用計画、街路計画、施設配置計画の各パターンは、都市と港の空間構成の観点から、①都市と港に連結する手法、②都市と港に近接する手法の2つに体系化することができる。

(1) 都市と港の連結

表-5に示す通り、土地利用計画における計画手法として抽出したパターンのうち、商業地域突出パターン、街路計画において抽出した市街地迫り出しパターン及び市街地接続パターン、機能配置計画において抽出した街路端部への港機能の配置、街路都市側への都市施設の配置、複合配置を、都市と港を連結する手法として体系化できる。これらの手法は、人々が日常的に利用する空間と考えられる商業地域、及び住居地域(以下「中心市街地」と記す)から水際線にいたる街路の配置によって水際部へのアクセスあるいはビジビリティを確保する、水際部へのアクセスを誘発する機能配置を行うといった、積極的に都市と港を連結する手法であるといえる。

表-5 戦災復興計画における都市と港を関連づける手法の体系

都市と港の関係性	土地利用計画における計画手法	街路計画における計画手法	機能配置計画における計画手法
都市と港を連結する手法	○商業地域突出パターン	○市街地迫り出し ○市街地接続	○街路端部への港機能の配置 ○街路都市側への都市施設の配置 ○複合配置
都市と港を近接する手法	○港密着パターン ○水路挟込パターン	○水際部一体化	○港に近接した都市施設の配置

(2) 都市と港の近接

土地利用計画における計画手法として抽出したパタンのうち、港密着パターン及び水路挟込パターン、街路計画において抽出した水際部一体化パターン、機能配置計画において抽出した港に近接した都市施設の配置を、都市と港を近接する手法として体系化できる。これらは、中心市街地を水際部に配置し、街路によって中心市街地の一部として水際線を取り込む、公共性の高い施設を水際線に配置するといった、都市と港を物理的に近接する手法であるといえる。

4. 実施された計画から見た現在の都市と港の関係

前章までに抽出した手法による都市と港の関係が、現在どのように変容したのか、手法と現在の都市と港の関係の傾向について考察した。

(1) 都市と港の関係が現在でも保たれている事例

戦災復興計画において、街路の港側端部が船舶の停泊施設のある旅客港や商港かつ都市側は駅や官公庁などの都市中枢を通っている場合これらの関係が現在でも保たれている傾向がある。(対応する都市：高松、明石、門司、今治など)

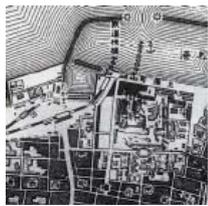
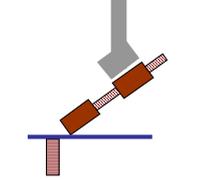
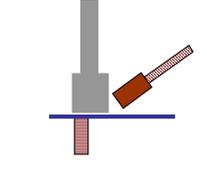
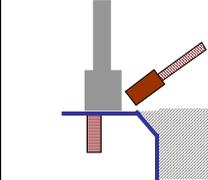
(2) 都市と港の関係が失われた事例

(1)の条件のどちらか一方でも当てはまらない場合、都市と港の近接性・連結性は失われる傾向にある。(対応する都市：呉、徳山、青森、千葉など)

(3) 手法と現況に関する考察

現在でも都市と港の間に関係性が保たれている事例は、戦災復興計画でにおいて、都市と港を近接する手法、連結する手法が同時に実施されている傾向がある。しかし、戦災復興計画によって都市と港が近接性、連結性を獲得した場合であっても、これらの関係を保つためにはその後の計画にも配慮が必要であり、近接性、連結性に対して後に無配慮な開発計画が実施されることで、都市と港の関係性は容易に失われると考えられる。

表-6 高松における計画と現状

戦前	計画図	現況
		
		
<p>高松では、棧橋、広場、駅を街路の突き当たりに配置し、そこから内陸市街地へ商業地域・公館地区を経由して栗林公園へ至るシンボル性の高い街路を配置している。現在は駅裏側で埋立・開発が進んでいるが、駅、広場、街路の関係は保たれており、現在も都市と港は連結・近接しているといえる。</p>		

5. 結論

本論文の結論は以下の通りである。

- ・ 戦災復興計画における都市と港を関係づけるための計画手法として、土地利用計画、街路計画、施設配置計画から、それぞれ特徴的なパターンを抽出し、都市と港を近接する手法と、連結する手法として体系化した。
- ・ 戦災復興計画で用いられた手法による都市と港の関係が現在でも保たれている事例では、都市と港を近接する手法と、連結する手法の両方が用いられている傾向があることを示した。

参考文献

- 1) 竹内滋, 渡辺貴介: 近世における港町の空間構造に関する研究, 都市計画学会論文集, No. 31, pp. 277, 1996
- 2) 石田頼房: 日本近代都市計画の百年, 自治体研究社, 1987
- 3) 越沢明: 近代日本都市計画における広幅員街路の系譜100m道路の起源, 第8回日本土木史研究発表会論文集, 1988
越沢明: 東京都市計画物語, 日本経済評論社, 1991
越沢明: 東京の都市計画, 岩波新書, 1991 など
- 4) 天野光一, 河合淳: 戦災復興街路の計画・設計思想, 都市計画学会論文集, 23号, pp. 511, 1988