

街路形成にみる

日立市の都市計画の変遷

正会員	茨城大学	山形耕一
正会員	茨城大学	小柳武和
正会員	茨城大学	笹谷康之
学生員	茨城大学大学院	遠藤毅

The Transition of City Planning
from the Viewpoint of the Formation of Road Network.

by Koichi Yamagata
Takekazu Koyanagi
Yasuyuki Sasatani
Tsuyoshi Endo

概 要

日立市は、日立鉱山と日立製作所の発展とともに歩んできた、近代工業都市である。可住地域は、阿武隈高地と太平洋に挟まれた東西 2-3km、南北 20 kmと細長い台地にある。昭和 8年に都市計画地域に指定されて以後、市内を通る国鉄常磐線の4つの駅前地区の区画整理が大規模に行なわれ、主要な区画整理街路が都市計画道路に編入され、これを幹線街路でつないで街路網が形成された。広幅員街路の建設を達成した日立地区の戦災復興計画、放射環状街路と15か所の広場を計画し新都市開発をめざしたが、一部しか完成をみなかった多賀地区の計画、日立製作所の工場用地取得を契機とする小木津・大みか地区の区画整理事業と、各駅周辺地区ごとに特色のある都市計画が行なわれた。一方、市域全体を考慮した街路計画が遅れたために、駅周辺地区以外では、無秩序な市街地が形成され、交通渋滞が発生する一因となった。(街路、日立市、都市計画史)

1. はじめに

日立市は、明治38年の日立鉱山の創業と明治43年の日立製作所の創業に端を発し、現在、日立製作所の6工場、同社系列の日立電線の4工場が日立市内に立地する、日本有数の工業都市である。このうち8工場は、市内を南北に貫く国鉄常磐線の大みか駅、常陸多賀駅、日立駅、小木津駅周辺地区に立地している。これと共に各駅周辺地区に市街地が形成され、それらが拡大、接続し、南北に約20km、東西に約 2-3kmの細長い市街地が形成されてきた。昭和 35-45年の高度経済

2. 都市計画道路の変遷

宮田川左岸に位置する日立町では、日立鉱山と日立製作所日立山手工場の周辺に社宅街が形成され、国道とその他主要道路にそって一般市街地が形成された。宮田川右岸に位置する助川町も同様で、日立製作所の電線工場と日立海岸工場の周辺に社宅街が、国道と新道（当時の駅の裏通り）にそって繁華街が、その周辺に一般市街地が形成された。昭和14年に両町が合併し、人口73,604人の日立市（旧日立市）が誕生した。戦前に計画決定された13路線の都市計画道路は、いずれも4-11mと幅員が狭かった。

同じく14年に、日立製作所多賀工場の進出にともない、旧日立市の南側の1町2村が合併して人口15,116人の多賀町ができた。多賀町では、昭和16年に駅正面（山側）の1,036.2haが土地区画整理事業区域として計画決定された。また、都市計画道路も計画され、駅前通り、6号国道は街路幅員が24mと

日立市の都市計画	日立市の一般	人口	都市計画道路の決定・変更年			久慈・大みか
			日高・豊浦	日立	多賀	
8.日立町・助川町に都市計画法施行						
13.助川町で会瀬土地区画整理事業施行		79,259				
14.多賀町草薺工業都市計画地域に指定	14.日立町と助川町が合併し日立市誕生 14.1町2か村の合併で多賀町誕生	114,129				
16.多賀土地区画整理事業施行					16	
18.日立市都市計画街路事業及び土地区画整理決定		151,796 (19年)				
20.日立市戦災復興計画決定	20.戦災で2,970haを被災	96,101				
21.日立市土地区画整理事業を396haで計画		105,367	21	21		
25.日立市土地区画整理事業を198haに縮小		121,686				25
		129,403		28		28
		131,930			29	
30.合併に伴い都市計画を再検討	30.1市2町4村合併で新日立市誕生	135,368		30		
32.日高土地区画整理事業施行	31.豊浦町日立市に合併 32.日立港起工	139,211 143,372		31	31	31
		146,599				33
		161,226				35
37.日立港後背地土地区画整理事業施行		177,801	37	37		
		181,226				38
	40.日立市南部に肋骨道路路線決定	179,703				40
		179,879				41
	42.日立港開港 重要港湾に指定	183,676				42
		186,137				43
44.日立市長期計画決定		188,625				44
45.日立市長期計画改訂		193,210				
48.新法にもとづく都市計画の全面改正		199,533	48	48	48	48
49.日立港港湾計画決定		200,301 202,891				
59.都市計画道路日立バイパス路線決定		206,005	55	59	59	
	60.常盤自動車道日立南I.C.まで開通			60		60

※：人口は現日立市全域のトータル数。単位は人。

広いものであった。このうち主要街路の18路線が後に都市計画道路に編入されていった。

（２）戦後から昭和30年の合併までの時期

戦災による旧日立市の罹災面積は 2,970haに及び、被害家屋は14,750戸（84%）に達した。旧日立市は従来の計画を白紙撤回し、新たに戦災復興計画を作成した。昭和21年には 396haにわたる戦災復興土地区画整理を決定した。また、昭和21年と28年には、主な区画整理街路を編入、延長することによって都市計画道路を決定した。日立駅前通りは幅員 36mと広く、緩やかなS字カーブをもっている。既存の工場や比高約 15mの深い谷をもつ宮田川の周辺で、パターンのゆがみがあるが、格子状を基調とする街路パターンとなっている。

多賀町は、戦争の激化で中断していた区画整理事業を戦後開始した。中心部の都市計画道路は戦前のパターンを踏襲しているが、周縁部のパターンは昭和29年までに変更された。

漁村である久慈町は昭和25年に中心部の都市計画道路を決定した。この時期には、旧日立市、多賀町、久慈町が、それぞれ独立に日立駅、常陸多賀駅、日立電鉄久慈浜駅を中心とした都市計画道路網を計画決定していた。

（３）昭和30年の合併から昭和39年までの時期

昭和30年に2町4村が日立市に合併し、翌31年には豊浦町が合併し人口 139,221人の現在の市域を有する日立市ができた。旧日立市と旧多賀町の都市計画道路のパターンは、そのまま踏襲された。

昭和32年に、日立電線的小木津駅周辺地区への進出に伴い、日高土地区画整理事業が施行され、昭和37年に、小木津駅周辺地区を含む日立北

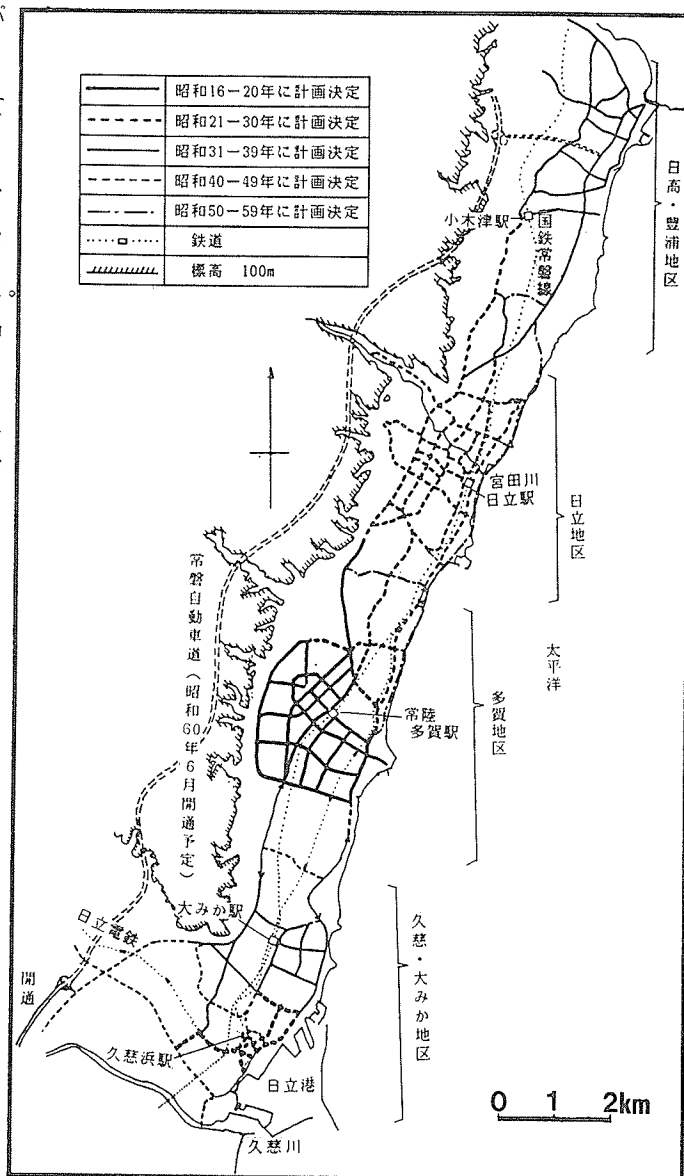


図1 日立市の都市計画道路網

部の都市計画道路が一括して決定され、昭和40年に、川尻停車場線沿いに日立電線豊浦工場が建設された。市北部の都市計画道路網は、海岸に平行して南北に通る3路線と、それを東西につなぐ幾本もの路線から成り、地形等の条件でいずれの道路もカーブが多い平面線形となっている。

日立市の南部では、昭和32年に、日立港の築港が開始され、昭和37年に、日立製作所の工場進出を契機とする日立港後背地土地区画整理事業が施行された。これらにともない、久慈町にある既存の都市計画道路との連絡を配慮しながら、昭和33年から38年に順次都市計画道路の決定や変更が行なわれた。計画決定年次に幅があることからわかるように、市南部の都市計画道路網は順次手直しされたため、旧久慈市街地、大みか駅前の新市街地、南高野などの住宅地、日立港などを連絡する街路が、一部を除き不整形なパターンとなっている。この時期には、工場進出に伴い人口も昭和30年の135,368人から40年の179,703人と急激に増加し、市域の外縁部である北部と南部地域に計画道路が決定された。

（４）昭和40年から49年までの時期

昭和30年代末に、日立製作所、日立電線は社宅の建設をひかえ、社員の持家化を推奨するようになった。一方、昭和44年に大みか工場、45年に臨海工場が建設され日立製作所の従業員はさらに増加した。このため30年代末から40年代にかけて標高100m前後の山麓部に急激に住宅団地が開発された。また、モータリゼーションにより交通量も増加し、東京、水戸方面との出入り口であり、工場建設予定地に近い南部地域で、昭和40年に6号国道、245号国道の2本の幹線街路を結ぶ3本の肋骨街路が都市計画道路として計画決定されたり変更されたりした。その後、新都市計画法の施行に伴う都市計画の見直しで、若干の計画変更があったが、都市計画道路網そのものの抜本的な見直しは行なわれなかった。

（５）昭和50年から現在までの時期

50年代にはいと北部に日立電線砂沢工場が建設されるが、人口は50年の201,740人から58年の206,005人に微増したにすぎない。このころになると、マイカーの増大によって交通渋滞は深刻な問題となってきた。昭和55年には日立駅と小木津駅の間、幹線街路を東西に結ぶ肋骨街路一路線が都市計画道路として計画決定された。また、昭和56年には「日立地区総合交通計画調査」を行ない、ここでの道路整備計画に基づいて59年に6号国道を補充する幹線街路日立バイパスとアクセス街路7路線を、都市計画道路として計画決定した。現行の都市計画道

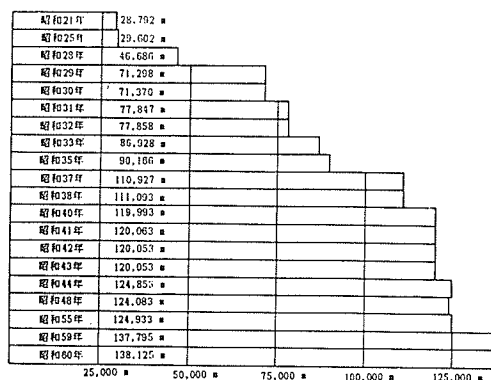


図2 日立市の都市計画道路の総延長

路は73路線あるが、このうち昭和20年代に計画しその後変更されていない幅員 8-11mの路線が14本ある。 つぎはぎの手直しを加えただけで、各駅の周辺地区を結ぶ街路、山側団地を結ぶ街路の計画が弱く、幅員の狭すぎる都市計画道路が存在することが問題である。

現在、常磐自動車道路が市内南部の日立南太田I.C.まで開通しており、今後、市内北部の日立北I.C.まで完成すれば、通過交通の流れは大きく変化するものと考えられる。

3. 各駅の周辺地区における街路の比較

(1) 日立駅周辺地区

街路網は図3に示すように基本的には格子状となっている。戦災復興土地区画整理事業の大きなねらいの一つとして、旧日立町、旧助川町を分断する宮田川の比高約15mの深い谷の障害を取り除き、兩岸を一体的に開発することがあげられている。兩岸で道路パターンにずれがあるが、昭和31年に埋め立てを行ない、兩岸の幹線街路、補助幹線街路は無理なく結びつけられた。山側を南北に6号国道が通り、この路線と国鉄常磐線との中間を最大幅員 30mのけやき通りが、6号国道を補完する目的で南北に通っている。

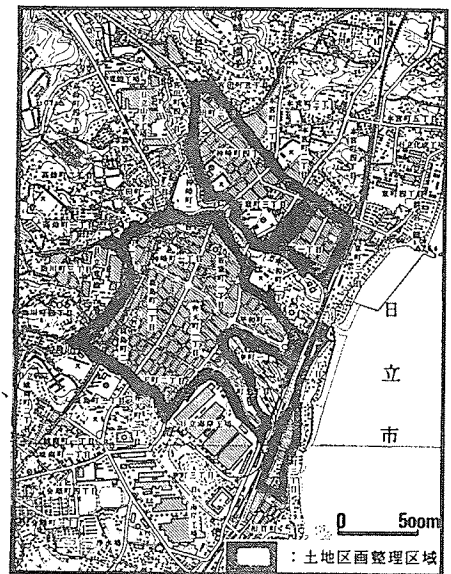


図3 日立駅周辺地区の街路

日立駅は、当初、会瀬漁村に向けて海岸方向の東側を正面入口にしていた。戦災復興事業では、後背地の大きい駅西側を正面入口に変えた。このとき、西側で広い敷地を占めている日立製作所海岸工場、日立鉾山軌道操作場、日立セメント工場をさけるため、駅前広場は、駅の北側に設けられた。ここと6号国道との間の延長約 1kmは、緩やかなS字カーブをえがく幅員 36mの平和通りで結ばれている。このカーブは、山がせまっている日立において、駅から見たときの市街地の厚みのなさをやわらげ、奥行を持たせて見せるための配慮であったと言われている。両側に幅6mの歩道、緩速車線、桜並木の植樹帯を配して、風格のある街路となっている。6号国道に接する終点には、800 m²の四角い隅切広場が両側に設けられている。隅切に面して一等地とみなされる画地の宅地割を使い易くしたためと言われている。

(2) 常陸多賀駅周辺地区

国鉄常磐線より山側は、放射環状と格子状の組合せを基調として街路網が形成されていることが図4よりわかる。これは、3か町村の合併を契機に、将来町の中心となる駅前（駅西側）の農耕地に、比較的自由的な街路を計画したためである。工場は駅裏の北側に位置しており、社宅は工場の海側と区画整理区域の外側に7か所に分散して作られた。このため、多賀駅周辺地区は、工場に駅前の一等地を占有されることなく、他の3駅周辺に比べて最も制約条件の少ない街路パタ

ーンを形成している。

駅周辺地区の区画整理事業が、当初の計画の11%に縮小されたことや、旧国道にそって駅前に小さな既存の市街地があったこともあって、細街路のパターンは不整形な場所も多い。駅前通りは、国道を終点にしており、その先はY字路となっていて街路が左右に分岐している。駅前通りに直面するY字路の角地は、当初から公共用地とされており、現在では、消防署と市役所分庁舎が存在する。国道周辺の細街路は、一辺が50-120mの格子状を基調に幾何学的なパターンとなっている。当初の計画では、広場が15か所と多いことが特徴的である。国鉄常磐線の東側の海岸域では、北部は工場を取り囲む街路、南部は350-650m単位で幹線、補助幹線街路が網目状に通っている。区画整理事業が徹底しなかったとは言え、地形的に平坦なこともあり全般的に比較的自由に計画した街路パターンを形成している。

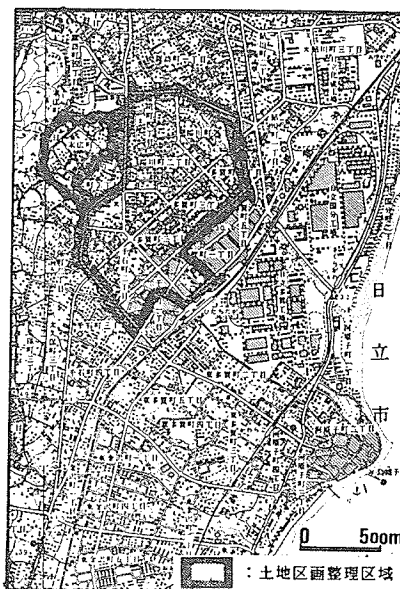


図4 常陸多賀駅周辺地区の街路

(3) 大みか駅、日立電鉄久慈浜駅周辺地区

大みか駅周辺地区は工場用地の確保を契機とする土地区画整理事業が行なわれた。街路は一辺が約50-150mの比較的整然とした格子状のパターンをとっていることが図5からわかる。谷地形に街路を沿わせたため、大みか一丁目で一部格子状パターンがゆがんでいる。市街地の南側は、区画整理区域面積の22.8%を占めて日立製作所の工場が立地し、久慈地区との市街地を分断している。また、大みか駅の西側も、ゴルフ場、大学があるため、市街地の発展が阻まれている。国鉄常磐線の西側に位置する南高野地区には、宅地開発を目的とした土地区画整理事業が現在施行中であり、ところどころに格子状のパターンが見られる。久慈浜駅の海岸側は漁村の既存の細街路が多く残されている。

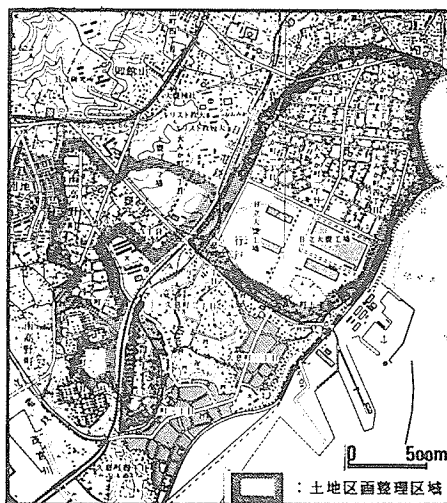


図5 大みか駅、日立電鉄久慈浜駅周辺地区の街路

日立港の開発、工場建設、新市街地開発、宅地開発等の開発時期の違いや開発目的の多様さから、図5のように複雑な街路パターンとなっている。

(1) 小木津駅周辺地区

小木津駅周辺地区は、大みか駅周辺と同様工場用地の確保を契機に昭和52年から区画整理事業を行なっている。小木津駅から海岸に東西に延る駅前通りと南北に貫く6号国道とが、区画整理

区域内の主要街路を構成している。区画整理区域中央の一等地を日立電線日高工場が占有しており、区域面積の28.6%が工場の敷地となっている。その周辺に、格子状の街路パターンをもつ街区が存在する。都市計画道路以外は区域外との街路の連続性は少ない。駅前市街地の整備を目的とした事業ではあるが、主目的は工場用地の確保であったと言える。



図6 小木津駅周辺地区の街路

(5) まとめ

以上のように土地区画整理事業を主体に日立市の各駅周辺地区の街路網等の整備が行なわれた。日立駅周辺地区は、戦災復興を契機とする都市改造と、川で分断されていた市街地の連結とを主眼としており、整然とした街路網、風格のある幹線街路を生み出した。常陸多賀駅周辺地区は、新都市開発をねらった比較的自由に幾何学的な街路網を形成した。大みか駅、小木津駅周辺地区では、工場用地の確保を契機とする市街地整備のための街路

網であった。大みか駅周辺地区では、比較的まとまった一般の街区が形成されたが、工場等により周辺市街地との連続性が阻害されている。一方、小木津駅周辺地区では、一等地を工場に占有され、駅前市街地の形成を阻害している。これら区画整理による街路整備は、都市の風格、都心環境、都市景観の見地からは優れたものを残しているが、反面、日立市内における最も規格の高い街路がいずれも駅にぶつかる街路であり、通過機能の見地からは道路容量が不足する皮肉な結果となっている。

表2 各駅周辺地区の比較

	日立駅	常陸多賀駅	大みか駅	小木津駅
土地区画 整理事業 ：施行者 ：面積 ：施行年度	会瀬：組合 ：22.00ha ：12～19年 日立復興：市長 ：179.82ha ：21～51年 大森地区：市 ：17.77ha ：37～48年	多賀地区：県 ：112.2ha ：16～51年 戸沢：組合 ：23.33ha ：43～52年	日立港後背地 ：市：211ha ：37～48年 久慈：組合 ：16.93ha ：42～51年 南部第一：組合 ：46.75ha ：46～61年	日高：市 ：128.42ha ：32～44年
都市計画道 路の決定及 変更年 幅員	21～28年 8～36m	15～29年 11～24m	25～40年 8～32m	37年 12m
駅前通り 延長：幅員 ：線形	990m：36m ：中間に緩やかなS字カーブ	590m：24m ：直線	475m：22m ：緩やかに左にカーブ	1014m：15m ：中間でやや右に折れる
国道の幅員 6号国道 245号国道	20m 11～25m	15～24m 15～17m	12～25m 16～32m	12m

4. 多賀町の戦前の街路計画

昭和14年に軍需工場に指定された日立製作所は、常陸多賀駅の北東側に新工場の建設を計画した。これにともない常陸多賀駅周辺の3か町村が合併し、昭和14年に多賀町が誕生した。多賀町は、軍の指導もあり昭和16年に軍需工業都市計画地域に指定され、同年には土地区画整理が計画決定され、街路パターンは図7のようになった。土地区画整理によって多賀駅前（山側）に面積1,036.2haの広大な新都市を建設することを意図していたと考えられる。駅前通りとして常陸多

賀駅を起点、国道を終点とする幅員 24m延長480mの直線街路が計画された。終点には広場を配しており、広場から山側に向かって2本の放射街路が延びている。つまり広場は5差路となっており、これをとり囲んで半円状に3重の環状街路が結ばれている。外側の2本の環状街路は南側を大きく取り囲むように延長されている。また、国道の一点を中心に北部と南部にも放射状の街路パターンがみられる。

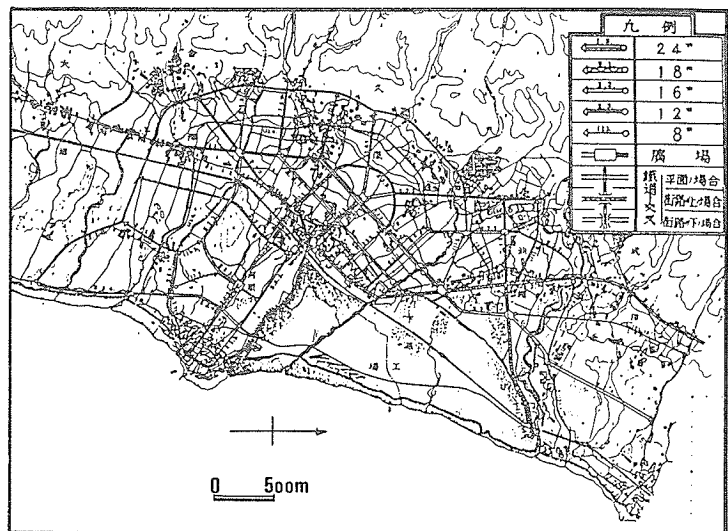


図7 多賀都市計画一般図（昭和10年代）

：日立市立郷土博物館所蔵

国道と国鉄常磐線に挟まれた区域は、格子状を基本にした街路パターンとなっている。国鉄常磐線より海側では多賀市街地と河原子の漁村とが幅員12-27mの街路で結ばれており、常陸多賀駅の裏側と河原子を結ぶ路線がこれに沿って平行に通っている。これより南側の路線は複雑な街路パターンとなっている。

特徴的なこととして広場が多く設けられていることがあげられる。主な交差点には6つの長方形の広場があり、他に駅前広場が2つある。駅前通りの終点にある最も大きい広場は、市街地の中心として位置付けられており、広場正面の三角形の街区は学校用地に確保されていた。駅前

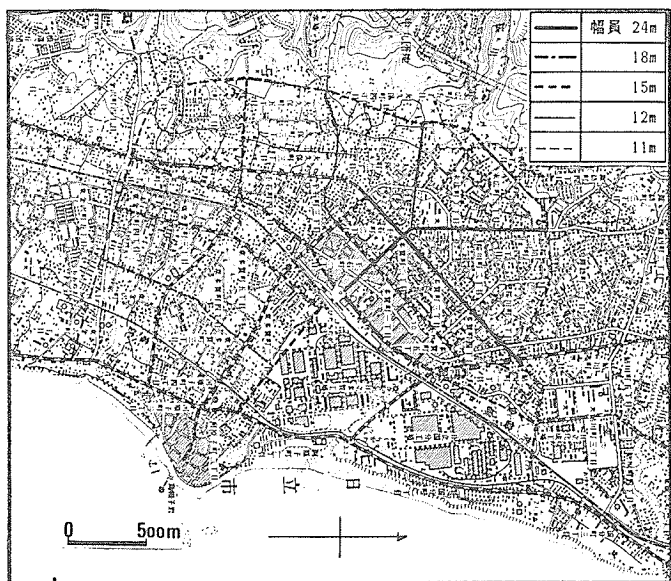


図8 戦後の多賀地区の都市計画道路

：昭和43年の都市計画図をもとに作成

通りのビスタラインの焦点に学校を配しているのである。橋詰め広場は3か所に計画されている。ロータリーと考えられる5差路の広場が3か所、6差路の広場が1か所の存在する。このように、日本ではあまり例を見ない、放射環状を意識した街路パターンと、総計15か所もの広場から、当時としては意欲的な新都市開発の構想がうかがわれる。その後昭和29年までの変更で、中心部の街路、6号国道、多賀市街地と河原子を結ぶ2本の街路以外の都市計画道路は縮小されたり網

表3 多賀町の都市計画道路等の比較

	戦前(昭和10年代)	戦後(昭和43年)
路線数(幅員)	29路線(8-24m)	21路線(11-24m)
国道(通過道路)	1路線(16-24m)	1路線(15-24m)
国道副線	1路線(16-18m)	0路線
南北道路	7路線(8-24m)	6路線(11-24m)
東西道路	13路線(8-24m)	8路線(11-24m)
環状道路	3路線(8-12m)	2路線(11m)
広場数(面積)	15(680-6200㎡)	2(3500,6200㎡)
駅前広場	2(3560,6200㎡)	2(3500,6200㎡)
橋詰広場	3	0
交差点広場	10	0
矩形広場	6	0
多角形広場	1	0
半円形広場	3	0

5. 日立市全域の街路

(1) 山側団地を結ぶ街路(団地間街路)

山と海に挟まれて可住地が少ない日立市では、日立製作所の持家化推進とともに昭和30年代末から急速に住宅団地が建設された。初期は標高100m前後の地域が開発されたが、その後150m近くまで住宅団地が建設されるようになった。この結果、山麓には住宅団地が数珠玉のように連なった。住宅団地内の街路は整備されたが、住宅団地の取り付け街路は6号国道にアクセスする既存の街路につなげられる場合が多かった。団地間は谷によって分断されており、団地から出る自動車が、取り付け街路、既存街路を通して6号国道に集中した。図9の例でみるように、6号国道につながる取り付け街路は少ない。団地間を連絡する街路は、金沢団地、台原団地を結ぶ1か所だけである。山側団地間を連絡する街路が計画されなかったため、取り付け街路の多くで朝夕の渋滞が発生している。

(2) 幹線街路とのT字交差

図9のように、山側団地につながる取り付け街路はT字路となって6号国道と交差している例が多い。一方、6号国道と245号国道の2つの幹線街路を結ぶ筋骨街路も、両国道でT字路として

目状の単純なパターンに変更されたりした。広場も2か所の駅前広場を除いてすべて廃止された。(現実には駅東側の広場は未完成であり、駅西口の広場だけが当初の計画どおり昭和18年に完成している。)

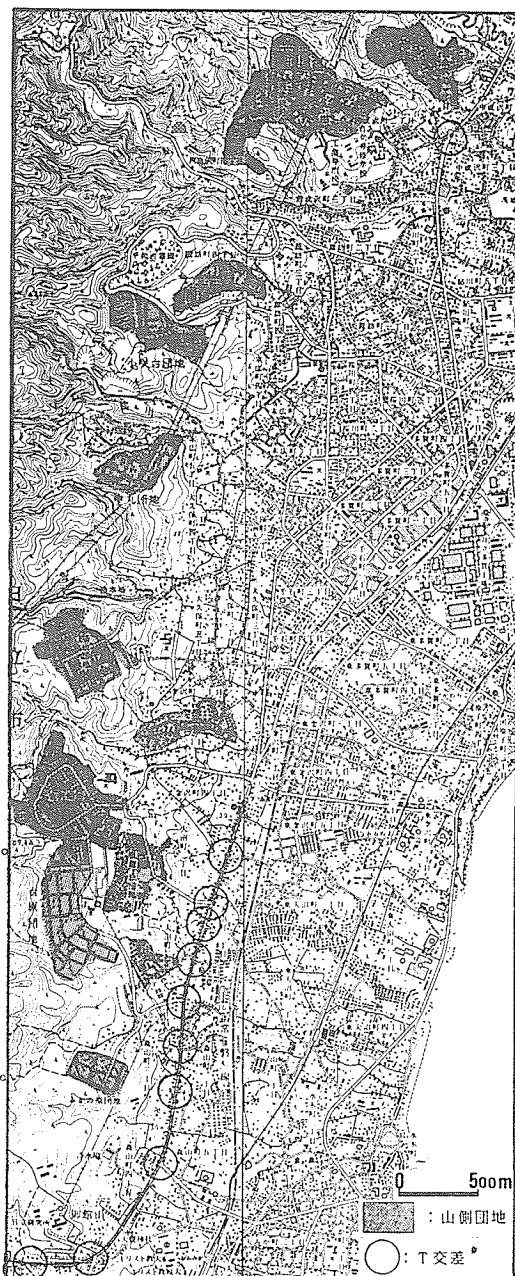


図9 常陸多賀・大みか駅間の街路及び山側の街路

交差する例が多い。このため、山側団地から海岸部へ向かう自動車は、6号国道を横断することになる。また、細街路から流入する自動車が6号国道に過度の負担をかけている。国道を通過するドライバーに「日立市は信号が多い街だ」と言われているゆえんである。

（３）補助幹線街路

多賀地区と大みか地区を南北に結ぶ幹線街路は、図9のように山側の6号国道と海側の245号国道のみである。両地区を南北に通過するためにはこの2本の2車線道路を利用することになる。現実には通勤道路と呼ばれている幅員8mにも満たない街路が多賀地区から大みか地区へ行く途中まで結んでおり、朝夕はかなりの交通量をさばっている。同様に他の各駅周辺地区を南北に結ぶ街路も不足している。

（４）まとめ

駅周辺地区は区画整理によって街路網が整備されたが、それ以外の区域では都市計画道路の不備もあり無計画な街路網が形成されている。都市計画道路は各駅前地区の街路網を幹線街路とつなぐだけで、市域全体の街路網を考慮したものではなかったと言えよう。つまり、30年代末から40年代にかけての持家化政策に伴う自動車による通勤交通の大量発生と、OD交通の交錯化に対する街路計画での対応を放置したまま、昭和30年代末からの宅地開発を許していたところに、現在の交通渋滞の一因がある。

6. おわりに

昭和10年代には多賀の、昭和20年代には日立と久慈の、昭和30年代には小木津と大みかの骨格をなす都市計画道路が計画決定された。また、30年代には各駅前地区を結ぶ幹線街路、40年代にはこれを結ぶ肋骨街路が、50年代には総合交通計画に基づくバイパスとそれにつながるアクセス街路が計画決定された。各地区内から、地区間、日立市全域へと、都市計画道路の整備課題が変化していった。日立地区では、戦災復興計画の内容は縮小後退したが、概ねすぐれた街路を造り出すことができた。多賀地区では、区画整理事業の縮小、広場計画の後退はあったものの、市街地の発展を工場に阻害されることもなく、基本的な街路が形成された。なお戦前の多賀地区の都市計画道路、区画整理は、田園地域に意欲的な新市街地開発を計るものとして注目に価する。小木津では、一等地を工場用地に占有されており、市街地の発展を妨げている。大みかでは、工場等による市街地の分断はあったが、駅前には概ね良好な街路が形成された。

しかしながら、日立市全ネットワークを見たとき2つの欠陥が指摘されよう。第一には、日立市は地形的条件から回廊地域を形成しているが、回廊全体を貫く基本ネットワークの欠除である。すなわち、南北幹線街路が6号国道（往復2車線）と日立駅地区以南の245号国道（同2車線）にすぎないし、現況では、東西方向を結ぶ肋骨街路も十分ではない。これは、現日立市に至る町

村合併の経緯もあって、結果的には局部計画先行による広域的視点に欠けたネットワーク構成を生じている。

第二には、補助幹線街路網の弱体である。これは、持家化推進による通勤交通におけるOD交通量の複雑化によって如実に表われている。すなわち、市内通勤交通における南北方向の短距離の動きを6号国道に依存させるを得ず、右左折交通比率の高いことと相まって、上述の南北幹線街路に荷重の負担を強いている。併せて工業都市として大型車混入率が高いにもかかわらず、重車両通過可能な街路も十分整備されていないこと、計画道路自体の計画決定が古く、改良されたとしても狭幅員であることが指摘されよう。今後、都市計画道路、区画整理街路の計画、設計にみられる思想的背景の変遷を求めていきたい。

本研究をすすめるにあたって、貴重な資料を御提供くださった茨城県都市計画課、日立市都市計画課、日立市立郷土博物館の関係者の皆様に厚く御礼申し上げます。