

甲府における都市形成の変遷

山梨大学 正会員 北村 眞一
飯沼コンサルタント 村越 正忠

A History of Landuse and Street Network of the Urban Area of Kofu

by Shinichi Kitamura
Masatada Murakoshi

概 要

甲府市街地の形成の変遷を街路空間と土地利用とに着目して概観し、都市形成の発想、社会や空間構造の変化などを考察した。武田時代から江戸時代へは、武田時代の町人街をとり込みながら、新しい城下町の形成をはかるニュータウン形成であった。江戸時代から明治時代へは市街地の大きな移動はなく武家地の官公庁用地と民間用地への転換が主で、中心部再開発であった。明治36年の中央線の開通は商業・業務の中心核を駅前へ転換し、街路網形成の中心が甲府駅となった。戦後の急成長による人口増加、基盤整備の不足、モータリゼーションは甲府盆地全域へのスプロールの開発による分散化と、幹線街路整備によって対応された。戦前戦後を通して市街地は拡大し、モータリゼーションと住宅地の郊外分散化は商業立地の分散化を促した。 【都市、土地利用、街路】

1. はじめに

車の発達などの技術の変化や社会の変化などにより、都市空間がその時代や地域の社会構造に適合させようとする努力によって変化させられてきている。社会状況の変化が緩やかであれば、都市空間も少しずつ歩調を合わせた改修によって適応させることが可能であるが、急激な変化に合わせて都市を急激に改造することは大変難しい。都市の基盤整備には膨大な費用や労働力や時間が必要なのである。従って、社会の変化に対して、少しずつ改善され続ける都市には、常に時代を先取りして整備する先行投資空間と、時代に取り残された時代遅れ空間、そして時代に適合した最適空間が存在する。

都市基盤整備における最も重要な空間は街路であり、その街路の質と量は都市生活の豊かさに大きな影響を与えた。近代のモータリゼーションの波はまさに街路整備の重要性を人々に認識させた。都市計画の母と言われる土地区画整理事業は、幹線街路網や地区内の区画街路整備に効果をあげ、都市の利便性と安全性の面で貢献には大きいものがあつた。

しかし超長期的に見た場合、将来の交通や通信の技術の発達により、移動手段、輸送手段、通信手段の変化が都市街路のあり方を変えることは充分にある。

現代の都市街路の抱える環境、交通問題の解決には、一步一步地道な改善の努力は必要である。一方、長期的な視野に立って街路空間のあり方を、歴史的体系的に把握することによって、基本的な街路空間整備の方向性を見いだすことも必要である。本稿では一地方都市を歴史的に概観し、都市全体の社会や空間の構造の変化と、街路空間及び沿道の土地利用の変化を交通条件と道路機能、沿道の土地利用と街路の関係、地形や都市の立地条件などの諸点から考察する。

2. 甲府市街地の変遷

(1) 武田時代 (1519~1581)

甲府に武田時代以前に都市と呼べるほどの集落はなかった。武田信虎が笛吹川の水害で石和から躰躰が崎に館を移したのが1519年で、中世の城下町古府

中が建設された（図－1）。城下町の形態は京都を模したと言われるが同時代の鎌倉と類似し、領主の館を中心に南へ展開した。武田家家臣団の屋敷がまず館付近にあり、南に下級の武士や農民町民などの混在する地域があり、さらに南に寺と工・商人の町が形成された。城下のはずれに街道と結ばれた市場があり、商業地となっていた。また当時の防衛上の拠点としては、根小屋と呼ばれる山城と山麓の集落があるが、北の積翠寺と要害城、西の湯村山、南の一条小山がこれに当る。信仰の拠点も領主の館に御崎神社があり、付近に八幡宮があった。

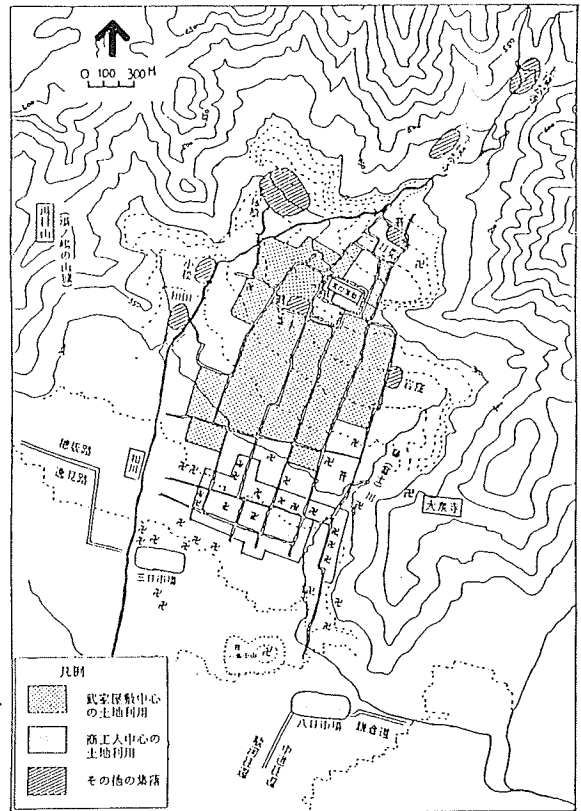
街路網は地形に沿ってなだらかに下る南北の5本の通りを基本として構成されている。東の藤川、西の相川にはさまれた扇状地の中央の、地形に合わせた街路と町割構成である。

（2）江戸時代（1582～1868）

武田氏が滅び徳川支配の時代になり、甲府は河尻秀隆から、平岩、加藤、浅野、平岩、徳川（4代）、柳沢と統治者が変わり、1724年から勤番支配となる。なかでも浅野氏から柳沢氏の時代に甲府城築城と合わせて城下町の整備が行われた。

江戸時代は古府中の武家地は全んど崩壊し、古府中の南の一条小山に新しく甲府城を築き、城の周囲に武家地を設け、北西の三日市場と南東の八日市場を中心に商工業の町人地とした。かつての武田時代の商工業の町人の町は新しい市街地にとり込んでいる。城の移転による新しい行政中心の移動であるが、遷都というほど大がかりではなく、武田時代の町人地を生かした新しい郊外移転のニュータウンづくりと言えよう。江戸時代の城下町の一般と同じ平山城で、城下町はゆるやかに傾斜する平坦な扇状地に建設された。

土地利用は城と武家地を中心として、北側と東南に別けて町人地が形成されている。街路網は城の北側は地形に沿って武田時代の街路に加えて、新たな武家地を中心とした街路網と水路が構成されているが、街路ネットワークの方向性は武田時代の南北方向と一致しており、地形の影響を受けている。それに対して、城の東南の町人地、南の武家地は北側の町に比べてやや街路の格子の方向がずれており、甲州街道を基調としてネットワークが組まれている。



図－1 武田時代の古府中の土地利用と街路網

古府中は武田屋敷を中心に武士、農、町人との混住地が構成され、南に商工業者の集まる町と市場とがあった。小路と呼ばれる南北5本の幹線街路が骨格となっていた。

（人口推定 約3000人）

飯沼賢司，戦国期の都市“甲府”，甲府市史研究第2号，1985 に基づき復原図に寺社を記入した。地形は現在の地形を加えて作成した。

町割は街路を中心とした両側が一つのまとまった町を構成している。上水工事が1500年代末に行われ、街中は町人地に木戸が設けられ、広報がなされ、街路はいくつかの場所で曲がりやクランク（柵型）が設けられていた。堀によって町人地、武家地、城ははっきりと区別されていた。城下町の北から南西へかけての歪みは、地形等高線のわずかな変化と、西を流れる相川と荒川の影響をさけて東に全体として

寄ったものと考えられる。

商業の中心は柳町、八日町で甲州街道に面した町人地のメインストリートであった。

江戸時代には元禄と嘉永の状況が推定され、比較すると、郭内（城と武家地）と郊外の街路の細分化が進んだこと、街道に沿って東、西、南に町が少し広がったことがわかる（図-2、3）。人口の変化は、1700年代に1万4～5千人が1800年代では9000人代に減り、再び1800年代末には1万5千人程度に増えている。冬は風が強く、乾燥する気候なので、大火がたびたびあったことも原因と考えられる。

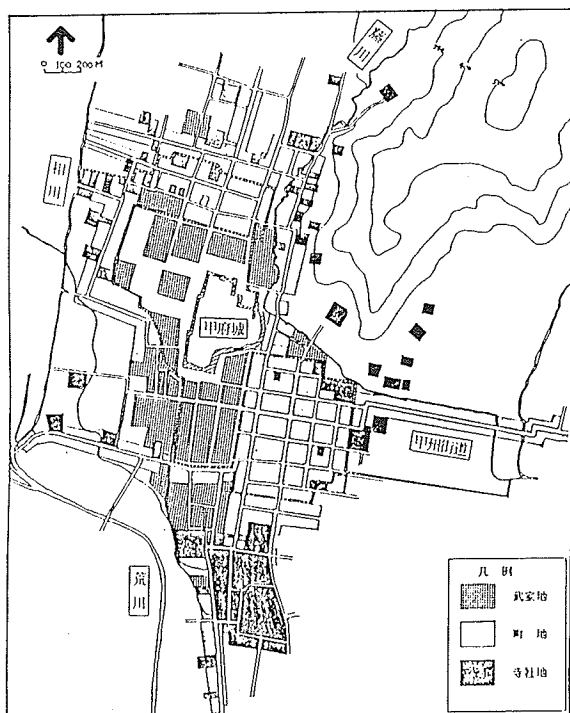


図-2 元禄の甲府（1690年頃）

武田時代の都市はかなり衰え、南の一条小山に甲府城を設け、東南の堀に囲まれた町人地と甲州街道、城の南北の武家地、さらに北の町人地から構成された。堀、用水、上水は、荒川、相川、藤川の水を用いた。

元禄3年甲府絵図（坂田家蔵）の街区と手塚寿男「元禄期の甲府町人」に基づく土地利用状況を合わせて作成した。

（人口推定 13,000～14,000人、甲府略史より）

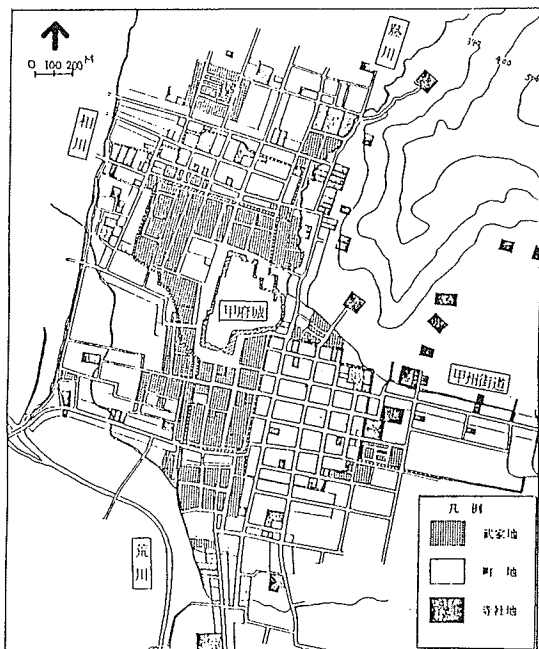


図-3 嘉永の甲府（1850年頃）

元禄期以後 150年近くたつが、1724年以来の甲府勤番の時代には特に大きな市街地の発達は見られない。郭内の武家地の密度が高くなったことと、市街地の北側の一角に武家地が広がりを見せたこと。また東南部や南部に街路と武家地の広がりが少し見られる。

嘉永2年「懷宝甲府絵図」、江戸後期の「甲府城下絵図」（長田氏蔵）に基づいて作成した。

（3）明治時代（1868～1911）

明治維新により、甲府の武家地と城は再度崩壊する。中心部の武家地は空地化し、北郭内は桑畑や畑、増山町は新遊郭、南郭内は外堀や土手が壊され、西側は新官公庁、東側は払下げによる市街地となった。江戸から明治への都市改造は、基本的には武家地の再編成という形で行われ、武田時代から江戸時代の時の移転、再編成に比べて小規模な変更であった（図-4）。

街路は明治9年の太政官布達によって国、県、里道の区別がなされたが、甲州街道が国道三等に指定され、主要な街道が県道一等の指定を受けている。

甲府市内の街路整備は幹線街路について少しずつ行われた（山梨県市郡村誌、明22年）。明治42年に歩兵49連隊が北側に立地し、住宅地も北側に広がり白木町商店街が活況を呈するようになった。中央線が城の北側に開通し、市街地が南北に分断され、それに伴って、白木町と城の東側の道路が改修された。商業中心は桜、柳、春日、八日、緑町中心にやや西へ移動した。工業は製糸業が下府中を中心に行われ、水晶加工業も行われていた。

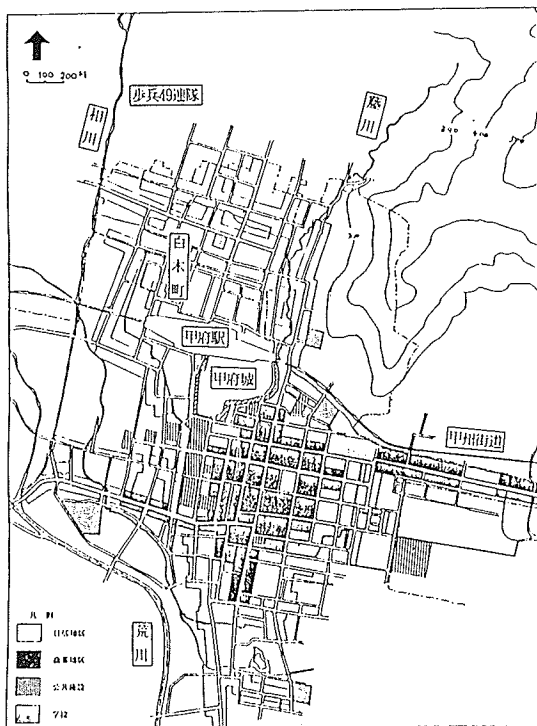


図-4 明治後期の甲府（1910年頃）
明治維新後、城と武家屋敷町は主に県庁などの公共用地と野原に変わり、町人地のみが残った。明治22年甲府市政、明治36年中央線開通

明治37年「甲府市全図」と齊藤康彦「明治中後期における甲府の商業構造」甲府市史研究創刊号、1984 により商業地区を記入して作成した。

（明41年 推定人口41,339人）

（4）大正～昭和戦前（1912～1944）

大正時代からは自動車が少しずつ都市交通の中に浸透しはじめ、大正8年（1919）には道路法、並びに都市計画法が公布され、本格的に都市改造が始まった。交通面では甲府では、大正4年（1915）に第

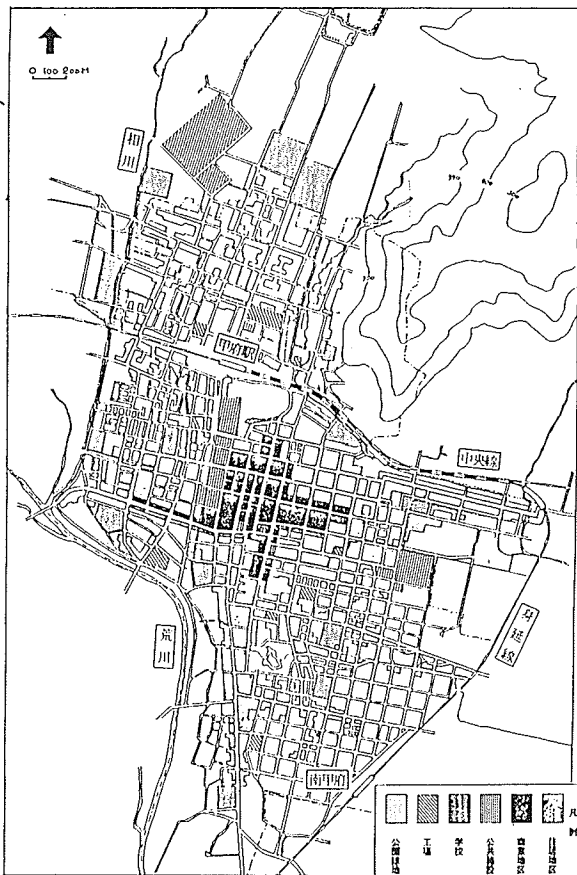


図-5 昭和初期の甲府（1930年頃）
市街地が少しずつ拡大し、東南部に耕地整理がなされたことがわかる。中心部に公共施設と商業が集中し、その他は住宅、工業などが混在している。車が大正期から少しずつ住民の「足」になりつつある時期である。

昭和4年の「5万分の1地形図」と昭和10年の「甲府市全図」により都市形態を、商業は佐藤八郎「甲府市の都市的形態と都市発展の方向」山梨県総合郷土研究、1978により作成した。

（人口推定 60,143人）

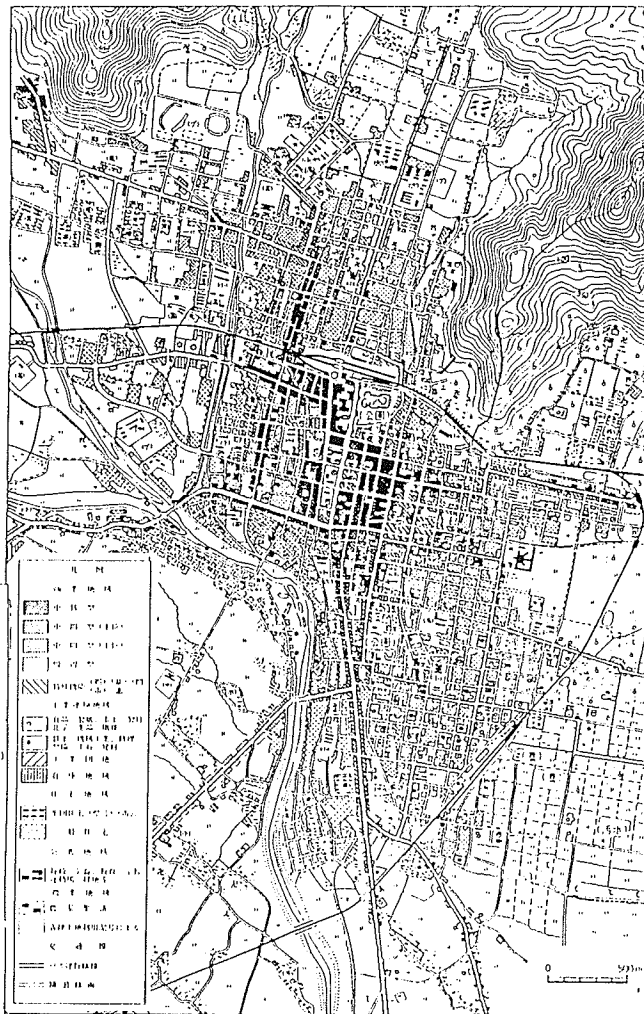


図-6 甲府市街機能地域（昭和38年調査）
（日本図誌大系中部Ⅰより引用）

一号の自動車が走り、大正6年山梨自動車創設（バス・タクシー）、大正10年御岳自動車（バスT型フォード7人乗）など自動車時代が始まった。都市計画では南西部の東青沼地区などが耕地整理を（組合施行）行って、市街化へ対応がなされた（図-5）。甲府市では道路網計画、道路認定などが行われ、昭和2年（1927）に都市計画法が施行された。甲府市の都市計画は、昭和4年都市計画区域を決定し、6年都市計画街路網を決定した。しかし8年の土地利用地帯計画は決定されず、15年の風致地区のみが決定された。

昭和3年に身延線が開通し、南北の幹線と静岡へ

の連絡が舟運から鉄道に変わった。商業は岡島デパートができ、朝日町商店街がさらに盛えた。

（5）昭和戦後（1945～1987）

甲府の空襲は昭和20年で、市内の中心市街地の大半が焼失した。戦災復興計画が作成されたが、十分に機能せず、復興区画整理の整備率はきわめて低い。戦後の経済復興はめざましく、復興がまにあわないうちに市街化が進み、郊外へのスプロール化が進んだ。昭和30年代にはすでに戦前の市街地よりも拡大した（図-6, 7, 8）。戦災復興の街路網も3度変更され、実施率がきわめて低い。土地利用は幹線に沿って商業地が形成されており、中心商業核と幹線沿道商業に2分化した。市街地の改造が遅れた分だけ、街路整備も遅れ、結果として、各時代時代に形成された幹線街路が様々に残った。細街路については全く無整備であったため、田の畦道のような街路網が形成されてしまった。防災や、車両交通の面での問題を残しており、建てづまってしまったために区画整理や再開発も行うことが難しい市街地ができ上がってしまった。昭和50年代に至っては、さらに郊外へのスプロールが進み、人口も増加したにもかかわらず、街路等の基盤整備が追いつかない状況になった。

戦後の都市計画昭和40年代、50年代の図が昭和30年代の戦災復興図に比べて市街地が大巾に拡大していることがわかる。

3. 考察とまとめ

（1）都市の変遷の特徴

甲府が大きく変化したのは、まず武田時代から江戸時代への変化で、これは武田時代の町人の街（古府中）をとり込みながら、新しい城と新しい市街地（新府中）の形成をはかったことである。この2つの町人街の中央に城と武家屋敷を設け、堀をめぐらせた。いわばニュータウンを郊外へ設けたわけであるが、古い市街地の一部をニュータウンに取り込ん

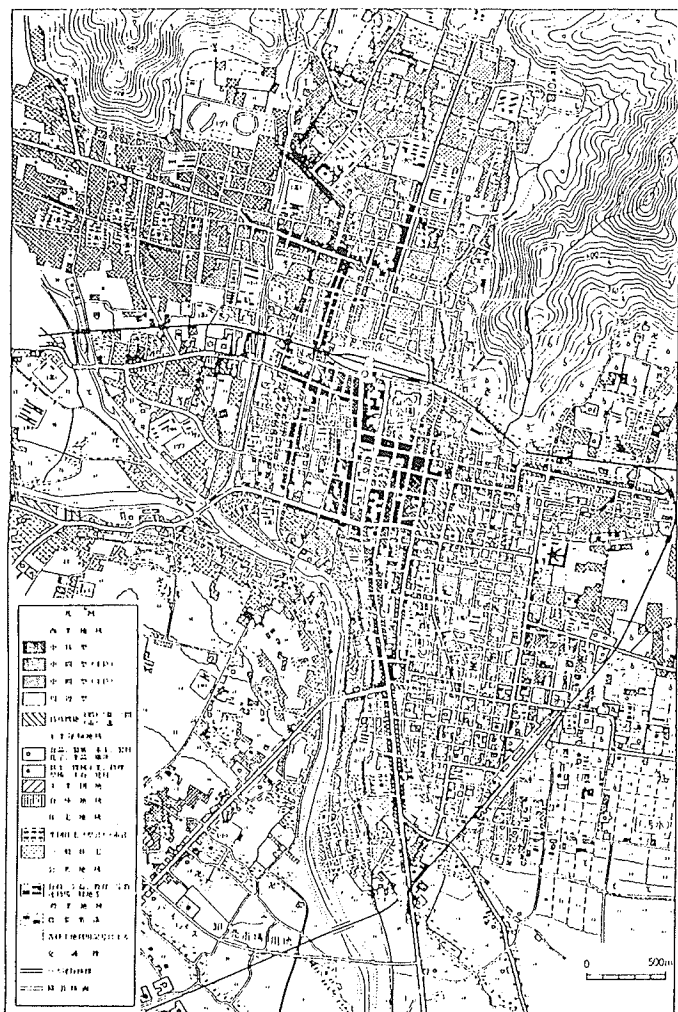


図-7 甲府市街機能地域（昭和45年調査）
（日本図誌大系中部Ⅰより引用）

でいるところに特徴がある。

次に江戸から明治への転換時は、市街地全体の大きな移動はなかったが、武家地の官公庁用地及び一般市街地化が行われた。いわば都市内部の再開発再編成である。

次に都市構造を大きく変えたのは中央線の開通であり、甲府連隊の立地であった。中央線の開通は駅という中心性の高い施設の立地により、都市の中心核が駅周辺へと転換した。業務中心の旧甲州街道沿道が駅から南へ伸びる（後の）平和通りへと移る。北の連隊の立地は周辺の市街化を促し、商店街としての白木町（朝日町）の発展に大きな影響を与えた。

居住地の分布の広がりはその後も商店街の盛衰には大きな影響を与えているが、それは南東部の青沼、西の穴切、戦後には南西方面への市街地の拡大が南西方向の商業の発展に影響を与えた。

中央線以後の転換はモータリゼーションで、大正・昭和初期以後の車の影響はまだまだ殆どなかったが、戦後の影響はきわめて大きく、幹線街路の沿道の価値と区画整理された地区の価値を大いに高めた。

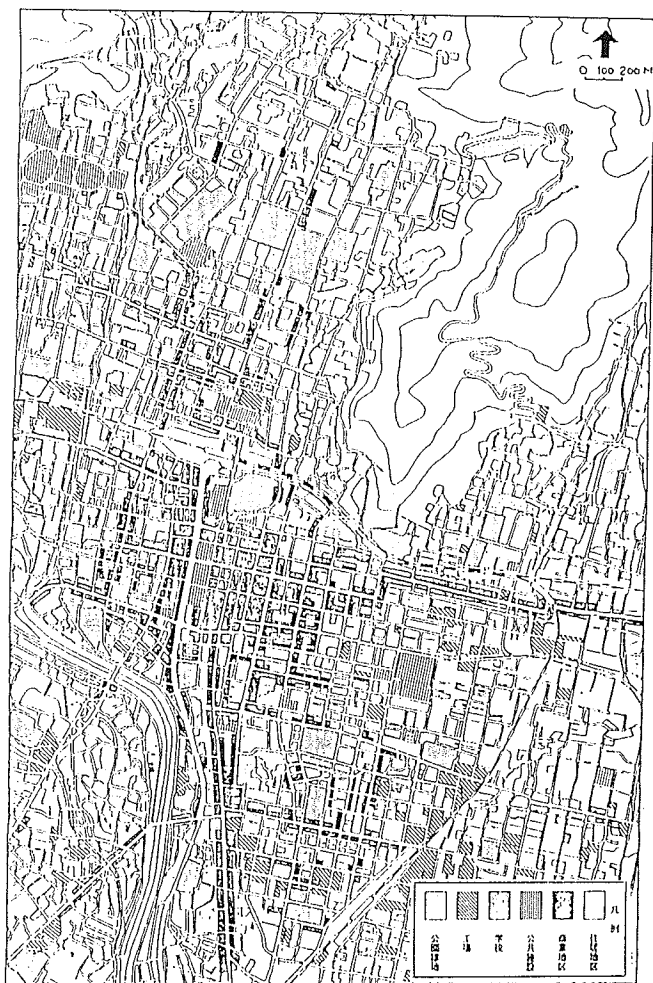
第二次世界大戦での甲府空襲は、甲府の南側の新府中を焼き尽くしてしまった。戦後の復興は市街地を大きく変えるチャンスであったが、当時の食料問題の方が大きく、中心部の狭い範囲でしか復興区画整理は行われず、都市改造は部分的であった。

戦後の高度成長に伴う市街化の波と人口増は甲府においても都市基盤整備がまにあわず、問題を抱えたまま市街地の拡大となったが、大都市ほどの大きな問題となるには至らない。拡大したとは言え、まだ江戸時代からの都市基盤である程度までは吸収していると思われる。下水道整備が最も緊急性を要する基盤整備で、これも近年進んでいる。つまり、戦後の急成長による人口増は甲府盆地全域へのスプロールと、市街地の拡大、既設の幹線街路と新設街路によって吸収された。

(2) 街路と土地利用の関係

武田時代は街路といっても野道に近いものであったことが推察される。武田時代の土地利用は戦略上の意味が濃く、城、武家地、寺社、町人地と階層的に構成されていた。江戸時代においてもその傾向はより一層強化された。ともに街路網は格子状を基本として建設されている。土地利用、街路とも江戸時代までは強い規制に従って計画どおりに行われていた。

明治以後、土地利用と街路の關係は比較的自由に
關係しながら、街の形成が進むようになった。甲府



図一 8 甲府市土地利用 (昭和53年)

中心部と幹線道路沿いに商業の集積が見られる。バス・車が代表的交通手段となっている。公共施設、工業の郊外分散がはじまる。戦後の区画整理は駅南北の一部区域に止まり、街路網全体としては大きな変化はない。

(昭和53年 25,000分の1土地利用図より作成)

の場合は必ずしも街路網形成は進まなかったが、旧来の幹線に沿って商業地、南部の湿地、田畑の中に工業地の広がりなどが見られ、業務、官庁街は町の中心へと立地移動をくり返した。

江戸時代の街路の骨格を車に対応させるよう、戦後の復興計画をはじめ街路網計画が作成されたが、

結局、市街地の大改造にならなかった。郊外移転拡大によって戦後の都市的対応が行われたのが、甲府の特徴であろう。この幹線街路のネットワーク形成の計画と実施が大きく土地の合理的利用を左右した。

尚、本稿は文部省科学研究費補助金「沿道の土地利用からみた道路空間の構成に関する研究」による。

引用・参考文献

1. 山口恵一郎編, 『日本図誌大系・中部1』, 朝倉書店, 1974.6.25
2. 飯沼賢司, 戦国期の都市“甲府”, 甲府市史研究第2号, PP. 41~69, 1985.11.1
3. 『甲府略史』, 甲府市, 1918.4.10
4. 『甲府市制四十年記念誌』, 甲府市, 1928.10.15
5. 甲府城総合学術調査団, 『甲府城総合調査報告書』, 1969.3.31
6. 『戦災復興誌 第9巻』, 建設省, 1960.11.1
7. 斉藤康彦, 明治中後期に於ける甲府市の商業構造, 甲府市史研究創刊号, PP. 22~38, 1984.10.31
8. 露木寛, 『江戸時代の甲府上水』, 地方書院, 1966.12.1
10. 上野晴朗, 『甲州風土記』, NHKサービスセンター甲府支所, 1967.12.20
11. 上野晴朗, 『山梨の百年』, NHKサービスセンター甲府支所, 1968.12.20
12. 山梨県建設センター, 『山梨県土木部百年の歩み』, 1983.3.31
13. 山梨県師範学校・山梨県女子師範学校共編, 『山梨県総合郷土研究』, 名著出版, 1978.2.23
14. 『山梨県政百年史』, 山梨県, 1980.3.31
15. 『甲府市史』, 甲府市, 1962.11.20
16. 建築学大系編集委員会編, 『新訂建築学大系2 都市論・住宅問題』, 彰国社, 1969.11.20