

足利市の都市計画行政の黎明期における計画理念についての一考察

足利工業大学 正会員 福島 二郎

1. はじめに

わが国における都市計画行政は、1888(明治21)年制定の東京市区改正条例を端緒とし、その後1919(大正8)年に、急激に膨張する大都市への対応策として旧都市計画法が制定された。足利市では、1927(昭和2)年に法の適用を受け、1929(昭和4)年に都市計画区域が指定され、1932(昭和7)年には区域の拡張が行われている。今回、足利市の近代化過程に関する調査の中で、昭和初年における都市計画に関する多数の資料を入手した。そこで本研究では、足利市における法の適用から区域の拡張に至る間を事例として、法の受容動向とその後の計画に関わる決定要因について、それらの資料を基に検証するとともに、その計画理念について考察することを目的とする。

2. 採録資料の概要

今回入手した資料を表1に示す。これらの資料は昭和49年の市史編纂過程において確認されていたようであるが公表はされず、今回、市担当課の協力を得てあらためて採録したものであり、公表されるのは一部を除き初めてとなる。

表1 資料一覧		
足利都市計画道路交通調査図(昭和3年)	足利都市計画街路網図	足利都市計画街路網及地域指定図
交通機関配置図	乗合自動車系統図	道路幅員及び勾配図表
車両別調査表	足利都市計画時間帯図	都市計画区域内人口密度図
都市計画区域内市町村別人口増加図表	無題(工場規模別分布を示したもの)	足利都市計画区域内大字別色分図
風景勝地図(3葉)	足利市都市計画行政区劃圖	足利都市計画行政区劃圖(其ノ二)
足利都市計画区域擴張圖	岐阜 都市計画地域圖	濱松 都市計画風致地區圖

3. 都市計画区域の拡張に関わる決定要因についての検証

3.1 都市計画区域決定の基本となった考え方

(1) 昭和4年認可の「都市計画区域決定理由書」の検討

昭和4年に都市計画区域の認可を受けるが、それに記された区域決定の基本となった考え方・項目は、人口増加率を踏まえた将来人口による人口密度と計画区域面積の妥当性、経済的社会的関連、中心部からの半径距離4軒圏内、中心部に到達する時間距離3,40分圏、の4項目である。

(2) 昭和7年認可となる区域拡張の「理由書」の検討

計画区域決定から3年後の昭和7年に、新たに区域の拡張が行われた。その時の基準で前回との差異は、「半径距離」が4軒から5軒へ、また、「経済的社会的関連」という表現から「経済上社会上密接なる...」という、より踏み込んだ表現となっている点である。「人口密度と計画面積の妥当性」および「時間距離の設定基準」は前回をそのまま踏襲している。

3.2 都市計画区域の拡張に至る決定要因の検証

(1) 人口動態と人口密度についての検証

昭和7年の区域拡張に際し、当時における人口動態を表2に示す。第1回国勢調査が行われた大正9年から昭和10年の第4回国勢調査までの4回の統計を基に、「足利市」と「足利市を除く郡部」の地域における各々の増加率をみると、区域拡張が行われた昭和7年前後において人口増加の伸び率の高さは市内から郡部へと移行し、郡部における急激な人口増を示している。次に、「足利都市計画区域内市町村別人口増加図表」では、市部・市外部及び総区域に区分し大正元年から15年後までの人口の推移を最小二乗法で算出し、1年の増加数を係数(傾き)として、さらに市部・市外部の標準人口密度(市部40坪/人・市外部80坪/人)を設定し、昭和元年を基準年として飽和人口(人口密度が標準人口密度に達する状態)に達するまでの

表2 足利市・足利郡の人口動態				
地区/年代	大正9年	大正14年	昭和5年	昭和10年
足利市(人)	33634	39401	43898	48878
人口増加率(%)		17.15	11.41	11.34
周辺町村総人口(人)	69244	72236	73195	81818
人口増加率(%)		4.32	1.33	11.78

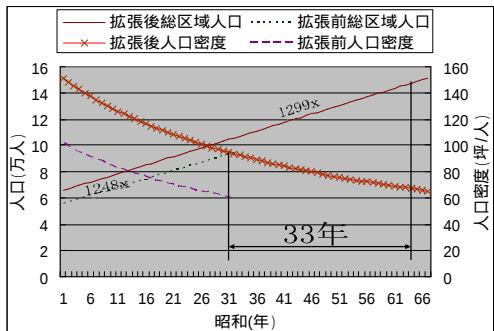


図1 標準人口密度と飽和人口による検証図

年度を試算している。市部の係数は 838 人/年、市外部では 410 人/年、総区域はその合計の 1248 人/年として算定している。そして、市部が飽和状態となった後は増加人口は市外部に流出すると仮定し、区域全体の飽和年度を求めている。図 1 はこの算定方法を基に作成した検証図で、拡張前総区域では昭和 31 年に人口飽和となるが、区域の拡張が行われることにより、33 年後の昭和 64 年まで飽和到達期間が延長されることを示している。このように、足利市では標準人口密度を市部 40 坪/人・市外部 80 坪/人と設定しているが、この設定規模は、6 大都市の区域決定が行われた大正 11 年以降については各都市ともほぼ同様であり、 中枢部 20 坪/人・近郊 40 坪/人・外郊 80 坪/人、 市部 40 坪/人・市外部 80 坪/人という概ね 2 つのパターンに収斂されている。この 2 パターンの選別区分は概ね将来人口規模を基としており、足利市では後者に属しているが、足利市固有の基準値ではなく、国の指導や先例に倣った形での設定であったものと考えられる。

(2) 時間距離に関する検証

「 足利都市計画時間帯図」は 10 分刻みに 10 分から 60 分までの到達時間帯を示している。また「 乗合自動車系統図」は路線経路を、さらに「 無題 (工場規模別分布を示したもの)」は職工数に応じて 3 区分しその位置を示している。これら 3 葉の図面および「 足利都市計画区域拡張図」を重ねたものが、図 2 に示す時間距離検証図である (工場は 100 人以上の工場のみプロット)。この図から、到達時間の位置の決定は、鉄道と路線バスの所謂公共交通機関を基準にしていることがわかる。また拡張区域 2 箇所が「理

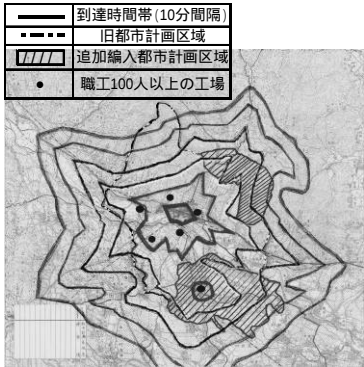


図 2 時間距離検証図

由書」でいう 40 分圏内に概ね収まること、特に、旧区域外に位置していた大規模工場も包含されることになる。これらのことから、区域決定の基準となった要素は、「理由書」で謳われた「半径距離」よりも「時間距離」を優先させていたこと、さらに、「経済上社会上密接…」と強く打ち出されたその意味は、公共交通機関による地域の連帯感および基幹産業としての大規模織物工場を想定していたものと考えられる。

(3) 先進都市への視察に関する検証

表 3 に、大正 10 年 (市制施行) ~ 昭和 7 年 (区域拡張の認可) 間における法適用の先進都市への視察について示す。これらの視察都市の内、標準人口密度の設定が足利市と同じ都市は一宮・長岡等の 4 都市であり、また、時間距離の設定が同じ都市は仙台・浜松等の 7 都市である。しかしながら、3.2 (1) でも触れたとおり、人口密度・時間距離の設定は国が示した標準的な書式と先例を踏襲して決定されたと考えられるので、足利市が直接模範とした都市の特定は困難である。ただ、視察都市の内、浜松や八王子は繊維産業を基幹産業とした都市であり、それらの都市への視察が都市計画区域決定を間近に控えた昭和 3 年に集中しており、その後の計画に何らかの関連性を示唆しているものと思われる。

4. まとめ

(1) 足利市の都市計画行政の黎明期において行われた都市計画区域拡張の基本的な考え方、およびその思考工程が明確になった。それは、今回初めて公表されることになる多数の図面を活用した検証・分析による成果だと言える。

(2) 足利市の区域決定に関わる要素は概ね先例に倣うものであり、国の指導と思われる標準的なスタイルを大きく反映したものであった。その背景には、既に先学が指摘しているように、統一した理念と統一した手法による国の事務としての一元化の強化に加え、法適用後間もない時期における地方都市の知識・技術の希薄さによるものと思われる。

(3) 上記の様な状況の中で、区域拡張の決定に際して基幹産業への措置が見られたことは、都市 (地域) の将来ビジョンを画した決定であり、地域の固有性のひとつの具現化として評価できるとと思われる。

最後に、ご協力頂いた足利市教育委員会文化課歴史博物館準備室、本学土木史研究室生に御礼申し上げます。

表3 先進都市への視察			
年月日	都市名	人数	調査目的
大正11	上田・松本・長野・新潟・金澤・福井	6名	土木行政・道路・水道
	郡山・福島・米澤・山形・仙台・函館	3名	土木行政・道路・水道
	明石・尾ノ道・佐賀・別府・堺	不明	土木行政・道路・水道
	浜松・尼ヶ崎・和歌山・大垣・一ノ宮	5名	土木行政・道路・水道
大正13	浜松・一ノ宮・長野	不明	土木行政・道路
昭和3	横浜・浜松・名古屋・堺・和歌山	5名	上水道・都市計画
	八王子・浜松・名古屋・堺・和歌山・岡山	7名	上水道・産業・都市計画
	仙台・福島・長岡・新潟・長野・松本	5名	上水道・産業・都市計画
	仙台・福島・長岡・新潟・長野・松本	5名	上水道・都市計画
	前橋・沼田	3名	上水道
	名古屋・堺・和歌山・浜松・八王子	3名	上水道・産業・都市計画
	仙台・福島・若松・長岡・新潟・長野・松本	5名	上水道・産業・都市計画
	仙台・福島・若松・長岡・新潟・長野・松本	5名	上水道・産業・都市計画

(「足利市報」・「足利市事務報告書」・「足利議事録」を基に作成)