

都市改造と都市の核に着目した商業中心地区の変遷に関する研究 —山梨県甲府市を事例として—

東京大学 学生会員 ○中西 航
東京大学 フェロー会員 家田 仁
東京大学 正会員 志摩憲寿

1. 本研究の背景および目的

現在、地方中核都市における中心市街地の衰退が問題となり、各地で都市再生や再開発が行われている。このような多くの都市は、江戸時代の城下町を由来とし、明治以降に鉄道開通や戦災復興といった都市改造を経て今に至っている。関連する既往の研究には、中心市街地の現況分析¹⁾や都市構造に着目した城下町由来都市の分析²⁾などがある。

そこで、本研究では、都市改造に伴う商業中心地区の変遷を通史的・広域的に分析する。事例として、城下町由来であり数々の都市改造を経てきた典型的な地方中核都市である山梨県甲府市をとりあげる。

2. 研究の方法

まず、甲府市の歴史を都市改造により8分割し、順に1)武田期(-1600頃)、2)城下町移転後の「江戸城下町期(1600頃-)」、3)明治維新後の「藤村県令期(1870-)」、4)甲府駅開業後の「鉄道敷設期(1903-)」、5)都市計画道路決定後の「旧都市計画法期(1931-)」、6)空襲後の「戦災復興期(1946-)」、7)郊外開発が進む「郊外化期(1959-)」、8)中心回帰がみられる「都市再生期(2000頃-)」とする。

続いて、時代区分ごとの地図を作成し商業中心地区の変遷を把握するとともに、主要な都市拠点との関連からその特徴を読み取る³⁾。その上で、分析の枠組みとして、商業地について以下の4つの特性を考える(図1)。

(1) 核指向性

商業地は自ら核とはならず、駅や官公庁といった都市の主要な核の周囲に面的に形成される。

(2) 軸指向性

歩いて移動できる程度の範囲に複数の核が存在するときは、核同士を結ぶ軸の周囲に面的に形成される。

(3) 拡大性

規制などの他の力が働かないときは次第に外側に拡大

していく。

(4) 可動性

核や軸の移動に伴って次第に移動していく。

ここでは、(1)(2)を静的特性、(3)(4)を動的特性と呼ぶことにする。

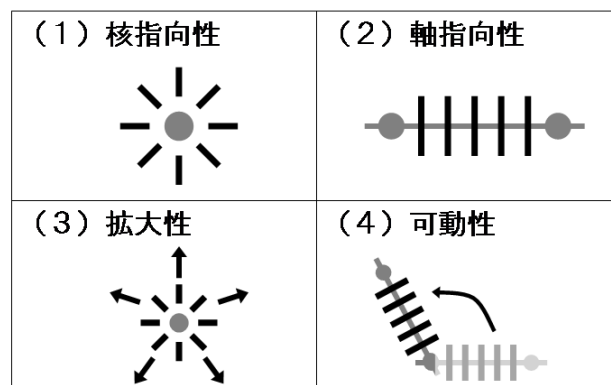


図1：商業地の特性

3. 甲府市における商業中心地区の変遷

2. をもとに具体的に検討すると以下ようになる。

(1) 江戸城下町期(図2)

商業中心地区は、柳町の宿場を核として街道沿いに広がるとともに町人地に立地していた。なお、拡大性は、町人地の指定や城下町の範囲といった政治的な土地利用規制によって抑えられていたと考えられる。

(2) 藤村県令期～戦災復興期(図3)

明治維新後、錦町に県庁が設置されると、江戸時代に引き続き交通の核であった柳町と錦町の間に軸が形成され、商業地がだんだん西に移動し始めた。

1903年の甲府駅開業により交通の中心が移動し、駅という新たな核が都市にもたらされると、駅と県庁の間にも新たな商業地が形成されるきっかけとなった。また、戦前の旧都市計画法に基づく都市計画道路は実現こそしなかったものの、計画において重視されている駅と中心地を結ぶ道路は軸そのものである。

このように、明治以降の商業中心地区は、城下町の基盤をベースとして、交通と政治の核を結ぶ軸を中心に発

キーワード 中心市街地、都市改造、通史・広域の変遷、甲府市

連絡先 〒113-8656 東京都文京区本郷 7-3-1 東京大学工学部社会基盤学科 03-5841-6118 nakanishi@trip. t. u-tokyo. ac. jp

展してきた。都市改造によって核が移動すると、商業中心地区も徐々に移動しつつ拡大し、戦災復興が終わる頃には、商業中心地区は現在の中心である駅前から柳町にかけての一带に完全に移動・拡大した。

(3) 郊外化期 (図4)

バイパスや高速道路の開通など、モータリゼーションを契機に交通の中心は郊外に移り、かつ必ずしも一つではなくなった。その結果、交通の核と官公庁との距離が離れ、軸指向性が発揮されなくなり中心市街地は不振に陥った。また、さまざまな場所に郊外型店舗が散在するようになった。

4. まとめ

商業地は駅や官公庁などの核の周囲で都市に賑わいをもたらし、特に明治以降はその特性を生かしながら都市の発展に重要な役割を果たしてきた。しかし、郊外化期になると軸指向性や可動性が発揮できなくなり、中心市街地の衰退を招いている。

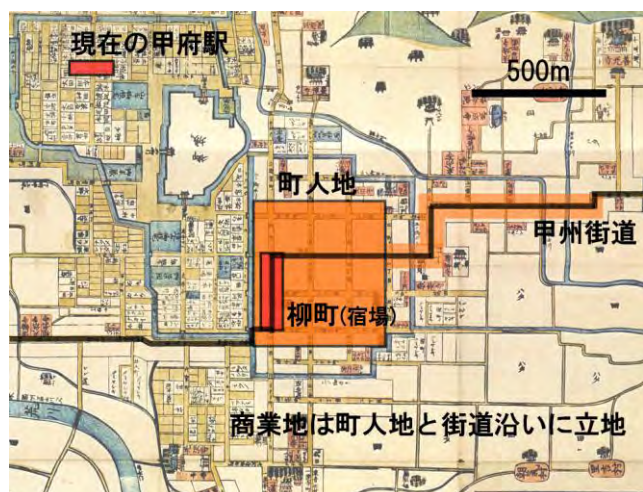


図2：江戸城下町期⁴⁾

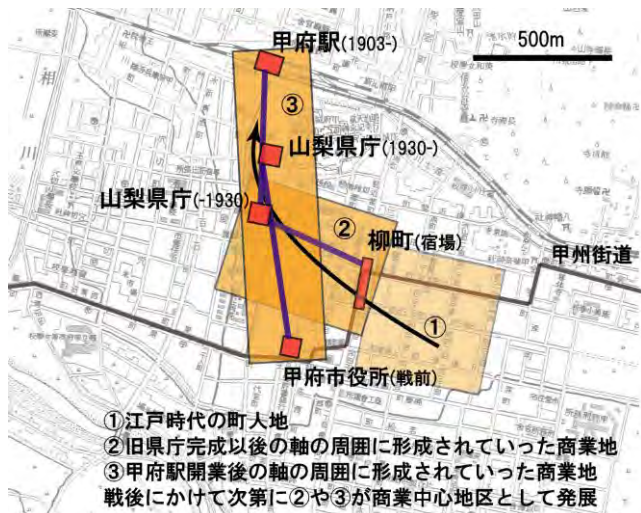


図3：藤村県令期～戦災復興期⁵⁾

その要因として、モビリティの拡大があげられる。都市改造に伴う核の移動先がモビリティの範囲内にあるとすると、戦災復興期まではモビリティがさほど拡大せず核も近接していたが、郊外化期に至ると、急速に拡大したモビリティの範囲内に核が離れて立地するようになった。ここに、核の存在しうる範囲と商業地が軸指向性や可動性を発揮できる範囲の不一致が生まれている。

この不一致が、現在の地方中核都市における中心市街地の不振を引き起こしている。したがって、中心市街地が賑わいを回復するためには、ア) 商業地が静的特性を発揮するために、核を狭い範囲に選択的に配置すること、イ) 商業地の動的特性をサポートする土地利用の誘導、ウ) 商業地の動的特性をコントロールする土地利用規制 が重要だといえる。

現在行われている都市再生事業や中心市街地活性化事業は、主にア) イ) であり、それも公共施設の集約が中心である。そこで、次の段階として、土地利用規制を強化すること、交通など官公庁とは別種の核を商業が許容できる範囲に集約することが求められる。

【補注】

- 1) たとえば「特集 中心市街地の再生に向けて」(「新都市」Vol. 60 No. 8)がある。
- 2) たとえば一連の「近世城下町を基盤とする地方都市の近代都市づくりに関する研究」(佐藤滋ほか、1988-)がある。
- 3) 具体的には、それぞれの都市改造に関する資料および甲府市史や山梨県史などの歴史資料の記述から、行われた計画・事業の概要を明らかにし、同時に商店街や主要な店舗の情報から商業中心地区を割り出し、地図を作成した。
- 4) 「嘉永二年城下絵図」をもとに作成
- 5) 「甲府市地図」(昭和15年頃)をもとに作成
- 6) 国土地理院発行 1/25000 地形図「甲府」をもとに作成

【参考文献】

- 1) 甲府市市史編さん委員会「甲府市史」
- 2) 甲府市「甲府市史：市制施行以後」
- 3) 山梨県「山梨県史」
- 4) 「公文雑纂」(「甲府都市計画街路ノ件」ほか)
- 5) 建設省「戦災復興誌」
- 6) 甲府市「甲府市都市計画マスタープラン」

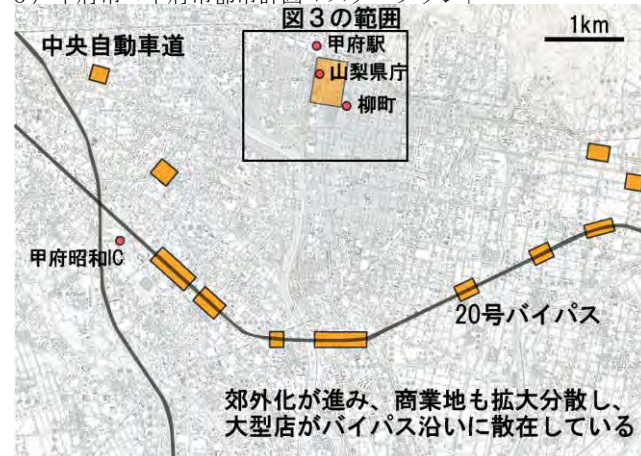


図4：郊外化期⁶⁾