

石川県土木部計画課 正真 勝 見 進

はじめに

百万石の城下町として、江戸時代10万以上の人口を有し、江戸・大阪・京都・名古屋に次ぐ大都市であった金沢が、その歩んできた道ほどのような苦境を、えてきたのであろうか。また、現在どのような問題に直面しているのであろうか。

いろいろ云い方はあろうが、金沢は典型的な城下町から発達し、今日に至っている都市である。その間、戦災を受けないまま今日引継がれ、封建性遺産都市が、近代都市へ変貌することを急激に迫られているもので、金沢の前途には、矛盾と相克と満ちた深刻な都市問題が横たっている。

このうち、諸種の原因もあろうが、非戦災都市であるが故に、都市施設の整備、特に街路が立ちかかっている特性を明らかにしたい。

城下町の遺産

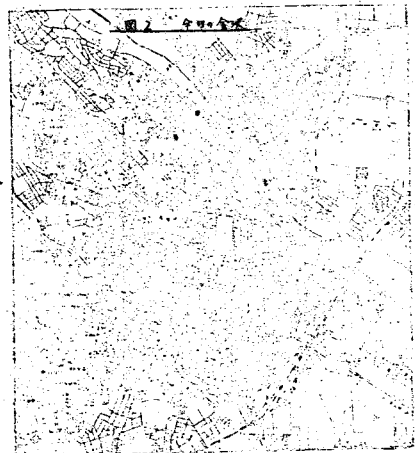
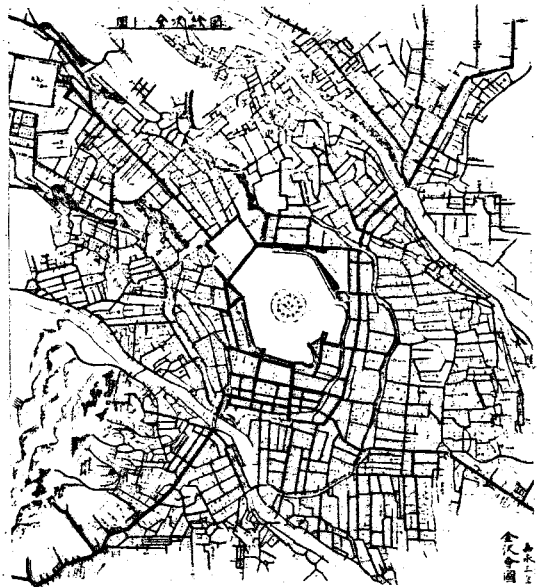
天正11年(1582年)前田利家が金沢へ入府し、尾山城を改築し金沢城と改め、田畑を漬し、村藩を移し、その跡地に武家屋敷を建て、街部の整備を押し進めて以来、3代藩主前田利常の頃(1595年)、金沢は始めて近世的な城下町としての原型を完成したものである。

試みに、享永3年(1850年)の「金沢絵図」を、今日の金沢と対比して見ると、その形勢が殆んど変りないので気付くことであらう。

(図1, 2参照)

明治に入って、武士階級の解体とともに私業の社会的分業が発展し、明治維新における経済改革にもかかわらず生産の規模は城下町規模を越えることはなく、交通手段も荷駄から車馬へ、またかごから人力車へ移った。しかし、封建的な城下町の形態を要するまでには至らなかった。

大正2年、始めて金沢に姿を見せを自動車登場として、大正13年の北陸本線開通が、金沢をしてますます強く全国市場に結びつけたのである。当時、金沢駅を起点とし、市電路線を中心とする環状、放射状の幹線道路網が、ようやく完成されたにもかかわらず、わずかな



年を経るにつれて早くも交通危機と直面し、大正15年には新しい道路改良計画と踏切りざるを得なかつたのである。しかしこの計画も、昭和恐慌ついで戦争期へと移行するにつれて実現されず、わずかに昭和5年に計画決定と水を都市計画路線としてみなが、昭和10年までに南北西端国道線の拡充が実施とれただけにとどまつた。

矢水と都市整備のチャンス

日中戦争から大太平洋戦争に拡大するに及び、大都市から金沢への疎開が増まり、人口流入と食糧事情の逼迫もあつて、金沢周辺における農家の兼業化率も急速に高め、農村地域から金沢への交通量を、通勤を含めて増大させることとなる。(図3参照)

このような時代において、戦災を受けた都市は、その復興に立上り、都市計画を実施するの最適なチャンスを迎え、戦災復興都市計画事業として昭和21年から実施に移され、青森、東京、横浜、川崎、名古屋、岐阜、富山、福井、大阪、神戸、西宮、和歌山、広島、福山、高松、松山、高知、長崎、鹿児島など全国14都市で、画期的な土地区画整理が広域にわたって行われた。

このためとならよりはむしろ、相対的に金沢の街路整備は、その格差を加速度的に増大した。この当時、自動車は主要幹線道路に集中し、城下町に固有の屈折した狭い道路、矢水を防ぐ不規則な3叉路、袋小路、鍵型・鉤型・箱型等の街角等は未だ小型自動車の進出が見られなかつたため、多岐にわたる致命的な交通障害と化して現はれなかつた時代である。(表1参照)

図3 金沢市の専業・兼業農家率の推移 (金沢市統計書による)

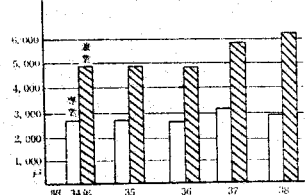


表1 街路完成率と人口1人当り完成延長 (金沢市建設部都市計画課調べ)

区分	人口20万人以上			人口10万人以上50万人以下			人口50万人以下			福井市	富山市	岐阜市	新潟市	金沢市	摘要
	戦災前	戦災後	平均	戦災前	戦災後	平均	戦災前	戦災後	平均						
街路完成率 (%)	29.8	18.2	25.6	26.2	24.5	29.8	28.2	20.4	24.5	45.4	37.9	25.5	29.9	16.3	
人口1人当り完成延長 (km)	15.8	10.0	12.7	11.3	9.7	17.0	9.1	10.4	9.7	25.5	19.1	17.4	9.1	7.2	
金沢市	13.5	1.9	9.3	9.9	8.2	13.5	11.9	4.1	8.2	29.1	21.6	9.2	13.6	0	
の格差	8.6	2.8	5.5	4.1	2.5	9.8	1.9	3.2	1.0	18.3	11.9	10.2	1.9	0	

試みに、市街地における道路率を見て下さい。

(表2参照)

新しい道を投入するのは、新しい筆袋も用意するチャンスは矢水と都市、それは金沢であらう。

表2 市街地の道路率

区分	長岡市	豊橋市	岐阜市	大垣市	福井市	高松市	徳島市	金沢市
現道路率 (%)	26.7	32.2	24.5	29.7	26.1	33.3	32.0	14.7
旧道路率 (%)	10.9	13.1	13.9	10.9	10.7	12.6	13.6	12.8
面積 (千坪)	964	885	1,443	454	1,685	1,085	732	176

註. 金沢市については、金沢城跡を中心として、駅前、長町、池田町、小立野の市街地中心部のみの値である。

由来、都市計画事業の実施については、用地売却ならがに物件特転補償等を経て工事着手となる性質上、長期にわたる発生期間と気の遠くなるような巨額の投資を必要とされるものである。

戦後のインフレも収束し、再建期に入っても、金沢の都市計画事業の進捗は、街路改良、区画整理、下水道等いざれも、戦災を受けながらだけかえってクワケヤンスを失い、或いは全市民をあげて事業に協力しようとするモラルサポートを得るにしても、密集市街地における用地売却方式による街路事業などはますます現実の要請規模より立ちおくれなければならなかった。(図4参照)

これに加えて、昭和30年代に至り大きな構造変化が起つた。まずオ2次、オ3次産業人口の増加及び全体として金沢も含む石川県人口増加が見られ、限られたモーターゼーションが行われ、革命的交通危機と共に住宅難、公害、生活環境の悪化等の諸問題とが立巻がってきたものである。(図5、6、7参照)

おわりに

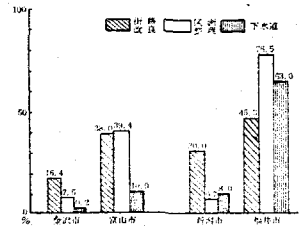
金沢の都市計画事業が、非戦災都市であるためわざわざ立ちおくれ膨大な戦災事業をかいて、苦惱する姿を現すことよりむしろ、現状に対処する今後の対策について、例へば、他の戦災都市が支拂つた犠牲があるとするれば、それは何であらうか。街路を合理的に推進するために必要な対策は何であらうか。——などの具体的方法論にまで言及したかった。

いづれにしても、金沢を見ていたはるく際、何かの参考になりまを何かとアドバイスを賜われば、幸である。

参考文献

- 「石川県統計書」石川県
- 「金沢市統計書」金沢市
- 「日本の都市」建設省都市局
- 「金沢の都市と交通」都市と交通研究会
- 「北陸の都市」北陸中日新聞社

図4 都市計画事業の進捗図



注 東島栄「北陸の都市」【都市計画】より作成

図5 人口の動態 (石川県) 5 (石川県統計書による)

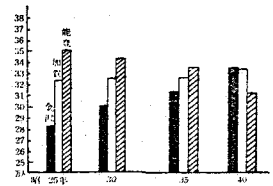


図6 就業人口の構成 (金沢市) 6 (国勢調査による)

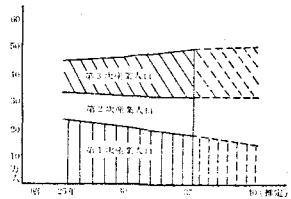


図7 乗用車と貨物車との保有台数の推移および比較 (金沢市) 7

