戦災復興都市における中心市街地活性化事業による土地区画整理事業の計画特性に関する研究

A STUDY ON PLANNING CHARACTERISTIC OF LAND READJUSTMENT BY CENTRAL AREA REVITALIZATION PROJECT IN RECONSTRUCTED CITY FROM WAR DAMAGED

浅野純一郎 — * 1 友野雄介 — * 2

Junichiro ASANO — * 1 Yusuke TOMONO — * 2

キーワード：

戦災復興都市, 中心市街地活性化, 土地区画整理, 都市デザイン, 駅前広場

Keywords:

Reconstructed city from war damaged, Central area revitalization, Land readjustment, Urban design, Station plaza

This study clarifies the characteristic of land readjustment by central area revitalization project in reconstructed cities from war damaged. From the analysis for 13 districts in nine cities, we concluded as follows:

1) land readjustment by central area revitalization has been done in areas without layered with war damaged reconstruction project, 2) they were classified into four project types, types for improving new central core, types for improving public transit facilities, type for improving new station plaza, type for extending the existing urban infrastructure, 3) planning technique of land readjustment by central area revitalization is progressive in the case of station plaza redevelopment.

1. はじめに

中心市街地の空洞化に対応すべく、すでに中心市街地活性化事業(以下、中心市街地活性化は中活と略)は1998年の中心市街地活性化法による基本計画の履行以降、すでに20年弱が経過している。そこでは、ハード、ソフトの両面から様々な事業が行われてきたが、とりわけハード事業の追加が中心市街地のインフラ基盤に与える影響は、単ににぎわいの創出といった短期的な視点ではなく、比較的長期的な視点で、その改変の意味や効果を捉え、事業導入のあり方を都市デザイン手法の一部として評価する必要があるものと考えられる。そこで、本研究では戦災復興土地区画整理事業が行われた戦災都市において、中活事業として中心市街地に土地区画整理事業が行われた事例に着目することで、その事業の目的や導入手法の特性を明らかにすることを目的とする。つまり、戦災復興区画整理という一定の既存基盤をもつ都市が、中活事業として土地区画整理事業によって追加しようとした内容や目的を精査することで、比較的長期的視点からの同事業適用の意味や方法論を明らかにするものである。

既往研究を見ると、中活計画や戦災復興都市計画の双方において、様々な視点から研究蓄積があるもの¹⁾、この両事業の関係性を検討する研究は、そこに含まれる個々の事業の位置づけを実証的にかつ包括的に明らかにした研究¹¹⁾がみられる程度で、中活事業による土地区画整理事業単体の詳細を検討した研究は見られない。

2. 研究の方法とフロー

対象都市の選定にあたり一定規模以上の戦災復興土地区画整理区域をもち、かつ新旧の中心市街地活性化基本計画¹²⁾を立案している

中小都市を条件とした。戦災復興土地区画整理(以下、戦災区画整理と略、戦災復興土地区画整理区域は戦災復興区域と略)の収束計画で100ha以上の区域をもつ都市は65あるが、この内、2013年10月時点で新旧の中活計画を樹立している都市は26である。さらに、この新旧中活事業の中で土地区画整理事業を行っているのは11都市であるが、以下に述べる資料調査に十分な回答の得られなかった千葉市、福井市を除き、表1に示す地方都市9都市の13事業を対象とした。

本研究では、戦災復興事業の実績については戦災復興誌を、中活計画による事業については新旧の各都市中活計画を主な基礎資料¹³⁾としている。研究のフローとして、まず3章では、①戦災復興区域と中活事業による区画整理(以下、中活区画整理)との位置関係、②中活区画整理の事業整備項目による事業目的の分類、③:①および②における関係性の分析を行い、①~③によって、中活区画整理のもつ事業特性を概括する。4章では3章②で分類したグループ毎に戦災区画整理による都市基盤と中活区画整理による整備内容の関係性を個別実証的に分析することで、各グループの計画技術や都市デザインの特性を抽出する。その上で、5章において、中活区画整理の意味合いや方法論について言及する。特に、戦災復興事業の街路、公園緑地、土地利用の計画思想は意欲的で、国の都市計画の計画標準は戦災復興計画がピークであったという指摘があることから¹²⁾、4章での個別分析では、中活区画整理による計画技術や都市デザイン的な特性を、戦災区画整理のものとの関連から分析している。

3. 整備目的からみた中活区画整理の事業特性

3-1. 立地特性による分類

¹⁾ 豊橋技術科学大学大学院建築・都市システム学系 教授・博士(工学)
(〒441-8580 豊橋市天伯町雲雀ヶ丘1-1)

¹²⁾ 豊橋技術科学大学大学院建築・都市システム学専攻

¹¹⁾ Prof., Dept. of Architecture and Civil Engineering, Faculty of Technology, Toyohashi Univ. of Technology, Dr. Eng.

¹²⁾ Graduate Student, Toyohashi Univ. of Technology

図1 立地による分類の模式図

中活区画整理区域の立地特性の分類では2つの指標を用いて分類を行った。第一に、戦災区画整理による都市基盤がどの程度改変されたかを見るために戦災区画整理区域と中活区画整理区域の重複度に着目する。第二には、中活区画整理の中心市街地内における場所性に着目することで、戦災区画整理基盤との関係を考察する。

戦災復興区画整理との重複度では事業区域のうち戦災復興区域との重複区域が10%未満を「非重複」、10～80%未満を「一部重複」、80%以上を「重複」とした。この結果、13事業中7事業は「非重複」であり、5事業は「一部重複」、「重複」は1事業にすぎない(表2)。従って、中活区画整理は戦災区画整理が行われていない場所で重複を避け、実施される事例が一般的であることが判る。

次に、中心市街地における場所性の分類では、駅とその周辺を含む地域を「駅周辺」、駅前地区で駅の敷地を含まない場合を「駅前」、駅前地区を含まない都心部の場合を「都心部」、上記の3つに該当しないもののうち戦災復興区域と隣接して立地するものを「緑辺隣接」、上記の4つに該当しないものを「緑辺非隣接」として分類した(図1)。この結果、「駅周辺」が5地区、「駅前」が4地区であり、緑辺部(隣接及び非隣接の双方を含め)は2地区にすぎない。つまり、中活区

表1 対象土地区画整理事業と面積・施行期間

番号	都市名	地区名	面積(ha)	施行期間(年度)
1	富山市	富山駅北	20.5	1989～2003
2	富山市	富山駅周辺	10.4	2006～17
3	岐阜市	香蘭	9.0	1990～2001
4	岐阜市	岐阜駅北口	6.2	2002～14
5	沼津市	沼津駅周辺※1	40.0	1999～2024
6	浜松市	東地区※2	53.1	1987～96
7	浜松市	高竜	11.3	1997～2016
8	豊橋市	豊橋東口駅南	2.9	2004～10
9	敦賀市	敦賀駅西	4.7	2007～16
10	姫路市	姫路駅周辺	45.5	1989～2021
11	姫路市	駅南(姫路駅南西)	7.4	2007～16
12	高松市	高松港頭	27.8	1994～2009
13	松山市	松山駅周辺	16.7	2008～20

※1:沼津駅周辺地区は静岡東部拠点第一、第二、沼津駅南第一、第二の4地区からなる。

※2:東地区は東第一、第二の2地区からなる。

表2 立地特性による分類

		立地による分類				
		駅周辺	駅前	都心部	緑辺(隣接)	緑辺(非隣接)
重複度による分類(※)	非重複	高松港頭	豊橋東口駅南 ① 敦賀駅西	東地区 姫路駅南西	香蘭 高竜	
	一部重複	沼津駅周辺 富山駅周辺 松山駅周辺	富山駅北 ③		②	④
	重複		岐阜駅北口			

※:重複している面積が10%未満を重複、10%以上80%未満を一部重複、80%以上を重複として扱う。

画整理は、駅に関連する整備が69.2%と非常に高いことが判る。また、重複性との関連で見れば、「駅周辺」「駅前」以外は、非重複であり、「一部重複」か「重複」となるのは、「駅周辺」か「駅前」である。

基盤整備への投資効率

から見れば、非重複が原則であるべきであると考えられるが、駅に関連する区画整理整備はこの例外とされていることが判る。

3-2. 事業整備項目による分類

中活区画整理事業の整備目的による分類を行う為に、表3に示す、土地利用、交通、公共施設、広場・緑地の4大項目から計12の整備項目内容を設定し、これを元に数量化Ⅲ類分析～クラスター分析(ウォード法)を行った。12項目の設定に当たっては、戦災区画整理と中活区画整理の双方から整備項目を多数抽出した後、数量化Ⅲ類分析を行い、得られる軸の解釈が安定した12を採用した。この過程で、例えば、防火区画形成や広幅員街路整備等、当初含めていた整備項目を除いている。その結果、4つの軸(累積寄与率85.2%)を得た。第1軸は「路面電車の引き込み」や「連続立体交差事業」等、公共交通に關係する整備項目が高いスコアを示した為「公共交通整備軸」、第2軸は「歩行者デッキ整備」が高いスコアを示し、歩行者環境に關係すると考えられることから「歩行者環境整備軸」、第3軸は「住宅区画整備」が高いスコアを示し、住宅地区の整備に關係すると考えられることから「住宅地区整備軸」、第4軸は「公共施設整備②」が高いスコアを示し、官公庁整備に關係すると考えられ、「官公庁整備軸」と解釈した。この4軸から得られたサンプルスコアからクラスター分析を用いて分類した結果が表4及び図2である。クラスター1はいずれの軸も負の値を示した。特に第1軸の負の値が大きいことか

表3 数量化Ⅲ類に用いた整備項目内容と各軸のサンプルスコア

大分類	整備項目内容	地区番号(表1の番号に一致する)												第1軸:公共交通整備軸	第2軸:歩行者環境整備軸	第3軸:住宅地区整備軸	第4軸:官公庁整備軸
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
土地利用	1 商業・業務区画整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-0.51412	0.80655	0.49136	0.16220
	2 住宅区画整備	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-0.14566	-0.48388	1.66999	0.43636
交通	3 路面電車の引き込み		○											2.24042	-1.34500	-1.16193	-1.35760
	4 連続立体交差事業		○		○						○	○	○	1.34451	-0.55812	0.51366	-0.57004
	5 歩行者デッキ整備				○			○		○				0.05198	3.07640	-0.54931	-0.65137
	6 地下駐車場整備					○								-1.18108	-0.99391	-1.61881	2.29240
公共施設	7 公共施設整備①(※1)	○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	-0.61634	0.40164	-0.50102	-0.23966
	8 公共施設整備②(※1)				○								○	-1.18108	-0.99391	-1.61881	2.29240
	9 駅ビル建て替え		○		○						○	○	○	1.03838	-0.36917	-0.67616	0.39353
	10 駅前広場整備		○	○	○						○	○	○	0.91068	0.35012	-0.73629	0.25580
広場・緑地	11 プールパールの整備(※2)	○				○								-1.87731	-1.21444	-0.60969	-2.38450
	12 街区公園等整備	○				○								-1.87731	-1.21444	-0.60969	-2.38450
寄与率(%)														34.87	22.70	16.21	11.41
累積寄与率(%)														34.87	57.57	73.77	85.18

※1:公共施設①は文化・芸術・教育・コンベンション施設、公共

施設②は官公庁施設を示す。

※2:プールパールの定義は幅員40m以上街路樹、歩道付き街路とする。

表4 クラスター分析による各軸のサンプルスコア

クラスター番号	名称	地区名	ケース数	第1軸	第2軸	第3軸	第4軸
クラスター1	新都心型	東地区、富山駅北、高松港頭	3	-1.03608	-0.58625	-0.48714	-0.04565
クラスター2	公共交通整備型	沼津駅周辺、富山駅周辺、姫路駅周辺、松山駅周辺	4	1.04336	-0.19932	-0.21576	-0.26265
クラスター3	駅前空間整備型	豊橋東口駅南、岐阜駅北口	2	-0.14166	2.37417	-0.44634	-0.37828
クラスター4	市街地拡張型	高竜、香蘭、敦賀駅西、駅南(姫路駅南西)	4	-0.06950	-0.28524	2.43580	0.57089

表5 位置・事業分類別の地区数

		事業特性による分類			
		新都心型	公共交通整備型	駅前空間整備型	市街地拡張型
立地特性による分類(※)	①駅前及び駅周辺の非重複タイプ	1		1	1
	②駅前及び駅周辺以外の非重複タイプ	1			3
	③駅前及び駅周辺の重複有リタイプ	1	4	1	
	④駅前及び駅周辺以外の非重複タイプ				

※:分類番号は表2を参照のこと

ら第1軸で負のスコアを示した整備項目を見ると、官公庁整備、地下駐車場整備、ブルバールの整備、近隣公園整備が特に負のスコアが強い。これらの整備項目は都心部を形成するような整備であると考えられる為、クラスター1は「新都心型」とした。クラスター2は第1軸の数値が高いことから公共交通に関する再整備を行った事業群と考えられる為、「公共交通整備型」とした。クラスター3は第2軸のスコアが高い。第2軸で高いスコアを示した整備項目は歩行者デッキや商業・業務区画整備であり、これらは駅前において多く整備される項目と言えることから、クラスター3を「駅前空間整備型」とする。クラスター4は第3軸のスコアの高さから住宅区画や商業・業務区画を整備し、市街地を拡張するような事業であると言える。そこで、クラスター4は「市街地拡張型」とした。以上のように、中活区画整理は、事業目的から分類すると、4タイプに分類することが可能である。

3-3. 立地特性と事業整備項目による分類の相関性

表5では、立地特性と事業整備項目のそれぞれによる分類の相関性を示している。「公共交通整備型」と「駅前空間整備型」は全事例が「駅前」か「駅周辺」に該当しており、事業整備項目から見ても、駅周辺部を対象とした事業特性であることが確認できる。また、震災復興区域との重複のある6事例の内、5事例がこの両者であり、路面電車引き込みや駅前広場整備の場合に、震災区画整理基盤の改変が行われていることが判る。これに対して「市街地拡張型」は駅周辺・駅前以外の重複の無い場所で多く、震災区画整理で整備された都市基盤を拡大するような立地で行われている。一方、「新都心型」は立地特性との相関は見られず、様々な場所で行われている。

以上から中活区画整理は駅周辺の地区では震災復興区画整理基盤を改変し、公共交通整備等を行っていることが明らかになった。一方で、駅から離れた住宅地区では震災復興区画整理基盤をそのまま残し、これに接続してその都市基盤を拡大するような事業を行って

図2 1軸と2軸による対象地区の散点図

図3 新都心型の事例

いる傾向がみられる。

4. 中活区画整理事業と震災区画整理基盤との関係性

本章では3章で分類された事業目的別整備手法タイプに基づき、各タイプで採用されている計画技術や都市デザイン手法を、震災復興区画整理基盤との関係から分析する。

4-1. 「新都心型」の場合

「新都心型」は3-2節で見たように、新たな都心地域形成を目的とした事業特性をもつタイプである。新都心型の震災復興区画整理基盤との関係性を考慮する上で、震災復興事業で投入された都市デザインの手法との関連性に着目した。本節で取り上げる都市デザインの手法は、広幅員街路（ブルバール）の設置による防火区画の

表6 新都心型における震災復興区画整理のデザイン手法の導入状況

手法	地区名	中活土地区画整理での整備内容
ブルバール(※1)	富山駅北 東地区	幅員60m(内歩道・街路樹幅員40m)の街路1本 幅員40m、中央に遊歩道を有する街路1本、他に街路樹付き幅員40m街路2本
ビスタ景観(※2)	富山駅北 東地区	幅員60mのブルバールが富山駅舎に対してビスタ景観を形成 幅員40mのブルバールがアクティビティ浜松(コンベンション・ホール施設)に対してビスタを形成
交差点広場(※3)	東地区	幅員40m街路同士の交差点中央に広場
河川緑地(※4)	東地区	馬込川沿いに河川緑地が整備されている
官公庁街(※5)	東地区 高松港頭	ブルバール沿いに国・県の庁舎、裁判所等が立地 多目的広場沿いに国庁舎、ホール施設等が立地
公園と学校の隣接	東地区	浜松市立東小学校・静岡芸術大学に隣接する区画に近隣公園を整備

※1)定義として幅員40m以上の街路樹と歩道付き道路とする。

※2)定義として公共施設又は駅舎に見通し線を有していること。

※3)定義として都市計画道路同士の交差点に広場またはロータリーが設けられていること。

※4)定義として河川沿いに帯状の緑地が整備されていること。

※5)定義として複数の官公庁施設や大型の業務施設が特定の街路又は広場沿いに集中的に配置されていること。

(※) 沼津駅周辺地区の高架下利用は具体的な設計が未発表のため、すべて駅施設として記載した
図4「公共施設整備型」と「駅前空間整備型」による駅前の整備事例

設置や景観形成、交差点広場の設置、河川沿いへの河岸緑地の形成、官庁街施設整備、学校施設への公園の隣接整備等である^{注4)}。こうした整備手法の中活区画整理事業における導入状況を表6でまとめている。ブルーパールは浜松市東地区で幅員40mのものが3本と富山駅北地区では幅員60mのものが1本整備されている(図3)。また、これらのブルーパールは東地区ではアクトシティ浜松(文化施設)に、富山駅北地区では富山駅にそれぞれ見通し線を有するように配置され、ピスタ景観を形成している。両地区はこれらの広幅員街路を中心に防火区画を構成している他、東地区では交差点広場や河川緑地も設けられている。このように戦災復興事業で用いられた都市デザイン手法の直接的導入が見られる。

表7「公共交通整備型」の高架下を利用した整備

整備項目	地区名	戦災復興と中活区画整理の比較	
		戦災復興	中活区画整理
路面電車の引き込み	富山駅周辺、松山駅周辺	路面電車の軌道は駅前広場に乗り入れておらず、停留所は駅前広場前の街路の中央分離帯付近に設けられていた。	路面電車軌道が駅前広場に引き込まれ、高架下に停留場が移されたとともに、駅裏側に軌道を延伸あるいは両側の軌道を接続している。
高架下を利用した駐車場	富山駅周辺	駅前広場の一部に小規模な駐車場が設けられていたが、天候によって利便性は著しく低下した。	高架下に短時間対応可能な駐車場を整備し、駅により近く、天候に影響されなくすることで乗換の利便性が向上された。
歩行者自由通路の新設	沼津駅周辺、富山駅周辺、姫路駅周辺、松山駅周辺	高架下が存在しなかったため、歩行者自由通路は存在しなかった。	駅の高架化によって駅舎中央付近に自由通路が創出され、駅裏へ行く際に駅を迂回する必要がなくなった。
高架下の商業地利用	沼津駅周辺、富山駅周辺、姫路駅周辺、松山駅周辺	高架下が存在しなかった。	店舗や飲食店等をテナントとして誘致し、商業施設群が形成されている。

公共施設(官庁街施設整備等)の配置を見ると、東地区でブルーパールに沿いの街区に国と県の合同庁舎等、官庁施設3とその他公共施設1が集積している他、高松港頭地区でも多目的広場に沿って国合同庁舎等の官公庁施設や公共施設を集積配置しており、明らかな計画性が認められる。両地区では広幅員街路や広場の地下に駐車場が整備されている他、東地区では学校施設に隣接する街区に公園を整備する等している。以上のように、新都心型の整備手法は、戦災区画整理区域と非重複の場所にあつては、戦災復興事業の都市デザイン手法の導入による新たな都心整備と言え、これにより戦災区画整理基盤が連続的に拡大されている。

特に東地区や富山駅北地区では、戦災復興都市計画による街路計画に基づく街路が両区画整理によって、直接的または間接的に実現したという側面がある(図3の、戦災復興街路との関係性を参照のこと)。東地区の場合、当初の戦災復興区域の除外区域の一部に該当していることから、見方によれば、戦災区画整理事業が東地区区画整理によって実現したということも可能である。このように、計画の連続

性という点でも戦災復興事業との関連がある事例がある。

4-2. 「公共交通整備型」の場合

「公共交通整備型」に分類される地区は、3-2節でみた公共交通整備軸において高いスコアを示した「連続立体交差事業」や「路面電車の引き込み」「駅前広場整備」に特色がある。これらは連続立体交差事業とそれによる軌道敷地の後退に伴って創出された空間の整備として捉えられる。そこで軌道跡地を生かした駅前広場と高架下を利用した整備内容に着目した。

各事例の駅前広場の整備概要を図4に示す。3事例全ての駅前広場で歩行者空間が中央に大きく配され、駐車場やロータリーといった機能は駅前広場の脇に寄せられていることが判る^{注5)}。また、歩行者空間にはイベント空間となりえる広場が設けられている。例えば、富山駅では南口と北口のそれぞれの駅前広場に多目的広場が(図4(a)及び(b))、沼津駅北口駅前広場では芝生広場(図4(c))、姫路駅北口駅前広場ではサンクンガーデン(図4(d))がそれぞれ設けられ、アメニティを非常に重視した設計となっている。アメニティを重視する視点は戦災復興都市計画に通じる視点である。

次に、高架下の整備状況であるが(表7)、高架下には路面電車や駐車場等これまで駅前空間にあった機能を移転し利便性を高めた事例がみられる(富山駅周辺・松山駅周辺^{注6)})。また、歩行者自由通路(富山駅周辺で軌道に対して垂直方向と平行方向に1本ずつ、姫

路駅周辺では垂直方向に3本)^{注7)}や商業施設等テナント入居が進められている。これらは戦災区画整理では解消できなかった、鉄道軌道によって市街地が分断されるという問題点を高架化によって解消し、新たに生み出された高架下空間に新しい機能を挿入することで高度利用を目指したものと捉えられる。

4-3. 「駅前空間整備型」の場合

「駅前空間整備型」は3-2節で示したように「歩行者環境整備軸」が高く、歩行者空間の環境整備に重点がある。そこで、歩行者デッキを用いて整備された駅前空間の特性に着目した。同型に分類される2地区の整備概要を図4に示す。駅前広場に設置された、歩行者デッキは駅と周辺の再開発事業等による公共施設や商業複合施設等を連絡しており、駅および駅前空間と再開発事業と連携が密になされている。特に岐阜市では、事業済みである吉野町5丁目東地区、岐阜駅西地区、問屋町西部南街区の3つ再開発事業と文化施設が歩行者デッキで結ばれている他、駅前地区では丸数字記号で示す多数の再開発事業構想が集中しており、これらが実現した場合、大規模な歩行者ネットワークが駅を中心として生まれることになる。豊橋市においても2つの優良建築物等整備事業（商業複合施設）と芸術文化施設（全て竣工済み）が歩行者デッキで結ばれており、駅から直接これらの施設にアクセスすることができる。また、駅前広場の整備は「公共交通整備型」と同様に歩行者空間が広く採られている。岐阜では地上レベルのほぼ中央部にイベント広場が設置され、シンボリックな織田信長像が配置されている。豊橋では、歩行者デッキ上に噴水広場が設置されている。このように歩行者デッキを活用し、垂直方向に歩道分離を図りながら、アメニティ空間を創出する点に特徴がある。

表8 「市街地拡張型」における道路の接続率

地区名	道路種別	対象道路※1	接続有	接続無	接続率(%)
香蘭	都市計画道路	1	1	0	100.0
	区画道路	8	5	3	62.5
高竜	都市計画道路	1	1	0	100.0
	区画道路	5	3	2	60.0
敦賀駅西	都市計画道路	1	1	0	100.0
	区画道路	1	0	1	0.0
駅南(姫路駅南西)	都市計画道路	0	0	0	-
	区画道路	1	1	0	100.0

※1: 戦災復興区画整理で整備された都市計画道路や区画道路のうち中活区画整理区域に接する道路と定義する

また、両地区とも駅前広場に対して明確なビスタ景観を形成しており、岐阜駅北口では岐阜駅忠節線（図4破線矢印・幅員36m）が見通し線を有しており、視

対象となるポイントに黄金の信長像が設置されている。豊橋駅では駅前大通（図4破線矢印・幅員50m）が見通し線を有しており、視点場となるペレストリアンデッキ上にアーチ型のモニュメント（アクシスアーチ）が配置されている。両者は視対象となるか、視点場となるかで、ビスタの位置づけが異なるが、ビスタを構成する空間に大規模な歩行者デッキが設けられている点で共通する。これもアメニティ性を重視する特性を補足するものと考えられる。

4-4. 「市街地拡張型」の場合

「市街地拡張型」は戦災復興区域の縁辺部で住宅区画を整備しており、戦災区画整理の街区パターンを延長拡大するような特性を有している。そこで、本節では戦災区画整理で整備された市街地と中活区画整理で新たに整備された市街地の連続性を検証した。具体的には、戦災区画整理で整備された都市計画道路や区画道路のうち中活区画整理区域に接する道路を対象として、その接続性を検証した^{注8)}（図5及び表8）。

まず都市計画道路では対象街路が3本あるが、当然と言えば当然であるが、その全てで接続が認められ、戦災区画整理による街路が延長されている。これに対して区画道路の接続率は岐阜市香蘭地区（8本中5本接続）、浜松市高竜地区（5本中3本接続）、姫路駅南西地区（1本中1本接続）であり、約60%超の道路が方向の変化なく接続している。次に街区パターンでみると、いずれも業務用や商業用敷地向けの大規模街区を地区内に含め、中活区画整理の全域で、戦災区画整理による街区パターンを繰り返しているわけではない。とりわけ、地区内における住宅街区がわずかであり、大半を業務用街区としている敦賀駅西地区では、区画道路の接続も連続していない。これらのことから「市街地拡張型」の各事例では住宅街区を含む地区では区画道路の連続性を保ちながら設計されるものの、街区パターンは単純に連続複写されず、土地利用に応じた柔軟な街区割りがなされていると言える。

5. まとめ

以下に本研究の知見をまとめる。

①中活区画整理は原則として戦災区画整理の行われていない区域で重複を避けて実施されている。中心市街地の場所性では「駅周辺」

か「駅前」で69.2%を占めており、この場所で行われる場合に、戦災区画整理との重複する事例が認められる。

②事業整備項目による事業目的から見ると、中活区画整理は「新都心型」「公共交通整備型」「駅前空間整備型」「市街地拡張型」の4つに分類することができる。この内、「公共交通整備型」と「駅前空間整備型」は場所性が「駅前」か「駅周辺」に該当しており、戦災区画整理との重複事例も見られる、最も基盤更新性の強いタイプである。

③「新都心型」では戦災区画整理で用いられた都市デザイン手法が集中的に投入されており、戦災区画整理との非重複の場所に新たな新都市を形成するものである。一部は戦災復興事業との計画関連のある事例が含まれる。

④「公共交通整備型」では連続立体交差事業と関連し、鉄道の立体化を利用して戦災区画整理の欠点である鉄道による市街地分断を解消すると同時に、高架下に新たな都市施設を追加する整備特性がある。また、アメニティ性を重視した駅前広場を

図5 「市街地拡張型」の整備事例

整備している。

⑤「駅前空間整備型」では歩行者デッキを利用して駅周辺に立地する再開発事業や公共施設整備と一体的な歩行者ネットワークを構築するものである。歩行者デッキによる垂直方向の動線を活かして歩行者空間をより広く確保している点やビスタ景観を用いて中心性を高めていることにも特徴がある。

⑥「市街地拡張型」は戦災復興区域の縁辺部で重複を避ける形で、既存市街地基盤と接続し延長させるタイプである。区画道路の連続性では、住宅街区では概ね連続性が確保されているが、街区パターンは地区内の土地利用に応じ、柔軟な街区割りがされている。

中活区画整理は、基本的には戦災区画整理基盤と非重複で基盤を追加するものだと考えられる。しかし、昨今、地方都市における駅前空間や駅機能の重要性が高まるにつれ、駅に関わる場所では重複しながら、基盤整備が更新されており、その場合は、連続立体事業や駅前広場の再整備、歩行者デッキ整備等といった、戦災区画整理には見られなかった計画技術が導入されている。逆に、新都心型や市街地拡張型に代表されるように、非重複の場所で行われるタイプでは、具体的な計画技術は戦災区画整理事業と同種のものが投入されていると言える。

謝辞 本研究は、科学研究費補助金基盤研究 B(課題番号 16H04472) 及び同挑戦的萌芽研究(課題番号 16K14354)の研究費の一部を以て行われたものである。助成に対し謝意を表す。

注

注1) 中活計画に関わる既往研究は、公益施設整備¹⁾や住宅・住環境整備²⁾、観光³⁾の視点から計画内容を分析した研究、TMO⁴⁾やまちづくり交付金⁵⁾といったマネジメント視点からの研究、目標指標と達成状況⁶⁾に着目した研究等、多様な蓄積があるが、一般的にハード事業に関わる既往研究は少ない傾向が見られる。一方で戦災復興都市計画については、街路や広場の計画・実施状況^{7)~9)}や戦災復興事業の思想に関する研究や解説¹⁰⁾が見られる。

注2) 本研究では、1998 年の中心市街地活性化法に基づく中心市街地活性化基本計画を旧中活計画、2006 年の改正中心市街地活性化法による認定基本計画を新中活計画とし表記する。

注3) 新旧の中活計画で対象としている事業は、計画に盛り込まれた事業の内、竣工したもの、事業着手済みのもののみを含め、見込みのものは除いている。また、旧中活計画に関しては、2013 年 7~8 月に対象都市の担当部局に資料調査を実施し収集した。また、これに関連して、調査対象都市の都市計画担当部局に、戦災復興事業以降の区画整理の実績を尋ねる調査を実施した。調査範囲は、戦災復興区域、新旧中活計画による中心市街地のいずれかの最も広範の範囲を設定した場合、それに含まれる全事業とした(調査時は 2014 年 5~6 月)。この調査の結果として、千葉、福井は回答内容が不十分であった為、対象から除いた。

注4) こうした戦災復興事業による都市デザインの技法に関わる特性は、参考文献 13) や 14)等でまとめられており、これを参照にして手法項目を抽出した。

注5) 松山駅周辺地区は、現在事業中であり、他事例と同レベルで掲載が困難である為、図の掲載を控える。

注6) 路面電車の停留場を高架下に移設した事例としては富山駅周辺や松山駅周辺があるが、富山では南北両側の軌道を連結し、松山では路面電車の延伸を計画しており、路面電車ネットワークを拡張している。

注7) 沼津駅周辺、松山駅周辺は高架下の利用について具体的な設計は示されていないものの、歩行者自由通路の整備が計画されている。尚、本研究

では静岡東部拠点第一・第二土地区画整理事業と沼津駅南第一・第二土地区画整理事業の施行範囲を併せて「沼津駅周辺地区」と呼ぶ。

注8) 道路が接する際にそれぞれの中心線が 30°以内で接しているものを「接続有」とした。尚、調査対象となる市街地拡張型の 4 地区は、当然ではあるが、従前から道路や街区が戦災区画整理で整備された周辺地区と連続していたのではない。従前は、香蘭が旧貨物駅、敦賀西が主に JR 所有地による宿舍等、高竜が密集市街地であり、これらの地区では区画整理によって街区パターンが一新されている。これに対し、従前に工場用地であった駅南では、街区がほぼ踏襲されている。

参考文献

- 1) 小林敏樹・水口俊典：公益施設整備の多様性からみた中心市街地活性化に関する研究，都市計画論文集 35 号，pp.187~192, 2000.10
- 2) 中山誠・樋口秀・森村道美：地方都市の住宅・住環境整備を視点とした中心市街地活性化法の運用に関する研究，都市計画論文集 35 号，pp.355~360, 2000.10
- 3) 外村剛久・宮下清栄：観光統計を用いた都市の類型化による中心市街地分析と中心市街地活性化基本計画の連携について，都市計画論文集 47-3 号，pp.415~420, 2012.10
- 4) 小林敏樹・水口俊典：中心市街地におけるタウンマネジメントへの市民参加の実態に関する研究，都市計画論文集 37 号，pp.319~324, 2002.10
- 5) 松見達也・柴田久・石橋知也：中心市街地活性化にむけたまちづくり交付金の有用性与管理運用上の課題に関する研究，都市計画論文集 44-3 号，pp.679~684, 2009.10
- 6) 伊藤伸一・海道清信：中心市街地活性化基本計画における目標指標の特徴と達成状況，都市計画論文集 47-3 号，pp.1027~1032, 2012.10
- 7) 天野光一・河合淳：戦災復興街路の計画設計思想に関する研究，都市計画論文集, 23 号，pp.511-516, 1988.10
- 8) 岩元俊輔・木方十根：鹿児島県下・地方都市の戦災復興都市計画における広場の計画・実施とその現況，都市計画論文集，44-3 号，pp.823-828, 2009.10
- 9) 浅野純一郎：地方都市の戦災復興都市計画における街路計画の立案とその特色に関する研究 ～戦前期の初期街路計画との比較を通して～，日本建築学会計画系論文集第 76 巻第 667 号，pp.1621~1630, 2011.9
- 10) 越澤明：戦災復興事業の思想と歴史的な遺産，区画整理，52 巻 8 号，pp.6-13, 2009
- 11) 浅野純一郎：戦災復興事業基盤と中心市街地活性化基本計画の関連性に関する研究，日本建築学会計画系論文集第 80 巻 713 号，pp.1565~1575, 2015.7
- 12) 越澤明：戦災復興事業の思想と歴史的な遺産，区画整理 52 巻 8 号，pp.6~13, 2009.8
- 13) 天野光一・河合淳：戦災復興街路の計画設計思想に関する研究，都市計画論文集 23 号，pp.511-516, 1988
- 14) 浅野純一郎：地方都市の戦災復興都市計画における街路計画の立案とその特色に関する研究 ～戦前期の初期街路計画との比較を通して～，日本建築学会計画系論文集第 76 巻第 667 号，pp.1621~1630, 2011.9

[2016 年 10 月 5 日原稿受理 2016 年 11 月 29 日採用決定]