

# 駅裏地区における都市計画道路の整備過程に関する研究

－戦災復興都市を事例として－

古川 翔

## 1. 研究の概要

### 1-1. 研究の背景と目的

駅と都市の関係性において、駅を中心市街地側の地区に対して都市計画の重きが置かれてきた。中心市街地側の地区は戦災復興計画を契機に大規模な都市の改造が行われた。これに基づく都市計画道路の整備により都市の発展が進み、現在に至る。一方、駅裏地区は、都市の成長と共に市街地が形成された。近年では、TODに代表される駅を中心とした都市計画が行われ、駅裏地区を含む駅周辺の重要性が高まっている。

そこで本研究は、戦災復興計画を契機に広域の都市計画が行われた戦災復興都市を事例として、駅裏地区における現在の都市計画道路の整備過程を整理し、都市計画道路の整備過程に影響を及ぼした要因を明らかにすることを目的とする。

### 1-2. 既往研究の整理と本研究の位置付け

日本の都市における中心市街地と駅周辺の都市形成の関係性について高野(2004)<sup>1)</sup>が分析し、駅舎周辺の駅裏地区への都市機能の溢れ出しについて明らかにしている。また、戦前と戦災復興計画を街路計画と市街地骨格に着目して浅野(2011)<sup>2)</sup>がまとめている。陳ら(2018)<sup>3)</sup>は新幹線開業後の駅周辺の都市形態について類型化している。本研究では、駅裏地区を対象に戦前から現在に至る都市計画道路の変遷を分析する点に新規性がある。

### 1-3. 研究の流れ

本稿では、2章において駅裏地区の制約条件に着目し、地理的制約と戦前の市街地を分析する。3章で戦後復興期までの土地区画整理と都市計画道路について、4章は戦後復興期後の土地区画整理と都市計画道路について言及する。5章で2~4章を踏まえて類型化を行い、都市計画道路整備への影響を明らかにする。

### 1-4. 駅裏地区の定義と研究対象

本研究では戦前(1920年から1935年)の都市を線路で地区分けした際、都市の中心市街地が位置する地区の反対側を駅裏と定義する<sup>(1)</sup>。また、駅勢圏を現駅から半径2kmに設定<sup>(2)</sup>し、その範囲で線路(地下鉄は除く)により分割された地区の内、駅裏の駅前広

場が位置する地区を駅裏地区と定義し、本研究の調査範囲とする。

本研究では、都市の分断を生む高規格の線路と駅舎を有する新幹線駅<sup>4)(3)</sup>があり、駅裏への市街地拡大が見られる人口20万人以上の市<sup>5)(4)</sup>を対象とする。そのうち、戦後の広域街路計画を含む特別都市計画法の適用かつ面的な整備である戦災復興土地地区画整理事業(以後、戦災復興)を実施した都市<sup>6)</sup>と、新幹線開通後の経過を分析可能である東海道・山陽・北陸・上越新幹線の停車駅<sup>7)</sup>に絞り、11都市を対象とする(表1)。

表1 研究対象と基本情報(参考文献4.5を基に作成)

No.	対象駅	対象市	新幹線開通年	市人口(人)	No.	対象駅	対象市	新幹線開通年	市人口(人)
1	静岡駅	静岡市	1964	683,338	7	博多駅	福岡市	1975	1,525,017
2	浜松駅	浜松市	1964	774,416	8	宇都宮駅	宇都宮市	1982	511,767
3	豊橋駅	豊橋市	1964	356,570	9	郡山駅	郡山市	1982	318,437
4	姫路駅	姫路市	1972	522,597	10	仙台駅	仙台市	1982	1,052,299
5	岡山駅	岡山市	1972	694,255	11	長岡駅	長岡市	1982	263,971
6	広島駅	広島市	1975	1,174,790					

## 2. 対象都市における駅裏地区の制約条件

本章は駅裏地区の都市計画道路整備の前提となる制約について言及し、普遍的な地理的制約と戦後の道路整備の自由度に影響を与える戦前の市街地形成を取り上げて分析を行う。

### 2-1. 駅裏地区の地理的制約

対象駅の標高を基準標高として駅裏地区の標高差分分析を図1のように行う。基準標高より20m以上高い場所が駅裏地区に存在しない浜松・豊橋・姫路・博多・宇都宮・郡山・仙台・長岡については、地理的制約が無いと言える。一方、静岡・岡山・広島は駅裏地区に基準標高より20m以上高い場所が存在する。そのうち、静岡は駅裏地区の都市計画道路を格子状に計画しており、丘陵地がこの計画に影響を与えていないため、地理的制約が無いものとする。これより、岡山・広島は地理的制約がある駅裏地区となる(図1,表2)。

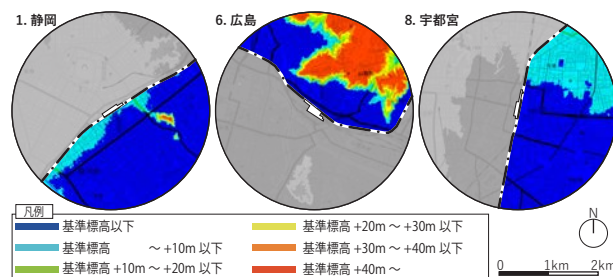


図1 駅裏地区の標高分布(地理院地図を加工して作成)<sup>(5)</sup>

表2 駅裏地区の高標高率と戦前の建物率

	1.静岡	2.浜松	3.豊橋	4.姫路	5.岡山	6.広島
基準標高+20m以上の割合	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	○11.5%	○39.1%
戦前の建物率	13.7%	○20.4%	○33.9%	23.3%	22.9%	20.2%
	7.博多	8.宇都宮	9.郡山	10.仙台	11.長岡	
基準標高+20m以上の割合	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	
戦前の建物率	13.8%	10.4%	4.7%	○52.6%	○32.0%	

○は各制約の該当都市を示す。

## 2-2. 戦前の建物の分布による市街地形成

1920年から1935年<sup>(6)</sup>の旧版地図を基に、戦前の駅裏地区における建物の分布とその割合を整理<sup>(7)</sup>する(表2, 図2)。

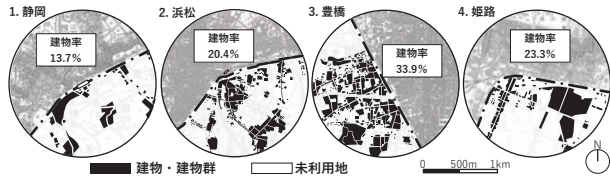


図2 駅裏地区の戦前の建物分布(旧版地図<sup>(8)~(11)</sup>を加工して作成)

図2より地理的制約が無い都市のうち、建物率が15%未満の都市は建物が点在しており、駅裏地区に市街地が形成されていなかったと考えられる。対して、建物率が30%以上の都市は複数街路に面して建物の密集地が立地し、駅裏地区に市街地(以後、戦前駅裏市街地)が形成されていたと言える。これらの中間値に位置する姫路・浜松は個別に分析する。浜松は駅周辺に建物密集地が存在し、高層建築街が複数街路に面するため、駅の影響により市街地が形成されていたと言える。姫路は1つの街路に面して建物が分布し、東部の大半が工場である。姫路の戦前駅裏市街地は街道と工場立地による影響が大きいと推測される。また、地理的制約がある2都市は標高が高い場所の存在により、駅裏地区の建物率が低い。

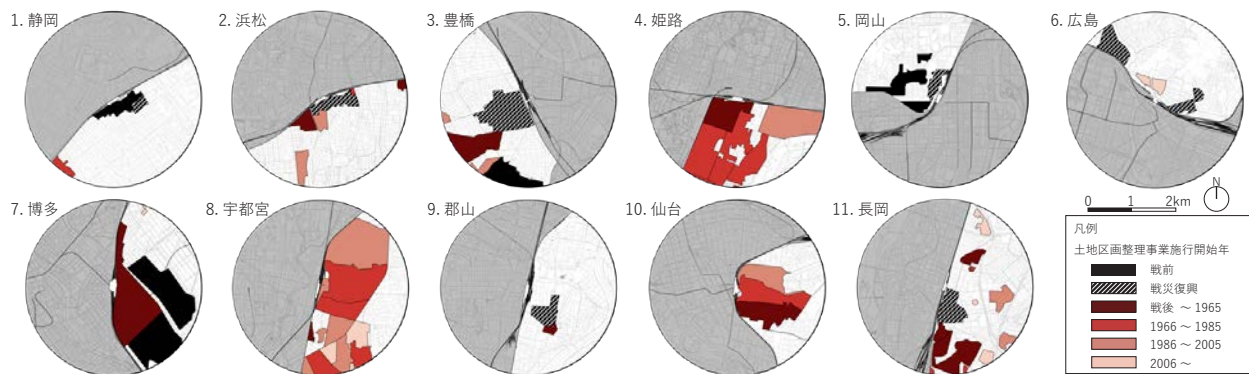


図3 駅裏地区の土地区画整理事業の分布と施行開始年<sup>(10)</sup> (基盤地図情報を加工して作成)

表3 駅裏地区での戦後復興期後の土地区画整理事業<sup>(11)</sup>

	施行面積合計(ha)	施行面積平均(ha)	施行箇所	地理的制約	戦前駅裏地区の市街地	戦災復興土地区画整理
1.静岡	7.4	7.4	1			○
2.浜松	106.9	21.38	5		○	○
3.豊橋	168.44	56.15	3		○	○
4.姫路	459.43	57.43	8			×
5.岡山	0	0	0	○		○
6.広島	13.8	13.8	1	○		○
7.博多	268.79	133.49	2			×
8.宇都宮	457.1	35.16	13			×
9.郡山	6.5	6.5	1			○
10.仙台	161.5	53.83	3		○	×
11.長岡	180.3	15.03	12		○	○

## 3. 戦後復興期までの駅裏地区の変化

本章は市街地の道路整備に影響する土地区画整理事業のうち、戦後復興期までの事業を把握し、同時期の都市計画道路の整備状況について言及する(図3,5)。

### 3-1. 戦後復興期までの土地区画整理事業

戦前に駅裏地区で土地区画整理を行ったのは、静岡・豊橋・岡山・博多である。静岡は駅に隣接する地区で大火復興による土地区画整理を、豊橋・岡山・博多は戦前に未利用地であった部分に対して土地区画整理を実施した(図3)。

戦災復興計画において、本研究では戦災復興を実施した都市を対象としている。戦災復興の特徴は都市広域の計画を実現するために不可欠な、地区に対する面的な整備である。駅の市街地側ではこれを実施しているが、駅裏地区への対応は各都市で異なる。姫路・博多・宇都宮・仙台は、戦災復興を実施せずに街路の計画が行われた<sup>(12)</sup>。他7都市は戦災復興を実施した上で街路計画を行っている場所が存在する(図3)。このうち、郡山では駅裏地区の駅前が戦災復興の除外区域<sup>(13)</sup>となった。

### 3-2. 戦後復興期までの都市計画道路の整備

戦後復興期後の1955年から1965年<sup>(8)</sup>の旧版地図を基に、戦後復興期までに整備した現在の都市計画道路を図5に示す。地理的制約が無い都市のうち、静岡・浜松・豊橋・長岡は駅前広場<sup>(9)</sup>に接する道路を整備した。しかし、他5都市では駅裏地区の外側へ延びる道路を整備した。地理的制約がある都市では線路に沿う道路を整備した。

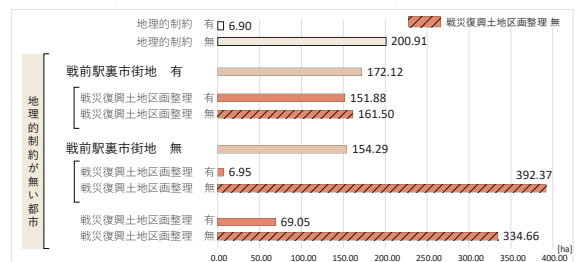


図4 各条件の戦後復興期後の駅裏地区の土地区画整理事業施工面積の平均値<sup>(12)</sup>



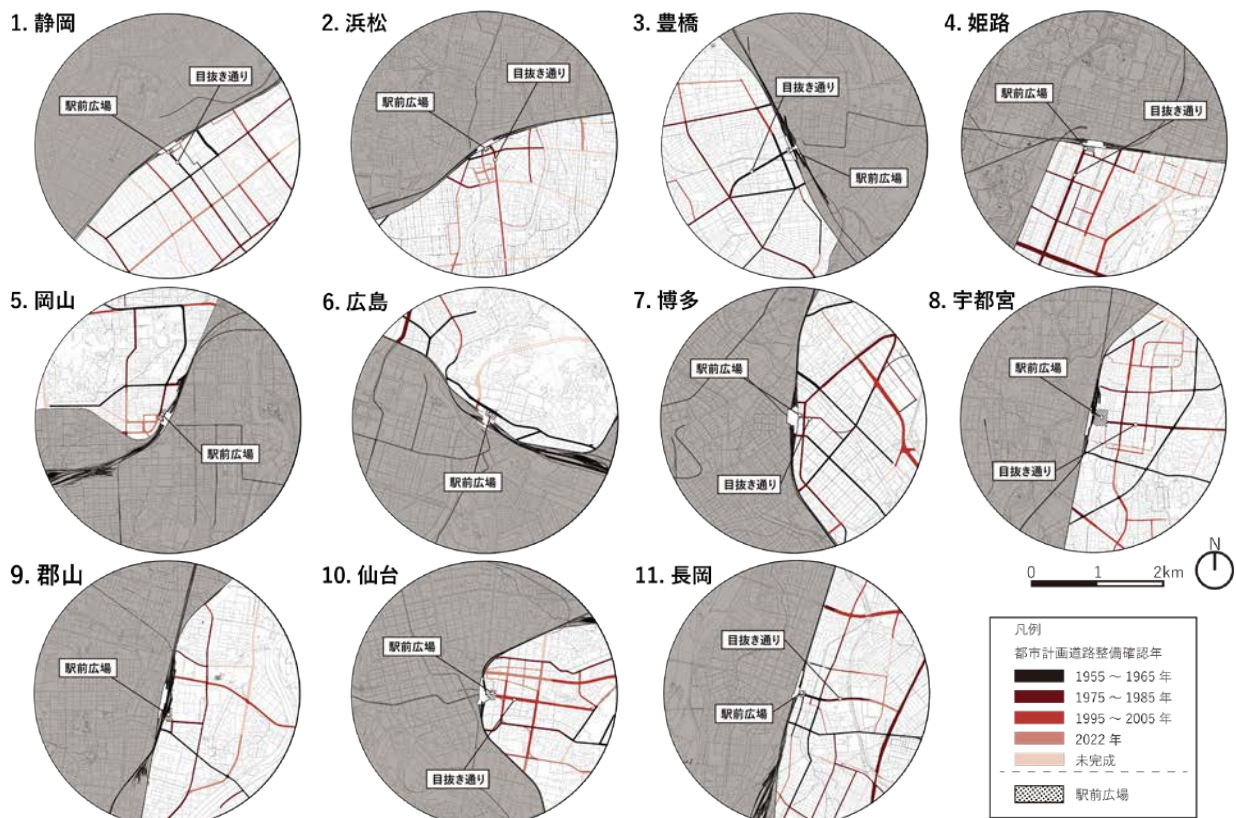


図5 駅裏地区における現在の都市計画道路の変遷（基盤地図情報を加工して作成）

#### 4. 戦後復興期後の駅裏地区の変化

本章は市街地の道路整備に影響する土地区画整理事業のうち、戦後復興期後の事業を把握し、同時期の都市計画道路の整備状況について言及する（図3,5）。

##### 4-1. 戦後復興期後から現在までの土地区画整理事業

都市全体で戦後復興期後の市街地拡大に伴い、駅裏地区で土地区画整理が実施された。戦災復興とは性質が異なり、実施地区内の街区や都市計画道路の整備が主な目的である。地理的制約が無く戦災復興を駅裏地区で実施していない姫路・博多・宇都宮・仙台は、戦後復興期後に駅裏地区の広域かつ大規模な土地区画整理を実施する傾向にある。そのうち、博多は駅の移設を伴う広域の土地区画整理を実施した。他6都市の土地区画整理の実施は前者と比較すると限定的かつ小規模な傾向にある（表3,図4）。また、地理的制約と戦前駅裏市街地が無い都市は、駅裏地区の戦災復興の有無で戦後復興期以降の土地区画整理施行面積に差があることが分かった（表3,図3,4）。

##### 4-2. 戦後復興期後から現在までの都市計画道路の整備

図5に現在の都市計画道路の整備年代を戦後復興期後から約20年ごと<sup>(13)(14)</sup>に示す。対象都市は高度経済成長期に新幹線駅開業に向けて、仙台を除き、戦災復興を実施しなかった都市も駅前広場や駅裏の目抜き通りを整備した。その後、これらの都市は駅裏地区外縁部の都市計画道路が整備された。仙台は駅裏地区の

外縁部から都市計画道路の整備を実施した後、駅周辺の整備を実施した。地理的制約がある2都市は他と比べて、駅周辺の都市計画道路の整備が高度経済成長期以降又は未実施であるものが多い傾向にある。

#### 5. 都市計画道路整備への影響要因と整備実態

本章は2章の制約条件や3.4章で扱った駅裏地区の土地区画整理を基に、都市計画道路整備を個別に分析する。類型化する際に、普遍的な地理的制約を第1要因とする。加えて、時系列順に、戦前駅裏市街地を第2要因、戦災復興を第3要因とする（図6）。

##### 5-1. 地理的制約がある都市

地理的制約がある岡山・広島には駅裏の目抜き通り<sup>(15)</sup>が無く、駅周辺に未完成の都市計画道路が存在する。また、戦災復興計画以降、駅を中心市街地側では断続的に土地区画整理を実施しているが、駅裏地区では2010年に広島で実施されるまで、土地区画整理を実施していない。つまり、駅裏地区に地理的制約があると、都市計画道路の形態への影響に加え、駅周辺の都市計画道路の整備が遅延したと考えられる。

##### 5-2. 戦前の駅裏地区に市街地が存在した都市

地理的制約が無く、戦前駅裏市街地が存在した都市は浜松・豊橋・仙台・長岡である。そのうち、戦災復興を実施した浜松・豊橋・長岡は戦前駅裏市街地の大半で戦災復興を実施したため、駅周辺から都市計画道

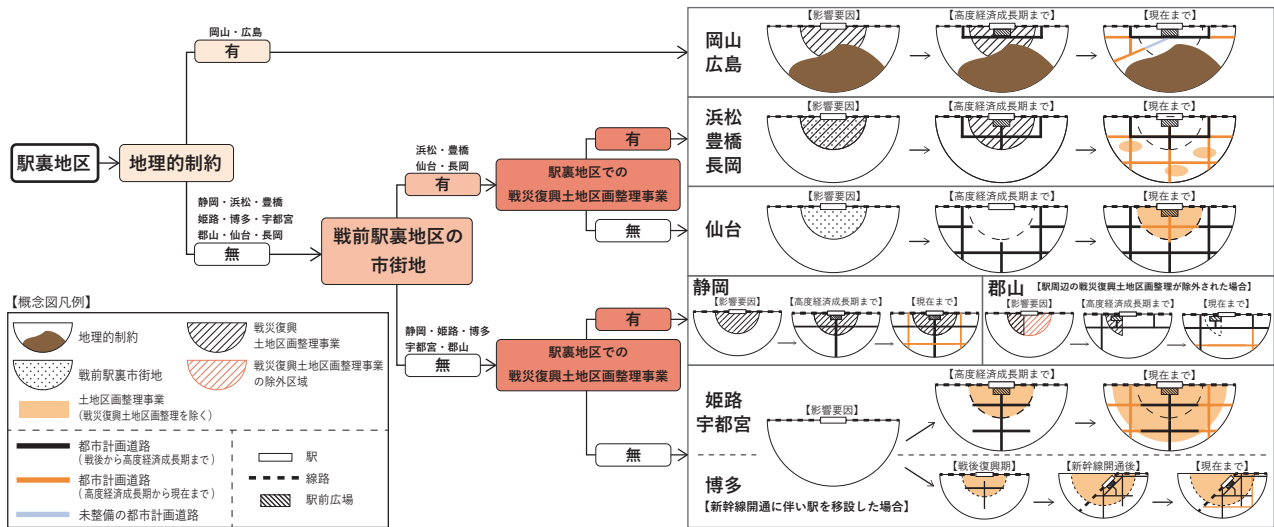


図6 駅裏地区の都市計画道路整備への影響要因と各類型の概念図 (筆者作成)

路の整備を行ったと考えられる。

仙台は対象都市の中で最も戦前の未利用地率が低く、戦災復興が実施されていない。この影響から駅裏地区の外縁部から都市計画道路が整備され、駅裏の目抜き通りの整備が遅延したと考えられる。

### 5-3. 戦前の駅裏地区に市街地が存在しなかった都市

地理的制約と戦前駅裏市街地が無い都市は静岡・姫路・博多・宇都宮・郡山である。そのうち、姫路・博多・宇都宮は戦災復興を実施していない。姫路・宇都宮は戦前に未利用地であった場所に対し、戦後から継続的に広域の土地区画整理を実施したことで、駅を起点とした駅裏地区全体の都市計画道路の整備に繋がった。博多も同様の整備の流れであるが、駅周辺の都市計画道路は戦前の街路骨格と異なり、駅裏の目抜き通りも途中で屈折している。これは、駅の移設とそれに伴う土地区画整理を実施したためと考えられる。

静岡・郡山は戦災復興を実施したが、駅周辺の都市計画道路の整備状況に差がある。静岡は駅裏の目抜き通りや線路に平行な都市計画道路など、駅を中心とした道路整備を実施した。これは戦前駅裏地区の大半が未利用地であり、戦後復興期までに駅周辺の土地区画整理を実施したためである。郡山は駅周辺の一部を戦災復興から除外し、その後も土地区画整理を実施しなかったため、駅前広場が駅舎の中心から外れ、目抜き通りに該当する通りを整備しなかったと考えられる。

### 5-4. 小結

駅裏地区は図6に示す事柄や内容が、都市計画道路の整備順序や戦後復興期以降の土地区画整理を伴う整備範囲に影響すると考えられる。また、駅裏地区の地理的制約が無いと駅裏の目抜き通りが整備され、戦前駅裏市街地や戦災復興の有無によって整備時期や位置が異なることが分かった。

## 6. 研究の総括

### 6-1. 研究のまとめ

本研究では、全国11都市を対象に駅裏地区の都市計画道路の整備過程を把握した(図5)。加えて、制約条件と戦災復興を対応させることで、都市計画道路の整備への影響要因と類型ごとによる都市計画道路の整備順序や形態について明らかにした(図6)。

### 6-2. 今後の展望

本研究は都市計画道路に着目し、駅裏地区の研究の足掛かりとした。今後は対象都市を増やし、議論を深める必要がある。また、土地利用の変化も駅裏地区の変遷を把握する上で重要な要素であるため、今後の研究の課題とする。

## 脚注

- (1) 戦前に線路が市街地を貫通して整備されている都市に関しては駅裏地区の存在が不明確であるため、本研究の対象からは除く。
- (2) 従来、駅勢圏は駅を中心として半径1.5~2kmの円が簡易的に用いられていた。本研究ではその値の最大値である2kmを駅勢圏として扱う。
- (3) 新幹線開通に伴う新設または中心市街地外の駅に乗り入れた新幹線駅はそれ以前の都市の文脈とは無関係であるため、本研究の対象からは除く。
- (4) 東京都内の駅は関東大震災に伴う帝都復興計画の影響、名古屋駅は中京圏に位置し都市が広域であることから、本研究の対象からは除く。
- (5) 対象駅の規模の変化や移設があるため、現駅を中心とする。また、線路の位置が現在と戦前では異なる場合、各年代の線路を境界とする。
- (6) 戦前は各都市で旧版地図の測量年が少なかったため、15年の幅を持たせる。
- (7) 戦前は徒歩移動が主とし、駅を中心に半径1kmの範囲について分析を行う。
- (8),(14) 戦前よりも旧版地図の測量年が多いが不揃いなため10年の幅を持たせる。
- (9) 本研究での駅前広場は、現位置の駅裏地区における駅前広場のことを差す。
- (10),(11),(12) 図3は駅裏地区の範囲内での土地区画整理を示す。表2.3では駅裏地区外にまたがる土地区画整理も一体的な整備の一部として施行面積に含む。
- (13) 1975-1985年・1995-2005年の旧版地図や現在の基盤地図を基に分析を行う。
- (15) 本研究での目抜き通りとは、駅裏地区の駅前広場に接し、線路に対して垂直方向に整備された道路のことをいう。

## 参考文献

- 1) 高野誠二 (2004) 「日本における都市中心部の構造変容 - 鉄道駅周辺地区と中心街の関係から -」 季刊地理学, Vol.56, pp.225-240
- 2) 浅野純一郎 (2011) 「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, 1621-1630
- 3) 陳思テイ、党晟、趙世晨 (2018) 「新幹線駅周辺地区の都市形態に関する研究 - 新幹線駅周辺地区の都市形態の類型化 -」 日本建築学会大会学術講演梗概集(東北)
- 4),7) 交通協力会 (2015.3) 『新幹線50年史』
- 5) 総務省. 「【総計】令和4年住民基本台帳人口・世帯数、令和3年人口動態(市区町村別)」 <https://www.soumu.go.jp/main\_sosiki/jichi\_gyousei/daijyo/jinkou\_jinkoudoutai-setaisuu.html> (最終閲覧:2022年10月30日)
- 6),12),13) 建設省編 (1958) 『戦災復興誌 第1.4.5.6.7.8.9.10巻』
- 8) 国土地理院発行 5万分の1地形図「静岡」昭和5年部修
- 9) 国土地理院発行 2.5万分の1地形図「浜松」昭和2年部修
- 10) 国土地理院発行 2.5万分の1地形図「豊橋」「小坂井」昭和2年鉄補、「老津」「二川」大正15年部修
- 11) 国土地理院発行 2.5万分の1地形図「姫路南部」大正12年部圖