

地方都市における交通施設の立地に着目した歴史的市街地の拡大に関する研究

-由利本荘市本荘地区を対象として-

建築・都市アメニティグループ

B09C010 金子 佑

交通施設 城下町 拡大 歴史的市街地

1. はじめに

近年、地域の固有性や住民のわが町に対する意識が高まり、各都市で独自のまちづくりや対策が行われている。特に最近ではコンパクトシティや集約型都市構造を形成するために魅力ある都市核が注目されている。

そのような現在のまちづくりの目標像は、日本の多くの都市が基盤とする城下町の構造⁽¹⁾によく似ている。しかし、その構造は鉄道の導入や道路形成といった都市の近代化が進むにつれて変化を遂げ、様々な問題を抱えることになる。特に地方都市では市街地の拡大が問題となっている。城下町を基盤とした都市の計画を考える上で、どのような経緯で現在の都市の形⁽²⁾になったのかを考えることは重要である。

以上のことから、本研修では城下町を基盤とした由利本荘市本荘地区（以下、「本荘」）を対象に、交通施設が立地することで歴史的市街地がどのような拡大を遂げてきたかを考察し、今後の都市計画のための基礎資料を得ることを目的とする。

2. 研修の枠組み

2-1. 対象とする交通施設

本研修で分析の対象とする交通施設は、新設された鉄道及び新設・拡幅された道路（橋梁含む）とする。

2-2. 研修の方法

本研修は、以下の手順に従って交通施設の立地と本荘の市街地拡大の変遷を整理し、考察する。

① 法定都市計画制度に着目し、時期を5区分する。

- 第1期：都市計画法（以下、都計法）なし期
- 第2期：[旧]都計法導入期
- 第3期：[旧]都計法展開期
- 第4期：[新]都計法導入期
- 第5期：[新]都計法展開期

② 5期に区分した年代ごとに、交通施設の立地に着目して市街地拡大の変化を読み取る。

③ 交通施設の整備が一定進み、人口が横ばいである第5期において、都市計画道路の整備状況と市街地拡大の関連を町別の人口動態も交えて詳しく考察する。

3. 時期区分ごとにみた市街地拡大の変遷

3-1. 第1期：都計法なし期の本荘

都計法が導入される以前の第1期では明治10年に由利橋(a)が竣工している(図1)。明治8年当時の城下町域⁽³⁾との比較において石脇地域へ市街地拡大しているが、この由利橋の整備が起因したと考えられる。

3-2. 第2期：[旧]都計法導入期の本荘

[旧]都計法が導入された第2期では、大正11年に鉄道羽越線が開通し花畑に羽後本荘駅(b)が設置された(図2)。第

1期の図との比較において駅前に新しい道路が新設されている。これは明らかに駅設置が起因していると考えられる。また、城下町域外である石脇西部地域では、第1期には道路がないことから集落と街道を繋ぐ道路整備が宅地開発(c)を促進したと考えるのが妥当であろう。人口が急増した(表1)にも関わらずに城下町域の拡大が見られないので、城下町域での人口密度が上がったと言える。

3-3. 第3期：[旧]都計法展開期の本荘

第3期では、昭和41年に本荘大橋(d)が竣工している(図3)。また、城下町域南に位置する道路沿いの低密な集落が高密化し、城下町域を基盤とした市街地の拡大が始まる(e)。一方、城下町域外である石脇地域西部において、第2期と同様に新設された道路に沿って宅地開発が進行していることが確認できる(f)。これについては、市史によると「住宅不足を解消するために石脇西部に松涛団地の開発を進めた。それに伴って、田尻環状線の建設も開始された。」と記述されており、道路整備を契機とする市街地拡大でない。

表1. 時期区分と交通施設の整備状況

都市計画	時期区分	統計地範囲と幅	人口(人)	都市計画道路名とその決定年	交通施設竣工年(一部完含む)
大正8年 [旧]都計法	第1期 都計法なし	大正2年	10,769(T2)		由利橋竣工(O10)
	第2期 [旧]都計法導入期	38年間 昭和26年	18,098(S24)	停車場栄町線(S25.5.20) 大町銀座線(S25.5.20)	鉄道羽越線開通(T11)
昭和13年 [新]都計法	第3期 [旧]都計法展開期	18年間 昭和44年	24,326(S44)	秋田本荘線(S34.3.24)※ 大内本荘線(S34.3.24) 本荘横手線(S34.3.24) 由利橋通線(S34.3.24) 由利中央線(S34.3.24) 石脇通線(S34.3.24) 千刈線(S34.3.24) 小園線(S34.3.24)	千刈線(S40)一部 本荘大橋竣工(S41)
	第4期 [新]都計法導入期	19年間 昭和63年	29,687(S63)	水林二十六本線(S46.8.14)※ 砂子下田尻線(S46.8.14)※ 新山線(S46.8.14)※ 田尻環状線(S46.8.14) 駅東中央環状線(S46.8.14) 臨港線(S46.8.14)※ 北裏地線(S46.8.14)※	松ヶ崎バイパス完成(S50) 由利中央線(S50)一部 飛鳥大橋竣工(S54) 川口バイパス全面開通(S56) 大内本荘線(S56)一部 由利橋通線(S57)一部 駅東中央環状線(S57)一部
	第5期 [新]都計法展開期	20年間 平成20年	30,940(H20)	駅前横町線(H1.3.15) 笹道線(H1.3.15) 御門線(H1.3.15) 石の花巻巻線(H2.3.16)※ 砂子下陣場岳線(H2.3.16)※ 停車場東口線(H2.3.16) 梵天線(H2.3.16) 千刈薬師堂線(H6.3.8) 本荘高速線(H8.12.13) 本荘南高速線(H11.5.18)	停車場栄町線(H2)一部 駅前横町線(H2) 笹道線(H4) 千刈薬師堂線(H2)一部 御門線(H4) 新山線(H8) 本荘横手線(H11)事業認可 石脇通線(H15)一部 本荘高速線(H19) 本荘南高速線(H20) 停車場東口線(H20)一部 梵天線(H20)一部

※都市計画決定はされているものの、整備は行われていない都市計画道路

3-4. 第4期：[新]都計法導入期の本荘

[新]都計法が導入された第4期では、飛鳥大橋(g)が昭和54年に竣工している(図4)。南内越地区の既存の道路沿いで宅地開発が進行しており、この竣工が起因したと考えられる(h)。さらに、石脇地域では本荘大橋竣工や都市計画道路の整備完了の影響が、市街地拡大を促進したと想定される(i)。一方、城下町域を基盤とした市街地の南側では、これまで農地だった地区で宅地開発が進行し、市街地が拡大している(j)。

3-5. 第5期：[新]都計法展開期の本荘

城下町域を基盤とした市街地では、第4期に拡大した地域(j)が高密化しつつ市街地と集落を繋ぐ道路が新設されている。この整備が市街地の一層の拡大(k)を促したと考えられる(図5)。一方、石脇地域では分散した市街地が結束し大きな市街地へととなっている(l)。

4. 都市計画道路の整備状況と町別の人口動態の関連

第5期では、都市計画道路の整備状況と町別の人口の関連を分析する。都市計画道路が整備された郊外では、人口が増加傾向にある(図6)。一方、城下町域では、都市計画道路が既に整備されているのにも関わらず人口が減少傾向にあった。このことから、都市計画道路が整備されていない郊外においても、低密化が進んでいると言える。

5. 交通施設立地による歴史的市街地拡大の考察

3章と4章の結果から、本荘の市街地の拡大のパターンは3つに分類できる(図7)。1つ目は、既存の市街地から低密度な集落へ繋がる道路周辺に建物が建ち、高密化しながら面的に市街地が拡大するものである。これを連続拡大型と名付ける。2つ目は、郊外で新設された道路沿いに建物が並び、線状に市街地が広がるものである。これを線状拡大型と名付ける。3つ目は、団地と市街地を繋げるための道路が新設されることで団地と市街地が連結し、大きな市街地へとなるものである。これを連結拡大型と名付ける。なお、第5期では市街地外縁において、道路が整備されない地域で人口が減少し、密度が低下していることが把握できた。かつて城下町域から外縁へ拡大した経緯のある地域では、都市的ストックなどもないため、今後は都市の人口減少によって低密化が進み、市街地縮小を予感させる。

6. まとめと今後の展望

本研修において本荘の市街地の拡大を交通施設の立地に着目し、各時期で整理した結果、3パターンに分類することができた。都市計画道路の整備状況と人口動態との関連からは、今までは人口増加に伴う市街地の拡大が見られたが、城下町域から拡大した地域において、今後は道路の整備が行われないなどの条件の悪い地域から低密化が進み、変化の質が変わることを予感させる結果となった。

後期では、他の都市施設にも着目し、本荘の歴史的市街地拡大に対する知見を深めていく。

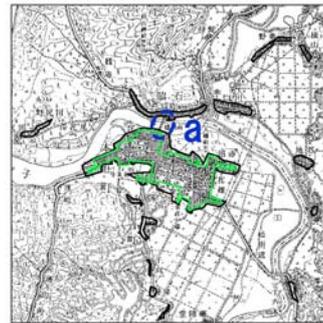


図1. 第1期：都計法なし期末(T2)

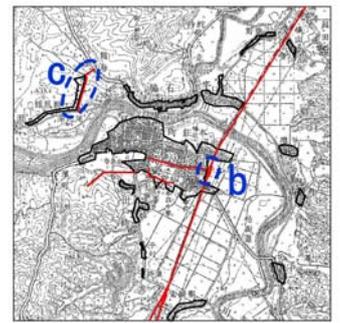


図2. 第2期：[旧]都計法導入期末(S26)

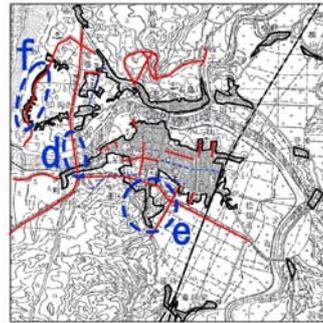


図3. 第3期：[旧]都計法展開期末(S44)

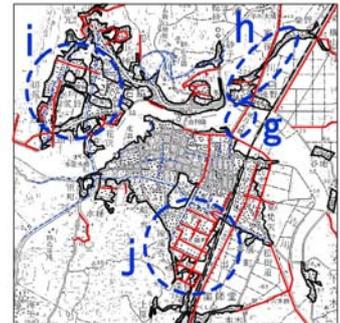


図4. 第4期：[新]都計法導入期末(S63)

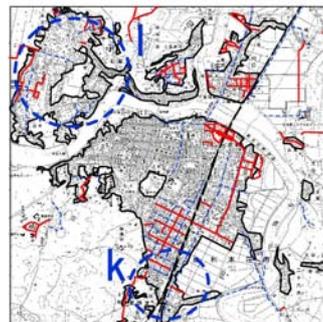


図5. 第5期：[新]都計法展開期末(H20)

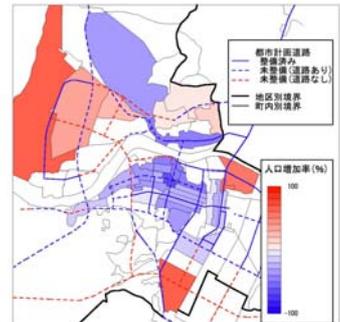


図6. 都市計画道路整備状況とH20

年とS63年比の人口増加率

■ 城下町域界 □ 市街地・集落界 — 新設された交通施設 - - - 前時期に新設された交通施設

図1から図5の凡例

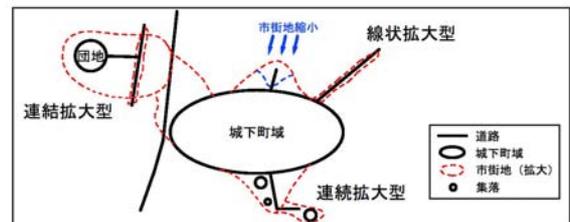


図7. 本荘の市街地拡大の模式図

【補注】

- 城下町域の近代都市づくりによるコンパクトな都市構造や自然との共生が考えられた都市であった。
- 都市の形は都市の輪郭、都市核、ゾーニングなどがあるが、本研修では都市の輪郭を扱うこととする。
- 城下町域を本研修では、明治8年由利郡本荘縮図に基づいて江戸時代末期の市街地の輪郭とした。

【引用・参考文献】

- 佐藤 滋：城下町の近代都市づくり 2) 国土地理院：大正2年測量図謄本、昭和26年測量図謄本、昭和44年測量図謄本、昭和63年測量図謄本、平成20年測量図謄本
- 本荘市史通史編Ⅲ 4) 本荘市史普及編 5) 由利郡誌 大正5年発行 6) 秋田県誌要覧 7) 本荘市の統計 昭和45年、昭和63年 8) 由利本荘市の統計 平成20年