

歴史的住居系市街地の街路空間に対する住民意識に関する調査分析

—金沢市におけるケーススタディー—

正会員 川上光彦

1. はじめに 歴史的市街地の街路網は各時代の交通手段や社会経済条件を反映しつつ、既存街路を改良する努力の積み重ねによって造られてきた。しかし、近代都市計画の中心となってきた都市計画街路は物理的形態、計画方法論いずれにおいても、そうした歴史的連続性を反映する論理構造を持たず、これまで様々の破壊的現象、軋轢を生じてきた。今後の街路計画には、対象地域とその街路網の歴史的・時間的連続性に留意しつつ、その空間構造を評価し、その結果を計画に反映し得るような計画方法を構築していく必要がある。本研究はその

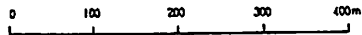
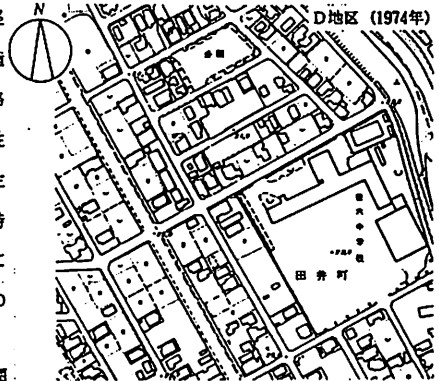


図1 調査対象地区の街路網



表1 調査対象地区における街路網の特性

地区	形成要因	延宝期 (1673~1681)	大正期 (1912~1926)	現在 (1975~1985)	地区指標*
A地区 (小待町) 武家地型	前田家臣の三百名から五百名の姓や惣の住居が軒を並べ、城に近接した武家地であった。	武家屋敷をとりまくように計画的に比較的整形の街路網を持っていた。	基本的骨組みは幕政期と変わらないが、一部では武家屋敷の細分化による宅地化が進行したため細街路網がやや複雑化してきている。	新設幹線、庄地に囲まれ、スーパーブロック化しており、一部街路を除き過渡交通は比較的少ない。	人口(1980) 506人 人口増減率 -26% 平均幅員 2.67m 専用住宅率 90.6% 車所有率 71.2%
B地区 (小立野 3丁目) 街道型	城下町中心部から周辺の農村部へむかってのびる街道型街路の典型例である。	城下町縁辺部に位置し、街道沿いに宅並みがみられるが、その周辺は農地である細街路は中心街路に直角方向になっている。	中心の街路は変化していないが、市街化の進行により中心街路より枝道が発生し複雑な細街路を持つようになっている。	幹線道路に沿っているため通り抜けのための過渡交通が多い。比較的幅員が広いため車のスピードを出しやすい。	人口(1980) 2072人 人口増減率 -30% 平均幅員 7.13m 専用住宅率 64.8% 車所有率 76.5%
C地区 (幸町) 町人地型	町人地に属するが、城下拡大時に市街地隣接の農地などがスプロール化したものと思われる。	屈曲が多いこと、幅員が不規則なこと、築路がみられることなど非計画的で、迷路状の街路構造となっている。	橋の架設とそれともなう幹線道や河川への市街地の拡大がみられるが、その他の基本的構造は幕政時代と変化していない。	新設幹線に囲まれ、スーパーブロック化しているが、道路幅員とその屈曲性など幕政時代の非計画的性をそのまま残してきている。	人口(1980) 2592人 人口増減率 -3% 平均幅員 3.44m 専用住宅率 92.4% 車所有率 57.4%
D地区 (田井町) 区画整理型	土地区画整理事業(組合、1965.11~1966.12)により形成された住宅地で、現在も未利用宅地が比較的多く残されている。	城下町に近接した農地	中規模都市(人口12~15万人)に近接した農地	土地区画整理事業に典型的な計画的で整形の街路網である。河川に隣接していることもあり、過渡交通は比較的少ない。	人口(1980) 788人 人口増減率 107% 平均幅員 5.89m 専用住宅率 95.3% 車所有率 83.2%

*人口増減率は1970年より1980年までの10年間のものである。平均幅員は調査対象の調査道路の平均であり、実際の平均幅員と全く異なる。

A study on residents' evaluation to street structure

in historical residential districts

- Based on a survey carried out in Kanazawa-City -

KAWAKAMI Mitsuhiro

ための基礎的研究のひとつとして、城下町としての市街地構造を現在も維持してきている金沢市をケーススタディの対象とし、藩政時代における街路構造、その後の街路構造の変化とその計画論理、住民の街路空間に対する評価などの分析を行っている。ここではそのうち住民の調査結果の一部を報告する。

2. 調査の方法 藩政時代の街路構造の特徴は幾つかあげられるが、そのうちここでは現代の計画的対応を考えるうえでも意味を持つと思われる典型的3地区、および、現代都市計画手法の典型である区画整理地区1地区を選定し、調査票による配布留置調査を行った。調査票は高校生以上の個人を対象とし、地区内の全居住世帯について1世帯につき1人又は1人以上の記入を依頼した。調査は1985年1月に実施し、有効回収500票、回収率84.3%であり、地区別、性別、年齢階層別にあまり偏りがなく一定数ずつ

のサンプルが得られた。調査対象地区を図1に示し、街路網の特性を表1に示している。

3. 主な結果 表2に前面道路に対する不満を示すが、街路の狭隘性に関連して車の出し入れや交差など車利用上及び防災上の問題があげられ、積雪時にそれが顕著になる。また、街道型ではその街路構造から路上駐車や車のスピードがあげられる。表3、4ではそれぞれ周辺街路に対するよい点、悪い点を示す。それらによると、街道型を除き歴史的地区での「スーパープロ

ック化」にともなう通過交通の少なさを相対的に評価していること、いずれの歴史的地区でも子供の遊び場などオープンスペースの絶対量の少なさをあげていること、さらに、景観、金沢らしさ、風情・趣き、愛着など歴史性からくる街路空間の特性を積極的に評価しており、特に街道型以外の地区でその傾向が強いこと、などがわかる。表5に街路整備の必要性に対する意識を示すが、一定の必要を認めながらも可能な範囲で必要に応じて行う方がよいとする傾向がよみとれ、街路整備に際して計画的対応の工夫を要すると思われる。

研究を進めるにあたり1984年度金沢大学工学部生山口高史君はじめ研究室のメンバーの協力を得た。

金沢大学助教授・工藤

表2 日常生活で「困る」と感じる点(複数回答)

(96)

地区	車の出し入れが困難	車の交差が困難	路上駐車が多い	車のスピードが危険	消防車が近づくが怖い	積雪時車が通りづらい	夜間暗くて怖い	特に困ることはない	その他	合計(実数)
A地区	49.2	46.1	14.8	11.7	27.3	77.3	13.3	5.5	0.8	246.1 (315)
B地区	22.4	18.4	59.2	27.2	4.0	42.4	6.4	16.8	2.4	199.2 (249)
C地区	42.0	42.9	20.2	13.4	19.3	63.9	4.2	14.3	0.8	221.0 (263)
D地区	9.4	10.2	43.8	7.8	0.8	73.4	19.5	14.1	0.0	178.9 (229)
合計	30.6	29.2	34.6	15.0	12.8	64.4	11.0	12.6	1.0	211.2 (1056)

表3 街路について「よくない」と感じる点(複数回答)

(96)

地区	車の通行が困難	通過交通が多い	積雪時車が通りづらい	夜間暗くて怖い	見通しが悪い	子供の遊ぶ所がない	景観が好ましくない	風情・趣きがない	特にない	合計(実数)
A地区	38.3	17.2	79.7	15.6	10.2	24.2	0.0	1.6	14.1	200.8 (257)
B地区	13.6	41.6	55.2	6.4	14.4	54.4	9.6	10.4	8.8	214.4 (268)
C地区	38.7	7.6	76.5	6.7	21.0	32.8	6.7	9.2	14.3	213.4 (254)
D地区	2.3	4.7	78.1	25.8	10.9	8.6	3.1	5.5	23.4	162.5 (208)
合計	23.0	17.8	72.4	13.8	14.0	29.8	4.8	6.6	15.2	197.4 (987)

表4 街路について「よい」と感じる点(複数回答)

(96)

地区	通過交通が少ない	歴史的価値がある	子供が遊べる	景観が美しい	金沢らしい	風情・趣きがある	変化に富んで面白い	思い出受着を感じる	特にない	合計(実数)
A地区	25.8	20.3	7.0	25.0	43.8	31.3	6.3	28.1	13.3	200.8 (257)
B地区	4.8	10.4	2.4	8.0	33.6	8.0	4.0	26.4	36.0	133.6 (167)
C地区	37.8	14.3	12.6	16.8	35.3	16.8	5.0	12.6	24.4	175.6 (209)
D地区	47.7	3.9	21.1	29.7	10.2	10.2	3.1	5.5	32.8	164.1 (210)
合計	29.0	12.2	10.8	20.0	30.0	16.6	4.6	18.2	26.6	168.6 (843)

表5 街路整備の必要性

(96)

地区	早急に必要	必要あり	可能な範囲	必要なし	合計(実数)
A地区	9.2	16.7	45.8	28.3	100.0 (120)
B地区	4.4	18.6	42.5	34.5	100.0 (113)
C地区	11.8	24.5	40.0	23.6	100.0 (110)
D地区	0.8	5.7	34.1	59.3	100.0 (123)
合計	6.4	16.1	40.6	36.9	100.0 (466)