

地方小都市中心市街地における空間構造と土地利用の変遷
 福島県田村市船引地区のまちづくり その1

地方小都市 中心市街地再生 都市構造
 コンパクトシティ

0.はじめに

0.1 研究の背景と目的 地域格差は、中央と地方、人口の多寡など量だけではない。歴史や文化などの都市の個性といった質にも優劣がある。地方小都市でも、歴史・文化資産を商業や観光に活用している例がある一方で、歴史ある基幹産業の撤退から地域が衰退した例も多い。本稿はいわば普通の地方小都市のまちづくりに向けた実践的研究の報告である。

事例は福島県田村市船引地区である。田村市は平成17(2005)年3月福島県田村郡内の5町村が合併してできた人口4万3千の地方都市。船引地区は郡山駅から磐越東線で25分、JR船引駅周辺、旧船引町の中心市街地である。旧船引町役場に新市の市役所が置かれるなど、田村市全体の中心地区でもある。戦後、葉タバコの集荷地として隆盛したが、平成16(2004)年日本たばこ産業撤退に象徴されるように、地域の産業そして商業の衰退が著しい。鉄道駅直近である、大滝根川や片曾根山など地区内及び近傍に豊かな自然がある、公共施設が中心市街地に集積しているなど居住環境の基盤は備わっているが、少子高齢化・人口減少などの問題を抱えている。

「その1」では福島県田村市船引地区の空間構造を分析する。続く「その2」では、地元の意向抽出と機運向上に向け行なったワークショップを報告する。

0.2 研究の方法 空間調査は、空間構造の把握と船引中心地区の現況からなる。地図、航空写真などから地形、交通網、土地利用を読み取り、文献(『船引中心地区史』『船引中心地区閉町記念誌(平成17(2005)年度)』など)から街路、土地利用形態などの歴史的な変遷を把握した。

空間構造の分析は第一に、郡山から磐越東線沿線地域に至る地形と街道に着目した広域空間構造。第二に、各時代の地形図によって旧船引町の市街地形成過程を辿った中域空間構造。最後に、船引中心地区の建物、街路、土地利用など地区を構成する要素を現地調査し分析した狭域空間構造からなる。

船引中心地区の現況調査は「建物・土地利用」、「建物基本データ(築年数、構造、階数)」、「空間資源」について行った。

1. 空間構造からみた市街地の形成

1.1 広域空間構造(郡山都市圏): 地形と市街地について

地形が都市構造の骨格を規定しており、道路と鉄道が市街地形成に大きな影響を及ぼしている。船引や三春は、国道288号とJR磐越東線が通り、交通の便に恵まれている。特に、船引中心地区は国道288号線と349号線が交差する要所に位置しており、古くから交通の結節点だった。高速道路沿線には工場が集積し、その周辺で小規模な市街地が形成されている。船引・三春インター付近など、高速道路と国道が接する

正会員	○佐藤亮洋*	同	長澤怜*
同	松尾真子*	同	丹羽由佳理**
同	柏原沙織*	同	前田英寿**
同	佐古奈々美*	同	北沢猛***

地域でこの特徴は、顕著に現れる。地形が市街地形成に及ぼす影響の大きいことがわかる。

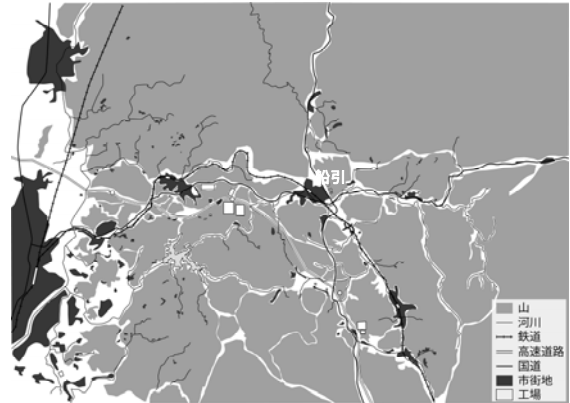


図1 広域構造図

1.2 中域空間構造(旧船引町): 交通と市街地の意味について

旧国道349号線と国道288号線の交わる地域に集落が形成され、初期の中心市街地となった。その後、それぞれの街道に沿って、集落が広がった。(図2.I-II)バイパスの整備や学園通りにより、磐越東線の線路北側では区画整理が進み、新たな市街地が形成された。(図2.IV)同時に、車社会化が進み、ロードサイドに大型店が出現した。時期は未定であるが、中心市街地の西側で、国道349号線から288号線へかけてバイパス整備が予定されている。(図2.V)このバイパスが開通することにより、中心市街地における国道288号線、349号線の交通量減少が予想され、中心市街地の意味が小さくなる。

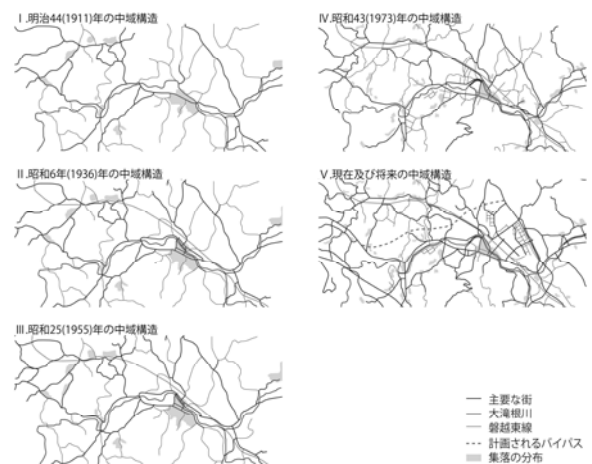


図2 旧船引町の市街地変遷

1.3 狭域空間構造(船引中心地区): 2本の街道と駅と川

船引中心地区の骨格は、2本の街道(国道288号線、旧国道349号線)の交差で構成されている。街道は大滝根川に沿

って片曾根山などの谷間を通り、線状に市街地を展開した。大正 3(1914)年に船引駅が開業し、安久津通りが動線を開き、栄町通りに商業業務が集積した。こうして現在のループ状三角地帯が形成された。この内外には農地や寺社など緑豊かな空間が広がる。大滝根川沿いは桜並木が緩やかに連続し、拠点施設を繋ぐ。これが船引中心地区の空間構造である。



図3 船引中心地区の現況図(屋根伏せ)

2. 中心市街地の特徴ある空間

2.1 通りや街区の現況について 船引中心地区ではループ状三角地帯と国道 288 号線沿いに中小間口の画地が連担し、比較的小規模な建物が並ぶ。際立った高い建物もない。三角地帯内外に屋敷庭や小規模耕作地が残る一方で、周縁部に大規模な駐車場が多く見られる。さらに離れると、農地や緑地が広がる。面的な広がりをもつ空間は少なく、市街地からやや離れて公園があるが、駅周辺からの動線が不明確なため、点的な利用にとどまっており、有効活用されていない。

栄町通、安久津通沿いに空店舗は目立つが、空家は少ない。元来店舗併用住宅であり、営業停止後も住み続けている。住居と店舗が一体故に、外部者の移住や開業を妨げる傾向がある。結果、商業活動が停滞している。国道 288 号線沿いに空店舗は少ない。道路に面して駐車場を備える、ロードサイド型の建築形態と街並である。片曾根山など山間部の緑は、船引中心地区から遠望され、守るべき景観資源であるが、地区内の緑は、大滝根川の桜並木を除くと、屋敷庭、公園、寺社が奥まった配置のため、骨格の魅力づけに寄与していない。

2.2 建築とオープンスペースの活用について 通りによって建物の更新速度に違いがある。栄町通は古い建物が残っているが、安久津通は比較的新しい建物が多い。国道 288 号線沿いは二つの中間的な性格を有する。ループ状三角地帯は外周部と比べ、建物の更新速度は遅い。船引中心地区全域に木造の低層建築物が広がっている。大規模な建物では、鉄骨造、鉄筋コンクリート造が使われているが、最高でも 3 階建てである。増築して大規模化した建物もある。道路沿いの町家は概ね 2 階建てだが、裏宅地には平屋もある。通りによる違いは、階数ではなく間口に見られる。

栄町通、安久津通、国道 288 号線沿いには商店が連担している。路地の中には未舗装で管理行き届きの部分が散見さ

れるが、蛇行し緑に囲まれた細い経路は、変化に富んだ回遊ルートとして面白みを持つ。ループ状三角地帯には公園やオープンスペースは少ない。鉄道運行本数が少ないので、滞留時間が長いと考えられ、都市的なオープンスペースや店舗などが待たれる。蔵は、広域に分布している。修復の必要な蔵もあり、地域の歴史資源を維持管理するためにも、地場の技術継承は必須である。船引中心地区には様々な公共施設が集中しているが、一部の施設は磐越東線、大滝根川、国道 288 号線の各周辺に分布しており、駅を中心としたループ状三角地帯の都市構造から外れている。教育及び文化施設の大部分は駅徒歩圏にある。医療施設も同様であるが、総合病院など基幹的地域施設が田村市内にはない。一方、福祉施設は船引中心地区から離れた位置にある。有効活用するには、歩行者ルートや手軽な公共交通の確保が待たれる。



図4 栄町通

3. おわりに

3.1 地形がおさえる市街地の拡散 狭域的には、船引地区の構造は磐越東線が開通した大正 3(1914)年から変化していないようにみえる。しかし、昭和 61(1986)年に開始された東部地区区画整理事業、平成 7(1995)年の磐越自動車道のいわき JCT~郡山 JCT の開通など広域的には街路構造が変化しており、栄町通、安久津通などの持つ意味は大きく変化している。これは、中心市街地を通る車両数の減少からも明らかである。

いずれのスケールにおいても地形と街路が市街地形成に支配的であることがわかった。街路の変遷が都市構造の変遷と深く関係していた。現在の船引中心地区及び周辺の空間は、国道 288 号線、旧国道 349 号線、磐越東線によって構成され、片曾根山、愛宕山などの山系に囲まれている。結果として面的なスプロール化を避けることができ、比較的コンパクトな中心市街地を維持できている。

3.2 まちづくりの課題と展望 本調査を通じて、地方都市における駐車、ロードサイドなど車の持つ影響力を改めて痛感した。船引中心地区では駐車場が不足し、人々をロードサイドへと誘う。ロードサイドの店舗は車のためのスケールで味気ない町並みを形成する。船引地区は、国道 288 号線、国道 349 号線、磐越自動車道が通る交通の要衝であり、郡山へ容易に行くことができ、利便が大きい。これにより自身のまちが衰退していく歯痒い現状にある。車によって、郡山への心的な距離は低減されよう。しかし、交通弱者である老人や子供を考えると、まちなかの商店街が持つ意味は大きい。船引中心地区を通過する交通量を制限するとともに、街路を歩行者空間として再生できれば、船引中心地区は大きく変わる。本研究は田村市からの研究委託「田村市中心市街地まちづくり基本方針」の一環である。市民はじめ田村市市長及び職員との合同調査や議論から示唆を受けた。

*東京大学大学院新領域創成科学研究科 大学院生

**柏の葉アーバンデザインセンター

***東京大学大学院新領域創成科学研究科 教授

*Graduate School of Socio-Cultural Environmental Studies, Tokyo Univ, M.Course

**Urban Design Center Kashiwa-no-ha[UDCK]

*** Prof, Graduate School of Socio-Cultural Environmental Studies, Tokyo Univ, Dr.Eng