

都市計画道路廃止路線沿線における地区変容と住民意識に関する研究

正会員 ○小林 史彦*
正会員 川上 光彦**都市計画道路 地区変容 住民意識
土地利用 住宅改善 金沢

1. 研究の背景と目的及び方法

本稿では長期未着手都市計画道路の廃止事例を取り上げ、土地利用及び住宅改善からみた沿線地区の変容実態と、沿線居住世帯の居住や都市計画道路に対する意識を明らかにすることを目的とする。

土地利用の変容実態把握には10年間隔の住宅地図を用いた。また、住宅改善実態及び居住世帯の意識把握のために、都市計画道路整備予定地区（以下「予定地区」とする）の全居住世帯を対象とする自記式調査票を用いた配布留置き調査を行った。これらの調査・分析においては、予定地区の隣接地区（以下、「隣接地区」とする）を比較対象として設定し、同様の調査を行った。対象事例としては、金沢市の歴史的な中心部の廃止路線である堀川瓢箪町線を取り上げた（表1、図1）。表2に予定地区および隣接地区の区画面積と残存面積を示す。ここで、残存面積とは区画面積の内、都市計画道路の計画線にかからない部分の面積のことである。区画面積をみると、「0～50㎡」、「50～100㎡」が予定地区では9%、41%、隣接地区では10%、33%といずれでも約半数を占め、小規模な区画が多いことが分かる。また、両地区の区画面積分布に大きな違いはない。次に予定地区の残存面積をみると、「0～50㎡」が65%と多く、その内20%では残存面積が0㎡である。都市計画道路が整備されると移転が必要な世帯や住宅としての土地利用が困難な狭小区画が多く発生する可能性のあった地区と言える。

2. 土地利用用途の経年的変化

都市計画決定後の土地利用用途の経年的変化をみていく（表3）。まず整備予定地区についてみると、戸建住宅の割合がいずれの時点も65%以上を占める。また、事業用途を含む区画は34%、25%、17%、14%、16%、9%と減少し、低未利用地が1%、4%、14%、14%、23%、22%と増加している。中でも空家は0%、1%、2%、5%、10%、8%、駐車場は0%、1%、8%、9%、9%、8%と増加が激しい。

隣接地区もほぼ変化の傾向はほぼ同様だが、予定地区では土地利用用途の変化が早い時期に起こっており、都市計画道路の計画決定の影響がある可能性がある。また、空家については、予定地区の方が多く発生してきている。

表1 堀川瓢箪町線の概要

計画決定年月日 廃止告示日	1966年2月4日 2007年2月13日
路線分類・延長・幅員	補助幹線・800m・20m
53条申請件数/ 計画路線にかかる建物件数	45件/148件
廃止理由	
<ul style="list-style-type: none"> 沿線の「こまちなみ保存区域」候補地の整備に伴い景観上良好な街並みが損なわれる恐れがあり社会的反響大 密集した既存住宅地の通過し、整備に伴い多数の沿道住民の移転等が余儀なくされ、市街地の空洞化やコミュニティーの分断要素となる危険性大 計画道路沿線に浅野川が流れており、延焼遮断帯として機能を果たしている 	

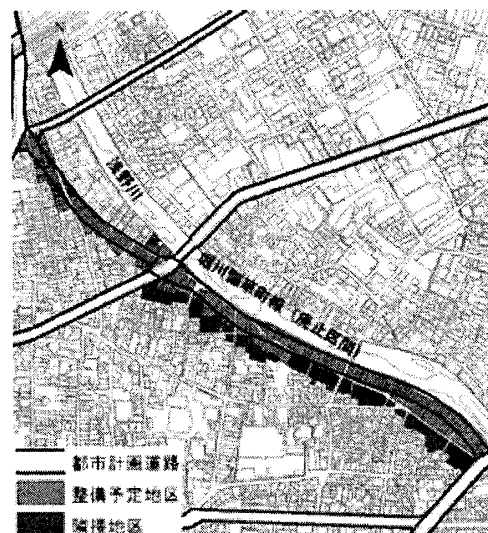


図2 堀川瓢箪町線の位置

表2 区画面積と残存面積の分布 区画(%)

	区画面積		残存面積	
	予定地区	隣接地区	予定地区	隣接地区
0㎡～50㎡	17 (9.1)	8 (9.9)	126 (67.4)	126 (67.4)
50㎡～100㎡	76 (40.6)	27 (33.3)	27 (14.4)	27 (14.4)
100㎡～150㎡	50 (26.7)	23 (28.4)	23 (12.3)	23 (12.3)
150㎡～200㎡	17 (9.1)	8 (9.9)	6 (3.2)	6 (3.2)
200㎡～	27 (14.4)	15 (18.5)	5 (2.7)	5 (2.7)
合計	187 (100.0)	81 (100.0)	187 (100.0)	187 (100.0)

3. 住宅改善の実態

住宅の建築年代をみると（表4）、予定地区では「昭和」

が66%、「平成」が24%と「昭和」が多いのに対し、隣接地区では「昭和」、「平成」が46%、39%とほぼ同じであり、都市計画制限下にある世帯の住宅建築年代は古い。

都市計画道路廃止前に断念した住宅改善内容をみると(表5)、「特になし」が予定地区では66%、隣接地区では82%と、予定地区より隣接地区で割合が高く、都市計画制限下では何らかの住宅改善を断念したことがある世帯が多い。その内容をみると、「新築・建替え・増築」は予定地区で13%、隣接地区で7%、「間取りの変更」はそれぞれ6%、0%と予定地区の方が高く、都市計画制限下では大規模な住宅改善を控える世帯が多いことがわかる。

4. 居住世帯の意識

都市計画道路廃止への賛否(表6)は、「廃止になってよかった」、「どちらかという廃止になってよかった」が予定地区で57%、27%、隣接地区で55%、36%であり、現住世帯のほとんどが都市計画道路の計画の廃止に賛成していることがわかる。

都市計画道路廃止以前・以後での居住意向の変化をみると(表7)、「住み続けるつもりだった」が都市計画道路廃止決定前は予定地区で71%、地区で93%、廃止決定後は、予定地区で74%、隣接地区では75%である。隣接地区では廃止後に居住意向が低下したのに対し、整備予定地区では居住意向が若干向上している。都市計画制限下では予定地区の世帯の居住意向が低下していたと考えられる。

5. まとめ

本研究で対象とした地区では、都市計画道路にかかる都市計画制限下では事業用途を含む区画の減少、空家や駐車場などの低未利用地の増加が都市計画決定後に増加することが明らかになった。また、都市計画制限下にある世帯の住宅建年代は古く、新築・建替え・増築や間取りの変更などの大規模な住宅改善を断念するケースが多いことが明らかになった。現住世帯の多くは都市計画道路の廃止に賛成しており、居住継続意向のある世帯も廃止後増加していることが明らかになった。

表3 土地利用用途の経年的変化

上段:整備予定地区、下段:隣接地区、区画(%)

年代	住宅のみ	事業所 含む	低未利用地				その他・ 不明	合計
			空家	駐車場	その他	小計		
1959	88 (65.7)	45 (33.6)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (0.7)	0 (0.0)	134 (100.0)
	57 (61.3)	36 (38.7)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	93 (100.0)
1970	99 (70.7)	35 (25.0)	2 (1.4)	1 (0.7)	3 (2.1)	6 (4.3)	0 (0.0)	140 (100.0)
	56 (62.2)	31 (34.4)	1 (1.1)	1 (1.1)	1 (1.1)	3 (3.3)	0 (0.0)	90 (100.0)
1980	90 (67.7)	23 (17.3)	3 (2.3)	10 (7.5)	4 (3.0)	19 (14.3)	1 (0.8)	133 (100.0)
	44 (52.4)	28 (33.3)	3 (3.6)	3 (3.6)	2 (2.4)	11 (13.1)	1 (1.2)	84 (100.0)
1990	88 (67.7)	20 (15.4)	6 (4.6)	11 (8.5)	2 (1.5)	21 (16.2)	1 (0.8)	130 (100.0)
	50 (60.2)	23 (27.7)	1 (1.2)	6 (7.2)	1 (1.2)	9 (10.8)	1 (1.2)	83 (100.0)
2000	80 (63.0)	17 (13.4)	13 (10.2)	11 (8.7)	2 (1.6)	29 (22.8)	1 (0.8)	127 (100.0)
	56 (68.3)	12 (14.6)	3 (3.7)	6 (7.3)	2 (2.4)	13 (15.9)	1 (1.2)	82 (100.0)
2007	81 (68.1)	11 (9.2)	10 (8.4)	10 (8.4)	2 (1.7)	26 (21.8)	1 (0.8)	119 (100.0)
	57 (70.4)	8 (9.9)	4 (4.9)	6 (7.4)	2 (2.5)	15 (18.5)	1 (1.2)	81 (100.0)

表4 住宅の建築年代

	世帯(%)		
	予定地区	隣接地区	合計
藩政期	1 (1.5)	0 (0.0)	1 (1.1)
明治	2 (3.0)	2 (7.1)	4 (4.2)
大正	1 (1.5)	1 (3.6)	2 (2.1)
昭和	44 (65.7)	13 (46.4)	57 (60.0)
平成	16 (23.9)	11 (39.3)	27 (28.4)
不明	3 (4.5)	1 (3.6)	4 (4.2)
合計	67 (100.0)	28 (100.0)	95 (100.0)

表5 都市計画道路廃止前に断念した住宅改善の内容

	世帯(%)		
	予定地区	隣接地区	合計
新築・建替え・増築	9 (13.4)	2 (7.1)	11 (11.6)
設備の改善	3 (4.5)	1 (3.6)	4 (4.2)
間取りの変更	4 (6.0)	0 (0.0)	4 (4.2)
傷んだ部分の修繕	4 (6.0)	2 (7.1)	6 (6.3)
借家なので行えなかった	3 (4.5)	1 (3.6)	4 (4.2)
その他	4 (6.0)	0 (0.0)	4 (4.2)
特になし	44 (65.7)	23 (82.1)	67 (70.5)
合計	71 (106.0)	29 (103.6)	100 (105.3)

表6 都市計画道路廃止に対する賛否

	世帯(%)		
	予定地区	隣接地区	合計
廃止になってよかった	21 (56.8)	6 (54.5)	27 (56.3)
どちらかといえば廃止になってよかった	10 (27.0)	4 (36.4)	14 (29.2)
どちらかといえば継続のほうがよかった	3 (8.1)	1 (9.1)	4 (8.3)
継続のほうがよかった	3 (8.1)	0 (0.0)	3 (6.3)
合計	37 (100.0)	11 (100.0)	48 (100.0)

表7 都市計画道路廃止前後での居住意向の変化

		世帯(%)		
		予定地区	隣接地区	合計
廃止前	住み続けるつもりだった	46 (70.8)	26 (92.9)	72 (77.4)
	どちらかといえば住み続けるつもりだった	15 (23.1)	2 (7.1)	17 (18.3)
	どちらかという住み続けるつもりはなかった	2 (3.1)	0 (0.0)	2 (2.2)
	住み続けるつもりはなかった	2 (3.1)	0 (0.0)	2 (2.2)
	合計	65 (100.0)	28 (100.0)	93 (100.0)
廃止後	住み続けるつもり	48 (73.8)	21 (75.0)	69 (74.2)
	どちらかといえば住み続けるつもり	15 (23.1)	6 (21.4)	21 (22.6)
	どちらかという住み続けるつもりはない	2 (3.1)	0 (0.0)	2 (2.2)
	住み続けるつもりはない	0 (0.0)	1 (3.6)	1 (1.1)
合計	65 (100.0)	28 (100.0)	93 (100.0)	

*金沢大学理工研究域環境デザイン学系 講師・博士(工学)
**金沢大学理工研究域環境デザイン学系 教授・工学博士

*Assistant Professor, Kanazawa University, Dr-Eng
**Professor, Kanazawa University, Dr-Eng