

## 第2節 金沢の近代都市計画史

### 概要

本論では、金沢の明治期から昭和戦前までにおける都市計画の歴史について、都市計画石川地方審議会資料、都市計画図、新聞記事、その他の関連文献・資料にもとづき、おおまかな都市計画の流れ、および、主要な都市計画制度や都市計画事業の特徴を論述している。なお、鉄道駅の設置、市街電車網などの金沢市の都市整備については、既存文献で既

に整理されて紹介されているのでここではそれらについて簡単な記述に留め、それらと重複しないものとして、都市計画制度として導入された街路計画および用途地域を中心として論述する。

### 1. 藩政末から明治へ

#### 藩政末期の街並み

藩政期の金沢は大藩の城下町として発展した。城下町の空間構造としては、図1-2に示すように、土地利用として身分制にもとづく居住地が城を中心と

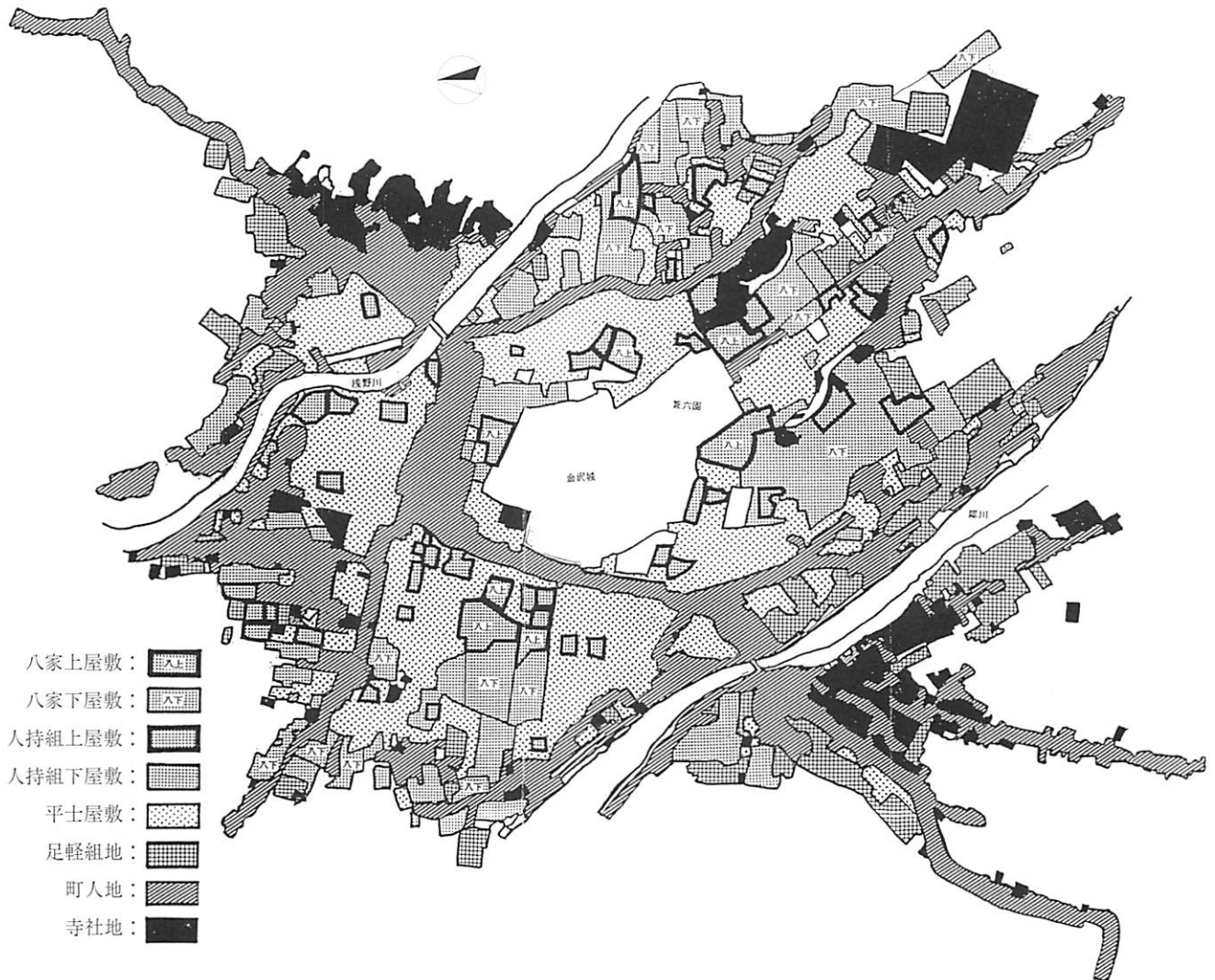


図1-2 金沢城下の土地利用の概略 (藩政末期)

して上級武士から下層町人へと同心円的に取り巻くように形成していた<sup>(3)</sup>。また、街路網は、図1-3に示すように、北国街道、宮腰往還、湯涌往還、鶴来往

還などの主要な街道や往還および幹道が骨格を形成し、それらの中に土地利用に応じた枝道が網の目のように張り巡らされていた。これらの構造は、台地

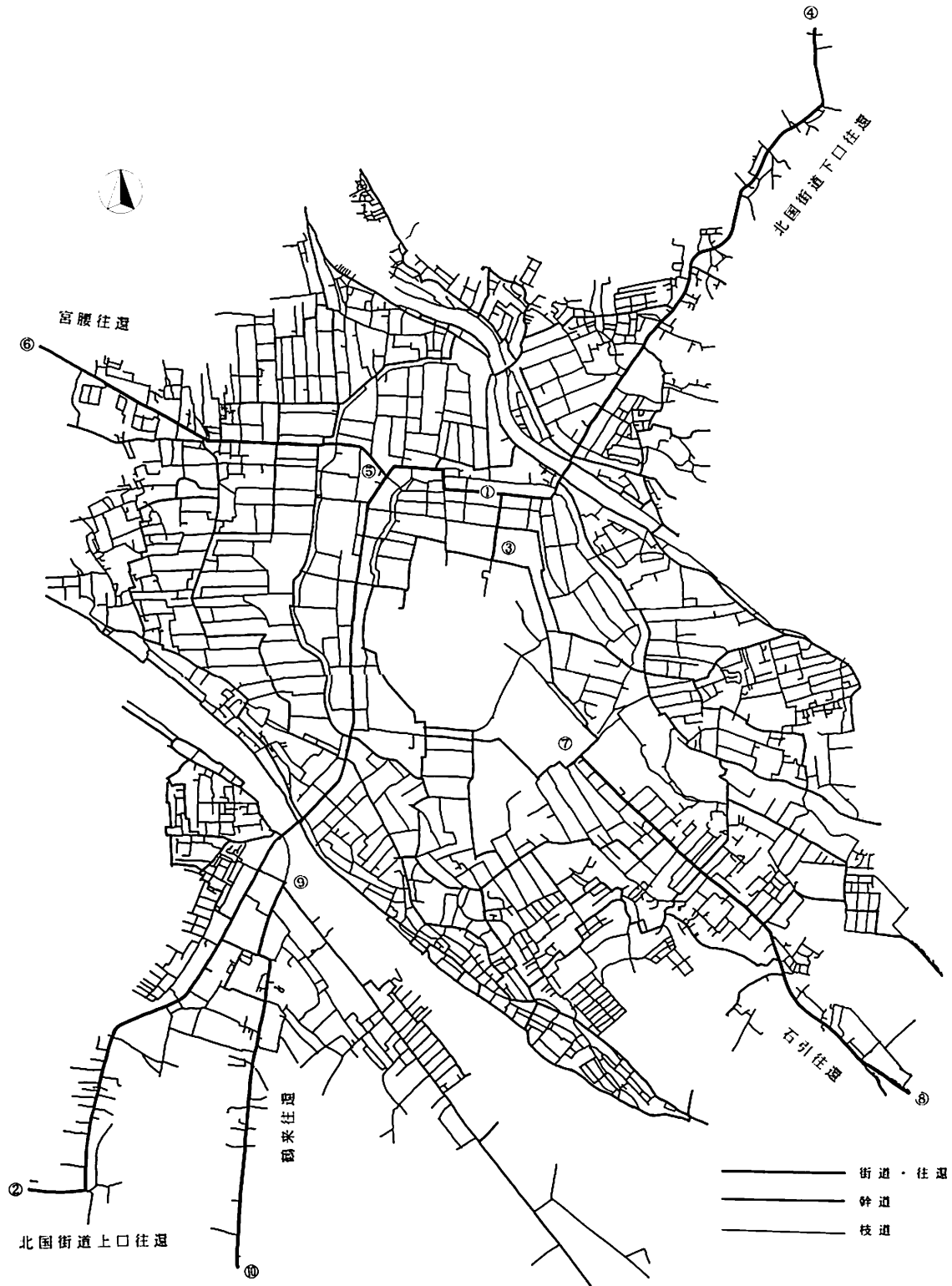


図1-3 藩政末期における街路構造<sup>(2)</sup>

状の地形や河川という地形的条件、および、城下を円周状に巡る用水網などにより、より一層複雑になっていた。また、城下の防衛上の配慮から、街路上の見通しを限定するためにT型や鍵型の交差点の多用により、極めて複雑な街路形態を形成していた<sup>(11)</sup>。

### 明治期への変化と継続

明治期になり、金沢は大きな社会変動を受けた。城下町であることから、武家の存在が極めて大きいこと、および、武家の消費活動が都市経済の主要をなしていたことからその没落や転出は、人口減少や都市活動の停滞として現出した。そうした背景の中で、都市空間的な側面では、武家地の公共的土地利用への転用、民有地としての売却による宅地等への土地利用転換と細分化などによる変化が現れた。街路については、個別に街路改良がなされたが、前述の藩政末期の街路構造はほぼ変化していないとみなされる。

その他、明治31年(1898)に金沢駅が開業し、小松—高岡間に鉄道が開通したことが特筆される。停車場(金沢駅)の位置は、市中心部案も検討されたが、主として人家が少ないことなどによる土地取得の容易性、土地の高低差が少ないことなどによる平坦性、河川氾濫時にその被害をあまり受けないことなどの要因により、旧木新保六番丁の現在地が選定された。なお、この立地は、現在に至るまで街路網やそれと関わる都市計画全体のあり方に大きく影響を与えていくことになる。

### 大正・昭和初期

大正8年(1919)に市街電車網が本格的な都市交通手段として開通した。金沢の都市交通の最初の大変革であった。藩政末期とあまり変わらない市街地域にサービスするように、金沢駅および城周辺、さらに前述の主要な放射状街路へ、既存の幹道を基本としてそれらを拡幅して整備された。それらの幹道の多くは、商家が立ち並びわば金沢の表通りであった。拡幅部分は両側拡幅が多くなされ、従前の建物前面意匠を継承する形で更新されたが、比較的短期間にそれらを一変させるような金沢の幹線通り沿

道の商店街の形成がなされた。

大正8年に日本において都市計画法が公布され、その第二次の適用都市として金沢市が指定され、同12年(1923)に施行されている。

### 彦三大火

彦三地区に起きた大火は、金沢にとって明治期以降における最大の市街地火災である。昭和2年(1927)4月21日未明、横安江町から発生した火災は彦三町一帯を焼きつくす大惨事となった。火の手は「彦三一、二、三、四の各町を焼いてまだ足らず川を越えて東馬場へと燃え広がった<sup>(5)</sup>」。その被害は、12箇町、約5万坪に及び、焼失した戸数733戸、棟数595であった<sup>(6)</sup>。その当時すでに後述の都市計画街路案が検討されていたと思われ、それにもとづいて、翌日の22日には、「石川地方都市計画委員会技術部と市土木課との間に協議研究中であったが具体案を得た<sup>(7)</sup>」ので決定している。その主な内容は、図1-4に示すように、幹線として、武蔵ヶ辻の既存街路のT字交差点を十字交差点にするように12間の街路新設(第一号線)が計画され、現在の小橋から横安江方向への通り(第二号線)が10間半として計画されている。その他の9本の補助的街路は概ね既存の焼失前ものを踏襲するようにしているが、4間(5本)と3間(4本)に拡幅するとし、計画街路の総延長は2,093間である<sup>(9)</sup>。計画の最も主要な特徴は、基軸となっている第一号線が、既存の街区や街路網と全く無関係に計画されていることである。そのことが、当時の都市計画上の街路計画の考え方とその限界を表わしている。その結果、12間の新設街路が既存街区をすべて斜めに切断するようになってしまっており、その後の市街地整備や都市環境に大きな桎梏をもたらしてきている。また、旧彦三六番丁の商業学校跡に約300坪の小公園も計画された<sup>(10)</sup>。これらは、災害復興のために緊急を要するものとして都市計画決定され、街路事業は早期に着手される見込みであるものの早急に建築線を定めて街路予定地における建築規制を行うために進められた<sup>(11)</sup>。なお、これらは、金沢市で初めての都市計画法の適用による面的な市街地基盤整備となる土地区画整理事業でもあった。

都市計画法適用後の街路計画

昭和5年の都市計画石川地方審議会において都市計画街路網43線が決定されている。その際、前述の彦三大火の復興計画が街路計画の先導的な役割を果たしたことになる。図1-5に示す街路計画によると、既存線として、彦三大火の復興事業として建設された第一号線（12間、「彦三通り」として建設された第一号線（12間、「彦三通り）」と第二号線（10.5間、「小橋通り」）が計画街路の一部として取り入れられている。図1-6は各計画街路の幅員を示している。これによると、最も幅員の広い15間街路は、金沢駅と武蔵ヶ辻とを結ぶ街路のみ計画され、次いで、城址を取り巻く12間街路

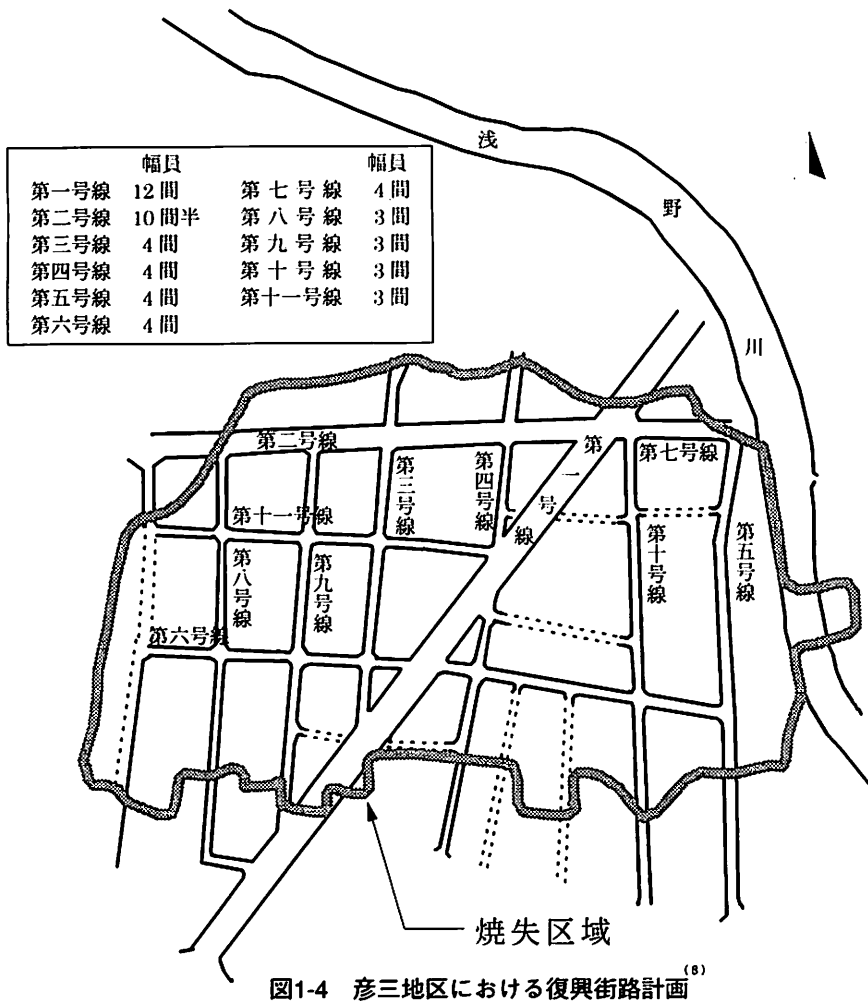


図1-4 彦三地区における復興街路計画<sup>(6)</sup>

2. 金沢の街路網

明治・大正期の街路変化

明治期は、都市計画制度の適用前であり、体系的な街路計画はなく、鉄道駅設置に伴う街路新設など、個別の新設・改造が行われた。前述のように、市街電車の敷設は、大正7年（1918）に開始され、基本的に既存道路の拡幅により進められた。その敷設は、当時の既存主要街路を概ね活用するように進められている。市街電車の敷設が金沢の街路網に与えた影響は非常に大きかった。複線の軌道を敷設するため、かなりの幅員として拡幅されたため、金沢の表通りの街路景観を比較的短期間に大きく変化させた。また、これらの市街電車路線網は、後述する昭和5年（1930）の都市計画街路計画にすべて組み込まれている。

があり、その他の主要街路は10.5間街路として計画されている。なお、幹線街路としては10.5間街路が最も多い。その他の補助幹線としては、8間、6間、5間の三段階の街路計画となっている<sup>14</sup>。街路計画からは、金沢の近代化を進めるための都市の骨格を形成する街路網として、鉄道駅を中心とし、城址をもう一方の中心とするような考え方がみられる。なお、最も幅員の狭い5間街路は、計画中にはわずかにしか現れていない<sup>15</sup>。

このような金沢の最初の都市計画街路は、当時の内務省による基準によって定められた。そうした基準は、都市の骨格を形成するために、広幅員の街路から徐々に幅員を小さくするように市街地全体にできるだけ等間隔にほぼ一定の密度で配置され、長方形の街区を形成し、交差点も格子状になるように定められている。ただし、金沢の地形地物が影響し、

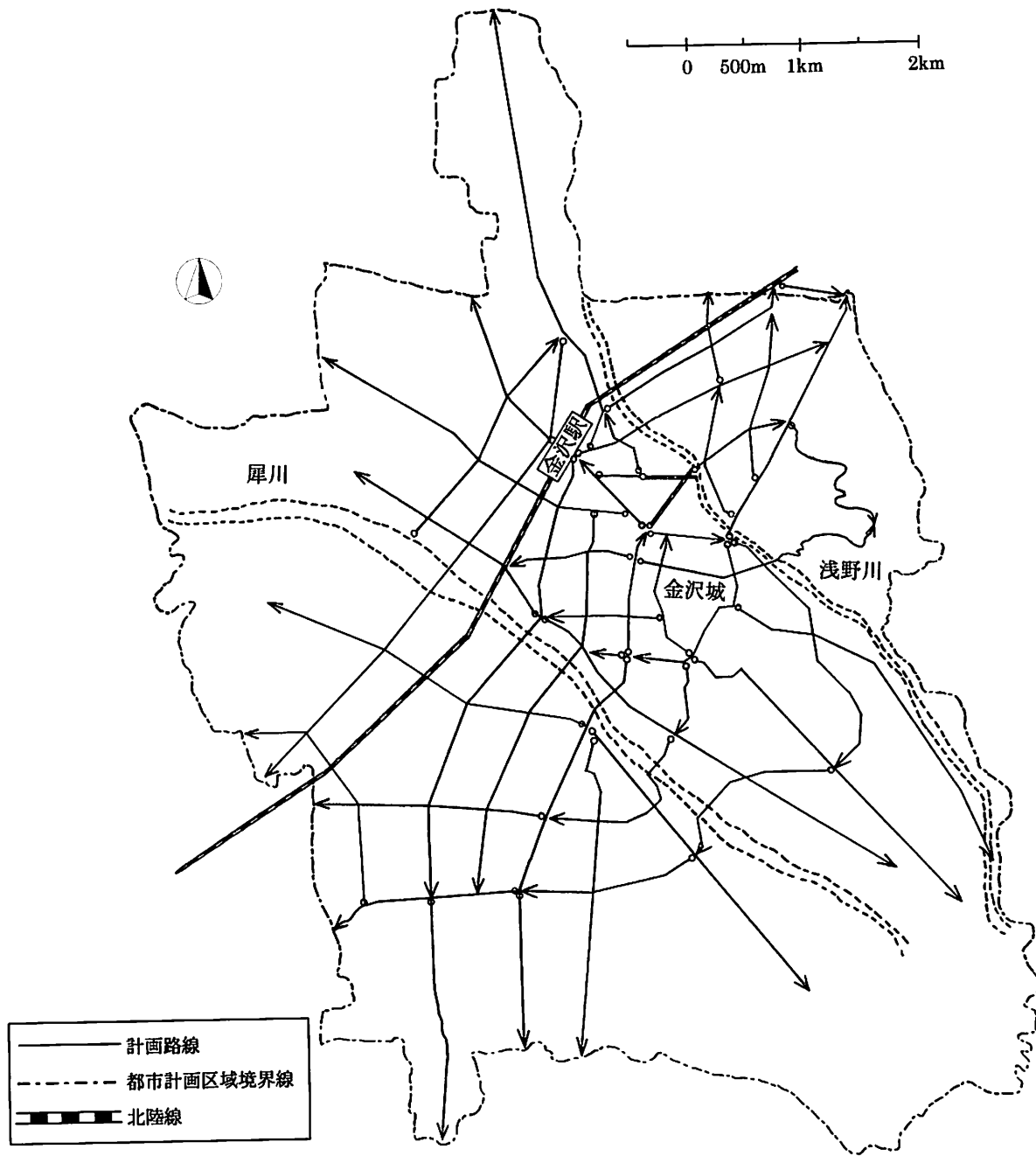


図1-5 昭和5年(1930)の都市計画街路<sup>(12)</sup>

その形態はかなり変形している部分が見られる。そのため、市街電車網の敷設時とは異なり、箇所によっては、それまでの金沢の市街地が持っていた歴史的脈絡と全く異なるような幹線街路が計画化された。これらの中で、最も顕著な事例としては、主要街路である金沢駅と武蔵ヶ辻を結ぶ街路およびそれとほぼ直交するようにして計画された「彦三大通り」の部分である。これらは、金沢駅の立地が大きく影

響しているが、いずれも通過する街区をほぼ斜めに分断するような態様になっている。このように、既存市街地の脈絡的構造を破壊するような形で街路が貫いてしまっていることから、その後今日まで、金沢市の中心部における都市計画や都市計画事業を規定しているものであり、最大の困難な障害をもたらしてきたものである。

街路計画の変更・追加

前述の街路計画は、いわば「百年の大計」として計画されたものであり、その後基本的にそれを逐次用地買収方式による都市計画事業として事業化してきた。また、一部の路線で小規模な都市計画内容の変更が行なわれ、また、市街地の拡大に応じて周辺部で新たな街路が追加されていくことになる。例えば、大豆田地区の街路が「極力既設街路の利用を計り之が実現を容易ならしむとするものなり<sup>(16)</sup>」と変更されている。また、西町・大手町地区の街路については、「尾崎神社境内地及び社殿を貫通する計画なるも同社殿は其の後国宝に指定せられたるを以て同神社境内地に於ける建造物及風致等を考慮し(中略)線の位置及び幅員を変更せむとするものなり<sup>(17)</sup>」としている。

昭和15年(1940)には東金沢駅地区の街路が変更されているが、その理由として「金沢都市計画街路は昭和五年之が決定を見たるものなるも支那事変発生以来東金沢駅付近は時局産業の影響を受け、異常なる発展を示しつつあるを以て、同地方将来の発展に備え、新たに都市計画街路を追加決定すると共に土地利用の現状に鑑み一部路線を変更せむとするものなり<sup>(18)</sup>」としている。また、昭和16年に、図1-7に示したようなそれまでの都市計画街路にはみられなかった曲線状の街路の追加が行われているが、その理由として「金沢都市計画街路は昭和五年之が決定を見たるものなるも今次支那事変勃発以来東金沢駅付近及び金沢駅裏戸板村方面に於いて各種工場の新設拡張せらるるもの多く同地方の進展著しきものあるを以て其の合理的発展に資する為新たに環状線を配し金沢飛行場と市街地との連

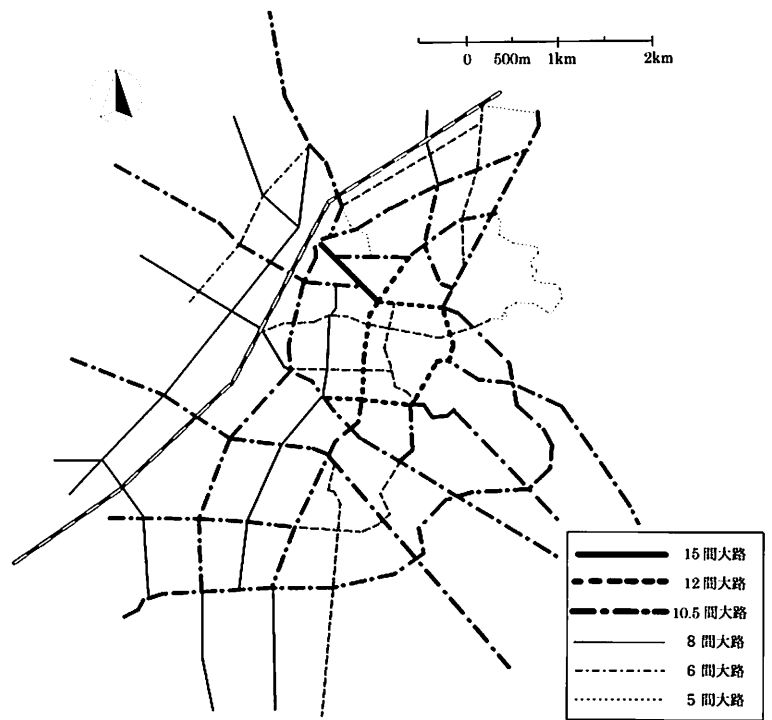


図1-6 計画街路幅員<sup>(13)</sup>

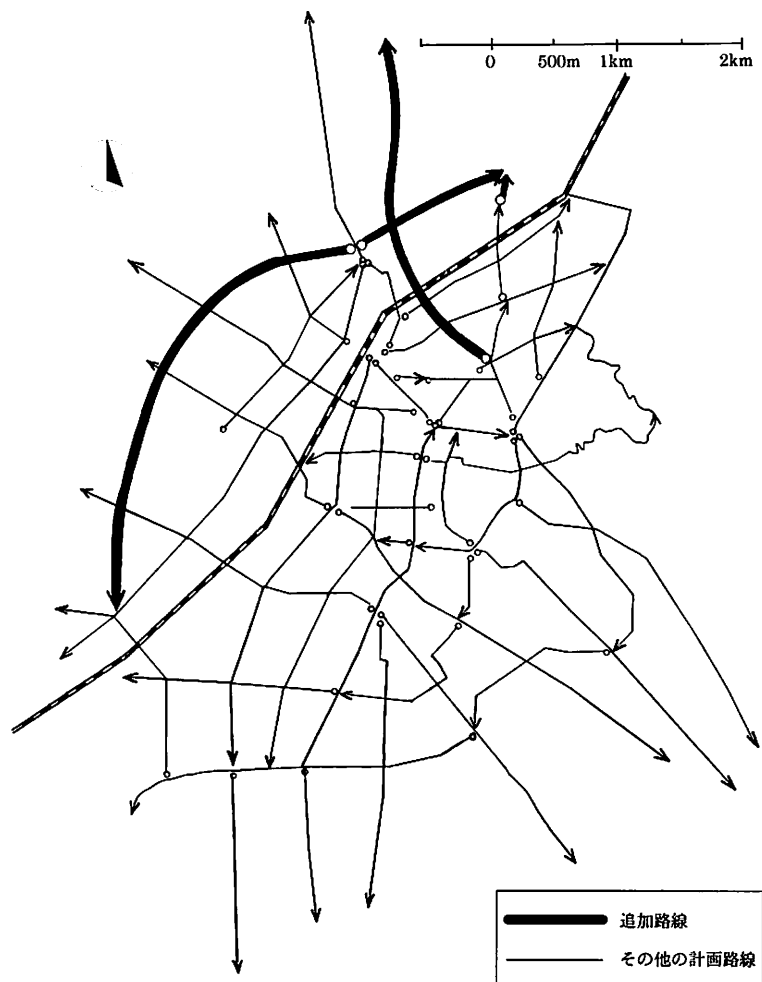


図1-7 昭和16年(1941)における街路網計画の追加

絡を図る為二等大路（中略）を追加しなお環状線との連絡を円滑ならしむる為（中略）一部を変更せむとするものなり<sup>(20)</sup>』としている。

### 3. 都市計画区域

#### 第一次都市計画区域決定

大正14（1923）に金沢都市計画区域決定諮問<sup>(21)</sup>により都市計画区域として、「金沢市、河北郡 小坂村 字卯辰、山上、談議所、神宮寺、大衆免、浅野、乙丸、浅野、中島、石川郡 弓取村、戸板村、米丸村、三馬村、崎浦村、富樫村字地黄煎、寺地、円光寺、伏見新、野村（内字平栗を除く）」が指定された。その決定理由として、「都市計画区域は都市将来の発展を予想して都市計画の施設を行い以て経済的並びに社会的に有機的機能を發揮し得べき範囲の限界なり そして之を決定するに当りては人口増加の趨勢、運輸交通の状態、地勢及び行政区画等に付き其の市並びに郊外の情勢を考慮せざるべからず」として、一般的定義を述べ、「今金沢市に就て之を觀るに市の区域内は殆んど普遍的に發展し將に人口飽和の状態に達せむとす 即ち大正九年国勢調査の事實に依れば其の人口129,265人にして又其の利用面積に付き人口一人当り坪数は僅かに二十一坪なるを以て将来は其の郊外に向つて發展するの外なし 此情勢に鑑みるときは都市計画区域を現在の市の区域内に極限するは當を得たるものにあらず 其の周囲に於いて相当の区域を包含して之を設定せざるべからず 即ち市に隣接せる境域にして市と経済的並びに社会的に密接なる關係を有し交通機関の相当普及發達を見たる時期に於いて約三、四十分以内に於いて市の中心部に到達し得べき範囲を以て都市計画区域と為すを最も至当とす 金沢市の近時に於ける發展狀況より考察し香林坊付近は近き将来に於いて本市の中心地たるべく推定せらるるを以て仮に香林坊電車交差点を中心地とし之を基点として半径二哩半の円圈を描けば其の圈内は相当交通機関の充實を図るに於いては何れの地点よりするも略三、四十分以内に於いて市の中心部に到達し得べき範囲なるを以て之を基本とし地勢並びに行政区画を斟酌して区域を定めむと

す』としている。すなわち、交通機関の充實を前提として、都心より約4kmの範囲が約30～40分の等時間距離となりその区域内を都市計画区域とすべきとしている。これらの第一次都市計画区域の面積は13,454,788坪（内金沢市2,985,984坪）であり、山地や河川を除くと11,823,804坪（2,752,400坪）である。また、これらの市外の旧村は、その後順次金沢市に編入され、昭和18年（1943）の戸板村の編入によりすべて編入されている。

また、「近郊八箇村の地勢並びに交通状態を見るに市の東部及び南部は一帶の山地にして殊に東部の山地は現に市の公園として利用せらるるも住宅地としては利用面積極めて少なく今後發展を容すべき余地殆んどなし唯南部山地と市域との間は土地概ね乾燥なるを以て住宅地として適當なるべし 之に反し北部及び西部一帶の地は所謂加賀平野に連り土地概ね平坦なるを以て将来交通機関其の他の諸設備ある曉に於いては格好の工業地として發展すべき素地あり 現に戸板村は金沢市を起点とする金石電車、三馬村は市内電車に連絡せる松金電車の便あり 弓取村も亦目下浅野川電車工事中に在りて金沢市との連携密接なるものあり 以上八箇村は前述の如く金沢市と経済的並びに社会的な關係密接にして将来都市計画上離るべからざる關係を有する地なるを以ていづれも計画区域内に包含せしむるの必要ありと認む』としている。

これらの都市計画区域の計画収容人口としては、金沢市の計画人口密度を計画時点の実態より20坪／人（152人／ha）として137,620人、郊外の計画人口密度をその半分の10坪／人（76人／ha）とし226,785人、合計364,405人としている（都市計画区域全体の計画人口密度93人／ha）。なお、予測では、極めて単純な延伸法により約40年後にこの計画収容人口へ達するとしている。

#### その後の都市計画区域

都市計画区域に変化が生じるのは昭和13年（1938）に提出された都市計画石川地方委員会議案<sup>(22)</sup>による。金沢都市計画区域に追加する区域として、「石川郡金石町、野々市町、大野村、二塚村、押野村、河北

郡川北村」とし、その理由として、「金沢都市計画区域は市域の大拡張に因り区域内の隣接町村の大部分が市域に編入せられたる結果金沢市及び板村を以て構成せらるるも金沢市北部隣接町村たる河北郡川北村、石川郡大野村、金石町及二塚村は飛行場の設置或は金沢、金石両港の築港計画及其の後方地帯の開発に備うる關係上又押野村及野々市町は市西南部交通の要衝にして且近時工業の發展著しきを以て此の際更に都市計画区域を拡張して之等町村を区域内に包擁し金沢都市計画の進展に資せしめんとす」としている。ここにおいては、金沢港、金石港、金沢飛行場と、より具体的な都市計画区域拡大理由が示されている。なお、これらの区域のうち、野々市町は一部の編入に留まっているが、その他の地域については、これまでと同じく昭和31年（1956）の押野村を最後にすべて金沢市へ編入されている。結果的には、都市計画区域への編入がほぼそのまま金沢市への編入へと結びついていることになる。

#### 4. 用途地域

用途地域は、わが国の都市計画の主要な制度として、最初に導入されて現在に至るまでその基本的構造を継承しながら継続されてきている。用途地域指定により、建築活動のおおまかな種別立地などをコントロールすることにより、都市活動の効率的運営や住居地区における工場地区からの公害の防止を目的としていた。最初の用途地域の種類は、商業地域、工業地域、住居地域の3種類であった。しかし、都市計画区域内には、これらの用途地域が指定されない未指定の区域が存在し、それらは、土地利用の趨勢を見守る地区とされた。従って、実質的には、未指定地域を含めて4種類とみなされる。なお、この未指定地域は、戦後に準工業地域として制度化されている。

##### 第一次用途地域指定

石川地方都市計画委員会に市街地建築物法<sup>23)</sup>第一条の規定にもとづく用途地域指定の諮問がなされたのは昭和2年（1927）5月である。図1-8にこの第一次

用途地域指定の状況を示している。これらの指定理由として「金沢市及び其の付近の地勢を大観するに東南の二方は概ね国境山脈の縁辺をなせる高地に依りて開曠せられ北西の二方開展して加賀平野に連り一帶の平地をなす四季に於ける風向は春夏秋に於いて東又は東北東多く只冬期に於いて南と東北東各匹敵す其の平均風速は西及び西南のもの概して大なり」とし、金沢の地勢と季節の風向をまず概観している。次に、商業地域の指定地とその理由として「本市武蔵ヶ辻付近には市の中心市場たる魚市場、青物市場、米穀取引所等ありて従来本市商業の中心地をなせり之より東、浅野川を超えて森下町に至る国道付近の地及び西北、国有鉄道北陸本線に至る一帶の地は地勢平坦街区比較的整い従来發達の状況より見るも之を商業地域と定むるを適當とす香林坊付近より片町、野町方面に互る区域も亦従来本市の代表的商業地なるを以て此の一団地亦之を商業地域として指定せむとす」としている。

工業地域については、「之を三団地に相す其の一は南北安江町方面一帶の平地にして其の一部は現に工場地として開發せられつつあり本区域は其の南部に金沢駅を控え最近亦浅野川電気鉄道の開通するありて更に運輸の便を加え其の位置は四季恒風の方向より見て住居地域及び商業地域に対し煤煙悪臭を散布するの恐れなし次に長土堀通以西一帶の地は道路の幅員狭小系統乱雑なりといえども土地平坦にして金沢駅に近く将来運輸交通の施設を整備するに難からず従来数多の大小工場設立せられ本市内に於いて工場地として最も利用多き地なり他の一団地は白菊町以西犀川沿岸の地にして白菊町駅之が関門をなし金野線及石川鉄道に依りて省線西金沢駅及び鶴来町方面と連絡し其の一部は既に大小工場の混在せるを見る将来更に交通の施設備わるに於いては適當なる工業地たるを得べし」とし、風向との関連による煤塵の影響、土地の平坦性、鉄道による交通の利便性などを理由としている。

住居地域については、「市の東部及南部には野田山の余脈、小立野の台地及び卯辰山の高地相並びに犀、浅野の二川其の間を貫流して流域に二条の平地を形成す何れも安静快適なる地にして土地の現状亦



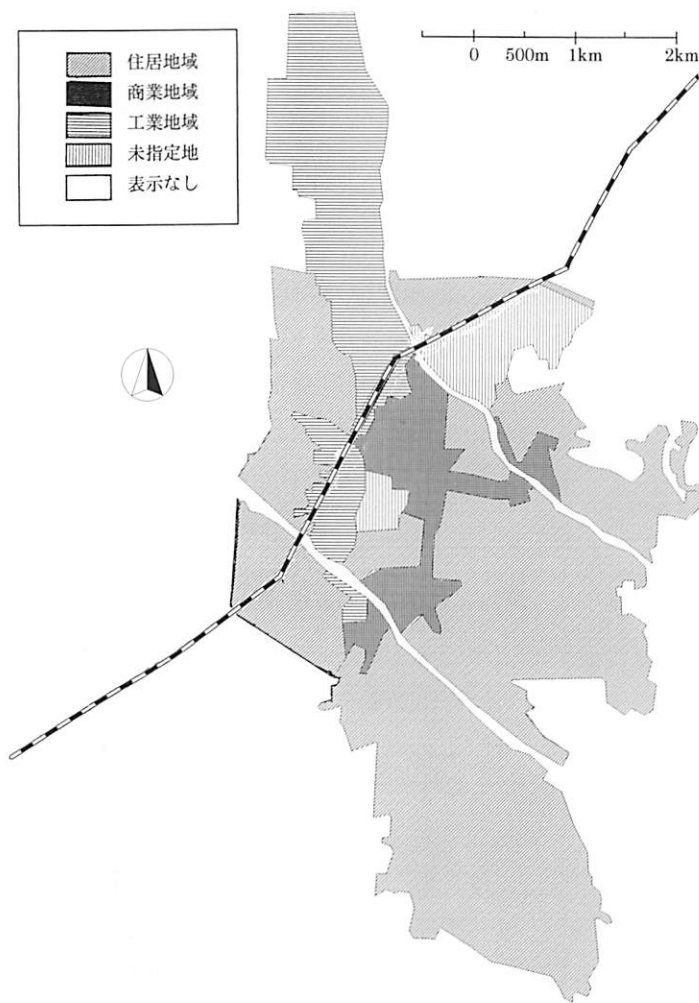


図1-8 第一次用途地域指定状況<sup>(24)</sup>

主として住宅地に供せらるるを以て之を住居地域と定むべし」としている。これら三種類の用途地域のいずれも、既存の土地利用を基本的に追認していることがわかる。

以上を基本として、より細分化した土地利用に応じて、「上述せる所は地域制の骨子にして之を更に都市の実情に適應せしむるが為には多少の工夫を要するものあり即ち住居地域に付ては前記の外商業地域或は工業地域の中に介在するものあり土地開発の現状に鑑み又は其の将来を推定するに之を住居地域となすを以て其の居住者の安寧を保護し快適利便を確保するに適すと思惟せらるる彦三町方面一帯の地高岡町の一部等は之を住居地域とせり商業地域に付ても前記の外住居地域内又は工業地域内等に存在する主要街路の両側に於ける建築物の敷地の如きは之を商業地域として配在せしめ以て日常の利便慰楽に

備へ且土地利用上実情に適應せしめむとす」としている。

「市街地建築物法によれば其の適用区域内に商業地域、工業地域又は住居地域として指定せられざる部分を残存し得べし」として未指定地域を設けることができるとし、「此の部分に於いては工業地域内に非ざれば建築し得ざるものを除くの外凡ての種類建築物を建築するを妨げざるものなり」とし、土地利用用途として最も緩いものとなっている。「其の性質各欧米都市地域制の所謂軽工業地域に類似し各種地域の間此の未指定の部分に適宜配置して以て都市の実情に順應せしめ得る場合なきにあらず」とし、異種用途地域の緩衝的地域として指定するとの意図を示している。その対象地域として「宗叔町、穴水町、長町の一部一帯の地は既に大小工場多数存在し工業地としての発達著しきものあり又市の東北部浅野新町、中島町方面も土地概ね低湿にして住宅地に適せず最近頻りに中小工場の設立を見るに至れり然れども一つは其の位置市の中心地に接続し他は市の北部住居地域に接し且つ恒風の風上に当り将来此處

に大工場の簇立して煤煙臭気を発散するが如きは付近商業地及び住宅地の忍ぶ所にあらざるべきを以て之を未指定地として保留するは極めて適当なりと思考す」とし、工場の立地がみられるが、商業地や住居地の風上に位置することから、未指定とすることで大工場の立地の抑制がなされるとしている。なお、この未指定地は、戦後、準工業地域として正規の用途地域の一つとなっている。

当時の各用途地域の面積は、住居地域3,528,000坪(74.3%)、商業地域698,000坪(14.7%)、工業地域432,000坪(9.1%)、未指定地95,000坪(2.0%)、合計4,753,000坪(100.0%)であった。

#### 用途地域の追加・変更

用途地域の変更は、石川地方都市計画委員会の調査資料<sup>(25)</sup>によると、金沢都市計画区域内の「河北郡小

坂村の一部、石川郡戸板村・米丸村・三馬村・富樫村・崎浦村の各一部」に昭和8年（1933）1月17日より市街地建築物法を適用し、用途地域を指定するとしている。なお、用途地域の指定には市街地建築物法の適用が必要であり、その適用は都市計画区域内においてのみ行われる。ただし、これらの地域における用途地域の具体的な指定はこの2年後となる。その内容を示す諮問書<sup>26)</sup>によると、「金沢市に於ける用途地域は昭和2年6月既に之が決定を見たるが昭和7年12月隣接町村の一部に市街地建築物法適用せられるを以て該区域の用途地域を指定せむとす即春日山付近の山地及其の西北方の平地、医科大学東方浅野川沿岸の平地、高等工業学校付近一帯、公設運動場付近及其の西北方の平地は風物快適閑雅なるを以て之を住居地域と定め金野線野町駅付近は土地利用の現況に鑑み之を商業地域と定むるを適當とすべく又西端部犀川兩岸一帯の平地は鉄道軌道に依る交通の便を有するのみならず工業用水豊富にして且つ恒風の関係より看るも好個の工業地と認めらるるを以て之を工業地域と定むるを適當とすべし」とし、市街地が学校などの公共施設の立地や工場の立地などにより拡大してきていることがわかる。

また、「右は地域指定の大体方針なるもなお西端部金石街道沿いの土地は之を住居地域に指定し以て付近の工場勤務者の住居の安寧を保持し又住居地域内に現存する主要道路並びに都市計画街路の両側又は片側に於ける建築物の敷地は之を商業地域に指定し以て沿線に於ける商業の利便に備え又北方浅野川以北国有鉄道北陸本線南側の土地、南部犀川沿岸の土地及び西南部公設運動場の西方の土地は地勢上軽工業地に適し現に中小工場散在せるを以て春日山付近の市営火葬場敷地と共に之を所謂未指定地と為さむとす」としている。

さらに、幹線道路沿道における住居地域の一部を商業地域へ変更する箇所として「昭和5年5月決定せる都市計画街路の主要路線にして住居地域内にあるものの両側又は片側に接する建築物の敷地を商業地域に変更せむとするは沿線に於ける商業の利便に備えるとするものにして」、また、逆に、沿道型の商業地域から、土地利用の趨勢により工業地域へ変

更する箇所として、「七ツ屋町二十九番地々先より諸江町八ノ四十番地ノ二地先に至る道路及び金石街道の工業地域に属する部分の両側に於ける建築物の敷地は既に商業地域に指定せられたるも土地利用の趨勢に適應せしむる為之を工業地域に変更せむとす」としている。その他の変更箇所として、「仙人町市営屠殺場及び桜町塵埃焼却場は他に移転せるを以て其の跡地を住居地域に変更しなお金沢駅付近に於いては地域界を明瞭ならしむるが為些小の変更を為さむとするものなり」としている。

図1-9に第一次用途地域指定より終戦直後までの指定用途地域の変遷を示している。また、表1-1と図1-10に同時期におけるこれら4種類の指定地域の面積とその比率の推移を示している。これらの用途地域の変更後の各用途地域の面積は、住居地域3,653,200坪で59.7%から54.7%、商業地域730,700坪で15.2%から10.9%、工業地域1,878,500坪で23.1%から28.1%、未指定地420,700坪で2.0%から6.3%、合計6,683,100坪である。追加指定によりそれぞれの面積はすべて増加しているものの、それぞれが全体に占める割合は、工業地域と未指定地については増加、住居地域と商業地域については減少している。

#### 戦前最後の用途地域

都市計画石川地方委員会の議案<sup>27)</sup>に用途地域を追加変更するとし、その理由として「金沢都市計画地域は昭和2年6月市街地に付き決定し、昭和9年郊外地に付き一部追加変更せられなお昭和11年3月塵芥焼却場の設置に伴い一部変更したるものなり 然るに最近土地の現状並びに工業発展の姿勢は既定地域の一部を変更すると共に新たに地域を指定せむとするものなり即ち東金沢駅及び西金沢駅を中心とする付近地並びに金沢駅裏戸板村方面及び野々市町は事変発生以来急激なる工業的發展を示し各種工場設立せられつつある状態なるを以て此等の方面を工業地域及び未指定地を追加指定し右追加変更に伴い前記付近地の住居地域、商業地域及び工業地域の一部を変更せむとするものなり」としている。

用途地域の変遷を示す表1-1と図1-10によると昭和15年（1940）に急激に工業地域の面積と比率が増加

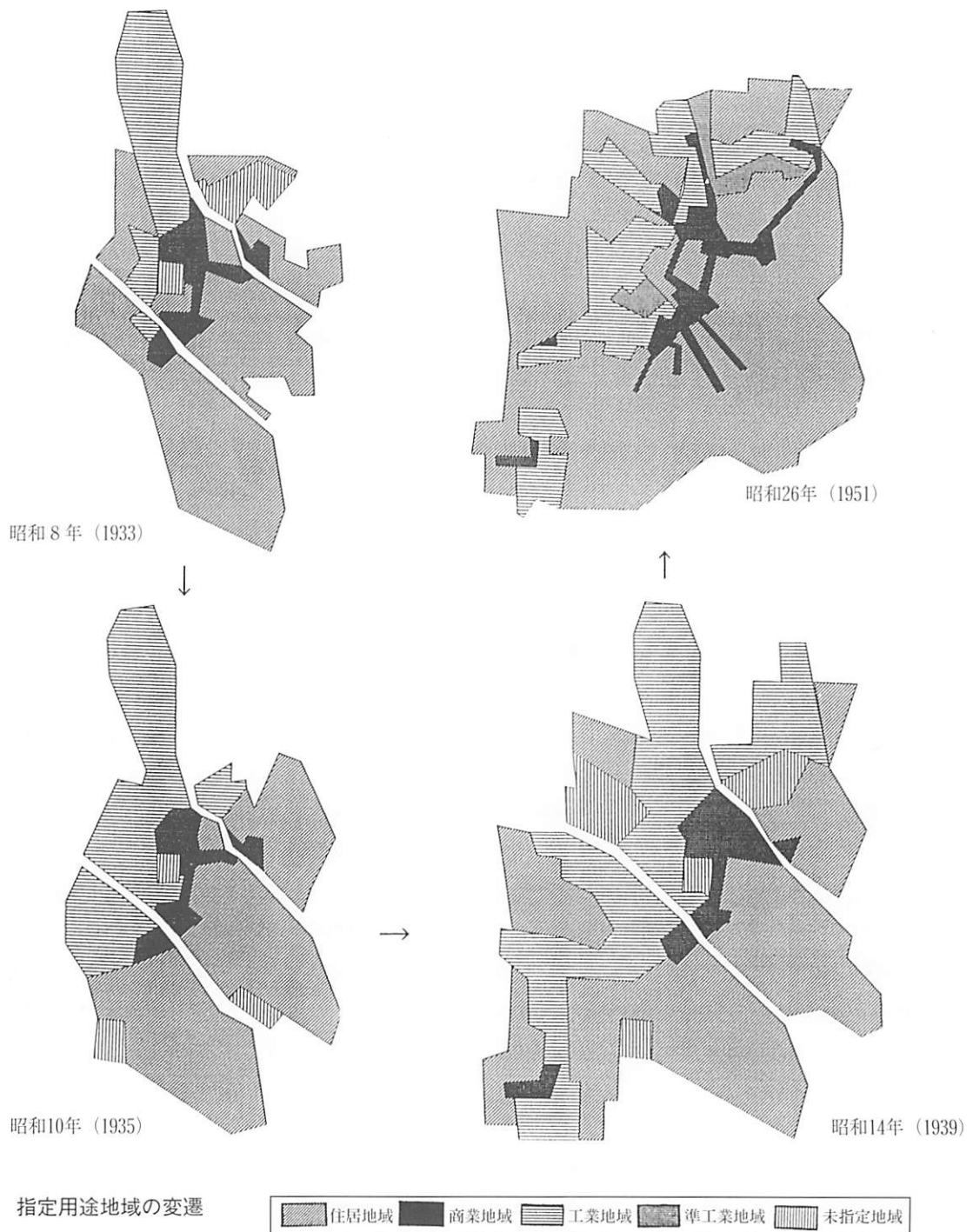


図1-9 指定用途地域の変遷

しており、その面積は追加によって2倍以上にも増加している。その理由が示されているのが前記の記述である。満州事変による軍需品を生産するために工業地域の拡大を行ったと考えられる。これによる用途地域の面積変化は、住居地域は面積で1,206.18haから1,936.14ha、比率で54.7%から49.2%、商業地域は面積で241.56haから276.90ha、比率で10.9%から7.0%、工業地域は面積で620.99haから

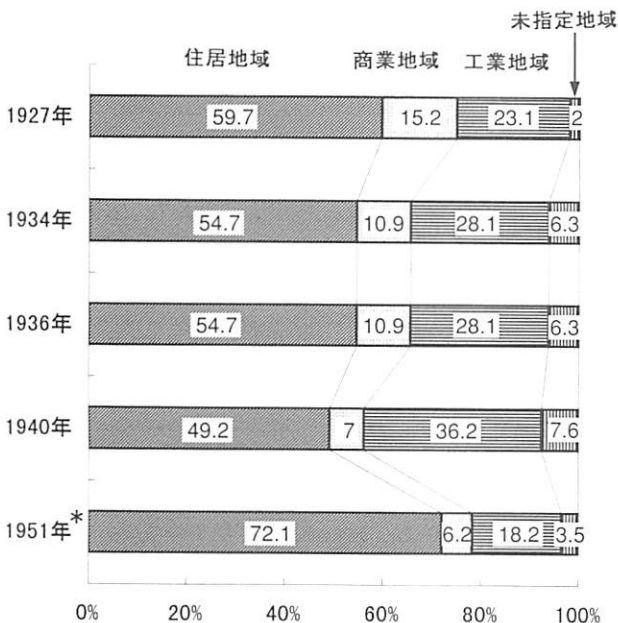
1,429.02ha、比率は28.1%から36.2%、未指定地は面積で140.56haから300.56ha、比率で6.3%から7.6%、合計2,209.29haから3,942.62haである。

なお、第二次世界大戦後における初の用途地域の変更がなされた昭和26年(1951)において工業地域の占める割合が急激に減少している。これは、戦前期の工業地域の拡大指定が戦時的な目的を持っていたことを示している。

表1-1 指定用途地域の面積と比率の変遷

指定年	上段：面積 (ha)				下段：比率 (%)
	住居地域	商業地域	工業地域	未指定地域*	合計
1927 (S 2)	938.5	238.0	363.3	31.4	1,571.2
	59.7	15.2	23.1	2.0	100.0
1934 (S 9)	1,207.7	241.6	621.0	139.1	2,209.4
	54.7	10.9	28.1	6.3	100.0
1936 (S11)	1,206.2	241.6	621.0	140.6	2,209.4
	54.7	10.9	28.1	6.3	100.0
1940 (S15)	1,936.1	276.9	1,429.0	300.7	3,942.7
	49.2	7.0	36.2	7.6	100.0
1951 (S26)	3,320.9	285.9	840.5	160.7	4608.0
	72.1	6.2	18.2	3.5	100.0

注 未指定地域の昭和26年(1951)年は準工業地域のもを示す。



\* 未指定地域の1951年は準工業地域のもを示す。

図1-10 用途地域別面積比率の変遷

## 5. 戦争災害

隣接県の富山市や福井市は、大規模な空襲を受け、中心市街地において壊滅的な被害を被ったが、金沢は幸いにもそうした空襲は受けなかった。京都と同様に各種の文化財の存在や文化都市としての性格がその理由だったとも言われている。しかし、そうした戦時下の状況は、金沢市にとっても例外ではなく、空襲に備えた戦時下体制がとられた。その一環として空爆を受けた場合に、その類焼をできるだけ少なくするための建物疎開が、重要施設周辺部において緊急に計画され、戦時下での応急対策として実施されている。それらは、戦後、空地として転用利用さ

れている<sup>(28)</sup>。そのような意味では、直接の被害は受けなかったものの、建物疎開としての間接的な影響は受けたと言えよう。

## おわりに

金沢の近代都市計画の歴史は、城下町時代の空間的構造を継承し、近代都市への変貌を進める中で新たな都市活動のため

の土地利用や交通基盤施設を具体化するために、都市計画区域と用途地域制による建築活動のコントロール、および近代的街路の構築、市街電車のための基盤施設構築などを基軸として進められてきたといえよう。それらの基本的構造はほぼ継承されているとみなされる。そうした意味で、このような都市計画の考え方や適用実態を明らかにしていくことが必要である。本論では、その一端を整理して示すことができたと思われるが、今後さらに追究していくことが必要である。

なお、本節をまとめるにあたり、石川県土木部都市計画課、金沢市建設部都市計画課、石川県立図書館、金沢市立玉川図書館より資料調査上の協力を得ている。また、1994年度金沢大学工学部土木建設工学科卒研究生猪原智之君に資料収集整理と図表作成などの協力を得ている。

## 注

- (1) 『金沢の歴史的建築と町並み』（金沢市教育委員会）p9より転載
- (2) 『同上』 p120より転載
- (3) 『同上』 pp.8～14には藩政期における土地利用構造について説明している。
- (4) 『同上』 pp.119～141では、藩末期における街路について、その幅員・延長などの構造と身分制居住地との関わりなどについて実証的なデータにより明らかにしている。
- (5) 北國新聞昭和2年(1927)2月22日。なお、資料の引用に際して、原則として原文をそのまま転載しているが、読みやすくするため意味が異なる範囲で、旧体漢字は新体漢字に、送り仮名は現代表記に、カタカナ表記はひらかな表記に、それぞれ変更している。
- (6) 同上及び後記(7)参照。また、焼失した主な建物として「金沢商業学校、金城機業株式会社、赤座織物会社、小林惣

糸業工場、渡辺紙器印刷会社、中村漁網製造会社、上野製箔工場、谷口製材工場、金城病院、上田病院等」があげられている。

(7) 北國新聞昭和2年(1927)2月23日。なお、同時に、横安江町は県道であり、多少屈曲を改善して4間半に改造するに留めることが報じられている。また、県と市の担当責任者が内務省に計画内容の承認を求めるとともに上京している。こうした中央集権的な仕組みは、現在までほとんど変わらない。

(8) 金沢都市計画街路決定諮問、議第四号内務省石都第二号内務大臣諮問、昭和2年(1927)5月31日提出に添付された計画図より作成

(9) 金沢都市計画街路決定諮問、議第四号内務省石都第二号内務大臣諮問、昭和2年(1927)5月31日提出

(10) 北國新聞昭和2年(1927)2月23日。なお、新聞紙上の計画図には、第一号線沿道の中央部に公園が計画されているが、前記(8)の資料にその表記はなく、実際に事業化もされていない。恐らく計画のある段階で検討されただけのものと思われる。また、商業学校跡の公園がその代替となった可能性もある。300坪は、5万坪の0.6%に過ぎない。

(11) 前記(5)に同じ

(12) 昭和8年の都市計画図をもとに作成

(13) 前記(12)に同じ

(14) 1間を1.82mとすると、6段階となっている計画街路幅員の15間、12間、10.5間、8間、6間、5間は、それぞれ約27.3m、21.8m、19.1m、14.6m、10.9m、9.1mである。

(15) 卯辰山を周回する街路のみである。

(16) 都市計画石川地方委員会の諮問書(第12回)、昭和12年(1937)3月29日

(17) 都市計画石川地方委員会の諮問書(第14回)、昭和14年(1939)3月28日

(18) 都市計画石川地方委員会議案(第15回)、金沢都市計画街路追加変更の件、昭和15年(1940)3月29日提出

(19) 昭和16年の都市計画図をもとに作成

(20) 都市計画石川地方委員会議案(第16回)、金沢都市計画街路追加変更の件、昭和16年(1941)3月27日提出

(21) 金沢都市計画区域決定諮問、内務省発都第二号内務大臣諮問金沢都市計画区域決定の件、大正14年(1923)3月26日提出

(22) 都市計画石川地方委員会議案、金沢都市計画区域追加の件、内務省石都第四号内務大臣諮問、昭和13年(1938)3月29日提出

(23) 金沢都市計画地域指定諮問、内務省石都第三号内務大臣諮問市街地建築物法第一条の規定による地域指定の件、昭和2年(1927)5月31日提出

(24) 昭和8年の都市計画図をもとに作成

(25) 都市計画石川地方委員会調査資料(第10回)、金沢都市計画地域決定調査資料

(26) 金沢都市計画地域追加変更決定付議案、議第14号内務省石都第5号内務大臣諮問、昭和9年(1934)7月11日提出

(27) 都市計画石川地方委員会議案(第15回)、金沢都市計画地域追加変更付議案、議第36号内務省石都第3号内務大臣

付議、昭和5年(1940)3月29日提出

(28) 北國毎日新聞昭和21年(1946)6月6日の記事によると、建物疎開跡地の公共的土地利用への転換例としては、金沢駅前の約千坪の広場、武蔵ヶ辻(現ダイエーの近江町側向い)の約300の小緑地を造成し、「その他の馬場、長田、高岡町国民学校付近、北國毎日新聞社横をはじめいずれも道路拡張」に当て、これら以外の「土地はもとの所有者に返還する」と報じている。

#### 参考文献

- 『市史年表 金沢の百年 明治編』金沢市 1964
- 『市史年表 金沢の百年 大正・昭和編』金沢市 1967
- 『市史年表 金沢の百年 昭和続編』金沢市 1969
- 『金沢市史 現代編(上)』1969
- 『金沢市史 現代編(下)』1969
- 『金沢市史 現代編続編』1969
- 『金沢 - 市政百周年を記念して -』1989
- 『石川県の建築史一礎一』石川県土木部 1989
- 『石川県の土木建築史』石川県土木部建築住宅課 1990
- 『金沢の歴史的建築』金沢市教育委員会 1986
- 『石川写真百年・追想の図譜』能登印刷 1979
- 田中喜男『わが町の歴史 金沢』1979
- 田中喜男『写真と地図でみる 金沢のいまむかし』1991
- 高室新一『金沢・町物語』1982
- 高室新一『金沢百年物語』1990
- 石田頼房『日本近代都市計画の百年』1987
- 宮本又久『明治・大正・昭和の郷土史 19』石川県金沢市伝統的建造物・町並み調査会『金沢の歴史的建築と町並み』金沢市教育委員会、1992
- 中田徹『浅野川年代記』1990
- 越沢明『東京の都市計画』1991
- 渡辺俊一『「都市計画」の誕生』1993
- 橋本哲哉『石川県の百年』1987
- 竹田恵子、川上光彦『藩末期における城下町金沢の街路構造』(『土木史研究 第13号』 pp.81~91)土木学会編 1993