

上田市の再整備計画

滝 沢 健 児*

1. 広域計画における上田市の位置づけ

「歩く街」から「車の街」への移行にからむ深刻な問題は、地方都市の小規模な街並にも波及しているのが現況である。一般解としての理想的な商店街のあり方に分っても、特殊解としてのある都市、ある街並での問題は決して簡単ではない。都市の形態の上からアプローチしたのが、この小論文であるが、ここでは言及していない問題、共同化しなくてはならない切実なものがあるにかかわらず、個人の利害にからむさまざまなことが、実現化

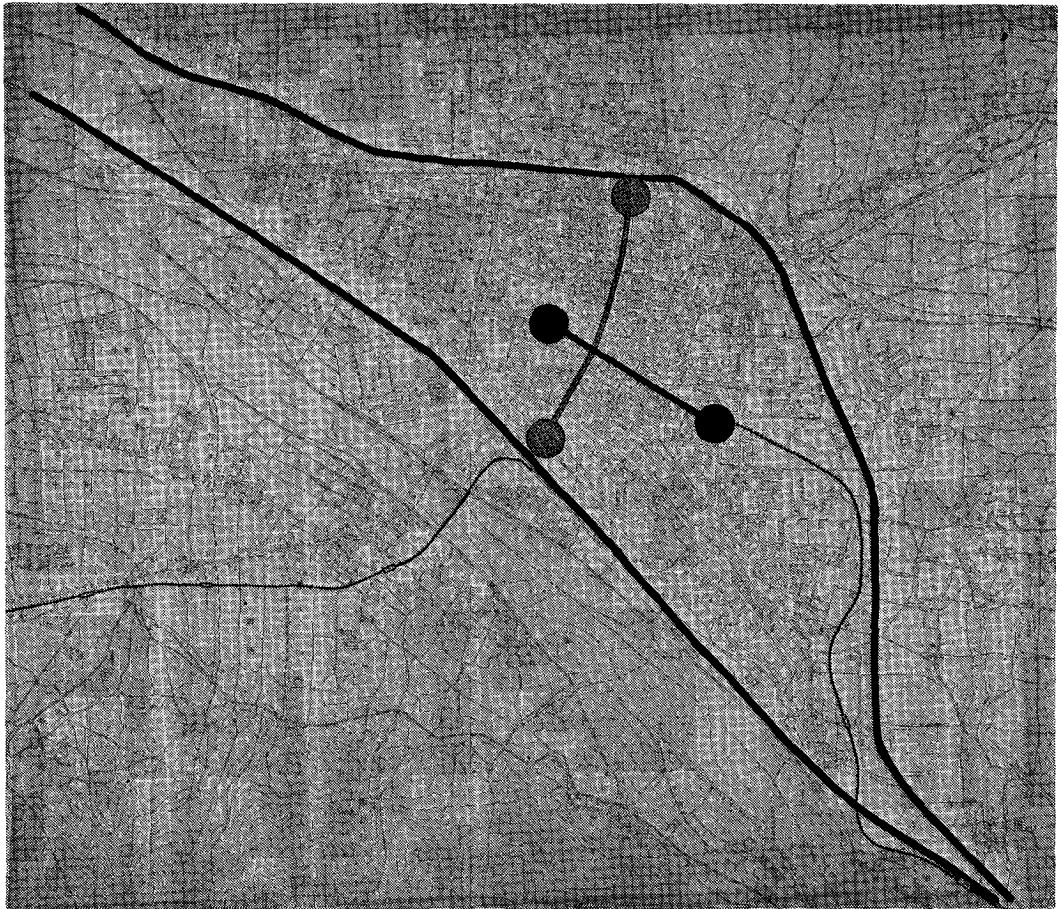
の上では解決されねばならないのである。

2. 紡錘形状における CROSS LINE

上田市の市街地は千曲川に平行する信越線と北東に迂回した国道18号線に囲まれた紡錘形状に街づくりがなされている。

短辺 1.3K、長辺 2.5Kの紡錘形の市街地が成立つための骨格は、市街地を縦断し、横断するLINEを基本形とする、1つのパターンを必要とする。

信越線も18号線も長野県と東京のを結ぶ幹線であり、



* 建築学教室 助教授
Assistant Professor, Architectural Division

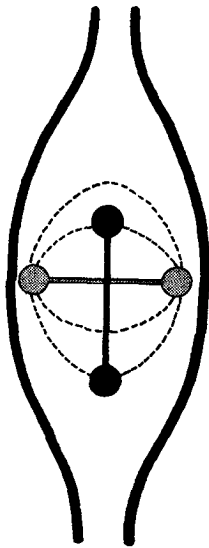
広域的な後背人口からみれば、上田駅とバス路線の新田町交差点は2つの拠点となり、この2つを結ぶ松尾、原町通りは街区を横断する軸線としての要素をもっている。

しかし、このはっきりした横断線に対して、現況では縦断線が必ずしも明確ではない。

それは、西方の公園、市役所地区に対して、東北方地区に明確なポイントがないからである。

海野町を貫くLINEが、縦断線として当然考えられるわけであるが、その育成がなくては紡錘形市街地の計画づけがなされないのである。

明確なポイントがないという意味で、仮りに灰色のポイント、grey-point と名づけておこう。



3. 六つのポイント

十文字に交叉する軸線も、商店街の発展と上田市の特性という立脚点から考察すると、既存の5つの拠点と育成しなくてはならないグレーポイントを加えた6つのポイントがある。

即ち、

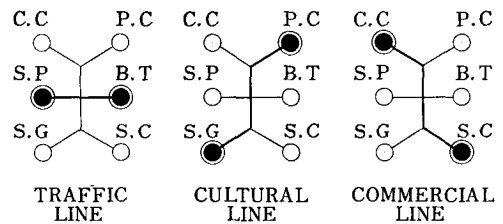
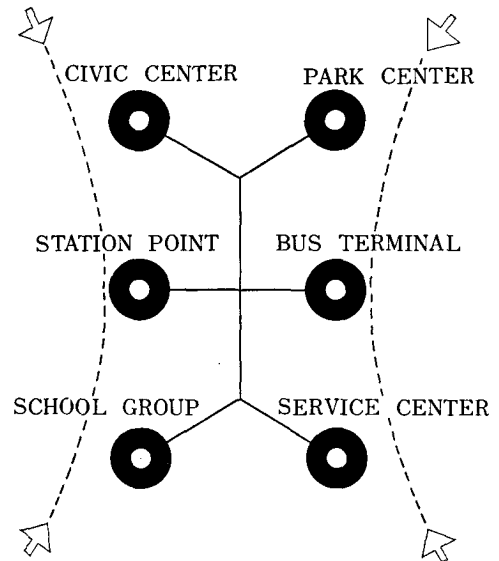
※station point

上田駅

※Bus terminal

新田町交差点近傍、将来の主要交通機関であるバス・ターミナルは市街地盛り場の中心にはもちこめない。当然、バイパス路線上が候補地としてあげられるだろう。

※公園センター



上田城趾をもつ、競技場、遊園地、動物園などは、市民のため、また観光の上からも格好の憩いの場である。

※Civic centre

市役所、商工会議所、このブロックは市民にとっても、商店街にとっても頭脳にあたる部分であり、特に本計画の商店街計画にとって、商工会議所は、商店街の信用度をたかめるための運営にあたる施設であり、単なる指導的な役割、クラブ組織でなく、デパートにおける商品管理を含めた広範な活動拠点としての意味をもたなくてはならない。

※School group

信大を中心とした学校集団をさすのであるが、このグループを紡錘形市街地の中で位置づけることによって、公園センターと結びつけ、cultural-lineを計画するのである。

そして、単なるレジャーから、古い町としての教養、健全な心身の育成という意味からの市街地の骨格として育てるのである。

※サービス・センター

これが、グレーポイントに対する意味づけの1つである。

これからの商店のPRは単なる広告宣伝に終ってはならない。

公衆との間接的なつながりを強固にしなくてはならないからである。

駐車場、催物展示場、子供預場、遊園地、自転車乳母車荷物預場、共同便所、休憩所、医務室 etc. デパートではすでに完備しているこれらの施設を充実させ、客よせにつとめるのが、これからのショッピング・センターとしての営業上の重要な因子である。

そしてこれは商店街が共同して育成しなくてはならない施設である。

4. 点から線への移動

2つの交通拠点を結びつけて形成される shopping line である松尾、原町通りはこれだけでかなり強固な line となる傾向をもっている。

それにひきかえ、海野町通りは末端部が grey-point であり、日常的なショッピングはともかく広域的な commercial 計画から言えば、街区の奥までひきつける要素に乏しいといわなければならない。

そこでこの地区にサービスセンターを設置し、商工会議所を頭とし、サービスセンターを尾とする、個別商店のデパート化の形が考えられてくるのである。

無論このためには商店の連合化が前提である。

個々の商店が競いあっている段階では便利な場所に客

は集中する。

部分的な集中は商店街としては歪みであり、専門店としての顧客を吸引するためには、健全なのびのある活気が必要である。

そのためには商店街の重心を移動させ、片よりを防いだ充実化がなされなくてはならない。

デパートにおける階層別の配置計画がその例である。

個々の商店という点的活動から、商店街という線的な活動に移行することであり現況にみられるさまざまな弊害を改善し同時にデパートにみられない個別商店の利点をきかした再整備が期待されるのである。

5. 商店街の現況

流通経済は、消費者と商品、それを仲立ちする商人とから成立っており、流通のスピード化が現代の基本的構造でもある。スピードが遅いときのバランスは、スピードが増大すれば、そのバランスがくずれ混乱がおきるのは当然である。

顧客、商品、従業員の三者が骨格であることは、それぞれにアプローチがあることを意味しており、出入口が1つに済んでいたのは、スピードのない時代の過不足のない調和だったのである。

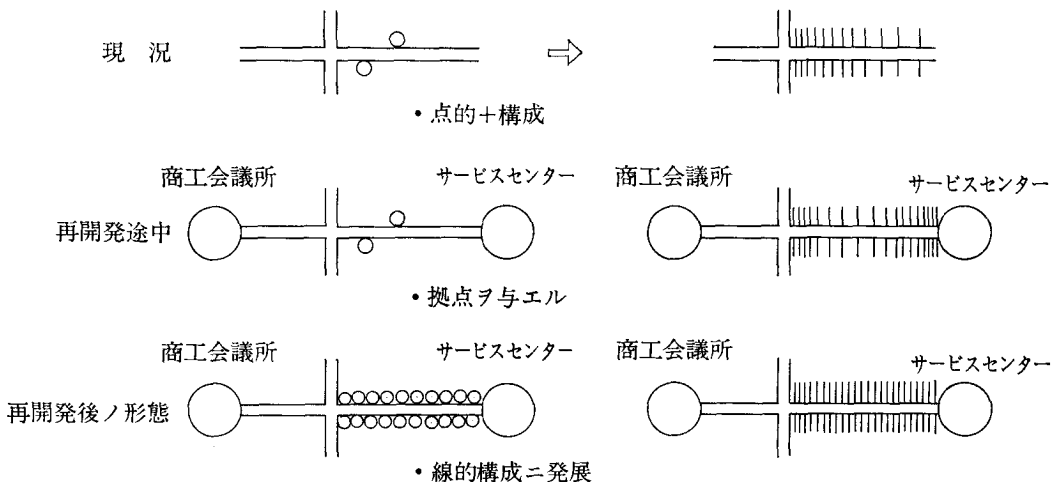
調和が乱れれば、新しいバランスを求めて、回復させる手段を講じなければならない。

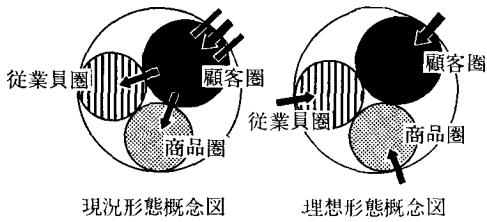
その手段が再開発、あるいは再整備計画と名づけられるものである。

計画とは混乱している現況に筋道をたて、整備するこ

街区構成図

比重分布図





とである。

3つのアプローチが1カ所にしかないという現象解決は、算数的な物の考え方をすれば、段階的に2つになり、3つにすることである。

しかし、平家の木造商店を三層の不燃建築にし、アパート化して、住居部分の入口を別にしたとしても根本的な混乱を解決したことにはならない。

車という道具なしに考えられない現在の時点では、顧客、商品、従業員それぞれのアプローチの明確な分離がなされなければならないのである。

6. 二つの問題

住居のためのスペースを分離するのは容易であるが、問題は顧客と商品のアプローチである。

そして、これに伴う車の処理である。

既存の道路によって、この二者の分離をはかることは不可能にちかい。

顧客のアプローチは表通りであり、店舗を個別的に構える限り、考えられる唯一の方法は商品のアプローチを裏通りにもっていく方法である。

内部の裏通りは共同によってしか作り得ない。

商品の保管場所、仕入れの打合せ場所はこれに附随する。

ただ、こうして道路を設け、一線画した時、2つの問題が派生する。

○店舗の奥行が一定になるので、各店舗に応じた大きさの決め方、即ち再分配計画の問題。

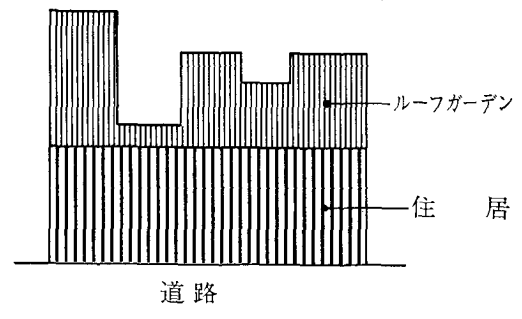
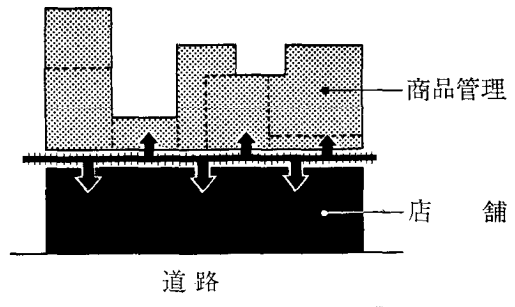
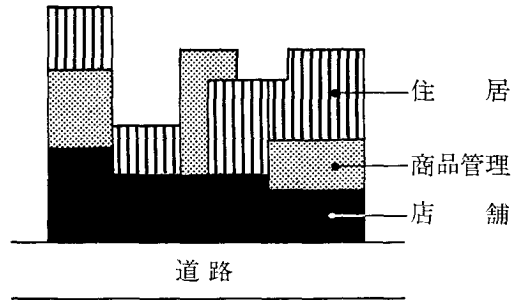
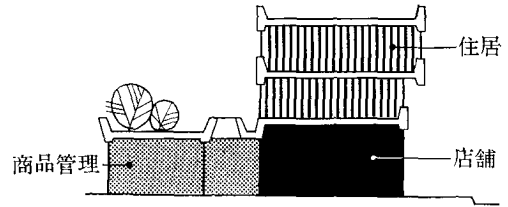
○商品管理のためにのこされた裏側の凹凸ある土地の処理をどうするか。

この2つの問題が解決されなくてはならない。

7. 店舗再分配計画

店舗の奥行が一定になり、矩形状のスペースに整理されれば、従来のタテ割りの位置では売場面積に増減の不均等の問題がおこる。

ある店舗では面積がふえ、別の店舗では面積が減少す



るという現象がみられるのである。

そのため従来の土地区画に係わりない再分配計画がなされなくてはならない。

その方法には、既存の店舗面積による比例配分の方法

から、ビル内の名店街のようなカウンター形式による配置までのさまざまな段階的なシステムがある。

いのいずれを選択するかは海野町の状況によって決まなくてはならない。

そして、この再分配計画では、さらに住居スペースが上階に移り、整備されるので、当然店舗スペースに余剰部分が生ずる。

この部分をどのように生かすか。

商店街としての統一感ある装飾を施すスペースとするか。

各店舗の特性を発揮させる zone として扱うか。

街の景観をひき立たせるために役立たせるよう計画されなくてはならない。

8. 商品管理整備計画

動線を整備し、要素を販売圏と商品圏との2つにすることによって、商店としての機能は向上する。

受入部、保存管理部、配送部等よりなる商品圏は、商店の形態がどのように変化しても、それに対応し得る能力を持たねばならない。

即ち個別店舗に到るまでの様々な段階に対処できる商品圏が必要とされる。

店舗の共同化の利点の1つとして、このようなことが可能となることがあげられる。

収納スペースをフレキシブルに設定でき、共同応接、共同配送等の可能性もあり、ひいては能率向上、経費節減につながるものである。

なお、応接スペース、湯沸洗面所等設備スペース、従業員用ロッカー等もこの圏内に含まれ適所に配することが可能である。

9. 住居整備計画

住居環境の基本的な条件が充たされていない場合に

は、速やかに整備されるべきである。

日照、通風等が良好であり、設備が完備されることが必要である。

そして最も重要なことは、生活圏が確立されることであらう。

(店舗+住居)形式の場合の1つの解決が、立体化という手法によって求められる。

住居の広がりには、必要に応じ増減が可能であり、それに附属するルーフガーデンも同様である。

この場合、A店舗の直上がA住宅である必要は必ずしもない。

即ち、店舗街区の上に住宅街区があるという、人工土地の考え方に基づいている。

地形、条件等を考慮した上で、最良の住環境を設定する必要がある。

10. ま と め

社会生活がスピードアップし、秩序の混乱が生じている。

秩序を取り戻し環境を改善することが急務である。

3つの動線、即ち、顧客(車も含)、サービス、居住者の3つの動線を確保することにより各圏の独立協調を高め、諸関係を円滑に運営できるようにすることが可能となる。

集団形成要素たる各個が、その能力を最高度に発揮できる場を与えることが、集団の発展のためには必要とされる。

各個店舗の繁栄、市街の繁栄においても同様の論理は成立する。

このことは社会の発展にも影響を及ぼすものである。

このような意味で、この総合整備計画は大きな意義を有するものである。