F-31

関東大震災後の繁華地区・神田の衰退に関する研究

A Study on the Influence caused by the Modernization in the Busy Quarters in Tokyo after the Great Earthquakes in 1923

宇於崎勝也[1]，　○森田暁[1]
Katsuya Uozakii[1], Akira Morita [1]

Suda-cho and Ogawa-machi in ex-Kanda-ku were the leading busy area in Tokyo metropolitan area. The Ogawa-machi street was famous as a shopping center of imported articles in a line with the Ginza, while the Suda-cho crossing was prosperous as a change point of several tram lines. After the Great Kanto Earthquakes, although the Suda-cho and Ogawa-machi declined, it is examining that the cause of the declining consists of complex elements, such as relocation of markets, the conversion of urban transport-system, establishment of double width main roads and movement of the crossing, withdrawal of road-side stalls, and disappearance of the Otemachi government office quarter.

１．研究の背景と目的

江戸時代に職人町だった神田は、旧東京市神田区の東半分をなす、神田橋と万世橋を結ぶ線の東に広がる一帯であった（図１）。駿河台と、その下の低地「小川町」[注1)]は、旗本屋敷などが立地する武家地であった。明治維新後の「新開町」であった小川町通りと須田町交差点は、明治から大正にかけて東京隋一の繁華地区として栄えたが、関東大震災後に衰退していった。

本研究の目的は、小川町および須田町が衰退をはじめた画期が関東大震災後の復興期にあり、その原因が、市場の移転･変容、都市交通機関および物資輸送機関の転換、広幅員道路の開設と交差点の移動など、複合的なものであったことを明らかにすることにある。

図 1:筋違見附概念図

２．既往研究の考察と本研究の意義

近代東京の都市史研究については、1970 年代以降、藤森照信、陣内秀信など建築史学の分野において多くの成果がもたらされた[1]。

その後、田中傑[2]は、日本橋区田所町、下谷区御徒町三丁目などの分析により、震災復興期の区画整理に着目して、人口動態、建築ストックの変遷を分析することで、東京の都市構造の変容を解明した。道路史の分野では、堀江興[3]の研究が東京における主要街路形成過程をたどる基礎的研究である。田中傑は、震災後に須田町交差点が衰退した原因が道路の付け替えによる混雑の解消の逆効果にあると指摘している。しかし、隣接する都市施設などとの関連を指摘した研究は見られず、本研究の意義はここにある。

３．研究対象地とする地域

1)小川町通り

小川町通りは、江戸時代には、現在の万世橋近くから水道橋近くまで駿河台の裾に円弧を描いていた通りである。明治時代中期の市区改正により、現在の明治大学通りが開通し、また、九段坂までの通りも開通した。1936(昭和 11)年には(図 2)[4]小川町交差点と駿河台交差点の間の、1977(昭和 52)年[5])には九段下から須田町までの商店街調査が、公的機関により行われている。

図 2：1936 年時の小川町商店街[4]

2)須田町交差点

東西に走る靖国通りと南北に走る中央通りの交差する須田町交差点は、震災復興の前後で 50mほど南に移転した。震災以前の須田町交差点は、現在の「(仮称)万世橋ビル」工事現場の南端にあった。2006(平成 18)年に閉館するまで、交通博物館が立地していた場所である。移転以前と以後をあわせて須田町交差点と呼ぶことにする。図 3 の交通博物館と記されている場所が移転以前の万世橋駅および駅前広場である。(図 3)

１：日大理工・教員・不動産　２：日大理工・院（前）・不動産

図 3：須田町交差点の現況(2005 年)

４．小川町通りと須田町交差点の繁栄と衰退

明治末の小川町通りの隆盛は、夏目漱石の『門』などの小説に描かれている。須田町交差点は江戸時代以来の交通の要衝であった。明治以降、鉄道馬車・郵便馬車のターミナルとなり、市電網の発達とともに、青物市場、古着市場、正米市場の隣接する繁華地区として栄えた。大正四年発行の東京市電気局「電車運転系統図」によれば、全 11 系統のうち 8 系統が須田町交差点を経由している。関東大震災後、小川町通り商店街および須田町交差点繁華街が衰退した原因として、一般には、近隣人口の減少、郊外住宅地の発達と通勤の隆盛が挙げられる[6][7]が、著名な都市計画研究者の分析にも関わらず、小川町および須田町への来街者の多くが近隣住民であったという裏づけはない[8]。逆に、本郷、小石川など、現在の文京区方面から市電で来訪する客が多かったと推測される[9]。万世橋駅がターミナルでなくなったことを重視する議論もあるが、東京市で省線と私鉄による通勤が本格化したのは、関東大震災後である。また、露店に対する施策が地域の繁栄に大きな影響を与えたことについての報告も存在する[10]。

江戸時代以来の伝統をもつ多町青果市場はなぜ移転したのか。明治末期から神田市場に入荷してくる青果物は飛躍的に増加し、狭隘を感じるようになった。打開策として、各青物問屋は私道を開設してそれに対処していた。また、第一次大戦後、江戸時代以来物資輸送の主流をなしていた舟運は日清･日露と、戦争の度に後退し、かわりに陸上輸送とくに鉄道の占める割合が増加してきた。これにより従来の流通機構や組織に変化がおき始めた。万世橋駅は旅客専用駅であり、汐留、両国橋、飯田町、秋葉原の 4 駅で、東京市内の鉄道輸送貨物の 50%近くをまかない、青果物については、ほとんどがこれらの駅扱いであった。こういった背景から、関東大震災後、魚市場は、鉄道引き込み線を延伸し汐留に近い築地に移転し、青物市場は秋葉原駅の隣接地に移転したのである [11] 。

さらに、その背景をなす、東京市における消費者の行動についても考察する必要がある。当時の消費者は、江戸時代以来の、御用聞き･掛売制度のもとにあった。大阪においては、米騒動の発生前にすでに公設小売市場制度が発足したが、東京では、一般商店の反対もあって公設小売市場は、活発な進展をしなかった。関東大震災後の東京においては、明治以来高級品店であった百貨店が「なんでも十銭」といった大衆化路線をとることで、流通革命が一挙に進行した。掛売りは掛売りリスクや日歩負担を商品価格に転嫁するため、商品価格が高くならざるを得なかったのである。そのために、既存の小規模商店は苦境をせまられた[12]。

須田町および小川町もまた、こういった流通革命の中にさらされていたのである。

５．結論

大正時代の都市計画家たちは、現在の靖国通りを中心商業地として重視していたことからして、小川町や須田町が繁華地区でなくなる未来を想定していなかったと考えられる。日本橋魚河岸の築地への移転は、帝都復興計画の中に大きく位置づけられているが、神田多町の青物市場が近代化されたこと、柳原河岸の古着市場が昭和通りの開設によって分断されたこと、佐久間河岸の米問屋街が舟運の衰退と統制経済によって消滅したことなどが、須田町、小川町の変容に大きな影響を与えたことは否めない。これら複合的要因により、明治から大正にかけての都内有数の繁華地区は衰退していった。

６．注釈と参考文献

【注釈】

注 1)　小川町

「狭義の小川町」は、江戸時代には、現在の猿楽町あたりにあった鷹匠町、近代以降は、現在の神田小川町一丁目から三丁目のこと、「広義の小川町」は、江戸時代に駿河台のふもとに広がっていた武家地の総称。

【参考文献】

[1] 藤森照信『明治の東京計画』1982 年岩波書店、陣内秀信『東京の空間人類学』1985 年筑摩書房、山口廣編『郊外住宅地の系譜』1987 年鹿島出版会、初田亨『繁華街の近代』2004 年東大出版会
[2]田中傑『帝都復興と生活空間　関東大震災後の市街地形成の論理』2006 年東大出版会
[3]堀江興『東京の幹線道路形成に関する史的研究』1990 年、東京工業大学博士論文
[4]東京市『東京市内商店街ニ関スル調査』1936 年
[5]東京都商工指導所・千代田区『千代田区靖国通り沿線地区商店街診断報告書』1977 年
[6]千代田区『新編　千代田区史　通史編』1998 年
[7]千代田区『千代田区史』1960 年
[8]石川栄耀『「盛場」の研究』(商工省商務局『「商店店街盛場」の研究及其の指導要項』第一部、1935 年)
[9]奥井復太郎『「盛り場」考』1935 年『都市の精神』1975 年日本放送出版協会
[10]東京市『露店ニ関スル調査』1931 年
[11]社団法人神田市場協会『神田市場史』1968 年
[12]石井寛治編『近代日本流通史』2005 年東京堂出版