

城下町を基盤とする戦災復興都市の都市構造の変化に関する研究

ーメインストリートの配置変化に着目してー

A Study on the Change of Urban Structure in War-damage Reconstruction Based on the Castle Town

-Focusing on the Transition of Placement in Main Street-

○若林彩華¹, 阿部貴弘²

*Ayaka Wakabayashi¹, Takahiro Abe²

Abstract: The urban structure in Japanese castle town changed by Second World War. Japanese castle town has been developed in focus of main street. Therefore, this study targets 60 cities in War-damage Reconstruction based on the Japanese castle town, it revealed the change of urban structure by analyze change of main street.

1. はじめに

我が国の城下町は古くから、メインストリートと呼ばれる目抜き通り^[1]を中心に都市構造が変化してきた。封建都市城下町が近代都市へと再編し発展する過程で、鉄道が大きな動力となっていることは、市街地の発達から明らかである^[2]。

さらに、城下町の都市構造は第二次世界大戦でも大きく変貌するにいたった^[3]。中でも、特に戦災の被害が大きい都市は戦災復興都市として選定された。

都市構造を明らかにする上でメインストリートに着目することは、意義があると考えられる。しかし、城下町の都市構造の変化をメインストリートに着目し明らかにした既存研究は、蓄積段階である。

そこで本研究では、対象都市のメインストリートの変化を把握し、それに基づき都市構造の変化を明らかにすることを目的とする。

2. 研究対象

戦災復興都市 115 都市^[4]の中で、戦前に城下町であったとされる 60 都市を対象とする。本研究で扱うメインストリートの定義は、城下町期では参勤交代で使われた街道、戦災復興期では最も広幅員の道路とする。

3. 研究方法

(1) 調査方法

文献調査をもとに、対象都市を城下町期・鉄道開設期・戦災復興期に分け、メインストリートの配置や駅の立地点^[1]、都市施設、市街地の変化を把握する。

(2) 分析方法

城下町期・鉄道開設期・戦災復興期それぞれのメインストリートや市街地の広がりを模式図化する。模式図と、調査結果を踏まえて類型化を行い、都市構造について分析を行う。

4. 結果と考察

(1) 調査結果

文献調査によって得られた対象都市の調査結果を Table 1 に示す。

Table 1. List of Survey Targets

都市	最寄駅	駅開設年(年)	街道	幅員	駅の立地点
1	盛岡	盛岡駅	明治 23	奥州街道	30 町外
2	花巻	花巻駅	明治 23	奥州街道	20 周縁
3	仙台	仙台駅	明治 20	奥州街道	50 町内
4	いわき	いわき駅	明治 30	陸前浜街道	30 町内
5	東京	東京駅	大正 3	複数の街道	30-50 町内
6	八王子	八王子駅	明治 22	甲州街道	30 町外
7	小田原	小田原駅	大正 9	東海道	22 町内
8	水戸	水戸駅	明治 22	水戸/陸前浜街道	23 町内
9	高萩	高萩駅	明治 30	陸前浜街道	20 町外
10	宇都宮	宇都宮駅	明治 18	奥州/日光街道	30 町外
11	鹿沼	鹿沼駅	明治 23	日光例幣使街道	15 町外
12	前橋	前橋駅	明治 17	三国街道	36 周縁
13	高崎	高崎駅	明治 17	中山道	36 町外
14	長岡	長岡駅	明治 31	三国街道	36 町内
15	甲府	甲府駅	明治 36	甲州街道	30 町内
16	名古屋	名古屋駅	明治 19	駿河街道	100 周縁
17	豊橋	豊橋駅	明治 21	東海道	50 周縁
18	岡崎	岡崎駅	明治 21	東海道	30 町外
19	静岡	静岡駅	明治 22	東海道	30 周縁
20	浜松	浜松駅	明治 21	東海道/秋葉街道	36 周縁
21	沼津	沼津駅	明治 22	東海道	30 町内
22	岐阜	岐阜駅	明治 20	中山道	36 周縁
23	大垣	大垣駅	明治 17	美濃路	36 周縁
24	津	津駅	明治 24	伊賀街道	50 町外
25	桑名	桑名駅	明治 28	東海道	30 町外
26	富山	富山駅	明治 32	越中西街道	36 町外
27	大阪	大阪駅	明治 7	暗越奈良街道	80 周縁
28	姫路	姫路駅	明治 21	両国街道	50 周縁
29	明石	明石駅	明治 21	両国街道	30 町内
30	尼崎	尼崎駅	明治 7	中国街道	50 町内
31	和歌山	和歌山駅	大正 13	和歌山/紀伊街道	50 町内
32	新宮	新宮駅	大正 2	熊野街道	18 周縁
33	海南	海南駅	大正 13	熊野街道	25 町外
34	福井	福井駅	明治 29	北陸街道	44 町内
35	敦賀	敦賀駅	明治 15	西近江路/丹後街	49 周縁
36	広島	西広島駅	明治 27	両国街道	100 町外
37	福山	福山駅	明治 24	両国街道	55 町内
38	岡山	岡山駅	明治 24	両国街道	50 町外
39	高松	高松駅	明治 30	高松街道	36 町内
40	徳島	徳島駅	明治 25	淡路街道	50 町内
41	岩国	岩国駅	明治 30	両国街道	25 町外
42	下関	下関駅	明治 34	両国街道	36 町外
43	周南	徳山駅	明治 30	旧鹿野街道/山陽	36 周縁
44	松山	松山市駅(私)	明治 21	松山街道	40 周縁
45	宇和島	宇和島駅	大正 3	宇和島街道	36 周縁
46	今治	今治駅	大正 13	今治街道	46 周縁
47	高知	高知駅	大正 13	梶原街道	36 周縁
48	福岡	博多駅	明治 22	唐津街道	50 町内
49	北九州	黒崎駅	明治 24	長崎街道	25 町外
50	久留米	久留米駅	明治 23	日田街道	36 周縁
51	熊本	熊本駅	明治 24	薩摩街道	36 町外
52	宇土	宇土駅	明治 28	薩摩街道	11 町外
53	大分	大分駅	明治 44	日向街道	36 周縁
54	延岡	延岡駅	大正 11	日向街道	30 周縁
55	都城	西都城駅	大正 12	日向街道	30 町外
56	高鍋	高鍋駅	大正 9	日向街道	20 町外
57	日南	鉄肥駅	昭和 16	鉄肥街道	20 町外
58	日向	日向市駅	大正 10	日向街道	20 周縁
59	鹿児島	鹿児島中央駅	大正 2	薩摩街道	50 周縁
60	垂水	—	—	—	20 —

1 : 日大理工・学部・まち 2 : 日大理工・教員・まち

(2) 分析結果

模式図化し分類した結果、5つの類型に分けることができた。60都市中、①街道拡幅型は3都市、②街道整形型は5都市、③駅前道路整備型は35都市、④バイパス整備型は9都市、⑤複合型は8都市確認できた。

(3) 考察

メインストリートの配置変化では、都市の顔である駅を起点として敷かれている③駅前道路整備型が最も多い。中でも、駅の立地が町内（城地や武家地・町人地などが存在する城下町の内^[2]）である場合、市街地の発達範囲が他都市に比べて小さく、駅と城があまりにも遠い場合も同じであることから、駅と城が一定距離（500mから1000mほど）離れていると市街地が発展しやすいのではないかと考察する。

また、広幅員のメインストリート（幅員50m以上）をもつ15都市は、全て新設整備にあたる③、④、⑤の類型であった。そのうち8割が駅前道路であることから、駅前道路の広幅員化は、都市を再建するためには有効な手法だと考えられる。

5. まとめ

今回は戦災復興都市の中でも城下町をもつ60都市を対象として調査した。その結果、戦災復興では新たに駅前道路を整備した都市が多いことが明らかになった。

6. 今後の課題

今回の研究成果より、③駅前道路整備型が最も多いことが明らかになったため、鉄道開設期についてもより精緻な分析を行う。さらに、残りの城下町をもたない55都市においても同様に調査することで、都市構造の変化を解明できると考える。

7. 参考文献

- [1]篠原修：「景観用語辞典 増補改訂版」, 彰国社, pp. 216, 2007
- [2]新谷洋二, 堤佳代：「旧城下町における鉄道の導入とその後の町の変容に関する研究」, 第7回日本土木史研究発表会論文集, Vol. 7, pp. 119, 1978
- [3]稲見悦治：「城下町の戦災復興と地域構造の変貌—姫路城下町の場合—」, 人文地理学会, 16巻, 3号, pp. 225-246, 1964
- [4]吉田茂：「内閣告示第30号」, 1946

Table 2. Transition of Main Streets

型名		模式図	対象都市の番号	合計
街道維持	①街道拡幅型 城下町のメインストリートの形状を維持しつつ拡幅したもの		20, 49, 54,	3/60 都市
	②街道整形型 城下町のメインストリートの形状を維持しつつ、街路を整形したもの		7, 10, 18, 25, 52	5/60 都市
新設整備	③駅前道路整備型 線形の異なる新たなメインストリートを、駅前広場から市街地や城(城跡), 都市施設, 港に延びるよう整備したもの		1, 2, 4, 6, 8, 9, 12, 13, 14, 15, 17, 21, 22, 23, 24, 28, 29, 31, 34, 35, 36, 37, 38, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 48, 50, 55, 56, 59, 60	35/60 都市
	④バイパス整備型 既存のメインストリートを迂回するように、線形の異なる新たなメインストリートを整備したもの		19, 27, 30, 32, 33, 39, 42, 51, 58	9/60 都市
	⑤複合型 ③と④、①と③のように、新たに整備された複数のメインストリートが、交わるよう整備したもの		3, 5, 11, 16, 26, 47, 53, 57,	8/60 都市

凡例

●…天守閣 □…城の外郭 □…鉄道駅 +++++…線路 —…城下町のメインストリート ———…戦災復興期に敷かれたメインストリート