

IV-120 近代都市の発展とそれに果たした鉄道の役割に関する研究

東京大学 学生員 桐山 孝晴
 東京大学 正 員 新谷 洋二
 東京大学 正 員 太田 勝敏

はじめに

明治以降、全国各地の都市で様々な発展の歴史が見られた。都市の発展には様々な要因が考えられるが、鉄道というものを一つの手掛りとしてそれを考え、近代都市の発展とそれに果たした鉄道の役割について考察することがこの研究の目的である。そのため、対象とする期間は明治以降鉄道の全盛期である戦前までを中心とすることにした。

1 近代都市と近代的交通機関

封建体制の崩壊により上からの近代化が進められ、封建的束縛から解放されて自由な経済活動を営むことのできる近代社会が成立すると、従来の封建的権力・特権に存立の基盤を置く封建都市に代って近代産業によって立つ近代都市が成立するようになった。近代都市は近代産業の発達とともに発展したが、近代産業が必要としたものは全国的市場であり、それを可能としたのが近代的交通機関である。従って近代産業が支える近代都市の発展にとって近代的交通機関の果たす役割は極めて大きいと言える。

鉄道の創設は殖産興業という経済的目的もあったが、それよりもむしろ外圧や中央集権体制の確立という政治的目的の方が強かった。しかし、その後軍事的効果や私企業としての鉄道が注目されるようになると、全国に鉄道路線網が広がり、水運との競争にも勝って鉄道は近代的交通機関の主役となったのである。鉄道は各都市を全国、さらには海外の市場に結びつけることによって資本主義経済の発達と近代都市発展の基礎となったのである。

2 全国の都市による検証

全国の都市（市制町村制実施年である明治22年の人口1万人以上の都市に若干数の新興都市を加えたものを対象とする）について明治以降どのような都市が発

展したのかを調べ、その要因を鉄道を中心に考えた。（都市の成長の指標には人口を用いた）

それによると近代産業が未発達であった明治初期においてはやはり歴史的蓄積が大きく物を言い、そのことは初期の市制施行都市の大半が旧城下町で占められていることをみてもよくわかる。しかし明治中期以降産業革命による近代産業の活発化と鉄道による全国的市場の形成は、各地に近代産業都市を生み都市の発展をもたらした。下表は鉄道と都市発展の関係をみる一例として、対象都市を明治22年から全国に鉄道網が広がっていった明治36年までの成長度と鉄道開通年（5年毎に区分した）によって分類したものである。

成長度	超成長	成長	一般	停滞	衰退	計
～M16	大阪、札幌 (5)等	— (0)	東京、京都 (6)等	敦賀 (1)	品川 (1)	13
M17～M21	豊橋 (1)	相生、浜松 (6)等	高崎、上野 (10)等	仙台、松山 (5)等	大垣、高田 (2)	24
M22～M26	小倉 (1)	高松、尾道 (6)等	水戸、福岡 (10)等	盛岡、青森 (7)等	— (0)	24
M27～M31	長崎 (1)	津山 (1)	千葉、広島 (10)等	金沢、高松 (16)等	— (0)	28
M32～M36	— (0)	下関、山形 (2)	山形、甲府 (6)等	秋田、徳島 (6)等	富山、新庄 (2)	16
未開通	足尾 (1)	新橋、新橋 (2)	横手、今治 (8)等	通田、豊後 (16)等	三國、蘇我 (7)	34
計	9	17	50	51	12	139

成長度の区分法

()内は都市数

超成長都市…人口増加率4.5%/年～

成長都市… “ 3.0%～4.5%/年

一般都市… “ 2%～3.0%/年

停滞都市… “ 0.0%～2%/年（社会減）

衰退都市… “ ～0.0%/年（絶対減）

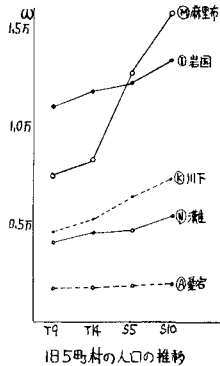
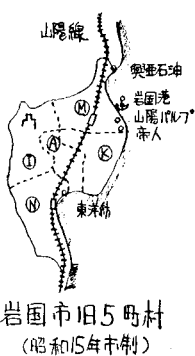
(2は全国総人口増加率、この場合1.27%/年)

はっきり相関関係があるとはいいきれないが、鉄道が都市発展のきっかけになるということは言える。国土幹線となった東海道線沿線の都市発展が著しいのに対し、一般に鉄道敷設の遅れた地域では発展のスピードが鋭い傾向にある。

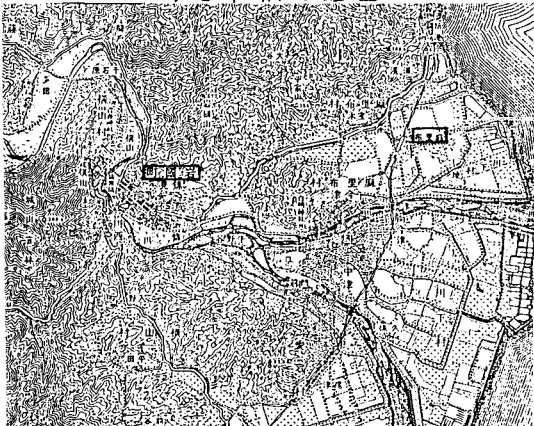
3 近代産業都市の発展と鉄道

鉄道の大量で迅速な輸送は近代産業の飛躍を大いに促すことになった。以下は鉄道が近代産業都市の発展に果たした役割を示す一つの事例である。

岩国（山口県）はもともと吉川氏6万石の城下町として興った都市である。ところが明治30年に開通した山陽鉄道は従来の山陽道とは異なる海沿いのルートをとったために、岩国駅も旧城下町から離れたデルタ上の麻里布に設けられた。このため旧城下町が停滞であったのに対し、広い開作地に恵まれ海陸の交通の要地となった麻里布地区には工業立地が相次ぎ、臨海工業都市として発展した。昭和5年には人口が逆転し、昭和15年に5町村が合併して岩国市が成立した時点では既に市の中心は旧城下町岩国から近代産業都市麻里布に移ってしまっていた。岩国では旧城下町の停滞と近代産業都市の発展という全国的におこった現象の縮図をみることがができる。現在も岩国は2つの顔を持つ都市として知られている。



一 明治中期の岩国一



4 宿場町の盛衰と鉄道

江戸時代の徒歩による交通と封建的特権によって栄えた宿場町であるが、封建体制の崩壊は宿場町の基盤を揺るがし、鉄道の開通は宿場の機能を喪失させることになった。こうして宿場町は衰微の運命へと追い込まれたのであるが、鉄道の開通はまた近代化のきっかけを与えることでもあった。

下表は我国の代表的な交通路である東海道について宿場町を明治22年～大正7年までの成長度（区分法は前に同じ）と鉄道駅からの距離（およその値）によって分類したものである。それによると鉄道の便益を受けることのできた宿場町の多くが近代都市として新たな発展をとげたのに対し、鉄道路線からは離れたところは衰微してしまっていることがわかる。

距離	成長度	超成長	成長	一般	停滞	衰退	編入等計
黄 通	—	岡崎 (1)	四日市 (1)	戸塚・大津 (2)	—	—	4
0～0.5km	川崎・横浜・品川・三島・横浜・大塚・大塚等	川崎・横浜・品川・三島・横浜・大塚・大塚等	品川・三島・横浜・大塚・大塚等	品川・三島・横浜・大塚・大塚等	品川・三島・横浜・大塚・大塚等	品川・三島・横浜・大塚・大塚等	30
0.5～2km	藤沢 (1)	藤沢 (1)	藤沢 (1)	藤沢 (1)	藤沢 (1)	藤沢 (1)	6
2～4km	—	—	—	—	—	—	5
4km～	—	—	—	—	—	—	8
計	5	5	17	16	6	4	53

（鉄道は大正7年までの開通分、連絡鉄道も含む）

まとめ

近代都市の発展は近代産業の発展でもあり、それはまた資本主義経済の発展でもある。そうなれば他地域とのつながりはますます強くなるわけで、交通の便が都市発展の大きな要因となる。鉄道は近代的交通機関の主役であったから、鉄道が全盛期であった近代社会において鉄道の存在は都市発展にたいへん有利な条件となったのである。そして鉄道が近代都市発展に果たした役割は極めて大きかったとすることができる。

以上戦前までの都市について考察してきたが、現代社会においては交通体系が変化したことによって、新たな都市発展の様式がみられるようになった。現代・将来の都市について考察することが今後の課題である。

参考文献

- 矢崎武夫「日本都市の発展過程」 弘文堂（S37）
- 鉄道院「市街鉄道の社会経済に及ぼせる影響」 鉄道院（T5）