

甲府駅の開業に伴う都市整備事業と商業地区の歴史的展開*

Historical Development of the Commercial Area in Kofu City after the Open of Kofu Station*

中西航**・志摩憲寿***・家田仁****

By Wataru NAKANISHI**・Norihisa SHIMA***・Hitoshi IEDA****

1. はじめに

(1) 問題意識

今日、地方中核都市における中心市街地の衰退が深刻な問題となっている。こういった都市の多くは江戸時代の城下町を由来としており、その中心市街地は元来それぞれの地域の中心地として賑わいを呈していた場所である。そのため、現在各地で都市再生や再開発といった事業が行われ、本来の賑わいを取り戻そうという動きが活発である。

また、画一化した地方都市への反省から生まれた歴史回帰の流れは、換言すれば個別の都市の特徴を生かすということである。そのためには、一般論にとどまらず、最終的には個別の都市固有の特徴を明らかにし、そこから示唆を得ることによってはじめてそれぞれの都市の中心市街地の再生が可能になると考えられる。

(2) 本研究の目的と既往研究

これまで、城下町由来都市の歴史的系譜の研究は、都市構造に着目して多数行われてきた。たとえば、佐藤ら¹⁾は、全国の多数の城下町を調査し、その都市構造の歴史的系譜を、大手道や都市計画道路、戦災復興計画などによる道路網と、改造された城郭や官庁街、駅などの主要拠点との関連から明らかにした。そのなかでも特に、鉄道駅の立地戦略はその後の都市に大きな影響を与えたとしている。すなわち、駅を城下町から離して立地させるか、城下町の中に引き込み都市作りに生かすかは大きな分岐点となったのだという。また、同様に多数の城下町の調査から、野中²⁾は、城下町都市における中心地は近世の町屋地を引き継いだものであることが多いこと

*キーワード：都市計画、市街地整備

**学生会員、

東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻修士課程

(東京都文京区本郷7-3-1 工学部1号館324

TEL:03-5841-6118、FAX:03-58541-8507)

***正会員、工博、

東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻(同上)

****フェロー会員、工博、

東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻(同上)

を明らかにしている。しかしながら、商業地区の動的な展開過程は明らかにされていない。

そこで、本研究では、甲府市を事例とし、甲府駅の開業が甲府市の商業地区の展開に与えた影響を明らかにすることを目的とする。具体的には、(1) 甲府駅の位置決定の経緯を探り、(2) 駅開業に伴う都市整備事業を概観し、(3) 駅開業後の商業地区の展開過程を実証的に明らかにする。

(3) 事例としての甲府市

甲府市は、16世紀に武田氏が甲斐府中として統治の中心地に選定し、都市としての歴史が始まった。以後、江戸時代の城下町時代を経て、現在に至るまで山梨県の中心都市として繁栄してきた。

本研究の対象都市としてみた場合は、ア) 16世紀に武田氏が統治した時代より長く商都としての歴史を有しているため、歴史的に商業地区を捉える上でふさわしく、イ) 甲府駅は城を南北に分断する全国でも珍しい場所に開設された、すなわち佐藤によれば「最も積極的に鉄道を城下町改造に利用しようとした例」であり、甲府駅の開業による商業地区の変化には、甲府特有の特徴がよく表れていると考えられる。

(4) 研究の方法

まず、研究の主要な対象とする期間を、1903年の中央線甲府駅開業から旧都市計画法に基づく都市計画街路網が樹立される1931年までとした。続いて、鉄道駅の開設をはじめとする都市整備事業や商業地区に関して、計画決定書³⁾や議事録⁴⁾などの一次史料、新聞記事や甲府市史⁵⁾、山梨県史⁶⁾などの二次史料を収集した。さらに市役所や商工会議所などの各種機関へのヒアリングおよび現地調査を行った¹⁾。

3. 鉄道敷設までの経緯⁽²⁾ (表1)

(1) 中央線開業以前の交通事情

全国的な鉄道建設は、1872年の新橋横浜間の開業以後急ピッチで進められた。全国の地方都市にとって、東京をはじめとする主要都市に一定時間内に到達できる

手段であり、産業発展に大きな役割を果たす鉄道をいち早く誘致し開業させることは、他の都市に遅れをとらないためにも至上命題となった。

甲府市に目を向けると、明治維新以後、全国の他の都市と同じように近代化の波が訪れた。特に、1873年に赴任した県令藤村紫朗は、道路県令として名高い人物で、甲府盆地内の道路事情を一気に改善した。しかしながら、甲府盆地と外部、たとえば東京との行き来に関していえば、周囲を山に囲まれているという地形的に不利な条件は変わらず、地域の発展を阻害する大きな要因となっていた。

中央線の開通以前、甲府東京間の速達ルートは、甲府盆地南端の鰍沢から富士川の舟運を利用して静岡県富士まで下り、そこから東海道線で東京に向かうというもので、丸一日を要した。

(2) 甲府駅の位置決定と中央線の開業

1896年、八王子から甲府までの鉄道が着工された。このとき、甲府盆地内のルートおよび甲府駅の位置についても何らかの方法で決定されたはずである。しかし、前述のように城を南北に分断するという全国でも特殊なルートであるにもかかわらず、その決定経緯に関して残っている資料は少ない。

当時の市議会の議事録⁴⁾によれば、駅の設置場所にはいくつかの案があり、現在地である「飯田田圃字横田および橋町付近」のほか、現在地よりも東側の長禅寺前、濁川の西側、南東側の朝気町、南側の穴切町、北側の城北などが検討されている(図1)。大まかに分ければ、当時の市街地の南北どちらかという違いである。そして、「市将来の公共事業及び商工業に関する利害」から、「甲府市の西北にして市の中心にもっとも近接した場所」である現在地が選ばれた。

ここでの議論は結果ありきのものだという批判もあがっているが⁵⁾、議事録にみられる現在地を推す意見として、「横田は中心の近接地であり、(市街地の様子が)激変しないからよい」「小売業を以て成立する市街であるから東南より西北(が望ましい)」という趣旨のものがある。

このうち、前者は、駅を市街地と離して設置するのではなく、1キロに満たない近接した位置に設けることで市街の発展を図る意図が表れている。また、後者は、後述するような商業地区の展開方向を意識していた可能性がある。

(3) 甲府駅開業時の商業地区の様子

この頃の商業地区は、江戸時代の宿場町である柳町とその周囲に存在した。代表的な場所として、盆地外部との輸送動脈、すなわち東京方面の甲州街道、小田原方面

の鎌倉街道、富士方面の富士川舟運、長野方面の信州往還の起点に当たる柳町やその北側の八日町・山田町があげられる。また、城郭が再開発されて誕生した桜町には劇場が誕生するなど、新たな土地にも展開し始めていた時期である。

4. 甲府駅開業後に行われた整備²⁾(表1・図2)

中央線は東側から徐々に開通していき、1903年に甲府に到達した。しかし、駅開業当時の橋町は、市街地に近接した場所であるとはいえ、廃城以後あまり手をつけられず、東側に内堀、西側に監獄があるといった寂しい場所であった。そこで、以下の整備が行われていった。

(1) 監獄の移転

1873年に設置された橋町の刑務所は、駅前の道路を一本隔てた位置にあった。市民からの多くの移転要望を受けて、1909年、市街地の東側、現在の朝気町に移転した。跡地の区画が整理され、駅前西側の土地が市街地として利用できるようになった。

(2) 内堀の埋め立て

1926年、市民の反対を押し切って埋め立てが決定された。このことは、城を南北に分断した鉄道の出現とあわせて、江戸時代の都市構造を過去のものとした。なお、この場所は、現在の駅前商店街にあたる。

(3) 県庁舎の新築

内堀の埋め立て後、1930年に北側に移転新築され、現在も同じ場所にある。つづいて、県会議事堂や郵便局なども建設され、駅前には新しい建築様式の建物が並ぶこととなった。

このように、次々と駅周辺に新しい土地が生まれ、利用されていった。また、駅の開業との直接的な関連はそれほど無いと思われるが、以下の整備も行われている。

(4) 市役所の移転

1915年、柳町から西側の相生町に移転した。第二次大戦後に現在地に移転するまでこの位置にあった。

これらの整備は、すべて駅周辺の整備や、駅方向への移転であるという特徴がある。そのことが商業地区の展開に与えた影響を次章でみていく。

5. 甲府駅開業後の商業地区の展開²⁾(表1・図3)

鉄道開業は商業にも様々な影響をもたらした。東京まで六時間で到達できるようになることは、甲府が東京の経済圏内に入ることを意味した。直接的な影響としては、

表-1⁽²⁾

鉄道駅開業に関わる都市整備事業と商業地区の様子

| 年 | 事業等 | 商業地区の様子 |
|------|---|---|
| 1896 | 中央線八王子～甲府間着工決定 | 柳町、八日町、山田町が代表的な商業地区 |
| 1898 | 甲府近郊で馬車鉄道開業。甲府～勝沼間、のちに石和～甲府～鵜沢間となる | |
| 1900 | 市内通電、電灯がとれる | 夜間営業が可能になる |
| 1903 | 中央線甲府駅開業 | 商圈の拡大、勸工場など新たな経営方針の芽生え |
| 1904 | 甲府城が県に払い下げられ、舞鶴公園となる | この頃、三日町見附付近で始まった夜店が拡大していき、夏の風物詩になる |
| 1905 | 甲府東京間の電話開通翌年、市内の電話開通 | |
| 1907 | 上府中で大火。この影響で遊廓が穴切に移転 | |
| 1908 | 監獄が駅前橋町から朝氣町に移転(図2) | |
| 1909 | 陸軍歩兵第四十九連隊設置。三千人が常駐し、甲府市にとって経済的に重要な存在となる | この頃、春日町に米穀市場移転 |
| 1911 | | 春日町に初の活動写真館「甲府館」開業。その後、錦町に第二甲府館、三日町に富士館、柳町に中央館が開業 |
| 1913 | | 魚町の魚市場改築 |
| 1915 | 市役所が柳町から相生町に移転(図2) | 市役所移転以後、裏春日町や常盤町が主要な商業地区になっていく(図3) |
| 1918 | この頃、郊外へのバスが運行される。人力車は下火に | 錦町に青物市場開設 |
| 1923 | 富士川舟運にプロペラ艇が就航 | |
| 1924 | | 市内初のデパート形式の店舗、フリヤ商会在桜町で開業。この頃仲見世商店街も誕生 |
| 1926 | 駅前内堀の埋め立てが決定される(図2) | |
| 1927 | 馬車鉄道廃止 | |
| 1928 | 富士身延鉄道開業、富士川舟運廃止 | |
| 1929 | 都市計画区域認可 | |
| 1930 | 内堀の埋立地東側に県庁舎新築。同時期に県会議事堂、旧県立図書館、旧郵便局、旧水道局も建設される(図2) | この頃、上流階級向けのカフェやダンスホールも賑わいをみせる |
| 1930 | 山梨電気鉄道開業 | 各地に百貨市場が相次いで設立される ⁽⁴⁾ |
| 1931 | 都市計画街路網決定、旧国道八号線竣工 | |



図-1⁽⁷⁾ 甲府駅の候補地と当時の商業中心地区

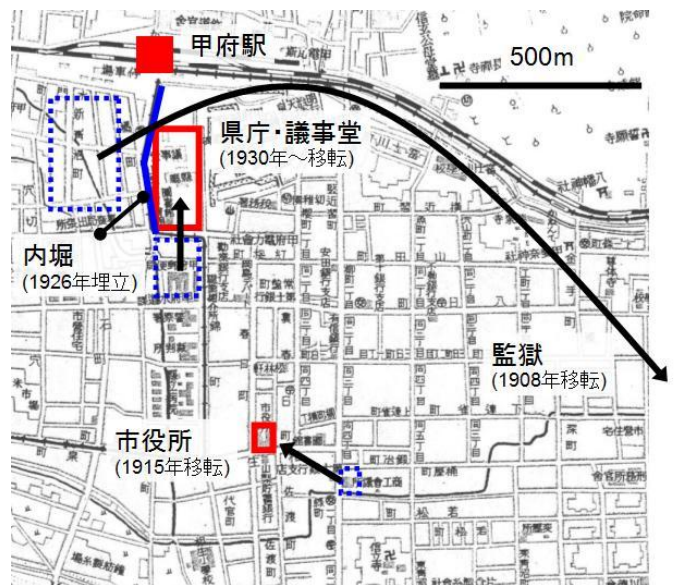


図-2⁽⁸⁾ 甲府駅の開業に伴う市街の整備

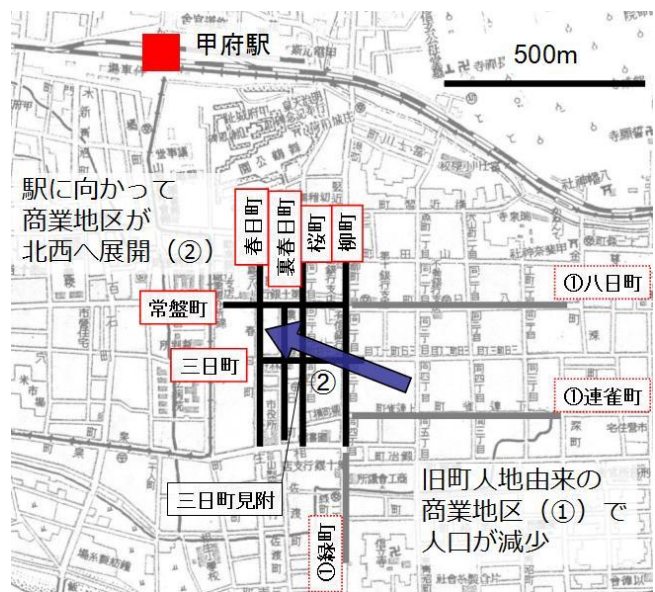


図-3⁽⁸⁾ 甲府駅開業以後の商業地区の展開

多種多量の魚がもたらされた魚市場が活況を呈したことがあげられるが、次第に米穀や青果を扱う定設市場もいっそうの賑わいを見せた。また、商業の慣習にも新しい風が吹き込み、それまでの主流だった対面販売に加えて、徐々に陳列販売方式もみられるようになった。さらに、勧工場という、各商店が商品を持ち寄って一所で販売する場も生まれた。⁵⁾

(1) 商業地区の移動

このように、商業そのものが発展していくなかで、立地場所に関しては以下のような事実がある。

a) 柳町より駅側の賑わい⁶⁾

三日町見附ではじまった夜店が周囲に拡大していき、夏の風物詩となった。また、1911年に初の活動写真館「甲府館」が春日町で開業したのをきっかけに、錦町の第二甲府館、三日町の富士館、柳町の中央館が設けられていった。魚町の魚市場は旧町人地にあったが、春日町の米穀市場、錦町の青物市場は新しい市街地で賑わいをみせた。市役所の移転以後、これらに加えて常盤町、裏春日通りが中心的な商業地区となっていく。1924年には、桜町にフリヤ商会という初のデパート形式の店舗が開業した。

b) 旧町人地由来地区の人口減少

同時期に、江戸時代の町人地であり明治に入ってから賑わいを呈してきた八日町、緑町、連雀町では人口の減少を記録する。

この事実は、商業地区が西に移動していることを示しているし、実際に1930年頃の商店街調査⁹⁾でもそのことが指摘されている。なお、この傾向はその後も続き、結果として旧町人地は、現在はいわゆる中心市街地ではなく、その東側に近接する場所となっている。

ところで、このような商業地区の展開は、都市構造の変化と違い、都市整備事業によって行うことは難しい。従って、これはあくまでも地元の商店一つ一つが開業や移転することによって起こったものである。そこで、次節では、都市構造の変化と商業地区の展開の間にある関係性を明らかにしていく。

(2) 駅の位置と都市の発展方向の妙

ここで、駅の位置が決定された経緯に立ち戻って考える。まず、駅を城下町の中に設置することで、既存の市街地を生かして都市を発展させていく方針がとられた。このことは、駅が城下町と離れた場所に設置された都市が負った、旧来の商業中心と交通の拠点の結合という課題を免れた。その一方で、詳細に見れば、駅の設置場所は決して当時の市街地の中心ではなく、北西の外れであった(図1)。このことが、上記で見た緩やかな商業地区の西への移動を生み出した。

しかも、前後の歴史に目を向けると、主要な都市拠点が常に西ないし北西に向かって新設・移転していることがわかる。たとえば、県庁舎が錦町に建設されたのが駅開業以前の1877年のことで、この時点から都市は西へ発展していく下地ができていたと考えられる。前述した1915年の市役所の移転も西方向である(図2)。また、駅も、交通の拠点という意味で考えれば、柳町から橋町への北西方向の移転とみることができる。従って、これらは、意図されたものかどうかは別としても、空間的に連続して北西方向を指向しているし、駅の開業はその流れを決定的なものにしたと考えられる。ここに、駅の位置決定が、本質的には関係のない県庁や市役所などの都市拠点の整備と一致した方向となり、都市を北西方向に発展させる相乗効果が生まれていた。

(3) 商業地区の都市構造への対応

このような都市構造の変化に呼応するかのように商業地区も西へ移動していく。この移動が着々と起こった理由の一つは、上記で述べた空間的連続性だろう。

しかし、商業地区の展開からは、同時に都市構造の変化を受容し、むしろ積極的に利用していこうという地元の姿勢が見受けられる。旧町人地由来の土地を出て、元々は城の内郭にあたる春日町や桜町、駅の開業までは町外れに過ぎなかった橋町という新しい場所に移動していく流れは、そういった積極性にも支えられていた。たとえば、老舗デパートである岡島百貨店は、もともと柳町で茶業を営んでいたものが、呉服に業務を拡大し、さらに多様な商品を扱うようになったことに由来する。そして1937年に常盤町に支店を展開したものが、現在の本店の位置である。あるいは、明治維新後に内郭が市街化されたとき、数年のうちに桜町に劇場が開設され賑わいを見せていたことからこのことが伺える。

このように、駅が開業し、駅周辺の整備が行われ、都市構造が変化し、商業地区が展開していくという過程には、常に北西方向を指向し空間的に連続した都市の発展と、それに対応して新しい土地に展開していった地元との相互作用が存在した。

(4) 都市計画の樹立とその後

その後、交通問題をはじめとする都市問題が顕在化し、1931年に甲府市にも旧都市計画法に基づく都市計画が樹立される。駅前と柳町を結ぶ道路が計画されるなど、ここでも北西への空間的連続性を有している。

こうして、甲府駅の開業後商業地区は着々と西に移動していくわけであるが、実際に駅前が商業地区の中心となるのは戦後のことである。甲府市は空襲により市街地の大半を失ったが、駅前は春日町や桜町と並びいち早く復興をとげ、このときに名実ともに中心地となった。

6. まとめ

本研究により、甲府市の商業地区の展開と甲府駅開業の関係について、以下のことが明らかになった。

(1) 鉄道駅の積極的な活用

甲府駅の位置決定の際には、当時の市街地から1キロに満たない距離に近接させることを肯定的に捉え、市街の発展に積極的に活用していく方針がとられた。市街地の北西側という位置は重要な意味を持ち、商業地区に大きな効果をもたらすこととなった。

(2) 鉄道駅の重要性

一般的な城下町由来都市と同様に、甲府市の場合も、甲府駅の開業が確実に都市構造に変化をもたらしていった。当初は町外れであった駅周辺の整備が進む大きなきっかけとなったほか、監獄の移転や内堀の埋め立て、県庁舎の新築などが行われた。その後の時代には駅前通りとも呼ぶべき都市計画道路の構想が練られた。

(3) 空間的に連続した商業地区の北西への展開

16世紀以来商都であった甲府の商業は、鉄道開業によってさらに発展した。そして、甲府駅の位置と、その影響による都市構造の変化は、商業地区が空間的連続性を有しながら脈々と北西に展開することを可能にした。そこには、柳町に本店を持ちながら常盤町に支店を展開した岡島にみられる、都市構造の変化を受容し、新しい土地を積極的に利用していった地元の姿勢も伺えた。

7. 考察

甲府駅の開業は単に都市構造の変化をもたらしただけではなく、その位置の良さと、開業に伴う各種の都市整備事業がうまくかみ合うことで、空間的連続性を有しながら商業地区が北西に展開することを可能にした。そして、都市が拡大する局面において、甲府市はこの連続性によって商都としての歴史を継承することに成功した。数百メートルに過ぎない市役所や県庁の移転でさえも同じ流れに沿っているということは、その大きな助けとなっている。このように、都市整備事業は商業地区の展開における空間的連続性を引き出すことが望まれる。

一方、第二次大戦後、高度経済成長以降におけるバイパスの整備などは、その空間的連続性から大きく外れた場所になされることがほとんどで、商業地区の連続的な展開も不可能となっていることが中心市街地の衰退にもつながっている。従って、今後の都市整備事業を行う上では、空間的連続性を確保するよう考慮することが求め

られる。特に中心市街地の再生にあたっては、商業中心地区が歴史的にはどの向きに連続的展開をしてきたのかということに数百メートル単位で着目することも、重要な意味を持つと考えられる。

【補注】

- (1) その上で、具体的には、これらより各種の事業の概要を明らかにするとともに、商店街や主要な店舗の情報から商業地区を割り出し、地図上に表現した。そして、商業地区の移動を把握するとともに、主要な都市拠点の変化、すなわち都市構造の変化との関連からその特徴を読み取っていった。
- (2) 参考文献3) - 6) を参考としている
- (3) 中央政府において日本軍が中央線建設の重要性を主張しており、甲府市はそれを後押しとして鉄道を誘致していった面もあるため、そのルートも、商業地区との関連よりも軍用面が重視された可能性もある。
- (4) 百貨市場とは、一つの大きな建物の中に各商店が入居し、そこで商売を行う方式のことであり、1930年代前半における甲府市商業の最大の特徴である。これには、昭和恐慌への対応策という側面もあったが、百貨店の開業などにおされて次第に影を潜めていった。
- (5) このほか、電気の開通、電話の開通なども商業の発展に大きく貢献した。
- (6) たとえば、当時の市民の行動は、「三日町見附のキリン館、桜町通りの松林軒食堂、桜町二丁目の開峽楼などで洋食を食べ、シネマを観るというのが当時の市民の楽しみであった(甲府市史通史編第三巻)」といったものである。

参考文献

- 1) 佐藤滋：城下町の近代都市づくり、鹿島出版会、1995
- 2) 野中勝利：城下町都市の近代都市デザイン研究(1)、日本建築学会大会学術講演梗概集(中国)、F-1分冊pp.257-258、1999
- 3) 公文雑纂
- 4) 甲府市議会：甲府市議会史 記述編、甲府市議会、2002
- 5) 一般的に甲府市史と呼ばれる下記5つの市史
甲府市市史編さん委員会：甲府市史(通史編・史料編・別編)、1987- / 甲府市史刊行委員会：甲府市史：市制施行以後、1964 / 甲府市役所：甲府市制六十年誌、1949 / 山梨県甲府市役所：甲府市制四十年記念誌、1928 / 甲府市役所：甲府略志、1918
- 6) 一般的に山梨県史と呼ばれる下記2つの県史
山梨県：山梨県史(通史編・資料編・概説編)、1996- / 山梨県立図書館：山梨県史[通称「旧山梨県史」]、1958-
- 7) 大日本帝国陸地測量部：二万五千分の地形図「甲府」、明治44年修正・大正六年発行をもとに作成
- 8) 地図資料編纂会：昭和前期日本都市地図集成、1987に収録の「1940年甲府市地図」をもとに作成
- 9) 山梨県：山梨県史資料編第17巻、山梨日日新聞社、2000