

## 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

正会員 東京大学教授 新谷 洋二  
○正会員 住友海上火災保険 堤 佳代

The Study on the Transformation of Former Castle Towns  
by the Introduction of Railways

by Yohji Niitani  
Kayo Tsutsumi

### <概要>

封建都市城下町が近代都市へと再編し発展する際、近代の代表的交通機関である鉄道が及ぼした影響は大きい。交通は都市そのものの構造を大きく規定するものであり、この構造如何によって、都市の発展は大きく左右されるものである。

本研究では、鉄道がどのようにして城下町の近代都市化を促進していったかを、地図上に見られる形態的变化を追うことにより明らかにしようとした。その結果、次の事が明らかになった。

鉄道は確かに都市の発達を助長した。それは、どの都市でも鉄道駅に向かって市街地が伸びていることから明らかである。

しかし、その市街地の伸展の度合や時期は、各都市で大きく異なる。

それには、鉄道建設当時に都市のもつポテンシャルが各都市ごとに異なり、鉄道を利用して発達できる力をもっていたか否かによって、差が生じたものと考えられる。

さらに、市街化の進む過程において、鉄道路線が壁となり、そこで市街化の進捗が鈍くなる都市と、それを一早く乗り越えていく都市とがみられる。これにも同様の理由が挙げられる。付け加えて、そのポテンシャルが近世以来のものだけでなく、近代以降形成されたものをも含む。つまり路線を越える力は、近世の石高とか産業に左右されるものではなく、駅方面へ市街化が進む過程で形成された工場及びその関連施設の立地に大きく影響されている。そして、駅の表と裏を結ぶ地下道等の建設がこれを促進している。

また、その際、市民性、風土といった目に見えないものも無視できない。

(キーワード：城下町・近代・変容過程・鉄道)

### 1. はじめに

“城下町”は我が国の都市史上重要な位置を占める。というのも、現代都市の多くがこれを母体としているからである。

しかし、その近代における変容をみるに各都市によって、発達度に大きな差が生じている。そこで、それぞれの城下町が近代都市に至るまで、近代でどのような変容過程をたどったのかを知ることが必要

であろう。なお、本研究では資料の都合により近代を明治維新から昭和15年までとする。

本研究では、城下町の近代における変容過程を、都市構造を大きく規定する交通、とりわけ鉄道によるインパクトに着目して明らかにしていくことを目的にして検討を行う。

その主な研究の手法としては、現在入手可能な明治後半、大正、昭和初期の3時点における基本図を

作成して、その図面上に見られる形態上の変化、とりわけ、市街地の拡大方向とその時期を経年的に追うという方法をとった。

## 2. 全国的傾向

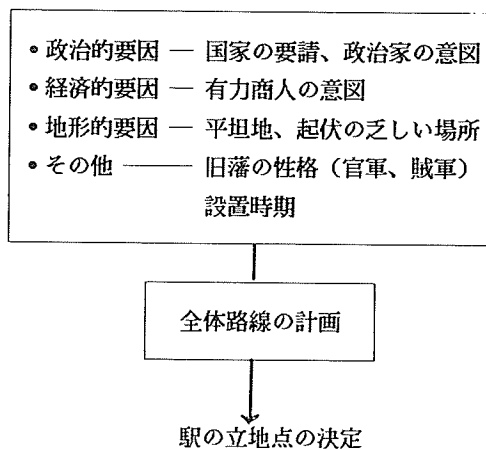
全国の旧城下町の中から無作為に67の都市を抽出し、その変容を明らかにした。(この67都市の中には近代に全く鉄道の導入されなかった都市や国鉄線の導入されなかった都市を含む。)

この中から、市街化過程を分析すると以下のような傾向が読み取れる。

### a. 駅の立地

市街化過程を明らかにする前にまず駅の立地点を把握した。その理由は、鉄道が駅をもってはじめて人々と接する交通機関であるからである。

駅の立地に関しては、各都市ごとに様々な議論がかわされ決定されているが、その決定要因は次のように要約できる。



これらの要因が複雑にからみ合って決定されたのだが、その駅の位置も次のようにまとめられる。

- 町の内(形態上からみた城下町の内)
  - 武家地・城地・(町地); 空閑地(荒地、桑園)
  - 仙台、水戸、長岡、甲府、福井、etc.
- 町の周縁(形態上からみて城下町の内とも外とも判別しがたい漸近地帯)
  - 武家地、町地、耕地
  - 前橋、豊橋、浜松、姫路 etc.
- 町の外(形態上からみて明らかに城下町の外と

判別できる地帯)

----- 耕地、荒地

弘前、米沢、富山、広島、盛岡\* etc.

<注>\* 城下町の搦め手に駅が立地している。

いずれにしても、鉄道駅は町の中心(城下町時代の本町通り)より離れており、両者の距離は直線距離にして0.8~1.2kmぐらいが多い。但し、なかには、岡崎が4km、刈谷が約2.5km離れているといった事例もある。

### b. 変容

こうして、中心より離れた位置に駅が立地するが、時の流れと共に変化していく。

b-1 駅前通りの新設等により、中心と駅が結ばれ、その通りに沿うようにして線状に市街地が進む。

b-2 駅前と中心の2つの市街ができ、それが新道によって辛うじて結ばれる。

b-3 駅方面に市街地が引きよせられ、路線に沿って市街地が広がる。

b-4 市街地が路線を越える。最初は駅の表と裏を結ぶ地下道等によって市街地が伸び、駅裏に新たな市街を形成する。

以上の変容について明治20年代に敷設された東海道線、山陽線の中には、明治末までにb-2、b-3まで進み、大正期になるとb-4に進む都市が見られる。

一方、それ以外では、他の幹線鉄道(殆どが明治末までに敷設)沿線では、多くの都市が昭和に入ってもb-4に至らない。また、大正期に入って敷設された小都市は、昭和に入ってもb-1、b-2段階で、駅前集落といっても名ばかりで、簡易食堂、雑貨屋が数軒あるのみであった。

### c. 傾向

全国的傾向の中には以下のような特色がある。

- ① 駅開設当初、駅と中心は分立していたが、それが次第に駅方面へ市街地が拡大し、同時に町の中心も移動する。これは、拡大時期、規模、速度等に差こそあれ、全国どの都市でも見られる傾向である。
- ② 市街化が早くかつ路線を越えることができた都市は東海道線、山陽線に多い。
- ③ 大正期までに少なくともb-2、そしてb-3へと進んだ都市の多くは、鉄道建設時の人口が3万人

各旧城下町の概要（67都市の一部抜粋）

\* 駅開設時の人口

| 城下町 | 領主 | 駅開設年 | 町の人口*  | 駅の地点   | 町通り | 人口指数 |      |       |       |
|-----|----|------|--------|--------|-----|------|------|-------|-------|
|     |    |      |        |        |     | 明治25 | 明治40 | 大正10  | 昭和10  |
|     | 万石 |      |        |        |     |      |      |       |       |
| 盛岡  | 南部 | 13   | 32646  | 町外・田   | ヨコ町 | 44   | 100  | 367   | 543   |
| 仙台  | 伊達 | 12   | 71517  | 町内・武家地 | ヨコ町 | 45   | 100  | 314   | 368   |
| 福   | 板倉 | 3    | 13726  | 町外・田   | ヨコ町 | 100  | 100  | 307   | 861   |
| 宇都宮 | 戸田 | 7    | 22413  | 町外・田   | ヨコ町 | 50   | 100  | 292   | 231   |
| 弘前  | 津軽 | 1    | 34771  | 町外・武家地 | ヨコ町 | 0    | 100  | 351   | 621   |
| 山形  | 上杉 | 5    | 35300  | 町内・武家地 | ヨコ町 | 0    | 100  | 281   | 340   |
| 米沢  | 佐竹 | 1    | 30719  | 町外・田   | ヨコ町 | 0    | 100  | 272   | 254   |
| 秋田  | 徳川 | 2    | 29477  | 町外・田   | ヨコ町 | 0    | 100  | 505   | 716   |
| 氷川  | 屋平 | 3    | 19582  | 町内・城地  | タテ町 | 0    | 100  | 202   | 385   |
| 土浦  | 松平 | 5    | 11653  | 町外・畑   | ヨコ町 | 0    | 100  | 213   | 338   |
| 高崎  | 河内 | 1    | 19961  | 町外・畑   | タテ町 | 80   | 100  | 235   | 181   |
| 岡   | 大河 | 8    | 18756  | 町内・城地  | ヨコ町 | 45   | 100  | 222   | 180   |
| 府中  | 幕府 | 7    | 18007  | 町内・城地  | ヨコ町 | 0    | 100  | 422   | 800   |
| 甲府  | 戸田 | 6    | 49882  | 町外・田   | ヨコ町 | 0    | 100  | 300   | 304   |
| 松本  | 徳川 | 1    | 30588  | 町外・草地  | タテ町 | 0    | 100  | 223   | 286   |
| 佐   | 徳川 | 1    | 9126   | 町外・草地  | タテ町 | 0    | 100  | 348   | 367   |
| 掛   | 大井 | 5    | 35699  | 町外・田   | タテ町 | 46   | 100  | 341   | 456   |
| 浜   | 小本 | 6    | 13190  | 町外・田   | ヨコ町 | 68   | 100  | 269   | 387   |
| 豊   | 笠原 | 7    | 11506  | 町外・田   | ヨコ町 | 39   | 100  | 385   | 478   |
| 岡   | 本  | 5    | 13226  | 町外・田   | ヨコ町 | 33   | 100  | 238   | 245   |
| 谷   | 井  | 2    | 149756 | 町外・田   | ヨコ町 | 36   | 100  | 175   | 219   |
| 名   | 徳川 | 6    | 24699  | 町外・田   | ヨコ町 | 41   | 100  | 266   | 536   |
| 岐   | 永井 | 2    | 16248  | 町外・田   | ヨコ町 | 34   | 100  | 284   | 386   |
| 大   | 戸井 | 1    | 18357  | 町外・田   | ヨコ町 | 55   | 100  | 357   | 428   |
| 彦根  | 伊勢 | 0    | 234532 | 町外・田   | ヨコ町 | 72   | 100  | 288   | 512   |
| 京都  | 幕府 | 2    | 271992 | 町外・田   | ヨコ町 | 42   | 100  | 156   | 242   |
| 大阪  | 松平 | 5    | 16099  | 町外・田   | ヨコ町 | 40   | 100  | 239   | 366   |
| 上   | 田  | 1    | 59558  | 町外・田   | ヨコ町 | 38   | 100  | 220   | 562   |
| 富   | 前  | 1    | 83662  | 町外・田   | ヨコ町 | 42   | 100  | 260   | 165   |
| 山   | 前  | 10   | 44286  | 町内・田   | ヨコ町 | 0    | 100  | 435   | 743   |
| 福   | 松  | 3    | 3908   | 町内・城地  | ヨコ町 | 0    | 100  | 247   | 384   |
| 江   | 間  | 4    | 63667  | 町内・城地  | ヨコ町 | 0    | 100  | 359   | 343   |
| 歌   | 徳川 | 5    | 25724  | 町内・武家地 | ヨコ町 | 0    | 100  | 262   | 136   |
| 路   | 酒井 | 1    | 41967  | 町外・田   | ヨコ町 | 0    | 100  | 394   | 329   |
| 姫   | 池田 | 1    | 122306 | 町外・田   | ヨコ町 | 36   | 100  | 290   | 436   |
| 岡   | 浅野 | 3    | 32682  | 町外・田   | ヨコ町 | 25   | 100  | 206   | 369   |
| 山   | 池田 | 2    | 36209  | 町外・田   | ヨコ町 | 0    | 100  | 286   | 491   |
| 鳥   | 松平 | 1    | 34416  | 町内・武家地 | ヨコ町 | 0    | 100  | 726   | 1039  |
| 高   | 松  | 1    | 18048  | 町内・武家地 | ヨコ町 | 0    | 100  | 14173 | 20317 |
| 丸   | 黒  | 2    | 50442  | 町内・武家地 | ヨコ町 | 0    | 100  | 241   | 304   |
| 福   | 細  | 5    | 47602  | 町内・武家地 | ヨコ町 | 28   | 100  | 194   | 124   |
| 鹿   | 島  | 4    | 53481  | 町外・田   | ヨコ町 | 43   | 100  | 373   | 408   |
| 児   | 鍋  | 7    | 25481  | 町外・田   | ヨコ町 | 14   | 100  | 261   | 247   |
| 佐   | 鍋  | 5    |        | 町外・田   | ヨコ町 | 0    | 100  | 277   | 315   |
|     |    |      |        | 町外・田   | ヨコ町 | 17   | 100  | 281   | 368   |

以上である。

④市街地が鉄道路線を越えた都市の多くには、駅裏に工場が立地するか、既存の集落がある。

⑤駅の周縁に鉄道が立地した都市の多くは、東海道線、山陽線沿線にある。また、旧地域性の中で、城地及びその周辺に駅が立地した都市の多くは、維新の時、賊軍、もしくは維新の当初は賊軍であった藩の城下町である。

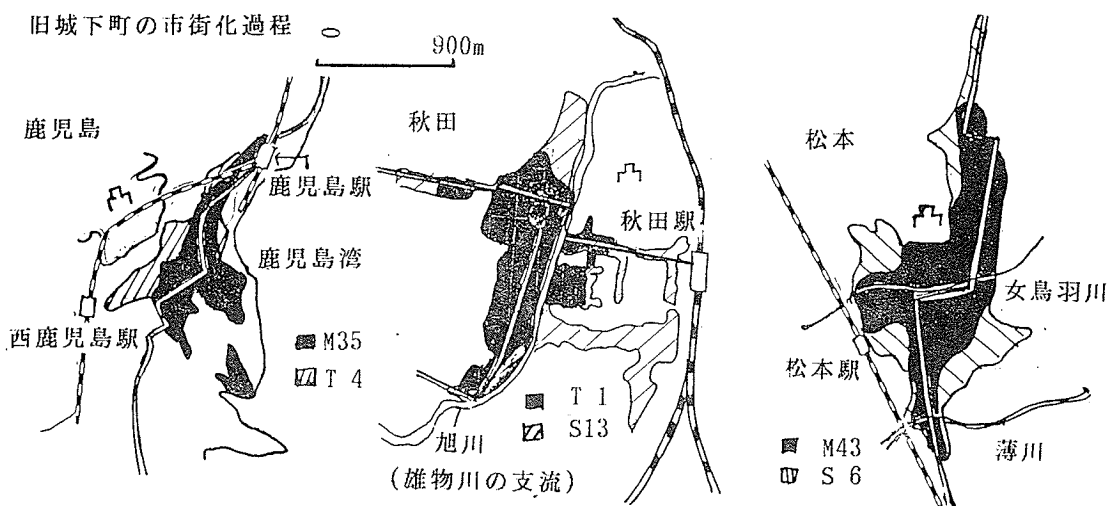
⑥大正期になって市街地が急速に駅方面に進むが、同時にこの頃から、都市人口の増加、鉄道の運輸成

績の上昇がみられる。

⑦私鉄のみしかもたない都市は、国鉄のある都市より市街化が遅く規模も小さい。更に近代において鉄道を持たない都市はどの方向にも殆ど市街化が進んでいない。

以上より、近代において鉄道が都市の市街化を促進する大きな要因であったことは明らかである。

ただ、同じ時期に建設された同じ路線でもその市街化過程は異なる。よって、鉄道以外の要素も必要であったといえる。



筆者はその要素を都市のもつポテンシャル（都市のもつ潜在力を本研究ではこう呼ぶ。）であると考え、次の項目からそれを抽出した。

#### ・工業化

近代都市の条件は、自らが生産力を持つことであるという。それには、工場の立地が必要であり、人々はさかんに各種工場を誘致している。当時の花形の工場といえば、まず繊維関係、それから鉄鋼や機械関係である。これらは皆広大な敷地が必要である。さらに水、原料や製品（これはとかく重量がある）の運搬、そして豊富な労働力をも必要とする。

当時、空閑地であったところは、おそらく城地、武家地、そして町の外の耕地であろう。しかし、城地には、多くの場合、それ以前に軍及び官公庁が立地している。さらに他の条件を満たさなければならない。そうすると駅裏が好適であろう。そこで、工場が駅裏に立地、鉄道を利用する。一方、当時軽便鉄道が発達し、周辺農村から労働力を運び駅までやってくる。こうして駅周辺の土地の利用が高まり、市街化が促進されるといった図式が明らかになる。更に、駅裏への便宜を図り、大正中期から地下道、跨線橋等が建設され、ますます駅の表と裏が密接になる。

次に、工場で生産された製品をさばく商人達も駅前に店を構え、駅を中心とした一大センターが形成される。

ただ、こうした工場による市街化は完全な宅地化ではなく、工場の立地による非耕地的市街化である。

#### ・駅の立地点

各都市における駅の立地点を把握したが、この立地如何がその後の町の発達に及ぼした影響は大きい。

まず、町の中心と駅との距離だが、一般にその距離が近い程両者の接合が早い。そして両者が接合すると同時に、そこを軸として四方へ市街化が進む。

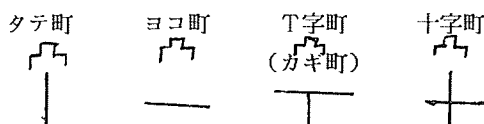
しかし、城地の掘め手に駅が立地すると（東北に多く見られる）、その中心までの距離が遠くなり、接合が難しくなる。仮に距離がさ程離れていなくとも市街化は遅くなる。日本の城下町の場合、ヨーロッパの団郭都市と異なり、同心円ではなく、城の大手（前面）に町通りが入り、いわば城を扇状にした扇形である。そこで、人々の間にも町の表と裏といった意識が働き、距離に関係なく城地の裏へはなかなか市街地が伸びなかったと考える。また近世の城下町のプランは、多くの場合、城地の背後は川を引き入れている。川も市街地の伸展には大きな障害となる。

このように近世の城下町の構造が近代の市街化に大きな影響を及ぼすことが指摘できるが、さらに筆者は、その観点を深め、近世城下町の町通り\*のかたちと鉄道駅の立地点との関係に着目した。

\*近世城下町の中心街は、おおむね、城下町内に引き入れられた会堂の両側に商戸を開いた町によって形成された。従って、こうした街道（通り）は、単なる交通路だけでなく、町人の生活空間であると同時に、彼らの糧を運んでくる生命線でもあった。そこで、これらを単なる通りと区別して

町通りと呼び、近世の中心街（旧中心）を表す

町通りの類型を以下の4型に分ける。右にいくほど、町の規模が大きいことを表している。



図面解析を行った結果、多くの場合、以下のよう  
なパターンが認められる。つまり、城地の前面に走  
るヨコ町の向こう側に鉄道駅が立地する。大手の延  
長方向、及び、その軸で身近であれば、旧中心との  
間に新道を垂直に設け、その新道に沿いながら市街  
地が拡大する。ヨコ町の先端に駅が設けられた場合  
は、人の流れを引きよせやすいが、市街地の拡大を  
一方向にするので、その後の発展にはあまり期待で  
きない。また、あまり例は多くはないがT字型の2  
本の町通りが直角に交わる、その近辺に鉄道駅が立  
地した場合は、両町通りと駅の接合が早く、市街化  
が急速に広がる。

#### ・人口

市街化の早かった都市の多くは、鉄道敷設当時、  
約3万人以上の人口を持っていた。このことから、  
鉄道を受け入れる町の側にもそれを使いこなす力が  
ないと、さしもの鉄道もその力を発揮することがで  
きないといえる。

### 3. 東海道の城下町

以上の全国的傾向を更に詳細に検討するために東  
海道の城下町をとりあげた。その理由と、取り上げ  
た都市は次のとおりである。

#### a. 理由

- ・新藩、譜代大名の領地で、しかも10万石以下の中  
小大名の領地である。（名古屋のような大都市は戦  
後の発展が著しく近代の様子を伺うことは難しい。）
- ・東海道の宿場町として早くから発達していた。

1. 東海道の宿場町（○）内は石高：単位は万石

東海道線沿線

掛川(5) 浜松(6) 豊橋(7) 岡崎(5) 刈谷(2)

東海道線周辺 西尾(6) 挙母(2) 田原(1)

#### 3-1 東海道の城下町の特徴

上記東海道の城下町8都市における分析によって  
明らかになった特徴を以下にまとめる。

①近代における発達について上記8都市を次の3類

型に分けることができる。

- a. 躍進都市：浜松、豊橋
- b. 発展都市：岡崎、刈谷
- c. 停滞都市：掛川、西尾、挙母、田原

②国鉄東海道線の有無によって、市街化過程に大き  
な差が生じた。

③近世城下町の石高は近代にはあまり重要な意味を  
持っていない。例えば西尾・浜松、掛川・岡崎、刈  
谷・挙母はそれぞれ同額であったが、近代における  
発展に大きな差が生じている。これはおそらく、こ  
の石高は表高であり、近世中期からの貨幣経済の浸  
透ならびに社会・経済の構造によって都市のもつポ  
テンシャルが表高にそぐわなくなっていたと考える。

④同じ東海道線の沿線にも同様に町の発展に差が生  
じられるが、その要因として以下のことを考える。

#### a. 工場の立地

浜松・豊橋には明治末頃から、駅裏に工場が立地  
し、市街地を駅裏に引きよせる誘因となっている。  
一方、岡崎・刈谷にも駅周辺に工場の立地がみられ  
る。但し、こちらはその時期が遅く、大正に入って  
からである。市街地の発達もこれと相伴って大正期  
から活発になる。

#### b. 駅と町の中心との距離と両者の位置関係

浜松・豊橋は、駅と町の中心との距離が近く、6  
～800mぐらいである。また両都市ともT字型プラン  
をもち、駅はその2本の町通りの交点付近に位置し  
ており、中心を引き寄せやすい位置関係にある。

しかし、岡崎・刈谷は、駅と町の中心が非常に離  
れており、岡崎で4km、刈谷で2.5kmもある。そこ  
で、この両都市の場合、駅前と中心が接合するのに  
かなりの時間を有したと思う。

#### c. 風土・地形

東海道線の宿駅でもあり、岡崎と同様5万石の城  
下町であった掛川が近代以降停滞してしまった、  
この要因を明らかにすることは容易ではないが、次  
のことが考えられる。

まず、掛川には平坦地が極めて少ない。このため  
に工場を誘致するのは大変難しい。次に掛川は、報  
徳社の本拠地である。そのためか質実剛健的であり、  
進取性に欠ける風土があるといわれる。こうした要  
因は目に見えないものであり計量分析はできないが、  
町の発達を考える上で無視できないものと思える。

#### d.人口

東海道沿線の5都市の明治20年、同31年の人口は次のようになる。(単位:人)

掛川(不明/7982)、浜松(13190/20830)、  
豊橋(11506/20927)、岡崎(13226/17757)、  
刈谷(不明/2831)

全国の城下町の中で近代における発展した都市の多くは、鉄道敷設時に約3万人の人口を有していたことは先述したが、東海道線の場合は、13000人から15000人ぐらいの人口しか有していなかった。それでも、その後の発展はめざましく、豊橋・浜松では、全国でも20位以内の人口を有するようになった。何故少なかったかといえ、一つには、東海道線の敷設が早かったことが考えられる。また、他の諸都市は外様大名の領する大藩出身の城下町であったために近世より人口が大きかったと考える。

そこで、豊橋・浜松は鉄道の敷設によって大きく発展し得た都市であるといえる。

#### 3-2 近代における浜松の変容

鉄道を利用して発展した代表例として浜松を取り上げ、その変容過程を更に詳しく分析を行った。そのためには、地形図よりも詳しく市街化を明らかにできる資料が必要となる。そこで、ここでは、浜松市役所に残る「土地台帳\*」より、主に宅地化されていった年を抜き出し、目的を達成しようと試みた。  
\*「土地台帳」は貴重な資料であるにもかかわらず、戦前のものが現存しかつ自由に閲覧できることは難しい。が、土地利用・地価・所有者並びにその変遷を知ることができる。尤も、これは土地に対する税金の台帳なので、そこに記載された内容が必ずしも真実であるとは限らない。そのことは念頭におきながら作業を進めた。

その結果、浜松の変容に関して以下のことが明らかになった。

##### ①浜松駅立地には以下の決定要因が考えられる。

- 全体路線の関係：東海道線はほぼ東海道に並行しているもので市街の南側を通らざるを得ない。
- 地形的制約：城山の北方は丘陵になっており、勾配に弱い当時の鉄道が平坦地の方を選択するのは当然である。

c.土地所有の関係：台帳や地籍図からみる限り、浜松駅用地は城下町町人の息のかかる土地である。よって、駅誘致に関して、町人が積極的であったと考える。

d.駅南には新豊院を中心とした門前集落がある。そこで、鉄道はこの集落を避けたものと考えられる。

##### ②浜松の変容は大別して3段階に分かれる。

###### a.鉄道導入以前

維新の際、浜松城主井上氏は鶴舞に転封されたため、浜松は静岡藩の一支庁となり、行政的機能を失う。そして身代限りがはやり、町全体がこれからの行く先を今だ見定めていない様子が当時の新聞からも読み取れる。

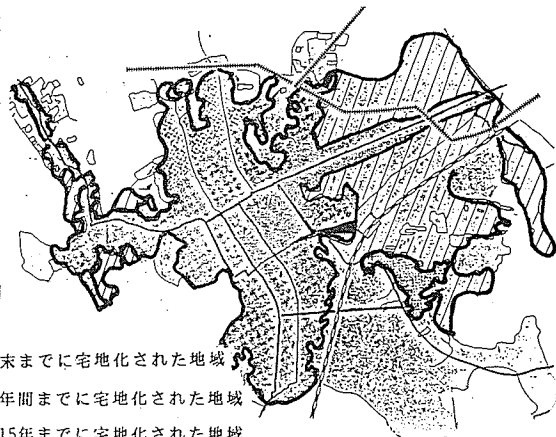
しかし、東海道沿いの表11ヶ町は健在であつたらしい。その1つ神明町では廃城を機に旧城地の一部をとりこんで町城を拡大した様子が地籍図より明らかである。

###### b.鉄道の導入と市街地の充足

明治21年に浜松駅が開設されたが、その立地の決定要因は先述した。結果としてT字プランの角に駅が立地したために、駅前と旧中心の接合が早かった。

鉄道の導入から明治末までの間に、浜松の市街地は2方向に進んだ。1つは、旧城地における市街化で、これは、主に官公庁・学校の立地により促進された。そして、その流れは旧城地内に新たに設けられた道路に沿って線状に市街化されている。

もう1つは、駅方面への市街地の拡大である。駅前を鍛冶町・旭町と呼ぶ。鍛冶町は浜松城下24ヶ町の1つであるがいわゆる場末であった。にもかかわらず、明治30年代の後半には“市街宅地”化されて



土地台帳調査による市街化過程

いることが「土地台帳」より明らかである。それ以前まで、この市街宅地は表11ヶ町のみしか指定されていなかったことを考えあわせ、駅方面の市街化がいかに急速かつ面的に行われていたか、いかに駅方面が重視されていたかがわかる。こうして明治末までに旧城地・旧町地の市街化が行われていた。

#### c. 工場の立地と市街地の拡大

大正時代に入ると、まず、市街地が南方の鉄道路線や東方の馬込川を越える。これには、駅裏に形染工場や各種機械工場、そして川向こうに織物工場が立地したためと考える。更に、こうしてできた製品を商う商店が鍛冶町・田町にあり、駅を中心にした浜松の新しい核を形成したことが読みとれる。鉄道は、その原料、資材、そして製品を運ぶのにフルに利用された。これは、浜松駅の運輸状況を見ると他都市（東海道線）に比べ石炭、鉄鋼石の到着貨物が多く、一方、鉄鋼、織物の発送貨物が多いことから明らかである。

明治末から建設された軽便鉄道は第1次世界大戦以後急速に発達し、周辺農村を浜松に引きよせるのに役立った。従来、城下町は周辺農村の中心として機能していたので、その力を強めることになった。主にこれによって周辺農村にある労働力を浜松の工場に引き寄せた。

浜松周辺の人々の通勤通学状況（S5）をみると、浜松は周辺から多くの人々を吸収している。自家用車通勤の考えられない当時、国鉄、軽便鉄道が果たした役割は大きいといえる。同時に、北方の旧武家

地も市街化していった。こうして大正から昭和にかけて、浜松の市街化は四方に行われ、近代都市として発展していたことが明らかである。

#### 4. まとめ

以上より、封建都市城下町が近代都市へと再編し発展していく時、鉄道が大きな動力となっていることは、どの都市でも市街地がまず駅方面に向かって伸びていることから明らかである。

しかし、駅方面に拡大した市街地が駅及び鉄道路線を越えるか否か、また市街地の拡大時期とその速度は各都市によって異なる。それは鉄道の他に各都市のもつポテンシャルが働いているからである。そのポテンシャルの中には風土のような計量し難い要素をも含んでいる。

そうして、こうした都市のもつポテンシャルと、鉄道の導入がタイムリーに合致した時、近代都市の目ざましい発展が促されたものと考えられる。

#### <参考文献>

- ・浜松市役所：浜松市史（T15）  
浜松発展史（S29）  
続浜松発展史（S29）
- ・浜松市役所蔵：土地台帳及び附図（公図）  
（M30年代～S41）
- ・朝倉書店刊：日本図誌大系（S47）
- ・内務省：帝国統計年鑑
- ・鉄道省：鉄道省（庁、院）統計年報

