

長崎市の近代都市形成と道路網の整備

Modern Development Process and Arrangement for Roads Network in Nagasaki City

岡林 隆敏 **

林田 幸誠***

by Takatoshi OKABAYASHI and Kosei HAYASHIDA

概要

近代都市の形成史を明らかにするためには、都市の骨格となる道路網の形成を明確にする必要がある。長崎市は江戸期においては、西洋との唯一の貿易港として繁栄し、明治から昭和初期にかけては、西日本の主要都市として発展してきた。しかし、軍事要塞都市と市役所の火災により、長崎市における近代道路網整備についての歴史は明確でない。

本研究は、幕末から明治期、明治期から昭和初期に至る長崎市の道路網の整備の歴史を調査し、さらに、道路景観の変遷を古写真および絵葉書より示したものである。

1. はじめに

都市形成の骨格になるものが道路網の建設と整備である。現在、長崎市にアクセスする幹線道路の主要なものは長崎街道（国道34号線）、時津街道（国道206号線）、茂木街道（国道324号線）、野母街道（国道499号線）の4つである。江戸時代、外国との唯一の窓口であった長崎は幕府にとって重要な都市であったため、長崎と江戸を結ぶ街道は整備されていた。しかし、三方を山に囲まれた長崎は市街地から郊外へ出るには、いずれの道路においても峠の開削が必要であった。明治期になり近代的な道路建設が始まった。1877年～1886年（明治10年代）から1887年～1896年（明治20年代）にかけて長崎市にアクセスする主要幹線道路の建設・整備がなされた。

*Keywords: 都市形成史、道路、近代

**正会員 工博 長崎大学工学部社会開発工学科

(〒852 長崎文教町1番14号)

***学生員 長崎大学大学院工学研究科

(〒852 長崎文教町1番14号)

さらに、1926年（大正15年）、長崎街道の中で最も難所であった日見峠に延長640m、幅員73mの日見トンネルが開通した。これに続いて、1934年（昭和9年）、野母街道に延長327.9m、幅員7mの戸町トンネルが完成した。昭和期になると、これら2つのトンネルの開通と共に、本格的な自動車交通を考えた道路の整備が行われ始めた。他方、市街地の道路の整備を見ると、長崎港の港湾改修工事に伴って変化したことが分かる。長崎市街地の道路網の拡幅は1882年（明治15年）から1893年（明治26年）の第1次港湾改修工事、1897年（明治30年）から1904年（明治37年）の第2次港湾改修工事、1915年（大正4年）に開通した路面電車が大きな役割を果たしている。つまり、第1次港湾改修工事に伴う時津街道の整備、第2次港湾改修工事により出島前面の埋め立て、海岸道路の拡幅、市北部の埋立と道路建設、1915年（大正4年）以降、路面電車の開通に伴う道路の改修工事（特に1920年（大正9年）と1934年（昭和9年））である。

現存する明治期の長崎の地図の精度、さらに大正以降、長崎市は軍事要塞都市となったため、長崎市の地図情報が不足しており、そのため、近代における長崎

市の道路網の建設と整備の状況は明らかにされていない。そこで、本研究では、地図、新聞⁽¹⁾、議会資料⁽²⁾、市史⁽³⁾、古写真などを参考にして、長崎市にアクセスする幹線道路の建設と整備、長崎市街地の道路網の建設と整備の復元を試みた。また、近世から近代、近代から現代に移り変わる街並み景観と道路景観の変化を調べた。さらに、明治から昭和初期に至る道路関係法令⁽⁴⁾の変遷と、これが地方の道路建設にどのように関係したのかを、道路建設・整備から明らかにしたものである。

2 明治期から昭和初期における道路関係法令⁽⁴⁾

長崎における、国道の変遷に関する詳細な資料は残っていないので、当時の道路に関する法令から国道の変遷を推測した。

明治期から昭和初期における道路に関する法令の主要なものを表—1に示す。まず、1873年（明治6年）の「港湾道路修築規則」で初めて道路を一級から三級に分けた。道路の幅員については記載されていない。次の1876年（明治9年）の「道路の制度」で国道を一級から三級に分け、幅員をそれぞれ7間、6間、5間と規定した。しかし、1885年（明治18年）の「太政達第1号」で国道の等級を廃止し幅員を7間以上にすることが定められた。また、それに伴い同年の「国道路線規定」で東京より長崎港に達するものを国道4号と決めた。

1919年（大正8年）の「道路法」の第10条で、

(1) 東京市より神宮、府県庁所在地、師團司令部所在地、鎮守府所在地又樞要の開港に達する路線

年代	道路関係法令
明治6年	港湾道路修築規則 一級道路 東海中山陸羽道の如き全国の大幹線を通するもの 二級道路 各郡の経路を大幹線に接続する臨往遠接道の類 三級道路 田地灌溉の用水水路村市の経路等
明治9年	道路の制度 国道 一級 東京より各開港場に達するもの（道幅7間） 二級 東京より伊勢の宗廟及各府各鎮に達するもの（道幅6間） 三級 東京より各県庁に達するもの及各府各鎮を拘聯するもの（道幅5間）
明治18年	太政達第1号 今般国道の等級を廃し其幅員は道幅四間以上並木敷酒敷敷を合せて三間以上絶て七間より狭少なざるものとす
明治18年	国道路線規定 東京より長崎港に達するもの（国道4号）
大正8年	道路法 第10条 国道の路線は左の路線に就き主務大臣之を認定す 一 東京市より神宮、府県庁所在地、師團司令部所在地、鎮守府所在地又樞要の開港に達する路線 二 主として軍事の目的を有する路線
大正8年	道路構造令 第一条 国道の有効幅員は四間以上と為すべし 山地その他特殊の箇所に於り其の幅員を一間以内縮小することを得
大正9年	内務省告示第28号 東京市より長崎県庁所在地に達する路線（国道25号）

表—1 明治期から昭和初期の道路関係法令

(2) 主として軍事の目的を有する路線を国道と規定した。また同年の「道路構造令」の第1条で国道の有効幅員を4間以上とした。1920年（大正9年）の「内務省告示第28号」で東京市より長崎県庁所在地に達する路線を国道25号と定義した。

これ以降戦前までは、国道に関する法令で、特に変化したものはない。

3 長崎の主要道路の変遷

(1) 長崎における主要道路の変遷

幕末から昭和初期に至るまでの長崎における主要道路は、港湾改修工事により建設された埋め立地の上に建設されてきた。さらに、1926年（大正15年）の日見トンネルの開通⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾や1934年（昭和9年）の戸町トンネルの開通⁽⁷⁾により自動車交通を考えた道路建設の整備がなされてきた。ここでは、江戸中期から昭和初期に至る長崎の主要幹線道路の変化を見る。図-1に長崎市街地にアクセスする主要幹線道路を示した。

図2、図3、図4に、江戸中期、明治中期及び昭和初期の長崎市街地とその周辺の地図を示した。これらの地図から、長崎市街地にアクセスする幹線道路の変化を見ることができる。現在の主要幹線道路は、長崎街道（国道34号線）、時津街道（国道206号線）、茂木街道（国道324号線）、野母港線（国道499号線）の4つである。いずれも長崎県庁を中心に郊外へ伸びている。

1) 江戸中期

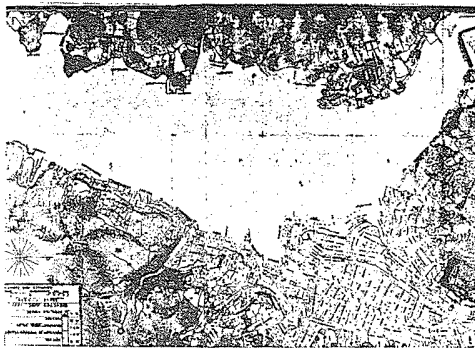
江戸中期の図—2では、出島付近に1702年（元禄15年）、中国人の居留地の荷物を火災から守るために、建設された新地蔵（約3500坪）を見ることがで



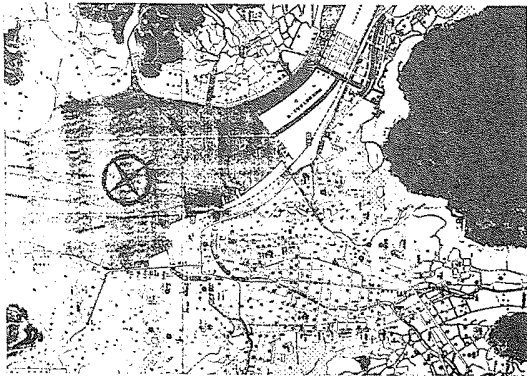
図—1 長崎市にアクセスする幹線道路



図一2 江戸中期の長崎近郊の絵図



図一3 長崎港精図（明治中期）



図一4 長崎市街地図（昭和初期）

きる。また、長崎街道、浦上街道（時津街道）及び茂木街道が示されている。特に、長崎湾沿いに浦上街道（時津街道）を見ることができる。主要な幹線道路が整備されていることが分かる。まだ、1703年（享保15年）北部の浦上新田の埋立がなされておらず、江戸中期の長崎郊外の様子分かる地図である。しかし、海岸線は現在と比べると大きく変化し

ているが、市街地の道路網は、現在と余り変化していない。

2) 明治中期

図3に1895年（明治28年）頃の地図を示した。1882年（明治15年）から始まった第1次港湾改修工事が1893年（明治26年）に完成し、海岸沿いの道路が整備された。この時期には近代的な道路建設のためにいくつかの道路工事が行われている。旧長崎街道が依然として急な峠越しの街道であったために、1881年（明治14年）から翌年の1882年（明治15年）にかけて日見峠の切通しの開削^⑧がなされた。市街地より北部へ通じる時津街道が、第1次港湾改修工事で造成された埋立地に建設された。さらに市街地から東部へ通じる茂木街道が1885年（明治18年）から工事が始まり、1887年（明治20年）6月28日に開通式を行い^⑨、副員4間ほどの道路として整備がなされた。近代国家建設のために、道路を整備することが明治政府の急務であった。このような背景の下で、長崎市街地から郊外へ出る道路が、江戸期の徒歩を主体とした道路から、人力車や荷馬車が通行可能な道路として整備された。

3) 昭和初期

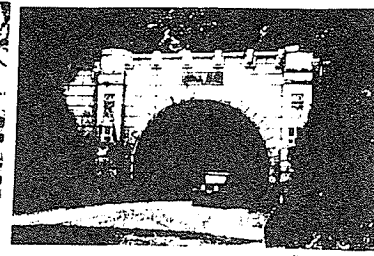
昭和初期の地図を図一4に示した。1897年（明治30年）から1904年（明治37年）に第2次港湾改修工事が行われ、市北部と出島町に大規模な埋立地が造成された。大波止から浦上に至る市北部が大規模に埋め立てられ、長崎市から北部に拡張する基盤が造られた。北部の埋立地には1904年（明治37年）に長崎駅が建設された。この埋立地に出島町から長崎駅前に至る新しい道路が建設された。大規模な埋め立ての結果、海岸線沿いの道路は大きく変化した。その後、1920年（大正9年）から1924年（大正13年）の第3次港湾改修工事で、ほぼ現在の海岸線に近い状態になった。この時期から現在まで、海岸線の道路は大きく変化していない。それまで切り通しであった国道の日見峠に、延長640m、幅員73mの日見トンネルが1926年（大正15年）4月に開通した。さらに、野母港線に、延長327.8m、幅員7mの戸町トンネルが1934年（昭和9年）5月に開通した。その結果、長崎市から郊外へのアクセスが効率的になった。これら2つのトンネルの開通により、本格的な自動車交通を考えた道路の建設がなされ始めた。



写真一 新大工通り



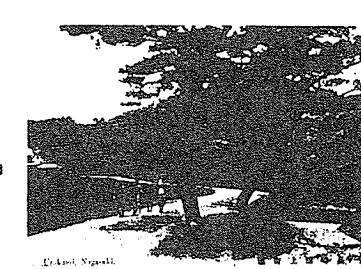
写真二 日見峠



写真三 日見トンネル



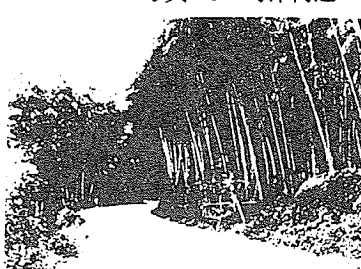
写真四 出島付近



写真五 時津街道



写真六 田上峠



写真七 茂木街道



写真八 大浦海岸通り



写真九 戸町トンネル

ある。日見峠は、我が国最初の有料道路とも言われている。写真三は、1926年（大正15年）完成の日見トンネルである。日見トンネルは高さ5.4m、幅員73m、延長640mで、完成当時、日本最長の歩行トンネルと言われた。

2) 時津街道

写真四は、1887年（明治20年）頃の出島付近の時津街道である。護岸工事が行われており、時津街道の始点付近は埋立地の上に新設された道路であった。写真五は、市街地から近郊の時津街道である。この道路の幅員は4間程度で、路面は良く整備されているようである。

3) 茂木街道

茂木は居留外国人のリゾート地であり、早くから開けた漁村である。

写真六は、茂木街道の田上峠である。この道路の幅員は3間から4間程度である。また峠ということもあり茶屋が並んでいる。写真七は、茂木街道

の途中である。この道路の幅員は3間程度である。

4) 野母街道

写真八は、明治20年代の大浦海岸通りである。明治3年に出島から浪の平に至る、居留地を貫く湾岸道路が建設された。商館や領事館が並び、外国人居留地の整った景観を見ることができる。写真九は、戸町トンネルである。1934年（昭和9年）に完成した戸町トンネルは延長327.8m、幅員7mで、この工事に伴う土砂によって戸町浦の一部が埋め立てられ宅地が造成された。

(2) 主要道路の変遷に伴う道路景観の変化

幕末から昭和初期に至る街並み景観と街路景観を古写真から収集した。

1) 長崎街道

写真一は、長崎街道の途中にある新大工通りの明治10年頃の写真である。この通りは石畳舗装がされており幅員は4間から5間である。長崎の玄関口の日見峠に通じる道路であり、人通りも多い。写真二は、日見峠である。1882年（明治15年）に完成した日見峠の切り通しであり、幅員は4間から5間程度で

4 長崎中心市街地の道路網の変化

次に、江戸後期から昭和初期までの、長崎の中心市街地の道路網の変化について述べる。

1) 江戸期

図一5は、江戸後期の長崎の中心市街地を示したものである。狭い山合いに形成された長崎では、既にこの時代に、中心市街地は、ほぼ完成された街区を形成している。幕末・明治以降は、旧市街地に対して、埋立により市域を拡大することになる。中心市街地の街路網の骨格は、戦災による火災を免れた長崎では、ほぼこの時代には形成されていると見ることができる。

2) 外国人居留地の建設

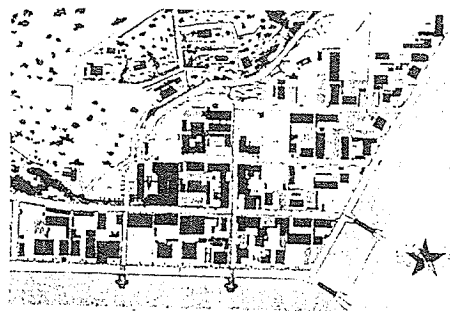
1868年（安政5年）の5ヶ国修好通商条約により、横浜、長崎、及び神戸に外国人居留地が建設されることになる。長崎外国人居留地は、1859年（安政6年）から1870年（明治3年）にかけて、形成された。図一6と図一7は、東山手・南山手の外国人居留地の地図である。この地図によると幅の広い街路と整然とした区画の状態が分かる。また、区画を区切る街路は、当時の日本のものより幅が広く、馬車を走行させることが可能であり、歩車分離の近代的な街路設計がなされたことも分かる。近代的な都市計画の下に市街が形成されていることを見ることができる。

3) 明治中期

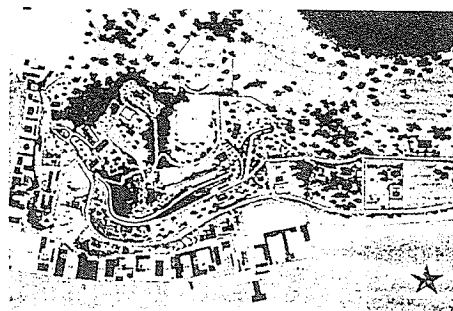
図一8は、1895年（明治28年）に作成された「長崎港精図」である。幕末から明治初期にかけて外国人居留地周辺に幅員5間の道路が整備された。第1次港湾改修工事に伴い、長崎湾沿いに近代的な時津街道が建設された。大浦海岸線沿いの道路の幅員は5間であった。しかし、旧市街地の道路は、江戸後期と余



図一5 「長崎図」 (1801年 (享保元年))



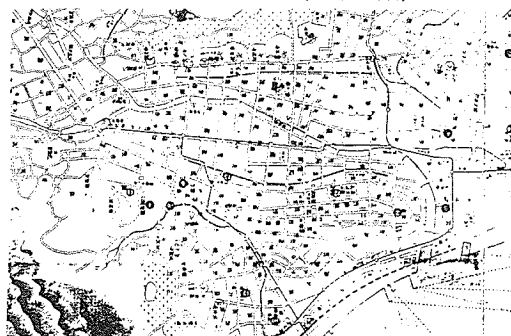
図一6 東山手・大浦外国人居留地地図



図一7 南山手・下り松外国人居留地地図



図一8 長崎港精図 (明治中期)



図一9 長崎市街地図 (昭和初期)

り変化していない。

4) 昭和初期

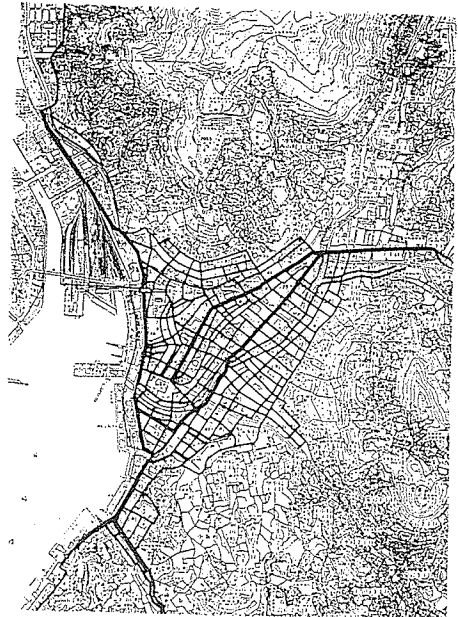
図9は、昭和初期の長崎市街地図である。第2港湾改修工事で、長崎湾と湾奥と出島周辺の埋め立てがなされた。この埋立地に出島周辺の道路と市北部の幹線道路が整備された。旧居留地、市中心及び北部に、1915年（大正4年）から路面電車⁽¹⁰⁾が運行することになった。1920年（大正9年）12月、市中心部の築町・古町間の路面電車開通に伴い、市中心部を貫く道路の建設がなされた。他方、第3次港湾改修工事、日見トンネルの開通、戸町トンネルの開通がなされ、これにより現代的な都市施設の技術革新が実現し始めた。この頃、本格的な自動車交通を考えた道路の整備が始まった。路面電車の東部新大工から蛸茶屋への拡張がなされたが、これに連動して長崎街道が1934年（昭和9年）に10間の道路として、新たに建設された。

5. 長崎市における道路網の形成

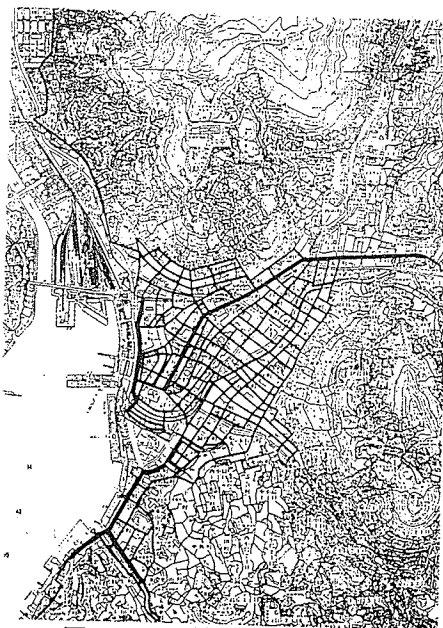
明治中期、大正期、および昭和初期の長崎における道路網の整備状況を、図-10から図-12に示した。主要な道路と街路を現在の地図に復元したものである。

(1) 明治中期の道路網

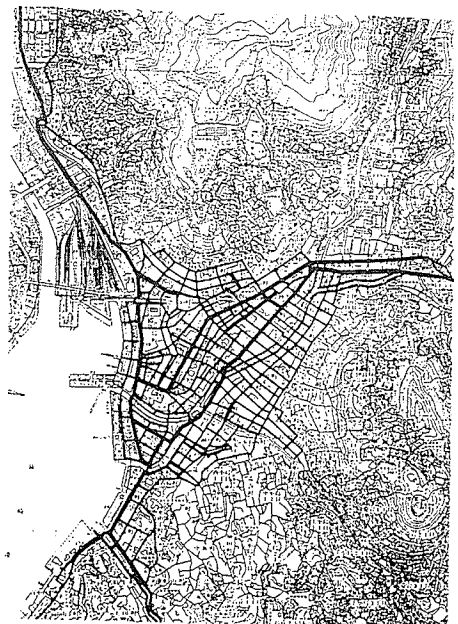
1895年（明治28年）「長崎港精図」と1907年（明治40年）「長崎港全体図」に基づいて、長崎市街地周辺の道路網を復元した。図-10は、第1次長崎改修



図一11 大正期の道路網



図一10 明治中期の道路網



図一12 昭和初期の道路網

工事が終了した、1892年（明治25年）頃を想定した地図である。中島川の交流と海岸線の埋め立てにより、出島を基点として、北部に時津街道が建設されている。明治10年頃に長崎市街から北部へ延びる時津街道海岸部の道路工事にに関する資料が残されている。旧市街と南部の外国人居留地については、幕末から大きな変化は認められない。

（2）大正期の道路網

図-11は、1907年（明治40年）「長崎港全図」と長崎都市計画課所蔵1921年（大正10年）頃の地図に基づいて復元したものである。1897年（明治30年）から1904年（明治37年）にかけての第2次長崎改修工事が終わり、長崎の地形が大きく変化した。出島先の埋め立て地には、新しい市街地が形成された。また、北部の埋め立て地には、九州鉄道の「長崎駅」が、1905年（明治38年）建設され、市北部へ通じる幹線道路が形成された。埋め立て地には、新しい住宅地が建設された。この大規模な埋め立てにより海岸部は大きく変化した。

一方、市中心においても、道路の整備・改良が行われている。近世の道路網から近代への道路網の変化を見ることができる。路面電車が、1915年（大正4年）から1921年（大正10年）にかけて開通しこれに伴って、市街地中心部の道路の整備が実施された。

（3）昭和初期の道路網

図-12は、昭和9年頃の道路網である。1926年（大正15年）、都市計画法が、施行された。第3次港湾改修工事により、日華連絡船の施設が建設された。日見トンネル1926年（大正15年）、戸町トンネル1934年（昭和9年）が開通した。このように、長崎の道路網は、市勢の拡大に伴って、自動車交通に対応したものに大きく変化する。国鉄から中華連絡船、また市街から郊外へ向かうための道路トンネルが建設され、多様な交通手段の利用が可能になった。

市中心部では、旧長崎街道を改良した国道25号線は、狭く交通の支障を来し始めたので、路面電車の東部拡張に連動して、市東部の新大工町から螢茶屋にかけて105間の新しい国道が1934年（昭和9年）に建設された。

大正期から昭和初期にかけて長崎市とその周辺の道路網は、近代から現代的な道路網に変化したことが分かる。

6 まとめ

本研究は、長崎市街とその周辺の道路網の変遷を、近世、近代および現代に至る変化の視点から考察を加えたものである。道路関係法令、古地図、古写真、長崎市史、その他道路工事資料、新聞などを総合して、主に幕末から昭和における長崎市とその周辺の道路建設の状況を明らかにし、道路の復元地図を作成した。

得られた結果を要約すると次のようになる。

（1）道路関係法令を明治初期から昭和初期まで調べ、法令の変化と、対応する国道及び地方道路の道路事業との関係を示した。

（2）長崎に残されている歴史的資料、古写真、新聞等から長崎にアクセスする国道及び主要道路の変遷を説明した。

（3）平地の狭い長崎市は、江戸期にはすでに完成した都市を形成していた。明治から昭和初期における市中心の道路網の変遷を示した。

（4）得られた資料に基づいて、明治中期、大正期、昭和初期の道路網の復元図を作成した。これらの地図から、道路網の形成が近代から脱皮、近代化の過程、現代への始動のような変化を見ることができた。

（5）古写真、絵葉書を収集し、これらの映像資料により、近世から現代に至る街並みと道路景観を示した。

[参考文献]

- （1）鎮西日報：長崎県立図書館所蔵、明治15年～明治25年
- （2）長崎市議史、資料編 第一巻：長崎市議会、平成2年11月
- （3）長崎市政50年史：長崎市役所、昭和14年11月、長崎市政65年史：長崎市役所、昭和31年3月
- （4）法令全書：長崎大学経済学部図書館、明治6年～昭和9年
- （5）日見隧道工事概要：長崎県、大正15年4月
- （6）長崎新聞：長崎県立図書館所蔵、1926年（大正15年）4月4日

- (8) 土木課土工掛事務簿、修築之部（日見新道開削一件）：長崎県、長崎県立図書館所蔵、明治13年
- (9) 鎮西日報：長崎県立図書館所蔵、1887年（明治20年）6月20日
- (10) 十年史：長崎電気軌道株式会社、大正13年6月6日