

これからの交通システム整備と「まちづくり」に関する土木史的考察*

Civil Engineering Historical Study on “Future Transportation System Improvement” and “Urban Planning”

鈴木聡士**・五十嵐日出夫***

By Soushi SUZUKI, Hideo IGARASHI

概要：交通と都市は車の両輪である。およそ交通の便なくして都市は繁栄せず、交通システムは都市の繁栄によって、はじめて意義付けられるからである。

このような観点から本研究は、この交通と都市の発展連鎖に着目し、今日では東京新都心と称されるまでに発達した「新宿」の都市形成史について略述する。さらに水運輸送と陸運輸送との結節点である船着場、港湾（津）における「まち」の発生例として京都の花町・先斗町、次いで交通と都市の連関盛衰について青函連絡船の歴史を回顧しながら、青森市JR駅前地区の盛衰について考究する。そして、青森市の再興には東北新幹線の青森までの開業と同時に、これに接続する北海道新幹線の速やかな函館までへの延伸整備が必要であることを論述する。最後に福岡の「まちづくり」戦略を概観しながら、それとの関連において交通システム整備と「まちづくり」の連動の重要性について論究しようとするものである。

1. はじめに

交通と都市は車の両輪である。およそ交通の便なくして都市は繁栄せず、交通システムは都市の繁栄によって、はじめて意義付けられるからである。

そして都市は、往々に「みちまた」に発生し、「みちまた」は都市を活気付ける。すなわち「くみ」ちまたは「ちまた<巷>」に通じ、「ちまた」には「くま」いち（く真市）」が生成して、「まくい」ちを形成するに至る。

本研究は、この交通と都市の発展連鎖に着目し、まず元禄中期に甲州街道と青梅街道の分岐点に発生し、今日では東京新都心と称されるまでに発達した「新宿」の都市形成史について略述する。

続いて水運輸送と陸運輸送との結節点、すなわち「水のみちまた」である船着場、港湾（津）における「まち」の発生例として京都の花町・先斗町、次いで交通と都市の連関盛衰について青函連絡船の歴史を回顧しながら、青森市JR駅前地区の盛衰について考究する。そして、青森市の再興には東北新幹線の青森までの開業と同時に、これに接続する北海道新幹線の速やかな函館までへの延伸整備が必要であることを論述する。

そして最後に我が国の律令時代に西の首都であった大宰府の外港として栄えた福岡（博多津/那の津）が、近年、再び東南アジアの首都を想定して展開している「まちづくり」の戦略を概観しながら、それとの関連において交

通システム整備と「まちづくり」の連動の重要性について論究しようとするものである。¹⁾

2. 「まち」と「ちまた」

そもそも「市くし・いち」は「止」に通じ、「止」は「とくまる」に通じて、通行人や財貨を一時そこに停留させる仕掛の機能を発揮する。

この機能に注目して戦国時代から安土・桃山時代の大名たちが商人をその城下に集め、城下町や重要都市の繁栄を意図して楽市・楽座を開設したのもこの理由によると思われる。

現在ではこの仕掛づくりの第一は、強力なバス路線や鉄道のような交通路、港湾、鉄道駅、地下鉄駅、バス・ターミナル、駐車場などのターミナル施設整備である。そしてこのターミナル施設を核として「まちづくり」が行われる。

また道叉（みちまた）は交通路の分岐点であり、「追分」などとも言われていて、全国各所で「追分」と言われる地名が付けられた場所は大体が分岐点に当たる。たとえば、甲州街道と青梅街道の分岐点である新宿追分、北国街道と中山道の分岐点である信濃追分などがこれである。

では、現在の東京新都心である新宿について、以上の観点から考察してみよう。この新宿駅及びその周辺にはJR山手線・中央線・総武線・埼京線・中央本線、京王電鉄京王線/新線、小田急電鉄小田原線、西武鉄道新宿線、及び営団地下鉄丸の内線、都営地下鉄新宿線/12号線が集

*keyword: 交通システム整備、まちづくり、発展連鎖

**学生員 工修 北海学園大学大学院工学研究科

***フェロー 工博 北海学園大学工学部土木工学科

(〒064-0926 札幌市中央区南26条西11丁目1-1)

中し、1日平均乗降客数はJRが77万人（平成9年度実績）、その他鉄道・地下鉄が100万人（平成10年度実績）で我が国最大の乗降客数を誇っている。

ところで徳川幕府は慶長9年（1604年）、日本橋を起点として五街道を定めた。すなわち東海道、中山道、日光街道、奥州街道、甲州街道五街道である。このうちの甲州街道は日本橋から甲府に至る幹線で、さらに甲府から中山道の上諏訪まで通じていた。全延長は53里2町23間（約208.5km）、この間に44の宿場が設置されていたから、宿場間距離は平均4.6kmということになる。

しかし、街道設定の当初では、日本橋から最初の宿場駅・高井戸（現在の杉並区高井戸）までは約16kmもあって足の弱い旅人には大層な難儀であった。それゆえに元禄11年（1698年）、江戸浅草阿部川町の名主・高松喜兵衛（のち喜六）らが幕府に宿場開設の請願を提出した。その後、ややあって幕府はその請願を認可し、元禄12年（1699年）2月に45番目の新しい宿場が開設されたのである。その場所は甲州街道と青梅街道の追分（分岐点）で、そこには内藤家（信濃高遠藩主）の下屋敷があり、旅人らがその門前近くで休憩をとっていたので、そこに宿駅が設けられることになったのである。

この理由からこの新しい宿駅は内藤新宿とよばれることになった。そして間もなく、品川、板橋、千住とともに江戸四宿の一つとして栄え始めたのである。ところで

往時の宿駅は現在の新宿御苑の北側に当たる。もともと新宿御苑は内藤家下屋敷の庭園から始まり、現在に至っているから、この辺りの地番表示は今では内藤町という。この往時を偲ぶよすがとして、今日も近くにある内藤家の菩提寺・太宗寺（霞関山本覚院/通称新宿閻魔寺：新宿区新宿2-9-2）には、旅行く人々の安全を祈願して当時作られた江戸六地藏がある。

そして、この地に明治18年（1885年）に日本鉄道会社線（現JR山手線）、明治22年に甲武鉄道が開通した。しかし、新宿の本格的な発展は関東大震災後からで、現JR中央線、小田原急行（1927年開通）、京王電鉄（1916年開通）が開通してから、沿線地帯は急激に住宅化を遂げた。また、その鉄道ターミナル地区として、麴町から四谷を経て新宿が盛り場に変貌し始めたのはこの頃からのことである。

デパートは大正15年（1926年）布袋屋（ほていや：昭和10年伊勢丹と合併）、昭和5年には三越が開業、映画館、劇場も相次いで開設された。

そして第2次世界大戦後になると、西郊の都市化は一層激しくなり、背後圏に膨大な人口を擁する新宿の発展は顕著になった。その後、戦災で焼失した新宿駅北側の地区は昭和23年に歌舞伎町と命名され、新宿コマ劇場をはじめ映画館、劇場、飲食店街などの一大アミューズメント地区として膨れ上がったのである。

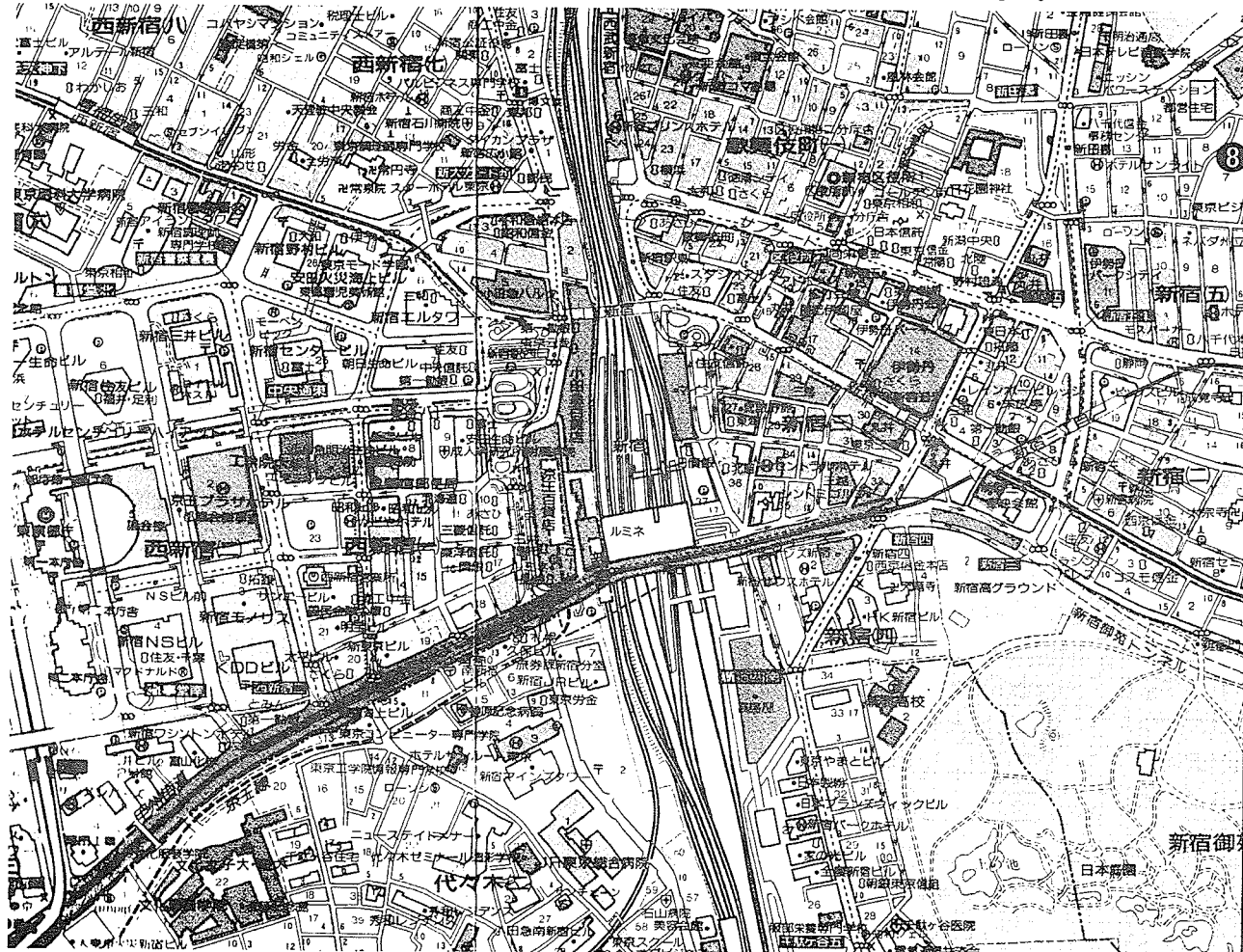


図-1 東京都新宿区新宿駅周辺

この南東端には西の市が立つ花園神社があり、そして旧都電軌道跡に設けられた全長260mの遊歩道公園（モール）の「四季の道」が弧を描いて延びている。

このような情勢もあって、昭和40年代後半あたりから日本最高の地価が新宿駅東口に出現することになった。昭和40年には駅裏にあった淀橋浄水場が東村山市に移転され、その跡地周辺の約96万m²に大規模な都市再開発が計画された。その結果、ここに昭和46年、京王プラザホテルが建てられ、それ以来大規模な超高層ビルが林立して、新宿中央公園とともに東京の新名所の一つになっている。²⁾

平成3年（1991年）には、ここに東京都庁が移転し、新宿は副都心から新都心と呼びかえられるようになった。そして名実共に今日の東京の中心、最大の巷（み・ちまた）に変貌したのである（図－1参照）。

3. 交通システム整備は「まちづくり」の原動力

港（みなと・水戸）は水路と陸路の結節点であり「みちまた」である。そして、港の棧橋付近にはしばしば花街ができる。人や物資がここに集まり積み下ろしのために、一時停留するからである。

たとえば、京都の有名な花街・先斗町（ポントちょう）はこれである。中京区の鴨川と木屋町通の間、三条通から四条通までの500mほどの南北に細長い区域を「ポント町」と呼び、祇園とともに京都の代表的な花街になっている。これは隣接する木屋町の棧橋が発生要因といわれ

ている（図－2参照）。³⁾

寛文10年（1670年）に鴨川の河原を埋め立てた土地で、当時の南蛮趣味からポルトガル語のプンタ（先端）が地名の起源と言われるが定かではない。文化10年（1813年）には遊郭として公認された由緒ある狭い石畳の街区である。⁴⁾

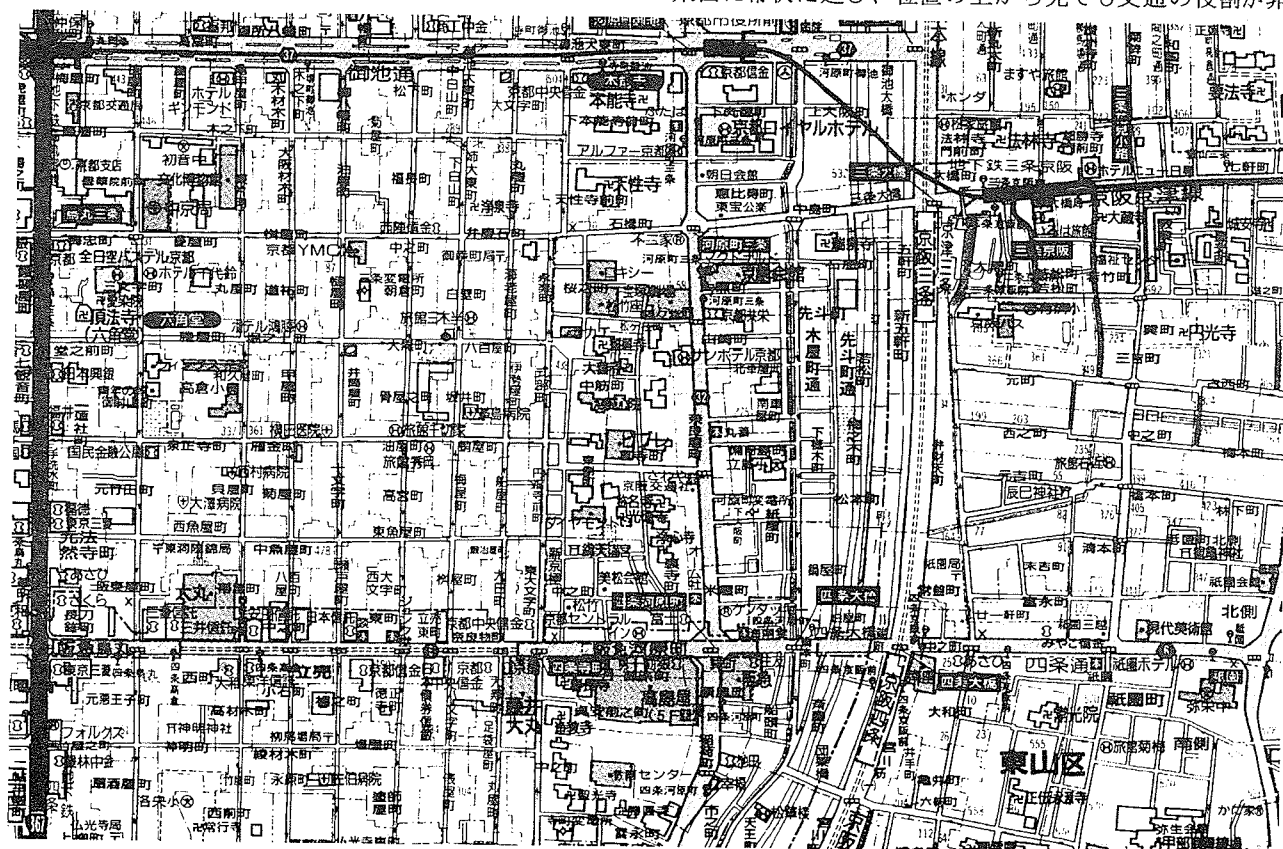
また、先斗町の発生要因となった木屋町は二条から五条までの高瀬（たかせ）川東岸の地区で、南北の街路が木屋町通とよばれている。

慶長19年（1614年）、角倉了以（すみのくらしりょうい）による高瀬川開削（古地図では二条から宇治川に注ぐ約10kmの運河）で、大阪や伏見から大量の薪炭、木材、米穀などが運ばれ、高瀬川沿いには材木商が集まり繁栄を極めたので木屋町とよばれるようになった。これらの輸送に使用された舟は「高瀬舟」と呼ばれ、長さ8m×幅3mほどの舟で江戸時代には伏見に110艘、京都に50艘あったと言われている。かつて角倉屋敷があった2条の「一之船入れ」には、現在、往時を偲ぶために、船荷を積んだ高瀬舟が一艘舫ってある。

今日の木屋町では、川沿いの柳並木に往時の隆盛を偲ぶのみであるが、3条、4条間は木材等が荷揚げされた棧橋のあった名残に、前述の先斗町が立地している。

現在は、この細い街路を挟んで、茶屋やバーなどが軒を連ね、北端の歌舞練場では春に「鴨川踊」が行われ、今も花街の名声を全国にとどろかせている。⁵⁾⁶⁾

さて、次に港湾と都市の関係を、青森市の例によって考察してみよう。青森市の中心市街地は青森湾に沿って東西に帯状に延び、位置の上から見ても交通の役割が非



図－2 京都府京都市中京区先斗町周辺

常に大きいことが想像できる。そして、ＪＲ鉄道は東北、奥羽本線の終点であり、津軽海峡線はここから津軽半島北端の三厩（みんまや）に延びて、青函トンネルを経由して北海道に上陸する。道路交通は国道4号と7号が都心部で会合するが、東北自動車道は青森市が終点である。

この青森港の開港以前は、青森湾西岸の油川が古くからの港として知られていたが、寛永元年（1624年）、津軽藩は油川を廃して、一寒村である善知鳥（うとう）に藩の外港を開き、地名を青森と命名した。⁷⁾

以来、青森は港湾都市として発展し、明治4年（1871年）には県庁が弘前から青森へ移った。明治24年（1891年）には東北線・上野～青森間、明治27年（1894年）には奥羽線・青森～弘前間が開通した。⁸⁾

青函連絡船については、明治6年（1873年）に開拓使によって青森～函館間に定期航路が開設されていたが、本格的な連絡船は明治41年（1908年）3月のタービン式汽船・比羅夫丸の就航からである。そして、大正13年（1924年）5月には客載貨車渡船の最初である翔鶴丸が就航、昭和元年（1926年）12月には第1青函丸が就航し、貨車のみの航送が開始された。しかし、昭和20年（1945年）、米軍機の来襲で客貨船、貨物船の12隻が沈没、あるいは損傷を受けてしまった。その後、昭和22年（1947年）から23年にかけて洞爺丸など新型船、8隻が就航したが、昭和29年（1954年）9月、台風15号の襲来によって、洞爺丸など5隻が沈没した。さらに昭和39年（1964年）から41年にかけて津軽丸などの自動化船7隻が就航して、昭和47年（1972年）には最高の30本運行体制になった。

しかし、昭和63年（1988年）3月13日、海底部23.3km、陸底部30.55kmの世界最長海底トンネル・青函トンネル（42年間の年月とおよそ6,890億円の費用がかかった）が開業されると、青函連絡船は交通路をトンネルに譲り、定時運航を終了したのである。

この青函連絡船の輸送のピークは旅客が昭和48年（1973年）度の498万人、貨物が46年度の855万tであった。その後、航空機やトラック・フェリー等の影響で減少し、旅客は航路廃止前には約200万人にまで急減した。

一方、青函トンネルを通るＪＲ津軽海峡線の利用者は開業初年度にブームを呼んで、300万人を突破したが、近年はその2/3程度以下にまで減少している。

このように青函連絡船が廃止されると、青森は実質的に本州最果ての「まち」になってしまった。交通システムの整備が都市を育て、廃止が都市を衰退に導く好例であろう。

そこで今後、青森が東北新幹線の開業を好機として再興を図るためには、新幹線が来た後、可及的速やかに青森と函館を新幹線で連結して、津軽海峡を跨いで1時間圏内に200万人規模の人口を擁する大都市圏、青函経済圏の形成を図るのである。このような準備をすれば新幹線のストロー効果が緩和され、青森地方は、盛岡・仙台、さらに東京圏の巨大な経済力に飲み込まれてしまうことを避けられるかも知れない。

4. おわりに

さて、ここでは前章までの交通システムと「まちづくり」に関する土木史的考察を、福岡市の事例で再考することにして。

福岡市は博多湾に臨む県庁所在都市で、九州の広域商業都市である。明治22年（1889年）に市制が施行された。そして、中国大陆、朝鮮半島に対峙している天然の良港博多湾に面している。

この地は古来大陸との交通の要衝として開け、板付け（いたつけ）、比恵（ひえ）などの遺跡に示されるように弥生文化の先進地として栄えていた。また、「漢委奴国王」金印が志賀島から出土したことから奴国の所在地という説もあり、古代には「那（儼）の津」と呼ばれていたこともある。

律令時代に入ると大宰府の外港として対外的に重要な役割を果たし、遣隋使の発着地、貿易港として発展した。その後、大宰府の衰退や刀伊（とい）の賊、13世紀末の元寇などにより一時衰退したが、15～16世紀には対明貿易によって貿易・商業の要地として繁栄し、薩摩の坊ノ津（ぼうのつ）、和泉の堺津（さかいつ）、（または伊勢の安濃津〈あのとつ〉）とともに日本三津の一つに数えられた。堺に倣って商人の代表「年（とし）行司」による自治制度がとられたといわれるのはこの頃のことである。

戦国時代には戦火で町は焦土と化した。天正15年（1587年）、豊臣秀吉によって那珂川東岸に方10町の町割が実施されて復興し、現在の博多の原形と繁栄の基礎が築かれた。慶長6年（1601年）黒田長政が博多の西の福岡に舞鶴（まいづる）（福岡）城を築き、先祖の居住地である備前福岡（岡山県長船〈おさふね〉町）に因んで福岡と命名して、黒田藩52万石の城下町となった。⁹⁾

明治4年（1871年）廃藩置県で福岡県が成立すると、福岡は第1区、博多は第2区に改められたので、この時以来、行政単位としての博多は一時消えてしまった。その後明治22年（1889年）の市制施行に際し、市名をめぐって福岡か、博多か、で市議会はもめたが、結局福岡市に決定されて現在に至っている。しかし、博多の呼称はＪＲ駅をはじめ、港、人形、織物、「どんたく」などにも広く使われ、今日でも広く市民に親しまれている。

交通システムについては、鉄道がＪＲ山陽新幹線と鹿児島本線のほかに筑肥（ちくひ）線・香椎（かしい）線・篠栗（ささぐり）線・博多南線が通じている。中心となる博多駅は九州最多の乗降客を誇り、東京をはじめ本州へは新幹線、九州各地へは特急・急行が通じている。

西日本鉄道は大牟田（おおむた）線と宮地岳（みやじだけ）線の郊外線と、天神、博多駅前を中心にバス網が整備され、昭和54年に市街電車は廃止された。地下鉄は昭和56年（1981年）に九州で初めての地下鉄として開通し、筑肥線との相互乗り入れや1号線（空港線）、2号線（箱崎線）の延長で市民の足としての比重を高めつつある。

国道は九州自動車道のほか、3号、201号、202号、263号、385号の各線が市内を縦横に走り利用されているが、混雑が激しくその緩和のために都市高速道路の1号線、2号線が建設された。

市域の南東にある福岡（板付）空港は我が国の幹線基幹空港の一つとして整備が進み、全国各地を結ぶ多数の国内線とともに国際線も就航して、九州の空の玄関口として乗降客は益々増加している。

博多港は昭和26年（1951年）重要港湾に指定され、国際貿易港として発展しているが、市営渡船や離島への定期航路も多数通じ、福岡市は、陸海空ともに福岡県および九州全域の交通の要衝として機能しており、北九州・関門・洞海湾とともに我が国最大級の港湾である。

産業構造は急速な都市化の進展に伴い第3次産業へ著しく傾斜し、特に卸売・小売業およびサービス業の比率が高い。卸売業の販売額は九州全体のおよそ半分近くを占め、西日本の流通の拠点として重要な役割を担っている。

小売業は都心の天神（てんじん）を中心にデパートや大型スーパー、専門店などが多数集まり、市域をはるかに超えた広域商圈を形成して、盛んに活躍しているのは周知のとおりである。

また地下鉄の空港への延長で博多駅と空港が約10分で直結され、JR博多駅周辺も、この影響で飛躍的な賑わいを見せてきた。

さらに中州歓楽街の南端にあった駐車場跡地を中心にして都市再開発を行って生まれた「キャナル・シティ博多」は、商業アミューズメント施設を中核としたショッピング・コンプレックス(Shopping Complex)であるが、ここには2つのホテルがあり、連日大勢の観光客を集めている。その一つは「グランドハイアット」という高級シティホテルである。

これまでアジア各国の首都に立地してきたホテルであるが、オープン時に来日した社長は「福岡はアジアの首都になるだろう」と挨拶し、「空港から10分で中心街に來られる立地は世界一だ」と言って都市と交通の緊密な連携を称えたという。

この「キャナル・シティ博多」の入場者は年間およそ1,300万人にも達する。九州全体の人口がおよそ1,200万人であることを考えれば、いかにこの施設が便利な高速交通システムと協調して国内はもとより海外も含めて広域から集客をしているのがわかるだろう（図-3参照）。

しかし、少しく様子を異にしているのは、樋井川が博多湾に注ぐ河口部右岸一角に立地しているダイエー・ホークスのホームグラウンド福岡ドームとそれに隣接したシーホークホテル&リゾート地区である。これはダイエー資本による都市開発プロジェクトである。

このシーホークホテルは世界でも最大級のホテルで、客室数およそ1,300室を誇っている。この階上から博多湾を望めば視界は180度に開け、壮大な景観を一望に収める

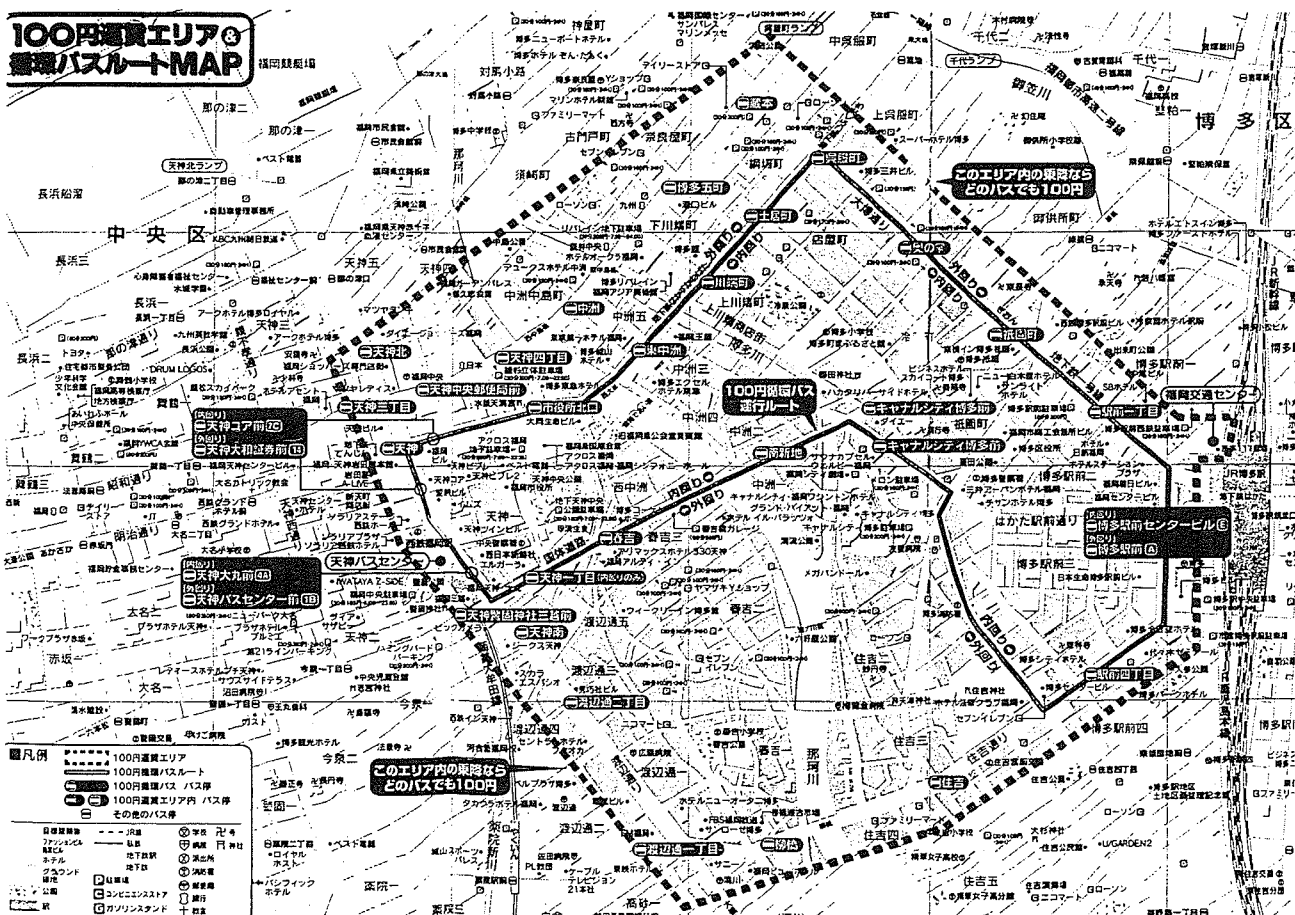


図-3 福岡県福岡市博多駅および天神地区周辺

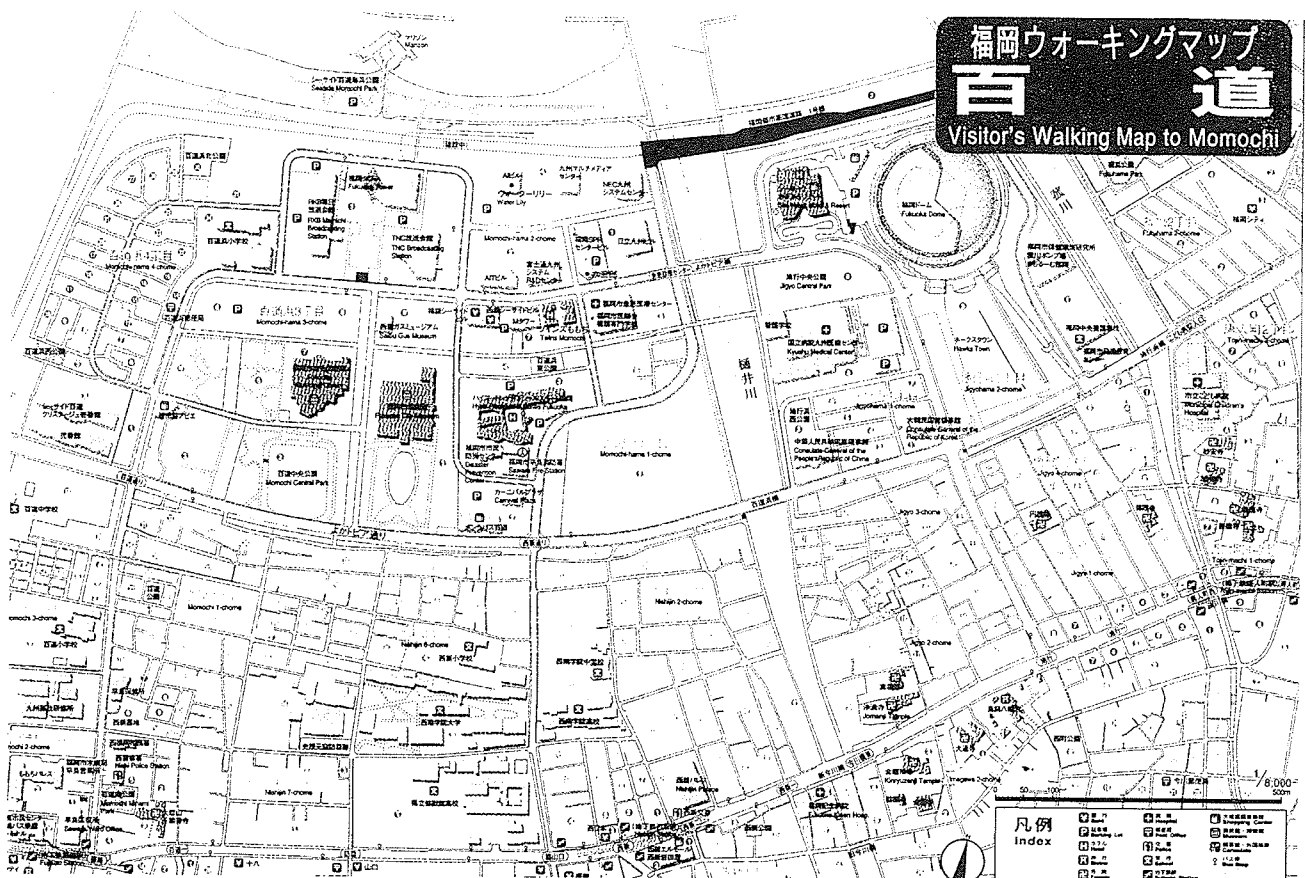


図-4 福岡県福岡市福岡ドーム周辺

ことができ、この地が世界に通じることを思わせる。

ところで、このホテルをメイン会場にして平成7年（1995年）5月、アジア開発銀行（ADB）の総会が開催された。アジアの金融関係者や実業家、マスコミなど約3,000人が集まったが、これほど大きな国際経済会議が、東京や大阪以外で開かれたことは過去にはなかった。

しかし、去年の秋の一日（平成11年11月2日〈火〉・文化の日の前日で晴天）の午後、筆者らがこの地区を調査に訪れた際には、この一円に散らばる来訪者は極めて少なく施設群が巨大で壮麗であるだけに一層の索漠とした思いに駆られたのである（図-4参照）。

特に帰路に乗り合わせたタクシーの運転手の話によると、近年は大体このような状況が通常であるとか、アクセスが不便な（公共交通機関から、かなり離れて立地している。たとえば地下鉄唐人町駅から道筋なりに約1200mもある）集客施設の無力を目の当たりしたのである。

以上の論考からも解るように、およそ交通システム整備と「まちづくり」とは車の両輪のようなものである。交通なくして都市は繁栄せず、交通は都市によって意義付けられる。

それゆえに、交通システム整備と「まちづくり」には、両者の相互連携に十分な配慮を払った都市計画が必要なのである。換言すれば土木史的知識から得られた人間工学的都市計画（ergonomics city planning）が効力を発揮し、交通システム整備と「まちづくり」を成功に導くであろう。

「科学は発見と認識を指向し、工学は発明と創造を目指す」という。言うまでもなく土木技術は、土木工学を基盤とする技術であるがゆえに、土木史研究における歴史的現象の分析をするにしても、その分析結果から、しばしば「歴史の繰り返し」あるいは「歴史の法則性」の把握が試みられる。なぜならば発明と創造にはモデルの構築が最も有力な働きをすると思われるからである。

たとえそのモデルが林 健太郎の言う「適合的因果連関と客観的可能性」¹⁰⁾を暗示するにしか過ぎない単なる条件性であったとしても、土木技術者はそのモデルによって、将来を予想し土木計画を立案するのである。

参考文献

- 1) 五十嵐日出夫・鈴木聡士：「まちづくり」戦略としての交通システム整備，開発論集第65号，北海学園大学開発研究所，pp. 23～33，2000. 3
- 2) 沢田清：『日本大百科全書（新宿）』の項，小学館，1998. 11
- 3) 織田武雄：『日本大百科全書（木屋町）』の項，小学館，1998. 11
- 4) 織田武雄：『日本大百科全書（先斗町）』の項，小学館，1998. 11
- 5) 横山弘：『日本大百科全書（青森市）』の項，小学館，1998. 11
- 6) 林屋辰三郎：『京都』岩波新書，1962. 5
- 7) 京都市編：『史料 京都の歴史9区域編・中京区』，平凡社，1985
- 8) 青森市編：『青森市史』，1962
- 9) 石黒正紀：『日本大百科全書（福岡市）』の項，小学館，1998. 11
- 10) 林健太郎：『史学概論（新版）』，教養全書，有斐閣，1970. 2