

# 近世城下町の都市的変貌過程に関する研究\*

## Study in Relation to Transition Process of Castle Towns

田中 映\*\* 新谷洋二\*\*\*

By Ei TANAKA and Yoji NIITANI

### Abstract

The castle town is an urban area built around a castle, and is generally constructed by city planning. The greater parts of existing cities are founded on the castle towns, and two thirds or more of prefectural capitals are founded on them. The purpose of this study is to consider the transition process of castle towns. As results the railway were introduced close to the castle town, the commercial center of the town moved from main street to the area around the railway station. The expansions of cities were changed from the neighborhood of main road to the neighborhood of railway station. Industrial factories were constructed at the fringe of built-up areas. In and around the castles there were situated the prefectural office or army facilities.

### 1. はじめに

現在の都市は、首都である東京への一極集中や過密過疎、集客力の低下による中心地の衰退等、様々な問題を抱えている。今後、日本の人口が減少していくと推計されているなか、魅力ある都市、活力ある都市をつくっていく、都市を活性化させる必要があると考えられる。

そのようななかで近年、歴史的遺産や、歴史的町並みに対する関心の高まりから歴史的なものを保護しようという動きがでてきている。歴史的町並みは昭和40年代に各地で保存条例の制定が相次ぎ、昭和50年代には文化財保護法の改正により「伝統的建造物群」が文化財に加えられ、「重要伝統的建造物群保存地区」として指定することにより歴史的町並みが保存できるようになった。また、街路事業として「歴史的地区環境整備街路事業」が創設され、歴史的町並みの保存と居住環境の改善とが都市基盤整備を通じて一体的にできるようになってきた。

こうして、都市の歴史や風土を考えた街づくりが全国各地で行われるようになり、都市計画においても景観や歴史的文化遺産がまちづくりの重要な要素となってきた。

我が国の都市の多くは、近世城下町を基盤として発展してきている。県庁所在地の2/3が近世城下町を基盤としており、現在でも商業的・行政的な中心として存在している。したがって、我が国の都市の歴史的な特徴を考察するにあたって、近世城下町を対象として考察を行うことは重要な意味があると考えられる。

近世城下町の変貌を取り扱った既存研究としては、近

世城下町から近代都市への変貌を鉄道導入という視点から考察した研究<sup>1)</sup>、街路計画や都市的施設という視点から考察した研究<sup>2) 3) 4)</sup>があり、現代都市への変貌を都市構造という視点から考察した研究<sup>5)</sup>、町並み保全という視点から考察した研究<sup>6)</sup>等がある。しかし、近世城下町から近代都市を経て、現代の都市まで研究を進めているものは少ないのが現状である。

そこで本研究では、近世城下町がどのような変貌過程を経てきたのかを考察することを目的とする。

### 2. 研究方法

研究対象都市を、表1の4項目を用いることにより選定し、考察を行った。

表1 研究対象都市選定のための項目

1	版籍奉還時の186城に入っていること 近世に個性ある城下町が存在し、その城下町を選定
2	江戸時代に石高が20万石以上であること 近世において、町づくりが確実に行えたと 考えられる城下町を選定
3	正保城絵図が残っていること 近世における城下町の存在と共に、その姿を確認
4	政令指定都市以外の都市であること 現代において、著しく膨張していない都市を選定

以上の4つの項目を用いると盛岡、秋田、米沢、水戸、姫路、松江、岡山、徳島、高知の9都市が選定されることから、これらを研究対象都市とし、本研究を進めていくこととした。

本研究では、近世の絵図や近代や現代の地形図、県史や市史等の資料を用いて以下の項目を考察し、最終的に近世から現代への都市的変貌を考察した。

#### ○近世における城下町

☆築城                      ☆城下町建設

\* Keyword : 近世城下町、現代都市、変貌

\*\* 正会員 工修 日本道路公団東北支社八戸工事事務所  
(〒031-0041 青森県八戸市大字廿三日町10 石万ビル5F)

\*\*\* 名誉会員 工博 財団法人日本開発構想研究所  
(〒105-0001 東京都港区虎ノ門1丁目16番4号)

○近世から近代への変貌

- ☆鉄道導入    ☆中心地移動（商業的中心）
- ☆工場立地    ☆市街地拡大

○近代から現代への変貌

- ☆市街地拡大    ☆工場立地
- ☆城郭内変貌

3. 近世から近代への変貌

近世から近代への変貌を考察するさい、図-1 に示す城下町モデル図を用いた。城下町モデル図は、近世の絵図から城下町の範囲を調べ、各城下町を比較できるように城下町の大きさを一定とした。そして、城郭の位置とともに、近世城下町から近代都市への変貌に重要と考えられる河川、鉄道、近世の街道筋、近代の中心道路、県庁、

市役所、工場を近代の地形図、県史や市史等の資料を用いて記した。

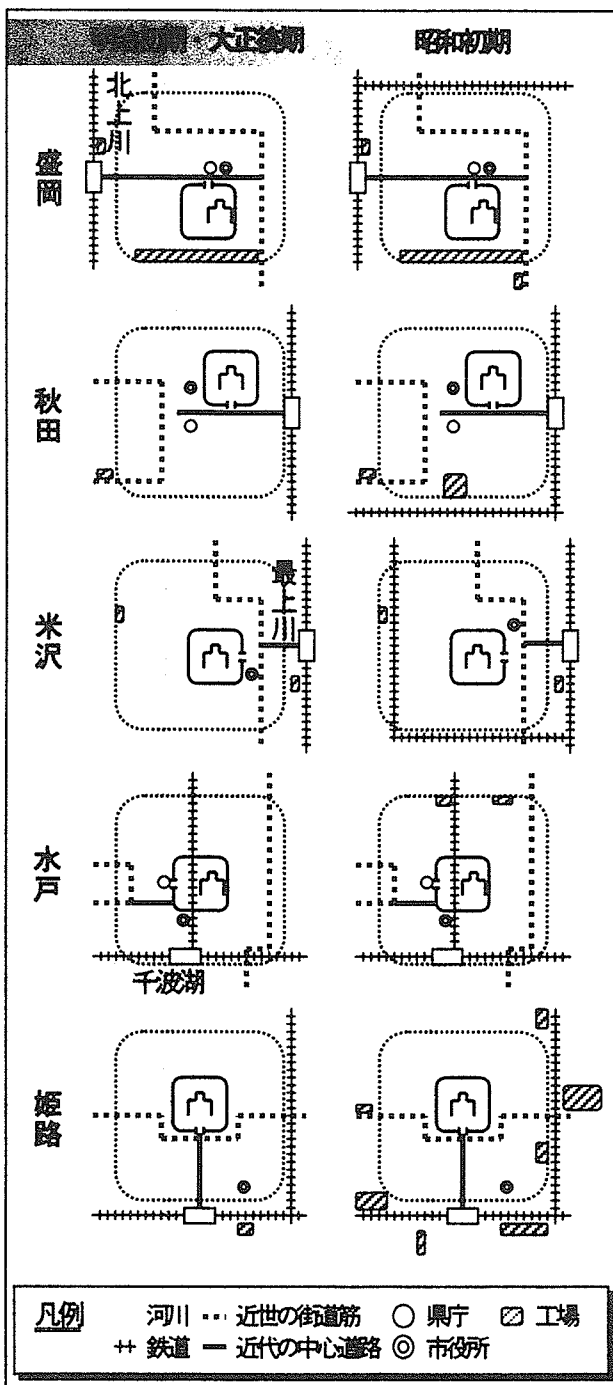


図-1 城下町モデル図（その1）

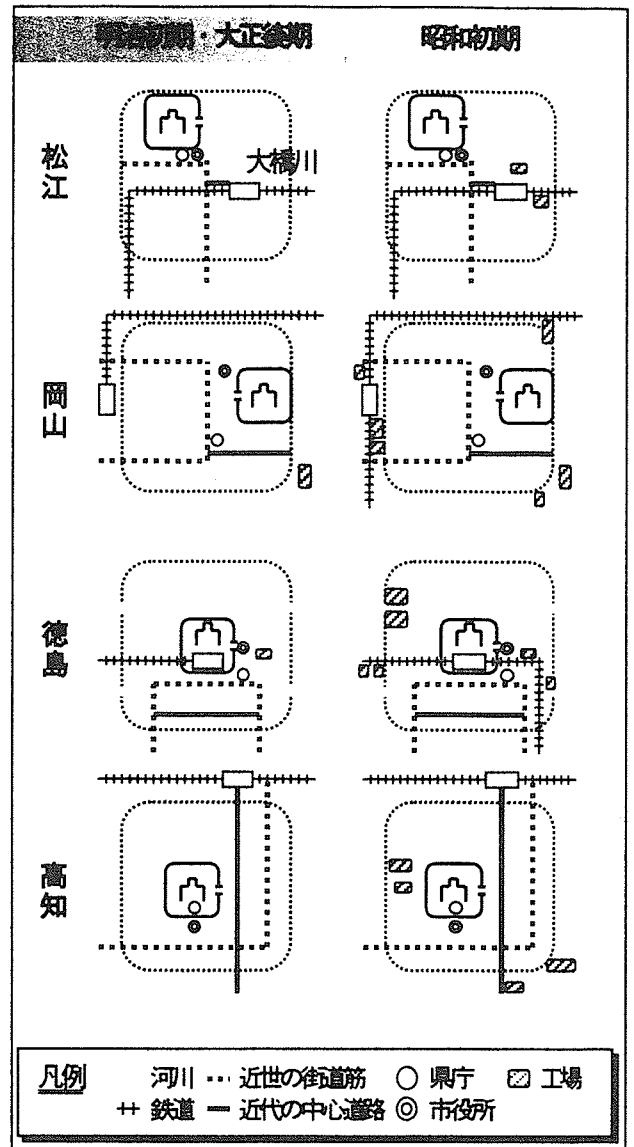


図-1 城下町モデル図（その2）

(1) 鉄道導入

近代になり鉄道が導入されると、大量輸送機関の主流が舟運から鉄道へと変化していき、都市の構造を変えていくこととなる。

鉄道が導入された場所を図-1 からみてみると、盛岡では北上川の対岸、秋田では隣接する郊外地、米沢では最上川の対岸、水戸では千波湖を埋立て隣接するように、姫路では隣接する郊外地、松江では大橋川の対岸、岡山では隣接する郊外地、徳島では寺島川を埋立て貫通するように、高知では隣接する郊外地であった。

ほとんどの城下町において、鉄道は旧城下町部分を外れた郊外に設置されていたが、水戸、松江、徳島では例外となっており、これらについて検討する。

a) 水戸<sup>7)</sup>

水戸の鉄道導入は1889(明治22)年で水戸鉄道が小山-水戸間を開通した。そして水郡線の水戸-太田間が1897(明治30)年~1899(明治32)年に開通した。

水戸停車場は、図-2のように城下町としての水戸市

街地を2分していた上市、下市をつなぐ柵町通りから南の柵町に開設された。これは、上市、下市の両市街地に近いということと、延長区間として、那珂川沿いに貨物停車場を設置する計画が当初から存在していたためと考えられる。

鉄道路線は、城郭の本丸と二の丸の間にある空堀を突き抜けるように北に抜けている。水戸城の旧堀と千波湖に挟まれた狭い土地に、水戸停車場が置かれたため、その後停車場周辺の繁栄とともに土地が不足し、水戸駅の移転計画が何回か提案されているが実現はしなかった。

また鉄道導入には地形的な要因が大きく影響していたと考えられる。北は那珂川、南は千波湖に挟まれた台地に城下町があったため、鉄道を旧城下町周辺に導入させるためには、城下町内に鉄道を導入するこのような形しかなかったと考えられる。

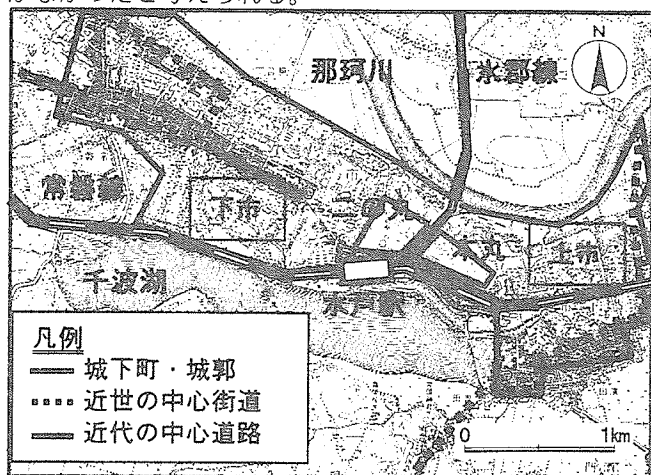


図-2 水戸の鉄道導入<sup>8)</sup>

b) 松江<sup>9)</sup>

松江の鉄道導入は、1908(明治 41)年で、山陰本線が開通した。はじめ松江停車場の敷地は現在の位置より東側の西津田付近に予定されていた。しかし西津田付近は市の中心街から外れており、商工業の中心地帯の発展が阻害されるばかりでなく、今後の都市計画にも支障があるとして、現在の場所に変更されたといわれている。

松江の場合は城下町の南側を分断するように鉄道が導入された。これは地形的な要因が大きいと考えられる。松江の地形は西に宍道湖があり、北と南を山地に囲まれていた。そして、城下町の中には大橋川等の河川が東西に流れていた。旧城下町部分の近くに鉄道を導入しようとする、城下町を外れて郊外に立地させることは困難であり、城下町の一部を分断して鉄道が導入されたと考えられる。

c) 徳島<sup>10)</sup>

徳島の鉄道導入は、1899(明治 32)年で、徳島鉄道が開通した。その後は、1913(大正 2)年に小松本線、1914(大正 3)年に徳島本線、1935(昭和 10)年に高德本線の開通があった。徳島では、図-3及び図-4のように寺島川が埋立られ、停車場が設置された。これは、地形的な要因が大きいと考えられる。

徳島においては、北に吉野川、南西に山地が広がり、

城下町内部にも、多数の河川があった。城下町の近くに、鉄道を導入させることは困難であると考えられ、城下町内部の寺島川を埋立して、鉄道が導入された。

その後、駅の拡張工事に伴う寺島川の埋立が何回か行われた。1回目は乗降客や発着貨物の増加により徳島駅が次第に狭くなったため、2回目も同様に駅が狭くなってきたため、そして3回目は阿波鉄道、高德線、阿南鉄道、牟岐線が開通して駅が狭くなったため、4回目には輸送力の増強から複線化を行うため、それぞれ寺島川の埋立を行った。近世の中心部であった寺島や徳島の付近は、寺島川の埋立から鉄道を導入しているが、北と南は市街地を突き抜けるように鉄道が導入された。

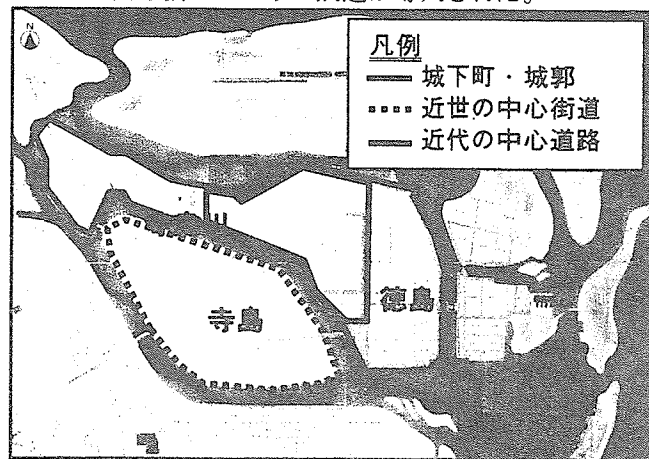


図-3 近世徳島<sup>11)</sup>

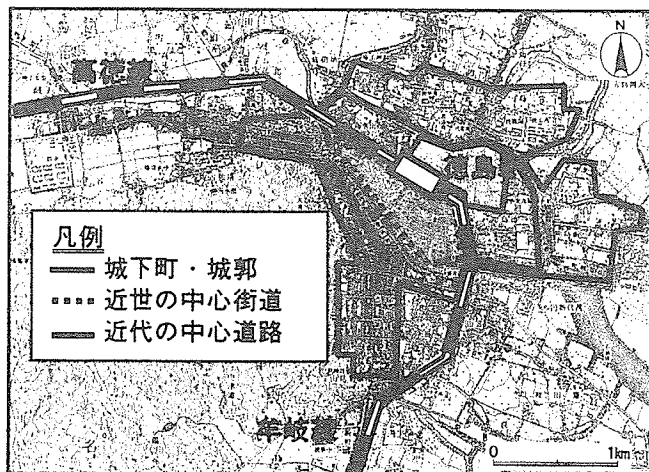


図-4 徳島の鉄道導入<sup>12)</sup>

鉄道導入をまとめると表-2のようになる。

表-2 鉄道導入のまとめ

	鉄道導入場所	導入前の使われ方
盛岡	北上川の対岸	湿地帯であり田畑
秋田	隣接する郊外地	田畑
米沢	最上川の対岸	田畑
水戸	隣接(千波湖埋立)	千波湖や市街地
姫路	隣接する郊外地	外堀の外側で田畑
松江	大橋川を挟んだ城郭対岸	湿地帯であり田畑
岡山	隣接する郊外地	田畑として使用
徳島	貫通(寺島川埋立)	寺島川や一部市街地
高知	隣接する郊外地	田畑

明治期において、鉄道は迷惑施設であったが、利便性

を考え旧城下町部分にできるだけ近いところに導入されたと考えられる。そして、ほとんどの研究対象都市で、城下町に隣接するように鉄道が導入された。また、鉄道が旧城下町部分を外れたということもあり、人が住んでおらず、田畑としての利用など、都市的利用があまりない地域に鉄道が導入された所が多かった。水戸、松江、徳島では旧城下町内に鉄道が入ってきているが、これは地形的な要因が大きく、どうしても旧城下町内に入ってしまったためだと考えられる。

## (2) 中心地の移動

近世の城下町において、城下の繁栄を図るために城下町内に街道が引き入れられていた。そのため、近世の中心地は街道筋となっていた。

また、近世における大量輸送機関の主流が舟運となっていたため、舟運関係の河岸筋も繁栄していた。近代になり鉄道が導入されると、駅前通りの建設等から駅前や駅周辺が繁栄していき中心地は移動していくこととなる。

図一1で中心地の様子を見てみると、ほとんどの城下町において、近世の街道筋にあった中心地が、近代に入ると鉄道の駅前にあたる駅前通りに移っていく。しかし、水戸、松江、岡山、徳島がこの例外となっており、これらについて検討する。

### a) 水戸<sup>13)</sup>や徳島<sup>14)</sup>の場合

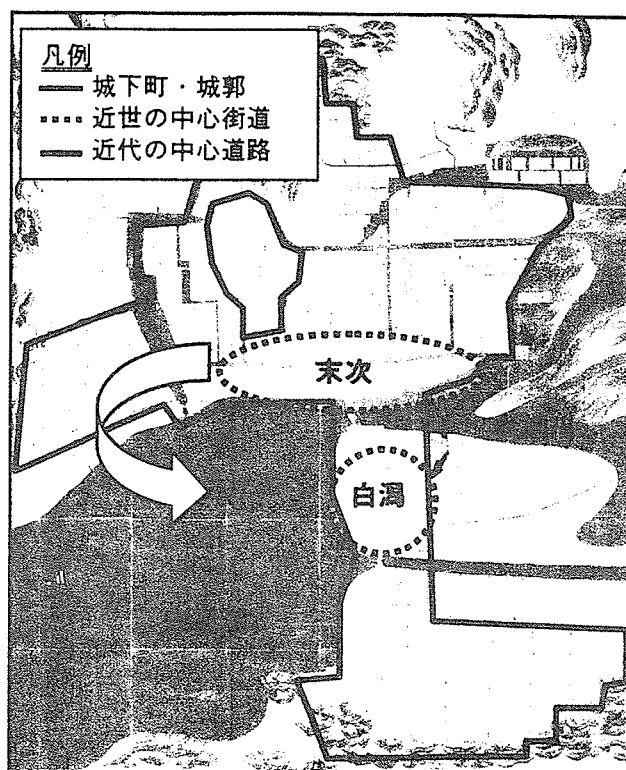
これらの都市では、近代に入り鉄道が導入されるが、城下町内に導入されたために、駅前通りが近代の中心道路にならなかったケースである。

水戸では近世において、上市は城の中心で、城郭や武家の居住地であった。現在は県庁・裁判所等の官公庁が集中し、行政機能を果たしている。町屋は、金町が中心地であり、ついで泉町、馬喰町等が賑わっていたが、水戸停車場の開通によって、金町の繁栄は奪われ、新しく南町が商店街化され、泉町とともに中心地として発展してきた。また、下市は本町通りが那珂川の河港的な利用により繁栄していた。近代に入り鉄道が導入されるが、鉄道駅と旧城下町との距離が近かった。そのため、駅の設置に伴い城下町に向かう道路が必要とならず、駅前通りが近代の中心道路にはならなかった。そして、近代の中心道路は図一2のようになった。

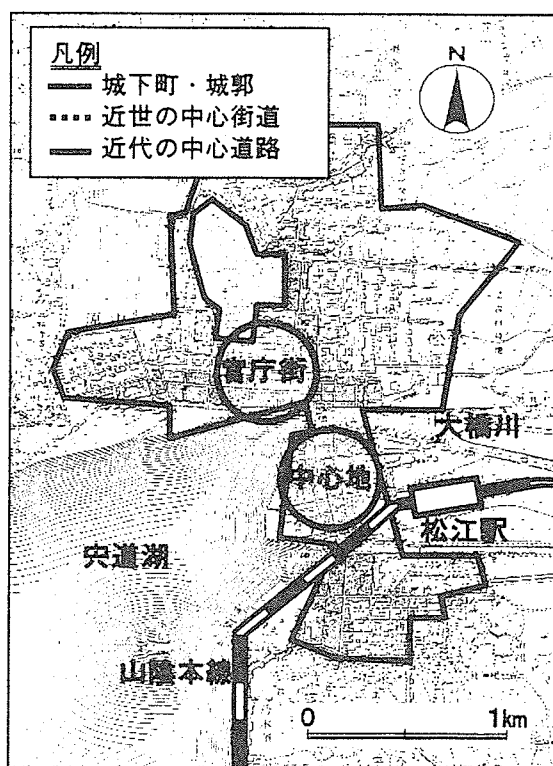
徳島では近世での商工業地区の核は、図一3にある寺島内の内町地区で、この地区は、専売制を採用した国産紙の販売権や立売市場の開設、藩府用達方を認められる等、商業的独占権が与えられていた。また新町川沿いは、河川を利用する物資交流のためか、商業の中心地として町屋が連なっていた。近代になると、図一4のように近世での職人町が市の中心商店街となっていく。また吉野川中下流では、藩政初期以来明治中期まで葉藍栽培の中心的地域であった。

### b) 松江<sup>15)</sup><sup>16)</sup>や岡山<sup>17)</sup>の場合

これらは、近代に入り鉄道が導入されるが、近世の中心地を近代になっても継承し、駅前通りが近代の中心道路にならなかったケースである。



図一5 近世松江の中心地<sup>18)</sup>

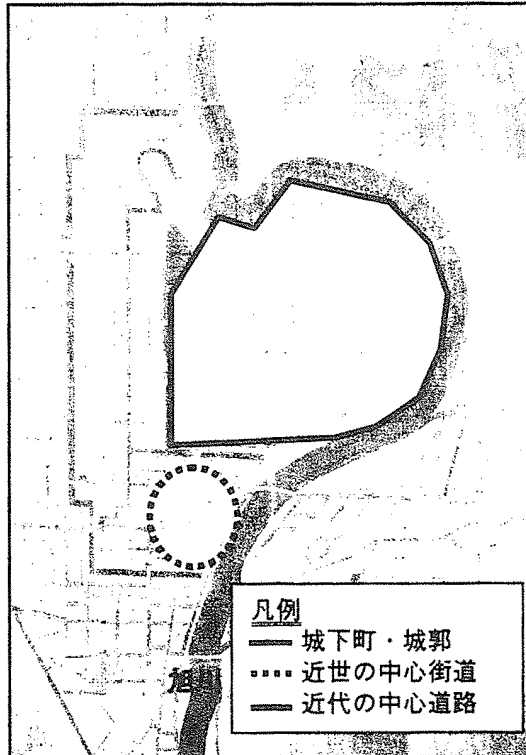


図一6 近代松江の中心地<sup>19)</sup>

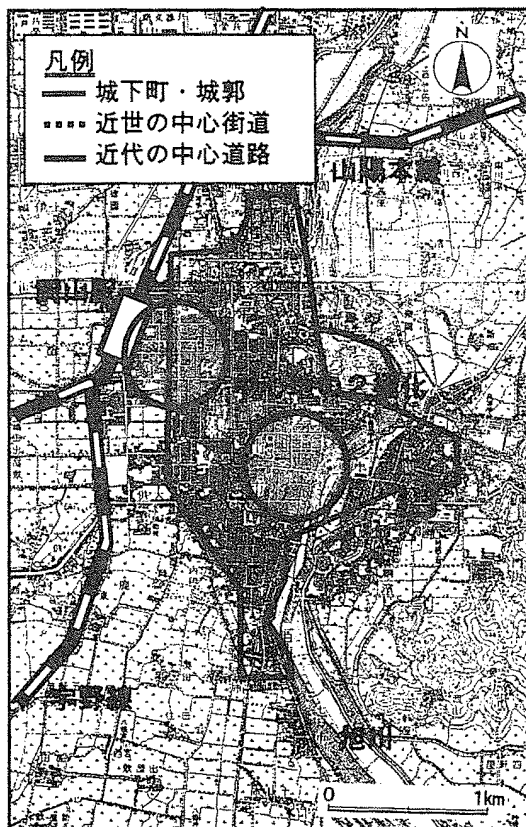
近世における松江の、商業・経済の中心地は、大橋川北の末次であった。しかし、図一5のように、大橋川南の白潟地区が城下の商工業地区として発展していき、中心はしだいに白潟に移っていった。そして、幕末の頃には白潟は末次を凌ぐものがあった。大橋川の南側は、北側の低湿地帯に対して乱流地帯であった。鉄道建設による停車場の設置により、埋立が進んでいくと、片倉製工場等の工場進出により新しい商工業地区を形成していった。松江においては、鉄道駅が旧城下町の近くに導入さ

れ、駅の設置に伴う新規道路の設置もみられたが、近世における中心地が駅に近かったためか、近世の中心地を近代においても継承していった。そして、図一6のように城郭付近には官庁街ができあがり、商業地と行政地が別れていった。

岡山では、図一7で示した表町が伝統的な中心地であり、城下町からの商業地区である。また、舟運の貨物の



図一7 近世岡山の中心地<sup>20)</sup>



図一8 近代岡山の中心地<sup>21)</sup>

積替え地点として河川沿いが栄えていたが、水運の衰退とともに衰えていった。戦災後、岡山駅前、さらに駅西地区で商店街が発展していった。駅前地区は戦後のやみ市が発原点となり商業が発展していった。また、市街地の北側にある奉還町は、明治維新後市街化した。1910年代になると、岡山市津島に師団が設けられ、師団の兵営にもっとも近い商業地区として成長した。さらに戦後には県庁と岡山駅を結ぶコースにあたったので、顕著な発展を示した。中心地は、図一8のように近世からの中心地である表町と近代に入り成長した駅前を中心に発展しており、2極化していった。

中心地移動をまとめると、表一3のようになる。

表一3 中心地移動のまとめ

	近世の中心部		近代の中心部		
	街道筋	舟運	駅周辺	駅前通り	その他
盛岡	○	○	○	○	
秋田	○	○	○	○	
米沢	○		○	○	
水戸		○	○		
姫路	○	○	○	○	
松江			○		近世中心部
岡山		○	○		近世中心部
徳島		○	○		
高知		○	○	○	

近世の城下町では、城下町の繁栄を図るために、城下町内に街道が積極的に引き入れられた。そのため、どの城下町でも街道筋が商業的な中心になっていたと考えられる。街道筋が商業的中心とならなかった城下町では、その城下町が独自の中心地を持っており、その場所が商業的に発展していた。また、近世において大量輸送機関の主流が舟運であったため、舟運関係の船着き場などの河岸筋も繁栄していたと考えられる。

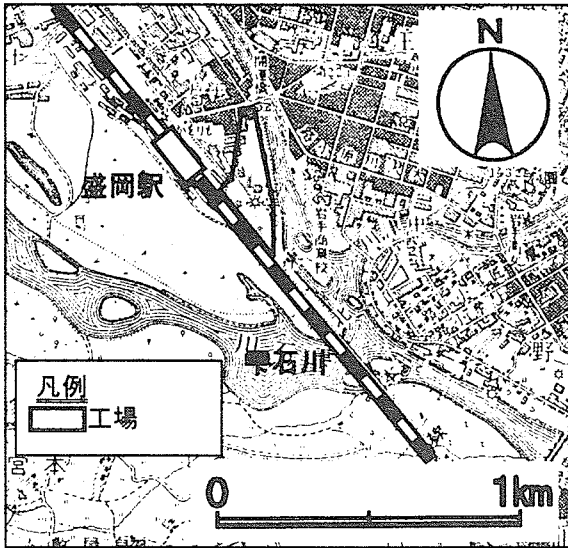
近代になり鉄道が導入されると、鉄道の利便性や輸送力から、鉄道中心に都市が造られ、中心地も駅周辺部や駅前通りに移っていったと考えられる。駅前通りが近代の中心道路にならなかった都市では、水戸や徳島のように鉄道が城下町内部に入り込み、駅前通りが建設されなかったケースと、松江と岡山のように近世の中心地を近代になっても継承したケースとがあった。

### (3) 工場立地

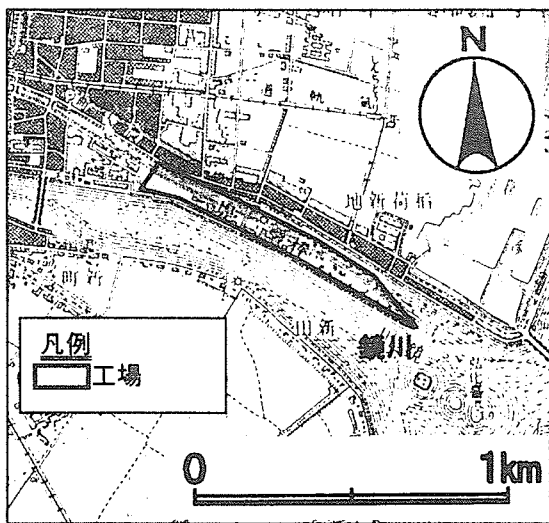
近代にはいると産業革命が起こり、各地で工場の立地が目立つようになる。図一1の城下町モデル図をみると、昭和初期になると市街地の縁に工場の立地がみられる。それらは、主に鉄道駅周辺、河川沿い等であった。

鉄道駅周辺では、鉄道駅から旧城下町に向かう表側には商店が形成されたが、裏側には出口もなく、人もあまり住んでいないため、工業用地としては最適であった。図一9の盛岡の場合では、工場は駅の表側にあるが、これは河川の湿地帯であり、近世の絵図をみると田畑として利用されている地域であり、人が住んでいないところに工場が形成されたためである。また、近世において大

量輸送機関の主流は舟運であった。そのため、近代に入り工場が立地される際には舟運の輸送力を考え、河川沿いにも工場が立地されていた。図一10の高知の場合も鏡川沿いに工場が立地されていた。



図一9 近代盛岡の工場配置<sup>22)</sup>



図一10 近代高知の工場配置<sup>23)</sup>

工場立地をまとめると表一4のようになる。

表一4 近世から現代における工場立地のまとめ

	工場立地場所 (市街地の縁)			備考
	鉄道駅周辺	河川沿い	その他	
盛岡	○	○		
秋田		○		
米沢	○	○	○	旧街道沿い
水戸	○	○		引き込み線
姫路	○	○	○	旧街道沿い
松江	○	○		
岡山	○	○		
徳島		○	○	旧街道沿い
高知		○	○	旧街道沿い

工場は、ほとんどが旧城下町部分の縁に立地されていた。その中でも、鉄道駅周辺と、河川沿いに多くみられた。鉄道では、駅から城下町に向かう正面には商業地域が発達するが、駅の裏側や、駅から少し離れたところに

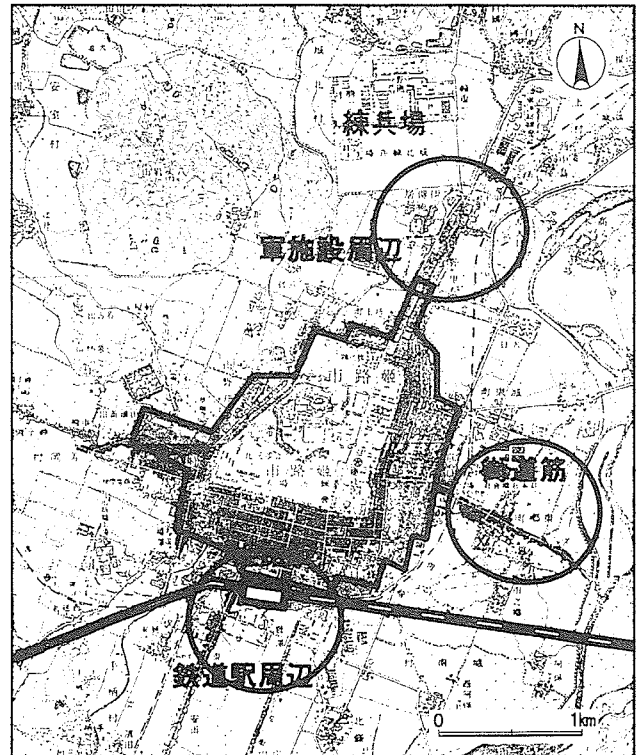
は工場が立地した。

また、鉄道駅周辺や河川沿い以外では、旧街道沿いに工場が立地するケースが多くみられ、水戸の場合は引き込み線を用いて工場を立地していた。

#### (4) 市街地拡大

市街地拡大には、街道筋や駅周辺が大きな要因となっていたと考えられる。近世において、城下町内の繁栄を図ろうと、城下には街道が引き入れられていた。近代に入ると市街地は街道筋に拡大していった。また、近代に入り鉄道が導入されると、鉄道駅周辺が発展してきた。そのため、市街地の拡大も鉄道駅周辺にみられた。

図一11に示す姫路の場合をみると、旧城下町部分から東側の街道筋や、南側の鉄道駅周辺に市街地が拡大している。



図一11 近代姫路の市街地拡大<sup>24)</sup>

また街道筋や鉄道駅周辺以外には、北の軍施設周辺にも市街地の拡大がみられた。街道筋や鉄道駅周辺以外にも様々な要因で市街地は拡大していったと考えられる。

市街地拡大をまとめると表一5のようになる。

表一5 近世から近代における市街地拡大のまとめ

	街道筋	駅周辺	その他
盛岡	○	○	中津川沿い
秋田	○	○	
米沢		○	
水戸	○		
姫路	○	○	軍事施設周辺
松江		○	
岡山		○	
徳島	○		海岸工業地帯・鉄道路線沿い
高知	○	○	海岸工業地帯

近代の市街地は、近世城下町時代に比べると街道筋に拡大していった。また、近代になり鉄道駅が旧城下町部

分の外れに開通すると、その鉄道駅に向かって市街地は拡大していき、駅周辺部が発達していった。また、街道筋や鉄道駅周辺以外では、海岸の工業地帯や軍事施設など様々な要因で市街地は拡大していった。

#### 4. 近代から現代への変貌

##### (1) 市街地拡大

近代から現代への変貌として、市街地の拡大を秋田及び徳島を例に挙げ考察する。

##### a) 秋田<sup>25) 26) 27)</sup>

秋田では1938(昭和13)年には雄物川改修工事としての放水路が完成し、周辺地区の工場用地造成によって工業都市としての発達もみせるようになった。そして、昭和前期には様々な町村を合併していくことで市域を広げ、市街地拡大につなげていった。

市街地内では再開発として市内に点在していた諸官公署を山王地区に集中させ、新しい官庁街を形成していった。周辺地域では、昭和17年に市街地西部から新国道が土崎港と結ばれ、茨島工業地区と秋田港とも結ばれた。

さらに、秋田駅と土崎駅間の奥羽本線沿いに秋田操車場の建設があった。そして秋田大学医学部の新校舎の建設等から周辺に市街地が形成され、秋田駅東部等では住宅地化されていった。また工業化に伴う住宅地の拡大がみられる所もあった。

市街地拡大を妨げる要因としては、東の山地と、南の雄物川、西の旧雄物川が考えられる。しかし、雄物川の掘削などの河川改修や埋立が行われ、市街地は拡大していった。

こうして市街地は図-12のように拡大した。全体的に

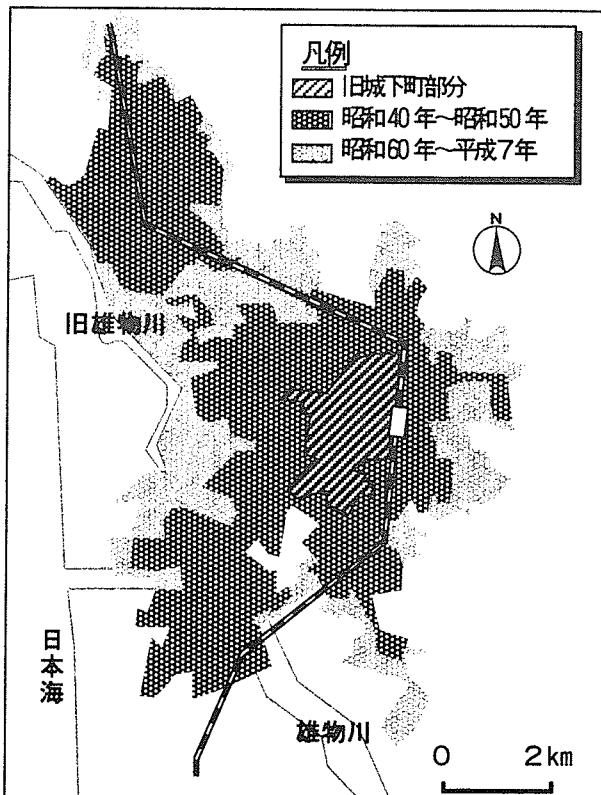


図-12 近代から現代にかけて秋田の市街地拡大

は幹線道路沿い、鉄道路線沿いに市街地は拡大している。

##### b) 徳島<sup>28) 29)</sup>

近代にはいると、南へ向かう土佐街道、西に向かう伊予街道、北に向かう撫養街道とともに、戦前に造られた産業道路(県庁一昭和町一津田一小松島)において住宅地化から市街化が進んでいった。市の東部では、渭東地区とともに沖洲沿岸地区において工業化が進み、市街地の拡大を促進した。

市街地拡大を妨げる要因としては、北の吉野川、市街地内部の新町川、助任川、園部川が考えられる。しかし、寺島川を埋立て鉄道導入、小松湾を埋立て工業地域の造成が見られ、これらを克服している。

こうして市街地は、図-13のように拡大していった。全体的には幹線道路沿い、鉄道路線沿いに市街地は拡大している。

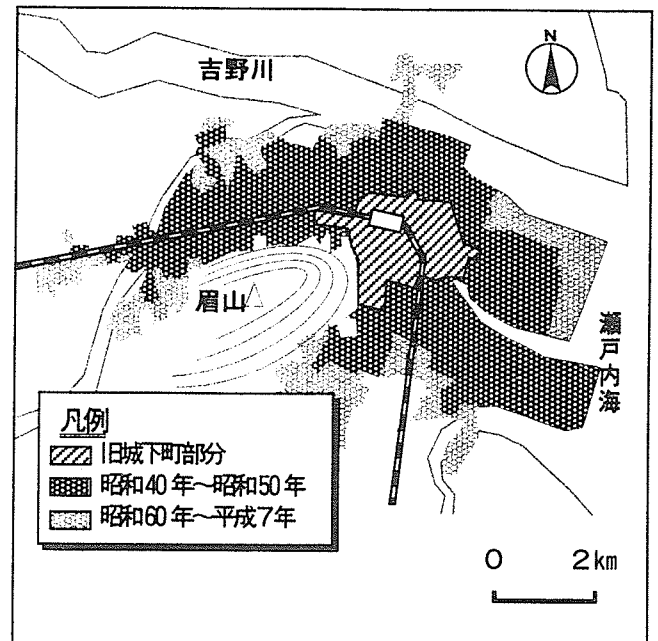


図-13 近代から現代にかけて徳島の市街地拡大  
市街地拡大をまとめると表-6のようになる。

表-6 近代から現代における市街地拡大のまとめ

	鉄道	道路	その他の要因
盛岡	○	○	ニュータウン開発など
秋田	○	○	官庁の移転や臨海部の埋立など
米沢	○	○	官庁の移転や学校の設立など
水戸	○	○	工業団地の造成など
姫路	○	○	臨海工業地帯など
松江	○	○	温泉地帯の建設など
岡山	○	○	臨海工業地帯や団地開発など
徳島	○	○	臨海工業地帯など
高知	○	○	臨海工業地帯など

9つある研究対象都市の全てにおいて、鉄道路線沿い、幹線道路沿いに市街地が拡大している。昭和30年頃までは、輸送機関の主流が鉄道だったために鉄道路線沿いに、それ以降はモータリゼーションの発達から幹線道路沿いに市街地が拡大していったためだと考えられる。それ以外の要因としては、秋田や米沢での官庁移転や、松江で

の温泉地域の建設など、都市によって様々な要因で市街地は拡大していった。

## (2) 工場立地

一般的に、工場は交通の便を考え、近代では河川沿い、または、引き込み線を使った鉄道路線沿いに立地された。それが1960年代になると、道路の整備やモータリゼーションの発達から道路沿いにも工場が立地するようになる。

図-14で米沢と姫路の場合をみると、姫路においては、

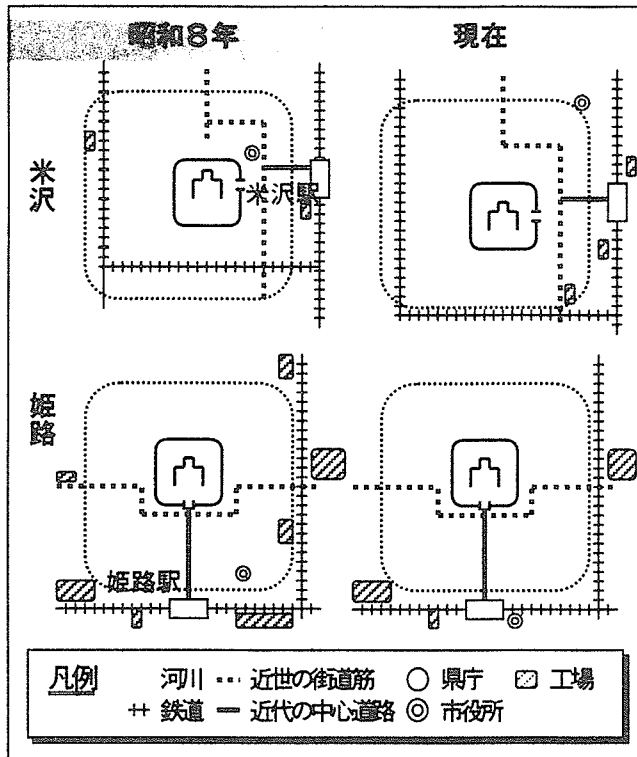


図-14 近代から現代にかけての工場立地の変化



図-15 現在での秋田の工業地域及び工業専用地域<sup>30)</sup>

1933(昭和8)年から現在にかけて市街地拡大とともに、工場も旧城下町部分の縁からなくなっていった。姫路では、臨海部の工業地帯が発達し、工場は臨海部へと移っていったためであった。また、米沢においては、旧城下周辺の工場は移転しない。米沢においては市街地の拡大が大きくなり、工場が郊外へ移転する必要がなかったためと考えられる。

臨海工業地帯は、埋立て中心に工業用地を造成した。埋立は、土地代がかからず、工事費、漁業権の補償などを考えるだけでよく、安い費用で用地を造成することができた。図-15に示す秋田、そして姫路や岡山、高知では埋立てから工業用地を造成した。

工場立地をまとめると表-7のようになる。

表-7 近代から現代における工場立地のまとめ

	特徴
盛岡	鉄道ヤードが駅周辺に残っている
秋田	埋立から工業用地の拡大
米沢	駅周辺に工場が残っている
水戸	引き込み線を利用した工場が残っている
姫路	埋立や合併から工業用地の拡大
松江	工業団地の造成
岡山	埋立から工業用地の拡大
徳島	埋立から工業用地の拡大
高知	埋立から工業用地の拡大

工場は、海に面している都市では埋立造成から臨海工業地帯の形成、それ以外の都市でも工業団地の造成などで立地していった。しかも、市街地を外れた郊外に立地している。これは、工場は安くて広い土地が必要であることが関係していると考えられる。また、駅の裏側や湿地帯は商業的發展も見込めず、人も住まないため工業用地として最適であったと考えられる。これら近代から現代にかけての工業用地は、河川沿い、幹線道路沿い、鉄道路線沿いに立地していた。また、近代に城下町周辺につくられた工場もいくつか残っており、これらが現在は市街地の中に入ってしまった所が多い。

## (3) 城郭内の変貌<sup>31) 32)</sup>

城郭内の変貌は、図-16に示す地図などから図-17の城郭モデル図をつくり考察した。

### a) 県庁

明治初期の県庁配置では、全ての研究対象都市において、城郭及びその周辺に県庁の配置がみられた。明治4年11月の府県配置において県庁所在地とならなかった米沢と姫路以外では、その後も城郭及びその周辺に県庁が残っていった。

最初に県庁が置かれた場所としては、盛岡では二の丸、図-16に示した秋田では城内、米沢では本丸、水戸では三の丸の弘道館、姫路では城内、松江では三の丸、岡山では城内、徳島では城外寺島の旧家老賀島氏の屋敷、高知では旧藩校致道館であった。

現在では、城郭内に県庁が残っている都市は、松江、岡山、高知の3都市である。



b) 市役所

県庁所在地ではなくなり、県庁がなくなった米沢と姫

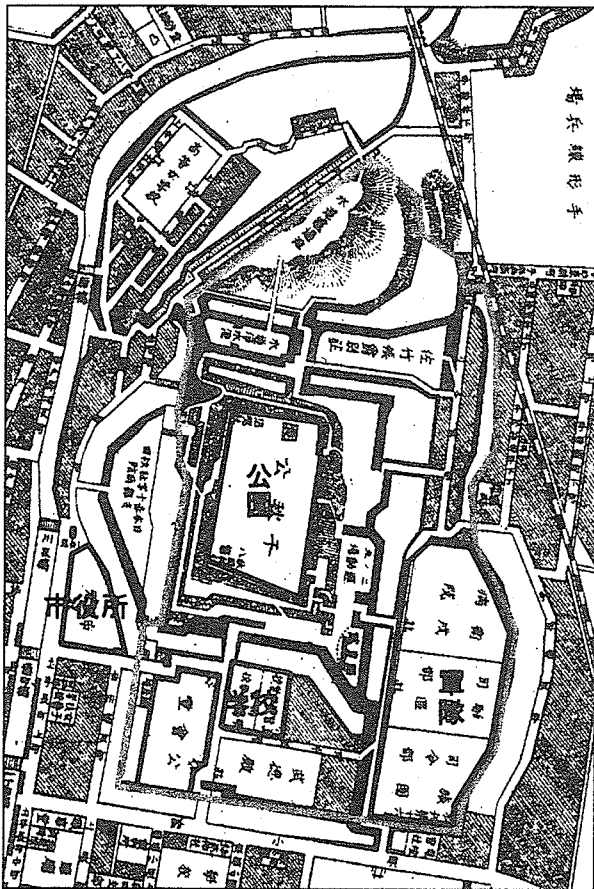


図-16 秋田における城郭内の施設配置<sup>33)</sup>

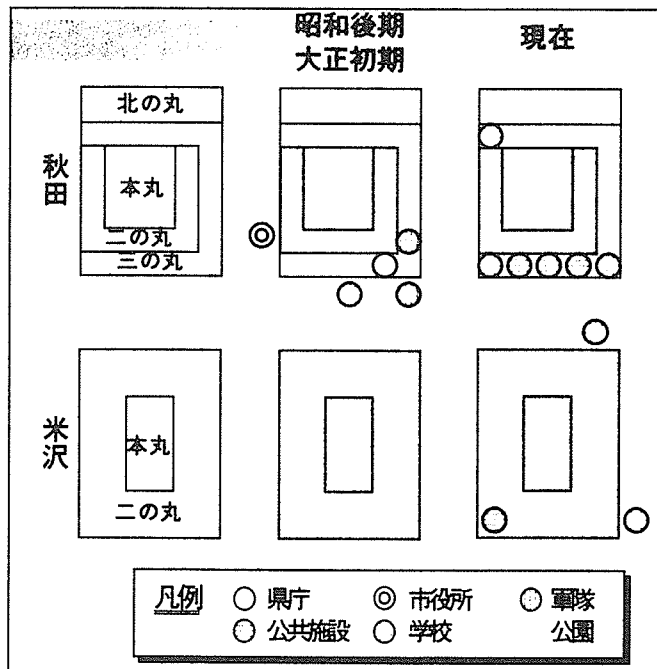


図-17 秋田と米沢における城郭モデル図

路では、県庁の代わりに市役所が行政的な中心となり、城郭内に市役所が入ってくると考えられる。しかし、図-17 に示した米沢だけでなく姫路でも城郭及びその周辺に市役所は配置されなかった。

c) 軍隊

軍隊が城郭内に入った都市としては、図-16 に示した

秋田以外に、水戸、姫路の3都市があげられる。秋田においては城郭内に軍隊とともに県庁や学校等が置かれていたことがわかる。そして、水戸においても秋田と同様に城郭内に軍隊がはいるが、県庁と共存していた。しかし、姫路については初めにあった県庁を追い出すように、軍隊が城郭内に入っていった。そして軍隊が使用していない部分だけを公園として開放していた。

d) 公共施設

公共施設が、城郭及びその周辺に集まりだすのは明治後期・大正初期からであった。公共施設では博物館が多く、郷土や城の歴史を紹介している所が多い。また、徳島の徳島城博物館では御殿風の外観を造るなど、城跡との景観を考え共存を図っている。

e) 学校

城郭内に学校が設置されるのは明治後期・大正初期からであった。全ての都市において城郭及びその周辺に学校は配置された。しかし、秋田、松江、岡山においては、現在その数は減少傾向にある。

f) 公園

ほとんどの研究対象都市において、明治後期・大正初期から、城郭及び城郭の一部が公園となっていた。これにあてはまらないのが松江と岡山であった。

松江においては、1927(昭和2)年に松平家が天守及び城地を松江市に寄付し、公園を造ることができた。また、岡山では1896(明治29)年に岡山県尋常中学校(現県立岡山朝日高校)が本丸に設立されて以来、1953(昭和28)年まで本丸を独占してきたが、高校を移転し公園として開放したものであった。

城郭内の変貌をまとめると表-8のようになる。

表-8 城郭内の変貌のまとめ

	明治期		現在			
	県庁	軍隊	県庁	公共施設	学校	公園
盛岡	○	△	△	△	△	○
秋田	△	○		○	○	○
米沢	△			○	△	○
水戸	○	○		△	○	○
姫路	○	○		△	△	○
松江	○		○	△		○
岡山	○		○	○	○	○
徳島	△			○	○	○
高知	△	△	○	○	△	○

凡例 ○:城郭内に配置されたもの  
△:城郭周辺に配置されたもの

廃藩置県後、県の中心となる県庁が最初に置かれたのは城郭及び城郭周辺であった。このことから、城郭は近代に入っても行政的中心の位置づけとなっていた。

その後、明治期には、城郭及び城郭周辺に軍隊が置かれるケースが多くみられた。明治から現在に至る際には、県庁が郊外に移転していくケースが多くみられ、軍隊は昭和20年代に姿を消していった。そして、その後は城郭が公園として利用されていくケースも多くみられた。

現在では、県庁、公共施設、学校、公園と様々な施設

が混在している。しかし、これらの施設の城外への移転計画も多い。

## 5. まとめ

●鉄道は旧城下町部分にできるだけ近く、あまり都市的に利用されていなかった所に導入された。

鉄道は利便性を考え旧城下町部分にできるだけ近いところに導入された。そして、鉄道が導入される以前は田畑として利用されていた地域に導入されていた。

しかし、水戸、松江、徳島では地形的な要因から旧城下町部分の外側に鉄道を導入することが出来ず、旧城下町部分に鉄道が入り、これの例外となっていた。

●近世から近代にかけて商業的中心は街道筋や舟運関係の河岸筋から、鉄道駅周辺に移っていった。

商業的中心は、近世においては街道筋や舟運関係の河岸筋であったものが、近代に入り鉄道が導入されると、鉄道駅周辺や駅前通りに移っていった。

しかし、近世においては城下町独自の中心地を持っていた水戸、松江、岡山、徳島と、近代になり、駅前通りが建設されなかった水戸と徳島、近世の中心地を近代になっても継承した松江と岡山は、一部例外となるところがあった。

●市街地は近代では街道筋や駅周辺に、その後は鉄道路線沿いや幹線道路沿いに拡大した。

近世から近代にかけては、街道筋や、鉄道導入の影響から鉄道駅周辺に市街地の拡大がみられた。近代から現代になると、鉄道駅周辺そして、モータリゼーションの発達から幹線道路沿いにも市街地の拡大がみられた。

しかし、近世から近代にかけては、徳島や高知のように海岸の工業地帯や、姫路のように軍事施設周辺への市街地拡大、近代から現代にかけては秋田や米沢のように官庁の移転や、松江のように温泉地帯の建設による市街地拡大など、その都市によって様々な特徴がみられた。

●工場は、市街地の縁に立地され、特に近代では鉄道駅裏周辺や河川沿いに多くみられた。

近世から近代にかけては、市街地の縁、特に鉄道駅周辺（鉄道駅裏や駅から少し離れた地域）や河川沿いに工場の立地がみられた。近代から現代にかけては工業団地や臨海工業地帯など様々な形で工場が立地していき、河川沿いや幹線道路沿い、鉄道路線沿いに工場の立地がみられた。

いずれも市街地の縁に立地していき、どの時代でも工場は市街地を外れた郊外に立地されていった。

●城郭及び城郭周辺には、はじめ県庁や軍隊が置かれ、現在では様々な施設が混在している。

廃藩置県後に県庁が置かれる所は城郭及び城郭周辺であり、現在においては、県庁、公共施設、学校、公園と様々な施設が混在している。

現在に至るまでには、秋田、水戸、姫路のように城郭内に軍隊が置かれたり、岡山のように城郭内がなかなか公園にならなかつたりと様々であった。

## 【参考文献】

- 1) 新谷洋二・堤佳代 「旧城下町における鉄道の導入とその後の町の姿容に関する研究」 日本土木史研究発表会論文集 第7回 pp.113~119 1987.6.
- 2) 野中勝利・佐藤滋 「城下町都市の戦前の街路計画に関する研究」 日本都市計画学会学術研究論文集 No.27 pp.61~66 1992.11.
- 3) 野中勝利・佐藤滋 「城下町都市の戦前の街路計画と都市的拠点との関連」 日本都市計画学会学術研究論文集 No.28 pp.229~234 1993.11.
- 4) 脇田祥尚・田中隆一 「城下町を基盤とした近代都市計画の展開—松江市における都市施設の分布と街路計画に着目して—」 日本都市計画学会学術研究論文集 No.34 pp.577~582 1999.10.
- 5) 鶴添博士・佐藤滋 「近世城下町を基盤とする地方都市の都市構造と人口変動との関連性」 日本都市計画学会学術研究論文集 No.33 pp.385~390 1998.11.
- 6) 中田勝康・秋山賢治 「城下町の比較と街づくりとの関連性」 土木史研究 No.12 pp.333~340 1992.6.
- 7) 『水戸市史 下巻 (一)』 水戸市役所 pp.475~486 1993.
- 8) 大日本帝国陸地測量部 『二万五千分の一地形図 水戸』 1918 に修正加筆
- 9) 『新修松江市史』 松江市役所 pp.1386~1387 1962.
- 10) 『徳島市史 第三巻 産業経済編・交通通信編』 徳島市教育委員会 pp.671~678 1983.
- 11) 『阿波国徳島城之図』 正保年間(1644~1648) に修正加筆
- 12) 大日本帝国陸地測量部 『二万五千分の一地形図 徳島』 1937 に修正加筆
- 13) 日本地理研究所 『日本地誌 第5巻』 二宮書店 pp.329~330 1968.
- 14) 日本地理研究所 『日本地誌 第18巻』 二宮書店 pp.376~377 1969.
- 15) 日本地理研究所 『日本地誌 第16巻』 二宮書店 p.388 1977.
- 16) 『新修島根県史 通史篇1』 島根県 p.574 1968.
- 17) 日本地理研究所 『日本地誌 第17巻』 二宮書店 pp.135~136 1978.
- 18) 『延享年間松江城下之図』 延享年間(1744~1748) に修正加筆
- 19) 大日本帝国陸地測量部 『二万五千分の一地形図 松江』 1915 に修正加筆
- 20) 『備前国岡山城之図』 正保年間(1644~1648) に修正加筆
- 21) 大日本帝国陸地測量部 『二万五千分の一地形図 岡山北部』 1916  
大日本帝国陸地測量部 『二万五千分の一地形図 岡山南部』 1916 に修正加筆
- 22) 地理調査部 『二万五千分の一地形図 盛岡』 1948 に修正加筆
- 23) 大日本帝国陸地測量部 『二万五千分の一地形図 高知』 1936 に修正加筆
- 24) 大日本帝国陸地測量部 『五万分の一地形図 龍野』 1933  
大日本帝国陸地測量部 『五万分の一地形図 姫路』 1933 に修正加筆
- 25) 日本地理研究所 『日本地誌 第3巻』 二宮書店 p.562 1975.
- 26) 山口恵一郎 『日本区誌体系 北海道・東北II』 朝倉書店 pp.116~122 1980.
- 27) 山田安彦・山崎肇哉 『歴史のふるい 都市群 4』 大明堂 pp.62~79 1990.
- 28) 日本地理研究所 『日本地誌 第18巻』 二宮書店 p.377 1969.
- 29) 山口恵一郎 『日本区誌体系 四国』 朝倉書店 pp.2~8 1975.
- 30) 国土地理院 『五万分の一地形図 秋田』 1993  
国土地理院 『五万分の一地形図 羽後秋田』 1994 に修正加筆
- 31) 平井聖 『城 1, 2, 6, 7』 毎日新聞社 1996.~1997.
- 32) 坪井清足・吉田靖・平井聖 『日本の城 1, 2, 6, 7』 ぎょうせい 1992.~1993.
- 33) 『新撰秋田市全区』 1914 に修正加筆