

日本大学大学院

学生会員

田中 映

日本大学理工学部

フェロー会員

新谷洋二

1. はじめに

近世の都市づくりは、城下町を中心に展開されてきた。近代になっても、これらの近世城下町を基盤としている都市は、主要な都市として存在している。

本研究では、近世に都市としての骨格を造った城下町を研究対象として、近世城下町から近代都市への変貌を、絵図やD I D (Densely Inhabited Districts: 人口集中地区) を用いて、市街地の拡大という視点から探る。そして市街地拡大とともに、鉄道導入の要因について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の項目を用いて選定した。

表-1 研究対象都市選定のための項目

1	版籍奉還時の186城郭に入っていること 近世に個性ある城下町が存在し、その城下町を選定するための項目
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するための項目
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、その姿を確認するための項目
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するための項目

以上の項目を用いると、盛岡、秋田、米沢、水戸、姫路、松江、岡山、徳島、高知の9都市に絞られ、これらの都市を研究対象都市として取り扱っていく。

研究方法は、正保年間(1644~1648)に作られ、絵図の中でも最高級と言われる正保城絵図と、現代地図を重ね合わせ、城下町部分と考えられる範囲を知る。次にD I Dの昭和35年から平成7年までの変化から市街地拡大の変化を知る。そして、市街地拡大および鉄道導入に関する要因を考察する。今回は、ケーススタディとして松江と徳島について検証を行う。

3. 研究結果

ケーススタディ. 1 松江

松江城は、慶長12年(1607)から同16年にかけて堀尾吉晴によって築城された。松江は、南に宍道湖があ

り東西北を山に囲まれ、居住地域が広くとれ、水上輸送の便もある地理的条件であり、絵図では城下町は城郭のある大橋川北岸だけでなく、南岸にも広がりがあ。明治4年(1871)の廃藩置県で松江県の県庁所在地となる(合併分離を繰り返し、現在の島根県となる)。同22年には市制施行をし、松江市となり、昭和23年からは編入などを繰り返し、現在の市域となる。近世から現在にかけて行政的な中心都市となっている。

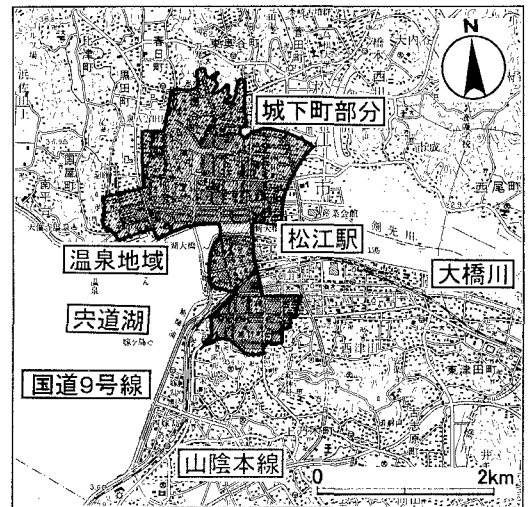


図-1 松江市街図(平成9年国土地理院発行地形図を加筆)

松江市におけるD I Dは、昭和35年から平成7年にかけて人口では約58千人から約103千人、面積では5.6km²から20.7km²へと変化している。D I D面積の増加が大きかった地域は、城郭があった大橋川北側ではなく、南側であった。この地域では、山陽本線が大橋川や宍道湖に沿うように設置され、明治41年(1908)には松江駅が城下町に隣接するように配置され開業した。その為、近世の中心部であった大橋川北側から駅開業により中心地が南側へ移ってしまい、南側への市街地の発展が大きくなっていったと考えられる。

市街地拡大を妨げる自然条件として考えられるのは、東西に流れる大橋川などの河川や、北や南にある山地であるが、大橋川の改修や南の山地を克服し市街

【Key Words】近世城下町、絵図面、D I D

〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8-14

☎ 03-3259-0679

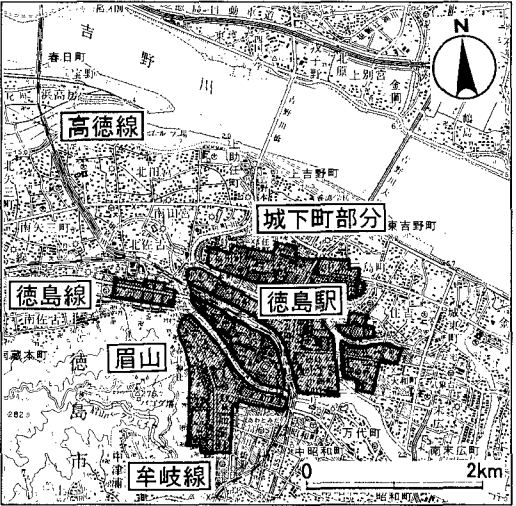
地を広げていった。また、松江駅周辺は大正 12 年の大橋川改修により埋立が行われた地域であった。

松江駅の開業により、周辺には事務所や工場が立地し、さらにその南部では公営住宅や民間住宅の建設により宅地化していった。そして、国道 9 号線の付け替えに伴って沿道では区画整理が行われ、自動車関係の事務所が集中し市街化拡大を促した。このようにして、大橋川の南側では事務所や住宅により市街地は拡大していった。一方、松江城の西側では温泉が発見され、この地域では昭和 41 年から旅館団地が建設された。

現在は、山陽本線沿線や、国道 9 号線などの幹線道路、松江温泉周辺に市街地の広がりが見られる。

ケーススタディ. 2 徳島

徳島城は天正 12 年(1584)に徳島の地に入封した蜂須賀家政によって築城された。北は吉野川、南は園瀬川や勝浦川、西は眉山に囲まれた要害の地だけでなく、海上交通にも優れた地形を兼ね備えていた。正保城絵図をみると城下町は、城郭のおかれた徳島を含む 6 つの島だけでなく、眉山の山麓まで広がっていた。



図一 2 徳島市街図(平成 10 年国土地理院発行地形図を加筆)

徳島は明治 4 年(1871)の廃藩置県から徳島県の県庁所在地となる。同 22 年には市制施行をし、昭和 26 年からは編入を繰り返し、現在の市域となる。現在では、四国における行政・経済の中心都市となっている。徳島市における D I D は昭和 35 年から平成 7 年にかけて人口は約 123 千人から約 189 千人へと変化し、面積は 13. 4km² から 34. 9km² へと変化した。市街地は東西を中心に伸びていき南北への広がりは少なかった。

市街地拡大を妨げる自然条件としては、寺島川など

の様々な河川と、東にある小松島湾であるが、寺島川を埋立て徳島鉄道が設置され、明治 32 年には徳島駅が設置された。また小松島湾は埋立が行われ、現在は木工業を中心とした工業地帯・工業団地となっている。

第 2 次世界大戦で戦災を受け、市内の中心部は消失した。復興期には土佐街道、淡路街道、讃岐街道、伊予街道といった街道筋から宅地化していき、市街地は幹線道路沿いに広がっていった。その後、城下町の東側では工業化から工業団地の造成があり、西側では綿織物が盛んとなったことが市街地拡大の要因と考えられ、市街地は東西へと伸びていった。

現在、市街地は牟岐線や高徳線、徳島線といった鉄道路線沿線と国道 192 号線などの幹線道路沿い、そして小松島湾沿いにある工業地帯に広がりがみられる。

4. まとめ

松江では温泉地域、徳島では工業地帯などの地域特性がみられたが、両都市とも、鉄道路線・駅周辺や幹線道路沿いにおいて市街地の拡大が見られた。また、鉄道路線は、松江は城下町内部を外れて周辺の空いているスペースに導入され、徳島においては城下町内部を通過するが、寺島川埋立によるもので空いたスペースを利用していると考えられる。

対象 9 都市をまとめると表一 2 になる。市街地は、それぞれの都市において様々な広がりをみせるが、すべての都市において、鉄道駅周辺や鉄道路線沿い、そして幹線道路沿いにおいて市街地の拡大がみられた。

鉄道路線は、城下町内部を外れて周辺地域の空いているスペースに配置されるケースが多く見られた。

表一 2 城下町の鉄道配置・市街地拡大

	鉄道路線や 鉄道駅の配置	市街地拡大の様子		
		鉄道	道路	その他の要因
盛岡	北上川の対岸	○	○	ニュータウン
秋田	隣接する郊外地	○	○	団地
米沢	最上川の対岸	○	○	学校
水戸	隣接(千波湖埋立)	○	○	
姫路	隣接する郊外地	○	○	湾岸工業地帯
松江	城郭の対岸	○	○	温泉地域
岡山	隣接する郊外地	○	○	湾岸工業地帯
徳島	貫通(寺島川埋立)	○	○	湾岸工業地帯
高知	隣接する郊外地	○	○	湾岸工業地帯

【参考文献】
井上宗和：「日本城郭絵図集成」、日本城郭協会、1968
総務庁統計局：「我が国の人口集中地区」、日本統計協会、1960～1997
日本地誌研究所：「日本地誌 16 巻」、二宮書店、1977
日本地誌研究所：「日本地誌 18 巻」、二宮書店、1969
朝倉鎮造：「日本図誌大系中国」、朝倉書店、1975
朝倉鎮造：「日本図誌大系四国」、朝倉書店、1975