

社会資本形成と地域社会の動向に関する一考察 ―足利市中橋を対象として―

足利工業大学大学院	学生員	深沢 真吾
足利工業大学	正会員	中川 三朗**)
足利工業大学	正会員	福島 二郎***)

1. はじめに

都市の地理が及ぼす影響は居住空間（住む場所）、産業拠点（働く場所）、文化（風俗や慣習）などがあり、結果として都市の特徴を形成している。本研究の対象地である栃木県足利市は関東平野の北部に位置し、市の中心域を北西から東南へかけて流下する渡良瀬川が都市空間の分化を招いていると考えられる。これらを連絡するために近代に渡船から橋梁に変化した、わずかに数百メートルの位置に橋梁が3橋存在する。今日の様なモータリゼーションの発展が成し得ていない当時にとしてみると非常に近距離に架けられたといえる。この様な背景を踏まえ本研究では、社会資本が形成する過程において地域社会の動向、即ち地域で生活する人間の動向について行政側（官の立場）と居住者（産と民）の視点から資本形成に至る経緯を調査し、地域社会に及ぼした影響を産業の盛衰などから分析することを目的とする。

2. 対象となる社会資本中橋とは

中橋は昭和11(1936)年8月に誕生した3連ブレースドリブタイドアーチ橋であり、20世紀初頭のドイツにおいて鉄道・道路橋を問わず多く用いられた形式である。通二丁目から東武鉄道足利市駅前(田中町)を結ぶ一般地方県道足利市駅停車場線に位置する。この橋梁を基準として上流約450mの地点に渡良瀬橋が、下流約530mの地点に田中橋が存在し、どちらも中橋より早く建設されている(図1)。

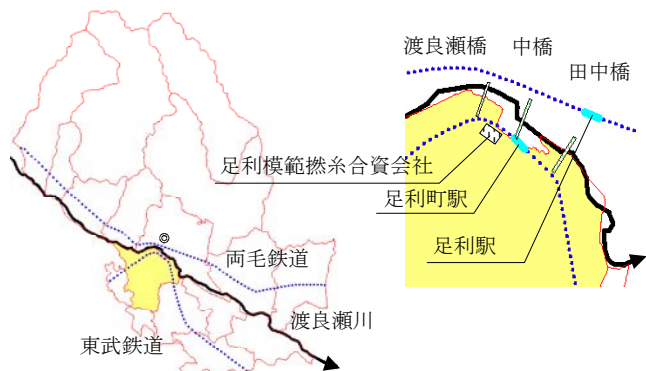


図1 対象と社会資本と位置関係

keywords ; 社会資本形成、住民参加、影響分析

** 正会員 工博 足利工業大学工学部都市環境工学科教授

***正会員 足利工業大学工学部都市環境工学科講師

3. 中橋形成に向けた地域社会の動向

3-1 東武鉄道の開通と舟橋の出現

明治35(1902)年に架設された渡良瀬橋を起因に同橋周辺の道路整備や湖沼埋立てなどの開発が進行した。翌年、足利模範燃糸合資会社(模範工場)が渡良瀬橋より東側に設立され、さらに明治40年には模範工場を挟む様に東武足利町駅が開通する(図1)。また鉄道の開通による駅周辺の旅客収入と貨物収入を路線区間内で見ると開通1年後には、両収入とも区間内の最大量である(表1)。明治45年には足利町議会に対して道路および橋梁の新設を出願し、大正2年には東武鉄道の私費によりで舟橋を架設して利用者の利便性向上に努めた。

3-2 中橋架橋へ向けた各動向

大正初期の根津東武鉄道社長の現地視察が行われる度に中橋建設の要望を通二丁目の有志に訴えたと共に、足利市議長荻野萬太郎に対して陳情書を送付している。また、昭和5(1930)年には荻野へ同社社員塚田要蔵名義で陳情書も送付している。一方、県議会議員初山唯四郎や原田定助などは県議会に架橋申請をするが否決される。しかし、通常県会では橋梁架設の経続予算を決定し、昭和9年2月まで設計が行われた。さらに、通二丁目有志田村彦七、石関嘉十郎などが中橋架橋希望と称して、数回に渡り陳情運動を足利市や荻野に対して実施している。このとき①県普請、東武の応援を得る、地元寄附を行う、②半永久的な小規模な橋梁と具体案を提示していた。9月になると県知事原田維織が市長大給と市議長荻野を出県させて内談を行った。その際に①永久橋として壮大な橋梁を計画、②渡良瀬橋架替の同予算とする案で進行しているため賛成が得られるか、という相談であった。

3-3 中橋建設過程の市民の視点

昭和9年1月から土地買収の交渉問題が表面化し

ている。土地買収に応じない地主に対し、市民が市民大会開催の要望を求める一方、設計上橋脚の建設に伴う河川敷の拡大による用地買収が発生するという憂慮が起因となり、約百名が中橋架橋に反対する陳情書へ調印した事態も発生している。2月になると建設に伴う県の移転命令が発せられた。そして5月の起工式挙行時には移転命令に応じない地主が存在する状態で挙行された。

工事が進行し、昭和10(1935)年6月に仮木橋が建設されると左端に欄干と照明設備がないことから通行上、危険かつ物騒であることが問題化され、県や市に対し意見している。また、10月には工事の遅延と停滞から市議勝倉と広田が発起人となって県へ工事遅延の陳情書を提出している。

表1 足利町駅と主要駅の旅客・貨物収入状況

調査年次	明治40年9月	明治41年3月	明治41年9月	明治40年9月	明治41年3月	明治41年9月
駅名	旅客収入			貨物収入		
北千住	12,499	10,923	11,850	1,929	2,854	519
越ヶ谷	9,261	9,713	10,526	1,052	429	375
粕壁	9,412	8,435	9,368	884	1,282	1,480
杉戸	6,199	5,499	5,988	1,782	2,876	2,449
加須	9,713	8,385	8,661	984	1,087	1,099
久喜	6,751	5,577	5,242	1,703	3,342	2,547
羽生	6,375	6,150	6,388	1,260	2,182	1,730
川俣	6,217	1,679	1,600	713	175	471
館林	2,328	9,236	10,769	384	3,017	4,499
足利町	5,886	16,388	19,164	2,923	6,351	6,721

注) 東武鉄道百年史 176pp 表1-2-5より

4. まとめ

4-1 動向にみる中橋の必要性

企業側の動向は東武鉄道の事業安定と拡大を図る目的から直接的に根津社長が間接的に市内居住の有力株主らが、市内の有力機業家たちや通二丁目有志らに架橋の建設に賛同を訴える、一方で市議長荻野に陳情する動きがあった。市民側の動向は東武鉄道側の意志を基盤として市や市議会に対し陳情運動へ発展する。行政側の動向として、市政は県の事業として、半永久的な小規模な橋梁を建設して市民や企業の意見や陳情に適応しようという意図が見られる。さらに、足利の輸送能力の向上と安定を図るため県に議案提出している。県政では、橋梁架設の経続予算を決定し、設計を進行する中で、翌昭和6年の渡良瀬橋架替に伴う付帯工事と位置付けて中橋架橋を決定した。

これらの動向は時間経過から見るとほぼ並行して行われている。これは特定の人物たちを介して、意見や情報交換がされていたと考えられる。また、事業主体は行政にあるが、事業の計画や立案が企業(東

武鉄道)や市民(地元機業家や有志)の要望から生じたこと、施工中の注目度の高さから、参加型の社会資本形成であり、必要な整備であったといえる。

4-2 地域社会に及ぼした影響

大正期の織物生産高の衰退は不良品の氾濫の解決策として、昭和2(1927)年に足利本銘仙が市場に登場し3度目の隆盛を極めることとなる(図3)。生産高の低迷期と中橋架橋の論議は同時期に当たり、国内向け織物が上昇し始めた時期に中橋は開通している。また、周辺地区との人口の推移は山辺地区の人口の増加がはっきり見られるれ、周辺地区は横ばいである(図4)。織物生産高から、中橋が及ぼした影響には、①地域経済を支えた重要な基盤であること、②居住者の河川の横断や市場で扱う着尺輸送など交通の向上と安定化そして確立したことが明らかとなった。

以上の2点をより、対象とした社会資本が他の社会資本へ及ぼす影響と都市計画に及ぼす影響について分析する必要がある。

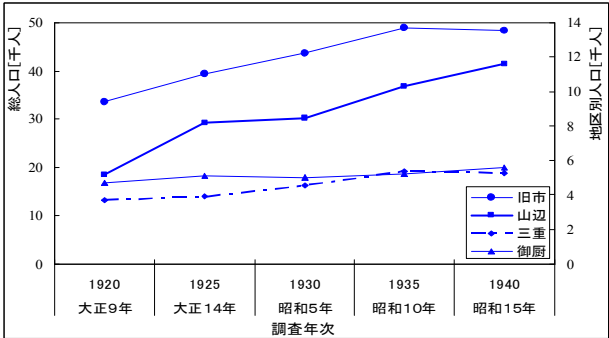


図3 山辺と周辺地区の人口推移

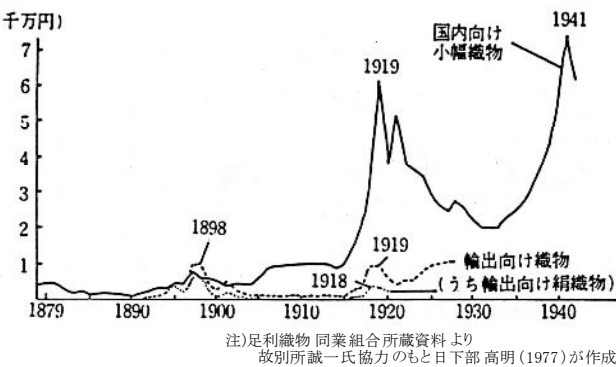


図4 足利織物生産高のうごき

参考文献

- 1) 足利市役所: 足利市報, No.169付録~No.170, 1936
- 2) 荻野萬太郎: 適齋回顧録, 下野新聞社, 1975.10
- 3) 日下部高明: 近代足利市史産業社会の百年ー近代地方史における地理学的試行ー, 1977
- 4) 日下部高明・菊池卓: 新編足利浪漫紀行知られざる歴史を訪ねて, 随想舎, 1997.4
- 5) 国土交通省関東地方整備局: こくどみらい 関東No.56時代をこえ、いまを支える, 2005.12
- 6) 小村宏: 足利市中橋新設工事, 土木工学第6巻第2号, 1937.2
- 7) 下野新聞社: 下野新聞, 1934.1~1936.12
- 8) 東武鉄道編纂室: 東武鉄道百年史, 東武鉄道株式会社, 1998.10
- 9) 福島二郎・為国孝敏・中川三朗: 足利織物業の工場制機械工業化変遷とその影響に関する一考察, 土木史研究第20号, 2000.5
- 10) 山口照房: わが郷土足利, 岩下書店, 1970.5