

軍港都市呉の市街地形成過程における分節性の発現

—都市建設期（1886-1921）に着目して—

Expression of Segmentation in the process of urban formation in the naval port city Kure

-Focusing on the Urban Founding Period 1886-1921 -

37-196150 佐鳥蒼太郎

The naval port city has traditionally been recognized as a top-down city, but in recent years, independence of local people and diversity of urban space has been pointed out. In this study, by clarifying the urban construction plan which is developed by Japan navy, and the process of geographical and spatial development of urban formation of Kure, the unique story of each urban space is revealed. Furthermore, it is clarified that such individual spaces which are independent, had formed the urban area step by step while interacting with each other. The aim of this research is to reveal the existence of "segmentation" (beyond the mere "diversity") in Kure, the largest naval port city in Japan before WW II, through these steps.

1. 研究の枠組み

1.1 研究の背景

軍港都市について従来は海軍によるトップダウンな都市という認識が先行してきた。一方で近年、人文社会科学における研究や地域によるまちづくり活動の中で、海軍の影響を受けながらも主体性を発揮する地域の姿が浮かび上がってきている。

一方で、都市空間においてトップダウン性はグリッドプランに象徴されている。しかし、このグリッドプランについても現代では多様性と結びつけられ、その見直しが進んでいる。

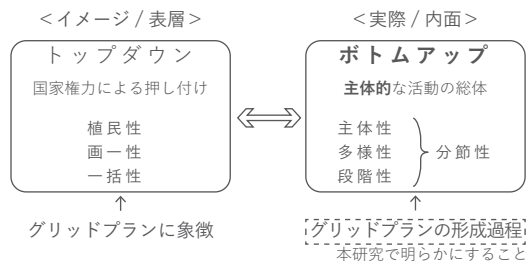


図1 研究の背景

こうした軍港都市における主体性や多様性の存在を踏まえると、軍港都市におけるグリッドプランの形成過程も決して画一的なものではなく、そこには固有のストーリーが存在し、さらに、そうした個々の空間は独立しつつも、互いに関係しあって市街地を段階的に形成してきたと考えられる。本研究では（単なる「多様性」の枠を超えた）『分節性』の存在を呉の市街地形成過程の中に見出していく。

1.2 研究の位置づけ

近年、軍都に関する研究の中で軍隊と地域の関係性に注目した研究が盛んになっている。その中で、軍港都市の都市形成の多く部分を地域の人々が担っていたことが明らかになった。しかし、軍港都市の都市空間が実際にどのような経緯で形成されてきた

のかは未だ明らかになっていない。本研究の新規性はそうした軍港都市の都市形成に関する地理的・空間的な展開とその背景を『都市計画』の関係性に注目しながら明らかにしていくことである。

1.3 研究の目的

本研究の目的は以下の3点である。

- ① 日本海軍により策定された軍港都市呉の建設計画のうち、市街地部分の建設計画の策定の経緯と計画の実態を明らかにすること。
- ② 呉の都市建設期における市街地形成過程、すなわち都市形成の地理的・空間的な展開とその背景を明らかにすること。
- ③ ①と②における議論を踏まえて、呉という軍港都市の市街地形成過程における分節性とその分節性がどのように生み出されたのかを明らかにすること。

1.4 研究の構成と調査の方法

研究の構成は以下の通りである。

第1章 研究の枠組み	
第2章 対象地とその位置づけ	
第3章 軍港都市の都市建設計画	目的①
第4章 都市建設期における呉の市街地形成	目的② 目的③
第5章 結論	

呉の市街地形成過程における分節性とその発現に至るメカニズムを示す。

図2 研究の構成

研究では国土地理院地形図や戦前期の市街地図などの地図資料、地誌などの文献資料のほか、海軍の公文書などを用いた文献調査を行った。

1.5 用語の定義

- ・軍港都市：本研究では、海軍の根拠地が設置された都市を軍港都市と称する。
- ・都市建設計画：一部の軍港都市の建設に際しては『都市計画』が立案された。本研究では、とくにこの軍港都市の建設に際して立案された『都市計画』を『都市建設計画』と呼称する。
- ・都市建設期：都市建設計画が実際の空間へと落とし込まれ、都市がその初期の姿を形作るまでの期間のことを都市建設期と呼称する。
- ・「呉」の地理的な範囲：特筆ない限り、1902年に成立した広島県呉市に含まれる地域を呉とする。

2. 対象地とその位置づけ

2.1 近代以降の日本の軍港都市と呉の位置づけ

軍港都市の陸軍の軍都との違いの一つとして、工業都市としての性格がある。鎮守府の設置された横須賀、呉、佐世保、舞鶴の四都市にはとりわけ大規模な施設が整備された。

近代日本における軍港都市のさきがけは徳川幕府の横須賀造船所を起源とする横須賀であるが、1880年代前半に横須賀に続く軍港都市の呉への建設が計画された。呉はその立地や地形の優位性を評価されており、当初から日本最大の造船所の建設が計画され、日露戦争後には横須賀を抜いて日本最大の軍港都市となった。

2.2 近世末期の呉と海軍の進出による影響

近世の呉は宮原村、和庄村（1895年町制）、莊山田村、吉浦村の両城・川原石地区（1902年二川町として独立）の四村により構成されており、明治時代にも引き継がれていた。宮原、和庄、莊山田の3か村は宮原村に存在した亀山神社を総氏神として強く結びついていた。その中心にあったのが地域を貫く広島から音戸までをつなぐ街道である。また、現

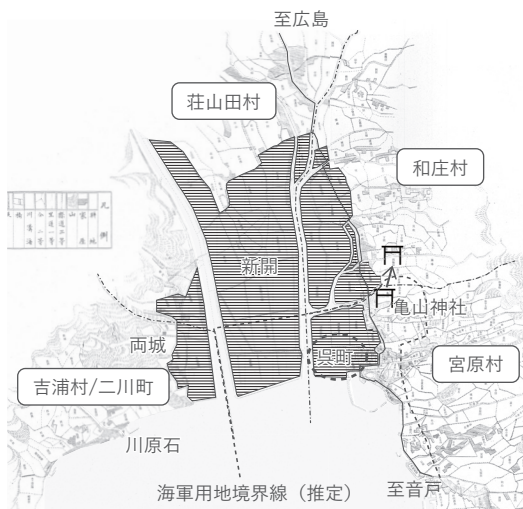


図3 近世末期の呉と海軍の進出の影響

在の中心市街地を構成する平坦地は江戸時代の干拓により建設された。

海軍は1884年以降に海軍用地の買収を開始したが、宮原村では当時地域で唯一の市街地を形成していた呉町も範囲に含まれたため、住民1000戸あまりのうち、980戸程度が移転を余儀なくされた。また、亀山神社も移転した。（図3）海軍の進出により地域の産業構造にも変化が生まれたが、引き続き農業に従事する人々も一定数存在していた。

このように海軍の進出により呉は大きく変容した一方で、近世社会の構造も存続していた。技術的な課題に加えて、地域に住む『国民』の権利を一定程度保護する必要があったという事実もその要因の一つと推察される。

3. 軍港都市の都市建設計画

3.1 日本海軍による軍港都市の都市建設計画の理念

海軍は1880年代には軍港都市としてある程度の発展を遂げていた横須賀に対して無秩序な市街地が建設されたという課題があると認識していた。そのため、その後の軍港都市の建設にあたっては軍用地と市街地の一体的な建設計画を立案し、計画的に進める必要があると考えていた。

そうした都市建設計画のなかでは衛生管理や火災予防などの一般的な事項に加えて、市街地と軍用地の物理的な連続性も重視されていた。

呉の都市建設計画は1885年ごろに海軍の主導のもと東京で策定された。この計画は地方行政が主導的な役割を果たして立案された佐世保や舞鶴における計画の参考となったことから、プロトタイプ的な位置づけであったと言える。

3.2 軍港都市呉の都市建設計画

1887年5月に呉の都市形成の方針を定めた「呉港家屋建築制限法」が広島県から公布された。

この法令ではゾーニングの概念が導入された。このゾーニングは市街地建設における規制内容に違いを設けることを目的とした。また、市街地の建設順序の指定を意図するものであった可能性もある。さらに、道路や宅地を満潮面から1.2m以上の高さにする『基盤高さ制限』も設けられた。これにより新開への市街地建設に際しては最大3mにも及ぶ盛土が必要になった。また、道路の規格や衛生管理、火災予防、工業系の施設立地などに関する規制も設けられている。

この「呉港家屋建築制限法」の趣旨に則って市街地建設を進めるために「郡訓局第四三〇号 組合規約」に則り、各村の代表者で構成される「商議員組合」を結成した。この組合は協働して市街地建設を進めることを目的としたが、各村域内の事業に関しては単独で進めることができ、この組合の影響力は限定的だったと考えられる。

「呉港家屋建築制限法」には市街地のフィジカルプランを描いた「呉港市街割の図」が付随した。

この「呉港市街割の図」は海軍の作成した「呉軍港全図」が基になっていると考えられる。

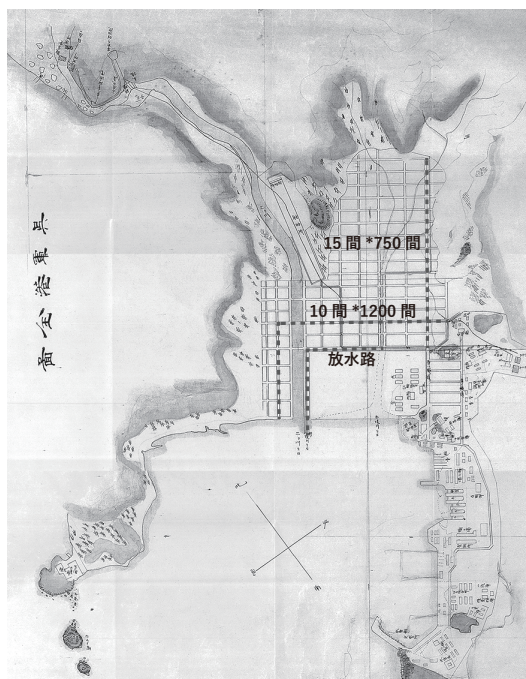


図4 呉軍港全図（筆者加筆）

このプランでは、グリッド状の市街地が計画されている。グリッドの軸の方向は河川が基軸となっており、端部は山地に沿っている。グリッドを構成する道路について、プラン上での幅はそれぞれ微妙に異なっているが、明確なヒエラルキーを見出せない。河川に関しては下流部を道路に合わせて整理する程度にとどめている。このように自然地形は尊重された一方で、近世の地域構造は無視されていた。

このような計画を実現するための事業について海軍は市街地の一部分の建設をきっかけに、地域による連鎖的な市街地建設事業が行われることを期待していた。ただし、呉においては市街地建設事業の一部を海軍が担う事業計画が存在していた。具体的にはのちの都市軸道路を中心とした延べ17.5haの道路建設と市街地と軍用地の境界部分の放水路の建設を行う計画であった。しかし、予算が国に認められなかったことにより大部分が断念された。

以上のような市街地建設計画の中には分節性の萌芽が内包されていた。ゾーニングの導入といった直接的な萌芽のみならず、間接的な萌芽も存在している。例えば、『基盤高さ制限』の導入は市街地建設のコストの増大による平地部の市街化の遅れを招くなどの影響を及ぼした。

一方で、この都市建設計画を今日における都市計

画と比較すると不完全な点も目につく。

第一には近代的な都市に必要な都市施設の整備計画が立案されていない。海軍の進出に伴って、呉には郵便局や警察署などの施設が設置されたが、それぞれが個別に立地することとなった。第二には市街地建設の事業手法についても考慮されていなかった。市街地の建設に先立って必要であった市街割の策定や土地所有権の整理の手法から地域が自ら開発することが必要であった。こうした計画の不完全性は市街地形成において地域性が発揮される余地となり、これも分節性を発現させる一つの要因となった。

4. 都市建設期における呉の市街地形成

4.1 呉の都市建設期とその時代区分

呉の都市建設期の始まりは海軍の進出と共にある。ここでは、呉鎮守府の建設が始まった1886年を都市建設期の始まりとする。

海軍の進出以降、呉の人口・戸数は増加していたが、1910年代に入ると成長に陰りがみられるようになり、ほぼ同時に平坦地の市街化が完了する。こうした状況のなか、1921年に旧都市計画法の適用を求める『都市計画調査会』が地域の龍力者により発足する。本研究ではこの1921年までを都市建設期と定義する。この都市建設期は日清戦争の1895年までの第1期、日露戦争の1905年までの第2期、それ以降の約15年間の第3期に分割できる。

都市建設期を通じて呉の海軍は拡大傾向にあったが、多方面から影響を受け、その成長には波が存在していた。そのため、呉の市街地形成を後押しする開発圧力も不安定であった。

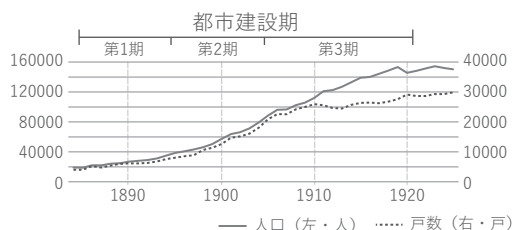


図5 呉の都市建設期とその時代区分

4.2 交通インフラの整備と周辺の市街化（第1期：1886-1895）

第1期においては交通インフラが建設され、その周辺に初期の市街地が形成された。

都市軸道路の海軍による事業化は断念されたが、当初計画を縮小しつつも海軍は事業を主導した。事業の大部分は地域が負担したが、海軍用地に接続する一部分については海軍が負担して建設された。この結果、当初計画からは縮小されたものの、都市軸道路である本通と県道が1887年までに建設され、これに続いて周辺と呉をつなぐ幹線道路がこの都市軸道路に接続するかたちで整備された。

こうした道路に関してその用地については地主から無償で提供をうけ、工費については各村の財政から支出されており、地域の負担は大きかった。

道路が建設されたことで、その沿道に市街地が形成された。最初に市街化が進んだのが海軍用地につながる本通の沿道である。

『基盤高さ制限』に適合させるための盛土が必要であったこともあり、建物の建設が決まった土地から敷地単位で順次盛土と家屋建設が行われた。盛土に必要な土砂は本通東側の斜面地から移入されたため本通沿道と同時並行的に斜面地でも市街地が建設されていった。この平地と斜面地での同時並行的な市街地形成の傾向は都市建設期に共通している。

本通と県道の交差点の付近から始まった本通沿道の市街地は次第に北上し、日清戦争前夜には本通9丁目付近までが市街化を終えた。

二河川西岸の両城の県道沿いにおいても1887年の安芸郡役所の設置を受けて市街地が形成されたが、とりわけ土地条件の悪い荘山田大新開の市街地形成は遅れ、1900年代に入ってから本通～県道までがようやく一連の市街を為すようになった。

また、呉の商港に指定された川原石では港湾施設や道路が建設され物流の要衝となったこと、移転地建設計画が断念されたことで旧呉町を中心とする海軍用地の買収を受けた宮原村の住民の一部が流入したことなどを受けて、市街地が形成されていった。

4.3 地域主導の市街地形成への転換（第2期：1896-1905）

第2期には生活水準の向上とともに娯楽産業が勃興し、その施設の整備とともに周辺の市街化が進展した。その一方で、「市街築調規約」とこの規約に基づく主に住居系の用途を中心とする市街地が和庄町を皮切りに開発された。

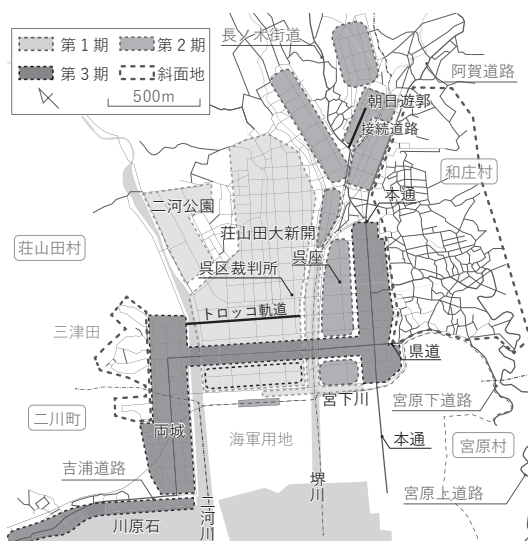


図6 呉の市街地形成の展開

1895年に和庄町と荘山田村にまたがる朝日遊郭が開業した。朝日遊郭の設置を主導したのは地域有力者による団体、「矯風会」であった。朝日遊郭に合わせて接続道路も建設され、遊郭の設置が周辺の市街化を促進した。

市街割の策定は早くから行われていた中通でも1901年の「呉座」（劇場）の建設を皮切りに娯楽産業が集まり、それに伴って商業が展開し1890年代中ごろから商店街化し1910年代以降には本通から中通へと商業中心地が移ろっていった。

道路が先行して整備された第1期に対し、第2期の新市街地開発では道路などの土木インフラの建設も同時に行う必要が生まれた。こうした課題を解決するため、敷地単位での段階的・個人的な市街地建設を前提とした土地所有者間相互の契約に基づく市街地形成手法を規程した「市街築調規約」が和庄町で開発された。

表1 市街築調規約の特徴

契約形態	地主間相互による契約	
整備手法	整備の進め方	漸進的（一般敷地単位）
	整備主体	個人的
事業費	土地所有者の負担	

図7に「市街築調規約」に基づく市街地建設のプロセスを示した。区画割を策定後に「基盤高さ制限」に適応させるための宅地造成とインフラ整備が行われるが、こうした事業の実施は地主の責任とされている。借地人が事業を行う場合には借地料が減免されることもあった。

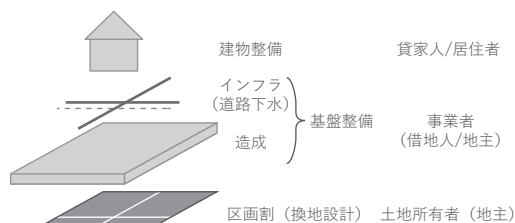


図7 市街築調規約に基づいた市街地形成のプロセス

この「市街築調規約」においては市街化までの猶予期間として10年を設定しており、その間の継続した営農を可能にするなど、従前の土地利用者に対する配慮が図られていた。

和庄村による市街化の進展とともに他の町村でもこの「市街築調規約」に準じた手法が取り入れられ、市街地の建設が進んだ。この呉の代表的な市街地建設の事業手法を記した「市街築調規約」は当時の人々からも高く評価されていた。

この規約の開発以降には、平地と比較して『基盤高さ制限』の影響を受けず建設費が少なく、井戸水が比較的清潔であることなどの利点を持つ緩斜面地での市街地形成が本格化した。

4.4 呉市の発足と市街地形成への関与（第3期：1906-1921）

1902年に呉市が発足した。この四カ町村の合併

の目的は行政の規模を拡大し、都市規模に見合った都市整備を進めることであった。

呉市による事業については「自然の成行に委せる市街の発展は行き詰つてこゝに遂行さる第二の建設工事、新市街地の築調は即ち呉市の建設であつた」と称されており、呉市による事業が直接的・間接的に市街地整備を後押しした。

直接的な市街地整備事業としては、河川整備事業による新市街地の建設、海軍用地跡地への公共施設の整備を行った。堺川と宮下川における河川整備においては道路と宅地を整備した。特に堺川の沿岸には1.3haの宅地を建設した。なお、工費についてはこの宅地の売却費を当てた。

また、射的場の転出により空地となっていた二河川東岸の旧海軍用地には、1915年中に「二河公園」が開園し、公園の南側には多くの学校が建設され、文教地区の様相を示していた。

このような直接的な影響に加え、呉市による市街地整備事業が契機となり周辺の市街化が進展するという間接的な影響も見られた。例えば、1906年に建設された呉区裁判所の新築工事において建設された土砂運搬のためのトロッキは裁判所竣工後も民間の事業に活用されていた。また、1900年代以降、道路の建設の一部を市が負担するようになり沿道の市街化を牽引した。

なお、荘山田大新開の北側においては当初計画のグリッドよりも街区が細分化されているが、これは当初計画の規格では過大であり、都市形成に適さなかったためと推測される。

こうした経緯もあり、平地部で最も進展の遅れていた荘山田大新開における市街化が進み、現在の中心市街地の範囲が市街化を終えた。

5. 結論

5.1 呉の市街地形成過程における分節性

・呉の市街地の建設時期の段階性

呉の市街地の建設時期には大小2つのスケールでの段階性が見られる。大スケールでは、地形や海軍の事業計画の影響を受けて、主要交通インフラの周辺から始まり、和庄村平坦地と内陸緩斜面地を経て、荘山田大新開を殿にエリアごとで市街化の最前線が遷移した。その間、斜面地ではより高く奥に市街地が広がっていった。

また、小スケールでは、不安定な開発圧力も反映して一定の地区内においても敷地単位で漸進的に市街地建設が進んでいった。

・呉の市街地形状の多様性

呉の市街地の形状に注目すると、4つの形状にわけられる。計画的な形状として、海軍の立案した当初計画に準じた「正規グリッド」、緩斜面地に主に広がる周辺の地形や既存市街地に合わせて軸の方向を変化させた「斜行グリッド」、非計画的な形状と

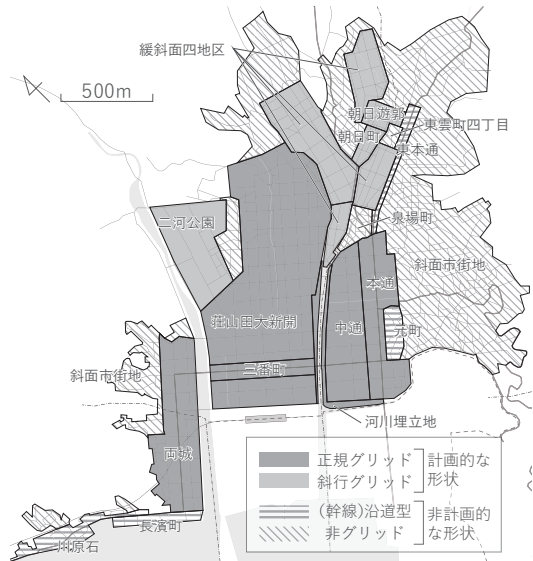


図8 呉の市街地建設時期の段階性



図9 呉の市街地形状の多様性

して、幹線道路の沿道に線上に形成した「沿道型」、斜面地を中心にひろがった「非グリッド」が存在している。

・呉の市街地の形成事業形態の多様性

呉では小規模段階的な市街地形成が優先され、市街地の大部分は地域に住む個人の事業により行われた。この個人という主体は協働の有無から個人協働型と個人個別型に分けることができる。ここに、呉市と共同資本を加えて4つの基盤整備を行った事業主体が存在している。

更に宅地と道路の整備の関係性に2つの類型(図10)、市街地形成の経緯に3つの類型(図11)を見出すことができる。

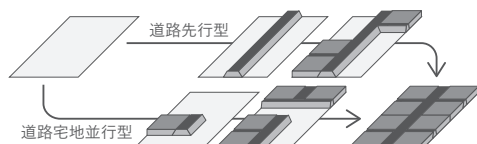


図 10 宅地と道路の関係性による類型

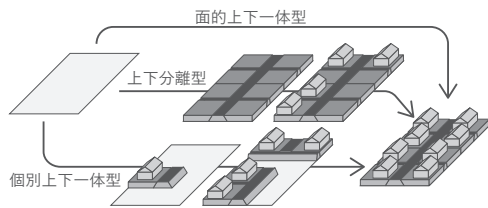


図 11 市街地形成の経緯による類型

5.2 まとめ

以上の議論を踏まえ、市街地形成過程における分節性を図 12 に、その発現に至るメカニズムを図 13 にまとめた。呉の都市空間の持つ固有のストーリーは計画から地域性まで様々な要因が絡み合って発現し、互いに影響を及ぼしている。

呉の市街地形成過程においては徐々に計画性が増しているが、その根底にあったのは海軍の立案した

計画であった。はじめて近代都市計画に触れた呉の人々は海軍の主導のもと計画に忠実に事業化して都市形成を開始したが、次第に計画をそのまま受け入れることをやめ、その理念を抽出して尊重しつつも、地域性にあわせて自ら計画を立案し都市形成を推進した。

このように外部からの刺激を受けつつも、地域の人々の主体的な活動が集合して、また、呉という地域の内部でフィードバックを繰り返しながら段階的に市街地が形成されたからこそ、トップダウンに見える呉の都市空間に分節性が発現したと言えるのではないだろうか。すなわち、呉の都市空間の分節性は呉の都市形成の推進力の自律性とも呼べるものに支えているのではないだろうか。

そして、この自律性は国家という先進技術を持った計画立案主体と地域性を熟知した事業主体が分立して存在し、両者が緊張感をもちつつ尊重し合う関係にあった軍港都市の特異性に支えられている。

今後の課題は本研究で明らかにした都市建設期に発現した分節性がその後どのように変容し、現代の都市空間にどのような影響を及ぼしているのかを明らかにすることである。

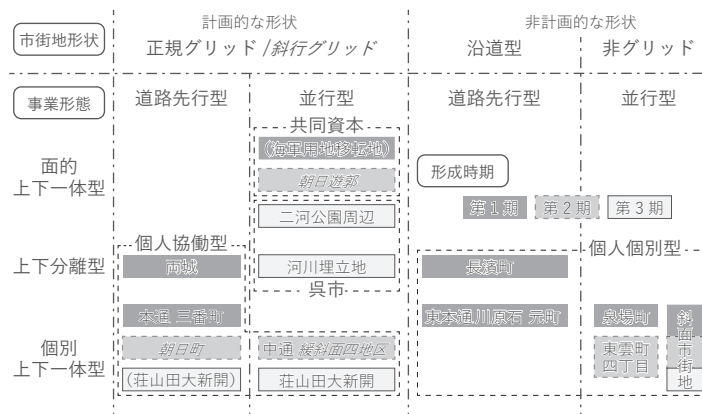


図 12 呉の市街地形成過程における分節性

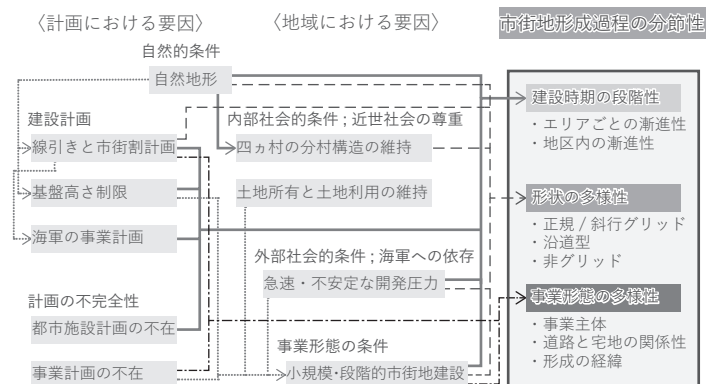


図 13 呉の市街地形成過程における分節性の発現メカニズム

注

- 1 学術研究に関しては、『軍港都市史研究』シリーズを参照。
- 2 伊藤毅 (2010) 「空間／類型-都市建築史の視点と方法」『都市と建築-その歴史的結合の解釈と方法論的展開の可能性を巡って-』2010 年度日本建築学会大会（北陸）建築歴史・匠匠部門パネルディスカッション資料 日本建築学会 pp.21-26、p.21

参考文献

- ・千田武志 (2018) 『呉海軍工廠の形成』錦正社
- ・富田英夫 (2007) 「明治期における呉の都市形成に関する研究」『日本建築学会中国史部研究報告集』30、pp.849-852、日本建築学会
- ・上野裕 (2016) 「軍港舞鶴の都市形成」『史泉』、123、pp.1-19、関西大学史学・地理学会
- ・呉市史編集室編 (1964) 『呉市史 第3巻』呉市
- ・呉新報日刊社編 (1943) 『大呉市民史明治篇』呉新報日刊社
- ・呉市入船山記念館 (1993) 『館報 いりふね山 第5号』
- ・久保田利数 (1972) 『史実と伝説と臆説 川原石ものがたり』呉尚古の会
- ・『海軍進出間もないころの呉港測量図』(1893) (『呉の歴史』、p.166)
- ・国土地理院 2 万正式図『呉』(1899)
- ・『呉軍港全図 (鎮守府建設計画案)』(呉市史 資料編 近代 1 付図)
- ・『呉海軍の街 (明治・大正・昭和) 呉市街地図』(あき書房より 2012 年に復刻)