

明治 32 年に開港した港町の近代化に関する研究
—空間形態と都市構想の変化に着目して—
Study on modernization of the port town that opened in 1899
-Focusing on change of the urban space and vision-

106154 高見 亮介

In the modernization of the port town, the trade function does not change. However, a harbor and the ship which were a nucleus of the trade was greatly influenced by the modernization, and the structure of the urban space changed around a harbor district. This study clarified a process of the modernization of the port town, focusing on change of the scheme for harbor. Before harbor business becomes the direct control of the Department of the Interior, a private company performed the project at own expense, and the space where harbor and urban district were united was built up. After the direct control of the Department of the Interior, harbor business was concentrated in the harbor district, and carried out the business that was specialized in transportation, landing efficiency, as the making of industrial infrastructure.

序 研究の枠組み

0.1 | 研究の背景と目的

(1) 研究の背景

都市の近代化のなかで、港町はまちが有する交易という機能は変わらないが、核となる港湾や船舶そのものが近代化の直接的な影響を受け、港湾地区を中心に空間構造が変化した。近代化の進展に伴い、港湾機能が追いつかず、新港をつくり機能を移すという、港湾空間の拡張が近代的な仕組みで進められ、都市計画から切り離されて都市空間が形成されてきた。また近代化と言っても、明治、大正、昭和前期と経済・社会情勢は大きく異なり、この影響を強く受けながら、港町の近代化は進められた。

都市の近代化のプロセスにおいて、港町はどのような構想をもち、空間整備を実施してきたのであろうか。

(2) 研究の目的

本研究は『港町の近代化を空間形態（都市構造・港湾・市街地）と都市構想に着目して明らかにする』ものである。港町の近代化には港を手がかりとした都市構想があったと思われる。このため、空間の変化という物的な側面だけでなく、近代化を促した社会的・地域的な背景や近代化に伴う港町の構想の変化を読み解くことも重要であるといえる。近代化のプロセスのなかでも構想は変化していき、それが空間に現れてきた点が港町の近代化の特徴のひとつである、と考えられる。

研究の目的は、①明治 32 年に開港した港町における港湾事業を整理するとともに都市構造の変化を捉えること、②港町の近代化のプロセスを港湾事業と空間形態の変化に着目して明らかにすること、③港町の近代化の段階に応じた都市構想の変化を明らかにすること、とした。

0.2 | 既往研究の整理と本研究の位置づけ

(1) 既往研究の整理

港町の空間変容・近代化に関する研究として、岡本らの一連の研究¹があり、また明治 32 年に開港した港町

に関しては、村田らによる研究²がある。これらの既往研究については 1 章、2 章で整理した。

(2) 本研究の位置づけ

岡本、村田らの研究では明治期の空間構成を中心に研究を進めていた。本研究ではその成果を下地にしながら、民間による港湾事業・内務省直轄の港湾事業を切り口として、港町の近代化のプロセスにおける、空間形態と都市構想の変化を捉えようとした点において、新しい取り組みである。

0.3 | 研究の対象・手法と構成

(1) 研究の対象・手法

本研究の対象は、北海道、本州、九州に位置する、明治 32 年に開港した 18 の港町³とした。都市的背景・文脈が異なる多様な港が包括されており、いずれの港も開港に向けて港湾機能や都市機能を発展させる必要があった。また、近代化として捉える時期は明治から昭和前期、おおそ太平洋戦争以前までとした。

研究の手法は、港町の近代化をめぐる空間形態の変化や事業主体、各種計画構想の内容を跡づけるための文献・資料調査を中心とし、必要に応じて現地調査を行った。

(2) 研究の構成

本研究の構成を図 1 に示す。

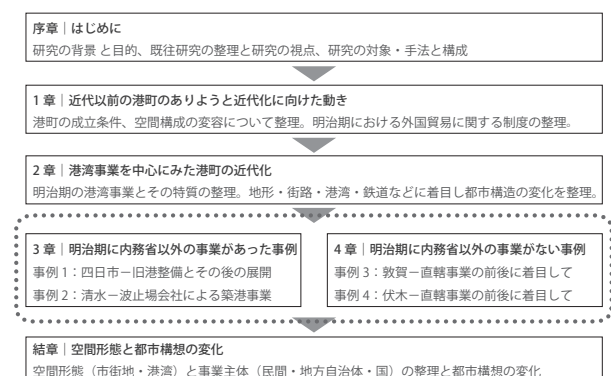


図 1：研究の構成

1 近代以前の港町の様相と近代化への動き

本章では港町の成立条件と港町の空間形成について岡本らの港町に関する一連の研究から整理し、また明治32年の開港までの制度上の流れについて整理した。

1.1 | 近代以前の港町の空間変容

中世から近世前期にかけては、港町の軸は海に向う道であり、西廻り・東廻り航路の開発と北前船による繁栄によって、湊エリアが海と並行に拡張した。その後、海と並行の道を軸にまちが面的に拡張したことで、まちの空間構成は海に開けたグリッド状となり、港町の機能（湊・蔵・商人町・職人町・寺町など）が層状の構成をなした。つまり、江戸時代末期には既に、港町は面的な広がりをもった、機能的な空間構成となっていた。

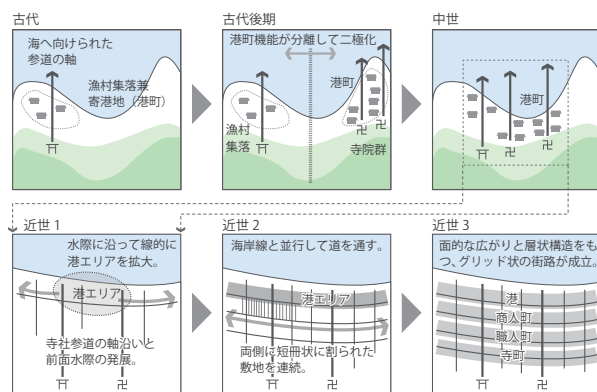


図2：港町の空間変容（岡本哲志『港町のかたち』を参照し著作作成）

1.2 | 開港という港町の近代化

開港に至る流れは、まずは朝鮮などの隣国との貿易のみを許可した「特別貿易港」制度があり、その後、明治22年の「特別輸出港」制度、明治29年の「開港外貿易港」制度によって、明治32年の開港以前においても特例的に外国と貿易が行われていた。

本研究の対象である18港のうち武豊を除く17港が3特例のいずれかの指定を受けており、制度的には外国との貿易が可能な環境にあった。数多くの港町があるなかで、特例の指定を受けることができた背景には、明治初期から港町の近代化に向けた動き（ハード・ソフト含めて）が存在していたと考えられ、開港後その動きがさらに加速したと考えられる。

2 港湾事業を中心にみた港町の近代化

対象18港における明治期の港湾事業を整理し、明治・大正・昭和前期の地形図を収集・分析することで港湾事業を中心に港町の近代化の全体像を把握した⁴。

2.1 | 明治期における港湾事業の特質

明治10年以前は、北海道諸港における開拓使による

事業を除けば港湾事業は非常に少なく、四日市と境において民間個人による事業が実施された。明治10年代では、地元有力者によって組織された会社による事業や鉄道局による直轄事業が実施された。明治20年代には鉄道会社や地方自治体、半官半民による事業がみられ、明治30年代には前述の事業形態が様々に繰り返された。

一方、明治40年以降は港湾調査会⁵による修築計画が樹立され、この計画内容をベースに港湾事業が本格化した。また、内務省直轄をはじめとする、「港湾事業における国の関わり」も強くなった。

2.2 | 空間変容の特質

空間変容の特質について地形、街路、鉄道、港湾に着目して整理した。

地形は街路・鉄道・港湾の空間形態を規定しており、港の背後に平坦地を有する場合、1.1で述べたように、湊へ向う道が古来からまちの軸線（中軸）として活かされ、近世における港町の発展では、この中軸に基づいたグリッド状の街路構成となった。グリッド街路のなかでも、港に向かう垂直軸が強いタイプ（四日市や博多など）と並行軸が強いタイプ（敦賀など）が存在した。

地形的な条件により、主要街路を中軸とした線形の港町もあり、例えば下関や口之津は背後に急峻な山が迫り、平地部が極端に限られていたため、線形の都市形態となった。また、河湊であった清水は河川と並行な都市形態をなし、河川を利用した舟運上、機能・効率的な構成となっていた。

水際まで鉄道を引き込めた港町（敦賀、七尾など）では、駅の設置とともに埠頭や棧橋などの突堤を造成し、水陸輸送の結合性を確保した。一方、水際への立地が難しかった港町では、運河掘削（四日市など）や臨港線敷設（釧路、清水など）などで水陸輸送の利便性を向上させた。

地形的条件によって、既成の港町と大きく離れて駅が立地した港町（唐津、三角）は、駅が立地した場所に新たに港（唐津西港、三角東港）を築造した。

港湾空間の変化としては、旧市街地の前面に近代港湾を築造するタイプと、左右に立地するタイプに大別でき、前者は市街地前面をすべて岸壁で覆う、大規模な港湾整備が行われた。一方、後者は新たな近代港湾地区と旧市街地を結ぶ道路や臨港線が必要となった。

港湾事業が内務省直轄となった明治後期以後、大規模な埋立や臨港線の敷設など実施され、都市構造が大きく変化した。大規模な埋立などによって、水際線が大きく変化した港町として、清水、四日市、下関、博多があげられ、これらの港町は明治期に民間や地方自治体によって、大規模な港湾整備が実施されていた。

3 内務省直轄以外の事業があった事例

本章では明治期に民間による港湾事業が実施された、四日市・清水を事例に民間事業とその後のまちの展開における、空間形態と都市構想の変化について整理した⁶。

3.1 | 事例1：四日市

(1) 明治初期の稲葉三右衛門による築港

明治6-17年の稲葉三右衛門による築港の特色は、港湾だけにとどまらない市街地開発が構想され、実際に人家、汽船会社などが立地した点であった。事業によって生み出された稲葉町は、架橋によって既存市街地の通り（蔵町通り）と直線的に接続され、波止場へ向かう近代的な都市軸が完成した。軸の埋立地側には海運関連商社、倉庫会社が多く立地し、市街地側には郵便局や銀行、商店などが多く立地する傾向が見られ、都市軸を中心にまとまりのある空間形態となっていた。

(2) 四日市市単独の4大事業

4大事業は開港による貿易の飛躍を背景に、明治39年度から明治42年度にわたって実施された。4大事業のなかでも、諏訪神社前の道路改修は、東海道・市内・四日市港（関西堀）の陸上交通の連携強化を目指したものであり、市街地の背骨となる道路を創出した。

(3) 四日市港第1期修築事業

第1期事業は総工費約600万円を投じ、明治43年から昭和3年までの18年にわたって実施された。大規模な事業を可能にした最大の要因は、四日市港が第2種重要港湾に指定され（明治43年）、国庫補助が可能になったことであった。

埋立地は「倉庫地帯になるかどうか未定」の状態であり、明確な土地利用目的を有していなかった。さらに、本事業で造成された埋立地のうち、第1号は売却が進んだが、第2号はほとんど売却先が決まらない状況であった。しかし、その後工場地帯として活用する構想が芽生え、工場誘致を目的とした「国産振興四日市大博覧会」を開催した結果、埋立地に多くの工場が立地した。

(4) 港道整備

港道整備は第1期事業にあわせて実施された大正期の市営事業であり、県営の臨港鉄道敷設とあわせて海陸連絡交通の強化を目的とした事業であった。駅から諏訪新道に接続する道路が新設され、さらに高砂町から第1号埋立地に至る県道が拡幅された。これにより東海道・駅・港を結ぶ、輸送力のある臨港道路が生み出された。

港道の建設は4大事業で創出された諏訪新道や埋立地、県道四日市港線などの既存ストックが活用され、市街地の中心軸としての機能も果たすことになった。

(5) 港湾に呼応した都市づくり

四日市市は昭和元年に元内務省の技師を招いて街路網

作成の調査を行った。報告書では臨海部を工業地域に、国道1号沿線西部の縦長地域を軽工業地域に、その他を住居・商業地域とすること、幹線道路は南北に4線、東西に4線、その他市街に通じる4線の構想を盛り込んだ。昭和2年の都市計画法適用の指定区域となった後に、市は港利用を中心とした幹線道路の建設を要望した。都市計画道路には、これまでの事業で整備された蔵町通り、諏訪新道、港道などが指定された。

つまり、第1・2期港湾事業によって大幅に増大した、「港湾の輸送力」に対応できる道路を都市計画街路で整備し、港湾事業後の工場立地（臨港工業地帯化）に呼応した用途地域を計画した。

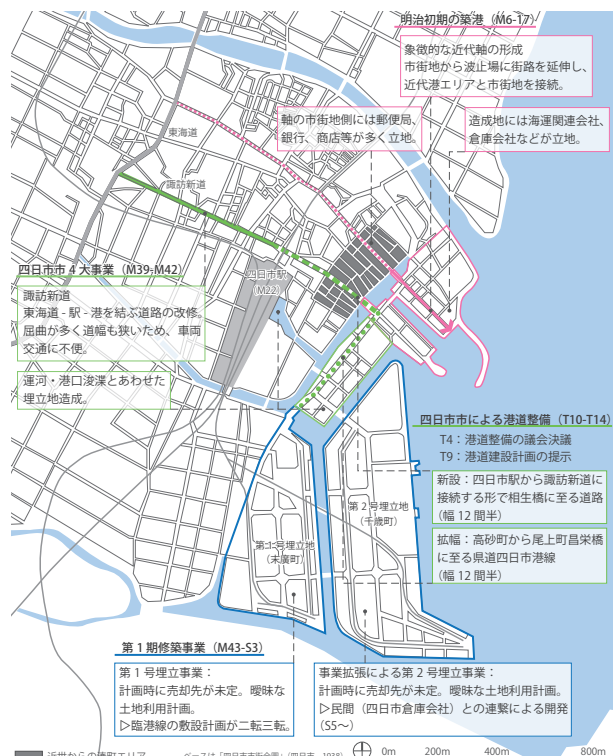


図3：明治期から昭和前期にかけての四日市における事業図

3.2 | 事例2：清水

明治初期の清水港の港湾事業の特色は、近世の河湊を近代の海港に変えるために、公有波止場の築造という港湾整備だけにとどまらず、「港橋」の架橋により既存市街地からの直線的かつ象徴的な軸線である「波止場通り」を創出したことであった。波止場には倉庫や海運関連会社、開港時には港町の象徴的な施設である税関が立地し、近代的な港エリアが形成された。波止場通りは向島の市街地開発における軸となり、港橋拡幅などによって波止場通りは都市軸としての性格を強めた。

この構想の背景には、近世河湊から近代海港への脱皮や海陸交通の利便性の向上だけでなく、既存市街地と近代的な港エリアを直線的に結ぶ、近代の象徴軸の創出という側面も有していたと考えられる。陸上交通が発達す

る以前の明治初期においては、荷揚・保管・問屋という物流形態は物理的な近接性が必要であり、波止場通りを軸に市街化が進むことを予期していたと思われる。

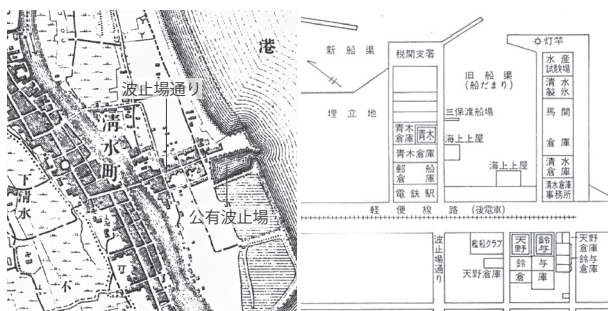


図4(左図):波止場通り(出典:2万分の1地形図「清水」明治20年測量)

図5(右図):大正6年頃の清水波止場(出典:「鈴と百七十年史」)

4 内務省直轄以外の事業がなかった事例

内務省直轄以外の事業が実施されなかった、敦賀・伏木を事例として取り上げ、近代化のプロセスにおける空間形態と都市構想の変化を明らかにした⁷。

4.1 | 事例3: 敦賀

(1) 鉄道敷設と金ヶ崎防波堤の整備

明治期の敦賀港における大きな変化は鉄道庁直轄の事業として、駅・鉄道・防波堤が整備されたことであった(明治15年)。これは敦賀を官営鉄道敷設の資材搬入基地港として利用するための事業であった。しかし、その後、市街地を貫通する鉄道路線や北陸線の延伸開通によるスイッチバックが都市計画上の課題となった。そこでまちの将来の発展を考え、路線変更と敦賀駅の移転を行った。

敦賀は近代港湾が市街地の外れに立地したため、新たに道路が整備され、市街地と港湾が結ばれた。しかし、銀行、商社等の近代オフィス街は、港湾周辺ではなく、市街地中心部に立地した。

(2) 第1期・第2期港湾修築事業

シベリア鉄道の終着駅である、ロシアのウラジオストクと結ばれた敦賀は欧亜連絡の拠点となったが、港湾は汽船が直接港に接岸できない、近世と大きく変わらない状態であった。こうした背景に加え、第1種重要港湾に指定されたこと(明治40年)もあり、内務省直轄による第1期港湾修築事業が決定した。第1期事業は第2期事業を見越した緊急的な処置として実施された。

第2期事業(大正11年から昭和7年)では、岸壁の整備や臨港線の敷設が行われ、港域を西に拡張した。

(3) 港湾事業に呼応した都市づくり

港湾区域への商社などの立地は第1期事業後であり、兎屋ノ川以東に上屋(倉庫)や荷揚場も修築し、埋立地を横断する目倉川には、当時としてはモダンな大正橋が架設された。また、金ヶ崎棧橋が造成され、その後方に

は金ヶ崎駅、税関旅具検査所、大阪商船代理店(大和田回漕部)、露国勇艦隊支店、鉄道上屋、保税倉庫などモダンな近代建築物が軒を連ねた。

交流人口が増加し、商業が活発となった敦賀では、それに応じた変化がみられた。ソ連領事館の設置や獣類検疫所とそこに至る臨港道路の整備、外国人をもてなすホテルの建設など実現したものもあれば、福井県対岸実業協会によるロシア人居留地の構想など実現しなかったものもあった。景勝地「気比の松原」を擁する松原地区(松島村を含む)にはソ連領事館が置かれ、さらにロシア人居留地が構想されたのも同地区であった。また、松原公園の設計は外国人観光客の誘致をもねらいとした。

また、都市計画街路網(昭和12年)は第2期事業で整備された臨港道路に向かって、駅から4本の街路が伸びるグリッドを基本とした構成であった。

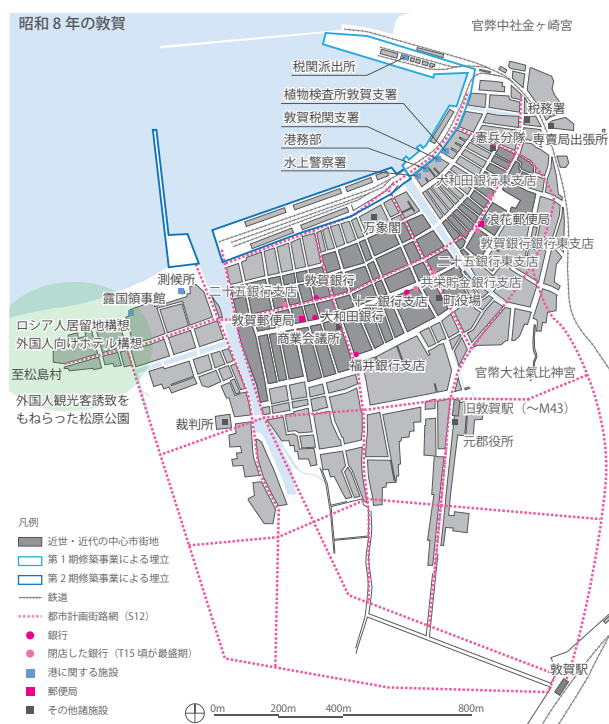


図6:明治期から昭和前期にかけての敦賀における事業概要図

4.2 | 事例4: 伏木

(1) 近世から近代に引き継がれた港の軸と市街地拡張

市街地の空間構成は、港に向かう道の突き当たりに税関が立地し、近代の港町を象徴する軸となっていた。この軸は近世の中心的な街路であり、近世における税関兼港務所であった「澗改所」の跡地に税関が立地した。つまり、近代化の都市軸と税関の立地は近世の構成をそのまま活用したつくりとなっていた。軸の港側には海運関連業者や税関、港務所など港湾に直接関係する施設が集中し、物産取扱商店などは内陸側に立地した。

港に向かう都市軸と直交する主要街路として、海際に建てられた公会堂を起点に、駅前通りへと至る「奉迎記

念道路」が整備された。また、駅から税関に向かう「棧橋通り」も整備された。近世から線形都市であった伏木は、これらの街路を軸に市街地を拡張し、面的な広がりをもった都市へと発展した。

(2) 第1期・第2期修築事業と工業化

内務省直轄事業であった庄川河身改良工事に付帯し、第1期修築事業が実施された(明治33年から大正元年)。事業内容は浚渫・護岸整備が主であったが、県によって伏木駅裏に鉄製棧橋と上屋1棟が整備された。

事業終盤の明治43年から大正11年にかけて、臨港地区(河川兩岸)に8つの近代工場が立地し、臨港工業地帯が成立した。工場立地には、近代港湾が整備されたことや富山県の安価豊富な電力が決め手となった。

第2期事業では工場に船を直接接岸できる岸壁の整備や物揚場の増大が図られ、小矢部川舟運に使われる小型船の船溜・物揚場なども整備された。水陸の荷揚効率・輸送能力の増大が第一の目的であった。また伏木では倉庫や上屋よりもむしろ、工業原料の野積場が整備がされた。大正期には高伏運河計画など臨港工業地帯の産業を深化させるような構想が積極的に議論された。

(3) 工業化に対応する都市づくり

港湾が産業の基盤として整備されていくことに伴い、市街地にもその影響が現れ、伏木では工業地帯成立による急激な人口増加によって住宅難が顕在化した。このため、大正期には耕地整理事業による住宅地造成の構想が生まれた。「広幅道路を縦横に計画し、自然の地勢を利用した山園・地溜・広場地区四十万坪の一大皇園地(原文ママ)を包含した理想的計画ではあるが、此の機会に於いて農耕・住宅・工場地として貸地分譲の希望者に対

して努めて斡旋をなす⁸⁾」ものであり、桜並木を植樹した道路(十間道路)が整備された。

結 空間形態と都市構想の変化

空間形態・都市構想・主体の変化に着目して、港町の近代化のプロセスを図8、9(次項)に整理した。

民間・地方自治体などが主導した事業と国が主導した事業では、港湾(港町)の近代化に向けた空間のつくり方が大きく異なる。内務省直轄以前の民間事業では港をつくるという港湾構想のなかに、港と市街地との接続性を図るなどの「都市づくり」も含まれており、それが波止場通りなどの空間形態にも現れていた。これには「構想主体=事業主体=利用主体(整備された空間を活用する主体)」という主体が同一であったこと、さらにその主体が地域に根差した人であったことが大きいと考えられる。港湾事業の実施にあたり、港を使ってどうやって都市を発展させていくか、を構想したはずである。

一方、直轄後は構想・事業の主体が別々に切り離され、国(内務省)は港湾領域に純化した事業を実施し、港湾が拡張し高機能化した。ここでの港湾事業のビジョンは空間づくりより、その都市の産業を発展・深化させるための「産業基盤づくり」に近い。その後、国主導で整備された港湾を使った「都市の発展」を民間・地方自治体が構想し、都市部の空間整備を進めていった。つまり、先行した港湾の発展に呼応する形で、地方自治体・民間を中心に都市構想が練られ、空間づくりが進められた。

【補注・主な参考文献】

- 岡本哲志、「港町のかたち—その形成と変容」、2010 / 岡本哲志+日本の港町研究会、「港町の近代—門司・小樽・横浜—函館を読む」、2008
- 村田明久(研究代表者)、「近代港町の都市計画手法に関する類型学的研究」、平成3、4年度科学研究費補助金[一般研究(C)]研究成果報告書/村田明久 他、「明治期の九州における特別輸出港の都市形成について—その1 都市構成の成立と発展」、1992、日本建築学会九州支部研究報告第33号、pp.257-260 / 松尾有平他、「明治期の九州における特別輸出港の都市形成について—その2 明治時代の施設分布についての考察」、1992、日本建築学会九州支部研究報告第33号、pp.261-264
- 鉦路、室蘭、小樽、伏木、七尾、清水、武豊、四日市、敦賀、宮津、境、浜田、下関、門司、博多、唐津、口之津、三角の18港。
- 2章の主な参考文献は次の通りである。廣井勇、「日本築港史」、1927 / 運輸省港湾局、「日本港湾修築史」、1951
- 港湾調査会は明治40年に第1種及び第2種重要港湾を定め、第1種(横浜、神戸、関門、敦賀)は国の直轄事業とし、地方庁(府県)が費用の一部を負担。第2種は地方庁を実施主体とし、1/2の国庫補助。重要港湾以外は地方の単独事業。「港湾調査会は内務省付属の一審議機関にすぎず、その議決は法的規制を伴わなかったが、当時の政府はこれを尊重して行政施策にあたったため、大きな影響を有していた(『四日市市史第18巻』より)」
- 3章の主な参考文献は次の通りである。四日市市、「四日市市教育會「四日市港史」、1936 / 四日市市、「四日市市史(第6・11・12・13・18巻)」、1992-2000 / 内務省横浜土木出張所、「清水港修築工事誌」、1938 / 清水市史編纂委員会、「清水市史(第1・2・3巻)」、1976-1986 / 鈴木史史編纂委員会、「鈴木百七十年史」、1971 / 運輸省第五港湾建設局清水港工事事務所、「清水港工事事務所七十年史」、1991
- 4章の主な参考文献は次の通りである。内務省大阪土木出張所、「敦賀港改良工事誌」、1914 / 玉井服三、「敦賀の古地図集」、1976 / 敦賀市民運動推進協議会、「敦賀港の変遷(終戦まで)—敦賀港の歴史探訪」、1984 / 気比史学会、「いま蘇るみなとまち敦賀の町並み」、1988 / 敦賀市史編さん委員会、「敦賀市史(上・下巻)」、1985-1988 / 西師意、「伏木築港論」、1892 / 射水郡、「射水郡誌:上・下」、1909 / 伏木港史編さん委員会、「伏木港史」、1973 / 正和勝之助、「越中伏木湊海商百家」、1995
- 8.「富山日報」(昭和5年6月26日)



図7: 明治期から昭和前期にかけての伏木における事業概要図

図8 内務省直轄以前に民間による港湾事業があった「四日市・清水」における近代化のプロセス

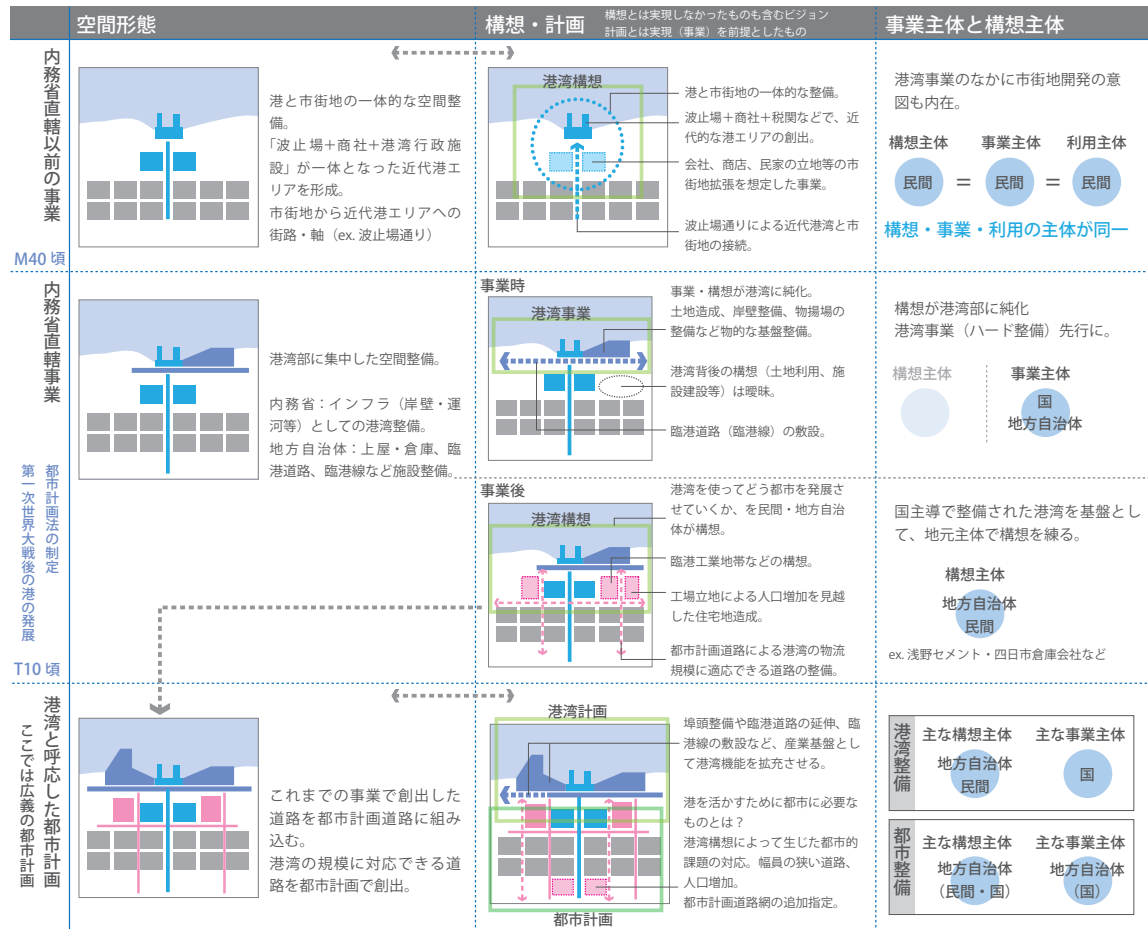


図9 内務省直轄以外の港湾事業がなかった「敦賀・伏木」における近代化のプロセス

	空間形態	構想・計画	事業主体と構想主体
内務省直轄以前の事業	近世からの市街地に、銀行の立地、商社の立地が集積。 近代的なオフィス街が形成。 近世からの軸が近代化の軸となる。都市部が港湾部とは別に先に近代化。	個々の施設整備として構想された面が強いが、港を使った都市發展のことも考えられていた。 港湾構想 【伏木】米の輸出港など経済的視点からの構想がメイン。 外港(海港)と内港(河港)の2案が構想された。 【敦賀】経済的視点からの構想。 ▷米穀取引所の請願・立地。 ▷ロシア領事館設置の請願。	民間が構想をもち、事業化を国、地方自治体に請願。 構想主体 = 事業主体 民間 = 国 = 地方自治体
M40頃	内務省直轄事業 港湾部に集中した空間整備。市街地との接続性はあまり図られない。 一方で、近代港湾が整備されたことで、港湾と関係性の強い施設(商社・倉庫・工場)が立地・移転。	事業時 港湾事業 【内務省】第1期事業では応急処置的な対応。 領域は港湾部に純化した構想で、港湾と市街地の接続性はあまり考慮されなかった。 商社など港湾に関連した会社は事業決定とともに、移転・支店開設を企図していたと考えられる。 事業後 港湾構想 第2期で港湾機能を拡充。広域を横に拡大させていく。 県道など主要道路の拡幅。 【敦賀】ロシア人居留地の構想。 獣類検疫所の設置とそこに至る道路整備。 【伏木】臨港工業地帯の構想。高伏運河構想。	構想が港湾部に純化 港湾事業(ハード整備)先行に。 構想主体 = 事業主体 地方自治体 = 国 国主導で整備された港湾を基盤として、地元主体で構想を練る。 ex. 高伏運河、ロシア人居留地など
T10頃	都市計画法の制定 第一次世界大戦後の港の發展 港は横に拡張。それに合わせた臨港道路の整備。 都市計画道路による、市街地と港湾を結ぶ道路を整備。 耕地整理事業で住宅地を造成し、工場立地による人口増加の吸収。	港湾計画 港を活かすために都市に必要なものは？ 港湾構想によって生じた都市的課題の対応(幅員の狭い道路、人口増加など)。 【伏木】臨港工業地帯の成立による人口急増を受けとめるために、耕地整理事業で住宅地を整備。 都市計画	港の整備 主な構想主体 = 主な事業主体 地方自治体 = 地方自治体(民間・国) 民間 都市の整備 主な構想主体 = 主な事業主体 地方自治体 = 地方自治体(民間・国) (国)

6