

都市の読解とそのおもな手がかり (その7)

比較都市論 (その6)

6 小規模城下町の近代を考える (富山・甲府・盛岡・鳥取)

- ・小規模な城下町は計画意図が非常に明快である。しかし、その意図と明治以降の近代化とは必ずしも同一線上にあったわけではない。計画的な小規模城下町がいかに近代を受容していったか、そしてどのような課題と今もお直面しているかを考える。
- ・都市軸が逆転した富山・甲府・盛岡、逆転しなかった鳥取
- ・戦災都市としての富山・甲府、非戦災都市としての盛岡・鳥取

富山

- ・神通川を背に、南面して一体的に計画された城下町 (1639年富山藩成立、1661年より城下町整備)
- ・もとは16世紀半ばに立地、城は平地に建つ
- ・北国街道が西から城の南を通過して、東へ抜けている
- ・現在のアーケード街である中央通りは北国街道の一部、総曲輪通りは外堀に面した通りだった
- ・近代はお城の北側に市街地が開発された。南正面の都市がいかに北側に向き合うか、という課題
- ・1899年、富山駅開業 (仮設の停車場、現在の神通川の西岸)、1908年現在地へ移転
- ・1901年-1903年、神通川の流路付け替え事業
- ・1921年、旧河道締め切り、松川へ
- ・1924年、都市計画により、廃川地の土地区画整理へ、並行して街路事業と運河事業
- ・1930年より、富山運河の開削開始、土砂を廃川地の埋め立てに利用
- ・戦災と戦災復興の都市計画
- ・南北路 (城址大通り (旧名: 県庁線)) と東西路 (平和通り (旧名: 総曲輪通り)) で十字に開く
- ・ただし、かつての南北の幹線は西町、現在も路面電車が通る
- ・平和通りは靖国神社の参道を兼ねる
- ・駅前再開発
- ・大手モールの再開発
- ・近年の駅前周辺開発と連続立体化事業
- ・ポータル (富山ライトレール) とセントラム (富山地方鉄道富山都心線) の新幹線駅直下での連結予定

甲府

- ・中世の都市と近世の都市、そして近代の都市が近接している
- ・1519年に武田信虎 (信玄の父) が躑躅ヶ崎 (現武田神社) に城館を構え、中世の都市を造る
- ・5条の南北路は現在も読み取れる、メインは現在の武田通り (かつての柳小路)
- ・1600年、甲府城が、かつての城館の約2.5km南の一条小山に完成、グリッドの城下町も建設される
- ・北の古府中と南の新府中、甲州街道は城の南を東西に通る
- ・のち甲斐一國が天領となる
- ・近代はこれまでの都市構造を反転する歴史
- ・藤村紫朗 (権令のち県令、県知事 1873-1887年) による都市改造
- ・道路 (甲州街道、青梅街道等) の拡幅、武家地の開発、洋風建築の推進等
- ・かつての武家地を繁華街として開発
- ・1903年、甲府駅が現在地のやや東に開設
- ・堀を埋めて鉄道、道路を造る
- ・その後、県庁舎、市庁舎が駅近くに集結し、コンパクトシティ化が進む
- ・明治から大正にかけての都心業務軸は錦町通り (現舞鶴通り)
- ・戦災復興による駅前通りとしての平和通り (広小路1号線) による南北路の逆転
- ・近年の駅前広場の整備や舞鶴城周辺の整備など

盛岡

- ・南部氏が1598年に築城、以前は不來方城といわれた
- ・北上川と中津川の合流地点、小高い花崗岩の丘の上、1906年より岩手公園
- ・奥州街道（陸羽街道）は南東から北西へ、城の東側を通る
- ・町家地区は中津川の東岸と西岸、寺町は北部、東に八幡宮
- ・御城内と外曲輪、遠曲輪から成る、川を含む三層構造、部分が全体よりも卓越する
- ・大手は北からアプローチ
- ・城の西側は北上川の旧河道、のちに菜園地区へ、南部家の菜園があった
- ・近代は西側の市街地拡大と旧市街を貫通する大通り、北側シビックセンターの整備が中心、非戦災都市
- ・1890年、盛岡駅が現在地に開設、同年、開運橋（現在のトラス橋は4代目、1953年）
- ・駅と旧市街地をいかに接続させるか
- ・県庁舎（1871年、城内より移転）、周辺に裁判所・師範学校・勸業場・中学校・病院・種芸所・郡役所・工業試験場・知事官舎・女子師範学校などの公共施設が集結、シビックセンターを形成する
- ・1927-1930年、菜園地区7.6haの面開発（南部家から払い下げを受け、南部都市会社による）、大通の建設
- ・同時期に県公会堂（1927年、佐藤功一設計）、県庁舎との間が大手先（大手道）
- ・菜園地区：大通と直交する映画館通による十文字の開発、繁華街に
- ・のち大通が東へ延伸、東大通となり、1954年に中の橋まで貫通
- ・東の肴町アーケード街（江戸時代からの繁華地）と西の大通商店街（大正時代に開発された新市街）
- ・1959-1971年の仁王地区土地区画整理事業によって中央通が完成、シビックセンターが現在の姿に
- ・1985年、新幹線開業、前年に駅舎改築
- ・その後、西口開発へ

鳥取

- ・16世紀前半に久松山（きゅうしょうざん）の山城建設、都市が生まれる
- ・1617年に池田光政転封による入府、1619年より城下町整備を開始
- ・千代（せんだい）川の氾濫原の整備、袋川の流路の4度にわたる変更
- ・段階的な都市開発：内堀内の城内、旧袋川までの都市だった、1619年からの都市拡張で袋川の付け替え、町人地は街区40×60間、旧袋川内の武家地化、内山下（うちさんげ）へ
- ・その結果、都市の拡大を示す明快な4層構造へ：久松山～内堀～葉研堀（旧袋川）～袋川～袋川の外側
- ・久松山に向かって（北から）：鹿野街道—智頭街道—若桜街道の平行する街道筋、智頭街道が中心
- ・袋川南部の近代化、鳥取駅開設（1908年）、若桜街道の突き当り、駅と県庁舎が向き合う構造へ
- ・賑わいは江戸時代の鹿野街道沿い（川湊があったため）から戦前の智頭街道沿いへ、その後、戦後には若桜街道沿いへ南下
- ・智頭街道はかつての参勤交代の道、現在は突き当りに裁判所が建つ、久松山が正面に見える
- ・鹿野街道の突き当りには県立博物館
- ・非戦災都市であるが、おおきな被災の経験あり：1943年、鳥取地震、1952年、鳥取大火、
- ・1952年、耐火建築促進法が制定され、同年、若桜街道が防火建築帯第一号となる
- ・地上3階建てもしくは高さ11m以上で耐火建築物、若桜街道は22mに拡幅
- ・1954年までに94棟、160戸の近代建築群の通りが実現した
- ・北東部の城下町と南西部の近代都市核、両者を結ぶ若狭街道という都市構造ができた
- ・都市の拡大に伴う4層構造が都市景観として実感できるまち
- ・防火建築帯によるモダン都市軸を実感できるまち
- ・明快な土地利用区分が実感できるまち
- ・都市形成史の生き証人ともいえるまち
- ・非常に大きな都市改変の力が旧都市部に加えられなかったから、新都市—旧都市のバランス