

都市の読解とそのおもな手がかり (その8)

比較都市論 (その7)

7 主として近代に成立した都心を持つ都市を考える (千葉・宮崎・那覇)

- ・ 県都のうち主として近代に成立したのは、札幌 (先述)、千葉、宮崎である。
- ・ これに戦後、都心がおおしく変動した那覇を加えて考察する。
- ・ 国が開発を先導した札幌と自然発生的に成長してきた宮崎の違い。
- ・ ちいさなコアが存在した千葉とコアそのものを県庁舎として生み出した札幌・宮崎
- ・ 県の成立と地政学的な配慮からかつての県境に立地した千葉・宮崎

千葉

- ・ 1126年、下総台地に立地した猪鼻 (いのはな) 城 (千葉城) が出発
- ・ 現在の亥鼻公園、千葉堀内 (ほりのうち) と呼ばれる
- ・ 1454年、城は攻め滅ぼされる
- ・ その後は、地域の交通結節点として、江戸時代は佐倉藩の小規模な港として生きながらえる
- ・ 佐倉街道、東金街道、房州街道、江戸街道 (千葉街道) の結節点
- ・ その交点あたりに妙見宮 (現在の千葉神社)、かつての砂嘴の先端に位置する
- ・ 南からアプローチする、現在の本町通り
- ・ 江戸時代には、東京湾沿岸には大きな港は建設されなかった
- ・ 1871年7月の廃藩置県によって26の県が林立
- ・ 1871年11月の府県統合によって、木更津県/印旛県 (佐倉)/新治県 (千葉県東部と茨城県南部、土浦)へ
- ・ 1873年、木更津県と印旛県が合併し、千葉県へ、県庁舎の位置として千葉が選ばれた
- ・ 1875年、新治県の利根川以南が千葉県に編入、現在の千葉県の太宗が固まる
- ・ 1874年に、現在地に県庁舎が建てられる、既成市街地の南西端、都川の河口に近く、物資の輸送に便利
- ・ もとは宗胤寺の土地、13haの土地を有していた
- ・ ここに裁判所、師範学校、郡役所、町役場、消防署、警察署などが立地し、官庁街が形成され
- ・ もとからの中心軸は本町通り、微高地になっている、砂嘴の形状をなぞるカーブ
- ・ なかでも大和橋周辺が賑わいの中心だった
- ・ 古くから裏町 (現在の吾妻町通り) が西側にあった
- ・ その後の都市発展を枠づける鉄道の敷設、駅前の開発や裏町開発など、漸進的な計画的成長の都市
- ・ 他方、私鉄各線の競争と、多くの駅の開設に都市開発が翻弄される場面も
- ・ 1894年、総武鉄道の佐倉―市川間が開業、千葉駅 (現在、駅はない、市民会館のあたり) 開設
- ・ 千葉神社から千葉駅に向かう栄町商店街が形成される
- ・ 1896年1月、蘇我―大網間に開通した房総鉄道が翌月、千葉まで延伸、寒川停車場 (のちの (旧) 本千葉駅、現在の千葉中央駅) が開設
- ・ 1897年、本町通りから西に向かう正面横町を延伸して現在の中央通り (きぼーる通り) ができる
- ・ 葭川 (よしかわ) 周辺は蓮田だったが次第に繁華街化が進む
- ・ 1890年代より本町通りの西側に道路建設が進む、新通町通り (現在の千葉銀座通り) や蓮池通りなど
- ・ 1911年、県庁舎の新築に合わせて、(旧) 千葉駅と新通町をつなぐ通り (現在の栄町通り、ハミングロードパルサ) が建設され、駅と県庁舎が向き合う形ができた
- ・ 1921年、京成電気鉄道の船橋―千葉間が開通し、市川まで直通となる (1933年に上野公園駅まで)
- ・ 都心近くに京成千葉駅 (現在の中央公園) に頭端駅
- ・ のちの国鉄はその後、1904年に両国橋駅 (現在の両国駅) まで、1932年に御茶ノ水駅まで伸び、1935年に全線電化
- ・ 戦災復興の中心は駅の再配置：
 - 千葉駅を西にずらし、鉄道分岐点の現在地へ
 - 本千葉駅を南へずらし、(旧) 本千葉駅は京成千葉駅 (現在の千葉中央駅) へ
 - それまでの京成千葉駅を中央公園へ、千葉駅から中央公園までを千葉駅前大通りとして整備

宮崎

- ・徐々に形成された近代都市、街路の軸が様々
- ・江戸時代は北に延岡藩、高鍋藩、南に飫肥藩、佐土原藩、そして薩摩藩の都城、飛び地が多く、幕府領も
- ・1871年、北の美々津県と南の都城県のふたつに統合
- ・1873年、2県が統合されて（旧）宮崎県が誕生、旧県境の大淀川に面した場所に県庁が置かれた
- ・その後一時鹿児島県に併合され、1883年に宮崎県再置
- ・上野町通りほかなにもない土地に県庁を置くという都市計画、県庁周辺化が徐々に市街化が進む
- ・1874年、県庁舎竣工、当初は川に面して立地する予定だったが、1873年10月の洪水で浸水したため、北へ約500m離れた現在地に変更している
- ・同時に、東西路の県庁前通り（現在の県庁楠並木通り）と南北路の県庁馬場（現在の本町通り）を建設
- ・県庁舎周辺に、郵便役所、郡役所、図書館、学校、裁判所、銀行が集中、官庁街を形成
- ・もっとも古い都市軸としての上野町通り、のちの橋通りなどと軸がずれている
- ・県庁楠並木通りも上野町通りまで伸びている、交点が里程元票の位置
- ・駅からのアーケード街（若草通り）も上野町通りと直交する
- ・1885年、旭通り開通
- ・1905年頃より北に市街地が拡大、広島通りまで市街化。徐々に面的に広がる
- ・バイパスが都市軸となる
- ・1887年より国道36号線（のち10号線、1907年橋通りと改称）の建設開始、幅員4間
- ・上野町通りのバイパスとしての橋通りだった
- ・1912年、宮崎駅開業、駅前に広島通りのバイパスとして駅前通り（現在の高千穂通り）、幅員11間
- ・高千穂通りは当初は橋通までだった。のち1910年代に十文字に抜ける
- ・高千穂通りより北は1925年からの耕地整理
- ・1923年、日豊本線全通
- ・大淀川の架橋、は1880年から、現在のRC橋は1932年竣工、5代目。並行して橋通の拡幅
- ・戦災復興によって、現在の道路幅員（橋通り36m、高千穂通り25~40m）となる

那覇

- ・変転を繰り返すメタモルフォーシス都市、首里と那覇との微妙な関係
- ・王府である首里の港、前線基地としての那覇
- ・貿易施設、中国からの冊封使を迎えるための天使館など
- ・久茂地川北岸の那覇四町（西町・東町・若狭町・泉崎町）、大門前（ウフジョーメー）通り
- ・泉崎以外の川南岸はほとんど未開発
- ・1854年、琉米修好条約により開港
- ・1881年、県庁舎、埠頭近く、1919年、県庁舎が現在地へ移転、首里には県庁は置かれなかった
- ・1932-1934年、新県道（牧志大通り、牧志街道、現在の国際通り）の建設、幅員2間、県庁と首里を結ぶ道
- ・1944年10月10日の空襲
- ・戦後、那覇港は占領軍の軍港となり、近傍も含めて那覇の中心部全域が立入禁止地区へ
- ・以降、徐々に接收解除、ただし、久茂地川北岸と国際通り以西はその後立入禁止区域が続いた
- ・国際通り以南に人々が戻り始め、那覇中央市場（現在の第一牧志公設市場）周辺から急激な都市化
- ・「奇跡の1マイル」：国際通りと細くて曲がりくねり、アップダウンもある裏道のコントラスト
- ・後背地は細街路のまま自然発生的な市街化が進む。細街路（スージーグラー）と市場（マチグラー）
- ・久茂地川北岸と国際通り以西地区は、1950年に都市開発方針が米軍に認められ、50年代半ばまでに返還土地区画整理がなされたが、賑わいは戻らなかった
- ・1953年、県庁舎の位置に琉球政府の行政府、翌年立法府が立地
- ・国際通りも幅員5間、のち10間へ拡幅
- ・1948年、最初の劇アーニー・パイル・シアター（日本名国際劇場）開場、国際通りと呼ばれるようになる
- ・国際通りの西と東で対照的な都市基盤
- ・東町付近の旧都心をどう考えるか、都市計画の敗北か
- ・2003年、那覇空港―首里間に沖縄都市モノレール（愛称ゆいレール）