

## 都市の読解とそのおもな手がかかり (その10)

## 比較都市論 (その9)

## 9 多様な城下町を考える (前橋・津・高松・松山・高知)

- ・ 県都のうち城下町由来の都市の多様性を考える
- ・ テーマは都市の立地、水運とのつきあい方、城跡の近代化、県庁舎の立地、鉄道駅の立地など多様
- ・ 読み取りやすい城下町とその後の近代化：高松・松山・高知
- ・ 読み取りにくい城下町とその後の近代化：前橋・津
- ・ すべて戦災都市
- ・ 中心部の密度が高い都市：高松・松山・高知
- ・ 中心部の密度が低い都市：前橋・津

## 前橋

- ・ ルースな城下町、都市の構造が読み取りにくい
- ・ 本町通り（現国道 50 号）が尾根筋、利根川の旧河道が生み出した河岸段丘上
- ・ タテ町型の城下町
- ・ 北の低地はかつての利根川の旧河道、そのひとつとしての広瀬川
- ・ 明治維新の前年まで 99 年間、藩主は川越に居城を移していた、利根川による被害のため
- ・ 1867 年、生糸商人の尽力により、藩庁ほかの城内の建物が再興され、城主を迎えた
- ・ 明治以降の前橋の歴史は、いかに県都として再興するかであった
- ・ 1871 年 7 月、本丸の建物を前橋県の県庁舎として転用
- ・ 1871 年 10 月、第一次群馬県の県庁は旧高崎城へ
- ・ 1872 年 6 月、県庁が旧前橋城へ移動
- ・ 1873 年 6 月、熊谷県へ、県庁は熊谷となる
- ・ 1876 年 8 月、第二次群馬県の県庁は高崎の安国寺へ
- ・ 1881 年 2 月、県庁を前橋に移す太政官布告
- ・ その後、和風旧藩庁舎は大正末まで使用され、昭和庁舎（1928 年）、そして新庁舎（1999 年）へ
- ・ 有力商人たちの多額の寄付によって本丸周辺が整備される
- ・ ただし、徹底的な近代化を進めたため、堀も櫓も城門もない、本丸の実感なし
- ・ 本丸周辺をシビックセンターへ：師範学校、女学校、病院、製糸場、紡績所、裁判所、監獄支所など
- ・ 現在でも：市庁舎、地方裁判所、地方法務局、群馬会館、日銀支店、銀行協会などが集積
- ・ 本町通りの拡張整備・近代化もその一環か
- ・ 1884 年、前橋－上野間の日本鉄道の最初の路線が全通、生糸輸送のため、駅は利根川の西岸
- ・ 1889 年、現在の駅が市街地の東南縁に開設、駅前のけやき通り（旧 8 間通り、久留馬橋通り）
- ・ 1928 年、上毛電鉄の中央前橋駅開設
- ・ 1925 年、けやき通りの幅員を 15 間に、
- ・ 1945 年 8 月 5 日、空襲
- ・ のち戦災復興で幅員 36m に
- ・ 中央通りのアーケード街（ローズアベニュー・弁天通り）はほぼ唯一の近世の街道筋
- ・ 平行して戦災復興土地画整理事業でできた国道 17 号
- ・ ヨコの歴史軸とタテの近代軸
- ・ 広瀬川沿いの公園遊歩道は、戦災復興の公園事業として、オープンスペースを広瀬川沿いに集めたもの

## 津

- ・ 中世の安濃津（あのうつ）、日本三津のひとつ（博多津と堺津と安濃津）
- ・ 大和から東へ向かう際の玄関口：東海道、伊勢街道の要衝
- ・ 戦国時代の集落を 1608 年に大改造して、城下町とした
- ・ 伊勢街道が城下の東側を南北に屈曲しつつ、通る

- ・街道の東側は低湿地、城の北西側には丘陵が迫る
  - ・北のアイストップに津観音寺
  - ・北に安濃川（塔世川（とうせがわ））/塔世橋、南に岩田川/岩田橋
  - ・橋北・橋内・橋南の三分都市
  - ・かつては岩田橋の橋詰が繁華地、道路元標も
  - ・1900年頃、外堀を埋める
  - ・外堀を迂回していた伊勢街道の直線化、塔世橋と岩田橋をつなぐ
  - ・大門通りの分断、かつての本陣、銀札会所、その後明治には百十五銀行本店も
  - ・1933年-1939年：国道1号線（東京-伊勢神宮）の改良工事、幅員20m
  - ・国道1号線が旧町人地と旧武家地を分け、南北に貫く
  - ・1878年、県庁舎が橋北に建設される：お城周辺に建設余地がなかったのか
  - ・安濃津県（1871年、津大門町）-（旧）三重県（1872年、四日市）-度会県と合併して（新）三重県（1876年、当初は藩校有造館の一部に仮庁舎）
  - ・1891年、津駅開業、橋北に：関西鉄道の終点、関西圏からの伊勢参宮が主目的
- 
- ・1945年7月28日、空襲
  - ・戦災復興の都市計画により、293haの区画整理、国道1号をさらに幅員50mに拡幅、現国道23号
  - ・東西軸としての現フェニックス通り（幅員36m）
  - ・十文字に都市を開く、東の突きあたりは現在の津なぎさまち（2005年）
  - ・十文字の交点がへそに、三重会館ビル（1956年）、現在は三重会館は隣地に移転し、業務ビルに、もとの土地には郵便局

#### 高松

- ・古代条理のうえに立地、軸は条里と並行
  - ・1590年、生駒親正による城下町建設
  - ・1642年より、松平頼重による城下町の大改修、現在の都市へ
  - ・3重の堀がすべて海に通じる大規模な海城
  - ・堀が港の機能を有する
  - ・外堀の中央に架けられた常盤橋のたもとが高札場、札の辻、讃岐五街道が三方へ延びる
  - ・常盤橋からまっすぐ南に丸亀町（城下町建設当初に丸亀より移転してきた町人たちの町）
- 
- ・1897年、高松駅初代駅舎開業、西1kmのところ
  - ・1900年-1908年、近代港湾の整備
  - ・1910年、宇高連絡船の就航
  - ・1910年、二代目高松駅が現在地に開設
  - ・1911年、高松栈橋待合所（のち高松栈橋駅）の開設
  - ・1945年7月4日、空襲
  - ・1959年、高松駅を港側へ300m移動、三代目駅舎開設
  - ・2001年、四代目駅舎開設
- 
- ・1903年、丸亀町に並行して西側に記念道路、のち戦災復興により平和通りへ（計画幅員100mのうち50m、最終的に36mで実現）
  - ・玉藻公園-中央公園-栗林公園の構成
  - ・延長2.7kmの巨大アーケード街とその再開発
  - ・1995年、高松丸亀町商店街再開発事業A街区、事業採択

## 松山

- ・ 山を囲む都市
- ・ 1602 年より城下の建設開始、17 世紀前半にほぼ完成
- ・ 城山の要害性から、わずか一重の堀で十分、（堀はほぼすべてが現存する）
- ・ 平山城、周辺の武家地はセクターによって性格が異なる
- ・ 西側の古町（こまち）三十町が古くからの商業地、札ノ辻、里程元標も古町
- ・ のちに南西側の外側（とがわ）に繁華地が展開する、のちの大街道、銀天街
  
- ・ 都市の中央にある城山とどう向き合うか？
- ・ L字型の商店街とは？
- ・ 密度の濃い鉄道網：三津、道後温泉といかに繋がるか、私鉄の乱立と競合
- ・ お堀の内側を軍が占める中で、どのようにシビックセンターを形成するか？
  
- ・ 1871 年、松山県、1872 年、石鉄（いしづち）県、1873 年、神山県（宇和島）と合併して、（旧）愛媛県へ
- ・ 1876 年、香川県と合併、（大）愛媛県へ
- ・ 1888 年、香川県が分離、現在の愛媛県へ
- ・ 1888 年、伊予鉄道の松山（現松山市駅）-三津（松山の外港）間が開通、四国初の鉄道
- ・ 鉄道会社の乱立：伊予鉄道（1887 年）道後鉄道（1893 年）南予鉄道（1894 年）松山電気軌道（1907 年）
- ・ 1878 年、県庁舎が現在地へ、城山を背に南面する
- ・ その後、裁判所、検察庁、日銀支店、市役所など各種公共施設が県庁周辺へ集結、
- ・ 道路元標は市役所前
- ・ 官庁街南に広がる武家地の縁辺部に東縁の小唐人町（現在の大街道、1930 年に「大街道」が正式名称に）南縁に湊町（現在の銀天街）、L字型の商店街の形成へ
- ・ 大街道・銀天街は元気な商店街のモデル：大街道停留所（1895 年より）が北の核、松山市駅が南の核
- ・ 1945 年 7 月 26 日、空襲
- ・ 1946 年、戦災復興の都市計画、城山をめぐる中央環状線（幅員 30m）、堀端通りを兼ねる
- ・ 環状道路へ向けた松山市駅前からの駅前大通り（幅員 36m）、JR 松山駅前からの駅前通り（幅員 22m）
- ・ 堀之内の公園化
- ・ 公共交通機関の充実と歩いて暮らせるコンパクトシティ

## 高知

- ・ 南に鏡川、北に鏡川から分かれた江ノ口川、「河内」がもとの地名、大高坂山のふもとの低湿地
- ・ 1601 年、高知城下町の建設開始
- ・ ふたつの川の間南北に 3 本、東西に 2 本の堀を通す
- ・ まちの東南部に高知港
- ・ 郭中（かちゅう、廓中ともいう）と上町（かみまち、かんまち）、下町（しもまち）の 3 部構成
- ・ 当初は郭中と下町のみ、のちに上町と下町の一部拡張
- ・ 東西に貫通する土佐中街道
  
- ・ 1873 年、お城を公園に、翌年一般公開
- ・ 1884 年、県庁舎がお城の南麓の現在地へ、のち周囲に公共施設が集まる
- ・ 1904 年、東西路に最初の路面電車
- ・ 1935 年、高知駅開設、県都の中で最も遅い
- ・ 1945 年 7 月 4 日、空襲
- ・ 1946 年 2 月、戦災復興都市計画、都市を幹線（幅員 36m）で十文字に開く
- ・ 県庁から南へブルーパール
- ・ 中央公園とそこから伸びる 3 本の緑道と並行したアーケード街
- ・ 近世と近代の都市構造が二重に重なるまち