

目次

序論	— 県都都心の物語をあるきながら考える	1
1 札幌	— 殖民都市のつくり方	21
2 青森	— 拡張と反転のバランス都市	29
3 盛岡	— 都市発展を軸線に読み取る	34
4 仙台	— 有芯のグリッド都市が導く近代	40
5 秋田	— 入れ子のコントラスト都市	48
6 山形	— 三島通庸が見た近代都市の姿	54
7 福島	— 骨格を徐々に付加する自然体都市	63
8 水戸	— 台地をめぐる分節都市	70
9 宇都宮	— 二つの都市軸を持つコンパクト都市	75
10 前橋	— 生糸商人の心意気都市	81
11 浦和	— 線から面への転換都市	87
12 千葉	— 鉄道が導く成長の連鎖都市	92
13 東京	— 首都の顔をつくる鉄道網	98
14 横浜	— 不動の都市軸都市	109
15 新潟	— 閉じられた水網都市をひらく	115
16 富山	— 南正面から北正面への転換都市	120
17 金沢	— 巨大城下町の変容	126
18 福井	— 掘端通りを選ばない近代化	133
19 甲府	— オモテとウラの反転都市	139
20 長野	— 境内から始まる漸進拡大都市	145
21 岐阜	— 関ヶ原合戦の遺産都市	152
22 静岡	— 生きている札の辻	159
23 名古屋	— うつろいゆく都心	167

24	津	— 地域を枠づける橋	175
25	大津	— 重層する難読都市	182
26	京都	— グリッドの慣性都市	188
27	大阪	— 秀吉の構想を生き続ける都市	196
28	神戸	— 東遷するモザイク都市	203
29	奈良	— 三条通りが導く公園都市	210
30	和歌山	— 離れた駅を結ぶ大構想	218
31	鳥取	— 層状都市を貫くモダン軸	224
32	松江	— 水の変奏都市	230
33	岡山	— 柳川ロータリーへ注がれた想い	236
34	広島	— 遺制と変革を生きる再生都市	242
35	山口	— 中世をたどる年縞都市	250
36	徳島	— 大きなビーズ玉の集合都市	257
37	高松	— 海に開いた城下町	263
38	松山	— 山を囲む環状都市	270
39	高知	— 近世と近代の二層計画都市	275
40	福岡	— 縁辺で結ばれる複眼都市	281
41	佐賀	— 平野に浮かぶ水網都市	287
42	長崎	— 岬の尖端から始まる年輪都市	293
43	熊本	— もう一つの戦災復興	300
44	大分	— 実現した戦災復興計画の夢	306
45	宮崎	— 徐々に生まれた近代都市	312
46	鹿児島	— 南進する多軸都市	319
47	那覇	— 変転を繰り返すメタモルフォーシス都市	325
	あとがき		333
	参考文献	巻末	

序論——県都都心の物語をあるきながら考える

あらゆる都市には物語がある

本書で私がいいたいのは「あらゆる都市には物語がある」ということに尽きる。だからその物語の続きを私たちの時代なりに描いていけばよいのだ。

これまで、多くの場合、日本の都市は無個性だと揶揄されてきた。大都市の駅前はどこも無性格で、金太郎飴のようにどこを見ても同じ、これといって特徴のない駅前ビルや似たような看板が続く……。

たしかに、ここには個性的な物語は見出しにくい。このところ、駅前広場のデザインも個性的にはなっていないもの、駅前周辺の建物群までデザインしなおすことはできないので、駅を降りたときに地域の個性に乏しいといった批判はあたっているように思えてしまう。

しかし、建物単体だけではなく、まちのでき方から地形、都市の骨格となる幹線道路の構成などをつくり見ていくと、それぞれの都市はかなり個性的で、類型化することすら難しいほどであると感ずるようになってきた。

たとえば同じ城下町だからといってひとくくりできるものではない。徳川御三家の城下町である水戸、名古屋、和歌山という三都市を比べてみても、立地にしても、町人地の配置にしても、街区のかたちや寸法にしても、その後の明治以降の近代化の受容プ

ロセスにしても、あまり類似性がない。いやむしろ違いの方が大きい。いわんや他の城下町との間にはさらに差異が広がる。そのうえ、戦災を受けたか否か、その復興過程が異なるものであったかによって、現代都市の構造は大きく異なっている。

ましてや、浦和のような宿場町、青森のような港町では都市の構造そのものがそれぞれに異なっている。その差違はさらに大きくなる。いっきよに計画された新潟とコアの部分から徐々に市街化が周辺に及んでいった長崎とは、同じ港町とは思えないほど、都市の骨格は異なっている。

こうした都市のいわば「骨相」とでもいえるものをよく見つけることで都市の個性というものを新しい角度からあぶり出せるのではないかと考えるに至った。

表層の建物が似通っているために、日本の都市は無個性に見えてしまう。しかし、骨相まで深掘りして考えると、そこには豊かな個性が見えてくる。一見無個性に見える風景の背後に手がかりとなる個性がにじみ出しているのを見出すことができれば、そこを手がかりに今後、日本の都市の表層もまた、個性を取り戻していけるに違いない。

その具体的な実相を、実際にまちをあるきながら、歴史資料の助けも借りて、明らかにしていきたい。

地図や古写真を手がかりに、じっくり観察しながら都市をあるき、歴史を振り返りながら、現代を旅したい。本書を通じて読者と一緒に、あらゆる都市にはそれぞれ固有の物語があるのだということを実感する旅に出たいと思う。

序論では、都市が持っている物語を発見する手だてについて簡単に紹介したい。なにしろ、あるきながら考えるのだから、系統立って論が展開されていくというのからはほど遠いといわざるをえない。序論というよりも試論だとして、この点は了解願いたい。その後、各章において、それぞれの県都を題材により具体的に物語を語っていくことにする。

物語の背後にある「意図」を読む

私たちのものの方でなかなか自由になれない視点の一つに、現在ある都市を当たり前のものとして、あるがままに受け入れてしまう傾向があるということが挙げられる。このこと自体は取り立てて非難されるべきことではないが、こうした見方しかない、都市があたかも自然発生的に生まれて、現在に至っているように思ってしまうのではないかと都市の現在について、「なぜ？」と疑問を抱くことはないだろう。それぞれの都市がもっている生成と変化の物語を読み取る目そのものが培われないので

ある。

たしかに自然発生的に生まれた集落は少なくないが、都市は何らかの意図をもって造られてきた部分の集合体でもある。ある程度の規模以上になると、こうした計画的企図の部分はさらに大きくなる。お城や駅の位置を何も考えずに造成したはずがない。道路だってほかならぬその位置に道が通されたことには何らかの理由があるだろう。近代の各種都市施設にしてもその立地には理由がある。

何らかの意図をもって都市の変化を生み出している主体があり、その意図が成功する場合もあるし、失敗した場合もあるだろうが、想いをもって都市に関与し続けた主体がいつの時代にもいたのである。その意味で、都市は都市共同体が造り上げてきた作品であるということが出来る。たとえば鉄道の路線一つとっても、その鉄道のルートを選び、駅舎の位置を決定するための決断は、それにかかわってきた人々によってなされたのであって、自然発生的にできたわけではないことは明らかだ。

ただ、難しいのは、都市は建物単体とは違って、最初から最後まで単一の計画者の意図が完結して一時期に造られたというわけではないので、作品の意図が単一で明快ということにはならないという点である。長い時間をかけて、それぞれの時代にそれぞれの寄与をしつつ、都市は形成されてきている。

そして、往々にして異なった時期には異なった思惑で都市に手が加えられてきている。ちょうど異なった建築家が一つの建物に何度も増改築を重ねてきているようなものである。

それぞれの都市の計画的意図、あるいは物語といったものの全体を理解しようとするのは、そもそも無理な話である。しかしだからといって、日本の都市にまったく計画的な意図がないということにはならない。多様な意図が歴史のなかでしばしば相矛盾するかたちで積層し、結果として現代都市を形づくっているために、とても読み取りにくくなっているだけなのである。

日本の都市の特徴

ただし、日本の都市には他の国にはない大きな特徴がある。

それは日本の都市、それも中規模以上の少なからぬ数の都市が城下町や宿場町といった計画都市を起源にもっているということである。それもそのほとんどが一六世紀後半から一七世紀初頭、戦国時代末から江戸時代初期に建設されている。つまり、日本の都市、とりわけ中規模以上の都市は、ほぼ四〇〇年前に建設された計画都市がほとんどであるというユニークな特色をもっている。

もちろん日本には、港町や在郷町のようにそれ以前から存在して、徐々に都市の様相を整えていったまちもあれば、奈良や京都のように古代中国の都城をモデルとした都市もある。これらを含めて、日本の多くの都市には「原型」というものがある点で、他の国にはあまりない個性をもっている。

都市の起源だけではなく、その後の変遷についても物語はある。

日本の都市は、近代においてもインフラの近代化

による都市の変容という世界共通の課題に直面したのみならず、明治維新による社会制度の激変や震災・戦災といった災害、戦後における急速な都市化など、日本固有の都市問題にも直面してきた。

これらの影響をものにかぶりながら、それぞれの都市は現在に至っているのである。そこにも物語がないはずがない。都市の「原型」が、いかに変容してきたかという物語である。

県都を例に取り上げる

あらゆる都市に物語があるのであれば、どんな都市を取り上げて一書をなすことができるということになる。ただし、取り上げることで出来る都市には限度があるので、おのずと代表的な事例に限らざるをえない。取り上げられる都市にある程度のなじみがあれば、都市そのものが身近に感じられ、語られる物語も共感しやすいものになるだろう。

そこで本書では四七の都道府県庁所在地、つまり県都（都や府、道もあるがここでは県都とひとくくりと呼ぶこととする）を対象にして、四七の物語を綴ることにする。県都を取り上げる理由は、地域の中心的な都市であるために、比較的なじみ深い都市が多いことのほか、県庁舎がどのような場所に、どのような意図で建てられたかを見ることによって、明治の近代国家の統治のスタイルを目に見える形で語る事ができると考えたからである。

県都がすべて有力観光都市というわけでもないの、観光目線ではない、生活都市としてのまちの物語が描けるのではないだろうか。読者は身近な県都

から読み始めて、徐々に都市の物語を見出す着眼点を実感していただければと思う。

ただし、対象が比較的大都市に偏ってしまつたため、小都市や農村集落などの記述が欠けているというところは否めない。複雑な様相を呈する大都市や中都市で明快な物語が描けるとしたら、それより規模の小さな都市ではよりの絞つた物語を語ることは、それほど難しくはないだろう。自然発生的な小集落についてはまた別のアプローチも求められるだろうが、それは本書の範疇を超えている。こうした小都市・小集落に関しては別の機会にあらためて論じたいと思う。

また、それぞれの都市の物語が都心部中心になっている点もあらかじめお断りしておきたい。都市の固有性に光をあてるという観点から、どうしても都市の核とその周辺の記述が多くなるのはやむをえない。都心には長い歴史があり、多くの拠点施設が集中し、祭礼が行われ、老舗が残っている。都心にこそ、その都市のエッセンスがあるというのはだれしも実感していることだと思ふ。中心市街地が重要なのは、たんに商業活動の理由からだけではない。

都市の読み解き方・あるき方

都市計画という仕事柄、都市を訪ねあるくことが多いが、そのたびに、不思議な都市空間を見つけたり、構想力あふれる都心の空間構成に感心したりする。つい、どうしてこうした都市空間が発想されたのだろうかと思つてしまふ。いったいこの都市は、なぜ今あるような姿になつてきたのだろうかと思つてしまふ。

ーの目でそれぞれの都市を眺めてしまふのだ。その関心が都市の読み解き方やあるき方の出発点となっている。

都市をいかに読み解くかということは、どれだけよくその都市をじっくり見るか、という点にかかっている。しかし、それはただやみくもにあるき回することを意味しているわけではない。都市の成り立ちやその後の経緯をよく知ること、各時代の地図を穴があくほど眺めること、そうした情報をもつて実際にあることが欠かせない。

ただし、こうした情報はすべて過去の学問的な蓄積に依つている。その一端は巻末の参考文献に示している。問題はそれを過去のものとして、そこから何を手がかりとして、現実の都市空間の中で見通すかということである。あるきながら考えるということはそういうことだ。

では実際に都市を読み解くためにプランナーとして実践している私なりの手順を簡単に紹介したい。

(1) 自分の住むまちを旅する

なじみのない都市であれば当然のことであるが、よく知っているまちの場合でも、もう一度じっくり見直すためにまちあるきをする。中心となる駅まで列車でアプローチし、駅を降りて、都心まであるくこと。都心が移動しているような場合には、かつての都市の核となるところへもあつていくこと。その際に、「なぜここはこうなつていくのだろうか」と目に入るもの一つひとつにそのものがほかならぬその場所に存在している理由を考えることが

大切である。列車でまちへ近づいていくときの車窓の風景から、線路がそこに敷かれている理由を想像し、駅を降りたら、何が見えるのか、駅前通りがどこを向いて走っているのか、なぜそこに駅ができていたのかを問い、周囲の山や川との位置関係を考え、市庁舎などの主要なランドマークや繁華街との位置関係を自問するのである。地形も大きな手がかりとなる。

自分はここに長年住んでいるので当然よく知っている。したがって、こうした作業は不要だ、などとは考えずに、そのまちに初めて降り立った旅人の視線でまちを見直してみることに、意味がある。――「自分のまちを旅する」のだ。

なぜなら、旅人は訪れたまちでは目を皿のようにしてその都市をあるき回るわけだが、同じような好奇心をもって自分のまちを見てもみるというんなことが見えてくるはずだからである。知っているつもりだと思ふことによつて、見えていても気づかないことは意外に多いものである。そのとき、先述したように都市を先人たちが残してくれた作品、創造物としてとらえて見直すと、見えてくるものも少し違ってくるだろう。

最近はいわゆる地形本が人気で、テレビでも歴史探訪番組や地形探索番組が放送され、こうしたまちあるきに関心をもつ層も幅広くなつてきたことはありがたい。

(2) 都市の成り立ちを知る

ついで、都市の成り立ちやここまでの発展の経過

を概観するための情報収集である。

手始めに手もとにある『共武政表』（全二巻、柳原書店、一九七八年）を見ることにしよう。明治初期のこの統計書は、陸軍参謀本部によって作製された軍事用地誌で、復刻されている明治一二（一八七九）年版は、人口一〇〇人以上の輻輳地^{くわくさうち}の町村ごとの戸数、人口以外に産物や牛馬の頭数、荷車や人力車の車両数まで書き上げており、当時の都市の様子を知ることができる。

明治初年の日本の都市の様子を知ることができる史料としては『共武政表』のほか、『日本地誌提要』（太政官正院地誌課編、一八七二―七七年）や未完に終わった『皇国地誌』の部分的な原稿などが知られているが、これらは地形地物など地誌的記述が中心となっており、『共武政表』のように都市や集落にスポットライトをあてたものにはなっていない。その意味で『共武政表』が描いてくれる明治初期段階の日本のまちな姿は貴重である。

この統計書からのちに県都となる都市の概要な統計数値を抜き出したのが表1である。産物からも現在とはまったく異なる都市の様子がうかがえる。この表だけでも多くの物語を語ることができそうだ。たとえば、宮崎の戸数三〇八戸、人口一四〇九人という少なさである。これは宮崎の章で述べているようにこの県都の立地が美々津^{みみづ}と都^{みやま}の城^{みやま}のちやうど境界である大淀川沿いに選ばれたからである。明治生まれの都市として宮崎には、ほかでは見ることのできないおもしろい物語が秘められている。また、薩摩藩や水戸藩、高知藩では廃仏毀釈が激しか

ったことが知られているが、それが水戸や高知、鹿児島、都城の寺院数の極端な少なさとなって表れていることがわかる。

なお表にある「区」の表記は一八七八年の市区町村編制法のもとに置かれた大都市の区のこと、東京・大阪・京都の三都には複数の区が、それ以外の大都市には一つの区が置かれた。つまり区と呼ばれているところが当時の大都市と考えられていたと考えて大きな間違いはない。それらは北から函館、新潟、金沢、和歌山、岡山、広島、長崎である。

本格的にその都市と取り組むにあたっては、『共武政表』やこのあと紹介する『市史』や近代的な測図^{そくず}によって描かれた古地図のような史料をもとに、それぞれの都市にとって近代化の出発点とはどのようなものであったのかをあらかじめ理解しておくことはとても重要である。

さて、そうした準備を整えて、いざ出発である。まずは現地に赴いて、その都市に「博物館」がある場合は必ず立ち寄るべきである。県都を対象としたものとして、たとえば山形県立博物館や江戸東京博物館、横浜市立開港資料館、新潟市歴史博物館、名古屋市博物館、滋賀県立琵琶湖博物館、福岡市博物館、長崎歴史文化博物館など、近年、歴史展示が充実した博物館が増えてきた。常設展示のほか、これまでに博物館で実施された企画展のカタログなども参考になるものが多い。

また、戦災復興に絞った仙台市戦災復興記念館、東京都復興記念館、横浜都市発展記念館なども参考になる。

城下町の場合、富山城、岐阜城、名古屋城、大阪城、和歌山城、松江城、岡山城、広島城、松山城、高知城、熊本城など、天守やその周辺に歴史展示をした施設をもつお城が多い。展示規模に大小はあるが、いずれも城下町の形成史を正面から扱っていて興味深い。なかにはコンクリートで復元されたお城もある。これらはなんとなく敬遠しがちであるが、博物館施設として重要であり、そのうえ、実際のお城の立地を知ることができるのでぜひ訪れるべきである。

『市史』や郷土史などの歴史書をひもとくことも必要である。お薦めは市立図書館や県立図書館の郷土資料のコーナーで資料探しをすること。そうするとその都市がもっている固有のテーマや抱えている問題をはじめとして、これまでの都市形成の様子がよくわかる。

なかでも、『市史』や『戦災復興誌』の都市建設にかかわる部分を通読することははずせない。正史における都市建設の考え方がよくわかる。こうした記録をとどめることに尽力されてきた各地の歴史家や行政担当者の努力に敬意を表したい。ただし、『市史』のなかには政治史や経済史が中心で都市空間の物的建設に関心が薄いものも少なくない。とくに古い時代の『市史』にはその傾向が強い。また、庶民の生活史に対するまなざしにも温度差がある。『市史』を読み込んでいくと、とくに昭和後半、戦災復興の次のステージからの記載の内容が都心から離れていってしまう場合がほとんどであることに気づく。膨張する都市にいかに対処するかがだけ課

アーケード街は、奥州街道と直角に交差して広瀬川にかかる大橋へと直線でつながる城下町の幹線である。

また、岡山の表町商店街の延々と続くアーケードを歩くと、ここがかつての西国街道筋であること、つまり都市のゆるぎないへその一つであることを実感する。岡山にとって鳥城とりしろと呼ばれるお城が大切なと同様に都市形成の芯となった西国街道は大切なはずである。

広島にも本通り商店街という名前のこれまた長いアーケード街がある。これもかつての西国街道筋である。広島は原爆ですべての都市インフラが破壊されてしまったにもかかわらず、戦後にかつての西国街道筋がアーケードをもった商店街として賑わいの再生を果たしている。都市がもつ記憶が復興を導いたということが出来る。戦後のアーケード街ではあるけれども、そこに都市形成の物語を見ることもできるのだ。

西洋の同類の都市空間は、パッサージュやガレリアなどと呼ばれているが、そのほとんどは建築空間が巨大化して建物内部の通路が街路のような都市的様相をもつに至ったといえるが、対する日本のアーケード街は都市的空間が徐々に屋内空間化していったようなものである。空間生成の方向性がまったく異なっている。

また、こんにちアーケード街の多くはシャッター街化して、都心衰退の象徴のようにいわれるが、県の都心のアーケード街には、札幌、仙台、大阪、広島、高松、松山、高知、福岡、長崎、熊本、鹿児島、那覇などのように、まだまだ元気なところも少

なくない。人口規模が七、八〇万人を超える大都市が多いので、地域間の顧客競争の結果という側面も否めないが、四国の京都のいずれも元気なアーケード街は必ずしもそれに該当しない。都心を大切にしてきた広域の都市計画のたまものなのではないだろうか。学ぶところが多いように思う。

一見不可思議なのは長野の権堂のアーケード街である。長野は門前町なので、当然ながら動線は表参道（中央通り）に沿って、南から北へ、善光寺に近づくようにあらゆる部分が構成されているはずなのに、権堂のアーケード街は北へ向かう表参道から右折して、東へ向かっているのだ。

これはいったいどうしたことなのか。歴史をたどれば明らかなことなのだが、権堂の通り周辺は東、現在の権堂駅あたりにできた花街へのアプローチとして賑わったところだった。これがアーケードが生まれる一つの重要な要因となったといえる。岐阜の柳ヶ瀬や和歌山のぶらくり丁のアーケード街も同様の来歴をもっている。

異質なのは那覇のアーケード街である。狭い道から広い道まで、アップダウンや枝分かれしながら延びていき、公設市場の場内空間までつながっている。自然発生的で迷路的なアーケード街がアジア的な魅力をふりまいている。アーケード街の固定的な観念を打ち破ってくれるという意味でも、さらには新しいアーケード街の可能性をみせてくれるという意味でも、那覇のアーケード街には考えさせられることが多い。

こうやってみると、戦後生まれのアーケード

街にも、それ以前のまちの賑わいの歴史の物語が刻まれていることがわかる。

(3) ことがらの場としての都市

都市の物語の手がかりとなりえるのは物理的なものだけではない。ことがらの集積として都市をとらえると、より広い手がかりがみえてくる。

なかでも、いちばんわかりやすいのは都市の祭礼だろう。

都市の祭礼にも、念仏踊りに端を発するといわれる各地の盆踊りをはじめとして、禊祓みそぎはらいや疫病送りのためのまつり、祖霊信仰、眠り流しみだりながしに起源をもつといわれるねぶたまつりなど、じつに多様である。

詳細は民俗学の手を借りなければならぬが、都市の物語を考えると見方からは、神社の祭礼において、山のカミが年に一度、サトを訪れ、その機会に都市の人々は山車を曳航したり、芸能を披露したりするようになったいわゆる山・鉾・屋台行事において、都市の空間がどのように舞台となり、ハレの場でどのように活かされるのか、といったことがとてもおもしろい。

とくに、祭礼のクライマックスにおいて、都市そのものが劇場となり、街路がステージとなる様子の子細に観察すると、都市のなかの広場空間や通り空間をいかに効果的に演出して、見せ場を造り上げているのかが見えてくる。また、都市空間の変化にもなって、祭礼の側も舞台のしつらえを変えということも往々にして起こる。演出される空間としての都市、という見方も興味深い。

本書は都市の物理的空間を扱うことを主眼としており、祭礼と都市との関係には十分言及できてはいない。この点は今後の課題としたい。

特別なハレの場としての天皇の行幸のほか、オリンピックやアジア大会、国体の開催などが都市の姿を変えることもありえる。たとえば、明治天皇は一八七二年から八五年にかけていわゆる六大巡行を行っている。行幸を機に都市の近代化が進められた。大正天皇は皇太子時代の一九〇〇年から一二年にかけて沖縄県以外のすべての道府県を訪れている。

また、一九二八年の昭和大礼（大典）は昭和天皇の即位のための一連の儀式が京都で挙行されたものであるが、そのために皇居から東京駅に至る行幸通りが整備され、中央に貴賓のための出入り口と専用コンコースをもった現在の東京駅が建設され、さらには京都駅前が整備され、烏丸通から京都御所に至る道路が拡幅されている。東京と京都の都心は昭和の大典を挙行するためにその姿が整えられたといえる。

県そのものもじつに多様である

本書はあらゆる都市には固有の物語というものがあるということ、読者に比較的なじみのある県都を取り上げることによって示したものであるが、都道府県それ自体、おのおの異なっており、県都といってもひとくりに語れないところがあることをこゝとわっておきたい。

一八七一年七月一四日に出された廃藩置県の詔書によって、国土は三府三〇二県に区画されることと

なり、明治政府に任命された国家の官僚が知県事（のち県令、さらに一八八六年より知事）として派遣され、新しい地方統治のシステムが整備されていった。その後、県の統廃合が進められ、都道府県のかたちほぼ現在の四七に固まるのは一八九〇年のことである。

当然のことながら、府県の数だけ県都（あるいは府都）があったわけであるから、当初の県都もまた荒海のような統廃合を経験することになった。

たとえば、一時は島根県に併合されていた鳥取県が再置されるのが一八八一年、一八八三年には富山県が石川県から、佐賀県が長崎県から分離独立し、一時は鹿児島県に併合されていた宮崎県が再置されている。また、奈良県が併合されていた大阪府から分離して再置されるのが一八八七年、香川県が愛媛県、一部徳島県から分かれるのが一八八八年というように、県によっては明治初期の政治の混乱を反映しているかのような変遷をたどっている。こうしたことと、旧藩の明治新政府との距離感が県の選択にも微妙に影響しているといえる。

一八七一年に設置された筑摩県（県都は松本）は、信濃国の中部以南と飛騨国に広がっていたが、一八七六年、不審火により県庁舎が焼失したため、同年のうちに信濃国部分が長野県に編入されて、現在に至っている。当時の松本人の無念さは容易に想像できる。

また、埼玉県は県庁が置かれる予定だった岩槻の郡名からつけられた県名であるが、結局岩槻に県庁舎が築かれることはなかった。また、埼玉県の西半

分は入間県（県庁は川越）、熊谷県（現・群馬県のほぼ全域を含む、県庁は熊谷）と変遷し、現在の県域が確定したのは一八七六年だった。同様のことは三重にも言える。三重という県名も、もともと県都を置いた四日市の郡名だった。津に県都が移ったのちも県名は変更されなかった。

千葉県は佐倉県と木更津県の合併の結果、一八七三年に両者の中間地にあった千葉の地が県都に選ばれたことによって生まれた。前述したように、美々津県と都城県が合併してできた宮崎県の県都には両県の境であった大淀川畔の上別府村が選ばれて、一八七三年に新都市の建設が始まっている。都市名としての宮崎が生まれるのは下って一八八九年の四町二村の合併からである。

とくに関東圏の都県は、県域が定まるのに時間を要しているほか、県境が古代からの令国制と一致していないところが多いのははじめとして、多数あったかつての小藩の領と幕府領、旗本領とが入り乱れていたため、合併による県域の確定に手間取った。かつての小城下町や陣屋町にしても、江戸の安全確保の理由からか、領主が頻繁に入れ替わり、都市に武家文化が根づくことが少なかった。

それだけでなく、近代になってからも、県としてのアイデンティティを造り上げるにあたっては、旧藩がすんなりと県となったところからすれば想像もできないような苦労があっただろう。

県都が多様なだけでなく、県そのもののあり方も多様なのである。このことが都市の物語の背景に大きく影を落としていることを知っておく必要がある。

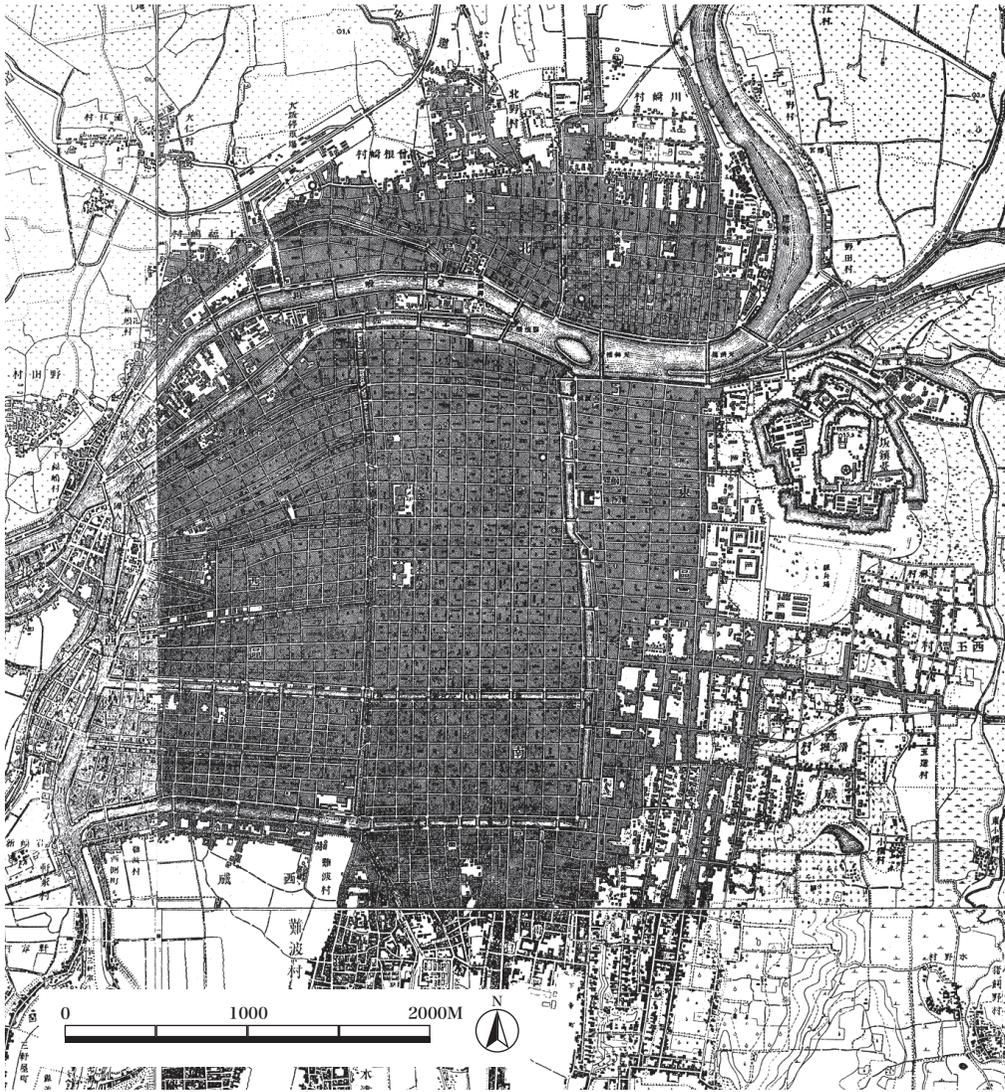


図1 国土地理院所蔵 二万分一迅速図「大坂」(部分), 1885年測図;「天王寺村」(部分), 1886年測図;「天保山」(部分), 1885年測図;「尼崎」(部分), 1885年測図, すべて発行年記載なし。

大阪駅と難波駅、それをつなぐ御堂筋

JR大阪駅を降りて、阪急や阪神の終点兼ペーパーが建つ中央南口に大勢の人に流されるように向かうと、新しいビルが競い合うように建つ梅田の中心地に出る。ビルの谷間を中之島の方角へ歩き出すと、これがなかなかわかりにくい。

戦後すぐの闇市が広がっていた時代の雰囲気は一掃されてしまい、見事に広げられた道が縦横に延びているのだが、それぞれ少しずつカーブしており、かつての迷路的な様相をとどめているといえる(写真1)。大阪の中心部は道路が碁盤の目のように東西南北に通っているのに、大阪の玄関口はそういうわけではないのだ。

そのまま一路南をめざすと広い梅田新道交差点(この交差点は現在、国道一号線の終点で国道二号線の起点となっている)を横切り、さらに迷路のような盛り場に入り込んでしまう。ここが曾根崎新地、いわゆるキタの繁華街である。

そして堂島川の川筋に出て、近代的なオフィスビルが並んでいるのを見て、ようやく大阪の方向感覚を取り戻す(写真2)。川を渡ると中之島、さらにその先は船場である。ここまできると道に迷いようがない。見事なグリッド都市だからである。

船場とは北の大川(旧・淀川)・土佐堀川、東の東



写真1 大阪駅前、阪神前交差点から南東を見る。正面に見えるのが御堂筋の起点。かつての梅田新道。右手前から左奥に走っているのが扇町通。いずれもかつての大阪駅前の迷路性を宿しているように湾曲している。



写真2 中之島から北に堂島川を見る。左手の橋は御堂筋建設のときに新たに架けかえられた大江橋、南側右手奥の大きな建物は大阪市庁舎、その手前は日本銀行大阪支店。



写真3 東横堀川。高麗橋の上から南を見る。今では阪神高速1号環状線が上を通り、水面も限られている。ちょうど道頓堀と大坂城とを結ぶ船が来たところ。

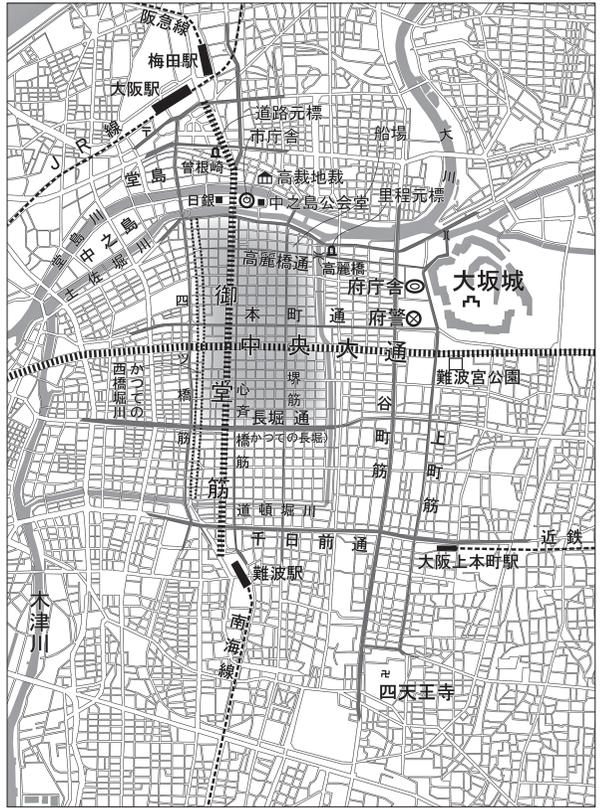


図2 大阪の都心模式図。都心の姿は図3の17世紀半ばからそれほど大きく変わっていない。いくつかの幹線が挿入され、通りと筋が少しずつ拡幅され、鉄道路線が加わった程度である。

横堀川（一五九四年開削、写真3）、西の西横堀川（一六〇〇—二〇年頃開削）、南の長堀川（一六一九—二二年開削）によって囲まれた矩形の土地で、長堀川の南、道頓堀川（一六一二—一五年開削、写真4）までの矩形の土地が島之内である。船場と島之内のなかの道路は東西南北の格子状で、街区はほぼ例外なく四〇間四方の正方形となっている。堀はいずれも五百石船や千石船が行き交う物流の大幹線だった。

ではなぜ、このような見事な計画都市が迷路のような駅前地区をもっているのか、それも大阪駅前と難波駅前の二つも。——答えは簡単、一八七四年に官設鉄道の大阪駅（当初は梅田停車場）ができたとき、堂島の北側の曾根崎村に、つまり都市のエッジに造られたからである。大阪城下町にとって大川は各藩の蔵屋敷が建ち並ぶ流通基地だった。それが後年、



写真4 道頓堀川、戎橋付近。大阪の堀川のなかで唯一上空を覆われることなく、かつての姿を感じさせてくれる。近年整備されたとんぼりリバーウォークによって堀がさらに身近に感じられるようになった。



写真5 御堂筋。本町通交差点から北を見る。幅員24間の近代大阪の背骨は、計画認可から18年後、工事着工から11年で1937年に完成した。

次第に北側に花街や飲み屋街ができ、さらにその北側に接して大阪駅が造られたのである。

このことは大阪の南の玄関口、難波にも同様にあってはまる。大阪で最も歴史の長い私鉄駅である南海線の難波駅（一八八五年、阪堺鉄道の駅として開設）周辺の曲がりくねった複雑な道の風景は、大阪に隣接した自然発生的な集落、難波村に由来している。このすぐ北側に東西に掘られた道頓堀川までが大阪の計画都市である。ミナミの新地にも花街ができ、繁華街ができた。

そして北の玄関口と南の玄関口をつなぐように南北に造られたのが御堂筋である（写真5）。一九二六年に着工、三七年に竣工した近代大阪の背骨である。御堂筋は大阪駅前が起点で、中之島を通り、道路完

成と同時に新たに架橋された大江橋・淀屋橋というモダンなコンクリート橋梁を通過し、南はちょうど難波駅のあたりで終わっている（ただし、大阪駅前から淀屋橋の区間はすでに一九〇八年に梅田新道として完成していた。のちに御堂筋の一部となった）。

明治中期から後期にかけて発生した駅、とりわけ私鉄のターミナル駅デパートの南北核を大正時代に結ぶことによって、大阪の近代の骨格が定まったといえる。

大阪の背骨が大阪駅と築港とを結ぶ軸ではなく、キタとミナミの商業核を結ぶ路線であったことは示唆に富む。大阪は都市発展の方向として、港に顔を向けるより、人間に顔を向けたのである。以降、大阪が港の印象を薄めていくのも、ここに由来するの

かもしれない。

大阪の街路の近代化

ただし、御堂筋は単独の事業だったわけではない。陸路は物流の広域的な幹線ではなかったため、大阪には広幅員の道路がまったくなかった。面的な都市改造が必要だった。それが一九一九年に内閣認可を得てまとめられた大阪市区改正設計である。六二路線が計画され、昭和の初めまでにうち四〇路線が完成している。その目玉となるのが幅員二四間の唯一の大路、すなわち御堂筋だった。

この計画立案を主導したのが当時の助役、のちに市長となる関一（せいの）だった。また、御堂筋と平行して道路の下に、やはり大阪初の地下鉄、御堂筋線が建設され、一九三三年に最初の区間として梅田駅―心斎橋駅間がオープンした。今でも淀屋橋駅や本町駅、心斎橋駅など御堂筋直下の地下鉄駅のアルデコがあったプラットフォームに立つと、モダンな近代都市を造り出すぞという熱い思いを感じる。

では、御堂筋ができる前の大阪の南北の幹線はどこだったのか。

江戸時代以来の南北軸は堺へと続く紀州街道のルートでもある堺筋だった。近代になってからも堺筋には問屋や百貨店が建ち並び大阪の目抜き通りであった。

これにもう一つ加えられた南北の幹線が一九〇八年に市電南北線が開通した四ツ橋筋である。南北線は大阪駅と湊町駅（一八八九年開設。のちのJR難波駅。ただし現在の駅の位置は湊町駅とは少しずれている）、

序論の冒頭に「あらゆる都市には物語がある」と述べた。ここまで四七の愛すべき都市をめぐって、その思いはさらに強い。つまり、あらゆる都市は奥深い書物のようなものだという思いである。

しかし、都市は通常の書物とは当然ながら異なるところも多い。まず、書物としてもその著者があまりに多数にわたること、つまり都市の住み手はある意味でその都市の物語にかかわっている一員なのだから、何らかのかたちで著者のひとりとなりうる。ただし、当然のことながら、こうした著者たちには、自分が都市という物語に参加しているという自覚が必ずしもない——これは通常の書物では到底考えられないことである。

著者が無自覚であるとする、それは客観的に書物とはいえないのではないか、といわれそうである。しかし、だからといって都市が自然発生的に生まれたり、変化してきたわけではないことはこれまでの本編の著述で明らかだと思ふ。誰かが意図をもって空間に介入しない限り、都市に大きな変化は生まれないからである。

もちろん、自然災害や大火、戦災などという不幸な災難が都市変化の契機となることは少なくない。しかしそのような場合であっても、都市の復興を願う、具体的に都市再生へ向けて、努力していった

人々は少なくない。

先日、二〇一五年四月の地震によって大きな被害を受けたカトマンズ谷のコカナという歴史集落を何度目かの訪問をした。私たちの研究室で継続的に調査を行っている集落である。震災から約二年半が経過して、個々の町家の再建も進み、まちは忙しそうに、不思議な活気にあふれていた。震災直後の茫然自失の時を経て、ひとはふたたび立ち上がった。その奇妙に明るい光景に接して、ここにも都市の共同主観ともいべき意図が働いていると強く感じた。それは時代の雰囲気とでもいべきものかもしれないが、現場にいない外部者には窺い知れない前向きの雰囲気だった。

災難が望ましくないものであることに変わりはないが、昨日より少しだけでも前進した今日があり、明日はまた少し良くなると思う、そこに前向きな気持ちが生まれたいわけではない。自分たちの世界を新たに創りだしている人々の創造者としてのささやかな充実感に満ちあふれていたのである。

これこそ、都市という書物を書き足していく著者たちの営みの姿ではないだろうか。おそらく、日本の戦後復興期にまさに充満していた気分も、明治日本の建国期の時代の雰囲気もそのようなものだったにちがいない。こうしてひとびとの生活が描かれて

いき、その総体としての都市の絵姿が描かれていった。その意味で都市は作品でもあった。

都市が一編の書物であるとする、それをどう読み解くかに関して、手引書とでもいべきものがあるかもしれないと思う。文芸書に、クリティーク（文芸批評・文芸評論）があるように、都市にもクリティーク（都市批評・都市評論）というものがあってもいいはずだ。しかし、「批評」や「評論」という表現では、同じ都市生活者としてあまりに上から目線で好感が持てない。むしろ、都市のストーリーテリングと呼びたい。さらにいうと、都市の、都市によるストーリーテリングか。

都市のストーリーテラーとして、都市を読み解くことの面白さと奥深さを読者の皆さんとも共有したいと思ふ、本書の執筆を進めた。かつて『まちの見方・調べ方』（野澤康氏との共編、朝倉書店、二〇一〇年）を上梓したことがあるが、この本はその実践編、それも私自身であるいて確かめた実践編として、書き進めた。まちあるきに際しては、各地のレンタサイクルにお世話になった。また、皮肉なことに、全国で姿を消しつつある横断歩道橋が道路を俯瞰するのに意外と便利だったことも付言しておきたい。

京都をとりあげるといふ本書の性格上、小都市の

記述ができなかった点や、結果的に城下町に偏った点は課題として残っている。たとえば、自然発生的な在郷町などが扱えなかった点や、周囲の農村との関係に触れることができなかった点など、反省点は多い。今後の課題としたい。

また、都市の物理的な特質に着目して論を展開しているため、祭りや特定の儀式など、ハレの時にだけ立ち現れる都市の特別な表情にはなかなか手が届かなかった。こうした無形の側面からも都市の物語をかたることは十分可能なので、機会があれば、チャレンジしてみたい。

ここまで都市書物論を述べてきてひとつ思うのは、一冊の書物のテキストは書き終えられているので、今後とも変化はしないが、都市におけるテキストとすべき空間は今後も改変されていくのであるから、都市を語るということはたんなるストーリーテリングやクリティークであるにとどまらず、都市に関与するという能動的な行為も含んでいるという点である。

私たちは都市という書物の読者のひとりであると同時に、これから書き継がれていく章の著者のひとりでもある。あるいは登場人物のひとりでもありえる。

こうしたことは、通常の書物ではありえない。都市は書物をも超えた共同主観を生起させるものであるということだろうか。都市は書物そのものであると同時に、その主人公として存分に活躍しているとも見ることができると。

私自身、長年東京大学都市工学科で都市デザイン研究室という看板で教育研究活動をしてきたが、現場の都市空間に飛び込むことのなかに都市デザインの答えがあると思っただけでやってきた。そして、本書を書き続けるなかで、都市デザインとは、都市という書物の多様な著者の営みを繋ぎ合わせ、ひとつの物語として今日の都市を語り、そしてそのストーリーを次の著者たちに引き継いでいく、そうした試みの総体をいうのではないかと考えるようになってきた。

これまでも、なかには大規模なスケールで、都市空間を力いっぱい大きな声で表現する物語の著者もいただろうし、それを都市デザインだと定義することもあっただろうが、都市はそうした部分だけでできているわけではない。それらはジグソーパズルの大きなピースかもしれないが、それだけではなく、繊細なピースもあれば、パズルの微妙な絵柄を描き出す書き手もいる。それら総体が都市の物語を形づくっている。つまり、都市の空間デザインの総体を形成しているのではないだろうか。

書き手に連なることのできる書物としての都市たち、この愛すべき対象にこれからも正面から取り組んでいきたい。

なお、本書の性格上、多くの参考文献に依拠しているものの、その典拠をいちいち明示することはなかった。巻末の参考文献に多くを依拠していることを明記し、感謝したいと思う。

加えて本書のような都市のストーリーテリングと

いうのはあまり類例のない試みゆえ、想像力の羽を広げすぎて思わぬ事実誤認を犯していることも少なくないのではないかと懼れる。識者の斧正を待ちたい。

また、本書ではどの章から読み進めていただいてもいいように、記述に重複している部分があることも、あらかじめおことわりしておく。

本書のもととなった発想は、有斐閣の月刊誌『書齋の窓』に二〇一〇年四月から一年間にわたって連載した「都心力 散歩一〇ルート」というシリーズに端を発している。連載は一〇都市で、分量も短いものであったが、ここから出発して四七の県庁所在地都市すべてにまで広げて論じることができたのも、有斐閣の大井文夫氏、柴田守氏、四竈佑介氏をはじめとする編集スタッフの理解と支援があったからである。記して謝したい。また、静岡と青森の項に関しては、エッセンスを自治体学会の機関誌『自治体学』に発表させていただいた(第二七巻第一号、第三〇巻第二号)。いずれも本書では大幅に加筆している。資料収集や図面作成に関して、傳舒蘭氏、金銀真氏、森朋子氏、楊恵亘氏、五十嵐佳子氏、鈴木麻記子氏の助力を得た。篤くお礼申し上げる。

二〇一八年二月

西村幸夫

●著者紹介

西村 幸夫 (にしむら ゆきお)

1952年、福岡市生まれ。東京大学大学院工学系研究科教授。工学博士。

東京大学工学部都市工学科卒、同大学院工学系研究科修了。明治大学助手、東京大学助教授を経て、1996年より東京大学大学院教授。2011年より2013年まで東京大学副学長、2013年より2016年まで東京大学先端科学技術研究センター所長。アジア工科大学助教授（バンコク）、MIT 客員研究員、コロンビア大学客員研究員、フランス国立社会科学高等研究院客員教授などを歴任。専攻は都市計画、都市保全計画、都市景観計画など。

おもな著書に、『西村幸夫 文化・観光論ノート』（2018年、鹿島出版会）、『まちを想う』（2018年、鹿島出版会）、『西村幸夫 風景論ノート』（2008年、鹿島出版会）、『都市保全計画』（2004年、東京大学出版会）、『西村幸夫 都市論ノート』（2000年、鹿島出版会）、『環境保全と景観創造』（1997年、鹿島出版会）、『町並みまちづくり物語』（1997年、古今書院）、『歴史を生かしたまちづくり』（1993年、古今書院）。

おもな編著書に『世界文化遺産の思想』（2017年、東京大学出版会）『都市経営時代のアーバンデザイン』（2017年、学芸出版社）、『図説都市空間の構想力』（2015年、学芸出版社）、『まちづくりを学ぶ』（2010年、有斐閣）、『まちな見方・調べ方』（2010年、朝倉書店）、『観光まちづくり』（2009年、学芸出版社）、『まちづくり学』（2007年、朝倉書店）。

日本イコモス国内委員会委員長、横浜市都市美対策審議会会長、和歌山県景観審議会会長、千代田区景観まちづくり審議会会長、倉敷市都市景観審議会会長、日本ユネスコ協会連盟未来遺産委員会委員長などをつとめる。

県都物語——47 都心空間の近代をあるく

A Story of Prefectural Capitals: Modernization of 47 Cities in Japan

2018年3月15日 初版第1刷発行

著 者 西 村 幸 夫

発 行 者 江 草 貞 治



発 行 所 株 式 有 斐 閣 会 社

郵便番号101-0051
東京都千代田区神田神保町2-17
電話 (03) 3264-1315 [編集]
(03) 3265-6811 [営業]
<http://www.yuhikaku.co.jp/>

印刷 大日本法令印刷株式会社 製本 大日本法令印刷株式会社

© 2018, Yukio NISHIMURA. Printed in Japan

落丁・乱丁本はお取替えいたします。

★定価はカバーに表示してあります。

ISBN 978-4-641-16516-8

JCOPY 本書の無断複写（コピー）は、著作権法上の例外を除き、禁じられています。複写される場合は、そのつど事前に、（社）出版者著作権管理機構（電話03-3513-6969, FAX03-3513-6979, e-mail:info@copy.or.jp）の許諾を得てください。