

近代宇都宮における街路整備と都市内部構造の変化

岡 本 訓 明

I はじめに

本稿は、近代宇都宮における街路整備の展開の特徴とそれともなう都市内部構造の変化を明らかにすることを目的としている。

現在、栃木県の県庁所在地となっている宇都宮市の市街地は、元和5(1619)年に宇都宮城主となった本多正純によって整備された城下町が基盤となっている。城下は日光街道と奥州街道の分岐点になっており、江戸から奥州への中継地にも位置しているため、北関東の交通の要衝としての役割を担い、徳川氏の日光参詣の際の宿泊地としても、江戸幕府から重要視されていた。

明治に入ると、まず明治4(1871)年に宇都宮県庁が旧城内に置かれたが、明治6(1873)年に栃木県に合併され、栃木(現：栃木市)に県庁が置かれ、宇都宮には県支庁舎が設けられた。しかし、当時栃木県に属していた大田や館林などの上毛地域が群馬県に属することになったため、県の中心部に位置し、人口も県下で最大の宇都宮への県庁移転運動が盛んになり、明治17(1884)年に栃木から宇都宮へ県庁が移転された。明治22(1889)年に町制が施行され、さらに明治29(1896)年には市制が施行された。

近世宇都宮の城下町プランについては、矢守⁽¹⁾によって外郭線(外堀)より内側に侍屋敷地区を収め、町屋は郭外に配置する郭内専士型のプランであったことが明らかにされている。近代以降の宇都宮における都市整備についての研究では、特に明治16(1883)年に県令に着任した三島通庸が明治17(1884)年に宇都宮で行なった新県庁・官庁街の整備、主要街路の拡幅・直線化などの都市改造について述べたものが多い。三島通庸についての伝記で都市改造の経緯について詳しく述べられているほか⁽²⁾、建築史や都市計画史での研究の蓄積もみられ、佐藤・野中⁽³⁾や佐藤⁽⁴⁾では、三島通庸による都市改造のほか、昭和7(1932)年の都市計画街路の決定、戦災復興事業なども対象にして、近代以降の宇都宮の都市改造の動向とそれともなう都市の骨格構造の変容を明らかにしている⁽⁵⁾。

このように、三島通庸による宇都宮の都市改造についてはすでに多くの研究が蓄積されており、昭和初期～戦後にかけての都市整備の動向についても研究の蓄積が進められてきた。しかしながら、明治17(1884)年に三島通庸によって都市改造が行われてから、昭和7年に都市計画街路が決定されるまでの間、つまり町制時代および市制施行後～大正期に行われた街路整備については、既往の研究ではあまり詳しく触れられてこなかった。もちろんこの間にも街路の新設や改修も数多く行われているわけで⁽⁶⁾、なかでも明治34(1901)年から大正6(1917)年まで宇都宮市長を務めた本多鎌吉は、県庁の吏員時代に土木行政を担当していたことから、市長就任後も土木工事や区画整理には力を入れたとされている⁽⁷⁾。特に、明治35(1902)年制定の「宇都宮

市道路橋梁規則」では、市民による道路改修、橋梁建設に対して市が補助金を出すことを定めており⁽⁸⁾、市当局だけでなく市民による道路改修、橋梁建設もあいまって道路行政が著しく進歩したといわれている⁽⁹⁾。

ただし、佐藤⁽¹⁰⁾によれば明治期の宇都宮は自由民権運動が最も活発な都市の一つであり、地元負担を強いる三島通庸の強引な都市改造事業に対しては強い反発があり、その後も宇都宮では都市計画、特に街路建設に対する旧城下町域の市民の抵抗は強く、戦災復興の区画整理でさえ大幅な減歩⁽¹¹⁾の緩和が余儀なくされたという⁽¹²⁾。したがって、本多市政下において市民による道路改修が著しく進展したとされていることは注目に値する。

なお、三島通庸は他に県令を務めた山形や福島でも都市改造、道路建設を手掛けているが、これらの事業においても住民の反応や対応は様々であった。山形では政治的対立が少なかったため、三島通庸は近代都市建設の功労者としての評価が高いとされているが、一方で土地の強制的な収用や献金などに対する一般の人々の不満や苦情などもあったとされる⁽¹³⁾。福島では三島通庸の強圧的な道路開鑿によって建設された「三方道路」が原因となって福島事件が起こっている。これは三島通庸の強引な道路開発に対する地域住民の抵抗運動であったのだが、事件後に三島通庸の道路政策の妥当性が浸透し出したため、県会が土木費支出を積極的に支持し始めたことも指摘されている⁽¹⁴⁾。

このように、近代期の歴史的都市の街路整備においては、住民の反応や対応は都市によって様々であり、住民が積極的に受け入れて順調に進む場合や逆に反対運動などによって計画が変更される場合もある。

例えば、近代金沢の街路整備では、住民が行政に街路の新設・拡幅を誘致、請願したり、街路拡幅にともなう家屋の改造を家屋や町の近代化のチャンスととらえていたりするなど、行政の主導に加えて住民の街路整備への協力的、積極的な関与がみられた⁽¹⁵⁾。

一方、明治末期の京都では、四条通の拡幅に対して、小売業の衰退を招いたりするなど、結果的に行政と住民、双方にとって不利益な事業になるということが記された拡幅反対の陳情書が、住民から京都市長に提出されていた⁽¹⁶⁾。

また、明治末期の大阪においては、市電敷設予定路線になっていた難波橋筋で、家屋の修繕補償費などをめぐる住民の強い反対運動が起こり、住民が市役所に押しかけるという騒動にまで発展した⁽¹⁷⁾。しかし、昭和4(1929)年に都市計画道路建設が行われた平野町では、道路拡張後に「一町内一設計の計画で整然とした新街路をつくり出さう」とするために、「住民が自発的に区画整理」を行おうとする動きもあった⁽¹⁸⁾。

このように、街路整備に対する住民の反応や関与の形態は都市により様々であることがわかるが、宇都宮の場合、前述のように、明治期の三島通庸による強引な都市改造が、自由民権運動の高揚と相まって強い反発を招き、そのことがその後の街路建設に対する市民の強い抵抗感を生みだす結果になってしまった。

また、前述の本多市政期には災害に見舞われることが多く、明治39(1906)年の大工町の火災後に本多鐮吉は都市計画に基づく区画整理を実施しようと計画したが、地権者が古くからの商

家という条件もあり、移転又は代替地交換がほとんど不可能の状況を案じて沙汰止みになったと伝えられる⁽¹⁹⁾。このことに関する具体的資料を欠くため詳細は明らかにならないが、街路建設に対する市民の反発、抵抗を窺わせる一事例といえる。

本稿では、まず三島通庸による都市改造、町制時代から市制施行当初の街路整備、そして本多市政下の「宇都宮市道路橋梁規則」制定以降の街路整備について概観して、街路整備の展開過程とその特徴を明らかにした上で、三島通庸による都市改造以降、街路建設に対する市民の強い抵抗がある中で、街路整備が著しく進展した要因を明らかにする⁽²⁰⁾。さらに、商工業者の分布から街路整備にともなう都市内部構造の変化を考察する。以上のことから、これまであまり焦点が当てられてこなかった町制時代および市制施行後～大正期に行われた街路整備が、宇都宮の近代都市構築の過程においてどのように位置づけられるのかということを明らかにしたい。

II 近世宇都宮の街路と道幅

前述のように、現在の宇都宮市の市街地は近世城下町が基盤となっており、城下には奥州街道や日光街道が通っていた。外郭線（外堀）より内側に侍屋敷地区が収められ、町屋は郭外に配置

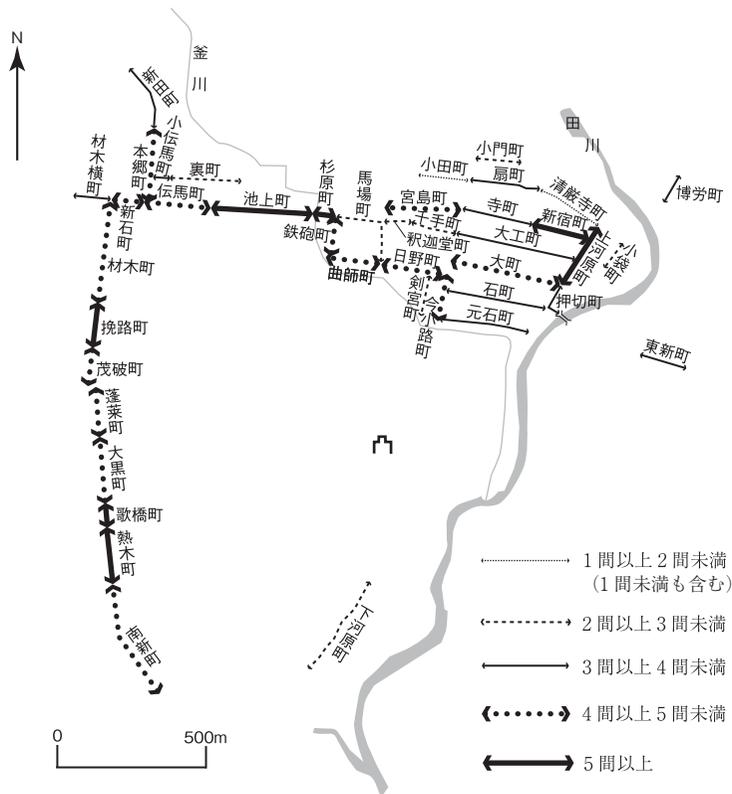


図1 近世宇都宮における道幅（明和8（1771）年頃）

出典：宇都宮市史編さん委員会『宇都宮市史 近世史料編Ⅰ』宇都宮市，1980，258-284頁により作成。

されて、街道沿いを中心に町場が形成された。このうち、町場の街路の道幅については明和 8 (1717) 年頃の記録⁽²¹⁾が残っており、これを示したものが図 1 である。

奥州街道は市街地内部で屈曲している部分があるがいくつかあり、例えば南から宇都宮へ入り、北へ抜けていく場合、南新町から北上して材木町に至り、東へ曲がって新石町から杉原町へ至り、ここから南に折れて鉄砲町を通り、東へ折れて曲師町、日野町、大町を通り、北へ折れて上河原町を通って北へ抜けていくというものであった。つまり、馬場町、釈迦堂町(明治 8 (1875) 年頃

表 1 近代宇都宮における街路整備 (県庁移転期～大正初期)

番号	年	区間	備考	
I	1	奥州街道	馬場町以東の道路の拡幅	
	2	明治 17 年 県庁～大通り	新県庁・官庁街の建設	
II	1	明治 23 年 曲師町～材木町		
	2	明治 24 年	旧城址～馬場町	
			監獄所南側～一条町	
	4	明治 31 年 市有地中河原町地内	旭町の発展を企図	
	5	明治 33 年	材木町～大寛町	
			本郷町～小幡町	
III	1	明治 35 年 挽路町～大寛町～高等女学校	市民による道路新設	
	-	明治 35 年 泉町ほか 4 か所	市民による道路新設	
	-	明治 38 年 農学校～茂木街道	市民による道路新設・改修	
	2	明治 38 年 旭町～松ヶ峰	市民による道路新設・改修	
	3	明治 38 年 旭町～花房町	市民による道路新設・改修	
	4	明治 38 年 高等女学校～六道	市民による道路新設・改修	
	5	明治 38 年 旭町～曲師町	市の事業による新道開削	
	6	明治 39 年 二条町～松ヶ峰	市民による道路新設	
	7	明治 40 年 塙田町～今泉町	市の事業による市道新設	
	8	明治 41 年	旭町～松ヶ峰	市の事業による市道新設
			中河原町～下河原町	市の事業による市道新設
	10	明治 42 年 西大寛町～兵器廠	市民による道路新設	
	11	明治 44 年 新宿町～清水町	市の事業による新道開削	
	12	大正 2 年 不動前の道路	鮫島重雄ほか 1 名による改修	
	-	大正 3 年 西原町地内	大橋東太ほか 3 名による拡張	
	-	大正 4 年	戸祭町地内	福田庄一郎ほか 70 名による改修
13	西大寛町新川～国道		本田善太郎ほか 16 名による新設	
-	今泉町向原地内		永井万吉ほか 2 名による新設	
-	大正 5 年	戸祭町地内	新設	
-		中河原町地内	改修	
-	大正 6 年 清水町ほか 20 ヲ町	拡張・改修		

注 1：表中の番号は図 2 中に示している番号と対応する。

注 2：番号が“-”のものは具体的な整備区間・場所が不明なもので、図 2 中では示していない。

注 3：明治 38 年の「農学校～茂木街道」および大正 4 年の「今泉町向原地内」は、宇都宮駅より東に位置し、既存の市街地から離れているので、図 2 では省略している。

出典：宇都宮市役所総務部庶務課『宇都宮市六十周年誌』宇都宮市役所、1960、1084-1086 頁により作成。



図2 近世～近代の宇都宮における道路網の変化と街路整備区間

注1：図中の番号は表1中に示している番号と対応する。

注2：表1中の番号が“-”のものは具体的な整備区間・場所が不明なもので、本図では示していない。

注3：明治38年の「農学校～茂木街道」および大正4年の「今泉町向原地内」は、宇都宮駅より東に位置し、既存の市街地から離れているので、本図では省略している。

出典：『宇都宮城絵図』（明和年間以前の作製と推定）、『宇都宮城絵図』（嘉永年間）、『宇都宮市街付近図』（1939年発行）、『江戸時代宇都宮城下復元図』（宇都宮市教育委員会作製）、宇都宮市役所総務部庶務課『宇都宮市六十周年誌』宇都宮市役所、1960、1084-1086頁により作成。

に相生町に改称)、千手町、大工町などは、奥州街道沿いの池上町、杉原町などと一直線上にあるものの、位置付けとしては裏通りとなり、メインストリートはその南側の曲師町、日野町、大町であった。

街道沿いの町ではいずれも道幅は4間以上で、場所によっては5間以上のところもみられる。また、新石町から北上して本郷町、新田町へ向かう道筋が日光街道であるが、本郷町では4間以上の道幅がとられている。一方、街道沿いではない町々ではそれよりは道幅は狭く、2間～3間ほどであるところが多い。これは前述の馬場町以东の町々についても同様で、奥州街道沿いの

町々と一直線上にありながら、杉原町までの部分と馬場町以東の部分とでは道幅に明らかな差異がみられ、個々の街路の重要性や位置付けの違いが道幅の広狭に反映されていることがいえる。

宇都宮の街路網はおおむね格子状であったものの、所々に屈曲や丁字路が設けられていたために、それが交通システムの不便さを招き、近代都市構築の妨げとなっていたものが、明治以降、表1および図2に示したように各所で街路の改修、新設が行われ、旧来からの不便なところが補填されていったのである。

Ⅲ 近代宇都宮の街路整備

(1) 三島通庸による都市改造

宇都宮の近代都市づくりは、三島通庸の栃木県令着任および栃木県庁の栃木から宇都宮への移転を契機として始まった⁽²²⁾。明治16(1883)年に県令に着任した三島通庸は、明治17(1884)年4月、県庁の宇都宮への移転とともに宇都宮に赴任すると、二荒山神社の西側の隣接する部分に新県庁・官庁街を建設することを決定した。同年4月9日から土地造成事業に着手し、三島通庸も先頭に立って土砂運びをするなど⁽²³⁾、自らも積極的に土木作業に加わったといわれている。そして、二荒山神社に西隣りのさらに北の奥の高台に県庁を配し、二荒山神社の参道と平行して県庁の正面から低地の市街地にゆるやかな坂を下る南北の広幅員の街路を設けて、これを城下町時代からの東西の街道に沿った商業地に直交させた(図2: I-2。以下同様の番号はすべて図2のものに対応)⁽²⁴⁾。

県庁移転に先立つ同年2月には、市街地内部で屈曲していた奥州街道の一部を拡幅・直線化して「大通り」と称する都市の骨格となる街路を整備した。明治17(1884)年2月4日の『栃木新聞』には「大通り」の整備について、以下のような内容が記されている。まず計画としては、「従来池上町より日野町を迂曲して上河原町に出たり」というルートが街道筋にあたり、メインストリートであったものを、「杉原町より馬場町を経て上河原町の方へ一直線に引直」し、骨格となる道路を付け替えたのであった(I-1)。馬場町では「道幅は四間」に拡幅されることになったのだが、「家屋取毀」に対しては「一時囂々の苦情」があったのだが、結局は「夫々の説論に依り大概は請書を差し出」したという。ただし、「取毀ちの費用は各自弁」であった。

この街路の拡幅によって、その沿道の住民は家屋を後方へ退かせなければならなかったわけであるが、土地の収用に強硬に抵抗して、最終的に3倍の地代の支払いを受けて立ち退いた者がいたり⁽²⁵⁾、前述のように「囂々の苦情」に対しても「夫々の説論に依り大概は請書を差し出」して解決したところもあるなど、住民の対応も様々であったようである。しかし、「大通り」の整備が三島通庸の強権により行われたといわれているように、『宇都宮誌』によれば「道路拡張に対して苦情を鳴らし不服を唱へる者があれば忽に拘引され」て、「警官は大工仕事師を随へて戸々軒先を退か」すことも行われ、「其有様は昔時の打壊騒動に彷彿たるものであった」⁽²⁶⁾という状況であったという。

特に、二荒山神社前の馬場町付近の道幅は狭かった上に、車馬通行止めの堅固な柵やバラック

状の建物などもあり、道路拡張に際して取り壊しを命じた。しかし、取り壊しに応じなかったり、期限までに取り壊しが終わっていなかったりしたものは、道路取締規則違反の対象として、警官が多数の職人を連れて来て、道路敷に当たる部分を鋸で挽切ったり掛矢で叩き壊したりした⁽²⁷⁾。

そして3月7日の『栃木新聞』には「池上材木伝馬馬場等早くも已に土と砂利とを充分に盛り又両側に三尺の溝を掘り切石を以て畳み揚げ上等の道路となれり」⁽²⁸⁾と報じられているように、着工から約1ヵ月後にはすでに完成していた部分もあった。

前述の『宇都宮誌』によると、「一等道路は幅十間，六等は四間」に道幅が拡幅されたわけであるが、馬場町は前述のように4間幅に拡幅されたので、位置付けとしては6等道路であった。それに対して、それ以東の従来は街道筋にあたっていなかった部分の「相生町・千手町・大工町・小袋町等の裏通」は「一等道路に変更」されて10間幅にまで拡幅されることになった。「大通り」は田川の手前で宝蔵寺に突き当たる形になっていたのだが、この部分は「宝蔵寺境内を貫」いて整備が行われた。そして、「市街井然として町々の軒先直線に見通し得ようになり道路は坦々として砥の如く」整備された。また、「古来佐倉の町と共に関東有名の悪道路として一日雨降れば泥濘馬蹄を没し、年々梅雨期に入れば悪田に等しかったが、是より雨後数時にして乾き草履にても歩行し得られる」ようになった。

この「大通り」ができたことによって、これまで裏通りであった馬場町、相生町、千手町、大工町、小袋町などは表通りとなった。しかし逆に、これまで街道沿いの表通りに面して繁栄してきた池上町、鉄砲町、日野町などの様相は一変し、繁栄の中心は馬場町に移ってしまった⁽²⁹⁾。

ちなみに、「大通り」の建設によって拡幅された部分の近世段階での道幅は、前述の明治8年の記録では、馬場町は2間5尺、相生町（＝釈迦堂町）は2間2尺、千手町は2間3尺、大工町は3間半、小袋町は2間5尺5寸⁽³⁰⁾であった。つまり、馬場町は2間5尺から4間への拡幅なので、1間ほどの拡張となり、家屋の後退は沿道の両側で均等に行えば半間程度の後退となる。しかし、それ以東の町々は1等道路に変更されたために10間幅にまで拡幅されたので、いずれの町においても7間程拡幅されたことになり、家屋もおよそ4間弱ほど後退させなければならないことになり、「大通り」の整備の規模の大きさを窺い知ることができる。

以上のように、三島通庸は各地で道路建設を数多く行ったことから「土木県令」などと称されるが、「大通り」の建設では、強制的な労働力の提供や、富裕階層からの寄付の徴収、さらに事業区域での強制的な立ち退きや住居の撤去などを行ったことから、「鬼県令」の名を轟かせ、民衆の強い反感を生むことになった⁽³¹⁾。

しかし、その後、「大通り」は宇都宮における最も重要な骨格街路となっていくわけで、明治18（1885）年に日本鉄道株式会社の宇都宮駅が「大通り」の東端に開業したことによって「大通り」の都市の骨格としての位置づけが高まった。また、後年の明治41（1908）年には市街地の西方に軍駐屯地が設置され、「大通り」は宇都宮駅から既存中心市街地を通り、軍駐屯地を結ぶ幹線道路となった⁽³²⁾。

(2) 町制時代～市制施行当初の街路整備

明治 22 (1889) 年の町村制施行にともない、宇都宮では町制が施行された。翌 23 (1890) 年には自治制施行の第一事業として、曲師町から江野町、一条町・二条町・三条町の各町を横断して材木町に達する直線道路の整備が行われた (Ⅱ-1)。これは、もともと奥州街道沿いにあったが、「大通り」の整備によって裏通りになってしまった曲師町から西へ向けて材木町までの直線道路を開削・整備するものであった。

この曲師町から材木町に達する道路が竣工したことを祝して、同年 6 月 1 日に式典が行われ、翌 6 月 2 日の『下野新聞』にその様子が伝えられている。式典には宇都宮町長の矢島中をはじめ、知事代理として川合書記官が出席したほか、栃木県河内郡長的那須均、県郡吏数名、町会議員、そしてこの街路整備に関わった篤志者などが出席した。式典では、矢島中がこの街路整備にかかった工費について「総計金千百貳拾貳円貳拾銭ノ内町税ヲ以テ支辨シタルモノ金百貳拾四円拾貳銭地方税ノ補助ニ係ルモノ金三百拾七円拾五銭篤志者ノ寄附金ニ属スルモノ金六百八拾円九拾三銭」と述べている⁽³³⁾。つまり、工費 1,122 円余のうち約 60% にあたる 680 円余が寄付によるものということになるわけで、「此道路ノ功ヲ致シタルハ実ニ寄附者ノ力多キニ居ルモノト云フヘシ」とも述べている。ここでの寄付金を出した「篤志者」または「寄附者」というのがどのような人々であったのかは詳らかではないが、おそらく住民から街路整備についての一定の理解は得られていたといえるであろう。しかしながら、記事の冒頭に「大字曲師町より材木町に通ずる道路改修の儀は今を去る十七年前より其計画ありし」とあるように、この街路整備計画自体は長い間先延ばしになっていたのであった。このように工事が延期した理由について、矢島中は「当局者交迭屢々ナルト或ハ時勢ノ未タ可ナラサルモノアリシトニ由ル」と述べている。それ以上詳しい理由は述べられていないが、やはり住民からの反発もあったのではなかろうか。いずれにしても住民の街路整備への対応は場所により様々であったのであろう。

そして、明治 23 (1890) 年になってようやく「三月三十一日を以て工事に着手し客月二十五日其功を竣へ」たのであった。また、同年 4 月 13 日の『下野新聞』には「愈々一昨日役場吏員出張して標杭を樹て先づ材木町より人家取毀ちの着手せしよし」とあることから、4 月 11 日になって道路拡張のための人家の取壊しなどの工事の準備が整ったことがわかる。

また、宇都宮町会議員惣代の田中勝次郎は式典の祝辞の中で、「曲師町ヨリ材木町へ達スル道路ノ改修タル本町区画改正ノ上ヨリ観察シ来レバ固ヨリ大事業ニアラサルモ而カモ不便ノ旧態ヲ釐除シ街区改正ノ一着手トシテハ亦見ルニ足ルヘキ歟」と述べており、事業の規模としては大きなものではないが、旧来からの不便なところを補填し、街区改正のきっかけとしては価値があるとの評価をしている。

しかし、この曲師町から材木町に達する直線道路には、現在「オリオン通り」や「ユニオン通り」と呼ばれる商店街が形成され、県内有数の繁華街として都市の骨格の一つとなっていることから、この直線道路の整備は、現在の宇都宮の都市基盤の形成において重要な役割を果たしているといえよう。

その他、翌 24 (1891) 年には馬場町と旧城址を結ぶ道路が開削された (Ⅱ-2)。これは城下

町時代の外堀より内側の旧城址や侍屋敷地区といった、もともと町場が形成されていなかった地域の発展を企図したものと考えられる。また同年には、監獄署の南側と一条町を結ぶ道路が開削された(Ⅱ-3)。

その後、明治29(1896)年には市制が施行され、町制時代に続いて街路整備が進められていった。まず旧城郭に近接する旭町の発展をはかるために、明治31(1898)年に中河原町に市道が新設され、中河原町と旭町とを接続する街路が新設された(Ⅱ-4)。明治33(1900)年には材木町～大寛町(Ⅱ-5)、本郷町～小幡町(Ⅱ-6)にそれぞれ市道が新設された。いずれも距離は長くはないが、旧城下町周辺部と市街地中心部とを結ぶ役割を果たしていると考えられる。

以上のように町制時代～市制施行当初においては、旧城下町周辺部や旧城址・武家屋敷地区などから町場への接続道路を中心に整備が進められていったことがわかる。

(3) 「宇都宮市道路橋梁規則」以降の街路整備

明治35(1902)年には以下のように「宇都宮市道路橋梁規則」⁽³⁴⁾が制定され、それによって街路整備は急速に進められ、道路行政は著しく進歩した。

第七号議案

宇都宮市道路橋梁規則

- 第一條 宇都宮市道路橋梁ハ県費ノ支弁ト耕道及私有ニ属スルモノ、外ハ都テ市ノ負担トス
- 第二條 市負担ノ道路橋梁破壊ヲ来タシ修築ヲ要スルトキハ町務委員又ハ沿道関係者ニ於テ報告スヘシ
- 第三條 道路橋梁破壊ノ報告アリタルトキハ实地検査ノ上其状況ニ依リ緩急ヲ図リ修築ヲ加フルモノトス
- 第四條 公衆ノ利便ヲ謀リ新ラタニ道路ヲ開鑿シ幅員ヲ拡張シ若シクハ橋梁ヲ新架スル等ハ左ノ割合ヲ以テ工費ノ幾分ヲ補助ス
- | | |
|------------|--------|
| 道路改修費 | |
| 一 工費金五百円未満 | 四分ノ一以内 |
| 一 全 金五百円以上 | 三分ノ一以内 |
| 橋梁建築費 | |
| 一 長 三間 以上 | 四分ノ一以内 |
| 巾 六尺 | |
| 一 長 五間 以上 | 三分ノ一以内 |
| 巾 六尺 | |
- 第五條 工費ノ補助ヲ請ハントスルモノハ設計書及絵図面ヲ添ヘ関係者連署ノ上毎年十一月三十日限願出ヘシ
- 第六條 工費補助出願アルニ当テハ主務員ヲ派遣シ实地ニ就キ其利害及工費ノ適否ヲ審査シ参事会ノ決議ヲ経許スルモノトス

第七條 補助費ハ工事竣功検査ノ上下渡スモノトス

この規則では市民による道路改修や橋梁建設に工費の3分の1から4分の1を補助する条項が含まれており、それによって市当局による工事と相まって道路行政が著しく進歩し、明治末期から大正初期にかけて市内各地で道路の新設、改修が進められていった。

これ以降に新設、改修された路線は、Ⅲ-2、Ⅲ-3、Ⅲ-5、Ⅲ-6、Ⅲ-8、Ⅲ-9のように旧城郭の周りから周辺の町々に接続するものや、Ⅲ-1、Ⅲ-4、Ⅲ-10、Ⅲ-13のように市街地西部の宇都宮高等女学校や兵器支廠に接続するものがみられるほか、Ⅲ-11では市街地の中心に近い場所で新道の開削が行われ、Ⅲ-7、Ⅲ-12のように市街地の周縁部にあたる場所でも街路の新設、改修が行われている。その他にも図2に示していないが、表1に示しているものとして、西原町、戸祭町、中河原町、清水町などでも街路の新設、改修が行われている。このように「宇都宮市道路橋梁規則」が出されてから15年ほどの間に、広い範囲において道路の新設、改修が随所で行われていることがわかる。そしてこれらの街路整備のほとんどが市民による新設、改修で占められており、「宇都宮市道路橋梁規則」での補助金支給の効果が表れていることが指摘できよう。

以上のように、市当局だけでなく市民による道路改修もあいまって市内各街路の整備が進められて、宇都宮市の土木事業への費用も拡大していくわけであるが、栃木県の事業である市内の国道拡築費も宇都宮市が分担寄付しており、市会の決議により、県による国道拡築事業の遂行速成を要望する意見書が市会議長の齊藤太兵衛から栃木県知事に提出された⁽³⁵⁾。このことから、当時の宇都宮市が街路整備を中心とする都市基盤の整備を急務としていたことを窺い知ることができる。

その他、明治41（1908）年6月3日には伝馬町・池上町大火が発生し、その焼け跡地の道路拡張が問題となった⁽³⁶⁾。当時、栃木県、宇都宮市双方にとって、第14師団の設置にともなう宇都宮市内の道路拡張が緊急課題で、県と市はこの伝馬町・池上町大火を機に焼け跡地を買収して道路拡張を行うこととした。当初は負担費用について、県が3分の2、市が3分の1を負担するとされたが、市側からは「国道の拡築なり殊に師団設置に伴ふ緊要の事業なれば県費支弁にて拡張せられたし」⁽³⁷⁾という主張が多く、県と市で意見の食い違いが生じた。結局、市側も道路拡張の必要性は認識していたために、第1期分の道路拡張費の3分の1の負担を承諾し、市会でも可決された。その後、土地買収交渉で地主、債権者との折衝に手間取ったが、明治42（1909）年12月21日に交渉が完了し、明治43（1910）年6月30日に完成の計画が立てられて、道路拡張問題は一段落した。

以上のように、町制施行～市制施行期にかけて各所で街路整備が実施されたわけだが、特に旧城郭付近と市街地周辺地域において重点的に行われていることがわかる。旧城址付近と市街地周辺地域の道幅については近世期の記録がないため、明治以降の道路の新設、改修によって道幅が拡幅されたのか、どのような整備が行われたのかなどについては、資料的制約もあり詳らかにならないが、旧来からの不便なところを補填し、街区改正のきっかけになったことは確かである

う。

しかしながら、一連の街路整備の多くは街道沿いなどの旧城下町の中心部からは外れた場所で行われている。その意味では、地権者が古くからの商家が多いような旧城下町の中心部では、移転又は代替地交換などの問題も含めて、やはり住民の街路整備に対する抵抗は強かったのであろう。

(4) 都市計画街路の建設

都市計画の樹立は、大正 8 (1919) 年 6 月に市長に就任した川崎参一郎が、当時の市街の状況を見て、都市計画の必要を痛感したことがきっかけであったとされている⁽³⁸⁾。川崎は大正 10 (1921) 年 7 月、市会の議会を経て都市計画調査委員 15 名（市会議員 11 名、市公民 4 名）を選任し、土地の測量・地図の調整に当たさせた。さらに大正 12 (1923) 年には告諭を出して、市民の協力を要請した⁽³⁹⁾。この告諭の中で、当時の市街の様子が以下のように記されている。

〔(前略) 而テ营造物ニ対スル注意ノ如キ実ニ其第一条件トシテ数フベク今市ニ於ケル是等ノ状況ヲ顧ミルニ造営物タル道路（下水ヲ含ム）河川溝渠ニ接シ家屋其他ノ建築ヲ為スニ方リ境界線ヲ越エテ軒又ハ庇ノ突出セルノミナラス基礎ニ於テ既ニ侵出セリト認ムベキモノアリ又下水ハ道路ノ一部ナルニ拘ラス下水上ニ物品ヲ堆積シテ濫リニ占用セルモノアリ是レ咸ナ境界線ヲ重ンセサル注意ノ徹セサル結果ニシテ誠ニ遺憾ニ堪ヘス殊ニ本市道路ノ大部分ハ幅員狭小ニシテ一段ノ留意ヲ要ス（後略）〕

当時の市街は、家屋などの軒庇だけでなく、建物の基礎の部分までもが敷地の境界線を越えて、道路や河川、溝渠などの公共の空間に突出し、また道路敷地の一部である下水の上に物を置くなどして占用しているものもあつたりするという状況であった。先に述べてきたように、宇都宮では街路整備は各所で行なわれてきたが、この段階においても道路敷地の私物化やそれによる街並みの乱れが生じていたことが窺い知ることができる⁽⁴⁰⁾。

なお、都市計画法の適用は人口 10 万人以上が指定の条件であったが、それ以下の人口の都市でも、希望する都市に対しては情勢によっては指定されることになり、宇都宮市は大正 12 (1923) 年 12 月 20 日に都市計画法適用都市の指定を内務大臣に申請し⁽⁴¹⁾、昭和 2 (1927) 年 3 月 23 日に都市計画法適用都市に指定され、同年 4 月 1 日より施行されることになった。

宇都宮では県庁移転以降、数多くの道路の新設、改修によって市街地の整備を進めてきたが、これらの整備は将来的に膨張していく都市に対して、それを総体的にコントロールし得るような計画的なものではなかった。都市計画法の適用を受けて昭和 3 (1928) 年 9 月に都市計画区域が決定され、都市計画街路の路線は昭和 7 (1932) 年に決定された。これは、市街地の骨格道路である「大通り」と県庁前通りを中心にして、それを周辺地域とどのように結びつけるかということを意図した計画で、市街地を中心にして放射環状型に幹線道路が整備された⁽⁴²⁾。

IV 本多鐐吉市政と道路行政

前述のように「宇都宮市道路橋梁規則」は街路の新設、改修を促し、宇都宮の道路行政を著しく進歩させたわけであるが、同規則が制定された明治35（1902）年は、明治34（1901）年から大正6（1917）年まで宇都宮市長を務めた本多鐐吉による市政期であった。そして、本多鐐吉は県庁での土木行政の経験から、市長就任後も土木工事、区画整理に力を入れたとされているわけだが、この点については道路建設を強力に推進していった三島通庸とのつながりがあったことが想定される。

本多鐐吉は栃木県出身の士族で、明治6（1873）年に栃木県に出仕し、土木課長などの要職を歴任し、河内郡長、上都賀郡長を務め、明治34年に上都賀郡長を辞して宇都宮市長に就任した⁽⁴³⁾。県庁時代の明治16（1883）年の『栃木県職員録』⁽⁴⁴⁾には「会計課」の所属になっているが、翌年実施された栃木県内の国道の改修について記した『国道改修事業誌』の末尾には「土木課担当人名」の中に「本多鐐吉」の名前がみえる⁽⁴⁵⁾。この間の県令は三島通庸であるので、本多鐐吉が三島通庸による土木事業に携わっていたことが考えられるが、本多鐐吉が土木課や土木事業の中で実際にどのような役割を果たしていたのか、三島通庸と本多鐐吉がどれほどの交流やつながりがあったのかということについては資料的制約から詳らかにならない⁽⁴⁶⁾。

しかし、本多鐐吉が県庁での土木行政担当時代に、土木事業について三島通庸から強い影響を受けた可能性は十分に考えられる。そして、それが本多鐐吉に街路整備などの都市改造の必要性を認識させることになり、市長就任後も土木工事、区画整理には力を入れる結果になり、さらには「宇都宮市道路橋梁規則」の制定においてもイニシアティブを取ったと考えてもよいのではなかろうか。

ただし、三島通庸による都市改造以降、街路整備に対して市民の強い抵抗があり、本多市政の頃には、三島通庸が行ったような強引な手法では市民の合意を得ることは、もはや不可能であったことは間違いない。「宇都宮市道路橋梁規則」では都市整備を進展させるために、市民による道路改修、橋梁建設に対して補助金を交付するという方法を採用したわけだが、本多市政下のこの施策は、市当局が市民に街路整備の必要性を認識させ、市民が自発的に街路整備に関与していくことを促すための懐柔策であったのではなかろうか。

ただし、小路田によれば⁽⁴⁷⁾、明治30年代には、日本の都市は水道・瓦斯・電気等の整備抜きには、最低限の市民生活を維持することができない段階に到達しており、権利としての中間層の生活改善要求が、直ちに都市公共投資の拡大要求に直結し、都市の市民生活に密着した都市改良投資への要求が、初めて下から澎湃として沸き起こり、その要求の中身は、公設市場・公園・上下水道・ガス・電気・電気鉄道の整備など、大正期の都市計画事業につながり得る多岐にわたるものであったとされている。

都市改良という点では街路整備もこの範疇に入ってくるといえるが、こうしたことから、宇都宮における本多市政期の街路整備も、時期的にみて下からの澎湃、つまり市民からの要求によっ

て推進された側面もあったことは十分に考えられる。つまり、「宇都宮市道路橋梁規則」における補助金交付の条項も、市民生活に密着した都市改良投資への要求の高まりからわき起こった、市民から市当局への要求であったことが考えられる。推測の域を出ないが、三島通庸による都市改造以降の街路整備に対する市民の強い抵抗は、あくまでも三島通庸が行ったような強引な手法に対する拒否反応であって、やはり市民の側からも都市改良投資への要求の高まりがあったのではなかろうか。したがって、市民による道路改修、橋梁建設に対する補助金交付は、街路整備を推進させるための市当局の市民に対する懐柔策と、都市改良投資への要求の高まりからわき起こった市民から市当局への要求という2つの側面があり、市当局と市民の利害が一致することによって街路整備が著しく進展したのではなかろうか。

V 街路整備の都市内部構造への影響

(1) 分析方法および資料について

以上に述べた街路整備が、結果的に都市の内部構造にどのような影響を及ぼしたのか、商工業者の分布を指標として考察することにした。

まず、寛政年間（1789～1800年）に作成された『宇都宮町中諸職人諸商人留』⁽⁴⁸⁾によって、近世宇都宮の商工業の特徴について確認し、次に明治31（1898）年発行の『日本全国商工人名録』⁽⁴⁹⁾（以下、『商工人名録』）を用いて、明治期の商工業施設の分布から近代宇都宮における初期の街路整備、すなわち三島通庸による都市改造以降、市政施行までに行われた街路整備の影響を考察する。さらに、大正3（1914）年発行の『商工人名録』⁽⁵⁰⁾を用いて、市制施行以降、特に本多市政における「宇都宮市道路橋梁規則」の制定によって大きく進展した街路整備の影響を考察することにした。

明治31（1898）年発行の『商工人名録』には234軒の商工業者が掲載されているが、掲載基準が明記されていない。大正3（1914）年発行の『商工人名録』には492軒の商工業者が掲載されており、凡例において「営業税金参拾圓以下の納税者と雖ども其特種のもの例令は工芸家に其技術の巧なるもの又は商業家にして前途有望のもの如き其正竅なるものは特に抜載したり」となっていることから、営業税の納税額が30円というのが掲載の基準になっていることがわかる。ちなみに、492軒のうち営業税額が30円以上のものは453軒で、30円未満のものは4軒のみであり、残り35軒は営業税額の記載がみられないものである。

なお、明治31（1898）年段階については資料的制約のため宇都宮市全体の商工業戸数は明らかにならないが、近い年代の商業戸数としては、明治24（1891）年段階で2,883戸⁽⁵¹⁾、明治37（1904）年段階で3,888戸となっている⁽⁵²⁾。また、大正3年段階では商業が4,673戸、工業が2,357戸⁽⁵³⁾となっている。いずれにしても『商工人名録』に掲載されているのはごくわずかの商工業者のみであることになり、これらの資料には一部のいわば有力商工業者のみが掲載されているだけにすぎないと考えられる。

その他、明治末期頃の市内各街路の沿道の商工業の実態を知り得る史料として、明治40

(1907)年に発行された『栃木県営業便覧』⁽⁵⁴⁾(以下、『営業便覧』)がある。

この『営業便覧』に記載されている商工業者と、明治31(1898)年および大正3(1914)年の『商工人名録』に記載されている商工業者を、主要街路沿いの部分について照合すると次のようになる。まず、宇都宮駅から「大通り」にかけては、『営業便覧』には684軒が記載されており、このうち64軒が明治31(1898)年の『商工人名録』にも記載されており、同じく114軒が大正(1914)3年のものに記載がみられる。また上河原町から材木町にかけての道路、すなわち上河原町から、「大通り」整備以前においては奥州街道沿いであった大町や日野町を経て、図2中のⅡ-1の道路を通るものであるが、この道路においては、『営業便覧』では284軒の記載があり、同様に照合した結果、このうち21軒が明治31(1898)年のものに、35軒が大正3(1914)年のものに記載がみられた。つまり、主要街路沿いもしくはそれに近接する通りであっても、『営業便覧』に記載されている商工業者のうち、『商工人名録』に記載されているものの割合は低く、ここからもやはり『商工人名録』には上位階層の商工業者のみが掲載されていることがいえよう⁽⁵⁵⁾。

以上のことから、『商工人名録』によって明らかになる商工業者の分布が宇都宮市の商工業の実態の全容を示しているわけではないことを断わっておく必要がある。

(2) 近世宇都宮の商工業

前述のように、近世の宇都宮城下は街道の分岐点、江戸から奥州への中継地、徳川氏の日光参詣の際の宿泊地などとして交通の要衝になっていた。そのため、宿場町、市場町としての機能も果たし、商業が発展して「小江戸」とも呼ばれる商業都市が形成され、池上町を中心に旅籠屋や遊女屋のほか、呉服・米穀・干瓢・麻を主要商品として、全国に商圏を持つ商店がみられ、さらに幕末には宮機・綿商・傘・提灯などの在来工業部門も加わり、名実共に北関東の中心都市の体裁を作り上げたとされている⁽⁵⁶⁾。

『宇都宮町中諸職人諸商人留』によって、寛政年間頃の宇都宮城下の商工業の実態をみると、表2のように同業者の集住が顕著にみられるものがある。穀問屋は21軒すべてが石町に集まっている。石町の穀問屋には、宇都宮藩以外の藩領の米穀類を取引できる、いわゆる専売の特権を与えられており、それ以外の町で米穀及び雑穀類を商う者は、それとは区別して穀屋と呼ばれて、宇都宮藩領内の米穀類のみ商うよう規制されていた⁽⁵⁷⁾。穀屋は33軒のうち16軒が大工町にみられる。石町、大工町はいずれも街道沿いの町ではないが、同業者集住が顕著な町であるといえる。同様に街道に沿わない寺町と宮島町に古着屋が集住しているのも特徴的である。それに対して、荒物屋、旅籠屋、

表2 近世宇都宮における同業者の集住

業種	町名	軒数	総数
穀問屋	石町	21	21
穀物屋	大工町	16	33
荒物屋	上河原町	18	32
旅籠屋	池上町	16	44
	伝馬町	15	
肴屋	大町	11	16
靴屋	小伝馬町	15	18
古着屋	寺町	15	39
	宮島町	12	

注：10軒以上の集住がみられるもののみ抜粋している。

出典：『宇都宮町中諸職人諸商人留』(宇都宮市史編さん委員会『宇都宮市史近世史料編I』宇都宮市、1980、409-415頁所収)により作成。

肴屋はそれぞれ、上河原町、池上町・伝馬町、大町において集住がみられるが、これらは奥州街道沿いに立地している。また糶屋は日光街道沿いの小伝馬町で集住がみられる。

(3) 明治期の商工業の分布

次に『商工人名録』によって明治31（1898）年頃の商工業の状況をみていく（表3）。町別にみると大町、大工町、上河原町、池上町、馬場町などが軒数の多い町となっている。大工町は前

表3 近代宇都宮における商工業の軒数

町名	明治31年		大正3年		町名	明治31年		大正3年	
	軒数	%	軒数	%		軒数	%	軒数	%
大町	24	10.3%	33	6.7%	泉町	1	0.4%	4	0.8%
大工町	22	9.4%	42	8.5%	河原町	1	0.4%	—	—
上河原町	16	6.8%	25	5.1%	小袋町	1	0.4%	8	1.6%
池上町	14	6.0%	30	6.1%	新宿町	1	0.4%	4	0.8%
馬場町	14	6.0%	21	4.3%	大黒町	1	0.4%	—	—
本郷町	10	4.3%	9	1.8%	戸祭町	1	0.4%	3	0.6%
清住町	9	3.8%	16	3.3%	博労町	1	0.4%	1	0.2%
伝馬町	9	3.8%	14	2.8%	花房町	1	0.4%	—	—
日野町	9	3.8%	12	2.4%	蓬來町	1	0.4%	2	0.4%
石町	8	3.4%	9	1.8%	川向町	—	—	26	5.3%
鉄砲町	7	3.0%	5	1.0%	旭町	—	—	14	2.8%
杉原町	6	2.6%	11	2.2%	尾上町	—	—	3	0.6%
千手町	6	2.6%	15	3.0%	境町	—	—	2	0.4%
茂登町	5	2.1%	8	1.6%	三条町	—	—	2	0.4%
新石町	5	2.1%	4	0.8%	下河原町	—	—	2	0.4%
中河原町	5	2.1%	3	0.6%	一条町	—	—	1	0.2%
宮島町	5	2.1%	16	3.3%	四条町	—	—	1	0.2%
今小路町	4	1.7%	8	1.6%	清水町	—	—	1	0.2%
小伝馬町	4	1.7%	3	0.6%	西大寛町	—	—	1	0.2%
宿郷町	4	1.7%	16	3.3%	西塙田町	—	—	1	0.2%
寺町	4	1.7%	6	1.2%	松ヶ峰町	—	—	1	0.2%
西原町	4	1.7%	13	2.6%	南新町	—	—	1	0.2%
曲師町	4	1.7%	11	2.2%	八日市場	—	—	1	0.2%
相生町	3	1.3%	10	2.0%	大寛町	—	—	—	—
今泉町	3	1.3%	17	3.5%	二条町	—	—	—	—
押切町	3	1.3%	4	0.8%	元石町	—	—	—	—
材木町	3	1.3%	15	3.0%	小幡町	—	—	—	—
江野町	2	0.9%	8	1.6%	仁野町	—	—	—	—
扇町	2	0.9%	1	0.2%	寿町	—	—	—	—
塙田町	2	0.9%	16	3.3%	剣宮町	—	—	—	—
挽路町	2	0.9%	1	0.2%	宇都宮市外一ノ澤	—	—	—	—
築瀬町	2	0.9%	9	1.8%	不明	4	1.7%	2	0.4%
池田町	1	0.4%	—	—	合計	234		492	

出典：『日本全国商工人名録（明治31年発行）』（渋谷隆一編『都道府県別資産家地主総覧 栃木編』、日本図書センター、1997、157-199頁所収）、『日本全国商工人名録（大正3年発行）』（同書203-241頁所収）により作成。

述のように近世には米穀商の集住がみられた。明治31年頃にも米穀を扱うものが2軒みられるが、すでに「大通り」の整備によって大工町は表通りとなっており、職種も多岐にわたっている。

奥州街道沿いの池上町は、近世には旅籠屋が多くみられたが、明治以降、諸大名の参勤交代、徳川家の日光社参などによる商業利益を失い、さらに明治18(1885)年には鉄道が開通したために、宇都宮の商業活動は従来からの旅人を相手とする宿場的性格の強い商業活動から脱皮して、近代商業へのあゆみを進める必要があり、それは池上町を中心とした歓楽街への影響がもっとも深刻であったとされる⁽⁵⁸⁾。そして、前述のように「大通り」の整備によって繁栄の中心が馬場町に移ってしまったといわれている。

『商工人名録』には、馬場町の商工業者は14軒記載されている。その内訳は綿糸商、足袋商、洋物商、薬種商、玩物・漆器商、靴製造、旅人宿、各種営業(以上各1軒)、洋服裁縫、小間物商、時計商(以上各2軒)となっており、洋物、洋服、靴など洋品を取り扱う商工業者がみられるのが特徴である。

一方、池上町も14軒の商工業者が記載されているのだが、その内訳は旅人宿、時計商、陶器商(以上各2軒)、足袋商、醤油醸造、洋服裁縫、洋物商、新聞雑誌売捌、乾物商、菓子製造及販売、靴商(以上各1軒)が記載されている。旅人宿は他の町も含めて計6軒記載されており、このうち2軒が池上町にあるのだが、近世における街道を中心とした宿場的性格は薄れていることは否めない。一方、馬場町と同様に池上町でも洋服、洋物、靴など洋品を扱う商工業者がみられる。また、明治31(1898)年刊行の『宇都宮繁昌記』では「西馬場より延て杉原町、池上町の一部」にかけての「馬場町通」が「宇都宮に於ける上流及び中層社会の日常品及驕奢品は皆此処より出づ」⁽⁵⁹⁾とも紹介されており、馬場町の繁栄が池上町のあたりにも及んでいることがわかる。すなわち「大通り」の建設によって一旦は馬場町に繁栄の中心が移ったものの、その後その繁栄が周辺の町にも拡大し、池上町にも馬場町と同様に洋品を扱う商店などが増えてゆき、従来の宿場的性格の強い商業活動から脱皮して、近代商業へ移行していったといえよう。

また、従来は奥州街道沿いにあった大町では「大通り」の整備によって裏通りとなっていたが、『商工人名録』には大町の商工業者は24軒が記載されている。このうち魚や海産物を扱う商店が6軒記載されているが、表2のように、大町は近世には肴屋の集住がみられたわけで、近代に入っても近世の同業者集住の名残がみられるといえよう。

上河原町では、近世には荒物屋の集住がみられ、明治期の段階でも荒物商が3軒みられるが、それ以外の職種は多岐にわたっている。その他、近世において古着商の集住がみられた宮島町と寺町では、宮島町は5軒中1軒が、寺町は4軒全てが古着を扱う商店となっており、近世以来の町の特徴が近代にも踏襲されていることがいえる。

また、宇都宮駅は明治18(1885)年に開業したが、明治31(1898)年段階においては、宇都宮駅周辺の川向町などには商工業者の記載がみられず、鉄道駅の影響が商工業者の分布に明確には表れていないといえる。

以上のように、街路整備にともない新たな商業活動へと転換し、町の機能や役割などが大きく

変化したところがある一方で、近世以来の同業者集住の名残りがみられるところもあり、街路整備が都市の内部構造に与えた影響は町によって様々であった。しかし、商工業者の全体的な分布をみると、この段階では市街地の枠組みや広がりなど、都市の形態的な側面においては、基本的には旧城下町の域を出ていなかったといえる。

(4) 大正期の商工業の分布

大正3(1914)年発行の『商工人名録』記載の商工業者を町別にみると、明治期と同様に大町、大工町、上河原町、池上町、馬場町などの軒数が上位である(表3)。大きく変化した点としては、明治期には記載がみられなかった川向町に26軒、旭町に14軒の商工業者の記載がみられるようになったことである。川向町は宇都宮駅の西側に隣接している関係から、旅人宿業(7軒)、運送業(4軒)などがみられる。前述のように明治31(1898)年段階の商工業者の分布には鉄道駅の影響は明確に表れていなかったが、大正期になると旅人宿業や運送業など貨客を対象としたものの多くが、駅前の川向町を中心とした地域に立地するようになってきている。これは明治期には立地がみられなかったものが、大正期頃になって立地するようになったのか、あるいは明治期にすでに経営はしていたが、零細であったために『商工人名録』に掲載されていなかったのかは明らかにならないが、いずれにしても明治31(1898)年の段階の状況と比べると、大正3(1914)年頃になると鉄道開通の影響がはっきりとみられるようになっており、市街地の枠組みも旧城下町の範囲を超えて広がりがみられるようになってきた段階にあるといえる。

旭町は旧城址に近接した場所で、前述のように明治31(1898)年に中河原町に市道を新設することによって町の発展が企図されたわけであるが、商工業者の記載軒数の増加がみられることから、街路整備の効果が表れていることがいえるであろう。また、本多市政下で街路整備が行われた西大寛町など城下町西側の町において、大正期以降に若干ではあるが商工業者がみられるようになってきている。

以上のように、明治期～大正期にかけて、「大通り」と鉄道駅を中心とした都市の骨格が次第に明確に表れるようになり、市街地の枠組みが旧城下町域から周辺部に拡大していった。それと同時に旧城址周辺のもともと町場が形成されていなかった地域でも、町の発展を企図して街路の補填・改修が行われた結果、商工業者が集積するようになっていった。

VI おわりに

城下町宇都宮の都市内部構造を最初に大きく変化させたのは「大通り」を計画・建設した三島通庸であった。ただし、強引な手法によって行われた部分もあるため、民衆の強い反感を生むことにもなった。しかしながら、その後「大通り」は宇都宮における最も重要な骨格街路となり、宇都宮駅の開業によってその重要性が増していったことは間違いない。

そして、町制施行～市制施行期にかけて、規模は小さいものの各所で街路整備が実施され、特に旧城郭付近と市街地周辺地域で重点的に行われた。しかし、街道沿いなどの旧城下町の中心部

からは外れた場所が多かったため、地権者が古くからの商家が多いような旧城下町の中心部では、やはり住民の街路整備に対する抵抗は強かったと考えられる。

明治35(1902)年の「宇都宮市道路橋梁規則」で定められた、市民による道路改修に対する補助金の支給は道路行政を著しく進展させた。この背景にはかつて三島通庸のもとで土木事業に携わり、土木行政での経験を市長就任後も市政に活かした本多鎌吉がイニシアティブを取ったことが推測される。そして、この補助金の支給は、街路整備を推進させるための市当局の市民に対する懐柔策と、都市改良投資への要求の高まりからわき起こった市民から市当局への要求という2つの側面が含まれていることが考えられる。

このように街路整備が進められていく中で、都市の内部構造にも様々な変化が表れ始めた。本稿では商工業者の分布から街路整備にともなう都市の内部構造の変化を考察した。明治期の段階では、「大通り」の建設を契機に新たな商業活動へと転換したのもみられたが、商工業者の全体的な分布をみると、鉄道駅設置の影響が商工業者の分布に明確には表れておらず、市街地の枠組みにおいても基本的には旧城下町の域を出ていなかったことがいえる。しかし、大正期になると旅人宿業や運送業など貨客を対象としたものの多くが、駅前の川向町を中心とした地域に立地する傾向が顕著にみられるようになった。また、明治期には商工業者がほとんどみられなかった市街地の周辺部にも商工業者がみられるようになり、市街地の枠組みが旧城下町域から周辺部へと拡大していった。その他、旧城址周辺のもともと町場が形成されていなかった地域でも、街路整備が実施されて以降、商工業者の集積がみられるようになっていった。

以上のように、町制施行～市制施行期にあたる明治中期～大正初期にかけては、大きく分けて、旧城址周辺からもともと町場であった地域、さらにそこから旧城下町周辺部へとを結ぶ接続街路がそれぞれ補填されてゆき、それは補助金の支給もあって、積極的に進められていった。その中で旧城址周辺のもともと武家屋敷地区であった場所にも町場が拡大して、城下町時代の地区割りは崩れてゆき、さらに市街地の枠組みも旧城下町域の外側へ広がりをもよおすようになっていったといえる。

既往の研究では三島通庸による都市改造、昭和初期の都市計画街路の建設、戦災復興事業をそれぞれ宇都宮の近代都市形成の大きな発展段階として捉えられてきた。本稿で特に焦点を当てた、町制施行～市制施行期の街路整備も、旧城下町の街道を中心とする地区では抵抗があったかもしれないが、全体としては道路行政を著しく進展させ、接続が不便な箇所が補填され、空間的にも町場を拡大させる要因になったといえることから、宇都宮の近代都市構築過程の重要な一段階として位置づけることができるといえよう。

〔付記〕

本稿を作成するにあたり、宇都宮市役所建設部土木管理課管理グループの鈴木謙氏、宇都宮市役所議会事務局総務課の沼尾裕生氏からは貴重なご教示をいただいた。資料の閲覧に際しては宇都宮市立図書館、栃木県立図書館、栃木県文書館に大変お世話になった。この場を借りて深く御礼申し上げたい。

注

- (1) ①矢守一彦『都市プランの研究』大明堂、1970。②矢守一彦『城下町』学生社、1972。
- (2) 丸山光太郎『土木県令・三島通庸』栃木県出版文化協会、1979。
- (3) 佐藤滋・野中勝利「三島通庸の城下町改造とその後の都市骨格の形成－山形と宇都宮を事例に－」日本都市計画学会学術研究論文集 28, 1993, 235-240 頁。
- (4) 佐藤滋『城下町の近代都市づくり』鹿島出版会、1995, 133-139 頁。
- (5) 宇都宮以外で三島通庸関わった都市整備や道路建設に関する研究としては、①前掲(3)、②野中勝利「三島通庸による明治初期の山形・官庁街建設における計画意図」日本建築学会計画系論文集 589, 2005, 129-136 頁、③北原聡「明治前期における交通インフラストラクチャーの形成－山形県における三島通庸－」三田学会雑誌 90 巻 1 号, 1997, 168-187 頁。④長妻廣至「福島事件考－国庫補助金と道路建設－」(高村直助編『道と川の近代』山川出版社、1996) 173-214 頁などがある。
- (6) 宇都宮市総務部庶務課『宇都宮市六十周年誌』宇都宮市、1960, 1084-1090 頁。
- (7) 宇都宮市史編さん委員会『宇都宮市史 近・現代編 1』宇都宮市、1980, 146 頁。
- (8) 近代大阪において行なわれた、道路上へ張り出す家屋の軒先を切り取る「軒切り」は、明治初期に開始された当初は、移転費用等は無償であったが、1917 年に見積額の半額を大阪市が補助することが決定され、道路空間の整備・確保に対する住民への補償が行なわれるようになり、それによって「軒切り」が大きく進展した側面もあった(岡本訓明「近代大阪における「軒切り」の展開について」歴史地理学 48-2, 2006, 19-40 頁)。
- (9) 宇都宮市議会『宇都宮市議会史 記述編 1』宇都宮市議会、1996, 222-223 頁。
- (10) 前掲(4)136 頁。
- (11) 減歩とは、区画整理などで道路・公園などの公共用地を生み出すために各所有者の宅地面積を整理前より減らすこと。
- (12) しかし、非戦災地については、街路の連絡上又は街廓構成上、区画整理事業の対象区域に編入しなければならぬ地区があったものの、区域決定に当たっては充分現地調査を行って非戦災地は極力さけることに努めたので、事業執行に対する反対、陳情等はなかったとされている(前掲(7)230 頁)。
- (13) ①前掲(3)240 頁。②前掲(5)②132 頁。
- (14) 前掲(5)④173-174 頁。
- (15) 岡本訓明「近代金沢における道幅と街路整備－都市内部構造との関わり－」(橋本征治編著『“モダン”の諸相』モダンの会、2009) 73-96 頁。
- (16) 鈴木栄樹「京都市の都市改造と道路拡築事業－烏丸通と四条通を例として－」(伊藤之雄編『近代京都の改造－都市経営の起源 1850～1918 年－』ミネルヴァ書房、2006) 138-151 頁。
- (17) 宇田正「近代大阪の都市化と市営電気軌道事業の一寄与－市区改正との関連において－」(大阪歴史学会編『近代大阪の歴史的展開』吉川弘文館、1976) 287-357 頁。
- (18) 大阪朝日新聞 昭和 3 年 3 月 9 日。
- (19) 宇都宮市史編さん委員会『宇都宮市史 近世史料編 I』宇都宮市、1980, 147 頁。
- (20) 第二次世界大戦前の宇都宮市の行政文書は、そのほとんどが戦災で焼失してしまったため、かなりの資料的制約がある。戦前に議員を務めていた人物が所有していた行政に関する文書などが、現在、栃木県文書館に寄贈されている例もあるが、本稿で対象としている街路整備についての資料は十分ではない(宇都宮市役所および栃木県文書館での聞き取りによる)。
- (21) 前掲(19)259-284 頁。
- (22) 県庁移転問題については前掲(7)51-91 頁および前掲(2)240-248 頁を参照されたい。
- (23) 前掲(7)83 頁。
- (24) 前掲(4)136 頁。
- (25) 前掲(7)84-85 頁。
- (26) 松井郡平『宇都宮誌』佐藤行哉、1924, 143 頁。

- (27) 前掲(2)280 頁。
- (28) 栃木新聞 明治 17 年 3 月 7 日。
- (29) 宇都宮市史編さん委員会『宇都宮市史 近・現代編Ⅱ』宇都宮市, 1981, 698 頁。
- (30) ただし、「大通り」は東西方向の道路であり, 町のメインストリートとなる街路が拡幅の対象となつて町全体が影響を受けるのは, 東西道路に面した町である大工町までであり, 小袋町はそれにおよそ直交する町であるため, 町の一部を貫いて街路が新設されたことになるため, 町全体が街路拡幅の直接に影響を受けたわけではなかったといえる。
- (31) 前掲(4)136 頁。
- (32) 栃木県土木史編纂委員会『栃木県土木史』栃木県土木部, 2001, 548 頁。
- (33) また「道路敷地寄附二属スルモノ八百拾九坪式合」であったとも述べている。
- (34) 『篠崎昌平家文書』14-2 (栃木県文書館所蔵)
- (35) 宇都宮市『宇都宮市勢概要』宇都宮市, 1916, 88 頁。
- (36) 前掲(9)238-241 頁。
- (37) 下野新聞 明治 41 年 6 月 27 日。
- (38) 前掲(6)646-648 頁。
- (39) 前掲(6)647 頁。
- (40) 近代大阪では, 行政が城下町建設当初の道幅を法的根拠として踏襲し, 道路敷地を侵す建物や家屋の軒先を切り取って, 城下町建設当初の道幅に回復させる「軒切り」を 1870 年代前半から 1930 年代後半にかけて行った(前掲(8)参照)。また, 近代初頭の堺でも道路敷地を侵す家屋の軒庇を切り取る事業が行われたが, 堺の事例の場合は本来の道幅に回復させるという点では不十分な面もあったと考えられる(岡本訓明「近代初頭の堺における軒庇の伐縮」, 史泉第 104 号, 2006, 17-34 頁)。
- (41) 大正 12 年現在の宇都宮市の人口は 63,768 人(栃木県『大正十二年 栃木県統計書』栃木県, 1925。)
- (42) 都市計画街路の路線については, ①前掲(6)651-659 頁, ②前掲(3)を参照。
- (43) 遠藤健三郎『野州名鑑 昭和六年版』下野新聞社, 1931, 151 頁。
- (44) 『三島通庸文書』79 509-1 (国立国会図書館所蔵)
- (45) 『三島通庸文書』81 511-22 (国立国会図書館所蔵)
- (46) 本多鐮吉と三島通庸の個人的なつながりを示す史料はほとんどなく, 明治 20 (1867) 年に本多鐮吉から三島通庸へ送られた年賀状がみられる程度である。(『三島通庸文書』35 466-3 (国立国会図書館所蔵))。
- (47) 小路田泰直『日本近代都市史研究序説』柏書房, 1991, 163-164 頁。
- (48) 前掲(9)409-415 頁所収。
- (49) 渋谷隆一編『都道府県別資産家地主総覧 栃木編』, 日本図書センター, 1997, 157-199 頁所収。
- (50) 前掲(9)203-241 頁所収。
- (51) 栃木県『明治二十四年 栃木県統計書』栃木県, 1893。ただし, 「商名」ごとの小計を合計した数値と「合計」の欄の数値が一致しないところがある。ここでは「商名」ごとの小計を合計した数値を示している。
- (52) 宇都宮商工会議所編纂会『宇都宮商工会議所五十年史』宇都宮商工会議所史編纂会, 1944, 444-445 頁。
- (53) 栃木県『大正三年 栃木県統計書』栃木県, 1915。商工業ともに「本業」と「副業」の合計。なお, 「副業」の戸数は商業が 403 戸, 工業が 139 戸である。
- (54) 田口浪三『栃木県営業便覧』全国営業便覧発行所, 1907。
- (55) 逆に, 『商工人名録』に記載があつて『営業便覧』には記載がないものもあるのだが, これは当時の経済状態の動向も合わせて考える必要がある。明治 30 年代末から明治 40 年代にかけては, 日露戦争後の好況の反動によって, 「富豪, 豪商の倒産没落が頻発し明治初年以来略々同様であつた『長者番』を一挙に改訂しなければならなかつた」り, 「明治 38 年には個人部門の最高を占めた古口長蔵や第二

位の荒川伊平，第三位の鈴木久右衛門，第四位の松本亥三郎などが同 44 年には番付から消えて」いたり，「明治 43 年には「大通り」が空家だらけになった」りする状況で，この時期に商工業者の入れ替わりもかなりあったことが考えられる（前掲52454 頁参照）。

- 56) 前掲(7)261 頁。
- 57) 前掲(7)189 頁。
- 58) 前掲(7)262 頁。
- 59) 春圃居士『宇都宮繁昌記』山内港三郎，1898，5 頁。

(大阪府立千里高等学校 常勤講師)