

戦前の港湾都市における港湾整備への都市計画の対応

内務省の直轄港湾整備が実施された都市の都市計画を対象として

THE EFFECT OF PORT CONSTRUCTION ON CITY PLANNING IN PORT TOWNS BEFORE WWII
Focusing on the city planning of the port towns where port modernization was implemented by the Ministry of Inner Affairs大森文彦*¹, 中島直人*²*Fumihiko OMORI and Naoto NAKAJIMA*

In Japan, during 1920's and 1930's, regional ports were modernized under the subsidy and the direction by the Ministry of Inner Affairs. Around the same time, City planning Act and City Building Act which are both established in 1919 were adopted to these regional port towns. This research focuses and clarifies how port modernization was positioned in the city planning of these port towns. In conclusion, port construction affected the city planning of port towns such as zoning, road planning and land readjustment significantly, and gave an opportunity to improve the city planning especially around the waterfront area.

Keywords : port, city planning, ministry of inner affairs

港湾, 都市計画, 内務省

1 はじめに

1.1 研究の背景と目的

日本国内の港湾都市は、明治維新以降の近代化を受け、次第にその在り様を変えてきた。特に、当時の大都市圏（東京・横浜・名古屋・大阪・神戸・北九州）に含まれない地方の港湾都市で、1920年前後からの内務省直轄施行・国庫補助による港湾整備が実施され、その港勢を充実させた。一方、都市計画の分野では1919年に都市計画法・市街地建築物法が制定され、1925年前後から各地方都市において順次都市計画が適用されるようになった。地方の港湾都市では、近代的な港湾整備と都市計画を、相前後する時期に受容することになったと言える。

本研究では、こうした内務省による港湾整備と、都市計画決定のいずれもが実施された港湾都市を対象として、1920年代～1945年にかけて、実際の都市計画の中で近代港湾がどのように位置づけられ取り扱われていたのか、つまり、戦前の都市計画における近代港湾整備への対応の特徴を明らかにしたい。

1.2 既往研究と本研究の位置づけ

明治以降の近代港湾都市については、都市史としての研究が多くあり、特に明治初期開港の港湾都市（長崎、神戸、横浜、新潟、小樽等）や大都市圏港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、関門海峡含む北九州一帯）を中心として、その論点は多岐にわたる。

村田は「近代港町の都市計画手法に関する類型学的研究」の一連の研究で¹⁾、明治初期の近代港湾の整備主体が、民間事業者、鉄道省、地方自治体の順で変遷した点を明らかにし、初期港湾が①地元資本が主体となった母都市型②国家が主体となった母都市不在型③鉄道が起因となった遠隔母都市型に分類している。また初期開港都

市に設けられた外国人居留地について、その計画の共通性と地域特性などを分析している。また岡本らは書籍「港町の近代—門司・小樽・横浜・函館を読む」において、初期開港都市（門司・小樽・横浜・函館）を中心に明治～昭和初期の港湾都市の空間のパターンと時代に応じた変遷を明らかにしており²⁾、内務省直轄工事以前に整備が進んだ初期港湾については、港湾都市の形成プロセスとパターンが包括的に明らかになっていると言える。

戦前の都市計画制度の確立と運用に関する研究としては、日本の近現代都市計画史についての石田による一連の研究や³⁾、浅野をはじめとした、旧都市計画法下を実施された都市計画に関する一連の研究⁴⁾⁵⁾⁶⁾がある。また杉田は、旧都市計画における用途地域指定の決定標準に込められた理想・判断基準の分類とその変容・技術的進歩を明らかにし、旧都市計画の思想が戦災復興計画に継承された点を指摘している⁷⁾。

戦前の工業地域指定に関する都市計画研究として沼尻の一連の研究があり⁸⁾、広範な工業地域指定や、戦時体制下における大都市の成長抑制と工業立地の地方分散を目指した新興工業都市建設事業により、国策として軍需産業振興が促進された文脈から、そのプロセスや実態を明らかにしている。将来的な工業化を見据えて工業地域を広範に指定していた点は浅野らの研究でも共通して指摘されている⁹⁾。また梅原らは、戦前名古屋における工場立地に関して、広範な工業地域指定と区画整理、港湾・運河整備の影響について分析しており、区画整理単体は工場立地よりも勤労者住宅提供への影響が大きく、港湾・運河隣接地で実施した区画整理の方が工場立地誘導の効果が高かったことを解明した⁹⁾。

中野らは、戦前～戦中の新興工業都市計画の一つである広（兵庫

*¹ 東急㈱都市経営戦略室 主事・工修*² 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 准教授・工博

Senior Staff, Urban Management Strategy Headquarters, Tokyu Corporation, M.Eng. Assoc. Prof., Dept. of Urban Engineering, Faculty of Engineering, The University of Tokyo, Dr.Eng.

Table1 The ports of this research target constructed by the ministry of inner affairs (MIA) 研究対象港湾の内務省直轄工事概要¹⁴⁾

| 港湾 port | 所在県 prefecture | 着工 Start | 竣工 completion | 工費 cost | 工事概要 facilities | 貨物取扱量(%)1936年 freight (t) in 1936 |
|-------------------|-------------------|--------------|------------------|------------------------|---|--------------------------------------|
| 敦賀港 Tsuruga | 福井県 Fukui | 1909 1922 | 1914 1932 | 800,000 3,620,985 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・荷上場 wharf 5,676㎡ 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 42,797㎡・臨港鉄道 rail line | 470,000 |
| 新潟港 Niigata | 新潟県 Niigata | 1915 1939 | 1925 1945 ※ | 2,342,107 3,346,200 | 浚渫 dredging・埋立 landfill 145,200㎡・臨港鉄道 rail line 防波堤 breakwater・浚渫 dredging | 1,410,000 |
| 塩釜港 Shiogama | 宮城県 Miyagi | 1917 | 1934 | 5,983,471 | 浚渫 dredging・埋立 landfill 2,714,893㎡・貯木場 timber yard・運河 canal | 650,000 |
| 長崎港 Nagasaki | 長崎県 Nagasaki | 1920 | 1927 | 2,310,708 | 浚渫 dredging・埋立 landfill | 1,190,000 |
| 清水港 Shimizu | 静岡県 Shizuoka | 1921 | 1935 | 8,637,000 | 浚渫 dredging・埋立 landfill 2,342,603㎡・貯木場 timber yard | 1,390,000 |
| 高松港 Takamatsu | 香川県 Kagawa | 1922 | 1928 | 2,200,000 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 58,400㎡・棧橋 pier | 880,000 |
| 今治港 Imabari | 愛媛県 Ehime | 1923 | 1934 | 3,161,718 | 浚渫 dredging・波止場 dock・埋立 landfill 93,300㎡・貯木場 timber yard・棧橋 pier | 980,000 |
| 鹿児島港 Kagoshima | 鹿児島県 Kagoshima | 1923 | 1934 | 4,894,647 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill・棧橋 pier | 1,120,000 |
| 小松島港 Komatsushima | 徳島県 Tokushima | 1923 | 1934 | 2,798,663 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 71,170㎡ | 580,000 |
| 伏木港(高岡)Fushiki | 富山県 Toyama | 1924 | 1935 | 4,076,510 | 防波堤 breakwater・船溜り dock・埋立 landfill 1,700㎡・荷上場 wharf・貯木場 timber yard | 1,550,000 |
| 土崎港(秋田)Tsuchizaki | 秋田県 Akita | 1929 | 1945 | 3,573,256 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 178,200㎡ | 110,000 |
| 小名浜港 Onahama | 福島県 Fukushima | 1929 1941 | 1937 1945 | 2,762,294 474,000 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 222,000㎡ 防波堤 breakwater | 60,000 |
| 宮古港 Miyako | 岩手県 Iwate | 1929 | 1937 | 1,680,961 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill | 390,000 |
| 浦戸港(高知)Urato | 高知県 Kochi | 1929 | 1940 | 3,700,000 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 36,000㎡ | 850,000 |
| 七尾港 Nanao | 石川県 Ishikawa | 1929 | 1942 | 2,503,556 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 86,215㎡・棧橋 pier・貯木場 timber yard | 450,000 |
| 尾道港 Onomichi | 広島県 Hiroshima | 1929 | 1941 | 3,630,027 | 浚渫 dredging・埋立 landfill・船溜り dock・棧橋 pier | 2,080,000 |
| 舞鶴港 Maizuru | 京都府 Kyoto | 1929 | 1937 | 1,638,408 | 浚渫 dredging・埋立 landfill 112,000㎡・貯木場 timber yard | 400,000 |
| 博多港(福岡)Hakata | 福岡県 Fukuoka | 1929 1937 | 1936 1942 | 3,760,000 2,880,000 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 165,290㎡・臨港鉄道 rail line 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 266,115㎡ | 1,780,000 |
| 青森港 Aomori | 青森県 Aomori | 1932 | 1944 ※ | 3,500,000 | 防波堤 breakwater・埋立 landfill 165,290㎡ | 2,240,000 |
| 大分港 Oita | 大分県 Oita | 1932 | 1942 | 1,792,388 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill・棧橋 pier | 280,000 |
| 細島港 Hososhima | 宮崎県 Miyazaki | 1932 | 1939 | 1,450,000 | 浚渫 dredging・埋立 landfill 36,000㎡・棧橋 pier | 60,000 |
| 酒田港 Sakata | 山形県 yamagata | 1933 | 1942 | 1,650,000 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill・貯木場 timber yard | 150,000 |
| 和歌山港 Wakayama | 和歌山県 Wakayama | 1933 | 1944 ※ | 4,610,000 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 122,100㎡・運河 canal・貯木場 timber yard | 1,420,000 |
| 広島港 Hiroshima | 広島県 Hiroshima | 1937 | 1945 ※ | 3,500,000 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill | 2,480,000 |
| 宇部港 Ube | 山口県 Yamaguchi | 1937 | 1945 ※ | 2,260,455 | 浚渫 dredging | 4,120,000 |
| 荻田港 Kanda | 福岡県 Fukuoka | 1939 | 1945 ※ | 13,224,480 | 防波堤 breakwater・浚渫 dredging・埋立 landfill 488,000㎡ | - |

県：播州臨海工業地帯)を対象に、都市計画・区画整理の経緯とその計画標準を示したうえで、複数の都市計画区域にまたがった総合的な工業都市形成の計画論があったことを明らかにしている¹⁰⁾。また中野は、複数の新興工業都市計画事業の特徴として、旧都市計画法の第13条に基づく公共団体施行の土地区画整理事業が半ば強制的に実施され、大規模な工業用地造成が行われたことを指摘している¹¹⁾。

以上から、港湾と都市の史的・戦前の都市計画の運用の実態、工業地域指定や新興工業都市計画を含めた戦前の臨海部の大規模工業用地の造成については一定の研究が蓄積されているが、戦前期の地方港湾都市で立案された都市計画について、網羅的にその計画の比較・検証をおこなったものは見られない。

1.3 研究の構成と方法

本研究では、戦前に一定規模の港湾近代化と、都市計画の決定が行われた地方港湾都市を対象とする。内務省直轄港湾整備事業の対象となった港湾が、工費や整備の規模・施設が類似する点において比較研究に相応しいため、同港湾を有する都市を研究対象とする(Table1)。まず2章で内務省直轄による地方港湾整備について概観し、3章で当時の都市計画法規上の港湾の扱い、4～6章で研究対象各都市で決定された都市計画(街路計画・用途地域・土地区画整理)について分析を行うことで、港湾近代化に対して、当時の都市計画がどのような計画手法で対応をおこなったのかについて、明らかにしたい。内務省直轄の港湾整備事業は国立国会図書館所蔵の内務省土木局作成資料等を、都市計画は国立公文書館所蔵の各都市計画図・決定理由書等をそれぞれ参照した。

2 内務省直轄工事の実施

2.1 国庫補助と内務省直轄による港湾政策

港湾整備に限らず公共土木事業の実施にあたり、国から整備費用

を補助するため、1897年に「国庫より補助する公共団体の事業に関する件」(明治三十年四月一日法律第三十七号)が制定された(以下、国庫補助法)¹²⁾。明治期は河川改修が中心であった土木行政は、20世紀に入り、それまで調査・研究にとどまっていた港湾の整備にも注力するようになる。その契機が1907年に内務大臣の諮問機関として設置された港湾調査会であり、1925年の臨時港湾調査会、1933年の土木会議港湾部会と形を変えながらも、内務省土木局の港湾関係の技術官僚を中心とした構成員により支えられた¹³⁾。

1907年設立当初の港湾調査会は、それまでの国内港湾の調査等を踏まえて、まず第一種～第三種重要港湾の等級区分設定と、該当港湾の選定といった港湾修築と管理の方針を決議、政府は同会の決議を採用した。以降も同会および後継となる会議の決議は、基本的に政府の方針として採用されるようになる。この時期に直轄工事の対象となった港湾に敦賀・新潟・清水などが挙げられる。1924年の港湾調査会解散の翌年には、勅令を必要としない臨時港湾調査会が早速設置され、重要港湾の選定と修築計画及び変更を引き続き審議した。臨時調査会で採択された直轄整備港湾は土崎・小名浜・博多などが挙げられる。さらに1933年、臨時港湾調査会は土木会議港湾部会に引き継がれた。同部会では、次第に工業港(工場用地埋立を含めた港湾)整備を志向するようになり、1940年に「臨海工業地帯造成に関する方針」を定めて、広島臨海工業地帯・衣ヶ浦臨海工業地帯・東京湾臨海工業地帯・千葉臨海工業地帯をはじめ、新潟港(第二期)・荻田港などの整備を1943年までに決定した¹³⁾。

以上の様に、戦前の国直轄の港湾整備は、多くの地方港湾に対して分散的・網羅的に実施され、そこでは港湾調査会等の内務大臣諮問機関が、実質的に港湾建設行政の中心的な組織としての役割を果たしたと言える。

2.2 直轄工事施行港湾

当時の都市計画の事業実施は、地方自治体の自弁が原則であった

¹⁵⁾。一方で、地方の港湾修築は、当時の地方自治体単独の財力・技術力では大規模な修築がままならなかったため、国庫補助法による最大半額までの資金補助と、内務省土木局の技官を現地に派遣して直接工事の指導・監督にあたらせる、内務省直轄港湾工事が多くの港湾で実施された¹³⁾。本研究では、このうち戦時下で工事進捗等が不明な1940年以降の着工のものを除き、Table1に掲げた港湾および都市を対象とする。

ただし上記の港湾全てで、内務省のみの港湾整備が行われたわけではなく、一部では県・地元自治体や民間企業による港湾整備も並行して実施された。また戦時中の工事については、物資・労働力の不足から中断や仮竣工を迎えたものもあると考えられることから、どの年を以って竣工とするかは明確でないものもあるため、着工時

の計画最終年度を記している（※印）。

多くの内務省直轄港湾整備で、3,000トン級以上の貨客船が接岸できる岸壁整備と、水深確保のための浚渫が共通する特徴として見られ¹³⁾、こうした港湾性能確保が一つの基準となっていたと考えられる。

3 都市計画における港湾の位置づけ

1919年に都市計画法・市街地建築物法が制定された¹⁵⁾。都市計画法条文内における港湾に対する言及は「第十六条 1.道路、広場、河川、港湾、公園、緑地其の他政令を以て指定する施設に関する都市計画事業にして内閣の認可を受けたものに必要なる土地は之を収用又は使用することを得」との記載があり、同条文では港湾も都

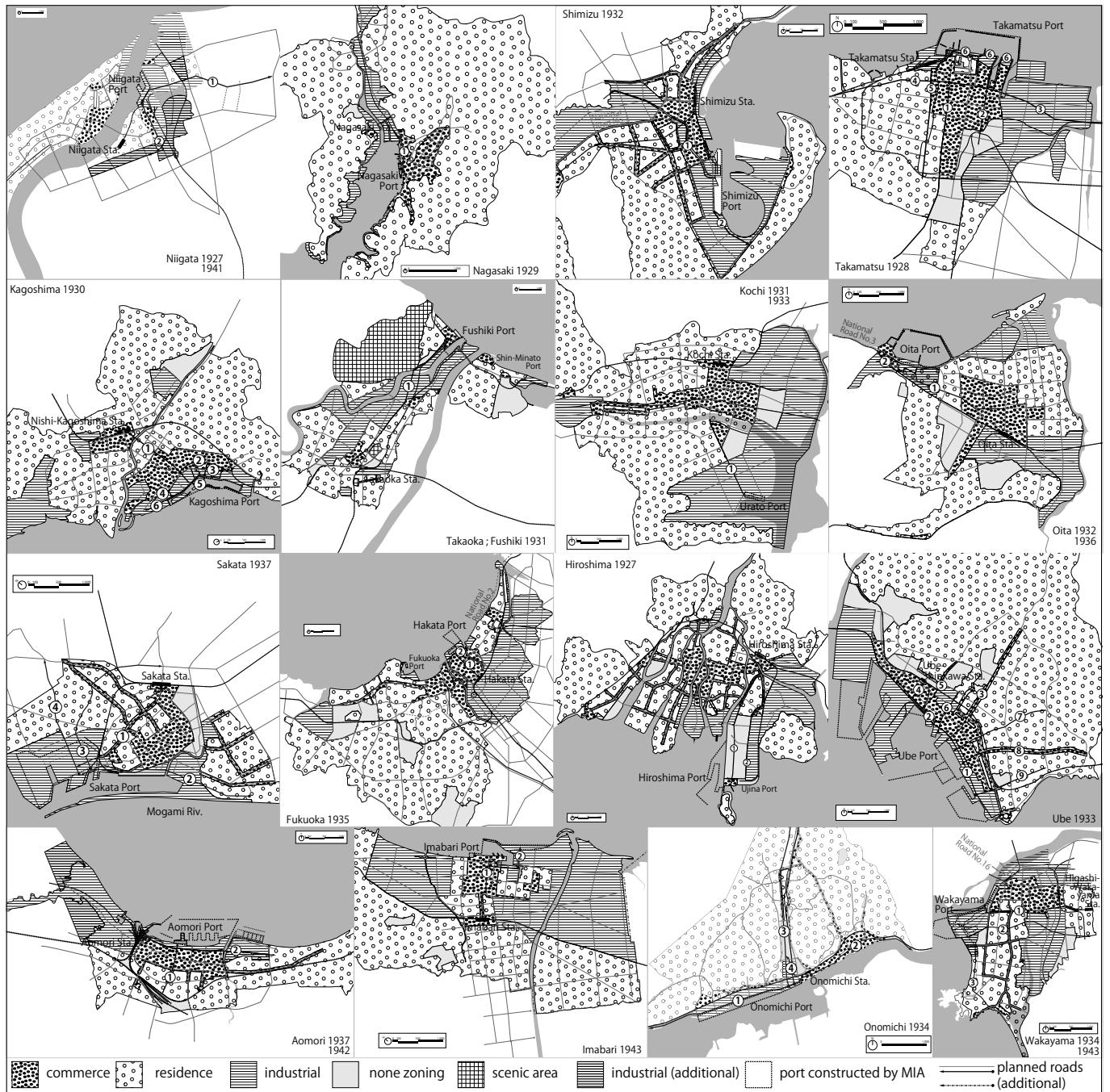


Fig.1 Zonings and planned roads in the port towns 研究対象都市における用途地域と街路計画

Table2 Zonings and reasons of planning in the port areas 研究対象都市における港湾一帯の用途指定理由

| 都市 port town | 港湾の用途地域 zoning in port area | 年月日 date | 理由 reason |
|----------------------------------|----------------------------------|-------------|---|
| 新潟 Niigata | 工業 industry | 3.Mar.1927 | 新潟港一帯の地は水陸の交通至便にして工場建設せられたるもの多く殊に最近新潟臨港株式会社の経営及新潟県営港事業の進捗に伴い将に一大工業地たらむとするの傾向を示せる ²⁷⁾ Niigata port area is convenient for transportation and factories are located. These days, Niigata port has been extensionally constructed by prefecture and Niigata Rinko Corporation. This area might be the largest industrial port |
| | 工業 industry (追加拡大 additional) | 9.Apr.1941 | 近年工業港として躍進の途にある新潟港を中心とする工業地域はすでに工場飽和状態に在る ²⁸⁾ The industrial area around Niigata Port is already developed densely |
| 長崎 Nagasaki | 商業 commerce | 16.Apr.1929 | 中島川付近一帯は古くより所謂長崎港として知られし所にて... 土地発展の現状より之を商業地域と定むべく ²⁹⁾ Since ancient times, the area around the estuary of Nakashima River is recognised as Nagasaki Port, therefore there is suiTable for commerce zone. |
| 清水 Shimizu | 工業 industry | 1.Apr.1932 | 臨港地帯(中略)は現に大小工場を存し地勢上亦工業に適するを以て将来の発展に備ふるか為 ³⁰⁾ Several huge or small factories are located in the port area and they will increase in the future. |
| 高松 Takamatsu | 工業 industry | 22.Sep.1928 | 北部高松港に臨む一帯の地は水陸交通運輸の利便多く将来好個の工業地として開発せらるべき見込 ³¹⁾ The port area is convenient for water and land transportation, and it will be fit for industrial area in the future. |
| 今治 Imabari | 商業 commerce | 31.Mar.1943 | 所謂城下町として古くより商店街を為し現在も都心部として発展しつつある ³²⁾ The port area has been commerce area since ancient times, and it is the city center now. |
| 鹿児島 Kagoshima | 工業 industry | 24.Jan.1930 | 沿岸一帯の地域は鹿児島港を控へ且鹿児島駅に近く海陸運輸の便に富み加ふるに恒風の関係より最も最適の工業地たる ³³⁾ The coastal area has Kagoshima Port and near Kagoshima Station, therefore it is convenient for water and land transportation. This area is suiTable for industrial area because of the regular wind direction. |
| 高岡(伏木港) Takaoka(Fushiki Port) | 商業/工業 commerce/industry | 22.Sep.1931 | 港湾への言及無し ³⁴⁾ Not mentioned about port. |
| 高知(浦戸港) Koshi(Urato Port) | 工業 industry | 29.Jan.1931 | 浦戸湾に臨む一帯は水陸運輸の利を占め土地広潤にして将来好個の工業地として開発せらる ³⁵⁾ the coastal area faced to Urato Gulf is convenient for water and land transportation. The land is broad and might be suiTable for the best industrial area in the future. |
| 尾道 Onomichi | 商業/工業 commerce/industry | 22.Oct.1934 | 港湾に臨む土地(中略)は現に工場敷地として利用せられつつあるのみならず更に将来尾道港湾修築に伴ひ工業的発展を期待せらる ³⁶⁾ Factories has been gathering in the area faced to the port, and this port area is expected for the industrial development in the future after the modernization of Onomichi Port. |
| 福岡(博多港) Fukuoka(Hakata) | 工業 industry | 19.Aug.1931 | 港湾への言及無し ³⁷⁾ Not mentioned about port. |
| 青森 Aomori | 工業 industry | 31.May.1935 | 青森港沿岸の地及青森駅西方一帯の地は現在既に工場地としての相貌を呈せる ³⁸⁾ Now, several factories are located in the area near Aomori Port and Aomori Station. |
| | 工業 industry (追加拡大 additional) | 15.Apr.1942 | 青森工業港計画に伴ひ大字油川、瀧内村大字西滝の各一部及新城村大字石江の中津線以東を工業地域に指定せむとす ³⁹⁾ With the plan of Aomori Industrial Port, Aburakawa, Nishitaki, and the eastern area from Tsugaru Line in Ishie are designated to be industrial zone. |
| 大分 Oita | 商業/工業 commerce/industry | 18.Nov.1932 | 大分港の付近地は何れも交通運輸の便に富み既に工場・倉庫等建設せられたるものあり将来好個の工業地として開発せらるべき見込 ⁴⁰⁾ Oita Port area is convenient for transportation and factories and warehouses are gathering. There will be more factories located in the future. |
| | 工業 industry (追加拡大 additional) | 20.Oct.1936 | 大分港の修築工事進捗に伴ひ附近一帯は工業化の傾向著しく既定の工業地域にては狭隘を感ぜらるるに至りたるを以て既定住居地域及路線商業地域の一部を工業地域に... 変更せむとす ⁴¹⁾ Many factories are gathering around Oita port with the port modernization work, and designated industrial zone is smaller for the current status. So, designated residence and commerce zone should be changed to be industrial zone. |
| 酒田 Sakata | 工業 industry | 14.Apr.1937 | 酒田港沿岸は主として県有埋立地にして将来水陸通運の便備はるに於ては絶対の工業地 ⁴²⁾ Most of the area in Sakata port is prefecture's landfill and it will be more convenient for water land transportation. So, it will be suiTable for industrial district. |
| 和歌山 Wakayama | 工業 industry | 5.Dec.1934 | 水陸交通の便に富み現に多数の工場該方面に密集せる実状なるのみならず将来益々工業地として発展を予想せらる ⁴³⁾ Wakayama Port Area is convenient for water and land transportation and factories located there densely. It is expected that this area will be developed as a industrial area in the future. |
| | 工業 industry (追加拡大 additional) | 11.Apr.1943 | 臨港地帯に於ける大日本油脂株式会社工場の建設... に伴ひ ⁴⁴⁾ At the waterfront area, the factory of Dai-Nihon Yushi Company are decided to be constructed. |
| 広島(宇品港) Hiroshima(Ujina Port) | 未指定/商業 none zoning/ commerce | 23.Jun.1927 | 土地の現況工業地域に適すと雖も未だ大工場の存在するもの稀なるを以て暫未指定地に保留し今後に於ける発展の趨向を見る ⁴⁵⁾ The port area is suiTable for industrial zone, but there is presently no huge factory there. So, it is reserved as none zoning and kept observing its land use. |
| 宇部 Ube | 工業 industry | 16.Sep.1933 | 将来宇部港の修築工事・海面の埋立・運河開鑿工事等竣工の際に於ては海陸の連絡・運輸の利便加はり工業用地として発展すべく期待せらる ⁴⁶⁾ When the construction, the landfill and the canal are completed, it will be convenient for transportation and it is expected to be developed as a industrial area. |

市計画施設の一つであり、都市計画事業として施行するために必要な土地を収用できると解釈することは可能である。しかし、実際に各都市で運河・公園・広場・緑地等が都市計画決定された一方で「都市計画港湾」という決定がなされた記録は見られない。

最初期の都市計画策定の指針である「都市計画決定標準」¹⁶⁾は1927年に到達された。このうち「五、地域決定標準」で「工業地域とするもの イ、地勢平坦にして港湾、運河に接近し若は陸上運輸の便なる土地」とされ、港湾一帯は工業地域指定とする一応の指針が示された。

1933年に出された「都市計画標準」¹⁷⁾では「(ホ) 運河計画標準」で「一 運河計画は主として工業地の開発、埋立地の利用、低湿地の改良等土地の地域的發展を計る必要ある場合に之を行ふ

二 運河の配置に関しては現在に於ける河川運河の利用を増進し若は港湾、道路、鉄道等水路交通の相互関係を緊密ならしむるやう考慮し、水路の連絡を主とするもの、沿岸の利用を主とするもの等に付適當の位置を選定し系統ある組織を保たしむ」とあり、都市計画運河の目的として港湾をはじめとした水運の連携強化がその一つとされた。また運河計画を行うにあたり既存港湾や計画中の港湾の図を提出するように求めており、都市計画運河が港湾との関連の中で役割を見出されていたことが示唆される。本研究対象都市で都市計画運河が決定された都市は新潟のみであるが、対象外の都市では富山(富岩運河; 東岩瀬港)や尼崎(中堀運河; 尼崎港)、名古屋(中川運河; 名古屋港)などが挙げられる¹⁸⁾。

続いて、1938年の市街地建築物法の改正を受けて、1939年に出された決定標準¹⁹⁾によれば、新たに加わった工業専用地区について「(二) 工業専用地区決定標準…(中略)…一、位置 左の各号の事項を考慮して選定すること イ 港湾、運河等に沿ひ物資の運輸に便利なること…(中略)…二、区域 イ 地区は原則として帯

状と為すこと 但し土地の情態、工業的施設等に依り特に必要と認むる場合には集団とすること」を標準としている。実際に終戦までの間に名古屋²⁰⁾(1940年)・西宮²¹⁾・尼崎²²⁾・広畑²³⁾(1942年)・八戸²⁴⁾(1943年)・堺²⁵⁾・岡山²⁶⁾(1944年)では、臨海部の工業地帯もしくは工場立地を予定する埋立地や土地区画整理区域等で工業専用地区が指定されているが、本研究対象港湾都市では同地区が指定された記録はない。

4 港湾都市における用途地域

4.1 港湾一帯の用途地域

本章では、研究対象都市における都市計画の用途地域に着目したい。各都市における用途地域はFig.1の通りであり、また地域決定理由はTable2に記載した。内務省直轄港湾整備の対象となった港湾の水域と接する海岸線および港湾の陸域一帯が、どのような用途地域となっているかを見ると、多くの都市で港湾一帯が工業地域に指定されている。ただし商業地域指定されている港湾(長崎港・今治港・伏木港・尾道港・大分港)も見られる。また海岸線は工業地域指定でありながら、近接する後背地に商業地域が指定されている都市(清水港・高松港・青森港・博多港・宇部港)も多く見られる。例外として広島港では、臨港部は未指定地域とされたが、当時の広島港(宇品港)は陸軍運輸部の拠点が置かれ、軍港としての一面があったことも考慮する必要がある。また同港では旅客棧橋一帯は局所的に商業地域が指定されていた。

こうした港湾一帯の用途地域指定理由は各都市で、Table2のようになっている。港湾一帯の用途地域指定理由は概ね、港湾一帯が交通の便を活かした工業集積地としての成長が期待されていた、あるいは、内務省による将来的な港湾の整備を見越して予め工業地域指定をおこなっていた点が挙げられている。一方で、既に臨海部に

工場の集積が見られることを追認するかたちで、工業地域指定の理由としている都市も見られる(尾道³⁶⁾・大分⁴⁰⁾・和歌山⁴³⁾。

4.2 内務省直轄工事に対応した用途地域の変更

本研究対象の港湾都市では、内務省直轄工事業と都市計画の施行が相前後する時期に実施されたが、港湾整備が整うにつれ、既定の用途地域に見直しを加える都市が見られた。新潟市は1941年に臨港工業地帯を造成するため(6で後述)、既定の住居地域を工業地域とすると共に、用途地域を定めていなかった一帯に工業地域指定を拡大した²⁸⁾。青森³⁹⁾・大分⁴¹⁾・和歌山⁴⁴⁾ではそれぞれ、港湾に近接した一帯の既存の用途地域を、臨海部の工業化に伴って工業地域に変更している。大分では、内務省直轄工事業の進捗が、用途地域見直しの理由であると明確に記している。

5 港湾と都市計画街路

5.1 港湾都市における都市計画街路

研究対象都市における都市計画街路について、港湾一帯に直結もしくは関連する路線名(Table3)および路線図(Fig.1・Fig.2)を示した。このうち図・表中の①②といった番号が対照となっており、都市計画街路が当該都市の全計画街路で最大幅員の場合、幅員数値に下線を付している。

こうした港湾に係る都市計画街路について、その計画理由では、新設街路により港と駅や国道との海陸連絡機能の強化と、内務省直轄工事業による港勢拡大への対応の必要性を挙げている都市が多く見られる(Table3)。また、こうした港湾都市計画街路が、当該都市計画の中で最も広幅員の街路となっているもの、あるいは当該都市の骨格を形成する幹線と位置づけられているものが多い。特に内陸の中心駅と港湾を結ぶ街路や海岸線に沿った街路が多くの都市で計画されるとともに、直轄工事業との整合性をとった街路計画が見られた。例えば清水では、直轄工事業によって整備される埠頭内道路に合わせて、都市計画街路①②の路線と幅員が定められた⁵⁰⁾。

5.2 内務省直轄工事業に対応した都市計画街路変更

内務省直轄工事業に先行して都市計画街路が定められた都市では、直轄工事業決定後や工事業進捗に伴い、街路計画を改める例が見られた(高知・和歌山・秋田・細島・青森)。和歌山では、1931年の最初の街路計画では、港湾整備が予想される地域の街路計画は策定せず、直轄工事業決定後の1933年に、臨港部の街路計画を決定している⁷¹⁾。秋田では土崎港修築完了後に、秋田市中心部から土崎港に至る幹線街路が計画決定された⁵⁶⁾。高知⁵⁹⁾・細島⁶⁹⁾・青森⁶⁶⁾では、直轄港湾工事業の進行中に、港湾に係る街路計画の見直しが行われた。新潟は、臨港工業地帯造成のための区画整理(6)に伴う街路計画の追加を行っている²⁸⁾。

また、港湾整備に合わせて臨港鉄道線が敷設された都市が多いが、こうした臨港鉄道は鉄道省による整備(一部は内務省直轄工事業に合わせて整備を内務省に委託)や民鉄事業者による整備計画であった。法的には都市計画鉄道としての決定・整備も可能で、他都市では事例があるが、本研究対象都市においては都市計画鉄道の決定は見られなかった。

6 直轄港湾都市における土地区画整理

1930年代後半に入り、内務省は港湾整備の目的の一つとして工業地帯の整備を掲げるようになった⁸⁴⁾。こうした港湾都市の工業化の機運が高まるにつれ、臨海部での工業用地確保のために、本研究の対象都市でも港湾に近接した一帯の土地区画整理が計画されるようになった。本研究対象都市においては、新潟(1941年;新潟工業地帯²⁸⁾・1943年焼島潟⁷⁴⁾、北部工業地帯⁷⁴⁾・秋田⁷⁵⁾(1939年;土崎埋立地)・塩釜(1942年;多賀城工業都市⁸⁰⁾・小名浜⁷⁶⁾(1944年)・和歌山(1938年;湊地区⁷⁷⁾・1941年;河西地区⁷⁹⁾・苅田⁸¹⁾(1941年)・大分⁸³⁾(1943年;大分西部)がこれに該当し、このうち塩釜・和歌山・苅田は新興工業都市計画として計画された。新興工業都市計画は、戦時体制が強まる中で、軍需産業振興のために国費を投

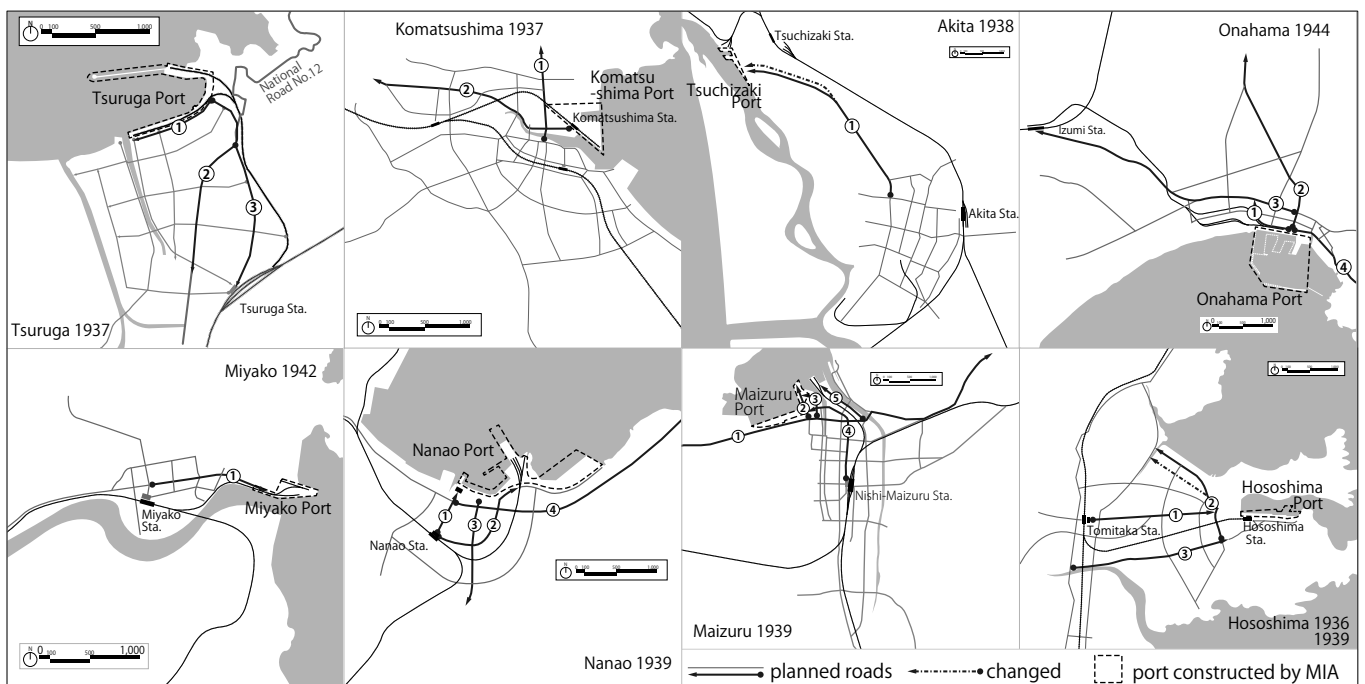


Fig.2 Planned roads in the port towns 研究対象都市における街路計画

Table3 Planned roads and and reasons of planning in the port towns 研究対象都市における街路計画と決定理由

| 都市 port town | 都市計画街路 planned roads | 幅員 width | 年月日 date | 理由 reason |
|-------------------|---|--------------------------|------------------------------------|--|
| 敦賀 Tsuruga | ① 2.1.1. ② 2.2.1. ③ 2.3.1. | 18m 15m 11m | 22.Apr. 1937 | 築港と敦賀駅との連絡を緊密にし国道12号線国道35号線を以て其の二大基準とし ⁴⁹⁾ Connecting Tsuruga Port and Tsuruga Sta. tightly, and National Road No.12 and No.35 will be the standards of city planning roads. |
| 新潟 Niigata | ① 1.3.7. ② 2.2.1. ③ 1.3.10. | 22m 15m 22m | 25.Feb. 1927 9.Apr. 1941 | 街路の配線に付ては築港及停車場、信濃川及国道10号線を基準として ⁴⁹⁾ Niigata Port, Niigata Sta., Shinano River and National Road No.10 should be the standards of city planning roads. 日高連絡の要衝たる新潟港大拡張計画実施に伴う背後地の発展の現状...に鑑み ⁵⁰⁾ In view of the development of the hinterland of Niigata Port which is planned to expanded as a strategic point of Japan - Manchuria transportation. |
| 長崎 Nagasaki | ① 1.3.1. | 22m | 15.May 1928 | 港湾に言及なし ⁴⁹⁾ Not mentioned about port |
| 清水 Shimizu | ① 1.3.2. ② 1.3.3. | 22m 22m | 6.Dec. 1927 | 近時清水港の修築に伴ひ...国有鉄道江尻駅と築港との二中心を連絡する幹線を配し、之を基準として...放射線及環状路線を配置する ⁵⁰⁾ Shimizu port is modernized, main planning road connects Ejiri Sta. and Shimizu Port which are twin centers of Shimizu City. Based on this main road, radiating roads and loop roads are planned. |
| 高松 Takamatsu | ① 1.3.1. ② 1.3.2. ③ 1.3.5. ④ 1.3.6. ⑤ 2.1.2. ⑥ 2.2.1. 2.2.2. 2.2.3. | 22m 22m 20m 12m | 27.Sep. 1928 | 近年港湾の交通運輸頻繁を極め...①及②を南北の縦貫線とし...北部に於ける東西幹線として③及④...臨港線として⑤...とするものなり ⁵¹⁾ In recent years, marine-land transportation is developing... ① and ② are north-south standard roads, ③ and ④ are east-west standard roads in the north area in the city... ⑤ is a waterfront roads. |
| 今治 Imabari | ① 1.3.1. ② 2.1.2. | 22m 19m | 31.Mar. 1932 | 今治港修築工事の完成等の関係考慮し先づ市内に於いて今治駅と今治港とを連絡する①を初め②...等の重要幹線を配置し ⁵²⁾ In the view that modernized work of Imabari Port is expected to be completed, ① is planned to connect Imabari Sta. and Imabari Port... ② is important main road. |
| 鹿児島 Kagoshima | ① 1.3.1. ② 1.3.5 ③ 1.3.9. ④ 1.3.10. ⑤ 2.2.1. ⑥ 2.1.5. | 25m 22m 15m 19m | 7.Nov. 1927 | ①即ち鹿児島駅、武蔵間を連絡する路線は鹿児島都市計画の骨子を為するものにして之を以て東西の幹線とし更に②、③、④及⑤を以て鹿児島港との連絡を図り ⁵³⁾ ① which connect Kagoshima Sta. and Take Sta. is standard of the city planning in Kagoshima and main east-west road. ②、③、④ and ⑤ connect ① to Kagoshima Port. |
| 小松島 Komatsu-shima | ① 2.2.1. ② 2.3.1. | 15.5m 11m | 28.Apr. 1937 | 港湾の修築完成と鉄道の延長に依り...近時に於ける工業の勃興と相俟て著しく発展しつつあり...小松島駅より徳島市方面に至る②、本町の中心部より築港方面に至る① ⁵⁴⁾ In recent days, industry has been developing by the completion of the port and the expansion of railways. ② runs from Komatsumishima Station to Tokushima City. ① runs from the Center of Komatsumishima City to Komatsumishima Port. |
| 高岡 Takaoka | ① 1.3.2. | 22m | 31.Mar. 1930 | 日本海唯一の商港たる伏木港とは里余を離るるのみにして其の交通に実接不離の關係に在り...①を以て南北の幹線とし ⁵⁵⁾ Takaoka City is located several km distant from Takaoka Port which is the best commerce port faced to Japan Sea... ① is north-south main road connecting them. |
| 秋田 Akita | ① 1.3.3. | 22m | 18.May 1938 | ①は...土崎港に至る交通幹線ならしめ ⁵⁶⁾ ① connecting Akita City and Tsuchizaki Port is main transportation road. |
| 小名浜 Onahama | ① 2.2.1. ② 2.3.1. ③ 2.3.2. ④ 1.小.3. | 15m 11m 15m | 16.Feb. 1940 | 眼下唯一の商港なり、昭和十三年第一期築港工事完成し...且生産拡充並軍需関係工場の設置せらるるものありて...①を以て小名浜港埋立地の幹線とし ⁵⁷⁾ Only Onahama Port is the commerce port in Fukushima Prefecture. Port was modernized in 1938 and the military industries are located around it. ① is main road of the landfill of Onahama Port. |
| 宮古 Miyako | ① 2.2.2. | 15m | 15.Apr. 1942 | 近時港湾施設の改善及之と連絡する運輸機関の整備等により工業都市として発展の傾向顕著 ⁵⁸⁾ In recent years, Miyako City is developed as an industrial town by the completion of the port and the transportation systems connect to the port. |
| 高知 Kochi | ① 1.3.1. | 27m | 8.Apr. 1933 | 浦戸港改修に伴ひ①...の一部を変更する By the improvement of Urato Port, ① is expanded to the port. |
| 七尾 Nanao | ① 2.2.1. ② 2.2.2. ③ 2.2.3. ④ 2.3.2. | 15m 15m 15m 11m | 26.Apr. 1939 | 目下国直轄にて港湾修築工事施行中にして...省線七尾線は七尾港に連絡し将来海陸の要衝地として益々発展の傾向著し...七尾駅と七尾港とを連絡せしむる為①及②を配し貨客の運輸交通を便ならしめたる ⁵⁹⁾ The modernization of Nanao Port is under construction by the ministry, and Nanao Ralline will be reaching to the port. Nanao City is expected to be developed as an important area of marine-land transportation in the future. ① and ② connect Nanao Sta. and Nanao Port and improve freight and passenger's access. |
| 尾道 Onomichi | ① 2.2.1. ② 2.2.2. ③ 2.3.1. ④ 2.3.2. | 15m 15m 11m 11m | 27.Jun. 1933 15.May 1935 | 尾道駅前より東西に通ずる主要幹線として①及②を求め、...南北幹線として③...を定むると共に...臨港地帯の発展に備ふる為十数路線を適当に配し ⁶⁰⁾ ① and ② are east-west main roads from Onomichi Sta., ③ is north-south main road, other ten-odd roads are prepared for the development of the waterfront area. 内務省に於て事業執行中の港湾修築に伴ひ...付属貯木場を設置せらるることとなりたるに...貯木場関係の荷揚用道路、木材乾燥場及製材工場等の敷地を得るに至難となるの事情に鑑み①...を約20メートル北方に変更せむとす ⁶¹⁾ The location of ① is changed to be 20m north compared to the fixed plan because the timber storage is planned due to the port modernization of the ministry. |
| 舞鶴 maizuru | ① 2.1.1. ② 2.1.3. ③ 2.3.5. ④ 2.3.7. ⑤ 2.3.8. | 18m 18m 11m | 13.Dec. 1939 | 日本海に面する要津として近年港湾の修築成るや対滿支貿易の基地として発展の傾向著しきものあり...舞鶴臨港地帯の幹線としては①の外②及⑤を配し尚舞鶴港を中心とする交通の円滑を期し且同駅と舞鶴港との物資の運搬に備ふる為には同駅を基点として適当に放射線配置したり ⁶²⁾ In recent years, Maizuru Port is the important port faced to Japan Sea as Japan-Manchuria trade after the completion of the port modernization. ①, ② and ⑤ are main roads of the waterfront area, and other ten-odd roads are distributed from Maizuru Sta. in order to improve the transportation between the port. |
| 福岡 Fukuoka | ① 1.3.1. ② 1.3.3. | 27m 27m | 19.Aug. 1931 | 近く実現せんとする博多港の大修築...将来福岡市は博多港を中心とする一大商都都市として発展すべき可能性豊富なり...①②に関する言及なし ⁶³⁾ In the near future, the modernization of Hakata Port will be completed, and Fukuoka City is expected to be developed as a one of the biggest commerce and industrial town based on the port. ... ①②に関する言及なし |
| 青森 Aomori | ① 2.1.2. ② 2.2.6. | 19m 21.5m | 5Jan.1935 18Jan.1937 | 港湾に関する言及なし ⁶⁴⁾ Not mentioned about port. 港湾に関する言及なし ⁶⁵⁾ Not mentioned about port. |
| 大分 Oita | ① 1.3.2. ② 2.2.5. | 22m 15m | 19.Jan. 1931 | 港湾に関する言及なし ⁶⁶⁾ Not mentioned about port. |
| 細島 Hososhima | ① 2.1.1. ② 2.2.1. ③ 2.3.13. | 18m 15m 11m | 24.Oct. 1936 31.Mar. 1939 | 宮崎県の北部に於ける海陸交通連絡上重要な地位を占むる...細島港修築工事完成の暁は一層の発展を予測せらる ⁶⁷⁾ Hososhima City has the role of marine-land transportation in the northern area in Miyazaki Prefecture. It is expected to be developed after the completion of the modernization of Hososhima Port. 細島港の修築完成を控へ臨港地帯の発展顕著なるものあるに鑑み国道第3号線と細島港とを連絡する幹線街路②を整備する ⁶⁸⁾ because in the near future, the modernization of the port will be completed and the waterfront area is developing. ② is the main road connecting National Road No.3 to Hososhima Port. |
| 酒田 Sakata | ① 2.2.1. ② 2.2.5. ③ 2.3.18. ④ 1.小.5 | 15m 11m 18m | 26.Apr. 1937 | ①、...②を以て酒田停車場と築港とを連絡する幹線とし ⁶⁹⁾ ① and ② is the main roads connecting Sakata Sta. and Sakata Port. |
| 和歌山 Wakayama | ① 1.3.3. ② 2.2.2. ③ 2.3.4. | 22m 15m 11m | 3.Mar. 1935 | 和歌山港の修築計画未定なりし為め同港附近の街路計画は之を他日の決定に譲りたるものなり今回同港の修築計画略々決定を見るに至りたるを以て既定都市計画街路の内①、②及③を夫々延長して該方面に於ける水陸の聯絡を全からしめむ ⁷⁰⁾ When the port modernization was not planned yet, city planning roads were not decided in the waterfront area. Now, the port plan has been decided, and ①, ②, and ③ are expanded to this area in order to improve marine-land transportation. |
| 広島 Hiroshima | ① 1.3.7. ② 2.2.5. | 22m 15m | 27.jul. 1928 | 港湾に関する言及なし ⁷¹⁾ Not mentioned about port. |
| 宇部 Ube | ① 2.2.1. ② 2.2.2. ③ 2.2.3. ④ 2.2.4. ⑤ 2.3.4. ⑥ 2.3.5. ⑦ 2.3.6. ⑧ 2.3.7. ⑨ 2.3.8. | 15m 15m 11m 11m | 2.Oct. 1933 | 港湾に関する言及なし ⁷²⁾ Not mentioned about port. |

じ、用地買収・土地区画整理により工業用地やそれに附随する用途の土地区画造成を行う事業である⁸⁵⁾。新興工業都市計画に該当しない新潟も、これに比肩する面積であった。さらに多賀城工業都市計画は、1944年に仙台及塩釜軍都都市計画⁸⁶⁾に取り込まれる形で、より広域計画の中に位置づけられた。こうした臨海部における土地区画整理の理由は、工業用地を捻出するためのものと、大規模工場の進出を受けた工員住宅用地を用意するものに分けられるが、いずれも臨海部に大規模な工業集積を誘致することが目的であった。新興工業都市計画に該当しない都市も含め、内務省の臨海工業地帯政策、戦時下の軍需工業振興と国防のための工場地方分散、という当時の国策に沿うものであったとすることができる。

7 本研究のまとめ

7.1 各都市計画の港湾への対応

本研究の対象とした港湾都市における都市計画のプランは、都市計画法・市街地建築法に基づき、おおそ都市計画決定標準等に準拠して運用されていたが、各都市において様々な手法が取られた。

まず、用途地域については、港湾一帯・隣接地に工業地域を指定することが一般的であったが、土地利用の実態に合わせて商業地域指定や商・工を併用する都市が見られた。こうした工業地域指定の理由は、直轄工事による港湾整備と併せて将来的な臨海部の工業化を企図したものが多く、直轄港湾整備が当該都市における将来的な土地利用予測や計画に対して、少なくない影響を与えていたことが示唆される。また一方で、内務省の直轄工事が実施されながらも、戦後まで用途地域が指定されなかった都市もあった。

街路計画については、港湾に対する配置パターンから4つのタイプに分類することが可能であると考えられる。

- type-A：中心駅や中心市街地が内陸にあり、港湾と内陸を結ぶ街路の幅員が当該都市計画街路中最大
- type-B：中心駅や中心市街地が内陸にあるが、海岸線に沿った街路の幅員が当該都市計画街路中最大
- type-C：中心駅や中心市街地が海岸沿いにあるが、港湾と内陸を結ぶ街路の幅員が当該都市計画街路中最大
- type-D：中心駅や中心市街地が海岸沿いにある、海岸線に沿った街

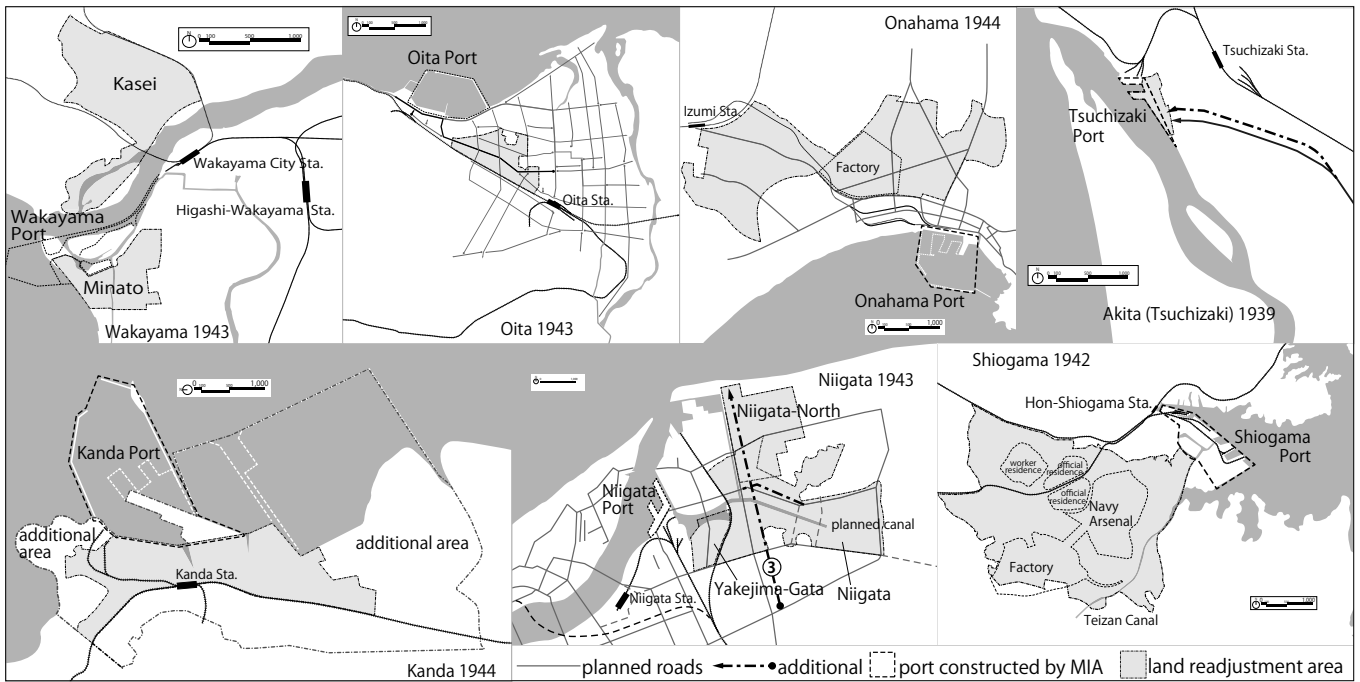


Fig.3 Land readjustments in the port towns 研究対象都市における土地区画整理

Table4 Land readjustments and reasons of planning in the port towns 研究対象都市における土地区画整理と決定理由

| 都市 port town | 土地区画整理名称 land readjustment P.J area | 面積 (m ²) area | 年月日 date | 理由 reason |
|-----------------|--|------------------------------|--|---|
| 新潟 Niigata | 新潟工業地帯造成 Niigata Factory Area | 4,290,000 | 9.Apr. 1941 | 港湾施設の整備と共に背後地の発展顕著なるものあるの实情に鑑み...合理的発展に備へむ ⁷⁶ By the improvement of port facilities, the waterfront industrial area is developing drastically...preparing for the orderly development. |
| | 焼島潟 Yakejima-Gata | 600,000 | 5.Mar. 1943 | 新潟市の東部...に於ける工業地帯の各種大小工場は時局の要請に基づき近時其の拡充整備を見るもの多く...工場の拡充整備並に省線信越線焼島駅の新設を見んとする等情勢甚だしく強化せんとするに至れるを以て工場地の合理的建設に資するため In east area in Niigata City, several factories are developed under the war, and Yakejima Sta. in Shin-etsu Line will be constructed locating in this area. Preparing for the orderly development of the industrial area. |
| 秋田 Akita | 土崎埋立地 Tsuchizaki Landfill | 240,640 | 4.Aug. 1939 | 修築中の土崎港の後背地にして同築港完成の時は臨港地帯としての発展著しきものあるべき ⁷⁵ After the completion of the Tsuchizaki Port modernization, the port hinterland will be developed as a waterfront industrial district. |
| | 小名浜 Onahama | 1,650,000 | 20.Mar. 1944 | 第二重要港湾たる小名浜港...常磐炭田...臨港鉄道...此等地理的諸条件の優越は工業地方分散の国家施策と相俟つて暫時工業地帯としての変革を招来しつつあり...日立製作所...及保土ヶ谷化学工業...の建設されるに及び...一大工業基地たるの情勢必至たり ⁷⁶ Onahama City has been developed as an industrial town by Onahama Port, Joban Coal Mines, the port raillines and the industry decentralizing policy, and after completion of the factories of Hitachi Corporation and Hodogaya Chemical Company, there will be the one of the biggest industrial area in Japan. |
| 和歌山 Wakayama | 湊 Minato | 1,310,040 | 5.Apr. 1938 | 西部和歌山港に近接する一帯の区域は...近く和歌山港の完成並南海鉄道線の本区域を経て新和歌浦への延長計画と相俟ち各種工場...の建築物日を追って乱立の实情に在りて急速なる発展を予想せらるる ⁷⁷ In the west area in Wakayama City, the modernization of Wakayama Port and Nankai Railline will be completed. Many factories are gathering in this area disorderly and it is expected to be the drastical development. |
| | 河西 Kasei | 765,534 | 31.Mar. 1943 | 大日本油脂株式会社和歌山工場設置せらるることとなりたるを以て之が速なる建設を祈らむが為...除斥せむ ⁷⁸ Omit the area where the factory of Dai-Nihon Yushi Company are decided to be located from the land-adjustment area, for its immediate construction. |
| | 多賀城工業都市建設 Tagajo Factory Area | 4,500,000 | 4.Dec. 1941 | 住友金属工業株式会社設置せられたるを以て其の隣接地一帯は労働者等の移住に依り急速なる発展の情勢にある ⁷⁹ The area near the factory of Sumitomo Metal Company is developed drastically by the housing of the factory workers. |
| 塩釜 Shiogama | 7,000,000 | 6.Nov. 1942 | 多賀城を中心とする地域一帯の地は...最近軍関係重要施設の建設計画決定し其の一部は既に工事の着工を見るに至り之が為諸般の状況甚だしく変化し近き将来市街地として急速なる発展を予想せらるる ⁸⁰ In recent years, arsenals and factories are planned to be located in Tagajo Area and some of them has already been under construction. This area should be urbanized in the near future. | |
| 苅田 Kanda | 苅田 Kanda | 4,468,860 | 13.Jan. 1941 | 苅田港の修築並に港湾施設の整備計画等の進捗に伴ひ...臨港地帯並に其の付近一帯は急激なる市街化の傾向に在る ⁸¹ The waterfront area is drastically urbanized because of the construction of Kanda Port and the improvement of the port facilities. |
| | 大分西部 Oita-West | 21,112,420 | 31.Jul. 1944 | 苅田港が重要な石炭移出港として完成の暇は...急速なる工業の拡充に備へ工業都市として...国防的都市として計画を樹立 ⁸² After the completion of the Kanda Port modernization for coal export, Waterfront area is expected to be more developed as an industrial and a national defence town. |
| 大分 Oita | 594,000 | 31.Mar. 1943 | 大分...西部に軍事施設並軍需工場等の設置せらるるに伴ひ急速なる人口の増加を示すと共に住宅亦激増の趨勢にあり ⁸³ With the situation that military facilities and Arsenals have been located these days in Oita-West Area, the population and the residences in this area are increasing rapidly. | |

路の幅員が当該都市計画街路中最大

こうした各都市の街路計画がいずれのタイプに該当するかを Table5 に示した。このうち、直轄工事によって整備された港湾と内陸に位置する当該都市の中心駅を結ぶ街路が、最重要路線として最広幅員で決定された type-A が最も多い。また直轄工事に合わせて街路幅員の統一や、直轄港湾工事決定後に街路計画の変更・追加などが行われた都市もあった。港湾整備により港湾の貨客量の増大が予想されるため、各都市とも街路計画により物流対応を図ろうとしていたことが分かる。街路計画決定の理由書からも、直轄工事による港湾一帯との連絡を重視する姿勢が多く都市で見られ、時期や都市による差異はあれど、直轄工事が当該都市の街路計画に与えた影響は大きかったと言える。

港湾に近接した土地区画整理計画は、数は少ないものの、いくつかの都市で計画決定が行われ、それらは港湾と関連性の強い大規模工場用地造成を目的としていた。とくに新興工業都市計画に基づく

土地区画整理は、港湾の工業化を推進する内務省の港湾政策と、戦時体制下での重工業地方分散という国策を、具体的に実現する手段であったと言える。換言すれば、臨港部での土地区画整理によって、内務省直轄港湾整備（後背地まで含めて整備できない）と都市計画（用途地域や街路計画による土地利用の用途誘導までしかできない）が、臨港工業地帯の実現という目的において、土地造成という、より実効性のある計画手法を持ち得た画期と捉えられる。

既往研究においては、初期開港都市や大都市・新興工業都市における港湾・臨海部を含めた都市計画について、その計画手法が明らかになってきたが、本研究を通して、その他地方都市における港湾近代化に対応した都市計画手法を包括的に整理し、一定の共通性を見出すことができた。

その一方で、港湾自体を都市計画決定する手法は用いられなかったことも分かった。都市計画事業は自治体が自弁することが原則であるため、港湾整備のような多大な費用を要する事業を、都市計画

Table5 Type of planned roads and features of planning in the port towns 本研究対象港湾都市の街路タイプと計画の特徴 14)

| 都市 port town | 用途地域 zoning | 街路タイプ type of planned roads | 都市計画と直轄港湾工事・その他土木事業との関係と特徴 feature of city planning and effect of port construction by MIA or other civil engineering works | |
|------------------|-------------------|--------------------------------|--|--|
| 敦賀 Tsuruga | - | B | ②と重複する国道12号線は県土木事業として実施 ⁴⁷⁾ National road No.12 overlapped ② was constructed by the prefecture. | |
| 新潟 Niigata | 工業 ind. | D | 都市計画選河を計画決定 ⁴⁸⁾ 、港湾後背地の工業地域拡大 ⁴⁹⁾ ・土地区画整理決定 ⁴⁸⁾ City planning canal was planned, industrial zone was added and land readjustments were planned around the waterfront area. | |
| 塩釜 Shiogama | - | - | 新興工業都市計画として計画決定 ⁵⁰⁾ Land readjustment was planned as one of the new industrial town projects | |
| 長崎 Nagasaki | 商業 com. | D | 港湾整備は当初県土木事業として実施 ⁴⁹⁾ Port was constructed by the pref. before by MIA. | |
| 清水 Shimizu | 工業 ind. | C | 県土木事業で整備する国道1号線・直轄工事で整備する臨港道路と接続するため①②と幅員を統一 ⁵⁰⁾ Unifying the width of National road No.1 constructed by the pref., ①, ② and the waterfront road constructed by MIA. 工業用埋立地は県土木事業として実施 ⁴⁹⁾ factory landfill was constructed by the pref. | |
| 高松 Takamatsu | 工業 ind. | C | 港湾整備は当初県・市土木事業として実施 ⁴⁹⁾ 、直轄工区域内に都市計画街路⑥を計画 ⁵¹⁾ Port was constructed by the pref. and the city before by MIA. ⑥ was overlapped in the port construction area by MIA. | |
| 今治 Imabari | 商業 com. | A | 臨港鉄道が計画されたが実現せず。港湾整備は当初県・市土木事業として実施 ⁴⁹⁾ Port railroad was planned, port was constructed by the pref. and the city before by MIA. | |
| 鹿児島 Kagoshima | 工業 ind. | A | 港湾整備は当初県土木事業として実施 ⁴⁹⁾ Port was constructed by the pref. before by MIA. | |
| 小松島 Komatsushima | - | C | 港湾整備は当初県土木事業として実施 ⁴⁹⁾ Port was constructed by the pref. before by MIA. | |
| 高岡 Takaoka | 商業 com. | A | 港湾整備は庄川河川整備と同時に実施 ⁴⁹⁾ Port construction was combined with Shogawa Riv. modification by MIA. | |
| 秋田 Akita | - | A | 直轄工事で整備する臨港道路と接続するため①と幅員を統一 ⁵⁰⁾ 、直轄工事による埋立地内を土地区画整理 ⁵²⁾ Unifying the width of ① and the waterfront road constructed by MIA, land readjustment was planned in the port construction area by MIA. | |
| 小名浜 Onahama | - | A | 港湾整備は当初県土木事業として実施 ⁴⁹⁾ Port was constructed by the pref. before by MIA. | |
| 宮古 Miyako | - | A | 港湾整備は当初町土木事業として実施 ⁴⁹⁾ Port was constructed by the city before by MIA. | |
| 高知 Kochi | 工業 ind. | A | ①の延長により臨港道路に準用 ⁵³⁾ ① was planned as a waterfront road. | |
| 七尾 Nanao | - | A | 鉄道省による棧橋整備 ⁵⁴⁾ Pier was constructed by the Ministry of Railways. | |
| 尾道 Onomichi | 工/商 ind./com. | D | ①と重複する国道2号線は県土木事業として実施 ⁴⁹⁾ National road No.2 overlapped ① was constructed by the pref. | |
| 舞鶴 Maizuru | - | B | 直轄工区域内に都市計画街路②を計画 ⁵⁵⁾ ② was overlapped in the port construction area by MIA. | |
| 福岡 Fukuoka | 工業 ind. | A | National road No.2 overlapped ② was constructed by the pref., some parts of port was constructed by the pref. and private companies. | |
| 青森 Aomori | 工業 ind. | D | 青森工業港計画(未実施)に合わせて工業地域拡大 ⁵⁶⁾ 、港湾整備は当初県土木事業として実施、棧橋整備は鉄道省の実施 ⁵⁴⁾ Industrial zone was added for Aomori industrial port (just planned), Port was constructed by the pref. before by MIA, Pier was constructed by the Ministry of Railways. | |
| 大分 Oita | 工/商 ind./com. | A | 港湾整備は当初県土木事業として実施 ⁴⁹⁾ ①と重複する国道3号線は県土木事業として実施 ⁴⁹⁾ Industrial zone was added and land readjustment was planned around the waterfront area, National road No.3 overlapped ① was constructed by the prefecture. | |
| 細島 Hososhima | - | A | Port was constructed by the pref. before by MIA. | |
| 酒田 Sakata | 工業 ind. | A | 港湾整備は当初県土木事業として実施 ⁴⁹⁾ 、直轄工区域内に都市計画街路①②③④を計画 ⁵⁶⁾ Port was constructed by the pref. before by MIA. ①, ②, ③ and ④ were overlapped in the port construction area by MIA. | |
| 和歌山 Wakayama | 工業 ind. | A | 港湾後背地の工業地域拡大 ⁴⁹⁾ 、土地区画整理決定 ⁵⁷⁾ Industrial zone was added and land readjustment was planned around the waterfront area. | |
| 広島 Hiroshima | 未指定 / 商 non./com. | A | 未指定地域が臨海部の多くを占めた ⁵⁸⁾ 、港湾整備は太田川の河川改修と併せて実施 ⁴⁴⁾ Most of the waterfront area was planned as none zoning. Port construction was combined with Otawaga Riv. modification by MIA. | |
| 宇部 Ube | 工業 ind. | B | 一部の港湾整備は県・民間企業の土木事業として実施 ⁴⁹⁾ Some parts of port was constructed by the pref. and private companies. | |
| 畑田 Kanda | - | - | 新興工業都市計画として計画決定 ⁵⁹⁾ 、街路計画無し Land readjustment was planned as one of the new industrial town projects, roads were not planned. | |

事業(「都市計画港湾」として実施することは、決定事例が一つも無いことから、現実的には難しかったと考えられる。また地方港湾整備と国庫補助の可否は、港湾調査会等のような内務省中央の国策的・政治的な判断に依っていた。このように港湾という大規模な土木インフラ整備は国の施策であり、内務省はあくまでインフラとしての港湾整備のみを実施し、港湾整備を都市計画の中でどのように位置づけ、市街地といかに接続するかは、港湾所在都市の都市計画に委ねられていたと言える。そのため、地方の各港湾都市では、直轄港湾整備を、臨海部の都市基盤整備あるいは工業化の契機と捉え、用途地域・街路計画・土地区画整理といった各種の都市計画の手法でそれに対応することで、実効性のある都市計画を進めようとしていた姿勢が、都市計画決定理由書や策定されたプランから伺い知ることができた。換言すれば、現在まで続く各都市での都市計画史において、内務省直轄工事による港湾整備が、当該都市における用途地域や街路計画といった計画策定や計画方針確立の最初期の段階で、影響を与えることになった、と結論付けられる。

7.2 今後の研究の課題と展開

本研究では、各都市の都市計画が直轄港湾工事から様々な影響を受けた点を明らかにしているが、反対に都市計画側から港湾行政・計画に対して与えた影響・実際におこなわれた要望や計画の調整などについては尚明らかになっていない。また本研究では、戦前に内務省直轄港湾工事が実施された都市において決定された都市計画のプランを比較したが、一方で都市計画街路の中で、どの路線が優先的に整備されたか、といった事業実施の面での調査・検証には至っていない。さらに、内務省内において港湾・都市計画行政部局が、実際に互いに政策・実務連携を図っていたか否かについての調査も不十分である。加えて、多くの港湾都市での都市計画における港湾の位置づけや関係性は、戦後の戦災復興都市計画や新産業都市事業などに継承されていったと推察されるが、こうした計画の変遷に關

する考究も、必要であろうと考えられる。

参考文献

- Murata, A.: A Typological Study On City Planning Method In Modern Port Towns, Journal of Architecture in Kyushu, AIJ, Vol.33, pp.257-260 / 261-264, 1992 (in Japanese)
村田明久(研究代表者): 近代港町の都市計画手法に関する類型学的研究, 平成34年度科学研究費補助金[一般研究(C)]研究成果報告書/村田明久 他, 「明治期の九州における特別輸出港の都市形成について - その1 都市構成の成立と発展」, 日本建築学会九州支部研究報告第33号, pp.257-260 / 松尾有平他, 「明治期の九州における特別輸出港の都市形成について - その2. 明治時代の施設分布についての考察」, 日本建築学会九州支部研究報告第33号, pp.261-264, 1992
- Okamoto, S.: Modern Port Towns - moji, Otaru, yokohama, Hakodate-, Gakugei-Shuppan-Sha, 2008 (in Japanese)
岡本哲志: 日本の港町研究会, 港町の近代—門司・小樽・横浜・函館を読む, 学芸出版社, 2008
- Ishida, Y.: Improvement of the modern urban planning in Japan 1868-2003, Jichitai-Kenkyu-Sha, 2004 (in Japanese)
石田頼房: 日本近代都市計画の展開 1868-2003, 自治体研究社, 2004
- Asano, J.: A Study On Design Technique And Design Thought Of The First Decision Of City Planning Area By The City Planning Act Of 1919 - In The Cases Of 43 Small And Middle Scale Cities Where The City Planning Act Was Enforced By The Taisyo Era -, Journal of Architecture and Planning (Transactions of AIJ), Vol.70, No.595, pp. 125-132, 2005. 9 (in Japanese)
- Asano, J.: A Study On The First Plan Of Streets Network And Its Characteristics By The City Planning Act Of 1919 - In the cases of 43 small and middle scale cities where the city planning act was enforced by the Taisyo era -, Journal of Architecture and Planning (Transactions of AIJ), Vol.71, No.603, pp. 121-129, 2006. 5 (in Japanese)
- Asano, J.: A Study On Method Of The First Zoning Designation By The City Planning Law And The Building Regulation Law Of 1919 - In the cases of 43 small and middle scale cities where the city planning law was enforced by the Taisyo era -, Journal of Architecture and Planning (Transactions of AIJ), Vol.77, No.680, pp. 2389-2398, 2012. 10 (in Japanese)
- Sugita, S.: A study of the technical standards on zoning from 1920s to 1940s - By Analyzing the Standards of National Government and the Standards on Zoning for Tokyo -, Journal of the City Planning Institute of Japan, No. 39-3, pp.931-936, October, 2004. 10 (in Japanese)
杉田早苗: 都市計画法制定後から戦災復興期まで(1920年代~1940年代)の

- 用途地域指定の技術基準に関する研究, 都市計画論文集, 39.3 巻, pp. 931-936, 2004. 10
- 8) Numajiri, A.: Factory Location and City Planning 1905-1954, Univ. of Tokyo Press, 2002
沼尻晃伸: 工場立地と都市計画 日本都市形成の特質 1905-1954, 東京大学出版会, 2002
- 9) Umehara, K., Tsuruta, Y. and Sato, K.: A Study on the Relation between the Designation of Use Zones and the Land Readjustment in Nagoya City before W.W.II -Especially on the Designation of the Industrial District-, Journal of the City Planning Institute of Japan, No. 32, pp. 67-72, 1997 (in Japanese)
梅原浩次郎, 鶴田佳子, 佐藤圭二: 戦前名古屋の用途地域指定と区画整理の関連に関する研究—特に工業地域指定を中心として, 都市計画論文集, 32 巻, pp. 67-72, 1997
- 10) Nakano, S., Kaku, S., Nakae, K., Koyama, Y. and Inoue, R.: The Relationship Between The Construction Of Bansyu Industrial District And New Industrial City Planning During WWII -A case study on the Hirohata, Aboshi and Takasago-, Journal of Architecture and Planning (Transactions of AIJ), Vol.80, No.717, pp. 2713-2723, 2015. 11 (in Japanese)
- 11) Nakano, S.: Taga City Planning and Newly Industrializing City Planning Project in the Second World War, Journal of the City Planning Institute of Japan, No. 40-3, pp. 223-228, 2005. 10 (in Japanese)
中野茂夫: 戦時下における旧多賀町の都市計画と新興工業都市計画事業, 日本都市計画学会 都市計画論文集, 40.3 巻, pp. 223-228, 2005. 10
- 12) Japan Society of Civil Engineers: Kindai Nihon Doboku-shi, p. 80, Kajima-Shuppankai, 2018 (in Japanese)
土木学会土木史研究会: 図説 近代日本土木史, p. 80, 鹿島出版会, 2018
- 13) The Ministry of Transportation, The Port Bureau: Nihon Kowan Shuchiku-shi, pp. 25-33, The Ministry of Transportation, The Port Bureau, 1951 (in Japanese)
運輸省港湾局編: 日本港湾修築史, pp. 25-33, 運輸省港湾局, 1951
- 14) The Ministry of Transportation, The Port Bureau: Nihon Kowan Shuchiku-shi, pp. 81-226, The Ministry of Transportation, The Port Bureau, 1951 (in Japanese)
運輸省港湾局編: 日本港湾修築史, pp. 81-226, 運輸省港湾局, 1951
- 15) Japan Cabinet: Toshi Keikaku Ho Shigaichi Kenchikubutsu Ho Wo Sadamu, 1919 (in Japanese)
内閣: 都市計画法・市街地建築物法ヲ定ム, 公文類聚・第四十三編・大正八年・第二巻・政綱二・地方自治・市町村制, 1919
- 16) Vice Minister of Inner Affairs: Toshi Keikaku Chosa Shiryo Oyobi Kettei Hyojun, The Ministry of Inner Affairs, 1927 (in Japanese)
内務次官: 都市計画調査資料及決定標準, 内務省, 1927
- 17) Vice Minister of Inner Affairs: Toshi Keikaku Chosa Shiryo Oyobi Keikaku Hyojun, Planning Bureau of the Ministry of Inner Affairs, 1933 (in Japanese)
内務次官: 都市計画調査資料及計画標準に関する件, 内務省, 1933
- 18) Yamane, T. and Nakanishi, R.: Regional Developments in Modern Japan: Viewpoint from Historical Geography, Kaisai-sha, p. 147, 2007 (in Japanese)
山根拓, 中西僚太郎 編: 近代日本の地域形成: 歴史地理学からのアプローチ, p. 147, 海青社, 2007
- 19) Planning Bureau of the Ministry of Inner Affairs: Chiku Chosa Shiryo Oyobi Kettei Hyojun, The Ministry of Inner Affairs, 1939 (in Japanese)
内務省計画局: 地区調査資料及び決定標準, 内務省計画局, 1939
- 20) Japan Cabinet: Nagoya Toshi Keikaku Kogyo Senyo Chiku Shitei, 1940 (in Japanese)
内閣: 名古屋都市計画工業専用地区指定ノ件, 公文雑纂・昭和十五年・第七十八巻・都市計画三, 1940
- 21) Japan Cabinet: Nishinomiya Toshi Keikaku Kogyo Senyo Chiku Shitei, 1942 (in Japanese)
内閣: 西宮都市計画工業専用地区指定ノ件, 公文雑纂・昭和十七年・第百十一巻・都市計画二, 1942
- 22) Japan Cabinet: Amagasaki Toshi Keikaku Kogyo Senyo Chiku Shitei, 1942 (in Japanese)
内閣: 尼崎都市計画工業専用地区指定ノ件, 公文雑纂・昭和十七年・第百十二巻・都市計画三, 1942
- 23) Japan Cabinet: Hirohata Toshi Keikaku Kogyo Senyo Chiku Shitei, 1942 (in Japanese)
内閣: 広畑都市計画工業専用地区指定ノ件, 公文雑纂・昭和十七年・第百三十一巻・都市計画二十二, 1942
- 24) Japan Cabinet: Hachinohe Toshi Keikaku Kogyo Senyo Chiku Shitei, 1943 (in Japanese)
内閣: 八戸都市計画工業専用地区指定決定ノ件, 公文雑纂・昭和十八年・第百五十二巻・都市計画十六, 1943
- 25) Japan Cabinet: Sakai Toshi Keikaku Kogyo Senyo Chiku Shitei, 1943 (in Japanese)
内閣: 堺都市計画工業専用地区指定決定ノ件, 公文雑纂・昭和十八年・第百五十二巻・都市計画十六, 1943
- 26) The ministry of Inner Affairs: Official Gazette 19441205 (in Japanese)
内務省: 官報 19441205, 大蔵省印刷局, 1944
- 27) Japan Cabinet: Niigata Toshikeikaku Kuikina Ni Okeru Shigaichikenchikubutsu Ho Dai Ichi Jo No Kitei Ni Yoru Chiiki Shitei, 1927 (in Japanese)
内閣: 新潟都市計画区域内ニ於ケル市街地建築物法第一条ノ規定ニ依ル地域指定ノ件, 公文雑纂・昭和二年・第三十一巻・都市計画一, 1927
- 28) Japan Cabinet: Niigata Toshikeikaku GairoChu Henko/Chiiki Henko/Kogyo Chitai Zosei Tochi Kukakuseiri Kettei, 1941 (in Japanese)
内閣: 新潟都市計画街路中変更・新潟都市計画地域変更・新潟都市計画工業地帯造成土地区劃整理決定ノ件, 公文雑纂・昭和十六年・第九十一巻・都市計画十四, 1941
- 29) Japan Cabinet: Nagasaki Toshikeikaku Kuikina Ni Okeru Shigaichikenchikubutsu Ho Dai Ichi Jo No Kitei Ni Yoru Chiiki Shitei, 1929 (in Japanese)
内閣: 長崎都市計画区域内ニ於ケル市街地建築物法第一条ノ規定ニ依ル地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和四年・第二十五巻・都市計画, 1929
- 30) Japan Cabinet: Shimizu Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1932 (in Japanese)
内閣: 清水都市計画地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和七年・第三十九巻・都市計画二, 1932
- 31) Japan Cabinet: Takamatsu Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1930 (in Japanese)
内閣: 高松都市計画地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和五年・第二十九巻・都市計画四, 1930
- 32) Japan Cabinet: Imabari Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1943 (in Japanese)
内閣: 今治都市計画地域指定ノ件, 公文雑纂・昭和十八年・第百四十七巻・都市計画十一, 1943
- 33) Japan Cabinet: Kagoshima Toshikeikaku Kuikina Ni Okeru Shigaichikenchikubutsu Ho Dai Ichi Jo No Kitei Ni Yoru Chiiki Shitei, 1930 (in Japanese)
内閣: 鹿児島都市計画区域内ニ於ケル市街地建築物法第一条ノ規定ニ依ル地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和五年・第二十六巻・都市計画一, 1930
- 34) Japan Cabinet: Takaoka Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1931 (in Japanese)
内閣: 高岡都市計画地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和六年・第三十九巻・都市計画五, 1931
- 35) Japan Cabinet: Kochi Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1931 (in Japanese)
内閣: 高知都市計画地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和六年・第三十五巻・都市計画一, 1931
- 36) Japan Cabinet: Onomichi Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1934 (in Japanese)
内閣: 尾道都市計画地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和九年・第四十五巻・都市計画八, 1934
- 37) Japan Cabinet: Fukuoka Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1931 (in Japanese)
内閣: 福岡都市計画地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和六年・第三十八巻・都市計画四, 1931
- 38) Japan Cabinet: Aomori Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1935 (in Japanese)
内閣: 青森都市計画地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和十年・第四十七巻・都市計画十二, 1935
- 39) Japan Cabinet: Aomori Toshikeikaku Chiiki Henko, 1942 (in Japanese)
内閣: 青森都市計画地域中変更, 公文雑纂・昭和十七年・第百二十四巻・都市計画十五, 1942
- 40) Japan Cabinet: Oita Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1932 (in Japanese)
内閣: 大分都市計画地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和七年・第四十六巻・都市計画九, 1932
- 41) Japan Cabinet: Oita Toshikeikaku Chiiki Henko, 1936 (in Japanese)
内閣: 大分都市計画地域中変更ノ件, 公文雑纂・昭和十一年・第五十巻・都市計画十五, 1936
- 42) Japan Cabinet: Sakata Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1937 (in Japanese)
内閣: 酒田都市計画地域ノ件, 公文雑纂・昭和十二年・第五十五巻・都市計画十, 1937
- 43) Japan Cabinet: Wakayama Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1934 (in Japanese)
内閣: 和歌山都市計画地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和九年・第四十七巻・都市計画十, 1934
- 44) Japan Cabinet: Wakayama Toshikeikaku Chiiki Henko, 1943 (in Japanese)
内閣: 和歌山都市計画地域変更ノ件, 公文雑纂・昭和十八年・百五十五巻・都市計画十九, 1943
- 45) Japan Cabinet: Hiroshima Toshikeikaku Kuikina Ni Okeru Shigaichikenchikubutsu Ho Dai Ichi Jo No Kitei Ni Yoru Chiiki Shitei, 1927 (in Japanese)
内閣: 広島都市計画区域内ニ於ケル市街地建築物法第一条ノ規定ニ依ル地域決定ノ件, 公文雑纂・昭和二年・第三十一巻・都市計画一, 1927
- 46) Japan Cabinet: Ube Toshikeikaku Chiiki Kettei, 1933 (in Japanese)

- 内閣：宇部都市計画地域決定ノ件，公文雑纂・昭和八年・第四十八巻・都市計画八，1933
- 47)Japan Cabinet: Tsuruga Toshikeikaku Gairo Kettei, 1937 (in Japanese)
内閣：敦賀都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和十二年・第五十六巻・都市計画十一，1937
- 48)Japan Cabinet: Niigata Toshikeikaku Gairo Kettei, 1927 (in Japanese)
内閣：新潟都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和二年・第三十一巻・都市計画一，1927
- 49)Japan Cabinet: Nagasaki Toshikeikaku Gairo Kettei, 1928 (in Japanese)
内閣：長崎都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和三年・第四十巻・都市計画二，1928
- 50)Japan Cabinet: Shimizu Toshikeikaku Gairo Kettei, 1927 (in Japanese)
内閣：清水都市計画街路ノ件，公文雑纂・昭和二年・第三十二巻・都市計画二，1927
- 51)Japan Cabinet: Takamatsu Toshikeikaku Gairo Kettei, 1928 (in Japanese)
内閣：高松都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和三年・第四十巻・都市計画二，1928
- 52)Japan Cabinet: Imabari Toshikeikaku Gairo Kettei, 1932 (in Japanese)
内閣：今治都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和七年・第三十九巻・都市計画二，1932
- 53)Japan Cabinet: Kagoshima Toshikeikaku Gairo Kettei, 1927 (in Japanese)
内閣：鹿児島都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和二年・第三十二巻・都市計画二，1927
- 54)Japan Cabinet: Komatsushima Toshikeikaku Gairo Kettei, 1937 (in Japanese)
内閣：小松島都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和十二年・第五十七巻・都市計画十二，1937
- 55)Japan Cabinet: Takaoka Toshikeikaku Gairo Kettei, 1930 (in Japanese)
内閣：高岡都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和五年・第二十七巻・都市計画二，1930
- 56)Japan Cabinet: Akita Toshikeikaku Gairo Tsuika, 1938 (in Japanese)
内閣：秋田都市計画街路追加決定ノ件，公文雑纂・昭和十三年・第六十七巻・都市計画十六，1938
- 57)Japan Cabinet: Onahama Toshikeikaku Gairo Kettei, 1940 (in Japanese)
内閣：福島県小名浜都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和十五年・第七十八巻・都市計画三，1940
- 58)Japan Cabinet: Miyako Toshikeikaku Gairo Kettei, 1942 (in Japanese)
内閣：宮古都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和十七年・第二百二十四巻・都市計画十五，1942
- 59)Japan Cabinet: Kochi Toshikeikaku Gairo Kettei, 1929 (in Japanese)
内閣：高知都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和四年・第二十五巻・都市計画，1929
- 60)Japan Cabinet: Nanao Toshikeikaku Gairo Kettei, 1939 (in Japanese)
内閣：七尾都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和十四年・第七十六巻・都市計画九，1939
- 61)Japan Cabinet: Onomichi Toshikeikaku Gairo Kettei, 1933 (in Japanese)
内閣：尾道都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和八年・第四十六巻・都市計画六，1933
- 62)Japan Cabinet: Onomichi Toshikeikaku Gairo Henko, 1935 (in Japanese)
内閣：尾道都市計画街路ノ部中変更ノ件，公文雑纂・昭和十年・第四十七巻・都市計画十二，1935
- 63)Japan Cabinet: Maizuru Toshikeikaku Gairo Kettei, 1939 (in Japanese)
内閣：舞鶴都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和十四年・第八十六巻・都市計画十九，1939
- 64)Japan Cabinet: Fukuoka Toshikeikaku Gairo Kettei, 1931 (in Japanese)
内閣：福岡都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和六年・第三十八巻・都市計画四，1931
- 65)Japan Cabinet: Aomori Toshikeikaku Gairo Kettei, 1935 (in Japanese)
内閣：青森都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和十年・第四十七巻・都市計画十二，1935
- 66)Japan Cabinet: Aomori Toshikeikaku Gairo Tsuika, 1937 (in Japanese)
内閣：青森都市計画街路追加ノ件，公文雑纂・昭和十二年・第五十八巻・都市計画十三，1937
- 67)Japan Cabinet: Oita Toshikeikaku Gairo Kettei, 1931 (in Japanese)
内閣：大分都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和六年・第三十五巻・都市計画一，1931
- 68)Japan Cabinet: Tomitaka Toshikeikaku Gairo Kettei, 1936 (in Japanese)
内閣：富高都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和十一年・第五十一巻・都市計画十六，1936
- 69)Japan Cabinet: Tomitaka Toshikeikaku Gairo Henko, 1939 (in Japanese)
内閣：富高都市計画街路中変更ノ件，公文雑纂・昭和十四年・第七十三巻・都市計画六，1939
- 70)Japan Cabinet: Sakata Toshikeikaku Gairo Kettei, 1937 (in Japanese)
内閣：酒田都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和十二年・第五十七巻・都市計画十二，1937
- 71)Japan Cabinet: Wakayama Toshikeikaku Gairo Henko, 1933 (in Japanese)
内閣：和歌山都市計画街路ノ部中変更ノ件，公文雑纂・昭和八年・第四十一巻・都市計画一，1933
- 72)Japan Cabinet: Hiroshima Toshikeikaku Gairo Kettei, 1928 (in Japanese)
内閣：広島都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和三年・第四十巻・都市計画二，1928
- 73)Japan Cabinet: Ube Toshikeikaku Gairo Kettei, 1933 (in Japanese)
内閣：宇部都市計画街路決定ノ件，公文雑纂・昭和八年・第四十八巻・都市計画八，1933
- 74)Japan Cabinet: Niigata Toshikeikaku Yakejimagata Tochi Kukakuseiri/Hokubu Kogyo Chitai Kensetsu Tochi Kukakuseiri kettei, 1943 (in Japanese)
内閣：新潟都市計画焼島潟地区劃整理決定ノ件・新潟都市計画北部工業地帯建設地区劃整理決定ノ件，公文雑纂・昭和十八年・第四百二十二巻・都市計画六，1943
- 75)Japan Cabinet: Akita Toshikeikaku Tsuchisaki Umetatechi Tochi kukakuseiri kettei, 1939 (in Japanese)
内閣：秋田都市計画土崎埋立地土地区劃整理決定ノ件，公文雑纂・昭和十四年・第八十巻・都市計画十三，1939
- 76)The Bureau of Territory of the Ministry of Inner Affairs: Onahama Toshikeikaku Tochi Kukakuseiri kettei, 1944 (in Japanese)
内務省国土局計画課：福島県小名浜都市計画土地区劃整理決定に関する件，昭和19年内務省告示第310号，1944
- 77)Japan Cabinet: Wakayama Toshikeikaku Minato Tochi Kukakuseiri kettei, 1938 (in Japanese)
内閣：和歌山都市計画湊土地区劃整理決定ノ件，公文雑纂・昭和十三年・第六十五巻・都市計画十四，1938
- 78)Japan Cabinet: Wakayama Toshikeikaku Minato Tochi Kukakuseiri Henko, 1943 (in Japanese)
内閣：和歌山都市計画湊土地区劃整理変更ノ件，公文雑纂・昭和十八年・第四百十六巻・都市計画十，1943
- 79)Japan Cabinet: Wakayama Toshikeikaku Kasei Tochi Kukakuseiri Tsuika, 1943 (in Japanese)
内閣：和歌山都市計画河西土地区劃整理追加決定ノ件，昭和19年内務省告示第50号，1943
- 80)Japan Cabinet: Shioyama Toshikeikaku Tagajo Kogyo Toshi Kensetsu Tochi Kukakuseiri Kettei, 1942 (in Japanese)
内閣：塩竈都市計画多賀城工業都市建設地区劃整理決定，公文雑纂・昭和十七年・第二百二十八巻・都市計画十九，1942
- 81)Japan Cabinet: Kanda Toshikeikaku Tochi Kukakuseiri Kettei, 1941 (in Japanese)
内閣：福岡県苅田都市計画土地区劃整理決定ノ件，公文雑纂・昭和十六年・第七十八巻・都市計画一，1941
- 82)The Bureau of Territory of the Ministry of Inner Affairs: Kanda Toshikeikaku Tochi Kukakuseiri Henko, 1944 (in Japanese)
内務省国土局計画課：福岡県苅田都市計画土地区劃整理中変更ノ件，昭和19年内務省告示第75号，1944
- 83)Japan Cabinet: Oita Toshikeikaku Tochi Kukakuseiri Kettei, 1943 (in Japanese)
内閣：大分都市計画土地区劃整理決定ノ件，公文雑纂・昭和十八年・第四百十六巻・都市計画十，1943
- 84)The Bureau of Civil Engineers of the Ministry of Inner Affairs: Kogyoko No Sokushin, The Bureau of Civil Engineers of the Ministry of Inner Affairs, 1935 (in Japanese)
内務省土木局編：工業港の促進，内務省土木局，1935
- 85)Ishikawa, H.: Nihon Kokudo Keikakuron, p. 291, Hachi-gen-Sha, 1941 (in Japanese)
石川栄耀：日本国土計画論，p. 291, 八元社，1941
- 86)The Bureau of Territory of the Ministry of Inner Affairs: Sendai Oyobi Shioyama Gunto Toshikeikaku Shisetsu Oyobi Do Jigyō Narabini Sono Shikko Nendo Kettei, 1944 (in Japanese)
内務省国土局計画課：宮城県 仙台及塩釜軍都都市計画施設及同事業並その執行年度決定ノ件，昭和19年内務省告示第301号，1944

THE EFFECT OF PORT CONSTRUCTION ON CITY PLANNING IN PORT TOWNS BEFORE WWII

Focusing on the city planning of the port towns where port modernization was implemented by the Ministry of Inner Affairs

Fumihiko OMORI^{*1} and *Naoto NAKAJIMA*^{*2}

^{*1} Senior Staff, Urban Management Strategy Headquarters, Tokyu Corporation, M.Eng.

^{*2} Assoc. Prof., Dept. of Urban Engineering, Faculty of Engineering, The University of Tokyo, Dr.Eng.

In Japan, during 1920's and 1930's, regional ports were modernized under the subsidy and the direction by the Ministry of Inner Affairs. Around the same time, City planning Act and City Building Act which are both established in 1919 were adopted to these regional port towns. This research focuses and clarifies how port modernization was positioned in the city planning of these port towns.

In the standard of the city planning management published in 1927, it was indicated that port area was to be designated as "industrial zone". The following addresses findings on zonings, road planning and land readjustments by examining some actual city plan adopted in regional port towns.

First, regarding zonings, most port areas were designated to industrial zone, but the others were applied to "commerce zone" or "none zoning" in accordance with the actual use of the area. The reasons why most port areas were zoned as industrial zone was because the local governments intended to industrialize port areas using this opportunity of the modernization directed and financed by the ministry of inner affairs. It can be said that, the port construction by the ministry affected the future land use plan of the located city's city planning.

Second, as for road planning, some of the planned roads in the city plan were planned to fit with the port modernization plan made by the ministry. Roads connecting the modernized port and the center of the port town or train stations were planned in most port towns and many of these roads were positioned as the widest main street in the town. Some of the road plans were organized or changed to fit with port modernization plan. Most statement of reasons in the city plan the stance of placing importance on marine-land transportation can be seen. Therefore, it can be said that the port modernization had some impact on the located town's road planning.

Third, land readjustments were planned in several port towns in 1940's. These land readjustment were intended to create huge waterfront industrial areas, under the policy of the decentralization of factories and arsenals for the war. Land readjustment was a feasible method to realize the waterfront industrial area designated by the city plan.

City planning projects were executed from the budget of the local government which made it difficult to progress since most project needed high budget. On the other hand, port modernization was supported by the national subsidy which the ministry of inner affairs was able to decide its use for the modernization of regional ports.

In conclusion, during 1920's and 1930's port construction affected the city planning of port towns significantly and these city plannings has some common features to deal the port in their plannings. Port modernization gave an opportunity to improve the city planning especially around the waterfront area.

(2020年1月8日原稿受理, 2020年12月21日採用決定)