

近代日本地方中核都市における「路面電車郊外」の成立

主査 池上 重康^{*1}委員 木方 十根^{*2}, 砂本 文彦^{*3}, 鈴木 貴仁^{*4}

路面電車郊外とは、19世紀末に米国で展開した路面電車沿線に開発された郊外住宅地のことを指す。日本の地方都市における路面電車郊外像を探るべく、10の事例報告を通して類型化し、郊外住宅地の概念にどう位置づけられるか考察した。人口変動に伴う宅地化圧力と都市計画の実施状況を軸に以下の類型を見出した。人口ポテンシャルの高い都市では典型的な路面電車郊外が形成されたが、それ以外の都市では土地区画整理を計画したが連続的な宅地形成には至らず、都市計画事業を実現できず宅地化の萌芽に留まる例もあった。日本の路面電車郊外は自発性を含み、理念先行ではなく都市のポテンシャルに即して形成された郊外住宅地であると位置づけられる。

キーワード：1) 郊外住宅地, 2) 路面電車, 3) 電気軌道, 4) 旧都市計画法, 5) 耕地整理, 6) 土地区画整理, 7) 地方中核都市, 8) 郊外線, 9) 都市計画街路, 10) 日本近代

THE FORMATION OF “STREETCAR SUBURBS” AT CORE CITIES IN LOCAL AREA OF JAPAN IN MODERN ERA

Ch. Shigeyasu Ikegami

Mem. Junne Kikata, Fumihiko Sunamoto, and Takahito Suzuki

Streetcar suburbs are residential areas where the development was shaped along streetcar lines in the late 19th century in US. We have explored the image of streetcar suburbs at core cities in local area of Japan, and have examined how evaluate them in the concept of the suburbs through 10 case studies. We could categorize three types by two criteria (i.e. housing pressure caused by a population explosion, and the enforcement of town planning act). Typical streetcar suburbs in Japan had been formed at some cities with high-potential population based on not principle of urban planning but spontaneous.

1. はじめに

路面電車郊外 Streetcar Suburb とは、19世紀末に米国で展開した、路面電車沿線に開発された郊外住宅地であり、今日の「都市—郊外」像の再考を促し、将来の都市像について示唆を与えるものと指摘されている¹⁾。

米国内務省 National Park Service による *National Register Bulletin, Historic Residential Suburbs* (2002) では、路面電車郊外を19世紀中葉の馬車郊外 Horse Car Suburb と20世紀以降の鉄道郊外 Railway Suburb の間に展開したものと位置づける。路面電車は、従来徒歩で30分かかったところを10分で移動可能にし、都市における郊外住宅地の拡張を促した。路面電車郊外は、鉄道郊外(いわゆる急行鉄道沿線の郊外住宅地)とは異なり停車場周辺に中心 node を持たず、電停の間隔が短いため路線に沿った連続的な住宅地を形成した(図1)。これら住宅地は沿線から徒歩で5～10分の位置に計画され、旧市街の街区割りに準拠して拡張されることもあった²⁾。

ところで、日本近代における郊外住宅地開発について

は、鉄道会社、土地会社を主体とする大都市圏の事業がよく知られ、『東京の郊外住宅地』を嚆矢として多くの報告がある³⁾。『近代日本の郊外住宅地』⁴⁾では、対象を地方都市にまで広げたとはいえ、従来の大都市型郊外住宅地開発手法の視点に則って考察された事例が多く、大都市圏とは異なるであろう地方都市特有の郊外住宅地開発の特性を描写できずにいた。

本論で着目する路面電車は、1895年の京都での敷設

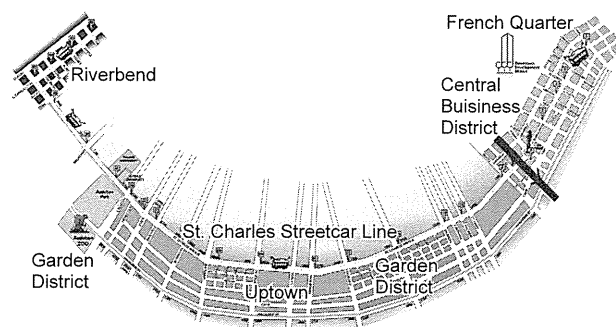


図1 ニューオリンズの線状に形成された路面電車郊外

*1 北海道大学 助教

*2 鹿児島大学 准教授

*3 広島国際大学 准教授

*4 (株)市浦ハウジング & プランニング

表 1920年時点で路面電車が敷設されていた地方中核都市一覧

*八幡, 戸畑, 若松, 小倉, 門司の5市の合計

都市名	路面電車の事業主体	郊外線の有無	沿線の区画整理事業 (カッコ内は施行母体)	国勢調査人口(人)		
				1920年	1930年	1940年
札幌	民間→市営(1927)	山鼻線, 円山線, 山鼻西線	有(地主会・自治会による)	102,580	168,576	206,103
函館	民間→市営(1943)	湯ノ川線	有(但し大火で計画変更)	144,749	197,252	203,862
富山	民間→市営(1934)	呉羽線	無	61,812	75,099	127,859
金沢	民間(現在廃止)	無(計画あり)	無	129,265	157,311	186,297
静岡	民間(現在廃止)	都市間接続(静岡⇄清水)	無	74,093	136,481	212,198
岐阜	民間(現在廃止)	鏡島線, 美濃町線, 各務原線	有(土地区画整理組合)	62,713	90,112	142,543
岡山	民間	無(市営による計画あり)	無(市営の軌道敷設と併せて計画)	94,845	139,222	163,552
呉	民間→市営(1942, 現在廃止)	有(本通九丁目⇄広)	有(土地区画整理組合)	130,362	190,282	238,195
広島	民間	宮島線, 宇品線, 江波線	有(土地区画整理組合)	160,510	270,417	343,968
松山	民間	城北線(その他市外線)	無	51,250	82,477	117,534
高知	民間	伊野線, 御免線, 潮江線	無	49,329	96,988	106,644
北九州*	民間(現在廃止)	都市間接続(八幡⇄小倉)	有(土地区画整理組合)	277,673	473,390	747,106
福岡	民間(現在廃止)	城南線	有(耕地整理組合で区画整理)	95,381	228,289	306,763
長崎	民間	有(延長線: 下ノ川⇄大橋)	有(社営で土地区画整理)	176,534	204,626	252,630
熊本	民間→市営(1923)	水前寺線(健軍線)	有(土地区画整理組合)	70,388	164,460	194,139
鹿児島	民間→市営(1928)	谷山線	無(耕地整理組合, 土地区画整理組合設立も事業未完で解散)	103,180	137,236	181,644

に始まり, 当初は6大都市(3大都市圏)の交通網の発達という形で進展をみせたものの, そこでは現在の一部の路線を除き高速鉄道に転換し, 全て廃止されている。一方, 地方中核都市では, 大都市圏に少し遅れて路面電車の整備が始まり, 第一次大戦後の社会構造の変化の中で, 1920年公布の旧都市計画法の適応に伴う周辺町村との連携手段として路面電車の敷設が重要な位置を占めることになる。時に温泉まで路線を延ばし, リゾート開発や遊園地を計画する都市もあった。郊外線⁵⁾と位置づけられる路線の沿線には, 土地区画整理事業により比較的大規模な住宅地開発が行われることがあった。そして何より, 多くの地方中核都市において路面電車は現役で運行を続けており, 戦前期に開発された住宅地が, 今もなおサスティナブルに存続している事例が少なくない。

本研究は, 日本の路面電車郊外成立の実態を浮き彫りにするとともに, それが現在の郊外住宅地の概念にどのように位置づけられるのかを考察することを目的とする。

2. 考察対象都市の選定

旧都市計画法の公布にあたる1920年時点で路面電車⁶⁾を敷設していた16都市⁷⁾を対象とし, 各市史⁸⁾, 土地区画整理事業史⁹⁾, 軌道特許関連の『鉄道省文書』¹⁰⁾, 各電気軌道会社社史¹¹⁾, 都市計画地方委員会の議事録¹²⁾の閲覧を通して, 路面電車の営業主体, 郊外線の有無, 沿線における耕地整理・土地区画整理事業の有無をまとめ, 国勢調査による10年毎の人口推移を併記した(表)。

1920年に人口約10万人を数える殆どの都市では郊外線が整備され, その沿線に将来の宅地化を企図して区画整理が施行された。ここで, いくつかの例外を示しておきたい。富山では1926年に東呉羽村を合併したことにより当該地域での住宅の新築が進んだ¹³⁾が, 併せて敷設された呉羽線は富山聯隊(現富山大学敷地)への交通という側面が強く, 沿線は郊外住宅地化しなかった。金沢では駅

裏など市街地周縁部から市外線が周辺町村との間に敷設され, 終点には遊園地などが整備された。一方で市内電車網も整備されたが, その敷設区画は藩政期からの旧金沢市域にほぼ一致した¹⁴⁾。金沢ではこうした全く異なる出自の市外線と市内線の統合問題が懸案となったが, その経緯については既往研究¹⁵⁾があり, 一部直通が実現した路線も, その経緯からみて郊外線と捉えにくい。また, 静岡では静岡―清水間の電停周辺が宅地化されていたことが指摘されている¹⁶⁾が, その具体像は明確ではない。長崎では長崎電気軌道(株)が1936年に瓊浦土地(株)を合併し, 浦上方面への延長線開通後に, 沿線を区画整理した上で売却した記録はある¹⁷⁾ものの, やはり具体像は不明確で, かつそれが郊外住宅地化したかは判然としない。

それでは, 以下, 路面電車沿線で郊外住宅地化が確認できる地方中核都市のうち10事例を取り上げ, 個々にその開発の特徴を探っていくことにしたい。

3. 事例報告

3-1 札幌: 郊外線と自治会・地主有志による区画整理

札幌では1918年の開道50周年記念事業を契機に, 1909年から営業を始めていた札幌石村馬車軌道合資会社の路線のうち, 市街線を電化することが計画された。1916年に札幌電気軌道(株)へと改組し, 1918年8月に営業を開始した。札幌は1922年に市制を施行, 前後して, 南方へ延びる山鼻線と, 西方へ延びる円山線の軌道延長線敷設特許が申請された¹⁸⁾。その申請書には,

一, 山鼻線 …山鼻町ニ至ル延長線ハ現在及将来ニ於ケル札幌区發展ノ状態ニ照ラシ大ニ必要ヲ認ムル所ニシテ同方面ハ当区ノ最大公園ヲ中心トシ近時異常ノ伸展ヲ来シ区営ノ住宅建設ヲ始メ…人家ノ増加モ亦著シク同時ニ交通益々頻繁ナルガ故ニ軌道延長ノ敷設ハ一般ノ齊シク要望スル所ニシテ山鼻町民ヲ以テ組織スル自治会等ヨリモ弊社ニ対シ該路線敷設方ニ付数々陳情アリ最モ急設ノ必要ヲ認ムルモノナリ
二, 円山線 …円山公園ニ至ル延長線ハ札幌区ノ發展ニ從ヒ

市民生活上地理的及衛生上ノ關係ニ依リ近時同方面ニ於ケル
發展ハ実ニ著シク…随テ人家ノ増加亦夥ダシキモノアリ之ヲ
以テ同村ニ於テハ住宅地並ニ娛樂地等ノ区画施設ヲ計画シ近
キ将来ニ於ケル同方面ノ發展ハ一層顯著ナルベク交通機關ノ
必要ハ益々明白ニ之ヲ認ムルモノナリ…同村民ノ組織スル円
山協和会ノ名ニ依リ村長村会議員地主有志者等多数ノ連署ヲ
以テ弊社ニ対シ熱心ナル陳情書ヲ提出セル…(下線：引用者)

と、自治会あるいは地主の有志が路線の延長を強く要望
していたことが読み取れる。加えて、陳情書には「軌道
ニ沿フテ十一間道路新設ノ計画ヲ相樹テ更ニ附近ニ於ケル
区画ノ整理ヲ行ヒ理想的住宅地ト為シ」と、有志が区画
整理を計画していたこともわかる。円山地区では札幌市
街地の基盤目に従った格子状の街路を1923年から1927年
にかけて行い、山鼻地区では1922年から7カ年を要して、
旧山鼻屯田兵村の区画に準拠した街路整備を行なった。
この計画街路に従って、円山線は1924年に、山鼻線は
1925年にそれぞれ開通した。路面電車の郊外線の延伸に
従って市街地域が広がっていく様子を読み取れる(図2)。

それまで民営であった路面電車事業は、1927年に札幌
市に移管される。1929年には「円山村ハ郊外住宅地トシ

テ近來急速ノ發展ヲ成シ」¹⁹⁾ ていることから西二十丁目
線が、1931年には「空氣清淨且土質良好ナルヲ以テ住宅
地トシテ最適ノ箇所ナリ故ニ近來該方面ノ人家八年々
増加シ…今後益發展ノ趨勢ニ在リ」²⁰⁾ と山鼻西線の敷設
が申請され、両者ともに申請年内に開通した。

ところで札幌は、1921年に施行された住宅組合法に基
づく住宅建設が、1929年の大蔵省低利資金融通廃止後
も北海道拓殖銀行の融資により継続された全国的にみて
も稀な都市である²¹⁾。住宅組合法は新興の中産階級層へ
の持家建設の促進を意図して制定された法律で、当時の
中産階級の住宅建設事情を窺うことのできる重要な指標
の一つである。図2に●で示したものが1929年以前に設
立した住宅組合により建設された住宅の所在地で、○は
1930年以降設立の住宅組合による住宅の所在地を示す。
路面電車沿線からおおよそ500m以内、徒歩にして電停まで
10分以内の距離に分布していることがわかるであろう。

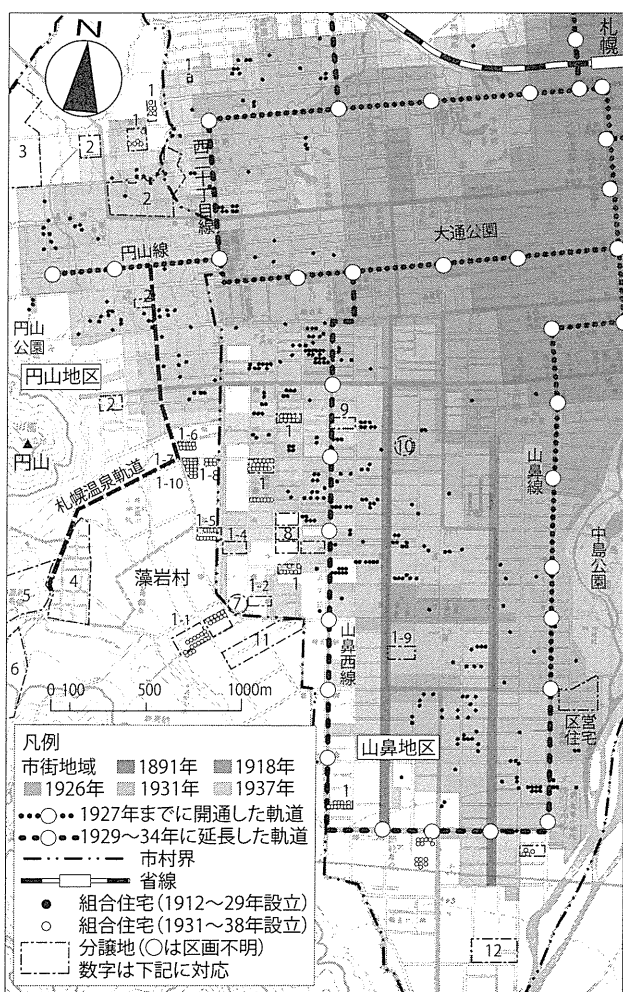
札幌は元々の街区が基盤目であり、前述したように有
志による区画整理が行われたため、戦前期に旧都市計画
法による土地区画整理事業は存在しない。しかしながら、
路面電車沿線に土地会社などによる宅地分譲の広告が多
く確認されている。中でも小林商会は、山鼻西線の敷設
を契機に、その沿線に分譲地を区画し、さらに住宅組合
の援用を謳い文句に計10回の宅地分譲事業を行った²²⁾。
広告には「市電西線ヨリ西へ四丁半」、「住宅組合法ノ御希
望ノ方ニモ御相談ニ応ジマス」などと書かれている。

札幌には市営の路面電車の他に、1922年設立の札幌温
泉土地(株)の経営による札幌温泉軌道が一時営業してい
た。この会社は宝塚温泉を参考に、札幌南近郊の定山溪
温泉から温泉を引き、温泉浴場と娯楽施設を建設、併せ
て周辺土地の宅地分譲を計画していた。1924年までに施
設は一通り完成し、1929年に電気軌道を敷設したが、翌年、
変電所が焼失し軌道は廃止、温泉と宅地分譲も交通手段
が失われたため計画半ばで中止となり、会社も解散となっ
た。この軌道を当て込んだ6万坪の宅地分譲事業も計画
された(図2中の6の分譲地)が、不振に終わっている²³⁾。

札幌は明治初年にアメリカ的規範に則った都市づくり
を始めた経緯もあり、路面電車の延伸と街区割りの関連
が米国の Streetcar suburb の定義に則っている都市と看做
すことができるであろう。

3-2 函館：篤志家が目指した湯ノ川沿線の住宅地開発

函館では1898年に市街中心部から湯ノ川温泉までの馬
車鉄道が開通し、1913年には電化された。この時点で既
に本町から柏木町にかけての東部地区(旧字名「開発」)は
別荘地として着目されており、数名の地元素封家が別荘
を構えていた²⁴⁾。彼らは関東や関西へ郊外住宅地を見に
行き、函館でそれを具現化しようとした。当時の新聞²⁵⁾
には、「区内の心ある富豪中には…千代ヶ岱、五稜郭、開

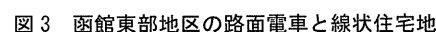


1. 小林商会 2. 耕北会社分譲地(耕北合資会社) 3. 長谷川分譲地(長谷川土地分譲事務所)
4. 旭ヶ丘宅地(在郷人会) 5. 札幌温泉土地株式会社所有地 6. 塗文三所有地 7. 大信社分
譲地 8. 月寒幌西荘分譲地(新那須興業株式会社) 9. 松蔭庄太郎所有地 10. 村中商店 11. 山
鼻花園街(大正園) 12. 山鼻理想住宅地
※ 小林商会にある枝番「1-○」は、第○回分譲地を意味する。第1～10回までであり、第3回は
不明。枝番のないものは第○回と表記のないもの。

図2 札幌の路面電車郊外形成図

「この方面は沃野多く気清の住居に好適地なれば順次住宅増築され新しい東町，文化村，緑町，桜ヶ丘，八千代町と左右電車の沿線に添ふて住宅地出来…」²⁹⁾。函館に成立した路面電車郊外を端的に言い表している。

2005年4月に名古屋鉄道（株）岐阜市内線が廃止され、



軌道線（鉄道線）の延伸に歩みを合わせるように、岐阜市は1924年に旧都市計画法の適応を受け、都市計画区域内周辺町村の合併を進める。また、1928年からは周辺町村の路面電車沿線に積極的な土地区画整理事業を展開する³¹⁾（図4）。最初に施行された東栄土地区画整理組合は、美濃町線と各務原線に挟まれた約43haの土地で、紡績会社を至近に控えるという地の利もあり、事業半ばから家屋が建ち始めたという³²⁾。本荘村の鏡島線沿線では、合併前から区画整理を始めていた。中でも雲雀ヶ丘土地区画整理組合は放射状街区を持っており注目に値する。



図4 岐阜の路面電車網と耕地整理・土地区画整理の分布

以上示してきたように、路面電車郊外の様相をみせる岐阜であるが、戦前期には街路が整備されたままで、土地区画整理区域内の市街化はさほど進まなかった。

3-4 岡山：未完の路面電車郊外

路面電車の敷設により郊外開発を大規模に進めようとした都市に岡山市がある。

岡山は1923年に旧都市計画法の適応を受け、増加する人口への対処を都市計画として行うことにし、都市計画街路網と併用軌道の路面電車網を敷設、土地区画整理事業により郊外開発を大規模に進めようとした。もとより岡山市には民営の岡山電気軌道（株）が駅前から市中心部を経て行楽地の東山区まで結ぶ路線を営業しており、かつ、郊外への延伸を計画、認可を得ていたが着工に至ることができなかったため、岡山市は岡山電気軌道の買収を目指した。しかし交渉は折り合わず、しかも認可を受けながらも着工に至らない岡山電気軌道の対応に業を煮やし、岡山市は独自の市営路面電車網の敷設計画を立案、1927年9月に鉄道大臣への申請に踏み切った（図5）。

これに対し、岡山電気軌道は岡山市の計画を無謀だとして非難する陳情を1927年11月に鉄道大臣に送付、岡山市も岡山電気軌道に批判的な態度をとって双方泥仕合の様相を呈した。岡山市は1929年1月に特許を得たが、結局、軌道延伸計画は両者ともに頓挫した。岡山市の計画が未完に終わった理由は、鉄道省が特許条件として1933年1

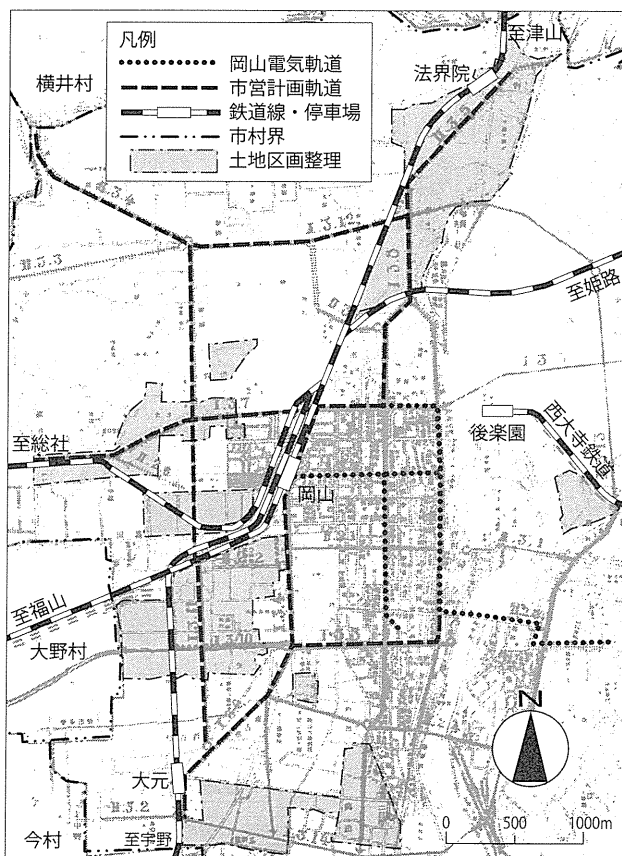


図5 岡山電気軌道・岡山市営の路線網と土地区画整理予定地区

月までの岡山電気軌道買収を付していたため、岡山電気軌道の買収が成立しないまま岡山市の特許は失効したのである³³⁾。一方で計画された都市計画街路網の整備は次第に進み、一部は土地区画整理事業の進展とともに事業化されて郊外開発が進んでいった³⁴⁾。

当初は都市計画街路網と路面電車網のセットで、土地区画整理事業による郊外開発が構想されて岡山の未来は示されたが、期待通りに進まなかった市営路面電車網の整備はそのまま抜け落ちて、都市計画街路といくつかの土地区画整理事業だけが進展することとなった。実現はしなかったが、郊外開発における路面電車網の効用を認識していた都市として、岡山は特筆に値する。

3-5 呉：谷あいの路面電車と斜面上の住宅地形成

呉の路面電車郊外は呉市内から東に山地を超えて阿賀、広方面に向けて形成された。傾斜地が多いため谷間をぬって線路が通されたことから、最初のごく小規模の住宅地が沿線すぐ傍の平地に虫食い状につくられ、少々規模のある住宅地は坂の上に石垣を築いて開発された。

この沿線の開発が始まるのは1910年代である。阿賀町の呉市郊外としての位置づけが高まり、1915年、県議会で呉一阿賀間の県道改修が建議され可決されると、もとより市内で路面電車営業をしていた広島呉電力（株）、新設の賀茂軽便鉄道（株）、芸南電気軌道（株）の三社から、広村に至る軌道敷設願いが出た。

ちょうどこの頃の広村は、1917年に海軍航空隊の設置が計画され、1918年には呉海軍工廠分工場の設置も決定するなど、その拠点性が高まりつつあり、阿賀町を経て広村へと至る交通路整備の重要性が増していた。こうした最中の1921年7月に芸南電気軌道が路面電車敷設の認可を得ることとなった。そして市内で路面電車を営業していた広島電気³⁵⁾の電停傍の本通九丁目から呉越までが1927年4月に開通、翌年11月には阿賀町の中心部を超えた明神まで延伸、12月には広村との境界となる広大川手前の先小倉まで全5.1kmが開通した。

路面電車沿線での住宅地開発のうち、少々規模のあるものは土地区画整理事業によってなされた。図6は呉市内から阿賀町に至る沿線の開発を示したものであるが、平原、後山、阿賀町原の各々の土地区画整理組合³⁶⁾は、沿線から少し山側に入りこんだ所で事業が進められてい

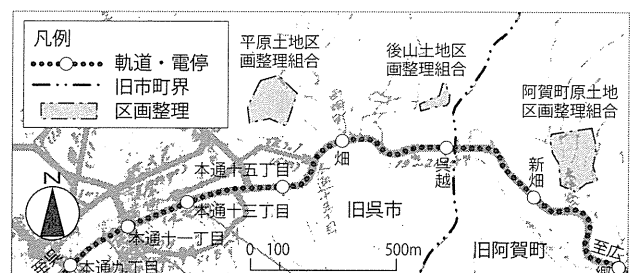


図6 呉市内から阿賀町に至る軌道と土地区画整理の分布

る。もともとこの沿線は呉に海軍工廠が設置されて以降、宅地化が進行しており、路面電車が開業してからは沿線からさらに奥に入った所、大抵そこは高地で場合によっては尾根地であり、個人レベルでは開発のしようもなかった敷地が土地区画整理組合の事業地に選ばれている。

例えば、平原土地区画整理組合は標高50-75mの尾根地であり、後山土地区画整理組合は小河川沿いの傾斜地で標高は100-115mであった。阿賀町原土地区画整理組合は表60-100mと、かなり標高差があるため、高さ数mの石垣が幾段も組まれ、最上部には学校用地（市立工業学校）が確保された。造成費用のかさむ開発が経営的に成り立ったのか関心の持たれるところではあるが、例えば後山土地区画整理組合では経費を差し引いても整理の前後で坪9円の値上がりで³⁷⁾、十分に事業として成立している。

ところで郊外での開発がじわじわと進む頃、その発展に伴いむしろ市内である変化が起きた。呉市内の路面電車は呉電気鉄道（株）（広島電気の前身）によって1911年までに、海岸沿いの川原石から呉駅前を経て本通九丁目を過ぎ、緩傾斜の広がる鹿田まで敷設されていたが、芸南電気軌道による郊外線の起点は本通九丁目とされて、ここから阿賀・広方面へと伸びていた。このため、本通九丁目と鹿田間は専用軌道の呉電気鉄道と併用軌道の芸南電気軌道が並走する事態となった。また、郊外線の芸南電気軌道で海軍工廠や呉駅方面に行くには、乗客は本通九丁目で乗り換える必要があった。

芸南電気軌道線の利用が増えるにつれ、市内への乗り換え不便や二重路線の弊害が目立ち始め、芸南電気軌道は1929年に広島電気の電車事業を買収、翌年春に広島電気の本通九丁目―鹿田間を廃止して1932年には改修工事を経て郊外線と市内線の直通運転を開始した。これは郊外線の重要性の増大に対応した利便性向上の事例ではあるが、それは裏を返せば路面電車は起点停留所とはいえ拠点性を独自に獲得できるものではなく、あくまで沿線の連担によってこそ住民の生活に対応した生活機能を分担し得たことを逆説的に示している。

3-6 広島：多様な生活シーンを郊外でネットワーク化

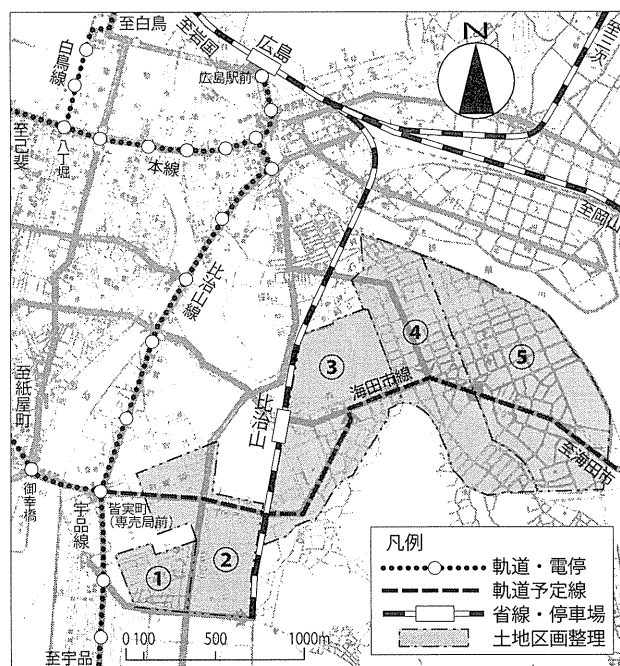
広島の路面電車は広島電鉄（株）によって築かれてきた。

1912年11月、その前身となる広島瓦斯電軌（株）³⁸⁾は広島駅から八丁堀、紙屋町を経て相生橋までの本線、紙屋町から御幸橋西詰までの御幸橋線、八丁堀から白島までの白島線の三路線、計6.1kmを同時開業させた。翌月には本線延長分が開業して己斐駅（現JR西広島駅）まで結んだ。1915年には宇品港に伸びる宇品線が開業³⁹⁾し港湾とも連絡、1917年に横川駅に向けて横川線も開業して市街周囲に散在する交通の結節点を連絡する路線網が完成する。郊外線となった宮島線は、己斐駅から一大観光地である宮島の対岸までを結ぶもので、1922年己斐町―

草津間が軽便鉄道として開業、1926年までに新宮島まで延伸し、1931年に現在の広電宮島口まで開業した。実現はしなかったが1919年末に皆実町から呉市に至る軽便鉄道敷設も鉄道省に申請しており、皆実町から海田市まで1926年に免許を得ていた。また、第二次世界大戦下に江波線と比治山線を開業している。以降、いくつかの観点から路面電車郊外の様態を分析していきたい。

まずは土地区画整理事業の点からみていく。広島市は1927年から土地区画整理事業を進め⁴⁰⁾、終戦までに組合施行で12事業、公共団体施行で4事業、総面積は約650haが整備された⁴¹⁾。路面電車網と実現した土地区画整理事業を比較すると、全体としては関連性は弱い。宇品線沿線に僅かな例として皆実町土地区画整理組合や翠町土地区画整理組合⁴²⁾があり（図7）、ここは周辺に陸軍被服支廠や多くの学校もあり宅地化圧力が強く、路面電車郊外の様相を呈していた。『広島県ニ於ケル都市計画概要』⁴³⁾では「絶好ノ住宅地」と評価されている。

中には土地区画整理事業が先行し、その後に路面電車が通された例もある。船入町土地区画整理組合と舟入川口町土地区画整理組合⁴⁴⁾は、地区の中央を南北に都市計画街路一等大路が貫通していた。この都市計画街路は土地区画整理事業による用地提供後に着手しており、街路沿いの住宅地として形成されたことになる。前掲『広島県ニ於ケル都市計画概要』では、船入町土地区画整理組合は近年「住居地トシテ家屋ノ築造セラル」と言及している。但し、ここに江波線が通された直接的契機は、湾岸埋立地に三菱重工広島造船所が1943年に立地して、工員輸送の必要性があったためである⁴⁵⁾。結果的に土地区画整理組合地区を貫通するように路面電車が敷設された。



①皆実町土地区画整理組合、②翠町土地区画整理組合、③霞町土地区画整理組合、④東雲町土地区画整理組合、⑤東部東雲町土地区画整理組合

図7 戦前の広島市の軌道路線網と土地区画整理の分布

ここまで上げた例では、路面電車網と土地区画整理事業との積極的関連性は見出し難いが、軌道敷設計画まで視点を広げると、関連性は濃いものとなる。海田市線は1937年に設立された霞町、東雲町、東部東雲町の各土地区画整理組合施行区域を貫通しており、その敷設を期待して事業化された面もあったと思われる。

続いて広島瓦斯電軌(株)による直接の土地経営の点からみていく。大正末から昭和初期にかけて開業した郊外線・宮島線は、先の土地区画整理事業とは対照的に、当初から「路面電車郊外」の開発を意図した計画であった。現在でも楽々園、吉見園、藤垂園など「園」のつく理想的住宅地の名を付した住宅地が海辺に線状に連担しているが、これらは軌道会社の土地経営によるものである。その一大エポックとなったのが1936年8月に開業した楽々園⁴⁶⁾である。楽々園は開園一年前の1935年に、沿岸約5万坪を埋め立てて造成し、1万余坪を遊園地に、残りを分譲住宅地にした典型的な郊外型開発である。いわば広島のアーバン・リゾートとなっていた。

1920年代には地御前海岸に海水浴場、菊楽園なる遊覧施設も設け各々停車場を設置している。さらに1941年には沿線に実践女学校を開校し、実践女学校前駅も設置。広島瓦斯電軌(株)は電鉄経営の傍ら、土地経営、娯楽施設経営に加え学校経営も手掛けた。

広島路面電車は市内に散在する交通要衝と都心部、あるいは一大観光地宮島を連絡しつつ、かつ、工業地帯との連絡をも図っていた。路面電車網の形成と計画に目を転じれば、沿線には土地区画整理事業が計画され、宮島線では土地経営、娯楽施設開発、さらに学校経営があった。そこには広島市民の生活が線路に沿って線状に展開し、人々は日々往来していた。

3-7 松山：鉄道と軌道の競合から都市計画への併合へ

地方都市における路面電車の歴史の中でも、際立ったエピソードの一つが、松山を舞台にした伊予鉄道(株)(伊予鉄)と松山電気軌道(株)(松電)の競合、両者の乗客獲得競争である。伊予鉄の設立は1887年と早く、翌年には松山とその外港である三津との間に軽便鉄道を開通し、

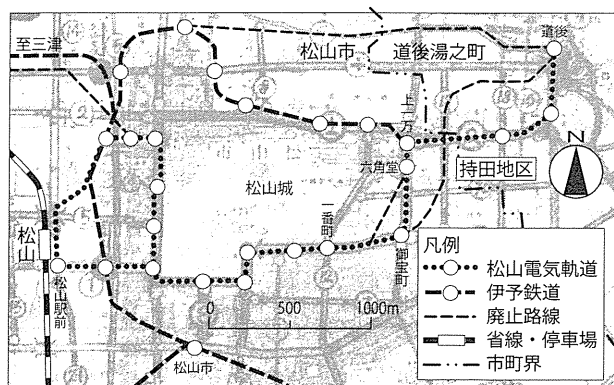


図8 1940年代前半の伊予鉄道と旧松山電気軌道の路線網

1890年代半ばまでに相次いで路線を延長、開業した⁴⁷⁾(図8)。この伊予鉄に対抗して1907年に設立したのが松電である。同社は三津浜から道後に至る電気軌道を1912年に開通したが、その背景には1906年の高浜開港と伊予鉄三津線の高浜までの延線によって打撃を受けた三津浜町民による政治的な動きがあった⁴⁸⁾。伊予鉄もこれに対抗して1911年に道後線の軌道を改修・電化し、松電に先んじて電車の運転を開始した。両社の競争は激烈をきわめ、両者の駅が軒を並べた一番町および道後での鈴を鳴らしての客取り合戦は全国の話題となった。また伊予鉄の梅津寺海水浴場に対し、松電は三津浜海岸に海水浴場、さらには衣山に遊園地を造って対抗した。しかし競争の本質はむしろ沿線の電力需要の奪い合いにあった。1913年から電力事業を開始していた松電に対し、伊予鉄は1916年に伊予水力電気を合併、両社は松山と道後地区で激的な需要獲得競争を繰り広げた⁴⁹⁾。やがてこうした状況は過当競争による両者の収入減を招き、ようやく1921年に至り、伊予鉄による松電併合で泥仕合は決着した。

松電を併合した伊予鉄は路線の整理に着手した。路線が併走した一番町―道後間については、折からの市道(御宝町・六角堂線)改修工事に伴い複線軌道を敷設することになった。しかし今度は道路に沿った専用線を希望した伊予鉄と、道路上の併用線を方針とする松山市との間で対立が生じた。市側は「道路に沿ひ布設する…そうすると(宅地が接道⁵⁰⁾しないので：引用者注)家を建てる事ができない」⁵¹⁾と主張、伊予鉄側は「(市道が：引用者注)県道に認定された場合、伊予鉄は無条件で22尺の道路を取り上げられるのであるからたまたまのものではない」⁵²⁾とした。この対立によって工事の予定はずれ込み、新路線は1925年により早く営業を開始した。市側の意図は軌道と建築行政や都市計画との整合にあったといえるだろう。実際、軌道併用線となった御宝町・六角堂線は1934年に決定された街路計画において、二等一類、幅員20mの中央循環線の一部に編入されたのである⁵³⁾。

伊予鉄・松電の路線が絡み合いながら併走した松山・道後間の持田地区には、伊予鉄の旧軌道跡が残されている。この地区一帯では、大正末期から住宅組合の設立⁵⁴⁾や住宅建設⁵⁵⁾、市営住宅(一万町住宅、持田住宅)等の建設が進んだ。今日も旧軌道跡沿線には、こうした小規模住宅地開発が進んだ様子をみて取ることができる。

3-8 福岡：郊外線の敷設に伴う耕地整理による宅地化

1889年に市制を施行した福岡市は、博多福岡を合わせただけの小さな街であった。1912年の警固村を皮切りに、1919年に鳥飼村、1922年に住吉村と西新町を合併し、市域は漸次、南西へと広がっていった。

一方、福岡の路面電車は大きく二つの系統からなる。一つは旧市域を東西に繋ぐ博福電気軌道(株)⁵⁶⁾で、いま

一つは郊外隣接町村を含めた環状線を形成した博多電気軌道(株)⁵⁷⁾である。この2者は1934年に合併して福博電車(株)となるが、その路線沿線のうち、合併した旧町村区域にいくつかの土地区画整理事業が行われた⁵⁸⁾(図9)。ここでは、これら事業の嚆矢である城南線沿線に施行された西南部耕地整理組合に着目して路面電車郊外の展開を追ってきたい。

福岡は1923年に旧都市計画法の適用を受けるが、1921年8月22日に旧警固村、旧鳥飼村、旧西新町・旧福岡市域外一の耕地整理に関する件を市議会で協議した。面積は421haで、既に都市計画準備調査委員会は発足していたが都市計画が未だ適応されていないため、耕地整理の名目で市街割を行うというものであった⁵⁹⁾。工費は85万円を見積もっていた。その内訳は、城南線敷設を企画する九州水力電気(株)(博多電気軌道(株)の後身)が、その工事費として30万円を提供し、福岡市が50万円を負担するものであった。同年末に西南部耕地整理組合が発足し、翌年7月18日に設立を認可された。当時の新聞では、「将来市の発展に従って、当然市街地となるべき地域である。されば名は耕地整理でも、実際は都市計画の前触れとみて差支えない…九水から電車を敷設する事になっているので竣工の暁には附近は住宅地として異常の発達を遂げるだらうと思はれる」と、都市計画の先駆例であることと、将来の住宅地としての潜在性を指摘している。

しかし、家屋移転に係る賠償問題や、福岡市による電車の市営計画などがあり、1923年6月によりやく起工となった。当初は翌年8月の竣工予定であったが、古小鳥一六本松間の切通し工事が難航し、竣工は1927年4月までずれ込んだ。折しも旧福岡城外堀の大濠公園一帯で東亜勧業博覧会が開催されている最中であり、それに合わせて当該敷地を横断する城南線も開通したばかりであった。総面積は約383ha、総経費は80万5千円、うち福岡市が45万円を補助し、九州水力電気(株)が残りの35万5千円を寄付した形となった。

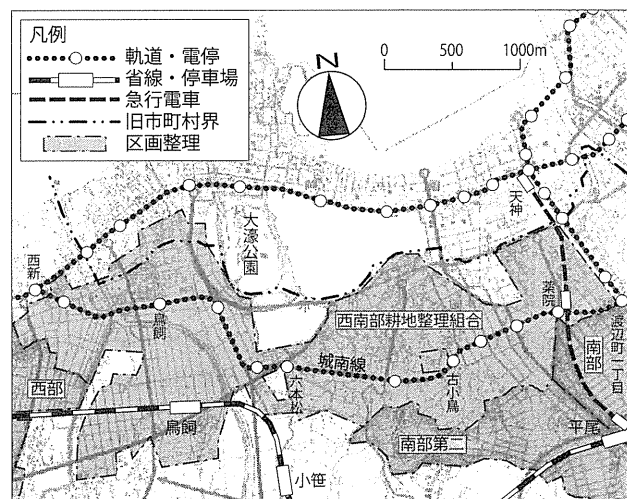


図9 城南線近辺の路面電車網と区画整理

こうして区画整理が完遂した城南線沿線は、新興の郊外住宅地として世間の耳目を集め、新聞記事でも度々紹介された。1926年6月21日『福岡日日新聞』には「鳥飼方面の発展振り 狐鳴く森に文化住宅」と題した記事がある。

村から一躍市になった鳥飼町は、今や都会の新装に忙しく、目まぐるしい程の急変状態である。旧態原型一朝に敲き毀して、すばらしい発展振りは、さすがに郊外第一の繁栄であらう。大工の削る鉋の音や、壁塗り片手の左官の鼻歌が、朝まだきから夜半迄響き亘って、在所の人々の夢を破る。朝に地鎮祭があり、夕には文化住宅が建てられ、上棟式が行はれてゐる有様で、万目皆これ悉く新築家屋の世界で、さもなければ工事途中の家ばかりだ。

耕地整理事業完了前であるが、既に住宅の建設が始まり、鳥飼一帯が郊外住宅地化している様子を読み取れる。土地の区画についても、「東西一里余、南北数十町の間殆んど基盤目の新道整然と敷設せられ、此の組合事業が名こそ耕地整理であるが、実質に於て全く市街未成地に対する都市計画であり、道路網の完成であることを首是し得るのである」⁶⁰⁾と高く評価されていた。

路面電車郊外は、郊外線の敷設に区画整理が依拠する、あるいは自然発生的に沿線が住宅地化する形で展開することが多い。しかし、福岡の場合は、行政と電気軌道会社が相互に協力し、耕地整理法を援用して路面電車沿線の宅地開発を行った類い稀な例であり、日本における路面電車郊外成立の先駆例と位置づけることができる。

3-9 熊本：重層的な住宅地形成

熊本では電車以前に蒸気軌道として路線網が形成された。1907年の熊本軽便鉄道(株)による旧城下町と郊外を連絡する安巳橋―水前寺間の開業がその端緒で、当社は大日本軌道・熊本支社に再編されたのち、他の郊外路線や市内線を敷設したが、狭い街路に走る蒸気軌道は不評で、路線の電化が懸案となった。大日本軌道は、第一次大戦後の物価高騰と蒸気軌道の経営不振のため、電化計画⁶¹⁾を実現することなく1920年に路線廃止に至る一方、会社からの補助申請を受けた市は「第一次電車委員会」を1919年に設置し検討を重ねたうえで、既設の熊本電気(株)による電車経営を方針とし同社と仮契約を結んだ。しかし、折からの不況下に入り同社も電車経営を躊躇したので、市も出資して1920年に新会社・熊本電車(株)(電車会社)を設立、仮契約等の事項を引き継いだ。わずか1年半後の1922年には高橋守雄新市長のもと早々に電車の市営化が決定された。市営化に先立ち電車会社は、特許路線中、熊本駅前から市街地を通り浄行寺に至る幹線と、幹線から分岐し出水神社(水前寺)に至る支線(水前寺線)を第一期施工線とし、1923年に開業した。後者は蒸気軌道の当初線と伸展の方角を同じくする郊外線であった。

水前寺線沿線における市街化(図10)には、二つの特筆すべき磁力が働いていた。一つは、水前寺線の終点とな

り路線名の由来でもある水前寺成趣園⁶²⁾の存在に代表される高級住宅地あるいは遊興地としての地域の特性であり、軌道の電化以降における、それらの大衆化の過程である。もう一つは、工業化、特に軍施設の存在と密接に関連する工業立地に伴う住宅地形成である。

近代以降の端緒は、西南戦争での焼失地域に居を構えていた華族階級による水前寺周辺・江津湖畔への移住に遡る⁶³⁾。こうした上流層による郊外移住の先導の一方、同地域北部には産業施設も立地した。なかでも藩政期からの伝統産業の木蠟を生産する肥後製蠟(株)(1897年、細川家所有から再編⁶⁴⁾)は、成趣園に隣接する所有地内に、社長社宅等の社員住宅を整備した⁶⁵⁾。このように高級住宅地の形成と平行して早くから産業と連動した住宅地形成もみられた。大正期以降もこうした対照的な力が重層しながら、住宅地形成が進んでいったのである。

1923年、熊本市に旧都市計画法が適用され、1925年には都市計画区域、1928年には街路計画、1929年には用途地域、1930年には風致地区が決定された。なかでも風致地区指定は地方都市で初の試みであり、指定総面積も京都に次いで2番目であるなど画期的なものであった。「都市ノ風致ヲ維持シテ都市民ノ慰楽ニ備フル」⁶⁶⁾として指定された7地区約324万坪には「市電ノ便ヲ有シ市民唯一ノ行楽地」である「第3号成趣園」、「之ニ施設ヲ加ヘ水上公園トシテ経営セハ市民ノ保健上、慰安上舟遊水泳場トシテ納涼ノ好適地」となろう「第4号江津湖」が指定された。これに先立つ1929年には市電を経営した熊本市電気局が水前寺成趣園の一角に動物園を開園、成趣園沿線は行楽地としての大衆化が進行した。風致地区指定はこうした流れを受けたものであった。また江津湖畔では1931年の風致地区指定直後、山田珠一市長依頼のもと北村徳太郎によって水前寺および江津湖の土地利用および公園系統が計画された⁶⁷⁾。

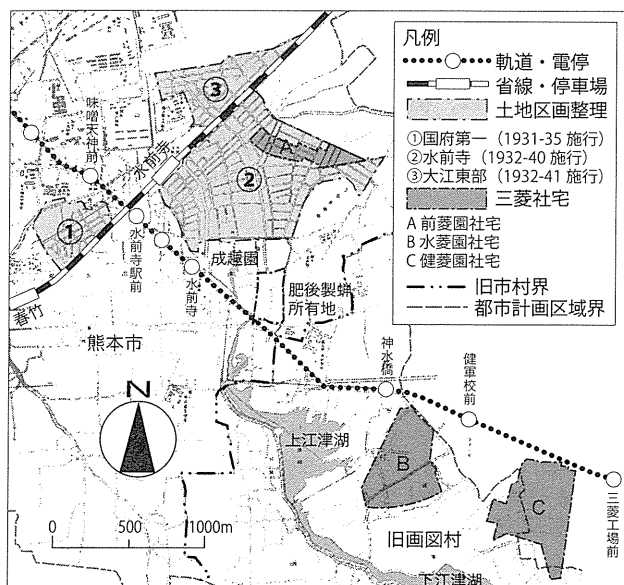


図10 水前寺線(健軍線)沿線の土地区画整理と三菱社宅

風致地区等による沿線地域の都市計画的な位置づけが進む一方、熊本の都市計画区域内では土地区画整理事業が進んだ。中でも1932年設立の水前寺土地区画整理組合は「市電水前寺線北部一帯は最近著しい発展を遂げつつある」⁶⁸⁾として、区域面積76.1haと戦前期最大規模の事業を1934年に完了した。事業完了直後の宅地造成の最中、組合は「博覧会を機会に同地域をひろく天下に紹介することは一挙両得である」として、1935年に開催された新興熊本大博覧会敷地内の土地を無償提供した⁶⁹⁾。博覧会の会場には各パビリオンの他に「文化住宅」の展示も行った。

だがやはり、こうした中流階級向けの郊外住宅地化の流れのうえにも、労働者住宅地化の流れが重層してくる。その源は、水前寺線の延長線上にあたる健軍で1942年に始まった三菱重工・熊本航空機製作所の建設である。工場建設にともない周辺には水菱園(江津湖東部)、健菱園(健軍)と称する大規模な計画的社宅街が建設されると同時に、水前寺土地区画整理区域の一部も前菱園と称する工員社宅群に充当された⁷⁰⁾。健軍の三菱工場へは省線からの専用引込線が敷設され、従業員の輸送にも利用されたが、1945年には市電・水前寺―三菱工場前間が延長・開通⁷¹⁾。終点は水前寺から健軍へと替わり、都心と行楽地を結んだ当初の路線の性格は薄らいだ。

3-10 鹿児島：沿線開発構想から路面電車郊外への縮退

1911年10月、鹿児島電気軌道(株)(鹿電)は地元の名望家、鹿児島出身の財界人に加え、福沢桃介、松永安左衛門などの実業家が参画して設立、翌年12月1日、郊外線である武之橋―谷山間(谷山線)の営業を開始した⁷²⁾。1914年には鹿児島駅―武之橋間の市内線が接続、路面電車が郊外へと延長する現在の形が成立した。しかし設立当初の鹿電は、郊外に重点を置いた明確な沿線開発構想を持っていた。

鹿電は運輸業以外の事業内容に「一、土地家屋ノ賃貸業並ニ公衆娯楽ノ機関ヲ設備スル事。二、電燈電力ノ供給及ヒ其器具ノ修繕販売貸付等ヲナス事。三、土木請負業ヲ営ム事」を掲げた⁷³⁾。第二項の電力事業は発起人の構成からも想定される内容であるが、構想は上記に留まらず、鹿児島南部の工業化を目指し、沿線の鴨池付近をその拠点とすべく事業に着手した⁷⁴⁾。第一項では「線路ノ附近ニ於テ居住ニ適当ナル箇所ニ土地ヲ買入シ家屋ヲ建設シテ之レカ賃貸ヲ為シ又著名ノ地並ニ適切ナル箇所ニ公衆娯楽ノ設備ヲ為シ乗客ノ増加ヲ計ル」ことを狙い、娯楽施設では二軒茶屋の海浜遊園地を1913年に開設、これを移転して1916年鴨池遊園地(動物園)⁷⁵⁾とし、谷山の市街地を通過し景勝地・慈眼寺に至る新線敷設も検討された。

しかし鹿電の積極経営は、第一次大戦後の情勢や昭和の金融恐慌の折、完全に裏目にでた。経営難に陥った鹿電は省線指宿線建設にあたり一部線路の買収方を1927年

に鉄道省に打診した⁷⁶⁾。鹿児島市議会はこれを問題視し「交通上経済上の利益」を理由に政府買収反対の建議を全員協議会で採択した。さらに市当局と一体となって以前から検討してきた買収計画を間髪容れず実行に移した⁷⁷⁾。市当局は買収理由および買収後の事業計画を

当市ハ既ニ都市計画法ニ基キ路線ハ告示セラレ近々実施ニ着手セント欲ス。而シテ之レカ施工ニ当リ軌道ニ敷設経営ヲ該会社ニ委センカ施工統一ヲ欠クノミナラズ遅々トシテ進捗ヲ妨グ、都市経営ノ施設ニ障碍頗ル大ナルモノアルヲ認メタル

とした⁷⁸⁾。買収にあたり市は法定都市計画の実施、具体的には前年11月に決定された街路計画⁷⁹⁾を視野に入れた「都市経営」という観点を明確に持っていたのである⁸⁰⁾。こうして市営となった軌道は、鹿電による当初構想から一転し、沿線は都市計画と連動した路面電車郊外として形成されていくことになった。

鹿児島都市計画区域は、市の中心地点から「半径四哩（＝約6.5km：引用注）の円」を描き「何レノ地点ヨリスルモ三、四十分以内ヲ以テ市ノ中心ニ到達シ得ベキヲ以テ」範囲が定められた⁸¹⁾。谷山線沿線では市内荒田地区に加え鹿児島郡中郡宇村の一部が都市計画区域に含まれ、到達時間でいえば都市計画区域外も含めて谷山線沿線はほぼ範囲内に収まった⁸²⁾。以後の都市計画では区画整理が都市基盤整備の主力と位置づけられたが、戦中期まで、沿線の市街化への土地区画整理事業の寄与は殆どなく⁸³⁾、市部沿線の市街化は、大正初期以降の耕地整理事業⁸⁴⁾による基盤の上に進んだ（図11）。1921年施行の住宅組合法を受け、鹿児島協同住宅組合が上荒田町で設立された⁸⁵⁾。組合は、路面電車の路線に対し垂直に配置された帯状の区画に、周辺と比較的大規模な住宅を建設した⁸⁶⁾。また同時期、上荒田町には13棟26戸の市営住宅（1922年）、下荒田町には38戸の県営住宅（1930年）が建設された⁸⁷⁾。

以上のような鹿児島における鉄道敷設と郊外住宅地の形成過程は、市外広域に重点を置いた沿線開発構想から、路面電車郊外への縮退の過程であった。すなわち明治維新、西南戦争後の鹿児島の経済的停滞を打破しようとする企図とその挫折、鹿児島市の都市経営による郊外再編の過程である。そこでは軌道と都市計画との関係性が強

められたが、実際には沿線において土地区画整理事業などの計画的な住宅地開発は実現せず、耕地整理による基盤のうえに、住宅組合など複数の主体による小規模な住宅地開発が進んだのみであった。結果的に都市の規模なりの郊外住宅地の形成が路面電車沿線で進んだのである。その中で例えば住宅組合地は良質な住宅地としてその後の周辺の住宅地化において先導的な役割を果たしたと考えられるが、あくまで住宅開発は停車場に対し散発的に進行し、明確な中心を持たない一帯の地区として沿線市街地は形成されていったのである。

4. むすび

近代日本の地方中核都市における路面電車郊外一すなわち路面電車沿線に連続的に形成された郊外住宅地一形成状況には、絶対的人口数と人口増加に伴う宅地化圧力と都市計画の実施状況を軸として、いくつかの類型を見いだすことができる。まず札幌、函館、広島、福岡のように旧都市計画法の公布時点（1920年）で10万人前後の人口を抱え、20年後の1940年までに人口が倍増したような都市では典型的な路面電車郊外が形成された。一方、人口ポテンシャルが低い都市（岐阜、岡山、呉、熊本）では、路面電車沿線に土地区画整理事業を計画・実施したものの、連続的な郊外住宅地の形成には至らなかった。また、松山、鹿児島では沿線での都市計画事業は実現せず宅地化の萌芽を見るにとどまった。しかし後二者のような場合でも、旧法下の都市計画から戦災復興へと枠組みが転換される中で、戦前期までの萌芽は実質的な郊外住宅地形成の素地となっていたと考えられる。

路面電車郊外は、自発性spontaneity⁸⁸⁾を含みつつ、理念先行（旧都市計画法における同心円状の都市像）ではなく都市のポテンシャルに即した形態で成立した郊外住宅地であると位置づけられよう。あるいは自発性という側面は、ともすれば「理想の追求」を描いてきた従来の郊外住宅地研究では見落とされていた側面なのかもしれない。そしてそこには、都市の持続可能性の確保や成長制御といった今日的課題から住宅地のあり方を考える上で、見直すべき示唆が含まれているように思われるのである。

<注>

- 1) Warner, Sam Bass Jr., *Streetcar Suburbs, The Process of Growth in Boston (1870-1900)* (1962).
- 2) Ames, David L., McClelland, Linda Flint, *National Register Bulletin, Historic Residential Suburbs* (2002). なお、Warner (1962) において既に同様のことが指摘されている。
- 3) 山口廣編『郊外住宅地の系譜—東京の田園ユートピア』（1987）、安田孝『郊外住宅の形成：大阪—田園都市の夢と現実』（1992）など。
- 4) 片木篤他編『近代日本の郊外住宅地』（2000）。この本の冒頭で、片木は郊外住宅地という概念をいかに捉えうるかについて論じている。本稿では、基本的にこの論考に準拠する。
- 5) 1921年公布の軌道法による規定のうち、道路に敷設された

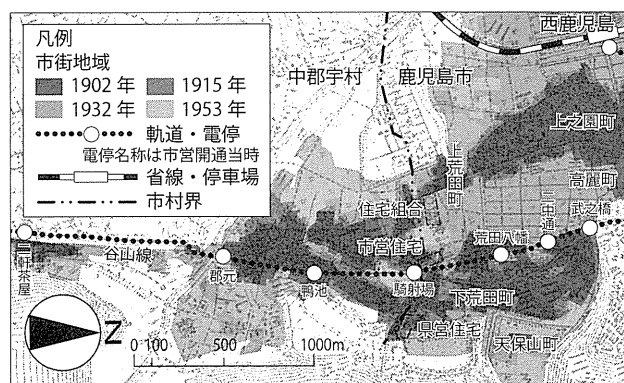


図11 鹿児島電気軌道（後の市営電車）の路線と沿線の市街化

- 「併用軌道」を主な考察対象とする。
- 6) 八幡、戸畑、若松、小倉、門司の5市が合併して北九州市となったのは1963年のことであるが、戦前から既に「北九州工業地帯」や、路面電車線の通称として「北九州線」などが用いられており、連携した都市として認識され、かつ機能していたことから、上記5市を一都市として表記した。また、1940年で75万人弱と大都市に比肩する人口を擁していることもあり、本稿の事例報告の対象からは除外することにした。
 - 7) 参考文献1)～52)。
 - 8) 参考文献53) , ならびに国立公文書館所蔵『公文雑纂』。
 - 9) 国立公文書館所蔵。鉄道特許関連文書も補足的に参照した。
 - 10) 参考文献54)～72)。
 - 11) (財)東京市政調査会市政専門図書館所蔵。
 - 12) 市域内、特に既存市街地に敷設された軌道を「市街線」とした場合、市域外であるが都市計画区域内に敷設され、かつ市内線に接続する軌道・鉄道を「郊外線」とする。一方、都市計画区域外を主な区間とし、周辺市町村との接続を主目的としたものを「市外線」とする。周辺市町村の合併時期により、厳密にこの分類は適応できないが、凡その目安として示しておきたい。
 - 13) 参考文献7) , p. 574。
 - 14) 本康宏史「地方都市「金沢」—その輪郭と史的分析の視覚」(橋本哲也編『近代日本の地方都市：金沢／城下町から近代都市へ』(2006))。
 - 15) 新本欣悟「金沢市郊外鉄道敷設と地域社会」(橋本哲也前掲書)。
 - 16) 参考文献10) , pp. 691-692。
 - 17) 参考文献68) , p. 349。
 - 18) 『鉄道省文書・札幌市営電気軌道(元札幌電気軌道)・巻四』。
 - 19) 『鉄道省文書・札幌市営電車・七巻』。
 - 20) 注16)と同じ。
 - 21) 詳細は、鈴木貴仁『北海道における住宅組合の展開に関する研究』(北海道大学学位請求論文(2006))を参照。
 - 22) 池村菜々他「戦前期札幌における小林商会の宅地分譲と住宅組合」(『日本建築学会北海道支部研究報告集』(2006))。
 - 23) 「有望なる郊外住宅紹介」(『札幌都市計画内地番入精細図』(1928)) , ならびに参考文献54)。
 - 24) 1913年6月29日『函館毎日新聞』。
 - 25) 1920年2月25日『函館新聞』。
 - 26) 1923年2月26日『函館新聞』。
 - 27) 1934年9月13日『函館毎日新聞』。
 - 28) 「所謂裏町には文化村あり東進村あり、時任、梁川両町の各住宅街と近接し、インテリ階級の住民を要してゐる」(1934年9月10日『函館日日新聞』) , 「本町、杉並は住宅地帯としてもお金持ちばかり住んでゐるので有名…杉並は中流以上のサラリーマンが多く自分で趣味の家を建てたり、住宅組合により、永久にこの町内で暮らさうと云つた階級が大部分を占めてゐる」(1934年9月11日『函館日日新聞』) , 「かがやく青葉の世界—そこは郊外の文化の泉、さゝやかに流るゝ開発の名に相応しい緑町には、多くの知識階級の人々が文化生活を営んでいる」(1925年11月『ニコニコクラブ』)など。
 - 29) 1930年6月15日『函館新聞』。
 - 30) 岐阜の電気軌道網については先に、田中尚人他「鉄道網を基軸とした岐阜市の都市形成に関する研究」(『土木計画学研究・論文集』No. 22 no. 2 (2005) , pp. 353-360)がある。
 - 31) 岐阜の土地区画整理については、市岡佳子他「岐阜市における戦前の土地区画整理事業について」(『日本建築学会東海支部研究報告』vol. 28 (1992) , pp. 577-580)がある。
 - 32) 参考文献12) , pp. 136-137。
 - 33) 『鉄道省文書・岡山電気軌道・巻三』, 『鉄道省文書・岡山電気軌道・巻四』, 『鉄道省文書・岡山電気軌道・巻五』 , ならびに『鉄道省文書・岡山市電・巻一』。
 - 34) 岡山市都市計画課編『岡山県土地区画整理概況』(1939) , p. 18。
 - 35) 呉市内の路面電車は1906年創立の呉馬車鉄道に始まり、翌年に呉電気鉄道と改称、1911年には広島水力電気との合併により広島呉電力に、1921年には広島電灯と合併して広島電気に改組している。
 - 36) 平原土地区画整理組合は1930年6月認可、1931年4月竣工、約13,000坪、200区画。後山土地区画整理組合は1935年認可、同年末竣工、約3000坪。阿賀町原土地区画整理組合は1940年認可、約26,000坪である。
 - 37) 1937年2月の座談会席上での発言(『区画整理』3巻6号(1937))。
 - 38) 1910年に設立された広島電気軌道に始まり、1912年11月に軌道営業を開始、1917年に広島瓦斯と合併して広島瓦斯電軌となる。
 - 39) 同線は1935年に東寄りの新設都市計画街路にルート変更され敷設しなおされた。
 - 40) 広島市は1923年に旧都市計画法の適用を受けている。
 - 41) 組合施行12事業の総面積は約370ha、公共団体施行4事業の総面積は約280haで、公共団体施行の事業者は広島市である。
 - 42) 皆実町土地区画整理組合は1931年に設立認可、1933年に換地処分、翠町土地区画整理組合は1935年に設立認可、1937年に換地処分している。
 - 43) 都市計画広島地方委員会『広島県ニ於ケル都市計画概要』(1932)。
 - 44) 船入町土地区画整理組合は1931年に設立認可、1934年に換地処分し、舟入川口町土地区画整理組合は1935年に設立認可、1941年に換地処分している。
 - 45) 江波線はこの都市計画街路に敷設され、1943年12月に土橋一舟入本町間が、1944年6月に舟入本町一舟入南町間が開業。
 - 46) 「電車で楽々行ける遊園地」ということで名付けられ、最寄駅・塩浜駅も楽々園駅に改称している。
 - 47) 1900年には道後鉄道、南予鉄道を合併し、伊予鉄は大ネットワークを形成した。
 - 48) 三津浜町民は伊予電不乗運動を起こすなどの手段をとり、その一部が政友会と提携して清家久米一郎を筆頭株主にかついで電車を経営し、伊予鉄を圧倒しようと画策した(参考文献25) , pp. 286-288)。
 - 49) 参考文献26) , p. 392。
 - 50) 前年(1920年)に施行された市街地建築物法は、建物の建設にあたって9尺(約2.7m)以上の道路の確保を規定した。
 - 51) 1922年3月14日『海南新聞』。
 - 52) 1922年3月15日『海南新聞』。
 - 53) 「松山都市計画街路決定ノ件」(『公文雑纂・昭和九年・第四十四巻・都市計画七』)。
 - 54) 参考文献27)。
 - 55) 例えば1922年5月15日『海南新聞』の記事。
 - 56) 1910年開業。1911年に博多電灯(株)に合併、1922年には関西電気(株)と合併し東方電力(株)となった。
 - 57) 1911年開業。1912年に九州水力電気(株)に合併し、1929年に軌道事業を分離し博多電気軌道(株)を設立した。
 - 58) 南部土地区画整理組合(1927-31年施行)、西部土地区画整理組合(1928-35年施行)、大字庄土地区画整理組合(1929-36年施行)。また、この他に天神一大牟田間を結ぶ九州鉄道(株)沿線に、野間耕地整理組合(1930-34年施行)、南部第二土地区画整理組合(1930-43年施行)、南部永田町土地区画整理組合(1936-37年施行)などがあった。なお、上記の事業については、藤原恵洋「野間文化村／福岡住宅組合による住宅地計画」(片木前掲書, pp. 487-498)で若干触れられている。
 - 59) 耕地整理準備委員会は、これに先立って同年6月21日に設置している。設置規定に「市内大字下警固、今泉、庄、鳥飼、谷方面の耕地を整理し利用を増進する」とあり、合併旧町村全域を対象とするものであった。
 - 60) 1927年4月17日『福岡日日新聞』。
 - 61) 出願当初の熊本市との契約に基づき、1913年に電気軌道変更出願を提出し許可を得ていた。

- 62) 藩主細川家の御茶屋が起源。国指定名勝・史跡。
- 63) 細川内膳家が砂取に、家老・有吉家は神水に移住した。
- 64) 熊本県庁『熊本の産業』(1915), p. 14。
- 65) 地目変換や道路改良を行い宅地の整備をした(肥後製蠟(株)『地目変換・土地分割・字図訂正願届書類控』(1926-38)(熊本県立図書館所蔵))。
- 66) 『熊本都市計画風致地区指定理由書』(「熊本都市計画風致地区決定ノ件」『公文雑纂・昭和五年・第三十卷・都市計画五』)。
- 67) 北村徳太郎「熊本市郊外江津湖を中心とする敷地計画殊に其の公園系統に就て」(都市研究会『都市公論』14(2)(1931), pp. 8-25), 本田百合絵他「近代熊本都市計画における江津湖の位置づけに関する一考察」(『土木史研究論文集』vol. 28(2009), pp. 127-135)。
- 68) 1930年7月9日『九州日日新聞』。
- 69) 熊本市役所編『新興熊本大博覧会誌』(1936)。
- 70) 岡野允俊『健軍三菱物語—熊本是東へ—』(1989)。
- 71) 『鉄道特許・熊本市営軌道・自昭和一四年至二一年』。
- 72) 「鹿児島電気軌道(株)軽便鉄道敷設特許願」(『公文雑纂・明治四十五年大正元年・第三十八卷・土地収用一』)。
- 73) 「運輸営業以外ノ業務兼営御認可申請書」(『公文雑纂・明治四十五年大正元年・第三十八卷・土地収用一』)。
- 74) 参考文献71), p. 16。
- 75) 遊園地の整備には「阪急の技師を招致しその設計指導を依頼した」という(参考文献71), p. 14)。
- 76) 参考文献71), p. 15。
- 77) 参考文献52), p. 221。
- 78) 「鹿児島電気ヨリ鹿児島市へ軌道並同敷設権譲渡ノ件 買収事由書並二買収後ニ於ケル事業計画書」(『鉄道省文書 鹿児島市営 卷六』)。
- 79) 谷山線は田園地帯を通る専用軌道であったが、これを幅員12間の「一等大路第三類 第二号線 高見馬場一郡元線」として一部を路面上に取り込んだ(「鹿児島都市計画街路決定ノ件」『公文雑纂・昭和二年・第三十二卷・都市計画二』)。
- 80) 鹿児島市は、軌道と同時に鴨池遊園地を市債によって買収した。市の買収理由は、当時未決定の公園計画の補完と電車収入の増加であった(参考文献52))。
- 81) 都市計画鹿児島地方委員会「鹿児島都市計画区域決定理由書」(1925)。
- 82) 「鹿児島都市計画参考資料 第一輯」(1927), pp. 18-21。
- 83) 1937年には沿線の騎射場にて組合が設立され土地区画整理事業が着手されたが、戦中の1944年に組合は解散、戦災復興土地区画整理区域に編入された。
- 84) 鹿児島県編『耕地整理要覧』(1929)。
- 85) 参考文献52), p. 11。
- 86) 1933年の市街地図から「住宅組合地」の位置、1936年の都市計画図および航空写真から住宅の配置を確認できる。
- 87) 参考文献52)。なお注86)と同様の手法で位置および建築の状況を確認できる。
- 88) B・ルドフスキーは無名の建築を、風土的[vernacular], 無名の[anonymous], 自然発生的[sponenous], 土着的[indigenous], 田園的[rural]の語を用いて言い表している(Rudofsky, Bernard, *Architecture without architect* (1964))。
- 11) 『岐阜市史 通史編 近代』(1981)
- 12) 『岐阜市史 史料編 近代二』(1978)
- 13) 『岡山市史 第五』(1937)
- 14) 『岡山市史 第六』(1938)
- 15) 『岡山百年史(上)』(1989)
- 16) 岡山市議会『岡山市会史 第二巻』(1927)
- 17) 岡山市議会『岡山市会史 第三巻』(1987)
- 18) 『呉市史 第5巻』(1987)
- 19) 中国日報社編『大呉市民史 大正篇(上)』(1953)
- 20) 中国日報社編『大呉市民史 大正篇(下)』(1956)
- 21) 弘中柳三編『大呉市民史 昭和篇(上)』(1965)
- 22) 弘中柳三編『大呉市民史 昭和篇(中巻一, 二)』(1976)
- 23) 『新修広島市史 第3巻 社会経済史編』(1959)
- 24) 『新修広島市史 第4巻 文化風俗史編』(1958)
- 25) 『松山市史 第三巻』(1995)
- 26) 『松山市誌』(1929)
- 27) 『松山市史料集 第11巻』(1983)
- 28) 『八幡市史 続』(1959)
- 29) 『小倉市史 続編』(1940)
- 30) 『小倉市史 補遺』(1965)
- 31) 『北九州市史 近代・現代(行政・社会)』(1987)
- 32) 『北九州市史 近代・現代(産業経済I)』(1991)
- 33) 『福岡市市政施行五十年史』(1939)
- 34) 『福岡市史 第二巻 大正編』(1963)
- 35) 『福岡市史 第三巻 昭和前編(上)』(1965)
- 36) 『福岡市議会史 第一巻 明治編』(1971)
- 37) 『福岡市議会史 第二巻 大正編』(1979)
- 38) 『福岡市議会史 第三巻 昭和編(一)』(1991)
- 39) 『長崎市制六十五年史(前編)』(1956)
- 40) 『長崎市制六十五年史(後編)』(1959)
- 41) 『新熊本市史 通史編 第五巻 近代I』(2003)
- 42) 『新熊本市史 通史編 第六巻 近代II』(2001)
- 43) 『新熊本市史 通史編 第七巻 近代III』(2003)
- 44) 『熊本市史関係資料集 第5集 熊本都市計画事業・産業調査資料(大正・昭和初期)』(2001)
- 45) 熊本日日新聞社『図説熊本・わが街』(1988)
- 46) 鹿児島市戦災復興誌編集委員会編『鹿児島市戦災復興誌』(1982)
- 47) 『鹿児島市史I～III』(1969-1971)
- 48) 『中郡宇村誌』(1930)
- 49) 木原三郎『宇宿郷土誌』(1979)
- 50) 『谷山市誌』(1967)
- 51) 鹿児島県社会課編『鹿児島県社会事業概要』(1930)
- 52) 鹿児島市議会『鹿児島市議会史—100年のあゆみ』(1992)
- 53) 全国土地区画整理組合連合会『土地区画整理組合誌』(1968)
- 54) 札幌市史編纂委員会『札幌市交通事業三十年史』(1957)
- 55) 札幌市交通事業振興公社『札幌市営交通の歴史』(1995)
- 56) 函館市交通局『市電50年のあゆみ』(1964)
- 57) 函館市交通局『走りました80年』(1993)
- 58) 『富山地方鉄道五十年史』(1983)
- 59) 静岡鉄道『写真で綴る静岡鉄道70年の歩み』(1989)
- 60) 『名古屋鉄道社史』(1961)
- 61) 『名古屋鉄道百年史』(1994)
- 62) 岡山電気軌道(株)編『おかでん七十年の歩み』(1980)
- 63) 呉市交通局『呉市交通史: 電車・バス轍の跡』(1955)
- 64) 『広島電鉄開業80創立50年史』(1992)
- 65) 伊予鉄道(株)『伊予鉄道百年史』(1987)
- 66) 『土佐電鉄75年の歩み』(1979)
- 67) 『西日本鉄道百年史』(2008)
- 68) 九州電気軌道(株)『躍進九軌の懐古』(1935)
- 69) 長崎電気軌道(株)『50年史』(1967)
- 70) 熊本市交通局『熊本市電三十年史』(1956)
- 71) 鹿児島市交通局編『鹿児島市交通局30年史』(1958)
- 72) 鹿児島市交通局編『鹿児島の路面電車50年』(1978)

<参考文献>

- 1) 『山鼻創基八十一周年記念誌』(1957)
- 2) 『円山百年史』(1977)
- 3) 『幌西史誌』(2003)
- 4) 函館日日新聞『函館市誌』(1935)
- 5) 函館市史編纂事務局『続函館市史資料集(第1号)』(1971)
- 6) 『函館市史 都市・住文化編』(1995)
- 7) 『富山市史 通史 下巻』(1987)
- 8) 『金沢市史 稿本 市街編 第1-3』(1916-1917)
- 9) 『静岡市史 第三巻』(1930)
- 10) 『静岡市史・近代 通史編』(1969)