

津市中心部における都市構造の変遷に関する研究

A Study on the Transition of Urban Structure at the Central Area in Tsu City, Mie Prefecture

南部 亜佐美*¹、小野寺 一成*²
Asami NANBU, Kazushige ONODERA

Keywords : Railroad, Road, Public Office, Urban Structure, Central Area, Transition

鉄道、道路、官公庁、都市構造、中心部、変遷

1. はじめに

1) 背景と目的

津城下のはじまりは、織田信包が津城を築城した 1580 (天正 8) 年にまで遡る。その後、関ヶ原の合戦の最中で焼失したものの、江戸時代に入り、伊予今治から転付となった藤堂高虎が大改修し、城下町を発展させた。安濃川、岩田川という 2 つの川に挟まれた城下町の町割り、城を中心北・西・南の三方に武家地を集結させ、東に町屋を置き、防御の最前線として外側に寺院を配置した。さらには海岸沿いの参宮街道のルートを変更し、城下町の中を通過させた。そのため城下町は、伊勢参りへと赴く参拝客で賑わうようになった。この城下町の形成が津市中心部の基盤となっている。

現在、その津市中心部においては、津城址周辺に「津市役所」や「津警察署」等の公的機関が構えているものの、「三重県庁」や「津税務署」などの公的機関は、これと少し離れた津駅の周辺に位置している。人の流れの拠点でもある駅が津城址周辺と少し離れた場所にあることから津市中心部の構造は、「①津城址を中心とした区域」「②津駅を中心とした区域」の 2 つに分かれている。

そこで本研究は、市制が開始した明治期、都市計画適用都市となった大正期、更には戦時、戦災復興を経て、21 世紀を迎えた現在に至るまでを対象とし、都市基盤である道路、鉄道をはじめ、市役所等の官公庁に着目して、津市中心部における都市構造、及び都市計画の変遷を明らかにすることを目的とする。加えて、現在の津市の都市構造の課題を示唆し、将来の都市づくりに資する。

なお、本論文で述べる周辺とは、それぞれ「津城址」「津駅」を中心とした半径約 1km の円に囲まれた範囲を指すこととする。(図 1) (図 2)

2. 津市中心部の現状及び調査方法

1) 津城址周辺の現状

上記で述べたように津城址周辺には、「津市役所」「津地方法務局」「津地方裁判所」「津検察庁」「津警察署」等の公的機関が位置する。

城址東側には、市内だけでなく、県内の広域交通の要ともいえる「国道 23 号線」と、「津観音寺」を中心とした「大門商店街」があり、その商店街から「国道 23 号線」と交差する形で東西に「市道津港跡部線 (通称フェニックス通り)」が走っている。東側は中部国際空港へと航路で結ばれる

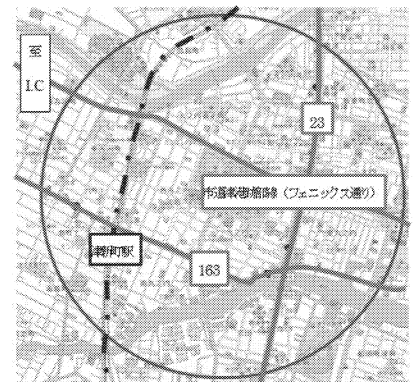


図 1 : 津城址周辺の現状

「津なぎさまち」まで、西側は中勢バイパス、及び津インターチェンジ (以下、津 I.C) まで延びる。「津市都市マスタープラン (平成 22~平成 29 年度)」によると、この「市道津港跡部線」は東西方向の「新都心軸」とされている。(図 1)

また、南側には、伊賀市へとつづく伊賀街道を起源とする「国道 163 号線」が東西方向に延びており、城址西側には近鉄名古屋線「津新町駅」がある。

2) 津駅周辺の現状

津駅東側には「国道 23 号線」と交差する形で「県道 19 号線」がある。「県道 19 号線」は、「県道 114 号線」へとつづき、「県道 114 号線」は高茶屋・久居方面へと延び、途中で通称「近鉄道路」と交わる。

一方、西側には、「津借楽公園」があり、丘陵地を切

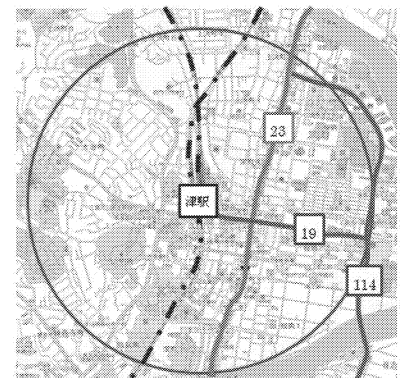


図 2 : 津駅周辺の現状

*¹ 三重短期大学 生活科学科 生活科学専攻 居住環境コース
金城学院大学 現代文化学部 情報文化学科 学士 (情報文化学)
*² 三重短期大学 生活科学科 生活科学専攻 居住環境コース
博士 (国際地域学)

Life and Environmental Science at Tsu City College.
Informatics and Sciences at Kinjo Gakuin University. B.S.in (Informatics)
Life and Environmental Science at Tsu City College.
ph.D. (Regional Development)

り開いて出来た住宅団地、中高層のマンションが立ち並ぶ。(図 2) 官公庁については、津駅南側に「三重県庁」、東側に「津税務署」という県や国の行政機関が集中していることに対し、北西側は「三重県立美術館」、半径約 1km 圏内から外れるものの「三重県立図書館」「三重県立総合博物館」という文化施設が集中する。

なお、津駅は JR 線と近鉄線、伊勢鉄道の 3 路線が集まる駅であり、利用者の多い近鉄線においては、「特別急行列車(特急)」「急行列車」「普通列車」が停車する。表 1 に「津新町駅」と「津駅」の一日乗降客数をまとめた。津城址の最寄り駅である「津新町駅」に比べ、「津駅」は利用者が多いことがわかる。また、県庁所在地である「津市」の窓口となる駅であるため、市内の路線バスは津駅を起点に構成されている。このことから「津駅を中心とした区域」は鉄道・バス等の公共交通を主とする区域であると考えられる。

表 1：近鉄「津新町駅」「津駅」一日乗降客数の比較^{注(1)}

駅名	津新町駅	津駅
一日乗降客数	12,295	26,254
路線	近鉄線	近鉄線, JR 線, 伊勢鉄道

3) 調査方法

明治期・大正期・昭和期(戦前、戦後)・平成期に年代を分け、「津城址」「津駅」を中心とした周辺区域の「道路」「鉄道」「官公庁」の移り変わりを、地図資料をもとに比較する^{注(2)}。なお、官公庁については、時代に応じて行政サービスの多様化、細分化が図られたことにより、年数の経過とともに施設数が増える傾向にあった。そのため、比較対象とする施設として「津市役所」「三重県庁」「津警察署」「津税務署」「三重県立図書館」「津地方裁判所」とした。

次に、都市計画の変遷を昭和初期～平成期の都市計画図を利用して調査する。資料はおおむね 20～30 年での変化を比較することとし、調査内容は主に、用途の移り変わりを比較するものである。

3. 堀の埋め立てと道路整備

1) 市制開始と堀の埋め立て

津市は 1889(明治 22)年に市制を開始した。市制開始とともに、都市形成をすすめていくこととなる。現在に至るまでの間に、津城址においては、幾度となく、堀の埋め立てが行われた。

堀の埋め立ての経緯を第 1 フェーズ(～明治期)、第 2 フェーズ(大正～昭和前期)、第 3 フェーズ(戦後)に分け、図示した。(図 3)

1873(明治 6)年に陸軍省の所轄となった「津城址」であるが、1890(明治 23)年には、再び藤堂家の私有地となる。これが契機となり、1892(明治 25)年に「東外堀」の埋め立てが実行された。その後、立て続けに堀の埋め立ては

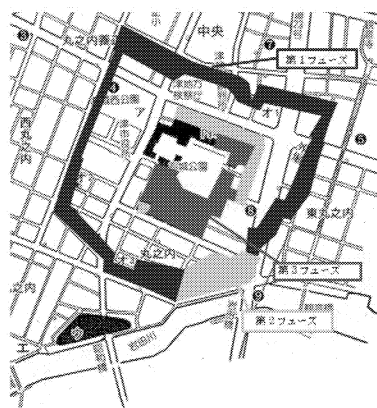


図 3：堀の埋め立ての経緯^{注(3)}

実行され、1908(明治 41)年には、「南・北外堀」の大部分が埋め立てられた。市制開始からわずか 20 年弱の間に、津城址は姿を変えた。なお、第一回目となる「東外堀」の埋め立てについては、風景を損なうなどの反対を押し切って開始されたとされている。

第 1 フェーズの期間に埋め立てられた土地は、宅地や道路の新設や拡幅に活用され、次第に市街地は拡大していくこととなった。これに第 2 フェーズ、第 3 フェーズが続く。第 2 フェーズでは、「東内堀の東南部」「北内堀」「鰯堀」「南内堀の一部」が埋め立てられ、第 3 フェーズでは、「東内堀」「南内堀」が埋め立てられた。戦後すぐの第 3 フェーズにおいては、埋め立て地が震災の瓦礫処理にも活用された。

津市中心部の都市形成は、堀の埋め立てからはじまったと言っても過言ではない。

2) 近代以降の道路整備

外堀の埋め立てに並行して、津城址周辺では道路の新設が行われた。1895(明治 28)年には、旧伊勢街道と並行する形で、幅 3 間(約 5.4m)の丸之内本町通りが開通した。当時の道路の中では比較的広い幅員であった。

その他、岩田橋の架け替え工事や鰯崎海岸通りの開通などの道路事業が、全体計画が認められない状況の中で行われた。なお、日本において「道路法」が施行されたのは 1920(大正 9)年のことであり、道路は「国道・府県道・郡道・市道・町村道」の 5 種類に区分された。津市内においては、旧伊勢街道が 1 号国道(現 国道 23 号線)^{注(4)}とされた。また、1931(昭和 6)年には総延長 70km 余りの都市計画道路網が決定し、昭和初期、津市では旧国道 1 号線改良工事など幹線道路の整備が促進された。

この旧国道 1 号線改良工事が、失業者救済の役割も担ったために、当時、毎年のように道路改修等が計画された。(表 2)

表 2：戦時期における道路事業

西暦	元号	内容
1933	昭和 8	旧国道 1 号線拡幅工事
1934	昭和 9	塔世橋竣工、北町広小路完成
1935	昭和 10	中町道路拡幅、国道拡幅工事
1936	昭和 11	万町道路拡幅
1937	昭和 12	津駅前道路拡幅 本町～中之番線(現フェニックス通り)完成

その後、戦争が長引いたため、これらの都市計画道路網は完成には至らなかったが、このとき計画された道路が現在の幹線道路の礎となっている。なお、戦後における道路整備については戦災復興特別都市計画とともに後述したい。

それまで街道として認識されていた道が「道路」として確立されたのは「道路法」施行以降であるが、日本に自動車導入されたのは 1900 年前後であり、1910 年頃には乗合自動車業やバス事業も存在した。「道路法」施行以前から津市には自動車の普及がみられた。

ところが、道路整備が重視されるのは、昭和初期以降のことである。国土交通省^{注(6)}によると、「近代における道路政策は、多くが順

挫し、本格的な道路整備が始まったのは第二次大戦後」のことであり、津市においても明治期～大正期における陸上交通は、主に鉄道が先行的に整備されたと考えられる。

4. 近代以降の鉄道整備

先に述べたように、近代における陸路とは鉄道を意味していた。そして、鉄道は単なる輸送網としての機能ではなく、「富国強兵（国土防衛）」の役割を担っていた。「日清戦争後には、路線のネットワーク化の必要性が認識され国有化につながった」^{注6)}とされる。

1) 津市における国鉄整備

津市に鉄道が開通したのは1891（明治24）年のことである。その年に津駅が建設され、関西鉄道の支線として「亀山駅」と「津駅」を結んだ。津駅の位置については、当時の中心街は「大門町」付近であったものの、「県庁に近い」という理由で津借楽公園付近に決められたとされる。

次いで1893（明治26）年には参宮鉄道が開通し、「津駅」と「宮川駅」を結んだ。津駅は、建設からわずか2年で、「関西鉄道の終点駅」と「参宮鉄道の起点駅」という二つの機能をもつ駅となった。

（図4）

1906（明治39）年に鉄道国有法が成立すると、両鉄道は国有鉄道となり、その翌年1907（明治40）年には「第九回関西府県連合共進会」が津市で開催され、津駅周辺に仮設店舗が立ち並び、町並みが形成された。

この共進会に備え、主会場である津借楽公園の整備も行われ、津駅周辺の発展を試みたが、

大きな都市の発展にはつながらなかった。

しかし、西日本からの参加者を盛大にもてなしたこの共進会の開催を契機に、「津駅」は、「富国強兵」を示す軍事的な意味だけでなく、「人の流れを生み出す拠点」としての機能を持ち出したと考えられる。

2) 津市における軽便鉄道整備

鉄道国有法成立以降、1910（明治43）年には軽便鉄道法が制定され、津市内にも軽便鉄道が登場した。



図4：建設当初の津駅位置図

1906（明治39）年に伊勢軽便鉄道（後の中勢鉄道）が設立され、1909（明治42）年には津市中心部に近い「岩田駅」と「久居駅」間を結んだ。中勢鉄道沿線の「久居駅」周辺の地図（1927年）を見ると、近くに陸軍歩兵隊の「射撃場」等が存在することがわかる。（図5）

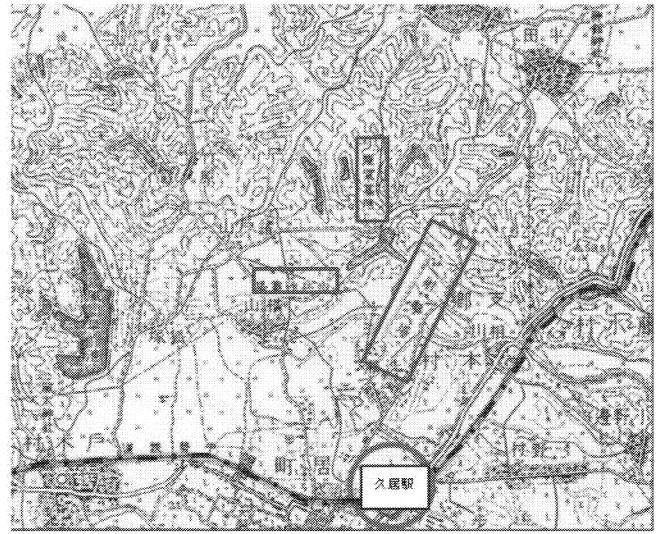


図5：中勢鉄道沿線（1927年）^{注7)}

久居駐屯地の開設が1908（明治41）年であることから、兵員・物資輸送を目的とした路線であることが推測できる。しかしながら、非電化のため、速度も遅く、他社との競争にも敗れ、戦況が厳しくなる頃（1940年代）には全線が廃止された。

一方、1914（大正3）年には西部の農村を安濃軽便鉄道が走っていた。起点駅である「新町駅」は他線とは連絡しておらず、「一身田駅」までの延伸計画があったものの実現しないまま1944（昭和19）年には全線廃止となる。安濃鉄道沿線の地図（1927年）を現在の地図と比較すると、かつて鉄道が敷かれていた部分に現在の道路が形成されたことが読み取れる。（図6）

なお、この地域は現在、鉄道は敷いておらず、公共交通は「バス」が運行しているのみである。

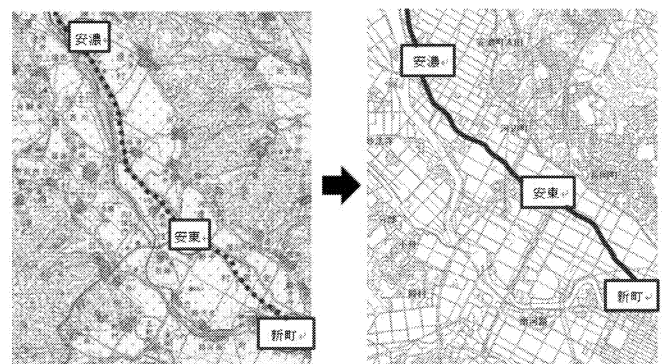


図6：安濃鉄道沿線（左1927年、右2017年）^{注7)}

3) 津市における近鉄線の整備

現在の津市の鉄道交通を担っている近畿日本鉄道（以下、近鉄）線であるが、その前身となる伊勢鉄道（現伊勢鉄道とは異なる）の路線が敷かれたのは、1915（大正4）年のことである。なお、最初に敷かれたのは、「津駅」ではなく、「高田本山駅」と「白子駅」間

であった。「津駅」「四日市駅」間を結んだのは、1922（大正 11）年のことである。

1924（大正 13）年には、より津市中心部に近い愛宕町に「津新地駅」が誕生し、1926（大正 15）年に伊勢電気鉄道に改称の後、1930（昭和 5）年には、「津海岸駅」が乙部町に建設。津市の海岸線沿いを南北に結ぶ形で「桑名駅」から「外宮前駅」までの全線が開通した。

一方、1931（昭和 6）年に、参宮急行電鉄は「久居駅」「津新町駅」間を開通し、その翌年には「津駅」まで延長させた。

1936（昭和 11）年には参宮急行電鉄が上記の伊勢電気鉄道と合併し、関西急行鉄道への改称を経て、1944（昭和

19）年に「近畿日本鉄道」となる。なお、このとき、すでに「大阪上本町駅」「名古屋駅」間は全線開通されていた。（図 7）

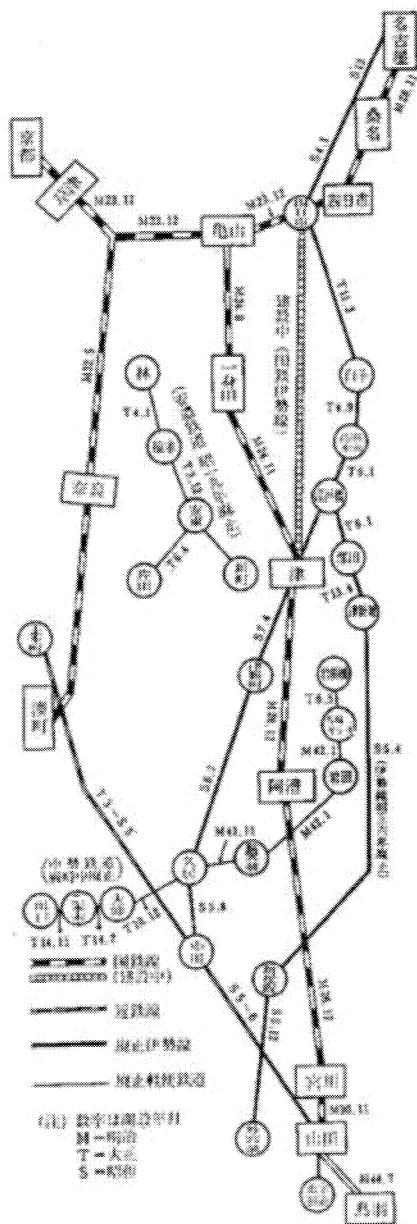


図 7：津市鉄道開設図^{注(8)}

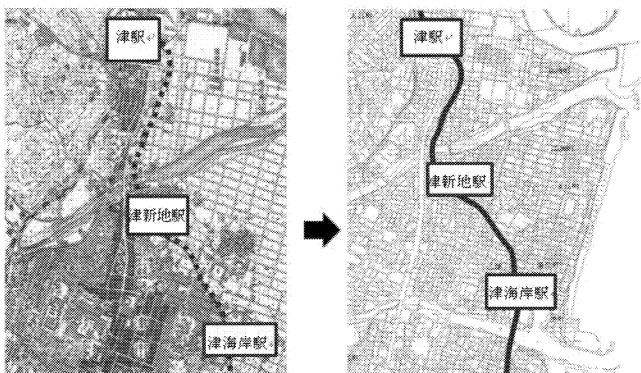


図 8：近鉄伊勢線と近鉄道路（左 1937 年、右 2017 年）^{注(7)}

1959（昭和 34）年に津市は伊勢湾台風の影響を受けた。この伊勢湾台風を契機にして、近鉄名古屋線の複線化及び広軌化が図られ、1960（昭和 35）年には、「津駅」が近鉄特急の停車駅となる。しかし、その一方で、1961（昭和 36）年には、津市沿岸部へのアクセス路線であった近鉄伊勢線（江戸橋～新松阪間）が廃止される。その背景として「利用者減による経営難」のほか、「近鉄山田線と区間がやや重複していること」が考えられる。

その後、廃止された近鉄伊勢線に代わるバスの運行のため、同路線の舗装工事が始まった。廃線となった鉄道路線のすべてを道路に利用するという事は全国的にも珍しいことであった。現在では、主要な自動車交通道路へと変貌を遂げ、「近鉄道路」という名称で利用されている。（図 8）

5. 戦災復興特別都市計画

1945（昭和 20）年 3 月 15 日に終戦を迎え、政府は翌年 1946（昭和 21）年に特別都市計画法を制定した。同法に基づき、戦災都市として全国 115 都市が指定された。なお、このとき、三重県内で戦災都市に指定されたのは、津市の他、四日市市、桑名市、宇治山田市であり^{注(9)}、津市の戦災復興特別都市計画は、土地区画整理に伴う換地処分を終了に伴い、1982（昭和 57）年に終わった。以下に計画の詳細を述べる。

1) 道路計画

津市の道路計画は、旧国道 1 号線の津駅～阿漕駅間（幅員 50m）と中心部の三重会館で交差する市道津港跡部線（幅員 36m）を基準とし、市街中央を基盤目状、隣接町村とは放射状で結び、それらを環状線で連絡することとした。（図 9）この当時の計画が現在の「都心軸」にも引き継がれている。

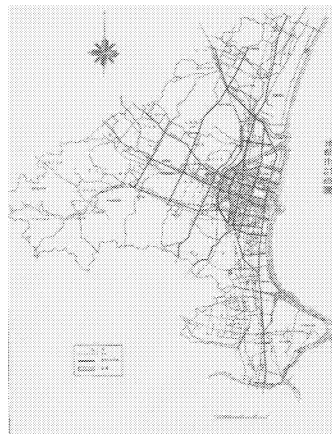


図 9：道路計画図（戦後）^{注(10)}

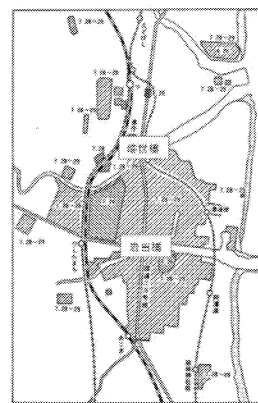


図 10：戦災消失区域^{注(8)}

しかし、津市の戦災区域は市街地の 73%に及んだ。中心部にある津城址や大門町等は空襲を受けたが、塔世橋以北（津駅方面）は非戦地であった。（図 10）

そのため、戦災復興により整備された国道の幅員は塔世橋～岩田橋間については幅員 50m、岩田橋～阿漕間は幅員 36m であった。

2) 津駅を中心とした都市計画

1960年代、三重県は津市の道路整備を進めることで、津市を政治・文化の中心地にふさわしい都市に改造することを目指す。三重県の総合的な開発構想と関連させ、広い視野で進める必要性が生じたためである。そこで、戦災を免れた「津駅」を中心とした都市計画（主に土地区画整理事業）に力を注ぎ始めた。

3) 津駅西側の土地区画整理事業

1965（昭和40）年に津駅西側の土地区画整理事業が開始される。前年の1964（昭和39）年には津駅西口（近鉄線改札）が完成し、津駅西広場が新設された。そのほか、むつみが丘等の住宅団地、三重大学教育学部付属小学校、新しい県庁舎などの開発が進みつつあったものの、未舗装の道路が目立っていた。そのため、主に県庁舎から津駅西口までの線路沿いの道路の整備が必要とされており、土地区画整理事業を行い、公共施設の整備及び改善等を図ることを目的とした。

1974年には事業が終わり、県庁をはじめとした官公庁などへの通勤、学校への通学が便利になった。さらに周辺の宅地化がすすみ、住宅環境が整備されることとなった。（図11）

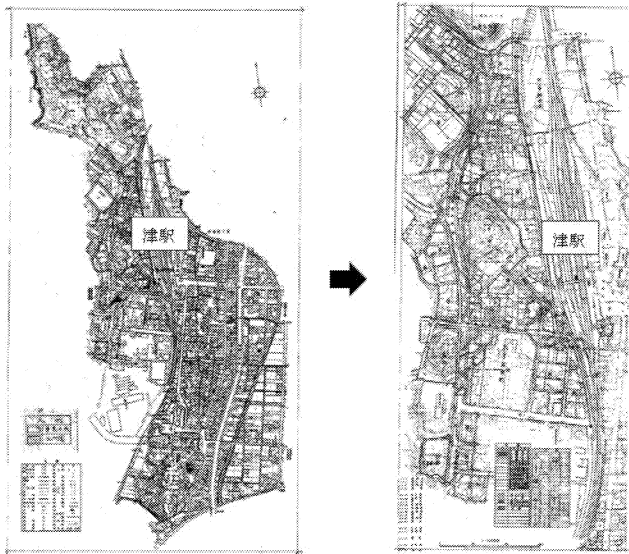


図11：津都市計画津駅西土地区画整理事業平面図
（左1964年、右1971年）注(8)

4) 津駅東側の土地区画整理事業

津駅西側と並行して1969（昭和44）年に津駅東側の土地区画整理事業が開始した。その背景には、「津駅東側は1937（昭和12）年に改修したままの駅舎であり老朽化していたこと」、「国道の幅員が狭いために交通が混雑していたこと」、「人家が密集していたこと」などである。このような状況は、県庁所在地である津市にとって美

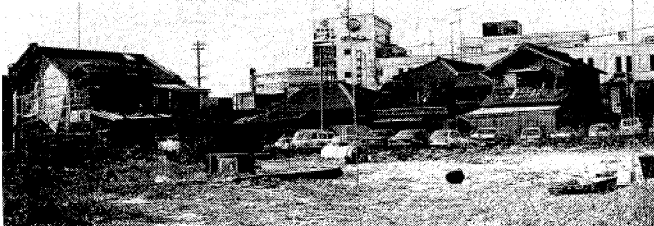


図12：土地区画整理前の津駅東側
（1970年代）注(11)

観を損なうものであった。（図12）

そのため、主な事業内容は「国道23号線の拡幅（幅員36m）」「駅前広場の拡張」「住宅密集地の解消」であり、1973（昭和48）年には新しい駅舎が完成し、1981（昭和56）年に事業終了を迎えた。

5) 国鉄伊勢線

津駅を中心とした都市構想に基づき、1965（昭和40）年には「四日市」と「津」を短絡する国鉄伊勢線が着工した。国鉄伊勢線は、四日市市臨海部の工業地帯、鈴鹿市内陸部の工業地帯、開発が計画されていた中南勢工業地帯の基幹鉄道として、また、「紀勢本線」「関西本線」「参宮線」等との連絡によって津市を中心とする運輸網の確立を目指したものであった。加えて、国鉄伊勢線は東海道本線と同等の列車本数と速度に耐えうる高い技術水準を誇るものであった。

しかし、当初開発が計画されていた中南勢工業地帯が頓挫し、複線の予定であった路線が単線となった。加えて、新設された各駅は市街地から離れた場所にあり、運転本数が少なかったため利用者も少なく、拠点でもある「津駅」であっても閑散としていた。

その後、国鉄伊勢線は赤字路線となり、1987（昭和62）年、第三セクターの伊勢鉄道株式会社となり、現在に至っている。

6. 都市計画と用途地域

1) 都市計画適用と用途

津市が都市計画適用都市に指定されたのは1925（大正14）年のことである。翌年の1926（大正15）年には「河芸郡一身田町・栗真村・安濃郡新町・安東村・神戸村・藤水村」の二町四村を含めて都市計画区域とした。それは当時、津市の中心部である大門町「津観音寺」から半径約1里（4km）以内、かつ徒歩約1時間圏内であり、経済的・社会的に密接な関係を持つ地域であったためである。

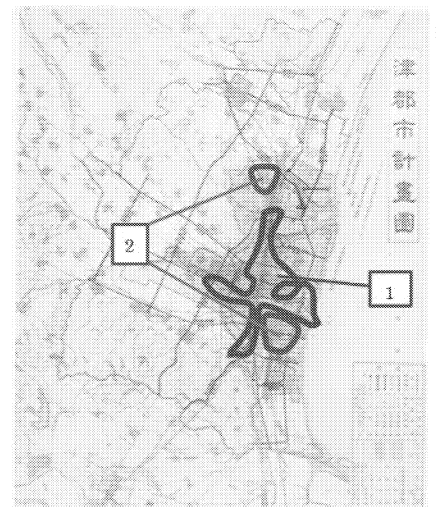


図13：津都市計画図（1933）
（※おおよその範囲）注(11)

都市計画道路網が決定した翌年1932（昭和7）年には、商業20%、工業30%、住宅50%の地域指定が行われた。（図13）（表3）

表3：1932年 地域指定一覧

用途	割合	エリア	No
商業	20%	大門町界限・国道沿線・贅埜町	1
工業	30%	柳山・上浜町	2
住宅	50%	上記のその他の地域	

※一部の未指定地域は将来の軽工業地帯とした

2) 戦後の都市計画

1955(昭和30)年と1978(昭和53)年の都市計画図を比較した。

(図14)

1970(昭和45)年には新都市計画法に基づき、市街化区域や市街化調整区域の線引きが行われ、用途地域も全4種類から全8種類に増加した。



図14：都市計画図(左1955年、右1978年)

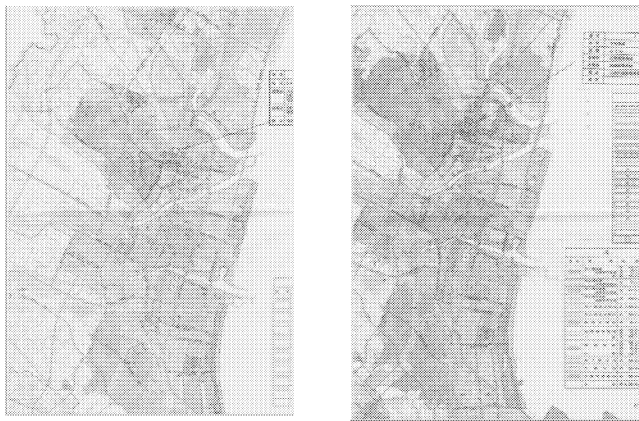


図15：都市計画図(左1992年、右2004年)

更に1992(平成4)年には用途地域が全12種類に増加する。

「津城址」周辺ではあまり変化が見られないことに対して、「津駅」周辺では、住居地域から商業地域への用途変更が行われていた。その結果、「津駅」周辺では商業地域が拡張したことが読み取れる。(図15)

また、2017年現在、津駅前では土地区画整理事業が進行中¹²⁾であり、徐々に商業地域の拡張が図られている。津市中心部では「津城址」周辺より「津駅」周辺の開発に注力していると言える。

戦前(1933年)と比較し、戦後は「津駅」では東西それぞれが土地区画整理事業に伴い、商業地域が拡大していることがわかる。

7. 官公庁の変遷

市役所等の官公庁は、都市の政治の中枢を担う機関であり、都市形成に深い関わりを持つ。それぞれの時代ごとの都市構造を明らかにするため、明治期から現在に至るまでの官公庁の変遷を図示した。

(表4)(図16)

表4：官公庁施設の変遷一覧

施設名	1900	1924	1930	1957	1976	2017
津市役所	西町	西町	西町	大門町	大門町	丸之内
三重県庁	栄町	栄町	栄町	栄町	広明町	広明町
津警察署	大門町	大門町	大門町	大門町	丸之内	丸之内
津税務署		丸之内	丸之内	桜橋	桜橋	桜橋
三重県立図書館				丸之内	広明町	上津部田
裁判所	丸之内	丸之内	丸之内	丸之内	丸之内	丸之内

※地図資料のない年は除いた

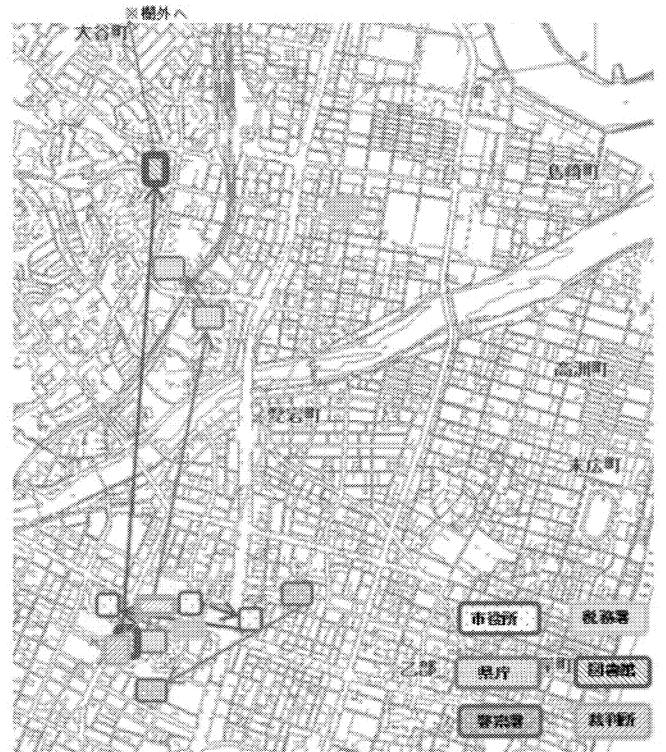


図16：官公庁の変遷

官公庁の変遷パターンは下記の2つに分けることができる。

1つ目は「津城址周辺での移動を繰り返す」というパターンであり、「津市役所」「警察署」「裁判所」がその例である。特に「津市役所」は戦後すぐに県庁廊下に仮庁舎を置いたときを除き、「津城址」周辺にあった。

2つ目は「津城址周辺から津駅周辺に移動した」ものであり、「三重県庁」「津税務署」の他、範囲外ではあるものの「三重県立図書館」が挙げられる。「三重県庁」は1879(明治12)年に新庁舎が建設されるまでは「津城址」周辺にあったものの、それ以降は「津駅」周辺にあり、「津駅」方面へと移動したことがわかる。

官公庁の変遷パターンから、市制が開始した明治期では、現在は「津駅」周辺にある官公庁もかつては「津城址」周辺にあったことがわかる。その背景には津城址を治めていた藤堂家の武家地がそのまま官公庁施設の用地となり、行政の中心となったことが考えられる。

また、「津駅」への移動は、「三重県庁」においては明治期のことだが、「津税務署」は戦後のことであり、後者については「津駅」を

中心とした都市計画に注力していたことが関与していたと推測できる。

8. おわりに

1) 総括

以上、市制開始以降における「津城址」周辺と「津駅」周辺の2つの区域を持つ津市中心部の「道路及び鉄道」と「都市計画」、「官公庁」の変遷を調査した結果、下記のことになった。

①津市の本来の中心がかつて城下町として発展した「津城址」周辺であったこと。「津城址」を中心として、1892(明治25)年から堀が埋め立てられ官公庁や道路等の市街地が形成されていた。

②明治期の段階で「津駅」がすでに人の流れの拠点となり得ていたこと。1891(明治24)年に「津駅」が建設され、西日本と津市を結ぶ国有鉄道網が形成された。当初の鉄道は軍事的な意味合いを持ち合わせていたものの、1907(明治40)年には「第九回関西府県連合共進会」が開催され、津駅は人々の往来で賑わい、近代以降はじめて「津駅」が目玉されていた。

③廃線跡が現在の道路網へと受け継がれていること。津市では市街地を軽便鉄道が結んでいたものの、いずれも廃線となる。現在では鉄道交通を支える近鉄線も徐々に路線を拡大したが、近鉄伊勢線が廃線となる。その廃線となった路線は現在では市内外の道路交通を支える主要な道路へと変貌を遂げている。津市では、まっすぐに延びる道路が少なく、カーブのある道路が数多くみられる。その背景には、上記で述べたように廃線となった鉄道路線を道路網へと再利用していることが挙げられる。津市の道路発展には鉄道が深く関与していたことがわかった。

④戦後、戦災を免れた「津駅」を中心とした計画が練られてきたこと。戦地となった「津城址」周辺では、瓦礫処理のために堀の埋め立てが加速したその一方で、戦災を免れたために、戦後の都市改造は「津駅」を中心として計画が考えられた。その結果、戦前戦後の都市計画図を比較すると、「津城址」周辺に大きく変化がみられないことに対して、「津駅」周辺では商業地域が拡大していく傾向にあったということ。

⑤「津城址」周辺から「津駅」周辺に移動した官公庁があるということ。都市の政治の中核を担う官公庁の変遷をたどると、やはり当初は多くの官公庁が「津城址」周辺に位置していたことがわかった。官公庁が設立された近代以降、数度の移動をしつつも、「津城址」周辺にとどまる施設もあるが、いくつかの施設は「津駅」周辺に移動した。「三重県庁」を除き、「津駅」周辺に移動した時期が、戦後であることから、「津駅」を中心とした都市構想を考慮しての移動だと言える。

2) 考察

現在、津市中心部には「津城址」「津駅」2つの核がある。公共交通を主とした区域である「津駅」では、「津駅」を起点として構成された路線バスが「津駅」を訪れた人の足を市内各所へと運ぶ役割を有している。このように「津駅」周辺は、全国の人が最初に訪れる都市の入り口であり、行動の拠点となっている。

一方で「津城址」周辺は、「国道23号線」と「津 I.C」まで至る「市道津港跡部線」が交差する場所であり、公共交通より自動車交

通の拠点といえる。特に「市道津港跡部線」は「津 I.C」からの来訪者を「津城址」をはじめとした中心市街地へと誘う道路であるが、その反面、人の流れの拠点である「津駅」から「津城址」周辺までのアクセスは乏しく、加えて、自動車利用者が多いゆえに国道23号線の混雑が目立っている。

以上より現在の津市中心部には、核が2つあるものの、本論文でみてきたその歴史の変遷から、それぞれ連携が図られないままに発展してきた経緯があり、またその双方を繋ぐアクセスが乏しいという問題点を抱えていると言える。自動車交通拠点である「津 I.C」から「津なぎさまち」までの活性化を図る「新都心軸」構想より、人の流れの拠点である「津駅」と、かねてからの中心部である「津城址」周辺までを、歴史的な都市構造の変遷の見地からも旧伊勢街道や廃線跡を活用しながら連携させるべきではないだろうか。

【謝辞】

本論文の作成にあたり資料提供等、多大なるご協力をいただいた、津市都市計画部都市政策課及び、津市教育委員会事務局生涯学習課、三重県県土整備部都市政策課の皆様 に記して深く感謝申し上げます。

【補注】

- 注(1)近畿日本鉄道公式HPより作成。平成27年11月10日調査のもの。
(<http://www.kintetsu.co.jp/tetsudo/g.html>)
(最終アクセス 2016/12/08)
- 注(2)大正時代がおおよそ14年程度であり、大正～昭和(戦時)の間は10年に満たないこととなるが、大正期に都市計画適用都市に指定されたことを考慮し、短期間ではあるが比較調査対象とした。
- 注(3)津市HPより図を引用、改変。
(<http://www.info.city.tsu.mie.jp/www/contents/1001000011243/index.html>)
(最終アクセス 2017/01/12)
- 注(4)三重県HPより。
「一号国道トハ東京市ヨリ神宮ニ達スル路線」とされていた。(引用)
(http://www.bunka.pref.mie.lg.jp/rekishi/kenshi/asp/Q_A/detail.asp?record=161)
(最終アクセス 2017/01/13)
- 注(5)国土交通省HPより引用。
(<http://www.mlit.go.jp/road/michi-re/4-1.htm>)
(最終アクセス 2017/01/17)
- 注(6)国土交通省HPより引用。
(<http://www.mlit.go.jp/road/michi-re/4-2.htm>)
(最終アクセス 2017/01/17)
- 注(7)「近鉄名古屋線 街と駅の1世紀」(牧野和人著)より図を引用、改変。
- 注(8)「津市・地方都市の建設史」(岩田俊二著)より図を引用。
- 注(9)「国立公文書館」「特別都市計画法第1条第3項の規定による都市町村の指定について(戦災復興院)」参照。
- 注(10)「三重県の都市計画概要」より図を引用。
- 注(11)「津市制開始100周年記念誌」より図を引用。
- 注(12)「都市再生整備計画 津駅北部地区 三重県津市 平成26年3月」参照。

【参考文献】

- 1)津市(1990)「津市市制施行100周年記念誌」
- 2)津市(2005)「津市閉市記念誌 津市のあゆみ116年」
- 3)岩田俊二(2010)「津市・地方都市の建設史」
- 4)牧野和人(2016)「近鉄名古屋線 街と駅の1世紀」
- 5)三重県立図書館 所蔵「津市並近傍之図」等
- 6)津市 所蔵「津市都市計画図」等
- 7)三重県 所蔵(1958)「三重県の都市計画概要」(P.30～P.33)
- 8)木本敏雄「津市民文化 第27号」(P.16～P.19)

【附録】関連事項年表

西暦	元号	出来事	ページ
1871	M4	津城旧本陣を安濃津県仮庁舎とする	6
1872	M5	県庁を四日市に移転	—
1873	M6	県庁が津市に戻る。(旧城内に仮庁舎)	6
1876	M9	岩田橋架け替え	2
1879	M12	県庁が下部田の新庁舎に移転	6
1886	M19	津警察署 創設	6
1889	M22	津市市制発行 津市役所が大門町に開庁の後、西町に移転	2,6
1891	M24	津駅が建設される 関西鉄道「亀山駅」～「津駅」開通	3
1892	M25	東外堀の一部が埋め立てられる	2
1893	M26	参宮鉄道「津駅」～「宮川駅」開通 安濃津地方裁判所 丸之内に移転	3,6
1900	M33	北外堀・西外堀の一部が埋め立てられる	—
1901	M34	東外堀の大部分が埋め立てられる	2
1902	M35	岩田橋架け替え	2
1903	M36	阿漕浦道路開通	2
1906	M39	伊勢軽便鉄道会社(後の中勢鉄道)設立	3
1907	M40	第九回関西府県連合共進会 開催 関西鉄道・参宮鉄道が国有鉄道になる	3
1908	M41	南外堀・北外堀が埋め立てられる	2
1909	M42	中勢鉄道「久居」～「岩田橋」開通	3
1911	M44	伊勢鉄道会社(後の近鉄) 設立	4
1912	T1	鰐堀海岸通り 完成 鰐堀の東南部分が埋め立てられる	2
1914	T4	安濃鉄道「新町」～「林」開通	3
1915	T5	伊勢鉄道「高田本山」～「白子」開通	4
1917	T6	伊勢鉄道「高田本山」～「部田」開通 安濃鉄道「安東」～「片田」開通	3,4
1920	T9	岩田橋完成	2
1922	T11	伊勢鉄道「四日市」～「津」開通	4
1924	T13	伊勢鉄道「部田」～「津新地」開通 東内堀の東南部分・鰐堀の大部分が埋め立てられる	2,4
1925	T14	都市計画 適用都市になる 北内堀・東内堀の一部・南内堀の一部が埋め立てられる	2,5
1926	T15 S1	津警察署 大門町に竣工	6
1930	S5	都市計画道路決定 伊勢電気鉄道(伊勢鉄道から改称) 「津新地」～「新松坂」開通	2,4
1931	S6	都市計画道路網 決定 参宮急行電鉄(後の近鉄)「久居」～「津新町」開通	2,4
1932	S7	参宮急行電鉄「津」～「津新町」開通 都市計画地域指定を行う	4,5
1933	S8	旧国道1号、津駅～阿漕間拡幅工事	2
1934	S9	塔世橋竣工、北町広小路完成	2
1935	S10	中町道路拡幅、国道拡幅工事	2
1936	S11	万町道路拡幅 市庁舎が丸之内本町に移転	2,6
1937	S12	津駅前道路拡幅 本町～中之番線完成 三重県立図書館開館	2,6

西暦	元号	出来事	ページ
1938	S13	参宮急行電鉄「津」～「江戸橋」開通	4
1943	S18	中勢鉄道全線廃止	3
1944	S19	安濃鉄道全線廃止	3
1945	S20	三重県庁廊下で津市役所臨時開設 津市役所、焼け跡に仮庁舎を建てる	6
1946	S21	戦災復興特別都市計画 道路計画の決定	4
1948	S23	大門商店街ができる	—
1949	S24	東内堀が埋め立てられる	2
1953	S28	津市警察署 西町に移転	6
1957	S32	三重県庁 栄町に移転	6
1959	S34	伊勢湾台風	—
1960	S35	「津駅」が近鉄特急の停車駅になる	4
1961	S36	近鉄伊勢線廃止 南内堀が埋め立てられる	2,4
1962	S37	新県庁舎 起工式	6
1964	S39	三重県庁新庁舎 広明町に完成	6
1965	S40	国鉄伊勢線 起工式 津駅西側土地区画整理事業開始	4,5
1967	S42	三重県立図書館広明町に移転	6
1969	S44	旧近鉄伊勢線 市道への移管が決まる 津駅東側土地区画整理事業開始	4
1971	S46	お城公園 完成	—
1973	S48	津駅チャム開業 国鉄伊勢線 開通	5
1974	S49	津駅西側土地区画整理事業 終了	5
1978	S53	津駅前第二土地区画整理事業開始	—
1979	S54	津市新庁舎竣工(現在地)	6
1982	S57	戦災復興特別都市計画事業終了 三重県立美術館 完成	5
1983	S58	三重県津庁舎 桜橋に完成	—
1985	S60	津センターパレス オープン	—
1987	S62	塔世橋架け替え 第三セクター方式による伊勢鉄道開業	5
1989	S64 H1	津港跡部線シンボルロード(フェニックス通り)整備事業完成	—
1993	H5	三重産業振興センター(メッセウイングみえ)完成	—
1994	H6	三重県総合文化センター 完成(図書館)	6
1998	H10	津警察署 現在地に移転	6
2000	H12	中勢バイパス一部開通	—
2001	H13	アスト津 完成	—
2005	H17	津なぎさまち 開港	—
2006	H18	新「津市」スタート	—
2007	H19	三重県立博物館 閉鎖	6
2010	H22	津市都市マスタープラン(平成22年度～平成29年度)策定	—
2014	H26	三重県立総合博物館 開館	6