

戦前期高松の都市計画事業に関する研究

西 成 典 久

1. はじめに

現在あるいは将来のまちの構想を練る上で、先人たちがどのようにしてまちをつくってきたのか、そのプロセスを明らかにすることは極めて重要な作業といえる。とはいえ、「まちをつくる」というプロセスはその時代における1人1人の生活風景の集合体であり、極めて多岐にわたるまちの形成プロセスの全体像を明らかにすることは不可能に近いといえよう。また、捉えようとする「まち」の範囲に対する考察も不可欠であり、その範囲が広がれば広がるほど茫洋とした概論的な歴史となり、その範囲が狭まれば狭まるほど具体的ではあるが個別的あるいは個人的な歴史となる。

本稿では、地方中核都市である高松を捉えるべき「まち」の範囲と設定し、「まちをつくる」プロセスのなかでも、特に現代の都市風景を形づくるうえで大きな影響を及ぼし、かつ、人々の生活スタイルを大きく規定する「都市計画事業」に着目する。近代に入り、高松という「まち」を形成していくうえで、どのような都市計画が構想され、どのように事業化されていったのか、本稿ではその内容と経緯を明らかにしたい。

高松の近代都市計画に着目した研究として、近年中心市街地の再生事例として注目を集めている丸亀町商店街を対象とした研究や、日本で初めて線引きを廃止した香川県の事例研究などが挙げられるが、特に都市計画の歴史的経緯に

(1) 例えば、小林重敬(2007)「高松市丸亀町商店街のタウンマネジメント」『まちづくり』No. 13, P. 29-32, 学芸出版社など

(2) 例えば、石村壽浩・鶴心治他(2006)「香川県線引き廃止に伴う土地利用動向に関する研究」, 日本建築学会計画系論文集 No. 607, P. 103-110 など

着目した研究としては、松浦らによる官庁街形成プロセスに関する研究が挙げられる。しかし、高松市全体を俯瞰する都市計画史研究はいまだ未着手の状態であり、本稿にて本格的に調査を行うことにより、日本全体の都市計画通史ではなく、個別具体の地方都市計画史研究の穴埋めを図りたいと考えている。

戦前期高松において、都市計画事業の詳細を知る手がかりとなる原資料の多くは、1945年の高松空襲により焼失したといわれている。実際、香川県立公文書館においても、戦前期高松の都市計画事業詳細を示す史料を見つけることはできなかった。そこで、戦前期都市計画の概況ならびに戦前期高松の都市の姿をおぼろげながら浮き彫りとするべく、高松都市づくりの副次的史料となりうる戦前期の古書や地図、観光マップや絵葉書などを広範に収集した。本稿は、こうしたこれまで必ずしもその存在が明示されてこなかった貴重な史料群をもとに、戦前期高松における都市計画の輪郭線を明らかにしようと試みるものである。

本稿の構成は、2章「高松における近代都市計画の始まり」にて都市計画法制定後の高松市の動きを概観し、3章「高松都市計画区域の決定」および4章「高松都市計画街路および用途地域の決定」にて都市計画区域・街路・地域の指定内容およびその経緯を詳細に整理していく。5章「高松都市計画街路の実施プロセス」では、街路計画が事業化され実施されるまでのプロセスを明らかにし、6章において本稿の調査結果をまとめる。

2. 高松における近代都市計画の始まり

1919年、我が国で法定の都市計画の始まりといえる「都市計画法」が制定され、1920年、都市計画法が東京や大阪、名古屋など六大都市に適用されることとなる。これに準じて、高松市においても都市計画法が適用されるべく、諸般の調査に着手した。すなわち、都市計画法が制定されると同時に、比較的

(3) 松浦健治郎・二之湯裕久・浦山益郎(2006)「戦災復興事業前後における官庁街の立地と空間構成の変容－近世城下町を基盤とする府県庁所在都市の場合」, 日本建築学会計画系論文集 No. 608, P. 89-96

早い段階で高松市は都市計画事業の準備段階に入ったといえる。『高松小誌』では、初動期の経緯を以下のように記述している。

第七節 都市計画⁽⁴⁾

一、沿革

大正九年都市計画法が六大都市に適用させらるることとなった。我が高松市でも都市計画調査委員会を設け事務を分擔し同法の適用を受くる様諸般の準備調査に着手した。而して同十年市會の建議に基き速に都市計画法による指定あらんことを内務大臣に内申したのである。

大正十一年土木課内に都市計画係を設け全市域に亘り實測地形図の作製に着手又一方では大阪市都市計画部長直木博士を招聘して都市計画に關する講演會を開き更に展覽會をも開催し専ら都市計画の鼓吹と市民に對し其の認識を深める様努力した。

大正十四年三月に至り漸く待望の都市計画法の指定を受くる事となり同年四月都市計画香川地方委員會も設置され高松都市計画も順次具體化されるに至ったのである。

このように、都市計画調査委員会を市役所内に設け、具体的な調査に着手した。この都市計画調査委員会を設けるための規程を作成したのは、1919年12月のことであつた。以下に当委員会規程を示す。

「高松市都市計画調査委員規定」⁽⁵⁾

第一条 高松市都市計画に關し永久的施設事項調査の爲市制第八十三条に依り臨時都市計画調査委員を置く

第二条 委員は市會議員を以て之に充つるの外市會に於て市公民中選挙権を有する者より十人を選挙す

(4) 高松市役所編 (1942)『高松小誌』高松市役所, P. 115-116

(5) 高松市役所 (1933)『高松市史』高松市役所, P. 453

第三条 市会議員より出づる委員の任期は市会議員の任期に依り、市公民中選挙権を有する者より出る委員の任期は4ヶ年とし、但補欠選挙に当選したる委員の任期は前任者の残任期間とす

第四条 委員は之を区画部、交通部、保健部、社会部の四部分て其配属は市長之を定む

第五条 委員会は都市計画に関し重要な事項の調査審議を為す、其概目左の如し

- 一 区画部 地区並に建築物工作物等に関する事項
- 一 交通部 港湾道路鉄道等に関する事項
- 一 保健部 上下水道、公園、病院、葬場、屠場、墓地等に関する事項
- 一 社会部 市場其他社会的施行に関する事項

第六条 委員会は会及総会の二種とし必要に市長之を召集す

第七条 大正三年高松港湾改良委員規程は之を廃止す

このように、都市計画調査委員会では、市会議員のほか、市会にて選挙権を有する市民から10人を選挙するとしており、委員会規定の文面からは専門家のみで構成される委員会ではなく、民主的な合意形成を目指す委員会であることが読み取れる。

1922年、高松市の土木課内に都市計画係を設け、全市にわたる地形図の作成に着手した。その後、1927年12月に至り、縮尺3千分の1の地形図の完成をみるに至った。

また、『高松小史』の文中に「大阪市都市計画部長直木博士」とあるが⁸、直木博士とは直木倫太郎(1873-1943)のことであり、1922年当時、直木は関一(当時は大阪市助役)のもと大阪の第一次都市計画事業の推進に従事していた。直木は1875年兵庫県加東郡真島家に生まれ、1899年、東京帝国大学土木科を首席で卒業、その後、東京市土木部市区改正課に職を得、内務省技師を経て、大阪市港湾部長として大阪に赴任することになる。直木は1920年1月から翌21年4月にかけて欧米各国の先進都市を視察しており、こうした経歴を踏ま

えて、高松の都市計画事業策定において直木が招聘されたと考えられる。『高松市史』によれば、「大阪市都市計画部長工学博士直木倫太郎氏を聘し実地踏査を行い講演会を開催し大正十四年八月には都市計画展覧会を催して都市計画の必要なる所以を鼓吹し大正十四年三月廿八日勅令第三十二号を以て都市計画法第二条により指令せられたので本市都市計画調査委員設置規程を廃止した」⁽⁶⁾と記載されている。直木が実地調査と講演会を行ったことは記されているが、計画案作成にあたり、どこまで直木が関与しているかどうかは現段階で不明である。

なお、『高松市史年表』によれば、「1925年（大正十四年）7月25日に都市計画展覧会が開催された」⁽⁷⁾としているが、『香川新報』によれば8月5日頃開催予定の展覧会が船便等の遅れで開催が延期され、1925年8月18日に県会議事堂にて講演会が開催されたとしている。また、『高松百年史上巻』によれば、「後藤新平をはじめ専門家五人の都市計画の講演会が県庁で開かれた。酷暑にもかかわらず立すいの余地もない盛況であったという。」⁽⁸⁾としている。当時の新聞紙面では、この後藤新平一行の来高が大きく取り上げられており、1925年8月19日の『香川新報』では「盛沢山なきのうの都市計画演説 何れも口を揃えて都計の必要を叫ぶ」⁽¹⁰⁾と題して、講演会の内容が詳述されている。なお、この講演会での話者は、後藤新平を筆頭に、内務省技師の内山新之助、都市研究会副会長の内田嘉吉、都市研究会理事の藤原俊雄、東京復興局囑託の岸一太という面々であった。

3. 高松都市計画区域の決定

『高松小誌』でも述べている通り、1925年3月、高松市は待望であった都市計画法の指定都市となる。ちなみに、1919年に都市計画法が制定され、まず

(6) 前掲『高松市史』、P. 454

(7) 高松市史編集室（1960）『高松市史年表』高松市役所、P. 346

(8) 『香川新報』1925年8月2日

(9) 高松百年史編集室（1988）『高松百年史上巻』高松市、P. 335

(10) 『香川新報』1925年8月19日

は六大都市（東京、京都、大阪、横浜、神戸、名古屋）に適用されるが、その後、1923年から断続的に地方中核都市を中心として都市計画法が適用されていく。1926年7月時点では計49市が都市計画法適用都市となっており、中四国地方でみれば、1923年に適用された岡山、広島、呉、下関、1925年に適用された高松、丸亀、高知といった都市が適用されている。これらの都市をみると、中四国地方では瀬戸内海沿岸の工業都市が適用されており、新興工業国として近代国家の仲間入りを目指していた我が国の政策意図が垣間見える。浅野（2008）は、こうした最初期の適用都市について、県庁所在都市を各県から過不足なく選ぶというよりも、人口増加や都市拡大の急速さといった当時の都市の実勢に応じていたのではないかと指摘している⁽¹¹⁾。高松においていえば、この都市計画法の適用を受けて、いよいよ法定都市計画の枠組みに則って、都市の近代化が可能となっていく

適用を受けた翌1926年5月、より具体的な都市計画を定めるため、高松市および隣接する木太村ならびに太田鷺田村の一部を加えた区域が高松都市計画区域として内閣から認可を受けた。その決定理由書の文言は以下の通りである。

「高松都市計画区域決定理由書」（1926年5月19日）

高松市における人口増加の趨勢を見るに明治四十三年人口五六、六〇七人なりしもの大正八年において六五、三九九人となり即ち十年間において約十六％の増加を示す而して今本市における標準人口密度を一人当一「アール」三二とせは其利用面積九七三「ヘクタール」二二三なるをもって大正二十一年において人口七三、六〇〇人を収容して飽和の状態に達し其以後においてはもっぱら其の郊外地において人口の増加を見るべきものとすまた本市の商工業は近時其の発達著しく各種の工場日を追ふて建設せられ加ふるに高松港の築港、高德、予讃、土讃等各種鉄道の完成また近きに在るをもって将来における本市の膨張発展到底従来に比に非ざるへし是にお

(11) 浅野純一郎（2008）『戦前期の地方都市における近代都市計画の動向と展開』中央公論美術出版、P.4-7

いてか本市の都市計画区域はただに現在の市域のみならず更に其の周囲において市と経済的に社会的に密接なる相互連関の関係を有する疆域を包括するを要す

今これを高松市について見るに本市は北方瀬戸内海に面し西方は山地により画せらるるをもって将来の発展は主として東南方に向ふべきは自然の勢なり従いて市の中心地点と目せらるる丸亀町北端の交また点を中心として西方一マイル半東方二マイル南方三マイルの範囲は今後交通機関の普及を図るにおいては何れの地点よりするも三四十分をもって市の中心に到達し得べきをもってこの範囲を基本としてこれに天然の地形、行政区画等を参酌しをもって都市計画区域を定むるを至当とす然るときは東は木太村の全部及び太田村の一部（大字福岡上、今里、松縄、伏石）を含み南は鷺田村



図1 高松都市計画区域及び交通機関配置図⁽¹²⁾

(12) 内務大臣官房都市計画課編(1927)『都市計画要鑑、第2巻』『香川都市計画』より転載

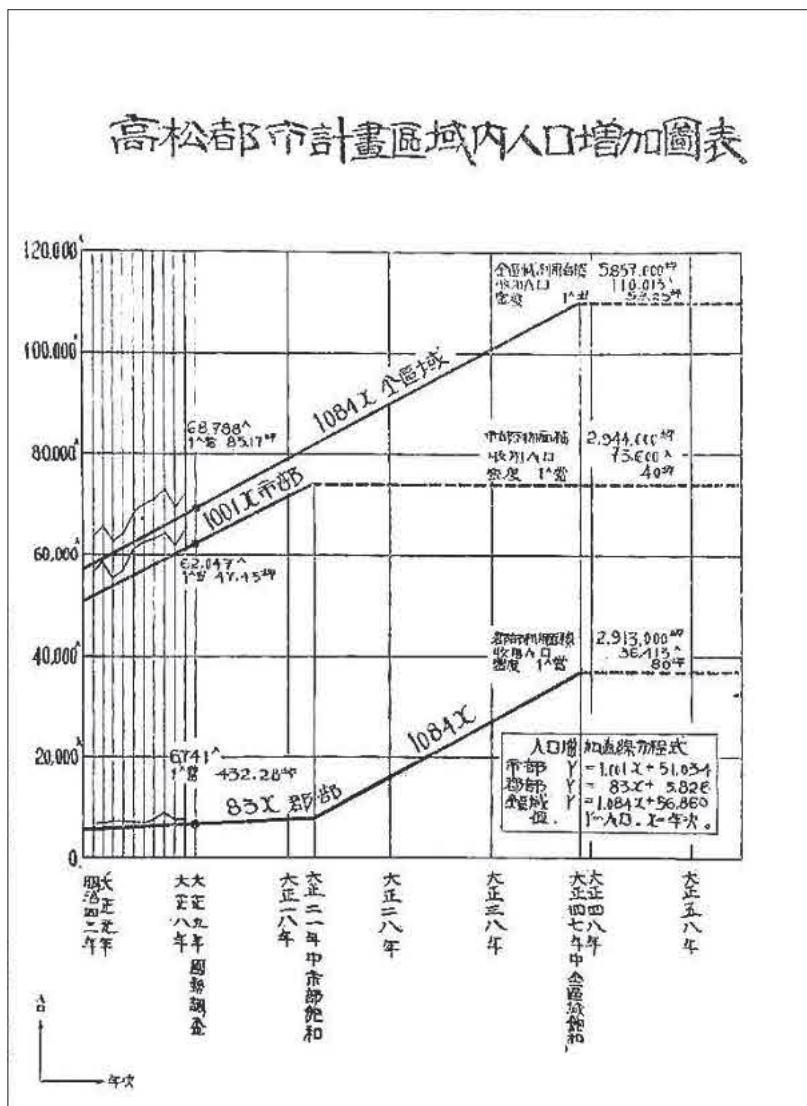


図2 高松都市計画区域内人口増加図表⁽¹³⁾

(13) 内務大臣官房都市計画課編 (1927)『都市計画要鑑 第2巻』「香川都市計画」より転載

の一部（大字萬藏以北）を包括する区域を得べく其面積二一六四「ヘクタール」二九七にして現高松市の一〇五二「ヘクタール」五六二に比し約二、〇五倍となり山地河川等を除きたる利用面積は一九三六「ヘクタール」一九にしてこれを市内の利用面積九七三「ヘクタール」に比すれば約一、九九倍となる而して是等各村は何れも将来好適なる商業地または住宅地として本市の都市計画上不離の関係を有するものなり

前記区域において将来包容し得べき人口及び密度に付其許容量を考察するに今標準人口密度を市部に在りては一人当たり一「アール」三二（大正十四年国勢調査による人口密度一人当たり一「アール」三五）郡部に在りては一人当たり二「アール」六四とせば市部利用面積九七三「ヘクタール」二二三郡部利用面積九六二「ヘクタール」九七五なるをもって其収容人口は一一〇、〇一三人となり大正四十七年に至り飽和の状態に達すべきを知る。

（『公文雑簿』国立公文書館）

このように、都市計画区域の決定において、その範囲は適当に定められたわけではなく、人口増加率や人口密度により将来の人口規模を予測し、数値による分析を行いながら、その区域を決定していることがわかる。その結果、「本市は北方瀬戸内海に面し西方は山地により画せらるるをもって将来の發展は主として東南方に向ふべきは自然の勢なり」として、東南方向にあたる木太村ならびに太田鷺田村の一部を加えた区域が都市計画区域として決定された。

4. 高松都市計画街路および用途地域の決定

1926年5月、都市計画法による都市計画区域の決定が行われ、1927年12月、高松市において縮尺3千分の1の市街実測地図の完成をみるに至った。これにより、戦前都市計画の三本柱となる、街路計画・用途地域・区画整理を実施するための基礎が出来上がることとなる。

そのうち、街路計画については、1926年6月、香川県により市内道路交通

量調査が行われ、9月には基幹道路案の検討が開始されるなど、都市計画の諸手続のなかでも最も早く素案づくりが始められた。⁽¹⁴⁾

一方で、こうした都市計画街路の計画プロセスとは一線を画しながらも、現在の中央通りの始点となりえる道路が、高松城址の一部を割いて1925年5月に竣工している。当時の皇太子殿下（今上天皇）のご成婚を記念して、城内を

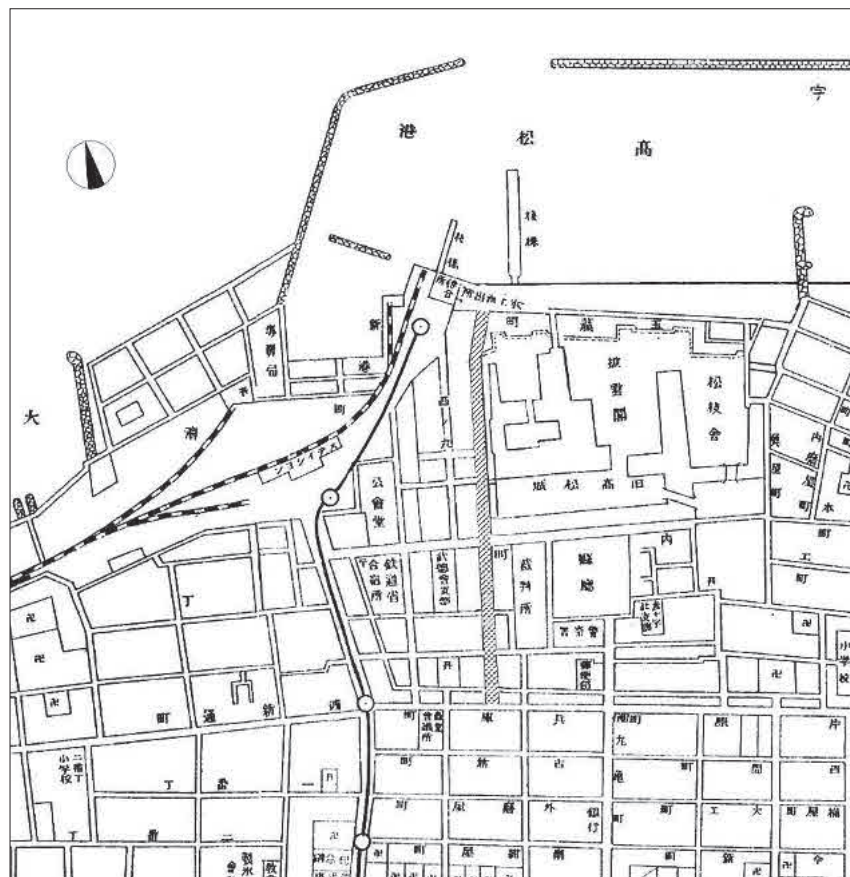


図3 1925年に竣工した記念道路（ハッチ部分）⁽¹⁵⁾

(14) 前掲『高松百年史』, P. 337

(15) 高松市役所（1927）『高松市街全図』より筆者作成

貫通して港につながる幅員十二間（約 22 m）、長さ三三八・八間（約 616 m）の記念道路が開通した。市費により 104 灯の街路灯が設置され、まさに高松の近代化を象徴する近代的道路が建設されたことになる。その後、1928 年には全国産業博覧会の会場としても活用されており、この記念道路は都市計画法による都市計画街路ではないが、その後の街路網体系を見越して計画実施された事業と考えられる。

高松の都市計画街路は、1927 年 9 月に都市計画香川地方委員会から国に答申を行い、ほぼ 1 年の歳月を経て翌 1928 年 9 月に内閣から認可を受けることとなる。高松都市計画街路網は以下のような内容である。

「高松都市計画街路決定理由書」（1928 年 9 月 27 日）

高松市は四国の関門を扼し国有鉄道讃予線及高德線を始め各種の交通機関多く本市に集中せるを以て近年海陸の交通運輸頻繁を極め交通量は日に月に増加しつゝあり翻て本市街路の現状を見るに幅員狭小系統乱雑にして郊外地との連絡完からざる為め経済上社会上の損失尠少ならざるものあり是に於てか本市都市計画として先づ街路網を確立し以て各種計画の根幹と為さむとす即ち本市の地勢交通の状態将来発展の趨勢等を考慮し高松港鷺田線及東浜栗林駅線を南北の縦貫線とし五番丁木太線及五番丁西方寺線を東西の幹線とし之に北部に於ける東西幹線として寿町屋島線及寿町西浜新町線南部に於ける東西幹線として中新町木太線及中新町西浜線を配し更に市内環状線として玉藻栗林公園線新浜楠上線藤塚中野町線等を配置し尚臨港線として玉藻本町線外数線南部放射線として楠上元山線栗林公園太田線桜町元山線太田線等を配置せむとするもの

（『公文雑簿』国立公文書館）

このように、内務省においても「高松は四国の関門」と位置付けており、日々交通量が増加している状況を鑑み、「幅員狭小系統乱雑にして郊外地との連絡完からざる為め経済上社会上の損失尠少ならざるものあり」として、高松都市

表 1 高松都市計画街路網計画 (1928 年 9 月認可)⁽¹⁶⁾

街路規格	号線	街路名称	幅員 (m)
一等, 大路第三類	第一号線	高松港鷺田線	20~22
	第二号線	東濱栗林駅線	22~25
	第三号線	五番丁木太線	20~22
	第四号線	五番丁西方寺線	20~22
	第五号線	寿町屋島線	20~22
	第六号線	寿町西濱新町線	15~22
	第七号線	中新町木太線	20~22
	第八号線	新濱楠上線	22
二等, 大道第一類	第一号線	中新町西濱線	20~22
	第二号線	玉藻栗林公園線	20~22
	第三号線	楠上元山線	15~20
	第四号線	楠上櫻町線	20
	第五号線	栗林公園太田線	20
	第六号線	藤塚中野町線	20
	第七号線	馬場前線	20
	第八号線	内町線	20
二等, 大路第二類	第一号線	玉藻本町線	15
	第二号線	玉藻鶴屋線	15
	第三号線	新濱線	15
	第四号線	福岡松島線	15~20
	第五号線	櫻町元山線	15
	第六号線	宮脇西濱新町線	15
	第七号線	西通町濱ノ丁線	15
二等, 大路第三類	第一号線	内町栗林線	12~15
	第二号線	東濱線	12
	第三号線	福岡木太線	12
	第四号線	福岡線	12
	第五号線	木太鷺田線	12
	第六号線	太田線	12
	第七号線	西通町宮脇線	12
	第八号線	西内町線	12
一等, 小路	第一号線	築地西通町線	8
	第二号線	松島天神前線	8
	第三号線	福岡通町線	8
	第四号線	新材木町新通町線	8
	第五号線	藤塚田町線	8
	第六号線	八番丁西濱新町線	8

(16) 前掲『高松市史』をもとに筆者作成

計画街路網の計画が公式に認可されたことがわかる。高松都市計画街路網の計画図と内容は図4と表1に示す。

旧道路法では構造令によって道路の規格が定められており、この法律に則って高松の都市計画街路網も決定されている。高松では、最も広幅員の街路でも東浜栗林線の幅員 25 m であり、当時の人口規模や都市の格によっても幅員の大きさは定められていた。

この街路網計画の内容を見てみると（図4参照）、まず、菱形状に形成された既成市街地においては南北東西の軸に則って幅員 20 m 級の街路がグリッド状に計画され、既成市街地ではない郊外部においては放射状に街路が計画さ



図4 高松都市計画街路網図⁽¹⁷⁾

(17) 『公文雑簿』国立公文書館より転載

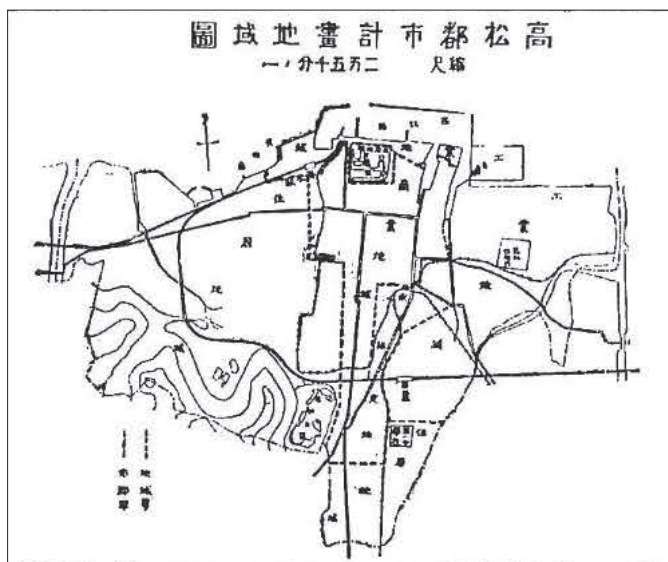
れ、既存の道路に接続される形式をとっていることがわかる。また、都市施設である駅や港を結びつけるように街路が計画されており、交通運輸の面から合理的に計画されていることがわかる。これらの計画内容を一文で表現するならば、近世来の城下町構造から、能率的・効率的な道路交通を目指す近代的な都市計画がなされたといえる。こうした計画は戦前都市計画に共通する1つの大きな特徴であり、当時、欧米列強に追いつくため内務省を中心として進めていた工業化・産業化を目指す国づくりと方向性は符合している。

1928年9月に認可された高松の都市計画街路網は、現在の高松の骨格を形成する中央通り、志度街道、観光通り、瀬戸大橋通りといった主要道路の元になっており、戦前に計画された街路網計画が現在の高松の骨組みを形成しているといえる。

続いて、高松の都市計画用途地域の決定に関して、1930年9月9日に都市計画香川地方委員会から国に答申を行い、同年9月22日には内閣から正式認可を受けることとなる。決定された都市計画地域の内容は以下の通りである。

「高松都市計画地域決定理由書」(1930年9月22日)

高松市は北方瀬戸内海に面し西は山地を以て劃られ東方及南方は展開して一帯の平地をなす四季に於ける風向は春夏秋に於て北東風多く冬期に於て西風多し今高松市の地域に付按するに府県道高松琴平線を中心とする市内中央部は土地平坦にして街衢比較的整ひ各種商業的機関集中せる現状より之を商業地域と定むるを適当とすへく市の東部柚場川及御坊川附近並に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なるを以て之を工業地域と定むへく又市の西部一帯は緑林鬱蒼たる山地を負ひ閑静にして住宅に適し土地の現状亦主として住居の用に供せらるるを以て市の南部及玉藻城址と共に之を住居地域に指定せむとす、上述する所は地域選定の大体方針なるも、尚本市の実状を考慮し、住居地域及工業地域内に存する主要道路並に都市計画街路の両側又は片側に於ける建築物の敷地を商業地域として沿線に於ける商業の利便を

図5 高松都市計画地域図⁽¹⁸⁾

図り、又府県道栗林東浜線を中心とする一帯の地は現在工業地として相当開発せられ居るも、市の商業中心地に近く且商業地域、工業地域、及住宅地域の相接すべき部分に該当するを以て所謂未指定地として之を保留せむとす、即ち此の地域に於ては工業地域に非ざれば建築し得ざる建築物の外

表2 高松都市計画用途地域別面積⁽¹⁹⁾

地 域	面 積	割 合
商 業 地 域	139.8 ha	13.3%
工 業 地 域	278.4 ha	26.4%
住 宅 地 域	559.7 ha	53.2%
未指定地域	74.7 ha	7.1%
計	1,052.6 ha	100.0%

(18) 『香川新報』1930年9月10日より転載

(19) 『公文雑簿』をもとに筆者作成

総ての種類の建築物を許容せらるることなる、斯の如くして選定したる各種地域面積を比較すれば概略左の如し

(『公文雑簿』国立公文書館)

戦前の旧都市計画法では、現行の都市計画法で定められる各種用途地域とは異なり、商業地域、工業地域、住宅地域、未指定地域という4つの地域で構成されていた。理由書にて述べられているとおり、市内中央部は商業地域とし、市東部においては「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なる」として工業地域とし、現在高級住宅地として知られる番町付近や現香川大学が立地する市西部一帯は住宅地域として指定された。また、新たに都市計画街路として建設予定の栗林東浜線を中心とする一帯の地は、商業地、工業地、住宅地ともに隣接する地区となり、将来どの開発用途でも許容できる未指定地として指定・保留された。

5. 高松都市計画街路の実施プロセス

前章まで整理してきたように、1926年に都市計画法に則った都市計画区域が決定されて以来、1928年には都市計画街路網計画、1930年には都市計画地域が決定・指定された。しかし、折しも昭和恐慌の時期と重なり、高松の都市計画街路網の建設が予算化され実施されるに至るのは、1935年に正式決定された7箇年継続事業を待たざるを得なかった。『高松小史』によれば、以下のようにその経緯を綴っている。

高松市は四国本土連絡の要地であって北は国立公園瀬戸内海に面し船舶の従来貨客の集散四時絶ゆることなく本市の生命の半は高松港にあるの觀があり従つて近時海上の諸設備不完全ながらも殆んど整備するに至つたが陸上の道路施設に至つては実に言語に絶するものがあり近時国府県道は逐次改良せられつつあるが其の大部分は皆郊外道路であつて市中は昔ながらの盤根錯節した狹隘な道路である。予讀高德兩鐵道の全通した今日四国循

環鉄道の根基であるところの幹線街路として充分なる機能を發揮し得る路線は一つもないと云ふ状態である。此の様に海陸偏頗なる進歩は本市をして半身不随に墮らしむるばかりでなく近時市の發展著しく郊外地も日々市街化するの現状であり今にして幹線街路の築造に着手しなけれ其の機會を失ふばかりでなく經濟上は勿論諸般の施設に於ても噬斉の悔を残すことは瞭々火を睹るよりも明かなことである。茲に於て先に決定した都市計画街路の内重要な十一路線の各一部を都市計画街路事業として昭和十年度から同十六年度に至る七ヶ年間に完成の予定を以つて決定したのである。⁽²⁰⁾

1930 年以後の都市計画街路事業化経緯をみていくと、まず、1934 年に「高松都市計画街路ノ部中変更ノ件」および「高松都市計画街路事業及其ノ執行年度決定ノ件」とする 2 つの案件が閣議決定されている。

「高松都市計画街路ノ部中変更ノ件」（1934 年 12 月 03 日）

理由書

高松都市計画街路 1 等大路第 3 類第 7 号線及 2 等大路第 1 類第 1 号線は之が決定当時複線の軌道敷設を予想して其の幅員を 22 米乃至 20 米と定めたるものなるも自動車運輸の急激なる発達に伴ひ軌道の敷設は經濟的に不可能なる情勢に在るを以て右路線は之を幅員 15 米乃至 11 米に縮少することとし又右の幅員縮少に因り經費約 41 万円を節減し得るを以て前者を幅員 15 米乃至 11 米に、後者は 1 等大路第 3 類第 4 号線（5 番丁西方寺線）及同第 6 号線（寿町西浜新町線）の連絡を考慮して一部を既定計画の俥存置する外幅員 15 米に変更し以て右 2 路線の実現を容易ならしめ且事業を実現せざる場合に於ても本計画の些少の変更は末項に依り取扱ひ得る様改めむとす

（『公文雜簿』国立公文書館）

(20) 前掲『高松小誌』, P. 119-120

「高松都市計画街路事業及其ノ執行年度決定ノ件」(1934 年 12 月 03 日)

理由書

国に於て工事執行中の国道 22 号線と都心との連絡を良好ならしむる為
中新町木太線(2 等大路第 2 類第 8 号線)の一部を都市計画事業と為し経
費 4 万円を以て昭和 9 年度に於て高松市長之を執行せむとするものなり

(『公文雑簿』国立公文書館)

このように、1928 年当時には軌道敷設が計画されていたが、自動車交通の
急激な発達ならびに経済的理由により、軌道は廃止され、道路幅員も狭められ
ることとなった。また、郊外部と接続する国道 22 号と都心との連絡を良好な
ものにするため、国が 4 万円の補助を決定し、中新町木太線(2 等大路第 2 類
第 8 号線)の一部を都市計画事業として実施した(図 6)。

翌 1935 年、「高松都市計画事業街路ノ部中変更ノ件」および「高松都市計画
街路事業及其ノ執行年度割決定ノ件」とする案件を閣議決定し、昨年度に比し
て大幅に街路計画を縮小し、優先順位の高い 11 路線が国の補助をもって事業
化されるに至った。

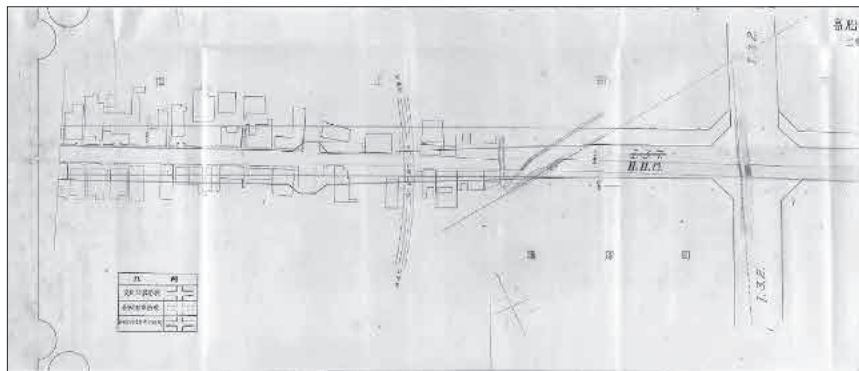


図 6 中新町木太線(2 等大路第 2 類第 8 号線)修正平面図⁽²¹⁾

(21) 『公文雑簿』国立公文書館より転載

「高松都市計画事業街路ノ部中変更ノ件」(1935年12月06日)

理由書

高松都市計画街路決定の際予想せる軌道の敷設が自動車運輸の急激なる発達に伴ひ経済的に不可能となれる等の事情もあり都市計画街路の実現を



図7 高松都市計画街路事業平面図⁽²²⁾

(22) 『公文雑簿』国立公文書館より転載

容易ならしむる為既定計画 37 路線中 23 路線の幅員を縮少し其の他の 14 路線は右の幅員変更に伴ひ連絡の都合上一部に些少の変更を加へ其の他中新町木太線は屈曲を矯正する為一部位置を変更し尚東部及南部の放射線相互の連絡を良好ならしむる為 2 等大路第 3 類第 12 号線（詰田川栗林公園線）を追加せむとす今回の変更に因り経費約 320 万円を節減し得る見込みなり

（『公文雑簿』国立公文書館）

「高松都市計画街路事業及其ノ執行年度割決定ノ件」（1935 年 12 月 14 日）
理由書

高松市の道路は幅員概ね狭小且不規則にして近時激増せる交通量を完全に消化する能はす市の発展を阻害せむとする情勢に在るを以て曩に決定せ

表 3 高松都市計画街路事業決定 11 路線（1935 年 12 月認可）⁽²³⁾

街路規格	号線	街路名称	当初幅員 (m) 1928 年時	変更幅員 (m) 1935 年時
二等一類	第一号線	東濱栗林駅線	20～25	18
	第四号線	栗林公園太田線	20	15
二等二類	第一号線	高松港鷺田線	20～22	15
	但し中野町より栗林町に至る区間は幅員 22 m とす 国有鉄道高德線及四国水力電気会社線との交差方法は平面交叉とす			
	第二号線	五番丁木太線	20～22	15
	第三号線	五番丁西方寺線	20～22	15
	第四号線	寿町屋島線	20～22	15～18
	第六号線	中新町木太線	20～22	15
	第七号線	中新町西濱線		15
	第一二号線	玉藻鶴屋線	15	15
二等三類	第二号線	東濱線	12	18
一等小路	第三号線	福岡通町線	8	8

(23) 『公文雑簿』をもとに筆者作成

る都市計画街路の内 11 路線の各一部を都市計画事業として決定し昭和 10 年度より 7 箇年継続事業として之か完成を期せむとするものなり

(『公文雑簿』国立公文書館)

これら決定された事項をみるに、1928 年に策定された街路網計画は全 37 路線あったが、1935 年の計画では、37 路線のうち 23 路線は幅員を縮小し、残り 14 路線も微細な変更を行い、東南部に 1 路線加え、全 38 路線の計画として決定された。また、遅々として進まなかった都市計画街路事業であったが、国費をかけて実施する 7 箇年継続事業が同時期に決定され、全 38 路線の街路計画のうち、重要と判断される 11 路線の事業が実施されることとなった。

この街路網計画の大幅な縮小に対し、この原案を可決する都市計画香川地方委員会での説明が当時の『四国民報』(1935 年 11 月 26 日)に掲載されており、「昭和三年十月内閣認可の高松都市計画街路その儘を直ちに事業に移すのでしたら、何も本省打合せの為や準備のために昼夜兼行の忙しさは無かったのですが、一昔以前の交通情勢と変遷せる四囲の事情の為に今回の都市計画事業を契機として本省からこの際都市計画街路全般的に再吟味の必要を強調されました、尤も之れは事業執行者たる高松市の懇請もあったからなのであります⁽²⁴⁾」と、街路網計画見直しに至る経緯を説明している。また、「特に市民の方に注意して戴きたいのは(中略)過去七ヶ年来取締りを受けて来た市街地建築物法に関する建築線が著しく変った事でその制限を受ける面積が相当に縮小されて来ました」と説明しており、今回の計画縮小に際し、これまで計画路線内にて一定の制限を受けて来た土地建物の状況が大きく変わることに對して注意喚起をしている。このように、都市計画事業は市民の土地建物に関わる私権に対して大きな制約を課すため、事業変更にかかる周囲の反発は多少なりとも存在したと予想される。

(24) 『四国民報』1935 年 11 月 26 日

『昭和 11 年中高松市事務報告』によれば、同年の市議会にて、1935 年から行う 7 箇年継続事業の総予算額は 338 万円、高松市が市債（都市計画街路事業費充当債）を発行する総額は 201 万 2 千円、都市計画事業にかかる受益者負担金の総額が 24 万 5 千円にて議決されている⁽²⁵⁾。

1936 年 4 月には高松市に都市計画課が新設され、同年 12 月には玉藻城内桜馬場にて都市計画事業起工式が行われた。市役所内の体制も整え、いよいよ都市計画事業に乗り出したといえる。1935 年より始まる 7 箇年継続事業の実施状況については、表 4 にまとめる。

このように着実に街路計画の事業実施を進めてきたが、それでも事業は計画通り進捗せず、完成目標の 1942 年において事業の執行年度延長を決定し、1946 年まで事業実施期間を延ばすこととなった。1942 年に閣議決定された公文書には以下のように記されている。

「高松都市計画街路事業及其ノ執行年度割変更ノ件」（1942 年 03 月 20 日）
理由書

本事業は昭和 10 年度より昭和 16 年度に至る 7 ヶ年継続都市計画事業として高松市長に於て鋭意執行中の処昭和 13 年度以降に至り時局の影響に依り既定事業の一部を繰越しの止むなきに至りたるを以て昭和 21 年度迄事業執行年度を延長し之を完成せしめむとするものなり

（『公文雑簿』国立公文書館）

また、同年には、高松都市計画事業街路網計画が見直され、1940 年に合併した新市街を含めた郊外地に新たな幹線街路が計画されるとともに、東部海岸線一体の工業地化を考慮した街路の追加変更が行われた。

(25) 高松市役所（1936）『昭和十一年中高松市事務報告』高松市，P. 148-149

表4 高松都市計画街路七箇年継続事業進捗状況⁽²⁶⁾

昭和十、十一年度事業（予算額三三五、〇〇〇圓）		
(イ)	二等大路第二類第四號	壽町屋島線擴築工事
	延長	一六五、三米 幅員 一五米
	着手	昭和十一年十月二十三日
	竣功	昭和十四年三月三十一日
(ロ)	二等大路第二類第二號	五番丁木太線新設工事
	延長	二九五、六米 幅員 一五米
	着手	昭和十一年十月二十三日
	竣功	昭和十三年五月三十一日
(ハ)	二等大路第二類第六號	第一期中新町木太線擴築工事
	延長	三二〇、四米 幅員 一五米
	着手	十一年十月二十三日
	竣功	十三年一月三十一日
昭和十二年度事業（予算額三〇四、〇〇〇圓）		
(イ)	二等大路第二類第六號	第二期中新町木太線擴築工事
	延長	三三〇、四米 幅員 一五米
	着手	昭和十二年五月二十三日
	竣功	昭和十三年七月三十一日
(ロ)	二等大路第二類第七號	中新町西濱線擴築工事
	延長	二三八、二米 幅員 一五米
	着手	昭和十二年五月二十三日
	竣功	昭和十五年三月三十一日
昭和十三年度事業（予算額二四〇、七四二圓）		
(イ)	二等大路第二類第一號	第一期高松港鷺田線新設工事
	延長	三八九、七米 幅員 一五米
	着手	昭和十三年十一月廿三日
	竣功	昭和十五年八月三十一日
昭和十四年度事業（予算額一七一、〇九三圓）		
(イ)	二等大路第二類第一號	第二期高松港鷺田線新設工事
	延長	二二六、一米 幅員 一五米
	着手	昭和十四年十二月十三日
	竣功	昭和十六年五月三十一日
昭和十五年度事業（予算額一五七、七〇八圓）		
(イ)	二等大路第二類第一號	第三期高松港鷺田線新設工事
	延長	一八四、五米 幅員 一五米
	着手	昭和十六年三月三十日
	竣功（予定）	昭和十七年十二月卅一日
(ロ)	一等小路第三號	福岡通町線擴築工事
	延長	五六、四米 幅員 八米
	着手	昭和十六年三月三十日
	竣功（予定）	昭和十七年八月三十一日
昭和十六年度事業（予算額三二二、九五四圓）		
(イ)	二等大路第二類第一號	第四期高松港鷺田線新設工事
	延長	一九七米 幅員 一五米
	事業は昭和十七年二月十八日着手し目下土地買収物件移轉交渉中	

(26) 前掲『高松小誌』をもとに筆者作成

「高松都市計画事業街路中追加変更ノ件」(1942年03月20日)

理由書

高松市は昭和15年2月屋島町外4ヶ村を合併し市の区域は東部及南部に拡大されたるを以て新に此の地方に幹線街路を配置すると共に近時高松港諸施設の完備と相俟つて東部海岸線一帯は工業適地として益々発展しつつあり依つて此の際市中心部と周辺部との交通を考慮し既定街路の一部を変更すると共に2等大路第2類第4号線外3路線を追加せむとするものなり

(『公文雑簿』国立公文書館)

このように、戦前高松の都市計画事業は時局の変化を受けつつも、都市計画法に則り、都市計画街路の追加変更を繰り返しつつ、事業実施期間を延長しながらも、着実にその計画を進めていたことがわかる。終戦の前年、1944年の高松市事務報告には以下のような記述が見いだせる。

二、都市計画⁽²⁷⁾

一、第一次都市計画街路事業

既定都市計画街路事業執行ニ就而ハ戦時措置ニ依リ左記路線以外ノ未着手区間ハ全面的ニ廃止サレタリ

イ、高松港鷺田線新設工事

起点 高松市四番丁二番地ノ乙地先

終点 高松市兵庫町四十五番地地先

延長 三百八十一米五十糎 幅員十五米

右工事ハ前年ニ引続キ工事ヲ執行シ幅員十五米ノ内車道十米歩道各二米五十糎ニ区分シ車道ハ砂利道トシ歩道ハコンクリートブロックヲ舗設シ之ヲ完成セリ

(27) 高松市役所(1944)『昭和十九年中高松市事務報告』P.125-127

ロ、福岡通町線

右路線ハ決戦下事業ノ執行ヲ停止中ナリ

二、第二次都市計画街路事業

既定都市計画街路事業ハ前記ノ通り殆ンド全面的ニ廃止又ハ停止サレタルモ決戦下軍ノ要望ニヨル左記路線ヲ第二次都市計画街路事業トシテ決定シ既ニ土地買収ニ付テハ高松市木太町字中村千六百四番地外九筆田一反八畝二十九歩ノ宅地七坪二合ノ契約ヲ完了シ街路築造工事ニ於テモ一部盛土及石積工事ヲ施行中ナリ

イ、第一期朝日町、楠上線新設工事

起点 高松市花園町千五百四番地ノ二地先

終点 同市同町千四百番地ノ五地先

延長 百七十五米、幅員十五米

ロ、第二期朝日町、楠上線新設工事

起点 高松市花園町千四百九十二番地ノ二地先

終点 同市同町四百四十番地ノ一地先

延長 六百二十一米、幅員十五米

ハ、福岡林線新設工事

起点 高松市木太町大字中村千六百七十六番地地先

終点 木田群林村大字宗高千百七十七番地ノ一地先

延長 二千八百七十五米、幅員十一米

1944年の都市計画事業は、一部の街路を除いて、全面的に廃止または停止されたことがわかる。同年に実施された事業は、第一次都市計画街路事業として、現在の中央通りにあたる高松港鷺田線の四番町から兵庫町まで延長にして381.5 m、幅員15 mの街路が新設された。また、第二次都市計画街路事業として、軍の要望により朝日町楠上線ならびに福岡林線の工事が実施された。

以上が戦前高松における都市計画街路事業の実施プロセスとなる。

6. ま と め

最後に戦前期高松における都市計画事業を概括する。

高松における都市の近代化は、鉄道や港、電気や水道など、明治の開国以来、それぞれのインフラ整備は徐々に事業化され実現していくが、「都市計画」が法的裏付けをもって各都市に導入されていくのは、1919年に公布される都市計画法の制定を待たねばならなかった。都市計画法が制定されるやいなや、高松市では当時の坂田市長を中心として、1919年12月、高松市都市計画調査委員会を設置した。その後、1922年には市役所内に都市計画係を設け、全市域にわたる実測地形図の作成に着手した。また、当時大阪市都市計画部長であった直木倫太郎(1873-1943)を招聘し、高松の実地調査を行うとともに都市計画に関する講演会を開催した。1925年3月に至り、高松市にとって念願であった都市計画法の指定都市となり、高松市都市計画調査委員会は都市計画香川地方委員会へと改組され、都市計画法に則った都市づくりが始まることとなる。同年8月には国から後藤新平ら専門家5人が来高し、都市計画の必要性について市民に対する講演会と展覧会を開催した。講演会場の県会議事堂は立ち見となる盛況ぶり、都市計画に対する高松市民の関心の高さが窺える。

1925年、高松市は都市計画法の指定都市となり、翌1926年5月、より具体的な都市計画を定めるため、高松における都市計画区域の指定が行われた。都市計画区域を定めるにあたり、将来の人口推計や人口密度、高松の地理的条件を加味し、東南方向にあたる木太村ならびに太田鷺田村の一部を加えた区域が都市計画区域として決定された。

続いて、都市計画区域内において都市計画街路の指定と用途地域の指定が行われていく。高松における都市計画街路網の計画は、1927年9月に都市計画香川地方委員会から国に答申を行い、ほぼ1年の歳月を経て翌1928年9月に内閣から認可を受けることとなる。この街路網計画の内容を見てみると、まず、菱形状に形成された既成市街地においては南北東西の軸に則って幅員20～22m級の街路がグリッド状に計画され、既成市街地ではない郊外部におい

ては放射状に街路が計画されている。また、都市施設である駅や港を結びつけるように街路が計画されており、交通運輸の面からも合理的に計画されている。これらの計画内容から、戦前期高松においては能率的・効率的な道路交通を目指す近代的な都市計画がなされたといえる。1928年9月に認可された高松の都市計画街路網は、その後紆余曲折を経るも、戦災復興都市計画を通じて現在の高松の骨格を形成することとなった。続いて、1930年9月、高松の都市計画用途地域が指定される。既成市街地となる市内中央部は商業地域とし、市東部においては工業地域、市西部一帯は住宅地域として指定された。戦前に性格付けされた用途地域であるが、大雑把にみれば、現在の高松市街地においてもその文脈は引き継がれているといえよう。

1928年に都市計画街路の指定、1930年に都市計画地域の指定が行われるが、その後、街路網計画が事業化され実施されるに至るのは、1935年、内務省による七箇年継続事業という予算措置の決定を待つこととなる。その間、都市計画街路の建設予定地となる土地建物は自由に変更新設することができず、大きな制限を受けることとなった。また、1935年には、事業化が決定するまえに大幅な街路網計画の縮小が行われ、街路幅員は最大でも15～18m級に縮小された。そして、計画上、全38路線のうち、優先度が高いと判断される主要11路線について、内務省から国庫補助が予算化され、七箇年継続事業として実施される運びとなった。しかし、その後も時局の変化を受けて事業の繰り越しが行われ、1942年に完成目標であった継続事業は1946年まで事業実施期間を延ばすこととなった。1942年時点では、主要11路線のうち5路線は未着手であったと確認できる。また、同年、都市計画街路の大幅見直しが行われ、特に郊外部の伸展に伴い、周縁部の街路計画を定めている。1944年には、戦時措置により、高松港鷺田線（現中央通り）の工事を除き、既定都市計画事業は全面的に廃止または停止されることとなった。

以上、戦前期高松における都市計画事業の内容とその経緯をみてきた。都市計画法制定後、他都市と同様に高松においても都市計画法適用都市の準備が進められ、適用都市として決定後には、区域指定、都市計画街路、地域指定と、

法定都市計画の枠組みで計画決定が行われていった。街路事業の実施については、国からの補助が定まるも戦時体制が近づくにつれて工事は計画通り進捗せず、やがて一部の事業を除き都市計画事業は止まることとなる。このようなプロセスを経て、戦前期高松における都市計画事業は進展していった。1945年7月4日、高松空襲により市街地の8割が焦土と化すこととなる。死者1,359人、罹災戸数18,913戸という甚大な被害を受けるが、この被災を機に、戦後の戦災復興都市計画へとつながっていく。

参 考 文 献

- 浅野純一郎（2008）『戦前期の地方都市における近代都市計画の動向と展開』中央公論美術出版
- 石村壽浩・鵜心治他（2006）「香川県線引き廃止に伴う土地利用動向に関する研究」, 日本建築学会計画系論文集 No. 607, P. 103-110
- 小林重敬（2007）「高松市丸亀町商店街のタウンマネジメント」『まちづくり』No. 13, P. 29-32, 学芸出版社
- 高松市役所（1927）『高松市街全図』高松市役所
- 高松市役所（1933）『高松市史』高松市役所
- 高松市役所（1936）『昭和十一年中高松市事務報告』高松市
- 高松市役所編（1942）『高松小誌』高松市役所
- 高松市役所（1944）『昭和十九年中高松市事務報告』高松市
- 高松市史編集室（1960）『高松市史年表』高松市役所
- 高松市史編集室（1969）『新修高松市史3』高松市役所
- 高松百年史編集室（1988）『高松百年史上巻』高松市
- 内務大臣官房都市計画課編（1927）『都市計画要鑑 第2巻』「香川都市計画」
- 松浦健治郎・二之湯裕久・浦山益郎（2006）「戦災復興事業前後における官庁街の立地と空間構成の変容－近世城下町を基盤とする府県庁所在都市の場合」, 日本建築学会計画系論文集 No. 608, P. 89-96