

門前町における近代都市計画の展開*

～明治・大正期における長野市の市街地形成と市区改正計画に着目して～

浅野 純一郎**

A study on transitional process of urban planning in temple town ～Focussing on urban development and The Shiku-Kaisei planning in Nagano City of Meiji-Taisyo era～

Junichiro ASANO

The purpose of this study is to clarify the transitional process of urban modernization in temple town. I analyzed the characteristics of it by selecting Nagano City of Meiji-Taisyo era as a case study and clarified the next points. 1) Nagano City had developed on the outside areas of old temple town. 2) There is the strong continuity in the way of thinking about the site selection of main urban facilities and streets planning between before and after the Meiji-Restoration. 3) The main road to Zenkoji-temple in temple town remained the same and the important street in Nagano City in Taisyo era. 4) Railroad and the station had affected much effect on the direction of urban development.

キーワード：善光寺門前町，長野市，都市施設，街路，市区改正，近代化

1. 研究の背景と目的

長野市は、善光寺の門前町として、北国街道の宿場町として、善光寺平の市場町として発展した。善光寺がいつできたかについての確実な文献はないが、郷土史家の指摘では、奈良時代にはすでにできており、本尊が欽明天皇 13 年に伝来したわが国最初の仏像だという伝説もそのころには生まれていたとされる¹⁾。応永 7 年 (1400 年) に善光寺を参詣した信濃守護小笠原長秀によれば、「日本の港ともいえるほど人の集まる場所であって、門前市をなしている」とされ (大塔物語)、中世には門前町としての賑わいが生まれていた。その後、戦国時代に一時衰退するが、江戸時代には 1000 石の寺領を持ち、寛永年間に約 2000 人、文政 11 年 (1828 年) には 8048 人、幕末期の周辺諸村を含めた門前町の人口は約 1 万と²⁾、そ

の数字を延ばした。このように発展した善光寺門前町は、明治に入って間もなく県都となり、近代都市としての歩みを始めることとなった。

本研究は、門前町を基盤にもつ長野市がどのように近代都市としての市街地形成を進めたのかを、主に道路基盤整備の進展と主要都市施設の設置場所に着目して明らかにし、その特色と計画の意図を読み解くことを目的とする。昨今、地方都市の近代都市化過程に関する研究は広がりを見せ、特に城下町都市の近代都市づくりには詳細な調査が行われている³⁾。しかしながら、軍都 (城下町) と佛都 (善光寺門前町) では都市の近代化を進める上での与条件は大きく異なっていると考えられ、また、門前町での既往研究は前者に比べて少ない。

2. 研究の方法

研究方法は文献調査、史料調査による。主な参考文献は、長野県史 (昭和 56 年)、長野市史 (大正 14 年)、長野市誌 (平成 9 年)、旧町村の町村史、郷土史関連文献である。旧町村史、郷土史関連文献の具

* 本研究は、1999 年度長野高専教育研究特別経費の助成を受けて行われた。

** 環境都市工学科助手
原稿受付 2001 年 9 月 14 日

体名については、引用時に参考文献欄に記す。また、長野市成立後約40年間（明治30年～昭和11年頃）については、長野市役所がまとめた統計資料が存在する⁽¹⁾。とりわけ、明治・大正期の市街地整備や市区改正についての史料は少なく、「二十年間の長野市」、「最近十年間の長野市」における記載が信頼できる数少ない資料である。長野市都市計画課からは、昭和初期の都市計画法施行準備の為に大正15年に測量された一万分の一白地図を入手した⁽²⁾。先に挙げた統計書には、整備した道路の延長距離や幅員が記載されているため、一万分の一白地図と照らし合わせることで、具体的な整備道路箇所を特定した。その際には、航空写真（善光寺平航空写真集、1990、長野総合企画—写真縮尺は8000分の1である）や現地踏査によって現時点の状況を確認した。主要都市施設の場所については、市史・市誌の記載を参考にした他、地図を参照した⁽³⁾。さらに、事実確認や当時の市街地整備に関する世論を知るために、信濃毎日新聞の記事を参考にした。尚、主要都市施設としては、県庁、役所、県会議事堂、裁判所、警察署、学校、駅、監獄、病院、公園の設置経過について特に着目した。それ以外の郵便局、税務署、新聞社、銀行、図書館等の公共施設については、道路整備との関連から設置場所を説明するに留めた。

3. 善光寺門前町の地形的背景と

幕末期の市街地範囲

3-1. 善光寺門前町（善光寺町）の地形的背景

善光寺は、善光寺平と呼ばれる細長く南西～北東方向に延びる盆地の北西脇にあり、位置的には、裾花川の善光寺平流出部に近い（図1）。今日の行政区画からみれば、市制施行時の長野市の範囲は極めて

狭く、幕末期の市街地範囲（善光寺町と呼ばれていた）は、さらにその一部にすぎない（図2）。

その後発展することとなる長野市は、裾花川がつくった扇状地に主に展開するが、善光寺町の範囲に限って言えば、やや複雑な地形をしている。後に主要都市施設の配置条件を考えるに当たり、地形的条件が大きく関係すると考えるため、図3を基に、地形について説明する。善光寺の参道である北国街道を南北軸としてみると、善光寺仁王門から十念寺までの約850mの間に標高が約20m下っている。この南に向かった下り勾配は、北国街道の西側ではほぼ同じであり、桜枝町から西長野に向かう街道から南側は、ほぼ同様の勾配で南へ下っている。しかし、北国街道の東側では様子が異なっている。城山の南東側で標高が約20～30m切れ落ちており、エッジが発生している。そのため、仁王門から新町に掛けては東に向けて、標高が約16m下っており、同様の勾配（地形的形状）が仁王門～十念寺間の北国街道東側で発生している。つまり、善光寺周辺部とその西側は上手に当たり、南側は下手に当たる。さらに善光寺南東側の盆地（平）部は裾花川の扇状地からもはずれた農村地帯となっていた。

3-2. 幕末期の市街地範囲

図3は、安政2年の門前町図と一万分の一白地図（大正15年）を参考に、幕末期の市街地状況（町割と諸街道の場所及び市街地範囲）を再現したものである。これによると市街地範囲は、善光寺の西側と門前において面的な広がりを持っていたが、十念寺以南と新町以北の北国街道、そして桜枝町は街道沿いに民家が張り付いた線的な町だったことが判る。町割をみると、面的な広がりを持つ範囲では、整形街区が整えられている部分があるが、それ以外の場

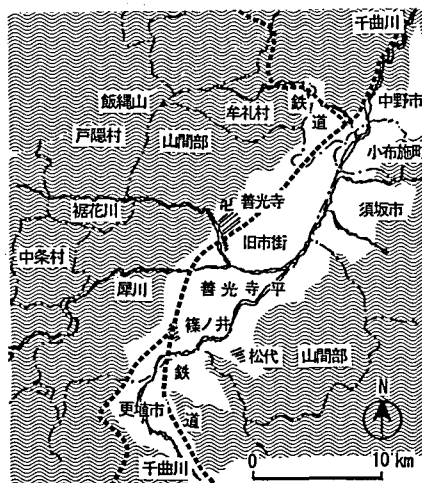


図-1. 善光寺平周辺図

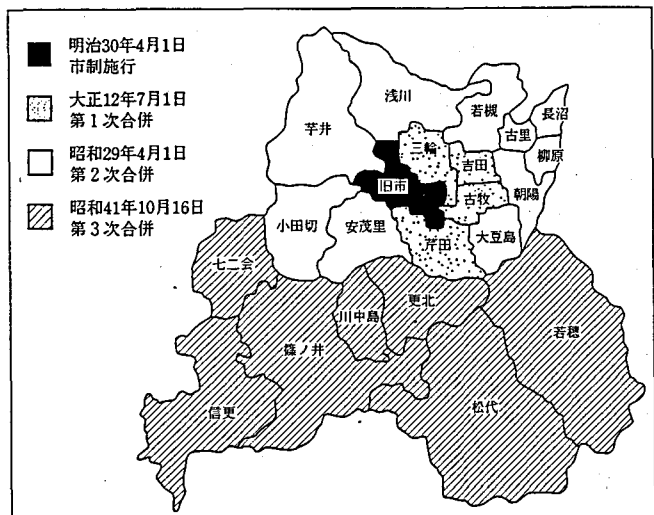


図-2. 長野市の行政区域推移図（長野市誌第8巻13頁より引用）

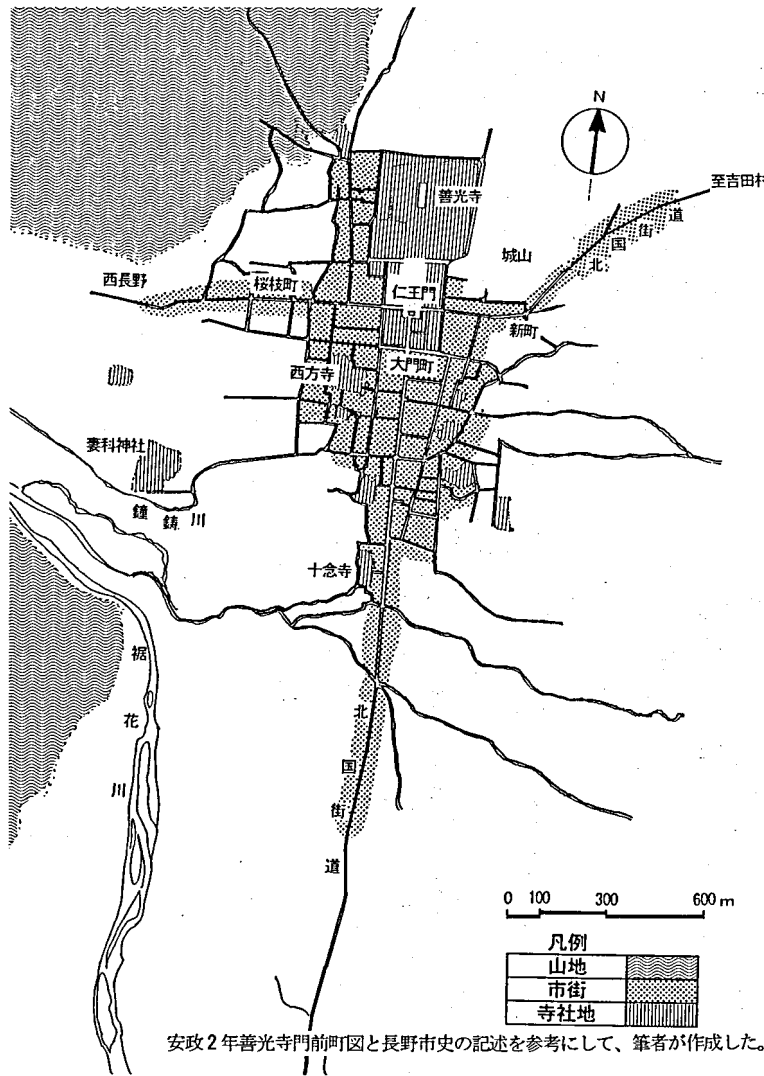


図-3. 幕末時の善光寺町の市街地範囲

所では、裾花川から流れ出た小川（水路）沿いや郷里制に由来する里道があぜ道として存在するにすぎなかった。また、いずれも道路と呼ぶにはあまりに狭く、今日では、歩行者専用の小路として機能しているものも少なくない。

4. 長野町期の市街地形成

～明治維新から明治30年まで～

4-1. 主要都市施設の設置（場所は図4、表1参照のこと）

【県庁】明治元年（1868年）、信濃にあった旧幕府領（約30万石）は伊那県に編入されたが、明治3年9月、伊那県の北信部分を分けて中野県とし、県庁を中野町（現中野市）の旧代官所に置いた。明治4年2月、旧善光寺領は中野県に編入されるが、権知事立木兼善は、県庁を長野に移し、長野県に改称したいと願いでて（5月10日付）⁴⁾、認められた（6月12日付）。仮庁舎は西方寺があてられ、7月26日に開庁

した。西方寺には白洲、訴訟所、村民腰掛所、仮牢等が作られたが、寺院を転用した為、執務に不便であり、県庁舎が西方寺の西の地に新築された（明治7年10月落成）。

【郡役所】上水内郡役所は明治12年に、まず大勸進に設けられ、荒町今井邸に一時移された後、立町に移った（図4のb）。

【裁判所・監獄】明治9年10月、長野区裁判所と称し、県庁内に置かれ、同年11月大勸進内に仮庁舎を設け、明治11年立町（図4のb）に、明治19年には花咲町に移った（図4のa）。現長野市域には、既決囚を収容する監獄と未決囚を収容する監獄とが別々に置かれていたが、両署が手狭になったため、監獄本署を新築し合併した（明治17年1月、長野監獄となる…図4のf）。

【県議会議事堂】明治12年3月から開かれていた長野県会は、主に長野県師範学校講堂（図4のh）を議場として用いていた。明治20年12月21日、図4の地に県議会議事堂が新築されるが、翌朝失火にて全焼。明治22年再建された。

【長野学校・長野町役場】長野学校は、長野県第一中学区第一小学校として、明治6年9月に城山宝林院（もと善光寺常念仏堂）を使用して、仮の授業を始めた。現在の城山小学校の地（図4のg）である。同年12月には新築の校舎が完成した。長野学校には、講習所（師範学校）、長野高等女学校、長野商業学校等が併設され、それぞれ分離していった。また、校内には長野町役場もあった。

【長野駅】長野駅は、明治21年5月、直江津・長野間の鉄道が開通した時に、善光寺仁王門から約1700m下った北国街道脇の田園地帯を埋め立てて設置された。また、直江津・軽井沢間のほぼ中間に位置し、かつ県政の中心地という理由から、明治23年2月には、内閣鉄道局長野出張所器械場（同26年に器械工場と改称）が設置された。しかし、創業当時の駅施設は、輸送量の急激な増大に伴って、まもなくその機能を果たせなくなり、明治29年には改良工事が進められた。用地買収は1万4000坪に及び、二階建ての新駅舎と長野工場は明治37年に完成した。

【城山】城山は善光寺平を一望できる眺望絶佳なる地であり、明治11年の明治天皇巡幸の際には仮宮が

凡例 長野町期における都市施設一覧 ※

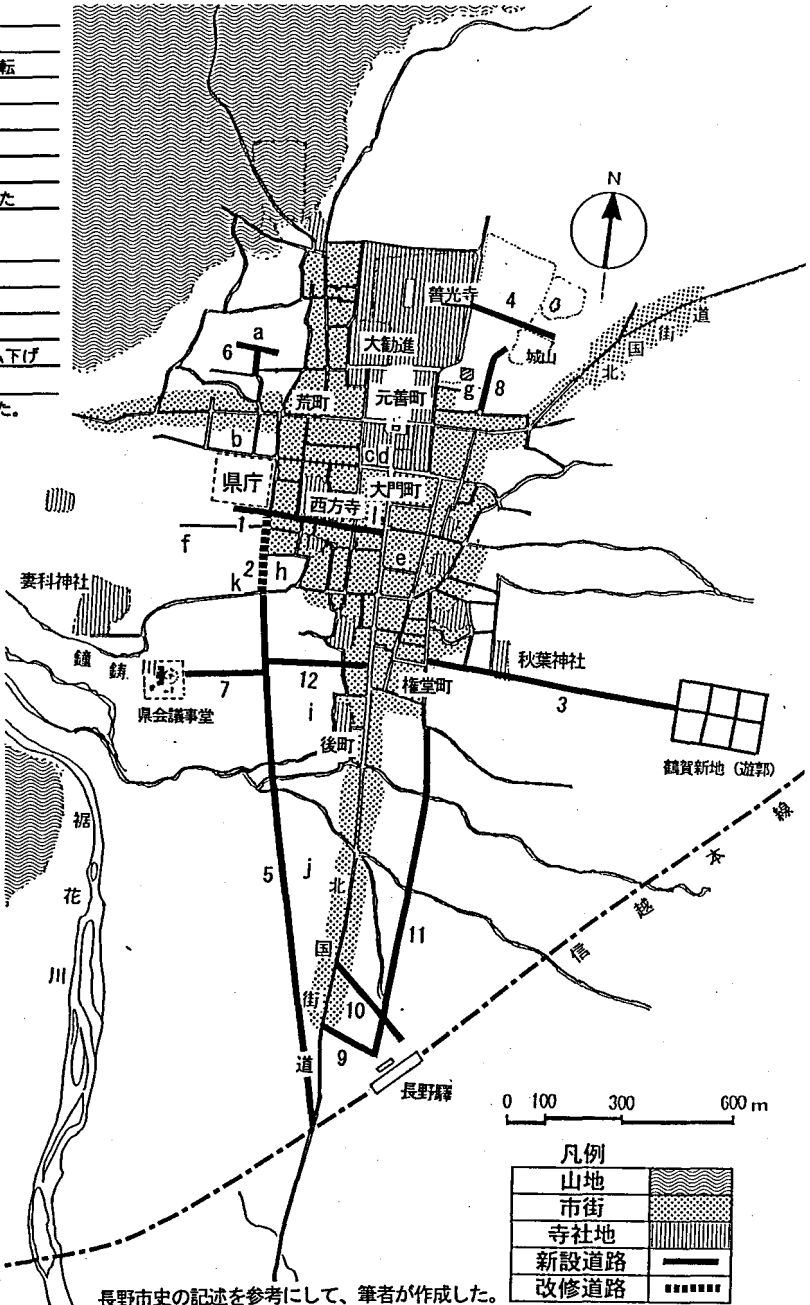
記号	分類	都市施設名	備考
a	官庁	長野地方裁判所	明治19年にbより移転
b	官庁	上水内郡役所	
c	官庁	警察署	
d	官庁	電信局	
e	官庁	郵便局	
f	官庁	長野監獄	もとは勤業場であった
g	官庁	長野町役場	
h	文教	長野学校	
i	文教	師範学校	
j	医療	医学校及び病院	明治13年8月に設置
k	産業	製糸工場	明治14年に民間に払下げ
l	産業	信濃銀行	

※都市施設の一覧は、明治25年頃を想定して作成した。
また、記号表記は、図4のものと同じ。

置かれた。明治25年には、長野倶楽部として城山館が建築され、明治33年には大正天皇結婚を機に御慶事記念公園として整備された。

【鶴賀新地遊郭】明治5年の「芸娼妓等年季奉公人解放令」のため、遊郭では町芸者のみが許可されていたが、明治11年に貸し座敷が許可されると、鶴賀新地に通称1万坪と呼ばれる遊郭が建設された。場所は、権堂から秋葉神社を経て五町ほど離れた耕地である。権堂は、善光寺参詣客の増加にともない、江戸時代から水茶屋を多くかかえて、花街として発展してきた村であり、そのような経緯から鶴賀新地も権堂と連絡していた。

その他の都市施設を図4と表1に示す。これまでに見てきた主要都市施設の設置経緯と図4より、いくつかの特色を指摘できる。第一、多くの施設は寺院を借用してスタートした。明治体制下で必要となった諸都市施設（機能）



長野市史の記述を参考にして、筆者が作成した。

図-4. 長野町期の主要都市施設と道路整備内容

を収容するには一定の建築規模が必要であるが、仏都長野では寺院が仮の場所としてあてがわれた。第二、新しく設置された主要都市施設で、大規模敷地を要する官庁、文教、産業、医療施設は、旧市街の縁辺部あるいは隣接部に建設された。つまり、市街が外に向けて拡大した。これは、城内や城下町の中心に近い武家地が官庁等の主要都市施設にあてがわれた旧城下町都市

表-1. 長野町期における道路整備内容一覧（明治元年～明治30年）

道路番号	完成年	整備内容	理由や動因
1	明治7年	西町新道設置	県庁の袖長野への設置等
2	明治11年	旭町形をなす	師範学校（明治8年）、製糸場（同11年）の設置
3	明治11年	権堂からの通路開く	新地遊郭の起工（明治11年1月）
4	明治11年	行幸道路の建設	明治天皇御巡幸
5	明治12年	県町開く	県立医学校、病院（赤十字病院の地、明治13年）の建築、裁判所支庁（立町、明治11年）
6	明治19年	花咲町現る	地方及び区裁判所の設置（明治19年）
7	明治20年	県町～県会議事院の道路	県会議事堂開院（火災消失後の再建）と同時（明治20年）
8	明治19年	田島新道	岩石町田島式右衛門氏の発起
9	明治21年	末広町（一線路）の設置	駐車場の設置（明治21年5月）
10	明治23年	二線路の設置	駐車場の設置（明治21年5月）
11	明治23年	千蔵町（三線路）の設置	駐車場の設置（明治21年5月）
12	明治23～24年	仲町開ける	

長野市史の記述に基づいて筆者作成。道路番号は、図4のものと同じ。

とは異なっている。第三、その内、より重要度の高い官庁ほど、旧善光寺町の近く、地形的には上手側に設置された。逆に、善光寺南東方向の田園地帯（北国街道東側）に設置された都市施設はほとんどない。これはこの地が江戸時代から栄えた花街（権堂村）というイメージが強く、公的機関の立地場所として選定されなかったものと考えられる。

4-2. 道路整備の展開

図4と表1から、長野町期における道路整備の内容をみる。ほとんどの道路が、主要都市施設の設置と関連づけられて建設されたことが判る。また、その道路設置パターンは、善光寺の表参道（旧北国街道であり国道）を縦軸方向とすると、縦軸と横軸の2パターンのいずれかに多くの道路があてはまるという特色がある。例えば、県庁が設置された時に真っ先に建設されたのは、表参道に対して横軸方向の道路1であり、旧北国街道（以下、中央道路と表記⁹⁾との連絡性が考慮された。また、長野駅設置以前の早い段階で、旭町（道路2）から県町（道路5）を経由した中央道路と並行する縦軸の線路が築かれ、その周囲に主要な都市施設が配置されている。つまり、県庁を起点として南に下る新たな都市軸の建設が試みられたものと考えられる。鉄道との関係からみると、長野においても駅の設置インパクトは大きかった。鉄道の開通により善光寺の参詣客は飛躍的に増大し（特に御開帳の年）、駅の設置直後に道路9~11が建設された。特に末広町（道路9）では、急速に繁華街が築かれた。また、鉄道の設置により国道（旧北国街道）が南北に寸断された形となり、鉄道以南の国道沿いに繁華街が発展することはその後なかった。

5. 市政施行後の市街地形成

～明治30年から大正末まで～

5-1. 長野県庁の移転

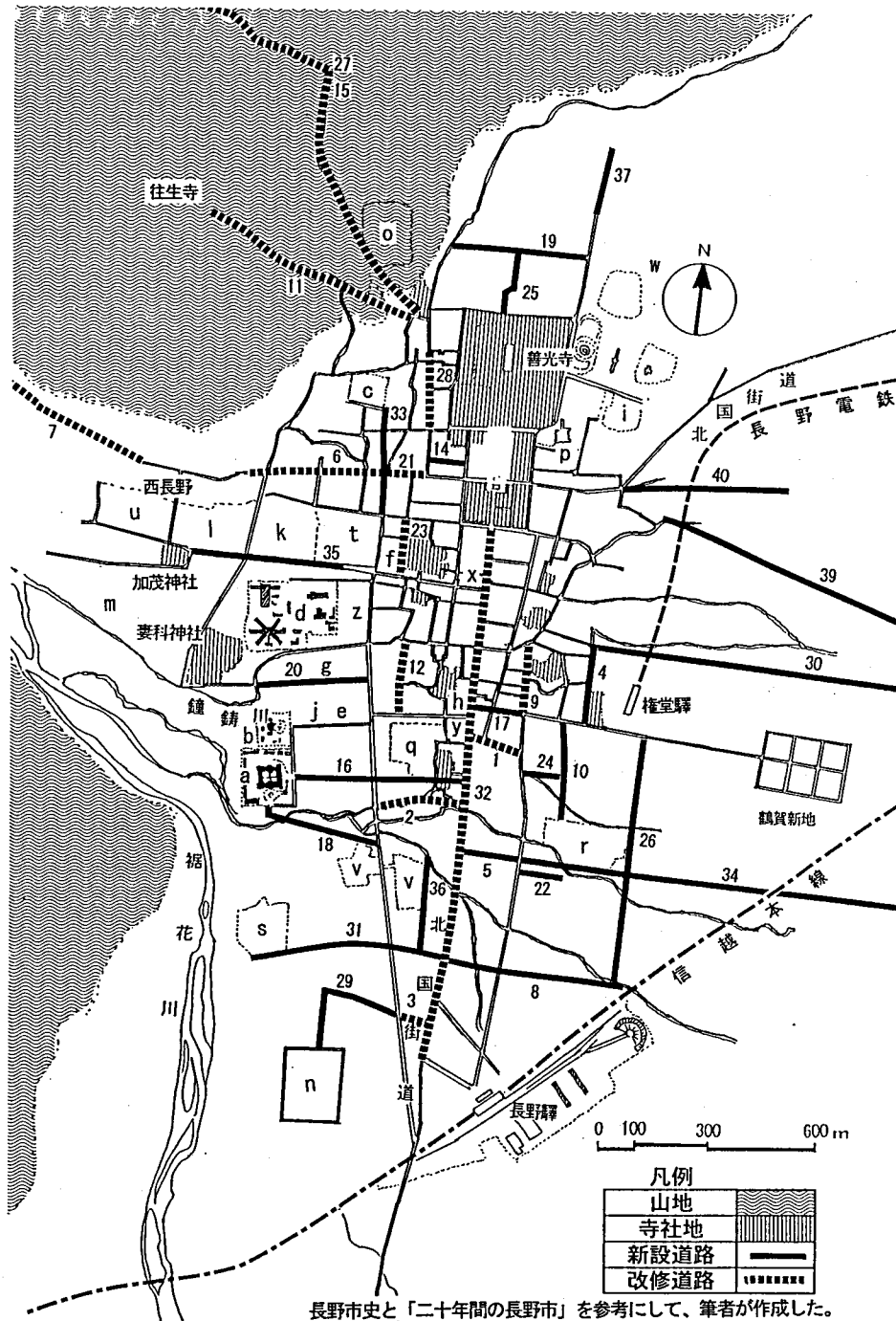
明治41年5月、袖長野（図4の県庁設置場所）の県庁舎が全焼し、それを契機に再建場所に関する議論が沸騰した。県庁舎が県北部に偏在していることを修正するべきだとする移庁論が松本市周辺部を中心に再燃した。これに対し、長野市が県庁舎建築費の5万円寄付に加え、同敷地7000坪代7000円の寄付を決定する等し、長野市に置かれることが決まった。袖長野の敷地は3500坪と狹隘であるため、他の場所が選ばれたが、候補地としては、南長野幅下（土地は平坦で広いが低地…図5のa）、南長野妻科（県会議事堂と監獄の中間で位置はよいが狭い…妻科神

社の東側付近と考えられる）、西長野上野原（図5のu…加茂小学校）の3カ所が市会で審議された⁴⁾。一方、地元住民には、西部派（西長野上野原を陳情）、南部派（南長野幅下を陳情）、北部派（城山を陳情）の3つの意見があった。西部派の陳情書によれば、「城山ノ地ハ市ノ体面上当然公園地トシテノ設備ヲ進ムベキモノニ有之、又他ノ地ハ将来工業発展ノ予備地トシテ保留スベキ唯一ノ場所カト被存候」とした上で、上野原の利点を、旧庁舎の近辺という歴史的関係、飲料水・防水用水の豊富さ、地価の低廉さ、位置として県庁の尊厳に足ることを挙げている⁵⁾。このように、敷地の広さ等から南長野幅下に県庁移転場所が決まったが、当時の議論から、城山や西長野といった地の重要度、県庁設置場所選定理由に歴史的関係性や機能性、他官庁との連絡性や地価が考慮されたこと、都市整備の方向性として公園や工業の必要が認識されていたことが判る。

5-2. 主要都市施設の設置場所の推移

【官庁関連施設】明治30年4月1日、長野町が市制施行したのを契機に、市役所が若松町（図5のf）に設置された（同年11月落成）。同敷地には並んで警察署が移転し立地していた。県庁は明治41年に南長野幅下へと移転するが、市役所は昭和40年までこの地にあり、若松町は長い間行政の中核地となっていた。長野税務署は、明治18年9月、第二区検税院長長野派出所として設置され、立町（図4のb）にあったが、大正6年7月、長野監獄の南（図5のg）に移転した。同じく、立町にあった上水内郡役所も、長野監獄の南（図5のe）に移転した。このように、長野県庁の移転に伴い、官庁関連施設が徐々に県庁や県議会議事堂付近に集積していったことが判る。

【文教施設】長野学校からスタートした長野県の近代的学校は、明治5年の学制公布を契機に急速に広がっていった。大正末期では、多くの教育機関の立地が認められる。主なものをみると、師範学校は旭町（図4のh）から旧県庁西隣（図5のk）に移転し（明治20年）、さらにその西隣には県立中学校が建築された（明治27年）。旧県庁の地（図5のi）には、附属小学校が設置され、これらをあわせ西長野には大規模な文教地区が形成された（現信州大学教育学部）。次いで、高等教育機関や専門教育機関をみると、高等女学校は明治29年に城山小学校内に設立されたあと、明治34年に図5のoに移転した。商業学校は、明治33年、中学校の一部を借り入れ開校したのち、明治40年に妻科上野原（図5のm）に移転した。工業学校は、大正7年に中御所（図5のn）に設立され



凡例 長野市の都市施設一覧
(明治30年~大正末期まで) ※

記号	分類	都市施設名
a	官庁	長野県庁
b	官庁	県議会議事堂
c	官庁	地方及び区裁判所
d	官庁	長野監獄
e	官庁	上水内郡役所
f	官庁	長野市役所・警察署
g	官庁	税務署
h	官庁	郵便局
i	官庁	城山館
j	文教	図書館
k	文教	師範学校
l	文教	中学校
m	文教	商業学校
n	文教	工業学校
o	文教	高等女学校
p	文教	城山小学校
q	文教	後町小学校
r	文教	鍋田屋小学校
s	文教	山王小学校
t	文教	師範学校附属小学校
u	文教	加茂小学校
v	医療	赤十字病院
w	医療	伝染病院
x	金融	信濃銀行
y	金融	六三銀行
z	その他	信濃毎日新聞社

※：大正末時点を想定して作成。
記号表記は図5のものと同じ。

日新聞(図5のz)を始めとした新聞社は、旭町(図4の道路2)から県町(図4の道路5)に立地し、官庁施設の近辺にあった。その他の産業関連施設では、卸市場が千歳町(図4の道路11)に集中していたことが挙げられる。大正14年頃の長野市の法定宅地価格は、1位大門町、2位後町、3位元善町(地名は図4参照

図5. 長野市(明治30年~大正末期)の主要都市施設と道路整備内容

た。このように、長野市における学校機関は、城山や善光寺西方の地、及び中央道路の西側に集中している。とりわけ、初期に設けられた学校や高等・専門教育機関ほど、城山や西長野といった重要地に設置された。教育県として知られた長野県では、教育制度が早くから普及し、師範学校を中心に優れた教育者を数多く輩出したが、教育の位置づけの高さが設置場所の選定に反映しているものと考えられる。
【産業その他】信濃銀行や六三銀行といった主立った金融機関は中央道路沿いに立地している。信濃毎

のこと)であり、いずれも中央道路沿いであった⁶⁾。中央道路沿いは当時の一等の商業地であり、後発の商業者は主に駅前や千歳町に展開した。一方、中央道路の西側には官庁機能が集積していくが、大規模敷地の確保には地価の低廉さという要素も大きく作用したことが考えられる。
【長野電鉄】大正12年11月、長野電気鉄道株式会社が発足し、長野須坂間の鉄道敷設が始まった。大正15年6月には、須坂~権堂間が開通し、昭和3年6月には長野駅前まで鉄道が延伸された。

表-2. 長野市（明治30年～大正末）における道路整備内容一覧
道路番号は、図5のものと同じ

道路番号	完成年	整備内容	理由や動因など	幅員 (m)	全長 (m)
1	明治32年	権堂小路拡張		4.5	102
2	明治32年	西河原道路改修		3.6	342
3	明治32年	米市新道改修		5.5	85
4	明治32年	秋葉社西通新設		5.5	220
5	明治33年	市場通り新設		5.5	164
6	明治33年	桜枝町改修		4.2	469
7	明治33年	西長野字土部より 茂管西端に通ず（改修）		3.6	1021
8	明治36年	錦町新設		5.5	315
9	明治36～37年	裏権堂改修		幅拡張	
10	明治39年	新地道路～鍋田屋 小学校裏門への道路新設	鍋田屋小学校設立 （明治36年設立）	5.5	269
11	明治39年	横沢町より往生寺に通ず（改修）		3.6	573
12	明治40年	鳴子新道改修		4.5	189
13	明治43年	西長野町赤地蔵線	※場所不明	4.5	60
14	明治43年	上西之門町～荒町（新設）		1.8	94
15	明治45年	戸隠街道（改修）		3.6	3200
16	明45～大正元年	寿町新設	新県庁の設置（大正2年竣工）	9.0	470
17	大正2年	相生町新設		7.2	134
18	大正2年	大正町新設	新県庁の開庁（大正2年6月）	9.0	334
19	大正3年	深田町新設		4.5	383
20	大正3年	妻科道新設		5.4	327
21	大正3年	荒町改修		5.0	121
22	大正3年	千歳町～藤の森（新設）		3.6	121
23	大正5年	市役所東道路新設改修		3.6	146
24	大正7年	千歳町～鍋田屋小裏門		?	?
25	大正7年	善光寺裏～深田町（池の中央埋め立て）		7.2	?
26	大正8年	緑町新設		7.2	680
27	大正10～12年	戸隠街道（改修）		3.6	2088
28	大正11年	横沢湯福線（改修）		5.4	217
29	大正11～12年	石堂岡田線（新設）	工業学校設立（大正7年4月）	7.2	884
30	大正12年	田町～古牧村		5.4	1037
31	大正12年	石堂～山王	小学校山王部開校（大正12年）	?	615
32	大正12～13年	大門町～石堂町（中央道路の改修）		18.0	1445
33	大正13～15年	立町裁判所線		9.0	329
34	大正13年	長野朝陽線	長野市合併（大正12年）	5.4	1408
35	大正13年	中学校前線（妻科）		7.2	416
36	大正13年	山王新田線		7.2	256
37	大正13年	深田町上松線		7.2	202
38	大正14年	吉田駅前線	長野市合併（大正12年）、例外	9.0	252
39	大正14～15年	三輪一号線	長野市合併（大正12年）	5.4	1193
40	大正14～15年	三輪朝陽線	長野市合併（大正12年）	7.2	451

長野市史、二十年間の長野市（長野市役所、大正六年）を参照して、筆者作成。

5-3. 道路基盤整備の展開

図5は、長野市が市制施行された明治30年から大正末期の道路整備内容を図示したもので、道路の一覧を表2にまとめた。この時期の道路整備内容は、主に4つの観点からまとめられる。第一には、都市施設の設置に関連してアクセス道路が建設されるケースがある。例えば、県庁移転に伴って新設された道路16や18、裁判所へのアクセスを改善した道路33、師範学校や中学校へのアクセスを改善した道路35、小学校や工業学校の設置に伴って新設された道路10、24、29、31、赤十字病院へのアクセスを改善した道路36があてはまる。第二には、旧市街地の道路ネットワークの改善を目指したケースがある。例えば、桜木町（道路6）を始めとした善光寺西方エリアの道路14、28、善光寺門前や権堂エリアの道路1、9、12、

17、23、県町あるいは千歳町と中央道路との連携を強化した道路2、3、5、妻科や往生寺といった旧集落へのアクセスを改善した道路20、11、中央道路の大改修（道路32）があてはまる。第三に、市街地の拡大に伴い、新しく郊外に都市の骨格を築いたケースがある。例えば、錦町（道路8）、緑町（道路26）、深田町（道路19）があてはまる。第四には、周辺地域や近隣町村とのアクセスの改善を目指したケースがある。例えば、戸隠村への道路7、15、27、長野市東方の三輪村、古牧村との連携を強化する道路30、34、39、40があてはまる。長野市は大正12年7月1日に、吉田町、三輪・古牧・芹田の3村と合併しており、拡大した市域における市街地整備が新たな課題となった。これら旧市東方地域における道路整備は昭和初期から本格化した。

5-4. 市街地形成の特色

大規模敷地を要する官庁、文教施設は市街地縁辺部に設置され、市街地（特に中央道路）との連絡道路が建設されることで新しい町が生まれ、市街地が拡大するというパターンが特徴で

ある。道路パターンに関しては、明確な基盤格子を築いているわけではないが、新設道路の多くは、中央道路を縦軸とした場合、縦軸か横軸かのいずれかにあてはまっており、中央道路の持つ都市軸を強く継承していることが指摘できる。

6. 市区改正の計画内容と実現状況

6-1. 長野市における市区改正

長野町期に築かれた道路（図4）は、都市の骨格を築いていくという役割が見られたわけであるが、道路系統を総合的に考慮した計画に基づいて建設されたわけではない。長野市が旧都市計画法による本格的事業に着手するのは大正12年の近隣1町3村との合併を契機とするが、その後、大正14年4月1日に都市計画法施行認可、昭和2年1月20日に都市計画

区域決定認可、昭和 5 年 7 月 1 日に街路網・公園・地域等が施行された----、合併以前の旧市街においても総合的な道路計画があった。このような道路改修に関する論議は、信濃毎日新聞によれば、明治期にまで遡って認めることができる。明治 29 年 11 月 14 日の記事には、「長野の市區改正談」と称し、「長野街

区道路は県下第一の都会として狭小に失し甚だ不適当なるは市民一般の認むる処なり」とした上で、単に体面上宜しくないばかりではなく、交通上不便であり、市区改正の必要を悟らないものはいないとしている。少なくとも明治 29 年末時には、市区改正の必要は一般的認識であった。このような世論の下、

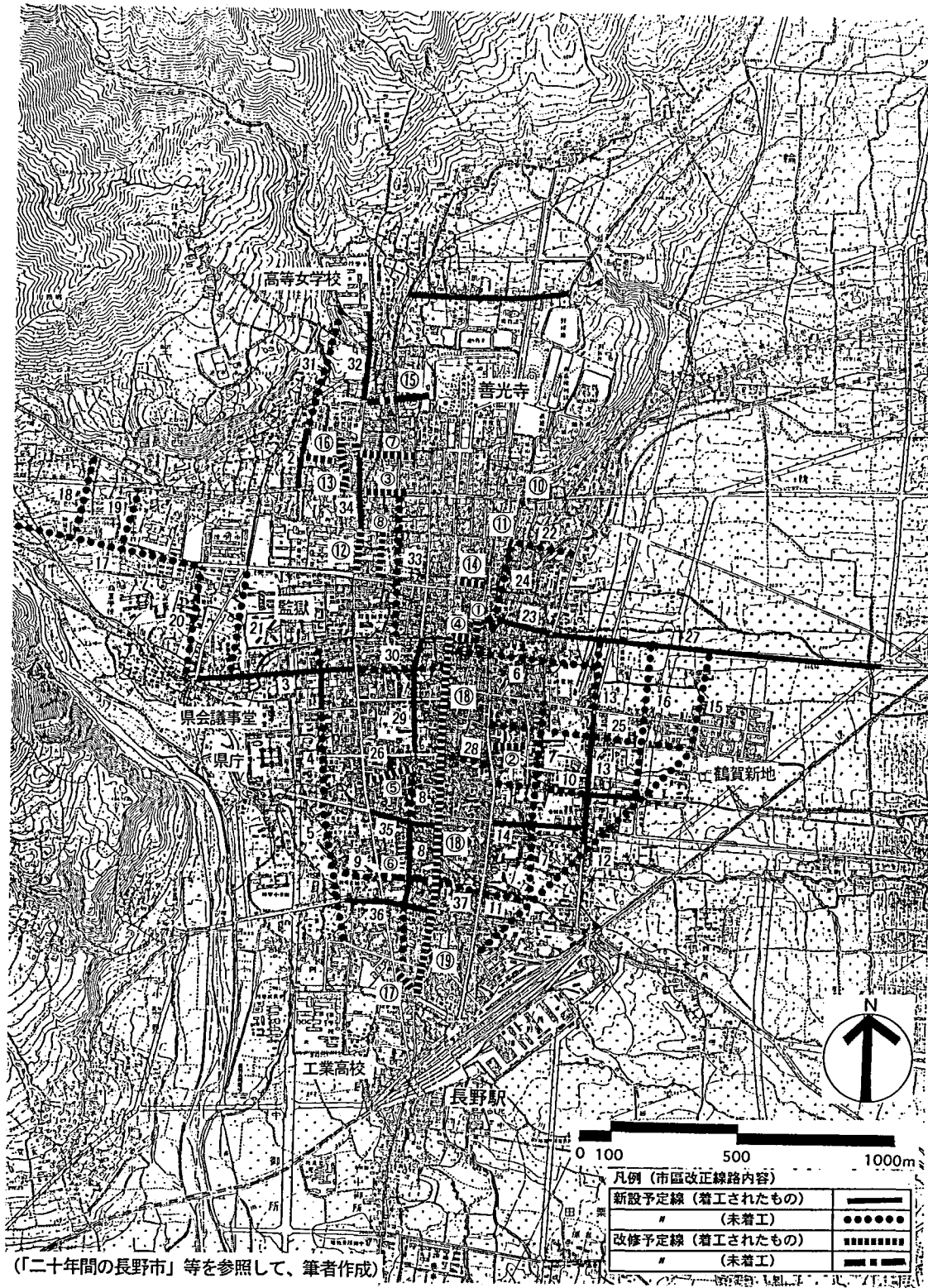


図-6. 長野市區改正による新設予定線路と改修予定線

表-3. 長野市區改正新設予定線路及び改修予定線一覧

■新設予定線路案、第一期線 (線路番号は図6のものと同じ)

番号	路線名	幅員 (間)	場所 特定※1	実現 状況※2
1	稲清水通りより城山説教所北裏への線路	2.5	○	●
2	桜枝町通字来間地より狐池に至る線路	2.5	○	●
3	妻科通より県庁に至る線路	3	○	●
4	長野監獄前より県庁正門前に至る線路	3	○	●
5	県庁正門道路より大町街道に至る線路	5	○	×
6	東後町より権堂町明行寺大門を経て新設丁号線に至る線路	3	○	×
7	権堂町通秋葉社西より新設甲号線に至る線路	3	○	×
8	石堂町通米屋新道より赤十字病院東を沿て西河原道路に至る線路	2	○	●
9	南東町より県庁正門道路大町街道に至る新設予定線に至る線路	2	○	×
10	鍋田屋敷校裏門より新設戊号線に至る線路	3	○	▲
11	千歳町通より新設甲号線に至る線路	3	○	×
12	甲号線路	5	○	×
13	乙号線路	4	○	●
14	丙号線路	3	△	●
15	丁号線路	3	△	×
16	戊号線路	3	○	×
17	長野中学校西より竜宮淵に至る線路	4	○	×
18	竜宮淵通新設線より西長野町に至る線路	3	△	×
19	同上	3	△	×
20	長野中学校南より妻科の火の見梯子付近に至る線路	3	○	×
21	長野中学校前より監獄裏を経て妻科に至る線路	2	○	×
22	横町より岩石町を経て田所町に至る線路	3	○	×
23	田町通より東町康楽寺大門に至る線路	3	○	▲
24	真権堂町通より康楽寺及び武井神社を貫通し岩石町へ至る線路	3	○	×
25	真権堂町通(青雲亭南)より鶴賀新地西南角へ至る線路	3	○	×
26	寿町通長野新聞社前より西河原に至る線路	2	○	▲
27	田町通より鶴賀新地北裏線路に至る線路	3	○	●
28	寿町通より千歳町に至る線路	5	○	×

■新設予定線路案、第二期線

番号	路線名	幅員 (間)	場所 特定※1	実現 状況※2
29	西町通より後町小学校東十念寺坂沿て壽町に至る線路	3	○	●
30	県町通より西後町正方寺大門に至る線路	3	○	×
31	狐池より高等女学校西に至る線路	2.5	○	×
32	花咲町通長野野区裁判所北角より高等女学校正門に至る線路	3	○	●
33	桜枝町通(荒町)より諏訪町に至る線路	3	○	×
34	立町通福屋小路より桜木町を経て花咲町に至る線路	3	○	●
35	県庁正門道路南東町より新田町に至る線路	5	○	●
36	鍋田通より大町街道に通ずる新設予定線に至る線路	3	○	●
37	新田町通松院南より千歳町に至る線路	3	○	×

大正元年 12 月 17 日市区整理調査のため「市区改正委員規定」を設定し、将来改修及び新設を要する街路の位置や方針を定め、翌 2 年 5 月 17 日に告示された。その内容を示したものが図 6 と表 3 である。同図表を参考に、計画路線の内容と意図、そして実現状況を見る⁷⁾。

6-2. 計画線路の内容と意図

市区改正線路⁸⁾は、新設予定線路 37、改修予定線 17、特別線 2 で、計 56 路線あった。内、新設予定線路と改修予定線は、第一期線と第二期線に分けられており、市区改正標準において、第一期線は、「可成り迅速ニ新設及び改修スベキ方針ヲ採ルコト」、第二期線は「第一期線二次漸次其ノ執行ヲ期スルモノ」とされた。また、特別線は、「枢要ナル線路」なため、費用や方法については特別な措置を採ることとされ、

▲改修予定線、第一期線

番号	路線名	幅員 (間)	場所 特定※1	実現 状況※2
1	東町通鐘鍋川より新小路角に至る線路	-	○	▲
2	千歳町通より鍋田屋敷校裏門に至る線路	3	○	●
3	桜枝町より(荒町)横沢町に至る線路	3	○	▲
4	大門町通(鐘鍋川沿)より権堂町に至る線路	-	○	▲
5	新田町通より(西河原)南東に通ずる線路	-	○	▲
6	南東町通より(赤十字病院南)新田町に至る線路	2	○	×
7	横沢町通養育院前より花咲町に至る線路	3	○	▲
8	市役所東側通より立町に至る線路	2	○	●
9	鶴賀新地大門前通より(田町より)鐵道線路に至る)北新設線に至る線路	3	×	-
10	岩石町通より新町に至る曲角東側一部切取	-	○	▲
11	横町通より岩石町に至る曲角四側一部	-	○	▲
12	若松町通より立町に至る(警察署西)線路	3	○	●

▲改修予定線、第二期線

番号	路線名	幅員 (間)	場所 特定※1	実現 状況※2
13	花咲町通地方裁判所前より桜枝町に至る道路	3	○	●
14	大門町通信濃銀行前より東町に至る(下郷小路)線路	3	○	▲
15	花咲町通長野野区裁判所北角より横沢町弁天坂に至る線路	2	○	×
16	花咲町通より狐池に至る線路	2	○	▲
17	末町通登壇派出所西より奥妻科街道に至る線路	5	○	▲

▲改修予定線、特別線

番号	路線名	幅員 (間)	場所 特定※1	実現 状況※2
18	大門町通鐘鍋川より末町に至る道路	8	○	●
19	石堂二線路より園道に連絡する北部角屈曲一切取	-	○	▲

※1: 凡例...○は位置が確実、△は推測したもの、×は場所が不明のもの。

※2: 凡例...●は昭和10年代前半までに着工されたもの、▲は今日の状況と照らして、結果的に工事されているもの、×は未着工のもの。

予定線外でも必要と認められる時は、新設改修を妨げるものではないことが決定されている。

図 6 から、新設予定線路は市街隣接部や縁辺部に多く、計画的に市街地の拡大を図ろうとしたことが窺われる(特に整形なグリッドが計画されている中央道路の東側)。既存市街地における新設予定線路や改修予定線は、主要都市施設の連携を強化したり、既存の道路を連結し、系統立てる目的で計画されたことが窺われる。例えば、長野監獄前から、議事堂正面道路、県庁正面道路を交差し、大町街道まで南進する線路 4 と 5、県庁正面道路を中央道路に連結する線路 35、女学校前から裁判所横を南進し、若松町へ至る線路 32、34、⑫等は、主要都市施設の連携強化の例である。また、中央道路の西側を並行して南下する線路 29 と 8 や、県庁東門前道路を千歳町へ繋ぐ線路 28、中央道路と妻科集落を結ぶ線路 3 と 30、新設線路 5 と甲号線(線路 12)を結ぶ線路 9、⑥、37、11、横沢町の道路をそのまま南進して計画された線路 33、真権堂町から岩石町を結ぶ線路 24 等は、明らかに既存道路間の連絡性の改善、新設道路との系統性を考慮して街路計画が立てられていると考えられる。道路パターンは、甲号線(線路 12)を例外としてみると、ほとんどが中央道路に対して直行方向か並行方向に計画されている。このように、主要都市施設のアクセスや連携性、既存道路の連結と市内の

総合的道路系統を考慮して市区改正路線が計画されたと考えられるが、計画された道路幅員はあまりに狭い。特別線 18（中央道路）の 8 間幅員を除けば、5 間幅員が 4 路線あるのみで、大部分は 3 間程度である。

6-3. 新設・改修線路の実現状況

図 6 では、新設予定線路と改修予定線の双方につき、着工されたものと未着工のものとを分けて記している。新設予定線路で、工事が行われた線路（一部未着工のものを含める）は、37 路線中 17 路線あり、ほとんどが昭和 10 年代前半までに建設された⁹⁾。改修予定線は、今日の道路状況と比べれば 19 路線中 16 路線が結果的に改修されており、その内、昭和 10 年代前半までに改修されたことが明らかな道路は 5 路線である。このような中、市区改正線路での位置とは若干異なって実現した路線がある。線路 4、5 は主要都市施設間を結ぶ機能があると前述したが、実際にはやや西よりにずれ、長野監獄前から線路 3 を交差し、議事堂と県庁の東側境界線に沿い、工業高校西側境界線に沿って南進する道路（図 6 中に計画線が描かれている）として昭和 10 年代初頭に完成した。これは当初計画では実現しなかったが、都市機能上欠かすことのできない路線として、後に計画が再生され実現した例である。この路線は長野市と松本市や篠ノ井地区を結ぶ路線として、今日でも市内の大動脈となっている。また、市区改正線路では大きな位置を占めながら、今日では全く消えてしまった路線がある。線路 6、25、9~⑥~37~11、16、12 等である。これらの内、線路 12（甲号線）は幅員 5 間と、計画中では幹線道路の扱いをされながら、全く消えてしまった。線路 13 が実現化されたと考えられる緑町（図 5 の道路 26）は大正 8 年の完成であるが、甲号線を越え、錦町（図 5 の道路 8）に接続するように建設された。当時の新聞記事では、市区改正の必要性と同時に予算不足が強調されており、重要度の高い道路や関係者の合意が得られた路線を優先的に建設していったことが推察される。市区改正線路には都市計画決定機能がないため、実現が遅れた道路ほど、周辺の市街化が進むことでますます実現が困難となり、計画未消化のまま風化していった路線があったと考えられる。

6-4. 中央道路の大改修

道路改修予算が逼迫する中、市区改正計画が契機となって、その内容を膨らませる形で実現した道路改修が、中央道路の大改修である。市区改正では特別線（路線⑧）として、鐘鋳川以南～末広町間を幅

員 8 間で計画されていたが、実際には大門から末広町間 1445m を幅員 10 間で改修された（図 5 の道路 32）。沿道の測量は大正 11 年 4 月から始まり、同 5 月に建物移転等が開始された。大正 12 年 5 月に道路の起工式が行われ、翌年 12 月に竣工式が行われたので、足かけ 3 年の大事業であった。事業予算は計 135 万円、家屋移転数は 282 に及んだ¹⁰⁾。また、道路改修に合わせ、沿道商家では、経済的なこともあって強制はできないものの、できるだけ道幅 10 間幅に相応した高さの家を建築すること、火災予防のため庇境を拡張し 60cm の空間をおくこと、建築は塗り屋または鉄筋コンクリートにするなどを申し合わせたことが市誌に記されている⁹⁾。中央道路の大改修は、単なる道路の拡張ではなく、既に密集していた沿道商家の移転を伴う拡張工事であり、道路だけではなく町並みを整える都市デザインの先駆であったと考えられる。またこのような大事業の合意が成ったのも、善光寺門前町における表参道の存在がいかに大きかったかを示すものであると考えられる。今日の中央道路では沿道の建物の多くが建て変わり、道路設計も更新され変化しているが、路線や幅員は当時のままであり、善光寺表参道として大きな都市軸となっている。こうした都市の連続性を考えると、中央道路の大改修は長野市の 80 年近い将来にも通じた大事業であった。

7. まとめ

本研究では、門前町を基盤として発展してきた長野市の近代都市化過程を道路基盤整備の展開や主要都市施設の設置過程に着目して明らかにした。特に道路基盤整備については、史誌や過去の統計書の記述を参考に、具体的な建設位置を明らかにした。以下に、本研究で明らかになった知見をまとめる。

城下町都市と異なり、門前町であった長野市では明治維新前後における都市の連続性が強い。善光寺や周辺の大寺・宿坊、そして商家等の移動は伴わなかった。そのため、明治体制下で必要となった主要な都市機能（特に官庁施設）は、寺院を借用してスタートし、その後、旧市街の隣接部や縁辺部に設置された。都市が外に拡大するという展開は、明治のごく初期から始まっていた。

主要都市施設の設置場所の選定には、地形的要因、歴史的関係や場所の格式、地価の低廉さ、機能性等が考慮されたと考えられる。官庁施設や文教施設といった重要度の高い施設ほど、善光寺の周辺や表参道の西側といった歴史的重要な地に設置され、逆に江

戸時代から続く花街権堂の東方（表参道の東側）には遊郭が設置された。この点でも、近世以来の歴史的連続性が見られる。そして、今日においても基本的土地利用は変わっていない（表参道の西側には官庁街があり、東側には繁華街がある）。

明治・大正期に築かれた道路のパターンは、中央道路（表参道）を縦軸（南北軸）としてみると、縦軸か横軸（東西軸）のいずれかに当てはまる道路が多い。この点で、近世までの表参道が明治以後においても都市軸を強く規定していると考えられる。新設道路は、明治初期においては新しく設置された主要都市施設のアクセス道路（特に中央道路と連結するように建設される道路）が多かったが、その後、旧市街の道路ネットワークを改善する道路や、郊外における新市街を築く道路、周辺地域とを結ぶ道路が建設されるようになった。また、旧市街の隣接部や縁辺部においては、新設道路が建設されることで沿道に町が生まれるというパターンで都市が拡大した。

鉄道の敷設は、善光寺門前町の形態を大きく変えた。短期間に、善光寺門前から鉄道駅に通じる道路が建設され、その後、市街地が鉄道駅の設置された南方へと展開した。また、鉄道が旧北国街道を横切ったことで、その後、鉄道以南の街道沿いには繁華街が築かれることはなかった。

県都として、善光寺を中心とした遊覧都市として発展する過程において、市内道路の狭小さや不十分さの一般的認識は明治30年頃には形成されていた。それが市区改正に結びついたのは大正2年である。計画された道路網には、計画的な市街地の拡大や主要都市施設の連携強化、既存道路の連絡性や市内の総合的道路系統が考慮されている。各道路の幅員は3~5間程度と狭いが、中央道路を10間幅にしたような、今日の長野市の都市軸を築いた画期的事業もあった。

このように、近世以来の門前町の外延部に近代の長野市は展開したが、諸施設の配置や都市の軸性には近世以来の考え方が強く影響している。そして、その都市基盤は今日に受け継がれているのである⁽¹⁾。

謝辞 本研究を進めるにあたって、長野市誌編纂委員、風間紀、古澤友三郎の両氏には、市誌記述部分から多くを得たばかりでなく、資料提供や資料の所在についても貴重な御協力・御助言を賜った。ここに深く感謝の意を表します。

補注

(1)二十年間の長野市（大正6年）、最近十年間の長野市（昭和3年）、昭和初十年の長野市（昭和15年）の3冊である。

(2)行政が保存している都市計画関連資料に関して、長野市都市計画課には昭和6年施行の都市計画図があるのみで（理由書などはない）、大正期以前の資料は皆無とのことであった。長野県都市計画課には、昭和10年以降の都市計画街路一部変更や都市計画区域決定等に関する公文書が残っているのみで、明治・大正期の資料は皆無であった。

(3)参照した主な地図は、安政2年善光寺門前町図（明治初期長野縣町村絵地図大鑑、郷土出版社に所収）、大門町三上真助編明治12年出版「長野町図」（長野市史等に所収）、明治39年改正最近詳密長野市地図（権堂町史等に所収）、長野市平面図（大正6年、二十年間の長野市77頁に所収）、最新長野市地図（大正14年、長野市史巻頭頁に所収）、長野市全図（大正15年測量、一万分の一縮尺）等である。

(4)移庁の理由は、中野は北国街道からはずれ交通の便が悪かったこと、善光寺町は北信第一の繁華な地であることが挙げられている。なお、明治4年11月には廃藩置県が実施され、北信地方は長野県に、南信地方と旧飛騨国は筑摩県に統合された。さらに明治9年8月には、筑摩県庁焼失を契機に筑摩県が廃止され、南信地方が長野県に合併された。

(5)善光寺表参道が中央道路と呼ばれるようになったのは、大正期の市区改正が契機となって道路拡張の必要性が声高に叫ばれるようになってからである（6.4で詳述する）。それまでは大通りとか、単に町名で呼ばれていた。ここでは、同道路の頻出回数が多いため、今日にも用いられている中央道路で統一して表記する。

(6)大正14年の最高法定宅地価格（100坪あたり）は、大門町が1700円、後町1350円、元善町が1000円である。大門町から道路一本東に隔てた東之門町では380円、同じく西に隔てた上西之門町では650円であった。いかに中央道路沿いの地価が高かったかが判る。一方、当時市街地ではなかった郊外部では、最高価格でも170円前後にすぎなかった（参考文献1、221~222頁より）。

(7)図表作成の参考にしたのは、「二十年間の長野市」（長野市役所、大正6年）である。同資料には、新設・改修線路名、幅員、方針（以上は、告示内容と同じ）、及び計画図面（縮尺12000分の1の略図）が掲載されている。しかしながら、線路名には、甲、乙、丙等が用いられているものがあり、どの線路がどの場所なのかを上記の資料だけで特定することはできなかった。そのため、市区改正線路決定前後の信濃毎日新聞を参照して補った。市区改正が長野市会内の委員会に附せられたのは大正2年3月5日であり、同6日にも討議があった。各々に対し、決定内容が信濃毎日新聞に報じられており、そしてそれらの内容と5月17日の告示内容とは若干異なっている部分がある。このような決定過程における道路呼称名の変化を追うことで判別可能なものを図6、表3に載せたわけであるが、蓋然性の残るものは表3にその旨を表記した。尚、図6の下図は大正15年測量の一万分の一地形図である。同図には、郊外部に計画街路線が描かれているが、これは昭和5年に決定されることとなる都市計画街路である。計画街路記載のない白地図を入手することができなかったため、図6の作成に用いた。

(8)市区改正の告示では、新設予定線路、改修予定線、特別線という表記であるため、本文中の表記もこれに従う。

(9)「昭和初十年の長野市」(長野市役所, 昭和 15 年)には、昭和初年度から昭和 12 年度にかけて工事された道路 67 路線が記載されている。これらの道路の場所を特定し、市区改正計画で決定された線路位置と同じ道路を数えた。改修予定線の場合も同じである。

(10)当時の市の予算は約 73 万円であったから、市予算の約 2 年分を費やす工事であった。また、道路は、起点(末広町)において仁王門を見通した時に、路面や家屋が一瞬の内に望まれることが理想とされ、道路勾配や道路の屈曲を緩くするような設計がなされた。

(11)昭和 5 年 7 月に施行された都市計画(街路、公園、地域等)での都市計画街路は、大正 12 年に 1 町 3 村と合併した

ことによって市域面積が 3.4 倍に拡大したため、大部分は郊外部に計画された。また、戦災復興都市ではないため、旧市街における道路網は明治・大正期の道路を引き継いでいるものが多い。

参考文献

- 1)小林計一郎, わが町の歴史・長野, 文一総合出版 24 頁, 1979
- 2)前掲 76~98 頁
- 3)例えば, 佐藤滋, 城下町都市の近代都市づくり, 鹿島出版会, 1995
- 4)長野市誌第六巻, 52~57 頁, 1993
- 5)西長野百年誌, 82~89 頁, 1982
- 6)長野市誌第六巻, 185~192 頁, 1993