

伊勢崎の都市づくりを辿る

～伊勢崎藩の町割りから現在までの都市形成史～

伊勢崎市市史編さん専門委員会近現代部会調査員

笠原 実

第1夜 伊勢崎藩の町割りから戦災復興都市計画の挫折まで

1. 伊勢崎藩の町割りを読む

(1) 伊勢崎藩の町割り

- ・伊勢崎領1万石（慶長6(1601)年） 伊勢崎藩初代藩主・稲垣長茂の町割りは？
- ・伊勢崎領2万石（天和元(1681)年） 1700年代中頃に完成した城下町の都市構造

(2) 明治期の伊勢崎町

- ・迅速測図（明治18(1885)年）と伊勢崎町「村誌」（明治21年）に見る都市のカタチ
- ・鉄道開通（明治22(1889)年）から始まる近代都市の萌芽
人口推移・鉄道利用者数の変化と骨格道路の変化（クランクからS字カーブへ）

2. 石川泰三と伊勢崎町の都市づくり

(1) 石川泰三の事績

- ・明治期は教育の振興と吾妻・佐波・山田・勢多の各郡長を務める
- ・大正4年（還暦）より伊勢崎町長就任

(2) 今につながる伊勢崎耕地整理

- ・伊勢崎町長就任の初めに大都市建設の礎を据えんと企図せる・・・
- ・既成市街地の再編・・・伊勢崎城内区画の再編
- ・新市街地の造成・・・市街地の拡張は道路から
- ・一部は灌漑に用ひて五穀豊穡の因を為し大部は市街に通じて衛生火防に裨益する

(3) 六間道路

- ・大正13年7月開通・・・人が通行する所だけ残してあとは草ボウボウの道
- ・「街路構造令」に準拠・・・関東大震災前に計画された都市計画

(4) 「大伊勢崎計画」と都市計画区域の指定

- ・耕地整理から始まる新市建設計画と新庁舎の完成
将来都市の見える化⇨都市づくりマスタープラン
- ・鉄道計画と坂東大橋の開通

- ・町村を超える都市計画区域の指定

3. 伊勢崎市制のはじまりと都市計画

(1) 伊勢崎市の誕生

- ・昭和15年9月13日に伊勢崎・殖蓮・茂呂の3町村の区域で市制、「伊勢崎市」が誕生
- ・人口は4万4人、市域面積21.61平方km、初代市長には板垣源四郎が当選

(2) 都市計画街路の決定

- ・昭和18年9月7日（内務省告示第561号）「街路網一般図」17路線
- ・「都市軸」は、駅前広場を備えた伊勢崎駅南口線、北口線および新伊勢崎駅前線、従来からの都市軸である本町通、六間道路に相当する伊勢崎石山線および伊勢崎茂呂線の四軸で構成
- ・「環状道路」は東環状線、西環状線、伊勢崎剛志線および伊勢崎高崎線で構成

4. 戦災復興都市計画とその挫折

(1) 戦災復興都市計画図を読み解く

- ・昭和20年8月15日未明、伊勢崎空襲で中心市街地の約4割を焼失
- ・戦災被害箇所は、東西方向帯状の区域が等間隔で南北に3か所
- ・空襲の日から1か月程度で作成の『伊勢崎都市計画図』≡「戦災復興都市計画図」
- ・復興計画は国の方針のもと、戦災跡地に限り事業実施へ

(2) 戦災復興都市計画の挫折

- ・戦災者同盟の結成で猛烈な反対運動
- ・戦災状況が他の都市と異なり、事業費が嵩むわりに効果的な事業が期待されなかった・・・
- ・当初戦災都市に指定された115都市のうち、和歌山県田辺市、群馬県伊勢崎市、鹿児島県東市来町が事業を中止

(3) カスリン台風による被災と復旧

- ・昭和22（1947）年9月15日、関東地方一円を襲ったカスリン台風⇒、群馬県内では13日以降で年間平均の3分の1となる392.7mmの降水量となり利根川流域の各地で災害
- ・広瀬川右岸三ツ家橋付近、粕川右岸華蔵寺橋付近及び中村橋付近、利根川左岸宮柴付近の堤防決壊は、特に大きな被害
- ・広瀬川では水害時平均23mの川幅を、3倍以上の平均75mに拡張し、河敷からの高さ5～6mの堤防は25年に競運橋までの区間が完成
- ・広瀬川や粕川の堤防改修はこれまでの都市景観を大きく変化させた。
⇒災害復旧も大きな都市づくりのひとつ