

都市のアーケードの成立要因における東西日本間の比較

正会員 ○辻原 万規彦*1

同 小林 正美*2

同 中村 素人*3

1. はじめに

筆者らは既に文献1)と2)で、西日本と東日本に分布する都市のアーケードの成立と発展過程について調査、整理を行い、さらに典型的な型式の変化時期と社会状況との関連についても考察を行った。

本稿は、これらを受け、西日本と東日本のアーケードの成立過程と成立要因を比較することで、両者の相違点と特性を明らかにすることを目的としている。なお本稿では、道路の側または両側に設けられるアーケードを「片側式」、道路の全面を覆うアーケードを「全蓋式」と称する。

氏家は、地理学の立場から日本のアーケードの分布状況に関する図を示している³⁾。ここでは、北海道を「片面型(片側式、筆者注)優勢混用地域」、東日本の日本海側を「雁木(小店)通り直接関係型都市変容地域」、東日本の太平洋側を「片面型卓越地域」、中部地方を「両型漸移地域」、西日本を「全面型(全蓋式、筆者注)卓越地域」としている。しかし、それぞれの地域に対する詳細な解説はなく、特に西日本に関する論及がない。そこで本稿では、氏家の分類に従いながら、主に昭和10年12月に商務省商務局によって行われた調査を用いて、検討を行う。

2. 近代アーケード成立の背景

1) 気候条件

西日本の中でも、特に瀬戸内地方は温暖多照小雨の、いわゆる瀬戸内海気候であり、年間日照時間が2000時間を越える地域もある。

2) 道路の幅員

昭和10年当時における商店街の道路の幅員は、総じて東日本より西日本の方が狭かった(表1^{註1)})。また元禄年間のことであるが、「一般的に大阪の道路は狭隘」⁴⁾と指摘されている。

3) 商業集積の度合い

瀬戸内海の舟運によって、古くから商品の流通が発達し、東日本に比べて西日本の方が商業集積の度合いが高い^{註2)}。

4) 建設資材としての鉄と軽金属

第二次大戦後、戦前は軍事用とされていた鉄や軽金属が民間でも使用できるようになり、さらに技術革新による生産量増大により、建設資材などの新たな使用用途が開拓された^{5)・6)}。

3. 近代アーケードの原型

現在、日本各地に分布する、十数年から二十数年の長期間の供用を目的とした「近代」アーケードは、昭和20年代後半より見られるが、その原型は東西日本間で異なる。さらに、西日本では全蓋式アーケードが多く、東日本では片側式アーケードが多い^{註3)}。

西日本、特に早くからアーケードが建設された瀬戸内地方では、成立要因の中で、主として気候条件が卓越している。

西日本では、戦前、古くは明治より「日覆い」が見られ、これが近代アーケードの原型であると指摘されている⁷⁾。これは道路の両側の鉄製の支柱に布製の覆いを渡し、必要な場合には、道路全面に広げ、不必要な場合には、折り畳めるようにした仮設性の高い施設である。

表1は商工省による全国の商店街の調査結果から作成したものである。共同「日覆い」を持つ商店街は、ほとんど西日本に集中している。これは、特に瀬戸内地方の気候に関係があり、夏季には、強い日射を遮る必要があったことによると考えられる。また昭和10年当時は、現在のように食品の保存技術が進んでおらず、その意味でも日覆いは必要不可欠の装置であり、衣料品を扱う店舗にとっては商品の「日焼け」を防ぐ意味からも重要であった。さらに商業集積の度合いが高く、商店街としてまとまっていたため、共同事業として「日覆い」の建設を進めやすかったと考えられる。なお東日本の「日覆い」は、道路全面ではなく、現在の片流れ式アーケードのように、歩道上のみにかけられたものである。

他方、東日本では、社会的な条件が卓越している。

戦後、「需要低下のアルミニウムを主材とした」片側式アーケードが東京人形町に建設された⁸⁾。これが「近代」アーケードの最初の事例であるが、雁木を参考にしたと指摘されており⁸⁾、また江戸の街にも庇下アーケードとも呼ぶべきものが存在していた⁹⁾。東日本の商店街の幅員は総じて西日本より広いことも影響していると考えられる。

東京都参与であった石川栄耀と雑誌「商店界」顧問の清水正巳の対談では、「アーケード」のうち、「片側式アーケード」が大きく扱われており、全蓋式はそれほど大きく扱われていない¹⁰⁾。また、石川はアーケードの効果の第一に「町が立派になり、商店街らしい商店街になる」ことを挙げており¹¹⁾、商店街の統一感を生み出すために、アーケードが建設されたと考えられる。

表1 県別「共同日覆」整備商店街数と商店街の幅員

道府県名	商店街数	日覆地数	商店街幅員(m)				
			～5日	～8日	～10日	10～日	
北海道	9	1		1		8	1
青森	1	0				1	
秋田	2	0		1		1	
岩手	3	0		1	2		
山形	6	0		1		5	
宮城	9	0		2	6	1	
福島	5	0			4	1	
栃木	2	0		1		1	
群馬	8	0		4	4	1	
茨城	2	0			2		
東京府	1	0				1	
東京市	17	5	1	6	1	9	4
神奈川	11	1		5		6	1
横浜市	2	1				2	1
新潟	9	0		2		7	
富山	2	0		1		1	
石川	3	0			1	2	
福井	1	0			1		
長野	11	1		8	1	2	1
山梨	3	0			2	1	
岐阜	10	0	3	4	1	2	
静岡	6	0		3		3	
愛知	14	0	3	8	3		
名古屋市	4	0		2		2	
三重	4	0		4			
滋賀	2	1		2	1		
京都市	8	3	1	1	5	2	1
大阪市	13	12	4	4	5	5	1
兵庫県	4	0		3		1	
神戸市	11	9	1	1	8	6	2
鳥取	5	0	2		3		
岡山	8	6	5	5	5	2	1
広島	13	4	3	3	6	1	2
山口	9	0	4		4	1	
徳島	4	4	1	1	3	3	
愛媛	7	3	3	1	2	1	2
高知	3	3	2	2			1
福岡	25	4	5	1	13	3	4
長崎	6	0	2		2	2	
大分	12	4	2	2	8	2	1
熊本	4	0				1	3
宮崎	9	0	1		3	1	4
鹿児島	2	1					2
沖縄	7	1	1	1	1	2	3

4. アーケード施工会社の特性

東西日本間では、アーケード成立の背景が異なるので、施工会社にも相違が見られる。

昭和20年代後半から現在までアーケードを建設している、西日本における代表的な施工会社は、全蓋式を建設できるような鉄を扱う会社、すなわち造船メーカー（W重工、もしくはその子会社）や鉄工所（M鉄工、Y鉄工）などである。これには瀬戸内地方には造船所をはじめ鉄関連の会社も数多く分布していた¹²⁾ことも影響していると考えられる。

一方、片流れ式は、全蓋式よりも構造的には問題が少ないため、東日本の代表的な施工会社は、構造体に用いる鉄を扱

う会社ではなく、前述のような軽金属を扱う会社（N金属建物、のち社名変更、F産業）である。またアルミニウム精錬工場が比較的東日本に多く立地していることも影響していると考えられる。

5. 結び

西日本と東日本における都市のアーケードの成立過程と成立要因を比較し、両者の相違点と特性を明らかにした。

これらの相違は、アーケードの発展過程にも影響を与えている。例えば、アーケードの構造に関する技術は、西日本で先に出現したのに対し、構造に直接かわからない工夫については、東日本で先に見られた。

なお近代アーケードの原型としての「日覆い」の成立過程については、稿を改める。

謝辞：本研究の一部は、平成10年度大林都市研究振興財団奨励研究助成による。記して謝意を表す。

<脚注>

注1) 以下の文献より作成した。a)～d)が六大都市の商店街の調査結果であり、a)は東日本の、b)は西日本の調査結果である。表中、「商店街数」は資料に掲載の商店街数を示す。また数字は幅員を、「日」は「共同日覆」を整備した商店街数を示す。

a) 日本商工会議所：産業合理化、第十九～二十輯、1936.3

b) 日本商工会議所：小賣商業振興委員会資料、十七～十八、1936.6

c) 東京商工会議所：東京市内商店街二關スル調査、1936.2

d) 商工省商務局：小賣業改善資料、第14～16號、1936.3～8

e) 京都商工会議所：京都市に於ける商店街に關する調査、1936.4

f) 商工省商務局：大阪市内商店街二關スル調査、1936.3

注2) 杉村は、主として1970年代の調査によってではあるが、「全体としてみると、西日本では商業集積度が高いものと受けとられる」と指摘している¹³⁾。

注3) 後述のW重工、M鉄工、N金属建物発行のカタログに掲載の事例数から判断した。なお、ヒアリングを行った結果、青森、岩手、秋田、宮城、山形の各県のうち、全蓋式アーケードを持つ都市は、盛岡市、北上市、仙台市にほぼ限られることが判明した。

<参考文献>

- 1) 辻原他：都市のアーケードデザインに関する調査研究、建築学会近畿支部、第35号、pp.1185～1188、1995.6
- 2) 辻原他：東日本における都市のアーケードの成立および発展過程に関する調査研究、建築学会関東支部、第69号、pp.493～496、1999.3
- 3) 氏家武：雁木通りの地理学的研究、pp.522～526、古今書院、1998.12
- 4) 幸田成友：江戸と大阪、pp.76～77、富山房、1995.7
- 5) 鋼材住宅についての座談会、住宅、VOL.4、NO.12、pp.10～24、1955.12
- 6) 大塚志夫：軽合金材料と構造、建築雑誌、第65輯、第762号、pp.6～11、1950.5
- 7) 例えば、神戸市商店街連合会：神戸市商店街連合会30年史、pp.57～59、神戸市商店街連合会、神戸市経済局、1981.3
- 8) 氏家武：東京におけるアーケードの地理学的研究、地域の探求、pp.193～203、1985.3
- 9) 玉井哲雄：江戸 失われた都市空間を読む、pp.78～105、平凡社、1986.6
- 10) アーケードは是か否か、商店界、第33巻、第10号、pp.20～23、1952.10
- 11) 石川栄雄：アーケードの研究、中小企業情報、第6巻、第5号、pp.12～17、1954.5
- 12) 井上雅康：造船工業地域の研究、pp.17～25、大明堂、1973.3
- 13) 杉村鶴二：都市の商業、pp.164～167、大明堂、1978.3

*1 京都大学大学院工学研究科 大学院生・修士（工学）
日本学術振興会特別研究員

*2 京都大学大学院工学研究科 教授・工博

*3 熊本県立大学環境共生学部 教授・工博

Graduate Student, Graduate School of Engineering, Kyoto University, M. Eng.
Research Fellow of the Japan Society for the Promotion of Science

Prof., Graduate School of Engineering, Kyoto University, Dr. Eng.

Prof., Faculty of Environmental and Symbiotic Sciences, Prefectural University of Kumamoto, Dr. Eng.