

相模原における軍施設と都市生成の関わり

石塚, 美香子 / ISHIZAKA, Mikako

(発行年 / Year)

2008-03-24

(学位授与年月日 / Date of Granted)

2008-03-24

(学位名 / Degree Name)

修士(工学)

(学位授与機関 / Degree Grantor)

法政大学 (Hosei University)

P377.5
M35-2
2007-8

2007年度 修士論文

相模原における軍施設と都市生成の関わり
Relation Of Martial Facilities And City Generation In Sagamihara

法政大学大学院工学研究科建設工学専攻
06R5304
大江研究室
石塚 美香子

目次

| | |
|-----|---|
| 005 | 第1章 序章 |
| 006 | 1-1 研究の背景と目的 |
| 007 | 1-2 研究方法 |
| 008 | 第2章 近代以前の都市形成 |
| 009 | 2-1 地形的特徴 |
| 009 | 2-1-1 相模原台地における相模原 |
| 011 | 2-1-2 河岸段丘と湧水 |
| 013 | 2-3 古道と集落 |
| 013 | 2-3-1 大山道 |
| 015 | 2-3-2 絹の道と上溝市場 |
| 017 | 2-4 鉄道の役割 |
| 017 | 2-4-1 横浜線とその後の鉄道 |
| 019 | 2-4-2 相武鉄道が存在したならば |
| 021 | 2-5 第2章まとめ |
| 022 | 第3章 軍都としてのスタートから住宅都市への変遷 |
| 023 | 3-1 相模原への移転 |
| 024 | 3-1-1 地形的要因と選定理由 |
| 027 | 3-1-2 最大規模の新興工業都市 |
| 030 | 3-2 区画整理 |
| 030 | 3-2-1 旧都市計画法と相模原での区画整理 |
| 035 | 3-2-2 工業の拡大 |
| 038 | 3-3 計画と実際のズレ |
| 038 | 3-3-1 工業都市と学園都市：発展の違い「つくられたまち」「へそのないまち」 |
| 040 | 3-3-2 公園計画とロータリー |
| 045 | 3-3-3 ランドマークとしての軍施設 |
| 048 | 3-3-4 返還後の転利用 |
| 061 | 3-4 第3章まとめ |

| | |
|-----|----------------------|
| 063 | 第4章 軍都の構成要素 |
| 064 | 4-1 軍のための住宅 |
| 064 | 4-1-1 住宅地建設への影響 |
| 065 | 4-1-2 星が丘住宅団地-営団と県営- |
| 071 | 4-1-3 商店街の発生 |
| 075 | 4-1-4 鉄道の発展と利用の変化 |
| 077 | 4-2 街路空間の特徴 |
| 077 | 4-2-1 街路計画と2本の幹線道路 |
| 079 | 4-2-2 国道16号 |
| 080 | 4-3 軍都の慰霊空間 |
| 080 | 4-3-1 慰霊空間の目的・影響 |
| 082 | 4-3-2 相模原における慰霊空間 |
| 086 | 4-4 今後の計画 |
| 087 | 4-5 第4章まとめ |

088 第5章 結論

参考文献・引用

図版出典

謝辞

Relations of martial facilities and city generation in Sagamihara

○ Background and purpose of research

When thinking about the city formation and the development of Japanese modern ages, the war and Tokyo Olympics will be held as a big event.

Military centers by the Meiji era government where the location development was done under the armament policy on a nationwide scale are greatly related to a variety of space formation processes in Japan since it is modern.

The maintenance of the infrastructure concerning "Military affairs" in this is clear and it is clear that it was top priority at the beginning of the Showa era of the Meiji era.

"Military city" in which urban development based on a military request is done will not be able to talk about the formation and the development of the city by pulling out the analysis of this maintenance.

I want to pay attention to the city named Sagamihara in this research, and to clarify the change in the space structure of the city from the aspect "Military city".

Development as a remarkable city that had accompanied military industrialization was shown by facilities' related to military affairs having been moved from various places one after another.

It is thought that it wants to catch the city in modern Japan from the readjustment of town lots by the army that became basic that forms the city in Sagamihara of today again, and to examine the transformation of the urban structure and the center of a city over military various conditions from a historical, spatial trait.

○ Method of research

In this research, the relation of war period and today's city formations centers, and it analyzes it based on assumption of which the clue is the function etc. of historical and the place.

The composition of the city space is read by seeing the appearance of the war period from the map and the fieldwork to say nothing of relying on the document material, and verifying the present age continuously and the solving method is adopted.

It wants to compare the city and architectural element obtained from document material and the fieldwork, to clarify what formation process you have traced, and to consider how the possession of the directionality of the city of the future.

○ Component of military city

The army to plan started from the move of facilities of the army to Sagamihara.

As for chosen Sagamihara City, as a new industrial city, the prefecture became a subject and zone part of the town was done.

Zone part of the town started first from the maintenance of the road, was arranged the urban function, and extended it even to the house and the graveyard.

The gap is caused in the planned city and the city of today.

At that time, what one is the drawn ideal city, how do turnabout, and do extend to the present?

I want to see the gap separately for some items.

- The Road

The readjustment of town lots business of "Military city" was done based on the old capital city plan method.

The standard of today's Town Planning and Zoning Act is filled with width that far exceeds the standard of the law of fire prevention

The road is radial paved, and military centers are arranged symbolically.

In the road in the city made like "Castle Town", there is a hierarchy and the route that ties "Dignity" and "Public".

- The House

In a place a little away from arms manufacture by the law of the isolation of the air defense method, the house for the worker of the factory is located along the axis line that expands there.

Also in the residential quarter, the hierarchy existed, and the one with high position sold one detached house in lots, and the low one was distinguished like the lease of two detached houses.

In the location, one detached house is located in a place near of the more arms manufacture.

As for the hierarchy made at that time, it continues now, and the house where a wide garden was made stands in a row in one detached house region.

The house where the site is divided, and two detached house region was built tightly is consecutive.

- The Place of Memorial

"Place of memorial" was constructed along the road side as "Military city" so that the people might consider "Soul" at any time.

The tower is located in the army graveyard where the bog had spread out before, turns true east, and the approach to a shrine has been postponed. The nation can symbolically symbolize absolute, universal strength by overlapping sun and "Soul".

- Conclusion

For the village to form with the transportation node, and to make it to the urban area, it compared it, and there was no such groundwork and military centers that had appeared suddenly were formed for Sagamihara.

"Army" was symbolically placed as an organization concept, and the city-making done under public power was formed like "Castle Town".

A new attempt like the network on the road where width and the district where the standard was exceeded were connected mutually etc. was introduced everywhere, and the hierarchy with "Army" in the top existed there.

It was a social background, suburbs of middle term of the war, and be able be.

Sagamihara is a city in which it was born against the background of the accident of war.

However, it is correct the existence of facilities related to military affairs greatly developed this city.

It can be said that it scheduled it advanced if it takes it in the viewpoint of the city planning the stare after 70 years subsequent.

第1章 序章

1-1 研究の背景と目的

1-2 研究方法

1-1 研究背景と目的

日本近代の都市形成や発展を考える際、大きな出来事として戦争と東京オリンピックが挙げられるだろう。

戦後60年を過ぎ、その戦争という出来事の中で、軍隊の駐留や軍事関連施設の存在・影響力は極めて大きいものだと考えられる。

明治政府による富国強兵策以降の軍備政策のもとで全国的に立地展開された軍事施設は、近代以降の日本における様々な空間形成過程に大きく関わってきた。

「軍事」に関するインフラストラクチャーの整備は、明治・昭和初期において国家の最優先課題であり、限られた資源を有効利用することから、重要度の高い中枢機関のものから優先的に「国家的公共政策」として地域に当てられてきた。

つまり、近代都市の都市形成は「国家政策」に強く影響を受けながらかたちづくられてきたのではないか。

戦中期、国土計画的観点から、旧陸海軍施設や軍需工場、および関連施設の整備に関する大規模な土地の供給を目的として「新興工業都市」とよばれる土地区画整理事業が全国23都市で実施された。この事業は、公共団体が主体となつてなかば強制的に実施された点に特徴がある。

旧陸軍の「師団司令部」が設置された都市や以上のような軍事関連施設が置かれた都市は、いわゆる「軍都」と呼ばれ、軍事的な要請に基づく都市整備が行なわれたため、これら整備の分析を抜きにして都市の形成や展開を読み解くことはできないと考えられる。

そして、本研究では相模原という都市に着目し、「軍都」という視点から都市の空間構造の変化を明らかにしていきたい。

軍事関連施設が各地から次々と移転されてきたことで、軍事工業化に伴った目覚ましい都市としての発展を見せたが、現在では、人口も70万人を超え、ベッドタウン化が進み、郊外の住宅都市というイメージが占めている。しかし、その根底には「軍」の影響を強く受けて形成された都市なのだ。

今日の相模原の都市を形成する基礎となった、「軍都」という視点から近代日本の都市を捉えなおし、軍事的な諸条件をめぐる都市構造・都心の変容を歴史的・空間的な特色から検討したいと考える。

2-2 研究方法

本研究では、戦時期と今日の都市形成の関係性を軸とし、歴史のかつ場が持つ機能などを手がかりとした仮定に基づいて論じ、分析していきたい。

文献資料を掘りどころとすることはもちろん、地図の読み込みやフィールドワークから、戦中期の様子を起こし、どのような計画が立てられていたのか、実際に形成された現代の都市とはどのような点で相違しているのかを検証することで、都市空間の構成を読み解くといった方法を取る。

当時の状況を伝える資料や地図は、防衛上の理由などから終戦時に廃棄処分されたり、公に刊行されていない部分が多いが、残されている資料、戦前・後の地図などから、この農地が広がっていた相模原地区に劇的な変化をもたらした軍事進出と都市形成について分析していきたい。

このような文献的資料とフィールドワークから得られる都市・建築的要素を照らし合わせ、どのような形成過程をたどってきたかを明らかにするとともに、今後の都市の方向性をどう持つべきか考察していきたい。

- ・急激な都市の発展をたどっていくにあたり、軍事施設移転前の地形的要因と形成史から全体像を把握していく。(第2章)
- ・区画整理の詳細から、相模原の形成過程の中で計画された都市内での相違点や関係性について仮定を立てながら、マクロな視点で考察していく。(第3章)
- ・さらに、都市機能の要素別に「軍」の影響力を探り、現在にまでいたる発展の要因を考察していく。(第4章)

第2章 近代以前の都市形成

2-1 地形的特徴

2-1-1 相模原台地における相模原

2-1-2 河岸段丘と湧水

2-2 古道と集落

2-2-1 大山道

2-2-2 絹の道と上溝市場

2-3 鉄道の役割

2-3-1 横浜線と相模原を通る鉄道

2-3-2 相武鉄道が存在したならば……

2-4 第2章まとめ

相模原は神奈川県内で、横浜市・川崎市について3位の人口規模を擁する中核都市である。

昭和29年（1954）の市制施行当時8万人だった人口は、2007年3月に2町の編入合併により70万人を越え、全国で19位となった。

現在は2010年3月末までの政令指定都市移行を目指している。

相模原は、戦後、急速に発展した街である。

それは、昭和30年（1955）の工場誘致条例施行の後の工場進出に伴う、工業化と昭和33年（1958）の首都圏整備法に基づく市街地開発区域の指定による住宅団地建設に伴う人口急増が起因とされることが多い。しかし、このような発展を行なえるような都市基盤や工業化の下地は、戦時下で進められた「新興工業都市計画」の中で形成されたものである。

2-1 地形的特徴

「進行工業都市計画」が進められる基礎としてどのような地形特性を持ち、その上でそのような営みが行われていたのかをみていきたい。

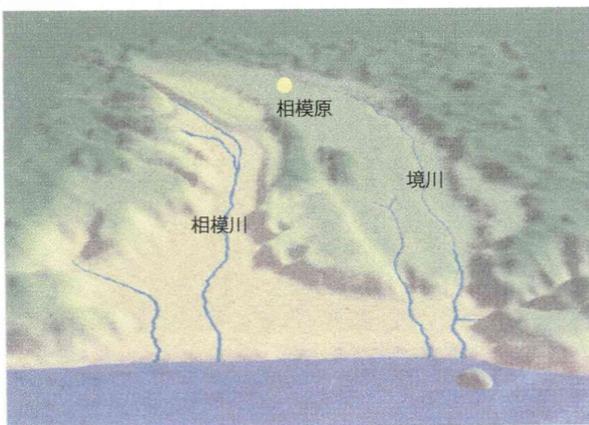


図 2-1 相模原台地

2-1-1 相模原の地形

相模原は、関東平野の南西部に位置し、相模川と境川が作った扇状地が隆起して形成された細長い烏帽子状で洪積台地の相模原台地をほぼ北半分占めている。

相模川より東方の相模原台地上に位置する平坦な東部・旧相模原市域と、南の丹沢山地と北の高尾山・陣馬山などの間に広がる山地を相模川などが刻み、平坦地が散在する西部・津久井地域とに分けることができる。

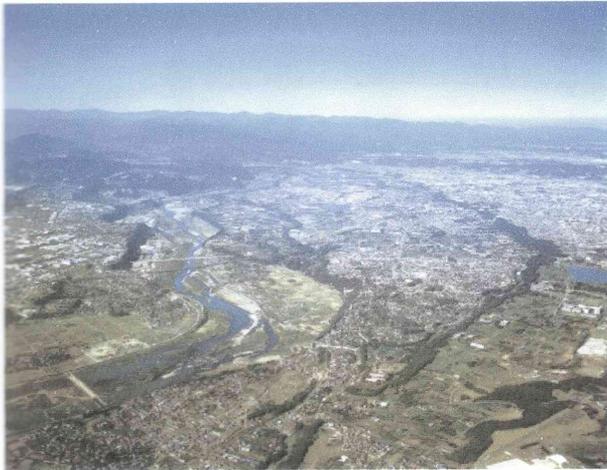


図 2-2 段丘と相模川

相模川に沿って、気象変動や海水面の変化によって形成された河岸段丘がよく発達していて十数段に及んでいるが、大きくは相模原面（上段）・田名原面（中段）・陽原面（下段）の3段に区分される。

相模原面から階段状に相模川に下ってみると、段丘崖付近では、小河川が浅い谷を刻んで下流し、相模川に注いでいる。

相模原面と田名原面の境をなす段丘崖は「横山」と呼ばれる。「ハケ」とも呼ばれる段丘崖の湧き水を水源に鳩川、姥川、道保川が段丘崖に平行して南東へ流れているが、これはかつて相模川がこの堆積面上を流れていたときの流路跡であると考えられている。

河岸段丘の最下面上（陽原面）には、相模川が運んできた砂や粘土が堆積してできた、わずかばかりの沖積低地が広がっており、3段の中では最も面積が狭いが、近くを流れる相模川の水源に恵まれ、太古から人が住みつき、水田として利用されてきた。

一方、相模原面の多くは火山灰層に覆われた土地のため、地下水位は低く、宙水と呼ばれる浅い滞水層のある場所を除いては水が乏しく、耕地や居住地としての発展は遅れたため、昭和初期までは市域の約60%が桑畑や畑、約30%が雑木林が広がる農村地帯であった。



図 2-3 段丘崖林

北から東にかけて東京都の町田市との境界となっている境川は多摩丘陵を刻む小河谷である「ヤト」や、鳩川などと同じく「ハケ」の湧き水を水源としているが、これも元の相模川の流路であったと考えられている。

2-1-2 河岸段丘と湧き水

このような階段状の地形において、段丘面と崖地付近では、土地の利用でどのような違いが現れてくるのか見ていきたい。

相模原面の地域は海拔 150m という高さと同項でも述べたように水源に恵まれていなかったため、雑木林がうっそうと茂り、地味が悪い原野だったが、江戸時代、その雑木林は、村と農民が共同利用する入会地として、肥料の供給などに利用されてきた。

上段では、宙水があるごくわずかな地表部分は、窪地になっており、かつては水田に利用しているところもあった。現在では、開発のために埋め立てられ大沼や鹿沼など地名が残っているが、鹿沼公園の池にその面影をみることができる。

段丘面の境には、緑が帯状に伸びる段丘崖がある。段丘崖は、急傾斜地という地形条件から、宅地や農地として利用するのが難しく、斜面林は開発から免れて今でもみどりを多く残している。

相模原地域の湧水においては、相模川に沿った3つの段丘崖の下部に分布していて、特に崖の上と下で高低差があって、水を透しにくい地層が露出しているところによく見られる。

上段の相模原段丘では、上溝～下溝～磯部にかけての段丘崖で約 7km にわたって湧水が分布していて、これらは道保川や姥川、鳩川に流れ込んでいる。特に道保川沿いでは、段丘崖の斜面樹林も含めた良好な湧水環境が連続して見られる。

中段の田名原段丘では、田名の八瀬川沿いで約 4km にわたって湧水が分布していて、これらは八瀬川に流れ込んでいる。

下段の陽原段丘では、大島～田名～当麻にかけての段丘崖で約 7km にわたって湧水が分布していて、これらは相模川に流れ込んでいる。

湧水地帯として知られる大島から田名にかけて

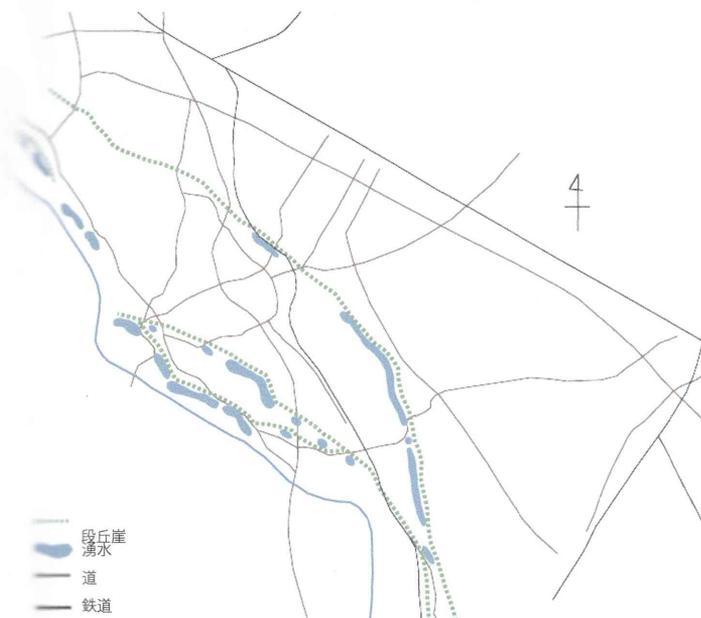


図 2-4 湧水の位置

の段丘崖下には、『ヤツボ』と呼ばれる水場があり、古くから井戸に代わる生活用水として人々に利用されてきた。

ヤツボの名前の由来については、古清水から上流の大島にかけて、湧水を利用した共同の水場が8ヶ所あったという説や、「谷地（やち）にある壺」の意味だという説などが伝えられている。

大島地区や田名地区など段丘の台地部に住む住民にとっては、相模川まで降りて水を汲みに行くのは大変重労働なことで、この「ヤツボ」が重宝されていたと想像がつく。

水源には水の神である弁天をまつり、利用者はみんなで分担して掃除をし、管理をおこなっていた。また、炊事用の水を汲むところ・野菜や食器などの洗い場・洗濯場をきちんと区別して利用し、水質を保っていた。

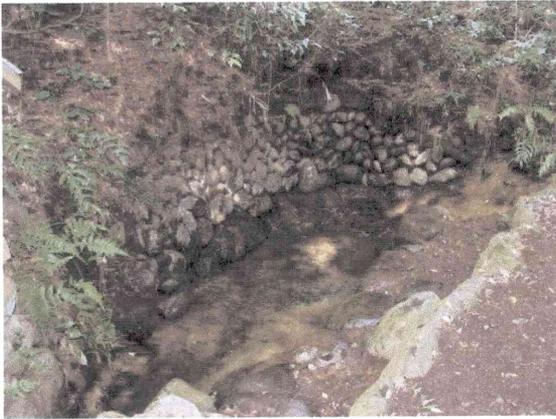


図2-5 ヤツボ

集落は水源のある場所に集中し、明治中期までは陽原面の川沿いが中心だった。

段状になっている地形から、水源の取り方・土地の利用が変わり、その後の都市形成にも大きく影響を与えている。

2-3 古道と集落

2-3-1 大山道

大山は雨降山・阿倍利山・阿夫利山とも呼ばれ、鎌倉時代から豊作祈願などの目的で庶民の間で信仰があった。江戸時代には、庶民の間に大山信仰が広まり、各地に「大山講」が結ばれて「大山まわり」が盛んに行なわれるようになっていった。

江戸赤坂御門を基点として、多摩川を渡り、二子・溝口を経て多摩丘陵を上がり、厚木・伊勢原・秦野を経て関所のあった矢倉沢を過ぎて足柄峠を越えていったため、この相模原地区にも相模川の渡しを利用するルートが幾つかあった。

主なものは、東海道四谷からの「相州大山道」、柏尾からの「柏尾通り大山道」、虎ノ門からの「中原街道」、赤坂見附・三軒茶屋からの「矢倉沢往還」、府中からの「府中口大山道」、八王子からの「八王子道」、高尾からの「浅川口大山道」などがある。

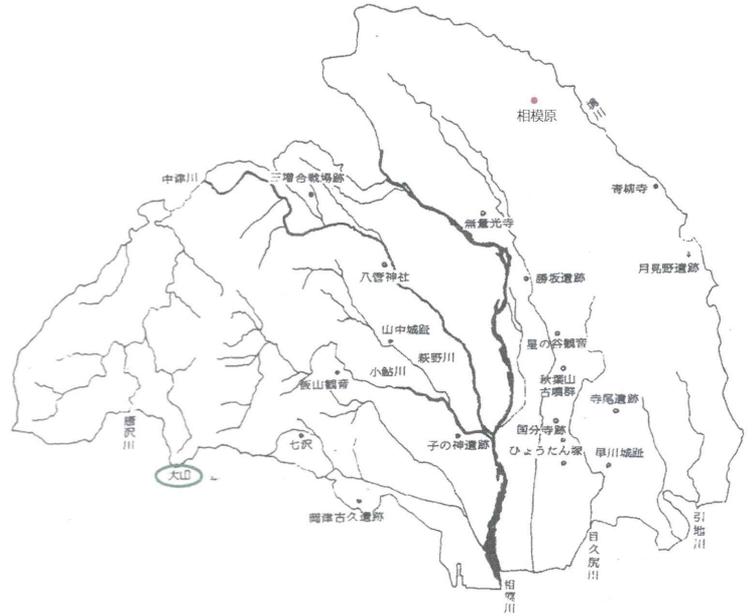


図 2-6 主な山と川

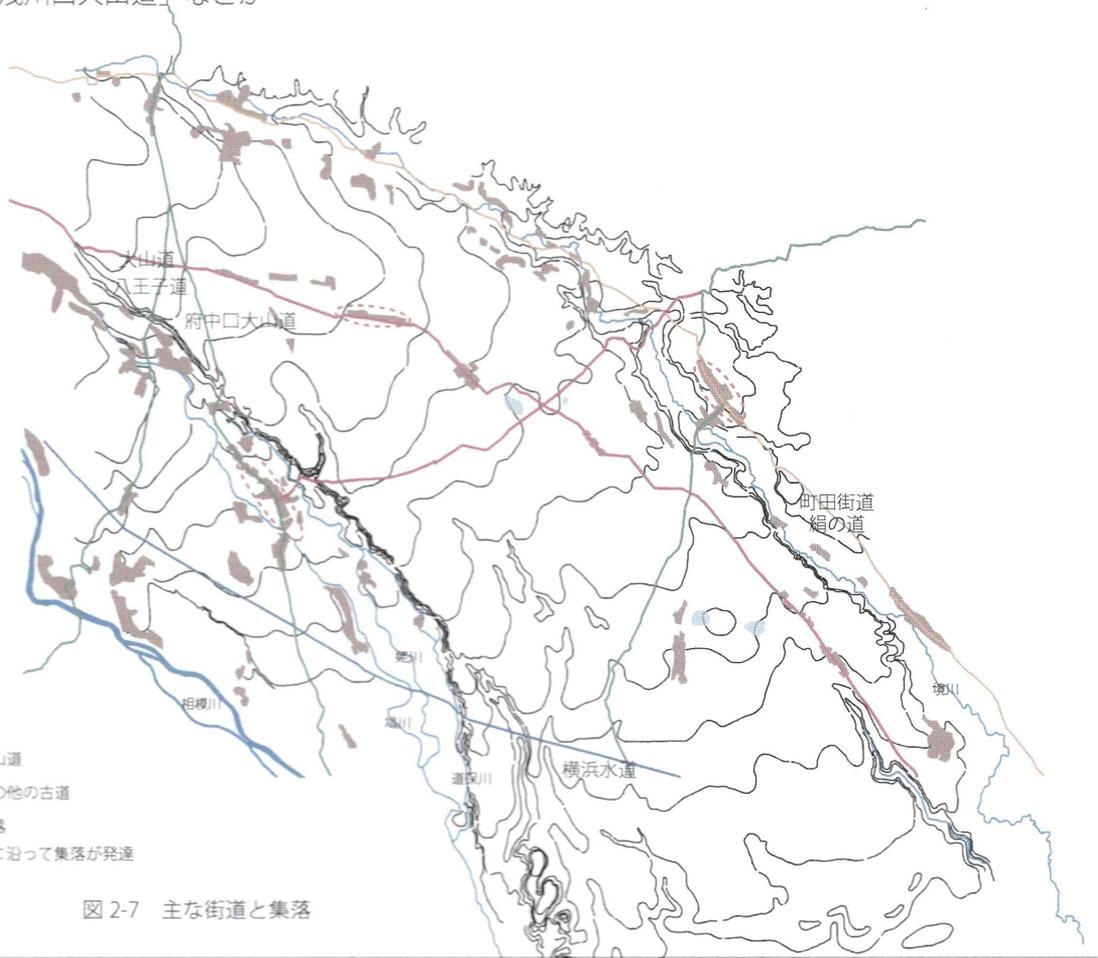


図 2-7 主な街道と集落



図 2-8 大山道 (八王子道)

その中で相模原地区を通るのは、八王子から久所の渡しに至る田名方面の道と当麻の渡しに至る下溝方面の道に橋本で分岐する「八王子道」と、古淵を通り磯部の渡しに至る「府中口大山道」が通っている。

江戸初期に、幕府の計画により、橋本に「宿」がつくられ、徳川家光が静岡の東照宮から日光の東照宮への宝物などを運ぶにあたっては、東海道は混雑する為に、小田原から橋本を通り熊谷に行く裏道的な街道として利用されていたこともあったので、日光往還八王寺道とも言われていた。

江戸時代中期までは、望地から六倉へと相模川を渡ったが、その後は田名の渡し経由と、当麻の渡しが利用されるようになった。

渡しがあつた田名の久所地区は水運の要所として宿屋が栄え、歓楽街として賑わっていた。

図 2-7 を見ると大山道沿いに集落が集中し、中でも段丘崖沿いに多いのが分かる。青丸で囲まれ、古道が集中している上溝は集落が連なり、この当時から都市機能が集中していたと想像できる。



図 2-9 明治初期
渡し場があり、宿として
栄えた田名の茶屋

軍事施設が移転してくるより以前は、平坦で広大な相模原面ではなく相模川を中心とする陽原面の水辺がこの地域の中心であったことがうかがえる。

2-3-2 絹の道と上溝市場

相模原の地形の項でも述べたように、水利に恵まれない広々とした台地は、雑木林で土地はやせており、開墾されてからも畑作を中心とした麦・雑穀・蚕などの農業が営まれていた。

安政6年(1858)、前年にアメリカ、オランダ、イギリス、フランス、ロシアとの間に締結された修好通商条約に基づいて、長崎、函館と共に横浜港が自由貿易港として開港。その横浜港において、最大の輸出を占めていたのが生糸であり、その輸出量は全体の半分以上を占めていた。生糸は主に八王子を中心とした多摩地区で産出されたものや山梨県・長野県から甲州街道で運ばれてきていた。

このような時代の流れの中で、相模原は生糸貿易港・横浜から約25km、生糸織物の町・八王子から約15kmの距離にある地理的条件から、元禄13年(1700)の六斎市といわれた市場や開設さ

れてから行なわれてきた養蚕・製糸業は、明治以降、現金収入を得る重要な産業として栄えた。

このような生糸産業の発展に伴い、生糸を馬の背につけて運ぶための八王子～横浜間を結ぶルートが存在した。

現在のR16 御殿山峠付近から鎌水・橋本を通り、境川に沿って町田へと繋がり鶴ヶ峰から横浜道へと繋がる道で、この道は「絹の道」と呼ばれた。

横浜線が明治41年に開通すると、生糸輸送の役割が奪われ、かつてのシルクロードは廃れていき、現在では、道沿いに石碑が見られるだけとなり、跡を確認することは難しくなっている。

現在でも、絹の道は町田街道と名前を変えて存在しており、ほぼR16と境川を挟んで並行に走っている。直線的な16号と比べてゆるいカーブを描きながら伸びている道沿いには、郊外によく見

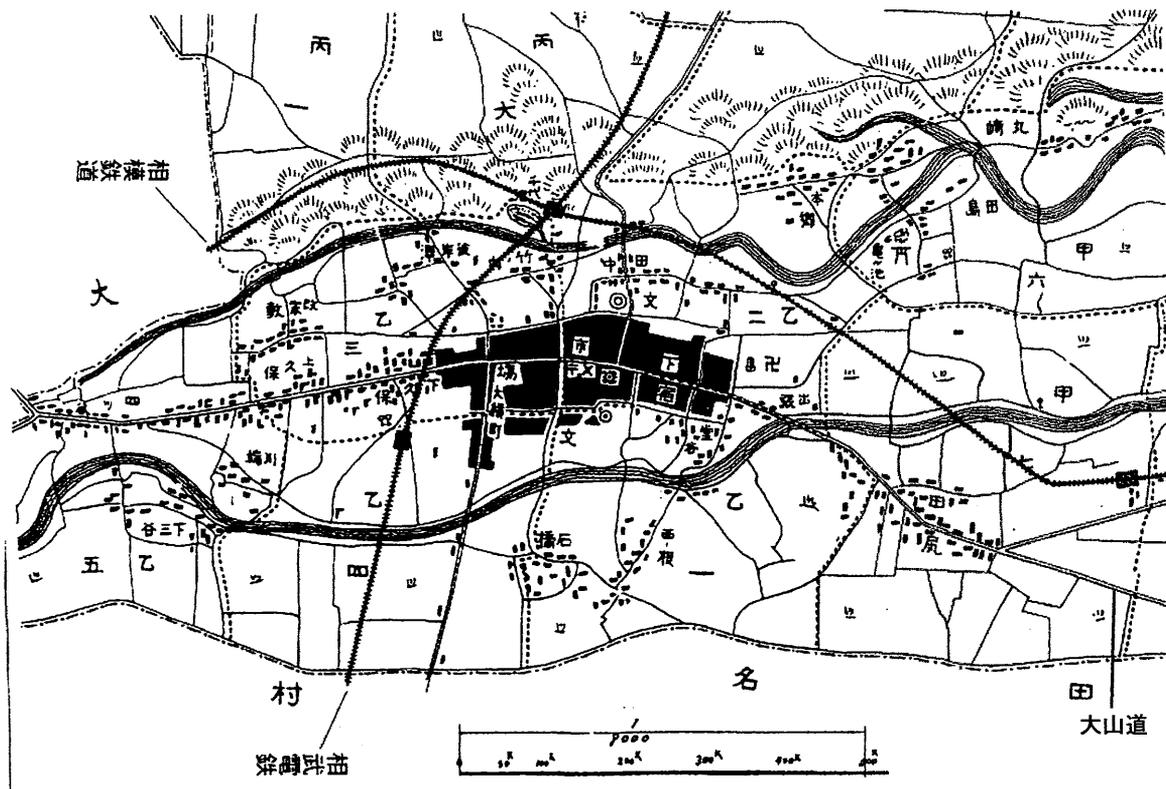


図 2-10 昭和4年上溝町全図

られるような大型ショッピングセンターが点々と建ち、同時に巨大な駐車場を隣りに併設している。

この街道が、かつて生糸を背負った馬が往来していたとは想像もつかない。

左手に多摩丘陵、右手に境川があり、台地の淵をなぞるように道が続いている景観からは、薄っすらと当時の様子を伺うことができるのではないか。

また、蚕糸関係産業の隆盛に伴って、相模原一帯で生産された生糸・繭の集散地として、明治3年（1870）に上溝市場が開設され、上溝宿は地域の経済圏の中心となり、各種の機関がここに集中していた。この上溝は、相模原面と田名原面にまたがり、集落の中央を南北に八王子から厚木・平塚方面へと抜ける大山道が貫通し、幕末から定期が開かれるようになって商業化していった。そのため、比較的早い時期から郵便局や警察署、金融機関などの公共機関が設置されていた。

つまり、この上溝が相模原地区の最も賑やかな市場があり中心であったのだ。

産業が発達するにつれ、運輸が円滑であるかどうかが生産力・購買力・消費に大きく影響してくるため、交通網の充実が必要となり、鉄道の開通へと移行していった。

この都市機能が集中していた上溝は、その後の「軍都計画」にも区画整理区域の三角形の一端として、さらに、上溝～淵野辺の道が区域の境界・骨格を形成することになり、大きな影響力を与えることとなる。

図 2-11 上溝市場の地形



図 2-12 昭和 10 年上溝商店街

2-4 鉄道の役割

2-4-1 横浜線と相模原を通る鉄道

明治初期の頃の交通は、横浜や藤沢方面へ行くには、相模川を下って平塚へ出るか、神奈川県道を徒歩か人力車で行くしかなく、とても不便なものだった。

製糸業の発展に伴い、人や馬での運搬に取って代わる鉄道輸送の要望が強くなっていった。

そのような中で明治37年(1904)、八王子や信州で生産された生糸を横浜へと運搬することを目的とし、港町と内陸部をむすぶ「直線」によって設計された近代的流通路として横浜鉄道(現JR横浜線)が開業した。

東神奈川～小机～中山～長津田～原町田(町田)～淵野辺～橋本～相原～八王子の9駅を結ぶ前兆42.6km、蒸気機関車連結の3両編成で1日7往復の旅客列車が運行していたが、実際、当時の鉄道需要の主なものは、旅客ではなく、横浜港への「貨物需要」を期待されていたが、あまり伸びずに経営は赤字だった。

この横浜線により、橋本駅や淵野辺駅など駅施設周辺に人が集まりだし、各駅への道路の整備が進みだした。

大正6年(1917)からは、町田～橋本間で、列車の高速化や輸送力強化研究のため、広軌化(1435mm)の実地試験が行なわれた。この研究の結果、新幹線の軌道は広軌が採用されるようになる。橋本駅から町田駅まで線路が一直線なのは、このためである。

このような新たな試みが行えたのは、郊外で何も無い土地だったからこそである。



図 2-13 明治41年淵野辺駅



図 2-14 大正初期の橋本駅

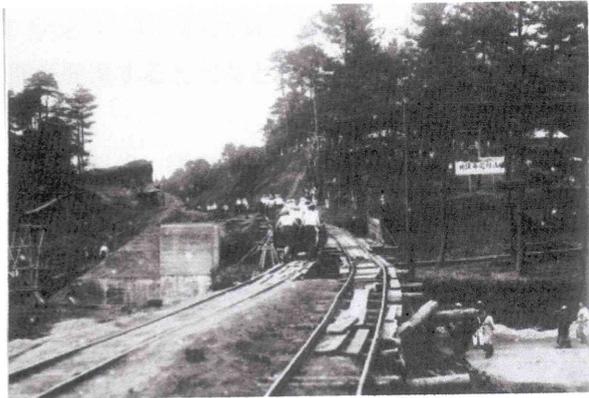


図 2-15 昭和 5 年相模鉄道工事

昭和に入ると、次々と他の路線も開通する。昭和 2 年（1927）には小田原急行小田原線、昭和 4 年（1929）には江ノ島線、昭和 6 年（1931）には相模鉄道（現 JR 相模線）が開通し、鉄道交通が発達し始めることとなった。

昭和 10 年代に入り、軍事色が次第に色濃くなると、橋本・淵野辺駅の間、造兵廠へ通う従業員のための「軍事駅」として JR 相模原駅が開業した。

昭和 2 年（1927）に小田原急行電鉄が新宿～小田原間で敷設され、2 年後には江ノ島線が相模大野駅から分岐されるようになった。開設された駅の中で、相模大野駅（旧通信学校駅）と小田急相模原駅（旧相模原駅）は、どちらも昭和 13 年（1938）の陸軍通信学校と臨時東京第三陸軍病院の最寄り駅として設置されたため、軍都計画と非常に関係が深いことが分かる。

昭和 6 年（1931）には、相模線が橋本～厚木間に通じ、茅ヶ崎から全線開通となった。

こうした鉄道の開通、駅の開設に伴い、あらゆる場所で道路の改修工事が進められた。相模原地域の交通は、この時期に飛躍的に便利になり、東西南北を自由に往来できるようになった。

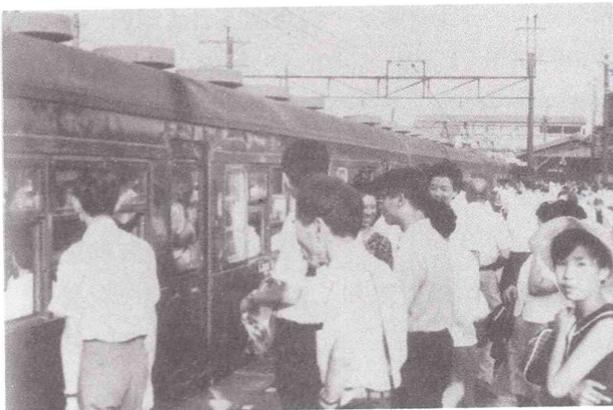


図 2-16 昭和 44 年相模原駅



図 2-17 旧上溝駅

2-4-2 相武鉄道が存在したならば……

明治41年に横浜線が開通し、相模原に交通機関が発達すると次々と鉄道敷設の計画が立った。

大正時代、従来の鉄道路線からはずれていた相模川中流域でも盛んに行なわれていた生糸産業のために鉄道の開通が熱望され、東京から相模原方面に鉄道を開業しようという計画が持ち上がった。当時、電力会社はその資源を活かすために電気鉄道会社をつくる手法がよく取られていたが、この計画は鉄道の後に水力発電を行なうという計画だったようで、新たな鉄道会社をつくり、現在のJR恵比寿駅から淵野辺～上溝～四谷～久所～愛川を結ぶというものである。

第一段階として淵野辺～上溝～田名への鉄道許可を鉄道省に申請。しかし、大正12年に関東大震災が起こり、帝都復興のため、この一地方都市の鉄道計画は白紙になり、翌13年に再び提出し、敷設の許可が下った。そして、大正15年に相武電鉄株式会社が発足した。

最終の計画としては、JR恵比寿駅～溝口～鶴川～淵野辺～相模原～上溝～四谷～堀の内～久所

～愛川、他にも支線や別の線路も視野に入れていた。

昭和2年に第1期線が着工したが、昭和初期から日本は経済不況であり、相武鉄道も経営が悪化。工事は進まず、横浜線淵野辺駅に運び込まれた枕木や電柱、レールなどの資材も転売されるようになる。

昭和5年には、淵野辺～上溝間の工事が完了。昭和6年には上溝～田名石神平間の工事も完了したが、債務が大きく鉄道運行できない状態に陥り、結果、昭和11年に線路敷設許可が取り消しとなり、線路が撤去された敷設路面だけが残ることとなってしまった。

国道16号線の鹿沼台交差点から横山4丁目に繋がる道が、相武線の名残と考えられる。また、昭和14年からの区画整備事業の計画の際に、相武鉄道の跡を拡張工事して道路化したものが、横山2の信号から千代田、富士見を經由して国道16号線の鹿沼台信号までの道と考えられている。

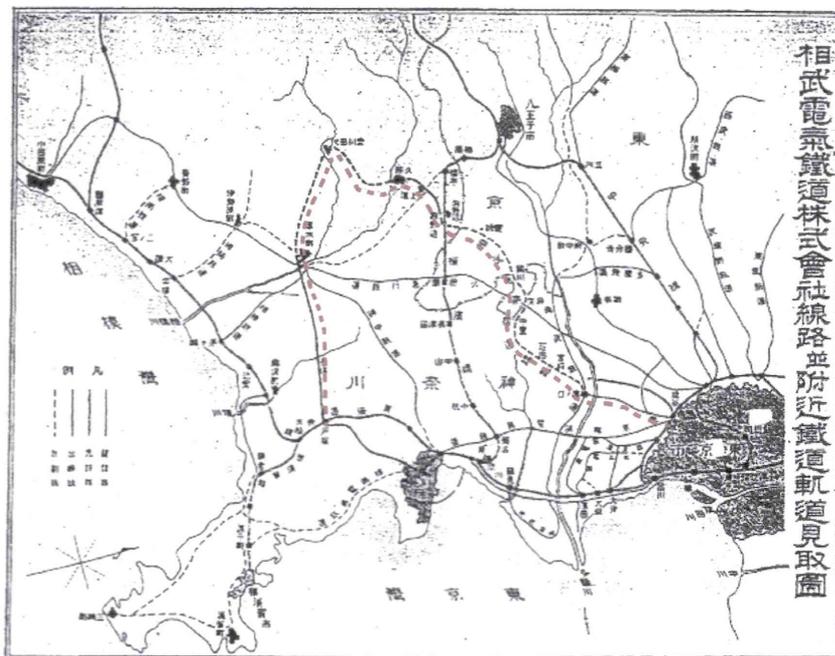


図2-18 大正15年相武鉄道路周辺見取り図

現在の上溝ダイエーの駐車場辺りが相武鉄道の上溝駅の予定だったといわれている。

また、鹿沼台の交差点は、軍都計画ではロータリーのような円形状に計画されている。現在の交通量、道幅を見る限りではここがロータリーになるなど想像もつかないが、もし、相武鉄道が存在したならば、駅が設置され、今とは別の様相の風景だったかもしれない。

区画整理では基盤の目状にきれいな直線道路が広がっているが、このあたりでは緩いカーブを描きながら伸びているのは、軍都計画が立つ前に行なわれた敷設事業のためだと考えられる。事業は、レールを引くために舗装された道を有効利用していたのだ。

この他にもう1つ鉄道路線跡のように見て取れる道がある。上溝から陽光台、光が丘、弥栄、高

根を通る道で、実際の計画路線よりも南方に位置している。

この道周辺は、明治41年(1906)までは、防風林指定を受けていたが、指定を解除されてからは宅地化されていた。さらに、「軍都計画」の整備地区の南端にあたり、この防風林は境界線としての役割を果たしていたのではないかと考えられる。

その後も、この上溝を通る鉄道が何度か計画されることとなる。昭和14年に相模鉄道が軍需物資輸送を目的に上溝～淵野辺～稲城市～西部多摩川線を結ぶ路線と昭和16年に東京急行電鉄が上溝～淵野辺～鶴川駅を結ぶ路線を申請していたが、どちらも他の路線の重要性などにより実現することはなかった。

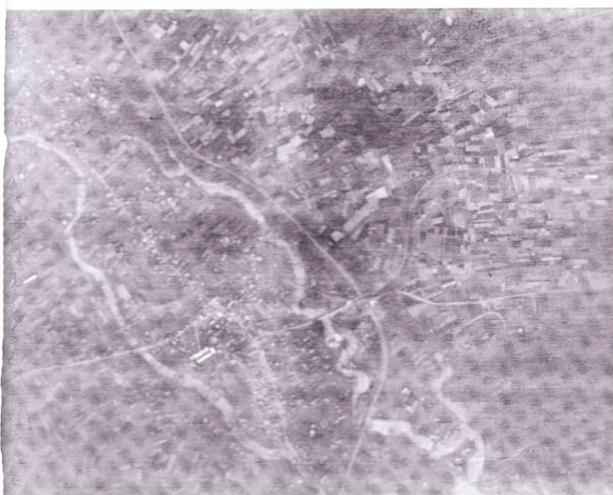
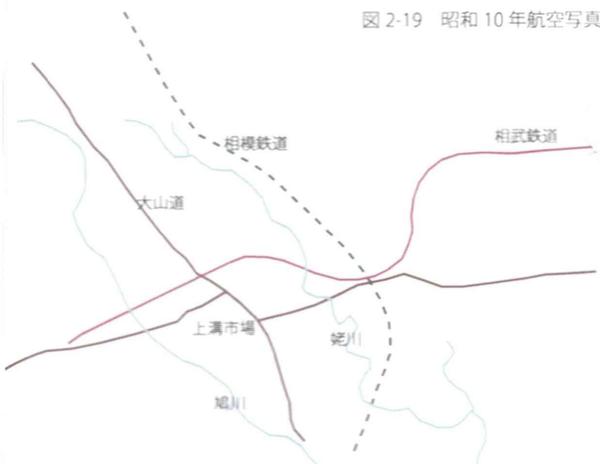


図 2-19 昭和 10 年航空写真



第2章まとめ

相模原は今や人口70万人を越え、ベッドタウンとして都心への通勤者を抱え込んでいる。

この地域の基盤となっているのは、工場誘致政策でもなく、ニュータウン計画でもなく、戦時中に軍事政策として行なわれた「軍都計画」により形成された。

河岸段丘により3段に分かれている地形では、戦前、水源が得られる川沿いや大山道沿いの宿を中心として栄え、上段は水源もなく木々が生い茂っている土地だった。相模原地域は、横浜港と八王子に挟まれた立地から生糸産業が盛んで、シルクロードの中継地点として古道の集中する結節点に市場が開かれていた。

都市構造の原形をつくる道は、上段から相模川へと下っていく大山道や八王子～横浜を台地にそって通る谷道など東西南北の道によって形成された。

一面樹林地だった上段に変化が現われたのは明治41年の横浜線開通である。

この鉄道もまた、生糸運輸のために敷かれたものだった。また、公軌化の試験が行なわれたため一直線の線路を持ち、新たな試みが行なわれる地域となっていた。

小田急線、相模線と次々に線路が開設されると、樹林地だった上段にも人々が住み始めた。

このように明治後半にやっと緩やかな市街地化の兆しを見せていたが、まだまだ広大で平坦な土地は利用しきれておらず、その後の「軍都計画」として選定される大きな要因となった。

第3章 軍都としてのスタートから住宅都市への変遷

3-1 相模原への移転

3-1-1 地形的要因と選定理由

3-1-2 最大規模の新興工業都市

3-2 区画整理

3-2-1 旧都市計画法と相模原での区画整理

3-2-2 工業の拡大

3-3 計画と実際のズレ

3-3-1 工業都市と学園都市：発展の違い

3-3-2 公園計画とロータリー

3-3-3 ランドマークとしての軍施設

3-3-4 返還後の転利用

3-4 第3章まとめ

3-1 相模原への移転

同じ「軍都」の中でも、「師団」が置かれ、国家の重要都市として据えられる都市と、相模原のように諸軍隊の後方支援的な要素の強い都市とでも発展に大きな違いが出てくると考えられる。

全国各地の「軍都」は、第1義的には軍事的要請により政策的に成立し、各地域個別の事情と関連しながら、設置（誘致）→建設→展開（移転・統廃合）の経過をたどる。その中で相模原は移転されて開発が進んだ都市であり、「軍都」の歴史からすると最終段階に手を加えられた都市であると言えるだろう。

3-1-1 地形的要因と選定理由

富国強兵の風潮の中、日中戦争を背景に軍事施設は大手町や市ヶ谷など東京都心に数多く立地していた。しかし、士官学校などの教育機関では生徒数の増加と周辺の都市化が進むにつれて、兵器を使用した演習ができなくなり、演習地を求めて移転先を探している状況だった。

この候補地として挙がっていたのが、①八王子東方②入間川南方③原町田西方④御殿場付近⑤兎島付近⑥豊橋の6ヶ所とされており、相模原は③の地域にあたる。

東京近郊の①②③の候補地は、どれも高台で地盤の安定した地形条件のところであり、①は多摩丘陵北部、②は武蔵野台地北部、③が相模原台地に該当する。

その中で、この相模原という地域がなぜ軍施設が8つも移転してくるほどの場所であったか、地形的観点から見ていきたい。

相模原市の市域68%は河岸段丘の最上位面の相模原面である。

昭和10年代に入り、明治以来長年望まれてきた相模川河水統制事業が本格化して、水の乏しいこの地域にも水道の敷設が可能となっていたが、まだまだ人の手が加えられていない状態で、宅地や集落がほとんどなく、地価も安く、東京都心から約40kmと程近いこの場所に平坦で広大な台地が広がっていた。

陸軍士官学校の移転理由を例にとってみると、

1. 行幸を仰ぐのに便利であること
2. 富士山を眺めうること
3. 水その他、生徒の生活の必要なものが十分であること
4. 予算 二七五万円を限度とすること
5. 昭和一二年四月までに少なくとも一期分の施設を完了すること

とされている。

以上の1、2の理由もあったであろうが、実際は予算面で、安価で広大で平坦な土地が確保できたことが、決定の大きな要因であったと考えられる。現実を考えると、金銭面の問題が一番だったのだろう。

図3-1を見ると、どの軍事施設も相模原台地では最上位面にあたる相模原面の平坦な場所を選んで立地している。台地の南部は、中小の河川が入り組んでいるが、いずれの施設も谷を避け、平坦な地形に合わせるように建設されているのが分かる。また、共通点として鉄道に比較的近い場所があり、幾つかの施設には引き込み線が敷かれている。

陸海軍の区別で見ると、小田急小田原線を境に北部が陸軍、南部が海軍というようにきっちりと分けられているのが分かる。

次に相模原地域に建設された軍施設を見ていきたいと思う。

- ・陸軍士官学校（昭和12年 東京・市ヶ谷から移転）
 - ・陸軍士官学校練兵場（昭和12年移転）
 - ・臨時東京第3陸軍病院（昭和13年建設）
 - ・相模原陸軍造兵廠（昭和13年移転）
 - ・陸軍兵器学校（昭和13年 東京・小石川から移転）
 - ・電信第1連隊（昭和14年 東京・中野から移転）
 - ・陸軍通信学校（昭和14年 東京・馬橋から移転）
 - ・相模原陸軍病院（昭和15年移転）
 - ・陸軍機甲整備学校（昭和18年移転）
- 以上の9つの施設が建設された。

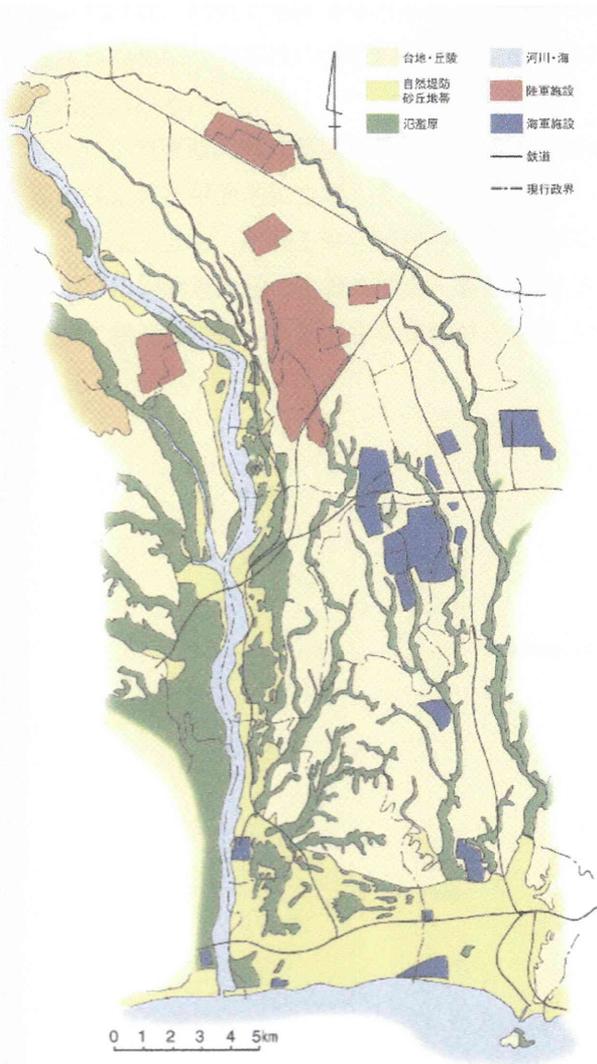


図3-1 相模原台地の軍事施設分布

図3-2を見ると、相模原地域の南部、小田急線に沿って陸軍士官学校と演習場が立地している。

西側の段丘や丘などの高低差を使用して演習を行うためと、元々、士官学校は市ヶ谷にあったために移転後も職員などの市ヶ谷～相模原の移動があり、新宿までの交通の便から小田急線沿いが選ばれたのではないかと考えられる。さらに、第三陸軍病院は、病院で使用する水を横浜水道から直接取るために仕官学校の演習地の一部に建設されたと思われる。

一方、陸軍造兵廠は多摩丘陵を背に境川と横浜線に挟まれた平面地に立地している。

これは、当時、京浜工業地帯からも近く利用されていた横浜港からの物資の輸送・製品の配送のために横浜線に沿って配置されたのだと考えられ

る。実際に、横浜線からの引き込み線が造兵廠内まであり、物資の輸送は鉄道機関を利用していたことが分かる。

南部に教育関係のもの、北部に製造関係の施設と、この立地の関係は、その後の区画整理事業の計画にも大きな影響を与え、現在の都市景観にも受け継がれている。

陸軍士官学校から始まり陸軍機甲整備学校までのこの8つの施設が建設。最終的には市域面積の15%が軍用地として買収されて畑作農村は「陸軍の軍都」へと変貌していったのだ。

そして、軍施設の建設に続くように1594haにも及ぶ大規模な工業都市への区画整理事業が本格化していく。

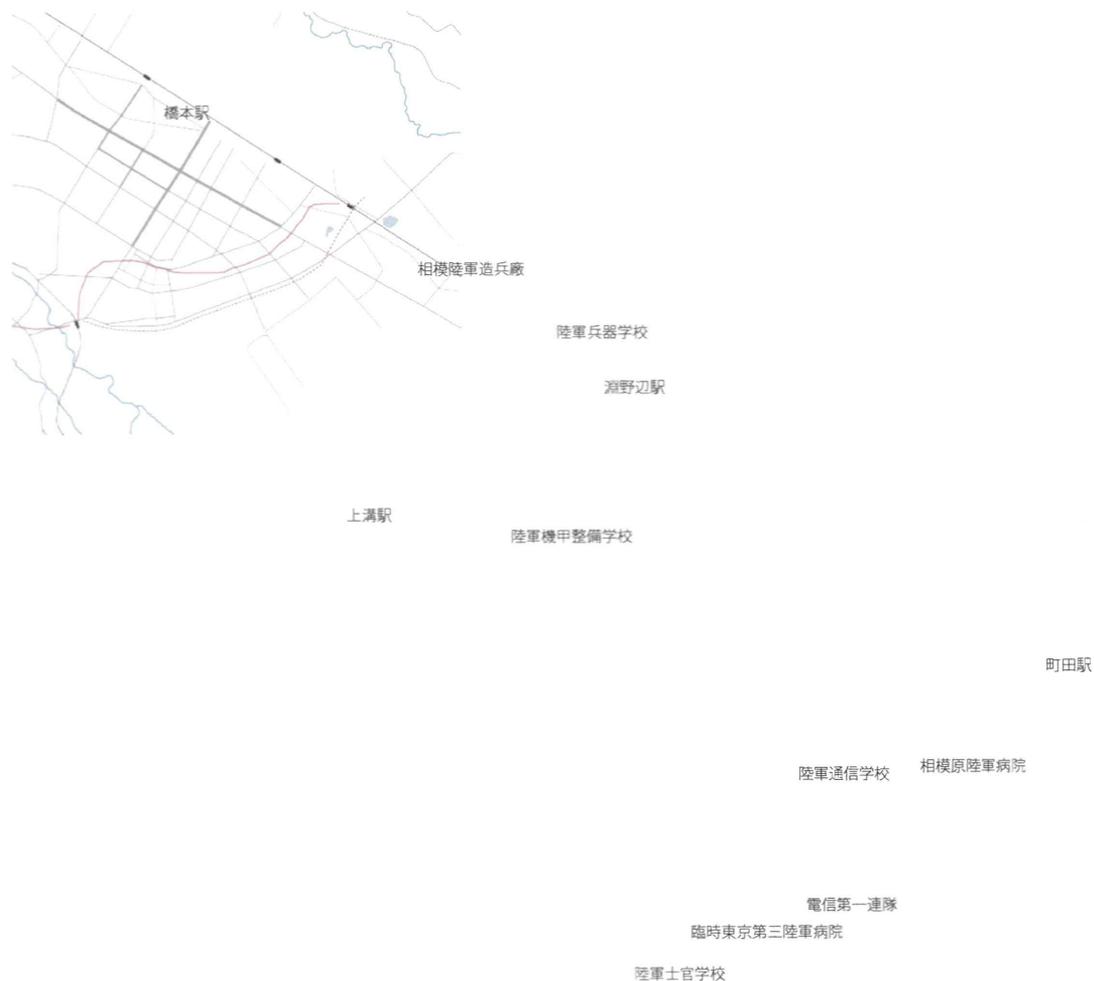


図3-2 地形と軍施設の関係

3-1-2 最大規模の新興工業都市

日中戦争以降、戦時下体制下において軍需産業の生産力拡充計画実施に伴って、軍需工業は急激に発展していた。その際の工場立地地点の決定は、軍部や中央政府諸機関が特に問題としない限り企業側の判断によるものだった。

この結果、当時の工業化は立地条件の良い4大工業地帯（京浜工業地帯・中京工業地帯・阪神工業地帯・北九州工業地帯）へ集中し、工場用地の増加とそれに伴う農地の減少が進行していたため、工業の地方への分散が課題となっていた。

東京を中心とする大都市周辺部の田畑や空地には、大小の軍需産業関係の工場が次々と建ち、限られた土地の中で防空・防火上の問題に加えて、そこに働く人々の住宅難や保健衛生上の問題も発生していた。

内務省は、昭和12年（1939）以降、こうした諸問題の解決と軍需産業の生産力拡大のため、全

国各地で大規模な軍需工場の新規建設と、それに合わせて工場労働者のための住宅建設や道路、公園、学校などのインフラの整備を進めた。このような工場建設や都市基盤の整備は、既成市街地では不可能であるため、まだ都市化の進んでいない郊外や農村部においてニュータウン建設ということで進められた。

この建設に該当する地方においては、交通経済の機関の不備を承知で、未開発の田畑に広大な開発地域を求めて、突然の新工業地を建設せざるを得ない状況だった。

しかし、その土地開発が予想される地域においては、将来の都市の発展を見越して秩序ある統制が行なえるような計画が立てられていた。

当時、この事業は「新興工業都市」と呼ばれ、神奈川県相模原・大和をはじめ、青森県の八戸、



図3-4 新興工業都市の分布

| No. | 府県名 | 現都市名 | 地区名 | 面積 | 事業年度 | 主要施設 |
|-----|-----|------|--------|--------|---------|-------------|
| 1 | 青森 | 八戸市 | 八戸工業地帯 | 391 ha | 昭和15~37 | アルミナ |
| 2 | 宮城 | 多賀城市 | 多賀城 | 15 | 18~21 | 海軍工廠 |
| 3 | 茨城 | 日立市 | 多賀 | 108 | 16~43予定 | 日立製作所 |
| 4 | 群馬 | 太田市 | 太田 | 932 | 16~26 | 中島飛行機 |
| 5 | 埼玉 | 川口市 | 川口 | 474 | 15~ | |
| 6 | 神奈川 | 相模原市 | 相模原 | 1,594 | 14~25 | 陸軍兵器製造所 |
| 7 | " | 大和市 | 大和 | 620 | 18~35 | 海軍飛行場、海軍工廠 |
| 8 | 富山 | 富山市 | 東岩瀬 | 386 | 14~ | 電源開発を利用した工場 |
| 9 | 愛知 | 豊川市 | 豊川 | 545 | 16~35 | 海軍工廠 |
| 10 | " | 春日井市 | 春日井 | 95 | 16~23 | 海軍工廠、補給廠 |
| 11 | " | 豊田市 | 拳母 | 220 | 13~21 | トヨタ自動車工場 |
| 12 | 三重 | 四日市市 | 臨海 | 518 | 14~27 | 海軍燃料廠 |
| 13 | 京都 | 宇治市 | | 684 | 16~ | |
| 14 | 和歌山 | 和歌山市 | 河西 | 27 | 17~45予定 | 住友金属工業 |
| 15 | 兵庫 | 姫路市 | 広 | 991 | 13~35 | 日本製鉄 |
| 16 | 岡山 | 岡山市 | 福浜 | 99 | 18~42 | 倉敷組織、立川飛行機 |
| 17 | 山口 | 光市 | 室積 | 71 | 17~35 | 海軍工廠 |
| 18 | " | " | 光 | 208 | 16~32 | 海軍工廠 |
| 19 | 福岡県 | 苅田町 | 苅田 | 437 | 16~35 | 日本ソーダ、日立製作所 |
| 20 | " | 福岡市 | 春日原 | 460 | 17~32 | 海軍工廠、九州飛行機 |
| 21 | 長崎県 | 佐世保市 | 相浦 | 20 | 18~27 | 海兵団 |
| 22 | " | 大村市 | 大村 | 23 | 18~25 | 海軍工廠、航空基地 |
| 23 | " | 川棚町 | 川棚 | 250 | 19~ | 海軍工廠、航空基地 |
| | 合計 | | 23地区 | 9,168 | | |

表3-1 新興工業都市土地区画整理事業一覧

茨城県の多賀、兵庫県の広など全国 23 都市で進められた。

『神奈川県都市政策史料』の中で「相模原市建設区画整理事業」の課長だった野坂相如はこの事業について「いわば戦後の新産都市、テクノポリスの戦前版ともいえるものである。」と述べている。

23 都市の中でも、相模陸軍造兵廠を中心とした東日本の相模原は 1594ha、広畑製鉄所を中心とした西日本の広は 991ha と大規模な事業で、新興工業都市計画事業を代表とするものだった。特に相模原の事業は桁はずれの規模で、さらに最も初期に手がけられた建設事業だったことから、国家事業において重要なポジションだった都市と言えるのではないだろうか。

昭和 15 年（1940）に出された「新興工業都市整備方針」の中の「方針」によると、

1. 工業都市としての使命を完全に達成することを目途として鉄道、道路等の交通施設、工業用水、動力等の供給施設、公園、上下水道の保険衛生施設に就き適切なる計画を行なうこと。
2. 都市防空の完璧を期するため工場地の隔離、市街地の疎開、建築物の防火的構築、消防水利施設の保存拡充に留意すること。
3. 都市の規模は将来集積を予想せらるる人口を標準として予想し、建設当初に於いては工場従業員数の 3 倍乃至 5 倍の人口を収容し得る市街地を整備すること。
4. なるべく速やかに地域、地区の決定に務むること。
5. 事業の実施は土地区画整理事業に依るを原則とし、其の負担著しく大なる場合は、事業の一部を別途の都市計画事業として計画の全部を実現図ること。尚鉄道、港湾、上水道其の他施設にして前項の事業に依らざるのものに対しても用地に留保等に依り其の実現を容易ならしむこと。

3-2 区画整理

相模原の軍都としての建設が「新興工業都市」という経緯で策定され、「軍」を背景に県が主体となって行われた理想都市建設は、どのような基準で規則が制定されたのかを見ていきたい。

3-2-1 旧都市計画法と相模原における区画整理事業

大正8年(1919)、大都市部における既成市街地の改造の目的で「都市計画法」が公布された。しかし、昭和初期まで、関東大震災による東京や横浜の復興事業などを除けば、それほど成果は挙がっていなかった。そのため、昭和8年には内務大臣が指定する町村にも適用が可能になった。

条件の中に「港湾・工場・駐車場の設置などに伴い市街地造成が予想されるのも」とあり、相模原市はここに該当した。軍需工場に伴う用地取得やインフラの整備に都市計画法の13条を適用し、実施されることとなった。さらに、時局的にこの都市建設において、国土防衛上の防空的観点重視されたことは明らかで、昭和12年に施行され



図 3-6 昭和15年相模原土地区画整理地区現形並予定図

た「防空法」の意義も大きかったことと考えられる。

さらに、区画整理の方法としては、減歩法に従って行なわれた。道路、公園用地、替費地（費用に替えて事業資金にするという意味で、保留地ともいう）を地主から取り上げる方式だった。

農地を宅地として造成し直し地価が市街地並みに上昇することを前提に土地所有者から減歩地を出させて、その土地（替費地）を売却することによって事業費を作りだしていた。

国からの補助があるものの、工業都市として発展するのを見越して、自給自足のように資金を作り出して事業を行う計画だった。

それでは、この「都市計画法」を用いて行なわれた相模原の事業はどのようなものであったのだろうか。当時の「相模原市建設区画整理事業」の計画課長であった野坂相如は「県ではこれまで重要な工場が京浜地方にばかり集中していたが、相模原開発によって地方に分散し、新しい都市ができるのを期待刮目している。」と発言している。

また、造兵廠所長の渡辺中佐は「……地元と軍がともに繁栄すべきだ。急を要するこの大事業は、個人の利益をかれこれ議論しては達成できない。……無理をおしきるところにご奉仕の意味があるのではないか。」と発言している。

「官」と「民」が共に発展し、お国のために奉仕しようという意図があり、この発言にも軍の強制権の様子が伺える。

新興工業都市計画は事業の規模が大きかったため、「住宅理論」が適用され、推定人口10万人、一人当たり60坪～80坪の計算で行なわれた。

相模原の場合、横浜線の北東部に当時の象徴的存在の造兵廠を中心に置き、放射・環状の道路を配置して、想定人口から割り出された学校や公園を置き、住宅区域・商業区域・工業区域と区分した。「相模原都市建設区画整理事業概要説明書」では、

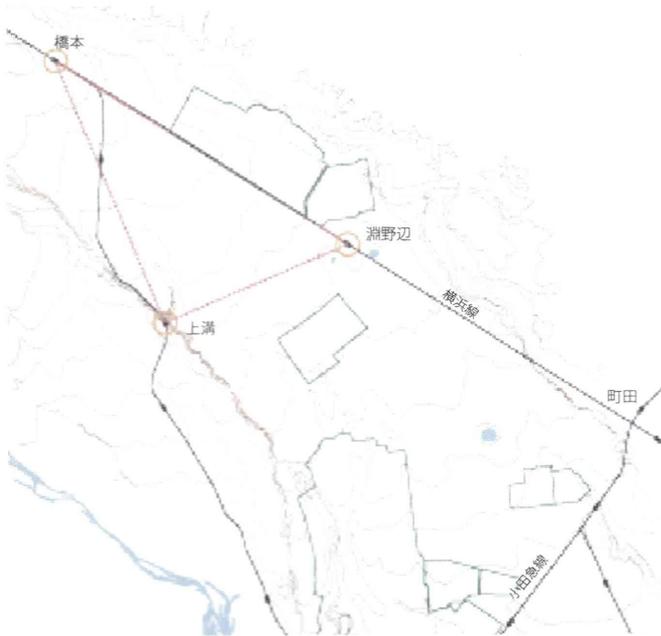


図3-7 区画整理事業区域

住居地域を64%、商業地域を6%、工業地域を30%と設定してある。

当時の相原村（小山・清新・橋本）、大野村（上矢部・淵野辺）、上溝町（上溝）、大沢村（下九沢）にまたがる約17.7k㎡が区域に指定され、推計人口10万人のうち小学児童を焼く1万4千人と推測し、小学校を14校、中学校を3校整備することとなった。また、中央公園をはじめとして区域内の公園用地として約18万坪（約0.6k㎡）が与えられていた。

相模原都市建設事業の中心は区画整理事業であり、その中核となったのが相模陸軍造兵廠で、当初は陸軍造兵廠東京工廠に属する相模兵器製造所として建設された。（後、昭和15年に陸軍造兵廠が陸軍兵器本部に改組されるのと同時に造兵廠に昇格した）

区画整理の区域は、この造兵廠を中心としており、「相模原市建設区画整理事業」には「現在の集落たる省線淵野辺駅付近、橋本駅付近及上溝町中心地付近に人口の集中を見る……其の区域は淵野辺、橋本、上溝を結ぶ三角形を基幹とし……三角形の重心地点付近を都心と想定し近き将来の発展状勢……」と記されている。昭和14年（1939）から昭和20年までの7年継続県営事業として施工されることとなった。

また、「北部の相模兵器製造所を中心とする地方と陸軍士官学校を中心とする地方に計画樹立の方針を異にする必要が生じた。即ち士官学校を中心とする地方は現在の環境を維持すべく、相模兵器造成所を中心とする地方は振興工業都市として発展せしむく計画し……」とある。士官学校を中心とする南部は「学都」として現状の景観を維持して、造兵廠を中心とする北部は人口10万人程度の「工業都市」として発展させるべく計画がなされた。



図3-8 昭和30年国道16号

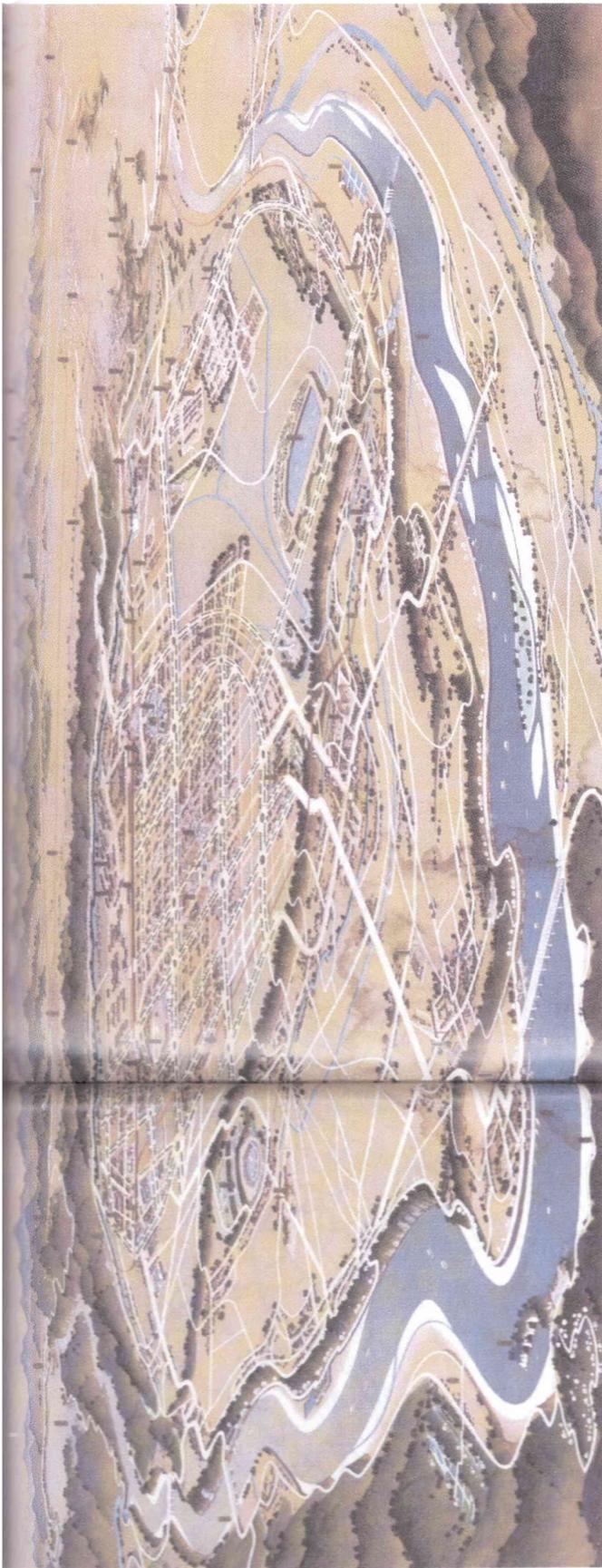


図 3-9 昭和 26 年相模原市構想鳥瞰図

つまり、南部は小田急線沿線を中心に緑豊かで閑静な住宅街、学園都市として自然の流れのまま発展し、北部は区画整理が進められ碁盤の目状に張り巡らされた道が先に敷かれ、それに則して発展する工業都市という南北で異なる都市機能をもつことがこの時点にすでに計画されていることが分かる。

さらに、「本事業の目的性質が独り地元の盛衰に関するのみならず重要な国家的使命を負へる諸施設の運営に直接関係し……」とあり、国を挙げての一大プロジェクトであったことが伺える。

また、区画整理の工事が進むのと同時に、軍施設への給水が最優先の急務として、工事を進めていた上下水道は、資材や労働力不足の中、昭和 20 年（1945）に完成し、一般の住宅にも給水が開始され、当時の郊外としてはいち早い水道の導入が相模原で行われた。

この「軍都計画」は、戦争が激化すると工事は滞り、完成しないまま終戦を迎えた。資金不足の中、事業主が県から市へと移り、「事業」を引き継いだ「都市計画」が昭和 24 年 10 年の歳月をかけて完了し、現在の街並みの骨格が形成された。



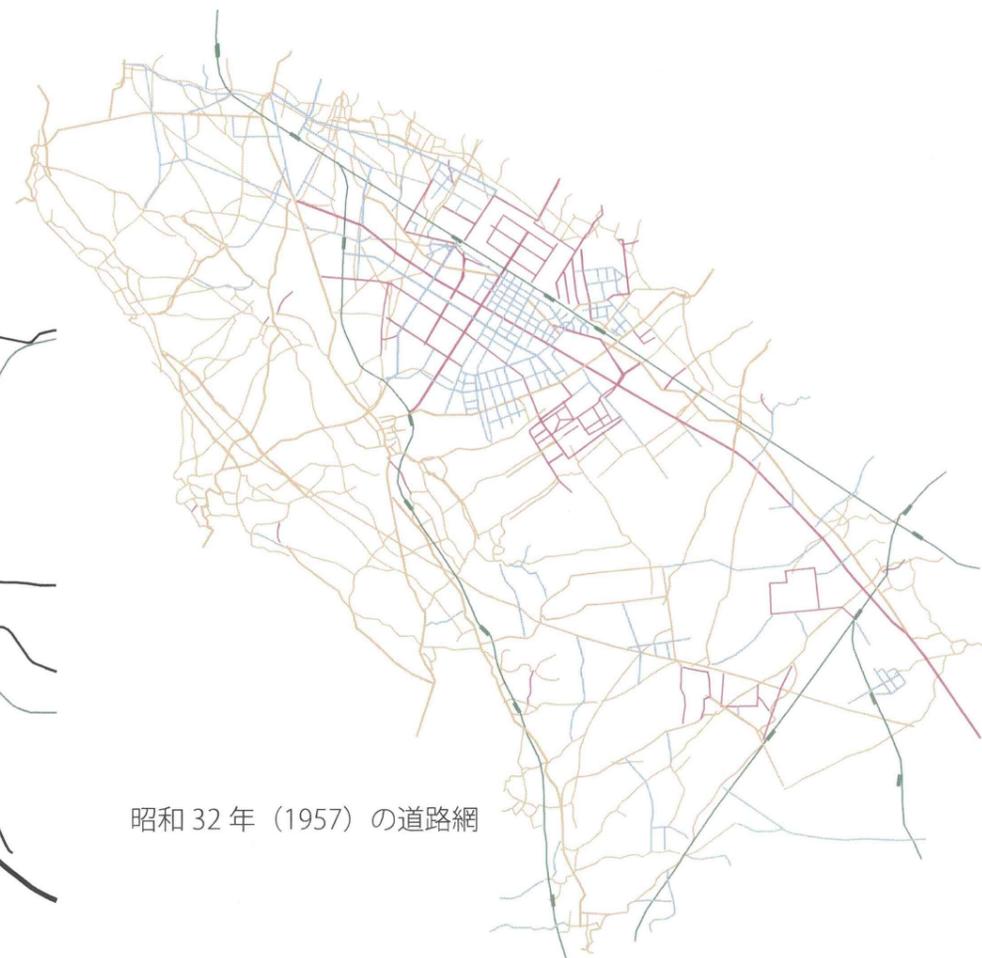
昭和2年(1927)の道路網



昭和20年(1945)の道路網



現在の道路網



昭和32年(1957)の道路網

昭和2年を見ると、集落は大山道に沿って立地しているか河川沿いに立地していることが分かる。道も地形に沿ってあり、農道的な曲線のものが多い。

昭和20年では、区画整理事業が完了しておらず、主な道のみを確認することができる。

その中でも、やはり国道16号の横の軸と造兵廠からまっすぐに伸びる縦の軸が中心に道が広がっている。

ピンクの道をたどると、軍施設の骨格が分かり、施設の周辺に優先的に道がひかれたことが分かる。

昭和32年になると、区画整理も完了し、道の本数もだいぶ増えている。

以前からあった曲線の農道も直線の道につくり直され、北部ばかりが基盤の目状に広がっている。

南部には大きな道の増加を見ることができない。

現在では、南部も住宅化が進み直線的な道が多く走っているが、南部と北部の間にはゴルフ場や緑地帯が広がり、境界を創っているようだ。

-  集落
-  昭和2年から20年の間に出来た道
-  昭和20年から32年の間に出来た道

3-2-2 工業の拡大

もともと、相模原での「新興工業都市」計画は4大工業地帯の工場を分散させることが目的だった。そのため、相模造兵廠の進出と共に、次々と軍需関係の工場が相模原に移転してきた。

計画段階において、造兵廠や横浜線からの引き込み線、排水の関係から淵野辺駅・橋本駅両駅を中心とする地帯と相模線の東側沿線を工業地帯と設定された。

この時期に建設された工場では、1939年には大野村に浅野重工業、相原村に相武瓦斯、日本特殊鋼、荏原製作所の3社が軍需企業として確認されている。

1941年には、日本ヒューム管相模原出張所、日本栄養・日満工業等の会社名が見て取れる。

この中で、小原光学株式会社は、陸軍・海軍・軍需3省の共同管理工場として軍需生産を行っていたようである。

1940年代前半には、軍都としての形態を整えつつあり、瓦斯や重工業など軍需工業都市をつくり上げるのに重要とされる分野の工場は、軍から直々に依頼を受け、軍需工場として建設され、造兵廠での兵器製造にも必要なため、造兵廠の近隣に立地し、直接供給できるようになっていた。

相武瓦斯の用地は、造兵廠の北側、現在の向陽町1丁目にあった。造兵廠へは、戌亥門から幹線として配管し、それとは別に田辺酸素や小原光学等の軍需工場へも配給していた。

戦後、都市ガスがここから広がっていくのだが、この時代、プロパンガスもなくまだ東京でも普及していないときに、都市ガスが利用できたので「相模原は都市ガスのある田舎」といわれていた話もある。

昭和30年(1955)には、工場誘致条例が施行されたために、その後爆発的な工場進出で工業化が進んだ。新興工業都市計画での工場区域設定が

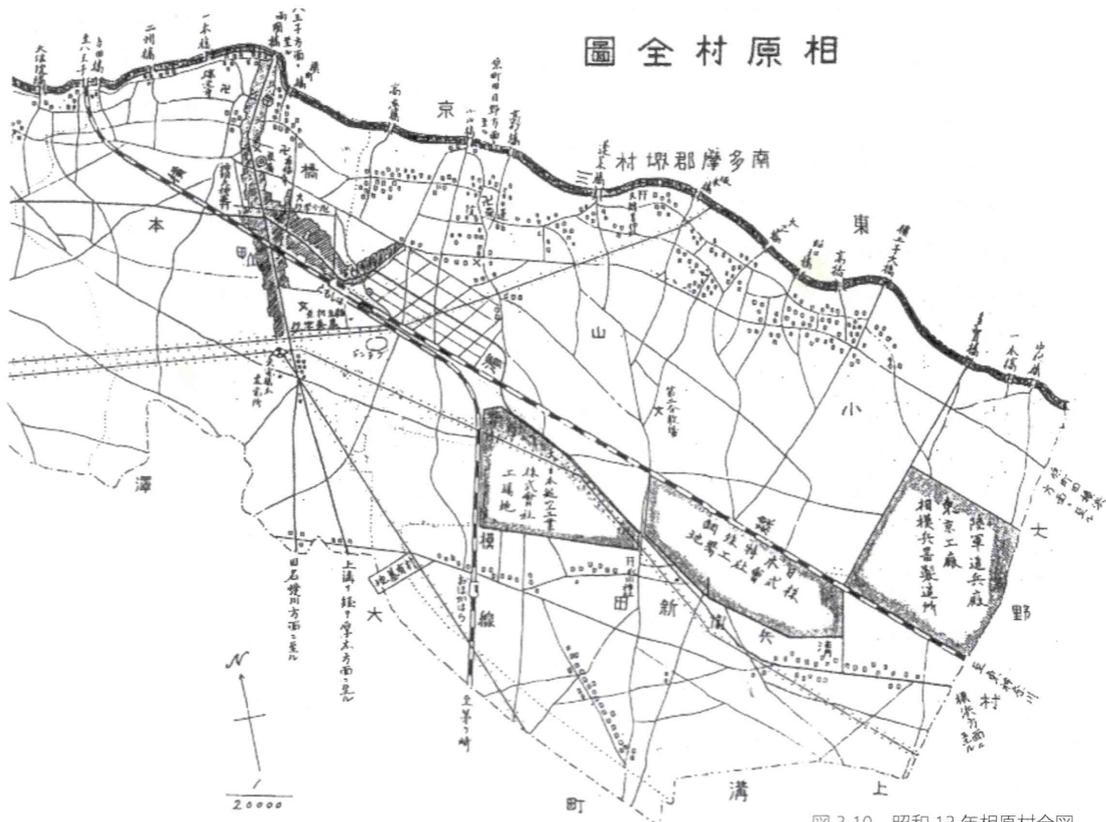


図 3-10 昭和13年相原村全図

今日でも引き続いており、多くの大企業が相模原に工場を構えている。その中でも、三菱重工・三菱キャタピラーやNEC、最近まであった新日鉄の工場は、軍との関連も強く、かつて軍需工場地帯が広がっていたことの名残を見ているように感じられる。

人家がほとんど無く、巨大な工場が建ち並んでおり、物資の運搬をする大型トラックが道を往来している。このような景観の下地を形成したのが、この戦時中に行なわれた都市基盤の形成だったのだ。

表3-2を見て、軍需工業の進出と共に、工場生産がどのように変化したかを見たい。

どの町村も昭和13年までは、伸びてはいるもののそれ程大きな変化はないが、昭和14年から

の工場生産額が急増している。昭和13年の8月に相原村と大野村にまたがって建設された造兵廠が昭和14年以降に順調に稼動したのが原因なことは明らかだろう。大野村においては、1年間の間に51倍の生産額をあげている。

高座郡全体を見るとその増加は、さほど大きな影響を与えているものではないが、造兵廠を中心とした地域の伸び率には、著しいものがあった。

このようにして、一面畑が広がっていた土地に一気に工場が建ち始め、「軍」を支える軍需工場を中心とした新興工業都市としての機能や形態を整えていった。

| | | S10 | S11 | S12 | S13 | S14 | S15 |
|-----|------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|
| 相原 | 生産価額 | 21,844 | 25,102 | 37,128 | 49,049 | 286,373 | 333,143 |
| | 対前年比 | -% | 14.9 | 47.9 | 32.1 | 483.9 | 16.3 |
| 大野 | 生産価額 | 2,319 | 2,577 | 2,667 | 719 | 37,667 | 311,207 |
| | 対前年比 | -% | 11.1 | 3.5 | -73.0 | 5,138.8 | 726.2 |
| 大沢 | 生産価額 | 132,772 | 21,716 | 40,470 | 41,900 | 764,324 | 575,070 |
| | 対前年比 | -% | -83.6 | 86.4 | -3.5 | 1,724.2 | -24.8 |
| 上溝 | 生産価額 | 54,057 | 61,240 | 63,451 | 55,047 | 210,245 | 467,314 |
| | 対前年比 | -% | 13.3 | 3.6 | -13.2 | 281.9 | 122.7 |
| 田名 | 生産価額 | 27,061 | 28,066 | 25,576 | 30,922 | 246,470 | 211,626 |
| | 対前年比 | -% | 3.7 | -8.9 | 20.9 | 697.1 | -14.1 |
| 麻溝 | 生産価額 | 3,940 | 4,240 | 3,040 | 3,785 | 13,274 | 21,918 |
| | 対前年比 | -% | 7.6 | -28.3 | 24.5 | 250.7 | 65.1 |
| 新磯 | 生産価額 | 27,973 | 2,775,535 | 33,479 | 43,076 | 50,045 | 56,718 |
| | 対前年比 | -% | 9,822.2 | -98.8 | 28.7 | 16.2 | 13.3 |
| 座間 | 生産価額 | 71,000 | 84,120 | 130,633 | 135,292 | 199,069 | 339,510 |
| | 対前年比 | -% | 18.5 | 55.3 | 3.6 | 47.1 | 70.5 |
| 高座郡 | 生産価額 | 5,848,196 | 10,024,593 | 10,295,592 | 13,640,972 | 34,655,270 | 19,850,866 |
| | 対前年比 | -% | 71.4 | 2.7 | 32.5 | 154.1 | -42.7 |

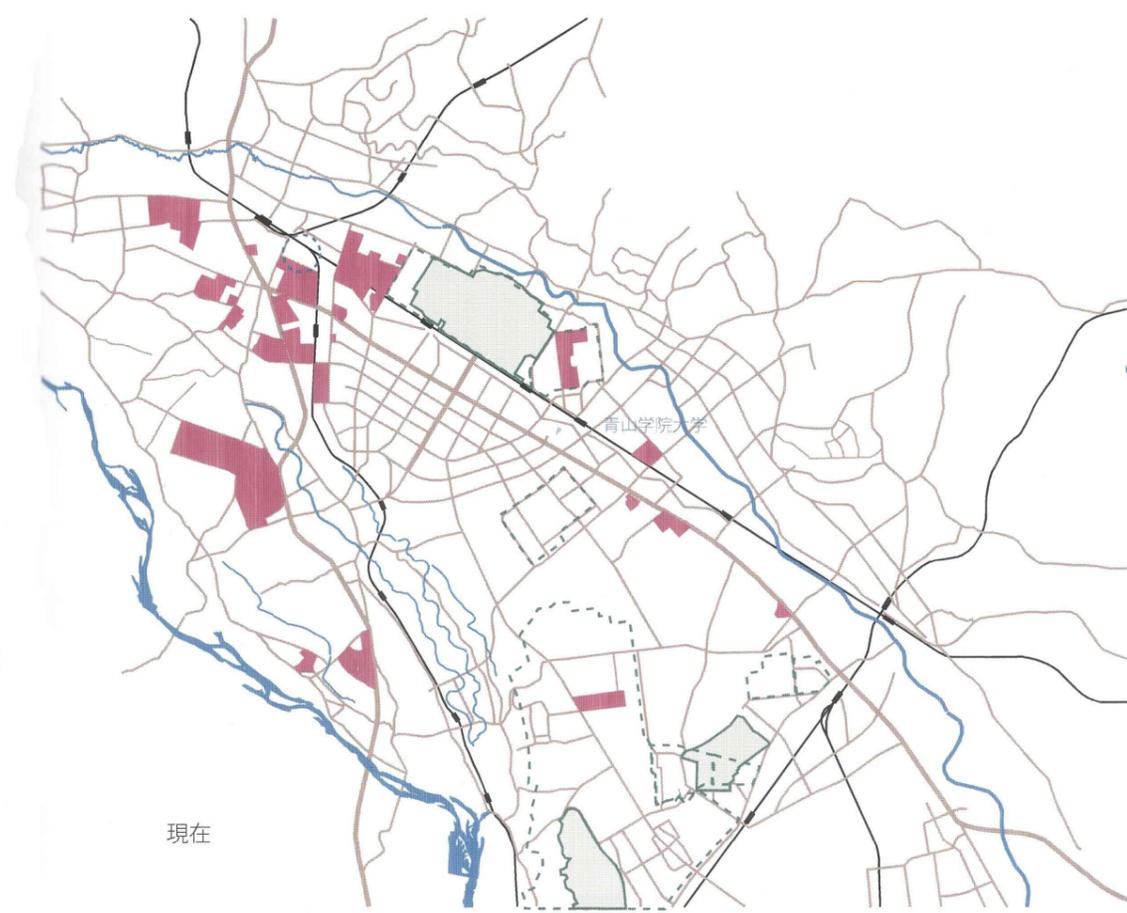
表3-2 昭和10年代の旧町村別工産価格の推移



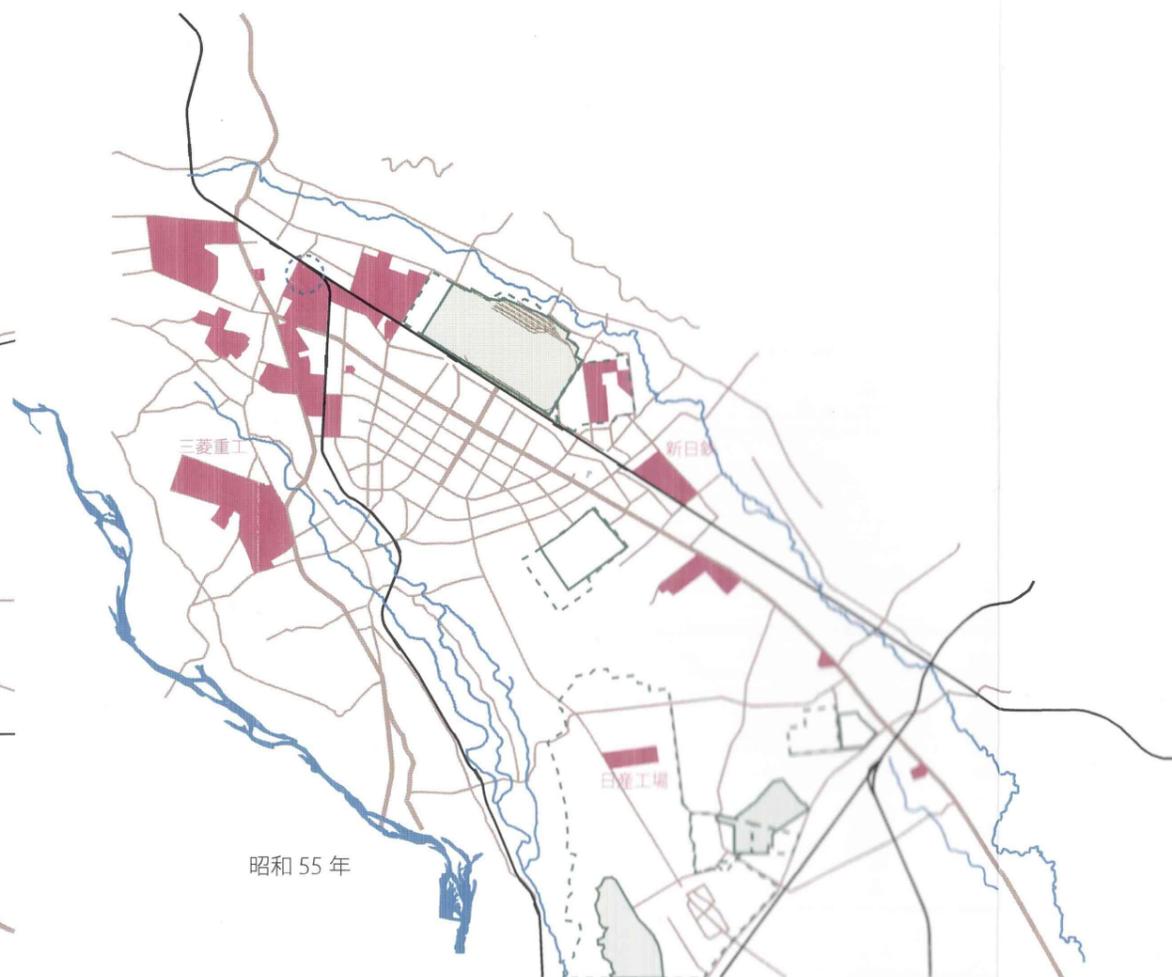
昭和28年



昭和48年



現在



昭和55年

昭和28年と48年の地図を見比べると、横浜線と相模線が分岐する辺りを工場が占領しているのが見られる。昭和28年には、図のAの工場は、軍需工場として機能し、横浜線の複線を利用して運搬を行っていたようである。終戦を期に昭和20年～昭和59年まで国鉄貨物自動車の修理の工場として稼働し、現在も一部を相模線の引き込み線として利用している。また、相模工業がある場所に浅野重工業があったと考えられ、横浜線を介して造兵廠と関係していたと考えられる。Bのカルピス工場も昭和40年代まで引込み線を利用し、製品を全国に配送していたようだ。

工場誘致条例が施行されてから、急激に工場が増加していることが分かる。昭和55年ごろにピークを迎え、現在では、新日鉄の跡地に青山学院大学が置かれたり、横浜線と相模線の分岐点の広大な工場跡地で再開発が行われており、新たな機能が加えられている。

- 工場
- 当時の米軍基地
- 現在の米軍基地
- 移転当時の軍施設

3-3 計画と実際のズレ

計画が立案されてから70年の歳月が過ぎ、人口は当時予想していた10万人をはるかに超え、70万人となっている。この国をあげた一大計画の意図とは異なる発展を見せてきた部分を垣間見ることができる。その点について、現在との比較をしながら、当時描かれた都市を探っていきたい。

3-3-1 工業都市と学園都市

JR 横浜線沿線の相模原駅を中心として規則正しい道路が広がる地域と小田急線沿線の相模大野駅や小田急相模原周辺に広がる密集した住宅や商店街がある地域とでは、同じ市域内だとイメージが付きにくい。

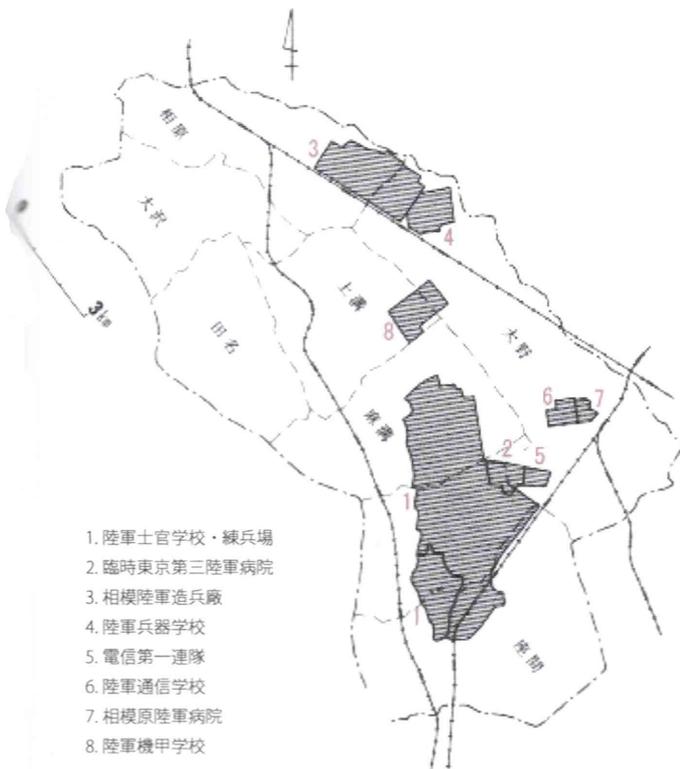
まず、同じ線路で行くことができず、両地域を行き来するためには町田駅で線乗り換えをしなければならず、交通の便が悪いのである。しかし、その両地域には、軍施設が配置され、どちらも同時期に計画された地域であることは間違いない。

昭和12年にまず、陸軍士官学校が移転してきたことに始まり、次いで臨時東京第三陸軍病院、相模原造兵廠と次々と相模原の土地に軍施設が流入してきたが、この3つの施設の配置がその後の都市形成に違いに大きな影響を与えることとなった。

当時の計画課長だった野坂相如は「北部の相模兵器製造所を中心とする地方と陸軍士官学校を中心とする地方に計画樹立の方針を異にする必要が生じた。」と述べている。

つまり、士官学校を中心とする南部は、「学園都市」として現状の緑豊かな景観を残して自然発生的に住宅地化を進め、一方の造兵廠を中心とする北部は軍都の「工業都市」として発展させる計画を立てたといえる。

これが、今日にも続く景観の違い、北部は広い



1. 陸軍士官学校・練兵場
2. 臨時東京第三陸軍病院
3. 相模陸軍造兵廠
4. 陸軍兵器学校
5. 電信第一連隊
6. 陸軍通信学校
7. 相模原陸軍病院
8. 陸軍機甲学校

図 3-11 軍事施設の移転順

道路網が整然と放射状に広がっている景観と南部の団地やマンションが建ち並び、隙間を車の渋滞が埋めている住宅都市の景観が形成される基礎がこの時点で決定されていたのだろう。

造兵廠以降に移転してきた、5つの軍施設をみている。

そのうち、陸軍兵器学校は兵器業務に関する教育が主だったため、兵器を製造していた造兵廠との関係が強く、隣接して建設され、陸軍機甲整備学校も同様の理由から北部に建設されたと考えられる。電信第一連隊、陸軍通信学校、相模原陸軍病院が南部の士官学校地域に建設された。この内、電信第一連隊と通信学校は士官学校の錬兵場を共同利用する目的で、また、陸軍病院も第三病院があったために近隣に配置された。北部は、兵器関係の製造・教育機関が配置され、南部には病院や学校が多く、医療や教育関係の施設が配置され、両地域の景観の違いの基となる骨格ができあがったといえる。

昭和30年の工場誘致条例制定後も進出した工場は全て北部に集中している。これはやはり、軍需工場の基盤があったことと道路網が整備されていたからと考えられる。一方、南部には工場が一つも進出していない。首都圏整備法により、公団住宅や公営住宅が次々と建つことになるが、これは逆に南部が多くなる。緑や住宅などの学園都市としての基盤が備わっていたことと、小田急線が都心への通勤・通学等交通の便が原因だと考えられる。

昭和15年に軍都計画に伴った8町村合併によりつくられた相模原町だったが、行政上の必要性のみで行われたため、有機的な繋がりを持たないまま発展していった。図3-9の昭和26年相模原市構想鳥瞰図を見ても、北部と南部の景観が全く異なり、北部だけが際立って造りこまれた様子が伺える。



図3-12 昭和28年相模原駅前



図3-13 現在の相模原駅前

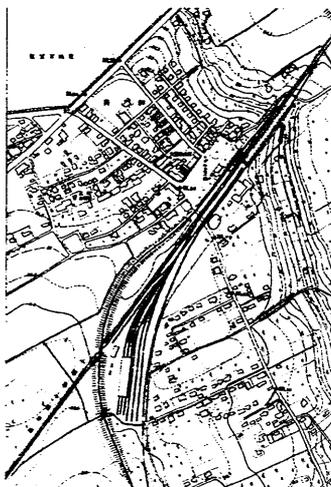


図3-14 昭和28年相模大野駅前



図3-15 現在の相模大野駅前

3-3-2 公園計画とロータリー



図 3-16 横山公園から丹沢山系を臨む



図 3-17 第1ロータリー



図 3-18 現在の第1ロータリー

計画の「整備方針」では15ha程度の公園・緑地を1ヶ所以上設けることとされている。

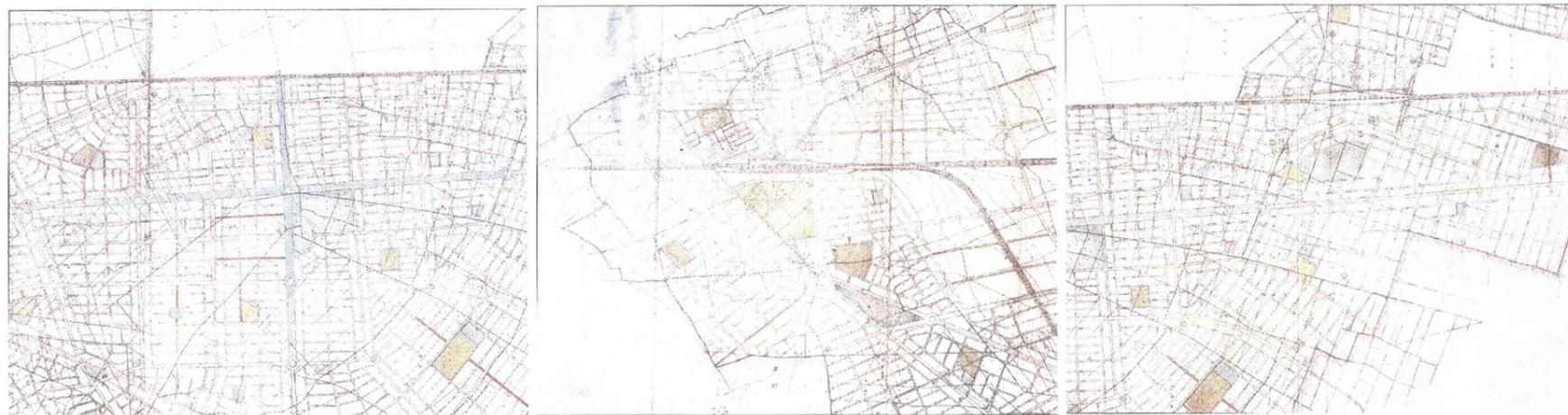
相模原では、大規模な公園が中央部、西部、南部の3ヶ所に計画された。この3つは「相模原土地区画整理地区の中央には大きな森林が残されているため、そこを中央公園として、なるべく緑を保存しようとした」とあり、その他に、元々窪地で沼のあった「鹿沼公園」と河岸段丘の段丘面末端の「横山公園」とがある。

このうち、中央公園は、戦後の学校や体育館などの公共施設が建設されたために実現しなかったが、横山公園は運動公園として、鹿沼公園は今も池が残り、都市公園として現存している。

当時の計画上では、普通公園1ヶ所、運動公園1ヶ所、近隣公園5ヶ所、児童公園18箇所など34ヶ所を設置するというもので、公園は区画整理区域中3.8%が占めることになっているが、この数値は戦後の土地区画整理の法律基準の3%よりもはるかに上回っており、どれだけ豊かな緑を確保していたかが分かるだろう。

中央公園と児童公園1ヶ所は整地が完了し、樹木についても大量に植樹していたが、終戦の混乱の中で盗難に逢い無惨な状態となっしまい、無断耕作により公園として利用できない状態になっていたという。

昭和16年相模原都市建設区画整理事業図



市役所付近

橋本付近

瀬野辺付近

区画整理地区に限ってみると、実際には計画時よりも区域の中に行けばいくほど緑地の敷地も小さくなっていることが分かる。公立小中学校の数は人口の増加に伴い、増えているのはわかるが、1校1校の敷地は縮小している。それだけ、中心に人口が集中し、土地が居住空間に利用されている。

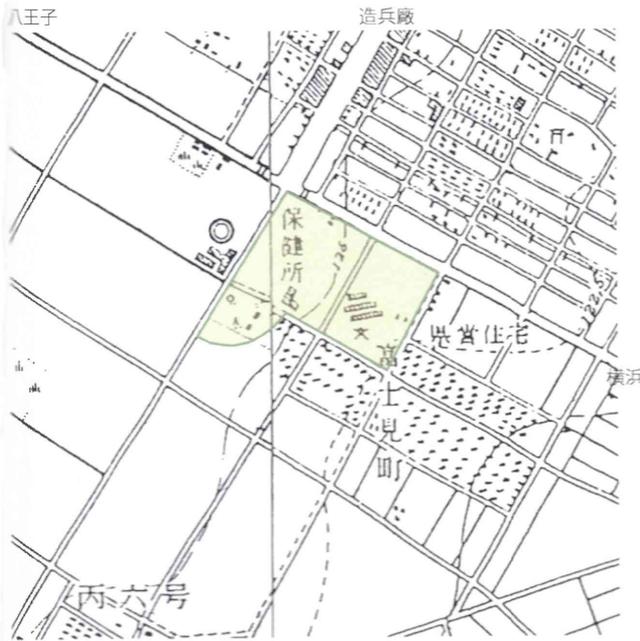


計画段階の公園と学校

現在の公園と学校



図 3-19 相模原土地区画整理事業



昭和 28 年



現在

緑で塗られている部分が、計画では中央公園とされていた部分である。現代の地図と見比べてみると、その中に小学校・中学校さらに郵便局などほぼ全ての敷地が公共施設用地として利用されているのが分かる。そして、どれだけ巨大な空間を中央公園としようとしていたのが分かる。

国道 16 号線と市役所通りがちょうど交わる角地に立地し、直径 75m ほどのロータリーとして設計されている。ロータリーとして計画されている箇所は、区画整理地域内で 7ヶ所あり、そのうち 3箇所が市役所通りに、4箇所が国道 16 号線

に配置され、この 2本の幹線道路がどれだけ重要視されていたのかがうかがえる。当時、道路の交差点は直径 18m、高さ 30cm のコンクリートでつくられ、中には土が盛られて芝が植えられていた。これは、ドイツの道路網を参考にして設置されたもので、信号機の役割を果たしていた。路上交通の整理をさばくために整備されたものだったが、交通量の急増でかえって渋滞の原因となったり、ロータリーの運行方法を知らずに事故も多発したため、昭和 36年には取り壊されてしまった。

昭和43年の写真を見ると、まだこの時点においてはロータリーとして機能していた様子が見える。四隅が大きく隅切りされた円形状の「街角」は、都市の眺望をつくる発信源となり、交差点に広場のような効果を生み、ゆとりのある設計がなされていたことがここでも分かる。が、実際は、期待された機能は果たせずにほかのものと変わらない交差点になってしまった。



図3-20 現在の中央公園

官庁街として計画されていた第一ロータリー周辺は早くから県営住宅などが建設されており、人口の爆発的な増加により学校などの公共施設を必要に応じて配置したのだと考えられる。

現在では、中央中と富士見小の間に挟まれた敷地に小さく中央公園があるのみとなっている。

計画の段階において、いずれの公園も学校施設と隣接しセットになって計画されていることが読み取れる。これは、その後の急激な人口増加が起きても建てこんだ市街地の中で有効にまとまった空地を確保し、非常時の非難場所として機能する他にも校庭と公園を連続させることで校庭の延長として公園を利用できるようにする目的があったと考えられる。



図3-21 昭和43年櫻町ロータリー



図 3-19 相模原土地区画整理事業

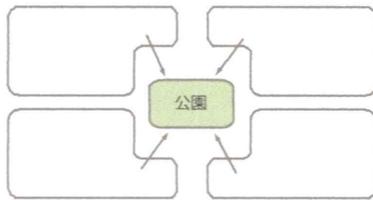


図 3-22 比丘口公園

図 3-19 の「相模原土地区画整理授業」を見ると、区画の中央部分に隅切りで角を削り、意図的に公園を配置している箇所が 2 ヶ所ほど見つけられる。住宅地化が進む中で、住民に中心にある公園を意識させ、機能的・精神的に近隣のコミュニケーションセンターとしての利用を意として造られたものではないかと考えられる。

現在、このような街区パターンは 3 箇所見受けられ、実際に 2 ヶ所が公園として利用されている。そのどちらも国道 16 号に程近い場所にあるため、危険が多い道路に気を使わず遊ぶことができる公園になっている。

モータリゼーションではない時代に、当時の先端技術を取り入れ、フランスの都市づくりをかなり参考にしながら、道路の幅員を広く取り、ロータリーを配置し、公園においても基準以上の面積を取る。戦中期において、相模原の都市計画が今日の都市計画に匹敵する先進的なものだったことが分かるが、やはりこれは、何もない当時で軍のお膳立てがあったからこそできることなのだ。

予定図をずっと見ているとパリのシャンゼリゼ通りの日本版をこの郊外の何もない相模原につくり出そうとでもしていたのだろうか。

3-3-3 ランドマークとしての軍施設

相模陸軍造兵廠が横浜線沿線に建設されたことから、「相模原都市建設事業」が始まった。この計画は、造兵廠があつてこそこの計画で、廠を中心として幹線道路が引かれ、道路網が放射状に広がっていった点が重要だと考えられる。このことについて、当時のガス事業者は「この原野を造兵廠の門前町、又は城下町にするような構想であつた」と述べている。つまり、陸軍造兵廠という軍事施設をシンボリックに演出し、都市のランドマークとして存在させていると考えられるのではないか。

富国強兵の時代を背景に「軍」というゆるぎない国家の象徴が支配的な組織概念として位置づけられている。

造兵廠の西門を拠点として、当時の中心であつた上溝へ向かつて幅員 40 m の幹線道路「中軸化粧道路」として設定している。この破格の幅員からも造兵廠を都市の象徴として据えた計画方針だつたことがよく分かる。道の両側には、樹木が植えられ、官庁街や中央公園が計画されている。さらに、造兵廠の正門から町田街道までの道も含めて見てみると一直線に繋がっており、昭和 17 年以降、さらに上溝方面へ向かつたところに星が丘住宅暖地の計画が持ち上がり、建設されていく。住宅～役所～軍という「民」と「官」をつなぐルートが決定づけられた。この南北の縦の幹線道路が都市内を貫くヒエラルキーの道であり、横の幹線道路の新横浜中野線（国道 16 号線）は、都市間の移動を担う道路だつたといえるだろう。



図 3-23 市役所通り

都市計画の事業区域は、先述でもあるように当時の中心だつた淵野辺・橋本・上溝を結んだ三角形の地域内が当てられている。「城下町」という考えを当てはめてみると、この三角形は、鉄道の

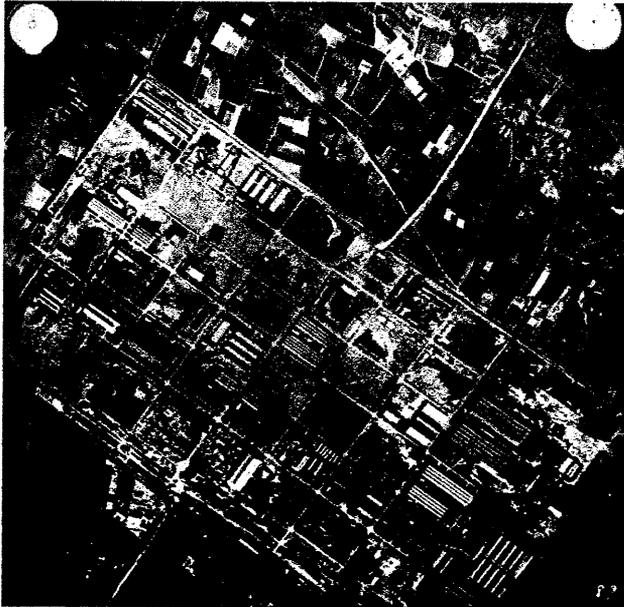


図3-24 昭和17年航空写真

横浜線と相模線、上溝と淵野辺をつなぐ相模原大蔵町線の道（この道もかつては相武鉄道が通る予定だった）の3つの線で囲まれた三角地帯が城郭の役割を果たして、空間的にも機能的にもフレームが確定され、相模原版城下町を築きあげられていたと考えられるのではないだろうか。

東京を筆頭に名古屋や大阪、広島など師団が置かれていた都市は、近代以前から城下町としてのベースがあり、そこに置き換わるようにして軍施設が流入し都市を形成していった。

しかし、相模原のような新興工業都市でまっさらな白いキャンパスに新しい都市を描く場合においては、あたかも城下町であったかのように軍諸施設や道路網を配置している。つまり、師団が置かれた都市においては、城郭・城下町→軍都となり、相模原の場合は軍都→城下町を真似るといえる逆のルートをとっているといえる。

城下町：城郭→軍→公共空間

相模原：(城郭) ←軍→公共空間

「城下町」プランは、中心としての軍の機能を象徴し、「官」と「民」の関係が明快に現れ、当時の中央集権への意志を読み取ることができる。

また、地理的観点においても、造兵廠は城下町との共通点を見ることができる。

城郭は、城主の居住地として地形的に防御的観点から、天守閣から城下を見渡すことができる見晴らしの良い地点が選定された。また、統治上も畏怖・畏敬の念を抱かせる存在として城郭は位置づけられた。相模原においても、造兵廠は、多摩丘陵を背景に境川と横浜線に挟まれた台地に立地し、縦の幹線道路を利用して見通すかのように建設されている。

しかし、城下町の場合は城を中心に城郭は円を描くように配置されるが、相模原の場合は中心にはない。城郭の外側に立地して、存在を示しながらも線路を利用して別空間をつくり出している。

ここで、1つ疑問点が出てくる。

縦の幹線を利用してパースペクティブで造兵廠を印象づけているが、正門は裏側の町田街道方向に位置している。街路網は西門を拠点に広がっているにも関わらず、正式なアプローチは北東の方へ向けられているのだ。

詳細についての資料がなかったため推測で終わってしまうが、階層関係により高官の出入りを市民が利用する道ではない別のルートとして設けたかったのではないかと考えられる。

現在の造兵廠は米軍に接收され、地域住民との接触が全くない。縦の幹線道路には官庁街があり、みごとな桜並木が続いていて確かに相模原の都市を象徴するような景観ではあるが、「民」と「官」の要素は薄れている。

都市の象徴が失われ、骨格だけが残っている状態にある。



図 3-25 相模原駅前の夢大通り

■ 相模原駅と軸線のズレ

以上のことから、西門～上溝の市役所通りが当時のメインストリートであったことが伺える。

しかし、昭和 16 年に JR 相模原駅が完成し、駅前通りとロータリーができる。駅という鉄道交通のシンボルができ、バスなど交通の拠点ができると人々の流れもこちらに移転した。

現在では、西門が全く利用されていないこともあり、メインストリートは市役所通りから駅前通りへと転換している。

「軍」というシンボルから「駅」のシンボルへと転換したために生じる問題もある。

官庁街が縦の幹線沿いに立地しているため、相模原駅からのアクセスが悪く、徒歩で 20 分ほどかかる。外部から来る人々にとっては、不便な立地となってしまったのだ。

3-3-4 返還後の転活用

昭和20年、戦争に敗北し、相模原地域にあった8つの陸軍施設は、米軍に接収されるか、払い下げになるなどした。この膨大な軍施設跡地にはどのようなものが計画・建設され、どのように周辺に影響を与えたのか、都市でどのように位置づけられ、機能していたのかを見ていくことで、軍施設という歴史性がいかに引き継がれていったのかを把握したい。

■ 相模原造兵廠

JR相模原駅の北口を降りると人気の少ないロータリーがあり、すぐ目の前に高い有刺鉄線の付いた塀がそびえ立っている。線路を境に全く異なる景観が広がり、米軍相模総合補給廠が大きく存在感を示している。ここには、旧日本陸軍の相模陸軍造兵廠が存在した。

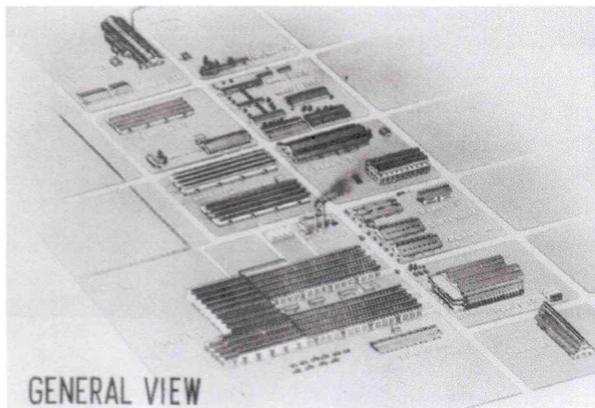


図 3-30 昭和 25 年米軍相模総合補給廠鳥瞰図

昭和 13 年に東京・十条からの移転。

造兵廠では、戦車や中口径砲爆弾体の製造と全国、特に京浜工業地区に散在する陸軍の車両生産の管理をし、その作業を統制することが主な仕事だった。当初、陸軍造兵廠東京工廠の相模兵器製造所として建設されたが、昭和 15 年（1940）に陸軍造兵廠が陸軍兵器本部に改組されて、相模陸軍造兵廠に昇格した。第二次世界大戦下の八造兵廠体制（東京第一、東京第二、相模、名古屋、大阪、小倉、仁川、南満）の一翼を担って、最新の設備が備えられ、戦車や大砲などが製造されており、軍需工場で東洋一の規模といわれていた。そのため、多いときで 13000 人もに従業員が働いていた。

敷地の中には、昭和 17 年に鹿島・香取神宮の神霊を奉戴した相模神社が造営された。奉拝の際、廠長は「……曠古の聖業たる大東亜戦争に際会し、我々従業員は宜しく両御神の御心を体し、純一無雑の報国の赤誠を以てその業務に精励せねばならない。……」とある。

その後、靖国神社に昇天されて、現在では跡形もなくなっているようだ。

また、造兵廠を取り囲むように野積場があり、中の養成所に通う生徒や軍関係の人が住むための徒舎、農場が配置され、野菜を作って造兵廠で働く人たちに供給していた。

JR相模原駅は北側に面する造兵廠のための「軍事駅」として昭和 16 年に開設され、横浜線で通勤していた人達は駅から戌亥門を利用して通っていた。



図 3-31 米軍相模総合補給廠入り口

終戦と同時に、米軍が駐屯し、昭和24年に米軍相模総合補給廠として接收された。

当時北側の境川を挟んで町田街道に面した門を正門として敷地内北部を事務所などの管理機能と集中させていたが、米軍に接收されてからは、戦後機能した国道16号を使う都合上、西門を事実上の正門としている。

また、造兵廠内には医務課があり付属の病院も存在し、その医療機器を利用して病院を設立、現在でも相模原駅北口の目の前に相模厚生病院として運営を行なっている。

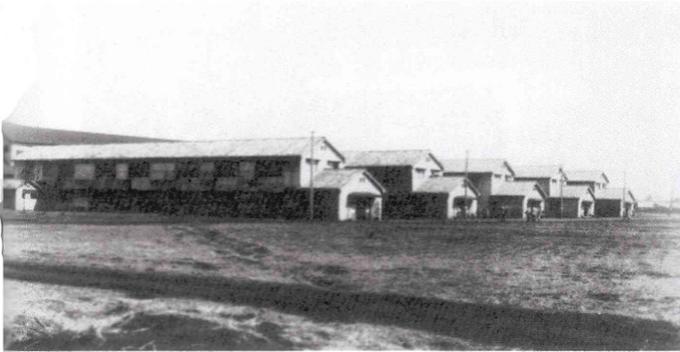


図3-32 昭和16年相模陸軍造兵廠

敷地に限ってみると、造兵廠の野積場だった部分も含まれたので造兵廠時代より増えているが、徒舎が建ち並んでいた野積場の北側部分には、場の機能が延長するように学校が建設されて住宅地化が進んだ。公務員宿舎もあり、すすきの町・向陽町は市営の住宅団地が大半を占めている。公的な要素が強く感じられる。

昭和23年には、住宅地化が進んだ人口増加に伴い向陽小が設立。東京ガス相模原営業所があった場所には2005年に住宅展示場が建設され、軍需工場の要素は薄れてしまった。

横浜線を挟んだ、氷川町や清新地区の様相とは大きく異なり、車や人の通りが少なく淡々と住宅が建ち並び、寂しい雰囲気を感じさせるが、これはやはり隣接した米軍施設のフェンスが延々と続いていることと北側が工場地帯になり、他の住宅地区との接点が薄いことが理由として挙げられるのではないかと。



図3-33 線路越しに補給廠を見る

現在でも、214haが米軍の基地として利用されており、その中を行き来することもできない。駅前という好立地ながらも市民には利用されておらず、都市の中にぽっかりと穴が空いたようになっている。

■ 陸軍兵器学校

昭和13年に開校。最盛期には、学生4000名・軍属1000名にもおよんだ。前身は陸軍工科学校と称して、東京の牛込にあった。

ここで兵器業務に関する調査や研究が行われ、技術に従事する将校や下士官、兵が素誰たれ、隣の造兵廠での兵器製造に携わっていたと考えられる。

淵野辺駅からカシオペア通りの商店街を抜けていく「並木通り」は、兵器学校当時の学校本部に行く為に新しく作られた道路である。この南北をまっすぐに通る「並木通り」の両側にはイチョウの木が植えられ、当時の面影を見ることができ、正門は現在の麻布大学の場所に位置している。

終戦後、跡地は分割し、払い下げになり、昭和22年には大野北小・中が開校、麻布大学も移転し、並木通りの東側には工場がずっと建ち並ぶようになる。また、防衛省技術研究所本部陸上装備研究所があり、いまだに軍事色を感じられる。

一部住宅街が建ち並んでいる地区もあるが、大部分は大学や公立学校が建って教育機能が入っていること。加えて、重工業関係の工場が多くあるなど、兵器学校時代の教育・技術といった機能が受け継がれているように思える。

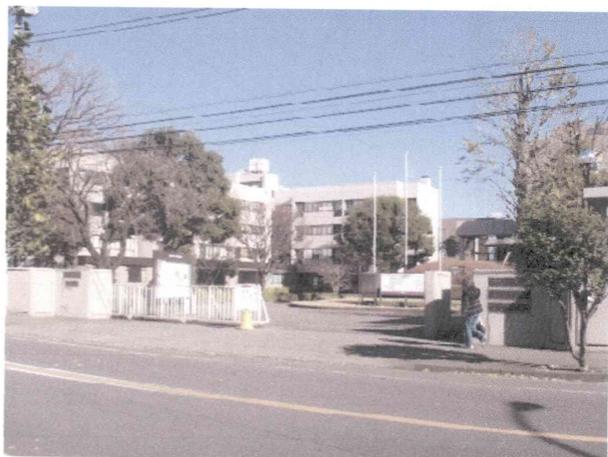


図 3-34 麻布大学校正門



図 3-35 並木通り

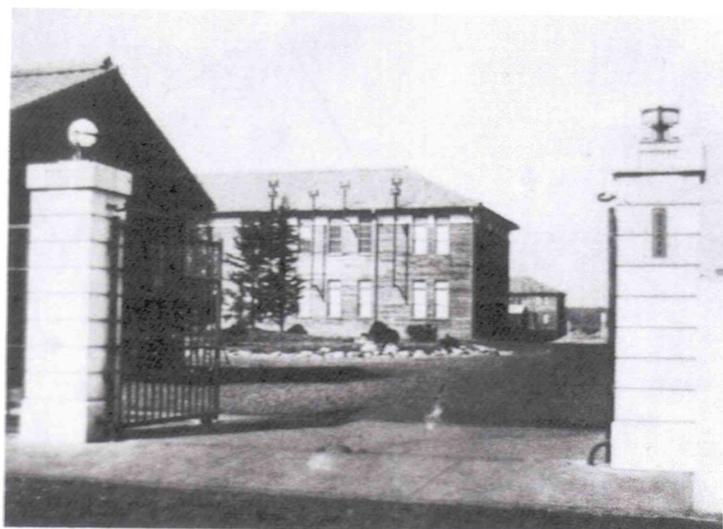


図 3-36 昭和13年陸軍兵器学校正門

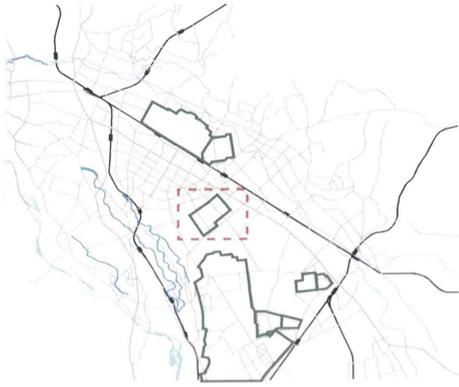
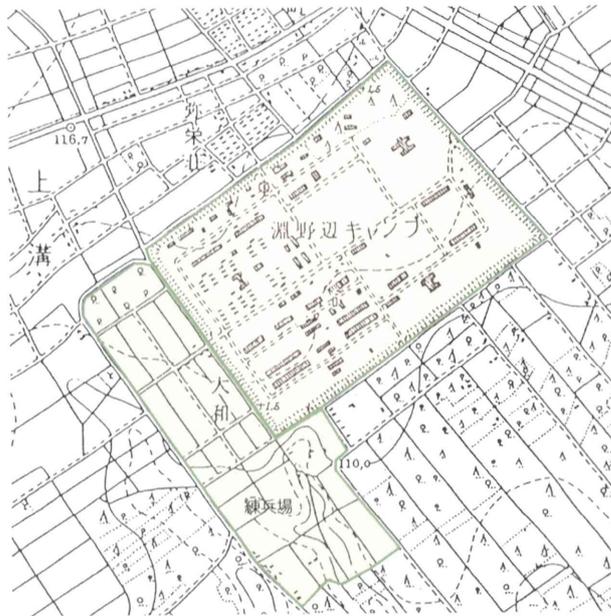
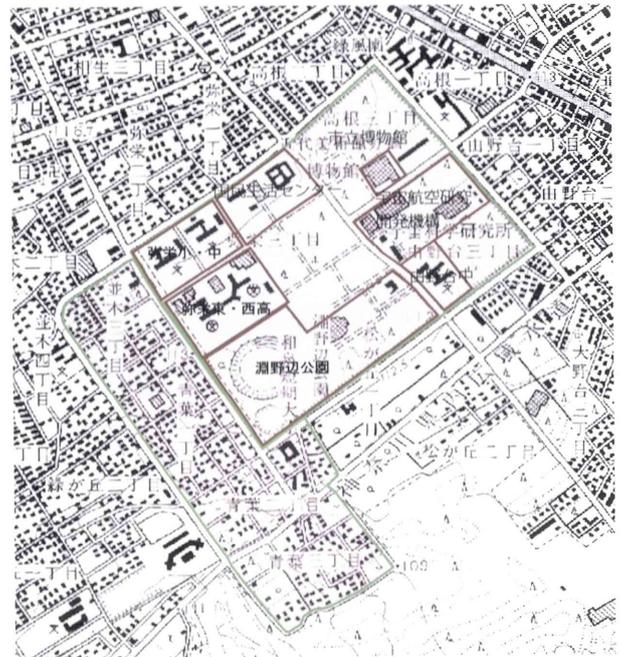


図 3-37 現在の航空写真



昭和 28 年当時の陸軍機甲整備学校跡 (淵野辺キャンブ)



現在の陸軍機甲整備学校跡

- 戦時代の施設敷地
- 兵場
- 軍施設
- 買収された敷地
- 公共施設

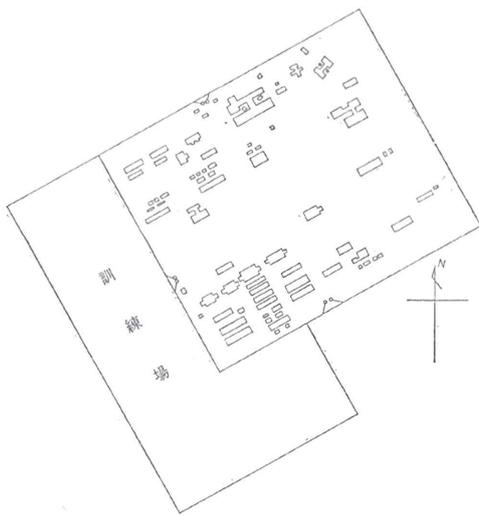


図 3-38 陸軍機甲整備学校建物配置図

陸軍機甲整備学校跡地

■ 陸軍機甲整備学校

相模原に建設された軍施設の中で最も遅く、昭和18年に進出してきた。

戦車の操縦や整備を練習する学校で、元々は、陸軍自動車学校といい、自動車に関することを学び・研究するところで元々は東京の世田谷にあった。

この機甲整備学校は、他の軍施設と離れて配置されている。

その理由として考えられるのは、昭和15年に造兵廠や兵器学校に勤務する人たちのために証券会社が建設した賃貸住宅「弥栄荘」がこの近辺にあったからではないか。

17年には造兵廠などの為に星が丘住宅が建設される(4-1-2参照)が、そこには限られた人達しか入ることはできなかった。18年に移転してきたこの施設は、元来あった住宅を利用しようという計画だったのではないだろうか。

昭和19年には、キャンプ淵野辺として接收され、米軍の通信基地として利用されていたが、遊休地化が進み、昭和49年(1974)に返還されて、跡地利用の計画が施行された。

機甲整備学校として機能していたのはたったの1年だけで、その後の30年は米軍に利用されていたことになる。

戦車などの試運転などが行なわれていたであろう練兵場は、終戦後、接收されず、そのまま住宅地化が進んだ。しかし、この場所は区画整理事業の区域外だったために、昭和55年頃になってやっと住宅が建ち始めたのが分かる。

この周辺の地名は「弥栄」、「ヤエイ」と呼ばれ弥栄高校や弥栄中がある。この「弥栄」は「イヤサカ」とも読み、「万歳」と同じような意味で戦時中よく使われていた言葉である。

返還後は、淵野辺公園、宇宙研究所、県立弥栄

東・西高校など公共施設がほとんどである。兵器学校と同様に教育の機能がこの地区では引き継がれ、さらに、周囲を取り囲む樹木がそのまま利用されているようだ。

広い公共空間と地名によって軍の足跡をたどることができる。



図3-39 昭和16年街中での野外訓練

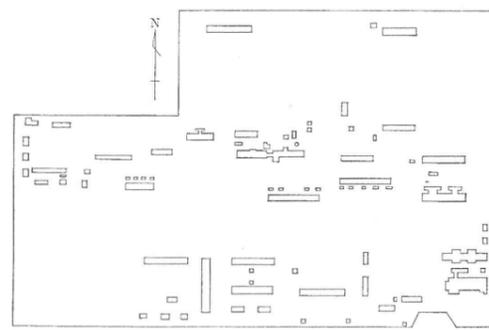


図 3-41 陸軍通信学校建物配置図

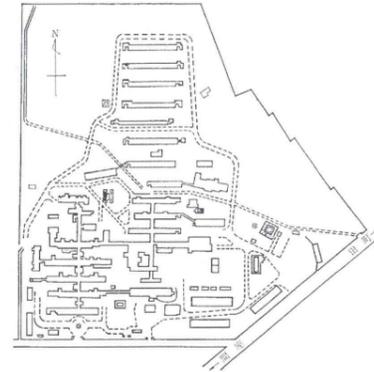


図 3-42 相模原陸軍病院建物配置図

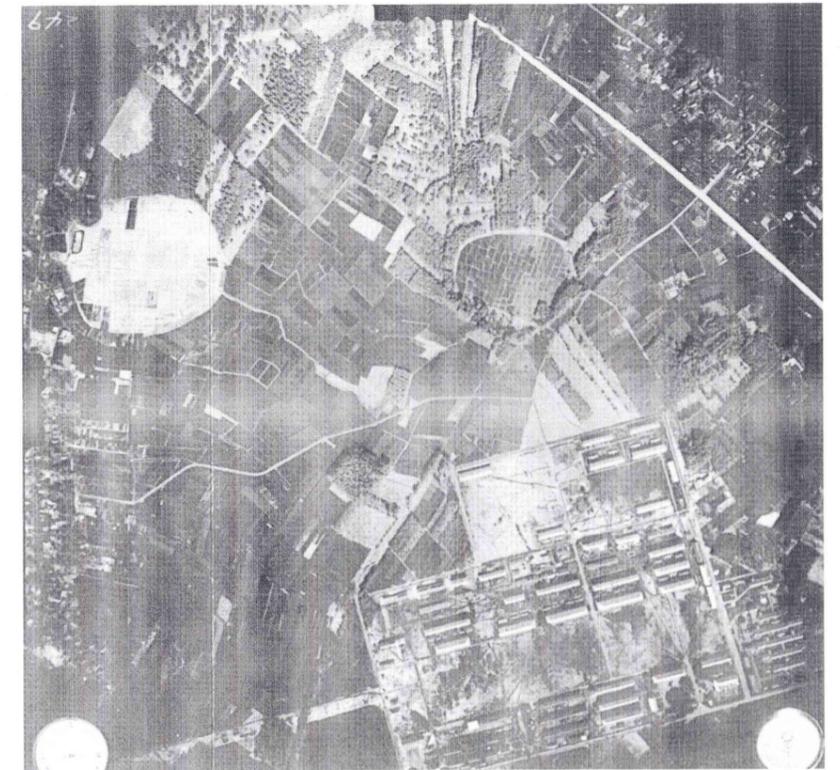
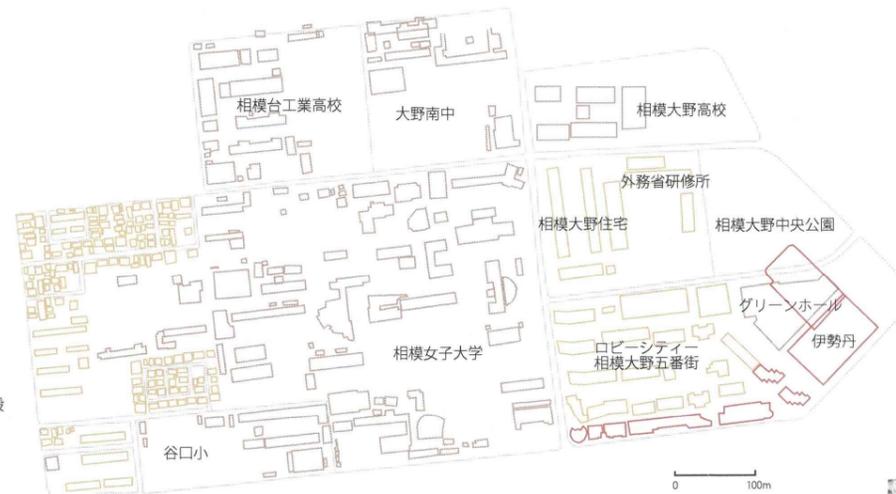


図 3-43 昭和 17 年航空写真

通信学校、陸軍病院跡地共に公共空間特に学校に利用されていることが多いが、相模女子大学内には当時の正門からのアプローチや庭園が残っており、面影を見ることができる。
ロビーファイブの住宅群は、返還されてすぐに建設されたので、30年近くたっていることになる。駅からのアクセスも良いことから入居者はまだまだ多いようだ。交通量が多い道が近くにあるが、周辺に学校が多いため、閑静な住宅街になっている。

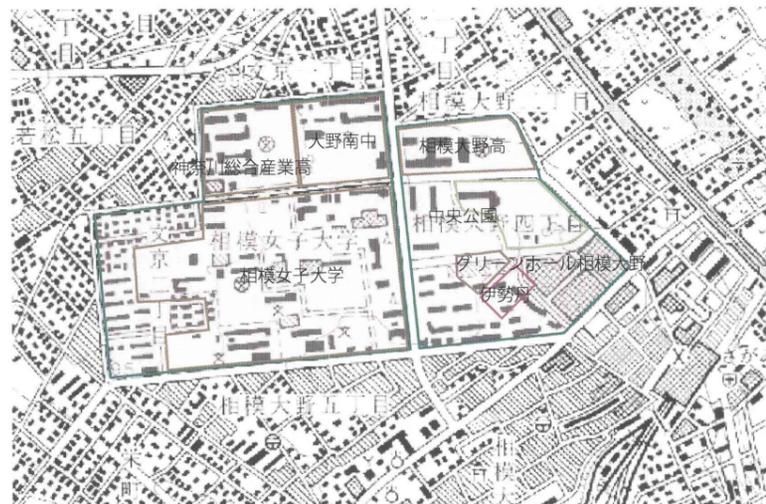


陸軍通信学校・相模原陸軍病院跡地

- 学校・公共施設
- 住宅
- 商業



陸軍通信学校・相模原陸軍病院当時の周辺図（昭和 28 年）



現在の陸軍通信学校跡・相模原陸軍病院跡

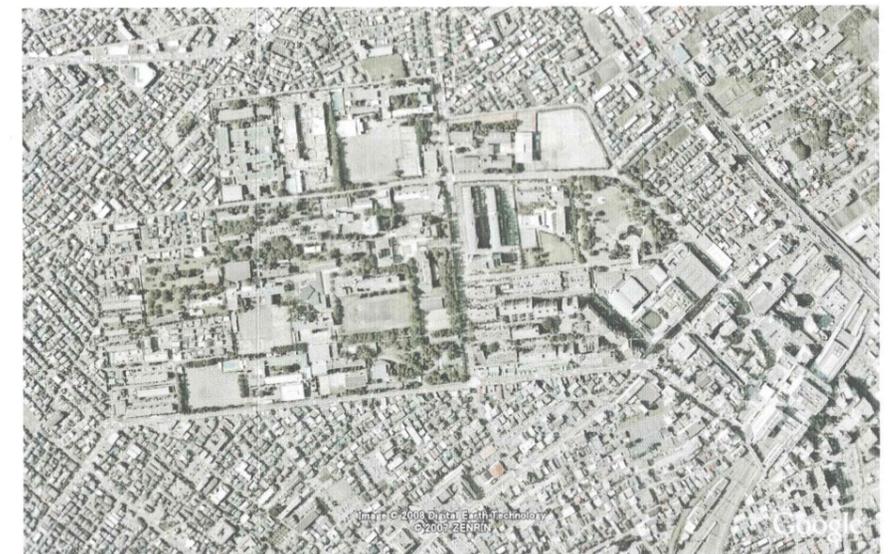


図 3-44 現在の航空写真

- 陸軍時代の施設敷地
- 軍事施設
- 返還された敷地
- 学校・公共施設
- 工場
- 防衛省施設

■ 相模原陸軍病院

昭和15年に開設。陸軍直轄の病院よりも1ランク下になる陸軍一等病院で、全国に4箇所ある一等病院のうちの1つ。

戦後、接收されて30年以上もアメリカ陸軍医療センターとして利用されていたが、昭和56年(1981)に返還された。ベトナム戦争時には、傷病兵を収容し、各地の野戦病院を統括していた。

現在は、住宅団地や県立相模大野高校、市営のホール、伊勢丹など巨大施設が建ち並び、ほんの25年前までは米軍の基地だったなどと想像もつかない。

今でこそ駅ビルや高層マンションが建ち並んでいるが、返還されて間もないころの景観はまさに田舎町で、伊勢丹のようなデパートがなぜこの地方に作られたのか不思議に思う。

伊勢丹がこの地を選んだ理由として、市場調査

を行なったところ、相模原の人は車を持っていてオシャレな人が多く、出店してもいけるのではないかと判断を下したそうだ。

病院としての機能は跡形も無く消え去ってしまったが、小田急線の駅から近いこと、さらにアメリカ軍の持つハイカラな要素が引き継がれたからその施設なのではないだろうか。

さらに、伊勢丹と同様、市営グリーンホールも集客力があり、大野駅からアーケードで繋がれてルートが決定されている。

医療機能から商業機能へと新しい機能を埋め込むことで大野周辺の新しい市街地像を形成していったのではないだろうか。



図3-45 伊勢丹前



図3-46 昭和25年米軍医療センター



図3-47 昭和14年相模原陸軍病院

■ 陸軍通信学校

通信に関する学理、技術の教育および無線通信の現役下士官要員の教育を行っていた。

東京・杉並の馬橋にあったが演習場が狭かったため、士官学校が確保した演習場を利用することもあったため、士官学校に近いこの場所に昭和13年に移転してきた。

現在では、私立の小、中学校や県立高校、相模女子大学の他に市営住宅や公団住宅が所在している。

隣接する相模原陸軍病院跡地とは異なり、ほとんどの跡地が公共施設、特に教育機能の学校が占めている。

相模女子大学の正門は通信学校当時と同じ場所にあり、そこから伸びるイチョウ並木とグラウンドを取り囲む桜並木もそのまま残っている。

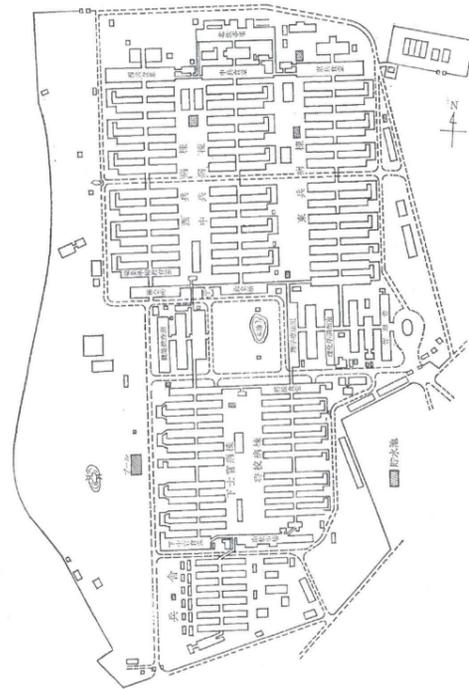
70年がたった現在でも、その場所にある機能や配置が変化していないのは、学校というまとまって土地を保有できる団体が管理しているからこそなのだろう。



図 3-48 相模女子大学イチョウ並木



図 3-49 本部棟



第三陸軍病院跡地用途図

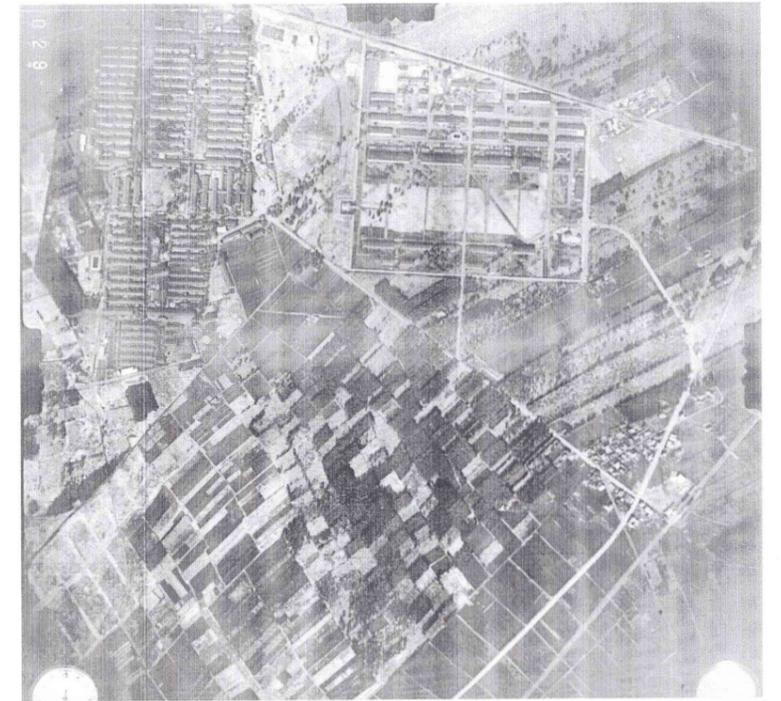


図 3-52 昭和 17 年航空写真



図 3-50 臨時東京第三陸軍病院建物配置図

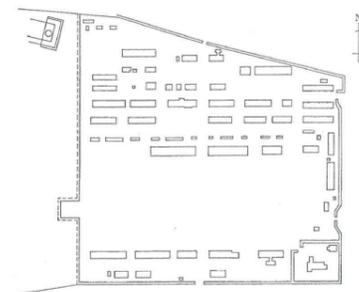


図 3-51 電信第一連隊建物配置図

航空写真から見ると、 の部分には緑が多く、 の部分には大きな建物が確認できるため、 は住宅地区、 は様々な施設が配置されていると考えられる。周辺の住宅と比較するとどれだけ巨大な敷地が米軍住宅として利用されているかが分かる。



図 3-53 現在の航空写真



第三陸軍病院・電信第一連隊当時の周辺図 (昭和 28 年)



現在の臨時東京第三陸軍病院跡・電信第一連隊跡

- 陸軍時代の施設敷地
- 軍事施設
- 返還された敷地
- 学校
- 公園

■ 電信第一連隊

東京の中野にあったが、演習場が狭いため、士官学校の移転を期に通信学校と共に転営計画が進められ、昭和14年に移転してきた。通信業務の専門部隊で、昭和19年には1770名の隊員がいた。

当時、横浜水道を境に区切られていたが、終戦後、接收されて東側が拡張し、米軍相模原住宅として約60ha、約520戸の住宅に1400人が居住している（2002年時点）。

航空写真を見るとよく分かるが、周辺の住宅群の敷地割りとは大きく異なり、広い庭がとられ、緑も多く、ゆったりとした設計のまさにアメリカンスタイルの住宅地区となっていることが分かる。さらに、基地内には住宅の他に小学校や育児所、プールなどのスポーツ施設、劇場や教会、消防署などの設備が完備されている。

戦中期の施設や機能は全く残っておらず、米軍によって相模原の中に「アメリカまち」が突如として加えられた。造兵廠と同様に、都市の中にぽっかりと穴が空いたようになっている。



図3-54 米軍住宅地域航空写真



図3-55 米軍住宅地域前の通り

■ 臨時東京第三陸軍病院

士官学校の練習場用地の南東の端に建設され、昭和13年に開院。

当時は、臨時東京第一陸軍病院は新宿区戸山町に、臨時東京第二陸軍病院は目黒区東が丘にあり、第三として相模原に設置された。

中国大陸戦線での傷病者を臨時に収容するためのものだった。

運動場や農地などもあり、面積は現在の国立相模原病の3倍を越え、当時の最新の医療機器を備え移動には自転車を利用するほどの大病院だった。

収容人数は計画上4500名だったが、実際は、6000名を越えており、職員は200～300名いたが、看護婦は5～6名だけだった。

横浜水道から直接、水を取るために水道に隣接するように建設されたため、小田急相模原駅からは徒歩で15分ほどの距離にある。

その駅からのアプローチには、サウザンロードとよばれる商店街が伸び、賑わいを見せている。

この陸軍施設も、当時の医療機能を受け継いだままである。

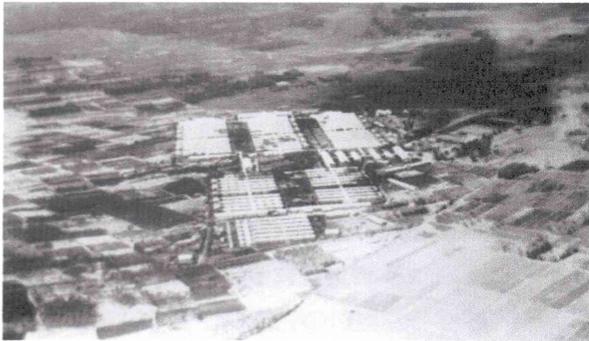


図3-56 昭和14年臨時東京第三陸軍病院

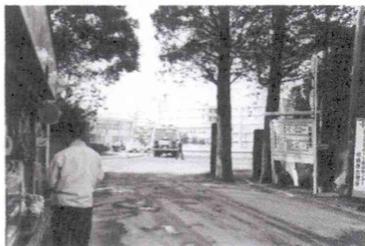


図3-57 昭和46年国立相模原病院



図3-58 国立相模原病院

第3章まとめ

日中戦争を背景に戦時下体制下に於いて、都心では軍事施設の誘致が問題になり、移転先を探していた。そのような状況下で、旧陸軍は安価に、平坦で、そして広大な土地を得られる相模原を移転先として選定した。

陸軍士官学校は、元々あった市ヶ谷との交通の便、練兵場として谷地や丘が得られるという理由から小田急線沿線の相武台に移転してきた。

臨時東京第三陸軍病院は、造兵廠練兵場として取得した土地に建ち、病院で利用する水源を横浜水道から直接取るために水道に沿って配置された。

相模陸軍造兵廠は、物資輸送の観点から横浜港を利用するため、横浜線沿いに境川と多摩丘陵を背景に線路と挟まれるようにして配置された。

この3つの施設の位置関係から、その後次々と移転してくる軍事施設の配置関係が決定されることとなった。

練兵場を共同利用することから、教育機関は士官学校付近に。医療関係についても第三陸軍病院付近に配置された。兵器などの製造関係については、造兵廠付近に配置されることとなった。

また、昭和15年から施行される「軍都計画」＝「新興工業都市計画」に於いても、この配置関係は大きな影響を与えることになる。

「新興工業都市計画」は、戦時下の軍需産業の拡充計画による4大工業地帯への集中を緩和するために地方へと分散するものだった。軍事施設、特に造兵廠の移転も伴って、新興工業都市23都の中の1都市として相模原が選定され、工業都市への大きな一歩を踏み出した。

軍や国が主導の都市づくりは、なかば強制的で威圧的なものであったが、それは悲観的なものではなく、むしろ期待感を持って取り組まれた。

北部と南部では計画方針が大きく異なる。

北部は造兵廠を中心として軍需工場を配置、道路網を整備し、人口10万人の工業都市を目指し、南部は士官学校を中心として文化・教育の環境づくりを行なうために手を加えない方針となった。しかし、この計画方針が現在にまで至る都市内での繋がりの希薄を生むこととなる。

「軍都計画」の区画整理事業は、旧都市計画法に基づいて行なわれた。

しかし、計画法の基準をはるかに超える幅員や緑地・公園が取られ、今日の都市計画法の基準をも満たす。

それだけ、相模原で行なわれた「軍都計画」は先進的なものであり、この地区の新たな都市空間と様々な地域創造の機会を与えた。

しかし、公共の権力を背景に持ちながら、既存の都市とは全く無関係に、抽象的で理想的な都市が構想され、スケールが非常に大きく、計画の中では、きれいに図を描いていても、実際に歩いてみると、大味で画一的・平面的な空間が広がっているように感じてしまう。

そこに、計画と実際のズレが生じる。

工業都市と学園都市として発展のズレを計画時点で示唆されていた北部と南部は、現在でも各地域の有機的な繋がりはなく、都市内の連続性は途切れている常態にある。

造兵廠がシンボリックに配置され、そこを中心として道路網が放射と碁盤の目状の組み合わせにより形成されている。こうして、軍施設をランドマークとして、空間座標が形成された。

城下町であるかのように線路や道で城郭が形成され、そのシンボルとして「軍」という支配的な組織の概念が据えられている。城郭の中にも、ヒエラルキーが存在し、工場地帯や官庁街の軸が分けられている。

終戦後の各施設は、接收されるか払い下げになり、民の利用する空間となった。

ほとんどの場合、人口増加に伴う学校施設など公共空間として建設され、多くの緑が残されている。

公共空間に利用されている今日においても、軍施設が存在した空間は、周囲と異なる空間を生み出し、都市の中で目印となる機能を果たしている。

旧陸軍が描いた理想都市は、「軍」が象徴的に配置され、「場」のイメージを決定づけているものとなる。そこには認識軸・行動軸がおかれ、空間的にも精神的にも欠かすことのできない認知対象となっている。

城郭を形成し「民」と「官」の意識的な境界を造り出すことで、この相模原の地域が他の都市とは別空間として形成されている。

終戦を迎える前の「日本」そして「軍」の城下町として理想都市が描かれていたのだ。

第4章 軍都の構成要素

4-1 軍のための住宅

4-1-1 住宅地建設への影響

4-1-2 星が丘住宅段地 ー営団と県営ー

4-1-3 商店街の発生

4-1-4 鉄道の発展と利用の変化

4-2 街路空間の特徴

4-2-1 街路計画と2本の幹線道路

4-2-2 国道16号

4-3 軍都の慰霊空間

4-3-1 慰霊空間の目的と影響

4-3-2 相模原における慰霊空間

4-4 今後の計画

4-5 第4章まとめ

4-1 軍のための住宅

4-1-1 住宅地建設への影響

軍需工場の建設に伴い、そこで働く軍関係者や従業員、その家族が移住してきたことで、相模原の人口は爆発的に増加していった。さらに、日支事変の勃発によって戦時下体制の稼動になり、造兵廠が昼夜の2交代制になったことや建築資材・労働力の不足と建築費の高騰により住宅供給不足が続いていた。公的住宅の建設は、昭和14年に相原村の橋本や小山で村営住宅が48棟、上溝町で石橋やその他数箇所に町営住宅80棟が建設されていたが需要には到底足りるものではなかった。

公的住宅建設の理由として、「住宅建設資金関調」には、「先年座間町に士官学校の移転契機とし、隣村大野村相原村等に軍部施設を見、右軍部施設勤務員は本町居住を希望するもの多き為住宅の大不足を生ずるに至れり、然れども早急に個人に於いて建設することは資金等の関係で実現せざるに依り、此際町発展の為町営を以て住宅を建設し、之等勤務員を招致し軍都出現を図る故なり。本住宅は前記の如く軍都関係者の居住を主とするものにして、軍都施設よりも要求ありたるものなるが故に、貸付其の他に付けても相当援助せらるることに了解のみなり」と記されている。

つまり、造兵廠だけをとっても約500人程度を収容できる独身寮を用意していたが、原則的にそ

こは軍関係者が居住するためのものであって、従業員は敷地外に居住することになっていたので、近隣農家に強制的に従業員を宿泊させたり、一般企業にも住宅建設を要求したのだった。

ちょうどその頃、全国に於いても住宅難は深刻な問題であり、中央政府機関では、昭和14年に住宅営団を設立。政府機関による直接の住宅供給が始まった。

相模原地域では、地元市町村と県、民間を含めて住宅建設が盛んに進められ、その総数は1000戸にまで及んだ。

このような状況の中で、昭和14年、相模原では上溝の横山に県営住宅・営団住宅を建設することで造兵廠を含めた軍需工場従業員の住宅難の解消を図ることとなった。この計画は昭和14年から昭和16年までの3カ年計画で、政府の第一期計画に準拠した計画だった。

| 軍関係施設名 | 職員数 | | 学生・生徒数 | | | 患者 | 工具 | 兵員 | 合計 | 電車通勤者 |
|------------|------|-----|--------|-----|------|------|------|------|-------|-------|
| | 教官 | 職員 | 科校 | 候補生 | 生徒 | | | | | |
| 陸軍士官学校 | 300 | 600 | | | 3500 | | | | 4400 | 312 |
| 臨時東京第三陸軍病院 | 80 | 250 | | | | 3200 | | 700 | 4230 | 230 |
| 陸軍相模兵器製造所 | | 100 | | | | | 3000 | | 3100 | 139 |
| 陸軍工科学校 | | 490 | 100 | | 1450 | | 170 | 350 | 2560 | 44 |
| 電信第一連隊 | 40 | 20 | | | | | | 1400 | 1460 | 60 |
| 陸軍通信学校 | | 100 | 300 | 300 | 225 | | 150 | | 1075 | 150 |
| 計 | 1980 | 400 | 400 | 300 | 5175 | 3200 | 3320 | 2450 | 16825 | 935 |

表4-1 軍関係施設所属人数調査票



図4-1 工事中の星が丘住宅

4-1-2 星が丘住宅団地 - 営団と県営 -



図4-2 星が丘住宅

上溝の横山の「相模原集団住宅」は、県営住宅建設計画の中で最大規模を誇っており、この地域の人たちが「上の段」と呼んで耕作していた畑、現在の星が丘1, 2, 3丁目あたりを用地にしたものである。

なぜ、集団住宅地に上溝の「星が丘」の地が選ばれたかという点、「整備方針」の中にある「徒歩又は自転車にて通勤し得る程度トスルコト」とあり、工場の隔離の原則に沿って、造兵廠から約2kmの場所にある地がちょうど「星が丘」周辺だったためである。ここでは、造兵廠の西門と当時の中心市街地の上溝のほぼ中間地点に当たる位置で、士官や工員のほとんどが造兵廠へ建設事業で作られた幹線道路を自転車や徒歩で通勤していた。中でも多くの人々が徒歩で30分弱かけて通勤しており、自転車で行く人はその1/5程度だった。



図4-3 星が丘の2戸建て住宅

造兵廠の士官や工員のための住宅として、県営住宅376戸（15坪のものが272戸、11坪のものが104戸）と住宅営団251戸によって627戸が建設された。その中でも、県営住宅では分譲の1戸建が104戸、賃貸の2戸建が272戸、住宅営団では分譲の1戸建が36戸、賃貸の2戸建が216戸の2種類があった。住宅は、理想的な勤労者住宅を目指したもので、当時の公営住宅の敷地は建坪の3倍が一般的とされていたが、ここでは建坪の5倍以上をとっていた高級住宅街であり、建総敷地面積は営団住宅で15316坪、県営住宅で26720坪の約42000坪に及ぶ大規模な住宅開発だった。しかし、従業員の全員の住宅を保障するにはまだまだ足りず、入居の申し込みは約2.5倍にもなり、抽選が行なわれることになった。もれた人々は、横浜線を利用して八王子や橋本、原町田方面から通勤していたようだ。

住宅は、一戸建てのものと二戸建てのものとは

あり、一戸当たりの敷地面積が50～100坪、住宅の間取りは現在の2K、3Kに相当する広さであった。当時としては、相当な贅沢な造りのようであった。この住宅地は、造兵廠・軍施設に従事していた人たちの為の住宅なので、当時の一般の住宅よりも良いつくりだったと考えられる。

水道も通っていない状態だったため、工所用井戸を掘って建設がはじめられた。加えて、この住宅団地には、小公園、日用品市場、浴場なども同時に建設される予定だったが、間に合わない状態だったので、井戸を掘り、各住宅への給水が行なわれていた。

工期が5期に分けられ、入居が昭和17年から始まったが、第1期の時点では道路も全く整備されない、下水溝もない、何も無かった草だらけの台地にあわただしく進められたため、実際の生活は、十分な環境整備がなく、生活は大変不便なものだったよで、木炭の配給が少ないために、外で焚火で炊事を行っていた。

さらに戦時中は食料難が続き、どここの家庭でも自給自足の生活が行なわれており、空地とあらば、耕して畑にしていたために星が丘周辺の道路も両側2メートル程ずつ畑になっていて、第3ロータリーがある大通りにまで麦やさつまいもの畑になっていたようである。

急を要して先に住宅が建てられたため、資材の関係で胴貫が2本必要なところが1本になり、壁がボロボロと崩れるところもあった。また、道路や下水、排水についても入居した後に工事を行なっている状況であったため、浴室空間は用意されていたものの湯に入るために、原町田の方面へわざわざ出かけていたようだ。

軍施設への給水が急を要したため、県が水道布設を急ぎ、軍や関係町村なども負担して昭和14年頃には工事に着手していたが、一般住宅にも給水が始まったのは昭和20年のことだった。

この「星が丘」という地名は、ここに移り住んだ住民のほとんどが、造兵廠関係の従業員だったことから、その陸軍の象徴でもある星のマークからとって「星が丘」と名づけられたそうだ。



図4-4 建設工期順

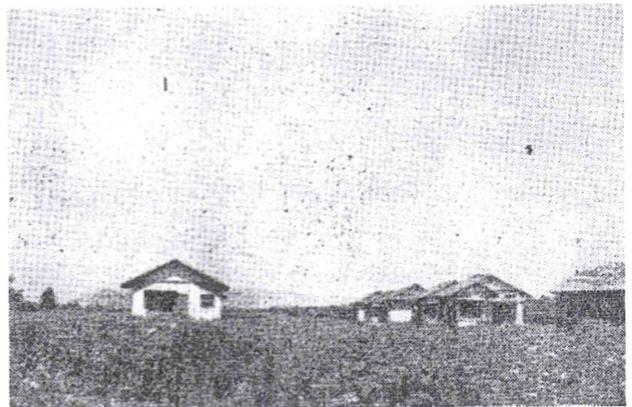


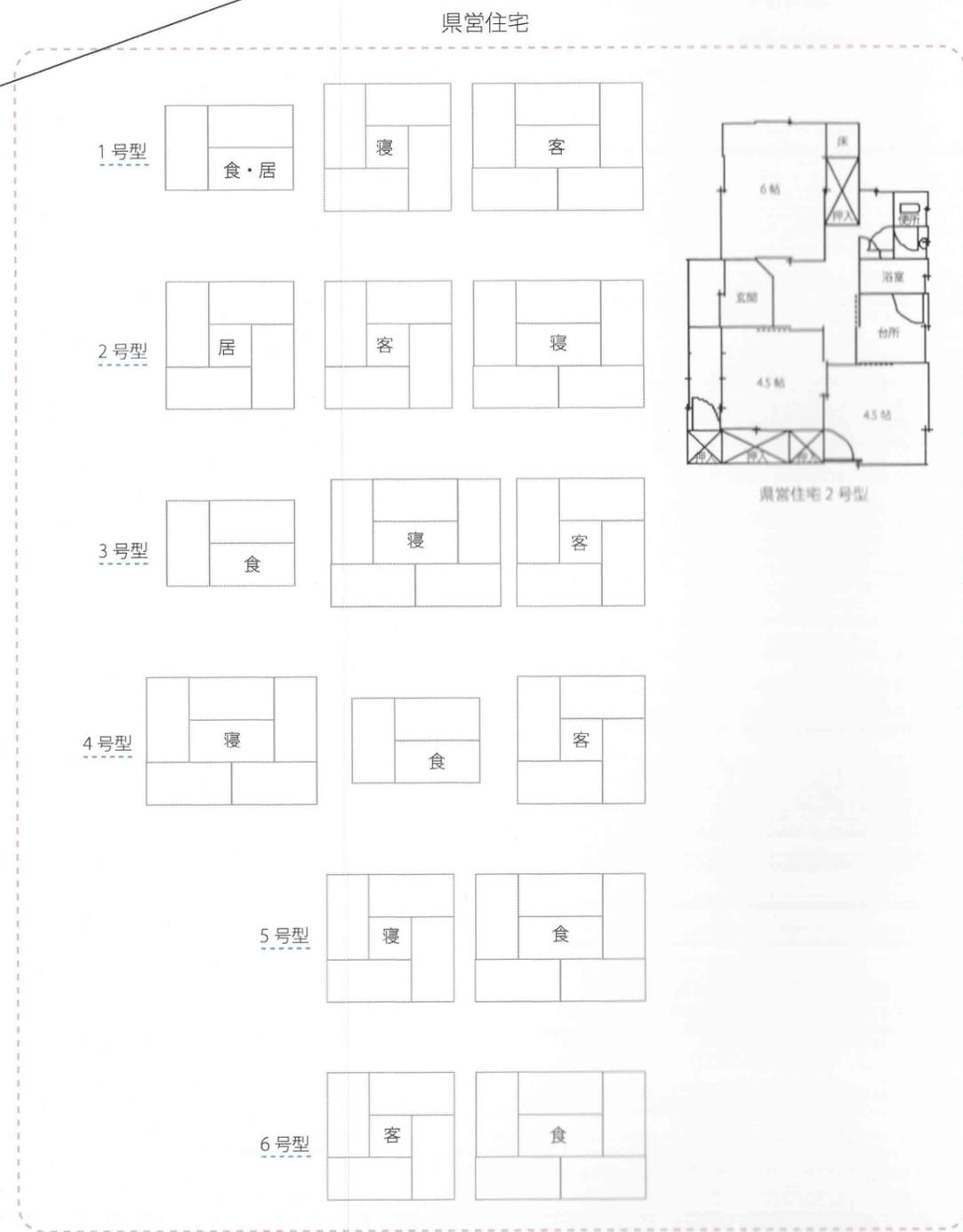
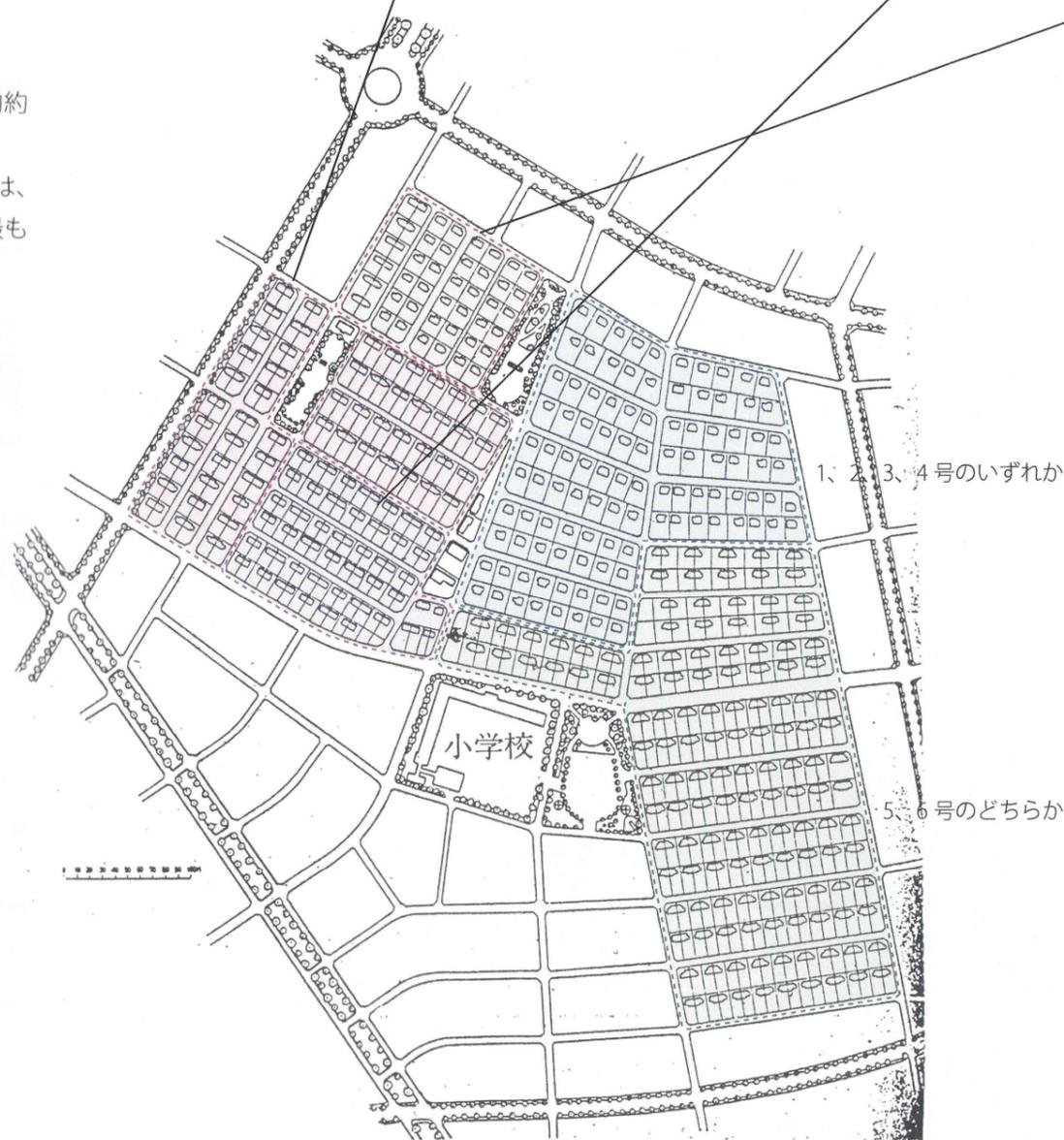
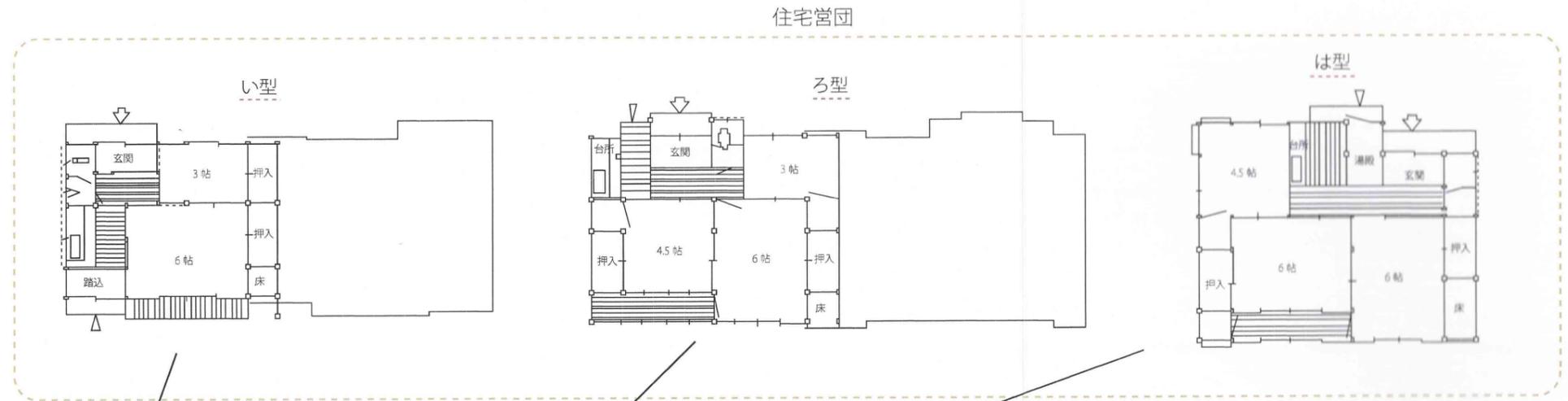
図4-5 星が丘住宅-2



図4-6 第一ロータリーから星が丘方面を臨む

| 項目 | 戸数 | 床面積ト敷地面積トノ比 | 一戸当平均 | | 総床面積 | 総敷地面積 | |
|------|-----|-------------|-------|-------|-------|--------|--------|
| | | | 床面積 | 敷地 | | | |
| 住宅営団 | い | 84戸 | 1.8 | 8.7坪 | 50坪 | 731坪 | 4,200坪 |
| | ろ | 130 | 1.9 | 11.8 | 63 | 1,534 | 8,190 |
| | は | 37 | 1.9 | 15.1 | 79 | 459 | 2,926 |
| | 計 | 251 | 1.9 | 10.9 | 61 | 2,724 | 15,316 |
| 県営住宅 | 1 | 34 | 1.3 | 13.25 | 100 | 450.5 | 3,400 |
| | 2 | 28 | 1.3 | 13.25 | 100 | 371 | 2,800 |
| | 3 | 25 | 1.4 | 14.25 | 100 | 356.25 | 2,500 |
| | 4 | 17 | 1.3 | 13.25 | 100 | 225.25 | 1,700 |
| | 5 | 136 | 1.7 | 10.25 | 60 | 1,394 | 8,160 |
| | 6 | 136 | 1.83 | 11.00 | 60 | 1,496 | 8,160 |
| 計 | 376 | 1.61 | 11.5 | 71 | 4,293 | 26,720 | |
| 合計 | 627 | 1.67 | 11.19 | 67 | 7,017 | 42,036 | |

建蔽率を見てみると、住宅営団のものは平均約19%、県営住宅のものは約16%になる。現在と比べるとかなり、低い数値である。これは、空地面積を十分にすることで、防火の効果が最も現われるように配置された結果になる。



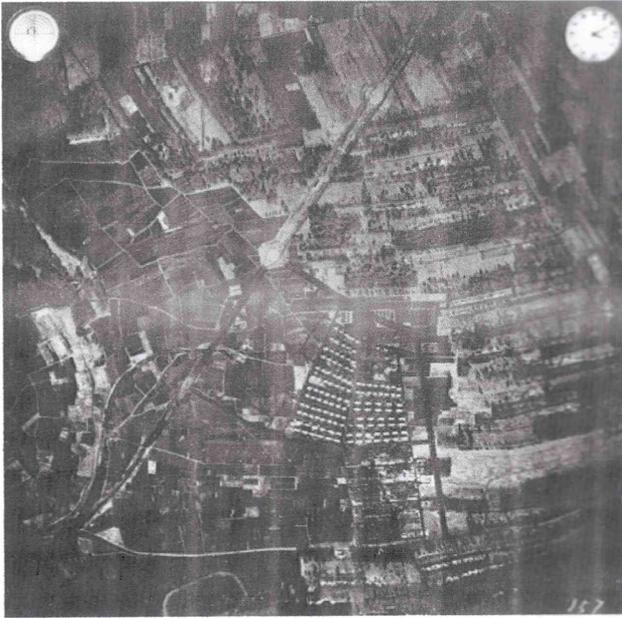


図4-7 昭和18年航空写真

住宅営団・県営住宅の双方において、一戸建て住宅は分譲で、敷地に100坪が当てられ、間取りも広く取られており、二戸建て住宅は賃貸で、小さいものでも半分の50坪が当てられ、間取りは一戸建てよりも狭い造りになっている。

各住宅には庭で家庭菜園が行なえるような小さなスペースが付随されていたようだ。道幅も広くとられ、約6mあり、ゆったりとした間隔で街区が形成されている。

現在の住宅事情から考えても田園調布の高級住宅街とまではいかないが、当時としてはかなり優遇された住宅地だったことが分かる。

627戸の中でも1戸建て2戸建てと分かれているということ、つまり、同じ住宅地の中でもヒエラルキーがあり、一戸建てに住む人は身分の高い上級クラスの人達が住んでいたと予想される。

1期に建設された1、2、3号と5期に建設された「は型」が1戸建てに当てはまるが、すべてが北側に集中しており、造兵廠に近い場所に配置されている。

また、営団のものには浴室がなく、県営のものにのみ付いている。敷地面積から見ても、営団よりも県営の方が良い造りがされていたと考えられる。

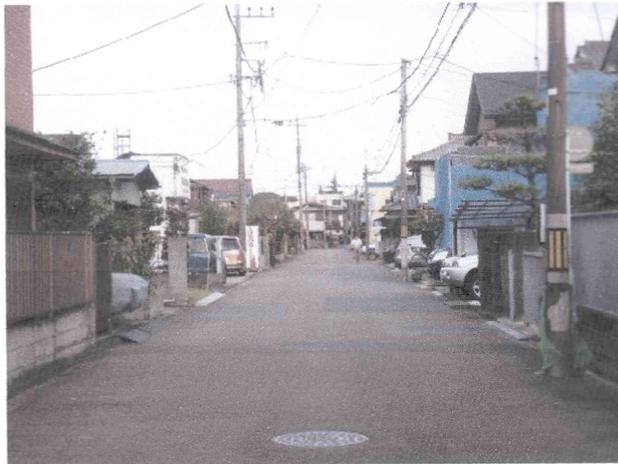


図4-8 星が丘住宅地



図4-9 星が丘住宅地内にある中央ストアー

星が丘住宅のヒエラルキー

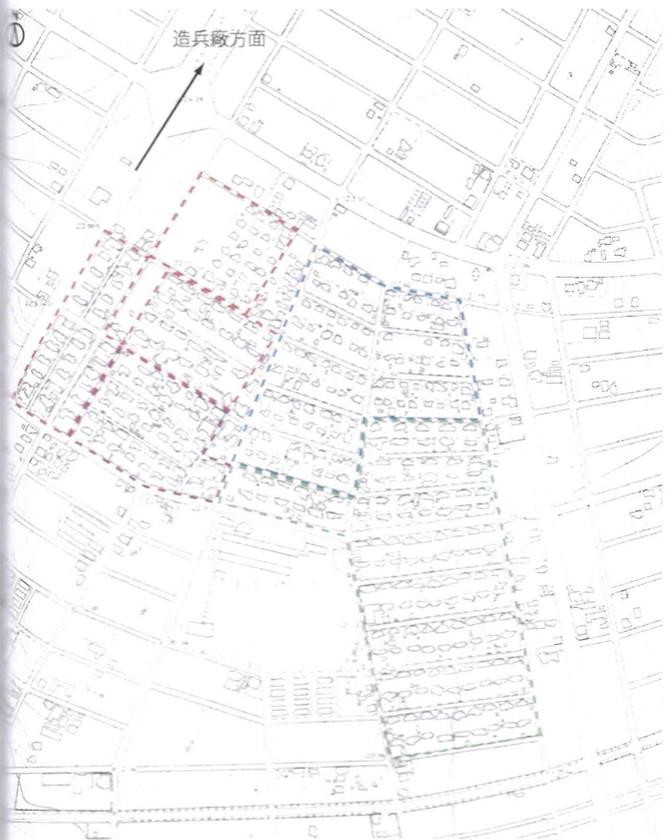


図4-10 1戸建てが建てられていた地区の街路

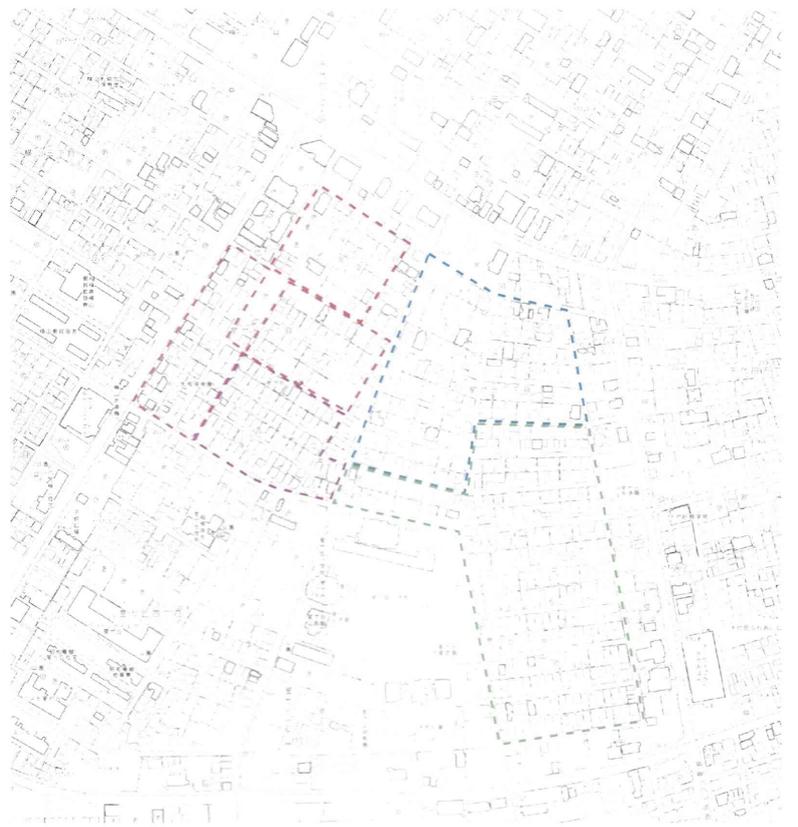


図4-11 2戸建てが建てられていた地区の街路

1戸建て地区の道幅：約6m
2戸建て地区の道幅：約4m



昭和38年



現在

との区域は、1戸建て。
この地区は、防火に関して考慮された配置の中でも特に日照なども特に優れている地区になる。

- 建築用途別
- 個人住宅
 - 集合住宅
 - 商業
 - 文化・教育
 - 公園



現在では、当時の形を残したものはなく、全ての家が建替えられてしまっている。ある同じ区画で見ると、建設時は14戸だった区画が、20戸以上にまで増えている場所もある。

しかし、北部はアパートが建ったり、二世帯住宅のように同一所有者が敷地内に2戸建てている場所も中にはあるが、多くの場所がそのままの敷地割で居住している。

2戸建てがあった南部は1戸建てずつに分けられ、箱型の住宅がぎっちりと詰まり建ち並んでいる。

終戦を迎え、造兵廠で勤務していた者は職を失い、他所へ職を求めて転居する人が増え、地域全体の1/3を越える世帯が去ったために、建設当初から住んでいる人は少数だと思われるが、この場所の持つ、当時のヒエラルキーは引き継がれているように思う。

4-1-3 商店街の発生

多くの人々が移り住み始めると、生活を支えるための商店ができ始める。

相模原の場合は、以前から絹の市場として栄えていた上溝と、新たに星が丘住宅内、駅前にできた相模原駅前商店、淵野辺商店、造兵廠西門商店が発生する。

この項では、それぞれの発生と都市内での位置づけを見ていきたい。

■ 星が丘商店街

新しく建設された星が丘の住宅は、行政や住民のくらしも全て上溝に依存した深い関わりの中かで発展してきた。何も無い台地にふって湧いた住宅地には、配給所をはじめ食料品を扱う店は一軒もなかったため、初めから住民の生活は上溝に依存する構想だったのかもしれない。上溝までは、約1.2 kmほどだが、途中の道は人家もなく、急勾配の坂もあり、往復はかなりの重労働だったようだ。

戦後2、3年になると住宅地内に点々と商店が出来始めたため、まとまった店舗を住宅地の中心部にある公衆浴場建設予定地だった場所に建設することとなった。

現在でもこの周辺には23軒ほどの商店が建ち並んでいるが、ほとんどが飲食店であり、営業しているのは数軒となっている。

周囲に大きなスーパーやレストランができ、車の利用も増え、この地域内に商店が必要な理由がなくなってしまったのだ。

住宅密集地に突如として現れる商店群は、60年前の人々の生活を支えていた形跡を見ることができる。



図4-12 星が丘商店街



図4-13 星が丘商店街周辺

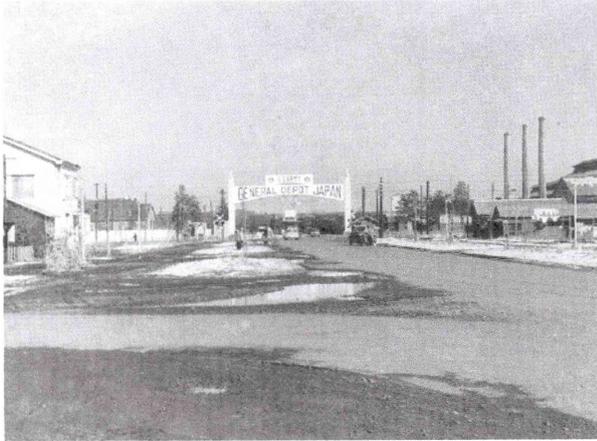


図 4-17 昭和 30 年西門前の通り



図 4-18 昭和 40 年頃の西門商店街



図 4-19 現在の西門商店街

■ 西門商店街

西門商店街は、米軍に接收された後、補給廠の基地出入口の西門を基点に西門通りは日本人従業員の通勤の自転車で賑わった。この基地労働者を相手に飲食店が開店し、自然発生的に出来た商店街である。できたころは、3軒程しかなかったが、補給廠の労働者を相手とした商店や飲食店が賑わいをみせていた。

戦後、米軍に廠が接收されてからは、基地の労働者を対象にした飲食店やパチンコ店などが営業を始めて店舗を増やし、昭和 26 年には「日用品小売市場」が開業して、さらに多くの買い物客が訪れた。

15 年ほど前までは活気があり、多くの人で賑わっていたが、駅からのアクセスが悪く、少ない駐車場のため現在では人気も少なく、閉まっている店舗も多い。

西門商店街は西門が利用されて人の出入りがあったからこそその商店街であり、閉鎖されている現在では、駅から伸びるメインストリートの軸線と平行に伸び、ズレてしまった商店街なのである。

■淵野辺商店街

淵野辺駅は横浜線の開通と同時に北口のみが開設された。南口方面は沼地が広がり、整地できていない状態だったためだと考えられる。そのため淵野辺は北側方面にだけ商店街が形成されている。

2つの写真は、ほぼ同じ位置から撮影したものだ。横浜銀行はこの当時から営業を行っていたことが分かる。

戦前は中心地のひとつだった淵野辺も、現在は町田と橋本に挟まれ、人気は少ない。桜美林や日大三校、平成15年には青山学院大学が進出してきたために学園都市のイメージが強い。

淵野辺駅や相模原駅前の商店街、西門商店街など駅を中心とした商店街は、飲食店や金物、靴屋など比較的出来上がった商品を販売している商店が目立ち、豊かな生活のための商店街だったことがうかがえ、陸軍造兵廠や兵器学校の軍関係を対象として発展してきたことが分かる。

戦前から賑わいを見せていた上溝や星が丘住宅内にできた商店街などは、魚屋や八百屋、自転車屋など地域住民の生活を対象としていたことが分かる。

表4-2を見ると、造兵廠のある相原や大野村では、店舗数が多いうえに料理飲食店や酌婦が多く、造兵廠等軍関係者向けの商売が多かったことが推測される。



図4-20 昭和29年淵野辺駅前商店街

| 営業名 | 相原 | 大野 | 大沢 | 上溝 | 田名 | 麻溝 | 新磯 | 座間 | 計 |
|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 質屋 | 1 | - | - | 4 | - | - | 1 | - | 6 |
| 古物商 | 3 | 12 | 5 | 5 | 10 | 8 | 4 | 3 | 50 |
| 旅館 | 2 | 6 | - | 2 | 6 | - | - | 4 | 20 |
| 理髪業 | 5 | 8 | 3 | 4 | 4 | 3 | 2 | 5 | 34 |
| 湯屋 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 髪結 | 2 | - | - | 2 | 1 | 1 | - | - | 6 |
| 貸座敷 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 自動車業 | 4 | 2 | 2 | 3 | 4 | 1 | - | 7 | 23 |
| 興業場 | 1 | 1 | - | 1 | 1 | - | 1 | 1 | 6 |
| 料理飲食店 | 15 | 31 | 1 | 10 | 17 | 11 | 9 | 4 | 98 |
| 玉突き業 | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 |
| 代書業 | 1 | - | - | 4 | - | 1 | - | 1 | 7 |
| 産婆 | 3 | 4 | 1 | 3 | 1 | 2 | - | 5 | 19 |
| 看護婦 | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - | 2 |
| 鍼灸按摩 | 1 | - | 2 | 4 | 6 | 1 | 1 | 4 | 19 |
| 芸妓 | 1 | - | - | - | 13 | - | - | - | 14 |
| 酌婦 | 21 | 16 | - | 5 | 19 | 12 | 5 | 4 | 82 |
| 娼妓 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 計 | 60 | 80 | 14 | 48 | 83 | 40 | 23 | 39 | 387 |

表4-2 昭和16年特殊営業者調



図4-21 現在の淵野辺駅前商店街

4-1-4 鉄道の発展と利用の変化



昭和28年



昭和38年



昭和48年



昭和58年



図4-22 現在にも残る引き込み線

明治41年に絹の輸送目的で開通した横浜線は、相模原地域では淵野辺駅と橋本駅の2駅が設置されていたが、その後30年ほど発展が無い状況が続いていた。

昭和10年代に入り、陸軍の諸機関が進出してくると横浜線が担う役割にも変化が現われた。

昭和13年に相模陸軍造兵廠が建設されると、昭和16年(1941)には、横浜線全線電化。造兵廠建設後、淵野辺地域には各種軍機関・工場の設置が行なわれたため、人口の出入りが多くなり、横浜線の乗降客も激増していた。そのため、橋本・淵野辺駅の間には新駅を設置することとなり、従業員が利用していた乾門から近い横浜線北側の場所に造兵廠へ通う従業員のための「軍事駅」としてJR相模原駅が開業し、小田急線の相模原駅は、国の命令により小田急相模原駅と改名せざるおえなくなった。

ホームの広さや階段の通路幅などが地方の駅としては非常に広く取られていたのは、新しい設備が取り入れられていた造兵廠と街の将来の大きな発展を予想してのことだと考えられるのではないだろうか。また、淵野辺駅から造兵廠の南門までは馬車が運行されていた。

淵野辺駅からは陸軍造兵廠の敷地内へ線路を引き入れ、物品や物資などの輸送に鉄道を利用していた。

当時、淵野辺駅では「在日米軍相模総合補給廠引込線」と呼ばれる軍の部品を搬入するための引き込み線が、現在の青山学院がある近くまで引いてあり、日本栄養会社からの製品を国鉄の貨車で全国に配送していた。その後、カルピス工場として利用されてからも昭和50年代まで貨物輸送を行い全国にカルピスを届けていた。

星が丘住宅団地の人々が横浜線を利用する場合、淵野辺～上溝間で運行していたバスを利用するのが唯一の方法だったが、バスの本数も少なく相模原駅へのバスが無かったために自転車か徒歩で駅まで行くことが多かったようである。

相模原駅と淵野辺駅の間にある矢部駅は、淵野辺駅から歩いていける距離にあり、郊外の駅にしては異様なほど近くに立地している。これは接收後、米軍の軍人や従業員たちが補給廠の西門を通勤の正門として利用しており、矢部駅のあたりで途中下車していたことから駅が設置されたからだ。

昭和25年に仮駅として「相模」と呼ばれていたがその後、昭和32年に仮駅から本駅に移行するにあたって「矢部」駅と改称された。

横浜線と同様、昭和6年に橋本～茅ヶ崎間が開通した相模線にも変化が起こる。沿線には、西寒川の海軍工場や相武台下の陸軍士官学校など重要軍事施設が建設されるようになり、また軍需品を東海道・中央両幹線との短距離連絡輸送をする必要以上、昭和19年に国鉄に回収されることとなった。これら全ては、戦時中の非常体勢に備えるための国策によって行なわれたことだった。

横浜線の線路と駅が、陸軍の空間と庶民の生活の空間を隔て、「官」と「民」の境界線となっている。

さらに、時局的に人の輸送だけでなく軍物資も運搬する重要な役割を担っていたことが分かる。「軍」が背景にあったからこそ、横浜線は新駅ができ、全線電化することになったのだろう。

鉄道の用途は絹の輸送から軍製品の輸送へと変化すると共に、機能は「軍」との一線を引くものへと変化していった。



図4-23 昭和29年相模原駅



図4-25 昭和31年橋本駅



図4-26 昭和31年小田急相模原駅

4-2 街路空間の特徴

4-2-1 街路計画と2本の幹線道路

街路については第3章で広角的にみてきた。この項では、よりミクロの視点で景観の表層として見ていきたい。

街路については、約500mごとに幅員25mの幹線道路を設定しており、車などモータリゼーションの利用がほとんどなかったこの当時に、幅員を全て6m以上とすることが「設計方針」に記載されている。

さらに、「説明書」では、「幹線道路ノ幅員八四〇米乃至十五米ニシテ之ヲ図ノ如ク配置セリ」とあり、特に造兵廠を中心とした南北、東西の幹線道路は、「整備方針」の街路構造の中では幅員22mでよいとされているにも関わらず、防空・防火のために破格の40mもの幅員がとられた。これは、防火道路の意図といざというときに道路で飛行機の離発着も行なえるように考えた設計である。

さらに、戦時下において、住宅街と造兵廠の通勤路になっていた幹線道路では、歩道などは非常時の緊急避難の空間となり、植樹によってできた木陰は、非難する人々をカモフラージュし、隠す役割も果たすためだった。

しかし、実際には車道自体は2、3車線で、緑樹帯を取り、歩道等に余裕をもたせての40mであり、航空機の利発着は到底不可能なつくりだと思われる。

「縦の幹線」の市役所通りは約2kmもの桜並木が続き、国道16号線の相模原地区には約3kmのイチョウ並木が続いている。陸軍は桜やイチョウといった木を好んで植樹しており、それは、「見事散りましょう」という意味で生命力の強い樹に

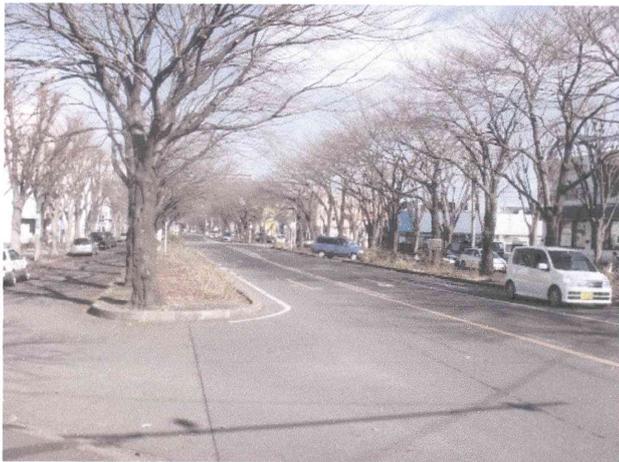
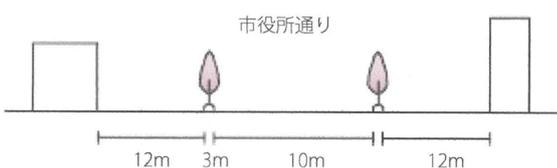
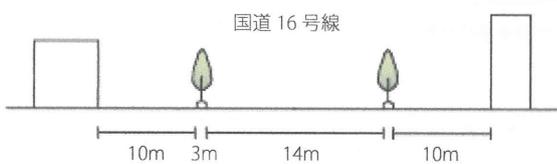


図4-28 市役所通り



図4-29 昭和30年縦の幹線



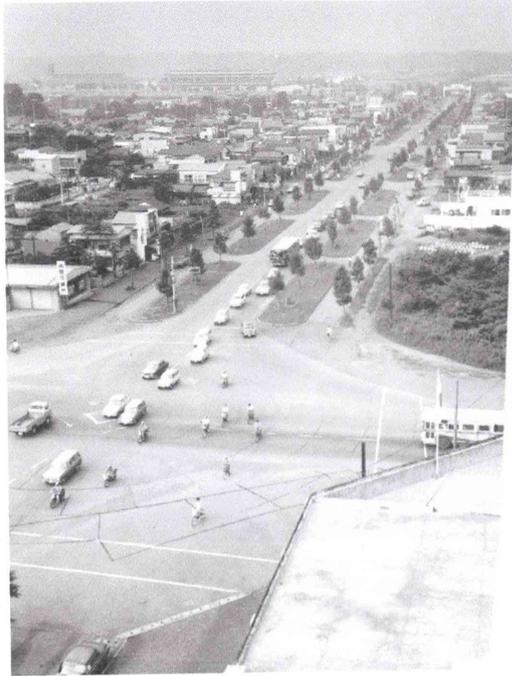


図 4-31 昭和 43 年警察署前交差点

憧れをもっていたからこそ選ばれた種類だったようだ。

通りを歩くと、両側に建てられた建物の立面は圧迫感を与えず、見事に育った桜のトンネルが続いている。

造兵廠の門と上溝を直線で結んだ「縦の幹線」と横浜線に平行に東西に走る新横浜中野線の「横の幹線」（後の国道 16 号線）この 2 本の幹線道路を軸に広がる基盤の目状の道路網は軍施設を象徴的空間とする効果を生んでいる。

パリの大改造のように元々の中世の骨格の上から都市の核を繋いでいった軸線でもなく、田園調布のように完全な放射状に広がっていく軸線でもないが、共通していえることは、背景に強力な権力と富があり、そのシンボルが中心に存在していることではないだろうか。しかし、上記の計画と大きく異なるのは、骨格を形成した後の街づくりの絶対的なルールがなかったことだろう。

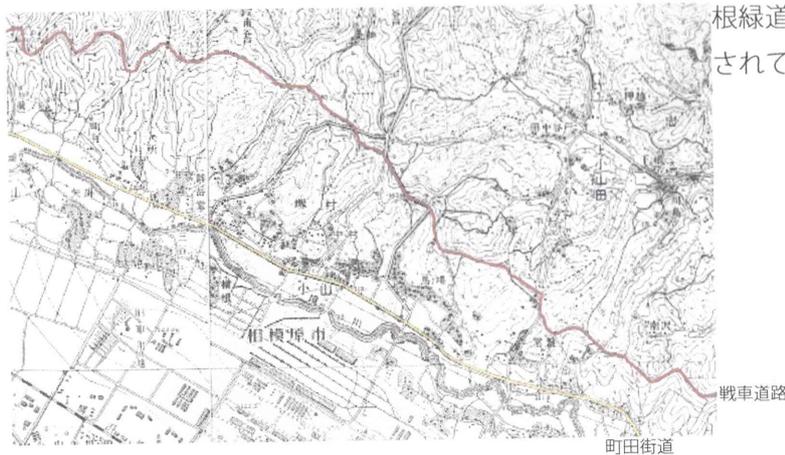
■ 戦車道路

八王子市と町田市の境界周辺に戦車道路と呼ばれていた道がある。昭和 18 年に完成した造兵廠の専用道路であり、戦車の性能テストや操縦訓練のために作られた全長 8km のもの道だったが、その時期は戦争も終盤になっていて実際はあまり使われなかったようだ。

戦後しばらくは、防衛省が同様の目的で利用をしていたが、現在は町田市が国から借り受け「尾根緑道」としてハイキングの道として整備されている。



図 4-32 現在の警察署前交差点



4-2-2 国道16号線

幹線道路の一つであった新横浜中野線、後の国道16号線は、東京都心部から半径30km～40km圏を円状に東京近郊都市を結んでいて、現在では典型的な日本の郊外を象徴する道となっている。

横浜～相模原～八王子～入間～川越～さいたま～柏～船橋～千葉～木更津を通り、海上区間を経て、横須賀から横浜へと戻る首都圏を横断する。

相模原はもちろんのこと横田基地などの自衛隊の駐屯地があり、軍事的にも重要な交通要所を通るルートである。

道路沿線地帯は電車網も発達しており、鉄道を利用すれば都心へも約1時間程度で通勤できることから、団塊世代を中心とした人たちが多く住みベットタウン化している地域が多い。そのため、団塊世代のニューファミリーが住む郊外のイメージが定着している。

交通の要所であり、環状線になっている16号は、交通の便が良いために、車で買い物に行く巨大駐車場が併設された量販店やチェーン店など郊外型の大型店が乱立している。同じ風景がひたすら続き、どこを走っているのかわからないほどだ。

現在の16号は、郊外型生活の見本とされマーケティングの標本にもされているほどだが、この道がかつて軍事目的で作られた道だとは、想像もつかない。



図4-33 国道16号線



図4-34 昭和30年国道16号

4-3 軍都の慰霊空間

4-3-1 慰霊空間の目的と影響

一般に、死者を弔い霊を慰める場合、具体的な慰霊の対象となるのは、代々の墓碑や仏壇、位牌などによる祖先の霊、あるいは氏神など「イエ」共同体に属した産土神であった。

しかし、国家の強い影響下にあった戦前期の日本においては、戦死者の霊魂＝「英霊」に対して慰霊行為を営む際に、特定の場所が指定されていた。

つまり、忠魂碑・忠霊堂での慰霊祭、共同墓地や墓碑（合葬碑）での慰霊式典、招魂社・護国神社における招魂祭などにあたる。



図 4-35 埋め立てられる前の大沼



図 4-36 大沼神社を取り囲む堀

戦没者を慰霊・顕彰する施設として、忠魂碑などの碑表、忠霊塔、靖国神社・護国神社（招魂社）などがある。

これらの「場所」は、いわば「慰霊空間」と呼ぶことができるだろう。

軍事都市として構想された相模原においても、都市の精神空間論的アプローチ、特に「慰霊」の営みをめぐる場所性の検証も避けては通れない問題と考える。

このような問題に関して、考え方が幾つかある。一つは、宗教学者のデイビッド・E・ソーファアは「宗教と景観」という論稿で、「宗教的建築物の様式、方位および密集度、共同墓地の土地利用……これらは、宗教体系がその土地に形に現われた伝統的な諸相をもたらすのに効果をあげている」と指摘している。このように宗教的施設の成立条件が一定の景観や場所性を示しているという考え。

二つめに、鈴木理生氏の考える、墓地の立地＝死体処理ととらえ「概念としての都市計画の本質」が「都市の維持・管理の手法」だとすると「大都

市における住民の死体処理の手法は、最も『都市計画』的なものであるという観点も成り立つ。つまり、墓地＝寺院は、都市形成上「一貫して低湿地帯の陸地化の手法として計画されている」と言い切っている機能主義的な考えもある。

戦争という背景がある場合、前述の宗教的意味合いが強く「英霊」に対しての顕彰を示す場所として「慰霊空間」を位置づけていたのではないか。

この軍事都市として構想された相模原においても「慰霊空間」に関しては、都市や人々に対しての位置づけを見ることが重要だと考えた。

相模原では、計画段階において、墓地は区画整理事業としては行なわないが、集団墓地として6000坪程度を東西2ヶ所に新墓地として保留するようであった。

4-3-2 相模原における慰霊空間

古淵駅からほどなく離れたところに大沼という地区がある。

ここでは、アカマツなどがうっそうと生い茂っていて、厳かな雰囲気漂っている。国道16号から斜めに延びる幅7.5mほどの広い側道に入ると、すぐに400mほどにもおよぶ相模原忠霊塔の参道の入り口にあたる。

近くには、火葬場や葬儀関係の業者も多く立地しているため、この辺りはまさに「慰霊」地帯なのである。

神奈川県には当時、護国神社が無かったことから、昭和14年の制度改正に伴い、1道府県1社の指定護国神社の創建が認められたことで、県内に護国神社の造営・招致運動が高まりを見せていたが、県としては護国神社に代わる忠霊塔の建設を考えていたようである。



図4-37 慰霊塔参道-1

市町村会議の決定と県の督励の内容としては

1. 市町村ごとに1基建設する
2. 忠魂碑を改装して忠霊塔とする
3. 質素を原則とする
4. 建設費用は市町村全員の寄付を仰ぎ、整地作業は勤労奉仕によること
5. 敷地は学校隣地を選ぶこと
6. 3ヵ年計画で行い、計画にあたっては県と協議せよ

というものだった。

忠霊塔が学校隣接地を選ぶように指示されているのは、皇国民練成の学校教育の場に忠霊塔を位置づけようという意図があったからこそなのだ。

民衆全員からの寄付と勤労奉仕により建設するよう指示していることは、大日本忠霊顕彰会が掲げた「一日戦死」のスローガンの意図したことで、英霊への感謝・英霊の顕彰を、民衆を巻き込むこ

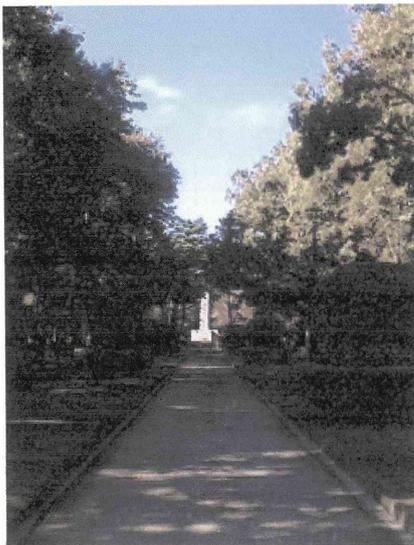


図4-38 慰霊塔参道-2

とで実現させようとしたことからくるものだと考えられる。

そのような中、相模原忠霊塔は、軍都相模原の忠霊塔として軍主導で軍都計画が3年ほどたった昭和18年に完成した。

場所は淵野辺字大沼の陸軍墓地内に建設された。敷地約163万㎡、参道383m、塔高14.74m、建設費用は約8万円・敷地面積8000坪で、「第三種中型」の基準を大幅に上回る大きなものだ。

建設は、他の市町村と比べて相当な高額負担の1戸平均4円の拠出で、軍官民一致の協力の下建設された。

建設当初、東部八十八部隊（電信第一連隊）が管理していたが、終戦で部隊が解体してしまったために、昭和27年（1952）、「慰霊塔」となり市が管理するようになった。

慰霊塔には、386名の遺骨・2116柱の遺品などが納められている。



図4-39 忠霊塔から東を臨む



図4-40 忠霊塔航空写真

建設場所の近くには大沼神社がある。大沼神社は享保21年（1736）創建、大沼弁財天で村の鎮守として古淵の鹿島神社から勧請されたと伝えられている場所である。

文献などで調べてみたが、この大沼神社と忠霊塔は直接的な関係はなく、建てられた地形的特徴と関係があると考えた。

名前からも分かるように、この一帯は大きな沼が広がっていた。鈴木氏の考えを当てはめるならば、確かに、沼地の陸地化のために、建設されたという考え方もできるが、大沼の場合は、陸軍の墓地内だった場所に建設されたことから、元々「慰霊」の空間としてのポテンシャルは持ち合わせており、そのまま置き換わるようにして忠霊塔が建設されたと考えられる。

忠霊塔の参道は、車の往来の激しい16号から直接アプローチできる場所に位置し、不自然に斜めに伸びている。地図で見ると、真東に向かって忠霊塔が向くように伸びていることが分かる。軍都計画が始まったのが、昭和15年のことで、先ず計画上重要な軸として整備されたのが、この国道16号と市役所通りの道だ。その道と参道を繋げることは、民衆が常に忠霊塔を意識し、顕彰するような意図があったのかもしれない。

また、これは太陽の昇る向きと何か関係があるのではないだろうか。

国家神道の強い中、沈んでも必ずまた昇ってくる太陽と「英霊」とを重ね合わせることで国家に対して普遍的・絶対的な意味合いを持たせようとしたのではないか。また、シンボリックに見せつけることで、民衆を巻き込み、「死への誘導」を行なっているようにさえ感じられる。

忠霊塔と同様に「慰霊空間」を16号沿いに見ることができる。第一ロータリーよりも少し南に行ったところの1区画が「矢部集団墓地」として突如現れる。

地図をたどってみると昭和28年の地図には周りは一面畑だらけの中にすでに集団墓地がぽつんと存在している。正確な建設年は分からないままだが、交通量の多い16号沿いにあること、昭和28年の時点で区画にぴたりと当てはまるように造られていることから、忠霊塔と同じ時期に同じ意味合いで造られたと考えられるのではないか。

慰霊塔や集団墓地のどちらにおいても国道16号線沿いの人や車の往来が多い場所に立地し、都市の風景を形成する象徴的な要素の一つになっている。

現在では、周辺に住宅や店舗が建ち並び、その存在は見えにくくなっているものの、かつては「軍」という象徴を色濃く反映する場所だったのだろう。

■ 慰霊塔

忠霊塔は戦没者の遺骨などを納める施設を有する塔（碑表）で、公営墳墓の性格を持ち、市町村1基を原則に建設が進められた。管轄官庁は、靖国神社が陸軍省、護国神社が内務省神社局（のちの神祇院）であるのに対し、忠霊塔は一般の墳墓や碑表と同じく内務省警保局だった。

昭和14年に、陸軍・海軍・内務・外務・厚生・拓務の6省共同管轄とする財団法人大日本忠霊顕彰会が発足された。「忠霊奉戴、一日戦死」をスローガンに募金・勤労奉仕を呼びかけ、一市町村一基の忠霊塔建設運動を展開した。

忠霊塔を顕彰し以て東亜建設の聖戦を貫徹することが目的だったと見ることができる。

靖国神社と護国神社の関係を市町村にもつなげるものとして忠霊塔が存在し、靖国神社（国レベル）－護国神社（府県レベル）－忠霊塔（市町村レベル）という英霊顕彰の階層を構築したものだと考えられる。

4-4 今後の計画

相模原には、今だに返還されていない米軍基地が残っている。

相模総合補給廠、相模住宅地区、キャンプ座間である。その合計面積は446haにも及ぶ。

どの基地も人口密度の高い市街地に位置し、交通などに大きな障害となり、都市が分断されている状態にある。接収当初からの返還活動が行なわれてきた中、現在、一部返還の計画が立っている。

小田急多摩線の延長計画である。

この線は人口増加が著しい多摩ニュータウンへのアクセス路線として昭和50年に整備され、その後、唐木田まで延長された。

唐木田から横浜線相模原駅に向かうルート上には、在日米軍相模補給廠が延長を拒んでいる。

補給廠は、在日米軍施設の中で東洋最大の補給施設とも呼ばれ、厚木や座間、横浜、横須賀、横田などといった在日米軍の重要な施設に近いことから、全面返還は難しいものだった。

しかし、平成18年(2006)在日米軍改編の動きの中、相模原東方から補給廠内を通り抜けるように存在していた旧県道立川相模原線の返還が具体化を見せ、協議において、補給廠の一部約15haと、鉄道および道路用地として約2haが返還合意された。

日米両国の米軍再編協議により、米陸軍第一軍団司令部(ワシントン州)を改編してキャンプ座間に移転し、補給廠の一部が返還されヘリポートを新設し、自信や台風・災害の危機管理に対する拠点「防災・危機管理センター」が配置される計画が進んでいる。

これは返還後の計画の一端であり、市街地化がいつそう進行している今日において、まっさらな土地から都市空間の形成を行えるのは稀であり、今後の地域創造として有効利用してほしい。



図4-41 小田急多摩線延長計画

第4章まとめ

軍事に関連した整備が整い始めると、人々の生活の基盤となる住宅にも「新興工業都市」の計画は及んだ。

造兵廠の労働者のための住宅は、防空法の隔離の法則により造兵廠から少し離れた場所で、そこから伸びる軸線沿いに立地している。

急遽建設された住宅地の中にも、ヒエラルキーが存在し、身分の高いものは1戸建ての分譲、低いものは2戸建ての賃貸というように区別された。立地においても、1戸建てはより造兵廠に近い場所に位置している。

労働者のための住宅といいながらも、住宅営団・県営住宅の造りは当時の一般的な住宅と比較しても、部屋数、間取り、浴室の有無などの観点から良い造りとなっていた。

当時形成されたヒエラルキーは、今もなお継承され、1戸建て地域には広い庭が取られた住宅が並んでいる。2戸建て地域は、敷地が分割され敷地いっぱい建てられた住宅が連続している。

人々の居住に伴い、商店街も発達した。

駅前や造兵廠門の前など、人の行動の結節点になる場所には、娯楽の要素が強い店舗が建ち、住宅地域に存在する商店は食料品など生活の基盤を支える店舗が多かった。

また、都市の中の鉄道が果たす役割にも変化が見えた。

絹綯系の貨物輸送が目的だった横浜線は、造兵廠の通勤者の運搬と軍製品の輸送が主になった。さらに、相模線においても、軍需物資を運搬することとなった。

鉄道は、軍組織を支える重要な機能を果たしていた。

造兵廠から伸びる縦の幹線と、東西に伴びる横の幹線には桜やイチョウの並木が続き、軍を象徴するように街路空間が構成されている。

「軍都」として、常に民衆が「英霊」を意識できるように「慰霊空間」は、横の幹線沿いに建設された。

忠霊塔は、かつて沼地が広がっていた陸軍墓地内に位置し、真東を向いて参道が延びている。太陽と「英霊」を重ね合わせることで、国家に絶対的で普遍的な強さをシンボリックに象徴づけている。

戦時期の「軍都計画」という大規模な都市改造には、街路網の計画においても、その中で配置される機能においても、その背景には巨大な資金源と公共の権力の力があり、その下であってはじめて実現可能となるものだった。

第5章 結論

結論

交通の要所から集落が形成し、市街地化していくのに比べ、相模原の場合は、そのような下地が無く、一面樹林地が広がっていた土地に突如として現われた軍事施設を中心に形成されていった。

公共の権力の下で行なわれた半ば強制的につくられた都市は、行政上の必要性にのみに基づいた町村の合併を生み、「軍」を組織概念としてシンボリックに据えられ、「城下町」のような都市構造が形成されていった。

基準を超える幅員など新たな試みが随所に導入され、施設や中心地のポイント同士を繋ぐネットワークが形成され、そこには「軍」を頂点にもつヒエラルキーが存在した。

これは、戦中期の富国強兵がもつ社会背景と、郊外という全くの手付かずの土地だったからこそ可能だった。

「軍」を後方支援的に支える都市、「軍」のための工業都市として作り出された理想都市は、終戦をもってそのシンボルを失いつつも、そのままの方針で事業が進められた。特に、計画街路、公舎の配置、役所敷地の選定などは、壮大なプランを具現化するために都市の骨格を構成する都市軸に沿って配置された。

しかし、絶対的中心を失くした都市は、工場誘致などの対策を取りながら、ベッドタウンとして郊外住宅地を抱え込み、都市内での有機的繋がりを持たない状態にいたった。それは、都市に求められるニーズが変化し、それらが複雑に絡み合いながら構成されてきたからなのだ。

壮大な軍事都市プロジェクトは時代の流れの中に埋もれ、それは幻となり、しかし、規則正しい道路網と緑豊かな公共空間、そして米軍基地として、その記憶を今日まで残している。

相模原は戦争という不幸な出来事を背景にして生まれた都市である。しかし、軍事関連施設の存在がこの都市を大きく発展させたことにも間違いはない。

地形や湧水などの自然条件から道ができ、集落が形成されていったのはもちろんのこと、かつて軍が残っていた都市構造を基に今の相模原がある。これが、相模原「らしさ」なのだと考える。

参考文献・引用

- ・軍都の慰霊空間 - 国民統合と戦死者たち - 本康宏史 2002 吉川弘文館
- ・相模原軍都計画と地域変化 相模原市教育委員会 1992
- ・相模原市の都市化 相模原市教育委員会 1988
- ・星が丘は何の星 西尾顕爾 1999 アゴラさがみはら出版
- ・神奈川県都市政策史料 第1集 神奈川県都市部都市政策課 1985
- ・神奈川県都市政策史料 第2集 神奈川県都市部都市政策課 1986
- ・帝都と軍隊 上山和雄 2002 日本経済評論社
- ・軍都から60年 大野南公民館 1997
- ・神奈川県の戦争と民衆 日本史研究推進委員会 1997
- ・わが町の歴史相模原 座間美都治 1984 文一総合出版
- ・相模原市史4 相模原市 1971
- ・相模原の史跡 座間美都治 1976
- ・清新のしるべ もじり会 1998
- ・幻の相武電車と南津電車 サトウマコト 1999 230クラブ
- ・上溝の市場と商家 相模原市教育委員会生涯学習部博物館建設事務所 1994
- ・地域とランドマーク 津川康雄 2003 古今書院
- ・「軍事の理論」の史的検証 沼尻晃伸 2000 現代史料出版
- ・相模原市星が丘公民館地区地域史 相模原市星が丘公民館 1990 協栄印刷所

参考ホームページ

- ・相模原情報発信基地 <http://www.rekishi.sagami.in/>
- ・Bonvenon al la Hejmpagho de ISSIE <http://www.tt.rim.or.jp/~ishato/>
- ・相武鉄道浅間森電車区付属資料館 <http://homepage2.nifty.com/asamamori/>
- ・相模原市小山公民館 <http://www.sagamihara-kng.ed.jp/kouminkan/oyama-k/>
- ・相模原市環境情報 http://www.eic-sagamihara.jp/eis_sagamihara/index/index.htm

参考論文

- ・計画された軍事都市 - 「軍都相模原」の街路計画を中心に - 浜田弘明 錦正社 Vol.39, No.2 (2003/9)
- ・近代日本における軍事施設の立地に関する考察 - 都市立地型軍事施設の事例 - 松山薫 東北公益文科大学 Vol.1(20010408)
- ・新興工業都市の建築構成 吉田信武 都市計画地方委員会 No.29(19430530)
- ・戦中期における多賀町の都市計画 笹谷康之、山形耕一、小柳武和、遠藤毅 日本都市計画学会 (1985) (通号 20)
- ・戦時下における旧多賀町の都市計画と新興工業都市計画事業 中野茂夫 日本都市計画学会 No.40 (2005)

- ・旧軍用地の転活用が戦後の都市構造再編に与えた影響について - 名古屋市を事例として - 今村洋一、西村幸夫 日本都市計画学会 No.42 (2007)
- ・近代日本の軍都の立地 - 立地論への予察 - 立岡裕士 鳴門教育大学研究紀要 1991

図版出典

第2章

- 図 2-1 相模原市史現代図録集より引用
- 図 2-2~5 相模原市環境情報システム HP より引用
- 図 2-6 相模川大山 246 より引用
- 図 2-7 2万5千分の1地形図より作成
- 図 2-8 著者撮影
- 図 2-9 相模原の100年より引用
- 図 2-10,11 上溝の市場と商家より引用
- 図 2-12,13 相模原の100年より引用
- 図 2-14 相模原市史現代図録集より引用
- 図 2-15 相模原の100年より引用
- 図 2-16 相模原市史現代図録集より引用
- 図 2-17 Bonvenon al la Hejmpagho de ISSIE HP より
- 図 2-18 幻の相武電車と南津電車より引用
- 図 2-19 市立博物館保管資料より
- 図 2-20 2万5千分の1地形図より作成

第3章

- 図 3-1 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-2 2万5千分の1地形図より作成
- 図 3-3 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-4 相模原軍と計画と地域変化より作成
- 表 3-1 相模原軍と計画と地域変化より引用
- 図 3-5,6 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-7 2万5千分の1地形図より作成
- 図 3-8 相模原の100年より引用
- 図 3-9 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-10,11 相模原軍と計画と地域変化より引用
- 表 3-2 相模原軍と計画と地域変化より引用
- 図 3-12~15 2万5千分の1地形図より抜粋
- 図 3-16 著者撮影
- 図 3-17 相模原市史現代図録集より引用

- 図 3-18 著者撮影
- 図 3-19 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-20 著者撮影
- 図 3-21 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-22,23 著者撮影
- 図 3-24 市立博物館保管資料より
- 図 3-25 著者撮影
- 図 3-26,27 相模原市史より引用
- 図 3-28 市立博物館保管資料より
- 図 3-29 Google Earth より
- 図 3-30 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-31 著者撮影
- 図 3-32 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-33 ~ 35 著者撮影
- 図 3-36 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-37 Google Earth より
- 図 3-38 相模原市史より引用
- 図 3-39 相模原の100年より引用
- 図 3-40 著者撮影
- 図 3-41,42 相模原市史より引用
- 図 3-43 市立博物館保管資料より
- 図 3-44 Google Earth より
- 図 3-45 著者撮影
- 図 3-46,47 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-48,49 著者撮影
- 図 3-50,51 相模原市史より引用
- 図 3-52 市立博物館保管資料より
- 図 3-53,54 Google Earth より
- 図 3-55 著者撮影
- 図 3-56,57 相模原市史現代図録集より引用
- 図 3-58 著者撮影

第4章

- 表 4-1 相模原軍と計画と地域変化より引用
- 図 4-1,2 神奈川県都市政策資料第2集より引用
- 図 4-3 相模原市星が丘公民館地区地域史より引用
- 図 4-4 相模原軍と計画と地域変化より作成
- 図 4-5 神奈川県都市政策資料第2集より引用
- 図 4-6 相模原市史現代図録集より引用
- 図 4-7 市立博物館保管資料より
- 図 4-8~11 著者撮影
- 図 4-12 相模原市星が丘公民館地区地域史より引用
- 図 4-13 著者撮影
- 図 4-14,15 清新のしるべより引用
- 図 4-16 著者撮影
- 図 4-17,18 相模原市史現代図録集より引用
- 図 4-19 著者撮影
- 図 4-20 相模原の100年より引用
- 図 4-21 著者撮影
- 表 4-2 相模原軍と計画と地域変化より引用
- 図 4-22 DEPARTURE HP より
- 図 4-23~26 相模原の100年より引用
- 図 4-28 著者撮影
- 図 4-29~31 相模原市史現代図録集より引用
- 図 4-32 著者撮影
- 図 4-33
- 図 4-34,35 相模原市史現代図録集より引用
- 図 4-36~39 著者撮影
- 図 4-40 Google Earth より
- 図 4-41 相模原市市役所 HP より

謝辞

最後に本研究を進める上でお世話になった方々に感謝したいと思います。

学部・大学院と3年間、大江新教授に大変お世話になりましたことを心からお礼申し上げます。本研究を進める上でいただいた数多くのご指導は大変参考になるのと同時に励みにもなりました。ならびに、副査を受けてくださった、陣内先生、高村先生にも感謝したいと思います。ありがとうございました。

また、お忙しいのにも関わらず何度も時間を割いて貴重な資料をいただいた相模原市立博物館の大塚先生には本当に感謝いたします。

応援してくれていた後輩たち、そして、ここまでお互いに励まし、助け合ってきた大江研のみんな、友達に心から感謝したいと思います。

最後になりましたが、ずっと陰で支えていてくれた家族に感謝したいと思います。

2008/2/13 石塚美香子