

東京中心부에 있어서 大街路形成過程에 關한 研究

裴賢美* · 熊谷洋一**

*東京大學 大學院 農學系研究科 林學專門課程

**東京大學 農學部 林學科 森林風致計劃學研究室

A Study on the Transitional Patterns of Main Streets in Tokyo

Bae, Hyun-Mi* · Kumagai, Yoichi**

*Grad., Lab of Forest Landscape Planning & Design,
Dept. of Forestry, The University of Tokyo

**Prof., Dept. of Forestry, Fac. of Agri., The University of Tokyo

ABSTRACT

Recently, people in urban areas ask for the creation of space for amenity and improvement of environmental problems, in such a condition the activation and reformation of a city have become an important subject.

The basic element of a city structure is the street. Therefore in this study, a transition of street spaces of a city was investigated. This study will be a basis for the planning of urban space in order to realize a comfortable and fascinating urban life.

In this paper, the study areas chosen were "Ginza", "Kyobashicho", "Nihonbashicho", "Honcho", "Tsukizi", "Hatchoboricho", "Ningyocho" which are the central places and business areas of capital Tokyo of Japan. The main streets were chosen for investigative subjects because they were planned as making a division of block in a city planning.

Using maps and references the data was illustrated and the investigation was focused on the period from the Edo era to present time.

The following items were examined :

- (1) A periodical division for the basis of a street transition.
- (2) Consideration of methods in a plan and design for street spaces in each period.
- (3) A special feature and process of a street transition in each period.
- (4) A structure of a street and a construction form.
- (5) A classified structure of streets.
- (6) A process of a transition for each street.

1. 서언

1.1 배경 및 목적

도시의 환경문제 및 수준높고 쾌적한 공간만 들기가 요청되고 있는 현재, 또다시 도시의 활성화 및 공간재형성이 큰 과제로 대두되고 있다. 도시를 형성하고 있는 여러가지 요소중에서 市街地의 기본적인 骨格이 되고 있는 街路는 시대의 흐름, 특히 도시계획사업의 변화에 따라 변천되어 왔다. 시간적인 변천을 포괄하고 있는 도시의 가로공간이 어떤 배경을 가지면서 변천하여 왔는가를 살펴보는 것은 도시의 매력을 창출하기 위한 가장 중요하고 기본적인 연구가 된다고 여겨진다.

지금까지의 연구에서는 가로의 機能과 形態 측면에 중점을 둔 한쪽으로 치우친 연구만이 진행되어 왔다. 그리고 도시가로공간의 性格(類型, 格)을 정리분류하고, 그 형성과정(변천) 및 배경에 관한 연구는 거의 진행되고있지 못한 현황이다. 한편, 제4차 전국종합개발계획에 의해 多極分散方策(지방분산정책)이 公布되었음에도 불구하고 東京에서는 도시의 집중화현상이 계속 나타나고 있어 그에 따른 환경 문제가 점점 더 심각해지고 있다. 그리고 도시의 공간조성에 있어서는 그 골격을 구성하고 있는 계획적인 가로의 역할이 크다고 하겠다.

따라서 본 연구에서는 實例조사에 의한 都市內의 가로형성과정을 살펴본아 (1) 시대구분을 행하고, (2) 각 시대의 가로형성過程과 특징, (3) 街路構造(가로의 幅)와 형성방식, (4) 가로의 階層구조등의 變遷을 명백히 하여, 도시의 쾌적한 환경 창조를 위한 계획의 기초 자료로 활용하는 것을 목적으로 한다.

1.2 방법

1.2.1 조사대상지의 선정

日本도시의 대표적인 商業地이자 中心的인 지

역으로, 긴 역사를 가지며 또한 현재까지 지속적으로 변화가 진행되고 있는 곳, 특히 예전의 市街地의 모습이 殘存하는 다음과 같은 장소를 선택한다.

新橋에서 日本橋, 本町에 이르는 中央區의 일부지역(銀座, 京橋町¹⁾, 日本橋町, 本町, 築地, 八丁堀町, 人形町로서 面積은 約4.4km²) [圖1].

1.2.2 대상가로

대상으로 하는 街路는 街區를 구획하는 大街路로 한다. (본 논문에서는 시가지를 형성하는 가로를 大街路와 小街路로 나누며, 계획에 의해 만들어진 가로를 大街路, 그 외의 비계획가로를 小街路로 정의한다).

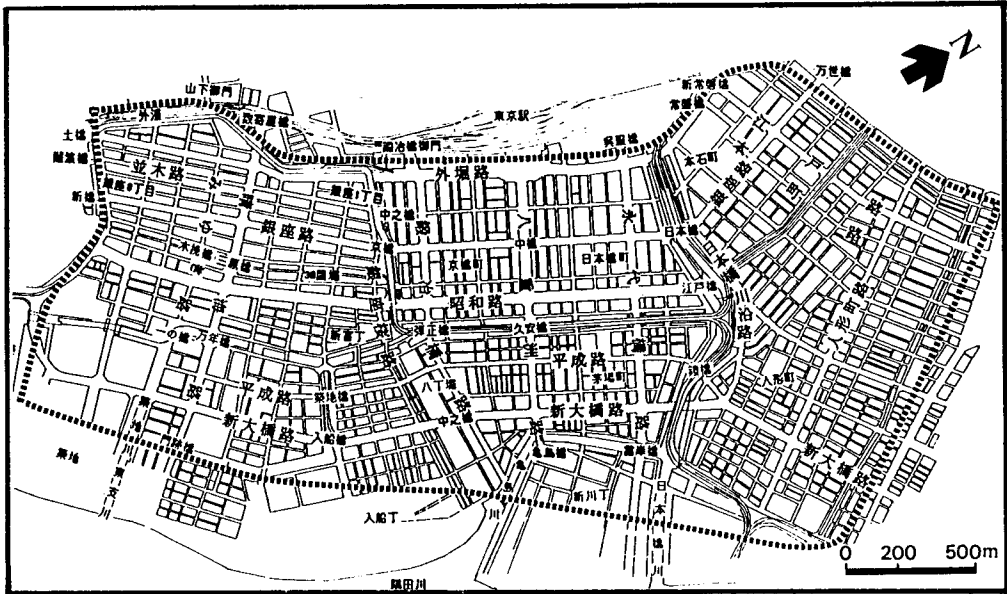
단, 이번 연구에서는 계획에 의한 일정한 폭이상의 가로들 중에서, 특히 넓은 폭을 가지는 동시에 시가지의 주요가로로서 각 시대에 형성된 것을 선택하며, 그 가로들의 합계를 대상가로로 하였다[圖1, 表1].

[表 1] 對象 街路

江戸期	歐風街 形成期	近代街 形成期	街 路 改造期	對象街路
並木路 銀座路	外堀路		昭和路 新大橋路	外堀路 並木路 銀座路 昭和路 平成路
	平成路			新大橋路
miyuki路 晴海路	銀座櫻路	鐵治橋路	八重洲路	miyuki路 晴海路 銀座櫻路 鐵治橋路 八重洲路
		永代路 一石橋路		永代路 一石橋路
本町路	龜島川沿路	日本橋川沿路 (川邊)	江戸路 人形町路	龜島川沿路 日本橋川沿路 (人形町, 川邊)
	日本橋川沿路 (川邊)			日本橋川沿路 (人形町, 川邊)

(註) 時代區分은 本 論文의 결과에 依據한 것임.
路의 日本式 命名法은 도오리(通り)이며, 이해에 도움과 서술상의 편의를 위해 韓國式 命名法인 路로 표기함.

註 1) 시가지의 구획단위로 한국의 洞의 개념과 같다.



[圖 1] 對象地 및 對象街路.

1.2.3 분석방법

지도와 문헌에 의하며, 以下の 방법으로 분석을 행한다.

① 대상지의 가로와 町割⁽²⁾등이 언제, 어디서(장소), 무엇때문에(목적), 또한 어떤 배경을 가지고, 어떻게 形成變化消失하여 왔는가를 조사하였다.

② ①에서 정리한 사실들과 現存하는 지도목록(역사연구이기 때문에)을 고려하여 시대를 나눈다. 다음 단계로 도시계획사업(가로중심의 관점에서 본)의 변천과 기존의 日本도시계획시대구분 등을 조사한다. 최종적으로 세가지 요소를 전부 고려한 대상지에 있어서 가로변천으로부터 본 시대구분을 하였다.

③ ②의 시대구분에 의거하여 각 시대의 가로 변천을 정리한다.

- 각 街路별 - 형성(신설, 연장, 방향변경 등)과 消失의 순서, 폭
- 주변 가로 및 街區와의 관계 - 가로의 형성

방식(街區內的 위치, 배치상태, 인접 가로와의 연결상태), 町割의 변화

- 街路網 전체의 구성 - 중심가로, 계층구조(段階數, 순위)
- 그 외의 변화 - 배경, 도시계획사업, 교통수단, 水(堀割⁽³⁾)의 조성, 매립등)

또, 각 시대별로 지도의 축척을 맞추어서 작성, 도면에 의한 시가지의 가로의 정확한 변천을 파악할 수 있도록 작업을 실시하였다.

④ 시가전체의 시대별 특징을 정리, 분석하였다.

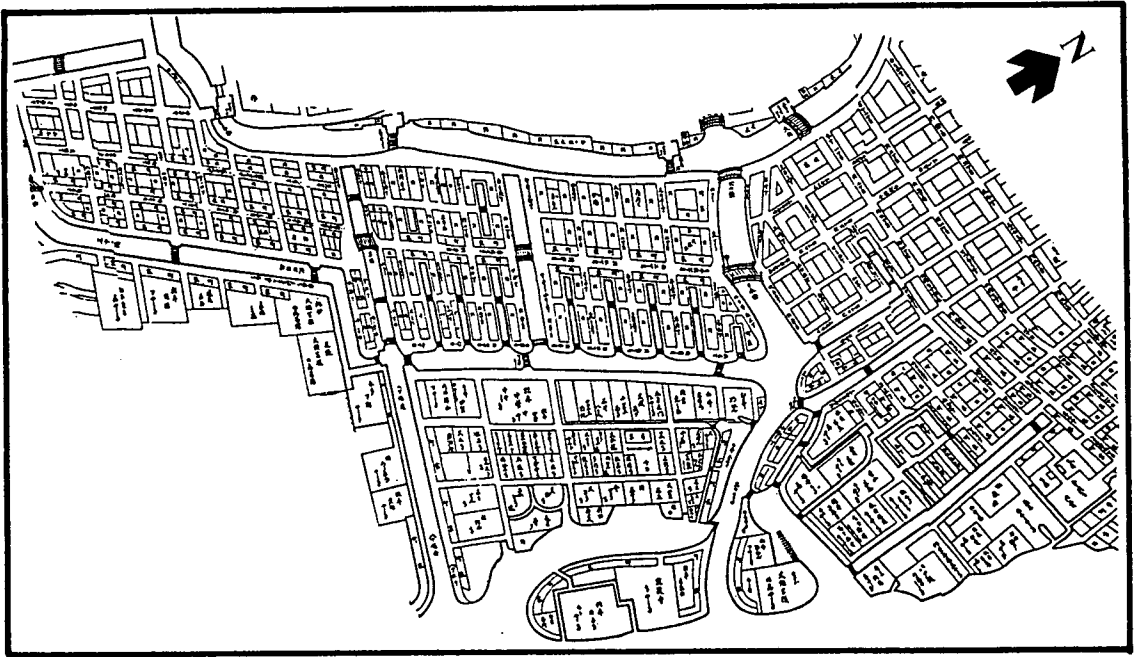
⑤ 時系列의인 요소(가로와 街區, 폭, 계층, 각각의 가로) 별 변천을 명확히 파악하며, 고찰한다.

1.2.4 참고지도 및 작성지도

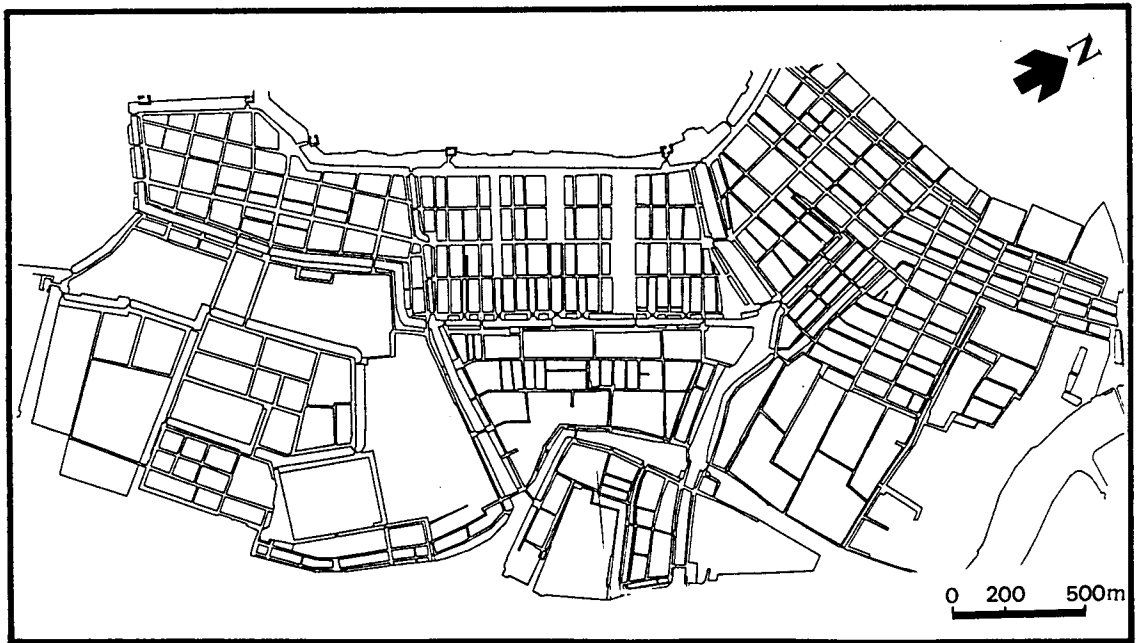
① 최초의 江戸圖는 現存하는 最古의 古圖(繪圖,그림지도)인 寬永江戸圖(1624 - 1644)를 사용하였다[圖2].

註 2) 街區 및 敷地の 분할을 의미한다. 또, 시가지의 구획상태를 뜻하기도 한다.

註 3) 인공적으로 만든 하천, 운하, 가늘고 긴 도랑 등의 수로를 의미한다. 堀割, 入堀, 堀, 濠가 있다.



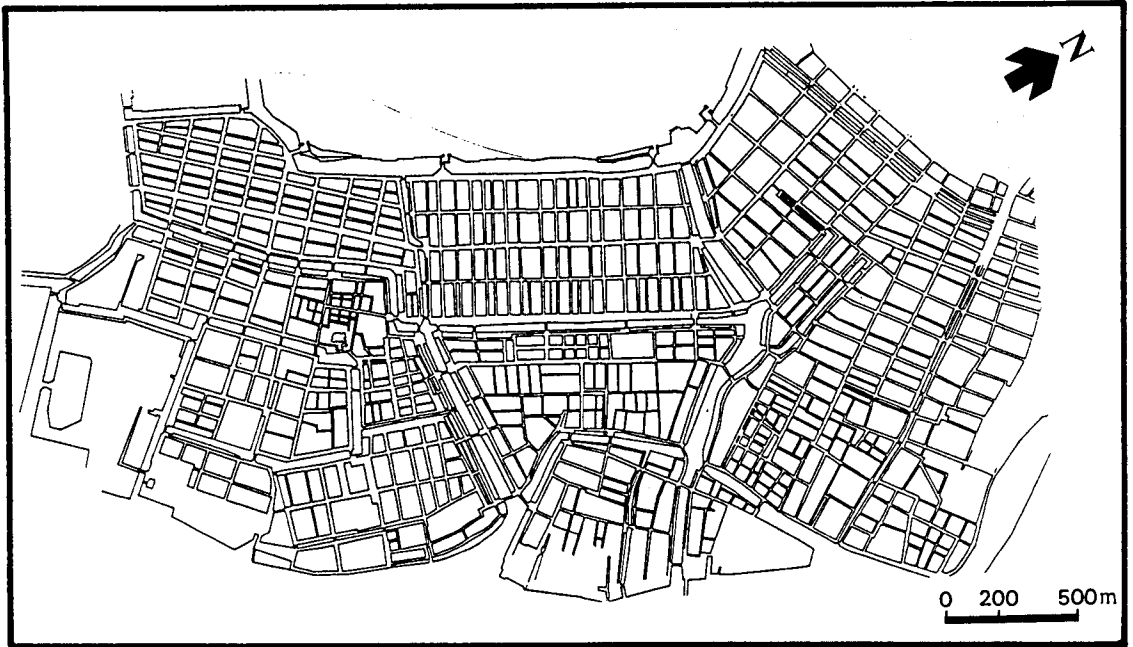
[圖 2] 江戸成立期の市街圖. (江戸寛永圖の一部)



[圖 3] 江戸發展初期(1673-1681年)의 市街圖. (作成圖)

② 次期の 江戸圖는 江戸城下變遷繪圖(4)에서 5매, (1673-1681(延寶年間), 1704-1711(寶永年間), 1716-1736(享保年間), 1818-1830

(文政年間), 1862(文久2年)의 지도를 작성하였다. 다음 단계로 江戸復原圖(5)로부터 1862년의 江戸시가지의 모습(街路와 街區의 형태)을 轉寫



[圖 4] 歐風街形成期の市街圖. (作成圖)

하여 그것을 원도로 각시기의 지도를 작성하였다 [圖3].

③ 明治煉瓦街建設後는 明治19年の 五千分の一 東京測量原圖⁽⁶⁾로서 파악하였으며, 이것 역시 江戸復原圖와 축척을 맞추어 옮겨 적었다[圖 4].

④ 明治 후기는 42年の 測圖와 44年の 番地界入東京全圖로서 把握하였다. 街路의 幅은 市區改正新設計圖(明治36年)와 東京市區改正案(東京市史橋市街第70卷)에 依據하였다. 또한, 당시의 明治街路計劃 狀況은 東京都公文書館의 자료를 참고로 하였으며, 下記된 地圖目錄에 의한다. 市區改正芳川案(修正品海築港圖, 明治18年), 東京市區改正設計(東京市區改正圖, 明治22年), 東京市區改正新設計(市區改正新設計圖, 明治36年)

⑤ 지진재해前의 시가지는 大正8年の 東京市

京橋區全圖로서 파악하였다[圖5].

⑥ 地진災害後는 昭和7年の 東京市京橋區地籍圖와 5年の 土地區劃換地位置決定圖⁽⁷⁾로서 파악하였다[圖6].

⑦ 昭和 후기의 시가지狀況은 26年の 東京都 五千分の一 地圖와 31 - 34年の 東京 一萬分の一 地形圖에 의거하였다.

⑧ 江戸復原圖로서 1989年(平成1年)의 시가지의 가로상황을 파악하고, 가로의 폭은 中央區役所의 자료(1988年)와 도시계획개요(1990年)를 근거로 하였다[圖7].

2. 시대구분과 각 시대의 특징

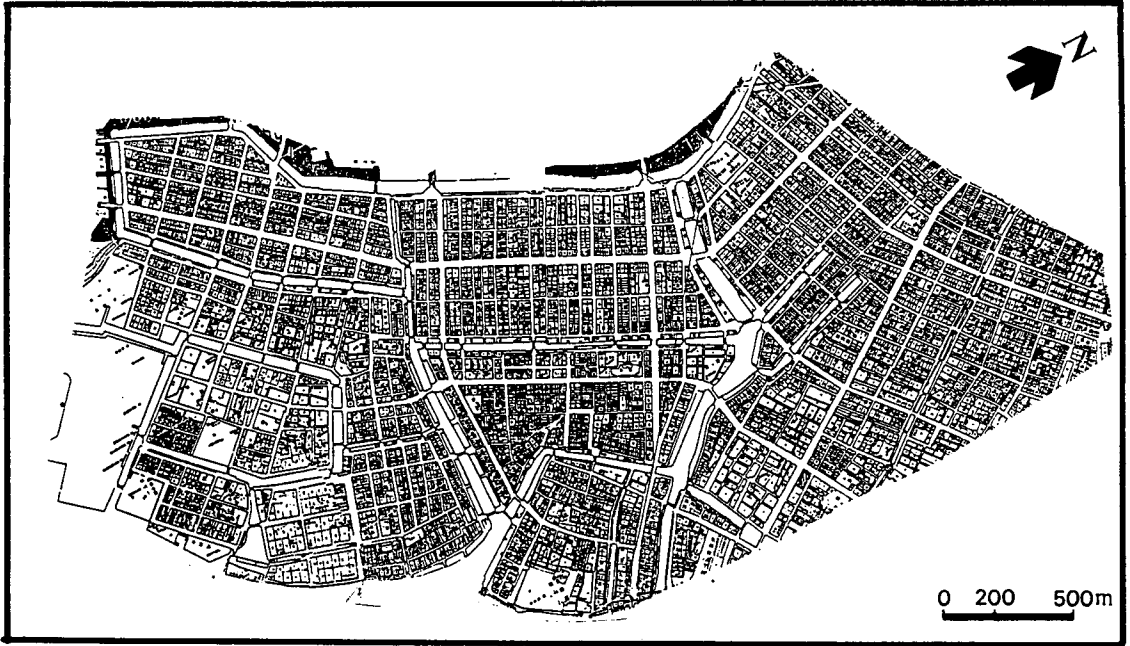
2.1 시대구분

註 4) 작게 분할된 街區別로 지도가 작성되어 있으며, 1/1500~1/3000 사이의 축척을 선택하고 있다.

註 5) 東京都의 地形圖(1989年)에 江戸末期(文久2, 1862年)의 町割을 복원시켜 그려 넣은 지도

註 6) 軍용목적의 정밀 측량지도로 당시 시가지의 상황을 정확하게 전하는 唯一 最大級 자료임.

註 7) 大正10년의 第二地區區劃整理現形圖와 昭和5년의 第二地區換地 位置決定圖를 겹쳐놓은 지도.



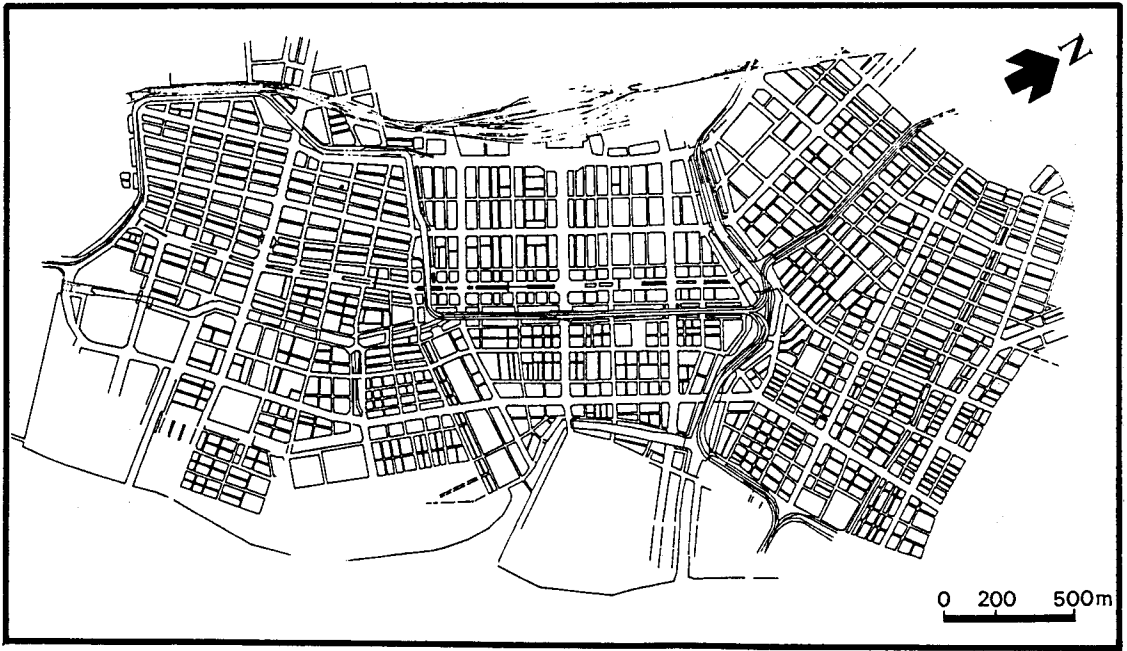
[圖 5] 街路不變期の 市街圖. (1919年の 全國, 一部 修正)



[圖 6] 街路改造期の 市街圖. (1932年の 地籍圖, 一部 修正)

가로의 街區의 변천, 도시계획사업의 변경, 기존의 도시계획시대구분에 의거하여 以下와 같은 대상지의 시대구분을 하였다[表2].

- (1) 江戸 성립기 「1590年 - 1657年」
- (2) 江戸 발전기 「1657年 - 1711年」
- (3) 江戸 안정기 「1712年 - 1872年」



[圖 7] 現在の市街圖. (作成圖)

[表 2] 對象地의 大街路의 變遷에 依據한 時代區分

年代	地圖	街路와 街區의 變化	市街內의 重要事件 및 計劃	市街의 形態變遷으로 分時代區分	都市計劃 및 重要事業의 內容	既存都市計劃의 時代區分	街路變遷으로 分時代區分
1590年		本町(a)路(b)가 形成(江戸城와 淺草寺의 연결) 本町周邊에 町割(c)이 實施됨.		江戸成立期 (1590 - 1658年)	江戸城을 中心으로 한 都市計劃 · 主要街路를 中心으로 町割을 行함 · 都市의 廣大의 段階(1590 - 1660年)		江戸成立期 (1590 - 1657年)
1603年	○	日本橋, 京橋가 創設, 日本橋를 起點으로 하여 全圖道程을 정함. 銀座路가 만들어짐 常盤橋, 中橋가 建設됨 外濠, 文問堀의 堀割(e) 京橋와 日本橋間에 舟入堀(f)의 造成	日比谷 入江(d) 築地(一部)埋立				
1612年			八丁堀埋立				
1632年	○	鍛冶橋御門, 吳服橋의 建設 山下御門과 日本橋間에 外濠를 造成					
1624 - 44年	●	銀座路와 本町路를 中心으로 最初의 町割이 行해져 MIYUKI路, 並木路등이 만들어짐 難波橋의 建設					
1657年		日本橋, 京橋附近의 街를 火災로 인해 燒失함	明曆大火 火除明地(g)		明曆大火後, 防火을 主目的으로 한 새로운 都市計劃(1957年) · 屋敷(h)의 移轉, 割移(i) · 火除提(j), 火除明地, 廣小路(k) 등의 防火避難所가 町屋化(l)時에 建物과 연결된 형태로 計劃됨 · 既存町割의 一部修正		江戸發展期 (1657 - 1711年)
1658年			築地의 埋立				
1673 - 81年	●	MIYUKI路의 延長(隅田川까지) 舟入堀의 埋立, 中橋의 消失(堀의 埋立으로)		再形成期 (1659 - 1711年)			
1689年	●	廣小路의 町屋化(京橋와 日本橋間의 一部)					
1690年	●	舟入堀의 埋立					
1704 - 11年	●	廣小路의 町屋化(京橋와 日本橋間의 一部) 本銀町에 入堀 形成, 既存의 入堀과 連結됨					
1716 - 36年	●	新富丁(m)과 入船丁間에 街路가 新設됨		不變期 (1712 - 1872年)			
1818 - 30年	●	中橋廣小路의 町屋化					
1859年	●	中橋附近의 入堀의 埋立 本銀町路邊의 入堀이 좁아짐					
1862年	●						
1868年(明1)							江戸安定期 (1712 - 1872年)

1869, 72年 1872年(明5)	火災로 新橋에서 万世橋까지의 市街가 燒失됨 銀座路의 擴幅(新橋에서 京橋까지, 15間)	大火發生 煉瓦街建設計劃 (明治 5-11年)	煉瓦街形成期 (1872-1887年)	煉瓦街建設(明治5-11, 1872-1878年) · 東京市區 一部分의 計劃 · 西洋都市의 建設方式 導入 · 燒失跡地를 中心으로한 市街地 改造計劃	歐風化都市改造期 (1868-1887年)	歐風街形成期 (1872-1887年)
1873年(明6)	● 晴海路의 延長線에 道路가 形成 新富丁, 入船丁, 明石町附近에 街路가 조성됨 本銀町의 入堀의 一部分이 埋立					
1876年(明9)	● 30間堀 東側의 町割이 變化함 新富丁과 入船丁사이에 入堀이 조성됨					
1886年(明19)	● 晴海路의 擴幅(10間) MIYUKI路의 方向이 變更 銀座1-8丁目的 町割變化 人形須, 小傳馬町附近, 新川の 入堀一部分埋立					
1888年(明21)		市區改正計劃	體系成立期 (1888-1923年)	東京市區改正(明治21, 1888年) · 東京市區全體의 計劃	市區改正期 (1880-1918年)	近代街形成期 (1888-1909年)
1903年(明36)		市區改正新設計				
1909年(明42)	● 銀座路의 擴幅(京橋에서 万世橋까지, 15間) 新大橋路(一部分), 永代路, 江戶路, 人形町路, 鐵治橋路(一部分)가 12間으로 平成路, 日本橋川沿路등이 10間으로 街區를 통과하는 街區의 間隔이 規則的으로 됨	市電導入		· 舊東京의 幹線道路의 擴幅, 新設 과 路面電車의 開通등		
1911年(明44)	●					
1919年(大8)	● 鐵治橋路의 完成(延長) 12間	都市計劃法		都市計劃法(大正8, 1919年) · 東京, 全國이 하나의 制度로 計劃 · 既存市街의 改造라고 하는 觀念에 서 變身, 都市의 總合的인 整備를 圖謀함 · 都市計劃界限의 制度가 創設됨	都市計劃制度 確立期 (1910-1935年)	街路不變期 (1910-1923年)
1922年(大11)	●					
1923年(大12)	● 震災로 日本橋區 100%, 京橋區 99.7%가 燒失됨	大震災 震災復興事業	街路擴張期 - 平面的 (1923-1944年)	震災復興事業 (大正12-昭和5, 1923-1930年) · 東京, 横浜의 都市改造計劃 · 區劃整理事業의 完成 · 江戶의 町割이 크게 變更됨		都市改造期 (1923-1944年)
1925年(大14)	●					
1930年(昭5)	●					
1930-32年 (昭5-7)	● 昭和路, 八重洲路(東京驛과 連結)가 만들어짐 外堀路의 擴幅(27m) 晴海路, 鐵治橋路, 永代路, 江戶路의 擴幅 新大橋路完成-明治期에 조성된 堀割이 埋立 築地와 八丁堀사이에 새로운 堀割이 조성 日本橋小舟町의 入堀(一部分)이 埋立					
1932年(昭7)	●					
1935年(昭10)	●				戰時下都市計劃期 (1931-1945年)	
1937年(昭12)	●					
1945年(昭20)	● 戰爭으로 市街地 160km ² 가 燒失	終戰	街路整理期 (1945-1959年)	戰後復興事業(昭和20, 1945年) · 戰災地復興計劃基本方針 · 過大都市의 抑制, 地方都市의 振興 · 幹線道路100m 計劃-未施行 建築改正法(昭和24, 1949年) · 都市計劃法 改正의 움직임 · 道路位置指定 · 道路線整理制度의 創設(1952年) 首都圈整備法(昭和33, 1958年)	戰後復興都市計 劃期 (1945-1954年)	街路整理期 (1945-1954年)
1946年(昭21)		復興都市計劃				
1949年(昭24)	● 30間堀, 東堀留川, 新川등의 埋立					
1951年(昭26)	● 外堀路의 擴幅(40m)					
1955年(昭30)						
1956-59年 (昭31-34)	● 晴海路(一部分)의 擴幅(36m) 江戶路와 平行한 既存의 入堀이 埋立 日本橋小舟町의 堀割이 全部埋立				基本法不在 都市開發期 (1955-1968年)	不動期 (1955-1968年)
1964年(昭39)	● 昭和路의 立體化(環狀, 放射狀道路의 建設)	首都高速道路, 地下駐車場, 地下鐵建設등	不變期 - 一立面擴張期 (1960年- 年)	울림의 關聯道路(國道, 地方道, 都市 計劃街路, 首都高速道路)의 建設 新都市計劃法(昭和43, 1969年) · 土地利用計劃 建築基準法(昭和44, 1970年) 都市計劃法과 建築基準法改正 (昭和54, 1980年)		新基本法期 (1968-1985年)
1970年(昭45)		步行者 天國實施				
1980年(昭55)	●					
1985年(昭60)	●					
1988年(昭63)	●					
1989年(平1)	●				反計劃期 (1982年-)	

- (註) 地圖란의 ●는 그 時期의 正確한 測圖 또는 信賴性이 높은 繪圖가 存在, ○는 繪圖만이 存在함을 나타냄.
 既存都市計劃의 時代區分은 “日本近代都市計劃의 百年”(石田賴房, 1987年, 自治體研究社)을 參考하였다.
- (a) 町은 市街의 구획 단위로 韓國의 洞의 概念과 同一
 - (b) 路의 日本式命名法은 도오리(通り)
 - (c) 街區 및 敷地의 分割은 意味, 또는 市街의 區劃상태를 뜻함
 - (d) 人工의 으로 물을 陸地로 끌어들이어 만든 江
 - (e) 人工의 으로 造成한 도랑, 堀割, 入堀, 堀, 濠 등이 있으며 서로 유사한 의미임
 - (f) 배가 進入할 수 있도록 陸地를 파서 만든 도랑
 - (g) 火災發生時, 주민들의 대피를 위해 설치되어 있던 空地
 - (h) 貴族들의 宅地
 - (i) 區劃 方式의 변경
 - (j) 堀割과 川의 주변에 防火목적으로 설치된 堤防
 - (k) 小廣場으로 商街주민들의 모임 및 피난을 위한 장소
 - (l) 敷地의 商街化 또는 宅地化의 意味
 - (m) 丁은 市街地의 구분 단위로서 街의 意味이며, 예를 들면 2丁目은 2街와 同一

[表 3] 街路의 計劃·設計의 基本的인 思考方式

時代區分	街路計劃對象 및 目的	街路形成의 主眼點과 方式	街區의 分割(町割)方式
江戸成立期	江戸城 中心의 계획場과 場, 他地域의 連絡	重要地點과의 連結을 목적으로한 街路形成(江戸城과 淺草寺), 日本橋를 起點으로 全圖道程의 設定基準街路를 中心으로 한 市街를 통과하는 街路만들기	中心街路를 基準으로 60間の 正方形街區를 形成 劃一的인 街區의 分割方式
江戸發展期	市街의 一部의 計劃(地域의 街路 形成) 放水, 實際利用, 通行	防火目的의 既存街路의 擴幅, 火除明地, 廣小路의 設置, 以後 町屋化로 地域的, 應急한 곳에 部分的으로 街路形成 橋와의 連結을 위해 비스듬한 街路가 形成됨(方向變更)	屋敷地의 町屋化로 街區가 작아짐 利便的인 街區의 分割方式 既存町割의 一部修正(基本街區를 20間으로 分割)
江戸安定期	歐風街形成期	東京市一部의 계획(市街一部) 防火와 象徵空間, 通行	西歐都市建設思想의 導入으로 象徵的인 街路만들기 街에 활용 한 특정 街路의 建設(銀座煉瓦街) 步車道分離
近代街形成期	東京市全體의 계획 通行(交通機關導入)과 市街內의 體系	近代都市에 어울리는 街路로 改良 市電導入에 의한 幹線道路中心의 新設, 擴幅 直線의 街路形成(길의 方向에 맞춘 町割과 橋의 位置변경) 市街內의 街路 配置間隔이 比較的 均等해짐(街中心)	燒失跡地를 中心으로 한 市街地改造 規則的이고 均等한 街區의 分割方式(短冊型)
街路不變期	全國一本制度의 계획(未實行) 區劃整理와 總合的인 改造	街路不改期	都市의 總合的인 整備(既存 市街의 改造에서 탈피, 變身)
街路改造期	東京·横浜의 改造계획 震災復興, 他地域의 連絡과 街路空間機能	既存街路에 都市全域을 通過하는 街路形成(都市中心) 街路의 全般的인 擴幅, 交通機關과의 直接的인 關係없음 街路의 市街內의 役割이나 機能에 의해 名街路의 幅의 差異가 生김 하나의 街路의 幅에도 地域的인 差異가 나타남	江戸의 町割이 改造됨 街區의 크기와 街路의 配置와의 關係性이 보이지 않음 (市街보다 都市全體를 優先으로한 整理)
街路整理期	東京都全體의 계획 戰後復興과 街路의 整理	市街內의 街路形成은 끝나고 既存街路의 整理 및 堀割의 埋立 등의 변화만이 나타남 하나의 길이 幅이 一定하게 될 - 道路線整理制度	水路의 埋立에 따른 町屋化가 既存街區에 依據하여 행해 짐
不動期	首都圈全體의 계획	不動期	

- (4) 歐風街 형성기 「1872 (明治 5)年 - 1887 (明治20)年」
- (5) 近代街 형성기 「1888 (明治21)年 - 1909 (明治42)年」
- (6) 街路 不變期 「1910 (明治43)年 - 1923 (大正12)年」
- (7) 街路 改造期 「1923 (大正12)年 - 1944 (昭和19)年」
- (8) 街路 整理期

- 「1945 (昭和20)年 - 1954 (昭和29)年」
 - (9) 不動期 「1955 (昭和30)年 - 」
- 2.2 각 시대의 가로계획 설계의 기본적인 사고방식
- 2.1의 시대구분을 가로계획설계의 사고방식(가로계획대상 및 목적, 가로형성의 주안점과 방식,

街區의 분할방식)에 의해 재정리한 것이 표3이다. 그 결과 가로형성과정(變遷)은 시가지의 形成(2.1의 시대구분에서 (1),(4),(7)) - 發展((2),(5),(8)) - 不變((3),(6),(9))의 과정을 반복하는 경향이 보여졌다.

또한 이들 9개의 시대구분은, 1) 江戸 성립기 2), 3) 江戸 발전기 4) 歐風街 형성기 5), 6) 近代街 형성기 7) 街路 改造期 8), 9) 街路 整理期의 6개의 시대로 집약된다.

2.3 각 시대의 특징

徳川家康이 江戸城에 처음 자리를 잡은 것은 1590년 8월의 일이며, 당시의 日本橋, 京橋, 銀座 등의 지역은 전부 바다였었다. 그리하여 1603년 神田山을 깎아내려 그 흙으로 바다를 매립, 시가지를 조성한다. 우선 豊島州崎의 대규모 매립공사를 실시하여 현재의 日本橋 남쪽에서 新橋까지의 큰 길을 조성함과 동시에 全國各地로 향하는 가로의 노선을 결정한다. 그 중에서 江戸城의 주위를 巡廻하는 남북방향의 가로는 銀座路이며 京都까지 통하는 길인 江戸路와 연결된다. 또한 江戸城을 중심으로 이중의 수로(外堀, 内堀)를 조성하였으며, 당시의 시가지는 武家地(상류계층들의 저택지), 寺社地(절터), 町人地(상인들의 거주지)로써 구성되어 있었다. 특히 이번 연구 대상지역은 外堀의 바깥쪽에 있는 町人地로써 초창기에는 시가지의 内部에 많은 水路가 존재하는, 水空間과 밀착되어 있는 지역이었다.

2.3.1 江戸 성립기 1590年 - 1657年 [圖2]

江戸최초의 城下町⁽⁸⁾의 중심은 本町路⁽⁹⁾이며, 시가지내의 통행보다 주요지점과 지점(江戸城과

淺草寺)과의 연결을 주목적으로 만들어졌다. 이어서 시가지 전체를 남북방향으로 통과하는(통행기능이 증시된) 銀座路가 형성된다. 이 2개의 가로를 기준선으로 한 획일적인 町割(60間 정방형의 街區)⁽¹⁰⁾이 행해지고, 이 街區들을 통과하는 가로가 만들어져(街區의 분할방식에 따른 가로형성이고, 통행기능은 적음) 시가지內의 가로가 완성된다.

2.3.2 江戸 발전기 「1657年 - 1711年」 [圖3]

시가지內의 屋敷⁽¹¹⁾, 明地⁽¹²⁾, 水路 등의 町屋化⁽¹³⁾로 街區의 분할방식이 변화한다. 이 경우 필요한 일부분의 街區에 일시적인 계획에 의해 街路가 만들어진다. 단 기존의 門, 橋梁, 街路 등에 어울리는 형태의 조성방식을 취하고 있다. 또한 前期와는 달리 시가지內의 지역적인 편리성과 통행성을 고려한 街路의 신설과 그에 의한 町割의 변화가 나타난다.

즉, 시가지內의 통행기능이 향상된 가로의 신설과 기존街區의 일부수정(從방향의 短冊型街區의 분할방식)이 두드러진다. 다만 30間堀의 동측과 京橋에서 日本橋사이의 町割은 변경되나 그 외의 지역은 변화가 거의 나타나지 않고 있다.

2.3.3 江戸 안정기 「1712年 - 1872年」

明治期の 화재발생까지의 160年間은 큰 변화 없이 안정한 시가지의 모습을 유지하고 있다.

2.3.4 歐風街 형성기

「1872(明治5)年 - 1887(明治20)年」 [圖4]

防火와 서구풍의 시가지건설이 燒失跡地를 중심으로 행해진다. 먼저 시가지의 주축이 되는 가로를 훌륭하게 조성하였으며, 규칙적(간격이나

註 8) 王城을 중심대상으로 한 상인들의 마을.

註 9) 日本式 명명법은 도오리(通り)이며, 편의상 대상가로를 한국식 명명법에 의한 ○○路로 표기한다.

註 10) 江戸期の 一町은 60間(약120m의 正方形)이며 縱橫으로 20間씩 나누어져 있었다. 중앙의 20間 사각형의 토지는 공지로 두었다.

註 11) 귀족들의 저택지.

註 12) 火除明地라고도 하며, 화재발생시 주민들의 대피와 발생된 불이 다른 지역으로 번지는 것을 방지하기 위하여 시가내에 설치되어 있던 공지.

註 13) 敷地の 상가화 또는 택지화를 의미.

방향)인 街路配置, 균등한 街區의 구획방식(기존 街區를 橫방향으로 분할)이 나타나게 된다.

단, 개조된 지역은 新橋에서 京橋까지의 銀座1-8丁目¹⁴⁾뿐이다. 우선 銀座路를 步車道분리의 15間¹⁵⁾의 넓이로 만들어 시가지의 중심가로로서 改修시켰다. 晴海路는 폭의 확장과 연장을 보았으며, 이에 따라 폭이 넓은 가로가 銀座지역의 중앙부(5-6丁目사이)로 옮겨졌다(이전에는 尾張町(4-5丁目)을 중심으로 한 Miyuki路가 晴海路보다 넓은 폭을 가지고 있었다). 또한 江戸성립기의 정방형 街區를 통과하고 있던 가로들이 同一한 폭으로 정리되었다.

30間堀의 동측에서도 屋敷의 町屋化로 가로가 신설된다. 동서방향의 길은 기존가로의 연장선상에 형성되는 경향을 보여 주었으나, 반면에 남북방향의 길은 기존 도로와의 연결성이 거의 무시되었다.

京橋에서 日本橋, 本町부근은 전혀 변화가 일어나지 않았다는 사실 또한 주목된다.

2.3.5 近代街 형성기

「1888 (明治21)年 - 1909 (明治42)年」

근대도시에 적합한 시가지내의 가로로 개량되며, 다른 지역(東京市 전체)과의 연결을 고려한 가로계획이 행해진다. 더구나, 교통수단의 도입에 따른 幹線道路중심의 신설과 확장이 나타난다. 시가지내에서의 폭넓은 가로의 배치간격이 도시電車の 도입과 더불어 비교적 균등하게 되었으며 가로의 체계가 세워졌다. 또한 개수된 가로들에 의해 구획되어지는 街區의 크기도 비교적 일정하게 되었다. 더우기 가로를 만들 때에는 직선(短距離)의 路線을 취하였으며, 신설된 가로들에 依據하여 橋의 위치와 町割의 변경이 시행되었다(江戸期の 既存하는 門이나 橋梁의 위치를 중시한 가로의 방향수정과는 큰 차이가 있음). 단, 江戸의 町割은 가능한 살리고 있다.

동서를 연결하는 가로로서 晴海路, 鍛冶橋路, 永代路, 江戸路, 또 남북을 달리는 外堀路, 銀座

路(京橋에서 日本橋, 本町을 지나 万世橋까지), 平成路, 人形町路가 정비(방향및 폭의 변경)된다. 특히 江戸路의 확장으로 本町路(江戸최초의 중심도로 江戸路보다 더 넓은 폭을 가지고 있었다)의 중심성이 이동하였으며, 平成路의 정비로 시가지의 동측(築地, 入堀丁, 人形町 등)을 통과하는 주요가로의 체계확립을 보게 된다.

2.3.6 가로 不變期

「1910 (明治43)年 - 1923 (大正12)年」[圖5]

전국에 걸친 종합적인 도시계획법이 최초로 수립되어 적용되게 되는 시기이다. 지금까지의 기존시가지의 改造개념에서 탈피, 새로운 도시의 구획정리와 종합적인 개조가 계획된 시대이다. 단, 실제로 시가지의 변화는 일어나지 않고 계획만으로 그친 不變의 시기이다.

2.3.7 街路 改造期

「1923 (大正12)年 - 1944 (昭和19)年」[圖6]

지진재해를 계기로 한 시가지의 부흥(개조)으로 기존가로의 확장및 방향변경, 그리고 東京市 전역의 가로망계획에 의한 대폭적인 가로의 신설이 행해진다. 그 결과, 江戸의 町割이 대부분 개조된다. 가로는 시가지내에서의 역할에 따라 각각의 폭의 뚜렷한 차이가 생기며, 가로폭이 지역적으로 틀리는 경우도 나타난다. 이 시기의 가로폭의 확장은 교통수단의 도입과는 직접 관계가 없는 것으로 판단된다.

우선 시가지전체를 통과하는 남북방향의 昭和路와 新大橋路가 기존의 가로보다 월등히 넓은 폭으로 신설되며, 기존의 銀座路와 平成路는 변화없이 그대로 유지되고 있다. 반면에 동서방향의 晴海路, 鍛冶橋路, 八重洲路(구획정리사업에 의한 형성), 永代路, 江戸路는 기존가로의 확장만이 행해졌다. 그 결과, 시가지내의 가로면적이 크게 증가되었으며 현재의 가로체계가 수립되었다.

註 14) 시가지의 구분단위로서, 韓國의 街의 의미와 동일하다. 2丁目は 2街.

註 15) 1間은 1.82M임. 단, 최초의 시가지건설에서는 1.97M가 1間으로 적용되어 街路와 町割이 행해졌다.

2.3.8 街路 整理期

「1945 (昭和20)年 - 1954 (昭和29)年」

전쟁후의 부흥사업이 행해지나 대상지에서는 기존 가로의 정리및 水路의 매립에따른 街區의 변경만이 나타난다. 晴海路和 永代路의 부분적인 확장으로 가로전체의 폭이 정리되어 일정해진다. 또 外濠의 매립으로 인한 外堀路의 확장과 30間堀 등 水路의 매립이 행하여졌다.

2.3.9 不動期

「1955 (昭和50)年 - 」 [圖7]

수도권전체를 대상으로 한 다양한 계획이 시행되지만, 東京중심부인 대상지에서는 변화가 나타나지 않고 있다. 단, 평면적인 가로의 형성은 멈추었으나, 지하철이나 수도고속도로의 건설등 입체적인 가로망의 형성이 진행되고 있다.

3. 가로의 변천

3.1 街路 및 街區의 변천

3.1.1 변천동향

1590년에 시가지의 건설이 시작되어 1650년까지 기본적인 골격가도가 완성된다. 明曆大火災 이후에는 시가지의 부분적인 장소에서 일시적으로 가로 및 街區의 변화가 일어나나, 1712년이후 明治期에 들어가기까지의 160년간은 큰 변화가 나타나지 않는다. 明治期에 발생한 화재로 시가지의 대부분이 소실되나, 그 후 규칙적인 가로형성과 균등한 街區의 분할방식이 새롭게 시가지 일부지역에서 나타난다. 이를 계기로하여 근대적인 도시조성의 움직임이 시가지 전체에 확산, 실시되게 된다. 大正期의 지진재해 후에는 區劃整理가 행해지게되어 江戸의 시가지가 대부분 개조된다. 반면에 전쟁후에는 기존가로의 정리와 水路의 매립만이 행해지며, 큰 변화없이 그대로 현

[表 4] 地域別 街路·街區 變化

時代區分	銀座 地域		日本橋 地域		本町 地域	
	●	■	●	■	●	■
江戸成立期	●	■	●	■	●	■
江戸發展期	○	■	●	□	×	□
江戸安定期	×	×	×	×	×	×
歐風街形成期	●	■	×	×	×	×
近代街形成期	○	□	●	■	●	□
不變期	×	×	×	×	×	×
街路改造期	○	□	●	■	●	□
街路整理期	○	×	○	×	×	×
不動期	×	×	×	×	×	×

(註) 街路變化: 多-●, 有-○, 少-無-×

街區變化: 多-■, 有-□, 少-無-×

재에 이르고 있다.

시대구분에 의거하여 街路和 街區의 변화를 地域別⁽¹⁶⁾로 정리한 것이 표4이며, 다음과 같은 경향이 보여졌다.

『시가지 전체』

- 江戸 성립기에 街路和 街區의 기틀이 형성되었으며, 그 후 近代街 형성기, 街路 改造 期の 2회에 걸친 변천이 일어났다.
- 단, 日本橋지역은 江戸 발전기(시대의 흐름에 동반한 水路와 陸路의 효율적인 이용을 목적으로 한 변천)에, 銀座지역에서는 歐風街 형성기(서구풍의 상징적인 시가지건설을 위해)에 변화가 나타났다.

『지역별』

- 銀座지역의 街路和 街區의 기본이 완성된 시대는 歐風街 형성기이다.
- 本町지역에서는 街路의 변천(폭의 확장및 방향의 수정)은 있었으나 街區는 거의 변하지 않았다. 즉, 江戸町割의 흔적이 현재까지 남아있는 지역이라 판단된다.
- 日本橋지역은 街路和 街區가 가장 심한 움직임을 보였다. 따라서 각 시대의 변천 동향이 잘 반영되어 있는 지역이라 하겠다.

註 16) 서술상의 편의를 위해 대상지를 銀座지역, 日本橋지역, 本町지역의 3개소로 나누었다. 銀座지역은 新橋에서 京橋사이의 銀座, 築地이고 日本橋지역은 京橋에서 日本橋사이의 京橋町, 八丁堀町이며, 本町지역은 日本橋에서 万世橋사이의 本町, 人形町으로 한다.

3.1.2 시가지 중심로의 변천

江戸城과 淺草寺의 연결을위해 최초로 형성된 本町路는 시가지의 중심가로로서 존재하지만, 화재후의 재건설로(1650년 이후) 新橋에서 万世橋에 이르는 銀座路로 옮겨진다. 또한 歐風街 형성기에 시가지의 상징적인 가로로서 일부분이 改修되어지며, 近代街 형성기에 銀座路전체가 재정비되어 중심가로로 정착된다. 이 후 폭넓은 昭和路, 八重洲路, 新大橋路 등의 신설로 시가지內에서의 가로 계층의 순위는 하락하나, 銀座路는 中央區, 나아가서 東京都의 중심로로서 변함없이 존속하고 있다.

반면에 本町路는 인접하고 있던 江戸路(도시 전차의 도입과 가로폭의 확장을 보았다)에게 그 주요역할을 넘겨주었으며, 더구나 街區의 구획변화로 완전히 변모되었다(一直線의 街路가 아님).

3.2 가로 폭의 변천

시가지 내에 존재하는 가로들의 폭을 시대별로 조사, 정리하여 표시한 것이 표5이다. 단, 가로의 폭과 계층구조 등의 변천을 살펴 볼 경우에는 6개의 시대구분에 의거하여 조사하였다. 江戸期의 가로는 지도분석의 결과, 하나의 가로에 있어서도 그 폭이 일정하지 않고, 폭의 차이도 명확하지못한 경향이 보여졌다. 또한 주요가로 이외에는 계획에 의한 정확한 폭을 취하고 있지 않았거나, 혹은 처음에는 정확한 폭으로 가로가 조성되었으나 차츰 경계선이 붕괴되어 불명료한 상태로 되었다고 판단되어진다. 결국, 江戸期의 가로폭은 물리적인 수치보다 시가지內에서의 순위가 더욱 중요하다고 판단되므로, 각 가로의 존재유무와 순위를 위주로 파악, 자료로서 이용하였다. 그 다음 시대부터는 정확한 수치를 이용하였다.

그 결과, 각 街路의 형성과 소실의 시기, 가로폭의 변천이 명확하게 밝혀졌다.

3.2.1 가로폭 변천의 흐름

시가지의 가로폭은 歐風街 형성기, 近代街 형성기, 街路 改造期의 3회에 걸쳐 변화하였다.

近代街 형성기에 江戸期의 가로에 전반적인

확장이 행하여졌으며, 이후 街路 改造期에 기존 가로의 재확장및 가로신설이 행해졌다. 더구나 가로의 數도 차츰 늘어나서 시가지의 가로면적이 증가되었으며, 이 같은 경향은 街路 改造期에 두드러지게 나타났다.

3.2.2 가로의 조성시기

街路 改造期에는 폭 넓은 가로의 신설이 있었다(昭和路, 八重洲路, 新大橋路).

歐風街 형성기에는 銀座路와 평행하는, 시가지의 동측을 통과하는 가로(平成路, 人形町路)가 조성되었다. 반면에 近代街 형성기에는 시가지의 남북방향을 통과하는 특히, 江및 水路 등의 水空間에 밀착되어 있는 가로(鍛冶橋路 新川邊, 永代路 新川邊, 日本橋川沿路 人形町邊)가 조성되는 경향이 나타났다.

3.2.3 변천동향

銀座路(新橋 京橋), Miyuki路, 並木路, 銀座櫻路는 歐風街 형성기에 확장되었으며, 현재까지 변함없이 그대로 유지되고 있다.

江戸路, 晴海路, 外堀路 등은 현저한 확장(2-3배)을 보았다. 반면에 江戸 성립기에 2번째로 넓은 폭을 가지고 있었던 本町路는 260년만(가로 改造期)에 확장이 행해지지만, 현재는 시가지에서 가장 좁은 폭의 가로로 존재한다. 현재 시가지에서 가장 넓은 폭을 가진 가로(昭和路, 八重洲路)는 전부 街路 改造期에 신설된 것인 반면, 가장 좁은 폭을 가진 가로(Miyuki路, 並木路, 銀座櫻路, 一石橋路, 本町路)는 전부 江戸 성립기에 조성된 것 또한 흥미있는 점으로 보여졌다.

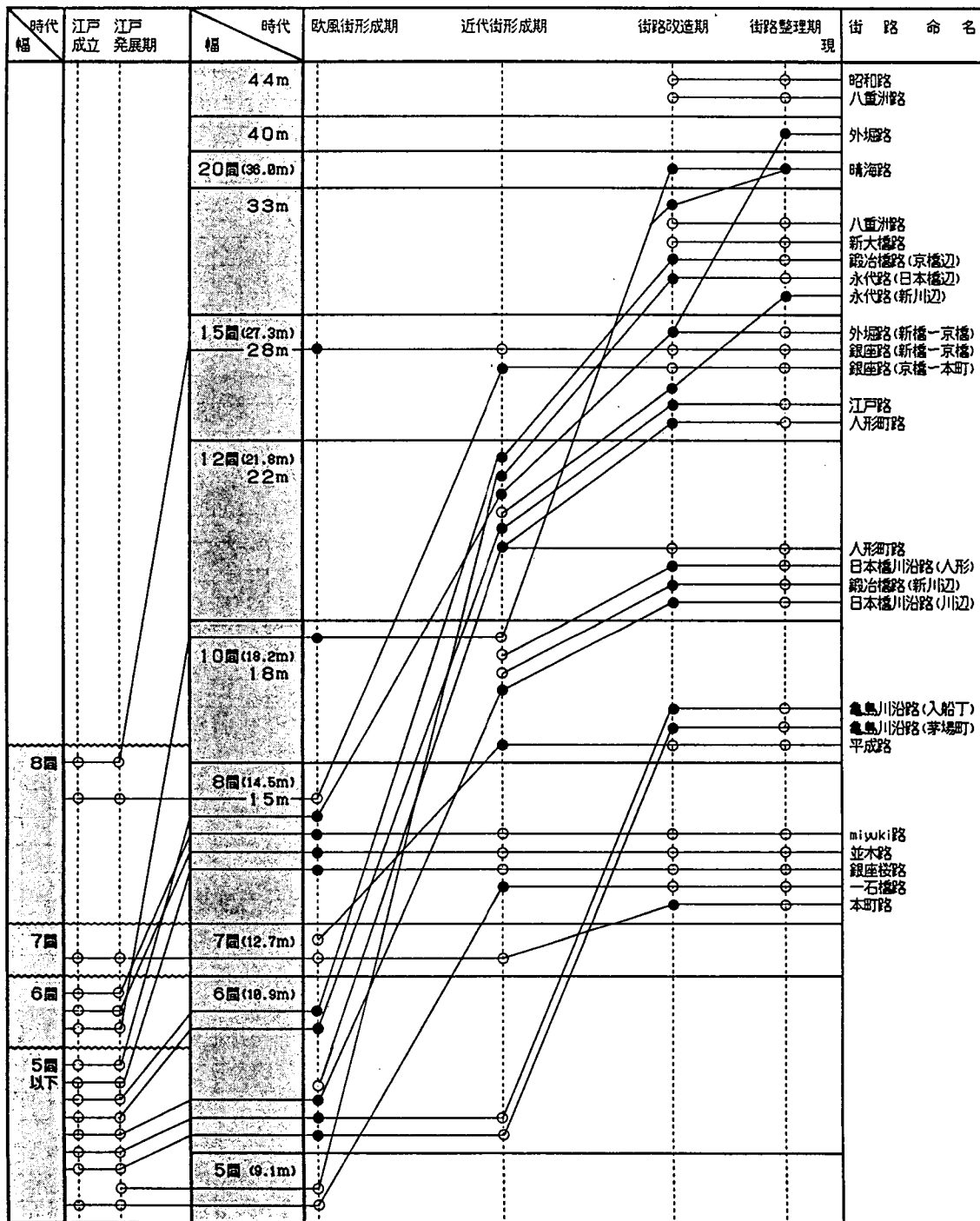
3.3 가로階層構造의 변천

3.3.1 계층구조변천의 흐름

각 시대의 가로계층구조를 도시계획법규상의 분류와 가로의 폭을 조사하여 정리한 것이 표6이다.

江戸期의 계층구조는 가로폭의 정리에 의해 4가지로 大別된다. 단, 계층의 단계분류가 3. 2에서 서술한 이유에 의해 정확하게 행해지지는 못

[表 5] 各 時代 街路幅



(註) ○는 各 時點의 街路幅을 나타낸다. 특히 ●는 擴幅된 時點을 표시하며, 各 街路幅의 變化를 알아보기 쉽도록 時點들을 細線으로 연결함.

[表 6] 各 時代의 階層構造

街路階層·幅	江戸期		歐風街形成期		近代街形成期		街路改造期		街路整理期																							
	間	間	間	間	間	間	廣路	間	廣路	間																						
·	1	8間	3	14.5m(8間)	IV等	14.5m(8間)	II等2類	15m	II等2類	15m																						
											2	7間	4	12.7m(7間) 10.9m(6間)	V等	12.7, 10.9m (6間以上)	II等3類	II等3類														
																			3	6間	5	9.1m(5間)	II等1類	19m, 18m	II等1類	19m, 18m						
																											4	5間-4間 程의不規則 적인幅	II等2類	19m, 18m	II等2類	19m, 18m
4	5間-4間 程의不規則 적인幅	II等3類	II等3類																													

(註) 點線으로 둘러싸인 곳은 그 時代에 계획되어 있던 階層段階이지만, 본 연구의 對象街路中에서는 보여지지 않는 階層임.

하였다.

歐風街 형성기에 계획되었던 가로폭은 15間, 10間, 8間の 3가지이며, 그외 7間, 6間, 5間의 가로가 존재하여 전체적으로는 5개의 계층구조를 이루고 있다.

近代街 형성기에는 I等 1類, I等, 2類, II等, III等, IV等, V等の 가로가 계획되지만, 5개의 階層만이 존재한다. 즉, 歐風街 형성기에는 銀座지역에, 近代街 형성기에는 전체에 걸쳐 서로 다른 계획이 시행되었으나 양쪽 모두 같은 數의 계층구조를 가지고 있음이 보여졌다.

街路 改造期에는 廣路, I等 1類, 2類, 3類, II等 1類, 2類, 3類의 7개 단계가 계획되었으나, 대상가로中에는 6개의 계층만이 보여진다. 이 시대에 시가지의 계층단계가 증가되어 현재까지 그대로 유지되고 있다.

3.3.2 변천동향

대상지에서의 가로계층개념과 구조체계가 정립되기 시작한 시기는 근대시가건설의 사상이 도입된 歐風街 형성기이다. 단, 江戸(성립, 발전)期에도 계층의 단계(상급의 계층을 위주로 한)는 존재하고 있었다.

歐風街 형성기와 近代街 형성기에는 5단계의 계층구조를 유지하나 街路 改造期에 6단계로 변화되었다. 그러나 증가된 계층은 최상위의 段階

이며, 기존의 가로는 해당되어 있지 않고 新設가로만으로 구성되어 있음이 밝혀졌다. 즉, 시가지內의 가로 體系의 균형을 고려한 段階增加가 아닌 東京都 전체의 가로구성을 염두에 둔 변화로 보여졌다.

즉, 실제로 시가지內의 다양한 가로의 역할을 담당하는 가로의 계층구조는 5단계이며, 현재까지 변하지 않고 있는 경향이 명백하게 나타났다.

3.4 각각의 가로의 변천

3.4.1 銀座路

銀座路는 江戸 성립기(1604年)에 8間(15.8m)으로 형성되었다. 이후, 歐風街 형성기에(1873年) 新橋에서 京橋까지(銀座지역)가, 近代街 형성기(1909年)에는 京橋에서 日本橋, 本町까지(日本橋 本町지역)가 15間(27.3m)으로 폭이 확장되었으며, 그 이후에는 변화하지 않고 현재까지 그대로 유지되고 있다.

3.4.2 平成路

歐風街 형성기에 12.7~14.5m의 넓은 폭을 가지며 銀座路와 더불어 남북을 통행하는 가로로서 만들어진다. 이후 近代街 형성기에 도시전차의 도입으로 10間(18.2m)으로 확장된다.

街路 改造期에는 시가지의 전반적인 가로폭의

확장이 있었지만, 이 가로는 변하지 않았으며 현재까지 그대로이다. 즉, 近代街 형성기에는 시가지內의 주요가로로 이용되었으나, 街路 改造期에 平成路와 평행한 新大橋路와 昭和路가 넓은 폭으로 신설됨에 따라 시가지內에서의 역할(남북 連絡路)이 분산, 감소되는 경향이 보여졌다.

3.4.3 八重洲路

현재의 八重洲路 부근은 江戸 성립기에 舟入堀¹⁷⁾이 있었던 곳으로서 일부분을 매립(1632年), 그 跡地에 中橋廣小路¹⁸⁾를 조성하였다. 그 후(1859年)에 町屋化가 진행되어 그 자취를 감추었으나 80년후인 街路 改造期에 시가지에서 가장 넓은 44m의 廣路로서 나타난다.

中橋廣小路의 跡地에 가로를 건설하고자 하는 움직임은 明治期에도 있었으나(明治 18年の 市區改正芳川案에서 I等 1類 20間(36.4m)의 가로로서 계획되어 있었다) 계획으로 끝났으며 실현되지는 못하였다.

3.4.4 本町路

本町路는 최초(1590年)로 건설된 7間の 폭을 가지는 시가지의 중심로였다. 이후 가로폭의 확장은 보았으나 중심로로서의 역할은 상실하였으며, 시가지에서의 階層順位도 떨어져 현재는 가장 下級の 계층을 갖는 가로로 변모하였다.

3.4.5 江戸路

江戸 성립기에 本町路와 평행하는 형태로 만들어지며, 近代街 형성기에 12間(21.8m)의 2번째 계층구조를 갖는, 本町지역의 주요가로로서 改修된다. 또한 도시전차의 도입을 보는 등, 기존의 中心路였던 本町路보다 가로폭과 역할이 커지게 된다.

江戸路는 街路 改造期에 다시 확장되지만 前期에 같은 폭을 가지고 있던 가로의 擴張率보다 떨어져 시가지內에서의 계층순위는 저하되었다.

3.4.6 龜島川沿路

江戸 성립기에 형성된 가로로 街路 改造期에 18.0m로 확장된다. 그 이후에는 변화가 없으며, 시가지內에서의 계층단계로 보아도 下級の 것으로서 큰 역할을 가지고 있지 않다. 그러나 이 가로는 江戸期에는 강에 인접해 있던 주요가로로서 존속되어 왔던 것으로 추정된다. 明治 18年の 市區改正芳川案에서는 15間(27.3m), 22年の 東京 市區改正設計에서는 10間(18.2m)과 15間(27.3m)로 계획되어 있었다. 이는 당시의 銀座路와 같은 폭으로 계획된 것이다. 단, 明治36年の 東京 市區改正新設計의 계획에서 이 가로는 누락되어 버린 결과, 시가지內에서의 역할의 감소, 계층단계도 저하되었으며 大正期의 구획정리 전까지는 江戸의 모습이 그대로 유지되고 있던 가로이다.

4. 고찰

(1) 각 시대의 지도를 겹쳐놓고 시가지內의 街路和 街區의 변천을 비교해 본 결과 다음과 같은 경향이 나타났다.

歐風街 형성기에 銀座路의 일부가 기존 街區의 양측에서 폭을 취하며 확장되었다.

近代街 형성기에는 기존 街區의 片側(서쪽)에서 폭을 취하여 확장되고 있는 것이 판명되었다. 반면에 街路 改造期의 가로형성방식에서는 기존의 街路和 街區를 고려치않은 경향이 보여진다.

즉 江戸期이후에는 기존街路 및 街區를 배려치 않은 계획우선의 가로형성경향(특히 폭의 확장의 경우)이 나타났다. 그러나 近代街 형성기에는 기존 시가지의 가로공간을 효과적으로 살린 우수한 가로계획이 실행되어졌다.

(2) 시가지의 가로 신설의 경우를 보면 平成路, 人形町路는 기존가로의 일부를 살려 그들의 연장선상에 가로를 형성, 정리하는 방식으로 전

註 17) 배가 진입할 수 있도록 육지를 파서 만든 도랑으로, 江戸城 건설을 위한 건축용자재, 특히 돌의 운반을 위해 조성되었다.

註 18) 시가지內에 설치되어 있던 작은 규모의 광장으로 주민들의 모임 및 화재 발생시 피난을 위한 장소로 쓰였다.

체의 가로를 완성시키고 있다. 반면에 昭和路는 水路와 水路사이 혹은 기존의 街區內를 통과하는 전혀 새로운 路線(가로의 동선)을 선택하여 형성되었다. 다만, 이 경우에도 기존가로와 평행된 조성방식이 적용되고 있음이 밝혀졌다.

즉 시가지내의 통행과 균형있는 배치, 정방형의 街區분할 방식을 중시한 가로의 형성방식에서, 도시전체와의 연결을 고려한 수법으로 확대, 발전되는 경향이 나타났다. 가로계획의 경우에도 시가지내의 계획보다 도시전체를 대상으로 한 上級の 계획이 우선되어 적용되었다. 단, 시가지내의 기존 町劃이 路線결정에 있어서는 무시되었으나 가로의 방향설정에 있어서는 활용되고 있는 사실로부터 도시전체와 시가지內의 양측을 조화있게 상응시킨 가로계획이 선택되어 시가지의 가로형성에 사용되고 있음이 명백해졌다.

(3) 東京驛과의 연결가로인 八重洲路는 江戸期에 舟入堀과 中橋廣小路가 있었던 곳이다. 즉 시가지안에 존재하던 공공공간이 町屋化로 인해 街區속으로 흡수, 소멸되었으나 街路 改造期에 넓은 폭의 가로로서 조성되었다.

八重洲路는 이 같은 시가지內의 共有공간이 公共性을 지닌 가로공간으로 형태를 바꾸어 출현, 재활용되고 있는 좋은 예라 할 수 있다.

(4) 水路邊의 陸路의 변천

江戸에서 현재까지 시가지에 있는 陸路는 전반적으로 폭의 확장과 數的인 증가를 본다. 반면에 水路는 점차 감소되었으며, 매립되어 소멸하든가 혹은 존재해 있어도 이용되지 않는 경향이 나타났다.

江戸期에는 시가지內를 통행하는 水路를 만들어, 육로와 같이 유효한 방법으로 사용하고 있었다. 또, 明治期에는 水路에 인접된 육로가 넓은 폭으로 계획되어 있었다. 특히 日本橋川부근에는 魚河岸跡¹⁹⁾이 있었으며, 水路공간의 중시경향으로 폭이 넓은 가로는 강의 양측에 형성되어 있었다. 明治 18년에는 20間의 육로가 계획되어 있었지만 실현되지 못하였고, 明治 36년의 계획

으로 10間의 가로는 형성되어 현재에 이르고 있다.

즉, 明治이후 교통기관의 도입으로 水路보다 陸路의 역할이 크게 향상되었다. 따라서 水路변의 육로는 몰과 밀착되어 있던 공간의 기능저하로 인해 새로운 가로의 확장 및 신설계획에서 누락되어 변동이 멈추었다.

(5) 가로계층구조가 정립되기 시작한 歐風街 형성기의 시가지에는 5단계의 가로계층이 존재하고 있었다.

近代街 형성기에 도시전차의 도입에 의해 8m의 폭을 가진 가로는 새롭게 등장, 이 가로들이 해당되는 階層段階가 추가되나 시가지전체의 계층단계는 증가되지 않았다.

이후, 街路 改造期에도 21.8m의 가로는 존재하지만, 27m폭의 가로와 같은 계층단계에 포함되게 된다. 그러나 계층단계는 줄어들지 않는다.

이 같은 경향으로 시가지의 계층구조는 물리적인 수치에 의해 나타나는 가로의 폭과 시대의 흐름에 따른 시가지內의 여러가지 변천을 잘 소화하여 깊이와 균형있는 구조를 형성하고 있음이 밝혀졌다. 이 같은 점들이 이번 연구대상지의 매력적인 측면이라고 생각된다.

5. 후기

본 연구는 日本의 한정된 지역을 대상으로 大街路의 형성과정의 조사를 통해 도시의 매력을 창출해내고자 하는 목적으로 실시된 기초적인 연구이다.

今後 韓國의 수도 서울의 중심부를 대상으로 조사를 행하고, 이들의 변천과정으로부터 양국의 시가지 조성수법의 공통점과 상이점의 체계적인 정리를 행할 필요가 있다고 생각하고 있다.

또한 대상지역의 확대와 보다 생활에 밀착된 도시의 가로공간조성을 위해 非計劃街路에 관한 조사도 요구된다.

註 19) 魚시장. 江戸期에는 水路를 이용하여 시가지안으로 소비물자가 도입, 운반되어졌다. 이로 인해 水路의 양측 河岸에 시장이 발달되었으며, 물건의 저장을 위한 창고도 조성되어 있었다.

參考 및 引用文獻

- (1) 石川一郎(1973) “江戸文學地名辭典”, 東京都出版
- (2) 銀座芽會(1975) “銀座わか町”, 白馬出版 : 237, 244, 247-250
- (3) 玉井哲雄(1978) “幕末江戸の都市構造”, 日本建築學會
- (4) 鈴木理生(1978) “江戸の川・東京の川”, 日本放送出版協會
- (5) 今井金吾(1978) “東京の街道を歩く”, 日本社
- (6) 北原 進(1979) “中央區の歴史”, 名著出版 : 106, 附録 : 2-3
- (7) 木下龍也(1980) “明治東京名所繪”, 角川書店
- (8) 天野光一(1980) “街路景觀の變遷とそのデザインおよびコントロールに関する基礎的研究”
- (9) 中村良夫, 篠原 修(1985) “土木施設景觀の文化的特徴に関する研究”, 土木景觀研究會 : 27-24
- (10) 土木學會(1985) “街路の景觀設計”, 技報堂出版社
- (11) 御府内沿革圖書(1985) “江戸城下變遷繪圖集(20卷) 解説”, 原書房
- (12) 石塚裕道·成田龍一(1986) “東京都の百年”, 山川出版社
- (13) 玉井哲雄(1986) “江戸, 失われた都市空間を読む”, 平凡社
- (14) 松澤光雄(1986) “繁華街を歩く, 東京編”, 総合ユニコム : 296-298
- (15) 石田頼房(1987) “日本近代都市計劃の百年”, 自治體研究社
- (16) 東京市區改正委員會議事録(1987) “東京都市計劃資料集成(明治, 大正篇)” 本の友社
- (17) 小木新造, 陣内秀新(1987) “江戸東京學事典”, 三省堂
- (18) 石川英輔(1987) “江戸空間”, コナミ出版
- (19) 飯田龍一, 俵元昭(1988) “江戸圖歴史”, 築地書館株式會社
- (20) 内藤 昌(1988) “江戸と江戸城”, 鹿島出版會
- (21) 東京銀座ロータリークラブ 青少年委員會(1988) “ものがたり銀座小史”, 大日本圖書株式會社
- (22) 鈴木理生(1988) “江戸の都市計劃”, 三省堂 : 204, 218-220, 234
- (23) 中村孝士(1989) “銀座, いまむかし”, 東京新聞出版局
- (24) 村野博司(1989) “都市の街割”, 鹿島出版會
- (25) 藤森照信(1990) “明治の東京計劃”, 岩波書店
- (26) 東京都(1991) “江戸復原圖(例言)”, 東京都
- (27) 北島正元, 南和男(1991) “江戸巨大都市考”, 朝日新聞社
- (28) 越澤 明(1991) “東京都市計劃物語”, 日本經濟評論社
- (29) 東京都都市計劃局(1992) “都市計劃概要”, 東京都
- (30) 日本橋區役所(1916-1937) “日本橋區史”
- (31) 京橋區役所(1937-1942) “京橋區史”
- (32) 中央區役所(1958) “中央區史”
- (33) 京橋圖書館(1970-1978) “中央區年表(大正時代·昭和時代 一, 二, 三)”
- (34) 京橋圖書館(1978) “中央區年表(明治時代)”
- (35) 京橋圖書館(1990) “中央區年表(江戸時代)”
- (36) 中央區役所(各年) “中央區政年覽

參考 및 引用地圖

- (1) 寛永江戸圖(原本은 武州豊鳴郡江戸庄圖), 寛永年間(1624-1644年), 東京都中央圖書館所藏
- (2) 江戸城下變遷繪圖(御府内沿圖書, 原本은 幕府普請奉行編御府内沿圖書), 1673-1862年(廷寶年間一文久年), 原書房
- (3) 江戸圖鑑綱目, 元祿2年(1689年), 相模屋太兵衛
- (4) 分間江戸大繪圖, 安政6年(1859年), 原屋茂兵衛
- (5) 東京六大區沽卷地圖(一大區九小區), 明治6年, 東京都公文書館所藏

- (6) 東京市史橋市街第附圖(第四解說), 明治9年, 東京市役所
- (7) 東京全圖, 明治11年, 西川光通
- (8) 五千分一東京測量原圖, 明治19年, 參謀本部陸軍部測量局
- (9) 測圖, 明治42年, 大日本帝國陸地測量部
- (10) 東京市京橋區全圖, 明治44年, 東京通信管理局
- (11) 東京市京橋區全圖, 大正8年, 東京通信局, 東京都中央區京橋圖書館所藏
- (12) 第二十地區區劃整理現形圖(帝都復興區劃整理誌), 大正10年, 東京市役所
- (13) 測圖, 大正14年, 大日本帝國陸地測量部
- (14) 第二十地區換地位置決定圖(帝都復興區劃整理誌), 昭和5年, 東京市役所
- (15) 東京市京橋區地籍圖, 昭和7年, 內山模型製圖社
- (16) 測圖, 昭和12年, 大日本帝國陸地測量部
- (17) 東京都五分之一地圖, 昭和26年
- (18) 東京一万の一地形圖, 昭和31-34年
- (19) 東京都全住宅案内地圖帳 昭和55年, 都市計劃局
- (20) 東京都全住宅案内地圖帳, 昭和63年, 都市計劃局
- (21) 江戶復原圖, 平成2年, 東京都