

近世宿場町を基盤とする市街地の空間形態及びその変容に関する研究 静岡県内 13 の宿場町を事例として

A Study on the Form of the City Area based on a Modern Post Town, and its Change in Shizuoka Prefecture

Abstract: In recent years, the motion which makes use of the history that it was a post town, the historical building and the structure is seen in Urban design. What influence has that it was a post town once had on actual city space? Then, in this study, "the present space form of a city area into which it has developed from a modern post town" and "the change process in modern times and the concept of a change" are grasped, and the meaning and role of a space form are considered from both relation.

1. はじめに

1.1 研究の背景

歴史的なまちなみや景観に関する多くの論文が書かれ、実際の現場でも歴史をいかしたまちづくりが進められている現在、宿場町に於いても、旧街道の街路舗装や照明デザイン、街並みの修景、町家の保全活用等を行ったり、また数々のイベントを開催したりするなど、宿場町であったという歴史をまちづくりにいかそうという動きが活発化している。

これを見ると、宿場町であったという歴史的事実や、当時からまちに残る個々の建築物、樹木、工作物といった歴史資産が注目されてきていることがわかるが、かつて宿場町であったということが、実際の都市空間にどういった影響を与えているのかについて考えてみることも必要ではないだろうか。

1.2 研究の目的

近世宿場町を基盤とする市街地（以下、宿場市街地）が、現在どのような空間形態を持っているかについて概観・把握し、そこに至る近現代での変容・拡大過程やそのコンセプトとの関係から、空間形態の持つ意味や役割を考察することが、本研究の目的である。

この研究を通じ、宿場市街地における空間整備のビジョンや戦略に対する手がかりを発見でき、加えて带状市街地の拡大に関する示唆を得ることができると考えている。

1.3 研究の視点

本研究では、近世宿場町において短冊型地割であった範囲（以下、宿場空間）に加え、宿場空間裏側まで含めた範囲を対象とし、その空間形態や形成の歴史を捉えようと試みる（図 1）。近現代における市街化が、街道方向への延長だけではなく、裏側へと拡大していく歴史であったこと、また、かつて宿場町の繁栄を支えた街道がもはやその機能を有していないことを考えると、これから宿場町の歴史をいかして空間整備やまちの活性化を考えていくには、宿場空間のみを孤立させて考えるだけでは不十分であるからだ。

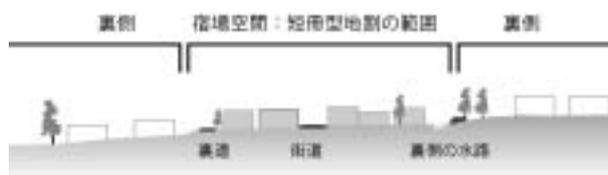


図 1 宿場市街地の概念図

また本研究では、市街地の空間形態に注目している。それは都市が、都市の機能や役割、その時代の精神や社会を反映して形作られており、そのような都市形成の要因・メカニズムを発見し、プログラムにのせることが都市計画の役割であるからだ。

近世宿場町を基盤とする「宿場市街地」の現状を見ても、もともとはどの市街地も带状の形態であったにもかかわらず、現在の空間形態は多様化しており、一言に「宿場町であった町」とまとめることはできない。宿場市街地は現在どのような形態であるのか、そこに込められた役割や意味とはどのようなものなのかを追求していくことで、宿場町という都市形態が変容するプログラムを発見し、宿場町であったという歴史を踏まえた都市計画や市街地空間づくりを導くことができるのではないだろうか。

1.4 研究方法

本研究の対象地は、静岡県の旧沼津城下町～旧浜松城下町の間にある宿場市街地であり、その数は 13 町になる（図 2）。城下町に附属する宿場町を対象から除外したのは、带状の市街地形態からの拡大・変遷という本研究の目的のためである。



図 2 研究対象とする宿場市街地

次に論文の構成であるが、第二章では、本研究における基礎的な情報として、対象とする 13 の宿場市街地の近世及び現在の姿を捉える。近世の姿は、天保 14 年（1843）頃作成の『東海道宿村大概帳』（児玉幸多校訂・1970）と、東京美術より出版されている文化

3 年（1806）完成の『東海道分間延絵図』の絵画表現をもとに確認する。現状についてはフィールドサーヴェイ及び地形図分析から把握し、街路・街区の形態、地形との関係性、景観的特徴から 3 つに類型化する。

第三章では、それぞれの宿場市街地ごとに、地図や文献等から都市施設・街路の変遷、都市計画街路網の状況を分析し、近現代における市街地拡大・形成手法を抽出するとともに、それらの手法を類型と時間軸の視点から整理する。

終章では、第三章で抽出・整理を行った市街地形成・拡大手法について、空間形態の持つ意味やその変容メカニズムに関して考察し、本論文のまとめとする。（図 3）

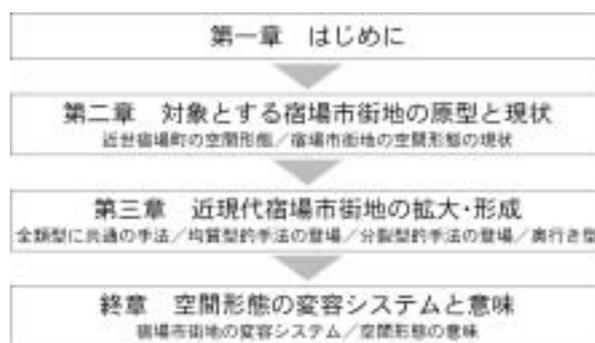


図 3 論文の構成

2. 対象とする宿場市街地の原型と現状

2.1 近世宿場町の空間形態

東海道宿村大概帳には、各宿場町の宿高・宿内の町並の長さ・人口や家数・地子免許の有無・高札の文言等が記されている他、各宿場の最後の欄には「雑之部」があり、宿場町の風景や営みに関する記述も見られる（図 4）

大概帳の記述をまとめた表 1 を見ると、戸数や人口、本陣・脇本陣・旅籠数といった町の規模、家並みの長さ、立地条件、街道線形などは宿場町によって違いが見られることがわかる。一方で、両側に町並みがあることや、時折裏側の農耕地や隣村への小道があることでは共通している。また、宿場空間裏側の土地利用に関して記述のあった町では、裏側が田畑・山であると記されている。裏側に関する記述がない町についても、分間延絵図によって補うことができる（図 2）。これらを合わせ見れば、宿場空間の裏側には共通して農耕地や山地が広がっていたということも読み取れる。

この宿両側家並みにて、裏は他村の田畑和田川なり
この宿一帯平地にて山坂これ無く、見渡山々これ有り、かつこの宿より隣村または田畑畔地に出る小道あるといえども、重立候う脇道なし



図 4 宿村大概帳の記述（上）と分間延絵図（下）

以上より、本研究の対象として選んだ 13 の宿場町は、街道の両側に計画的に町割された家並みが建ち並び、その裏側には田畑・林・寺社地があり、時折街道から裏側の農耕地・隣村へ至る小道があるという共通した空間形態が見られたことが指摘できる。

宿名	戸数	人口	本陣数	脇本陣数	旅籠数	宿内町並みの長さ	宿場空間の形状	町並みに関する記述	宿場空間裏側の記述	宿内での街道線形
沼津城下町										
原	398	1939	1	1	25	北:2120m 南:1850m	平地	両側町並の外並木・田畑		直線
吉原	535	* 2836	2	3	60	1300m	平地	両側家並	他村の田畑和田川	宿内で5回屈折 直線
蒲原	509	2480	1	3	42	1580m	平地	両側家並、その余は並木		宿内で1回屈折 緩い曲線
由比	160	713	1	1	32	600m	小坂あり	両側家並、その余は並木		直線
興津 (中宿を除)	316	1668	1	1	34	1200m	平地	両側家並、その余は並木		緩い曲線
江尻	* 1340	* 6498	2	3	50	1400m	平地	両側家並		宿内で3回屈折 直線
駿府城下町										
丸子	221	795	1	2	24	760m	平地	両側家並、その余は並木		緩い曲線
岡部	* 487	* 2322	2	2	27	1500m	坂あり	両側家並	田畑・山川林	屈折と湾曲が1箇所 緩い曲線
田中城下町										
島田	1461	6727	3	0	48	1050m	平地	両側家並	田畑	湾曲部あり 直線
金谷	502	2023	3	1	51	1800m	坂あり	両側家並	裏通りは谷川	緩い曲線
日坂	168	750	1	1	33	700m	坂	両側多分家並その余並木		曲線
袋井	195	843	3	0	50	570m	平地	両側多分家並	田畑川など	湾曲部あり 直線
見付	1029	3935	2	1	56	1270m	平地	両側家並の外並木	田畑	宿内で1回屈折 緩い曲線
浜松城下町										

* は加宿込みの数値

表 1 対象とする近世宿場町のデータ

2・2 宿場市街地の空間形態の現状

現在の宿場市街地の持つ空間形態を把握し、街路・街区の形態、地形との関係、景観的特徴の観点から、以下の3つに類型化した。

均質型宿場市街地 (図5)

この宿場市街地には、吉原、江尻、島田の3つが該当する。この宿場市街地の特徴は、その街路網にある。宿場空間の中央を貫く東海道も含め、街路がほぼグリッド状に組み立てられており、同程度の大きさの整形街区によって市街地が構成されている。宿場空間内はほとんどが十字路の交差点になっていることも特徴である。また、宿場空間の短冊型地割は前後に割られているのがほとんどで、裏道沿いにも建物が整然と並び、裏の街区にも自然に樹木等がはえる隙間が少なく、市街地全体に同じような街路景観が繰り返される。



図5 均質型宿場市街地

分裂型宿場市街地 (図6)

この宿場市街地には、原、岡部、袋井の3つが該当する。この宿場市街地では、宿場空間の裏側に区画整理等によって形成された計画的街区が見られる。それらはバイパスや鉄道駅との空間的連続性が高く、逆に宿場空間とのつながりは薄い。街路の線形や組み方、街路空間のスケール、建物の規模や配置、街区形状などが街区内で統一されている一方で、宿場空間とは全く異なっており、街道から伸びる路地とも連続していない。宿場空間と裏側の計画的街区との間には、自然の要素が帯状につらなる。それは、宿場空間の敷地の裏庭であったり、裏道沿いの水路、空き地、植物、樹木であったりする。比較的大きな河川が流れていることもある。



図6 分裂型宿場市街地

奥行き型宿場市街地 (図7)

この宿場市街地には、蒲原、由比、興津、丸子、金谷、日坂、見付の7つが該当する。この宿場市街地では、街道から伸びる路地が骨格的な役割を担っていることがわかる。また、宿場空間では街道に沿って建物が整然と並んでいるが、路地を通して裏側へ抜けると、地形やもとの地割などの影響を強く受けた路地や細街路が増え、それに伴って建物の分布や向きにも偏りが見られるようになる。また、自然に草木等がはえる隙間もところどころに見られるようになる。市街地全体としては、宿場空間の裏へ行くほど、計画的市街地の要素が収束し、自然的要素が増していく、奥行きのある景観になっている。

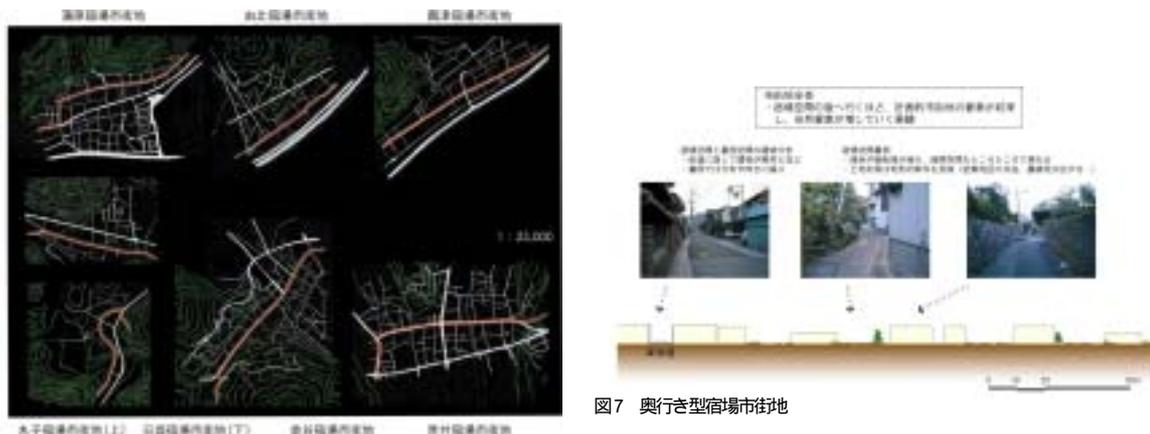


図7 奥行き型宿場市街地

3. 近現代宿場市街地の拡大・形成

3.1 全類型に共通する市街地づくりの手法

近現代宿場市街地の市街地づくりについて、それぞれの市街地に、都市計画街路が決定される以前の項目をまとめたものが表 2 である。ここからは、全類型に共通する手法が抽出できる。

形態	宿場市街地	宿場空間裏側	宿場空間内部	東海道沿いで町並みの端	周辺町村への道路整備	停車場往還の開鑿	バイパス
均質型	吉原	新郡役所 (M.27 ~ T.12) 組合役場 (M.29 ~) 裁判所 (M.22 ~) 小学校 (M.30 ~) 高等小学校・女学校					S.21 ~ 25
	江尻	江尻町役場 (M.21 ~) 登記所 (M.23 ~) 江尻学校 (M.15 ~) 辻尋常小学校 (M.35 ~)	辻村役場 (M.35 ~)			M.22頃	S.4 ~ 7
	島田	町役場 尋常小学校女子部 (M.33 ~) 尋常小学校男子部 (M.33 ~) 裁判所 職業安定所				M.22頃	S.26
分裂型	原	町役場 小学校				M.33頃	S.26
	岡部袋井	町役場		学校 (M.22 ~)		M.22頃	~ S.28 S.34
奥行き型	蒲原	町役場 (M.29 ~)		登記所 学校			S.89 S.27
	由比						現道拡幅 S.14
	興津丸子	学校 (M.28)	町役場 (M.17 ~)			M.22頃	S.29 ~ 33
	金谷	学校 裁判所	町役場			M.22頃	S.15
	日坂	町役場、学校					S.26
	見付	磐田郡役所 (M.29 ~ T.12) 見付町役場 見付学校 (M.8 ~) 現幼稚園 (M.29 ~ 学校として) 専売局 第一尋常小学校 (M.29 ~ T.14)					S.8

表 2 都市計画街路が決定される以前の市街地づくり

宿場空間裏側への都市施設配置

近代初頭は、類型によらず、宿場空間の裏側に都市施設を立地させるという市街地づくりを行うことが多かった。近世宿場町では、街道沿いには町家建築が整然と並び、本陣脇本陣などは町並みの一部になっていたが、寺社や御代官陣屋などは、宿場空間の裏側に置かれることが多かった。宿場空間の裏側に施設を配置するという市街地づくりは、近世宿場町の空間の使い方を延長した考え方と見ることができる。

さらに明治時代の後半から大正・昭和にかけて、均質型である吉原・江尻・島田、奥行き型である見付の 4 つの市街地では、町役場や郡役所、学校等を中心として施設が集中的に配置される場所が見られるようになる (図 8)。島田や見付では、施設同士をつなぐ道路も合わせて整備されていた。これらの事実からは、宿場空間の裏側に、ある程度計画的に施設を配置したことが予想される。

停車場との関係付け

明治 22 年に開通した東海道本線へのアクセスである。明治 22 年に停車場が設置されたのは興津、江尻、島田、袋井、その後明治 23 年には金谷、明治 33 年には原が開業している。そしてこのとき同時に停車場往還が開鑿されている。停車場往還は、街道とほぼ直角に交わり、停車場の直前で緩くカーブをし、斜めの角度

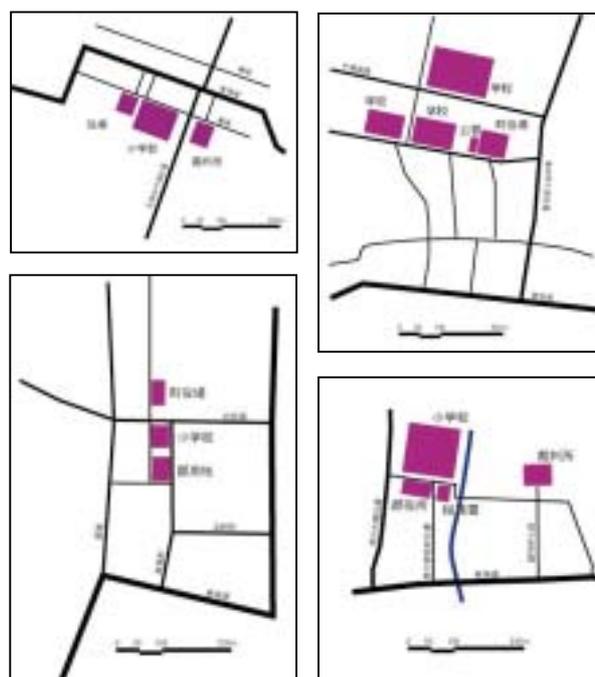


図 8 近世初頭の都市施設の集積地区
(左上: 吉原 左下: 江尻 右上: 島田 右下: 見付)

から停車場に至るなど、独特の線形・景観が見られた。

周辺の町村へ至る道路の整備

都市施設の整備に加え、明治中期以降は、周辺町村への道路整備が活発に行われていた（図 9）。近世には東海道の交通があって周辺町村へ至る道路にはそれほど関心が行かなかったが、近代に入り、物資や人の集積地となることが町の存続には不可欠になっていったのであろう。

いずれのまちでも、これらの道路は積極的に市街地形成をねらったものではなかったが、宿場空間の町割りの特性上街道と直行するように組まれることが多く、この先の市街地づくりに重要な要素となっていくケースも見られる。

バイパスの開鑿

最後に挙げるのが、市街地を迂回する国道 1 号の新道開鑿である。この新道を新たな都市軸＝駅前通りとして位置付けた江尻、新道開鑿ではなく現道幅幅を選択した興津を除き、その他の宿場市街地では、市街地を迂回するバイパスとして位置付けられた。表 4・1 にも記してあるが、整備年代は、昭和 8 年から 34 年にかけてと幅があった。また、このバイパスがこの先の市街地づくりの重要な要素として位置付けられる市街地も現れる。

3・2 均質型宿場市街地的市街地づくりの登場

昭和に入ってから昭和 30 年頃の間、江尻・吉原・島田の 3 つの均質型宿場市街地で、積極的な市街地拡大を計画するようになる。近世からの宿場空間及び東海道、近代以降の諸施設の集積地区や停車場、周辺町村へ至る道路というストックをいかし、帯状の市街地から計画的に面状の市街地への転換をはかるのである。ここでは都市計画街路と区画道路整備の 2 つの手法が使われた。（図 10）

均質型宿場市街地の市街地づくりを分析してみると、以下のような共通点と相違点が浮かび上がってくる。

いずれの市街地も、近世宿場空間及び近代の市街地づくりのストックをいかした市街地拡大計画になっている

いずれの市街地も、都市計画街路が市街地拡大の骨格的役割を担っている

いずれの市街地も、区画道路事業が都市計画街路網の間でも計画的に市街化させ、都市計画街路と一般道路とを連続させている

市街地によって、近世や近代で築かれたストック継承の役割分担が異なる（都市計画街路と区画道路とのストック継承に関する役割分担：表 3）

3・3 分裂型宿場市街地的市街地づくりの登場

昭和 40 年頃になると、分裂型宿場市街地にも、積極的な市街地拡大計画が見られ始める。そこでは、計画的に面状市街地を形成しようというコンセプトであったが、宿場空間との空間的連続性を持たせた市街地拡大ではなかった。（図 11）

この市街地拡大計画をまとめると、次のような共通点と相違点があったことが指摘できる。

市街地拡大における都市計画街路の役割が市街地によって異なっている（当然、都市計画街路の形態も異なる）

いずれのまちも計画的に面状市街地を形成しようとしていた宿場空間を空間的骨格として捉えないばかりか、新市街地との空間的連続性を持たせていこうという姿勢も見られなかった。



図 9 宿場市街地から周辺町村へ至る道路



図 10 吉原の都市計画街路と区画道路の状況

	宿場空間・街道の線形特性の継承	施設集中地区の継承	既存の往還、裏道、路地の継承
吉原		都市計画街路網	区画道路整備
江尻		区画道路整備	
島田		都市計画街路網	

表 3 都市計画街路と区画道路整備の役割分担

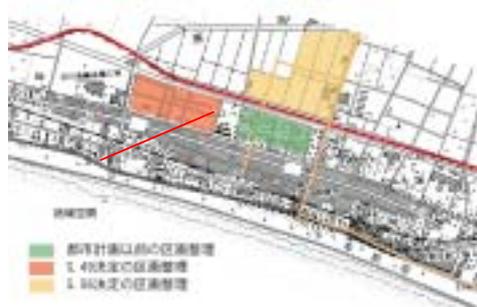


図 11 原の都市計画街路と区画整理の範囲

3・4 奥行き型宿場市街地

奥行き型宿場市街地では、現在に至るまで積極的な拡大計画というものはみられなかったが、市街地づくりとしては特徴的な手法が見られる。例えば見附は、昭和 46 年に東海道部分を都市計画道路に決定し、拡幅、歩道整備などを行った。また、明治～大正にかけて都市施設が置かれた場所は、再び都市施設として利用されており、街道から施設へ至る小路には名前もつけられている（図 12）。
 このように奥行き型宿場市街地では、拡大計画が見られないかわりに、積極的に近世・近代の市街地づくりの考え方を継承していると言っている市街地が多く見られる。



図 12 見附の都市計画街路網と都市施設の再配置

4. 空間形態の持つ意味に関するまとめと考察

4・1 宿場市街地の変容システム

均質型宿場空間に見られる変容システム（図 13）

近代のはじめは、どのタイプの宿場市街地でも都市施設を裏側へ配置するということが多く見られた。中でも宿場空間の裏側に都市施設が集積する地区を形成していたことが、均質型宿場市街地の特徴であった。

均質型宿場市街地では、この施設集積に加え、周辺町村へ至る道路、停車場と停車場往還、国道バイパスといった一連の市街地づくりがあり、その延長線上に、都市計画街路及び区画道路による市街地拡大計画を描いていたと見ることができる。宿場空間の特徴を積極的に取り込んだことももちろんであるが、近代で施設を集積させた上でそこを一つの骨格的なエリアに位置付ける、周辺町村へ至る道路を市街地形成の骨格として転用する、また新たにつくられるバイパスも取り入れ、停車場も一つの核とするといった連続した市街地づくりが行われていた。

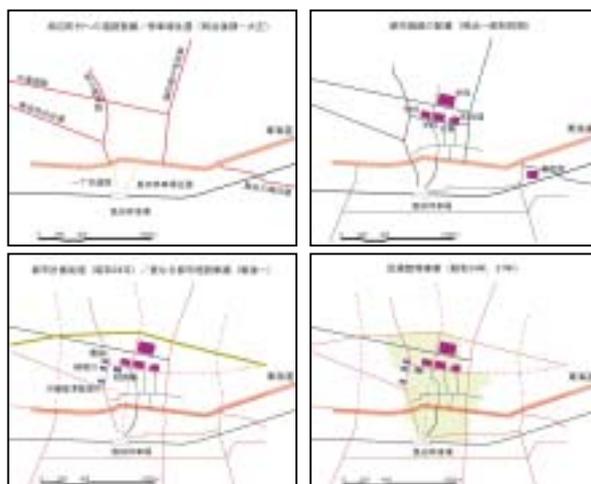


図 13 均質型宿場市街地に見られる空間変容システム
（左上 右上 左下 右下）

分裂型宿場空間に見られる変容（図 14）

分裂型市街地は、宿場空間と新市街地との空間的関係性が薄いものを指していたわけだが、形成史を見ると、それだけではなく、近代での市街地づくりと現在の市街地づくりに連続性が指摘できないという特徴があることに気付く。

近代初頭の都市施設配置を見ても、宿場空間の裏側への配置が見られなかったり、あるいは少数の施設を点在させるという程度であった（表 2）。大規模に市街地を拡大させる以前に、あまり市街地を面的に利用していなかったということである。

そして市街地の拡大計画を見ると、近代に整備された周辺町村へ至る道路が市街地形成の骨格として積極的に転用されることは少なく、さらに、近代での市街地づくりによってうみだされたストックを破棄したケースまで見られる（図 12）

図 12 は、明治の鉄道開通時に開鑿された停車場往還と、東海道の交差点の用途変化を、昭和 47 年・平成 2 年・平成 15 年の 3 段階で追ってみたものである。この時期に停車場往還が都市計画街路として拡幅され、結果的に交差点に立地していた郵便局や商工会議所が、新市街地へと転出してしまった様子が見取れる。（現在商工会の跡地には、宿場公園が設置された）

4・2 宿場市街地の空間形態の意味

最後に、宿場市街地というものの全体の大きな流れから空間形態の意味について考察する（図 15）

近代初頭では、どのまちなみも都市施設を宿場空間の内部や裏側へ立地させ、周辺町村への道路整備を行なっている。これは、近世宿場町における空間の使い方の延長と見ることができそうであり、奥行き型では現在もこの空間の使い方を継承している。一方、戦前～戦後 10 年くらいに市街地づくりのコンセプトの転換を行った町を見ると、均質型への移行が計画されていた。また、昭和 40 年頃



図 14 断絶型宿場市街地の変容とストックの破棄

から市街地づくりのコンセプトの転換をはかったまちでは、分裂型への移行が見られた。



図 15 市街地づくりのコンセプトの変遷

宿場市街地づくりのコンセプトが時代によって変化しているということは、すなわち、都市を計画する側の宿場空間の捉え方が時代と共に変化しているということである。この変化を見るに、現在の時代背景や社会の要請の中では、宿場空間の役割や意味、まち全域から見た位置付けは、かつての「宿場空間=まちの中心市街」ではなく、「宿場空間=まちの単なる一地区」へと変化してしまっただと言える。再び宿場空間をまちの空間的骨格として捉え直すことが、宿場市街地での空間整備に実用な視点ではないだろうか。

主要参考文献

- ・『城下町の近代都市づくり』(佐藤滋 1995) 鹿島出版会
- ・『城下町の都市デザインを読む』「造景 12 号」(佐藤滋 1997)
- ・『図説 城下町都市』(佐藤滋+城下町都市研究体 2002) 鹿島出版会
- ・『日本の都市空間』(都市デザイン研究体 1968) 鹿島出版会
- ・『現代の都市デザイン』(都市デザイン研究体 1969) 彰国社
- ・『まちの個性を、どう読み解くか』(塩見寛 2001) 静岡新聞社
- ・『筑前・豊前における長崎街道沿い宿駅の町割 屋敷割技法とその現在市街地への影響 北九州市における街区割 宅地割の史的展開に関する研究』「日本建築学会計画系論文報告集」(高見敬志 1988)
- ・『宿場町の都市デザインに関する考察 滋賀県・三重県における宿場町に関する研究(その 1、その 2)』「日本建築学会大会学術講演要録概集」(根木健太郎・山崎正史・辻大輔 2003)
- ・『近世に開発された用水路を軸とした歴史的景観に関する研究 矢部川上流域を事例として』「都市計画論文集」(末村尚子 1998)
- ・『街道と用水が息づくまち 小田原板橋』(東京大学都市デザイン研究室 2003)

補注

佐藤滋らは『図説 城下町都市』の中で、「都市は様々な形をしている。それぞれの目的や文化、歴史的な経緯を反映して様々な都市がデザインされ、時間とともに育まれた。それが意図的なものであろうと、自然発生的なものであろうと、都市の機能や役割、その時代の精神や社会を反映して形作られている。」と述べている。塩見は『まちの個性を、どう読み解くか』において、歴史的資産を捉えるためには「かたちかなぜそこに、そのかたちとして存在するのか。かたちが形成された要因 背景が必ずあるはずであり、その場では目に見えない要因や背景を探る作業がまず必要となる。」と述べている。

都市デザイン研究体は、その著書『現在の都市デザイン』の冒頭部『都市の形態とダイナミクス』の中で、「プランナーあるいはデザイナーの立場から都市にアプローチする場合には、都市を物理的な形態そのものとしてとらえることが、もっとも有効であることはいうまでもない。」「人間の集団的な生息からうみだされる文化的・社会的な性格も都市の物理的形態を通じてとらえてみると、集落からメトロポリスまでその形態の多様性とし、首尾一貫して論ずることが可能になってくる。そしてその操作によって都市の構造にわかれ、都市計画の方法に結び付けていくことができるようになる。」と論じている。