

正会員 ○中村 悠*
正会員 前田 英寿**

宿場町 近代都市 東海道

1. 研究の背景と目的

本研究は静岡県の東海道全 22 宿を取り上げ、宿場町が
いかに近代都市に変容したかを明らかにし、宿場町起源
都市の今日的意義を探る。静岡県東海道は「東海道メ
ガロポリス」と称されたように日本の近代化と経済成長の
原動力となり、近代都市の形成過程を明確に捉える好材
料である。歴史都市の近代化については城下町都市研究
が充実している（文献 1）。宿場町については宿場町自体
の町並みや建築が研究されているが（文献 2・3）、宿場町
とその周辺市街地を含めた近代都市に関する研究は薄い。

2. 宿場町の都市形成過程

2.1. 全宿の調査分析 静岡県内三島宿～白須賀宿の 22 宿
を現地調査し、各市町村史や明治 22 年、昭和 31～32 年、
平成 19 年の地図によって宿場の概要と特徴、宿場と駅
の位置、市街化の変遷、公共施設の立地を分析した（図 1）。

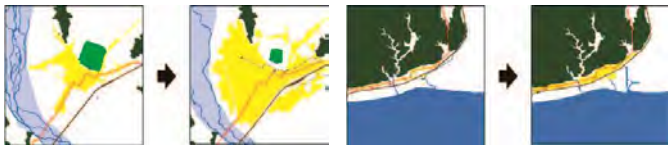


図 1 明治から昭和の市街地拡大（左：府中宿（現静岡）右：蒲原宿）

2.2. 分類と考察 宿場と駅の関係（明治 22 年）、市街地
の拡大（明治 22 年～昭和 31 年）、公共施設の立地などに
着目して全 22 宿を分類した（表 1）。

1) 市街地の拡大 明治 22 年と昭和 31～32 年の地図を
比べて市街地の拡大を分類した。①広範囲、②宿場周辺、
③宿場・市庁舎周辺、④宿場・駅周辺、⑤駅周辺、⑥拡
大なし（番号は表 1 に対応）。山間部や沿岸など地形的制
約がある町は市街地拡大の範囲は小さい。市街地が拡大
した町は宿場近傍に駅が敷設されている。人口 10 万人以
上の都市は市街地の拡大が際立つ。

2) 公共施設の立地 市庁舎と宿場町と駅の位置関係を
調べた。宿場町と市庁舎は近接し、両者が駅や鉄道で隔
てられたのは江尻だけである。市庁舎の立地は駅よりも
宿場町を優先したといえる（図 2）。

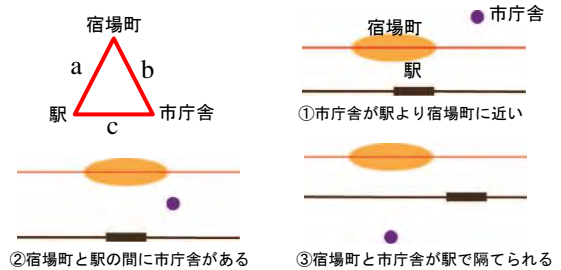


図 2 宿場町と駅と市庁舎の位置関係

表 1 22 宿の都市条件と市街化拡大の分類・宿場町と駅と市庁舎の位置関係

	条件				市街化拡大						距離(m)				位置関係		
	市町村人口(S35)	都市機能	地勢	私鉄	①	②	③	④	⑤	⑥	a 宿場町と駅	b 宿場町と市庁舎	c 駅と市庁舎	a+b+c	①	②	③
①三島	62,966	門前町	内陸	駿豆鉄道	○						800	100	1000	1900	○		
②沼津	142,609	城下町・港町	海沿い	駿豆鉄道	○						800	550	900	2250	○		
③原	15,059		海沿い					○			150						市庁舎なし
④吉原	80,944		内陸	岳南鉄道				○			2000	700	3000	5700		○	
⑤蒲原	18,586		海沿い					○			2000	200	1600	3800		○	
⑥由比	13,740		海沿い					○			2000	500	1600	4100		○	
⑦興津	—		海沿い					○			400				○		
⑧江尻	193,259	港町	海沿い	静岡鉄道	○						500	600	1000	2100			○
⑨府中	328,819	城下町	内陸	静岡鉄道	○						400	250	600	1250	○		
⑩丸子	—		山中			○											駅・市庁舎なし
⑪岡部	10,248		山中			○											駅なし
⑫藤枝	66,921	城下町	内陸	静岡鉄道				○			2500	400	2000	4900		○	
⑬島田	61,510		内陸					○			300	450	800	1550	○		
⑭金谷	22,683		山中	大井川本線		○					100						市庁舎なし
⑮日坂	—		山中							○							駅・市庁舎なし
⑯掛川	59,762	城下町	内陸					○			350	800	1500	2650		○	
⑰袋井	37,777		内陸	静岡鉄道				○			700	50	1000	1750	○		
⑱見附	57,380	国府	内陸					○			2000	2000	1000	5000		○	
⑲浜松	357,098	城下町	内陸	遠州鉄道	○						400	400	1200	2000	○		
⑳舞阪	9,468		海沿い					○			1500						市庁舎なし
㉑新居町	13,432	関所	海沿い					○			750	650	1000	2400	○		
㉒白須賀	—		山中							○							駅・市庁舎なし

3. 宿場町起源の主要都市 —沼津・清水—

県庁所在地静岡（人口 47 万）と人口県内第 1 位浜松（人口 60 万）を除いた県内主要都市である沼津（人口 20 万）と清水（人口 23 万）を取り上げ、宿場町が主要な近代都市に成長した理由を探った。

3.1. 沼津 沼津は元々宿で後に城を構えた。駿河湾にそそぐ狩野川に港を持ち、江戸幕府代官が置かれた葦山と結ばれた。宿場と城下に近接して駅が敷設され、さらに港町を網羅して中心市街地が広がった（図 3）。西の海岸と低湿地、北東南の山地といった地形的制約により中心市街地はコンパクトである。隣宿の三島及び原さらには葦山と数珠状に都市圏を形成している（図 4）。

3.2. 清水 清水は江尻城下が宿場になった。駿河湾にそそぐ巴川で府中（現静岡）とつながり、徳川駿府の外港でもあった。これら宿場と港町の間に駅が敷設されて中心市街地が面的に広がった（図 5）。南北は山地、東は海岸線で閉じられ、市街地は西に広がって静岡と一体の都市圏を形成している（図 6）。

3.3. 小結 沼津と清水の分析を通して静岡県の主要都市に成長した宿場町について次記がわかった。①港と駅を取り込んで近代的な中心市街地を形成した。②海岸と山地による地形的制約が強く、中心市街地がコンパクトである反面、隣接する都市と線状に連担している。

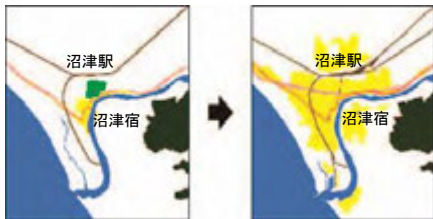


図 3 沼津宿場町から中心市街地への変遷（明治 20～昭和 31 年）



図 4 沼津の広域圏（明治 20～昭和 31 年）

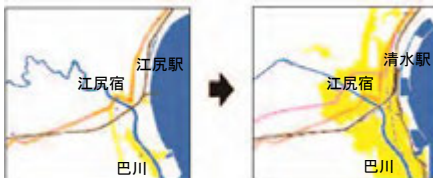


図 5 清水宿場町から中心市街地への変遷（明治 20～昭和 31 年）

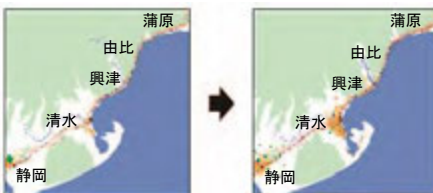


図 6 清水の広域圏（明治 20～昭和 31 年）

4. 非宿場町起源の主要都市 —富士・焼津—

宿場町が主要都市に成長した理由（第 3 章）を確かめるため比較対象として富士（人口 25 万）と焼津（人口 14 万）を取り上げる。両都市とも東海道の宿ではなかったが、沼津と清水と同じく JR 東海道本線沿線である。

4.1. 富士 富士の近傍には東海道が通っていたが東方 3.5km の吉原に宿が設けられた。明治以降富士山の湧水を利用して製紙業が伸長し、富士駅の開設につながった。駅に近接して工場が集積し、旧東海道と結ぶように商店街が形成された（図 7）。

4.2. 焼津 焼津は江戸時代から漁業と海運業が盛んな港町だった。東海道は内陸を通り、焼津に宿は置かれなかった。明治期に焼津港の西方わずか 0.5km に東海道本線焼津駅が敷設されたのは、陸路と海路を結ぶためだった。駅と港を囲むように中心市街地が形成された（図 8）。

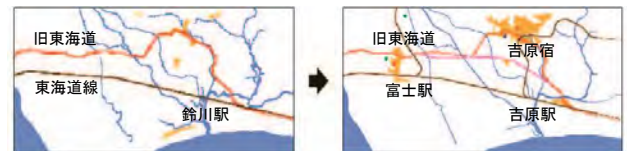


図 7 富士（明治 20～昭和 31 年）

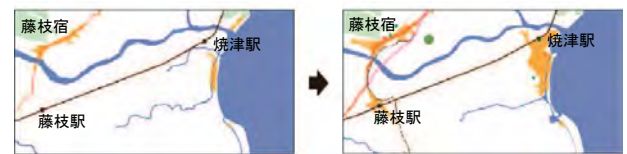


図 8 焼津（明治 22～昭和 31 年）

5. 結語

本研究から下記が明らかになった。

- ① 宿場町起源都市は明治以前から住宅や各種施設が集積し、明治以降に駅が開設されて近代化が急進した。
- ② 宿場町起源都市の内、一定の平地を確保し、港など宿以外の都市機能を持った都市が規模を拡大し、その求心力によって隣宿と連担して都市圏を形成している。
- ③ 非宿場町起源都市の駅及び駅前商店街は工場など産業に依存して形成された。

中心市街地や駅前商店街といっても宿場町起源と非宿場町起源では都市形成過程が異なる。成熟社会の今日、歴史文化や公共空間を有する宿場町起源都市を見直したい。

参考文献

- [1]佐藤滋+城下町都市研究体：図説 城下町都市、鹿島出版会、2002年
- [2]塩見寛：まちの個性を、どう読み解くか、静岡新聞社、2001年
- [3]塩見寛：旧宿場町における計画意図の解明と継承に関する研究、東京大学博士論文、2012年

*静岡県庁

**芝浦工業大学デザイン工学部 教授

*Shizuoka Prefectural Office

**Prof., Faculty of Engineering and Design