宿場町の近代都市形成　－静岡県東海道 22 宿－

都市デザイン研究室　　主査　前田英寿
y 10029　中村　悠　　副査　篠崎道彦

1.　研究の背景と目的

静岡県には五街道の東海道が通っている。 東海道には、 江戸時代に幕府が目的をもって整備した宿場が 53 か所あり、 その宿場を中心にして商工業者が集まり形成された街を宿場町という。 この宿場町が静岡県内には 22 か所ある。 本研究で宿場町を取り上げた理由は、 先に述べたように宿場町に関する研究が少ないことと、 宿場町から近代都市に至る近代化過程の視点が既往研究に乏しいからである。 資料として明治 20 ～ 23 年（明治地図）、 昭和 31 ～ 32 年（昭和地図）、 平成 8 ～ 21 年（平成地図）の国土地理院地形図を使用した。 明治地図は江戸時代の状況に近い。 昭和地図は高度経済成長期、 平成地図は今日の姿である。 本研究で江戸時代の宿場町と近代以降の市街地や都市施設を照らし合わせ、 宿場町を起源とする近代都市の形成過程を明らかにすることを目的とする。

2.　22 宿の都市形成過程

静岡県内にある三島宿～白須賀宿の 22 宿について分析を行った。1 宿に対して、宿場の概要、街の特徴、宿場と駅の位置関係、市街地の変遷（明治～昭和・昭和～平成）、公共施設の立地について記している。

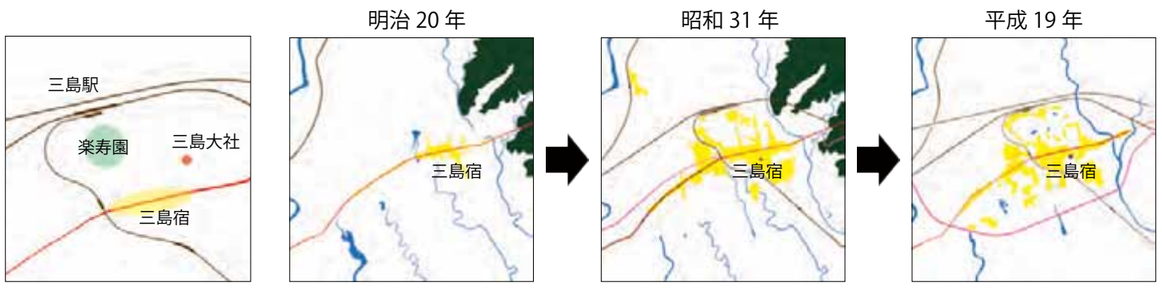

図 1　三島宿の街分析（宿場と駅の位置関係、市街地拡大（明治～平成））

3.　22 宿の分析と考察

22 宿場町の分析をもとに、宿場と駅の位置関係、明治時代から昭和時代にかけての市街地拡大、バイパス・東海道と市街地の位置関係、公共施設の立地、宿場端の旧東海道に着目して分類を行った。

(1) 市街地の拡大　明治と昭和の地図から市街地の拡大に着目して、22 宿を①広範囲拡大、②宿場周辺で拡大、③宿場・市役所周辺で拡大、④宿場・駅周辺で拡大、⑤駅周辺で拡大、⑥変化なし、の 6 つに分類した。分析の結果、山中や海沿いなど地勢の制約が大きい町は市街地拡大の範囲は小さい。一方、市街地が大きく拡大した宿場町都市は宿場に駅が敷設されて市街地が拡大したといえる。そして、人口が 10 万人以上の地方中核都市の規模である町は広範囲拡大をしている。

(2) 公共施設の立地　各宿場の平成地図を参考に公共施設をプロットして立地場所を分析した。22 宿を①バイパスの周辺、②東海道の周辺、③旧東海道の周辺、④道路と道路の間、⑤分散している、⑥鉄道駅周辺、⑦公共施設なし、の 7 つに分類した。分析の結果、宿場町都市において公共施設は駅よりも旧宿場やその周辺の市街地に立地する傾向が強いといえる。

また、公共施設の中でも利用者の多い市庁舎を選び、宿場町と駅と市庁舎の位置関係とそれぞれの距離を出して分析した。分析の結果、宿場町と市庁舎がともに中心市街地に立地、または宿場町と市庁舎がともに郊外に立地する。さらに、宿場町と市庁舎は駅によって隔たれることがなく、宿場町の近くに市庁舎が立地する傾向があるといえる。

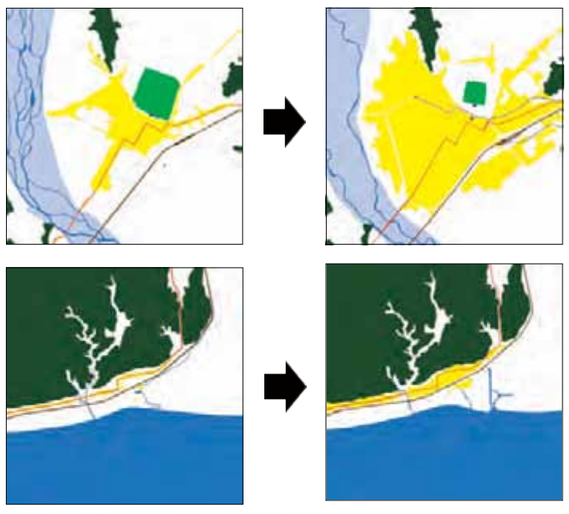

図 2　明治から昭和の市街地拡大（府中宿・蒲原宿）

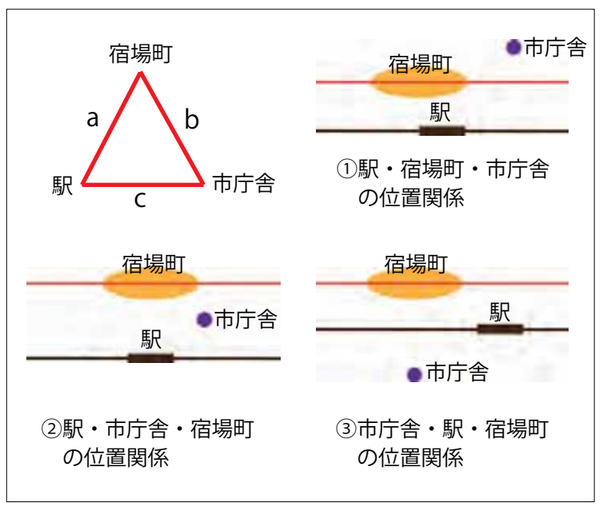

図 3　宿場町と駅と市庁舎の位置関係図

表 1　宿場町都市の都市条件と市街地拡大の分類・宿場町と駅と市庁舎の位置関係の一覧

	条件				市街化拡大						距離				位置関係		
	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		

4.　宿場町起源の主要都市　－沼津・清水－

市街地拡大の分類において、広範囲に拡大したと分類したのは、三島、沼津、清水、静岡、浜松の 5 都市である。人口県内第 1 位の浜松市と県庁所在地の静岡市と同様の変化が見られた沼津と清水を取り上げ、宿場町起源都市として分析を進めた。

(1) 沼津　沼津は港町と宿場町としてつくられ、その後沼津城がつくられたことで城下町の性格が加えられた街である。地勢を見ると沼津市は海沿いであり山が多い。中心市街地の沼津駅周辺は平地で市街地が集中しやすい上に、後背地を多く持つことが沼津の街を発展させた要因であると考えられる。以上より、沼津の近代都市形成の発展要因は東海道宿場町（陸路）、港（海路）と河川（内陸水運）があったこと、城下町であったこと、そして周りの後背地があったことである。

(2) 清水　清水の都市発展の起源は城下町と宿場町、港町にある。江尻の街は城下町によって商工業者が集積し、その後、東海道宿場町の機能が付加され、家康が築城した駿府城の外港となることで商業都市と港町の性格が強くなっていったと考えられる。地勢を見ると、清水は東海道筋の蒲原・由比・興津、三保半島など周囲に後背地を持ち、大都市静岡の都市圏である。以上より、清水の近代都市形成における発展要因は、①城下町・宿場町・港町の 3 つの町が重なっていたこと、②後背地が東海道筋にあり、それらの後背地は地形的制約により小規模のため、清水の求心力が相対的に大きかったこと、③大都市静岡市の都市圏だったことである。

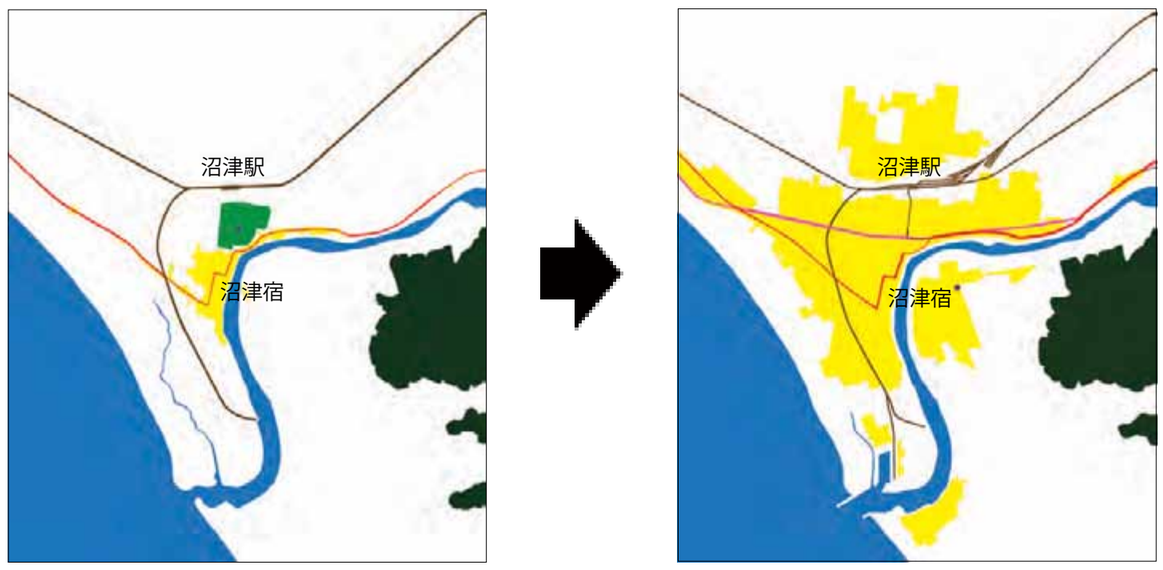

図 4　沼津中心部での市街地拡大（明治 20 年、昭和 31 年）

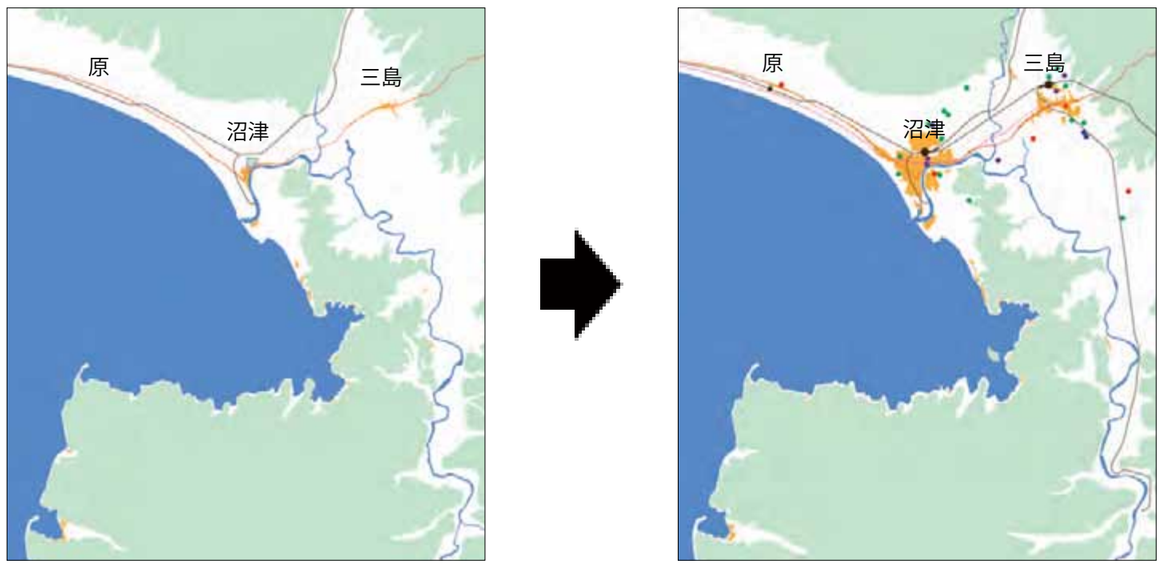

図 5　沼津中心部（広域）での市街地拡大（明治 20 年、昭和 31 年）

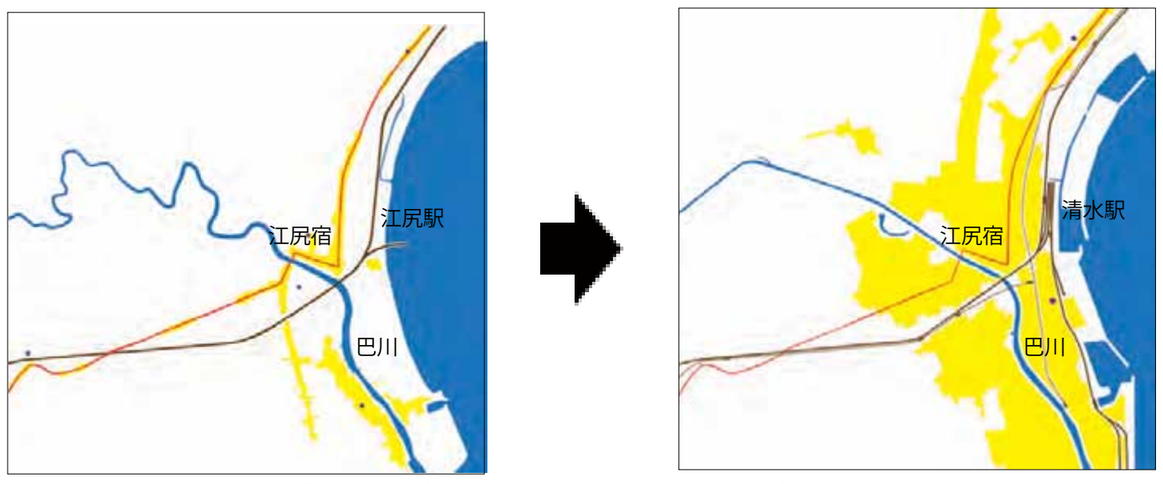

図 6　清水中心部での市街地拡大（明治 22 年、昭和 31 年）

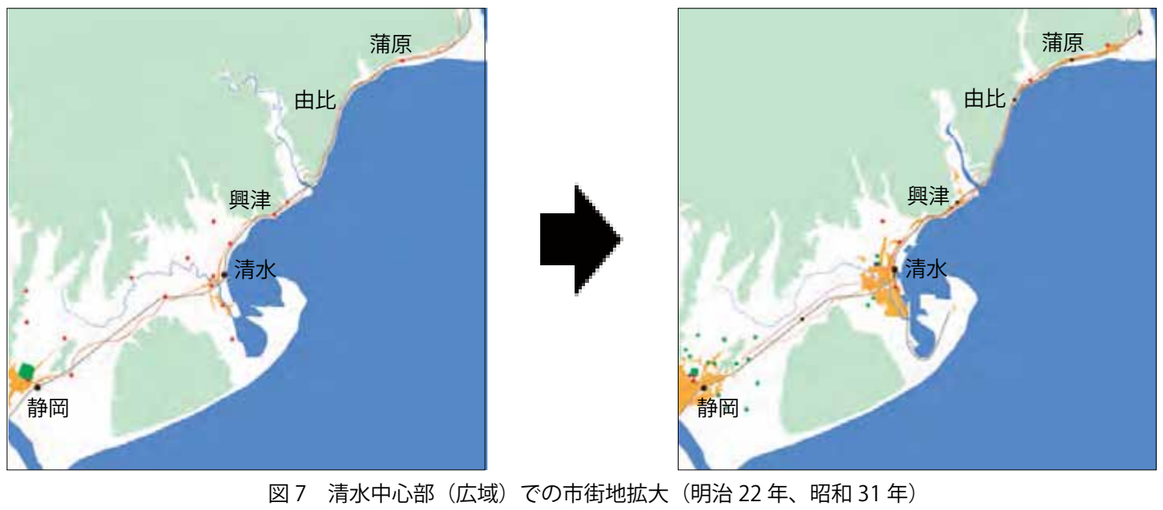

図 7　清水中心部（広域）での市街地拡大（明治 22 年、昭和 31 年）

5.　非宿場町起源の主要都市　－富士・焼津－

沼津市と清水と同程度規模かつ東海道本線沿線で宿場町でなかった都市である、富士市と焼津市を非宿場町都市として取り上げ、沼津市と清水の比較対象地として分析を行った。

(1) 富士　現在の富士市は製紙業が盛んである街であるが、旧富士市の加島地区はもともと農家が点在する場所であることがわかった。富士市の近代都市形成の発展要因は①明治期の工場誘致が駅の開設に繋がり、富士駅周辺に市街地が形成されたこと、②富士駅にJR 線の身延線が通っていること、③富士と吉原が二極化していることである。以上より、現在の富士市が工場地として発展した経緯には、工場誘致の影響が大きかったといえる。

(2) 焼津　焼津市は江戸時代から漁業が盛んな港町であり、海運業の発達によって物資や人々で賑わっていた。明治期に駅が開設すると漁業はますます発展し、漁場の拡大により焼津港周辺には市街地が形成されていったと思われる。以上より、焼津市は漁業によって街発展が行われてきた町であるといえる。

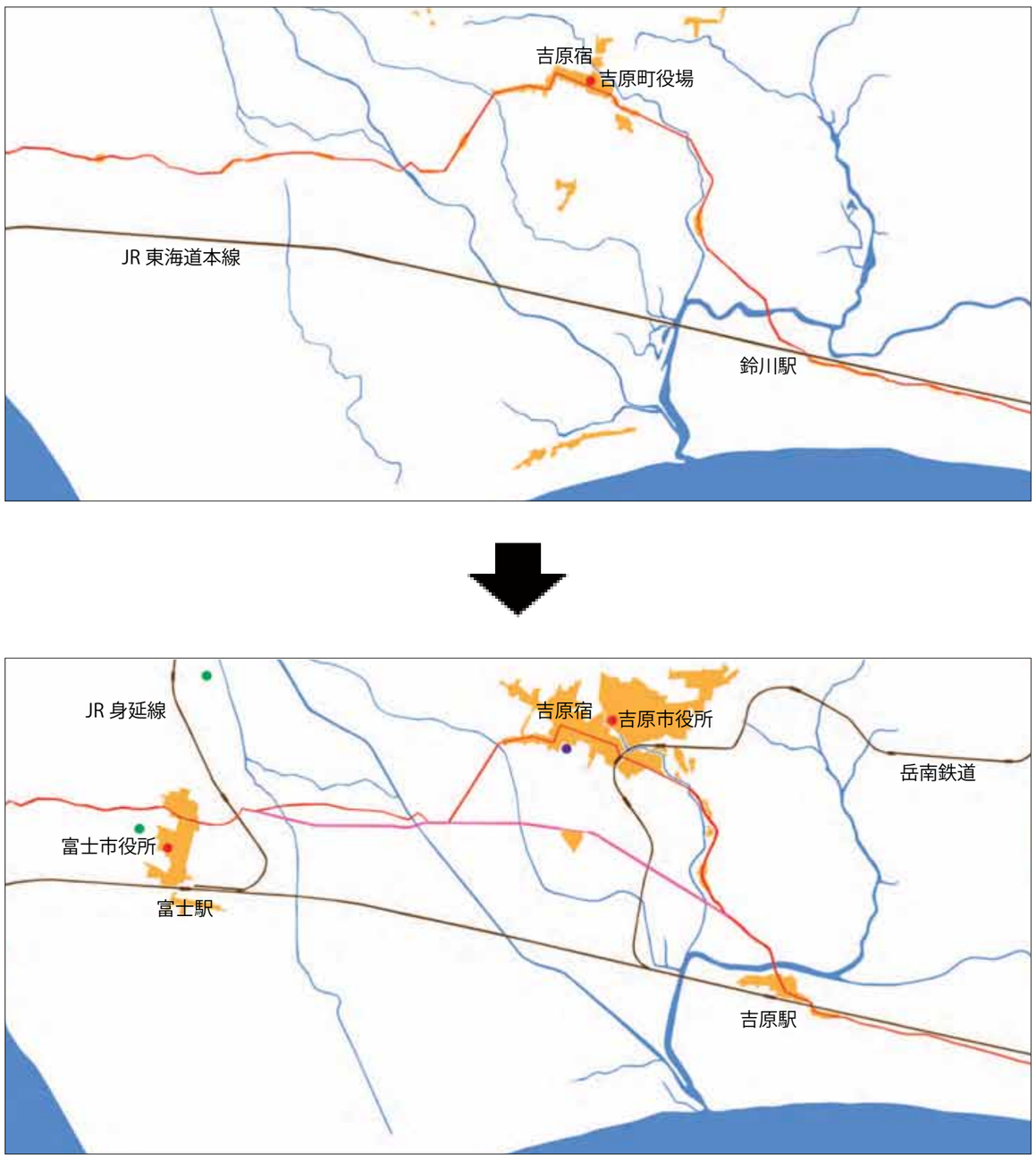

図 8　富士中心部（広域）での市街地拡大（明治 20 年、昭和 31 年）

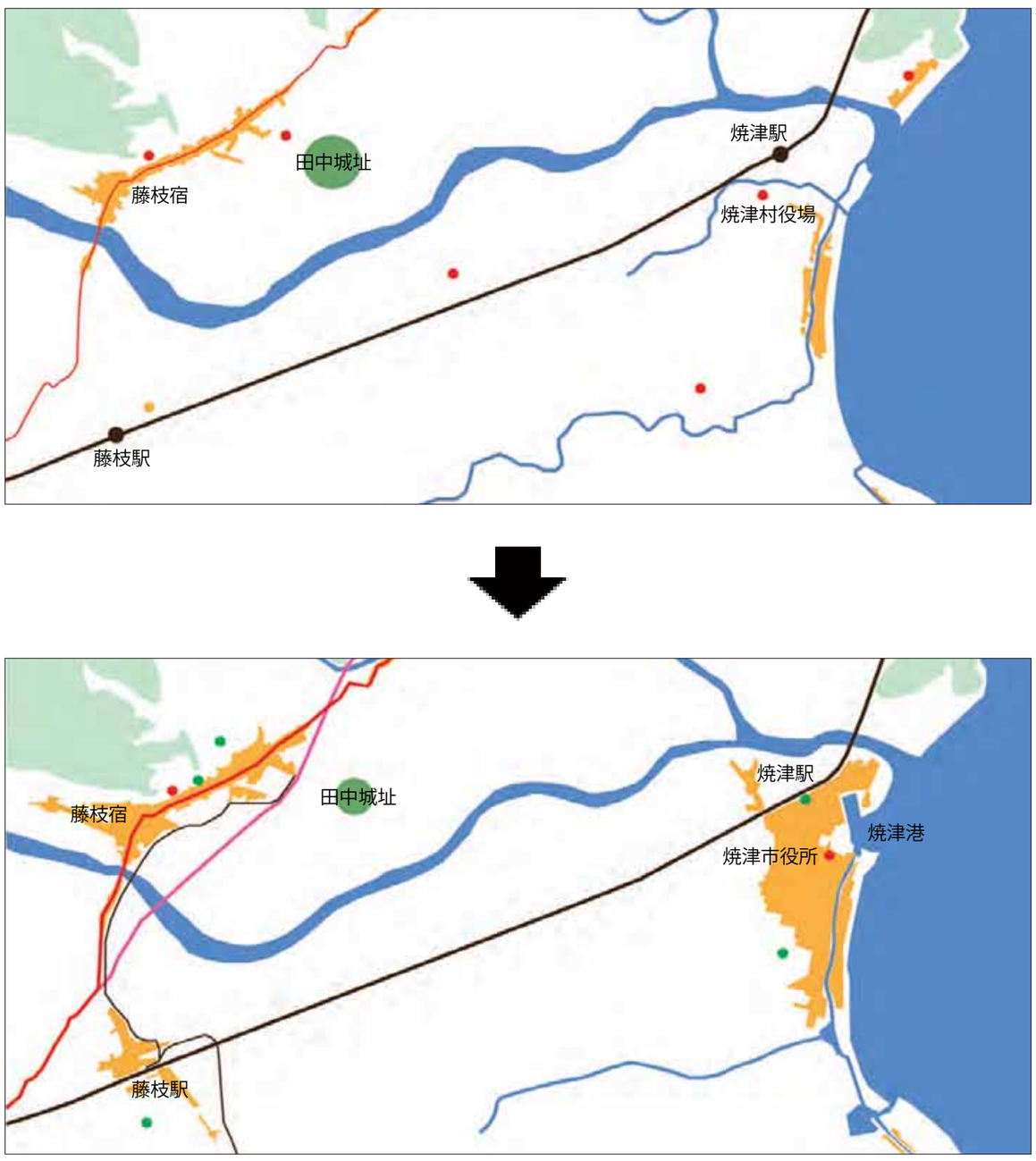

図 9　焼津中心部（広域）での市街地拡大（明治 20 年、昭和 31 年）

6.　結語

宿場町起源都市と非宿場町起源都市の比較分析を行った結果、現在に至るまでの発展経緯と市街地拡大の仕方に違いが見られた。

①都市の発展経緯の違いでは、宿場町起源都市は、宿場周辺が商業地となり、その周辺に鉄道駅が設けられて市街地が拡大していく。この拡大要因が多い町ほど市街地が広くなる。一方、非宿場町起源都市は、時代による産業の発展によって都市発展が行われてきたと考えられる。

②市街地拡大の仕方の違いでは、宿場町起源都市は、駅が敷設される前から宿場町周辺に市街地が形成されており、その近くに駅が開設したことにより市街化が進んだと思われる。一方、非宿場町起源都市は、駅が敷設されてから駅の周辺に市街地が形成され、その後市街地が拡大していったと考えられる。

最後に、研究を通して中心市街地の発祥が町によって異なることがわかった。宿場町などの歴史都市は公共交通や自動車に不便である反面、豊かな歴史文化を有する。駅敷設により駅前商店街が形成された都市は、交通の便に恵まれる一方で、商業以外の魅力に乏しい。産業立地都市は、経済の浮沈をまともに受けてしまう。以上から、今日の成熟社会においては商業に頼らず、歴史文化を尊重すべきである。

①都市の発展経緯の違い

■宿場町起源都市の場合

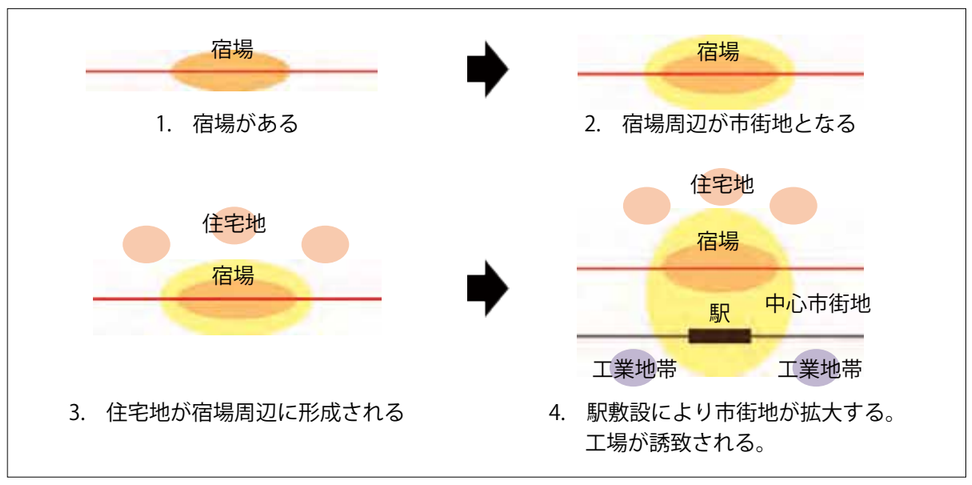

図 10　宿場町起源都市の都市発展

■非宿場町起源都市の場合

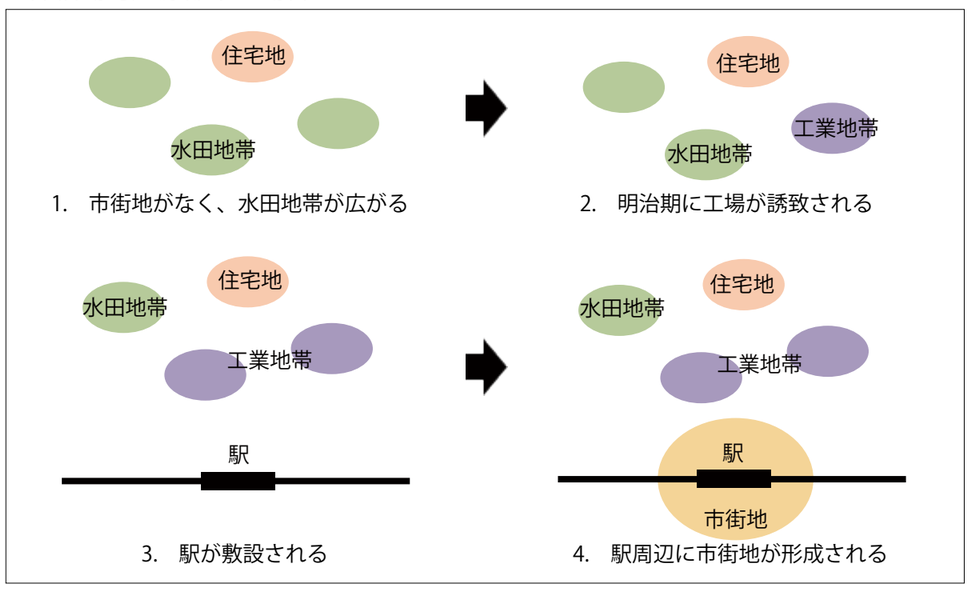

図 11　非宿場町起源都市の都市発展

②市街地拡大の仕方の違い

■宿場町起源都市の場合

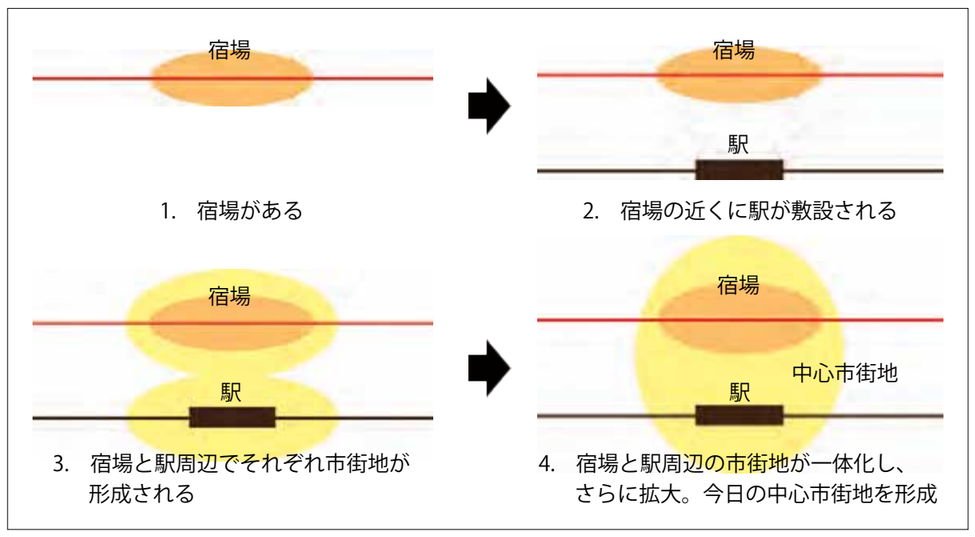

図 12　宿場町起源都市の市街地拡大

■非宿場町起源都市の場合

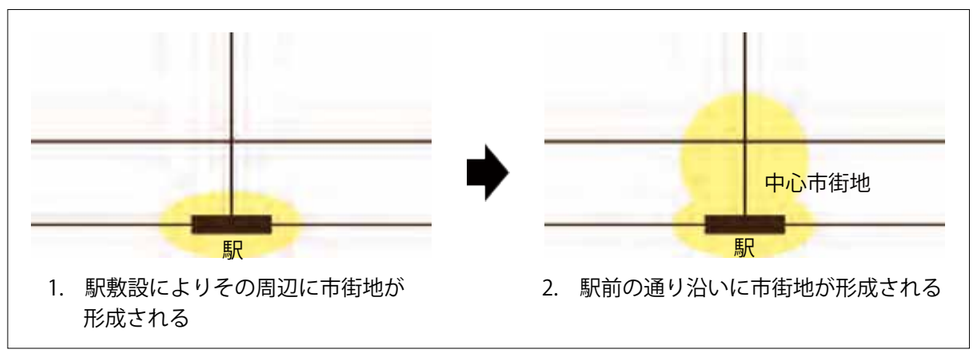

図 13　非宿場町起源都市の市街地拡大

参考文献

[1] 塩見寛：まちの個性を、どう読み解くか、静岡新聞社、2001 年

[2] 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

[3] 小杉達：東海道歴史散歩、静岡新聞社、1992 年