

旧街道の自動車交通対応の実態に関する研究

— 中山道の宿場町67宿を対象として —

A Study on the Actual Situation of Traffic and Urban Structure
in Japanese Old Highway

In the case of the 67 post-towns on the Nakasendo road

道尾 淳子

Junko Michio

1. はじめに

本研究は、日本における「歴史地区（歴史的都市）」の交通対応と、それに伴う都市形成の変遷過程を、複数の事例によって空間的側面から体系的に把握しようとするものである。

「歴史地区」とは、現在も伝統的な町並みを色濃く残す地区に限らず、中世あるいは近世に計画された都市基盤の上に成立する地区全般を示す用語である。すなわち、我が国に現存する地区の多くは「歴史地区」であり、都市化・過疎化のいずれを問わず、何らかの更新を経て今日の姿が形づくられているといえる。「歴史地区」には、山村・農村・漁村などの集落のほか、いくつかの都市類型があり、そのうち「町」に分類されるものは、当時の明確な都市理念に基づき計画的に建設されている。それは、城下町の街区構成をはじめ、寺町・武家町・商家町・職人町などのゾーンごとの住み分けにもみることができる。また、防衛都市としての地形をふまえた都市施設の配置の仕方、枡形のような複雑な道路線形の整備にも現れている¹⁾。

本研究では、「宿場町」と交通網整備の関係に着目する。

「宿場町」は、江戸期に整備された街道を軸に宿場（宿駅）機能の町として栄えた。平面的には線形の都市形態で、街道沿いに軒を連ねる建造物群が両側町を形成している。まさに町の骨格として存在する街道は、新たな交通需要をどのように受け入れ、もしくは、拒んできたのか。一本の街道の全宿場町を調査対象として体系的に捉え、既存の都市構造とどのような折合いをつけ現在に至るのかを明らかにすることを目的とする。

2. 研究の背景と目的

2-1. 街道と宿場町

街道の代表格は、日本橋を起点に整備された五街道（東海道・中山道・甲州街道・奥州街道・日光街道）である。これらは、基幹街道、すなわち幹線道路であり、町と町を結ぶ主要な経路として位置付けられた。街道の経路は、五街道整備を機に新設された区間もあるが、ところによっては古道をそのまま利用した区間もある。日本橋を起点とする旨は1604（慶長9）年に定められ、1659（万治2）年以降は道中奉行の管轄下、すなわち江戸幕府の統括を受けた。例え

ば、一里塚の設置、街道幅員の概ねの統一、柵形など防衛目的の道路形態の整備、街道清掃の分担、街道全区間の実測図の作成などが行われた。また、各街道の中継地点には、おおよそ一定間隔に「宿場町」が設置され、公用の人馬継立てを行う伝馬役を負担し、人馬往来の拠点となった。宿場町とは、宿場を中心に形成された町をいい、街道の整備とともに将軍・徳川家康以降の江戸幕府によって進められた。宿場町には、「本陣」、「脇本陣」、「旅籠」²⁾などの宿泊施設があり、木戸、あるいは、見附、常夜燈などの設置によって町の範囲が明確に決められていた。このように、宿場町も江戸期の計画都市のひとつであると言え、都市形態の類型的な把握が可能であるといえる。

宿場町は、時代が江戸幕府から明治新政府へ移行し始めると、人馬から鉄道への急速な交通需要の変化によって、衰退の一途を辿る³⁾。人馬と鉄道では移動速度が異なる。宿場町ひとつひとつの役割は薄れ、その結果、1872（明治5）年、遂に宿駅制度は廃止され、宿場町は終焉を迎えたのである。

本研究の調査対象地区は、東海道と並び江戸と京を結ぶ基幹街道であった「中山道」の宿場町、「板橋宿」から「守山宿」までの67宿とする⁴⁾。

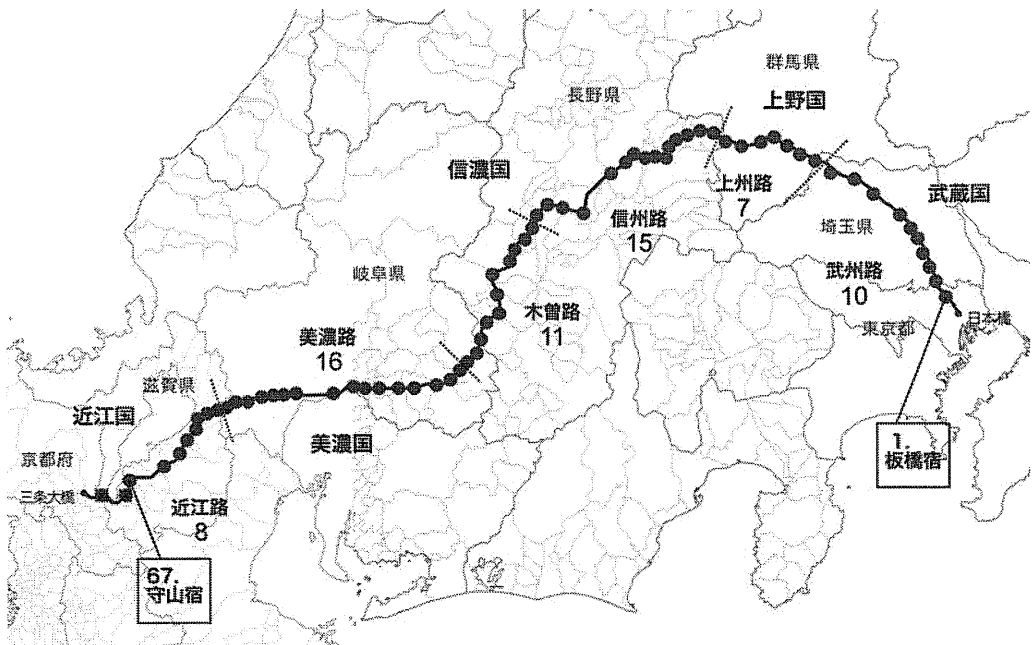


図1 中山道の宿場町

図1に示すように、中山道は、その他の街道同様江戸・日本橋を起点とし、現在の東京都内に1宿（板橋宿）、埼玉県内に9宿（蕨宿～本庄宿）、群馬県内に7宿（新町宿～坂本宿）、長野県内に25宿（軽井沢宿～妻籠宿）、岐阜県内に17宿（馬籠宿～今須宿）、滋賀県内に8宿（柏原宿～守山宿）ある。江戸期は、5国を横断する6路に形成されており、武蔵國に武州路として10宿（板橋宿～本庄宿）、上野國に上州路として7宿（新町宿～坂本宿）、信濃國に信濃路として15宿（軽井沢宿～本山宿）、木曾路として11宿（贄川宿～馬籠宿）、美濃國に美濃路として

16宿（落合宿～今須宿）、近江國に近江路として8宿（柏原宿～守山宿。近江路は草津宿・大津宿を含めて10宿であるが、2宿は東海道との重複区間であるため本稿の研究対象外とした。）としてあった。滋賀県内「草津宿」で東海道と合流し、京に至る街道である。また、東海道が海沿いにあるのに対して、中山道は、多くの道筋と宿場町が山間部に位置していることも特徴である⁵⁵。

2-2. 交通需要の変化

今日までの交通需要は、人馬から鉄道および自動車へと移行しており、鉄道網および自動車交通に対応する道路網が整備されてきた。街道は、先述した通り、江戸期の人馬往来にとって基幹道路であったが、鉄道網整備、自動車道路網整備が進行する過程で、鉄道の停車場が設置されない宿場町は賑わいを失い、自動車の高速な移動によって単なる通過点となってしまった。

戦後の日本では、道路網の整備が急激に進められる一方で、1960年代以降はモータリゼーションが深刻な社会問題となった。道路利用が自動車の走行にばかり偏っているのは問題と、北海道旭川市や東京都を先駆けて「歩行者天国」が実施され始め、歩行者のための道路空間について全国的に関心が高まった。もう一方で、既存の地区が自動車交通に対応するよう整備されていく中で、地区の伝統的な都市構造が失われつつあるという危機感が高まった時代でもある。とりわけ宿場町内の既存の道路は、山間部に限らずとも自動車走行にとっては幅員が狭く、用水路を暗渠にする、さらには、敷地内にも自動車が乗り上げなければならない程、対面交通にとって支障がある。ましてや、歩行者が悠然と通行する、通行以外の道路利用をするのは困難な状況である。さらに、屈曲のある道路線形は見通し難く、所によっては急傾斜・階段など複雑な道路構造であり、旧街道が今日的な幹線道路であろうとする、あるいは、幅員がそのまま快適な道路空間であるためには、さまざまな葛藤を生じさせるものである。自動車の対面交通を目指して旧街道自体が拡幅される場合は、既存の建造物は撤去もしくは後退せざるを得なく、街道を介して構成された両側町の都市構造は解体される。また、旧街道と交差する道路が拡幅された場合は、宿場町特有の細長い都市形態が分断される。

このように、自動車の対面交通の実現、あるいは車両保管の用地を確保するため、旧街道とその沿道空間がとる対応は、歴史地区の都市構造に直接の影響を与えるものと考えている⁵⁶。ただし、交通網整備に伴う宿場町の変遷過程は、全宿場町が一様の結果ではない。したがって、中山道宿場町と交通網整備の相互関係の体系的な言及にとっては、地区ごとのあり方を丁寧に分析し、典型的な把握によって体系付けることが重要であると考えられる。

2-3. 研究の方法

本研究は、宿駅の廃止から約140年間に経過した現在も、すべての宿場町が現存していることに注目している。宿駅制度の廃止後、街道あっての町と人馬往来のために敷設された街道は、町によって整備状況の異なる交通手段とともにどのような変遷をみせてきたのであろうか。本稿では、変遷過程を捉える第一段階として、宿場町の既存の都市構造を把握した上で、今日の道路実態について体系的に捉えていくこととする。

第一に、宿場町の既存の都市構造を位置付けることを目的として、江戸期の実測史料を用い

「宿場町の原型」を明らかにする。旧街道における宿場町の範囲を特定し、現行地図上での配置を把握する。

第二に、現行地図上で特定した宿場町内旧街道の実態を、以下の観点から分析する。①宿場町内旧街道の法的な位置付け、②宿場町旧街道と周辺の道路網の配置関係、③旧街道の道路構造、④旧街道の交通規制である。

2-4. 研究の位置付け

街道および宿場町にかかわる調査研究は、歴史学・考古学・民俗学・地理学などの分野でそれぞれの立場から行われてきた。しかしながら、都市構造あるいは史的な変遷過程を論点にした発表も、そのすべてが個別の調査報告論文で体系的な分析に至っていない。例えば、水本邦彦氏は、滋賀県内の宿場町を対象として、宿場町の出入口にある構造物を抽出し都市構造の類型化を試みているが、宿場町の範囲を特定するには至っていない。また、歴史的な道の今日の道路利用については、まちづくり、みちづくりの観点で、城下町あるいは伝統的建造物保存地区を対象に研究報告があるものの、宿場町のような線形都市について論及したものはない。道路や交通網の変遷に観点を移しても同様に体系的な研究はない。また、「歴史地区」については、歴史的景観を保全することが地区の再活性を図る方法として注目されている。伝統的建造物の保存（修繕・改修など）、暗渠の撤去による用水路の復元、電柱の地中化による電線のみえない屋外空間、アスファルト舗装むき出しとしない石畳みの整備などは、地区の歴史性を再現する手法である。しかしながら、「歴史地区」が現在そこに住まう人々の生活や元来の産業と離れ、単なる博物館と化しているならば、それを維持保全していくことはいかなる意味を持つのであろうか。「歴史性」とは時間が止まった状態をいうのではない。町には今も人の営みがあり、既存の都市構造との間にさまざまな葛藤があるだろう。それはどのような葛藤か、あるいは、その問題解消のためにどのような解決策が見出され、工夫がなされてきたのか。また、歴史性が一見風化してみえるのであれば、それはいかなる要因によって起こったのか。長い時間軸の中で行われてきた、あらゆる都市の変化に着目することは、現代における「歴史地区」の存在意義を「保存」一辺倒に考えず、都市の歴史としての変遷過程から学ぶための重要な知見になるだろう。

3. 宿場町の原型

宿場町は、街道を軸とした線形の都市形態が特徴である。これは城下町とは明らかに異なる空間的特質である。領主のような象徴的な中心核を持たず、街区で構成される面的な都市範囲もない。宿場町によっては、他の街道と合流（分岐）する地区もあるが、線形の都市形態が崩れることはない。宿場町内の両側町の構成では、街道沿いの間口が狭く短冊形の敷地割りであることが多いが、その一方で奥行きに関しては明確な記録が残っていない。宿場町によっては、街割りを詳細に描写した『宿明細図』あるいは『地籍図』があるが、個人蔵や資料の存在自体が確認できない地区があるため本研究では扱わないこととした。

本研究では、宿場町の原型を江戸期と位置付ける。当時の宿場町の実測史料として、幕府の命で道中奉行が製作した1806年完成の絵図『中山道分間延絵図』（全20巻）⁶⁾、および、1840～5

0年代記録されたとされる文献『中山道宿村大概帳』（以下、『宿村大概帳』とする。）⁹⁾がある。これによって、宿場町の原型を読み取ることとする。

3-1. 『中山道宿村大概帳』にみる宿場町の長さ

『宿村大概帳』には、宿場ごとの人口、戸数、本陣・旅籠などの数、高札の表記内容、宿場町内外の幅員、宿場町の線形の方角、町並みの長さ（宿場町の長さ）などの表記がある。本研究にとって、宿場町内の幅員の情報は大変重要であると考えられるが、これについては11宿のみの掲載に限られているため、分析の対象としない。

次に、宿場町の長さに着目すると、「町」と「間」で全地区記載があった。表1は、距離をメートル換算したものである。これによると、宿場町の最長は「7.鴻巣」の3,218メートルである。「鴻巣宿」は『宿村大概帳』で唯一東西に分けて宿場町の長さを記録している。これに対して最短の長さは「62.番場」の127メートルである。また、2キロメートルを超える地区は「13.高崎」「53.加納」の2宿に限られるが、「13.高崎」より江戸側の地区程宿場町の長さが長い傾向にある。全宿場の平均長さは、約875メートルであった。

表1 『中山道宿村大概帳』による町並みの長さ（宿場町の長さ）

No.	宿名	方角	町並みの長さ		『中山道大概帳』による町並みの長さ [m]								
			町	間	0	500	1000	1500	2000	2500	3000		
100	1	板橋	南北	15	49	1725.44							
	2	藤	南北	10	0	1090.90							
	3	浦和	南北	10	42	1167.26							
	4	大宮	南北	9	30	1036.36							
	5	上尾	南北	10	10	1109.08							
	6	桶川	南北	9	30	1036.36							
	7	鴻巣	東	14	30	1581.81							
			西	15	0	1636.35							
	8	熊谷	東西	10	11	1110.90							
	9	深谷	東西	15	0	1636.35							
10	本庄	東西	17	35	1918.17								
107	11	新町	西南		698	1269.09							
	12	倉賀野	東西	9	16	1010.90							
	13	高崎	西南	32	11	2419.98							
	14	板鼻	東西	10	30	1145.45							
	15	安中	東西	3	44	407.27							
	16	松井田	東西	9	8	996.36							
	17	坂本	南北	6	19	659.09							
108	18	軽井沢	北南	6	27	703.63							
	19	寄掛	東西	5	26	596.36							
	20	追分	東西	5	42	621.81							
	21	小田井	南北	8	40	945.45							
	22	岩村田	東西	9	30	1036.36							
	23	塩名田	東西	4	28	487.27							
	24	八幡	東西	7	25	809.08							
	25	望月	南北	6	0	654.54							
	26	尹田	東西	6	22	694.54							
	27	長久保	東西	7	52	858.18							
109	28	和田	南	7	58	869.08							
	29	下南田	北南	7	43	841.81							
	30	塩尻	東西	7	26	814.54							
	31	洗馬	東西	5	50	636.36							
	32	本山	南北	5	20	581.81							
	33	箕川	南北	4	6	447.27							
	34	奈良井	東西	8	5	881.81							
	110	35	飯原	南北	5	25	590.90						
		36	宮ノ島	南北	4	34	498.18						
		37	福島	-	3	55	427.27						
38		上松	東西	5	31	601.81							
39		須原	-	4	35	500.00							
40		野尻	東西	6	0	654.54							
41		三留野	東西	2	15	245.45							
42		妻籠	東西	2	30	272.73							
43		馬籠	東西	3	33	387.27							
44		塚合	南北	3	35	392.91							
111	45	中津川	南北	10	7	1103.63							
	46	大井	東西	6	30	709.09							
	47	大津	東西	3	6	338.18							
	48	細久手	東西	3	45	409.09							
	49	柳瀬	東西	4	56	538.18							
	50	伏見	東西	5	16	574.54							
	51	太田	東西	6	14	679.99							
	52	鎌沼	東西	7	38	832.72							
	53	加納	東西	21	30	2345.44							
	54	河津	東西	3	0	327.27							
112	55	黄江寺	東西	4	38	469.09							
	56	赤坂	東西	7	18	796.36							
	57	墨井	北西	7	0	763.63							
	58	間ヶ原	東西	11	49	1289.08							
	59	今須	東西	10	55	1190.90							
	60	柏原	東西	13	0	1418.17							
	61	藤ヶ井	東西	8	2	876.36							
	62	番場	南北	1	10	127.27							
	63	鳥居本	南北	10	0	1090.90							
	64	高宮	南北	7	16	792.72							
113	65	鹿沼川	南北	5	34	607.27							
	66	武佐	東西	8	24	916.36							
	67	守山	西南	11	53	1296.35							
	68	萩津											
	69	大津											

3-2. 『中山道分間延絵図』にみる宿場町の範囲

『中山道分間延絵図』は、街道の実測図を中心に宿場町の町並みが描かれており、本陣・脇本陣などの主要な施設が記載されている。また、宿場町の入口が「宿入口」の文字とともに○

印によって示されている [図2-1]。ただし、この表記がない地区、宿場町の建造物群から離れた箇所では表記があるなど、地区ごと表記のされ方がまちまちである。また、「助郷村」と隣接している宿場町は、町域のわかりにくいものもある [図2-2]。さらに、『宿村大概帳』が記す宿場町の長さと比較すると、一致しない地区があることがわかった。このように、『中山道分間延絵図』にみる街道の描写に限れば、現行の地形図（国土地理院）と比較して同一箇所を読み取ることができるが、『宿村大概帳』と併せても、宿場町の出入口（絵図測量の終始点）は特定できず、現在地が不明な地区もある。したがって、本研究では、『中山道分間延絵図』の道路線形を優先して、『宿村大概帳』の宿場町の長さを考慮し、宿場町の区間を仮定していくこととする。

尚、付表2-1～付表2-5は、街道ごとに各宿場町の範囲を現在の地名を抽出して整理したものである。現在地は昭和37（1962）年施行の「住居表示に関する法律」を実施する市街地（「×丁目」の表記）、旧来からの町名（「〇〇町」の表記）、大字町名の後に行政区を表示する（「大字□□（△△）」）地区がある。

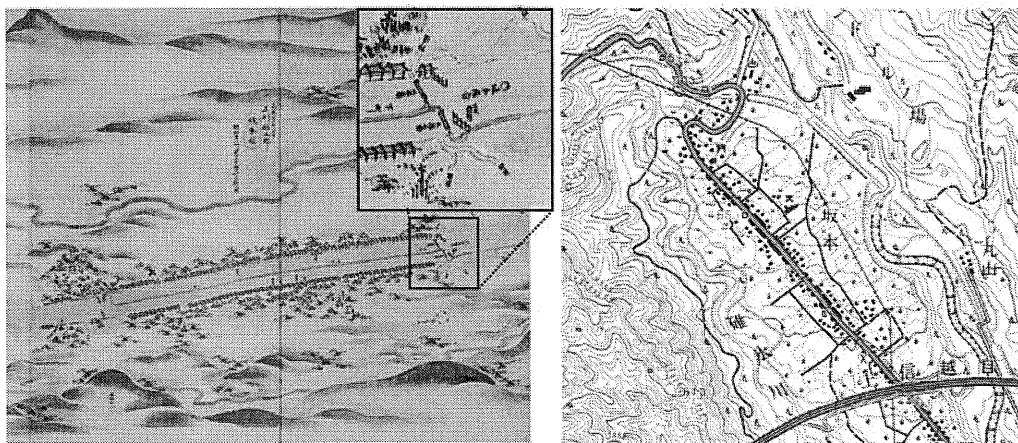


図2-1 17. 坂本宿『中山道分間延絵図』の描写と現行地図（地形図）との比較

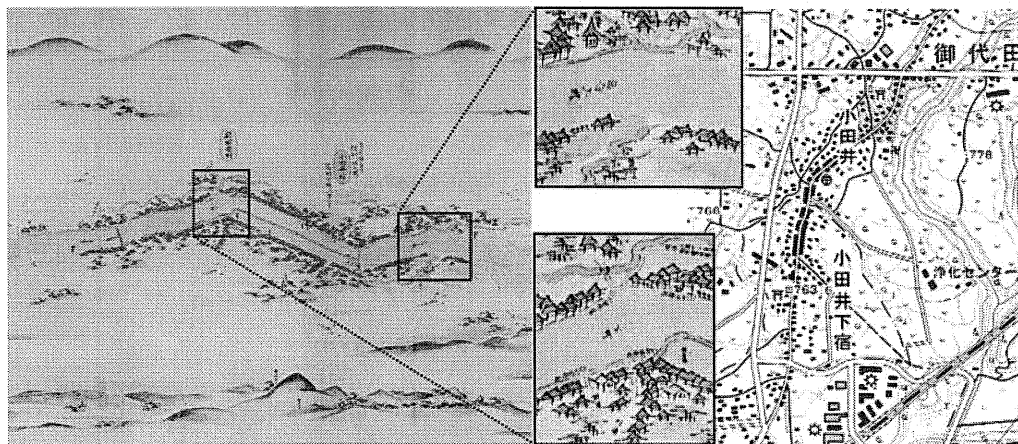


図2-2 21. 小田井宿『中山道分間延絵図』の描写と現行地図（地形図）との比較

4. 宿場町内旧街道の法的な位置付け

旧街道は、人馬にとっての基幹街道が「幹線」であった時代とは、「幹線」の位置付けが大きく異なる。したがって、地区ごとに旧街道が道路としてどのように機能しているかは異なるだろう。現行の道路法¹⁰⁾第3条において、「道路の種類」は、①高速自動車国道（同法3条の2）、②一般国道（同法第5条）、③都道府県道（同法第7条）、④市町村道（同法第8条）の4種に分類される。これらの分類は、道路管理者、整備事業における費用負担などによって分けられる。また、③および④は、同法第56条の規定により国土交通大臣が指定する「主要地方道」となる場合もある。このように、現行の「道路の種類」は法的に位置付けられ、利用主体は自動車交通が前提にある。

そこで、本研究では自動車交通を主に担う道路を「広域道路」と位置付け、旧街道が「広域道路」か否かの大別を行う。具体的には、本研究対象地区である宿場町内の旧街道は、①の該

表3 旧街道の道路の種類と3類型

全区間が広域道路 [26 宿]				広域道路とその他道路の両方 [17 宿]				全区間がその他道路 [24 宿]				
No.	宿名	道路の種類	路線番号	路線名	No.	宿名	道路の種類	路線番号	路線名	No.	宿名	道路の種類
3	浦和	国道	463号線	-	13	高崎	国道	354号線	-	1	板橋	区道
		県道	213号線	曲本 さいたま線			主要地方道	25号線	高崎 渋川線	2	藤	市道
		主要地方道	64号線	さいたま 岩槻線			市道	-	-	20	追分	町道
4	大宮	県道	164号線	鴻巣 桶川 さいたま線	14	板鼻	主要地方道	10号線	前橋 安中 富岡線	21	小田井	町道
		主要地方道	96号線	大宮停車場線			主要地方道	137号線	真郷 板鼻線	23	塩名田	市道
5	上尾	県道	164号線	鴻巣 桶川 さいたま線	25	望月	県道	166号線	東部 望月線	27	長久保	町道
6	桶川	県道	164号線	鴻巣 桶川 さいたま線			市道	-	-	32	本山	市道
7	鴻巣	主要地方道	57号線	さいたま 鴻巣線	26	芦田	県道	147号線	芦田 大塚停車場線	33	費川	市道
8	熊谷	国道	17号線	-			主要地方道	40号線	諏訪 白樺湖 小諸線	34	奈良井	市道
9	深谷	県道	265号線	寄居 岡部 深谷線	28	和田	町道	-	-	35	蕨原	村道
		主要地方道	62号線	深谷 寄居線			県道	178号線	美ヶ原 和田線	42	妻籠	町道
		主要地方道	47号線	深谷 東松山線			町道	-	-	43	鳥籠	市道
10	本庄	県道	392号線	駒使河原 本庄線	29	下諏訪	国道	142号線	-	44	落合	市道
11	新町	県道	178号線	中島 新町線	30	塩尻	町道	-	-	45	中津川	市道
		県道	131号線	児玉 新町線			国道	153号線	-	46	大井	市道
12	倉賀野	県道	121号線	和田多中 倉賀野線	37	福島	市道	-	-	51	太田	市道
15	安中	県道	125号線	一本木平 小井戸 安中線			県道	269号線	木曾福島停車場 駒ヶ岳線	52	綱沼	市道
16	松井田	主要地方道	33号線	渋川 松井田線	38	上松	町道	-	-	54	河渡	市道
17	坂本	国道	18号線	-			県道	260号線	上松停車場線	61	醜ヶ井	市道
18	軽井沢	県道	133号線	旧軽井沢 軽井沢停車場線	40	野尻	町道	-	-	62	番場	市道
19	沓掛	国道	18号線	-			県道	261号線	野尻停車場線	63	鳥居本	市道
22	岩村田	主要地方道	9号線	佐久 軽井沢線	47	大湫	村道	-	-	65	愛知川	町道
		主要地方道	44号線	下仁田 浅科線			県道	394号線	大湫 恵那線	66	武佐	市道
31	洗馬	県道	304号線	本山 床尾線	53	加納	市道	-	-	55	美江寺	市道
		県道	293号線	上今井 洗馬停車場線			県道	181号線	岐阜 那加線			57
36	宮ノ越	県道	267号線	オコシ 宮ノ越停車場線	59	今須	市道	-	-	県道	229号線	-
		県道	259号線	宮ノ越停車場線			町道	-	-	60	柏原	市道
39	須原	県道	265号線	須原 大桑停車場線	64	高宮	県道	92号線	岐阜 黒南 大野線	64	高宮	市道
41	三留野	県道	264号線	南木曾停車場線			市道	-	-			県道
48	細久手	県道	65号線	恵那 御嵩線	59	今須	町道	-	-	県道	249号線	-
49	御嵩	県道	341号線	御嵩 可児線			町道	-	-	県道	223号線	高宮停車場線
50	伏見	国道	21号線	-	60	柏原	町道	-	-	市道	-	-
56	赤坂	県道	261号線	赤坂 垂井線			市道	-	-	市道	-	-
58	関ヶ原	国道	21号線	-	64	高宮	市道	-	-	市道	-	-
67	守山	主要地方道	2号線	大津 能登川 長浜線			県道	223号線	高宮停車場線	市道	-	-
		県道	151号線	守山 中主線	市道	-	-	市道	-	-		

が500メートル未満に近接している場合は「並走近接」、500メートル以上で離れている場合は「並走遠方」とまとめると、旧街道に対する「貫通道路」と「並走道路」の両者の配置関係は、表4に示すようにA～Dの4類型で捉えることができる。Aは「貫通なし・並走近接」の21地区(31.3%)、Bは「貫通なし・並走遠方」の4地区(6.0%)、Cは「貫通あり・並走近接」の29地区(43.3%)、Dは「貫通あり・並走遠方」の13地区(19.4%)である。すなわち、中山道宿場町では、宿場町内を貫通する道路があり且つ宿場町に隣接して広域道路が並走している場合が最も多い(C)。次に多いのは、宿場町内を貫通する広域道路はなく旧街道の線形が保たれたままで旧街道のバイパスとなり得る広域道路が敷設されている場合(A)である。旧街道の線形が保たれたままで周辺に広域道路もなく、いわば既存の都市構造のままである地区(B)は最も少ない。

さらに、前章「宿場内旧街道の法的な位置付け」、すなわち道路の種類ごとにみると、旧街道が「その他の道路」の場合は並走道路が近接する地区が多く(AおよびB)、離れてある地区は少ない。また、旧街道に貫通道路がある場合、その道路も全区間または一部区間が広域道路である場合が多い。

6. 旧街道の道路構造

これまでは、道路線形および道路の種類に着目してきたが、本章では道路の物理的な構造を観点に、旧街道の自動車・歩行者交通の対応について述べる。旧街道の幅員は一定でなく不定形である地区が多い。したがって、本研究では、代表的な道路幅員として本陣(跡)の面する旧街道より概算することとする¹²⁾。また、道路横断面の構成も、幅員同様、区間によって異なる¹³⁾。したがって、これについても、本陣前の歩道(路肩を除く)の有無で把握することとする。

旧街道の道路幅員は、「40.野尻」の2.0メートルが最も狭く、「8.熊谷」の26.7メートルが最も広がった。表5は、旧街道の道路幅員と歩道の有無をまとめたものである。これによると、旧街道が4間未満で歩道のない地区は11宿(16.4%)、旧街道が4～5間未満で歩道のない地区は30宿(44.8%)、片側のみある地区は4宿(6.0%)、両側にある地区は「52.鶉沼」1宿(1.5%)であった。旧街道が5間以上で歩道のない地区は5宿(7.7%)、片側のみある地区は2宿(3.0%)、両側にある地区は14宿(20.9%)で、このうち幅員が15メートル以上の6地区はすべて両側に歩道が敷設された広域道路であった。

表5 宿場町内旧街道の道路幅員と歩道の有無

旧街道の道路の種類	本陣(跡) 前等旧街道の道路幅員												
	5.4m未満			5.4-9m未満			9-15m未満			15m以上			
	広域のみ	広域+他	他のみ	広域のみ	広域+他	他のみ	広域のみ	広域+他	他のみ	広域のみ	広域+他	他のみ	
歩道の有無	両側なし												
	41	28	21	9	50	25	57	1	33	61	31	14	2
	48	40	34	18	56	29	60	20	44	63	30	37	
片側													
両側あり													

7. 旧街道の交通規制

交通規制とは道路の利用制限である。ここでは、(1)歩車の利用者規制(車両の大きさによる

車両制限は含まない)、(2)進行方向規制、(3)速度規制の3点に着目し分析を行う。尚、交通規制は交通標識の設置により利用者に示されるため、交通規制の抽出は、現地調査での目視観察および住宅地図(ゼンリン発行)を補完資料とした。

(1)歩車の利用者制限とは、一路線における歩車共存ないし歩車分離である。具体的には、「車両通行止」「歩行者専用道路」がある。ただし、前者は進行方向規制時にも設置されるため、本研究では「歩行者専用道路」が実現されるものに限り抽出した。(2)進行方向規制とは、「一方通行」のことであり、車両の対面交通がなされない。(3)速度規制とは、交通標識のない道路が60km/h走行であるのに対して、それ以下の速度で走行することを規定している。本研究対象地区では30km/h走行、40km/h走行、50km/h走行が該当した。(1)~(3)のいずれの規制も時間帯や曜日を区切った制限がなされる場合がある。ただし、本研究では、イベント時に限った制限は対象としないこととした。さらに、(1)および(2)では、「自転車を除く」あるいは「指定車・許可車を除く」の表記がされる場合もあるが、本研究では、普通自動車の走行の可否のみを基準とすることとした。

表6は、上記交通規制の(1)~(3)ならびにそのいずれにも該当しない地区をまとめたものである。(1)利用者規制のある宿場町は、「1.板橋」「18.軽井沢」「42.妻籠」「43.馬籠」の計4宿(6.0%)であった¹⁴⁾。(2)進行方向規制のある宿場町は、計7宿(10.4%)、(3)速度規制(30-50km/h)は48宿(71.6%)で、30km/h走行が26宿、40km/h走行が20宿、30km/hと40km/h走行の併用が1宿、50km/h走行が1宿であった。(1)~(3)の規制がない宿場町は12宿(17.9%)あった。このように、宿場町では速度規制によって道路利用の安全を図っている場合が最も多い。また、規制のない地区とは、今日の道路利用のニーズに再編された場合だけでなく、当初から交通規制をまったく実施していない地区である場合もある。

表6 宿場町内旧街道の交通規制

利用者規制	進行方向規制	速度規制	規制なし
	1	30 46 53	2 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 19 20 22 23 24 25 29 31 33 36 37 38 39 40 41 48 49 50 51 52 54 55 56 57 58 59 60 63 64 66
18 42 43	44 45 67		3 21 26 27 28 32 34 35 47 61 62 65

8. 宿場町内と周辺の道路利用のまとめ

本研究では、宿場町の原型を江戸期の実測史料より、宿場町の長さおよび道路線形で特定した。

また、宿場町内旧街道と現在の交通網の実態把握として、第一に、自動車交通を主体とした道路の種類を3類型(「全区間が広域道路」「全区間がその他道路」「広域道路とその他道路の両方」)で把握した。第二に、宿場町内旧街道と周辺を含む広域道路(並走道路および貫通道路)の配置関係を4類型(「貫通なし・並走近接」「貫通なし・並走遠方」「貫通あり・並走近接」「貫通あり・並走遠方」)で把握し、宿場町内の自動車の流入について考察した。また、現状の道路利用について、まず、旧街道の道路幅員と歩道の有無は、幅員の広狭がそのまま影響しており、一車線に歩車が混在する地区が多いことがわかった。その一方で、交通規制は道路構造に左右されず施行されていることがわかった。ただし、現状では速度規制によって歩車の共存

を図る地区がほとんどであり、道路構造および沿道空間が歩車両者にとっての安全性を伴わない葛藤も見受けられた。

今後の研究の展開

今後の研究の展開としては、同じく中山道宿場町における旧街道の自動車・歩行者交通への対応を体系付けるため、道路網の現況だけでなく鉄道網も含めた交通網の現況および江戸期以降の変遷過程を、法的コントロールならびに空間的側面の両面からより詳細に精査していくこととしたい。また、「宿場町の原型」ならびに道路構造においては道路台帳の情報を考慮するなど、より詳細な分析を行ってきたい。

注 釈

- 1) 高橋康夫・宮本雅明・吉田伸之・伊藤毅：図集日本都市史、東京大学出版会、1993年。
- 2) 「本陣」は武士や公家の宿泊・休憩施設で、その地の有力旧家の邸宅が指定される事が多かった。「脇本陣」は本陣に次ぐ武士や公家の宿泊施設で、空室がある場合は一般旅行者も泊まることができた。「旅籠」は一般旅行者用の宿泊施設で、宿泊者自身が自炊する宿泊施設は「木賃宿」呼ばれていた。
- 3) 国をあげての鉄道網の形成は、中山道幹線鉄道計画の経緯および基幹街道との関係でも興味深く、その結果、宿場町のあり方は大きく異なると考えられるのだが、この点については本稿では扱わない。
- 4) 67宿の整理番号を江戸側から1とした。
- 5) とりわけ群馬県安中市にある「坂本宿」と長野県北佐久郡軽井沢町にある「軽井沢宿」の境としてある碓氷峠は、直線距離で約10kmの間に標高差が500m以上ある急勾配で、まさに峠越えの難所として知られている。
- 6) 道尾淳子：歴史地区における歩行者空間の成立要因に関する研究—重要伝統的建造物群保存地区27地区を事例として、日本建築学会大会学術講演概要集、F-1分冊、2007年9月、および、道尾淳子：歴史地区における道路利用と駐車に関する研究—街道沿いに発展した妻籠宿、奈良井、木曾平沢を事例として—、日本建築学会大会学術講演概要集、F-1分冊、2008年9月。
- 7) 水本邦彦：絵図と景観の近世、校倉書房、2002年
- 8) 中山道分間延絵図、東京美術、1992年
- 9) 児玉幸多：近世交通史料集5 中山道宿村大概帳、吉川弘文館、1967-1972年
- 10) 1952年公布。明治9年「道路の制度」～大正8年旧法が前身である。
- 11) 本研究では、右図のように、研究対象地区全地区の道路網の模



式図を作成し、旧街道と広域道路の配置関係を視覚化した。尚、地図資料は「1/2500地形図」(国土地理院、2009年発行)を用いた。

- 12) 「ゼンリン住宅地図」(2009年発行)を計測し、併せて実測調査も行った。
- 13) とりわけ歩道と車道の境界は、白線・ブロック・歩道が一段上がってあるなど区間ごとに様々であり、一宿場町としての現状を言い難い。
- 14) 「1.板橋」「18.軽井沢」は商店街である。「1.板橋」は時間帯および曜日を指定した車両走行規制、「18.軽井沢」は終日車両走行を規制している。「42.妻籠」は重要伝統的建造物群保存地区に選定されている。時間帯による車両走行規制である。「43.馬籠」は自主的な保存運動を発足させ歴史的景観を維持する地区であり、島崎藤村の生誕地としても有名で、観光地としても人気がある。

謝 辞

本研究は日本私立学校振興・共済事業団平成21年度学術研究振興資金(若手研究者奨励金)をもとに行った。また、平成22年度社団法人日本建築学会大会(北陸)において口頭発表した論文内容を改編したものである。

本研究の実施にあたり、宿場町所在の各市町村において、宿場町の範囲の特定のためのヒアリング調査、行政区や人口等の統計データのご提供、道路台帳の情報公開にご協力いただきました皆様に心より御礼申し上げます。

付表2-1 武蔵国10宿(1.板橋宿~10.本庄宿)の現在地

No.	宿名	国名	地名(現在)	大字/町名			旧地名
100	1	板橋	武蔵国豊嶋郡 東京都板橋区	板橋1~3丁目	中宿	本町	-
	2	藤	武蔵国足立郡 埼玉県藤市	中央5~6丁目	北町2,3丁目		-
	3	浦和	武蔵国足立郡 埼玉県さいたま市浦和区	岸町4,7丁目 仲町2丁目	高砂2丁目 常盤1,2丁目	仲町1,2丁目	浦和市
	4	大宮	武蔵国足立郡 埼玉県さいたま市大宮区	下町1,2丁目 宮町1~4丁目	仲町1,2丁目 土手町1~3丁目	大門町1,2丁目	大宮市
	5	上尾	武蔵国足立郡 埼玉県上尾市	愛宕1丁目 上町1,2丁目	仲町1丁目	宮本町	-
	6	桶川	武蔵国足立郡 埼玉県桶川市	南1,2丁目 西1,2丁目	東1,2丁目 北1,2丁目	寿1,2丁目	-
	7	鴻巣	武蔵国足立郡 埼玉県鴻巣市	本町1~8丁目 加美1,2丁目	本宮町	雷電1,2丁目	-
	8	熊谷	武蔵国大里郡 埼玉県熊谷市	筑波1丁目 鎌倉町	本町1,2丁目 本石1丁目	仲町	-
	9	深谷	武蔵国榛次郡 埼玉県深谷市	原郷 仲町	稲荷町1,2丁目 深谷町	本住町 田所町	-
	10	本庄	武蔵国児玉郡 埼玉県本庄市	本庄1~3丁目 千代田1~4丁目	中央1,3丁目 小島1,6丁目	銀座1,2丁目	-

付表 2-2 上野國 7 宿 (11.新町宿~10.坂本宿) の現在地

No.	宿名	国名	地名 (現在)	大字/町名	旧地名
11	新町	上野国緑野郡	群馬県高崎市	新町	多野郡新町
12	倉賀野	上野国群馬郡	群馬県高崎市	倉賀野町	群馬郡倉賀野町
13	高崎	上野国群馬郡	群馬県高崎市	新田町 あら町 連雀町 田町 九蔵町 本町 赤坂町 常盤町	-
14	板鼻	上野国碓氷郡	群馬県安中市	板鼻 1, 2 丁目	碓氷郡板鼻町
15	安中	上野国碓氷郡	群馬県安中市	安中 1~3 丁目	-
16	松井田	上野国碓氷郡	群馬県安中市	松井田町松井田	碓氷郡松井田町
17	坂本	上野国碓氷郡	群馬県安中市	松井田町坂本	碓氷郡坂本町

付表 2-3 信濃國 26 宿 (18.軽井沢宿~43.馬籠宿) の現在地

No.	宿名	国名	地名 (現在)	大字/町名	旧地名
18	軽井沢	信濃国佐久郡	長野県北佐久郡軽井沢町	大字軽井沢 軽井沢	-
19	峯掛	信濃国佐久郡	長野県北佐久郡軽井沢町	中軽井沢 大字長倉	-
20	追分	信濃国佐久郡	長野県北佐久郡軽井沢町	大字追分	-
21	小田井	信濃国佐久郡	長野県北佐久郡御代田町	小田井 (小田井下宿)	-
22	岩村田	信濃国佐久郡	長野県佐久市	岩村田	-
23	塩名田	信濃国佐久郡	長野県佐久市	塩名田	北佐久郡浅科村
24	八幡	信濃国佐久郡	長野県佐久市	蓬田 八幡 (上町/中町/本町/宮本/桑山/入の沢/大平)	北佐久郡浅科村
25	望月	信濃国佐久郡	長野県佐久市	望月	北佐久郡望月町
26	芦田	信濃国佐久郡	長野県北佐久郡 立科町	大字芦田 (町)	-
27	長久保	信濃国小県郡	長野県小県郡長和町	長久保	小県郡長門町
28	和田	信濃国小県郡	長野県小県郡長和町	和田 (上町/中町)	小県郡和田村
29	下諏訪	信濃国諏訪郡	長野県諏訪郡下諏訪町	湯田町 横町木の下 立町 1 部 立町 2 部 大社通 友之町	-
30	塩尻	信濃国筑摩郡	長野県塩尻市	大字塩尻町	-
31	洗馬	信濃国筑摩郡	長野県塩尻市	大字宗賀	-
32	本山	信濃国筑摩郡	長野県塩尻市	大字宗賀	-
33	贅川	信濃国筑摩郡	長野県塩尻市	大字贅川	木曾郡楢川村
34	奈良井	信濃国筑摩郡	長野県塩尻市	大字奈良井	木曾郡楢川村
35	藪原	信濃国筑摩郡	長野県木曾郡木祖村	大字藪原 (5 区の 1/5 区の 2/6 区/7 区/8 区/9 区の 1/9 区の 2/10 区の 1/10 区の 2/11 区)	-
36	宮ノ越	信濃国筑摩郡	長野県木曾郡木曾町	日義 (宮ノ越上町/本町/宮ノ越中町/宮ノ越下町/旭町)	木曾郡日義村
37	福島	信濃国筑摩郡	長野県木曾郡木曾町	福島 (上ノ段/本町/上町/関町/八沢/富田町)	木曾郡木曾福島町
38	上松	信濃国筑摩郡	長野県木曾郡上松町	本町通り 1~4 丁目	-
39	須原	信濃国筑摩郡	長野県木曾郡大桑村	大字須原 (茶屋町/仲町/本町/上町下)	-
40	野尻	信濃国筑摩郡	長野県木曾郡大桑村	大字野尻 (新田 1~5/横町/本町 1, 2/上町上/上町下)	-
41	三留野	信濃国筑摩郡	長野県木曾郡南木曾町	読書	-
42	妻籠	信濃国筑摩郡	長野県木曾郡南木曾町	吾妻 (妻籠)	-
43	馬籠	信濃国筑摩郡	岐阜県中津川市	馬籠	長野県木曾郡 山口村

付表2-4 美濃國16宿(44.落合宿~59.今須宿)の現在地

No.	宿名	国名	地名(現在)	大字/町名			旧地名
美濃國 16	44	落合	美濃国恵那郡 岐阜県中津川市	落合(上町)			-
	45	中津川	美濃国恵那郡 岐阜県中津川市	東町 新町	太田町1丁目 本町1~4丁目	淀川町	-
	46	大井	美濃国恵那郡 岐阜県恵那市	大井町(橋場/榎町/茶屋町/壱町/下本町/御所の前二/上本町/横町)			-
	47	大湫	美濃国土岐郡 岐阜県瑞浪市	大湫町(西/北)			-
	48	細久手	美濃国土岐郡 岐阜県瑞浪市	日吉町(細久手)			-
	49	御嵩	美濃国可児郡 岐阜県可児郡御嵩町	御嵩			-
	50	伏見	美濃国可児郡 岐阜県可児郡御嵩町	伏見			-
	51	太田	美濃国加茂郡 岐阜県美濃加茂市	太田本町1~5丁目			-
	52	鶯沼	美濃国各務郡 岐阜県各務原市	鶯沼西町1,3丁目 鶯沼東町2,5丁目			-
	53	加納	美濃国厚見郡 岐阜県岐阜市	加納本町1~8丁目 加納栄町通3丁目 加納桜道2丁目 加納大手町 加納南広江町 加納新町 加納柳町 加納安良町 渋谷町 城東通1丁目 加納八幡町			-
	54	河渡	美濃国方県郡 岐阜県岐阜市	河渡			-
	55	美江寺	美濃国本巢郡 岐阜県瑞穂市	美江寺	十七条		本巢郡東南町
	56	赤坂	美濃国不破郡 岐阜県大垣市	赤坂町	赤坂東町		-
	57	垂井	美濃国不破郡 岐阜県不破郡垂井町	垂井			-
	58	関ヶ原	美濃国不破郡 岐阜県不破郡関ヶ原町	大字関ヶ原			-
	59	今須	美濃国不破郡 岐阜県不破郡関ヶ原町	大字今須			-

付表2-5 近江國10宿(60.柏原宿~67.守山宿)の現在地

No.	宿名	国名	地名(現在)	大字/町名		旧地名	
近江國 10	60	柏原	近江国坂田郡 滋賀県米原市	柏原		坂田郡山東町	
	61	醒ヶ井	近江国坂田郡 滋賀県米原市	醒井		坂田郡米原町	
	62	番場	近江国坂田郡 滋賀県米原市	番場(東番場)		坂田郡米原町	
	63	鳥居本	近江国坂田郡 滋賀県彦根市	鳥居本町		-	
	64	高宮	近江国犬上郡 滋賀県彦根市	高宮町		-	
	65	愛知川	近江国愛知郡 滋賀県愛知郡愛知川町	愛知川(堺町/泉町/源町/八幡町/本町/伊勢町/御幸町/菟園町)			-
	66	武佐	近江国蒲生郡 滋賀県近江八幡市	長光寺町	武佐町		-
	67	守山	近江国野洲郡 滋賀県守山市	守山1,2丁目	吉身1,2丁目		-
	68	草津	近江国栗太郡 滋賀県草津市				-
	69	大津	近江国滋賀郡 滋賀県大津市				-