

## 浦和における中心市街形成に関する史的研究 (その1)

正会員 ○岡本祐輝

キーワード： 都市形成史 宿場町  
県庁所在地

## 1 はじめに

現在県庁所在地となっている都市の多くは近世城下町や門前町を起源としており、都市形成史研究は古くから為され(佐藤滋ら)、その後の都市計画・まちづくりに活かされている。一方、宿場町を直接の起源とする県庁所在都市・浦和(現・さいたま市)では、都市の空間構造の変遷を扱った研究は、詳細にされていないのが現状である。

この研究では、浦和の中心市街地の近世から現代にかけての変遷を地図より詳細に分析し、浦和の都市形成の特徴を明らかにすることを目的としている。

本稿は、浦和の近世末～昭和初期の都市構造変遷の分析報告である。

## 2 近世宿場町の構造

中世を通じての関東内の主要交通路(鎌倉街道)は、部分的な史料と伝承による推定から、旧浦和市域の辺部を通過しているとされている。浦和を縦貫する中山道は当時、街道が持つべき公道としての機能や設備をもっており、浦和も岩付城(現・岩槻市)勢力下の一寒村に過ぎなかった。

家康の全国制覇ののち、全国的な交通政策として「宿駅制度」が整備されていくことになるが、中山道は天下の五街道の一つに指定され、中世・鎌倉街道にかわって一躍公道として整備されていった。江戸より六里の地に位置する浦和は、中山道の江戸から第三番目の宿駅となる。宿場町として発展を始めたのである。

浦和宿の宿並は中山道に沿って南北に発展し、『中山道宿大概帳』によると南北10町42間あり、北から上町・中町・下町と呼んだ。浦和の都市構造の基となる「中山道+裏の細街路」はこの近世期に出来上がる。しかしながら、中山道は表通り化したものの浦和はまだ依然として規模の小さいまちであった。江戸からあまりにも近すぎたためか、浦和宿は旅路を急ぐ人たちのあくまで通過点に過ぎなかったようである。

## 3 明治初期の県庁設置

明治2年(1869)1月、旧浦和市域の村々は大宮県管轄に属することになった。大宮宿に適切な県庁舎設置の場

所がなかったことにより、間もなく浦和宿鹿島台の地(現・さいたま市高砂3丁目)が県庁舎位置として決定され、県名も浦和県と改称される。庁舎と徒場(懲役場)が建築され、翌明治3年からこの地で県政事務が実施された。県庁敷地は中山道沿いに造成されず、その街並の西に広がる広大な土地「鹿島台」に構えられた。

明治4年の廃藩置県を受け、同年11月に浦和県は忍県や岩槻県と統合され、埼玉県が成立する。当初は岩槻が県庁所在地として予定されていたが、またも適当な施設が得られないとして、埼玉県政は引き続き旧浦和県時代の庁舎をそのまま用いて展開されることになり、県庁は浦和に残った。この県庁設置は中山道西の鹿島台開発の創始点であった。

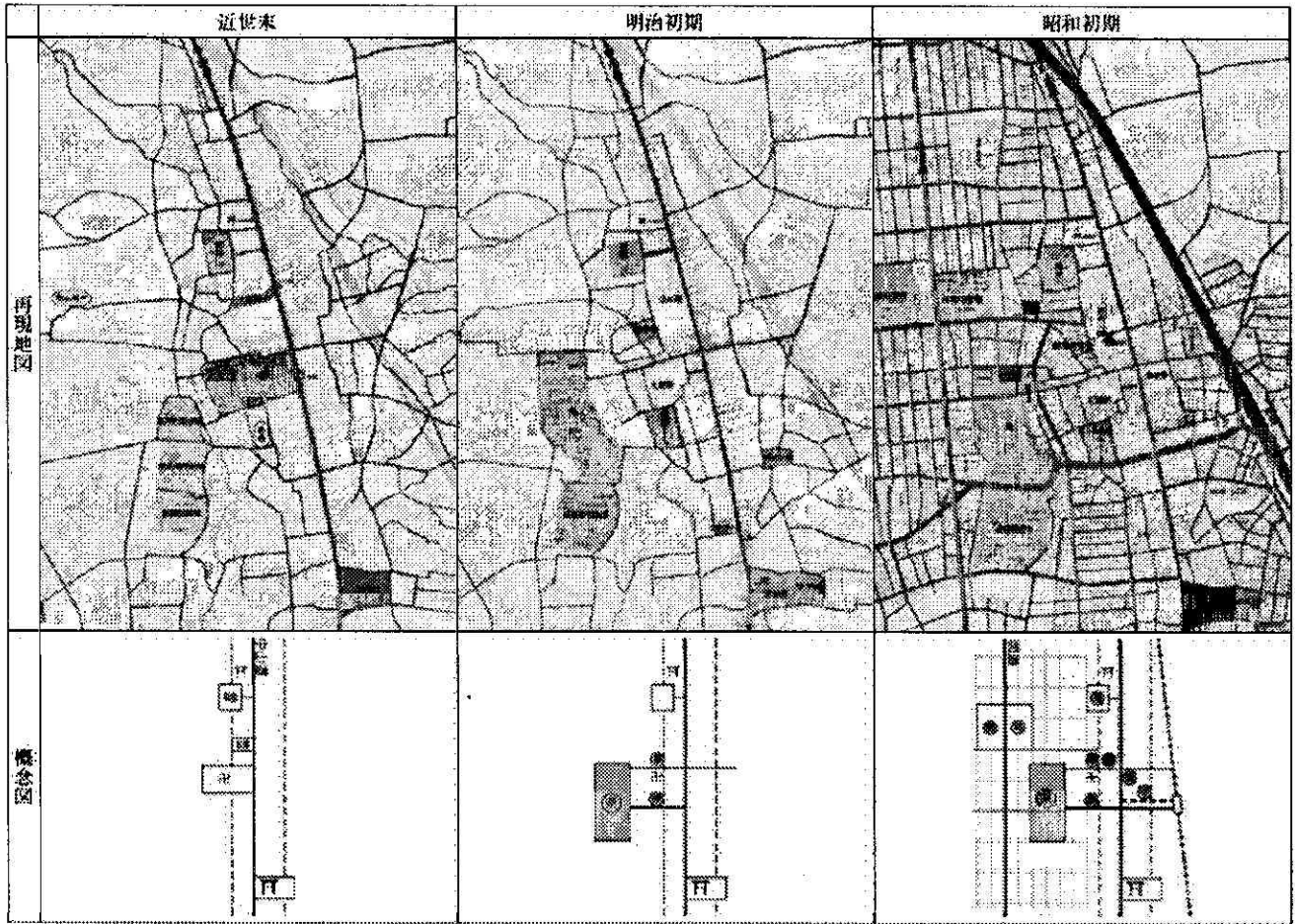
中山道の南北軸に加え、「県庁表門通り」、「裏門通り」、「清水屋横町」、「停車場道」(停車場は明治16年設置)、「学校通り」といった、東西を結ぶ道路が整備され、市街地は東西方向の街路に沿っても拡大を見せた。それら街路は、住民の献納により停車場から中山道に直行するように意図的に引かれた「停車場道」を除いて、近世以来の細街路・区画を下地にしている。

また、宿場町のリニアな都市構造に「横の軸線」が付加され、市街地は横の軸に沿って展開したものの、主要都市施設(郡役所・町役場・警察署・郵便役所など)は中山道やその裏道沿いに立地していき、旧来の「中山道+裏道」構造の中に置かれていった。県庁所在地としての大規模な市街地改造は行わず、近世の街路骨格はそのまま残っていたのである。

## 4 関東大震災と耕地整理事業

大正12年(1923)9月1日、安政以来の大地震が発生し、帝都はほとんど壊滅状態になった。関東大震災により住居を失った人々は近郊へ疎開していった。その疎開地に東京復興後もそのまま留まる人も少なくはなかった。浦和町においては、刑務所の工作場が全壊したほかは公共施設にも大きな被害はなかった。洪積台地上は比較的地震に強いことが一般の認識として広まりつつあり、浦和町も台地上にある住宅都市として着目され、転入してくる人々は多かった。

折しも、大正11年9月から浦和町耕地整理組合による



耕地整理事業が開始していた（昭和 9 年完了）。浦和町の人口急増に対処する目的で、グリッドパタンの街路で構成された均質な方形街区の住宅地が鹿島台を中心に造成されたのである。

中山道沿いや駅西口周辺は古くから徐々に市街地化が進んでいたため、耕地整理対象地から除外され、近世からの中山道の裏道が残ることになった。

### 5 むすび

県庁設置によって加わった横の軸は、必ずしも明確なものではなかった。県庁表門通りに県の施設が集中的に建てられていくことはなく、近世の浦和宿の中心部（玉蔵院や本陣）に近い県庁裏門通りの市街地が先に伸びている。県庁以外の県・郡の行政施設は近世浦和宿の中心部付近に設置されていた（中山道沿いだけでなく、その裏道沿いにも立地）。近世の細道を下地とした県庁表門通りと、新たに整備した停車場道の軸は一致しておらず、表門通りは改めて停車場まで延長されることとなる。

また、石造・煉瓦造の建築物が明治期の浦和には全く建っておらず、公共建築や銀行建築など木造によるもの

であった。

県庁移転問題が幾度と起こっており（明治 19 年、同 30 年、同 36 年）、また、浦和は元々小規模な宿場町であったから、都市の経済的成熟も他の都市と比べて遅れていたのである。それゆえ明治期には、県や町が明確な意図を持った都市設計が行えなかったのではないかと考えられる。耕地整理事業対象地から中心市街地が除外されている事からも、明治期中途半端な都市設計がその後の都市構造に、そして都市計画に影響を及ぼしていると考えられる。ごく小さな宿場町に過ぎなかった浦和にとって、県庁は町の発展を牽引する役割を持っていたが、同時に、県都としての整備など、いわば県庁に振り回された形となり、小規模な町なりの適正な発展を行えなかったのではないだろうか。

近代だけに限らず、現代の都市構造との関連、他都市との比較や、政治的・経済的背景を精緻に明らかにしていくことが、今後の研究課題である。