

山中湖村山中地区における 集落構造の変容過程 —街路網と生業に着目して—

山崎 明日香¹・福島 秀哉²・中井 祐³

¹非会員 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻
(〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail:yamazaki@coastal.t.u-tokyo.ac.jp)

²正会員 修士(工) 東京大学大学院助教 工学系研究科社会基盤学専攻
(〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail:fukushima@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

³正会員 博士(工) 東京大学大学院教授 工学系研究科社会基盤学専攻
(〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail:yu@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

山梨県南都留郡山中湖村山中地区では、湖畔景観の改善と合わせて湖畔道路の整備が計画されている。このような景観整備事業を行う場合、その前提知識として、集落の構造について適切な知見を蓄積することが必要である。本研究では、山中地区の集落構造の変容過程を、街路網と生業の変遷に着目して整理した。その結果、昭和30年代の湖畔道路の舗装、昭和44年の高速道路開通による湖畔道路の交通量増加を契機として集落構造が大きく変化し、現在の集落構造が形成されたことが明らかとなった。

キーワード: 集落構造, 街路網, 生業, 山中湖

1. はじめに

(1) 背景と目的

山梨県南都留郡山中湖村では、富士山の世界文化遺産登録を契機に、住民参加のまちづくりを伴った湖畔景観の改善が進められている。国道と山中湖が出会う地点に位置し、観光地としての玄関口である山中地区では、湖畔と合わせて、湖畔沿いを走る国道（以下、湖畔道路）の整備が検討されている（図-1, 2）。一方で、地区の内部には湖畔道路と並行に鎌倉往還と呼ばれる旧道が通っている（図-3）。自動車交通量が多く商業店舗が立ち並ぶ湖畔道路に対し、鎌倉往還は地区の祭りの際に神輿のルートとなるなど、地域の中核となっている様子が覗え、二つの道は全く異なる特徴を示している。

今後、景観整備やまちづくりを行う際には、整備に向けた議論の根拠として、集落の構造や歴史に対する認識を共有する必要がある。しかし、山中地区の集落構造の変容過程の記述については十分な蓄積が無い状況にある。

本研究では、山中地区はもともと鎌倉往還という街道沿いに発達した集落であり、さらに湖畔道路の整備前後で集落の範囲や住居の向きが変化していることなどから、街路網の変化と集落構造の変容の関係性が深いと考え、街路網の変遷を分析対象として、山中地区の集落構造の

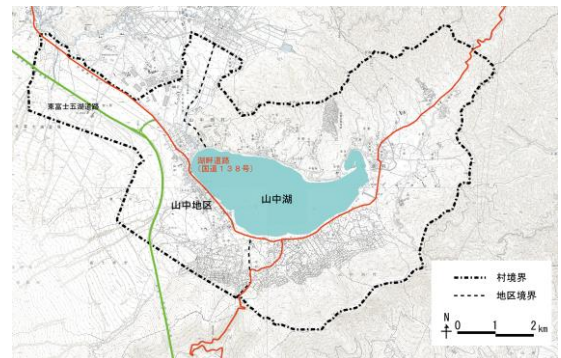


図-1 山中湖村と山中地区の位置（平成20年地形図に加筆）



図-2 湖畔道路(国道138号線)の現況 (2013.7撮影) 図-3 鎌倉往還(村道34号線)の現況 (2013.7撮影)

変容過程を記述することを試みた。

また、現在山中地区では湖畔道路沿いのドライブイン店舗など沿道での商売が多いことや、歴史を遡っても、鎌倉往還での駄賃稼ぎが主な生業であったことなどから、山中地区の人々の暮らしは、街路沿いで営まれてきた生業と関連が深いと考えた。そこで、集落構造の変容に伴

って変化してきた、人々の暮らしについて考察するために、街路沿いで営まれてきた生業に着目した。

以上より、本研究の目的は、山中地区の集落構造の変容過程とそれに伴う地域の暮らしの変化を、街路網の変遷と生業の変化に着目して明らかにすることとする。

(2) 既往研究の整理

山中湖村や山中地区を対象とした既往研究には、村全体の観光地化が進んだ大正期～昭和 50 年頃までの生業の変化に着目したものが多く、本研究でも参考にした。

また、山間集落の観光地化への変容を扱った既往研究では、大都市の観光需要の拡大と山間集落の地域開発策が合致した結果、交通路の新設などを契機に観光地化が大きく進行することが指摘されている^{1),2)}。

(3) 手法

街路網については、行政資料、地図資料を基に街路の整備状況に関する情報を収集し、地図上に整理した。また、文献資料から、湖畔道路や鎌倉往還の整備に関する情報を収集した。ヒアリング調査では、湖畔道路が国道として整備される前後の集落の様子を伺った。

生業については、郷土史や既往研究などの文献資料を

表-1 使用した資料一覧

分類	資料詳細	
街路網	行政資料 山中湖村役場資料（道路台帳、駐車場工事関係係り）、山梨県庁資料（現況道路台帳）、甲府河川国道事務所資料（国道138号土地費地関係資料）	
	地図資料 国土地理院発行地形図（M29, T2, T11, S3, S29, S46, S52, S63） 国土地理院撮影航空写真（S24, S26, S34, S37, S45, S50） ゼンリン住宅地図（S54, S56, S60, H3, H13, H23）	
	文献資料 郷土史 山中湖村：「山中湖村史第4巻」、山中湖村役場、1992 その他 山梨県教育委員会文化課：「鎌倉街道（御坂路）山梨県歴史の道調査報告書」、山梨県教育委員会、1985 建設省関東地方整備局甲府工事事務所：「甲府工事六十年史 富士川と甲斐路」、甲府工事六十年史編集委員会、1981	
生業	郷土史 山中湖村：「山中湖村史第2巻」、1977 「山中湖村史第4巻」、1992 山中村の歴史編纂委員会：「山中村の歴史上・下巻」、浅間神社有地入会権継承委員会、1996 山梨県：「山梨県史通史編6・近現代2」、2006 旭日丘区：「旭日丘のあゆみ」、旭日丘区、2001 丸茂正徳：「南都留郡郷土誌」、南都留郡連合教育会、1998	
		既往研究 山本清龍：「山中湖に見る保養地及び観光地としての史的展開と空間構造について」、日本造園学会研究発表論文集、2002 神田孝治：「キャンプ・マックネア周辺における遊興地の成立と地域社会 - 山梨県南都留郡中野村山中地区を事例として -」、和歌山大学観光学会、2011 渡辺洋三・北条浩：「林野入会と村落構造」、東京大学出版会、1975

用いて変遷を整理し、補足的にヒアリング調査を実施して、生業が変化した経緯や理由を伺った（表-1,2）。

収集した情報は年代ごとに地図上に整理した。

街路網については、位置（起点と終点、ルート）、幅員、道路状態（舗装、未舗装、小径）の三つに着目した（表-3）。道路台帳、地形図、ゼンリン住宅地図、航空写真の情報の精度を確認し、同年代の項目に関してデータが複数ある場合、より精度の高い情報を採用し、街路網図を作成した（図-4）。

地図資料から読み取れる生業の情報は、地図上にプロットし、適宜ヒアリングや既往研究などから情報を補足した。集落範囲は各年代の地図資料を参考にした。作成した街路網図に、生業の位置と、集落範囲をプロットし、各年代の山中地区の集落構造を表す図とした（表-4）。

表-2 ヒアリング日時一覧

No	日時	場所	人	備考	性別
予備	2013/7/18 16:00-19:00	浅間神社入会管理組合事務所	Aさん	入会管理組長	男性
			Bさん	組合会計係	男性
			Cさん	長期計画委員長	男性
			Dさん		男性
			Eさん		男性
1	2013/9/4 14:00-15:00	Fさんご自宅	Fさん	小売店経営	男性
2	2013/9/19 14:00-15:30	経営する民宿	Gさん	民宿・食堂経営	女性
3	2013/11/27 10:50-12:50	南都留中部商工会	Hさん	南都留中部商工会会長	男性
			Iさん	南都留中部商工会	男性
4	2013/11/27 14:30-16:00	経営する飲食店	Jさん	飲食店経営	男性
5	2013/11/27 16:30-18:00	諏訪神社	Kさん	諏訪神社宮司	男性
6	2013/11/28 9:20-10:20	山中湖村役場	Lさん	山中湖村建設水道課	男性
7	2013/11/28 11:00-11:50	山中湖村役場	Mさん	山中湖村企画まちづくり課	男性
8	2013/11/29 14:00-16:00	諏訪神社	Nさん	元氏子総代長	男性
			Kさん	諏訪神社宮司	男性
9	2013/11/30 9:00-10:30	Oさん宅	Oさん	山中寮友会会長	男性
10	2013/12/17 11:40-12:40	Pさん宅	Pさん	元山中区長	男性
11	2013/12/17 14:25-16:15	経営する居酒屋	Qさん	居酒屋・貸しボート経営者	男性

表-3 街路網に関する資料と読み取れる情報

	位置	幅員	道路状態	資料の特徴
①道路台帳	△ (起点と終点のみ)	○	○	幅員、道路状態は正確であるが、国道、県道、村道に情報が限られる。
②国土地理院地形図	○	○		位置や幅員に関しては正確である。主な街路のみ記載。
③ゼンリン住宅地図	○			村道以外の街路も記載されている。1979年以降発行。
④国土地理院航空写真	○		○	位置や道路状態は筆者の読み取りにより精度は低い。村道以外の街路についても情報が得られる。

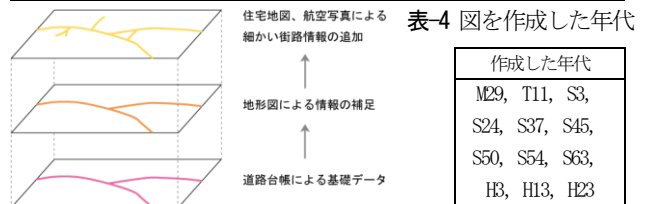


図-4 街路網図の作成手順

2. 山中地区の集落構造の変容過程の概要

街路網と集落範囲、生業の変遷について、主な変化を表-5 にまとめ、そこから山中地区の街路を、整備年代や形状の特徴から5つに分類した(図-5)。

表-5 より、改めて集落構造の変容過程において、集落の軸として機能してきたと考えられる①鎌倉往還と②湖畔道路の2本の道の重要性が指摘できる。一方、④山裾の道と⑤丸尾の道は、①、②の延長線上に居住領域を拡大するために附属的に整備された街路と捉えられる。③たて道は、江戸期から存在しており、形状に大きな変化は見られないが、軸となる2本の道をつなぐ位置にある。

本稿では、集落構造の変容と最も関連の深い鎌倉往還と湖畔道路、さらにその間を結ぶたて道について、次章以降その変遷を述べる。

3. 各時代の集落構造の特徴

(1) 明治時代以前

a) 街路網と集落範囲

鎌倉時代、鎌倉往還は鎌倉と甲斐を結ぶ官道であったが、江戸時代には甲州街道と東海道を結ぶ脇往還となり、人馬の往来が非常に盛んになった³⁾。

山中地区の集落が形成された年代は定かではないが、図-6を見ると、鎌倉往還に面して集落が形成され、鎌倉往還から湖畔へとたて道が伸びていることが確認できる。

鎌倉往還は明治期まで重要な交通路であり、明治 22-23 (1889 - 1890) 年に村内の新鎌倉往還の整備⁴⁾、明治 32 - 33 (1899 - 1900) 年に村南部の籠坂周辺の道路改修が行われている⁵⁾。その後、明治 35 (1902) 年に中央線が開通し、鎌倉往還の往来は激減した⁶⁾。

b) 生業

山中地区では鎌倉往還の往来を利用した駄賃稼ぎが主に行われていた。火山灰性のやせた土地であったため、駄賃稼ぎの他にも、高冷地での雑穀作、山稼ぎなど、複合的な生業に従事していた。駄賃稼ぎが衰退すると、山中地区の住民は桑畑を開拓し、養蚕に新しい収入を求めようになった。^{7),8)}

(2) 大正～戦前期

a) 街路網と集落範囲

湖畔を周遊する道路は、大正 12 (1923) 年以降の東京電燈電力の山中湖での湛水事業に伴い、防波堤も兼ねて建設される予定だったが、湛水事業のみ完成したために湖の水位が上昇し、交通の支障や湖畔の決壊が起こった。

表-5 街路網・集落範囲・生業の変遷の整理

時代	街路網・集落範囲 年代 事項	生業 年代 事項
明治期	M22-23 鎌倉往還の往来が盛ん 鎌倉往還に面した集落 村内の新鎌倉往還整備 M32-33 鎌倉往還(籠坂周辺)改修 M35- 中央線開通 鎌倉往還衰退	M35- 駄賃稼ぎの衰退 桑畑の開拓
大正	S7 湖畔道路開通 鎌倉往還側に開かれた家	S4 乗馬クラブ開業 S7 貸しボート業開業
昭和	S28 湖畔道路が二級国道指定 S30頃 丸尾地区の土地分割、格子状に道が引かれる	S23 米軍駐留 ビアホール、パチンコ店など歓楽業
昭和8年	S31 湖畔道路供用開始 東京-河口湖-山中湖相互 直通バス運行開始 S34-37 湖畔道路が舗装 S30s 湖畔道路側に集落が拡大 後半 丸尾地区に集落が立地	S31 貸寮が出現 S30s 貸寮の増加 後半
昭和き年代	S40-55 村営の湖畔駐車場の整備 S44 中央自動車道、東名高速自 動車道開通 S45頃 鎌倉往還、たて道が舗装 湖畔道路側の集落の密度が 増加 S50頃 湖畔道路側の建物の裏にた て道が整備される例 集落範囲の南北への拡大 山裾の道の整備、舗装	S40- 湖畔道路沿いのドライブイ ン店舗の増加 S50- 外食産業の流入



図-5 山中地区の道の分類 (H20地形図より作成)

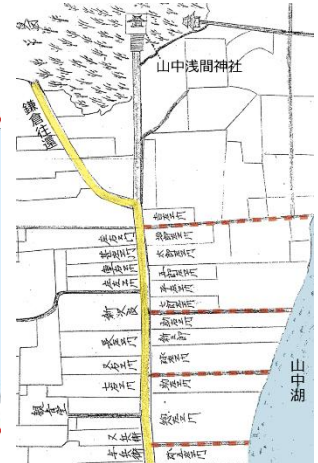


図-6 『寛文九年郡内山中村水帳 縄受図』(1669)に筆者加筆

それを受け、昭和7 (1932) 年に湖畔を周遊する道路が開通し、昭和9 (1934) 年に県道指定された⁹⁾(図-7)。

b) 生業

駄賃稼ぎの衰退後は、養蚕や寒冷地農業などに従事するが、寒村であり生活は厳しかった¹⁰⁾。一方、明治44 (1911) 年に広大な恩賜林が山梨県に払い下げられたことで、県の富士山麓観光開発が促進され、山中湖村でも南部の旭日丘地区が別荘地として開発された¹¹⁾。これを受け、山中地区においても昭和4 (1929) 年に乗馬クラブ、昭和7-8 (1932-1933) に貸しボート業など、旭日丘地区の別荘利用客を対象とした観光業が発生した¹²⁾。

(3) 昭和 20 年代

a) 街路網と集落範囲

湖畔道路の開通以後も、鎌倉往還に沿った集落範囲に大きな変化は見られない(図-8)。また、湖畔は洗濯や障子の張替の際に使用され、家の裏として認識されていた。たて道は、鎌倉往還から湖畔へ行く際に通る、生活道の役割を果たしていた(ヒアリングNo.8)。

b) 生業

山中地区の北西に位置する梨ヶ原地区には戦前より陸軍の演習場があり、戦後は接収され米軍のキャンプ場となった。休日に山中地区を訪れる米兵が増えると、地区の住人は自宅を改装してビアホールやパチンコ店などの歓楽業を営むようになった。これらの歓楽業は米軍が引き揚げる昭和31(1956)年まで続いた¹³⁾。

(4) 昭和 30 年代

a) 街路網と集落範囲

湖畔道路は昭和28(1953)年に2級国道138号に指定された。国道として整備される際、山中地区では人家連担部を避け、畑となっていた湖畔の土地にバイパスルートがとられた¹⁵⁾。航空写真でも、昭和34年時点で途中まで舗装され(図-9)、昭和37年時点で全線舗装されていることが確認できた。湖畔道路の舗装により、湖に面する土地の浸水が緩和され、湖畔側の土地の利用が拡大されることになった(ヒアリングNo.3)。

街路の舗装整備は地区内にも及び、昭和39(1964)には最も北のたて道である村道37号線が舗装された¹⁶⁾。

b) 生業

米軍が引き揚げた後、昭和31(1956)年に、旭日丘地区での保養所の建設に着想を得た地区の住民から、自宅や所有する土地内での保養所経営が始まり¹⁷⁾、昭和30年代後半以降増加することとなった¹⁸⁾。

(5) 昭和40年代～50年代

a) 街路網と集落範囲

昭和44(1959)年に中央自動車道富士吉田線、東名高速自動車道が開通したことで、2つの高速道路の中継となった湖畔道路の交通量は増加し¹⁹⁾、週末には湖畔道路一周がひどい渋滞になった(ヒアリングNo.4)。

地区内では、昭和45(1970)年に鎌倉往還と、たて道である村道39・41号線が舗装された²⁰⁾。また、昭和45年までに、さらに2本のたて道が舗装されている²¹⁾。

集落範囲について、昭和40年代後半から昭和50年代にかけて湖畔道路側への拡大が見られ(図-10, 11)、さらに昭和50年代以降、南部への拡大が顕著になる。その際、湖畔道路に面して建てられた建物の裏に、鎌倉往還に向けて道を整備している例が見られた(図-12, 13)

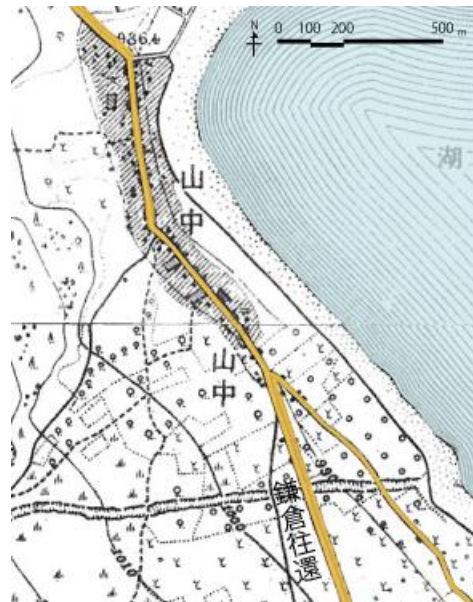


図-7 昭和4年の山中地区(国土地理院地形図に加筆)



図-8 昭和24年の山中地区¹⁴⁾

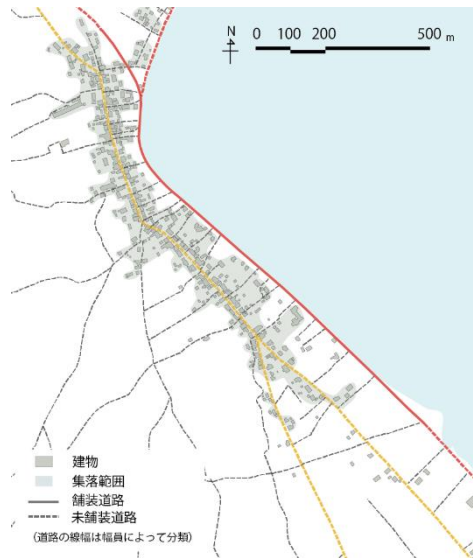


図-9 昭和34年の山中地区

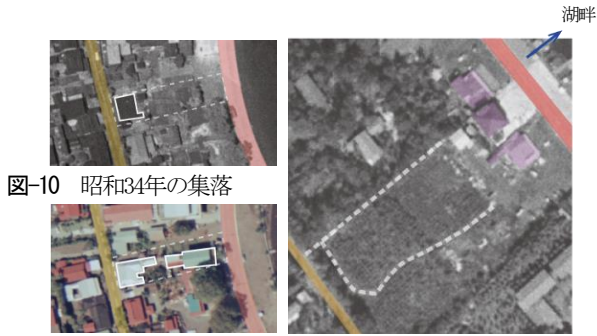


図-10 昭和34年の集落

図-11 昭和50年の集落 図-12 昭和50年の集落とたて道

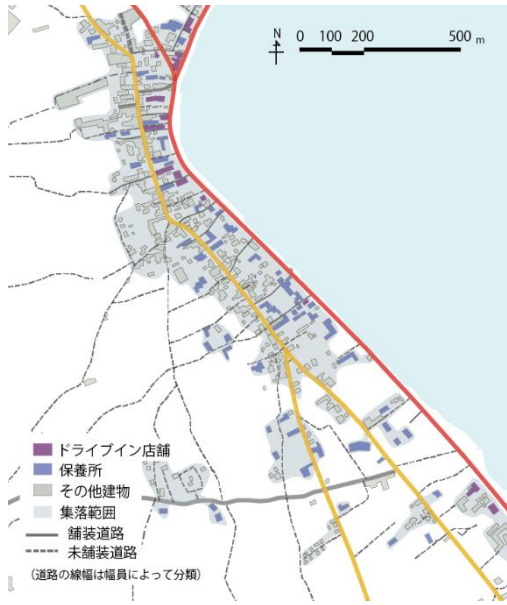


図-13 昭和50年の山中地区

b) 生業

昭和40年代以降、湖畔道路沿いにドライブイン店舗が増加した²²⁾。昭和40年代に湖畔道路沿いに出店したドライブイン店舗経営者へのインタビューによれば(2013年12月、電話にて7店舗に実施)、出店の際、鎌倉往還沿いの住居を所有したまま、住居の裏の湖畔道路に面した土地に店舗を出したり(7店舗中3店舗)、店舗の出店と同時に住居を建て替えたり(7店舗中1店舗)するような例が見られ、これが湖畔道路側へ集落範囲の拡大や、住居の向きの変化につながったと考えられる。さらに、湖畔道路に沿って南部にも店舗が出店し、集落範囲の南部への拡大につながった。

4. 集落構造の変容過程のまとめ

街路網と生業の変遷について俯瞰してみると、明治期までは鎌倉往還が重要な交易路であり、その往来を利用した駄賃稼ぎが主な生業であった。駄賃稼ぎが衰退した後は、養蚕や高冷地農業に従事するが、戦後は米兵の訪問を受け、歓楽業が広まった。昭和30年代に湖畔道路

表-6 集落構造の変容過程のまとめ

年代	集落構造の概念図	街路網の変化
		生業の変化
①湖畔道路整備前(昭和30年代)	<p>生業：駄賃稼ぎ、ピアホール</p>	<p>鎌倉往還が主要な交易路であり、鎌倉往還に面して集落が形成された。鎌倉往還と湖畔をつなぐたて道は生活道であった。</p> <p>駄賃稼ぎやピアホールなど、鎌倉往還の往来と関連の深い生業を営んでいた。</p>
②湖畔道路整備期(昭和30～40年代)	<p>生業：観光業</p>	<p>湖畔道路の舗装による土地の浸水の緩和と、高速道路の開通による自動車交通量の増大の結果、主要な街路は鎌倉往還から湖畔道路へと移った。集落範囲は湖畔側へと拡大し、たて道が舗装整備される。</p> <p>住居を鎌倉往還沿いに残したまま、湖畔道路の往来に関連の深い生業は湖畔道路沿いに立地した。</p>
③湖畔道路整備後(昭和50年代以降)	<p>生業：観光業</p>	<p>集落範囲は湖畔道路に沿って南部にも拡大する。その際、湖畔道路に面する建物の裏には鎌倉往還へと延びるたて道が整備される例が見られた。</p> <p>集落範囲の南部への拡大に合わせ、ドライブイン店舗などが湖畔道路沿いに立ち並ぶようになった。</p>

が整備された後は、観光客流入の増加と共に保養所やドライブイン店舗などの観光業が急速に広まった。これらの例から、山中地区においては、その時代において最も主要な街路がどの地域とつながっているかに応じて生業を変化させてきたといえる。このような街路網と生業との強い関連性の要因について考察する。山中地区は土地の生産性が低いために、地区内で生計を立てることが不可能であり、さらに、鉄道などの公共交通機関がないため、他地域との結びつきが街路によって規定されていた。その結果、山中地区では街路の中でも、鎌倉往還、あるいは湖畔道路を通して他の地域と関係を持つことで、生業を営んできたと考えられる。

集落構造の変容過程について、街路網と生業の関係に着目し、その変遷を表-6に示す。山中地区では、街路網と生業が互いに関係を持ちながら変遷してきたが、その変遷の中でも、表-6の②での変化が、集落構造に最も大きく影響を与えていると考えられる。なぜならば、特に昭和30年代に湖畔道路が舗装整備されたこと、昭和44年に中央・東名高速が開通し、湖畔道路の交通量

が増加したことを契機に、山中地区と他地域を結ぶ主要な街路の役割は鎌倉往還から湖畔道路へと移った。それを受け、観光業という新しい生業に関連の深い商業店舗のみが湖畔道路側に立地し、住居や古くからの商店は鎌倉往還側に残ることとなった。この結果、鎌倉往還と湖畔道路という二つの街路の間で機能の分離が起こり、それが現在に至るまで、二つの街路の特性として残っていると考えられるからである。

さらにその後、集落範囲は湖畔道路に沿って南部に拡大していき、ドライブイン店舗などが湖畔道路沿いに立ち並んでいくが、その際、湖畔道路に沿った建物から、鎌倉往還に向かってたて道が整備されていく事象が確認された。二つの主要な街路と、その間を結ぶたて道の変化の関連性については、今後の課題としたい。

5. おわりに

(1) 本研究の成果

- ・山中地区の集落構造の変容過程について、街路網に着目して整理した。さらに、生業の変遷についても整理し、それらの関連性について考察した。
- ・山中地区において、湖畔道路と鎌倉往還という二つの街路が集落の軸となっており、その変化が集落構造の形成に大きく影響を与えていることを明らかにした。
- ・昭和40年代に、湖畔道路側に観光業と関連の深い商業店舗が立地し、鎌倉往還側に住居が残ったことで、二つの街路の間で機能の分離が起こり、その分離が現在まで維持されていることについて考察を加えた。

(2) 今後の課題

本研究で明らかになった集落構造の変容過程を、住民や行政、専門家間で共有しながら、景観整備について考えて行く必要がある。その際、湖畔道路だけでなく、鎌倉往還や、その間のたて道との関係についても考慮すべきだと考えられる。

また、本研究では街路網の変遷について、舗装などの整備過程に着目したが、地域の中で特定の街路が持つ意味や役割を考察するためには、街路の利用法などについても情報を蓄積する必要があると考えられる。

謝辞：本研究の資料調査において山中湖村役場職員の皆様及び山中地区にお住まいの皆様には多大なご協力を頂いた。厚く謝意を表す。

参考文献

- 1) 山村順次：山村の観光レクリエーション地化-中央高地を例として-, 地理学評論, 1975
- 2) 有末武夫：交通路の新設に伴う山村の変容, 地理学評論, 1975
- 3) 山梨県教育委員会文化課：鎌倉街道（御坂路）山梨県歴史の道調査報告書, pp.7, 山梨県教育委員会, 1985
- 4) 山中湖村：山中湖村史第4巻, pp.89, 山中湖村役場, 1992
- 5) 富士急行50年史編纂委員会：富士山麓史, pp.72-73, 富士急行株式会社, 1977
- 6) 山梨県教育委員会文化課：鎌倉街道（御坂路）山梨県歴史の道調査報告書, pp.8, 山梨県教育委員会, 1985
- 7) 山中湖村：山中湖村史第4巻, pp.37, 山中湖村役場, 1992
- 8) 富士急行50年史編纂委員会：富士山麓史, pp.82-84, 富士急行株式会社, 1977
- 9) 山中湖村：山中湖村史第4巻, pp.90-91, 山中湖村役場, 1992
- 10) 山梨県：富士山麓と御説, pp.18, 朗月堂書店, 1924
- 11) 山本清龍：山中湖に見る保養地及び観光地としての史的展開と空間構造について, 日本造園学会研究発表論文集, pp.774, 2002
- 12) 山中湖村：山中湖村史第4巻, pp.74, 山中湖村役場, 1992
- 13) 山中湖村：山中湖村史第4巻, pp.119, 山中湖村役場, 1992
- 14) ビアホールの位置はヒアリング結果よりプロットした。
- 15) 建設省関東地方整備局甲府工事事務所：甲府工事六十年史 富士川と甲斐路, pp.157-158, 甲府工事六十年史編集委員会, 1981
- 16) 山中湖村役場資料：道路台帳
- 17) 山中湖村：山中湖村史第4巻, pp.119-120, 山中湖村役場, 1992
- 18) 山中湖村：山中湖村史第4巻, pp.241, 山中湖村役場, 1992
- 19) 山中湖村：山中湖村史第4巻, pp.257-260, 山中湖村役場, 1992
- 20) 山中湖村役場：道路台帳
- 21) 昭和37年, 昭和45年発行の国土地理院航空写真による。
- 22) 山中湖村：山中湖村史第4巻, pp.252, 山中湖村役場, 1992