中山道東美濃路における景観資源の現状と特性

CURRENT STATUS AND CHARACTERISTICS OF LANDSCAPE RESOURCES IN THE HIGASHI MINOJI OF NAKASENDO ROAD

The Higashi Minoji of Nakasendo road, recognized for its rich historic landscape resources, had flourished as a traffic artery since the Edo era. Past research did not cover all the Shukuba, the landscape resources between them, the locations of these resources and their description. This study focused on the road that connects between the Shukuba. Authors carried out literature, field walking and reconfirmation surveys in order to grasp the current situation of historic landscape resources. In this research, the distribution of landscape resources at the Higashi Minoji of Nakasendo road was identified. Their names, locations and types were also collected and principal component analysis revealed the characteristics of the areas between Shukuba at the Higashi Minoji of Nakasendo road.

Keywords: Nakasendo, Higashi Minoji, Between Shukuba, Landscape Resources, Current Status, Characteristics 中山道、東美濃路、宿場町間、景観資源、現状、特性

1. はじめに

1.1研究の背景

中山道は江戸から大津を結び京都へと続く交通の動脈であった。 社会組織の変革、社会風習の変化、科学技術の進歩に伴う変化など 多くの社会変化は、中山道の役割を微少にし、その繁栄を奪っていった。しかし、地に根ざす生活感覚や原風景に対する郷愁は根強く、かろうじて維持されてきた伝統環境に対して、地方おこしの旗印として新たな光が注がれた。妻籠宿は、70年代後半から80年代前半の歴史の道事業に対する地域の反応及び事業を通じて展開された最初期の事例として重要伝統建造物群保存地区の指定を受け、その代表例のひとつである。

中山道東美濃路は、東海道のバイパスとして数多く茶屋や旅籠などの利便施設や娯楽施設が存在し、徒歩移動の時代にその中途を占める区間も、たいへんな活況を呈していた。現在、街道を利用の便に供することはなくなっているが、これらの痕跡は残存し、かつての面影を今日に忍ばせている。近年の自動車交通の普及もそれを後押しし、木曽路の宿場町は、新たな観光地として再び賑わいを見せ

て久しい。しかし、各市村町の役所が平成21年から平成25年までに行った宿場町利用者数によると、大勢の観光客が木曽路に訪れてはいるが、その影響はまだまだ東美濃路には及んでいない。妻籠を愛する会が平成21年から平成25年までに行った馬籠峠を越えるハイカー調査によると、旧街道へ歴史探訪する欧米人による街道トレックキング、健康志向によるウォーキングなど、単に宿場町だけでなく宿場町間の徒歩散策は賑わいを見せている。このような動向の中で、中山道東美濃路は木曽路の延長として観光地化へ向けて新たな注目を浴びてきている。行政サイドでは、中津川宿と大井宿の間の坂本地区へのリニア新駅の設置が決定し、観光客の増加が期待される。各宿場だけの点的な観光に留まらず、宿場町間の街道をつなぐ線的な広がりが、地方の観光活性化に繋がり、中山道東美濃路地区を一体とする観光資源の見直しが必要となっている。

2004年に施行された景観法に基づき、中山道東美濃路ではすでに中津川市、美濃加茂市、可児市、恵那市、土岐市で、景観計画が策定され、瑞浪市でも策定に向けた協議が進められている。中山道の景観資源は重要な意味を持ち、これらの行政が連携した、新たな取

本論文は Proceedings of the 11th International Symposium for Environment-Behavior Studies2014.11 に発表したものを、参考文献 1), 2)の現地踏査調査の結果をもとに、検証調査を行い、景観資源分布図の作成と新たに分析を加え加筆したものである。

- * 名古屋工業大学大学院工学研究科 博士後期課程・工修 Ph.D.
- ** 名古屋工業大学大学院工学研究科 教授·工博
 *** 名古屋工業大学大学院工学研究科 博士前期課程
- ***** アトリエサノ、コンテ 工博
- ***** 名古屋工業大学大学院工学研究科 技術補佐員・工博

Ph.D. Candidate, Graduate School of Engineering, Nagoya Institute of Technology, M.Eng. Prof., Graduate School of Engineering, Nagoya Institute of Technology, Dr.Eng.

M.Eng. Student, Graduate School of Engineering, Nagoya Institute of Technology Atelier Sano, Conte, Dr.Eng.

Technical Assistant, Graduate School of Engineering, Nagoya Institute of Technology, Dr.Eng.

組みが必要になっている。

1.2. 既往研究

中山道東美濃路の宿場町に関する調査研究としては、小寺らの妻 籠宿の民家保存計画と観光振興に関する基本調査があげられる参考 文献3)~4)。他に長谷川らの馬籠宿、落合宿、中津川宿に関する景 観要素特性、建築特性の研究、鈴村が大湫宿と細久手宿の歴史遺構 についての研究を行っている参考文献5)~6)。太田宿に関しては横 山らが景観特性、景観修景計画など、一連の研究を行っている参考 文献7)~8)。東美濃路を含む中山道全体に関して、道尾が旧街道の 道路幅員や道路面積といった物的な特性を研究している参考文献9)。中山道の宿場町に着目した歴史的建造物と交通に関する既往研究 は多数あるが、各宿場町の連携に関わる研究や宿場町間の歴史景観 資源の魅力及び重要性についての研究は未だ為されていない。

1 3研究の目的

本研究では、宿場町を結ぶ宿場町間の間宿を含む街道に注目している点が特徴であり新規性がある。これから、国内外の来訪者の評価及び行政、住民まちづくり団体などの歴史まちづくり意識を明らかにすることにより、地域の価値を高めることができると確信している。その第一歩として、景観資源の存在を確固とし、その特性を分析し、基礎資料として公表することが重要である。

景観計画の策定で中山道に対する地元の関心が高まり、さらに、 リニア中央新幹線駅が中津川市美乃坂本駅への設置決定がきっかけ となり、地域おこしの波が一気に高まっている。地元の生活環境を 豊かにするとともに、この地域への訪問客を増大させ、地域が一体 となった新たな文化創造をすることが可能となっている。本研究で は、中山道東美濃の訪問客に対しては観光資源として価値あるもの にするために景観資源の調査を行い、木曽路と繋がる歴史資源の分 布図の作成と、その特性を把握することで、各区間の特質を明確化 することを目的とする。

1.4研究対象

本研究の調査対象(図1)は中山道の落合宿から太田宿に至る東美濃路であり、これに妻籠宿から落合宿までの区間が加わっている。この区間は、行政単位として長野県の南木曾町、岐阜県の中津川市、恵那市、瑞浪市、御嵩町、可児市、美濃加茂市が含まれている。この間には、旧宿場町が10、宿場町間が9存在し、延長約70kmに及ぶ。馬籠峠、十曲峠、十三峠、琵琶峠等を経る山中が多く、これまで開発もゆっくりと進展してきた。そのため、東海道と比較して往時の歴史景観や雰囲気がよく残されている。

1.5用語定義

中山道美濃路は、落合宿から今須宿までの32里(約128km)で、中山道全体の約4分の1に相当するが、本研究で対象とする中山道東美濃路では、岐阜県東濃地方の落合宿から太田宿まで、さらに木曽路の最西端に位置する妻籠宿と馬籠宿を加えた約70kmの旧中山道沿道地域とする。

国土交通省令で定義される景観資源は、「地域の自然,歴史,文化等からみて,外観が景観上の特徴を有し景観計画区域内の良好な景観の形成に重要なものであること」としている。本研究における景観資源は国土交通省令の定義に基づいて、国や県、市、町指定文化財、天然記念物、及び文献資料等で扱っている資源が地元で認められた資源であるとして、これらを抽出し、さらに、調査員による

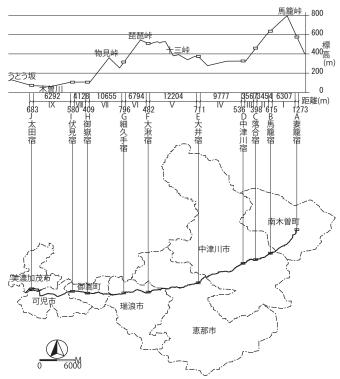


図1 中山道東美濃路及び断面図

抽出資源を加えたものとしている。ただし、研究対象とした中山道地域周辺にある御嶽山、恵那山、笠置山などの山が中山道沿道各地で姿を現すが、どの区間に属すのかが判然としないため、本研究においては、これらの山は自然景観資源の構成要素に含んでいない。歴史景観資源としての伝統的建物ついては、妻籠宿は重要伝統的建造物群保存地区として価値が高い伝統的建物を中心に宿場町全体の歴史的環境が保存、整備されている。しかし、他の宿場町間は伝統的建物について研究調査が必ずしも十分でないため、本研究の伝統的建物は国登録有形文化財、国指定文化財、県指定文化財、市指定文化財、市指定の景観重要建築物、町指定文化財のみとした。

2. 研究調査内容

対象地区にある景観資源の現状を把握するために、以下の2.1資料収集、2.2現地踏査、2.3検証調査を行った(表1)。

2.1資料収集

南木曾町、中津川市、恵那市、瑞浪市、御嵩町、美濃加茂市の地元図書館、観光協会、観光案内所、観光センター、電車駅から、中山道東美濃路の道筋と景観資源に関わる図書を5点、観光マップとパンフレットを33点収集した。収集した旧中山道道筋と景観資源の名称、場所をゼンリン住宅地図に書き込んだ。

2. 2現地踏査

東美濃路を一体とした景観資源の資料を作るために、資料収集から得たゼンリン住宅地図に基づき、徒歩により対象区間における景観資源とその名称、場所についての述べ、6日にわたる現地踏査を行った。

2. 3検証調査

正確な景観資源の名称、位置を把握するため、景観資源についての現地調査の検証を行った。対象地域を宿場町と宿場町間に分け、調査日数は延べ8日間である。

2.4景観資源の分布図

現地踏査、検証調査により得られた中山道東美濃路の旧中山道ルートと景観資源の名称と位置を把握した(図2-1~図2-3)。すべての景観資源を用途により「峠」、「坂」、「池」などの「自然物」、「寺院」、「文化財」などの「歴史建造物」、「道祖神」、「地蔵」などの「象徴物」、「一里塚」、「碑」などの「歴史街道要素」、「城跡」、「番所跡」などの「遺跡」の5項目に分類した。

宿場町の特徴においては、「歴史街道要素」が多く、「自然物」が少ない。A妻籠宿、F大湫宿、J太田宿の景観資源密度が比較的高い。H御嶽宿、I伏見宿の景観資源密度が比較的低い。重要伝統的建造物群保存地区であるA妻籠宿、島崎藤村の小説「夜明け前」の舞台としたB馬籠宿、木曽川沿いのJ太田宿は比較的多くの観光客数が訪れられる宿場町である。C落合宿、D中津川宿、E大井宿は往時をしのぶ家並みが残っている宿場町である。F大湫宿、G細久手宿は往時の風情を感じることのできる、山あいの静かな宿場町である。I伏見宿は国道が通貫された宿場町である。

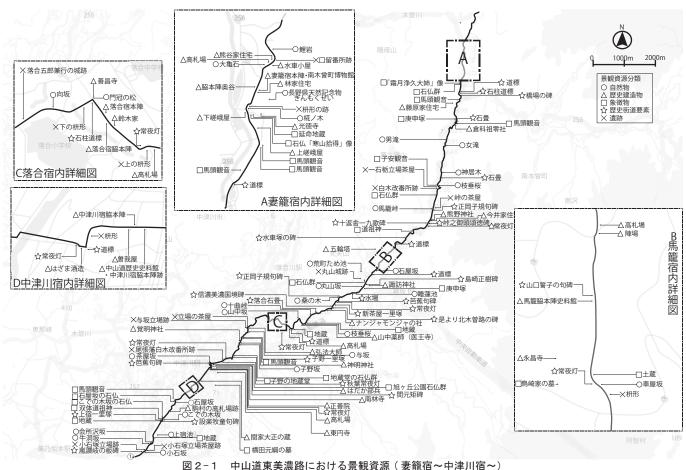
宿場町間の特徴においては、「歴史街道要素」が多く、「遺跡」が少ない。II 馬籠宿~落合宿、III 落合宿~中津川宿、V 大井宿~大湫宿、VII 細久手宿~御嶽宿の景観資源密度が比較的高い。VI 大湫宿~細久手宿、VII 御嶽宿~伏見宿、IX 伏見宿~太田宿の景観資源密度が比較的低い。II 馬籠宿~落合宿、III 落合宿~中津川宿は山道が少なく、比較的距離の短い区間である。次に、I 妻籠宿~馬籠宿、V 大井宿~大湫宿、VII 細久手宿~御嶽宿はアップダウンの激しい山間部が多く、比較的距離の長い区間である。VI 大湫宿~細久手宿、WI 御嶽宿~伏見宿、IX 伏見宿~太田宿は平坦な国道沿い道が多い。

表 1 現地踏査調査と検証調査内容

衣 1 現地始宜過宜 2 快能過宜内谷									
調査日	調査区間		収集資料		調査内容				
H24. 3. 28	現地踏査調査		: .るべの旅:稲神和子,198 :県の中山道:松尾一,	2.7	現地踏査調査: 調査員: 4名 調査時間: 8時~18時				
30	↓ B~V ↑	*美濃	つお出版,1993.8 ¦路をゆく:児玉幸多, 習研究社 ,2001.5	調査目的:観光地図、パンフレット及び関連図書 に及んでない景観資源を					
5. 12 13	↓ F~J	学	道を歩く 下:安斎達雄 習研究社,2002.6 道を歩く旅:栗津彰司,	,	把握する。 調査方法:観光マップ、 パンフレット及び関連図				
5. 20	↓ A~I 宿場町検証調査		と溪谷社,2008.11 マップ・パンフレット:		書に基づき、徒歩による 対象区間における景観資源の名称、場所について				
H25. 5. 16	↑ A~D	南木曾町	南木曾町観光協会 妻籠観光案内所	3点 2点	の現状調査を行い、また				
5. 28	↑ D~F	中津川市	中津川市観光センター 中山道歴史資料館 中津川駅	6点 1点 3点	ンディGPS及びゼンリン 住宅地図に記録する。 検証調査:				
6. 5	→ F~J 宿場町間検証調査	恵那市	恵那市観光案内所 中山道ひし屋資料館 恵那駅	1点 2点	調査員・2石 調査時間:8時~18時 調査目的:正確な景観資				
H27. 4. 4 4. 11	Ç VIII、IX	瑞浪市	瑞浪市観光協会 大湫コミュニティ センター		源情報を把握する。 調査方法:現地踏査調査 による収集した景観資源 の名称、位置を一体とし				
12	↓ V、VI、VII	御嵩町	瑞浪駅 御嵩町観光案内所	2点	成による徒歩として景観				
4. 16 4. 21	. ↓ II. IV	美濃 太田市	美濃太田市観光協会 みのかも観光案内所 中山道会館	2点	資源の名称、位置の正確 さ及び中山道沿道路面材 料と土地利用状況を再確				
4. 21	↓ 1、Ⅱ		美濃太田駅	2点	認する。				

2.5調査結果

以上の調査、検証により中山道東美濃路各宿場町と宿場町間の景観資源数を集計し、その比率と密度を統計した(図3)。宿場町の景観資源数は計117で、全景観資源総数の24.7%である。宿場町間の景観資源数は計357で、全景観資源総数の75.3%である。宿場町より宿場町間の景観資源数は多くなっている。これを密度に換算すると、宿場町の景観資源は、宿場町間を上回っている。宿場間においても豊かな景観資源が存在し、密度は低くなることがわかる。





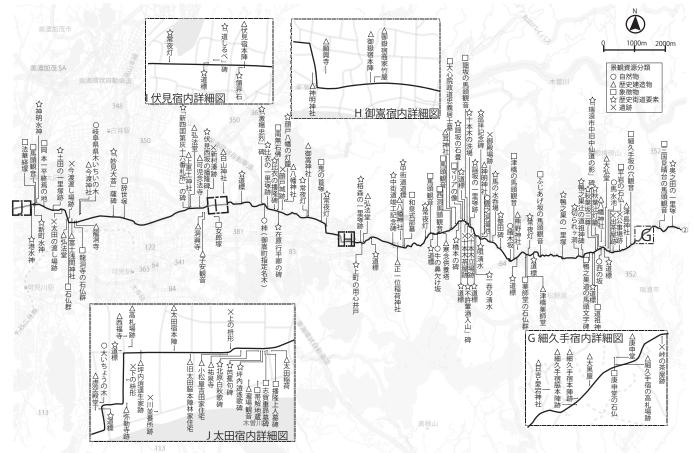
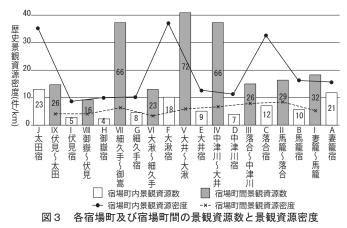


図2-3 中山道東美濃路における景観資源(~細久手宿~太田宿)

宿場町と宿場町間の特性を明らかにするために、地区ごとに景観 資源の数、比率、密度と路面材料の距離、比率を集計した(表2)。 各宿場町の分布密度が高い景観資源の特徴としては、A妻籠宿、F大 湫宿が「文化財」である。B馬籠宿が「本陣・脇本陣」である。C落 合宿が「枡形」である。D中津川宿が「文化財」である。E大井宿が 「寺院」、「文化財」である。G細久手宿、H御嶽宿、J太田宿が「寺 院」である。I伏見宿が「碑」である。

宿場町間の分布密度が高い景観資源は、Ⅰ妻籠宿~馬籠宿、Ⅱ馬 籠宿~落合宿が「碑」である。Ⅲ落合宿~中津川宿、Ⅳ中津川宿~ 大井宿、Ⅷ細久手宿~御嶽宿、Ⅸ伏見宿~太田宿が「寺院」である 。V大井宿~大湫宿が「坂」である。VI大湫宿~細久手宿が「馬頭 観音」である。VⅢ御嶽宿~伏見宿が「寺院」、「常夜灯」、「碑」



				6人1日			//- 1-	表		tuli:	首亩:	羊漕	败夂	ᅜᄩ	- ±	こける	모矩	咨询	原数と	∞市	⊭ጠቁ	主計									
分類	区間	A	妻籠		,	妻育 ~馬	色記		馬龍			馬			落合		^	Ⅲ落′		Dı	中津川	川宿	IV.	/ 中津 ~ 大	<u> </u> ‡		大井			V 大井 ~大湫	
自 - 然 -	帳 ^{注1)} 坂 岩 滝	数	比率	密度	数 1 2	比率 3 6	密度 0.16 0.32	数	10	密度	<u>数</u>	比率 3 10	密度 0.29 0.87	数 1	比率	2.51	3		密度	数	比率	密度		!	密度	数	比率	密度	数 2 11	比率 3 15 0). 16
物歴史建造	池 樹木 寺院 観音堂 本陣・	2	5	1. 57	2 3 1	6 9	0.32	1		1.63	2 2 3	7	0. 58 0. 58 0. 87	1		2. 51	7	27	1.96				12	18	0. 10 1. 23 0. 10	2	22	2.81	2 7 4	10 0). 10). 57). 33
建造物	脇本陣 ^{注3)} 文化財 高札場 石仏群	5 1	24	1. 57	2	6	0.32	1	10	3. 25 1. 63	1		0. 29 0. 29	1 1	1	5. 03 2. 51 2. 51	1 1 2	4 4	0. 28 0. 28 0. 56	2	29	3. 73	1 3 6	5 9	0. 10 0. 31 0. 61	2 1		2.81		1 1). 16
象数物	地蔵 道祖神 馬頭観音 石像 塚注5)		14	2. 36	1 2 1	3 6 3	0. 16 0. 32 0. 16	1	10	1.63			0. 58			 	1	4	0. 28		 	 	8 1 4	2	0. 82 0. 10 0. 41	1	11	1. 41	4	6 0). 2:). 0:). 3:
歴史街道要素	墓 常夜灯 一里塚:6) 道標 碑	1	5	0. 79	3 5		0. 16 0. 48 10. 79	1	10	1. 63 1. 63	2 1 2 5	7 3 7	0. 58 0. 29 0. 58	1		2. 51	1 3 1	12	0. 28 0. 84 0. 28			1.87	1 5 3 1 5	2 8 5 2	0. 10 0. 51 0. 31 0. 10 0. 51			1	1 3 3 8	1 0 4 0 4 0). 01). 21). 21
	石畳注7) 水場 城跡 枡形	1	5	0.79	2	6	0. 32	1		1. 63	1 1	3 3	0. 29 0. 29 0. 29	1 2		2.51	1		0. 28	1	14	1. 87	1	2	0. 10	1	11	1.41		3 0). 10
	番所跡 立場跡 姫御殿跡 渡し場跡 茶屋跡		5	10. 79	2		0.16									 	1	4	0. 28		 	 	2	3	0. 10			 	4 1 9	1 0). 3). 0
5.1.1	合計 <u>土</u> 石畳 アスファル			16.5 比率	30 12	記離 009 271 027	5.07 比率 48 20 32	10 距	離	16.3 比率 100	79	20064	8. 40 比率 23 77	旦	離	30. 2 比率 100	3	11	7. 29 比率 9 91		36	13.1 比率 100	1 9	主離 30 8 550	6. 75 % 1 1 98			12.7 比率 100	58 6	2離 345 51	比率 48 5 47
$\overline{}$	<u>合計</u> _ 区間	F	1273			630 ⁻	湫	Gi	615	手宿	V	3454	手	 	398 H御嶽	宿	,	356 VIII御	嶽	 	536 伏見	宿		9778 IX 伏		J		宿		12202	
分類 自然 一	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·			密度	数 1 1	4	手 密度 0.15 0.15 0.15		比率		数 3	1	献 密度 0. 28	数		密度	数	~伏 <u>!</u> 比率	兄 密度 -			密度	数	~ 太!	見 田 密度			密度	数 5 30 6	比率 1 (6 (1 (0. 0 0. 4 0. 0
物一	満 池木 寺院 観音堂	1	6	2. 07 2. 07 6. 22 2. 07	1	4	0. 15 0. 15 0. 15	2	25	2. 51			0. 19	2	50	4.89	1 3	6	0.24		 	1	1 8	4 31 4	0. 16 1. 27 0. 16	1 4	17	1.46 5.86	2 7 14 71 9	1 (3 (15 1	0. 0 0. 1 0. 2 1. 0 0. 1
史建造物	本 陣 ・ 脇 本 性 財 高 化 財 石 仏 群		I	4. 15 8. 30 2. 07	1	4	0.15	2 1 1	13	2.51 1.26 1.26	2	3	0. 19	1	1	2. 44		 	 	1	20	1. 72	2	8	0. 32	2 3 1	1	2. 93 4. 39 11. 46	18 23 14 17	5 0	0. 2 0. 3 0. 2 0. 2
象徴加	地蔵 道祖神 馬頭観音 石像				5	22	0. 15	'	10	1. 20	1	2	0. 09 0. 09 0. 66 0. 09			1	1	6	0.24		 	1	1	4	0. 16	1	4	1.46	19 4 28 4	4 C 1 C 6 C 1 C	0. 2 0. 0 0. 4 0. 0
歴史街	塚 墓 夜灯 一里塚 道標	1		2. 07	2 2	9	0.29				3 10	15	0. 19 0. 28 0. 28 0. 94		 	1	3 1 1	19	0. 48 0. 73 0. 24 0. 24		20	1. 72	1	4	0. 32	2	9	2. 93	8 23 15 28	2 0 5 0 6 0	0. 1 0. 1 0. 3 0. 2 0. 4
歴史街道要素	一种 石型 水場 水跡 枡形	3	17	6. 22	3	13	0.44				9	14	0. 84			 	3	19	0. 73	2	40	3. 45	6	1	0. 95	3	13	4. 39	55 7 8 5	12 0	0. 7 0. 1 0. 1 0. 0
- 13	番所跡 立場跡 姫御殿跡 渡し場跡	1	6	2. 07	1	<u> </u>	0. 15				1	2	0. 09		 						 		2	8	0. 32	1		1.46	6 9 2 2	1 0 0	0. 0 0. 0
	茶屋跡 合計	6	離	37.3 比率 13	四 5	離 31	0.15 3.39 比率 8	8 距	離	1.26 10.1 比率	66 四 40	離 187	6.19 比率 38	4	離	9.78 比率		離	3.88	5	離	8.62 比率	26	1	4.13	23		33.7	19 474 四 13	4 C 6 6 6 6 6 6 6	D. 2 G. 8 比率
面料プ	 石畳 アスファル 合計	4:	20 482	87	55	95 68 679	10 82 4	79	96 796	100	61	92 76 1065 数:f	58 5	4 比率:	09 409 %	100		4128			580	100	62	292 6292 各	2		683	 100 度の最	51	173 69660	73

である。

全体については、計474件の景観資源があり、平均分布密度は6.8 件/kmである。中山道東美濃路で最も豊かな景観資源は「歴史街道要素」で計136点、線密度1.95件/kmである。次に、「歴史建造物」で計135点、線密度1.94件/kmである。

3. 中山道東美濃路における景観資源の分布特性

3.1宿場町別景観資源の分布特性

宿場町の景観資源の密度についは、「社寺」や「文化財」などの「歴史建造物」と、「碑」や「常夜灯」などの「歴史街道要素」の密度が高い。宿場町における景観資源の分布構造を明らかにするため、景観資源の密度を変量、サンプルを各宿場町として、主成分分析を行った(図4)。主成分負荷量と主成分得点より、X軸は「自然物」、「遺跡」などの変量と関連が高く「自然歴史性」の軸と解釈した。Y軸は「象徴物」の変量と関連が高いため、「象徴性」と解釈した。C落合宿、F大湫宿はX軸「自然歴史性」得点が高く、Y軸「象徴性」得点が低い宿場町である。A妻籠宿、B馬籠宿、J太田宿はY軸「象徴性」得点が高い宿場町であるが、J太田宿はA妻籠宿、B馬籠宿より「自然歴史性」得点が高い。D中津川宿、E大井宿、G細久手宿、H御嵩宿、I伏見宿はX軸「自然歴史性」とY軸「象徴性」の得点が低い宿場町である。

3.2景観資源別宿場町の特性

「自然物」の密度が最も高い宿場町はC落合宿とF大湫宿である。 「歴史建造物」と「歴史街道要素」の密度が最も高い宿場町はF大湫 宿とJ太田宿である。「象徴物」の密度が最も高い宿場町はJ太田宿 とA妻籠宿である。「遺跡」の密度が最も高い宿場町はC落合宿とJ太 田宿である。

3.3宿場町間別景観資源の分布特性

宿場町間の景観資源の密度についは、I妻籠宿〜馬籠宿、VI大湫宿〜細久手宿、VII細久手宿〜御嶽宿は「歴史街道要素」と「象徴物」の密度が高い区間である。II馬籠宿〜落合宿、V大井宿〜大湫宿は「歴史街道要素」と「自然物」の密度が高い区間である。III 落合宿〜中津川宿、IX伏見宿〜太田宿は「歴史建造物」と「歴史街道要素」の密度が高い区間である。IV中津川宿〜大井宿は「象徴物」と「歴史建造物」の密度が高い区間である。WII御嶽宿〜伏見宿は「歴史街道要素」の密度が高い区間である。WII御嶽宿〜伏見宿は「歴史街道要素」の密度が高い区間である。

宿場町間における景観資源の分布構造を明らかにするため、該景観資源数の該地区総景観資源数に対する比率と該路面材料距離の該地区中山道総距離に対する比率を変量、サンプルを各宿場町間として、主成分分析を行った(図5)。主成分負荷量と主成分得点より、X軸は「土道」の変量と関連が高く「山道」の軸と解釈した。Y軸は「自然」、「石畳」の変量と関連が高く「自然環境」の軸と解釈した。 Z軸は「遺跡」の変量と関連が高く「歴史遺跡」の軸と解釈した。 I 妻籠〜馬籠、V大井〜大湫はX軸「山道」、及びY軸「自然環境」得点が高い区間であり、V大井〜大湫は I 妻籠〜馬籠よりZ軸「歴史施設」得点が高い。II 馬籠〜落合、VI大湫〜細久手はY軸「自然環境」得点が高い区間である。II 落合〜中津川、IV中津川〜大井、IX伏見〜太田はZ軸「歴史遺跡」得点が高い区間であり、II 落合〜中津川とIV中津川〜大井はIX伏見〜太田よりY軸「自然環境」得点が高い。

3.4景観資源別宿場町間の特性

4. 中山道東美濃路における路面材料別各区間の特性

4.1中山道東美濃路沿道全体における路面材料特性

全長約70kmの中山道東美濃路沿道の路面材料は「土道」、「石畳」、「アスファルト」の3項目に分類した。その中で、貴重な「石畳」は全長の6.92%を占める。自然環境が良い「土道」は全長の19.62%を占める。

4. 2宿場町別路面材料特性

宿場町における路面材料は、B馬籠宿が「石畳」で舗装されている。F大湫宿は1割の「土道」と9割の「アスファルト」、他の宿場町はすべて「アスファルト」の道である。

4. 3宿場町間別沿道路面材料特性

宿場町間における路面材料は、I妻籠宿~馬籠宿、V大井宿~大 湫宿は「土道」が5割以上を占める。VII細久手宿~御嶽宿は「土道」

回転後の成分行列									
	成分								
	X軸 自然歴史性	Y軸 象徴性							
自然物	. 868	. 134							
遺跡	. 800	. 207							
歴史建造物	. 782	090							
歴史街道要素	. 690	283							
象徴物	. 020	. 952							
固有值	2. 482	1.056							
寄与率%	49. 632	21. 121							
因子抽出法: 主成分分析									

回転法: Kaiser の正規化を伴うバリマック ス法 3 回の反復で回転が収束しました。

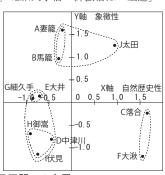
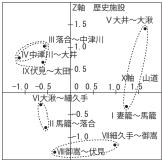
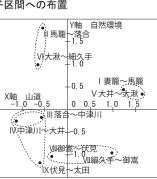


図4 各宿場町の因子区間への布置

	回転後の	成分行列								
		成分								
	X軸 山道	Y軸 自然環境	Z軸 歴史遺跡							
土道	. 963	. 048	. 038	- 1						
アスファルト	903	327	. 037	- -						
象徴物	524	176	. 031							
自然物	. 193	. 932	. 139							
石畳	. 176	. 838	208	V#1 13						
歴史建造物	236	575	. 534	X軸 山ì						
歴史街道要素	. 185	041	962	-1.0						
遺跡	. 476	166	. 809	(6)						
固有値	2.402	2.071	1.932	IV中津						
寄与率%	30.028	25. 882	24. 154	1 1 1 1 1 1 1						
因子抽出法: 主成分分析										
回転法: Kaiser の正規化を伴うバリマック										
ス法a										

5回の反復で回転が収束しました。 Z軸 歴史施設





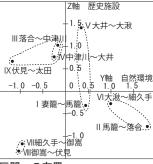


図5 各宿場町間の因子区間への布置

が4割以上を占める。Ⅱ馬籠宿~落合宿とⅢ落合宿~中津川宿は「石畳」が各2割と1割に占める。

4. 4路面材料別宿場町間特性

「土道」の分布密度が最も多い宿場町間は I 妻籠宿~馬籠宿、V 大井宿~大湫宿、Ⅷ細久手宿~御嶽宿である。「石畳」の分布密度が最も多い宿場町間は I 妻籠宿~馬籠宿、Ⅱ馬籠宿~落合宿、Ⅵ大湫宿~細久手宿である。「アスファルト」のみの宿場町間はⅧ御嶽宿~伏見宿、Ⅸ伏見宿~太田宿である。

5. おわりに

本研究では、歴史地域であり、中山道東美濃路にある景観資源を 対象とし、資料収集、現地踏査調査と検証調査を行い、景観資源の 現状分析を行った。得られた成果を統括し以下に示す。

(1) 宿場町を結ぶ宿場町間の間宿を含む中山道東美濃路にある景観 資源を注目し、資料収集、現地踏査により、中山道東美濃路におけ る一体とした景観資源の分布図を作成し、正確な景観資源の名称、 位置、種類の現状を把握した。

宿場町については、I伏見宿は「碑」、「道標」、「常夜灯」などの「歴史街道要素」が多い。他の宿場町は「寺院」、「文化財」、「本陣・脇本陣」などの「歴史建造物」が多い。

宿場町間については、I妻籠宿~馬籠宿、II馬籠宿~落合宿、VI大湫宿~細久手宿、VII細久手宿~御嶽宿、VII御嶽宿~伏見宿は「碑」、「道標」、「一里塚」などの「歴史街道要素」が多い。III 落合宿~中津川宿、IX伏見宿~太田宿は「寺院」、「観音堂」などの「歴史建造物」が多い。IV中津川宿~大井宿は「地蔵」、「石仏群」、「馬頭観音」などの「象徴物」が多い。V大井宿~大湫宿は「坂」、「岩」などの「自然物」と「碑」、「道標」、「一里塚」などの「歴史街道要素」が多い。

(2)中山道東美濃路の宿場町と宿場町間に主成分分析により特性を明らかにした。

宿場町については、C落合宿、F大湫宿は「歴史建造物」と「歴史街道要素」が多く、歴史的建造物の見物する宿場町である。A妻籠宿、B馬籠宿、J太田宿は各景観資源が多く、宿場町全体の雰囲気が良い宿場町である。D中津川宿、H御嵩宿は「歴史建造物」が多く、伝統的な雰囲気が濃い宿場町である。I伏見宿は「歴史街道要素」が多く、景観資源の種類が少ない宿場町である。

宿場町間については、I妻籠宿~馬籠宿、V大井宿~大湫宿はX軸「山道」、「自然物」が多く、自然景観が多く見られる区間である。II馬籠宿~落合宿、VI大湫宿~細久手宿は「石畳」、「歴史街道要素」が多く、街道の歴史を感じられる区間である。III落合宿~中津川宿、IV中津川宿~大井宿、IX伏見宿~太田宿は「歴史街道要素」と「歴史遺跡」を合わせた割合が高く、旧街道施設に接する区間である。VII細久手宿~御嶽宿、VII御嶽宿~伏見宿は「歴史街道要素」と「象徴物」を合わせた割合が高く、旧街道文化に触れる区間である。

謝辞

本研究は、長野県南木曾町、岐阜県中津川市、恵那市、瑞浪市、 可児市、美濃太田市の役所、妻籠愛する会、馬籠観光協会から統計 資料のご協力を得た。現地調査に快くご協力頂いた当時名古屋工業 大学技術職員青木一郎博士、名古屋工業大学大学院ソヘミン博士の ご協力を得た、ここに記し謝意を表す。

注

- 注1) 江戸時代から難所であった、現在でもアップダウンが激しく、名称、由 来が文献資料や観光マップ・パンフレットに書かれている道である。
- 注2) 国土交通省令で定める景観重要樹木の基準「地域の自然、歴史、文化等からみて、樹容が景観上の特徴を有し、景観計画区域内の良好な景観の形成に重要なものであること」、「景観重要樹木は単体を指定するもので、樹林地などの指定ができないこと」に従い、本研究における景観資源としての樹木は国、県、市、町によって指定されている天然記念物と文献資料や観光マップ・パンフレット、銘板にあげられた樹容や樹齢、樹種などの特徴があり、現存しているものをとする。
- 注3) 国登録有形文化財、国指定文化財、県指定文化財、市指定文化財、町指 定の景観重要建築物、町指定文化財とした建物である。
- 注4) 石に彫られた仏像とキリスト像である。
- 注5) 江戸時代から残され、歴史上の人物や有名人の墓である。
- 注6) 江戸時代から残され、街道分岐点にあった、石に文字を刻まれているものである。
- 注7) 江戸時代から残され、旅人が飲み水を確保できる場所である。
- 注8) 江戸時代から残され、旅人が立ち寄って休息する店(跡)である。

参考文献

- SHANG Wei, MATSUMOTO Naoji, AOKI Ichiro, MICHIO Junko, MANSOURI Ahmed, A Study on the Current State and Characteristics of Environ mental Resources Collected During a Pedestrian Survey in Higashi Minoji of Nakasendo Way, Proceedings of the 11th International Symposium for Environment-Behavior Studies, pp. 861-866, 2014.11
- 2) LOU Yuehan, MATSUMOTO Naoji, SHANG Wei, MICHIO Junko, AOKI Ichiro, A Study on the Comparative Evaluation of Landscape Resources Based on the Consciousness of Researchers and Pedestrians, Proceedings of the 11th International Symposium for Environment-Behavior Studies, pp. 867-872, 2014.11
- 3) 小寺武久・川村力男・佐藤 彰・上野邦一:旧中山道妻籠宿の民家について,妻籠宿保存計画基本調査,日本建築学会大会学術講演梗概集,計画系43.pp.865-866.1968.9
- 4) 三村浩史・西山徳明・久保田孝幸:地域における観光振興方策の形成に関する研究,妻籠宿の経緯分析から,日本建築学会大会学術講演梗概集,F分冊,pp.27-28,1990.9
- 5) 長谷川博一・松本直司・小田憲治・前田将嗣・渡辺悠司:旧中山道中津川 宿・落合宿・馬籠宿の景観要素特性,街並みの景観計画に関する研究(その 1),日本建築学会東海支部研究報告集,pp.633-636,2007.2
- 6) 鈴村楙:中山道,大久手・細久手の宿駅とその遺構について,日本建築学会 論文報告集,No.60-2,pp.637-640,1958.10
- 7) 横山太郎・松本直司・高井智代・吉永明典:美濃加茂市中山道太田宿の景観特性,街並み景観計画に関する研究 その1,日本建築学会大会学術講演 梗概集、F-1分冊、pp.833-834、2010.7
- 8) 谷 英紀・松本直司・青木一郎・横山太郎:美濃加茂市中山道太田宿における景観構成要素と街路の魅力範囲、伝統的街路景観の魅力に関する研究 その1,日本建築学会大会学術講演梗概集,2012(都市計画),pp.707-708,2012.9
- 9) 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梗概集,F-1分冊,pp.647-648,2008.7

CURRENT STATUS AND CHARACTERISTICS OF LANDSCAPE RESOURCES IN THE HIGASHI MINOJI OF NAKASENDO ROAD

Wei SHANG*, Naoji MATSUMOTO**, Yuehan LOU***,
Junko MICHIO**** and Ahmed MANSOURI*****

* Ph.D. Candidate, Graduate School of Engineering, Nagoya Institute of Technology, M.Eng.

*** Prof., Graduate School of Engineering, Nagoya Institute of Technology, Dr.Eng.

*** M.Eng. Student, Graduate School of Engineering, Nagoya Institute of Technology

**** Atelier Sano, Conte, Dr.Eng.

***** Technical Assistant, Graduate School of Engineering, Nagoya Institute of Technology, Dr.Eng.

As a bypass of the Tokaido road, there exist many convenience and entertainment facilities in Higashi Minoji of Nakasendo road, such as teahouses and Hatago. Before the invention of the automobile, all sections of Nakasendo road were exuberant. Currently, this road is less frequented and its facilities still remain as vestiges. The object of the present study is the Higashi Minoji section leading to Ochiai-Juku from Ota-Juku of Nakasendo road, and the section from Tsumago-Juku to Ochiai-Juku. These sections cover a length of approximately 70km and include Nagiso-machi of Nagano prefecture, Nakatsugawa city, Ena city, Mizunami city, Mitake-cho, Kani city and Minokamo city of Gifu prefecture. Different passes go through the mountains such as Magome-pass, Jumagari-pass, Jusan-pass and Biwa-pass. Up to now, the progress of the development of these districts has been slow. Consequently, a lot of ancient historical landscapes and ambiances still remain compared to Tokaido road.

This study focused on the road that connects between the Shukuba. It is important to grasp the status of landscape resources and analyze their characteristics. Moreover, concerning the determination of the landscape plan, local residents should improve the care of Nakasendo road, Minosakamoto station and Nakatsugawa city. Tourists can quickly increase traffic in the region with the new opportunities offered by the Chuo Shinkansen stations. Improving the living environment of local residents can simultaneously improve the touristic environments in the region and the increase of tourists' traffic can also help in unifying the region and creating a new culture.

In this study, authors conducted a survey in the Higashi Minoji of Nakasendo road in order to grasp tourists' information related to landscape resources. The conducted survey covered Higashi Minoji and Kisoji as a whole. Authors made a distribution of landscape resources and searched for common features in each section in order to grasp the characteristics of each region.

First, in order to study the status of landscape resources in the region, authors collected 33 related materials such as books, pamphlets, maps etc. Then, conducted a six day field reconnaissance survey and eight days of validation survey. This survey helped in improving the authors' knowledge about Higashi Minoji of Nakasendo road and collecting the names of landscape resources and their locations (Figure 2-1 to Figure 2-3). Second, a total number of 474 landscape resources were classified according to their use into five categories. That is to say: "Natural objects", "historical construction material", "symbol", "historic streets' elements" and "ruins". The number and density of landscape resources were counted between the Shukuba and in each one of them (Table 2). Finally, principal component analysis was performed twice in order to clarify the distribution structure of landscape resources. Variables were set in the first analysis as the density of landscape resources in each Shukuba. In the second analysis, the ratio of landscape resources and the paving material of the roads between Shukuba were set as variables (Fig. 4, Fig. 5).

In this research, the distribution of landscape resources at the Higashi Minoji of Nakasendo road was identified. Their names, locations and types were also collected and principal component analysis revealed the characteristics of the areas between Shukuba at the Higashi Minoji of Nakasendo road.

(2015年8月7日原稿受理, 2015年12月22日採用決定)