

交通形態の変化に伴う集落構造の変容について

— 新潟県湯沢町の場合 —

鈴木 照 男

一、現況

湯沢町は新潟県の最南端に位置し、町域の南部から西部にかけては、谷川岳・仙ノ倉山・三国山・苗場山と2,000m級の山岳が連なり、上信越高原国立公園地域に属している。東部は魚沼連峯県立公園の山々に囲まれた小盆地に、人口9,114人（昭和59年）の湯沢町の中心部がある。又盆地内の東南部で魚野川と大源太川が合流し北流している。

盆地内には湯沢町の中心である湯沢地区をはじめ、中里・土樽・神立などの集落が散在し、国道17号線沿いの南部山岳地帯には、浅貝・二居・三俣の旧三国三宿が分布している。

浅貝を中心とした三国峠北麓の苗場地区で海拔940m、盆地中心部は約350m程度であるが、本邦の脊梁山脈を南に控え、冬季の季節風により2mを越える深雪地帯である¹⁾。しかし首都圏との交通の便に恵まれ、湯沢町内のみでも苗場をはじめ19のゲレンデ、ロープウェイ4基、リフト合計108基、駐車可能台数4,830、宿泊施設577、収容力37,740人などの施設を有し、更に上質の雪がこの地域を日本屈指のスキー場としている。（図1）

昭和59年度の新潟県観光客入込総数は50,903,900人で、そのうち上越沿線地区²⁾では10,546,000と高い入込数を示しており、湯沢町のみについてみても5,396,300人で、全県入込数の10.6%を占め、観光客入込数は新潟県市町村中第1位である。最近10年間の観光客入込指数も、全県の場合が138であるのに対し、湯沢町は248の高率を示し、更に上昇の気運にある。湯沢町

に於ける入込客は、当然のことながらスキーと温泉客が中心で、冬季に全入込数の60.1%が集集中しており、首都圏を中心とした県外客が86%³⁾と圧倒的に多いのも特徴である。（表1）

以上の如く冬季の観光客入込みについては、極めて好結果を得ているが、他の三季についても、観光客誘致を真剣に検討すべきである。現状では苗場地区を中心に夏季合宿用に施設が活用されているが、全地域についても自然環境との調和を計りながら、合宿・スポーツなど施設の改善・増設や文化施設・ハイキングコースの整備などを主体に四季型観光地化の為に強力な施策が必要視されている。（表2）

最近完成した湯沢国民保養センター・勤労青少年体育センター・歴史民俗資料館・アルプの里・湯沢総合スポーツ公園、大源太キャニオンなどはその一環として設けられたものである。

本来、湯沢町の中心（湯沢地区）は旧三国街道の宿駅として発達してきたが、大正年代以降の急速な交通形態の進展と、深雪地帯としての地域性が有効に結合し、観光地化に伴い集落の形態・機能に大きな変化を及ぼしてきた。特に昭和57年11月の新幹線開通（新幹線越後湯沢駅も同時開業）に次いで、60年10月には関越自動車道も全通し、日帰り圏の大幅拡大により観光面での飛躍的進展が期待され、各種宿泊施設の増改築もさかんである。しかしマイナス面を心配する声もあり、特に自家用車の普及（湯沢町は1戸当り1.3台所有）している現在、高速道開通の影響が町の経済面にどのような形で現われるか、又如何に対応できるかが問題である。

表1 新潟県主要観光地に於ける入込客数の推移と季節別及び県外客の入込比率(昭59)

市町村別観光客入込数の推移
(年間入込数100万人以上の市町村)

主要観光地の季節別入込比率(外円)と
県外客の入込比率(内円)

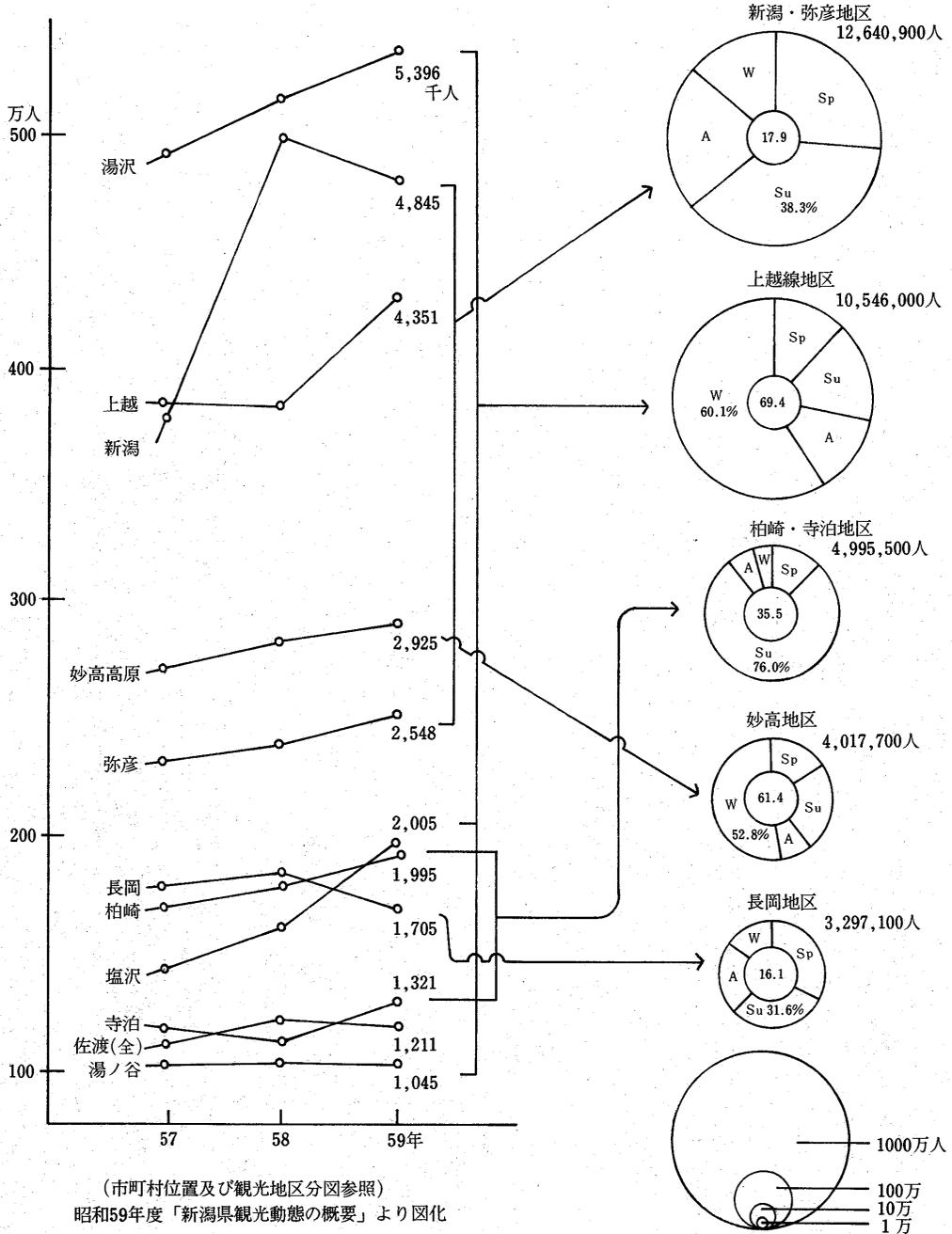
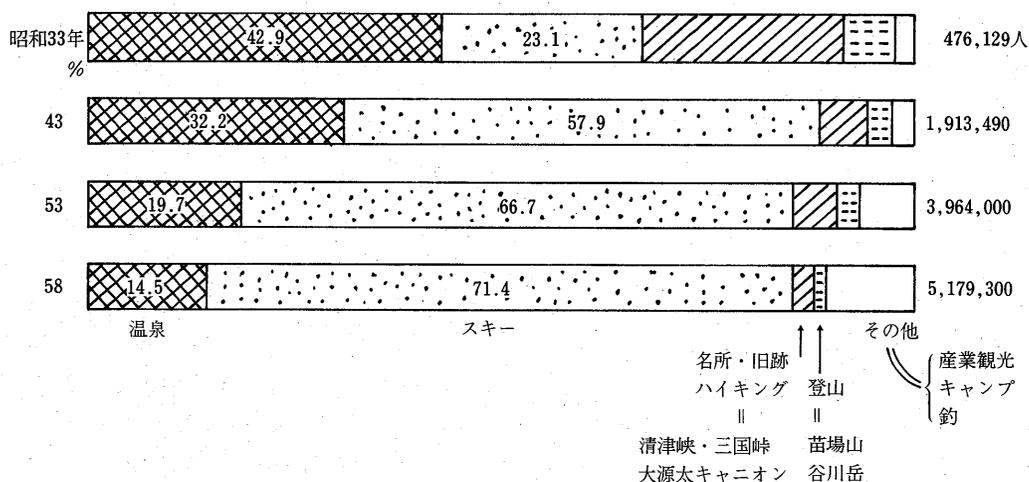


表2 湯沢町観光客入込状況と観光内容の推移



今回は交通形態の変化が湯沢地区の集落にどのような影響を及ぼしたかについて述べることにする。

二、集落の変質とその過程

1. 湯沢町は、古くは越後春日山（高田）城主、上杉景勝の支配地であったが、慶長3年（1,598）景勝の会津移封に伴い、堀秀春が交替し、その一族の堀直寄が城戸城主（六日町）に着任、湯沢郷（三国街道沿いの愛宕村、現在の諏訪地区を中心に、熊野堂・堀切を枝村とした集落）もその統治下に置かれ、同年堀氏の検地を受けている。寛永年間（1,624～43）頃より魚沼地方は八組（塩沢・六日町・浦佐・小出島・堀之内・十日町・小千谷・川口）に細分され、塩沢組は更に58ヶ村から成り、湯沢もその一村として存在していた。

慶長14年（1,609）、上州と越後を結ぶ三国街道⁴⁾は、五街道に次ぐ幹線的往還となり、この結果三国峠の越後側にも、三国三宿（浅貝・二居・三俣）が宿駅として（湯沢は寛永2年<1,625>）共に25人25足の定置人馬を置く宿駅に指定されている。

湯沢宿は後述する如く、上宿・下宿より成り、

継立も半月交代制をとり、上宿に於ては庄屋が本陣・間屋を兼ねていたが、下宿には間屋のみで本陣等の指定はなかった。

寛永12年（1,635）からの参勤交代制実施に伴い、三国街道は、長岡藩主・村松藩主その他佐渡奉行・新潟奉行・巡見使の通路にあてられた。一方与板藩主、高田藩主は信州（北国街道）経由が指定され、村上藩主・新発田藩主は会津廻りを常道としていた。しかし三国街道は越後と江戸を直線的に結ぶ街道であり、日程・経費等節減のため、例えば宝歴10年（1760）年には新発田藩主、寛政8年（1,796）には村上藩主・文政年間（1,818～29）には高田藩主・与板藩主も三国街道を通過している。⁵⁾

以上の如く三国街道は、幕府関係者の他に一般庶民の往来も繁く、街道も相応の整備がされていた。しかし上越国境は海拔1,272mの三国峠を越える難路であり、峠最寄りの対蹠的位置にある上州長井宿と、越後側の三国三宿が対向型宿場町として、その機能をはたした。しかしこの三宿中、比較的里場に近い三俣は既に小集落を形成していたが、他の二宿は隔絶された無人に等しい山中に住民を移住させて設定された宿場である。三俣は宿場としての機能・形態も

整い、峠越えの好位置から湯沢宿より有利な点が多く、宿泊率も高く、したがって峠越えの人馬継立なども湯沢宿の必要性は必ずしも高くなく、三俣宿に及ばなかった点が多い。(図2)

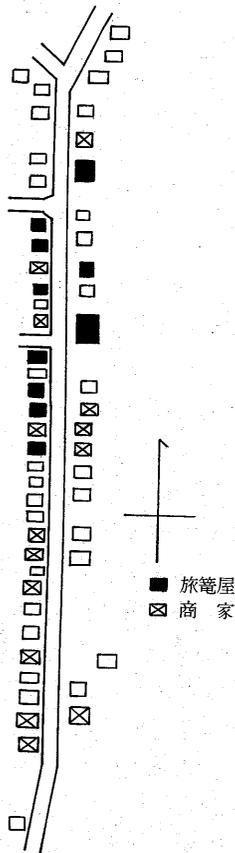


図2 三俣宿 (明治5年)

湯沢宿は寛永2年(1,625)の魚野川大氾濫により、河原に接した大半の民家が流失し、このため被災住民を村の南部地区に新規地割をして移住させ上宿とし、被災をまぬがれた地域を下宿として新しい湯沢宿が形成された。

文化12年(1,805)の記録と思われる「越後国魚沼郡塩沢組湯沢書上⁶⁾」によると、当時宿分として157戸が記されており、既に街村的

集落形態も整っていたが、集落内部の構成についての資料は乏しく不明な点が多い。しかし近世末期から、明治末期にかけては緩慢な変化や、多少の発展はあったにしても、三国街道経由の交通形態に極端な変化はなく、したがって集落構造にも大きな変化のあったことは考えられない。以上の点を考慮して明治4年(1,871)10月の「魚沼郡第廿四区之内湯沢村戸籍改名調査下絵図」から商店分布をみると、中心的な核は上宿地域と、下宿の湯元温泉入口付近の旧愛宕地区で、その他ほとんどが農業渡世である。

(図3) わずかに旅籠・居酒屋・雑貨・荒物・結髪・太物・桶屋・木樵・鍛冶屋などもすべて農間稼であり、街道通行者の利用が多く、総体的には日用雑貨・飲食業が点在する程度で、一般住民は自給体制を維持し、必需品についても多くは塩沢・六日町で卸を受けた行商人に依存していた状況下であったため、地元で大きな商店街の形成される可能性の低かったのが実状である。明治12年2月の皇国地誌によると人口は994人でこの時点でも1000人に満たない寒村であった。(図6・図7)

明治18年(1,885)清水街道の開削が実施され、群馬県水上町より清水峠越えで、塩沢町方面に通ずる国道8号線が完成したが、間もなく災害で廃道同然となり、再び三国越えの往来が中心となった。しかし明治27年(1,894)、信越線の開通、更に大正14年には上越北線(新潟～越後湯沢間)が開通すると、汽車で長岡・高田經由上野まで所要時間15時間で到達するようになった。⁷⁾ この時点では湯沢地区の集落形態にはあまり変化はみられない。(図7) 昭和6年9月、清水トンネル経由で上越線が全面開通すると、三国峠越え道路は廃道化が進み、当然三国三宿も極度に衰退した。当時の三俣村役場報告書によると、年間荷物輸送量は、明治初年の6,500個から1,000個に減じたとの記録がある。⁸⁾ 湯沢宿の場合もその影響を受けたとしても、この時期には既に相当の集落規模に発展

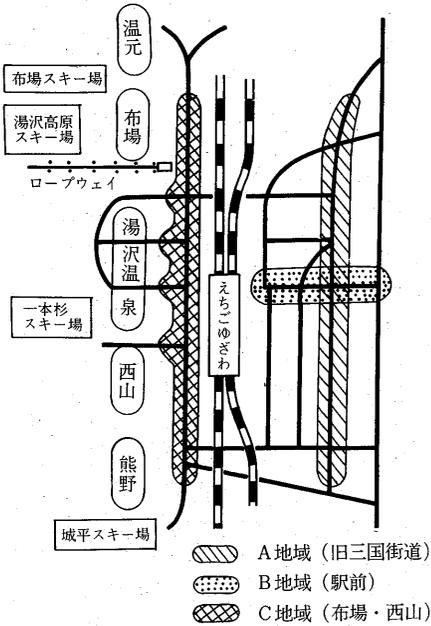


図5 湯沢町の地域区分

現在ではこの商店街は停滞化地域となっている。

2. 上越線開通後は三国街道と駅を結ぶ、駅前地区《B地域》に買回り、準買回り、最寄品等の販売を中心とした駅並商店街が発達した。

(図8) 特に昭和57年新幹線開通による駅舎の全面改築や、駅周辺の整備、再開発が実施され、そのため近代的アーケード商店街として再生した。しかし駐車場の不足や、小規模商店が中心で購買客の吸引力が弱く、地元購買率も昭和55年度は全品目についてみると53.7%、58年度でも58.2%と低調傾向が強く、買回品については49.0%・準買回品63.2%・最寄品でも80.8%であり、高級衣料26.6%・家具インテリア15.6%・服飾品・アクセサリーについては11.8%の低率である。¹⁰⁾ このため大型小売店・スーパー等の導入も必要であろうし、商店街の更に近代化を図り湯沢らしさのイメージづくりも必要と思われるが、人口1万足らずの町であることは購買力にも限度があり、その弱さが問題になるわけで、その点からも観光客の誘致により

関連商店の活性化を図るべきであろう、その為にも四季型観光地化の推進が望まれるわけである。

3. 次に湯沢地区の西部に当る大峯山麓の西山温泉通り《C地域》についてみることにする。この地域は現在では湯沢温泉街となっており、布場・一本杉・ロープウェイで湯沢高原スキー場など、好グレンデの集合で一大スキー場でもあり、観光的色彩の極めて強い地域である。

(図5)

湯沢温泉の発見は古く、鎌倉時代まで遡れる。高田領時代に運上稼をしていた越後の温泉は湯沢・松之山・大湯・栃尾又の四カ所のみであった。¹¹⁾ 湯元温泉は初期には、湯の沢に小屋掛け程度のものであったが、明治6年(1,769)村中相談の上湯小屋を建て、湯元三軒は村の共同経営として、通年入湯が可能になり、農閑期利用の湯治客、又は三国街道通行者も利用している。¹¹⁾

信越線の開通は湯沢宿を衰退化させたが、上越北線の開通や更に清水トンネル工事の為の資材基地となったため、労務者約5,000人の保養地としても利用され、再び活気を得ている。特に上越線の全線開通を迎え、温泉客も徐々に増加し、西山・布場地区は湯治場から観光地化が進んだ。翌7年には西山で新温泉の掘鑿に成功し、温泉旅館の建造もはじまり、観光客数も増加し、西山温泉街の基盤が確立された。

昭和10年には湯沢を舞台とした川端康成の小説「雪国」が文芸春秋に連載され、湯沢のイメージアップ、観光客誘致に大きな力となった。昭和7～15年(「雪国」の駒子活躍の時期)の温泉旅館は、湯元三軒の他に西山南部地区にも9軒程営業を始め、周辺に多少の飲食店、土産店の営業をみるにいたった。

昭和13年には源泉8本を数える程になった。しかし戦中戦後は遊閑的産業としての低迷期であったが、日本経済の復興につれ、国民生活の安定と経済の向上に伴い、観光・スポーツ指向

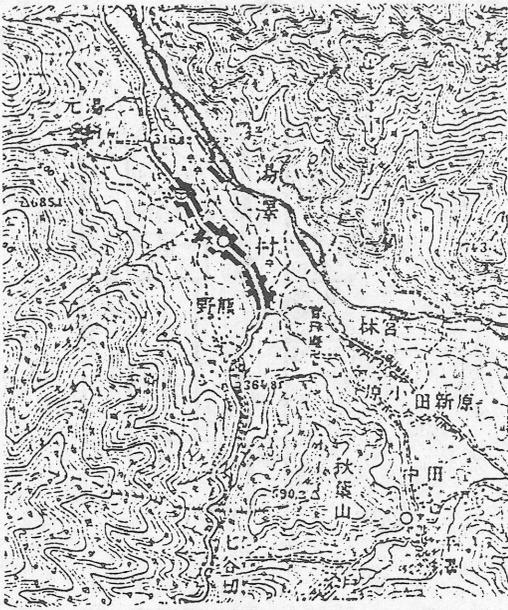


図6 三国街道時代の湯沢
(大正4年修正図)



図8 駅並商店街の形成期の湯沢
(昭和37年修正図)



図7 上越北線開通時代の湯沢
(昭和2年修正図)

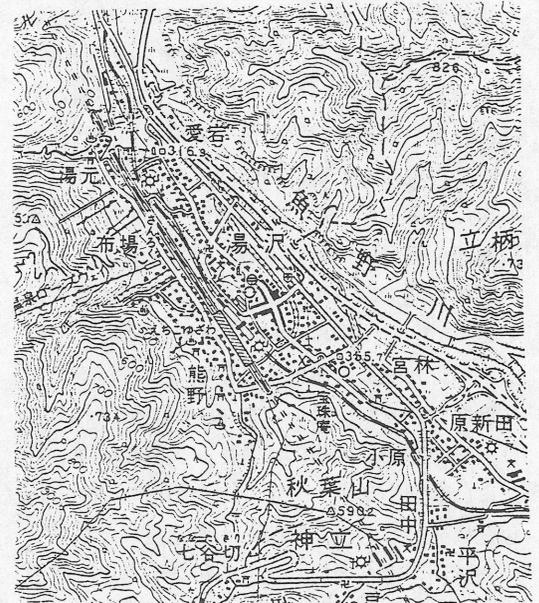


図9 西山商店街の形成期
(昭和58年修正図)

熱も高まり、特にスキーは全国的隆盛期を迎えた。昭和30年に入ると、西山山麓わずか1 kmの間に源泉井14本の過密状態となり、そのため相互に湧泉量の影響が現われ所有者に利害関係まで生じた。その結果、町と県は源泉所有者に対し、源泉統合の斡旋に入った。更に昭和28年頃より江神温泉地区の温泉湧出量の減少がはじまり、この傾向は周辺地区に拡大した。昭和24年には既に温泉旅館26軒（収容人員3,000）に発展していたので観光湯沢町にとっては大問題であった。（図10）

更に昭和47年9月より上越新幹線工事が開始されると、工事開始6ヶ月後の48年4月頃から熊野・江神・西山の各源泉に亘り、湧出量が $\frac{1}{2}$ に減少し、源泉数本の自噴も止まる異変が生じた。そのため鉄道建設公団との補償交渉の結果、公団もその影響を認め、温泉集中管理方式設置の工費約60%に当る47,700万円の提供があり、全国にも数少ない温泉集中管理方式が昭和50年に実現した。そのため温泉の有効、適切な利用が実施されるようになり、現在では、給湯戸数199（給湯口数577）、年間給湯量408,168 m³（1分当り776 l）・温度基準57℃の供給が可能で、温泉観光地湯沢町の一大飛躍の基礎がかたまり、現在も安定給湯傾向にある¹²⁾。

次にスキー場の近代化と集落<C地域>発展の関連・経過についてみることにする。

昭和初期には湯元地区に4軒の旅館が営業していたが、上越線の西側（布場・温泉街・西山・熊野）一帯は耕地及び荒地のひろがる無居住地域であった。湯沢でスキーが開始されたのは大正2年で、8年にはスキー講習会開催、11年には湯沢小学校でスキー大会が行なわれる程急速に発展した。この頃から湯元温泉とスキーの同時利用客も増加した。昭和2年布場に宿泊可能なスキーハウスが出現し、4年頃よりはシーズン中にはスキー客相手の出店も目立ちはじめた。6年に上越線が全通すると同時に、国鉄山の家も開設され日帰り客も増加傾向にあ

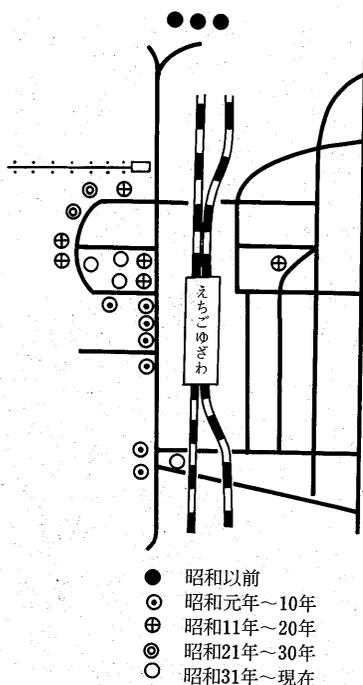


図10 温泉旅館の分布と開設年代（組合加盟）

った¹³⁾。この頃は、湯元から熊野地区には間道が通っているのみであったが、この両側にも出店が目立ってきた。¹³⁾ 昭和8年出版の新潟県温泉誌によると、週末にはスキー客が旅館からあふれ……旅館も目下建造中のもの4、…料理屋7、芸妓19人…と記されており温泉街の景観の初象と云えよう。12年頃よりスキーブームとなり、布場に本格的食堂・売店も出現しこの現象は18年頃まで続いた。しかし第二次世界大戦で中断したが、戦後の回復は早く、再び布場には諸施設も充実し、これに合わせ一本杉・城平スキー場も順調に整備が進んだ。湯沢は上越沿線に於けるスキー発祥の地で、特に温泉との組合せ・交通の至便な点、施設がほとんど町営である点など他に類の少ない特色あるスキー場であろう。

第二次大戦後、年々根雪がおそくなり、昭和33年には年がかわっても降雪がなく、問題は深刻化した。このため布場スキー場の西側、海拔

1,162mの大峯山頂一帯にスキー場を開設し、人員輸送用のロープウェイを建設した。これにより11月中旬より4月中旬までスキーが可能となった。良質の雪と雄大な眺望に恵まれ年間約25万人のスキーヤーを吸収する程になり、昭和39年には国民宿舎も完成した。最近ではこの高原にアルプの里（高山植物園）も完成し冬季以外にも訪ねる人が多い。この湯沢高原が開発されると、ロープウェイ駅周辺も当然のことながら繁華街化し、布場スキー場から滝ノ沢川、更に温泉街に至る地域は、観光関連集落が形成された。

昭和57年11月新幹線の開通により、駅西口も開設され、温泉街とも直結することになり、更に近代化を早めた。新幹線開通で温泉客も着実に増加し、(表3)スキー及び温泉の結合した観光地として発展が約束されており、その特色は集落構成にも現われている。布場より熊野地域に至る沿道215軒の店舗等についてみると旅館・民宿の占める比率は33.9%、土産物・飲食関係・其の他娯楽・飲楽関連店舗54.8%に対し、一般的な買回り・最寄品販売店は11.3%の低率となっており、典型的な観光街を形成している。

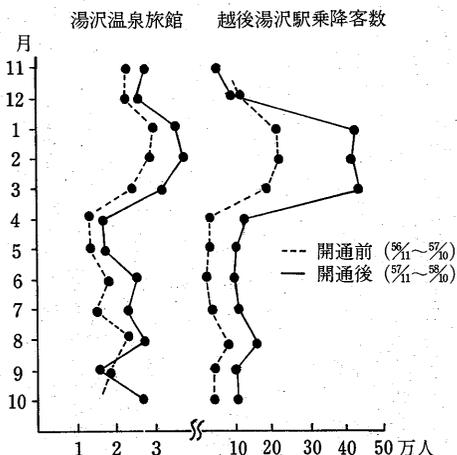
(図11)この地域発展の基礎になったのは、昭和6年の上越線の全通、その後の複線化、特急の停車などの他に、昭和36年国道17号線の完成、更に40年の全線舗装、特に昭和57年の上越新幹線の開通など交通の近代化が集落の形成・発展に極めて強力に作用した結果と云えよう。

要約

街道交通から鉄道交通に、更に高速鉄道・高速道路時代に推移するのに対応して、湯沢地区も集落内部の構造変化、中心街の移動、又は新市街の形成などがみられた。

湯沢地区に於いては、近世より大正時代初期までは街道通行者の休憩・宿泊、又は各種物資の継立を中心に三国街道沿いに街村形態の宿駅として発展した<<A地域>>。しかし現在この東

表3 上越新幹線開通後の利用客比較



側に国道17号線がバイパスとして通過しており、社会的必要性からも取残され停滞化が進んだ地域となっている。

大正14年の上越北線の開通により、旧宿場地区と駅を結ぶ地域に駅並商店街が発生しはじめたが、昭和6年9月の上越線全線開通により、周辺村々の交通上の中心的性格をもつようになり、駅並商店街も形態を整えてきた。特に昭和57年11月の上越新幹線開通による駅の全面改築に呼応し周辺の再開発が実施され、その結果アーケード街として、湯沢地区ならびに周辺地域を対象とした買回品・最寄品販売を中心とした商店街<<B地域>>が形成された。

昭和22年には上越線の全線電化によるスピードアップ、36年の複線化で列車運回数の増加、特急列車の湯沢駅停車、スキー列車の運転などの実施と、折よくスキープームの到来で大峯山麓の布場・一本杉・城平、後には湯沢高原等のスキー場の整備も着実に進み、温泉地帯である好条件との相乗作用により、布場・温泉街・西山から熊野にかけては純観光的商店街・温泉街として急速に市街化が進んだ。

特に新幹線の開通によって東京（上野）から1時間20分と云う短時間で結ばれるようになり、首都圏との結合を更に強め着実に観光客入込数



を増加させ、その結果湯沢町の第三次産業比率の急速拡大が目立ち、集落形態にも顕著にその結果が現われている<<C地域>>。

昭和60年10月関越自動車道が全通した。この結果は、かつて三国峠越えで、東京から5時間以上を要して苗場地区に入込んだ観光客は、関越自動車道を利用すれば2時間半で到着でき、急カーブと急勾配からも解放される結果となり、湯沢インターから三俣・二居地区を経由し苗場に向うため、この二地域の発展にも好結果がもたらされることも確実である。

このような道路の完成による、車の流れの変化に対応して湯沢インターと国道17号の接点近くには既にドライブインの建設も始まり新しい観光街の形成の初象もみられ、集落形態にも新しい変化が現われはじめている。

付記

今回の調査に対して湯沢町役場の笹田克忠氏、郷土史家の高橋伝左衛門氏には大変御世話になりました。深く感謝いたします。

注

- 1) 昭和57年～59年の最大積雪は夫々225cm (2月14日)・390cm (2月11日)・220cm (1月17日)
- 2) 市町村位置地及び観光地区分図 (P. 43)
- 3) 県外客内訳 北海道0.2%・東北0.2%・関東77.0% (東京43.5%・神奈川10.0%・埼玉9.5%・千葉8.2%・群馬3.9%・茨城1.2%・栃木0.7%)・中部2.1%・近畿1.4%・中国0.2%・四国0.2%・九州1.4%
- 4) 三国街道は、文政年間発行の「諸業高名録」によると、中山道を高崎で分岐し一波川一猿ヶ京一永井一(三国峠)一浅貝一三俣一湯沢一六日町一長岡一燕一吉田一新潟に到っている。又、長岡で分岐し一出雲崎一寺泊に到る路もあった。六日町から長岡まで、更に新潟までの舟便も利用できた。
- 5) 萩原 進 みやま文庫 「三国街道」

6) 越後国魚沼郡塩沢組湯沢村書上表紙 (塩沢町井口家文書)

魚沼郡上田庄石白郷塩沢組湯沢村

一、当村居村ヨリ成ノ方ニ当リ四町拾貳間離温泉湧出依而湯沢村ト号ス以来年歴相知不申候

一、小千谷御陣屋ヨリ午ノ方ニ当リ行程拾六里

一、当村家数百九拾三軒 下宿家数九拾軒 東西八間 南北五町 町割ニ而東西両頬ニ住居仕候 上宿家数六拾七軒 東西拾八間 南北五町四拾間 町割ニ而東西両頬ニ住居仕候…

右者御尋ニ附奉書上候以上

7) 近世には江戸より三国街道経由で湯沢町まで4日 (参勤交代の場合は5日)を要した。

8) 桑原 孝 (プリント版) 湯沢町

9) 湯沢町史 第三章 商工業の変遷

10) 新潟県商工労働部 新潟県広域商圏動向調査報告書 (昭和59年版)

11) 桑原 孝 (プリント版) 湯沢町

12) 湯沢町 越後湯沢温泉

13) 新潟県南魚沼郡町村会 南魚沼郡史 続編下巻

注2 市町村位置及び観光地区区分図

