

地域社会資本の付加価値を活用した地域力再生の視点
 —近世の街道・津ネットワークの基礎的研究—

Regional Revitalization Through Adding Value to the Region's Social Capital
 : Focused on the Traditional Land and Sea Transportation Network in Edo Period vol.1

古屋武志*1 小林英嗣*2
 Takeshi Koya, Hidetsugu Kobayashi

Abstract:

Improvements of social infrastructure network need to see its social and academic capital aspects in the future.

The traditional land and sea transportation network in Edo Period contributed to area of local autonomy, interregional trade and cultural exchange. And so, this study describe traditional transportation network and post stations and ports as Region's Social Capital.

This Paper aims to...

- 1) Describe the role of land and sea transportation network and relationship of human society in Edo Period.
- 2) Show the added value of the Region's Social Capital in Edo Period and coming days.
- 3) Consider the policy of regional revitalization using traditional land and sea transportation network.

Key words ; Traditional Transportation Network , Regional revitalization, Social Capital , Edo Period

近世の社会基盤ネットワーク、地域再生、ソーシャル・キャピタル、江戸時代

1. 背景と目的

中央官庁主導による地域の均衡な発展を目的とした道路・港湾等の社会基盤整備は、国民生活の向上と経済発展に一定の貢献をしてきた。しかし、地方分権への流れの下、行政と民間の協働による地域毎の独力による再生が求められる時代に移行し、道路・港湾等の社会基盤整備においても市民生活や地域文化において担われてきた社会資本^{*1}としての多様な役割を再認識する必要がある。

一方、近世の街道・港湾は幕藩体制において藩主導による統治の下、領内の生活圏形成や領国間の交流圏を支えるネットワークとして様々な役割を担っていた。

そこで本論では、江戸時代に形成された街道・海路、そ

れを支えた宿場町、津のネットワークを地域社会資本と位置づけ、領内の日常生活圏・全国的な交流圏における官(幕藩)民(商人・農民)の社会構造と生活における関係性を明らかにする。そこから地域社会資本の付加価値を見出し、現代の地域活動における利活用との実態比較により地域力再生の視点の抽出を目的とする。(図1)

2. 研究の方法

方法としては①文献整理^{*2}により古代から近現代にかけての街道・海上・河川交通の変遷を整理する。

②近世の地域社会資本と官民の関係性を、社会構造、地域経済構造、外交関係の分析より3つの機能を分類する。そして関連事例の整理より地域社会資本の付加価値を抽出する。③関連する地域団体と行政へのヒアリング調査^{*3}により、活動の目的と将来的な方向性を明らかにし、地域社会資本の付加価値を活用する方向性を把握する。以上より、地域力再生に向けた視点を抽出する。

3. 街道・津ネットワークの変遷(図2)

I : 古代、駅伝制により西日本を中心に七道駅路が整備された。宿駅の利用は公人に限られていた。

II : 中世、鎌倉街道が整備され、京・鎌倉の二極間の東西交流が促進された。海上交通では日本海岸や瀬戸内海の津を中心に交易が盛んになった。

III : 近世には全国的交通網が完成し、五街道や藩内を結

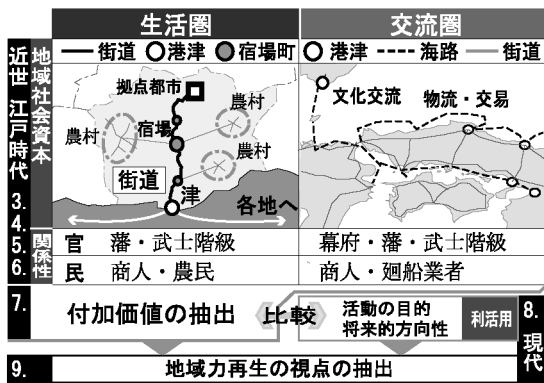


図1: 論文の構成

	I. 古代 (律令—平安)	II. 中世 (鎌倉—室町)	III. 近世 (織豊—江戸)	IV. 近代 (明治—昭和前期)	V. 近現代 (昭和戦後)
背景	京を中心にした放射路	鎌倉と京の二極間の東西交流	領国による国内交易の活性化	富国強兵：内務省による中央集権化	高度経済成長/モータリゼーションの受け皿
陸上交通	七道駅路の整備 (駅伝制) (消滅) (公人の為の道路)	鎌倉街道	五街道 (参勤交代制) (庶民の往来を支える街道へ)	参勤交代制 → 宿駅の発達	参勤交代制 → 宿駅の発達
都市間道路	在地の生活とは無縁	道沿いに町ができる (町通りの発達)	宿駅の発達	宿駅の発達	宿駅の発達
生活道路	集落間を結ぶ道の道：依然として街道と農村間を結ぶ骨格であった	集落内の生産の為の道	宿駅の発達	宿駅の発達	宿駅の発達
河川交通	東北を中心とした河川交通の利用	日明貿易の活性化	諸藩による河川開発	西・東廻り航路の発達	西・東廻り航路の発達
海上交通	日本海岸諸国/瀬戸内海/伊勢湾	陸伝いの地域間の海運交流	三津七瀬：日本海側港の繁栄	北前船の発達	北前船の発達
凡例	主要なネットワーク → 出来事・影響				

図2: 陸上・河川・海上交通ネットワークの時代毎の発達

*1 国土交通省鹿児島国道事務所 工修

*2 北海道大学大学院工学研究科 教授・工博

Ministry of Land, Infrastructure and Transport., M.Eng.

Prof., Faculty of Eng., Hokkaido Engineering Univ., Dr.Eng.

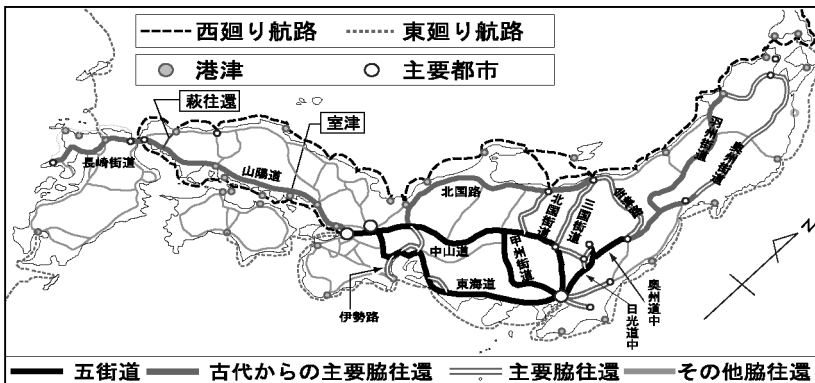


図3：江戸期の全国街道・港津ネットワーク

ぶ脇往還が整備された。宿場町が発達し庶民の移動を支えた。また、諸藩は河川・港を開発し、藩内国内を結ぶ物流ネットワークが組織された。

IV：近代は、鉄道網の確立が最優先とされ、宿場町、河川交通は衰退し、津は淘汰されていった。

以上の整理より、全国的な交通網が網羅された近世の街道・津を見る妥当性が明らかになった。

4. 近世の街道・津の担った機能の多様性

街道・津が整備された背景を理解するために、近世の地域経済循環構造、外交状況を整理する。

経済は米の石高を基本とし、米納年貢は販売する市場の存在を前提としたシステムであった。兵農分離が明確化し、武士と工商身分の者は都市に、農民は村落に居住させられた。これらの諸社会集団間で、地域内の恒常的な商品と貨幣の交換が必要とされ、藩は統治のため街道を整備した。江戸は巨大消費市場として発達し五街道には宿場町が発達した。大坂・奈良などの畿内諸都市は伝統的な高度な生産技術を持っていた。加工と中央市場の役割を果たし、各藩の諸港から米や物資が運ばれた。

18世紀後半になると、米の生産量は充実し諸藩の地域投資効果により貨幣経済が発達し、江戸の中心市場としての機能は発達し各地からの物流が集中した。地方領国に畿内から生産技術が分散し、大阪に依存しない地方領国間の交易が活発化した。

外交状況に目を移すと、徳川幕府は海禁(鎖国)政策により自由貿易を禁止した。近隣諸国とはそれぞれ通商・通信・撫育の公式な外交関係を築いた。特に朝鮮とは「

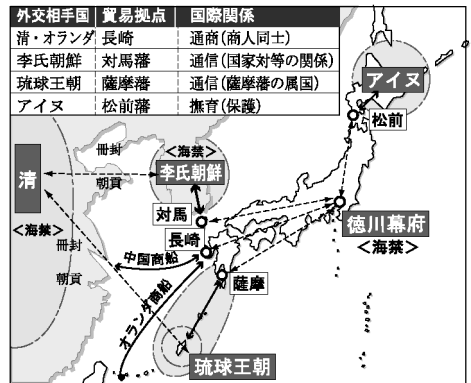


図4：江戸後期の国際関係

信(よしみ)ヲ通ス」対等な関係として善隣外交を展開し、12回に及ぶ朝鮮通信使の来航は、来訪した各地に文化交流としての多くの足跡を残した。

表1：3つの機能と事例分析の視点

機能	事例と視点
①統治	長州藩の萩往還と津を事例に、都市と農村を結ぶ街道と宿場町、藩の玄関口である港の関係性を分析する
②物流交易	瀬戸内海諸港を事例に幕藩の制度や地域振興施策と廻船業者や商人の発達の関係性を分析する
③文化交流	朝鮮通信使の寄港地「室津」を事例に、文化交流と接待をきっかけとした社会基盤整備としての影響を考察する

5. 近世の統治のシステム(図5)

4章より、地域社会資本の機能を統治、物流交易、文化交流の3つの視点に整理し(表1)、社会基盤整備による官 a)幕藩 民 b)商人・廻船業者^{※4} c)農民の関係性への影響を分析し、地域社会資本の付加価値を考察する。

5-1. 街道と宿場町の発展

街道と宿場町の発展は、藩の統治体制の変化により、3つの時期に区分することができる。I期:参勤交代が制度化し宿駅が整備された時期、II期:藩による殖産興業が進んだ時期、III期:特産物開発や市場経済が発達し、藩の地域内循環が活性化された時期である。

I期:a)藩は参勤交代の宿泊や休憩のために宿駅を設置し、御茶屋や駕籠建場^{※5}が整備された。参勤交代により江戸や京の先進文化が領内に浸透した。b)商人は農村への生活物資の卸しの為、宿場間で開かれる市での行商を渡り歩いていた。c)農民は宿駅で生活生産用品の補充と藩のための馬の整備を担った。

II期:a)藩の経済活性化施策と農民からの要求のために宿駅での定期市を認可し街道整備を行った。b)商人は市に定

	< I期：藩統治体制の確立 >	< II期：藩による殖産興業 >	< III期：地域内循環の活性化 >
背景	○参勤交代制(御家人制度)のための宿駅整備の必要性 ○極めて自然発生的に農民以外の人々が宿駅に群居	○藩主による産業振興政策としての市への定住化政策 ○農村からの市の定期化への要望	○一定量以上の旅人の恒常的な往來の活発化 ○都市と農村の補充関係を媒介するものとしての宿場町
街道/宿場町	a 藩 ○参勤交代: 官用交通を支えるため ○宿泊、休憩のための御茶屋・建場の整備 ○江戸や京都の先進文化の波及	○藩主による産業振興 ○街道の整備 「日切市から日々市へ」支援	○地方藩領間取引の活発化、経済圏の発達 ○藩による大量一括輸送と取引のシステム整備
	b 商人 ○市廻り商人: 市と市を行商して商う ○農民の生活のベースに合わせた交易方法 ○農民生活への日用品の都市からの供給	○定期市の開催: 商人の定住化 米屋 馬屋 旅籠	○宿場町の誕生: 庶民サービスの充実 茶屋 馬屋 旅籠 遊女屋 常店 土産物屋 酒蔵 金融業者
	c 農民 ○馬方: 伝馬(運送用馬)の供給 ○宿場での購買、交流	○専門の馬持馬方の誕生 ○副業の特産品、農産品と貨幣・商品の交換 ○旅人の往來が容易になる	○酒蔵、金融業者など、農村の生産要素構造を支える仕組みができる→農村へのサービス充実 ○旅人へのサービスの充実
海道/港津	a 藩 ○瀬戸内海 ○海駅・御茶屋の設置 ○西国大名: 藩内拠点港→室津は航路	○港津機能の多様化、町並みの整備 ○廻船業の発達 ○總荷会所: 藩普の高利貸し、倉庫 ○御番所: 海上警備、交易船の積荷検査	○交易の奨励 ○藩米の流通管理 藩への資金提供 庇護
	b 商人 ○交易と産業一体の振興策: 市場の設置等 ○周辺農漁村: 塩田、麻、木綿織の奨励	○商人による港津の機能拡大: 職能の多様化 ○拠点港と小港間の地域交易圏の発達	
凡例	○出来事 < 影響 >		

図5：藩統治と街道・津の関係性

住し、庶民の往来を助ける茶屋や馬屋が誕生した。c) 定期市での年貢以外での特産品や農産品の貨幣や商品との交換が行われた。

Ⅲ期:a) 街道整備により、藩は大量一括輸送が行えるようになり、領国間取引が活発化した。b) 庶民の往来が活発化し、サービスとして旅籠、遊女屋等が生まれ宿場町として発達した。c) 宿場町は金融や酒蔵など農村の生産要素を補完し、生活は富裕化した。

5-2. 統治と港津の発展

I 期:a) 長州藩等西国の藩にとって、瀬戸内海は参勤交代の重要幹線であり、海駅には御茶屋が置かれた。

II 期:a) 藩の玄関口として、津には産業振興の為に越荷会所^{※6}、沿岸警備のための御番所^{※7}が置かれた。b) 商人は藩の交易と産業振興策により市場が活発化した。c) 藩による周辺農漁村への塩田や商業作物開発が奨励され、農村の機能は多様化した。

III 期:b) 港町での商人の職能は多様化し、北前船^{※8}に代表される廻船業を営む豪商が出現した。

6. 近世の物流交易・文化交流のシステム

中・近世は、海運による物流が飛躍的に発達した。それは、地域経済が発達し、藩が廻船業者や商人との関係性が強めたことが要因である。物流交易のシステムは海運という性格上、政治経済的な影響を強く受けるため、I 期：中世の荘園経済発達期、II 期：朝鮮出兵の影響、III 期：鎖国と幕藩体制の確立、IV 期：西廻り航路による全国ネットワーク網の確立の4つの時期に区分される。

また、文化交流のシステムとして、朝鮮通信使が寄港地に与えた影響を文化交流に依る機能として着目しa) 藩、b) 商人の果たした役割について分析する。

6-1. 中世・近世前期の物流交易システム(図6-1)

I 期: 荘園主の委託より始まった廻船業は戦国期には、飛躍的な発展を遂げる。a) 大名は津整備、交易の庇護をした。b) 商人は廻船業への従事のみならず、倭寇や水軍として独自に武力を持つに至るものも現れた。これらは日本海や瀬戸内海を中心に発達した。

II 期:a) 豊臣秀吉の朝鮮出兵は、造船、津の大規模化、大量の水夫の需要といった大きな影響をもたらした。結果として、b) 海運技術は全国に伝播したが、独立を誇った海運勢力は各地の地方勢力に従属した。

III 期: 徳川幕府の幕藩体制と鎖国の確立は、国内交易の需

	I: 中世の荘園経済	II: 朝鮮出兵	III: 近世前期: 幕藩体制
a 幕府	南蛮貿易: 自由な往来 弱い中央政府 領主 許可↑年貢米	保護貿易 海賊禁止令 朝鮮出兵	鎖国体制の確立 幕藩体制による全国分割統治体制 鎖国による国内交易の増加 日本海側・瀬戸内海諸港の交易活発
a 藩	荘園主 自己の輸出港と流通網整備 ↓ 依託	守護大名 津整備 各地大名 大型船の建造 津の大規模化	藩大名 津の整備 河津の開発 ↓ 地域振興政策 「海駅」整備 拠点港の商港化
b 廻船業者・商人	水運・商業 商農未分離 漁業・塩業	廻船業の発達 →商人化 武器・兵器の運搬・資金提供 水夫・船匠の総動員 支配権力への服従	藩権力との強い結びつき →運賃積型経営 豪商の誕生 商機能の専門分化 亮寛問屋/倉庫 蔵宿/船問屋 特産品工場

図6: 中世-近世前期の物流交易の担い手の関係性

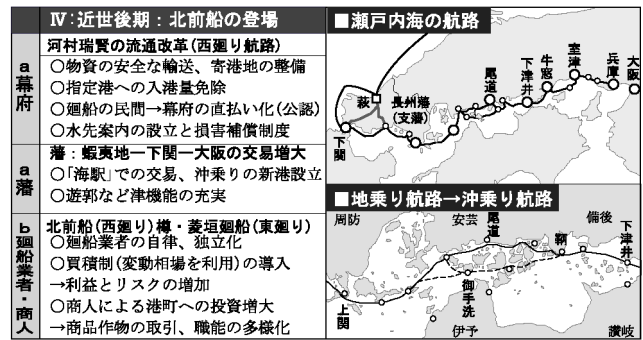


図7: 近世後期の各物流の担い手の関係性

要増加と、それに伴う各藩の生産性と独自性をより高めた。

a) 藩は津整備と河川開発により、領内の物流基盤を確立し、津には問屋や各種産業を誘致した。b) 廻船業者は、藩との強い連携のもと、運賃積(定額の運賃料金)による物流を担った。

6-2. 近世後期の全国流通ネットワークの完成(図7)

IV 期: a) 河村瑞賢による西廻り航路の開通は、寄港地の整備や水先案内の設立と幕府による損害補償制度の設立など物流革命といえるものであった。

b) 廻船業者は日本海沿岸では、若狭湾の敦賀・小浜湊より街道を通り、大消費地大阪に運ばれていたが、西廻り航路の開通により、瀬戸内海を通過するようになり、瀬戸内海の諸港は大いに繁栄した。千石船^{※9}などの船舶の大型化は、地乗り航路から、沖乗り航路への移行を促し、それに伴い新旧の津は盛衰した。北前船は運賃積から、地域の変動相場場を利用し、津を周回することで収益を得る買積制に移行した。廻船業者は藩による管理から自立して物流を担い、全国の物流ネットワーク網が整備された。

6-3. 朝鮮通信使の道と文化交流システム(図8)

朝鮮通信使は、朝鮮から学術、楽士、医術等の最先端の文化人も同行しており、対馬藩や自藩の間人も含めた御接待の総人数は、千人を超える規模であり、官民ともに多額の負担が必要と

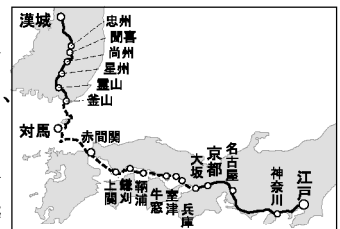


図8: 朝鮮通信使の道

された。同時に、最高品位の文化交流や、通信使の来訪を契機とした社会資本整備のきっかけとなった。

a) 瀬戸内海沿岸や街道筋の各藩は、海駅・宿駅に参勤交代に利用する御茶屋、都市盤施設を増築・新築をすることにより御接待^{※10}をした。b) 商人は藩の指示の下、外交使節の通過する通りの家屋や道の修繕、防災対策、札や提燈の配置計画などを行った。

7. 地域社会資本の付加価値

5・6章の整理より以下の付加価値が整理された。

① 統治システムの地域社会資本における付加価値

- ・ 宿場町が都市と農村間の貨幣経済を結び付け、旅人の往来を補完する役割をもったこと。
- ・ 津が藩の生活的経済的要地として地域内と先進地域の文化や技術を伝える結節点として機能したこと。

② 物流交易システムの地域社会資本における付加価値

・各藩が地域の生産品の付加価値を高めるために、農村や津での特産品の開発を行い、結果、藩単位での生産性と独自性が高まったこと。

・津が北前船や参勤交代を通じて、廻船業者は船上を通じて日本各地をネットワーク化し、物流交易の結果、各津には文化的・経済的足跡を残したこと。

③文化交流として朝鮮通信使がもたらした付加価値

・停泊する宿場や津が、藩の拠点都市や商港であり、来賓を契機とした都市の修復や美装を施したこと。

・静的な封建的秩序の中での大規模なイベント性が、官民双方に華やかな文化交流をもたらしたこと。

8. 現代における地域社会資本の利活用(図9)

地域社会資本を利活用した地域活動に取り組んでいる団体に、7章より得られた近世の各システムでの地域社会資本の付加価値を基礎に質問事項を作成し、ヒアリング調査を行った。結果、a)生活圏、b)交流圏での地域活動の現在の活動目的と将来的な方向性が明らかになった。

8-1. 地域社会資本の統治システムの利活用

a)生活圏では、自治体での街道を利用した大名行列や参勤交代路の復元、将来的には地域の総合学習の場としての復元が目指されている。b)交流圏では、街道の沿線自治体の連携によるイベントの開催や、かつての津のネットワークを利用した自治体のサミットが開催されたが、継続的な活動には財源的な支援も含めた体制づくりが必要である。

8-2. 地域社会資本の物流・交易システムの利活用

a)生活圏では、街道の沿線各主体の協力による観光散策マップによる地域おこしが行われ、港津では、地域住民による地域文化の向上と再発見を目的とした会報誌が発行され、将来的には情報の全国発信が狙われている。b)交流圏では、かつての港津ネットワークの再構築が模索されている。

8-3. 地域社会資本の文化交流システムの利活用

a)生活圏では地域社会資本の歴史的積層性に着目した祭りの復興による地域全域の演出が為されている。b)朝鮮通信使の道は、かつて交流のあった自治体、韓国の都市との交流も活発化している。

9. 総括

総括として、1. 街道、2. 港津の地域力再生にむけた視点を整理する。その際、①利活用実態から明らかになった視点。②現在は埋もれているが今後の利活用の有用性が考えられる視点の2点に着目する。

9-1. 街道の地域力再生にむけた視点

①NPO全国街道交流会議^{*11}による、全国の街道まちづくりのネットワークが活発化しつつあり、街道を介した歴史文化の再考や、自治体やNPOの連携による街道を活用したまちづくりの動きが広がりつつある。

②街道の地域資産に着目した活動は活発化しているが、本来の街道の役割である宿場町が農村を補完し、旅人の往来を支え、地域交流の幹線となっていた近世の街道の仕組みを、地域の個性豊かな再生を支える地域社会資本として捉え直す視点が必要である。

9-2. 港津の地域力再生にむけた視点

①近世の代表的港津は、過疎地域に存在するものも多いが、港津間の海を介したネットワークを利活用した観光や地域力再生にむけた視点が必要である。

②港津が地域内の生活圏と交流圏を結ぶ結節点として陸と海の双方をネットワークした機能は、今後の方向性が模索される地方港湾や過疎化の進む港町の地域力再生を進める上で、視点として着目する必要がある。

【補注】

※1社会資本に関する議論：H13国土交通省社会資本整備審議会：第一回総会、※2文献整理：下記参考文献に記す、※3ヒアリング：萩市田中氏、嶋屋友の会柏山氏、加賀市見附氏、対馬市、全国街道交流会議古賀氏に電話での回答を伺った※4廻船業者：北前船などの海運による物流と卸売を担った民間運送組織、※5駕籠建場：藩主一行の休憩施設、※6越前会所：津の藩の積み下ろし施設、※7御番所：藩の港湾警備施設、※8北前船：18世紀初頭から若狭湾を中心に発達した全国的な廻船組織の総称。※9千石船：※千石を積む大型船、※10御接待：朝鮮通信使への藩主のもてなしを指す。※11：H13年全国街道交流会議が設立

【参考文献】

1) ソーシャル・キャピタル—豊かな人間関係と市民活動の好循環を求めて/平成14年度内閣府調査、2) 街道往来vol1.2.3/全国街道交流会議資料、3) 萩藩関係資料/萩市・下関市、4) 会報誌「むろのつvol1.4.5.8.9/嶋屋友の会、5) 港津都市/北見俊郎、6) 江戸の外交都市：朝鮮通信使とまちづくり/三宅 利一、7) 歴史の道調査報告書—赤間関街道、萩往還/山口県教育委員会注) 本稿は平成18年度「北海道大学大学院工学研究科修士論文(古屋武志)」に基づき加筆・修正したものである。

	統治システムの付加価値		物流交易システムの付加価値		文化交流システムの付加価値	
○地域社会資本の付加価値(7章より抜粋)	○宿場町が藩内の農村と都市を補完した	○津が藩領内と領国間を結ぶ結節点となった	○藩の地域の独自性に着目した特産品の開発	○北前船や参勤交代の文化的・風俗的な遺産	○来賓や往來を継起とした都市の修復と美装	○封建的秩序の中での大がかりなイベント性
■質問事項：現代への地域社会資本の付加価値の置換え	■地域内での街道・津の役割に着目した活動	■旧街道と津の交流	■地域資産の発掘や地域活性化の取り組み	■物流交易で結びついた都市間交流	■祭り等のハレの場の演出	■朝鮮通信使を通じた国内/国際間文化交流
■地域活動の事例	■参勤交代文化の蓄積	■街道の沿線自治体間の交流			■朝鮮通信使文化の蓄積	
事例(活動テーマ)○関連団体	生活圏	交流圏	生活圏	交流圏	生活圏	交流圏
①萩往還(街道)	○町内会による大名行列	○姉妹都市輪島市との参勤交代大名行列	○萩往還散策マップ作成	○陶器文化の姉妹都市輪島市との交流(市民・市による交流)(表敬訪問)		
○萩市		○萩往還マラニック大会開催(民間事務局、沿線住民、自治体、具)	○沿線イベント、現地調査(行政、沿線住民、市民観光協会、郷土史家)			
○萩市観光協会			○地域文化の向上と再発見のための会報誌発行	○瀬戸内海の港町の交流(港町ネットワーク瀬戸内)→海道の復活	○八朔のひな祭りの復活→室津全域のハレの日の演出	○朝鮮通信使縁地連絡協議会との交流
○中国街道/ネッサンス(国交省)	○参勤交代路「室津街道」の復元	○参勤交代路「室津街道」の復元の自治体間連携	○現地学習会での交流			→通信使の道の世界遺産化
	→歴史と自然の響る歩道		→情報の全国発信			
	→子供達の総合学習の場		→ブックレットの発行			
②室津(津)				○北前船主や船問屋の邸宅等博物館施設のネットワーク化の相談		
○「嶋屋」友の会				→共通図録の作成等		
○港町ネットワーク瀬戸内						
③北前船(物流交易)		○北前船サミットの開催(加盟港20町の都市交流)→現在は休止中				
○全国北前船セミナー(民間)						
○北前船サミット(関係自治体)						
○加賀市						
④朝鮮通信使(文化交流)						○朝鮮通信使ゆかりの街の全国交流大会(連絡協議会)
○朝鮮通信使縁地連絡協議会						○韓国釜山とのイベント共催(対馬市)
○対馬市						
	凡例：○… 現在の活動 →… 将来的な方向性					

図9：地域社会資本の付加価値と現代の地域活動にみる利活用