

〔課題報告〕

交通・運輸の変遷とその変革期の諸問題

木 下 良

- I. はじめに
- II. 原始・先史時代の自然発生的通路から、
律令国家による計画的道路網へ
- III. 近世水運の発達と近代前期に至る国内水
運
- IV. おわりに

I. はじめに

交通・運輸の手段や経路の変化は、流通面を通じて産業構造から住民生活に至るまで、地域に大きな変化をもたらすが、特に流通の中心地としての都市の盛衰に大きく関わることになる。筆者は先に、開拓期のアメリカ合衆国における交通手段の変遷に応ずる都市の発達を、Mark Jefferson¹⁾の分析に倣って再検討した。Jefferson は表1に示すように、19世紀中に人口10万に達した諸都市を、その人口が10万に達した年代と、その都市が発展するのに最も関係が深いと思われる交通手段との関係について考察し、大西洋の海港が最も早く発達し、次いで河港、湖港、最後に鉄道による大都市が1880年代以降に相次いで出現する状況を分析した。

筆者²⁾は、人口10万という大都市に達した段階では都市機能も複雑化し、都市発展と交通手段との関係を純粹に検討するためには適当ではないと考えたので、これらの都市が交通手段と最も密接に直接的に関係すると思われる、都市成立期に当たる人口8,000³⁾に達した年代について、同様の分析を試みたのが表2である。

これによれば、Jefferson が鉄道都市に入れ

た Rochester, Syracuse, Columbus, Worcester の諸都市は運河都市として分類出来るし、Jefferson が疑問符を付した Providence はまさしく海港、Memphis は河港、Toledo は湖港として問題はなく、交通条件という範疇に入らないため「その他」に分類された Washington も海港に入れることができよう。この表から、アメリカ合衆国における交通手段の変遷に応じた都市発展の時代区分を、(1)大西洋海港都市発展時代(植民地時代~1830)、(2)内陸水運都市発展時代(1810~1860)、(3)鉄道都市発展時代(1830~1900)とし、さらに(2)を、(A)河港都市発展期(1810~1850)、(B)運河都市発展期(1820~1850)、(C)湖港都市発展期(1820~1860)に細区分することもできる。

さらに、1790年以来実施された10年毎のセンサスによって、各都市の人口増減の過程を見れば、特に河港都市は鉄道の開通によって打撃を受けたものと見られ、鉄道が開通した10年⁴⁾の人口増加率はその前の10年⁵⁾に比べて、格段に低い。次の10年⁶⁾でやや回復するのは、新たに鉄道による交通機能が付加されたことから来る新たな都市発展を示すものと思われるが、河港だけが交通路と交通手段とを独占した時代は終わったため、もはや従前のような人口の急増現象は見られない(図1)。

近代的交通機関の発達期に開拓期を迎えたアメリカ合衆国の場合、このような現象が顕著に現われるが、歴史の古いのが国ではそれほど明瞭に見ることはできないにしても、交通の変遷が交通集落を中心に地域構造の変化をもたらし

表1 アメリカ合衆国大都市の都市成立期（人口10万）の年代と交通手段（Jefferson, M. による）

| | Ocean | River | Lake | Railway | Other |
|------|------------------------------------|--------------------------|-----------------------------------|---|------------|
| 1880 | New York | | | | |
| 1810 | | | | | |
| 1820 | | | | | |
| 1830 | | | | | |
| 1840 | Baltimore Boston New Orleans | | | | |
| 1840 | Philadelphia | Cincinnati | | | |
| 1850 | | St. Louis | Chicago | | |
| 1860 | San Francisco? | Pittsburgh Louisville | Buffalo | | Washington |
| 1870 | | | Cleveland Detroit Milwaukee | | |
| 1880 | Providence ? | | | Minneapolis Rochester Kansas City Omaha Indianapolis Denver Columbus Worcester Syracuse New Haven Paterson Los Angeles Scranton | |
| 1890 | | | Toledo? | | |
| 1900 | Fall River? | Memphis? | | | |

表2 アメリカ合衆国大都市の都市成立期（人口8,000）の年代と交通手段

| | Ocean | Inland Waterway | | | Railway |
|------|---|------------------------|----------------------|------------------------|-------------------------------------|
| | | River | Canal | Lake | |
| 1790 | New York Philadelphia Boston Baltimore | | | | |
| 1800 | Washington | New Orleans | | | |
| 1810 | | Cincinnati | | | |
| 1820 | Providence New Haven | Louiville | Rochester | Buffalo | |
| 1830 | | Pittsburgh St.Louis | Syracuse Columbus | Detoroit Chicago | Indianapolis |
| 1840 | Fall River | Memphis | Worcester | Cleveland Milwaukee | Paterson |
| 1850 | | | | Toledo | Scranton |
| 1860 | San Fracisco | | | | Minneapolis Omaha Kansas City |
| 1870 | | | | | Los Angeles |
| 1880 | | | | | Denver |
| 1890 | | | | | |

たであろうことは十分に考察できよう。以下、日本における交通・運輸の時代区分を概観し、その変革期における諸問題を考察してみたい。

そこで筆者は、とりあえず、政治史を中心とする日本歴史の一般的時代区分を参考に、表3のような「交通・運輸から見た時代区分」を試作した。政治体制の変革に伴って行政上の目的

から交通・運輸施設が新たに整備され、特に政治中心地が変わった場合には幹線交通系も大きく再編成されるので、交通・運輸の時代区分も一応は政治史的時代区分に対応させることができる。また各時代に小画期があり、次の時代への移行期が認められるのも、おおむね政治体制の小変化に関連することが多いが、交通・運輸

表3 交通・運輸から見た時代区分 (◎次の時代への移行期, ▲小画期)

| | |
|-----|---|
| I | 原始・先史時代 — 自然発生的通路の時代 — 生活道路 — 海の幸と山の幸 交易交通 — 黒耀石・琥珀(陸路)、ゴーホラ貝・翡翠(海路)など 地域国家の生成 — 古墳の築造と墓道、運河の開削 ◎ 国家統一への過程 — 征服説話、神の御坂(祭祀遺跡) 水運と港津(御津) |
| II | 古代律令国家 — 統一国家的交通・運輸の時代 — 軍用道路の築造 — 「車路」と古代山城、烽と駅路 ▲ 行政道路の整備 — 駅と伝 国家貢納物の水路輸送 — 国津、瀬戸内海と日本海『延喜式』諸国運漕功賃条 駅路と海路との関係(北陸道) 国司の海路赴任 — 国府津、『菅家文章』、『土左日記』 ◎ 令制交通・運輸の衰退 駅制の衰退 — 駅子の逃亡、国司の施設 官物輸送の衰退 — 荘園との競合 民営の「宿」の発生 荘園の年貢輸送に従事する「散所」の発生 |
| III | 中世荘園制下の交通・運輸 — 私的(民営)交通・輸送の時代 — 鎌倉中心の交通体系の出現 — 関東御家人と鎌倉街道 荘園年貢の海上輸送 — 荘園と港 社寺参詣 — 熊野(平安末以降)・伊勢(鎌倉末)・高野(南北朝)、その他 ▲ 室町時代、京都を中心に物資の集中、商業の発達 定期船・廻船(海の行商)の出現 — 櫓から帆へ、海賊と上乘(水先案内) 馬借・車借 関所(水路関)の濫設 ◎ 戦国時代、安土・桃山時代の近世的交通への展開 戦国大名の交通政策 — 他領との交通制限、領内の交通整備 織田信長・豊臣秀吉の全国的交通政策 — 関所の撤廃、道路の整備 |
| IV | 近世幕藩体制下の交通・運輸 — 全国的な人と物資の移動 参勤交替 — 江戸中心の交通体系、街道と宿駅の整備 社寺参詣 — 伊勢参宮、西国三十三箇所、四国八十八箇所、その他 渡し場と架橋 — 安倍川・大井川・天竜川、黒部川刎橋・神通川船橋など 関所と番所 — 商品の全国流通 — 各地の特産 河川交通の発達 — 河口港の繁栄 ▲ 海運の発達 — 西廻・東廻海運の発達、敦賀・琵琶湖水運の衰退 沖乗りによる風待港・避難港の成立 運河の開削 — 高瀬川・貞山堀・兼山堀・三左右衛門堀など |
| V | 近代 — 近代的交通機関の導入 汽船と内陸水運 — 運河の開削 臨水工業地帯の発達 — 運河の開削 沿岸航路の汽船化 — 風待港・避難港の衰退 鉄道の発達 — 宿場町の衰退 |
| VI | 現代 — 技術革新による新交通体系の発達 自動車の普及と道路の復活 — バイパスの設置、峠とトンネル、長距離フェリー— 高速交通網 — 新幹線・高速自動車道・航空路・高速船 大型専用船による大量輸送 — 人工港湾の造成、臨海工業地帯の発達 航空輸送の発達 — ローカル空港周辺における電子産業立地 |

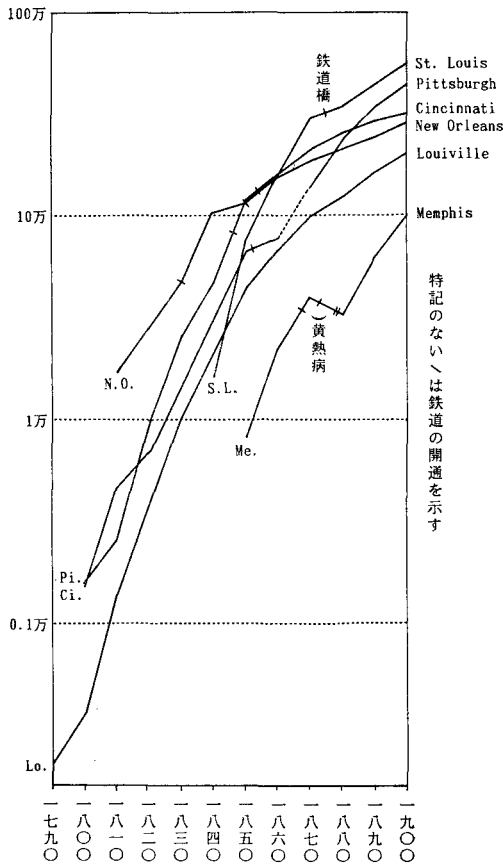


図1 河港都市の人口変化

手段の技術的変遷に基づくものもあり、時代が下るにつれてこの面が大きく作用するようになる。

さらに筆者なりに交通・運輸の変遷を中心に日本の歴史を概観すれば、特にまず原始・先史時代の自然発生的通路から中央集権的古代律令国家体制のものとの統一的・計画的交通への大きな変革があり、もう一つは近代国家の成立と共に近代的交通機関が導入されたことによる大変革があったように思われる。すなわち、中世・近世の政治的変革に伴う交通の変化は、古代律令国家の交通体系の変容・崩壊という大きな流れの中に起こった、建て直しに過ぎないと見ることができる。

近代的交通機関の導入による変化、特に鉄道の発達に伴う地域の変遷は従来の研究でも多く

取り上げられているので、ここでは政治体制の変革に伴う交通上の大変革の例として、古代律令国家の成立による統一国家の計画的交通・運輸が地域にどのような変化をもたらしたかを、また交通・運輸の小画期をつくる近世海運の発達を、主として技術的の面から起こった変化の例として取り上げることとする。

II. 原始・先史時代の自然発生的通路から、律令国家による計画的道路網へ

(1) 原始・先史時代の交通

まず日本歴史における最初の最大の変革は、大化改新をきっかけとする律令国家の成立であり、これによって交通・運輸の仕組みも大変革をとげるようになった。その変革は、3世紀弥生時代の状態を示す『魏志倭人伝』の対海（対馬）国の条で「道路は禽鹿の径の如し」とあり末廬国の条でもまた「草木盛んに茂り、行けども前人を見ず」と見えるような、まさに獣道・踏分道の状態にあった道路から、佐賀県吉野ヶ里で発掘された幅15～8mの、16kmを一直線に通る8世紀奈良時代の官道への変化として、最も端的に見ることができる。

原始・先史時代の自然発生的通路は上記のような状態であったが、その中にも地域内の生活道路だけでなく、末廬国や伊都国のような国と国とを繋ぐ道も通じていた。このような地域国家が形成される以前から、意外に遠距離の交易が行なわれており、例えば縄文時代においても石器の原料として優れた材料である黒耀石は遠隔地に運ばれ、長野県和田峠産黒耀石を原料とした石器が東京湾沿岸で発見されたり、また石鏃を矢柄に、銚やヤスを柄に装着する際に用いられる膠着材として、秋田地方で産する天然アスファルトは福島県いわき市や能登半島付近でも見つっている。このような生産に直接関係したものばかりでなく、糸魚川市小滝産の硬玉（翡翠）製の玉珠は東日本に広く分布している。

また日常生活圏も相当に広く、四国山脈の石槌山麓に近い愛媛県上浮穴郡美川村の岩陰遺跡では、カワナを主とする貝層中からは海産の

貝類も認められるので、直線距離で約40 kmを往復して海岸に出て貝類を採集して帰ったものと見られる⁵⁾。おそらく尾根筋の道が利用されたのであろう。

(2) 地域国家の生成と統一国家形成途中における交通

地域国家の形成が進む弥生・古墳時代になると、このような地域間の交通は伝承としても残り、例えば『古事記』や『出雲国風土記』に見える出雲の八千矛神（大国主神）が高志（越）国の沼河比売に求婚した説話は、先述の玉の原料として糸魚川の硬玉を求めたことに因むものと思われる。これを裏づけるように、同地産硬玉を原料とした玉造遺跡が島根県の玉造温泉などに見つかっている。『万葉集』に「淳名川の底なる玉」と歌っているように、現在の糸魚川に当たる古代の沼川の地は玉の産地であったからである。沼川とは「瓊の川」から出た地名であろう。

このような地域国家においては、壮大な古墳の築造に関係して、墓道の整備、資材を運搬する運河の掘削など、交通・輸送条件の整備もみられたと考えられ、古道や運河の走向が古墳の軸線や正面の方向と密接な関係があると考えられる場合がある。大和政権の全国統一過程においては、『日本書紀』や『古事記』などに見える景行天皇や日本武尊の征服説話があるが、その行程は律令期の駅路の原形を示すと見られるものがあり、例えば相模から走水（浦賀水道）を渡って上総に向かう道筋は、坂本太郎⁶⁾が指摘するように、武蔵国が東山道に所属していた当時の東海道主路を示すものと思われる。

この時代の交通路を示すものとして、美濃と信濃の境の神坂峠や信濃と上野との境の入山峠などで発見された祭祀遺跡があり、剣と鏡と玉の石製模造品を出土する。『万葉集』には「たむけの神に幣まつり」などとあって峠の祭祀が営まれたことがわかるが、石製模造品の祭器は6～7世紀にさかのぼるのである。信濃におけるこのような祭祀遺跡は蓼科山北麓の雨境峠など

にもあり、一志茂樹⁷⁾はこれらを結ぶ令制以前の古東山道路線を想定している。

前述の大国主命の求婚説話に見る出雲と越との交流は、日本海水運が主要な役割を果たしたと考えられるが、瀬戸内海はもとより各地の臨海地には地方中心地の外港とも言うべき港津が発達したと思われ、筆者は各地の御津（みつ・みと）地名がそのような地方的中心港津を意味するものではなかったかと考えている。

(3) 統一国家による計画的大道の建設と駅伝制の施行

計画的大道の建設を記すものとしては、『日本書紀』仁徳天皇14年条に「大道を京中に作る。南門より直ちに指して丹比邑に至る」との記事があり、坂本太郎⁸⁾は難波の高津宮より河内の丹比郡の辺りまで、積極的に道路の造成を行なったことを示すもので、そのための人力の動員が可能となり、造成の技術も進歩していたとする。一方、岸俊男⁹⁾はこれを史実とは見ず、後世の事実を仁徳の治世と言われるものに付託させたものと解し、推古天皇21（613）年11月条に見える「難波より京に至るまでに大道を置く」の記事を史実と見る。前者は、難波京の朱雀大路の延長線上に直線の道路痕跡を残して、堺市の今池遺跡で幅約18mの道路跡として発掘された「難波大道」の名で呼ばれる道路に当たると思われるが、これを仁徳朝に遡らせる根拠は全く無い。後者は難波大道から丹比道、竹の内峠を越えて奈良盆地の横大路に達する経路に当たると見てほぼ間違いのない。岸はこれらの諸道を含めて、奈良盆地と河内平野の直線道は推古朝に敷設されたものと見ている。少なくとも畿内においては、7世紀前半には計画的大道が建設されたのであろう。

大化2（646）年の「改新詔」には「駅馬・伝馬を置け」と見えるのに対して、いわゆる「大化改新」の史実があったかについては疑問を置く解釈もあるが、駅路に関しては天武元（672）年の壬申乱当時に伊賀に駅家が置かれていたことは明らかである。当時は畿内とその周辺地域

には駅制も整備されていたが、その全国的展開は天武朝以降とするのが一般的解釈であった。

しかし、西日本には、特に北部九州に多くの「車路¹⁰⁾」の小字地名があり、場所によっては極めて明瞭な痕跡を残す古道跡が認められ、その大部分は『延喜式』駅路に当たるが、肥後国では明らかに『延喜式』駅路とは異なり、天智朝に築城されたと考えられる鞆智城と肥後国府とを連絡する路線をとっている。基肄城下にも「車路」の地名を見るので、筆者は、これらの「車路」は、天智朝に築城された山城と地方行政または軍事的中心地とを結ぶ軍用道路として建設されたものであろうと考えている。

駅路の軍事的性格を特に強調する論はあまり見られないが、北陸道加賀・越中国境の俱利伽羅峠(270m)のように、すぐ北側に、現国道や鉄道が通る、より低く、より通過容易な天田峠(170m)がありながら、あえて高所を通るのは、古代駅路が軍事的側面を重視した結果、狭隘な鞍部を避けて特に見通しのよい屋根筋を選んだものと見られる。最近発見された肥前国高来駅から磐氷駅に至る駅路が、小城郡と松浦郡界の峠を越える部分も、現在の国道が通る笹原峠(84m)よりは高い約120mの地点に、切通し状の遺構を残して通過しているのも、同様な観点から理解できる。また、一般道路としては広すぎると思われる12mもの道幅などにも、軍事道路的性格は十分にあると言えよう。軍事道路は広ければ広いほど有用であるからである。

大宝元(701)年の大宝律令によって、律令国家は完成の域に達するが、これを継承する養老律令によれば、廐牧令・公式令を中心に駅伝制など交通に関する十数条が認められる。しかし、これだけでは当時の交通・輸送の実態を知ることにはできない。例えば「公式令」行程条に「凡そ行程、馬は日に七十里、歩は五十里、車は卅里」とあるが、車に関しては他に条文も無く、広範な車の使用を記す文献もほとんど知られないので、唐令をそのまま採用したに過ぎず、結果としては都とその周辺以外でも車はほとんど使用されなかったと解されてきた。

しかし、各地で発掘されている幅12m前後の直線的大道と、これらが「車路」と呼ばれること、また牛に因む地名や伝説が多く見られることなどを考えると、車の使用は十分に考えられるところである。そこで、後世には車とは何等の関係も無くなったとされる車持部は、本来の職掌が天皇の乗物の製作・管理に当たることにあつたから、その性格について再検討し、その分布にも留意する必要があるように思われる。車の使用例として、従来ほとんど指摘されていないが、『更級日記』によれば、作者の一行が上総国府を出発した当初は車を使用している。既に駅制も衰退した11世紀に、坂東の地で車がなお使用されていたことに留意したい。

駅馬と伝馬の使用区分については不明のことが多いが、本来は駅路と伝路とは別路であったはずであり、駅路が直線的計画道として建設されてそのサービス施設として駅家が置かれ、大化前代からの地域中心を継承することが多かった郡家を連絡する伝路は、多く既存の道路を利用したものであつたろう。すなわち、現代に対比すれば駅路は高速道に当たり、伝路は在来国道または地方道に当たると言えよう。事実、古代駅路と現代の高速道とはほぼ同様の路線をとり、また駅家とインターチェンジもほぼ同位置に当たることが多く、その名称にも駅名と共通するものがある¹¹⁾。

駅伝制は公的な通信と交通に官吏が使用する交通機関で、防人・衛士・仕丁などに任じられたり、調庸をはじめとする官物運搬に当たる場合など、公用の旅であっても庶民は利用することはできなかった。計画的直線道の駅路は歩行には不適で、また宿泊や休憩の際のサービスも駅家では得られないので、集落を連ねた自然の通路からなる伝路が多く利用されたのであろう。食料・寝具はもとより炊事道具まで用意し、路傍の家の軒先や木陰で野宿しなければならなかったという彼らの旅行の実態を知ることには難しいが、平城京跡から出土する木簡によれば、彼らの手によって全国各地から様々な品物が集められていたことがわかる。

以上のように、駅路など古代律令国家の官道は直線的路線をとって計画的に造成されたが、これらは単に道路としただけでなく、畿内においては都城の設置、地方においては国府などの行政中心地の設置、国・郡・里など行政界の設定、条里制の施行基準など、あらゆる古代的地域計画の基準線として機能したことが注目される。すなわち、7世紀後半から8世紀にかけて、日本の国土は計画道路を基準にして急速に大きく変容することになる。

都城は条坊制の都市計画に基づいて営まれ、国府の都市的計画については疑問視する見解が多いが、少なくともその国庁などの主要施設は計画的に建設されており、その設置にも道路が基準となったであろうことに既に指摘した。一般集落を計画的に再編成する必要は無かったと見られるが、駅家は中戸以上の戸を揃えて編成し、駅路の敷設に際して置かれたから、計画的集落を形成していた可能性が高い。

足利健亮¹³⁾は諸国国分寺が駅路に沿って位置することが多いことを指摘したが、筆者¹³⁾もまた常陸国の駅路の復原的研究を行なった際に、国分寺以外の寺院ないし瓦出土地が駅路に沿う例を述べた。また日野尚志¹⁴⁾は神社も駅路に沿って位置するものがあることを指摘している。これらの事例についてはなお研究の積み重ねが必要で、また、この他にどのような施設が駅路に関連して設置されたかも検討すべきであろう。

(4) 計画道の廃棄と駅伝制の変遷

ところで、近年の各地での発掘成果によれば、8世紀代に比定される幅12m前後の古代道は、多くは8世紀末には廃止されて、9世紀以降は路線を変えて必ずしも直線的路線をとることなく、同路線をとる場合も道幅は約6mに狭められたことが判明した¹⁵⁾。このことから考えると、これまで歴史地理学的方法によって検出された直線的道路痕跡は、多くは8世紀代の官道に当たり、必ずしも『延喜式』駅路に当たるものではないと見られる。すなわち、直線的計画大道は早くも9世紀にはその維持が困難になり、伝

路を駅路に転用したりすることもある、『延喜式』では駅路と伝路との区分も曖昧になったのではなかろうか。「事急ならば駅に乗り、事緩なら伝に乗る」とする『令集解』に見える平安時代初期の法家の説は、駅路と伝路とが併用されるようになった結果として、その使用区分を述べたものであろう。

ところで、筆者は、平成元年度の本学会大会において、共通課題「変革期の歴史地理」として「駅路研究における『延喜式』の資料的意義——律令体制崩壊期の残照として——」と題する研究発表を行なった。これは、多くの法制史研究者等によって既に指摘されているように、『延喜式』は律令体制崩壊期に当たって律令制復帰への最後の動きの結果生まれたものであることが明らかであるにもかかわらず、従来の駅路研究が『延喜式』駅路の復原を最も主要な目標であるかのように行なわれてきたことに対する反省として述べたものである。

『延喜式』はまさしく律令国家体制の残照に過ぎないのであって、これをそのまま律令期の資料とすることは慎まなければならないが、残照の中に本来の姿を忍ぶよすがはありうるのであって、その意味での資料として利用できることに留意しなければならない。

(5) 律令体制の衰退に伴う駅伝制の崩壊

既に平安時代初期に駅伝制が変容したと見られることは前述したが、10世紀後半には、急速駅伝制には崩壊した。例えば、10世紀後半から11世紀初頭にかけて書かれた清少納言の『枕草子』に、「駅は、」の書き出しで始まる一文に見られる駅名には、ひとつとして『延喜式』駅名はない。10世紀中ごろの成立とされる『大和物語』には、相模国の小総・箕輪など『延喜式』に見える駅名が現われるので、延長5(927)年に奏進された『延喜式』が実際に施行されたのは、40年も後の康保4(967)年であったから、その間は従来の『弘仁式』や『貞観式』などによって特に不便は無かったとしても、『延喜式』が施行に移された時は、既に有名無実のものに

なっていたのではなからうか。

制度としての駅伝は崩壊したが、官使の往来や国司の赴任などに馬匹や宿舎の提供はなお必要であったから、在地の国司が便宜を供給することになり、平安時代後期の諸文献に駅として見えるのはこれであって、たまたま同地に置かれることはあっても、『延喜式』など令制の駅家とは全く異なるものであった。国府所在地などでは国司館が利用されたりするが、在地豪族の居館を当てたり、不便の地では臨時に仮屋を立てることもあった。

臨海国にあっては、物資輸送はもとより人の往来にも水運が便であるから、交通輸送の重点は船と港津に移ってくる。既に神亀3(768)年には、大宰府と西海道諸国に任に赴く府官・国司は5位以上を除き船によることが指示され、大同元(806)年には山陽道諸国もこれに準ずる措置をとり、『弘仁式』では南海道も同様になり、『延喜式』では「凡そ、山陽・南海・西海道等の府国、新任官人任に赴くは皆海路を取れ」ということになる。これらの措置によって、内陸の西条にあった安芸国府が臨海部の府中に移ったとする解釈がある。

『延喜式』主税式諸国運漕雑物功賃条によれば、北陸道諸国が瀬戸内海沿岸諸国と共に海運がよく利用されたことがわかるが、国司の赴任はなお陸路であった。しかし、寛治5(1091)年に任国加賀から京都に向かった加賀守藤原為房は、海路を敦賀に向かい、琵琶湖でも船に乗って、敦賀での1日の休憩を含めて5日の行程で帰っている。『延喜式』主計式の海路行程の8日に比して短いだけでなく、陸路行程の空荷の場合の6日より早いのは、人だけで荷の積み降ろしを要しないからであろうが、駅伝制が衰退した陸路に比べれば、極めて楽な旅行だったのであろう。一般に駅路は海岸を通らず内陸部を通ることが多いが、北陸道は例外的に海岸を通る所が多く、他の諸道と異なり駅の位置も海岸にあるので、陸路から水路への転換も容易であったと思われるが、海運の重要性が高まるに伴って、国府などの行政中心も海岸部に移って

きたと思われる¹⁶⁾。

府中の名称は中世以降の国府または守護所の所在地を意味するが、若狭国では藤岡謙二郎¹⁷⁾や金坂清則¹⁸⁾が国府の所在を比定する内陸部から海岸に近い府中へ、能登国では内陸部の七尾市上古府から七尾港に近い府中へ、越後国でも内陸部の中頸城郡板倉町付近から府中と呼ばれていた海岸部の直江津へと、古代末期から中世初期にかけて、それぞれ行政中心が移転したことが考えられる。これらのうち、若狭府中の地は国府の外港であったと思われる小浜港付近にあり、能登府中は『延喜式』諸国運漕功賃条に見えて国津とも言うべき加嶋津に当たり、越後府中は国府を中流域に置く関川の河口に位置して、北陸道の駅を兼ねて国府津の役割をも果たしていたと思われ、駅名も水門であった。

その他の地方でも、尾張国では水運の便を持つ五条川に面して美濃街道に沿い、水陸交通の要地であった稲沢市下津が守護所の所在地となっていて、国府宮にあった国府に替わって行政中心となったことも同様の例となる。

荘園制の展開に、荘園領主による私的交通運輸の手段と施設が発達した。西国では一般に海運を利用できる地域が多いので、各荘園にもそれぞれ港が開け、瀬戸内海を通して米が輸送された。古代以来水運の便があった北陸からは、敦賀から琵琶湖を通して米を輸送した。これらに対して、水運の便に乏しい東国は重量物の輸送に適しないので、絹・布・綿などの軽量物が選ばれ、特に遠距離の陸奥・出羽では金と馬が最も主要な貢納物となった。荘園制の発展に伴う交通量の増加に応じて、道路交通を主体とする東国、特に東海道では古代末から各地に民営の営業的宿泊施設を中心にして、宿と呼ばれる交通集落の発展を見るようになる。

鎌倉幕府の駅制もこれらの宿を利用して編成されたもので、鎌倉を中心に後世鎌倉街道と呼ばれた道路網が設けられるが、それらの中には古代の駅路を再利用したと思われるのも少なくない。鎌倉街道の本道は先述したように宿を連ねたので低地を通るが、丘陵の稜線を通る別路

には直線的路線をとるものがある。西日本では水運が盛んになり陸路の利用が少なく、また開拓が早く進んで道路敷も耕地化されたのに対して、開拓の遅れた東日本では、未開拓地を直線的に通る古代道の路線はなお便宜を与えたからであろう。

林屋辰三郎¹⁹⁾によれば、散所とはその土地の住民が荘園領主に対して、封建的な耕作民ではなく地子免除の代わりにその身柄をすべて提供して隷属し、領主のために雑役を勤仕するものであったとするが、散所民の主要な仕事に荘園の年貢輸送があった。このようにして、散所が港や宿などの交通の要地に存在し、やがては、交通業者として自立する者も出てくる。森鷗外の小説で知られる「山椒大夫」の物語は『説教節』に基づいたものであるが、これを丹後国由良港に栄えた散所の長者（大夫）と見る解釈がある。このような交通専門家は、やがて馬借・車借となって中世末期の交通・輸送に主要な役割を果たすのである。

年貢輸送に当たる船の梶取りは、年貢輸送船に私物の商品を積載して、寄港地や目的地でこれを売却して利益を挙げ、やがて荘園領主の規範を脱して專業の販運業者に成長し、ほぼ南北朝期を境にして、梶取は船頭と呼ばれるようになる。荘園制の衰退に伴って年貢の金納が主になってくると、中央における消費材の補給は商品によって行なわれるようになり、商品の輸送が盛んになって海運業の繁栄を見ることとなる。

Ⅲ. 近世水運の発達と近代前期に至る 国内水運

(1) 近世水運の重要性

織田・豊臣政権の後を受けて、全国を統一した徳川幕府の治世下に展開した近世幕藩体制は、安定した統一政権の下に全国的な人の移動と商品の流通をもたらした。幕府は全国統一支配のために、五街道をはじめとする街道網を整備して伝馬制を拡充し、参勤交替の制度を実施して宿駅の整備も進み、宿泊施設と馬匹・人足を供給した。庶民の旅行も便利になり、交通量の多

い街道では馬・駕籠などの交通機関も利用できた。これらの諸街道には一里塚を設け並木を植え、外国人旅行者の記録にもよく整備された道路と評価されているが、一部の例外を除けば車の使用を認めず、歩行と騎行によることを原則としたから、道幅も2間(3.6m)程度で屈曲の多いものであった。その路線は多く現在の幹線道路系に継承されたが、車の通行には大幅の改修と路線の変更を要した。

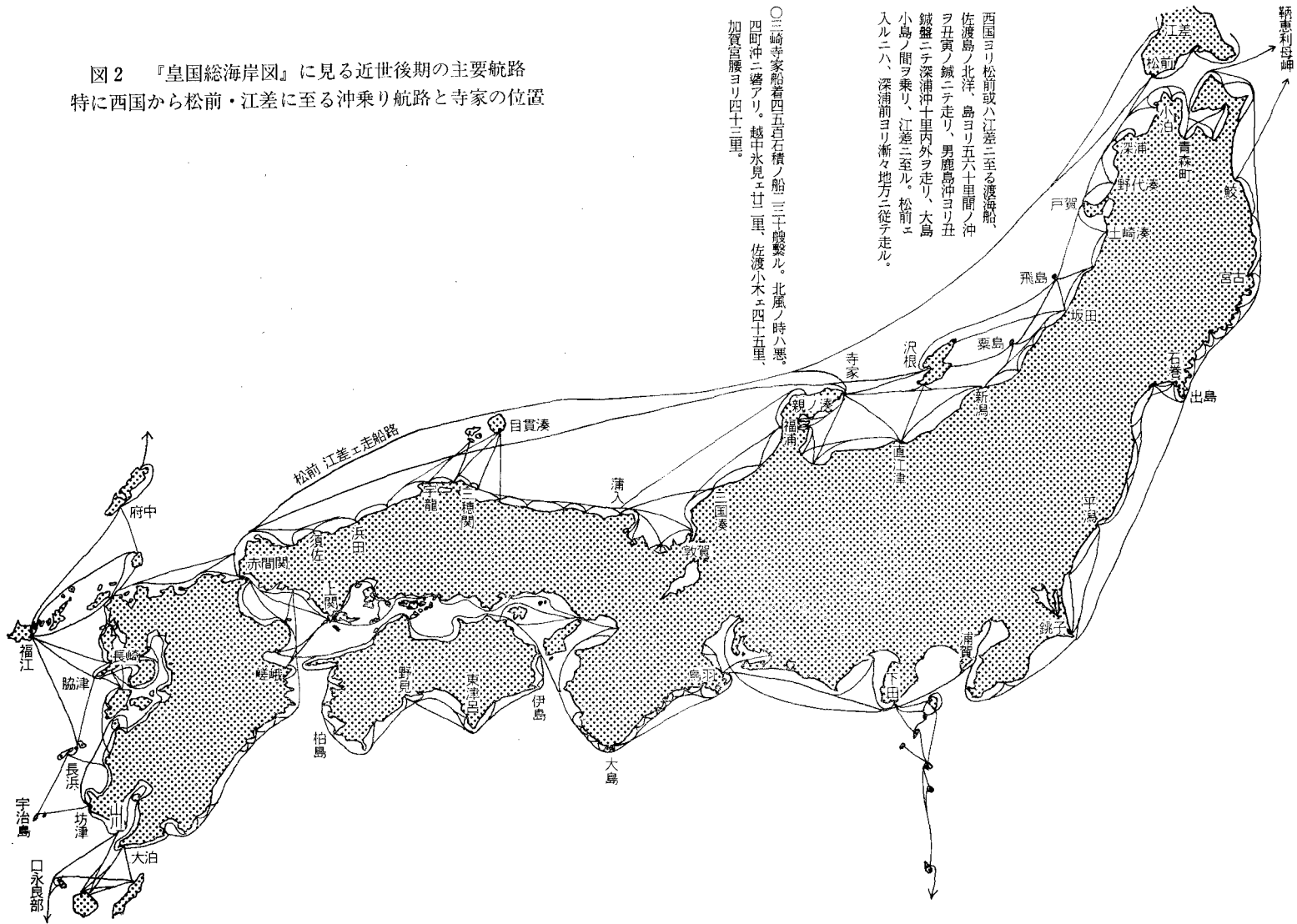
従って陸上における物資の輸送は牛馬の駄載荷、場所によっては人力に依らねばならず、極めて非能率的なものであった。そこで海運と河川水運が物資輸送の中軸となり、各地の港町が発達した。このような状況は、物資の輸送が陸路から海路に移行した古代末以来の状況ではあったが、商品の流通が全国的に広まった近世になって、特に水運への依存度が大きく、各地の港町が城下町に次ぐ都市的繁栄を見ることになった。現在の県庁所在地に城下町に次いで港町が多いことを知るが、城下町もまた、軍事的機能より交通・運輸による経済的機能を重視して港町に位置することも多かった。

(2) 沖乗り航路の開発に伴う寄港地の変化

古来近世初期までの一般国内海運は、船の性能や航海技術が未発達のため、「地乗り」と言われる沿岸航路によるものであった。もっとも、近世初期までは、朱印船など外国貿易に従事した外航船もあって、池田好運の『元和航海書』のような優れた航海技術書もあったが、寛永13(1636)年の海外渡航禁止令が出されてからは、それまでに導入されていたヨーロッパ式天文航海術も中絶してしまった。

地乗りは陸上の地形を目印に陸岸を遠く離れず航海を行なうことを言い、先ず出帆港で日和を見て順風を待って出港し、1日の行程を勘案して次の寄港地に達するという方法を積み重ねるものであったから、予定通りに行かない場合は出港地に戻ることもあり、半島や湾入など海岸線に出入の多いわが国の沿岸部を辿るには、多くの日数を要することとなる、極めて非能率

図2 『皇国総海岸図』に見る近世後期の主要航路
特に西国から松前・江差に至る沖乗り航路と寺家の位置



○三崎寺家船着四百石積ノ船三三艘繋ル。北風ノ時八悪、
四町沖ニ繋アリ。越中水見エ廿里、佐渡小エ四十五里、
加賀宮腰ヨリ四十二里。

西国ヨリ松前或ハ江差ニ至る渡海船、
佐渡島ノ北洋ノ島ヨリ五六十里間ノ沖
ヲ丑寅ノ艫ニテ走り、男鹿島沖ヨリ丑
寅艫ニテ深浦沖十里内外ヲ走り、大島
小島ノ間ヲ乗り、江差ニ至ル。松前ニ
入ルニハ、深浦前ヨリ漸々地方ニ從テ走ル。

的な方法であった。

そこで近世中期以降になると、全国的な商品流通の増大に対処する航海の迅速化が要求されるようになり、船舶の大型化、横風にも帆走可能な帆装と船型の開発、磁石の普及などによって、地乗りでは迂回コースとなる部分を直線的に走る「沖乗り」の実施、夜間航海を可能にすることによる昼夜連続の航海、「開き走り」と言われる横風帆走は無論として「間切り走り」と呼ばれた可能な範囲での逆風帆走などを行なうことによって、寄港地を減らして目的地に直行する遠距離航行が可能になった。

その結果、沖乗り航路では半島の先端部や離島の港が寄港地としてよく利用されるようになり、湾入部にあった地乗り用の寄港地は、それまでの重要性を失うことになる。江戸時代末の全国の航路と港の状況を図示した『皇国総海岸図』²⁰⁾によれば、図2に示すように、最も遠距離の航路は関門海峡北方沖合から一挙に蝦夷地の松前・江差に達するものであるが、その途中の隠岐の目貫湊、能登半島先端の寺家、佐渡の沢根、粟島、飛鳥、男鹿半島の戸賀などが、緊急の場合の寄港地・避難港として重要な位置を占めることがわかる。同様に、上方・江戸海運における紀伊半島先端の大島、志摩半島の鳥羽、伊豆半島先端の下田、三浦半島先端の三崎・浦賀など、また東廻り海運では牡鹿半島先端の出島、犬吠岬に隣する利根川口の銚子なども同様である。

特に東廻り海運では、房総半島から直接浦賀水道に入るには海流と風向とに難があるので、一旦下田から三崎・浦賀に寄港し、風待ちをしてから江戸湾に入ったので、これらの諸港は江戸・上方海運の船と共に非常に賑った。浦賀と下田が幕末における開国の舞台として重要な位置を占めたことも、以上のことから理解できる。しかし、これらの諸港の多くは単なる寄港地に過ぎず、船乗り達の間ではよく知られても、物資の集散港と違って特に都市的發展を見ることはなく、世間一般にはほとんど知られない存在だったのであろう。

沖乗りによる遠距離航海の実施によって、それまでの繁栄を失った港と航路が多く生じた中でも、最も大きく影響を受けたのが敦賀港と琵琶湖の水運であった。前述した『延喜式』主税式諸国運功賃条によっても知られるように、古くから日本海の水運は発達してその航路は敦賀に集中し、さらに琵琶湖の水運を通じて京都に達し、さらに淀川水運によって大坂から瀬戸内海に通じていた。一方、琵琶湖は揖斐川の水運を通じて、濃尾平野から、さらに東海地方にも連絡することもできた。このように国土の中心部に位置して内陸水運の便を持つことから、近江商人の全国的経済活動が生まれ、織田信長はその戦略的見地から湖岸の安土に築城したのであった。このような交通的優位性も、敦賀から琵琶湖、琵琶湖から京都または伏見に至る、短距離ではあるが陸上輸送を介在させることが、もはや近世には大量の物資輸送には適しないことになり、日本海の物資を直接瀬戸内海に送る西廻り海運が開発されたことによって、敦賀は日本海海運の主軸から外れて、その入港船数・扱荷共半減するに至った²¹⁾。

敦賀に限らず、湾入部や平坦な海岸線に位置する従来の地乗りの寄港地は、城下町の外港や大河の河口にあって物資の積出し港となるものを除いて、海運の幹線から外れることになるが、なお大廻り海運を補足する小廻り海運の船の寄港地としては利用された。これらの小廻り海運には200石積み以下の小型船が使用されたが、これらは河川交通の川船と共に江戸時代の地域的流通経済においては、重要な役割を果たすものであった。

(3) 河川交通の盛行と運河の開削

古来物資の輸送には船が用いられたので、河川交通は地方的な流通経済の動脈であった。全国的物資の流通を担う海運の発達に伴って、海港から内陸部への輸送は河川舟運が主役となった。かくして、商都として栄えた大坂と古都京都とを繋ぎ、さらに琵琶湖水運に連絡する淀川水系や、江戸を控えて関東平野を貫流する利根

川・江戸川などをはじめ、各地の河川が内陸交通輸送に用いられることになり、多くの河港・河岸が発達した。特に利根川は、本来東京湾に注いでいたその流路を変え、銚子に至る河道を開いたことによって、房総半島を廻ることなく鹿島灘から江戸までの内陸水路を通じることになり、東北地方太平洋岸のみならず東廻り海運によって、日本海沿岸からの物資を江戸へ運ぶバイパスとしての役割も果たした。

河川交通では河口港は海洋・内陸運輸の引継地、物資の集散地として特に繁栄し、大坂（淀川）は別格としても、銚子（利根川）、石巻（北上川）、秋田（雄物川）、酒田（最上川）、新潟（信濃川）、三國（九頭竜川）など大河の河口港がよく知られる。また河川の遡航限界や街道の渡河点は水陸輸送の接点となって、交通集落を発達させた。

内陸水運は自然の河川流路に経路を制約されるので、その利用範囲をより拡大するために、これらの水系を人工的に延長し、あるいは互いに連絡しようとする運河開削計画が古くから見られた。地形的に低平なヨーロッパでは内陸水運がよく発達し、特に18世紀以降は閘門の利用によって低い分水界を越える運河が各所に開通するようになり、大西洋・地中海・黒海・バルト海・白海・カスピ海などをそれぞれ連絡して現在もなお利用されている内陸水路網が形成されることになった。

地形の急峻なわが国では、一般に谷口部を遡航限界とし、上流の渓谷部は筏の流送が行なわれ、若干の貨物を筏の上荷として搬送することも行なわれていた。近世に入るとその運河化が促進され、渓谷部に船道を作ることによって、上流の盆地部まで舟運が開かれた。また、河川の流路は必ずしも要望される輸送経路とは合致しないので、鮮魚など急を要する貨物は迂回水路を短絡する連水陸路を通ることもあり、これらもやがては運河開削の対象地となる。さらに海港や可航河川に直接面しない内陸都市でも、運河の開削によって水運の便を得ようとするに至る。

具体例を挙げれば、慶長11（1606）年に角倉了以が大堰川を開削し、その翌年同様に角倉が富士川を甲斐の鵜沢に至るまで開削し、また京都市中から伏見に通じて淀川に連絡する高瀬川は、慶長16年にやはり角倉によって開削された。名古屋では慶長13年に熱田から城下に通じる舟入川（堀川）を開き、また姫路市街南部に残る三左衛門堀も、慶長年中に城下と海を繋ぐ運河として起工されたが完成に至らなかったものという。江戸でも、江戸川に通じる小名木川・船堀川の開削によって川船が直接市中に入り、また船場と呼ばれた大坂の商業中心地も運河に面していた。これらの運河は、城下町の建設が行なわれた近世初期に多く開削されている。

水戸藩では宝永4（1707）年以降に藩領の水運を江戸まで延長する目的で、澗沼を海に繋ぎ、また澗沼川と巴川を繋いで北浦に通じる運河を計画し、工事を始めたが、完成には至らなかった。このような運河の開削は近代初期に至るまで継続して進められた。例えば仙台では、慶長6年に始まった仙台城および城下町建設のため、阿武隈川流域の木材を運ぶ目的で開削されたといわれる木曳堀が、阿武隈河口の寺島から名取河口の関上に通じたのに始まり、次に万治2（1659）年から寛文13（1673）年にかけて、塩竈湾から現七北田河口の蒲生に至る舟入堀の工事が進められ、七北田川を遡って舟曳堀に入り仙台東郊の苦竹に至る舟運を通じた。関上・蒲生間は明治3（1870）年に開通し、同11年の野蒜築港に関連して、同16年には北上河口に至る運河計画が推進された。これらの一連の運河を伊達政宗の諡号に因んで貞山堀と呼ぶようになり、延長33 kmに及ぶ運河系が明治22年に完成した。

また、各地の沖積平野の開発が進むと、洪水予防と灌漑水路の開発の両面から河川改修が進行し、これらはまた多かれ少なかれ水運の利用をも意図していた。利根川の流路東遷や江戸川の開削などはその代表的なものであるが、高梁川を分水して玉島港に至る高瀬通は、灌漑水路兼運河として延宝元（1673）年頃に完成したが、

その一ノロ・二ノロの水門は閘門として利用された。また享保13（1728）年に完成した見沼代用水を利用して、同16年に開通した見沼通船堀でも同様に、東縁用水・西縁用水と中央排水路の芝川との落差約3mに、それぞれ3か所の水門を設けて閘門として利用している。

西廻り海運の開発によって敦賀港と琵琶湖水運の重要性が減少したことは先述したが、これを回復しようとして敦賀から琵琶湖に通じる運河計画が起り、分水界の深坂峠北麓の疋田まで小船を通じる舟川が開削されたが、琵琶湖に達するには至らなかった。一方、京都側から琵琶湖に達する運河計画もあったが、これも実現するには程遠い状態であった。いわば海洋運河とも言うべき、日本海と瀬戸内海とを運河で連絡しようとする企ては、その他にも由良川と大堰川（淀川）、円山川と加古川などで計画されている。

このような運河化は汽船が内陸水路に就航するようになった近代前期にも推進された。利根川と江戸川を短絡する利根運河は明治23年に開通して汽船を通し、琵琶湖から京都を通過して伏見に通じる琵琶湖疎水は、閘門・インクラインなどの施設を備えた近代的運河として明治27年に完成し、また富山市街と外港の岩瀬港とを繋ぐ富岩運河は昭和10年に竣工し、琵琶湖を日本海また太平洋に繋ぐ運河計画も、太平洋戦争前まではしばしば話題になっていた。

（4）近代前期における汽船の就航

国内海運と内陸水運の隆盛は、明治時代に入って新しい近代的交通手段の導入後もなお継続する。初期の汽船は風波に弱く平水路に適したから、特に湖水・河川交通に先ず採用され、鉄道が敷設されるまでの短い期間ではあるが、内陸交通・輸送の主役となった。利根川・霞ヶ浦水系と淀川・琵琶湖などで定期航路が開設され前述したように運河の開削、新しい河港の開設も見られた。しかし、鉄道の急速な発達によってまもなく内陸水運は急激に衰退し、やがては消滅することになる。

これに対して海運では、明治10年代には汽船に先立って西洋型帆船の導入が進められたが、従来の日本型船に一部西洋型船の構造を取り入れて西洋型の帆装をした「合の子船」が建造されるようになって、西洋型帆船の輸入は明治11年、建造は同13年を頂点に減少する。汽船は明治27～28年の日清戦争を契機に急増することになり、明治29年にはトン数（日本型は石数を換算）において帆船を上回るようになるが、近海海運の就航船はなお帆船が主体であった²³⁾。その後、近海海運においても帆船から汽船、また石油を燃料とする焼玉エンジンの普及によって機帆船に変わっていき、機帆船は帆走と機走とを併用することになってはいたが、実質的には帆走することはほとんど無くなった。

このように帆船が使用されなくなると、前述の沖乗り航路の寄港地も全くその存在価値を失い、下田や三崎・浦賀なども単なる地方港湾または漁港に過ぎないものとなった。

IV. おわりに——現代は変革期か？——

筆者は『歴史地理学紀要』28号（情報・交通の歴史地理、1986年）に「歴史地理的に見た交通・通信・情報の諸問題」として述べた中に、モータリゼーションによる地方鉄道の斜陽化についてふれて、このような近年の変化も、既に歴史地理学の対象となるのだろうかとか問いかけたことがある。果たして現代は交通・運輸の変革期であろうか。

（1）燃料革命のもたらしたもの

1960年代に急激に進行した石炭から石油へという燃料革命は、産業構造を大きく変化させることとなったが、交通面においても当然大きい変化をもたらした。鉄道ではわずかに残っていた蒸気機関車が一掃されてディーゼル化され、さらに電化が進行したが、その発電も火力発電が石炭から石油へ変わり、「水主火従」から「火主水従」へと移行したのである。さらに、急速なモータリゼーションの進行に伴って、道路の整備・改修、新道の開通、特に高速自動車道の

建設が行なわれることによって、陸上交通の主役は鉄道から道路へと移行した。

すなわち旅客輸送は、地方交通においては駅間距離が長く列車の運転間隔も大きい鉄道は、停留所が市街地や居住地の近くにあつて、運転回数も多い路線バスに比べて不便が多いため、近距離交通では鉄道はバスに競合できない。鉄道は遠距離交通に主点を置くようになり、特急の運行を増やし各駅停車の列車運行は少なくなるので、特急の停車しない小駅はますます不便になる。従つて、特急の運転を見ない地方路線はその存在価値が減少した。貨物輸送においてはさらに甚しく、コンテナを使用してもなお積換えを必要とする不便があるため、工業原料や製品などの重量物の大量輸送を除いては、トラック輸送の便に敵すべくもなく、特に小口の輸送は全面的にトラック輸送に移ってしまった。

その結果、1965年度当時は旅客輸送の66.7%、貨物輸送の30.7%を占めていた鉄道は、1988年度には前者は30.4%、後者はわずかに4.9%を占めるに過ぎないものとなった。このようにして、かつての国有鉄道地方路線の多くは、JR各社から切り放されて第三セクター方式の経営に移つたが、既に廃線になったところもある。もちろん、建設中の地方路線は、多くが工事半ばにして廃棄された。これらの多くは、いわゆる政治路線として計画路線となつていたのであるが、既に着工当時から開通の見込みがないことが明らかになつていたにもかかわらず、工事に入った路線もあり、無駄使いの最たるものとなった。これらの廃線跡は、一部でバス専用道路として使用されている所もあるが、一般道路としては狭すぎるので自転車専用道路として利用されるものがある程度で、多くは無用の空地となつてゐる。

一方、バス路線もまた、運行回数の少ない僻地においては、自家用自動車の普及に伴つて利用者の減少を見、これに応じてさらに運行回数が削減されるといふ悪循環を繰り返して、やがては路線の廃止に至り、鉄道ローカル線と同様の運命を辿ることになる。

以上の産業構造や交通手段の変化は地域構造を大きく変化させることになる。ここでは、そのような変化が最も典型的に現われた山村を例にとつて見ることにしよう。かつての山村の主要産業としての林業は、木材生産と薪炭生産との2面があり、木材の輸送は大林地帯では森林鉄道も敷設されたが、多くは筏の流送によつた。針葉樹の人工林は多く大河川流域に発達し、その河口港が木材集散地となつてゐた。一方、薪炭は広く自然林の広葉樹を原料として生産され、多くは牛馬の荷駄として、時には人背で消費地へ運ばれた。

燃料革命による灯油と石油液化ガスの普及は、従来の一般的家庭燃料であつた薪炭の生産に大打撃をあたえ、生業を失つた山村は急激に疲弊し、過疎地となつていった。前述のバス路線の廃止は山村地域において多く見られてゐる。一方、大河川における水力資源開発は筏の流送を止めることとなり、林道が開発されてトラックが木材輸送の主役となつたため、かつての木材集散地であつた河口港はその地位を失ひ、代わつて消費地に直結する平野部に面した谷口部が木材集散地として繁榮することになる。

筆者は1953年に初めて十津川を経て新宮を訪れたが、十津川以南はバスを通せず熊野川をプロペラ船で下る途中では筏の流送に会い、新宮では河面いっぱい木材が集積されているのを見た。1970年に学会の巡検で同じコースを通つた時には、十津川は既にダム湖が連続し、五条に通じる国道を木材を満載したトラックが走り、桜井が新宮にかわる木材の集散地になつて、新宮ではもはや木材をほとんど見ることはできなかった。

燃料革命に密接に関係する海上交通の変革は、マンモス・タンカーを代表とする大型専用船の発達である。中東戦争の影響も受けたスエズ運河をはじめとして、大型船の通行不能な海洋運河の利用価値が低下して、世界的な主要航路の変化が見られた。また、先進諸国における鉄鉱など国内鉱物資源の欠乏と大型鉱石専用船の使用は、オーストラリアなどにおける新たな鉱物資

源の開発をもたらし、鉄鋼業の立地を資源立地型から市場立地型に、内陸部から臨海部へと移行させた。

わが国の国内水運においても、九州各地の諸炭田や宇部炭田から瀬戸内海沿岸・阪神地区の工業地帯に石炭を運んでいた機帆船が姿を消し、代わって石油備蓄基地から各地の精油所へ原油を、精油所から全国各地の消費地へ石油製品を運ぶ小型タンカーが運行するようになった。旅客輸送の面でも、海峡・島嶼への連絡船に代わってフェリーが運行して自動車交通を延長し、架橋によって全く道路化することとなる。さらに、長距離フェリーの運行によって国内海運もまた自動車交通の一翼を担うものとなった。

1965年には国内貨物輸送の26.0%、旅客輸送の31.7%を占めるに過ぎなかった自動車は、1988年には前者では51.0%、後者の65.5%を占めるに至った。交通・運輸機能は道路沿いに発達することになり、都市の機能や形態にも大きな変化をもたげた。新車・中古車の自動車販売店や貨物の集配センターが幹線道路沿いの都市郊外に立地し、小売商店も交通至便の地に立地して、駐車場を備えるスーパーや家具・家電品の大規模店舗が発達し、食堂・遊技場も駐車場を備えて道路沿いに立地してきた。

地方に行くほど自家用車の依存度が大きいので、駐車スペースを持たない従来のデパートや商店街が寂れていくという現象は、特に地方都市に顕著に現われてきている。さらに農山村部においても、自動車による購買活動距離が増大して都市部の商店を利用できるようになったため、集落内にあった食料・日用品店などが存立できなくなってきている。

(2) 長距離高速交通の発達、過密過疎

新幹線鉄道網と国内航空網の発達、高速道路網の拡充は時間距離の短縮をもたらし、北海道や九州をも首都圏から日帰り可能とすることによって、首都圏の中心地機能をますます集中化させることになった。その結果、首都圏はますます拡大して、都心から50 km 圏の人口は1989

年で全国総人口の23.4%を占めているが、実質的な首都圏は確実に50 km 圏を遙かに超えているので、おそらく全国の4分の1以上の人口が首都圏に集まっていることになる。通勤者を運ぶ郊外鉄道の新路線が開通し、ラッシュ時には座席を無くした電車を一部では走らせているが、通勤時間2時間以上も特別ではなく、新幹線通勤も見られるようになってきている。

極端な人口集中は地価の高騰をもたらし、庶民が容易には持家が得られなくなっていることは、既に社会問題となっている。また、首都圏では自動車交通が過密化し、都市高速道路の建設もこれに適応しえないまま、交通渋滞が日常化してきて都市機能を麻痺させるような状態をきたし、これに伴う大気汚染・騒音などの公害による環境の悪化も、また無視できないものとなってきた。

現在既に路線計画が進められているリニア・モーターカーが完成し、現在は取り残されている水上交通・輸送の高速化も、ジェット噴流推進による高速船の計画が実現すれば、その傾向はますます促進されることになろう。

これらの諸現象は京阪神圏、中京圏でもこれをやや縮小した形で現われ、また地方中心都市もミニ首都圏化してきている。一方、過疎地は道路が改修され車が通じるようになって、ますます過疎化を促進することになったと言われる。すなわち、現代の交通発達是全国的に極端な過密と過疎を作り出したと言ってよい。

しかし一方では、付加価値の大きい集積回路(IC)などのような高加工度産業は、遠距離高速交通機関によって出荷されるため、地方空港周辺などに新しい工業立地を見るようになってきている。また通信・情報伝達手段の発達によって、ある種の情報産業は必ずしも首都圏や地方中心地に立地することを要しないので、生活条件や自然環境に恵まれた地方に散らばっていくという現象も見られている。

(3) 変革期としての現代

以上のように見てくると、1960年代以降のモ

ータリゼーションが交通・運輸を大きく変化させ、ひいては地域の変化をもたらしたことは紛れもない事実であり、これらは既に歴史地理学の研究対象となりうるであろう。筆者も1984年にフランスのナンシーで開かれた国際地理学会議の歴史地理部会で、近年における富山県の山村の変貌について報告したが、これは全国的な過疎地の例で、前述したように燃料革命と交通の変化にも関わるものであった。

しかしそのフランスは、巡検で訪れたロレーヌ地方の農山村では薪が軒先に高く積まれ、また一家総出での薪作りの光景を見た。統計によれば、1987年の木材伐採高のうち薪炭材の占める割合は、フランスで25.5%なのに対して日本はわずかに1.8%で、主要国中でも最低である。またパリの本会議にはナンシーからバスツアーで出たが、各地の河川や運河には川船や艇が通っており、依然として内陸水運は健在のようで、途中の路上にはあまりトラックは見かけなかった。フランスも高速鉄道のミストラルが有名であるが、燃料革命やモータリゼーションは日本ほどには急速な変化を来していないようである。パリも少し郊外に出ると田園が広がり、日本の大都市郊外のようなスプロール現象はあまり見かけない。このような違いは何によるものだろうか。フランスは近代初期にあまりにも大きな変革を経験し、日本は近代化があまりにも遅れていたからであろうか。

日本では、燃料革命とモータリゼーションに関わる交通の変革に次いで、長距離高速交通機関の発達に伴う地域の変化が新たに見られるのであろう。筆者にはそれを予測する能力は無いし、すでに歴史地理の分野から外れることになろうが、そこには情報産業が大きく関与するように思われ、また環境問題も絡んでくるのではなかろうか。

(国学院大学文学部)

[注]

- 1) Jefferson, M.: 'Distribution of the World's City Folks' *Geographical Review*, 21, 1931.
- 2) 木下 良「アメリカ合衆国の開発時代における都市発達と交通手段との関係について」*史朋*, 8, 1972.
- 3) 'Statistical Atlas of the United States' 1914 では、都市の成立を人口8,000としている。
- 4) アメリカ合衆国でセンサスが実施される西暦で1桁の数が0の年から次のセンサスまでの10年間。
- 5) 江坂輝弥「(縄文時代の)生活の舞台」(『日本の考古学II 縄文時代』所収, 河出書房, 1960)。
- 6) 坂本太郎「乗瀨駅の所在について」*西郊文化*, 7, 1954 (『坂本太郎著作集8 古代の駅と道』所収, 吉川弘文館, 1979)
- 7) 一志茂樹「蓼科山を中心とした上代交通史考」*信濃*, 17-9。
- 8) 坂本太郎「古代の道と駅」*歴史地名通信*, 2, 1979 (『坂本太郎著作集8 古代の駅と道』所収, 吉川弘文館, 1979)
- 9) 岸 俊男「古道の歴史」(『古代の日本5 近畿』所収, 角川書店, 1970)
- 10) 木下 良「『車路』考—西海道における古代官道の復原に関して—」(藤岡謙二郎先生退官記念論文集『歴史地理研究と都市研究 上』所収, 大明堂, 1978)
- 11) 武部健一「日本幹線道路の史的変遷と特質」*土木学会論文集*, 359-3, 1985。
- 12) 足利健亮「吉備地方における古代山陽道・覚え書き」*歴史地理学紀要*, 16, 1974。
- 13) 木下 良「常陸国古代駅路に関する一考察—直線的計画古道の検出を主にして—」*国学院雑誌*, 85-1, 1984。
- 14) 日野尚志「駅路考—西海道・南海道の場合—」*九州文化史研究所紀要*, 5, 1975。
- 15) 木下 良「日本古代道の道幅と構造—発掘の成果から—」*交通史研究*, 24, 1990。
- 16) 木下 良「北陸道の国津と国府津」*日本海学会誌*, 4, 1990。
- 17) 藤岡謙二郎『都市と交通路の歴史地理学的研究』大明堂, 36~39頁。
- 18) 金坂清則「若狭国府・濃飯駅家間における古代北陸道」*歴史地理学紀要*, 28, 1986。
- 19) 林屋辰三郎「解説・中世的隷属民の成立」(『部落史に関する総合的研究 史料3』所収, 柳原書店, 1962)。
- 20) 国立公文書館内閣文庫蔵『皇国絵海岸図』は、

安政2（1855）年、水戸藩士酒井喜熙が作製した
手書きの全国海路地図帳で、1987～88年に昭和礼
文社より複製刊行。

21) 天野久一郎『敦賀経済発達史』敦賀実業倶楽部、

1943, 258～269頁。

22) 三和良一「(近代初期の交通) 水上交通」(体系
日本史叢書24, 『交通史』所収) 山川書店, 1970。