

木下報告に対するコメント

富岡 儀八

変革期および画期などの解釈については、課題第1・第2報告などですでに論議されたため、ここでは、交通・運輸の変遷とその変革期にかかわる、歴史地理学上の研究課題に主体をおいて、私見を述べることにする。

I. 木下報告に関して

(1) 報告者の交通・運輸からみた時代区分と変革期の設定

報告者は、日本における交通・運輸の変遷史を6つの時代に区分して説明した。

まず第1は、原始・先史時代の自然発生的通路を形成した時期である。なお当期は、国家統一がなる、次の時代への移行期が包含される。

第2は、古代律令国家の時代で、統一国家の交通・運輸が出現し、大化改新から大宝律令を経て、ほぼ8世紀には完成された。もちろん、9世紀以降におこる駅家・伝馬をもつ行政道路の整備された小画期を含むが、古代的交通・運輸制度は、律令制の衰退にともなって変質し、すでに10世紀後半には、古代駅制は実質的に崩壊していたとする。

第3は、中世荘園下の交通・運輸の時代で、私的な交通・運輸の形態を基本とする。当時代には、室町時代の京都を中心とした交通網を形成した小画期を含めるが、戦国時代、安土・桃山時代の近世的交通への移行期をもつ。

第4は、全国的規模をもつ、近世幕藩体制下の交通・運輸の時代で、当期には、17世紀初頭からの西廻り航路や17世紀中期からの東廻り航路の開発など、海運が発展した小画期を含む。

第5は、19世紀末の汽船や鉄道の出現による

近代的交通機関の発展期である。

第6は、現代の自動車交通、高速交通網、航空輸送の発達など、技術革新による新交通体系の確立期をもってあてた。

以上のように、木下報告は、日本における交通・運輸の変革期を6期に区分し、各期への移行に5つの変革期を設定した。すなわち、第1変革期は大化改新から大宝律令の制定にいたる間とし、第2変革期は、明確な画期の特定は難しいとしながらもほぼ平安時代末期ごろを当て、第3変革期は、近世的統一国家による交通・運輸制度の整備期とし、街道と宿駅の整備、西・東廻り両航路の開発などをあげ、第4変革期は、明治維新により近代国家が成立され、汽船・鉄道などの近代的交通・輸送機関の導入によって生じたとし、第5変革期は技術革新による新交通体系の成立期としたのである。

なお、6期の時代区分のうち、第2の古代律令国家時代の中に、「車路」「駅路」など軍用道路の築造、行政道路の整備、国への貢納物の輸送に当てられた水路や国津の整備期を小画期と見なした。同様に、第3の中世荘園制時代のうち、京都を中心として物資が流通し、商業の発達が顕著であった室町時代を、さらに、第4の近世幕藩体制下の西・東廻り両海運の発達期などを、それぞれ小画期と認定した。筆者は、この時代区分にはおおむね同感である。

(2) 若干の小画期の挿入を提案

交通路や交通網、さらに、地域経済に与えた影響の大きかった新しい交通手段の出現などを考慮に入れると、木下報告の上に、さらに、若

干の小画期を設定する方が妥当と考える。

例えば、第2の古代律令国家の時代の中に、大津京・長岡京などの遷都期を入れてはいかがであらうか。これらの遷都は、東海道や東山道の路線変更の一要因となったり、都の近郊地域における交通路や商品流通の形態にも、少なからぬ影響を及ぼしたはずである。また、第3期の中に、鎌倉幕府の樹立にともなう鎌倉街道の形成を入れたい。これは、中央地域の交通形態にも少なからぬ影響を与えたであらう。

さらに第4期では、4代將軍家綱の文治政治や5代將軍綱吉時代の新井白石の正徳の治などにより、17世紀後半頃から、全国各地に地場産業が形成され、日本国内の生産活動は活況を呈し、流通経済は空前の進展をみたのである。当然ながら、この繁栄する経済に対応するため、可航河川や谷道の開発などにより、内陸交通は拡充され、海上交通とともに急速に発達した時期であった。

第5期では、鉄道の出現とその地域的な普及期を当てたい。これが、交通体系のみならず都市の立地形態にまで大きな影響を及ぼしたのである。さらに第6期では、昭和期に入ってからモータリゼーションや高速道路・新幹線の敷設などを当てたい。国内の経済構造はもちろんのこと地域住民の生活圏にいたるまで、計りしれない影響を与えたのである。

II. 全般的な観点から

(1) 変革期・小画期を地域的に考察する必要性

本項以下は、木下報告に対するコメントに終始するのではなく、それに一部の補足を加える程度にとどめ、全体的な観点から、具体的事実をあげ、研究問題を提起することに主体をおく。

当シンポジウムでのこれまでの報告では、主として変革期あるいは小画期設定およびそれに関する諸問題が提起されたと思われるが、筆者は、その変革を受けた地域側に視点を置いて考察することも必要であることを強調したい。以下に若干の具体例を示そう。

大輪田泊と播磨室津の場合 大輪田泊（兵庫津）は、すでに、古代の摂播五泊の一つとして、瀬戸内海航路の要港として広く利用されてきたところである。その後、平家による福原遷都にともない、福原京の外港的機能を付加し、さらには日宋貿易、続いて日明貿易などの基地ともなった。もちろん、近世には、瀬戸内海交通の上方へ向かう門戸としての要衝の地位を確保していたのであった。

一方、播磨室津も、古代の摂播五泊の一つに数えられた港である。ここは、瀬戸内海航路で上方方面へ向かう播磨灘の門戸にあたるところで、風待ち、潮待ちで入港する船も多かった。また、荘園時代には、東寺矢野荘の外港的機能を保有したり、中世末ごろの一時期には、浦上氏の室津城の築城をみたりした。さらに、近世には、西国諸大名の参勤交代時の上陸港となり、幾多の本陣が軒を並べた海港として、殷盛を極めたのであった。ところが、幕藩体制が崩壊されてからは、入港する船舶も跡絶え、ひなびた漁村に凋落して現代に至っている。

以上の説明で明らかのように、これら両港の動態的な研究を通じて、その発展史の中に何期かの小画期を設定することが妥当であることに気付くであらう。単に日本史の概念的な時代区分を基礎として設定した変革期や画期では説明しきれない要素が、多分に包含されているのである。

西廻り・東廻り両航路の影響を受けた内陸地域の例 木下報告で扱われた第4期の中の1画期の海運に関する事項であるが、次に例示する地域では、それをどう扱うべきであらうか。

例えば、会津盆地や猪苗代盆地では、対臨海部交通は、従来は相馬・磐城地域との交通の、いわゆる東入り物資を主体として地域経済を形成してきたが、寛永20（1643）年の西廻り航路の開発にともなう新潟港の開発により、阿賀野川・津川船道などによる日本海側との経済交流に主体が移された。ところが、明治期に入り、太平洋側での汽船交通の繁栄をみるにいたり、再び磐城地域との経済交流が主体となったので

ある。換言すると、これらの内陸盆地は、臨海部との経済交流によって地域経済を維持してきたが、太平洋及び日本海での海運の発達程度によって、東入り物資から西入り物資へ、さらに、東入り物資へと変更されたのである。

この主たる経済対象地の変化は、地域経済に限らず、文化面も含めた住民生活全般にわたって、少なからぬ影響を与えたはずである。したがって、これらの内陸地域にとっては、極めて重要な画期的な要素になるはずである。このことは山形盆地においても同様のことが言える。

(2) 第4期の中の小画期としての河川交通の発達

木下報告は、この項に関しては、河口港の繁栄を指摘されたが、全く同感である。しかし筆者は、さらに、若干の事項を補足する必要性を主張したい。以下に一例を示そう。

中国地方では、地場産業の開発とともに、河川交通も漸次発達してきたが、江戸時代中期以降には、一般物資の移送も急速にふえ、諸河川の交通は賑わってきた。この際、河川流域には、河口港に限らず、流域の河岸場には諸問屋や交通業者が集積されて、市街地を形成したものが多かった。とくに、荷物の発着の多い河岸場では、船着場付近に経済中心地を形成したが、通航限界地では、山地物資と臨海物資との中継が行われ、一層賑ったものが多かったのである。

また、可航河川には、当該地域の経済の幹線路を形成したものが多かったため、河道に沿って経済圏や生活圏が形成され、これが地理的慣性として、近代や現代の生活圏に踏襲されたり、市域形成の基盤をなしたものも少なくなかった。このため、これらの領域は、例えば中国地方では南北長の形態をとるものが多かった。ところが、近代以降に発達した鉄道や自動車道の敷設は、東西方向を幹線としたため、経済圏も同一方向をとることになり、旧生活圏を分断する結果となり、幾多の問題を誘起している。

このように、変革期や画期の影響を受けた地域側から見ると、その時期差や規模差、さらに

は、その影響の差異が認められるのである。

(3) 第5期の鉄道交通の出現による影響

新しい交通手段としての鉄道の出現は、関連地域に計りしれない影響を及ぼした。例えば、河川交通に依存した町に鉄道が敷設された場合は、経済中心地が河港から鉄道駅への立地移動がみられ、都市の内部構造に与えた影響が少なくない場合が多い。

また、北海道の開発の歴史をみると、江戸期の和人の居住地は、松前を中心とした渡島半島部と全島海岸部のコタンのある「場所」を中心とした地区に限定されていた。ところが、近世末から近代にかけて、内陸への開発が急速に進められることになると、石狩川流域から始められ、千歳川流域、十勝川地域、天塩川地域へと波及されていったのである。

これをさらに具体的にみると、例えば、石狩川流域では、まず、石狩川舟運から始まり、河岸に沿う馬車交通、続いて鉄道と、石狩川筋を基盤として、内陸へと開発の歩が進められた。この際、経済の中心地あるいは中継地は、鉄道の敷設が短期間刻みで内陸部へ波及されたのに並行して、河口の石狩から、滝川、旭川、名寄などと北上していき、当該地域の流通形態も、これと軌を一にして変更されていたのである。このように、石狩川流域の開発は、鉄道の敷設の内陸への波及が大きな要因となっていることが容易に理解できる。

かくみると、石狩平野だけでも、画一的に変革期あるいは画期を設定することは全く無意味となり、もし鉄道敷設を指標として変革期を設定しようとするならば、極端な小地域区分によらねば説明しきれないのが現実である。

(4) 第6期のモータリゼーションによる社会生活の変化

20世紀後半には、経済の高度成長にともなう自家用車の急速な普及をはじめ、高速道路網や新幹線の敷設など、日本国内の交通体系には、急速な大変革がみられた。この交通変革は、国

民生活に多大の影響を及ぼし、生活様式の変更すら余儀なくされたほどである。さらに、古い伝統をもつ経済圏や生活圏すらも、大幅な変更をもたらされた地域が少なくない。

Ⅲ. 従来交通・運輸に関する歴史地理学的研究の動向

交通・運輸の変遷と変革期に関する研究上の諸問題を考えるに際し、従来の当該部門の研究動向を知ることは、基本的条件とならう。このような前提から、当該部門に関する従来の研究動向を一瞥しておこう。

歴史地理部門の「歴史地理一般」「商業・貿易」「交通」および交通・観光部門の「交通」関係から、過去ほぼ20年間に発表された論著を集め、33項目に分類してみた。まず、扱われた研究対象を時代別に分類してみると、近世・現代がともに30%前後を占めて圧倒的に多く、古代(13.3%)がこれに次ぐが、近代(5.9%)、中世

表1 当該部門の研究論著の時代別数

時代	論著数	比率
古代	50	13.3%
中世	20	5.3
近世	93	24.8
近代	22	5.9
現代	120	32.0
一般	16	4.3
外国	45	12.0
その他	9	2.4

(5.3%)などは非常に少ない。

さらに、研究対象を項目別にみると、交通路に関するものが約19% (古代が最多) で最も多く、交通路と地域の関係扱ったものが約16%、海運と港関係9.6%、河川交通9.3%、鉄道関係6.9%、商品流通6.7%を占め、その偏りが大きい。

研究数の多い交通路関係では、古代が最も多く、近世がこれに次ぎ、他との較差が大きい。交通路と地域変化の関係では、現代が大部分を占め、河川交通では近世が主体をなすが、商品

流通では、少数ながら中世、近世、現代にやや偏っている。

続いて、当シンポジウムで研究課題にされている変革あるいは変革期を扱ったものをみると極めて少なく、単一時代での現象の把握や分析が主体をなす。しかし、一時代のこととはいえ、新しい交通路や交通手段の設置や利用は、ある意味では、交通現象そのものの変革であるから、

表2 当該部門の研究論著の項目別数

項目	論著数と比率	古代	中世	近世	近代	現代	一般	外国
交通路	72(19.2%)	33	4	18	1	0	5	11
交通路と地域変化	62(16.3)	0	1	3	2	56	0	0
海運と港	36(9.6)	8	3	6	0	6	1	12
河川交通	35(9.3)	2	1	24	4	0	4	0
鉄道	26(6.9)	0	0	0	9	8	0	9
商品流通	25(6.7)	1	9	7	0	6	2	0

その範疇に包含させるという考え方も成立する。一方、現代の交通路と地域変化との関係扱ったものや、近代の鉄道に関するものなどは、比較的多い。

近年、当該課題に関連して論議されたものとして、日本地理学会が昭和50年に「交通と地域」のタイトルで、さらに、昭和52年に「交通変革と地方都市」と題したシンポジウムを2度にわたって実施している。前者は、交通と地域の関連性の把握を主とした課題としたもので、大都市圏の形成における交通路の役割、バス・鉄道などの交通網の形成過程、さらに、交通路と地域構造の間に成立する法則性などを扱った。また、後者は、前記昭和50年のシンポジウムの結果をふまえて、交通変革というダイナミックな面から交通網形成のメカニズムと地方都市の対応などを扱っている。

以上は、過去ほぼ20年間の当該部門の研究成果の大要を見たものであるが、全体的には、交通路の変革に関するものの多いことに気付く。とりわけ、古代の陸路と近世の河川交通に、やや比重がかかる傾向にある。また、山地交通や

宗教道に関しては、着実な研究がみられる。さらに、比較的まとまって論文数の多いのは、近代の鉄道交通と現代の交通変革と地域に関するものなどである。したがって、歴史時代の商品流通、都市の立地や構造および地域経済との関わり、さらに、生活圏・経済圏との関わりなどについても論及する課題が多く残されている。また、単に交通の変革が地域に影響を及ぼすという視点とは別に、地域経済が交通に与える影響など、逆の視点からの課題を考える必要性がなかるうか。

IV. ま と め

変革期の設定は、その視点を、政治・経済・技術・文化などのいずれにおくかによって考え方も異なるであろうが、私の発表では、この問題に関してはふれないことにした。以下に、コメンテーターとしての意見を列記して、まとめとしよう。

① 木下報告の交通・運輸の変遷史の時代区分および変革期の設定には、おおむね同感であるが、前述の如く、地域の諸活動に与えた影響の大きかった交通路や交通網の変化や新しい交通手段の出現、さらに、交通形態に著しい影響を及ぼした地域経済の発展などを考慮に入れると、若干の小画期を追加することが妥当と考える。すなわち、第2期に大津京・長岡京などの遷都期、第3期には鎌倉街道の成立期、第4期に17世紀後半ごろからの地場産業の急増期などの小画期を加え、さらに第6期に、20世紀後半のモータリゼーションをはじめ、高速道路や新幹線の開通など、技術革新による新交通体系の確立期を新たに立てることを主張したい。

② 以下の各項目は、木下報告に関係なく、全体的な課題として提起したい。

変革の要因が政治的であれ、技術的であれ、諸現象が中央地域から地方へ波及するには、相当の時間を要するはずである。さらに、その上地表空間を主な研究対象とする歴史地理学の性格からみても、地域あるいは地区ごとの変化を動的に考察することが、最重要課題になるはずである。単に、日本の歴史の中での概念的な変革期の把握だけでは、現象の正確な認識すらできないこともありうるであろう。場合によっては、交通変革をうけた地域側から、その変革の規模を考察することも肝要と思われる。

③ さらに極論するならば、前述のように、従来、交通・運輸に関する変革を扱った論文は必ずしも多いとは言えないため、地域的・具体的な研究成果の発表が期待され、それらの成果を基礎として、変革期や画期を設定することが重要と考える。換言すると、相当数の小画期に関わる事象の動態的研究が蓄積された上で、改めて変革期や画期の設定なり認定をするのが、本来の方法と考える。

④ さらに、交通現象と地域変革との相互の関連性および変革の定型を究明することが重要であることは、他言を要しないであろう。

⑤ なお、地域の変容が交通路の立地、交通手段や交通網の形態などに影響を及ぼすという逆の場合をどう扱うかということも問題になろう。例えば、ある地域での荘園の開発が地域交通の発達を促進させたり、都市の構造変化や産業革命が交通路や交通網の形態を変容させた事例は、枚挙にいとまがない。

(大阪商業大学商経学部)