



播磨国・但馬国における集落と交通路：『共武政表』の輻輳地分析を中心として

鈴木， 応男

(Citation)

兵庫地理, 45:1-12

(Issue Date)

2000-03-31

(Resource Type)

journal article

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002424>



播磨国・但馬国における集落と交通路

—『共武政表』の輻輳地分析を中心として—

鈴木 応 男

はじめに

集落の立地とその発展は、主要な交通路との位置関係に大きく影響される。また、その交通路の性格により、交通路上に立地する集落の性格や規模も異なってくる。本稿では交通路と集落の関係について、『共武政表』に記載されている輻輳地分布を分析することによって実証的に論究していきたい。なお、輻輳地とは「家屋が密集する集落」のことであるが、その定義については本論中で述べることにする。

さて、交通路と集落の相関関係については、コールが模式図で示した研究に代表されるように、すでに広く認識されている。また、これまでの国内研究においては、街道と宿場町、高瀬舟と河岸集落、沿岸水運と寄港地といった数多くの個別事例の検討が積み重ねられてきている。しかし、全国的な視野から両者の相関関係について実証的に明らかにし、また総合的に論究したものはこれまでにない。これは歴史史料が地域的にも年代的にも断片的にしか存在せず、史料的な制約が大きいためである。そこで筆者は、歴史史料に代わるものとして、明治前期に編纂された『共武政表』に着目し、鉄道開通以前における集落と交通路の相関関係を明らかにできるのではないかと考えている。なお、『共武政表』と研究対象とする時代には、政治的な年代の矛盾があるのは否めないが、この問題については本論中で述べることにする。

ところで、筆者は『共武政表』を用いて、交通路と集落の関係を全国的に明らかにすることを目標に作業を進めている。本稿はその作業途中のものであるが、筆者が全国的に概

観した結果、交通路と集落について最も顕著な相関関係を示すことができる地域が、本稿で論究する播磨国・但馬国であった。両国には、山陽道・山陰道をはじめとする陸上交通が発達し、高瀬舟が内陸まで遡航し、また沿岸水運の寄港地も多い。つまり、街道と宿場町・高瀬舟と河岸集落・沿岸水運と寄港地のいずれについても論究できる理想的な地域である。また、両国は分水嶺を挟んで対峙する位置関係にあり、同様な位置関係にある他の山陽道・山陰道諸国に比べ、その分水嶺を越える陰陽交通路が特に発達していることも重要な要素である。さらには、本稿で用いる

『共武政表』が編纂された年代は、両国においても鉄道が敷設されていないので、資料的な時代の整合性に問題がないと思われる。これらの理由により、播磨国・但馬国を研究対象地域に設定したが、本稿は筆者が全国的に進めている研究の予見的なものであり、今後への指標となるものである。

なお、本稿においての地名表記には、『共武政表』に記載されている表記を使用する。そのため、一部の地名表記が歴史的に整合しない場合がある。

1. 『共武政表』の資料評価

1) 『共武政表』の内容

『共武政表』は陸軍の徴発物件調査に基づき、明治前期に4回にわたって編纂された統計資料である。筆者が使用する『共武政表』は、第2回（明治11年調査）、第3回（12年）、第4回（13年）の3回分である。この『共武政表』の内容については、第3回の例言（第2条）に次の通り記されている。

此書ハ各郡下ニ其復員戸数人口物産ノ多寡牛馬舟車及ヒ郵便局ノ総数電線ノ里程ヲ記シ又各郡中ニ就キ人口一百人以上幅輳地ヲ掲ケ更ニ其地ニ係ル人口物産等ヲ各郡総数中ヨリ分記シ凡ソ軍事ニ供スベキ者ハ悉皆記載セリ是皆軍須ノ要ヲ知り有事ノ日ニ当タリ違算ナキヲ期スルニ在リ

※下線部は筆者による。

この例言に「凡ソ軍事ニ供スベキ者ハ悉皆記載セリ」とあるように、調査された項目は有事の際に軍に徴発されるものが対象であった。その調査項目を目的別に分類したものを、第1表に示している。戸数・人口などの基礎的な統計をはじめ、宿舎や物資・動力・運搬など、徴発の対象となるデータが詳細に調査されている。

これまでの『共武政表』を用いた研究では、城下町をはじめとする近世都市の近代以降の変化をみる指標として、人口データのみを用いることが多かった³¹⁾。そのような中で、末尾至行は水車データを用いて、動力としての水車研究を各地で展開した³²⁾。また、筆者は車輛データ（人力車・荷車・馬車・牛車）から、車輛総数と車輛構成割合などの二次的な統計を作成し、それらをもとに研究している³³⁾。

このように『共武政表』には、人口データに限らず、様々な研究の基礎資料となる項目が記されている。

第1表 『共武政表』の調査項目

目的	食料・物資等	宿舎	動力	運搬	その他
調査項目	物産 牛 馬	官廟 寺院 学校	水車 牛 馬	牛・馬 車輛 船舶	戸数 人口 屠場

※ 項目に重複あり。車輛は人力・荷・牛・馬、船舶は和・汽・帆の小項目あり

さて、『共武政表』には、すべての集落についての詳細な統計が記載されているのではない。前に引用した例言に「人口一百人以上幅輳地ヲ掲ケ」とあるように、人口が100人以上の幅輳地のみについて、詳細な統計が記されている。そのため、幅輳地ではない集落は記載されていないため、その詳細については知ることができない。しかし、それら幅輳地ではない集落については、調査が全くされていなかったのではなく、国や郡ごとの総計には幅輳地ではない集落も含めて計上されている。各国の冒頭にまとめて記載されている国・郡レベルの統計に限っては、今日の国勢調査と同等の扱い方が可能である。

なお、幅輳地の定義については、前に引用した『共武政表』例言の付記に、次の通り記されている。

但一百以上幅輳トハ連擔櫛比スル者ニ限ル

つまり、幅輳地とは「家屋が重なるように建ち並ぶ場所」という意味である。この例言を文言通り解釈すると、100人以上の人口を有する集落であっても、家屋が隙間なく密集していなければ記載の対象外であった。筆者が各国で概観したところ、悠に100人を超える人口を有しているに違いない集落でありながら、『共武政表』には記載されていないケースが散見できた。全ての集落の土地利用や形態について検討したわけではないので断言はできないが、仮に塊村であったとしても、家々の建ち並ぶ間隔が広ければ、それを幅輳地としては扱わなかったと考えられる。また、例言の付記にある「連擔櫛比」という基準が、何をもとに設定されたのかを知ることはできない。文言通り捉えるならば、『共武政表』に記載されている幅輳地とは、人口が100人以上であり、なおかつ町屋のように家屋が軒を連ねて密集している集落であると解釈せざるを得ない。

また、輻輳地の第一の基準である人口100人を戸数に換算すれば、25戸前後が平均的なところである。かつて藤岡謙二郎は『共武政表』の解題¹で、輻輳地を「都市的集落」と表現し、筆者もしばらくこれに倣ってきた。しかし、輻輳地定義の最下限が25戸と少なく、地理学で言う「都市」の概念からは、そのように小規模な集落をも含めて「都市的集落」と表現するのは、不適切であると言わざるをえない。「都市的集落」という言葉の中には、機能・景観などの都市的な要素が当然含まれているが、『共武政表』に記載されている輻輳地の全てがそれらの要素を有しているとは言えない。よって、「輻輳地」という用語は一般的ではないが、資料中の表現をそのまま常用する方が誤解が生じず、また『共武政表』の資料的な特性を利用するのには適切であると考ええる。

なお、筆者が用いる『共武政表』を第2回以降に限ったのは、第1回で記載対象となった集落の基準が異なるためである。第2回以降では、先述の通り「人口100人以上」を基準としていたが、第1回は「人口1,000人以上」の集落のみが記載されている。また、第1回調査では、その項目が「戸数・人口・物産」のみに限られ、第2回以降のデータとの互換性が完全ではない。このようなことから、筆者は第2回以降の3回分を利用し、これをもって『共武政表』と言う。

2) 資料評価

『共武政表』が編纂された明治10年頃は、一部の地域ではすでに鉄道が敷設されていたものの、全国的に見れば鉄道開通以前の時代であった。政治的な時代区分においては、すでに「近代」であるが、当時の交通体系は江戸時代のものでそのまま踏襲されており、社会的・経済的には「近世」、もしくは「近世から近代へと移行していく時代」であった。つまり『共武政表』は、少なくとも鉄道開通

以前の集落について、全国的な視野から論究できる貴重な統計資料である。

ところが、『共武政表』の資料的な評価については、大きく議論が分かれている。否定的な意見の中で最も大きいものとして、地名や数値に誤字・脱字等が多く、そのため統計資料としての信憑性が問われている。しかし、それだけをもって、資料的な評価を低く見積もるには再考の余地がある。誤字・脱字等の問題は、歴史史料においてはよく見られることであり、問題のある箇所について十分に留意・検討をすれば、その使用には大きな支障はない。また、他の史料を併用することによって、問題となる箇所を正しく改めることができる場合もある。筆者は、『共武政表』を連続する3カ年分を相互に検討することにより、誤字・脱字・計算違いといった問題を可能な限り修正している。また、より正確性を保つために3カ年の平均値を算出し、それを『共武政表』の数値データとして利用している。なお、平均値を採ることについては、年次によって数値の増減があるため、必ずしも正当な手段とは言えないが、『共武政表』の資料的な価値を保つためには最善の方策であると考えている。

しかし、これで『共武政表』の問題点が解消できたとは言えない。『共武政表』は前節で論じた通り、陸軍の徴発物件調査に基づく軍事統計である。そのため、輻輳地であったとしても、軍隊の移動経路から大きく逸脱するものは記載の対象外とされたのではないかという指摘もある。筆者がこれまでに概観した輻輳地の分布において、主要交通路から大きく隔たった場所にも輻輳地が散在していることを確認している。このことから考えると、記載対象となった集落が、必ずしも進軍経路と関係があるとは言えない。

また、『共武政表』の例言にある輻輳地定義についての曖昧さについても、問題となるところである。「連擔節比」とは、どのよう

な基準によったものかは分からない。さらに、『共武政表』では輻輳地は「人口一百人以上」という基準であったが、明治14年の「参謀将校内国地理実査心得 第4項」（以下、「実査心得」）には、次の通り記述されている。

沿道都府村落ノ戸数人口物産獸畜運車水車船舶電線郵便線ノ如キモ亦素ヨリ兵要ニ関ス故ニ其戸数一百以上近接群居スルモノハ地方郡区吏又ハ戸長ニ資シテ調査シ内号雛形ニ準拠シテ政表ヲ製スベシ但戸以下ノ小村落ニ至テハ唯戸数貧富家屋ノ景況及宿泊スベキ兵員ノミヲ地誌ノ割註ニ略記シ其他ハ共武政表ニ拠リテ知悉スルモ妨ナキヲ以テ必ズシモ記載スルヲ要セズ ※下線部は筆者による。

この「実査心得」では、用語こそ違うが輻輳地の基準が「戸数一百以上」であり、『共武政表』例言の「人口一百人以上」とは異なる。しかし、続く後半部分に「其他ハ共武政表ニ拠リテ知悉スル…」とある。『共武政表』例言と「実査心得」における輻輳地定義では、その基準に違いがあるにもかかわらず、「実査心得」には小村落以外は『共武政表』で全て知ることができるので、記載する必要がないと記され、そこに大きな矛盾が生じている。

以上のように『共武政表』には問題点が多くあるが、その資料的な価値は決して低いものではない。『共武政表』が編集された時期の国内交通体系は、全国的には鉄道開通以前であり、人や物資の往来は近世以来の交通体系が継続していたと言える。周知の通り、日本の交通体系は鉄道敷設を境に大きく変革し、集落もそれによって大きく変貌した。近代交通体系の確立以前の集落と交通路の関係について、全国的に論究できる唯一の近代統計資料が『共武政表』である。また、『共武政表』と近世史料を併用すれば、より具体的に近世交通路と集落の関係を有機的に議論できると考えられる。

2. 播磨国・但馬国の近世交通路

本稿では交通路が主眼でないため、播磨国と但馬国の近世交通路について詳述することはできないが、その概要について先行研究の成果をもとに簡略にまとめておく。なお、近世交通路に関する図については、あえて本稿に付していないが、後述の輻輳地分布図（第1図）において、その大凡の経路を確認できるであろう。

さて、播磨国においては、東西に通じる山陽道を基幹として、内陸へ通じる諸街道が姫路を中心に派生している。慶長国絵図などによると、山陽道では明石・加古川・御着・姫路・正条・有年などが宿駅として荷継ぎを行っていたようであるが、その詳細な宿駅制度については明らかになっていない。しかし

『加古川市史』によると、江戸後期では加古川宿の大名通行は年間15回以上あったという。これらの大名通行を滞りなく賄うためには、五街道と変わらない宿駅制度が存在していたと考えられる。

また、姫路から美作国を經由して山陰へ至る因幡街道にも宿駅が整っていた。因幡街道は山陰諸藩の参勤交代路でもあり、本陣を備えた宿駅が設置されていた。播磨国内では飾西・髷崎・千本・三日月・佐用・平福と荷継ぎをし、美作国を經由して因幡国へ通じる。

髷崎駅をはじめとする因幡街道の宿駅については『龍野市史』第2巻で詳細に研究されており、第2表に文政6（1823）年における各駅の年間出入足・出馬数を引用している。姫路に近い髷崎駅が当然の事ながら出入足・出馬数とも最も多くなっているが、髷崎宿は揖保川舟運の河岸でもあった。また、髷崎駅は揖保川を挟んで左岸に髷崎宿村、右岸に髷崎村が位置する対向集落で、揖保川より東側への荷継ぎは髷崎宿村が、西側へは髷崎村がそれぞれ行っていた。

次に、但馬国へ通じる但馬街道（播磨路）

第2表 文政6年における因幡街道宿駅(胄崎以西)の年間出人足・出馬数

	胄崎	千本	三日月	佐用	平福
出人足	3814	3786	3687	2832	1796人
出馬	2988	2593	2607	1789	1139匹

『龍野市史』第2巻p361より作成

は、生野銀山との関係から、鉱産物を中心とする物資の輸送路として重要であった。但馬国の生野銀山から大坂へ銀を移送する場合、生野峠を越えて播磨国へ入り、粟賀・屋形・仁豊野を経て姫路へ至り、そこから山陽道を通して大坂へ送られた。銀移送では全て陸路を通り、生野から姫路までは1日の行程であった。なお、市川は河川水量が少なく、また勾配も大きかったため、高瀬舟の遡航はほとんどできなかった。

富岡儀八の詳細な塩道の研究によると、但馬街道を通った塩は、但馬国竹田まで北上したという。塩の移送圏は、経済圏や交通圏、さらには文化圏との関連が大きいと言われていたが、山陽・山陰地方では但馬街道を通った塩のように、分水嶺を越えて隣国まで大きく入り込む例はそれほど多くない。内陸への塩の輸送には高瀬舟が利用することが多く、一般的に、高瀬舟が遡航する河川の水系と塩の移送圏は一致する。しかし、市川に沿う但馬街道を通った塩が、円山川水系の竹田にまで至った背景には、生野銀山との関係が大きい。生野銀山は鉱産物の輸送との関連から、経済的に姫路との結びつきが強く、塩も但馬街道を通して生野銀山へ運ばれていた。そのため、但馬国南部の中心都市であった生野銀山を経由して、姫路の経済圏は但馬国の南部地域にまで広がっていた。

一方、但馬国においては、南東から北西へ貫く山陰道が陸上交通路の基幹となっていた。『兵庫県史』などによると、矢名瀬・広谷・村岡・福田・和田に本陣が所在していた。山

陰道には、宿駅機能を有していた集落が他にもあったが、詳細な宿駅制度については不明である。また、豊岡から京都・大坂方面へ至るルートとしては、豊岡から円山川沿いに南下し高田付近で山陰道と合流する豊岡街道と、出石を通して丹波国で山陰道と合流する街道があった。なお、豊岡藩の参勤交代の際には、前者のルートを通り、但馬国内では高田・手辺などで休泊している。

しかし、但馬国内のいずれの街道も、播磨国の諸街道に比べると、宿駅制度は整っていなかったようである。これは、但馬国内においては物資輸送の基幹が円山川であったことや、上方方面への移送には海運が盛んであったためと考えられる。円山川では、豊岡まで外航船が遡航でき、また高瀬舟が藪崎付近まで遡航していた。円山川の河口には、西廻り航路の寄港地の一つである津居山が位置しており、物資の移送の大部分は水運が担っていた。

ところで、播磨国における高瀬舟は、千種川・揖保川・市川・加古川で就航していた。富岡儀八によると、市川では河口からわずか6 km 地点の東郷までしか高瀬舟は就航していなかったが、加古川では丹波国本郷まで67 km も遡航が可能であった。また、流域に龍野城下がある揖保川も出石(山崎)まで遡航し、千種川も佐用に近い久崎まで遡航が可能であった。このように、播磨国では、東西方向の連絡は陸路が担っていたが、南北方向は

第3表 播磨国・但馬国の可航河川と遡航限界点

	可航河川	遡航限界点	河口からの距離(km)
播磨	千種川流域	久崎	35km
	揖保川流域	山崎	30km
	市川流域	東郷	6km
	加古川流域	本郷(丹波国)	67km
但馬	円山川流域	藪崎	38km

富岡儀八『塩道と高瀬舟』p108より作成

高瀬舟水運がその基幹を担っていた。

市川の高瀬舟水運はそれほど盛んではなかったが、享保5(1720)年には円山川と市川を結ぶ通船願いが出されている。これは西廻り航路を短絡させるために大坂の商人が計画をしたものであるが、宝暦7(1777)年に許可が下りたものの、それほどの成果を得ることができずに実用的なものには至らなかった。しかし、この計画を契機に円山川での舟運は盛んとなり、明治の道路網整備に至るまでは物資の輸送の基幹を担うことになった。

また、寛文12(1672)年に河村瑞賢が西廻り航路を整備してからは、日本海側に多くの寄港地や、風待ち・避難のための浦が発達した。但馬国では津居山・竹野・柴山・諸寄・居組などが、回船を所有する浦として発展した。

一方、播磨国では高砂・飾磨・室津・坂越などの浦が発展した。高砂は加古川の付け替え工事とともに港町として建設され、加古川舟運の重要地としても発展した。また、室津は古来からの瀬戸内水運の要地であり、江戸時代においては多くの西国大名が参勤交代の際、室津から上陸して山陽道へ入った。

3. 播磨国・但馬国の輻輳地分布

1) 『共武政表』の記載割合

『共武政表』には先述の「輻輳地の定義」のもと、播磨国で106集落、但馬国で40集落が記載されている。筆者のこれまでの研究では、『共武政表』に記載されている集落(以下、記載集落)が多いか少ないかを判断する客観的な分析基準を設定するまでに至っていない。しかし、これまでに集計した他国の記載集落数と比較検討すると、両国の記載集落数は決して極端な数値ではない²¹⁾。

なお、先述の通り、筆者は『共武政表』の3カ年分から平均値を採ったものを使用している。そのため他の研究者が用いる『共武政表』との数値の誤差が生じるが、これは本稿における考察の中では問題とはならない。ま

た、3カ年の平均値を採った後、その小数以下は切り上げて集計している。その弊害として、集落ごとの3カ年平均値(横罫)の合計と、国・郡ごとに集計した各年次の合計値(縦罫)の平均に多少の誤差が生じてしまう。本稿では、誤差による影響が多い箇所でのみ、その一部を修正して用いた。

さて、『共武政表』には先述の通り「各国・郡ごとの総数」と「輻輳地ごとのデータ」が記されている。これらの統計をもとに、播磨国・但馬国におけるそれぞれの国内総数と郡ごとの総数を第4表に示し、また「輻輳地ごとのデータ」を国・郡ごとに集計したものを第5表にまとめた。第5表は『共武政表』

第4表 『共武政表』における播磨国・但馬国の国内・郡内総数

	戸数	人口	車輛	船舶
播磨国	154061	671675	12091	5526
明石郡	12717	58136	1903	1252
美嚢郡	6491	30548	160	9
多可郡	7567	32584	660	41
加東郡	9758	44865	657	143
加西郡	8819	38396	791	2
加古郡	11784	49303	823	316
印南郡	12339	52296	700	455
飾西郡	8008	34640	1025	19
飾東郡	16362	72896	1416	1041
神東郡	5593	25186	1152	11
神西郡	4625	20875	602	13
揖東郡	11820	51122	554	454
揖西郡	9423	41231	481	530
赤穂郡	13291	50395	457	1085
佐用郡	5437	25185	293	69
宍粟郡	10027	44017	417	86
但馬国	42786	198152	987	2958
城崎郡	5698	25151	145	1092
美含郡	3589	18125	0	1106
出石郡	5658	26637	96	30
気多郡	4884	22014	97	73
養父郡	7472	38649	265	49
朝来郡	7483	28871	379	3
七美郡	3262	15955	1	0
二方郡	4740	22750	4	605

第5表 『共武政表』における播磨国・但馬国の
輻輳地合計

	輻輳地数	戸数	人口	車輛	船舶
播磨国	106	39490	167011	3620	2930
明石郡	3	4166	21057	595	787
美囊郡	5	1144	5543	54	6
多可郡	7	825	3552	72	2
加東郡	8	1475	6578	167	63
加西郡	1	572	2034	72	2
加古郡	6	3312	12828	404	88
印南郡	10	4799	16108	262	261
飾西郡	9	825	3637	160	0
飾東郡	2	6949	28542	677	222
神東郡	8	933	4214	264	6
神西郡	4	454	2118	52	3
揖東郡	9	2418	10406	191	185
揖西郡	5	2661	10290	183	210
赤穂郡	20	7230	32958	296	1057
佐用郡	5	754	3105	94	38
宍粟郡	4	973	4041	77	0
但馬国	40	10785	47392	598	935
城崎郡	4	1847	8513	131	282
美含郡	3	672	2949	0	199
出石郡	3	1580	6800	48	7
気多郡	5	653	2868	51	15
養父郡	13	1714	7625	176	15
朝来郡	7	2227	9155	188	3
七美郡	1	377	1766	1	0
二方郡	4	1715	7716	3	414

第6表 播磨国・但馬国の『共武政表』記載割合
(%)

	戸数	人口	車輛	船舶
播磨国	25.6	24.9	29.9	53.0
明石郡	32.8	36.2	31.3	62.9
美囊郡	17.6	18.1	33.8	66.7
多可郡	10.9	10.9	10.9	4.9
加東郡	15.1	14.7	25.4	44.1
加西郡	6.5	5.3	9.1	100.0
加古郡	28.1	26.0	49.1	27.8
印南郡	38.9	30.8	37.4	57.4
飾西郡	10.3	10.5	15.6	0.0
飾東郡	42.5	39.2	47.8	21.3
神東郡	16.7	16.7	22.9	54.5
神西郡	9.8	10.1	8.6	23.1
揖東郡	20.5	20.4	34.5	40.7
揖西郡	28.2	25.0	38.0	39.6
赤穂郡	54.4	65.4	64.8	97.4
佐用郡	13.9	12.3	32.1	55.1
宍粟郡	9.7	9.2	18.5	0.0
但馬国	25.2	23.9	60.6	31.6
城崎郡	32.4	33.8	90.3	25.8
美含郡	18.7	16.3	—	18.0
出石郡	27.9	25.5	50.0	23.3
気多郡	13.4	13.0	52.6	20.5
養父郡	22.9	19.7	66.4	30.6
朝来郡	29.8	31.7	49.6	100.0
七美郡	11.6	11.1	100.0	—
二方郡	36.2	33.9	75.0	68.4

・記載割合(国)＝国内総数÷国内輻輳地合計

・記載割合(郡)＝郡内総数÷郡内輻輳地合計

に記載されている輻輳地のみを集計したものである。当然の事ながら、第4表にある国・郡ごとの総数とは数値的に大きな開きがあり、項目によっては両表を比較した際の比率が異なる。そこで、第6表に示した記載割合の通り、『共武政表』にはどのくらいの割合で記載されているのかを、それぞれの項目ごとに算出した。記載割合は、言い換えれば各国・郡における輻輳地への集積度であり、その割合が大きいほど輻輳地（一部を除いて都市・町場）へ集積していると言える。

第6表にある数値をみると、播磨国の国内総人口（671,675人）に対する輻輳地合計人口（167,011人）の割合は24.9%であり、但馬国の23.9%（47,392人／国内198,152人）とほと

んど変わらない。しかし、車輛については、播磨国の29.9%（3,620台／12,091台）に対し、但馬国では60.6%（598台／987台）と記載割合が大きくなる。車輛の絶対数こそ違うが、但馬国においては、国内の車輛の6割がいすれかの輻輳地が所有するものであった。筆者がこれまでに集計した東海道・中山道が通る諸国においても、車輛の記載割合は総じて高い数値となっている⁶⁾。これは次項で詳述するが、輻輳地は重要な交通路の沿線に立地する傾向が強いため、運輸との関係の強い車輛も必然的に需要が多い交通路へと集積する。但馬国においては円山川が国内輸送の基幹であったが、船荷の集積地の大部分が輻輳

地として『共武政表』に記載され、そこには一部の例外を除いて車輛の数値がある。その結果、但馬国における車輛の記載割合が大きくなっている。

ところが、同じような条件である播磨国では3割程度しか記載されていない。このことについて論究するのは困難であるが、播磨国では車輛の絶対数が多く、輻輳地には至らない農村に多くあったと解釈できる。しかし、これは播磨国において車輛需要が交通路沿線で少なかったことを意味するものではない。輻輳地における100人あたりの車輛数を算出すれば、但馬国が1.26台（598台／47,392人）に対して、播磨国では2.17台（3,620台／167,011人）であり、これは先の東海道・中山道が通る諸国における数値に大きく劣らない⁷⁾。つまり、播磨国でも輸送需要に応じて車輛が交通路沿線へ集積しているが、それ以上に各地の農村に多くの車輛が分散していたと考えるべきである。

次に船舶の記載割合については、車輛のそれとは対照的に、播磨国の53.0%（2,930艘／5,526艘）に対して但馬国では31.6%（935艘／2,958艘）と小さくなっている。これは、

日本海沿岸に立地する漁村の多くが輻輳地にまで至らない小さな集落であり、それらの漁村の船舶（大部分は漁船）が統計の表面に出てこないためである。このことを逆に捉えると、沿海に立地する輻輳地は、港町であるか比較的規模の大きい漁村である。それらの輻輳地に記されている船舶数にも、当然ながら漁船が多く含まれていたであろうが、相当数の輸送船があったのではないかと考えられる。つまり、但馬国の船舶記載は3割程度にとどまっているが、輸送船のみについて推察すれば、その大部分が『共武政表』に記載されていたであろうと考えられる。

ところで、『共武政表』に記載されている輻輳地のうち、戸数・人口規模が上位のものを第7表にあげている。戸数・人口の郡内総数に対する割合（以下、対郡内割合とする）を基準に、車輛や船舶の対郡内割合の大小を比較すると、飾磨津の船舶（21.2%）が戸数（6.9%）・人口（6.8%）を大きく上回っている。これは、飾磨津が姫路の外港としての役割を担っていたことと大きく関連し、100人当たりの船舶数も4.47艘と多い。また、豊岡では車輛の対郡内割合（71.7%）が戸数（20.4%）・人口（21.0%）を大きく上回るのも顕著である。これは、豊岡が地域の中心都市であると同時に円山川舟運を介する水陸の結節点であるためである。しかし、水陸の結節点であるにも関わらず、その船舶の対郡内割合が5.7%と小さい。この割合から見れば、豊岡は水陸の結節点としての重要性が低いようにも思えるが、船舶数は62艘と多い。豊岡に限らず、河川舟運の重要河岸である輻輳地の大部分は、船舶の対郡内割合こそ低いが、周辺の集落（輻輳地には至らない集落を含む）に比べると船舶数が多いのが特徴である。

第7表 播磨国・但馬国における上位の輻輳地と郡内総数に対する割合

（）内は郡名		戸数	人口	車輛	船舶
播磨国	姫路(飾東)	5823	23601	546	1
	(%)	35.6	32.4	38.6	0.1
	明石(明石)	3672	18543	548	589
	(%)	28.9	31.9	28.8	47.0
	高砂(加古)	1594	6228	86	65
	(%)	13.5	12.6	10.4	20.6
但馬国	龍野(揖西)	1515	5616	65	11
	(%)	16.1	13.6	13.5	2.1
	飾磨津(飾東)	1127	4942	131	221
	(%)	6.9	6.8	9.3	21.2
	出石(出石)	1332	5684	44	7
	(%)	23.5	21.3	45.8	23.3
但馬国	豊岡(城崎)	1161	5288	104	62
	(%)	20.4	21.0	71.7	5.7
	生野銀山(朝来)	1097	4105	37	0
	(%)	14.7	14.2	9.8	0.0

2) 輻輳地分布の分析

前項では国・郡レベルを中心に『共武政表』の分析をしたが、ここではそれぞれの輻

輦地について論究していく。まず、『共武政表』にある人口統計をもとに作成した播磨国・但馬国の輦地を第1図に示している。漠然とではあるが、前章で概略をまとめた近世交通路の経路と、輦地の分布がほぼ一致していることが確認できる。

まず街道と輦地分布の関係から見ていくと、但馬国において断続的ではあるが山陰道筋に輦地が分布している。矢名瀬(人口1842人)・広谷(671人)・関宮(611人)・村岡(1,766人)・湯村(988人)などがそれに該当する。

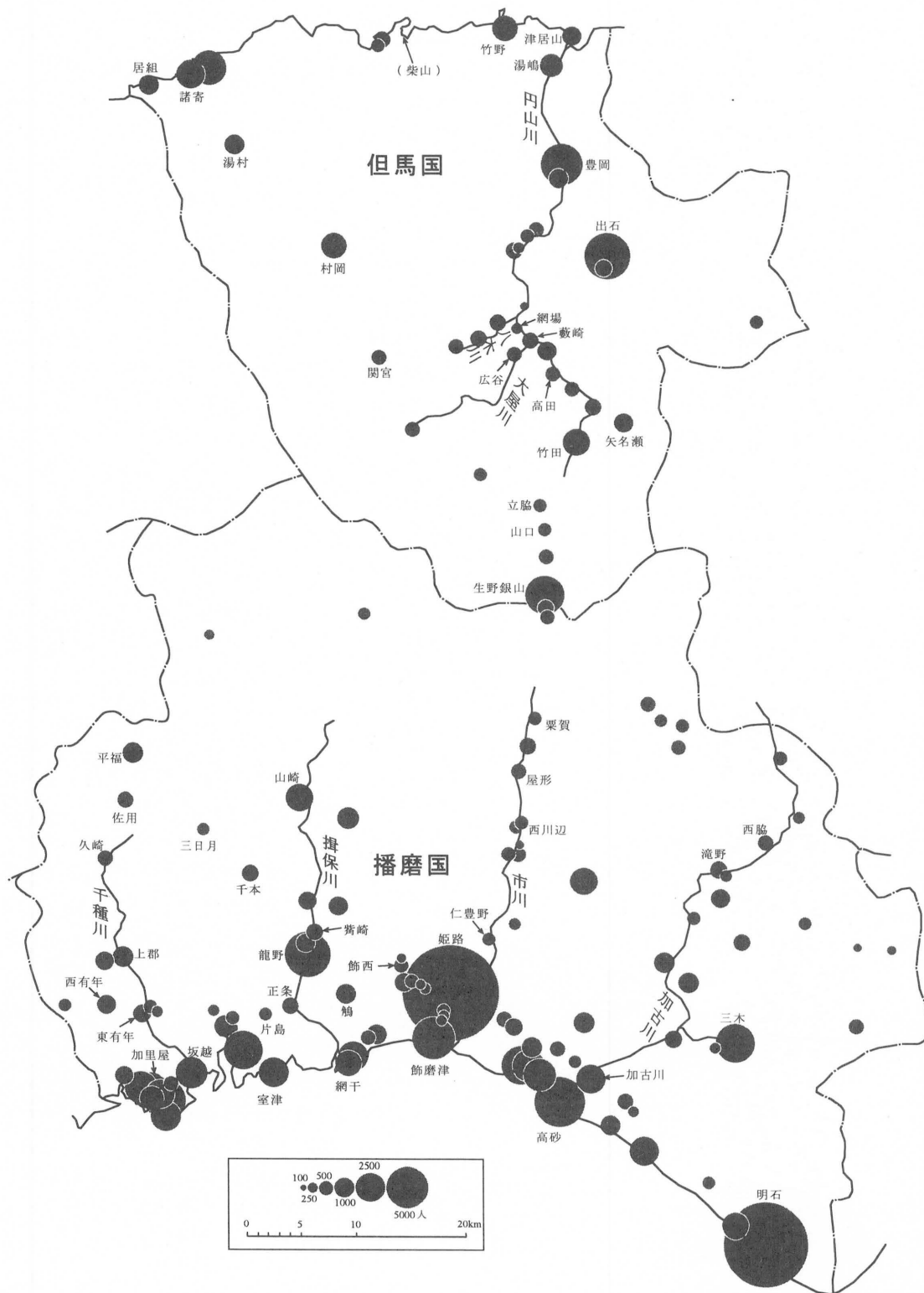
同様に播磨国においても、山陽道の沿線に輦地が連続している。先述した姫路・明石のほか、宿駅でもあった加古川(2,237人)・鰐(1,063人)・正条(781人)・片島(原村として535人)・有年(東有年村900人・西有年村1,134人)などがその例である。これらの内、加古川・正条・有年はそれぞれ高瀬舟の河岸でもあり、『共武政表』においても船舶の所有が記されている。また、山陽道沿線に位置する輦地では、100人あたりの車輦数が前項で述べた国内の輦地平均(2.17台)よりも相対的に多く、中でも加古川(5.45台)・片島(7.69台)・有年(東有年村3.11台・西有年村3.44台)の各宿駅での多さが目立つ。なお、輦地以外の集落を含めた国内総数でみると、播磨国では国内平均1.80台(12,091台/671,675人)であるので、これと比較すれば、なお顕著であろう。

また、山陽道から分岐して美作国・因幡国へ通じる因幡街道の沿線に位置する輦地も、同様に100人あたりの車輦数が多くなっている。荷継ぎを行っていた飾西(4.62台)・髯崎(5.64台)・千本(5.99台)・三日月(4.32台)・佐用(4.17台)・平福(3.42台)が、その多さの典型である。

しかし、それ以上に顕著なのが、但馬街道の沿線に位置する輦地である。但馬街道は生野を経由して播磨国と但馬国を結ぶ重要な

街道であったが、先述の通り市川での高瀬舟通航がほとんど不可能であったため、輸送は全て陸路によった。そのため、人口規模とは関係なく車輦の所有が多く、100人あたりの車輦数が総じて高くなっている。例えば、西川辺(10.19台)を筆頭に、栗賀(5.04台)・屋形(7.61台)・仁豊野(6.32台)などである。生野銀山以北の但馬国国内においても、但馬街道沿線に位置する輦地では、山口(5.54台)・立脇(3.86台)・竹田(3.11台)のように多い。しかし、これら但馬国側の輦地を播磨国側のものと比べると少なくなっているが、但馬国内で限ってみれば、その多さが分かる。但馬国では、国内総数での平均が0.50台(987台/198,152人)であり、また前項で述べた輦地平均(1.26台)と比較すれば、但馬街道沿線の輦地における100人あたりの車輦数が多いことが明らかである。このように、物資輸送に重要な街道に位置する輦地ほど、100人あたりの車輦数が多いのが特徴である。

ところで、第1図におけるもう一つの特徴は、高瀬舟運との関係である。千種川流域では、通航限界点の久崎(船舶38艘)と河口に位置する加里屋(94艘)の間に、山陽道との結節点である有年(東有年村1艘・西有年村3艘)や、上郡(14艘)などの輦地が分布している。揖保川流域でも、通航限界点の山崎[※]をはじめとして、因幡街道との結節点である髯崎(東髯崎村8艘)や、城下町の龍野(11艘)などの輦地がある。同様に加古川流域においても、滝野(20艘)や西脇(2艘)や、支流の三木(6艘)などが分布する。また、円山川流域においても、豊岡・出石をはじめとして、日置(3艘)・網場(3艘)などがある。『共武政表』による船舶数は、高瀬舟運が栄えていた頃の舟数とは当然ながら一致しないが、このように高瀬舟が通航していた河川の中・上流域に位置する輦地は、明治10年頃においても船を所有し続けて



第1図 播磨国・但馬国における輻輳地分布

いた

最後に、沿岸水運との関係を見ると、但馬国では津居山（人口1959人）・竹野（1,833人）・諸寄（2,243人）・居組（1,126人）などの寄港地であった幅輦地の規模が大きい²⁾。播磨国においても高砂（6,228人）・飾磨（4,942人）・室津（2,600人）・坂越（2,771人）などの寄港地が同様の結果を示している。

おわりに

以上、播磨国と但馬国で幅輦地分布と交通路との関係について論じてきたが、これらのことのみで近世交通路と集落の関係について、総論的に解明できたとは思わない。はじめにフィールド設定の理由で述べた通り、幅輦地分布について、あらゆる交通路との関係が最も典型的に現れている地域である播磨国・但馬国における本研究は、筆者が全国的に研究を続けていく上での展望でもある。本稿のように、国や地方ごとの幅輦地分布についての研究を積み重ねて、近世交通路と集落の関係について解明していきたい。

付記

本稿は、1999年度夏季研究大会（於：大手前女子大）において発表した「播磨国・但馬国における近世交通路と集落ー『共武政表』による幅輦地分布と他地域との比較においてー」を再構成したものである。

注

- 1) 森川洋（「明治初年の都市分布」・人文地理、14-5、1962）や、黒崎千晴（「近代化都市化の一側面ー人口の都市集中を中心としてー」・社会科学討究11-3、1966）、藤岡謙二郎（『日本の都市ーその特質と地域的問題点ー』・大明堂、1968）や藤本利治（『近世都市の地域構造ーその歴史地理学的研究ー』・古今書院、1976）など。
- 2) 代表的なものとして、『水力開発＝利用の歴

史地理』（大明堂、1980、473p）がある。その第1部において、『共武政表』の水車統計と明治期作成の地形図等を対比させ、その立地と機能について分析している。

- 3) 研究成果としての論文にまとめるまでには至っていないが、これまでに東海道・中山道の宿場町を中心に、地形や周辺交通路との関連から車輛総数や車輛構成割合などを分析した。これらの一部は、兵庫地理学協会1996年度夏季研究大会（於：山手女子短大）と、人文地理学会1996年度大会（於：京都教育大）で発表した。
- 4) 「『共武政表』の価値」（『共武政表 明治12年 上』・柳原書店、1978、p.p.1-4）において、「人口百人以上ノ幅輦地」つまり都市的集落、と表現している。
- 5) 『共武政表』に記載されている各国の幅輦地数は様々であり、また、その数は国の面積・総人口と関係がない。例えば、播磨国と総人口がそれほど変わらない近江国では207の幅輦地が記されている。
- 6) 人口の記載割合より車輛の記載割合が大きい傾向が全国的に見られるが、東海道・中山道が通る諸国においては特に顕著である。
- 7) 伊豆国をのぞき、100人あたりの車輛数は2～3台である。
- 8) 『共武政表』では山崎に船舶数が記されていない。
- 9) 『共武政表』には柴山（沖浦）が記されていない。なお、明治24年の沖浦は、人口1363、船舶数69である。

参考文献

- 加古川市史編さん専門委員／編（1994）：『加古川市史 第二巻』・加古川市、pp.311-334。
- 上月町史編さん委員会／編（1988）：『上月町史』・上月町、pp.205-211。
- 宿南 保（1976）：『但馬史 4』・のじごく文庫、pp.229-258。
- 龍野市史編纂専門委員会／編（1981）：『龍野市史 第二巻』・龍野市、pp.356-375。
- 富岡儀八（1973）：『塩道と高瀬舟』・古今

書院，278p.

豊岡市史編集委員会／編（1981）：『豊岡市史 上巻』．豊岡市，pp.521-539.

一橋大学経済研究所附属日本経済統計情報センター／編（1990）：『明治徴発物件表集成別冊』．クレス出版，111p.

姫路市史編集専門委員会／編（1991）：『姫路市史 第三巻』．姫路市，pp.301-320.

兵庫県史編集専門委員会／編（1979）：『兵庫県史 第四巻』．兵庫県，848p.

福崎町史編集専門委員会／編（1995）：『福崎町史 第二巻』．福崎町，pp.106-118.

山崎町史編集委員会／編（1977）：『山崎町史』．山崎町，pp.723-739.

（すずき まさお、関西大学・院）