2019.11.08　中谷礼仁研究室
千年村研究ゼミ
学部4年　栗山亮

東西交通と集落持続の関係性
―伊豆半島駿河湾岸部の漁村を事例として―

論文構成

【序論】
第零章　本研究について
0.1　研究動機
0.2　研究背景
0.3　研究目的
0.4　研究方法
0.5　本研究の前提について
　0.5.1　千年村
　0.5.2　東西交通
0.6　本研究の位置づけと既往研究
　0.6.1　本研究の位置づけ
　0.6.2　伊豆半島の立地に関する研究
　0.6.3　千年村に関する研究
　0.6.4　東西交通に関する研究
【本論】
第一章　伊豆半島史
1.1　伊豆半島の成り立ち
1.2　駿河湾
　1.2.1　駿河湾の概要
　1.2.2　海底地形
　1.2.3　海岸地形
1.3　災害
　1.3.1　地震
　1.3.2　富士山の噴火
　1.3.3　風水害
1.4　小結
第二章　東西陸交通史
2.1　東海道
2.2　江戸期の静岡の陸交通
2.3　明治期の静岡の陸交通
2.4　大正・昭和期の静岡の陸交通
2.5　小結
第三章　東西海交通史
3.1　近世以前の静岡の海交通
3.2　江戸期の静岡の海交通
3.3　明治期以降の静岡の海交通
3.4　小結
第四章　漁村の集落構造調査
4.1　調査対象地概要
　4.1.1　漁村について
　4.1.2　伊豆半島駿河湾岸部(沼津市)の選定理由
　4.1.3　伊豆半島駿河湾岸部(沼津市)の基礎情報
4.2　調査概要
　4.2.1　基本情報
　4.2.2　集落選定方法
　4.2.3　集落分析方法
4.3　集落構造
　4.3.1　駿河郡宇良郷
　4.3.2　駿河郡宍人郷
　4.3.3　田方郡吉妾郷
　4.3.4　那賀郡井田郷
4.4　小結
第五章　漁村の集落構造分析
5.1　東西交通と集落構造との関連性についての分析
　5.1.1　駿河郡宇良郷
　5.1.2　駿河郡宍人郷
　5.1.3　田方郡吉妾郷
　5.1.4　那賀郡井田郷
5.2　小結
第六章　考察
第七章　結論
参考文献
図版出典

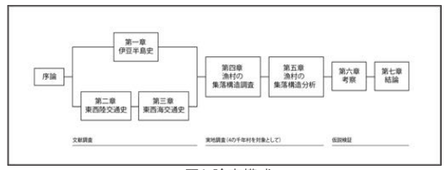

図1 論文構成

【序論】

第零章　本研究について

0.1　研究動機

①地理的特性

プレート境界に位置する日本の中でも、とりわけ様々な断層が集積する特異な立地にあるのが伊豆半島である。世界的に見ても稀有な環境で、また特異な地質構造により災害要因も大きく、生存立地としては適さないように思える。それにも関わらず、半島西側の駿河湾岸部を中心に集落が集中している。その理由を解明したい。

②政治・経済的特性

伊豆は特に近世以降、江戸と京都・大阪を結ぶ東西交易の結節点であり、両大都市圏を中心に展開された文化や情報の通り道として、陸路は東海道やその沿道、海路は航行する船の寄港地を介して、東西の人や文物の往来があったと考えられる。特に駿河湾岸部に関しては海運が盛んであり、そうした恩恵が集落持続にどう関わっていたのかに関心を持った。

0.2　研究背景

<千年村>研究では、『和名類聚抄』を基に古代地名の現在地比定を行い、さらに比定された集落を〈千年村〉プロジェクトにより実見する取り組みを行ってきた。この一連の成果から、現在地と古代地名比定領域との間にある、断続的な集落持続とそれを支える要因の関係性が指摘され、その立地特性など主に集落構造や環境の側面について考察がなされてきた。

本研究ではその取り組みの一環である2019年度〈千年村〉プロジェクトの伊豆半島周辺疾走調査を基にして、静岡県の中でも一大中心地として栄えた沼津市周辺(駿河湾岸部)の漁村集落について研究する。

また伊豆半島周辺では近世以前から陸運・水運が発展していたが、それら通史を網羅した資料は少ない。そのため本研究では、近代以前に関しては断片的に当時の漁村をめぐる交易についてまとめるが、全国的な東西交通網が確立された近世から近代にかけてに主軸を置いて、駿河湾岸部の集落持続と東西交通の関係性について考察したい。

0.3　研究目的

本研究は、<u>狭域的な集落に対する東西交通による恩恵という広域的な視点を持つことで、マクロ・ミクロ双方の要因に着眼して、交易の中継地である伊豆半島駿河湾岸部の漁村の集落持続との関係性を明らかにする</u>ことを目的とする。

0.4　研究方法

①文献調査

第一章で、伊豆半島周辺の立地特性の歴史について、第二章・第三章で、東西陸・海交通史についてまとめる。

②実地調査

第四章で、2019年度〈千年村〉プロジェクトの伊豆半島周辺疾走調査に基づく調査の結果を整理する。

③調査分析

第五章で、各調査対象4漁村の集落構造の形成・持続に東西交通がどのように作用しているのかを、<u>【環境】(産業・防災)/【地域経営】(組織・慣習)/【交通】(沿道・海運)</u>の要素別にまとめて見出す。

④考察

第六章で、第二章・第三章における東西交通の歴史と、第五章における漁村の調査分析を踏まえた上で、東西交通が集落持続に与えた持続要因、及びそれらから見出せる関係性を考察する。

0.5　本研究の前提について

0.5.1　千年村

「千年以上にわたり、自然的社会的災害・変化を乗り越えて、生産と生活が持続的に営まれてきた集落・地域[1]」を表す。

0.5.2　東西交通

東西交通とは一般的に、東日本と西日本(関東地方と近畿地方)とを繋ぐ交通を示唆する。陸路と海路に大きく二分できる。江戸幕府ができた近世以降、江戸と京都・大阪を結ぶ交通網が本格的に整備されたとされる。陸路については、東海道に加え、脇往還(脇街道)や沿道による、五街道以外の交通網による交易がなされた。地方部においてもこの脇往還や沿道が、諸藩の経済や文化の発展に大きく寄与した。海路については、江戸期は江戸・上方(菱垣・樽廻船)航路を介し物資運搬がなされた。紀伊の港を介しての海運が静岡駿河湾岸の港にも伝来する形で発展していった。[2]

本研究では集落持続に対するこの東西交通によるマクロの影響を考える。具体的には、

<u>I【環境】に関しては東西交通によりもたらされる産業や防災などの要因</u>
<u>II【地域経営】に関しては組織や慣習などの伝来の要因</u>
<u>III【交通】に関しては東海道から派生する沿道や海運の存在による要因</u>

が考えられる。このような視点を基として、伊豆半島駿河湾岸部の集落持続を考察する。

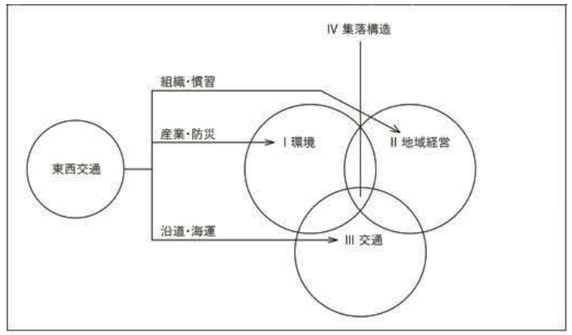

図2 東西交通と千年村の構成要素の関係

0.6　本研究の位置づけと既往研究

0.6.1　本研究の位置づけ

本研究は、<u>地球科学(伊豆半島)と貿易史(東西交通)を踏まえた上で、地域史(集落持続)との関係性を見出す</u>ことを試みる。具体的には、伊豆半島形成の歴史を辿り立地特性を確認し、東西の都を介する交通における陸運と水運の二つの視点から、その集落形成・持続に対する影響要因が存在すると仮定し、その検証を行うこととなる。

過去の千年村研究については、現在の立地に着目した巨視的な範囲での研究が多いが、他地域との交通の要素に主眼を置いたものは少ない。また他の既往研究について、東海道などの地域別の通史や静岡県史に関する資料はあるが、特定地域における集落のような小さなスケールに対して分野横断的にまとめられた文献は少ない。そのため本研究は立地と交易の観点から集落研究をする点で新規性があると考えられる。

0.6.2　既往研究

以下のような研究を主な既往研究とした。

①伊豆半島の立地に関する研究
②東西交通に関する研究
③千年村に関する研究

＊1 千年村プロジェクトホームページを参照
＊2 武部健一『道路の日本史』、地方史研究協議会『東西交流の地域史　列島の境目・静岡』を参照。

【本論】

第一章　伊豆半島史

伊豆半島の立地特性を把握し、交通の形成や変化に与えた影響を考えるために、地理学・地質学の観点から、伊豆半島の成り立ちや駿河湾の概説、災害についてまとめた。その結果、伊豆半島がプレート境界に位置すること、そのため陸地・海岸部・海底に高低差や複雑な地形が多いことが確認された。またそのような特性から、伊豆半島周辺の災害は、①風水害、②地震、③富士山の噴火の3つが主にあることがわかった。

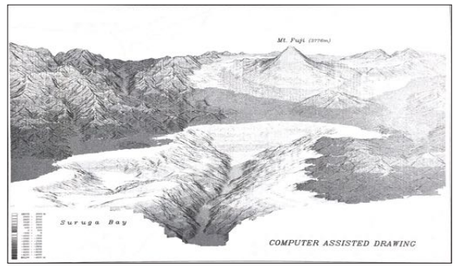

図3 駿河湾海底鯨瞰図

第二章　東西陸交通史

調査対象は漁村だが、陸・海運の相互関係や、陸交通による漁村への影響も考えられるため、陸交通も扱った。東西陸交通の基軸となる東海道は、京都中心の五畿七道、鎌倉中心の鎌倉街道、江戸中心の五街道、そして国道へと政治的・地理的背景を基に変遷していったことがわかった。

図4 江戸期の陸・海交通網

第三章　東西海交通史

近世以前に関しては断片的な記事や言葉を繋ぎ合わせて、静岡、特に駿河湾における海運の歴史をまとめた。近世以後に関しては、東西海交通の基軸となる江戸・上方航路を中心に海上交易関係をまとめた。

東西の都を結ぶ都市間交通に加え、江尻港を中核とする駿河湾沿岸部の湊同士の地域的交通も近世以前から存在していたことがわかった。

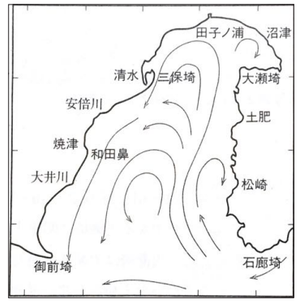

図5 駿河湾の流れの模式図

第四章　漁村の集落構造調査

2019年度〈千年村〉プロジェクト疾走調査に基づき、
1. 駿河郡宇良郷
2. 駿河郡宍人郷
3. 田方郡吉妾郷
4. 那賀郡井田郷　　の4集落を調査し、基本情報/【環境】/【地域経営】/【交通】の項目を使って情報を整理した。自給自足的な集落もある中、いずれの漁村においても交通に起因する持続要素の存在を垣間見ることができた。

図6 伊豆半島駿河湾岸部の4漁村

第五章　漁村の集落構造分析

4つの漁村において、東西交通というマクロの視点で、【環境】(産業・防災)/【地域経営】(組織・慣習)/【交通】(沿道・海運)の観点から、集落持続に影響したと考えられる要素を時代ごとにまとめた。

1. 駿河郡宇良郷
漁村であったが、同時にどの時代においても、東西を結ぶ街道に貫かれた集落でもあった。そのため、【環境】【地域経営】【交通】のどの項目でも影響を受けていた。集落構造の軸が街道だったこともあり、その持続はもろに東西交通の恩恵によるものだった。
2. 駿河郡宍人郷
今は勢いを失っているものの、かつては内浦湾での漁業交易の中心地として栄えた漁村であった。その背景には、東西の都間の海運中継地としての、伊豆半島沿岸部の多くの湊の発展があった。海交通により産業を持ち、繁栄することを許された集落であった。
3. 田方郡吉妾郷
西浦木負のように少なくとも江戸期から湊としての繁栄が確認される地域も持つが、紀伊のみかんを積んだ難破船の漂流によりみかん栽培が伝来し主力農業となった点でも、海運からの恩恵を受けた。
4. 那賀郡井田郷
安康天皇の井田の塩についての歌や三島代官所漁船調査にある船の往来の記録、江戸への石の運搬の記録、ロシア船の難破やアメリカへの出稼ぎなど、古くから産業と海交通により他地域と広く交易を持つことで持続してきた。

表1 4漁村の集落構造分析（〇:強い+の東西交通要因 △:弱い+の東西交通要因 ×:−の東西交通要因 ・:その他の構成要素）

	1　駿河郡宇良郷	2　駿河郡宍人郷	3　田方郡吉妾郷	4　那賀郡井田郷
比定大字領域				
現在地名	静岡県沼津市 今沢・松長・大諏訪・小諏訪	静岡県沼津市 獅子浜	静岡県沼津市 西浦　木負・河内・久連・立保・足保・久料・江梨・平沢・大瀬 内浦　重須・重寺・小海・三津・長浜	静岡県沼津市 井田
概要	**〇砂州上の街道沿いに集落形成** **〇江戸期に入ると東海道が整備、原宿の定助郷としても機能** △千本松原、屋敷林で防風 ・砂州の北側は愛鷹山の麓まで後背湿地が広がっており、弥生時代までは内湾となっていた	・西側の自然堤防上に住宅密集 ・背後には急峻な山地斜面 ・「大久保の鼻」と呼ばれる南側では、1945年頃まで山地が確認できるが、その後1960年代には消失している	・海岸沿いの集落が多く見られる ・西浦木負と西浦河内では郷域の中で唯一沿岸沿いの集落と内陸の集落が農地を挟んで隣接 ・西浦河内から分家し他集落形成 ・塩畑→田畑(近世初期) ・水田→柑橘栽培地(明治期頃)	・山地に囲まれ、海に開けた立地 ・後背湿地(泥質)と谷底平野(砂礫質)が主な生活の場 ・明神池は天然のため池 ・「井田松江古墳群」が広がる
環境	△砂州の北端に沿ったJR線の線路を境に、北側の後背湿地部分は「線北」地域と呼ばれている ・昭和期に放水路ができるまでは洪水が頻発、また沼川は天井川で水田の排水性が悪かった ・地引き網漁→現在は衰退	・浸水被害を受けて、40年程前に砂浜を埋め立て、堤防が建設 ・堤防の建設によって、渡り蟹は見られなくなった ・津波対策としての門、避難道 ・かつては漁業が主な産業であったが、現在は衰退	**〇沿岸部の西浦木負(江戸期から漁業が生業)でも柑橘栽培(難破船により柑橘産業伝来)** ・駿河湾では魚の養殖場や釣りのスポット **〇アニメに関連した観光産業**	・水田には川から水を引いていたが、数年前に枯れたことがある ・現在は明神池をため池として使うために、川の水を明神池に一度ひいて、それをポンプで吸い上げて使う **〇安康天皇と塩の資源の存在**
地域経営	・4つの比定大字で今でも地域の区分がはっきり分かれている ・年に一度のお祭りは同じ日に行うものの相互の交わりはなく個々の地区ごとに行う	・毎年9月下旬に浜通りを通行止めにして、小中学生が山車を担ぐ祭りがあったが、人手不足のため、現在は2年に1度行われている	・河内では毎年7月頃に天王祭が行われ、地域の氏神である御崎神社と子聖神社で青年達が悪魔払いとして神楽舞をする。神楽舞はこの地域の屋号の1つである仲屋でも行われ、最後は御崎神社に神輿を納めて終了となる。	・神社は2つ：井田神社、池大明神 ・崖錐地でミカンを栽培しながら民宿を兼業 △副業として、製塩、ダイビング小屋やキャンプ場の経営、舟渡など ・水田は自家消費、民宿用で、基本的には流通していない
交通	△現在の千本街道はかつて甲州街道という細い道だった **×甲州街道が千本街道に拡幅整備されたことが集落と浜との関わりを分断するきっかけとなった**	・獅子浜は駿河湾の奥に位置し、波が穏やか △平坦で広い砂浜があったことから、獅子浜のみならず**周辺地域全体の船置き場として利用されていた**	**〇江戸期に九州からの難破船が漂流→紀州のみかんをもらったことから柑橘栽培が始められた** △禅長寺には菖蒲御前が源頼政、子仲綱の遺骨を持ってこの寺に潜んだ	△昭和40年代まで陸路(静岡県道17号沼津土肥線)が開通しておらず、交通は船に依存 **〇石切場での採石を江戸に運ぶ** **〇20世紀初期には米国に出稼ぎ** ・今でも船を持っている家が2件あり、1件は舟渡を副業として生活
集落構造	△旧東海道沿い：街村の土地割り ・砂州という唯一の安全地帯を有効に使い、限られたスペースの中に街道、集落、防風林、漁業施設といった生活基盤施設が帯状に配され集約 ・半農半漁	・6つの村(志下、馬込、獅子浜、江ノ浦、多比、口野)を合わせて静浦地区と呼び、獅子浜はその中心であったが、衰退 ・中学校は統合→小中一貫校に ・獅子浜の境界は「はずれ」と呼ばれ、目印として石の地蔵が残る	・農地と住宅が分かれており、住宅は集落内にまとまって存在 ・石造りの建物や土壁の倉庫 ・西浦河内と西浦木負の集落間の交流は特別なく、それぞれのコミュニティを形成	・川沿いに住居が集中 ・そのほとんどが民宿を兼業 ・少ない平地や崖錐地を最大限利用して農業に従事 ・澄んだ内海を利用したダイビングなどの観光業も盛ん

第六章　考察

第二章・第三章でまとめた東西交通史と、第五章でまとめた4漁村の調査分析から、伊豆半島駿河湾岸部の漁村における、東西交通の集落持続への影響・要因を、【環境】(産業・防災)/【地域経営】(組織・慣習)/【交通】(沿道・海運)毎に考えたところ、以下のような要素が見出された。

①近世以前
【環境】船による塩産業の伝来(産業)
【地域経営】—
【交通】旧東海道の形成(沿道)、駿河湾付近の海運網の形成(海運)

②江戸期
【環境】難破船によるみかん栽培の伝来(産業)、東海道沿いの松並木の整備(防災)
【地域経営】定助郷の機能の付与(組織)
【交通】江戸・上方航路、湊の整備(海運)

③明治期
【環境】旧東海道跡による土地分割(産業)
【地域経営】—
【交通】清水港をはじめとする近代化・国際化による海運増強(海運)

④大正・昭和期
【環境】—
【地域経営】温泉地としての地域機能の発達(慣習)
【交通】鉄道・地域バスによる陸運増強(沿道)

⑤現代
【環境】観光業の進展(産業)
【地域経営】立地条件の良さからの映像作品聖地機能の付与(慣習)
【交通】車道の全国的整備(沿道)

東西交通は、伊豆半島駿河湾岸部の漁村(千年村)の【環境】【地域経営】【交通】の3要素に対し、どの時代においても少なくとも2要素に対し、集落持続に強く関わる影響を与えていたことが明らかになった。

第七章　結論

災害の多い特殊な立地条件から生存立地としての適性が不確かであったが、同時に集落が存続するに値する恩恵があったことがミクロ・マクロ双方の視点から確認された。
伊豆半島駿河湾岸部の4漁村の集落構造を読み解くことによって、これらの集落は近世以前から現代にかけて、東西交通による恩恵を集落構成要素に取り込み、持続要因として現在の集落構造にまで反映していることがわかった。

よって、<u>東西交通と集落持続には、集落の中に反映され共に残され続ける要因を与える側と与えられる側という関係性がある</u>、と結論付けた。

参考文献
【伊豆半島・静岡県・沼津市】
●中谷礼仁『動く大地　住まいのかたち—プレート境界を旅する—』(岩波書店, 2017)
●大矢雅彦・木下武雄・若松寿江ほか共著『自然災害を知る・防ぐ』(古今書院, 1989)
●北原糸子『日本災害史』(吉川弘文館, 2006)
●全国地質調査業協会連合会, 地質情報整備・活用機構『ジオパーク・マネジメント入門』(オーム社, 2010)
●静岡新聞社 編集局出版部『伊豆半島ジオパーク公式ガイドブック 南から来た火山の贈り物 冒険半島 伊豆へようこそ』(静岡新聞社, 2013)
●貝塚爽平『富士山はなぜそこにあるのか』(丸善株式会社, 1990)
●藤岡謙二郎 編『日本歴史地理総監　古代編』(吉川弘文館, 1983)
●平凡社地方資料センター 編『日本歴史地名大系』(平凡社, 2001)
●雄山閣 編『日本古代史地名事典』(雄山閣, 2007)
●『静岡県史　別編2　自然災害誌』
●『静岡県史　別編2　自然災害誌　付録　自然災害年表』
●『静岡県史　別編3　図説静岡県史』
●『沼津市史　資料編　自然環境』
●田村充正「二つの「伊豆の踊子」：小説と映画のあいだ」(翻訳の文化/文化の翻訳 (12), 1-13, 2017-03, 静岡大学人文社会科学部翻訳文化研究会)
【東西陸交通】
●地方史研究協議会『東西交流の地域史　列島の境目・静岡』(雄山閣, 2007)
●武部健一『道路の日本史』(中央公論新社, 2015)
●浅井建爾『道と路がわかる辞典』(日本実業出版社, 2001)
●葛飾区郷土と天文の博物館『古代東海道と万葉の世界』(勝美印刷, 2011)
●種村季弘『東海道寄り道紀行』(河出書房新社, 2012)
●杉江松恋藤田香織『東海道でしょう!』(光邦, 2013)
●天野忍他『歴史散歩22 静岡県の歴史散歩』(山川出版社, 2006)
●大庭正八「明治中期の静岡県における東海道鉄道建設とそれに対する地域社会の対応」(地理学評論 Ser.A, 1994)
【東西海交通】
●永原慶二「伊勢・紀伊の海賊商人と戦国大名」
●渡辺信夫『日本海運史の研究 (渡辺信夫歴史論集第2巻)』(清文堂出版, 2002)
●新城常三『中世水運史の研究』(塙書房, 1994)
●谷弘『千石船の湊を訪ねて 江戸期の日本海運 活躍の跡』(芸立出版, 2011)
●柚木學『近世海運の経営と歴史』(清文堂出版, 2001)
●渡辺英夫『東廻海運史の研究』(山川出版社, 2002)
【その他】
●L. Mumford, “The Culture of Cities”, 1938(生田勉訳『都市の文化』鹿島出版社, 1974)
●R. Williams, “The Country and the City”, 1973(山本和平ほか訳『田舎と都会』晶文社, 1985)
●千葉大学木下剛研究室・早稲田大学中谷礼仁研究室『千葉〈古凡村〉疾走調査② 2012.6.15FRI-17SUN 九十九里地域』(2012)
●早稲田大学中谷礼仁研究室 他著『千年村プロジェクト 2016-2017年度 霞ヶ浦・筑波山周辺地域疾走調査報告書』(2018)
●伊東華奈子「火山接近集落における集落構造の変遷とその特異性についての考察—長崎県雲仙岳周辺を対象として—」(2018年度早稲田大学建築史研究室卒業論文)
●クリストファー・アレクサンダー著 押野見邦英訳『都市はツリーではない』(鹿島出版会, 2013)

図版出典
・図1 筆者作成。
・図2 千年村プロジェクトホームページを参考に、筆者作成。
・図3『静岡県史　別編3　図説静岡県史』p.175より引用。
・図4『東西交流の地域史　列島の境目・静岡』p.124より引用。
・図5『沼津市史　資料編　自然環境』p.234より引用。
・図6「Google Earth」より筆者作成。

・表1 筆者作成。