

農村部の商いにおける交通および生産基盤の影響 ー千葉県長生郡一宮町を対象としてー

中谷研究室
千年村研究ゼミ所属

【序論】

第一章 本論文について

- 1-1. はじめに
- 1-2. 研究背景
- 1-3. 研究目的
- 1-4. 研究対象地の概要
- 1-5. 研究方法
- 1-6. 既往研究
- 1-7. 本研究の位置付け
- 1-8. 論文構成

【本論】

第二章 生産基盤と生産物

- 2-0. はじめに
- 2-1. 環境について
 - 2-1-1. 地形
 - 2-1-2. 地質と土壌
 - 2-1-3. 海洋
 - 2-1-4. 災害
- 2-3. 近世以降の生産物
 - 2-3-1. 干鰯
 - 2-3-2. 農産物
- 2-4. 小結

第三章 交通の変遷

- 3-0. はじめに
- 3-1. 街道の成立
- 3-2. 鉄道の開通
- 3-3. 鉄道利用の変化
- 3-4. 自動車交通の発達
- 3-5. 小結

第四章 中心商業地での商いの変遷

- 4-0. はじめに
- 4-1. 定期市の発生
- 4-2. 商業地の形成
- 4-3. 商店街の発展
- 4-5. 商店街の縮小
- 4-6. 小結

第五章 農村集落での商いの変遷

- 5-0. はじめに
- 5-1. 農間商の発生
- 5-2. 行商の増加
- 5-3. 集落内商店の増加
- 5-4. 小結

第六章 考察

- 6-1. 中心商業地の商いと「交通」・「生産物」
- 6-2. 農村集落の商いと「交通」・「生産物」
- 6-3. 中心商業地と農村集落の関係

【結論】

第七章 結論

あとがき
謝辞
参考文献
図版出典
巻末資料

第一章 本論文について

■研究背景

私が所属する千年村研究ゼミの調査対象地において農村集落内に商店が存在しているのを多々見かける。

千年村プロジェクトでは〈千年村〉を評価するための指標として、「環境」・「交通」・「地域経営」および「集落構造」を用いている。しかし、この指標において、商いがどのように位置付けられるかの検討は行われておらず、現時点では集落内での商いは集落の評価に用いるには極めて曖昧な存在である。そこで本論文では〈千年村〉の評価指標の枠組みのなかで、商いの位置付けを行いたい。

〈千年村〉の評価指標のなかで、商いの位置付けを考えると環境要因のなかの「地域資源の利活用の仕方」および交通要素の「地域内外との人や物の流通・往来」という点が見いだせる。商いに即して考えた場合、「地域資源の利活用の仕方」として「生産物」が表出すると考えられる。

このことから本論文では商いを「交通」と「生産物」の連関によって位置付けられるものと仮定して、実際の農村地域の商いを分析してゆく。



図1 〈千年村〉の評価指標

図2 本研究の視点

■研究目的

- ① 生産基盤である環境が備わっている農村地域に、交通が介入することで商いが発生することを明らかにする。
- ② 生産基盤による生産物と交通基盤による往来（人・物）が変化することで、商いの場の性質も変化することを明らかにする。
- ③ ①、②より商いを生産物と交通の連関として位置付けることの妥当性を示す。

■調査対象地について

本研究では千葉県長生郡一宮町を調査対象地に選定した。一宮町は平安時代の『和名類聚抄』に埴生郡埴生郷として記載があり、千年以上前より生活があることが確認できる場所である。近世には外房地域と江戸を結ぶ交易路である「伊南房州通往還」が整備され、明治30年に鉄道（現JR外房線）が開通し交通の変化にも富む。



■研究方法

本研究では『一宮町史』をはじめとする一宮町に関する郷土史料、および聞き取り調査による情報を

- ①交通の変化
- ②生産物の変化
- ③商いの変化

の観点から分解、再構成する。

その上で、「交通の変化」の変化に則して時代区分を行い、「交通の変化」および「生産物の変化」が商いの変化としてどのように現出するかを考察する。

■本研究の位置付け

農村部の商業環境に関する既往研究は、調査時点での農村商店の経営状況や顧客の利用状況について述べたものであり、商いの発生する土壌、すなわち歴史的経緯や環境・交通的要因に関する分析を合わせた研究は未だ行われていない。

本研究は農村部の商いを発生・変化させる要素として生産基盤による生産物と交通要因に着目し、それらの連関によって農村部の商いを位置付けようとするものである。

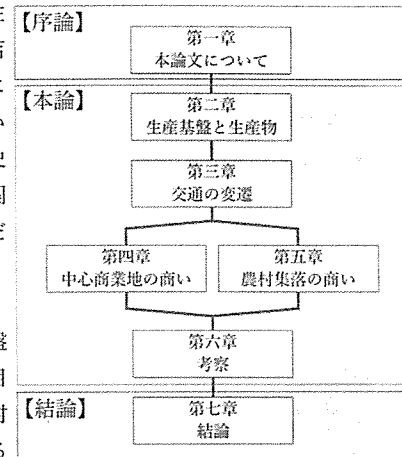


図3 論文構成

第二章 生産基盤と生産物

第二章では、一宮が地形、地質、土壌、海洋環境から農漁業と居住に適した環境であること、および津波による災害を過去に何度もうけた記録がありつつもそれに対する対応力があることを文献および地図を用いて示した。また平安期の『倭名類聚抄』と『延喜式神名帳』および荘園の記録から古代および中世において既に集落が存在していたことを示し優れた環境基盤の裏付けとした。

さらに、その豊かな環境基盤を基とした近世以降の生産物の移り変わりについて検証し、近世初頭から明治初期までは干鰯の生産が盛んであったこと、また明治後期以降は野菜や米など農作物の生産が盛んになったことを示した。



図4 土地条件図

第三章 交通の変遷

第三章では交通の変遷を示し、それに基づいて4つの時代区分を行なった。

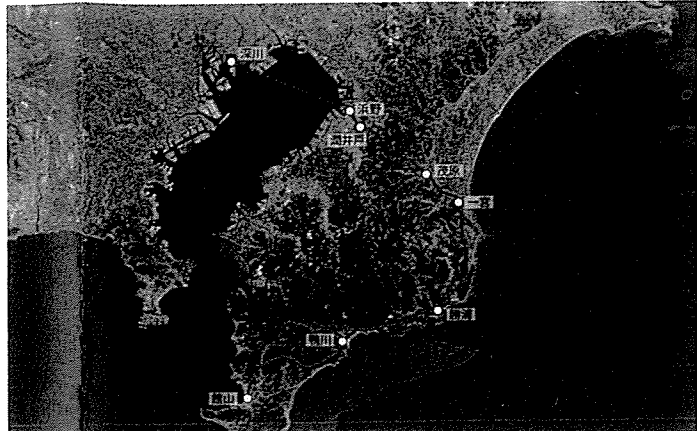


図4 伊南房州通往還経路

①江戸初期から明治後期にかけて

この時期には江戸と一宮を結ぶ街道である伊南房州通往還が成立し、干鰯をはじめとした農漁業生産物の輸送路として、また生活路として外房上総地方にとって重要な交通となった。

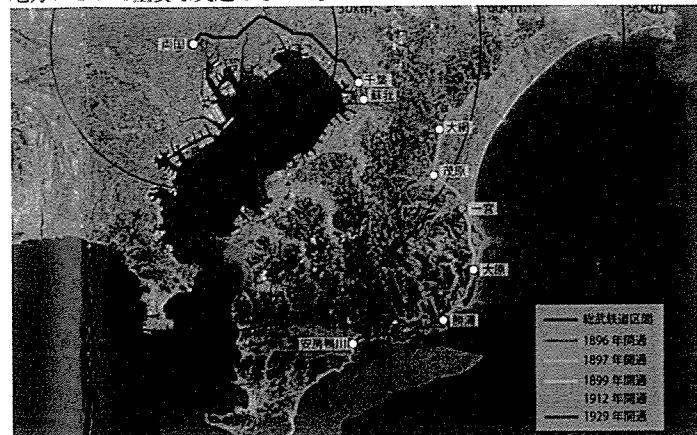


図5 房総鉄道（現外房線）の経路と開通年

②明治後期から終戦まで

この時期には東京と一宮が鉄道で結ばれ、さらに大正にかけて急速な利用増加が見られた。

③戦後

この時期には鉄道の荷物扱いが減少する一方で旅客が倍増した。また蒸気機関車からディーゼルカーになり、準急列車運行開始によって一宮から両国までの所要時間は一時間半に短縮された。

④昭和30年代以降

この時期には自動車の急増に伴って国道をはじめとして町内の道路の整備が進み、特に1970年代から90年代にかけて自動車交通の発展が見られた。

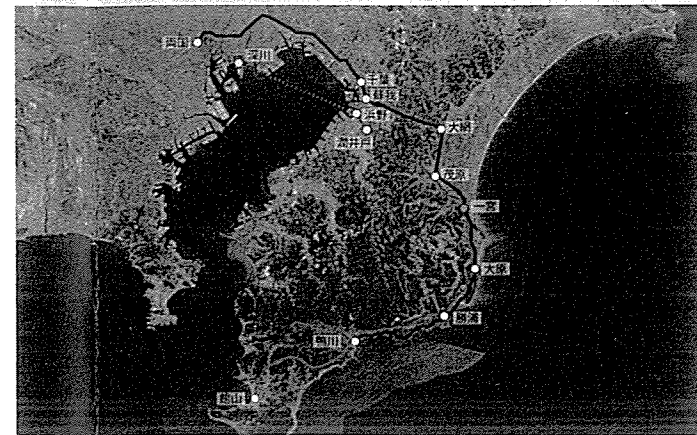


図6 鉄道と街道の経路比較

第三章では、①～④を通して交通の経路に大きく変化はなく、時代によって変化しているのは交通経路の使われ方であることが確認できた。

第四章 中心商業地での商いの変遷

第四章では一宮の中心商業地において発生した商いについて、以下のような変遷を確認した。



図7 中心商業地の領域

- ・江戸初期から明治後期には、1606年より街道筋に沿って定期市が開かれ、加納藩政が敷かれたことにより城下町の中に商業地が形成されていった。土農工商の制度から解放されると商業が加速した。
- ・明治後期に鉄道が開通すると、周辺地域から荷物が集積し商店街が発展していった。大正初期から昭和初期にかけては鉄道による都市からの観光客の増加および別荘地としての発展に伴い料理店やカフェーが増加し一宮の商業は最盛期を迎えた。
- ・戦後になると、別荘地の衰退と戦時体制の影響による卸売業者の凋落により、周辺地域の商業中心が隣町の茂原へと移り商店街が縮小した。

第五章 農村集落での商いの変遷

第五章では一宮の農村集落で発生した商いについて述べ、以下のような変遷を確認した。

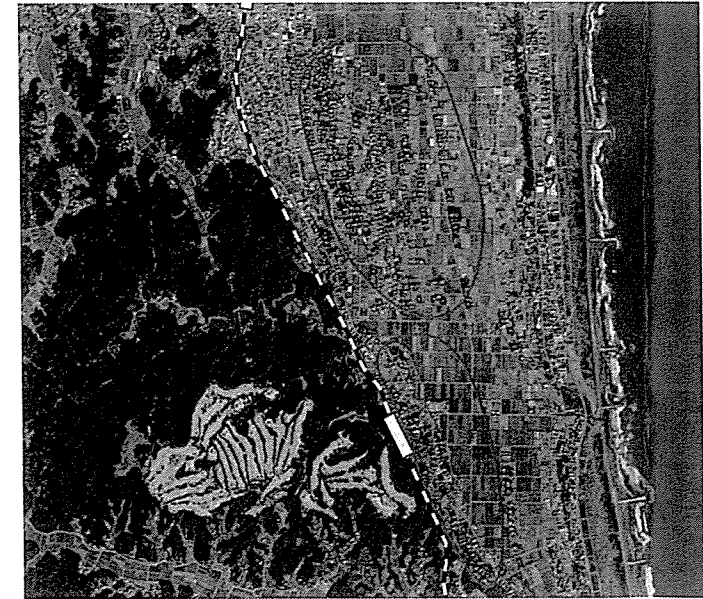


図8 農村集落の領域

- ・近世初頭からの地引網漁の増加に伴って漁師からの需要が高まり農間商が発生した。そのほか漁業から派生した商いもあった。寛政年間から天保年間にかけては貨幣経済の影響もあり農商は盛んになった。
- ・戦後になると、鉄道を利用して食料が不足していた都心部へと赴き、野菜や米、魚類を売る行商が農家女性の間で一般的に行われるようになった。
- ・農村集落内の商店が戦後10年ほどの間に増加し、集落外から仕入れた商品売っていた可能性が高い。

第六章 考察

第六章では、第四章「中心商業地の商いの変遷」および第五章「農村集落の商いの変遷」を、第三章で用いた交通の時代区分にあてはめ、交通の変化および生産物の変化が商いの変化にどのように作用しているかを考察した。

6-1. 中心商業地の商いと「交通」・「生産物」

中心商業地の商いでは生産物の変化の影響は見られず、人や物の往来のしかたの変化によって商いの性格が変化していると考察できた。

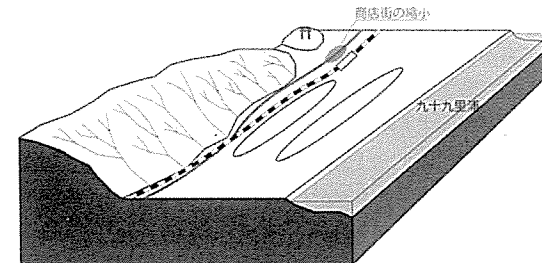
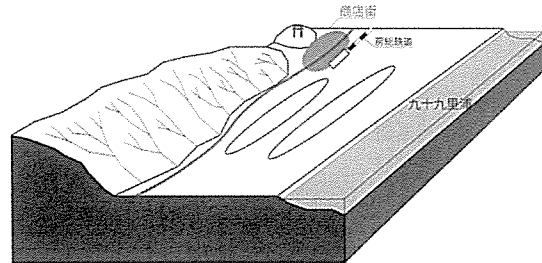
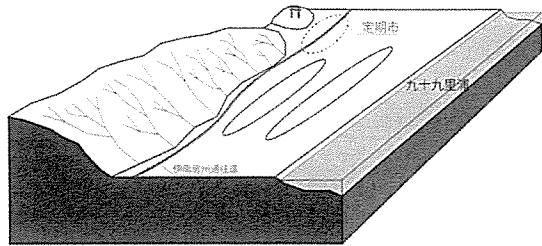


図9 中心商業地の商いの変遷

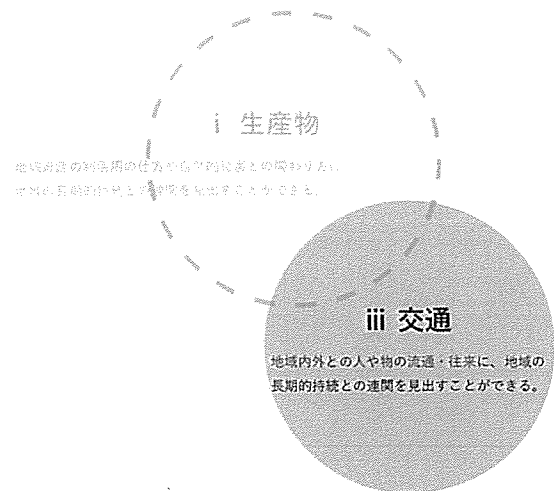


図10 中心商業地の商いの位置づけ

6-2. 農村集落の商いと「交通」・「生産物」

農村集落の商いは、時代ごとの主要な生産物に対する都市からの需要が発生すると興隆すると考えられた。すなわち農村集落の商いに関しては「交通」と「生産物」の連関と位置づけることができた。

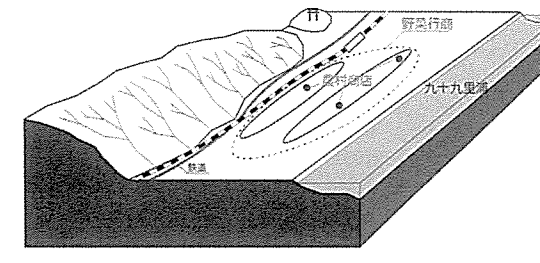
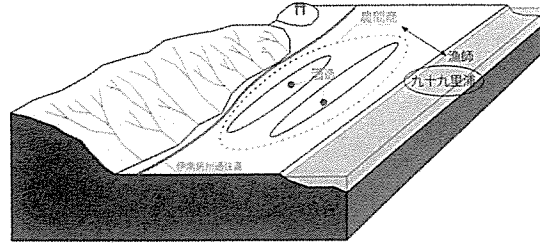


図11 農村集落の商いの変遷

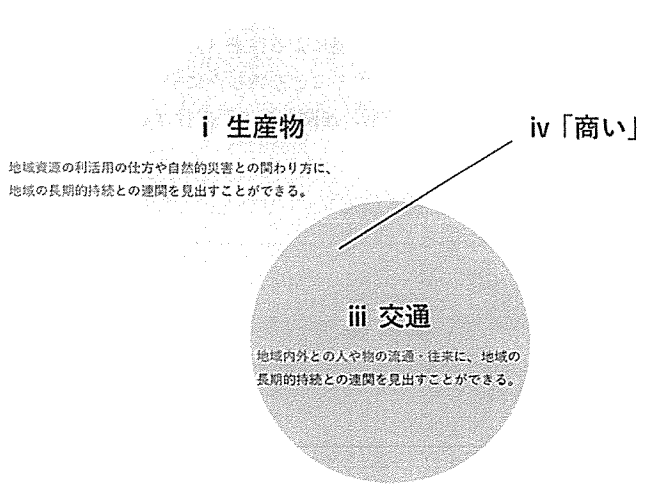


図12 農村集落の商いの位置づけ

6-3. 中心商業地と農村集落の関係

さらに中心商業地と農村集落の関係について考察した結果、中心商業地が未発達な状態に置かれ、かつ生産物の対外的な需要が発生すると農村集落内の商いが活性化すると考えられる。反対に中心商業地が活性化すると農村集落内の商いは発達しないと推測できる。

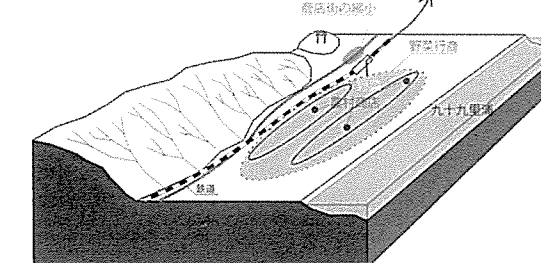
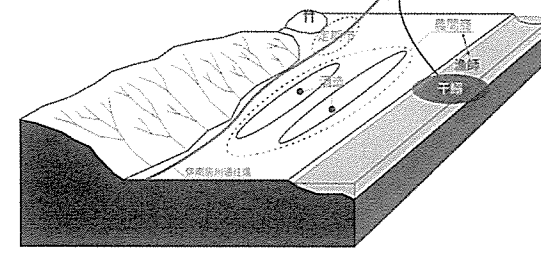
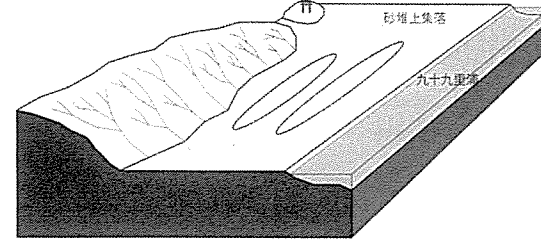


図13 中心商業地と農村集落の関係

第七章 結論

生産基盤である環境が備わっている農村地域に、交通が介入することで商いが発生することを明らかにした。農村集落内の商いについては、生産基盤による生産物と交通基盤による往来（人・物）が変化することで、商いの場の性質も変化することが明らかになった。

参考文献・図版出典

- 研究対象地について
一宮町史編さん委員会編『一宮町史』(一宮町役場, 1964)
『一宮家内記』(一宮興業會, 1914)
上総一宮郷土史研究会記念誌編集会編『ふるさと今昔』(上総一宮郷土史研究会, 2004)
『大正・昭和の一宮ものがたり』(『大正・昭和の一宮ものがたり』を残す会, 2015)
一宮町教育委員会編『町長が語る昭和の一宮』(一宮町役場, 2008)
『大正時代の一宮』(『大正・昭和の一宮ものがたり』を残す会, 2015)
『一宮町地図帳』(『大正・昭和の一宮ものがたり』を残す会, 2015)
- 商売の物流について
土壁浩『房総と江戸の交流史』(臨山閣, 2015)
川名登 編『街道の日本史 19 房総と江戸湾』(吉川弘文館, 2003)
千葉県郷土史研究連絡協議会 編『房総漁村史の研究』(千秋社, 1983)
- 近世漁村について
・小村優先生追悼記念会 編『近世の村と町』(吉川弘文館, 1988)
・荒井良次『近世の漁村』(吉川弘文館, 1970)
・荒井良次『近世海産物経済史の研究』(名著出版, 1988)
- 江戸湾縁での近世の物流について
・伊藤好一『江戸地廻り経済の展開』(柏書房, 1966)

- 図1 「千年村プロジェクト 千年村認証基準」
(http://mile-vill.org/%E5%8D%83%E5%89%B4%E6%9D%91%E8%AA%8D%E8%A8%8C%E5%9F%B9%E6%BA%86/_/Millennium_Village_Certification_Standard2017/11/9閲覧)
- 図2 筆者作成
- 図3 同上
- 図4 地理院地図より引用(筆者加筆)
- 図5 同上
- 図6 同上
- 図7 同上

- 図8 地理院地図より引用(筆者加筆)
- 図9 筆者作成
- 図10 同上
- 図11 同上
- 図12 同上
- 図13 同上