

交通の変化が集落構造に及ぼす影響—茨城県水郷地域を例に—

目次構成

【序論】

第0章 本研究について

0-1. はじめに—研究背景

0-2. 既往研究

0-3. 研究目的 0-3. 研究手法

0-4. 本研究の位置づけ

0-5. 研究手法

0-6. 本研究の基礎情報

【本論】

第1章 茨城県の地形について

1-1. はじめに

1-2. 地理的特質

1-2-1. 茨城県の地理

1-2-2. 集落の発生地

1-3. 地質・地層的特質

1-3-1. 洪積台地

1-3-2. 沖積低地

1-4. 小結

第2章 〈千年村〉候補地について

2-1. はじめに

2-2. 古代郷プロット

2-2-1. 古代郷プロットの手法

2-2-2. プロットの結果

2-3. 荘園地プロット

2-3-1. 荘園地プロットの手法

2-3-2. プロットの結果

2-4. 小結

第3章 限界集落について

3-1. はじめに

3-2. 対象町字の比定

3-3. データ分析

3-4. プロット

3-5. 分析

3-6. 小結

第4章 〈千年村〉候補地と限界集落の立地特性、重複の分析

4-1. はじめに

4-2. 地形分析

4-2-1. 〈千年村〉候補地の地形分析

4-2-2. 限界集落の地形分析

4-3. 流域分析

4-3-1. 〈千年村〉候補地の流域分析

4-3-2. 限界集落の流域分析

4-4. 〈千年村〉候補地と限界集落の重複地域

4-5. 〈千年村〉候補地と限界集落の重複地域の分析

4-6. 小結

第5章 水郷地域の分析

5-1. はじめに

5-2. 〈千年村〉候補地の分析にあたり

5-3. 水郷地域における環境

5-4. 水郷地域における交通

5-4-1. 舟運の変遷

5-4-2. 陸上交通への代替諸

5-4-3. 地域で用いられていた舟の種類

5-5. 水郷における地域経営

5-5-1. 霞ヶ浦と利根川間の地域

5-5-2. 北浦の沿岸地域

5-6. 小結

第6章 考察

6-1. 水郷地域における〈千年村〉候補地と限界集落の重複要因

6-2. 〈千年村〉候補地の分析にあたり

【結論】

第7章 結論

【序論】

第0章 本研究について

0-1. はじめに—研究背景

私が所属する〈千年村〉研究ゼミでは、村落の持続性を自然環境・交通・地域経営そしてそのうに成り立つ集落構造の4つの指標をもとに評価してきた。ここでは、突出した価値を重視した文化財的指標を持つ「有名な」村落ではなく、諸活動を長期的に持続してきた「無名な」村落を客観的に分析することを目標としている。

一方で、現代の日本においては地域高齢化社会が進み、そのなかで集落の非持続性を示す指標のひとつとして「限界集落」が存在する。

これまでの〈千年村〉研究においては現存する集落の持続要因を究明する研究が行われてきた限界集落とにのに対して限界集落となった持続しないことが予期される集落についてその要因を究明することで逆説的に集落の持続要因を探ることができないか。

0-2. 既往研究

・大野晃「山村の高齢化と限界集落」

本論文により「限界集落」という言葉が初出し、定義された。人口減少の波に洗われながらも55歳未満人口が集落人口の半数以上を占め、生産基盤の整備強化をはかり跡継ぎを確保し、集落の社会的共同生活にもとづく自治機能を存続維持させている集落、「存続集落」に対し大野は「限界集落」を以下のように定義した。

- 「**限界集落**」：
65歳以上の人口が集落構成員の半数を超える集落
- 「**準限界集落**」：
55歳以上の人口が集落構成員の半数を超える集落
- 「**消滅集落**」：
人口・戸数がゼロの集落

・高橋大樹、根尾智美、木下剛、池邊このみ「千葉県の千年村と限界集落の立地に関する研究」

千葉県内の〈千年村〉候補地と限界集落について行政区画単位である町字単位での比定を行い、両者の立地を分析することで、今後の集落の立地環境面からみた持続性についての考察が行われた。

分析結果として、〈千年村〉候補地は

- ・千葉県北部から中部にかけてはローム台地と低地の際部に多くの町字が立地
- ・南部では多くの町字が丘陵地形に立地

限界集落は

- ・大半が南部の山地に立地
- ・一部千葉県北東部の栗山川上流部にも立地

〈千年村〉候補地と限界集落の地形立地の違いは明瞭で、〈千年村〉候補地は台地・丘陵地と低地の際部に、一方、限界集落は山地の立地が多くみられ、中でも最上流部の立地が顕著にみられた。

0-3. 研究目的

本研究では、茨城県における〈千年村〉候補地と限界集落の照合を行う。〈千年村〉候補地であり、かつ現在限界集落となっている地域があればそこには地域が持続し得る要因と持続し得ない要因が共存していることとなる。

それらの要因を分析することで集落の持続には何が重要であるかの考察を行う。

また、その要因を抽象化し〈千年村〉研究における集落の持続要因の考察を行う。

0-4. 本論の位置づけ

〈千年村〉と限界集落を用いた立地特性を用いた分析は千葉県においては行われており、千葉県の地形を低地・ローム台地・丘陵地・山地の4地形に分類し、千年村・限界集落の町字の地形立地を特定したものである。

既往研究において、荘園地プロットを含めての分析は行われていないため荘園地プロットを含めての〈千年村〉候補地の立地特性の分析を行う。

また、本論では〈千年村〉と限界集落の重複地域についてその要因の分析を行うこと

0-5. 研究方法

第1章から第4章において〈千年村〉候補地プロットと限界集落の立地をマクロに分析し、第5章においてその中で重複がある地域についてミクロに分析を行う。

- 第1章：文献整理
対象地域の地質、地形に関して文献を整理し、茨城県における集落の発生地の傾向を把握する。
- 第2章：プロット整理
対象地域における〈千年村〉候補地についての古代郷、荘園地を合わせたプロットを行う。
- 第3章：データ分析・プロット整理
対象地域における限界集落のデータ分析を行い、プロットを行う。
- 第4章：比較分析
第2章、第3章で行ったプロットをもとに比較分析を行う。
- 第5章：比較分析・文献整理
第4章の結果から対象地の分析を行う。
- 第6章：考察
第1章から第5章までの分析を踏まえて考察を行う。

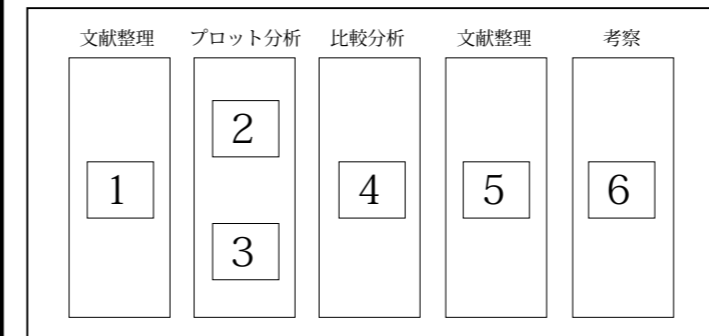


図1 論文構成

【本論】

第1章 茨城県について

茨城県の地理的特質と集落の発生地、またそれらを形成する背景としての地質的・地層的特質について文献を基に分析を行った。

茨城県は標高1000mを超える山地から海まで広く様々な地形を有し、そしてその地形を構成するのは大きく分類して洪積台地と沖積低地であった。

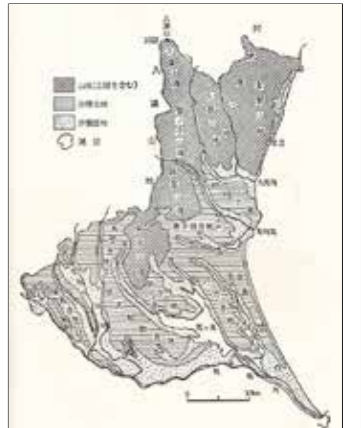


図2 茨城県の地形区分

原始時代における人類の狩猟生活においては、採集や狩猟の可能、海に近いという理由から台地上、古代から中世にかけては稲作が可能になり低地や低地から台地の端にかけて集落の立地が確認されるようになった。その点において、**台地と低地を多く有する茨城県は、古代以前からの集落が発生する地形の潜在的な要因を保有していることを示した。**

第2章 〈千年村〉候補地について

『和名類聚抄』の郷名を『角川日本地名辞典』により現在地比定を行った古代郷プロットのうち現在の茨城県に該当する大字と、「日本荘園データベース」記載された荘園の比定地情報を基にした荘園地プロットのうち、現在の茨城県（常陸国・下総国の一部）に該当する大字についてプロットを行った。

第3章 限界集落について

2020年の国勢調査をもとにデータ分析を行った。〈千年村〉候補地が大字単位で比定が行われているという点と整合性を合わせるために、町字単位で限界集落・準限界集落を算出しプロットした。また、限界集落がどのように推移しているか分析するために国勢調査が行われたもっとも古い1995年のものと比較を行った。



図3 限界集落・準限界集落 (2020年)



図4 限界集落・準限界集落 (1995年)

1995年における限界集落・準限界集落の立地傾向としては県北地域の山地付近に多く見られた。

また、1995年のプロットと2020年のプロットを比較すると県北地域の山地において限界集落であったのは10字であり、2020年においてはその内の6町字(60%)が限界集落、2町字(20%)が準限界集落、限界集落と準限界集落を合算すると8町字(80%)となることがわかった。このことから**準限界集落も時間経過により限界集落になるものであり、限界集落と同等に扱えることがわかった。以降の分析の際には「限界集落」は限界集落・準限界集落の両者を指すものとして扱う。**

第4章 立地特性の分析

20万分の1土地分類基本調査地形分類図と河川データを用いて、〈千年村〉候補地と限界集落の立地特性の分析を行った。

また〈千年村〉候補地と限界集落の重複地域については以下の2地域に分類された。

- ①県北の山麓地域
- ②県南の水郷地域



図5 〈千年村〉候補地と限界集落の立地

①の地域については大野が限界集落論で唱えるように1960年代の高度経済成長期における交通の発達に伴い限界集落化した地域であると考えられる。

②の地域については山地のように標高が高いわけではなく、また霞ヶ浦や北浦、利根川といった生活に必要な水を得ることができる地域である。

第5章 水郷地域の分析

〈千年村〉研究においては、集落構造を規定する重要な要素として、環境・交通・地域経営を挙げている。

本研究における対象地は水郷地域であるが、その中でも以下の2つの地域に分類し、分析を行う。

- ①霞ヶ浦と利根川の間地域(稲敷市、潮来市南部)
- ②北浦の沿岸地域(鹿嶋市、鉾田市、行方市、潮来市北部)



図6 水郷地域

【環境】

水郷地域における環境として着目すべきは周辺を多くの河川・湖沼・海洋に囲まれているという点である。水環境の変化はこの地域の交通手段であった舟運と密接に結びつき、また地域経営に大きな影響を与えている。

【交通】

【古代・中世】

水郷地域における交通は古来より舟が用いられてきた。かつて霞ヶ浦・北浦周辺は内海であり、古代においては貝塚で出土したものがその地域の特産でないものだったことや、中世においては「海夫注文」といった史料により、**当時から舟運が交通手段として利用されてきたことが伺える。**

【近世】

近世になると水郷地域における環境の変化とともに、舟運も発達するようになる。まずは利根川東遷である。徳川幕府が東北からの米を始めとした物資の運搬の際に太平洋の強い波風をさけることを目的の一つとして、霞ヶ浦・北浦を利用した。また、河川の堆積作用により利根川下流域に沖積低地が発達し、①の地域が形成された。また、浅間山の噴火はその火山灰により河床を上昇させる要因となり、高瀬舟といった底が浅く広い舟が用いられるきっかけになった。**東回り航路が発達してくると、霞ヶ浦・北浦を用いての運搬は衰退していったが、湖沼沿岸同士の物資の運搬としての舟の役割はその後に残った。**

【近代】

近代になると鉄道が発達した。これらは陸上交通という点で舟運に代わる物資運搬の手段になり得た一方で、**その普及が進むまでは舟と鉄道を併用することが多く、渡船が活性化するきっかけにもなった。また、水郷地域では鉄道交通からはなれた地域であったため、水郷の水運に依存した生活は続いていた。**舟運が衰退していく直接の原因となったのは、トラックの台頭であった。**高度経済成長期に道路の整備が進みトラックや自動車も普及したことで舟運は衰退していった。**

【茨城における陸上交通】

道路交通の発達や自動車の普及については、茨城県は遅れていた。道路の舗装率や自動車の保有台数について1966年では茨城県は他県と比べて低く、普及が遅れている。これらのことから、明治以降鉄道や自動車など陸上交通が台頭してくるもそれが県内全域に伝播するのに時間を要したことがわかる。

【地域経営】

①霞ヶ浦と利根川の間地域(稲敷、潮来南部) 沖積低地上 沖積低地ではその生業として稲作が盛んであった。エンマと呼ばれる水路を各家庭が保有する舟で往来していた。

②北浦の沿岸地域(鹿島、鉾田、行方、潮来北部) 洪積台地上 内川廻しの後も舟の利用が見られる。北浦沿岸では台地上の畑作の他に漁業が盛んであり、特産物の沿岸同士の流通に舟が用いられていた。

第6章 考察・第7章 結論

以下の理由から水郷地域の集落構造を環境・交通・地域経営の観点から分析する際に重要になるのは交通と地域経営であると考えられる。

- ・水郷地域の〈千年村〉候補地が限界集落化したのはデータ分析を行った1995年から2020年までの25年の間のことであり、その期間に環境が集落の構成に直接的な影響を与えたとは考えにくい
- ・25年の間に交通や地域経営に大きな影響を及ぼすほどの環境の変化も起こっていない

また、1995年から2020年の間にはそれまで生産年齢人口であった団塊の世代が老年人口に変化しており、1995年以前と2020年を比較しても同様の集落の高齢者人口の変化がみられることが推測できる。

第5章にて古代から近世にかけて人々は環境に慣れ親しんだ舟を利用して生活してきたことがわかった。

そして利用されていた舟は利用の用途に応じて私的なものから公的なものまで存在した。

近代以降の鉄道開発の中でその影響を最初に受けた舟は高瀬舟であったと考えられる。それは江戸時代に続いていた江戸への公的な物資の運搬だったためである。

一方、地域経営に根差したような私的な舟は高度経済成長期に車やトラックが盛んに用いられるまで利用されていた。

①霞ヶ浦と利根川の間地域においては稲作が、②北浦の沿岸地域においては河岸同士の特産物の流通に舟が用いられていた。これらは水郷地域内においてその生業が異なっても、舟という交通手段に依存していたことがわかる。

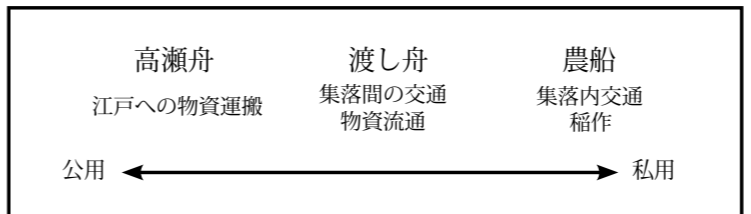


図7 舟の種別と用途の公私分類

水郷地域は鉄道交通が中心になる前、河港の機能を持つ地域が多く存在した。鉄道交通が中心になっていくなかで、工業機能を持つ、政治的機能を持つといった機能や鉄道交叉点のように新しい情勢に応じる場所に立地していなかったために、河港の機能が衰退した後、再生や発展し得なかったのだと考えられる。

鉄道をはじめとして陸上交通に代替される際、その中心は東京や水戸であり、常磐線や水戸街道からこれらの地域に行くには霞ヶ浦・北浦という湖沼を超える必要があった。鉄道の敷設にはこれらの地形的要因が大きく影響しており、例えば行方台地には鉄道が見られない。また、鹿島台地には鉄道が通っているもののその本数は少なく、交通手段としての役割が弱い。**交通手段が水上から陸上へと代替していくなかで、利根川や霞ヶ浦・北浦といった湖沼は交通に利用されていたが障害物へと変わってしまったことが伺える。**

このことは霞ヶ浦と北浦の比較からもわかる。霞ヶ浦沿岸の限界集落割合と北浦沿岸の限界集落割合を比較すると北浦沿岸の方が高く、**霞ヶ浦沿岸は常磐線や水戸街道に近い地域も存在するため陸上交通への代替に対応しやすかった一方、北浦沿岸はそれが難しかったのだと考えられる。**

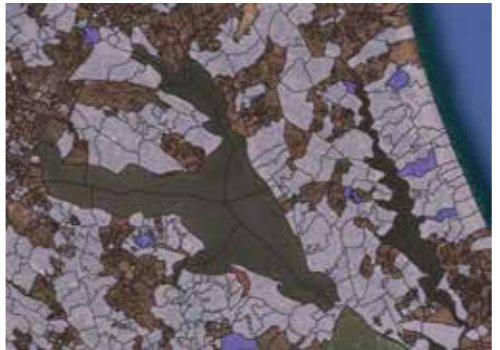


図8 霞ヶ浦・北浦沿岸限界集落分布

	沿岸町字数	限界集落町字数	割合
霞ヶ浦	78	51	65.3%
北浦	44	33	75.0%

図9 霞ヶ浦・北浦沿岸町字における限界集落の割合

高度経済成長期になると道路の整備が行われ、またエンマの埋め立てが行われ舟運は衰退していったが**茨城県における自動車の普及は他県と比べて遅く、水郷地域の人々が利用する交通手段の代替に時間を要したことが考えられる。**

つまり、以下の3点が集落の衰退における交通の要因である。

- ①その地域の環境に根差し、地域経営に強い影響を与えた舟運が高度経済成長期に陸上交通に変化したこと
- ②陸上交通が普及するためには霞ヶ浦や北浦、利根川が障害となったこと
- ③自動車交通の普及に時間を要したこと

水郷地域の分析からわかったこととして、環境と交通と地域経営、これらの集落を構成する要素はそれぞれ強い従属関係にあったということである。水郷地域で用いられていた舟運という交通は河川・湖沼・海洋に囲まれているという環境に依存し、稲作や湖沼の沿岸動同士の物資のやり取りなど地域経営は交通に依存していた。つまり水郷地域というのは集落を構成する3要素が互いに密接に結びついている地域であり、下の図のように他の地域における集落と比較して、重合部分が大きいということである。その中で、**高度経済成長期の水上から陸上への交通手段の変化がこの集落の構造に大きな影響を与え衰退の一端を担っていたのではないかと考える。**

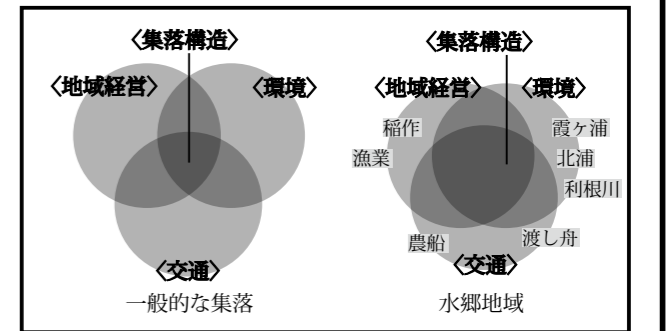


図10 一般的な集落と水郷地域の集落の集落構造

参考

- 〈書籍〉(主なもの)
- ・小田切徳美『農山村は消滅しない』,岩波新書,2014.
- ・大野晃『限界集落と地域再生』,耕地新聞社,2008.
- ・木村礎『日本村落史』,株式会社弘文堂,昭和53年
- ・矢嶋仁吉『集落地理学』,古今書院,1956.
- ・大熊孝『利根川治水の変遷と水害』,東京大学出版,1981.2.28
- ・渡辺英夫『近世利根川水運史の研究』,吉川弘文館,2002.1.20
- ・千葉県立大利根博物館『利根川高瀬船』,千葉県立大利根博物館,平成6年3月
- ・堤一郎『水郷の民俗』,玉造町郷土文化研究会,昭和52年12月
- ・高木良多『水郷の風土』,有文社,平成21年5月
- ・藤島一郎『水郷のくらしと舟物語』,水郷民俗研究会,平成16年1月
- ・千葉県立大利根博物館『水郷の生活と船』,千葉県立大利根博物館,平成17年12月
- ・岩波雄二郎『水郷のわざと生業』,板倉町民俗研究会,平成17年3月
- ・大熊孝『水郷—潮来—』,岩波書店,1957.1
- 〈論文〉(主なもの)
- ・中谷礼仁, 庄子幸佑, 鈴木明世「〈千年村〉研究その1:平安期文献『和名類聚抄』の記載郷名の比定地研究を用いた〈千年村〉候補地の抽出方法と立地特性に関する研究」日本建築学会計画系論文集第87巻第791号,221-231,2022年1月
- ・高橋大樹,木下剛「千葉県における古代郷比定地の大字の地域構成と土地利用に関する研究」2021.3.30
- ・高橋大樹,根尾智美,木下剛,池邊のみ「千葉県の千年村と限界集落の立地に関する比較研究」
- ・相原雄太,橋本慧,根尾智美,佐藤勝,木下剛「関東地方における千年村の立地特性に関する研究」
- ・荻野智樹「荘園地プロットの方法に関する研究」(2020年度中谷研究室修士論文)

図版出典

- 図1,7,9,10 筆者作成
- 図3-5,8 QGISをもとに筆者作成
- 図2 岩波書店『日本地誌』第5巻 関東地方総論 茨城県栃木県,岩波書店,1961.P.227
- 図6 岩波書店『水郷—潮来—』,岩波書店1957.1.表表紙裏