

明治時代における旧播磨国中・西部河川流域の都鄙関係

——歴史地誌学への一研究法の試み——

大 嶽 幸 彦

一 はじめに

筆者は先に、文献の上から明治前期のわが国における都鄙関係に関する予察的考察を行ない、次に具体的な資料・データを基に、検証する必要性のある点を指摘したことがある⁽¹⁾。本稿はさらに対象の時期を広げ明治時代とし、旧播磨国中・西部河川流域の例で、都鄙関係を実証しようとして試みたものである。また、何故河川流域を取上げるかに関しても既に論じたことがある⁽²⁾が、鉄道開通以前の交通不便な時代にあつては、河川流域こそ人と物資、情報の流れを媒介するものであったからである。したがって、河川のもたらす影響も河川という交通軸から離れば離れるほど弱まるのであり、どこまで当時の流域沿いの都市(マチ)の影響圏が及んでいたかは、明確にしえないであろう。ただ、言えるのは本論で明らかにする如く、河岸(河港)ないし渡渉点に発達した都市(マチ)を中心地として、附近の農村(ムラ)との間に結びつきが成立していたという事実である。

ところで、衆知の如く、系統地理学としての自然地理学と人文地理学的方法的分離はますます進み、前者は次にみ

る如く人間を考慮に入れず、後者は計量的手法にみられる如く、自然的要素を落す傾向にないであろうか。歴史時代の地形環境を様々な角度から論じた日下雅義は次のように述べている。「アメリカ合衆国の自然地理学(者)は、人間をそして人文地理学を忘れて、ひたすら地球科学への接近を続けてきた。最近になって過去のあやまちによりやく気づいたのだが、ひき返すにはあまりにもギャップが大きく、また歳をとりすぎている」(3)と。日本における自然地理学も地球科学への同じ道を歩んでいるように思われ、最近は自然そのものの研究が主体で、後の地理学部分が欠落した研究も、学会誌等で散見される。少なくとも地理学研究と称する以上、対象とすべき自然環境そのものを問題にしている自然地理学研究者は、少なくなってきたてはいないだろうか(4)。

本稿で旧播磨国中・西部河川流域として千種川、揖保川、市川等々の河川を取上げたのも、流域毎に地域システムないし地域特性に違いがありはしないかと予想したためである。つまり、交通不便な時代にあつては、川はマチとムラ、ムラとムラとを結びつけるものである。しかしながら、峠越えの結びつきを全く無視しているわけではないが、河川のもたらす地域統一力に比べて弱いと見るのである。群馬県下の地誌学的研究を続けている有末武夫は、流域による違いに関して、次のように述べている。「奥利根は沼田市と利根郡という、外部から見たところではきわめてまとまりのよい地域と考えられているが、片品川流域と赤谷川流域および利根川本流域の違いが、奥利根の全体的特性の中にどのように調和させるかという問題が残されたままとなった」(5)と。土地柄に関して地理学も問題にしてきた(6)が、流域による違い、「水柄」(7)に着目した研究は今後、地理学研究課題の一つとなつてよいであろう。本稿では調査時間の関係で千種川流域の分析が主体となり、流域毎の地域特性の違いまでは検討しえていない。

さらに本稿で、都鄙関係を検討する際、河川の流域を重視し、峠越えの結びつきをあまり考慮しないのは、徒歩交

通、河川交通時代の生活圏は次にみる如く、峠によって境されていたと思われるからである。すなわち、石田寛が『おかやまの峠』で述べている如く、「今も、村（自然村）の四至に境域安全のお札（お日待札）が立てられており、この村内と傍示^{ぼうしよだ}峠の内の二つが、徒歩交通の生活圏に対する人々の認知であったといつてよからう。傍示^{ぼうしよだ}峠の向こうは、遙かなる土地であり、（ぼうち）であった」（8）。当時の村人の知覚空間にとって、峠の向こうは別の生活圏であったと思われる。そこで、当時の生活圏を狭くさせていた交通条件に関し、明治時代における交通手段の変遷について、若干の考察を試みることから、分析を進めることにしたい。なお、本研究で利用した主な研究資料としては、参謀本部編（明治一二年）共武政表、陸軍省（明治二〇年）徴発物件一覧表、兵庫県統計書（明治三四年）、明治年代の地形図、尾形一郎原図（明治一六年）播磨全国細見図などである。これら資料のうち、共武政表に関し、森川洋は明治前期の各種資料を吟味した後、次のように述べている。「各地域について比較吟味するといずれの資料とも一長一短があるが、集落調査の大規模なこと、輻輳地の数の多いことを重視すれば、明治一三年の共武政表の方が優れたものと考えられる」（9）。

二 明治時代における旧播磨国中・西部河川流域の交通手段

鉄道開通以前における本地域の輸送手段は高瀬舟と人馬（牛）によるものであった。それも次章で検討する如く、内陸地域での一般物資の移送は高瀬舟運を幹線路とし、牛・馬背交通がその培養移送的な機能をもっていた⁽¹⁰⁾。高瀬舟の往荷は臨海地域向けの内陸物資を積載し、復荷は生活必需品の塩や一般雑貨を積載した。したがって、その所有も内陸地域の住民に所属し、舟航の起点は常に内陸地域にあった⁽¹¹⁾。また、陸上における明治時代の物資の移

動は、人力・畜力を動力源とするものが主であった。すなわち、人間、牛馬の背によることの他に、人力による二輪車（車力 \parallel 車輪に鉄をかぶせた鉄車）、牛力による二輪の荷車（長台 \parallel 長さ約三・五メートル）が用いられたが、次第に馬による四輪の荷車（馬力）が普及しはじめた¹²⁾。人間の交通機関はもっぱら徒歩によっていたが、明治維新後人力車が導入されると、一部の者はこれを利用し、明治三〇年前後には、稀ではあったが自転車を使う者もあらわれた。

江戸時代の物資運搬は牛馬の背や人の肩で、荷車はなかったゆえ道幅も狭く二メートル足らずで、川には仮橋しか設けられていなかった。道路拡張の工事が何回となく行われたのは、明治に入って以後のことである。そこで、道路の変遷に関する記事を見てみよう。

明治八年鹿谷 \searrow 姫路間の道路拡幅整備の議が起り、鹿谷村前之庄外五ヶ村の戸長名倉次氏、置塩村糸田外九ヶ村の戸長米沢磯次郎両氏の斡旋努力により、明治一八年二月五日起工、明治二〇年二月八日竣工し、現在の姫路官野線に沿うた道路になり、明治二六年一二月県道に編入された¹³⁾。

前述の如く、川には橋がなかったゆえ、道路と川の交叉する渡渉点では渡し舟を必要とした。例えば、揖保川には、田井の渡し、出石の渡し、須賀の渡し、川戸の渡し、宇原の渡しなどがあった。

さて、わが国の鉄道は明治五年以来、明治末まで主要幹線がほぼ開通している。その際、鉄道交通は乗合馬車や荷馬車と競合することなく、互いに補完関係にあった¹⁴⁾。本稿で対象とする河川流域では、市川沿いに私設播但鉄道が姫路を起点として、明治二七年七月二六日に敷設され、福崎、甘地、鶴居、寺前などに駅ができた。本対象地域での山陽鉄道は、明治二一年から二三年にかけ、姫路から上郡まで開通し、市川、夢前川、揖保川、千種川の下流を、

表 1 旧播磨国中・西部の郡下における交通手段（明治39年）

郡名	乗用馬車	荷馬車	牛車	荷車	人力車	牛
飾磨	1	13	173	5,582	358	3,528
神崎	—	251	218	2,903	139	2,951
揖保	—	185	339	2,832	453	5,281
赤穂	—	109	211	1,857	227	3,402
佐用	—	159	184	275	184	3,694
宍粟	—	180	201	2,280	165	4,730

〔明治39年兵庫県統計書による〕

鉄道は流域とは無関係に東西に横切っている。千種川では有年うねん上郡間で鉄道が川に沿い、鉄道開通以後、中心地の移動がみられるのは有年の例で検討したい。揖保川流域でも本龍野―新宮間で鉄道が川に沿うが、姫新線の開通は昭和六年から九年にかけてのことであり、明治時代の都鄙関係に影響を与えようがない。坂越―赤穂間で千種川に沿う赤穂線の開通もさらに遅れ、昭和二六年のことである。したがって、本稿の対象地域である河川流域で、鉄道開通後の都鄙関係の変化、中心地の移動が主にみられるのは市川の流域である。

ところで、陸上交通の手段になった荷馬車、牛車、荷車、人力車は対象地域においてどれほど存在したのであろうか。郡別に見たのが表1である。明治三〇年代には道路回修の効果がでたのであろうか、かなりの車輛が利用されていたことがわかる。次に、各河川流域ごとに、中心地と周辺農村との結びつきを見てゆくことにしたい。

三 各河川流域の中心地と周辺農村との結びつき

(一) 千種川流域

(1) 海港としての坂越

地域形成に果す港の役割に関しては、千田稔が綿密な資料考証の後に、次のよう

表 2 坂越港における輸出品目ならびに輸出仕向先 (明治34年)

品 目	輸 出	輸出仕向先	輸 入
米	1,090石	神戸	略
薪	645,900貫	大阪, 堺	
木 炭	21,720俵	和泉	
煎 鰯	1,213俵	大阪	
石 筆	1,227個	神戸	
醬 油	517樽	大阪	
干 鰯	486個	神戸	

〔明治36年兵庫県統計書による〕

に述べている。「古代の港に視点をすえてわが国の古代を歴史地理学的に概観してみると、予期された以上に港が古代地域の形成に関与していることが知られてきたのである。そしてそのような地域のシステムは古墳時代にさかのぼってあとづけうることも見通しておいた」(15)。坂越港は千種川から直線で一キロメートル余り離れているに過ぎないが、河口からは海上一〇キロメートルの距離である。表2に明らかのように、坂越(阪越)港は千種川流域をヒンターランドとし、薪、木炭、煎鰯、石筆などを大阪、神戸方面に輸出している。坂越港に関しては、赤穂郡誌に次のように記されている。

「大字坂越村ハ……海上ノ運輸至便ニシテ船舶常ニ出入ス但陸地ノ運輸ニ稍便ヲ缺クト雖モ千種川ヲ利用シテ以テ数里沿岸地方ニ交通スルコトヲ得ヘシ毎朝定期ノ漁市ヲ港頭ニナシ各所ニ販賣ス」(16)。

それも坂越港が湾の奥にあり、しかも前面を生島に、背面を山地で囲まれているため風を避けるのに好都合であり、

「常ニ汽船アリテ大阪ニ往復シ貨船漁舟亦輻輳シテ殷賑ナリ」(17)

とあるように、坂越港はかつては栄えた港なのである。

(2) 河港としての東有年

東有年^{うね}は千種川の右岸にあり、山陽本線が左岸を走り有年駅も有年横尾にあ

るため、鉄道開通以後中心地機能を失ない、さびれていった状況は、但馬街道沿いの西田原、屋形、粟賀といった集落と同様である。市川に沿って走る播但鉄道は主に市川の右岸を通り、それと共に中心地も鉄道駅のある福崎、鶴居、寺前に移動した。かつての渡渉点、東有年は有年の庄の中心であり、村役場、有年尋常高等小学校の所在地でもあった。しかし、

「西国ノ諸侯参勤交代の途次此ニ宿泊スルアリ行客ノ常ニ往来スルアリテ其股脈ヲ極メタリシカ維新後漸次衰運ニ傾キ特ニ明治二十三年山陽鐵道ノ敷設以來旅人多ク便ヲ鐵道ニ藉ルヲ以テ今ヤ寂寞タル寒村ニ化シ去リ……」(18)

とあるように、鉄道開通以後中心地機能を減じるのである。

(3) 河港としての上郡

上郡は千種川の左岸に位置し、東西南北交通の要衝にある。かつての上郡村には

「龍野區裁判所上郡出張所上郡警察分署上郡郵便局上郡村役場株式會社上郡銀行株式會社廣銀行上郡支店上郡商業合資會社丸西醬油合資會社等アリ」(19)

とあるように、中心地機能を有し、鞍居川の奥の方にある大富、野桑、金出地といった周辺の村々から徒歩で、あるいは対岸の村々からは渡し舟で千種川を渡り、上郡にやって来たのであった。長さ六五間の上郡橋が架設されたのは、ようやく明治三三年のことである。また明治一四年には坂越港より鳥取に至る県道が新設され、明治一九年に改修され、三六年になってさらに北の苔縄、柏野、赤松に通ずる県道が作られた。当時、千種川沿いの陸上交通がいかに困難であったかは、次にみる如くである。

「上郡村ヨリ赤松村ニ至ル縣道ハ舊ト一小徑路ニ過キサリシニ明治十九年之ヲ改修セリ赤岩ヶ鼻山下ノ如キハモト千種川ノ河涯ナル峻路ニシテ人馬ノ通行甚タ困難ヲ極メタリ」(20)。

周辺の村々から中心地機能をもつ上郡に、何が運ばれて来たかは数量的には明らかにしえないが、旧尾長谷村、野桑村、金出地村、大富村を合併してできた鞍居村の民業に、

「五穀雜穀蔬菜等ノ農産物ヲ取得スルヲ以テ本業トスレトモ其山林ニ豊富ナルヲ以テ採炭ニ従事スルモノ亦多シ」(21)。
とあるように、木炭が搬出され、上郡から千種川を下って坂越の港まで輸送されたことであろう。

(4) 河港としての久崎

現上月町久崎くさきは千種川と佐用川との合流点に位置し、千種川を下る高瀬舟の出発点であった。また、明治二〇年代の鉄道敷設と共に、上郡駅へ送られる郵便物は次にみる如く、いったん久崎に集められ、その後上郡へ向ったのである。

「郵便物は凡て人夫又は人車送を以て運搬し居りしが、大正九年五月より乗合自動車を利用して同車を以て運搬せしむるにより、上郡迄の運輸時間は大いに速達する事となり、上郡古町間順送便上下共に三日より久崎に至る線は一日とす」(22)。

久崎は現時点では単なる一集落に過ぎないが、徒歩交通・河川交通の時代にあつては、重要な要衝の一つであり、繫船場は金刀比羅神社の東側にあつた。すなわち、

「舟の所有、運搬の権利は舟株と稱し簡人間に賣買行はれ、又貸借も行はれ一回(赤穂往復)の借賃は米二斗定めなりき。又領主へは舟年貢を納めたり」(23)

とあるように、早くから高瀬舟が利用されていた。つまり、

「千種川筋、佐用川筋及岡山縣英田郡地方よりの物貨は皆牛の脊及人夫によりて久崎に搬出せられ(重なる物貨、米、薪炭、木材、板等)此處よりは皆高瀬舟に積みて赤穂に下し、又赤穂よりは鹽を積みて久崎に帰り、久崎以北は牛によりて搬入せられた

り。夏季にありては井堰の爲めに舟路絶えたり。之れを漆止めと稱し、此の期間は牛によりて赤穂迄運搬せられたりしもそれ殆んど米に限られ、又搬入は缺乏を凌ぐ限りの食鹽に限られたり。往時自給自足的の簡易なる生活状態の時代にありては複雑なる物貨の必要もなく、随つて米鹽薪炭以外には舟若しくは牛に積む程に多量の物貨は運搬の要なかりしなるべし」(24)。

久崎より上流の中島も、明治中頃までは川舟、筏を流して穀物、木材などの運送を行なっていた。

(5) 千種川の上流域の中心

その他、千種川、佐用川流域の中心地である久崎、佐用、平福、三日月(一万五千石の城下町であった)には、郵便局が明治四年から七年にかけて設立され、今日まで存続しているが、それらより下位の小中心地、徳久(明治七年一月開局)明治二年一月(〇月廢局)、末広(明治五年一月)明治二八年)、力万(明治五年一月)明治二九年一月)、福吉(明治五年一月)明治一八年)、豊福(明治五年一月)明治一八年)の郵便局は一時廢局となつており、交通手段が徒歩から自転車等を利用する時代になり、集配範圍の拡大と共に機能を失つていようである。

千種川沿いの徳久から佐用川沿いの佐用へ至るには、久崎を経由しないで佐用坂をこえてゆく方がもちろん近道であるが、道路のよくなかつた時代には相当困難を極めたようである。次にみるように坂の平坦化工事が必要であつた。

「中徳久村佐用村間の佐用坂の如きは従来より非常の峻坂にして、荷車の運搬は勿論牛馬の運搬も困難を感じ居りしにより、明治十三年工を起し同年中に幾分か平坦になりたり。此時の工費三千餘圓は郡内有志者の寄附金を以て支辨せり」(25)。

(二) 揖保川流域

(一) 海港としての室津と網干

室津は天然の好錨地であるが、揖保川の河口から一六キロメートル離れており、揖保川流域をヒンターランドとするというよりは表3にみる如く、附近の漁村との結びつきの方が強い。ただ、網干港と並んで、室津港から各地に輸

表 3 室津港における輸出入品目ならびに仕向先, 仕出先 (明治34年)

品目	輸 出	輸出仕向先	輸 入	輸入仕出先
米	1,400石	大阪, 兵庫	4,100石	備前, 讃岐
麦	200石	揖保郡内	250石	揖保郡内
干 蝦	1,000貫	神戸, 大阪		
海 参	400 "	" , "		
煮 乾 鰯	2,200 "	" , "		

〔明治36年兵庫県統計書による〕

表 4 網干港における輸出品目ならびに輸出仕向先 (明治34年)

品目	輸 出	輸 出 仕 向 先
米	13,600石	兵庫, 西宮, 大阪, 堺
醬 油	13,200 ?	大阪, 神戸, 西宮
木 炭	3,350,000貫	大阪, 神戸
素 麵	1,350,000 "	大阪, 神戸, 広島, 馬関
小麦粕	1,850,000 "	大阪, 神戸

〔明治36年兵庫県統計書による〕

送された手延素麵である「揖保乃糸」の輸送船は「五三隻、素麵の数量は三八六二箱に上っている。その回船先は伯耆境港、尾道、大阪、下関などが主として、安芸各港、讃岐、伊予、飾磨、兵庫等にも及んでいる」(26)。一方、網干港は揖保川の河口にあり、表4に明らかかのように、醬油、木炭、素麵を主に輸出しており、網干港のヒンターラントは室津港と異なり、揖保川流域であることがわかる。

(2) 河港としての龍野

揖保川は水量が豊富なうへ河川条件も良好であったため、高瀬舟運の利用度が高く、塩の移送量も多かった(27)。かつて「揖保川では出石(山崎町)まで溯航し、内陸地域の年貢米・小麦・大豆(粟・佐用・三日月)・醬油(龍野)・木炭・薪炭などや臨海地域の塩(赤穂・網干)・肥料・雑貨などが移送された」(28)とあるように、河港町としてとくに賑ったのである。また、龍野から山崎にかけての渡渉点にも橋はなく、すべて渡し舟であった。主なものに宇原の渡し、川戸の渡し、須賀の渡し、出石の渡しなどがあった。

(3) 河港としての山崎

揖保川中流部に位置する山崎は、かつての城下町（一万石）であった伝統と、東西南北交通の一中心地として、³¹ 宍粟郡内のみならず近隣一帯の商業中心地であった。昭和九年に姫新線が開通するまでは、南隣の揖保郡新宮町の一部をもその商圏としていた³² という。明治時代における山崎の商業機能を支えていたのは、揖保川を通じてもたらされる物資であった。また山崎から以北地域への塩の移送路は、揖保川河谷に沿った因幡街道を北上していた³⁰。明治五年の取り調べによると、船作事は官費（山崎県）支出、船頭給・諸入用は山崎県では、高下・市場・木谷・門前・山崎・山田・庄能・上寺・高所のほか、城下地区・川戸・宇原各村の二七カ村で負担した³¹ とある。高瀬舟を保持していた村は、山崎より下流の「川戸・宇原・上笹などで約五十艘・毎日平均二〇艘ぐらい通った。第一日目は荷物積み込み、下流の自分の村まで帰る。第二日目は早朝に網干に下って荷物を降ろして、龍野まで舟をひいて帰り泊る。第三日目に帰宅する」³²。しかし、明治末年になると高瀬舟の利用は次第に衰退しはじめていたが、なお今宿に三、下広瀬に六、河東に二、川戸・宇原に若干の川舟問屋があった³³。

情報の流れの中心としての山崎に関しては、郵便・電信・電話における情報量をみればよいであろう。すなわち、

郵便局は明治五年三月十三日山崎町に創立せられたるもの其の嚆矢にして、初め山崎郵便局と稱し、二十七年一月山崎郵便電信局と改稱し……創立當時信書の發着、年十三萬に満たざりしが、三十年度に於て其の二倍となり、三十八年度に於て五倍となり、四十三年度に於て其の八倍即ち百三萬餘に達せり。

電信は明治二十七年一月開始し、最初の發着数一年七百餘通に過ぎざりしが、四十三年度には約十七倍即ち一万千七百通に達せり。

電話は明治四十一年十二月通話事務を開始し、翌十二月交換事務を執り、四十三年十二月山崎、神戸、西谷、三方に電信電話線を開始せり³⁴。

表 5 飾磨港における輸出品目ならびに輸出仕向先
(明治34年)

品 目	輸 出	輸出仕向先
米	20,000石	大阪, 神戸, 兵庫
炭	20,000駄	大阪
木 板	82,800束	大阪
素米	75,000貫	北海道, 北陸道
米 糠	35,000俵	讃岐, 摂津

〔明治36年兵庫県統計書による〕

とあるように、山崎の中心地性の一端をみる事ができる。

(三) 市川の流域

(1) 海港としての飾磨

市川中流部の福崎付近から下流には、長さ八キロメートル余、幅五キロメートルほどの紡錘形の低地が開け、段丘群と氾濫原からなっている⁽³⁵⁾。したがって、市川の河口に近隣する飾磨港には、千種川流域、揖保川流域に比べて低地の広がる市川流域の特性を反映して、米、米糠の輸出が多く、その他木炭、板類が大阪に送られ、素麵も遠く北海道、北陸道に輸出される(表5)。

(2) 市川の水運上限説

富岡儀八は、市川流域では地形的な制約を受けて舟運はあまり発達しなかったため、専ら陸運に依存したとし、東郷までしか高瀬舟が遡航しなかった⁽³⁶⁾とすが、加古川の新町、揖保川の山崎、千種川の久崎と比べて余りに航行距離が短かい。市村勝は神崎郡市川町屋形村に残る古文書を基に、屋形まで通船の便が開けていた点を明らかにしている⁽³⁷⁾。内容の正確さに関して若干の疑念が持たれるが、神崎郡誌によれば、「市川の沿岸、粟賀、川辺、鶴居、甘地、田原、福崎、中寺、仁豊野、豊富等には古来許多の高瀬舟を繋ぎ、郡内の生産物は概ね此處に集ったかの様である」⁽³⁸⁾と記している。明治三四年兵庫県統計書によれば、市川の通船は粟賀村と妻鹿村間となっており、里程八里二五町(約三四キロメートル)であった。ただし、明治一〇年代には市川沿いに馬車が飾磨津から生野方面にかけて走ってい

た⁽³⁹⁾し、明治二六年には姫路―寺前間に播但鉄道が開通するに及んで、貨物輸送は鉄道に吸収されたことであろうから、高瀬舟の航行は揖保川、千種川よりも早く衰退したであろうことは予想できる。

(3) 市川沿いの中心地移動

市川沿いには但馬街道が通り、それに沿って交通の要衝に西田原(神東郡と神西郡の郡役所があった)、屋形、粟賀等の集落が付近の中心地として栄えていた。しかし、播但鉄道が開通し、駅のある福崎、鶴居、寺前に商業上の中心地が移動していった。駅の開設は運送業の発展をも促している。例えば、福崎駅には播但鉄道敷設当時、高井運送店、堀運送店、伊藤運送店の三店が存在した⁽⁴⁰⁾。

情報の流れとしての郵便局の創設年をみても、粟賀郵便局が明治五年、屋形郵便局が明治七年であるのに対し、福崎郵便局は大正元年、寺前郵便局は大正四年になってようやく開局されるのである。

以上、各河川流域ごとに中心地と周辺の村々との結びつきをみてきたが、中心地間の配置に規則性がなかったであろうか。次に検討することにした。

四 中心地と半径四キロメートル圏の土地利用パターン

まず、各中心地についていえるのは位置の良さである。そこは道の分岐点であるか、川の合流点である。次に、千種川の例で中心地と半径四キロメートル圏の土地利用パターンをみることにしたい。半径四キロメートル圏を描いたのは、周辺の農村地域(ムラ)から中心の都市(マチ)へ、明治前期の人々が徒歩で、また日帰りで往復したものと仮定し、第二章で検討した如く道路事情の悪さを考慮に入れると、一時間内外の行動半径は約四キロメートルと判断

したためである。負いかごを背おうか、天秤棒をかつぎ前後に物資をのせて運搬してゆく場合⁽⁴⁾、片道一時間、往復二時間が限度ではなからうか。一時間内外の人間行動に関しては、三野与吉の次の考察がある。すなわち、「一時間内外の連絡時間という点は、交通機関の変遷によって、絶対距離は異なっても変わらないというのは、どういふことであろうか。一日二四時間の生活単位時間のうちで肉体的に堪えられる限界を意味しているらしい。……人間の日常生活における行動半径一時間距離という範囲に行動の頻度の高い何かを、人間が天性として持っていることを示すらしい」⁽⁴²⁾。

本稿では作業仮説として、フォン・チューネンの『孤立国』を想定し、中心にただ一つの都市があり、川が流れている場合の変則的土地利用を検討した。そのため、明治年代の五万分の一地形図に彩色し、平福、久崎、上郡、坂越の例で、半径四キロメートル圏内の土地利用図を作成し、土地利用面からみた都鄙関係を考察した。以下、上流から下流の順で中心地別に、半径四キロメートル圏の土地利用パターンを概観してみたい。

(1) 平福と半径四キロメートル圏の土地利用パターン

千種川の支流、佐用川に沿う平福町には役場と郵便局、学校がある。周辺農村としては石井村、江川村、長谷村、佐用町の一部が大部分が半径四キロメートル圏に入る。全体に山勝ちであり、山間部の小さな川の水を利用して、水田が樹枝状に奥深く伸びている。水田面積もそれほど大きくなく、溜池による灌漑はわずかである。平福の西、三キロメートルにさらに下位の中心地の豊福があるが、そこも交通の要衝となっている。平福における地域システムは樹枝状に伸び、河川水を利用した水田が主といえよう⁽⁴³⁾。

(2) 久崎と半径四キロメートル圏の土地利用パターン

千種川と佐用川の合流する久崎には、役場、郵便局、学校がある。両河川の谷底平野を中心に水田が広がり、河川による灌漑の他に、溜池を利用した水田が久崎村の東部にみられる。なお、半径四キロメートル圏内には久崎村の大部分、赤松村、中安村、佐用町、西庄村の一部が入る。久崎を中心に水田がまず立地し、約三キロメートル離れた山間部の平坦地に、畑が北部から西部、南部にかけて立地するパターンを示している。

(3) 上郡と半径四キロメートル圏の土地利用パターン

千種川に沿う上郡町では、鞍居川をはじめとする各種の中小河川が、町の上流または下流で千種川に合流する。道もまた川に沿って発達し、上郡へ集ってくるため、上郡は交通の要衝である。町には役場、郵便局、学校がある。町のすぐそばに畑が立地すると共に、半径三〜四キロメートルの所には畑が散在する。水田も比較的広い面積にわたるため、河川灌漑の他、溜池灌漑によるものが、高田村を中心に相当みられる。なお、上郡を中心とする半径四キロメートル圏内にある町村は上郡町の大部分、高田村の過半、鞍居村、赤松村、船坂村の一部である。

(4) 赤穂・坂越と半径四キロメートル圏の土地利用パターン

赤穂・坂越間の直線距離が四キロメートルであるため、海港坂越を中心とする四キロメートル圏は、赤穂（加里屋）を中心とするそれとオーバーラップするが、土地利用への影響は城下町であった赤穂の方がより強いとみななければならないであろう。赤穂の周囲にはまず水田があり、その周囲一〜三キロメートルにかけて畑がかなりの面積にわたって広がり、その外側の海岸部に塩田が存在する。坂越は人口が比較的多く、船舶の出入りもあるため、野菜の需要が多いのであるうか、集落の背後に畑が卓越する。水田は河川による灌漑でまかなわれており、溜池は少ない。

以上を図式的にいえば、上流から下流に行くに従い、流域の水田面積も次第にふえ、河川の灌漑用水だけでは水不

足で、溜池を利用してきているのがわかる。それと都市の周辺には畑作地の面積が増加する。つまり、あるエリアが一つの都市圏域だと設定されたとき、その土地利用は、都市的機能の施設占有地域から周縁に向かつて、農業的土地利用が、都市と農村との関係を基礎に、経営的にも近郊農業からしだいに純農村的・穀物栽培、林業との複合というように等質地域のモザイク的構成をみることができる⁽⁴⁾のである。

五 結 び

本稿は明治時代における旧播磨国中・西部河川流域、特に千種川流域の都鄙関係を交通手段、流域の中心地と周辺農村との結びつき、土地利用等の面から検討したものである。紙面の関係で省略したが、半径四キロメートル圏の都鄙圏は多少のオーバーラップはあるものの、本対象地域において、ほぼ一定の間隔で描けた。水津一朗は諸研究の展望を行なった後で、次のように述べている。「江戸時代から明治時代にかけて、大まかなところ中心集落にはほぼ一定規模の影響圏を形成する傾向があり、とりわけ平野部などではかなり規則的な配列がみられたとしても大過ないであろう⁽⁴⁶⁾」としている。本対象地域は平野部が少なく、丘陵、山間部の平地に中心地が多いが、前述の考察が適用しうる。

本稿はまた都市・農村関係（都鄙関係）という研究法の立場から、地域の原理的考察をめざすのに適当と思われる明治時代において、当時の主要な交通手段たる河川流域で、地域の分析を試みたものである。系統地理学としての自然地理学と人文地理学との方法的分離が進む今日、歴史時代の地理を明らかにする歴史地理学がなしかることの一つは、系統的歴史地理学研究のみならず歴史地誌学的研究をも押進め、地理学全体の崩壊を食いとめることに寄与する

ことである。というのも、系統地理学研究的量的優位性を認めたとしても、「地域地理学の中に、地理学研究的の最も完成した形を見続けようとする地理学者は依然として多い。地域地理学においてこそ、自然条件と人間社会との密接な関係が確立しうるし、社会・経済生活の様々な面の相互作用が、住民による空間の具体的な活用程度の中间に見られる」(46)という主張も存在するからである。また、三野与吉の述べるように、地理学者は均等の原理、これと表裏関係として不即不離の關係にある距離の原理を基準として、空間関係・分布関係・配置関係といった面から地域構造を考察してきた(47)と思われるからである。農地一筆の大きさ、家から耕地までの距離、村落の配置や都市の配置は、時間距離、時間面積に依りて決められる(48)のである。

注および参考文献

(1) 大嶽幸彦(一九八一) 明治前期のわが国における都鄙関係に関する二、三の予察的考察 歴史地理学一一三号 二六―三〇頁

(2) 前掲(1) 二八一―二九頁

(3) 日下雅義(一九八〇) 歴史時代の地形環境 古今書院 二七頁

(4) 矢澤大二編(一九七九) 三沢勝衛著作集Ⅲ 風土論Ⅱ 二三九頁

(5) 有末武夫(一九八一) 地誌についての覚え書き 三野与吉先生喜寿記念会編「地理学と地理教育」 古今書院 九二頁

(6) 佐藤甚次郎(一九七六) 生活文化と土地柄 大明堂

(7) 北見俊夫は新潟県北部の岩船郡山北町を訪ねたときの印象を次のように述べている。「川に関していえば四本の川がほぼ北東から南西の方向に並んで流れている。現地の人々の話では、各河川の流域住民の気質や習俗が少しずつ違っているという。それは「水ガラ(柄)」によるのでしようという一言は忘れられない。これだけの小範囲の地域を刻む河川でも、流域ごとに民俗の相違が意識される」。北見俊夫(一九八一) 川の文化 日本書齋 二二―四頁

また、横田忠夫は自然における基礎地域の例として富士川の流域を取上げて説明している。横田忠夫(一九八二) 新地理

学考 大明堂 二四頁

- (8) 石田寛監修(一九八〇)おかやまの峠 福武書店 一四八―一四九頁
- (9) 森川洋(一九七四)中心地研究 大明堂 二六五頁
- (10) 富岡儀八(一九七三)塩道と高瀬舟 古今書院 一一〇頁
- (11) 前掲(10) 九六頁
- (12) 山崎町史編集委員会編(一九七七)山崎町史 一一四五頁
- (13) 夢前町教育委員会編(一九七九)夢前町史 九八四頁
- (14) 市川健夫(一九八一)日本の馬と牛 東書選書 東京書籍 一九一頁
- (15) 千田稔(一九七四)埋れた港 日本の歴史地理5 学生社 二〇七頁
- (16) 私立赤穂郡教育会編(一九〇八)赤穂郡誌 一九七三年復刻版 一四二頁
- (17) 前掲(16) 一二九頁
- (18) 前掲(16) 三五二頁
- (19) 前掲(16) 二七五頁
- (20) 前掲(16) 二七七頁
- (21) 前掲(16) 二九七頁
- (22) 佐用郡役所編纂(一九七二)佐用郡誌 三八五頁
- (23) 前掲(22) 四〇七頁
- (24) 前掲(22) 四〇六―四〇七頁
- (25) 前掲(22) 三九七頁
- (26) 県手延素麵協同組合(一九七七)揖保乃糸九十年史 七〇頁

明治初頭に関しては、次のようであった。「明治初年ごろの素麵づくりは、部落や地域単位で一つの組がつくられていたようである。また、製品の商標もめいめいで、勝手な商品名をつけて販売していたこと等が確認できる。井原家は、文治郎(文政十年九月一日生)という人が、手延素麵の製造を始めたそうで、そのころは今とちがって道路も狭く、製造した素麵

も原料の小麦粉も牛の背に乗せて運搬した」。前掲書(26)六〇頁

- (27) 前掲(10) 二八頁
- (28) 前掲(10) 九九―一〇〇頁
- (29) 前掲(12) 一一三頁
- (30) 前掲(10) 二八頁
- (31) 前掲(12) 七三七頁
- (32) 前掲(12) 一二八三頁
- (33) 前掲(12) 一一四一頁
- (34) 宍粟郡(一九二三) 宍粟郡誌全 昭和四八年覆刻版 一八五頁
- (35) 青野壽郎・尾留川正平編(一九七三) 日本地誌十四卷 京都府・兵庫県 二六四頁
- (36) 前掲(10) 二五頁
- (37) 市村勝(一九七〇) 鉄道開通前の佐治川・三木川・市川の水運 兵庫地理十四号 五〇頁
- (38) 神崎郡教育会編(一九四二) 神崎郡誌 一九七六年復刻版 三一頁
- (39) 明治一六年 播磨全国細見圖 全による
- (40) 前掲(38) 三三頁
- (41) 一八六〇年後半の中国を旅行したリヒトホーフエンは次のように述べている。「早朝、住民達は自分達の農作物を賣る為に、せはしさうに市場町へ歩いてゐた。両端に荷を掛けた棒を肩にかつき、規則的な歩調をとりながら小走りに進んで行った。我々を見ると荷を下し、もっと腰をすめて観察しようとした。彼等は全く無邪気で、善良だった。その荷は薪、野菜、穀物からなつてゐたが、町から帰る時には、一家の暮しに必要な雑貨だけをつけてゐた」。リヒトホーフエン著・海老原正雄譯(一九四三) 支那旅行日記 上巻 慶應書房 一八〇頁
- (42) 三野与吉(一九五四) 地理学の特質について 三野先生喜寿記念会編 地理学と地理教育 古今書院 一九八一年所収 三一頁
- (43) 歴史的に形成されてきた流域概念から地域システムを考察したものに次の論稿がある。石田寛(一九八〇) 流域概念の再

検討 昭和五五年度一般研究(A) 研究成果報告書 地域システムの構造と変容 五一―八頁 なお付図地域システムも参考になる。

(44) 横山昭市(一九八二) 地域と地域区分 愛媛大学地域社会総合研究所研究報告Aシリーズ「愛媛県の地域区分と地域設定に関する研究」十八号 一頁

(45) 水津一朗(一九六九) 社会集団の生活空間 大明堂 三四四頁

(46) Henri Norn et Jean-Claude Boyer (1980) L'analyse régionale dans la géographie française: 1972—1979, Comité national français de géographie éd. Recherches géographiques en France, Tokyo, Paris, p. 174

(47) 前掲(42) 二六頁

(48) パンシュメル・手塚章訳(一九八一) 地理空間の特質と概念規定 筑波大学人文地理学研究V 二三四頁

本稿は昭和五七年度歴史地理学会大会(四月二五日 横浜国立大学)において研究発表した内容に加筆・訂正を試みたものである。