

日本における都市と川の関係について考える

林 上

1. 都市に対する地理学からのアプローチ

今回、「日本における都市と川の関係について考える」というテーマで研究を行ったのは、日本の歴史において都市、集落、地域がどのような地理的環境の中で発展してきたかについて考えてみたかったからである。報告者はこれまで現代の都市や産業を主な対象として地理学研究を行ってきた。研究にさいして関心を向けたのは、都市にそなわる一般性や普遍性はどのようにしたら見いだせるかという点であった。しかしその一方で、都市、この場合は日本の都市が成り立っている基盤や背景、すなわち自然、文化、歴史などのバックグラウンドを無視することはできないという思いも強く抱いてきた。温帯モンスーン気候の脊梁列島に生まれた日本の都市が時代を経ながらどのように形成されて今日に至ったかという点が気になっていた。しかしその当時は、日本の都市のそのような状況について深く考えることはなかった。この種の研究は歴史学あるいは歴史地理学の分野で行われるものという思いもあった。今回、上記の問題意識で都市に関して研究を行ったのは、日本の都市を根源的に理解するには、そのスタートラインともいべき大本にまで遡って考察する必要があると考えたからである。

2. 川に依存して成立した近世の都市

日本列島上を網の目のように流れる川とその川の作用で生まれた地形は、列島で人々が生活するようになるはるか以前から存在していた。そのような自然地形の中から特定の場所を選んで築いたのが初期の集落や都市である。その萌芽は古代にすでに現れていたが、中世末期から戦国の時代を

経て近世を迎えた頃に本格化した。戦乱の世が終わり、社会が平和になって都市建設の時代へと移行したからである。戦の続く世界では生産や建設より破壊や防衛が優先される。都市を長期的、永続的なものとしてとらえるのは難しく、短期的、刹那的なものとしか考えない。

近世の始まりは、都市が新たに建設されるスタートラインであった。都市はもともと何らかのきっかけで人々が集まり、定住化が進んで発展していくものである。しかし中には政治的判断で都市の建設が始められる場合がある。江戸を拠点として成立した幕藩体制のもとで始められた全国的規模での城づくりは、まさしくそのような例である。身分制度の最上位に武士階級がおさまり、堅固に築いた城郭を中心に武家地、町人地、寺社地を町割りで決めた。城下町を取り巻くように農村地域が広がり、米づくりに励む農民が生活する集落が点在した。幕藩体制を支えるための諸制度が細かく定められ、それにしたがって地域組織が決められ行動が規制された。宿駅制度は国内移動に関する取り決めであり、これによって宿場が設けられ、河岸や港（湊）も生まれた。

近世初期に各地で築かれた城下町はおおよそ300を数える。1615年の「一国一城令」によって廃城になり城下町になれなかった400ほどの拠点も含めて考えると、軍事や政治の拠点が起源という都市は思いのほか多い。現代日本に存在する800近くの都市の歴史を遡ると、こうした起源に行き着くのはけっして珍しいことではない。城下町は軍事や政治だけでなく、商業や交通の面でも地域中心性をもっていた。廃城で在郷町になった集落も、ある程度の中心性はそなえていた。近代になる

と、軍事が消える代わりに工業が加わり、政治は行政の性格を帯びていく。このような歴史を経て現在に至った都市は地方に数多くある。

本研究では、そのようにして生き延びてきた地方都市の主に近世における有り様に光を当てる。主にとというのは、北海道の都市のように発展の時期が近代になってからというケースを一部含めたからである。また、都市はつねに意識の対象にあるが、主たる関心は川との関わり方にあるため、舟運、筏流し、湊、河岸、渡舟、堀、用水路などにウエートをおき、これらがどのように生まれ使われたかに注目する。それらの多くは現代では鉄道、道路、農業用水、上下水道などの交通・産業・生活インフラに取って代わられてしまった。しかし近世社会では、都市やその周辺の農村に暮らす人々の生活を支えるはたらきをした。いずれも川につながっており、いかに川が身近な存在であったかがわかる。

3. 川の力を多面的に利用して発展した近世都市

大地と川が掛け合わさって生まれた地形環境の中で、人々が命をつないでいくためにいかに都市という拠点を築いたか。政治的、軍事的混乱が収束したとはいえ、近世初期に築かれた主要都市の多くは依然として防衛を意識しながら建設された。川や堀にはそのための役割が与えられた。しかし、社会の安定化とともに米の増産や商品作物・手工業品の創出が都市の力を強めることがはっきりしてきた。川は水害リスクという負の側面をもつ。そのことには十分気を配りながら、用水整備と耕作地の拡大に努めた。舟路が整えられた舟運は、米をはじめとする物資輸送に大いに貢献した。近世の250年間はけっして停滞の時代ではなかった。このことは、全国各地で人々がさまざまな工夫を凝らし、稲作、醸造、製糸、織物、製紙、工芸、陶磁器、橋梁、用水、建築など多様な分野で多くのものを生み出したことから明らかである。その根底には川の流れがあり、網の目のような水脈によってそれらを支えた。その活動の拠

点となった都市と川の関係について考えてみたい。

そこで、列島をかたちづくる大まかな地形として、山間出入口、盆地、扇状地、河岸段丘、河口・三角州、水郷を選ぶことにした。これは、おおむね川が上流から下流に向けて流れる過程で通る可能性の高い順に地形を並べたものである。むろんすべての川がこれに該当するわけではない。しかし列島を代表する主要な川であれば、これらのうちの複数の地形と関わりをもつ。そして、これも断定はできないが、都市や集落の規模は下流部に近くなるにつれて大きくなる傾向がある。これは、下流部に近づくにつれて平地面積が広がる傾向があるからである。米社会の近世という時代、米の収穫量は藩の規模を左右したため、水田の多い平地に大きな都市が生まれやすかった。

しかしこうした解釈には注意すべき点もある。それは都市の規模は競争関係の中で決まるため、たとえ平地にあっても近くに強力なライバルがあれば大きくなれない。これは立地論研究が教えるところであり、周囲に対して強い影響力が発揮できなければ中心地として都市は大きくなれない。逆に、たとえ平地に恵まれていなくても、土地の広さに依存しない産業や他地域との交易などによって経済的に発展できれば都市は大きくなる。しかし近世にあつては、こうした経済力を抑制する政治的、社会的制度が存在したのもまた事実である。藩を親藩・普代・外様で区別してその配置を政治力学的に決めたり、株仲間制度を認め特権的活動を許容したりしたのは、その一例である。自由な経済人を前提とする立地論的アプローチでは想定されない制度的要因が、人やその集まりである組織の存在と行動を規制した点に注意する必要がある。

以上のような考えをもとに、本研究では、都市が立地する地形環境ごとに川と関わりながら都市の基礎がいかに築かれ、その後、都市がどのように発展していったかについて考察した。川の上流部から順に下流部に向けて都市を取り上げるた

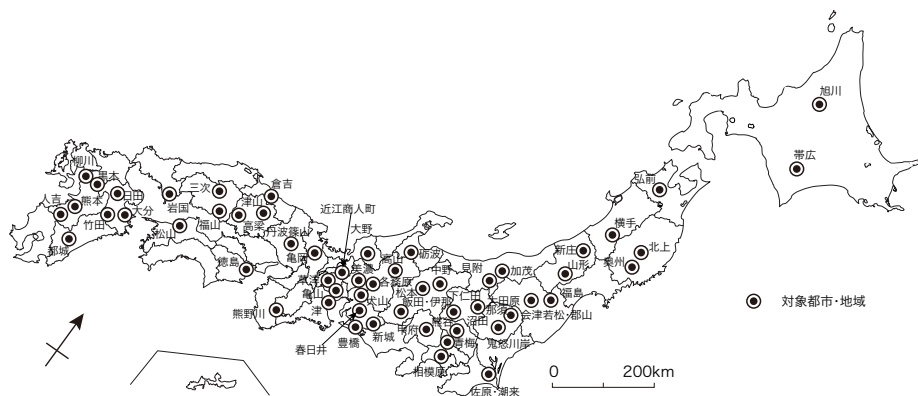


図1 本研究で対象とした都市・地域

め、おおむね規模の小さい都市から大きな都市へと考察は進められる。しかし本研究のねらいは日本の地方都市の主に近世の姿を明らかにする点にあるため、臨海平野部の大都市は含まれない。山間出入口や盆地をはじめ扇状地、河岸段丘、平野の各所に都市は築かれていった。ただし、城下町だけでも300近く、それ以外も含めれば700ほどにもなる都市のすべてを取り上げることはできない。このため全国から56の地方都市・地域を選び、近世を通して、あるいは一部近代初期に至るまで都市がどのような発展プロセスを辿ったかを考察した(図1参照)。

4. 谷口・盆地・扇状地で発展した都市

最初に第1のタイプとして、平地と山地の境目に形成された都市を取り上げた。取り上げる順番に特段の理由はないが、列島の北から順に越後地方の加茂と見附、関東地方の青梅と下仁田、東海地方の新城と美濃、それに九州地方の黒木と竹田を選んだ。いずれも平野を流れる川に沿って上流に向かい、まさに山間部へ入ろうとするその地点に築かれた都市である。このような位置は、平野部と山間部という異なるタイプの経済活動が接する地点でもある。経済的取引や社会的交流が行われる可能性を秘めており、小売や卸売の定期市、交易の拠点や中継地として選ばれやすい。ただし、

山間地に近く地形的狭隘性という制約があるため、平野部のような大きな都市にはなれない。

第2のタイプは山間盆地に位置する都市である。これも列島の北から順に、中部地方の大野と高山、近畿地方の亀岡(亀山)と丹波篠山、九州地方の日田と都城について考察する。東北地方に多い大きな盆地ではなく、まさに山間の小さな盆地に形成された都市である。小盆地ゆえ米の生産に限りがあったことが大きな都市になれなかった理由の一つである。一国一城令で廃城になった都城以外はいずれも城下町が起源の都市であるが、高山や日田のように途中で幕府直轄領(天領)になった都市もある。なぜ途中で天領に組み入れられたのか、その背景に森林・鉱物資源の存在や西国大名の監視など幕藩体制下における権力的、政治的思惑があったことは、都市発展の過程を読み解くことで明らかになる。

扇状地は山岳列島の日本ではそれほど珍しい地形ではない。傾斜地形であるため扇中央付近では表流水は得にくい、用水網を整備すれば乏水地を広大な耕地に変えることができる。内陸部の比較的大きな川は扇状地を形成することが多いため、扇端付近を中心に都市が築かれやすい。山間の小盆地でなければ扇状地が形成され、そこに都市が生まれる。そこで第3のタイプとして盆地の中に形成された扇状地上の都市を対象に、東北地方の山形と新庄、中部地方の甲府と中野、中国地方の津

山と高粱を取り上げる。このうち中野は天領で他は城下町であった。ただし甲府は江戸中期に幕府直轄領となった。盆地が地形的制約としてどれほど作用したかは、個々の都市を読み解くことで明らかになる。

扇状地には規模に違いがあり、大きな盆地は例外として、規模の大きな扇状地は盆地の外に形成されやすい。第4のタイプとして取り上げる大きな扇状地に形成された都市は、奥州と太田原・那須を除き、ほかはいずれも盆地の外に形成された扇状地の上にある。東北地方からは弘前と奥州、関東地方からは大田原・那須と熊谷、それに中部地方からは砺波と犬山を選んだ。この場合も扇状地に特有な場所の特徴が都市や地域の発展とどのように関わったかが問題である。扇状地に灌漑用水網を整備して広大な乏水斜面を耕地に変える試みは近世以前から行われてきた。扇頂に防御拠点を築いたり扇端の先を延ばして新田を広げたりしたのも、近世という時代だったからである。どの扇状地上の近世都市も大量輸送手段として舟運に大きく依存した。

山脈や山地から流れ下る複数の川が並流している場合、間隔をおいて複数の扇状地が形成されることがある。いわゆる複合扇状地がそれで、扇状地の先の部分が重なり合って境目がはっきりしない場合もある。第5番目には複合扇状地上の都市を対象とし、東北地方の横手と会津若松・郡山、長野県の松本と飯田・伊那、東海・近畿地方の亀山と草津を取り上げる。これらはいずれも城下町もしくは藩領に含まれる都市である。複合扇状地の扇端付近では、豊富な水を産業に生かしたり、逆に多すぎて洪水被害を受けたりすることが少なかつた。扇端付近を主要街道が通る城下町は交通の要衝としても発展できた。

5. 川の合流点・河岸段丘・三角州で発展した近世都市

第6のタイプとしては川と川が合流する地点に生まれた都市を取り上げる。川の合流はとくに珍し

いことではなく、支流が本流に流れ込むのは普通にある。単なる合流にとどまる場合もあれば、川の合流がきっかけで都市や集落が生まれる場合もある。旭川と帯広では川の合流部に開けた平地が開拓地として選ばれ、初期の輸送手段として舟運が利用された。東北地方からは北上と福島、中国地方からは三次と倉吉を取り上げる。これらは本流と支流の合流点付近に設けられた湊で栄えた。本州の都市のうち北上以外は城下町と湊町を兼ねており、北上は川湊と街道宿場の役割を果たした。距離の長い北上川や阿武隈川には川湊が多く、河床勾配、川底の状態、水量に応じて舟の大きさが変わるため物資の中継地が生まれた。

河岸段丘は比較的大きな川であれば普通に見られる。ただし段丘面の広さや段丘面の数は川ごとに違っており、都市や集落はそれに応じて形成される。第7のタイプとして取り上げる都市では、段丘面上の地形や水利状況が土地利用の展開を左右した。関東地方からは沼田と相模原、東海地方からは春日井と各務原、九州地方からは大分と熊本を取り上げる。川は都市が立地する段丘面の下を流れるが、その位置関係の違いで川との関わり方は異なる。沼田、相模原、各務原は広い上位段丘面に恵まれているが下を流れる川との比高差が大きく、川の利用勝手は必ずしもよいとはいえなかった。沼田、大分、熊本は城下町であるが、旧国の中心地になれるだけの広い背後圏を確保できたのは大分と熊本である。

河口付近や三角州の上に形成された都市は、盆地、扇状地、河岸段丘などに一般的な起伏、傾斜、比高差などの障害を苦にすることはない。第8のタイプはこうした恵まれた地形の上に立地する都市である。東海地方の豊橋と津、四国地方の徳島と松山、中国地方の福山と岩国について、平地に恵まれた城下町がどのように近世社会を生きたかを検討する。ただし海側に近い平地とはいえ、岩国と松山では防衛的観点から城は山地に築かれた。川の流路に手を加えて城下町づくりに生かそうという福山や松山の事例は、城下町ではとくに

珍しくはない。河口に近い豊橋、福山、徳島に限らず、干拓事業で新田を増やそうと試みる城下町も少なくなかった。

最後に第9のタイプとして水郷、舟運、筏流しをキーワードとして取り上げ、人間活動と都市の関係を読み解いた。関東地方の潮来と佐原はともに水郷環境にある湊町で、利根川舟運における物資中継地として栄えた。鬼怒川が会津と江戸を結ぶ舟運や筏流しの役目が果たせたのは、利根川と結びつく事業が実現したからである。琵琶湖周辺の水郷は自律的風土のもとで農民が農業・防衛目的で設けたものである。近江商人の登場もこうした風土と関係がある。近畿地方からは紀伊山地から木材を管流しや筏流しで運んだ熊野川を取り上げる。最後に九州地方では「水郷のまち」として知られる柳川（柳河）と、球磨川急流で有名な人吉に注目する。低湿地上に張り巡らされた掘割が城を守り抜いた時代、あるいは商人が自力で舟運路を整備したり農民が自力で用水路を引き荒地を新田に変えたりした時代が、間違いなくあった。こうした近世都市の歴史をひもとき、その地理的背景を読み解くことで、現代につづく日本の地方都市をより深く理解することができる。

6. 時代の違いに関係なく説明可能な地理学の制度・文化概念

近世初期を日本における都市成立の大きな画期と考える本研究では、大きな枠組みとして制度や文化を都市発展の説明のために用いた。これは、生態、景観、立地など地理学の説明概念として過去に提唱されてきたその延長線上に文化・制度という概念が位置づけられると考えるからである。近世が中世や近代と異なる時代とされるのは、社会経済的枠組みがその前後の時代とは異なると考えられるからである。大は国レベルの社会政治的の制度から小は諸個人の行動様式に至るまで、あらゆる事柄が制度や決まり、風習、習慣などにしたがう。制度は、明文化されたもの以外に、言い伝

えや伝統・文化の様式など多種多様なかたちをとる。

都市と川との関係に引き付けて考えれば、たとえば川の利用の仕方すなわち利水方法は歴史的に考案され改善しながら引き継がれてきた。用水路の開削、水車動力の方法、舟運の仕方など数え上げたら切りがない。こうした手法を駆使する人々が経済活動に従事し、農業、手工業、輸送業などの分野で活躍した。そのような活動によって近世の都市は成り立ち維持された。米社会の近世、農業生産量を増やすには水の確保が不可欠であり、都市を取り巻く周辺農村では稲作のために農業用水が整備された。収穫後の米は舟運で大坂や江戸へ運ばれ米市場で換金された。舟運は米だけでなく生活に必要な物資の輸送にも使われ、町や村で生活する人々の暮らしを支えた。農耕や船による輸送が支障なく行われるには、それぞれの活動に関わる人々の間で共有されている約束事や決まりが守られなければならない。これも一種の制度や文化である。手工業の分野でも決められた手法や技法があり、それらにしたがってものがつくられた。

地表を流れる川それ自体は物理的法則にしたがって流動する。その流れや移動をコントロールすることで、川は生産や生活のために生かされる。コントロールの仕方にこそ、その時代に固有の制度や文化が現れる。近世から近代になり、それまでなかった蒸気機関や電力発電などの登場とともに川の水の利用方法も変わった。移動や生産の仕方が革命的に変化したといってよい。生活や生産の様式も大きく変わり、都市の形態や景観も変化した。新しい時代には新しい時代が求める制度や文化が生まれる。人はそれらを受け入れ、新しい生産や生活のスタイルを生み出す。都市の有様や景観も新しくなる。すべては変わっていくが、そうした変化を制度や文化に注目して説明するアプローチが変わらず有効であることは、56都市の成り立ちを考察した今回の研究結果によってあらためて確認することができた。