

交通システムの発展と社会的要因との関係 : 山梨県を事例に

HISTORY OF REGIONAL TRANSPORTATION SYSTEM AND ITS IMPACT ON LOCAL SOCIETY: CASE STUDY IN YAMANASHI PREFECTURE

加藤 浩徳¹・志摩 憲寿²・中西 航³

¹博士(工学) 東京大学准教授 大学院工学系研究科 (E-mail: kato@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

²博士(工学) 東京大学助教 大学院工学系研究科 (E-mail: shima@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

³東京大学修士課程学生 大学院工学系研究科 (E-mail: nakanishi@trip.t.u-tokyo.ac.jp)

本論文は、山梨県を事例に交通システム成立の経緯を整理するとともに、その経緯と社会的要因との関係を分析するものである。同県の広域交通ネットワークの発展経緯を、近世以前、明治～戦前、戦後の3つの時代区分にしたがって整理した。山梨は、元来、山々に囲まれた地域であるため、近隣地域とのアクセスが不便であった。しかし、古来より道路網が整備されており、一時は、富士川を通じた舟運も栄えた。明治時代に入り、近代化が進められると、鉄道が整備され、舟運は衰退した。戦後は、観光農業と製造業が盛んとなり、東京という巨大市場へのアクセス向上のため新笹子トンネルや中央高速道路が開通された。これらの経緯を踏まえつつ、交通に関連する社会的要因を、国内動向、政治・政策、産業・宗教に分類し、これらと交通システムとの相互関係を時代別に分析した。

キーワード：山梨県、広域交通システム、歴史、ネットワーク、社会的要因

1. はじめに

国土計画、地域計画、都市計画等において、交通計画は重要な要素の一つである。近代的な交通計画の教科書¹⁾では、交通システムを需要と供給、あるいは技術と制度といった側面から捉え、交通に関わる諸問題を解決するための一般的な手法が示されている。しかし、現実の交通問題を解決し、計画を策定するためには、普遍性の高い基礎理論やマニュアル化された手法だけでは十分に対処できないケースが多い。各地域の固有特性を考慮することによって、より確かな解決策を講じることが不可欠である。

本研究では、地域の交通システムがどのような経緯を持って形成されてきたか、という歴史に関わる要因に着目する。交通計画において歴史的な視点が重要であることは、既に多くの論者によって指摘されている²⁾。その背景には、交通計画とは、まっさらな土地に自由に線や点を描くことではなく、対象となるエリアに既に存在するインフラや文化を土台として、その上にわずかなる変更を加える行為に過ぎない、という考え方がある。現存する交通システムは、いにしへの時代から現在に至るまでの多くの世代が、地理的特性や気候条件のような自然要因や各種社会制度に代表される社会要因、あるいは新技術の導入等の技術要因等との緊張関係の中で、徐々に国土に改良を加える中で作り上げられてきたものである。こうした長い期間と世代を経て構築された交通システムに敬意を払い、かつその資産を最大限に活用

しつつ、現在おかれている問題を効果的に解決できる方向性を目指すことは、交通計画を策定する上で重視すべき考慮事項であると考ええる。

そこで、本論文は、山梨県を対象に、主に広域交通を対象に、交通システムの発展経緯を調査し、それと社会的要因との関係を分析することを目的とする。論文の構成は以下の通りである。2章では、山梨県の特性と調査の基本的方針を述べる。3、4、5章では、それぞれ古代から近世、明治から第2次世界大戦前、戦後のそれぞれの時代区分について、主な交通システムの発展経緯を整理する。6章では、3つの時代区分における交通システムの違いを比較すると共に、その社会に与えた影響等を考察する。最後に7章で、本論文の成果をとりまとめ、今後の研究課題を示す。

2. 山梨県の特性と調査方法

2.1. 山梨県の自然特性

太古の昔より、現在の山梨県の地域と他の地域との間に何らかの交流があったことは、遺跡の発掘調査や土器の分析等から明らかになっている³⁾。交流は当然人間が移動することによって起こるものであり、そのときに利用されたのは道路あるいは川であることは間違いない。自然条件、特に地形が険しい山梨において、そういった交流のための道路は川に沿うものであり、そして山を一番低い地点、すなわち

峠で越えるものだと考えるのが自然である。いつ、誰がこのような道路を使い始めたのかという問いは、なぜそこに人が存在したのか、なぜその方向に移動しようとしたのかといった問いとほぼ同一であり、これに明確な回答を与えることはほとんど不可能である。

しかし、内陸県である山梨の場合には顕著であるが、古代より道路として使われてきた経路は、中世、近世あるいは現代に至ってもなお主要な道路として発展していることが多い。なぜなら、時代が下るにつれて国家としての統治や交易の活性化が進むと、人々の移動には特定の目的地が生じることになるが、そのときに全く新しい道が造られることはまれで、基本的には古代からの道路の中からその目的地へ通じるもの選ばれて利用されるからである。こうして高頻度で使われるようになった古代からの道路が、時代ごとに主要道として整備されていくのである。

山梨県は周囲を山に囲まれた内陸県であり、その内部は河川の流域単位で区分される(図-1)。県内の多くの地域は静岡県から太平洋に注ぐ富士川の流域に含まれ、国中地域と呼ばれる。そのほかに、相模川水系と多摩川水系に含まれる地域(現在の犬伏市、都留市、上野原市、富士吉田市、北都留郡、南都留郡等を含む地域)があり、あわせて郡内地域と呼ばれる。まず、富士川流域は、北を2,500メートル級の奥秩父山塊に、西を3,000メートル級の赤石山脈に、東を2,000メートル級の大菩薩山嶺から御坂山地、天子山地と連なる山々に囲まれた部分である。本流の釜無川上流には八ヶ岳の南端が迫り、中流では支流の笛吹川とともに甲府盆地を形成している。甲府盆地の南端からは険しい谷を南下し、静岡県に接続している。距離の長い支流には早川があり、身延から西に分かれ、北岳の麓まで伸びている。

一方で、相模川流域は、大菩薩山嶺・御坂山地よりも東側の地域であり、山梨県内に含まれるのは日本最高峰の富

士山から1,500メートル級の丹沢山地の北側、かつ県内の富士川流域以外の南側部分となる。相模川の本流は県内では桂川と呼ばれ、その源流は山中湖にある。都留から大月、上野原と流下し、関東山地を横切り、津久井から相模湾へ向かっていく。相模川支流の道志川流域は現在の道志村であり、桂川流域より1つ南東の谷沿いに広がる。一方、多摩川流域は県北東部、大菩薩山嶺東側の一部地域に限られており、関東山地を横切って流下し、東京都に入る。従って、関東山地は両水系の分水嶺ではないが、地形そのものとしては標高2,000メートルを超える険しい山地である。

このような厳しい自然地形に囲まれているため、山梨県が他の地域とつながる交通路は自ずと限られてくる。大きく長野県方面、静岡県方面、埼玉県・東京都・神奈川県方面の3つに分類可能である。国中を中心に見ると、地形的に一番緩やかなのは長野県方面の八ヶ岳周辺であり、西麓の赤石山脈との間を通ると諏訪湖方面に(逸見路、棒道、甲州街道)、東麓の奥秩父山塊との間を通ると佐久方面に(穂坂路、佐久往還)到達する。海がある静岡県方面へは、富士川の険しい谷を進むか(駿州往還、富士川舟運)、御坂山地を越えて富士山麓の丘陵を横切り、更に山を下る(中道往還、若彦路、鎌倉街道)ことになる。埼玉県・東京都・神奈川県方面へは、奥秩父山塊を越えて荒川の上流と接続するか(秩父街道)、大菩薩山嶺を越えて多摩川の上流と接続するか(青梅街道)、桂川沿いに関東山地を横切る(おおよそ甲州街道)3つの経路がある。また、郡内には、桂川沿いに上流に向かい鎌倉街道に接続する経路(谷村路)もある。

2.2 調査の方針と方法

以上のような山梨県の特徴を踏まえ、本研究では、主に道路、舟運、鉄道に焦点を当てて、山梨県と近隣地域とを結節する交通ネットワークの発展経緯について整理を行うこ

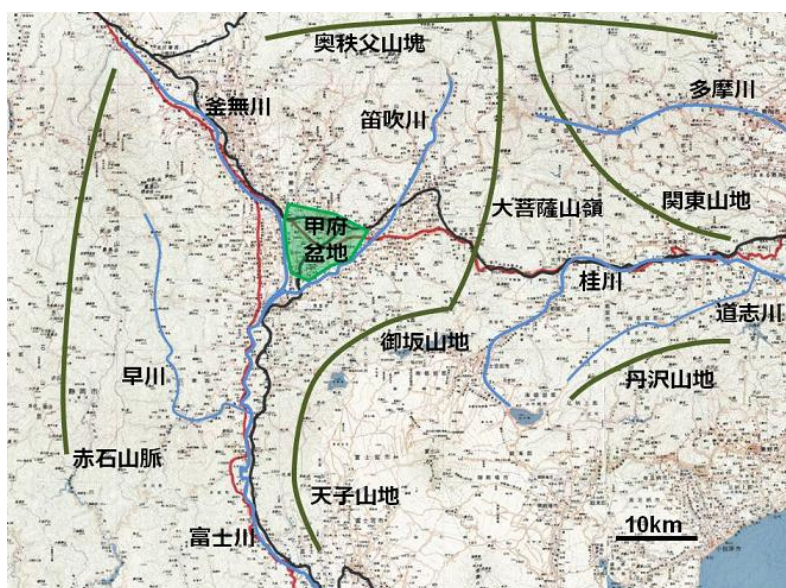


図-1 山梨県の地理的環境(国土地理院発行 20 万分の 1 地勢図「甲府」「東京」「静岡」「横須賀」より作成)

とにする。また、山梨県の交通システムの変化を、明治維新前の近世まで、明治時代から戦前まで、戦後の3つの時代区分にしたがって、整理することとする。これは、主に、これらの時代で交通技術に大きな変化が生じていることによる。

データの収集に当たっては、まず、関連する文献の調査を行った。ここでは、主に山梨県史等の二次資料を中心にレビューを行い、必要に応じて一次資料に当たることとした。次に、当該県内の交通史に詳しい専門家へのインタビューを実施した。インタビュー対象者は、林陽一郎氏(山梨県教

育委員会)、佐田公男氏(元山梨県土木部)および齋藤康彦氏(山梨大学教授)であり、2010年6月および8月にそれぞれ2~4時間をかけてヒアリングを行った。さらに、現地踏査によって、主要交通路の状況について確認を行った。

なお、本論文で主に扱う古道は表-1および図-1に示される通りである。また、近世までの時代区分では、山梨県のことを甲斐と表記するが、周囲の地名は原則として現在の地名に準拠して記述することとする。

表-1 主な古道の名称と方面別分類

方面	経路	甲斐九筋	本稿で使用する名称	その他の名称 ^{※1}
南 (静岡)	甲府盆地～鳥坂峠～富士宮	○	若彦路	
	甲府盆地～右左口峠～富士宮	○	中道(往還)	右左口路
	甲府盆地～富士川沿い～富士	○	河内路	駿州往還 身延路
	甲府盆地～御坂峠～吉田～籠坂峠～御殿場	○	鎌倉街道 ^{※2}	鎌倉往還 駿州東往還 御坂路
東 (埼玉・ 東京・ 神奈川)	甲府盆地～大菩薩付近～青梅	○	青梅街道	萩原口 甲州裏街道
	甲府盆地～雁坂峠～秩父	○	秩父街道	秩父往還 雁坂口
	甲府盆地～笹子峠～大月～小仏峠～八王子		甲州街道 ^{※3}	甲州道中
北・北西 (長野)	甲府盆地～信州峠～川上	○	穂坂路	川上口
	甲府盆地～平沢峠～岩村田		佐久往還	平沢口
	甲府盆地～大門峠	○	棒道	大門嶺口
	甲府盆地～諏訪	○	逸見路	諏訪口
	甲府盆地～諏訪		甲州街道 ^{※3}	甲州道中
甲府盆地内	韮崎～西郡～鰍沢		西郡路	駿信往還
郡内地域	大月～谷村～吉田		谷村路	富士街道

※1 代表的なものを挙げた。他の地域から甲斐を目的地としてみる場合の呼称も存在する。

※2 鎌倉街道の名がつくのは、鎌倉時代以降である。

※3 甲州街道が一本の道路として成立するのは江戸時代である。また、甲州道中という呼び名が一般的であった。



図-2 山梨県の古道(国土地理院発行 20 万分の1 地勢図「甲府」「東京」「静岡」「横須賀」より作成)

3. 近世までの山梨県の交通システム

3.1. 古墳時代以前の交通路

縄文時代の遺跡から出土した土器をもとに、県内と各地方との交流を知ることが可能である。草創期から関東・東海・中部高地と同じ様式の土器が見つかっている。その中には、県内一円から発見されるものもあれば、特定の地域からのみ発見されるものもあるが、いずれにせよ何らかの経路で交流があったことを裏付ける。また、古事記や日本書紀には、ヤマトタケルノミコが東征の帰途に甲斐の酒折宮に立ち寄ったという伝説がある。現実にも東日本最大規模の古墳である銚子塚古墳が笛吹市(旧中道町)にあり、畿内の政権がこの地を東国経営の拠点と考えていた可能性を示唆する³⁾。

こういった人や物の行き来が行われたであろう具体的な経路を知る上で、第一に参考となるのは、江戸時代に編纂された『甲斐国志』⁴⁾(1814年成立)、あるいは『甲斐叢記』⁵⁾(1848年成立)といった史料である。これらは、江戸時代当時の世界観における甲斐国の地誌であり、その中に道路に関する項目も存在している。『甲斐国志』には「本州九筋ヨリ他国ニ通ズル路九条アリ」とあり、これがいわゆる「甲斐九筋」とよばれる九つの古道である。名称の表記方法は複数あるが、南の静岡県方面に向かうものが「若彦路」「中道」「河内路」「鎌倉街道」、東の東京方面に向かうものが「萩原口」「雁坂口」、北西の長野県方面に向かうものが「穂坂路」「諏訪口」「大門嶺口」である。いずれも古代あるいはそれ以前より存在した経路だと捉えて差し支えないだろう。

これらのうち古墳時代に登場するのは「中道」「若彦路」「鎌倉街道」の三路で、いずれも南の駿州からの経路である。古墳の分布等から、この時期の豪族は中道や八代といった甲府盆地南東部に拠点を置いていたと思われ、畿内の政権との交流に際して、東海道へ向かうためこれら駿州に出る道路が使われた。

詳細は不明な点が多いが、初めに主要路となったのは中道で、3～4世紀のことだと考えられる。中道往還、右左口等とも呼ばれ、富士方面に向かう最短経路である。一方、5世紀中頃には、別の豪族が八代地区で勢力を強め、6世紀頃に畿内との連絡に使われたのが若彦路だと考えられている。つまり、中道の豪族とは違う経路で接続する、という政治的な意味合いである^{6) 7)}。一方の鎌倉街道は、先史時代に自然発生的に開かれた経路とされ、例えば縄文時代には長野方面からの黒曜石の運搬路の一つだった可能性がある。4世紀以降にみられる古墳文化等の流入路とも考えられており、また前述のヤマトタケルノミコが甲斐に至る時に使われたとも言われている⁸⁾。

3.2. 飛鳥時代から室町時代までの交通路

大化の改新以後、律令制に基づく統治が行われた。7世

紀後半には七道制が成立し、甲斐国は東海道に所属した。このとき、甲斐国の範囲も、現在の山梨県とほぼ同一に決定されたと考えられる。都から全国の国府まで道路が計画的に整備され、甲斐までの道路は東海道の本道を静岡県横走(現在の御殿場市)で分かれ、そこから現在の鎌倉街道を利用するものであった。甲斐国府は甲府盆地の南東に置かれ、詳細な位置には複数の説があるものの、当初は旧春日居町にあり、最終的に旧御坂町に移転したとされる⁹⁾。こうして官道として整備された御坂峠を越える鎌倉街道の経路は、結果的に中世の終わりまで甲斐の主要路であり続けた。なぜなら、平安時代以前には、官吏や防人、庸調等の年貢、駒等を京都に運ぶ路として栄え、鎌倉時代にはまさしく中心地である鎌倉に直行する道となり守護地頭等の御家人や武将等が往来したからである。室町時代になっても関東管領の治所が置かれた、鎌倉という土地の重要性は変わらなかった。一方で、甲斐国の主要地も、石和から甲府へと、若干の移転はあるものの、甲府盆地の中央から東部に置かれ続けた。中央との情報網としても、税や穀物等の流通路としても、また文化が行き来する経路としても、1000年間近くこの鎌倉街道を中心とした交通ネットワークが形成されていたといえる。以下、方面別に詳細を述べる。

(1) 静岡方面

静岡方面への古道は四つの経路があったが、鎌倉街道が主要となった。地理的に東海道御殿場に最も近く、道筋に人家が多く危険度が低いという特徴から、官道に選ばれたと推察される。他の三経路は富士川の谷や、山間部の無人地帯が危険であった。当初の律令制度に基づく駅伝制は、11世紀初頭には衰退するが、12世紀末には源頼朝が駅路の法を定め、1540年には武田信虎が伝馬制を導入する等、継続的に通行環境が整えられた。また、室町時代に入ると富士参拝者によっても賑わいをみせた。しかし、8世紀末から11世紀末にかけては、富士山の活動が活発な時期であり、後述する長野方面の道から東山道へ抜ける経路も併用されていたと考えられる³⁾。

若彦路は、1180年に甲斐源氏が静岡に向かった経路であることを除けば、国府の移転後は協動的な役割となった。そのほかには、鎌倉時代に南部某が鳥坂越えから攻めたという記録がある程度である⁷⁾。

中道往還は、引き続き富士方面への主要路の一つだったと考えられるが、16世紀末に軍用路として活発に利用される。1545年の武田晴信の侵攻等、戦国時代の武将の行き来の多くは中道を利用したものだと考えられる。1582年に織田信長が甲府から南下する際には、徳川家康の普請により峠の右左口が整備されており、また信長の死後に家康が甲斐に戻る際もこの経路を利用している。これは、甲府に城下町が成立したことで、真南に延びる中道の重要性が増したとも考えられる⁶⁾。

河内路は、駿州往還とも呼ばれ、富士川沿いの道である。

沿道の街を結ぶ道として存在したが、険しい谷を控える難路であった。戦国時代に本格的に整備が行われたと考えられ、駅制が存在していたと考えられる。中流の身延山への参拝経路としても賑わった。また、富士川そのものでも、筏を利用した小規模な輸送は行われていたようである⁹⁾。

(2) 長野方面

長野方面への道は、八ヶ岳の東麓を進み信濃川上や岩村田に向かうものと、西麓を進み諏訪、塩尻、松本方面に向かうものの2つに大別される。前者が穂坂路と佐久往還、後者が棒道と逸見路であり、佐久往還のみ「甲斐九筋」には含まれない。以下に説明するこれらの道路は、いずれも甲府盆地を横切って鎌倉街道や中道往還に接続していたものと考えられる。

穂坂路は川上口とも呼ばれ、甲斐国府と穂坂牧を結び、峠を越えて佐久へ至る道である。穂坂牧は茅ヶ岳の裾野に広がる馬の産地で、10～11世紀にはこの馬を平安朝に貢いでいたことが分かっている。従って、甲斐国府と穂坂牧を結ぶ穂坂路もこの頃既に存在していたと判断できる¹⁰⁾。また、佐久往還は平沢口とも呼ばれ、塩川に沿って葦崎から北上し、岩村田に至る道である。穂坂路から分岐するもので、狭いが険しい坂道がないため、東信濃攻略における軍用路として利用された¹¹⁾。

棒道は、1540年代に北信濃遠征に際して武田信玄が開設した軍用路といわれるが、もともと道筋そのものは存在したという説もある。上中下三本の存在が指摘されており、大門嶺口とも呼ばれている¹²⁾。逸見路は、諏訪口とも呼ばれ、佐久往還から分かれ、諏訪に向かう経路である。途中からは現在の甲州街道と合流し、東山道に到達する。多少の変更はあれ、この経路は前節で述べたように律令時代から存在したと考えられる¹³⁾。記録としては、たとえば1221年の承久の乱の際には、武田信光らが甲斐から東山道へ抜けたことが分かっている¹⁴⁾。

(3) 埼玉・東京・神奈川方面

秩父街道は雁坂口とも呼ばれ、北関東への最短経路であると同時に、三峰信仰に使われる宗教の路でもあった。古代の末期には奥秩父で砂金が採取できたほか、武田信玄の時代には金鉱も盛んであり、その搬送路としても機能した。戦国期の雁坂口は重要拠点となり、信玄の弟が警備に当たった一方で、信玄自身は佐久往還から群馬県を回って秩父に進出しているところを見ると、険しい路であったことが推察される¹⁵⁾。

青梅街道は、大菩薩山嶺を越えるもので、古代から交流があったと考えられる。峠を越える経路は整然とせず、複数の経路が存在していた。甲州街道が整備される以前は主要な軍用路でもあった。基本的にはこちらも険しい路で、峠の東西は別の文化圏であった¹⁶⁾。

(4) 郡内地域

都留周辺、桂川沿いの地域は、郡内の主要地域であり、長年、国中地域とは別の生活文化圏であった。その中心は谷村にあり、各地に向かって交通路がひらけていた。例えば、甲府方面へは、後の甲州街道となる笹子峠越えの路があり、桂川沿いには相模経由で鎌倉へ向かう鎌倉街道があった。桂川に沿って谷村を中心に大月と富士吉田を結ぶ路は谷村路と呼ばれ、その起源は律令時代にさかのぼる¹⁷⁾。平安時代以降広まった富士登山にも多く使われた。このように、谷村地域は国中・郡内・相模・駿州との流通の結節点となっていたわけだが、これらの道は同時に、谷村領にとっては貴重な穀物等の供給路でもあった¹⁸⁾。

(5) その他の地域

道志村は、相州の津久井の上流、山あいの谷に沿った街である。鎌倉街道に抜ける山伏峠、谷村に抜ける道坂峠、城ヶ尾峠を越えて丹沢から相州に向かう三ヶ瀬道が存在した。丹沢から直接鎌倉に向かう経路が賑わった¹⁹⁾。また、県西部の早川沿いにも人々が居住しており、川沿いの行き来にとどまらず、東へ山を越えて甲府盆地へ商いに出ていたようである¹⁸⁾。

3.3 江戸時代の交通ネットワーク

江戸時代に入ると、政治体制の変化に伴い、交通路は主要な役割を果たすものと、その補助的な役割を果たすものとに再編された。ここで主要な役割を果たしたものは甲州街道と富士川舟運の2つである。事実、甲州街道は幕府が五街道の1つとして整備開設したものであるし、富士川舟運も幕府の命を受けた京都の商人角倉了以によって成立したものであり、どちらも成立の背景は政治的要因だといえる。

主要な交通路が決定されると、以前から存在した他の交通路も、主要路を意識した発展の形態を取る。たとえば佐久往還は甲州街道の葦崎宿から分岐する形に変化した¹¹⁾。また、富士川の河岸である鰍沢と葦崎を結ぶ西郡路は両主要路を接続する役割を果たしていった⁹⁾。

甲斐は江戸の防衛上重要な位置にあり、甲府はその前線基地であった。一方、甲斐国内における甲府もまた中心地であったが、地形的な条件で中世以前と同様に桂川流域の郡内領、富士川下流の河内領はある程度独立した形態を保っていた。

物流にも新たな方式が生まれた。従来のように宿ごとに乗り継いで積み替えていくものとは異なる、中馬と呼ばれる陸運が成立した。これは、積み替えなしで長距離を輸送する「付け通し」を行うもので、荷痛みの減少、輸送速度の向上を可能とした。さらに、復路でも運搬するものがあるために駄賃も安くなった。特に信州の中馬は有名で、江戸方面に運ぶ特産品を甲斐まで輸送し、富士川舟運等で甲斐まで運ばれてきた日用品等を信州に輸送して戻っていた。この

ことが、甲州内各地の物流にとっても大きな役割を果たした。以下では、経路別に交通路の状況を述べる。

(1) 甲州街道

甲州街道は、江戸幕府の万一の場合の脱出路として想定されていたともいわれ、その整備には軍事的な目的もあったと考えられている²⁰⁾。後に天領となる甲府まで脱出し、さらに富士川を下れば駿府まで逃げられるという考え方である。開通時期ははっきりしないが、慶長年間17世紀の初頭だとされる。全区間を通じる古道は存在せず、戦国期16世紀後半になってようやく八王子から下諏訪まで一貫した道路として伝馬が継いでいた¹⁹⁾。小仏峠はこの頃に建設された新道で、1590年以降に開通した。県内についてみても、石和から東に笹子峠を越えて初狩や大月にいたる道は元から存在したが、観音坂を経由する道は幕府が難工事の末に開通させたものである。甲府以西には逸見路と棒道が存在したが、甲州街道は城下町甲府の南側に周り、韮崎からも野道しかなかった川沿いに新道を建設する等、古くからの道を踏襲しつつも、多少の経路変更や新設が行われた²⁰⁾。

甲州街道の利用は、公用通行が本義であり、宿駅で用意する人馬を利用できるのは公用の場合だけであった。参勤交代は信州高島、信州高遠、信州飯田三家の通行のみであったが、甲府が天領であったため、情報連絡等の往来そのものは多かった。また、寛永期以降に制度化された茶壺道中の経路としても賑わった。これは、宇治茶を江戸に運ぶ毎年夏恒例の権威ある行列であり、当初、行きは東海道、帰りは中山道から甲州街道に入り、途中6月頃に茶壺を谷村へ格納し、秋に江戸に運んでいた。沿道の負担は大きかったが、甲州街道が整備維持される一大要因となった。なお、1690年代には行き帰りとも東海道を利用するようになったため、谷村を経由することが無くなったとされる。一方、商業的な利用も盛んで、東京方面長野方面ともに酒や塩を流通させたり、煙草、葡萄や青梨等の果物といった特産品を輸出したりしていた。特に、京都の西陣には、登せ糸と呼ばれる絹を諏訪経由で輸出していた。一般庶民の利用も活発であったといわれる。

(2) 富士川舟運

甲州街道同様に主要路となったのが、1607年に成立した富士川舟運である。馬に比べて大量の荷を運べるため、河岸の置かれた鰍沢・青柳・黒沢の三カ所は甲斐、さらには長野県南部の表玄関となった。特に、甲斐や信州からの年貢米輸送は年間1,600隻に及ぶ等、大動脈として機能した。実際、鰍沢には諏訪藩の米倉が存在した。米は、富士市の岩渕で陸揚げされ、そこから蒲原まで陸送し、沿岸航路で清水まで運び、廻船に積み替えて江戸に運んだ。上りの船には、塩や魚、砂糖、藍玉、油等を積んだ。下りに1日、上りに3~4日を要した²³⁾。駿州との交通路は古代から重要であ

ったことは既に述べたが、この時期に物だけでなく、人の行き来も激しくなっていた。また、舟運と併走する河内路は、以前は市川大門を経由していたが、鰍沢河岸の開設後は鰍沢経由の経路に変更された。身延山への参拝路としても引き続き栄えたようである。

舟運が発達してくると、上流でも河岸設置の動きが起こったが、三河岸の反対に遭い、舟運が開通したとしても、この三河岸で積み替えることを前提としていた。笛吹川であれば、川中島・浜・浅利の三河岸が設けられたものの、たとえば石和役所が支配する村々の年貢米は黒沢河岸で積み替えていた。そのため、常に甲府盆地南端のこの地域は交通の拠点であった。当初は年貢米の輸送等の政治目的を果たしていた交通路も、次第に商品の流通路として使われるようになった。例えば、市川大門の紙は主要産物であり、甲州街道だけではなく富士川舟運も利用して輸出された²²⁾。

(3) 甲州街道・富士川舟運の補完的な交通路

甲州街道の補完的な道のうち、甲斐と東京方面とを結ぶ経路としては、秩父街道と青梅街道があげられる。秩父街道は生活路線としての性格を強めたが、江戸警備のため関所は存続した。江戸後期になると物流も盛んになり、山間部から繭を下ろし、帰りに米をあげていた¹⁵⁾。また、一般人の利用に関所の記録からみると、秩父や甲府善光寺への参拝として使われていた²¹⁾。一方、上野原から桂川を下流に向かう道も当然主要路であったと考えられるが、具体的な記述は少ない。また、部分的な補完路を東から順に並べると、小仏峠が開通する以前の唯一の交通路であった案下路は、上野原から北東に山を越えて八王子に至っていた。また、上野原から下鳥沢には近道が存在したが、案内無しの通行が禁止されていた。これは高所の宿場を保護するためだと言われる。笹子峠越えには別の経路があり、若干近道だったため利用された。一方、甲府以西、韮崎付近では、新設した甲州街道は川沿いのため水害が多く、結果として古道の逸見路が補完的な役割を続けた²⁰⁾。

一方、富士川舟運の補完としては、古代からの静岡県との経路がその役割を果たした。鎌倉街道は静岡との交通路が舟運に、神奈川や東京・埼玉との交通路が甲州街道に移行したため、脇往還となったが、庶民の利用は多かった。特に、江戸後期には伊勢詣や富士詣も盛んになったほか、民衆の商業路ともなり、幕末には相当な人通りであった⁸⁾。また、郡内地域への塩の流通路であったとも考えられるが、その史料は見つかっていない。中道往還は、東海道の吉原宿へ至る道となり、江戸時代に入っても最短経路であることは変わらず、交易路として存続した。例えば、経路上が高所で涼しいことを利用し、馬による生魚の輸送が行われた⁹⁾。

(4) 甲州街道に接続する道

甲州街道から分岐する主要な道には、大月で分岐する谷

村路、葦崎で分岐する西郡路と佐久往還があげられる。

谷村路は江戸時代になると富士登山が一層活発になり、更に賑わった。そもそも富士登山は鎌倉時代には信仰として、室町時代から一般人の現世利益を求めるものとして行われていたが、江戸時代には富士講道者でにぎわった。小仏峠が開通したため、谷村路に甲州街道から直接接続できるようになったことも大きい。同時に、郡内機業と呼ばれる絹の輸出経路としても賑わった。1633年に領主となった秋本泰朝は、江戸の人口増加と絹織物の需要増加を見込んで、農業に乏しい郡内の地に上州の製絹業を持ち込んだ。寛文年間には三都で名声を得て、元禄には年間二万疋、享保には五万疋を生産した。谷村路と甲州街道はシルクロードとしての役割を果たした。同時に、都留地域に周辺からの食料を搬入路としても機能した²²⁾。

西郡路は、駿信往還とも呼ばれ、後述の富士川舟運の河岸である鰍沢と葦崎を結ぶ路である。中世以前も葦崎と中道を結ぶ路が存在したと思われるが、江戸時代に甲州街道と富士川舟運の二大主要交通路が確立したことにより、両者を接続する重要な役割となった⁹⁾。先に述べた中馬の通行も多かったと考えられる。

佐久往還は、その起点を葦崎に変え、西郡路に接続することで佐久と鰍沢、さらには駿河を結ぶ交易の路となった。特に米の流通路として栄え、江戸末期の1835年に葦崎まで舟運が開けると更に活況となった。一方穂坂路は、元禄の絵図から読み取れば、甲州街道の宇津谷から分岐する形になったが、その主要な役割は佐久往還に譲った¹⁰⁾。

そのほかにも、上野原から北西に進み小菅で青梅街道と接続する道、猿橋から北に向かい同じく小菅で青梅街道に接続する道が存在した。下初狩から都留の金井に向かう路は、大月経由よりも近道であるため、谷村と甲府の行き来利用されていた²⁰⁾。

(5)その他の交通

桂川沿いでは、筏による輸送は古くから行われていたが、寛永期には上野原の新田河岸に舟運が到達し、相模川の河口から廻船とも接続していた。一方、多摩川については、舟運の利用は見られず、筏のみの輸送が19世紀に入っても続いた²¹⁾。

甲府盆地内部の道の様子もはっきりしてくる。例えば、高尾街道は甲府から高尾山穂見神社への参拝路であり、高尾信仰は江戸時代後期から一般庶民にも広まった。また、戸田街道は、今諏訪で釜無川を渡り西郡に接続する道であり、中世からある道を1664年の徳島堰の開削に伴って改修したものである²⁴⁾。また、盆地南部で紙の産地である市川へは、各地から市川道と呼ばれる道が通じていた²⁵⁾。

江戸時代に入っても大きな変化のない地域もある。道志村は、江戸時代は甲州街道の上野原付近とわずかな交流があったが、基本的には川沿いに津久井に下るか道坂峠を

越えて谷村に至る道が主要である。早川沿いの山間部も、川沿いの筏輸送がみられるものの大きな変化はなかった。

4. 明治から戦前までの山梨県の交通システム

4.1 明治初期:殖産興業に向けた県外とのアクセス改善

明治維新後、山梨県の初代県令として赴任した藤村紫朗は、「道路県令」と呼ばれるほど道路整備に力を入れた。藤村は、笹子峠をはじめとする峠道の険しさと富士川の急流といった厳しい自然条件によって山梨県外との交通は制約されており、それが産業の発展を阻害していると考え、赴任直後の1874(明治7)年に「道路開通告示」を発し、「人工ヲ以テ天工ヲ変ジ、不便ヲ転ジテ大便利ノ地」に変えるべく道路整備に取り組んだ。当時、明治政府は、交通政策として大量輸送交通機関としての河川舟運と鉄道を重要視してはいたが、地方部での鉄道敷設は優先度が低く、山梨県では期待できない状況にあった。そのため、厳しい自然条件の克服という困難は伴うが、道路の改修と新設が陸上輸送力を増強する最も現実的な選択肢であった。

河川舟運と鉄道が重要視されているために道路工事予算は、国費によって十分な予算を確保できないと判断し、藤村は道路整備を県民の力を借りて行おうとした。一方、県民の側も、例えば、県内の豪農や豪商は、利根川倉賀野河岸まで蒸気船が通じた中仙道に対抗するために、蚕糸・絹織物等の産物の東京の輸送コストを引き下げたいという意向があり、甲州街道の改修等、県外(特に東京や横浜)とのアクセスの向上を希望しており、実際、甲州街道では住民による自主的な道路整備が行われた。

このように藤村と県民の思惑は一致していたことから、県民の力を借りつつ、様々な街道の開削・改築が進められることとなった。甲州街道では、1874(明治7)年に笛吹川に甲運橋が架けられ、費用・技術両面から開削することが厳しかった笹子峠を含む笹子～勝沼間を除いて馬車での通行が可能となった。また、甲州街道の代替ルートとして、脇往還であった青梅街道が開削・改築された。この青梅街道の工事では、住民ら延べ12万人の労力が投入され、1878(明治11)年に完成し、現在の山梨市から丹波山の県境まで約14里(約55キロメートル)にわたって幅2間(約3.6メートル)の馬車通行可能な道路が開通した。

しかし、県民の力を借りた道路整備も長くは続かなかった。例えば、青梅街道の工事では県境から青梅町までの神奈川県側の整備が進んでいなかったため、新道は産業道路としての機能を果たすことができなかったし、沿道の村々が建て替えた費用15,000円余りについても、地方税からの補填は完全に行われなかった。また、民権派の新聞「峡中新報」は、これらの青梅街道開削の矛盾を批判した。

それでも藤村は、1880(明治13)年に予定された明治天皇

の東山道巡幸を口実として、未整備であった笹子峠の西麓、駒飼～勝沼間の甲州街道の改修に着手しようとした。この改修では、国費による整備を約束してようやく住民からの協力を得ることができたものの、県民だけでなく、中央政府からの評価も損ない、藤村は 1887(明治 20)年に県令の職を辞することとなった^{27), 28), 29)}。

4.2 明治中期～大正中期:鉄道敷設と既存交通網の再編

(1) 鉄道敷設への期待と民間鉄道会社の鉄道敷設計画

日本鉄道の高崎への開通(1884(明治 17)年)や東海道線の全通、甲武鉄道の新宿～八王子間の開通(いずれも 1889(明治 22)年)によって、地方への鉄道敷設が現実的になり、山梨県においても鉄道敷設への期待が高まった。その動きは民間鉄道会社による鉄道敷設の試みとして、甲信鉄道(松本～諏訪～甲府～御殿場を経て東海道線に接続)や山梨鉄道(甲府～八王子を経て甲武鉄道に接続)等が計画された。しかし、県外との鉄道網整備には険しい峠越えを余儀なくされるため、技術的・予算的困難から中央政府の認可を受けることはできなかった。

このような状況の中、県内の名望家らは「鉄道期成同盟会」を結成し、国の資金による鉄道建設を求めた(1891(明治 24)年)^{27), 28), 29)}。

(2) 中央線の開通

1892(明治 25)年、鉄道敷設法が成立すると、中央線は「予定鉄道線路」に指定された。東京へのルートとして、甲府～八王子、甲府～御殿場、甲府～岩瀬から富士川舟運という3ルートが検討され、最終的に、甲府～八王子と甲府～御殿場が着工優先度の高い「第一期線」とされた。

1893(明治 26)年、鉄道庁によって工事設計と建設費が検討された。いずれのルートでも「アプト式」によって峠越えを図るものであったが、陸軍は、先んじて開通した信越線の碓氷峠(軽井沢～横川間)において採用されたアプト式では、輸送力が小さく、速度も遅いため、軍用に適さないこと、また、御殿場ルートでは海岸線に沿う東海道線に接続するため、海上からの攻撃を想定すると軍用に適さないこと等の理由から、アプト式を採用しない形で八王子ルートを望んだ。結果として、笹子峠において、当時の日本では最長となる 4.6 キロメートルの笹子トンネルを掘ることで決着し、建設費は全国の山地鉄道の中でも最も高くはなったものの、1894(明治 27)年、帝国議会において現在の中央線の路線が決定された。

しかし、1894(明治 27)年に日清戦争が勃発したことから、着工は 1896(明治 29)年まで延期となり、さらに、急峻にトンネルを穿つ難航時によって甲府までの開通には 6 年を要し、1903(明治 26)年に開通した。甲府から諏訪方面への延伸も予定されていたが、日露戦争により、再び着工は延期されることとなった^{27), 28), 29)}。

(3) 鉄道整備と富士川舟運

鉄道開通以前、富士川舟運は、山梨県の移出入の圧倒的割合(重量ベース)を占めており(特に「重量安価物」と呼ばれる食塩、白砂糖、赤砂糖、熟鉄、石炭油(石油)、藍玉、鯉節、干魚等(以上、移入物)、雑貨、米、繰綿、刻煙草等(以上、移出物))、富士川舟運を経て長野県方面への物流もあった。明治初期、富士川下流では中央政府によって河川が改修される等、富士川舟運の整備が行われていた。

しかし、中央政府の信越線の開通によって、長野県方面への物流は、信越線を経由するようになり、富士川舟運は縮小した。例えば、1889(明治 22)年には信越線経由で山梨県北巨摩郡へタコが入荷される等、山梨県北部は信越線市場圏へ組み込まれようとしていた。

その後、東海道線が開通すると、従来 2 日を要した甲府から東京へのアクセスは 1 日に短縮し、富士川舟運は再び活性化する。富士川舟運の 1 ヶ月の乗客は 2 倍以上増加し(1,600 人→3,600 人)、物流も増加した。また、富士川上流では、遡行限界点の鰍沢から甲府への陸送部分において、甲府を中心とした資産家らによって設立された山梨馬車鉄道が馬車鉄道を運行させていた。山梨馬車鉄道は路線網を拡大し、1898(明治 31)年に甲府～小井川間(甲斐運会社による釜無川・笛吹川の合流点から小井川までの運河開削の計画があった)、甲府～勝沼間が開業した。さらに、小井川～鰍沢間の馬車鉄道を営業していた鰍沢馬車鉄道(運河開削が失敗し富士川舟運関係者らによって設立された)を吸収・合併することによって(1902(明治 35)年)、富士川舟運と馬車鉄道による交通網が整備された。

しかし、中央線の開通によって、これまで富士川舟運の役割であった重量安価物が中央線によって運ばれることとなり、鰍沢は甲府盆地における物流の結節点としての役割を終えた。また、山梨馬車鉄道も中央線と並行する石和～勝沼間を廃止した。さらに、日露戦争に依る軍馬徴発によって引き馬が全て徴発されたことが追い打ちとなり、1905(明治 38)年に山梨軽便鉄道と改組、貨物輸送ではなく域内交通機関として旅客輸送へと輸送目的を変更した^{27), 28), 29)}。

(4) 鉄道整備と富士川舟運

東海道線の開通によって、御殿場から籠坂峠を越えて郡内地域への物流が活発化した。このルートでは、沼津地方から魚類が運ばれたり、甲府～東京間の郵便路線でもあった。また、人々の東京往復には、行きは富士川舟運、帰りは御殿場経由というのが一般的となった。このような背景から、御殿場ルートにも鉄道導入の必要性が高まり、中央線の御殿場ルートこそ適わなかったものの、明治中頃(明治 20 年代末～30 年代半ば)にかけて、地元有志によって御殿場馬車鉄道(御殿場～籠坂峠間)、都留馬車鉄道(籠坂峠～南都留郡中野村山中(現・山中湖村)～瑞穂村(現・富士吉田市)～桂村小沼(現・西桂町)間)、富士馬車鉄道(小沼～大

月間)が設立され、それぞれ馬車鉄道の運行が始まった。

しかし、中央線が開通すると、物流はこれまでの逆ルートである大月を経由するルートへと変わった。その結果、馬車鉄道のうち、御殿場からの峠越えを担う御殿場馬車鉄道と都留馬車鉄道はその大部分が廃止されることとなり、他方で、このルートに沿う富士馬車鉄道は、都留馬車鉄道の一部(小沼～瑞穂間)を組み入れて、1921(大正 10)年に電化、1929(昭和 4)年には富士山麓鉄道として高速電車化する等、順調に業績を伸ばした^{27), 28), 29)}。

(5) 身延線の開通

富士川舟運の衰退によって峡南地域(西八代郡、南巨摩郡等)の振興が政策課題となった。1912(明治 45)年に設立された富士身延鉄道株式会社によって、1920(大正 9)年、富士川左岸を北上する身延線が南巨摩郡身延(現身延町)まで開通した。

しかし、この身延線の開通によって、例えば、かつて甲府～鯉沢ルートを通った身延山参拝客は、東海道線の富士駅を経由して静岡県からのルートを使うようになり、鯉沢の街や富士川舟運は一層衰退し、甲府の旅館や商店街も打撃を受けた。甲府商工会議所は、これを受けて、身延線の甲府～身延間の着工を要望した。この身延線の敷設は、(関東大震災に伴う中央政府の緊縮財政等により国費による建設とはいかず)1925(大正 14)年には富士身延鉄道によって工事が再開され、1928(昭和 3)年、甲府まで全通した。身延線の開通によって、清水港～富士～身延線経由の物流ルートを見込んだが、中央線の優位はゆるがず、ねらったような地域振興には必ずしもつながらなかった^{27), 28), 29)}。

4.3 大正後期～戦前:自動車交通への対応

大正後期には自動車交通への対応も課題となった。県税雑種税中の自動車税収入予算も、1924(大正 13)年度の1,120 円から 1927(昭和 2)年度には 23,240 円へと増加し、また、1926(大正 15)年の調査では、国道 8 号線(現・国道 20 号線)の金手町派出所前で旅客自動車 490 台を最大とし、29 カ所で合計旅客自動車 3,979 台、貨物自動車 586 台に上り、当時の水準からするとこれは自動車交通に対応するための道路整備を迫るものであった。

一連の道路整備の中で、最も大規模なものは国道 8 号線の改修工事であった。当時の国道 8 号線は、北都留郡上野原町(現・上野原市)～大月～吉田(現・富士吉田)を経由し、御坂峠を越え、石和～甲府～韮崎を経て長野県に至る、全長 130 キロのルートで、このうち御坂峠の改修工事が行われることとなった。工事は昭和天皇の即位大典記念事業として計画されたものの、昭和恐慌の煽りを受け、失業対策事業として東京府市失業者を半数雇用するという条件付きでの事業認可となった。1930(昭和 5)年に着工され、翌年、改修延長 21 キロメートル、就労人員延べ 36 万人余り、総工費

849,000 円をかけて竣工した。

国道 8 号線の改修により、甲府～富士北麓間の交通は徒歩で 12 時間かけていたものが、自動車でも 2 時間にまで短縮されることとなった。また、鉄道を中心としていた甲府～東京間の物流においても、荷造りが容易であること、運賃が安いこと、発送駅での集荷や到着駅から目的地への配送の時間を考慮すると配送時間が短縮されること等の理由から、トラックによる物流も行われるようになった^{30), 31), 32)}。

5. 戦後の山梨県の交通システム

5.1. 戦後復興期の山梨の交通

(1) 道路予算の窮乏と道路の復旧

終戦直後は、県の財政が極度に逼迫し、道路投資が最低限の水準になった。戦後の予算不足のため道路・河川維持管理への支出が決定的に不足した³⁴⁾。一方、戦後対応の一つとして、外地からの引き揚げ者向けに、新たな開墾が行われ、それに伴い、道路整備等も行われた³⁵⁾。

予算が不足する中、本格的な道路復旧が開始された。ただし、「道路網計画については市が右計画発表以来、市民よりの反対非難が余りに多いため、市道路網調査委員四十六名を市会及び民間より詮衡委嘱、目下は鉄道、にぎり川を境界として北部、中部、南部の小委員会により夫々計画と実際に付検討中で近く総合委員会を開き幹線主要道路に付決定を見る筈である」³⁶⁾とあるように、道路整備に対する市民からの反対も強く、整備には苦労があった模様である。

(2) 観光産業への取り組みの始まり

もともと山梨県は、富士山をはじめとする観光資源に恵まれた地域であった。富士山については、1923(大正14)年、県は「富士岳麓開発計画」として、鉄道整備や道路整備、関連施設整備を計画したり、富士山麓電気鉄道(現・富士急)は富士山観光を紹介するパンフレットを発行したりする等³³⁾、戦前から官民あげての富士山観光開発が進んでいた。戦後、学校生徒の修学旅行、職場のリクリエーション、婦人会等の遊覧旅行が戦前より著しくふえてきた結果、山梨県への観光入り込み客数は着実に増加しつつあった^{37), 38)}。こうした国内の観光需要の増大に呼応して、勝沼においてぶどうを中心とした観光農業が開始された³⁹⁾。1948(昭和23)年には、旧勝沼町は勝沼町観光協会を創設し、ぶどう販売指定店の設置や、観光客の案内、全国に向けて観光と生産物の販売拡張を兼ねたぶどうの宣伝を行い、観光農業の基礎を築いた。観光客は、近隣地域のみならず、京浜地方からも県を訪れるようになり、観光圏域は確実に拡大していった。1953(昭和28)年度の山梨県の観光動向のレポートによれば、京浜地区からの観光客が全体の50%を占め、県内から

20%, その他は静岡, 神奈川, 長野, 千葉, 埼玉の順序であった³⁹⁾. 1953(昭和28)年の観光客は, 戦前戦後を通じて最高記録を示した. なお, この原因の1つとしては, 交通機関(特にバス)の驚異的な発達に伴い, 隣県からの直通バスが増加してきたので遊覧観光が便利になってきたことが挙げられており³⁹⁾, 山梨県への観光客の増加にともない, 運輸サービス側もサービスを拡充してきていることがわかる.

5.2. 高度成長期の山梨の交通

(1) 新笹子トンネルの開通

山梨県にとって、京浜地方への交通アクセスの改善は、悲願であった。1961(昭和36)年の産業振興基本計画⁴⁰⁾においても、依然として山梨県にとって交通インフラの不足が大きな懸念事項であった。当時は、甲府から京浜地方へ出るルートとしては、笹子峠越えルートと御坂峠越えルートとがあった(図-3)。笹子峠越えルートは、距離的には京浜地方に至る最短コースであったが、笹子峠は、甲州街道の東京と下諏訪のほぼ中間の黒野田宿と駒飼宿の間にあたり、江戸時代より、同街道の最大の難所であった。昭和30年代初頭でも、笹子峠の旧道は舗装されておらず、危険なヘアピン・カーブが30箇所もあった⁴¹⁾。そのため笹子峠は敬遠され、遠回りの御坂峠経由で東京に出る自動車が多かった。ところが、御坂峠は、「勾配と屈曲が甚だしいのでトラックの夜間及び冬季雨季の安全運転には不安が多く」、また「急勾配を単線で走り、スイッチバック数カ所という状態では、その輸送能力は低く、現に輸送飽和の状態にある」⁴¹⁾とあるように、産業道路としてのパフォーマンスは著しく低かった。こうした状況からして、道路整備への期待が高まるのは当然であった。

また一方で、国鉄による輸送の限界も、道路整備への圧力を高めた。一時期は、勝沼駅が設置される等、国鉄中央本線はブドウの流通に多大な影響力を持っていたが、中央本線は沿線の地形が狭くて急傾斜なため、複線化と電化が

遅れ、ブドウをはじめ年々増加する貨物の輸送をさばき切れなくなっていた⁴²⁾。

こうした状況を受け、県はこの最短コースの難所、笹子峠の改善が、県内の産業を発展させるために欠かすことができないとして、昭和二十八年「産業振興総合計画」をたて、そのなかで明確に道路改善方針を「打ち出した」⁴³⁾。1954(昭和29)年には、建設省がこの計画の重要性を認め、国営直轄事業に編入、さらに1956(昭和31)年には、日本道路公団発足と同時に同公団に工事が移管され、山梨県での道路投資額は急増していった。1958(昭和33)年12月7日には、ついに県民の悲願であった新笹子トンネルが開通した。

(2) 新笹子トンネル開通の効果

新笹子トンネルの開通は、県内外の物資輸送に劇的な効果を及ぼした。まず、開通前まで物資は鉄道による輸送であったが、道路によるトラック輸送に転換された。国鉄はついに、1958(昭和33)年、モモの京浜向け貨車輸送をストップさせた。また、「昭和三十年京浜向け貨車輸送のブドウは三千八百十八車分あったが、昭和三十三年には千九百三十車分、そして昭和三十六年には七百三十二車分に減った」⁴³⁾とあるように、鉄道貨物輸送は激減した。その結果、「新笹子トンネル開通前、山梨市内の各農協は出荷量の約二〇%を鉄道貨車輸送に頼っていたが、開通後はすっかりトラック輸送に切りかえ」るに至った⁴³⁾。

次に、直接効果としては、第一に、従来おもに利用されていた御坂峠越えにくらべて、輸送距離にして30キロメートル、時間で1時間40分程度的大幅な時間短縮効果をもたらした。第二に、新道は車道幅員が6.5メートルに拡幅されたので、高速走行と安全性向上とが実現した。さらに、「燃料および潤滑油の節減、車体の耐用年数の延長、積載量の増加等から推算すると、甲府－東京間において、自動車一台当り約一、〇〇〇円の輸送経費節約となり、年間およそ三億三、〇〇〇万円（昭和三三年の交通量による）が浮く勘定」⁴⁰ともあるように、費用削減効果が期待された。



図-3 笛子峠越えルート(Aルート)と御坂峠越えルート(Bルート)

さらに、新笹子トンネルは、地元産業に多様な間接的な効果を及ぼした⁴¹⁾。第一に、地元農家の青果物の集荷や荷造りに要する時間に余裕ができた。第二に、青果物、特に果実の荷痛みが解消された。荷痛みがなくなった結果、青果物の商品価値が向上し、他県の青果物に対する競争力が向上した。第三に、車両の維持管理費削減やドライバーの労働効率向上にも大きく貢献した。第四に、甲府盆地東部地域の果実生産が飛躍的に増加した結果、京浜市場にむけて共同選果を基軸とする農協の共同販売体制が確立されるようになった。第五に、「山梨県当局では「反収一〇万農業」を目ざして、各町村に農業振興研究会をつくらせ、果樹への作付転換を奨励した」⁴²⁾とあるように、新笹子トンネル開通を契機として、果実生産農家は増殖に力を入れるようになった。第六に、県内での農業生産物にも変化が見られるようになった。まず、山梨県下各地に近郊園芸的栽培形態が普及し、ビニール・ハウスによる促成果菜(甲府市等の地方市場向け)、山間地の抑制果菜(京浜市場向け)等の栽培がはじめられた。また、これまでは、荷痛みが激しいいちごは、御坂峠ルートでの市場輸送が不可能であったため、県内でのいちご栽培は皆無であったが、トンネル開通後は、甲府盆地において促成いちごの栽培が開始され、京浜市場への輸送および販売に成功し、その後、年々栽培面積が増加した。第七に、新笹子トンネルの開通により、京浜地方からの観光需要が急増した。また、こうした観光需要の増加に対応して、山梨県内でも自動車利用を前提とした観光農業が普及していった。

(3) 産業構造の変革

山梨県は、1961(昭和36)年に、産業振興基本計画⁴³⁾を策定している。この中では、国の所得倍増計画にそって、県の発展を目指すことが目標として掲げられた。製品の輸送費比率の低いもので、原材料、製品ともに輸送量が余り大量に必要とされない製造業であれば、交通ネットワークの整備によって、大きく発展する可能性が指摘された。

また、昭和30年代の後半は、南関東三県における従業者の増加傾向がいつそう強まる反面、東京都においては、従業者数、事務所数とも減少を示す等、前半と異なる傾向がみられるようになった。その結果、次第に京浜地区から山梨県内へ従業人口の転移が見られるようになってきた⁴⁴⁾。

(4) ボロ電の廃止

地元には、ボロ電の愛称で親しまれた山梨交通電車があったが、1962(昭和37)年に廃止された。「最短距離路線で、沿線が農村地帯という悪条件と、六割が定期客のため、創業当時から廃車の今日まで、黒字だったのは十九、二十、二十一年の三年間だけ」⁴⁵⁾という記事からもわかるように、経営状態は最悪であった。1959(昭和34)年の7号、15号台風による打撃を受けて、電車廃止の機運が高まり、1960(昭

和35)年2月には廃車申請が運輸省に出されるに至った。

5.3. 安定成長と経済社会の再編期の山梨の交通

(1) 中央自動車道の開通とその効果

1982(昭和57)年11月10日、勝沼IC～甲府昭和ICが開通し、中央自動車道が全線開通した。平地部であるこの区間が最後となったのは、計画の際、甲府盆地の北部と南部のどちらを通るかで紛糾したためとされている。

中央自動車道開通は、以下のような効果をもたらした⁴⁶⁾。

第一に、主要な消費地との交通時間の短縮が進んだ。甲府から東京方面への交通時間が短縮されただけでなく、名古屋方面への交通時間短縮効果も絶大であった。第二に、交通時間短縮のおかげで、輸送業者にとって輸送効率が向上した。輸送頻度が増加し、輸送量も大幅に増えた。また、輸送費用も削減された。例えば、荷痛みの心配が軽減されたため、包装の簡素化が可能となり、輸送時の梱包費用の削減につながった。第三に、自動車専用道の利用によって交通時間の信頼性も向上した。その結果、入荷計画が容易となり、山梨県産物の市場での信用が高まった。第四に、高速道路利用による走行速度向上によって、到達可能距離が延伸され、市場範囲が拡大した。航空との組合せによるマルチモーダルな輸送サービスが可能となり、山梨県の果実が容易に全国へ出荷されるようになった。第五に、そろそろ問題となり始めていた農家の高齢化問題へも効果があった。農家の共選所への持ち込み締切り時刻を、時間短縮された分だけ遅らせることによって、昨今の農業労働力の高齢化に鑑み、農家の収穫作業の緩和、及び多少なりとも、樹上完熟による品質向上に意義があることが指摘されている。

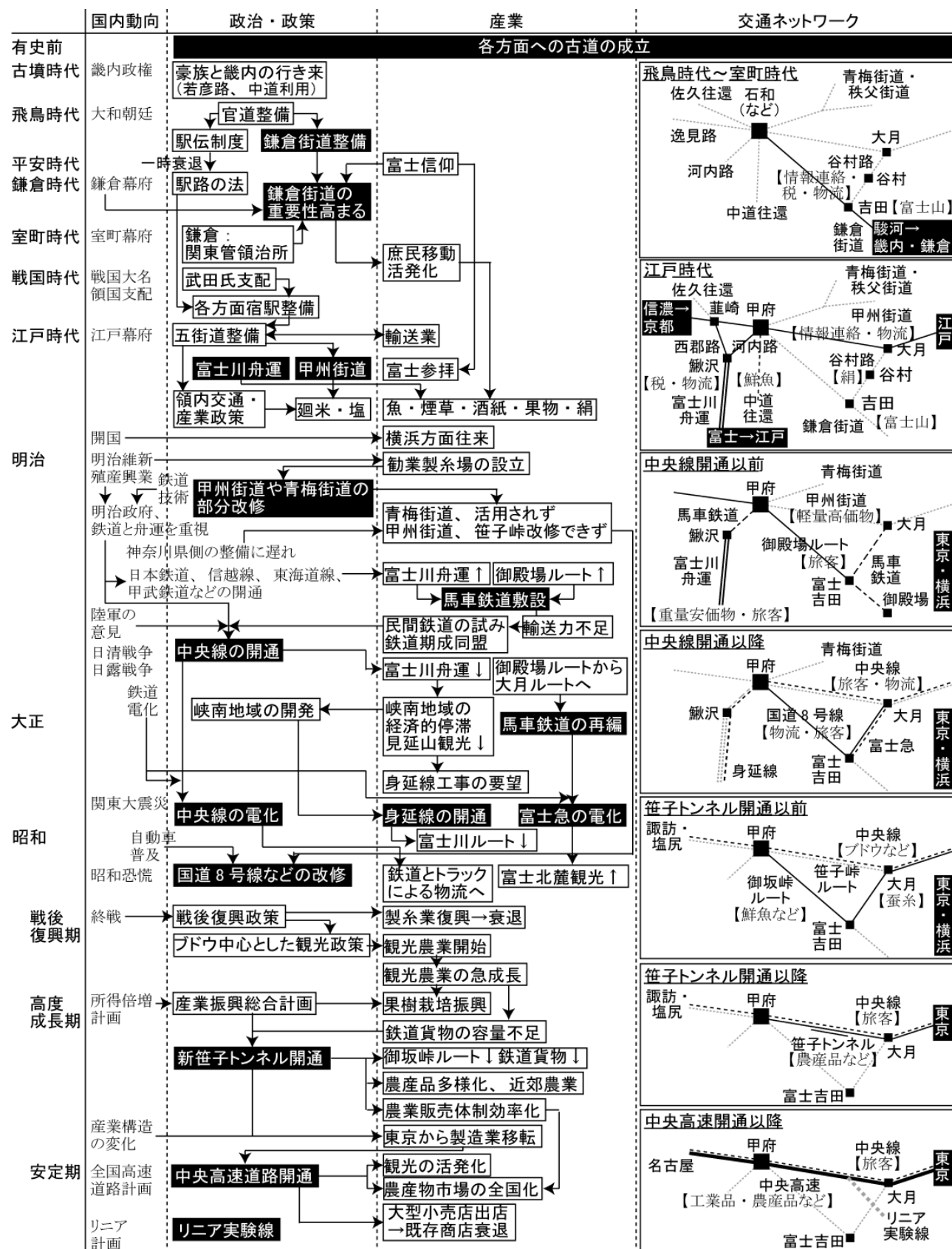
(2) モータリゼーションの進展と大型小売店舗の進出

山梨県では、昭和50年代から、急激に都市部でスーパーマーケットを中心とした大型小売店舗の進出が進んだ⁴⁷⁾。これは、地元市民の生活スタイルの変化、ならびに地元住民の生活の足として自動車普及し始めたことが影響している可能性がある。また、その結果、地元の伝統的な小売店がダメージを受け始めていることが報告されている。昭和54年に、県と山梨県商工会連合会が、消費者を対象にした大型店来客調査を実施した結果によれば、地元小売店の利用頻度が減少し、大型店での買物依存度が増加していると報告されており、地元商店の衰退がすでに始まっていたことが示唆される。

6. 山梨県の交通システムの発展とその要因

6.1. 山梨県の交通システム発展のまとめ

本研究は、交通システムと社会との相互関係に焦点をあてる。ここで、交通システムは、交通ネットワークと主要な交



凡例

(1) 年表中の文字：政治・政策、産業に関連する社会的要因、白抜き文字：主な交通システムの変化、矢印：社会的要因間及び社会的要因と交通システムとの因果関係（例えば、A→Bは、Aが原因でBが結果であることを表す）。

(2) 交通ネットワーク図中 ——：主要街道、——：舟運、-----：馬車鉄道、-----：鉄道、——：高速道路、.....：リニア実験線（いずれも灰色線は主要でないルートを示す）、【】内文字：主要輸送品（旅客を含む）、白抜き文字：主要な交流先または目的地。

図-4 山梨県の交通システムの変容メカニズム

通手段によって表現できると想定する一方で、社会に関わる要因として、本研究では、対象地域外の動向、政治・政策、および産業に分類できると仮定する。このとき、交通システムと社会的要因とは、相互に影響を与えつつ、発展してきたという仮説に基づき、これらの相互関係を理解するために、図-4のような図式化による整理を行った。図中の各社会的要因は、国内動向、政治・政策および産業に分類されている。また、各時代において重要な交通システムの変化は、黒地に白文字として強調して示されている。社会的要因同士あるいは社会的要因と交通システムの変化とを結ぶ矢印は、想定される因果関係を示している。各時代において生じた交通システムの変化に対応して、交通ネットワーク図を整理した。

これより、山梨県の交通システムと社会的要因との関係は、時代を追って以下のようにとりまとめることができる。

(1) 近世までの山梨県の交通システムの変化

有史以前から、厳しい自然状況の下で、山梨県から各方面への古道が存在していた。また、県内においても、富士川流域の国中地域と河内領、桂川流域の郡内領は自然条件によって分かれており、交流の範囲やその方向も異なっていた。

まず、この期間を通してみると、古墳時代以降、移動に目的の地が生まれることによって、そのたびに使われる道が選択されてきた。その目的地を決めたのは中央政府がどこにあるかといったような政治的要因であり、多くの場合は最短経路がその時代の主要路として選択されてきた。この政治的要因に加えて、時代が下るにつれて、宗教的・産業的な要因が徐々に見え始める。

古墳時代には、国中地域の豪族が畿内の政権との行き来に若彦道や中道を利用した。飛鳥時代に大和朝廷が成立すると、中央政府と各国を結ぶ官道が整備され、駅伝制度が成立した。甲斐の場合には鎌倉街道がこれにあたるものとなり、情報連絡や納税、物流のための道として機能した。ゆえに、交通ネットワークも、甲府盆地から吉田を経由して静岡方面に向かうルートが主要道となった。これに接続する形で、国中地域では甲府盆地から各方面への道路が延び、また郡内地域では大月と吉田を結ぶ谷村路が発達した。

駅伝制度は平安時代に入ると一時期衰退するが、鎌倉幕府の成立とともに駅路の法が定められた。同時に、鎌倉街道は、幕府の地へ向かう道路として重要性を増した。一方で、平安時代から富士信仰が始まったことも、この道の重要性を高めた。室町時代に入っても鎌倉は関東管領治所であり、鎌倉街道の重要性は変わらなかった。そして戦国時代には、武田氏の支配によって各方面に宿駅が整備された。

江戸幕府の成立とともに五街道が整備された。江戸と天

領甲府の情報連絡に利用される甲州街道と、年貢米の運搬に利用される富士川舟運が、山梨県における江戸時代の主要交通路となり、その他の古道はこれに接続する補完的な道路としての役割を果たすようになっていった。

同時に、室町時代以降、庶民の移動が活発化し、物流も活発になってくる。領内の道路整備や郡内における絹産業政策とも相まって、たとえば谷村路は絹の輸出路として、中道は鮮魚を運ぶ最速ルートとして機能した。甲州街道の開通により、谷村路を経由しての富士参拝も活性化した。

富士川による運送は長野県にとっても主要ルートであった。そのため、鯉沢から西郡路で韮崎に到達し、さらに甲州街道や佐久往還を利用して運送するルートが確立された。ここでは、信州中馬と呼ばれる輸送業の出現により、塩、煙草、果物、紙等も含めて各地に商品がもたらされていった。江戸時代末期になると、開国に伴って横浜方面との往来が増加した。

(2) 明治～戦前の山梨県の交通システムの変化

近世における交通システムの変化は、何よりも鉄道という新しい技術の導入とそれに伴う交通システムや地域社会の変容というプロセスによって特徴付けられよう。

まず、舟運と鉄道を重視する明治政府の方針により、鉄道技術が導入され、山梨県外において日本鉄道や信越線、東海道線、続いて山梨県内において中央線が開通した。

これらの鉄道敷設に伴う輸送量の増加や輸送時間の短縮によって、東京や横浜との間の物流や人の移動に鉄道が利用されるようになり、他方で、それまでの主要な交通システムの縮小がみられた。例えば、(明治初期、さらに周辺県における鉄道敷設期にはいったん活性化したもの)富士川舟運は、中央線の開通で東京との間の物資輸送が鉄道によって担われたことによって、縮小したし、御殿場ルートにおいても、東海道線の御殿場から富士吉田を経由して大月へ向かうルートは、中央線の大月から富士吉田というルートにとって代わられることとなった。さらに、富士川舟運の縮小は、峡南地域の経済的停滞をもたらした。実際、当該地域の開発が政策課題化された(その後、地域活性化をねらって見延線が敷設されたが、思うような効果を上げなかった)。

さらに、昭和初期になると、自動車の増加によって、国道8号線が改修されたり、東京方面への物流の一部が自動車によって担われたりするようになる等、自動車を中心とした交通システムへの対応も必要とされるようになった。

(3) 戦後の山梨県の交通システムの変化

戦後の山梨県の交通システムは、自動車交通を中心に、東京方面の交通利便性が向上することによって大きく発展した。特に、新笹子トンネル開通と中央自動車道開通の2つが、交通ネットワークに大きな影響を及ぼした。この時代は、

社会的要因が交通システムへ影響を与えると同時に、交通システムが逆に社会的要因にも影響を与えるようになり、交通システムと社会との関係が双方向になったことが特徴の1つである。

まず、戦後復興期は、復興政策に基づいて県内の道路整備が行われたが、予算不足と地元からの反対のため難航した。一時的に、戦前の製糸業の復興が目指されたが衰退し、次第に、それに代わってブドウ等の果実生産を中心とした観光農業へと転換が図られた。ブドウ等の果実は、主に東京へ輸送され、輸送には鉄道貨物(中央線)が使用された。東京への道路は、笹子峠ルートと御坂峠ルートがあったが、いずれも難路のため、輸送効率が悪かった。

高度成長期には入り、所得倍増計画にしたがって産業振興総合計画が策定され、果樹栽培振興が図られた。それに伴い、鉄道貨物による輸送では容量が不足し、道路改良によるトラック輸送に対する要望が高まった。これらの社会的ニーズを受けて、新笹子トンネルが建設された。その結果、既存の輸送ルートは衰退した。一方で、輸送時間と費用の削減により、生産される農産品が多様化すると共に、大消費地である東京の近郊農業地として発展するようになる。また、県内の農業販売体制の効率化が進む等の効果も現れた。

昭和30年代後半頃から、東京圏における産業構造の変化が山梨県にも影響を与えはじめ、東京から多数製造業が移転してくるようになる。こうした新たな産業の輸送コスト削減に対するニーズの高まりを受けて、全国高速道路計画の一部として中央高速道路の整備が行われる。これにより観光がさらに活発化すると共に、県で生産された農産物が全国へ輸送されるようになった。一方で、物流コストの削減とモータリゼーションの影響を受けて、大都市小売店舗が県内へも進出するようになり、既存商店の衰退を招くこととなった。

6.2. 交通システムと社会的要因との関係に関する考察

全ての時代を俯瞰してみると、山梨県の交通システムの発展に関して、以下のような点を指摘できる。

まず、第一に、山梨県は、山々に囲まれた自然環境の厳しい地域であったため、もともと他地域との交通アクセス性が低かった。その結果、山梨県内外の交通は、自然発生的なものよりも、政治や産業の影響を強く受けざるを得なかった。特に、近世までは、交通システムは主に政治的な要因によって決定される傾向にあった。例えば、江戸時代までは中央政府からの政治的な意図をもった整備により、山梨を目的地とする交通システムが成立していた。明治以降は、ここに産業的要因が加わり、なおかつ中央政府への要請をもって交通システムを改良していく歴史となった。一方で、甲府を起点として道路整備が行われたのは、戦国時代の限られた期間に過ぎない。従って、山梨県外との交通に関してはもっぱら中央政府の意向が反映され、山梨県内の主体

的な交通整備の影響範囲は県内にとどまってきた。

しかし、江戸時代後半頃より、江戸・東京という巨大市場へのアクセスの重要性が増すと、政治要因よりも、産業要因が交通システムにより強い影響を与えるようになった。これは、交通技術の発展に伴い、輸送距離、輸送量が増大し、全国レベルでの交通ネットワークが構築されていった結果として、市場範囲が拡大したことが原因と思われる。東京の消費者をターゲットとした農作物や果実を安全に運送したり、富士岳麓開発計画にみられるように、観光産業振興の一部として、観光客の利便性を向上したりするための鉄道整備や道路整備が積極的に行われた。

第二に、山梨は、単に内陸地域であるだけでなく、古くから東海道と東山道の間地点に位置していたため、戦前までは、甲府盆地から外部へ至る最適な経路は、時代によっても、交通目的によっても異なっていた。そのため、多様な交通経路が併存する時代が長く続いた。例えば、江戸時代において、年貢米は、富士方向の交通経路で輸送される一方で、絹は、中山道経由で京都まで運ばれた。明治時代には、東海道線の整備にしたがって、一旦低迷した富士方向の交通経路が復活したが、中央線の完成に伴って、富士方向の交通は一気に衰退した。さらに、産業目的とは別に、政治的な主要経路が存在した時代もあった。山梨県は、このように、各方面への経路を、目的別にうまく使い分けることで発展してきたといえる。ところが、この経路の多様性は、東京への直接経路が確保されて以降、完全に失われてしまったと考えられる。

第三に、交通システムは、主に輸送能力と輸送コストとによって山梨県内の産業構造に影響を与えた。交通技術水準が低く、交通インフラの整備が不十分であった戦前までは、輸送能力の限界から、県内の産業が規定されていた。軽量で輸送が容易な絹が、山梨県の主要産物であったのは、こうした輸送能力の限界のためであったと説明できるであろう。戦後も、この状況は継続するが、交通技術の進展により輸送能力が向上すると、交通インフラの整備を伴ってより政策的に産業振興が行われるようになっていった。まず、輸送コストが高いことから物資を県外に輸送するよりも、観光客に来てもらうことによって、農産物を販売する方式が採用され、結果的に大成功をおさめることとなった。また、輸送コストが、生産コストの中に占める割合を強く意識する中で、軽量の生産投入物で生産可能でかつ軽量の製品の製造が、政策的に振興された。ただし、近年、全国的に高速道路ネットワークを含めた交通インフラ整備が進んだ結果、生産コスト全体に占める輸送コストが著しく低下し、全国的な地域間競争にさらされつつある。

最後に、広域交通システムの発展は、山梨県の近隣地域との関係にも影響を及ぼしている。特に、近年では、山梨県域は、首都圏の一部に取り込まれる方向で変化しつつある。例えば、近年、中央線の山梨と東京との直通サービスが強

化されつつあり、その結果、山梨県東部地域と東京都との結びつきは益々強まりつつある。山梨県に居住し、東京へ通勤する人が増加しつつあり、そうした通勤者を対象とした住宅開発も、山梨県内で始まりつつある。もともと、山梨県は交通面で孤立する傾向があったため、それが山梨独自の文化圏を作り上げていたと考えられる。しかし、県境地域での県外とのアクセス性向上は、県民のアイデンティティを喪失させ、結果的に、山梨の独自文化が失われつつあるとの指摘もある。

6.3. 山梨県の広域交通計画への示唆

過去の長い歴史の中で、山梨県の交通システムは、中央政府の政策・計画や江戸・東京の外部市場に見られるような、県外の政治・産業等の社会的要因に強く影響されてきたといえる。こうした受動的な交通システムの発展経緯は、全国あるいは首都圏レベルでの広域交通ネットワークの形成には大きく貢献してきたが、その一方で、山梨県の政策や県内産業の交通システムへの寄与は、相対的に低かったと考えられる。

では、今後、山梨県の広域交通計画には、どのような方向性が考えられるのであろうか。これには、複数の戦略が考えられる。

例えば、第一に、これまでと同様に、東京・横浜からのスピルオーバー効果を期待して、受動的な立場を維持する戦略がありうる。これは、世界的にも、特に所得水準の低い内陸地域において、推奨されている戦略の1つである⁴⁹⁾。ただし、より多くのスピルオーバー効果享受するためには、東京・横浜へのアクセス性をさらに向上させることが重要になると思われる。例えば、現在計画が議論されている中央新幹線の開通により、もし東京と山梨とが高速移動できるようになれば、両地域の結節性は格段に向上することが期待できるであろう。これにより、山梨から東京都心部への通勤が容易になり、山梨は完全に東京圏の一部に組み込まれることが予想される。さらには、東京圏内の一地域として、日本全体あるいはアジア圏域の経済活動に貢献していくことになると期待できる。

第二に、特定の産業に特化するなどによって、他地域と差別化を図る戦略をとることも考えられる。その場合、北関東地域等との地域間競争が激化する昨今においては、物流ネットワークの効率化が不可欠と考えられる。それゆえ、山梨県は、積極的に広域交通ネットワークの改善に乗り出す必要があるであろう。山梨県は、戦後、東京方面へのアクセス性向上に注力してきた結果、例えば、戦前までの主要交通路の1つであった富士に下る高速道路が未だ全通していない等、古来より山梨の特性であった交通経路の多様性の知恵と経験が、十分に生かされていない状況にある。確かに、東京・横浜へのアクセスは、市場の大きさや港湾施設の充実度からみてその重要性は以前と変わらない。しか

し、市場のグローバル化に伴う国際競争の激化を鑑みれば、さらに港湾アクセスの利便性を向上することが望まれる。

第三に、地方分権の文脈のもとで、近隣地域との連携強化を通じて、首都圏近郊地域の日本国内あるいは東アジア地域内における、経済・政治的な存在価値を高めることに貢献する戦略もあり得る。この場合、山梨県近隣の広域交通ネットワークを独自に構想し、近隣県も巻き込む中で、効果的な広域交通システムを構築するためのリーダーシップを発揮していくことが望まれる。例えば、内陸県である山梨県は、近隣の臨海県である静岡県等とも協力する中で、国際輸送ネットワークを念頭に置いた、港湾アクセス道路整備を積極的に行うことが考えられる。また、東京・横浜とは異なる港湾アクセス経路を確保することは、災害等が発生した場合のネットワークのリダンダンシーの向上にも寄与することが期待できる。

第四に、他地域との連携に関わる地域間交通ネットワークよりもむしろ、県内の主要都市間交通ネットワークを強化する戦略もありうるかもしれない。近年、県境に近い主要市町村は、県外との連携を強めつつある。例えば、上野原や大月からは、八王子へ高校生が通学したり、通勤したりして、すでに東京圏に入りつつあり、甲府エリアとでも呼べる圏域は狭まりつつある。甲府、大月、富士吉田、身延、韮崎といった県内の主要都市の接続性を道路整備等によって改善することにより、県としての一体性を向上させることが期待できる。こうした県としての一体性向上は、山梨県居住者の地域への帰属意識を明確にし、結果的に、住民の県の政策に対する理解を深めることに寄与できる可能性がある。

なお、以上で例示した戦略は、相互に排反しているわけではない点に留意が必要である。複数の戦略を組み合わせることによって、より広範な交通政策の目標を達成できる可能性がある。

7. おわりに

本研究は、山梨県を事例に、主に広域交通を対象として、交通システム成立の経緯を整理するとともに、交通システムと社会的要因との関係を分析するものである。まず、過去の交通システム発展のプロセスを、近世以前、明治～戦前、戦後の3つの時代区分にしたがって整理した。本研究の主眼は、各時代の交通の歴史を詳細に調査し、新事実を発見・発掘することではなく、大まかな交通システムの変化を捉えることを通じて、広域交通システムと社会的要因との関係を理解すること、およびそこから広域交通計画への示唆を得ることにあった。

山梨は、元来、山々に囲まれた地域であるため、近隣地域とのアクセスが不便であった。しかし、古来より道路網が整備されており、一時は、富士川を通じた舟運も栄えた。明

治時代に入り、近代化が進められると、鉄道が整備され、舟運は衰退した。戦後は、観光農業と果実栽培が盛んとなり、東京という巨大市場へのアクセス向上のため新笹子トンネルや中央高速道路が開通された。これらは、地域の産業活性化へ貢献したが、一方で首都圏の一部に取り込まれ、近年では、地域の独自性に影響を与えつつあることが明らかとなった。これらの経緯をもとに、交通システムと社会的要因との関係を考察した。山梨県の広域交通システムは、県外の動向や、政治・政策、産業の動向によって大きく受けているが、その影響の受け方は、時代によって変化していることを示した。交通ネットワークも、社会的要因の変動と共に変化しつつあるが、明治以降は、東京方面に偏ったネットワーク整備が進められ、古くからの多様性が失われつつあることも指摘した。さらに、これらをもとに、独自のネットワーク構築の必要性、静岡方面への道路整備の有効性、県内主要都市の結節性向上の有用性を提示した。こうした歴史的なアプローチが、今後の山梨県あるいはその近隣県の交通インフラ整備のあり方の検討に有益な示唆を与えることを期待する次第である。

本研究の今後の課題は以下の通りである。

第一に、本研究で使用した歴史資料の多くは、二次資料である。本研究の趣旨を考えれば、十分であると判断したが、本来ならば、一次資料に戻って全て確認する等の作業が必要であろう。今回の調査の途上では、林陽一郎氏をはじめとする関係諸氏が、まだ十分調査が進んでいない一次資料を多数保有されていることが判明した。それらも含めて、さらに多くの資料を吟味することを通じて、新たな事実の発見と、それに基づく考察を継続的に行っていくことが、歴史理解を深める上で必要と考えられる。

第二に、本研究では、山梨県に焦点を絞ったために、県域を越えたより広域的な交通システムの検討は、山梨県を中心としたものに限定せざるを得なかった。そのため、山梨県に関連する広域交通と、広域の社会的要因との関係については分析ができなかった。例えば、富士川による静岡経由の物流が、全国あるいは江戸にどのような影響を及ぼしたのか、といった点や、富士川系と相模川系の物流では、どのような違いがあったのか等は、今回の調査では十分調べられなかった。これらについては、今後の課題としたい。

第三に、歴史的資料では、交通インフラに関する記述や情報は収集できても、その交通インフラがどのように活用されていたのか、あるいはどのような人々や物資が交通ネットワーク上を移動していたのか、という情報は収集が困難であった。しばしば交通システムは、交通主体、交通インフラ、交通具、運行制御、営業システム等から構成されると言われるが、歴史的調査では、これらの全ての情報がそろえることが稀であるので、不完全な情報から交通システムの発展経緯を読み取る手法については、さらなる検討が必要と思われる。

第四に、時代区分の妥当性についてさらなる検討が必要と思われる。特に、近世までの時代については、今回よりも詳細に時代を区分することも可能性としては考えられる。筆者も、例えば、近世を江戸時代以前と江戸時代とに区分することを検討したが、収集可能な情報の分量と精度とを鑑みて、断念した経緯がある。特に、二次資料を活用している都合上、交通分野に特化した情報が十分に揃っているわけではないので、今後も同様の調査方法を取る場合には、同様の問題が発生する可能性は高い。この点は、今回の手法の限界とも言えるであろう。

最後に、今回は、山梨県のみを調査研究の対象としたため、内陸県であることや、江戸時代に天領であったこと、富士山の存在等、山梨県に固有の要素が、大きく交通システムの発展経緯に影響を与えている可能性がある。こうした固有事情を正しく理解すること自体が、歴史的アプローチを採用する理由ではあるのだが、一方で、交通システムと社会的要因との関係に関する一般的な特性を理解する上では、偏った事例を分析に用いている可能性もある。そこで、他の都道府県についても同様の調査研究を実施することによって、交通システムと社会的要因との関係をより深く分析していくことが必要だと考える。また、多くの地域の交通システムを調査することにより、交通システムと社会的要因との関係を分類パターン化することが可能となり、交通計画や国土計画の策定に有益な示唆を与えるものと期待される。2011年3月11日に発生した東日本大震災では、交通システムにも甚大な被害をもたらされた。今後の自然災害に強い交通システムを考える上でも、本研究で明らかにしたような地勢的条件やその時々社会経済的条件(したがって、そこには自然災害の「記憶」が刻まれている)をふまえることが重要であろう。

参考文献

- 1) 例えば、Meyer, M. D. and Miller, E. J.: *Urban Transportation Planning*, 2nd Edition, McGraw-Hill Science, 2000.
- 2) 例えば、加藤浩徳:交通政策・計画の6つの意識改革:エクスポラティブ・プランニングを目指して、運輸と経済、第65巻第1号, pp.22-24, 2005.
- 3) 山梨県:山梨県史 通史編1, 2003.
- 4) 松平定能(編), 佐藤八郎, 佐藤森三(校訂):甲斐国志, 雄山閣, 1982.
- 5) 甲斐叢書刊行会:甲斐叢書, 第一書房, 1974.
- 6) 山梨県教育委員会:中道往還(山梨県歴史の道調査報告書第3集), 1984.
- 7) 参照先には「中道町史」からの引用部分もあり
- 8) 山梨県教育委員会:若彦路(山梨県歴史の道調査報告書第8集), 1986.

- 9) 山梨県教育委員会:鎌倉街道:御坂路(山梨県歴史の道調査報告書第6集), 1985.
- 10) 山梨県教育委員会:河内路・西郡路(山梨県歴史の道調査報告書第7集), 1986.
- 11) 山梨県教育委員会:穂坂路(山梨県歴史の道調査報告書第1集), 1984.
- 12) 山梨県教育委員会:佐久往還(山梨県歴史の道調査報告書第5集), 1985.
- 13) 山梨県教育委員会:棒道(山梨県歴史の道調査報告書第10集), 1986.
- 14) 山梨県教育委員会:逸見路(山梨県歴史の道調査報告書第14集), 1988.
- 15) 山梨県:山梨県史概説編 山梨県のあゆみ, 山梨日々新聞社, 2008.
- 16) 山梨県教育委員会:秩父街道(山梨県歴史の道調査報告書第2集), 1984.
- 17) 山梨県教育委員会:青梅街道(山梨県歴史の道調査報告書第9集), 1986.
- 18) 山梨県教育委員会:谷村路(山梨県歴史の道調査報告書第11集), 1986.
- 19) 山梨県:山梨県史 通史編2, 2007.
- 20) 伊藤堅吉:道志七里, 道志村々史編纂資料蒐集委員会, 1953.
- 21) 山梨県教育委員会:甲州街道(山梨県歴史の道調査報告書第4集), 1985.
- 22) 山梨県:山梨県史 通史編4, 2007.
- 23) 山梨県:山梨県史 通史編3, 2006.
- 24) 山梨県教育委員会:富士川水運(山梨県歴史の道調査報告書第19集), 1991.
- 25) 山梨県教育委員会:高尾街道・戸田街道(山梨県歴史の道調査報告書第13集), 1986.
- 26) 山梨県教育委員会:市川道(山梨県歴史の道調査報告書第15集), 1988.
- 27) 山梨県:山梨県史 通史編5 近現代1, 2005.
- 28) 山梨県:山梨県史 資料編14 近現代1 政治行政I, 1996.
- 29) 山梨県:山梨県史 資料編16 近現代3 経済社会I, 1998.
- 30) 山梨県:山梨県史 通史編6 近現代2, 2006.
- 31) 山梨県:山梨県史 山梨県史 資料編15 近現代2 政治行政II, 1999.
- 32) 山梨県:山梨県史 山梨県史 資料編17 近現代4 経済社会II, 2000.
- 33) 山梨県:山梨県史:資料編18 近現代5 経済社会III, 2000.
- 34) 山梨県政記者会:山梨県政概観, 1947.
- 35) 山梨日日新聞:菅原に進む村作り/富士嶺郷拓殖団を訪ふ(上), 昭和21年8月26日付け記事, 1946.
- 36) 山梨日日新聞:再建甲府市こゝに一年, 昭和21年7月7日付け記事, 1946.
- 37) 山梨県観光協会事務局:山梨県観光協会要覧, 1947.
- 38) 山梨県観光連盟:昭和二十八年度の観光客の動向について, YSA資料第二集, 1954.
- 39) 山梨県農務部:観光農業の現状とその動向, 1970.
- 40) 山梨県:産業振興基本計画, 1961.
- 41) 財団法人農政調査委員会:日本の農業—あすへの歩み—19道路と農業(新笹子トンネル開通と甲府盆地の農業発展), 1963.
- 42) 朝日新聞山梨版:ブドウ今昔第五部<5>/新笹子トンネル, 昭和44年9月21日付け記事, 1969.
- 43) 朝日新聞山梨版:ブドウ今昔第五部<6>/トラック輸送, 昭和44年9月23日付け記事, 1969.
- 44) 山梨県:長期開発計画, 1968.
- 45) 毎日新聞山梨版:さようなら山交の“ボロ電”, 昭和37年6月28日付け記事, 1962.
- 46) 財団法人山梨県産業情報センター:中央道全線開通に伴う果実の販路拡大戦略, 1985.
- 47) 山梨県:山梨小売商業振興指針—活力ある地域商業の発展を目指して—, 1982.
- 48) World Bank: *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, 2008.

謝辞

本研究を実施するに当たり、東京大学大学院工学系研究科の大西隆教授から研究資金面で支援を受けた。また、現地調査では、山梨大学大学院医学工学総合研究部工学学域社会システム工学系(自然)の佐々木邦明准教授には、インタビューの準備や実施、セミナーの準備等で、大変多くの支援をいただいた。さらに、匿名の査読者より貴重な意見をいただいた。ここに深く感謝する次第である。

HISTORY OF REGIONAL TRANSPORTATION SYSTEM AND ITS IMPACT ON LOCAL SOCIETY: CASE STUDY IN YAMANASHI PREFECTURE

Hironori KATO¹, Norihisa SHIMA², and Wataru NAKANISHI³

¹Dr. (Eng.) Associate Professor, University of Tokyo, Dept. of Civil Engineering (E-mail: kato@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

²Dr. (Eng.) Assistant Professor, University of Tokyo, Dept. of Civil Engineering (E-mail: shima@civil.t.u-tokyo.ac.jp)

³Master Student, University of Tokyo, Dept. of Civil Engineering (E-mail: nakanishi@trip.t.u-tokyo.ac.jp)

This paper reviews the history of regional transportation system and analyzes its impact on local society in Yamanashi Prefecture, Japan. The history of regional network development is categorized into the three periods: before Meiji-era, Meiji-era to the World War II (WW II), and after the WW II. Yamanashi has suffered from poor accessibility because it is landlocked. However, a number of access roads have been developed since ancient times whereas the river transportation was also established in Edo-era. Then, rail network was constructed in Meiji-era while highways connecting with Tokyo were developed after the WW II. Then, the relationship between regional transportation system and social factors including national/local politics, policy, and industry are discussed.

Key Words: *Yamanashi Prefecture, regional transportation system, history, network, social factor*