



# 都市に活力と 成長をもたらす街道



のむら こうじ  
**野村 興兒**  
萩市長(山口県)



すずき やすとも  
**鈴木 康友**  
浜松市長(静岡県)



おかだ たかお  
**岡田 高大**  
大野市長(福井県)



しながわ まさと  
**品川 万里**  
郡山市長(福島県)

司会・コーディネーター

ほその すけひろ

**細野 助博**

中央大学総合政策学部教授

人やモノが往来し、地域の歴史や文化をはぐくんできた街道。近年は街道を通じた地域の歴史や人々の生活、景観が注目されると同時に街道でつながる地域同士の連携、コミュニケーションの重要性も深く認識されるようになってきています。本誌でも、2013年10月から「日本百街道紀行」街道とまちづくり」というコーナーを隔月で掲載しています。

座談会では、品川・郡山市長、岡田・大野市長、鈴木・浜松市長、野村・萩市長にお集まりいただき、それぞれの街道の特徴やその歴史、現在のまちづくりに生かすための方策などについて、幅広くお話しいただきました。(本文中の役職名・敬称は一部省略しています)

街道はそれ自体が  
歴史遺産であり、文化遺産。  
「歴史街道トレッキング」など  
の取り組みができないか、  
検討したいですね。



品川 万里  
郡山市長(福島県)

### 地域の歴史をはぐくむ「街道」

**細野** 街道は古くから人やモノ、さらには情報の行き来を促進し、歴史の齒車を回転させる上で重要な役割を果たしてきました。現在では、景観や観光資源としても大いに注目を集めています。

それでは、まず、各都市を走る街道の特徴や、その街道が果たしてきた歴史的役割などについて、ご紹介いただきたいと思います。

**品川** 郡山市は、五街道の一つである奥州街道や、会津若松市と新発田市を結ぶ会津街道が交差する、交通要衝の地です。江戸時代には、宿屋や茶屋、呉服屋などが建ち並ぶ宿場町として栄えました。

さらに、明治初期に実施された、「安積<sup>あさかぞうい</sup>疏水の開削事業」も、郡山のさらなる発展を後押ししました。もともと水利が悪く、原野が広がっていた安積野の地に、猪苗代湖から山を越えて水を引く大規模事業で、延べ約85万人もの人々が従事し、3年の月日を要したと伝えられています。

当時の郡山の人口は約5000人。そこに、まずは9藩から約500戸、2000人余りの土族が集まり、世に言う「安積開拓」が行われました。当初は農作物の収穫量も少なく、移住士族たちは困窮を極めたようですが、やがて開削事業の効果が出始め、肥沃<sup>ひよく</sup>な大地へと変貌。これにより、さらに全国から多くの人が郡山に入植を始めました。これが現在の中核都市に至る基礎となりました。

全国から開墾者を集めるためにも、大いに機能したのが、充実した交通路でした。旧士族の入植の第一陣であった旧久留米藩の行程を見ると、明治11年10月25日に久留米を出発し、海路で11月1日



奥州街道を舞台に開催される、郡山市最大の夏祭り「うねめ祭り」(郡山市)

に東京に上陸。東京で5日滞在した後、利根川から川蒸気船で古河まで行き、そこから奥州街道を北上して、早くも11月1日には郡山に到着しています。当時から、海の道である「海道」と陸の道である「街道」がうまくネットワーク化されながら、交通が確保されていたことが分かります。

**岡田** 人や物資を交流させる手段としては、陸の「街道」も重要ですが、大野の場合は、海の「海道」を使った交流も盛んでした。大野藩自体は山間地域にありましたが、飛び地として越前海岸にも領地を持つことから、藩自らが自前の商店「大野屋」を開業し、海路での交易を盛んに進めたのです。今でいう総合商社のようなものですが、全国の要所に37店舗まで増やし、藩の財政を支えました。さらに、江戸時代末期には西洋式帆船を建造し、幕府の許可を得て、樺太調査まで行っていました。

一方で、越前国(福井)からは「美濃街道」、美濃国(岐阜)からは「越前街道」と呼ばれた、越前国と美濃国を結ぶ街道によっても、人や物資の往来が活発に行われてきました。



朝市などが行われる、旧美濃街道の一角「七間通り」(大野市)

大野市では、水の恩恵に感謝するとともに、誇るべき財産であることを再認識し、海外の水に恵まれない国や地域を支援する取り組み「キャリング・ウォーター・プロジェクト」を今年度から進めています。

美濃市の伝統工芸である美濃和紙も、原料の輸入、製品の輸出ができたのは、この街道のおかげです。大野を経由して楮やみつまたなどの原料が美濃に運ばれ、製品化された美濃紙が大野へ入ってくるなど、国境を越えて日常的に行き来が行われていました。

そうした経緯もあり、古くから多くの人やモノの流れをもたらしてきたこの街道を、地域活性化に活用しようと、平成23年に街道沿いの美濃市、郡上市、福井市と「越前美濃街道広域観光交流推進協議会」を設立。現在、参加市と連携して、地域間交流の拡大と広域観光の推進に関する事業を進めているところです。

また、大野市は豊かな森林に蓄えられた水が市内の至る所で湧き出る「名水のまち」として知られています。この地下水は市内の水道水の原水にも使用されており、水ジャーナリストによる「水道水がおいしい市町村」において、全国1位に選ばれています。

## 江戸時代、藩自ら自前の商店「大野屋」を開業し、海路での交易を推進。「街道」「海道」の活用は、藩の財政を支えました。

岡田 高大  
大野市長(福井県)

このことで、世界から大野という地域が認められ、市民の「水の聖地＝大野」という自覚と誇りを育てるとともに、国内外に情報発信を行い、ブランドの浸透を目指します。

**鈴木** 浜松市は県庁所在地ではありません。大都市近郊の都市でもありません。殖産興業の掛け声とともに、明治期に官営工場が操業したまちでもありません。つまり、ヒト、モノ、カネが自然と集中するような、恵まれた条件は何一

つなかつたものの、ものづくりのまちとして大きく発展した稀有な都市です。全国に政令指定都市は20市ありますが、このような都市はほかにはありません。「浜松市ほど自立的な発展を遂げたまちはない」と、私が市民にお話しする理由もここにあります。

歴史をひもとくと、浜松は日本を横断する東海道や、かつて「塩の道」と呼ばれ、太平洋側と日本海側を結んだ秋葉街道が通る、交通の拠点でした。地域外からの文化や考え方を積極的に受け入れて、発展しました。

同時に、浜松を含め、街道沿いの地域が一体となつて経済的にも、文化的にも結びつきを強めていった歴史があります。それが、豊橋市を中心とする東三河地方、浜松市を含む遠州地方、そして、飯田市を中心とする南信州地方で構成される「三遠南信地域」です。

平成8年に、豊橋市、飯田市などとともに「三遠南信地域交流ネットワーク会議」を設立したり、三遠南信地域でサミットを開催したりするなど、この地域一帯で、活性化の取り組みを進めています。特にこの三遠南信地域は、民俗芸能の宝庫でもありますから、その保護や活用を含め、広域連携をさらに進めたいと考えています。

**野村** 日本海側にある萩市では、かつて大野市と同様に、海道を通じた交流が盛んに行われてきました。萩の食文化の中で昆布は欠かせない食材の一つですが、これも海道による交流の賜物です。当時は北海道産の昆布が萩はおろか、沖縄や中国にまで伝わったといえますから、いかに海路での交易が大規模に行われていたのかが分かります。



浜松・掛川・鳳来から九里にあたる「九里橋」(浜松市)

同時に、街道による、陸の交通も充実してまいりました。現に、吉田松陰先生は、幕末の時代、日本の海防の実態を自らの目で確かめようと、平戸への遊学を皮切りに、江戸、東北へと街道を通って、全国を行脚しました。松陰先生は大変なメモ魔で、各地の治安や物価などの状態なども事細かく記しています。東北遊学でも、津軽藩の伊東梅軒という儒学者と議論を重ねたり、ロシア艦隊が出没するといわれた、竜飛岬の手前まで訪れたことも記録に残っています。やがて、青森県では松陰先生が通った道を「みちのく松陰道」と名付け、ハイキングコースとして整備しました。萩市の民間団体も幾度か現地を訪れて交流を深めています。

長州領内にも日本海側の萩から瀬戸内海側の周防国三田尻(防府市)に至る、全長53kmに及ぶ「萩往還」という街道が、参勤交代の「お成り道」として整備されました。地図上で見ればほぼ直線の街道ですが、山道ですから起伏が激しく、よくぞ参勤交代で殿様も通れたものだと感心させられるほどです。今でも石畳が残っていて、国指定史跡にも認定されています。近年、ウォーキング人気とあいまって、年間2万人も

街道による交流に裏打ちされた、地域間の枠組みを生かして、農産品の販路拡大など、広域連携の取り組みを進めています。



鈴木 康友  
浜松市長(静岡県)

の人々が歴史ウォークを楽しんでいます。

### 街道を現在のまちづくりに生かす

**細野** 街道が各地に根付き、歴史を積み重ねながら、地域間交流を促進してきた実態がよく分かりました。同時に、街道がいかに地域の発展に不可欠であったかという事実も改めて認識させられました。文字通り「街」がついている街道を、まちづくりにどう生かすかという点は大きな課題ですね。

**品川** かつての街道は女性も一人旅ができたほ

どに、安全だったといわれています。事実、維新後間もない混乱期であっても、英国人女性旅行家のイザベラ・バードは、東北や北海道を旅しています。さらに吉田松陰を典型に、多くの人が街道を通って他国へ行き、国の在り方などについて議論を重ねていたという事実も、日本の歴史を考える上で無視できません。いずれにしても、日本は近代以前も相当、ヒトや物資の流動性が高かったことは確かですね。

**野村** 萩は近代日本の礎を築いた多くの人々を輩出したまちですが、その多くが、松陰先生が指導を務めた「松下村塾」の塾生たちです。長州といえは尊皇攘夷が強調されますが、実は全国を行脚し、世界の動向に通じていた松陰先生は、塾の中では欧米の新しい技術、世界の最新事情を教えていたんです。先日、8県11市で構成する「明治日本の産業革命遺産」が世界文化遺産に登録されましたが、その構成資産に教育機関である松下村塾が加えられたのも、そこに理由があります。

**品川** そうした歴史的な背景を考えても、街道が果たす役割は極めて大きなものがあつたと思います。現在でも、街道はそれ自身が歴史遺産であり、文化遺産ですから、まちづくりに積極的に活用したい。萩市では街道が歴史ウォークとして注目されているとのことですが、郡山市でも地図なども用意して、「歴史街道トレッキング」などの取り組みができないか、検討したいですね。併せて、宇都宮市の餃子、仙台市の牛タンにちなんで、街道ならではの地域グルメの開発にも取り組みたいと考えています。

**岡田** 歴史的な街道だけではなく、現在の道路ネットワークを積極的に地域活性化に活かすこ



野村 興兒  
萩市長(山口県)

流通形態が様変わりする  
中で、幹線道路に設置される  
「道の駅」の魅力が向上。  
地元産業の活性化にも  
一役買っています。

とも重要です。その仕掛けの一つとして、大野市で取り組んでいるのが、道の駅の整備です。平成32年の供用に向け、中部縦貫自動車道大野東ICの真正面に整備を進め、ここを出発点として、市内の回遊を促す施設を計画しています。その計画が認められて、今年の1月に、国土交通大臣からゲートウェイ型の重点「道の駅」として選定されました。



**野村** 平成に時代が移り変わるころから、わが国の流通形態は様変わりしました。個人が経営する店がその数を大きく減らし、その代わりとして、価格が安い産品が並ぶ量販店が各地に進出しました。こうした新しい流通形態の中で、むしろ注目が集まっているのが道の駅です。スーパーとは違い、生産者の顔が見えて、安心できる地元産品が購入できる。

それ自体が魅力であるし、地元の農業や水産業の活性化にも結び付いています。萩市では、道の駅が旧建設省の施策として全国展開される以前の、社会実験の時代から取り組んできたこともあり、全国トップクラスの7つの道の駅が営業を行っていますが、いずれも好調です。

**鈴木** 明治政府は現在の47都道府県の形をつくりましたが、そこに明確な合理性はありません。むしろ、街道による交流に裏打ちされた、三遠南信地域の結び付きは、歴史的に見ても重し、その枠組みを生かした広域連携の可能性は非常に大きなものがあると感じています。

特に三遠南信地域は、東三河地方と



幅1mの石畳が38mにわたって残る「一升谷の石畳」(萩市)

浜松周辺で全国の農業生産額の上位を占めるなど、全国有数の農業地帯です。そこで、これらの農産品を売り出そうと、ウェブサイト上でのアンテナショップの開設や海外への輸出の検討など、三遠南信地域全体で販路開拓を目指しています。併せて、一帯は工業も盛んですから、地域全体でクラスターの形成にも取り組んでいます。このように、現在、さまざまな分野で実質的に広域連携の取り組みを進めているところです。

### 地域を結ぶ交通は、災害対応にも不可欠

**細野** 災害対策を考える上でも、地域と地域を結び「ヒト・モノ・情報」を運ぶ交通の役割は大きなものがあると思いますが、東日本大震災のご経験も踏まえていかがでしょうか。

**品川** 現在では陸の道路、海や空の航路に加えて、鉄道も欠かせない交通手段です。特に鉄道は「現在の街道」といっていいほど、大きな役割を担っています。

そのことを端的に証明したのが、東日本大震災でした。震災直後、しばらく東北地方は停電となったために、電車や高速道路がのきなみ不通となり、被災地への輸送が完全にストップしていました。そのときに用



細野 助博  
(中央大学総合政策学部教授)

いられたのが、ディーゼル機関車です。門司をはじめ、全国各地から新潟に集められ、磐越西線を通って、当時圧倒的に不足していた石油や原油を届けてくれました。

同時に、山口県の応援部隊が、昼夜兼行で車を走らせて、福島県内に駆けつけてくれました。震災を経験してみても、いかに各交通手段を組み合わせて、切れ目のないネットワークを形成していくかが重要な課題だと実感させられました。

**野村** 萩市も、東日本大震災で被災した会津若松市に、日本海側からトレーラーを走らせて、緊急支援に向かいました。それが4年前のことでしたが、2年前の2013年7月には、逆に萩市の東部地域で集中豪雨が発生しました。1時間に138.5mmという観測史上最大の降雨量で、全半壊、床上・床下浸水が1000軒を超えるなど、甚大な被害を受けました。このときに会津若松市から、すぐに応援部隊が駆け付けてくれました。距離としては相当に離れた両市ですが、交通のおかげで、互いに支援をし合うことができました。**岡田** 東日本大震災を契機に、大野市では「結

の故郷越前おの」をブランド・キャッチコピーに定めました。日本人の原点として、お互いに助け合い、支え合い、思い合う、結の心を再認識したまちづくり、人づくりを進めたいという思いからです。

災害対応に関しても、この結の心に基づいた貢献活動を積極的に進めています。大規模地震が発生した際に、救護車両や救護物資などを集結させ、後方支援が行えるよう、これから整備する道の駅には、広域防災拠点の機能を整備していく予定です。同時に、原子力発電所事故が発生した場合でも、立地自治体の美浜町民を受け入れ、仮設避難所を設ける取り決めになっています。

**鈴木** 浜松市では防災に関しても、広域連携を進めています。静岡県の消防防災ヘリコプターは県と政令指定都市の浜松市、静岡市の3機体制をとっています。もちろん、浜松市としては、県内とも連携していますが、協定を結んだ上で、三遠南信地域一帯もカバーしています。

**品川** 東日本大震災では、郡山市にも全国から多くの自治体が応援に駆け付けてくれました。大きな課題になったのが、道案内でしたが、道路標識が分かりづらく、信号にも住所が書かれていない。さらに地元の人しか知らない道路もあって、うまく説明できないケースもありました。国道、県道、市道もすべて番号制にするなど、誰もが分かる道路標識への工夫は必要だと思います。

同時に、今後は県境を越えた道路のつながり、さらにはそれぞれの道路をつなぐ「橋」の老朽化への対応などについても考えていかなければなりません。

**鈴木** 災害以外の分野でも広域連携は不可欠ですね。特に観光は広域連携していかないと勝てない時代に入ってきました。街道沿いの観光拠点をうまくつないで、全体として活性化させることが重要だと思います。

**細野** 街道をテーマに、幅広くお話しいただきました。共通していたのは、古くから存在する街道を通じて、その地に積み重ねられてきた歴史をいかに見直し、現在のまちづくりに生かしていくかという視点だったと思います。今後とも、市民や関係機関、関係自治体と連携し、重要な地域資源である街道の魅力を再発見しさらに向上させ、地域活性化に結び付けていただきたいと思っています。本日はどうもありがとうございました。

(平成27年7月15日、全国都市会館にて開催)

本コーナーは隔月掲載となります。次回は11月号に掲載予定です。



