

地域資源「絹の道」を活用した広域連携施策の展開

Development on the Wide area cooperation policy using the Regional Resource“ Kinu-no-michi ”

渡邊 一成* 田上 貴士*

By Kazunari WATANABE and Takashi TAGAMI

1. はじめに

(1) 広域連携の必要性とその取組み

わが国は21世紀を迎えると同時に、社会経済の大きな変革期を迎えている。

都市のあり方の基礎となる人口構造については、本格的な少子高齢化社会が到来しつつあるとともに、労働人口が減少する状況下であり、また、経済面では、戦後の右肩上がりの成長が期待できる時代から、より安定的な成熟型の時代への移行期に直面しており、自治体の財政難、経済競争の激化等の難問に直面している。さらに、環境問題では地球温暖化への対応など、地球レベルで環境を大切にするという観点から、環境と共生する都市づくり等の都市構造や都市における諸活動を再構築・再検討することが要請されている。

こうした状況下で、将来的な自治体経営を考えた場合、個性的な都市づくり、自治体間競争だけでなく、相互の補完連携により「各自治体のまちづくりに対する投資を有効に結びつけ、地域全体として最大の投資効果をもたらすことが、その地域全体の住民にとって望ましいものである」という認識に立つことが不可欠であり、各都市が個性や自立する都市を目指すとともに、地域的な「ゆるやかな連携」を行うことが必要である。

首都圏南西部に存する業務核都市8市（八王子、立川、多摩、町田、相模原、厚木、横浜、川崎）では、こうした背景を踏まえ、個性ある都市の自立・連携のあり方を主眼とし、連携の更なる強化を目的とした「首都圏南西部・都市づくりに関する連携会（以下、連携会と言う）」を平成15年7月に設立し、都市づくりにおける都市間連携のあり方を検討してきている¹⁾。

(2) 地域資源を活用した広域連携施策の展開

首都圏南西部地域は明治時代から絹取引を通じて歴史的に密接な関係があり、かつて桑都と呼ばれ、信州・甲斐方面からの生糸商人たちの拠点であった八王子から生糸貿易の窓口となった港町である横浜に至る街道（通称「浜街道」と言い、八王子から鎌水峠を通り、現在の町田街道及び国道16号を経由するルート）は「絹の道」と呼ばれ²⁾、生糸の輸送や市場の形成などにより、地域の発展に大きく貢献してきた。

そのため、連携会では、21世紀の都市づくりを考える取り組みの1つとして、都市形成の歴史を学び、これを糧とした業務核都市の「ゆるやかな連携」による地域の発展促進が必要であると認識し、地域資源の活用について調査研究を進めてきている。

本稿は、首都圏南西部の地域資源の1つである「絹の道」の歴史を都市づくりの観点より整理する中で、今後の地域連携施策の展開について示唆される事柄を考察したものであり、連携会の検討課題の1つとして取り組んできた成果の一部をとりまとめたものである³⁾。

以下、第2章では「絹の道」の歴史的背景を整理し、整理した歴史より得られた都市づくりに関する特徴をとりまとめ、第3章では「絹の道」の歴史より示唆される広域連携施策につき、とりまとめた。

なお、「絹の道」は、前述のように、一般的には「浜街道」の通称として親しまれているが、当時は「浜街道」のみならず、舟運等を含め、横浜に向かうすべての流通ルートが生糸の輸送路として利用されていた⁴⁾ため、本稿では、八王子から横浜へ至る街道を「浜街道」と称し、生糸が生産地から横浜へ集まる全ての輸送路を「絹の道」と称することとした。

* 都市・地域研究室

2. 「絹の道」の歴史から導出された特徴^{2) 4) - 16)}

「絹の道」の歴史的背景や役割については、その詳細を表-1にとりまとめた。ここでは、生糸貿易により栄えた「絹の道」について、都市づくりの観点より、その特徴を記述することとした。

(1) 輸送機関の充実

横浜へ向かう全ての輸送路が「絹の道」

横浜港は日米修好通商条約締結の翌年、1859年に開港した。横浜港は開港後に日本で最初に貿易を開始した港であり、大消費地である江戸に近いことから、横浜を窓口とする貿易が盛んになった。

とりわけ海外の生糸需要が高かったことから、生糸のほぼ全量が横浜港から輸出され、生糸が全国から横浜に集約されるようになった。

生糸の輸送路、輸送手段は時代とともに変遷

横浜港への生糸輸送は、当初、五街道や鎌倉街道による「徒歩・馬背」や「荷車」による輸送や、穀物輸送により確立していた「舟運」による輸送が主であった。

生糸は高価で、かつ商いの相場価格が大きく変動する商品であったため、大量かつ迅速な輸送が求められ、明治時代に入ると「馬車」による輸送が始まり、1872年に鉄道が開通した翌年には「鉄道」輸送が始まり、大正時代には「自動車」輸送が始まった。

浜街道は江戸を経由せずに横浜へ物資を運ぶ短絡路として、鉄道が開通するまでの約30年間に渡り、往來の栄えた街道であった。一方、浜街道と並行する横浜鉄道（1908年開業、現在のJR横浜線）は、甲州方面からの物資が中央線・東海道線経由で横浜へ直送するルートが既に確立していたため、利用されなかった。

(2) 首都圏南西部を越えた広域的な圏域形成

効率的な輸送路の選択（五品江戸回し令）

開港翌年、幕府は生糸貿易の利益を、江戸問屋を介して確保すべく「五品江戸回し令」を発したが、諸外国からの反対により翌年には事実上廃止された。
横浜港とそのヒンターランド（後背地）形成

海外からの生糸需要が高かったことから、横浜港からの生糸輸出に向けて、国内の産業構造を大きく変えるものとなった（農業中心から養蚕等の製糸関

連産業の発展へ）。

また、生糸輸出に係る各生産地から横浜港への輸送ルートが早期に確立されたことから、横浜港は生糸輸出に関する確固たる地位を確立した。

こうした生糸需要に対し、養蚕が広範な地域で行われるようになり、陸奥、出羽から上州へ、さらに信州、甲斐、武蔵へと広がっていき、奥州・上州・信州・甲州といった広範な範囲が横浜港のヒンターランドとして形成された。

絹織物への生産過程における地域的分業

横浜港からの生糸輸出に向け、養蚕・生糸生産は、奥州、上州、信州、甲斐の広範な地域（東山養蚕地帯）で取り組まれ、生産された生糸は、江戸や八王子の問屋を介して横浜港に運ばれた。

また、南西部地域内においても、相模原で養蚕を行い、多摩地区で生糸を紡ぎ、八王子で織物を織る、という地域的分業が行われていた。

生糸商人の役割分担（在方、宿方、売込）

各生産地から横浜港へ生糸は、生産地での生糸買い付けを担う在方商人、輸送途中の街道宿で生糸の商いを行う宿方商人、横浜港で貿易商と交渉する売込商人の手を経て運ばれていった。

(3) 首都圏南西部における圏域形成

横浜、八王子への行政、金融機関の集積

江戸時代には、生糸検査及び手数料徴収のために、八王子に「生糸改所（明治時代には「八王子駅生糸改会社」と改称）」が設けられ、政策上の明確な位置づけが与えられた。また、横浜港の生糸貿易額の上昇に伴い、横浜には交易・金融機関が設立された。

明治11年～26年の間、八王子は神奈川県に属し、南多摩郡の郡都として、また、県内では横浜に次ぐ第2の都市として、裁判所や銀行等の行政・金融機関が集約していた。

市の開設日と商人の動き

生糸改所は八王子のほか、原町田・五日市・上溝にも置かれ、各改所が置かれた街には「市」が開かれて取引が行われるようになった（生糸取引市場圏の成立）。

「市」は特定の数字が付く日に開かれ、一部の商人は厚木（1、5）、原町田（2、6）、上溝（3、7）、八王子（4、8）の順に移動していた。

「市」は等級と税額が定められており、八王子・織物市場（1等、月35円）、同・生糸繭市場（2等、

表-1 『絹の道』の歴史的背景や役割の整理

時代区分	年代	関連する出来事	主要交通 輸送手段	生糸の生産地 ／消費(加工)地	絹の道の変遷
平安 以前			徒歩 馬車		- 古代東海道が首都圏南西部を横断 - 首都圏南西部に、鎌倉を中心とする放射状の「鎌倉街道」ネットワーク形成
鎌倉	建久3(1192)年	鎌倉幕府成立	舟運	輸入(長崎) 近畿、中部 → 京都(西陣)	絹の道の基礎となる道路ネットワークの形成期
江戸	慶長8(1603)年 貞享年代(1682-84) 貞享2(1685)年 …… 天保年間(1830-40) 嘉永6(1823)年 安政元(1854)年 安政5(1858)年 安政6(1859)年 万延元(1860)年 元治元(1864)年 慶応元(1865)年 慶応2(1866)年	江戸幕府成立 玉街道の整備開始 宿駅、伝馬制度の確立 利根川-江戸川水運の確立 長崎における生糸輸入を制限 → 国内での生糸調達の必要性 ベリー艦隊物資来航 日米和親条約締結 日米修好通商条約締結 横浜開港／生糸輸出の開始 「五品江戸通し令」発布 「赤天山一伴」(縫水商人の密貿易の発見) 五品江戸通し令事実上廃止→外国の圧力 生糸産額改訂令発布、生糸改所設置(八王子他)	舟運 馬車 鉄道	東山要港地帯の形成(奥羽中心) 陸奥出羽 上野 武蔵 信濃 甲斐 → 鎌倉 → 京都 桐生 八王子	公用優先の玉街道に対して、庶民の道である脇往還が利用される 大量の物資輸送は、内外水運を利用した旁通ネットワークが発達 八王子周辺とする武相一帯での地域的分業 鎌倉→縫水等の生糸商人 西陣、明生と並ぶ織物業地 八王子「絹市」の発展 江戸を中心とする陸上水の物流網 地域分業を支える旁通ネットワーク 横浜へ向かう「絹の道」形成 高橋 かつ穂場変動式 横浜へ「大量」かつ「迅速」に生糸を輸送する需要 特にヒンターランド(後産地)の拠点八王子・横浜間がメインルート 縫水業者の参入 馬買一両率一両率 『浜街道』縫水商人全盛期 八王子、町田、上溝、厚木などで生糸取引を中心とした市場が形成 現中心市街地の図型 第1次鉄道ブーム(明治10～20年代) 八王子・横浜を直接結ぶ路線は認可されず 八王子を結ぶ、甲府・南信州の生糸を新橋・品川経由で輸送するルートが成立 絹の道としての浜街道は役割を終える 鉄道輸送への完全移行 ただし横浜鉄道は当初旅客・貨物輸送とも従事 浜街道は「東京環状(旧形)」の図型となる 絹の道の縮影 地域資源としての活用
明治	明治2(1869)年 明治3(1870)年 明治4(1871)年 明治5(1872)年 明治6(1873)年 明治9(1876)年 明治17(1884)年 明治18(1885)年 明治21(1888)年 明治22(1889)年 明治23(1890)年 明治26(1893)年 明治32(1899)年 明治36(1903)年 明治37(1904)年 明治39(1906)年 明治41(1908)年 明治43(1910)年	諸街道の開所の廃止 上溝市場開設(3・7の市) 玉川上水の通船開始(2年後に中止) 田代橋平作りの許可 新橋～横浜間鉄道開通(翌年貨物輸送を開始) 宿駅制度の廃止 陸運会社を許可 官営富岡製糸工場を開設 生糸改め会社規則を定める 八王子製生糸改め会社設立 原町田、五日市、上溝に出張所 道路区分の太政官布達(国道/県道/里道) 浜街道は二等県道「甲州往還」として位置づけられる 日本鉄道(現JR高崎線、両毛線)上野～高崎～前橋間開通 八王子往還・日光往還両県道を統合して埼玉往還とする(平塚～厚木～八王子～箱根ヶ崎) 東京環状の原型成立 日本鉄道高崎～横川間(現JR信越本線)、赤羽～品川間開通 甲州街道大湫水峠開削完成 甲武鉄道(現JR中央線)新宿～立川～八王子間開通 甲州往還のルート変更(縫水経由→御殿峠経由) 多摩三郎を神奈川県から東京府へ移管 この後浜街道は「横浜街道」に名称が変わる 東京府補助道路「縫水道了道」を里道へ格下げ 甲武鉄道甲府まで開通 横浜鉄道株式会社創立 甲武鉄道国有化(中央本線となる) 横浜鉄道(現JR横浜線)東神奈川～八王子間開通 横浜鉄道を政府管入入れ	馬車 鉄道	陸奥出羽 上野 武蔵 信濃 甲斐 → 横浜 → 京都 桐生 八王子 第1次鉄道ブーム(明治10～20年代) 八王子・横浜を直接結ぶ路線は認可されず 八王子を結ぶ、甲府・南信州の生糸を新橋・品川経由で輸送するルートが成立 絹の道としての浜街道は役割を終える 鉄道輸送への完全移行 ただし横浜鉄道は当初旅客・貨物輸送とも従事 浜街道は「東京環状(旧形)」の図型となる 絹の道の縮影 地域資源としての活用	陸奥出羽 上野 武蔵 信濃 甲斐 → 横浜 → 京都 桐生 八王子
大正	大正6(1917)年 大正8(1919)年	横浜鉄道国有化(横浜線となる) 埼玉往還を府県道11号線に編入(横浜起点に変更) 現国道16号のルート確定	自動車	絹の道は生糸の輸入国に戻る	絹の道の縮影 地域資源としての活用
昭和	昭和7(1932)年 …… 昭和28(1953)年 昭和32(1957)年 昭和40(1965)年 昭和47(1972)年	府県道11号線→2級国道129号東京循環 縫水に民間有志が「絹の道」碑建立 2級国道129号→1級国道16号に指定 「絹の道」を八王子市史跡指定	自動車	絹の道は生糸の輸入国に戻る	絹の道の縮影 地域資源としての活用
平成	平成2(1990)年	八王子市立「絹の道資料館」開館			現代においても物流の幹線機能

月 30 円) 原町田・生糸繭市場(3 等、月 6 円) 上溝・生糸繭市場(4 等、月 5 円)といったランク付けがなされていた。

(4) 隣接市間における生活圏域の形成

宿と助郷

宿場では、旅人やその荷物を次の宿場まで送り届ける継立が主たる業務として行われ、そのために、各宿には一定数の人馬が常備されていた。

しかし、参勤交代等により交通量が増大すると宿場の人馬が足りなくなったため、近隣の村々から人馬を集める助郷が行われるようになった。

(5) 逆方向の流通

『絹の道』は文明開化の道でもあった

横浜は開港以来、日本の窓口となって物資の輸出入を行ってきたとともに、西洋文明を受け入れてきた。

『絹の道』は、生糸を運んだ人たちが、横浜の文明開化の文物や知識を、それぞれの地方に持ち帰る道でもあった。

『絹の道』で運ばれたのは、単に食べ物や衣服だけではなく、宗教や教育とか物の考え方などの精神的なもの(キリスト教や自由民権運動等)も、この道を伝わって入っていった。

(6) 歴史的ストックの活用

歴史的ストック、産業遺産

八王子市では、鎌水峠付近の『絹の道』を保存するとともに、絹の道資料館を整備して歴史的ストックの保存に取り組んできている。

また、町田市では、旧町田街道(小田急町田駅前)に『絹の道』の石碑を建立し、さらに横浜市旭区では『絹の道』を散歩道として活用している。

八王子織物の中であって、伝統の技を駆使して作られる織物は《多摩織》と名付けられ、1980 年(昭和 55 年)に、国の伝統的工芸品に指定されている。

3. 「絹の道」の歴史から得られる知見

前章では「絹の道」の歴史について、都市づくりの観点より、6 つの特徴を整理することができた。

ここでは、これらの特徴より示唆された、広域連携施策の展開に対して得られる知見を考察する。

(1) 輸送機関の充実(現代版『絹の道』の形成)

多様な輸送経路、輸送手段の確立

○広域・高速・効率的な輸送機能の確立

生糸は高価で、かつ商いの相場価格が大きく変動する商品であったため、大量かつ迅速な輸送が求められたが、利便性を求める現代においても、旅客・物資輸送の双方に、広域・高速・効率的な輸送機能の確立が求められている。

○各輸送機関のネットワークの確立

広域・高速・効率的な輸送機能の確立に向けては、五街道等の主要な街道網、東京を中心とした鉄道網の形成に見られたように、各輸送機関のネットワークの確立が肝要である。

○マルチモーダルな輸送構造の確立

生糸輸送は、「徒歩・馬背」「荷車」や「舟運」から「馬車」「鉄道」「自動車」へと変化していったが、輸送量に応じた手段選択による効率的な輸送や、災害時の冗長性を考えると、多様な輸送構造の確立が求められる。

○乗り継ぎ抵抗の少ない輸送経路の確立

既に中央線・東海道線経由で横浜へ直送するルートが確立されていたため横浜鉄道(現 JR 横浜線)が利用されなかったように、乗り継ぎ抵抗の少ない輸送経路の確立(シームレス化)が肝要である。

○時間最短等の経済性重視の輸送手段

生糸輸送は大量かつ迅速な輸送がもめられ、速達性・経済性重視の輸送手段の整備が進められてきたが、現代は、速達性・経済性ととともに、環境負荷の軽減という観点を加えた検討が必要である。

(2) 首都圏南西部を越えた広域的な圏域形成

輸送経路選択のインセンティブ

○効率的なルート選択の必然性

輸送経路は、低コスト等の効率的なルート選択がなされるため、経路選択上では料金抵抗の軽減等のインセンティブが不可欠である。

広域的な拠点形成とそのヒンターランド

横浜開港から昭和初期まで、横浜(交通拠点)や八王子(産業拠点)は、生糸貿易の広域拠点が形成されていた。

○交通拠点の形成

南西部は、生糸輸出で栄えた海の玄関である横

浜港とともに、現在では、新幹線駅である新横浜駅を有し、また隣接する東京都南部には羽田空港が位置するといった広域的な交通拠点を有する。

○産業拠点の形成

南西部は、中央高速、東名高速等の主要な高速道路が東西を貫き、また、現在、南北を貫く圏央道・さがみ縦貫道が事業中であり、横浜港・羽田空港からの輸出や、京浜臨海部への物流等の産業拠点としての性格を有する。

○観光拠点の形成

さらに、南西部には、域内に横浜中華街等の都市型観光地を、また隣接には鎌倉・江ノ島などの日本を代表する観光拠点を有している。

生産過程における地域的分業、役割分担

○集約拠点、商品化（組立）拠点の形成

横浜港から輸出される生糸は東山養蚕地帯で生産され、江戸や八王子に集約された。また、八王子では集約された生糸による絹織物の生産が行われてきた。

そのため、首都圏南西部の地理的ポテンシャルを活用し、様々な地域で製造された部品の集約拠点（部品センター）や、製品組立拠点としての役割を担うことが考えられる。

（３）首都圏南西部における圏域形成

拠点形成と圏域

○棲み分けによる圏域形成

生糸改所が八王子のほか、原町田・五日市・上溝に置かれ、各改所が置かれた街には「市」が開かれたように、南西部における広域的な施設（群）整備に伴い、圏域形成を図るべきである。

- 交通施設：新幹線駅、IC、港湾 等
- 商業：駅周辺、ロードサイド型 等
- 工業団地：内陸部、臨海部 等
- 医療圏：大学病院等の高次医療施設 等
- レク施設：大規模公園、キャンプ場 等
- 娯楽施設：シネコン、大規模な書店 等

新たな施設整備に伴う圏域形成

○計画的な圏域形成の必要性

新たな施設整備に伴い、新たな圏域が形成される場合には、計画的な対処が必要である。

- 圏央道（仮）PAの南西部圏域での利活用
- 大規模ショッピングセンター

（４）隣接市間における生活圏域の形成

自治体の境界を越えた施設利用、取組み等

○生活圏域を考慮した計画立案

宿を中心とした助郷制はゆるやかな連携施策として生活圏域が一体となり取り組まれたものであり、行政界にとらわれない、生活重視の取組みが重要である。

- 地域住民の利用効率性を考慮した隣接市の施設利用
- 圏域に共通する都市問題、行政課題への連携対応
- 土地利用等に係る隣接市との整合性の確保

（５）逆方向の流通

南西部に存するポテンシャル利用

○一大消費地としての「首都圏南西部」

首都圏南西部は横浜港等の拠点を有するとともに、約670万人が居住する消費拠点であり、日常生活・産業活動等において多くの消費活動が展開されている。

○南西部に存するストック・ノウハウの活用

南西部には高次医療機関、東京国立近代美術館フィルムセンター相模原分館等、高度な、あるいはユニークな施設が存するため、これらの活用を考える。

逆方向の流通としての「静脈物流」

○廃棄物のリサイクルを担う「静脈物流」

都市活動より排出される生ゴミのリサイクル（飼料化等）を広域的に実施し、地球に優しい圏域を形成する。

（６）歴史的ストックの活用

歴史を活かしたまちづくり

○都市圏及び都市のアイデンティティ形成

都市や地域には固有の歴史があり、この歴史が都市のアイデンティティ確立に寄与する材料の1つとなりうる。都市の歴史やアイデンティティを末永く保有するためには、その手がかり、シンボル（象徴）としての保存活動が重要であり、また、歴史から学んだ共感や反省を、都市や地域の発展への指針に結びつけていくことも重要である。

歴史を学ぶ中で生まれた共感や、歴史的ストックの保存活動を通じて、都市や地域のアイデンティティを知るとともに、生活する都市や地域に

愛着をもち、活力ある都市を創造していくことが今後の取組みにとして必要である。

4．おわりに

本稿のねらいは、首都圏南西部の地域資源の1つである「絹の道」の歴史を都市づくりの観点より整理する中で、今後の地域連携施策の展開について示唆される事柄を考察するものであり、その結果、①輸送機関の充実、②南西部を超えた広域的な圏域形成、③南西部地域の圏域形成、④隣接市間における生活圏域の形成、⑤逆方向の流通、⑥歴史的ストックの活用、という6つの特徴を抽出することができ、また、これに基づく広域連携施策の展開を考察することができた。

首都圏南西部においては、現在整備されている圏央道が、まさに21世紀の『絹の道』の役割を果たす道路として期待され、又、関連する交通基盤が整備されることにより、南西部の hinterland が甲信越地方や関東北部にまで広がるとともに首都圏南西部の沿線地域の連携が深まり、物流はもとより、産業・経済・文化交流等の活性化が期待できる。

これからの都市連携は、地域に存する人・モノ・情報といった様々な地域資源や、21世紀に創生される新たな地域資源を最大限「活用」していくことが肝要であり、その「活用」方法が地域の活力を左右すると言えよう。

参考文献

- 1) 首都圏南西部・都市づくりに関する連携会：「首都圏南西部地区における個性ある都市の自立・連携のあり方検討」報告書，2003 3
- 2) 馬場喜信：浜街道「絹の道」の話，かたくら書店，2001 3
- 3) 首都圏南西部・都市づくりに関する連携会：地域資源「絹の道」を活用した広域連携施策の展開，総会（平成 16 年 7 月 16 日）資料
- 4) 安藤雅之編：講演記録「横浜開港と横浜への絹の道」，（財）シルクセンター国際貿易観光会館シルク博物館部，2002 3
- 5) 打越歴史研究会：絹の道，かたくら書店新書，1986 9
- 6) 東京都教育庁生涯学習部文化財課：歴史の道調査報告書第四集 浜街道，東京都，1996 3
- 7) 塚田孝編：歴史の道・再発見（第2巻 東海道を歩く，フォーラム A，1997 .12
- 8) 色川大吉：道の文化／絹の道 明治のシルクロード，講談社，1979 9
- 9) 朝日新聞東京本社社会部：多摩の百年 下 - 絹の道 - ，朝日新聞社，1976 .11
- 10) 鈴木利信：絹の道，多摩のあゆみ，Vol 55，1988 5
- 11) 相武国道 25 年記念誌編集委員会：多摩歴史街道，建設省関東地方建設局相武国道工事事務所，平成 4 年 3 月
- 12) 八王子市史編纂委員会：八王子市史 上巻，八王子市，昭和 38 年 3 月
- 13) 相模原市教育委員会生涯学習部博物館建設事務所：上溝の市場と商家，相模原市，1994 3
- 14) 町田市史編纂委員会：町田市史史料集第一集，町田市，1970 2
- 15) 横浜市教育委員会文化財課：横浜の古道，横浜市教育委員会，1987 3
- 16) サトウマコト：横濱線物語，有限会社天風堂，1995 5