

# 近・現代の農村地域における 拠点集落と拠点間交通

## —茨城県石岡市八郷地域を事例として—

藤川 昌樹, 山本 幸子, 仲村 健

現在開発が進行している新たな自動車技術は、農山村地域においてより大きな生活と生業の変化を生み出す可能性がある。本稿では、農村地域において拠点集落とそれらを結ぶ交通がいかに形成され、また変容しているのかについて、茨城県石岡市の八郷地域を事例に江戸時代末から通時的に振り返った。昭和の合併を契機に進められた、役場所在地を中心として地域の周辺へと繋がるべく整備された道路ネットワークが、現状の交通需要と乖離を起していること、地域が全体として首都圏の末端（行き止まり）として位置づけられるに至ったことを指摘するとともに、今後の小拠点のあり方について若干の見通しを述べている。

キーワード：地域構造, 旧役場所在地, 合併, 県道, フルーツライン

### 1. はじめに

次世代の自動車交通基盤を考える際、農山村地域の再整備をいかに行うかはとりわけ重要である。日本全体で進行している人口の減少とモータリゼーションの影響で、農山村地域の公共交通は弱体化しており、交通弱者が発生しているし、そもそも人口の減少により、地域が全体として衰退の過程に入っていることが少なくないからである。このような地域の次世代の交通基盤は、交通のみならず地域の新たな生活像・生業像を前提とし、個々の家屋敷から集落・地域までを再生させることに貢献するようなものであるべきであろう。

筆者がここでいう再生とは、いわゆる近・現代化を一挙に推し進めて屋敷・集落・地域の様相を一変させる形での再生を意味しているわけではない。むしろ、地域がこれまで維持してきた景観の保全を図りながら、地域を再び自立させる形の再生である。そして、その方法として、地域の中の小拠点を再生させることで、地域全体の再生が図れないかとも考えている。

現在われわれがプロジェクトの対象として取り組んでいるのは、茨城県石岡市域の一部をなす旧八郷町一帯（以下、八郷地域）である。都心から約 70 km に位置するこの地域は、現在でも農業を主産業とし、古くからの景観をよく残す極めて魅力的な場所である（図 1）。



図 1 八郷盆地の景観

以下では、この地域をケースとして、地域の拠点集落や拠点間の公共交通の成立と変容の状況を江戸時代末から現在まで振り返ることとした。

一般に江戸時代の村々は、明治・昭和・平成と大規模な合併を繰り返し経験してきた [1, 2]。この合併による自治体の領域の拡大が、拠点集落や拠点間交通のあり方にどのような影響を与えているのかに注意しながら、上述の作業を行ってみることとする。

## 2. 八郷地域の概要

### 2.1 八郷地域とは？

旧八郷町は平成の大合併により 2005 年 10 月に旧石岡市と合併し、新石岡市（以下、石岡市）の一部となったが、それまでは山根盆地の中に広がる農村集落を中心とした自治体であった。石岡市全体の面積は 215.53 km<sup>2</sup>（霞ヶ浦の湖面を含む）で、このうち八郷地域は 153.78 km<sup>2</sup> である。2018 年 3 月現在の石岡市の世帯数・人口は 27,643 世帯、74,354 人であり、このうち 8,531 世帯、

ふじかわ まさき, やまもと さちこ  
筑波大学社会工學域  
〒 305-8573 茨城県つくば市天王台 1-1-1  
なかむら けん  
筑波大学未来社会工學開発研究センター  
〒 305-8573 茨城県つくば市天王台 1-1-1

表1 幕末期八郷地域における村々

村名	石高 (石)	家数 (軒)	男 (人)	女 (人)	計 (人)	立地	市立 (回/年)	旅館 (軒)	明治期 合併後 町村名	
柿岡	3,109	212	676	558	1,234	川付*	2	4	柿岡町	
金指	297	21	61	70	131	川付	0	0		
片野	1,087	73	191	181	372	川付*	0	3		
浦須	230	18	54	49	103	川付*	0	0	林村	
上林	587	25	90	70	160	川付	0	0		
根小屋	826	61	163	164	327	川付	0	0		
下林	1,485	83	252	199	451	川付	0	0		
片岡	542	15	31	32	63	山方	0	0		
烏瓜	209	12	35	43	78	山方	0	0		
吉生	1,112	50	175	175	350	山方	0	0		
小倉	293	14	32	38	70	山方	0	0	葦穂村	
小屋	1,088	43	131	136	267	山方	0	0		
狸内	195	11	30	26	56	山方	0	0		
上曾	1,122	88	261	273	534	山方	0	4		
鯨岡	403	27	81	60	141	山方	0	0		
小山田	150	16	43	44	87	山方	0	0		
須釜	513	37	118	97	215	山方	0	0		
下青柳	446	35	120	98	218	山方	0	0	小幡村	
細谷	381	24	67	57	124	山方	0	0		
上青柳	343	16	59	46	105	山方	0	0		
小幡	1,616	127	347	340	687	山方	0	5	加生野	
加生野	350	22	47	43	90	山方	0	0		
太田	708	40	45	38	83	山方	0	0		
小見	282	25	101	94	195	山方	0	0	恋瀬村	
中戸	789	35	125	100	225	山方	0	0		
大增	1,300	90	305	255	560	山方	0	2		
大塚	349	38	85	87	172	山方	0	0		
野田	232	14	51	54	105	山方	0	0		
佐久	232	14	48	56	104	山方	0	0		
瓦谷	855	77	183	88	271	山方	0	3		
部原	314	9	19	23	42	山方	0	0	瓦会村	
小瀧	350	15	49	42	91	山方	0	0		
宇治会	717	38	107	122	229	山方	0	0		
真家	786	35	95	116	211	山方	0	0		
山崎	591	32	60	88	148	山方	0	0		
柴間	202	12	25	35	60	山方	0	0		
宮ヶ崎	216	16	70	80	150	山方	0	0		
東成井	—	—	—	—	—	—	—	—	園部村	
半田	884	62	185	186	371	川付	0	0		
川又	874	63	189	164	353	川付	0	0		
柴之内	392	27	47	40	87	山方	0	0		
弓弦	363	22	61	53	114	山方	0	0		
仏生寺	71	9	25	28	53	山方	0	0		
月岡	529	47	136	133	269	山方	0	0		
小野越	90	8	22	16	38	山方	0	0		
辻	133	11	39	30	69	山方	0	0		
菖蒲沢	184	16	47	42	89	山方	0	0		
泉沢	58	4	16	15	31	山方	0	0		
青田	150	11	36	29	65	山方	0	0		
(小計)	28,037	1,800	5,235	4,813	10,048		2	21		
桑谷	1164.857	77	221	111	332	川付	0	0		(石岡町)
村上	117.499	10	25	16	41	山方	0	0		
計	29,319	1,887	5,481	4,940	10,421		2	21		

\*「安政二年 柿岡村組合村々書上帳」[3]より作成。立地欄の\*は河岸場が設けられていたことを示す。

25,796人が八郷地域に居住している。

八郷という名称は、昭和30年(1955<sup>1</sup>)1月に1町7村(柿岡町・小幡村・葦穂村・恋瀬村・瓦会村・園部村・林村・小桜村)の八つの旧々自治体が合併したことに因む。そして、これら8町村も明治22年(1889)の合併以前に存在した江戸時代以来の計49の村々が

<sup>1</sup> 以下、昭和以前については元号による表記を主とし、西暦を( )内に併記した。ただし、煩雑になる場合は西暦を省略した部分もある。

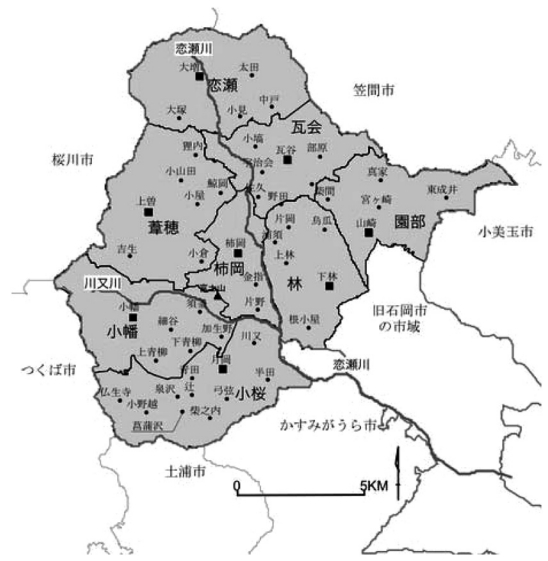


図2 八郷地域の構成

統合されたものであった(表1)。

## 2.2 地形と土地利用

八郷地域は、山根盆地と呼ばれる八溝山系の山々に囲まれた盆地に位置している。したがって周囲の山地や富士山(標高152m)などの小さな山や丘陵を除くと、高低差の比較的小さい平坦な地形が中心部の多くを占めている。そしてその中央を、盆地北に源をもつ恋瀬川が南流し、また盆地西に発して青柳川・小桜川を併せて東流する川又川と合流して東南の霞ヶ浦へと注いでいる(図2)。

このような地形条件のもと、前近代から農業主体の産業を営んできた八郷では、地形を大きく改変しないような形での土地利用を行ってきた。地域の中には、東の縁辺部を除けば近代に入っても鉄道や国道・高速自動車道などの国土の幹線をなす交通インフラが導入されなかったし、圃場整備以外では近代的な大規模開発も行われてこなかった。したがって地域の外部の力による直接的な改変やその影響は軽微であった。このような背景から八郷には前近代以来の魅力ある農村景観が今なおよく遺されているのである。

しかし、このことは八郷地域が変化を経験していないことを意味するわけではない。ゆっくりとではあるが、時代の変化に応じて、村々もその姿を変化させてきている。

## 2.3 世帯と人口

まず八郷地域の人口動態をおおまかに見ておこう<sup>2</sup>。

<sup>2</sup> 以下、八郷地域の歴史については、文献[4,5]に多くを負っている。

幸いこの地域には、「柿岡村組合村々書上帳」という幕末の安政2年(1855)段階での世帯数や男女別の人数などが記された史料が残されており、これには計50の村々の状況が記されている。50の村々は、山根盆地内の村々として、文政10年(1827)以降には組合がつけられていた。そのためこのような史料が残されたのである。その後八郷町に統合される東成井村が含まれていない一方、2村(染谷村・村上村)はその後八郷町には属さず旧石岡市に統合されたなど、旧八郷町と完全には一致しないとはいえ、その後の八郷町の前提となるまとまりが江戸時代にすでに作られていたことになる。

表1に示したようにこの史料を集計すると、東成井村を除く48村全体で1,800世帯、10,048人(男5,235人、女4,813人)の人々が暮らしていたことがわかる。『八郷町史』によると、その35年後にあたる明治23年(1890)の人口は19,541人であるとされているので(「徴発物件一覧表」)、35年間でほぼ倍増していたことになる<sup>3</sup>。さらに、明治35年(1902)に22,657人、大正元年(1912)に24,494人、昭和元年(1926)に25,501人と人口は増加し、昭和20年(1945)に33,878人でピークを迎える。その後は短期的に若干の増加があった時期もあるものの基本的には減少して現在に至っている。

農村部における戦後の人口減少は耳新しいことではなかろう。しかし、近代化が当地に及ぶ以前の江戸末期や明治中期と比べれば、現在の人口はむしろ増加していることも理解しておく必要がある。この点は日本国内でも地域によって事情が異なるが、八郷のように立地・地形・気候などに恵まれた比較的条件のよい地域では、珍しいことではないものと推測される<sup>4</sup>。

### 3. 八郷地域の拠点集落

#### 3.1 江戸末期の村々の性格

さて、次に表1に基づき江戸末期の村々についても少し詳しく見ておきたい。まず、指摘できるのは、これらの村々が均質であったわけではないということである。まず、各村は40村の「山方之村方」と10村の恋

瀬川<sup>5</sup>の「川付之村方」に分けて記述されている。「川付」とは川に接しているという意味で、柿岡・片野・浦須には「河岸場」、すなわち舟から物や人を揚げ下ろしする場所があったことも記されている。また、柿岡・片野・小幡・大増・瓦谷・大塚・上曾には、それぞれに複数の旅籠屋も設けられていた。これらの集落は、交通上の要所として旅人が行き来し宿泊する都市的な性格を具備していたものと推定される。特に柿岡では年に二度の市立も行われており、当時すでに一帯の商業的な中心でもあったことがうかがわれる。

#### 3.2 明治の合併と役場設置：拠点の形成

明治時代に入ると、江戸時代以前から続いていた上記の村々は再編されるようになる。明治21年(1888)に公布された町村制により、既存の村々をまとめて300~500戸を標準として新たな町村が作り出された。こうしてできたのが、先に述べた1町7村であり、各町村には役場が置かれることになった。表1に網かけをした村は、このときに役場所在地として選ばれた村々である。8町村の中で見ると、幕末の段階で家数・人口が最も多かった六つの村々(柿岡・上曾・小幡・大増・瓦谷・下林)が役場所在地として選ばれていることがわかる。また、このうち下林を除く五つの村々では旅籠屋もあったから、基本的に江戸時代段階ですでに多くの人口を抱えるとともに交通上便利で都市的な性格をもち、一帯の中心的な機能を発揮していた村が役場所在地として選ばれたと判断してよい。一方、上記に当てはまらない山崎村(新・園部村)、月岡村(新・小桜村)については、新村域の空間的中心近くにあり村民の往来上便利だから新たに選ばれたと、県職員の経験のある文化人・細谷益見は明治30年(1897)に記している(「本村内稍中央ニシテ人民往来ノ便アルニ依リ役場ヲ之ニ置ク」)[6]<sup>6</sup>。これらの役場所在地にはその拠点的性格からか、現在でも小学校・郵便局・JA支所などの公共的施設やコンビニエンス・ストア、ガソリン・スタンド、飲食店、理容院・美容院などの店舗も若干ではあるが残されている。依然として拠点的な性格を保持しているといえようが、小学校の再編の計画も立てられており[7]、今後も拠点として存続可能であるかについては予断を許さない。

柿岡は、町村制施行にあたり唯一の「町」になったことからわかるように、もともと八郷地域の中でも最

<sup>3</sup> 明治以降の人口を考えると幕末段階の人口が少なすぎるようにも思われる。これが集計基準の相違に起因するのか否か、後考をまちたい。

<sup>4</sup> 明治5年(1872)の全国の人口3,480万余人から現在の日本の人口(1億2,670万余人(2017年10月))は3.6倍余に増えているのであり、むしろ人口は都市部で増えていたことを再認識する必要がある。なお、茨城県の2017年10月の人口は2,896,675人で、明治5年の844,995人から3.4倍余に増えており、傾向は日本全体とほぼ同じである。

<sup>5</sup> 「桜川付」とある村もあるが、位置から判断して恋瀬川の別名かと思われる。

<sup>6</sup> なお、小稿では復刻版(崙書房、1976)を用いた。益見自身については同版に付されている細谷尚史、瀬谷義彦『「茨城県町村沿革誌」解題』に詳しい。

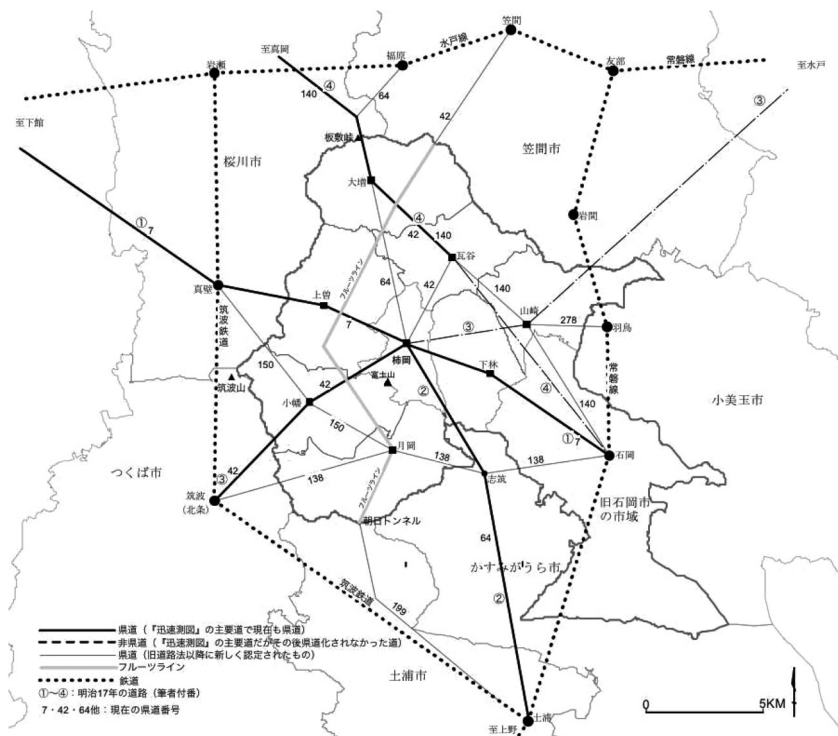


図3 八郷地域における主要道路（含県道）の変遷

も繁華な場所であり、江戸時代の段階で既に地域の中心であったことは確実である。先の益見は同町の「人情風俗」について、「本町ノ内旧柿岡、片野両村ノ如キハ他村ト異ナリ、稍市街ノ体ヲナシ、随テ風俗又他ニ比シ華美ノ傾アリ」としている。昭和30年(1955)になって八郷町が成立した際に町役場は柿岡に置かれたが、江戸時代から続く地域の中心地としての性格はこの八郷町成立の時点も、一定程度保たれていたと考えられる。現在でも八郷地域内では最大の機能集積が見られることには変わりはないが、石岡市と合併してからは行政上の中心としての役割を大きく減じ、商業の衰退も否めない状態になっている。石岡市の中で今後どのような立場を担っていくのか先が見えない状況である。

#### 4. 拠点間の交通

##### 4.1 拠点間の道路

先に述べたように、江戸時代の段階でも恋瀬川には舟運の拠点となる河岸場が設けられ、またいくつかの村では旅人の交通の中継点となる旅籠の営業が行われるなど、地域内の水陸交通はささやかながらも整備されていた。一般に近・現代には舟運は廃れ、鉄道・自動車による陸上交通へと移り変わったことが知られてい

る。だが、八郷地域では鉄道は計画までなされたものの実現されなかったため、近代的な陸上交通はもっぱら道路とその上を走る自動車に頼ることとなった。ここではまず道路の状況について見ておきたい。

明治17年(1884)に陸軍参謀本部により作成された『迅速測図』[8]は、近代地図の先駆けとして有名であり、特に近代化の緩慢であった茨城県では幕末時点とさほど変わらない地域の状態を描いていると考えられる。この地図からは地域内の陸上交通の体系もうかがうことができる(図3)。

八郷地域を通過する主要な道路として描かれている<sup>7</sup>のは、①「従石岡町至真壁丁道」、②「従柿岡町至土浦丁道」、③「従水戸至筑波町道」(瀬戸井街道[4])、④「従真岡村至石岡町道」(宇都宮街道[瓦谷街道])の4本の道であり、それぞれ、①(石岡)–下林–柿岡–上曾–(真壁)、②柿岡–(土浦)、③(水戸)–山崎–柿岡–小

<sup>7</sup> 同図では、八郷地域周辺で単線(A破線、B実線)、二重線(C実線と破線、D実線2本、E実線2本でうち1本を太線とするもの)、F二重線2本の計4本の線で表現するもの計6段階に重要度を分けて道が記述されている。最も重要なものはFであり、「陸前浜街道」(旧水戸街道)が、その次はEで「従笠間町至石岡町道」と続くが両者はともに地域の東辺部分を通るものである。八郷地域にはこのほかにもA~Dの道が確認され、Dには道の出発・終点を記す文字が併記されているが、A~Cにはそのような記述はない。

幡(筑波), ④(真岡)-大増-瓦谷(石岡)の拠点を結んでいる(( )内は八郷地域の外側の地点を示す, 以下同じ)。①~③はいずれも柿岡を通り, また①③は, ほかの拠点(その後の4村の役場所在地)と柿岡を結びつけている。江戸時代以来の中心拠点であった柿岡を通過する主要道路が多いことは明白であり, またこのことから改めて柿岡の中心性も理解できることになる。しかし一方で④は柿岡を全く通らないため, 大増・瓦谷の二つの拠点と柿岡をつなぐルートは, 相対的に整備が不十分だったと推測される。

その後, 大正8年(1919)に近代日本初めての道路法(旧道路法)が制定され, 各道路は新たな位置づけを得るようになった[9]。翌年4月1日の施行に際して, 上記①が県道68番・真壁石岡線(現7号線)として供用が開始される一方, 新たに(北条)-月岡-小幡-柿岡をつなぐ道路も同69番・北条柿岡線(同138・150号線)として供用が始められている。また, 若干遅れて昭和3年(1928)3月1日になると, 上記②が同226番・柿岡土浦線(同64号線)として, ④の一部の大増-瓦谷区間から石岡を経ずに羽鳥駅へと方向を変更された道路が同213番・大増羽鳥停車場線(同140・278号線)として, 新たに小幡真壁線が同233番・小幡真壁線(同150号線)として供用が開始された。おそらく江戸時代以来使用されていた重要な道筋が県道に認定されたと見られるが, 一方で先の③のように新しい体制でいったん格下げされた道路もあったことになる(現在は一部が同42号線)。

その後, 昭和27年(1952)に公布された現行の道路法下で新たに, 県道の認定・供用が開始された。注目されるのは, 上記①(68番・真壁石岡線)のみいち早く昭和29年に県道に再指定されているが, ほかのすべては昭和30年の町村合併を経て昭和34年に再指定されるとともに, 新たに大増と柿岡を結ぶ路線(106八郷稲田線, 現64号線の一部), 瓦谷と柿岡を結ぶ路線(108瓦谷柿岡線, 現42号線の一部)が供用開始されたことである。こうして柿岡からほかの旧5村の役場所在地へ伸びる県道が設定され, 柿岡は新たに生まれた八郷町において交通面のハブとしても位置づけられることになったのである<sup>8</sup>。この県道は現在でもそのまま残されているから, 平成の合併後でも, 柿岡を中心に放射状に伸びて八郷地域全域に至るような道路ネットワークは維持されていることになる。

表2 八郷地域における乗合バスの路線開設年代

	営業開始年月日	西暦	区間	運行会社
a	大正13年10月	1924	石岡-柿岡	サクラ自動車商会
	同年月日不明		石岡-柿岡	久保田福蔵
b	大正14年11月1日	1925	柿岡-須釜-小幡	サクラ自動車商会
c	昭和4年6月	1929	柿岡-土浦	柿岡自動車商会
d	昭和6年10月30日	1931	柿岡-弓張	ムツミ自動車
e	昭和8年9月1日	1933	柿岡-福原	〃
f	昭和12年	1937	小幡-柿岡-福原	〃
g	昭和19年12月19日	1944	柿岡-林-石岡	常総筑波鉄道株式会社
h			柿岡-小幡-石岡駅	〃
i			石岡-柿岡-小幡-真壁-下館	〃
j			石岡-柿岡-上曾	〃
k	昭和29年	1954	石岡-柿岡-上曾-真壁-下館	〃
l	昭和34年11月25日	1959	柿岡-葛蒲沢	〃
m	昭和35年10月15日	1960	柿岡-林-園部-神影	〃
n	昭和36年4月6日	1961	柿岡-小倉-吉生-小幡	〃
o	昭和39年5月12日	1964	柿岡-林-園部-神影-岩間駅	〃

文献 [5] pp. 240-241. 1970年および関東鉄道株式会社社史編集室編『関東鉄道株式会社七十年史』(関東鉄道株式会社, 1993年)により作成。なお, 昭和6年にサクラ自動車会社と柿岡自動車商会が合併してムツミ自動車会社になり, 昭和19年にムツミ自動車会社が常総筑波鉄道株式会社に吸収合併されている。

## 4.2 拠点間の公共交通

整備されつつあった道路ネットワークを用いた近代的公共交通の嚆矢は, 大正13年(1924)にサクラ自動車商会によってa石岡-柿岡間に開設された乗合バス路線であった。以後, 表2に示したように, b柿岡-須釜-小幡, c柿岡-土浦, d柿岡-弓張, e小幡-柿岡-福原などと路線は拡充されていった。石岡・土浦・岩間・福原・下館・真壁という旧八郷町の外側に位置し, 国有鉄道(現JR)常磐線・水戸線, 筑波鉄道(その後廃止)の駅のある町と柿岡が接続されるとともに, 下林(a)・小幡(b)・大増(e)・上曾(i)・月岡(l)・山崎(m)といったほかの役場所在集落も次々と柿岡と結ばれていった様子が見て取れる<sup>9</sup>。地域の外部との接続が図られると同時に, 八郷地域内で柿岡の中心性が強化されていったと見ることもできよう。

しかし, その後の人口減やモータリゼーションの進展により, バス路線網は縮小を余儀なくされた。そのプロセスを詳述する余裕はないが, 2018年4月現在では, 年間を通じて毎日運行されているのは, 柿岡車庫と石岡駅を結ぶ路線(林線および小幡線の2路線), 同じく柿岡車庫と土浦駅(柿岡・土浦線)を結ぶ路線, 板敷山と(大増・瓦谷・山崎を経由して)羽鳥駅を結ぶ路線(板敷山・羽鳥線)の計4路線のみとなっている<sup>10</sup>。

最も運行本数の多い林線の平日路線でも往復で44本と1時間に1, 2本の運行であり, そのほかは小幡線が10本, 柿岡・土浦線が16本, 板敷山・羽鳥線が32本

<sup>9</sup> 瓦谷については明確には確認できなかったが, 福原(現笠間市)に至るeが通過していた可能性がある。

<sup>10</sup> 昭和40年(1965)に常総筑波鉄道株式会社は鹿島参宮鉄道と合併して, 関東鉄道株式会社となった。現在では, 関東鉄道から分社化された関鉄グリーンバスにより運行されている。

<sup>8</sup> ただし, 山崎・月岡と柿岡を結ぶ道は県道認定されなかった。この間の事情については不明である。

と公共交通としては貧弱な状態にある。また、板敷山・羽鳥線は、柿岡を通らないばかりかほかの3路線とは接点をもたない路線である。柿岡を中心に、地域外へも通じる形で構築されていたバス交通のネットワークは、JRの駅、それも常磐線の駅だけが中心となったネットワークに実質的に再編され、八郷地域で行き止まりとなっているのである。これは大きく見れば、八郷地域も東京を中心として同心円状に広がる首都圏の構造の中に組み込まれ、その末端として位置づけられてしまったと解釈できよう。そして、それは柿岡を中心に他地域とも繋がる形で構築されてきた県道のネットワークとの乖離が生じていることを同時に意味するのである。

## 5. 新たな拠点と交通需要の発生

以上の記述からは、農村部の衰退が単線的に進行しているように見えるかもしれない。しかし、当然のことながらこのような盆地の農村地域にも新しい変化は起きている。

まず、新しい拠点が生まれつつある例として、1985年に設置された茨城県フラワーパークについて述べておく必要がある。同パークは、同年に開催されたつくば科学万博にあわせて設置されたものである。1991年度に37万人の来場者があったものの、その後その人数を減らし、2011年度には10万人を切るまでになっていた。しかし、近年のリニューアルの効果もあり、2015・2016年度には年間20万人を超える来場者を得るまでになっている[10]。リニューアルに伴い、施設に併設してレストランが設けられているほか、この施設の周辺にカフェやレストラン・若干の商店も立地して、規模は小さいものの人が集まる拠点が生まれている。

また、道路については1987年に市道に認定されたフルーツラインの整備も特筆に値する<sup>11</sup>。この道路は盆地の西よりに南北に走る広域農道であり、笠間市と土浦市(旧新治村)を結んでおり、途中で上述のフラワーパークの正面も通過している。そして、このフルーツラインの南端の位置には、2012年11月に朝日トンネルが開通した。それまではフルーツラインを南下した車は、朝日峠の山越えをする必要があったが、このトンネルの開通により容易に土浦市側に行くことができるようになった。現在では、朝夕にはトンネル付近で渋滞が発生するほどの交通量が発生しており、柿岡を中心に整備された県道とは異なる形で、他地域との連

絡を発達させつつある。

さらに、2015年からは秋期(現在は9~1月)の土・日・祝日に、つくば市にあるつくばセンターより土浦市・フラワーパーク・やさと温泉を経由して柿岡車庫に至るバス「やさとフルーツ号」も、朝日トンネルとフルーツラインを利用して運行されている。八郷地域は南西で隣接するつくば市とも直接かつ容易に結ばれることになったのである。観光客の需要を目的としたささやかな変化ではあるが、地域のインフラの変化に対応して新たな公共交通も生まれているのであり、緩やかに地域の構造が変わりつつあるともいえよう。

## 6. おわりに

小稿では、伝統的な景観を保持する農村地域において、拠点集落とそれらを結ぶ交通がいかに形成され、また変容しているかについて、八郷地域を事例に述べてきた。明治・昭和・平成の大合併を経て、本来一定度の自立性を有していた村々は段階的に統合された。そして、一つの中心的集落だけにそれぞれの段階の役場が置かれ、その集落には各種の公共的施設や商業施設も立地することで、統合後の小地域の拠点的機能を有する場が生まれた。しかし、次の合併が起こることにより、旧拠点はその役割の多くを失うということが繰り返されている。

交通はこれらの新旧拠点間をつなぐ形で整備がなされてきた。八郷地域の場合は、昭和の合併後に役場が置かれた柿岡を中心に、柿岡と旧役場所在地とを結ぶ形で県道のネットワークが構築された。当初はバスのネットワークもこの道路のネットワークと対応するものであったし、さらに八郷地域を越えてほかの地域とも結ばれる形の路線も設けられていた。だが、現在かろうじて維持されているバス路線は、そのような道路ネットワークとは乖離を起こしており、むしろ八郷地域が首都圏の末端に位置づけられるように変化して来ていると解釈できる。一方で、新たな拠点や道路が生まれたことにより、地域の構造がゆるやかに転換しつつあることも上に見てきたとおりである。

八郷地域を事例に見たような、合併に伴う村々の統合が、地域の拠点と拠点間交通のあり方にさまざまな矛盾を生じさせている状況は、形は違っても多くの地域で見られるものであろう。このような近・現代の状況を踏まえたときに、次世代の農村部の交通や小拠点はどのようなものであるべきだろうか。

まず、ハード・ソフト両面で現在イノベーションが進む新しい自動車技術は農村地域の公共交通を、「比較

<sup>11</sup>認定より開通のほうが早かったものと推定されるが、年月日は不明である。

的多い人数を単線状に移動させるもの」から、「相対的に少ない人数を単線にしばられることなく需要に応じて自由に移動させるもの」へと変えていくだろう。それは、大量の移動需要が密度高く発生する都市部よりも、少量の移動需要が低密度で発生する農村地域においてこそ明確に変化するのではないと思われる。その場合、移動の自由度が高まるのであるから、従来型の拠点集落の必要性は低くなるであろう。もちろんそれでも、公共的な機能が集積する何らかの拠点的な場は依然として必要であろう。だが、それは今までの拠点集落がそうであったような、住民が住む屋敷から離れたところにある数少ないものとはならないのではないか。むしろ、一つひとつの規模は小さくとも徒歩で容易に到達できる地点に複数あるような状態のほうが望ましいのではないか。また、首都圏の（不便な）端末として位置づけられるだけでなく、拠点が集落に欠けている機能を補って、個々の集落の自立性を回復させる手助けとなるのが望ましいのではないか。

とはいえ、われわれのプロジェクトはまだ端緒にいたばかりである。上のような見通しが妥当であるか

どうかは、今後のプロジェクトの中で検証することになるだろう。地域全体の構造と小拠点それぞれの将来を見据えながら、今後の交通基盤を構想していきたい。

**謝辞** 八郷地域の県道の変遷については、茨城県土木部道路維持課（管理担当）係長埜祐子氏に資料を御教示いただいた。記して感謝の意を表します。

#### 参考文献

- [1] 佐々木信夫、『市町村合併』、筑摩書房、2002。
- [2] 松沢裕作、『町村合併から生まれた日本近代』、講談社、2013。
- [3] 八郷町史編さん委員会（編）、『八郷町史史料編』、I 村明細帳、2002。
- [4] 八郷町史編さん委員会（編）、『八郷町史』、2005。
- [5] 八郷町史編さん委員会（編）、『八郷町誌』、1970。
- [6] 細谷益見、『茨城県町村沿革誌』、弘文舎、1897。
- [7] 石岡市小中学校統合計画審議会、「石岡市小中学校の適正規模・適正配置等についての答申書」、2009。
- [8] 迅速測図原図覆刻版編集委員会（編）、『明治前期手書彩色關東實測圖：第一軍管地方二万分一迅速測圖原圖覆刻版』、日本地図センター、1991。
- [9] 茨城県報、<http://soumu.pref.ibaraki.jp/gazette.asp>
- [10] 石岡市、「統計いしおか 平成 29 年度版」、2018。