

宿駅としての大内宿

——近世～現代における人々と生活の変化——

経済学部 4 年 沖 原 千 尋

<目次>

はじめに

I. 大内宿の概要

- i. 大内宿の戸数・人口と馬
- ii. 大内村の農業と村の衰退・立直し
- iii. 大内宿と近隣の宿駅の特徴

II. 近世の宿駅としての大内宿

- i. 南山通りの盛衰
- ii. 問屋に対する申し渡し

III. 明治以降の大内

- i. 宿駅の終わり
- ii. 近代化と観光地化

おわりに

参考文献

はじめに

旧会津西街道は、旧会津藩の城下町若松（現在の会津若松）から旧江戸（現在の東京）へ通じる道の一つで、時代により変遷はあるが松平氏初代・二代・八代が参勤交代の際に通行し、江戸廻米にも主要な役割を果たした街道である。俗に御蔵入と呼ばれた幕府直轄領の南山に通じることから南山通りとも、中奥街道と呼ばれることもあった。その中で大内宿は、若松を立てて南下し、本郷・関山を過ぎ、標高 900 m の大内峠を過ぎたところにある。

何時頃大内宿が形成されたかは明らかではないが、古内村・宮内村・糠塚村などの散在した村を坂本村に集めて山本村と呼び、後に大内村と改めたとされている。また、元亀 2 年（1571）浄土宗の僧侶が大内村正法寺に住んだと「会津凶事雑考」に記載されている上、慶長 15 年（1610）大内村と市野村の山争いの歴史もうかがえることから相当古くから街道筋に大内村が形成さ

れていたものと思われる。しかし、会津藩と幕府直轄地とのつなぎとして伝馬（物資を運ぶための馬）宿ができ、道路、屋並みを整備したのは、交通が繁くなり大量の江戸廻米が行われるようになった江戸初期ではないかと考えられている。大内宿は本陣（街道の宿駅で、大名・公家・幕府役人などが宿泊した公的な旅宿）・脇本陣・問屋などは整っていたが、宿場町というほどの茶屋・旅籠（旅行者を宿泊させる食事付きの宿屋）・遊女屋が立ち並ぶというようなことはなく、山地をぬって通る会津西街道の馬繫場、^{なかづけどじやうま}仲附駕者馬などの伝馬駅と宿屋を兼営した者がいた。富士屋・ゑびす屋・扇屋などの屋号が残っているが、これも単なる屋並みの屋号ではなく簡易な宿屋を営んでいた様子が見受けられることから、宿駅として西街道の中でも目立ったものであったといえる¹⁾。

また、宿駅と宿場は設備が似ていることから同じものとされているが、発達した時代が異なる。まず宿駅とは、平安時代後期、律令制の崩壊に伴って駅制が崩れた後に駅に代わって鎌倉時代以降発達したもので、街道の要所で旅人の宿泊や、荷物運搬の人馬を中継ぎする設備のある所であった。そして、宿場とは古代・奈良時代・平安時代から駅馬・伝馬の制度によって整備されていたものだが、主に江戸時代に五街道や脇往還にあった旅行者の宿泊・休憩のための宿屋・茶屋や、人馬の継ぎ立てをする設備をもった町場のことであった²⁾。このことからわかるように、大内宿は宿駅に分類される。

本論文では、昔と変わらず茅葺屋根が連なる一帯であることから注目を集める建築の側面ではなく、先行研究でもあり、史料集としての性格も持つ『大内宿』³⁾を参照しながら宿駅として独自の生活様式を持ち、発展・衰退した大内宿の近世～現代における生活の変化について論じてみたい。

I. 大内宿の概要

この章では、大内宿の概要と近隣宿駅も含めた一帯の特徴について概観する⁴⁾。

i. 大内宿の戸数・人口と馬

近世における大内宿の戸数・人口の変遷は、表1のとおりである。戸数は最も多いのが延享3年(1746)の78戸、最も少ないのは天明8年(1788)の26戸で、延享と比較するとちょうど半分になっていることがわかる。天明3年の飢饉から減少が甚だしくなり、寛政・文化・文政期も回復の兆しを見出すことが難しく、80余年を隔てた天保3～9年の凶作のため疲弊の極みに達したものである。人口も延享3年が最多の404人を示し、最少は天明8年(1788)の226人あまり、天保12年も246人である。会津藩の人口政策によって天保

表1 大内村の戸数・人口・馬数変遷(1691-1879)

年号(西暦)	戸数〔無跡〕	人口(人)			馬数
		戸	男	女	
元禄4(1691)	66	199	152	351	71
享保5(1720)	76	217	149	366	77
〃18(1733)	71	190	160	350	77
延享元(1744)	71			345	
〃3(1746)	78	208	196	404	63
宝暦2(1752)	71	188	150	338	
明和元(1764)	67	170	144	314	
天明3(1783)	67				
〃8(1788)	58			226	26
寛政元(1789)	50	135	125	270	
〃9(1797)	50			270	
文化6(1809)	52				
〃7(1810)					
〃14(1817)	50				
文政9(1826)	50			252	
天保8(1873)	44				
〃12(1841)	39	126	120	246	
〃14(1843)					
嘉永2(1849)	46			274	
安政2(1855)	48	140	128	268	馬53 牛6
〃3(1856)					
明治4(1871)	46	134	136	270	
〃12(1879)	52	135	141	276	71頭

備考:『大内宿』30ページによる。

の凶作の際は、戸数に比べて人口減が、やや鈍くなったためと考えられる。

そして、人口の変遷で注目すべき点は男女数の差である。年代が遡るほど男女差は大きく、幕末に下るほど差は少なくなり、明治に入ると遂に女が男より多くなる。これは古い時期ほど、間引きの慣習が女に偏っていたが、人口政策の普及、道徳観念の向上等からこのように変化したものと思われる。

また、宿場として馬数を保持するのは重要なことであったが、享保の時代の77頭が最高で、天明8年(1788)には26頭と3分の1に減少する。これ

表2 大内宿周辺村々の馬数

村名	元禄4年(1691)	延享3年(1746)
大内◎	70	63
中倉	12	13
桜山	25	7
倉谷◎	21	20
水抜	10	5
小池	10	6
板倉	11	(0)
檜原◎	51	26
上添	8	2
小山	1	0
倉	36	14
岩本	7	10

備考:『大内宿』31-32ページによる。
◎印のついた村が宿駅

は飢饉の影響であると推測できるが、宿駅としての荷物量が中期以降減少したことで馬数の確保にも苦勞していた様子がかがえる。そして、元禄4年(1691)と延享3年(1746)の馬数増減を会津西街道筋の村々で比較した表2を見ると、各村とも馬数の減少が甚だしく、わずかに大内・中倉・倉谷が維持しているに過ぎないことがわかる。楢原の馬数減少をみると宿駅だからといって馬数を維持できているわけではないということがわかる。

こののち、幕末から明治にかけて再び馬数は増加するが、それは従来の駅馬としてではなく、あくまでも驚者馬という江戸時代初期～明治初年に、会津地方と日光・今市を結ぶ会津西街道を中心に発達した物資輸送業者として輸送の活発化をむかえたことが要因といえる。

以上のように、駅荷の減少が馬数に表れていることと人口の減少が大きな原因となって大内宿における駄送力の減退と村全体の衰退に繋がっていることが注目されよう。

ii. 大内村の農業と村の衰退・立直し

①大内村の農業と生産物

大内村は320石3斗4升の村高で、この面積は72町3反9畝余であった。弘化4年(1847)の作毛は田・粟・稗・大豆・小豆・そば・煙草・麻などで、土地自体は稲にはあまり向いておらず、粟・人参・麻に向いていた。正徳6年(1716)時点における男の稼ぎは耕作の他に馬草飼料と薪取りで、女の稼ぎは耕作の間に布を織ることであった。以後の時代においても村民の生活には大きな変化がなかったと推察され、幕末においても同様であったと考えられる。

②村の衰退と立直し

享保以後の幕府幕藩は財政窮乏から年貢の増徴を行い、農民は凶作の頻発から生活が困窮し、漸次人口が減少し土地の耕作を行い得ず、手余地が生じていたが、このような農村の衰退は大内村だけでなく近隣の村でも起こっていた。大内村は安政元年(1854)になると、家数80軒が47軒に減少したにもかかわらず、年貢は320石余りを負担していたが、荒地には草木が生い茂

り、再耕地化もできずその分も年貢を納めていた。また郡中の堤橋普請の割高も負担し、さらに拝借金の返納も困難で他借もできない状態にまで陥っていた上、村中に病気が流行り、日照りや雨年で作物も皆無であった。一方、名主等は村衰亡を立て直すために蕨漬等の品を若松に販売し、あるいは山菜を選び、関東へ屋根葺きに行くなどの現金収入確保を検討したが、何分にも手段が無いという状態になっていた。安政2年(1855)になると、村高と年貢率を調べたものの、結局のところ収奪が厳しく大内村は極貧のため、駅役等も勤められない状況があると訴え、郡中一同が、このように高い年貢は「宜しき村方にも御座無」と、年貢減免を願い出ている。そして、安政3年(1856)やっと村立直しの方策を、村内の奉公人の請戻しによる持高耕作と年貢減免の二つと定めたが、廻米駄送賃を名主が拝借金返納のため馬子に支払わないので、「戸(小)前の気向 宜しからず」、駄賃はすぐ渡してほしいとの願書が出されるほどになっていた。

以上のように、大内村の立直しが命じられたにもかかわらず衰亡に陥った背景には、現金収入確保の手段もなく、廻米駄送賃さえも支払われず、人口も減少し村中に病気が流行ったことで駅役等も勤められなくなるなど、八方塞の状況があったと言える。

iii. 大内宿と近隣の宿駅の特徴

大内宿を中心に上り下りの各駅への距離は、江戸への56里はともかく、遠距離では日光、今市まで24里から26里余が最も遠く、五十里が13里、古町12里余となり、柳津9里、若松5里で近い方であった。近距離では隣村小野、中倉が1里余、関山、市野、熊野、楯原が2里余で最も宿継が頻繁に行われた駅であり、その次が田島の4里、糸沢の7里余である。

表3 中奥街道沿道楯原組の村況(弘化4年)

村名	石高	戸数	人口			馬数
			男	女	計	
岩本	62,49.0	18	43	38	81	6
倉	239,74.4	42	102	82	184	20
小山	11,97.3	1	-	-	2	-
上添	88,1.48	14	25	31	56	5
楯原○	30,176.6	55	172	132	304	30
小池	150,145	11	44	41	85	18
倉谷	214,940	25	67	62	129	26
水抜	66,938	13	28	29	57	59
桜山	260,000	18	42	42	84	9
中倉	120,000	18	22	18	40	9
大内○	320,000	53	139	121	260	74
計	3,234,926	435	1,112	951	2,062	276

備考:『大内宿』36ページによる。

○印は問屋所在村

大内村周辺の各村は楯原組に属していたが、組内の11ヶ村分の宿継村の状況について表3をもとに述べていく。これらの村々では村高と宿継ぎなどの条件から楯原、倉谷、大内の3ヶ村に問屋がおかれた。戸数をみると楯原55戸、倉42戸、倉谷25戸、大内53戸が20戸以上の村で、他の村は11~18戸の小村である。人口は楯原の304人、大内の260人、倉の184人、倉谷の129人が100人以上で他は50~80人である。村高、戸数、人口のいずれからみても楯原、倉、倉谷、大内の4ヶ村が他村に比べて大きかったわけである。宿継ぎの距離と能力からみてもこの4ヶ村の位置の大きさは明らかで、これを馬の所有からみると問屋の所在と馬数の多さとはほぼ一致しており、楯原55戸30頭、倉谷25戸26頭、大内53戸74頭で水抜は13戸59頭であった。

楯原のみ戸数以下であるものの、他は戸数以上の馬数を所有し1戸1頭以上であり、大内は中でも最も多く所有していたことがわかる。水抜の1戸当り3頭に近い所有は駄送専業にであることをうかがわせ、これら問屋所在地以外の小池の場合も水抜に近いと考えられる。楯原組11ヶ村の435戸は馬276頭の全部でないにしても大半は宿継ぎに従事していたといってもよい。

Ⅱ. 近世の宿駅としての大内宿

ここでは、江戸時代に参勤交代路・廻米路として利用された大内宿の状況をまとめ、各宿駅問屋への申渡の史料から読み取れる廻米システムについて検討、整理し、当時の各宿駅における廻米継ぎ立てのあり方を考察する⁵⁾。

i. 南山通りの盛衰

会津藩主の江戸参勤交代路として、大内宿を含んだ南山通りが多く利用されたのは会津藩政の初期である。時期としては初代会津藩主であった保科正之の正保元年(1644)10月14日から始まり、二代目藩主の正経の延宝8年(1680)4月10日までである。

南山通りを通過した初代・二代の藩主の参勤交代の際、大内宿は素通りされることなく、いつでも一行はここで休息して昼食をとった。参勤交代の行

列の総人数は約 600 人とされ、本陣や脇本陣を除いたとしても大内宿は 1 軒あたり 10 人内外の接待で賑わったと考えられる。ただ、二代目藩主の正経の病死後、幕府が五街道以外の脇街道を諸大名が通ることを厳しく取り締まるようになったために、三代目以降は東通りを通るようになった。また、会津藩の江戸廻米も参勤交代と同様に正保元年(1644)の初期から行われている。図 1⁶⁾にある大内宿を含んだ若松～高原間の南山通りの各宿駅は江戸廻米の半分を運送していたが、貞享元年(1684)9月朔日、暴風雨によって日光神領の戸板山が崩壊し、五十里川を埋めて一大湖水が出現してしまったために、廻米は通らなくなった。その後、正徳 2 年(1712)に南山通り各宿駅間の廻米壱駄についての駄賃を記載した史料が残っているので、少しではあるがこの頃に江戸廻米が再びここを通っていたことがわかる。その 10 年後の享保 8 年(1723)に五十里湖が突然決壊して五十里村が復活すると、南山通りは江戸廻米が年間数万俵通ることとなって俄然活気づいた。しかし、宝暦以降になると会津藩の東通りの廻米路の開拓によって南山通りはまた少なくなり、寛政期(1789～1801)になると藩の江戸廻米の 4 分の 1 しか通らなくなった。

図 1 会津中街道・西街道略図



以上のように江戸時代の大内宿は、会津藩の財政難、参勤交代や江戸廻米

路の変化により賑わいと衰退の波が激しく、初期の正保元年(1644)以降、宿駅としての役割は全体として下降していく流れにあったことがわかる。

ii. 問屋に対する申し渡し

上に南山通りが江戸廻米の一部を担っていたと述べたが、寛政11年(1799)各宿駅問屋への申し渡しの史料から、当時の各宿駅における廻米継ぎ立ての状況をうかがうことができる。以下ではまず原文を紹介し、それを現代語訳する。原文と現代語訳については、諸注意申し渡しの本文とそれに対する問屋からの質問と附札(返答指令)の両方を扱う。なお、本文中に書かれている附人は監視者、附子は米俵を荷につけおろしする村々の労働者、持分之子は廻米運送責任者のことである。

史料 1—(1) 各宿駅問屋への諸注意申し渡し

(白川 板橋家文書「廻米覚書」寛政十一年)

①一、南山通之儀 持分壺口 貳百五拾駄 壺人主附候事

此俵 五百俵 蔵元ニ而惣貫目掛

右之内 廻し俵 五拾俵 二之字之印

但 枡 目 平 均

貫 目 平 均

繩 俵 平 均

②一、於高原 附人貫目、枡廻し相改、其次第阿久津江可申遣候宿々附人場所之義ハ、着米之度毎、問屋一同立会吟味致、道中附落しニ而 自然ニ繩弛候致、又ハ抜損候致両様相訳候様、諸事入念越度無之様、受払可致候事。

但、附人無之問屋之儀ハ、右之通相心得、如何之儀モ有之候ハバ、前後之附人方江申遣、早速品違見分可受候。尤右吟味忽緒ニ候得者、損俵多ク欠米不少、通り俵相欠ケ候間、足米相懸候得者、問屋共痛ニ相成義顯然之義ニ候。畢竟ハ問屋共粗略ニ致候事ニ候。右之儀道中通り俵定を以、

足米申付候得者、非常之足米等ニ而モ申付候様ニ相心得、甚以難渋之躰申候者モ、大勢之内ニハ相聞、甚以心得違之儀ニ候間、箇条之通念ヲ入、受払致候様可致可候事。

- ③一、宿々附子之者共、堅俵之分鞍付宜様打和ゲ附入候者モ在之類、卸之節々心を附、右躰之儀決而無之様可申聞候。崩見聞致候ハバ、得度教誡可致候。勿論荷おろし之節、不取落様、蔵入致候様可致候事。
- ④一、持分之者、着米附出シ毎度、廻米蔵江罷出、俵数見届ケ、尻切・台付等致吟味、運送可致候。
- ⑤一、宿々廻米蔵時々掃除いたし、台木居置、台付・獵切等無之様可致候事。
- ⑥一、附人・持分之者ハ不及申、出役之才領道中往来之節、問屋宅へ立寄蔵へ罷越、凡而之取仕末見届可申候事。
- ⑦一、宿々之間屋、月切帳合致、附人方へ月切之受払差引書差出、附人方ニ而前後問屋へ引合、紛失米無之様致吟味、役所へ可申達候事。

史料 1—(2) (質問 1)

一、於高原、附人貫目耕廻し相改之廉。

南山通之儀ハ、附人無之候得者、持ハ持分才領相改可申候処、五拾駄之耕目、貫目、繩俵平均相極人足履相成可申候哉。

附札 (返答)

高原附人貫目改之儀ハ持分改人足之義ハ右場所ニ俵メ方爲習置候間、有之人足召仕候。尤南山通り之義ハ本文之通定置、年に寄り廻米之多少有之候間、貫目、廻俵等節々米高ニ応じ候間、評議之上可極候事。

史料 1—(3) (質問 2)

一、附子之荷おろし之節、不取落蔵入致候様之廉。

此廉、壯年之者附参り候節ハ、隨分被仰付候通り爲取斗可申候処、老若

又ハ女杯，専ら附参候義ニ候得バ，不取落蔵入仕候義，相及兼可申奉存候。此段申し上げ置候事。

附札（返答）

俵附おろし之節，不取落様之義，老若女杯附参候義ニ候得バ，成丈ケ見斗い粗末ニ不致様取斗方有之義ニ候事。

史料 1—(1)「各宿駅問屋への諸注意申渡」の現代語訳

- ①南山通りのことについては、持分一口二五〇駄に対して一人の主をつけること。これは俵に換算して五〇〇俵だが、蔵元で全ての重量にかかる。右のうち、廻し俵(検査の際に抜き取る俵)五〇俵とし、それに二の字の印を付ける。ただし、枘目、貫目、縄俵の平均とする。
- ②高原において附人が重さと、枘廻しを改め、その状況を阿久津へ申し伝えよ。宿々の附人場所では、着米するたびに問屋一同が立ち会いのもと吟味をし、道中附落としの際に自然に縄が弛んだのか、又は抜け損じたのか2つに分けて諸事入念に落ち度のないよう受け払いをしなさい。ただし、附人がいない問屋の場合は右の通りに心得、何か問題があれば前後の附人方へ申し伝えてすぐに品違えがないか見分を受けなさい。もっとも右の吟味をなおざりにするならば、損俵が多く欠米が少なくないために通り俵に足りなくなるので、足米がかかることになり、問屋たちの痛手になってしまうことは明らかなことである。つまるところは（損俵や欠米が出る理由は）問屋共が粗略な扱いをすることによるものだ。右のことについて、「道中通り俵定」にもとづいて足米を申しつけたところ、臨時の足米を命じられたように思い込み、非常に困っているという者も大勢の中には居ると聞こえる。それはとんでもない心得違いなので、今述べている箇条の通り念を入れ、受け払いをするようしなさい。
- ③宿々の附子の者たち堅俵については、鞍付けを少しゆるめにつけるような者もいるらしいが、このような者は荷卸しの際、注意をしてそのようなこ

とが無いよう申し聞かせなさい。荷崩れを見聞きしたならば、(問屋が)しっかりと教え戒めなさい。勿論、荷卸しの際、取り落とさず蔵入れをするようにしなさい。

- ④持分の者は、着米運び出しのたびごとに廻米蔵へ参上して俵数を見届け、尻切れや台付(盗難)などを吟味し、運送をしなさい。
- ⑤宿々の廻米蔵を時々掃除し、台木(保管中の米俵が移動しないように置いておく木製の道具か)を据え置き、台付(盗難)・獵切(不明)などが無いようにしなさい。
- ⑥附人、持分の者は言うまでもなく、出役している才領(宰領、仕事を差配する人のことか)が道中を往来する時、問屋宅へ立寄り、荷蔵へ参り、全ての処理を見届けるよう申し付けなさい。
- ⑦宿々の問屋は、月ごとに帳面を照合し、附人方へ月ごとの受け払いの差し引き書を提出し、附人の方で前後の問屋と照合して紛失米がないよう吟味し、役所へ通知をしなさい。

史料 1—(2) (質問 1) の現代語訳

②の高原で附人が重さと枡廻し改めするとのことについて、南山通りの場合は附人がいないので、持は持分の才領(宰領)でチェックすべきところで、五〇駄の枡目、貫目、縄俵の平均を決め、人足を雇わなければならぬということでしょうか。

(返答)

高原の附人による重さの改めについては持分が改め、人が足りないならば右場所に俵メ方を置くようにさせるので有り合わせの人足を召し仕えればよい。もっとも南山通りの場合は本文のように決めて置き、年によって廻米の多少があるので、貫目、廻し俵などはその時々のお米高に応じて、そのつど評議の上で決めればよい。

史料 1—(3) (質問 2) の現代語訳

③の附子の荷卸しの際、取り落とさず蔵入りするようにとのことについて、これは壮年の者が附参るときは、よくよく仰せつけられた通り取り計らわせなければなりません、老若又は女などがもっぱら附参りますので取り落としなく蔵入れすることはなかなかできないと思われまので、あらかじめこのこと申し上げておきます。

(返答)

俵の付け卸しの際、取り落としのないようにするのは、老若女などが附け参るということであれば、なるべく見はっておき、粗末にしないよう取り計らうこと。

この史料から読み取れることは以下のことである。

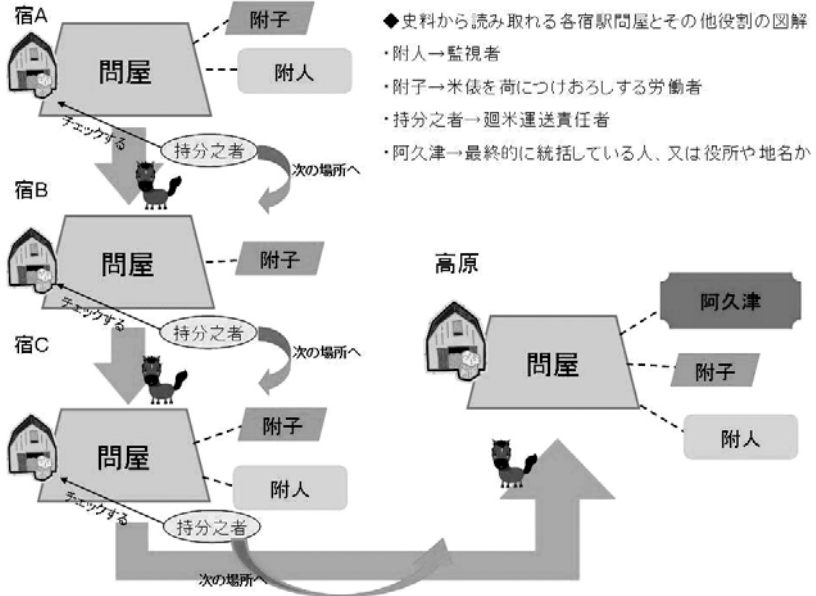
第一に、このような問屋に対する諸注意が申し渡された理由は、南山通りも含んだ全体の廻米路において、決まった廻米量を蔵入れしなければならぬにも関わらず、運んでいる間に損俵、欠米が相次いで起きていることが原因だと考えられることである。

第二に、廻米を運ぶにあたって問屋が単独で作業を担っているわけではなく、図 2 に示したように、附子と称された各宿駅内の村人達と考えられる米俵を荷につけおろしする労働者、附人と称された藩から任命された、宿駅で米俵の量を管理する監視者、持分之者と称された附人と同じく藩から任命されている各宿駅において着米附出しのたびに問屋の廻米蔵へ出向きその状況をチェックする廻米運送責任者の役割があったことがわかる。

第三に、史料 1-(1)の②のようにわざわざ「高原においては」と記載されていることから、高原とそれ以外の宿とでは廻米のチェック方法が異なっていたと考えられることである。

第四に、史料 1-(1)の②に「ただし、附人が無い問屋の場合は～」とあること、また史料 1-(1)の④持分の者は廻米蔵へ出向くとされていることなどから

図2. 各宿駅問屋とその他役割の図式



附人と持分の者は全ての問屋にいる存在ではなかったことがわかる。

第五に、史料1-(3) (質問2) の内容から附子はそれぞれの宿の村民が行っていたと考えられ、村による無償労働ではないかと推測される。南山通りの一部の宿において力のある若い男ではなく、老若女だけが附子の役割を果たしていた理由として考えられることは、やはり若い男は労働力として、金になる出稼ぎに行ったほうが村にとって利益があるからであろう。つまり、藩にとって附子は不可欠な労働力であったが、各宿駅の村々にとっては過重な負担であり、事実忌避されるような性格のものだったのである。質問2は、取り落としのないように蔵入れしろと言われても無理だと言わんばかりの発言とも読める。

以上から、史料1-(1)と史料1-(2)、史料1-(3)の全体を通して見ると、足米の認識の違い、附人がいない場合の対応の違いや、附子の荷おろしの際に

生じる取り落としのことなど、廻米を管理する藩と実際に廻米のための労働を担わされる各宿駅村々の人々との間に、小さくない矛盾があったことがわかる。

Ⅲ. 明治以降の大内

この章では、大内宿の宿駅としての地位の終わりに加えて、近代化と観光地化をしたことで大内宿に住む人々にどのような影響と変化がもたらされたのか、その詳細を見ていく。

i. 宿駅の終わり

戊辰戦争の際の東西両軍の戦闘は、集落外の大内沼周辺で行われたため集落は被害を受けずに済んだ。明治新政府を迎えても大内村の宿駅の性格は変わらず、世情が落ち着くとともに疲弊を回復し、幕末の極窮状況からやや立ち直った⁷⁾。

そして、明治5年(1872)に新政府は従来の宿駅に「陸運会社」を設置させ、「問屋」は「会社」と呼ばれるようになったが、輸送方法は依然として継荷方式で、駅々で馬と人とを替える方法がつづいた。しかし、この方法を変えなかったことが一つの要因ともなり、^{なかづけどじやうま}仲附駕者馬(会津西街道を中心に発達した民間の物資輸送業者)側と駅側で輸送する荷物の奪い合いが激しくなった。特に大きな問題となったのは明治11年(1878)のことである。駕者側と駅側は、いったん駅側の手が回らない荷物について近世以来の制限のもとで駕者側が運ぶことを承認する形で妥協した。しかし、駕者側が「諸荷物勝手に付通し」たいと主張したため、駅側は、駕者側の言い分で彼らに有利なとりきめを強行するのであれば、私ども駅の者は駅役を勤めることができないので、それぞれ馬を売り払い、別な職業を選ぶしかなく、従って駅路はいつそ廃止して頂きたい。しかし、それもどうかと思うので、いったん妥協した線に戻していただきたい、という趣旨の願書を福島県の担当官に提出したのである。

しかし、この駅側の言い分は、輸送近代化の中でいつまでも通用するものとは言いがたいものであり、通運会社の方針である「諸荷物勝手通し」が次第に運送のルールになっていったものと思われる。従来の駅ごとに荷継ぎする方法はその後、廃れていったと推測される。こうして、それまで宿駅の特権に依存して運送を担ってきたものが、運輸機構の合理化によって特権が認められなくなったのである。このような大内村に追い討ちをかけるように、街道路線の付け替えが行われた。その結果、大内峠の役目は、大内と本郷を結ぶのみになり、荷馬車を曳き入れる道のない大内村では、再び苦しい生活が始まることになった。

そして、明治22年(1889)4月1日、町村制施行に伴って大内村は周辺の村と合併し、楢原村となった。日本鉄道(現・JR東北本線)と接続する岩越鉄道(現・JR磐越西線)が明治32年(1899)に若松駅(現・会津若松駅)まで開通すると、会津と関東との間の物流は南会津を通らなくなり、さらに昭和2年(1927)から大川沿いに順次延伸開業していった会津線によって、大内宿の宿駅としての地位は完全に失われた。

ii. 近代化と観光地化

新街道からはずれた大内宿では、明治19年(1886)に宿場内の旧街道中央を流れていた用水路を2つに分けて両側に移し、街道の道幅を広げた。

昭和40年代初頭から外部の研究者らが当地の生活調査や建築物調査などで盛んに来訪するようになると、大内宿の旧宿場の街並みが再評価された。大内宿は近代化から取り残されたことで昔のままの生活が営まれているとも評価され、外部の研究者らが街並みの保存活動を始めた。昭和44年(1969)6月26日の朝日新聞記事で当地が紹介されたことを発端に、連日のようにマスメディア・研究者・観光客が当地に詰め掛けて注目を浴び、同年、外部の研究者らが下郷町や文化庁に旧宿場の保存を訴えた。しかし、このとき一部のマスメディアが、超高層ビルも建ち始めた都市部と比較して報道したため、住民は茅葺屋根の家に住むのをためらうようになり、住民による保存活動は盛り上がりず、村の人々の暮らしは農業などの第一次産業中心の生活から、

通勤して第二次産業・第三次産業で現金収入を得る暮らしへと転換していった。

その後、昭和50年(1975)の文化財保護法改正によって重要伝統的建造物群保存地区制度が導入されたため、福島県は大内地区に保存地区選定申請を打診したものの、住民は生活の近代化を望んで拒否し、旧街道は舗装され、新たに得た収入をもとに茅葺屋根をトタン屋根に葺き替えたり、家屋内の水周りの近代化を進めたり、家屋の増改築をしたりするようになった⁸⁾。

昭和55年(1980)「下郷町伝統的建造物群保存地区保存条例」が制定された。同条例に基づき決定された伝統的建造物群保存地区は、昭和56年(1981)、国の重要伝統的建造物群保存地区として選定された。旧宿場としては長野県の妻籠宿および奈良井宿に続いて全国で3番目の選定である。同年5月には「下郷町伝統的建造物群保存地区保存条例施行規則」も制定された。この頃から住民による町並み保存会の活動が始まり、「大内宿を守る住民憲章」も制定され、一度トタン屋根にしたものが茅葺屋根に直され、舗装された旧街道は、完全ではないにしろ、ある程度昔の姿に戻された。昭和59年(1984)には、旧本陣を復元した建物に「下郷町町並み展示館」(大内宿町並み展示館)が開館した。大内宿最寄りの会津線・湯野上温泉駅が、国鉄分割民営化に伴って昭和62年(1987)4月1日に日本国有鉄道から東日本旅客鉄道に、さらに同年7月に会津鉄道に承継されたが、このとき同駅舎も茅葺屋根に建て替えられ、同年12月に完成した。

なお、福島県が公表している観光客数を調べると平成22年(2010)は1,009,904人であり、大内宿は、県内における観光客入込数の多い観光地として第9位にランクインし、大内宿がある南会津圏域では2位に57万人もの差をつけ、トップである。しかし、平成22年度の観光客数は前年度に比較すると、渋滞などの影響から12.9%も減少していることがわかった⁹⁾。

おわりに

大内宿は、長年宿駅として機能し続け、昭和以降にもその生活様式を保ち続けてきた。農業など「第一産業」を基盤とした生活、「宿継ぎ」を基盤とした生活とそれ以外の「第二、三次産業」を基盤とした生活の3要素に分類したとき、これらは常に大内宿の生活の基盤として存在していたとはいえ、その比重は時期によって異なっていた。そこで次のように言えるだろう。

まず、江戸時代前期は、会津藩主の参勤交代と廻米が盛んに行われていた。Ⅱ章でもふれた史料からも見てとれるように、村一丸となって廻米に関わっていたことから、この頃の村人の生活は「宿継ぎ」を基盤とした生活であった。

次に、江戸時代後期は、駅役なども勤めが出来ない状況にあったことから、Ⅰ章でも述べたように年貢の増徴と凶作の頻発により生活困窮に陥ったが、耕作とその合間に行う馬草飼料と薪取り、布を織ることなどで生活を支えていた。このことから「第一次産業」と「第二、三次産業」のどちらも行われていたとされるが、どちらかといえば「第一次産業」を基盤とした生活であったと考えられる。

次に、明治時代以降は、輸送の近代化、運輸機構の合理化と街道路線の付け替えなどから宿駅機能が次第に低下し、村人の生活そのものの近代化が進んで現金収入を得る暮らしへ転換したことから「第二、三次産業」を基盤とした生活となった。

以上のように時代ごとに人々の生活を見ていくと、大きな分類ではあるがどの時代も同じような生活をしている時期はなく、発展と困窮理由も次第に変化してきたことがわかる。現在の大内宿は過去と産業の内容が異なるとはいえ、観光という1つの大きな柱を基盤とした観光客向けの商売をすることで、人々の生活は成り立っている。観光客数が100万人を超えた大内宿だが、新たな渋滞問題などをどのように解決していくのか。大内宿に暮らす人々の

発展の日々は続いている。

註

- 1) 福島県教育委員会『大内宿—福島県文化財調査報告書 28 集—』（福島県教育委員会, 1971 年, 以下『大内宿』と略す）1 ページ。
- 2) 同上, 1 ページ。
- 3) 福島県教育委員会『大内宿』。
- 4) 以下, 第一章の記述は『大内宿』30~31, 35~36, 60~70 ページを主に参照した。
- 5) 以下, 第二章の記述は『大内宿』20~21, 25~29 ページを主に参照した。
- 6) 図 1 会津中街道・西街道略図: 個人blog山と蟻の間(2008 年 8 月 19 日記事掲載)
<http://irisio.seesaa.net/archives/200808-1.html> (2012 年 1 月 23 日確認)。
- 7) 以下, 第三章の記述は『大内宿』70~74 ページを主に参照した。
- 8) 中尾千明 『重要伝統的建造物群保存地区における住居活用の変容—福島県下郷町大内宿を事例に—』 226~227 ページを主に参照した。
http://nwudir.lib.nara-wu.ac.jp/dspace/bitstream/123456789/1629/1/AN10065983_v25_pp225-234.pdf (2012 年 1 月 23 日確認)。
- 9) 福島県観光ホームページ 平成 22 年 福島県観光客入込状況
<http://www.pref.fukushima.jp/kanko/> (2012 年 1 月 23 日確認)。

参考文献

福島県教育委員会『大内宿—福島県文化財調査報告書 28 集—』福島県教育委員会, 1971 年。