

は二一%と激減し、代わって第二、第三次産業が大きく伸びている。第二次産業は昭和三〇年が一七%、昭和五〇年二七%、平成七年が四一%となり、第三次産業においては、昭和三〇年にわずか八%であったものが、昭和五〇年には二六%、平成七年においては三八%と年々目覚ましい増加を示している。

第一次産業人口の減少をもたらした要因には、前記の地形的要因(総面積の八五%が山林)に合わせ、日本経済の高度成長に伴う都市と農村の格差からくる若年層の都会志向による流出と、現金収入なくしては生活できない社会状況が生み出した歪みであると言える。

一方、第三次産業は、史跡豊かな会津若松市が隣接し、昭和六一年には首都圏と南会津側を結ぶ会津鬼怒川線も開通。通過型ではあるが多くの観光客が訪れるようになった。さらに平成に入ると重要伝統的建造物群保存地区「大内宿」の存在が、首都圏をはじめとして全国に知られるようになり、観光ブームも相まって下郷町は一躍観光立町と化しつつある。現在、大川ライントラのへつりには四八万人、大内宿には六九万人の人が訪れている。

しかしながら下郷町の経済の基盤が農業であることに変わりはない。

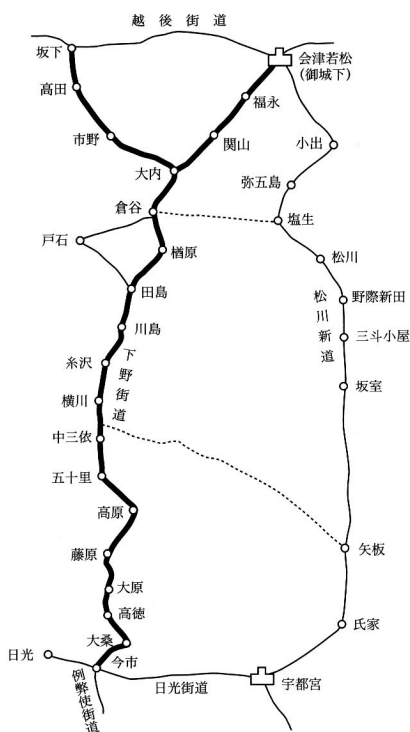
第二章 下野街道の概要

第一節 街道の呼び名

会津若松から、会津藩領と南山御蔵入領を分ける大内峠(標高九二〇m)、陸奥国と下野国の分水嶺山王峠(標高九三五m)、更に幕府領と宇都宮藩領を分ける高原峠(標高一、二〇〇m)を越えて日光神領今市宿に結ぶ下野街道は、多くの呼び名をもった街道である。

会津藩の公式記録である『家世実紀』(一六三一〜一八〇六)では、主に「南山通り、南通り」を用い、希に「川治通り」も使われている。

十七世紀後半の『会津風土紀』では「下野路」と呼び、下つて十九世紀の『新編会津風土紀』では、これを「下野街道」に統一するとしている。



下野街道宿駅図