

宮城県南三陸町における道の変遷および震災時の利用に関する研究

A study on changing use and emergency use of trails in Minamisanriku Town, Miyagi Prefecture

山本 裕実子* 深町 加津枝** 柴田 昌三**

Yumiko YAMAMOTO Katsue FUKAMACHI Shozo SHIBATA

Abstract: Trails are places to pass through and their networks have developed as people and objects transport. They also have been places for interaction of people and cultures, traditional events, recreations and evacuation. In this paper, Minamisanriku Town, a coastal town in northeastern Miyagi Prefecture, was selected as the study area in which we investigated changes that have occurred throughout time in existing trails and in the relations between trails and people. We analyzed topographic maps, historical documents, and hearing surveys of residents and related organizations. The results showed that trails in Minamisanriku Town have traditionally been used for transport, trade, procurement of food and wood, and religious events, and that they have changed along with changes in people's lives. Main routes have moved from trails in the mountains to coastal paved roadways, a move that increased the impact of tsunamis. Mountain trails have become ruined and are currently disappearing, but they work as emergency routes when a tsunami hits. The results showed that keeping mountain trails in good condition and preserving mountain trail networks is important not only for environmental education and for preserving traditions, but also to provide emergency evacuation and transportation routes during disasters.

Keywords: trail, Minamisanriku Town, transition, local culture, Great East Japan Earthquake

キーワード: 道, 南三陸町, 変遷, 地域文化, 東日本大震災

1. はじめに

広辞苑によると、道は「人や車などが往来するための所」と定義され、人や物の移動とともに形成・発達してきた。つまり道は古くからの文物や人々の交流の舞台¹⁾であり、人々の生活と密接に関わってきたことから、地域の文化や歴史を理解する上でも重要である。文化庁は、江戸時代以前の街道等を「歴史の道」として、その歴史・現状・周辺文化財などを調査してきた。1978年に始まった調査は、2014年現在までに42都道府県にて実施されている。こうした道を歩くことで、地域の文化や生活に触れながら歴史を学ぶ、体験型教育も行われている²⁾。特にかつて修行の道であった熊野古道や四国遍路道などは、現在は歴史的価値をもつ文化遺産として広く認識されており³⁾、観光資源や地域の魅力として注目されている⁴⁾。

また、山岳宗教から生まれた登山も現在はスポーツやレクリエーションとして幅広く楽しめるようになり、登山道は老若男女の交流や自然回帰の場となった⁵⁾。また通学路として利用される農道は、児童の遊び場や自然と触れあう場としても機能している⁶⁾。さらに近年は、ロングトレイルやフットパスと呼ばれる長距離歩道が全国各地に整備されており、特に三陸沿岸に新しく設定される長距離自然歩道「みちのく潮風トレイル」には、防災教育や環境学習、文化体験の場といった役割が期待されている⁷⁾。

自然災害の多い日本では避難路に関しても研究がされており⁸⁾¹⁰⁾、災害時における周辺地域とのネットワークの重要性が指摘されている¹¹⁾。特に東日本大震災に関しては、山道が人や物資、情報等の緊急輸送路として活用されたという報告¹²⁾や、山側に田畑や神社を構えるという地域の伝統的な集落形態が高台への避難路を生活の中で維持することに役立ったという報告¹³⁾がされている。

このように道は、日常生活での移動だけでなく、修行やレクリエーション、さらには災害時の避難など、地域に合った様々な利用に関して重要な役割を果たしてきた。しかし、道の形態や利用管理の方法は時代とともに変化しており、鉄道網の整備等に伴う

江戸時代の街道の衰退¹⁴⁾や、自動車交通の増加による道路の機能の単一化¹⁵⁾、過度な利用による登山道の荒廃¹⁶⁾¹⁷⁾や、利用の減少による山道の荒廃¹⁸⁾¹⁹⁾²⁰⁾が報告されている。今後の道およびそのネットワークのあり方を検討する必要があると考えられる。

既往研究には一つの道や道の一機能に着目したものが多く、地域内の道全体について、道の多面的な機能を包括的にとらえて議論した研究は限られている。道の多様な機能やそれらを取り巻く環境を理解して初めて、道の存在意義の認識および道の維持についての議論が可能となるだろう。

本研究では、東日本大震災の被災地でみちのく潮風トレイルの設定予定地である宮城県南三陸町を対象に、町全域の既存の道の歴史的変遷と利用管理状況を、人々の生活や地域の文化との関わりという観点から把握した。さらに、東日本大震災時の避難路としての利用について、3つのエリアを対象に事例研究を行った。以上をふまえた上で、災害時への対応もふくめ、地域に根差した道のネットワーク機能に重点をおいたこれからの道のあり方を検討することを目的とした。

なお、本研究における「道」を「地形図に記載された国道、県道、里道、道路、小径、小道、および地形図に記載されていないが通行に利用されている動線の総称」と定義する。

2. 調査方法

(1) 対象地

調査地である南三陸町は宮城県の北東部に位置し、北に気仙沼市、西に登米市、南に石巻市と隣接する。面積は163.74km²、最高標高は田東山の512.4m。1955年に志津川町・入谷村・戸倉村、さらに2005年に歌津町が合併して誕生した新しい町である。

志津川は南三陸町の中心であり、東日本大震災以前には低地に町役場やJR志津川駅、多くの住宅などがあった。しかし津波によって破壊されたため、町役場やBRT²¹⁾志津川駅は被害の小さかった総合体育館「ベイサイドアリーナ」周辺などの高台に移転された。入谷地区は唯一内陸にあり、漁業が中心である他地区に比

*京都大学大学院農学研究科

**京都大学大学院地球環境学堂

べて農業が盛んである。廃校の校舎を利用した宿泊施設などがあり、農業体験などグリーンツーリズム活動の拠点となっている。戸倉地区には震災前に研究教育施設「南三陸町自然環境活用センター（通称ネイチャーセンター）」や古民家民宿があったが、津波によって流された。現在は「波伝谷高屋敷ふるさと資料館」や宿泊研修施設「志津川自然の家」がある。また白砂青松百選に選定された景勝地「神割崎」がある。歌津地区には総合スポーツ宿泊施設があり、また田東山はツツジの名所として有名である。

この地域には江戸時代に街道「気仙道」が整備され、宿場町が発達した。「歴史の道調査報告書：気仙道」²²⁾に記載された気仙道の推定路線を図-1に示す。南三陸町の北・西・南の三方は300～500m級の山々に囲まれ、そこから流れる河川が東側の志津川湾に流れ込んでいる。森林率は77%と高く、湾内ではギンザケ、カキ、ホタテガイ、ワカメ等の養殖が盛んに行われるなど、山と海が一体となって豊かな自然の恵みをもたらしている。第一次産業就業割合は26%(2005年)と高く、海岸部の養殖漁業が産業の中心となっている。また、沿岸部一帯はそのリアス式海岸の傑出した景観から1979年に南三陸金華山国定公園に指定されている。1896年の明治三陸大津波、1933年の昭和三陸津波、1960年のチリ地震津波など過去何度も津波の被害にあっており、沿岸に防波堤や水門を設置、町の中心部に防災庁舎を建設するなど津波対策を進めてきた。しかし東日本大震災では震度6弱、津波高さ15mを記録し、死者619人、行方不明者216人、住宅被害計3,321戸など大きな被害を受けた²³⁾。震災前の人口・世帯数は17,666人・5,362世帯であったが、平成26年4月末時点で14,484人・4,731世帯まで減少を続けている。今後、震災からの復興プロジェクトとして南三陸金華山国定公園の三陸復興国立公園への編入、みちのく潮風トレイルの設立、里山・里海フィールドミュージアムの整備が予定されている。

(2) 方法

1) 地形図からの道の抽出

南三陸町が含まれる国土地理院発行の地形図(1913年1/50,000, 1933年1/50,000, 1968年1/25,000, 1995年1/25,000, 2001年1/25,000)をスキャンし、ArcGIS10(ESRI)を用いて国土交通省提供の国土数値情報行政区画データ(2013)に合わせて幾何補正を行った。そして各年代の地形図に記載された道を、凡例ごとに抽出し、ラインデータ化した。2001年の地形図は町の北半分のみであったため、南半分については1995年のものを使用した。

2) 文献調査・資料収集

南三陸町における道を把握するために文献を整理した。志津川町誌などの資料²²⁾²⁴⁾²⁵⁾²⁶⁾²⁷⁾²⁸⁾²⁹⁾から町内の道の利用や管理に直接的または間接的に関係する記述を抽出し、それぞれの道の利用・管理と変遷について明らかにした。また、道の利用や管理に関わる活動団体についてインターネットで調べ、団体HPなどから活動内容や活動場所などを調査した。

3) インタビュー・現地踏査

現在の道の分布や管理状況、震災時の利用についての事例調査対象地を図-1に示す。対象地は、海岸沿いの集落から山に登る道が続いていることを条件とし、(A)平地の市街地の代表として「志津川中心部」、(B)かつて気仙道の山道が通っており、町最大の避難所であるベイサイドアリーナに近い集落として「平磯・荒砥周辺」、(C)志津川自然の家があり道のレクリエーション利用の拠点となっている「波伝谷・津の宮周辺」の3エリアを対象として選定した。

2013年8月11～13日および11月1～5日に、南三陸町住民および行政関係者の合計24人に対してインタビューを行った。

まず、波伝谷高屋敷ふるさと資料館館長などの地域の歴史や文化に造詣の深い人物や、地元のホテルや民宿、農漁家レストラン

の経営者など地域の現状を把握している住民12人に対して、過去の道の利用と管理、現在の道の利用と管理、道の利用や管理に関わる活動団体、年中行事や地域の祭りなどの伝統文化について、1回1時間程度のインタビューを行った。また震災時に志津川(中心部、袖浜、荒砥、志津川小学校)、戸倉(波伝谷)、入谷(残谷)に居住しており、被災経験のある住民11人に対しては、震災時の避難やその後の行動、道の状況などについて1回1時間程度のインタビューを行った。

そして、道の利用や管理に関わる団体の代表者あるいは関係者(歌津てんぐのヤマ学校1人、環境省3人、志津川自然の家1人、南三陸町観光協会1人、南三陸町ネイチャーセンター準備室3人、南三陸ふるさと研究会1人、南三陸ホテル観洋職員2人、南三陸わらすこ探検隊2人)に対しては、団体設立の背景、団体の運営体制、活動内容、活動場所、今後の計画などについて1回20分～2時間のインタビューを行った。インタビューから得られた内容は、文献調査や現地踏査によって検証を行った。

また事例調査においては、現地踏査やインタビューによって、地形図に記載された道、および地形図に記載されていないが通行に利用されていることが確認された道について、現在の路面状況や整備状況を把握し、地形図と照らし合わせながら路面状況ごとにラインデータ化した。

4) 道と浸水域に関する分析

各年代の道のラインデータを比較し、道の変遷を明らかにした。そして国土交通省都市局「復興支援調査アーカイブ」データ(浸水区域)を重ね合わせることで、年代ごとの道の分布状況や路面状況と浸水区域の関係を把握した。さらに、国土交通省都市局「復興支援調査アーカイブ」データ(浸水区域)、「復興支援調査アーカイブ」データ(避難経路)、およびインタビュー内容から、東日本大震災時および被災後の道の利用状況を検討した。

3. 結果

(1) 道の変遷

地形図から抽出された、各年代の道の分布状況(図-2～4)から読み取られる道の変遷について、以下にまとめる。

1) 道の分布状況の変遷

大正2年には、横山・小泉間の道と、登米・志津川間の道が県道であった(図-2)。入谷・伊里前間は、海側を通る県道とは別に、山側を通る里道(聯路)も通っていた。そして県道と里道、町内外の集落と集落を繋ぐように、多数の小径が存在した。なお、国土地理院によると、里道のうち達路は「著名なる居住地を連絡するもの」、聯路は「相隣する居住地を連絡するもの」、間路は「聯路間に存する小路網で人が容易に行き違える広さ以上のもの」であり、小径は「単独でなければ通過できないもの」を指している。

昭和8年の地形図では、里道の代わりに町村道と表記されるようになった。小径の一部が町村道として拡張され、戸倉地区の海岸沿いの道が県道として整備されたものの、大正2年から大きな変化は見られなかった。

昭和8年から昭和43年に至る間には、大きな変化が認められた。昭和43年には、横山・小泉間の県道が国道となった(図-3)。そして道と道、集落と集落を繋いでいた多くの小径は、ほとんど幅員1.5m以上の道路に変化した。その一方で林と保呂羽山の間や大上坊周辺など、一部の小径は消滅した。その結果、小道と表される道は少なかった。また道路は途中で切れているものも多く、林際や弘川から北側に気仙沼市鹿の子、在郷や長清水からそれぞれ楯火峠や大峰を通過して石巻市相川など、隣町の集落とのつながりが断絶した部分も見られた。

平成13年になると、登米・志津川間の道、および戸倉地区の海岸沿いの道が新たに国道となった(図-4)。また新井田・弘川間、

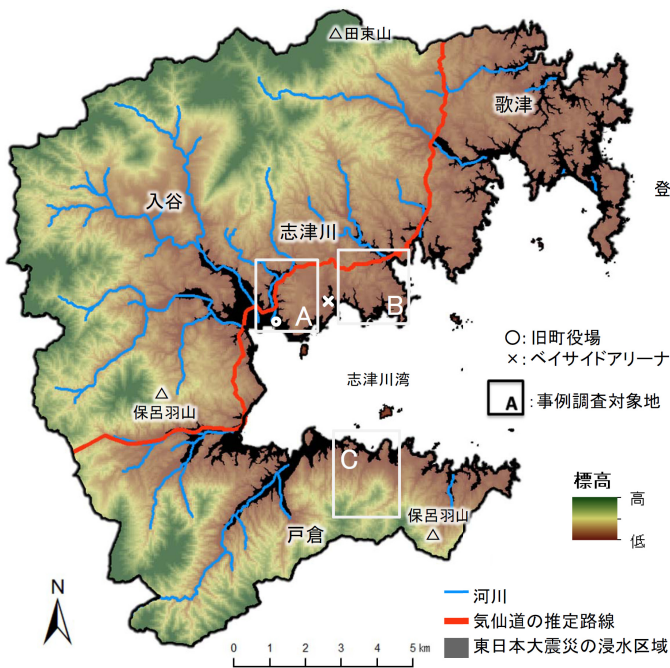


図-1 南三陸町の地形および気仙道の推定路線

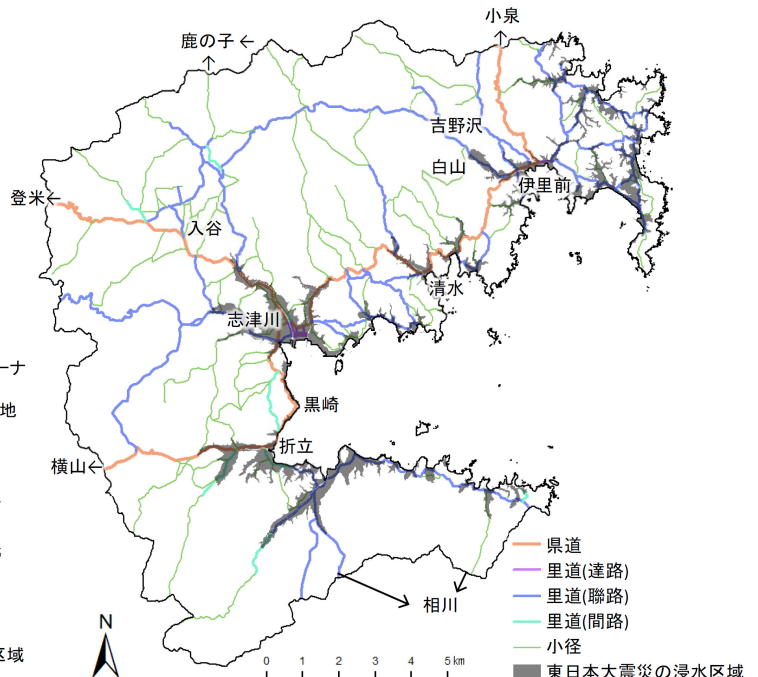


図-2 大正2年(1913)の道



図-3 昭和43年(1968)の道



図-4 平成13年(2011)の道

清水・米広間、細浦・米広間、歌津地区の道などが拡張された。入谷地区や戸倉地区では山に登る道路の記載が増加し、1.5m未満の細い山道についても弘川や樋の口から田東山に登る道、津の宮から南に登る道などが新設された。

2) 道の変遷と浸水区域

図-1~4に記された各年代における道と東日本大震災の浸水区域の重複を比較すると、横山・小泉間の道が、気仙道、県道、国道へと昇格するにつれて、低地や谷沿いを通る路線へと変更し、浸水区域との重複箇所が増加していた。

気仙道は、折立・志津川・清水といった低地の宿場町や集落を、標高90m程度まで登る山道がつながるような路線であり、集落以外での浸水区域との重複が小さかった(図-1)。

大正2年の県道は気仙道を中心に整備されたものの、気仙道よりも海側や谷沿いの路線へと変更した箇所が見られた。例えば黒

崎では山中を通る道が海岸沿いの道へ、志津川・清水間は直線的な道から北に迂回する谷沿いの道へ、さらにその北東では白山・吉野沢といった山中の集落を通る道から伊里前を通る海側の道へと変更した。その結果、清水周辺および伊里前周辺で浸水区域との重複が大きくなった(図-2)。

さらに昭和43年の国道では、伊里前の北側が枡沢や陸前港を通るようになり、今までよりさらに海側かつ谷沿いの路線へと変更され、浸水区域と大きく重複するようになった(図-3)。

また平成13年には戸倉地区の浜の集落を繋ぐ道路が新たに国道となり、標高の低い海岸沿いに道が続いているため浸水区域との重複が大きい(図-4)。

(2) 道の利用・管理

文献調査およびインタビューから把握された、南三陸町における道の整備・利用、人々の生活の変化を図-5に示す。この図に

年代	道の整備・指定	道の利用	人々の生活
江戸	17C中頃 気仙道の成立 18C中頃 米谷道の開設	人馬での移動	製鉄、製塩、養蚕、薪炭生産、木材生産、木造船、オカアキナイ、ヤマ学校、祭り、契約講、レクリエーション・環境教育
明治	M19 米谷道の拡張	馬車の使用	M29 明治三陸津波
大正	S8 伊里前北で海側の道の整備	T8 自動車運輸の開始	S8 昭和三陸津波 S20 終戦 S30頃エネルギー革命 S35 チリ地震津波
昭和	S40 国道45号線の指定 S47 ふるさと緑の道の指定 S56 野鳥の森 遊歩道整備 S56 国道398号線の指定 S60 リアスの森 遊歩道整備 行者の道の整備	S52 鉄道気仙沼線の開通 S52 ふるさと学習会の開始 S55 志津川自然の家の設立 S56頃 自家用車の普及	プラスチック船、養殖漁業
平成	H17 正鶴の森 遊歩道整備 H23 慶応の森 遊歩道整備 H24 やすらぎの森 遊歩道整備	H19 南三陸ふるさと研究会の結成 H23 歌津てんぐのヤマ学校の開始 H24 南三陸わらすこ探検隊の開始	H19頃 小中学校の統廃合 H23 東日本大震災

図-5 南三陸町における道の整備・利用の歴史と人々の生活の関係

に基づき、以下、道の利用・管理の変遷を概観する。

文献調査より、以下のような道の整備・利用が確認された。

江戸時代に仙台藩は奥州街道を中心として領内の交通網を整備した。そのうち仙台と気仙を結ぶ街道「気仙道」は17世紀中期には成立していたと考えられており、地域内外の人が徒歩や馬によって移動するのに利用された。

南三陸地域は江戸時代、漁業、養蚕、製鉄、製塩が大きな産業であった。特に入谷村では養蚕が主な換金作物であり、宝暦年間(1751年～1763年)には村の有力者が私財を投じて志津川から入谷を通り登米に至る「米谷道」を開設し、大量の繭や生糸を輸送した。また個人の家の囲炉裏や養蚕用の炉、製鉄や製塩に大量の薪炭が消費されたため、人々は主に農閑期である冬に山に登って木の伐採や炭焼きを行っていた。山では1年を通して山菜やキノコ等の採集が行われていたほか、農閑期である冬には山でウサギやキツネの狩猟も行われていた。木造家屋や木造船の材料となる木材は近隣の山から切りだされ、大きなものは牛馬で運ばれた。

浜の集落と山の集落の間には「オカアキナイ」と呼ばれる風習があり、人馬で山を越えて海産物を運び、米を中心とする農作物と交換した。オカアキナイは明治初期には存在し、第二次世界大戦後で食糧不足であった昭和20年代ごろに最も盛んであった。昭和30年ごろにバスが開通すると、公共交通機関も利用されるようになった。

明治期になると製塩が仙台藩外からの流入によって廃れた一方で、養蚕は志津川町や戸倉村にも広がり、製糸会社が設立されて大規模に行われるようになった。また、移動に馬車が使われるようになる、明治19年には米谷道が車が通れるように拡張され、大正8年には乗合自動車が定期的に往復するようになった。昭和8年の昭和三陸津波の際には区画整理が行われ、伊里前以北の海側の道の整備が行われた。

昭和40年に横山から折立・志津川・伊里前を通して小泉に抜ける道が国道45号線となり、昭和56年に登米から志津川までの道が国道398号線となった。昭和52年に鉄道気仙沼線が開通し、自家用車も普及するなど交通・流通経路が整備されると、オカアキナイのような山道を利用した海と山の交易は廃れた。

昭和30年ごろから養殖漁業が盛んになったことで農閑期も忙しくなり、さらにエネルギー革命により薪炭の需要が減少したこともあって、昭和50年ごろには養蚕や炭焼きが行われなくな

った。さらに昭和40年ごろから小型プラスチック船が普及するなど、漁業のなかでの山の資源利用も減少した。こうした生活の変化に伴う木材需要の低下や木材価格の下落などによって木材生産も減少した。

山の資源調達以外の山道の利用として、宗教的な山道の利用があった。南三陸町の北に位置する田東山はこの地域の山岳信仰の対象の中心となっており、平安時代後期から山伏が修行として山頂まで登っていた。志津川の保呂羽山や戸倉の保呂羽山など他の各山にも寺社や祠が設けられ、麓の集落の住民は寺社参拝や季節の祭りなどのために定期的に山に登った。

こうした道の管理は、道の利用者や「契約講」によって行われてきた。「契約講」は江戸時代から明治期にかけて結成された伝統的集団で、集落の生業や祭りの運営を担った。契約講員の共同作業として林道普請・街道普請なども行われていたが、現在の町内の契約講の多くは葬儀互助を中心とするに留まる。

また日常生活における山道の利用・管理が少なくなる一方で、山道のレクリエーション利用が増加してきた。昭和47年には宮城県政100年を記念して、在郷から十三浜への道と新井田から弘川を通して田東山へ続く道が「ふるさと緑の道」に指定された。さらに南三陸町は昭和56年に波伝谷の「野鳥の森」、昭和60年に在郷の「リアスの森」、平成17年に入大船沢の「正鶴の森」を整備し、遊歩道や東屋、案内板等を設置した。

さらにインタビューより、以下のような道の整備・利用が確認された。

集落を結ぶ道や集落内の道は通学路としても利用された。住民によると、子供の頃は通学途中に周囲の山や川で遊びながら自然との関わり方などを学び、これを「ヤマ学校」と呼んだ。しかし平成19年以降3つの小学校と2つの中学校が廃校となるなど、少子化の影響により学校の統廃合が進み、通学距離が伸びたことから通学方法も徒歩から自家用車やバスへと変化した。また東日本大震災によって大きな被害を受けたため、契約講を解散した集落もあった。

南三陸町は、樋の口から田東山に登る「行者の道」を整備し、その後は観光協会が管理するようになった。南三陸町観光協会および南三陸ふるさと研究会によると、こうした道は、教育委員会が小学生を対象に開催していた「ふるさと学習会」や生涯学習の「ふるさと探訪会」の登山やハイキングに利用されてきた。

東日本大震災以降は、休止した活動もある一方で、新しくレク

リレーション活動や環境教育を行う団体や遊歩道を整備する活動が見られるようになった。「歌津てんぐのヤマ学校」や「南三陸わらすこ探検隊」は子供向けに町内各地の集落や山を歩く活動を行っていた。また慶應義塾大学が「慶応の森」に遊歩道を設置したほか、中央大学と南三陸町観光協会が連携して弁天崎の「やすらぎの森」で遊歩道の整備を行っていた。

(3) 被災時の道の利用

事例調査対象地における現地踏査やインタビュー、「復興支援調査アーカイブ」データ(浸水区域)、「復興支援調査アーカイブ」データ(避難経路)から把握された、震災時の道の利用について以下にまとめる。

「復興支援調査アーカイブ」によると、津波到達時に南三陸町の住民の多くは各集落の近くの高台にある公園や神社、集会所や民家などに逃げた。また、いくつかの集落では指定避難所が浸水したため、避難所を出てさらに高くまで逃げる必要があった。例えば低地の市街地である志津川中心部の住民は、指定避難所である上の山緑地にいったん避難したものの、その奥に続く山道を通じて志津川小学校まで避難した。

またインタビューから、集落につながる山道は、津波襲来時の避難だけでなく、津波が引いた後、より大きな避難所や安全な場所へ移動する際(二次避難)や、外出先からの帰宅、他集落に住む知人の安否確認、救援物資の運搬といった目的にも利用されたことが確認された。

例えば荒砥では、集落の避難所が浸水したため多くの住民は津波が引いた後にベイサイドアリーナに移動したが、その際に普段利用する海岸沿いの道路は津波によって浸水・崩壊していたため通行できず、普段は利用しない山道を利用した。

津波襲来時に入谷地区にいた波伝谷住民の中にも、海岸沿いの道は通行できなかったため、波伝谷にある自宅まで山を越えて歩いた住民がいた。バードウォッチングが趣味で周辺の山を歩いた経験があったため、道の存在を知っていたためである。

さらに海岸沿いの道が通行可能になった後も、海岸沿いの道路の渋滞、自家用車の流失、ガソリンの不足といった状況があり、山道は被災後の徒歩による移動経路として重要な役割を果たした。普段こうした山道を住民が利用することはなく、存在もあまり知られていなかったという。

ここで、現地踏査から把握された対象地内の道の状況と浸水区

域の関係を図-6に示す。

現地踏査から、志津川小学校からさらに北にある志津川中学校まで続く山道の存在が明らかとなった。この道は地形図に記載されていないが小学生に利用されており、浸水した舗装道路に代わって、高台にある小学校と中学校を繋いでいた(図-6のA: 志津川中心部)。

平磯や荒砥、波伝谷や津の宮などの浜の集落においても、集落を結ぶ海岸沿いの舗装道路は浸水していたが、砂利や土の山道の多くは浸水しなかった。こうした他の集落や避難所に繋がる山道のネットワークの存在によって、浜の集落は孤立を免れていた(図-6のB: 平磯・荒砥周辺、C: 波伝谷・津の宮周辺)。

またかつての気仙道の推定路線のうち、荒砥に繋がる道には鳥居や石標が残っており、道にはみ出した倒木は処理されていた。しかし清水浜に繋がる道やベイサイドアリーナに繋がる道など、藪に覆われて道が消滅している箇所も存在した(図-6のB: 平磯・荒砥周辺)。

宿泊研修施設「志津川自然の家」周辺には、「波伝谷コース」「津の宮コース」というハイキングやバードウォッチング等による利用のための主要な2つの道があった(図-6のC: 波伝谷・津の宮周辺)。「波伝谷コース」には案内板やベンチが設置され、道の整備が行なわれていたが、「津の宮コース」は倒木・藪・土壌侵食・案内板の劣化・不法投棄などが見られた。

4. 考察

(1) 道の変遷およびその背景

南三陸町では明治から平成にかけて、海岸沿いや谷沿いの道が整備・利用されるようになり、その一方で山中を通る道は、車が走行でき管理も簡単なように拡張され舗装されるか、倒木や藪によって通行不可能となりやがて消滅するかの二極化が進んだ。

この背景として、まず交通手段の変化が大きな要因として考えられる。徒歩や馬から馬車や台車、さらに自動車へと交通手段が変化したことで、しだいに勾配の緩やかな広い道が必要とされるようになった。そして震災復興等で道路整備が行なわれるに従って、海岸沿いの車道の整備が進んだ。

また昭和中期に特に多く見られる山道の減少は、住民の生活と山との関わりの減少が要因と考えられる。漁業と薪炭生産など季節に応じて「海」と「山」の両方を生業の場とし、漁業船や漁具

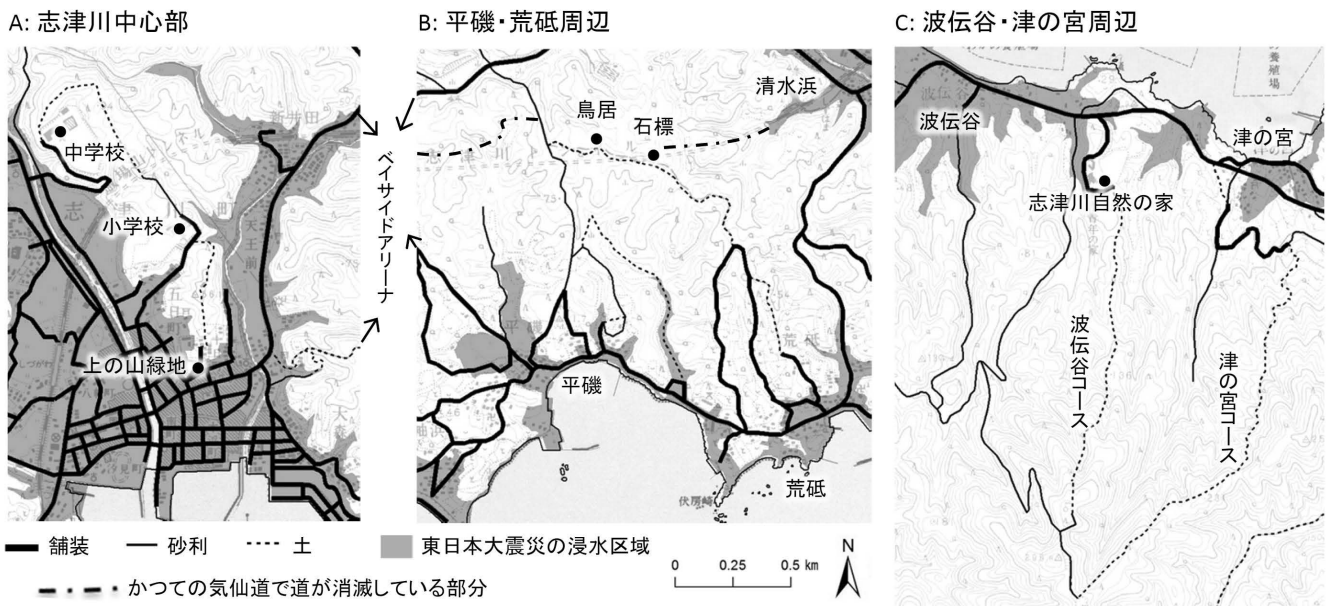


図-6 現地踏査から把握された道の路面状況と浸水区域

にも木を利用するなど、海や山と密接に関係していた生活から、養殖漁業の普及により海を生業の中心とし、エネルギー革命や技術発展により山の資源を利用しない生活へと変化した。

それに加え、昭和38年に防潮堤と水陸門が整備されたことも要因として考えられる。防潮堤の安心感から沿岸の津波浸水域の開発が進み、津波から避難するという意識も低下したことで、避難路としての山道の存在が認識されにくくなった。

(2) 山道のネットワークの重要性

南三陸町において集落と集落および海と山とを繋ぐ道のネットワークは、海と山の両方を上手く利用してきた生業や祭りなどの地域の伝統を支える存在である。また山道は災害時のライフラインとなるため、災害時のリスクを軽減させる上でも重要な意味を持つ。特に沿岸部に生活の場がある南三陸町では、津波襲来時に津波の高さに応じて避難できるような浜から山に登る道や、被災直後でも他集落や安全な場所へ移動できるような標高の高い地点を結ぶ道の存在が重要であることが示唆された。また今回の調査から、舗装されていない山道でも津波到達時の避難やその後の集落間の移動、救援物資の輸送に十分に利用可能であったといえる。さらに近年は、地域の自然や歴史・文化について現場で深く学び楽しむ場としても活用されているといえる。地域住民だけでなく地域外の人を誘引する資源ともなり得るだろう。

したがって、生活や生業を通して海と山を結んでいた道が消失し、人々から認知されなくなることは、物的・人的な交流があった地域の歴史・文化の希薄化と同時に、災害時および災害後の地域の適応力の低下や、レクリエーションや環境教育の場の喪失にもつながる。

(3) 南三陸町における道の今後のあり方

山道は長年人々が日常的に利用し定期的に整備することで維持されてきたものであり、今後も山道を重要な地域資源のひとつとして定期的に利用することで、そのネットワークを維持していく必要がある。特に、山道の利用機会が減少している現在の状況では、まず住民が山道の歴史と防災的観点も含めた意義を見つめ直し、その多様な価値を再認識し、日常生活や生業、レクリエーション活動等の中で、身近な道を積極的に利用していくことが求められる。

例えば、木材をはじめとする山の資源の活用、年中行事を通じた浜の集落と山の集落の人的・物的交流など、山道および海と山の繋がりを活かした取り組みが求められる。またレクリエーション活動や環境教育を重要な山道の利用機会として位置づけ、積極的に道の整備や管理と連携させていくことも肝要である。地域内外の人が地域の自然や文化について学び楽しむことのできるよう、案内板の設置やマップ作成など、様々な視点からの道や道周辺の情報提供、情報共有も求められる。新しい三陸復興国立公園やみちのく潮風トレイルは、認知度の向上や自然の脅威を学び継承する場として活用する方策の必要性が示唆されている³⁰⁾。震災からの復興が進む南三陸町では、地域の歴史文化や防災を支えてきた道のネットワークの活用・管理を、今後の地域づくりの中に組み込んでいくことが大きな課題といえよう。

補注及び引用文献

- 1) 文部科学省：「歴史の道」活用事業（「歩き・み・ふれる歴史の道」）の実施について <http://www.mext.go.jp/b_menu/hakusho/nc/t/19980311001/t/19980311001.html>、1998.3.11 更新、2014.5.30 参照
- 2) 新田時也 (2007)：歴史教育における体験型教育観光の一事例：観光ホスピタリティ教育 2,17-24
- 3) 森正人 (2001)：遍路道にみる宗教的意味の現代性道をめぐるふたつの主体の活動を中心に：人文地理 53(2)、173-189

- 4) 山本恭正 (2010)：世界遺産「熊野古道」における「文化」概念の再検討文化的景観「信仰の山」をめぐる理念と実践：白山人類学 13、93-115
- 5) 大澤健・江本みのる (2006)：世界遺産地域における「語り部」の現状と今後の課題：和歌山大学経済学会研究年報 10,67-108
- 6) 鈴木美智子・川村誠 (1994)：自然公園におけるレクリエーション行動の研究(1)-大山国立公園の登山行動：鳥取大学農学部演習林研究報告 22,83-114
- 7) 藤本史・木村和弘 (2000)：通学路としての農道利用：農村計画論文集 2、97-102
- 8) 山本清龍 (2014)：三陸復興国立公園の創設と地域文化の保全：国立歴史民俗博物館研究報告 182、16-19
- 9) 建部隆治 (1996)：阪神大震災における避難路の被害状況と避難行動に関する研究：学術講演梗概集 F-1、都市計画、建築経済・住宅問題、41-42
- 10) 村尾修ら (2012)：東日本大震災事前と事後における千葉県御宿町住民の津波避難経路の比較分析：日本地震工学会論文集 12(4)、263-277
- 11) 南正昭・高野伸栄・佐藤馨一 (1996)：道路網における代替ルートの整備水準の評価に関する研究：土木学会論文集 530、67-77
- 12) 岡村健太郎 (2012)：津波襲来後の三陸沿岸地域における緊急輸送路としての山道に関する研究-岩手県大槌町を事例として：学術講演梗概集、411-412
- 13) 葉袋奈美子 (2013)：災害の被災を軽減する伝統集落の工夫と被害の実態-岩手県半島加茂青砂地区における津波被害を事例として：学術講演梗概集、65-66
- 14) 道尾淳子 (2010)：旧街道の自動車交通対応の実態に関する研究-中山道の宿場町67宿を対象として：学術講演梗概集 F-1、都市計画、建築経済・住宅問題、543-544
- 15) 持斎康弘 (2000)：生活道路の利用・管理の変遷と地域住民の認識に関する研究-埼玉県戸田市喜沢2丁目を事例として：日本都市計画学会論文集 35、331-336
- 16) 中村洋介 (2000)：丹沢における登山道荒廃の過程とその要因：地域学研究 13、25-48
- 17) 藤田剛・吉田圭一郎 (2012)：関東山地における登山道の土壌侵食と周辺環境との関連性：横浜国立大学教育人間科学部紀要 4、自然科学、9-16
- 18) 溝辺康代・中島照八郎・宮里明日香・高木直子 (2005)：“山の道”から見た山間集落の成立条件に関する研究(その1)-山の道から見る集落の成り立ち：日本建築学会研究報告九州支部 3,計画系(44)、69-72
- 19) 吉川寿・中島照八郎・小峯裕 (2006)：“山の道”から見た山間集落の成立条件に関する研究(その4)-九州中央山地における山の道利用を通じた集落間関係：日本建築学会研究報告九州支部 3,計画系(45)、69-72
- 20) 中島照八郎・小峯裕 (2006)：“山の道”から見た山間集落の成立条件に関する研究(その5)-九州中央山地に見る道の変遷と特徴：学術講演梗概集 E-2、建築計画 II、住居・住宅地、農村計画、教育、607-608
- 21) 国土交通省によると、BRTはBus Rapid Transitの略で、「連節バス、PTPS(公共交通優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム」のことである。
- 22) 宮城県教育委員会 (1980)：宮城県文化財調査報告書第66集「歴史の道調査報告書」：宮城県教育委員会 25
- 23) 歌津町史編纂委員会編 (1986)：歌津町史：歌津町、1040-1056
- 23) 南三陸町：東日本大震災による被害の状況について <<http://www.town.minamisanriku.miyagi.jp/index.cfm/17,0,21,html>>、2014.6.4 更新、2014.6.28 参照
- 24) 歌津町史編纂委員会編 (1986)：歌津町史：歌津町、1040-1056
- 25) 志津川町誌編さん室編 (1989)：志津川町誌 2 生活の軌：志津川町、103-129、155-164、191-212、261-300、332-337、505-511
- 26) 志津川町誌編さん室編 (1991)：志津川町誌 3 歴史の標：志津川町、196-203、269-271、336-354、684-693、890-917
- 27) 志津川町教育委員会・志津川町文化財保護委員会 (1983)：旭ヶ浦の記：志津川町教育委員会・志津川町文化財保護委員会、70-72pp
- 28) 佐藤正助 (1985)：志津川物語-旭ヶ浦物語 増補改訂：Nsk 地方出版社、575-586pp
- 29) 東北学院大学政岡ゼミナール・東北歴史博物館 (2008)：波伝谷の民俗-宮城県南三陸沿岸の村落における暮らしの諸相：東北歴史博物館
- 30) 坂沼弥・山本清龍 (2013)：種差海岸来訪者の意識とみる三陸復興国立公園への期待と自然保護上の課題：日本観光研究学会全国大会学術論文集 28、229-232