

IV-19

津波常襲地域における漁業従事者の生活交通環境に関する史的研究

日本工営 正会員 ○村松 広久
 岩手大学 正会員 安藤 昭
 岩手大学 正会員 赤谷 隆一

1. はじめに

津波防災対策として最も有効な方法は、居住地を津波に対し安全な高地に構えることである。しかし昭和8年三陸大津波被災後、漁業を主生業とし移動手段の伴わない集落は海から離れて存在することはできず、湾岸の原地に復興するものが多かった。とはいえ、現在においては交通機関の発達等、職場と居住地の交通環境が当時の津波被災時と比べ大きく改善されてきている。このような認識のもと、本研究は昭和8年三陸大津波被災後、原地復興した岩手県田老町田老地区と、同津波被災後、高地に移転した岩手県三陸町綾里地区を調査対象として、両地区の漁業従事者の生活交通環境に注目し、生活交通環境の津波被災時から現在に至るまでの変化の過程を比較分析し、今後の高地移転の可能性を明らかにするための基礎的資料を手に入れることを目的としている。

2. 調査方法

調査は田老地区に在住する899世帯と綾里地区に在住する676世帯を対象として(図-1)、表-1に示す項目について質問し、留置調査法により行なった。調査期間は平成3年11月28日から12月20日である。

3. 分析結果および考察

表-2に調査票の回収率および有効回答率を示す。有効回答のうち田老地区では、昭和8年津波被災後から現在までの間に漁業に従事したことのある(現在も含む)世帯は、155世帯(37.7%)であった。綾里地区は169世帯(52.0%)であった。

さて、原地復興した田老地区と高地移転した綾里地区において漁業従事世帯がどのような乗物を保有してきたかを年代別に分析し図-2に示す。図において横軸は、わが国の発展段階を経済的な豊かさの水準によって区分したものであり、縦軸は、乗物別保有率を示したものである。図-2より田老地区において漁業従事世帯のうち自転車は、昭和10年において5.9%の世帯が保有していたが、年々保有率が増加し、昭和55年から現在にかけては約90%の世帯が保有しており自転車の普及率が大きいことがわかる。次いで自動車(乗用車、小型・普通・大型貨物車)の保有率についてみると昭和40年から増加しはじめ、現在、乗用車においては約80%の世帯が保有していることがわかる。綾里地区では、自転車は昭和10年において2.9%の世帯が保有していたが、年々保有率が増加し昭和55年から現在にかけては約60%の世帯が保有している。次いで、自動車(乗用車、小型・普通・大型貨物車)の保有率についてみると昭和40年から急激な増加が始まり、現在、乗用車においては91.8%の世帯が保有しており、この値は乗物のなかで最も高い。

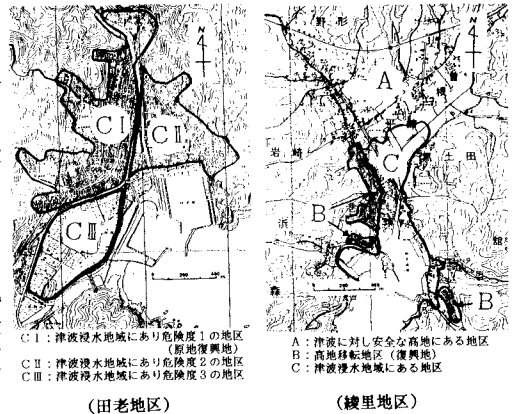


図-1 調査対象地区

表-1 調査項目

質問1	年代別の住所・移転履歴の有無、移転希望
質問2	昭和8年以降保有した乗物、保有期間
質問3	昭和8年以降従事した職業、就業期間
質問4	職場の位置、通勤距離、通勤手段、通勤手段別通勤時間、通勤所要時間、通勤交通上の問題点
質問5	職場と住居が離れた時の問題点
質問6	年齢、性別、家族人員

表-2 回収率および有効回答率

地区	調査世帯数	回収率(%)	有効回答数	有効回答率(有効回答数/調査世帯内)
田老	899	787(87.5)	411(45.7)	155(37.7%)
綾里	676	595(88.0)	325(48.1)	169(52.0%)

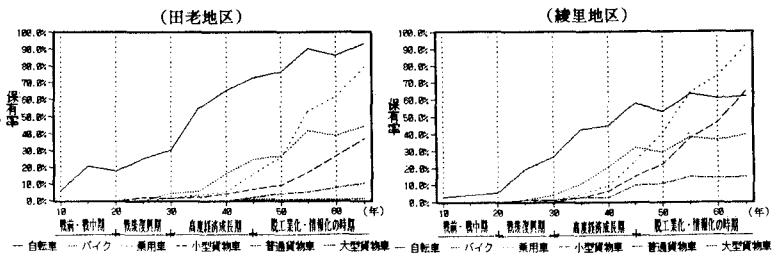


図-2 乗物別保有率の推移

表-3 職場の位置

	田老	%	綾里	%
田老地区・綾里地区	117	75.5	161	95.3
町内の港	7	4.5	1	0.6
宮古	22	14.2	0	0.0
釜石	6	3.9	1	0.6
その他	3	1.9	6	3.5
総世帯数	155	100	169	100

表-4 通勤距離の分布

	田老	%	綾里	%
0m以上～500m	6	3.8	11	6.5
500～1000m	8	5.2	19	11.2
1000～2000m	33	21.3	60	35.5
2000～4000m	69	44.5	54	32.0
4000m以上	9	5.8	15	8.9
総世帯数	155	100	169	100

次に漁業従事者の現在までの通勤先を表-3に、さらに、通勤距離の分布を表-4に示す。表-3、表-4より田老地区では117世帯（75.5%）が田老漁港に通勤しており、また通勤距離が1200m以内の世帯は104世帯（67.1%）であることがわかる。綾里地区では161世帯（95.3%）が綾里漁港に通勤しており、また通勤距離が1200m以内の世帯は144世帯（85.2%）である。

田老漁港に通勤している117世帯、綾里漁港に通勤している161世帯を対象として両地区の通勤手段別の推移について分析し、図-3に示す。図-3より田老地区では、昭和10年から昭和35年にかけて自転車通勤が急激に増加したため、それまで主流であった徒歩通勤が減少してきていることがわかる。昭和50年から自動車通勤が増加し、徒歩通勤がさらに減少してきており現在39.6%となっている。

これらの実態より田老地区では、昭和初期から昭和35年にかけては自力で生活していた自然人間の時代、昭和35年から昭和50年にかけては遷移期間、昭和50年以降は動力を活用して生活しはじめた技術人間の時代であると区分することができる。

一方、綾里地区においては、図-3より昭和10年から昭和30年にかけては徒歩（約95%）が主たる通勤方法であったとわかる。しかし昭和40年からの自動車保有の増加（図-2参照）にともなう自動車通勤の増加によって、徒歩通勤が急激に減少してきており、現在では自動車通勤が最も多いことがわかる。綾里地区において自動車の利用が著しく増加してきたのは居住地が高台にあるため、田老地区のような自転車利用が困難であることが大きな要因であると推察される。これらの実態より綾里地区では、昭和初期から昭和30年にかけては自力で生活していた自然人間の時代、昭和30年から昭和45年にかけては遷移期間、昭和45年以降は動力を活用して生活しはじめた技術人間の時代であると区分できる。

図-4に地区内の漁港に通勤する漁業従事1世帯当たりの通勤平均所要時間の推移を示す。図-4より昭和10年では通勤平均所要時間が両地区とも9分台であったが、現在では原地復興の田老地区、高地移転の綾里地区ともに6分台に短縮されてきている。また昭和45年から技術人間の時代に入り、田老地区と比べて自動車保有率と自動車通勤の多い綾里地区では、居住地が高台にあるにもかかわらず田老地区より通勤平均所要時間が若干短いことがわかる。

最後に両地区において昭和初期から現在までに通勤交通上問題となった点を通勤手段別に尋ねたところ、田老地区では、特に技術人間の時代においてバイクおよび自動車通勤者の「道幅が狭い」が指摘された。綾里地区では、特に各時代において自転車通勤者の「坂が急である」、自動車通勤者の「道幅が狭い」が指摘された。技術人間の時代である現在は、道路幅員の改善が強く望まれている。

4. まとめ

本研究により得られた結果を要約すると次のように示される。

- ① 田老町田老地区の生活交通環境は昭和初期から昭和35年にかけては人間の歩行を主とする自然人間の時代、昭和35年から昭和50年にかけては遷移期間、昭和50年以降は自動車交通を中心とする技術人間の時代であるといえる。
- ② 一方、三陸町綾里地区の生活交通環境は昭和初期から昭和30年にかけては人間の歩行を主とする自然人間の時代、昭和30年から昭和45年にかけては遷移期間、昭和45年以降は自動車交通を中心とする技術人間の時代であるといえ、綾里地区が田老地区より技術人間の時代へ早く移行している。
- ③ 技術人間の時代となった現在、交通情報環境を一層整備することにより居住地を津波に対し安全な丘陵の高台に構えることが可能になってきている。

参考文献】 安藤昭、赤谷隆一、村松広久；津波常襲地域における漁業従事者の生活交通環境に関する史的研究，土木学会東北支部技術研究発表会講演概要集，pp.420～421，平成4年3月

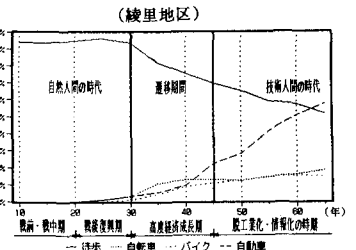
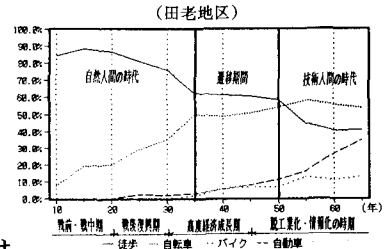


図-3 通勤手段別の推移

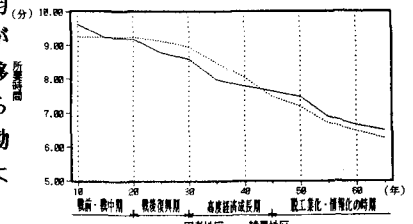


図-4 通勤平均所要時間の推移
（漁業従事1世帯当たり）