

旧由岐町における集落と道路網の変遷に関する研究*

○本田啓樹** ・真田純子*** ・山中英生****

1. はじめに

2007年5月12日、美波町内において高規格道路である日和佐道路が開通した。整備効果としては、移動時間の短縮や県南の孤立解消などが挙げられている。今後は阿南市まで開通される予定であるが、一方で国道55号線等の使用頻度が減り整備もされなくなる可能性もある。ここで、町の歴史を見ていくと、様々な道路整備が行われ、多くの道路が拡幅・整備されてきた。そこで本研究では、旧由岐町の道路網が、「集落でどのような存在であったのか」「住民はどのような反応があったのか」「生活でどのような存在であったのか」「集落にどのような影響を与えたのか」という点に着目して明らかにしていく。

2. 着目する地区・及び道路

2-1 道路網の変遷

まず、町内の道路網を町史や旧版図などを使用して、取り上げていく。その過程で、使用されなくなった・新たに建設された道路が存在することが分かったので、道路網を「明治時代まで」「大正～昭和初期まで」「昭和30～40年代～現代まで」と区分した。その結果、「歩行者対応型」「荷車対応型」「自動車対応型」に区分できた。

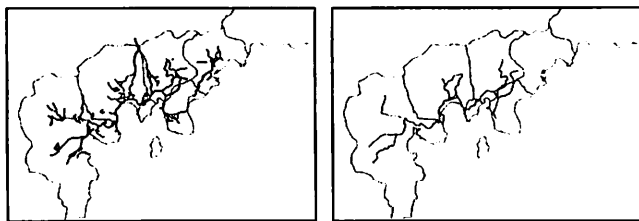


図-1 左：歩行者対応型 右：荷車対応型

*キーワード：集落、道路網、生活、住民性

** 正会員 徳島大学大学院

***正会員 博（工） 徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部

****正会員 工博 徳島大学大学院ソシオテクノサイエンス研究部

(〒770-8506 徳島市南常三島町2-1)

T:088-656-7578 F:088-656-7579

sanajun@ce.tokushima-u.ac.jp)

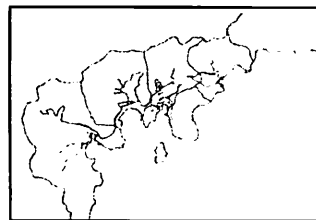


図-2 自動車対応型

2-2 着目した地区

ここで、「道路網の変遷が集落に影響を与えた例」という視点で道路網と道路開発の歴史に着目した結果、田井地区と由岐（主に西ノ地）地区に着目した。

田井地区に着目した理由は地区内の変遷がある程度明らかであり、現在まで農業という地区産業に変化がないためである。一方由岐地区に着目した理由は、旧由岐町の中心地であり、特に大正・昭和に渡って道路や集落に大きな変化が見られたためである。

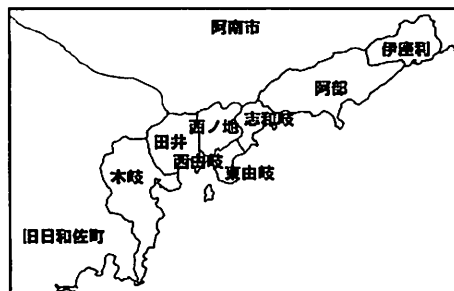


図-3 旧由岐町の地区割り

2-3 調査方法

田井・由岐地区で「道路開発が集落・生活にどのような影響を与えたのか」を明らかにするために、ヒアリング調査・資料調査・現地調査を実施した。

表-1 ヒアリング対象者一覧

地区名	性別	生年月日	ヒアリング実施日
田井地区	男	S2.1.13	2008年12月4日
	男	S8.12.6	2008年12月5日
	男	S3.6.10	2008年12月12日
	男	T10.11.12	2008年12月12日
由岐地区	男	T13.9.21	2008年12月12日
	女	S4.12.8	2009年1月9日
	女	S4.5.14	2009年1月9日

3. 着目した地区の集落と道路網

3-1 田井地区

(1) 道路網の概要

明治時代までは地区内の歩道に加えて阿南市と繋

がる土佐街道が通っていた。大正～昭和初期においては農業に活用するための農道整備が行われた。昭和 40 年代以降は農道にアスファルト整備が行われ、現在に至っている。

ここで、田井地区においては現在の道路網の枠組みを形成し、尚且つ生活を大きく発展させた大正～昭和初期を取り上げる。

(2) 集落と道路網の関わり

整備前は、地区住民の地区内の大きな変化に対する抵抗感があったが、生活の利便性を理解したことによって積極的になった。そして農道整備によって、大八車や自動車が地区内で動かしやすくなった。そのため、農作物や家畜の餌、灯籠を運べるようになり、また神輿や檀尻のルートとしても活用された。



図－4 大正～昭和初期の道路網（荷車対応型）

3-2 由岐地区

(1) 道路網の概要

明治時代までは、土佐街道の支線と、県道である道路という、町外へと通じる道路が二つ存在していた。大正～昭和初期には、公営バスが走行する道路が発達し、阿南市から県南を結ぶ役割を果たしていた。昭和 30 年代以降は大規模な道路開発が行われ、現在に至っている。

ここで、由岐地区においては集落に大きな変化をもたらした「公営バス走行時（大正～昭和初期）」「港町形成時、駅裏バイパス完成後（昭和 30 年代～現在）」に着目していく。

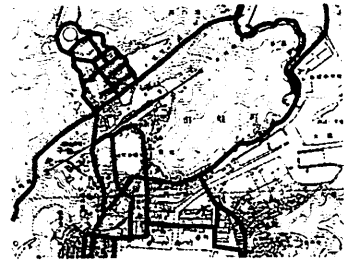
(2) 集落と道路網の関わり

まず大正 11 年後の公営バス走行時、地区内にバス停が形成されたがその周辺が歓楽街として栄え、「商売人」としての住民性の基盤を形成した。

続いて昭和 33 年の港町形成時は、大型トラックが走行できる道路網内に様々な施設が立地した。更に他地区住民が港町内に移り住むようになった。

昭和 47 年の駅裏バイパス完成後は、バイパスより北側の、場所に住宅地が形成された。この住民は

他地域へ職を求めた。そのため、生活場としてのみの機能をもった集落も形成されるようになった。



図－5 昭和 30 年代以降の道路網（自動車対応型）

3-3 まとめ

田井地区と由岐地区のいずれでも、道路網が生活において重要な役割を持っていたことが分かった。一方で、「集落の変化」「人の入れ替わりの有無」という点でこの二地区に着目すると、いずれも由岐地区には見られたということが分かった。

この要因として、由岐地区は海と山に接した地形要素と、漁業や商業という主産業から外と接する機会が多くあり、人の入替わりや集落の変化に対応する住民性が育まれたことにある。一方、田井地区は、山に囲まれ外と繋がる道路が集落の外れに発達した農業地域なので、道路整備後も主に田井地区内部の住民によって集落が続いていたことがあげられた。

4. おわりに

これまでの道路網の整備によって、「住民性が形成された」「生活・慣習へ活用できた」「他地区・他地域からの人々の流入を発生させた」ということが明らかになった。この結果を踏まえ、日和佐道路について考察していく。まず移動時間が大幅に短縮され、美波町役場職員や運送業者が美波町内で移動し易くなった。更に高速バスが入るようになり、外部へ訪れる手段が増えた。また、旧由岐町側の田井地区と木岐地区の集落を変化させた。以上を踏まえ、「日和佐道路をどのような存在としていくか」を、道路を活用してきた歴史から考察していく必要がある。

参考文献

- 1) 由岐町史上巻〈地域編〉（由岐町教育委員会 1985）
- 2) 由岐町 50 周年記念誌（徳島県由岐町 2004）
- 3) 徳島県歴史の道調査報告書 第四集 土佐街道（徳島県教育委員会 2000）