

# 奥多摩町の中腹斜面集落のコミュニティに車道開発が与えた影響

The influence of car road construction on community of mountain side villages in Okutama

時空間デザインプログラム  
10M43267 氏名 林 岳晴 指導教員 齋藤 潮  
Environmental Design Program  
Takeharu HAYASHI, Advisor Ushio SAITO

## ABSTRACT

Roads are not only for passing by but also for doing various activities and they fulfill roles of supporting the formation of local communities and dissemination of culture. With doing field-work and hearing investigation in depopulated mountain side villages in Okutama, I revealed the effects of car road construction on those roles of road. Pedestrian roads have several cultural heritages and traditional facilities related to religion and several events, and are used for many activities. But car roads construction causes the mixture with pedestrian roads and change of road network. As results, 1) Local people's communication decreased in several scenes. 2) Inevitable gaps of local people's life value between houses and between local communities occurred. 3) Many kinds of activities disappeared and the close relationship between local people and roads were collapsed.

## 1. 序章

### 1-1 研究の背景

中山間地域の状況は変化しており、大規模開発型の地域振興は過去のものとなってきている。今日は縮小社会化を考慮した、地域独自の持つ力を柔軟に活かした地域振興がより重要視されている。つまり地域外との交流の中で、地域の資源を認識し、住民主導のもとで活性化策を探ることである。

中山間地域においては、道は集落内外を行き来するための通行の場という以上に、住民間のコミュニティの場、様々な文化・芸能活動の場としても特に重要な役割を果たしてきた。しかし車社会化を経て近年車道が建設されたことで、道のネットワークは大きく変化した。住民の生活の利便性が高まった一方で、歩行者道の持つ道の役割も変化したと考えられる。

### 1-2 研究の目的

以上より本研究では、奥多摩町の立地条件が異なる2つの中腹斜面集落群を調査対象地とし、以下を目的とする。

- ①対象集落群における車社会化以前から現在までの道の特徴と道に関する活動について明らかにする
- ②対象集落群における、住民活動の場やコミュニティ形成の場としての道の役割の車道建設による変容を考察する

### 1-4 先行研究

先行研究としては、中山間地域の歩行者道に関する中島ら(2005~2007)<sup>i)</sup>の一連の研究、道路開発による中山間地域の変

容に着眼した浦谷ら(1997)<sup>ii)</sup>、筆者(2010)<sup>iii)</sup>の研究等が挙げられる。しかし、中山間地域での車社会化以前から現在までの道での活動及び道の特徴に特に着目する点、車道建設が住民の生活における道の役割に与えた影響を論じる点において、本研究は独自性がある。

### 1-5 論文構成と研究の方法

第2章では、中山間地域での過疎化の背景と対策の沿革の概要を把握した上で、中山間地域振興に関する議論の流れと本研究で参照する近年の議論を取り上げ、本研究の観点を述べる。第3章では、奥多摩町での道路開発の経緯と背景、及び特に地域活性化策としての事業目的について明らかにし、2つの集落群の選定を行う。第4章では、城集落群での車社会化以前から現在までの各道の特徴と道での活動を明らかにする。第5章では、同様に峰集落群での車社会化以前から現在までの各道の特徴と道での活動を明らかにする。第6章では、道と民家の利用形態ごとの車社会化前後での変化を論じる。第7章で本研究の結論と考察を述べる。

## 2. 中山間地域での過疎化と対策の歴史

### 2-1 中山間地域とは

中山間地域は全国土の7割程度の面積を占め、総人口の約14%が居住する。国土へ様々な恩恵を提供している地域であるが、土地の不利性に起因し、道路や鉄道等のインフラ整備の遅れ、農業・林業等の困難さ等の様々な問題を抱えている。

さらに高度成長期の産業構造の変革が重なり、若者の地域外への流出が深刻であり、財源確保困難に伴い公共バスの消失や医療・保険・福祉・教育水準の低下が発生している。奥多摩町は中山間地域全体の中では、大都市圏の近くに立地し、またハイキング客等の外来者が多いことが特徴である。

## 2-2 過疎化対策の沿革と現状

全国の過疎地域の集落 62273 のうち、これまでに消滅した集落は 2220 とされる。ダム建設による水没、自然災害、生活不便、生計不能、交易路の変更、閉鎖、レジャー関連などが理由として挙げられる。また今後 10 年以内に 423 の集落が消滅するとされる。国の過疎対策として昭和 45 年以後 10 年毎に時限立法として新たな過疎法が制定されている。(表 1)

表 1: 過疎法の主な目的の移り変わり<sup>iv</sup>

	過疎地域対策緊急措置法	過疎地域振興特別措置法	過疎地域活性化特別措置法	過疎地域自立促進特別措置法
期間	S45～54年	S55～H1年	H2～11年	H12～27年
主な目的	人口の過度の減少防止	地域振興雇用増大	地域活性化	過疎地域の自立促進、美しい国土形成

## 2-3 中山間地域における地域活性化の議論

中山間地域での地域活性化策に関連する議論は数多い。大野(1991～)<sup>v</sup>の「限界集落」の概念は、先見性のある問題提起であったが、一部の集落における極端な問題としての認識を生み、逆に個々の農山村の現実が見えにくい結果にもつながった。また例えば原山(2005)<sup>vi</sup>や徳野(2008)<sup>vii</sup>が指摘したように、それまでの活性化策は優良事例の紹介やそのモデル化、または活動の評価軸となる客観的指標に傾注していたとする批判的な議論がある。近年は小田切(2009)<sup>viii</sup>や風間(2010)<sup>ix</sup>のように、一般的な過疎集落に対応する暮らしの視点からの議論が盛んである。小田切は過疎化の深層にある問題は、地域住民がそこに住み続ける意味や誇りを見失いつつあること、すなわち「誇りの空洞化」であるとし、地域振興には内発的発展と格差是正の二兎を追う必要があるとする。また風間は、近年の縮小社会化をふまえた上で、地域資源を住民主導でマネジメントしながら、地域内外を巻き込み、地域を活性化していく重要性を述べている。これらの近年の議論を参考にし、中山間地域の現状をふまえ、以下を主な調査の観点とする。

①コミュニティの活発化による住民同士の助け合い、集落外との接点の増加による住民の「見守られている」安心感・集落の将来を考える機会の創出が重要であり、そのためには新旧のコミュニティの実態を把握し、新たな背景の下での今日的なコミュニティの在り方について論じる必要がある

②地域間交流での学び合いにより、住民の「誇り」を認識し、また地域の資源を再認識することが重要である

③地域再生の現場力を支えるために、住民間の様々な格差の存在をしっかりと把握し、格差是正策を講じる必要があり、各主体がどのような手段・内容と役割分担で対応するべきかを議論し、共通認識を得ることが重要である

## 3. 奥多摩町での道路開発の位置付けと影響

### 3-1 奥多摩町における道路開発の歴史

町内を東西に延びる青梅街道(国道 411 号線)が町の幹線道路であり、この国道から都道が全 7 本開通している。集落は

国道沿いを中心に町全体に散在しており、国道・都道から枝分かれて町道・林道・農道が各集落へ通じている。

開発の歴史を辿ると、中腹斜面集落への車道の開発は昭和 40 年代頃に多く見られ、その後も平成初期頃まで行われた。しかし現在も車道に接していない人家は多く、同集落内に車道に接する人家と接しない民家が共存する場合があります、大きな格差を生んでいる。また車道開発がされないまま無人化してしまった集落も存在する。なお町長の言及<sup>x</sup>によれば、集落への道路開発の基準は五世帯以上の人家の存在であった。

### 3-2 奥多摩町における道路開発の位置付け

町議会だよりを参照すると、昭和 47 年 5 月 20 日発行の記事には、町長の言及に「*過疎の原因は、職場、通勤通学、環境等にありと思うが、産業の誘致、通勤、通学時間の短縮、高校誘致、道路整備などによって、少しでも解消に努力したい。*」とあり、当時道路整備は過疎対策としても捉えられていたことが読み取れる。道路開発事業の目的としては、物資の車運搬、安全対策、通行のしやすさ、災害対策、利用促進、各種サービス等が読み取れた。

### 3-3 調査対象集落群の選定

本研究では、中腹斜面集落を谷部より 100m 以上の高さの位置に民家が存在する集落と設定し<sup>xi</sup>、調査対象とする。その理由は、近年集落内の車道建設が行われたこと、車社会化以前の歩行者道と車道が集落内に混在することである。また集落間の関係及び格差についても明らかにする目的から、隣接する中腹斜面集落間に道のネットワークが存在する複数の集落を中腹斜面集落群とし、調査対象集落を絞り込む。結果、城集落群(農指・絹笠・城・三ノ木戸・峰畑・さかい)及び峰集落群(峰・奥・向・く・な・とう沢)の 2 つの集落群が調査対象集落として選定された。(表 2)

表 2: 対象集落群の概要

	集落名	世帯概数	車道開発事業の実行	全ての民家の車道への接道
城集落群	農指	4	○	○
	絹笠	0	○	○
	城	1	○	○
	三ノ木戸	0	○	○
	峰畑	2	×	×
	さかい	3	×	×
峰集落群	峰(峰谷)	17	○	×
	奥	11	○	×
	向	0	×	×
	とう沢	0	×	×
	く・な	0	×	×

## 4. 城集落群での車社会化による道の特徴と道での活動

### 4-1 城集落群の概要

奥多摩町の中央付近、奥多摩駅の近くに位置する。各集落共に起源は古く、集落群内の羽黒三田神社は貞観 3 年(861)が起源とされる。現在は計 10 世帯が暮らし、絹笠、城、三ノ木戸は現在常住する住民はいない。中腹斜面集落によく見られるように、数々の将門伝説が残る。長らく主要産業は、林業・農業・商業・狩猟等であったが、現在は業種が多様化している。地域の伝統行事として、8 月には毎年祭りが催され、羽黒三田神社前で獅子舞が奉納され、神輿やお囃子が行われる他、正月にも獅子舞が各民家を訪問して回る。また普段利用する道の整備を行う道普請が集落ごとに行われていた。

## 4-2 城集落群での道路開発の経緯と背景

三ノ木戸林道が、国道沿いを起点として、南氷川から農指、城、三ノ木戸へ、昭和 40 年代から昭和 50 年頃新設された。その後、農指付近から不老林道が北へ昭和 50 年代から平成初期頃にかけて新設され、昭和 60 年頃に峰畑まで延伸した。

## 4-3 城集落群での各道の特徴と道での活動

車社会化以前から現在までの、各道の特徴を資料調査及び現地調査により、また道での活動を住民への対面調査及び資料調査により調査する。対面調査は主に、城集落群に在住の住民計 10 世帯のうち 3 世帯に対して、各 1~4 時間かけて行った。被調査者は、68~82 歳の年齢層で、車社会化以前から城集落群で生まれ育った住民である。生業は商業及び林業である。調査により異なる利用形態が見られた道を個別に扱うことを意図して、他の道と交差する場所で道の区分を行い、歩行者道を 10、車道を 5 つの区間に分けた。



図 1：城集落群における道の区分

表 3：地図資料の概要

資料名	発行	発行年度
2500分の1地形図	東京都都市整備局	1997-
道路台帳	奥多摩町	不明
ゼンリン住宅地図	ゼンリン	1960,70,73,76,79,84,86,
奥多摩山里歩き絵図	奥多摩町	2009

表 4：城集落群における各道の特徴

		歩行者道と車道の空間的特徴の違い						
		距離(m)	幅員(m)	道の勾配		立地	道の整備状況	沿道の特徴的な事象
				平均勾配	変動係数(%)			
歩道	a	100	2	58	26.9	中腹	石段舗装(一部)	隨身門、祠
	b	625	2	10.2	76.5	中腹	コンクリート舗装(一部)	ベンチ、馬頭観音、羽黒坂
	c	325	1	22	48.9	沢沿い、中腹	未舗装	なし
	d	200	2	31.5	30.9	尾根沿い	歩道橋(一部)	羽黒三田神社、弁財天
	e	125	1	13.6	75.2	中腹	未舗装	なし
	f	325	2	23	12.6	尾根沿い	未舗装	墓地
	g	1125	1	17.8	79.8	中腹	未舗装	墓地
	h	150	1	20	27.8	尾根沿い、中腹	飛び石舗装(一部)	なし
	i	425	2	18.6	48.8	尾根沿い	未舗装	稲荷神社、観音
	j	600	1	15.7	77.1	中腹	未舗装	神社、祠
車道	A	700	5	11.2	30.1	沢沿い、尾根沿い	舗装(一部)	なし
	B	1075	5	11.6	21.9	中腹	全面コンクリート舗装	なし
	C	1750	5	10.2	34.9	中腹	全面コンクリート舗装	なし
	D	975	5	5.5	35.6	中腹	全面コンクリート舗装	なし
	E	3875	5	6.4	65.1	中腹	全面コンクリート舗装	なし

		道の消失				コミュニケーション機会の消失					
		通行可否	通行不可な理由	車道との接合部の状態	案内看板	車社会化以前の沿道人家	車社会化以前の日常的通行	過去の街道利用	現在の沿道人家	現在の日常的通行	現在のハイキング利用
歩道	a	○	—	フラット	起点、終点	×	○	×	×	○	○
	b	○	—	フラット	起点、途中、終点	○	○	○	○	○	○
	c	×	倒木	フラット	起点	×	○	×	×	×	○
	d	○	—	フラット	起点	×	○	×	○	○	○
	e	○	—	擁壁上	起点	×	×	×	×	×	○
	f	○	—	階段	終点	○	○	○	×	○	○
	g	○	—	擁壁上	途中、終点	×	○	×	○	○	○
	h	×	組み木	フラット	×	○	○	×	×	×	×
	i	○	—	擁壁上	起点、途中	○	○	×	×	×	○
	j	×	車道との接合部	通行不可	×	○	○	○	×	×	×
車道	A	○	—	／	起点	／	／	／	○	○	○
	B	○	—	／	×	／	／	／	○	○	×
	C	○	—	／	×	／	／	／	○	○	○
	D	○	—	／	×	／	／	／	×	○	×
	E	○	—	／	起点	／	／	／	×	○	×

## 4-4 城集落群での各道の特徴と道での活動のまとめ

各区間の道に関して、車社会化前後での空間的特徴及び道での活動の変化について表 4 にまとめた。まず道の勾配、道の整備状況、沿道の文化的遺産等について整理し、歩行者道と車道の空間的特徴の違いについてまとめた。車道の勾配は平均 8.2% であり、歩行者道の勾配は平均 18.8% である。特に、尾根・沢沿いの歩行者道は急勾配である。また全体的に車道より歩行者道の方が起伏が大きく、特に中腹斜面上の歩行者道は起伏が大きい。

また道の通行可否、通行不可能な理由、歩行者道の車道との接合部の状態、案内看板の有無について調査し、道の消失についてまとめた。歩行者道は 10 中 3 つの区間が通行不可能であり、理由としては、道の荒廃、組み木による通行止め、車道との接合部の高低差が挙げられた。

さらに、車社会化以前及び現在における、沿道人家と日常的な人の通行の有無、さらに過去の街道利用と現在のハイキング利用の有無についてまとめ、住民同士及び住民と外来者との間での道でのコミュニケーション機会について考察した。

## 4-5 小結

- 本章では車道建設の影響として主に以下のことが分かった。
- ① 車道建設による日常生活空間からの沿道の文化的遺産及びヒューマンスケールな道の消失
  - ② 車道建設による歩行者道の選択及び不要化と荒廃
  - ③ 車道建設による住民同士のコミュニケーション機会の減少と外来者との接点の存在

## 5. 峰集落群での車社会化による道の特徴と利用の変化

### 5-1 峰集落群の概要

東京都の西端に位置し、秩父山地に属する山村である。峰、奥に計 28 世帯が暮らし、向、とう沢、くにはは現在在住する住民はいない。集落の主な産業は、林業・農業・狩

猟・養蚕等であったが、特に近年は建設業や動物加工業などを生業とする住民が多い。地域の伝統行事としては、7 月 15 日の祇園祭と 9 月 15 日の例祭という 2 つの祭りが峰集落で毎年催されていたが、現在は 9 月の例祭のみ行われている。その際には、花入神社等にて獅子舞が奉納される。また住民総出での道普請等も行われていた。

## 5-2 峰集落群での道路開発の経緯と背景

車社会化以前から存在した中道と呼ばれる歩行者道が昭和30年代に拡幅され、峰の中央付近まで車の通行が可能になった。その後谷部から峰へ延びる峰線と奥へ伸びる奥沢線が別々に昭和30年代頃から昭和60年頃までかけて建設された。

## 5-3 峰集落群での各道の特徴と道での活動の変化

4章と同様に、車社会化以前から現在までの道の特徴及び道での活動についての調査を行った。対面調査を主に峰集落に在住の5世帯の住民に対して、各1~4時間かけて行った。被調査者は、50~80代の年齢層で、車社会化以前から峰集落に生まれ育った住民である。生業としたのは建設業や狩猟等である。歩行者道を5、車道を3の区間に分けた。

## 5-5 小結

峰集落群での調査で得られた知見において、城集落群と特に異なるのは以下の点である。

- ①休憩場所としての道途中の巨木の存在と車道建設による休憩場所としての利用の消失
- ②歩行者道を拡幅した臨時的な車道の存在と別の車道建設による不要化と荒廃
- ③民家の庭先でのコミュニケーションの重要性と消失

## 6. 道の各利用形態の変化と課題

### 6-1 道の各利用形態の変化

道の利用形態ごとに、車社会化以前から現在までの変化を明らかにし、車道建設による道が持つ役割への影響を考察する。通学、道の整備、集落間交流、産業、買い物、各種サービス関連、伝統行事・宗教関連の7項目に関して、①道のコミュニティ形成の場としての役割 ②住民間の格差 ③道の持つ伝統的な文化・歴史の3つの観点に特に着目し、両集落群における車社会化前後でのそれらの変化について、住民への聞き取り調査で得られた知見をまとめた。(表5)

### 6-2 車道建設による道の各役割への影響のまとめ

車道建設を経て歩行者道の通行が減少し、車移動へ変化したことで、様々なシーンでの住民同士のコミュニケーションの機会が減少した。また集落の絆を深める意味合いがあった道普請や、住民同士による道の手入れも、車道建設を経て歩行者道の通行が減少したため、活動が失われた。

車社会化により、車での移動が前提の暮らしへと変化したことで、様々な住民間の格差が生まれた。また歩行者道整備の一部住民負担の増大や、集落の孤立、サービス享受の程度等、不可抗力的な格差も生まれた。

歩行者道には伝統的な宗教・行事関連施設が多く見られ、祭りや信仰、住民同士の団欒等の場として利用されたが、車道の通行が主体となったことで、それらの文化的遺産は生活空間から遠ざかり、伝統的宗教・行事等にも変化が生じた。

## 7. 結論と考察

### 7-1 結論

本研究の結論をまとめると以下のようになる。

城・峰の両集落群において、車道建設により住民の利便性が高まった反面、中にはその恩恵を受けられずに離村する者や、不便な暮らしを強いられる者がおり、住民間の格差が生まれた。また車道が接する民家間にも、住民の行動範囲や様々なサービス享受の有無等の格差を生んだ。

歩行者道の中には現在も通行があるものとそうでないものがあり、これにより、住民同士のコミュニケーション機会の消失、住民と外来者との接点の有無が発生し、コミュニティのバランスが崩れた。また車道建設を経て、車道は町の管理・歩行者道は住民有志の管理と決められたことで、道普請の文化が廃れた。道普請には集落住民が互いの絆を確かめ、強める意味合いもあり、集落住民が集まる機会が失われたことの影響は大きい。こうした点において、道は住民のコミュニティ形成の役割を果たしてきたが、車道が歩行者道のその役割を代替しているとするのは難しい。

また歩行者道には、伝統的な宗教・行事関連施設が多く見られ、祭りや通行時の信仰、住民同士の団欒等の場等、様々な文化・芸能の場であったが、そうした住民と道との近接関係を車道建設が崩壊させた。

<sup>i</sup> 「山の道」から見た山間集落の成立条件に関する研究(その1~6) (中島ら日本建築学会研究報告.九州支部.3,計画系(44),69-72,2005-03-01等2005~2007)

<sup>ii</sup> 「開発行為に伴う山間地集落の地域変容に関する調査研究~高速自動車道建設が予定される岐阜県大野郡白川村を事例として~」(浦谷ら平成9年度日本建築学会近畿支部研究報告書 p277-280 1997)

<sup>iii</sup> 「山上集落での車道建設に伴う道の利用形態の変化~奥多摩町峰集落を事例として~」(林 東京工業大学 大学院社会理工学研究科 社会工学専攻 学位論文梗概集 No.41 2010 68-69)

<sup>iv</sup> 「総務省過疎対策ホームページ」

<sup>v</sup> 「限界集落と地域再生」(大野 高知新聞 2008) 等

<sup>vi</sup> 「地域活性化」言説における多重な消費の構造~優良事例として消費される農村」(原山 村落社会研究第41集 p161-166,187-193 2005)

<sup>vii</sup> 「農山村振興と都市交流活動の類型化」(徳野 熊本大学文学部論叢 p68 2008)

<sup>viii</sup> 「農山村再生~「限界集落」問題を超えて~」(小田切 岩波ブックレット 2009)

<sup>ix</sup> 「中山間地域における「地域活性化」とは一千葉県富津市金谷大沢集落を事例に~ 風間 東京大学大学院社会文化環境学専攻修士論文 2010」

<sup>x</sup> 「町議会だより」(昭和47年11月20日発行)

<sup>xi</sup> 「多摩川上流山岳地域における集落立地と土地利用」(上野 駒澤地理 4/5 47-64 1968)

表5：道の各利用形態車道建設が道の役割に車道建設が与えた影響のまとめ

	通学	道の整備	集落間交流	産業	買い物	各種サービス	伝統行事・宗教関連
コミュニティ形成	大勢での登下校、民家前での住民同士のコミュニケーション、休憩所の利用等が消失(城・峰)	道普請には集落の絆を深める意味合いがあったが消失した(城・峰) 町に雇われて複数人で道整備に出掛けた(峰)	集落を通る歩行者道の通行が減少したことで、集落間の交流が希薄化した(峰)	特になし	車社会化以前は集落住民大勢で一度に買い物に行っていたが、別々に出掛けるようになった。(峰)	特になし	特になし
住民間格差	車所有の有無や公共交通の利便度により、通学の困難さに大きな差が生じた(城・峰)	一部の住民がやむなく自らが通る歩行者道の整備を行っている(城)	周辺集落との交流の衰退は、集落の孤立を生んだ(峰)	大規模な林道開発等、恩恵を受けるのは一部の住民のみ(城・峰)	車所有の有無・公共交通により買い物時の困難さに大きな差が生じた(城・峰)	車道接道の有無で、様々なサービスの享受に差。民家位置で差が出る場合も(城・峰)	特になし
歩行者道の文化	通学路は幼少時の遊びの場であり、文化活動の場でもあったが、その多くは通行が消失あるいは減少した(城・峰)	道の荒廃が進み文化的遺産を持つ道が日常生活空間から姿を消している(城・峰)	集落を結ぶ道途中には、休憩場所や祠などの文化的遺産があった。(城・峰)	特になし	車社会化以前は神社や墓場の前を通る道であり信仰心を強める役割もあった(城・峰)	特になし	獅子舞を車で運ぶようになった(城) 車道建設時に祠などを自宅に閉まってしまう場合があった(峰)