

昨年 11 月 14～15 日開催の「とうほく街道会議第 10 回交流会関山街道フォーラム」を中心となり取り組んだ“関山街道フォーラム協議会”は、活動 3 年目を向かえることから、これまでの取り組みの成果を広く知って頂くため、当街道交流会と協働して、とうほく街道会議交流大会を誘致・開催したものです。

この大会における同協議会メンバーの精力的な対応に敬意を表するとともに、今後の活動の更なる飛躍を期待したいと思います。

このフォーラムの基調講演は、当街道交流会顧問の平川新先生に講師をお願いしました。(要旨を 4 頁に掲載)

この中の「街道に刻まれた災害の歴史～ハザードマップから分かること～」では、東日本大震災の津波浸水域と奥州街道や浜街道との関係からの気づきを基にして、岩沼市や白石市ハザードマップの氾濫域と宿場・白石城下や奥州街道の関係、日光街道古河宿の洪水時の対策を紹介して、「洪水、津波、土砂崩れなどを意識して、全国の宿場や街道を点検すると、災害に対処する姿が見えてくるのではないかと、これまでにない新たな視点で大変に有意義な示唆を頂きました。

この視点は、良く考えてみると当然のことだろうと思います。我々の先祖がこの地に住み始めてからの数万年の間に多くの災害を経験して、その都度に様々な工夫や対策を施して来た結果が、爆発的な人口増加となる以前の江戸期までの集落や道路などの土地利用に現れていると思うからです。

最近気になる災害の一例として、昨年 8 月の広島市北部丘陵地の土砂災害があります。局地的な大雨が災害の主因とされていますが、TV ニュースで空からの映像を見ていると、幾つもの沢からの複合的な扇状地の上に団地が造成されています。この地域の地質は花崗岩が風化したマサ土(真砂土:水を含むと流れ易い)が広く分布しており(今回は節理の発達した岩盤からも岩塊が流出したようですが)、普段からの危機管理が必要な立地にあったといえます。

この例に限らず、特に戦後の急激な都市の拡大化や様々な文明の発展・進歩による便利さの中で、私達は自然を読む力(愛し、恵みの享受や畏敬も含め)を失って来ている様に思われます。

近年、局所的な大豪雨、地震、火山噴火などの地球規模の自然変動等が懸念される中、安全・安心して暮らすためにも、地形・地質、沢・川や植生などの自然環境から想定される災害要因を読む能力を回復させと共に、宿場や街道等の歴史的な変遷も点検して災害に対処する術を学ぶ必要性を強く感じたところです。

当街道交流会のこれまでの講演会では、東日本大震災関連の貞観地震、災害地名、仙台平野の津波堆積物などをテーマに学んで来ましたが、今後は多様な災害についても取り上げることが必要だろうと思いました。

みやぎ街道交流会

題字：高倉 淳初代会長 揮毫

みやぎ
街道
交流会
ニュース
第 28 号

2015. 2. 15 発行

【編集後記】

今回号は、とうほく街道会議第 10 回交流会関山街道フォーラム特集としました。現在、報告書は 2 月末の完成を目指して鋭意作成中ですが、一足先に概要をお届け致しました。
やま

その他の記事

- 報告／とうほく街道会議第 10 回交流会 関山街道フォーラム
- 基調講演要旨

関山街道フォーラムは、作並温泉・岩松旅館を主会場に昨年 11 月 14～15 日に開催され、一日目は 221 名、2 日間計で 232 名（延べ 286 名）の参加を頂き、成功裏に終えることが出来ました。

このフォーラムは、当街道交流会と関山街道フォーラム協議会が誘致し、関係する 12 団体で実行委員会を組織し、準備を進めて来たものです。



選奨土木遺産「仙山線鉄道施設群」認定報告・認定書授与式

交流会開会に先立ち行われたものです。仙山線が交流電化試験開始 60 周年を迎えたことと、この試験技術が引き継がれた新幹線が開業 50 周年を迎えるということで、関山街道フォーラム協議会鉄の道部会が認定に向け取組んで来たものです。式では、公益社団法人土木学会東北支部選定委員の後藤光亀さんからの認定報告の後、土木学会から JR 東日本東北支社の代表と土の道部会長に認定証と盾が授与されました。

認定施設：トレスル(鉄骨構造)橋脚の熊ヶ根鉄橋など 3 橋、仙山隧道 (5,361m) 及び隧道内信号所、山寺・作並駅の転車台、鉄道レール骨組みの機関庫と奥新川直流変電所跡、作並駅の交流電化発祥地碑



熊ヶ根鉄橋



仙山隧道山形坑門



隧道内信号所



作並駅転車台

基調講演「歴史に見る街道と地域－関山街道と奥州街道－」

講師：平川 新氏（宮城学院女子大学学長）

人・物の交通や文化交流というこれまでの街道の役割に加えて、東日本大震災を経験することにより見えてきた街道の持つ多面的な役割の事例を紹介頂きました。

内容は、仙台城の築城と奥州街道の成立、街道に刻まれた災害の歴史～ハザードマップから分かること～、関山街道の成立、天保の飢饉と関山街道、明治維新期の横断道路構想、関山隧道開通の効果の 6 項目ですが、要旨は 4 頁をご覧ください。



土の道分科会 「関山隧道の果たした役割と今後の仙山交流について」

多くの道路整備などを進め土木・鬼県令と呼ばれた山形県令の三島通庸（みちつね）の事績と、三島による関山隧道開鑿がどのような役割を果たしたのか、また関山街道を通じた今後の更なる仙山交流に向けた方策について、次の方々に語り合ってもらいました。

[コーディネーター] 宮原育子氏（宮城大学事業構想学部教授）

[パネリスト] 小形利彦氏（歴史家・日本大学講師）／阿部公一氏（万世大路研究会代表）／山田浩久氏（山形大学大学院社会システム研究科教授）



ディスカッションに入る前にプレゼンテーションとして、小形先生から「山形県初代県令三島通庸と関山街道」と、阿部さんから「山形・宮城間の歴史的な道路の変遷と利用」について紹介頂きました。

三島の評価として、小形さんは、山形のランドデザインは三島なくしては考えられない。山形県、宮城県、福島県、栃木県を 1 つの地域として、道路は近代化の象徴として取り組んだ。予算の付け方、資金の集め方や無償労働を強制したが、中央官僚の権威なども巧みに利用したり、最新の土木建築技術を取り入れた。

また阿部さんからは、縦断勾配をほぼ一定に抑えて、荷車、馬車が通行できる道路を計画的に造ったことで、日本で初めてのハイウェイといって良い。山形、仙台や野蒜だけではなく、日本海と太平洋を繋ぐ大きな国土軸が三島と大久保の頭にあっていただろうと。それぞれの立場からの意見がありました。

その後、「関山隧道開鑿が仙山交流に果たした役割について」、「今後の更なる仙山交流に向けた方策について」、「関山街道の今後について」の 3 テーマで、熱心なディスカッションが行われました。

最後に宮原先生から、仙山圏の将来を考える上で、大きな自然変動・変化による災害など対して、人的な交流によるソフトのバリアと道路整備などによるハードのバリアを、どの様に張っていくかということを考えることも重要なことだ。とまとめがありました。

鉄の道分科会 「仙山線の魅力とその利活用方策について」



仙山線の選奨土木遺産認定に向けてのこれまでの活動、取り組みの現状、問題点・課題を踏まえ、今後の仙山線を生かした地域再生に向けての利活用方策等について、次の方々に語り合っていました。

〔コーディネーター〕星山幸男氏（東北福祉大学総合福祉学部教授）

〔パネリスト〕加藤栄一（関山街道フォーラム協議会鉄の道部会長）

山下英一氏（東北芸術工科大学デザイン工学部教授）

米山淳一氏（地域遺産プロデューサー）

特別講話「鉄道技術史における仙山線」 講師：小野田滋氏（(公財)鉄道総合技術研究所部長）

仙山線が鉄道技術の歴史の中でどのような位置付けにあるかという点で、仙山線を建設に関すること、仙山線での交流電化試験技術が新幹線の実現へと結びついていったということ、について講話がありました。

最後に、ローカル線は、時代遅れで古いものしか残っていないというイメージだが、本線導入前に必ずローカル線で試験をしてから実用化するため、新しいことをやってきた痕跡が残っている。ローカル線は技術遺産の宝庫といえるので、是非、ローカル線を見守っていただきたいと自身の思いを語って頂きました。

その後、加藤さんから「市民活動により仙山線鉄道遺産群が選奨土木遺産認定に至るまでの経緯など」、山下先生からは「仙山線のお宝発見を通して地域活性化を図る」、米山さんからは「地域遺産プロデューサーとして各地の鉄道遺産を活かした地域活性化の実績を踏まえた『外部からの視点』」などについて説明・意見を頂きました。また、後藤先生からもタイムトラベル・ジオトリー構想や農業体験の提案がありました。高瀬・山寺の自然と歴史、鉄道遺産も本物であり、温泉も含め物語性のある総合的な取り組みが必要だと総括されました。

街道及び防災パネル展

東北各地の 13 団体の街道活動紹介、雪防災や東日本大震災のパネル・ポスターを 64 枚展示しました。うち 4 団体からは、持ち帰りマップ・パンフレットの配布がありました。



交流会第二部「街道談義」

街道談義は、出演者や各地の街道の仲間など 85 名が参加し、大変に賑やかな交流となりました。また、恒例の東北各地の地酒も沢山集まり、地酒自慢の延長戦が遅くまでありました。



探訪会（11月15日）

土の道探訪会：定義如来への落人伝説コース [参加者：32名（スタッフ含み）]

広瀬市民センター～新川・ほととぎす塚～熊ヶ根宿、熊ヶ根城跡～大手門・捻木道～小倉神社～赤門～大倉ふるさとセンター（昼食）～滝ノ上の旧バス道交差点・古碑群～定義如来西方寺～広瀬市民センター



ほととぎす塚(新川)



大倉ふるさとセンター



定義道追分石(滝ノ上)



定義如来・貞義堂

鉄の道探訪会：仙山線の鉄道遺産コース [参加者：33名（スタッフ含み）]

作並湯の駅ラサント・鉄道展見学～作並駅交流電化発祥記念碑・転車台（遠望）～山寺駅転車台～（昼食）～立石寺根本中堂～山寺駅解散



ラサント・パネル展



作並駅



山寺駅転車台



山寺根本中堂

仙台城の築城と奥州街道の成立

正宗は、関ヶ原直後の慶長 6 (1601) 年に仙台築城に着手した。仙台は、東西南北の道が交差し、塩竈や石巻の港にも近く、名取川、阿武隈川、北上川の舟運も仙台湾を中心に繋がっており、立地の優れた場所であり、交通・経済や政治の拠点になり得ると考えていたのだと思う。

それにより、北目・小泉・松森・岩切・利府の城を繋いで、北に抜ける奥大道の軸線が西にずれて、江戸時代の奥州街道が出来た。増田宿は奥大道の宿場であった可能性があるが、増田宿と城下では距離が長すぎることから、中田は 1601~1610 年の間に、長町は 1612 年に宿立された様だ。宿立ちの時、近から人々を強制的に集めると考えがちだが、全国の街道で土地に係る地子(税金)の免除制度により宿場が整備されて来たことから、仙台も同様の施策がとられたと考えて良いと思う。

街道に刻まれた災害の歴史 ~ハザードマップから分かること~

3.11 大震災直後に私共の研究室が津波浸水域を入れた右図から、かつての奥州街道や浜街道ギリギリで津波が止まっていること。1611 年「慶長の津波」の浸水地域が今回とほぼ同じであると調査研究で分かっていることから、1600 年代の街道ルートや宿場の場所決定に影響しているのではないかと考えた。但し、因果関係は未だ証明出来ていないが、この発想を持つと、災害と街道、宿場について、色々な関係が見えて来る。



岩沼市の阿武隈川氾濫ハザードマップで浸水の浅い微高地に岩沼宿及び奥州街道が造られていたこと。また、自然集落も微高地にあり、今回の津波で浸水したが、家は流されない地域である。同様に、白石市のハザードマップでも、白石城下は浸水しないし、奥州街道も浸水しないか、浸水の浅いところが選ばれている。

更に、日光街道の古河宿は、渡良瀬川中ノ島に水城の古河城がかつてあった。城に接した低地に武家屋敷があり、市のハザードマップでも浸水度の高いところある。一方、街道や宿場は浸水しない高台に造られている。藩の古文書を見ても武家屋敷移転はなく、明治 3 年の資料『御藩中様方、水御宿町分書抜帳』に、洪水の時、武家屋敷の各戸が避難する町人屋敷が指定されていることが分かり、洪水時の対策が取られていた。

従来、宿場は経済的な中心地や交通の要地であり、城下町もこの要件かつ政治の中心であるといわれていたが、この様な事例を見ると、宿場町と街道の設計は災害と関係があるのではと考えられる。従って、洪水、津波、土砂崩れなどを意識して、全国の宿場や街道を点検すると、災害に対処する姿が見えてくるのではないと思う。

関山街道の成立

愛子、熊ヶ根、作並の宿場はいつ頃出来たか。愛子の小松家が、1600~1630 年代位に宿場の役人である検断を務めたという記録があり、1600 年初めに愛子宿があったと想定出来る。熊ヶ根宿は、戦国時代に国分氏家臣・六丁目氏が住んでおり、天正 16 (1588) 年の記録に町屋敷とあり、一定集落が形成され宿場機能を持っていたと推測出来る。作並宿は、元和年間、1610 年代に新国掃部が作並番所で役人をしていたと記録があり、宿立がされていたと考えて良いと思う。よって、関山街道宮城側の宿場は、1600 年代~1610 年位の間に来たと考えられる。



また沿線には、郷六館、南館、御殿館、熊ヶ根城、作並・平賀館の中世の館があり、この段階から出羽国と繋ぐ重要な道筋であったと考えて良い。

奥州街道の道筋の転換は前述したが、関山街道でも確認出来る。左図は明治初年の絵図だが、黄線は江戸時代の前までの最上古道で、赤線は江戸時代の関山街道である。落合の河原に降りた土橋で広瀬川を渡り、道路を直線にして愛子宿が作られた。元々ここに集落はなく、前述した地子を免除して人々を集め宿場が成り立ち、併行して街道の付替えが行われた。それまでの最上古道の様に山沿いの道路作りと明らかな街道設計思想の違いがここからも見られる。

天保の飢饉と関山街道

数年前に仙台藩重臣の遠藤家文書が白石で発見された。その中に、天保 7 (1836) 年の天保の飢饉の記録があり、「酒田で購入した米は、最上川の川船を用いて清水(新庄南隣・大蔵の河港)で陸揚げし、中山・尿前から領内に運んでいたが、10月末から11月(旧暦)には雪が深く、牛、馬、人足のいずれも通行止めになった」ので仙台に運べない。また、「清水から仙台までは大いに遠路である」ので、別ルートの「清水から大石田(尾花沢西隣の河港)まで運んで陸揚げし、関山・坂下通り、作並口から運び込んだ方が道筋も良い」、「里数も少なく、経費も格別に安くなる」の内容である。このことは、『宮城町誌』史料編にもある。天保 7 年「12 月 10 日までで仕事が終わった、雪がふらず、嶺渡りで物資を運ぶことが出来た」とあり、遠藤家文書と符合する。3.11 大震災の時も関山を多くの救援物資が通ったが、天保の大飢饉の時にも、関山街道が仙台領民に米を運ぶ大変重要な役割を果たしたことが確認出来る。

明治維新期の横断道路構想

江戸時代のこの地域の街道は、関山、二口、笹谷の街道であるが、明治になると、笹谷峠の切抜、二口街道改修、駒新道、猪野沢新道などの新道計画が出された。江戸時代までは、藩境の警備が厳しく、交通の自由がなかった。幕藩体制の崩壊によって、地域の有力者から横断道路の提案が出された。この様な地域からの道路開設要望が競い合うことから、官費を投入する道路を決める必要があり、最終的に残ったのが関山隧道になる。そして、明治 15 年隧道が掘られ、馬車で通れるようになった。

関山隧道開通の効果

馬車が通ることが可能になり、宮城の海産物が山形へ、山形の産物が仙台や塩釜の港へ運ばれた。通行人も数十倍になったと記録されている。作並温泉は殿様や役人も来た記録もあるが「山間ノ一寒村」、「農夫ノ来浴」が主であったが、開通後、「旅舎浴場も大に改良」して大繁盛した。