

▼コラム

わかり易い土木 第18回 道路の話 1
昔のみち（道路の歴史）

アジア航測株式会社 事業推進本部 社会インフラマネジメント事業部

大友 正晴



土木の中で、我々のもっとも身近にある道路、「みち」について6回にわたりあれこれご紹介したいと思います。

はじめに

道路は、人類始まって以来一番身近にある土木施設、インフラです。その道路、「みち」について私の経験を踏まえてご紹介させていただきます。今回のシリーズで、「土木」へのご理解を少しでも得られれば幸いです。

先ずは道路の歴史からです。

■ 「みち」「道路」とは

みち：陸や海で人が通る所（広辞林より）

道路：人・車・牛馬などが、ある地点からある地点まで行けるように、人間が作った地上の通路、
とおりみち。みち。（広辞林より）

辞書によると人が通るところを「みち」あるいは「道路」と言うことになります。しかしその起源は、「けものみち」と言われるような動物が通ってできた道同様に、人が通ることによってできたのが道の始まりです。つまり、人がある目的・行きたいところに行くためにできたのが道路です。

理屈をこねると面倒ですが、要は人・車の通る空間が道路です。

■ 古代の道

前述の定義でもあるように人が通る所に道はできました。文明が進むと人の往来や物を運ぶことが頻繁となります。そのための道路も整えられるようになります。

日本では、飛鳥時代、奈良時代になりますと舟運とともに駅路と呼ばれる街道ができます。律令では、五畿七道と言う広域行政単位が定められました。五畿とは山城・大和・河内・和泉・摂津の五か国をさし、古代の首都圏にあたります。その中心にあたる大和の国では、上ツ道・中ツ道・下ツ道、横大路、山田道、山辺の道、龍田道などの古道が整備された記録が残っています。七道とは駅路によって区分される行政区域のことで、駅伝制によって諸国を連絡することで区分されています。お分かりのように駅伝競走の駅伝の語源はここから来ています。

七道には、東海道、東山道、北陸道、山陰道、山陽道、南海道、西海道がありました（後に北海道を入れて八道ともいわれます）。現代でもこれらの呼び方には馴染みがありますし、北海道は今でも残っています。

駅路の幅員は、6-12m だったそうでかなりの広幅員です。

◆昔の道は災害に強い

2011年の東日本大震災において東北から関東にかけての沿岸では津波により大きな被害がありました。しかし、かつての街道など古道では、津波被害を受けなかったことが分かっています。

道以外でも、神社、お寺、墓地など古くからあるところは、災害をうけにくい場所に立地している事が多くみられます。

先人の経験と教えの確かさに、今更ながら感動を覚えます。

■ 中世から江戸時代の道

中世になると鎌倉街道、武田信玄の棒道など軍事目的の道路も造られるようになりました。鎌倉街道の幅員は、馬二頭が並んで通れる約2mとの説もありましたが、実際の発掘調査等から3-12mぐらいだそうです。中には3間（約6.5m）の道幅の両脇に、同じく3間幅の土手を設けた構造を持つ鎌倉街道もあったようです。

江戸時代の五街道（東海道、中山道、甲州街道、奥州街道、日光街道）は、どなたでも学校で教わり、ご存じだと思います。江戸幕府は、慶長9年（1604年）に全国的に道路改修事業を起こし、道幅の確保、道路の屈曲の改修、牛馬の往来に支障をきたさぬように小石の除去などを命じました。また、松、杉などの並木、一里塚の整備を行ったようです。さらに元和2年（1616年）に没した家康の遺訓「家康百箇条」が示され道路の種類・等級に関する記載があったそうです。当時の道路の種類と幅員は右表のように定められていました。

東海道は大海道なので、6間となりますが実際には2~3間ほどだったようです。6間もあるのは宿場内など限られた場所のみと思われれます。

| | |
|-----|------------|
| 大海道 | 6間（約10.8m） |
| 小海道 | 3間（約5.4m） |
| 横道 | 2間（約3.6m） |
| 馬道 | 2間（約3.6m） |
| 歩行路 | 1間（約1.8m） |
| 捷路 | 3尺（約0.9m） |
| 作業道 | 3尺（約0.9m） |

■ 明治以降

明治9年（1876年）には、太政官通達で重要度によって国道（1~3等）、県道、里道が制定されました。明治18年（1898年）には、44の路線を国道として認定し、幅員は7間（約12.7m）と定められました。

大正8年（1919年）、初めて道路法が制定され、明治期の路線は廃止され、新たに64の路線が国道として定められました。これを大正国道と言うそうです。

戦時中の昭和18年（1943年）には、「全国自動車国道計画」が立案されましたが建設には至りませんでした。しかし、これが戦後の高速道路網の基礎となる弾丸道路構想と言われたもので、現在我々が利用する高速道路とほぼ同じルートでした。

■ 戦後の道路整備

第二次世界大戦後の戦後復興のため道路の維持修繕・復旧が始まりました。昭和29年（1954年）には第一次道路整備5カ年計画が策定され、以降も道路整備計画が策定実行され現在も新道路整備5カ年計画に基づき道路整備が行われています。昭和39年（1964年）の東京オリンピック開催を契機に、名神・東名高速道路や首都高速道路が建設・供用開始され日本の高速道路網の構築が始まりました。戦中の弾丸道路網の計画がようやく実現を見るようになりました。高速道路網は、経済活動、災害時の救済などに大きく貢献しています。

経済の発展とともにモータリゼーションも急拡大しました。同時に、道路整備も飛躍的に進んで整備延長も大きく伸ばしてきました。

昭和30年代の頃の道路と言うと、未舗装で雨が降るとあちこちに水溜まりやぬかるみがありました。車が通るたびに傘を車の方に向けて水しぶきを避けたという記憶があります。駅周辺の道路であっても砂利道で、穴ぼこだらけの道路をバスが大きくうねりながら通る姿は今でも目に焼き着いています。

この頃からアスファルトによる舗装も急速に進みました。今では、舗装していない道路を探すのも難しいほど、私たちの廻りの道路はほとんど舗装されています。お年寄りの方は皆さん、こんな路地も舗装されていると驚かれたと思います。

◆道路の泥濘る（ぬかる）み

泥濘るとは、雨や雪どけなどで地面が柔らかくなる。どろどろになる状態を言います。

今どきの若い方には、道路が泥濘るなんて理解できないと思います。筆者の子供の頃は、雨が降ると泥濘るみを避けて歩くことは当たり前でした。でも、新しい長靴を買ってもらった時などは、じゃぶじゃぶ水溜まりや泥濘るみに入ったりして遊んだりもしました。