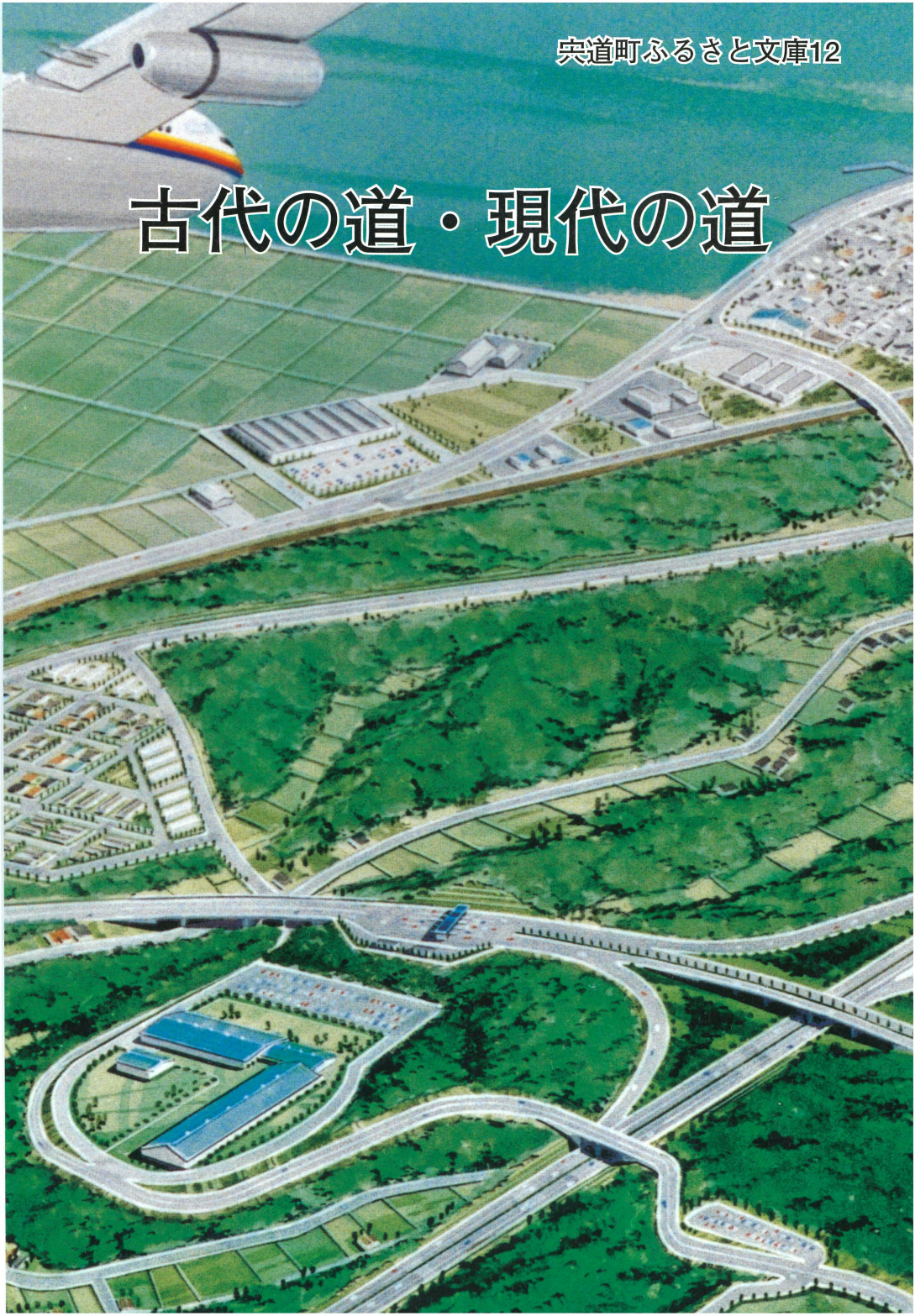
宍道町ふるさと文庫12

古代の道・現代の道



発刊にあたって

古代から現代にいたるまで、常に幹道が設けられた宍道町にとって「道」は重要なテーマです。

ふるさと文庫シリーズ「宍道の町並みスケッチ」でも宍道のまちが交通・運輸で栄えた場所であることに触れましたが、今回は「古代の道」と「現代の道」を直接取り上げました。

『出雲国風土記』にも記された「古代の山陰道」は当時の国家の威信をかけて現在の宍道町を横断して敷設されたもので、全国的な調査状況から、その概要が徐々に推定されるようになっています。

一方、「現代の道」も自動車道尾道松江線に代表されるように、「道」が現代の宍道町にとっても大きな地域発展の期待を担い続けていることを物語っています。

いずれにしろ、「道」によっても明らかにされる宍道の過去、現在、未来にわたる歴史像に一歩一歩近づくことが重要でしょう。

本書の発刊にあたっては勝部　昭氏、伊藤慶幸氏に快くご執筆いただきました。心よりお礼を申し上げます。

宍道町教育委員会

目　　次

ページ

第1編．古代の道

1．道のやくわり …… 1

2．道のつくことば …… 1

3．古代の道 …… 3

4．江戸時代の道 …… 23

第2編．現代の道

1．現代の道 …… 27

2．いろいろな道づくり …… 49

3．21世紀に向けた道路づくり …… 53

あとがき …… 58

第1編．古代の道

1．道のやくわり

道は、集落と集落、町とまち、地方と都市の間などを連絡し、人が行き来したり、物を運んだりする時に欠くことのできないものです。まっすぐで、幅が広く、路面が平らで整っている道は歩きやすく、車が通るにも使いやすく便利である。曲がりくねって幅がせまく、でこぼこの道は不便であり、人が歩いてしか進めないこともあります。

道はまた、人の往来によって文化も運びました。地域に伝えられている神楽や獅子舞などのような芸能や伝統的な行事はその例です。

さらに、道は兵馬を移動するなど中央政府が地方を支配する場合、重要な役割をもちました。『日本書紀』天武（てんむ）天皇13年（685）4月に「およそ政要（せいよう）は軍事なり。ここをもて文武官の諸人も、つとめて兵を用い馬に乗ることを習え」とあります。

2．道のつくことば

道には、(1)人や車の通行するところ　(2)人の守るべき義理　(3)すじみち、方法　(4)したがう　(5)行政上の区画　(6)てびき、案内などの意味があります（『字源』による）。

みち（道・路）について『岩波古語辞典』には、

「ミは神のものにつく接頭語。チは道・方向の意味の古語。上代すで

にチマタ・ヤマヂなどの複合語だけに使われ、また、イヅチのように方向を示す接頭語となっていた。当時は人の通路にあたるところにはそれを領有する神や主がいると考えられたので、み越路・み坂・岬などミを冠することばの例が多くミチもそのたぐい。」

と、説明されています。

道に関係することばには、例えば道路、道程、道具、道順、道草、道標、人道、武道、王道、道教などがあります。

ちょっと耳慣れない、道のつく熟語には、

道石(みちいし)＝道路の案内に立てた石　**道打**(みちうち)＝馬に乗って道をいくこと

道交(みちかい)＝すれちがうこと　**道通**(みちとおり)＝通行人のこと　**道守**(みちもり)＝道路の番人

道人(みちびと)＝通行人　**道惑**(みちまどい)＝道に迷うこと　**道道**(みちみち)＝あのみちこのみち

道行(みちゆき)＝旅をすること、などがあります。

また、**道を切る**＝まったく縁をきる　**道を道に**＝正々堂々と　**道の道たる**＝最も正しい　**道ならぬ**＝道徳にはずれた　**道の記**＝旅行の日記、紀行　**道草を食う**＝横道にそれて手間どる、などもあります（『広辞苑』による）。

コラム　道に関することわざ

・急ぐ道は回れ＝急がば回れにおなじ。多少手間がかかっても安全な方法を選んだほうが結局得策であるというたとえ。

・老馬道を知る＝老いた馬は独自の判断を持っていて、特に道の判断は正確で迷うことがない。

・千里の道も一歩より起こる＝どんな遠大な計画も手近なところの実行から始まる
・山の道が止まる＝考えが行きづまる。見通しがたたなくなる。
・読み書きは道の案内者＝道にはいるにはまず読み書きが出来なければならない
・道分けの石に師の恩父の恩＝何事につけても師父の恩を忘れてはならないということ。
（『故事俗信ことわざ大辞典』による）
ほかにも多数あります。みなさんも調べてみてください

3．古代の道

ここでは人や車が往来する古代の道について調べてみることにします。

(1)　『日本書紀』にみえる道の記事

『日本書紀』は古代の歴史書です。この書物の中に、

・推古（すいこ）天皇16年(608)秋８月３日、中国・隋（ずい）の客（使いの裴世清（はいせいせい）たち）が都にはいりました。この日、飾り馬75匹をつかわして小墾田宮（おわりだのみや）の北東にあった海石榴市（つばきいち）の路上でむかえました。

・推古21年(613)冬11月難波（なにわ）から都にいたる大路を設けました。

・白雉（はくじ）４年６月(648)朝鮮半島の国の百済（くだら）・新羅（しらぎ）が使いを日本に派遣してみつぎ物を献上しました。また、あちこちの大路を修理しました。

という記述があります。

このような記録から、外国の使節が都にくることがきっかけとなって国の威厳を示すため、それまでの道が整備されたと考えられます。

(2) 畿内と地方をむすぶ道路　駅路

奈良時代、都と地方の国々は五畿七道と呼ばれました。五畿というのは都とその周辺の国々のことで、都のあった大和と河内、和泉、摂津、山城のことです。今でいえば東京とその周辺である首都圏にあたります。七道は山陽道、東海道、東山道、北陸道、山陰道、南海道、西海道です。また、都からの遠近の距離によって、近国、中国、遠国と分けられました。

五畿七道の各国々は幹線となる道路で結ばれ、この道路は駅路とよばれました。駅路は規模から大路、中路、小路にわけられました。都と九州の大宰府をむすぶ山陽道は大路、東海道、東山道は中路、山陰道、北陸道、南海道、西海道は小路でした。各道には駅家が30里（16㎞)ごとにおかれました。それぞれの駅家には馬が大路には20匹、中路には10匹、小路には５匹ずつが配置されていました。馬は今ならば運転手つきの公用車というところです。

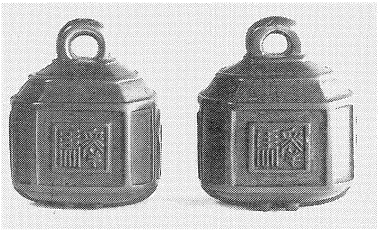
駅家には駅長室、駅で働く駅子のたまり場、休憩や宿泊の施設、台所、馬をおく厩、井戸、倉庫、駅門などがありました。山陽道の場合、記録から駅家は瓦葺き、白壁、朱塗りの柱をもちいた豪華な建物でした。

駅家の建物構成は駅全体の囲いの中を、さらに内側を区画する二重

構造になっていたと想定されています。中心は宿所にあてられる建物です。「筑後国（今の福岡県）交替実録帳」には「四面築垣、鳥居一基」とかかれています。

公用の仕事で都と地方を行き来する場合、公用である証明のため駅鈴をもって駅路を馬で乗り継いでいきました。駅鈴の現存するものは隠岐郡西郷町下西の玉若酢神社宮司億岐正彦氏の所蔵されているものが唯一のもの（国指定重要文化財）です。駅家では休息したり、飲食の提供を受けたり寝泊まりもしました。緊急のできごとを中央政府につたえる飛駅使やいろいろな公文書をはこぶ駅使、地方の国のようすを政府に報告するための出張などが公用です。

私用の旅行者の場合、五位以上は駅路にある駅家を宿としてとまることができました。出雲国の長官は従五位下が相当官位でしたからそれ以上の高級官人の人たちということになります。



隠岐国駅鈴
（西郷町億岐正彦氏所蔵）

もっとも、一般の人たちは駅を使用することが出来ませんでした。朝廷で働く役夫たちは国毎に割り当てられましたが、役夫の男たちは都への旅の日数分だけ携行食である乾燥米を準備して旅立ちました。そして都に着くと各工事現場に配属され、一日に10人分の食料が玄米8合、塩1勺という貧しいありさまであった、といいます。さらに、税である調、庸（地方の産物）を都にはこぶ担夫たちは、都までの行

き帰りとも無報酬で、つらく苦しい旅をしました。都に向かって出かけたものの、家族の待つ家に帰ることが出来なかった者もいたことが、『万葉集』の歌や『続日本紀』の記録からうかがい知ることができます。

(3) 駅家跡の発掘調査

わが国で駅家全体の範囲を調査した例はありませんが、いくつかの駅家の調査がされています。

兵庫県龍野市揖西町の小犬丸遺跡は「驛」と墨でかかれた須恵器、

発掘調査された駅家の遺跡

駅　名	遺跡跡	所在地
山陽道		
播磨国布勢駅	小犬丸遺跡	兵庫県龍野市揖西町
播磨国野磨駅	落地遺跡	兵庫県赤穂郡上郡町
播磨国賀古駅	古大内遺跡	兵庫県加古川市古大内
備中国小田駅	毎戸遺跡	岡山県小田郡矢掛町
備後国芦田駅	前原遺跡	広島県府中市父石町
安芸国安芸駅	下岡田遺跡	広島県安芸郡府中町
東山道		
陸奥国磐基駅	新平遺跡	岩手県江釣子村
近江国勢多駅	堂ノ上遺跡	滋賀県大津市瀬田
山陰道		
伯耆国笏賀駅	石脇第 3 遺跡	鳥取県東伯郡泊村

「布勢驛戸主□部乙公戸参拾人・・・」とかかれた木簡（木の札）が見つかっていることから山陽道播磨国の布勢駅と考えられています。駅は約80メートル四方の広さの築地区画に囲まれたなかに礎石瓦葺き建物跡が８棟あり、白土が採取されたことや瓦についた丹から瓦葺きで、白壁赤塗り柱の立派な建物であったことがわかりました。８世紀後半以降は礎石のある建物で、それ以前の７世紀後半から８世紀前半代は掘立柱建物であったと推定されています。

(4)　山陰道の駅路

平安時代の法律施行の規則集である『延喜式』には山陰道は丹波、丹後、但馬、因幡、伯耆、出雲、石見、長門、隠岐の９国とあります。それぞれの国は駅路で結ばれていました。

『日本書紀』に天武天皇14年（686）９月15日、山陰道各国の国司、郡司および百姓（一般民衆のこと）の消息を巡察するため巨勢粟持を山陰使者として判官１人、史（書記官）１人とともに派遣したとあります。このとき東海道、東山道、山陽道、南海道、西海道の各道にも実情視察の使者が派遣されています。

山陰道（小路）								
国名	丹波	丹後	但馬	因幡	伯耆	出雲	石見	隠岐
大小	上	中	上	上	上	上	中	下
管郡数	六	五	八	七	六	一〇	六	四
遠近	近	近	近	近	中	中	遠	遠
行程	上一日・下半日	上七日・下四日	上七日・下四日	上一二日	上一三日・下七日	上一五日・下八日	上二九日・下一五日	上三五日・下一八日

平安時代の山陰道の行程（長門は略）

これは記録の上で初めての巡察使をつかわした記事です。

山陰道では1996年、国道９号の改築にともなう発掘調査によって鳥取県泊村の石脇第3遺跡（森末地区）において笏賀駅家と推定される遺構が認められています。これは平安時代の10～11世紀の一辺60ｍの方形に囲まれた範囲内に南向きの三間×四間（4.5ｍ×7.0ｍ）の比較的大きな掘立柱建物が建てられていたもので、瓦、円面硯、土師器が出土しています。南側には山陰道が通っています。このような駅家のあとは山陰では初めての発見です。

コラム　万葉集の歌

天平年間に出雲国の国司（長官）であった門部王

飫宇の海の　潮干の潟の　片思に　思ひや行かむ　道のながてを　（巻４―536）

（出雲国意宇郡の北にある海（中海か）の潮の引いた潟をみて、愛しいカタをおもいだして片思いにふけりながら道の長い間を行くことであろうか）

出雲国司の三番目の地位にあった安宿奈杼麻呂

大君の命かしこみ　於保の浦をそがひに見つつ　都に上る　（巻20-4472）

（天皇の勅命をつつしんで受けて中海の海岸を後ろの方に見ながら都に上っていくことだ。久しぶりに自分の家のある都への公務の旅であった喜びであろう。この歌は都の自宅に安宿王たちを招いての宴で詠んでいる）

(5)　出雲国の駅路

出雲国の場合、京との行程は上り15日、下り８日です。上りは荷物を持っての上京でしたから日数が多くかかったのです。出雲国内の駅路については天平5年（733）につくられた『出雲国風土記』に、

「出雲国の東の堺(伯耆国との境)より西にいくこと20里180歩(11.0km）で野城駅(のきのうまや)につく。また、西へ21里（11.2km）で黒田駅につく。ここで分かれて二つの道となる。一つは正西道(まにしのみち)（山陰道のこと）一つは隠岐国に渡る道である。隠岐への道は北にいくこと34里140歩（18.4km）で、隠岐への渡し、千酌(ちくみ)駅につく。また、正西道は38里（20.3km）で宍道駅(ししじのうまや)につく。また西へ26里229歩（14.4km）で狭結(さよう)駅につく。また西へ19里（10.2km）で多伎(たぎ)駅につく。また西へ14里（7.5km）で国の西の堺（石見国との境）につく。」

とあります。

意宇(おう)郡の記述には「これすなわち国の廊(ほそどの)なり」とある。意宇郡は出雲国の政治の中心、いまでいえば県庁にあたる出雲国庁があり、中央政府から派遣された国司(こくし)がいたことから各郡への通り道という意味を表しているのでしょう。

また、『出雲国風土記』は出雲国内におかれたそれぞれの駅をつぎのように説明しています。

ア・野城駅(のきのうまや)　意宇郡役所のま東20里80歩（10.7km）にある。野城(のき)大神（能義神社）がおられるところであるので野城といっている。

イ・黒田駅(くろだのうまや)　意宇郡の郡役所に隣接(りんせつ)するところにある。郡役所の

西北２里（1,069ｍ）に黒田村がある。土の色が黒いので黒田という。もとはここに駅があったので黒田駅とよんでいた。いまは東に移って郡役所に隣接しているが、もとの名称のままである。

ウ・宍道駅　意宇郡役所のま西38里（20.3km）にある。

エ・狭結駅　神門郡役所と同じ所にある。北陸の古志国の佐与布という名前の人がきて住んだ。それで最邑という。神亀３年（726）に名前を狭結とあらためた。

オ・多伎駅　もとの字は多吉といい、神門郡役所の西南19里（10,16km）のところにある。

カ・千酌駅　島根郡役所から東北に17里180歩（9.4km）のところにある。イザナギノミコトの子であるツクヅミノミコトがここにおられる。それでツクヅミというべきところを今の人はなお千酌とよんでいる。

各駅家の推定地　駅家の跡は出雲国の場合、まだ確認されていません。野城駅は「馬つぎ」のなまった安来市西松井町あたりと推定されています。黒田駅は松江市大草町の出雲国庁跡近く、狭結駅は出雲市天神町あたり、多伎駅は簸川郡多岐町久村の西あたり、千酌駅は八束郡美保関町千酌にあったと考えられています。（宍道駅は後述）

駅路にかかっていた橋　出雲の駅路には次の3つの橋があります。

ア・野代橋　長さ６丈（17.8ｍ）、広さ1丈5尺（5.25ｍ）忌部川にかかる松江市乃白町あたりの橋でした。

イ・来待橋　長さは８丈（23.8ｍ）、広さは１丈３尺（3.9ｍ）宍道町

の来待川にかかる橋でした。

ウ・野城橋　長さ30丈７尺（91.2ｍ）、広さは２丈６尺（7.7ｍ）で安来市の飯梨川にかかっていた橋です。

橋の幅が４ｍ～８ｍ近くあるのは注目され、駅路の幅を考えるのに参考となります。

1997年、出雲バイパス建設にともなう出雲市姫原（ひめばら）町姫原西遺跡の発掘調査によって弥生時代後期の橋の跡が２か所見つかっています。

駅路の渡し船　出雲国の駅路には、渡し船で連絡する場所がありました。『出雲国風土記』にはつぎのようにかかれています。

ア・朝酌（あさくみ）の促戸（せど）の渡　東に通路（かよいじ）がある。西には平原がある。中央は渡しがある。

イ・朝酌の渡し　広さは80歩（ぶ）（142.6ｍ）ばかりある。国庁から海辺に通う道である。島根郡との堺になる朝酌の渡しに行くには４里260歩（2.6㎞）である。

ウ・出雲河（斐伊川）　渡り50歩（89ｍ）で、渡し船が一つある。

飯梨川にかかる橋は長さが100ｍ近くあります。上の3か所の部分は橋をかけるには難所であったためにかけることができなかったからなのでしょうか。出雲国府を守備するために意図して橋をかけなかった可能性も考えてみる必要があるように思います。

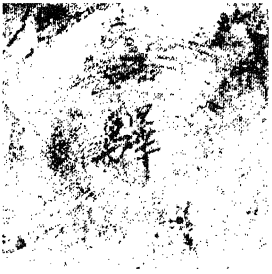
道沿いにつくられた古墳や寺院　現在、国道などおもな道ぞいには公共的な建物など主要な施設がつくられています。古代においても幹線道であった駅路にそって、あるいは駅路の近くに、おおきな古墳や

役所、寺院などが分布しています。たとえば、山陰道の駅路にそっては東から能義郡伯太町坊床廃寺、松江市の出雲国庁、山代郷新造院、山代郷正倉（意宇郡役所の正倉群）、団原古墳、前方後円墳の東淵寺古墳、大角山古墳、玉湯町の扇廻古墳、斐川町の出雲郡家、出雲市の長者原廃寺、上塩冶築山古墳、宝塚古墳、神門郡家などです。

駅路の整備以前の時代の古墳が分布するのは、おそらく古墳を築くときに土や石を運搬するためにつくられた道が、駅路制度のはじまりによって整備されたのか、もとあった道を利用して古墳をつくったか、であろうと考えられます。

コラム　驛という字のかかれた土器

松江市西川津町のタテチョウ遺跡からは、「驛」という文字をかいた須恵器の杯が発見されています。おそらく駅所属の容器であったものが、何かの理由でここにはこばれたものと思われます。



「驛」と黒書する土器
松江市タテチョウ遺跡

(6)　宍道駅の推定地

『出雲国風土記』に、

「正西道は、十字街より西へ12里（6.4㎞）で野代橋に着く。…そこから、西へ７里（3.74㎞）で玉作街に到着する。ここでわかれて２つの道になる。・・」「玉作街より西へ９里（4.8㎞）で来待橋に行きつく。長さは８丈（23.6ｍ）、広さは１丈３尺（3.9ｍ）ある。また西へ14里30歩（7.54㎞）で郡の西の境である佐雑埼に着く。また、西へ13里64歩（7.1㎞）で出雲郡家に着く。…」とあります。正西道すなわち山陰道は意宇郡役所（松江市大草町）の北にある十字街という交差点からは途中、いまの忌部川にかかる野代橋、玉作街（玉湯町）、来待橋（宍道町来待）をへて宍道郷、そして宍道駅に到着したのです。

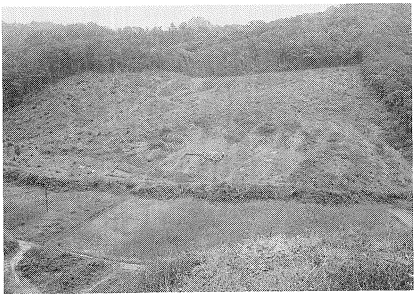
宍道湖の南岸に沿う駅路については「野代の海の中に蚊島（嫁ケ島）あり・・」の次に、「ここより西、浜あるいはさかしくあるいは平土にしてみなこれ通道の経るところなり（ここから西は浜で、あるところはけわしく、あるところはたいらで歩きやすいところです。そして、ここは通い路の通っているところです。）」とあります。

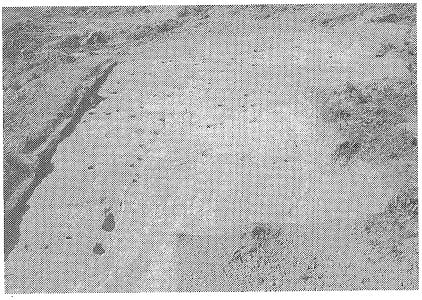
地図上で、意宇郡役所のあったと推定される松江市大草町から宍道駅までの距離38里（20.3㎞）を直線で測ると現在の宍道町と斐川町境となります。したがって、駅路は『出雲国風土記』に書かれているとおり、いくらか曲折があり、あるいは坂のある道であったことがわかります。

『出雲国風土記』の記述をもとに宍道郷と宍道駅の間の距離を計算

すると、宍道郷からは西へ1里（534.54ｍ）離れたところに宍道駅があります。出雲郡との堺の佐雑埼からいえば4里30歩（2.19キロ）東になります。佐雑埼というのは宍道町の西端、斐川町との町境あたりの宍道町伊志見付近と考えられます。そこから測ると今の八束郡宍道町佐々布下あたりかと考えられます。山陰道の位置がはっきりしませんので、道をたどることが出来ませんが、宍道町佐々布の国道54号沿いの字名に「舞屋」「舞屋前」などがあります。ひょっとすると「駅＝うまや」という音に近い字名の「舞屋」は駅の名残りをあらわすものかとも思われます。今後の調査に期待したいと思います。

一方、宍道町佐々布字荻田（おぎた）の荻田住宅団地をつくるとき、遺跡が発見され1973年に発掘調査が実施されました。この遺跡は荻田住宅団地遺跡といい、奈良時代後期（８世紀後半）の１辺５ｍあまりの四角い平面形をした竪穴住居跡が６棟みつかりました。発掘調査を担当された近藤正氏と村上勇氏はこの遺跡を宍道駅に関係するものとされています。

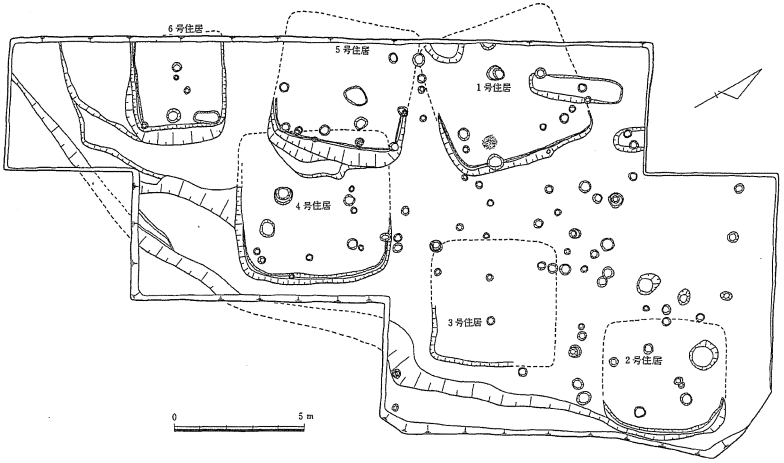




荻田住宅団地遺跡（宍道町佐々布）左　遠景　右　近景

駅路はこの遺跡の近くを通っていた可能性があります。

駅の施設を維持運営するためにはそれを支(ささ)える人たちや維持費用が必要でした。ここに住まいしていた人たちは宍道の駅に所属して公用で往来する人たちや馬の世話をしたりしたと想像することも可能です。



荻田住宅団地の遺跡の住居跡（『県埋蔵文化財調査報告』XII による）

駅は人が出入りします。奈良時代に駅であったものが、のちに発展して郷という大きな集落になった例があります。たとえば、今の安来市におかれた野城駅は平安時代の『和名抄』には能義郷となっています。

出雲国内の駅は、東から順に距離と駅、経路場所を表現しています。いま宍道町役場の近くの国道９号には348、国道54号の分かれ道あたりには348.5という黄色い標柱の数字があります。これは京都からそれぞれ348㎞、348.5㎞あるという表示です。『出雲国風土記』のつく

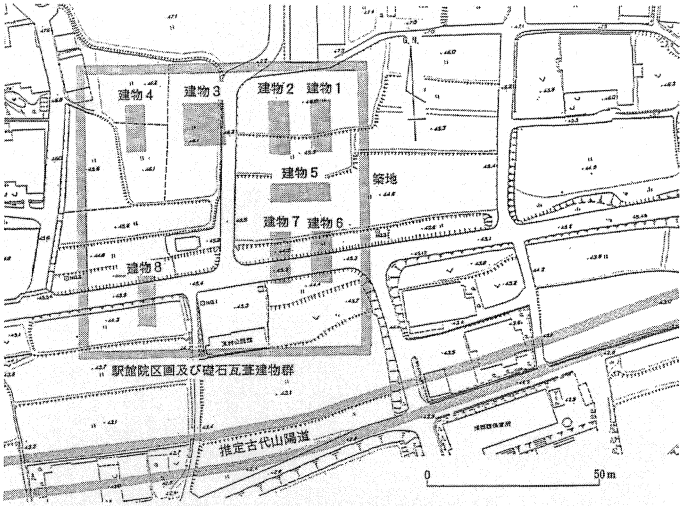
られた頃と同じように、都からの起点にもとづいていることがわかります。

『出雲国風土記』宍道駅付近の距離

(7) 発掘された駅路

古代の駅路については全国各地においていくつかの発掘調査が実施されています。

平城京の中心の大通りである朱雀大路は幅75mというとてつもなく広い道路です。奈良盆地の中央を飛鳥藤原から平城の地まで南北につなぐ直線道路の下つ道は幅16mであること、難波宮から朱雀大路を南にまっすぐいく、大阪府堺市の道は幅18mであることが確かめられています。



播磨国布施駅家（小犬丸遺跡）（『季刊考古学』46による）

山陽道の場合、大阪府高槻市の摂津国島上郡衙跡の南の道路は奈良時代では幅10ｍから12ｍ以上あります。現在の幹線街路として整備された道路が12.5ｍですから立派な道路がつくられていたというのは驚きです。９世紀中～後半には幅は５～６ｍとせまくなります。広い道の維持管理ができなくなったためでしょう。西海道の場合、佐賀平野を16㎞にわたり直線道路で結び、弥生時代の遺跡として著名な佐賀県の吉野ケ里遺跡の北より部分の丘陵を切り通しにした西海道のあとは

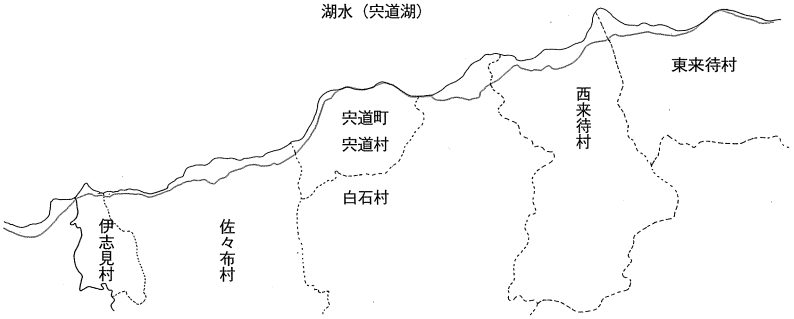
石脇第３遺跡（伯耆国笏賀駅推定地）　鳥取県東伯郡泊村（牧本哲雄氏提供）

幅９ｍと報告されています。東山道の埼玉県所沢市の東の上遺跡では道路の両側溝の中心間距離が12ｍ、群馬県新田郡新田町の下新田遺跡でも幅12ｍの道路遺構が見つかっています。北陸道では富山県小矢部市の桜町遺跡で幅６ｍの道路遺構がみつかっています。いずれも直線

的な道路と想定されています。

山陰道についての調査はまだ始まったばかりの段階です。宍道町内の奈良時代の道ははっきりしませんが、江戸時代の文政４年（1821）の「出雲国十郡絵図」には江戸時代の道が書き表されています。

国道九号改良の松江道路建設にともなって1995年に発掘調査が実施



近世の山陰道（「出雲国十郡絵図」より復元）

されました。この時、松江市乃木福富町の松本遺跡において江戸時代の石敷き道の下層の部分で古代の山陰道が確認されました。丘陵の谷部分を加工して道路敷きをつくっています。調査で確認した道路幅は３ｍといいますが、丘陵の加工掘削幅は10ｍちかくあります。この東側にも道路跡が認められ、さらに東方の松江市運動公園の南側にも続いていることがわかります。「出雲国十郡絵図」に照らしてみると出雲国庁跡と推定されている松江市大草町からほぼ一直線に延びていることがわかります。このことはこの絵図を参考にして、幅６ｍ～10ｍ

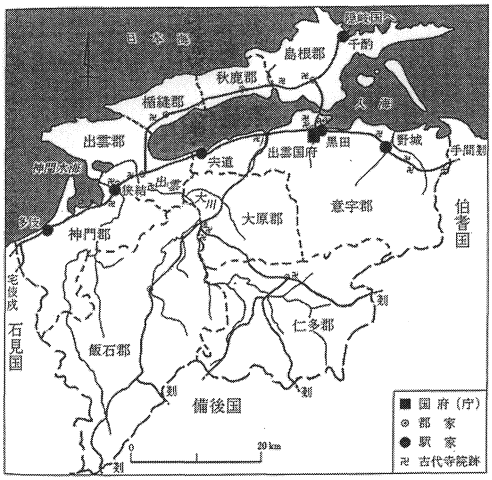
で低丘陵部分を切り通して直線的につながる古代道の痕跡を見つければ、古代山陰道の有力な手がかりを得ることが出来ると考えられます。

出雲国庁跡近くの松江市大草町字唐路（とうろ）では古代の山陰道が水田にされて細長い帯状の余剰帯（よじょうたい）といわれる部分が認められます。

鳥取県西伯郡名和町の名和神社北側では幅10ｍ近い駅路跡が認められます。奈良時代の道は人一人が通れるくらいの１ｍから２ｍの狭い道だったと思いがちですが、このように広い道であったのです。

幹線道路である駅路とは異なる、村と村を結ぶような小道は八束郡東出雲町島田池遺跡、松江市乃木福富町の屋形（やかた）遺跡、飯石郡頓原町志（し）津見（つみ）の板屋（いたや）遺跡、米子市陰田（いんだ）遺跡などで見つかっています。幅１ｍ～２ｍで、小石を敷いたと考えられるものです。

江戸時代の山陰道　宍道町佐々布～荻田



出雲国の駅路と伝路（『古代を考える出雲』より）

(8) 出雲国内の道　伝路（でんろ）

現在国道のほかに県道や市町村道があるように、古代においても駅路のほかには出雲国内の郡役所などへの連絡路や人々が行き来する道がありました。この道は伝路と呼ばれています。

『出雲国風土記』には山陰道の玉作街（玉湯町）からわかれて、正南道が大原郡役所に通じ、ここからさらに南西道と東南道にわかれ、南西道は飯石郡役所、備後（びんご）国の三次郡に、東南道は仁多郡役所から二つの道にわかれ伯耆国、備後国に通じていたとあります。また、枉北（きたにまがれる）道が宍道湖の北岸を連絡し、秋鹿郡役所、楯縫（たてぬい）郡役所（平田市）をへて出雲郡役所（斐川町）の東で山陰道とつながっていたともあります。『出雲国風土記』はおもな道について書いていますが、こ

のほかにもあちこちに通じる道があったと考えられます。

宍道町からは現在国道54号があり、広島に通じていますが、奈良時代には仁多郡、飯石郡そして広島県備後、安芸への道は玉湯町からわかれて連絡していました。

なお、国の境には関（せき）（関所）をおきました。伯耆国（鳥取県西部）との境には手間（てま）関（伯太町）を石見国との境にも関がおかれていました。ここでは人の行き来を調べるなどしました。このほか、備後国（広島県）との境にもおかれました。臨時に置くこともありました。

コラム　オオクニヌシのミコトの歩いた道

『出雲国風土記』には天下をおつくりになったオオクニヌシについてのつぎのような記事があり、ミコトが歩いた道を想像することができます。

母里（もり）郷（伯太町母里）　オオクニヌシが越（北陸）の八口を平定してお帰りになった時、長江山においでになりました。

拝志（はやし）郷（八束郡玉湯町林村）　オオクニヌシが越の八口を平定しようとして出かけられる時、ここの場所の樹木が茂っていました。そこで、自分の心は樹木のように勢いを輝かし意気さかんだ、といわれました。

宍道郷（八束郡宍道町）　オオクニヌシが狩りをして追いかけられた猪の像が南の山に二つあります。猪を追った犬の像もあります。その形が石となって猪と犬が石像の姿となっ

ています。今でもなおあります。それで宍道という名前がつきました。

（この場所は宍道のまちの南の丘陵上にある女夫岩遺跡の猪岩と白石の石宮神社がその場所と考えられています。宍道町には白石という地名がありますが、これはもとは白猪石であったものが、なまって「はくいし」となったともいわれます。

渡辺吉溶『韓国の言語風景』によると五行思想では白は豹・けものをあらわすとされます。白猪は極めて強い気をもつものということになります。鳥取県西伯郡西伯町には赤猪石があります。）

城名樋山（大原郡木次町）オオクニヌシが八十神を伐つために城を築いたところです。県木次合同庁舎の裏山と考えられています。

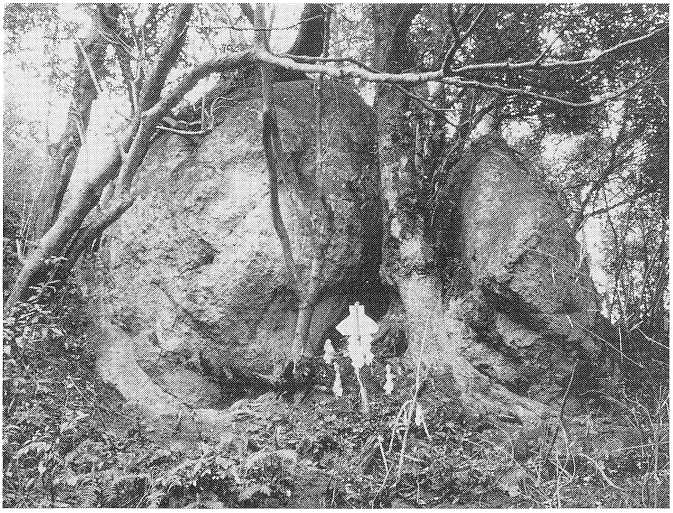
八野郷（出雲市矢野町）　スサノオの子であるヤヌワカヒメがおられました。そのときオオクニヌシがこのヒメと結婚しょうとして家を建てられたので、家を建てた野というので八野といいます。

滑狭郷（出雲市西神西町）　スサノオの子であるワカスセリヒメという姫がいました。それでオオクニヌシが妻問いのためにかよわれました。姫のすむ社の前に岩があり、その上はたいへんなめらかです。

玖潭郷（平田市久多見町）オオクニヌシが天つ神に献上す

る神餞田の倉庫を建てるために適地をもとめてこの土地を見まわられました。その時にわか雨にあわれたので忽美（くたみ）といいます。

これらオオクニヌシのミコトの話は伝承ですから歴史事実かどうかの証明はできませんが、夢さそう話です。



オオクニヌシが狩りをされた時追いかけられたという伝承をもつ宍道・女夫岩

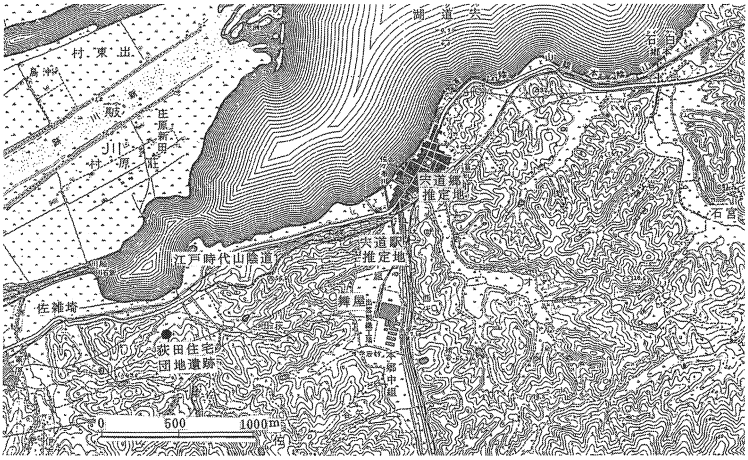
4．江戸時代の道

松江藩の藩道　一里塚は石見銀山初代奉行としてしられる大久保長安（1545～1613）の発案によるといわれ、全国の街道の一里（約4㎞）毎に道の両側に塚をおいて道しるべとしたものです。隠岐国にもつく

られました。

文政４年（1821）の「出雲国十郡絵図」には出雲各地の藩道がかかれており、一里塚も明示されています。

宍道町では来待村の弘長寺、宍道村、意宇郡と出雲郡境の伊志見村の3か所にあります。一里塚が残っているのは伊志見川の下流部にある伊志見一里塚（国指定史跡）です。いまは松が枯れたため小さな塚が道の両側に残るのみです。松江城下から５里のところにあります。



宍道郷周辺と江戸時代の山陰道

島根県内にはほかに安来一里塚、出西一里塚が国指定史跡となっていますが、いずれも松は枯れて塚が残るのみです。

宍道町の佐々布から荻田にかけてはJR山陰線の南の丘陵地に幅３ｍばかりの整った道があります。これは江戸時代の藩道です。古代にさかのぼる可能性もあり、調べてみたい道です。

本陣は戦国武将の本営をさすことばでしたが、転じて武将の宿泊場所を指すようになったといいます。はじめは大名宿とよんでいましたが、寛永ごろから本陣というようになりました。宍道町の木幡家は八雲本陣と呼ばれ、松江藩主が藩内を巡視するときの宿となりました。現在の建物群のうち、当時のものは主屋が残っています。これは享保18年（1733）当主が与右衛門の時、建てられたものです。

なお、「出雲国十郡絵図」によると、出雲市内にあたる塩冶町、天神町一帯は方形の道がめぐり、そこから四方にのびる道があり、注目されます。地割からは古代の神門郡役所あるいは中世の塩冶氏の館などの存在を想像させます。

コラム　塞の神

障の神、道祖神ともいいます。邪霊の侵入を防ぐ神、行路の安全を守る神、道の神です。かつての村と村の境にまつられ、村人たちの信仰の対象となっていました。宍道町でも地区境などに残されており、塞の神をたどっていくと古い道がわかります。

松江道路の建設にともない発掘調査された玉湯町布志名の賽の神は東西5.7ｍ、南北3.5ｍ、高さ1.2ｍの塚で、ここには穴のあいたサザエの殻、穴のあいたかわらけ、江戸時代の銭貨140枚などが供えられていました。穴をあけるのは耳の病がなおるまじないともいわれます。

宍道町の塞の神（旧西来待村と旧白石村境）

第2編．現代の道

1．現代の道

(1) 道　路

道路にはだれでも通行できる「公道」や、個人や企業などがつくり、特定の人が使用する「私道」があります。

また、「農道」「林道」「臨港道路」「河川管理用道路」など特定の目的のためにつくられ、使用される道路もあります。

道路法

一般交通のために使われる道路の整備や管理について定めた基本的な法律が「道路法」(昭和27年法律第180号) です。

この法律が対象としているのは、次の4種類の道路となっています。(法第3条)

ア．高速自動車国道　(11,520km…予定路線含む計画延長)

イ．一般国道　(53,302km)

ウ．都道府県道　(123,877km)

エ．市町村道　(953,600km)

したがって、「私道」はもちろん、「農道」などの特定目的の道路や、国有財産でありながらいわゆる「赤線 (道)」と呼ばれる公道は「道路法」の対象外になっています。

コラム　本州四国連絡橋の道路の種類

本州四国連絡橋の道路種類はア～ウのどれになると思いますか？

正解はイ．一般国道です。明石～鳴門ルートは国道28号、児島～坂出ルートは国道30号、尾道～今治ルートは国道317号です。

道路法制のあらまし

歴史的にはすでに大宝律令（701年）において「大路」「中路」「小路」の道路区分、駅の設置、道路、橋梁の修理などを定めており、平城京、平安京などでは現在の都市計画道路顔負けの立派な街路整備がされていたことがわかっています。

広域的な道路網としても古代律令国家における官道（七道）、鎌倉時代の公武分離に伴う鎌倉と京都を結ぶ東海道、江戸時代の五街道等、その時々の統治形態に応じた道路行政が展開されてきましたが、中世以降は軍事的理由などによりあえて悪路を残したことや、ヨーロッパ諸国の交通をになったのが馬や馬車であったのに対し、日本では人は歩いて移動し、物資輸送の中心は水上交通であったことなどにより、道路整備はそれほど主要な政策課題ではなかったようです。

明治に入り、近代国家の建設にともない、道路の種類、等級、維持、修繕（しゅうぜん）など道路の管理について太政官（だじょうかん）布告など（現在の政、省令、通達など）により制度化を進めましたが、明治20年代に入って本格的な道路法制定の取組みがはじまりました。

その後いくどかの政府の閣議、帝国議会をへて難産の末ようやく公布にいたったのは大正８年（1919）のことでした。

コラム　明治時代の国道表

明治18年内務卿通達により国道44路線が告示されました。中央集権体制を反映してすべて東京が起点になっています。１号は「東京（日本橋）ヨリ横浜港ニ達スル路線」であり、島根県関係では

24号が「東京ヨリ島根県ニ達スル路線」

25号が「東京ヨリ島根県ニ達スル別路線」

28号が「東京ヨリ山口県ニ達スル別路線」になっています。

24号は姫路からほぼ旧出雲街道（津山、久世、根雨経由）沿いに米子に出て松江に至るルートであり、

25号は京都からほぼ現国道９号ルートで松江まで

28号は松江まで25号と重用し、松江以西はほぼ現国道９号ルートで山口まででした。

したがって、宍道町を通る国道は唯一28号ということになります。

現在の「道路法」は、

・戦後、行政の仕組みが一変したため、道路管理制度の抜本的改正が必要になったこと

・自動車交通需要の増大にともない、全国的な幹線道路網の整備が急務となったこと

により昭和27年に制定されたもので、その後数次にわたり部分的な改定が行われています。

道路整備の財源

昨今、今後の公共事業の進め方が大きな政治的、財政的テーマになっていますが、議論の中心になるのが財源問題です。

道路整備の財源について歴史をさかのぼってみます。

（江戸時代）

江戸時代の財政経済は①米穀などの物納②冥加金（みょうがきん）、運上金（うんじょうきん）などの金銭納入③村役、国役などの課役により支えられていました。

公共事業は主として③課役によりまかなわれ、特に道路事業は村々から人夫や資材を徴収する村役の手法がとられました。

（明治時代）

課役制度が廃止されたのは明治６年です。代わりに「河港道路修築規則」が定められ、現在の「地方交付税」に似た「定額金」制度により各府県が土木事業の財源としました。

また、特に重要で、しかも緊急を要する事業については、限定的に国の直轄事業または国庫からの補助金によって実施されたものもあります。

鉄道の整備が遅れた山陰道もそのうちの一つです。

（大正時代～昭和20年）

大正９年、旧道路法の制定にともない、費用負担についても整然と体系整備がなされました。

これによると、国道のうち、軍事目的の道路や特に大臣が指定したり、必要と認める区間については国庫負担とし、その他の区間や、都道府県道、市町村道については都道府県、市町村が負担することになっています。国庫補助も限定的に行われました。

（昭和20年以降）

昭和27年、新道路法が制定され、新しい行政制度に基づく道路管理の考え方が取り入れられました。

国庫負担率、補助率も道路種別、事業別毎に定められています。

道路整備を支える「特定財源」と「有料道路」制度

戦後急速な自動車交通の増大を見ましたが、昭和27年における国道、都道府県道約14万600㎞のうち、改良済の部分は21％に過ぎませんでした。（平成６年度末延長約17万７千㎞、改良率67％）

一方、一般財源によって進められる道路整備はなかなか進まず、経済発展の大きな障害になっていました。

そのため、揮発油税を道路財源として使用する「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」が昭和28年に、また、有料道路制度が本格的にスタートすることになる「道路整備特別措置法」が昭和27年にそれぞれ制定されました。

現在の道路整備はこの２つの法律の上に成り立っているといっても過言ではありません。

(2) 日本の道路　世界の道路

高速道路の整備状況

国によって道路に関する法体系が異なるため、整備水準の単純な比較はできませんが、比較的分かりやすい高速道路について比(くら)べてみます。

高速道路整備水準の国際比較（調査時点は多少の違いがあります）

国　名	高速道路延長 (km)	高速道路延長／国土面積 (km／万km²)	高速道路延長／人口 (km／万人)	高速道路延長／√面積・人口 (km／√万km²・万人)	高速道路延長／自動車保有台数 (km／万台)
日　本	6,545	173.3	0.52	9,53	1.01
アメリカ	73,257	78.2	2.81	14.82	3.75
ドイツ	11,143	312.2	1.37	20.67	2.60
イギリス	3,141	128.7	0.54	8.34	1.14
フランス	9,000	163.2	1.56	15.95	3.27
イタリア	6,940	230.3	1.21	16.72	2.13

近年、「いつまでも国土の均衡(きんこう)ある発展を唱(とな)えていてもしようがない。採算のとれない高速道路建設はやめるべきだ。」とか、「欧米各国に比べ日本の公共事業費は多すぎる」という意見があります。

しかし、この表をみると欧米各国がいかに国土の基本的インフラストラクチャーとして高速道路整備を進めてきたかがわかると思います。

道路構造の比較

道路の設計基準は各国別に各々定めていますが、幅員構成や設計速

度などそれほど大差はありません。

その中で特徴的なのが、欧米各国に比べ高速道路の6車線化率や国道の4車線化率が半分程度であること、中央分離帯の幅員がかなり狭いことなどがあげられます。

橋、トンネル

世界と日本の橋とトンネルの長さベスト5をあげてみます。

なお、橋梁（きょうりょう）の場合は橋全体の長さではなく、橋脚と橋脚の間の長さで比較してあります。

橋（主径間長による順位）

	世界		日本	
	橋梁名	長さ(m)	橋梁名	長さ(m)
1	明石海峡大橋(工事中) (本四 明石鳴門ルート)	1,990	明石海峡大橋(工事中) (本四 明石鳴門ルート)	1,990
2	グレートベルト・イースト橋 (デンマーク・工事中)	1,624	南備讃瀬戸大橋 (本四 瀬戸中央自動車道)	1,100
3	ハンパー橋 (イギリス)	1,410	来島第3大橋(工事中) (本四 西瀬戸自動車道)	1,030
4	江陰長江公路大橋 (中国・工事中)	1,385	来島第2大橋(工事中) (本四 西瀬戸自動車道)	1,020
5	ツインマ橋 (香港)	1,377	北備讃瀬戸大橋 (本四 瀬戸中央自動車道)	990

日本のベスト9までは全て本四連絡橋です。

建設すすむ西瀬戸道来島第１大橋

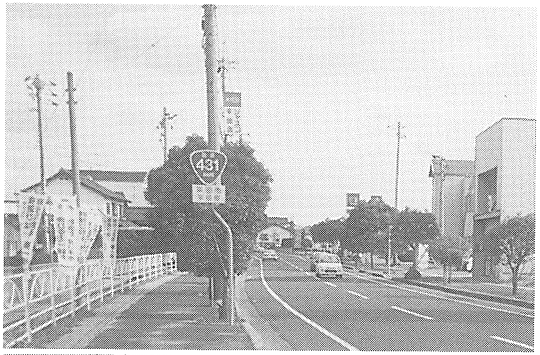
道路トンネル

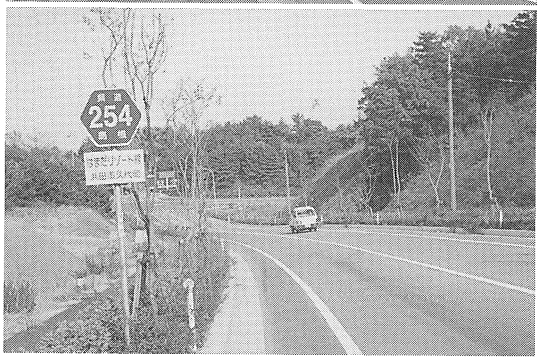
	世界		日本	
	トンネル名	長さ(m)	トンネル名	長さ(m)
1	ゴットハルト（スイス）	16,918	関越トンネル（関越自動車道）	11,055
2	アーベルグ（オーストリア）	13,972	恵那山トンネル（中央自動車道）	8,649
3	フリジュス（フランス、イタリア）	12,901	新神戸トンネル（神戸市道）	7,475
4	モンブラン（フランス、イタリア）	11,600	肥後トンネル（九州自動車道）	6,340
5	グッドバンゲン（ノルウェー）	11,400	笹子トンネル（中央自動車道）	4,784

関越トンネルは世界第６位です。

(3)　道路の番号

道路を走っていると左側の路端に写真のような標識を見かけます。





おにぎりをひっくり返したような形の標識に書かかれたのが国道の番号で、六角形の標識に書かかれたのが都道府県道の番号です。

これは「道路標識、区画線および道路標示に関する命令」という総理府、建設省令により全国統一されています。

でも、国道９号（線）とか、国道431号（線）とは言いますが、あまり県道267号線とは呼ばず、県道海潮宍道線とよぶのが普通です。

その理由は、国道の場合、国道〇〇号が正式名称であるのに対し、県道の多くは通常起点と終点の地名を起終点の順に並べた名称としており、標識に書かれた番号は整理番号に過ぎないからです。

なお、市町村道については路線番号標識が定められていません。

道路の番号のつけ方

国道の場合　国道100号線はどこにあるのでしょうか。

国道は現在全部で459路線ありますが、１号から459号までの続き番号ではありません。

例えば国道100号という路線はいくら日本地図をひっくり返してみても探し出すことはできないはずです。

１号から58号まではありますが、59号から100号まで欠番で、再び101号から507号まで続き番号になっています。

新道路法が制定されたのは昭和27年であることはさきに述べたとおりですが、このときの道路の種類は次のとおりでした。

ア．一級国道

イ．二級国道

ウ．都道府県道

エ．市町村道

一級国道とは「国土を縦断し、横断し、または循環して全国的な幹線道路の枢要（すうよう）部分を構成し、かつ都道府県庁所在地その他政治、経済、文化上特に重要な都市を連絡する道路で、政令でその路線を指定したものをいう。」となっており、ごく大ざっぱにいえば“国土の骨格”

となる道路で、これに相当するのが１号から58号に当たります。

そして、101号以降が二級国道に相当する道路です。

その後昭和39年の改正で一級二級の区分を廃し、一般国道に統一されましたが、二桁番号の国道と三桁番号の国道の区別はそのまま残ったわけです。

コラム　国道431号の苦情を国に言ってもダメ？

国道に穴ぼこがあったり、土砂崩れがあったりした時、国道だからといって国（建設省）へ連絡しても対応してくれなかった経験はありませんか？

宍道町を走る国道はＲ９とＲ54で、いずれも国（建設省）が管理していますが、宍道湖対岸を走るＲ431（通称湖北線）は島根県が管理しています。

国道の維持、修繕などの管理は政令で指定する区間以外は都道府県知事が行うことになっているためです。

三桁（けた）番号の国道のほとんどは都道府県知事管理となっています。

県道の場合

県道は「主要地方道」と「一般県道」に区分されています。

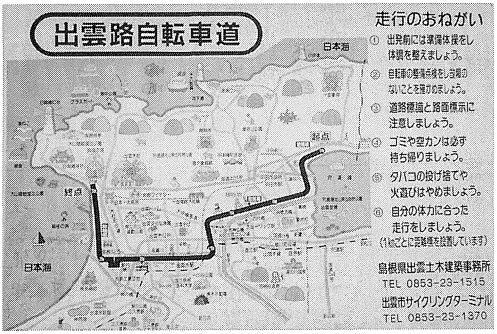
「主要地方道」の整理番号が１番から始まるのに対し、「一般県道」は101番から始まります。

現在「主要地方道」は１番から57番まであり、「一般県道」は101番から330番まであります。

「主要地方道」最後の57番は「宍道インター線」です。

車が通ってはいけない県道

道が悪くて車が通ることのできない県道はありますが、車が通ってはいけない県道があるのはご存じですか？



自転車専用道路の説明板

島根県内には「351平田大社自転車道線」と「352松江平田自転車道線」の２本の自転車専用道路があり、これも県道になっています。

⑷　道路の構造

高速道路と一般道路、交通量の多い道路と少ない道路、大型トラックが多い道路と少ない道路、町中の道路と山中の道路、商店街と住宅地等々、道路は様々な機能や沿道環境に対応した構造が求められます。

また逆に、同じ機能を持つ道路なら全国どこでも統一した強度、規格を備える必要があります。

道路づくりのバイブルは道路構造令

このため、道路の構造の技術的基準について、道路の種類ごとに次のような事項を“道路構造令”という政令で定めています。

「幅員」「建築限界」「線形」「視距」「勾配」「路面」「排水施設」「交差または接続」「待避所」その他

また、橋などの主要な道路構造物については構造、強度について技術的基準を別途政令で定めています。

例えば　道路幅員について

道路の幅員を構成するものに、車が走る（車線）や車線に接して設ける（路肩）などがあります。

これらの幅は道路の規格によってそれぞれ定められています。

道路の規格によってどのような違いがあるか、宍道町内で計画されている中国横断自動車道尾道松江線と県道海潮宍道線を例にとって説明します。

尾道松江線と海潮宍道線

日本道路公団の松江工事事務所でつくられた中国横断自動車道尾道松江線のパンフレットに

道路の規格：１種２級

設計速度　：100km／ｈｒ　　（時速100キロの意味）

と書かれています。

一方、来待地内で尾道松江線とクロスする県道海潮宍道線の方は

道路の規格：３種３級

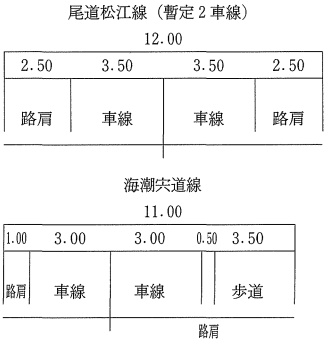
設計速度　：50km／ｈｒ

で設計されています。

高速道路は一般道とは、道路の規格、機能が異なるためですが、具

体的にどのような違いがあるか比べてみます。

（幅員構成）



（線形要素）

	設計速度（km／h）	最小曲線半径（m）	最急縦断勾配（%）
尾道松江線	100	460以上	3 以下
海潮宍道線	50	100以上	6 以下

曲線半径の基準がずいぶん違うことがわかります。

道路の幅は一定ではない

道路、特に高速道路をドライブしたとき、トンネルや橋梁にさしかかると何となく走りにくい感じがしたことはありませんか。

明るいところから急に暗いところへ入ることや、欄干（らんかん）があることもありますが、そればかりではありません。

トンネルや橋は山を切ったり、田に盛土して道路を作る区間より工

事費がかなり高くつきます。

そのため、一定の長さ以上のトンネルや橋は幅を少し狭くして工事費の節約を図っているのです。

また、車が走りやすくするため、曲線部は幅を広くしたり、横断勾配を付ける等の工夫がなされています。

コラム　トンネルは渋滞（じゅうたい）の名所

年末年始など高速道路の渋滞情報で必ず出てくるポイントが1に料金所、2がトンネルです。

トンネルに入ると思わずブレーキを踏んだり、スピードを落としたりするためです。

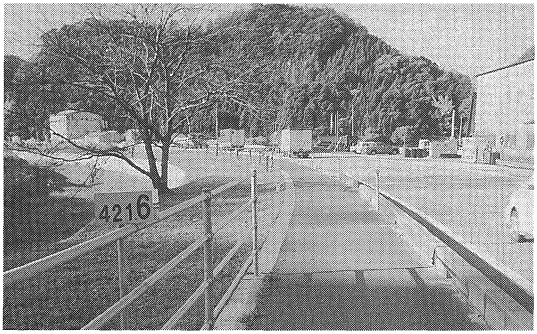
名神高速道路の「天王山トンネル」も代表的な渋滞箇所ですが、渋滞対策として、この部分では車線が増設されました。

(5)　国道9号と道路標識

宍道湖に沿って宍道町を東西に貫（つらぬ）く国道9号、起点側は京都市の烏丸（からすま）五条の交差点で国道1号に接続し、終点側は下関市のＪＲ下関駅前の交差点で国道191号に接続します。

この間の距離は641.6㎞で、京都府、兵庫県、鳥取県、島根県、山口県の1府4県にまたがります。

宍道町の54号交差点付近の道路脇に339.6と書いたプレートが立っているはずです。これはこの地点が国道9号の起点から339.6㎞の距離にあることを示す標識です。



起点からの距離を示すプレート

1996年版の「道路時刻表」によれば、起点から宍道町までの所要時間はちょうど8時間となっています。

国道9号改修の歴史

国道9号の改修は次の3段階に分けられます。

第一段階　明治20年代……人から人力車、馬車へ

第二段階　昭和30年代……自動車時代の到来

第三段階　昭和から平成へ…高速交通時代の到来

明治県政が藩政時代から引き継(つ)いだ山陰道は、到(いた)る所道の屈曲が甚だしく傾斜も急で、特に石見の国では人力車や馬車の通行もままならない状況でした。

このため、新時代の教育、文化、経済の普及、発展の阻害(そがい)要因になっており、新国道の建設が県政のもっとも重要かつ緊急の課題に位置づけられました。

三大道路改修

緊急に整備すべき県土の骨格道路として、次の三つがあげられました。

山陰道　（現国道９号ルート）

尾道街道（現国道54号ルート）

広島街道（現主要地方道浜田八重可部線ルート）

これらの道路はそのまま現在の高速道路計画と重なってきます。

特に、松江～宍道間が山陰道でなく、尾道街道の事業計画の中に組み入れられた点まで同じです。

このときの設計基準は次のとおりです。

幅員　　３間（5.4ｍ）

勾配　　20分の１以内（５％）

島根県の年間予算が30万円の時代に70万円余の大事業であり、さまざまな議論、検討が繰り返されましたが、着手後は３年という驚くべき短期間の工期で、明治22年に改修を終えました。

現在もいたる所でこの時に作られた３間道路が「旧道」として残っています。

その後、急速なモータリゼーション時代を迎えた昭和30年代に至るまで国道９号の本格的な改修は行われませんでした。

全線二車線の改修が完了したのは昭和42年度のことです。

現在の国道９号の改修は、安来道路、松江道路、江津道路など山陰自動車道を見据えた自動車専用道路としてのバイパス整備が主体とな

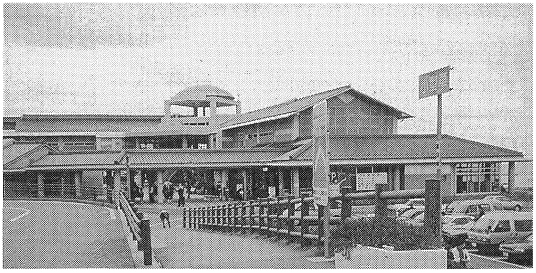
っており、今後は高速自動車国道との組み合わせで整備が進められていくことになります。

9号沿線の休憩スポット

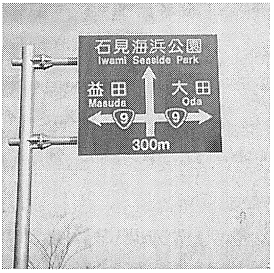
美しい海岸線に沿って走る9号の長距離ドライブにはところどころオアシスも必要です。

沿線の「道の駅」は次のとおりです。

「道の駅」名	所在地	おすすめ料理など
村岡ファームガーデン	兵庫県村岡町	但馬牛ステーキ
但馬楽座	〃 養父町	〃
大栄	鳥取県大栄町	バーベキュー、お台場定食
北条公園	〃 北条町	長芋、ラッキョウ、ブドウなど
ポート赤崎	〃 赤崎町	ウニ、イカ、20世紀梨
ゆうひパーク浜田	島根県浜田市	海産物、かまぼこ、山葵漬
ゆうひパーク三隅	〃 三隅町	水産加工品、西条柿、三隅羊羹



ゆうひパーク浜田



みちしるべ

(6)　高速道路あれこれ

高速道路の設計

尾道松江線と海潮宍道線の比較の中に、最小曲線半径がありました。

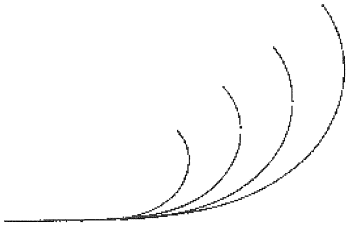
道路の線形要素は次の３つからなります。

①直線　　②クロソイド曲線　　③円

平面上の定点から等距離（半径）にある点を結んだ線が円であり、その半径が無限大になると直線になります。

半径を無限大から徐々に縮（ちじ）めていった時描く線がクロソイド曲線です。

クロソイドカーブ



自動車の軌跡（きせき）で説明すると次のようになります。

①直線……車のハンドルをまっすぐに固定して走らせた時描く線

②円　……　　〃　　を切ったまま固定して走らせた時描く線

③クロソイド曲線…　〃　　を一定速度で回しながら　〃　　描く線

高速道路の主役はクロソイド曲線

市街地の街区をしきる街路は、沿道の土地利用など都市計画を考慮

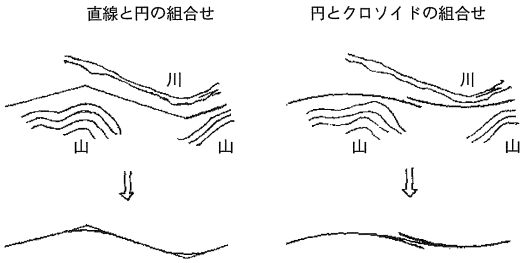
して主として直線を使います。

町と町をつなぐ国道などは2地点間を最短距離で結ぶことに主眼を置きますが、中間の地形状況や、障害物などを考慮して直線を基本にしながら、所々円を入れます。

この場合、直線からいきなり円に変わると急激にハンドルを切る必要がありますし、身体が外に投げ出されます。

そのため、直線と円の間に緩和曲線を入れます。緩和曲線に使われるのがわらびのような形をした“クロソイド曲線”です。

これに対し、高速道路の場合は大きな円曲線とクロソイド曲線が主役になります。



道路線形の設計法

直線より緩やかなカーブの方が事故が少ない

長距離を高速で連続走行する高速道路の場合、自動車の走行力学より、運転者の感覚を重視し、負担の軽い道路構造が求められます。

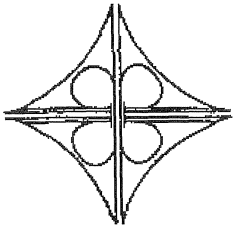
クロソイド曲線はドライバーにとって直線より負担が少ないといわれ、ドイツのアウトバーンで採用されましたが、わが国最初の高速国道である「名神高速道路」の設計途中にその手法が導入され、その後

の高速道路設計の基本になりました。

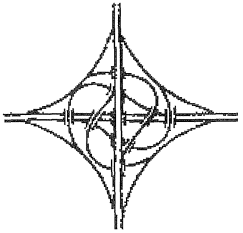
高速道路の花、インターチェンジ

高速道路を上空からみると、インターチェンジ（Ｉ．Ｃ）やジャンクション（ＪＣＴ）がひときわ美しい幾何学（きかがく）模様を描いているのがわかります。

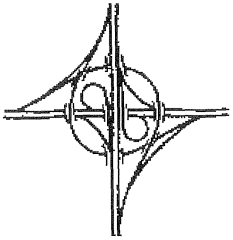
Ｉ．ＣとＪＣＴは地形や交差形態に応じ様々な形があります。



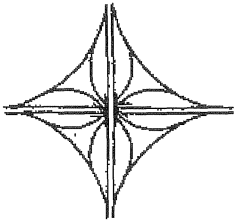
クローバー型



タービン型

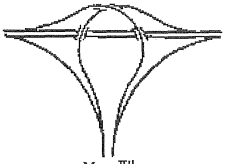


対向ループ型

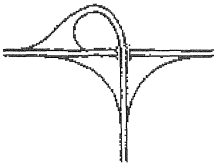


回層型

四枝交差の代表的形式



Ｙ　型

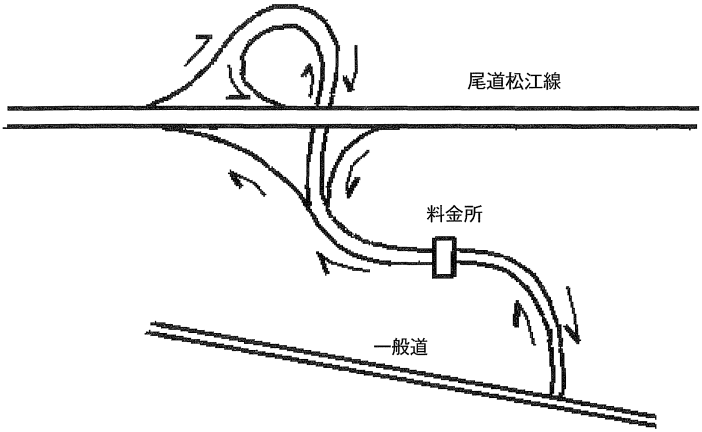


トランペット型

三枝交差の代表的形式

四枝交差と三枝交差の代表的形式を図に示しました。

宍道インターチェンジ



コラム　Ｉ．ＣとＪＣＴはどう違う

一般に、Ｉ．Ｃは高速道路と一般道の接続点（出入口）、ＪＣＴは高速道路相互の接続点と使い分けられています。

尾道松江線と県道宍道インター線の接続点が宍道インターチェンジで、尾道松江線と山陰自動車道の接続点が宍道ジャンクションです。

2．いろいろな道づくり

日本の道路は全国どこへ行っても同じで面白くないし、利用者の多様なニーズに応えていないという声があります。

急激な交通需要の増大に対処するため、これまでトラフィック（交通）機能のみを重視した整備がなされて来たのが大きな要因です。

こうした批判に応え、近年次のような取組みも始まっています。

(1)　道の駅

見知らぬ土地を旅行したり、長距離のドライブを楽しんだりするとき、安心して立ち寄ることができ、自由に休憩し、清潔なトイレを使用できる快適な休憩施設があると本当に助かるものです。

誰でも24時間利用できる駐車場、トイレ、電話を備え、道路や地域の情報施設、レストラン、物産館、休憩所などを備えた施設が「道の駅」です。

道の駅は地域情報の交流拠点

「道の駅」は、単に道路利用者に対するサービス施設にとどまらず、これを利用して地域の情報を発信したり、特産品の販売を通じて地場産業の振興をはかる。また、その運営を通じて周辺の町や村が連携するなど地域づくりの拠点としての機能も期待されています。

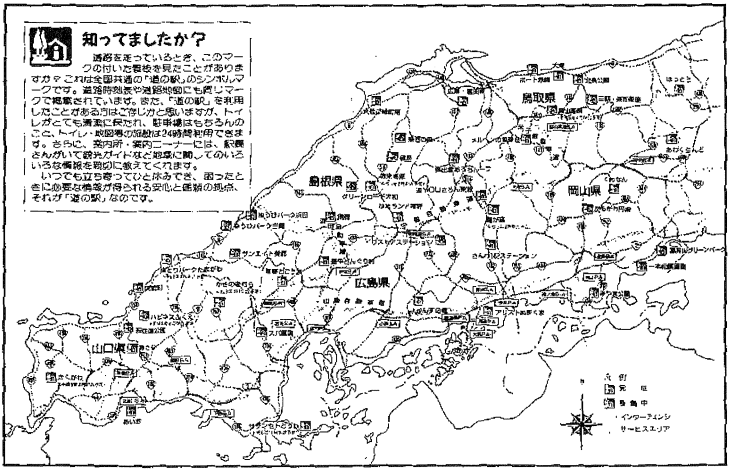
全国認定第１号は「掛谷の里」

この取組みは平成５年度に始まり、現在全国で313か所登録され、

うち271か所がオープンしていますが、全国認定第１号は国道54号掛谷町にある「掛谷の里」です。

島根県内には「掛谷の里」を含め、12か所が登録されていますが、国道９号浜田道路にある「ゆうひパーク浜田」のように大規模な駅から、水戸黄門に出てくる峠の茶屋を連想させる国道375号江の川沿いにある「グリーンロード大和」のようなこじんまりした駅まで、各々地域の特色を生かした個性的な駅づくりがなされています。

中国地方の道の駅位置図



道の駅は道路管理者と市町村などの共同製作

「掛谷の里」には道路情報施設や駐車場、トイレのほか、特産品売

場や喫茶店もありますし、公園もありますが、その全てを道路管理者の国が作っているのではありません。

道の駅は道路管理者がつくる道路付属施設と、市町村や公益法人などが作って管理、運営する施設の合作です。

⑵　歴史街道

古い歴史を感じさせるヨーロッパの諸都市に比べ、わが国の都市は画一的で個性がないといわれます。

過去を否定し、欧米化を目指した明治の近代化政策と、第二次大戦後の急速な復興と高度成長政策がその理由にあげられています。

これからの街づくりにはその地域の歴史を反映させ、同時に新たな歴史を創造していく努力が求められます。

その事が地域の魅力を高め、激化する都市間競争、地域間競争を勝ち抜く要因になるのではないでしょうか。

歴史の道百選

文化庁では地域の形成に深い関わりのあった「歴史の道」の調査、整備を進めています。

また、その実績を踏まえ、より「歴史の道」に対する理解と関心を深めるため、「歴史の道百選」を選定しています。

現在全国で78か所が選定されており、島根県では銀山街道（温泉津町、大田市、邑智町）広瀬清水街道（広瀬町、安来市）が入っています。

歴史国道

一方建設省でも、特に歴史的、文化的価値の高い幹線道路について「歴史国道」整備事業を実施し、保存、復元を図るとともに、これを活用した地域づくりに取り組んでいます。

整備の基本方針としては

1．道路および周辺地域の歴史的、文化的要素の保存

2．歴史的、文化的要素の復元と次代への継承

3．歴史、文化を生かした新たな道路環境の創出

4．地域からの歴史、文化の情報発信

を掲(かか)げ、具体的な整備計画は各地域の特色を生かして策定することになっています。

石見銀山街道

全国で24か所が選定され、県内では石見銀山街道「天領石見銀山」が選定されており、事業計画は次のとおりです。

施設整備

・電柱の除去（昔ながらの雰囲気）

・半透水自然色舗装（地道のイメージ）

・橋、ガードレール、街灯の修景、石積みの側溝（街並みと調和）

・シンプルで機能的なサインの設置

・中国自然歩道の休憩所設置、危険箇所整備

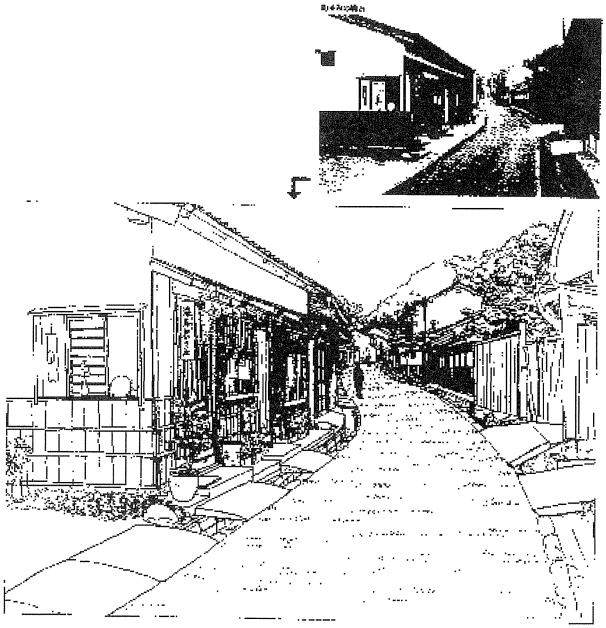
・石見銀山公園の整備

情報発信

・「銀の道」をテーマにした広域ネットワークづくり

・インターネットによる世界へ向けた情報発信

「石見銀山街道」整備イメージ



3．21世紀に向けた道路づくり

最後に、新しい世紀に向けた取組みについて触(ふ)れてみます。

昭和40年代わが国は急速なモータリゼーションの時代を迎え、ヒト、モノの輸送の主役は鉄道から道路へシフトしました。

以降、自動車登録台数は爆発的な伸びを示し、増大する交通需要を追いかける形で道路整備が進められてきました。

今、21世紀初頭に確実に訪れる本格的な高齢社会を前に、高速道路網をはじめとする交通ネットワークの整備を急ぐとともに、高度情報化社会に対応する情報ハイウェイの整備など新たな課題への取組みが始まっています。

情報ハイウェイの整備

光ファイバー網の整備により、テレビ会議、在宅勤務、遠隔医療、遠隔教育などが可能になってきました。

地域間の時間、距離の制約の大幅な縮小を可能にする高度情報化社会の構築に向け、光ファイバーネットワーク等の情報インフラ整備が急がれており、光ファイバー等の収容空間として道路の地下空間が有効活用されています。

その結果、道路上空にはりめぐらされた電線類が消え、スッキリした街並み空間がよみがえったり、地震などの災害時の安全性が向上するなど大きな効果があわせ期待できます。

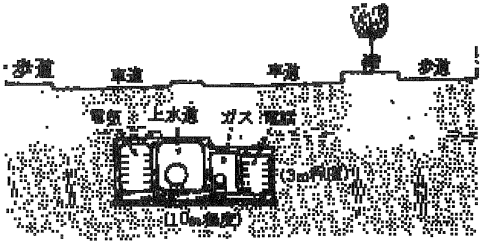
施策概要

・情報ＢＯＸ　道路管理用光ファイバー
　　電気通信事業者用光ファイバー

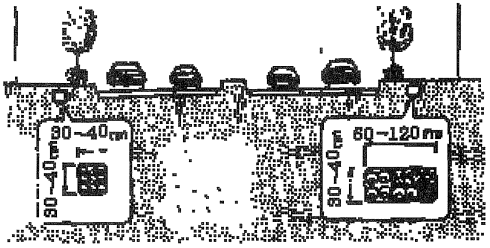
・電線共同溝（Ｃ・Ｃ・ＢＯＸ）

・共同溝

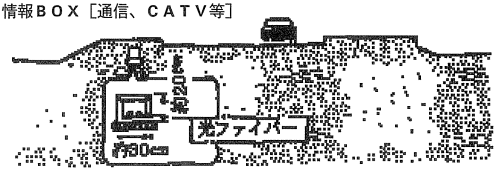
○共同溝（C・C・BOX）［電力ケーブル、通信、CATV等］



○電気共同溝（C・C・BOX）、［電力ケーブル、通信、CATV等］



○情報BOX［通信、CATV等］



高度道路交通システム（ITS）の開発

渋滞や交通事故の低減、利用者の快適性の向上を目的に最先端の情報通信技術を活用して作り出す新しい道路交通システムの総称で、現在実用化に向けて試験運用等が行われているものに次のものがあります。

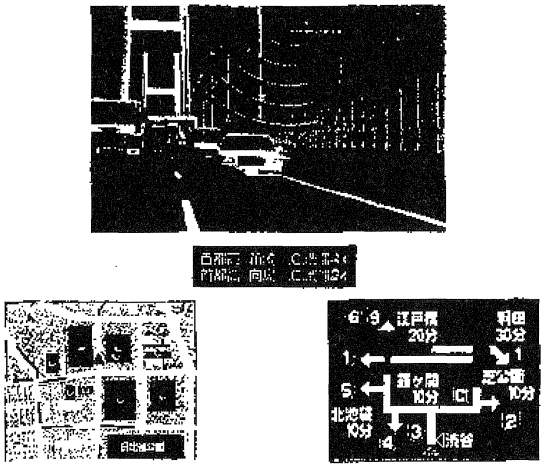
・道路交通情報通信システム（VICS）

渋滞情報、所要時間、道路工事、交通規制等に関する道路交通

情報を、道路上に設置したビーコンやＦＭ多重放送により、ナビゲーションシステム等の車載機へリアルタイムに提供するシステムです。

最適経路の選択が可能になり、ドライバーの利便性が向上し交通の分散が図られ、渋滞が緩和できる

［ＶＩＣＳ（道路交通情報通信システム）］



（リアルタイムな渋滞情報を提供）

平成８年度は全国の高速道路でビーコン等の施設整備概成がおこなわれ平成９年度には高速道路でＶＩＣＳサービスの全国展開をする計画です。

・ノンストップ自動料金収受システム（ＥＴＣ）

通行車両に装着した車載機器と、料金所に設置したアンテナの間で電波による通信を行い、プリペイ（前払い）またはクレジット（後払い）方式等により、有料道路の通行料金の支払い手続きを自動的に行うシステムです。

料金所での渋滞が解消できる、キャッシュレス化により利便性が向上する、徴収経費の節減が可能になるなどの効果があります。

導入目標は平成10年度です。

・自動運転道路システム（ＡＨＳ）

道路と車の協調により、前方の危険警告、自動的な衝突回避、車線からの逸脱防止等の技術を開発し、車の自動走行を実現するシステムです。

事故防止の究極の決め手、快適走行という効果があります。

平成13年度（2001年）、自動走行の試験運用着手を目標にしています。

あとがき

私たちの住むまちの道路は次第に整備されてきました。まもなく迎える21世紀には宍道町に高速道路が通るようになります。そして、全国の高速道路と連絡しあうことになります。全国各地と短時間で連絡が出来るという面から、住民の方からは熱い期待があると思います。

道路が整備され便利になる一方では、相変わらず交通事故などの問題があります。

古代の道路はせまくて悪い道であったと思いがちですが、調べてみると案外整ったいい道であったことがわかりました。それが、維持管理が悪くなると狭い道になっていってしまったようです。

ということは利用する人がきれいに維持管理することでいい道が保たれるということかも知れません。新しく整った広い道が出来ると、従来の道がいつのまにか忘れ去られていきます。

時に古い道をたどりながら歩き、往時の人の営みを考えるのも地域をみつめるよい機会であろうと思います。また、道を通行するとき、道に関係することばを思い起こすと私たちの歩むべき道をも示唆しているかのようです。

みなさん、古代の道を探索するためゆっくり歩いてみませんか。車に乗っていては気づかない新しい発見があると思います。

（参考文献）

加藤義成「修訂出雲国風土記参究」1981　今井書店

村上勇「宍道・荻田住宅団地遺跡（1）」（島根県埋蔵文化財調査報告書）12　1986

加藤義成『校注出雲国風土記』　1998 今井書店

上田正昭編『古代を考える　出雲』1993　吉川弘文館

『季刊考古学』46号　1994 雄山閣

木下良編『古代を考える古代道路』1996 吉川弘文館

『考古学による日本歴史9　交易と交通』1997 雄山閣

『道路ポケットブック』1996 建設省道路局

『日本道路史』　日本道路協会

（写真提供）　島根県教育委員会
牧本哲雄

著　者　紹　介

第1編

勝部　昭（かつべ　しょう）

1943年生まれ

島根大学教育学部卒業

現在　島根県教育委員会文化財課長

第2編

伊藤慶幸（いとう　よしゆき）

1947年生まれ

京都大学工学部卒業

現在　島根県土木部益田土木建築事務所長

宍道町ふるさと文庫12

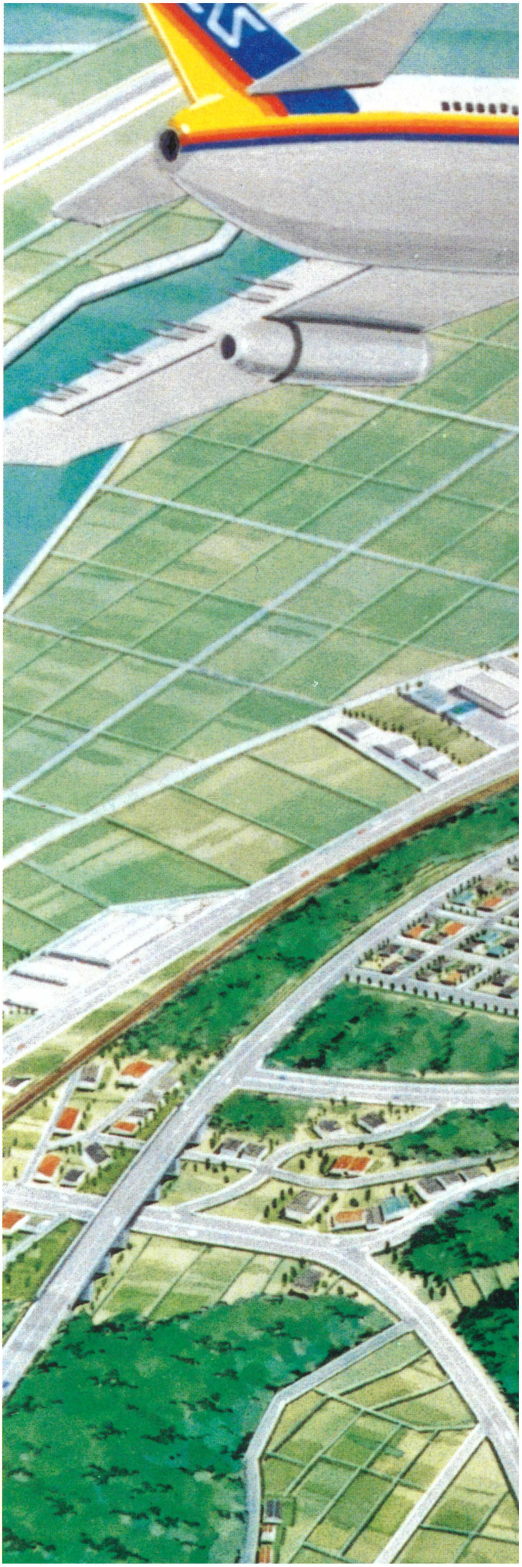
古代の道・現代の道

1997年3月31日発行

編　著　勝部　昭
伊藤慶幸

発　行　**宍道町教育委員会**
八束郡宍道町大字昭和1番地

印　刷　柏木印刷有限会社
松江市国屋町452－2

駅鈴（億岐家蔵）

宍道町教育委員会