

いかにして土木遺産たり得るか

道路文化研究所 フェロー会員 武部 健一

50年後を考える意味

我々に与えられた命題は、「50年後の国づくりに向けて」である。それは現在あるいは近い将来に取り組もうとする土木の計画およびその施設とその運用が、どれだけ50年後の世界に貢献しているかを意味するだろう。それは当然、50年後のみではなく、その間の50年において、その土木施設が日本社会、広くは地球社会においてどのような意味を持っていたか、あるいは持ち続けていたかが問われていると考えてよい。

過去の土木施設の運命

それでは過去の土木施設がどのような役割を果たし、その後どんな運命をたどってきたかを見てみたい。具体的には道路の場合を考える。日本で土木施設として考古学的に確かめられているのは、縄文時代からである。縄文前期中葉から中期中葉にかけて、すなわちほぼ5,500年前から1,000年にわたって栄えた大型集落跡とされる青森県の三内丸山遺跡には、土留め用の杭で補強された道路の痕跡や、さらに幅の広い道路が見出されていて、後者は港に向かっていて、この集落が海とつながっており、船によって外海と連絡してことをうかがわせている。集落内の道路は最大幅7mで、計画的に作られた集落の基幹道路と見られている。このほか、新潟県朝日村の奥^{おくみおもて}三面遺跡群やさいたま市大宮の寿^{じゅのう}能遺跡など、縄文期の集落に関連した道路遺跡も発掘されている。これらの道路施設は、それぞれの集落がその役割を終えたとき、集落とともにその後の地表堆積物の下に埋もれることとなった。

弥生期から古墳時代になると、幾つかの道路痕跡の発掘が見られるが、まだその数は限られている。これは当時の生活集落が現在も含めてその後の時代の中で比較的よく使われていた地域に存在したと無関係ではないだろう。その意味は、次の時代の律令制国家時代の駅路を、近世の五街道を中心とする街道網と比較することによって明らかになる。

古代駅路はなぜ遺構として残ったか

古代駅路とは、7世紀後半に始まりそれ以後の数世紀の間、日本国土に張り巡らされた律令制国家の幹線道路である。これは七道駅路とも呼ばれるように、現在の日本国土から北海道、青森県、沖縄県を除く全地域に及んだ幹線道路である。それは藤原京から始まり、平城京から平安京へと都が移る中で、全国の58国3島の国府に対して連絡していたネットワークである。東山道・東海道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道の7道があり、その延長はおよそ6,500kmに及び、駅馬を置く駅は約400を数えた。歴史家の中でもここ10数年前までは、この道は近世の街道よりは貧弱で、せいぜい幅2m程度の、けもの道を改良したもの程度の認識があったほどであるが、近年の各地での考古学的発掘の成果から、奈良時代には両側側溝の心々距離12mに及ぶ場合が少なからずあり、時代が下がるとややその幅員が狭くなり9m、6mなどになったものの、両側側溝を持つ直線的な堂々たる幹線道路であることが確認されている。駅は既存の集落は別に、30里（約15.3km）ごとに新しく設けられた。

この道路の特色は、後代の近世街道とは別の経路を通り、むしろ現代の高速道路に近いルートを通っていたこと明らかになっている。それは両者の高速でかつ直達を必要とする性格に由来するものである。この駅路と同じ時代に、伝路と呼ばれるもう一つの道路ネットワークがあり、これは主として在来集落を結ぶものであって、駅路と伝路は現在の高速道路と一般国道に対比して説明されている。この伝路がのちに近世の街道の母体となったと見ることが出来る。

道路構造の残らない近世街道

ここ10数年の相次ぐ発掘によって、古代駅路の状況がかなり明らかになっているが、それと対照的なのは近世街道である。この場合には、発掘事例はほとんどない。筆者の知る限りでは、栃木県小山市での日光

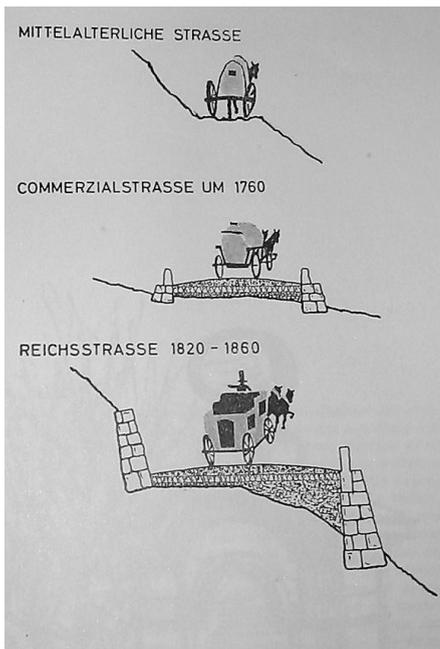
街道の発掘例で、幅約 9m の道路遺構が明らかになっている程度である。その理由は、近世街道は明治時代以降でも、そのまま道路として引き続き使われる場合が多いからである。筆者の調査では、例えば東海道においては、17 世紀に測量して画かれた絵図と参照してみると、ほぼ 98% は現在も道路として使われている。もちろん当時の姿そのままではなく、かなり拡幅されたり、直線化されたりしながら、かつ立派な舗装構造になっている。そのためというべきか、近世街道の道路構造がそのまま残されているところがないのである。舗装される場合にも、それまでの路面は削られ、路床・路盤は入れ替えられるであろう。したがって古い構造は跡形もなく消え去る。これに対して古代道路の場合には、それを支える統治権力機構が衰微すると全く顧みられなくなり、1 千年以上もそのまま土中に埋まり、現代に忽然と姿を現したのである。

古代でも近世でも、明らかに道路技術者はいた。彼らは、現代によみがえった道路遺構をどのように見るだろうか。自分たちの残した道路がそのまま見事な形を残していることを喜ぶか、あるいはあまり長くは使われずに千年もの眠りから覚めたことを恥ずかしく思うのだろうか。それはわれわれ自身に問いかけてあるものでもある。今われわれが造っている土木施設は、百年後千年後にどんな形で残っているか、あるいは残っていないかを考えることは決して無駄ではあるまい。

過去を未来に生かすために

今われわれの作るものとしてもっとも望ましいのは、長く使われ続けながら、なお将来にわたってその歴史を顕彰されるような姿である。それは将来の土木遺産であると思えばよい。ではどうすれば土木遺産として残れるのか。その第一はきちんと使命を果たすことである。それも長期間にわたって。そうでなければ、いずれ取り壊される運命になる。次には環境の中に生きることである。環境に順応しない構造物は、いずれ歴史の中に消え去るであろう。環境を単に現在の周辺環境と即断してはならない。もっと息の長い歴史環境と考えなければならない。

筆者は 20 年ほど前の、オーストリアのブレンナー・アウトバーン（Brenner Autobahn）の完成記録書を保存している。これは工事報告であるけれども、同時に道路を中心としてその地域の歴史が背景として記録されている。荷駄道からローマ道、中世街道、商業路を経て国道までの断面図や、古い車道、マリア・テレジア街道、19 世紀国道のルートも示される。こうした歴史を踏まえてこれから造ろうとする道を考えるという方法は、日本では残念ながら筆者自身の経験を踏まえて、ほとんど行われていなかった。幸い近年では徐々に



ブレンナー峠道路の歴史の変遷（一部）

にそのような試みが始まっている。日本道路公団の第二名神高速道路の 2 万 5 千分の 1 図には、近世東海道のルートが示されている。そのことだけで現代の高速道路がその先人の歴史を意識していることを示している。

こうして歴史的風土環境に新しい土木構造物が溶け込み、その位置を確保することで、その土木施設の生命がより長くなり、未来の土木遺産となることに貢献するだろう。50 年は単にその道程に過ぎない。



第二名神高速道路と旧東海道ルート