

日本の道路の歴史

—その交通手段と整備の時代区分について—

大阪市土木局 正 徳田弘毅

まえがき

道路の発達歴史は、文化の進歩を如実に反映しているといわれるように、時代の要請、経済的・社会的環境の変遷、技術の進歩などにより、大きな変遷を遂げてきた。また道路交通の発達も、歴史の中で演じる役割が単なる人的・物的交通に限らず、大きく歴史を転換させる文化的要素を育てる動脈であることを、過去の事実は示唆している。

時代時代によって、道路に対する価値感が変わってきており、日本の道路に対する要求（価値感）の変化による交通手段と道路整備の変遷を概観してみると、いわゆる政治史などのように、明確な時代区分はできないが、日本の道路の交通手段と整備の進展の段階を4段階とするならば、その変化の屈折点がおおよそ昭和35年、45年、50年であり、次のようになると考える。

日本の道路の変遷をながめて、その新に進むべき方向を見定めるための一つにでもなれば幸である。

第1段階——徒歩中心時代（道路の起源から昭和34年ごろまで）

道路の初めは鹿路（ししみち）と呼ばれ、地球に人類が生息する以前から道は存在していたと言われる——野獣通路説（動物が食物や水を求めて通った残こ、あるいは群れをなして移動したときに踏み固められた形跡が道としての形態を整えた）。ついで治道（はりみち）つまり人工の道としては、紀元前6世紀に開かれた山陽道が最初の記録とされている。大化の改新（西暦645年）により道路整備が推進され、大宝令（西暦701年）によって初めて道路に関する法制が定められた。

それ以後中世において、道路に関しては特大的変化はなかった。江戸時代にはいって、中央集権政治が確立され、政治的・経済的および地理的要因により、水運が重要視されたため、道路の発達は西欧諸国に比べて、著しく立ち遅れることとなった。

明治時代以降の陸上交通は、馬車交通の時代を瞬時経験しただけで衆道時代にはいり、政府の鉄道優先政策によって、陸上交通における道路の地位は相対的に低かった。また道路交通手段も、路面電車がかなり利用される時期もあったが、基本的には徒歩中心の時代であった。

第2段階——自動車中心時代（昭和35年ごろから10年間）

この段階にはいって自動車の保有台数が急激に増加し、交通事故発生件数が昭和34年は20,292件であったが、35年には44,991件と2倍以上に激増した。そして警察庁が初めて、交通事故白書を発表したのはこの年である。一方昭和34年3月に道路法の一部が改正され、自動車専用道路の制度が設けられた。また昭和35年6月には道路交通法が公布され、激増する自動車交通に対処すべく、主として自動車の詳細な通行方法について定められた。また昭和35年12月経済政策として、高度経済成長路線が打ち出され、昭和36年を初年度とする国民所得倍増計画（昭和36年度から45年度）が推進された。そこで自動車産業においても、生産性の向上を目的とした設備投資が、関連産業での投資を次々と呼び起こした。これらの動きから、自動車時代の幕明けを昭和35年としたのである。

道路整備においては、高速道路やバイパスの建設が年々盛んになった。自動車の保有台数が増すにつれ、交通量が漸次増加し、それに伴い交通事故も全国各地で多発して、この現象を「交通戦争」と呼ばれるまでになった。次いで環境問題が各方面で提起され、自動車交通も公害（騒音・振動・光化学スモッグなど）の発生源であることが明らかになり、場合によっては道路そのものが社会悪視された。

この段階は、増加しつつある自動車を、より多く走らせるための道路整備の時代であったと言えよう。いわゆ

る「モータリゼーション」という言葉がよく使われ、「そのけそのけ車が通る」と風刺されたのはこのころである。

第3段階……歩行者保護時代（昭和45年ごろから5年頃）

昭和44年の年度当初において、交通安全に関する省令や通達が数多く出された。これらを踏まえて文字とおりの交通安全対策基本法が昭和45年6月に公布され、同法の第18条1項及び第29条之項において、歩行者の保護が明記されたのである。このころをピークとして、交通事故の発生件数及び死傷者数共に、年々減少していくという好ましい傾向になっていった。このような動きから、昭和45年を歩行者保護時代の初めとした。

この段階になると、自動車交通から歩行者を守るべく、歩道や横断歩道橋などの交通安全施設の整備が大規模に実施された。また園児・児童をさしめとする歩行者への交通安全教育が定着化していった。

このころを太まかに言うならば、自動車交通から歩行者を保護するための道路整備の時代と言えよう。

第4段階……地域尊重時代（昭和50年ごろから現在まで）

幹線道路周辺における生活環境を保全することを目的として、昭和49年4月に道路環境保全のための道路用地取得及び管理に関する基準について題して、建設省都市局長・道路局長の通達が出された。また生活環境の保全と円滑な工事施工を図るため、昭和51年3月に建設工事に伴う騒音・振動の防止について技術的対策を示す指針が、さらに同年7月には沿道の自然環境を保全し生活環境を改善するよう、道路緑化技術基準が建設省から示された。これらのことから、昭和50年を地域尊重時代元年としたのである。

このころになると単なる歩行者専用道路ではなく、広場や遊び場のような要素（具体的に、たまり場・ベンチ・遊具など）を盛り込み、沿道住民により多く利用されることをねらって、「○○遊歩道」と銘打った道路の建設が各地でなされるようになった。このような動きと相前後して道路の緑化や、特に高速道路については、環境施設帯の整備や遮音壁の設置が進められている。交通量の多い幹線道路での工事は、従来は自動車交通への支障を少なくするため夜間に行なうのが一般的であったが、工事による騒音・振動が沿道住民の安眠を妨げるということなどから、かなりの交通量であっても昼間工事になる場合が出てきた。また、幹線道路の環境対策が都市計画の一環としてとらえ、幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道環境整備制度）が、昭和55年5月に公布された。

現在は、沿道住民あるいは一定地域社会の生活を尊重した道路整備の時代と言えよう。いずれにしても地域社会とのかみわり合いの中で、道路整備においてしなやかにならなければならないことは多々あろう。

あとがき

歩行者優先の道のみが人間尊重の道であろうか。地域社会の生活を第一に考えた道路のみが理想の道路であろうか。車を運転している人、車に乗せてもらっている人、歩いている人、沿道に住んでいる人など、道路にかかわるすべての人々を道路計画の主体と考え、その人々の真の要求を取り入れた道路の整備こそが、理想の道づくりにつながるであろう。最後に、諸賢の御教示をお願いしてやまない。

交通事故の推移（道路行政・昭和55年度版より）

年別 (昭和年)	事故件数		死者		負傷者	
	件数	前年比	人数	前年比	人数	前年比
30	93981		6,379		76,501	
31	122,691	1.31	6,751	1.06	102,072	1.33
32	146,833	1.20	7,575	1.12	124,530	1.22
33	168,799	1.15	8,248	1.09	145,432	1.17
34	201,292	1.19	10,079	1.22	175,951	1.21
35	449,917	2.24	12,055	1.20	289,156	1.64
36	493,693	1.10	12,865	1.07	308,697	1.07
37	479,825	0.97	11,445	0.89	313,813	1.02
38	531,966	1.11	12,301	1.07	359,089	1.14
39	557,183	1.05	13,318	1.08	401,117	1.12
40	567,286	1.02	12,484	0.94	425,666	1.06
41	425,944	0.75	13,904	1.11	517,775	1.22
42	521,481	1.22	13,618	0.98	655,377	1.27
43	635,056	1.22	14,256	1.05	828,071	1.26
44	720,880	1.14	16,257	1.14	967,000	1.17
45	718,080	1.00	16,765	1.03	981,096	1.01
46	700,290 (2,426)	0.98	16,278 (82)	0.97	949,689 (3,018)	0.97
47	659,283	0.94	15,918	0.97	889,198	0.93
48	586,713	0.89	14,574	0.92	789,948	0.89
49	490,452	0.84	11,432	0.78	651,420	0.82
50	472,138	0.96	10,792	0.94	622,467	0.96
51	471,041	1.00	9,734	0.90	613,957	0.99
52	460,649	0.98	8,945	0.92	593,211	0.97
53	464,037	1.01	8,783	0.98	594,116	1.00
54	471,573	1.02	8,466	0.96	596,282	1.00

(注)1 46年()書は沖縄分を除くである。

2 47年は沖縄分を含み、対前年比は沖縄分を含んだ46年に対するものである。