

道路網のうつり変わり

—九州北部地区を例として—

高田機工(株) 正会員 秀島 隆史

概 要

道路の発生が、人類がこの地上に生活を開始すると同時であったことについては、異論のないところであろう。しかしながら、これを「道路網」として捕える場合には、やはり、地方あるいは中央集権的な権力の確立によって、政策的な意図のもとに配置せられたものによって、把握せざるを得ないのであらうと思われる。

物理的な道路そのものの実態は、時代の流れとともに、政治・経済・社会状況の変化、輸送機関の発達、土木技術の発展などによって、部分的には廃絶したり、あるいは大きく変化してゆくものではあるが、しかし、幹線道路網という大局的な視点から見ると、その基本的な変化は意外に少ないのも事実である。このことは、地形・地勢などの自然条件に基く、人間生活上の好適地、あるいは道路の対面する地形上の制約などの条件というものが、時代の流れを超えて、依然として存在していることを示すものでもあらう。

このことについて、九州北部地区を例として、駅路、街道、国道という道路網のうつり変わりについて考察したものである。(道路、道路網、変遷)

1. はじめに

いわゆる有史以前の、始原的な採集・狩猟・漁労の時代から、わが国においては、主として海岸部や主要河川沿いに、すでにかなり多くの人々が生活を営んでいたと思われる。これらの人々の間においては、生活物資の交換、情報や文化的知識の交流が行われていたことは、山間部と言えども、塩が生活に欠かせなかったことや、石器としての黒曜石、縄文土器などの分布から、十分想像できるところである。

また、大陸からの稲作農耕技術の渡来に基く弥生時代の開始から、古墳時代にかけて、古代集落の遺跡や、古墳群の配置などにみられる地方中核集落の相互間においても、交流・連絡上の道路が、さらに発達した形において存在したであろうことも、十分に想像できるところである。

しかしながら、それらを証明する記録も、具体的な道路遺構もないために、具体的な当時の道路網を明らかに示すことはできないのである。したがって、具体的な道路網を明らかに示したものとしては、大化改新〔645(大化元)年〕によって、我が国の中央集権的な国家体制が成立し、その後集大成された「延喜式」〔967(康保4)年〕によるところの、道路駅制に関する具体的記録が最初のものであらう。

この「延喜式」による道路網は、飛鳥・奈良時代における中央政府の地方拠点である国府(国庁)を原点として考えられたものであるが、国府(国庁)を設置する場合は、先史時代からのその地方の中核的位置(古代地方豪族の拠点)の中から選ばれたものに相違なく、したがってその駅路も、先史時代からの道路を大部分利用したものであったものと推測されるのである。

その後時代を経て、戦国時代の後の江戸時代に至ると、再び中央集権の確立によって、江戸を中心とした全国的な道路体形と、各藩の城下町を中核とした地方の道路体形が推進・成立されることとなる。したがって、この時代における全国的道路網は極めて密であり、その整備の良否の問題は別として、今日における、いわゆる全国的幹線道路網は、ほぼ完成したと言うことができると思われる。

次に、明治時代に至り、我が国は欧米文化の流入により、急速に車輪交通の時代を迎えることとなり、鉄道の普及もさることながら、道路は急激にその質の向上を求められることとなったのである。とくに、第二次世

界大戦後は、我が国は、異常な経済成長とモータリゼーションの渦中に投ぜられ、国の総力を挙げて、道路の整備に取り組むこととなるが、その結果として、主要幹線道路は新しいバイパスを含む二次改築がすすめられるとともに、高速自動車国道も着々と整備がすすめられつつある現状である。

今日のこの道路状況については、道路の機能分担という見方もあるが、道路網という視点から見ると、「線」から「面（巾）」という変化とともに、「新しい道路網」の時代が到来したとも言えることができる。

筆者はこゝに、具体的事例として、九州北部地区の道路網について、その変遷の過程を明らかにしながら、「道路網」のもつ本質的なものについて、述べてみたいと思うものである。

2. 古代の駅路（飛鳥・奈良時代～延喜式）……………図1参照

(1) 概説

九州は日本列島の西端に位置していて、大陸とくに朝鮮半島とは極めて近く、古来、日本と大陸との接点として重要な地域であった。このことは、大陸との交流を示すところの多くの遺跡や遺物が、九州北部地区において発見されていることから明らかであろう。したがって、大和朝廷成立後もこの九州北部地区は特別に政治的に配慮されることとなる。このことは、国境の壱岐、対馬に国府を配置したこととともに、その内陸重要拠点に、中央政府の最重要出先機関として、「筑紫官家」、後には太宰府（筑前国府）を設置したことからも、その政治的、軍事的配慮の特異性がみられるのである。そして、主要地を選んで九州北部には8の国府を配置したのである。

したがって延喜式の九州北部における道路政策は、筑前国府（太宰府）と中央政庁（近畿）との交通を最重要とし、次に、筑前国府を中心として、他の国府との交通を確保することが基本であった。

延喜式による当時の国府ならびに駅路については、次節に示す通りであるが、現実問題としては、国府についてさえ、今日その位置を厳密に比定し難いところがあり、駅路においては、当時の道路の原形は無く、駅的位置については、国府以上に比定し難く、推定によるものが少なくないことはやむを得ないところである。

大和朝廷は、地方の国府に国司を配したが、その役割りは中央からの政治的指令の伝達、執行及び地方情勢の報告、および租調（税）を徴収して中央へ輸送すること、並びに地方における軍事対策などであった。

(2) 九州北部地区の国府の所在地

国府名	所在地（含推定）	国府名	所在地（含推定）
筑 前	福岡県太宰府国府（観世音寺の西）	肥 前	佐賀県佐賀郡大和町尼寺国府
筑 後	福岡県久留米市御井町	肥 後	熊本県熊本市国府町
豊 前	福岡県京都郡豊津町国府	壱 岐	長崎県壱岐郡芦辺町国府
豊 後	大分県大分市古国府	対 馬	長崎県下県郡厳原町国府

(3) 国府を中心とした駅路について

大和朝廷の九州におけるその最大拠点が、筑前国府（太宰府）であったことは先に述べたところであるが、この筑前国府と中央の近畿とを結ぶ駅路は、大路として格付けられ、この駅路の駅馬の数も15～23匹であり、一般の小路の駅馬が5匹であるのに比べて著しく多い。九州北部地区のその他の駅路は小路であり、この筑前国府を中心として、各地方の国府に向って放射状に配置されているところに特徴がある。また、それ以外の駅路として、九州の東海岸並びに有明海岸沿いに配置されたものがあるが、東海岸は、九州と近畿との交通接点地区として、早くから位置づけられたところであり、有明海は、大陸との関係から見て軍事上からも重要な地域であったためであろうと思われる。以下、各駅路について概説しよう。

a) 筑前国府～京（近畿）

筑前国府～①久爾（福岡市博多区上月隈）～②夷守（福岡市東区名子）～③席打（古賀町千鳥）～④津日

(玄海町田島)～⑤島門(遠賀町島津)～⑥夜久(北九州市八幡西区陣原)～⑦独見(北九州市八幡東区尾倉)～⑧到津(北九州市小倉北区到津)～⑨社埦(北九州市門司区旧門司)～〔海路〕

現在の福岡市中心部と多々良川下流附近は、海が大きく湾入していたらしく、駅路は山側にう回している。
③席打と⑥夜久の間は、現国道3号よりもっと北の海岸沿いに通っているが、これは、海上交通との関係によるものであろうか。⑤島門は、遠賀川の河口に近く、直接海上交通の発着地でもあったと言われる。

b) 筑前国府～筑後国府～肥後国府

筑前国府～①長丘(筑紫野市永岡)～②基肆(基山町木山口)～③御井〔筑後国府〕(久留米市御井町)～④葛野(筑後市羽犬塚)～⑤狩道(山川町原町)～⑥大水(南関町関町)～⑦江田(菊水町江田)～⑧坂本(不明)～⑨三重(不明)～⑩蛟高(鹿央町米野)～⑪高原(植木町小野)～⑫蚕養〔肥後国府〕

筑前国府と③御井〔筑後国府〕の間は、国道3号とほぼ平行している。③御井と④葛野間は国道209号、④葛野と⑥大水間は国道443号沿いに走っている。この間のルートは、江戸時代の薩摩街道としてはほぼ踏襲され、⑥大水は肥後国の入口として関所(南関)が設けられたところである。⑥大水以南の部分は、現在九州縦貫道が、ほぼこの駅道に沿って走っている。

c) 筑前国府～豊前国府

筑前国府～①伏見(筑穂町山口)～②綱別(庄内町綱別)～③日河(香春町高野)～④多米(不明)～豊前国府

この駅路は、現国道とはほとんど一致せず、国道網を横断する形で走っているのが特徴である。

d) 筑前国府～豊後国府

筑前国府～①長丘(筑紫野市永岡)～②隈崎(夜須町長者原)～③広瀬(朝倉町比良松)～④把岐(杷岐町杷木)～⑤石井(日田市石井)～⑥荒田(玖珠町森)～⑦由布(湯布院町湯布院)～豊後国府

この駅路の①長丘と⑤石井との間は国道386号、⑤石井から終点の豊後国府との間は国道210号のルートとほぼ一致している。中間点である⑤石井は、後の江戸時代において、政治・経済上の重要地となった日田である。

e) 筑前国府～肥前国府～島原半島

筑前国府～①基肆(基山町木山口)～②切山(中原町東寒水)～③佐嘉〔肥前国府〕(大和町尼寺国府)～④高来(多久市東多久町別府)～⑤杵島(武雄市橘町鳴瀬)～⑥塩田(塩田町塩田)～⑦新分(東彼杵町彼杵)～⑧船越(諫早市船越)～⑨山田(愛野町)～⑩野鳥(島原市)

①基肆と⑤杵島との間は国道34号と平行しているが、その位置はかなり山側(北側)に寄って走っている。⑥塩田と⑧船越の間は国道34号とほとんど一致する。⑧船越と⑩野鳥間は国道57号、253号とほぼ一致している。

f) 筑前国府～杵岐国府～対馬国府

筑前国府～①石瀬(福岡市南区三宅)～②額田(福岡市西区野方)～③比菩(福岡市西区周船寺)～④深江(二丈町深江)～⑤佐尉(二丈町鹿家)～⑥大村(浜玉町五反田)～⑦磐氷(唐津市山本)～⑧賀周(唐津市見借)～⑨逢賀(唐津市相賀)～⑩登望(呼子町大友)～〔海路〕～杵岐国府～〔海路〕～対馬国府

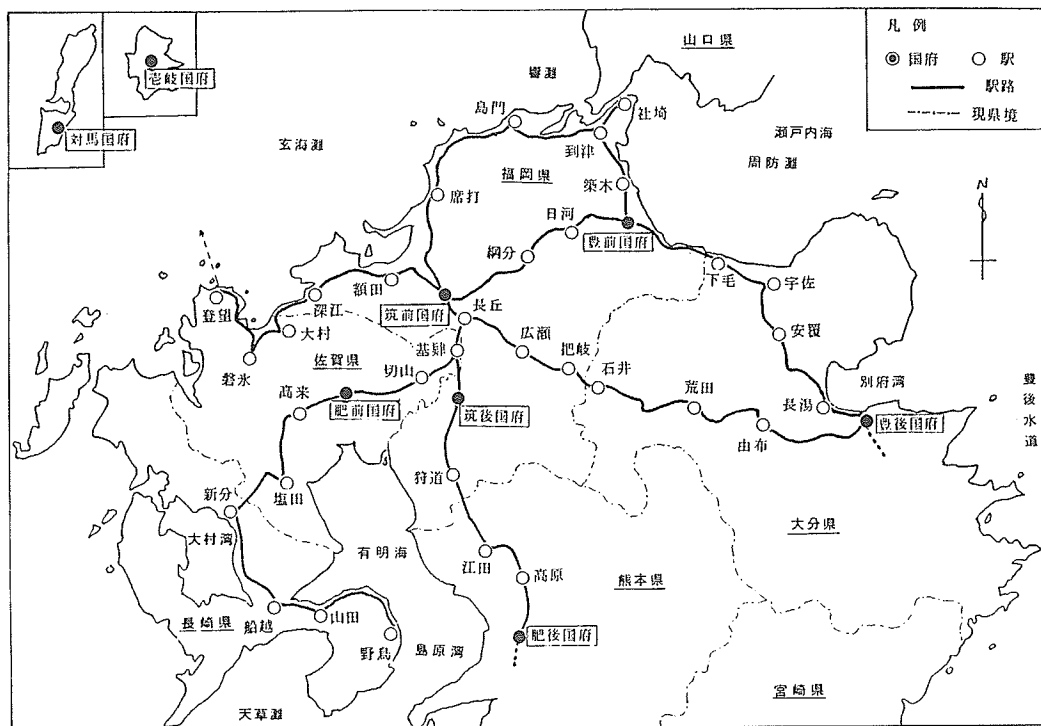
当時、現福岡市の中心部は未だ形成されず、①石瀬、②額田は内陸部にある。その後の駅路はほとんど海岸線沿いに走り、国道202号、204号のルートとほぼ一致している。たゞ⑥大村と⑦磐氷のところが深く内陸部に湾曲しているのは、当時玉島川、松浦川の河口部が安定していない状況であったので、上流の渡河し易い地点までさかのぼったためであろうと想像される。

g) その他の駅路

到津(北九州市小倉北区到津)～①刈田(苅田町苅田)～②豊前国府(豊津町国府)～③築木(築城町築城)～④下毛(中津市)～⑤宇佐(宇佐市)～⑥安覆(安心院町)～⑦長湯(別府市)～豊後国府

九州東北部の周防灘海岸は、瀬戸内海に対面しており、古くから大陸、九州、近畿の交通の接点として重要

な位置にあった。したがって、大路の到津から豊前国府を経て豊後国府に至る駅路が、特別に設けられたものであろう。このルートは国道10号とほぼ一致している。



図～1 古代の駅路図(九州北部地区)～延喜式

3. 江戸時代の街道 図Ⅱ・参照

(1) 概説

徳川幕府が江戸に開設されて以来、政治の中心としての江戸と経済の中心としての京阪とが、密接に結ばれるとともに、全国に配置された諸大名に対する参勤交代制の実施によって、それらの城下町と江戸とを結ぶ幹線道路網が発達した。また、各藩の藩内経営のための、各城下町を中核とした藩内道路の発達をみるとともに、隣藩城下町相互間の交通も頻繁となり、こゝに全国的道路網が確立されることとなった。

九州北部地区においては、これらの諸情勢に加えて、西端の長崎が、幕府の鎖国政策下における我が国唯一の開港地として指定され、長崎と江戸との交通が重要性を帯びたことと、幕府の九州における天領並びに諸大名支配の中心となる代官所が、日田(大分県日田市)に設けられたことが大きな特徴であろう。日田代官所は、後に西国郡代所となるが、山間部とはいえ、平面的に見れば九州北部地区の中央的な位置にあるのである。この日田を中心として、四方の各主要地に至る道路網が、いわゆる「日田往還」として発達したのであるが、このことは、九州北部地区における道路網の一つの特異性と言うことができよう。

また、これらの街道も時代とともに、それぞれ変遷の歴史があり、主要ルートそのものの変更や、別ルートの発達、あるいは、部分的ではあるが航路利用による短縮ルートの設定などの経緯があるものもある。

九州地区においては、江戸初期における各藩は、航路利用のコースを参勤交代路としたものが多かったが、次第に陸路利用に変更した傾向が見られる。福岡の黒田藩、平戸の松浦藩、豊前の諸藩も然りであるが、とくに鹿児島島の島津藩、熊本の細川藩は、薩摩街道・長崎街道を経由することが多くなった。このことは、九州北部地区における街道網の発達をうながすこととなったが、とくに長崎街道への集中・合流の傾向は、次第に筑前・豊前の諸藩のいんしんをもたらすとともに、一面、伝馬役負担等の増大に伴う関係諸藩の経済的圧迫をも

たらず要因ともなったのである。

(2) 九州北部地区における諸大名の配置等（5万石未満省略；石高単位は万石）

県名	国名	藩名	主な藩主	石高	城下町	県名	国名	藩名	主な藩主	石高	城下町
福岡	筑前	福岡	黒田氏	52.3	福岡市	佐賀	肥前	佐賀	鍋島氏	36.0	佐賀市
"	筑後	久留米	有馬氏	21.0	久留米市	"	"	唐津	松平氏他	8.0	唐津市
"	"	柳川	立花氏	11.0	柳川市	長崎	"	平戸	松浦氏	6.3	平戸市
"	豊前	小倉	小笠原氏	15.0	北九州市	"	対馬	対馬	宗氏	10.0	厳原町
大分	"	中津	小笠原氏	8.0	中津市	熊本	肥後	熊本	細川氏	54.0	熊本市
"	豊後	岡	中川氏	6.6	竹田市	長崎	肥前	天領	長崎奉行	—	長崎市
"	"	臼杵	稲葉氏	5.0	臼杵市	大分	豊後	天領	西国郡代	—	日田市

(3) 主要な街道について

a) 長崎街道

大里～小倉～黒崎～木屋瀬～飯塚～内野～山家～原田～田代～轟木～中原～吉田～神埼～境原～佐賀～牛津～小田～北方～武雄～嬉野～彼杵～松原～大村～永昌～矢上～〔日見峠〕～長崎

この長崎街道は九州第一の幹線道路であって、諸大名の参勤交代路としても利用され、最も交通頻繁な道路であった。長崎は日本唯一の開港地であって、幕府は長崎奉行を配して直轄管理した。そして、この長崎街道を公儀御用の性格をもった、別格の最重要街道として格付けたために、この街道、宿駅に関する事項は幕府の間接的な統制下にあったと言うものの、その干渉は厳しく、たとえ人馬賃金の変更でも幕府の認下を必要としたと言われ、各藩はその負担に苦慮した。

この長崎街道には、内野と山家宿との間に冷水峠があるが、この峠道は1611（慶長16）年頃、黒田藩の家臣毛利但馬の命をうけて、土豪の内野太郎左衛門が開削したと伝えられるもので、黒崎からこの内野を経て原田宿に至る六つの宿は、筑前黒田藩の領内にあったので、これを一名・筑前六宿街道とも言う。この冷水峠開削以前は、主として通称「秋月通り」（田川・秋月経由、現国道322号）が利用されていた。この道は、先に豊臣秀吉が九州征伐（島津征伐）の折、その本隊が南下したルートであるが、記録によると甚だ難行軍であったという、その後、整備はされたが、六宿街道設置後は本街道ではなくなった。

また、この街道は、はじめは小田から塩田、浜、多良、湯江、諫早という有明海沿岸沿いのコースであったと言われるが、後に、表記のコースに変更され定着した。どの街道においても、部分的にルートの変更あるいは別路の併用があるが、それは、河川のはんらんや道路の崩壊などの自然災害、あるいは近道、航路利用、時代による集落の発生、発展などの要因によるものである。この長崎街道においても、いくつかの脇街道、航路利用による別道があったがこゝでは省略する。

この長崎街道を現国道と比べると、大里～黒崎間は国道3号、黒崎～原田間は、200号、原田～長崎間は34号沿いである。

b) 薩摩街道

（長崎街道）原田～田代～久留米～荒木～羽犬塚～勢高（瀬高）～南関～山鹿～味取新町（植木）～熊本・薩摩の島津藩は、江戸時代前期は川内、阿久根、出水などから出船して九州西回りのコースで瀬戸内海に入るか、日向細島から出船して瀬戸内海に入るコースをとっていたが、中期以後は、薩摩街道を北上して長崎街道に合流するコースとなった。

肥後の細川藩も、江戸前期においては豊後街道を経由して、豊後鶴崎より出船して瀬戸内海に入るコースをとったが、後では、この薩摩・長崎街道経由のコースも併用することとなったと言われる。

c) 豊後街道

熊本～大津～高野尾～新屋敷～堀ヶ谷～〔二重峠〕～内牧～坂梨～〔滝室坂〕～笹倉～大利～白丹～久住～神堤～今市～野津原～庄内（大分）

この街道は加藤清正が開いたと言われるもので（清正公道）、熊本から阿蘇、九住高原地帯を通って大分に至る、いわゆる九州横断の道路である。現国道とは若干道路位置を異にするが、およそ、熊本、笹倉間は国道57号、神堤、大分間は422号沿いである。

この街道は阿蘇山のふもとを横断しているので起伏が多く、火山灰土であるために損傷し易いところから、石畳のところが多かった。特に、二重峠から坂下までの約2kmは（街道はこゝで阿蘇外輪山の内側にある）、九十九曲がりの急坂であり、入念に石畳が敷き詰められていたと言われる。また、この街道の起点である立田口附近には、今だに屋久杉の立派な並木が残り、一里塚も全線にわたって設けられていた。土木工事で有名な加藤清正の慶長年間の事績である。

d) 唐津街道

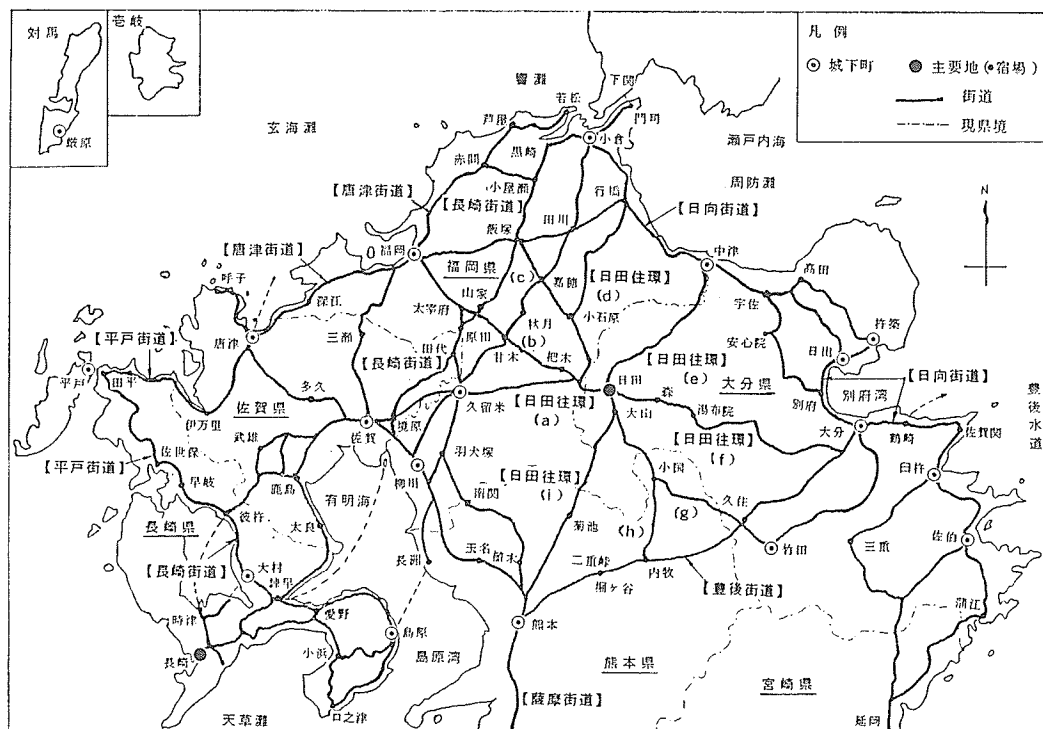
若松～芦屋～赤間～青柳～疇町～箱崎～博多～姪浜～今宿～前原～深江～浜崎～唐津

この街道は九州北部の玄海灘沿岸に沿って走るもので、古くは延喜式の太宰府～京、ならびに太宰府～壱岐・対馬国府ルートに近似している。国道3号、202号沿いのものである。

かつて、太閤秀吉が全国制覇の後、朝鮮出兵の野望のために肥前名護屋に築城し、その大本営としたことがある。名護屋は、唐津の西北、東松浦半島の北端にあって、壱岐とは最短距離にあり、名護屋城を中心として、徳川家康をはじめ全国百余の諸大名が陣営を張ったのであるが、その諸般の輸送として、この唐津街道は活用された。しかし、朝鮮侵略失敗後名護屋の軍事的機能は停止し、交通上の地位は長崎街道に移ることとなった。

また、佐賀より多久を経て唐津に至る道（国道203、202号）も、通称唐津往還と言われた。

e) 平戸街道



図Ⅱ 江戸時代の街道図（九州北部地区）

唐津～徳須恵～伊万里～大里～滑栄～調川～志佐～御厨～田平～〔海路〕～平戸

1550（天文19）年、ポルトガル人の平戸来航以来、平戸を中心とした南蛮貿易が盛んとなり、この街道も交通頻繁となったが、徳川幕府の鎖国政策の結果、さびれる状況となった。この街道は、平戸の松浦藩の参勤交代路として利用されたが、唐津・伊万里間は国道202号、伊万里・平戸間は204号である。

また、平戸街道の別道として、平戸～佐世保～早岐～彼杵（長崎街道）がある。国道で言えば、平戸・佐世保間は204号、佐世保・早岐は35号、早岐・彼杵間は205号である。

f) 日向街道

小倉～曾根～神田（苅田）～草野～行司（行橋）～庄江～中津～宇佐～立石～山香～日出～別府～庄内（大分）～鶴崎～佐賀関～臼杵～津久見～佐伯～重岡～〔宗太郎峠〕～北川～延岡～以下略

この街道は、東九州の海岸沿いに縦走するもので、およそ国道10号に沿ったルートである。

小倉・宇佐間は国道10号とほとんど一致している、中津藩、豊後高田藩の参勤交代路であった。宇佐から別府にいたるルートは、国道10号沿いの主街道の外に、東回りと西回りの二つの別路があった。また、庄内（大分）から佐伯までの区間は、国道10号は内陸部を通過しているが、この街道は海岸沿いに鶴崎、佐賀関、臼杵、津久見、佐伯のように、国道197号、217号沿いに走っている。また、蒲江や三重を経由する別路もあったのであるが、このように、この地域に割合別路が多いことは、海岸部に瀬戸内海航路に関する港が多く、古くから九州と本土との接触地として開けた地域であったことによるものであろう。

g) 日田往還

日田は天領であって、幕府の九州における諸大名支配の拠点として、日田代官所が設けられたところである。日田は、この代官所の関係で廻米用途、掛屋などが発達し、大名貸、村貸などの金融業の町としても発展したところで、多くの豪商を中心とした繁栄は、日田文化と称せられる独特の文化発生の基盤ともなった。

次に示すように、日田を中核として各地方の主要地との連絡路が発達したが、これらの道路は、「代官道」あるいは「日田往還」と言われた。「日田往還」は次のようなものである。

- a. 久留米～田主丸～浮羽～日田（国道210号沿いルート）
- b. 原田～甘木～朝倉～杷木～日田（国道386号沿いルート）
- c. 飯塚～菰田～大隈～小石原～日田（国道211号沿いルート）
- d. 行橋～香春～赤～小石原～日田
- e. 中津～曾木～平田～山国～日田（国道212号沿いルート）
- f. 大分～湯布院～森～高塚～鹿倉～日田（国道210号沿いルート）
- g. 竹田～久住～瀬ノ本～小国～大山～日田（国道422，212号沿いルート）
- h. 内牧～小国～大山～日田（国道212号沿いルート）
- i. 熊本～隈府（菊地）～鯛生～大山～日田（国道387，212号沿いルート）

h) その他の街道

参勤交代路や日田往還以外の道路にも、各藩の領地経営や産業振興のために開発・整備されたものがある。これらは主として、その城下町を中心として放射状に発達したものが多く、また、隣藩の城下町と相互に連絡するもの、河川に沿って流域内の主要地を結ぶもの、海岸に沿って主要な港や漁村を連絡しているもの、特殊な産業の開発・振興を目的としたものなど、地方誌をひもとけば、随所にそれらの存在と開設の事績をみることができる。これらを述べることは、本論ではないので省略するが、結論的に言えば、ここで述べた街道網が、現在の国道網に比較してまばらであるように見えるが、実際は、現在の国道網の原型はもちろん、地方道を含めた主要道路網の大部分は、江戸時代においてすでに形成されていたものと理解していゝものであると思うものである。

その他の補足的街道は、篠栗街道、久留米街道、三瀬街道、島原街道などがあるが、図示するにとゞめる。また、今まで述べた別道についても、図示するにとゞめることとした。

4. 現代の国道……………図Ⅲ・参照

(1) 概説

明治以降、我が国は経済の発展と、急速な自動車交通時代を迎えて、道路はその質的な転換を求められることとなった。そして、都市の進展、産業の開発、軍事拠点の新たな設定などは、土木技術の進歩と相まって、道路の整備を進捗していったと言える。

この九州北部地区においては、北九州市八幡の地に、八幡製鉄（現在の新日鉄）が立地して工業都市が出現することとなったこと、筑豊地区をはじめ、各地に炭鉱開発がすすめられたこと、陸軍の熊本鎮台、海軍の佐世保鎮守府が設置されたことなどは、明治以降の新たな道路網の要素として附加された事項であった。

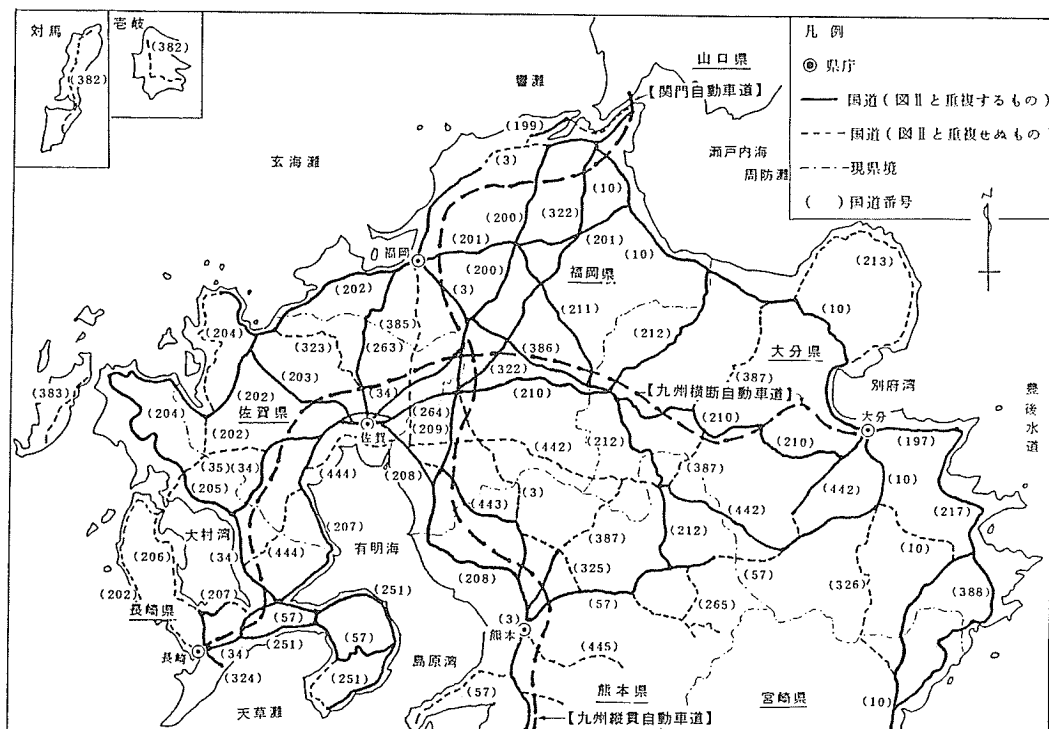
第二次世界大戦以降、つまり昭和20年代後半から現在に至る約35年間に於いて、自動車交通は、産業・経済活動の中核としての地位を占め、道路整備は国策の最重要課題としてすすめられている状況である。したがって、全国的に道路の整備は進み、トンネルや架橋技術の進歩は、九州や四国を本土と直結することも可能にし、高速自動車国道の進展によって、新たな道路網の出現を思わせる時代になりつつあるのである。

(2) 国道網について

我が国の現在の幹線道路網は、国道網と言うことができよう。我が国の国道には、高速自動車国道と一般国道とがあるが、前者は、全国的な自動車交通網の枢要部分を構成し、かつ、政治・経済・文化上特に重要な地域を連絡するものとされ、後者は、前者とあわせて、全国的な幹線道路網を構成するものとされている。

北九州北部地区に於いては、九州縦貫自動車道（北九州市～鹿児島市、宮崎市）、九州横断自動車道（長崎市～大分市）と関門自動車道（下関市～北九州市）とが高速自動車国道として指定され、一般国道は、3号をはじめとして445号に至る42路線が指定されている。

その道路網は、図Ⅲに示すとおりである。



図～Ⅲ 国道図〔九州北部地区〕

5. 「道路網のうつり変わり」についての考察

(1) 地理的問題について

a) 平野部

我が国の稲作農耕開始に伴う弥生時代の幕開け以降、人口は平野部に集中することとなった。したがって、地方豪族もまた大きな平野や、大河川の流域沿いに発生し、そこに拠点を設けるようになった。しかしながら、古代にあっては、河川の沖積作用に伴う平野形成の過程にあたり、河川の氾濫等に伴う危険性もあって、その拠点は山麓沿いに設置される傾向にあったと思われる。したがって、古代駅路は、平野部にあっては、一般的に山麓沿いに通っているものが多い。その後、概ね江戸時代に至るまでに、平野形成もすゝみ、河川も安定したようで、次第にその地方拠点は、平野の中央部に進出するようになった。したがって、街道や国道も、その平野中央の都市を中心として設置されている。しかしながら、現代における高速自動車道にあっては、その設置の主旨から、また違った傾向を示すようになった。それは、個々の都市を通過することよりも、国土縦横断の骨格を主目的とし、むしろ、人口集中地域の通過を避ける傾向にある。また、土木技術の進歩により、トンネル開削や、大量の切盛土工も可能になるとともに、沖積の軟弱地盤地帯より、地盤良好な山地よりの地域が有利とされるためであろう。その結果として、再び古代駅路のルートに接近する場合が多いことは興味あるところである。九州の高速自動車道にあっては、福岡、久留米、熊本、佐賀各市において、このような傾向を強く示している。

b) 山地部

古来、主要道路は河川沿いに設置されることが多い。それは、大河川の河口部には大きな平野が発達することが多く、またその流域内に盆地等を形成するものが多いことに因るものであろうか。道路の勾配は比較的ゆるやかなことが多いが、こゝでは、河岸地形との対決も或程度やむを得ない。中津と日田を結ぶ日田往還の耶馬溪にある「青の洞門」の僧禅海苦闘の話は有名である。しかし、一般的にはその流域境を越えるところ、つまり峠越えが難所であった。黒田藩の冷水峠開削に伴うところの長崎街道の定着化、加藤清正による二重峠開削と火山灰地質対策としての石畳舗装設置など、各所に人々の苦闘の跡を残している。しかしながら、結論的には、古来よりこれらのルートは比較的低い尾根を選んでいたということができよう。それは、現代においてもほゞそのルートが踏襲され、近代技術をもってするトンネルも、その設置位置が旧道の下であることが多いことでも分かる。このことは、一面、人間の英和を示すとともに、一面には、自然条件の厳しい制約と、それと対決する人間の限界を示しているとも思われる。

c) 海岸部

古代の駅路にあっては、本土に渡る地点（島門、社崎）や宍粟・対馬に渡る地点（登望）は別として、一般には海上交通に関係するポイントは少ないように思われる。それは、航海の安全性や港湾技術の未発達などに基づくものであろうか。江戸時代においては、大量輸送機関としての船の有利性はかなり確立されたと思われるものの、参勤交代路としては、中期以降むしろ陸路の利用に変更されることが多くなってきている。これは、旅の安全性と時間的な確実性、あるいは宿場の快活性の向上によるものであろうか。

しかし、この時代における港の数は相当多く、街道もこれに関連することが多くなっていることも事実である。

明治以降は国際的門戸開放の国策もあり、港湾技術の進歩の影響もあって、港の存在が更に大きくクローズアップされることとなった。九州北部にあっては長崎、佐世保、福岡、北九州、大分などがある。したがって、これらが道路網の大きな拠点として位置していることも、近代の一つの特徴であろう。

(2) 変遷についての私見

a) 変わりゆくもの

飛鳥時代において律令制度が確立し、延喜式の記録に残る国府や宿駅においても、1,000年余を経た今日にあっては、その位置については比定し難いものが少なく、まして駅路の原形を現地に求めることは不可

能に近い。たゞ諸般の状況を勘案してそのルートを想定しうるのみである。江戸時代における街道のルートやその変遷については、比較的明確ではあるが、いざ街道の原形となると、近代的に拡巾改良されてしまったもの、あるいは田ぼのあぜ道のようにやせ細ったり、雑草の中に埋没したり、廃道となり全く原形をとどめていないものなどといった有様であり、部分的に残る宿場町の狭い町並みのたゞずまい、あるいは、散在する並木や一里塚の跡など以外は往時をしのぶことは極めて困難な状態である。

このことは、時代の流れに伴う地方拠点の増加（大工業都市や産業基地の出現、鉱山の開発、新しい軍事基地の設置など）に伴う新しい道路網の配置と、自動車などの新しい輸送機関の出現による、道路機能・構造の変革であり、長大なトンネルや架橋などの土木技術の発達の結果であろう。

b) 変わらざるもの

道路そのものの原形とは別に、大きな道路網という観点から見てみよう。

図Ⅰ（延喜式駅路）と図Ⅱ（江戸時代街道）とを重ねてみると、前者が後者の幹線とほぼ一致していることが分かる。また、図Ⅱと図Ⅲ（国道）とを重ねてみると、両者が極めて類似していることが分かる。

このことは、道路原形の存在や、改良に伴うこまかいルートの変更は別として、道路のルートあるいは道路網としてとらえた場合は、基本的にあまり変化が無いことを示していると思われる。

このことは、時代の変遷に伴う人間社会の諸情勢の変化を超える、本質的なものゝ存在を思わせる。それは、弥生時代から古墳時代にかけての地方豪族の拠点が、平野部を背景として存在したこと、次の律令時代における地方政治の拠点（国府）が、それらの地方豪族の拠点群と関連して設置されたとみられること、それはまた、江戸幕府の地方政策においても、基本的に踏襲されたものと思われること、そして、現代においても、江戸時代の城下町が、やはり地方中核都市としての機能を発揮しているものが大部分であることなどによるものである。つまり、人間の土地利用という面で、平野というものが極めて重要な意味をもっていることを示している。そして、我が国は山国と言われる。各地に散在する平野を基盤とする都市群を結ぶルートには、山や河などの自然の障害が横わっている、したがって、これらの条件の下に設定されたものが道路網である以上、極端な自然条件の変化が無い限り、基本的な道路網は変わらないと言うことができると思うものである。

6. おわりに

道路そのものゝうつり変わりを見る場合において、色々な視点のおき方があろう。たとえば、これを土木構造物として物理的、技術的にその内容の変遷を見る場合、また、これを政治的、軍事的に時の為政者の意図との関係において見る場合、あるいは、経済的、産業的なものとのかゝり合いについて見る場合などと、色々考えられるのである。

しかしながら、いずれにしても道路のうつり変りというものは、古代から現代に至るまでの間、政治、行政、軍事、産業、経済、文化（技術）などの変遷と関連しながらたどって来たところの、人為的な物理的構造物の軌跡であると言うことができよう。そして、その根底にあるものは、自然の恩恵と制約であり、それに対する人間の順応と対決の歴史である。

本編は、道路そのものではなく、「道路網」というものについて、九州北部地区の変遷を見たものであるが、道路そのものが自然条件の制約を受けるものである以上、道路網も自然条件を無視しては論ぜられないこととともに、時の流れを越えて、人間の営みそのものが、いかに自然とのかゝり合いの強いものであるかを、物語っているように思われるのである。

以上