

秋田県における道路整備の史的変遷

秋田大学 正 員 清水浩志郎
秋田大学 正 員 木村 一裕
秋田大学 学生員 ○吉森 正和
秋 田 県 正 員 小玉 良悦

1. はじめに

地方の発展には様々な要因があり、これを探るには数々の方向からのアプローチが考えられる。地方の文化や政治が影響を及ぼした一つに「土木」が存在することは確かなことであるから、土木史の研究も地方の発展の要因を探る一つの方策となるであろう。以上のことより本研究では、秋田県の発展要因を探る一方策としてリレーショナルデータベースを用い、秋田県の道路整備の時系列的特徴と、秋田県において政治体系の変化が道路整備に変化を及ぼしていることを明らかにすることを目的とする。

2. 秋田県における道路整備の時代区分とその特徴

本研究では作成したデータベースを使用し、秋田県における道路整備の時系列的特徴から、時代区分を、①古代の七道駅路・東山道時代、②江戸期の藩内道路整備時代、③明治期の新道建設時代、④昭和後期のバイパス道路建設時代、の4期に大別した。

(1) 古代の七道駅路・東山道時代

古代の道路網を示すものとして、929年に完成の『延喜式』がある。これには全国の駅名等の記載があり、これらの駅を結んだ路線は古代七道駅路とよばれている。この各道七線は、各地の国府を結び、西海道以外の六路線はすべて畿内を中心とした放射状の道路網である。古代秋田の交通路において特記すべきことには、この七道駅路の一つである東山道が秋田を終点としていたこと、及び雄物川が東山道として使用されていたこと、である（『延喜式』によるこのような事例は、雄物川と最上川の二河川のみ

である）。

(2) 江戸期の藩内道路整備時代

幕府はいわゆる五街道を整備し江戸日本橋を元標とする一里塚の設置を行い、江戸を中心とする道路網を形成していった。一方、久保田藩内では全藩に及ぶ道路の整備が行われた（表1）。天和元(1681)年の「領内大小道程」²⁾によれば、領内の道路網は図1のようになる。

(3) 明治期の新道建設時代

明治政府は明治一五(1882)年より全国的に道路改修を行った。この事業は、政府が強制的に労役を課すなどして進めたため、計画路線は明治二四(1891)年頃までにほとんど完成した³⁾。秋田においては、今まで交通が困難であった他県との連絡道路が短期間のうちに新たに開削された⁴⁾（図2）。

(4) 昭和後期のバイパス道路建設時代

昭和30年代より秋田県ではバイパス道路の建設が盛んになった（図3）。それまで秋田県の道路建設においてバイパスという思想はなかったもので、このころより秋田県は道路建設の新たな時代を迎えたといえてよい。一方全国では、昭和40年、名神高速道路が開通して日本は高速自動車道時代を迎えたが、県央を通る東北横断自動車道秋田線の全線における整備計画が発表されたのが昭和61年であるから、秋田県の高速自動車道時代はこれからといえる。

3. 秋田県における道路整備の変遷特質

政治は「土木」に影響を及ぼし、「政治体系の変化と道路整備の変化の関係性」は一般性を持つ。以下の秋田県の場合についてこれを考察してみた。

古代における秋田は東山道の時代であり、この東山道は畿内を中心に放射状に延びた日本の幹線道路の一つであったから、まさに中央集権国家の下に秋田の道路は存在していたのである。これが鎌倉以降の中世になると政治体制も豪族中心の社会に変化していった。道路もそれらの根拠地を中心に発達した

表-1 江戸初期における久保田藩の道路諸政策

年 次	事 項
慶長 8(1603)年	雄勝新庄領境の有屋峠に替え院内の杉峠開削
慶長 9(1604)年	幕府の命を受け佐竹義宣が重田を道作奉行に命じ領内の道路整備及び一里塚の設置を行う
慶長 9(1604)年	小場石兵衛が三倉鼻より津軽境までの道普請を行う
元和 2(1616)年	船木勘負が久保田城下より土崎湊までの道路を整備する

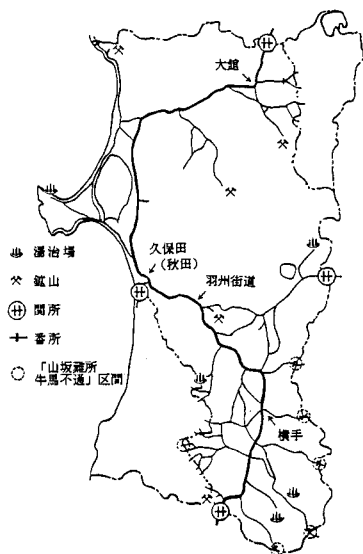


図-1 江戸期(1681年)の久保田藩内道路網¹⁾²⁾

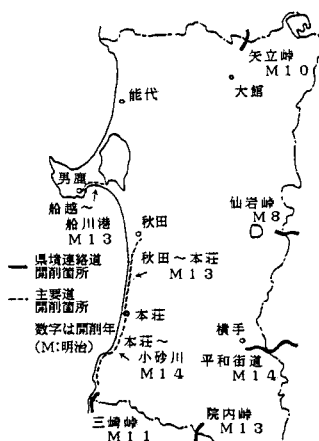


図-2 明治期の道路開削

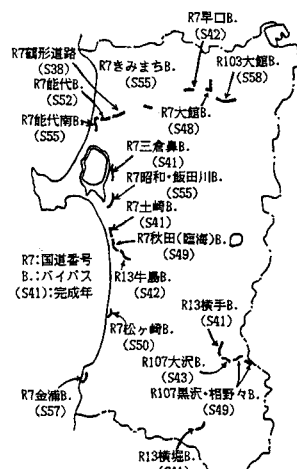


図-3 昭和期の国道バイパス建設

と考えられるが、残念なことに現在、中世の秋田全域における道路の資料が皆無の状態、当時の道路整備の状況を考察することができない。

江戸期に入り政治体制は幕藩体制となった。これは幕府と藩という二つの柱をもつ政治体系である。このことは久保田(秋田)藩内に次のような道路整備の状況をもたらした。全国統制を目的とした幕府側から要請で、道路開削、一里塚の設置等が行われた一方で、他藩との出入りを監視するため、藩境各所(図1)に関所・番所が置かれた。また「領内大小道程」²⁾によると橋梁・船渡場・徒渡地点全122ヶ所のうち橋梁箇所は37ヶ所で、防備の面にも藩は考慮していたことが推測される。このように江戸期は、幕府と藩の二つの権力下の中にあるため、「道路は整備されたが橋は架かっていない」などという特殊な道路状態であった。

明治期は、東京を中心とする強固な中央集権国家の政府が誕生した。政府は全国的に道路事業を展開し、秋田県においては、他県との連絡道路や県内主要道の開削などを行った(図2)。秋田に自動車が登場したのは大正の初期であり、また明治14年の記録⁵⁾では、人力車1322台、荷馬車1台、自転車0台ということであったから、これらの開削の目的は来るべき自動車交通には極めて重要であったといえる。

4. おわりに

本報告ではリレーショナルデータベースを用い、秋田県の道路の時代区分を設定し、政治体系の変化と秋田県の道路整備の相関性を示した。またリレーショナルデータベースは用語の検索やデータの並び換えが可能な為、資料を適宜入力、また任意に抽出でき、「土木史」研究に有用であることが実証された。項目(ITEM)の作成に当たっては、「西暦」、「記事」、「分野」等を選んだが、その入力方法に統一性がないなどの課題を残している。

本研究では秋田県の道路に関する資料の収集、分析にとどまったが、今後、秋田県及び、東北の土木全般にわたる資料を収集し、また上述の課題を解決して、土木に携わる人たち以外にもデータが広く利用されるようなデータベース検索システムを確立する必要がある。

なお本研究を進めるにあたり秋田大学教育学部教授新野直吉先生、同遠藤藤先生には貴重な御助言および資料の御教示をいただきました。ここに記してお礼申し上げます。

【参考文献】1)秋田県:秋田県史、加賀谷書店、昭和52年 2)古文書:領内大小道程、秋田県庁蔵、天和元(1681)年 3)網野善彦共著:日本民族文化大系6、小学館、昭和59年 4)山崎真一郎著:秋田県土木史論、秋田県土木建築請負業協会、昭和12年 5)秋田県師範学校・女子師範学校:秋田県総合郷土研究、東洋書院、昭和57年