1-1 人のくらしと道路

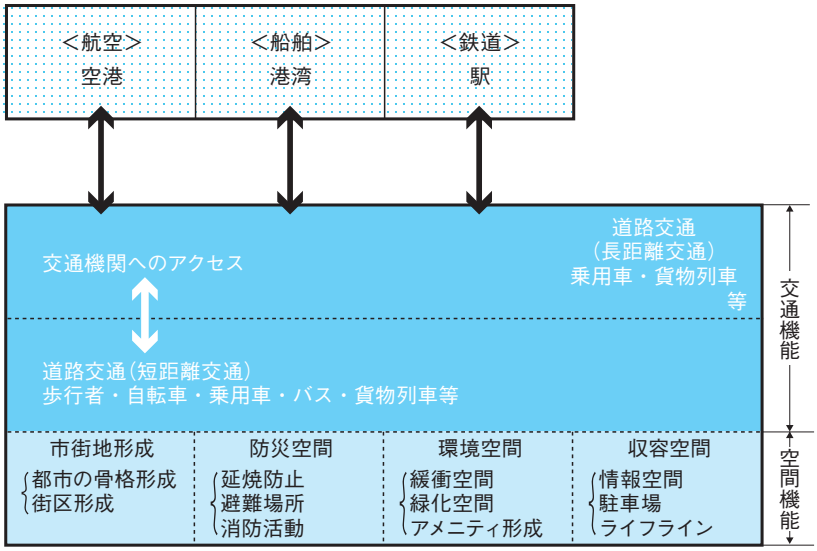
●道路の機能

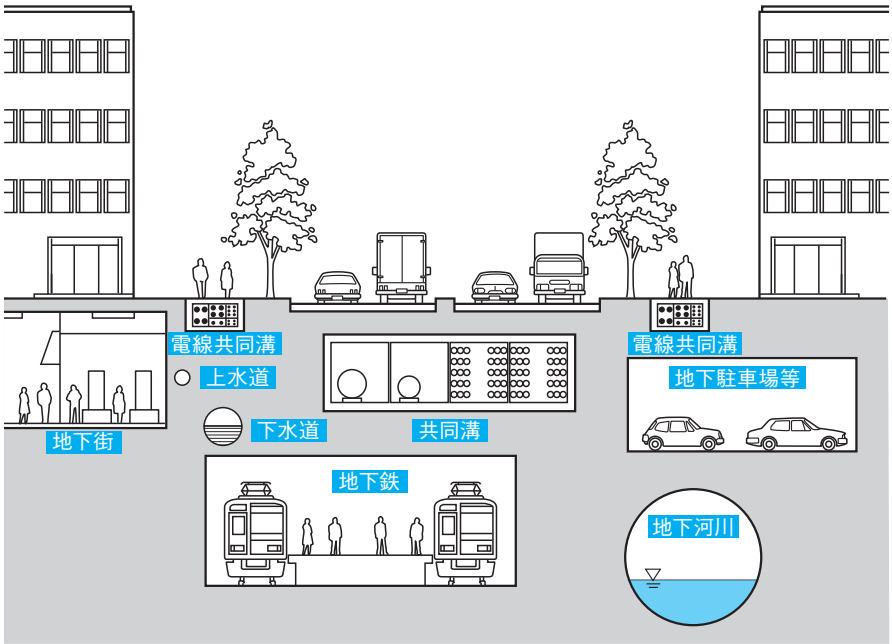
人々のくらしや産業活動は道路がなければ成り立たないといっても過言ではありません。人や物資の移動のための場所である道路は、社会を持続させ、活力を高めていく機会をもたらす、重要かつ基本的な交通施設です。自動車交通の発展に伴い整備された道路は、一定の線形（路線の形）と幅員（道の幅）を持ち、表層・基層・路盤などの舗装部分とそれらを支える路床により構成され、道路と一体に建設される橋やトンネル、横断歩道橋や横断地下歩道などの施設もあります。また、防災、通風、採光、景観形成、様々な社会基盤施設の設置など、交通以外にも多くの機能も果たしています（図 1-1-1）。

●時代に合わせた道路政策

一方、時代の急速な変化に伴い、社会や経済の仕組みの改革が急務となり、道路行政も施策や事業を見直し、道路事業の透明性・効率性の向上やアカウンタビリティ（説明報告責任）を果たすことが求められています。自動車の利用者だけでなく歩行者や自転車の利用者、沿道住民など多くの人々が満足できる道路サービスの提供を目指して、既存の道路施設を維持・更新して有効活用するとともに、環状道路や自動車専用道路の重点整備により都市及び地域の連携を強化し、道路の機能を十分に発揮させて活力ある社会を形成し持続させることが望まれています。地球温暖化の一因といわれる自動車の排気ガスに含まれる CO_2、健康被害が懸念される PM（粒子状物質）や NOx（窒素酸化物）による大気汚染、騒音などの低減も大きな課題です。円滑なモビリティ（移動のしやすさ）の確保や、道路の安全性を高めて交通事故を抑止することはもちろん、災害時のライフラインの確保、沿道の街並みと一体の歩行者優先の道路整備による快適な生活環境の再生・創出、緑化の推進や自然生態系の保全など、道路の課題は多様化しています。安心して利用できる道路環境の実現に向けて、まちづくりの一環として取り組む時代なのです。

図 1-1-1　道路の基本的な機能





1-2 道路の起源と歴史

●獣道（けものみち）から人の道へ

山野に生きる動物は移動に適した場所を選んで通るため、動物の体重で地面が踏み固められて獣道ができます。原始社会では大型哺乳動物が使う獣道を狩猟民が利用することもありました。人類が農耕を始めて集団で定住し、集落間で婚姻や物々交換による交易が始まって人の往来が頻繁になり、歩きやすく安全で最短距離の経路が選ばれ、多くの人が歩いた結果、原初的な踏み分け道が自然発生的にできました。そのような道を使いやすく持続させようと考えた人々により意図的に道路がつくられるようになったと考えられます。

しかしそれらの道を社会の共有財産とする考え方が行き渡るにはかなりの時間がかかりました。人や車両が通行する道を維持するには社会的な合意が必要です。道路とは人々の共通認識に基づく決まり事、つまり制度に裏付けられて存在するのです。

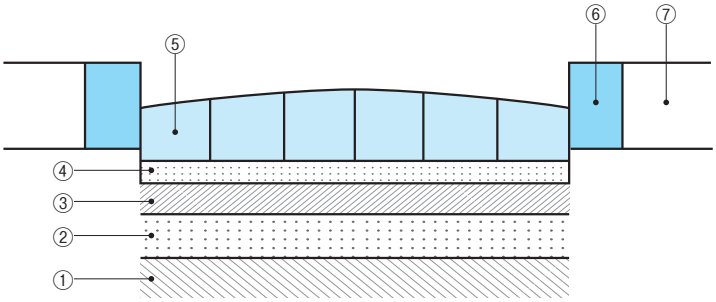
●世界の道路略史

古代エジプト人はギザの大ピラミッドの建設資材の運搬のために巨大な石の重量に耐える石畳（いしだたみ）の道を整備しました。古代中国では紀元前 1100 年代頃に大規模な街道を一部石畳で整備し、その後全長を 4 万kmまで伸ばしたといわれています。インカ人は伝令たちが使う街道をアンデス山脈に張り巡らせ、マヤ人たちもヨーロッパ人による新世界発見より前にメキシコで石畳の道路網を整備しました。古代の道路整備は軍事的な意図も強く、「すべての道はローマに通ず」と言われた古代ローマ帝国の道路は領土の拡大と繁栄に貢献しましたが、その維持補修費は道路を造れば造るほど膨れあがり、帝国滅亡の原因にもなりました（図 1-2-1）。

絹貿易のための陸路であるシルクロード沿いには隊商を迎える中継都市が栄えました。ハンザ同盟などによる都市間交易が盛んになった中世以降、ド

イツのロマンティック街道などの道路網が形成されました。馬車が通れる石畳などの舗装道路は現代の道路整備技術の基礎となり、石油文明の世紀といわれる 20 世紀に自動車社会を誕生させました。

図 1-2-1　歩道がある舗装されたローマ道の標準断面



歩道がある舗装されたローマ道の標準断面
①締め固められた原地盤
②挙大の栗石の路床
③路盤
④基層
⑤表層の舗石
⑥縁石
⑦歩道の舗石

●日本の道路略史

7 世紀初頭、飛鳥地方に宮都が置かれて大和政権が誕生し、奈良盆地東縁を通る山の辺の道や、聖徳太子が通ったとされる太子道、南北に通る直線道路（上ツ道、中ツ道、下ツ道）と直交する横大路、竹内街道などが作られました。律令制が制定されて広域地方行政区画として五畿七道（中央の五畿と地方の七道）が定められ、七道は駅路が引かれ各国の国府を結ぶ官道の名称にもなり、大路・中路・小路に分けられた交通路が、豪族が支配する各地の統治や租税徴収を行うために整備されました（図 1-2-2）。

646年正月に出された大化の改新の詔（みことのり）に駅伝制（駅制と伝馬制）を布く旨の記述があり、計画的な直線道路網が整備され始めました。駅伝制は駅路と伝路から構成され、駅路は中央と地方の連絡のための路線で、約16kmごとに駅家（うまや）（宿駅）が置かれました。駅路は中央と地方の間の重要情報の伝達を主目的とし、国内最重要路線だった中央と大宰府を結ぶ山陽道と西海道の一部が大路、中央と東国を結ぶ東海道・東山道が中路、他は小路に区分されました。伝路は中央から地方への使者の送迎路であるとともに、各地域の拠点である郡家を結び地方間の情報伝達も担いました。畿内を防御するために東海道の鈴鹿関、東山道の不破関、北陸道の愛発関（あらちのせき）の三関が置かれ、三関から東は東国または関東と呼ばれました。

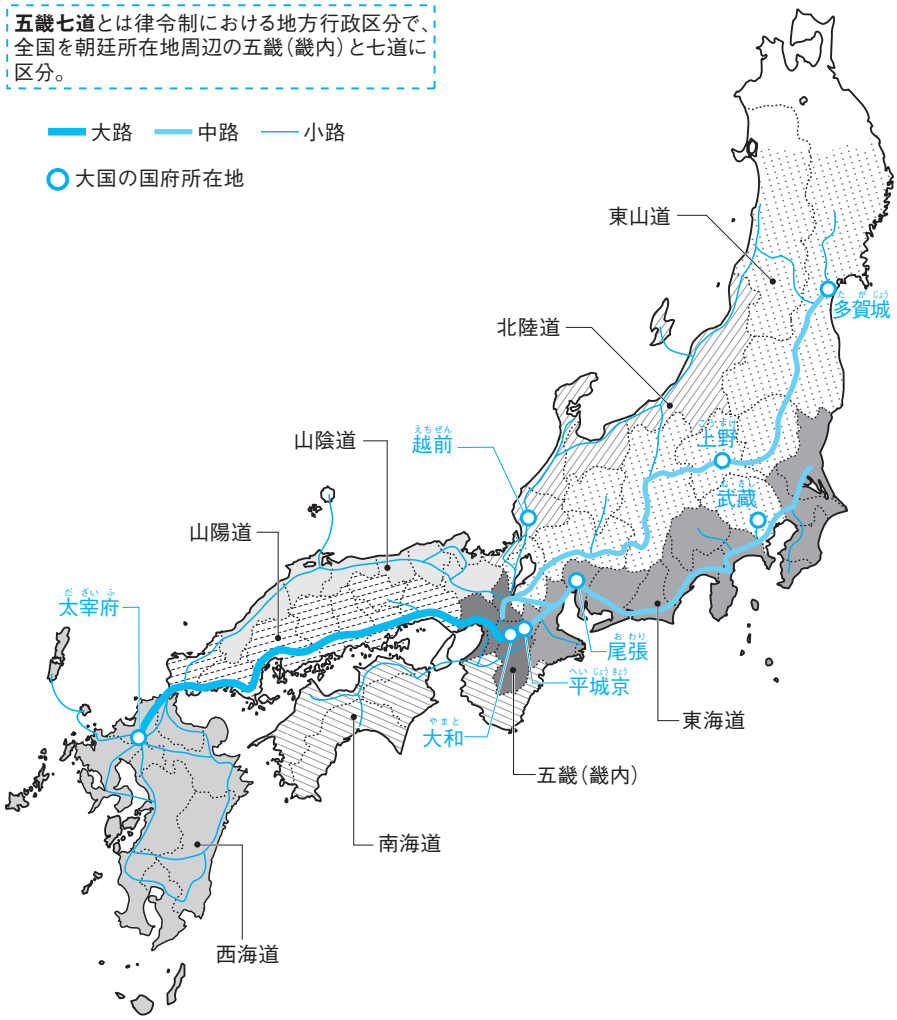
奈良時代には高僧行基の指導により平城京と各地を結ぶ奈良街道などの街道が整備されました。神社や仏教寺院が各地に建立され高野山参詣を目指す高野街道、熊野古道など信仰の道が生まれました。武家社会を迎えた鎌倉時代、関東武士が鎌倉へ集結するための鎌倉街道上道・中道・下道ができました。武将が群雄割拠した戦国時代には武田信玄の棒道など兵の移動や物資輸送のための道路が各地にでき、領国の境には関所が設けられて通行税が徴収されましたが、織田信長・豊臣秀吉は天下統一のため関所を廃止しました。

●五街道の整備

江戸時代、一般旅行者や諸大名の参勤交代のために五街道や脇往還が整備されました。東海道、中山道（中仙道とも表記）、甲州街道（甲州道中）、奥州街道（奥州道中）、日光街道（日光道中）の五街道は、慶長6（1601）年に徳川家康が全国支配のために順次整備し始め、万治2（1659）年以降は道中奉行の管轄となりました。慶長9（1604）年に日本橋が五街道の起点と定められ、明治期以降も日本の道路の起点として日本国道路元標が置かれています。軍事・警察上の必要から要所に関所を設置して検問を行い、特に東海道の関所では江戸への鉄砲の流入と江戸在住の大名の妻が密かに領国へ帰国することを「入鉄砲出女（いりでっぽうでおんな）」と呼び厳重に規制しました。街道には一里ごとに一里塚を設け、一定間隔で開設した宿場（しゅくば）には本陣・脇本陣（公武の宿泊施設）、問屋場、一般旅行者を対象とする旅籠や木賃宿、茶屋、商店などが立ち並びました。今でも歴史的町並みを残している旧街道があります。

図 1-2-2　五畿七道

五畿七道とは律令制における地方行政区分で、全国を朝廷所在地周辺の五畿（畿内）と七道に区分。



五畿（畿内）

山城国（京都の旧国名）
大和国（奈良県の旧国名）
河内国（大阪府南東部の旧国名）
和泉国（大阪府南部の旧国名）
摂津国（大阪府北東部と兵庫県の東部の旧国名）

七　道

東海道
東山道
山陽道
山陰道
北陸道
南海道
西海道