



〈特集〉

# 私たちの 道路

国語辞典によれば「道」は「踏」であり、「路」は「露」であるという。すなわち、人やけものが踏み固めて、草が枯れ、土が露に出たところが道路というわけである。

その昔、大名が準独立国の形で藩を支配した徳川時代には、道路は政治や軍事の必要から車輛の使用が禁止されていたり、橋梁が場所によっては禁止されていたという。明治百年がちょうどことに当るわけだが、明治以来百年ということは、車輛が自由に使えるようになって以来百年ということもいえる。

ともかくも人間の足で踏み固めてきた道路は、高速の自動車が出つ走るハイウェイにかわり、地域、時間差を大きく更新しつつある現代、道路は今や、郷土を開発し、産業を伸ばし私たちの生活を豊かにするための重要な役割を果たしているのである。本号では、私たちの生活と道路の問題についてあらためてスポットをあてながら、私たちの道路の姿を確かめて見たいと思う。

## 熊本の道路の歴史

### 道は世につれ、世は道につれて

#### □慶応年間まで

道路の発達は、軍事、政治、経済と密接な関係があり、その時代の政治経済及び軍事の情勢によって興り、変せんを経て今日に及んでいる。

熊本県の道路、及びこれに付帯する橋の初まりは記録によると景行天皇の御巡西の頃といわれている。この時代は人間の交通が辛うじてできる程度のもので、日向国（今の宮崎県）から入って球磨川沿いに八代から海に出ているもので、その構造等を見るべきものはなかった。平安時代になると中央政府の権力も西辺に及び、山城（京都）から発して豊後（大分県）を経て筑後（福岡県）太宰府に入り、一つは肥後（熊本県）を縦貫して薩摩大隅（鹿児島県）を経て日向（宮崎県）に至っている。この道路が太宰府から大隅国府に至る西海道西線の根源をな

すものである。

公卿政治が衰微し、鎌倉に幕府が置かれ、その後戦国時代を経て豊臣時代までは、軍事、政治に支配され、経済的に価値がある道路網の整備は行なわれていなかった。

しかし、豊臣時代になると秀吉が国内を統一し、天正十六年（一五八八年）加藤清正が肥後に封ぜられるに至って初めて軍事に限らず、政治経済にも密接な関係がある道路網の整備が緒についたようである。すなわち幹線は、長崎路から分岐した薩摩路であって、筑後原町から山鹿・熊本・高田（八代）佐敷・水俣を経て熊本を縦断して薩摩に入る。この幹線は清正によって砂利道程度に補修され、道路の形態を備えている。

また、この頃になって熊本を中心として阿蘇郷・矢部郷・高瀬等に至る道路網が敷かれた。

熊本城を中心とする攻防作戦の目的にそうよう造られている。すなわち、人馬の通行が遮断されるよう切取式の凹道とし、平原部は大津街道のように杉並木を植えている。また、杉並木とともに一里木、二里木、三里木の地名と樹木があるように、樹令の永い樹木を植えて里程標に代えている。

寛永九年（一六三二年）細川忠利が領主に封ぜられる頃になると、天下を徳川氏の下に平定し、経済もようやく安定して、その発展につれて道路網も幹線だけはおおむね整備され、橋梁も道路の開通に従って架設されるようになった。また河川の性質及び軍事、政治上などの都合に応じて石拱橋石造の（目鏡橋）現在目鏡橋が永久の橋として造られた。矢部町の通潤橋、砥用町の霊台橋はその代表的なものである。

ところで熊本の城下町もようやく整い、都市の形態を備えるに至り、明治時代に移行した。

なお、江戸時代の肥後藩における道路は次のとおりであった。

小倉街道 熊本から山鹿を経て小栗峠を越え筑後福島に至る。

薩摩街道 熊本から川尻・宇土、八代、佐敷、水俣を経て薩摩出水に至る。

豊後街道 大津から二重峠を越え内牧宮地、篠倉、久住を経て豊後鶴崎に至る。

日向街道 熊本から浜町、馬見原を経て日向に至る。

三池街道 小倉街道の植木から分岐して長崎に至る。

人吉街道 佐敷から一勝地を経て人吉に至る。



この時代は、国内が未だ安定しなかつたため、道路は軍事上の目的、すなわち

この時代は、国内が未だ安定しなかつたため、道路は軍事上の目的、すなわち