



## 街道ルネッサンス運動と 全国街道交流会議

古賀方子

道と人、道と地域の関係を見つめなおすとともに、街道の歴史や文化から現在を探り、道や地域のあり方を未来に向け提言する全国街道交流会議。「街道ルネッサンス」運動のこれまでを振り返るとともにこれからの地域と道との期待すべき関係を考える。

キーワード：町並み保存、歴史の道、歴史国道、宿駅制度400年、歴史・未来・みちルネッサンス、日蘭交流400年、参加と連携、全国大会、街道交流首長会

### 1. 街道の概要

徳川家康は、豊臣秀吉に命じられて関東を治めることになり天正18(1590)年8月1日江戸に入った。関ヶ原の合戦に勝利した翌年の慶長6(1601)年には、東海道に伝馬制による宿駅制度を制定。征夷大將軍に就任する2年前のことである。

軍事目的ととらえられることが多い織田信長の交通政策も、『信長公記』によれば、まずは「道ノ多ク曲タル所ヲバ見計ヒ直ニツケ、石ヲ除キ、牛馬ノ蹄勞セザルヤウニシテ」と命じ、通行する牛馬の足を痛めないよう路面の石抜き作業などに取り組んだとされる。江州勢田橋の工事についても「橋の四間、長さ百八十間余、双方に欄干をやり、末代の為に候の間、丈夫に懸け置くべきの旨、仰せ付けられ候。天下の御為と申しながら往還旅人御憐憫なり」とあり、長く続いた戦国時代で荒れきった東海、東山道の駅宿や道路、橋梁の状況を憂いてのことだといわれる。また、通行料目的で各所に乱立した関所を撤廃し里程を定め、道奉行を置き、道の整備とともに街道脇に松や柳を植樹させたことなどは、道路の美観や通行者の利便を願ったことと考えられている。

交通の革新に取り組んだ織田信長、豊臣秀吉の政策を引き継ぐこととなった徳川幕府は、五街道を軸として全国的に道路を整備していった。当時は、幕藩体制を形成し維持することが主たる目的であり、江戸を中心とした放射的な道ではなく、相互補完的なネットワークを形成するものであったとされる。五街道とそれらから伸びる付属街道は、江戸幕府が軍事的、行政的に生命線と考えた路線網で、五街道の通る地域の多くは

幕府の直轄地か徳川譜代の藩が統治する地であった。

道中奉行による支配、今でいえば国土交通省の管轄する五街道とその付属的な街道以外のものを脇往還(街道)といい、その管理は各藩に任されており、幕府の間接支配下にあった。

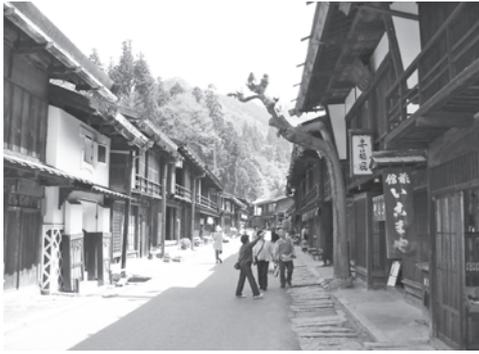
道路文化研究所理事長の武部健一氏によれば、近世の街道の路線延長(距離)は、五街道で1,500km、五街道を含めた幹線街道全体で5,000km。主な脇往還(街道)を入れると1万2,000km。さらに地域的な街道を網羅すれば1万5,000km。これが近世の街道ネットワークの総延長という。明治維新で藩による支配が一掃されて、中央集権的な国家が目指され均質化した社会に向かう以前まで、藩という枠組みの中で“お国ぶり”ともいうべき独自の文化が生まれ、それらが街道や川の道、海の道を通じて往来・交流することで多様な地域が形成されていったのである。



近世の街道概要図

### 2. 「街道ルネッサンス」の歩み

街道や町並みを見直す国の動きは、まず文化庁による歴史遺産の保護の視点から始まり、1975年の文化財



中山道「妻籠宿」「馬籠宿」

保護法の改正と「重要伝統的建造物群保存地区制度」、1978年の「歴史街道の調査事業」、1996年の「歴史街道活用事業」、「歴史の道100選」の選定へと続いていく。

さらに、2003年には景観法が施行されるのに伴い、棚田や里山、道や広場など人々の暮らしや風土に深く結びついた地域特有の景観の重要性が見直され、「重要文化的景観」に選定、文化財として総合的に保護することとなった。

道路行政の側でも道路に対する国民ニーズの変化、道と地域・人の関係の希薄化、あるいはバブル経済崩壊後の世相、価値観の変化などを背景にしながら、90年代初めの「東海道宿駅制度400年」（2001年）を契機に、街道に対する国民的な関心が一挙に高まっていった。街道の見直し運動は「歴史・文化を活かしたまちづくり」として市民権を得、地域おこし運動の波となって各地に様々な団体が立ち上がっていった。

地域住民や自治体の動きを受けて、「東海道ルネッサンス」を旗印に東海道筋で街道を活かした地域づくりに取り組む人々の交流と連携を目的に、旧東海道の資源調査や復元整備の取組みが始まった。やがて東海道の動きは、国の後押しを受けて「歴史・未来・みちルネッサンス」として全国に拡大。一方で、1995年に国として特に重要な歴史的、文化的な価値を有する道路の保存、整備、復元、活用を図ることを目的に「歴史国道」事業がスタート。羽州街道檜下宿、中山道追分宿等、全国の12箇所が「歴史国道」と認定された。

### 3. 街道による交流と連携の意義と課題

平成10（1998）年に閣議決定された「21世紀の国土のグランドデザイン」（五全総）は、長期構想として「一極一軸型から多軸型国土構造」を掲げて、「参加と連携」がうたわれ、流域や街道を活かした地域連携支援事業などを打ち出した。

平成20（2008）年7月、閣議決定された国土形成計画（全国計画）においては、「成熟した国土の厚み」

という新しい国土像をもとに、文化・伝統や個性ある景観など美しい国土の再構築と広域ブロックの交流・連携などを戦略の柱に掲げている。ますます、街道を介した交流と連携の重要性が増してきているように思われる。さらには、地方が置かれた厳しい現況を打開するためには、従来の圏域意識をとり払う必要があるということかもしれない。

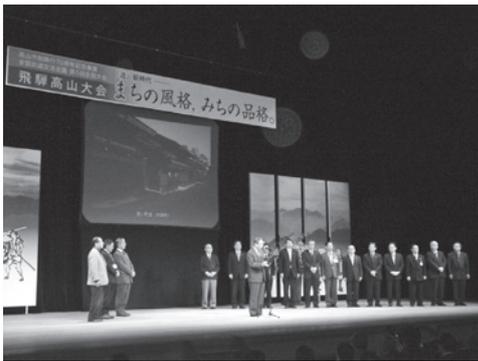
しかし、これまでも地域の交流連携の重要性が言われながら、様々な壁（自然の壁、制度の壁、思いの壁、利害の壁）に阻まれ、必ずしも期待通りの成果が上がったとはいえない。一本の道路や橋が自然の壁を乗り越えるのに役立ち、市町村合併に制度の壁を取り払う一定の効果があることは間違いないが、往来に育まれた地域の歴史や風土に根ざした新たな圏域づくりに取り組まない限り、個々の歴史や文化の違いからくる思いや考え方の壁、さらに現実的な利害の壁を乗り越えることは難しく、ひいては「地域の自立」に結びついていかないのではとの危惧がある。

### 4. 「全国街道交流会議」の発足と「街道交流首長会」

街道・宿駅制度400年にさきだつ2000年、長崎県ではオランダとの交流400周年を記念して「日蘭交流400年」記念事業が一年にわたり全県でくり広げられた。

2001年3月、周年行事の最終日に行われたシンポジウム「全国街道交流会議」には、関西財界が進める「歴史街道推進協議会」や四国経済連合会が取り組む「歴史・文化道推進協議会」など街道による広域連携を推進する全国の団体が参加。さらなる交流の推進と継続、街道のネットワーク化の重要性が指摘され、シンポジウム名であった「全国街道交流会議」を団体名とした街道の全国組織が準備期間を経て2002年に発足した。

以降、街道ネットワークの象徴的事業としての全国大会の開催、参加団体の依頼を受けてのシンポジウムの企画、街道資源調査などさまざまな活動に取り組ん



「街道交流首長会」発足宣言（於：高山市）



第5回全国大会「飛騨高山大会」

でいる。

「地域の自立」とは、未来へのデザインを地域自らが描いていくということに他ならない。官民の適切な役割分担のもと、街道とそれによって形成された地域文化を見直し、新しい交通との連携も図りながら活かしていくことが、強い地方をつくる広域連携の一助となり、「地域の自立」を具体的なものにする方策のひとつでもある。その意味において、地方自治体の首長の担う役割は大きい。

こうしたことから、全国街道交流会議第5回全国大会「飛騨高山大会」の総括として全国に向け「街道交流首長会」の参加呼びかけを行い、現在72名・72自治体が参加している。

また、2008年8月に富山県高岡市で開催した第6回全国大会「高岡大会」では、「東海北陸圏には、“日本を象徴”するような豊かな自然，風土，暮らしがある。「飛騨高山大会」で議論された『まちの風格、みちの品格』は、さらに『国土の品格』のなかで議論される必要があり、国土形成計画が掲げる『成熟した国土の厚み』とも深く関係する。この東海北陸圏は、『国土の品格』あるいは『国土の厚み』を地域自らが考え、提案し、具体化していく典型であるといえる。この地域が持つ可能性を共に追求し、諸課題を協力して解決していくため」として、東海北陸圏の首長らによる「街道交流首長会『東海北陸部会』」の発足が宣言された。

“平成の大街道”である東海北陸自動車道が全通し、道路ネットワークの徹底活用が議論されはじめると同時に、域内の自治体間で、観光や防災、産業分野など様々な連携が図られつつある。さらには、金沢市の呼びかけによる加賀藩文化圏の見直しや高山市を中心とした古代官道「飛騨の匠街道（東山道飛騨支路）」の掘り起こしなど、ネットワークの広域化が進む中、地域のアイデンティティを探るような動きがますます活発化してきている。

この11月13日、14日の両日で7回目となる全国



第6回全国大会「高岡大会」

大会が「鳥取大会」として開催される。実行委員会には、鳥取市、鳥取県を中心に西海道圏域、旧山陰道沿線、そして新たな街道である鳥取自動車道沿線をエリアとする経済界や地域づくり団体、県、市町村、地方整備局などが参加している。

「鳥取大会」は鳥取自動車道開通記念と銘打たれているが、この新しい街道である鳥取自動車道は無料の高速道路としては全国一の長さとなる。また鳥取自動車道と並行するように、旧因幡街道や古代山陰道が通じており、街道時代の面影を今に伝える史跡や景観も各所に残されている。さらに、宿場町の町並みなどの街道資源を活用した沿線のまちづくりも盛んな地域である。その一方で、鳥取自動車道が構造的に高架が続く自動車道であるところから、現状では通行する側と沿道地域との交流はほとんど見込めない。

『街道と地域再生』をテーマとした「鳥取大会」では、東海北陸自動車道の活用を議論した「飛騨高山大会」「高岡大会」から引き継いだ『街道から高速道路までの一体的活用』や『道路の交流街道化』などの具体的方策が議論され、道の活用による地域の自立が提言される予定である。

JICMA

【筆者紹介】  
古賀 方子（こが まさこ）  
特定非常活動法人 全国街道交流会議  
専務理事