

道と町の賑わいについての一考察

平成19年度政務調査費使用の研究

高松市議会
議員 香川洋二

1) はじめに

高松市は過去宇高航路の拠点として、また、四国へのゲイトウェイとして役割を果たした。その過程において都市形成が進み、中央と直結した支店経済都市ともなった。しかし、バブル崩壊後、日本経済の低迷とともにインターネットによる情報革新により、支店の果たす役割の希薄化が進み、縮小、廃止、移転などが浸潤し、経済の沈滞と地域経済基盤の沈下が急速に進んだ。

今回この報告書を書き上げるきっかけとなったのは、地元栗林町、藤塚町を中心とした高松市中心市街地南端を基盤とする商店街の凋落ぶりを見るにつけ、本来の地域商店街のあるべき姿を考え、何をもってすれば商店街活性化につながるかを考慮するため、調査をおこなった。今回「道と町の賑わいについての一考察」といテーマを掲げたが、人と人との出会いになる道を通じ、本来道が持つ役割など私見的立場で、「道という漢字の起り」「道の歴史」「道の幅員」から考察してみた。

2) 語源

この調査にあたり、まず「道」をはじめとする関連する漢字の成立、由来、語源を紐解いてみる。

漢字が生まれたのは約三千三百年前の殷王朝時代の武丁という王の時代といわれている。白川静先生の「常用字解」から引用すると当時の殷王朝の都であった河南省の北端にあった安陽市西北部の小屯(しょうとん)で地中深く殷王朝の墓室が発見され、その付近から王朝が占いで使用した亀甲と獣骨が鄭重(ていちょう)に埋められていた。この卜(うらない)に関して字が刻まれていて、これが甲骨文字と言われる。今回引用する漢字の起源については平成16年文化勲章を受章した白川静先生の「字統」「常用字解」を用いた。

道

「道」は首と辵（ちやく）と組み合わせたもので、辵（辵・之）には歩く、行くという意味がある。金文には、さらに又（ゆう・手の形）を加えた字形があり、首を持って行くの意味になる。また、首と辵と又（寸も手の意味）と組み合わせた字は「導」となる。古い時代には他の氏族のいる土地は、その氏族の霊や邪霊がいて災いをもたらすと考えられていたので、異族の人の首を手を持ち、その呪力で邪霊を祓い清めて進んだ。その祓い清めて進むことを導（導く）といい、その祓い清められたところを「道」といった。また、把手（とって）のついている大きな針（余）を呪具として使い、この針を地中に刺し、地中に潜む悪霊を祓い清めることを除といい、その祓い清められた道を途という。その後物事の当然、道筋のように用いられ、我国では芸ごとの専門分野に用いて、華道や茶道という風に用いられた。ちなみに、首という漢字は頭の髪の毛と目とをしるした、首の形である。また、又（ゆう）は右手の形。指を出している右手の形で、右という元の形である。

行

行は十字路の形。大きな道が交差している形で、人が行くところであるから「いく・ゆく」の意味になる。このような十字路は色々な霊の行き交うところであるから、そこでは色々な古代的呪術（じゅうじゅつ）が行われた。多くは術術（げんじゅつ）といわれるような妖幻の術（人を惑わす怪しい術）である。十字路で行われる呪術には術（てらう）・術（わざ）などがある。行は行くことから、ひろく行為すること一般をいう。なお、術における朮（じゅつ）は呪霊（霊の力）を持つ獣の形である。

路

路の各（かく）には賂（まかない）輅（ろ・くるま）の音がある。各は𠂔（さい・神への祈りの文である祝詞を入れる器）を備えて祈り、神の降下を求めるのに応えて、天から神が降りることをいう。それに足を加えた路は神の降りる「みち」をいう。路は「みち」の意味以外に「路車」（諸侯の乗る馬車）や路寢（天子や諸侯の正殿）のように天子や諸侯のことに用いるのは、路がもとは神の降りる道であったからである。天子の車を輅という。ちなみに、口という漢字は白川先生が古代の人々の暮らしをもとに𠂔（さい）を発見し、神にささげる祝詞を入れる器と読み解くことにより、これまでわからなかった多くの漢字の成り立ちや文字系列が明らかになった。

通

甬は手桶の形。走（し・之）には歩く、行くという意味があり、手桶は筒状で空洞のもであることから、滞りなく通り抜けることを通という（とおる、ゆきわたる、いたる、かよう、あまねく）などの意味に用いる。

市

市は市（いち）の立つ場所を示すために立てる標識の形。市が開かれる場所は多くの人々が集まるので、高い標識を立て、監督者を派遣して管理した。市は「いち・うる・かう」の意味であるが、市の立つ「まち・都市」の意味にも用いる。

町

町は説文（せつもん）に「田を踐（ふ）む處（ところ）を町と曰ふ」とあり、田の「あぜ道・あぜ」を意味する。地方公共団体の町の意味にも用いる。

街

圭に厓（がけ）涯（みぎわ）の音がある。圭は土を長方形の土板の形とし、その上に占いの結果をかいた。通路はその土板のように整然と区画されるので、そのように造られた道路を街道（幹線道路・まちの広い道路）、街路（街の通り）という。「よつまたのみち・みち・まち・ちまた」の意味に用いる。

3) 道の歴史

国土交通省道路局の資料によると、7世紀後半（飛鳥時代）から10世紀にかけての律令制下において七道駅路（しちどうえきろ）が整備された。七道駅路とは中央と地方諸国を結んだ幹線道路で、東海道、東山道、北陸道、山陰道、山陽道、南海道、西海道をさしている。七道駅路の幅員は初期には12m、後に9mと6mと広幅員となった。この広幅員の理由は権力の象徴とし、朝廷の力を示すためといわれている。また壬申の乱（672年・内乱）や白村江の戦い（663年）等の情勢不安から一刻も早い伝令の必要があるという政治的配慮と、軍旅や集団移民が、千～数万人の規模で移動が行われるなど大量移動に対応するためともいわれている。ちなみに、7～8世紀の軍隊は騎兵・歩兵千人を1軍団とし、時には数十万が動員されることもあったとされ、また、強制移民としては、東国から奥羽に1,600戸（1戸約35人）という記録がある。（714～719年）ただ、8世紀以降の幅員縮小された理由に政権の安定などがある。また、広幅員道は泥沼化することが多いなどがあげられた。

さて、中世期に入ると源頼朝の鎌倉入りに合わせ政治の中心は鎌倉に移り、鎌倉街道が整備された。鎌倉街道とは鎌倉に至る道の総称であり各地に存在していた。

当時は「鎌倉古街道」「鎌倉道」等と呼ばれていた。また、1189年頃までには、上・中・下の3本の幹線道が成立していた。鎌倉街道の規格は6mの幅員を基準とし、多くが細長い窪地状であった特徴と言われている。

室町、戦国時代は強大な政権が現れず、全国的交通政策は行われなかった。織田信長や豊臣秀吉の時代には全国規模の交通政策が採られ、物流の円滑化や経済発展のインフラ整備がおこなわれた。織田信長時代には尾張・美濃・近江・甲斐・信濃などで幅3間～3間2尺(約5.4～6m)の道路を開設、並木を植えるなど行った。豊臣秀吉の時代には1586年、島津征伐にあたり毛利氏に命じ、山陽道から九州にかけて道路を建設、また、1590年、北条氏を滅ぼした後、小田原 - 会津間に幅員3間(約5.4m) 道程100里(約393km)の道を沿道の庶民に新設させた。また、同時代には里程を統一して36町1里制を採用し、一里塚を築かせた。近世の江戸時代には東海道をはじめとする五街道が整備され、五街道の総延長は約1,575km、主要脇街道は約3,500km、その他諸街道が約7,000kmとなった。慶長10年(1605年)徳川秀忠により標準幅員は5間(約9m)とされ、街道の両脇に並木を植えるようになった。ちなみに並木敷は9尺(約2.7m)とした。ところで、江戸府内はすべて歩道で、人の移動はすべて徒歩か駕籠だった。物資の運搬には大八車、牛車などが用いられた。こうしたことから、街道と呼ばれる道の幅員は平均3間から5間と推定される。

(3) 調査対象とした地点と道路の幅員

今回賑わいと関連付けた本市を含む調査地点と道路幅員は以下の通りである。

調査地点(都市名他)	道路幅員
山口市湯田温泉 中原中也記念館前	5.1m
豊後高田市昭和の道	5.2m
真庭市勝山町の出雲街道 町並み保存地区/県指定区域	4 - 5.2m
大阪市天神橋筋六丁目商店街	4 - 5.5m弱
神戸市中央区旭通ダイエー前	11m(内訳:ダイエー側に歩道3m ダイエーによるセットバック。市道8mのうちダイエーの反対側3 - 4mの歩道)
高松市丸亀町商店街(旧富士銀行前)	8m
高松市栗林商店街(松本書店前)	11m
高松市常盤町商店街(西端)	6m
県道岩崎高松線仏生山コミュニティー センター前	7.7m

図1 幅員調査

4) 考 察

今回の「道」という漢字が持つ意味は呪霊を払い清めたものであるということがわかった。また、「行」という漢字においても十字路における色々な霊の行きかうところといわれるように、ある程度の言葉の集約を図ることができる。すなわち「悪霊」「邪霊」「霊」「呪術」「術術」「**U**さい」「神」「祈り」「払い清め」「祝詞」など当時の人々が未知なるものへの恐れを抱いていることである。そこで、不安を解消するため、払い清め、安全で通行できる環境が「道」ということになる。

また、市(し)の位置づけは市 いち が立つことであり、人との交流、物流により成り立つものであり、市を示すための標識の形、現在でいうランドマークである。

さて7つの漢字を考慮すると、道のあるべき姿が見えてくる。すなわち「道」で一番大切なことは、そこにいる人、歩行者にとって安全であることだ。栗林商店街を例に挙げると、幅員は11mであるが、歩行者が本当に安全に歩行できるかといえば、「NO」である。安全確保のための歩道もなく、車両制限速度も40kmという車社会を象徴した車中心とした環境では安心して市民が買い物はできない。この商店街は「悪霊」が取り付いた市道ともいえる。

近年、国土交通省では各種の社会実験が行われている。たとえば、本市でも自転車と歩行者の分離実験が行われているが、速度抑制効果を狙った欧米では「サインカーブ型ハンプ」が多く取り入れられており、本市でも調査研究すべきだと思う。しかし、「サインカーブ型ハンプ」の導入には予算を伴うことから、現地の実情に応じた基礎的調査を行い、地元住民とのコンセンサスを得ながら、システム、運用規定の変更を積極的に取り組むべきです。また、歩道を整備するのも効果的だ。ソフトの面から導入しやすい手法としては、速度制限や通行区分の変更、車両排除などが考えられる。より安心安全な歩行者優先を第一義とした道路行政、町づくりが今、高松市で求められている。

次に歩行者優先道路における幅員だが、飛鳥時代の12mから江戸時代においては3間から5間(約5.4m 約9m)という数値に落ち着いたが、現在賑わいを保っている商店街 図1 においてもこの5m前後の幅員に集中している。賑わいは幅員だけが基準ではなく、当然商店の形態、地域の人口密度など考慮すべき事項は多々あるが、人間という霊長目ヒト科の動物は複雄型という社会を形成する特徴をもっており、単独もしくは小家族単位での生活は生理的に受け入れがたいものがある。それゆえ、人間はより人の集まる場所へ集まる傾向がある。賑わいを構成する1つの手法は、より狭い地域に人を集中させることで、視覚的賑わいづくりが創造できる。この代表格が大阪市北区天神橋筋商店街である。賑わいづくりの基本的道路幅員を5m前後と仮説を立てると、栗林町商店街においては歩道を確保すると同時に、車両の通行制限を導入すべきでだと考える。また、道路構造令の弾力的運用を図るべきであろう。

最後に、まとめとして「道」のあるべき姿は次のとおりである。1つに道とは歩行者が最優先されるべきで、安全が確保されること。次に現代社会での移動手段が車両となっているが、車両が古代の人々が考えた邪霊、悪霊にならないようにすべきである。

次に賑わいのための道路幅員は、先人の知恵に学ぶべきである。賑わいは人と人との一期一会であるゆえ、より互いの心配りが必要である。越川禮子著「江戸の繁盛しぐさ」の中に「傘かしげ」という作法がある。これは江戸時代、雨の日に狭い路地で擦れ違う際、たとえ自分がぬれても、傘の滴が相手に掛からないよう、相手と反対側に傘を傾け合った気配りすることで、こうした心配りのできる道が現代に求められていると同時に作るべきである。

5) おわりに

今回のレポートを書くに当たり、多くの方々のお世話になった。玉木水象堂 玉木勲氏 香川大学附属高松中学校校長 柴田昭二氏 大阪北区天神橋六丁目 杉本順行氏 山陽放送 小坂則明氏 豊後高田市昭和の町関係者 高松市議会事務局 高松市都市整備部道路課他の皆様に感謝する。

その他 写真資料

現地調査を行った地域の写真を添付する。



真庭市勝山町 出雲街道



大阪市天神橋筋五丁目(もっとも狭い)



神戸市中央区旭通り ダイエー前



神戸市中央区生田神社前



仏生山町の県道



栗林商店街松本書店付近



美馬市うだつのある町筋



歩道確保十分のSt.pete 2nd Av N