

CONTENTS

特集／探訪「歴史の道」

巻頭インタビュー 永井路子氏——思い出に残る史跡と古道	4
座談会 探訪「歴史の道」 大熊厚志/木谷道宣/仲野 浩/野村和正/伊藤正義(司会)	6
いま、よみがえる「歴史の道」事例報告 出羽仙台街道中山越／下野街道／中山道(長野県)／中山道(岐阜県)／旧松本街道(塩の道)／紀州の祈りの道／萩往還／豊後街道／国頭方西海道	11

連 載

●随 想／演劇の和洋折衷	八木柊一郎	20
●地域からの文化発信／博物館・美術館紹介⑩	太地町立くじらの博物館	22
●後世に残そう我が県の文化財⑩／神奈川県	臨春閣	25
●芸術文化活動でまちづくり⑥	埼玉県草加市「国際ハープフェスティバル」	28
●著作権法講座Q&A／16		31

ACA(Agency for Cultural Affairs)NEWS

・平成8年 春の褒章受章者決まる	32
・平成8年 春の勲章受章者決まる	32
・平成8年度 こども・青少年芸術劇場公演日程決まる	34
・平成8年度 移動芸術祭巡回公演秋季公演日程決まる	36
・文化財の新指定(美術工芸品関係-2)	39

イベント案内

・東京国立近代美術館「交差するまなざし」／44	・芸術文化振興基金ニュース／46
・東京国立近代美術館フィルムセンター「日本映画の発見Ⅱ」／45	・8月の国立劇場／47
	・表紙解説／編集後記／48



大熊厚志 / 岐阜県教育委員会文化課学芸主事
 木谷道宣 / 岐阜日本歩け協会専務理事
 仲野 浩 / 東北芸術工科大学教授
 野村和正 / 財団法人開発技術研究センター理事
 伊藤正義 / 文化財保護部記念物課文化財調査官(司会)

座談会 探訪「歴史の道」

伊藤 本日は「歴史の道」をテーマにいろいろとお話をいただいていると思います。

「歴史の道」調査・整備事業は昭和五十二年に始まりまして、これまでに三六都府県で四百以上の街道を調査し、一〇か所の街道、二五か所の古道・交通遺跡を整備してきました。まず、この事業を最初に発案されました仲野先生から、これまでの経緯などをうかがいたいと思います。

仲野 「歴史の道」の事業を始めるときにヒントになったのが高野山の町石なんです。指定が発生するためには官報に登載するとか、いろんな手続があるんですが、高野山の町石は難題でした。

当初は、二一六本の町石のあるところだけ指定しようとしたわけですが、まず、地番が何番地にあるか調べるのがなかなか難しい。それどころかほとんど全部残っているか。六里の山道を、私はずいぶん歩きました。告示をするまでに一三年ぐらいかかっているわけです。それで、町石一本一本やつたつてしょうがない、道としてやろうと。そういう仕事をやり始めましたとき、保護審の臨時委員の児玉幸多さん(元学習院大学長)が、「道を作るからには、まず五街道からやろうじゃないか」と。ちょうどそのときに、環境庁の「東海自然歩道」という事業が始まって、これはやられたと(笑)。

しかし、どうもあちらのほうは、必ずしも歴史性を重んずるものではないらしいことがわかってまいりましたので、それではこちらは学術的にいってみましょうということになりました。

伊藤 次に、実際に道路行政に携わってこられましたお立場からのお話を、野村さんをお願いいたします。

野村 私は、建設省等で三〇年間、数多くの道路計画に幅広く携わってきました。国道などの新たな路線計画に際しては、それまでの道路の変遷がどうだったか、よく現地を調べた上でルートをつけてきたつもりです。

立派な古代道路の発掘もありますが、一般的に見れば、日本の道は最初は人間だけが歩けるようなものだったのが、そのうち手が入られて荷駄も通れるようになった。それからずっと同じような状況が続いたまま、明治維新を迎えたということになるかと思っています。

明治になってから、まず馬車が入ってきました。馬車を通すためにそれまでの道がかなり変わった。そ



仲野 浩

れから自動車、さらにはバスやトラックが通るようになって、かなり手を入れられました。戦後になりますと、急速にモータリゼーションの時代になりました。まず、旧街道等を取りあえず舗装をするということが行われました。それではすぐ足りなくなつてバイパスが盛んにつくられます。その次は高速道路という流れになるわけです。

新しい交通機関の出現と普及に伴って道も変わつてきたわけですが、平地の場合は、それまでの道路を拡幅して路面を強化すればいいわけですが、峠道の場合は、カーブ一つ、勾配一つで、従来の道路を全く捨てざるを得ないことがあります。

見晴らしのいいところで峠を眺めてみますと、自動車用の新道やハイキング用の古道、ついでに鉄道も見えたりして、生きた交通史にそのまま残ることができるんです。そういう意味で、特に峠に関心を持っています。伊藤 峠道はその時代その時代の土木技術レベルを非常によく残す歴史遺産でありますし、また、自然を満喫しながら歩けますしね。野村 建設省の施策としては、ここ数年来、全国的に歴史的文化的土木遺産を調べておりますが、それと同時に、歴史的な道そのものにも着目して、「歴史国道」の整備事業を平成七年度に創設しました。基本的なコンセプトは、「歴史とロマンの体験道づくり」というこ

とになっておりまして、道の歴史と文化の継承を地域おこしにつなげていくという視点があるわけです。

もう一つは、平成八年度からの新規事業で、「ウォーキングトレイル」事業。これは歩くことを通じて健康福祉活動を支援しようというものです。

建設省の事業も、いわゆる縦割りのところがございますが、この「ウォーキングトレイル」事業は、歩行者のネットワークですから、道路だけでなく、公園とか河川とかを組み入れながらやっていくということですが、非常に幅の広い事業になるかと思えます。長期的には千か所やろうということですので、市町村の三つに一つは組み入れられることになるかと思えます。

伊藤 「歴史国道」「ウォーキングトレイル」については、建設省と文化庁で協議をいたしまして、文化財やイベントとか保存と活用に関する部分は、ぜひ文化庁のほうで支援していると考えています。

それでは、歩く側の立場として、木谷さん、お願いします。

木谷 私どもの協会は、東京オリンピックのあった昭和三十九年に発足いたしました。五八年に環境庁の社団法人になりました。

先ほど仲野先生がおっしゃった「東海自然歩道」が発表されたとき、へこれはまず、うち

の協会で歩かなきゃ」ということで、陸上競技を出して、東京の高尾から大阪の箕面まで歩いたんですが、全く整備されていないし、宿もない、車で救援に行くにも連絡が取れない、無線もないということで、大変な難行苦行だったわけです。

ちょうど当時は東名高速道路や新幹線など、絢爛たる科学文明の花が咲いたときで、「東海自然歩道」は、一種の文明批判的な発想のもとに、ただ東京と大阪を線で結んだだけという感じでした。その後整備された自然歩道は、できるだけ細切れにして、一日単位で歩ける道を百か所以上つなぐとか、今は非常によくなっていますが、東海自然歩道の歩みにくさ、宿舎のなさは全体的にあまり変わっていません。

野村 予備調査が十分でなかったのですね。木谷 歩かないで線だけ引いた。

一般に環境庁は、道路を整備するだけで、利用するという機能を持っていないものです



大熊厚志氏



木谷道宣氏

から、自然歩道をつくっても、それを利用するのは教育委員会とか健康福祉の関係で使うので、私どもの協会もたいがい教育委員会と一緒に活動していますので、「歩き・み・ふれる歴史の道」でも、こちらから押し加えて仲間に加えていただいたようなことです。伊藤 今のお話の、「歩き・み・ふれる歴史の道」事業は、文化庁が主唱して、木谷さんたちをはじめ四団体のご支援をいただきまして平成七年度から実際に歩く会を開催しています。

去年は約一六〇か所ほど事業がありまして、初めて奈良県で中央大会を開催し、全国で約四万人の方に参加していただきました。

今年度は、二〇〇か所で約五万人の参加を見込んでおります。今、集計をとっているところですので、大変反応がよくて、見込み以上の人数が集まるんじゃないかと思っています。

木谷 私どもでは、二年前に熊野古道を歩いたんです。京都の平安神宮から大阪、和歌山城を経て、田辺から熊野三山を抜けて、新宮、そして伊勢のほうまで歩く。参加者は三、四百人くらいだろうと思っていたんですが、何と千人以上の申し込みがあったんです。熊野は一度は行ってみたいと思っていたんですが、とても一人じゃ行けないと、特に高齢の方の参加が多かったんです。

私どももびっくりしましたけど、地元の和歌山県も非常にびっくりされてましてね。歴史の道」だと全国的に非常に反応がいいんです。特におもしろかったのは、私どもが歩いた後を、「千人も通ったんだからかなり道が汚されたんじゃないか」ということで、日赤の方々が入られたんですが、ごみ一つ落ちてなかった。熊野のように聖なる「歴史の道」というと、ごみを落とす人もいないんです。

伊藤 最後に、「歴史の道」や地域の文化財の活用を仕掛けている立場として、大熊さんにお願ひします。

大熊 「歴史の道」の調査が始まったとき、岐阜県が一番最初にやらせていただきました。『中山道』を調査しましたが、この報告書の売れ行きが非常によろしくて、二度も復刻したんですが、すべて品切れになりました。そんなことで、役所も、これを何とか地域おこしに使えないかと。特に東美濃は、最近では石の博物館の「博石館」とか「阿木川ダム」とありますが、それまではあまり脚光を浴びる観光資源がなかったんです。そんなわけで、県と東美濃の市町村とで、「道の文化首都構想」、あるいは「中山道フィールドミュージアム」と、歴史的な資源を地域おこしにどんなに使っていくかとしています。

東美濃と南信濃の首長さんが集まって協議会をつくっていますが、方向性というかマス

なるのではないかと思うんです。

木谷 増えていますね。

野村 そのときに、どんな人でもこの紙一枚持つていけば間違いなく迎えられるというきちんとした地図が必要ですね。解説がいろいろあっても、きちんとした地図がないところが非常に多いんです。

近鉄の駅には昔、社寺を書き込んだ五万分の一とか二万五千分の一を使った地図が必ず置いてありました。そういうものをぜひ備えてもらいたいというも思っています。

仲野 昔からの夢なんです、ガイドブックの自動販売機が欲しいんです。

木谷 そうですね。駅ごとにね。

仲野 現地に行くと、道であれば入り口で百円か二百円ぐらいで手に入る。道の場合は、安全のためにぜひ必要だと思うんです。

それと「歴史の道」の事業の要は、非常時の対応方法ですね。

伊藤 山の中が多いですからね。

仲野 ところどころで自動車道に抜けられる抜け道があわせて整備されないといけないだろうと思います。それから、緊急用の通信方法。それらが備わって利用する人が増えるということになるんじゃないか。例えば病人が出たとき、マムシにかまれたとき、電話もなければ何もない。現実にはそうなので、いずれ解決しないといかん問題だと思っています。



野村和正氏

仲野 やっぱ行政以外の人もぜひ加わってもらって、楽しみながらやりたい。野村 これから高齢化社会になりますと、団体旅行よりは夫婦単位とか、個人的に動く人がかなり多く

ます。

野村 日本では自己責任がちよつとあやふやで、手を加えた施設に関連する事故は、管理者の責任になりやすいものですから、歩道全体の安全の確保には、十分に対応していかなければなりません。

仲野 例えば、球磨川下りでも、最上川下りでも、みんなが舟に乗って下る間に、バスは次の地点に行つて待っているシステムですね。自家用の場合には運転代行とか、自転車だったら乗り捨てできるようにねえ。

野村 イベントのときだけでも、そういうようなサービスを必要があるかもしれないですね。要は、ハードづくりとソフトづくりをうまく絡み合わせて、使う側の意見もきちんと聞いて、いいものをつくれればいいと思います。車で来たり、バスで乗り継いだり、最初から最後まで歩く人、楽な部分だけ歩きたい人、いろんなニーズがありますので、なかなか難しいところがあるんですね。

木谷 歩かせていただく立場からひととお願ひしたいのは、例えば四国の遍路道を歩いていますと、建設省の大きな道標と、環境庁の道標と、昔ながらの道標が、みんな同じところに立っているんです。デザインもみんなバラバラです。こういうのは政府として統一したデザインの道標にさせていただけたらと思います。

それから、登り道に、歩きやすいように階段がつけられますよね。ところが、階段というのは、登りやすいと下りるときは非常に下りにくいんです。

伊藤 ステップの切り方ですね。

木谷 ええ。今までそういうことがあまり研究なされないままきたのではないかと思うんです。どんどん整備していただいて、我々ウォーカーとしてはありがたい世界がやってきたと思ってるんですが。

大熊 私どもとしても、だれが旗を振っていただくということで、難しい面があります。こうしようという整備方針がないと、同じ碑が三本立つということになりかねない。どこかがトップになって、「あなたのところはこれとこれをお願いします」というのがまだまだ必要かなと思っております。

木谷 それから、熊野古道にしても、中山道にしても、いろんなところに昔の石碑が立っているんですが、まず読めないですね。芭蕉の句碑とかいっても、何の句かわからない。小さくてもいいですから、ぜひわかるような形で



伊藤正義調査官

にしている、いろんなところに昔の石碑が立っているんですが、まず読めないですね。芭蕉の句碑とかいっても、何の句かわからない。小さくてもいいですから、ぜひわかるような形で

今の言葉で解説板を立てていただくと、理解がいくと思います。

野村 戻って一生懸命調べて、ようやくあれがこれだったのかという感じがですね。やっぱり現地で感動しないかという感じがですね。

伊藤 どんな仕様がいいのか、どういう材質がいいのかというのは、たぶん地域ごとにずいぶん違うんですね。雪の降るところと降らないところでは違いますが、一定のエリア内で統一をとっていくことになるうかと思えますね。

大熊 こちらにも苦情がちよこちよこ来るんです。今おっしゃった複数の標識の問題と、もう一つは壊れているということ。パッと見ただけで壊れているより、標柱がひっくり返っているほうが、「管理が悪い」ということになる。

木谷 基本は受益者負担で、無料というのはやめないと。補修の費用もかかるわけですし、みんなそういうことはわかってきていますし。中辺路町と本宮町では、古道の王子跡を歩いた人は、それぞれでスタンプを押して千円と一緒に送るんです。町へ。そうすると檜の絵馬の完歩証明証が送り返されてきますが、残りは補修費なんです。

野村 建設省のほうでは、例えば、都道府県道に指定して自転車道をつくったりしている

んです。それと同じように、ウォーキングトレイルも、市町村道等に認定すれば、道路管理全体の予算を適用できると思いますので、かなり融通はきくと思うんです。

それから、標識の問題については、対自動車ですと、全国どこへ行っても共通の標識が当然必要ですし、外国人用にローマ字も入っていないなければならない。ですが、対歩行者になりますと、かなり自由度が出てくると思うんです。そういう中で、三省庁で話し合いをして、基本的なところは標準化しておいて、あとは地域の特徴を加味するとか、うまくやれるんじゃないかと思うんです。

仲野 これからは横の連絡、お互いの話し合いで、何か共通ルールがないといけないと思いますね。

木谷 三本の矢ですね。

伊藤 安全性の確保とか、実際に歩く人たちの立場になって、どんなふうな整備やサービスができるのか、そういうところを細かく地域ごとに見直しをして、地域のやり方を決めていかないと、道の活用は広がらないというご提言だったと思います。それには、各省庁それぞれがやるのではなくて、力をあわせて真剣に考えていかなければいけないですね。今日はどうもありがとうございました。

表紙解説

重要文化財 ^{ももすけばし} 桃介橋 (長野県木曽郡南木曽町)
^{なぎそ}
撮影／三沢博昭

桃介橋は、木曽川の水力を利用した発電所である読書発電所の建設にともない、その資材運搬のため大正11年に架けられた全長247メートルの吊橋である。当初は資材運搬のトロッコ用の橋であったが、その後、町の人々のための歩道橋となった。昭和52年末に老朽化のため通行禁止となったが、平成4～5年度に復原修理が行われ、現在は歩道橋としてよみがえっている。

桃介橋の名称は、読書発電所の建設を進めた当時の大同電力社長福沢桃介（福沢諭吉の娘婿）に由来するもので、読書発電所は大正12年の建設時には我が国で最大出力を誇る水路式発電所であった。

床部とトラス状の桁（×形の部分）を木造とする点が特徴で、この部分は鉄製のケーブルによってできる吊橋の強度を補う役割を果たしている。専門用語では、トラス状の桁を補剛桁、この形式の橋を補剛吊橋と呼び、この橋は補剛桁が木造であることから「木製補剛吊橋」と呼ばれる。我が国に現存する最古の木製補剛吊橋で、大きさも、近年建設されている大型の橋と比較すると目立ちはないが、木製補剛吊橋としては最大である。

巨大構造物は近代化とともに大型化し、その形式が変化・発展する。この橋は、そうした巨大構造物の近代化の過程を知る上で貴重な存在である。

(文化財保護部建造物課文化財調査官 後藤 治)

編集後記

はじめめた6月を終え、そろそろ本格的な夏を迎える季節となりました。ギラギラした太陽のもと海で泳ぐもよし、一面に広がる星空のもとキャンプをするもよし、想像するだけでワクワクしてくるのではないのでしょうか。

私も海や山へ行くのを楽しみにしているひとりですが、今年の夏は「文化」にじっくり触れる機会もつくろうと考えています。美術館・博物館めぐりをしたり、また、歴史ある古道を歩き、周辺の史跡などの文化財を見るのも妙案だとは思いませんか。暑い夏に心落ち着く一時を過ごしてみたいと考えているあなた。ぜひ試してみてください。(♣)

文化庁月報 7月号 (通巻334号)

平成8年7月25日印刷・発行

編集—文化庁

〒100 東京都千代田区霞が関3-2-2

発行—株式会社ぎょうせい

本社 〒104 東京都中央区銀座7-4-12

本部 〒167-88 東京都杉並区荻窪4-30-16

電話 編集 03(3571)2126

販売 03(5349)6666

振替口座 00190-0-161

印刷所—㈱行政学会印刷所

●本誌の掲載のうち、意見にわたる部分については、筆者個人の見解であることをお断りいたします。

定価530円（本体515円）送料78円

年間購読料6360円

本誌のご購読のお申し込みは、直接弊社の本・支社、あるいは最寄りの書店へお申し込みください。

広告の問い合わせ・申し込み先

㈱ぎょうせい営業第一課宣伝係

電話03(5349)6657 (ダイヤルイン)

©1996 Printed in Japan

ISSN 0916-9849

本誌は本文用紙に再生紙を使用しております。