

② 古代山陰道と現代の山陰自動車道

蒲原 潤一

(資料サポート 安本 彩花)

高速道路の建設現場から発掘された古代山陰道跡

山陰自動車道のうち鳥取 IC から青谷 IC 間は鳥取西道路と呼称され令和元年に全区間開通しました。主要都市間の移動時間が短縮されるなど地域の経済産業を支えているほか、国道 9 号など既存の道路の渋滞を大きく緩和しました。一般道よりも格段に豪雪などによる交通途絶に強く、災害などの発生時には一般道と代替えしあって、今や当県の東西の大動脈として機能しています。

¹⁾(資料1,2)

ところで、この鳥取西道路の開通から遡ること1500年も昔、当地に飛鳥時代の終わり頃から奈良時代にかけて古代国家が都を起点に全国に張り巡らせた七道駅路の一つが通っており、鳥取西道路の建設工事などに伴ってその遺構が発見され、今も発掘調査が続けられていることをご存じでしょうか。山陰地方での古代の官道の発掘事例はとても貴重だということで、当時の道路の構造の解明も進み、その概要は「青谷古代山陰道」(鳥取県埋蔵文化財センター)²⁾などに取りまとめられています。

その内容は、私たち現代の土木技術者にとっても大変興味深いものと思いますので一部を紹介しつつ、現代の県内の高速道路から古代の山陰道の姿まで、皆さんと想いを巡らせてみたいと思います。

まずは、前掲書「青谷古代山陰道」から、現代の土木技術者の私達にとっても興味深い箇所を紹介します。併せて図-1を参照下さい。古代山陰道推定ルートと現代の高速道路が重なること、また、国道9号は図上の近世の街道とほぼ同ルートですので迂回して山を越えていた状況が判ると思います。

- ・「古代山陰道は、この南北方向に延びた山稜を東西方向に通したことになります。こうした山越えでは、昔の人は足で歩いたので、少々の山は上り下りして最短距離で山を越え、道路や車の技術が発達すると、距離は多少伸びても迂回して山を越え、それが現代では道路技術がさらに進歩し、多少費用がかかってもトンネルを掘削し、最短距離を最短時間で山も越える方向に回帰してきました。」(はじめに)
- ・「周囲を急峻な山々によって囲まれた古代の青谷平野は、弥生時代から続く潟が残されているのに加え、日置川と勝部川を渡らなければならず、極めて交通の難所でした。そのため、古代山陰道は潟湖のほとりの低湿な平野をできるかぎり最短距離で通過し、地盤の安定する山裾を結ぶようにつくられていたと考えられます。」(P6)
- ・「(平地部の道路について)…道路は軟弱地盤の低湿地に築かれたために、道路盛土内に木の枝や葉を敷きつめる「敷葉・敷粗朶工法」が用いられました。これは盛土内の排水機能を高める工法で、朝鮮半島から伝わった当時における最先端、かつ高度な土木技術でした。」(P6)
- ・「(丘陵部の道路について)…丘陵の険しい地形を克服するために切土工法を主体としつつ、盛土工法を巧みに組み合わせた多様な土木工法を確認することができました。とくに、養郷

宮之脇遺跡の急斜面におけるつづら折りの道路工法は、古代官道として国内初の調査事例です(図-2)。」(P21)

古代の土木技術者のロマンも併せて感じたい青谷上寺地遺跡

いかがでしょうか。鳥取西道路も古代山陰道と同様に国の直轄事業として、いわば国家的なプロジェクトとして、土木技術者の手により営々と築造されてきました。図-1からはなるほど現代の高速道路と古代山陰道とでルートの多くが重複していることが判ります。また、鳥取県に背骨を一本に通すため、前掲書も指摘していますが現代の高速道路は、南北方向に延びた山稜部ではトンネルや切土構造により、平野部では橋梁や盛土構造により結ばれ、速度を落とすこと無く安全に通行できるよう計画されています。分厚い山稜と低平地を交互に乗り越えながら進むという古代の土木技術者も向き合った同じ課題に対して、採用する工法こそ違いますが、古代人と同様に土木技術を工夫することで克服していることは共通しているのです。現在においても山陰自動車道においては急な斜面や深い谷などの厳しい条件の中で、車線を追加する、或いは軟弱な砂地盤に新たな道路を築造する努力が日夜傾けられています。現代に活躍する土木技術者の姿に当時の最先端技術を駆使した古代の技術者の姿を重ね合わせながら通行してみたいはいかがでしょうか。

さらに、古代山陰道を含む青谷上寺地遺跡全般を全国に発信する史跡公園の整備が当地で進められています。令和5年度には展示ガイダンス施設などがオープン予定です。古代の旅を支えた当時の土木インフラにロマンをより感じることができるようになることが期待されます。古代において急斜面でつづら折りの道路工法が使用された養郷宮之脇遺跡の斜面と、その脇をトンネルで進む現代の高速道路とが一緒に遠望できる新ガイダンス棟建設予定地点がお奨めの鑑賞スポットです(写真1)。県道倉吉川上青谷線からアプローチ可能です。

現代の山陰自動車道 鑑賞の壺

最後に、山陰自動車道を鳥取から米子まで通過しながら、地形地質の変化と採用されている工法との対比を理解するための視点を提案します。

青谷を含む鳥取県の東側は因幡の国。数百万年前に中国山地付近に存在した火山から流れ出た安山岩などからなる固い溶岩が日本海に向かって台地を形成し、その後侵食されて南北方向に延びた尾根を形成しています。尾根の両側は養郷宮之脇遺跡の斜面などに代表される急峻な崖を形成。これが古代から旅人の行く手を阻んだ地形の成因と言えるでしょう。山陰海岸ジオパークのみどころの一つともなっています。このため分厚い尾根部を現代はトンネルでその先の平野部は盛土構造などで、が繰り返される旅のコースとなります。

一方、西に進むと伯耆の国。はるかに大山を仰ぎ見ながらの旅行きになります。琴浦町辺りからは大山山頂付近から日本海まで続く谷を越えながらひろやかな山麓を進むことになります。今から約2万年までは活発な噴火活動を繰り返していた大山の山麓は東側のエリアに比べるとずいぶんと新しい地質。谷は深く急峻ですが幅は比較的狭いので、県東部とは違って谷を橋で渡っていくパターンが多くなります。尾根部をとところどころ切り込んでいますがトンネルはなるほど少なくなっています。ざっくりと模式的に示すと図-3のような感じでしょうか。縦断図(図-4)と比べてご覧下さい。そのような地質地形の違いが生んだ土木構造物の違いも感じながら県内縦断の旅を楽しみたいはいかがでしょうか。

鳥取西道路に期待される道路の役割 (効果)

国道9号の渋滞緩和

鳥取西道路に並行する国道9号の交通量は1日あたり2万台を大きく超えています。
特に鳥取市内の白兔付近では朝の通勤時間帯や観光シーズンに1kmを超える渋滞が発生しています。鳥取西道路の整備により、渋滞緩和が期待されます。



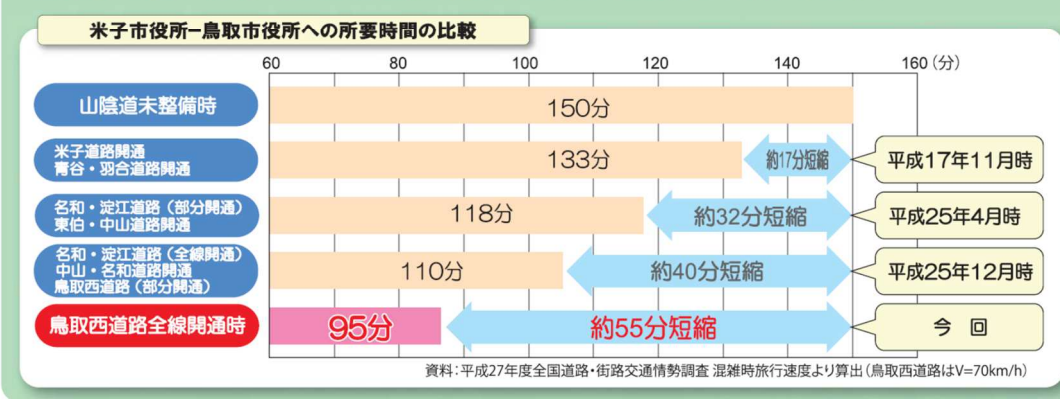
災害時等の代替路線の確保

国道9号では、事故や雪害等により、通行止めが頻発しています。鳥取西道路の整備により、通行止めの影響を回避でき、安心して目的地へ向かうことができます。



主要都市間の移動時間の短縮

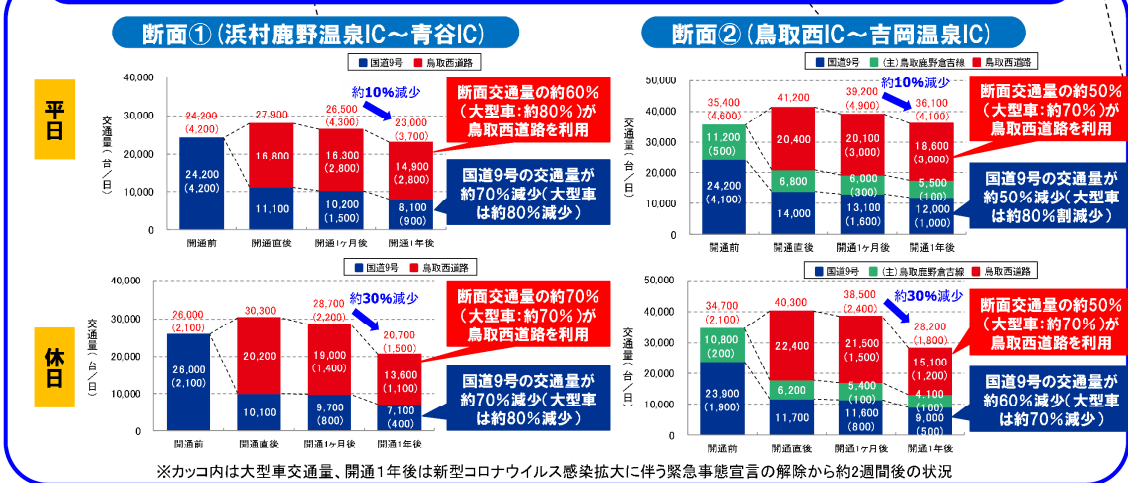
鳥取西道路の整備により、鳥取県内の主要都市間の所要時間が短縮し、相互の地域間交流の活発化、人流・物流・産業の活発化等による地域経済の発展が期待されます。



資料 1 鳥取西道路の効果『鳥取西道路に期待される道路の役割(効果)(鳥取河川国道事務所作成パンフレット)より』



鳥取西道路と並行道路(国道9号及び(主)鳥取鹿野倉吉線)の断面交通量



資料2 【E9】山陰道 鳥取西道路の整備効果について～高速ネットワークの作成により、地域産業・観光を支援～『並行道路の交通量が減少し、鳥取西道路を利用(鳥取河川国道事務所作成記者発表資料)より』



図-1 古代山陰道と現代の高速道路(前出『青谷古代山陰道』P2 周辺の主な道路に加筆)



図-2 養郷宮之脇遺跡の急斜面におけるつづら折り(前出『青谷古代山陰道』表紙)



写真 1 建設中の展示ガイダンス施設(R4.9)と奥に鳥取西道路とその右側古代山陰道が越えていた養郷宮之脇遺跡付近の斜面

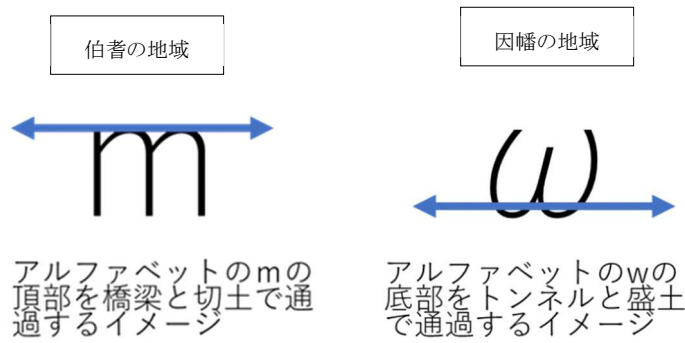


図-3 因幡と伯耆の国とで道路の通し方の違いをざっくり表現する試案

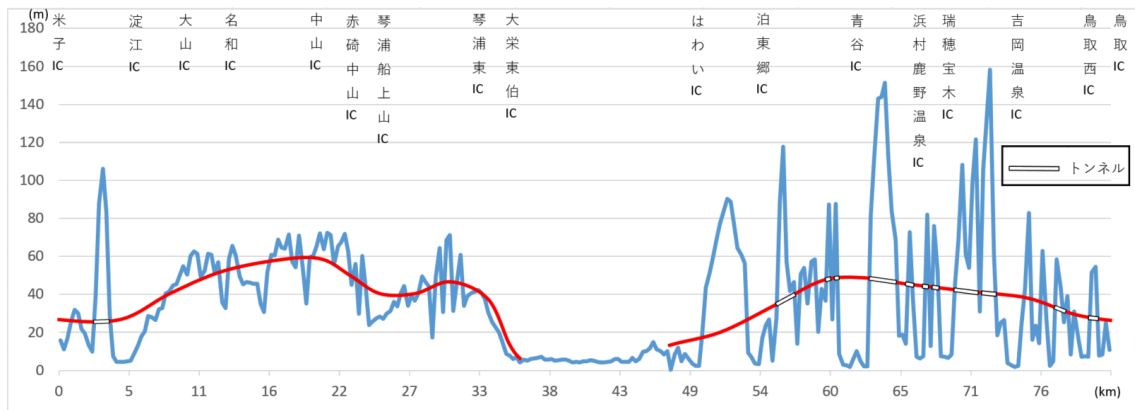


図-4 山陰自動車道の縦断図(鳥取西 IC～淀江 IC) 地理院地図を基に筆者作成



図-5 本稿で紹介する青谷上寺地遺跡の史跡公園予定地(写真1)と養郷宮之脇遺跡(図2)位置図

【出典】

- 1) 鳥取西道路 鳥取河川国道事務所作成パンフレット(2019)
- 2) 青谷古代山陰道 鳥取県埋蔵文化財センター(2021)