



最急勾配の一ノ坂

土木遺産の香 第81回

「萩往還」～山あり谷あり歴史あり～ 山口県萩市～防府市



株式会社片平新日本技研／道路部
田中 知実／TANAKA Tomomi
(会誌編集専門委員)

陰陽連絡道「萩往還」

日本列島の本州の最西端に位置し、三方を海に囲まれ、古くから大陸文化渡来の地として栄えた山口県。本州と九州を結び、産業や経済、文化の交流を通して発展してきた地域である。中央部を東西に走る中国山地が、雨や雪が多い山陰地方と、晴れの日が多く降水量が少ない山陽地方とを分けている。その山陰、山陽を結ぶように萩市から防府市まではほぼ南北に一直線を通っている街道が「萩往還」である。

萩往還は、江戸時代（1603～1868年）末期には多くの維新志士たちが往来し、長州藩内の幹線道路として重要な役割を果たしていた。往還とは交通、道路を示す語で、近世においては五街道などの主要街道で道中奉行の管轄下にある道を指したが、実際は地域間交通が多い道路についても往還と通称されていた。しかし、萩往還は他地域と連絡する道ではなく、藩内のみにおける幹線道路である。さらに

は、他の街道に比べ起伏も大きく、急勾配の難所も多い。なぜ、このような道が往還となったのであろうか。

国家支配と古代官道

山口県地方を横断する道は、3世紀頃ヤマト勢力が西進する途上や西海道（九州）地方を制圧する過程において建設された。このルートは朝鮮・中国とヤマト地方を結び、外国からの人・書物が大和政権に到達するための主要道として、対外交通における要となったのである。

7～8世紀に確立した律令国家は、中央集権的な支配のための地方組織、国郡制と都からの統一的交通路を設定し、これが本格的な官道の設立となった。こうして、全国土を京・畿内を中心とする四方通達の幹線道路、東海、東山、北陸、山陰、山陽、南海、西海の七道によって把握する政治理念が確立した。これらの官道は、基本的に京と国府および国府間を結ぶ支配・行政目的の道路に他ならなかった。

この内、藤原・平城・平安京から筑紫太宰府に達する山陽道は、国家支配上および外交上でもっとも重要なルートとして三等級区分でただ一つの大路の認定を受けている。律令政府は積極的に主要道路の開発・整備に努める中で、権力を象徴的に表現するために、地形的に可能な限り直線路として建設した。既に道は、政治的に利用されるものであったと言えるだろう。

大内氏領国の道

10世紀頃、律令国家の解体により、官道そのものの維持・管理の体制は崩壊した。幕府が鎌倉について京都に開かれ、幕府所在地を中心とする道路の整備や発展は見られたが、全国統一的な道路行政は存在しなくなった。

山口県では平安時代（794～1185年）末期に多々良氏が周防国佐波郡に定着し、国府官人の職務を執行するようになり、やがて多々良氏は大内氏を称するようになる。1352（正平7）年、一族内の覇権争いを制し、周防・長門両国を支配下に置いた大内弘世は、山口に居館を設けて城下と定め、中国地方屈指の大名として繁栄する大内氏の基礎を築いた。その後大内氏は強大化を警戒した将軍足利義満と対立し、勢力の縮小を余儀なくされたが、周防・長門・筑前・豊前と4ヶ国の守護職を保ち、領国支配の強化と京都にならったまちづくりを、山口中心に始めたのである。

1461（寛正2）年、大内氏は領国の各地から山口までの往復日数、請文提出の期限を定め、城下町の形成と併せて、山口から放射線状に延びる周防・長門両国内の道路整備を行い、交通に関する法制化を行った。また、山口を主軸に古代官道を活用し、領内の主要交通路を計画的に整備した。直線的なルートの整備は、権力を象徴するものであるという律令政府の考えを意識していることが分かる。これにより領内の各末端まで確実に把握できる支配体制を整えたのである。こ

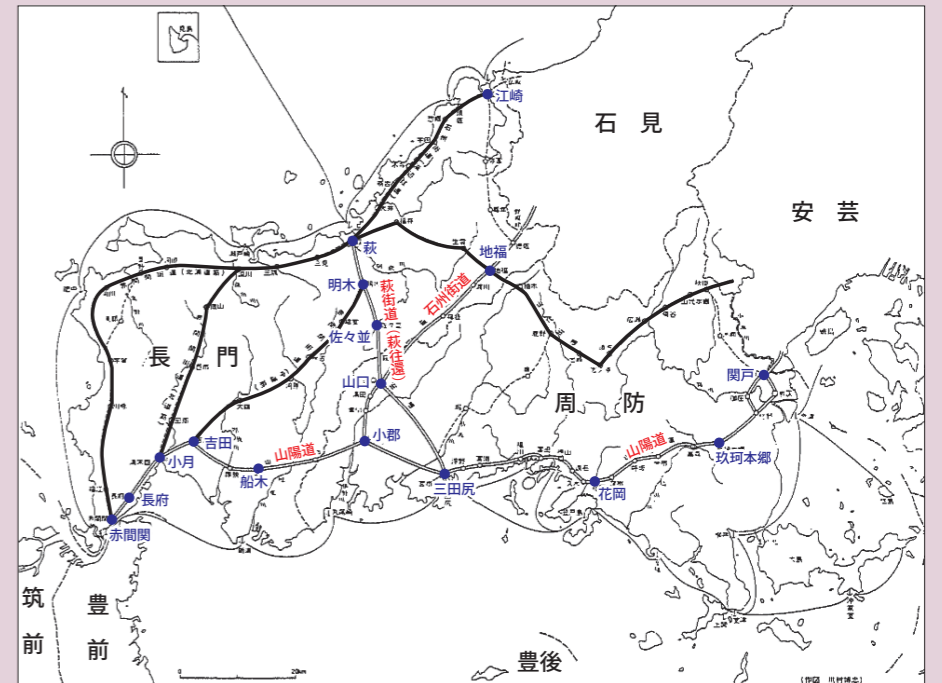


図1 近世交通図



図2 萩往還行程図（現地案内板より）

のとき萩往還の起源である、萩～山口～三田尻のコースが開通した。

これらの主要道は、残存地名から荘園などが道路沿いに立地していることから、貢納物を近畿地方の権門勢家や周防の国府に輸送するために使用されていたと考えられる。三田尻は国府が所在する海陸の要地でもあったことから、山

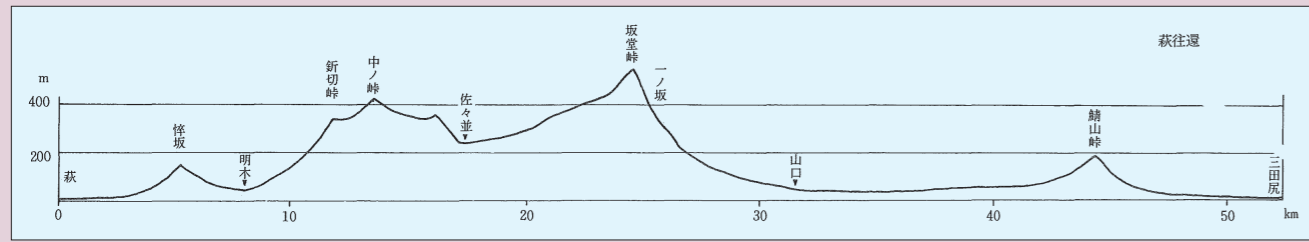


図3 萩往還縦断面図



写真1 萩城跡

口～三田尻は特に重要な道であった。また、主要道の整備に伴い、交易圏も拡大している。岩国市多田や新南陽市富田などに伝わる古市、光市小周防の三日市など、定期市や宿場が地名となって残っていることがそれを物語っている。

幕藩体制と萩城

1551(天文20)年、家臣の統制に緩みが生じた大内政権は有力家臣であった陶隆房(晴賢)にクーデターを起こされ、大内氏の家筋は途絶えた。その後まもなくして、新政権を非難した毛利氏により制圧され、大内氏の広大な領国は解体された。これにより周防・長門両国は毛利氏の傘下となった。1600(慶長5)年10月、関ヶ原の戦の結果、西軍の大將であった毛利輝元は本拠地の安芸国を含む6ヶ国、112万石の領地を没収された。広島城を明け渡した輝元は、周防・長門のどこかを居城としなければならず、新城の候補地として防府桑山、山口高嶺、萩指月山があった。

当時の萩は沼地や葦原に覆われ、指月山は完全な陸続きではなく、満潮時には舟でないと渡ること

ができないほどの湿地帯であった。しかし、この地は阿武川の河口部に位置し、分流した松本川と橋本川に挟まれたデルタであり、かつて本拠地であった広島城と類似点が多かったことから、輝元自身が慎重に考慮して指月山を選定したものと考えられている。1604(慶長9)年6月から実質的な築城を開始した。居城を長門国の萩に置いたため、萩藩は長州藩と呼ばれるようになった。

徳川幕府は、幕藩体制を維持・強化するため、江戸中心の五街道を幹線とする交通体系を編成した。五街道に次いで重視されたのが、大坂～大里(豊前)の中国路である山陽道であった。江戸や京都に通ずるただ一つの公道として、江戸往還・上方往還とも称され、また西方九州への通路として筑紫往還・九州往還などとも呼ばれた。周防・長門においては江戸、大坂、長崎を結ぶ公儀の幹線である山陽道が、遠隔地間の最も重要な主要幹線交通路であった。

「萩道」から「萩往還」へ

長州藩では1635(寛永12)年の武家諸法度で制度化される以前の1611(慶長16)年より江戸への参勤が始まり、これに伴う江戸経費や参勤旅費への藩経費の支出が大きく、年貢米換金の必要性が一段と高まった。江戸は幕政の確立後、一大消費都市として国内最大の市場となり、大坂は江戸への消費物資を調達するための集散市場となった。また、瀬戸内海では廻船として大型木造帆船である弁才船が使われ、船が常時出入りのできる港が求められた。そのため、東風や西風に適した三田尻湾は向島からの出港にあたり港



写真2 残存する一升谷の石畳



写真3 側溝がある石畳の道(一升谷)



写真4 復元された一ノ坂一里塚



写真5 復元された六軒御茶屋



写真6 アスファルトの萩往還

の機能を最良に発揮する海域であった。そして、萩を拠点としながら長州藩の実権を握る毛利氏にとって、江戸や大坂への海運整備と既に要衝であった三田尻への最短経路の確保は不可欠だった。さらに三田尻には毛利水軍の船倉などの停泊施設が整えられ、藩船や廻船が往来し、三田尻は藩の海の玄関となった。

萩から三田尻への経路は、先の時代に山口を中心として整備された、萩～山口～三田尻のルートがあった。既に政治的・軍事的に重要なルートであった山口～三田尻は、周防・長門にとって最重要路線である山陽道と三田尻で連絡しており、関所が設けられる等の整備がされていた。一方で萩道と呼ばれていた萩～山口は、起伏の激しい難所であり、特に整備されたものではなかったが、毛利氏が萩を居城としたことで重要性を帯び、整備が進められることとなった。

毛利氏は検地の実施と平行して道路についても整備統一を試み、藩内の道は大中小道などに格付けされ、大道は幅2間(約3.6m)にすべきと令した。これと共に36町を1里(約4km)として、1里ごとに道標を築く一里塚も設けられた。江戸初期に完備された一里塚は、5間(約9m)四方の台形であったとされているが、長州藩においては、1間(約1.8m)四方の塚台を石で組み、その上に塚木を立て、場合によっては木を植えるというのが標準的であったようである。

萩～三田尻の諸施設は通行人一般も対象とする茶店もあったが、藩主の休泊施設である御茶屋が3ヶ所、駕籠を下ろして藩主一行が一時休息する御駕籠建場が6ヶ所、要事があった際に早急に伝達する狼煙場が12ヶ所と参勤交代のための施設が多い。番所も町の出入り口や峠の登り口といった要所々に置かれたことから、藩主・藩政を重点とした整備が行われたことが明らかだ。1770(明和7)年に御駕籠建場を鯖山峠に設置する際、既に営業していた2軒の茶店が移転させられていることもそれを裏付けている。萩を拠点とした毛利氏にとって、中央幕府と繋がる道は政治的に極めて重要なものであった。かくして、地方道路の1つでしかなかった萩道は、萩往還と化したのである。

人々の道

維新の変革によって藩政が消滅した時点で、萩往還は痕跡をとどめつつ、地方道路に戻った。明治政府によって打ち出された道路・交通政策により、道路は全国統一的な整備が進み、交通・運輸手段は大きく変化した。自動車が登場すると、道路改良と道路網整備の施策が打ち出され、萩往還でもルートの見直しと共に国道や県道、市道、村道となり、アスファルトで舗装された道となった。その一方で廃道となった箇所は荒廃が進んだ。1980(昭和55)年、文化庁の指導による国庫補助事業として歴史的遺産となる萩往還は、周囲の環境を含めた総合的かつ体系的な調査が行われ、保全整備が開始された。急速に喪失し、埋没しつつあった萩往還を貴重な文化遺産として保存するだけでなく、道として整備し、活用していくものとしたのである。

石畳で険しく山の中にある道は歩いても歩いても先が見えず、汗が止まらない。健脚な人は1～2日で萩から三田尻まで行ったと言うが、自分の足では果たして何日かかるのか。アスファルトで整備された家屋が並ぶ道は車両も通り、生活のために使用されていることが分かる。萩往還を歩くと、この道が過去と現在をつないでいるように思える。政治的な理由で整備された萩往還は、生きた道として、この地域で暮らす人々の生活に寄り添っている。

<参考文献>

- 1) 『歴史の道調査報告書(萩往還)』山口県教育委員会 1981年
- 2) 『防府市史 通史 2(近世)』防府市史編纂委員会 1999年
- 3) 『萩市史 第1巻』萩市史編纂委員会 2011年
- 4) 『歴史の道「萩往還」保存整備事業報告書』旭村教育委員会(山口県) 1989年
- 5) 『長州と萩街道(街道の日本史43)』小川國治編 2001年 吉川弘文館

<取材協力・資料提供>

- 1) 防府市教育委員会文化財課

<図・写真提供>

- 図1 「角川日本地名大辞典 山口県 35(作図 川村博忠)角川書店」より加工
 図3 参考文献1)より転載
 P38上、写真1、2 田中知実
 写真3 徳武広太郎
 写真4、6 細谷州次郎
 写真5 塚本敏行