

特集  
古代都市  
～日本人とまちづくりの原点～

Special Features  
Ancient cities  
The Japanese and the origins of town development

古代におけるインフラ  
Infrastructure in ancient times

## 古代の交通網

中村太一

NAKAMURA Taichi

北海道教育大学釧路校/准教授



### 1— 駅制と伝馬制

日本の古代律令国家には、公的任務を帯びた使者のために用意された国内交通制度が2種類存在した。駅制と伝馬制である。

駅制は、駅路に沿って30里(約16km)ごとに配置された駅家(図1・2)を利用して、駅使という使者が行き来する交通制度である。各駅には、駅長・駅子といった人員と、駅馬が配備されていた。駅馬は官道の種類によって、大路(都城—大宰府間)20匹、中路(東海道と東山道の本道)10匹、小路(その他)5匹が用意されていた。駅制を使うためには利用許可証である駅鈴の交付を受ける必要があり、その駅鈴は中央政府のほかに、大宰府と諸国に常備されていた。駅鈴には刻みが入られ、刻数と同じ数の駅馬が各駅で支給された。駅使は、駅家ごとに駅馬を乗り換え、3駅ごとに食事等の提供を受けた。

駅使は、中央から地方へ派遣されるだけでなく、緊急事態等の発生時には地方から派遣することが義務づけられており、駅制を利用すべきときに使わなかったり、規定外利用をした場合には罰せられた。また、駅使が機

密事項を天皇に報告する場合、情報漏洩を防ぐため京では他人と接触できないように隔離された。以上のような駅制の本質的な機能は、重大事や緊急事態に関する情報伝達にあったといえる。実際に情報を運ぶ人は、脇役なのである。例外規定もあるが、駅制の使用を重大事に限ったり、使用する馬数・路線や利用方法を厳密に規定しているのも、いざというときに備えての「回線」を確保しておくためであろう。

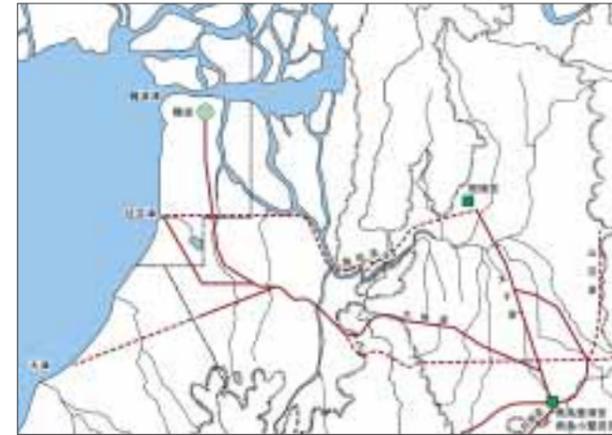
一方伝馬制は、地方行政組織の郡を単位として使者が行き来する交通制度であり、各郡に5匹ずつの伝馬を常時用意させて使者の送迎に用いた。その使者には、郡ごとに食事等の提供が行われる。伝馬を使用するためには伝符の交付を受ける必要があり、伝符の刻数と同じ数の伝馬が支給されるなどの点は駅鈴と同じである。ただし駅鈴とは異なり、伝符は中央政府と大宰府等の準中央官司だけに配備されており、法理からいえば、伝馬制を利用できるのは中央から派遣される使者のみということになる(ただし、その利用実態については様々な学説があり、決着をみていない)。すなわち、①使者、つまり人



■図1— 駅家の想像図①(播磨国布勢駅家:兵庫県たつの市小犬丸遺跡)



■図2— 駅家の想像図②(播磨国布勢駅家:兵庫県たつの市小犬丸遺跡)



■図3— 推古朝の主要道路網



■図4— 孝徳・斉明朝の主要道路網

が交通の主体である、②中央・準中央官司が派遣する使者のみを利用対象者としている、という2点に駅制とは異なる特徴がある。そして、伝馬制が国司の現地赴任に多く使われているのは、非常駐型の派遣官から派生する形で、常駐型派遣官=国司が生まれてくるからである。

以上のように、律令法上では駅制と伝馬制が厳密に区別されていたが、奈良時代の実際の利用状況を見てみるとあいまいな点が多く、相対的に緊急・重大な件は駅制で、日常的な使者派遣や情報伝達は伝馬制で、という程度の区分であったように見受けられる。これが平安時代に入ると、伝馬制は国司赴任専用の交通制度に特化し、その他の連絡業務や使者の往来は全て駅制を使うという制度に変質する。当然のことながら駅制の負担が増加し、実際の業務を担う駅子の逃亡が相次いで、おそらく9世紀半ばから後半頃には、駅制が崩壊していったとみられる。

### 2— 畿内の計画道路

倭国(日本)の王権は、いつどのようにして人工的・計画的な道路を建設し始めたのか。『日本書紀』では応神紀(5世紀前半)より道路建設記事が見られるが、古い段階の記事をどこまで信用しうるか疑問も多い。

奈良県御所市の鴨神遺跡では、5世紀後半以前に建設されたとみられる幅3m前後のバラス敷きの道路が、延長130mにわたって発掘されている。この道路は、人工的で堅牢な構築手法といい、そのルートといい、倭王権が造った道路の一部である可能性が高い。ただし、曲線的な路線形態や3mほどの道幅という点は、後の計画道路とは属性が異なっている。

これに対して計画的な道路の整備は、6世紀末から7世紀初頭に開始される。推古女帝が王宮を置いた飛鳥を中心に、奈良盆地を放射状に伸びる直線道路網の建

設である。その典型的な例は、厩戸王子(聖徳太子)が王子宮を設けた斑鳩と飛鳥とを結ぶ太子道で、明瞭な直線道路痕跡を持つ。このほかにも、奈良盆地には斜方位直線道路の痕跡が一部残存しており、ほとんどが飛鳥を基点として造られている(図3)。したがってこの新しい道路網は、飛鳥に王宮が営まれるようになる推古朝(593~628年)以後に造営されたと考えられる。特に太子道は、斑鳩宮の造営時期からみて、7世紀初頭の建設である可能性が高い。

この時期は外交上の重要な転換期でもあり、600年には最初の遣隋使が派遣され、608年には隋からの使者を迎えている。その使者を迎えた際、倭王が「道を清め館を飾り、以って大使を待つ」と述べていることが『隋書』巻81の「東夷伝 倭国条」に記されている。倭王権は、外交使節を迎えるために計画道路を整備したのである。逆に言うと、日本史上最初の計画的な道路は、国内の交通事情から発案されたものではなく、中国との接触によってもたらされたことになる。つまり「外交の道」である。

畿内の道路整備、その第2期というべきものは、孝徳・斉明朝、すなわち7世紀の中頃から後半に行われた。飛鳥から難波に王宮を移した倭王孝徳が、難波宮を中心とした大阪平野の道路整備を始めたのである。この段階で特筆すべきは、推古朝の道路が飛鳥を中心として放射状に伸びるものであったのに対して、正南北・正東西の道路を組み合わせたブロック状の道路網が建設されたことである。これは、王宮を飛鳥に戻した次の斉明朝にも受け継がれ、奈良盆地の正方位計画道路網が建設されたとみられる。『日本書紀』の壬申の乱(672年)関係記事には両軍の動きが詳しく記されており、畿内の古代計画道路網のルートを追跡することができる(図4)。そして、この道路網が律令国家に受け継がれていくのである。



■写真1 佐賀平野を一直線に通る道路痕跡



■写真2 発掘された東海道駅路

### 3—七道制の駅路

現在までの研究によって、中央と地方を結ぶ日本古代の幹線道路である駅路は、①平野部では直線的な路線形態をとる(写真1)、②奈良時代の駅路の幅員は9～13m、特に12m前後のケースが多い(写真2)、③平安時代の駅路やその他の地方官道の幅は、6m前後ないしそれ以下であったとみられる、④都城や地方官衙・寺院、条里地割、国・郡・郷の境界など古代地域計画の基準線として用いられた、といった特徴を持っていたことが判明している。要するに、12m前後もの広い幅員と直線的な路線形態を持つ幹線道路が、都城から列島各地に向けて伸びていたわけである(図5)。そして直線的ということは、自然発生的にできあがった道路ではなく、明らかに中央政府が設計し、その指揮の下に敷設された計画道路であるということの意味する。

それでは、この全国的な計画道路はいつ建設されたのか。結論から述べると、663年、唐・新羅連合軍に白村江(朝鮮半島の南西部を流れる錦江河口の古名)で大敗(日本・百濟連合軍との間で行われた海戦)し、列島防衛体制の構築を迫られた天智朝のことであった可能性が高い。この頃、西日本各地に築城された古代山城は、

その立地が駅路や航路など交通路と深い関係にある。駅制が兵部省の管轄下にあること、緊急通信のための交通制度であることなども、駅制・駅路と軍事の間の密接な関係を示している。つまり、建設当初の駅路は「軍事の道」なのである。緊急時に施工されたためか、古い段階の駅路には側溝が

いい加減で、急いで作ったような印象を受ける例もある。

このように当初は軍用道路として作られたが、国際情勢が落ち着いてくるに従い、国内支配のための「政治の道」としても使われるようになる。例えば、この駅路を基準の一つとして七道制や令制国制といった地方行政制度が整えられていくことになる。

この当初の駅路網は、文字通りの道路ネットワークであった。例えば武蔵国は東山道に所属していたが、東海道の相模・下総国とを結ぶ連絡駅路も存在した。つまり造営当初の駅路は、七道制の区別を越えた道路網だったわけである。ところが9世紀に入ると、今度は駅路が七道別に整理されるようになる。と同時に、曲線的・迂回的な路線形態や6m前後の幅員が採用されるなど、道路の属性も大きく変化する。幅員の減少などは一見「後退」のようにも見えるが、「維持管理を考慮した、より実用的な道路への変化」とみるのが妥当である。初期の壮大な駅路は、国家の権威・権力を具体的に表示するものでもあった。しかし、国家による支配が安定してくると即物的な舞台装置は必要なくなり、駅路も道路としての実用性が前面に出てくる。つまり、9世紀初頭頃に行われた駅路体系の変革は、古代国家の成熟に伴う現象と理解することができる。

### 4—計画道路の設計規格

それでは、以上のような計画道路は、どのような基準によって建設されたのであろうか。

現在でも奈良盆地等には、古代の耕地区画である条里地割の痕跡が明瞭に残存している。条里地割は1町(約109m)四方の土地区画を基準とするが、その中に109mを超える幅を持つ帯状の地割が見つかるケースがある。この現象は、かつて道路敷地が存在したことを原因としてい

る場合が多い。つまり広い道路が維持されなくなった後、道路が耕地に編入されてしまった痕跡である。

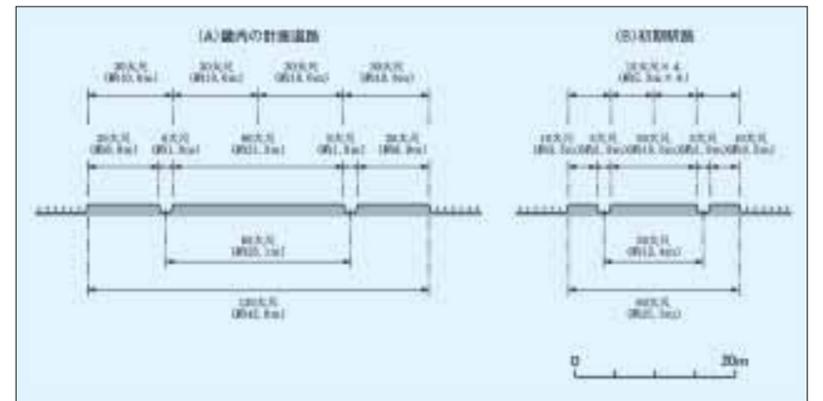
奈良盆地の計画道路の場合、この余剰帯の計測から幅42～43mの敷地があったと考えられる。この数値は、古代の単位で120大尺(1大尺=約35.48cm)に近似する。また、複数の発掘調査で出土した下つ道の遺構は、側溝心々距離で22.5～23.3mの幅を有する。この数値は63.4～65.7大尺に相当するので、本来の側溝心々距離は65大尺であった可能性が高い。側溝の幅については、比較的良好な原形をとどめている平城京第119次調査出土の下つ道東側溝が約1.8mの幅を有していることから、5大尺(約1.78m)で設計されたとみられる。これは、平城京等でもよく見られる側溝幅員である。

以上のデータを基に断面図を描いてみると、120大尺の敷地を有し、その中央に60大尺の路面があり、その路面の外側に幅5大尺ずつの側溝を掘るという道路になる(図6A)。そしてその結果、側溝心々距離は出土例に見られるような65大尺になる。このように復原してみると、120大尺の敷地のうち半分の60大尺を路面が占め、残り半分が側溝を含む道路附属地になることに気づく。この点から、次のような設計・施工手法を取ったことが推測される。①120大尺の道路敷地を設定する。②その敷地を、30大尺ずつに4分割する。③4分割した区画のうち、中央の2区画=60大尺分を路面として確保し、外側の2つの区画を附属地とする。④附属地内の路面に接する部分に幅5大尺の側溝を掘る。7世紀代に構築された畿内の計画道路は、以上のような規格で設計・施工されていたのではないだろうか。

一方、駅路については遺跡ごとのデータのばらつきが大きく、統一的理解が困難である。ただ、初期の駅路遺構の幅(側溝心々距離)は12m前後である例が多く、この数値が下つ道の約半分に相当する点が注目される。敷地については、兵庫県の明石川右岸に約130m幅の条里地割が存在し、その余剰帯21m分が山陽道駅路に相当するという例がある。この数値もまた、下つ道等の約



■図5—平安時代の駅路(千葉県立房総風土記の丘「古代の道と旅」所収図に一部加筆)



■図6—計画道路の推定設計規格

半分に相当する。そこで、側溝幅を仮に5大尺とし、その他の寸法を下つ道等の半分に設定して断面図を描いてみた(図6B)。このように仮定してみると、側溝心々距離の理論値は約12.4mとなる。つまり初期の駅路は、畿内の計画道路を1/2にしたものがモデルとなっている可能性が高い。ただし、個々の駅路発掘事例は極めて個性的で、兵庫県上郡町の落地遺跡で発掘された幅10m程度の山陽道駅路など、このモデルには当てはまらないケースもある。また、最も簡単な土工といえる側溝の構築にさえ個性があり、中央政府からどの程度の施工条件が示されたのかについては不明の点が多い。何らかの規格があったと思われるが、その探求は今後の課題である。

<写真提供>  
写真1 佐賀県教育委員会  
写真2 静岡県教育委員会