

日本の古代道路

律令国家のハイウェイ

- ・ 姿を現した古代道路
 - ・ 律令国家と駅制
 - ・ 七道駅路
- ・ 駅家・駅使・駅鈴
- ・ 駅路の使われ方
- ・ 駅路の変化と終末
- ・ 高速道路の古代回帰

姿を現した古代道路 七道駅路

七道駅路全図

延喜式（平安時代の法令集）にある駅屋名から推定

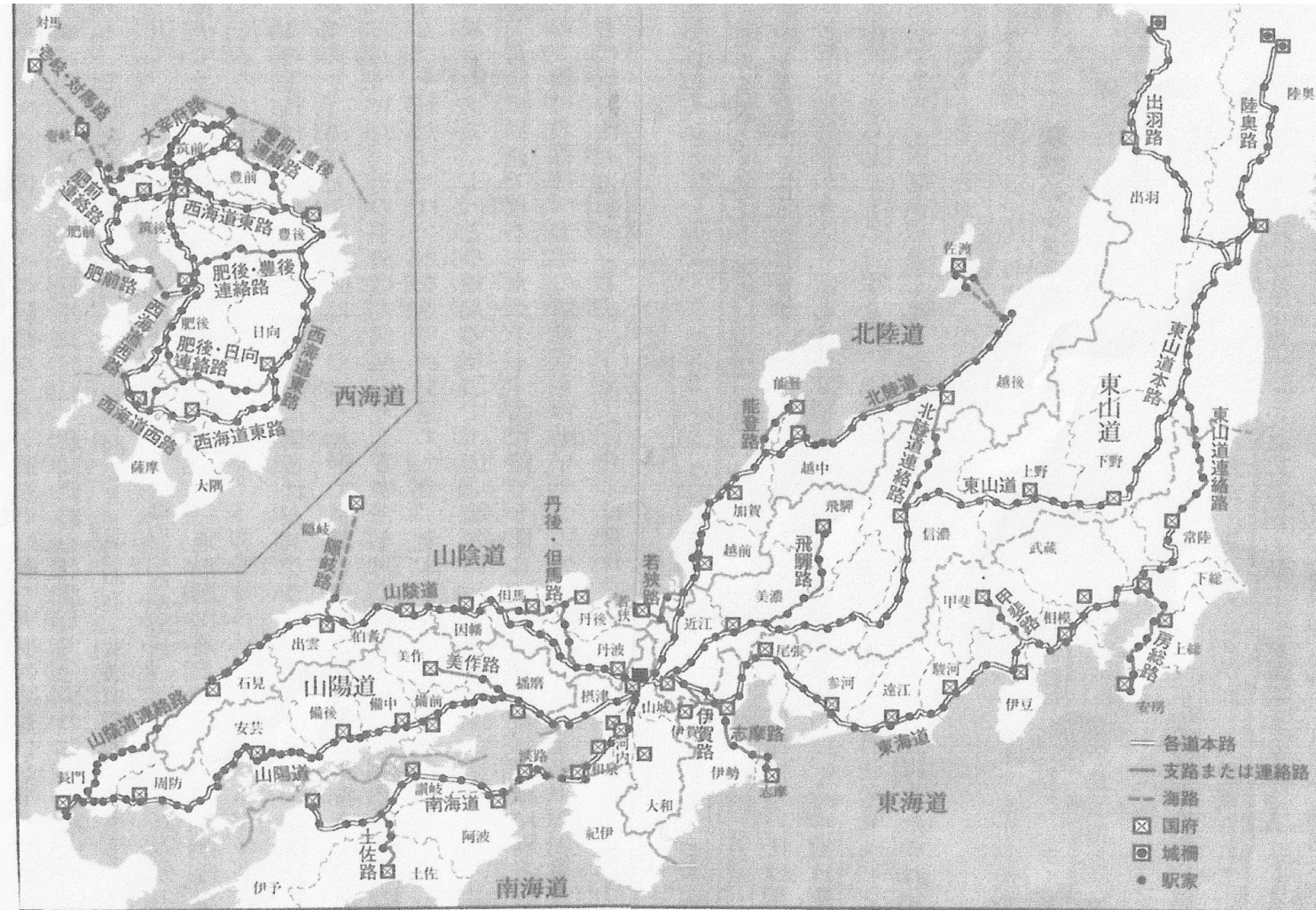


図2-3 七道駅路全図（『完全踏査 古代の道』をもとに作成）

発掘された道路遺構

東山道駅路（国分寺市）



JR 中央線・西国分寺駅から、ほど近い国分寺市泉町で発掘された。見つかった駅路は埋め戻され、地表に表示されている。都心からもっとも近い駅路の見学スポット

（写真／東京都教育委員会）

東海道駅路（静岡市）



図24 発掘された東海道駅路
（静岡県静岡市・曲金北遺跡、写真提供：（財）静岡県埋蔵文化財調査研究所）

駅家を含む遺跡（岩沼市）



律令国家時代の公的施設跡が見つかった原遺跡の調査現場
（2018年10月、宮城県岩沼市）

律令国家と駅制

- 乙巳（いつし）の変（645年）で、蘇我入鹿を倒した中大兄皇子（後の天智天皇）らは、天皇家を中心とした新たな中央集権国家をつくるべく、律令国家への改革を進めた
- 大化の改新の詔（646年）には、新政権の新たな政策が打ち出されている
 - ・ 公地公民制 全ての民と土地は天皇家のものとする
 - ・ 班田収受 計帳（戸籍、課税台帳）を作成、土地を国民に貸与する
 - ・ 国郡（こくぐん）制度 全国を国と郡に整理し地方行政を再編する
 - ・ 租庸調 税（稲）や労役を国民に負担させる など
- この国群制に基づく律令国家の全国支配には、迅速な通信・交通の制度が不可欠であった
- この古代律令国家が構築した通信交通制度が「**駅制**」（駅伝制とも呼ばれる）である

駅制（駅伝制）

律令国家が構築した交通通信手段

駅制の構成

- ・ 駅路（えきろ）

全国の支配地に広く作った道路（これが古代のハイウェイ・「七道**駅路**」である）

- ・ 駅屋（うまや）

駅路の一定距離に設置した中継所

- ・ 駅馬（はゆま、えきば）

駅屋に常備、通信・連絡の「駅使」や、要人の往来に供した

- ・ 駅鈴（えきれい）

駅馬を利用するための交通許可証、駅馬の数が剋（きざみ）が入れられていた

文献に現れた駅制

- ・ 大化の改新の詔にみられる駅制の淵源

「初めて京師を修め、畿内国司・郡司・関塞・斥候・防人・**駅馬**・伝馬を置き、及び**鈴契**を造り、山河を定めよ」

- ・ 駅馬と伝馬についての副文（同上の詔）

「駅馬・伝馬を給うことは皆**鈴・伝符の剋**の数に依れ。諸国及び関には**鈴契**を給う」

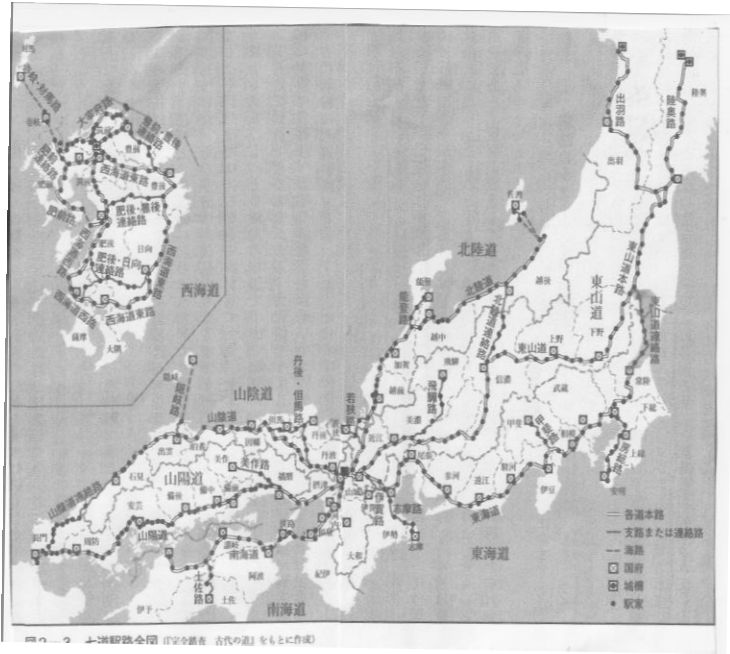
- ・ 日本書紀に記されている駅制の記録

「大海人皇子（天武天皇）一行が、**駅馬**利用の通行証である**駅鈴**の交付を申請したが拒否される。むを得ず強行突破して東に向かう途中、**隠駅屋**（なばりのうまや、現名張市）や伊賀（現上野市）の**駅屋**を焼いた」

七道駅路

都と地方拠点を最短距離で結んだ古代道路網

七道駅路全図



- ・北陸道（620 Km） 律令国家初期における対北蝦夷の最前線
→越前→加賀→越中→越後→佐渡（佐渡市） 若狭、能登へ分岐
- ・東山道（1400 Km） 征夷の道として伸張
→近江→美濃→信濃→上野→下野→陸奥（宮城）→胆沢城（水沢市） 飛騨、秋田へ分岐
- ・東海道（1000 Km） 律令国家後期以降の日本最大の幹線道路
→伊勢→尾張→三河→遠江→駿河→伊豆→相模→武蔵→下総→常陸（石岡市） 甲斐、上総・安房へ分岐
- ・山陰道（560 Km） 在地豪族に対する支配の道
→丹波→但馬→因幡→伯耆→出雲→岩見（浜田市） 丹後、隠岐へ分岐
- ・山陽道（815 Km） 五畿と大宰府を結ぶ律令国家最大の幹線道
→播磨→備前→備中→備後→安芸→周防→長門（下関市） 美作へ分岐
- ・南海道（390 Km） 律令国家による四国支配の道
→紀伊→淡路→阿波→讃岐→伊予（今治市） 土佐へ分岐
- ・西海道（1500 Km） 大宰府を中心とした対大陸、対夷敵の道
豊前、豊後、日向、大隅、薩摩、肥後、肥前などをネットワーク 壱岐、隠岐へ分岐

七道駅路・2

駅路の特徴

- ・ 総延長約 6 3 0 0 Kmにもなる全国的な道路網
（駅家間隔 1 6 Km、概数 4 0 0 とすると総計 6 4 0 0 Km）
 - ・ 計画にあったては直線性を強く指向
 - ・ 道路の幅を視覚的に捉えられるよう幅を明示する施設あり（側溝、果樹）
 - ・ 幅員は最大 3 0 m、最小 6 m、1 2 m前後が多い・・・律令国家の権勢を誇示
 - ・ 安全確保と維持管理のために多種多様な土木工法を用いた
-
- ・ **七道** 東海道、東山道、北陸道、山陰道、山陽道、南海道、西海道
西海道は行政区域であるが後は単なる地域
 - ・ **五畿** 大和、河内、摂津、和泉、山城
特別行政区域、畿内とも言う

駅屋（うまや）

古代の公営宿場

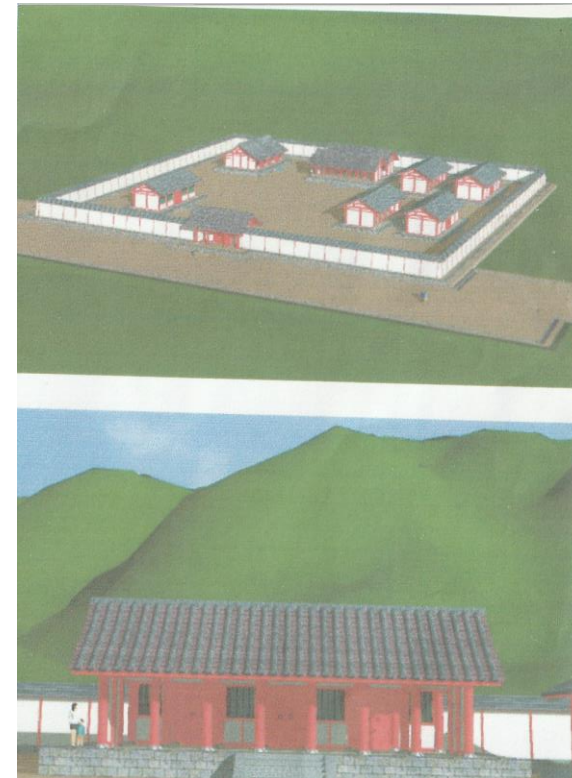
- 駅路の路線上には原則として30里（16Km）毎に駅屋が設置された
- 「延喜式」には当時の402の駅屋の名前が国ごとに記されている

播磨国と駿河国を例にとると

- 播磨国 明石、賀古、草土、大市、**布勢**、高田、野磨（やま）、越部、中川、
- 駿河国 小川〈岡部〉、横田〈府中〉、息津（おきつ）、蒲原、長倉〈沼津〉、

布勢駅家復元想像図

- 駅家の機能
 - 駅路を使う使者の休憩・宿泊
 - 賓客の接待
 - 駅使の乗る駅馬の飼育・常備
- 駅家の経営・・・独立採算制
 - 「駅田」が付与
 - 収穫した「駅稻」の収入を費用に充当
 - 「駅戸」集落に住む「駅子」が農作に併せ馬の飼育



たつの市の小犬丸遺跡は布勢駅家の跡であることが確認されている

駅馬 駅使 駅鈴

・ 駅馬（はゆま・えきば）

各駅屋には、駅使が駅路を早く走るための「駅馬」が飼われていた

駅馬の常備数	大路（山陽道）には馬 20 疋	
	中路（東海・東山道）には馬 10 疋	
	小路（その他の 4 道）には馬 5 疋	（延喜式による）

駅馬の調達・飼育は駅戸集落の駅子が行っていた

・ 駅使（えきし）

情報伝達の任に当たる「駅使」は、駅屋・駅馬をリレー方式で利用し目的に赴く

その行程 急使は 1 日に 10 駅屋（160 Km）以上

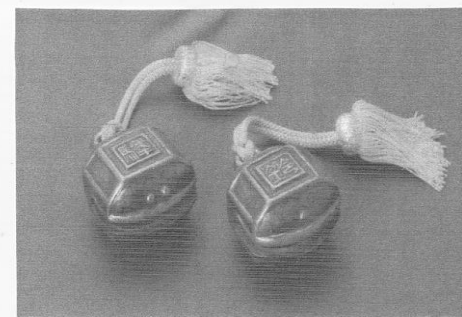
普通の場合で 8 駅（128 Km）以上

初期は駅使を順送りする「遞送使」方式、9 世紀以降の使者は目的地へと駆け抜ける「專使」方式が中心

・ 駅鈴（えきれい）

駅馬を利用するためには「駅鈴」の下付を受け駅馬につけて携行する

駅鈴はいわば政府が発行する駅馬使用許可証



駅鈴（南宮大社所蔵、写真提供：岐阜県博物館）

駅馬 駅使 駅鈴・2

文献に現れた駅馬・駅使・駅鈴

- ・ 駅使は駅鈴を鳴らして駅馬を走らせていた、その情景が万葉集に詠われている

「**鈴が音のはゆまの駅（うまや）**の堤井（つつみい）の水を賜へな妹（いも）がただ手よ」

（**駅鈴**を響かせる早馬の宿場の湧き井戸の水を早く欲しいものだ。あの子女の手ずから）

- ・ 越中の国守として赴任中の大伴家持も駅馬と駅鈴が登場する歌を詠んでいる（749年）

「左夫流児（さぶるこ）がいつきし殿に**鈴**かけぬ**早馬（はゆま）**下れり里もとどろに」

（左夫流児（遊女）が仕えていた殿に、**鈴**をつけない**早馬**がやってきた。里中を騒がせて）

駅路の使われ方

日本古代の駅路の目的

第一が有事の際の迅速な情報連絡

第二が軍隊の移動

第三が公用役人の輸送

第四が都への貢納物の輸送

あくまでも（律令）国家のための駅路であり、民間の旅行など眼中になし

古代ローマの街道の目的

第一に軍隊の輸送

第二に政府役人の公用旅行

第三に生産物の輸送

第四に民間人の旅行

世界各国の古代国家が造った幹線道路網にほぼ共通の特性

駅路の使われ方・2

- 中央から地方への命令発信や使者派遣

中央政府の判断であらゆるケースで駅制を利用、国家権力周辺に限られるが、幅広く利用された

例えば 大宰府長官・大伴旅人が病気になり、遺言をしたく京から親族を呼び寄せたなど私的・恣意的な利用例もあり

- **地方から中央への報告の義務**

- ・ 死亡や解任により、国司に欠員が生じた場合
- ・ 烽火（のろし）による通信で、誤った情報を送ってしまった場合
- ・ 犯罪者逮捕のため、警察力・軍事力を発動した場合
- ・ 謀反などに関する密告があった場合
- ・ 国外に居住していた人が帰還した場合、或いは外国人などが帰化してきた場合
- ・ 軍政に関することや戦争の兆候、災害や伝染病の発生、国外の情報など
- ・ その他、各種緊急事態の通報

- **軍隊移動**

白村江（はくすきのえ）の戦いで百済救援に赴いた日本軍は三軍に分かれ2万7千人の軍隊移動（663年）

阿部引田比羅夫の三次にわたる征夷の経略（658年～）

駅路の変化と終末

- ・ **拡大・充実期** 飛鳥時代後半～奈良時代（650～800年） 律令国家体制

7世紀末には駅制の確立により制度面まで含めた駅路体系が完成、政権の続いた8世紀後半までは駅路（駅屋、駅馬数も）は拡大・充実

- ・ **減衰期** 平安時代前半（800～1000年） 摂関政治・荘園制

駅路で幅員が減少（例 高槻市の山陽道駅路 10～13m→5～6m）

幅12m前後の駅路が廃絶

理由 大規模征夷が終了（799年の肝沢城設置が最後）、

中央の権威を見せつけるという目的の消滅

維持管理がしやすい道路への変化

地方が担っていた維持管理の負担の減小

- ・ **終末期** 平安時代中期以降（1000年～） 院政・武家政治

道路幅の大幅減（他の道路と同じ1～3m程度）

直進性の放棄（維持・管理の手間を減らすよう付け替え）

駅路本来の特徴が失われ地方の道路網のなかに埋没

駅制そのものが10世紀後半に麻痺し始めて、使われなくなった駅路が廃絶の道を辿った

高速道路の古代回帰

現在日本本土に張り巡らされた高速道路は古代道路（駅路）によく似通っている

- 全路線延長の一致

現在の高規格幹線道路網は1966年の計画では7600Kmであり北海道を除くと6500Km
七道駅路の総延長は6300Kmであり大筋としては等しい

- 路線構成の類似

西海道を除く七道駅路6本が近畿地方から発していたこれは現在の各高速道路に相当

東海道・・・名神・東名高速道

東山道・・・中央自動車道

北陸道・・・北陸自動車道

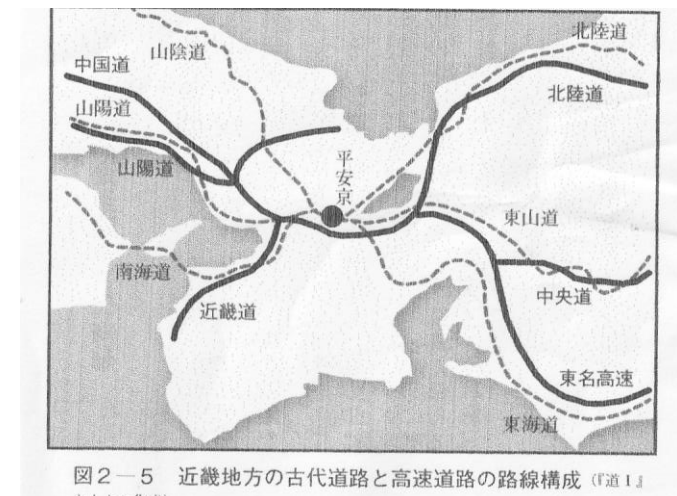
山陰道・・・中国自動車道

山陽道・・・山陽自動車道

南海道・・・近畿自動車道和歌山線

山陰道が歴史的には先行しているが高速道路では背骨山脈を縦貫する
中国道が先行し山陰筋は後回しになった

近畿地方周辺の路線構成を図示、両者の類似性がよく見とられる



高速道路の古代回帰・2

路線位置の相似

東山道と中央自動車道

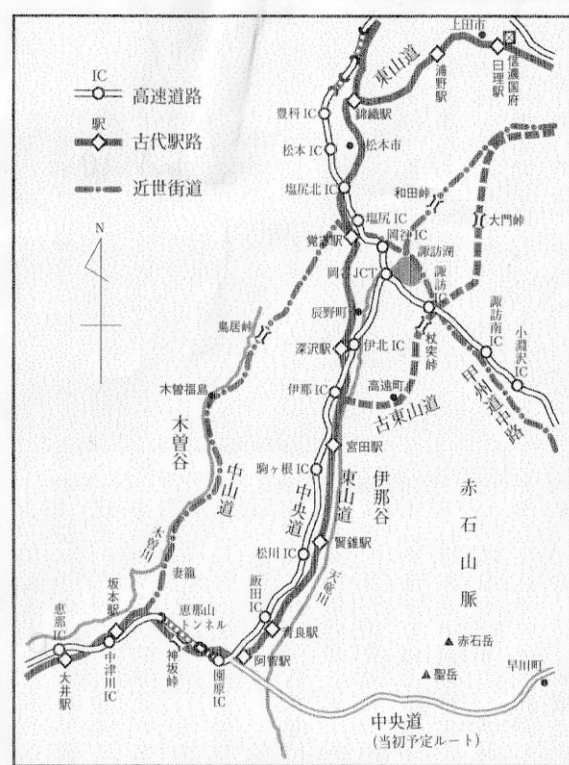


図2-6 東山道と中央自動車道 (『道1』から作成)

日本坂と宇津ノ谷峠

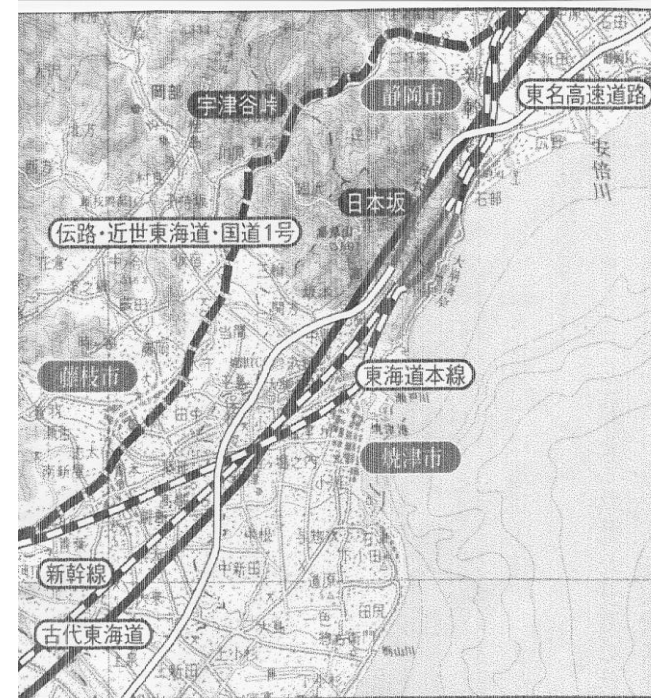


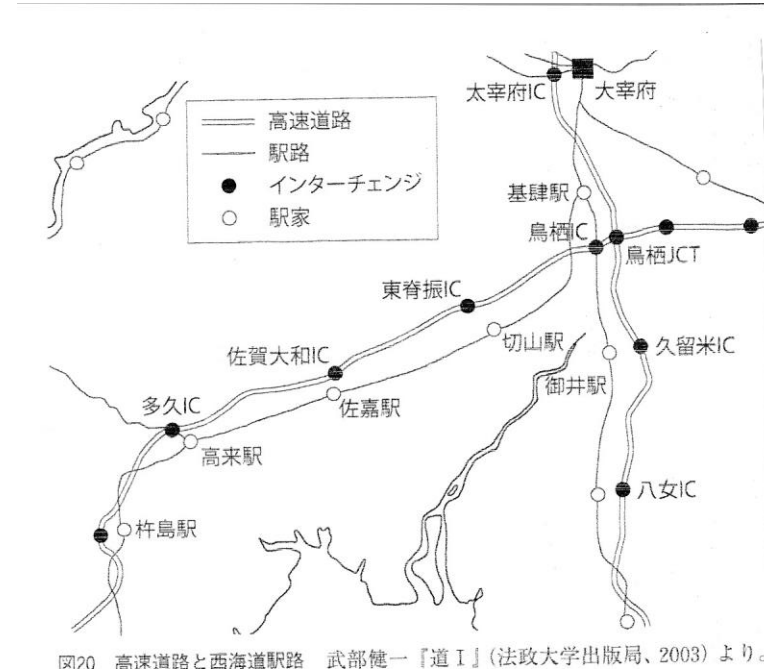
図2-7 日本坂と宇津ノ谷峠

高速道路の古代回帰・3

駅屋とインターチェンジ

古代の駅屋の位置と高速道路の
インターチェンジの位置が、ほぼ
同じであることがおおく見られる
その好例が右の図である

両者の一致は、敷設のコンセプト
(直結・最速・地形克服) が同様に
あったからにほかならない



引用文献

- 1) 近江俊秀 古代道路の謎 奈良時代の巨大国家プロジェクト 祥伝社 2013年4月
- 2) 武部健一 道路の日本史 古代道路から高速道路へ 中央公論新社 2015年5月
- 3) 近江俊秀 道が語る日本古代史 朝日新聞出版 2012年6月
- 4) 国土交通省 道の歴史・古代の道 国交省ホームページ 2015年9月
- 5) 中村太一 日本の古代道路を探す 律令国家のアウトバーン 平凡社 2000年5月
- 6) 足利健亮 地図から読む歴史 講談社 2012年4月
- 7) 木本雅康 遺跡からみた古代の駅家 山川出版社 2013年8月
- 8) 網野善彦 日本社会の歴史（上） 岩波書店 1998年6月