

古代日本の計画道路 —世界の古代道路とも比較して—

木 下 良*

Ancient Planned Roads in Japan : Compared with Ancient Roads in other Countries

Ryo KINOSHITA *

I. はじめに

世界的な古代道路としては、直線的路線をとって計画的に敷設された、紀元前3世紀に始まるローマ道が最もよく知られるが、7世紀に始まった日本の古代道路も、同様に計画的な直線路線を示している。

しかし、そのことが判明したのは1970年代以降のことで、それまでは日本の古代道路は自然発生的な踏分道をいくぶん整備拡幅した程度の、道幅も1~2mほどの曲折の多い小径と考えられていた。

それは、道路は時代を追って発達するものとして、江戸時代の主要街道でも道幅は2間(約3.6m)程度であったから、それから1000年以上も昔の道路は、およそその程度のものだったろうと考えられたことによる。また、古代日本の道路の規範となった、中国の古代道路の実態がよく知られていなかったことにもよるのであろう。

古代ローマとほぼ時を同じくして中国でも、紀元前3世紀に中国全土を統一した秦の始皇帝が、馳道という幅50歩(約70m)の大道を敷設したことが史書に見えるが、その遺跡も知られないまま50歩は過大と見られ、50尺(約12m)の間違いいではないかと考えられていた。

馳道の遺跡は今なお確認されていないが、秦が

匈奴に対する軍用道路として築造した直道は、近年陝西省と甘粛省の境界の子午嶺の稜線伝いに通る部分で確認され、その幅は山間部でも30~40mあり、史書に「塹山堙谷」とあるように、山を切り通し谷部には築堤して一直線に通る状態を示していた。平野部では幅100m近い所もあるといっているので、馳道の幅50歩もまず間違いのない数値であろう。

古代日本は7世紀初めに遣隋使を派遣して、中国の制度の導入に努めたが、当時の隋では幅100歩という御道が建設されていたことが史書に残っており、遣隋使はこのような大道に強い印象を受けたことであろう。

II. 畿内の計画的大道

『日本書紀』によれば、遣隋使派遣後の推古天皇21年(613)に難波から京(飛鳥)に至る大道を作った記事があり、これは堺市で発掘された幅18mの難波大道などに当たるとみられているが、以後たびたび大道の語が見える。

奈良盆地には、南北に平行して等間隔に通る上・中・下の3本の直線道と、これに直交する東西直線道の横大路など、計画的古代道の存在が早くから知られていたが、田村(1942)は下ツ道と横大路に沿って、1町(約109m)方格の条里地割に対する幅約45m(15丈)の余剰分が認められること

* 古代交通研究会会長

* The President of the Association for Researches of Ancient Traffics in Japan

本稿は2000年12月20日に行われた講演をまとめたものである。

から、これをその道路敷として条里地割は兩道を基準に、その道路敷を除外して施行されたと考えられることを指摘した。現在、古代道路検出法の一つとして条里余剩帯と呼ばれている事象の最初の認識である。

さらに、岸（1970）は藤原京や平城京の京域が、これらの計画道路を基準に設定されたこと、また服部（1975）は摂津・河内・和泉の国境の一部が、直線的に通る道路によって形成されていたことを指摘しており、畿内においては直線道路が古代的地域計画の基準線となっていたことが明らかにされた。

しかし1970年頃までは、首都圏としての畿内は特別の地域として、このような計画性を全国に及ぼすことは殆ど考慮されていなかった。

III．全国的な計画道路の検出

1972年に藤岡謙二郎を代表にして、歴史地理学の立場から全国的な古代交通路の調査を実施した。当時は未だ全国的な計画道路網の存在は考慮されていなかったため、この調査は10世紀の記録『延喜式』に記載される駅名の位置比定を主とするものであったが、調査の結果として金坂（1978）による東山道の上野・下野、足利（1978）による山陽道の備前・備中・備後、木下（1979）による西海道の肥前・肥後などの諸国で、直線道路の存在が指摘された。

これらは、地形図や大縮尺地図に見える直線的旧街道や直線的境界線の検討、空中写真による直線の道路痕跡の追求、古駅や古代道路に因むと考えられる地名の存在などを総合的に考察した結果によるものであるが、以来その方法を他の地域にも適用することによって、さらに多くの直線的古代道路の存在が知られるようになった。

これらの方法の中で、ローマ道の調査で効果的に利用された空中写真は、日本でも同様に利用できることが判ったが、一方国土基本図などの大縮尺地図による条里余剩帯の検出は、特に山陽道・南海道などにおいて効果があつた（図1、図2）。



図1 空から見た古代道路の痕跡（西→東）。
佐賀平野を16km一直線に通る古代道路は、空中写真によって明瞭な道路痕跡を認めることができる。（佐賀県教育委員会、1995）

IV．古代道路の発掘

発掘された古代道路は、一般に平地では両側に側溝を備えているので、以下の道幅は両側溝の心々距離をいう（図3）。

都城内の条坊街路は別として、一般道路の発掘では1970年に高槻市郡家川西遺跡で、奈良時代に幅9m以上で平安時代に入ってから6mに狭められた、山陽道の道路遺構が認められたのが最も早い。が、当時は一般に関心が乏しく特に注目されることもなかった。

前記した1972年の古代道路調査で金坂が上野国東山道に想定した、高崎市から前橋市元惣社町に想定される国府前面に通じる直線の道路痕跡は、1979年以降の一連の発掘調査によって幅約6mの道路が検出されたが、9世紀を遡らないことが判明した。すなわち、『延喜式』駅路には当たるが、奈良時代の東山道は別路をとっていたことになる。これに対して、1986年以来、境町と新田町で幅13m、高崎市と玉村町で幅9mの道路が発掘され、これらが奈良時代の東山道に当たることが判明した。

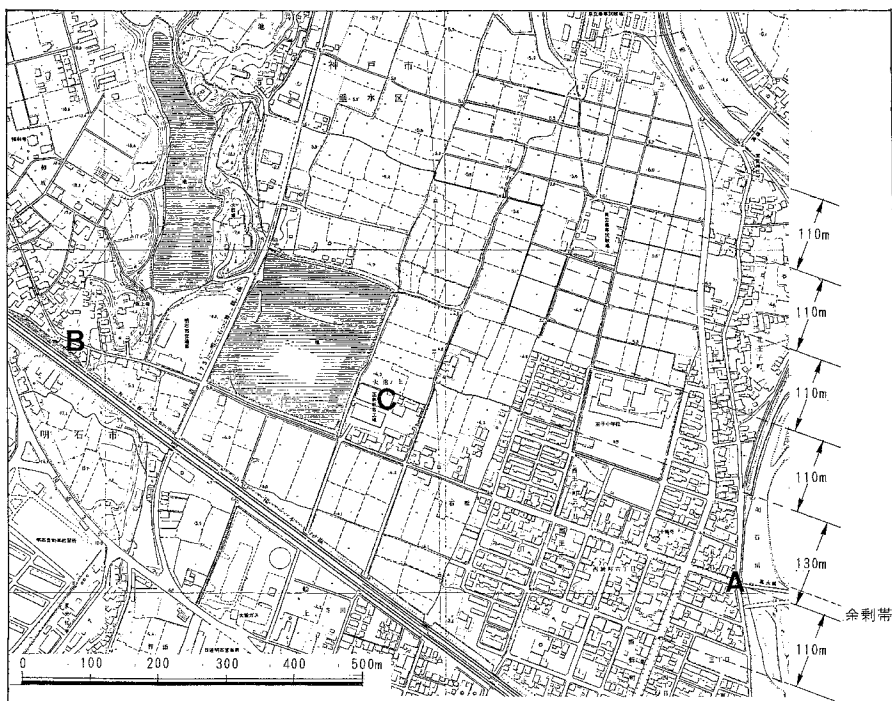


図 2 明石川右岸に認められる条里余剰帯。

近世の西国街道（A-B）に沿って幅約 20 m の条里余剰帯が認められ、C に「大道の上」の小字地名も存在するので、西国街道は古代山陽道を踏襲したが、道幅が狭まったことが判る。（木下原図）



図 3 発掘された東山道の遺構。

群馬県新田町で発掘された、側溝間の心々幅約 12 m ある東山道駅路の遺構。（下新田遺跡発掘調査団，1992）

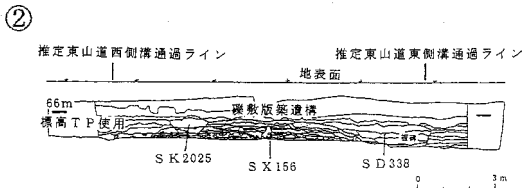
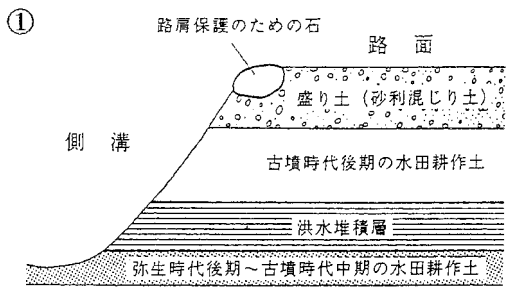
1970 年には岸 俊男が想定した、難波京の朱雀大路を延長する難波大道が堺市域で発掘され、その道幅は約 18 m を測った。

1972 年の調査で木下が『延喜式』駅路に想定した西海道肥前道は、吉野ヶ里遺跡の 1985 年の調査によって道路遺構が確認され、その後想定線の数ヶ所で確認調査が行なわれた結果、この路線は奈良時代の西海道駅路に当り、『延喜式』駅路は別路であることが判明した。

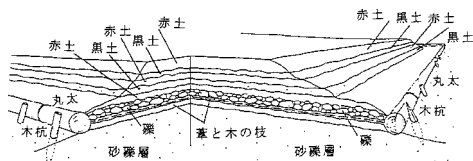
また、金坂が下野国の東山道駅路に想定した、源義家に因んで將軍道と呼ばれる直線道路も、1988 年にその路線の一部が発掘され、9 世紀代の道幅は約 6 m であるが、8 世紀代にはより広い道幅をとったと考えられる状態が認められた。

以上のように、歴史地理学的に想定された古代道路は発掘調査によってそれぞれ確認されたが、一方まったく偶然に発掘されたものもある。

1979 年以来、国分寺市から府中市にかけて一連の幅約 12 m の南北道路が発掘され、さらに 1989 年には所沢市東の上遺跡で同様の道路が発掘され



東山道武蔵路の版築版築遺構断面図 (上村 1999)



低地の東山道断面模式図 (上村 1999)

図 4 古代道路の構造 2 例。

静岡市曲金北遺跡で発掘された幅約 12 m の東海道駅路は、低地に築堤して路肩を保護するために石を入れている。(静岡県埋蔵文化財調査研究所, 1997)

国分寺市恋が窪遺跡で発掘された幅約 12 m の東山道武蔵路は低地に築堤しているが、底部に粗朶を敷き、その上に礫を置き、さらに上部は版築によって築いている。(上村, 1999)

たので、これらの道路は宝亀 2 年 (771) に武蔵国が東山道から東海道に所属替えになる以前の、上野国新田駅と下野国足利駅とに連絡する東山道武蔵路に当ることが確実となり、従来諸説があった武蔵路の路線がほぼ明確になった。なお、一般に道路に伴う遺物は殆ど無いので遺跡の年代が判りにくい、東の上遺跡では側溝内に人為的に埋納されたと見られる須恵器があり、その年代から道路の築造も 7 世紀第 3 四半期に当たると見られることが明らかにされた。

古代道路の幅が、6・9・12・18 m と 3 の倍数 m が多いことは、道路幅が丈 (約 3 m) 単位で築造されたことを意味するものと考えられる。台地で

は側溝は必ずしも連続せず途切れとぎれになっていることもあって、単に路面を区画する意味で掘られたと考えられるが、一方低地にあっては水路となって広がることも多いようである。

路面は単に別の土を入れて踏み固めたものが多いが、時に砂利や土器片を入れたり、砂利を敷き詰めたりすることもある (図 4)。

V. 駅路と伝路

古代の交通制度には駅制と伝制があった。

駅制は緊急連絡の早馬や公文書の通送など通信連絡を駅馬によって行う制度で、直線的路線をとる駅路を敷設して、その 30 里 (約 16 km) を基準に駅を置いた。

伝制は一般公用旅行者に郡家 (郡の役所) で食料と宿泊を供給する制度で、特定の旅行者には伝馬を利用させた。従って、郡家間を連絡する道路の存在が考えられ、研究上の用語としてこれを伝路と呼んでいる。駅路は線状に通る伝路は網状に広がるので、両者の関係は現在的高速道路と一般道路との関係に似ている。

武部 (1985) は、高速道路と古代駅路とは路線を共通にすることが多いことを指摘し、これらの道路は共に集落とは無関係に独自のサービス施設を備え、目的地に最短距離で到達するように路線を決定するので、大地形的に自ずから共通することになったと解釈した。

駅と伝の使用区分は次第に曖昧になり、奈良時代後期になると駅の使用が増大し、山陽道のように伝馬を廃止したところも出てきた。平安時代初期の延暦 11 年 (792) に伝馬は一旦廃止され、後に山陽道・南海道以外では復活したが、この間に駅伝制の再編成が行なわれたらしい。この際、多くの伝路は廃止されたと見られ、駅路が通ったとは考えられない土地で、8 世紀末に廃道になった幅約 6 m の道路が発掘されている。

また、前記した高槻市で発掘された山陽道の道幅が同一場所で狭くなっていること、上野国の東山道駅路が奈良時代には 9 m または 13 m あったのに対して、平安時代には経路を変更して道幅も 6 m になったことなども、このことに関係がある

と考えられる。すなわち、駅伝制の再編成の際に従来の伝路を駅路に転用した所もあったと考えられ、以後は駅路も従来の伝路と同じ規格に統一されたのであろう。

もちろん、奈良時代の駅路が広過ぎて保持に困難であったことも一因であろう。このような大道は、単なる通信連絡のための道路としては広過ぎるので、軍用道路としての意味があったと私は考えている。軍用道路は広ければ広いほど効果的であり、また駅路と伝路とが作る複線の路線も大軍の移動には便宜だからである。

最近発掘された道路遺構には、しばしば車の轍跡と見られる痕跡が残っている。従来は、古代の道路が小径であったと誤解されていたことによるものか、日本の古代では都とその周辺を除けば、車は殆ど使用されなかったと考えられていた。また、律令にも「公式令」行程条に「車は1日に30里」と見える他には、車の使用に関する規定は殆どないからでもあろう。

しかし、以上に述べてきたように道路が整備されていたとすれば、車の使用を考えない方が不自然である。西日本の各地に「車路」の地名があるが、これらは殆ど例外なく古代計画道路の通過地となっていて、明瞭な道路痕跡を残している所が多い。特に、肥後国では駅路以外に国府と古代山城の鞠智城とを連絡するルートを車路と呼んだとする伝承が残されている。これは、まさしく軍用道路として開かれたもので、その車はおそらく牛車で轡重車として用いられたのであろう。駅路にも牛に因んだ地名が残り、牛と記した墨書土器が各地の駅想定地で出土しているからである（図5）。

VI. おわりに

以上に述べたように、7世紀に始まった日本古代国家の道路は、ローマ道と同様に計画的に建設されていた。ローマ道ほどに厳重な舗装は施していなかったが、道幅は日本の方が広い。このような広い道路は中国の影響によるものであろう。

日本と同様に中国の影響を受けていた、朝鮮半島でも同様の道路が敷設された可能性が高いが、日本の古代道路研究の成果は、古代道路の研究が

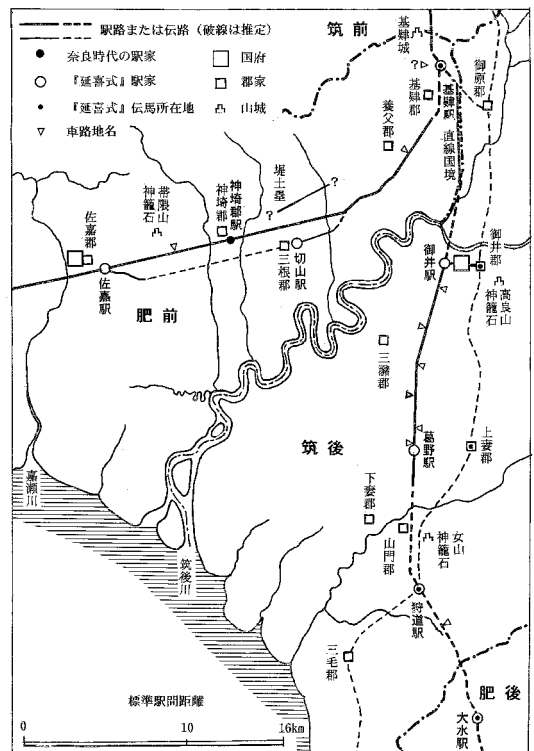


図 5 複線的に通る駅路と伝路.

筑後国の駅路は車路地名を列ねる路線に想定され、久留米市と筑後市で幅 10 ~ 12 m の道路が数ヶ所発掘確認されている。伝馬を置いた郡家はこれに沿わないので、伝路は別路をつたったことになる。佐賀平野でも 3 本の道路構構が確認され、中央が図 1 に示した奈良時代の駅路で道幅は 8 ~ 15 m であるが、平安時代の駅路は本来は三根郡家を通る伝路であったと思われる、より狭い南側の道路に移った。埴土埴は版築された築堤道路と思われる、これに連なる幅 6 m の道路が確認されているので、これも神埼郡家と養父郡家を繋ぐ伝路であったと思われる。なお、筑後と肥前の国境は直線的に通る駅路に沿って設定されていた。(木下, 1995a)

遅れていて殆ど調査もなされていない、中国や朝鮮半島の今後の研究・調査に、大きく資することになる。

前記したように、紀元前3世紀に西洋と東洋に起こったローマと秦の両古代帝国は、共通して計画的な道路網を整備したが、これら旧大陸の古代文明とは全く無関係に、15世紀になって起こった新大陸のインカ帝国でも、征服者のスペイン人を驚嘆させたほどの、直線的路線をとる計画的な大

道を備えていた。ただし、インカには馬が居なかった。ので緊急連絡にも飛脚が走り、急傾斜地には階段を設けていた点が異なっている。

世界的に、中央集権的国家体制をとる古代国家は共通して計画的な道路網を持っており、日本の古代道路もその一例に当ることになるから、日本の古代道路研究も世界史的な意義を持つことになるであろう。

参考文献

- 足利健亮（1978）：備前国・備中国・備後国。藤岡謙二郎編：古代日本の交通路。大明堂，81-106。
- 服部昌之（1975）：古代における直線国境について。歴史地理学紀要，17，5-29。
- 服部昌之（1983）：律令国家の歴史地理学的研究。大明堂，472p。
- 飯田充晴（1994）：埼玉県東の上遺跡の道路遺構。季刊考古学，46，36-38。
- 金坂清則（1978）：上野国・下野国。藤岡謙二郎編：古代日本の交通路。大明堂，52-89。
- 木本雅康（2000）：古代の道路事情。吉川弘文館。
- 木下 良（1979）：肥前国・肥後国。藤岡謙二郎編：古代日本の交通路。大明堂，69-130。
- 木下 良（1983）：古道と条里。条里制研究の諸問題，奈良国立文化財研究所，35-56。
- 木下 良（1985）：古代的地域計画の基準線としての道路。交通史研究，14，56-78。
- 木下 良（1988）：空中写真による計画的古代道の検出。考古学叢考，中巻，吉川弘文館，33-68。
- 木下 良（1990）：日本古代道の道幅と構造—発掘の成果から—。交通史研究，24，1-14。
- 木下 良（1995a）：日本古代道路—駅路と伝路の変遷を中心に—。古代文化，47，古代学協会，199-209。
- 木下 良（1995b）：古代の交通体系。日本通史，5，岩波書店，187-222。
- 木下 良編（1996）：古代を考える・古代道路。吉川弘文館，342p。
- 木下 良（1998）：道と駅。大巧社。
- 岸 俊男（1970）：古道の歴史。6，角川書店。
- 岸 俊男（1988）：日本古代宮都の研究，岩波書店，所収，29-46。難波-大和古道略考。小葉田 淳教授退官記念国史論集，読史会。日本古代宮都の研究，所収，105-117。
- 中村太一（2000）：日本の古代道路を探す—律令国家のアウトバーン—。平凡社。
- 佐賀県教育委員会（1995）：古代官道 西海道肥前路。佐賀県教育委員会。
- 坂爪久純（1995）：上野国の古代道路—牛堀・矢ノ原ルートとそれをめぐる道路遺構について—。古代文化，47，210-219。
- 下新田遺跡発掘調査団（1992）：下新田遺跡発掘調査調査報告書。下新田遺跡発掘調査団・新田町教育委員会。
- 静岡県埋蔵文化財調査研究所（1997）：曲金北遺跡（遺物・考察編）。静岡県埋蔵文化財調査研究所，201-214。
- 武部健一（1985）：日本幹線道路網の史的変遷と特質。土木学会論文集，359-3，1-16。
- 田村吉永（1942）：大和の上中下道及び横大路について。大和志，9，129-132。
- 上村昌男（1999）：東京都国分寺市恋ヶ窪谷低地の道路遺構。古代交通研究，9，古代交通研究会，71-77。