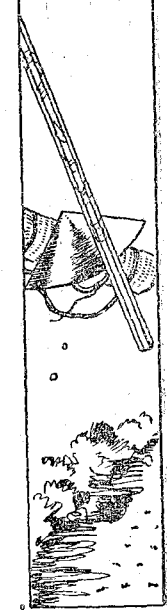


史料

大化改新以前の道路交通

——「日本道路交通史」の第一章——

渡部 英三郎



- 一、序（有史以前の道路交通）
 - 二、國家經略の進行と道路網の擴大
 - 三、蹊せきから人工的道路への發達
 - 四、古代驛制の片影
- 一、序（有史以前の道路交通）

大化改新以後の道路交通に就いては、律令制驛制及びその他の記録を通じてその相貌を想見することが出来るが、

大化以前の道路交通に關しては、知るべき資料が極めて少く、「古事記」「日本書紀」「皇年代私記」等をはじめ二、三の文献及び古代支那の文献に見出される斷片的な記述によつて、その片影を窺ひ得るに過ぎない。殊に遠く太古へ、歴史の曙時代にまで遡ると、其處には最早や道路交通に關して直接に知るべき資料は全く無く、ただ未開種族に關する研究の結果などに據る類推的な想像が許されるばかり

りである。

何れの種族または民族に在つても、道路交通の起原は遠く原始人の漂泊的群行の時代にまで遡るであらう。人類學者や社會學者の未開種族に關する研究に據れば、進歩の最も低い階程に在る原始人は、恰かも獸類の群行するやうに、小群を成し、食物を求めて漂泊する。樹木の蔭、岩穴、地の窪みなどは彼等の行く先々での宿泊所であつて、木實、草根、容易に捕へることの出來る小獸や魚貝などをはじめ、蝸牛、白蟻等の小虫類に至るまで、凡そ彼等の食料とならざるはない。道路は、原始人の斯る生活と起原を同じふするであらう。彼等が小集群を成して、食物を求めながら往行するとき、それが繰り返されると、其處には草や灌木などが踏み分けられて土が露出し、わずかに踏付け得るやうな蹊が形づくられたであらう。そうした蹊は、原野、森林湖沼、河川の邊りなど、彼等の求める食物の在る處を、貫いて、または斷續しつゝ、走つてゐたであらう。そして一度蹊が形づくられると、その附近を彷徨する幾つもの小集群

は、自然にその跡を辿るやうになつたに相違ないのである。今でも山深い里に住む人々の、粟を拾つたり、菌を狩つたり、または狩獵する時などに稀れに通る、有るか無しかの覺束かない蹊が、小谷の溪流に沿つたり、森林の間を窺つたり峯の上を走つたりしてゐるのを見かける人々は遠い祖先のそうした原始的な道路の面影を想見するであらう。

それから非常に長い歲月が流れて、未開種族が緩慢な進歩の階程を上り、一定の土地に定住して原始的な農耕の生活を營むやうになると、彼等の社會的、經濟的の進歩に順應して、道路も發達して來た。彼等の聚落から四邊の耕地へ通ずる通路も拓けたし、また鳥獸の多く棲み、木實、草根の豊かな附近の森林や、魚貝の多く住む河川湖沼の邊りへの小徑なども拓けて來た。斯うして聚落を起點とする幾條かの蹊が開けて、聚落民の經濟生活社會生活を營む上の重要な通路となつた。道路自體はいふまでもなく、まだ自然に踏み固められた蹊に過ぎなかつたが、それ等の道路が途中を、當時の技術でさほど架橋に困難でない小川など

に遮られてゐる場合には、往々にして架けられた。橋は勿論、最も原始的な丸木橋であつたが、兎に角、斯くして通路を連絡する橋梁が發明せられた。我が國では神話時代から橋梁の存在が反映してゐる。橋梁は陸上交通の施設の中で最も夙く工作された工作物であつた。また聚落が大きくなると、河川や湖沼などの附近に在つて、通行のため必要な場合には、渡舟の便も開かれた。獨木舟や樹皮舟などが使用せられた。「古事記」や「日本書紀」などに散見する「葦船」「石楠船」「天鳥船」「天磐機槿船」なども、遠い祖先の水上交通の片影を反映するが、また斯うした場合に用ひられた原始的な渡舟とも聯關を有つ文學であらうと思はれる。

定住の農耕生活がはじまると、何れの種族も同様に、人口の増加が齎らされた。そして一つの聚落から新しい聚落が分離して幾つもの聚落が附近に形成されて行つた。同じ種族に屬する多くの聚落の間には常態として協力や互助が行はれ、平和的な關係が続けられた。自然に、聚落と聚落との間には、それを連ねる蹊が通じ、地形によつては水

路も利用せられた。かくて同種族が遠隔の地方にまで彌漫すればするほど、道路網は延長され、交通の行はれる範圍は擴大されて行つた。共通の血によつて結ばれてゐるところが信念され、共通の言語や習慣を有つ彼等の間には、政治上軍事上、經濟上または宗教上の必要に基く交通が次第に頻繁に行はれ、道路は益々重要性を加へて來た。例へばイロロイ族（アメリカン、イ）の間では、和戰の決定、使節の派遣と應接、異種族との條約締結、隸屬種族の問題處理、共同の祭祀等をはじめ、種族全體の生活や利害に重大な關係を有つ事項に就き、屢々種族會議が開かれたが、その時會議の召集を必要と認めた聚落は、四隣の最も近接してゐる聚落に對して、開催の場所、時日、會議の目的等を通報するため飛脚を派遣し、その通報を受けて聚落は次の部落へ通報する義務を帯び、同じ方法が最終の聚落に至るまで續けられて通報が完了した。各聚落の代表者（酋長）は、會議が開催される一、二日前に、その部落の地内へ多くの從者と共に到着して、野營し、愈々會議の當日となり

彼等は何れも主催部落の酋長によつて正式に迎へられ、會議の場所と定められた林の間に入つたといふ。共同の祭祀が行はれる場合にも略同じやうな方法が採られた。異種族との戦闘開始の危機が迫つたり、その他の危険の襲來が豫見されたりする場合などにも、それを通報するための、急使が他の部落へ遣はされた。例へばオーストラリヤの内地に住む野蠻種族の間では身體に一定の彩色を施したり、頭髮に所定の修飾を附けたりした飛脚が遣はされたといふしまた南アメリカの土人の間には綱や革紐に種々の結び目を附けたものを携行する飛脚が送られた。アフリカ族やマレ1族などの間にも略同じやうな習慣があつた。これ等のこととは未開種族の間に於いても、彼等の多くの聚落を連絡する道路があつて、可なり遠隔の地方との間にさへ相當の交通が行はれてゐたことを示すものである。彼等の間には集會や祭祀や其他非常な場合などに於いてばかりではなく日常に在つても交通が行はれてゐた。ある種族の間には、狩獵や漁撈のために、他の聚落を通過する際に、獲物の一部

を其處の酋長に贈る習慣が行はれてゐたし、また遠隔せる聚落と聚落との間にさへ、特殊な獲物の交換が行はれてゐた。また彼等の間に、性的目的に因る往來が繰り返されてゐたことも、一般的であつた。日本の神話中にもそうした交通の面影が見出される。かくして未開人の社會に於いても既に道路は彼等が經濟的、社會的、政治的生活を營む上に重要な役割を有つてゐたのである。異種族との間に、接觸を生ずると道路は益々延長を加へ、道路交通の範圍は著しく擴大せられた。其處では、遠隔の地方にまで、大集團を成した鬮鬮群の往來があつたし、また外交上の目的を有つ使節の往還も繰り返されたからである。そうした事例は屢々未開種族の間に見出されるばかりでなく、古代國家の有史以前などにも片影が窺はれる。大國主命の「國讓り」の物語りなども異なる二種族の間に於ける外交事件の顛末を反映する一例であらう。高天原の御側から屢々使節を遣はされたといふ御物語は、太古に於いて日本民族の根據地方と出雲地方との間に道路交通が開けてゐた面影を傳へるも

の思はれる。

優強な種族または民族が四隣の異族の經略に成功し、それ等の地方との間に密接な政治的、經濟的關係を生ずると道路交通の發達に更に、強い拍車がかけられた。歸屬した多くの地方から、首都に向つて貢物を運搬するためには、自然のままに踏み固められた從來の道路に工作を加へなければならぬ箇所もあつたらうし、道路を横切つて流れてゐる河川には、少くとも人馬が重い荷物を負つて渡るに堪へるだけの橋を架けるか、または獨木舟や樹皮舟などよりは進歩した構造の渡舟が設備されなければならなくなつたらう。そうして貢物や捕虜（奴隸）を運送し護送する人々ばかりではなく、政治的使命を帯びた使節なども屢々往來するやうになつた。かくして異種族間の交通を隔絶してゐた政治的障壁が除去去られ、國家の經略が進められてゆくに隨つて、益々政治の中心を起點とする道路網が延長し、道路橋梁渡船等の交通施設が改善され、交通の範圍が擴大されて來た。（そして非常に強大なる帝國が隆興すると道路

もアツシリヤ帝國やローマ、エジプトなどに、その遺跡を見出されるやうな高級の大道路にまで發達したのである）諸國民の多くが、歴史の表面に姿を現はしたのは、斯る原始國家への發展過程に於いてであつた。日本民族の歴史もそうした過程に、その黎明を見出される。

二、國家經略の進行と道路網の擴大

——道路交通發達の政治的經濟的背景——

神話の中に「天浮橋」「天八衢」「道反大神」「衝立船戸神」「道敷大神」などをはじめ、交通現象に聯關を有つらしい名詞が、屢々見出されるが、それ等は何れも遠い祖先の、水陸交通への關心を想見せしめる以外、太古の交通に就き何物をも我等に教へるところがない。

神武天皇の御東征、崇神天皇の御世に於ける四道將軍の御派遣、景行天皇の九州御親征、日本武尊の熊襲及び東夷御征伐の御物語（「古事記」などは、何れも異種族の討滅や綏撫が漸次進められ、日本民族の國內統一が進行しつゝ、あつた事態を反映し、同時に近畿地方（日本民族の根據地）

を中心とする水陸交通の範圍が擴大してあつたことを示唆するものでなければならぬ。即ち神武天皇の御東征に關する御物語は、瀬戸内海、九州東海岸、熊野灘、伊勢灣等に最も夙くから水路が開け、その沿岸地方一帯に、日本民族の勢力が伸びつゝあつた有様を示すものである。また四道將軍の話は、國內の平定が東海道、北陸道等をはじめ更に南地に向つて進みつゝあつた形勢を物語る。それに關して「古事記」は「また此の御世（崇神天皇）に大毘古（大日靈命）の命をば高志の道（北陸方面）に遣はし、其の子連沼河別（沼河別命）の命をば東方十二道（東海方面）に遣はして、その伏（あつち）はぬ人どもを言句（ことば）和さしめ、また日子坐（ひといま）の王をば丹波の國に遣はして、玖賀耳（くがみみ）之御笠（みかさ）を殺らしめたまひき」と記し、「日本書紀」は「大彥命を以て北陸に遣はし、武渟川別を東海に遣はし、古吉備津彥を西海に遣はし、丹波道主命を丹波に遣はしたまふ。若し教を受けざる者有らば兵を擧げて伐て。既にして共に印綬を授（たま）ひて將軍と爲たまふ」と記してある。二書の記すところに多少の相異はあるが、それは何れにしても、近畿地

方を根據とせる日本民族の經略の手が、遠く東海道、北陸道、中國地方、丹波地方等に向つて伸びつゝあつたことをそしてまた同時に近畿地方を起點とする道路が、それ等の地方に向つて開けつゝあつたことを示すものである。景行天皇の九州御親征及日本武尊の東西御征討に關する御物語に於いては、東は陸奥の東海岸地方から西は九州の南部地方に至るまで交通の範圍が擴大されてゐる。

「註」(一) 景行天皇の御西征の經路は、山陽道を陸路によつて周防へ進み、沙摩（さま）の津（周防）から舟路により九州へ渡御、東海岸に沿ひ、宇沙、頑田、直入縣、子湯縣等を経て、進路を西に轉じ、夷守、熊縣を經過、西海岸に沿つて北上、八代縣、高來縣、御木、八女縣、的邑、長峽縣等を過ぎ、海峽を渡り長門に着御、それより再び陸路により大和へ還御遊ばされた。(日本書紀) また日本武尊の熊襲御征伐の經路は、往路に就いては記されていないが、歸途は九州から海路により、瀬戸内海の津浦を經過しつゝ大和へ歸還遊ばされた(同上)

次に、日本武尊の東夷御征討の經路は極めて漠然としてある點もあるが、東海道を通過して、相模から海灣を横斷して、上總下總地方へ出で、葦浦（下總）から、海路により竹水門（常

陸?)に御上陸。其處から陸路により、東海岸に沿つて北進、日高見國(陸奥地方?)まで征旅遊ばされた。御歸途は、同じ陸路を南下、武藏、上野、甲斐、信濃、越等を経て近江に至り、伊勢まで到着遊ばされた(同上に據る)

然し、當時に於いて既に、斯様に廣汎な地域に亘り一應近畿地方からの通路が開けてゐたとしても、それ等の道路は決して安全な、そして繼續的な交通の行はれる道路ではなかつたであらう。蓋し遠境の異種族は、一度近畿地方からの遠征軍によつて征服せられたり、またはその綏撫によつて歸服したりしても、反覆常なく、彼等を全く皇化に浴せしむるには長い歲月を要したに相違ないからである。『日本書紀』が屢々東夷の離反動搖の面影を傳へて「東夷多く叛き邊境騷動む」とか「今東國安からずして暴神多く起る。亦蝦夷悉に叛きて屢々人民を略む」とかまたは「各封堺を貪りて並に相盜略む、亦山に邪神あり、郊に姦鬼あり、衢に遮り、徑に塞りて、多く人を苦ましむ」と記してゐるなどは、當時一應通路が拓けてゐたにしても、異種族

の離反動搖によつて、道路交通の安全が屢々阻碍されてゐた有様を想見せしめる。

西曆一、二世紀頃(皇紀七百年代)の日本の社會に就いて、後漢書「東夷列傳」は「倭は韓の東南大海の中に在り。山島によりて居を爲す。凡そ百餘國、武帝が朝鮮を亡ぼしてより、使驛の漢に通ずるもの三十餘國ばかり、國、皆王を稱し、世々統を傳ふ。其の大倭王は邪馬台國に居る」と記してゐるが、これも右に引用した「日本書紀」の記述など、聯關し、當時尙、皇化の外に蟠居して、獨立的な小社會を成してゐた異族の少くなかつた有様を思はしめるに充分である。またそれから數世紀後(西曆五世紀頃(皇紀一、一〇〇年代)の日本に就いて「宋書」が當時日本から支那に送られた國書の一節として「昔の祖、禰より躬ら、甲冑を擐し、山川を跋渉して寧處に違あらず、東毛人の五十五國を征し、西衆夷六十六國を服し、海北九十五國(海北九十五國は朝鮮半島の諸族と推定されてゐる)を凌平し……」と記してゐるのは、その頃(雄略天皇)になつてもまだ同じやうな狀態が續き、これ等の皇化に浴せぬ東西の異

族に對して、盛んに征略の手が伸べられつゝあつたことを示すものである。

かゝる事態の下に在つては、近畿地方を起點とする道路がそれ以前に征服軍によつて一應開かれてゐたとしても、それ等の通路は、前にも述べた如く、通行無碍な交通網を成してはゐなかつたであらう。まだ、全國的な道路交通を發達せしむべき政治的、經濟的條件が具備されるに至らなかつたからである。

然し、年代を經過するに隨つて全國的範圍に於ける、道路交通の發達を齎らすべき種々の條件が、先づ經略の完成せる地方からはじめて、漸次全國的に發展して來た。即ち征服または緩撫の手段によつて獲得された新しい勢圍に對して、種々な政治的工事が施され、從來道路交通の發達を阻碍してゐた障礙が除き去られた。その必然の結果として、中央と地方との政治的、經濟的關係が緊密になり、道路交通は非常な重要性を加へて來たのである。異族の聚落を征服すると、彼等を近畿地方へ拉し來て部民としたり、

其の他の地方へ移住させて土地の開墾や耕作に従事させたり、または兵務に就かせたりする方策が採られた。遙か後代の奈良朝から平安朝の初期にかけてさへ、蝦夷に對し、如何に屢々同様の方策が行はれたかは、「日本書紀」「續日本書紀」の記述によつて明かに知られる。一方また中央貴族の一門を盛んに地方に送つて、その地方の支配に當らしめた。斯うした統治の方策は、記紀の記述などにその片影が窺はれる。例へば「日本書紀」が景行天皇の御世に就き「夫れ天皇の男女前後併せて八十子まします。然れども日本武尊、稚足彥天皇、五百城入彥皇子を除きこの外、七十餘の子は、皆國郡に封して、各其の國に如かしめたまひき。故れ今の時に當りて、諸國の別と謂ふは即ち其の別王の苗裔なり」と記してゐるなどは顯著な一例である。獨り皇族のみに限らず、中央貴族の一門子弟にして、新らしい歸服地へ移住し、其處に土着して支配に當る者が少くなかつた。諸國に令して（成務天皇五）（年の九月）以て國郡に造長を立て、縣邑に稻置を置き、並に楯矛を賜ひて以て表と爲す」

といふ「日本書紀」の記述などは、かゝる方策が可なり一般的に行はれてゐた事實を反映するものと思はれる。同じやうな記事は他にも屢々見出されるが、斯様な経略の方策は原始以來各地に蟠居してゐた異族の根強い勢力を根底から覆して、彼等の離叛動搖する機会を除き、政治的統一を齎らしつゝあつた。かくして一つの地方が新らしく経略せられる毎に、其地方と近畿地方との間では道路交通が安全となり、近畿地方を中心とする安全な道路網がそれだけ擴大せられていつた。

一方また政治組織の重要な一部門として發達した租税制度の樹立は、此等の全交通網を通じて、著しく交通量を増加し、随つてまた道路交通の發達を促す原因となつた。上に於ける租税制度の創始は崇神天皇の御世に於ける「弓弭調」「手未調」にその反映を見られる。

「註(一)」故れ、天の下平らぎ、人民富み榮えき。こゝに初めて男の弓端の調、女の手未の調を貢らしめたまひき(古事記)

始めて人民を校へ、更に調役を科す。此れを男の弓弭調、女の

手未調と謂ふ。(日本書紀)

斯如き租税の制度化に因つて、從來贈物またはその他の形態に於いて、不規則的に、時をり宮廷に獻納せられたに過ぎなかつたであらう人民の貢物は、今や租税の形態に於いて、規則的に、そして一般的に、凡ゆる地方から貢納せられるに至つた。記紀の右の記述によつても知られるやうに、はじめは單に男の狩獵による獲物や、女の手工による産物のみが、課税の目的とされたに過ぎなかつたが、次に述べるやうな農業生産の發達に伴ひ、やがて米穀が課税の重要な對象となつたことは、後代の税制から遡考しても明かである。そしてそれ等の物資が悉く中央へ運送せられたのではなかつたにしても、兎に角、斯る租税制度の成立は、各地方から近畿地方へ運搬せられる物資の數量を著しく加へると共に、その時期を定期的ならしめ、随つて道路交通の發達に一つの新时期を劃したことは想像に難くない。

また「古事記」や「日本書紀」の記事を通して屢々見られる土地の開墾やそれに伴ふ農業土木の施行などは何れ

も、當時に於ける、農業生産の發達を表徴するものであつて、それも相因果して道路交通の發達を促す重要な原因となつた。上代に於ける土地開墾、耕地の増加は屯倉(皇室御田料)の發達によつて代表的に示されてゐる。例へば崇神天皇の二十七年には來目邑に屯倉が設置せられたし、同五十七年には諸國に命じて田部(耕作に従事する部民)屯倉を設置せられた。(日本書紀)また、仲哀天皇の二年には淡路に屯倉が定められた、仁徳天皇の御世には大和地方に設けられた記事が見える。(同上)土地の開墾は、臣下の豪族も競つてそれを行つた。後、大化元年の詔勅に「又國縣の山海林野池田を割りて以て己の財と爲て、争ひ戦ふこと已ます或は數萬頃の田を兼ね併せ、或は全く容針少地も無し(中略)今百姓猶乏し。而るを勢有る者水陸を分割(むじぎ)きて私地と爲し(下略)」と仰せられてゐるのは、當時に於ける土地兼併の状態を示し、そしてそれ以前から有力な豪族等が盛んに土地を兼併獨占しつゝそれを開墾してゐた有様を想見せしめるに充分である。

同時に、耕地を水害から防護する爲めに、または水利の

便を目的として農業土木が頻繁に起興された。景行天皇の六十二年に關する次の如き「日本書紀」の記述は、當時の社會に於ける農業土木の重要性を示す。

農は天下の大なる本なり、民の恃みて以て生くる所なり。今河内狭山の植田水少し。是を以て其の國の百姓農事に怠れり。其れ多に池溝を開りて以て業を寬めよ。冬十月依網地を造る、十一月刈坂池反折池を作る(古事記にもほゞ同様の記述がある)

その他神功皇后、仁徳天皇、履中天皇の御世以降の頃にかけて、農業土木が屢々、大規模に實施せられた記事が見える(日本書紀)

斯如く、國內の政治的統一の進行に伴ひ、屯倉をはじめ、中央貴族の耕地が諸國に於いて増加し同時に水利施設が整備されてゆくに隨つて農業生産が著しく増大したことはいふまでもなく、そして斯等の生産物を運搬することの必要は、租稅制度の發達なども關聯して道路交通の發達に拍車をかけるに至つた。かくして道路交通は、國民の政治的

經濟的發展と表裏して益々發達の過程を辿つたのである。

三、蹊から人工的道路への發達

右に述べたやうな事態が展開して來ると、道路は益々重要性を加へて來て最早や自然の蹊路のまゝに放置することが許されなくなつた。

歴史の曙時代に於ける我が國の道路が、如何なる状態に在つたかは、明がでないが、恐らくはまだ、何れの道路も自然に踏み固められたまゝの蹊の域を出でなかつたであらう。まづ記紀の記述によつて最も古い時代の道路の面影を窺はぶ。「古事記」には水上交通に關係を有つ記事が頻繁に見出されるに係らず、道路交通の面影を窺はせる記事は殆どないが、「日本書紀」には太古の道路の状態を想見させる記述が、極めて斷片的ではあるが屢々見出される。例へば神武天皇御東征の御物語中、河内國白肩津から龍田へ通ふ道路に就いて「而るに其の路狭く峻はしくして、人並み行くことを得ず、仍ち還りて更に東のかた、膽駒山を踰えて、中洲（奥地の意味？）に入らむと欲す」と見えるのも其の一つであ

るし、「頭八咫鳥」の話で、熊野邊りの山中の御行軍に就き「而かも山の中峻絶して、復た行くべき路無し、仍ち棲違しじまひて、其の跋涉まよむ所を知らず（中略）是の時に、大伴氏の遠祖、日臣命、大來目を帥ひゐ、元戎に督將として、山を踏み、行を啓きて、仍ち鳥の所向むかひのまゝに仰ぎて追ふ」とあるなども其の一つである。また大和國宇陀地方の進軍に關しては「賊虜の據る所、皆是れ要害の地なり。故れ道路絶え塞りて、通るべき處無し」と記してゐる。應神天皇の御世頃の、吉野地方へ通ずる道路に就いては「夫れ國樞（異族の名稱）は其の人と爲り、甚だ淳朴なり（中略）其の土は京より東南、山を隔て、吉野河の上に居り、谷深くして道路狭く峻し、故れ京に遠からずと雖も、本より朝來（朝來）くること希なり」と記してゐる。また支那の文獻（魏志和人傳）は、上古の對島に關しその道路の状態を「土地は山峻はしく深林多し、道路は禽鹿の徑の如し」と記してゐる。これ等は多く山嶽地帯に於ける道路の記述であるが、海濱地方や平原地方の道路も恐らくは「人の並み行く」ことの出來い「禽鹿の徑」の如き

ものであつたらう。ただ人馬の僅かに通ることの出来るに過ぎない小徑が曲り蜿つて踏み固められてゐたに過ぎないであらう。そして斯うした道路の状態は建國以後の時代に於いても、長い間續いたことであらう。崇神天皇の十七年に關する「船は天下の要用なり。今海邊の民、船無きに由りて以て甚に歩運に苦しむ。其れ諸國に令ちて船舶を造らしめよ、冬十月、始めて船舶を造る」といふ「日本書紀」の記事などは、海邊に於いてもまだ道路が發達せず、陸上交通が極めて困難であつた有様を物語るものであらう。然るに、前述せるやうに、中央と地方との政治的關係が密接になつて、屢々政治的使命を帯びた使者や、異族征略鎮壓の將軍などが往來したり、諸國に在る中央貴族の耕地から收護される産物や、租税として諸國から收納される多量の物資を中央へ運搬したりする必要が生ずると、道路を斯様の状態のままにして置かずに、それに人工を施し改良を加へなければならなくなつた。危険の箇所は、路線の一部を變更して他の場所を通したり、または工作を加へて危険を

除いたりしなければならなかつたであらう。また傾斜の急な坂道などは、少くとも人馬が重い荷物を負つて通行することが出来るまでに、勾配を緩和しなければならなかつたし、當時の技術を以つて架けることの出来る河川には橋を架け、架橋の困難な大河には渡船の便も設備しなければならなかつた。そしてそれ等の橋も渡船も人馬や荷物を渡すに堪へるものでなければならなかつたから、未開人の間に見られる原始的な丸木橋や樹皮舟などに比較しては遙かに進歩したものであつたに相違ないのである。

道路への人工の施行が、何時の時代頃に始つたかに就いては明かでないが、「皇年代私記」は山陽道々路の開通を第二代綏靖天皇の御代に歸して「此時山陽道踏始」と記述し、また南海道及び東海道の道路の開通を第八代孝元天皇の御世に係け「或云、此時東海道南海道踏出」(扶桑略記にも同様の記述がある)と記してゐる。「踏始」または「踏出」の意味は明瞭を缺くが、單に蹊路を通行しはじめたといふことではなく、斯等の道路の重要性が認められて、必要な箇所人工を施し、

除いたりしなければならなかつたであらう。また傾斜の急な坂道などは、少くとも人馬が重い荷物を負つて通行することが出来るまでに、勾配を緩和しなければならなかつたし、當時の技術を以つて架けることの出来る河川には橋を架け、架橋の困難な大河には渡船の便も設備しなければならなかつた。そしてそれ等の橋も渡船も人馬や荷物を渡すに堪へるものでなければならなかつたから、未開人の間に見られる原始的な丸木橋や樹皮舟などに比較しては遙かに進歩したものであつたに相違ないのである。

それを開通した意味に解すべきであらう。「續日本書紀」を始め「六國史」などに現はれて來る後代の、新道路の開通は、何れも斯る意味に解せられるからである。「皇年代私記」が、如何なる根據に基いて、山陽道や東海道や南海道への道路開通を、闕史時代とされる此等の時代に歸してゐるかは、全く不明であつて、少くとも「古事記」や「日本書紀」には、その根據が求め得られないのである。

山陽道は、瀬戸内海と共に、最も古い時代から日本民族の主要な活動地帯であつたし、殊に朝鮮半島との間に、政治的交渉を生じてからは、日本の表道路として交通の要衝を成してゐた。また近畿から淡路、四國を連ねる南海道も、内海を挾んで山陽道に對し、古い時代からの重要な活躍地帯であつた。東海道は比較的後代まで先住民族の居住地帯であつたと推定せられるが近畿に接續してゐる地理的地位と、その溫暖な風土と豊饒な地味とは、夙くから日本民族の經略的活動を此の方面へ誘致した。隨つてこれ等の地方へは最もはやくから、近畿地方からの道路が通じ、そして

必要な工作をも加へられたであらうことは容易に肯かれるが、然し少くとも道路に改修的工作が加へられた時期は、右に述べたやうな、斯等の地方の政治的統一や經濟的發展の時期と聯關なしには考へられないであらう。恐らくは「皇年代私記」が記してゐるよりも、遙か後代のことと屬するであらう。

近畿地方に在つては、斯等の遠隔地方へ通ずる道路に於いてよりも夙く、屢々自然の蹊路に工事を施して、改良が行はれたであらう。殊に宮殿から貴人の墓地や、豪族の邸や、主要な屯倉や、必要な津浦などへ通ずる重要な道路には、夙くから工事が施された。應神天皇の三年には捕虜とした蝦夷を使役して厩坂の道路が修築せられたし、仁徳天皇の十四年には、首都難波に大道路を開き、宮殿の南門から、丹比邑^{たものむら}へ通ずると共に、猪甘津には橋梁が架設せられた。⁽²⁾ また推古天皇の二十一年には難波より京^(大和國高市郡小墾田)へ通ずる大道路が開設せられた。⁽³⁾ これ等の斷片的な記述を通じても窺はれるやうに、近畿地方では、その時々首都

を中心として重要な場所へ通ずる道路の開通が早くから行はれたものと思はれる。そして國內の經路が進むに隨つて、政治的經濟的に最も重要性を有つ地方へ通ずる道路からはじめて、次第に各地方へ通ずる幹線道路にも、人工が加へられ、斯くして道路は原始的な蹊路の状態から、漸次人工的道路への、發達を遂げつゝあつたのである。

「註」(1)即ち蝦夷を役^{つか}ひて、厩坂道を作らしむ(日本書紀)

(2)十四年(仁德天皇)冬十一月、猪甘津に渡橋^{わたはせ}す、即ち其處を號けて小橋と曰ふ。是の歲、大道を作りて京中に置く。南の門より直に指して丹比邑に至る(同上)

(3)二十一年(推古天皇)冬十月、披上池、畝傍池、和珥池を作る。又難波より京に至るまで、大道を置く(同上)

皇居が淀川沿岸地方に設けられてゐた頃朝鮮支那の使臣が來朝するやうになると、彼等は瀬戸内海を航行して更に淀川を遡り、それから陸路によつて參朝したから、淀川沿岸の津浦と、皇居とを連絡する道路なども、自然のままには放置せられずに、早くから人工が加へられたであらう。

四、古代驛制の片影

國家の體制が整ひ、領土が擴大してゆくに隨つて道路網自體の改良と共に、中央政府の政令を地方の政廳に傳達し地方の政情や重大な事件を中央へ報告するための、驛制の必要を生ずるに至つたことは各國殆ど其軌を一にしてゐる。我が國に於いても郡縣制度の確立後、整然たる驛傳制度が設けられてゐたことは律令の遺文によつて明かに知られる。然しそれ以前に於いても、既に皇化の光被する範圍は、奥羽の一部を除き殆ど全國に亘り、漸次氏族の諸制度を終滅せしめて、中央集權國家(郡縣制國家)の發生を促すべき諸情勢が發展しつゝあつたのであるから中央と地方との間に於ける官使の往來が相當に頻繁であつたことは想像に難くなく、隨つて縱(律令制驛制)の如く整然としたものではなかつたにしても、何等か驛制が制定せられてゐたことは疑ない。記紀に散見する「驛使」^{はつちかひ}、「驛馬」^{はつちま}、「乘馬」^まなどの文字は斯る驛制の片影を傳へるものと思はれる。それ等の文字によつて表示せられる古代驛制の片影が記紀の上に、最初に現はれるのは崇神天皇の御世に於いてである。

即ち天皇の御世、流行病が猖獗を極め、多數の死者が續出した時、神夢により、意富多^{おほた}多毘古^{たひこ}といふ者を探し求めるため、驛使を四方に班して遣はされたといふ記事がそれである。(古事)續いて垂仁天皇の御世に關する神話物語や景行天皇の御世、東夷征討の御歸途に伊勢國で崩御せられた日本武尊に關する記述や、清寧天皇の御世に就いての記事なども、驛使の發せられたことが見える。(古事記)

「日本書紀」欽明天皇三十三年(皇紀一二三二)(西曆五七二)の條には

「天皇痠疾不豫、皇太子、外に向きて在りまます、驛馬はせて召し到り、臥内に引入れ、其の手を執りて、詔して曰く朕疾甚し、後事を以て汝に屬す」とあり崇峻天皇五年の條(皇紀一二三六)(西曆五七六)には「驛使を筑紫の將軍の所に遣はして

曰く、内亂に依りて、外事を莫念」と見える。また推古天皇十一年の條(皇紀一二六三)(西曆六〇三)には「來目皇子筑紫に薨ませり。仍りて驛馬して奏上す」と見え、皇極天皇元年の條

(皇紀一三〇二)(西曆六四二)には「百濟の使人、大仁阿曇連比羅夫、筑紫の國より驛馬に乗りて來り言さく……」とあり同二年の

條には「筑紫太宰、馳驛して奏して曰く高麗使を遣して來朝さしむ」とある。これ等の斷片的な記述によつても律令制以前既に驛傳の制度が在つて、重大で然かも緊急な用務帯びた官使や、重要な事件に關し地方から中央へ報告を齎らす使者などが多くの場合その施設を利用して急行した有様が想見せられ、そして此の制度によつて發遣せられる使者を「驛使」と稱し彼等の驛用に充てられた馬を「驛馬」または「乘馬」と稱したことだけはほぼ明かである。次に「日本書紀」神功皇后五十年の條に「多沙城(任那)を増し賜ひ往還路の驛と爲す」とあるのを見れば當時既に後代(大化)の驛家に類する施設も萌芽しかけてゐたのであらう。

大化改新以前に於ける道路交通の制度に關して知り得るところはこれ以上に出でない。即ち官使の往還を目的として、彼等の乗用に充てるための馬が用意せられ、馬に糧秣を給し休息を興へるための驛家の類が設備せられてゐたらしい面影を窺ひ得るだけであつて、驛家の構成、經營所在、驛家及驛馬の使用に關する規定等をはじめ、制度

自體の内容に就いては何も知ることが出来ない。そして將來も、新たな史料でも發見せられることがない限り、此等の問題に對する解答は永久に得られないであらう。

然し次のやうなことは言ひ得るであらう。大化改新以後整然たる體制を有つて現はれて來た上代日本の驛制は、縱へその大部分が唐制の模倣であつたにしても、決して一朝一夕にして成れるものではなかつたであらう。大化以前に於いても全國的範圍に於いて、中央集權政治の出現が誘致されつゝあつた政治的、經濟的情勢の下に於いて（聖德太子の十七箇條憲法などはかゝる情勢の發展を代表的に表示する）中央政府と地方官府（國造其他）との間に密接な交渉が在つたことは明かであつて、其處には必然に驛制の發生が促されてゐたに相違ない。殊に韓半島及支那大陸との間に、政治的交渉を生じてからは、頻繁に國使の來往があつたばかりでなく、數萬または數千と號する大規模な征討軍が、近畿地方から九州を経て遠征の途に就いたことも屢々あつたから（日本書紀）、山陽道、九州方面との間には、驛制は他の地方に比し更に高度な發達を

遂げてゐたものと考へなければならぬ。「日本書紀」の崇峻紀、推古紀、皇極紀等に見える「驛馬」の記事は、何れも比較的後代のことに屬し、且つ重大な等外關係に就いて、九州との間の往來を記したものであるから、驛制が相當發達し、體制化された時期に關するものと思はれる。斯様に、大化以前日本の驛制は、その内容が不詳であるに拘らず、相當の發達を遂げてゐたものと推定すべきであるとすれば、律令制驛制は、單なる唐制の模倣のみで成れるものではなく、それはまた一面、征來大陸文化にも影響せられつゝ、或る程度の發達を遂げてゐた固有の驛制の上に加へられた改良の結果でもあつたのであらう。

「附記」——尙當時に於ける主要な道路通行者、交通量、旅行の方法等の問題が残されてゐるが、それ等については、大化以後に於ける道路交通の諸問題との聯關に於いて記述するを便利と考へるから他日に譲りたい。