

史料

律令制下に於ける道路及び

道路附屬物の發達 (一)

—「日本道路交通史」第二章の内—

渡部英三郎

—目次—

- 一、序
- 二、道路の發達
 - (一) 道路の開設及び改修工作 (道路網の整備)
 - (二) 道路の維持保全
- 三、道路附屬物の發達
 - (一) 橋梁の發達
 - (二) 橋梁の維持保全
 - (三) 渡船の發達
 - (四) 並木と路邊の井
- 四、結 び



一、序

大化改新後、新しい政治組織自體の性格及びそれによつて招來せられた政治上、經濟上の發展に伴つて、道路の交通量は著しく増加し、且つ交通状態が前時代に比較して遙かに恒常性を帯びて來た。即ち新制度（國郡制度）の成立によつて、それまで民族制度を基調とせる政治組織の下に、尙半獨立的な性格を止めてゐた國造、縣主等の地方勢力は、何れも中央政府を代表せる國司の支配下に置かれ、斯くして交通の發達を阻碍してゐた政治的障壁が消滅すると共に、中央と地方との間に於ける政治、經濟的關係は著しく緊密化して來た。斯る新鮮なる改革的氣運の裡に、諸國の國司の赴任、朝集、種々の用務を帯びた中央官吏の來往、地方豪族等の上京參朝等が頻繁に行はれた。また一面國家規模の擴大、租稅制度の改革に伴ひ、公營の工事其他の諸役に従事する雜役の徭夫、調庸の運搬に従事する諸國の運脚等の往來も急激に増加した。⁽¹⁾ また奥羽地方經略の進行に隨つて、屢々派遣せられた大規模な征討軍及び征略地各

據點の守備に當つた駐屯軍隊の行軍往還、斯等の諸軍隊の出動に隨伴して、諸國から遠く蝦夷地へ輸送せられた多量の兵糧兵具、征略地の長期建設の意圖の下に、諸國から頻繁に移住せしめられた移民群の往行等も、道路交通量を増加し陸上交通の發達を促した。⁽²⁾ その他蝦夷地經略の結果捕獲された多數の捕虜や歸服民の、諸國への配屬、頻繁に歸化して來た韓人の諸國への配置、殊に奈良朝時代に入つてからは、班田制度の崩壞から庄園發達への早期的過程に於いて、全國的に出現して來た「浮浪人」の彷徨往來、佛教勢力の全國的進出に伴つた僧尼の行路往還、商業的活動の發達に伴つた商賣の往來等も此時代の道路交通量を加へた主なる交通者群であつた。⁽³⁾

斯くして、國郡制度の成立以後、道路交通は劃期的な發達を遂げるに至つたが、斯如き交通情勢の發展は、一面に於いて交通制度（驛制）の急速な整備を齎らすと共に、他の一面に於いては、道路自體及び其の附屬施設の新設または改良を促さずには措かなかつた。

律令制下に於ける——何時の時代に就いても同様——道路交通發達の全貌を明かにするには、斯等の制度及び道路網の兩面に互つて、發達の狀態を究めると共に、その原因を成した交通情勢の發展とその時代的背景とをも併せて究明することを必要とするが、交通情勢の進展、交通量そのもの、増加及び交通制度等に關しては他日更めて論考することを意圖してゐるので、此處では、從來交通制度に比較してその研究が閑却せられて來たかに見える王朝時代の道路及び道路附屬物の發達に關する究明を試みたいと思ふ。

「註」(1)(2)(3) の點に就いては拙稿「王朝時代に於ける道路交通量の増加と其の時代的背景」に於いて詳細に述べる機會があらう。

二、道路

(一) 道路の開設及び改修工作

國郡制度の成立以前に在つても、國家權力の伸長に伴ひ道路の開設または改良を行つて、陸上交通網の整備が企圖せられたことは「日本書紀」をはじめ「皇年代略記」「皇年

代私記」等の記述を通じて、其の片影を窺はれるが、國郡制度の成立後、右に概略を述べたやうな交通情勢の發展に因り道路の新設、改良は益々大規模に且つ一般的に行はれた。大化改新後間もなく、白雉四年廣汎な範圍に互ると思はれる主要道路の改修工作が行はれたことは「日本書紀」孝德天皇紀に「處々の大道を脩治る」と見えることなどによつても窺はれる。管見の限りでは、それ以來奈良朝初期の頃に至る迄、道路改修の實施に關する文献的史料を見出されないが、然し何時の時代に在つても、國勢の進展が必ず道路網の發達を促成する一般的な事實に徴しても、また奈良朝初期に制定せられた大寶令が、道路の補修維持に關する制規を設け、その保全を重要視してゐる點(後文參照)などから考へても、國運が發展の一路を辿つてゐたその五六十年の間に於いて、道路網の整備工作が行はれなかつたものとは考へられない。大寶令は當時の國道的道路を區別して大路、中路、小路とし、それ等の各道路の重要性の程度の相異と交通量の多少とを想察せしめてゐるが、恐らくはそ

れ以前から、重要性の大なる道路に對してほど、整備改良の工作が多く施されたであらう。⁽²⁾

〔註〕(1) 大路は山陽道を経て大宰府に至る道路、中路は東山東海の兩道、その他の國道的道路は凡て小路（令義解）

(2) 山陽道、東海道、東山道の主要道路には改修的工作が、既に上代に於いて加へられた記述が見える（皇年代私記、扶桑略記）

奈良時代に入り、國勢が躍進的な進展を遂げ燦然たる王朝文化が開化したが、斯る政治經濟的乃至文化的發展は益々道路交通量——同時に水上交通量をも——を増加せしめ、隨つてそれに對應して道路の改良も廣汎な範圍に互つて行はれなければならなかつた。奈良朝時代から平安朝初期へかけ、道路開通に關する記述が頻繁に見出されるは、當時進行しつゝあつた道路網の整備擴大工作の片鱗を傳へるものである。例へば和銅六年（元明天皇⁽¹⁾の御世）には、征來險難のため、交通の困難を極めてゐた吉蘇路が開かれ、靈龜元年（同上）には大和國都祁山⁽²⁾の道路が開通された。また養老

二年（元正天皇⁽¹⁾の御世）には伊豫國から土佐國へ通ずる舊道は行程が迂遠な上に、山谷が險難であつたため、それを廢止して

阿波國を經由して土佐國へ通ずる新道が開かれた。新道は境土相接して、位置が舊道に比して遙かに容易であつたからであつた。⁽³⁾ 奥羽地方に於いては主として軍事上の必要から更に大規模な道路開設の工事が行はれた。其の頃盛んに

進められてゐた蝦夷地の征略は、それを徹底させるために奥地へ通ずる軍事的道路の開通を必要としたのである。此

地方にをける道路の開設が、主として軍事上の必要に基いて行はれたことは天平九年一月（聖武天皇⁽¹⁾の御世）陸奥の按察使大

野東人が陸奥國から出羽棚に通ずる新道路開設の必要を奏

上して「從⁽¹⁾陸奥國⁽²⁾達⁽³⁾出羽棚⁽⁴⁾道經⁽⁵⁾男勝⁽⁶⁾行程迂遠、請征⁽⁷⁾男勝村⁽⁸⁾、以通⁽⁹⁾直路⁽¹⁰⁾」と云つてゐることによつても窺はれる

し、同年二月、常陸、上總、下總、武藏、上野、下野等六

國の騎兵一千人を以つて（恐らく奥羽地方に駐⁽¹⁾）奥羽の山海

兩道を開通したことなどによつても明かである。また同年

の四月將軍大野東人が兵數千を率へ出羽征旅の途次、延長

凡そ百六十里(六町二里とし、て約二十七里)の道路を開通したのも、軍事上の必要に因つたものであつた。⁽⁶⁾

その他天平十四年(聖武天皇の御世)には、恭仁京東北の道を開いて近江國甲賀郡に通じた記事が見え、平安朝時代に入つては、延暦十五年(桓武天皇の御代)、南海道の道路が京師を去る週遠であつて、使命を通ずるに困難を伴つたため、舊道を廢止して新らしい道路が開かれ、天長九年には、越前國荒道山の道を開鑿したことが記されてゐる。⁽⁷⁾

「註」(1)「續日本紀」——美濃信濃二國之界、徑道險阻、往還艱難、仍通吉蘇路、

(2)「同上書」——開天倭國都祁山之道

(3)「同上書」——壬左國言、公私使直指壬左、而其道路經伊豫國、行程迂遠、山谷險難、但阿波國、境上相接、往還甚易、請就此國以爲通路、許之。

(4) 及 (5)「同上書」

(6)「續日本紀」——將軍東人、從多賀柵發、四月一日、帥使下判官從七位上紀朝臣武良士、及所委騎兵一百九十六人、鑲兵四百九十九人、當國兵五千人、歸服ノ狄俘二百四十九人、從部

内色麻柵發、即日に出羽國大室驛、出羽國守正六位下田邊史難破、將部内兵五百人、歸服狄一百四十人、在此驛相待、以三日、與將軍東人共入賊地、且開道而行、但賊地雪深、馬勿難得、所以雪消草生、方始發遣、同月十一日、將軍東人廻至多賀柵、自導新開道惣、百六十里、或尅石伐樹、或填澗疏峯、從賀美郡至出羽國最上郡玉野、八十里、雖物是山野勢險阻、而人馬往還無大艱難、從玉野至賊地比羅保許山、八十里、地勢平坦無有危險、狄俘等曰、從比羅保許山、至雄勝村、五十餘里、其間亦乎、唯有兩河、每至水漲、並用船渡

(7) 是日始開恭仁京東北道、通近江國甲賀郡

(8)「驛遞志考證」

斯等は何れも最も大規模にして恐らくは多くの困難を伴つた工事が記録に留められたものに過ぎず、尙道路に對する改修的工作は其の他にも必要に應じて隨時に施されたに相違ない。大同元年三月大野直雄、以下三名を作路司に任じ左右京城及五畿内近江丹波等諸國の夫夫五千人を發して道路工事に從事せしめた(日本逸史)ことなどは、道路改築の工事が益々重要視せられ且つ一般的に行はれるに至つたこと

を想察せしめるに充分である。

獨り官府ばかりでなく、地方の豪族などで、道路の開通に當る者もあつた。桓武天皇の延暦三年、越後國蒲原郡の豪族三宅連笠雄麻呂が從八位上を授けられた理由の一つは「修造道橋・通三利艱難」したためであつた(續日本紀)。斯如く、或は距離の短縮を計るがために、或は險難の箇所を除去するがために、または軍事上、大軍隊の行軍を可能ならしめるがために着々として道路の改良が行はれて、平安朝初期に至る頃までには一應重要道路網の整備が完了し、「延喜式」に見られる驛の所在によつて略跡附け得られる次のやうな道路網が發達したのである。

大宰府道——山崎を首驛とし攝津、播磨、備前、備中、備後、安藝、長門(山陽道)の諸國を貫き、九州に至り豊前の北部地方を過ぎて筑前の太宰府に通ずる道路のこれが所謂大路であつて、政治上經濟上最も重要な道路であつた。尙この幹線から分岐する支線的道路に播磨國大市驛から美作國に通ずる道路と、長門國厚狹驛から北行

し日本海に沿つて東北に進み石見國に於いて山陰道に連絡する道路等があつた。

東海道——勢多を首驛として發し、近江國の西南地方を連ね、伊勢、尾張、三河、遠江、駿河、伊豆、相模、武藏、下總等の諸國を経て常陸の國府に達する道路。東海道本線から分岐しまたは延長する道路に左の三線があつた。

伊勢路——鈴鹿驛に於いて分岐し伊勢國南部地方を貫き、伊勢大神宮に至り更に志摩の國府に通ずる道路。

甲斐路——駿河國横走驛から北に向つて岐れ、甲斐の國府に至る道路。

上總路——下總國府から海岸に沿て、上總國府を経て、安房國府に達する道路。

奥州路——常陸國府から北に伸び、磐城國東白川郡に通ずる道路。

東山道——東海道と同じく勢多を首驛とし、近江、美濃、信濃、上野、下野を通過して陸奥の國府を経て、志波城

に達する。支線には左の二線があつた。

美濃から分岐して飛驒の國府に至る道路。陸奥國柴田郡から分岐し、出羽國府を過ぎ秋田城に至る道路。

北陸道——近江國穴太驛を首驛とし、琵琶湖畔（左岸）を過ぎ越前、加賀、越中、越後の國府を貫き、海を越え佐渡の國府に達す。支線に左の三路線があつた。

若狹路——近江國（高島郡）から若狹に入り、國府を経て東に走り、敦賀に於いて本線に合するもの。

能登路——加賀國から分れ能登國府に至る道路。

信濃路——越後國府から南行して信濃國錦織驛に於いて東山道に連絡するもの。

山陰道——大枝を首驛として、丹波、但馬、因幡、伯耆出雲を過ぎ石見の國府に至る。支線に左の二路があつた。

丹後路——丹波國多紀郡に於いて分岐し、丹後の國府に入り、更にそれより但馬に連絡する道路。

隱岐路——出雲國黒田驛より千酌津に出で隱岐に至る

海路。

南海道——山崎を首驛として、河内、和泉、紀伊の國府を過ぎ、淡路に渡り、同國府を経て阿波に渡り、阿波、讃岐、伊豫の國府を連絡する。土佐國府に至るには伊豫川之江の邊から分岐南進する道路があつた。

西海道西路——太宰府から發し、肥前の一小部分を経て、筑後、肥後、薩摩の國府を過ぎ、大隅國府を終點とする。

西海道東路——豊前到津に於いて太宰府道と分け、豊前、豊後、日向の國府を連絡して大隅國に通ずる。

右東西の道路を連絡する道路に左の四線があつた。

太宰府から東北行し豊前の國府に至るもの。

筑前長立驛から、豊後國府に通ずるもの。

肥後江田驛に於いて西路から分岐し、東行し山中を経て、豊後の三重驛にて東路に連絡するもの。

肥後佐敷驛から西路を分岐し、東南行して大隅に入り更に東行して日向國府に通ずるもの。

尙外に西路の支路に、左の二線が在つた。

壹岐路——太宰府の北に於いて、大路から分岐して西行し、海岸に沿つて肥前に入り、東松浦郡呼子村から海を渡つて壹岐國府に通ずるもの。

肥前路——肥前國基肆驛から、本道と岐れ西南行して肥前國府に至り、それより二線に分れ、一は北走して伊萬里邊に於て、壹岐路に連絡し、一は南行して島原半島に至り、更に海を渡つて肥後の國府に至るもの。

〔註〕(1) 坂東太郎氏「上代驛制の研究」、土木學會編纂「明治以前日本土木史」等に據る。

然しこれは、平安朝初期の頃までに整備を了せられた道路網を示すものであつて、これに據つて國郡制度成立の當初から此の通りの道路網が發達してゐたものと考ふべきではあるまい。それは長い間に互る國勢の進展に伴ひ、往古以來の道路網が漸次に延長擴大せられ、且つ部分的には路線の改廢等も屢々行はれた結果、はじめて形成されたものであつて、右に引用した文獻に散見する新道路の開設、路

線の改廢險難な箇所に於ける工作等は、何れも、斯うした道路網整備の過程を示すものである。殊に斯等の諸道路の起點に關する限り、王都が遷移せられる毎にそれに隨つて變更されたことは明かである。國道的道路網の整備發達はそれに伴つて地方的道路網の發達をも促したであらう。國府から管内各部の郡家へ通ずる道路も、兩者の緊密な行政上の系統關係から見て前時代に國造の所在から、縣主稻置等の所在へ通じてゐた道路に比しては遙かに良く整備改良せられてゐたものと思はれるし、また人口の増加、耕地の開墾等に伴つて耕作道路なども増加し、延長を加へてゐたものと見るべきである。

律令制時代を通じて、國道的道路も地方的道路も共に著しき發達を遂げて來たものと思はれるが、然らば、斯る道路の開設や改良の工作は、如何なる工法を以つて行はれたであらうか。道路に改良工作を施されたことが屢々文獻の上に見出されるに拘らず、其の工法に就いて記述してゐる文獻は殆どなく、天平九年四月大野東人が征旅の途次、奥

羽から出羽へ通ずる道路を改修した時のこと(前文)に關し「續日本紀」に「或尅石伐樹、或填湖疏峯」とあるのが當時の道路工法を示した唯一の記述である。往來獸類や蕃夷のみが通行したに過ぎないやうな邊境の蹊も、斯くして人馬の通行を障碍する岩石を削破し、樹木を伐り除き、時には谷間に盛土しまたは峯を疏開して急勾配を緩和する等の方法により、改良された道路と化し、次第に道路網の中に織り込まれていつたのであるが技術的にはそれ以上の進歩を見受けられない。近畿地方の道路に於いても、道路改良の技術は根本に於いてそれ以上の進歩は見られなかつたもの、如くであるが、たゞ王都の街路に關してのみは、幅員などが嚴格に規定せられ、その制規に反することを許されなかつた(延喜式左 右京式)。

道路の改良工作は、多くの場合、他の雜役に於けると同様、役夫の徵發によつて行はれ、國郡司等の地方官がこれに當つたことは、次に述べる道路保全に關する規定等によつても明かであるが、其の道路が軍事上の必要に基き且つ

急速に開通することを必要とするが如き特殊な場合には、軍將自から軍兵を指揮して改良工事に當つたことも稀れでなかつたことは、奥羽地方に於ける道路改修工事の例に徴して知られるであらう(前文)。平安朝初期に入つてからは道路工作の仕事を擔當する專任の官吏も置かれたから、従前よりも一層統一的計畫の下に工事が行はれたものと思はれる。

(二) 道路の維持保全

開設された道路に對しては、その維持保全の方法が講ぜられた。營繕令が道路橋梁、津浦の保全に關し、

凡津橋道路、毎年起九月半、當界修理、十月使訖、其要路沿壞停水、交廢_{ハカ}行旅者、不拘_ニ時月、量差_ニ入夫修理、非_ニ當司能辨_者、申請_令義解

と規定してゐるのは、奈良朝の初期(大寶鑑 老の頃)に於いて、既に全國的に道路の維持保全に關する注意が拂はれてゐたことを示すものである。即ち道路橋梁及び津浦は、毎年九月月中旬から十月の間に於いて行ふを定例とし、たゞ災害其

他の原因により、交通の要衝に當る道路が缺潰破損しまたは浸水等のため、通行不能の状態に陥つた場合に限り、右の規定に拘らず、直ちに、修理を加ふべき規定であつた。そして當司のみでその修復が困難な場合には、中政官府に申請すべきことに定められてゐたのである。

「註(1)「令義解」は「當司」につき「謂當司者、當國之司ヲ云也」と、説明してある。即ち國司、郡司等が道路の維持修補に當つてゐたのである。

(2) 道橋、津浦の管理は民部省に屬した。

此の規定は、主都の街路をはじめ、諸國の主要道路に通じて、適用せられる一般的な規定であつたが、王都の街路に關しては、その上更に特殊な規定が設けられてあつた。即ち街路は凡て、各家をして毎月、それに沿ふ部分を掃除せしめたし、溝を擴めて道路の幅員を狭めることも嚴禁されてゐた。また沿道に垣を作り、水路を引きなどして道路に浸水させ、これを損傷、汚損することが禁ぜられてゐた。清掃の如きは必ずしも道路維持保全の目的のみを以つて行

はれたものではなく、寧ろ王都の美觀清潔を保つことが、意圖せられたのであるが、然し要するに右に述べたやう諸種の禁制の多くは何れも道路の保全を主眼とせるものであつた。

「註(1) 凡京路皆令當家、毎月掃除(延喜式、左右京式)

◎凡宮城ノ邊朱雀路溝、指令ニ雇夫掃除(同上)

(2) 凡京中不聽營水田、但大小路邊及卑濕之地、聽殖水葱芹蓮之類、不得因此廣溝迫路(同上)

(3) ◎如聞頃者、京中諸司諸家、或穿垣引水、或甃水浸路、宜仰所司、咸俾修營(類聚三) (貞觀七年)

◎而近架之家、大穿水門、好絕溝流、垣基因茲類毀、道ノ上爲之濕惡、公私之煩莫不緣此、如之類、重加禁止(類聚三代格) (齊衡二年官符)

