

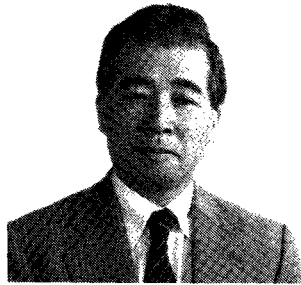
# 招待論文

## 日本幹線道路網の史的変遷と特質

### HISTORICAL REVIEW OF TRUNK ROAD NETWORK IN JAPAN

武部 健一\*

By Ken-ichi TAKEBE



#### 1. はじめに

「道路は禽鹿の径の如し」

3世紀の中国の史書『魏志』倭人伝は、中国からの使節が日本領土としての対島へ上陸したときの道路の印象をこう記している。それはまさに“けものみち”に等しいものであったに違いない。人間は、その生活と社会の形成のために、禽獣の道を踏襲した自然発生的な道のみならず、また意図的、政策的に道を作ってきた。

道路の歴史は、その国の文化と歴史の反映であるとともに、政治の歴史の反映でもある。日本においてもそれは例外ではない。日本の道路網の形成過程とその歴史の変遷をみると、そこには日本の風土と政治と文化の特徴がきわめてよく現出されているといつてよいであろう。

本論文は日本の幹線道路網の変遷を歴史的に概観しつつ、その特質を考察し、特に最も古い幹線道路網である古代の七道駅路と現代の高速自動車国道網とが、多くの交通地理的特性において強い相似性をもつことを論考するものである。

#### 2. 高速道路の古代回帰

はじめにこの論文の中心的テーマである古代路と高速道路の相似性について概要だけを述べておこう。そのことによって、この相似性の背景である幹線道路網の歴史の変遷と時代的特質の論述の意味がより明らかになると思われるからである。

古代路と高速道路は次の4点において強い相似性あるいは一致がみられる。

i) 路線延長の一致：高速道路計画7600kmのうち、北海道地域の約1100kmを除くと約6500kmとなるが、これは七道駅路総延長6500kmとほとんど等しい。

ii) 路線構成の一致：高速道路の路線のマクロな配置形態が、古代路のそれと相似している。特に近畿地域、九州地域において特徴的である。

iii) 路線通過位置の一致：高速道路のそれぞれの地域における路線通過位置が、古代路のそれに近似している部分が少なくない。平野部では都市を迂回した高速道路が、周辺丘陵部に位置していた古代路と重なり、また山岳地でも、古代路ルートを高速道路が踏襲することがある。これらは古代路と高速道路の計画性、遠距離直達性等の基本的性格に由来している。

\* 正会員 工博 (株)片平エンジニアリング取締役社長  
(〒104 中央区銀座4-2-16)

iv) インターチェンジと駅の一致：高速道路にはインターチェンジが平均して12～15 kmの間隔で設けられている。古代路の駅家もほぼ同様な間隔で置かれていた。両者の路線が近接している場所で、インターチェンジと駅の設置位置がよく一致している例が各所にみられる。また両者の名称の同一なものも少なくない。

以上のような一致は、いわば高速道路の古代回帰ともいべき現象である。以下これらのよって来るゆえんについて論述していきたい。

### 3. 日本の幹線道路網の時代区分と特質

日本の幹線道路網を、その形成過程から考察すると、大別して4期に区分することができる。①古代の七道駅路時代、②江戸期の五街道時代、③明治期の国道時代、④昭和後期の高速道路時代である。その区分の意味と特徴とを概観してみよう。

#### (1) 古代の七道駅路時代

わが国の国家形成の歴史が年代的に明らかなのは、西暦3世紀の耶馬台国であり、その後、大和朝廷によって統一国家が形成された大和地方を中心に、まず西方に向かって山陽道が開かれ、さらに東海道、東山道などが開かれた。歴史年代の明らかな時代でいえば、飛鳥時代に入り、推古天皇21年(613)に、難波から飛鳥京まで大道を開いたことは著名な事実である。長距離の幹線道路には駅馬が置かれたが、その統一的制度の確立は大化の改新においてである。645年改新の詔に駅制が示されている。

また大宝令(701)には、大路として山陽道、中路として東海道、東山道、その他小路として示されている。この駅制は奈良朝、平安朝に引き継がれ、929年に完成した「延喜式」に駅名等が記載されている。これを一般に七道駅路という。七道とは、東海道、東山道、北陸道、山陰道、山陽道、南海道および西海道である。これらの路線は、九州の西海道を除いては、大和におかれた都、後には平安京を中心に放射状に位置している。

#### (2) 江戸期の五街道時代

中世に入り、源頼朝が1192年鎌倉に幕府を開くと、駅制もまた鎌倉が中心となり、鎌倉街道が整備された。しかし室町時代から戦国時代になり、再び京都が中心となった。近世に入り1603年徳川家康によって江戸幕府が開かれて、再度政治・交通の中心が東国に移り固定した。江戸時代は経済が発達し、交通も飛躍的に発展した。交通路は江戸を中心に五本の街道が幹線となり、その他の支線は脇街道とよばれた。幕府直轄の五街道は、東海道、中山道、日光道中、奥州道中、甲州道中であり、江戸を中心に放射状をなしている。街道には宿場が置かれ、また駅伝等の制も発展した。旅人の利便は増大したが、

半面関所が設けられ、旅人は監視された。

#### (3) 明治期の国道時代

明治維新の変革によって交通政策も改善され、明治2年関所制度が廃止された。道路は国道、府県道等に分類され、法体系もしだいに整備された。しかし道路自体は幕府時代から受け継がれたものである。明治18年の告示による国道は44路線、すべて東京から開港場、伊勢宗廟、鎮台その他各府県に達するものであった。明治期の道路は馬車、荷車の通行を対象に考えられていたが、大正時代から昭和に入って、自動車交通にも対処し得るように整備されてきた。

#### (4) 昭和後期の高速道路時代

太平洋戦争後、産業の急速な発展を支えるべく、これまでの国道とは別に、自動車専用の高速道路網の建設が具体化された。1957年名神高速道路に着手されたのを皮切りに、法制度も整備され、高速自動車国道として、7600 kmの国土開発幹線自動車道が建設されつつある。

以上の道路の時代区分は、一般の通史における歴史区分とはやや異なる。中世を独立させていないことである。著者はこれを道路においては、鎌倉期の道路整備を江戸期の萌芽とみなした。哲学者の上山春平氏は、8世紀初頭の律令国家成立期、17世紀初頭の徳川幕府成立期および19世紀後半の明治維新时期を日本国家の3つの重要な節目としているが<sup>1)</sup>、道路の節目もまた期を一にしているのは、道路の整備が国家およびその経済の基本的動向ときわめて深くかかわっていることに準拠するものであろう。太平洋戦争後も、日本の国家としての節目であることは疑いないところである。

### 4. 幹線道路網の路線と延長

#### (1) 古代路の路線と延長

古代路は大和または山城の京および大宰府を発して、日本国内のすべての国府および出城へ達する官道網である。官道であるから途中に駅が設けられ、これに駅馬、伝馬が置かれて官吏の用に当てられた。当時の1里は約530 mであったからおおむね16 kmに1か所の駅が配置されていたことになる。駅の数や位置には変遷があるが、延喜式の定められた平安時代には401の駅があったと記録されている。これらの駅は七道の本路と支路の途中に配置されている。七道、すなわち東海、東山、北陸、山陽、山陰、南海、西海の諸道の呼称は、駅路(官道)として用いられる場合と、この駅路によって連絡されている数個または十数個の国の集合体の領域の意味で使われる場合がある。後者の場合には、畿内五国は別に扱われ、五畿七道と称される。

表一1は著者が図上計測を行った各駅路の距離および駅間距離である。古代路については古代交通史と歴史地

表-1 古代七道駅路の路線別延長，駅間距離

駅路名	線路名	起 点	終 点	距 離 (km)	駅 数	駅間平均距離 (km)	区 間 数
東 海 道	本 路	平 安 京	常 陸 国 府	638	37	17.2	37
	東 山 連 絡 路	常 陸 国 府	常 陸 国 府	116	7	16.6	7
	伊 勢 路	鈴 鹿 志 摩 国 府	志 摩 国 府	88	5	17.6	6
	甲 斐 路	横 斐 国 府	斐 国 府	56	3	14.0	4
	上 総 路	豊 島 白 旗 国 府	白 旗 国 府	140	8	17.5	8
	小 計			1038	60	16.7	62
東 山 道	本 路	勢 多 斯 波 城	多 美 濃 国 府	972	56	17.0	57
	飛 騨 路	方 錦 越 後 国 府	美 濃 国 府	125	5	25.0	5
	北 陸 連 絡 路	羽 越 秋 田 国 府	越 後 国 府	115	4	23.0	5
	出 羽 路	柴 田 国 府	越 後 国 府	275	12	22.9	12
	小 計			1487	77	18.8	79
北 陸 道	本 路	平 安 京	佐 渡 国 府	525	39	13.4	39
	若 狭 路	三 深 見 能 登 国 府	松 登 国 府	65	2	21.7	3
	能 登 路	深 見 能 登 国 府	能 登 国 府	47	3	15.7	3
小 計			637	44	14.5	45	
山 陰 道	本 路	平 安 京	石 見 国 府	456	32	14.2	32
	丹 後 路	長 柄 郡 雲 国 府	石 見 郡 雲 国 府	128	4	18.3	7
	隠 岐 路	出 雲 国 府	石 見 郡 雲 国 府	24	1	24.4	1
小 計			608	37	15.2	40	
山 陽 道	大 宰 府 道	平 厚 草 上 国 府	安 狭 美 作 国 府	704	58	12.1	58
	山 陰 連 絡 路	厚 草 上 国 府	大 宰 府 道	111	10	11.1	10
	美 作 路	草 上 国 府	美 作 国 府	73	2	24.3	3
小 計			888	70	12.7	71	
南 海 道	本 路	山 大 崎 伊 予 国 府	大 崎 伊 予 国 府	342	23	16.3	21
	土 佐 路	大 崎 伊 予 国 府	土 佐 国 府	54	4	13.5	4
小 計			396	27	15.8	25	
西 海 道	西 路	大 宰 府 道	大 宰 府 道	316	22	17.5	23
	東 路	大 宰 府 道	大 宰 府 道	421	24	16.8	25
	沓 岐 路	大 宰 府 道	大 宰 府 道	100	10	10.0	10
	肥 前 路	大 宰 府 道	大 宰 府 道	212	12	15.1	14
	肥 後 路	大 宰 府 道	大 宰 府 道	51	3	12.8	4
	豊 後 路	大 宰 府 道	大 宰 府 道	101	6	14.4	7
	肥 後 路	大 宰 府 道	大 宰 府 道	94	4	18.8	5
	肥 後 日向 路	大 宰 府 道	大 宰 府 道	150	5	18.8	8
小 計			1445	86	15.0	96	
合 計			6499	401	15.5	418	

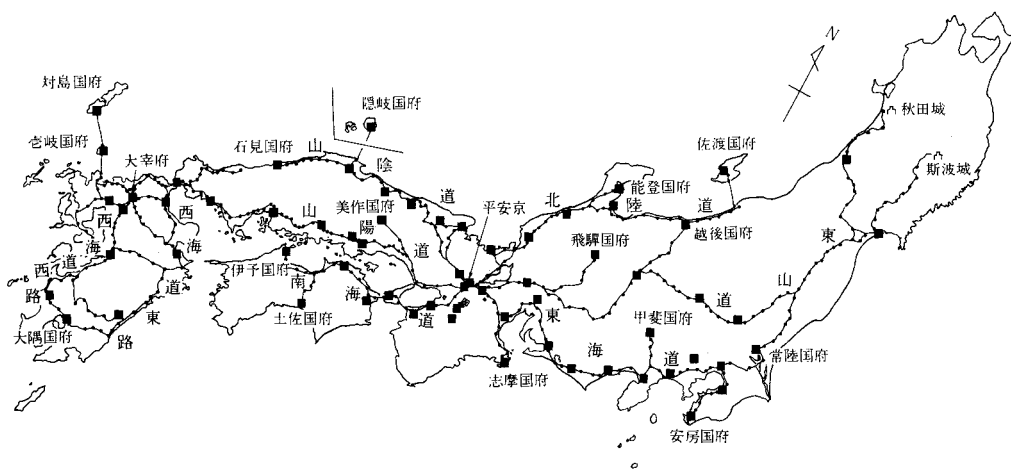


図-1 古代七道駅路図

理学の分野で研究されてきたものであるが、その最も広範で実証的な研究は、藤岡謙二郎編『古代日本の交通路 I-IV』<sup>2)</sup>である。著者は本研究においては、同書の記述をもとに、40万分の1地図上に路線と駅位置の復元を試みた。駅間距離は図上で計測したが、同書にはおそらく5万分の1図によって求めた駅間距離が部分的に示されているので、同一区間での対比を71区間約1000kmについて平均した結果、著者の計測が約2%不足していたので、これにより補正を行った。なお駅路支線の名称は同書にある坂本太郎氏の用いた名称によった。表中、起点と終点に関し、駅間で分岐している場合は手前の駅名を挙げ、距離は分岐点からとした。また駅間距離算定の区間数は、分岐等の関係で駅数と若干差異があるので別に示した。駅間距離には海上水路は含めていない。

古代路の総延長は、著者の測定によれば約6500km、駅間距離の平均は15.5kmである。山陽道の駅間が短いのは、大路のためであり、すでに藤岡氏によって指摘されている。駅路の概略を図-1に示すが、古代駅路の特徴は、西海道を除く6道が京を中心として放射状に分岐し、西海道のみが大宰府を中心として九州一円に放射している。いずれも集権的要素が強い(図は藤岡氏の同意を得て、前記著書付図を簡略化したものである)。

## (2) 江戸期街道の路線と延長

江戸幕府時代の幹線道路は、江戸を中心とする幕府直轄の五街道とその他の脇街道とで構成されている。五街道(東海道、中山道、日光道中、奥州道中、甲州道中)の宿駅数および距離については、日本道路協会『日本道路史』<sup>3)</sup>に記載があるので、それに基づいて計算したのが表-2である。五街道の総延長は約1550km、七道駅路に比すればきわめて限定的である。また宿駅間平均距離は8.5kmで、古代路駅間距離の約55%と半分近くに短縮されている。

五街道にはこれに付属する街道があり、東海道には美濃路、佐屋路、本坂通が付属し、中山道には日光御成道が、日光道中には壬生通、水戸通、佐倉通、例幣使街道が、それぞれ付属している。その他の脇街道のいずれを全国街道網の一部とすべきかは、特別の規定はなく、研究者によってその採り方は異なる。小林博・足利健亮編『街道』<sup>4)</sup>では、その他の主要街道に属すべき脇街道として、中国路、伊勢路、佐渡路(会津通、三国街道、北国街道)、長崎路、松前路、羽州街道、北国路の各路を挙げ、さらに補足的な脇街道(往還)を加え、全国ネットワークとしての“近世の街道一覧”略図を示している。これに基づき、図-2に五街道、主要脇街道、その他の脇街道を分別し

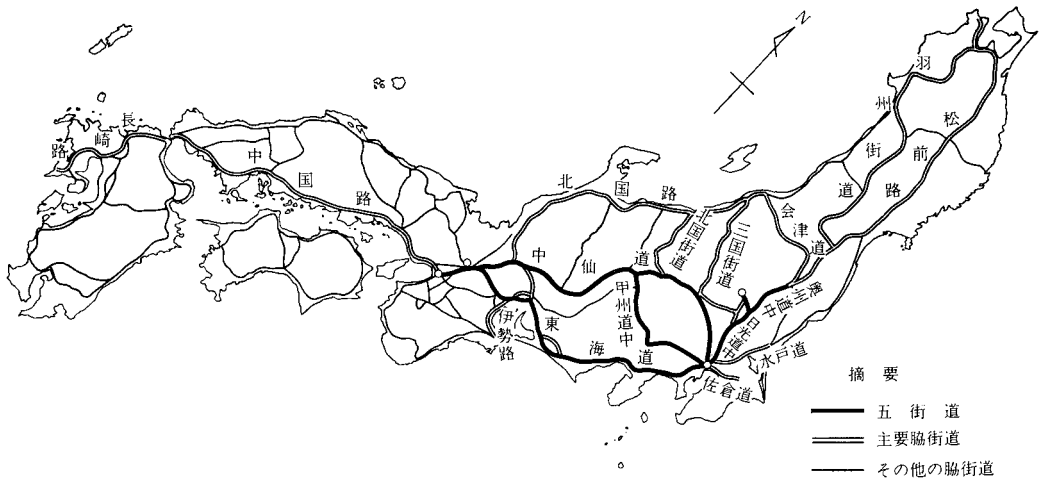


図-2 近世の街道

表-2 五街道の路線別延長、宿場間距離

街道名	起 点	終 点	距 離 (km)	宿 駅 数	宿 駅 間 平 均 距 離 (km)	区 間 数
東 海 道	江戸日本橋	大 坂	575	58	9.7	59
中 山 道	江戸日本橋	大 草 津	530	67	7.8	68
日 光 道 中	江戸日本橋	日 光	150	21	6.8	22
奥 州 道 中	宇 都 宮	白 川	84	9	8.4	10
甲 州 道 中	江戸日本橋	下 諏 訪	214	22	9.3	23
計			1553	177	8.5	182

て示す。

これについて古代路の場合と同様の方法により、その距離を求めた。まず小縮尺図面で全路線の延長を求め、それを表一2の五街道と同一区間で、同表に示された精度の高い距離と対比して誤差修正率を求め、これを全路線に適用した。その結果、五街道とその付属街道、および前記主要脇街道で構成される幹線街道網としては、総延長5130km、さらにこれに補足的な脇街道を含めた小林・足利の全国街路網としては約11900kmと算出された。なお上記幹線街路網として位置付けられた5130kmには、九州の薩摩街道、山陰筋への出雲街道、四国の諸道など幹線と目される街道が入っておらず、これらを含めれば、近世の幹線街路網は古代七道駅路の6500kmにほぼ比すべき延長を有していたというべきであろう。

街道の路線位置を、古代路と同一経路の場合にこれと比較してみると、古代路の路線位置と異なる場合が少なくない。一般に河岸段丘では、古代路はやや山側に位置しているのに対して、近世の街道は低地部に移動している場合が多い。また江戸からの放射路を除けば、全般的に網の形成度が強くなっている。

(3) 明治期以後の国道の路線の延長

明治期以後の国道は主として旧来の街道を踏襲し、そのうちから国道とすべきものを認定している。国道の認定に関する制度は、時に応じて変更されているので、国道の路線延長もまた変化している。明治18年(1885)に44路線が国道に認定され、北海道および沖縄県にもその路線が延びた。その後、軍事的目的の強い道路が編入されて、明治44年(1911)には60路線、延長8608kmに達した。大正9年(1920)に至り、国道の再編成が行われ、33路線、7816kmに整理された。これはその後、漸時延長が追加されて、9926kmまでになった。明治期以降の国道は、中央集権的な放射状とともに、統一国家としての面的構成に留意されている。

太平洋戦争後、昭和28年(1953)には、新道法によって、1級国道、2級国道に分け、その総延長は24052kmと大幅に増大した。昭和39年(1964)には、国道の級別を廃し、一般国道としたが、1983年現在、一般国道の総延長は46275kmである。国道の路線位置は、太平洋戦争後、自動車交通に対応するため、改良が行われたり、新たにバイパスを造るなど、かなり旧街道路線とは別に設けられることが多くなった。

(4) 高速自動車国道の路線と延長

日本の高速道路計画は、昭和18年(1943)、内務省により全国自動車国道網計画が策定されたことにより始まる。この路線構想は、海岸線にまず幹線道路網を作り、必要な場所に横断道路を作るもので、いわば「目」字形を

なしており、総延長5490kmの計画である。これは計画のみに終わったが、戦後になって田中清一氏が、日本の脊梁山脈を縦貫して高速自動車道を作り、国土の普遍的開発に資するという構想を提唱した。この構想に基づき、昭和32年(1957)に、国土開発縦貫自動車道建設法が成立した。同法による路線の骨格は、中央、東北、北海道、中国、四国、九州の各自動車道合計約5000kmである。同年にこの路線の一部として名神高速道路の建設に着手された。

昭和41年(1966)に国土開発幹線自動車道建設法が成立し、ここに7600kmの高速道路網計画が確立した。この路線計画は、縦貫自動車道法の路線に内務省の自動車国道網構想の一部を付け加えたような形となっており、東京と大阪の2つの中心をもつ複心的な網構成をもつとともに、国土に対して「キ」字形を基本としている。この幹線自動車道建設法に基づく路線を主体とした高速道路網は、高速自動車国道として位置付けられ、35路線によって構成されている。この計画に基づいて建設が進められており、昭和59年末現在3467kmが供用されている。

5. 路線延長と路線構成にみる時代的特性

(1) 路線延長における特性

日本の幹線道路網の延長を各時代ごとに詳述してきたが、これを概括すると次のとおりである。

- i) 古代路……………約6500km
- ii) 江戸期街道……………約5100~11900km
- iii) 明治期以降国道……………約7800~46000km
- iv) 高速自動車国道……………約5500~7600km

表一3は、古代路と高速道路の地域別延長である。古代路は表一1に示した著者の計測によるものを、また高速道路は法定予定路線の延長である。同表にみられるように、高速道路の延長から北海道部分を除くと、古代路の存した本州、四国、九州の地域においては6500kmとなり、これは古代七道駅路の総延長とほとんど等しい。

これを地域別にみると、近畿および九州の両地区にお

表一3 古代路と高速道路地域別路線延長(km)

地 域	古代路(A)	高速道路(B)	比率(B/A)
北海道	—	1061	
東北	690	1035	1.50
関東甲信越	1343	1699	1.27
東海北陸	905	1010	1.12
近畿	847	650	0.77
中国	908	1000	1.10
四国	253	378	1.49
九州	1553	711	0.46
計	6499	7544 (6483)*	1.16

\* ( )内は北海道を除いた場合。なお沖縄は九州に含む。

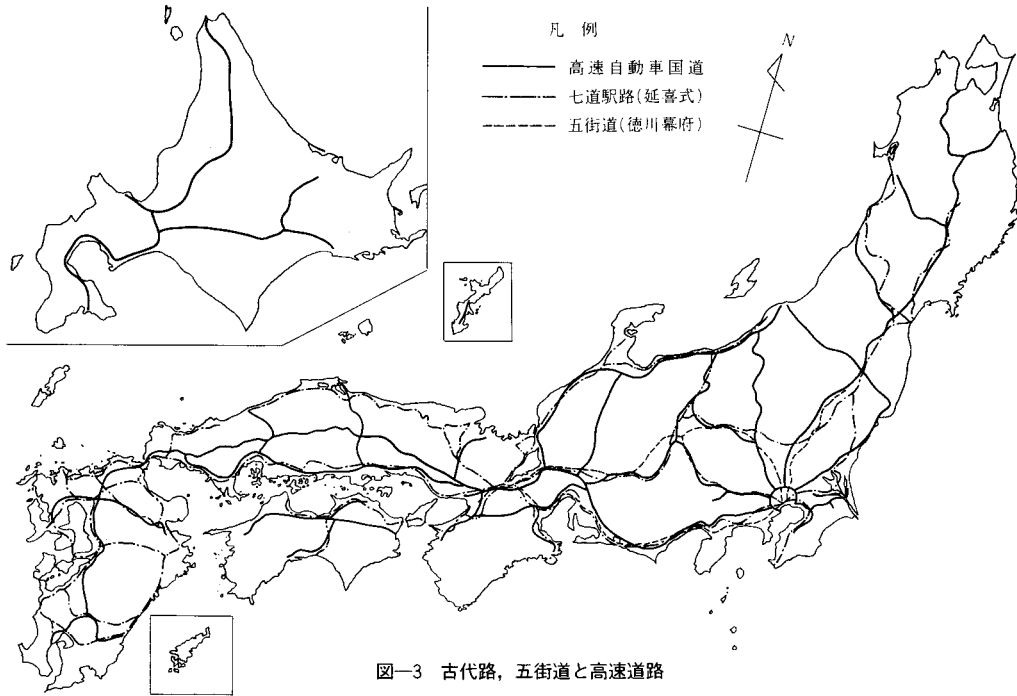


図-3 古代路、五街道と高速道路

いては、高速道路より古代路の延長が長い。このことは古代路が京および大宰府を中心として放射状に配置されていること、また両地域の歴史的先進性のためであると思われる。

しかしながら、北海道を除く地域で古代路と高速道路の延長が等しいということは、日本が古代において、政治的な統一国家を形成した時点で近代国家としての今日の交通体系の基幹の延長をすでに有していたといえる。

なお、古代路から江戸期街道網、明治期国道網を経て高速道路網成立までを通観してみよう。江戸期街道のどこまでを幹線道路網の一部とみるかは定説がなく、また明治期以降の国道についても、特に戦後において、自動車交通の発展に伴って副次的な道路を国道として取り込んだため、変遷が著しい。しかしながら大局的にみて、北海道を除いて6500 km、またこれを含む全国として7600 km~7800 kmをもって日本の交通網の基幹の数値ということができ、多少拡大的に考えても、おおむね10000 kmとみるのが妥当であろう。

表-4 古代路、五街道と高速道路の関係

関西・中部		関東	
古代路	高速道路	五街道	高速道路
東海道	名神高速道路	東海道	東名高速道路
山陽道	中央道	甲州道	中央道
北陸道	中北陸道	中山道	関越道
山陰道	中国道	日光道	東北道
山陽道	山陽道	日光道	常磐道
南海道	近畿道	水戸道	常磐道
		佐倉道	東関東道

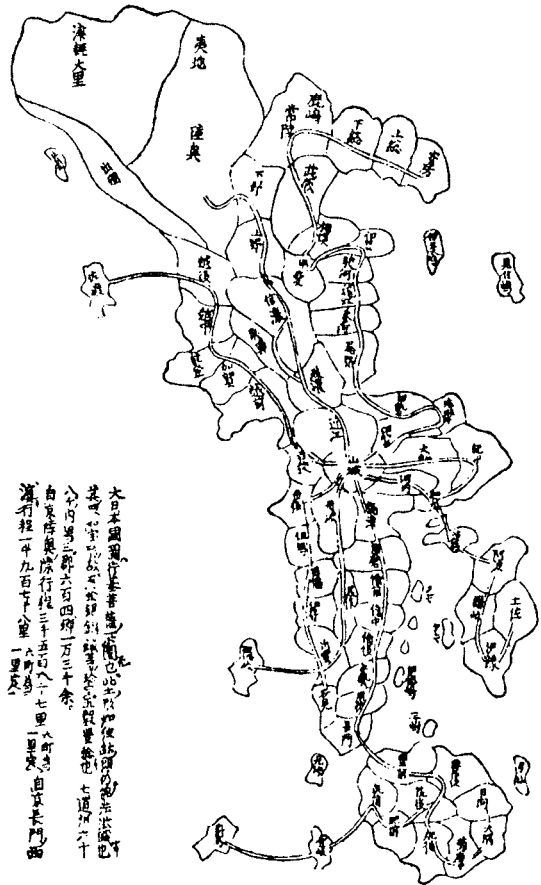


図-4 行基道路図

建設省が道路網の将来構想として、高速自動車国道の目標規模として10000kmとすることを掲げ、また新幹線鉄道の長期的展望として、7200～9000kmの構想が挙げられているのは、上記のことを裏付けている。

## (2) 路線構成における特性

古代路、五街道、高速道路の3者の路線を重ね合わせると、いくつかの特徴を発見できる(図-3参照)。まず平安京(古くは大和諸京)を中心に、西海道を除く6本の古代駅路が放射されているが、これは表-4に示すように6本の高速道路にそれぞれ対応している。この場合、中国道(高速道路)は中国地域の中央部を縦貫しており、山陰海岸沿いを通る山陰道(古代路)とは道筋が異なっているようにみえるが、日本最古といわれる行基の地図(図-4)<sup>5)</sup>には、現在の中国道の道筋にあたるものが山陰へ通ずる幹線の1つとして描かれている。このことから中国道もまた少なくともその一部はきわめて古い幹線道路のルートを踏襲していることが知られる。

また関東では、東京から6本の高速道路が放射されているが、これは江戸期五街道の本街道4本(奥州道中は日光街道と重合している)とその付属街道の水戸道、佐倉道の合計6本と相応している(表-4)。

以上のことから、現代の高速道路網は、本州において関西では古代七道駅路を基幹とし、また関東では江戸期五街道を基幹とする複眼構造の網体系を有する、と結論付け得られよう。

さらに九州においては、高速道路は鳥栖において九州縦貫道と九州横断道とが十字交差をする特異な形をしており、在来の街道、国道の形態と一見かなり異なった計画体系をもつようにみえる。しかし、古代路は鳥栖北方10数kmにある大宰府(現太宰府市)を中心に6本の幹線路が放射しており、高速道路はそのうちの4本とよく照合している。この点から現在の高速道路網の基本形はむしろ古代路を踏襲しているといえる。

しかしながら九州における古代路は本来2つの性格をもっている。1つは先に挙げた大宰府を中心とする体系である。大宰府から放射する古代路は6本ある。ただし、そのうちの1本は京から関門海峡を渡ってくる山陽道である。放射線の6本という数値は、駅を設けなければならない官道としては、その後の衰退を考えればやや多きに失するように思われる。これについては、京における6本の放射路を模したものだという説がある<sup>6)</sup>。

九州古代路の性格の他の1つは山陽道の延長、直達路としての意味である。表-1にみられるように、九州における古代路(西海道)は、東路と西路と呼称されているように、この2本が基幹ルートであるとみなされている。このことは、坂本太郎が東路、西路という名称を与えたことによって定着した説<sup>7)</sup>である。

この両説はいずれを採るかというべき問題ではなく、2つの性格を併せもっているというべきであろう。その後の九州における幹線道路の推移をみると、図-2にも示されているように、街道および国道は古代路の後者の性格が強く、高速道路には前者の性格が強いといえる。

## 6. 路線通過位置にみる時代的特性

### (1) 路線位置における時代区分の意味と特質

幹線道路網の基本的時代区分として、先に4期の区分を示したが、これは道路に対する支配体制とその法制度、網としての形成度等の行政的特質と、路線位置、道路構造等の技術的特質とを総合した観点によるものである。しかしながら路線位置という観点からすると、実質的に①古代路、②街道、③高速道路の3区分と考えられてよい。明治期の国道網は、国家的な支配体制が変革され、制度上の整理においては時代を画するものがあり、また逐次道路構造上の改善が加えられているが、路線通過位置としては、若干の例外を除きほとんど街道をそのまま踏襲したものにすぎない。昭和後期に入り、自動車時代に即応してバイパスの建設が進められ、在来ルートから若干はずれた新ルートをもつものが現出しているが、本質的な変化をもつまでには至っていない。したがって路線位置の歴史的考察としては、上記3区分において比較されるのが妥当である。

路線位置の歴史的変遷を追跡すると、3道路(古道、街道、高速道路)の間には種々の態様がある。古道と街道の道筋がほぼ軌を一にしているところも少なからず存在するし、さらにこれらと高速道路を対比すると、たとえば北陸の親不知地域のように、急峻な山陵が海岸近くにせまり、3路線がほぼ同一地域を重合しつつ通過する場合もあり、また高速道路がやや旧2路線から離れて路線立地している場合もある。

しかしながら、いくつかの地域で、古道と街道とが異なった谷筋を通る場合など、両者の道筋がある程度懸隔しているときに、高速道路が古道に近接する例がみられる。東名高速道路の東京一沼津間、中央道の中津川一岡谷間、九州縦貫道の久留米一八代間、九州横断道の鳥栖一武雄間などがその顕著な例である。これらの区間について個別的に検討する前に、各時代道路の路線位置に関する基本的性質を検討しておかねばならない。

### (2) 古代路の路線位置的特質

道路の路線位置は、その道路の設置目的、通行形態(利用交通)、時代的技術レベル等に制約され、決定される。ここにいう路線位置とは、道筋であり、通過する谷筋、峠、河川渡渉地点、その他の地形的コントロールポイントを結ぶ路線通過地帯をいう。

古代路とは、古くは大和朝廷により、後に平安朝廷に

よって引き継がれた七道駅路のことを指しているが、これは官道であり、朝廷所在地から本州、四国、九州の全領国の国府および出城へ至る官吏の旅行、軍隊の移動、租税の貢納、夫役の徴集および政府の指令、情報伝達のための道路であった。利用交通は人および騎馬である。

古代官道は、すでに地方的に存在していた集落住民のための交通路と異なり、計画的、組織的に作られたものであり、部分的には旧来の地方道とルートと同じくした場合もあったであろうが、京と国府間あるいは国府相互間を結ぶことを主目的としており、起終点間が、数10 kmから100 km以上にわたるため、それにふさわしい経路をとった。その特徴を一言に要約すれば、短絡的かつ直接的なものである。途中30里(約16 km)ごとに駅が置かれたが、土地の状況、既存集落との関係等から、伸縮が認められた。道路が直線的であったことは、歴史地理学の研究によって実際的にかなり明らかにされている。

また縄文期の採取農業による微高地居住から弥生時代の稲作農耕に移行して低湿地の近くに居住することになっても、なお後の中近世よりは山麓近くに集落をもっていたため官道もまた山麓沿いに多くあった。いずれにせよ、古代官道は、中央集権的国家体制におけるその広域的連絡網としての性格—計画性、直達性—と当時の居住地条件によって、後の高速道路ルートとの関連の基本的要因を胚胎させているのである。

### (3) 街道の路線位置的特質

中世に入り、朝廷による統一国家体制は権威を失い、武家政治の時代となる。源頼朝が鎌倉に幕府を開き、交通路も鎌倉を中心として再編成される。しかし、これは全国一円に統一されたわけではなく、東国中心である。また室町から戦国時代にかけて、政情は不安定で、群雄が割拠し、それぞれの領国の経営に腐心した。したがって広域幹線道路はむしろ東海道のごく一部を除いて衰微した。中世の道路は戦国大名の居城のある城下町を中心とした分国単位の地方分権の交通に適する路線位置と網構成を有するものとなった。

近世に至り、徳川幕府による国家統一がなされても、封建領主による領国支配は持続されたから、道路網体系としての基本的変化はなく、地方的道路網を基礎としてそれを結ぶ五街道等の幹線道路網によって広域的に連結されるものとなった。地方的道路の路線位置は都市や地方集落を細かく接続するものとなり、また広域連絡網も一般庶民の旅行が盛んとなったため、歩きやすい経路をとることとなり、直線的捷経路は影をひそめた。

### (4) 高速道路の路線位置的特質

明治期に至り、道路の管理体制は整備され、また歩行によるのみでなく、自動車を主体とする車両の走行がし

だいに重要性を増してきたが、一部のバイパス等を除けば路線位置は集落を経由する在来の街道を踏襲した。太平洋戦争後に確立した高速自動車国道網は、このような性格の在来の道路網とは全く性格を異にするものであり、それが路線位置においても次に挙げるような特質を有するものとなった。

① 長距離交通のための道路であり、路線における短絡的使命をもつ。

② 地域サービスを主体とした在来道路網とは別に、計画的、組織的に作られる。

③ アクセスコントロールのため、個々の集落を経由する必要がなく、インターチェンジにおける国道等との連絡を考慮すればよい。

④ 沿線集落のサービスを必要とせず、また、その規模の大きさのため、既成市街地を避ける路線立地をする必要がある。

⑤ 技術的進歩によって、橋梁、トンネルの建設が容易になり、また土工のバランスから平地より丘陵地を経由する路線が合理的となった。

これらの高速道路のもつ路線位置の特質は、先に挙げた古代路の性格ときわめて近いものであり、そのことが両者の路線位置そのものの近似をもたらした素因ということが出来る。

## 7. 路線位置相似の実証的検討

### (1) 東名高速道路、東京—沼津間

#### (その1. 箱根越え)

東海道地域において、古代路、街道、高速道路の3者を比較するとき、古代路と街道がその道筋を異にし、高速道路が古代路に近く路線立地するのは、駿河平野が伊豆半島から箱根・富士の峻嶺へ至る山系の障壁に直面する沼津から東京までである。この地域での特徴は2か所ある。その1つは箱根越えであり、他の1つは相模平野から江戸湾(東京湾)へ至る間である。

図—5に示すように、古代東海道は現沼津市から黄瀬川に沿って北上し、御殿場から足柄峠を越えて相模平野に至る。よく知られるように近世の東海道は箱根峠を越えている。足柄峠は標高約750 m、これに対して箱根峠は約850 mで100 mほど高い。しかし距離は足柄峠越えが約1.5倍と長い。

当初足柄を越えていた古道は、延暦21年(802)の富士山爆発により一時閉ざされ、箱根路が開かれる。翌年旧に復するけれども、鎌倉期以降はしだいに距離の短い箱根路が利用されるようになり、近世街道から明治国道もほぼこのルートを継承する。

高速道路時代となって、東名高速道路は富士・箱根山系を御殿場経由ルートに採った。沼津から御殿場までは



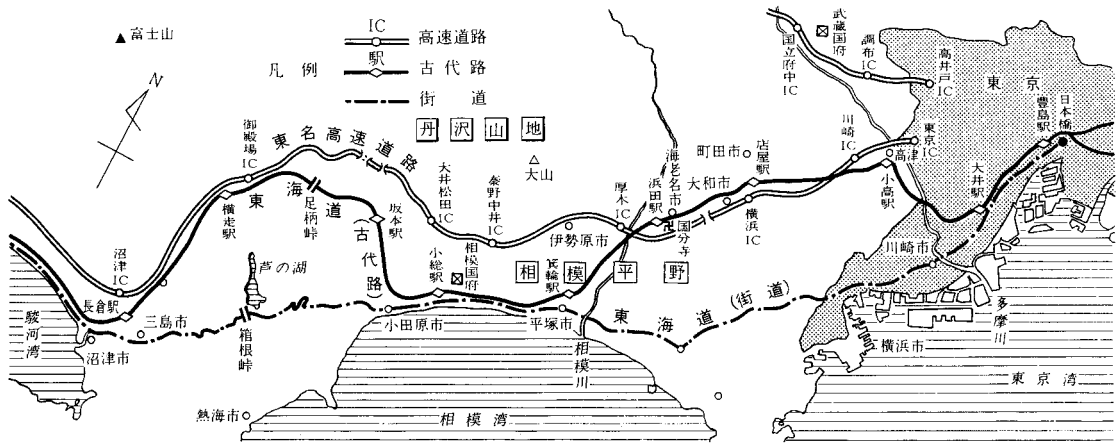


図-5 東名高速道路と東海道(古代路)

ほぼ古代路のルートを踏襲している。御殿場以東では当初足柄峠下をトンネルで通過する案であったが、地質が悪いため、酒匂川深谷沿いの峻険な地形をトンネルと橋梁で突破することに変更されている。

高速道路が箱根峠を経由せず御殿場を経由したのは、もっぱら縦断勾配という技術的理由によっている。足柄峠もしくはその近傍の小山系をトンネルによって通過するので、このルートの最高標高地点は御殿場での約450mである。これは勾配最大4%で登坂可能である。これに対して、箱根越えは国道1号線でみても最大標高850mで、さらに距離が短いため、勾配は6%を超えざるを得ない。高速道路開通以前、すでに大型トラックは箱根越えの国道1号線を通らず、御殿場経由の国道246号線を多く利用していた。国鉄東海道線が、丹那トンネルの開通前は御殿場経由であったのも、もっぱら勾配の制限のためであった。

ひるがえって古代路がなぜ足柄峠を選んでいたかについて、その理由を説明した文献にまだ接する機会がないが、著者の推測によれば、古代路が駅路であり、駅馬を用いていたことにその理由を求め得られよう。古代路は官道として、その第1の目的は官用の交通通信である。特に京から遠く離れた地域ではその第一義性は一層強まる。その目的のため、駅が置かれた。足柄峠越え付近では、現御殿場市駒門の横走駅に駅馬20匹が、また現足柄市関本の坂本駅に同じく22匹がそれぞれ置かれている。騎馬にとっては距離よりも勾配の方がより困苦の度合いが多かったに違いない。

しかし経済・文化の発達によって、しだいに一般人の旅も多くなると、むしろ距離の短いルートが選ばれるようになった。寛仁4年(1020)に旅をした『更級日記』の作者菅原孝標の娘は足柄路を通して「いと恐ろしげなり」と語っているが、建治3年(1277)の『十六夜日記』の作

者阿佛尼は箱根路を通り、「あしから山は道遠しとて箱根路にかかる」としている。

富士・箱根山系越えにおいて、古代路と高速道路がそのルートを同じくしたのは、それを利用する交通機関(馬と自動車)によるものと結論付けてよからう。

## (2) 東名高速道路・東京一沼津間

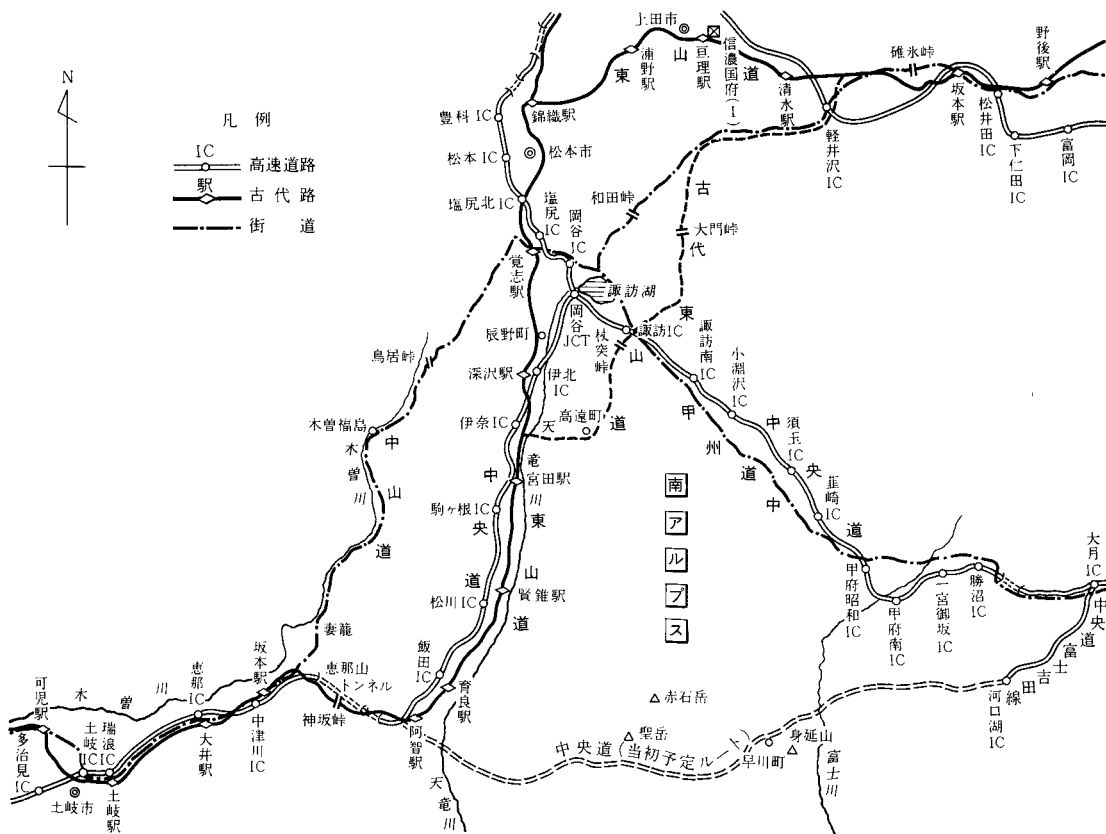
### (その2. 相模・多摩)

足柄峠を越えた古代路のルートや駅家の位置には諸説があり、確定をみていない。しかし『古代日本の交通路Ⅰ』は、小田原、大磯、平塚付近はほぼ海岸寄りを、また相模川以東は海老名から町田を通り、川崎市高津に至る厚木街道沿いのルートを蓋然性の高いものとして比定している。海老名から高津に至る間は、東名高速道路のルートとはきわめて近い。

古代路が近世東海道に比して内陸寄りであるのは、当時の地勢的理由が大きい。比較的海岸寄りの小田原—平塚間でも古代路ルートは近世街道よりやや内陸寄りを通っているが、海老名以東でさらに北の多摩丘陵地帯を越えてゆくのは、武蔵平野の多摩川、荒川、旧利根川等による沖積平野が十分発達せず、武蔵国府も武蔵野台地の奥深く(現府中市)に位置していたことによる。厚木街道沿いルートは武蔵国府への直達路ではなく、下総国府へ至る捷徑路であるが、それにしても、沖積平野開発の進んだ近世街道よりは内陸寄りである。

『更級日記』には「今は武蔵の国になりぬ。ことにをかしき(興味深い)所も見えず、浜も砂子白くなどもなく、こひち(泥)のやうにて、むらさき(草)生ふと聞く野も、蘆荻のみ高く生ひて、馬に乗りて弓もたる末見えぬまで、高く生ひ茂りて……」と当時の地勢が描写されている。

現代の東名高速道路が厚木街道沿いに位置したのは、近世から明治期以降の海岸部の発達した市街地形成部を避け、当時比較的未開発の丘陵地帯を選んだからである。



図一六 中央道と東山道

厚木—大井松田間も、秦野盆地を通過したのは、御殿場ルートへの直達性のためであるが、このルートもまた、古代路の1つと想定されている。

(3) 中央道・中津川—岡谷間

最もマクロ的な形で高速道路が古代路とそのルートを1つにし、近世街道と異なる道筋を取る典型的な例が、中央道の中津川から岡谷へ至る間である。

図一六に示されるように、古代路である東山道は、現岐阜市付近を東進し、美濃加茂市から土岐市へ至り、以降木曾川沿いにやや北へ向け東進した後、中津川を過ぎた地点で木曾山脈を横断する。いわゆる「神坂越え」である。伊奈谷へ出た後、天竜川右岸の河岸段丘を北上し、辰野、塩尻、松本を経て上田の信濃国府に至り、さらに碓氷峠へ至る。

これに対して近世街道としての中山道は、土岐、中津川からそのまま木曾川沿いに北上し、塩尻から和田峠を通過して碓氷峠へ至る。

さらに高速道路である中央道は、土岐—中津川間をほぼ前2者と同じ道筋を通った後、東山道の神坂越えルートの下を延長8 km 余の恵那山トンネルで抜け、伊奈谷

はほぼ東山道の道筋を踏襲した後、辰野で東山道と別れ、諏訪湖の南で東南へ反転し、近世街道としての甲州道中の道筋をたどる。

ここでは、なぜ近世街道は古代路とルートを異にして木曾路を行き、またなぜ高速道路は再び古代路ルートへ戻ったのかが問題となる。古代路は中津川から松本に至る間、木曾谷を通過しても、伊奈谷を通過しても、それほど距離は変わらぬように思われる。しかも峠の高さからすれば、伊奈谷へ出るための神坂峠(1569 m)より、木曾谷の最難所鳥居峠(1200 m)の方が低い。また和銅6年(713)に「美濃・信濃二国之堺、徑道險阻、往還艱難、仍つて吉蘇路を通ず」(続日本紀)とあるのは、神坂越えでなく、木曾谷の木曾路であるという説もある<sup>8)</sup>。

そこで1つの仮説であるが、2つの理由が考えられる。第1は東山道ルートは神坂越えを除けば、伊奈谷は比較的緩やかな地形であり、険阻で狭険な谷が連続する木曾谷より全体として楽でなかったかということである。第2は、最も古い東山道は、伊奈谷から松本へ抜けず、途中から高遠へ至り、杖突峠、大門峠、佐久平、碓氷峠へ至る「古代東山道」ルート(図一六参照)であったとする説<sup>9)</sup>

から類推される。このルートをとるならば、神坂越えは最も短い道順となり、駅路としての東山道が松本回りとなった後も、神坂越えが残されたとする考え方である。

一方、近世街道の中山道が木曾谷を選んでいる理由は定かではないが、先の和銅の吉蘇路の例にもみられるように、比較的早くからこの道筋も開かれたとみるべきで、平安末期、源義仲は幼時武蔵国から木曾谷へ入ったもので、ここで木曾次郎義仲を名乗って兵を挙げている。木曾氏の居城は福島にあった。この時代から、木曾路はかなり発達していたものとみられ、近世の街道はこれを踏襲したものであろう。

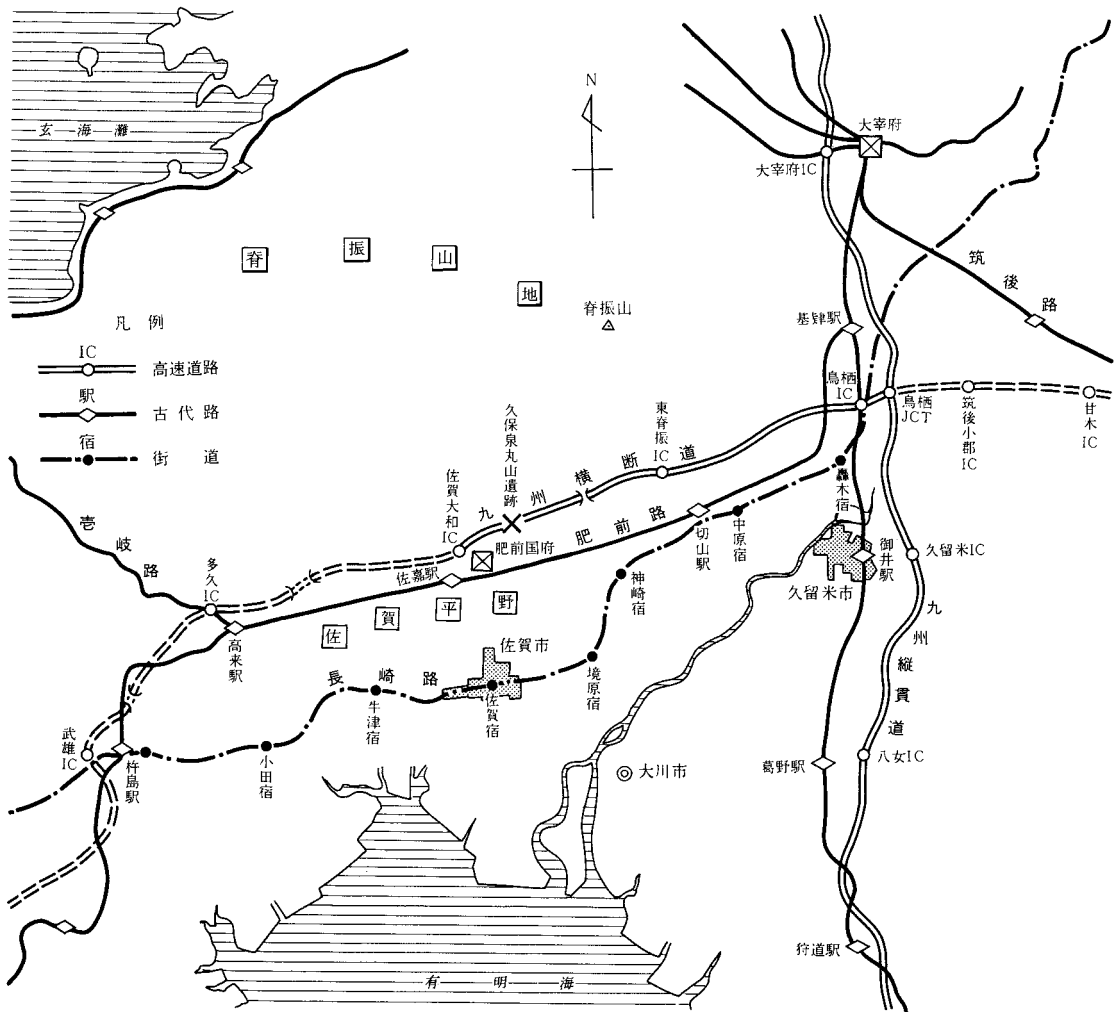
さらに高速道路の場合も歴史的経緯がある。中央道は戦後の計画当初、縦貫道構想を提唱した田中清一氏の最も力を入れたものであって、東京から現中央道富士吉田線の終点河口湖からさらに西進し、身延山北辺を早川沿いに西進して、赤石山脈下を長大トンネルで通過し、飯

田市南で伊奈谷を横過した後、現中央道ルートにつながって、恵那山トンネルを経て中部地域へ至るものであった。このルートは、当初の「国土開発縦貫自動車道建設法」では法定化までされたのであって、その後当時の技術と経済上の理由から、諏訪回りに変更されたものである。そのとき、恵那山ルートは残され、伊奈谷を通ることになったものである。これは、伊奈谷を通過することに期待を抱いた地域住民に応えるとともに、中央道の縦貫道の直達性をできるだけ残そうとしたものといえるであろう。

この経緯と東山道がその最も原初的な古代東山道ルートから変更された経緯とを重ね合わせると、この両者の路線の一致は、両者のもつ広域的直達性という使命の共通性によるものといえるであろう。

(4) 九州横断道・鳥栖—武雄間

九州における古代駅路は大宰府を中心として発してい



図一7 九州横断道と肥前路

るが、その1つ肥前路は大宰府から肥前国府を経たのち二分し、1つは南下して島原半島から海を越えて肥後国府に至り、他の1つは北上して壱岐路に合している。

佐賀平野では古代路のルートは、おおむね佐賀平野の北にある脊振山脈の南縁の台地上あるいは台地下の平野部を通過している(図一7)。肥前国府は佐嘉駅付近にあり、これは現佐賀市からおおよそ北方7kmの地点である。

近世の街道、長崎路は、小倉を發してのち佐賀県に入ってから、現鳥栖市の轟木宿から神崎宿を過ぎて平野を南西に斜行して有明海に近づき、現佐賀市の中央を経て、現武雄市付近に至る。

また高速道路、九州横断道は、九州縦貫道と鳥栖ジャンクションで交差した後、長崎自動車道と称されて、脊振山脈の南麓を、古代路と数百mないし1km程度にほぼ平行しつつ、やや北方の丘陵南端部を通過している。

古代路が脊振山脈の南縁を通過するのは、当時の地勢と集落形成のためである。佐賀平野は、筑後川を始め、嘉瀬川、六角川、塩田川などの河川が運んできた土砂で有明海を後退せしめてきた平野である。沖積世の始めの頃、海岸線は脊振山脈の南縁に近く、現在の5m等高線付近であった。現佐賀市の南まで海岸線が後退したのは、平安初期である<sup>10)</sup>。

洪積台地南縁には後期古墳時代(5~7世紀)の古墳群が多数存在し、古代路はそれに近接した平野部を東西に走行しているが、これは当時の農耕集落付近を貫くルートであったと考えられる。

古代路が一般に地域の集落の近くを通過していたであろうことは、万葉集の次の歌から推測される。

鈴が音の 早馬駅家の堤井の

水の賜えな妹が直手よ(巻14~3439)

この歌は駅家の近くには食事や飲物を出す店があり、そこには若い女子も働いており、駅家が人里離れた所ではなかったことを想像させる。

しかし同時にこの佐賀平野北縁の古代路ルートは延長15kmにも及ぶ直線道路であったことも知られており<sup>11)</sup>、古代路が個々の部落を結ぶためのものではなく、あくまでも長距離連絡道路としての意味を堅持していたことも明らかである。

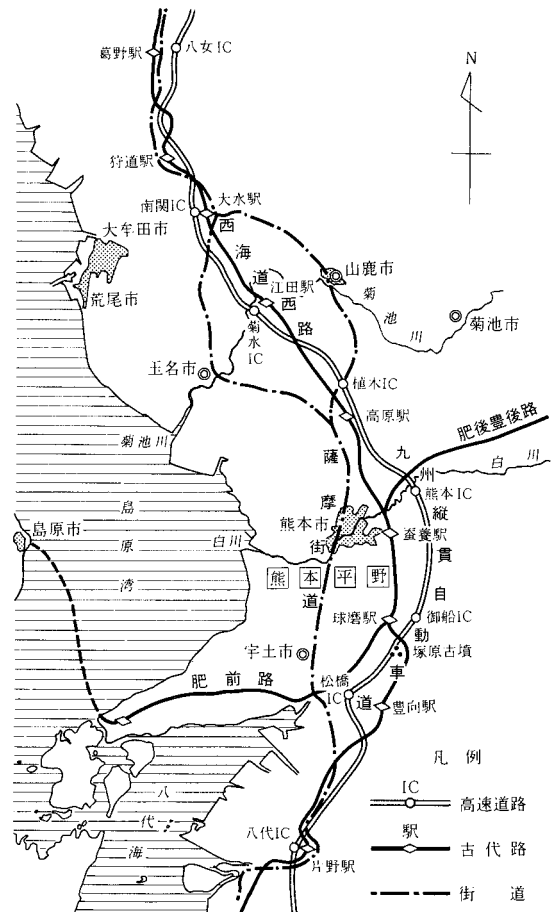
さて中世に入り、佐賀平野の海退は進み、南部に広がった陸地には耕地が開発され、土豪が定着して荘園が形成された。また中世には、川や江湖(瀦)筋に河港(津)が発達し、それらの津を結ぶ線が中世の道となった。現佐賀市域には、鎌倉期に城が置かれ、その後城下町として発達した。近世の街道は、中世の道を踏襲して、佐賀城下を中心に発達した。

高速道路は、佐賀平野には居住集落が散在し、また良好な農耕地が多いので、平野部を通過することは社会的

影響が大きく、かつ大量の盛土材料を必要とするか高架構造となって工費増を招くため、平野部を避け、古墳群のある洪積台地南縁を通過することとなった。古代路の約1kmさらに北であり、近世街道とは8kmも離れた。

高速道路の場合には、主要な交通発生源(この場合は佐賀市)に対しても、良好なアクセス道路があれば、交通上大きな支障はなく、ここではその条件が満たされている。丘陵地は高速道路としては技術的に問題には少ないが、しかし古墳の処理には配慮が要請され、特に縄文期~弥生前期(2~3世紀)の支石墓群、5~6世紀の古墳群が1か所に集積されている久保泉丸山遺跡は、高速道路の切土工事による通過箇所となるため、近傍に移設・復元された。

佐賀平野における古代路と高速道路の近接、近世街道からの隔絶は、同地域における地勢からする農耕および都市発展の推移および古代路と高速道路が共有する長距離交通にその主要な目的を有する直達性に由来するものといえる。



図一8 九州縦貫道と西海道(西路)

### (5) 九州縦貫道、久留米—八代間

本区間は、古代路においては西海道西路、近世街道としては薩摩街道である。図-8にみられるように、ここの特徴は2か所ある。その1つは南関IC(インターチェンジ)から菊水ICを経て植木ICに至る間で、古代路と高速道路(九州縦貫道)の路線がほとんど一致しているのに対して、近世街道は山鹿市または玉名市を經由していること、また国道3号線はさらに内陸部の小栗峠越えをしていることである。第2は植木から八代までで、高速道路と古代路が熊本市の東側外縁を通過するのに対して、街道は熊本市を縦貫し、それ以南も八代湾寄りに位置していることである。

第1の一致箇所(南関—植木間)については、『古代日本の交通路Ⅳ』でも、本区間で古代路と九州縦貫道のルートがほぼ合致していることを指摘している。特にこの間は、旧街道、現国道などと道筋を異にしているの、その一致性が歴史地理学の研究者にも注目されたものと思われる。

本区間では、旧街道や現国道は、内陸寄りの山鹿市を通るか、海岸寄りの玉名市を通過し、南関—植木をほぼ直線、短絡的に結ぶルートは使われていない。

このことの原因についてはつまびらかにしないが、1つには菊池川流域の発展と関連があると考えられる。菊池川流域は有史以前から発展が早く、装飾古墳群等の遺跡が多いことで知られている。菊池川流域の菊池、鹿本、玉名の3地方は同川の舟運によってその交通が支えられてきた。その沿岸の宿場町、河港として発達したのが、玉名(旧高瀬)、山鹿、菊池(隈府)である。

菊池川が東西の交通路であるとすれば、これに直交する、いわば南北の交通路が陸路であり、中近世の街道は、東西交通路の要衝として発達した玉名、山鹿においてのクロスしたものと考えられる。

これに対して、古代路および高速道路は、南関—植木で渡河する菊池川に対しては玉名、山鹿の中間点を通る直交ルートである。このクロス点には、古代路では江田駅が、高速道路では菊水ICがそれぞれ設けられているが、このルートの一致性は、両道路の遠距離直達性という共通の性格に根差すものと推測される。

九州縦貫道の第2の一致ルート、植木—熊本—八代に関しては、先の九州横断道の佐賀平野における事例と同じく、河川沖積平野の農耕の発達と都市的発展の結果によるものである。

熊本平野の発達は比較的遅く、肥後国府も水害による廃滅による移転が行われるなど、現熊本市の東部あるいは東南部で何度かその位置を移したといわれている。古代路もまた低湿地を避け、東方に回るルートをとった。

高速道路は発展した熊本市街部を避け、古代路よりは

1~3 km さらに内陸寄りにそのルートを選んでいるが、それでも軟弱地盤に悩まされ、また一時肥後国府の置かれた城南町では、重要な遺跡の塚原古墳を保存するため、高速道路はトンネルとしてその下を通過している。塚原古墳は4世紀後半から5世紀におけるわが国最大級の方形周溝墓と円墳、前方後円墳の複合遺跡で、この台地が古くから開けていたことを物語っている。

### (6) 路線位置相似の必然性

上にいくつかの例を具体的に検証する中で、古代七道駅路と現代高速道路の路線位置が、何故に近似あるいは一致するの理由を検討してきた。ここでそれらを総括してみよう。

その理由として、次の3つが挙げられる。

- i) 古代路および高速道路両者の計画性と直達性という基本性格の共通性
- ii) 沖積平野の農耕生産の発達と都市発展による回帰
- iii) 両道路の主要利用交通である騎馬と自動車のもつ勾配抵抗への共通性

第1の基本性格の共通性については、古代路においては、統一国家維持のために敏速な交通情報伝達は不可欠なものであったし、そのために計画的、意図的に作られ、また技術的には遠距離直達性にふさわしいルートを取り、かつしばしば直線道路が作られている。高速道路にあっては、広域的な経済社会の高速連絡交通網として、交通手段の主役となった自動車のための道路網が全国的視野による計画性によって樹立され、路線位置も広域連絡網にふさわしいものになった。この両者の性格の共通性が、路線位置の近似をもたらした。

第2の地勢による古代回帰は、一般に沖積平野で生じている。河川下流域の沖積平野の未発達な時代は、人々は周辺洪積層の微高地に居住し、多くの古墳や住居跡、その他の遺跡を今に残している。自然的な海退と農耕生産の発達によってしだいに低地居住が可能になり、その開発の容易さが都市としての発展をうながした。近世の街道やこれを踏襲する国道は、これら市街地を中心として発達した地区的道路網を結ぶものとして整備されたが、高速道路では、その都市的発展が逆に障害になって、再び古代ルートへ回帰することとなった。

第3の騎馬と自動車による勾配克服の困難性によるルート選択の共通性は、それほど多くの例をみるものではないが、1つの理由とするに足りるであろう。

## 8. 高速道路インターチェンジと古代駅の相似的特性

### (1) インターチェンジと駅の設置間隔

高速道路には、その出入口としてインターチェンジが

設けられる。その設置間隔は、近年やや短くなる傾向があるが、都市間高速道路で平均的に12~15kmとなっている。

一方、古代七道駅路の駅制については、養老令にかなり詳細な規定がある。駅の間隔については、30里ごとに駅を設けるよう規定された(厩牧令)。駅には駅馬を置き、駅路を使いする官吏(駅使)らの用に供し、また彼らに宿を提供した。当時の1里は5町で、1町は106m、したがって1里は530m、30里は15.9kmに相当する。駅間距離はあくまでも原則的なもので、集落との関係で若干の伸縮があり、また特に地形険阻な地域や、水や牧草の得にくい所では、距離を伸ばすことも許された。また山陽道のように大路として交通が頻繁であり、駅馬の使用も多いところでは、駅間距離も1/2ほどに短縮されていた区間のあったことも実証されている。

(2) インターチェンジと駅の対応関係

高速道路のインターチェンジと古代路の駅とは、設置間隔がほぼ等しいので、両道路の路線の近接しているところでは、インターチェンジと駅の位置がよく一致する例が多い。表一5は幹線街道や国道とやや離れ、高速道路と古代路とが近接している場合である。同表から明らかのように、古代路とインターチェンジとはきわめて強い相関を示している(図一6,7,8参照)。

両者の対応関係は、高速道路と古代路のみでなく、近世街道とも路線が近接している場合の方が、より一層明らかとなる。表一6にその2例を示すが、近世街道の宿駅(宿場)は、古代路駅1に対して2~3の割合で置かれている。これは近世において、民衆の旅行が発達したことによっている。しかしながら、高速道路時代となって、インターチェンジの設置地点は再び古代駅の存した地域に一致することになった。古代路駅の位置は、歴史地理学の分野での研究において比定が試みられている<sup>12)</sup>。これらの比定地点は、インターチェンジ設置位置とおおむね数kmの範囲に収まり、同一市街集落地域にあるものが大半である。

(3) 古代路の駅間距離

上にみたように、インターチェンジと駅の両者が強い対応を示す理由については、まだ残念ながら説得性のある論証をなし得ないが、若干の推論を試みることにしたい。

まず駅の設置間隔は、本来駅路の考え方が中国からの輸入であり、設置間隔もまた唐の令にそのままよったものである<sup>13),14)</sup>。唐で30里ごとに1駅とした根拠はつまびらかにしないが、紀元前5~6世紀のペルシャの「王の道」では、ヘロトドスの歴史書によって、約500kmの間に20の休息所(宿)があったことが知られており、このことを記す『道の文化史』の中で、シュライバーは、「こ

表一5 高速道路インターチェンジ(IC)と古代路駅の位置の対比

IC	駅	IC	駅	IC	駅
中央道	東山道	九州縦貫道	西海道西路	九州横断道	西海道豊後路
土岐瑞恵中津川	岐井本	鳥久八	基御米一	大別湯玖	高長由荒
飯田	坂本	南阿	南關	玖天	一
駒ヶ根	青良	飯田	飯田	瀬木倉	把伎
伊奈北	宮田	根奈	熊野	瀬木倉	把伎
伊奈北	深沢	八	八	武	武

表一6 インターチェンジ、駅、宿場の対比

IC	駅	宿場	IC	駅	宿場
東名高速道路	東海道(古代路)	東海道(街道)	北陸道(高速道)	北陸道(古代路)	北国街道
沼津	長倉	沼津	上越	水門	直江津
富田	蒲原	吉原	名立	名立	長馬川
清水	息津	由興	能生	鶉石	簡能石
静岡	横田	江府	糸魚川	滄海	梶屋敷
焼津	小川	丸岡	青海	朝日	糸魚川
			朝日	佐味	泊
			黒部	布勢	入善
			魚津		三日津

れはアジアとアメリカの他の道路にも見られる原則である」とし、また「1日しっかり歩けば次の休息所に着くことができた」と書いている<sup>15)</sup>。上の平均間隔は25kmである。

日本の古代路を利用する駅使の速度がやはり養老令の「公式令」に規定がある<sup>16),17)</sup>。飛駅使(急速便)の場合は1日10駅以上、通常の駅使で8駅、その帰路は6駅以下とされている。10駅なら160km、6駅でも100km近く、非常な速さである。しかしこれらはいずれも情報伝達のための使者であって、任地に赴く官吏の旅の場合ではない。

一般的な行程はやはり公式令に、「行程は、馬は日に70里、歩は50里、車は30里」という規定がある。この条文も唐令の引き写しである。ここにいう馬とは、官吏の旅行に用立てる駅馬ということであろう。70里とは約37km、駅間30里の規定が別にあるから、ほぼ1日2駅間の行程である。朝出発した馬は、昼時に最初の駅に着き、そこで駅馬を乗り替える。駅馬の立場からすれば

ば、次駅との距離はちょうど1日1往復の距離ということになる。

その傍証として先に挙げた山陽道がある。「廐牧令」の規定では、七道を大路(山陽道)、中路(東海、東山道)、小路(その他)に区分し、それらに置くべき駅馬の数として、大路に20疋、中路に10疋、小路に5疋としている。大路である山陽道の駅馬は、中路である東山道や東海道に比べ数が2倍であるから、2倍の輸送能力をもつようにみられるが、実際には山陽道の駅間距離は、標準の半分であったから、実質の輸送力は4倍あったとみるべきである。この場合、駅間距離を等しくして、1駅当たりの駅馬数を4倍に増やすことは、駅を管理すべき駅長および駅戸(駅務に従事する義務をもつ公戸)の負担が大きくなりすぎることを考慮したものであろうか。

以上の点から、駅路の駅間距離は標準として行旅の伴をする駅馬が1日1往復する距離であり、山陽道のような特に交通の多い場合は、1日2往復の距離として定められたものではないかと推論される。ここに私見として提出しておく。

#### (4) 高速道路のインターチェンジ間隔

一方、高速道路についても、その間隔が平均的に12~15 kmであることの根拠は定かではない。少なくとも日本は当初諸外国の経験を基礎として、その設置を定めている。

歴史的に最も早いドイツのアウトバーンでは、1935年にその建設が始まったときに、一般道路との接続施設は平均10 kmが標準とされた。現実には戦前に計画されたアウトバーンのインターチェンジ平均間隔は約9 kmである。戦後もやや間隔が密になった感があるが、それほど大きな変化はない。

同じ高速道路先進国のアメリカでは、州際道路(全国高速道路網)について、交通の集散の便宜と建設費および高速道路の交通運用上の観点から、都市地域内では平均2マイル(3.6 km)以上、都市地域の郊外部で平均4マイル(7.2 km)、地方部で平均8マイル(14.4 km)以下としている。短い方の制限は、あまり密に配置されると出入交通のため本線通過交通が乱されるという交通運用上の配慮からであり、長い方の制限は、救急、補修など、道路管理と利用者への交通サービスの観点からのものである。

実際には、計画延長41000マイルの州際道路網には12000のインターチェンジがあり、地方部での平均間隔は3.7マイル(約6 km)、都市部では平均2マイル(約3.2 km)以上と報告されている。

有料道路の場合には、長距離高速道路ではインターチェンジで料金徴集が行われるので、その施設と人員が必要であり、インターチェンジの形もそれに適した、た

とえばトランペット型等が選ばれ、ダイヤモンド型など簡易な形式が採用されることはまれである。

これらの経済的、技術的な理由で、アメリカでも有料道路のターンパイクでは平均間隔は7.1マイル(11.4 km)で無料の州際道路の2倍近くとなっている。

日本の高速道路は有料であり、戦後その建設が始まったとき、その範をアメリカのターンパイクに採った。インターチェンジ間隔も同じである。また日本では地形や都市発展の状況から高速道路の路線位置は、在来国道から離れる傾向があることもあって、日本では当初インターチェンジの設置はむしろ抑制的であった。最初の名神高速道路での平均間隔15.7 km、次の東名高速道路で17.3 kmであった。しかし実際に高速道路が利用されるようになって、インターチェンジの有効性の認識が高まり、名神、東名両道でもいくつかのインターチェンジが追加され、またその後建設されている高速道路も含めての平均間隔は、計画延長5915 kmに対して、平均12.0 kmとなっている。

#### (5) インターチェンジと駅の一一致の意味

高速道路のインターチェンジの間隔は、高速道路の技術的特性を基本として、その設置位置はそれぞれの地域の具体的な社会経済地理上の特質に即して決定される。実際的には交通集散の大きい地点が選ばれる。一般には交通集散の多い都市あるいは都市的集落地である。古代路と高速道路の路線が近接しているとき、古代路駅の存した集落がその後の都市的発展を遂げている例が多く、それゆえ平均の間隔が同じであれば、ほぼ同一地区が選ばれる可能性が高くなる。表-6の近世街道の宿場を含めた比較をみればそのことは一層明瞭であり、古代路駅のあった地区のその後の都市的発展に比べて、近世街道でその中間に置かれて宿場町の発展がそれに及ばなかったことを意味している。

表-7 同一名のインターチェンジと古代路駅

七 道 駅 路		高 速 自 動 車 道	
駅 名	路 線 名	IC 名	路 線 名
勢 多	東 海 道	瀬 田(西)	名 神 高 速 道 路
河 口	東 海 道 甲 斐 路	河 口 湖	中 央 道 富 士 吉 田 線
土 岐	東 山 道	土 岐 中 央	中 央 道
新 波 城*	"	柴 波 東 北	東 北 道
麻 績 秋 山	東 山 道 北 陸 連 絡 路	麻 績 中 央	中 央 道 長 野 線
澹 海 北	東 山 道 出 羽 路	秋 田 海 北	東 北 横 断 道 秋 田 線
名 立	"	青 名 海 北	陸 道
安 芸 山	山 陽 道	安 芸 山 陽	道
石 国	"	安 芸 山 陽	道
大 宰 府*	西 海 道 各 路	太 宰 府	九 州 横 断 道
由 布 岐	西 海 道 豊 後 路	湯 布 木	"
把 伎	"	杷 木	"
佐 嘉	西 海 道 肥 前 路	佐 賀 大 和	"

\* 駅名ではなく、駅路始終点。

表—7に表—5,6中にあるものを含め、全国のインターチェンジと駅の名称が一致または類似する例14を掲げた。これら古代の地名がその後の歴史の変遷によく耐えて今日までその跡をとどめているというべきであり、新しいインターチェンジ名として残されることには大きな意義のあることであり、大事に扱われねばならぬ事柄である。

## 9. 結 語

本稿では、日本幹線道路の歴史の変遷を概観し、特に古代の七道駅路と現代の高速道路との間に、両者に共通する遠距離直達性などの理由によって、著しい類似性のあることを例証した。日本の国土の地理学的特性と、社会的発展の経過とが融合して、このような古代回帰現象をもたらしたものと見えよう。しかし、それぞれの時代における為政者や技術者が、それぞれの環境や知見に基づいて対処した結果が、こうした多くの一致を生んだことの不思議に、神のみえざる手を感じるものである。

## 参 考 文 献

- 1) 上山春平：埋もれた巨像，岩波書店，1977年。
- 2) 藤岡謙二郎編：古代日本の交通路Ⅰ-Ⅳ，大明堂，昭和53年。
- 3) 日本道路協会編：日本道路史，日本道路協会，昭和52年。
- 4) 小林 博・足利健亮編：街道一生きている近世2，淡友社，昭和53年。
- 5) 土木学会：明治以前日本土木史，岩波書店，昭和11年。
- 6) 上記2)のⅠ。
- 7) 同上。
- 8) 前記2)のⅡ。
- 9) 黒板周平：古代の信濃，信濃路47号，信濃路出版，昭和60年。
- 10) 佐賀県史編さん委員会：佐賀県史上巻，昭和43年。
- 11) 上記2)のⅣおよび4)。
- 12) 上記2)。
- 13) 田名網宏：古代の交通，吉川弘文館，昭和49年。
- 14) 青山定雄：唐宋時代の地誌地図の研究，吉川弘文館，昭和38年。
- 15) シュライバー：道の文化史，岩波書店，1962年。
- 16) 上記13)。
- 17) 豊田 武・児玉幸太：交通史，山川出版社，昭和45年。

(1985.1.23・受付)