

日本幹線道路網の史的考察

—特に七道駅路と高速道路—

正会員 (株)片平エンジニアリング 武部 健一

Historical Consideration of Trunk Road Network in Japan

—Relation between Ancient National Roads and Superhighway Network—

by Ken-ichi Takebe

概 要

日本の幹線道路網は、その形成過程からして、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、の4期に区分することができる。古代の七道駅路は、平城京および平安京を中心とし、放射状に全国に伸びる道路網体系であり、江戸期の五街道を中心とする諸街道は、江戸を中心とする放射幹線道路を軸に形成されている。明治期以降の国道網は、概ね街道網を踏襲しているが、統一国家としての面的形成に留意されている。自動車の発達に即応した高速道路網は、従来の国道網とは異なった新たな観点から網形成が行なわれているが、東京と大阪の二つの中心を持つ複心的な網構成にその特色がある。

これらの各時代の幹線道路網のうち特徴的なことは、高速道路網が古代回帰ともいふべき様相を示し、七道駅路と延長、網構成、路線位置、駅(インターチェンジ)配置等において、顕著な一致性を見せていることである。延長については、高速道路計画の7,600kmのうち、北海道を除くと6,500kmとなるが、七道駅路総延長6,500kmとほとんど等しい。また路線のマクロ的な配置構成が近畿地域および九州地域において特徴的である。幾つかの地域において、高速道路の路線は近世の街道や近代の国道より山寄りとなって、古代路に近い場合がかなりある。また高速道路のインターチェンジと古代路の駅の間隔と位置はよく一致した例が各所に見られ、名称も同一なのが少なからずある。(古代路、高速道路、比較研究)

1. はじめに

道の歴史は古い。「けものみち」時代を描くとしても、人間の歴史と共にある。人間は、その生活と社会の形成のために、意図的に道を作ってきた。「道路」という言葉はわが国ではしばしば近代的な用語として使用されたものであると誤解されているが、この言葉は古く「論語」にも出てくるし、日本の文献としては日本書紀の中に見出される。道路の歴史はその国の文化の歴史の反映であると共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的変遷を見ると、そこには、日本の風土と政治と文化の特徴が極めて良く現出されているといつてよいで

あろう。

2. 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がそれである。その区分の意味と特徴を概観してみよう。

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世紀における耶馬台国であり、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って山陽道が開かれ、その後東海道、

南海道などが開かれた。歴史年代が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、東山道、その他小路として示されている。この駅制は奈良期、平安朝に引き継がれ、929年に完成した「延喜式」において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、九州の西海道を除いては、大和におかれた都、後に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年徳川家康により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つの街道が幹線となり、その他の支線は脇街道と呼ばれた。幕府直轄の五街道は、東海道、中山道、日光道中、甲州道中、奥州道中であり、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、法体系も次第に整備された。しかし道路自体は幕府時代から受けつがれたものである。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うるように整備されて来た。

4) 昭和後期的高速道路時代

大平洋戦争後、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、自動車専用的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、7,600km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。筆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見なした。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つの重要な節目といているが、道路の節目もまた同様であるのは、道路の整備が国家およびその経済の基本的動向と極めて深く関わっていることに準拠するものであろう。大平洋戦争後も、日本の国家としての節目であることも疑いないところである。

3. 幹線道路網の路線と延長

3-1 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。駅は原則として30里毎に配された。当時の1里は6町であり、1里は540mであったから概ね16kmに1箇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・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箇ないし十数箇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-1は筆者が図上計測を行な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理学の分野で研究されてきたものである

表－1 古代七道駅路の路線別延長、駅間距離

駅路名	路線名	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	松田	116	7	16.6	7
	伊勢路	鈴鹿	志摩国府	88	5	17.6	6
	甲斐路	横走	甲斐国府	56	3	14.0	4
	上総路	豊島	白浜	140	8	17.5	8
	小計			1,038	60	16.7	62
東山道	本路	勢多	斯波城	972	56	17.0	57
	飛騨路	方県	美濃国府	125	5	25.0	5
	北陸連絡路	錦織	越後国府	115	4	23.0	5
	出羽路	柴田	秋田	275	12	22.9	12
	小計			1,487	77	18.8	79
北陸道	本路	平安京	佐渡国府	525	39	13.4	39
	若狭路	三尾	松原	65	2	21.7	3
	能登路	深見	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	郡部	128	4	18.3	7
	隠岐路	出雲国府	隠岐国府	24	1	24.4	1
	小計			608	37	15.2	40
山陽道	大宰府道	平安京	大宰府	704	58	12.1	58
	山陰連絡道	厚狭	小川	111	10	11.1	10
	美作路	草上	美作国府	73	2	24.3	3
	小計			888	70	12.7	71
南海道	本路	山崎	伊予国府	342	23	16.3	21
	土佐路	大岡	土佐国府	54	4	13.5	4
	小計			396	27	15.8	25
西海道	西路	大宰府	大隅国府	316	22	17.5	23
	東路	到津	大隅国府	421	24	16.8	25
	沓岐路	大宰府	沓岐国府	100	10	10.0	10
	肥前路	基肄	球磨	212	12	15.1	14
	豊前路	大宰府	多米	51	3	12.8	4
	豊後路	大宰府	由布	101	6	14.4	7
	肥後豊後路	蚕養	三重	94	4	18.8	5
	肥後日向路	佐織	児湯	150	5	18.8	8
	小計			1,445	86	15.0	96
合 計				6,499	401	15.5	418

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	草津	530	67	7.8	68
日光道中 (本街道)	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			1,553	177	8.5	182

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」である。筆者は本研究においては、同書の記述を基に、40万分の1地図上に路線と駅家位置の復元を試みた。駅間距離は図上で計測したが、同書には恐らく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、筆者の計測が約2%不足しているの、これにより補正を行なった。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あげ、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変動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。

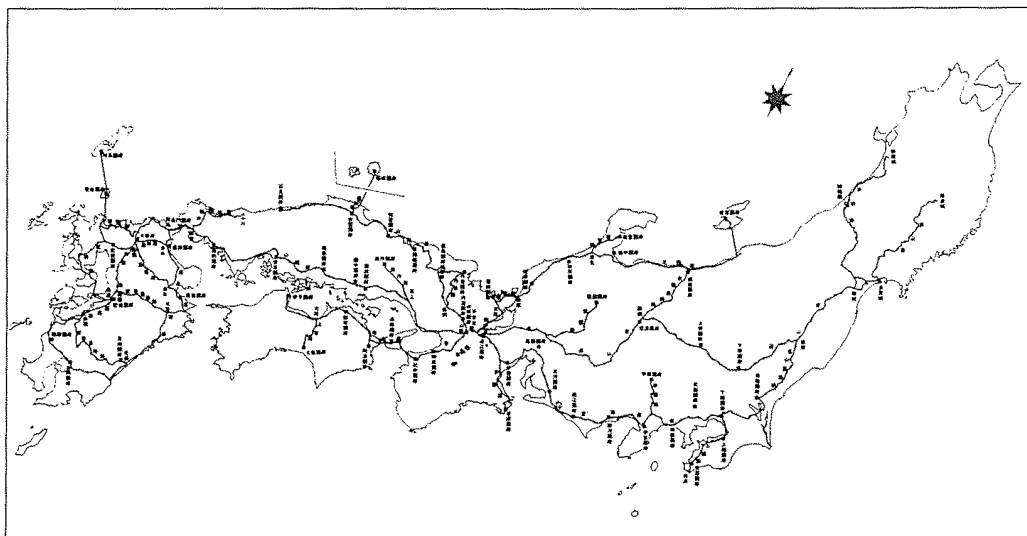
古代路の総延長は筆者の測定によれば約6,500km、駅間距離の平均は15.5kmである。山陽道の駅間が短いのは、大路のためであり、既に藤岡氏によって指摘されている。駅路の概略を図-1に示すが、古代駅路の路線の特徴は、西海道を除く6道が京を中心として放射状に分岐し、西海道のみが大宰府を中心

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)

3-2 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」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。勘定奉行が直轄する街道には、五街道のほか日光道中の御成道、壬生通、および奥州道中の付属として、水戸、佐倉道がある。この他全国の街道と称される道の合計距離は明らかでないが、優に10,000kmを超えるものと思われる。街道の路線は古代路とは異なる場合が少なくない。一般に海岸あるいは盆地では、古代路はやや山がわ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。

図-1 古代七道駅路図



3-3 明治期以後の国道の路線と延長

明治期以降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年）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伸びた。その後、軍事的目的の強い道路が編入されて、明治44年（1911年）には60路線、延長8,608kmに達した。大正9年（1920年）に至り、国道の再編成を行ない、33路線、7,816kmに整理した。これはその後、漸時延長が追加されて、9,926km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共に、統一国家としての面的構成に留意されている。

大平洋戦後、昭和28年（1953年）には、新道路法によって、1級国道、2級国道にわけ、その総延長は24,052kmと大幅に増大した。昭和39年（1964年）には、国道の級別を配し、一般国道としたが、1983年現在、一般国道の総延長は46,275kmである。国道の路線は大平洋戦後、自動車交通に対応するため、改良が行なわれたり、新たにバイパスが作られるなど、かなり旧街道とは別に設けられることが多くなった。

3-4 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年）、内務省により全国自動車国道網計画が策定したことにより始まる。この路線網構想は、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とするもので、いわば「目」字型をなしており、総延長5,490km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、日本の背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。この構想に基き、昭和32年（1957年）に、国土開発縦貫自動車道法が成立した。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5,000km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年）に国土開発幹線自動車道建設法が成立し、ここに7,600km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、東京と大阪の二つの中心を持つ複心的な網構成を持つと共に、国土に対して「キ」字型を基本としている。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。この計画に基いて建設が進められており、昭和59年4月現在3,435kmが供用されている。

4. 古代路と高速道路の対比

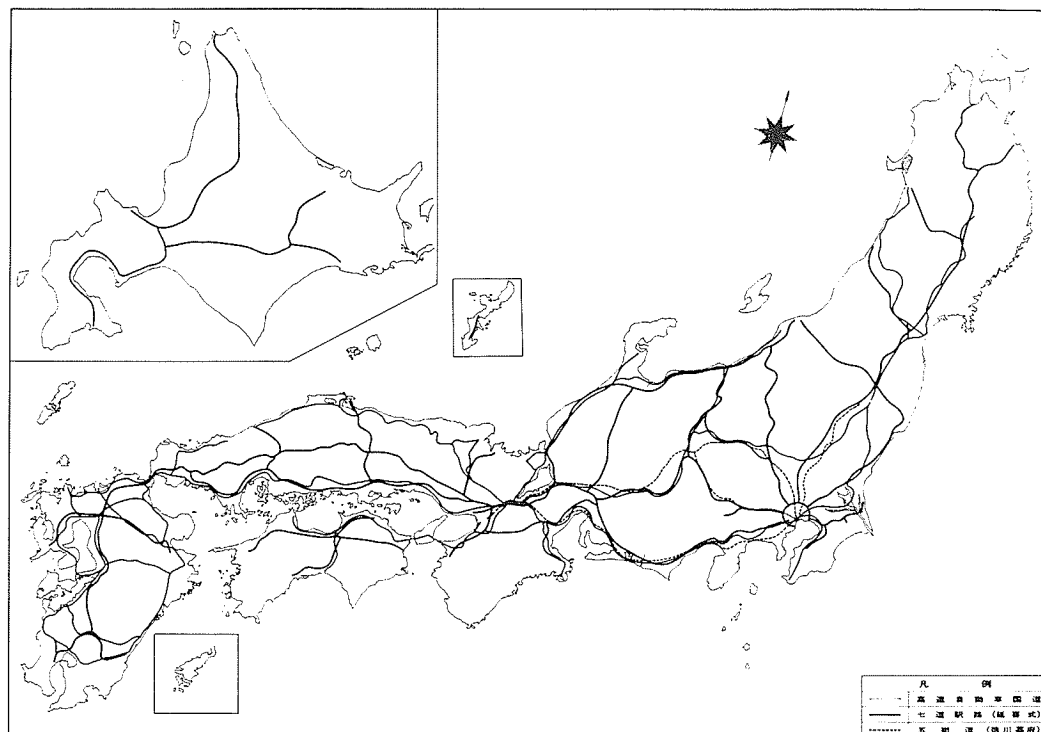
4-1 両者の相似的特質

日本の高速道路は前述のようにかなり計画的、意図的に構想されたもので、これまでの歴史の流れを汲んだ在来国道路線とは異なっている。しかしながらこれを古代の七道駅路と対比するとき、むしろ古代回帰ともいえるべき一致を見ることができる。その特質を大別すると次のとおりである。なお、図-2に国土開発幹線自動車道計画図と古代路および五街道を重ねて合せて示した。

- 1) 路線延長の一致：高速道路計画 7,600kmのうち、北海道地域の約1,100kmを除くと約6,500kmとなるが、これは七道駅路総延長6,500kmとほとんど等しい。
- 2) 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。
- 3) 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。平地部、あるいは盆地部では、高速道路は近來の都市的発展の影響から周辺山麓部を通過することが多い。古代路もまた低湿地を避け、丘陵地を比較的直線的に通過している。このため両者の路線通過位置の近似をもたらしている。
- 4) 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12～15kmの間隔で設けられる。古代路の駅家もまた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とよく一致した例が各所に見られる。また両者の名称の同一なものも少なくない。

以下これらの諸点につき例証していきたい。

図-2 古代路、五街道と高速道路



4-2 路線延長

表-3は古代路と高速道路の地域別路線延長である。古代路は筆者の計測したもの、高速道路は法定予定路線の合計である。北海道を除いた場合、両者の延長は6,500km でほとんど等しい。これを地域別に見ると、高速道路より古代路が多いのは、近畿および九州の両地方である。これは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。北海道を除く地域の6,500km という数値は、わが国交通網の基幹の数値ということができる。

の水戸、佐倉道とに相応している（表-4）。なお、中国道の道筋と山陰道とは異なっているように見えるが、日本最古といわれる行基の地図には、現在の中国道の道筋にあたるものが幹線が画れている。

また九州では、高速道路は鳥栖において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ているようであるが、古代路と重ねると、大宰府を中心として放射された形と相似していることが明らかとなる。

4-3 路線構成

古代路、五街道、高速道路の三者の路線を重ね合わせると幾つかの特徴が発見できる（図-2参照）。まず京を中心に6本の古代路が放射されているが、これは高速道路6本にそれぞれ対応している。東京における6本の放射高速道路は、五街道とその付属

表-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	—	1,061	—
東北	690	1,035	1.50
関東甲信越	1,343	1,699	1.27
東海北陸	905	1,010	1.12
近畿	847	650	0.77
中国	908	1,000	1.10
四国	253	378	1.49
九州	1,553	711	0.46
計	6,499	7,544	1.16
		*(6,483)	

* () 内は北海道を除いた場合、なお沖縄は九州に含む

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
東山道	中央道	甲州道中	中央道
北陸道	北陸道	中山道	関越道
山陰道	中国道	日光道中	東北道
山陽道	山陽道	水戸道	常磐道
南海道	近畿道	佐倉道	東関東道

4-4 路線通過位置

古代路と街道、国道および高速道路がほぼ同一地域を近接または重合している場合も少なくないが、街道、国道とは離れ古代路と高速道路のみ近接、重合している区間も少なくない。東名高速道路の東京－沼津間、中央道の中津川－岡谷間、九州縦貫道の久留米－八代間、九州横断道の鳥栖－武雄間などがある。九州縦貫道の同区間内で塚原古墳、同じく横断道の丸山古墳が重要遺跡として高速道路で大規模な対処をせまられたのは、古代路に近接していたことに関連があろう。

4-5 インターチェンジと駅

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がよく一致する場合がある。表-5は幹線街道や国道とやや離れた路線の場合である。表-6は近世街道と比較的一致する部分で宿場との対比を行なったものであるが、いずれも宿駅の2ないし3に対して1のインターチェンジおよび古代路駅が対応している。表-5,6の中で、インターチェンジと駅の名称の一致または類似の例が幾つか見られる。他の地域、道路の場合も合わせ14例を表-7にそれらを示す。

表-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	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	九州横断道	西海道肥前路
土岐	—	鳥栖	基肄	大分	高坂	鳥栖	基肄
瑞波	土岐	久留米	御井	別府	長湯	神崎	切山
恵那	大井	八米	薦野	湯布院	由布	佐賀	佐嘉
中津川	坂本	—	狩道	玖珠	荒田	多久	高来
—	阿智	南関	大水	天瀬	—	武雄	株島
飯田	育良	菊水	江田	杷木	把伎		
松川	賢鍾	植木	高原	朝倉	広瀬		
駒ヶ根	宮田	熊本	蚕養				
伊奈	—	御船	球磨				
伊北	深沢	松橋	豊向				
		八代	片野				

表-6 インターチェンジ、駅、宿場の対比

IC	駅	宿駅	IC	駅	宿駅
東名高速道路	東海道 (古代路)	東海道 (街道)	北陸道 (高速道路)	北陸道 (古代路)	北国街道
沼津	長倉	沼津	上越	水門	直江津
—	—	原	—	—	長浜
富士	蒲原	古原	—	—	有馬川
—	—	蒲原	名立	名立	名立
—	—	由比	—	—	筒石
—	息津	興津	能生	鵜石	能生
清水	—	江尻	—	—	梶屋敷
静岡	横田	府中	糸魚川	—	糸魚川
—	—	丸子	青海	滄海	青海
焼津	小川	岡部	—	—	市振
			朝日	佐味	泊
			—	—	入善
			黒部	布勢	三日市
			魚津	—	魚津

表-7 同一名のインターチェンジと古代路駅

七道駅路		高速自動車国道	
駅名	路線名	IC名	路線名
勢多	東海道	瀬田	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	中央道
斯波城*	—	紫波	東北道
麻績	東山道 北陸連絡路	麻績	中央道長野線
秋田	東山道出羽路	秋田	東北横断道 秋田線
滄海	北陸道	青海	北陸道
名立	—	名立	—
安芸	山陽道	安芸	山陽道
石国	—	岩国	—
大宰府*	西海道各路	太宰府	九州縦貫道
由布	西海道豊後路	湯布院	九州横断道
把伎	—	杷木	—
佐嘉	西海道肥前路	佐賀	—

* 駅名ではなく、駅路始終点

4. 結語

本稿では日本幹線道路の歴史的変遷を概観し、特に古代の七道駅路と現代の高速道路とに著しい類似性のあることを例証した。日本の国土の地理的特性と、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いえよう。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いて対処した結果が、こうした多くの一致を生むことに神の見えざる手を感じないわけにはいかない。