

日本幹線道路網の史的考察 (その2)

正会員 (株)片平エンジニアリング 武部 健一
正会員 (株)オリエンタルコンサルタンツ 甲斐 連一

Historical Review of Trunk Road Network in Japan - (2)

by Ken-ichi Takebe

by Ren-ichi Kai

概 要

前回(第4回)の本研究発表において、日本の幹線道路網の歴史的変遷を概観し、特に古代七道駅路と現代高速道路との間に種々の特性において顕著な相似性のあることを明らかにした。今回はそれら諸特性のうち「路線位置」に着目し、その観点からは、実質的に①古代路②街道③高速道路の3区分によることが妥当であることを示し、それらの時代的特性を考察する。また具体的事例研究として、九州佐賀平野における古代路、街道および高速道路の路線位置の変遷に着目し、古代路と高速道路の相似性が、両者の持つ広域連絡網という基本的共通性と、同地域の平野の形成の歴史的過程の両者から由来するものであることを論考する。(古代路、高速道路、比較研究)

1. はじめに

前回の発表においては、日本の幹線道路網の歴史的発展過程を概観し、変化を特徴付けうる時代区分として、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期に分けられることを示し、また各時代の幹線道路網の諸特性、すなわち延長、網構成、路線位置、駅(インターチェンジ)配置等において、古代七道駅路と現代高速道路との間に極めて高い相似性のあることを総括的に示した。本稿は、上記各特性のうち、路線位置に着目し、個別的な路線における検討過程を経て、これらの相似性によって来たる所以を究明しようとするものである。

2. 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、さきに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、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持つものが現出しているが、本質的な変化を持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、例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、幾つかの地域で、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見られる。筆者はこの例として、前稿において、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－武雄間をあげた。これらの区間について個別に検討する前に、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。

1) 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、既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10Kmから100Km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16Km）毎に駅が置かれたが、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後述するように、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持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。

2) 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等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的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、直線の捷経路は影をひそめた。

3) 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次第に重要性を増して来たが、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なるものであり、それが路線位置においても次にあ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持つ。
- 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

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。

本論考においては、九州横断道鳥栖－武雄間の通過する佐賀平野を例として、古代路と高速道路の関係について論究する。

1) 本区間の古代路の路線と駅家の位置

古代七道駅路は、九州地方においては大宰府を中心として、あたかも京を模するように、6本の路線が放射状に発している。佐賀県 ― 当時の地名としては肥前国 ― においては、肥前路が大宰府から肥前国府を経たのち二分し、一は南下して島原半島から海を越えて肥後国府に至り、他の一は北上して壱岐路に合している。

[illegible]

—297—

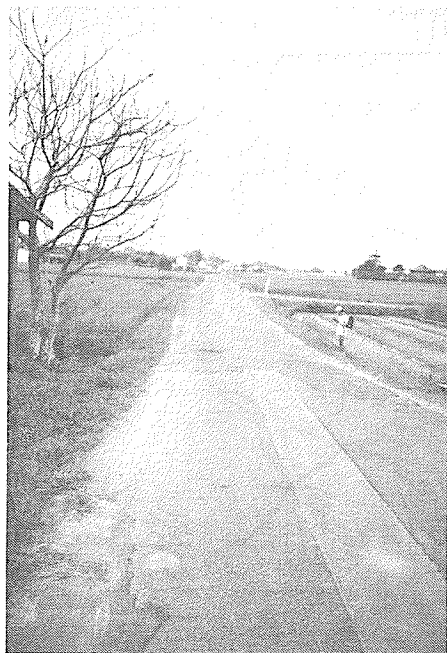
延喜式記載駅名 想定される現在の地区

基肆 ^{べい}	三養基郡基山町城戸
切山	〃上峰村切通
佐嘉	佐賀郡大和町
高来	多久市別府
杵島	杵島郡北方町北方
塩田	藤津郡塩田町東吉田

となる。(駅の想定位置は藤岡謙二郎編『古代日本の交通路IV』による。)

これらの駅は基肆から杵島に至る区間は概ね育振山脈の南辺の台地上あるいは台地下の平野部に位置している。古代路のルートは、これら駅を連ねているものであるから、肥前路は、育振山脈の南縁付近を通過しているものといえる。図-1には、古道の推定位置(駅を含む)のほか、近世の街道および高速道路の路線位置を示した。

この路線の道筋の特徴の第一は、直線性である。前記『古代日本の交通路IV』において、著者は「切山・佐嘉間駅路」なる項目を設け(P.76)、切山駅



佐賀市上和泉付近の直線道(推定古道跡)

想定地から佐嘉駅想定地である佐賀県大和町附近まで一直線の駅路跡と思われる遺構が認められると説明している。今その文中にある部落名——三田川村鳥ノ隈、東育振村辛上、神崎町馬郡、鶴、川寄、唐香原、佐賀市上和泉、篠木野、松原——をプロットしてゆくと、これらの部落は略一直線上に並び、かつ「5万分の1地図」ではそれとおおしき幅2m前後の道路の現存することが分る(写真参照)。

2) 古代路の直線性に関する考察

このような直線道路は日本古代路の形態的特徴の一つとして、既に多くの論證が行なわれている。

古代路の特質として、その路線の直線性について、具体的かつ総括的に例證をしているのは、小林博・足利健亮『街道』における「総説」においてである。同論文において、平安京の羅城門を出発して南下する「鳥羽の作り道」を始めとして、「三島道」と呼ばれた山陽道の高槻・茨木市域を走る部分、神戸市街通過部、播磨平野や吉備の諸平野を通過する部分は確実な直線区間であったとし、さらに西海道各路線においても、佐賀平野北部を東から西へ直進し、肥前国府の前面に達する15Km内外の計画古道をはじめ他にも顕著な例を指摘できるとして、佐賀平野の直線路を代表的な例としてあげている。

また藤岡『古代日本の交通路I』では古代路には、自然路と人為道路があり、自然路は自然地形制約を受けたもの、人為路は直線路であるとする上に、直線路でも方位を無視した斜面道路と、方位に合致した条理制土地区分に従った最も計画的な直向道路があるとしている。

これらの直線道路は一般には平野部において多く存するが、場合によってはかなりの起伏のある地形においても直線的に進む場合が見られる。図-2は『古代日本の交通路II』において、東山道の新田駅附近(現栃木県塩谷郡喜連川町南端附近)が直線道であったとの論證を基として、本論考においてそのルートを1/25,000図上から、縦断図を作成したものである。これによれば比高100m程度の範囲にかなり急激な地形の変化に対しても直線性を伴っていることが知られる。

直線は最短距離であり、中央集権国家が辺境に至るまでも情報と指令を迅速に伝達するための最も合理的な構造である。

坂本太郎はその著『古代日本の交通』において、「大化改新で集権的な統一国家ができると、政府は駅制という画期的な交通制度を採用した。……それは古代において統一国家の首長が領内統治のために案出した世界に共通な制度であって、ペルシャがまずこれを行い、ローマで大いに発達した。中国でも漢代に行われ、隋唐ではほぼ完成した。日本はその唐の制度をとり入れて、これを改新後の国家統治の重要方策の一つとしたのである」と述べている。

ローマ道の直線性は著名な歴史的事実であり、また中国にも秦の始皇帝の命令により建設された「直道」があった。わが国の古代統一国家においてこれら直線道路が採用されたとしても不思議ではない。

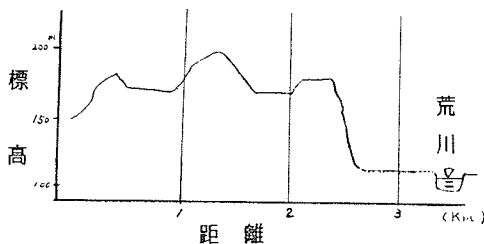
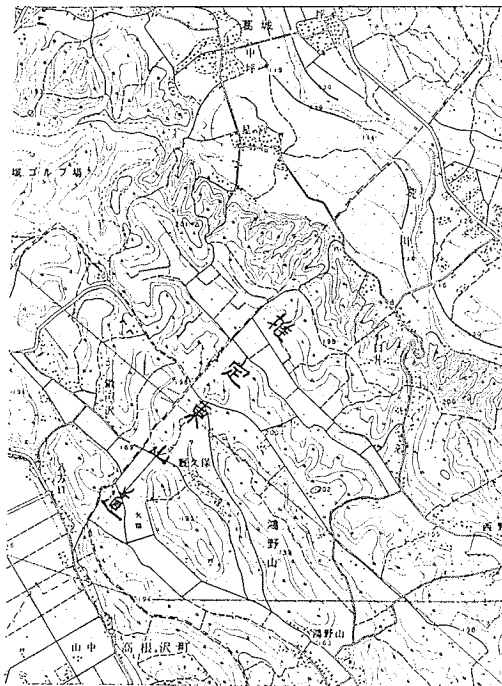


図-2 古代東山道の直線路（丘陵横断面）

3) 直線道路の技術的特性

ここで直線道路の持つ技術的意味を、ローマ道を例として考察しよう。シュライバー（Hermann Schreiber）はその著『道の文化史』（Sinfonie der Strasse）の中で直線であることの2つの理由を挙げている。

その1は「測量術はまだ幼稚の域を脱せず、奴隷の手でおこなわれて、士官にまかされた」ことである。当時、一般に使われた主な測量器械は簡易なもので、曲線の設置は困難であった。これに反し、直線の道路は「見通し」という方法で測量できるだけに容易であったに違いない。その2は道路を走る車の構造からきているという。即ち「一目見ると、ローマの道は……それはまっすぐだった。ということはつまり、軸の固定したローマの車が、スピードゆえにせまいカーブをきらう現代の自動車とまったく同じように楽々と走ることができた」。

わが国の古代路において、古代ローマや古代中国のように車が使われたかということには、一般的には否定されている。しかしながら、『古代日本の交通路IV』において、肥前路でも城戸南方と鳥栖市街西方に“車路”の地名があり、「計画的直線道の開設は車の使用をも考慮したように考えられるし、また実際に車の通行をみなかったとしても、車の通行できるような道という意味で車路の呼称が生じた」のではないかと論じられている。わが国の古代路の場合も、距離短縮の意味のみならず、車の使用の考慮も直線性の理由の一つとなっているかも知れない。

古代路における直線道路の多くは、平坦地におけるものであるが、丘陵地形においても直線性を持続した例のあることは、先に述べたところである。このような道路を果たして人がよく徒行できたかという疑問が生ずるところであるが、古代人の身体的機能に関して、坂本太郎は前記書において、承久の乱（1221年）の際に使者が京都から鎌倉まで120余里を3日18時間で走破した例をあげている。

古代路が一般民衆のものではなく、特定の馬に乗る官吏やこれらの強靱な肉体を持つ使者のためであったことが、このような直線道路の存立を支えていたというべきである。

4) 佐賀平野古代路の集落との関係

図-1には、県内の古墳分布図を重ねて示した。

先ず県内の古墳は有明海周辺と唐津湾周辺とに大別されるが、有明海周辺では育振山脈の南麓に展開する広大な沖積平野を中心に集落が形成されていたことが分る。しかも『佐賀県史（上巻）』；佐賀県史編さん委員会編、によれば、後期古墳時代（5～7世紀）においては古墳は生産力の発達による農業共同体の階級分化を反映した家父長制的家族墓であろうと考えられており、このため当時農耕集落が形成されていたと思われる水田耕作に恵まれた平地を望む山岳や山麓に古墳は営造されていたという。図-1を見ると、古代の道は、古墳群より多少平地の側に寄っており、上記の傾向から推測すれば、古代の道は恐らく集落と集落を重ねる格好で延びていたであろうと思われる。それを示すものとして万葉集中の次の2首を挙げてみる。

さぶるこ
左夫流兒がいつきし殿に 鈴掛けぬ
はやま
駅馬下れり 里もとどろに（巻 18-4110）

この和歌は大伴家持が、その部下の浮気を喻して作ったものであり、私用のため駅鈴を持たぬ一書記の妻が都から駅馬でやって来たために里中が大騒ぎになったという意味の諧謔的な和歌である。これを見て古代の道が集落を通っており、何か変わった事があれば大勢の里人が集って来たことを示している。

鈴が音の 草馬駅家の堤井の
はやま
水の隔えな妹が置手よ （巻 14-3439）

大意は「鈴の音のする駅馬の飼ってある駅家の、囲いのある井戸の水を飲ませて頂きましょう。いとしい人の手で直々に」というものであり、旅の人で賑わう駅家の近くには食事、飲物を出す店もあり、そこには若い女子も働いており、駅家の位置が人里離れた所ではなかったことを想像させる。

佐嘉駅家の位置として比定されている地区は、国分寺域の南縁であり、国分寺が創建された奈良時代には、集落が育振山脈南辺の平野部へ下りていることを裏付けている。

4. 佐賀平野における中近世の街道

1) 本区間の近世街道の路線と宿駅

近世の長崎街道は、小倉から筑前六宿を経て肥前
の対島藩領田代を通過した後、佐賀藩に入り、轟木

（鳥栖市）、中原（中原町）、神崎（神崎町）、境原（千代田町）、佐賀、加瀬（佐賀市）、牛津（牛津町）、小田（江北町）以下全十五宿を経て長崎方面に至る。（小田以西については、数度の路線の変更が見られる。）この街道の路線位置を古代路と比較すると（図-1）、切山駅までは、両者はほぼ近辺を走るが、切山以降、街道筋は西南に斜行し、現佐賀市街の中央を経て、西方に至る。佐賀市付近において、両道路は約7km以上の懸隔を示している。

近世街道の運用状況は、例えば外国人の旅行記などによって知られる。今1691年ケンペルが島から江戸参府の途次、通過した町や村を彼の日記（江戸参府旅行日記）から拾えば、

- 2/13 出島出発
2/14 彼杵→依山の麓→嬉野→塩田→
幾つかの川に →鳴瀬→追分→小田^{*}
美しい木の橋あり （泊）
2/15 小田→鳥井→砥川→立派な橋→牛津^{*}→
久保田→嘉瀬津^{*}→扇町→佐賀^{*}→並木道
あり→原の町→神崎^{*}→きれいで平らな
道→轟木^{*}
（*は宿駅）

以上の如くで、この道順は後日ツンベルグの江戸参府時（1776年）も、またジーボルトの時（1826年）も全く変わっていない。

また道路の整備状況については道順の所で併記したが、ツンベルグも「ツンベルグ日本紀行」の中で道路の手入れの良いことを賞讃している。ただ彼等が通った街道が凡てこのような状態だったとは思えない。多分大藩の平野部での所感であろう。因みにケンペルは、山地部ではでこぼこで石の多い山路であることを記述している。

2) 佐賀平野の生成と道路の変遷

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できた平野である。沖積世の始めの頃、海岸線は図-3に示す如く、育振山地の近く、5m等高線の附近まで拡がっていたという。

古代の道は、その海岸線から 4～5km 山寄りを経て居り、河道の安定と深い関係があるように思われる。即ち弥生時代に発展した我が国の稲作農業は、夏期の高温と恵まれた日照そしてモンスーン型の降

雨を利用して栽培された。しかるに当時は取水技術が未発達の状態、初歩的な河川灌漑にとどまっていたため、小河川の上流や支流あるいは溪流などからの用水利用に限られていた。そしてこのような場合、峡谷から平野部への出口は適当な湿地と安定した河道（洪水の度に変る平野部の河道に比し）という点で稲作のためのみならず生活用水の取水にも絶好の場所として集落が形成されていったのは当然のことであり、このような集落を直線で結んだのが古代の道路であつたろう。加うるに峡谷部における渡河の手段としての橋の架設も、川幅の狭さが故に平野部のそれよりも容易であつたはずである。

先に述べた佐賀平野の海退（100年間で1kmの割合）は、中世になると、古代の溪口集落の代りに米納津、嘉瀬津などと称する村落を、川や江湖（滞）筋に河港として発達せしめた。そして津部落を結ぶ線が中世の道となった。

また、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ていった。現在の佐賀市域は、これら津部落の形成域に、鎌倉期に罷造

寺氏によって開発され、村中城が置かれた。近世に入り、17世紀初頭、鍋島氏によって佐賀城総普請が行なわれると共に城下町が発達した。近世の街道は、中世の道を踏襲して、佐賀城下町を中心に発達した。

今ここでその背景について考えれば、戦国時代も16世紀に入ると、割拠した大名はその領国内の治水に意を注ぎ、佐賀平野における成富兵庫の石井樋、武田信玄（甲斐）の信玄堤、加藤清正（肥後）の乗越堤の如きはその代表的なものであつた。このように治水のための土木技術は著しく向上し、これまで扇状地河川の特徴とも云えた洪水毎に変る河道も安定せしめることが出来るようになってきた。また古代においては神の力を借りうるような、特定の人でなければ築造不可能と考えられていた橋梁架設も一般に容易となり、このような条件が相まって道路を山麓部から平野部へと移らしめたものであろう。扇状地を通る道だけに縦断勾配も小さいのは当然である。

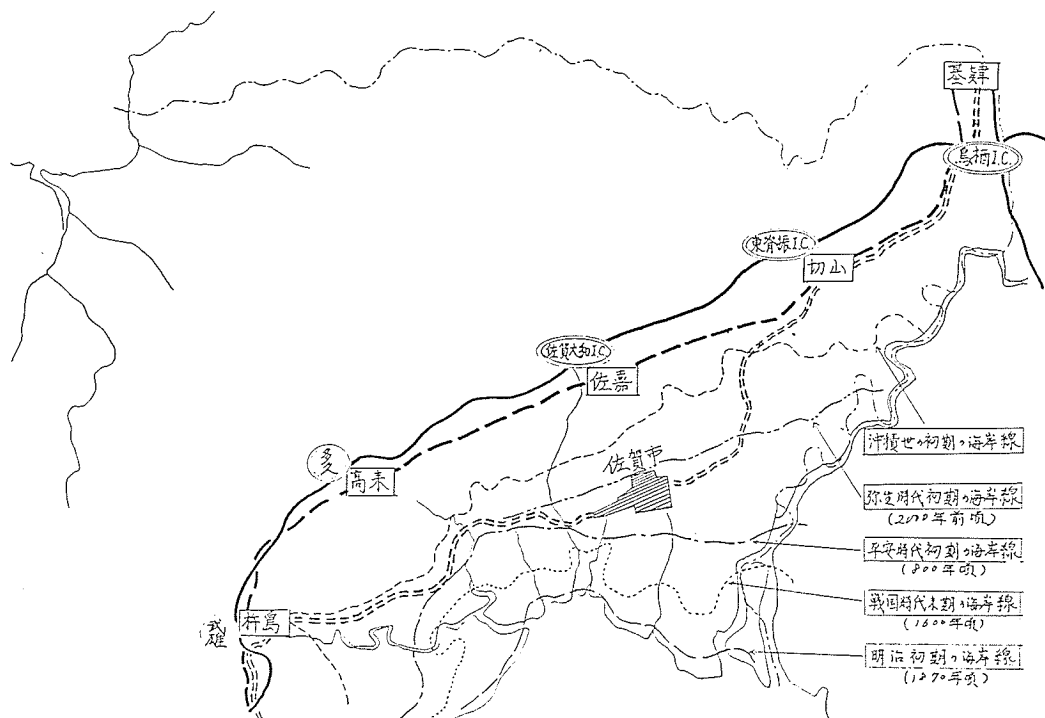


図-3 佐賀平野生成図

5. 佐賀平野における高速道路

九州横断自動車道と鳥栖ジャンクション（JC）で交差する九州横断自動車道は、鳥栖JC以西を長崎線と稱し、インターチェンジ（IC）として鳥栖、東育振、佐賀大和から多久、武雄、嬉野、東彼杵そして大村、諫早、長崎多良見ICを経て長崎市内に至る全長約120kmの高速道路である。現在鳥栖JC－佐賀大和、大村－長崎多良見の2区間が供用中である。

佐賀平野におけるルートは、図－1および3に示す如く脊振山脈の南麓を通過しており、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。このルートは近世の街道である長崎路およびこれを踏襲する明治以降の国道とは、佐賀市の地点で約8kmを隔てている。高速道路の規格としては、設計速度は標準的な100 km/hであり、平面線形は最小半径1,500mとして、おだやかな曲線群で構成され、縦断勾配も最高3.2%で、盛土と切土がよくバランスした計画となっている。佐賀平野では主要な交通発生源である佐賀市との良好なアクセスを持つことが、本地域を通過する高速道路の重要な条件となるが、佐賀平野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、特に高速道路のような巨大な構造体が通過することは地域社会に対する影響が大きい。また平野部の通過は、大量の盛土材料を必要とするか、または高架構造となって工事費の増大を招く。幸い佐賀市から北方へ直交する良好なアクセス道路（国道246号）があり、佐賀市からインターチェンジまで数km隔っても大きな支障はない。

高速道路路線決定の具体的経緯は明らかにされて

いないが、以上のような理由から、高速道路路線は、社会的にも、また技術的にも問題の少ない丘陵部を通過することになったと推定される。

鳥栖－武雄間の高速道路通過地域における埋蔵文化財調査地域は200箇所、およそ高速道路用地面積の30%が発掘調査されている。

発掘調査では、住居跡や古墳などが数多くの遺跡が明らかにされ、特に縄文晩期～弥生前期（紀元2～3世紀）の支石墓群、5～6世紀の古墳群が1箇所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・

復原された。高速道路は、まさに古代の人々の生活の上によみがえったと言うべきである。

6. 結語

古代駅路も、現代の高速道路も、長距離交通にその主要な目的を有し、途中の集落へのアクセスを必要としなかったこと、またできるだけ短距離で結ばれる必要のあったことが、本質的に二つの道路の路線位置の相似をもたらしている。さらに、個々の地域において、沖積平野の発達が時代と共に進展した地域では、中近世の都市発展の結果が、高速道路において、古代ルートへの回帰をもたらしており、佐賀平野はこの一典型というべきものである。

（参考文献）

- 1) 藤岡謙二郎編：古代日本の交通路I-IV、大明朝、昭和53年
- 2) 小林博、足利健亮編：街道－生きている近世2－淡交社、昭和53年
- 3) 坂本太郎：古代日本の交通、弘文堂、アテネ文庫、昭和30年
- 4) シュライバー著、関 楠生訳：道の文化史、岩波書店、昭和37年
- 5) 豊田武、兒玉幸太編：交通史、山川出版社（体系日本史叢書24）、昭和45年
- 6) 佐賀県史編さん委員会：佐賀県史上巻、昭和43年
- 7) 米倉二郎編：佐賀県の歴史、文画堂、昭和31年
- 8) 江口辰五郎著：佐賀平野の水と土、新評社、昭和52年
- 9) ケンベル著、齊藤信訳：江戸参府旅行日記、平凡社（東洋文庫）、昭和52年
- 10) ツンベルグ著、山田珠樹訳：ツンベルグ日本紀行、駿南社（異国叢書）、昭和3年
- 11) 齊藤茂吉著：万葉秀歌 下巻、岩波書店（岩波新書）、1938年
- 12) 三好不二雄監修：改訂郷土史辞典、佐賀県、昌平社、1982年