



なんでやねん

発行責任者 倉橋 忠



No.38

律令国家と古代道路「駅路」の建設

「駅路」建設の目的・・・情報伝達 と 税や物資を運ぶ施設

大宝律令(701年)が定められ、地方は「七道」に区分された。「七道」は道路ではなく、現在の北海道の「道」と同じ意味の行政単位(実際の政治を行う単位)である。

朝廷が全国を支配するためには、都で定めた命令を、いち早く地方に伝わるようにする必要があった。地方で起きた事件などの様子を素早く都に伝えさせる必要もあった。また、地方から都に税や物資を運ばせる必要もあった¹。そのために、古代の政府は、都から七つの地域に向かう施設「駅路」を整備した。それが、西海道駅路・山陽道駅路・山陰道駅路・南海道駅路・北陸道駅路・東海道駅路・東山道駅路である。

駅路と伝路

律令国家の時代の交通制度には「駅制」と「伝制」があった。この二つを合わせて「駅伝制」と言う。駅伝制は、法で定められた中央と地方の情報伝達のための制度である。これが世界でも珍しい日本の長距離レース「駅伝」の由来である。



発掘された駅路・北陸道駅路(石川県金沢市観法寺遺跡)
資料出所: 石川県埋蔵文化財センター編『発見! 古代のお触れ書き』2001年

律令に基づいて整備された道路には、「駅路」と「伝路」の2種類があった。

駅路とは、律令に定められた都と地方を結ぶ「駅制」によって「正式な使用者が利用する」と定められた道路のことである²。駅路の総延長は6,300kmあったと想定されている。1966年に計画された現代の高速道路網の6,500km(北海道を除く)に匹敵する長さである。しかも、駅路の道幅は、平均で12メートル、狭いところでも6メートル、最大では30メートルを超える道路まであった³。

伝路は、国司が国を統治するために、国府(国の役所)と郡衙(郡の役所)を結ぶ道路であり、駅路とは別に作られた⁴。

*1 石川県埋蔵文化財センター編『発見! 古代のお触れ書き』2001年 p.36。

*2 近江俊秀『古代道路の謎』祥伝社新書 2013年 p.16及びp.76。

*3 前掲、近江俊秀『古代道路の謎』p.24。

*4 前掲、近江俊秀『古代道路の謎』p.25。

駅には「馬」が置かれていた

駅路には、「駅家」という施設が置かれた。駅家は、駅路を利用する正式な使用者「駅使」が休息・宿泊する施設であり、駅使が乗る馬「駅馬」も飼われていた。

駅家は30里(約16km)ごとに置かれていた。大路の山陽道駅路や西海道駅路には20頭、中路の東海道駅路・東山道駅路には10頭、その他の駅路の駅家には5頭の馬が置かれていた。

駅使には、「駅鈴」という鈴が与えられた。この鈴が正式な使用者の証明だった。この鈴を示すことで駅家を利用したり、馬を借りることが出来た。



大きな事件があった時には、情報を伝えるために、使用者は駅鈴をけたたましく鳴らしながら、駅家で馬を乗り換え、次の駅家へと走り続けた。そして、一定の距離を走ると、駅家で別の駅使にバトンタッチして情報伝達のリレーをしたと考えられる。

現在のような通信機器のない古代では、遠くに情報を届けることは大変だったに違いない。しかし、古代の情報伝達スピードは私たちの想像以上に速かったのである。

ちなみに、駅使は緊急時には、1日に10以上の駅を駆け抜けるように決められていて、通常でも1日に8駅以上を進まなければならないとされていた。駅家と駅家の間は約16kmなので、1日に160km以上走ることになる。この距離を現在の国道2号線言えば、西宮市から岡山県の倉敷市あたりまでの距離である。このように考えると、奈良や京都から遠く離れた九州地方の情報でも、意外と早く伝えられたことが分かる。



資料出所：近江俊秀『古代道路の謎』祥伝社新書 2013年 pp. 18-19。