



みち 古道が紡ぐ物語



奈良の都に通じる古代の高速道路網（七道駅路）

「日本書紀」によれば、大化2（645）年、改新の詔により京師（都城）を創設し駅制を整えられ、駅路設置がうたわれた。駅路には駅馬・伝馬と、その利用許可証ともいえる鈴契すずしるしを管理する駅を造り、これにより、諸税の徴収と軍事行動の円滑化が図られ、地方支配の基盤整備が進んだ。

律令制の下で「七道駅路」と称される七つの官道が設置され、飛鳥の諸京や平城京を中心に置く国家体制の礎となった。これらの駅路は、かつては小径と考えられてきたが、発掘調査が進むに従い、道幅12mの直線的な道を基本とした、まさに古代の高速道路網であったことがわかってきた。

五畿七道の駅制の整備

古代、都が飛鳥周辺や難波に置かれた頃、日本の律令制が整備され始め、地方行政区分として、朝廷所在地周辺の五畿と、山陽道や東海道などの七道が設けられた。

この行政区分としての七道を、大和朝廷が支配すべく駅路の整備を進めたのが大化の改新直後の頃で、680年頃までには九州（西海道）北部から関東地方（東海道）に至るまでの広範囲にわたって整備が進んだ。

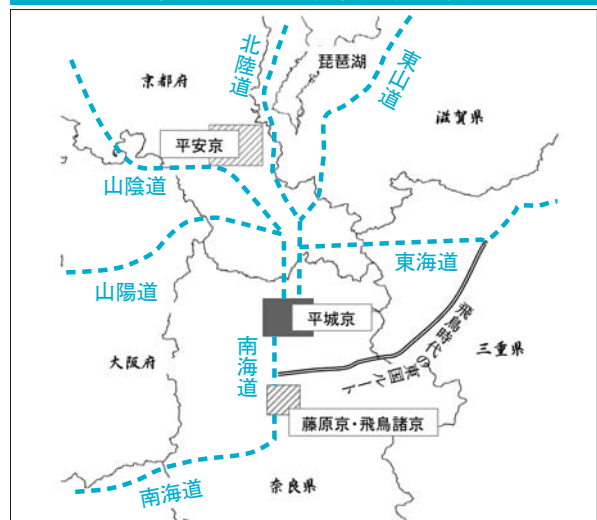
これらの官道は、地方では6～12m、都の周囲においては24～42mに及ぶ広い幅員を持った直線的な道路で、約16kmごとに駅家うまやが設置され、駅馬・伝馬とその利用許可証ともいえる鈴契すずしるしを置いていた。日本書紀には、壬申の乱（672年）のおり、吉野を脱出した大海人皇子（後の天武天皇）が「隠（名張）の郡に至りて隠の駅家を焼く」との表記があり、7世紀半ば過ぎには駅制がある程度整っていたことが明らかである。

奈良盆地において、7世紀初頭に広い幅員を持った直線的な道路である横大路、上ツ道・中ツ道・下ツ道などが建設されたが、そのような道路がまさに七道に向け建設されていったといえる。

大和を発する高速道路網「七道」

駅路としての七道とは、東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道であるが、このうち西海道は九州に限られ、他の六道が大和から発している。

奈良に通じる古代の官道網



中でも最も重要視されたのが、中央と大宰府を結び、大陸からの賓客を迎えることの多かった山陽道で、唯一、大路の格が与えられ、中央と東国を結ぶ東海道・東山道が中路、それ以外が小路とされていた。

◆東海道

飛鳥時代の東海道は、代々の天皇により営まれた飛鳥の都や藤原京から、桜井、宇陀を経て名張を通る後世の伊勢街道（青越え）沿いを東へ進んだ。現在の国道165号線に沿うルートである。

時代が下り奈良時代になると、平城京から東山道、北陸道と同じ道で北に進み、大和と南山城の国境となる奈良坂を越え、平城京の外港として栄えていた木津川の畔に出た。

東海道は、木津川を越えたあたりで東に折れ、木津川に沿って後の伊賀街道のルート、今の国道

東大寺転害門前を諸道が通った。今は、前を2車線の国道369号線が通るが奈良時代は、門のそばまでの幅員があったという。(右)



大和と山城の国境「奈良坂」は、諸国の人が行き交い、高札場があった。(右)



古東海道沿いでは短期間だが「恭仁京」が営まれた。(左：大極殿跡)



古山陽道・山陰道の「山本駅」(京田辺市三山木)跡の石碑。(左)

163号線を伊賀に向かい、伊賀駅のあった伊賀上野あたりで飛鳥時代の東海道と合流した。

◆山陽道・山陰道

当時最も重要視された山陽道は、木津川を渡らず、山陰道とともに木津川左岸の沖積平野を行く。八幡市南部で山陰道と分かれ、さらに北西に進み、「久須婆の渡し(現在の枚方市楠葉)」で淀川を渡り、摂津国島上郡(現高槻市島本町)の大原駅を経由し西へ向かった。

時代が下り平安遷都後は、平安京を西南方向に発した後、少し北東の山崎(京都府大山崎町・大阪府島本町の境あたり)で、それまでの山陽道ルートと合することとなった。

途中まで一緒であった山陰道は、途中でやや北寄りに分かれた後、樟葉の少し上流、淀川(宇治川)・桂川・木津川の三川が合流する淀(京都市伏見区)のあたりで渡河し、後の長岡京の北側か

ら山陰を目指した。このあたりには、奈良時代後期に、僧行基が架けた3kmにも及ぶ山崎橋があったという。

◆東山道・北陸道

奈良坂から木津まで北上し、木津で東へ進む東海道と別れて、東山道・北陸道共通ルートは木津川右岸を北へ進む。後世の奈良街道沿いである。

東山道は、現在の城陽市付近で北陸道と分かれて東北に向かう。ただ、そのルートは不明な点が多く、発掘調査で城陽市付近から宇治田原を通り瀬田(大津市)に至る「田原道」が有力とされ、近江国府の近くで、後世の平安京からの東海道・東山道共通ルートに受け継がれた。

一方、北陸道はさらに北進して宇治橋を経由し、山科のあたりから、琵琶湖西岸に沿って北陸を目指した。壬申の乱以前には都は大津にあったため、都と飛鳥古京を結ぶ重要なルートで、宇治橋は政治・軍事上で重要な関門であった。

◆南海道

飛鳥時代、そして奈良時代、南海道は下ツ道を南下し、紀ノ川沿いにはほぼ後世の巨勢道、紀の道を行くルートであった。そして紀伊の国の賀田駅(和歌山市加太)から、海路を交え淡路島、四国の諸国へと至った。

主要交通網から取り残された奈良

平安遷都後は、以前の駅路をほぼ踏襲する形で、新都を発するルートに改められた。その後は約千年にわたり京都に都が置かれたことで、奈良周辺の道路は急速に田畑や居住地に姿を変えた。

そして、残ったいくらかの道も官道としての機能は失われ、代わって奈良の社寺への参拝の道となっていった。

奈良が日本を貫く主要交通網から外れたことは確かで、以後は一介の地方としての性格が強まった。つまり、1200年の昔、往来の減少による都市の衰退を全国で最初に経験したのが奈良であるとも言えよう。

(山城 満)