

# 日本古代駅路とローマ道との比較研究 —序説—

木 下 良

## はじめに

世界史的に見て、古代中央集権国家の成立は、地域によって年代的にかなりの前後があるが、その国家体制には共通するところが多く、本稿にとりあげようとする、計画的道路網の整備もそのひとつである。

すなわち、西方世界にあっては紀元前3世紀にイタリア半島を統一したローマが、やがて前1世紀には中央ヨーロッパから北アフリカまで、西は大西洋岸から東は小アジアに至る大帝國を作りあげたが、その広大な領域を統一支配するためには、中央と地方とを緊密に連絡し、有事の際には大軍を急速に移動させることを可能にする、道路網の整備が必要とされた。「すべての道はローマに通ず」といわれたローマ道がそれである。ヴィダル・ドゥ・ラ・ブラージュが、「ローマ道は技師と測図師との作品である」といっているように、測量結果に従って土木工事を施して、きわめて計画的に建設された。

一方、東アジアでは同様に紀元前3世紀に中國を統一した秦王朝が、また全国的な道路網をつくりあげ、その一部は現在もなお直線道の痕跡を残しているが、特に始皇帝が各地への巡狩のために整備させた「馳道」<sup>②</sup>は、幅約70mで中央7mほどは一段高く築かれた皇帝の専用道路とし、両側には約7m<sup>③</sup>ごとに松を植えて並木とする大道であったという。秦はまもなく滅んだが、その道路網は漢に継承され、やがては隋・唐に及んだ。

また新大陸においても、旧大陸の諸文明とは何の関連もたないまま、アステカ・マヤ・インカの諸文明が発達したが、特に15・16世紀頃にもっとも版図を拡げたインカ帝國では、その南北に細長い国土を縦断する2本の幹線道を始

めとして、きわめて整備された道路網が完成されていて、スペインの征服者達を驚嘆させたという。現在のペルーの道路網の約5分の1はインカの古道を修理したものか、もしくは当時の道をそのまま利用しているということである。

さて、わが国は中國文明の影響を受けながら、645年の大化改新によって中央集権の古代国家体制の成立を目指し、701年の大宝律令の制定によって、基本的国家体制が整えられたのであるが、もとよりその規範は隋・唐のそれであった。中央と地方とを連絡する駅路の整備もそのひとつであり、東海・東山・北陸・山陰・山陽・南海・西海の七道の駅路は、以来現代に至る全国的な幹線交通路の骨格となったことは、殊更に述べるまでもない周知の事実である。

ところで、わが国の古代駅路についての従来の解釈は、如上の大帝國に建設された計画的道路とは異なり、自然発生的な踏分道を若干整備した程度の、従って曲折の多い、その幅もようやく馬を疾駆させるにたるだけの小径であったとし、ローマ道などとは異質の、むしろ対照的な道路と見る考えが行なわれていた。

しかし畿内にあっては、奈良盆地を南北に平行して通る上ツ道・中ツ道・下ツ道の三本の直線道と、これに直交して奈良盆地南部を東西に直線に横切る横大路などの存在が以前から知られており、また大阪平野でも、難波京から南に延びる直線の「大道」があり、これに直交する大津道・丹比道など、同様の直線の古道の存在が認められるようになった。

さらに、畿内だけでなく地方でも各地に直線の古道の存在が指摘されるようになり、筆者もその若干例を報告したが、わが国の古代道についての実態的研究は、ようやく始まったばかりであり、またわが国がその範とした隋・唐の駅

路についても、この種の研究はまだほとんど行なわれていないのが実情である。

ところで、インカの例にも見られるように、遠く場所を隔て、遙かに年代は異なっても中央集権的古代国家の道路網の形成には、共通の事象が多く存在していることが知られる。古代国家の道路網の典型としては、ローマ道があげられ、その研究には既に多くの実績があげられている。従って、わが国の古代駅路の研究にも、ローマ道の研究成果は大いに参考にすることができると思われるのである。<sup>8)</sup>

その意味では、既に足利健亮がわが国古代の直線計画道路について、「ローマンロードとの対比を念頭に置きながら」概述しているが、本稿ではやや具体的な実例をあげながら、主として道路の形態面での比較検討を試みたい。

## I 道路の形状、特に直線的路線について

### 1. 直線的路線の類似性

ローマ道の最もよく知られた特徴は、直線的路線形態であるとされる。ヘルマン・シュライバー<sup>9)</sup> (Hermann Schreiber) は、「ギリシャ人ができるだけ自然の傾斜と風景にあわせて道を造ろうとしたのに対して、ローマ人は直線の原則のため常に自然と戦った」とさえ書いている。すなわち、測量師が二地点間の最短距離となる直線の路線を設定すると、土木技師は土地をならし、谷に橋をかけ、山に穴をあけるやりかたで道をつけ、「坂や窪地は、避けることができてもきらい、道路をできるだけ水平に、まっすぐ通そうというだけの目的で、しばしば盛土をしたり擁壁を造ったり」、また「谷を渡るときには、道をいったん谷底におろしてそれから向こうがわでまた上げることをしないで、たくさんのアーチから成る陸橋を造った」という。

このように徹底したものではないが、日本の古代駅路（以下、単に駅路ということにする）においても、ややこれに類似する状況を見ることができ<sup>10)</sup>。例えば、筆者が調査した肥前国東部の駅路は、空中写真によってのみ見ることができ<sup>11)</sup>、一一直線の道路痕跡として、佐賀平野の山

麓寄りを約16km続いており、その間に二つの丘と二つの微高地を切り通しているし、また肥前国基肄<sup>11)</sup>駅から筑後国府に向う駅路は、古代の筑後・肥前国境を踏襲する、一直線の福岡・佐賀県境となつて示されるが、筑後川右岸の低湿地では、自然堤防などの微高地をたどる自然の道路ではなく、低地に盛土をした直線の堤防状の「造道<sup>つくりみち</sup>」となつて、その一部が残っている。

また、シュライバーが「キャス(テ)ル・コレンからプレコンを経てカーディフにむかう古いローマの道は、今日なおはっきりみとめられる明るいすじとなつて、けつてカーブを描かず、ところどころほんのちょっとした角度をつけるだけで、一直線にウェールズの畑を横ぎっている」と書いているが、わが国でも播磨国印南野<sup>12)</sup>を横切る山陽道駅路は、高橋美久二が邑美駅と仮称した、『延喜式』不所載の駅跡である長坂寺遺跡で、「ほんのちょっとした角度」をつけて、東南方の明石駅方面と西北方の賀古駅に向つて、それぞれ一直線に走る黒い線として、空中写真でその痕跡をたどることができ<sup>13)</sup>るのである。また、常陸国内を通る東海道駅路も、安侯<sup>あご</sup>駅想定地である岩間町安居集落で、「ほんのちょっとした角度」をつけて、西南の石岡市に想定される国府方面と、水戸市渡里町に想定される河内駅方面に向つて、それぞれ一直線に通る道路痕跡を残しており、ローマ道にきわめてよく似た状況を示している。

しかし、わが古代駅路の場合、直線と直線の間をきれいな曲線でつなぐ例もあり、例えば豊前国府付近の駅路は<sup>14)</sup> N57°W 方向に直線に通るが、その北西の仲津・京都郡界をつくる丘陵部でなだらかな曲線を描いて西方に曲り、京都平野ではその南部をほぼ東西方向にまた直線を通ることが、空中写真に認められる道路痕跡によって知ることができ<sup>15)</sup>。また、国庁跡とその南方に延びる朱雀路が発掘調査によって検出された、下野国府跡南側を東西方向に直線を通る栃木・小山市境界線は、東山道駅路あるいはその支路の道筋を示すと思われるが、その西方を旧地籍図によって大字界をたどれば、ここでもな

だらかな曲線を描いて南西に曲り、その先はまた直線となって前駅の三鴨駅想定地である、岩舟町駒場もしくは佐野市豊岡・下津原方面に向っている。

いずれにしても、ローマ道も日本古代駅路も直線的路線をとることが多いということでは、きわめて類似しているといえる。

## 2. 道路の構造と路幅

ローマ道は幹線と支線とで、その構造に大きな差異があり、重要度の高い幹線道では、底に30cm程の切石をモルタルで接合した基礎を造り、中層にモルタルを目地にした砂利、表面にまた敷石を敷きつめるか、または石灰モルタルを用いた一種のコンクリートで舗装したりして、その厚さも1mに及ぶものであった。これはもちろん戦車をはじめとして車輛を通すために作られた、きわめて堅固なものであった。

その点、日本の古代駅路はそのすべてが幹線道であったが、ローマ道に比べてその構造はかなり貧弱であった。日本の古代道の発掘調査例はまだ多くはなく、高槻市の摂津国嶋上郡家前の山陽道や、久留米市の筑後国府付近の西海道支路は、砂利と粘土で舗装されているが、これらは特別なもので、他では単に路面を踏み固めた程度のもので多いようである。

筆者が熊本市北方の北部町梶尾で実見した、谷から台地上る西海道駅路の断面を示すと思われる部分<sup>16)</sup>は、阿蘇火山灰の厚い堆積層に浅いV字状に刻まれた道路が埋没した状態で、土取り部の崖に露呈しており、その底部には切石ないし砂利が見られたが、これは傾斜地を通る凹道が、雨水の侵蝕を防ぐために置かれたものと思われる、本格的な舗装とはいえないものであった。

道路幅の点では、ローマ道はそれほど広くはなく、2.7mから3.4m程度が普通であった。ヴィア(via)<sup>17)</sup>は本来2台の車が通行できる車道を意味し、法的にきめられた最小の道幅は2.4mであったが、アルプス地方などでは必ずしも守られず、1.5m程度のものもあったという。もちろん、交通量の多い主要幹線道では、車道

の幅が5~7mあって、両側にそれぞれ2.5~3m幅の歩道を備える部分もあったが、これらは格別のものであった。

日本の古代道の場合、発掘によって確認されたものでは、平城京内の朱雀大路の基になった下ツ道が幅約23m、堺市の今池遺跡での難波大道が18m、高槻市での嶋上郡家付近を通る山陽道が9m以上、群馬県内の東山道が5~6m、久留米市での西海道が約12mと道幅はかなり広い。後述するように条里地割に対する余剰帯として認められる道路敷の幅は、下ツ道と横大路で42.5mと計測され、山陽道では15~20m、南海道では10~15mである。余剰帯の認められない西海道では、溝状の窪地として残る道路遺構が、筑後・肥前国境で約15m、肥前国府付近で12~15m、空中写真に認められる豊前国府南方の道路跡は15~20m、肥前国や豊前国で小丘陵を切通す部分でも6m以上はあると思われ、概して道路幅はかなり広い。

なお、『日本霊異記』下巻に載せる第十六の説話「女人、濫シク嫁ぎて、子を乳に飢ゑしむるが故に、現報を得る縁」に、「大和国鴨嶋の聖徳王の宮の前の路より、東を指して行く。其の路鏡の如く、広さ一町許、直きこと墨繩の如く、辺に木草立てり。」とあるのは、これに沿って「横大路」の字名を残し、法隆寺から下ツ道に通じる道路に当り、西は竜田道に連絡して、奈良時代には平城京から難波京に至る最重要道の一部となったものであるが、元来の道幅が1町あったものではなく、奈良時代になってから整備拡幅され、条里地割の1町幅をそのまま道路敷に転用したものであると思われるのである。同様に、保元3年(1157)の「山城国安祥寺領寺辺田畠在家検注帳案」<sup>18)</sup>に、「大路」が本来「大槻里36坪1町、石雲里31坪1町、32坪1町、33坪1町、34坪4反」を占めていたことを示す記録があり、これは山科盆地北部を通る東海道駅路に相当するが、これも平安京設置後の駅路変更の際して、条里地割の一方格分をそのまま道路敷に転用した結果生じたもので、これらは道路自体の幅が1町あったものではないと思われる。

以上、ローマ道と日本古代駅路の路線形態はかなり類似しているが、構造の点では、駅路の幅は広いがその構築は粗略なもので、ほとんど舗装は行なわれず、一方ローマ道は道幅はそんなに広くはないが、その構築は入念で原則として舗装を施していた、というような差異がある。

そのために、ローマ道はローマ帝国が崩壊した後も引続いて利用され、現在もなおよくその遺構を残すが、駅路は律令体制が衰退すると、路面も多くは耕地化されて、その遺構はほとんど消滅してしまったのであろう。

### 3. ローマ道の具体例——アルバーノ山地を横切る古アッピア街道——(図1・2参照)

筆者は1982年9月初旬、ローマ東南方20km余にある火山群のアルバーノ山地を横切る、古アッピア街道 (Via Appia Antica) の一部を踏査する機会があったので、ローマ道の具体例として紹介したい。

アッピア街道はローマ道の中でも最も早く、紀元前312年にアッピウス・クラウディウス・カエクス (Appius Claudius Caecus) によって計画され、ローマからカンパニアのカプア (Capua) まで開通した軍用道路で、後にはギリシャ方面への乗船地であるブリンディシ (Brundisium 現在 Brindisi) まで延長された、最も重要な道路のひとつであった。

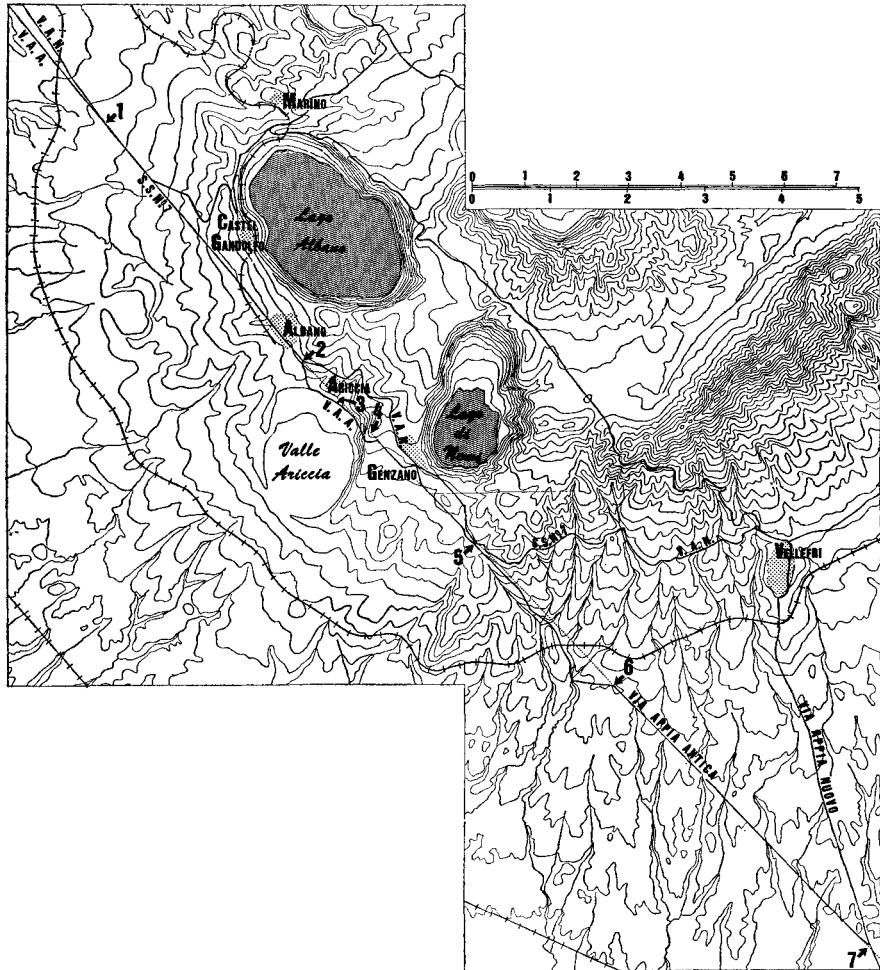


図1 アルバーノ山地を越えるアッピア街道  
(等高線は25m間隔、点線はアッピア街道の想定規準線)

ローマ南郊外のアッピア街道は、観光の対象としてもよく知られているが、これはそのまま東南に延長して、アルバーノ湖 (Lago Albano) を火口とする火山の山腹斜面を一直線に登って、海拔高度約400mのアルバーノ (Albano Laziale) に達する。ローマ郊外では古アッピア街道と平行して、国道7号線 (S.S. No. 7) となっている新アッピア街道 (Via Appia Nuova) が通じており、ローマから約14kmの海拔高度189mの地点(1)で、新旧両道は合してアルバーノに至っている。

19) アルバーノは、その北方2kmのアルバーノ湖の火口壁上のカステル・ガンドルフォ (Castel Gandolfo) に、ドミティアヌス (Domitianus, 在位81—96 A.D.) が造った離宮に関連して、193年に建設された軍営都市として始まったが、現在はアルバーノ湖周辺の観光中心地であり、ローマからの地方鉄道の終点として電車が通じている。

アルバーノ市街を通り抜けた街道は、東南の街外れ(2)で新旧両道が分れて、旧道はアルバーノ東南に位置する浅い火口底 (Valle Ariccia) に下り、火口壁上の突出部に立地する古い城塞都市アリッチャ (Aricia, 現在 Ariccia) の下方を通り、ここからアリッチャへ上る道を分岐し、そこ(3)にアーチ門の遺跡がある。

アリッチャはローマから16ローマ・マイル (約23.7km) の地点にあり、ホラティウスの旅行記にもあるように、第1日行程の宿泊地として利用された。19世紀に建設された新道は火口壁を巻くようにして、直接にアリッチャに通じ、さらにその東南約2kmのジェンツァノ・ディ・ローマ (Genzano di Roma) の町中で、火口壁を上ってきた旧道と合している。ここはまた火口湖ネミ湖 (Lago di Nemi) の火口壁上にあるが比較的平坦地で、古アッピア街道は約2.5km (4—5) を直線に通っていたと思われる。再び分れた新旧両道はしばらく平行して通るが、町から約2kmの地点の峠(5)で合し、また分れる。

ここから火山体の南斜面を下ることになるが、旧道は上方の一部を除いて、山腹を斜めに東南

方に一直線(6—7)に横切って通り、新道は山腹の上方を巻くようにして、東方約6kmのラテン起原の古い町ヴェレトリ (Velletri) を經由して南に約8kmを下り、山麓のチステルナ・ディ・ラティナ (Cisterna di Latina) の西北約4kmの地点(7)で新旧両道は合することになる。すなわち、新道が直角三角形の2辺を通るのに対して、旧道は斜辺を通るような状態となっている。

この間の直線部分の旧道の現状は、地形図(図2)に示すとおりで、自動車を通さない部分が多く、それだけに古道の面影をよく留めている。すなわち、浅い放射谷を斜めに横切るために、上り下りをくりかえすが、谷部では盛土をした部分(A)もあり、尾根を若干掘り下げて切通し状にした部分(B・C・D)などがある。谷川には橋が架けられていたと考えられるが、現存するものはなく、通行不能の部分もあった。道幅は盛土部の上面、切通部の底面で約3m程度であるが、所々に敷石の舗装が遺存している。敷石は安山岩質の火山岩で表面は平滑化し、刻み込まれた<sup>わたち</sup>轍の跡も見られたが、これは敷石間の窪みに車輪が落ち込んで生じたものと思われる。

チステルナ・ディ・ラティナ西北方の新旧両道の交差点(7)以南の旧道路線は、約2kmの間は現在道が途切れているが、その間にも切通し状の遺構(E)が地形図上に認められる。ただし、この地点の現地は確認していない。地形図によれば、旧道の痕跡は同一線上に断続しながら認められ、チステルナ・ディ・ラティナの東南約4kmで、新道がこれに合し、以南は古アッピア街道をそのままの延長方向に、ラティナ平原を40km余一直線に通って、レアノ山 (M. Leano, 676m) の西南山脚部に達する、国道7号線となっている。

以上、アルバーノ山地を横切るアッピア街道は大きく見て、その北半はS40°E方向に、ローマ郊外からアルバーノまで20kmを直線で上り、その南半はS44°E方向に山麓を下って、さらにラティナの平野部に続く、約56kmをまた直線で通ることになる。

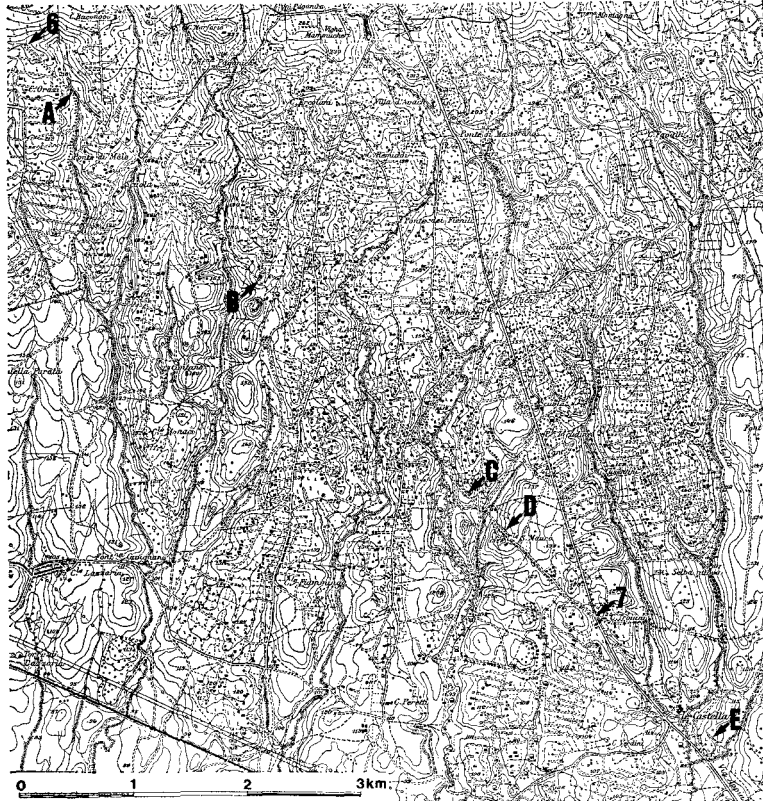


図2 地形図に見るアルバーノ山地南斜面の古アッピア街道  
(1/2.5万地形図 Velletri および La Castella の部分を縮小)

山頂付近は地形的に直線的路線をとることができないが、南北の路線方向の接点は、ほぼアルバーノ市街東南の新旧両道の分岐点(2)、すなわち、ヴァレ・アリッチャの火口壁上となるようである。もっとも、これから西北方は見通し可能であるが、東方火口壁(4)が高くて東南方への見通しは利かないので、はたして同地点(2)が屈折点として設定されたものかどうか疑問である。しかし、ヴァレ・アリッチャ東方火口壁以南は、一部非直線区間(5~6)があるものの、直線区間(4~5, 6~7)はすべて同一直線上にのるので、まず直線の基準線に沿うように建設されたことがうかがわれる。

## II 古道と古土地割

### 1. 条里地割とケンチュリア地割との比較

古代ローマの諸制度の中で、わが古代律令国

家の諸制度とを対比するうえで、まず注目されたのは、わが国の条里制に類似する、方格的土地割をもつケンチュリアの制度であった。

すなわち、古くは小川琢治が中国の井田や阡陌と対比して、阡陌が、ローマのカルドス(kardos)とデクマヌス(decumanus)に相当する直交する区画の基線であって、条里の条と里の区画線ないし坪の境界線にあたる<sup>20)</sup>としたのに始まり、戦後にはまず山田安彦が、わが国の条里研究の参考として、ブラドフォード(J. Bradford)の2論文を紹介して、比較地理学的方法で従来の条里制研究の限界を破ろうとし、さらにケンチュリアのローマ法である「十二表法」との関係などを述べている。<sup>21)</sup>

新しくは谷岡武雄が、条里制とケンチュリアを日本とヨーロッパにおける、きわめて類似する古代農地システムとして、奈良盆地南部の条

里と北イタリアのイモラ (Imola) 付近のケンチュリアとを比較して、前者が律令国家の中心地域に最も典型的な発達を見たのに対し、後者は植民地開拓に用いられたことを指摘している。さらに、日本の条里制はその起源を中国北部に求められ、秦代に実施されたといわれる阡陌制、さらにはより古い井田制に遡ることができるが、これらと西方世界の方格地割との関係については、伝播論をとるよりは東アジア独自の発生と見るべきであろうとしている。

また、条里制研究において先駆者の役割を果たした米倉二郎は、世界的な方格地割の起源を古代インドに求めようとしているが、近年北イタリアのベネト (Veneto) 平野におけるケンチュリアの遺構について紹介している<sup>23)</sup>。

このようにローマのケンチュリアがわが国の条里制研究者達によって、古くから関心もたれながら、これらの方格地割と道路との関係については、あまりふれられなかったのは、ローマ道に対して日本古代駅路の研究があまりにも遅れていたからであろう。

ローマ道とケンチュリア地割との関係について、シュバリエ (Raymond Chevallier) は北イタリアのケンチュリアは、紀元前 187 年に建設されたエミリア街道 (Via Emilia) と密接な関係があり、ケンチュリアはエミリア街道と同時に、あるいは街道に遅れて、いずれにしても街道を基準にして設定されたに違いないと述べている。エミリア街道は、ポー川右岸の平野を山麓沿いに、ほぼ N60°W 前後の方向で直線的に通る、ケンチュリア経営の東西基準線すなわちデクマヌス・マキシムス (decumanus maximus) として利用することができ、またケンチュリアの地割もこれに合致するところが多いからである<sup>24)</sup>。

また、マーガリー (Ivan D. Margary) は、イングランド東南部のリュイス (Lewes) の東方のグラインド (Glynde) とザ・ディッカー (The Dicker) の間の、ライプ (Ripe) とチャルヴィントン (Chalvington) という 2 村落にかけて認められる、ケンチュリア類似の方格状地割の存在について述べ、これがローマ時代起源のものであ

ることを論じているが、ここでもその東辺を通る直線のローマ道が基準線となっている。

しかし、また米倉が紹介したベネト平野のケンチュリアのそれは、ローマ道には合致しないように見受けられ、米倉も特にそのことについては言及していない。

わが国では、奈良盆地で平城京南の条里が下ツ道を基準に路東と路西に分かれることに、まず同様の典型例を見出すことができる。他の地域では谷岡武雄が、近江国犬上郡で近世の中山道が条里の界線に合致することを指摘し、近世の街道を古代東山道を踏襲するものとして、まず東山道またはその前身にあたる道路の整備があり、これを基準線として全面的な条里土地割が施行されたものであろうことを示唆している。

しかし、従来わが国では条里と駅路との関係については、条里地割に沿って駅路が通されたとする、条里地割先行の考え方が強かったようである。それは、前述したように一般に古代駅路を自然発生的なものとして、計画的な直線道は想像もされなかったからであり、また道路が条里地割に合致しても、必ずしも里界線にはならないことも多いからであろう。

奈良盆地を南北に平行して通る上ツ道・中ツ道・下ツ道と、これに直交して盆地南部を東西に横切る横大路とは、条里施行以前に敷設された主要道路であるが、田村吉永はまず下ツ道を 15 丈、横大路の幅を 10 丈と推測し、この両道を東西・南北の基準として、大和の条里地割が施行されたとした<sup>26)</sup>。さらに、秋山日出雄は下ツ道の幅も 10 丈であるとして、下ツ道の道幅は道路敷というよりは、これに並んで流れる人工河川寺川の河川敷であろうと考え、寺川を『日本書紀』斉明天皇 2 年 (656) 是歳条に見える「狂心渠」に比定したのであった<sup>27)</sup>。

これらは、いずれも 1 町 (109m) 方格の条里方格地割に対して、筆者のいう余剰帯が認められることによって推測されたものであるが、千田稔による最近の測定結果では、両道共にその余剰帯は 42.5m で、高麗尺の 120 尺に当ることが指摘されている。ただし、下ツ道をもとにし

て設定された平城京の朱雀大路の発掘調査の際に確認された、下ツ道の道幅は両側溝間が約23mであるから、42.5mの余剰帯には両側溝の外側にも道路敷に含まれる部分が存在したのであろうと推察される。

また、上ツ道と中ツ道の道路敷は、余剰帯を作らず、条里方格の中に含まれるが、その道幅を示すと思われる地割の存在から、千田は約35mと推測した。これは高麗尺の100尺に当る。

以上によって、奈良盆地には条里施行以前に存在した数本の古道の中、下ツ道と横大路とを選んで拡張し、これらを基準にして条里地割を施行したことが判る。ただし、条里呼称は後に平城京の南側から順次に付けていったために、横大路は条の界線には合致しなかったものである。

その他の地域でも、筆者や吉本昌弘<sup>29)</sup><sup>30)</sup>による播磨国における山陽道駅路、日野尚志<sup>31)</sup>による讃岐国内における南海道駅路の調査などによって、それぞれ駅路に沿う余剰帯が検出され、その後の調査の結果では、山陽道と南海道では全面的に同様の余剰帯が存在することが判明し、東海道・東山道でもその存在が一部推定される。このような余剰帯の存在は、1/2,500~1/5,000程度の国土基本図など大縮尺地図が利用できるようになって、始めて検出が可能になったもので、従来のように駅路や条里の調査を1/2.5万地形図による限りでは気付かれないものであった。

このような駅路に沿う余剰帯の存在は、駅路を基準にして条里地割が施行されたことを意味するものであるが、余剰帯の認められない西海道の場合でも、空中写真に認められる道路痕跡は条里地割に合致することが多く、特に「車路」地名などによって検出される、久留米市南方の<sup>32)</sup>台地上を通る筑後国の西海道駅路は、三潞・上妻、上妻・下妻のそれぞれ郡界に当たると考えられ、御井郡内を通る部分、各部界を作る部分が少しずつ方向を変えるが、それらはそれぞれ諸郡の条里地割の方位に合致する。かなり離れた平地の条里地割を基準に、台地上を通る駅路の

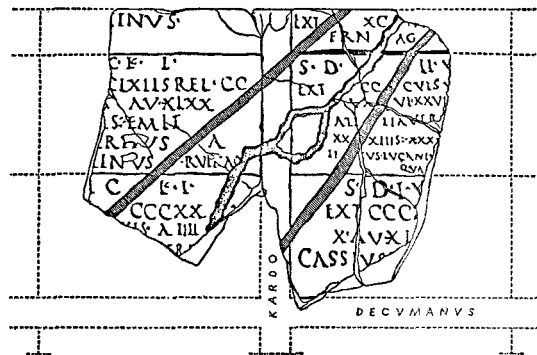


図3 ケンチュリア地割を刻んだ境界石の断片  
(R.Chevallier : Roman Roads より転載)

路線方向が決定されたとは考えられないので、この場合は台地上の駅路を基準に条里地割が施行されたと認めることができる。

ローマ道がケンチュリアの基準となった場合も、余剰帯が存在したことが考えられる。谷岡武雄の教示によれば、道路幅に相当する程度の余分は認められるというが、わが国のそれ程に広いものではないようである。ローマ道自体の道幅があまり広くはなく、またわが国のそのように、側溝外にまで余分の道路敷を設けることはしなかったのであろう。

図3は南フランスのオランジュ(Orange)で発見された、ケンチュリアの境界石に刻まれた地籍図の断片であるが、カルド(kardo)とデクマヌス(decumanus)はそれぞれ固有の幅をもつものとして記されている。

## 2. ローマ道とケンチュリア地割の一例—— エミリア街道に沿うパルマ付近——(図4参照)

前述したように、シュパリエはエミリア街道に沿うケンチュリアの地割が、エミリア街道を基準にしたものであることを述べているが、谷岡武雄がケンチュリアの具体例としてあげたイモラ(Imola)付近のそれも、エミリア街道をデクマヌス・マキムスとするものである。

ここでも、同様にエミリア街道に沿うパルマ(Parma)付近における、街道とケンチュリア地割の関係を地形図によって観察することにする。パルマは紀元前183年に植民都市として建設



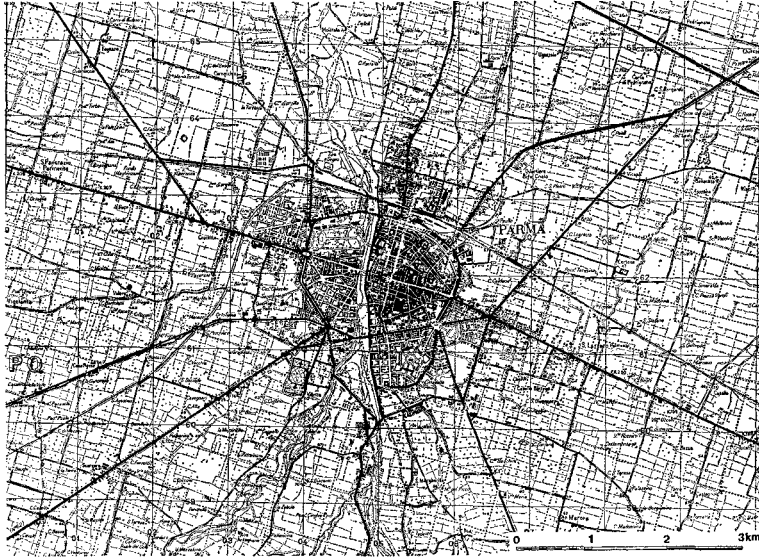


図4 パルマ付近のケンチュリア地割  
(1/2.5万地形図 Parma Est および Parma Ovest の部分を縮小)

されたが、紀元前44年の内戦に際して破壊され、アウグストゥス（在位27B.C.—14A.D.）の時に再興され、コロニア・ユリア・アウグスタ・パルメンシス（Colonia Julia Augusta Parmensis）と名付けられた。都市プランはエミリア街道をデクマヌス・マキシムスに、ファリニ通り（Via Farini）とカブール通り（Via Cavour）とをカルド・マキシムスとして直交状街路が形成され、外壁は四辺形であったとされる。

パルマ市街地内とその以西を通るエミリア街道は、 $N73^{\circ}W$ 方向を示すのに対して、市街東辺から東方は $N64.5^{\circ}W$ と若干方向を変え、それぞれ直線に通っている。ケンチュリアのカルドス地割線は $N16^{\circ}E$ であるから、パルマ以西のエミリア街道が基準線になったことが判る。一辺710mをとるケンチュリアのデクマヌス地割線もこれに合致する。

エミリア街道は、パルマ以東のそれと同様の $N60\sim 65^{\circ}W$ の方向をとるところが多く、 $N16^{\circ}E$ のケンチュリア地割はパルマ東方約7kmで終り、同15km付近からは $N64.5^{\circ}W$ 方向のエミリア街道に対して、ほぼ直角の $N22.5^{\circ}E$ 方位のカルドス地割線が認められるようになり、以東は $N25\sim 30^{\circ}E$ 方向の地割が卓越する。谷岡が

とりあげたイモラ付近のそれも、 $N60^{\circ}W$ のエミリア街道に対して、 $N29^{\circ}E$ のカルドスが認められるのである。

全般的に見て、エミリア街道はほぼ直線に通るが、部分的には若干の屈曲があり、これをデクマヌス・マキシムスとするケンチュリアのカルドス線もまた地区によって若干方位を異にし、一部ではエミリア街道に整合しない箇所も生じるが、全体としてローマ道とケンチュリアの間には密接な関係が存在することが認められる。

### Ⅲ 古道と古代都市

#### 1. 国府とローマタウンとの比較

わが律令国家の地方中心地であった国府とローマ地方都市との比較については、国府の歴史地理学的な研究を推進していた藤岡謙二郎が<sup>33)</sup>、イギリス滞在の機会にイギリスのローマタウンを、「日本古代の地方都市との間に歴史地理学的に対比」することを念頭において考察を試みており、また水津一朗もライン地溝帯におけるキヴィタスの中心地を「国府」の名称で述べ、わが国の国府との比較についても言及している。<sup>34)</sup>

ローマタウンはローマ道に沿って立地し、特にその分岐点に有力な地方中心地が形成され、

また市街も東西・南北に直交するデクマヌス・マキシムスとカルド・マキシムスを基準にして碁盤目状街路を形成し、城壁を巡らして長方形の周郭を作ることが多かったが、地形的な制約があったり、既存の集落を発展させた場合には、必ずしもその典型は守られなかったし、また地方的な特徴も認められるようである。

日本の国府は多くは平坦地に、全く新しく計画され設置されたために、正方形の区画とその内部の方格状街路は典型的に実施された場合が多い。しかし、それだけに、藤岡や水津が指摘するように、律令体制の崩壊と共に、その機能も存在の意味も消滅し、少数の例外を除いて、ほとんどが廃墟と化したのは、ローマタウンの大部分が現代もなお地方中心都市としての地位を継続しているのと対照的である。それだけに、ローマタウンの原形を現在地に求めることは困難である。

その意味で、ここでは廃墟と化したローマタウンの例として、アルジェリアに残るタムガディ (Thamugadi, 現在 Timgad) をとりあげると、図5に示すように、そのプランはわが国府と多くの類似点がある。

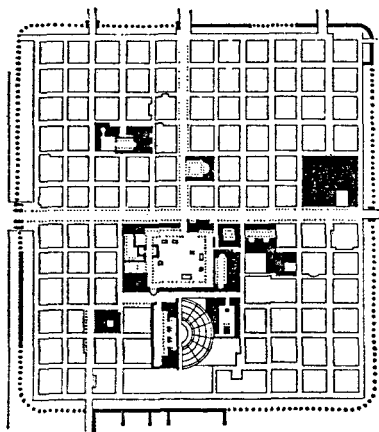


図5 典型的ローマタウン、タムガディ  
(矢守一彦『都市図の歴史・世界編』より転載)

タムガディ (タムガド)<sup>36)</sup>はトラヤヌス帝 (Trajanus, 在位97—117) の命によって、100年に建設された植民都市で、軍団の司令部が置かれていたラムバエシス (Lambaesis) から、メルジャ

(Merdja) 平原の要衝テベスチス (Thevestis) とを連絡する東西道と、ここから分れてヌミディア (Numidia)、プロヴィンスの首都であるキルタ (Cirta) から地中海の港ルシカダ (Rusicada) に向う南北道との分岐点に立地していた。

これらのローマが逆T字形を作る地点を中心に、一辺約355mの城壁で囲まれる正方形の市街をつくり、東西道をデクマヌス・マキシムスに、これに直交して北行する道路をカルド・マキシムスにして、これら諸道の入口にはそれぞれ城門が設けられていた。町の中央南寄りに広場 (forum)・劇場・神殿・市場などの公共施設が設けられ、これらを除く街区は南北に12、東西に11のブロックに区分され、各ブロックは約20m四方であった。

かつて筆者は、<sup>37)</sup>「十字街」を中心とする国府の都市プランについて論じたことがあるが、その中で述べた讃岐国府は坂出市府中にあるが、国府域の中央を東西に貫通する南海道駅路をデクマヌス・マキシムスにして、これに直角に逆T字形を作って北走する「馬指し大貫 (往還)」<sup>うまさ おおかん</sup>と呼ばれる阿野郡条里の基準線で、海岸の高屋に比定できる国府外港に向う道路がカルド・マキシムスに当ること、国府域中央南寄りに国庁や寺院が置かれていたことなど、その形態はタムガディにきわめて類似している。しかし、都市中心となる部分は、ローマタウンの場合は公共施設であるのに対して、国府の場合は行政官庁であることなど、基本的な差異があり、また国府はどの位の住民が居住し、はたして都市景観を示すような家屋の集中が見られたかどうかは、大いに疑問とされるところである。

## 2. 播磨国府とボノニア (ポローニャ)

前記のタムガディや讃岐国府は道路が先にあって、これを基準に都市が建設された例であるが、ここでは都市の建設が計画道路の設置に先行したと考えられる例として、播磨国府とボノニア (Bononia) について述べることにしたい。

播磨国府は飾磨郡にあり、現在の姫路市街東南部に比定されるが、飾磨郡条坊 (条里) は右条と左条に分けられていて、これは国府を基準に

したものであろうとして、米倉<sup>38)</sup>と谷岡<sup>39)</sup>武雄がそれぞれ国府と条坊との関係を論じている。

米倉の復原案は、左右条共に里界線は共通するものとして、左右条の界線と九・十坊の界線との交点を中心に、 $N22^{\circ}E$ の条里地割に従う方8町の国府域を想定した。谷岡の条里復原は、左右条の坊界線が1町左条が北にずれ、左右条の界線は米倉のそれに対して5町西となっているが、谷岡もまた左右条の界線と十・十一坊の界線との交点を基準に、同様に条里地割に従う方8町の国府域を想定した。

これらに対して、筆者は国府域の地割が必ずしも周辺の条里地割と同方向をとるとは限らないことを論じて、播磨においても、 $N22^{\circ}E$ の条里地割に対して、 $N6^{\circ}E$ とほぼ南北に近い方向をとる地割が存在することを認めて、米倉や谷岡<sup>41)</sup>また藤岡謙二郎の想定とも異なる場所に国府の所在を考定したが、国府域の範囲までは想定するに至らなかった。

その後、筆者は播磨国内の山陽道駅路を検討し、<sup>42)</sup>前述したように駅路は諸部条里に対する余

剰帯によって検出されることを知った。飾磨郡においては、想定国府付近は地割が乱れていて余剰帯も不明であるが、市川左岸の左条に認められる余剰帯と、姫路市街西方の右条に認められるそれとは、そのままでは接続せず、両方の延長線は国府想定地付近でくいちがいを生じることになる。しかし、筆者の想定国府を方八町域とすれば、左条を通る想定駅路の延長線は国府域東辺のまさしく中央に、同様に右条のそれは国府域西辺の中央に、それぞれ到達することになる。

すなわち、駅路は国府域をほぼ東西に通るが、国府域を出るとそれぞれ $N68^{\circ}W$ 方向に一直線に延び、これらの駅路を基準に国府の両側でそれぞれ条里が施行されたために、左右条が分れ、また左右条の坊界線にもくいちがいを生じたことと思われる。

以上の状態は、駅路と条里の敷設・施行に先立って、国府が設置されたと考えざるをえないが、これにきわめて類似する状況を北イタリアのボローニャ(Bologna)に見ることができる(図

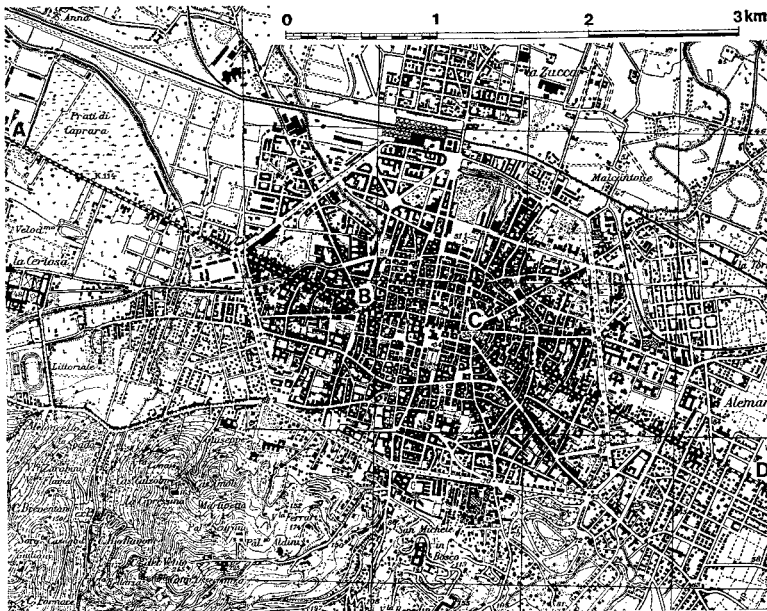


図6 ボローニャ(ボノニア)とローマ道  
(1/2.5万地形図 Bologna, Castel Maggiore, Borgo Panigale, および Casalecchio di Reno の部分を縮少)

6)。

ボローニャは古名ボノニア(Bononia)で、紀元前189年にラテン人の植民都市として建設されたものであるが、前187年にエミリア街道がこの町を通過して、アドリア海岸のリミニ(Ariminum, 現在 Rimini)と内陸のピアチェンツァ(Placentia, 現在 Piacenza)との間に開通し、また南方のアレッツァ(Arretium, 現在 Arezzo)との間にフラミア街道(Via Flaminia)が通じて、交通の要衝となった。さらに、前153年頃(一説に前131年)にアンニャ街道(Via Annia)がアドリア海奥のアキレイア(Aquileia)に通じて、ボノニアはイタリア北部における東西・南北交通の文字通りの十字路となった。

最初のラテン植民地は、直交状の街路でおそらく方形の囲郭であったと考えられているが、後には長方形となった。市域の東西中軸道(B-C)は完全な直線ではないが、N77°Wの方向に約750m通り、その東方のエミリア街道(C-D)はN62°W方向に、西方のそれ(A-B)はN64°Wとそれぞれ一直線に通っている。すなわち、エミリア街道はボノニア市中に入って、15°方向を変えるが、市中を抜けるとまた13°もとの方向に戻って、ほぼ同方向に通るが、それぞれの路線の延長線はくいちがいを生じることになり、前述の播磨国府の場合にきわめて類似している。

ボローニャ周辺のケンチュリアの地割線は、カルドスの方向がN24°Eで、デクマヌスの方向はN66°Wを指しているが、エミリア街道とは2~4°と僅かに方位を異にし、これに合致するデクマヌスはない。

なお、条里施行後のわが国では条里による直交地割の規制が強く、都城から放射する六道の駅路も、足利健亮が指摘するように、原初的には羅城門前方の京南に設定された十字路で分岐し、さらにまた十字路ないしT字路の分岐を重ねていったものと思われ、都市周辺ですぐ条里に斜行する道路の例は、ほとんど認められない。

もっとも、奈良盆地には飛鳥から放射するように、条里に斜行する直線道が一部に認められ、

秋山日出雄<sup>44)</sup>はこれらを条里施行以前の古道の痕跡として、条里の施行によってその大部分は消滅したものと考えている。その他、撰津国内を条里地割に斜行する山陽道駅路や、足利健亮<sup>45)</sup>が指摘した難波京から有馬温泉を目指す古道なども、その成立は条里地割の施行に先行するものであろう。また、条里施行後の平安時代に入ってから新たに建設された、山陽道駅路の一部と見られる「久我驛<sup>こがゑ</sup>」は、山城国乙訓郡内の条里に斜行して通るが、これは平安京設置に伴う特殊な例になろう。

ローマ道はケンチュリア地割に斜行するものも多く、またローマタウンから派出する諸道は、基軸となる十字路のほかに都市の両側の城門から鳥趾状に分岐する例が多く、ボノニアの場合も、東方にはエミリア街道を含めて4本、西方では3本の道がそれぞれ分岐し、西方のそれはさらに分れてまた4本となり、いずれもケンチュリア地割に斜行して拡がっている。

## おわりに

以上、三つの観点から日本古代駅路とローマ道との比較を若干試みたのであるが、一部の相違点もあるが全般的には共通するところが多いと見てよいであろう。

ローマ道は著名なポイティンガー図<sup>46)</sup>(Peutinger Table)を始めとして、アントニヌス旅程表<sup>47)</sup>(Itinerarium Antonini Augusti)などの基本史料に加えて、ホラティウスの旅行記<sup>48)</sup>、ストラボン(Strabon)のゲオグラフィカ<sup>49)</sup>(Geographica)などのように、具体的に各地域の実情を詳細に記す同時代の記録などが豊富である。これに対して、わが国のそれは『延喜式』『諸国駅伝馬』条をほとんど唯一の基本史料として、六国史や『風土記』に散見される関係記事によって、ようやく七道の駅路を知ることができ、地方的官道については『出雲国風土記』に見ることができるだけである。

また、ローマ道の大部分が現在道として継承され、地形図においてもその道筋をたどりうるのに対して、わが古代駅路はほとんどが廃墟と

なり、あるいは全く消滅してしまった部分も多く、その復原ははるかに困難である。それだけに、ローマ道との比較研究は、わが国の駅路研究に大いに役立つものと思われる。

なお、ローマ道にはマイルストーン<sup>50)</sup>(里程標 milliarium) が設けられ、現存するものも多いが、わが国の駅路にはこの種の施設の存在は知られていない。ただ、筆者が肥前・肥後両国の駅路を調査した際に、<sup>51)</sup>「立石」の小字もしくは通称地名が駅家想定地に認められることが多いのに気付いた。もちろん、立石はきわめてありふれた地名で、縄文期の石棒から近世の道標などに因むものもあるといわれるが、多賀城碑の所在地も小字「立石」であり、駅家を含む地方官衙・施設などの所在地に、これを表示する意味で石が立てられたことの可能性もうかがわれる。その後の調査によれば、立石の地名だけで立石そのものは現存しないことが多いが、立石の現存する東京都葛飾区立石は下総国井上駅の、山口市陶の立石は周防国八千駅、熊本県飽託郡北部町改寄<sup>あらま</sup>の立石は肥後国高原駅の、それぞれ所在地に比定できる。これらの立石は、いずれも自然石を立てただけで、何の記録もないが、道標の性格をもつものであった可能性が強い。立石については、なお検討を要するが、このように駅路もしくは古代道に関係すると思われる地名を検出することによって、駅路以外の地方道を求める手段をうることも可能であろう。

いずれにしても、駅路を中心とする日本古代官道については不明なことが多く、その研究はきわめて困難であるが、世界史的観点にたって比較地理学的な検討を試みることによって、なんらかの進展を見ることができるとも知れない。  
(国学院大学文学部)

本稿は、去る1982年9月6日から10日にかけてローマで開催された、国際地理学連合のワーキング・グループ Historical Changes in Spatial Organization のシンポジウム、Historical Changes in Spatial Organization and its Experience in the Mediterranean World において、A comparative study of Japanese ancient roads and the Roman

roads と題して報告したものを骨子にして、その後の知見を若干加えたものである。英文要旨は、その時に提出したものをもとにした。

なお、本稿に使用したイタリアの地形図は、日本大学文理学部地理学教室所蔵のものを利用させていただいた。アッピア街道の調査地点も同教室の地形図によって選定したものであるが、現地調査に際して地形図さえあれば、言葉の通じない不案内の土地でも、独りで行動できるのは地理屋の特権であろうことを痛感した。あらためて、同教室に感謝の意を表すしだいである。

また、本稿の地名・人名などの読みについては、竹内啓一氏の校閲をお願いした。あわせて謝意を表したい。

#### 〔注〕

- 1) プラーシュ著・飯塚浩二訳『人文地理学原理』岩波書店、1940、下巻151頁。
- 2) 史念海「秦始皇直道遺跡の探索」文物10、1975。
- 3) 森鹿三「(中国の)交通の諸相」(『歴史地理講座』2、朝倉書店、1958)。貝塚茂樹「独裁者、秦始皇帝」(貝塚茂樹編『古代文明の発見』世界の歴史1、中央公論社、1960)。
- 4) シュライバー著・関播生訳『道の文化史』「中世なき大陸」岩波書店、1962。
- 5) 岸俊男「古道の歴史」(『古代の日本』5、角川書店、1970)。同「難波一大和古道略考」(『小葉田淳教授退官記念国史論集』1970)。同「大和の古道」(檀原考古学研究所編『日本古文化論攷』1970)。足利健亮「撰河泉の計画古道」古代を考える8(丹比道の検討)、1976。
- 6) 足利健亮「恭仁京の京極及び和泉・近江の古道に関する若干の覚え書き」大阪府立大学社会科学論集、1、1970。同「乙訓郡を通る計画街路としての古山陰道について」(藤岡謙二郎編『洛西ニュータウン地域の歴史地理学的調査』京都市都市開発局洛西開発室、1972。同「交通路の発達」(『宇治市史』1、1973)。金坂清則「上野国府とその付近の東山道、および群馬、佐位駅家について」、足利健亮「吉備地方における古代山陽道・覚え書き」、日野尚志「古代における大宰府周辺の官道について」(『交通の歴史地理』歴史地理学紀要16、1974)。金坂清則「下野国府・田郡駅家とこの間の東山道について」福井大学教育学部紀要(Ⅲ・社会科学)。

- 25, 1975。日野尚志「讃岐国刈田郡における官道（南海道）と条里・郷との関連について」東北地理, 28—3, 1976。足利健亮「日本古代の計画道路」地理, 21—10, 1976。日野尚志「南海道の駅路—阿波・讃岐・伊予・土佐四国の場合—」歴史地理学紀要20, 1978。足利健亮「難波京から有馬温泉を指した計画古道」(『歴史地理研究と都市研究』上, 大明堂, 1678)。吉本昌弘「摂津国有馬郡を通る計画古道」歴史地理学会会報, 104, 1979。同「摂津国八部・菟原両郡の古代山陽道と条里制」人文地理, 33—4, 1981。同「播磨・西摂の計画古道と条里」兵庫地理, 27, 1982。
- 7) 木下良「空中写真に認められる想定駅路」びぞん, 64, 1976。「『車路』考—西海道における古代官道の復原に関して—」(『歴史地理研究と都市研究』上, 大明堂, 1978)。「山陽道の駅路—播磨を中心に—」古代を考える17(古代山陽道の検討), 1978。「肥前」「肥後」(藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』IV, 大明堂, 1979)。「西海道の古代官道について」(九州歴史資料館開館十周年記念『大宰府古文化論叢』上, 吉川弘文館, 1983)。「常陸国古代駅路に関する一考察—直線的計画古道の検出を主として—」国学院雑誌85—1, 1984。
- 8) 藤岡謙二郎・矢守一彦・足利健亮『歴史の空間構造』大明堂, 1976, 193—212頁。
- 9) 前掲, 『道の文化史』「すべての道はローマに通ず」, 以下シュライバーは同じ。
- 10) 前掲書, 『古代日本の交通路』IV, 76—80頁。
- 11) 前掲論文, 「西海道の古代官道について」。
- 12) 前掲論文, 「空中写真に認められる想定駅路」 「山陽道の駅路—播磨を中心に—」。
- 13) 前掲論文, 「常陸国古代駅路に関する一考察—直線的計画古道跡の検出を主として—」。
- 14) 前掲論文, 「空中写真に認められる想定駅路」。
- 15) 木下良作図「下野国府」(『日本歴史地図』原始・古代編, 下, 柏書房, 1982) 120頁。
- 16) 前掲論文, 「空中写真に認められる想定駅路」。
- 17) Chevallier, R. : *Roman Roads*, University of California Press, 1976, p. 16, 以下ローマ道に関して, 特に記さない限り本書によった。
- 18) 『平安遺文』2923。
- 19) アルバーノおよび以下のローマ都市については, *The Princeton Encyclopedia of Classical Sites*, 1676によった。
- 20) 小川琢治『支那歴史地理研究』続集, 1929, 462—469頁。
- 21) 山田安彦「ケントゥリアの形態と測量」人文地理, 11—1, 1959。同「景観構成要素としての社会規範—十二表法の場合—」岩手大学学芸学部研究年報, 20, 1962。
- 22) 谷岡武雄『歴史地理学』古今書院, 1979, 60—84頁。
- 23) 米倉二郎「北イタリアベネト平野におけるローマケントゥリアの遺構」地図, 20—3, 1982。
- 24) Margary, I. D. : *Roman ways in the Weald*, London, 1948, p. 205—207。
- 25) 谷岡武雄「近江国犬上郡の条里と湖東平野中部の開発」人文地理, 8—5, 1956。
- 26) 田村吉永「大和の上中下道及び横大路に就いて」大和志, 9—5, 1942。
- 27) 秋山日出雄「条里制地割の施行起源」(橋原考古学研究所編『日本古文化論叢』1950)。
- 28) 千田稔「横大路とその周辺の歴史地理」(奈良県文化財調査報告41『横大路(初瀬道)』1983)。
- 29) 前掲, 「山陽道の駅路—播磨を中心に—」。
- 30) 前掲, 「播磨・西摂の計画古道と条里」。
- 31) 前掲, 「南海道の駅路—阿波・讃岐・伊予・土佐四国の場合—」。
- 32) 前掲, 「『車路』考—西海道における古代官道の復原に関して—」。
- 33) 藤岡謙二郎「イギリスにおけるローマタウンの歴史地理学的性格—その分布, 位置と町割を主としてみた場合—」史林, 42—4, 1959。
- 34) 水津一朗「古代ライン地溝帯における国府・キヴィタス・種族国家」地理学評論41—3, 1968。
- 35) ローマタウンの形態的特徴については, 矢守一彦『都市プランの研究』大明堂, 1970, によるところが多い。
- 36) Finley, M. I. (ed) : *Atlas of Classical Archaeology*, McGraw-Hill, 1977, p. 73—75, その他による。
- 37) 木下良「国府の『十字街』について」(歴史地理学紀要19『都市の歴史地理』1977)。
- 38) 米倉二郎「国府と条里」史学研究57, 1954。
- 39) 谷岡武雄「市川・夢前川流域における条里制地割の分布と播磨国飾磨郡条坊の復原」立命館文学132, 1956。
- 40) 木下良「国府と条里との関係について」史林50

- 5, 1967。
- 41) 藤岡謙二郎「近畿の諸都市に残存する古文化財と歴史的核の現代的意義」(日本地誌ゼミナール『近畿地方』大明堂, 1964)。
- 42) 前掲, 「山陽道の駅路—播磨を中心に—」, 木下良「国府の立地と形態」(谷岡武雄・浮田典良編『歴史地理学プロシーディングス』古今書院, 1982) 32~37頁
- 43) 足利健亮「都城の計画について」(上田正昭編『都城』社会思想社, 1976)。
- 44) 秋山日出雄「日本古代の道路と一步の制」(橿原考古学研究所編『橿原考古学研究所論集』吉川弘文館, 1975)。
- 45) 前掲, 「難波京から有馬温泉を指した計画古道」。
- 46) 織田武雄『地図の歴史』講談社, 1973, 43~44頁。田中正男「ポイティンゲル図研究の回顧と現状」歴史地理学会会報, 93, 1977。
- 47) ポイティンゲル図と密接な関係があると考えられる, 4世紀当時の状況を示す道程表。
- 48) 紀元前30年に発表された諷刺詩で, ローマからブルンディシウムまでの主としてアッピア街道を通っての旅の具体的な事実が記されている。『道の文化史』185~187頁参照。
- 49) 西暦紀元前後の地誌的記載により, 例えばアルプスを越える峠道など, 当時の状況が具体的に知られる。
- 50) 1ローマイルは1,481.5mにあたる。
- 51) 木下良『立石』考—古駅跡の想定に関して—」諫早史談8, 1976。

## A Comparative Study of Japanese Ancient Roads and the Roman Roads

Ryo Kinoshita

In general throughout the world, ancient centralistic empires had networks of well-equipped roads which were constructed for their military, commercial and administrative needs. The Roman roads of the proverb "all roads lead to Rome" were well-known in the Occident and the ancient Chinese roads were typical of roads in the Orient.

In China, the first network of roads was built in the Chin dynasty in the third century B. C., and was rebuilt or succeeded by a revised network in following dynasties. In the north-western part of China only ruins of the straight ancient roads, several hundreds of kilometers in length, remain at present.

The Japanese ancient empire was founded in the eighth century about one thousand years later than that of China and Rome, and ended in the twelfth century. There was a network of the postal roads in ancient Japan too, similar to the system introduced from Tang China.

There were seven trunk roads in Tang China, radiating from Changan, the capital city. And there were seven trunks in Japan. Six of them radiated from the Capital or Miyako through the main island and on to Shikoku island, and one went around kyushu island.

We can see the names of all post stations in the tenth century mentioned in the subsidiary regulations of the *Engi-shiki* and in the old descriptions of the *Wamyo-sho*, and some older ones in the topographical descriptions of *Fudoki* edited in the eighth century.

To this day, some of these names remain as place-names. Reconstructive study

of the ancient roads began by assuming the location of each station as indicated by these place-names.

For the past ten years or so, we have found signs of the ruins of ancient roads in the form of a straight line on large scale maps and aerial photographs, similar to the Roman roads.

It seems that there are some strong resemblances between the ground evidence of the Japanese ancient post roads and the Roman roads, in spite of the great distance between them and the long time that has passed since their construction. I will show some of these resemblances as follows.

(1) The best-known characteristic of Japanese ancient roads, like Roman roads, is their straightness. They are straight when natural obstacles allow them to be, and are a clear contrast to other roads that curve naturally or turn at right angles.

(2) We can see the ground evidences of the ancient roads on topographical maps and air photographs as straight lines stretching through fields, bushes and hills, though nowadays most of them are not real roads but ruins.

(3) An ancient road served as the boundary between provinces *kuni*, districts (*kôri* or *gun*) and administrative villages (*sato* or *gô*). It thus survives sometimes as a straight boundary of modern communities.

(4) An ancient road often served as a baseline of the *jôri*, a square field division system in ancient Japan, like the main road or *decumanus maximus* of the *centuriae* system. We can see the traces of this system in some places where the field boundaries still correspond to the ancient land divisions, from an examination of maps and aerial photographs.

(5) Some ancient roads were excavated recently and found to be generally 6—9 meters in width of the roadbed and up to 18 or 26 meters in particular cases, flanked by side-ditches and sometimes gravelled.

(6) The location of the provincial capital (*kokufu*) had something to do with the route of postal roads, and was usually located at a juncture of these roads.

(7) No ancient milestones or inscribed guideposts have been found yet in Japan, but there are a great number of places named Tateishi (which means a standing stone along the route of the ancient roads). The *tateishi* may have been a milestone or guidepost.

(8) All the ancient roads lead to the Capital on the main island of Japan, and to Dazaifu, the capital of the Saikai-do region, in Kyushu island. The Sanyo-do connecting these two cities was the most important road in ancient Japan.