

歴史地理的にみた交通・通信・情報の諸問題

— 解題にかえて —

一 はじめに

交通と通信は、人と物の移動また情報の伝達という、その自体の性質から考えても、また道路・鉄道・水路・ケーブルなど交通・通信の経路や、宿駅・港津・通信中継地などの結節点となる諸施設の立地をみても、きわめて空間的な現象として把握できるので、わが国においても従来その地理学的研究は盛んで、歴史地理学的にもその研究成果はかなりの蓄積があるが、なお時代別・分野別には若干稀薄な部分もある。

一方、特定の当事者間に行なわれる通信とは異なり、不特定多数に対する情報の拡散、また広範な情報の摂取という現象は、必ずしも空間的には容易に把握し難い面があり、従来の歴史地理学的研究にとり上げられることはほとんどなかった。しかし、情報社会といわれる現今の社会構造にかんがみて、現在の空間構造を認識するためには、地理学的にも不可欠の研究対象となつてきており、歴史地理学においても検討すべき点が十分に存すると思われる。すなわち、人と物また情報の移動による空間組織形成の機構、あるいは空間組織の形成における人・物また情報の移動の

木 下 良

役割を、地理的に解明しようとする近年にみられる現代地理学の課題は、歴史地理学の研究においても新分野の展開が予想される。

以上のような意味で、今回の共同課題として「情報・交通の歴史地理」がとりあげられ、筆者が選ばれて基調報告を命ぜられた。その任でないことは、自らが最もよく知っているが、あえて「歴史地理的にみた交通・通信・情報の諸問題」を概観して、その責をはたすことにした。本稿は、その際の発表を整理して時代別に体裁を整えたもので、不十分であった部分については若干付加したところもある。ただし、筆者の知見が日本の古代律令期にほぼ限られるので、ここに重点を置いて、他の地域と時代については、たまたま思い及んだ事々を記すにとどめる。また、情報の分野については筆者の力量の不足から、ほとんど展開できなかった。また、解題的な意味で今回の発表のいくつかに言及したが、全てにわたることができなかったのは筆者の不手際で、特に他意はないとお断りしたい。

二 先史・原史時代の交通

先史時代のヨーロッパでは、バルト海沿岸に産出するコハクが地中海岸に送られ、大陸を南北に縦断する何本かのコハクルートの存在が知られるが、わが国でも遺跡から検出される石器の石質によって、原石の産地とその移動が知られ、また土器の様式によってその流通伝播関係が推測され、あるいは山間地の遺跡に出土する海産遺物によって、内陸と海浜との交通ないし交易の事実が証明されている。

しかし、交通路そのものは特定し難く、関係遺跡の分布と地形的条件によって、大体のルートが推測されるが、沿岸部では海上ルートが多く利用され、陸上では川沿いのルートと尾根伝いに通るものがあるようである。地形急峻

な山間地では、谷筋よりは尾根筋の通過が容易な所が多く、緩流河川では河川交通が利用されたであろう。道路が未発達な段階では、比較的に水上交通が多く利用されたものと考えられる。

とくに、わが国のように大陸に近い島国では、大陸の文化が海上交通によって将来され、また海上交通によって伝播したことが考えられる。大陸北方文化と縄文文化との関係が指摘され、弥生文化は大陸南方文化につながるを持つ。その意味で、日本海とその沿岸地域が注目され、丹後半島の函石で一世紀の王莽の貨泉が出土していることは、大陸との交流を裏付ける。また、弧状の日本列島の内灣部にあたる日本海は、東北日本と西南日本を結ぶ輻帯としての役割をはたすからである。『記紀』や『風土記』の説話にうかがわれる出雲と越の密接な関係は、考古学的にも立証されている。

原史時代には、大和政権による支配領域の拡大が進行し、『記紀』にみる四道將軍派遣の伝承は、全国的な交通幹線が認識されていたことを示す。すなわち、四道は東海・北陸・山陰・山陽と、本州を東と西に向う海岸部の道路であるが、これに東山道と南海道が加わることによって、律令期の駅路の祖型を作る。とくに東山道は、木曾山脈を越える神坂峠、古代の碓氷峠に比定される入山峠などに、すでに古墳時代の祭祀遺跡が存在することによって、当時の経路が知られるのである。

また『記紀』には、「仁徳紀」や「推古紀」にみられるように「大道」の建設が記されるが、奈良盆地や大阪平野にみられる直線古道が、七世紀初めの推古朝まで遡ることはほぼ確実で、さらにこれらの古道を古墳との関係から、より古く考える説も行なわれている。

三 古代律令国家の交通・通信

六世紀後半から七世紀にかけての準備段階を経て、八世紀に成立した日本律令国家は、東北と西南の一部辺境地域を除いて、中央集権的統一国家を完成した。

律令国家は、国・郡・里の行政区画を設定して、その中心となる都城・国府・郡家を建設し、国家維持の基礎となつた班田制の施行とも関連して、広範囲にわたる方格的農地区画の阡陌・条里制を施行し、中央と地方とを緊密に連絡するための駅伝・烽などの交通・通信施設を設置したが、これらの諸制度・諸施設は永く後世に影響を残すことになつた。

(一) 駅路

周知のように、中央集権的古代国家は洋の東西を問わず、その広大な国土を統一支配するために、中央政府と地方の出入機関との緊密な連絡をはかり、また緊急時には急速な軍隊の移動を可能にする道路網と宿駅の整備を必要としたが、「すべての道はローマに通ず」といわれた古代ローマ道にその典型をみる。

ローマ道の遺跡は、現在も中・南ヨーロッパ、北アフリカ、西アジアの各地に残り、その形態の特徴は直線的な路線を示すことで、地形図上でも明瞭に指摘することができる。古代ローマとほぼ同時代に統一国家を完成した秦においても、皇帝の巡狩道である馳道ちどうを始めとして道路網が整備されたことが知られている。その遺跡については十分な研究・調査はまだ行なわれていないが、僅かに報告された史念海の調査によれば、「直道」の名で呼ばれるように直線的路線を示している。さらに、はるかに年代と距離を隔てるインカ帝国の古道もまた直線の大道であったことが知ら

れ、直線計画道は世界的な古代道の標準形態であったとみることができるといえる。

秦の計画道は漢に継承され、やがては隋・唐に及んだ。わが律令国家は唐に倣って、駅制もまた唐制を規範としたことはいうまでもない。それにもかかわらず、日本律令国家の駅路については、従来これを計画性のない曲折の多い小路と考えられていたのは何故であろうか。日本の地形・国民性という特殊事情に理由づけられることが多かったようであるが、事実としては、律令国家は日本の特殊性を超えた存在であったのではなからうか。

ここ一〇数年来の主として歴史地理学における研究成果によって、日本の古代道もまた直線の路線形態をとって、計画的に測設された大道であったことが明らかにされた。ここにおいて、日本古代律令国家を世界的観点にたつて、他地域の古代国家との比較研究を試みることも可能になった。さらに、日本の古代道は単に交通路として機能しただけではなく、国・郡・里（郷）の境界線ともなり、都城や国府の設置、阡陌・条里制の施行などの基準線ともなっていたことが明確にされつつあり、広く律令国家の空間組織形成に重要な役割を果していたことが知られる。ところで、このような直線の大道は、地方から中央への緊急通信のための馳馬ちばを第一義的な任務とした駅馬の疾走に必要だったのであろうか。筆者は広範な車の使用を意図したものではなかったかと疑っている。

『公式令くわしきりょう』には、馬行・歩行と共に車行の際の行程も定められているが、歴史家の多くの見解では、この規定は唐令をそのままとったもので、実際には都の周辺で車が使われることはあっても、地方では車が使用されることは、ほとんどなかったであろうとするものであった。これには、近世でもそうであったように、日本の道路は車の使用を考慮して作られることはなかったとの、既成概念に基づき大きかったと思われる。

筆者は、西日本とくに九州北部に多く認められる「車路くるみち」地名が、駅路そのものを意味することを指摘したことが

ある。上述したような古代道の道幅や形状も、車の使用を考えて作られたものではなからうか。また、このように古代における広範な車の使用を考えるとすれば、元來、車を作製して供進する職能集団であった車持部くるもちべの存在についても考慮する必要がある。車持部もまた実質的には車とは無関係になつていたと考えられているが、『日本書紀』履中天皇五年十月甲子条によれば、車持部が筑前国の宗像神社の神戸になつていたことが知られ、また大宝二年（七〇二）の「豊前国仲津郡丁里戸籍」に車持君がみえることも、この地方が「車路」地名や大道の痕跡を最もよく残すだけに、留意すべきものがあるように思われる。はたして、車持部は車とは無関係の存在になつたのであろうか、再検討の余地があろう。

また、『延喜式』の「駅伝馬条」は「兵部省式」に収められているが、これは飛駅ひやくが国防に関わる緊急通信であることが多いからでもあるが、本来が駅路自体も軍用道路としての性格が強かつたのではなからうか。一般に古代国家の道路網は、軍道として建設されることが多かつた。大軍を急速に動かすためには、道幅は広ければ広いほど好都合であらう。古代山城の多くが駅路に沿つて位置していることは、すでに指摘されるところであるが、さらに讃岐国の城山きやまや肥前国の基肄城きよに連なる峠路を、わざわざ駅路が通過していることもこの感を強くする。

ところで前述したように、わが律令国家の範となつた古代中国の道路網についての歴史地理学的研究は、まだあまり行なわれていないし、わが国と同様に中国の影響を受けていた朝鮮半島においては、まったく不明である。きわめて共通する所が多いと思われる、東アジア諸地域における古代道の研究には、わが国における研究成果が大きく資するところがあるであらう。

(二) 駅 家

駅家の所在は、『延喜式』を主として、その他六国史や諸史料に散見する駅名を、現在地名と対照することによって、概略の位置を知ることができるが、その遺跡を明確にするものは少ない。

一志茂樹や藤岡謙二郎は、小字地名の中に駅路・駅家関係地名を求め、地理的条件を考え、これに若干の考古資料を加えて、駅家の位置を推定しようとした。現在もこの方法によらざるをえないが、駅家に固有の地名は確定されていないので、地名の解釈には必然性がなくて恣意的な判断に終ることが多く、新しい方法の開発が要望される。

筆者は、西海道駅路・駅家の調査中、駅家想定地に「立石」、その周辺部に「まごめ」（馬籠・馬込・真米・間米・孫女など）地名が存在することが多いことにたまたま気付いた。これらは必ずしも駅家だけに固有の関係地名ではないが、前者は駅の所在地を示す標識的存在を考えることができ、後者は若干離れるその位置からして、おそらくは一番または予備の駅馬の保管場所とみることができ、いうまでもなく、「立石」はきわめてありふれた地名で、自然石をいう場合もあり、また後世に建てられた標石に因むことも多いと思われ、また「まごめ」も各時代の馬牧に関係するものがあると思われる。

しかし、これらが数カ所の駅想定地に共通してみられることは、決して偶然ではないと思われるのである。このような観点から、筆者は想定駅路上に「立石」「まごめ」が共に存する地を駅跡に想定したことがあるが、その蓋然性は高いと思われる。また、一方の地名の存在だけでも、これをヒントにして他の諸条件を勘案して想定を進めることは可能で、筆者は西海道以外でも、「立石」や「まごめ」地名の存在によって、駅家の所在を想定できる可能性が強いと考えている。

歴史地理学的研究における地名の利用には、このようなキーワードの検出がまず必要で、その数は多ければ多いほ

ど有効となろう。その意味で、すでに駅関係地名として「杓掛」がとりあげられているが、これを中世的地名として排する意見もあるので、なお事例研究を積み重ねての検討が必要であろう。

いずれにしても、このような駅家関係地名が明確になれば、単に駅の所在地比定だけではなく、駅家の形態や構造を考慮するよすがともなる。

地名については駅路に関しても同様で、例えば「大道」地名を駅路の標準地名として用いたこともあるが、「大道」は、必ずしも駅路など古代幹線道だけを意味するとは限らないので、その適用に際しては注意を要する。また、地名「直路」は字義的に直線道を思わせるが、守宮神・石神など民間信仰の小祠に起因する地名である可能性が強い。「作り道」はより可能性が大きいと思われるが、いずれにしても事例研究を積み上げる必要がある。

考古学的な駅家の発掘例はきわめて少ないが、岡山県小田郡矢掛町の毎戸庵寺と呼ばれていた遺跡から、「馬」の墨書土器が出土して、備中国小田駅に比定されるようになり、また木簡を出土した広島県安芸郡府中町下岡田遺跡が、安芸国安芸駅の駅館に想定された。

『日本後紀』大同元年（八〇六）五月丁丑（一四日）条によって、備後・安芸・周防・長門等国の諸駅の駅館が「瓦葺粉壁」であったことが知られるが、これらは大宰府から都に行く蕃客に備えたものであるから、当然これ以外の山陽道諸国も同様であったと考えられる。安芸の下岡田遺跡は同条にみられる瓦葺駅館に当るとされたが、備中の小田駅比定地も、発掘までは寺院跡と考えられていたように瓦を出土する。『日本後紀』の記事は、これらの諸国で特に「頃年百姓疲弊、修造難堪」ことを述べているもので、事実『延喜式』には、山城・播磨・備前・備中の諸国では、正税の中に駅家料または修理駅家料が計上されているのに対して、備後以下の諸国にはこれらを見ない。したがっ

て、むしろ播磨・備前・備中の諸国の駅館こそが、「瓦葺粉壁」の整備が進んでいた可能性がある。

このような観点から、播磨国においては官窯の所産とみられる国分寺系瓦の出土地を検討して、『延喜式』当時は廃止されていた二駅を含めて、山陽道主道に属する全九駅の比定が行なわれた。これらはまた、歴史地理学的研究による復原駅路にまさしく乗っている。さらに、播磨以外でも前記の小田・安芸両駅のほかに、備中国津岨駅、備後国においては品治駅と『延喜式』不記載の芦田郡駅、また長門国臨門駅のそれぞれを瓦の出土地に比定することができるといえる。

以上の諸例にかんがみて、山陽道においては従来寺院跡と考えられてきた瓦出土地の中に駅家を確定できる可能性が大いにあるが、必ずしも十分には検討されていない。山陽道は唯一の大路に指定された最重要路であったから、その駅家の立地状況や関係地名などを明確にすることは、その他の諸道における駅家跡の考定にも大きく資するものと考えられる。

(三) 水路

『延喜式』では、出羽国野尻・避翼・佐芸・白谷の諸駅に船を備えていることよって、最上川・雄物川が内陸水路として利用されていたことが判る。これらの諸駅は駅馬または伝馬をも併置しているので、水路と陸路とが併用されたかと思われるが、駅伝路として水路を使用するのはこの地域だけなので、辺境地域における例外的状態と考えられる。

一般に水路は陸路に比して、天候に左右されることが多く、舟は馬より遅いので、緊急な通信・連絡を最重要務とする駅路としては不適當であった。したがって、やむをえない渡津部を除いて、広範に水路をとることは考え難い。

ただし、道路の整備が不十分であった時期または場所によっては、水路も併用されることがあったのではなからうか。「厩牧令」に水駅の規定があることも、これを思わせる。

『常陸国風土記』行方郡条にある曾尼駅そねに関して、とくに「陸之駅道也」とあるのは、別に「海(湖)之駅道」の存在を思わせ、また『万葉集』にみる越前国角鹿(敦賀)津で乗船する歌によっても、奈良時代の五幡越いつはたごえの難路に対して備えられた海路があったことが判る。しかし、越前では天長七年(八三〇)に木ノ芽峠越えの新道が開かれてからは、海路をとることは減じたと思われ、常陸においても『風土記』にいう信太郡榎浦津から入る、「江うみ海の津わた済を隔たてず」陸路を「直通すいたみち」する、「東海大道」の整備が進むにつれて、「海(湖)之駅道」はもとより、バイパス的存在であった行方郡を通る「陸之駅道」も廃止されて、『延喜式』にはこれをみなくなる。前記の最上川・雄物川の場合、辺境地域のため、駅路の整備が後れたことを示すものであろう。あるいは、積雪期における陸路の不便を補うためのものと考えられることもできる。

積雪地の場合、豪雪時には陸路における馬の使用よりも、水路に船を用いる方がより早く安定した通行となる。一般に駅路は海岸よりは内陸部を通ることが多いが、北陸道においてはとくに海岸部を通る部分が多く、駅が港を兼ねるものがあるのは、積雪期には陸路を水路で補うように考慮されたからではなからうか。

ところで、『延喜式』に厳密な意味での水駅がないことから、令制の水駅の規定は唐令に倣って置いたにすぎず、実際には日本では水駅の必要はなく、これを置くことはなかったとする論があるが、令の制定から二世紀以上も後の『延喜式』を根拠にして、令制を云々することに疑問があり、一応は令の規定に則して考えるべきであらう。筆者は、令の施行当時には水駅はありえたと考えており、前述したような計画的大道の陸路の整備に従って廃止されてい

った結果として、『延喜式』には水駅をみなくなったものと思う。

もちろん急を要しない物資、とくに重量物の輸送には水運が適しており、調・庸・春米しゅうまいなどの京進物が海路を船で運ばれたことを示す奈良時代の文献があり、『延喜式』主計式にも諸国から調・庸を都に運ぶ際の行程の規定が示される中に、臨海国では陸路のほかに海路の行程が記されており、また主税式には雑物を京に運ぶ際の運賃が記されるが、ここでも臨海国の場合は陸路と別に海路の運賃が示されている。

これらの海路には、東海道や山陰道の一部の国も含まれるが、とくに北陸道諸国に出羽を加えた日本海北部沿岸と、山陽道・南海道諸国と西海道に至る瀬戸内海航路とが目立っている。この主税式の「諸国運漕雑物功賃」条には、国津ともいべき一国の代表港の存在が知られるが、これらは多く主要河川の河口に位置し、国内の貨物を河川水運によって集積したことが察知される。物資の運送・集積には郡家も深く関わるので、郡の代表港津としての郡津の存在も考慮されている。

また、前条による舟行経路は、日本海航路は敦賀に集中し、さらに陸路で琵琶湖に連絡しており、一方の瀬戸内水運は淀川を遡って与等(淀)津に至ることから、琵琶湖と淀川の内陸水路も全国的水運の一環を形成していたことが理解できる。日本海沿岸でも、山陰道は因幡だけに海路がみえるが、その航路は北陸道と同様に敦賀あるいは小浜に至り、陸路を琵琶湖に出たものであろう。

東海地方では、主税式に参河・遠江両国に海路のあることが認められ、その国津についてもすでに論じられているが、航路については明らかでない。紀伊半島を周航することはかなりの困難があったと考えられ、また伊勢・志摩に海路の規定がないこともこれを裏付けるようである。とすれば、揖斐川を遡って陸路を不破関を経て琵琶湖東岸に出

て、湖上水運に連絡するコースが考えられる。

なお、古代港湾立地の地形的条件として、森浩一は瀉湖（ラグーン）の存在を指摘しており、前述の河口部と共に留意すべきであろう。琵琶湖沿岸の諸港も多く瀉湖（内湖）に立地しているようである。

急を要しない旅客も水運を利用した。東国から筑紫に向う防人は、難波津から乗船したことが「軍防令」の規定からもうかがわれ、天平一〇年（七三八）の「周防国正税帳」にも船で下る防人部領使に食糧を支給したことがみえている。また同年の「筑後国正税帳」によれば、帰郷する防人と水手に筑紫大津（博多）から備前児嶋までの、一〇日分の食糧を支給したことがみえ、寄航地がうがわれて興味深い。

国司の赴任には伝馬を用いることになっているが、神龜三年（七二六）の太政官処分によって、大宰府とその部下の西海道諸国の五位以上の者には伝符を発給するが、以外の者は船の使用が認められている。大同元年（八〇六）の太政官符は、山陽道諸国の新任国司も西海道に準じて海路をとることを規定し、『延喜式』では大弐以上の大宰府官人を除いて、山陽・南海・西海道等の府国の新任官人の赴任はみな海路をとるように規定される。その結果として、『延喜式』では山陽道・南海道に伝馬の設置をみない。ただし、西海道では九州に上陸してからは伝馬を利用した。

このように、特に西南日本において官人の旅行に船が用いられるようになったのは、『統日本紀』神護景雲二年（七六八）三月条にみえるように、山陽道では伝送の業務を駅に移管したため駅家の業務が繁雑になり、駅もまた『日本後紀』大同元年（八〇六）五月丁丑（一四日）条にみえるように、百姓疲弊して駅館の修造も堪え難い状況になったからであろうが、もともと瀬戸内海の水運が便利で安定していたことが根底にあると思われる。

かくして、仁和二年（八八六）から寛平二年（八九〇）にかけて、讃岐守として任地にあった菅原道真も、海路を

とっていたことが『菅家文章』によって知られ、また讃岐国府の外港には客館があり、赴任途中の伊予国司も立寄ったことがわかる。また、承平四年（九三四）一二月、土佐国司としての任期を終えた紀貫之は、国府の外港と思われる大津で乗船して、京都郊外の山崎までの四七日にわたる船旅を、『土左日記』に記している。国府の外港としては国府津の名称が適当と思われるが、国府津は旅客輸送を主とする性格上、その立地は国津とは若干異なるところがあり、必ずしも河川水運とは連絡せず、国府の至近海岸にあって陸路で連絡されることもある。

国府における水上輸送業務を管掌したのは、国衙機構の一部局であったと思われるが、周防国府の東南部に位置する字船所と浜宮付近には、府域の南限に食い込む形で、中世までは船入となっていた窪地が存在する。周辺からは掘立柱の倉庫風の建物跡や多くの柱穴が検出され、古代から中世にかけて港として機能していたことが知られる。新城常三によれば、紀伊・安芸・隠岐の諸国にも船所があったことが史料的に認められるというが、国府との位置関係等は不明である。島国である隠岐を別として、他はいずれも瀬戸内沿岸諸国であることが留意される。瀬戸内海の水運はあらゆる時代を通じて重要であったから、地理学的には水路誌的な研究も必要で、今回の東皓傳の発表はこの分野に属するものである。

四 烽

火と煙によって緊急の合図を送る「のろし」は、古今東西にわたって広く用いられてきた通信手段であった。古代中国では、西域から本土に向って、点々と連なる烽火台が設けられ、現在も砂漠や草原の各地に聳える、日乾煉瓦を積み上げた、その遺跡をみることができる。

わが国でも「軍防令」に「烽」^{とよひ}の規定があり、四〇里（約二一キロメートル）を基準とする間隔で設置し、各烽に

は長二人と烽子四人が分番し、敵襲に際して昼は烟、夜は火をあげて連絡をすることになっていた。通信の内容は敵の種類や数によって細かく規定されていた。

山の多いわが国では、中国のように人工の烽火台を作る必要はなく、見通しのきく山頂や、平野にのぞむ丘の上に設けられた。天候が悪く、見通しがきかない時や、応答がない場合には徒歩連絡をする必要があったから、見通しは好くても交通の便の悪い高山は不適當であった。

制度としての烽については、滝川政次郎の詳細な研究があるが、具体的な烽の所在位置については研究不十分で、遺跡については秋田城でこれに比定されたものがあるが、必ずしも明確ではない。

『統日本紀』和銅五年（七二二）条に、「廢^二河内国高安烽^一、始置^二高見烽及大倭国春日烽^一。」とあり、また『出雲国風土記』には、馬見烽・土棕烽・多夫志烽・布自枳美烽・暑垣烽の名がみえ、このうちの二者は布自枳美高山・暑垣山に置かれたことが記されているから、個々の烽は所在地の山名で呼ばれていたことが判る。

『肥前国風土記』によれば、国内に二〇所の烽があり、松浦郡に八所、高来郡に五所、彼杵郡に三所、養父・神埼・小城・藤津の諸郡にそれぞれ一所が置かれていたが、烽名と所在が明確なのは松浦郡の褶振峯に^{ひれらののみね}あった褶振烽だけである。松浦郡^も値嘉郷^かの項に烽が三所あることを記しているが、値嘉郷は五島列島全域を含む広範囲の地で、個々の烽の所在は不明である。

『豊後国風土記』によれば、同国には五所の烽があり、海部郡二所、大野・大分・速見の諸郡に各一所であるが、烽名も所在も記されていない。

烽の所在を直接・間接に示す文献は、きわめて少ないので、地形と地名を考え合わせて想定されることが多い。奈

良の飛火野とほひのは前記の春日烽の遺称とされるが、他には同様の地名を聞かない。

次に火山かみ(日山)があり、福岡県糸島郡志摩町の火山(二四四メートル)には烽火神社を祀る。下関市火の山(二四六メートル)・山口市火の山(三〇四メートル)・高松市三谷の日山(一九二メートル)・香川県綾南町火ノ山(二四四メートル)などは、いずれも駅路に沿う独立した小山で、烽の適地と思われる。類似するものに下関市火見山(一四〇メートル)や長崎市日見峠ひのみなどがあり、また佐賀県神埼郡神埼町日隈山(一六三メートル)は駅路に沿う独立の丘で、『肥前国風土記』神埼郡烽一所に比定される。

五島列島の小値賀島・中通島・福江島にそれぞれ存在する三所ある番岳と、他に各一所の遠見番岳と番所山の計五所をあげ、これらの山名は近世につけられたものであろうが、烽の性格からその立地条件は古代も近世も同様であるから、『肥前国風土記』「値嘉郷」項にみえる三所の烽は、この五所の中に求められるとする説がある。遠見岳も同様として、一連の番岳・遠見岳を連ねる烽の連絡線を想定するものである。

古代の烽、中・近世の狼煙おろしは、同じ機能を有しているから、立地条件も変らず前代の地点を踏襲することが多いと思われる。これらの地点から古代の烽の所在を特定することにはかなりの困難が考えられる。

また、山陽道・南海道においては竜王山の地名が注目されている。竜王山は雨乞いのために竜王を祀るものであるから、瀬戸内海沿岸には多くみられ、したがってすべての竜王山を烽と考えることはできないが、雨乞いのために火を焚くことから、火を焚くことに共通性があり、また立地条件も烽と同様であるというのである。すなわち、烽は延暦一八年(七九九)の太政官符(『類聚三代格』卷一八所収)によって、大宰管内の諸国を除いて全国的に廃止され、山陽道や南海道も同様であるが、かつて烽が置かれた山に竜王社が祀られて、雨乞いが行なわれたことが多かったと

解釈するものである。

この解釈は、やや論理が飛躍する感がないでもないが、あるいは次の事実もこれに関連があるかも知れない。すなわち、仁和四年（八八八）五月六日、讃岐守菅原道真は城山神に雨乞を祈願しているが、城山は讃岐国府のすぐ西側にあるメサ状の山で、古代山城の遺跡があり、当然烽も置かれていた筈である。『菅家文草』所収の祭文によれば、「境内多山、玆山独峻」とあり、その地点は山上の東南突出部にあたり、東南方約六キロメートルの綾南町火ノ山に対応して、烽の適地と思われるからである。しかし、竜王山に烽の所在を求めるとすれば、そのどれが古代の烽に当るかを検出しなければならぬであろう。

その他、信濃・越後などで「寝ずに見る」の意味から「鼠」のつく地名を、烽の関係地名と解する向きがある。やや考え過ぎの感がないでもないが、他地域での適用を含めて、なお事例研究を積み重ねる必要があるであろう。

烽の適地は、また現代のマイクロウエーブ中継施設の適地でもある。前記の肥前国神埼郡の烽に比定される日隈山の山頂にも巨大な櫓が組まれて、パラボラアンテナが据えられている。その建設工事に際して、烽の遺跡が出なかつたものか、今となつては不明である。烽とマイクロウエーブとの対比なども、すぐれて歴史地理的な研究テーマとなるろう。

四 王朝国家の交通

八世紀に完成をみた律令国家体制は、九世紀になると体制内矛盾が露呈して、しだいに変容しはじめ、一〇世紀に入るとかなり異質の存在となり、近年の歴史学ではこれを王朝国家と呼んでいる。その意味では、一〇世紀前半に制

定された『延喜式』は律令制の残象を示すにすぎず、これにみえる駅伝路も崩壊寸前の状態にあった。

一〇世紀末から一一世紀初頭に書かれた、清少納言の『枕草子』に記される「駅は……」は、いずれも『延喜式』にはみえないものであるし、一一世紀前半頃の国司の帰任の旅を述べる『更級日記』の初の部分をみれば、駅伝制は全く機能していないし、その経路も駅路に従ってはいない。また一一世紀末に任国因幡に下向した因幡守平時範は、その日記『時範記』にみられるように、山陰道を通らずに播磨・美作を経て、「鹿跡御坂」(志戸坂峠)から因幡に入っており、その途中の宿舎はいずれも通過国の国司によって用意されたものを使用している。

すなわち、律令国家体制の崩壊によって駅家・駅路は保持できなくなり、宿舎は諸国の国司が官吏の宿泊所として設けたもの、また在地豪族などが利便を提供した宿舎などであったろう。したがって、それらを利用できるものは一部の特権階級に限られていた。この時代の諸記録にみられる「駅」は、律令期の駅を継承するものもあるが、多くはこのようなものを意味し、必ずしも特定の場所に固定されたものではなく、臨時に設けられる場合が多かったと思われる。

道路もまた、全国的規模で計画的に測設された律令国家時代の大道は、地方的交通にとっては必ずしも利便なものではなかったから、その保持は放棄され早くも荒廢の途をたどったと思われる。すなわち、広い路面は削られて水田になり、また畠に切り替えられたものであろう。

王朝国家体制のもとに荘園制が発達し、年貢の輸送が盛んになるが、陸上輸送に多くを依存する東国では人馬の往来が繁くなり、平安時代末になると東海道などの各地に、「宿」と呼ばれる民間の營業的旅館を中心とする交通集落の成立をみるようになった。

しかし、駅制の衰退と駅路の荒廃が進むにつれて、相対的に海路の利用が増大した。前述したように、北陸道駅路は海岸を通ることが多く、駅が港を兼ねる所も多く水運と密接に関係していたから、水運への移行も速かであったと思われる。

寛治五年（一〇九一）七月に、任国加賀から京に向った加賀守藤原為房は、一九日早朝に乗船して海路をとり、二〇日夜には敦賀に上陸して一日休息した後、二二日に琵琶湖北岸から再び乗船して、二三日正午頃大津に着き、同日夕刻には京都に入っている。正味五日の行程で、『延喜式』主計式の海路行程の八日に比して短いだけでなく、陸路行程の空荷の場合の六日より早いのは、よほど風と天候に恵まれたのであろうが、陸路にくらべてずいぶん楽な旅であったにちがいない。

海運に重点が移った北陸道では、政治の中心も内陸部から海岸部に移ったと考えられる。若狭国府の所在地は確定されないが、国分寺や国府付属寺院と考えられる寺院跡などの存在から、小浜市でも内陸部の遠敷地区と考えられる。これに対して、平安末に始まる総社と鎌倉時代以降に用いられる府中の地名は、旧海岸線に近く位置している。また能登国府は、七尾市内陸部の古府に比定されるが、一二世紀以降の祭祀と考えられる印鑰神社と府中の地名は、古代の国津加嶋津に比定される七尾港にある。同様に、越後国府跡は内陸部の高田東南方に想定されるが、府中は海浜の直江津で、『延喜式』水門駅の故地で、その駅名からも駅と港を兼ねて、おそらくは国府津であったと考えられる。すなわち、古代の国津または国府津が、中世には府中となって政治の中心ともなったことを示す。

同様の傾向は、他の地方でも進行したと思われる、例えば尾張国府の場合、稲沢市松下・国府宮地区が初期国府所在地と思われるが、一方その東方の下津地区にも国府地名があって、水野時二は松下地区から下津地区へ、さらに松下

地区への国府移転を考慮している。水野は下津地区における国府の所在時期を、条里施行後のある時期と記すのみであるが、一〇世紀末には再度の松下地区とするので、かなり早い時期を考えているようである。筆者は、水野がいうほどには、下津地区の国府が条里地割と密接に関係するとは考え難く、再度の移転の事由も理解できないので、五条川の水運と小栗街道の交通の便によって立地した、古代末ないし中世初期の国府であろうと考える。一四世紀末に中島郡国衙下津市とあり、一五世紀前葉には下津に置かれていた守護所にも連なるものであろう。

九世紀初頭に成立したとされる『日本霊異記』中巻第二七話「力女、強力を示す縁」などによっても、奈良時代から五条川に水運があったことが知られる。一方、初期国府近側を流れる三宅川も水運に利用されたと考えられるが、一一世紀初に大江匡衡によって開削されたといわれる大江用水の存在をみれば、平安末期には三宅川は流路を変えていた可能性がある。国府の移転は、河川水運の便を求めていることであろう。いずれにしても、下津は水陸交通の要地であった。

ところで、国・郡・郷名や官的施設の所在地などは別として、古代人はその他の地名などは何によって知ったのであろうか。ここでは、その一例として歌枕をとりあげてみたい。

歌枕とは、和歌にしばしば詠まれる名所をいうが、平安時代後期から中世初期にかけて成立した歌学書などには、特定の由緒をもった歌枕が記載されていて、すでに現実の土地とは必ずしも密着しない、それぞれ固有のイメージをもつ地として認識されるようになる。

これらは、すでに奈良時代から『万葉集』の諸歌にみられるように、枕詞と関連して独得の意味がもたれており、例えば「吾妹子に逢坂山……」は、逢坂山を「逢う」という意味で用いており、地名を人事的な意味の掛詞とするこ

とが多いのである。したがって、歌枕は必ずしも現実の土地についての認識はなくても、地名だけが知られていたにすぎず、時には教養のない者が、ただ言葉の意味だけで諸国の名所を混在させて歌を作ることもあったらしい。真の歌詠みにとっては、たとえ現地を知らなくても、その所在地をふくめて歌枕の内容についての知識は、大いに要求されていたものである。

しかし、歌枕となって固定していく各地の歌の名所は、それが初めて歌にとりあげられたのは、やはり旅行者によってであり、ここに交通路との関係が考慮される。すでに歌枕の多くが、交通路に沿っていることは周知の事実であるが、これらによって、とくに令制による駅路が荒廃した平安時代末頃の交通路を知ることが可能である。

例えば、筆者は熊本県の緑川河口にあたる宇土市網津を、肥後国府の外港に比定したことがある。肥後国府は託麻・益城・飽田の諸郡を移転したと考えられるが、八世紀中頃から九世紀中頃まで熊本市出水町国府に所在した託麻国府は、緑川の上支流加勢川の源流江津湖に近く、また『和名抄』に益城郡とする一〇世紀頃の国府は、緑川の支流浜戸川に近く、さらに『伊呂波字類抄』に飽田郡とする平安末以降の国府は、古府中と呼ばれていた白川畔の熊本市二本木にあった。当時の白川下流は現流路と異なり、熊本市川尻町付近で緑川に合流していたので、三時期の国府はいずれも河川水運で河口の網津に連絡していたと考えられる。

網津を国府外港と考える理由は、鹿児島県川内市御陵下町国分寺町に想定される、薩摩国府の外港が川内川河口の網津であることに通じるものがあり、さらに網津地先の海中にある小岩礁の裸島が、風流島と呼ばれる歌枕として、『伊勢物語』にも「名にしおはばあだにぞあるべきたはれ島浪の濡衣きるといふなり」の歌がのせられていることで、このような辺地の一風物が、歌枕として知られるようになったのは、ここが交通の要地であったからとしか考えられ

ないのである。

すでに「万葉地理」の語があるように、『万葉集』の中に出てくる地名を総括的に把えて、万葉的風土を考察しようとする試みがあるが、特定の編者による歌集の場合は、その編者が意識する地域空間を復原することになる。そこで、歌枕のように共通に認識される地名を、一つの情報と考えて、これらによって当時の歌詠み達が抱いていた地域空間を復原することも可能であろう。なお、当時の紀行文や文学作品に出てくる地名も、ほとんどすべてが歌枕に因むものであった。

五 中世の交通

中世の交通は、鎌倉に新たな政治中心が起ったため、とくに京都と鎌倉の間の交通が盛んになり、幕府は両地を結ぶための駅制をしくが、既存の宿を駅に充当し、必要に応じて新駅を置いた。中世の東海道は、古代・近世と異なり、美濃を経由するものであった。美濃・尾張間は古代から東山・東海両道の連絡路として開通していたことは、承和二年（八三五）の官符（『類聚三代官』所収）に、尾張・美濃国境の墨俣河に渡船を増し、布施屋が造立され、「東海東山両道之要路也」とみえることにも明らかであるが、前記の『更級日記』でもこの道をとっており、一一世紀には既に主道としての地位を占めていたものと思われる。このような伊勢路から美濃路への変遷の事由としては、鈴鹿越えの難路と山賊の跳梁があげられるが、一方では濃尾平野の開発や、木曾・長良・揖斐三川の状態も大きく関わっていたと考えられ、この面からの検討も必要であろう。

中世の東海道の経路は、多くの紀行文などによって、宿駅名と主要通過地が知られるが、具体的な道筋について

は、一部に「鎌倉街道」と呼ばれる古道が残るものの、不分明な部分が多い。古代道もおお明確でない所が多いが、古代から中世、さらに中世から近世への道筋の変遷とその事由の解明が期待される。

鎌倉街道は中世道を代表するものとして、研究・調査も進行しているが、鎌倉を中心に最も多く敷設され、その名称や遺構も残ることの多い、関東地方においては道筋もほぼ特定されているが、以外の地方にあっては極めて断片的に知られるにすぎず、道筋の検出も困難である。

鎌倉街道もその性格は軍用道路であったから、直線の路線をとり集落とは無関係に通るなど、古代駅路に共通する所が多い。ただ、古代駅路は定規で引いたような一直線を示すのに対して、鎌倉街道は全体としては直線的ではあるが、部分的にはなだらかな自然のカーブを示している点で、両者の差異が認められる。おそらく、古代駅路は厳密な測量に基づいて建設され、鎌倉街道は全体の方向は見据えながら、部分的には目測によって自然の地形に応じての道路敷設を行なったものである。

ところで、筆者は常陸国の古代駅路の復原的研究を行なった際に、前述のような一直線の路線から古代道と判断した、土浦付近の古道跡が「鎌倉街道」と呼ばれていることを知った。関東地方西南部においては鎌倉を中心に放射する鎌倉街道は、東海道・東山道諸国を縦貫する古代駅路とは、必然的に異なる交通系を示すことになるが、鎌倉を遠ざかるにつれて、古代・中世両道はまた同方向をとるようになり、既存の古代駅路を踏襲することも多かったのではなからうか。

前述したように、古代駅路は既に古代末期には廃道となった部分も多いが、関東平野のように開発が遅れた地域では、なお利便な道として古代末期まで存続したのではなからうか。常陸に限らず下野においても同様であるが、北関

東の古代駅跡や駅路跡には、源義家に関わる伝承を残すものが多いのも、伝承の真疑は別として、古代末期まで駅路が存続していたことを思わしめるのである。このように、古代道が中世道に継承されることが多い地方では、鎌倉街道の道筋の復原は、また古代駅路追求のよすがになることと思われる。以上のように、古代道と中世道との関係は、地域によって異なると思われ、各地域ごとの検討が必要であるが、全国的にはなお後れている中世道の復原的研究が前提となる。

荘園制の下、諸国の荘園から中央の領主へ送られる年貢の輸送によって、全国的な交通・運輸の進展をみることになる。今回の足利健亮・橋本初子の発表は、年貢輸送に関する具体的な史料を示す。

水運の便に恵まれない東海・東山道では、陸路を馬で運んだから重量物の輸送は困難で、本来の年貢である米に替えて、絹・布・綿などの軽量物や金、あるいは馬自体を貢納したが、馬一頭に対して通常一人の疋夫ひきよを必要とし、また古代以来の人担輸送も行なわれていたから、かなりの大集団となって通行していた。

一方、古代以来水運が発達していた、西日本や日本海沿岸諸国の荘園からは、重量物の輸送が可能で米を上納した。すなわち、西日本各地からは瀬戸内海を經由、淀川を遡って淀に揚陸し、日本海沿岸では越前敦賀または若狭小浜まで海路をとり、陸路を琵琶湖に出て再び水運を利用して大津に至る、古代以来の経路がとられていた。ただし、積出地では古代以来の国津の他にも、各荘園の便宜に応じた新しい港の立地をみるようになる。

陸路をとる東海道・東山道方面は共に美濃から近江に入ったので、琵琶湖の水運は極めて盛んになり、沿岸諸港が栄えた。とくに大津は、瀬戸内海水路の終点となる淀と共に、諸国の物資が集中し、京都までの陸路は最も繁雑を極めた。かくして、この地方には年貢輸送を主目的とし、その他物資の運搬・管理などの雑役をつとめる散所が置か

れ、馬借や車借などの専門の交通業者の発生をみる。

水運の発達している地方では、船頭が自ら商品を仕入れて、港々をまわる回船が生じ、主要な港には水運の仲介をし、販売・宿屋・倉庫などを営む問丸が起った。謡曲「婆相天」では、直江津の間で東国と西国の船頭が人を買う話があり、説経節「山椒大夫」でも直江津の人買いが出てくる。幸若舞の「志田」やお伽草紙の「ゆみつき」にも、加賀の宮腰や能登の親ノ湊（輪島）を舞台にして人身売買の話が出てくる。

室町時代中期の成立とされる、中世の海上法『廻船式目』に三津七湊としてあげられる、安濃津（伊勢）・那之津（筑前）・坊之津（薩摩）の三津と、三国（越前）・本吉（加賀）・輪島（能登）・岩瀬（越中）・今町（越後）・秋田（出羽）・十三（陸奥）の七湊は、当時特に繁栄した港として知られたものらしいが、とくに七湊がすべて日本海沿岸の諸港であることは、この地方の海運の隆盛を思わせる。なお、本吉は加賀国津であった平加津の後身で、今町は直江津のことである。

このように、中世に栄えた港町の中には古代の国津・郡津または国府津に由来するものが多いが、中世港町遺跡として知られる福山市草戸千軒遺跡も、備後国第一の河川である芦田川河口に位置しており、その西北方に近い福山市津之郷は『和名抄』『沼隈郡津字郷』の遺称と考えられ、ここに国津の存在が考慮されるので、位置は若干移動しても機能的には草戸千軒は備後国津を継承したものと考えられる。

中世の文献には限りがあるが、文献には現われない港も多くあったと思われるが、民俗学・考古学などの助けを借りて、歴史地理学的に港の立地を割り出すことも可能であろう。

すでに古代末に現われていたことではあるが、中世に入ってとくに発達したものに社寺参詣の交通があり、その参

詣路に沿って交通集落の発達をみることになる。

最も早期に発達したのが熊野詣である。熊野詣は平安中期に貴族社会にはじまり、平安末期にはとくに「院の熊野詣」によって隆盛を極めたが、やがて武士階級から庶民に及んだ。その参詣路は、紀伊山地を半ば横断する中辺路を通ることが多く、また本宮からは熊野川の舟行と大雲取・小雲取の山路で、新宮および那智社と連絡されていた。これらの山路は谷筋よりも尾根筋を通ることが多く、山地交通路の一つの典型を示すものとして注目される。

山地交通路は、明治以降は谷筋の道を主体に改修・開通され、近年の自動車交通の発達と山村の過疎化によって、徒歩交通による山地交通路の多くは廃道となつて、信仰的登山路にも及んでゐる。筆者は「富山県歴史の道」の一つとして立山登山道を調査したことがあるが、ケーブルカーと自動車道の開通によって破壊された部分が多く、その他の部分も追跡に困難であつた。

地方的交通路に留まらない、長区間の山地交通路として、修験道関係の交通路研究は、今日すでにかなり困難となつてゐるが、重要な課題であり、今回の長野寛の発表は貴重である。

熊野参詣は、また新城常三が指摘するように、紀伊半島を巡る海上交通を発達させ、新宮を中心に熊野水軍の隆盛をみるにいたつた。熊野に次いで盛んになる伊勢参宮も同様に、東海地方の海運を発達させており、この両者が日本海側に比して後れていた太平洋側の海上交通の発達に大きく寄与したものと考えられ、両社の荘園の分布などに関係しての考察が期待される。

中世交通の発達に対して、これを阻害する役割を果たしたのが、各地に濫設された関所であつた。古代・近世の関所が交通の取締りを目的とするものであつたのに対して、中世の関所は通行料としての関銭を徴収するもので、人と商

品に課せられたものである。道路だけでなく、川や海にも設置され、一四・五世紀に最も増大した。淀川では三八七所の関があったことが知られている。

関の濫置に対して、商人や運輸業者はその撤廃を迫り、一揆によって関所を襲撃したこともあった。

中世の関は、その数があまりにも多く、また小規模のものも多かったので、その所在地は確認できないものがほとんどである。現在、全国的に各地の小字などに関の地名をみることが多いが、これらによってある程度の考察も可能ではなからうか。

戦国大名の出現によって、その領国内の交通施設の整備が進められる。すなわち、関所は国境では強化されるが、領内では逐次廃止され、主城と支城との間に緊密な連絡をとるために駅制をしき、道路を改修し橋が架けられた。戦国期には周囲は皆敵であったから、内面作戦に備えて、どの方面にも急速に軍隊を移動させるために、領内の道路と宿駅を整備する必要があり、特定の軍用道路を作ることもあった。

甲斐国西北部から集落の少ない八ヶ岳西麓を通じて信濃国大門峠に向う「棒道」と呼ばれる三本の道は、武田信玄が開いた軍用道路といわれている。「棒道」は直線的なその経路から呼ばれるが、もちろん文字通りの一直線ではない。史料によれば、谷川には橋を架けさせ、道路の整備につとめていたことが知られる。

戦国期の道路については、一部が知られているにすぎず、その路線や形態については不明な所が多い。その道路整備は近世の道路政策の先駆をなすものとして重要な意味がある。筆者は中世末期には畿内やその周辺では、車を使用する運輸業者として「車借」も発生していることから考えて、戦国期の軍用道では車の使用も考慮されていたのではなからうかとの疑いを抱いている。

六 近世の交通

(一) 街道

近世、徳川幕府による全国支配も、また道路網の整備と宿駅の設置を必要とした。前述したように、その先駆は既に諸戦国大名の領国内の交通網の整備にみられ、とくに織田信長は支配地域の拡大と共に、関所を撤廃して商人の自由な往来を認め、楽市を開いて商業交通の促進に努め、道路を整備して並木を植え、橋梁の架設を進めて天竜川にも橋を架けている。

豊臣秀吉もまた、交通と商業の発達に力を注いでいる。すなわち、島津氏征伐に際しては山陽道から九州にわたる長区間の道路を整備させ、また北条氏征伐後には小田原・会津間に幅三間の道路を建設し、また京都三条の橋を石の橋脚を用いて架設している。さらに、地方によって不定であった一里の長さを三六町に定め、朝鮮役中に北九州の河辺から名護屋まで一里塚を築いたという。

徳川幕府は幕藩体制を維持するために、江戸を中心とする全国的な道路網を整備し、とくに参勤交代制の実施のために、宿駅制度を充実する必要があった。近世の交通は、政治的・経済的に重要な意味があるが、また社会的・文化的にも十分に検討すべき余地がある。すなわち、今回の山本光正の発表にみられるように、特に庶民の旅を通じて行なわれた他国人との交渉は、広く文化の交流を来すことになるからである。

歴史的地域空間の構成要素として、道路は非常に大きい役割をはたしているので、歴史地理学的には、近世においても古代や中世の場合と同様に、道路網の復原的研究が最初の課題となる。五街道などの主要路は、その道筋もよく

知られ、現在もたどることのできる部分が多いが、脇往還などは時期によって経路が変更され、宿駅も新置・停廃されることが多かったので、時期ごとの路線は必ずしも明確でなく、したがって、全国的な街道図の作製も困難な状況にある。

近年、文化庁による「歴史の道」調査が施行されるようになって、古道の道筋もかなり判明してきたが、未実施の都道府県も多く今後の進展が期待される。しかし、筆者が「富山県歴史の道」調査に当たった経験によれば近世道が現在遺存しない部分も多く、その復原は意外に困難であった。

近世道路網の復原や、道筋の変遷を知るための資料として、古地図は非常に有効である。とくに幕府が諸藩に提出させた国絵図は、同一基準で作成されており、交通路の記載にはとくに重点が置かれているから、時代別の国絵図を比較対照すれば、その変化は瞭然である。幕府に提出され現在内閣文庫に所蔵されている国絵図が利用できないのは残念で、写真版でも複製公開されることが望ましいが、一方各地に遺存する控図も、必ずしも十分には利用されない。

国絵図には一里塚が記されているが、その全てが実際に築かれたかは疑問である。ただ、一里塚は近世初期に築かれたが、街道の道筋を変更した際、とくにその位置を改めることはしなかったので、一里塚の配列状況によって旧道の道筋を知ることができる。

ところで、全国の街道と宿場を一覧図にして、旅行中の注意なども加えた「海陸日本道中独案内」(一七二二)や「大日本道中行程細見記」(一七二二)などといった携帯用の街道図が多く出版され、旅人に便宜を与えた。これには現在の鉄道時刻表に掲載する鉄道図のように、四角い紙の枠内に日本全国を押し込んで、主要街道の全宿場と支道、

城下町・著名社寺などの、関係位置をある程度示すものと、極めて細長い折本にして、街道を直線で示して宿場・城下・社寺の他に、道中の地名や名所旧蹟なども記して、系統図的に現わしたものとがある。これらは、改版に際してもとくに改訂を加えることなく、旧版をそのまま踏襲することが多かったから、街道の経路が変更した所などでは実情に則せず、誤記はそのまま継承されて、後のものほど誤りが甚しくなる傾向があった。近世を通じて多数出版された、これら街道図の基本を明らかにし、継承・改訂関係などを追跡する必要がある。

街道ごとの絵図も、一九世紀初期に道中奉行所によって作製された、「東海道分間延絵図」を始めとする実測に基づく精緻な諸道図があり、古くは一七世紀末に刊行された遠近道印作『東海道分間絵図』がある。遠近道印は東海道の他にも「中仙道」と「北国海道」の実測図を作ったといわれ、前田尊経閣文庫所蔵の「北国海道絵図」は、後者に当る可能性が高い。同図は二分一町（一万八千分の一）の分間（縮尺）で、道路の屈曲に応じて紙を斜めに継いで、方位も正確に現わされる。同図は享保二年（一七一七）に高波の被害を受けて、翌年移転した越中泊宿の移転前の状況を示し、一八世紀初期以前に作製されたことが明らかである。

東海道においても、「折重ね式・方向指針東海道中案内絵巻」（前川久太郎氏蔵）と称される同種の絵図が存在している。これらは道線法によって実測した結果を図示したものと思われるので、後者は『東海道分間絵図』の基図に連なる可能性がある。

これらの詳細な街道図によれば、道路跡が遺存しない所でも、少くとも二万五千分の一地形図に路線を書き込むことが可能で、宿駅や沿道の状態もかなり具体的に推測することができる。これらの古地図については、これを利用しての復原的研究と共に、図自体についての研究も歴史地理学ないし地図学史的課題とならう。

(二) 水運

近世初期の水運は、中世海運を継承し発展したものと解され、最初に全国を統一した織田信長が安土に築城して、これを本拠としたのは、琵琶湖の水運を掌握するその戦略的位置を重視したからであろう。豊臣秀吉による大坂築城は、瀬戸内海水運を介して大陸に連なる、西国を重視したことがうかがわれるが、徳川家康による江戸開府は、やがて鎖国にいたる徳川幕府の基本政策に適し、東国を重視するものであった。

しかし、幕藩体制下における統一国家の完成は、物資の流通を促進し、全国的規模の海運の発達をみることになり。やがて、西廻・東廻航路の開発は、琵琶湖水運の地位を低下させ、これに伴って地乗り（沿岸航路）から沖乗り（沖合航路）への変換は、新しい港の立地をみる。すなわち、沖合航路の寄航地として、岬の先端部や離島にある港が風待港や避難港として重要な役割りを果たし、とくに後背地を持たない港湾でありながら、繁栄をみたものである。

これらの寄港地的諸港は、近代に入って帆船に替って汽船の通航が盛んになると、その存在意義が失われ急速に衰微する。例えば、江戸・上方航路にあって、寄港地として重要であった加太・大島（紀伊）、安乗・鳥羽（志摩）、下田（伊豆）、三浦・浦賀（相模）などの諸港が、今では単なる地方港・漁港になっていることにも知られるが、日本海域の寄港地の多くは現在では全く忘れさられた存在となっている。

海路や寄港地を描いた航路図は、街道図に比してその種類も少ないが、大坂から長崎に至る瀬戸内海・北九州沿岸の航路を描いた、寛文八年（一六六八）の「西国筋海陸絵図」（国会図書館蔵）とその類図がよく知られる。全国的な航路図としては、安政二年（一八五五）に水戸藩士酒井喜照が作製した『皇国絵海岸図』（内閣文庫蔵）と、これ

を基本にして明治元年（一八六八）に銅版印刷で刊行された『大日本籌海全図』が、最も精緻で水路誌的記載もあり、その範囲も北は樺太・千島全域から、南は小笠原・琉球全島に及んでいる。これに記載される近世末の全国の港津と主要航路とによって、当時の海運の実態を知ることができ、とくに前述のような今では知られなくなった寄港地も明かである。

これらの航路図による、近世諸港の立地と機能、航路と海況との関係など、すぐれて地理学的テーマとなりうるが、また航路図自体も研究対象となるものと考えられる。

近世水運のもうひとつの展開は、運河開削と河川の運河化を含む内陸水運の発達であろう。運河には、既存の水路の改修と短絡化、内陸都市と海路との連絡などがあり、この方面については、かなりの研究業績が蓄積されているが、例えば既によく知られている敦賀・琵琶湖運河計画についても、なお知られることがなかった慶応三年（一八六七）の再計画に関する史料の発見などもあり、計画段階に留まった本土横断運河計画などについては、なお多分に検討の余地があると思われる。

七 近・現代の交通

「近代交通の歴史地理学研究の性格と方法」については青木栄一が述べているので、ここでは筆者がたまたま感じたことを若干述べることにしたい。

近代の陸上交通では鉄道のはたした役割りが極めて大きく、鉄道の開通に伴なう地域社会の変容など、この方面の研究業績は多い。また地形的条件に制約されることの多い、鉄道の路線と道路との対比や、技術の進歩による地形の

克服なども、すぐれて地理的な課題である。

これらに対して、街道集落の衰退は鉄道忌避などと関連してとりあげられることがあるが、主要旧街道の車道化や新道の開通など道路の近代化は、それが不十分であっただけに、語られることは少ないようである。人力車・荷馬車なども、交通輸送機関として一応の役割をはたしたと思われるが、資料に乏しく実態は把握し難いのであろう。

なお、近代的車道としては舗装を不可欠の要件とするにもかかわらず、わが国では遅々として進まず、今世紀中頃においても、幹線道でも車道としての条件を備えるものが少なかつたのは、歩行を主として車の使用を考えなかつた、近世以来の道路政策が強く影響していたようである。

しかし、ここ二〇年来のモータリゼーションと、これに伴なう道路の整備・改修、新道の開通、とくに高速自動車道の建設は、あまりにも急速に進行した。それまでの地方住民の鉄道指向と、これに迎合するいわゆる政治鉄道路線は、その進行中に過疎化による地域住民の減少と、モータリゼーションの進行によって、無意味なものとなったものである。

筆者は六〇年代の中頃、鳥取から姫路に向うバスの車中で、当時因美線智頭駅と姫新線佐用駅との間に建設が進められていた、国鉄予定線智頭線の道床をみて、鉄道開通後はバスは運行できなくなるのではないかという、車掌と運転手の会話を耳にしたことがある。今では、このバス路線は鳥取と阪神間を最も早く便利に結ぶものとして、山陰線を上廻る利用をみており、もちろん智頭線の建設は中断されたままである。同様の例は全国各地にみられるであろう。地方では鉄道幹線においても、列車運行の削減に反比例して、平行バス路線の乗客が増加し、地方交通における鉄道の斜陽化に拍車を加えているが、一方では過疎地ではバスの運行も困難になり、路線の縮少が続いている。

このような近年の変化も、すでに歴史地理学の対象となるのであろうか。

近代に入って、陸上における鉄道と同様に、汽船・機船が従来の水運を大きく変えることになる。前述したように、帆船時代に必要なとされた、風待港・避難港は必要がなくなり、また近代港湾は諸施設を備える必要があるため、特定の開港場に集中した。

内陸水路においても、汽船の就航は貨物輸送の他に旅客輸送にも重要な役割をはたし、これに応じて新技術による琵琶湖疎水や利根運河などの開削もみられるが、まもなく鉄道の発達に競合できず衰退する。近代における内陸水運は、その短期間の盛衰の故もあって、利根川水系を除いては研究も少ないようであるが、欧米における内陸水運の発達に對比する意味でも、若干検討の余地があろう。

瀬戸内海は、ある意味で内陸水路と考えることができるが、とくに九州各地の諸炭田や宇部炭田から阪神地区への、機帆船による石炭輸送が行なわれ、また九州・四国にあっては、本州に渡るためにはいずれにしても船に乗らなければならなかったから客船の就航も多かった。

しかし、鉄道の発達によって沿岸航路は減少し、旅客輸送は鉄道連絡船という形のフェリー機能に重点が移った。また、石炭産業の衰亡によって機帆船は姿を消し、かわって製油地からの小型タンカーが全国各地に運航することになる。

自動車交通の発達に伴ない、海峡・島嶼間はフェリーで連絡され、長距離フェリーも運行するようになり、これらは自動車交通の一環を形成するものとなった。

八 おわりに

以上年代を追って思い付く事々を書きつらねてきたが、交通・通信現象には、しばしば時代を超えて共通するものがあることを感じる。例えば、古代駅路と現代の高速自動車道の路線が多く合致すること、古代の烽と現代のマイクロエープ中継地とが立地を同じくすることなどである。

「歴史は繰返す」といわれるのは、歴史的事件だけでなく、歴史的事象についても同様なのであろう。また、次のようなこともある。

古代山陰道は、丹波から但馬の山間地を通って因幡国に入る。因幡からはほぼ海岸伝いの道である。山陰道諸国の国司は、その赴任には山陰道を通ることが規定されていたが、令制の衰退した一一世紀末には、因幡国司平時範は前記したように播磨經由の道をとっている。やや詳しくいえば、播磨国佐用郡から美作国英田郡を通って、志戸坂峠（五八一メートル）を越えて因幡国智頭郡に入るルートである。

山間地を通る部分の多い山陰道本道は、駅制が衰退してから不便が多かったからであろうが、時範が通ったルートは、もともと山陰・山陽連絡路として、因幡国内にも八上郡莫男駅・智頭郡道俣駅が置かれていたもので、大同三年（八〇八）に利用が少ないとの理由で廃されたものであった。

ところが、これも前記したことであるが、志戸坂峠とその東方の戸倉峠（八九一メートル）を通る中国山地横断道は、現在では鳥取から姫路また阪神方面への、最も速くて便利な陰陽連絡路となっている。すなわち、古代山陰道と同様に、丹波・但馬と通る国鉄山陰線の特急列車は、大阪・鳥取間を四時間二〇分かかるのに対し、戸倉峠經由の特

急バスは三時間二〇分で達するのである。

また、古代の東海道は鈴鹿関を経て伊勢・尾張へ通ったが、古代末になると不破関跡を通過して美濃・尾張と行くルートが利用されるようになり、中世にはこれが東海道駅路に指定されるのであるが、これもまた古代からの東山・東海両道の連絡路であった。しかし、近世の東海道が再び伊勢を通るようになったのは何故だろうか。

そしてまた、国鉄東海道線・名神高速自動車道・東海道新幹線と、現代の主要幹線はすべて関ヶ原（不破）を通過している。もっとも新幹線計画の前身であった戦前の弾丸列車構想では、鈴鹿ルートも検討されたようである。

それにしても、歴史的現象の継承・変遷・回帰は、それぞれどのような要件によって起るものだろうか。