

第三章 各 論

一、旧山陽道

(一) 歴史的解説

大化の改新によって政治的基盤を固めた朝廷は、翌大化二年（六四六）の正月の詔で駅制を定めた。これは中央集権国家をめざす朝廷には不可欠な制度であった。駅制は律令国家のもとで中央政府と地方を結ぶ公的な交通・通信機関として、唐の制度を模して創設されたものである。都を中心として山陽道・東海道・東山道・北陸道・山陰道・南海道・西海道・七道が設けられ、これらの官道に沿って四〇〇余りの駅が配置された。これらの各駅には駅馬すなわち早馬が常備されていた。ちなみに大宰府までの山陽道には五八駅が置かれていた。全国いっせいに官府を下すような場合には、各道ごとに官吏が都を出発し、駅々の馬を乗り継いで政令を伝達していったのである。地方から中央への伝達も同様な方法であった。なお、各駅の名称とその順序および常備する馬の匹数は、『延喜式』兵部に記されている。これは平安時代中期の延喜五年（九〇五）に完成した法令集で、弘仁式・貞観式を集大成したものであり、九世紀の律令制度を知ることができる。

官道は各駅に常備する駅馬の数によって、大路・中路・小路に区別されていた。大陸交通の玄関にあたる大宰府と都を結んでいた山陽道は、最も重要な幹線道路であり、大路に指定されていた。大路は山陽道のみで、東海道・東山道が中路、他は小路であった。大路は二十四の駅馬を擁し、中路が一〇匹、小路が五匹と定められていた。山陽道はそれだけ外国人・官人・文書等の往来が頻繁であったわけである。駅間距離や駅馬数から推察して、山陽道は中路の四倍、小路の八倍の輸送や伝達能力

を備えていたといわれる（藤岡謙二郎編『古代日本の交通路Ⅰ』）。

駅路の幅は馬の通行が可能なメートルあまりと推定されているが、遺構が発掘されておらず正確な数値は不明である。官道は短時間のうちに都と目的地を結ぶことを最大の使命としており、馬路の構築に耐えうる範囲で、最短コースを選択している。そのため、地方における地域社会の地理的構造を反映していない場合も多い。広島県内においては、そのコースが現在の山陽自動車道とほぼ一致しており、古代人の眼力の確かさに驚かされる。

駅間距離は、厩牧令では三〇里、すなわち一六キロメートルと規定されている。ただ、駅の設置にあたっては、種々の事態に即応した措置がとられていた。山陽道の場合、他の官道に比較して利用度が高いため、駅間距離はおよそ一〇キロメートルで、規定の約六割とかなり短くなっている。とくに山間部の多い播磨以西が著しく短距離である。

駅家の施設としては、駅長の執務室、駅子の控室、利用者である駅使の休憩室・宿泊室それに炊事場などがあり、屋外には駅馬を繋ぐ広場、井戸、それに駅起稲（駅稲）・酒・塩など駅の運営に必要な物資を収納する倉庫などがあつた。入口には駅門も設けられていた。山陽道の場合、外国使節の通行もあり、他道に比較して格段の留意を払って營造され、屋根は瓦葺で壁は白壁であつた。ちょうど寺院のようなたたずまいであつたのであろう。

駅制は兵部省が管轄するが、運営の責任は国司にゆだねられていた。国司の補助要員として駅務を執るのが駅長である。駅長は駅家の管理、駅の財政収支、駅馬・駅子の継ぎ立てなど一切の駅務を執つた。駅の運営を円滑にするために、駅近傍の数十戸が駅戸に指定され、この駅家集落の中から富裕で才幹のあるものが終身の間駅長に任用された。駅子も同様に駅戸が担つた。駅戸は一戸ごとに馬一匹を飼養し、その戸の男丁六人のうち一人が交替制で駅送りに従事していた。したがって、安芸国



甲越峠から広島を遠望

の各駅が駅馬二〇匹を常備していたということは、各駅は二〇戸の駅戸、一二〇人の駅子で運営されていたことになる。駅長は官人なみに調庸・雑徭すべての課税を免ぜられ、駅子は徭役と雑徭だけを免ぜられていた。

駅運営の財源として、大路には四町の駅田が給付されていた。中路・小路はおのおの三町・二町である。大宝元年（七〇二）の大宝令では駅起田、駅起稲と称され、養老令では駅田・駅稲と改められている。これは主として駅馬が死亡したときの新馬購入の費用にあてられ、駅使一行の食糧にも用いられた。なお、駅馬の購入額は各国ごとに定められた公道価格によっていた。弘仁式によると、安芸国における価格は、上馬三五〇束、中馬三〇〇束、下馬二五〇束となっている。この価格は備後国に比較して各馬とも五〇束ほど高い値である。安芸国の場合、四町の駅田で毎年一匹の新馬を更新できる計算になる。しかしながら、駅子の負担は一般公民に比較して過重で、駅子の不満は強かったといわれる。山間部の多い安芸国ではなおさらのことである。例えば、貞観十一年（八六九）に献上された『続日本後紀』は、「安芸国は山路嶮岨のため、労苦他国に倍し、はなはだ不公平であるから、今年から公廩稲の元本を減じてでも駅子粮稲三万一二〇〇束を設定し、その利息を駅子の食に充ることを許してほしい」という同国からの申請が聴許されたことを記している。他国には計上をみない駅子粮料はその後も維持されたようである（広島県史 古代編）。

ところで、官道は中央政府の施設であり、一般住民の利用はできなかった。駅馬の乗用を許可された者を駅使といい、これには幣帛使（へいはくし）・御贄使（みにえし）などの公使および朝集使があった。また、国司の赴任と解任の際にも利用され、後には正税帳使・大帳使も加えられた。駅使は駅鈴を請けなければならなかった。これは使用駅馬数を規定したもので、天皇から賜わる形式をとり、太政官に上申し、太政官奏をもって勅の処分を仰ぎ、中務省の主鈴が出納するという厳重な手続を必要と

表 安芸国における古代山陽道の駅とその比定地

| 駅名 | 比定地 |
|--------|-------------------------------|
| 真良 | 三原市高坂町真良 " 馬井谷 |
| 梨葉 | 豊田郡本郷町下北方 |
| 都宇 | 東広島市高屋町元兼 竹原市新庄町 |
| 宇鹿(鹿附) | 東広島市高屋町東高屋～西高屋 " 郷 |
| 木綿 | 東広島市西条町寺家 |
| 大山 | 広島市安芸区瀬野川町大山 |
| 荒山 | " 畑賀 |
| 安芸 | 安芸郡府中町下岡田 |
| 伴部 | 広島市安佐南区沼田町伴(奥畑川流域) " (上安境) |
| 大町 | 広島市安佐南区安古市町大町 広島市佐伯区五日市町原田 |
| 種篋 | 広島市佐伯区五日市町利松 佐伯郡廿日市町下平良 |
| 濃吹 | 佐伯郡大野町郷または高畑 " 高畑 |
| 遠管 | 大竹市小方町 |

上段 藤岡謙二郎：『古代日本の交通路Ⅲ』昭53
 下段 広島県：『広島県史 原始・古代』昭55による
 一段は同一の比定地



戸坂峠から太田川平野と安川の谷を遠望

していた。駅使の行程は、急使は一日一〇駅以上、普通は一日八駅以上とされ、従者とともに駅鈴の剋数に応じた数の駅馬を利用した。急使は飛駅・馳駅ともいわれ、謀叛以上の事態や大瑞・軍機・災異・疫疾・境外消息など緊急を要する事態に使われた。駅家では一日食稻四把・酒一升などが提供された。

もつとも、日常的には駅馬の使用は、使者によらない公文書の伝達が主業務で、これは駅の責任において運送していた。当然のことながら、これら文書を他国で披見することは禁止されていた。また、専使といって一定の事柄を伝達するだけの使者が派遣されて馳駅言上することもあれば、特別緊急事態など特定の専使が全行程を通じて携行するのが無理なような場合は、飛駅言上といって、使者を換えながら昼夜兼行の超特急で文書をリレーすることもあった。

安芸国の駅およびその比定地は上表のとおりで、十三駅が設置されていた。この地方は山体が海岸まで迫っており、山陽道は通行困難な海岸部を避けて、内陸の小盆地や河谷を結んで進むルートを採用している。広島市域に相当するのは荒山駅から大町駅までの六駅である。荒山駅までは賀茂台地の横断で、沼田川の支谷を利用して登り、湿地の多い西条盆地では北辺の高燥な山麓微高地を通っている。ここからは太田川流域に特有な南西→北東方向に並進する山体をたくみに通り抜けるルートとなっている。瀬野川の河谷を利用して賀茂台地を下り、太田川の平野を横断してからは、安川・石内川河谷を利用して西進する。広島湾西岸では瀬戸内面と称される五〇メートル内外の丘陵を幾度も越えて進む。距離のうえで西条盆地からそれに続く志和盆地をへて、湯坂峠を越えて太田川の平野へ抜けるのが最短コースとなるが、その間には安駅山(七三六メートル)→長者山(五六九メートル)→呉娑々宇山(六八二メートル)の連山が行く手を阻むように南に伸びており、官道はこれを避けて、南に大きく迂回せざるを得なかったのである。



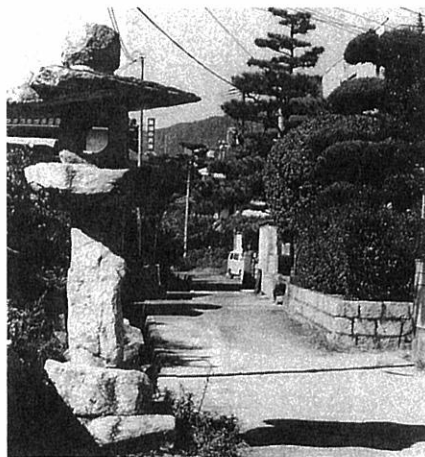
高速自動車道時代における西の玄関となった半坂周辺

さて、太田川の平野を横断した官道は、支流の安川流域へと向かう。以南は先に触れたように構造線に沿ってほぼ南西の方向に周防の国境に向かう。途中、極楽寺・山麓の七尾越や、大野のいわゆる四十八坂、国境手前の苦の坂などの難所が障害となっていた。五日市平野や大野浦は浅い海が入り込んで干潟を形成し、遠管駅（大竹市）付近で旅行者は白砂青松の海岸を楽しんだにちがいない。

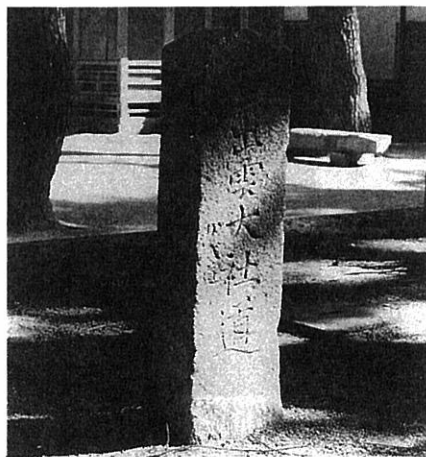
こうした道程を概観すると、甲越峠（府中町）経由の迂回路部分を除くと、山陽高速自動車道のルートとほぼ一致している。古代と現代という時間を越えて、このルートが広島県西部における横断路として最短コースであることを物語っている。また、官道が通過道路であって、地域社会の地理的構図を反映していないところも高速道路と類似している。

このように山間盆地の地であるから、山陽道の遺跡はほとんど残っていない。その中で下岡田遺跡（府中町）は安芸駅の様子を伝える貴重な資料となっている。また、最近発掘調査された中垣内遺跡（広島市佐伯区三宅）も駅跡ではないかといわれている。いずれにせよ、今後の発掘が期待される。ルートについては、わずかに条里制に基づく地割で推測できる程度である。古代以降、幹線道路は著しく変遷しており、道程や駅館の位置を比定するのは大変困難な状態であり、同時にこのことは、諸説が生じる原因にもなっている。

最大の問題は『延喜式』に記載された駅順である。同書には安芸駅・伴部駅・大町駅・種笠駅という順序で載るが、現存する地名は安芸・大町・伴・平良の順に位置していることである。承平年間（九三二～九三八）に記された『和名類聚抄』の郷名に土茂郷があり、現在の安佐南区沼田町伴に比定されるので、問題は大町駅である。記載順序は正しいという視点に立つと『広島県史』の場合、佐伯区五日市町利松の八幡川左岸に大町駅を比定している。この地には古保理・北部・郡越などの郡関連の地名が存在していることから、佐伯郡家と同地にあり、集落を形成して



萩尾山神社の石灯籠



かけ往来分岐点の道標

いたため大町と呼んだのであろうとしている。その場合、安芸駅と伴部駅の距離は一七キロメートルに達するのに対し、伴部駅と大町駅はわずか七キロメートルという不均衡が生じる。太田川の渡河という難題を抱えたうえでの一七キロメートルは問題となる。新『広島県史』は、詳しくは触れていないが、条里の遺構から石内川上流の原田に駅址を比定し、駅間距離を保つため、伴部駅を旧伴村の上安境に求めている。

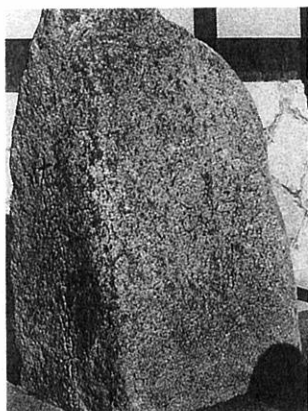
記載順序を誤ったという立場を代表する『古代日本の交通路Ⅲ』は、大町駅を安川の谷口に位置し、交通の要にあたる旧安古市町大町(安佐南区大町)に比定している。駅間距離を保つためであろうか、同書は伴部駅を安川支流の奥畑川流域に求めており、次の種篋駅を先に触れた佐伯郡家周辺としている。こうすると、安芸駅から種篋駅までの駅間距離はほぼ均衡を保つが、次の濃畷駅までが約一・五倍になってしまふ。また、通行にはほとんど障害にならない安川と石内川の分水界にあたる半坂を回避してまで、奥畑川経由というまわり道をするところに問題が残る。なお、『芸藩通志』もこの立場をとり、「今、村名に現存すれば、故路の所由しるべし」と記している。石内川と八幡川の平野では、官道は条里の基線に沿って南下したと解されている。

いずれにせよ、今後の駅址の発掘・発見が期待される。

律令体制の確立を契機に登場し、中央集権の象徴として大任を担ってきた山陽道であったが、八世紀末頃からは外国使節や官吏それに地方からの貢納物が海路をとるようになり、駅制はしだいに衰微しはじめた。

大同元年(八〇六)には、「駅館の破壊の修理は農閑期にせよ」という勅が発せられ、同二年には、山陽道の駅馬を三四〇匹減ずるよう太政官符が出されたことから、こうしたことがうかがえる。当時、大宰府から貢上される雑物は所定の半分にも達しないありさまであったという。

平安中期になると、律令体制の衰退に歩調を合わすように、駅制も急速に廃れてゆく。監督者である国司の不正や駅伝役人の違法が続出し、



久地分れを示す道標



往來安全



ゆの山道分岐点の道標

駅子は過重な負担にあえぎ、何よりもまして治安の乱れは駅の運営を困難にさせていった。延喜年間(九〇一〜九三三)頃にはどうにか機能していたようであるが、平安末期にはその痕跡すらとどめなくなってしまうのである。

トピックス 「かけ往来」「廿日市道」

古代山陽道のルートであった安川流域は、太田川デルタの伸長にともなつて山陽道が沿岸部に移つてからは、広島城下あるいは軍都広島と太田川中流域を結ぶローカルな交通路と化してしまふ。車道として整備される以前、すなわち明治中頃までの当流域の主要道のルートを紹介しよう。

祇園の街はずれで雲石街道(旧国道)と分岐した道は、「上言土手(じょうごんとて)」と称された霞堤を利用して武田山の山脚に向かう。この道は芸藩通志絵図に「ミチチカ」と記すように、安方面への最短コースでもある。街道との分岐点には、「右 出雲大社道・カベ道、左ハヤす・かけ往来」と刻まれた高さ八〇センチメートルあまりの石柱の道標が置かれていた。設置の時期は不明であるが、現在は安神社境内に移されている。この加計往来は大町の教徳寺前を通り、武田山の山脚部を回つて安川橋南詰に至る。安小峠付近は県道に吸収されているが、山脚部では普通自動車がかろうじて通れる道幅である。

小峠から約三〇メートル進んだ右手に用水が流れている。その脇を通る小径が加計往来で、ほぼ直線的に安川橋へ向つている。途中用水路にまたがつて天保十年(一八三九)を刻む萩尾神社の細身の石灯籠が据えられている。安川橋一帯は昭和六年、同四十七年と二度にわたる改修で景観は一変している。

昭和六年までは、橋をはさんで両側にかんりの商店が立地し、長町と呼ばれる当地方では最も賑やかなところであった。長町への買物に連れ行つてもらうことが子供の楽しみであったという。上流側左岸の安川

と道路にはさまれた地に雜貨屋・魚屋・髮結・旅館など一〇軒ほどの商店が連なり、付近には「安の目薬」として有名であった目薬製造元や村役場・駐在所が立地していた。役場前の道は左に折れて峠越で後山・毛木方面、さらに加計へと向かう、その三叉路に面して、明治九年を刻む道標が設置されていた。

橋をはさんでこの集落に対峙するように、右岸沿いには五〜六軒の家屋があり、髮結や車屋（人力車）が営業していた。安川橋のたもとには安川舟運の舟付場も設けられていた。なお、このルートは太田川筋の筏師がよく利用し、広島からの帰路に泊っていたという。昭和六年の改修で安川橋は中光欄干に電飾のあるモダンな橋に架け替えられたが、同四十七年の改修で現在の橋となった。また、左岸沿いの商店も立ち退きとなり、長町は消失してしまった。

さて、加計往来から分岐した「廿日市道」は安川橋南詰から再び武田山麓を西進するのだが、橋のたもと付近は改修工事の際、道筋が変更しているようで定かでない。わずかに旧安村役場の敷地の裏側に袋小路として残っている。ここから安川の右岸に沿って進み、旧伴村下向で対岸に渡っている。その間、一部のルートは県道に吸収されることなく残っているが、長楽寺付近では道幅がきわめて狭くなっている。軽自動車がかろうじて通れる程である。かつては九尺幅の道であったが、県道が新設され不用となり、水田や宅地に地目変更されて取り込まれていったためである。こうした道幅の減少は随所にみられ、かつての面影はなくなっている。

廿日市道の次の分岐点は伴町玉扇酒造の裏手である。伴町植竹にある二本木長作の墓を右手に見ながら安川左岸を進むと、やがて数メートルの段丘崖下に伴静寿の碑がある。その横から、前方斜めに段丘崖を登る小径がある。この道が姫路峠を越えて阿戸經由で佐伯郡の山間部へ通じる当時のメインストリートで、分岐点には写真のような道標が無造作に

設置されている。年代は不明であるが、「右、あと・ゆの山道、左、廿日市道」と刻まれており、湯の山温泉へのルートであったことがわかる。段丘を登ったところに天保十九年（一八四八）を記す細身の石灯笼がぼつんと立っている。当然であるが、先に触れた萩尾神社のものと同形で、優雅なたたずまいである。

ところで、明治三十三年頃までの石内・伴・久地・布線は幅員も狭く通行に不便であった。関係村間で協議の後、同年から改修に着手し、完成まで六年を要した。これを記念して同四十年代に建てられたのが久地分れ交差点の道標である。正面には「右は安よりか部、左は久地山がた道」、側面には「右は石内より廿日市道」と刻まれている。これまで三度にわたる拡幅工事の結果、位置は多少移動している。なお、この道が整備されたために、先のあと・ゆの山道がその後廃れていくのである。

（天満 富雄）