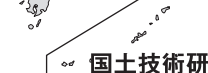


# 国土学事始め



大石久和さん

国土技術研究センター理事長



「七道駅路」。大和朝廷が国家を統一したとき、全国的に建設整備した幹線道路網の総称です。大和から海沿いに東に延びる東海道▽列島中央を東に陸奥出羽への東山道▽若狭と越後を結ぶ北陸道▽和歌山から四国に至る南海道▽丹波から岩見への山陰道▽播磨から長門の山陽道▽九州の西海道の七道です。

七道は大和と結ぶ回廊と同じ

時に、地域の名称でもありません。当時は、九州を西海道と呼んだのです。道は、幅や三十里(約16ギギ)ごとに設けた駅の機能に応じて大路・中路・小路に区分されました。

七道で大路は山陽道だけで、大和と北九州の連絡を最優先したことを示しています。北九州には外交首都・太宰府が

も優れている、と分かったのです。東山道の発掘では、直線の広い幅を持つ道路遺構が確認されました。大和時代の幹線道は江戸時代の五街道より広がったのです。

七道の研究者によると、現在の高速道路と七道のルートはよく一致するそうです。直線性優先の高速道路ルートが

## 大和の七道と高速道路の一致点

あり、大路としたのです。

七道の幅や曲がり具合、直線など形状は、埋蔵物調査が活発になるまで、よく分かりませんでした。江戸時代の五街道の道幅が3〜5ギ程度です。大和朝廷の道路整備もそんなものと考えられていました。ところが最近、七道は幅9〜13ギあり、直線性に

大和朝廷は七道を全国に巡らせ、駅に伝馬を置いて各地の連絡網を確保しました。そして、当時の税体系で最も基本の「租」確保のため、班田収授制度を導入し、国民に耕すべき担当区域を分配しました。幹線道路から順に土地を四角に区切り、今という区画整理を全国的に実施したのです。これが条里制で、その遺構は全国津々浦々に痕跡をとどめています。

大昔の幹線官道と一致する、というのはロマンあふれる話ですが、わが国は、幹線道路が通れる場所が限定される、ということなのです。東山道と中央高速道などが典型で、濃尾平野から東へ山道をとると木曾谷に入るしかありません。後に中山道も通るし、国道19号もこの谷にあります。

国威を中国や朝鮮半島の使者に見せる必要もあり、大和朝廷は開発可能なすべての土地を区画整理し、それを国府庁で管理、国府と大和を七道で結んで、全国を統治したのです。こうした全国土への働きかけが、日本文化の礎・天平文化を生み、日本国が本格的に出発したのです。