

17. Wilhelm, T. 1901. Beiträge zur Kenntnis der Verbreitung und Biologie der Süßwassertrilobiten. (Zool. Anz., Bd. 27).
18. Wilhelm, J. 1922. Beiträge zur Oekologie und geographischen Verbreitung von *Planeria gonocephala*. (Archiv f. Hydrobiol., Bd. 13).
19. Zschokke, F. 1901. Die Tierwelt der Schweiz in ihren Beziehungen zur Eiszeit. Basel. 1901.

上古・王朝時代に於ける東海道路交通路

津 田 秀 郎

ここに述べんとする東海道の交通路は後世にいふところの東海道即ち京都から東京に至る交通路の上古時代及び王朝時代に於ける發達の經過についてであつて、東海道十五個國に至る交通路ではない。

一、上古時代

この時代は我が國建國の初葉時代であつて、歴代の帝都は何れも大和に限られ、大和は我が國の政治・經濟・文化の中心をなしてゐた。神武天皇が大和を都と奠められて以來この地を中心として西方、東方或は北方にと各方面に皇威に服しない土族どもを平定せられ、柘植經營せら

れた。この建國當初にあつては、陸上に於ける交通路ともいふべきものは、完全を期することは出来ず、ただ諸土族の往還の用に用ひたもの位の不完全極るものであつたに過ぎない。山間或は海邊に、溪谷或は臺地の邊縁に沿う位のもの、現今深山にみる樵夫或は獵師の通ふ小徑程もなく、渡るに橋もなければ船もなかつた。これに反し海上の交通は行くに何等の障害物もなく、自由に目的地に到達し得るため、最も早く、かつ廣く利用されてゐたことは、神武天

皇の東征にても明である。

この時代にあつては、大和から西方諸國並びに朝鮮との交渉が多かつたため、大和以東の諸國の柘植經營は微々たるもので、土族の中には皇威に服しないものが多かつた。

神天天皇の御代に天富命は勅命を奉じて、四國阿波の齋部の人々を率ゐて東國へ行き、そこに麻と穀カサの木を播植させた。この地が今の千葉縣安房國である(古語拾遺)。これが東國經營の最初であるが、齋部氏の通過した道途即ち交通路については、何等文献の見るべきものがない。しかし、その後引續いて東方諸國の經營に留意せられ、孝元天皇五十七年十一月(四九三年)に初めて東海道が開かれたのであつた。

崇神天皇の十年所謂四道將軍を派遣して、諸國の皇威に服しない土族を鎮定せしめられた。武渟川別命は勅命によつて東方十二道、今の東海東山兩道の地を鎮定せられた。この四道將軍の赴かれた順路も文献なきため、詳細を知ることが出来ないが、これら命の子々孫々が諸國に

永く残つて各地方經營の任に當られたのを見れば、ほぼその道途も推察するに難くない。東海將軍であつた武渟川別命の子孫は近江の佐々貴山君、駿河の阿部臣で何れも子孫永くこれらの地を拓植經營せられた。阿部臣の族は更に分れて陸奥臣・安積臣・信夫臣・柴田臣・會津臣・猿島臣・磐城臣となつた。これによりこれを推察するに武渟川別命は勅命を奉じて大和から陸路近江・美濃・尾張・駿河を経て東方に赴かれた。かくして四道將軍派遣のため蝦夷化外の民も皇威に服するに至り、天皇は皇子豊城命を下野國に遣はして經營せしめられた。

景行天皇は武内宿禰を北陸、東方諸國に遣はして、その地形・百姓の消息を巡視せしめられた。また四十年(七七〇年)には日本武尊をして東國の蝦夷を鎮定せしめられた。尊は勅命を奉じて當時の都、日代ノ宮を御出立になり、陸路伊勢神宮へ、更に尾張の氷上村に至り、ここに前程を御相談になつて東軍は海道、別軍は山道から東方に御進みになつた(吉田東傳著新編) 尊

の本軍はほぼ今の東海道に沿うて東方に向はれ駿河の焼津・足柄を越えて三浦の走水を渡つて上總に上陸せられ、後海路日高見國へ東征せられた。

尊は歸途伊勢野褒野にて薨去せられ、景行天皇はこれを深く憂給ひ、尊平定の地を巡察せんとせられ、五十三年八月(七八三年)日代宮から車駕伊勢に入り、それより東海に入り十月上總から安房の水門を御渡りになり、十二月伊勢綺宮に御着、暫く御滞在の後翌年九月大和に御還幸になつた。

綺宮の地は不明であるが、現今の鈴鹿郡高宮村、員辨郡大和泉原村(?)或は飯南郡川俣村であらうか。(古事記傳吉田東階著地名辭書)

成務天皇の御代に今の志摩・上總・安房・陸奥その他の諸國に、應仁天皇の御代には下總・常陸その他の國々に國造を設けられた。推古天皇十五年(一二六七年)には大仁鳥臣は勅命を奉じ美濃・信濃を経て道奥に入り、東奥の地を通つて常陸・武藏から尾張に歸られた。

かくの如く崇神天皇の御代からは、東國と大和との間には交渉も相當頻繁になつたが、その詳しい交通路については文献に乏しく詳細を知ることが出来ない。ただ日本武尊の東征によつて大和から上總に至る道途を知るに過ぎない。この道途こそ東海道交通路の文献に見る最初のものである。この時代は東海道の搖籃時代であつて、交通路は化外の民の征服即ち軍事道路ともいふべきで、河川には橋梁もなければ渡船もなく、宿するに驛もなく、乘るに馬もなく、一般庶民の旅には極めて困難不便のものであつた

橋は崇神天皇の御代に初めて作られたもので(日本書紀)大和及びその近傍にはその恩澤に浴したであらうけれども都を離れた東海道地方ではその恩澤に浴したか否かは疑問である。

交通路 東海交通の搖籃時代で、その道途は大和から伊賀・伊勢に出て、尾張・駿河から足柄を越え相模に出た。相模からは浦賀水道を渡つて上總に上陸した。また一方陸路武藏・常陸・下總にも至つたであらうがその詳細は明でな

50

二、王朝時代

この時代に入つてから朝廷にあつては、東海諸國の經營に漸次留意せられるやうになり、東海道の利用も日に増し繁くなり、交通路として漸次發達の機運に向つた。

驛路の制定 孝徳天皇の御代に始めて役馬・

役馬の制が設けられた。即ち大化元年八月（一三〇五年）東國の國司を召して、

以「公事往來之時、得騎部内之馬。得浪部内之飯。」と詔された。更に翌年

初修「京師」、置畿内國司郡司、關塞斥候防人、驛馬・傳馬。及造鈴契定山河。凡給驛馬・傳馬。皆依鈴符剋數。」と詔された。

大化改新以前にも驛馬はあつたが、制度としてではなかつた。かくの如く大化改新により驛馬の制度が定められたが、驛馬・傳馬の利用は官吏の公用のみに限られ、庶民の利用は許されなかつた。また官吏といつても公用以外の私用

にあつては、その利用を許されない規定であつた。従つて官吏が公用により旅行する場合には鈴・官符を賜はり、その鈴の剋數に應じて驛馬または傳馬に乗り、鈴を振つて遠路を旅した。鈴の剋數、使用の馬數は位階によつて夫々異つてゐた。この他家急用の場合には飛驒即ち早馬の制があり、夫々驛馬・傳馬を利用した。

かく驛路の制の實施と共に大いに王朝時代の交通政策は面目を一新したが、更に文武天皇の大寶年間に至り驛路の制は殆ど整ふに至つた。この時に至つて初めて郵亭驛を置いて書信を通じ、旅客の不便を憂ひて粟・米を路傍にて賣らしめ、旅行は甚だ便利となつた。また同天皇四年砂門道昭は諸國を偏歴して橋なき河川には橋を作つたり或は渡船を設け、庶民渡川の便を圖つた。

これら驛路の制も元正天皇養老年間に至つて殆ど完備の域にまで達した。當時は大路・中路・小路の三等に區分された。大路とは京から筑前大宰府に至る山陽道、中路とは東海道・東山

道、小路とは各國の國府に至る道路である。里程は唐制に倣つて五尺を一步、三〇〇歩を一里(六町)とし、三十里毎に一驛を置いた。大路の驛には驛馬二十匹、中路の驛には驛馬十匹、小路の驛には驛馬五匹を備へ、河岸・海邊には水驛を置き、船二乃至四隻を備へ船丁(渡子)があつて官吏渡津の便を圖つた。

その後、桓武天皇延暦廿年(一四六一年)に諸國の驛家の破損してゐるものを修理し、水驛に橋梁の破損せるもの或は渡船のないものは、これを修理し或は浮橋を設け諸津の舟楫の便を圖られた。しかし驛路の制の設けられてから長年月を經、法令は漸次弛緩して惡弊を生じ、官吏は徒に驛馬を利用し官費を浪費し、人民はこれがため甚だしく疲弊するに至つたから、終に諸國の驛路の制も廢止され、我が交通政策上に一頓坐を來たしたのであつた。之がため東西の交通は甚だ不便を感じざるやうになつたが、その間の交渉は日に増し頻繁となり、驛路の制の復活は萬人の等しく渴望する所であつた。ここに於て

淳和天皇天長十年(一四九三年)に至り驛制も復活せしめられた。(大日本交通史)として武藏の多摩・入間二郡に悲田所數宇を設けられ、仁明天皇承和二年六月(一四九五年)に富士川(駿河)・鮎川(相模)・墨俣川(美濃)・飽海・矢作二川(三河)・大井・天龍二川(遠江)・古瀬・住田二川(武藏)その他に浮橋を設けられ或は渡船を増加され、濱名橋は改造された。その後、醍醐天皇の延喜年間に延喜格式が撰定せられ、驛制も大いに整ふに至つた。

延喜式による東海道諸國の驛制を示すと次のやうである。

(括弧内の數字は馬數)

伊勢國

驛馬 鈿鹿(20)、河曲・朝明・榎撫(各10)、市村・飯高。

度會(各8)

傳馬 朝明・河曲・鈿鹿郡(各5)

志摩國

驛馬 鴨部・磯部(各5)

尾張國

驛馬 馬津・丙村(10)

傳馬 海部・愛智郡(6)

三河國

驛馬 〓 鳥捕山綱・渡津(10)

傳馬 〓 碧海・寶飯那(5)

遠江國

驛馬 〓 猪鼻・栗原・國摩(引摩?)・横尾・初倉(10)

傳馬 〓 濱名・敦智・磐田・佐野・榛原郡(5)

駿河國

驛馬 〓 小川・横田・鳥津・蒲原・長倉(10)・横走(20)

傳馬 〓 益頭・安倍・盧原・富士・駿河郡並横走驛(5)

甲斐國

驛馬 〓 水市・河口・加吉(5)

相模國

驛馬 〓 坂本(22)・小總・箕輪・濱田(12)

傳馬 〓 足柄上・餘綾・高座郡(5)

武藏國

驛馬 〓 唐屋・小高・大井・豊島(10)

傳馬 〓 都築・橋樹・荏原・豊島郡(5)

安房國

驛馬 〓 白濱・川上(5)

總國

驛馬 〓 大馬・藤齋・鳥穴・天羽(5)

傳馬 〓 海上・望陀・周淮・天羽郡(5)

下總國

常陸國

驛馬 〓 榛谷(5)・安候(2)・曾禰(5)・河内・田後・小田・雄陸(2)

傳馬 〓 河内郡(5)

この當時にあつては驛遞は兵部省の管轄に屬し、飛驒の制も設けられ驛鈴・傳符頒給の法も定められた。官吏は皆夫々位階に應じて鈴剋數驛馬の使用數も相違してゐた。

公式令による驛鈴・傳符の數を示すと次のやうである。

親王及一位	三位以上	四位	五位	八位以上	初位以下
驛鈴剋數	一〇	八	六	五	三
傳符剋數	三〇	二〇	一一	一〇	四
					三

別に驛子一人を給す。

庶民の旅行

上述の如く驛路の制は大いに整つたが、驛馬・傳馬の使用はもとより驛家に宿泊するは官吏公用の時にのみ限られ、官吏の私

用、一般庶民にはその利用を許されなかつた。

養老令私行寄泊の制によると、「凡そ五位以上の私行するもの驛に投じて止宿せんと欲するもの皆これを聽す。若し邊遠の地及び村里なき所は初位以上及び勳位も亦これを聽す。共に輒くその供給を受くるを得ず」と。(令義解、大日本交通史)

従つて一般庶民の旅は相像以上に難澁で、何れも食料・寝具を携帯し、泊るに宿なく、乗るに車馬なく、日暮れば露宿せねばならなかつた。更級日記を飜讀すれば當時の旅行が如何に困難なものであつたか十分に想像することが出来る

更級日記の一節

庵なども浮きぬばかりに雨ふりなどすれば、おそろしくてもねらず、野中にをかだちたる所に、ただ木ぞ三つたてる。その日は雨にぬれたる物どもほし、國にたちおくれたる人々まつと、そこに日をくらしける。

また

二村山の中にとまりたる夜、おほきなる木の下に庵をつくりたれば、夜ひと夜庵のうへに、柿の落ちかかりたるを、人々拾ひなどす。

上古・王朝時代に於ける東海道路交通路

更級日記は今より約九百年前の後一條天皇寛仁四年九月三日、時の上總介菅原孝標の娘が、父の任滿ちて京に上る時の紀行文である。

交通路 驛制が定められて以來京都と東海諸

國の各國府との交通は日に増し繁くなり、河川には橋梁・浮橋又は渡船を設けられ、道路は改修され、大いに面目を一新した。京都から武藏下總の國府に至るには鈴鹿ノ關を越えるよりは平易な不破ノ關を越え、尾張・駿河から足柄ノ關を越えて各々目的地向つた。その當時に於ける各國の國府と京都との間の行程を示すと次のやうである。

陸路上	2 4 6 7 11 15 18 22 25 29 34 30 30 30	延喜式
陸路下	1 2 3 4 6 8 9 11 13 13 15 17 15 15	民部省
陸路上	2 4 6 7 11 18 23 25 29 44 30 30 30	天祿・天元年間
陸路下	1 2 3 4 6 9 11 13 13 15 17 15 15	一和名鈔

賀勢摩張河河豆斐模藏房總陸
伊伊志尾三駿伊甲相武安上下常

三、主要交通路の變遷

大和・伊勢・尾張間の交通路 伊勢國は東海諸國の中、大和に最も接近してゐたため、古く

から交渉があつた。しかし、その境には紀伊山脈に屬する日ノ出嶽(一六九五米)・高見山(一二四九)など一千米以上の高峰が聳え自然の大障害をなしてゐるため、近江・難波ほどには交渉が深くなかつた。従つて大和・伊勢間の交通路もその開發は後れざるを得なかつた。兩國間の往復は海路によるか、山脈を縦斷するか、または近江・伊賀・美濃の何れかの國を經由せねばならなかつた。

1、大和・伊勢間の交通路 兩國の國境に連互する紀伊山脈は東西に走り、紀伊・橿田などの縦谷が深くこれを開析してゐる。交通路の未發達の時代には溪谷こそは自然の交通路でこれに沿うが最も普通であり、自然であつた。大和方面の住民は吉野川の縦谷に沿つて東漸し、伊勢方面の住民は橿田川の溪谷に沿つて西漸し何時しかその間の分水界高見峠を越えて相通ずるに至つた。これが後世の伊勢街道の初期のものであつた。日本武尊の東征、景行天皇の伊勢への行幸はこの道途によられたのではあるまいか

2、伊勢神宮から桑名まで これより先、垂仁天皇の御代(六五六年)に倭姫命は大和から遠く近江・美濃を迂回して五十鈴川流域の磯宮に御出でましになつた。(日本書紀)

命の道途を拜察するに、當時の都であつた日代宮を御出發になり、近江の坂田宮(長濱の近くか)、美濃の伊久良賀宮(大野郡)、尾張中島宮を経て桑名野代宮に御出でになつた。ここより北勢の第三紀の丘陵の南邊に沿つて鈴鹿小山宮(龜山在野村)に、更に南折して一志藤方片楠宮(津市在藤方村)、飯野の高宮を経て磯宮へ御着になつた。日本武尊、景行天皇もこの道途によられたものらしく、龜山・桑名間は天武・聖武天皇も御通過になつた。即ち龜山・杖衝坂(三重郡委女)・朝明を経て桑名に至る(日本書紀)間は後世の東海道と殆ど同じ道途であつた。

3、大和・伊賀・伊勢間 大和から伊勢に至る高見峠越は山谷相逼り、車馬の通行難澁であり且つ尾張に至るには迂遠であつた。従つて茲に伊賀越が行はれるやうになつた。

天武天皇は元年吉野に都し給ひし時、近江の朝の人々の謀反せるを聞き給ひ。

今聞。近江、朝廷之臣等。爲朕謀害。是以汝等三人。急往美濃國。告安入磨郡。湯沐令多。臣品治。宣示機要。而發當郡兵。仍經國司等。差發諸軍。急塞不破道。朕今發路。(日本書紀)と仰せられ、吉野から大和の宇陀郡大野村大野から宇陀川の溪谷に沿うて伊賀の名張に、それから北上して柘植から加太越をして鈴鹿に御出になつた。これより龜山を経て桑名に御幸になつたことは前述のやうである。かく大和から伊賀越するに宇陀川・長田川・鈴鹿川溪谷が利用されたのであつた。都が大和から京都へ遷つて後も、宇陀川溪谷は齋宮郡行歸京の途次利用されてゐた。即ち今の伊賀道(青山峠越)である。(伊勢參宮名所圖會第三卷)

4、伊勢・尾張間 兩國の境には木曾・揖斐の兩川が流れ、幾多の分流を派し、土地卑濕で兩國間の交通は容易ではなかつた。而も往古にあつては海陸の分布現今とは異り。今の多度近く

上古・王朝時代に於ける東海道交通路

までは入江であつた。されば桑名から尾張に至るには、その北方の尾津(尾津)から尾張に渡るか、または桑名から船で渡るかであつた。倭姫命の御通過は中島宮から尾津に御渡りになつたのでなからうか。また日本書紀に

日本武尊於是始有痛身。然稍起之還於尾張。爰不入宮寶媛之家。便移伊勢而到尾津。昔日本武尊向東之歲。停尾津濱而進食。

とあり、上古時代には尾津が尾張へ渡る要津であつたことが明である。尾津から對岸の津島に渡り、ここから入江の北邊に沿うて熱田に至つたものと信ぜられる。

嵯峨天皇弘仁三年五月(一四七二年)「桑名郡榎撫驛(朝明村?)から尾張に達する水路尙傳馬を置き、常に民勞を致す。請ふこれを停廢せん乃之を許す」(類聚國史)によるも王朝時代には既に桑名から尾張へ渡る渡しがあつたものと思はれる。

註 1、現在の尾津附近が海濱であつたことは、この附近に散在する貝塚の分布で明である。而かもこの附近の貝塚は

大西氏によるに新しいものばかりで、大山田村蛸塚貝塚は古墳時代、善濃・伊勢國境近の柚井貝塚は有史時代のものであると。(史蹟名勝天然紀念物第六集)

2、尾張清洲町南の壹津のほとり、阿波手ノ浦も、昔は海邊であつたやうである。(東海道名所圖會卷二)

3、津島渡は桑名より、尾張津島に至る舟路の川なり、津島より、下津に至り、熱田へ出る。是古の東海道なり。中古桑名より直ちに熱田へ渡海し、又鍋田を佐屋へ越え、津島渡名亡ぶ。徳川時代にはこれを佐屋廻りと稱した。(三國地誌)

山城・尾張間の交通路

1、山城・近江・伊勢を経て尾張に至る交通路は、都が大和から近江または京都へ遷るに及んで都から伊勢への交通路も自ら變らざるを得なかつた。京都から近江へは山科・追分から逢坂、關を經たのであつた。近江から伊勢に至る最短距離は鈴鹿山脈横斷であつた。横斷するにはこの山脈から發源する河川の溪谷に沿うが最も自然であり、容易であつた。野洲川・鈴鹿川の溪谷を利用した鈴鹿越もその一である。

野洲川・鈴鹿川の源は何れも二分してゐるた

め、その溪谷を利用して鈴鹿越をするには二通りある。即ち現今の草津線に沿うて加太越して鈴鹿に出るか、また今の鈴鹿峠を越えるかであつた。前者は近江甲賀郡油日村から柘植に出で(油日越または倉屋路といふ)、それから加太を越えた。これが往古の東海道であつたが、加太越は山迫り谷峽く、人馬の往來に不便であつたため、光孝天皇仁和二年(一五四六年)に鈴鹿の新道が開かれ、鈴鹿關も移動したのである。爾來京都から伊勢へは主として本道を利用したもので、齋宮の下る時もこの道によつた。加太越鈴鹿越何れにしてもここより龜山に至り、桑名を經て尾張に渡つた道途は既述のやうである。

註 一、日本書紀。神功皇后命武内宿禰、聖忍、熊王、宿禰追之、適遇于逢坂以破、故號其處逢坂也。とあるを見れば逢坂は古くより知られてはゐたが、關の置かれたのは明でない。日本紀略。延暦十四年(桓武天皇)、廢三和坂劃一にゆれば、これより以前に置かれたことは明である。後、文徳天皇天安元年に再び設置された。

二、加太越は天武天皇の御代に開かれたことは既述した。その當時はこの附近も鈴鹿越といつた。天武天皇の「案鈴鹿」

とはこの加太越である。(吉田博士著地名辭書)

三、往古鈴鹿關は愛媛・不破と共に三關と稱せられた。これ等の時は京師を守る要護の地で、各關を置かれたのであるが、鈴鹿關の設置された起原は詳でない。日本紀略に「桓武天皇延暦八年七月甲寅勅伊勢・美濃・越前等國廢關」を見ればこれより以前に設置されたものである。

四、延喜齋宮式に「凡頓宮者、近江國府・甲賀・垂水・伊勢國鈴鹿(坂下)・臺志總五所云々」とあり、齋宮は鈴鹿を越えた

2、近江・美濃・尾張間の交通路 山城・近江

から尾張に至るには前述の伊勢路によるか、または美濃路を経なければならなかつた。伊勢路は美濃路に比し稍近くはあつたが、鈴鹿越または加太越の何れにしても險阻で人馬の往來には不適當であつたため、美濃路は上古・王朝・鎌倉時代を通じ利用最も盛であつた。その道途は所謂美濃路と殆ど等しく、草津から東海道と分れ中山道により不破ノ關を越えた。

不破越は天武天皇紀に「塞不破」とあるによりこの時代以前に開かれたことは明である。近江から美濃へは倭姫命により、熱田から伊吹へ

は日本武尊により開かれた。爾來聖武天皇を始め不破越は盛に利用された。更級日記・十六夜日記にもよく伺はれる。

註一、近江輿地志略卷四に「後世の東海道に比し、草津から關ヶ原を通つて熱田に至るを美濃路と稱し、八里四町近道であつた。

二、東鑑に「元久元年四月二十一日、武藏守朝政飛脚到着、申云去月二十三日出京、爰伊勢平氏等、塞鈴鹿關所、素險阻之際、縱雖千逐合戰、人馬依難通之、廻美濃國、同二十七日、入伊勢國」とある如く、山城から伊勢に至るにも、美濃越は屢々利用されてゐた。倭姫命・聖武天皇すべてこの道によられた。

相模・駿河國交通路 相模・駿河は上古時代に

あつては、その區別なく等しく相模國と呼ばれてゐた。兩者に區別されるに至つたのはそれ以後のことである。兩國境には富士火山帯が横はり、愛鷹・箱根等の火山が聳え、交通を阻害してゐる。先づ初めに開かれたのは足柄越で、日本武尊の東征が文献に表はれた初めである(古事記)。爾來東西交通の要路となつてゐたが、桓武天皇の延暦二十一年五月(一四六二年)富士山

噴火してその噴出物のため足柄の通路は閉塞された。従つて新に管荷(箱根)の新道が開かれた。しかし、翌年五月また箱根路を廢して足柄の舊路を復活せしめられた。かくして足柄は再び東西交通の要路となつた(後日本書紀)。けれども箱根は全く閉塞されたものでなく、足柄に比しやや近かいため利用されたことも少くなつた。

註 足柄越とは矢倉澤から地藏堂を過ぎて、足柄峠を越えて駿河の竹之下に下るをいふ。後世に箱根大路の開かれ、箱根宿を置かれたのは、後水尾天皇天和四年(二二七四年)である。新關も建てられたのも大抵この頃のこと、爾來この道は東海道の官道となり、足柄は全く間道となつた。

總括 要するに上古時代は東海道交通路の搖籃時代であつて先づ大和から相模まで開かれた。

その交通路の道途の詳細は文献に乏しく明かないが、日本武尊の東征によつて開かれたといつてよい。次の王朝時代は東海道交通路の開發の初期で、京都から武藏・下總・常陸など東海諸國に至る交通路が開かれた。即ち大化改新、大寶律令、延暦、延喜の治を経て驛路の制度が定

められ、東海道は中路に編入され官道として面目を一新し、東西交通の要路となつた。後、幕府が鎌倉に開かれるやうになつて、漸次改修され、遂に徳川時代、慶長七年(二二二二年)には修築され、京師に至る驛傳法も定められ、置驛を五十三次とし、交通路とし漸次完備し、現今に至つた。

その道途は上古時代にあつては、大和から伊賀又は伊勢を過ぎて尾張・相模に達した。王朝時代には山城から近江・美濃・尾張を経て相模・武藏に達した。鎌倉時代には主としてこの交通路によつたが、徳川時代以後は美濃路の代りに鈴鹿越をするやうになつた。

始め上古時代には皇威に服しない土族どもを鎮壓するための軍用道路として價値があつた。しかし文化のすゝんだ王朝時代にはこの域を脱し、政治・經濟上重要な位置を占むるに至つた王朝時代以後、幕府が東國に設立されるやうになつて、特にこの感を深くする。