

地理資料にあらわれた古代駅路

中 村 太 一

はじめに

本稿で筆者に与えられた課題は、これまでに歴史地理学が用いてきた古代駅路復原の方法をまとめ、本号のテーマとなる道路遺跡の調査に資することである。したがって、本稿の内容は必ずしも目新しいものではなく、むしろ先達が開発してきた方法を、手際よく解説するという形をとる。同時にその内容は、最近刊行された拙著¹⁾と多く重複したものであることも、お断りしておきたい。

また、以上の内容に加えて、古代道路の復原的研究を手がけてきた者として、道路遺跡を対象とした考古学による調査・研究の将来に関して、幾ばくかの要望を述べさせていただくことにする。

地理資料に見える道路痕跡

1 地名

駅家・駅路の復原に用いられる一般地名としては、駅家関係では、「ウマヤ・マヤ（馬屋・厩など）」、「マゴメ（馬込・馬籠・間米・真米・孫女など）」などが、道路関係では、「大道」「ツクリミチ（作道・造道）」「クルマジ（車路・車地）」「立石」などがある²⁾。この他に、駅家名に関する地名や、「センドウ（山道・仙道）」（東山道）、「太政官道」（今治平野）、「勅使道」（中津平野）など、個別的な地名も用いられる。ただし、地名には幾つかの問題点があり、利用には注意を要する。

第一に、史料で確認できない限り、その地名がいつの時代まで遡るか分からない。時期を特定する事が難しいという問題点は、地理資料一般に該当する条件といえるが、特に地名の場合は、変化が容易に起こり得るため特に注意を要する。場合によっては、古代地名をもとに、近代に新しく付けた地名も存在する。

また、地名の変化は、その地名が意味する範囲の拡大・縮小や、移動を伴うケースが想定される。したがって、駅家名に関係する小字地名などが存在するからといって、その位置に駅家

が所在したとは言い切れない。例えば武蔵国豊嶋駅の場合、旧豊嶋郡域の各地に残っている「トシマ」地名を材料に議論が行われているが、この場合、二重の意味で間違いをおかしている。一つには、現在残っている各「トシマ」地名は、例えば「豊島区」のように、豊嶋郡の「トシマ」が点々と残存した可能性が高い。つまり、現在残っている「トシマ」地名が、豊嶋駅に由来するとは必ずしも言えない。また豊嶋駅は、「豊嶋郡に設置された駅家」という意味で名付けられたと考えられる。したがって、地名という点からは、豊嶋駅が豊嶋郡内に位置していたという以上のことは判断できないのである³⁾。

第二の問題は、一般名詞の地名が、古代の駅家・駅路にちなんだものだけとは限らない点である。例えば「大道」の場合、中世以降の道路などを指すことも多い。「ウマヤ」「マゴメ」「立石」なども一般名詞であり、古代の駅家・駅路に由来するものだけとは言い切れない。

このように地名は問題点が多いので、一つの地名だけで駅家や駅路が所在した根拠とするのは難しい。他の調査方法と併用して材料の一つにするか、複数の関係地名が集中的に分布する状況を検出するなど、慎重に取り上げることが望ましいと思われる。

2 地図 旧道・地割

日本古代の駅路は非常に直線的である。このことから、現地表面に残る直線的な旧道や地割を探すことで、駅路の路線を具体的に追求することもできる。

図1～3は、足利健亮氏が復原した近江国の東山道駅路である⁴⁾。図1の上部方向に進むと美濃国方面、下がっていくと図2・3を経て都城に向かう。

図1の中央を直線的な旧街道 中山道が通っている(c d 区間)。犬上川以西の中山道は緩やかに湾曲しているが、c dを延長すると、e aの中山道直線区間に再び合致する。このような場合、古代東山道駅路は、d e間を直線的に通るものであったと推測される。なお、この推定部分に当たる尼子西遺跡の調査成果については後述する。

図1のc d・e a区間の直線ラインを延長すると、中山道の直線区間が、図2のb地点まで断続的にのってくる。途中四力所の湾曲・蛇行区間が存在するが、結局、同一の直線ラインに戻ってくるということが繰り返される。

図2のb地点からは、方位を西よりに変えて、丘陵と丘陵の間を抜けて蒲生郡に向かう。この丘陵部付近に位置する「清水鼻」集落は、清水駅家の比定地である。図3では、b j、q r、s tの三つの中山道直線区間が、やはり同一のライン上にのってくる。ここでも、点線で示したような直線的な東山道駅路がかつて存在したと推定できる。

このような直線痕跡は、旧道だけではなく、直線的な地割 土地区画の連なりという形で発見されることがある。特に、直線旧道と直線旧道の間を、まるで点線をつないでいるように、

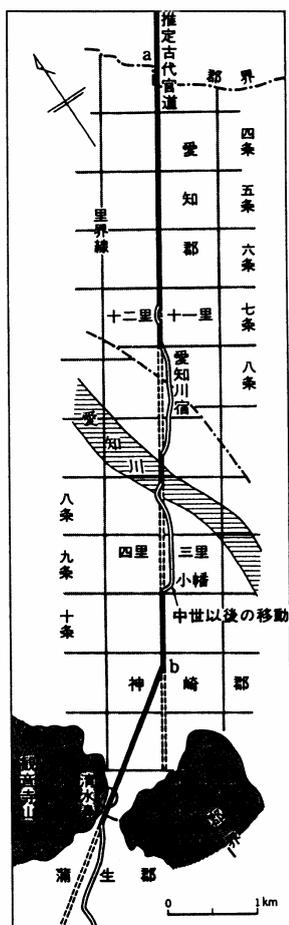


図1 近江国愛知郡・神崎郡の東山道駅路

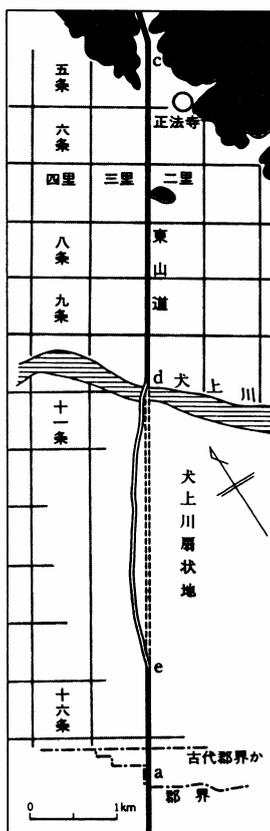


図2 近江国犬上郡の東山道駅路

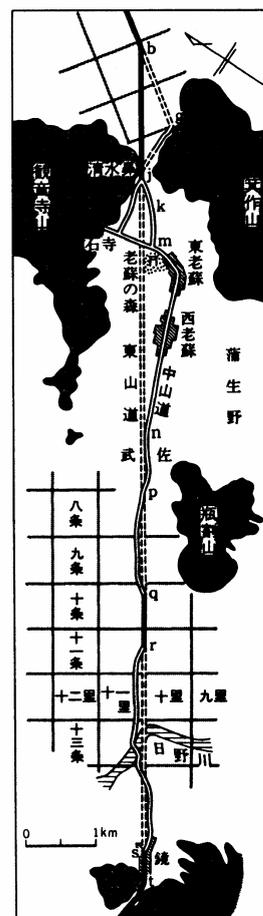


図3 近江国蒲生郡の東山道駅路

(足利健亮『日本古代地理研究』大明堂より転載)

現地表面に地割が検出されることが多い。また、単なる土地区画のラインだけでなく、10~20 m幅の細長い土地区画が見出されるケースもある。このような場合は、古代道路の敷地が現在の土地区画に反映しており、道路幅をも推定する材料になる。

3 地図 行政境界線

古代の主要道路は、しばしば国郡郷の境界線として利用される。これは、計画道路が大地に刻まれた明瞭なラインを形成しており、境界線に活用しやすかったためと考えられる。このことから逆に、現在の直線的な行政境界線を探し、古代道路の路線を復原・想定する方法がある。

図4は、肥前・筑後国境と西海道駅路との関係を示したものである。大宰府から南下する駅路は、基肆駅家で肥前方面への駅路と、筑後・肥後方面に向かう駅路に分岐する。そして、肥後方面への路線のうち高原川付近から宝満川以南までの区間が、現在の佐賀県基山町・鳥栖市

と福岡県小郡市の県境となっている。この県境は、古代以来の肥前と筑後の国境になる。この路線は、幅15m前後の帯状の窪地（A・B地点）や、幅22m程度の堤防状地割（C地点）が見出され、駅路の痕跡である可能性が非常に高い⁵⁾。

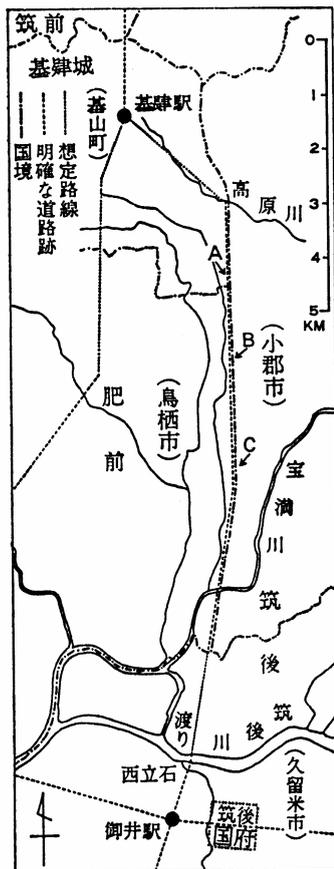


図4 肥前・筑後国境と西海道駅路
(藤岡謙二郎編『講座考古地理学 第五巻』学生社より転載)

図5は、東山道武蔵路の痕跡が認められる地形図で、非常に珍しい事例である⁶⁾。駅路路線の痕跡は、図5のA B、D E F、G Hの現在道によく残っている。また、B C Dの道路も、緩やかに蛇行しているが、古代からの道路が若干変化したもののみなされる。なかでもE Fの区間では、道路の西側（左側）を、道路に並行する細長い地割が現存し（矢印）、この地割から現在道までが、かつての道路幅と推測される。境界線に関わる珍しい事例は、C Dの矢印の部分である。ここでは、狭山市域に、所沢市域が細長く入り込んでいる。この細長い部分が、かつての道路敷と考えられている。

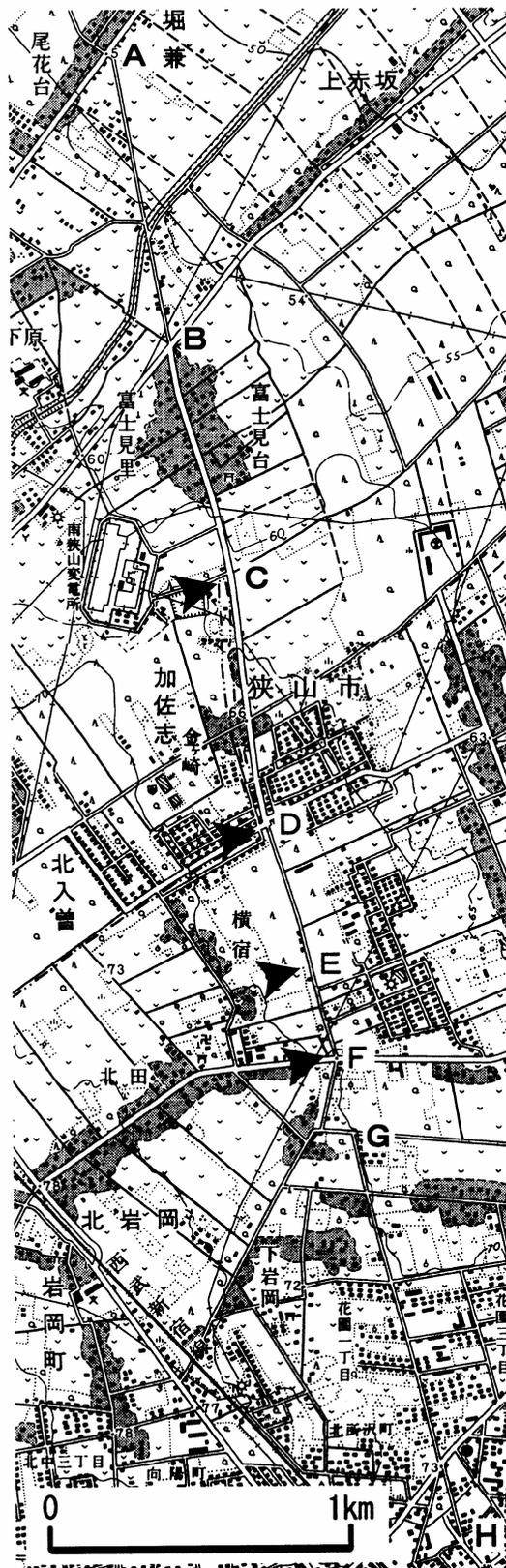


図5 東山道武蔵路の痕跡
(国土地理院発行2万5千分の1地形図「川越南部」「所沢」の一部を使用)

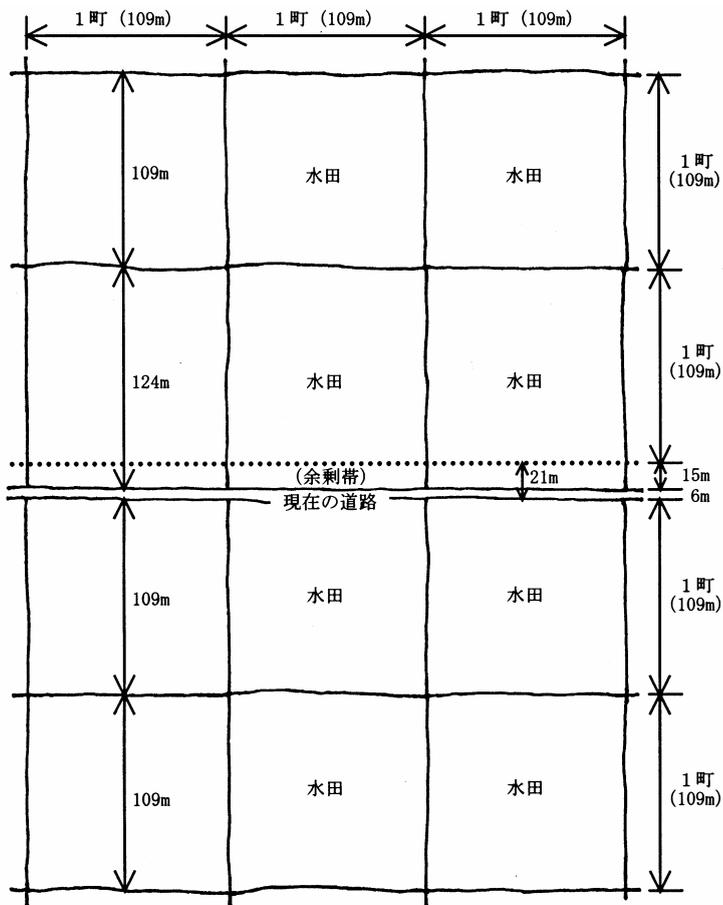


図6 「条里余剩帯」模式図

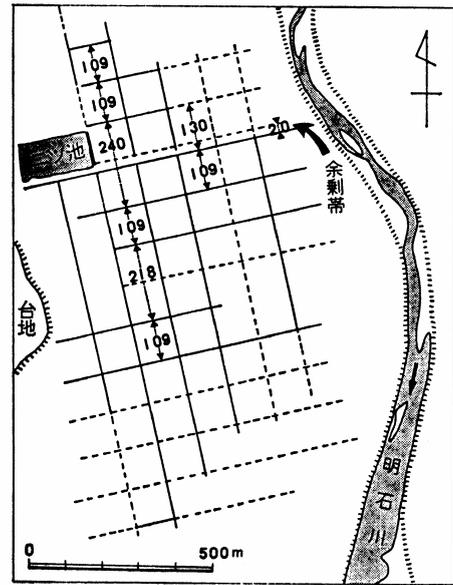


図7 明石川左岸の条里余剩帯
(藤岡謙二郎編『講座考古地理学
第五巻』学生社より転載)

4 地図 条里余剩帯

条里地割の中で10~20メートル程度の余剩部分が帯状に検出されることがある。その原因として、余剩部分がもともと古代道路の敷地で、後に耕地に編入されたと考えられるケースが多い。この帯状に検出される条里地割の余剩部分を、「条里余剩帯」と呼ぶ。

図6は、この条里余剩帯の模式図である。これは、約109mの条里地割が分布している地域の中で、縦の長さだけが124mになる地割列(上から2段目の列)が存在するケースを想定した例である。この場合、余剩帯の幅15mと、現在道の幅6mを合わせた、21mの帯状の土地が、かつての道路敷地だったということになる。

図7はその実例で、兵庫県明石市に分布する条里地割とその余剩帯を示したものである⁷⁾。『延喜式』には明石駅が記載されており、現在の明石市付近を東西に通過する山陽道駅路があった。また、この余剩帯の西側への延長線上には、直線的な旧道が断続的に続いており、一連のラインが古代道路の路線であったことを確認できる。これらの点から、この明石川左岸の条里余剩帯が、かつての道路の敷地を反映したものであると推定することができる。

条里余剰帯を検出できた場合、道路の路線だけでなく、その敷地の幅も計測できる。また、条里余剰帯があるということは、先に道路が存在し、その敷地の端から一町ずつ地割を造っていったということになる。つまり、その地域の条里地割は、計画道路を基準線にして造成したということも指摘できる。

5 空中写真

空中写真の利点は、地上の様子をあるがままに観察できる点にある。アナログ地図の場合は、精細なものでも、記号化・簡略化・誇張・省略・移動といった編集作業の結果が入り込むからである。

古代道路の研究では、地図からは省略されてしまう微細な地理情報を拾うことができる点で、威力を発揮する。地図には載っていないが、空中写真には道路や地割が写っているというケースである。古代道路の痕跡は、連続する帯状地割や直線地割、森林における樹梢の直線的な落込みとして、空中写真に見出される。

図8の道路痕跡は、西海道豊前路の一部で、福岡県豊津町下原を北西から南東方向に走っている。この二本のラインの間の幅は、15～20mである。特に右下の丘陵部では、切り通しを作ったまで一直線に通している。この地割のほとんどは、2万5千分の一地形図に描かれていない。



図8 空中写真に写った福岡県豊津町の駅路痕跡（国土地理院撮影KU-62-9-C4-15の一部）

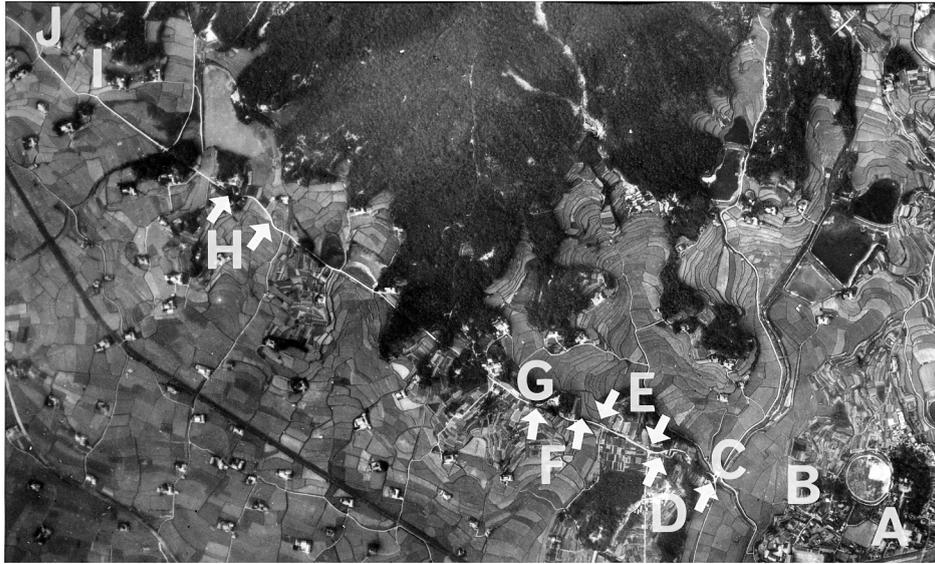


図9 空中写真にみる東広島市の直線道路痕跡（米軍撮影R517-5,47の一部）

図9は、1947年に米軍が広島県東広島市付近を撮影した空中写真の一部である。道路痕跡は、A地点から始まる。A B、B C、D区間、E区間の現在道及び地割が一直線に連続する。このうち、A BおよびD・E区間は丘陵部、B Cは水田が広がる低地で、したがって両者の間には高低差がある。高低差がある地域で自然にできる道路は、ふつう緩やかに蛇行するが、この道路は一直線に通っている。また、D区間では細長い林が想定路線に乗る形で存在する。E区間でも、現在道の北側に一定の幅を持つ地割が連続している。

A E区間とG I区間の想定路線は、微妙に食い違い、方位も若干異なる。しかし、空中写真をよく観察すると、この両者の食い違いを連結するような地割（F区間）が認められる。そして、G地点からは、ほぼ一直線にI地点に現在道が伸びている。途中H区間で現在道は北東側に湾曲するが、この区間を結ぶ地割が見えるので、直線に通っていたとして良い。H区間北西端の丘陵部が木綿駅の推定地である。I Jは南西側に湾曲するが、G Iの延長がほぼJ地点に至るので、ここも本来は真っ直ぐつながっていたと思われる。そして、G I区間で注目されるのは、山地から伸びる尾根や丘陵が何カ所も存在するにも関わらず、一直線に道路が走っていることである。

6 フィールドワーク

フィールドワークで目をつけるポイントは、切り通し状地形、盛土・築堤状地形、道路に沿った細長い地割（空き地・耕地・池・住宅列・駐車場 e t c）などである。これらの地形が想

定路線に沿って見つければ、古代道路復原の有力な根拠となる。

図10・11は、前節で取り上げた、広島県東広島市の道路痕跡の現況である。図9でいえば、E区間の一部に当たる。図10は、東から西に向けて撮影したもので、幅4 m程の現在道の北側に、幅約5 mの細長い空き地が残っている。しかも空き地の北側は一段高くなっており、切り通しだったことも推測される。図11は、この空き地を反対方向から撮影したもので、この空き地の幅にあわせた小屋が建てられている様子が分かる。

図12～14は、周防国の山陽道駅路で、山口県徳山市と新南陽市の境界線が想定路線に沿って走っている場所である。図12は東から西に撮影したもので、現在道の南側が雑草が生い茂る空き地になっている。図13では、やはり道路の南側が細長い池になっている。池の先に見える民家が、池と同じ幅の敷地に建っていることも注目される。図14は、西から東に撮影したもので、やはり現在道の南側が駐車場になっている。図12～14の地割は、一連の現在道の



図10 東広島市の道路痕跡



図11 東広島市の道路痕跡



図12 徳山市・新南陽市境界線上の道路痕跡



図13 徳山市・新南陽市境界線上の道路痕跡



図14 徳山市・新南陽市境界線上の道路痕跡

南側に点々と残り、現在道と合わせた幅は約10mと一定している。しかも、徳山市と新南陽市の境界線は、現在道の上ではなく、これらの細長い地割の南縁に沿って走っている。図14でいえば、駐車場までが新南陽市で、その南側の民家からが徳山市になる。これらの点から、現在道と空き地・池・駐車場を合わせた土地の幅が、古代道路の敷地だった可能性が高い。

考古学による検証結果

1 古代駅路の遺跡が検出された例 - 滋賀県尼子西遺跡 -

次に、地理的な資料と方法によって指摘された古代駅路に関する、考古学の検証例を見ていきたい。まずは、指摘通りに道路遺構が出土したケースである。このような事例は、木下良氏が指摘した筑後や肥前の駅路など各地で見出されるが、ここでは歴史地理学による駅路研究発祥の地でもある、近江国の東山道駅路を取り上げる。

滋賀県甲良町の尼子西遺跡（図1）は、近世中山道が曲がっている部分で、直線的な古代道路が想定されるライン上に位置する。図15は、この尼子西遺跡付近の地形図である。中山道が北西側に膨らんでおり、その間を直線で結ぶことができるのが分かる。

図16は、尼子西遺跡周辺の地割を示したものである。出土した道路側溝を前後に延長すると、北西側側溝想定ライン上に位置するA B、C D、E Fと、南東側側溝ライン上のG H、I J、K Lという地割が観察できる。

図17は、この尼子西遺跡で出土した主要遺構の配置である。確認できた道路遺構は、総延長が318mで、道路幅が11～12mある。

また、道路側溝は一度改修を受け

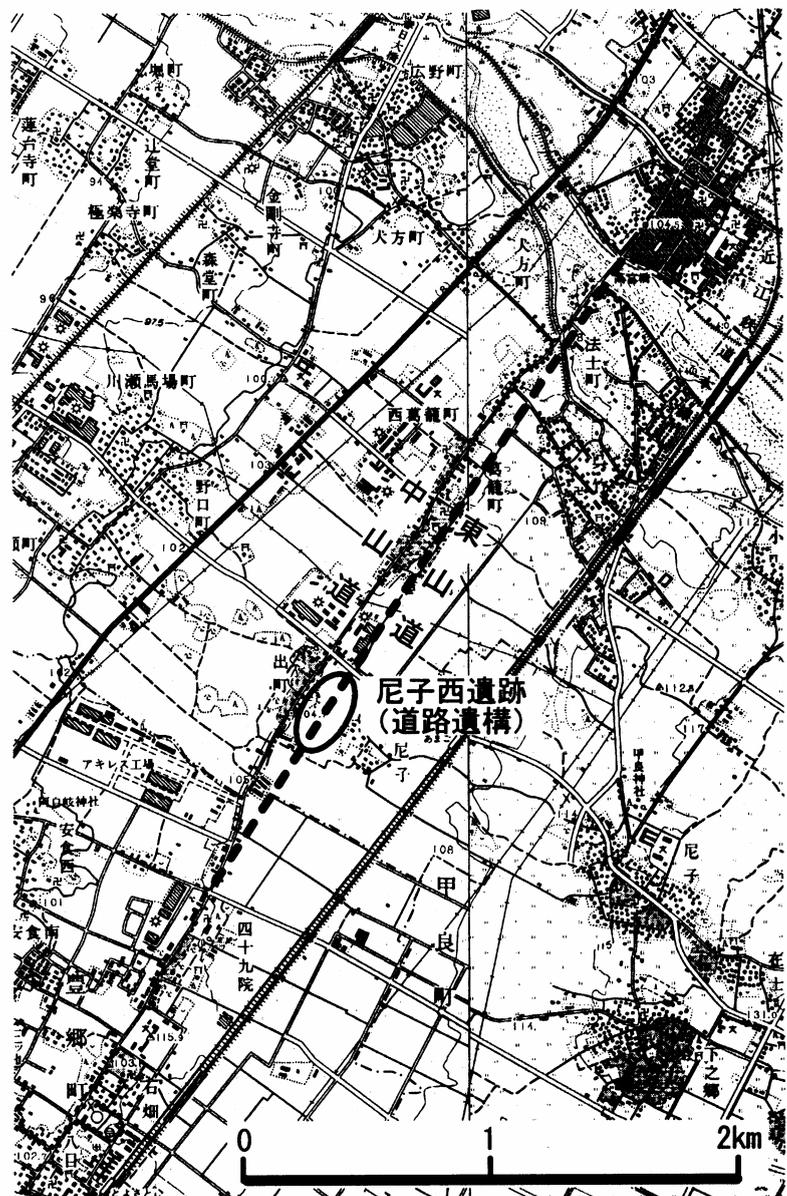


図15 尼子西遺跡付近の東山道駅路
(2万5千分の1地形図「高宮」「能登川」の一部を使用)



図16 尼子西遺跡周辺の地割

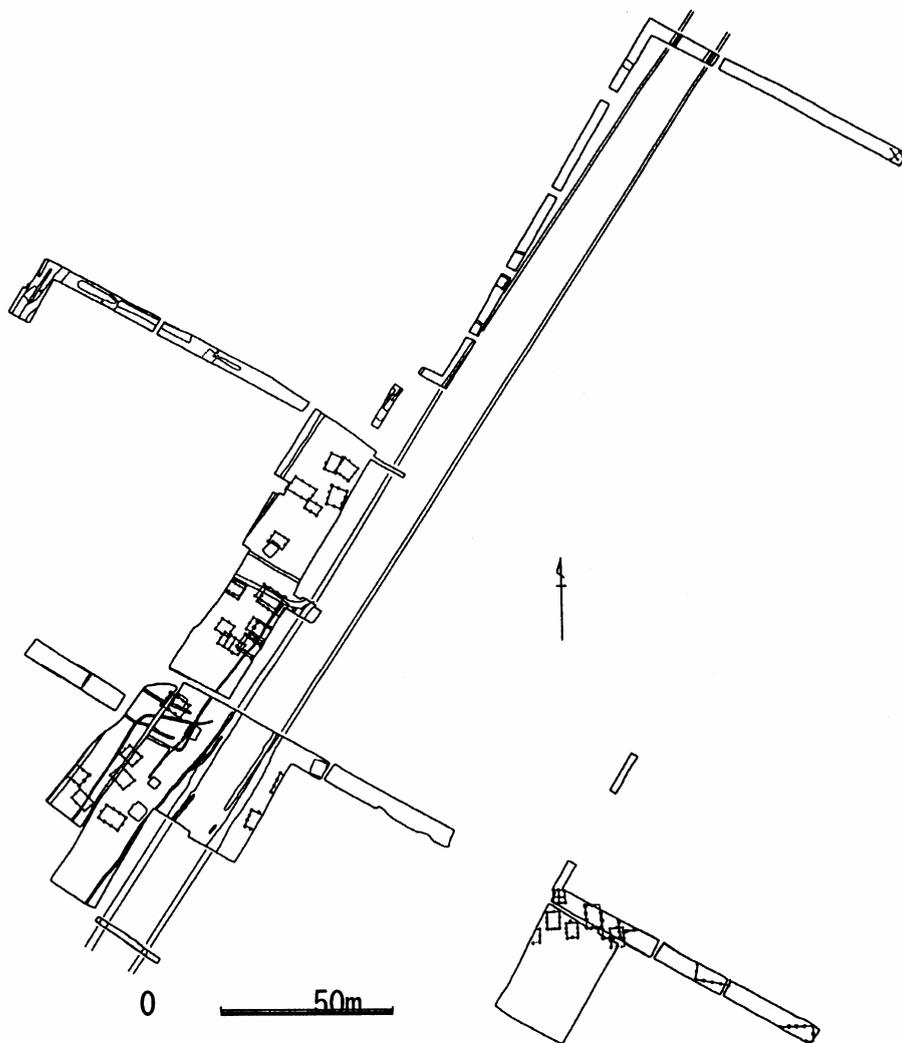


図17 尼子西遺跡の主要遺構

(滋賀県教育委員会・(財)滋賀県文化財保護協会『尼子西遺跡2-犬上郡甲良町尼子出屋敷-』より転載)

ている。造営時期ははっきりとしないが、道路と同じ方位をとる建物の存在から、8世紀前半代には、この道路が存在したと推定される。

このように想定通りに出土した発掘事例から、地理資料を使った古代駅路の路線と幅員の復原には、一定の妥当性が存在するということができよう。

2 古代駅路の遺跡が検出されなかった例 - 群馬県安中市の発掘事例 -

上野国野後駅家付近の東山道駅路について木下良氏は、近世中山道の北側に、全長700mにわたる10～15m幅の道路状痕跡を指摘した⁷⁾(図18)。現在は約2mの小道として残っているほか、空中写真等で幅約12mの帯状の畑が確認された。また、この痕跡に沿って布目瓦・土師器・須恵器などの散布が認められ、「上野尻」・「下野尻」という大字地名とあいまって、野後駅家の適地と考えた。

しかし近年、この想定ラインを意識した発掘調査(図18 A・Bの2地点3トレンチ)が行われたが、1本の溝状遺構が検出されたのみであり、道路遺跡であることを示す遺構は出土しなかった。筆者も現地を見学したが、何らかの水路であろうとの印象を受けた。

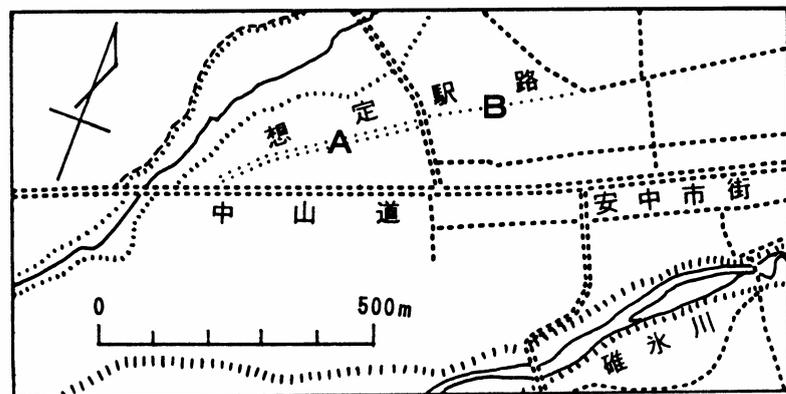


図18 群馬県安中市の駅路想定路線
(木下良「上野・下野両国と武蔵国における古代東山道駅伝路の再検討」『栃木史学』4号、所収図に一部加筆。)

この検証例は、地理資料による駅路復原が、100%の確度を持つというわけにはいかないことを示している。したがって地理資料による復原駅路は、基本的に仮説であることを再確認しておく必要がある。

ただしこの安中市の遺跡も、水路などである可能性は高く、ライン状を呈する人工構造物であることは間違いない。その意味では、地理資料を活用した遺跡探査が、依然として一定の有効性を持っていることは指摘しておきたい。

むすびにかえて - 考古学への期待 -

最後に、今大会の議論の題材として、また、考古学の専門家ではないが、古代道路を研究対象としてきた者として、考古学へ期待したいことを述べてまとめにかえたい。

1 時期判定方法の開発

道路遺跡の時期判定が難しいことが、過去の大会の議論から浮かび上がっている。道路遺構からの遺物出土が少ないこと、特に遺構との関連を押さえられる遺物が少ないことが主因と理解される。

しかし、建物跡など対する研究方法をそのまま持ち込んだ結果、時期判定に疑問を残しているケースが、やや見受けられるようにも思われる。道路遺跡の場合、遺物の残存が偶然に左右される可能性があること、道路は補修を受けている場合が多く、遺物がストレートに道路構築の時期を示さない可能性があることなどから、今後は道路遺跡に関する独自の、そして全国共通の判定尺度の開発が急務であると考えられる。

また、道路遺跡の時期判定に関する、ある程度普遍的な方法としては、現在も、そして将来的にも考古学が最も期待される分野であると思われる。文献史料には、一部路線の建設時期を示すものはあっても、列島規模の普遍性を有する方法とはなり得ない。歴史地理学は、現地表面の状況からの路線復原という研究の方法上、時期判定に関しては、ほぼ無力である。

したがって、普遍的な時期判定法に関して今後とも期待できるのは、自然科学との連携を含めた広義の考古学であると考えられる。

2 埋蔵文化財包含地域への指定

道路遺跡は遺物を包含することが少ないため、遺物散布を基準として指定されることが多い埋蔵文化財指定地域に含まれていないケースが多いと思われる。

一方、歴史地理学による復原路線が100%正しいとは言い切れないものの、かなりの確度で道路遺構ないしライン状を呈する人工建造物の埋蔵が推定できると思われる。また、その事例も蓄積されてきたといえよう。

今回報告したような歴史地理学的方法から推定される遺跡を、今後指定地域に編入し、開発等の際に発掘調査へと結びつけていくことはできないだろうか。

3 道路が検出されなかった場合の報告

今回見たように、歴史地理学が想定していながらも、発掘調査で道路遺構が出土しないケースがあり得る。このような、確認されない遺構は報告されないし、注目されない。また、発掘調査報告書は、出土したものを記載するのが趣旨であって、出土しなかったことを記録する義務はないと思われる。

しかし、そこに道路が通っていなかったという情報も、周辺の道路復原にあたって、重要なデータとなりうる。また、想定ライン上で検出できなかった原因を考えることによって、歴史

地理学による道路復原方法も磨かれていくと思われる。

したがって、歴史地理学的方法で想定された地点で道路が検出されなかった場合、容赦なく、その結果を突きつけていただきたいと思います。

4 報告書に記載するデータについて

道路遺跡が出土した場合に記載されるデータは、報告書によって濃淡があるように感じられる。また、報告書の記載内容を読みとることに關しては、我々門外漢も勉強すべき事だとは思いますが、やはり難しいと感じてしまう。筆者自身も、ある程度は読み取れているのではないかと思うが、専門家ではないことからくる自信のなさ、確信を持ちきれないという不安を拭い去ることができない。

このことから、必ず記載するデータとその記載形式をある程度決めて、報告書に一覧形式で掲載していただくと、門外漢でもより利用しやすくなるのではないかと思われる。

以上、極めて雑駁な文章となり、最後は無い物ねだりに終始した観もあるが、今後の道路遺跡に対する調査・研究方法の深化に期待しつつ、とりあえず筆をおくことにしたい。

註

- 1) 中村太一『日本の古代道路を探す - 律令国家のアウトバーン』平凡社新書、2000年。
- 2) 木下良「近年における古代道研究の成果と課題」『人文地理』40 - 4、1988年。
- 3) 中村太一「武蔵国豊嶋郡における古代駅路の歴史地理学的考察」『北区史研究』1、1992年。
- 4) 足利健亮『日本古代地理研究』大明堂、1985年。
- 5) 木下良「古代日本の交通路」(藤岡謙二郎編『講座考古地理学』第5巻(生産と流通)、学生社) 1989年。
- 6) 木下良「上野・下野両国と武蔵国における古代東山道駅伝路の再検討」『栃木史学』4、1990年。
- 7) 前掲註5)