

山陽道美作支路の復原的研究

中村 太一

I. はじめに

II. 播磨国内の美作支路

- (1) 播磨国府付近の大宰府道について
- (2) 大宰府道との分岐地点について
- (3) 草上駅一佐用郡家
- (4) 播磨・美作国境

III. 美作国内の美作支路

- (1) 英多郡家一橋原廃寺
- (2) 橋原廃寺一勝田郡家
- (3) 勝田郡家一美作国分寺
- (4) 美作国分寺一美作国府

IV. おわりに

I. はじめに

日本の古代駅路については、歴史地理学的方法により1970年代以降全国各地で具体的に路線が想定され、その一部は発掘調査で確認されるに至っている。その結果、駅路を主体とする古代官道は、直線的路線をとる計画道であったことが明らかになってきた。本稿はこれらの例にならい、播磨国府付近で山陽道本道（大宰府道）から分岐して美作国府へ至ったと考えられる²⁾山陽道美作支路の復原を試みる。

美作国は和銅6（713）年に備前国より英多・勝田・苫田・久米・真嶋の6郡を割いて設置された。その後、貞観5（863）年には苫田郡を苫東・苫西2郡に分けている³⁾。美作支路については、六国史や『延喜式』をはじめとする文献史料に美作国内の

駅家名の記載が無いため、播磨国内の越部・中川両駅の比定地や大宰府道との分岐地点を除いて、文献的方法からの研究はあまり行なわれていなかった。歴史地理学的方法からの成果としては、武藤直⁴⁾、吉本昌弘⁵⁾、木下良⁶⁾による播磨国内の、中林保⁷⁾、足利健亮⁸⁾による美作国内の報告があり、所々に直線道痕跡の存在が指摘されている。また、発掘調査によって古代道が検出されている地点も存在する。

美作支路には、前述したような『延喜式』に美作国内の駅家の記載がないことの他に、大宰府道に対して支路にあたり路線地域のほとんどを山間部が占めるという、従来計画的な古代道が想定されてきた地域とは異なる条件をもつ。また、大宰府道は蕃客に備えて整備されたと考えられる⁹⁾路線であるが、美作支路はこのような観点からの整備が不要であったという点で、山陽道のなかでも特異な路線であったともいえる。この美作支路の復原を試みることで、このような条件を有する地域における古代官道の状態を考察する、一つの事例になりうるものとする。

なお、美作支路は播磨国佐用郡内まで因幡国府に通じる陰陽連絡路と路線を共有しているが、特に両者を分けて考える必要のない場合は、「美作支路」の名称をもって代表させた。また、この陰陽連絡路については「因幡路」という呼称を使用した。

II. 播磨国内の美作支路

(1) 播磨国府付近の大宰府道について

大宰府道と美作支路との分岐地点については、大

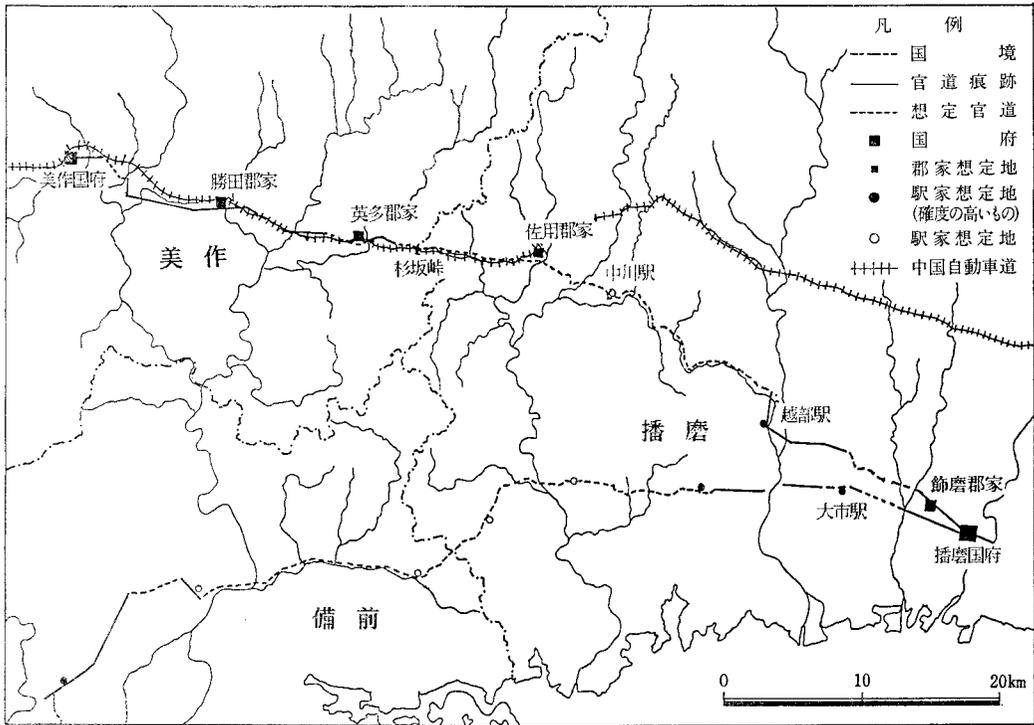


図1 美作支路駅家・官道想定全体図

市駅説¹⁰⁾と草上駅説¹¹⁾とがある。しかし、後述するように播磨国府から大市駅までの大宰府道のコースには変遷が考えられ、美作支路あるいは因幡路の竣工時期によっては、分岐地点も若干違ってくることになる。このため、播磨国府付近の大宰府道の路線について検討する必要がある。

まず播磨国府については、姫路城の東側地域において条里制地割と同方位の想定府城が、米倉二郎¹²⁾、谷岡武雄¹³⁾、藤岡謙二郎¹⁴⁾によって提案されている。しかし、これらの説に対しては駅路との関係が捉え難いこと¹⁵⁾、市川の旧流路がこれらの想定府城内を通過すること¹⁶⁾が指摘されており、疑問が残る。

これらに対して姫路城の南側に位置する本町遺跡において、8世紀第2四半期から10世紀初頭までの官衙状遺構が検出されている¹⁷⁾が、この遺構について山中敏史は、播磨国庁跡である蓋然性が高く、草

上駅または飾磨郡家が併置された可能性もあると指摘している¹⁸⁾。筆者も、山中の指摘のように遺構の規模が既調査区から南東・南西に2町～2町半ほどの広がりをもつ可能性があること¹⁹⁾、後述のような山陽道駅路や前後の駅との関係など²⁰⁾から、国府と草上駅が共にこの地域に設定されたものとする。

また、この姫路城の南側の地域において木下はかつて、ほぼ南北方位をとる方8町の府郭を想定し、市川兩岸の想定大宰府道の南北2町のズレが府郭の南北中軸線によって解消されるとした²¹⁾。しかし、木下は先年これを撤回し、播磨国府においては府郭は設けられなかった可能性が高いとしている²²⁾。

この播磨国府以西においては現在、A. 書写(図2のA1—A2)、B. 飾西(B1—B2)、C. 今宿(C1—C2)の3地域に条里の余剰帯が検出されている²³⁾。条里の余剰帯の検出は古代計画道の路

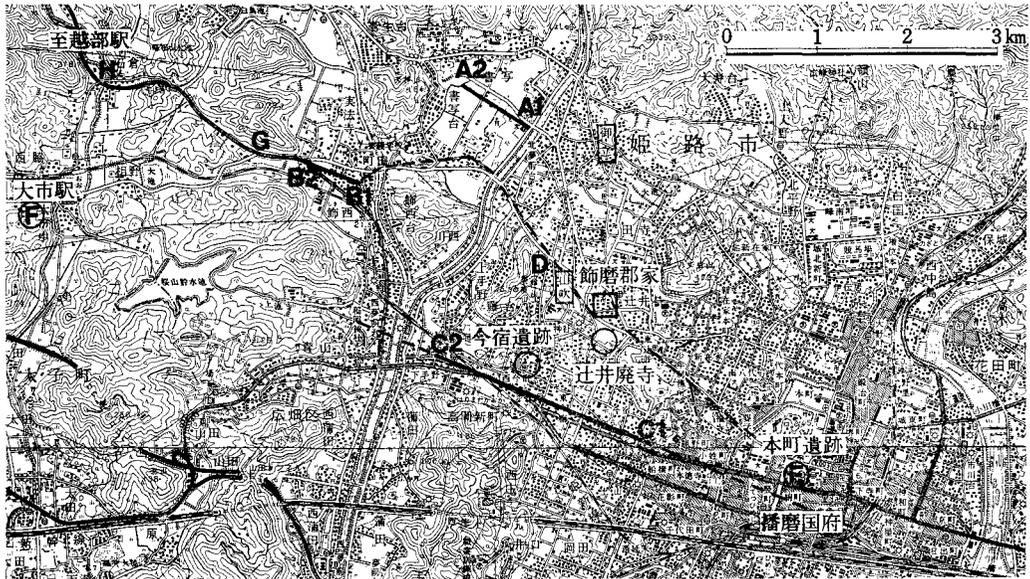


図2 播磨国府付近の官道想定図
 (国土地理院発行5万分の1地形図「龍野」「姫路」の一部を使用)

線想定に有効な方法の一つといえる²⁴⁾。しかし、この三者のうちAの余剰帯は菅生台の鞍部を指向している点で道路址である可能性はあるが、A2地点以西の連続性²⁵⁾や、次節で述べるような存続時期の点で疑問が残るため、駅路址との比定は困難であると思われる。このため本稿では、B及びCの余剰帯を道路敷とする官道の想定と、その性格の検討を試みたい。

Bの余剰帯を通る官道としては、①播磨国府—D付近—B1—B2—G—Hと連続する美作支路が吉本によって想定されている²⁶⁾。しかし、②Gから大市駅(F)に向かう大宰府道にも想定しうると考えられる。

また、Cの余剰帯を通る官道としては、③播磨国府からC1—C2を通過、桜峠を越えて大市駅に至る大宰府道と考えられている²⁷⁾。

これら①、②、③の各コースの関係について結論から述べると、当初において大宰府道は②のコースに建設され、後に③のコースに移転したが、美作支

路はBの余剰帯を通る①のコースに存続したと考える。このうち、美作支路に関しては次節に譲り、本節では大宰府道の変遷を検討する。

第1に、草上駅の位置である。武藤は、『風土記』に巨智里草上村、『和名抄』に草上郷がみえることから駅家もその里(郷)域内に求められるべきこと、その遺称地名として小字草上寺(D)が目ざれること、古瓦出土地として辻井廃寺、今宿遺跡があるが前者は明らかに寺院址であり、後者は伊和里に属するうえ国分寺系列瓦を出土しないことを指摘し、草上駅を今宿から山吹付近とした井上通泰の見解を支持している²⁸⁾。武藤の指摘や、草上村と同じく巨智里に属する大立丘の遺称とされる大字御立との近接関係から、小字草上寺を含む大字山吹付近に草上駅を比定できると考える。この地域には古瓦出土地が無いが、草上駅が本町遺跡に移転し、その後駅館の瓦葺が進められた可能性が指摘されている²⁹⁾。国庁近接地への駅家の移転と、移転後も旧駅名を使用した例としては、出雲国の黒田駅がある³⁰⁾。

草上駅移転の理由としては、国府の整備と、②コースから③コースへの大宰府道の路線の変化が考えられる。また、賀古駅と草上駅の間に位置したと考えられる³¹⁾佐突駅が、廃止一再建一廃止という複雑な過程を経た要因として、草上駅の移転により佐突駅—草上駅間の距離が接近したことが考えられよう。

第2に、③のコースをとる大宰府道が8世紀第2四半期頃に設定された可能性が考えられるためである。存続時期が8世紀第2四半期と考えられる³²⁾本町遺跡Ⅰ期遺構は、飾磨郡条里地割とほぼ同方位をとることから条里との相関関係が考えられるが、Cラインや市川東岸の余剰帯の存在から、飾磨郡条里地割は③コースの大宰府道を基準に施行されたこと³³⁾は明らかである。また山中は、同遺構が条里地割の規制を受けたとは考え難いことを指摘している³⁴⁾。おそらくⅠ期遺構は、③コースの大宰府道を基準に設定されたのであろう。

このように考えると、③コースは本町遺跡Ⅰ期遺構の創建時期には存在したことになる。しかし、前述のように草上駅移転の事情に大宰府道路線の変化があるとすれば、③コースと隔たった山吹付近に位置する旧草上駅を永らく放置したとは考え難い。③コースの設定は、本町遺跡Ⅰ期遺構の創建と同時期か、若干先行するものと考えられる。

以上のように、③コースが8世紀第2四半期頃に施行されたと考えた場合、それ以前のコースとして②のコースが有力と考えられる。8世紀初めにおける駅路の存在については、埼玉県所沢市の「東の上遺跡」で検出された幅12mの道路状遺構が、少なくとも8世紀初めには遡るとみられること³⁵⁾が参考になる。駅路の施行時期には地域差があると思われる³⁶⁾が、東山道武蔵路と考えられる東の上遺跡の道路状遺構よりも、大路であり畿内近国の播磨国の大宰府道の施行が遅れたとは考えられない。播磨国の大宰府道も、8世紀初めには既に存在したと考えねばならないであろう。

8世紀初め頃の大宰府道として②のコースを考慮する理由として、当初の草上駅の位置とともに、吉本によって想定された飾磨郡家³⁷⁾の位置があげられる(図2)。吉本の想定については発掘調査等による確認が必要となろうが、辻井廃寺との近接関係からも蓋然性が高いものとする。一般に諸地域の郡家は7世紀末～8世紀初めに創建されたものが多い³⁸⁾。飾磨郡家の場合もこの時期まで遡ると考えるならば、②コースの大宰府道もしくは②コースとほぼ同コースをとる計画道施行以前の道路との関係で、同所に設定されたものと思われる。

②コースは、G—F間の連絡性の点でも不自然さはなく、桜山を避けて飾磨郡と揖保郡を結ぶ通路としては最短のコースである。計画道施行以前から使用された通路であったろうし、③コースが開削されるまでの当初の大宰府道がこのコースをとったことも十分に考えられよう。

以上の検討により、播磨国府—大市駅間の大宰府道は、②のコース(Ⅰ期)から③のコース(Ⅱ期)への変遷があり、また、その時期は本町遺跡の創建期との関係から8世紀第2四半期頃と考えられる。

(2) 大宰府道との分岐地点について

前節のように播磨国府—大市駅間の大宰府道に変遷があったと考えた場合、美作支路と大宰府道との分岐地点については、時期毎に分けて考える必要がある。

まずⅠ期大宰府道との分岐であるが、大市駅に至る以前のG地点で分岐しHを指向した場合と、大市駅(F)で分岐しHに向かった場合とが考えられる(図2)。いずれのケースであったかは確証が得られておらず、また、この時期に計画的な美作支路あるいは因幡路が施行されていたかも確認されていないので、今後の課題としたい。

Ⅱ期大宰府道との分岐は、播磨国府付近で分岐し前節で述べた①のコースをとった場合と、大市駅ま

でⅡ期大宰府道をとり同駅で分岐した場合とが考えられる。結論としては前者であったと考えるが、その論拠としてはBの条里の余剰帯の存在がある。Cの余剰帯の存在から、飾磨郡条里地割はⅡ期大宰府道を基準に施行されたと考えられる。これに対しBの余剰帯の存在は、この菅生川西岸地域の条里地割が、Ⅰ期大宰府道、もしくはⅡ期大宰府道と同時期の美作支路を基準に施行されたと考えられる。しかし、平野がひろがり国府・郡家・駅家・寺院が営まれた夢前川以東の地域より、この地域の条里地割の施行が先行したとは考え難い。むしろ、Ⅱ期のコースに大宰府道が移行した後もⅠ期のコースを美作支路が踏襲したため、これを基準に菅生川西岸地域の条里地割が施行され、その結果Bの余剰帯が残ったと考える方が自然であろう。また、前節でふれたAの余剰帯が道路址であると考えれば、やはりⅡ期大宰府道と同時期の、大宰府道や美作支路とは別の計画道、例えば伝路や軍用道路などを想定する必要がある。

以上の検討より、Ⅱ期大宰府道とは播磨国府付近で分岐し、分岐以西の美作支路はG地点までⅠ期大宰府道を踏襲し、Hを經由して越部駅に向かったと

考えられる。この場合、分岐地点は、本町遺跡に比定される移転後の草上駅となろう。

(3) 草上駅—佐用郡家

この区間内には、『延喜式』兵部省式に記載のある越部・中川の2駅が存在したと考えられる。越部駅の候補地としては新宮町馬立³⁹⁾と同町舟渡⁴⁰⁾(図3)が、中川駅では三日月町内⁴¹⁾と南光町徳久付近⁴²⁾が、それぞれ挙がっている。これらのうち、舟渡が中洲状の不安定な土地に位置することから越部駅を新宮町馬立に、中世の宇野氏の存在から千種川流域は『播磨国風土記』の雲濃里にあてべきこと、『風土記』中川里条に「弥加都岐原」がみえること、三日月町末広に嘉慶2(1388)年8月19日の銘を持ち側面に「播磨国中津河」と刻まれている宝篋印塔が存在することから中川駅を三日月町内に比定する武藤直の論拠⁴³⁾が妥当と考えられる。

また、この間の推定駅路沿道の地形は、越部駅の前後にあたる神岡・新宮両町内に広がる平地部を除いて、栗栖川及び志文川流域の狭い谷が続き、この両河川の河道の変遷が谷の平地面全面に及んでおり、駅路細部の復原はできなかった。越部駅周辺の平地

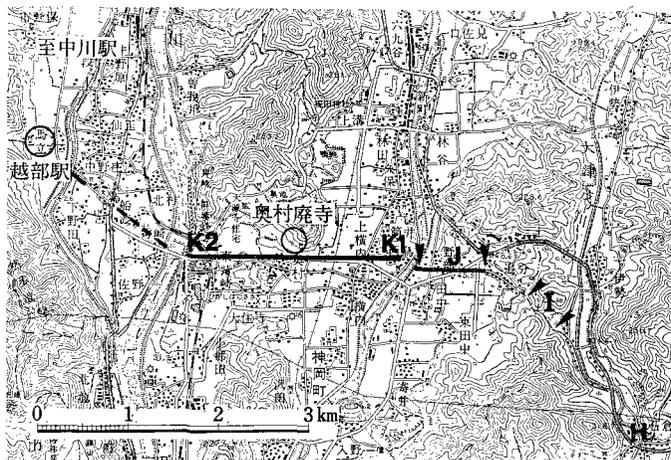


図3 越部駅付近の美作支路想定図
(国土地理院発行5万分の1地形図「龍野」の一部を使用)



写真1 古道跡（I）の切通し景観

部については、吉本によって、J区間およびK1-K2間に条里の余剰帯が検出されている⁴⁴⁾。JとKの南北方向のズレは林田川の渡河によるものという吉本の解釈は妥当なものと考えられ、これらの余剰帯が美作支路の道路敷にあたる蓋然性は高いといえる。

また、美作支路がこの余剰帯部に至る直前の尾根上で、切通し景観（写真1）を含む古道跡が観察された（図3のI区間）。この古道跡については発掘調査が行なわれていないため、当初の施工年代がどの程度まで遡るかは明らかではない。しかし、このコースは図3から判読できるように石倉一追分間の道路としては直線的かつ最短であり、古代官道の性格に合致するものと考えられる。

この古道跡の延長は約400m、最大幅は約5mで、切通し以外の部分では山側に側溝跡がみられる。切通し部分は、延長が約100m、切土部の最大深さが約3mであるが、側溝跡は若干の痕跡を観察するにとどまった。

武藤による報告以後の発掘成果としては、佐用町長尾の佐用郡家想定地に近接する長田・沖田遺跡で古代道跡が検出された⁴⁵⁾ことが注目される。報告書が発行されていないため細部の状況は不明であるが、美作支路あるいは因幡路が佐用郡家付近を經由した可能性は高いと思われる。

因幡路は、因幡国府に向かうため佐用郡家付近で

美作支路と分岐し、志戸坂峠を越え、道俣・莫男両駅を經由して山陰道に連絡したと考えられる⁴⁶⁾。道俣・莫男両駅については9世紀初めに馬疋数の削減が行なわれ⁴⁷⁾、その後の記録がないまま『延喜式』に記載が無いことが知られる。また、承徳3(1099)年に平時範が国司として因幡国府に下向した際に、この因幡路をとったことが『時範記』にみえる⁴⁸⁾。

(4) 播磨・美作国境

美作支路が播磨・美作国境においてとったコースとしては、杉坂峠越えと万能峠越えの2種類が考えられる。

このうち、杉坂峠は峠の標高が万能峠より40mほど高く、また杉坂峠と江見盆地との間で、吉野川川面からの標高差が約90mの峠を再び越えることとなり、縦断的には有利とはいえない。しかし、万能峠越えより約4km距離が短く、中川駅より佐用郡家を経て英多郡家へ至るコースとして直線的かつ最短であり、古代官道の性格によく合致するものと考えられる。

また、享保年間(1716~1736)から宝暦年間(1751~1764)にかけて平野庸脩によって編纂された『播磨鑑』は杉坂峠の説明として、「…往古は官道也。…今ハ佐用の駅より新道ありて作州土居に出る由。」と記しており、慶長年間(1596~1615)に作州森藩によって整備された万能峠を「新道」として意識していたことが分かる。

また、元弘2(1322)年に、隠岐に配流となった後醍醐天皇が杉坂峠を越えて美作に入ったことが『太平記』にみえる⁴⁹⁾のは、古代官道として選定された杉坂峠の方が、当時においても万能峠より整備された状態であったためとも思われる。

III. 美作国内の美作支路

(1) 英多郡家一橋原庵寺

英多郡家は、現英多郡作東町川北に所在する高本

遺跡に比定される⁵²⁾。存続時期は出土遺物等から7世紀中葉～11世紀末と考えられ、和銅6年の美作国設置以前から存在したことがわかる。

この英多郡家の立地する江見盆地から、勝田郡家の立地する勝間田盆地へ至るコースとして、古代官道は檜原廃寺の立地する⁵¹⁾豊国原盆地を通過する直線的で最短のコースをとったと考えられる。元禄年間(1688～1704)に作製された美作国の国絵図『美作土地全図⁵³⁾』から、近世出雲往来も全体的に同じようなコースをとっていたことがわかる。

この英多郡家から勝田郡家までの区間の筆者の想定路線は、図4に示した通りである。本節においては、このうち檜原廃寺までの区間について検討する。

まず江見盆地内では、中林保によって報告されている「大道北」「大道南」の小字地名⁵⁴⁾の存在(L)が注目される。おそらくこの付近より山間部に入り、この低山地中を東西に走る谷部を抜けて、同じく中

林が着目した豊国原盆地東端の「神宿」集落(図4のa)に至っていたと考えられる。現在ほぼ同じコースを中国自動車道が通っているため細部の状況は不明であるが、地形との関係は明治34年3月発行の5万分の1地形図によって窺うことができる。

豊国原盆地内の路線は、b付近から火の神集落(c)まで正東西方向に走り、梶並川渡河後やや北よりに向きを変えるものと想定される。これに対し、近世出雲往来は梶並川東岸地域において大きく南へ回り込んでいるが、空中写真(図5)をみると、整った条里制地割痕がほとんど確認できないこの地域において、東西にのびる直線的な地割痕が認められ(b-c)、この地割痕が梶並川西岸を西北西にのびる現道と、梶並川渡河点で交わることがわかる。

また、檜原廃寺の遺称と思われる「寺地」という小字地名が、想定路線を境にほぼ北側のみにみられることから、檜原廃寺が官道に南面する形で建立さ

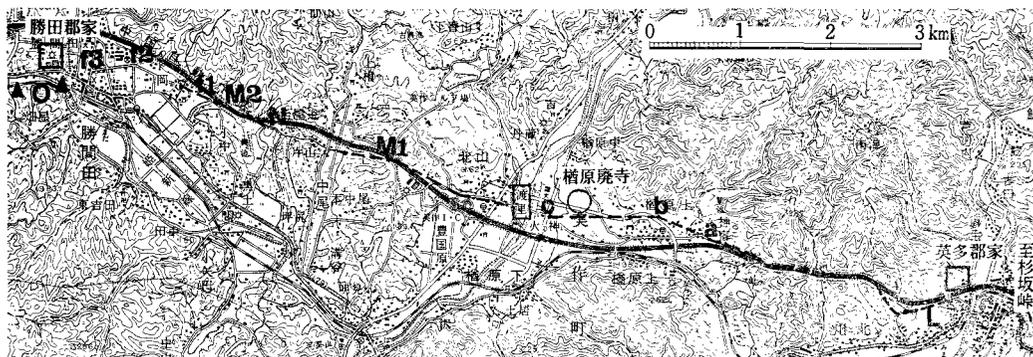


図4 英多郡家—勝田郡家間の美作支路想定図
(国土地理院発行5万分の1地形図「津山東部」の一部を使用)

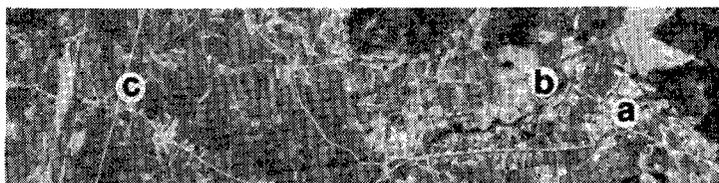


図5 檜原廃寺付近空中写真
(国土地理院発行、1947年米軍撮影空中写真M289-20の一部を使用)

れた様子が窺われる。

(2) 橋原廃寺一勝田郡家

豊国原盆地の梶並川西岸地域において注目されるのは、5万分の1地形図等によって確認できる「渡里」という大字地名である。この「ワタリ」地名は、全国各地で古代駅路の想定路線上の渡河地点でみられ、「日理」として駅名に使用されている例もある⁵⁹⁾。

ここでは全く同じ地点を近世出雲往来が通っているが、滝川・加茂川などにおいても、別コースをとっていた美作支路と近世出雲往来とが共通の地点で渡河する例が認められる。これらの渡河地点は、いずれも前後のコースの連続性からみて大きくは動かないものであり、近世出雲往来が古来の渡河地点を踏襲したとみることができる。全国的な分布状況からみて、この「渡里」地名の場合も古代に遡る可能性が考えられよう。

また、この地域において若干の屈曲をしながらも直線的に連なる形で西北西に走る現道は、古代官道の名残と考えられる。この路線あるいは沿線にあたる、美作町北山内より、それぞれ「河原田大道ハタ」「大道ハタ」「大道ハタ半折」「西ノ岡大道ノ上エ」の小字地名が検出された。

この現在道が走る豊国原盆地と、勝田郡家の間に位置する低山地中の想定路線については、先の低山地中と同様に中国自動車道がほぼ同じコースをとっているため、古代官道固有の景観をみることはでき

なかった。しかし、図4のM1—M2間が大宇界（N地点では美作町と勝央町の町界、また片山地内の一部は小宇界）となっていることや、N地点（図4）において平安期のもととされる古道跡がみられる⁵⁹⁾ことなどが挙げられる。

また、「小中遺跡」（M2）及び「小中古墳群」において、平安期の古道跡を伴う集落址及び古墳群が発掘されている。この両遺跡について『岡山県埋蔵文化財発掘調査報告7』は、図及び写真を載せるのみで、その評価をほとんど行っていない。しかし、これらの古道跡のうち「小中遺跡」で検出された1本は幅3～4mの砂利敷のもので、この古道跡がのびる方向が勝間田盆地に入ってから古代官道跡と想定した地割にはほぼ一致する。これらのことから、「小中遺跡」の古道跡は古代官道の可能性が考えられる。

勝間田盆地における想定路線の論拠としては、f1—f2間、f2—f3間の現道および地割（図4、6）があげられる。f1—f2間に位置する大字岡には「古王子」という小宇地名が分布し、近世出雲往来が南方に回りこんでいることに対して、あるいは「古大路」の転化かとも想像される。また、想定路線の方向が変わるf2地点を通して、大字岡と大字勝間田の境界線が南北方向に走っている。この大字界を境に西側にのみ条里制地割がみられることから、このラインは古代においても意味をもっていたものと考えられる。

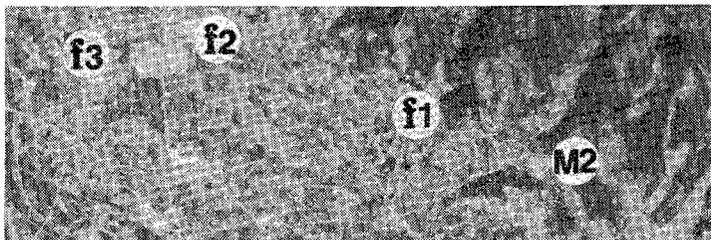


図6 小中遺跡付近空中写真

（国土地理院発行、1947年米軍撮影空中写真M289—22の一部を使用）

滝川兩岸地域では、f 2—f 3間の直線道の延長線上に、勝田郡家の南側近接地のO区間（図4）の西南西に走る現道がほぼ一致する点が注目される。道路痕が残らないf 3付近から現河道までの地域は滝川の氾濫原にあたり、滝川の流路の変化によって、あるいは当時の河道がf 3付近を流れるものであったため道路痕が残らなかったものと思われる。

(3) 勝田郡家—美作国分寺

勝田郡家は、現勝央町勝間田の町並みの西を南流する滝川の西岸に位置する、勝間田遺跡及び平遺跡に比定される⁵⁶⁾。

この勝田郡家から、現津山市国分寺に立地する美作国分寺までの想定路線については図7に示すように、旧国道179号線（近世出雲往来に相当）が若干の屈曲をしながらもほぼ直線的に連なっており、古代官道の特徴の一つである直線的平面線形がみられる。特にP—Q間は約3.5kmの直線部が想定される。Q地点からは丘陵に分け入るため屈曲を余儀なくされているが、この丘陵を越えると国分寺南門の前に出ることになる。

この区間の想定路線については、中林、足利の見解⁵⁷⁾と同様であり、細部はともかく全体的な路線に問題はないと思われる。

(4) 美作国分寺—美作国府

美作国分寺は8世紀中頃の創建で、国分寺式の伽藍配置をもち、その寺域は方2町と推定されている⁵⁸⁾。

この美作国分寺の南門の前を東西に走る現道が古代官道の名残と思われ、これが国分寺域の南西隅に至ったあとのコースとしては、R—S—U（図7）が考えられる。このうちS区間は現道として明瞭に残ると同時に、直線的に連なる小字界が認められる。加茂川右岸一帯については近世の津山城下町になるため、加茂川渡河点からU地点までの路線について細部の特定は難しいが、北側から張り出す丘陵の南端を北西に向かって走っていたと考えられる。

また、この想定路線沿道以外では、T地点の丘陵部で区間長約20m、基底部の幅約3.2m、深さ約1mの切通し景観が観察された。この切通しを官道址と想定すると国分寺を経由する点が注目されるが、

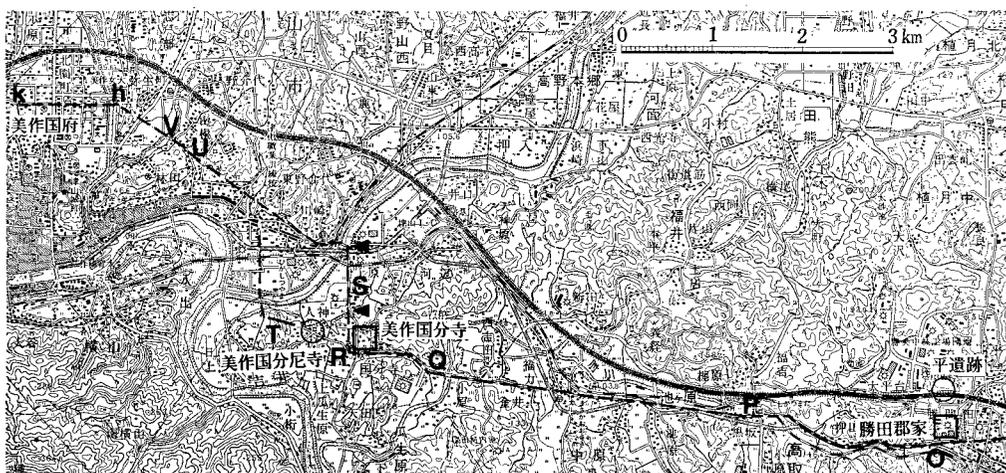


図7 勝田郡家—美作国府間の美作支路想定図
（国土地理院発行5万分の1地形図「津山東部」の一部を使用）

このコースの場合加茂川右岸の、吉井川及び加茂川の氾濫原を南北に通らなければならない(図7)。これに対し、S区間付近は、条里制地割がよく現存する比較的安定した土地である。これらのことから、T地点の切通しを通る路線は考え難い。

加茂川渡河点からの想定路線については、前述したように近世期における津山城周辺の城下町化が著しく、細部の復原は非常に困難といえる。しかし、おそらくU-V間で尾根を越えて北西走し、h地点で真西に方向を変えて美作国府に至っていたと考えられる。これは、中林が路線を想定する⁵⁹⁾吉井川北岸が吉井川の攻撃斜面であり、現在は護岸工事により市街地となっている平地でも、当時は不安定で急峻な地形であったと想像されるためである。

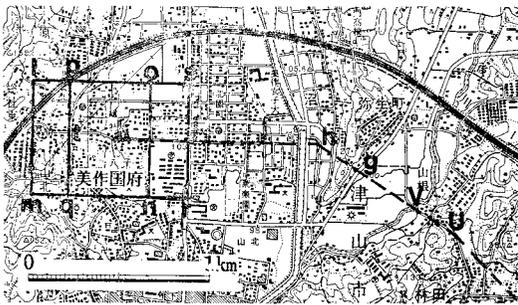


図8 美作国府付近の美作支路想定図
(国土地理院発行2万5千分の1地形図「津山東部」「津山西部」の一部を使用)

図8、9に示したU-V-g-h路線のうち、g-h間は現在道として残存しているほか、小字界ともなっている。また、V-g間の平地ではg地点に北西-東南方向に走る延長30m程の畔道が、地籍図によって認められる(図10)。これが古代官道の名残と考えられることから、ほぼ正南北及び正東西方向に施行された条里制地割とは関係なく、V-g間を西北方向に直線的に結ぶ路線が想定される。

g地点のみに道路痕跡が残るのは、図10にみられるようにg周辺が条里制地割から取り残された部分であるためと考えられる。このことは、条里制地割よりも美作支路の施行が先行したことを示し、条里制地割施行後に美作支路がV-W-X(図10)の路線に付け替えられた可能性も考えられる。

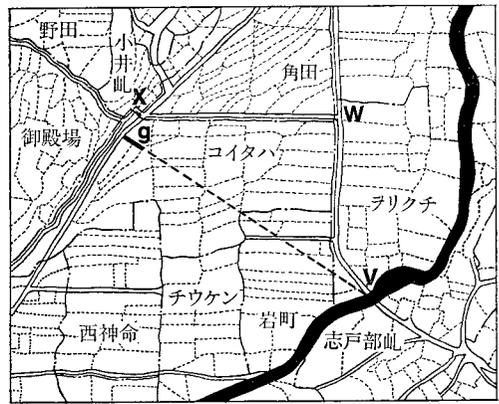


図10 V-g周辺の地割と想定路線

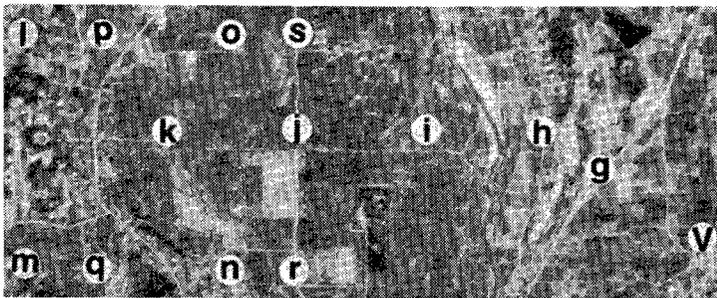


図9 美作国府付近空中写真
(国土地理院発行、1947年米軍撮影空中写真M289-24の一部を使用)

この地域には、U—V間の丘陵上で「着当山」（到着の意か？）「志戸部^{あつ}峠」^{あつ}、V地点で「ヲリクチ」、g周辺で「小井^{あつ}峠」といった交通路関係地名がみられる。これらの地名が古代に遡るものかは多分に疑問があるが、近世出雲往来とは無関係の地域に交通路関係地名が集中するのは注目すべきであると考えられる。

h地点以降、美作国府までの想定路線としては、k地点までは地割痕及び字界によって追跡できる。とくに、i—j間は大字界となっている。大字界がみられない宮川現河道からi地点の間は宮川の旧河道域であり、大字・小字地名が不明の地域となっている。

美作支路の最終的な到達地点は、国庁の位置が明確となっていないためははっきりしない。また国府域も、①l—m—n—o⁶⁰⁾、②p—q—r—s⁶¹⁾（図8、9）の2つの方6町域プランが提案されているが、確定的なものはない。しかし、l—p間に位置する西北調査区⁶²⁾で検出された東西方向の築地跡がl—sのラインにはほぼ一致することから、このラインの一部が国府域の北限線にあたる可能性はある。また、q—n間に位置する高橋谷調査区⁶³⁾で東西方向の溝が検出されており、やはりm—rのラインの一部が同じく南限線になる可能性も考えられる。

このように考えた場合、美作支路が国府の東西方向の中軸線にあたることとなり、美作支路のプランと美作国府のプランの関連性が窺われる。また、国庁についても美作支路に南面した形で設定された可能性が考えられる。t—kのラインを南辺とする2町四方位程度の地域が、須恵器、土師器、「厨」銘墨書土器、二彩または三彩片、瓦、角柱の出土⁶⁴⁾や、「幸畑」「南幸畑」「北幸畑」という小字地名、小字「客社」（t付近）地区が総社のお旅所跡とされる、などの点で注目されよう。

IV. おわりに

本稿における筆者の動機と目的は、現在全国各地で検出されている古代官道の直線的・計画的性格が、山陽道本道に対して支道にあたると同時に、『延喜式』に駅名の記載がなく、かつ路線地域のほとんどを山間部が占める美作支路においても該当するものかを検討するため、その経路を復原するものであった。その意味では、播磨国内の山間部地域を除くほぼ全路線にわたって直線道痕跡を認めることができ、個別の例においては広大な平野が広がる関東地方や九州北部のように数kmから10数kmもの直線部分は検出されなかったものの、全体的な路線に直線の性格をみることができたといえる。

美作国内の古代官道については路線形態とともに、駅家あるいは駅家に類する施設の存否が重要な問題であると考えられる。『延喜式』に美作国内の駅家の記載が無い点について、①『延喜式』以前に駅家が廃止された、②英多・勝田などの郡家が駅家的機能を果たしていた、などの解釈が成り立ちうる。また、『延喜式』の記載ミスも可能性としては考えられる。

①については、前述のように因幡路沿道にあたる因幡国家八上郡の道俣・莫男両駅が9世紀前半から『延喜式』までの間に廃止されている点が注目される。同様に美作国の駅家も廃止され、美作・因幡両路の共有路線上の播磨国越部・中川両駅については存続したことが考えられる。この場合、『日本後紀』の欠落部分に、道俣・莫男両駅とともに美作国の駅家の廃止記事が記録されていた可能性が想像される。

また②については中林が、『上野国交替実録帳』から郡家が交通機能を有していたという吉田晶の研究⁶⁵⁾や、『延喜式』に伝馬記載の無い出雲国嶋根郡家に渤海使が安置供給された⁶⁶⁾こと、『出雲国風土記』で主要交通路が郡家を經由していること、などの点から郡家の交通機能を考慮して美作国の交通路復原の指標とし、さらに英多・勝田両郡家が駅業務を兼ねていたと考えている⁶⁷⁾。筆者の調査において

も、英多・勝田両郡家が美作支路沿道にあたることは明らかであり、しかも駅間距離からすると好適な場所に位置する点が注目される。

また、美作国が備前国より分割設置される以前から、英多郡家—勝田郡家—苫田郡家を連絡する伝路があったことが考えられる。『出雲国風土記』において駅路以外の道路も隣国に通じている状況⁶⁸⁾を考慮すると、英多郡家から播磨国佐用郡に入り因幡路に合するルートも、美作国設置以前における存在が想定できよう。このような事情から、以前より交通機能を果たしていた英多・勝田両郡家が、美作国設置以後も駅家的機能を併設した可能性が考えられる。この場合、『延喜式』に、美作国に伝馬の記載が無い点が問題となろうが、美作国に駅家が設置されなかったとすれば、郡家はその任を果たさざるをえなかったものと推察される。

この美作国の駅家の問題については、現状では断案を示すことができず、以上のような推論を列挙するにとどまらざるをえない。『延喜式』兵部省式諸国駅伝馬条には石見国の例⁶⁹⁾など本例に類似する問題点もあるので、これらも考慮に入れつつ、今後の検討課題としていきたい。

(国学院大学・院)

[注]

- 1) 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, など
- 2) 坂本太郎「古代日本の交通」(坂本太郎著作集第8巻『古代の駅と道』), 1955, など
- 3) 『続日本紀』和銅6年4月3日条。及び、『三代実録』貞観5年5月26日条。
- 4) 武藤 直「播磨国」(藤岡謙二郎編『古代日本の交通路 III』大明堂, 1978)
- 5) 吉本昌弘「播磨国の山陽道古代駅路」歴史と神戸, 24—1, 1985, など
- 6) 木下 良「駅路との関係を主とする播磨国府跡の想定一本町遺跡を草上駅と見て一」(姫路市教育委員会『本町遺跡(本文)』, 1984), など
- 7) 中林 保「古代美作国の郡衙と交通路」人文地

理, 27—4, 1975

- 8) 足利健亮「美作国」(藤岡謙二郎編『古代日本の交通路 III』大明堂, 1978)
- 9) 『日本後紀』大同元年5月14日条「備後, 安芸, 周防, 長門等駅館, 本備蕃客, 瓦葺粉壁, 頃年百姓疲弊, 修造難堪。(後略)」
- 10) 新宮町教育委員会編『新宮町史 第2巻』1968, 53頁, 及び, 兵庫県史編集専門委員会編『兵庫県史 第1巻』1974, 543頁, など。
- 11) 木下 良「日本古代官道の復原的研究に関する諸問題—特にその直線の路線形態について」人文研究(神奈川大学), 70, 1978, 11頁, および, 前掲2), 78頁
- 12) 米倉二郎『東亜の集落』古今書院, 1960
- 13) 谷岡武雄『平野の開発—近畿を中心として—』古今書院, 1964
- 14) 藤岡謙二郎『国府』(日本歴史叢書25), 吉川弘文館, 1969, 201~204頁
- 15) 前掲4), 72~73頁
- 16) 前掲6), 152~153頁
- 17) 山中敏史「本町遺跡の性格について」(姫路市教育委員会『本町遺跡(本文)』, 1984), 162~177頁
- 18) 前掲17)
- 19) 前掲17), 172頁
- 20) 前掲6), 153~154頁
- 21) 前掲6), など
- 22) 木下 良「国府と条里, 再考—米倉二郎説を批判して—」条里制研究, 5, 1989
- 23) 前掲5), 151および154頁。具体的な位置については, 木下氏に直接ご教示いただいた。
- 24) 前掲1), 48~49頁
- 25) 菅生台の鞍部から菅生川西岸の平地部を西に向かうと, 山中を東西に走る谷があることから, 当初これをH地点に連絡する美作支路と考えた。しかし, 現地踏査の結果, この谷部に, 古代官道に比定できるような景観は観察されなかった。
- 26) 前掲5), など
- 27) 前掲6), など
- 28) 前掲4), 73~74頁, および, 井上通泰『播磨風土記新考』大岡山書店, 1931。

また、播磨国分寺系列瓦の出土の一部が大宰府道沿道の駅家に比定できることについては、今里幾次(「播磨国分寺瓦の研究」播磨郷土文化研

- 究, 4, 1960など)と, 高橋美久二(「播磨国の古代駅家」F H G, 11, 1968など)が指摘, このうち小犬丸遺跡は発掘調査で駅家と確認されている(坂詰秀一編『歴史考古学の問題点』近藤出版社, 1990)。
- 29) 前掲6), 153~154頁
- 30) 出雲国風土記意宇郡条「黒田驛。郡家同所。郡家西北二里, 有黒田村, 土體色黒, 故云黒田。舊此處有是驛, 即号黒田驛。今東屬郡家, 今猶追舊黒田号耳。」, および同巻末記「…至国廳意宇郡家…」。
- 31) 前掲28), 高橋論文
- 32) 前掲17)
- 33) 前掲6), など
- 34) 前掲17), 168~169頁
- 35) 現地発掘担当者の説明による。
- 36) 前掲1), 53頁
- 37) 吉本昌弘「古代播磨国の郡衙—山陽道沿いの六郡の場合—」人文地理, 35—4, 1983
- 38) 山中敏史「都城と地方官衙」(歴史学研究会・日本史研究会編『講座日本歴史2』東京大学出版会, 1984) など
- 39) 吉田東伍『大日本地名辞書 第2巻』1900, 162頁, および, 前掲28), 『播磨国風土記新考』
- 40) 前掲10), 『新宮町史』53頁
- 41) 前掲28), 『播磨国風土記新考』
- 42) 前掲39), 『大日本地名辞書』, および, 前掲10), 『兵庫県史』
- 43) 前掲4), 78~79頁
- 44) 前掲5) など。J区間の余剰帯については, 吉本氏にご教示いただいた。
- 45) 竜野市教育委員会の志水豊章氏にご教示いただいた。また, 長谷正紀「駅路について」(第32回歴史地理学会大会発表資料, 1989)によると, 長田・沖田遺跡の道路状遺構は延長170m・幅員3.5mで, 幅が1.2m・深さ15cmの側溝をもち, 石・瓦を敷いている。
- 46) 中林 保「古代陰陽連絡路—山陰側を中心とした歴史地理学的考察—」歴史地理学紀要16(交通の歴史地理), 1974
- 47) 『日本後紀』大同3年6月21日条
- 48) 『時範記』承徳3年2月11~15日条
- 49) 『太平記』巻第四先帝遷幸事「…杉坂越テ美作ヤ…」
- 50) 河本 清「美作地方の官衙」えとのす, 25, 1984, 98~99頁
- 51) 岡山県史編纂委員会編『岡山県史 第18巻(考古資料)』, 1986, 431~432頁, など
- 52) 吉備群書集成刊行会『吉備群書集成 第一輯』に所収
- 53) 前掲7), 40頁
- 54) 『延喜式』兵部省式諸国駅伝馬条で, 信濃国に2駅, 越中国に1駅がみえる。
- 55) 前掲7)に引用され, 現地に木製の碑が建てられている。しかし, どのような経緯で平安期の古道跡と評価されたかについては, 追求できなかった。
- 56) 前掲50), 97~98頁
- 57) 前掲7), 40頁, および, 前掲8), 108~109頁
- 58) 前掲51), 438~439頁, など
- 59) 前掲7), 42頁
- 60) 前掲6)
- 61) 前掲14), 203~205頁
- 62) 前掲50), 93~94頁
- 63) 前掲50), 94~95頁
- 64) 前掲50), 93頁
- 65) 吉田 晶『日本古代国家成立史論』東京大学出版会, 1973
- 66) 『三代実録』元慶元年正月16日条
- 67) 前掲7), 25頁
- 68) 『出雲国風土記』巻末記, 南西道条および東南道条
- 69) 長門国では石見国に連絡する路線上に位置すると考えられる駅家の記載があるのに対して, 石見国においては石見国府以西に想定される駅家の記載が無い。

〔付記〕

本稿は国学院大学文学部に提出した卒業論文の内容を, 国史学会昭和62年3月例会において発表し, その一部を骨子として大幅に加筆・修正したものである。終始御指導いただいた国学院大学文学部の木下良, 林陸朗両教授をはじめとする諸先生方に感謝いたします。また, 地籍図, 地籍台帳等の資料の閲覧にご配慮いただいた岡山地方法務局美作支局, 津山市をはじめとした諸機関, 現地調査でご協力いただいた喜田橋家のみなさんにも末筆ながら謝意を表します。