

古代道路研究の現状と課題

高橋 美久二

- I. はじめに
- II. 先史時代～古墳時代の交流と道
- III. 律令時代の道路
- IV. 古道研究の方法
- V. 古道研究の課題
- VI. まとめ

I. はじめに

1997・1998年度に兵庫県加都遺跡^{かつ}の発掘調査がおこなわれ、直線の人工的な古代の道路が検出されて¹⁾注目された。加都遺跡は、兵庫県北部の朝来郡和田山町加都（古代の但馬国朝来郡加都郷）に所在し、但馬最大の河川である円山川上流域の右岸の小盆地である和田山盆地の一画に位置する（図1）。日本海に注ぐ円山川と瀬戸内海に注ぐ市川を生野峠を越えて結ぶ谷あいの道は、古くから但馬と播磨を結ぶ交通路であった。現在も播磨最大の都市姫路市と但馬最大の都市豊岡市とを結ぶ国道312号やJR播但線^{はんたん}が走っている。

この谷に、播但自動車道が計画され、そのインターチェンジ建設地での発掘調査によって、古代の播但道が発見されたのである。発見された加都遺跡の道路の遺構は、南側の桜地区で全長119mにおよぶ直線道路で、同じ位置で幅を変えて2時期の道路遺構が検出された（図2）。第1次道路は両側溝心々間8.4m、第2次道路で同じく6.4mであった。さらに、南側拡張部分では東側溝がL字形に折れ曲がり、幅2mの東側からくる枝道が

合流することがわかり、その枝道も本道と同時に作られたこともわかった。この枝道は東方の山の鞍部の峠道をめざしていた。北側の山内北A地区では、段丘に入り込む浅い谷を渡る部分に作られた道路遺構が検出された。この道路遺構は盛り土して造成され、一部路面も残っており、基底幅5.2～6.4m、路面幅3.6～4mあった。東側の護岸に河原石を積んでいて、側溝はなく、西側には護岸の河原石は少なく、細い溝がともなう。路面には一部礫や板材を敷いてあり、硬化面や轍状の溝も検出されている。

この道路遺構の発見された盆地の南端では、東から延びる山が円山川に迫っているが、この山裾に現在の加都集落があり、その集落内に道路遺構と同じ方向の現存の道路がある。この集落内の道路と、検出された道路遺構と、和田山盆地内にある独立丘陵城山の西裾が一直線で結ばれる。古代の道路が加都集落の南の山裾から、独立丘陵の西裾を見透して測設されたことは明らかであった。この道路の痕跡は、現在の地表面の地割りにはほとんどみられず、道路遺構が北で25度東に振れるのに対し、地表面には圃場整備前まで正南北方向の条里地割りが残っていた。周辺に条里地割りと同方向の平安時代末から鎌倉時代の掘立柱建物の集落遺構が広がるので、道路遺構はこの条里地割りによって消されてしまっていることも明らかであった。

加都遺跡の調査成果は、今後の古代道路研究に提起する課題は大きいと思われる。とい

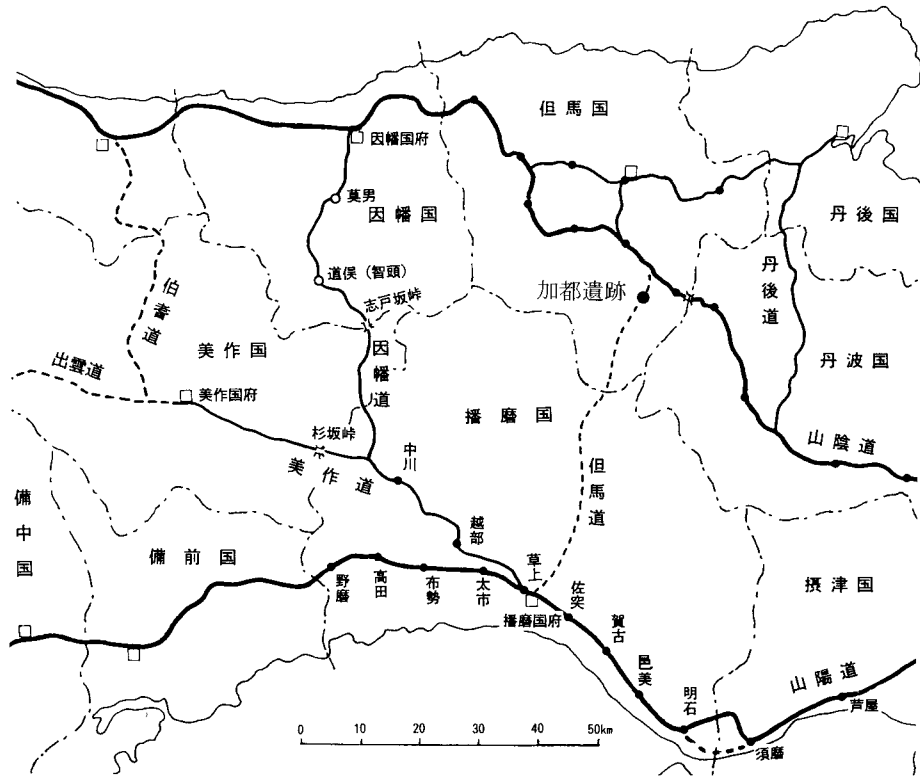


図1 加都遺跡の位置

(兵庫県教育委員会『兵庫県歴史の道調査報告四美作道』の4頁第1図，筆者作図)



図2 加都遺跡の道路遺構と地形 (1/2,5万地形図「但馬竹田」)

うのは、この道路は『延喜式』に駅路の記載のない道であるが、その作り方からみるとまさに古代の官道の作り方そのものであったからである。筆者は、このような山陽道や山陰道に属さない、両道を結ぶ連絡道路の存在を『播磨国風土記』の記載などから予見し、「但馬道」と名づけていた²⁾。しかし、それが本当に発掘調査で発見されるとは思いがけないことであった。考えてみれば、古代でも山陰・山陽連絡道以外に、地方間を結ぶ交通路はあったはずである。さらに、国家が新たに作った直線の官道と平行して走る曲折の多い集落間を結んで走る旧来の道路もなお同時に存在したはずである。このような地域間を結ぶ道路の、歴史地理学的な検出例や発掘調査による検出例も増えている。

筆者は、歴史地理学を専攻して、その後考古学の調査研究に没頭した。その間、山陽道の瓦葺き駅家を追究してきて³⁾、さらに山陽道の研究から出発して、山陽道の支路である美作道、山陰道、南海道、東山道と次第に興味は広がり、今は官道以外の地域間の交通路にも興味に移りつつある。いずれも考古学と歴史地理学の両方の方法を用いながら研究を進めてきた。本稿では、考古学と歴史地理学の研究による古代道路の研究成果をふり返り、古代道路の研究法と研究の意義を模索してみたい。古代道路研究の成果を展望した論文は、木下良⁴⁾や木本雅康⁵⁾などによって、すでに優れたものが発表されている。その多くが歴史地理学的な観点から律令期の官道に主眼がおかれているので、ここでは考古学と歴史地理学の両方の観点から、律令期以前の道路や、『延喜式』に駅路の記載のない道路に主眼を置いてみたい。

II. 先史時代～古墳時代の交流と道

1997年に旧石器時代の遺跡である山形県⁶⁾袖原3遺跡の石器と、奥羽山脈を越えて30kmも離れた宮城県中島山遺跡の石器とが接合す

ることが判明した⁶⁾。これ以前にも、すでに以前から石器の石材分析によって石材の原産地から供給先への遠距離の交流が証明されていた⁷⁾が、遠距離の実物の接合資料が確認された意義は大きい。このように、旧石器時代に広い交流があったことは確認されるが、その交流の道筋そのものは明かにされていない。地形や後世の街道などからおおよそのルートなどが想定されるにすぎない。そのような集落と集落を結ぶ交流の道も、発掘調査によって発見されたものはないが、おそらく踏みわけ道のようなものであったのであろう。さらに規模の小さい集落内の小道の発掘調査例はある。それは、最近になって発見されて報道されたもので、鹿児島県指宿市水迫遺跡で発見された道路状遺構⁸⁾であり、これがおそらく旧石器時代の道路発見の唯一の例であろう。

基本的に狩猟採集の社会であった縄文時代の道も、鹿児島県の上野原遺跡などの例からみると⁹⁾、けもの道のような踏みわけ道が多かったと考えられる。しかし、縄文時代の人工的な道の例もいくつか発見されつつある。

縄文時代前期から中期までの青森県山内丸¹⁰⁾山遺跡では、大規模な土木工事による計画的なムラづくりがおこなわれていた¹⁰⁾。ここでは、台地の縁と谷を埋めて、大規模な造成地が作られ、そこに東西方向の道路が作られ、この道路に沿って、集落、倉庫、墓などが計画的に作られていた。盛り土や杭による護岸が施された幅4mもあるこの道路は、集落の基幹道路として作られたもので、決して自然地形に沿った踏みわけ道ではなかった。

また、埼玉県寿能遺跡¹¹⁾で縄文時代中期、横浜市古梅谷遺跡¹²⁾で縄文時代後期の木道とよばれる丸太敷きの舗装道路が発見された。古梅谷遺跡の木道は、谷の上の集落を結ぶ最短距離の計画的な人工の道であった。

このような木道は、弥生時代の神奈川県池子遺跡群¹³⁾でも発見されている。広大な集落遺跡の池子遺跡群でとくに注目されたのは、

弥生時代の旧河道から、農耕具、機織り具、工具、食器、祭祀具などの豊富な木器はじめ、編み物、骨角器、貝製品などがきわめて保存状況が良好であった。その木道は、旧河道が埋もれかけた低湿地を渡るために、径約5cmほどの丸太を並べて作られたもので、三列発見されたうちのひとつは、幅約1.5m、長さ約20mあった。弥生時代から古墳時代前期のものと考えられている。

『魏志』倭人伝の中には、日本の弥生時代の道路について述べたものがある。それは、対馬国が「土地は山険しく、深林多く、道路は禽鹿の径の如し」とある。同じく邪馬台国の風俗を述べた中に「下戸が大人に道路で会うと、草むらの中に隠れる」とあって、当時の中国人がみた日本の道は、けもの道のような草におおわれた踏み分け道であった。

ところが、弥生時代の計画的な道路が、『魏志』倭人伝にでてくる一支国で発見されている。長崎県原の辻遺跡は、幅5m、深さ3mの環濠が三重にめぐらされ、外濠は東西350m、南北850mの範囲を楕円形にかこむ大規模な環濠集落で、一支国の中心部と考えられている。外濠の東側では、濠に直交するように幅3mの道路が東方1kmの海岸に向かってのび、道路の両側には、幅2.5m、深さ1mの側溝が掘られている¹⁴⁾。

このように、縄文・弥生時代の日本にも計画的で人工的な道路が敷設されていたことが、最近の発掘調査成果によって判明しつつある。馬車を通す幅数十mの道を知っていた中国人にすれば、幅2～3mの日本の道路は「禽鹿の径」であったかもしれないが、歴然とした計画道路であった。このような道が、古墳時代の倭王権の政治的な道と認められる奈良県鴨神遺跡の道路や、律令時代の完成された統一国家の官道へとつながっていくのであろう。

『古事記』、『日本書紀』には、倭王権による国土統一の伝承がいくつか載せられている。

神武天皇の東征、崇神天皇の四道將軍派遣、そして景行天皇の子の日本武尊による西征・東征などの伝承である。日本武尊の東征ルートが古い東海道のルートと考えられるなど、これらの伝承の中には、倭王権による国土統一の過程をものがたる史実の一部を反映しているとみることができる。そして、その経路も、のちの知識によって潤色されているところもあるが、前方後円墳の分布などと一致するところも少なくなく、おおむね認められよう。

一方、近年の大規模な発掘調査の成果により、古墳時代の道路遺構が発見される例もふえてきた。たとえば、1991年に大阪府豊中市新免遺跡で発見された、集落と段丘下とを結ぶ6世紀代の切り通しの道¹⁵⁾は、段丘の崖が20mにわたって削られ、道幅も1.5～3mあり、部分的に小石で舗装されたところもあった。この道も他の集落や段丘下の川などを結ぶ生活道路であったようである。また、日本のポンペイとも称されて、古墳時代の集落が良好な状況で発見された群馬県黒井峯遺跡¹⁶⁾の例がある。ここでは、集落内の規模の小さい生活道路の遺構が発見された。6世紀後半頃の火山噴出物によって、集落遺跡の生活面がきわめて良好に保存されていたために、わずかな痕跡の道路の遺構までも検出することができた。道路遺構は、幅30cmと80cmのものがあり、集落内を走っている。幅30cmの道は、竪穴式住居と畑や他の竪穴式住居とを結ぶ個人的な道路であり、幅80cmのやや広い道は集落内の共同の道路である。

これらは一般の生活道路である。それでは、発掘調査で発見された古墳時代の道路が、倭王権の政治的な道と認められるものがあるであろうか。その可能性が高いのが、奈良盆地への南からの門戸にあたる通路上で発見された奈良県鴨神遺跡の道路遺構¹⁷⁾である(図3)。

奈良盆地への南の入り口は、紀ノ川上流の奈良県五條市から、飛鳥に向かう道で、のち

の南海道にあたる。この五條から飛鳥にむかうルートは、二ルートがあり、現在の JR 和歌山線沿いの東側の巨勢路ルートと、現在の国道24号沿いの西側の風ノ森峠越えルートがある。鴨神遺跡は、風ノ森峠越えルートで発見された古墳時代の道路遺構である。発掘された道路遺構は、高野街道に接する部分で、幅2.5m~3.3mで、全長約130mに達する。高野街道が丘陵の一部を切り通しながら直線的に作られているのに対し、発掘された道路は丘陵のすそを円を描くように回り込んで作られている。丘陵の勾配が急になる南側では、地山を切り通しながら峠の頂にむかっている。道路が走る部分の地盤は、花崗岩を含む非常に固い部分、谷の上に堆積した軟弱な粘土部分、やや固い粘土部分の三つに分けられ、それぞれ道路の構造が異なっていると報告されている。非常に固い地盤の部分は、南側の峠に通じる切り通し部分で、叩き締められた砂利敷きの上の黄褐色の粘質土を路面にしてあった。路面東側の肩に約70cm 間隔でピット

(穴)列がならんでいた。軟弱な粘土の地盤部分では、道路に沿って溝状に掘り下げ、砂を入れて、路盤改良工事がおこなわれていた。道の東側に沿って、道路に直交する長楕円形の規則的な土坑列があった。これは丸太を敷き並べたものと考えられている。固い粘土の地盤部分では、浅く掘り下げて砂をいれたり、部分的に砂利敷きにして、路盤を作っていた。この道路遺構は、自然地形に左右されながら曲折しているが、地盤に応じた路盤工事をしながら、道路を維持していることがわかった貴重な例である。

この道路遺構が発見された風ノ森峠越えルートは、周辺の遺跡の分布状況や有力豪族の葛城氏の動向からみて、古墳時代中期以前の大和と紀伊を結ぶ主要ルートであったとされている。古墳時代後期以降に、葛城氏の没落後に巨勢氏が台頭して、東側の巨勢路が主要ルートになっていったと想定されている。したがって、5~6世紀のこの道路遺構は、大和と紀伊、そして紀ノ川瀬戸内海を通じて大陸とむすばれる、倭王権にとってはきわめて重要なルートであった。

このほかにも、古墳時代の政治的な道を検出していくには、古墳時代の拠点集落を結ぶ道を求めていく方法、あるいは前方後円墳からの眺望などをもとに首長墓の立地分析をおこなって¹⁸⁾、その関係から道を想定していく方法などがあると思われる。

III. 律令時代の道路

全国津々浦々に達する律令時代の道路網が整備された具体的な様子は、『延喜式』巻28の兵部省諸国駅伝馬条や高山寺本『和名抄』巻第10居処部道路具第133に、諸国の駅家の名が列挙されていることによって判明する。とくに『延喜式』の駅名には馬数も記されていて、その馬数の大小によって、その駅が本線の駅であるか支路の駅であるかとか、難路の駅であるとか、険峻な峠に対向する駅であ

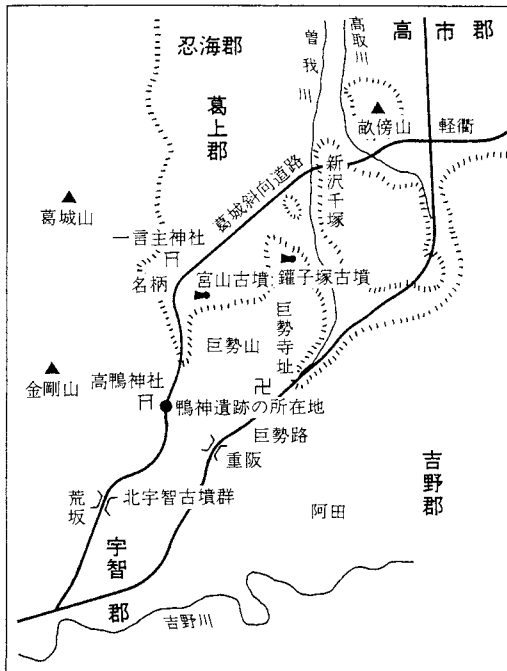


図3 葛城の古代道路と鴨神遺跡
(前田晴人『日本古代の道と衢』による)

るとかの目安となることが多い。律令時代の道路を復原していくには、まず駅的位置を推定し、その駅をつないでいく方法がとられる。駅家の位置を推定するには、一般的には『和名抄』の郡郷名などの古代地名と現存の大字地名や小字地名などを比較しながら現地比定していく方法がとられる。

山陽道では出土瓦の検討によって、駅家跡の遺跡が判明してきたものも多く、駅と駅を結ぶ駅路が発掘調査によって明らかにされたものも少なくない。

山陽道の古代駅路の発掘調査例として古くから著名なのは、摂津国島上郡郡衙跡（大阪府高槻市）の南側の石敷道路である¹⁹⁾。これは、1970年に発掘されたもので、検出された道路跡は径10～20cmの河原石とそれよりやや小さめの礫を敷いた二面の舗装道路であった。一面は奈良時代の幅9m以上の小さめの礫を敷いた道路であり、その後平安時代にやや北寄りに大きい河原石を敷いた幅6mの道路になったことがわかった。その後も、高槻市内では東側の島上郡郡衙跡地区で7回、西側の郡家今城遺跡地区で6回、古代の山陽道を検出²⁰⁾している。検出状況は細部では若干異なるが、新旧2時期の山陽道が検出されている。I期の山陽道は、路面幅10～12mを測り、7世紀末～8世紀前半頃に条里にさきだって敷設されていた。II期の山陽道は、I期とほぼ同じ位置に規模を5～6mに縮小して、9世紀中～後半頃に改修され、11世紀頃までは存続していた。古代の道路跡は、近世の西国街道に踏襲されている部分もあるが、西国街道が曲がっている部分でも直線的で、しかも幅が広いのが特徴である。そして、現在残っている条里地割がほぼ正東西方向を示すのに対し、道路の方向は約32度の角度をもって、東北から西南に走っている。

このほかにも、播磨国布勢駅家（小犬丸遺跡）の東方100mで、側溝を伴う幅7m以上の東西方向の道路遺構²¹⁾が、播磨国野磨駅家

（おろち落地ハタ坪遺跡）では、初期の駅家の中心部の前面で、東西方向に走る幅10m前後の道路の遺構²²⁾が発見された。播磨国^{おうみ}邑美駅と賀古^{かこ}駅の間（兵庫県加古川市）の幅6mの道路と周辺の道路地割、備前国津高駅の東方丘陵（岡山県岡山市）の急傾斜面に造成された幅約6mで延長400mにおよぶ直線道路²³⁾、備中国国分尼寺（岡山県総社市）の南門前面の幅6mの砂利敷道路などの発掘調査例がある。

一方、発掘調査などの考古学的な研究と並行して、古代の直線的な駅路が歴史地理学的に明らかにされてきた例も多い。山陽道以外では、歴史地理学的方法で発見された道路跡を、考古学的に検証していく例の方がむしろ多い。

古代の直線道路はまず都城周辺で発見されていった。1970年に、古代史学の岸俊男は畿内の都城と交通路について画期的な説を発表した²⁴⁾。それは、飛鳥を中心に上ツ道・中ツ道・下ツ道の大和盆地を南北に貫く三道が設定され、また難波と結ぶ東西方向の横大路の官道が整備された。藤原京はそれら古道を東西南北の京極に利用して大和三山に囲まれる地域を京城として設定され、つぎの平城京は、藤原京の西京極の延長つまり下ツ道を基軸に藤原京を二倍に拡大して建設されたとした。そして大和における宮都は南北の古道を基軸に、極めて規格的に展開していったとした。同じころ、歴史地理学の足利健亮は和泉国や近江国で、古代に遡る直線的な計画古道の痕跡があることを指摘した²⁵⁾。さらに、山城国^{おとくに}乙訓郡などで直線的計画古道を指摘し、吉備地方・北九州・濃尾平野などの各地でもその痕跡を見つけることができると予見し、各地で古代の計画古道を実証し²⁶⁾、その研究の視角は大きくひろがっていった。

山陽道でも歴史地理学的な研究によって、古代の直線古道の存在が明らかにされていった。まず木下良、吉本昌弘によって、賀古駅

家と前後の駅家を結ぶ古代の直線的な官道が歴史地理学的に明らかにされた。木下良は、今里幾次や筆者等が賀古駅に推定した古大内遺跡と、前駅の邑美駅に推定した明石市長坂寺遺跡を一直線に結ぶ道路の痕跡が印南野台地上に残っていることを、空中写真の判読と大字や小字の境になった行政界によって発見した²⁷⁾。同じころ、吉本昌弘は、加古川の沖積平野部分で、古大内遺跡と次駅の佐突駅に比定される北宿遺跡とを直線で結ぶ、「道代」とよぶ条里の余剰帯によって、道路の痕跡を発見し、奈良時代の駅路跡と想定した²⁸⁾。この木下良、吉本昌弘の研究方法は条里非施行地域と条里施行地域とで、検出の方法はそれぞれ異なるが、すでに考古学的に判明している駅家と駅家を直線的につなぐ位置で、現在の地割の中に直線道路を読みとるという実証的なものであった。

このように、考古学的な研究成果と歴史地理学的な研究成果とが補強しあうことによって、古代の山陽道の研究は進んでいった。それとともに、この歴史地理学的な研究の方法は東海道、東山道、北陸道、山陰道、南海道、西海道など全国に拡げられ、大きな展開をみせた²⁹⁾。

IV. 古道研究の方法

前節まで述べてきたように、古代の官道を復原するには、古くから『延喜式』の駅名によって、その駅が現在のどこに位置するかを地名などから勘案して、大体の路線を推定していく方法がとられてきた。しかし、このような路線の復原方法では、20万分の1程度の縮尺の地図上では巨視的に復原できても、2.5万分の1以上の大縮尺の地図上や現地での位置を古代道路が通るかとなると、まったく役に立たないことになる。そこで、微視的のどの位置に道があるかを追究するには、つぎのような歴史地理学的方法と、それによって見つけられた痕跡を発掘調査によって確認

していく方法とがある。

地名 官道を復原するには、駅名をあらわす地名や駅(古代には「うまや」、「むまや」、「まや」、「はゆま」などと発音した)の存在を暗示するような「馬」「早馬」「馬屋」などがつく地名が大きな手がかりとなる。この「うまや」地名は、群馬県の前橋が古代の駅に由来する「厩橋」が変化してできた地名であったり、静岡県の上野原が「早馬」に由来する地名であるなど、別の漢字があてられている場合があるので注意を要する。そのほかに、官道の存在そのものを示すような、「大道」「大路」「車路」などの地名を見つけることによって、その近くを官道が通ることが予想され、とくに都の周辺や西海道の復原では「車路」地名がその根拠となったことがある³⁰⁾。また、西海道³¹⁾や南海道³²⁾では「立石」地名が官道関連地名として注目されている。さらに東山道では、「仙道」「千道」地名が官道沿いに残っていることが指摘されている³³⁾。

地割痕跡 前述のように古代の官道は、幅広直線的なことがわかってきたが、その道路が現在も部分的に踏襲されて使われていることが少なくない。その場合には、往々にしてかつての道路幅が半分以下になったり、大きく湾曲したり、断続したりすることがある。その断続した地割りの痕跡を、地図上で直線的な古代の道路として復原できる³⁴⁾ことがある。また、道路として踏襲されていない場合でも、小字界、大字界、市町村界などの現在の行政界として直線的に続く場合があって、それをもとに直線的な官道が復原されることがある。その典型的な例として、栃木県の宇都宮市東北郊外に残る「將軍道」と呼ばれる古代の東山道がある³⁵⁾。地元では源義家が奥州征討のために通ったとの伝承がある、この道の痕跡は、平野部や起伏の多い山や谷を越えて約8 kmにわたって直線的に市町村界が続くのが地図上でみられる。現地を歩いてみると、現在は道になっていないところや、幅2～3 m

の山道、あるいは幅1mに満たないケモノ道となっていて、緩くカーブしたり、鍵の手に直角にまがったりしているが、幅10mほどの中で曲折していることがわかる。このことは、もとの道路幅が10mほどの幅広であったことを示している。

ソイルマーク・プラントマーク 古代の官道は、直線的に造成されているために、高い部分は削平し、低い部分は盛り土をしていることが多い。そのために、連続する同じ幅の細長い窪地状の田んぼになったり、溜池の堤になったりしながら直線的に続いていることがある。これを、地籍図や大縮尺の地図上で読みとったり、空中写真の判読によって、直線の道路痕跡を検出することもおこなわれる³⁶⁾。また、空中写真には、現在の地上ではまったく痕跡的に残っていない場合でも、作物の生育状況の違いや、地面の乾湿の違いによって、地下に埋もれた道路の側溝が発見されることがある³⁷⁾。これは、プラントマークとかソイルマークとよばれ、古くにイギリスでクロフォード (Osbert G. S. Crawford) によって提唱されたが³⁸⁾、日本では大縮尺の空中写真が容易に入手できるようになった1960年代以降にとくに応用されるようになった。

条里余剩帯 条里制の痕跡がよく残っている沖積平野では、条里の痕跡を大縮尺の地図で計測すると、通常の条里の一町分の大きさ(約109m)より、約20m長い部分が駅家と駅家をつなぐ位置に並ぶことがわかり³⁹⁾、吉本昌弘はこの条里の余剩帯を「道代」と名づけてこれを官道の跡と推定した。これによって、駅路の幅をあらかじめ余分に計算にいれて、直線の駅路を基準に条里が施工されたものと考えられた。この歴史地理学的方法は、現在の地割の中に直線道路を読みとることができるというきわめて実証的なものである。この方法によれば、発掘調査を行わなくても、古代の道路幅まで読みとることができることにもなる。

発掘調査 歴史地理学的方法によって官道跡と推定された部分で、発掘調査をおこなうことによって、古代の道路跡であることを確認することも多くあるが、発掘調査をおこなえば道路の年代や構造など具体的な情報が多くなる。道路跡と確認される場合の多くは、平行する溝が続き、それが道路の側溝と考えられることである。その側溝には、土器などの遺物が入っていて、年代をきめる決め手になることが多い。また木簡などの文字資料が出土して、道路の性格をきめることができたことがある。たとえば、静岡県曲金北遺跡の道路側溝から出土した常陸国からの貢進札によって、その道路が東海道跡であったことが判明した例⁴⁰⁾、平城京朱雀大路の下層の道路側溝から出土した藤原京期の過所木簡によって、その道路が下つ道であったことが実証された例などは好例である。また、側溝内から道路の護岸施設の一部が発見され、道路の施工法が判明することもある。都城の大路の側溝内から杭跡の穴や杭・板材などが発見され、杭と板材で護岸をおこなっていたことや、静岡県曲金北遺跡の道路側溝から川原石が発見されたことから、石で護岸をおこなっていたことが判明した例もある。兵庫県加都遺跡の谷を渡る盛り土道路部分では、川原石の護岸そのものが発見されている。

道路側溝の検出例の多さに比べて、道路の路面そのものは、多くの場合後世の耕作などにより削平されてしまい、残っている場合はきわめて少ない。路面には、人馬あるいは車などが通行したことを示す硬化面、あるいは路面舗装の跡が残っていることがあり、その遺構を容易に道路遺構と認定しやすい。路面舗装には、石敷や材木(丸太、板材)敷などがある。石敷路面の例としては、大阪府高槻市の山陽道の跡⁴¹⁾や島根県松江市の出雲国分寺と山陰道とを結ぶ道路など比較的多い。また、路面に波板状の凹凸のある例も報告されている。この波板状の凹凸面について、丸太

を敷いた遺構であるとする説⁴²⁾と路盤を固めるための工事であるとする説⁴³⁾などがある。これらの中には、『信貴山縁起絵巻』などの絵画資料や兵庫県長尾・沖田遺跡で発掘された路面の下で検出された丸太材列⁴⁴⁾などによって、丸太を敷いた遺構である可能性が高いものが多い。

以上見てきたように、考古学的な発掘調査によって道路を確認するには、路面そのものを検出していくか、両側の側溝または護岸工事の跡を検出していくことが重要であった。この方法によれば、どんな時代の道路の遺跡も確認できる。しかし、発掘調査は膨大な労力と経費を必要とするため、おのずと調査面積に限界がある。したがって、数十 km あるいは数百 km にわたる交通路の、ほんのわずかの部分しか確認できない。

V. 古道研究の課題

前項までにみてきたように、古代道が見つけられたのは、先史時代や古墳時代までの場合は集落遺跡の発掘調査中に、偶然発見されたものがほとんどであった。しかも、多くの遺跡の場合当時の地表面が残されていない場合が多い。その場合は、側溝が掘られていたり、盛り土や護岸工事などのかなり大規模な人工的な道路の場合でないと検出できないことが多い。また、当時の地表面が残っている場合でも、石敷きや材木敷きなどが無い限り、単なる踏み分け道の場合は見つけにくく、硬化面や波板状の凹凸面などがかなりの好条件でないと残りにくいこともわかってきた。こういった遺構は、発掘調査によっても検出がむずかしいのであるから、歴史地理学の主な武器である地名や地形の観察、地籍図や大縮尺地図、空中写真の判読などによる方法では、検出するのはきわめて困難である。ただ、好条件に恵まれれば、大縮尺の空中写真によって、ソイルマークやプラントマークで見つけだせる可能性があるにすぎない。

しかし、先史時代や古墳時代の交通路を、律令時代の官道のように歴史地理学的に明らかにしていくことは絶望的なことであろうか。きわめて精緻になってきた土器研究などの考古学的な研究成果を、積極的に歴史地理学の分野に応用することによって可能であるように思える。巨視的には、西川修一が神奈川県の弥生時代と古墳時代の交通路を、考古学的な遺構や遺物の分布状況と地形から、それらが伝播した経路を想定していった成果⁴⁵⁾や、酒井龍一がセトルメントアーケオロジーの立場から弥生社会の枠組モデルを作成したようにして⁴⁶⁾、弥生時代の拠点集落を結んでいった成果などが参考となろう。微視的には、集落と集落を結ぶ道を想定するには、土器研究によってどの集落とどの集落の結びつきが最も深かったかを明らかにしていくことによって、それぞれを結んでいくことができるであろう。たとえば、吉岡博之⁴⁷⁾や都出比呂志⁴⁸⁾が、近畿地方の弥生時代中期の各集落毎に数百点の土器の櫛描文の頻度を統計的に処理して、各集落間の結びつきを想定した成果や、小竹森直子が近江の弥生時代後期の土器の研究をおこない、近江では現在の大字単位での特徴が明らかにできるとした成果⁴⁹⁾によって、各大字（集落）間の結びつきが想定できることなどが参考となろう。

律令時代の直線道路を発見する歴史地理学的方法については、足利健亮が得意とした断片的な直線道路の痕跡をつないで長大な直線道路を見いだしていく方法、木下良や金坂清則などが得意とした道路痕跡の地割りを空中写真の判読で見いだしたり、市町村や大字・小字の境界から見つけていく方法、吉本昌弘が得意とした条里の余剰帯から道路痕跡を見いだしていく方法などがあった。いずれの方法もそれぞれの場にあった方法を使っていけば、きわめて有効な方法であった。これらの方法によって、実際に検出された直線道路の遺構も多く、それが考古学的に実証された遺

構も少なくない。

しかし、こうして検出された道路のほとんどは、『延喜式』に駅家が載せられた官道であった。冒頭で述べた加都遺跡のような『延喜式』に駅家が載せられていない道路は、なお研究対象とはなりにくかった。このような地域間を結ぶ道路には、二種類の道路がある。一つは、加都遺跡の山陰・山陽連絡道のように、すでに『延喜式』の段階では駅家が載せられていないが、かつては駅家が置かれていた官道と想定される道路と、あと一つは、律令国家が計画的に敷設した直線の官道と平行したり交わったりしながら走る曲折の多い集落間を結ぶ旧来の道路である。

前者のかつての官道と考えられる連絡道路の研究法は、加都遺跡の調査成果のように計画的な直線道であったことから、従来の直線的な官道の研究法がそのままあてはめられる。ただ、その場合『延喜式』に載せられていないわけであるから、どこにそのような連絡道

があったかを想定しなければならないという困難さが残る。たとえば、『延喜式』には、東海・東山道の連絡道として常陸国と陸奥国の山中を通る連絡道があるが、その他に『常陸国風土記』や『日本後紀』の記事（弘仁二年四月乙酉条、同三年十月癸丑条）によって海側にも駅家の置かれた連絡道があったことや、上野国や下野国と武蔵国を結ぶ連絡道があった（『続日本紀』宝亀二年十月己卯条）こと、美濃国と尾張国を結んだ連絡道によって東海道から東山道に乗り換えて上洛した例（『伊場木簡』など）が多いなど、連絡道を推定する史料は多い。筆者もかつて山陽道と山陰道を結ぶ連絡道路の存在を『播磨国風土記』の記載などから予見し、但馬道、因幡道、伯耆道、出雲道などと名づけていたことは前述のとおりであるが、史料に残っていたのは因幡道（『日本後紀』大同三年六月壬申条、『時範記』）だけであった。西海道には、『延喜式』段階でも、九州島の東海岸と西海岸を南北走る幹線道と、それを東西に結ぶ数本の連絡道が存在していたことが、駅名によって推定される（図4）。古代の日本列島全体にも、現在のJRの本線と支線による鉄道網のように、幹線道とその連絡道による道路網の存在したことが想定される。このように、史料に残った連絡道、史料に残らなかった連絡道の存在を推定し、衰退期の駅制の名残を示す史料である『延喜式』以外の古代の道路網を復原することは、古代の律令国家がめざした官道大系を復原する重要な作業であろう。

後者の集落間を結ぶ道路の研究法については、すでに木下良がそれを「伝路」と名づけていくつかの成果を報告している⁵⁰⁾。この場合は曲折の多い道路であるから、先史時代の道路研究と同じような困難さがともなう。歴史地理学的な研究法で予見して、それが発掘調査で確かめられるというよりも、集落遺跡などの発掘調査により偶然道路状遺構が発見され、それを足がかりにして歴史地理学的に

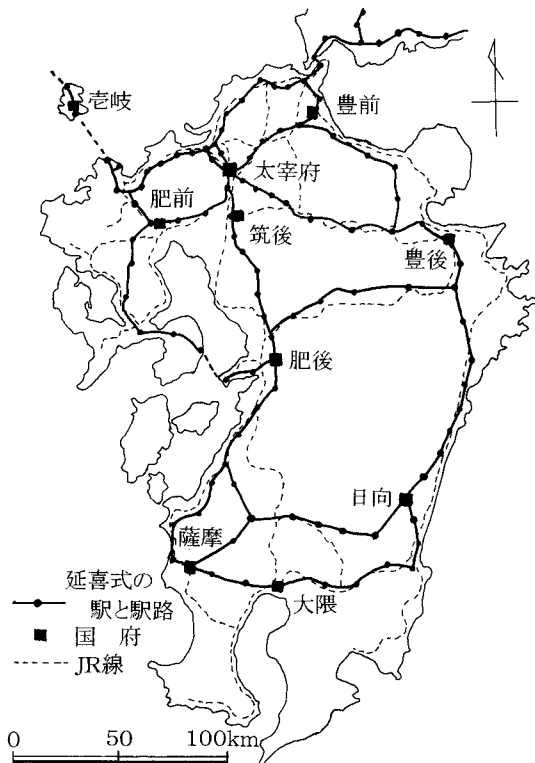


図4 『延喜式』による西海道の駅路網とJR線

追究する場合が多かった。今後は、考古学的な集落遺跡や地方官衙の最近の調査例の蓄積を積極的に活用し、集落間の道路を歴史地理学的な研究法で予見していくことが、重要になって来よう。

歴史地理学的な研究法で予見していくことの重要な例の一つ挙げよう。平安京西南の乙訓地方を東北から西南に一直線に走る久我こがなわては、従来歴史地理学的な検討から平安京創設時に平安京と山崎駅を直線で結ぶ山陽道として作られたと考えられてきた⁵¹⁾。ところが、最近になって、考古学の岩松保は、乙訓地方の集落遺跡や道路遺構の検出例の検討から、集落間を結ぶ西国街道の方が平安京当初の山陽道であり、直線道路の久我こがなわては平安時代後期に敷設されたとする論文を発表した⁵²⁾。これなどは、直線的な古代官道の研究史を無視した論であり、その反論は別稿にゆずるが、納得できる論ではない。この二つの平行する道路こそ同時に機能したもので、木下良のいう直線の官道と集落間を結ぶ道との複線的な路線の典型例と呼ぶべきものであろう。このように、考古学の方から、自分の関わった遺跡の位置付けのために、積極的に歴史地理学的な研究法を用いて、周辺に目を広げて考察した論文が増えてきたのは、古代の交通路の研究が学際的になってきたと評価すべきことにちがいない。しかし、筆者自身も何度も経験したことであるが、考古学の方からだけの考察は、自分の関わった遺跡をやや過大に評価して、近視眼的になりがちである。その解決のためには、歴史地理学、文献史学、考古学との学際的な研究が必要である。

VI. ま と め

本稿では、古代の交通路研究の成果を、先史時代から律令時代まで概観した。現在までのところ、先史時代・古墳時代の交通路研究は考古学の独壇場であるが、歴史地理学的方法での検討の余地があり、それが必要であ

ることを述べた。

一方、律令時代の交通路研究は、歴史地理学がリードして大きな成果をあげてきた。そして、それを追認するように考古学の発掘調査の成果があがってきた。その後、大規模化した考古学の発掘調査の進展によって、歴史地理学で予見できなかった道も次々と発見されてきた。歴史地理学では、その発見された道の意味付けを行なうのに追われる現象もあらわれている。これは、従来の律令期の交通路研究が、『延喜式』に載せられた官道を主な対象としてきたからであった。今後は、『延喜式』以外の官道や、集落や官衙を結ぶ地域間の交通路研究に、歴史地理学が積極的に関与していくべきであり、歴史地理学な方法によって大きな成果が期待できる。

(滋賀県立大学人間文化学部)

〔注〕

- 1) 吉識雅仁・甲斐昭光「兵庫県和田山町加都遺跡の道路遺構」, 古代交通研究8, 1998, 60~65頁。
- 2) ①高橋美久二「古代の美作道」(兵庫県教育委員会編『歴史の道調査報告書四 美作道』, 1994), 4~6頁。②高橋美久二『古代交通の考古地理』, 大明堂, 1995, 138~142頁に所収。
- 3) 前掲2) ②41~200頁。
- 4) 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, 40~58頁。木下良「古代交通研究上の諸問題」, 古代交通研究1, 1992, 2~30頁。木下良「古代道路研究の近年の成果」(木下良編『古代を考える 古代道路』, 吉川弘文館, 1996), 1~26頁。
- 5) 木本雅康「歴史地理学からみた、考古学による近年の古代官道の調査成果」, 考古学ジャーナル449, 1999, 18~22頁。
- 6) 『河北新報』1997年12月14日付, (『月刊文化財発掘出土情報』1998-2, 1998, 43~44頁に所収)。文化庁編『発掘された日本列島, 99新発見考古速報』, 朝日新聞社, 1999, 12頁。藤村新一・鎌田俊昭・梶原洋・横山裕平「宮城県中島山遺跡の調査について—山形県尾花沢市袖原3遺跡との遺跡間接合について」, (『日本

- 考古学協会第65回総会研究発表要旨』, 1999), 24~27頁。
- 7) 安藤政雄「石器時代の物々交換とミチー黒曜石の石器作りからみた交易と交通のはじまり」(白石太一郎他編『考古学による日本歴史9 交易と交通』, 雄山閣出版, 1997), 19~35頁。
 - 8) 『西日本新聞』1999年12月24日付。『月刊文化財発掘出土情報』2000-2, 2000, 125~126頁に所収。
 - 9) 文化庁編『発掘された日本列島'98新発見考古速報』, 朝日新聞社, 1998, 12~13頁。
 - 10) 岡田康博「“縄文都市”誕生」(縄文まぼろば博実行委員会『縄文の扉』, 1996), 32~33頁。
 - 11) 埼玉県立博物館『寿能遺跡発掘調査報告書』, 1984。
 - 12) 小宮恒雄『古梅谷遺跡』(港北ニュータウン地域内埋蔵文化財調査報告17), 横浜市埋蔵文化財センター, 1995。小宮恒雄「縄文時代の道」, 考古学ジャーナル434, 1998, 4~7頁。
 - 13) 神奈川県立埋蔵文化財センター『池子遺跡群調査だより7』, 1990, 1~4頁。
 - 14) 田川肇・副島和明「長崎県杵岐郡芦辺町・石田町原の辻遺跡」, 日本考古学年報46, 1993, 570~571頁。
 - 15) 豊中市教育委員会『豊中市埋蔵文化財年報11』, 1992, 94~95頁。
 - 16) 石井克巳「群馬県黒井峯遺跡」, 日本考古学年報38, 1987, 385~388頁。
 - 17) 近江俊秀「奈良県嶋神遺跡の道路遺構」, 季刊考古学46, 1994, 46~48頁。前田晴人「葛城の古代道路と雄略天皇」『日本古代の道と衢』, 吉川弘文館, 1996, 227~230頁。
 - 18) 中塚良「首長墓系古墳の立地分析—京都府山城盆地・亀岡盆地を例に—」, 歴史地理学紀要31, 1989, 51~82頁。
 - 19) 田代克巳「西国街道周辺の調査」(大阪府教育委員会編『嶋上郡衙跡発掘調査概要』, 1971)。
 - 20) 宮崎康雄「高槻市発掘の山陽道」, 季刊考古学46, 1994, 42~45頁。
 - 21) 山下史朗他『小犬丸遺跡II』(兵庫県文化財調査報告書66), 兵庫県教育委員会, 1989。
 - 22) 荻能幸「落地遺跡発掘調査概報」, 古代交通研究1, 1992, 103~108頁。
 - 23) 乗岡実「岡山市津高確認の直線古道について」, 古代交通研究2, 1993, 48~55頁。
 - 24) 岸俊男「古道の歴史」(坪井清足・岸俊男編『古代の日本5 近畿』, 角川書店, 1970), 93~107頁。
 - 25) 足利健亮「恭仁京の京極および和泉・近江の古道に関する若干の覚え書き」, 社会科学論集1, 大阪府立大学, 1970, 33~60頁。
 - 26) 足利健亮『日本古代地理研究』, 大明堂, 1985。
 - 27) 木下良「空中写真に認められる想定駅路」, びぞん64, 1976, 1~19頁。
 - 28) 吉本昌弘「古代播磨国における山陽道と郡家の復元的研究」, 新地理25-1, 1977, 61~62頁。
 - 29) 藤岡謙二郎編『古代日本の交通路I, II, III, IV』, 大明堂, 1978。木下良『日本古代律令期に敷設された直線的計画道の復元的研究』, 國學院大學, 1990。木下良編『古代を考える古代道路』, 吉川弘文館, 1996。
 - 30) 木下良「『車路』考—西海道における古代官道の復原に関して—」(藤岡謙次郎先生退官記念事業会編『歴史地理研究と都市研究』上, 大明堂, 1978), 128~138頁。
 - 31) 木下良「『立石』考—古駅路の想定に関して—」, 諫早史談8, 1976, 28~36頁。
 - 32) 高橋美久二「古代の南海道」(兵庫県教育委員会編『歴史の道調査報告書六 南海道』1996), 3~12頁。
 - 33) 黒板周平『東山道の実証的研究』, 吉川弘文館, 1993。
 - 34) 足利健亮『日本古代地理研究』, 大明堂, 1985。
 - 35) 金坂清則「下野国」(藤岡謙二郎編『古代日本の交通路II』大明堂, 1978), 70~86頁。
 - 36) 坂爪久純・小宮俊久「古代上野国における道路遺構について」, 古代交通研究1, 1992, 83~90頁。
 - 37) 前掲27) 1~19頁。
 - 38) クロフォード(森本六爾訳)「考古学的航空写真」, 考古学2-2, 1931, 35~55頁。
 - 39) 前掲28) 61~62頁。
 - 40) 及川司「古代東海道の調査—静岡市曲金北遺跡—」, 研究所報52, 静岡県埋蔵文化財調査研究所, 1994, 2~3頁。
 - 41) 高槻市史編さん委員会『高槻市史』6考古編, 1973, 109~110頁。
 - 42) 早川泉「古代道路遺構に残された圧痕」, 東京考古9, 1991, 117~141頁。

- 43) 飯田充晴「道路築造方法について」, 古代交通研究2, 1992, 71~78頁。
- 44) 兵庫県教育委員会編『長尾・沖田遺跡(Ⅰ)』(兵庫県文化財調査報告100), 兵庫県教育委員会, 1991, 50~52頁。
- 45) 西川修一「弥生の路・古墳の路—神奈川の場合—」, 古代92, 1991, 263~289頁。
- 46) 酒井龍一「弥生時代中期・畿内社会の構造とセトルメントシステム」, 文化財学報3, 1984, 1~17頁。
- 47) 吉岡博之「乙訓地方中期弥生土器の様相—今里遺跡 SD0732出土土器について—」(中山修一先生古稀記念事業会編『長岡京古文化論叢』, 同朋舎出版, 1986), 477~503頁。
- 48) 都出比呂志「弥生時代」(向日市史編さん委員会編『向日市史』上, 1983) 51~116頁。
- 49) 小竹森直子「地域を考える—弥生時代の近江の場合—」, 人間文化2, 1997, 32~39頁。
- 50) 木下良「日本の古代道路—駅路と伝路の変遷を中心に—」, 古代文化47-4, 1995, 17~27頁。
- 51) 足利健亮「鳥羽の作り道と久我堰」『日本古代地理研究』, 大明堂, 1985, 144~150頁。
- 52) 岩松保「奈良・平安時代における乙訓地域の交通路—西国街道の成立とその変遷—」, 京都府埋蔵文化財情報73, 1999, 17~24頁。

The Current Situation and Problems of Ancient Road Studies
Yoshikuni TAKAHASHI

I have surveyed results of ancient traffic road studies from prehistory of *Ritsuryo* period. Archeology has been unrivaled in the traffic road studies of prehistory and *Kofun* period so far. But they need to be examined by historical geographical method.

Meanwhile the traffic road studies of *Ritsuryo* period have been led by historical geography and great results have been obtained. And also every excavation result may not be recognized by the academic circles. After that many roads which were not foreseen by historical geography were discovered by large-scaled archeological excavation progress one after another. In historical geography some phases that we are struggling to make meanings on the discovered roads are seen. Because the current traffic road studies of *Ritsuryo* period have mainly aimed at official roads written in the *Engi-shiki* (延喜式). In the future we, historical geographers, should strongly concern official roads not written in the *Engi-shiki* and traffic road studies on the villages and government offices.