

鈴木靖民・荒井秀規 編

『古代東アジアの道路と交通』

勉誠出版 2011年7月 397頁 6,000円＋税

本書は、「直線道路」を切り口にして、古代東アジアの道路と交通の歴史を究明した22編の論文からなる。論文の基となったのは、2010年6月26日、27日に國學院大學渋谷キャンパスで開催された、第15回古代交通研究会大会のシンポジウム「日本と東アジアの古代道路」での報告である。シンポジウムでは、張 在明による秦の直道遺跡発掘の報告や、現地調査を行った木下 良、武部 健一、小鹿野 亮による報告、その他韓国・渤海・日本の道路・交通路に関する報告が行われた。

本書では、シンポジウム報告以外にも論考が加わり、著者も歴史地理学、歴史学、考古学の諸分野に渡る。構成は大きくIV部に分けられ、目次と著者は以下の通りである。

序言 古代東アジアの道路と交通（鈴木靖民）

第I部 古代の直線道路・東アジアの視角

東アジアの古代道路—世界的視角から
(木下 良)

中国古代道路史概観 (武部健一)

中国陝西省富県における秦の直道遺跡の発掘
(張 在明)

入唐求道巡礼行記—山越への軍用道・始皇帝の直道を歩く (小鹿野 亮)

秦の「直道」と道路構造 (早川 泉)

第II部 中国唐代の道路・交通

北宋天聖令からみる唐の駅伝制 (中 大輔)

唐日伝馬制小考 (永田英明)

洛陽から四方に通じる大道とその遺跡
(塩沢裕仁)

長安と洛陽を結ぶ二つの道—「臨泉駅」銘石刻を中心に (河野保博)

唐代の交通と商人の交易活動 (荒川正晴)

唐代の通行証—標準型・簡易型による区別
(桜田真理絵)

第III部 諸国の交通と道

渤海の交通路 (小嶋芳孝)

古代韓半島の道路と国家 (山本孝文)

契丹(遼)の交通路と往来する人 (澤本光弘)

海上のクロスロード—舟山群島と東アジア

(田中史生)

古代国際交通における送使 (河内春人)

第IV部 古代日本の道と制度

日本における直線道路の成立 (近江俊秀)

畿内における計画道路網の形成過程
(中村太一)

大野城・基肆城と車路について (木本雅康)

古代官道車路と鞠智城 (鶴嶋俊彦)

敦賀周辺の古代交通路と地域認識 (門井直哉)

古代東アジアの道制と道路 (荒井秀規)

序言の中で編者の一人である鈴木は、本書の論点を「古代の直線道路」「世界史的視野から」「軍用道路、行幸道路」「国家的な交通制度」の4つにまとめている。「古代の直線道路」では、「古代日本の幹線道路が直線だったことが明らかにされたのは、約四十年前、足利健亮氏ならびに木下良氏が航空写真と詳細な地形図と現地踏査によって、山陽道などで事例を検出し、公表した時が最初である。」と、日本古代史が専門の編者によって、直線道路研究における歴史地理学の功績が高く評価された点が注目される。

さらに続けて、「これはヨーロッパにおけるローマ時代の建物や道路の遺構を探る航空考古学の方法などに倣ったものと思われるが、歴史地理学だけでなく、隣接する歴史学、考古学にも反響を呼び起こし、やがて各地の埋蔵文化財調査をはじめとする考古学の発掘によって、古代国家が経営する官道、それも〈直線道路〉が相次いで見付き、実証されることとなった。」と研究の広がりの契機となった歴史地理学を改めて意義づけている。

以下では、特に歴史地理学的視点から古代道路を扱った論考の内容を紹介していく。

木下は、日本など東アジアの古代道路が、秦代に本格的に道路建設を行った中国を規範にしていることから、中国の文献にみる古代道路関連遺構の記述をもとに、日本での受容を検証した。

まず『史記』などに直道の形状が「塹山堙谷」(山を塹り谷を堙ぎ)と表現される点について、日本の古代道路との類似性を検討した。直道の路線では、各所に山を切り通した遺構や大規模な「堙谷」が見られるのに対し、日本では「塹山」

の遺構は見られないものの、小規模な切り通りが至る所に見られることや、堤土塁の存在を指摘した。その他、稜線伝いに皇帝の行幸路が走る点や、7世紀代には隋代の大運河に沿う御道と「狂心渠」と下ツ道とも類似性を見出している。

また、山地での直線性や、舗装の状態、道幅などについて、日本の古代道路をローマ道と比較し、方格地割制度と道路との関係にも言及している。さらにインカ帝国の道路に触れ、整備された道路網の存在は、年代と場所を問わず中央集権古代国家に共通することを指摘し、東アジアの古代道路を考える際に世界的視圏から見ることの必要性を説いた。

塩沢は、千年以上にわたり13の王朝が都を置いた洛陽の道筋について、関所と大道の痕跡を紹介した。洛陽盆地は周囲を山に囲まれており、半封鎖的な盆地に出入りするため、河谷や丘陵の谷間を通過する大道が設けられた。洛陽の交通と防衛の問題を論じるには、自然環境への理解が不可欠であるとして、洛陽から東西南北へのびる大道と関所の遺構を、それぞれコロナ衛星画像および現地を確認の上、比定した。また津や洛陽と長安を結ぶ大道や、県城、駅亭の遺構も挙げている。

続いて『西征賦』などの史料に見られる路程と『通典』などの記載を照合することで復原を行う。しかし例えば唐代の県城遺跡が確認されていないように、遺構として確認された施設は、全体からみると一部である点を指摘する。マクロにみれば、洛陽は中国の高速道路網の中央の結節点であり、内陸の幹線道としての不変性を有する。さらに検討すべき課題として、関所の位置に残される石窟との立地関係を提示した。

木本は、大宰府の北と南に位置する大野城、基肆城と「車路」地名を検討する。西海道北部に多く分布する車路地名は、そのほとんどが古代官道に沿って位置することが木下の指摘以来知られている。まず木本は、「大宰府旧蹟全図」にある地名「クルマジ」を現地比定し、それらを結ぶルートが大宰府ではなく、天智天皇4年(665)に築造された大野城を起点として、豊前方面へ最短で向かう軍事道路に当たると指摘した。

続いて基肆城南側の車路地名の分布から、基肆城から放射状に延びる車路を復原している。西日本の他地域でも、車路地名が天智朝に築造された

古代山城の周辺に濃密に分布することから、古代日本の地方における計画的直線道の開始を天智朝にみた。

鶴嶋は、現在の熊本県山鹿市に位置する鞠智城の立地と官道の関係から、南九州や南島の統治に関わる機能について言及している。先に木本が取り上げた大野城などと同時期に修理記事がみられる鞠智城は、大宰府からは離れ、火国(後の肥後国)内陸部に築城されたことから、大宰府の直接防衛の目的は想定し難い。そこで現存および史料上の車路地名を、空中写真、地形図の判読により抽出された古道や道路痕跡によって結ぶ歴史地理学的手法により、鞠智城を通り延喜式駅路に接続する二つの車路ルートを復原した。

さらに鶴嶋は、鞠智城が本平野の最奥部に、初期駅路の車路と密接な関係をもって計画的に造られたとする。その理由として、隼人対策として実施された南九州の辺境政策に肥後国が大きく関わっていたことを挙げる。日向・大隅・薩摩と連絡する鞠智城は、城や柵と大宰府の中間に位置し、出先機関の機能を有していた。その築城は、肥後国府の成立以前に遡る可能性を指摘している。

門井は、自然と文化の両面において若狭との同質性が高い敦賀が、古代の行政区画としては越前国に所属していた理由について、大化前後における敦賀周辺の交通路の変遷を基に考察した。まず大化前代の古北陸道は、近江から若狭を経て敦賀に入るルートと捉えた。一方律令時代の北陸道については、愛媛関の比定から敦賀直通ルートが本路であり、近年新たに言われている若狭経由ルートは、支路であったと判断している。

その上で、律令時代に若狭経由ルートから敦賀直通ルートに変化した理由を駅制創設とする。それまでの敦賀は、若狭と同様に、天皇や中央に進ずる食物と関わりの深い土地であったが、7世紀半ばに政権の関心は東北方面に向けられた。そのため、より早く東北方面へ到達する近江・敦賀直通ルートが北陸道本道となり、敦賀は、「ミケツクニ」から「コシノミチノクチ」へと認識が変化すると指摘する。このような認識のもとに敦賀は「越国」に属することになったと説明する。

上記個別に紹介してきた以外にも、中村によって畿内の計画道路網について形成過程や建設要因

の見直しが提案されるなど、地形や史料、遺跡などから道のルートを地図上に復原し、地域の形成や景観を論じる論考が多数収められている。古代

交通路は、歴史地理学的手法により各地域についての研究が期待できる分野である。これから研究を志す若い方々にも、ぜひ読んでいただきたい。

(山近久美子)