

第5章 総 括

第1節 道路の変遷と特徴

1. 本節の趣旨

今回の発掘調査地点は呉羽丘陵を越える近世北陸道跡で、蛇行しながら斜面を上る峠道である。近世から現代までの道路遺構を検出し、まずその変遷と構造を整理する。また、県内周辺で検出されている街道との比較や、上部から流れてきた土に多量に包含されていた陶磁器や瓦等についても検討したい。

近世北陸道は複数のルートがあり、富山藩領では海岸近くを通るルートが本街道とされた。今回の調査地を含むルートは富山町を通る「富山道」と呼ばれたが、以下では「近世北陸道」あるいは単に「北陸道」と呼称する。

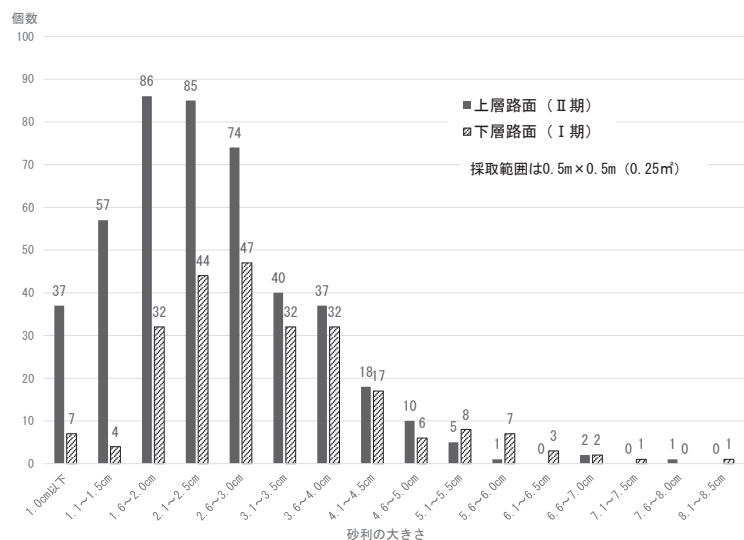
2. 道路の変遷

概 要 A区では、大きく上層・下層2面の近世道路を確認し、上層道路は側溝の掘り直しによりさらに2時期に分けられる。その後、近代さらに現代への変遷が認められる。B区は、道路面は一面のみであるが、側溝の掘り直しによる近世から近代にかけての造り変えがある。また、断面観察でその上層に現代の道路面があることがわかった。

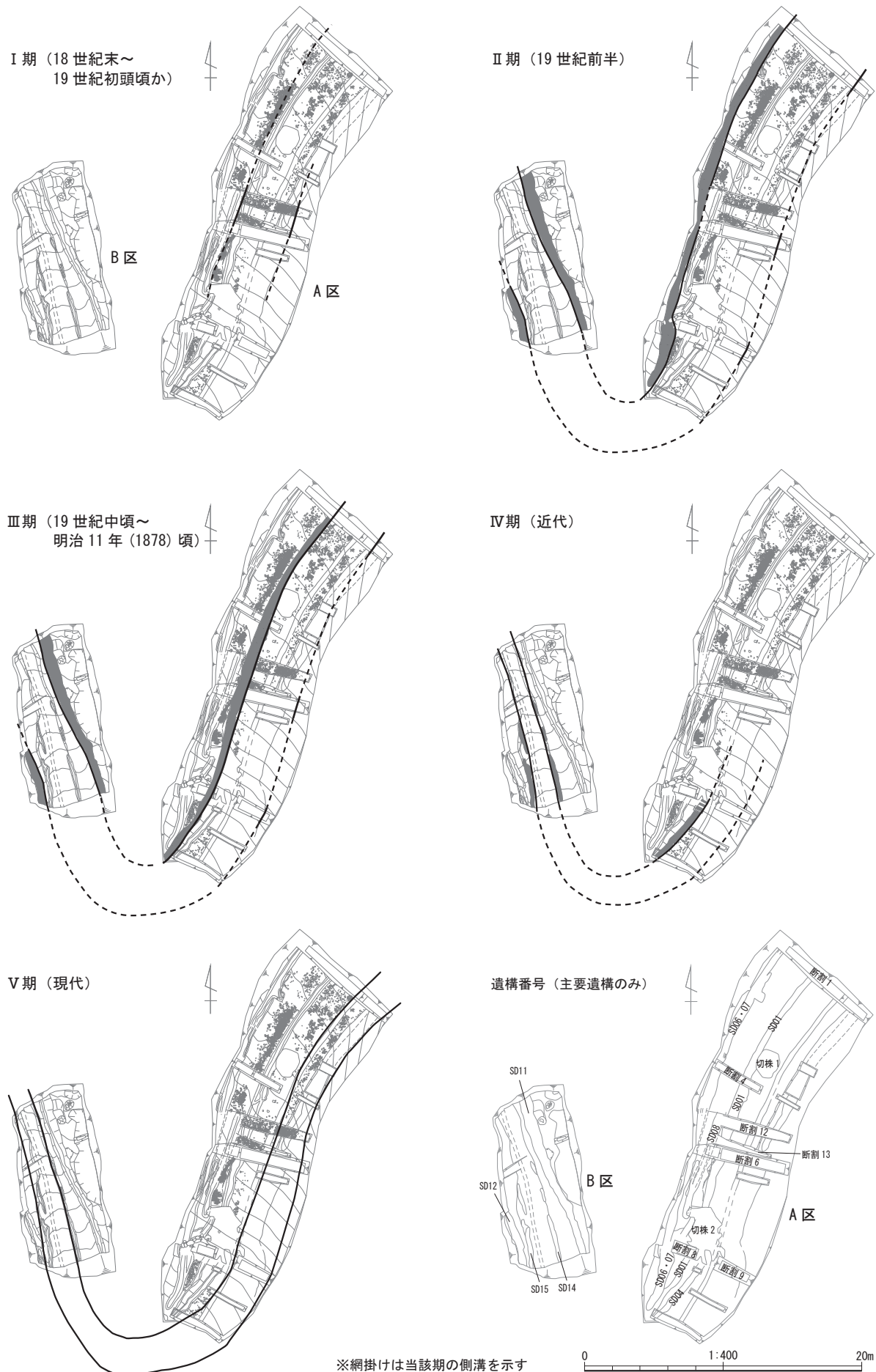
大きく5時期に分けられる変遷を古い順にまとめる（第44図）。

I 期 A区の下層道路が該当する。部分的な検出であるが、断割12・13において砂利敷の路面を確認した。断割12で確認した幅4.17mの砂利敷が道路幅となろう。また、断割4の断面でも路面の硬化層と砂利敷を確認した。この2地点の検出レベルから計測した路面の斜度は 11.93° で、後述する上層道路より急勾配である。上層道路との対比でみると、A区中央の断割6・13付近を境に、それより北側は上層道路との比高差が徐々に大きくなる。逆に断割6・13付近より南は、上層道路との差が少なくなり、調査区南部では削平されていることが推測される。すなわち、下層から上層道路への造り変えにあたり、A区中央付近を境に北側は盛土、南側は切り土することで勾配を緩くしたと考えられる。土層を観察する限り、下層道路の造成にあたって大規模な盛土や造成を行った状況は認めにくい。A区北部に存在した谷地形もこの時点では大きくは埋めておらず、地形を残しつつ、最小限の切り土や盛土によって造成したと考えられる。

第43図は下層路面（断割12）で採取した砂利と、A区北西部の上層路面で採取した砂利の比較である。部分的なサンプル採取なので一般的



第43図 路面の砂利の寸法



第 44 図 道路の変遷

な傾向といえるかわからないが、相対的に下層路面の砂利の方が大きいことがわかる。

なお、下層道路の西側に溝 SD08 が併行して延びる。断面観察によれば下層路面より上から掘り込まれており、下層道路に伴う側溝ではない。この SD08 を側溝とするもう一段階新しい路面が存在した可能性もあるが、断面では対応するような面を確認できず、上層道路へ造り変える造成作業段階の排水溝の可能性はある。

B 区では、A 区の下層道路に対応する時期の路面は確認していない。これは上記したとおり、A 区中央付近より南側（上方）は急勾配の道を緩くするために切り土され、当該期の路面が残存していないと考えられるためである。

I 期の時期については、第 2 節で検討するとおり、近世北陸道がこのルートになったのは寛政 10 年（1798）頃以降であることを考慮すると、18 世紀末から 19 世紀初頭頃か。

Ⅱ 期 A 区上層道路の古段階、SD06・07 を側溝とする時期である。SD06 が埋没後、SD07 をほぼ同じ場所で掘り直しているため、厳密には SD06 と SD07 の時期で細分できる。I 期の下層道路の急勾配を解消するため、A 区北半では盛土、A 区南半では逆に切り土して勾配を緩やかにしたと考えられる。平面的には、山側の地山を削り込んで平坦面をより広くとるよう造成した結果、I 期より道路端が 1m ほど山側（西）に広がっている。道路基盤土は、断割 1・4・12 の断面でみられるように、薄い盛土を水平に重ねる状況が認められる。この造成にあたり、A 区北部（断割 1 付近）に存在していた谷も大規模に埋めたと考えられる。断割 1 でみられる上層道路面下の厚い造成土はそれを示す。A 区北半は盛土主体、南半は切り土主体の造成により構築し、I 期と異なり、大がかりな造成を行ったことを特徴とする。谷側（東）の道路端がどこにあったかはっきりしないが、次のⅢ期の路肩と同じだったとみれば、道路幅は、北端（断割 1）付近で約 6.5m、中央～南部（断割 6・9 付近）で 5.7～5.9m となる。路面の平均斜度は 8.23° で、I 期より 3° 以上緩い。路面には砂利を敷く。谷側の側溝の存否については、近代以降の攪乱のため断定できないが、土層断面をみる限り設けていなかった可能性が高い。排水はそのまま谷へ流せばよく、わざわざ谷側に側溝を設ける必要性も認めにくい。なお、A 区北端付近は、他の地点・時期より道路幅がかなり広く、山側に茶屋等の施設が置かれていた可能性があるかもしれない。

B 区は、SD11・12 の両側側溝の道路に対応するとみられる。道の両側が高い小さな切り通し状の凹地形を通るため、両側側溝としたのであろう。道路幅は 3.6～3.7m で、A 区より狭い。地山面をそのまま路面としていることも A 区との違いである。

時期は、SD06・07 の上に堆積する流土層出土遺物や前後の時期から、19 世紀前半頃と考える。

Ⅲ 期 A 区上層道路の新段階、SD01 を側溝とする時期である。前の期の SD06・07 から SD01 へ側溝を谷側にずらして掘り直している。丘陵上部からの土砂崩れにより、山側の道路が埋没したため側溝の掘り直しを余儀なくされたのであろう。この側溝掘り直しは、道路幅を単純に狭めるものであったのか、あるいは路面を谷側に平行移動させる造り替えであったのか断定はできないが、路面下の造成土は、Ⅲ期に拡張造成した状況は見られないことから、道路幅を狭めるものだったのではないか。この場合、A 区南端付近は SD06・07 から SD01 への側溝の移動距離があまりなく、道路幅が狭まる度合は北部においてより大きい。道路幅は、断割 1・6 付近は 3.6～3.7m、断割 8－9 付近は 4.1m 程度と推定できる。断割 6・9 では谷側の路肩が落ち込む状況を確認できる。谷側の側溝は、Ⅱ期と同様、存在しなかった可能性が高い。道路の平均斜度は 8.84° である。Ⅱ期とほぼ同じ面を路面とするが、調査区北部や中央部の断割では、路面を一部再造成している状況がみられた。路面は砂利を敷く。

B 区は、Ⅱ期と同じ SD11・12 を側溝とする道路である。幅は 3.6～3.7m で、A 区とほぼ同じである。

2間幅を基準にしたことが推測できる。

Ⅲ期の時期は19世紀中頃から後半と考える。側溝から近代遺物も出土することから、明治11年(1878)の天皇行幸に伴い北東に新道が開削される頃まで街道として使用されたとみられる。

Ⅳ期 A区はSD04を山側の側溝とし、B区はSD14・15を両側側溝とする近代の道路である。B区は幅1.40～1.85mと、Ⅲ期の半分以下に縮小する。明治11年の新道開削によって幹線道としての役目を終え、規模が縮小したのであろう。A区の道路幅は不明であるが、B区とほぼ同じか、少し広い程度と思われる。A区では、Ⅳ期・Ⅴ期の道路とほぼ重なる範囲で谷側が攪乱されている。このため、近・現代に道路範囲を掘り返して造成し直した可能性がある。

Ⅴ期 Ⅳ期後から現在までの現代道路である。B区では、盛土を行って戦後に道路面を造成し、その後再度盛土を行って、現在の遊歩道面を造っている。したがって、少なくとも2時期の道路面があったことになる。一方、A区はほとんど盛土がなく、Ⅳ期以降はほぼ同じ路面であったとみられる。現在(発掘調査前)の遊歩道の幅は、A区2.0～2.9m、B区1.5～2.3mで、概してA区の方が広い。道幅はⅣ期をおおよそ踏襲したと考えられる。なお、A区北部に存在する切株1の樹齢は約94年であった。現在の遊歩道は、この切株を避けて通ることから、遅くとも昭和初期には現在の道幅が形成されていたと考えられる。

3. 他遺跡との比較

県内での近世北陸道の発掘調査は、平野部の射水市水上・本開発遺跡の成果がよく知られている(大島町教委2000)。17世紀中頃～後半の整備開始期から、近代の街道終焉期まで6期の変遷が認められた。両側側溝の道路で、道幅は、街道整備期は1.5～1.8m、その後17世紀後半以降は2.6～2.8mで推移している。およそ1間半となろう。路面には円礫層が敷設されている。また、富山市の富山城下町では断面による確認で、約9m(5間)幅の北陸道の土層が検出されている(富山市教委ほか2009)。

越中・加賀の国境にある倶利伽羅峠の街道は峠道という点で、今回の調査と共通する。津幡町教育委員会が加賀国側の北国街道の試掘調査を行い、次のような特徴が認められている(津幡町教委2019)。^①路面幅は2.6～3.5mで場所により違いがある。尾根上では7m以上のところもある。^②側溝は、雨水が溜まるような切り通し状の凹地形では両側に設け、尾根上など崖に面する箇所は設けずに下に流す。^③路面は基本的に中央が高いカマボコ形を呈する。規模こそ呉羽丘陵の本調査区よりやや狭いが、側溝の規模や設置する場所など類似点が多い。また、本調査区では谷側の側溝は存在しなかった可能性が高いことを指摘したが、倶利伽羅峠も谷に面する場所は設けていないとされ、共通する。

富山城下町の主要部を通る約5間幅の北陸道を除けば、本調査区の道路幅は他遺跡の検出事例と比べて遜色ないどころか、むしろ広い。街道として十分な規模を有していたといえる。「越中道記」(正保4年(1647))では、越中国内の「大道」は幅2間(3.6m)とされている。本調査区とは異なる時期の史料であるものの、本調査区Ⅰ期は2.3間(4.17m)、Ⅱ期はA区3間以上が推定されるが、B区は約2間、Ⅲ期はほぼ2間で、2間に近い点は注意される。また、水上・本開発遺跡と倶利伽羅峠の道路幅は2間よりやや狭いが、倶利伽羅峠は山間地における地形的な制約が考えられ、水上・本開発遺跡は「本開発の七曲り」にあたり防衛上の観点から狭くした可能性がある(大島町教委2000)。そのようななかにおいて、史料に書かれる2間幅に対してほぼ半間以内の誤差におさまっていることは、むしろ注目すべき類似のように思える。

4. 出土遺物について

出土遺物で注目されるのは、A区北西部で多量に出土した19世紀を中心とする陶磁器である。肥前・瀬戸美濃を中心とする磁器碗、越中瀬戸・越中丸山・小杉など在地系の陶器碗が多く、喫茶用の茶碗とみられる。上部から流れてきた流土層に多く含まれ、江戸時代の「峠茶屋」の地名が示すとおり、尾根上の峠に茶屋があったことがうかがえる。江戸時代後期に描かれたとみられる「越中富山船橋景」（第5図）や絵馬「明神山七面参詣図」では、茶屋は峠に至る坂道の脇に描かれ、尾根上の峠には見られないが、出土遺物から19世紀前半頃には峠部分にも存在していたことがわかる。なお、天保9年（1838）「廻国御巡見御通行役懸り等留帳」には、「峠茶屋」に餅店4軒、酒店2軒、草履店、草鞋店があったことが記されている。また、峠近くには「アメヤ」や「マンジュウヤ」などを屋号とする家がある（呉羽山観光協会2009）ことも茶屋の存在を裏付ける。

陶磁器には文字を書いた資料が30点以上認められる。多いのは、焼き継ぎ修理した磁器の高台内に朱墨で書かれた文字である。「峠伊平」、「峠安兵衛」、「峠茶屋カ嘉右衛門」といった人名のほか、「峠茶や」、「峠」といった地名を表すものがある。「峠伊平」は4点出土している。全体的に「峠」を記すものが多い。焼き継ぎを依頼した峠茶屋の依頼主あるいはその地名を書いたのであろう。限られた調査地点において相当数の資料が出土していることから、複数の茶屋が、まとまった量の茶碗の焼き継ぎを依頼していた様子が見えてくる。

文字資料としてもう1点注目されるのは、硯（第21図39）に彫られた「上々高田石 たつ」の銘である。「高田石」は岡山県真庭市勝山地域で産出される高田石を意味する可能性が高い。高田石は黒色の粘板岩で、そこで作られる硯は室町時代以来の伝統があるとされる。硯の流通を物語る貴重な資料といえる。

瓦は、陶磁器と同じく上方から流れてきた流土や表土を中心に、近世の燻し瓦と近代の釉薬瓦が出土している。燻し瓦の量はあまり多くなく、茶屋に葺かれていたものか不明である。富山藩の丁子梅鉢文を入れた軒棧瓦が1点出土している。この瓦が使われた富山藩関係の建物としては、二代藩主前田正甫が建立し、五代藩主利幸が藩主の祈願所とした長久院や、万治年間に富山藩士奥村蔵人が建立した七面宮が考えられる。前者は本調査区から尾根を挟んだ南西側の中腹にあったとみられ、可能性は低い。七面宮は本調査区の西上方、稻荷社前の広場に存在したとの推定があり、この瓦かもしれない。一方、近代の釉薬瓦は、北上方の尾根頂部付近にあった近代の「八田瓦」窯場から転落したものであろう。窯道具である栓ころや長棒が出土しているほか、窯の壁体に使った可能性がある焼けた埴もある。周辺の地表面にも同じ遺物が多く散乱していた。（野垣）

第2節 明神山・五時谷における近世北陸道と周辺遺構

1. はじめに

本調査区周辺は近世北陸道のルートにあたるとともに、近世富山の風光明媚な名所として複数の寺社が建てられ、参詣道も整備された。現在でも複数の道跡や建物跡、造成面、各種の石造物が現地で確認できる（武内2007a・b、古川2012・2020、西井ほか2018）。ただ、それらの比定地や道の性格については未解明な部分も多く、論者によって見解の一致をみていない。

本節ではこれまでの研究を参照し、今回の発掘成果と絡めながら北陸道のルート変更や建造物の比定について検討を行う。