

### 3. 佐賀平野の古代交通路について

#### (1) はじめに

佐賀平野の古代交通路、特に駅路・伝路については、従来歴史地理的研究の中でその路線が比定され、考察が行われてきた。そしてこの推定路線上において圃場整備事業や神埼工業団地造成に伴う吉野ヶ里遺跡の発掘などで、実際に道の存在を確認する事例が増えてきた。そこで平成3年度から、この「道」の確認を目的とした調査を実施することになり、上峰町切通から肥前国府までの直線道を対象に、本年度4カ年の確認調査事業を終えて、その調査成果を本書に収めることとなった。その考古学的調査成果に基づく所見については別稿の通りである。ここで、既往の歴史地理学的研究を振り返り、今回の調査結果や周辺における考古学的調査の成果を踏まえて、その問題点を整理しておきたい。

以下、今回調査対象となった地区周辺の古代交通路について、既往の研究の回顧と古代交通路を取り巻く考古学的所見について問題点等の整理を行い、この「道」の佐賀平野における位置付けについて考えてみたい。

#### (2) 佐賀平野古代交通路に関する史料と既往の研究

『肥前国風土記』によると、奈良時代、肥前国の駅路は小路であり、国内には駅が18カ所あり、これはそれぞれ基肄郡に一所、三根郡に一所、神埼郡に一所、佐嘉郡に一所、小城郡に一所、松浦郡に五所、杵嶋郡に一所、藤津郡に一所、彼杵郡に二所、高来郡に四所がおかれていた。松浦郡の5カ所の駅のうち1つは逢鹿駅で、郡の西北に在り、駅の東の海には鮑、螺、鯛、海藻、海松などがいる。もう1つは登望駅で郡の西に在り、駅の東西の海で鮑、螺、鯛、雑魚、海藻、海松などがとれるという記載がある。

『和名類聚抄』巻第十によると西海道のうち肥前国には基肄、功山、佐嘉、高来、磐氷、大村、賀周、逢鹿、登望、杵嶋、塩田、新分、船越、山田、野馬の15駅があった。

『延喜式』巻28 兵部省によると、西海道のうち肥前国駅馬は、基肄駅に10疋、切山、佐嘉、高来、磐氷、大村、賀周、逢鹿、登望、杵嶋、塩田、新分、船越、山田、野鳥の各駅に5疋、伝馬は基肄駅に5疋がおかれた。

『廢牧令』によると、駅は30里ごとに1駅を置くべきとされ、諸道の駅馬は大路に20疋、中路に10疋、小路に5疋が置かれることになっており、伝馬は郡ごとに5疋となっていた。『令集解』によると大路は山陽道のうち大宰府まで、中路は東海東山道で他は小路とされていたので、肥前国の駅路は小路になるが、『延喜式』の各国の駅馬数をみても原則として令に拠りながら実態にあわせた馬数となっていたことがわかる。伝馬も『令集解』によると使稀の処は必ずしも置かれていなかったらしい。

さて、『肥前国風土記』の18駅のうち現佐賀県内におかれた駅は12カ所であるが、『和名類聚抄』『延喜式』に記す15の駅のうちでは11駅が県内に比定されている。つまり、駅一所が、廃止されていることがわかる。後二者の駅名は同じものを指すと考えられるが、和名類聚抄の表記に誤字が多いと考えられているので、以下においては延喜式の表記をもって述べる。11駅のうち、基肄駅は基肄郡内に比定され、同じく佐嘉駅は佐賀郡内、高来駅は現多久市、磐氷（位置については諸説あり）・大村（現浜玉町五反田）・賀周（現唐津市見借）・逢賀（現唐津市相賀）・登望（現呼子町大友または小友）駅は松浦郡、杵嶋駅は杵嶋郡、塩田駅は現藤津郡塩田町に比定されるので、廃止された1駅は三根郡または神埼郡のどちらかということになり、残る1郡が切山駅が所在した郡ということになる。これらの史料を元に、以下では本稿の主題である基肄駅から佐嘉駅にいたる駅路について既往の研究を振り返ってみよう。（この路線の名称については、学術的には必ずしも定まっていない。坂本太郎（1928）は肥前路と呼び、久保山善映（1938ほか）は西海道路と称した。）

肥前国には風土記がよく残っているので、ここに記載された駅などの地名の現在地への比定の研究は江戸時代

から明治時代にかけて地誌学的に行われていた。例えば吉田東伍（1901）の切山駅を上峰町切通にあてる説などである。なお、伊藤常足「太宰管内志」（1841）では、山田駅を山田郷の存在から佐嘉郡に比定するが、この説はとれない。このように初期の研究では、古記録に記された駅名を現在地名に比定する作業として、地誌学的研究からスタートした。こうした地誌学的研究から、それらの駅を線で結ぶ作業が昭和初期になって、久保山善映、松尾禎作らによって始められた。久保山は長年行ってきた基肄城の研究との関係から、万葉集の筑後守大成の歌に見える基肄城東を通る「城の山道」について考察を行い、その後北九州の古代交通路について論を展開している。久保山らが分類した西海道各路のうち西路が、基肄駅付近から肥前国府方面に向かう、本稿が主題とする路線であるが、この路線については松尾禎作が主に考察を行っている。松尾の初期の文献（1931）から従来の考え方を整理してみると、肥前国の駅路は「大体旧道国道に沿うたもので」、駅については基肄駅は基山村アミダサ（現在の基山駅付近）、切山駅は上峰村切通または中原町寒水、神埼駅は神埼町駅ケ里、佐嘉駅は春日村尼寺？とし、磐氷・大村2駅を彼杵郡の2駅に充て、以下4駅を高来郡にあてて、松浦郡の2駅を不明とする。松浦郡への道は大宰府から糸島を経て松浦地方に至る考え方が一般的であったが、磐氷を松浦郡に充てる考え方もあった。佐嘉駅までの4駅のうち延喜式で消えたのは神埼駅であるとする。松尾は基肄・佐嘉の両駅の間をとると切通・寒水が当たり、また江戸時代まで重要な駅として位置付けられていたから「的はずれではなかろう」という。神埼駅は神埼町駅ケ里、佐嘉は風土記や和名抄の異本に佐意・佐菩などがあり、説が分散するが、春日または大和町左保付近に充てる説がある。久保山善映（1931ほか）は切山駅を切通にあてている。

さて駅路について考察を進めた松尾（1951）は基肄駅から鳥栖市田代、上平田、立石、中原町綾部、上峰町屋形原、神埼町志波屋、日の隈峰の南、佐賀市川久保、金立を経て、大和町延喜、福島、真島から肥前国府にいたるいわゆる山脚説を従来の一般的な考え方として紹介した上で、これを神埼郡駅一所がない延喜時代のものと考えた。氏は切山駅を中津隈に比定し基肄駅の比定地である関屋から鳥栖市田代本町、麓村養父（養父郡家推定地）、旭山峰の東を下って幸津、江島、於保、北茂安町千葉を経て中津隈に出、三田川・上峰町米多北部を通り、駅ケ里から国府に向かうルートを想定した。氏は切山駅を中津隈に比定した理由として、(1)中津隈宝満宮の古宝中に大宰府から下賜された馬鈴があったこと、(2)中津隈に印鑰社があること、(3)隣村に米多国造関係の遺跡があることなどを上げている。また駅路関係の遺跡として、基山町長野の檜田にあるハユマサー（駅馬様）に注目している。さらに（松尾 1955）では切山駅の確定が駅路の経由地を解く鍵として、3つの候補地を上げそれぞれについて駅路の推定を行っている。第1は上述した中津隈で、第2は上峰町坊所か三田川町上米多に充てる考え方で、これは米多国造の故地で、塔の塚廃寺があり、真西に駅ケ里があたることを根拠としてあげ、この二つはいずれも上述した経路を取るだろうと推定している。第3は中原町の綾部馬立場でその理由は「少し繁雑で省略する」が、「肥前国府へ大宰府からの捷路はどうしても基肄駅から山脚説を通らねばならないから」で、これにも2つの案があって基肄郡家、養父郡家（麓村養父）、旭山峰家、漢部兵器製造所（切山駅）、上峰町屋形原、東脊振村三津、神埼町志波屋、城原、日隈山峰家、帯隈山神籠石の南を経て川久保、金立から肥前国府の北部平原に出る考え方と、切山駅を同じ綾部郷の内にあって、屋形原か堤にあてる考え方で、東脊振村横田から辛上廃寺、吉野ケ里、神埼町馬郡を経て鶴辺りで城原川をわたり、竹村、尾崎の北を経て佐賀市櫛木、上和泉、篠木野から延喜道を経て、福島北方から国分寺の南、駄市川原へ出る考え方である。いずれにせよ切通という似通った名前だけで決定する訳にはいかないと従来の考え方を批判している。

米倉二郎（1969）は、三根郡の切山駅を中原町東寒水か切通付近に推定し、目達原の南を回って駅ケ里の神埼駅に至り、推定尼寺付近の佐嘉駅へ出たとする。駅ケ里が延喜式等に見えないのは「脱落か、廃駅になったかの

どちらか」と考え、文章上では1つの駅路を想定しているように見えるが、添付された図版には「古代道」と「奈良時代駅路」を区分し、奈良時代の駅路をこれにあて、「古代道」は松尾らが言う山際に想定している。松尾、米倉両氏は佐賀平野の条里制について精力的な研究を行っているがこの段階までにおいて、管見の範囲では条里と駅路の関係を論じたものはない。

さて、中央学会では1970年代に入って、藤原・平城の両京城の研究から発展して、古代道の研究が進み（木下1990）、足利健亮は京城に見られる直線的路線が地方にも行われていた可能性を指摘、藤岡謙二郎らは1972年に全国的な古代交通路の調査を行ったが（藤岡編 1978・1979）、この調査の中で肥前国を担当した木下（1979）は、肥前国府以東の古代道について、空中写真に認められる現況地割りによる痕跡から、国府から中原まで直線的道路が想定できると指摘している（木下 1976）。なお、木下はここで国分寺東方の「延喜」という地名が残るところから南に下る分岐路の存在も示唆している。こうした藤岡らの調査により従来の日本の古代道についての一般的概念に根本的誤りがあった（木下 1990）とし、その後の研究はこの調査結果を踏まえて進展した。佐賀平野における研究は、木下や日野尚志により進められた。

日野（1979）は、文献資料を整理し、『風土記』から『延喜式』期への移行過程で1駅が廃止されたことに関して想定できる仮説について、(1)4駅から1駅が廃止されて、他の3駅及びルートは従来通り、(2)1駅を廃止した時、各駅間の距離に配慮して、従来の駅を廃止し新たに1駅を設置した場合、(3)従来の駅路を廃止して新たな駅路を設置し1駅をおいた場合に分け、日野自身は(3)の説を支持した。すなわち奈良時代の駅路は基肆駅から筑後国府付近に至り、そこから西行して筑後川渡河地点の千栗を通過し、神埼郡の駅（駅ヶ里）を経て、国府に至るルートを想定、その後自然条件の変動等に伴い筑後川の渡河が困難になったため新しいルートが設置された結果、木下が想定するルートに変わったと考えた。そしてその変更の時期を国府移転の記事が多かった平安初期ではないかと考えた。また木下が認めにくいと考えた中原以東の駅路について、空中写真による痕跡で直線的古道が想定できるとし、また条里地割と古代道との関係を述べた。さらに（日野 1982）奈良時代の神埼郡駅家（駅ヶ里）は東西の駅路と南北河川交通の結節点にあたるとした。木下（1983）はこうした日野の考察を支持し、風土記の三根郡駅もこのルートに沿った所にあったものが、路線の変更に伴い、駅も整理統合されて切山駅がおかれたとした。また嘉瀬川以西の佐賀平野で明確な痕跡が認められないのは、大宰府から肥前国府までの区間が特に整備されたからだと考えた。さらに日野（1986）は、北茂安町白石集落付近から南に下り、同町板部・中原町東寒水付近の直線的町境を經由して駅ヶ里に至るルートを空中写真で駅路と判読し、筑後国府から肥前国府に至る駅路の接点である北茂安町川原（郡原？）付近に奈良時代の三根郡駅一所がおかれた可能性が高いとする。日野はあわせて国府以西の駅路の推定も行った。

これらの諸研究により、佐賀平野における歴史地理学的方法による想定駅路が確立した。この想定駅路上で初めて考古学的調査により“道”の存在が確認されたのは1985年に行われた、県営圃場整備事業に伴う確認調査においてである（徳富 1987）。その後各地でこの想定駅路上での道路遺構の検出が相次いだ。特に吉野ヶ里遺跡での発掘調査はこの推定駅路のみならず、周辺建物の状況について明らかにしており、周辺で行われた調査成果を含めて、七田（1988）が報告を行っている。この中で七田はこの道路の規模とその誤差の理由、この道路が部分的に見れば多少蛇行していること、そしてこの道路が吉野ヶ里遺跡内では奈良時代のうちに廃絶している可能性があり、周辺の建物群をみても奈良時代前半を中心とした奈良時代のうちに収まるものが多く、平安時代のまとまった遺構が検出されないことなどから、北側の駅路は奈良時代のものと判断せざるを得ず、平安時代特に延喜式が書かれた時代の駅路は、周辺の集落の内容、その他の証左から神埼郡条里の里界線で2里南の従来奈良時

代の駅路に推定されていた線上に比定できるのではないかという重要な指摘を行った（七田 1992で詳論）。筆者（徳富 1994）は、この七田の報告と考察を踏まえ、三根郡から佐賀郡までの調査例を検証し、この七田の指摘を追認する成果を得るとともに、幾つかの問題点を指摘した。

### (3) 古代交通路の再検討

佐賀平野で発掘調査された古代駅路推定地内の道路遺構については、本文で集成・検討している。しかしその成果を集約し、佐賀平野における一つの歴史像として構築するには、なお解決しなければならない問題点が数多く存在する。前項で整理した諸先学による仮説は、その各々が論拠を積み重ねて構築されたもので、現在佐賀平野において行ってきた発掘調査は、その仮説の検証作業であった。その検証作業を通じて、新たに道の構築方法や、さらに道の変遷に関する仮説が生まれてきた。しかし、考古学の方から提出されたこの仮説は、今のところ考古学的に十分な検証を経たものではない。いわば、歴史地理学的に構築された歴史像に対する検証事実と反対事実の提示及び従来の歴史地理学が提示した仮説内で説明を行う場合の可能性の提出に過ぎない。

今回、佐賀平野における“古代官道”発掘調査の現時点における成果を一旦まとめるという本書の目的から、考古学的に検証し提示できる限界と、今回提示する考古学的検証の結果を、従来の歴史学や歴史地理学成果と併せて一つの歴史像を構築するにあたり、考えられる問題点を提示することは報告者の義務と考え、以下、数項目について検討を行う。

#### ①佐賀平野における古代道を取り巻く考古学的所見の概要

駅馬制等の実施形態を考察するとき、現象面でかなり確実なことがいえない限り（＝考古学的事実）、史料と客観的証拠の集成検証を行うという方法論を取らざるを得ないが、駅馬制はさらに律令制（あるいは律令的制度・政策）の目的（日本における施行者〔中央政府・朝廷〕の導入目的・施行の理想形態）と具体的・実質的施行方法及びその展開・変容の中でとらえられなければならない。事実、その作業は現在いくつかの研究会・学会で学際的に進められており、古代交通路についても検討が進められている。現在のところ、特にその実施形態についてはさまざまな仮説が提出されているものの一定の結論に達してはいない。特に地方における展開過程については資料的制約も大きく、結論に達するにはまださまざまな議論と資料の集積が必要であろう。

律令（的）制度（事象）を構成する諸項目の中で、地方において考古学的方法によって検証が行われているものには様々なものがあるが、古代交通路を検証するにあたってはこうした様々な資料を十分検討しながら行うべきであることは言うまでもない。しかし現実的には問題意識の所在や発掘調査原因の多くを占めている緊急発掘調査の実態などから、十分な成果を上げつつあるとはいえない状況であることは、ひとり佐賀平野に関してのみではあるまい。これは、当該時代に関してのみではなく、多くの分野に共通して上げられる問題点であり、考古学的調査を行ううえでの最大の問題点として反省したい。

古代の歴史を、あるいは広義の文化を復元する作業にあたって、古代道の検討は一つの大きな方法であることは言うまでもない。道はそれ単体で存在するものではなく、交通の手段の一つとして、「隔地間における人の往復、貨物の輸送、意志の通達<sup>1)</sup>」といった目的的存在であることは論を俟たず、またその設定には多くの歴史的・社会的・制度的・経済的・地理的制約を受けていることも間違いない。当該期に係る多くの事象が、古代道の存在に直接的間接的に関連しあっており、“道”はその性格から、それ自体が細胞であると同時にこれらの諸事象（細胞）をつなぐ神経にも該当する性格を有する。しかし、一般に“道”は、溝や水路・水田等と同じく長期間使用の前提からその時期判定に困難さを伴う。こうした条件は“道”の解明を道路痕跡のみの調査にゆだねにくい事情の理由となってくる。



ここでは、紙数の関係から、佐賀平野、特に佐賀・神埼郡を対象に、現時点で古代道との関係が比較的密接と考えられる考古学的所見を目次的に整理してみたい。ただし、集落については、資料の分析に紙数を要し、分布のみの抽出はその社会の再構成において一面的側面しかとらえられないという筆者の立場から、本編では取り上げないが、別稿を計画しているのでそちらに譲りたい。なお、使用した資料は、原則として公刊された報告書に基づいたが、一部調査担当者の教示に拠った。

**a. 道路跡** 推定古代官道上の遺構として確認できた道路跡については別稿で述べられている。歴史地理学的に推定された路線における発掘調査は、主に北路上で行われており、南路上での確認例は本年度に行った1例のみであるが、報告された通り、地割りとして残る切通し部分が道としての用途に使用されたことを積極的に否定・あるいは肯定する資料は得られず、問題を残した。これらの発掘調査を総合して考えれば、北路推定線上の上峰町切通から肥前国庁付近まで、ある時期直線的な地割りが施行された蓋然性は非常に高いと考えてよい。南路については、未だ資料が非常に少ない段階であり、今後検証作業を継続して行かなければならないが、今回の道路状切通し地割部分の調査結果、歴史地理学的諸証左（地割り・駅ヶ里等の地名・筑後国府との関連における地形的状況・条里型地割・郡境（市町村界の合致等）から可能性が高い仮説であることは否定できない。この南路を仮に設定した場合、北路との関係でいくつかの問題点が生じてくる。時期差あるいは機能差の問題である。道路跡のみで考えれば両路線とも明確に時期を比定できる所見は一部を除きほとんど得られていない。また、駅ヶ里以東または原古賀以東の地割りについて道路痕跡を明確にしにくい状況から、この地区以東で基肄郡衙一大宰府へ直接つながる路線であるのか、筑後国府付近へとつながる路線であるのか、あるいは各々の仮説においても複数の路線が設定可能であり、いずれの路線を設定するかにより機能に大きな違いが生じてくる。国府付近においては、先学によれば北路との分岐という形をとるが、その交差点が未確認である。

ところで、近年の調査で中原町本村遺跡・高柳三本桜遺跡で約6 m幅の道路側溝と考えられる溝跡を確認しており、これらは奈良時代～平安時代に所属するものと考えられている<sup>2)</sup>。なお高柳三本桜遺跡の東側では丘陵の切通し痕跡が認められる。また上峰町八藤遺跡では幅約6 mの道路痕跡が確認されており（原田 1992・1993）、道の両側に奈良時代の建物群が確認できたことからこの道も同時期のものと考えている。この3地点はほぼ直線状をなしており、また八藤遺跡の西側に所在する埴土塁がこの直線上に位置することから、これを道路遺構と考える西谷（1994）の指摘は正しいと考えてよい。なお、この推定直線道の東側延長上には鳥栖市立石町が所在するが、“立石”地名と古代道との関係を論じた木下（1976）の論考を考え合わせると興味深い。また西側延長上にはわずかな誤差の範囲内で吉野ヶ里切通しと重なり、吉野ヶ里遺跡に所在した奈良時代官衙に入部する手前で、北路との分岐路を形成するという想定も成り立つ可能性もあるが、現時点での考古学的成果による限りまだ推測の域を出ない。またこうした直線道を想定した場合、その推定線上に立地する瀬ノ尾遺跡では道路痕跡が確認できていないという問題がある。吉野ヶ里遺跡以西では、神埼町塚原遺跡で、北路の北側約200m強の地点に心々幅約4 mの平行する2本の溝状遺構が確認されている<sup>3)</sup>。この“道”は、北路ないし神埼郡主条里の傾きよりやや西（W-27°-N）に振れており、近接して存在する区画状道路（幅約4 m）・溝・柵列等の傾き（W-35°-6°-N）に近い。遺物が少ないため遺構の時期は明確にしがたいが、概ね8世紀後半～9世紀の時期と考えられている。このようなやや西に振れる地割りについては、後述する馬郡・竹原遺跡群の官衙的遺構群にもみられる（W-約30°-N）。しかし現在のところ検出例が点であり、各々の区間の路線を直線道を想定するには、さらに資料の充実を待たなければならない。こうした佐賀平野における3本の平行する道路痕跡について木下は駅路・伝路のほかに軍事的意味を考えておられる。

**b. 国府・国庁・郡衙・寺院等** 肥前国の政治的機能をもつ中心地としての国府跡については、移転の問題<sup>4)</sup>もあるが、ある時期大和町久池井に存在したことは間違いない。国庁跡の全容が明らかになっている例としては全国的にも稀なケースであり、同期の状況を考えるうえにおいては非常に重要な定点である。国府・国分寺・国分尼寺及び関連遺構については田平（1990）が「国府が地方における政治機能を中心とした古代の都市計画である以上、問題は国庁のみにとどまるものではない。」としたのは正しい指摘であり、この観点によって資料と問題点の整理を行っている。この中で古代駅路推定線が尼寺付近の2ヵ所でわずかに屈折しながら南に下がっていくようだという指摘は、嘉瀬川渡河地点との関係もあるかもしれないが、それ以外に現況で確認できる国庁・国分寺・国分尼寺の方位が各々ずれてはいるものの、古代道推定線の傾（W 12° N）よりは、正方位に近い傾となっていることや、周辺の地割りににおいても正方位を示す地割りがやや卓越していること、この地区においては、諸開発に伴う発掘調査においても正方位前後の地割りが多く確認できていること<sup>5)</sup>などは、この古代肥前国中心地域が佐賀郡主条里地割りの傾きとややこととなった地割りが行われていたことを示している。（なお、この問題については別に検討を予定している）郡衙については、考古学的に所在地を確認できた例はない。その中で、吉野ヶ里丘陵西側周辺で確認されている遺構群は注目を浴びている（吉野ヶ里遺跡群・馬郡竹原遺跡群）。神埼町では現在その評価を行っているところであるが、掘立柱建物群の存在や、遺物の特殊性（墨書土器・木簡・帯金具等）、その周辺に分布する倉庫群や土壌の存在等は、郡衙に比肩できる内容をもっているといつてよい。これらの遺構の時期は、現在確認できている国庁域の遺構と同じく平安時代初頭～前期までに収まるもので、それ以後遺構は激減する。これらの遺構の中で直接北路との関係が認められるのは吉野ヶ里遺跡群志波屋四の坪地区で道路側溝に連続する溝と一体となって作られている井戸で、木製井戸枠や石敷をもち、出土した遺物から奈良時代後半から平安時代初頭に属するものと考えられており（七田ほか1992）、この付近の道路面基礎に盛られた土から7世紀までの土器が出土することと併せて道路が使用されていた時期を特定できる重要な資料となっている。

このほか日野（1986）らは歴史地理学的方法により養父郡衙を鳥栖市蔵上町に比定しているが、考古学的には未調査であり実態は不明である。

国分寺・国分尼寺以外の寺院としては、『風土記』神埼郡条に記される一寺と言われる辛上廃寺や米多君の氏寺と言われる塔の塚廃寺があるが、詳細な遺構調査は礎石等の調査を除いて行われておらず、その状況は不明である。

**c. 条里** 肥前国神埼郡は、条里地割が卓越する地域として周知されており、肥前国特有の固有里名が多数収集できることから多くの研究が行われてきた地域である。

文献史料としては、『類聚国史第159』「田地部」勅旨田の項に記される仁明天皇承和3（836）年10月癸亥に神埼郡空閑地690町を勅旨田と為す、という記事に見える勅旨田を条里型地割に基づくものとする見解が一般的である。条里型呼称法に基づく史料の初見は『筑前国観世音寺資財帳』にみえる「延喜5（905）年資財帳」中の「神埼郡陸町 七條驛家里」で、この頃には確実に条里型地割が施行されていたことがわかる。

神埼郡ないし佐嘉郡においては、広範囲に条里型地割が認められるものの、南部地域においては変形地割が主体を占める傾向にある。先述した北路・南路は、この両郡についてはほぼ定型な条里型地割遺存地区に設定されている。ただし前述した通り佐賀郡国府・国分寺付近については、主条里より正方位に近い地割が多く遺存している。また、七田（1992）が述べるように北路については、余剰帯は認めにくく、南路についても同様である。

こうしたこの条里地割の起源の問題については、まだ明確な徴証は得られておらず、今後の考古学的成果に待つ

ところが大きい。七田が述べるように馬郡・竹原遺跡群で確認できた現況地割による復元条里の坪境に合致する溝が奈良時代に逆上るものであれば、条里施行起源の考察において大きな資料となるであろう。そのほか、復元条里型地割に一致する溝等の報告がいくつかなされており、そのうちには非常に興味あるものもあるが、その多くはまだ未整理段階であり、ここで資料として提出することは差し控えたい。

## ②佐賀平野における古代官道を取り巻く考古学的諸問題

以上のように集落等をのぞく数項目の検討から、佐賀平野の古代官道に関する考古学的見解についてはさまざまな課題・問題点が存在することがわかる。本編のまとめとしていくつかの問題点を掲げておきたい。

a. 歴史地理学的方法による推定古代官道の比定について、考古学的手法による検証作業によりその存在自体は肯定する資料が数多く得られているが、その時期比定についてはまだ未解決な部分が多い。北路・南路及び北路北側の路線（従来の北路を中央路とするのは、この路線の評価がまだ決定的でなく、また従来の呼称法と混合する恐れがあるため、ここでは最北路と仮称しておく）の先後関係または同時性については今なお検討する余地が多いと思われる。また駅路としてとらえた場合、その先後関係については仮説は提出されているものの、伝路ないし軍事用道路等の機能差について確証を与えるような所見は得られていない。すなわち「駅ヶ里」という条里地名の地理的時代的定点と考えられているものの評価、及び国府等の移転に関する史料が多い平安時代初頭の時期に関する理解方法が大きく問題となってきている。

b. 本編で取り上げた三項目のうち、北路と南路の直線性が遺存する条里型地割と合致することは、一方が他方の設定に対し規制を行っていることは明らかであるが、恐らくこれらより先行すると思われる遺跡においてこの両者と方位を異にする地割規制が認められる地区が存在することは注意を要する。今のところこうした地割が条里地割であるのかどうかについては判断できる材料をもたない。しかし、現条里型地割と方位を異にする地割が見られる遺跡ないし地区が、その遺跡内容から古代において無視することができない性格を有するものであることに注意されなければならない。

また最北路については、現状で明確な評価は困難であるが、推定養父・神埼郡衙・国府（佐嘉郡衙）の各間を北路と平行して複線を形成している可能性がある。このうち駅路は北路（従来から知られていた直線道）であることは十分考えられる。しかし最北路についても、堤土塁の構築に見られるように大規模な土木工事を伴っており、一般の生活道路とは考えにくいことは言うまでもない。

c. 歴史地理学的研究において、歴史事象を物語ると思われる地割の抽出は重要な方法である。しかし、反面考古学的には特に奈良時代・平安時代前期以降地形的な改変も含む洪水等による画期が数度認められる。こうした画期における堆積上及び氾濫源の形成以後、従来の地割を復元・維持しようとした意志及び方法・プロセス、あるいは復元されなかったものの評価をいかに行うかは、歴史地理学的手法の利用にあたって重要な視点であろう。北路については、駅路としての機能の継続性についてはひとまずおき、その道としての機能は中近世、一部現代まで復元・維持されている。例えば鶴前田遺跡にみるように、中世以前の地割については壊滅したと思われる地区に道路が再構築され、そして近世以後水田化し、地割として遺存しているものがある。こうした道路、またはその側溝の水路としての役割について、復元・維持される意志については、共同体または公的意志の存在が背景にあるものと思われる。側溝が溝としての役割において重要視され大溝となり、道路としての役割が失われたものは、考古学的には溝として確認される例が多いものと思われる。こうした変容については、その地割が設定された時点の機能等の考察だけでなく、歴史地理学的プロセスの考察により説明される必要があろう。そしてこうした考察において、考古学的手法による調査が重要な位置をしめることは言うまでもない。

d. 今回調査の主な対象となった北路については、その性格を学術上決定するまでには至らなかった。しかし、律令期において肥前国における幹線道路をなしていたことは疑いなく、また駅路として使用されていたこともほぼ確実に言ったと言えよう。こうした地域開発における根幹をなした遺構について、現況で保存していく必要性は非常に高く、早急な保存措置が望まれることを最後に述べて稿をとじたい。

(なお、参考文献については紙数の関係上主なもののみを取り上げた。また本稿の執筆にあたっては木下良・日野尚志らの教示に負うところが大きい。記して謝したい。)

#### 注

- 1) 広辞苑第2版補訂版(1976)「交通」の項。
- 2) 中原町教育委員会、太田氏の教示による。
- 3) 神埼町教育委員会、八尋氏の教示による。
- 4) 「倭名抄」小城郡の項に見える、「乎岐、国府」の記事の信憑性、又は解釈の問題。
- 5) 大和町教育委員会、田中氏の御教示、各種報告書等による。

#### 参考文献

- 伊藤常足(1934復刻):太宰管内志下巻 肥前の項、太宰管内志刊行會
- 木下 良(1976):空中写真に認められる想定駅路、ひそん64、美術文化史研究会
- 木下 良(1976):『立石』考—古駅址想定の手懸かりとして—、諫早史談8、諫早史談会
- 木下 良(1979):肥前国、古代日本の交通路Ⅳ、大明堂
- 木下 良(1983):西海道の古代官道について、大宰府痕古文化論叢上巻、
- 久保山善映(1931):城の山道を中心として—古代北九州の交通、肥前史談4-2~7、肥前史談会
- 久保山善映(1934):王朝時代の駅路と基肆駅、佐賀県史蹟名勝天然記念物調査報告4、佐賀県
- 久保山善映(1935):王朝時代西海道の一駅路に就いて、肥前史談8-4~7、肥前史談会
- 七田忠昭(1988):肥前国神埼郡における駅路と周辺の官衙的建物群の調査、条里制研究4、条里制研究会
- 七田忠昭(1992):奈良・平安時代の官衙的建物群と駅路について、吉野ケ里 本文編 佐賀県教育委員会
- 七田忠昭・森田孝志・田島春己・草野誠司・桑原幸則・吉本健一(1992):吉野ケ里(佐賀県文化財調査報告書 113)、佐賀県教育委員会
- 田平徳栄(1990):肥前国府跡調査の現状と問題点、惣座遺跡(佐賀県文化財調査報告書96) 佐賀県教育委員会
- 徳富則久(1994):佐賀平野発掘の古代官道、季刊考古学46、
- 徳富則久(1987):昭和60年度確認調査の内容 神埼町、佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書5、13-18、佐賀県教育委員会
- 西谷 正(1994):朝鮮式山城、日本通史3、283-302、岩波書店
- 原田大介(1992):八藤遺跡、佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書10(佐賀県文化財報告書108) 佐賀県教育委員会
- 原田大介(1993):八藤遺跡、佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書11(佐賀県文化財報告書117) 佐賀県教育委員会
- 日野尚志(1979):駅路考—西海道・南海道の場合、九州文化史研究所紀要24
- 日野尚志(1982):固有里名の現在地への比定について—肥前国神埼郡の場合、地域—その文化と自然、福武書店
- 日野尚志(1986):肥前国の郡家について、佐賀大学教育学部研究論文集34 佐賀大学教育学部
- 藤岡謙二郎編(1978・1979):古代日本の交通路Ⅰ~Ⅳ、大明堂
- 松尾楨作(1931):肥前風土記の研究
- 松尾楨作(1951):肥前風土記に現はれた東肥前の軍備、校本肥前風土記の研究、
- 松尾楨作(1955):肥前駅路私考、郷土研究6、
- 吉田東伍(1901):大日本地名辞書 西国編、富山房
- 米倉二郎(1968):産業・交通・軍事、佐賀県史 上巻、