古代官道・西海道肥前路

１９９５年３月
佐賀県教育委員会

鳥の隈古代官道跡

吉野ヶ里遺跡の東方約500mに位置する大規模な切通しである。その規模は比高差5～6 m、長さ100mを測る。調査では礫敷きの側溝を確認した。

鍵尼遺跡

肥前国分寺・国分尼寺の南方には、現道路と伴に帯状の耕地が遺存する。

調査では古代道路の北側溝と中世において拡張されたと思われる側溝を確認した。

唐香原・祇園原遺跡

松原遺跡付近

唐香原・祇園原遺跡

祇園原の切通しとして著名な道路痕跡であるこの周辺は条里地割りがよく遺存していた。

松原遺跡

大和町から佐賀市境付近でも、水田中に帯状窪地がみられる。

松原遺跡では推定路線上で道路幅相当の幅約８ｍの大規模な溝を検出した。

松原遺跡

松原遺跡

西千布遺跡

南路は、大和町で分岐し北路の２里南方を並走する。佐賀市西千布付近は、南路の道路痕跡が認められる。

西千布遺跡では、道路痕跡と切り合う土坑を検出した。

序

この調査報告書は平成３年度から平成６年度までの４ケ年間にわたり文化庁からの国庫補助をうけて佐賀県教育委員会が実施しました肥前西海道跡発掘調査事業の記録であります。

古代官道は律令国家が中央政府と地方の出先機関を結ぶため整備した道路網であり肥前国の佐賀平野では直線17㎞の古代道路痕跡が現状でも水田の畦畔や帯状の窪地などの地割りとして、丘陵部では大規模な切り通し状の遺構として遺存しており、調査により道路跡を確認することができました。

古代官道跡の調査は肥前国の成立や発展を知るうえでも重要な内容を含むものであり、本書が地域の文化財に対する認識や理解につながり、今後の調査・研究に役立つことができれば幸甚に存じます。

最後になりましたが、発掘調査に従事されました地元の方々をはじめ、御協力と理解をいただきました関係各機関、地元教育委員会に対して心から感謝申し上げます。

平成７年３月30日

佐賀県教育委員会
教育長　林田　重人

例　　言

1．本書は平成３年から平成６年度までの４ヶ年にわたり実施した大和町鍵尼遺跡、東古賀遺跡、佐賀市松原遺跡、大野原遺跡、西千布遺跡、神埼町唐香原・祇園原遺跡、三田川町鳥の隈古代官道跡の古代官道跡確認調査報告書である。

2．発掘調査は４ヶ年の国庫補助をうけて佐賀県教育委員会が実施した。

3．本書の執筆分担は次ぎのとおりである。

Ⅲ3、５（大野原Ｂ）、6、Ⅳ9	吉本健一
Ⅳ1、2、3、4、5、6、7、8、Ⅴ3	徳富則久
その他	小松　譲

4．報告書作成にあたっての整理作業分担は次のとおりである。

遺物復元整理	田中ハルミ、中島美須三
遺物実測、製図	江島美恵子、山口美佐子、三好文子
写真現像焼付	黒木優子

5．本書で扱った遺構、遺物図面および写真などの調査記録等並びに出土遺物類は佐賀県文化財調査研究資料室にて保管する。

6．調査にあたっては木下良、日野尚志、木本雅康氏をはじめ各氏から助言を得た。

7．本書の編集は小松譲が行った。

凡　　例

1．遺跡の略号は次のとおりである。

鍵尼遺跡　KGA　　松原遺跡　MAB　　大野原遺跡　ONR

鳥の隈古代官道跡　TKK　　西千布遺跡　NCF

2．遺跡名について唐香原、祇園原地区の古代道路は複数遺跡の境界線であるため、本書では唐香原、祇園原遺跡とした。鳥の隈古代官道跡と本書で用いる鳥の隈遺跡は同じであり、周知の遺跡名とは異なる。

3．遺構略号は次のとおりである。

SD：溝跡　　SK：土坑　　SF：道路跡

4．大野原遺跡は３地点の調査が実施されており、本事業分について西側からＡ地点、Ｂ地点とした。また、本事業以外の調査について遺跡名は各報告書のとおりである。

5．各遺跡の遺構番号は発掘調査時の番号をそのまま用いた。

6．遺構図に用いた方位は原則として座標北であり、大野原遺跡Ｂ地点は磁北である。他報告書掲載図はそのまま用いた。

7．各遺跡の地形測量図は㈲埋蔵文化財サポートシステムに委託した。

8．道路痕跡の地形図作成は㈱パスコ福岡支社に委託した。これは昭和40年の国土地理院の空中写真から図化したもので本事業にて大和町から三田川町までの区間の１／1000地形図を作成した。

9．空中写真撮影は㈲空中写真企画に委託した。

目　次

Ⅰ．調査の概要 …… 8
1．発掘調査事業に至る経過 …… 8
2．調査組織 …… 9
3．地理的、歴史的環境 …… 10

Ⅱ．古代道路・駅伝制研究史 …… 13

Ⅲ．各地区の調査 …… 21
1．調査の経過 …… 21
2．大和町鍵尼遺跡 …… 27
3．大和町東古賀遺跡 …… 35
4．佐賀市松原遺跡 …… 38
5．佐賀市大野原遺跡Ａ，Ｂ地点 …… 43
6．神埼町唐香原・祇園原遺跡 …… 50
7．三田川町鳥の隈古代官道跡 …… 57
8．佐賀市西千布遺跡 …… 66

Ⅳ．調査事例 …… 74
1．概要 …… 74
2．佐賀市大野原遺跡１区 …… 75
3．佐賀市東高田遺跡 …… 76
4．神埼町迎田遺跡 …… 77
5．神埼町野畠遺跡 …… 81
6．神埼町鶴籠遺跡 …… 81
7．神埼町鶴前田遺跡 …… 82
8．神埼町中園遺跡 …… 82
9．神埼町吉野ケ里遺跡 …… 84

Ⅴ．総　　括 …… 91
1．佐賀平野検出の古代道路構造 …… 91
2．古代道路の敷設時期と条里 …… 95
3．佐賀平野の古代交通路について …… 99

挿図目次

Fig. 1　周辺遺跡分布図（1／100，000）……11
Fig. 2　肥前国駅路……17
Fig. 3　古代道路路線図　（1／50，000）……22
Fig. 4　推定路線空中写真及び調査区位置図1（大和町）（1／10，000）……23
Fig. 5　推定路線空中写真及び調査区位置図2（大和町・佐賀市）（1／10，000）……24
Fig. 6　推定路線空中写真及び調査区位置図3（佐賀市・神埼町）（1／10，000）……25
Fig. 7　推定路線空中写真及び調査区位置図4（神埼町）（1／10，000）……26
Fig. 8　鍵尼遺跡位置図（1／25，000）……27
Fig. 9　鍵尼遺跡地形測量図（1／600）……28
Fig. 10　鍵尼遺跡トレンチ配置、路面模式図（1／400）……29
Fig. 11　鍵尼遺跡トレンチ土層図（1／40）……30
Fig. 12　鍵尼遺跡No.3トレンチ平面、路面模式図（1／80）……31
Fig. 13　No.3トレンチ全景（真上から）……31
Fig. 14　鍵尼遺跡出土遺物（1／4）……32
Fig. 15　鍵尼遺跡調査区全景（真上から）……33
Fig. 16　鍵尼遺跡調査区全景（東から）……33
Fig. 17　鍵尼遺跡調査区全景（西から）……33
Fig. 18　No.1トレンチ，SD107溝（西から）……34
Fig. 19　No.2トレンチ近景（西から）……34
Fig. 20　No.3トレンチ近景（東から）……34
Fig. 21　No.3トレンチ、SD02溝（東から）……34
Fig. 22　東古賀遺跡位置図（1／25，000）……35
Fig. 23　東古賀遺跡全景（西から）……35
Fig. 24　東古賀遺跡土層図（1／80）……36
Fig. 25　No.1トレンチ（南東から）……36
Fig. 26　東古賀遺跡地形測量図（1／600）……37
Fig. 27　松原遺跡位置図（1／25，000）……38
Fig. 28　松原遺跡調査区位置図（1／2,000）……38
Fig. 29　松原遺跡No.1,No.2土層図（1／60）……39
Fig. 30　松原遺跡遺構配置図（1／125）……40
Fig. 31　松原遺跡調査区全景（真上から）……40
Fig. 32　松原遺跡出土遺物（1／4）41
Fig. 33　調査区全景（西から）……41
Fig. 34　調査区全景（東から）……41
Fig. 35　SD03溝近景（東から）……35

Fig. 36　SD03溝土層（東から）……41
Fig. 37　SD02溝（東から）……42
Fig. 38　SD05溝近景（南から）……42
Fig. 39　SD01溝土層（西から）……43
Fig. 40　SD05溝（西から）……44
Fig. 41　大野原遺跡位置図（1／25，000）……43
Fig. 42　大野原遺跡土層、路面模式図（1／100）……44
Fig. 43　大野原遺跡A地点（東から）……45
Fig. 44　大野原遺跡調査区、トレンチ配置図（1／3,000）……45
Fig. 45　No.1トレンチSD02溝（東から）……46
Fig. 46　No.4トレンチSD01溝（東から）……46
Fig. 47　No.2トレンチ全景（南から）……46
Fig. 48　No.4トレンチ土層（南東から）……46
Fig. 49　No.1トレンチSD01溝（東から）……46
Fig. 50　大野原遺跡A地点トレンチ配置図（1／800）……47
Fig. 51　大野原遺跡B地点全景（東から）……47
Fig. 52　No.3トレンチ西壁（東から）……48
Fig. 53　No.3トレンチ南側溝跡（東から）……48
Fig. 54　大野原遺跡B地点土層図（1／80）……49
Fig. 55　唐香原・祇園原遺跡位置図（1／25，000）……50
Fig. 56　No.6トレンチ（北から）……50
Fig. 57　No.3トレンチ（南から）……51
Fig. 58　No.3トレンチ南側小溝跡（東から）……51
Fig. 59　唐香原・祇園原遺跡地形測量図1（1／600）…52
Fig. 60　唐香原・祇園原遺跡地形測量図2（1／600）……53
Fig. 61　唐香原・祇園原遺跡地形測量図3（1／600）……54
Fig. 62　唐香原・祇園原遺跡土層図1（1／80）……55
Fig. 63　唐香原・祇園原遺跡土層図2（1／80）……56
Fig. 64　鳥の隈古代官道跡位置図（1／25，000）……57
Fig. 65　切通し全景（東から）……57
Fig. 66　鳥の隈切通し平面図（1／600）……58
Fig. 67　鳥の隈古代官道跡No.1，No.2，No.3トレンチ土層図（1／50）……59
Fig. 68　切通し全景（東上空から）……60
Fig. 69　鳥の隈古代官道跡トレンチ配置図（1／300）……60
Fig. 70　鳥の隈古代官道跡No.1トレンチ土層、路面模式図（1／80）……61
Fig. 71　No.1トレンチ、SD01溝（西から）……61
Fig. 72　No.1トレンチ、SD01溝埋土（西から）……61

Fig. 73　鳥の隈古代官道跡 No. 2 トレンチ平面、土層、路面模式図（1／80）……62
Fig. 74　No. 2 トレンチ、SD01溝埋土（西から）……62
Fig. 75　鳥の隈古代官道跡 No. 2 トレンチ、SD02平面図（1／20）……63
Fig. 76　SD02溝（東から）……63
Fig. 77　No. 2 トレンチ全景（真上から）……63
Fig. 78　鳥の隈古代官道跡 No. 3 トレンチ平面、土層、路面模式図（1／80）……64
Fig. 79　No. 3 トレンチ SD01溝（北西から）……64
Fig. 80　鳥の隈古代官道跡出土遺物（1／4）……65
Fig. 81　No. 3 トレンチ SD01溝（東から）……65
Fig. 82　切通し現状（西から）……65
Fig. 83　西千布遺跡位置図（1／25, 000）……66
Fig. 84　西千布遺跡調査区遠景（西から）……66
Fig. 85　調査区近景（西から）……66
Fig. 86　西千布遺跡 No. 1、No. 2 トレンチ平面、土層図（1／30）……67
Fig. 87　西千布遺跡地形測量図（1／600）……68
Fig. 88　西千布遺跡 No. 3 トレンチ平面、土層図（1／30）……69
Fig. 89　西千布遺跡 SK05土坑遺物出土状況図（1／30）……70
Fig. 90　SK05土坑土層（西から）……70
Fig. 91　SK05土坑（南東から）……70
Fig. 92　No. 1 トレンチ SD02、SD03溝（西から）……71
Fig. 93　No. 3 トレンチ SD01溝（南から）……71
Fig. 94　No. 2 トレンチ SD01溝（北から）……71
Fig. 95　No. 2 トレンチ SD04溝（北から）……71
Fig. 96　西千布遺跡 SK05土坑出土遺物（1／4）……72
Fig. 97　SK05土坑遺物出土状況（南から）……72
Fig. 98　西千布遺跡出土遺物（1／4）……73
Fig. 99　大野原遺跡 1 区古代道路（1／200）出土遺物（1／3）……75
Fig. 100 東高田遺跡検出古代道路、出土遺物……76
Fig. 101 迎田遺跡調査区位置図（1／2000）……77
Fig. 102 迎田遺跡地形測量図（1／500）、土層図（1／80）……78
Fig. 103 迎田遺跡Ⅲ区古代道路（1／60）……79
Fig. 104 迎田遺跡Ⅳ区古代道路（1／120）……80
Fig. 105 中園遺跡検出古代道路（1／100）……83
Fig. 106 吉野ヶ里遺跡 SD1007溝跡 5 アゼ西壁土層図（1／40）……85
Fig. 107 吉野ヶ里遺跡地形測量図（1／400）……86
Fig. 108 吉野ヶ里遺跡遺構配置図……87
Fig .109 吉野ヶ里遺跡土層図（1／80）……88

Fig. 110 吉野ヶ里遺跡溝跡出土土器（1／4） ……89
Fig. 111 吉野ヶ里遺跡全景（西から） ……89
Fig. 112 吉野ヶ里遺跡近景（西から） ……89

表　目　次

Tab. 1　調査経過表 …… 8
Tab. 2　主要駅家一覧 ……16
Tab. 3　史料による佐賀県の駅家 ……17
Tab. 4　西千布遺跡遺物一覧表 ……73
Tab. 5　佐賀県内道路跡一覧 ……93

Ⅰ．調査の概要

1．発掘調査事業に至る経過

佐賀平野における駅路研究の端緒は文献史学、歴史地理学的方法である地名考証により駅家跡を推定し、それを結んで推定路線とするものであった。昭和50年代に始まった木下氏らの空中写真を駆使しての路線の推定は現状に残る帯状の窪地や狭長な水田跡などの地形を道路痕跡と認定するもので十分に説得力をもつものであった。これは佐賀平野の大和町から中原町まで直線17kmが切り通しや狭長な水田、帯状の窪地といった地形として遺存しており、これが延喜式の駅路跡と考えられてきた。

この推定路線上で発掘調査が実施され道路状遺構が確認されたのは昭和60年代からはじまる神埼地区の県営農業基盤整備事業に先立つ埋蔵文化財の確認調査からである。昭和60年に実施した中園遺跡の確認調査では４本のトレンチを掘り下げ各トレンチから道路側溝を確認した。翌年度同遺跡の本調査地区内には推定路線が含まれここでも道路跡が確認されている。昭和61年には工業団地造成に伴う吉野ヶ里遺跡の調査が始まり切通しの東方に位置する志波屋三の坪、志波屋四の坪地区では奈良時代の官衙的配置をした建物群とともに道路跡が検出され話題を呼んだ。木簡や墨書、箆書土器などの遺物も出土しており、考古学の立場からこれを駅家跡と推定し同遺跡を通る道路跡を駅路とする考えが提示されたのは画期的なことであった。さらに昭和62年には圃場整備に伴う鶴前田遺跡の調査でも確認され神埼町では約１kmの区間について道路跡が検出できた。

その後農業基盤整備事業は城原川以西の神埼町尾崎地区および佐賀市久保泉東部地区、金立北部地区においても計画され、それに伴う調査が増加していく。推定路線内においては神埼町迎田遺跡、野畠遺跡、佐賀市東高田遺跡、大野原遺跡など一連の調査が展開されていく。

圃場整備は地割りとして残る道路痕跡を消失させてしまうことになり、直線的に残る道路痕跡をできうる限り現状にて保存、少なくとも記録として保存しようとする動きが文化財担当部局から始まる。

神埼町尾崎地区の祇園原には丘陵を幅約10mほど切り通した遺構があり、典型的な道路痕跡として著名であった。平成２年度には神埼町尾崎地区の圃場整備事業により切通しもその対象地区となり削平が計画された。そこでその保存について県教育委員会文化財課、神埼町教育委員会、中部農林事務所、神埼町土地改良課で数度の協議を重ね、11月には確認調査を実施し、文化庁服部調査官から現地指導をたまわった。その結果12月には祇園原の切り通しの２ケ所、約2500m²については圃場整備計画地から除外され保存されることになった。

また、県教育委員会では昭和63年度に古代道路跡の斜め方向からの空中写真撮影業務を朝日航洋株式会社に委託し、圃場整備などの大型開発に先がけて地割りとして残る道路痕跡の撮影を実施した。撮影場所は大和町織島から北茂安町白石までの推定路線上で平成元年２月に撮影を実施した。

圃場整備や工業団地造成などの大型開発を契機とし、保存協議、記録保存の取り組みをえて平成３年度から国庫補助事業として発掘調査を実施するにいたった。

Tab. 1　調査経過表

年度	遺　跡　名	年度	遺　　跡　　名
昭和60	中園	平成元年	
61	吉野ヶ里、中園	2	迎田、東高田
62	鶴前田	3	野畠、大野原、本事業開始
63		4	↓

2．調査組織

平成３年度

［事務局］

局　　長	文化財課課長	高島　忠平
次　　長	文化財課課長補佐	中牟田賢治
〃	文化財課課長補佐	西村　貞幸
庶務会計	文化課庶務企画係長	永松　和久
〃	文化課庶務企画係主査	小林　宣洋

［調査担当］

調査主任	文化財課指導係長	天本　洋一
調 査 員	文化財課主査	松尾　吉高
〃	文化財課文化財保護主事	吉本　健一

平成４年度

［事務局］

局　　長	文化財課課長	高島　忠平
次　　長	文化財課課長補佐	中牟田賢治
〃	文化財課課長補佐	瀬戸　明廣
庶務会計	文化課庶務企画係長	永松　和久
〃	文化課庶務企画係主査	小林　宣洋

［調査担当］

調査主任	文化財課指導係長	天本　洋一
調査員	文化財課指導主事	小松　　譲

平成５年度

［事務局］

局　　長	文化財課課長	高島　忠平
次　　長	文化財課課長補佐	中牟田賢治
〃	文化財課課長補佐	瀬戸　明廣
庶務会計	文化課庶務企画係長	永松　和久
〃	文化課庶務企画係主査	鷲崎　義彦

［調査担当］

調査主任	文化財課指導係長	天本　洋一
調 査 員	文化財課指導主事	小松　　譲

平成６年度

［事務局］

局　　長	文化財課課長補佐	高島　忠平
次　　長	文化財課参事	木下　　巧
〃	文化財課課長補佐	瀬戸　明廣
〃	〃	田平　徳栄
庶務会計	文化課庶務企画係長	岩瀬　茂生
〃	文化課庶務企画主査	鷲崎　義彦

［調査担当］

調査主任	文化財課指導係長	西田　和己
調 査 員	文化財課指導主事	小松　　譲

3．地理的、歴史的環境

佐賀県は九州の北西部に位置し北東部ならびに東部は福岡県に西部は長崎県に接し、北方に玄界灘、南方に有明海をひかえる。日本の中でも半島に最も近いという地理的要因ゆえに古代から先進的な文化を受容してきた地域でもある。佐賀県の地形、地質は大きくみると4つの地域に区分できるが本報告の古代道路は脊振山山麓の佐賀平野を東西方向に横断することからここでは佐賀平野の地理的、地形的、歴史的環境について記す。

脊振山地の南側に広がる佐賀平野は有明海の湾奥にのぞむ筑紫平野の西部にあたる。その地形は山麓部の舌状にのびる洪積段丘と複数の河川より形成された扇状地と、その河口の三角州からなる。脊振山山麓部の洪積段丘は嘉瀬川左岸の大和町から佐賀市にかけての低位段丘や佐賀市東方の神埼町を流れる城原川以東に発達しており三神段丘群と呼ばれている。嘉瀬川左岸の低位段丘は段丘先端部が埋没しており現状では段丘を認識することは難しい。城原川以東の段丘は三神段丘群と呼ばれ海抜高度20～80m、長さ4km程の細長い舌状丘陵でその主な段丘として神埼町志波屋から吉野ヶ里にかけてのびる志波屋段丘、東脊振村三津周辺を三津段丘、石動から横田、萩原、目達原に広がる目達原段丘、さらにその東の二塚山段丘などがある。

佐賀平野で最も大きい河川には嘉瀬川がある。嘉瀬川は佐賀県と福岡県の県境に横たわる脊振山地と天山山地の谷間を縫うように流れ、佐賀平野を縦断し有明海へと注ぎ込む。その東方約3.5kmには巨勢川が流れ大和町から佐賀市にかけての標高5～15mの一帯はこれら河川の氾濫によって生みだされた複合扇状地である。嘉瀬川から巨勢川にかけての地域は他の中小河川とともに複合扇状地がとくに発達しており、水田の地割りもその地形にそう。さらに東方には筑後川へとそそぎ込む城原川、田手川が流れる。嘉瀬川以西では小城町から三日月町を流れ、嘉瀬川へと注ぐ祇園川がある。

脊振山麓をはしる古代道路は嘉瀬川左岸の大和町から佐賀市にかけては低位段丘を部分的に掘り窪めて敷設しておりその痕跡を現状に残す。佐賀市巨勢川付近では扇状地形の為道路痕跡はみあたらず、城原川以東では志波屋段丘、目達原段丘を切通してつくられた吉野ヶ里遺跡や鳥の隈の切通し状遺構は道路痕跡を現状に留める。

古代道路のはしる脊振山山麓は遺跡の密集地帯でもある。旧石器時代の遺跡の調査事例は少ないが国府系ナイフと九州系ナイフが共判して出土した神埼町船塚遺跡（八尋1984）やナイフ形石器などを検出した東脊振村山古賀遺跡（徳永1990）などがある。縄文時代の遺構を検出した遺跡としては船塚遺跡で前期の土坑と晩期後半代の径約4 mを測る平面円形竪穴住居跡1軒を同町志波屋六本松遺跡（八尋1983）では後期の竪穴住居跡6軒を東脊振村夕ケ里遺跡（蒲原1983）では後期の竪穴住居跡1軒を検出した。佐賀市金立開拓遺跡（蒲原1984）でも後期の住居跡2軒、後・晩期の土器棺墓、同市東名遺跡では早期の集石遺構や埋葬人骨8体を検出した。

弥生時代にはいると遺跡は急増しその立地もそれまでの丘陵部から平野部へと拡大していく。神埼町、三田川町、東脊振村にまたがる吉野ケ里遺跡（七田1992）は前期から後期まで継続性をもった拠点的な集落として発展していくが、古墳時代の幕開けとともに集落は消失していく。嘉瀬川流域では甕棺墓群である東山田一本杉遺跡（本田1984）、支石墓系統の埋葬施設を検出した礫石遺跡（田平1989）や多紐細文鏡を出土した本村籠遺跡（田中1992）など前期から墓地の形成がはじまるものの前期から中期にかけての拠点的集落は発達せず、盛期は後期であり、その遺跡として弧状突出部をもつ二重環濠集落である惣座遺跡（田平1990）や東山田遺跡群、西山田遺跡群がある。

古墳時代にはいると佐賀平野の中でも嘉瀬川から巨勢川流域はいち早く前方後円墳が出現した地域である。4世紀代には墳丘に穿孔壺を置く銚子塚古墳（木下1976）が出現し刳抜石棺をもつ前隈山古墳、竪穴式石室の山王山古墳（奥村1968）、装飾家形石棺を内蔵し石室を内部主体とする西原古墳（松尾1936）と西隈古墳（木下1975）

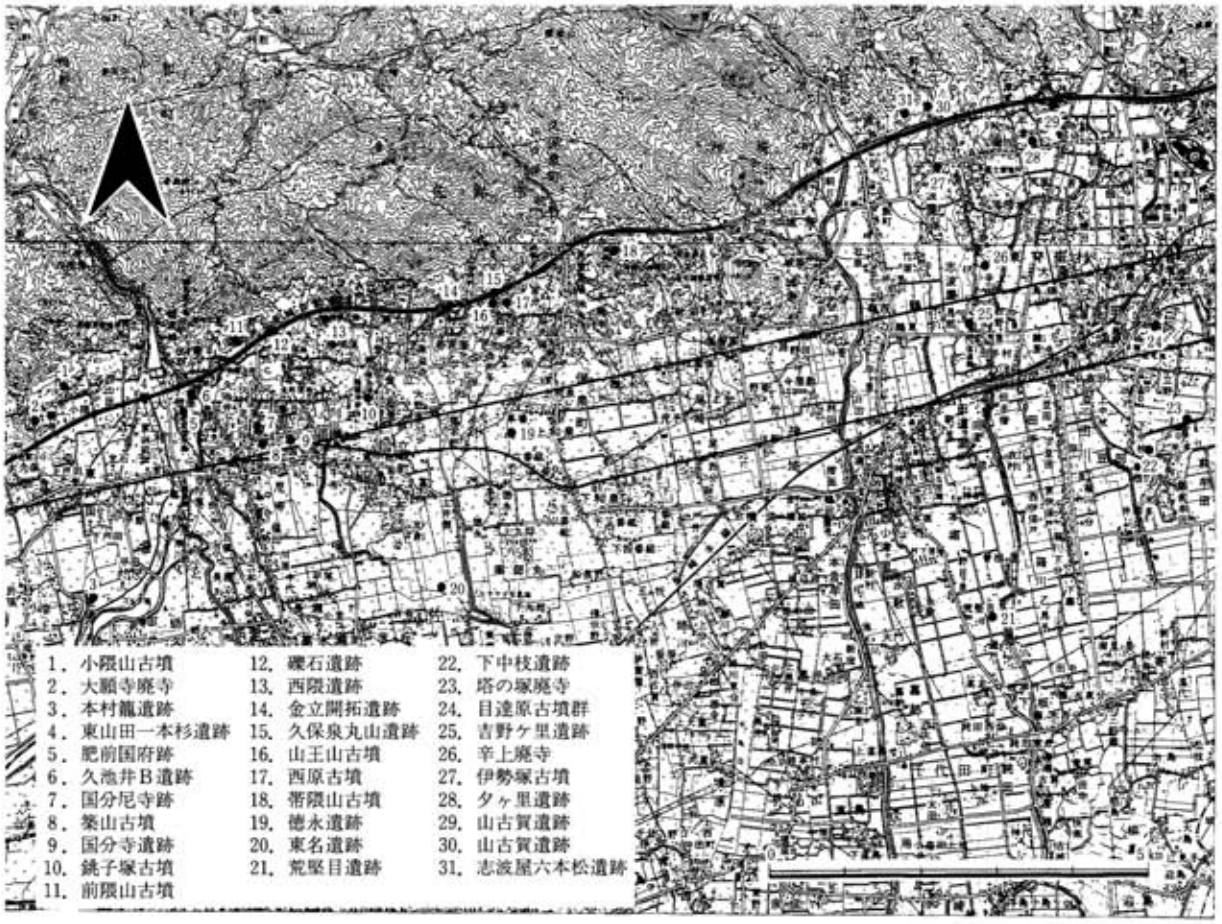


Fig. 1　周辺遺跡分布図（1／100,000）

と首長墓系譜がつづく。また、嘉瀬川西岸には県下最大の船塚前方後円墳がつくられる。いずれも4世紀から5世紀代にかけての古墳群であり6世紀代にはいると大型古墳群は佐賀平野東部地域に移り、わずか小隈山前方後円墳、築山前方後円墳など中規模前方後円墳が後続するのみである。これらの古墳のうちで西原古墳、西隈古墳石室内蔵の家形石棺は阿蘇溶結凝灰岩であり、西原古墳からは同石材の盾形石製品が出土している。久保泉丸山古墳群（東中川1986）からも同石材の刳り抜き式船形石棺、三日月町円山古墳は同石材の石障をもつ石室がつくられる。これらは5世紀後半代に位置づけられるが筑紫連合政権や肥前国風土記の記述などとも関連し興味深い。

一方、田手川、城原川流域である佐賀平野東部地域の首長墓は中部地域のそれよりやや遅れ、瓢箪塚、上のびゅう塚、目達原大塚などの目達原古墳群（松尾1950）として出現し6世紀代では佐賀平野最大の伊勢塚前方後円墳へと続く。これら佐賀平野中部地域と東部地域の2つの首長墓系譜は大きく佐賀郡と神埼郡に分かれる。

奈良時代になると嘉瀬川の東岸に肥前国府（七田1985）が置かれる。昭和50年からの10ケ年に及ぶ確認調査により国庁跡は104.5m×77.2mの築地と溝に囲まれ、建物配置は南門、前殿、正殿、後殿と並び東西の両脇殿をそなえることが判った。国庁跡は8世紀中頃には出現していたと考えられ周辺の惣座遺跡、久池井Ｂ遺跡などでは規則的な配置をもつ大型の建物群が見つかっており国府関連建物群と思われる。国庁跡の東南約1.3kmには肥前国分寺跡（高島1976、田中1990）と尼寺跡がある。国分寺跡は昭和49、50年の確認調査の結果、方2町の寺域をもち講堂と南に置いた金堂が南北に並び金堂の東南方に塔を配置する伽藍であることが判った。国分尼寺跡の中心部には現在工場が建てられるが、北辺から東北隅の築地と溝が検出され「尼寺」と墨書した土器が出土した。

この他の寺跡として嘉瀬川西方約1.8kmには大願寺廃寺跡（松尾1940）があり礎石と基壇の一部が遺存する。また、佐賀市徳永遺跡２区は古代道路推定路線北路と南路の中間に位置するが奈良時代後半～平安時代前半の大型建物群が確認されている。佐賀市帯隈山神護石（鏡山・木下1967）は昭和39年に調査が実施され、土塁、列石、柵柱などが検出された。

一方佐賀平野東部地域では本書に記述したとおり吉野ケ里遺跡にて古代の道路跡を検出しその南北両側では官衙的配置をした建物群を確認した他、志波屋一の坪遺跡、志波屋二の坪遺跡、中園遺跡でも奈良時代から平安時代初期の掘立柱建物跡、井戸跡、土坑を検出し墨書、箆書土器が出土している。神埼郡は条里地割が良好に遺存することでも知られており直線17kmの古代道路跡は里界線をとおる。さらに２里南方には駅ケ里集落を通過する推定南路がはしる。また、廃寺としては東脊振村辛上廃寺（松尾1936）、上峰町塔の塚廃寺（松尾1940）があり神埼町日の隈山には烽跡が想定されている。

平安時代以降の代表的遺跡として三田川町下中杖遺跡（七田1980）や神埼町荒堅目遺跡（八尋1985）などがあり多数の輸入陶磁器が出土している。これら平安時代の遺跡の立地は奈良時代のそれに比べ南側に拡大する傾向があり駅路の変遷との関係なども論じられている。

この様に古代道路の横断する脊振山南麓は有明海北岸の肥沃な土地柄と豊かな生産力を背景として多くの遺跡が立地する。嘉瀬川流域の佐賀平野中部地域と田手川、城原川流域の東部地域は弥生時代以降拠点的な発展をした地域であり、これらを結ぶように古代道路ははしる。

参考文献

奥村弘ほか（1968）『山王山古墳』 佐賀大学考古学研究会
蒲原宏行（1983）『夕ヶ里遺跡』佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書１　佐賀県教育委員会
蒲原宏行（1984）『金立開拓遺跡』佐賀県教育委員会 佐賀県文化財調査報告書第77集
鏡山猛・木下之治（1967）『帯隈山神護石とその周辺・熊本山船型石棺墓・周辺の遺跡』佐賀県教育委員会　佐賀県文化財調査報告書第16集
木下之治（1976）『銚子塚』 佐賀市教育委員会
木下之治（1975）『西隈古墳』 佐賀市教育委員会
七田忠昭ほか（1992）『吉野ケ里』佐賀県教育委員会　佐賀県文化財調査報告書第113集
七田忠昭（1985）『肥前国府跡Ⅲ』佐賀県教育委員会 佐賀県文化財調査報告書第58集
七田忠昭（1980）『下中杖遺跡』佐賀県教育委員会 佐賀県文化財調査報告書第54集
高島忠平（1976）『肥前国分寺跡』大和町教育委員会　大和町文化財調査報告書第１集
田中稿二（1990）『肥前国分寺跡』大和町教育委員会　大和町文化財調査報告書第11集
田中稿二（1992）『平成２年度大和町内遺跡確認調査』 大和町教育委員会
田平徳栄（1989）『礫石遺跡』佐賀県教育委員会、佐賀県文化財調査報告書第91集
田平徳栄（1990）『惣座遺跡』佐賀県教育委員会　佐賀県文化財調査報告書第96集
徳永貞紹（1990）「山古賀遺跡」『西石動遺跡』佐賀県教育委員会 佐賀県文化財調査報告書第97集
東中川忠美（1986）『久保泉丸山遺跡』佐賀県教育委員会　佐賀県文化財調査報告書第84集
本田秀樹（1984）『東山田一本杉遺跡』九州横断自動車道関係埋蔵文化財発掘調査概報７ 佐賀県教育委員会
松尾禎作（1936）「埴輪円筒を繞らせる西原古墳」佐賀県教育委員会、史跡名勝天然記念物調査報告５
松尾禎作（1936）「東脊振村辛上廃寺跡の調査」佐賀県教育委員会、史跡名勝天然記念物調査報告５
松尾禎作（1940）「塔の塚廃寺址」佐賀県教育委員会、史跡名勝天然記念物調査報告７
松尾禎作（1940）「大願寺廃寺址」佐賀県教育委員会、史跡名勝天然記念物調査報告９
松尾禎作（1950）「目達原古墳群調査報告」佐賀県教育委員会、史跡名勝天然記念物調査報告９
八尋実（1984）『船塚遺跡』神埼町教育委員会、神埼町文化財調査報告書第10集
八尋実（1983）『志波屋六本松遺跡』神埼町教育委員会、神埼町文化財調査報告書第９集
八尋実（1985）『荒堅目遺跡』神埼町文化財調査報告書第12集

II．古代道路・駅伝制研究史

1．はじめに

古代の交通体系、とりわけ駅伝制や道路に関する関心は古くからありその研究は記紀や律令格式、延喜式などの史料にもとずく文献史学的研究からはじまり、地名や空中写真による道路痕跡をもとめ、駅路を推定する歴史地理学的研究、そして発掘調査成果にもとずく考古学的研究が加わりより精緻なものへと、そして学際的研究がすすんでいる。これまでの研究法を分類すると1、史料による制度面や駅制の開始、廃止に関する文献史学的研究。2、地名などから駅家の位置を推定し、空中写真などから道路痕跡を導く歴史地理学的研究。3、道路跡、駅家跡の検出および墨書土器や木簡などの出土遺物をもとにアプローチする考古学的研究などがある。以下これらの研究略史をまとめる。

2．文献史学的研究（史料にみる駅伝制と畿内の計画的道路）

駅制の創設を示す史料には大化２年（646年）に出された改新の詔がある。駅制は大化の改新にあたって、その他の制度と共に創設されたものであり、この中で関塞、斥候、防人などとともに駅馬、伝馬を置くことを規定している。しかし研究者によってその評価は異なり改新の詔そのものの信憑性も問われてる。

大化以前では記紀に駅使、駅馬、駅馳などの文字が散見できる。駅使は古事記崇神天皇の条に初出し、垂仁、景行、清寧で使われる。書記では清寧紀に駅馳が欽明紀、崇峻紀、推古紀、皇極紀等に駅使、駅馬、駅馳の文字が頻出する。また、壬申の乱の初め、大海人皇子（天武天皇）が美濃に向かう途中、隠駅家と伊賀駅家を焼いた記事もある。これら史料に記載された内容をもとに坂本太郎（1928）は欽明朝頃（６世紀中頃）には原始的な制度の存在が考えられ、皇極朝期には駅馬と駅家は整備されていたと考えている。青木和夫（1970）は６世紀末には筑紫と大和間に軍事連絡の早馬があったが制度として整ったものではないとした。松原弘宣（1988）は国造早馬制と屯倉早馬制を想定し、前者は伝馬的性格を、後者は駅馬的性格をもつものとし、推古朝紀（６世紀末～７世紀初）にその制度が始まったと考えた。このように大化以前においても制度としては整備されていないにせよ駅制の前身になるものはすでに６世紀代にあったとする見方が文献史学にはある。

駅伝制が制度としてより具体的に史料から読みとれるのは養老律令からである。養老律令の廐牧令には東海、東山、北陸、山陰、山陽、南海、西海の諸道に30里（約16km）ごとに駅を置くこと。駅馬は山陽道と西海道の中の大宰府道を大路として20疋、東海道、東山道は中路として10疋、その他の諸道は小路で５疋を置くこと。伝馬は郡ごとに各５疋置くことを規定している。また、公式令給駅伝馬条には鈴伝符の剋の数に依れとあり、駅使に給される駅馬、伝馬の規定がなされている。このような駅伝制にもとずく道路を駅路、伝路とよぶが坂本(1928)は駅馬、伝馬ともに駅路を通り両者を含めた交通体系を駅路とした。一方、青木（1970）柳雄太郎（1978）は駅路は都と諸国との交通体系であり、伝路は各地方の国府と郡家と結ぶものでより地方道を継承しているとした。駅路と伝路の性格の違いについて永田（1992）は駅路は情報伝達、緊急用の道路であり、伝路は中央からの使者のための道路であるとした。駅制は養老律令の「廐牧令」「公式令」に運用規定があるが伝については「廐牧令」諸道置駅馬条に「其伝馬毎郡各五」の記事が有る他若干見られるだけでその制度については不明な部分が多い。しかし、他の史料をもとにした研究によって古代交通制度は駅制と伝制の二重構造であったとする考え方が多数をしめる。この駅伝制も律令時代を通じて存続したのではなく、８世紀中頃から伝馬を利用すべきであると思われる官使が駅馬を利用するようになり、８世紀末には駅と伝の本質的な差異は次第に失われてきた。

駅伝制の終焉について木下（1995）は10世紀後半に書かれた『枕草子』中の駅名は延喜式とは異なるものが多いこと、11世紀前半の『更級日記』中記載の旅行経路は延喜式とは異なり東海道の経路にあたることをを指摘している。延喜式は10世紀前半に編纂されたがこれに見える駅伝制はまさしく律令時代駅伝制の栄華を記述しているのだろう。

史料によると駅制の開始は大化以前にさかのぼる可能性があることを述べた。畿内においては大化以前に地域計画の基準となった道路が建設されていることが史料からよみとれる。日本書記推古天皇21年（613）条には「難波より京に至る大路を置く」の記事があり通説ではこの大道を奈良盆地を東西に走る横大路（竹内街道）にあてる。

岸（1970）は大和の計画的道路について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、さらに難波と結ぶ東西方向の横大路がつくられ、藤原京　平城京はこれらの道路を基軸として整備されたとし、道路が地域計画の基準となったことを示した。これら奈良盆地の直線道路の発掘事例としては奈良県稗田遺跡にて下ツ道にあたる幅16mの路面とともに橋を確認している。（中井一夫1994、橿原考古学研究所1982）

河内平野の計画的道路である難波京から南下する難波大道は1980年、大和川・今池遺跡第７－１地区において確認された。堺市と松原市境に位置するこの遺跡では道路幅約18m、両側溝幅0.7～1.5m、深さ0.05～0.2mで、側溝内から７世紀中頃の須恵器杯身が出土している。また、大阪府堺市長曽根遺跡では竹ノ内街道と推される遺構が検出されている。これは難波大道に類似した道路幅17mを有し、両側溝の規模は幅1.0～1.2m、深さ0.1～0.3mを測り６世紀後半代、７世紀後半代の遺物が出土している。

古代の計画道路は史料によると７世紀前半には敷設されたとの記事がみえ、文献史学的にもこれを肯定する考え方が支配的である。古代道路とりわけ官道の特徴は直線的な計画道であり、条里制の施行や国、郡、里の境界設定など道路を基準として行われており、地域計画の基準線となったことである。上述した大和、河内の直線的古代道路の創設は文献、発掘調査の成果からも７世紀代まで遡ることがいえる。

３．歴史地理学的研究　（地名と空中写真に認められる道路痕跡）

駅路を復元する研究として歴史地理学的立場による研究がある。これは地名により駅家跡を推定していくもので、延喜式に記載される駅名を地名などにより推定された駅をつないで駅路を推定する方法である。この研究方法は古く明治時代からみられ、数冊の書物が刊行されている。青江秀の『大日本帝国駅逓志稿』は旧記編纂事業として駅逓寮にて編述され、明治15年農商務省から刊行された古代から近代までの駅逓に関する通史である。郵岡良弼の『日本地理志料』は『和名抄』郷名の注釈書であり、駅の考証を行う。吉田東伍の『大日本地名辞書』はすべての駅名について考証をおこなっている他、駅路を専門に書いた著作である大槻如電の『駅路通』などもある。これらは、明治、大正時代における全国的視野にたった歴史地理学的方法による駅路研究の嚆矢である。これをうけて各地方でも駅路の推定が行われていく。肥前でも久保山善映（1931）野々口永二郎（1932、1934）松尾禎作（1951、1955）らの一連の研究があるがこれらは地名により駅家跡を推定し、それをつないで駅路とするものであった。このような研究の集大成が藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』として結実する。これは五畿七道すべての延喜式駅路を史料、地名などから推定したもので完成度が高い。しかし、この段階では古代の道路とは歩行、馬行を前提とした幅数mの道路であるという考え方が支配的であり道のものへの関心は薄かった。

このように史料、地名による駅路研究に対して地表に残る痕跡を対象にした研究が1970年代からはじまり、古代道路の研究は飛躍的な進展をみせる。足利健亮（1970）は和泉国、近江国で直線的な道路痕跡があることを指摘した。また、前述文献の中で肥前、肥後を担当した木下良氏、上野、下野の金坂清則氏は空中写真を利用して

直線道の痕跡を見つけるという新たな方法を用いた。木下良（1976）は空中写真により肥前国の大和町一中原町間の17kmにもおよぶ直線的な道路痕跡や肥後国の熊本市清水町亀井の台地頂の帯状窪地、豊前初期国府付近、出雲国府北方、播磨国印南野台地などにおいて道路痕跡が認められることを指摘した。

駅路は条里制施行地域においてはその地割りに沿うだろうとの指摘は早くからあったが、具体的な道路痕跡が認められることによって新たな視点が加わった。道路痕跡とその周辺に条里地割りが残っている場合、道路痕跡の部分だけ方格条里地割りの1町（約108m）が約20m前後幅広く設計された条里余剰帯があることが判明してきた。吉本昌弘（1977）は播磨国の賀古駅と推定される古大内遺跡と佐突駅と推定される北宿遺跡とを直線で結ぶ道路痕跡をみつけ、古大内遺跡の西側部分で通常の条里地割りより約20m長い余剰帯があることを見いだし「道代」と名付けた。この条里余剰帯については山陽道のほか日野尚志（1978）が南海道を、中村太一（1992）は山陰道出雲にて確認した。一方西海道においては余剰帯は認められないが道路痕跡が条里方格に一致し、条、里界線になっていることも多いので、全国的に見つけだされた直線的道路痕跡は条里や、国・郡・里界などの基準線になったであろうとの見方がでてきた。

駅路、駅家を示す地名でも比較的広範囲に同じ小字地名が見られ、駅家を推定し駅路を復元する方法がある。駅路そのものを示す語として藤岡謙二郎は畿内において「大道」を足利健亮は「作り道」、金坂清則は東山道上野、下野において「早道」「東路・東道」などを指摘した。木下良（1976、1978、1983）は肥後において「車路」地名に着目し、筑後、肥前、筑前、豊前に「車路、車地、車返、車帰」などの地名を求めこれらが古代道路の通過想定地にあたることを指摘した。

駅家の推定地名として木下（1976、1983、1990）は立石、マゴメをあげている。肥後高原駅想定地の立石をはじめとして肥前、肥後の駅家想定地で立石、マゴメ地名を検出した。マゴメは馬込、馬篭と表記され馬を囲い込む場所を意味するものと考えられるが事例研究として信濃のマゴメ地名も検討した。

4．考古学的研究（駅家跡と道路跡）

史料、地名、道路痕跡、条里余剰帯などによって想定された駅路は発掘調査の成果などによってより具体的な姿を目前にみせる。考古学的方法論では発掘調査で検出した古代道路が駅路であることを確定させるためには道路跡から駅路を物語る木簡や墨書土器が出土するか、あるいは道路跡と伴に駅家跡を確認する必要がある。駅路と確定させる道路跡の検出例は現実的には非常に数少なく、全国的にも駅家遺構と断定できたのは兵庫県龍野市小犬丸遺跡のみである。これまで全国各地で道路状遺構を確認しているがそれを古代官道などと総称する傾向があるのはそのためであろう。研究史上では最初に発掘調査によって駅家跡と推定されたのは岩手県江釣子村新平遺跡であり磐基駅と想定された。その後、駅家の調査は山陽道において進展していく。山陽道では『日本後期』大同元年（806）5月14日条の記事により備後、安芸、周防、長門等の駅館が「瓦葺粉壁」であることが知られていたが今里幾次（1960）は播磨国内の国分寺式瓦（国府系瓦）の出土地の検討により、播磨国においても駅館が瓦葺であった可能性を指摘した。瓦出土地をもとに駅家を探るという今里、高橋らの研究により山陽道の駅家の比定は進展していった。発掘調査では小倉豊文（1965）が広島県安芸郡府中町下岡田遺跡を安芸駅家に比定していたが、1984年から調査が実施された兵庫県龍野市小犬丸遺跡では瓦葺きの築地によって囲まれ、その中に礎石瓦葺き建物8棟を検出し、さらに木簡や墨書土器により布勢駅家跡であることが確定した。また、播磨国野磨駅とみられる兵庫県赤穂郡上郡町の落地遺跡では幅10mの道路遺構と門、柵で囲まれた掘立柱建物跡が検出された。出土遺物から建物群は7世紀後半から8世紀とされ、史料による古代計画道路の創設時期を裏づける成果があがっている。この他発掘調査され駅家跡と推定された遺跡として山陽道の岡山県小田郡矢掛町毎戸遺跡では建

Tab. 2　主要駅家一覧

遺跡名	所在地	旧国・駅名	備考	文献
吉野ヶ里遺跡	佐賀県神埼郡神埼町	肥前国・神埼駅	掘立柱建物群と石敷井戸跡検出。	佐賀県教委1992
大黒町遺跡	佐賀県藤津郡塩田町	肥前国・塩田駅	「馬屋」「養」の墨書土器、銙帯巡方出土。	塩田町教委1994
御笠地区遺跡A地区	福岡県太宰府市	筑前国・蘆城駅	三面庇の堀立建物ほかを検出。８Ｃ初。	筑紫野市教委1986
多々良込田遺跡	福岡県福岡市	筑前国・夷守駅	東と西の堀立柱建物群に分かれる。帯金具、白磁、越州窯系青磁ほか出土。８Ｃ中～10Ｃ。	福岡市教委1985
竹戸遺跡	福岡県糸島郡二丈町	筑前国・佐尉駅	４群からなる堀立柱建物群。８Ｃ後～12Ｃ。	福岡県教委1980
塚田南遺跡	福岡県糸島郡二丈町	筑前国・深江駅	掘立柱建物４、幅６ｍの道路跡検出。	西日本新聞1996年12月25日記事
上野第一遺跡	大分県日田市	豊後国・石井駅	掘立柱建物15、倉５。	西日本新聞1992年12月11日記事
下岡田遺跡	広島県府中市	安芸国・安芸駅	礎石瓦葺建物、井戸跡を検出。木簡出土。	小倉豊文1965、河瀬正利1979
毎戸遺跡	岡山県小田郡矢掛町	備中国・小田駅	建物跡３棟、溝、土坑を検出。馬のヘラ書き土師器、陶硯出土。	岡山県教委1974
小犬丸遺跡	兵庫県龍野市	播磨国・市勢駅	駅名を記した墨書土器、器簡出土。第１次駅家（７Ｃ後～８Ｃ前）掘立柱建物、第２次駅家（８Ｃ後）礎石瓦葺建物群の駅館院。	兵庫県教委1987、1989、龍野市教委1990
落地遺跡	兵庫県赤穂郡上郡町	播磨国・野磨駅	周囲を柵で囲まれた掘立柱建物群と道路後を検出。７Ｃ～８Ｃ。	兵庫県教委1991、荻能幸1994、1994
堂の上遺跡	滋賀県大津市	近江国・勢多駅	建物跡、溝を検出。	滋賀県教委1975
新平遺跡	岩手県江釣子村	陸奥国・磐基駅	一辺80ｍの方形の濠内に建物跡。９Ｃ前。	板橋源1960、斉藤忠1974

物跡３棟と「馬」の線刻土器が出土し備中国小田駅に、北陸道では滋賀県堂の上遺跡が近江国勢多駅に比定されている。

古代道路跡の発掘調査事例として古くから著名なものに大阪府高槻市摂津国嶋上郡衙跡南側の石敷き道路がある。1970年の調査で小礫や瓦片を粘土とともにつき固めた路面と両側溝をもつ２面の道路跡を検出した。その後の調査でも同様の所見を得ており奈良時代と推定される時期に幅約10m、９世紀中～後半にはやや北よりに位置を変え幅６ｍの道路がつくられたことがわかった（大阪府教委1971、高槻市教委1978、1993、宮崎康雄1994）。同市の郡家今城遺跡（高槻市教委1988、1989、1990、宮崎康雄1994）でも幅10mの道路が９世紀中～後半には幅６ｍに縮小し、10世紀中頃には側溝が埋没していた。

上野国では群馬県境町牛掘遺跡、矢ノ原遺跡から新田町下新田遺跡では幅約12mの道路跡が検出されている。矢ノ原遺跡の祭祀遺物や十三塚遺跡での竪穴住居との切り合いからこの道路は８世紀後半には廃絶されていたと考えられるが９世紀代には高崎市から群馬町、前橋市にかけての幅６ｍの道路へとルートの変更があったとの見解がある（坂爪久純・小宮俊久1992）。牛掘・矢ノ原ルートはこれまで推定されていなかった路線であり、発掘調査により奈良時代の直線的な古代道路を新たに見つけ出した事例であり、高槻市の事例も合わせると９世紀代には道路幅の縮小やルート変更なども考えられるという所見を提出した。これは文献史学、歴史地理学的研究では見いだせなかった発掘調査による成果ともいえよう。

歴史地理学的方法で駅路、古代道路の痕跡が発見され、それを追認する形で発掘調査により道路跡が検出されている。佐賀県吉野ケ里遺跡を横断する道路跡は以前空中写真により直線的道路痕跡が見いだされて、調査により道路跡を検出した好例である。吉野ケ里遺跡以後、西海道では大宰府周辺や筑後国府周辺、最近の成果として東山道武蔵国府周辺、東海道の曲金北遺跡など全国各地で確認されている。そしてこれらは幅12m前後で両側溝をもち、直線的形態をとるという共通性がみられる。また、道路跡の調査事例が増えるに従って側溝の形状や路

Tab. 3　史料による佐賀県の駅家

	佐賀県													長崎県							
肥前風土記	基肄郡	三根郡	神埼郡	佐嘉郡	小城郡	松浦郡					杵島郡	藤津郡	小計	彼杵郡		高来郡				小計	合計
駅数	1	1	1	1	1	5					1	1	12	2		4				6	18
延喜式	基肄駅	切山駅	×	佐嘉駅	高来駅	磐氷駅	大村駅	賀周駅	逢鹿駅	登望駅	杵嶋駅	塩田駅	11	新分駅	×	船越駅	山田駅	野島駅	×	4	15
図番号	1	2		3	4	5	6	7	8	9	10	11		12		13	14	15			

面に残された波板条痕跡、あるいは道路構造に関しての研究も進んできており、古代道路の考古学的研究も多様性をもってきている。

5．肥前国駅路と古代道路

肥前国の古代駅路あるいは直線道路に関する研究も全国的な研究史と同じ流れの中で動いている。史料、地名により駅家跡を推定し駅路を復元する研究からはじまり、空中写真により道路痕跡をもとめる方法、そしてそれを追認する形で発掘調査により道路跡が検出される段階がある。これまでの研究を遡って振り返ると大きく三つの画期がある。以下、それにもとづいて記述する。

第１期（　　～1975年）

史料に記された駅名を地名などと照らしあわせ推定し駅路を復元する段階である。

肥前国の駅路を記述した基本的な史料には『肥前国風土記』と『延喜式』がある。駅家跡の推定はこの二つの史料をもとにするのであるが、駅の数が『肥前国風土記』（以下『風土記』と記す。）と『延喜式』では異なることが大きな問題点としてあげられる。８世紀前半に成立された『風土記』にはその巻頭に「郡11所、郷70、里187、駅18所小路、烽20所下国、城１所、寺２所僧寺」とあり、各郡の駅として「基肄郡１所、三根郡１所、神埼郡駅１所、佐嘉郡駅１所、小城郡駅１所、松浦郡駅５所、杵嶋郡駅１所、藤津郡駅１所、彼杵郡駅２所、高来郡駅１所」の計18所の駅があることを記している。この中で駅名がわかるのは松浦郡の逢鹿駅と登望駅のみである。10世紀前半に成立した延喜式の巻28兵部省式には諸国駅伝馬として「肥前国駅伝馬基肄十疋。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。野島各五匹。伝馬基肄駅各五匹。」とあり15ヶ所の駅名が記されている。肥前国は佐賀県と長崎県からなるが、『風土記』記

Fig. 2　肥前国駅路

載の佐賀県内の駅数は12で『延喜式』では11駅と１駅が減っている。長崎県でも６駅から４駅へと２駅の減である。『風土記』記載の駅名は「逢鹿駅」「登望駅」の２駅のみであるが他の駅は松浦郡をのぞいて各郡１所であることから『延喜式』の駅と同じと仮定した場合、『風土記』の「神埼郡駅１所」が『延喜式』には見られない。このことが『風土記』と『延喜式』それぞれの駅路路線の推定の根拠のひとつになっている。松尾（1955）は『風土記』では駅は三根郡１所、神埼郡１所、佐嘉郡１所とつづくが『延喜式』では切山駅、佐嘉駅と神埼駅がないことに着目し『風土記』の神埼郡駅１所は神埼町駅ケ里であり延喜式駅路は別路であるとし、この考え方は日野、木下に受け継がれる。

肥前国の駅路の研究は全国的視野にたった邨岡、吉田、大槻らの地名考証によるものがあり、その中で肥前国についてもふれているが地域的なものとしては久保山善映（1931、1934）、野々口永二郎（1932）、松尾禎作（1951、1955）がある。久保山、野々口は西海道の駅路は太宰府を中心として放射状にのびそれぞれに路線名をつけるが、佐賀平野を横断し、島原半島にむかう駅路を西海道西路（西海道肥前路）、博多から玄界灘沿岸を経て（西海道松浦路）壱岐、対馬へ渡航するものを西海道北路とよぶが、論者によって若干の違いがある。以下、佐賀県内の延喜式記載の駅家の推定地について記す。

太宰府を南下し肥前国にはいると首駅は基肄駅である。基肄駅の比定地は久保山、松尾とも基山町大字小倉字割田の通称アミダサーの地とする。阿弥陀如来の石仏が現存するこの地の北には関屋土塁があることからも、郡家、軍団などの施設もあったとする考えもある。また、木下は印鑰の小祠がある城戸を想定している。

切山駅の推定地は早くから研究者を悩ませており、その比定地により基肄駅から佐嘉駅への路線が異なる。松尾（1955）は切山駅の推定地として1、北茂安町中津隈付近、2、上峰町防所、上米多付近、3、中原町綾部馬立場あるいは屋形原か堤付近の３つの候補地をあげている。また、野々口（1933）は中原町付近としており、肥前国の駅家の中でも比定地が多いもののひとつである。

佐嘉駅は松尾（1955）は国府周辺の大和町駄市河原、惣座北原、延喜、居構あたりとし、延喜大王社前の通称延喜道を駅路と考えた。木下（1979）は大和町鍵尼としているがいずれにしてもその比定地は国府あるいは国分寺周辺とある一定の範囲内である。高来駅は多久市付近、磐氷駅が唐津市石志とする考え方が多く（松尾1955、野々口1933）、大村駅は浜玉町大村、あるいは長崎県大村市とする説に分かれる。駅名の記載順などからも前者の可能性が高いと思われる。賀周駅は唐津市見借説が多く、他に唐津市唐津の松浦川河口とする野々口説もある。逢鹿駅、登望駅は現在の遺称地名と照らし、それぞれ唐津市相賀、呼子町小友でほぼ意見は一致する。杵島駅は武雄市橘町と北方町北方、追分説に二分され、塩田駅は塩田町塩田に一致する。

肥前東部にあたる佐賀県の延喜式駅家の比定地は基肄駅、佐嘉駅、高来駅、逢鹿駅、登望駅、塩田駅などでは諸説もある範囲の中において一致するが、他の駅とくに切山駅では数カ所の想定地がある。この段階の研究では点としての駅家跡の比定が主でそれを線として結ぶ駅路の指摘まではいたっていないし、具体的に地図の中で駅路を示すこともない。ただこの様な中、松尾（1955）が大和町の延喜道を駅路と想定したのは注目される。

第２期（1976年～1985年）

空中写真により道路痕跡を認めそれを大縮尺の地図に示す方法が導入されたため、古代道路の研究はより具体性をおび進展していく。この方法は1972年に科学研究費の助成を得た藤岡謙二郎を中心とした全国駅路調査で肥前と肥後を木下良が上野と下野を金坂清則がそれぞれ担当し、空中写真により両方で直線道の痕跡をみつけたことに始まる。1976年に木下がそれを紹介したためここでは第２期の始まりとする。木下が肥前にて発見した道路痕跡は大和町の国分寺、国分尼寺南面から中原町の三養基高校校庭南縁を走る小道までの直線道で総延長は17km

にも及ぶものであった。国分寺の南方や神埼町祇園原は幅15m程の帯状の耕地が窪地となって残り、神埼町の吉野ケ里や三田川町の鳥の隈では比高差数メートルの丘陵を切り通すほどの大規模な道路痕跡であった。さらに、佐賀市金立町では金立神社一の鳥居跡が道路痕跡の北面にあり、その東方150mには石製の男根を祀った道祖神が、また地名としては神埼町城原の道路痕跡部が横大路とよばれていること、東脊振村と三田川町の町村界を走っていることなどからも、その17kmの道路痕跡は説得力をもつものであった。

同様の方法を用いて日野尚志(1979)は鳥栖市赤坂付近から安良川までの約3、5kmの直線の道路痕跡をみつけた。これは現在では市街地化しておりその痕跡を見つけることは困難であるが、日野が用いた米軍撮影の空中写真には明瞭に認められ、さらにそれは旧村境に一致し、車路の地名も沿っている。この他、肥前・筑後国境間は約6kmにわたり直線をなし部分的に帯状の窪地を残す。それは国鉄甘木線を横切る地点から南に約200mの幅15mの帯状窪地。鳥栖市日恵寺町集落東側の幅約10mの窪地。小郡市西福童と鳥栖市飯田町以南の築堤状遺構などがある(木下1983)。この肥前・筑後二国境を通過する道路痕を基準に肥前国基肄郡と筑後国御原郡の条里が設定されたと思われる。また彼杵郡、現在の大村市水主町から上久原付近までの約2km間にも痕跡が認められる(日野1986)。

肥前国内で現在までに空中写真で発見された直線的道路痕跡としては以上の四例があるが、この具体的で説得力をもつ道路痕跡は次ぎの成果に引き継がれることになる。

第3期(1986年～　)

吉野ケ里遺跡は前述した道路痕跡が切り通しとして遺存するが、1986年、県内で初めて発掘調査により道路跡が確認できた遺跡である。このことは空中写真により認められた道路痕跡を追認するものでもあり、その方法の正当性を補強したために、にわかに古代道路への関心が高まってきた。県内では吉野ケ里遺跡の調査以後、古代道路想定路線内での発掘調査が相次ぎ道路状遺構が確認されることになる。吉野ケ里遺跡は神埼工業団地建設に伴う調査であったが、同年より工業団地予定地西側の水田部で圃場整備が実施されることになり、それに伴う中園遺跡、鶴前田遺跡の調査でも道路状遺構が確認でき、神埼町内においては約1km以上の区間について検出したことになる。直線17kmの推定路線上では、平成2、3年には佐賀市久保泉町、金立町においても圃場整備に伴う調査により、道路状遺構が確認され、平成4年からは本調査事業もはじまる。吉野ケ里遺跡以降の調査事例は本書の第Ⅳ章にまとめている。このように第3期は空中写真において認められた直線17kmの道路痕跡内において発掘調査が実施され、道路状遺構の確認や道路構築構造に関しての所見が得られてきた段階である。しかし、日野尚志が鳥栖市において発見した道路痕跡については残念ながら発掘調査は実施されていない。

また、道路跡のみならず県内各地では官衙的な施設の可能性がある遺跡の調査が進められていった。塩田町大黒町遺跡や唐津市千々賀古園遺跡では多量の墨書土器が出土し、郡衙あるいは駅家と推定されている。、肥前国庁周辺では惣座遺跡、久池井B遺跡、久池井六本杉遺跡などでは多くの掘立柱建物群が、嘉瀬川右岸の西山田遺跡では官衙的な配置をした建物群と石帯や「郡厩」のヘラ描き土器も出土している。国庁跡周辺では早くから地割りなどから国庁域、国府域が推定されてきた。この国庁の南方を直線17kmの直線道路が通過することも興味深い。

参考文献

青江秀(1882)『大日本帝国駅逓志稿』郵政百年史

青木和夫(1970)「大和朝廷の道・律令国家の交通施設」『体系日本史叢書』山川出版社

足利健亮（1970）「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
今里幾次（1960）「播磨国分寺式瓦の研究一加古川市野口町古大内出土の古瓦」播磨郷土文化協会
大槻如電（1911）『駅路通』上西東書店　下六合館
橿原考古学研究所（1982）『稗田・若槻遺跡発掘調査概報』奈良県遺跡調査概報1980年度
岸俊男（1970）「古道の歴史」『古代の日本　近畿』角川書店
木下良（1976）「空中写真に認められる想定駅路」『びぞん』美術文化史研究会
木下良（1978）「車路考一西海道における古代官道の復元に関して」『歴史地理研究と都市研究』上　藤岡謙二郎先生退官記念論文集　大明堂
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」『大宰府古文化論叢』吉川弘文館
木下良（1990）「馬篭（マゴメ）考一古駅址想定の手掛かりとして」黒沢周平先生喜寿記念論文集
木下良（1995）「古代の交通体系」『日本通史』5　岩波講座
久保山善映（1931）「城の山道を中心とした古代北九州の交通」『肥前史談』
久保山善映（1931）「太宰府を中心としたる王朝時代西海道の一驛路について」『筑紫史談』60
久保山善映（1934）「王朝時代の驛路と基肄駅」佐賀県史蹟名勝天然記念物報告4
小倉豊文（1965）「安芸国安芸郡府中町下岡田古代地方官庁遺跡第一次第二次概報」芸備地方史研究55
坂本太郎（1928）『上代駅制の研究』至文道
坂爪久純・小宮俊久（1992）「古代上野国における道路遺構について」『古代交通研究』1古代交通研究会
中井一夫（1994）「奈良県稗田遺跡の下津道と橋」『季刊考古学』46
永田英明（1992）「律令国家における伝馬制の機能」『交通史研究』23
野々口永二郎（1932）「王朝時代に於ける西海道の駅路」『筑紫史談』56、57、58
日野尚志（1978）「南海道の駅路一阿波・讃岐・伊予・土佐四国の場合」『歴史地理学紀要』20　歴史地理学会
日野尚志（1979）「駅路考一西海道・南海道の場合」　『九州文化史研究所紀要』24
松尾禎作（1951）「肥前風土記に現れた東肥前の軍備」『校本肥前風土記とその研究』佐賀県郷土研究会
松尾禎作（1955）「肥前驛路私考」『郷土研究』6　佐賀県郷土研究会
松原弘宣（1988）「令制駅馬の成立過程について」『古代史論集』上　塙書房
宮崎康雄（1994）「高槻市発掘の山陽道」『季刊考古学』46　雄山閣
邨岡良弼（1900）『日本地理志料』臨川書店復刻1976
柳雄太郎（1978）「駅伝制についての若干の考察」『古代史論叢』上
吉田東伍（1907）『大日本地名辞書』冨山房

Ⅲ．各地区の調査

1　調査の経過と概要

佐賀平野における古代道路の想定は比較的早く、昭和50年代前半には歴史地理学的方法によって具体的な推定路線が提示された。その推定路線上に吉野ケ里遺跡は位置するが、遺跡内には大規模な切り通しが遺存し、推定路線の根拠にもなっていた。その吉野ケ里遺跡内において大規模な開発計画がもちあがり、昭和61年から発掘調査が実施され、同年、切り通しの西側に続く古代道路が確認された。折しも同地域内の圃場整備に伴う発掘調査により、道路状遺構が検出されこれらの遺構が前述の推定路線と一致する事が確実となった。その推定路線は大和町の肥前国分寺の南から中原町に至る一直線17kmにも及ぶものであり、道路痕跡が丘陵の大規模な切り通しや狭長な水田あるいは帯状の窪地などの目に見える遺構として遺存していた。この遺存する道路痕跡は佐賀平野を東西方向につらぬくが、そのうち神埼町をさきがけとして佐賀市などに圃場整備が計画され、良好に遺存する道路痕跡が開発の対象となり、そこで佐賀県教育委員会が事業主体となり国庫補助を受けて平成３年度から４ヶ年の継続調査を実施することになった。

平成３年度は９月に神埼町唐香原・祇園原遺跡、12月に佐賀市金立町大野原遺跡Ｂ地点、２月に大和町東古賀遺跡の３地点の調査を実施した。唐香原・祇園原遺跡は木下氏らにより祇園原の切り通しとして紹介されていた地点であり、同地区に圃場整備が実施されることになり、調査地点の周辺でも神埼町教育委員会により迎田遺跡Ⅲ区、Ⅳ区などの調査が実施されたがその詳細については第Ⅳ章に記す。調査にあたっては10本のトレンチを設定し、溝跡や断面皿状の窪みを検出したものの明確な道路跡は確認できなかった。東古賀遺跡では２本のトレンチを設定、調査の結果、地山を帯状に掘り窪めその内部に砂質土を積み重ねた遺構を検出した。

大野原遺跡は金立川の東岸に位置するが圃場整備に伴い佐賀市教育委員会が同年調査を実施し、平行にはしる二条の溝を検出し、埋土中から須恵器杯身、土師器蓋が出土した。県教委調査の２地点は調査終了後、便宜的に西方からＡ地点、Ｂ地点とした。これら３つの調査地点はすべて推定路線上にあたる。Ｂ地点では３本のトレンチを設定し地山を皿状に掘り窪め、その中に砂質土を層状に充填する遺構を検出した。

平成４年度は10月に佐賀市金立町大野原遺跡Ａ地点、、11月に大和町鍵尼遺跡の２地点の調査を実施した。大野原遺跡Ａ地点では４本のトレンチを設定し佐賀市教育委員会が確認した二条の溝と同一方向の溝を検出した。また、鍵尼遺跡では上下２面の想定道路跡を検出した。

平成５年度は１月～２月に三田川町鳥の隈の切り通しの調査を行った。本地点も早くから吉野ケ里遺跡の切り通しとともに道路痕跡を示す遺構として注目されていた。調査では切り通しの中に３本のトレンチを設定し、礫敷きの側溝の他時期は下るものの硬化面や溝を検出した。調査中に木下良、日野尚志、木本氏らから指導・助言を賜った。

平成６年度は12月～１月に佐賀市金立町の松原遺跡、２月～３月に西千布遺跡の調査を実施した。松原遺跡は金立神社一の鳥居跡の南に接する位置にあたり、大野原遺跡と東古賀遺跡の中間地点である。両側溝と思われる溝二条と後世に掘削された幅約８ｍの大溝を検出した。この大溝は路幅と一致する可能性がある。西千布遺跡は想定南路上にあたり、現状は幅10ｍの切り通し状の狭長な水田になる。この中に３本のトレンチを設定し掘り下げたところ中世に掘削された幅５～８ｍの大溝と切り通しから切られる土坑を確認した。

４ヶ年にわたる継続調査で想定北路７地点、南路１地点の計８地点の調査を実施した。調査の結果明確に道路跡と断定できる遺構は確認できなかったが、推定路線上の既往の調査結果や歴史地理学の成果も取り入れればそれぞれに検出した遺構の性格も推定できるものであり、今後の研究の素材に成り得ると考える。

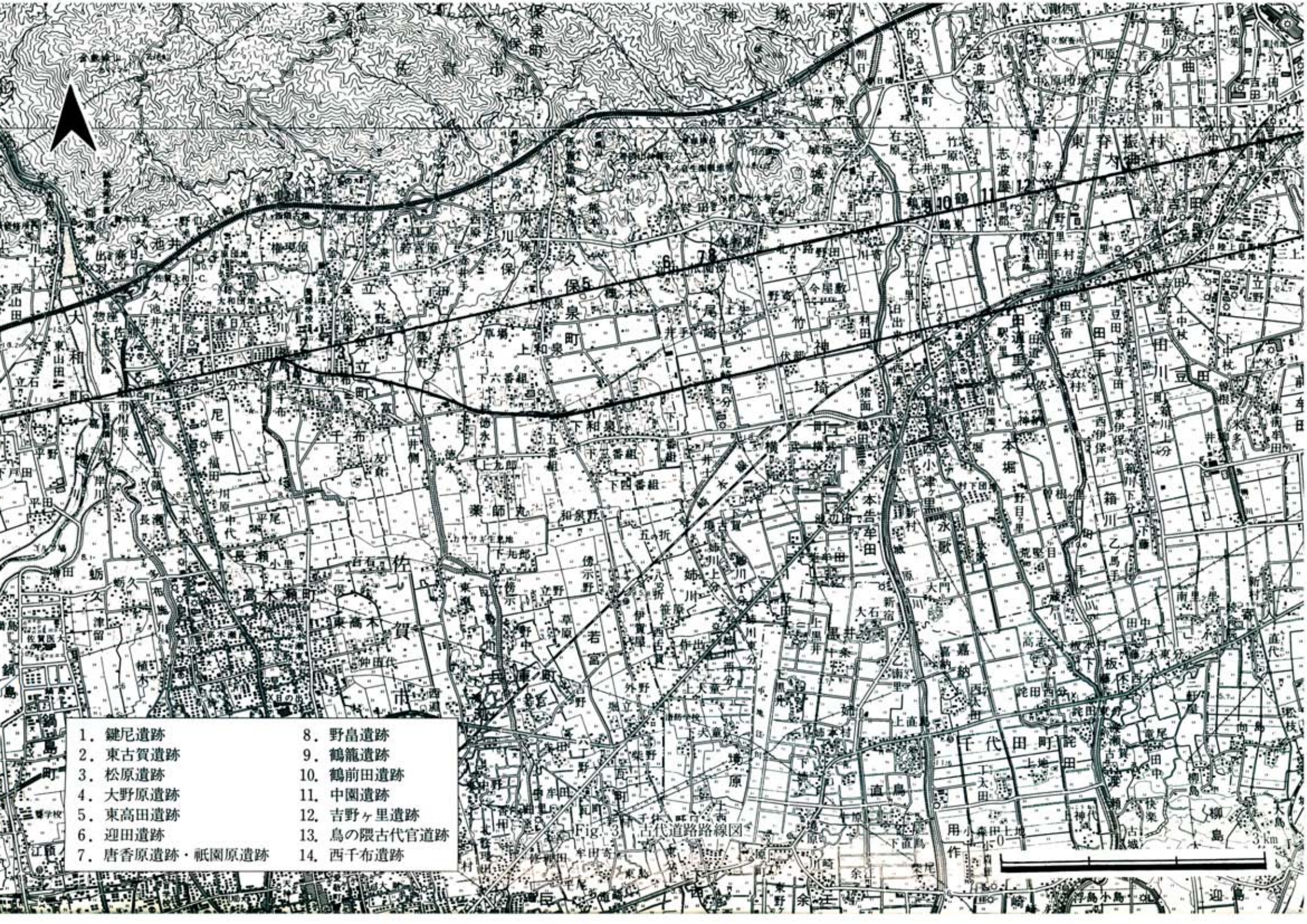


Fig. 3 古代道路路線図

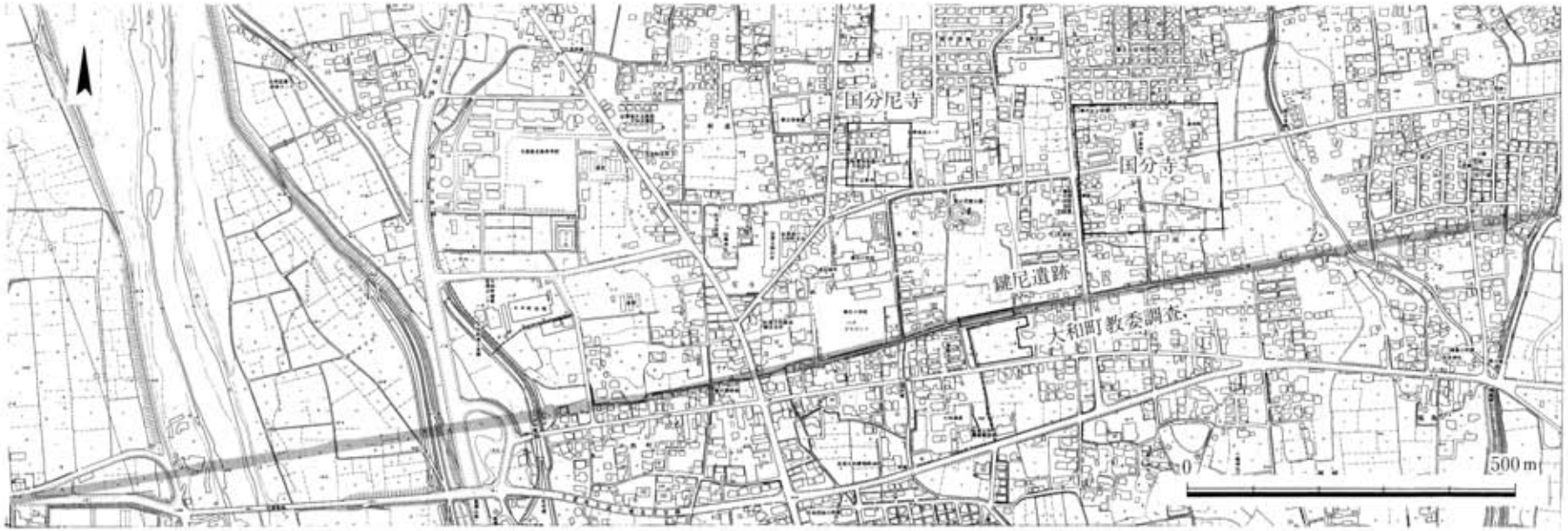


Fig 4　推定路線空中写真及び調査区位置図１（大和町）（１／10,000）

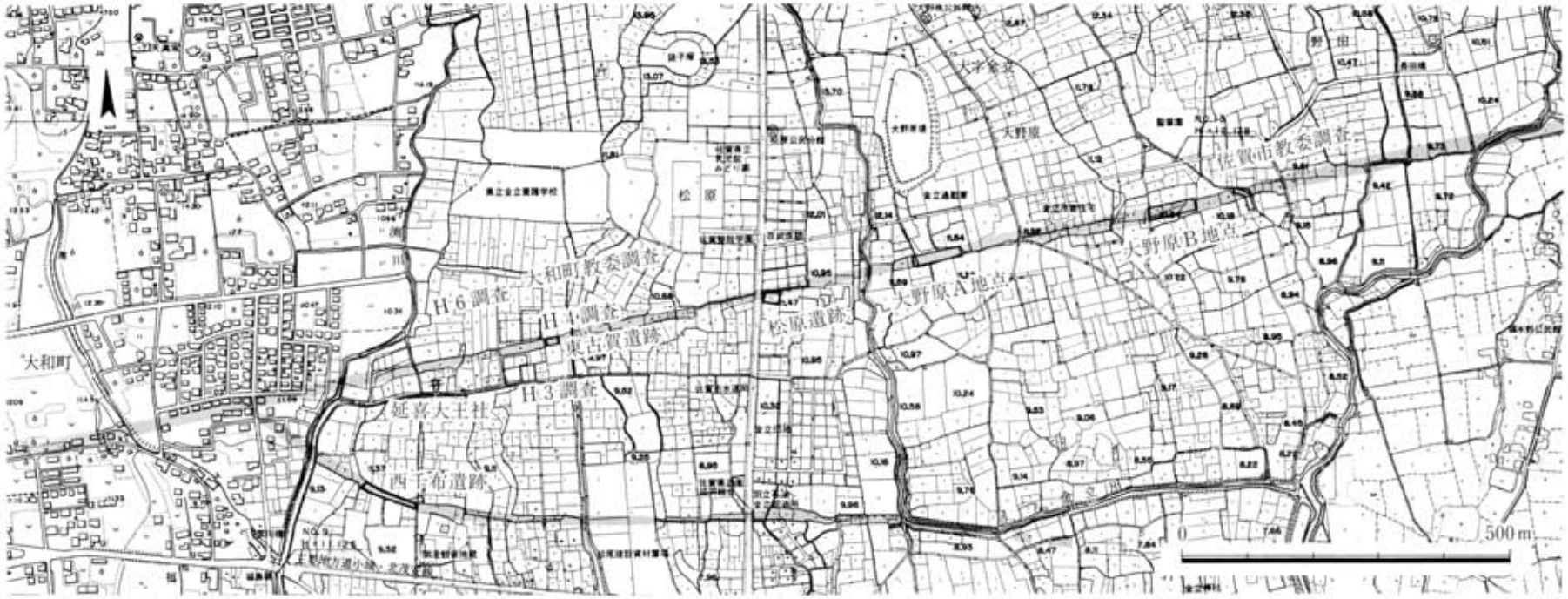


Fig. 5　推定路線空中写真及び調査区位置図２（大和町）（１／10,000）

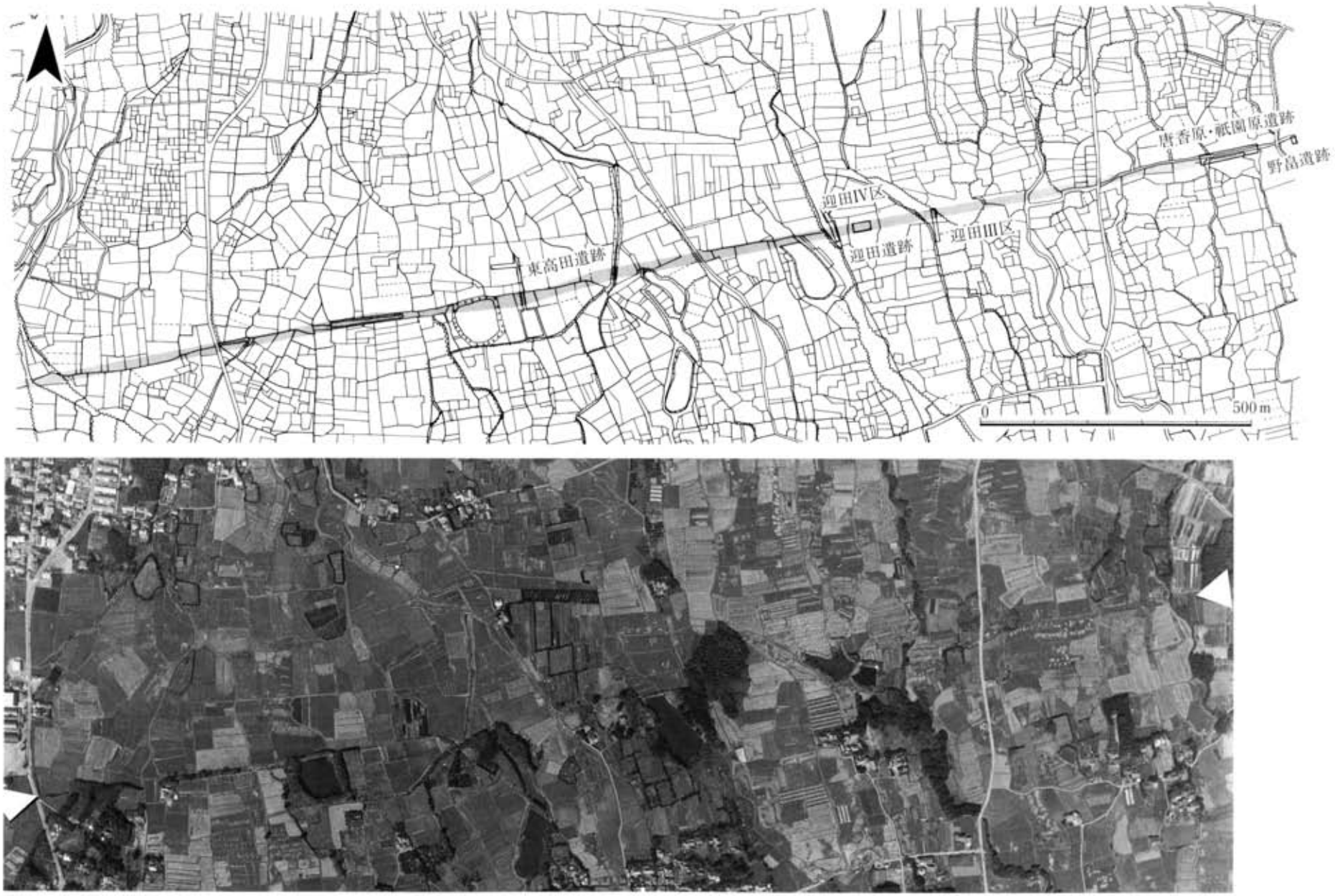


Fig. 6　推定路線空中写真及び調査区位置図３（佐賀市，神埼町）（１／10,000）

Fig. 7　推定路線空中写真及び調査区位置図4（神埼町）（1／10,000）

1．大和町鍵尼遺跡

遺跡の所在地

佐賀郡大和町大字鍵尼

調査担当

指導主事　小松譲

調査期間

平成４年11月19日～平成４年12月9日

調査面積

186㎡

Fig. 8　鍵尼遺跡位置図（1／25,000）

佐賀平野の最大河川である嘉瀬川の東岸にあたり、山麓近くの標高８～10ｍの微高地上にあたる。本遺跡の周辺には肥前国庁、国分尼寺跡、国分寺跡などがあり古代における肥前国の中心地にあたる。本調査地点およびその東西には水田および畑中に直線状の帯状窪地が残ることなどから道路痕跡と考えられ、木下良氏らにより駅路であることが想定されていた地点である(木下1976･1988)。本遺跡から肥前国庁跡は北西約1.2㎞、国分尼寺跡は北方0.2㎞、国分寺跡は北東0.4㎞の位置にあり、古代においては肥前国庁の南方を東西方向に走る中心的な道路にあたる。

本調査地区は水田、畑地、集落からなる標高約９ｍの微高地を東西方向に横切る帯状の窪地である。この帯状窪地が最も良好に残るのが本調査地点であり、東方約500ｍにも同様の窪地が認められる。この窪地が道路痕跡といわれており、現状では窪地のほぼ中央に幅約３ｍの現道路が平行して走り、道路の両側に沿って狭長な水田がある。本調査地点の南側は比高差0.8～１ｍを測る切り通し状になり、北側は水田の畦となって道路痕跡が残りその幅は12.5ｍ～16ｍを測る。

発掘調査は大和町の土地区画整理事業に先行して実施し、本調査地区に接して北側の地区については平成５年度に大和町教育委員会が発掘調査を実施した。その際、本調査地区も調査対象地区にとり入れたため遺構番号については一部大和町教育委員会と同番号として表記した。

本調査にあたっては、現道路の南側に５本、北側に１本の計６本のトレンチを設定し、人力により掘り下げた。トレンチ配置は Fig10に示す。その結果、上下２面の道路跡を検出し、下面の道路を南側に拡張しており現状の地割りは上面の道路痕跡であるとの結論に達した。この様な状況を最もよく示すのが No.３トレンチであり、そのトレンチ平面図を Fig12に示す。

下面道路の南側側溝と考えたのが SD02であり幅60㎝、深さ20㎝を測り断面逆台形であり、埋土は灰色粘土、灰褐色砂質土である。埋土中からの出土遺物はない。この SD02の西方の延長を確認するため No.４トレンチを設定、掘りさげたところ幅80㎝、深さ20㎝の溝を検出した。また、東方の延長を確認するため No.５トレンチを設定したが溝は検出できなかった。この SD02の南側の肩部は SD107から切られている。SD107溝の北側肩部は現道路の下で完掘することはできなかったがこの調査結果では溝の深さは30～50㎝、断面形は皿状を呈する。埋土は灰褐色土である。この SD107は灰白色砂質土を用いて人為的に埋められており、埋土中から７～16が出土した。大和町教育委員会の調査では13世紀後半～14世紀前半の遺物が出土した。SD107は No.１, No.２トレンチでも検出された。また、これら SD02、SD107と平行して SD129が走る。SD129の幅は50～60㎝、深さ10～20㎝で水田耕作などにより削平をうける。この SD129は No.１、No.２、No.３トレンチで検出できた。前述したとおり、本

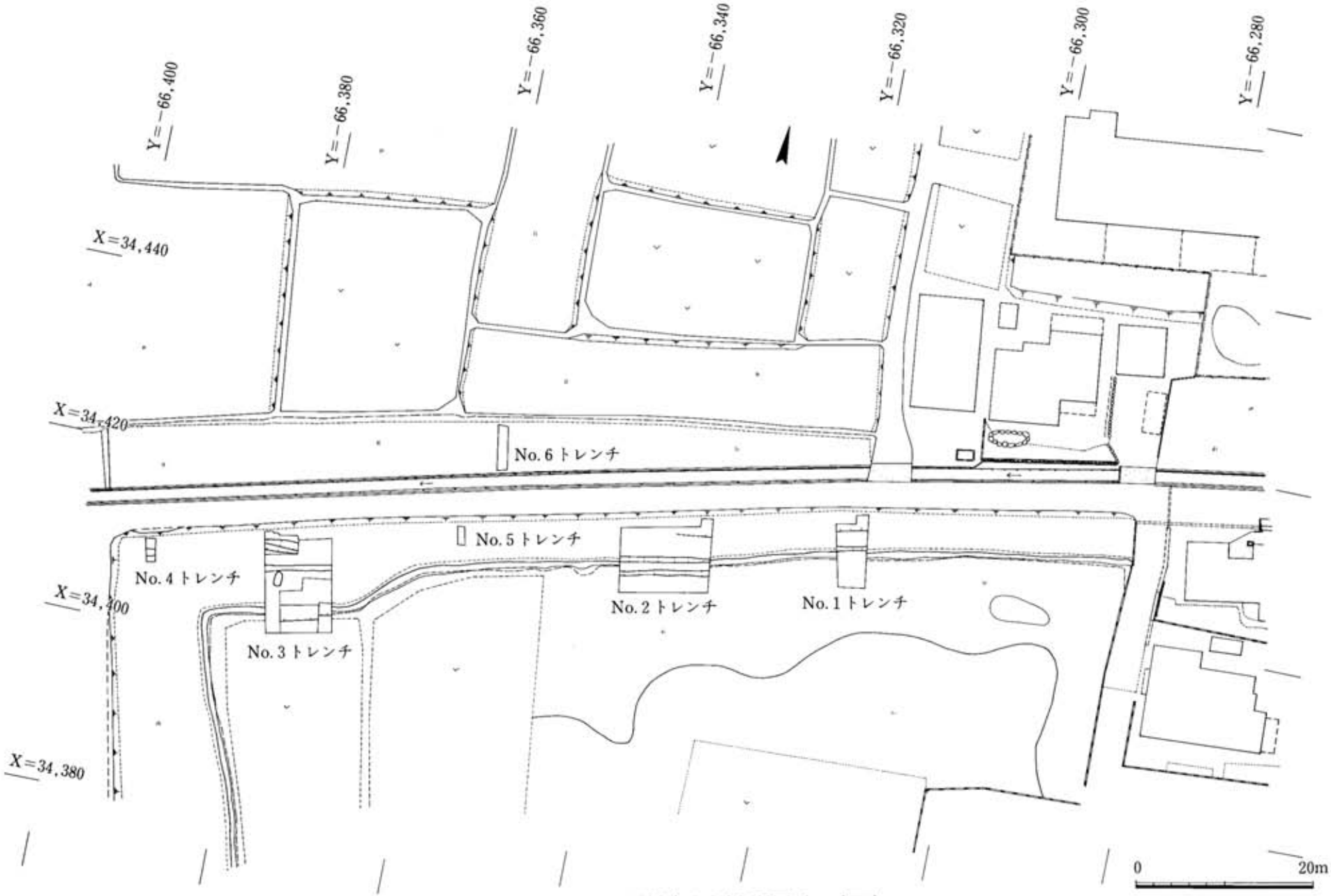


Fig. 9　鍵尼遺跡地形測量図（1／600）

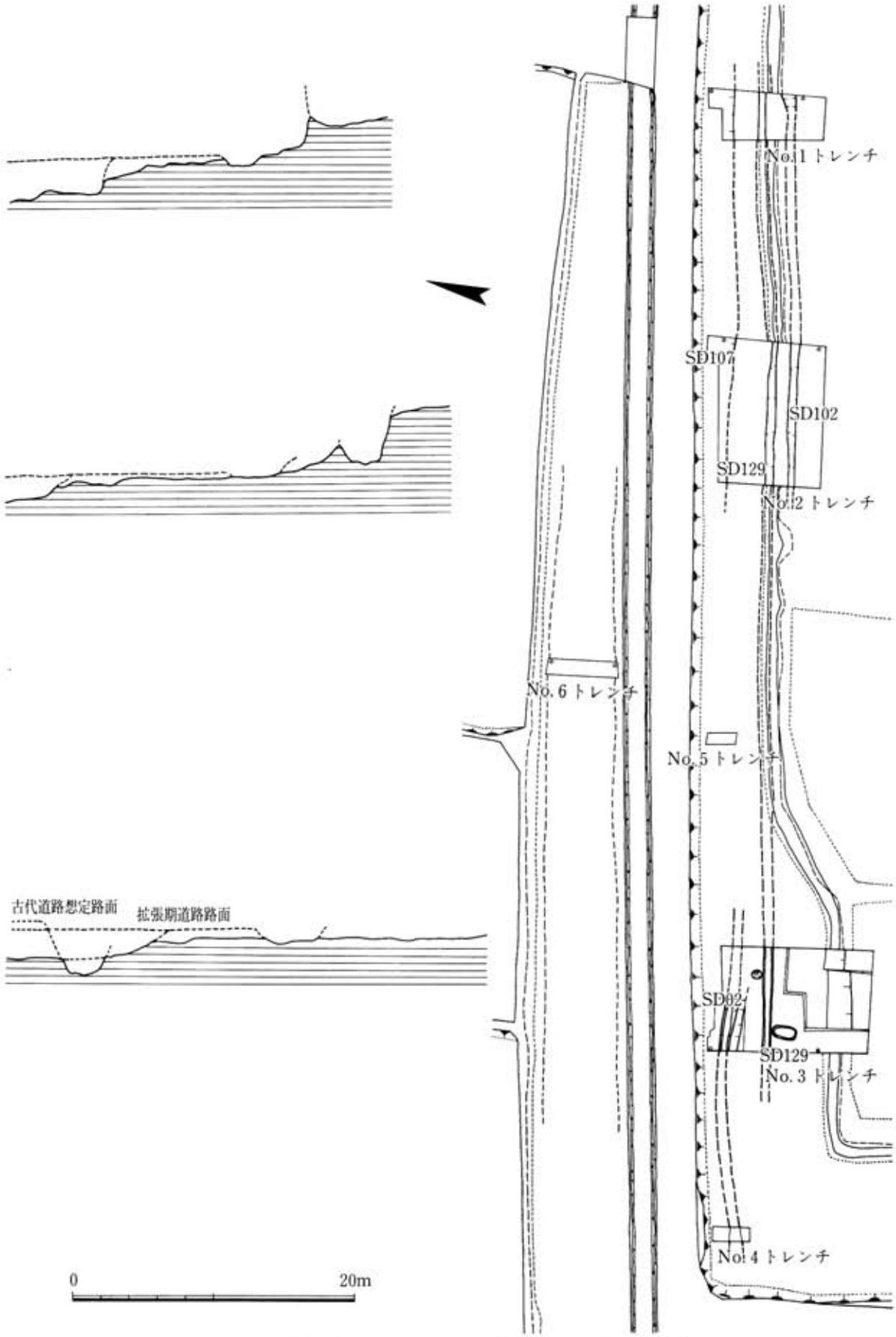


Fig. 10　鍵尼遺跡トレンチ配置、路面模式図（1／400）

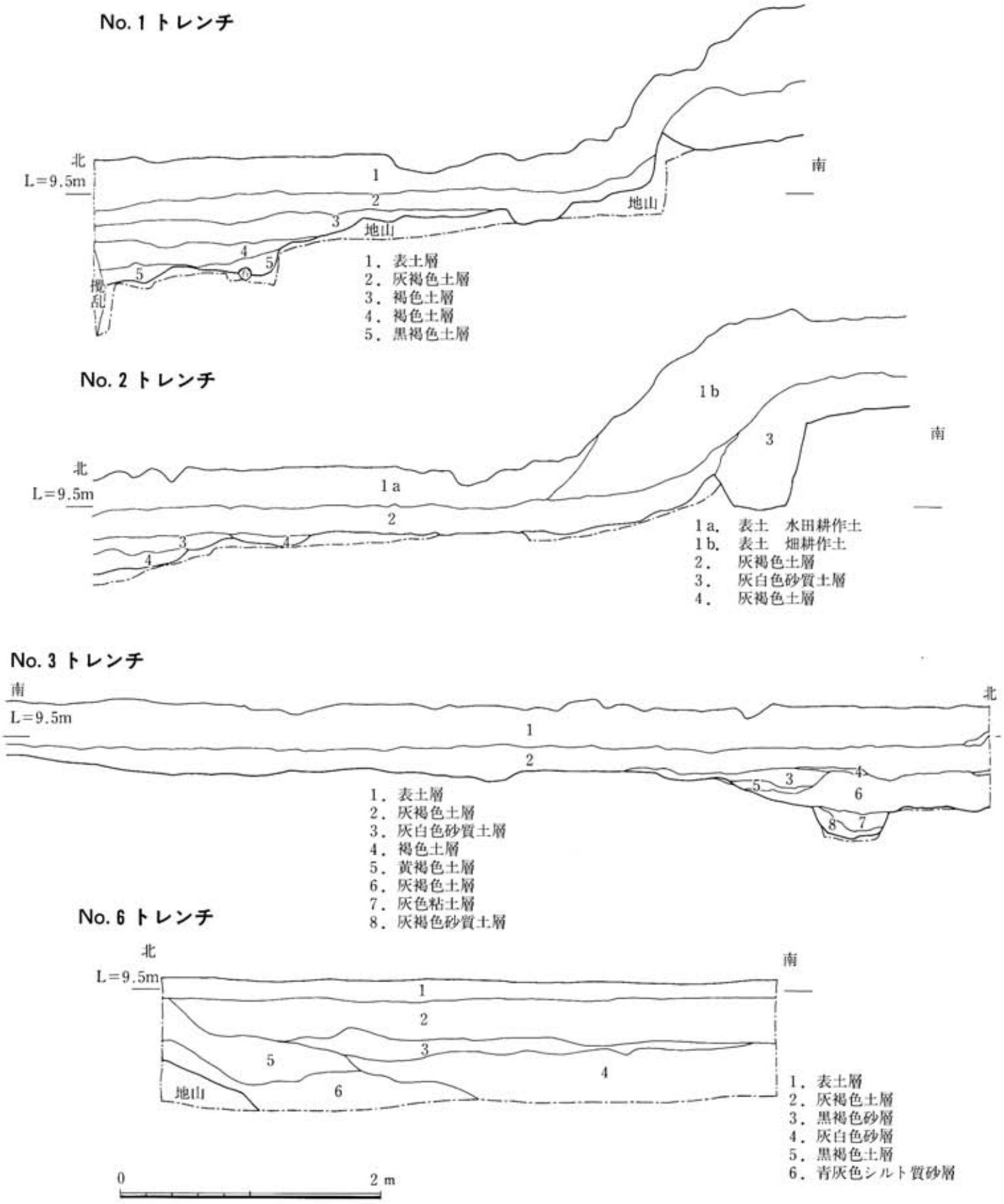


Fig. 11　鍵尾遺跡トレンチ土層図（1／40）

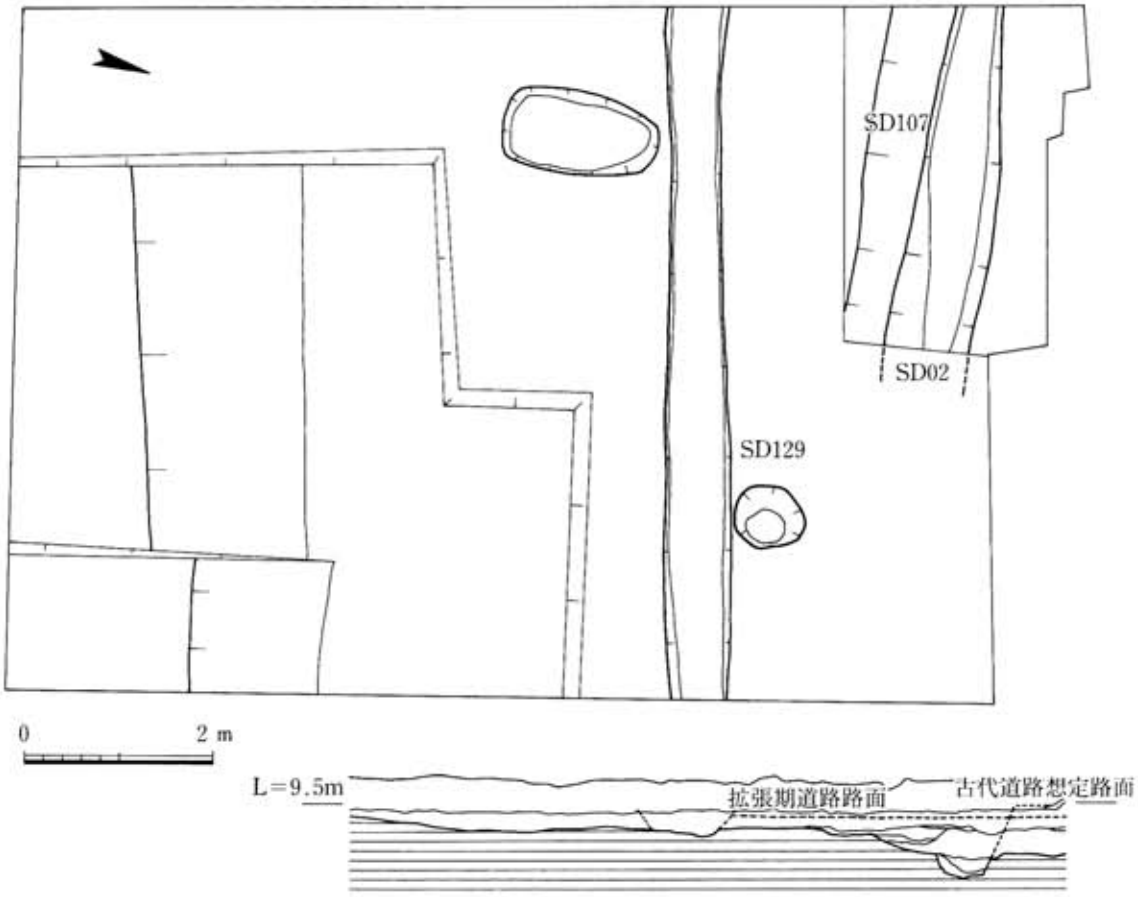


Fig. 12　鍵尼遺跡 No. 3 トレンチ平面・路面模式図（1／80）

調査地区は水田、畑等の帯状窪地が東西方向に走り、特に南側は比高差0.8～1 mの切り通し状になる。SD129はこの切り通し状の直下に走行し、あたかも切り通し状遺構と有機的関連をもつものと思われる。また、No.2トレンチでは切り通しの段丘上から SD129と平行して走る SD102を検出した。埋土中から1～6が出土した。1は龍泉窯系青磁椀、2、3、5は瓦器椀、4、6は土師器皿である。本調査区に接して南側の段丘上は大和町教育委員会が調査を実施し、SD102も検出しており詳細はその結果を待ちたい。

現道路の南側で検出した溝は SD02、SD107、SD129、SD102の4条であり、帯状窪地内で検出した溝は SD02、SD107、SD129、SD102の4条であり道路痕跡といわれてきた帯状窪地内で検出した溝は SD02、SD107、SD129の3条であり、その内 SD02が最も古

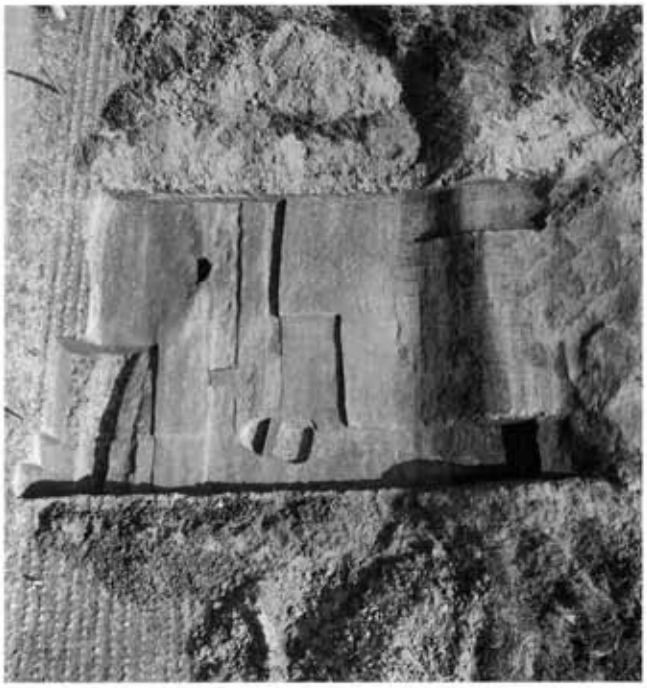


Fig. 13　No. 3 トレンチ全景（真上から）

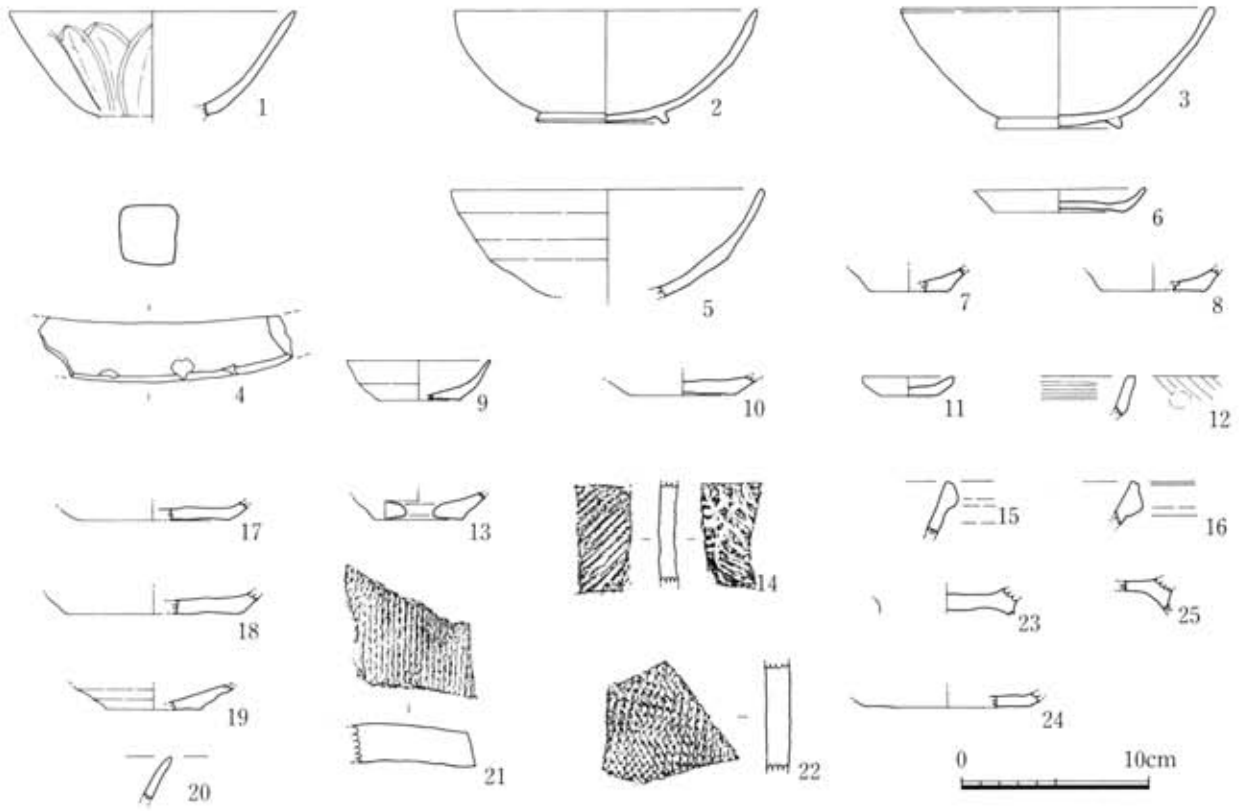


Fig. 14　鍵尼遺跡出土遺物（1／4）

い。現道路の北側の状況を確認するため No.6トレンチを設定したところトレンチ幅いっぱいの自然流路を検出した。Fig. 11に No.6トレンチ土層図を示す。埋土は砂層で No.6トレンチの東西両側を大和町教育委員会が調査したところ同様の所見を得ており現道路北側は最低5 m以上の幅広い自然流路が東西方向に流れていたと思われる。

前述したとおり本調査地区周辺は幅12.5m～16mの帯状の地割りが直線状に約600mにわたりつづいており、早くから道路痕跡と指摘されていた地点である。歴史地理学的立場からいわれている佐賀平野の脊振山麓裾部を直線17kmにわたってつらぬく道路痕跡の西端に位置する。これらのことも加味して考えると本調査地区に道路跡を想定することも無理なことではなかろう。道路状遺構の路面とよべるような硬化面は検出できず、No.3トレンチにて検出した断面逆台形の SD02は三条の溝のうち最も古く現状地割りのなかの SD02溝の位置などから下面道路の南側側溝と考えた。これに対する北側側溝は No.6トレンチにて検出した自然流路となる。この下面道路と切り合う SD107の性格は不明である。

現状の切り通し状遺構を道路痕跡と認める立場にたてば SD129が南側側溝となりこれが上面道路となる。下面道路の南側側溝 SD02と SD129間は約3 mを測り、下面道路を南側に約3 mほど拡幅し現状の地割りが形成されたと思われる。そしてその現状の切り通し状地割りが形成されたのは14世紀後半以降である。本調査地点は現在も道路が通り、律令期より連綿と現在まで道路幅を変えながら道路として活用され続けてきたのだろう。その遺構が本調査地点付近に残る長さ約600mの帯状の地割りであろう。

Fig. 15　調査区全景（真上から）

Fig. 16　調査区全景（東から）

Fig. 17　調査区全景（西から）

Fig. 18　No. 1トレンチ，SD107溝（西から）

Fig. 19　No. 2トレンチ近景（西から）

Fig. 20　No. 3トレンチ近景（東から）

Fig. 21　No. 3トレンチ，SD02溝（東から）

3．東古賀遺跡

遺跡の所在地

大和町大字久池井

調査担当

文化財保護主事　吉本　健一

調査期間

平成４年２月17日～平成４年３月４日

調査面積

36㎡

Fig. 22　東古賀遺跡位置図（１／25,000）

現況は雌竹の繁茂する荒地であり、現況では道路痕跡は伺えない。しかし、これは造成によるものであり、以前は帯状の畑地であったことが分かっていた。さらに、東方約150mには低丘陵を東西に分断する切通状の窪地や、帯状の水田がみられる。これらは道路痕跡と推定され、本調査区において推定路線に直行する２本のトレンチを設け調査を行った。トレンチは幅２ m、長さ約９ mを２本設定したが、造成によるコンクリート塊等により壁面の崩落の危険性が生じ、両側に段を設けたため、最深面では幅50cm程度となっている。トレンチは東より No.1、No.2とした。また、調査途中で北側に延長の必要性が生じたが、水路となっているため断念した。

調査は、雌竹を伐採後、表土以下人力によって掘り下げた。基本土層は両トレンチともほぼ同様の傾向を示す。上層より表土、旧耕作土等が認められ、それ以下には、地山である黄褐色土がトレンチ中央部で北側に傾斜しており、その落ち込み内に砂質土が堆積する状況が認められた。この状況は平成３年12月に調査した大野原Ｂ地点等に類似する。なお、時期を特定する遺物は皆無であった。

まず、No.1トレンチ（Fig.24）では地山の上面が南側から約30度の傾斜をもって落ち込み、平坦面が続く。深さは約60cmで、最深部では地山は暗灰色粘質土となる。落ち込み内部には数種類の砂質土が交互に堆積する。砂質土に硬化は認められない。

No.2トレンチ（Fig. 24）でも地山の上面が南側から約25度の傾斜をもって落ち込み、若干の平坦面をもち、北側ではやや上がる傾向が伺える。落ち込み内部においても No.1トレンチ同様、砂質土が堆積するが堆積順序や厚みに違いがみられ、堆積状況においてはゆるやかな凹レンズ状の堆積を示し、北側では若干立ち上がる傾向をもつ。これらのことよりトレンチ北側（現況で水路の下）では地山面が南側と同様の傾斜をもって立ち上がる様が伺える。また、この砂質土にも硬化は認められない。

これらの調査結果より、東西方向の溝状の窪地があり、その内部に砂質土が堆積する状況が想定できる。このことについて、まず丘陵頂部から扇状地に下る谷であり、そこに砂質土が堆積している状況、つまり自然界の所産と考える事ができる。しかし、丘陵部は黄褐色ローム土であり砂質土が谷部には堆積しにくい。さらに、両トレンチにおける砂質土の堆積順序の違い等を考え合わせると自然界の所産とは考え難い。したがってここでは人為的なもの、つまり、地山を帯状に掘り窪め、その内部に砂質土を層状態に幾重にも積み重ねた遺構と考えられる。

Fig. 23　東古賀遺跡全景（西から）

この遺構からは時代や種類を特定できる遺物は出土していな

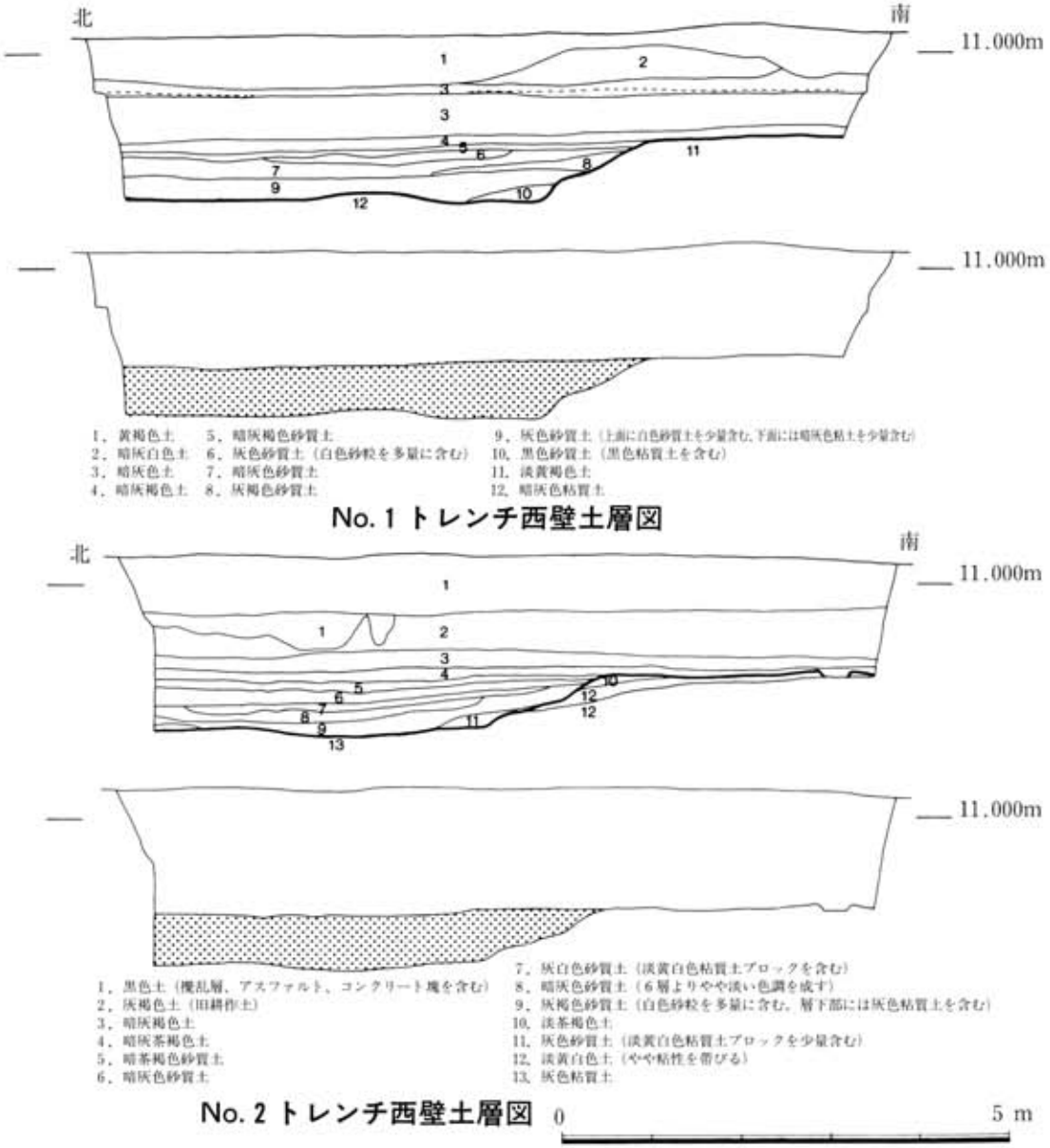


Fig. 24　東古賀遺跡土層図（1／80）

いが、地理学的な立場からの推定路線上にある事から道路痕跡と考えたい。そうした場合、他の遺跡で見られるような轍跡や硬化した面などは認められず、路面は削平により現存しないものと考えられ、本遺構は路面構築のための下部構造と考えたい。なお、砂質土を使用する理由を考える上で、調査中に気掛かりな状況が見られた。降雨によりトレンチ内部に水が溜まったが、この砂質土内部に水を包含し、砂質土層上面では安定していた。つまり、この砂質土層は路面構築のための基礎の役割を果たすとともに、暗渠的な役割も担っていたことが推定される。

Fig. 25　No. 1トレンチ（南東から）

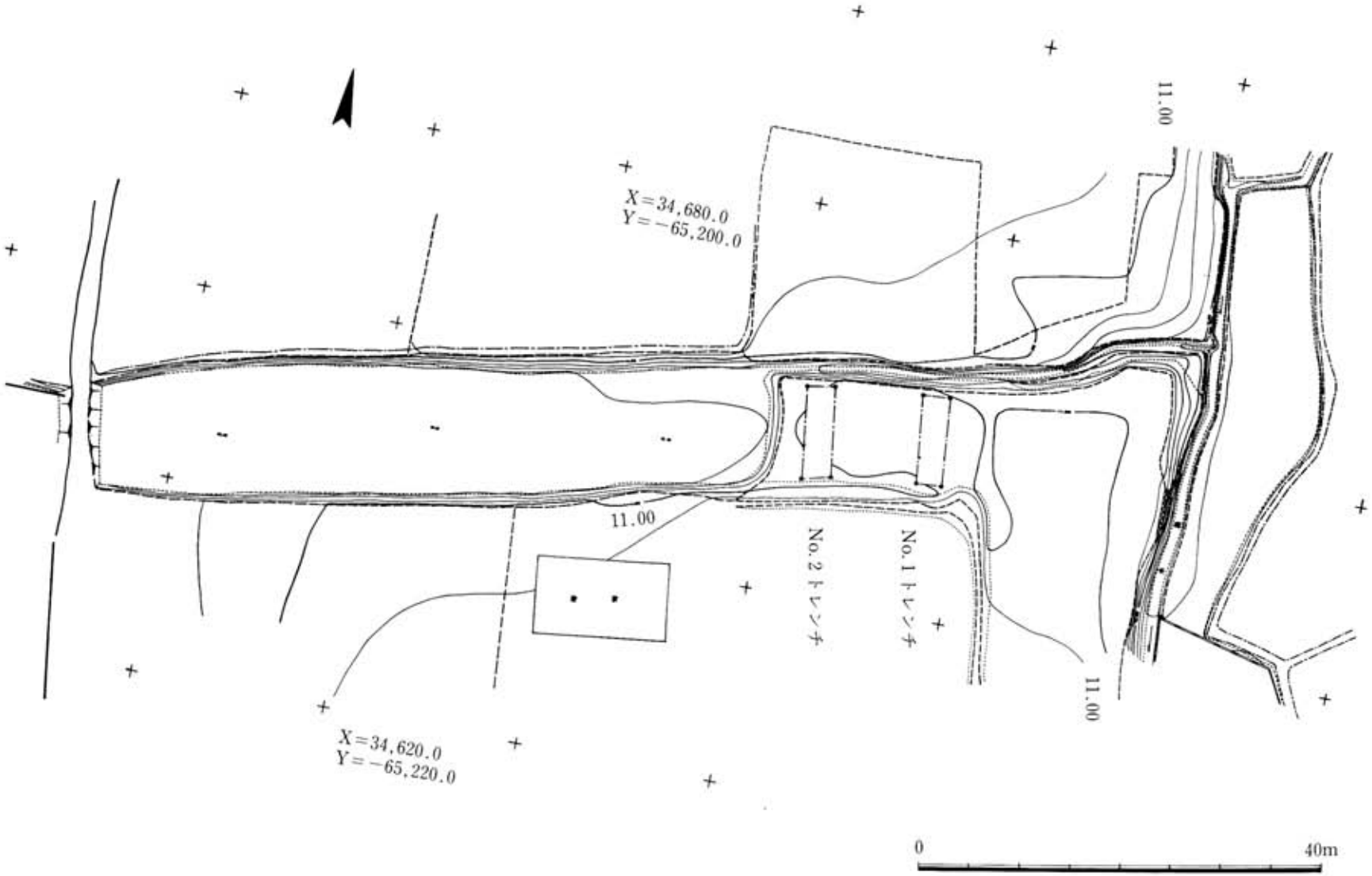


Fig. 26　東古賀遺跡地形測量図（1／600）

4．松原遺跡

遺跡の所在地

佐賀市金立町金立2147

調査担当

指導主事　小松譲

調査期間

平成６年12月13日～平成７年１月19日

調査面積

240㎡

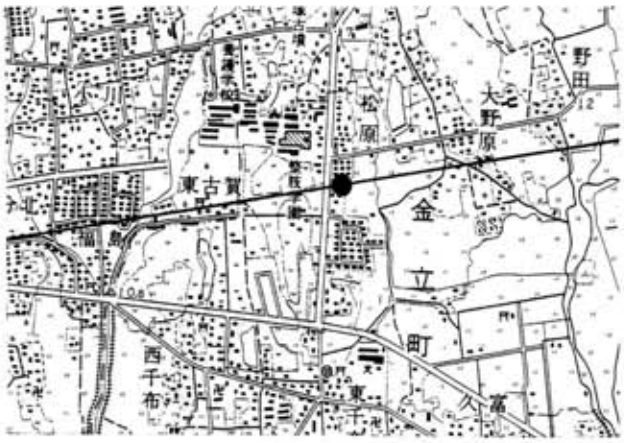


Fig. 27　松原遺跡位置図（１／25,000）

本遺跡は嘉瀬川の東岸で脊振山南麓の標高約11ｍの扇状地上に位置する。東方130ｍには金立川が流れ、東方160ｍには平成３年度に調査を実施した大野原遺跡Ａ地点がある。金立川西岸の推定路線より北へ30ｍには道祖神がある。また、本調査地点に接して県道佐賀・川久保鳥栖線が南北に走るが、この県道をはさんで金立神社一の鳥居跡がある。木下良氏は、金立神社は『三代実録』の貞観２年（860年）、元慶８年（884年）にそれぞれ授位の記録がある古社であり、その鳥居が古代道路の入り口に設けられたのではないかとしている。本調査地点は現状水田であるが明瞭な道路痕跡はみられず西方100ｍには水田中に道路痕跡として長さ約300ｍにわたって帯状窪地が遺存する。

調査にあたっては調査対象地中央に南北方向のベルトを残し、表土層を重機にて掘削した。その後、ベルトに接

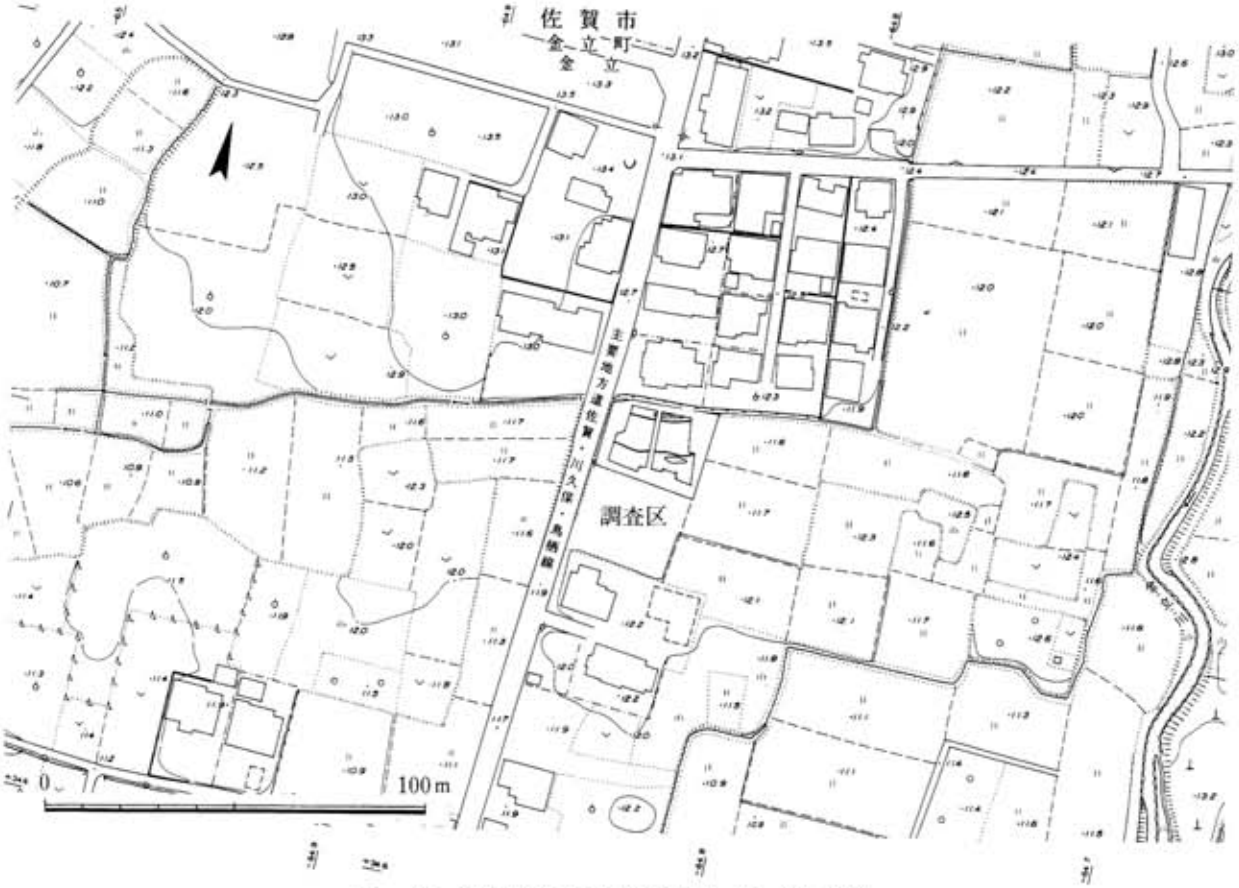


Fig. 28　松原遺跡調査区位置図（１／2,000）

して東側に同方向のトレンチを設定し人力で掘り下げたところ、幅約８ｍの大規模な溝が東西方向にはしることがわかり、その溝の主軸に沿ってベルトを設定し直し、溝埋土の分層発掘をおこなった。

調査区中央の溝はSD01で幅８～９ｍ、深さ1.1ｍの断面逆台形の大規模な溝で、埋土はほぼ水平に堆積しており、SD01の北側にSD05がはしる。４層は厚さ約10cmの砂層で、溝全体に砂層が堆積しており溝内に水が流れていたことを示す。このSD01埋土を分層発掘し、各層序の時期をおさえていった。Fig.29に土層断面図を示す。３層からは近世磁器片が出土していることから近世以降の堆積と思われ４層より下の層序からは近世磁器片も出土しておらず、底部糸切りの土師器の小皿が出土している。Fig.32の１～４がSD01の出土である。２が５層、４が３層出土。１は土師質土鍋の口縁部、２～４は土師質小皿、いずれも底部切り離し。

この４～７層を切ってSD05は掘削される。SD01と同じ方向にはしり、近世の堆積である３層がSD05を覆っていることから近世にはSD05は完全に埋没していたと思われる。SD05は幅３ｍ、深さ70cmで断面逆台形である。SD05の埋土は大きく２層に分かれ、間層として砂層や青灰色シルトのブロックが入る。埋土中からの出土遺物はいずれも細片であり、Fig.32の５～７がSD05出土である。５、６は９層、７は８層出土。いずれも土師器皿である。SD01は中世において掘削され、当時は流水機能が働いていたと思われる。しかし、それも人為的に埋められ水田などとして利用され中世の段階でSD01の中に同じ方向にはしる幅３ｍのSD05が掘削される。

SD01の南北両側に溝が並行して走る。いずれも上部を削平され溝底が遺存する。北側溝がSD03で幅80cm、深さ20cmの断面逆台形で埋土は黒色粘質土。南側溝のSD03は幅1.4ｍ、深さ15cm、断面凸レンズ状でで埋土は褐色土、黒色土である。これらの南北両側溝はSD01の両側に平行してはしり両側溝の芯々距離は10.5ｍを測る。

結果的には古代道路は検出できなかったが、西方100

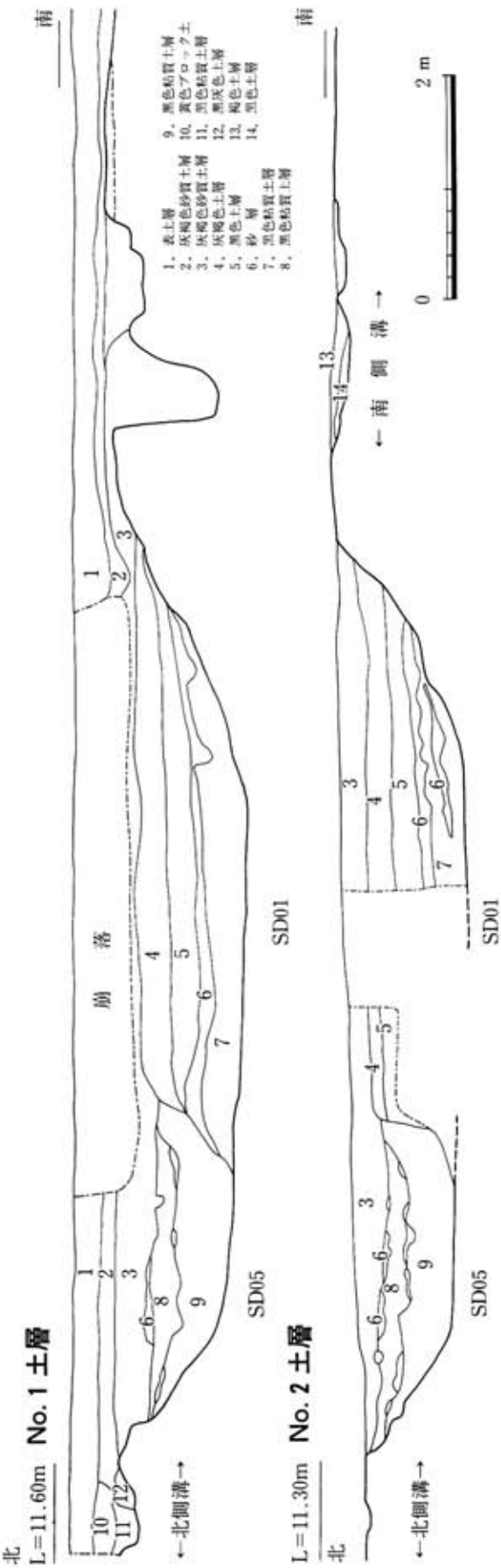


Fig. 29 松原遺跡 No.1、No.2 土層図（1／60）

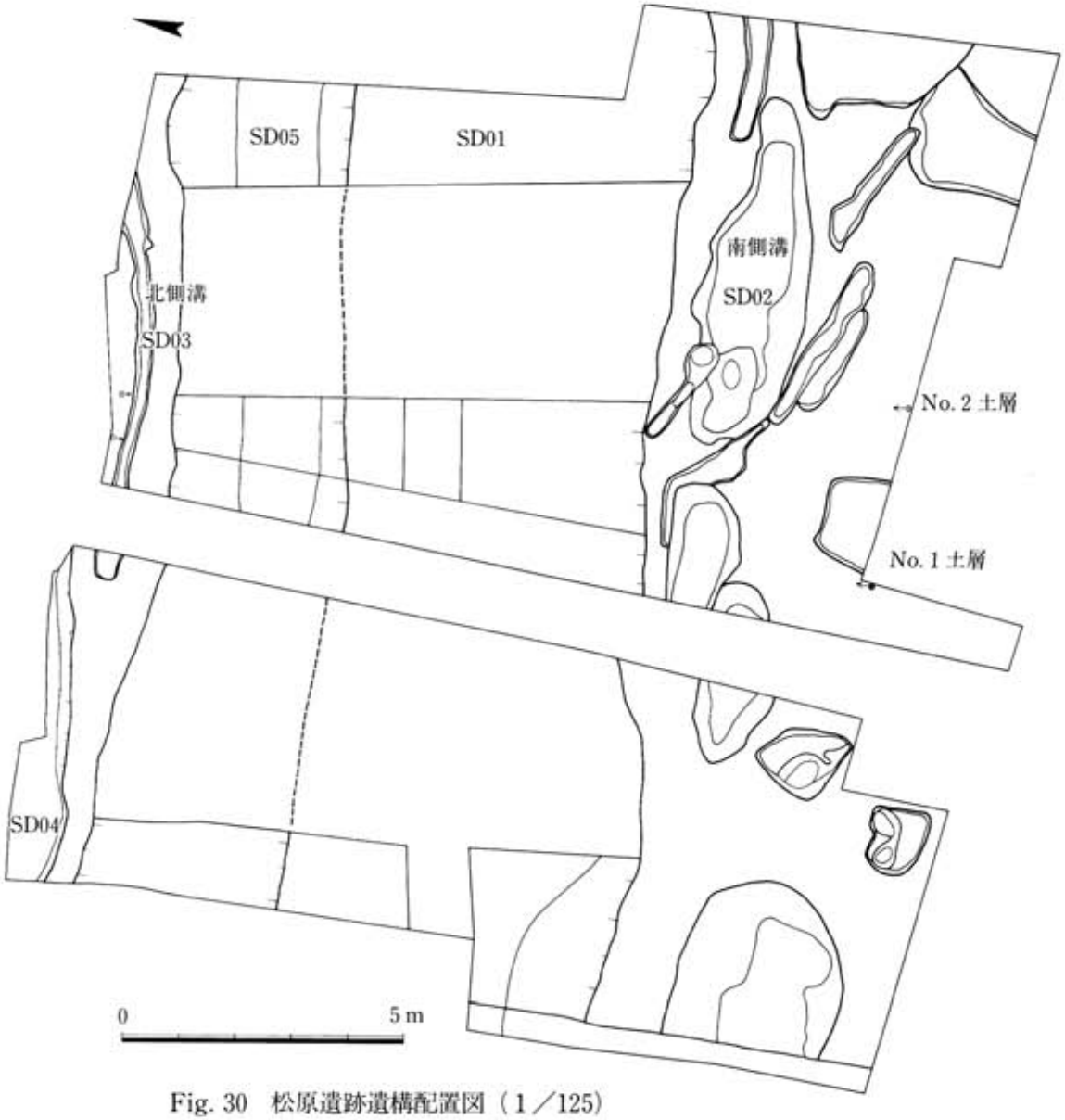


Fig. 30　松原遺跡遺構配置図（1／125）

Fig. 31　調査区全景（真上から）

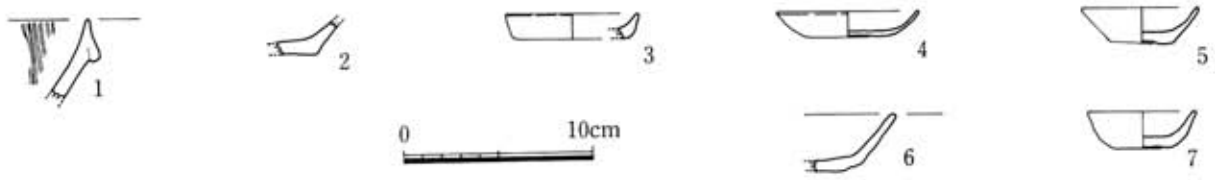


Fig. 32　松原遺跡出土遺物（1／4）

mの道路痕跡と東方に位置する大野原遺跡検出の二条の溝は一直線にのる。とすればこのSD01はもともと道路敷であり、この道路が利用されなくなり、中世において大規模な溝が掘削されたと考えることも可能である。であるならば南北の平行してはしる溝は古代道路の両側溝となり、古代道路の規模は芯々距離10.5mを測ることになる。

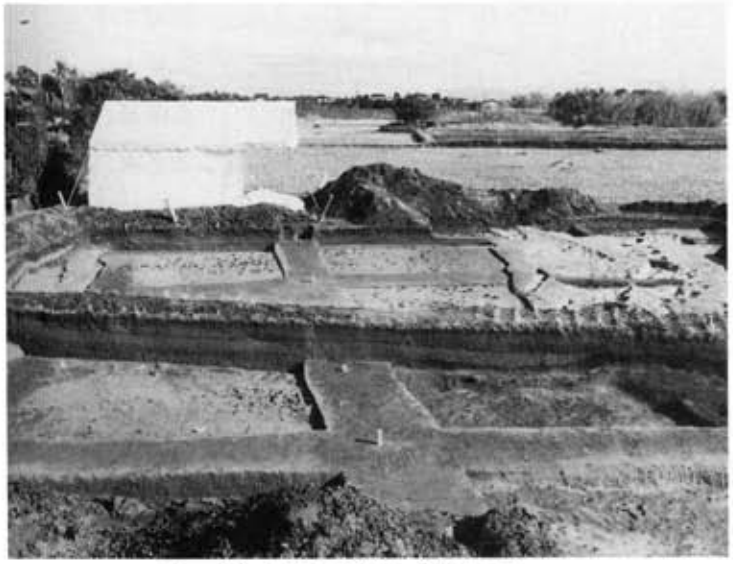


Fig. 33　調査区全景（西から）

Fig. 34　調査区全景（東から）

Fig. 35　SD03溝近景（東から）

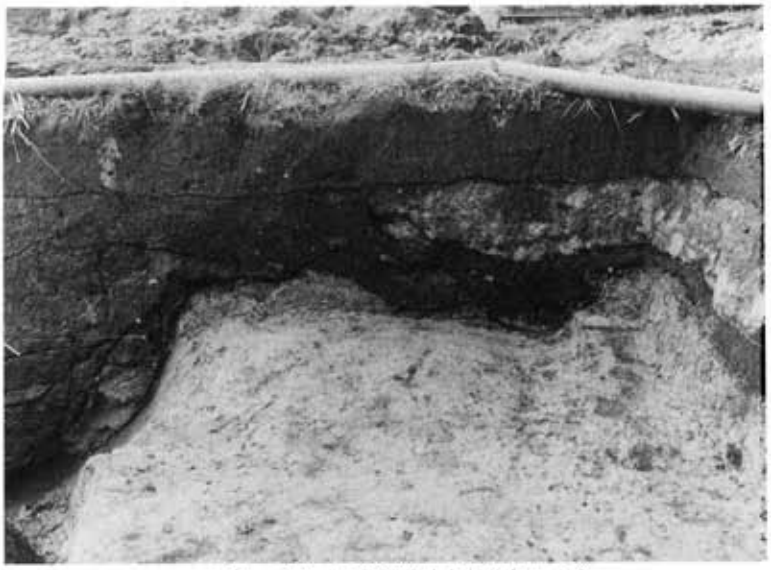


Fig. 36　SD03溝土層（東から）

Fig. 37　SD02溝（東から）

Fig. 38　SD01溝近景（南から）

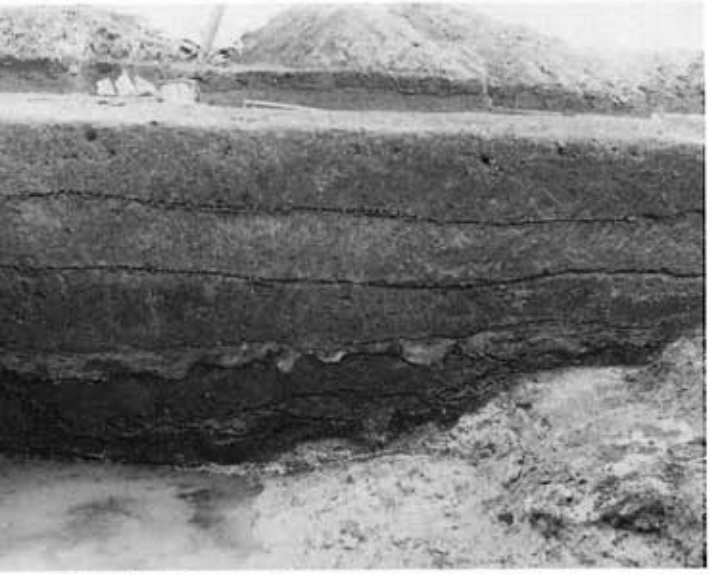


Fig. 39　SD01溝土層（西から）

Fig. 40　SD05溝（西から）

5．大野原遺跡

遺跡の所在地

佐賀市金立町大字金立

調査担当

指導主事　　小松 譲　　A 地点

文化財保護主事　　吉本 健一　B 地点

調査期間

A 地点　平成 4 年10月22日～平成 4 年11月 4 日

B 地点　平成 3 年12月10日～平成 4 年 1 月10日

調査面積

A 地点　　560㎡

B 地点　　120㎡

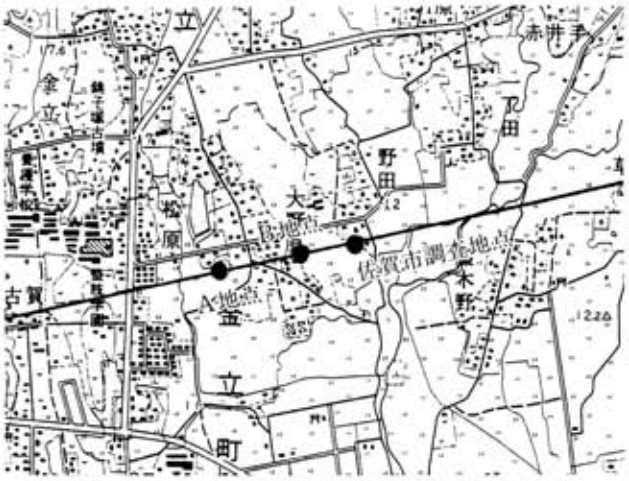


Fig. 41　大野原遺跡位置図（1／25,000）

本遺跡は嘉瀬川の東岸で脊振山南麓の標高約11ｍの扇状地に位置する。本調査地点から西方の推定路線上では、道路痕跡が水田上に帯状の窪地として残存するが東方の推定路線は巨勢川などの複合扇状地上をはしるため道路痕跡の残りは悪い。調査地点の現状は水田であり、本地区内に圃場整備が計画され、平成３年度、４年度の２ヶ年にわたり２地点の調査を実施した。この２地点をそれぞれ A、B 地点とし A 地点の調査を平成４年10月に B 地点を平成３年12月に実施した。B 地点から東方100ｍの地点は佐賀市教育委員会が圃場整備に伴う調査を実施し、並行に走る二条の溝を検出している。これらの調査地点はすべて大野原遺跡にあたり詳細な地点は Fig. 44に記す。また、A 地点から西方160ｍには平成６年12月に調査を実施した松原遺跡が位置する。以下 A、B 両地点の調査について記す。

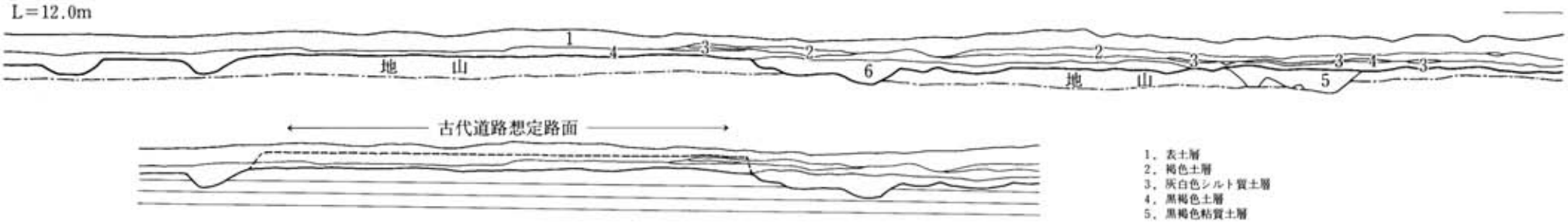
A 地点の調査

現状は水田であるが本地点では帯状の窪地や水田の畦畔といった道路痕跡はみられない。しかし東方約20ｍには宅地と宅地の間に長さ約100ｍの帯状の窪んだ狭長な畑があり、これが道路痕跡になると思われる。また西方約30ｍには金立川が流れ扇状地形を形成する。

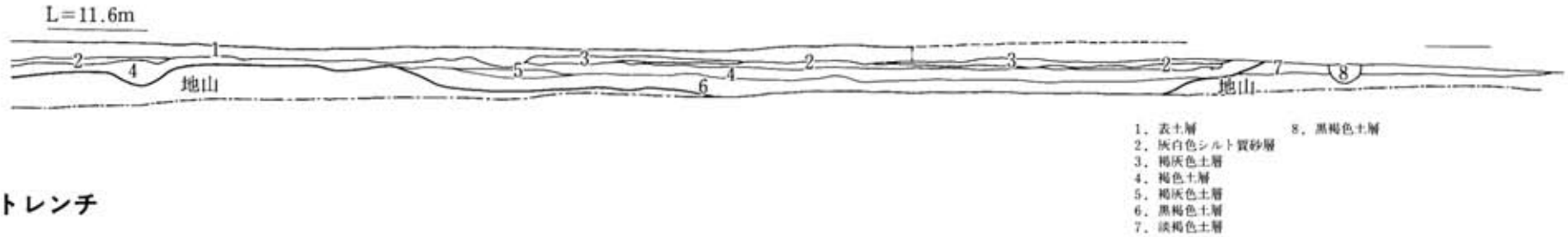
調査にあたっては幅3～5ｍのトレンチを４本設定し、東より No.１～No.４トレンチとし、表土層を重機にて掘削し、以下人力にて掘り下げた。本調査地区のすべてのトレンチにて表土層下20～40㎝でシルト層や砂層を検出した。これらのシルト層や砂層は金立川による氾濫により形成されたものであろう。この下に褐色土、灰褐色土が厚さ約10～30㎝ほど堆積し、地山である黄褐色土に掘り込む形で遺構は検出できた。各トレンチにて検出した遺構はすべて溝であり、これらの中に古代道路の側溝にあたるものがあると考えたが、トレンチ調査であり面的な調査ではなかったこと、溝埋土中からの時期を特定する遺物が出土していないこと、また調査地点に地割りとしての道路痕跡がなかったことなどから調査中は側溝と考えられる溝を抽出することはできなかった。しかし、A 地点及平成３年度佐賀市教育委員会実施の調査結果を参考にして No.１トレンチ、No.４トレンチで検出した溝を道路側溝と考えた。

各トレンチの配置図を Fig. 50に、トレンチ土層図を Fig.42に示す。No.１トレンチはもっとも東に設定したトレンチであり、三条の溝を検出した。トレンチ中央の溝が SD01で、北側溝に相当し、南側の溝が SD02でありこれらを古代道路の側溝と考えた。SD01の幅１ｍ、深さ25㎝で SD01と SD02の間の芯々距離は10.5ｍを測る。

No. 1 トレンチ



No. 2 トレンチ



No. 4 トレンチ

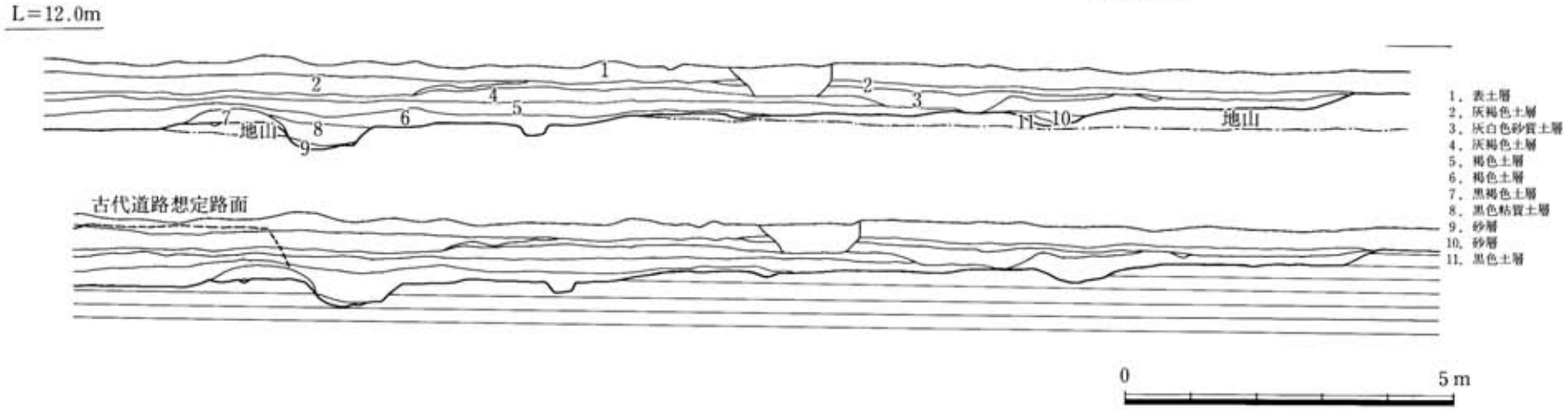


Fig. 42　大野原遺跡A地点土層・路面模式図（1／100）

SD01の溝断面形は不整な逆台形であり幅2.5m、深さ30cmを測る。埋土は灰褐色土で下層は砂質土、上層は粘質化する。このSD01はNo.2、No.3トレンチでは検出できなかったがNo.4トレンチにて検出した三条の溝のうち南端の溝がSD01とつながると思われる。この溝の断面形は逆台形で幅1.5m、深さ30cmを測る。埋土は褐色土で径1～3mmの砂粒を混入する。埋土下層は細砂層で上層は粘質を帯びる。とくに注目されるものに、この溝の南側肩部に幅1.5m、高さ30cmの断面カマボコ形の盛土が有る。これは地山である黄褐色土の上に同様の性質の土を盛り上げ畦状の高まりをつくる。同様の例が佐賀市教育委員会調査の東高田遺跡で検出された溝にみられることは興味深い。No.4トレンチ検出のSD01は古代道路の北側溝に対応すると考えられ南側溝は検出していない。また、トレンチ内にて路面と思われる硬化面も確認できず地山の上層は金立川の氾濫により砂層が堆積していることもあり本来は地山に芯々距離10.5mの二条の溝を掘削し、路面をつくるための基礎を断面台形状に盛り上げたと思われるが、その基礎の部分は完全に削平されており二条の溝のみ検出できた状態である。この二条の溝が古代道路の側溝であると考えたのは前述のとおり佐賀市教育委員会が平成3年度に実施した大野原遺跡1区の成果をもとにしている。ここでは芯々距離6.5mの二条の溝を検出しており北側溝からは奈良時代

Fig. 43　大野原遺跡A地点（東から）

Fig. 44　大野原遺跡調査区、トレンチ配置図
（1／3,000）

Fig. 46　No. 4　トレンチ SD01溝（東から）

Fig. 45　No. 1トレンチ SD02溝（東から）

Fig. 47　No. 2トレンチ全景（南から）

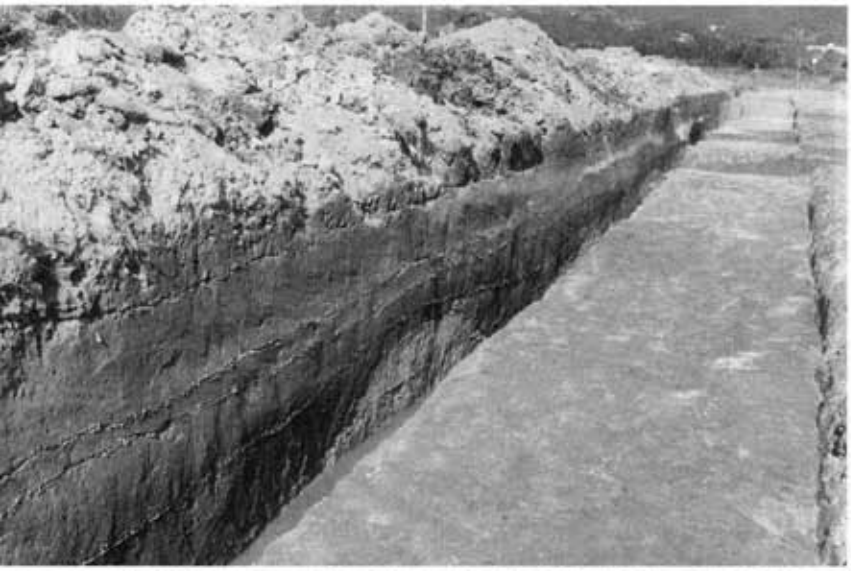


Fig. 48　No. 4トレンチ土層（南東から）

Fig. 49　No. 1トレンチ　SD01溝（東から）

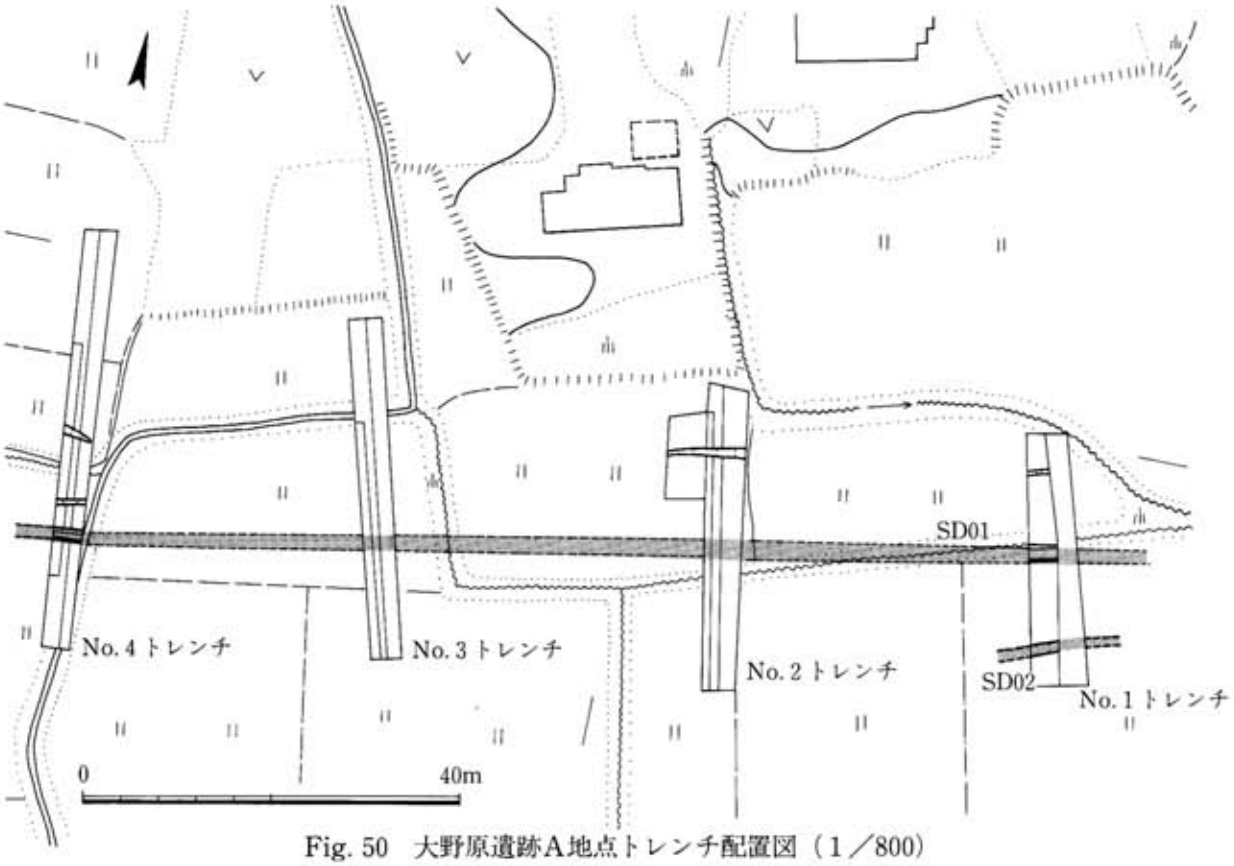


Fig. 50　大野原遺跡A地点トレンチ配置図（1／800）

の須恵器高台付坏と土師器蓋を検出している。この二条の溝と宅地の間に残る地割りとしての道路痕跡とA地点の溝、さらに平成6年度実施の松原遺跡で検出した溝は一直線でつながることなどからA地点検出の溝は古代道路の側溝と考えた。

調査中において気がかりな遺構が1つみられた。それはNo.2トレンチで検出した断面皿状の落ち込みである。これは幅1.3m、深さ50cmの規模で特に北側肩部では明瞭な掘り込みがみられるものの南側肩部ではそのたちあがりは不明瞭である。埋土は褐色粘質土、黒褐色粘質土であり、佐賀平野における古代道路推定路線上のこれまでの調査事例として同様の掘り込みがみられたことなどから、このNo.2トレンチの掘り込みもその類例かとも考えた。しかし、その掘り込みは砂層をきるように掘り込まれており、佐賀市教育委員会調査の溝との位置関係などからむしろ古代道路は既述した側溝であると考えた。

B地点の調査

調査地点は両側を低丘陵に挟まれた沖積地に位置し、現況は水田となっている。畦畔等による地理学的研究により古代官道と推定される路線上にあたる。調査時には、本調査地東方約100mの地点では佐賀市教育委員会により、圃場整備事業に伴う調査が実施されており、推定路線上に2本の平行する溝跡を検出していた。

調査地は、圃場整備事業が既に着工されていたために表土（耕作土）が除去されており、路線を想定する地割りなどは不明であった。したがって、佐賀市教育委員会による調査結果や西側に隣接する宅地間に残る若干の地割りを元に、推定路線に直行

Fig. 51　大野原遺跡B地点全景（東から）

する３本のトレンチを設け、土層断面の観察により行った。トレンチは幅２ m、長さ約20m で表土以下人力で掘り下げた。掘り下げ中に道路痕跡と考えられる硬化した砂質土層を検出したため、幅50cm程度の断ち割りを行った。トレンチは東から No.1、No.2、No.3とした。基本土層は上位より床土、砂質土層、地山となる（Fig. 54)。地山は上位より黄褐色土から灰褐色粘質土に変わる。なお、この砂質土からは時期等を示す遺物は出土していない。

No.１トレンチでは床土下に砂質土層を検出した。３層（地山）面に若干の硬化する砂質土を検出したが、自然堆積層と考えられる２層や床土により削平されており詳細は不明である。

No.２トレンチでは硬化する砂質土層を深さ約20cm、長さ12m にわたって検出した。土層観察によると地山（黄褐色土）を幅約16m、深さ20cm堀り窪め、２ケ所に地山状（地山と同色であるが締まりがない）の土を盛り、その間に砂質土を層状に堆積する。この砂質土には図示し得なかったが各層中においても、若干色合いの異なる土が混入しており、段階的に堆積したことが伺える。また、硬化の度合いであるが、力学的な調査等は行っておらず表現し難いが、降雨つづきの天候にもかかわらず、スコップが容易に突き刺さらないほどであった。この砂質土の南側には幅約３ m、北側には幅約１ m の溝を検出したが、激しい湧水のため底面は確認できていない。

No.3トレンチでも No.2トレンチ同様に幅約12m にわたって硬化する砂質土層を検出した。本トレンチでも地山を約30cm掘り窪め、中央部に地山状（地山と同色であるが締まりがない）の土を盛り、その間に砂質土が堆積している。南側では砂質土に切り込む形で幅約３ m の溝状の落ち込みがある。北側においては落ち込みは認められるが明確ではない。

以上のように、沖積地において砂質土が堆積することは通例であるが、部分的に硬化する点や、通常の堆積と異なる層序を示す点などにより人為的な堆積と考えたい。官道推定路線上であり、No.2、No.3トレンチでほぼ同様の状況を示している点からすると幅約12m で両側に側溝をもつ道路状遺構と考えられる。調査区西側に畑地として現存する宅地間の地割りもほぼ同様の幅を持つが、佐賀市教育委員会による大野原遺跡の調査結果では芯々距離6.5m となっており、本調査区では幅が広くなっている。このことは吉野ケ里遺跡等でも確認されており、道幅は地形等によっても左右されていると考えられる。ただ、気掛かりな点として、砂質土の中央部に地山状の盛土が認められ、これが路面構築の工法上のものなのか、路面の拡幅等の改変によるものなのか明らかにすることはできなかった。

Fig. 52　No. 3 トレンチ西壁（東から）

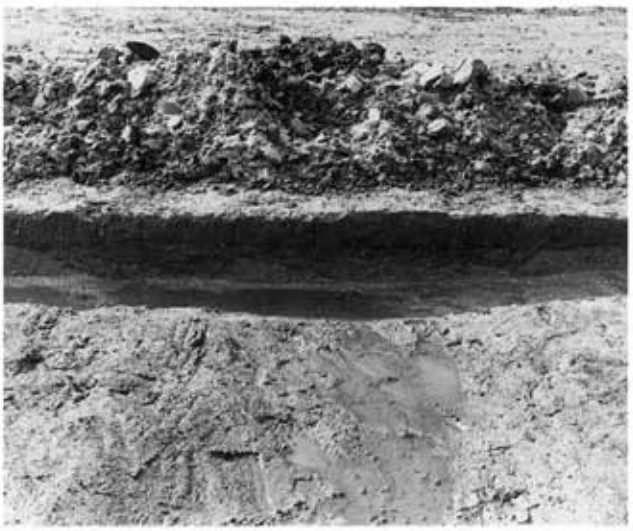


Fig. 53　No. 3 トレンチ南側遺跡（東から）

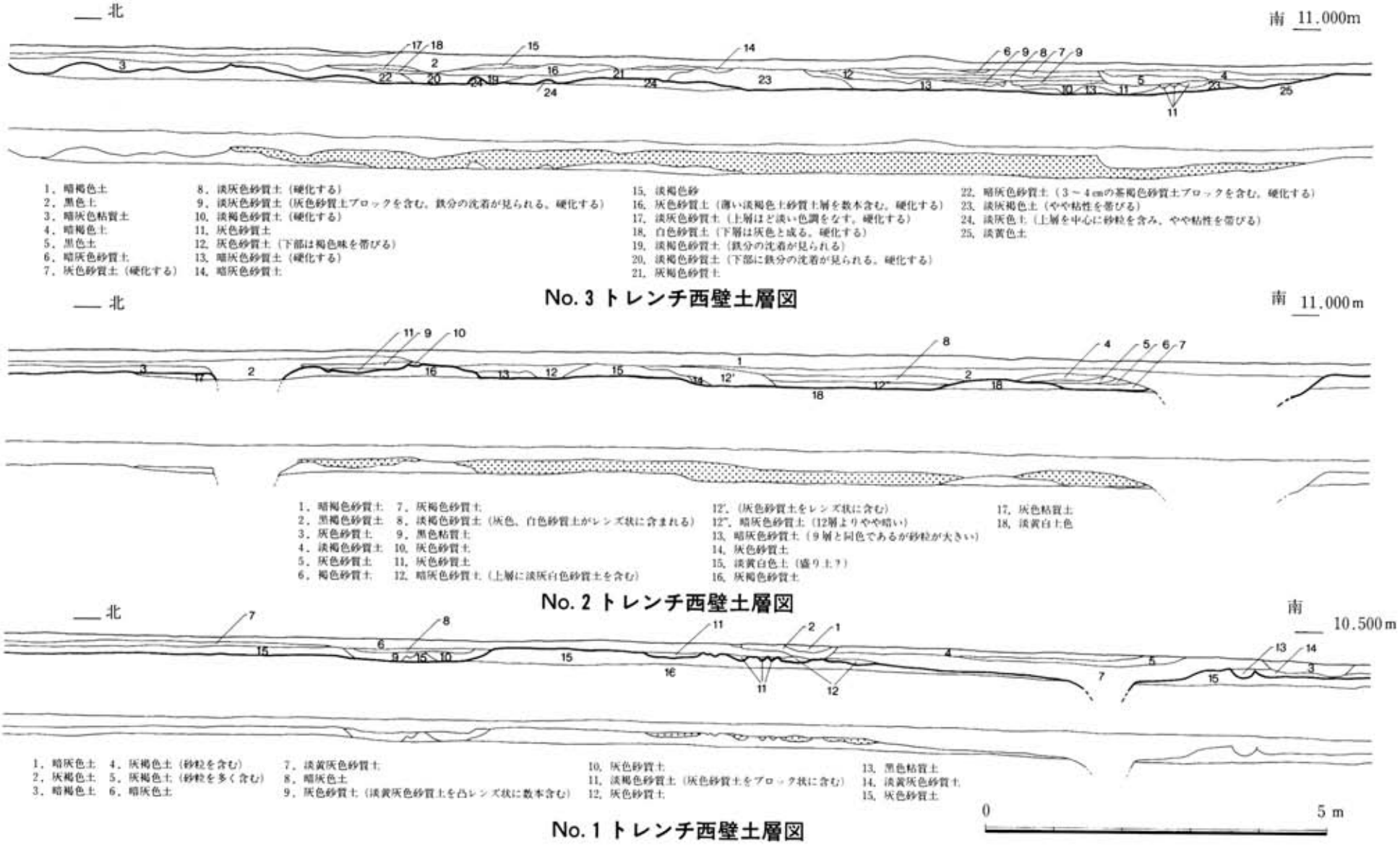


Fig. 54　大野原遺跡B地点土層図（1／80）

6．唐香原・祇園原遺跡

遺跡の所在地

神埼町大字尾崎

調査担当

主　　査　松尾　吉高

文化財保護主事　吉本　健一

調査期間

平成３年９月13日～平成３年10月19日

調査面積

254㎡

Fig. 55　唐香原・祇園原遺跡位置図（１／25,000）

現況は水田もしくは荒地であるが、丘陵を東西に横切る切通状の窪地や地割りが存在し、道路痕跡を伺わせる。圃場整備対象地区内の推定路線上約100mにわたって調査対象地区とし、長さ７～23m、幅２ｍのトレンチを10本設定した。しかし、内一本については隣接するトレンチより遺構の残存は皆無と推定されたため、発掘調査は行っていない。

トレンチは西よりNo.1～No.10（Fig. 59～Fig. 61）とし表土以下、人力によって掘り下げた。本調査区はかねてから、地理学的な見地より道路痕跡の認められる場所とされて来たが、発掘調査において良好な成果を得ることはできなかった。そのため、各トレンチの相関関係は捕らえにくく、以下各トレンチの状況を列挙したい。

No.3トレンチ、No.4トレンチ（Fig. 59）は現況で幅約９ｍの切通状に見える荒地（旧畑地）及び北側法面に設定した。両トレンチにわたって中央部に幅約2.5m、深さ約40cmの溝状の遺構を検出した。溝の埋土からは遺物は出土しておらず、時期等は不明である。かりにこの切通部分が古代官道路線であったとしても、この溝状遺構の掘削によって路面等は破壊されている可能性が考えられる。一方、トレンチ南側においても幅約80cm、深さ約50cmの溝状遺構を検出している。幅約80cmのサブトレンチ内ではあるが、No.3トレンチ、No.4トレンチ両方にわたって検出しており、東西方向に連続する溝跡と考えられる。その埋土の土層観察より地山と同質の土である黄褐色土が南側より堆積している状況が伺える。現況では南側は水路となっており、このような黄褐色土が堆積する要素は認められないことから、この溝の埋没時期には切通南側法面が近接する位置にあったと考えられる。このことや北側の地山上面にわずかな段が見受けられることより、畑の開墾や水路の掘削等によって切通の幅は広められていると考えられる。

以上のように推定路線上に明確に切通状の地形が残存するものの、削平により路面の検出はもちろんのこと、幅の特定も不可能であった。ただ、南側の小溝については、平成６年度に佐賀県教育委員会で実施した、切通状の地形が残る鳥の隈遺跡においても同様の溝を検出している点は興味深い。

Fig. 56　No. 6トレンチ（北から）

No.6～No.9トレンチ（Fig. 60～Fig. 61）では同一丘陵上に設定した。各トレンチはほぼ同様の状況を示す。まず、堆積状況としては、上位より耕作土、床土、砂質土、地山（ローム土）となる。この砂質土は土層観察よ

り自然堆積と考えられ、これを掘り込む形で遺構を検出した。遺構は溝跡及び小穴であり、遺物は No.9トレンチ南側溝跡から中世の遺物が出土したのを除いて皆無である。溝跡についてはほぼすべて東西方向のものであるが、その相関関係は不明である。

この内、No.6トレンチにおいて気掛かりな状況を検出した。本トレンチ周辺が本来の尾根筋と考えられ、砂質土の堆積はそれほど見られず、遺構は淡黄褐色（ローム土）の地山に切り込んでいる。このことは本トレンチ周辺は砂質土の堆積を促すような洪水等にあっておらず、地山面の状況を比較的良く残していると考えられる。この地山面にややいびつではあるが、幅約８ｍにわたっていわゆる断面皿状の窪みが認められた。さらに、その両側にはほぼ平行する幅約50cm、深さ15cmの溝跡が２本存在する。状況としては推定路線上の発掘調査でしばしば認められる状況であり、路面構築の際の地山整形面及び側溝とも受け取れるが、遺物が皆無であることや、隣接するトレンチではこの溝や窪みの延長と考えられるものが検出できず、路面痕跡との断定には至らなかった。

NO. 10トレンチ（Fig. 61）は低丘陵間の谷部に設定しており、遺構等は検出していない。湧水による壁面の崩落により十分な土層観察が行えなかったが、北から南に落ちる暗灰褐色粘質土上に各種の砂質土が堆積する。トレンチ中央部では砂質土が不整合な堆積をしているが、この砂質土には硬化は認められない。調査終了後、東方約５ｍの地点において、神埼町教育委員会により水路掘削に伴う調査（野畠遺跡）が実施されており、道路痕跡と考えられる砂質土を中心とした盛土を検出している。このことよりこの不整合な砂質土の堆積も何らかの係わりが想定できる。

N0.1トレンチは沖積地に、No.5トレンチは旧河川上に設定したが、見るべきものは検出し得なかった。N0.2トレンチにおいても No.3トレンチに近接する場所であり、道路痕跡は検出し難いと推定されたため発掘調査は行っていない。

以上、地理学的研究から道路痕跡の確認が有力視されていた場所であったが、トレンチ調査であったことや、削平されていたことにより明確な情報を得ることができなかった。なお、この切通（No.3、No.4トレンチ）北側の微高地上では、農業基盤整備事業に先立ち、1991年に神埼町教育委員会により発掘調査が実施された（塚原遺跡）。その結果、奈良・平安時代の掘立柱建物跡や道路跡、土坑等を検出している。この掘立柱建物跡うち主要なものはこの切通に近い位置に分布している。また、道路跡は両側に小穴列を伴い北西方向に延びる。この調査結果は、本調査では官道の存在を明らかにはできなかったが、その性格や係わりを知る上で重要である。

Fig. 57　No. 3トレンチ（南から）

Fig. 58　No. 3トレンチ南側小溝跡（東から）

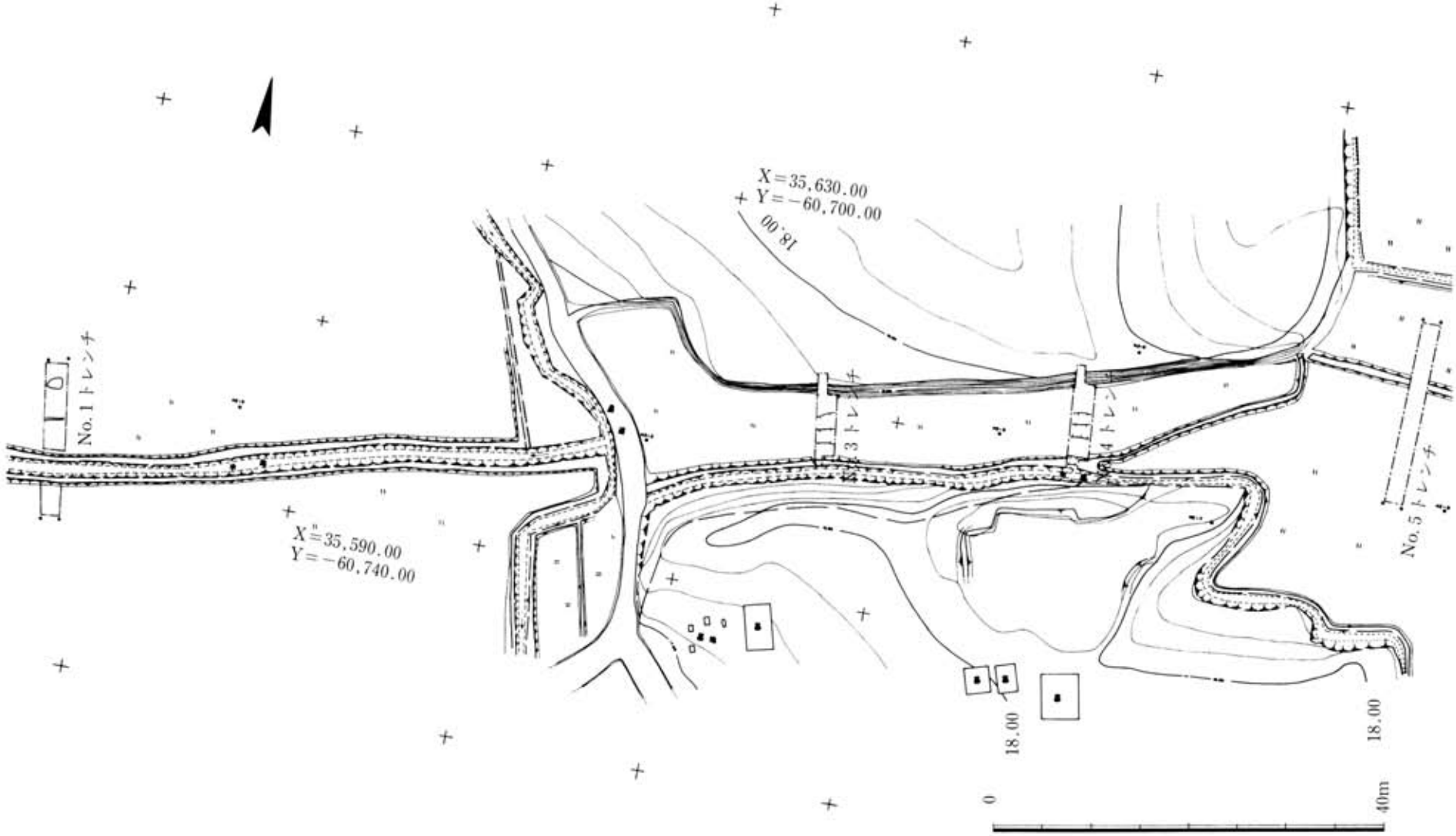


Fig. 59　唐香原・祇園原遺跡地形測量図１（１／600）

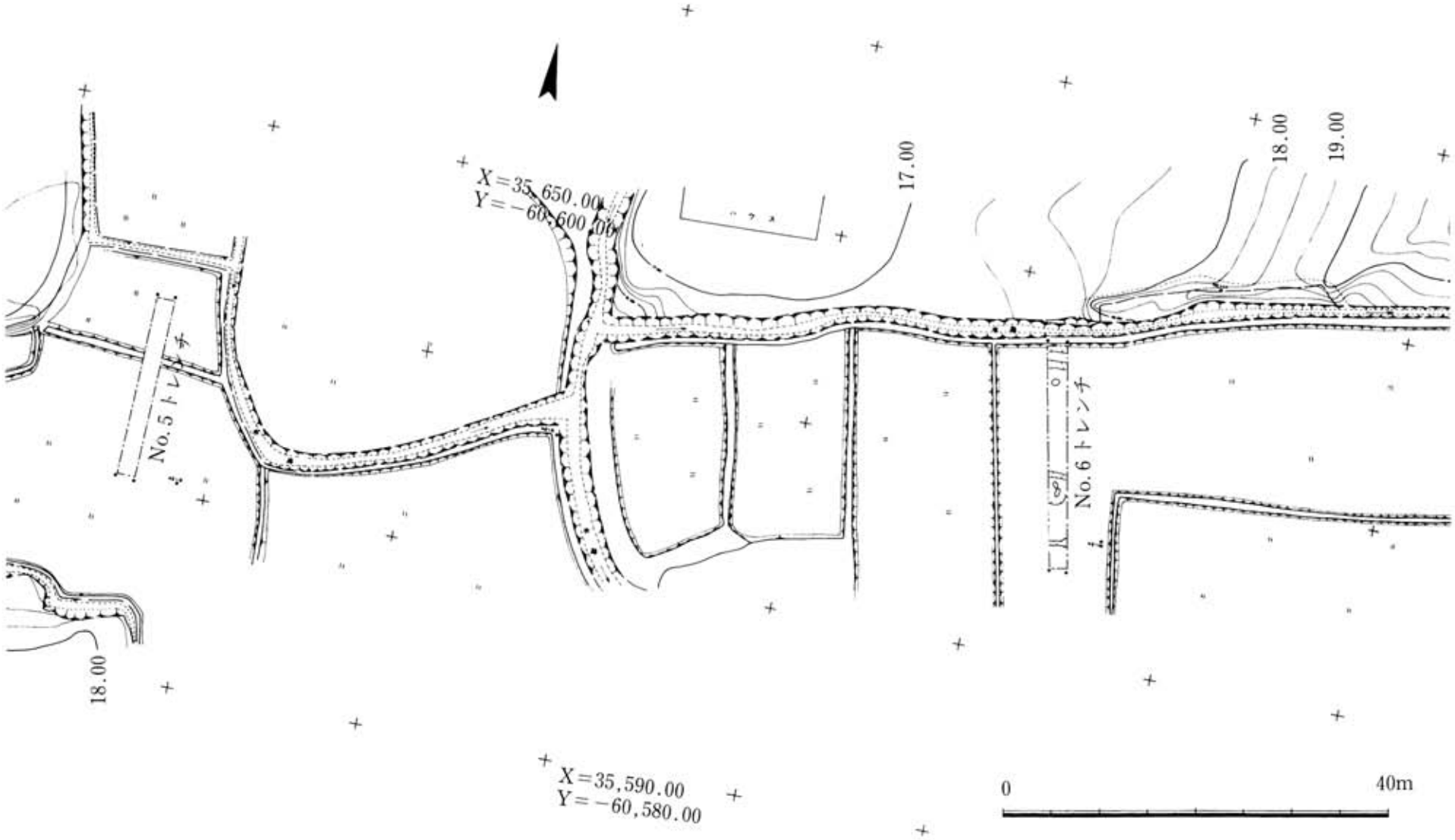


Fig. 60　唐香原・祇園原遺跡地形測量図２（１／600）

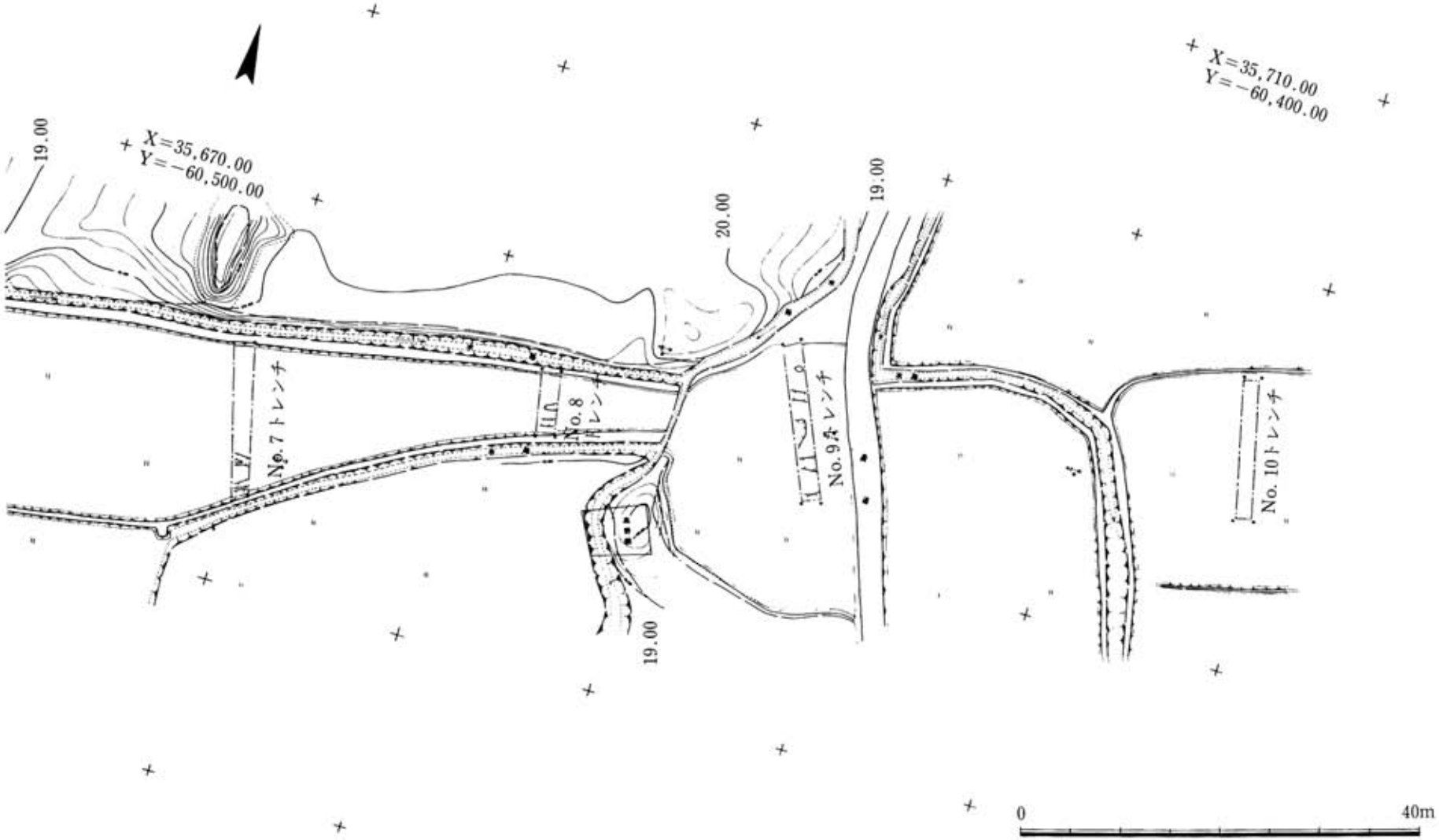


Fig. 61　唐香原・祇園原遺跡地形測量図 3 （1／600）

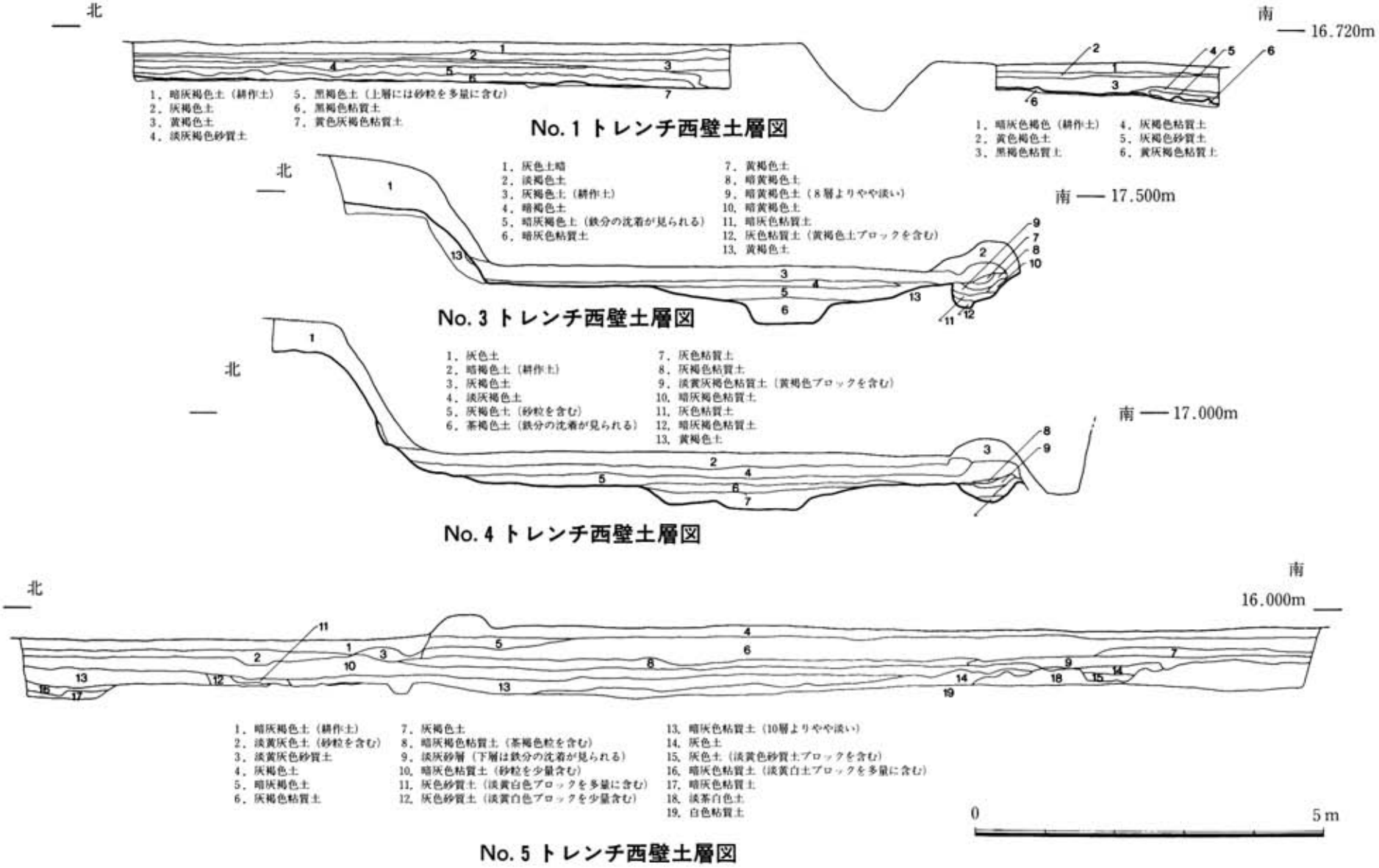


Fig. 62　唐香原・祇園原遺跡土層図１（１／80）

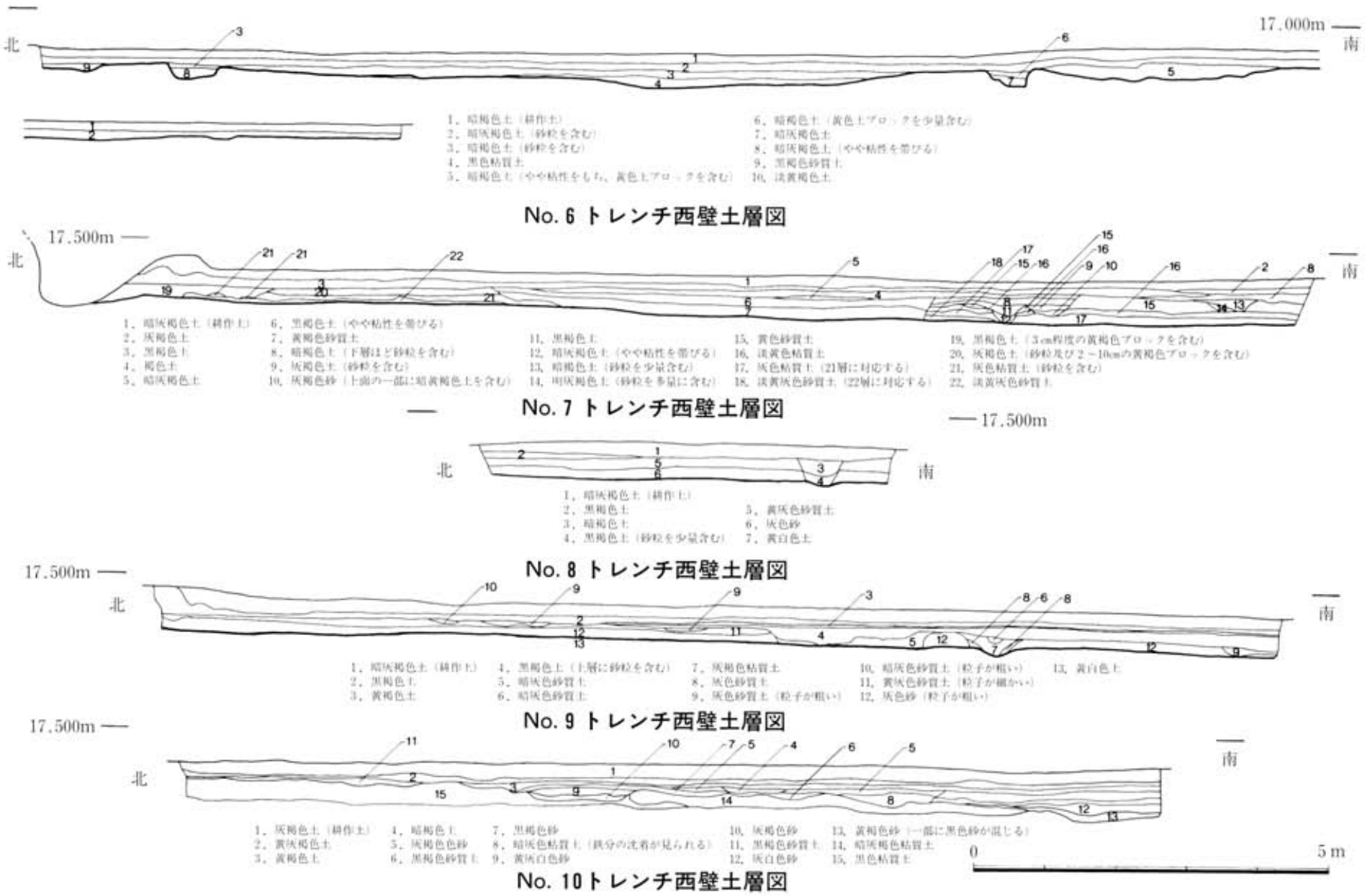


Fig. 63　唐香原・祇園原遺跡土層図２（１／80）

7．鳥の隈古代官道跡

遺跡の所在地

神埼郡三田川町大字吉田

調査担当

指導主事　小松　譲

調査期間

平成６年１月18日～平成６年３月２日

調査面積

110㎡

Fig. 64　鳥の隈古代官道跡位置図（１／25,000）

本調査地点は田手川の東岸にあたり、三田川町から東脊振村にまたがる目達原段丘に位置する。目達原段丘は脊振山南麓から南方に派生する標高約23ｍの中位段丘であり、官道推定路線はこの段丘を東西方向に横切る。西方約1kmには道路状遺構や官衙的建物群が検出された吉野ケ里遺跡があり、北西約1kmには辛上廃寺推定地、南東約2.5kmには塔の塚廃寺などがある。

鳥の隈の切り通しはその大規模さから吉野ケ里遺跡の切り通しとともに木下氏らにより早くから紹介され「延喜式」期の駅路跡に想定されていた（木下1976）。また、地元の人は切り通しのことを「カンドウ」「トノサマミチ」と呼んでいた。

切り通しの東西地点では町村境界が東西方向に一直線に走り、北が東脊振村で南が三田川町であり、この一直線の町村境界が官道推定路線と一致する。すなわち、鳥の隈切り通しから吉野ケ里遺跡の切り通し間の水田中に古代道路が走っていたと考えられこれを基準にして町村境をつくったと思われる。

調査地点の現状は雑木林であり、この中を切り通しが東西方向にのびる。その規模は長さ約100ｍで上端幅約17ｍ、下端の幅約7ｍ、比高差5～6ｍを測る大規模なものである。切り通しの直交断面形は逆台形である。切り通しは東西方向にのびるが中央よりやや西の地点が最も高く、それぞれ東西に向かって低くなる。この切り通し中に長さ約５ｍ、幅約1.5ｍの窪みが２ケ所あったが地元の人の話しによると戦時中の三角兵舎跡であるとのことであった。Fig. 66に点線で示す。切り通しの西側部分は平面Ｌ字状に西方に向かって階段状に低くなるように削平をうける。特にNo.３トレンチ付近では底幅約９ｍのうち約５ｍが一段低くなるが、この部分が後述するよう道路幅と考えた。以上の切り通しの現状地形測量図をFig. 66に示す。

Fig. 65　切通し全景（東から）

切り通しは雑木や竹で覆われ人が通行することもままならない状態で

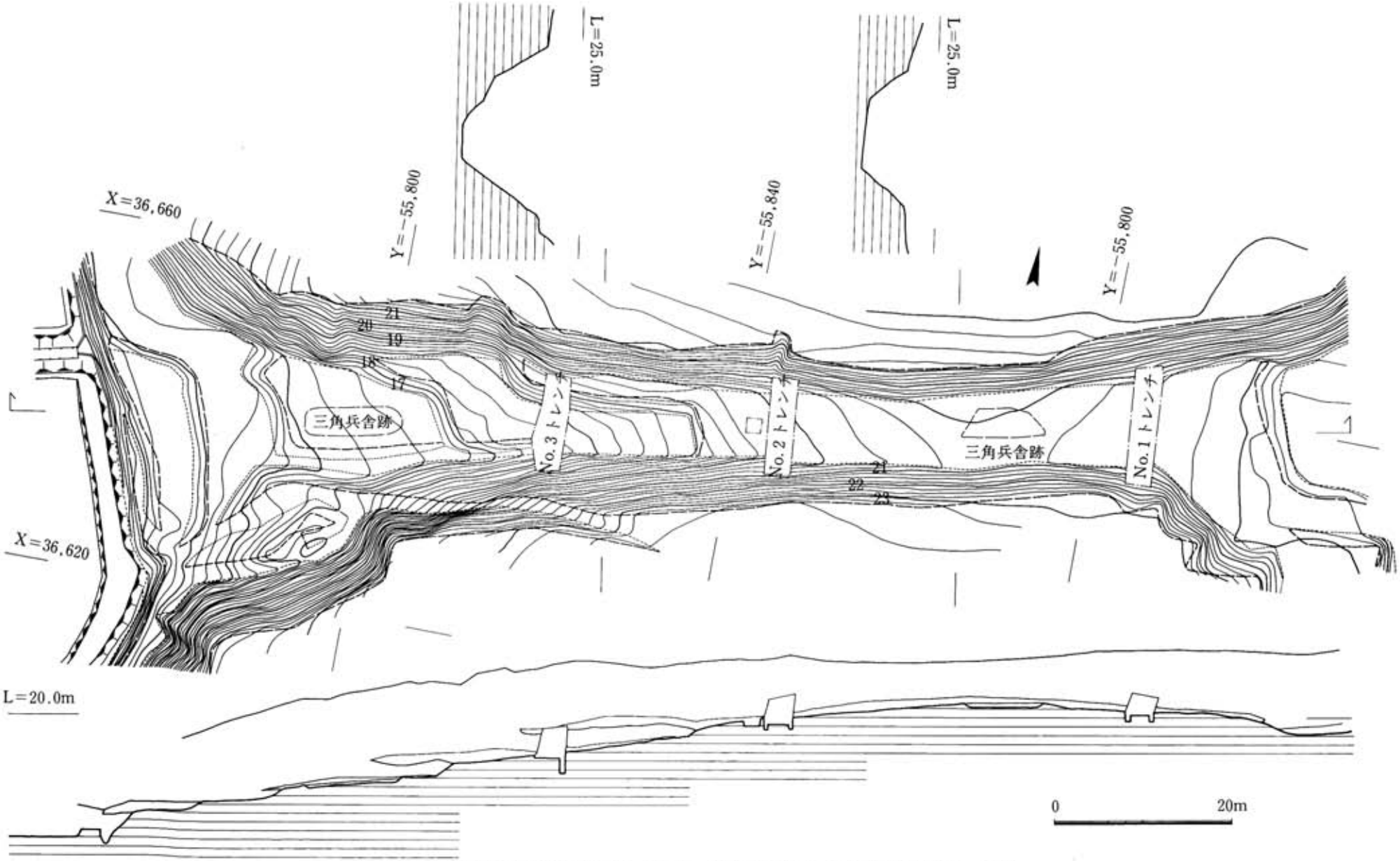


Fig. 66　鳥の隈切通し平面図（1／600）　※断面見通し図の垂直縮尺は1／300

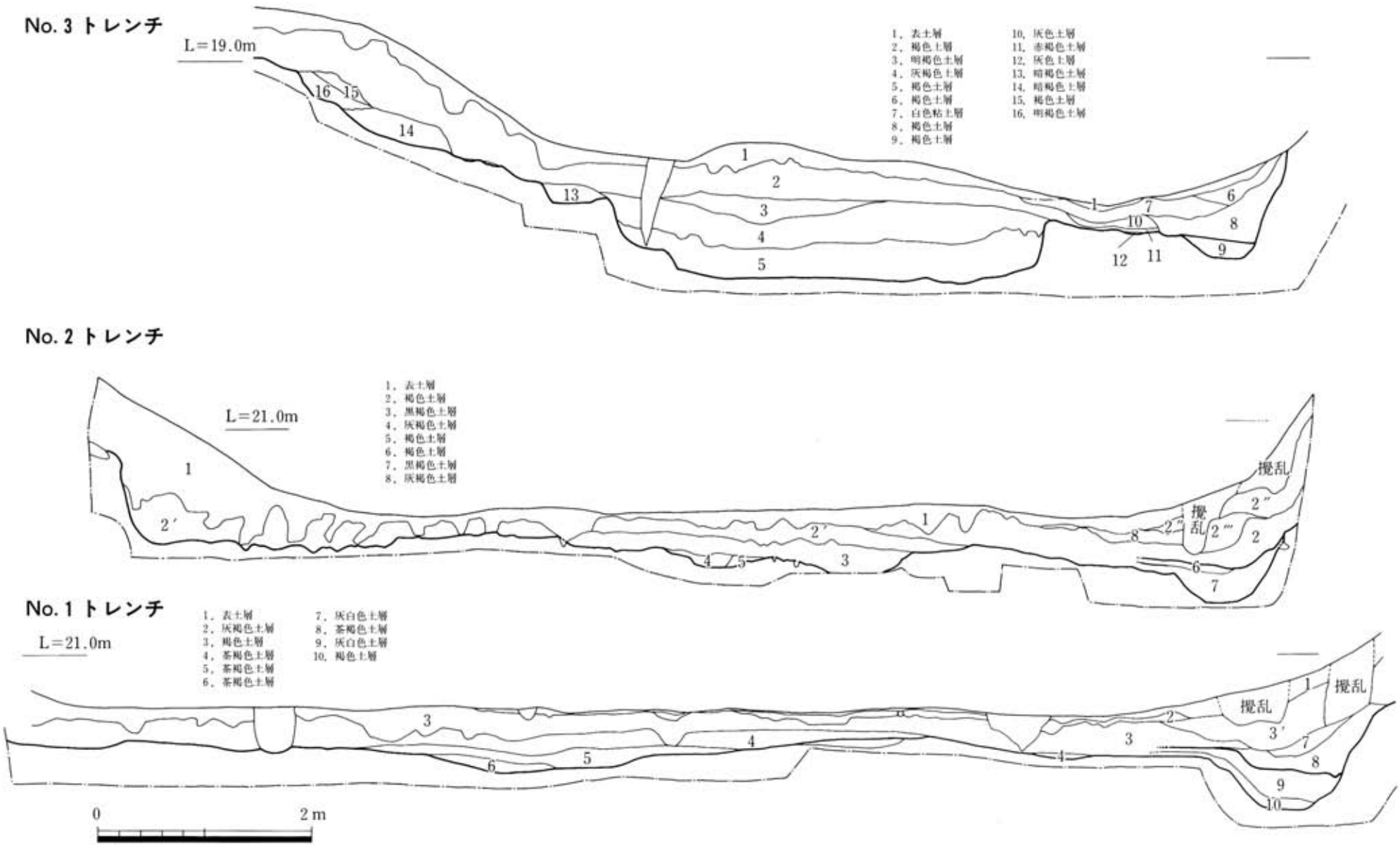


Fig. 67　鳥の隈古代官道跡　No. 1，No. 2，No. 3 トレンチ土層図（1／50）

あった。その為、調査にあたっては伐採作業から始めた。その後、切り通しの中に幅３ｍのトレンチを３本設定し、人力により掘り下げた。その結果、すべてのトレンチにて切り通しの南壁面に沿って東西方向に走るSD01溝を検出した。SD01溝の幅は約70cm、深さ約50cmを測り、断面形は逆台形である。溝埋土中から江戸時代の陶磁器１～４が出土した。１は染付の椀で見込みに４つの目あとがのこる。２、３は陶器の摺鉢、４は陶器の高台付鉢で高台部に砂が付着する。

No.１トレンチのSD01溝の埋土断面を観察すると最下層は腐植土層である褐色土層で、その直上に地山土である灰白色粘土層（八女粘土層）が堆積し、その灰白色粘土層は人為的に掘り返された様な状況を示す。No.２、３トレンチでも同様に人為的に掘り返したと思われる水平に近い土層のラインが見られる。またSD01溝に沿って幅30cmほどの硬くしまった面が上下２面確認できた。これは茶褐色を呈し酸化鉄が沈着したような層で厚さ２～３cm程あり、特にNo.１、２トレンチで良好に検出した。この硬化面はSD01に沿う幅30cm程のもので、SD01の掘り返しとこの上下２面の硬化面が対応すると思われる。No.１トレンチでは掘り返しの土層が上面の硬化面と対応できたがNo.１、２トレンチでは下面硬化面とSD01の関係が明瞭でなくその硬化面はSD01から離れるにしたがって不明瞭になっている。このSD01は切り通し南壁に沿うものであるがこれに対応する北側の溝は検出できなかった。しかし、No.２トレンチの中央よりやや北側の位置ではSD01に沿った幅30cmの硬化面と同様のそれを検出した。この２

Fig. 68 切通し全景（東上空から）

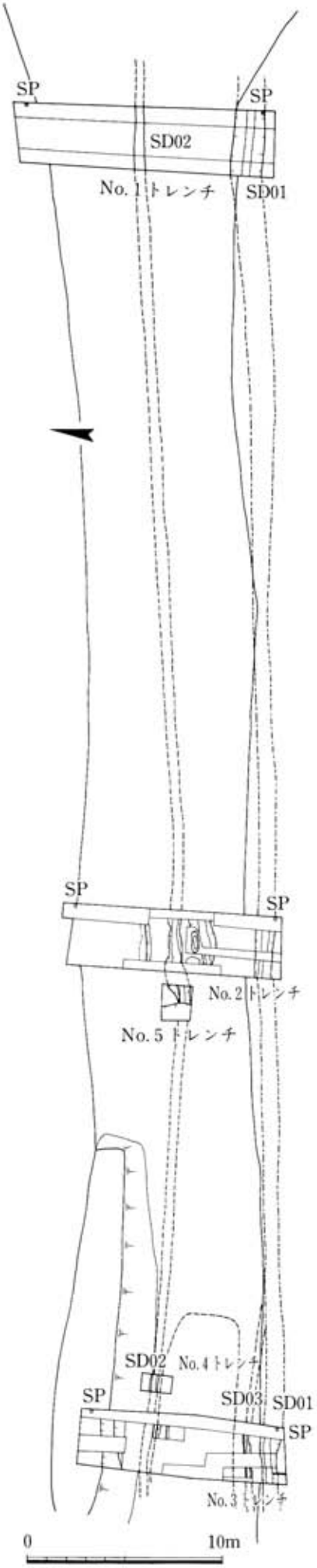


Fig. 69　鳥の隈古代官道跡トレンチ配置図（１／300）

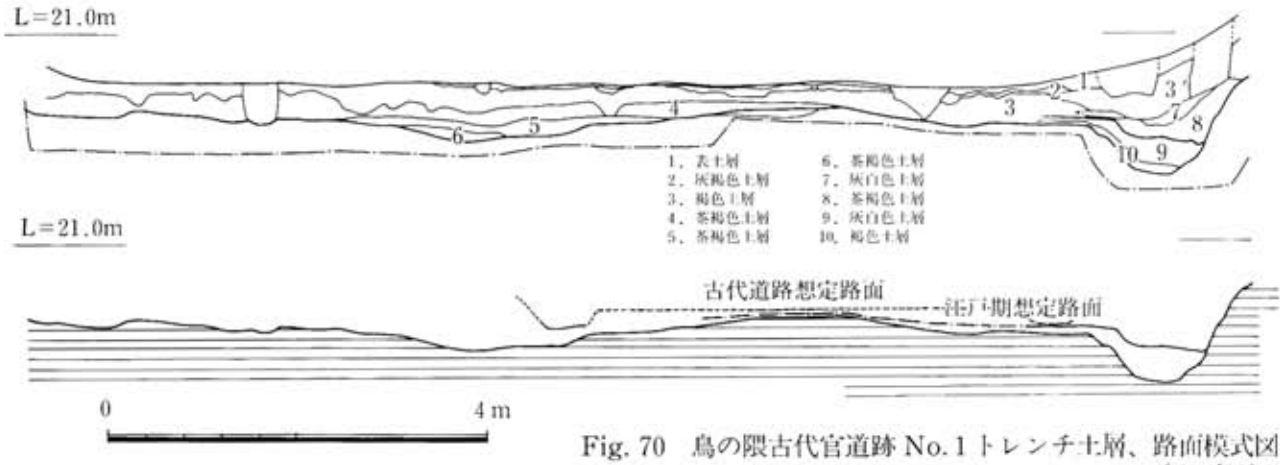


Fig. 70　鳥の隈古代官道跡 No. 1 トレンチ土層、路面模式図（1／80）

つ並んだ硬化面は標高を同じくし、その間の距離は5.5mを測る。この硬化面が路面にあたると考えられる。北側硬化面に沿って掘り込みがあるが、硬化面の間の窪んだ部分は道路をつくる為の掘り方と考えられる。これらのことからSD01とそれに沿った上下2面の硬化面は江戸時代の道路跡であり、その路面幅は5.5mであると考えた。

また、No. 3 トレンチでは幅4m、深さ1mの大きな溝を検出した。埋土は水平に堆積しており、3層からなるが下層より弥生土器片が出土しているものの明確な時期は特定できない。この溝の北側肩部は No. 4 トレンチでも検出できたが全体の規模や性格は不明である。道路跡とは直接関係のない後世のものと考えたい。

この江戸時代道路の側溝である SD01が完全に埋没した後も現在に至って幅1m程の里道が存続した様にその後も幅数m前後の小道として活用されていたと思われる。それは前述した硬化面のさらに上層に灰色土を水平に敷き、同様の酸化鉄からなる硬化した面がみられた。この硬化面の直上および上層から出土した遺物が5、6、7である。

Fig. 71　No. 1 トレンチ SD01溝（西から）

Fig. 72　No. 1 トレンチ SD01溝埋土（西から）

今回の調査では奈良時代の道路跡、あるいは側溝と断定できる遺構は確認できなかったが側溝の可能性がある溝 SD02を No. 2 トレンチにて検出した。その規模は上幅で60～70cm、底幅30～40cm、深さ10cmを測り、断面形は逆台形である。埋土は灰褐色土1層であり、遺物は出土していない。溝底には径5cm以下の小礫を敷きつめ、さらにそれを粘土で固定するという入念なつくりであった。SD02溝の縦断面をみると西方に向かって低くなっているがこれは切り通しの地形と一致している。溝の底面にこれほど入念の小礫を敷き、あたかもセメントでかためたように粘土にて固定するのは流水を意識していると考えられる。これほどまでに大規模な切り通しであるため、雨水の量が多いことは想像に難くない。雨天時

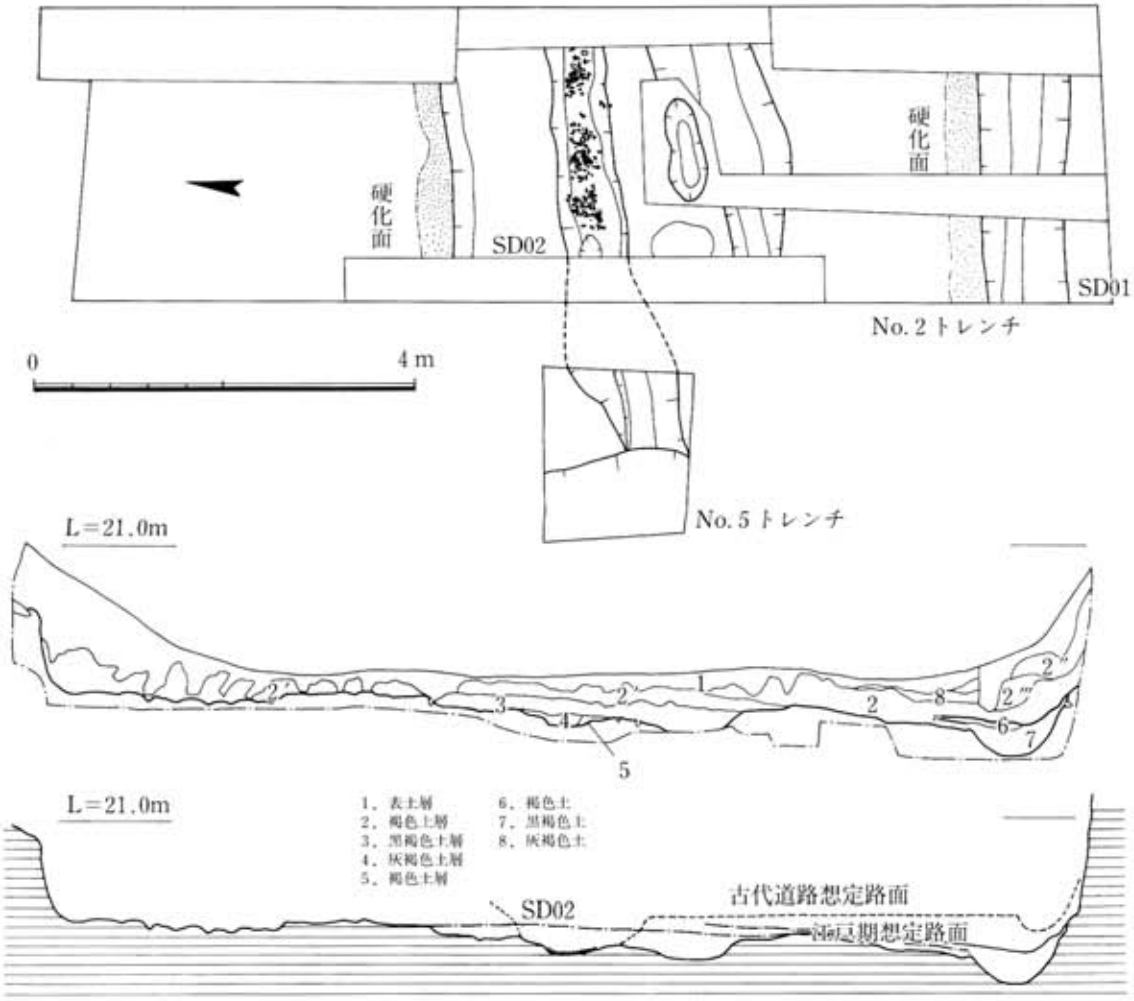


Fig.73　鳥の隈古代官道跡 No. 2 トレンチ平面、土層、路面模式図（1／80）

Fig. 74　No. 2 トレンチ SD01溝埋土（西から）

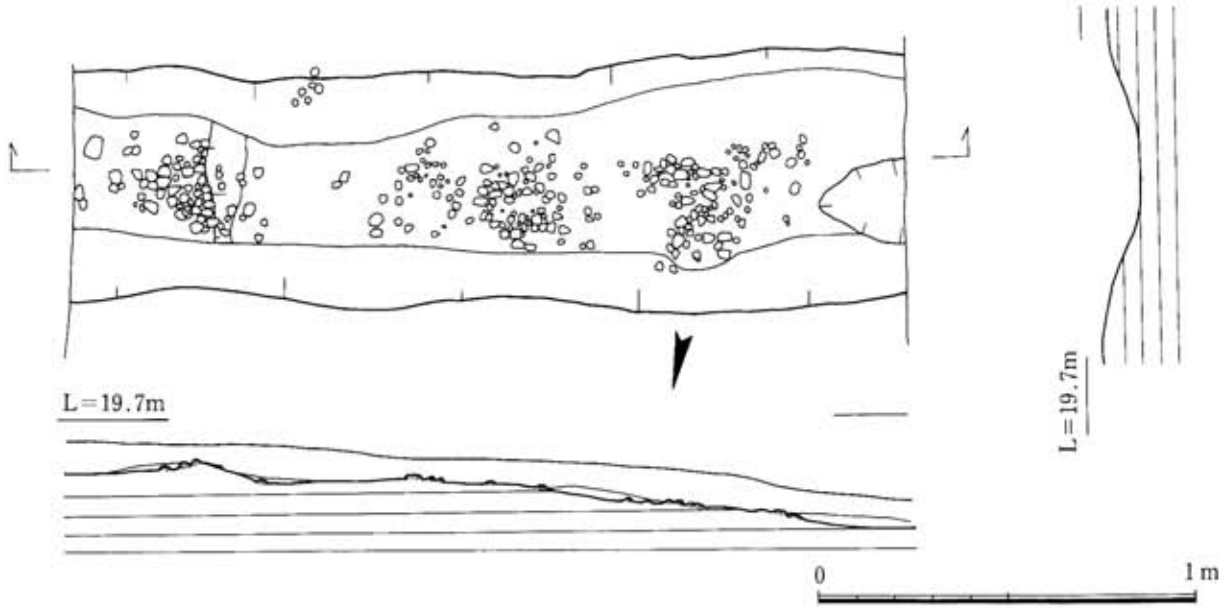


Fig. 75　鳥の隈古代官道跡 No. 2 トレンチ SD02平面図（1／20）

には多量の水が側溝を流れることが予想され、その浸食防止のために溝底に小礫を敷きつめたと考えられる。この SD02溝は No. 3 トレンチでは溝の痕跡として検出したものの、No. 4 トレンチでは幅40cm、深さ10cmの溝として検出でき、埋土中から須恵器小片が出土している。No. 3、No. 4 トレンチにて検出した SD02溝の溝底には小礫が敷きつめてないが、その規模、切り通し中におけるその位置などから同一の溝と考えられる。この SD02溝は近世期以前の道路の北側側溝に相当すると考えられ、No. 2 トレンチではこれに対する南側溝は削平されてないものの、No. 3 トレンチでは SD02溝に対する南側溝として幅30cm、深さ10cmの溝を検出した。これは SD02溝と平行して走りその規模も類似し、芯々距離で5.3m を測る。また、この道路の路面は近世期道路により削平されていると考えられ検出できなかった。

Fig. 76　SD02溝（東から）

礫敷きの側溝を伴う道路状遺構や江戸時代の硬化面を伴った道路跡の側溝芯々距離はいずれも約5.5m であり切り通し底面でもそれは切り通しの南斜面に偏っている。切り通しの西側部分で底幅約9 m のうち約5 m がさらに一段低くなっているが、この地形が本来の道路痕跡を残すのであろう。

Fig. 77　No. 2 トレンチ全景（真上から）

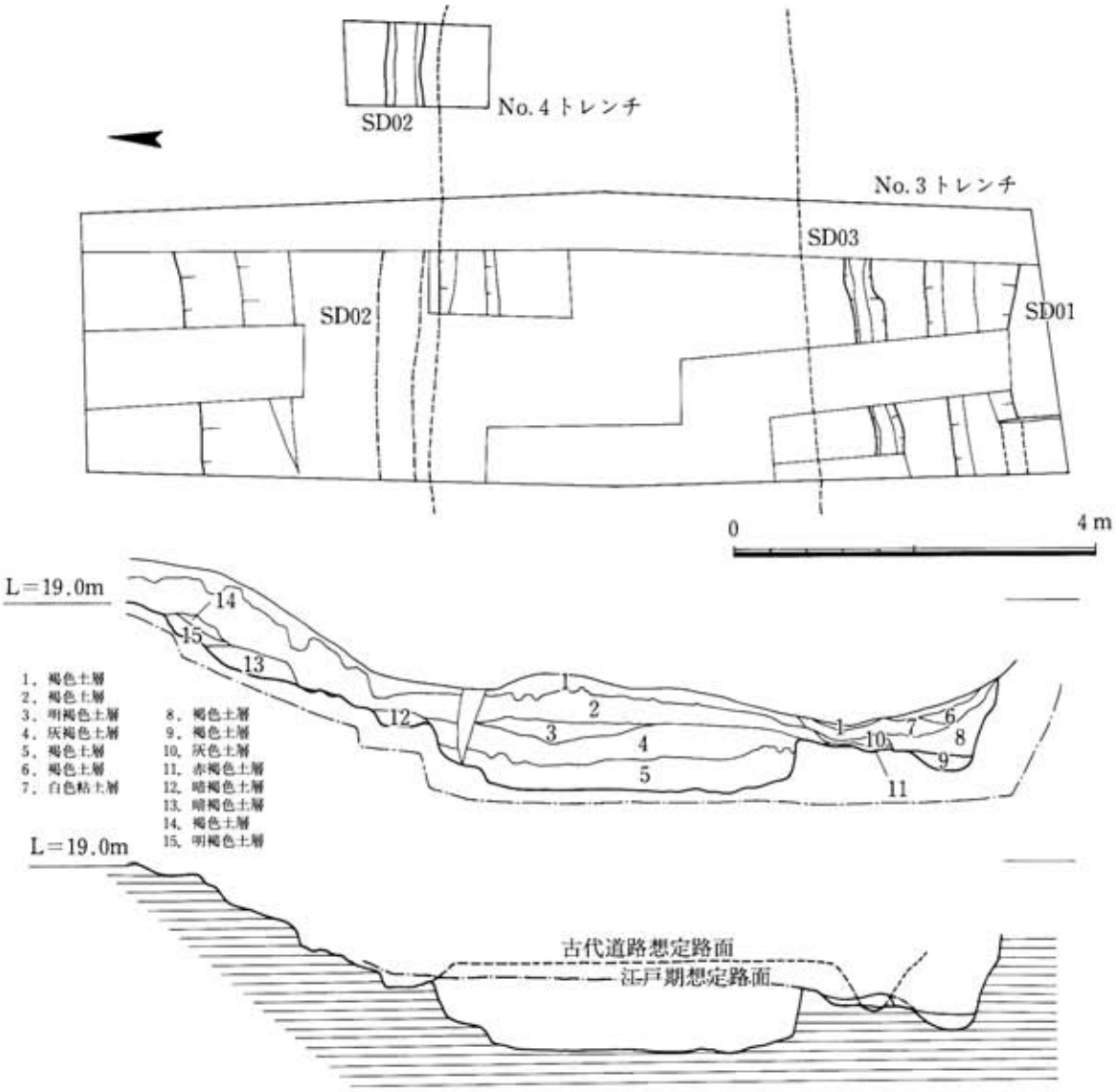


Fig. 78　鳥の隈古代官道跡　No. 3 トレンチ平面、土層、路面模式図（1／80）

Fig. 79　No. 3 トレンチ SD01溝（北西から）

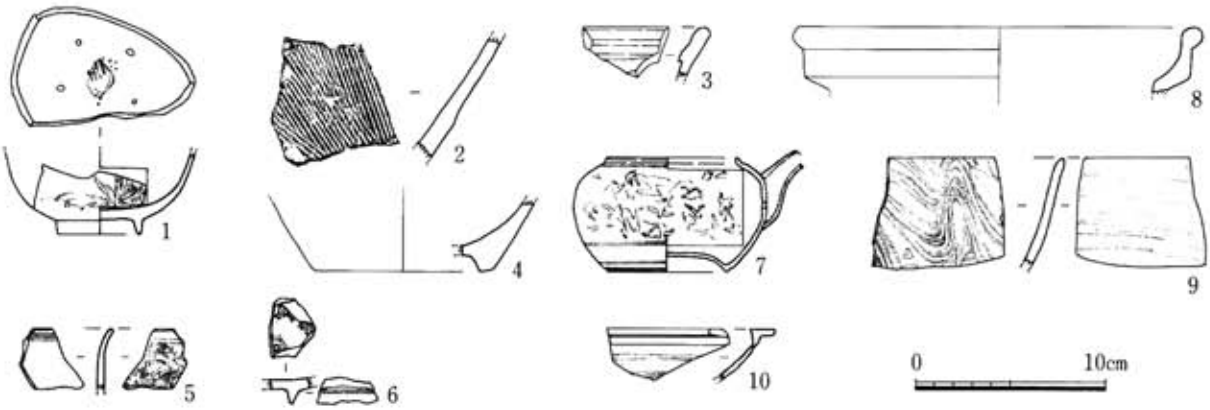


Fig. 80　鳥の隈古代官道跡出土遺物（1／4）

道路痕跡が地割りや遺称として現代に遺存する事例は佐賀平野においてみることができる。この鳥の隈の切り通しの明治年間の地籍図では幅5.5mの道路部分が一連の地番となっており、切り通し北側斜面側とは地番を異にする。地籍図の地割りと道路痕跡は一致すると思われる。切り通しの底幅すべてが道路敷きであったのではなく切り通しの南斜面よりの幅5.5mの道路が想定できるのである。これは奈良時代に敷設された後、江戸時代においても同規模の道路として再利用され、現代では幅数mの里道として使われているのである。

Fig. 81　No. 3トレンチ SD01溝（東から）

Fig. 82　切り通し現況（西から）

8．西千布遺跡

遺跡の所在地

佐賀市金立町大字千布

調査担当

指導主事　小松譲

調査期間

平成７年２月８日～平成７年３月13日

調査面積

68.3㎡

Fig. 83　西千布遺跡位置図（１／25,000）

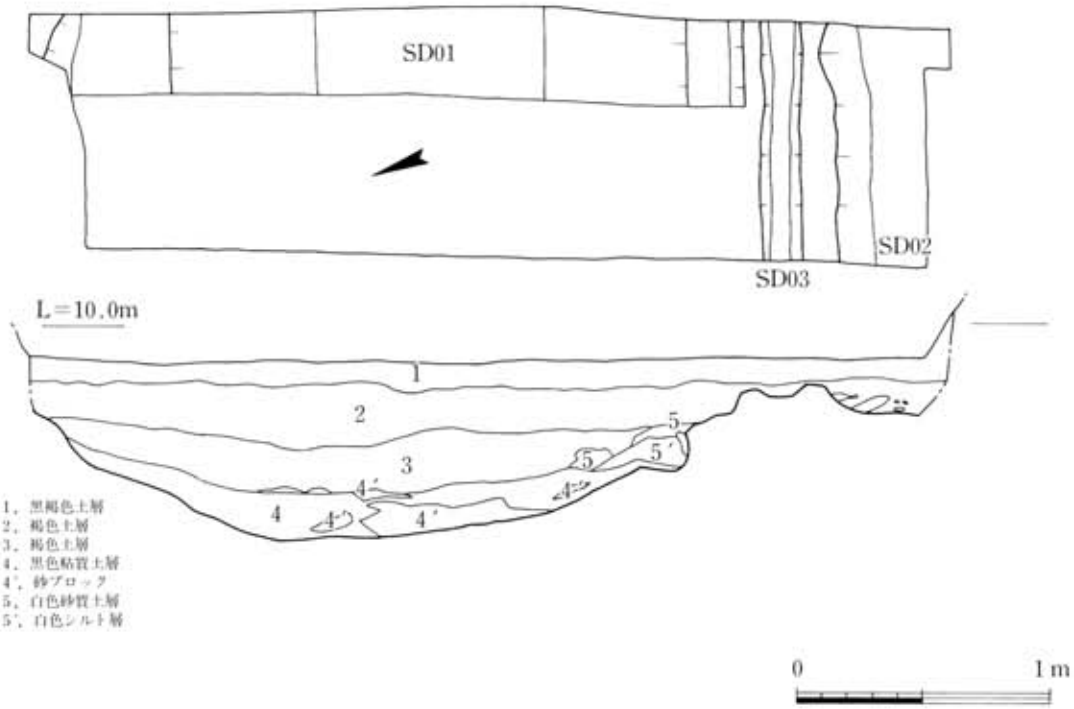
本遺跡は嘉瀬川の東岸で脊振山麓の標高約10ｍの低位段丘上に位置する。前述した各遺跡の調査地点はすべて肥前国分寺南から吉野ケ里遺跡を通り、中原町まで直線17㎞にわたり遺存する道路痕跡、これを北路と仮称するがこの古代道路推定路線上に位置するものである。それに対して、西千布遺跡はその北路から分岐し北路と２里（1.2㎞）離れて里界線上をはしる推定路線・南路上に位置する。西千布遺跡は北路から分岐し約300ｍ南東の地点に位置する。西方約150ｍには才渕川がながれる。現状は幅６～10ｍの帯状の水田であり、その長さは約100ｍであり、比高差は約１～1.5ｍを測る。本地点は南路推定路線上でも最も明瞭に帯状の耕地として道路痕跡が遺存する。この帯状の水田は切り通し状の地形になっているがその東西両端は平面ハの字状に広がる。その切り通しの東端から北の方向にのびる幅約５ｍの帯状の水田がある。この帯状の狭い水田は北方に直線状にのび、推定北路線上にある延喜大王社につながる。

調査にあたってはこの狭長な水田に直交する幅２ｍのトレンチを３本設定し、人力により掘り下げたところ大規模な溝を検出し、そのつながりを確認するためさらに補助的なトレンチを３本設定した。トレンチ番号は調査

Fig. 84　調査区遠景（西から）

Fig. 85　調査区近景（西から）

No. 1 トレンチ



No. 2 トレンチ

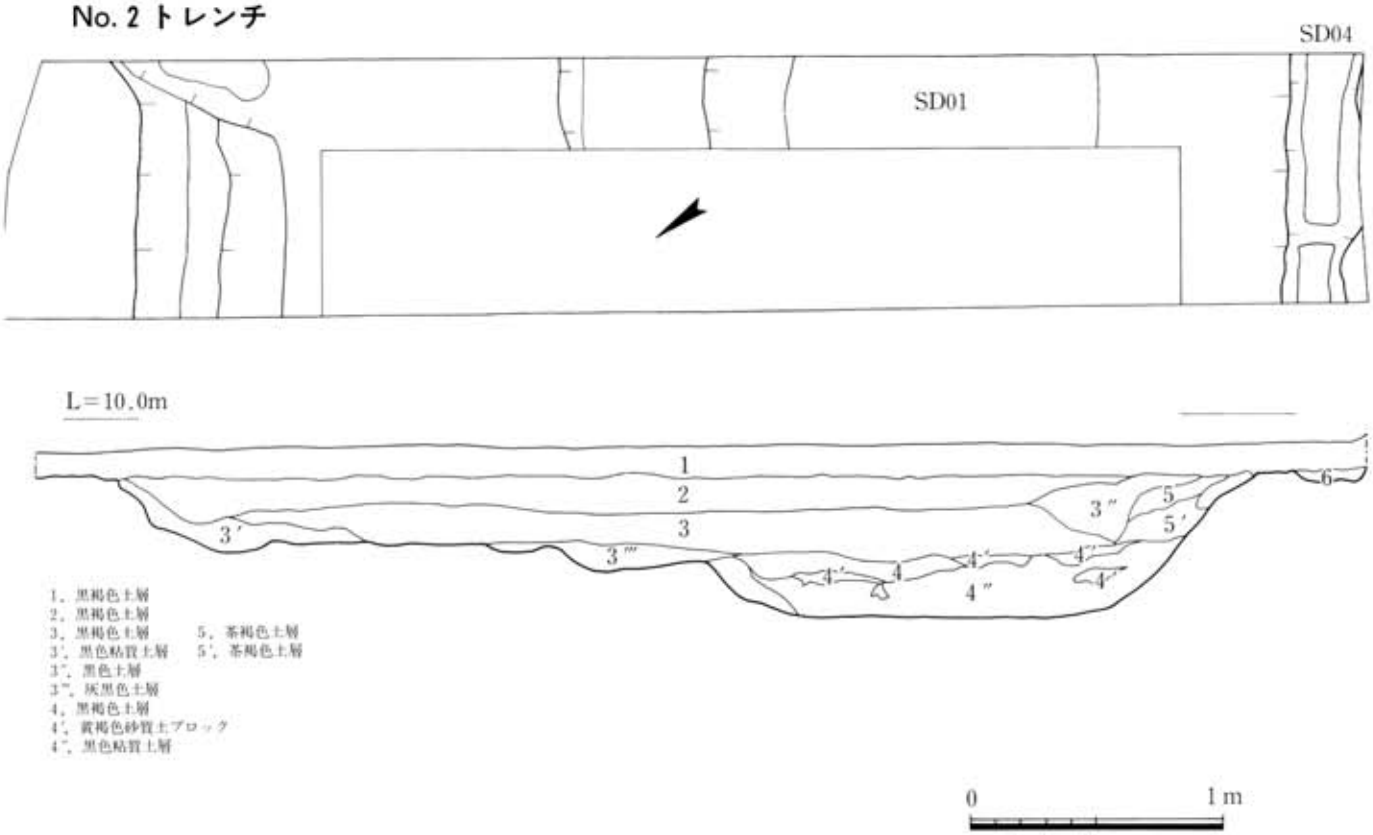


Fig. 86　西千布遺跡 No. 1、No. 2 トレンチ平面、土層図（1／30）

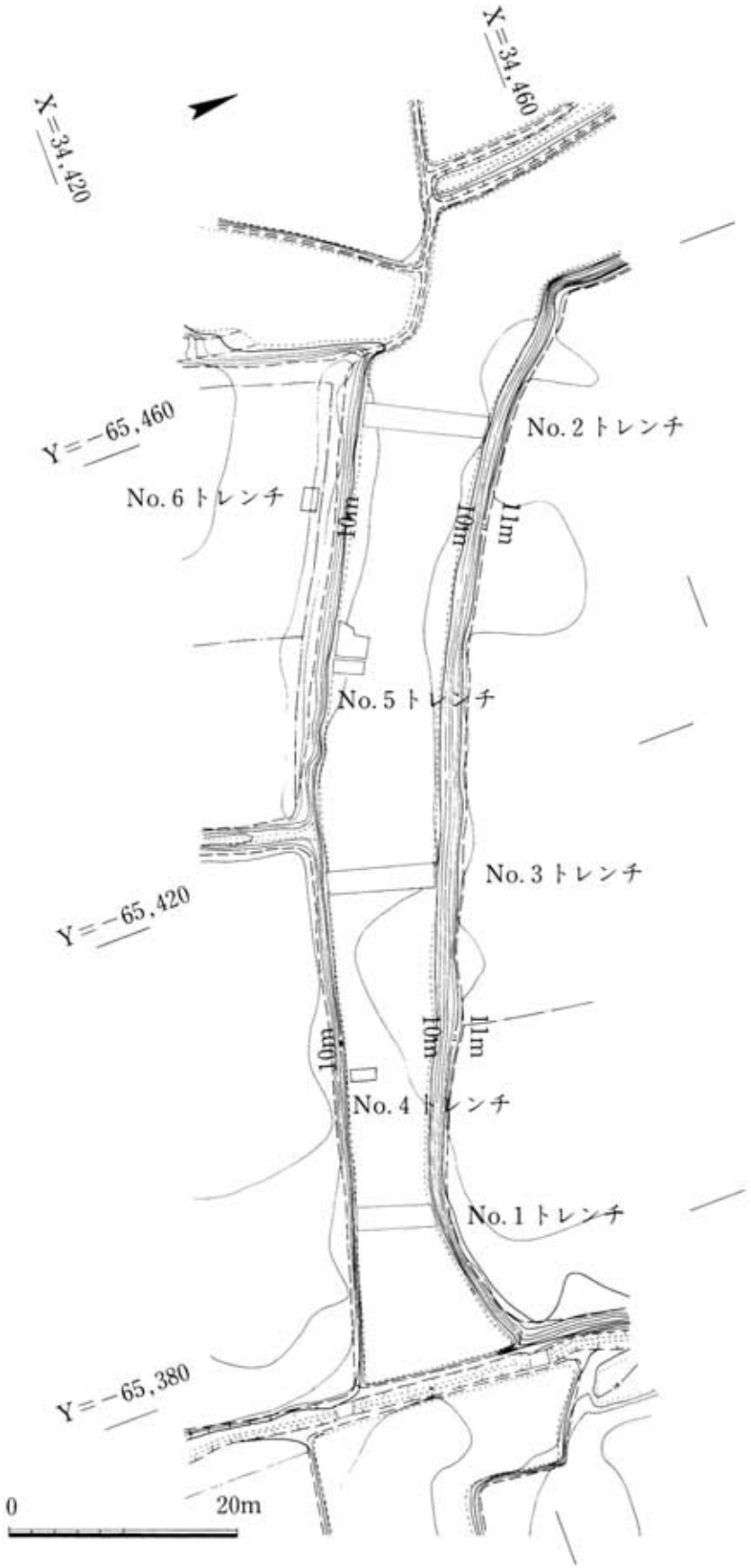


Fig. 87　西千布遺跡地形測量図（1／600）

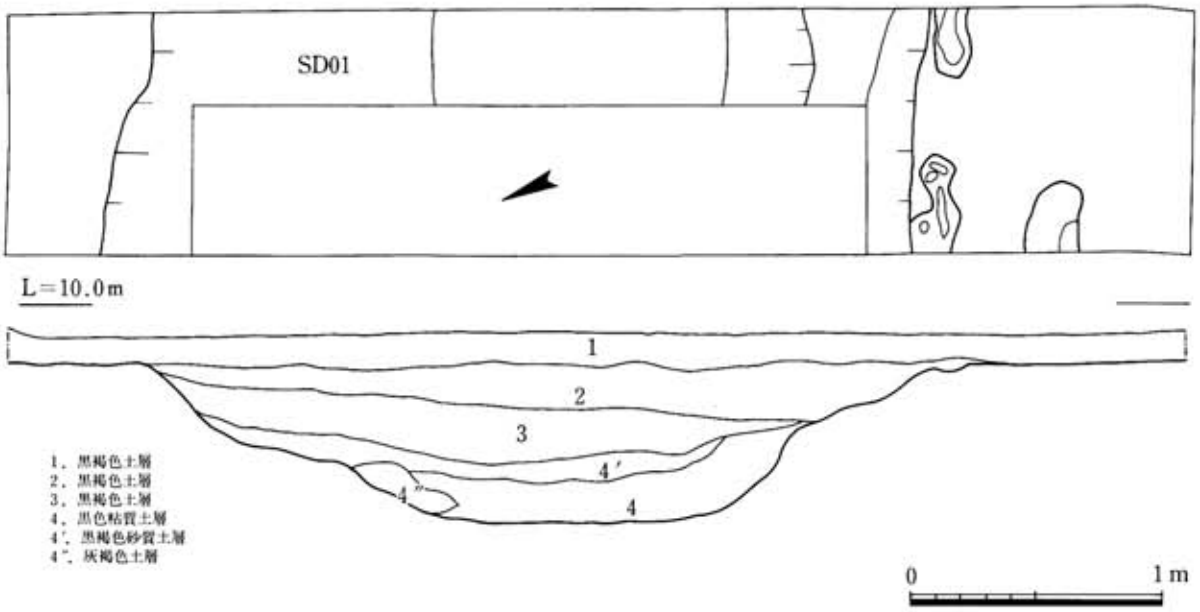


Fig. 88　西千布遺跡 No. 3 トレンチ平面、土層図（1／30）

を実施した順番につけた。また、1／100の地形測量図を㈱埋蔵文化財サポートシステムに委託して実施した。

設定した3本のトレンチすべてから大規模な溝 SD01を検出した。SD01は幅5～8m、深さ1.2mで断面逆台形の大溝である。調査区西端に設定した No. 2 トレンチでは SD01の肩幅は9.2mを測り、断面形は階段状になる。各トレンチの断面で観察した SD01埋土の状況は基本的に同じであり、埋土は大きく3層に分層できる。各トレンチの土層断面図は Fig. 86, 88に記す。上層、中層は黒褐色土層で色調は類似している。上層（2層）は酸化鉄の粒子を含み、中層（3層）は地山の白色粘土ブロック、茶色粘土ブロックを混入する。中層と下層（4層）の間には部分的ではあるが厚さ10cmの黄褐色を呈した砂のブロックが堆積する。下層は黒色の粘質土で有機質および粗砂を含む。これらの溝埋土の観察から SD01は水が流れていたと考えられ、上層および中層が地山ブロックを含む水平な堆積であることから、人為的に埋め立てられたと考えられる。

各トレンチ及び SD01から出土した遺物を Fig. 98に示す。1、2、3、6、13、14が SD01出土である。1、6が2、3層出土、2、3、13は4層出土である。1は瓦質の擂鉢、2は須恵器破片、3は底部糸切りの土師器皿。6は陶器壺の口縁部。13は断面隅丸方形の土製品、窯道具か。これらの出土遺物から SD01の時期を考えると、溝の掘削時期は最下層出土遺物から中世であり、近世にかけて人為的に埋められたと考えられる。

また、各トレンチにてこの SD01に平行する小規模な溝を検出した。No. 1 トレンチの SD01の南側には SD02と SD03がある。SD02は南側肩部が調査区外にのびており、溝幅は不明、深さは20cmで断面逆台形である。SD02に平行して SD03がはしる。その幅40cm、深さ10cmで断面逆台形である。埋土は SD01の2層と極めて類似し、SD02はその中に白色砂ブロックと茶色ブロックを混入する。No. 2 トレンチの南側からは SD04を検出した。幅60cm、深さ10cmで断面逆台形、埋土は SD02と類似する。No. 1 トレンチの SD01、02、03のつながりを確認するため No. 4 トレンチを設定したが、SD01の肩部のみ確認でき、SD02、03は検出できなかった。しかし、No. 3 トレンチでは SD03とつながると思われる浅い溝を検出した。切り通しの上端面を確認するため No. 6 トレンチを設定し掘り下げたところ表土下約50cmで遺構検出面となり、溝、土坑を検出した。出土遺物もなく時期は不明である。なお、切り通し上端面と下端面の遺構検出面の比高差は0.8mである。No. 5 トレンチでは断面フラスコ形をした土

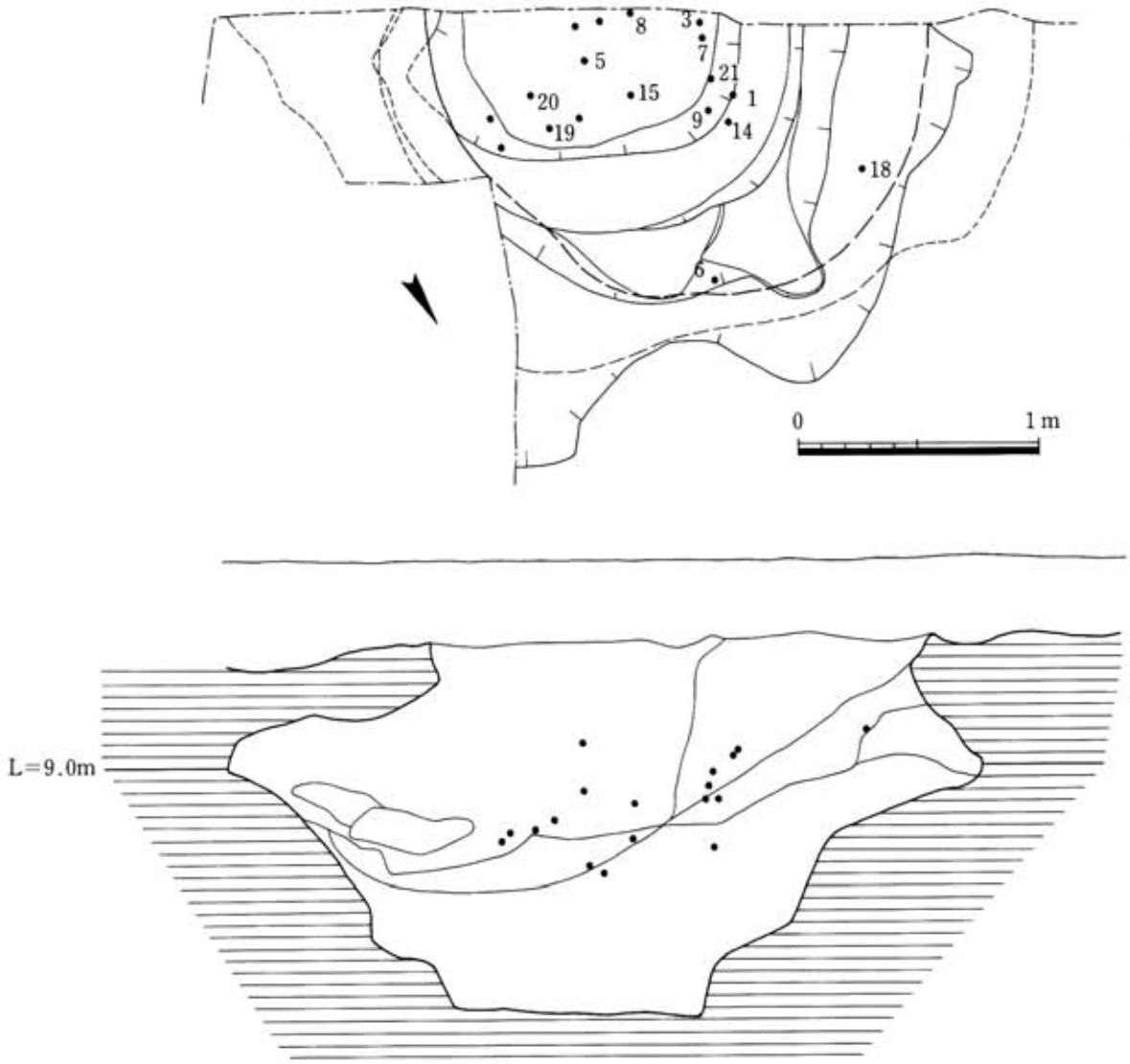


Fig. 89　西千布遺跡 SK05土坑遺物出土状況図（1／30）

Fig. 90　SK05土坑土層（西から）

Fig. 91　SK05土坑（南東から）

坑、SK05を検出した。土坑の南半分はトレンチ外にのびているため土坑の半分を調査した。その規模は上端径2m、最大径3.15m、遺存高1.55mを測る。坑底は平坦で埋土は黒色土、黒褐色粘質土を基調として地山土である黄白色砂質土ブロックが混入する。埋土の中ほどから多くの遺物が出土した。出土遺物はFig. 96に示す。1～21までSK05出土である。1～7は土師器皿、8～13は土師器高台付杯、15は須恵器蓋、16、17は土師器甕、18、19は須恵器甕破片、20、21は平瓦片。土師器皿の口径や、15などの組み合わせから、SK05の時期を8世紀末と考えられる。

結果的には今回の調査では古代道路と考えられる遺構は検出できなかった。可能性としてはNo.1トレンチ、No.3トレンチで検出したSD03やSD02あるいはSD04が道路の南側溝と考えられるが遺物も出土しておらず根拠に乏しい。また、道路敷、路面などは確認できず、それがそのまま中世期において大溝として掘削された可能性が考えられる。すなわち古代道路が廃絶されたのちもそれは地割りとしていきつづけ、中世において用水路確保などの目的のため大規模な溝を掘削したものと考えられる。SD01は松原遺跡で検出した大溝と規模、形態、時期とも極めて類似しており中世において大規模な開発が想定される。これまでの歴史地理学の研究成果から松原遺跡は推定路線北路、西千布は推定路線南路上に位置するという前提にたてば、古代道路が廃絶されて両遺跡では利用されなくなった道路を利用して、大溝を掘削したと思われる。

推定路線・南路の調査は今回の西千布遺跡の調査が初めてである。これまで南路が敷設された時期について古くは木下良氏は奈良時代とし、その後、吉野ケ里遺跡の調査成果などをもとに七田忠昭氏は北路が奈良時代、南路は平安時代の道路であるとの考えを提示した。今回の調査では明確な道路状遺構を確認できなかったため、その時期についても論究できないものの、考えるための少しの材料を提供したと思う。それはNo.5トレンチ検出のSK05である。これは断面フラスコ形をした土坑であるが遺構の上部が切り通しから削平されている。この切り通し状の地形は歴史地理学からの研究から道路痕跡と考えられ古代道路建設の時、切り通しが掘削されその後改変を受けていないとすれば、この切り通しすなわち道路がつくられた時期はSK05以後・8世紀末以降となる。これは七田氏の南路、平安時代説を肯首するものである。

Fig. 92　No.1トレンチ SD02, 03溝（西から）

Fig. 93　No.3トレンチ SD01溝（南から）

Fig. 94　No.2トレンチ SD01溝（北から）

Fig. 95　No.2トレンチ SD04溝（北から）

Fig. 96　西千布遺跡 SK05土坑出土遺物（1／4）

Fig. 97　SK05土坑遺物出土状況（南から）

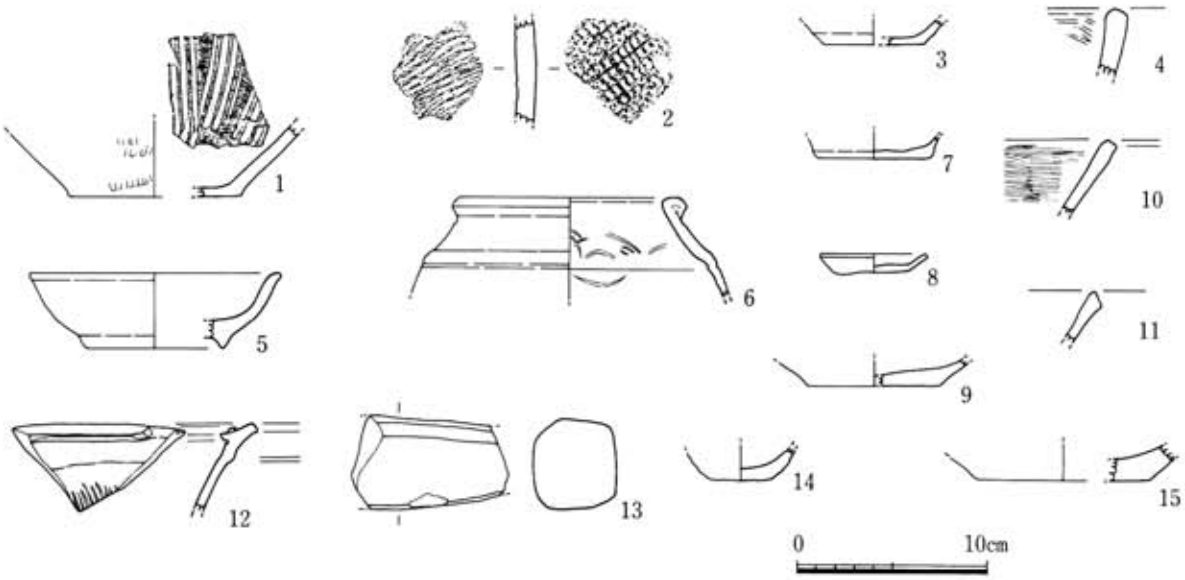


Fig. 98　西千布遺跡出土遺物（1／4）

Tab. 4　西千布遺跡遺物一覧表　　復元口径（　　）

Fig-図番号	出土地点	器量	法量（cm）	Fig-図番号	出土地点	器量	法量（cm）
96-1	SK05 No.4	土師器 皿	口径(13.8) 器高 3.2	96-19	SK05 No.10	須恵器 蓋	——
〃-2	SK05	土師器 皿	口径 12.0 器高 3.0	〃-20	SK05 No.11	瓦	——
〃-3	SK05 No.7	土師器 皿	口径(12.5) 器高(3.0)	〃-21	SK05	瓦	——
〃-4	SK05	土師器 皿	——	98-1	SD01 No.3トレ 2,3層	瓦質 擂鉢	底径(9.3)
〃-5	SK05 No.12	土師器 皿	口径 13.2 器高 2.1	〃-2	SD01 No.2トレ 4層	須恵器 甕	——
〃-6	SK05 No.16	土師器 皿	口径 13.5 器高 1.5	〃-3	SD01 No.2トレ 4層	土師器 皿	底径 5.4
〃-7	SK05 No.6	土師器 皿	口径(12.3) 器高 1.5	〃-4	SD01 No.3トレ 2,3層	土師器 土鍋	——
〃-8	SK05 No.15	土師器 高台付椀	底径(8.8)	〃-5	No.2トレ 2層	磁器 高台付皿	口径(13.0) 器高 4.0
〃-9	SK05 No.3	土師器 高台付椀	底径(6.0)	〃-6	SD01 No.3トレ 2,3層	陶器 壺	口径(9.6)
〃-10	SK05	土師器 高台付椀	底径(7.8)	〃-7	No.2トレ 2層	土師器 皿	口径(6.0)
〃-11	SK05	土師器 高台付椀	底径 7.0	〃-8	No.2トレ 2層	土師器 皿	口径 5.5 器高 1.0
〃-12	SK05	土師器 高台付椀	底径(7.0)	〃-9	No.2トレ 2層	土師器 皿	底径(7.0)
〃-13	SK05	土師器 高台付椀	底径(7.3)	〃-10	No.3トレ 2,3層	土師器 土鍋	——
〃-14	SK05 No.2	土師器 皿	——	〃-11	No.3トレ 3層	須恵質 鉢	——
〃-15	SK05 No.8	須恵器 蓋	——	〃-12	No.5トレ 2層	陶器 擂鉢	——
〃-16	SK05	土師器 甕	——	〃-13	No.2トレ 4層	土製品	——
〃-17	SK05	土師器 甕	——	〃-14	SD01 2,3層	土師器 皿	——
〃-18	SK05 No.1	土師器 甕	——	〃-15	No.3トレ	土師器 皿	底径(9.0)

Ⅳ．調査事例

1．概　要

佐賀平野の古代駅路については、木下良氏が直線道の存在を指摘して以来[1]注意されてきたが、その関心は主に神埼町や大和町など切り通し等の地割としてよく残る部分に向けられ、それ以外の沖積部等については十分な調査が行われず圃場整備事業などの工事が行われてしまった地区もある[2]。

1985年、翌年度に実施される予定の県営圃場整備事業地区の確認調査を実施する際、神埼町馬郡・竹原地区に計画された同事業地区内に想定駅路が含まれることとなり、この地区が切り通し地割としても明瞭であったことから詳細な確認調査を実施した。その結果、側溝及び硬化面を確認し、道路遺構が考古学的に検出可能であることが確認できた結果、その後同想定路線上で行われる緊急開発に伴う調査の際には、道路遺構を念頭においた調査が実施されるようになった。

本稿では、このような発掘調査に際して確認できた事例のうち、大和町から上峰町にいたる想定直線駅路約17ｋｍ上での調査例について概要の報告を行いたい。

対象地区で確認できた事例は、前述の駅路確認調査事業に伴うもの以外のものとしては、佐賀市２例、神埼町６例ほどがある。

道路遺構として確認できたもののうち、馬郡・竹原地区中園遺跡例や佐賀市例のように両側溝が確認できた事例もあるが、神埼町野畠遺跡、迎田遺跡、鶴籠遺跡例のように、道路遺構を念頭においた調査を行った結果、土層などでようやく道路面と思われる硬化面や路肩落ち込み等を確認した事例もある。

これらの道路遺構の時期は、佐賀市大野原・東高田遺跡や吉野ケ里遺跡、中園遺跡例の一部が奈良時代に逆上る可能性が指摘できる程度で、一般に時期比定は困難である。しかしこの少ない事例は、従来当該直線道を延喜期のものと見なし、奈良期のものを南側の別ルートに想定する考え方に対し興味深い事例である。従って、今後この北ルートの奈良期起源説が明確に確認されれば、両ルートの時期的問題について再考されなければならないし、木下氏がいう伝路など機能的な差についても考慮する必要がある。

この駅路として利用されたルートは、その後も道として利用された結果、現在我々が考古学的に確認できる資料は中近世に下る時期のものとして確認される例が多い。その過程では大規模な改築や天災により壊滅した道路を同じ場所に再構築した結果、道路基盤についても中近世のものとして確認される例もある。これは必要な地割や道は旧に復するという思考、つまり歴史地理学的方法の有効性の根拠となる地業が加えられているものである。鶴前田遺跡例などはこの事例に属すると言えよう。

道路の規模や構造については、これら時代変遷を考慮しておく必要がある。今、奈良期に逆上る可能性があるもののみについて見れば、吉野ケ里事例は大規模で、路面幅約10～13ｍ、芯々幅13～16ｍで、他の佐賀市２事例では路面幅約６～6.5ｍ、芯々幅約８～9.7ｍで、両側溝を有するものである。

これらの調査事例や道路遺構の確認調査事業によってこの北ルートについてはほぼその存在は確実となった。今後、この道路の変遷や機能、大宰府から上峰までと国府以西の駅路の状況、南ルートとの関係など解明すべき問題点も多い。

今回調査の対象となった道路遺構のほかに、近年、上峰・中原両町で想定駅路の北方に奈良期の道路遺構が確認できた。また嘉瀬川以西でも想定駅路付近で道路状遺構が確認されている。そのほか、神埼町塚原遺跡や大和町

国府・国分寺周辺、嘉瀬川以西の西山田遺跡群などで、都市計画道路状の道路遺構を伴った掘立柱建物群などが確認されている。こうした駅路に付随する都市や農村計画についても今後の課題である。

2．佐賀市大野原遺跡１区[3]

本地区は金立北部地区県営圃場整備事業に伴い平成３年度に佐賀市教育委員会によって発掘調査(本調査)が行われたもので、佐賀市金立町大字金立字二本黒木の内に含まれる。水路掘削部分の調査であり、広範囲な遺構の検出はできなかったが、調査区内に道路遺構に伴うものと思われる平行して走る２本の溝を確認した。この道路側溝と思われる溝が確認できた部分は、圃場整備前の現況地割では不明瞭ながら同じ傾きをもつ水田地割が認められた。

この地区の遺構は厚さ20～30c ｍの表土直下で確認されたが、遺構の残存状況は総じてあまり良好ではない。遺構検出面の標高は約10ｍである。

確認できた遺構のうち、北のものをSD106溝、南のものをSD103溝と呼ぶ。(Fig. 99)

SD106溝は、延長20.5ｍを確認した。幅0.6～0.9ｍ、深さ0.2～0.35ｍ程度で、断面形はＵ字形もしくは二段掘り状を呈する。埋土は黒褐色土を基調に３～４層に大別できる。SD103溝は、延長約５ｍを検出している。幅1.5ｍ、深さ0.3ｍ程度で、断面形は二段掘り状を呈する。埋土は黒褐色土を基調とする３層に大別できる。報告者によると両溝の埋土は自然堆積によるものと判断している。

両溝が平行して走る状況を確認できた部分で、路面幅は約6.5ｍ、両側溝の芯々幅は約８ｍである。削平のため、路面に当たる部分は残念ながら確認できていない。

溝の埋土からは奈良時代の須恵器杯及び土師器杯蓋が出土しており、この道路遺構の所属時期はこの時期を含む奈良時代以降のものと考えられる。

なお、この調査区付近で確認できた他の遺構としては縄文時代及び弥生時代～古墳時代の集落が中心であり、奈良時代に属する遺構は確認できていない。

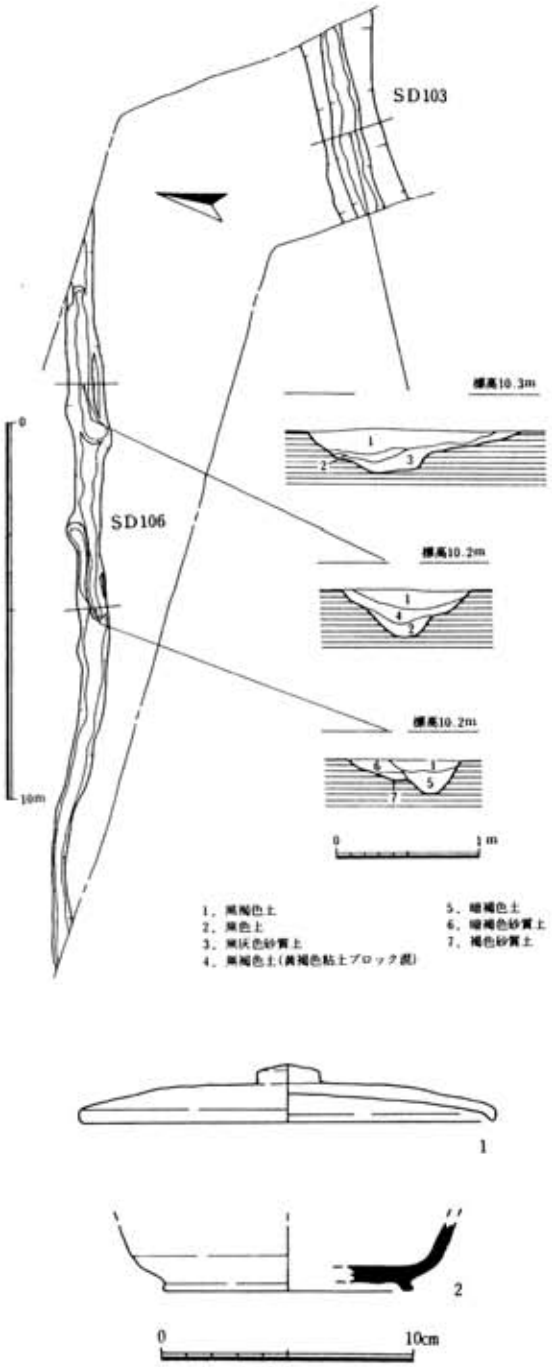


Fig. 99　大野原遺跡１区古代道路(1/200)出土遺物(1/3)

3．佐賀市東高田遺跡２区[4]

本地区は久保泉東部地区県営圃場整備事業に伴い平成２年度に佐賀市教育委員会によって発掘調査(本調査)が行われたもので、道路状の遺構が確認できた地点は、佐賀市久保泉町大字川久保字東高田・西高田及び大字上和泉字泉６号付近にあたる。この大字川久保・上和泉両行政区画の境は、約1.5kmにわたってほぼ直線状をなし、駅路はこの境界上に想定されている。この部分は近年まで里道として利用されていた。

この地区の遺構は、厚さ約30cmの表土下で確認された。遺構検出面の標高は17.2m。官道推定ライン部分は後世の攪乱を受けており、また調査区が狭小であったため、遺構の確認状況は良好ではない。しかし、精査の結果、かろうじて道の両側溝と思われる溝を検出している。

確認できた遺構のうち、北のものをSX248、南のものをSX249とよぶ。(Fig. 100)

両遺構とも検出ラインは不明瞭であるが、土層で確認すると、両溝とも道路側に傾斜がつき、反対の外側へは緩やかに立ち上がる。溝幅はいずれも明確ではないが、遺構検出面をもって計測すると、SX248が約3.8m、SX249が約2.4mであった。検出面からの深さはいずれも約１m。SX248の内側に小さな土塁状の高まりが確認できている。土層からは南側水路の内側にも土塁状施設がつくことを否定できない。この北側土塁状部を除く推定道路面の幅は6m、両側溝芯々幅は9.6m、両溝を含めた幅は14.7mである。道路面と思われる部分はやや窪む部分に暗褐色～黒灰色の土が堆積していたが、特に道路であることを示す硬化面は確認できなかった。

SX248からは土師器・須恵器片や布目圧痕をもつ平瓦が出土したが、いずれも小片で道ないし溝の年代を特定できるには至らず、この溝等が奈良時代以降のものであることを示すものである。

この調査地区では、古墳時代後期～奈良時代の集落が確認できたが、特に官道から約250mほど北の地点で８世紀後半から９世紀初頭にかけての掘立柱建物が整然と並んだ状況で確認できていることは注意できる。この掘立柱建物群は調査地区内で約50mの範囲に12棟が集中して建てられており、この時期のうちさらに８世紀後半から８世紀末、８世紀末から９世紀初頭の２時期のものに区分できる。時期不明のものも含め、規模で分類すると最大７棟の建物が整然と並び、また前半の時期の小規模な建物が後半にはやや大型の建物に建て替えられていることがわかった。なお、この地点でこれらの建物群の性格を推測できるような特殊な遺物は出土していない。

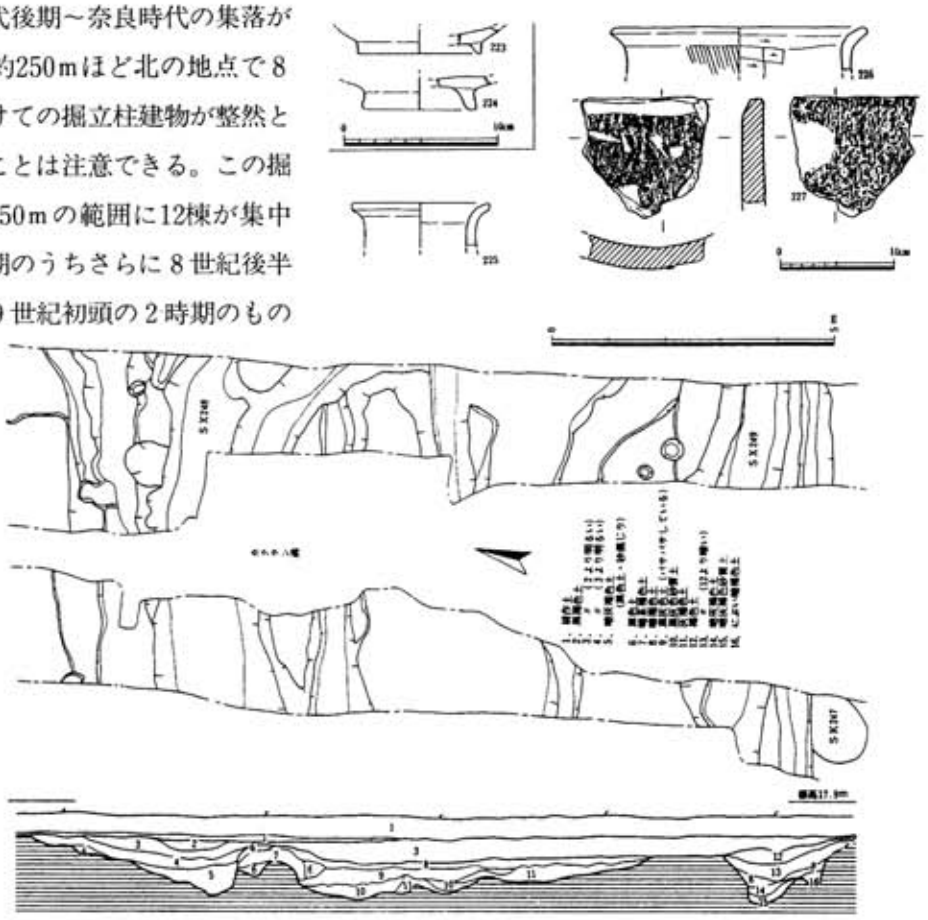


Fig. 100　東高田遺跡検出古代道路、出土遺物

4．神埼町迎田遺跡

(1) 調査の概要

本地区は佐賀東部地区神埼工区県営圃場整備事業に伴い平成元年度の県教育委員会による確認調査、平成２年度の神埼町教育委員会による発掘調査（本調査）が行われ、想定駅路上で道路状遺構が確認できたものである。この道路状の遺構が確認できた地点は神埼町大字尾崎のうち字迎田の範囲にあたるが、この地区の東側は字小林・塚原境、西側は佐賀市久保泉町のうち大字川久保・上和泉境となっている。字迎田の東部は圃場整備前は山林となっていたが、この中の推定駅路付近に道路状窪地や土塁が見られた。

平成元年度の確認調査はこの山林内の窪地、土塁について行い、平成２年度の発掘調査は佐賀市・神埼町境付近に南北に設けたⅣ区及びここから170ｍほど東に南北に設けたⅢ区で行った。

(2) 迎田遺跡確認調査[5]

確認調査対象地区内に想定駅路が含まれたため、特に遺構の残存状況が良好と考えられた佐賀市境に近い竹林内について調査を行ったものである。調査地区には現況で、道路様の帯状窪地と２～３条の土塁状の遺構が見られた。またこの想定道路の南側にはいくつかの現状の高まりが存在した。調査は、想定駅路遺構を横断する形で２本のトレンチを設定して行った。西のものを No.１トレンチ、東のものを No.２トレンチとよぶ。

No.１トレンチの箇所は２条の土塁状遺構に挟まれた幅約７ｍの帯状窪地が存在した地区である。土層観察の結果、この地区の基盤層（地山）は灰白色粘質土ないし茶褐色粘質土（上部）で、南側については明確でないものの、この地山を約16.5ｍの幅で、現況で深さ0.4ｍほど掘削を行い、その中に土塁および路面にあたると思われる皿状窪地を配置している。北側の削り出しに沿った部分には地山上にある程度土盛をした上に、幅0.6ｍ、深さ0.3ｍほどの溝状落ち込みが観察できる。南側にも類似土層が観察できるが土層の先後関係が明確でない。路面にあたると思われる皿状窪地は北側削り出しから4.5ｍ、南側削り出しと思われる部分から7.2ｍの、幅5.2ｍの部分

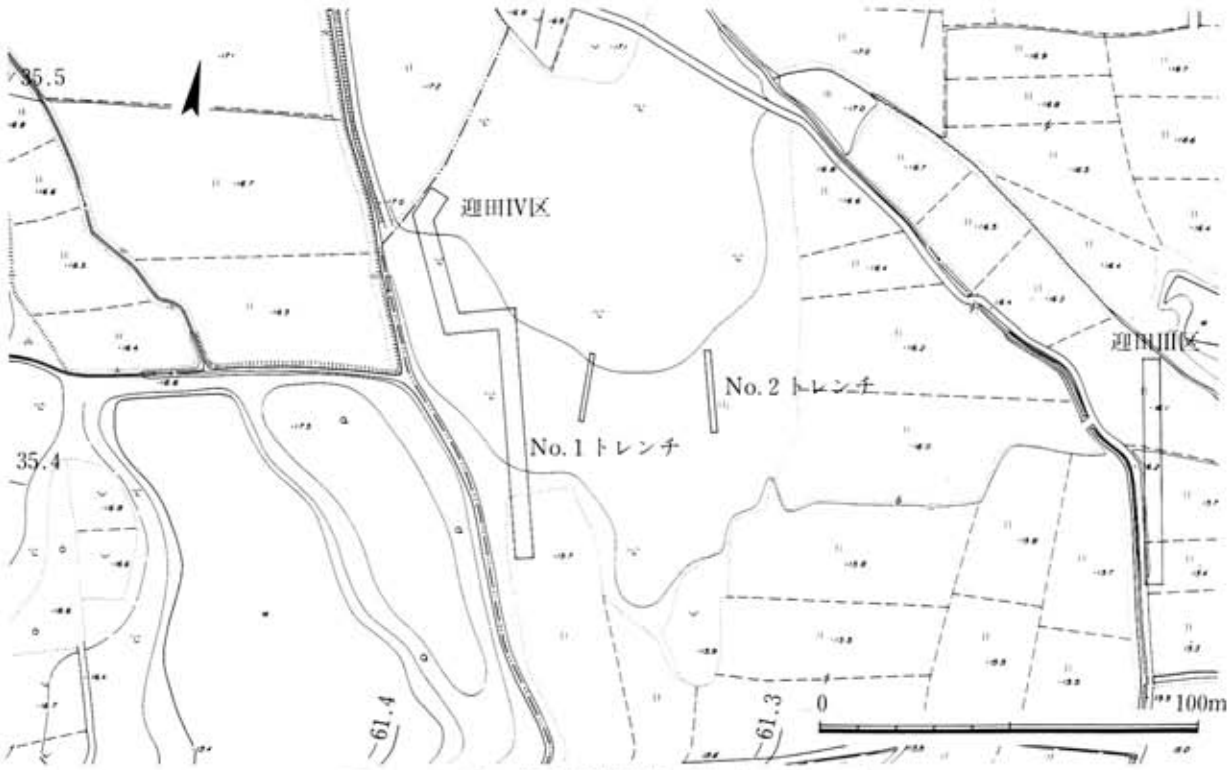


Fig. 101　迎田遺跡調査区位置図（１／2,000）

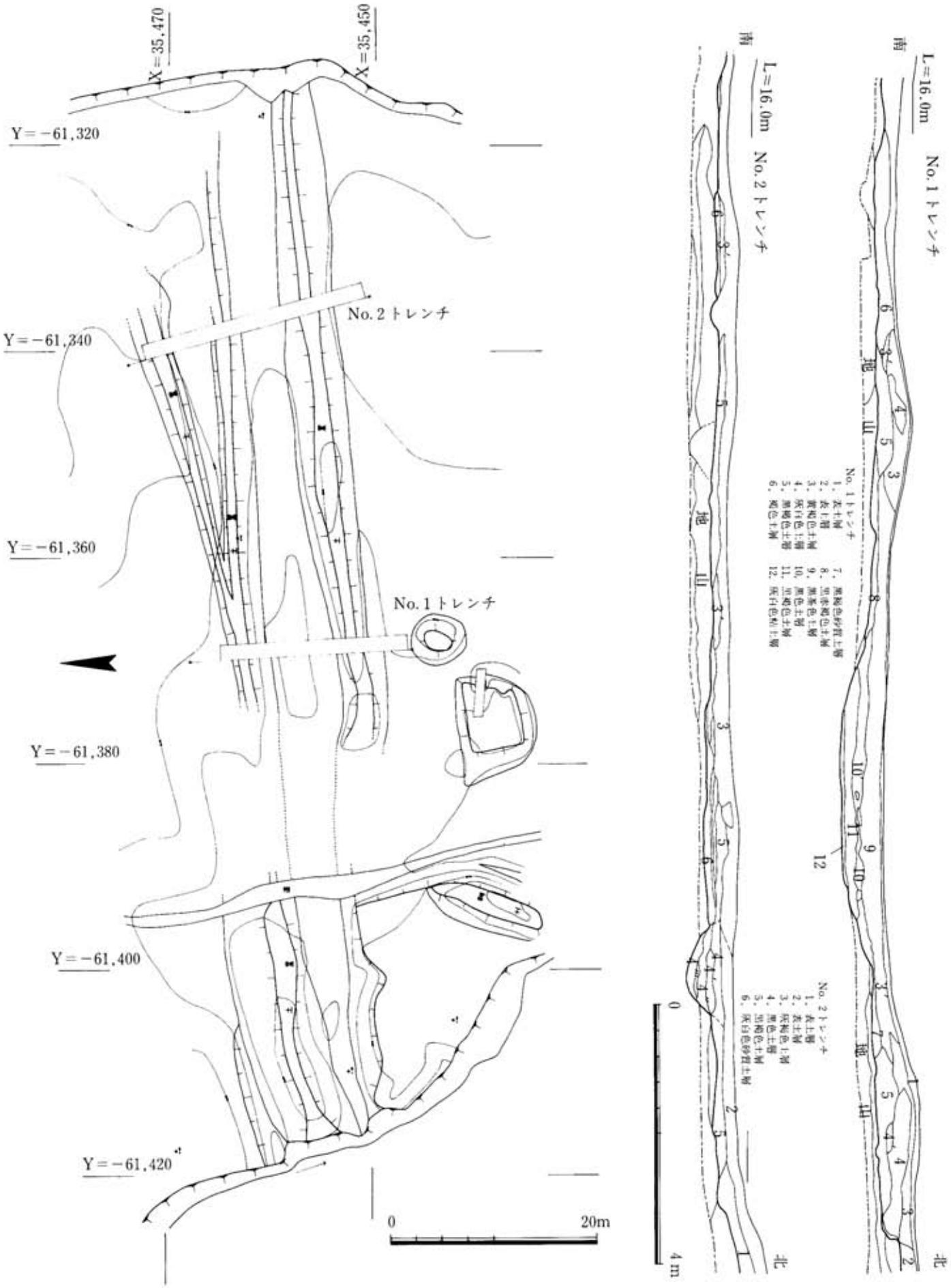


Fig. 102　迎田遺跡地形測量図（1／500）土層図（1／80）

を最大0.4mの深さで皿状に削り出している。この凹地に大きく3層の埋土が堆積するが、このうち10層および11層の締まりがよく、いずれかを路面とするものか。道の両側に設けられている土塁については、土層上では路面との明確な関係をとらえることができなかった。また遺物の出土もなく、これらの遺構が構築された時期も確認することはできなかった。

No.2トレンチの箇所は、三条の土塁状の高まりがみられた地区に設定した。北から順に北土塁・中央土塁・南土塁とよぶ。このうち中央土塁・南土塁は明確に識別できるほどのものではない。観察できた層位のうち路面と思われる硬化層は6-1、6-2層で幅約3mである。この硬化面の北側に沿って幅1.4mの溝状窪地が確認できた。南側については明確でないが、地山に掘り込まれた溝状遺構が硬化面南端よりさらに4mほど南に存在し、これを南側溝と考えるとこの地区の路面幅は約6.8m、芯々幅は約8.2mとなり、類例に矛盾しない。土塁とこの道路遺構との関係は把握できなかった。また遺物は出土しておらずこの道路遺構の構築・使用時期は不明である。

(3) 迎田遺跡III区[6]

遺構検出面の標高は16.5mほどである。想定駅路路線付近に溝、土壙、落込みなどが確認できたが、平面的に道路遺構と特定するのは困難な状況である。路線想定地付近の土層をみると、表土下に締まった灰白色砂層（21層）が約4.2mの範囲に堆積する。この下部にやや軟質の暗黒褐色層（22層）が約5mの範囲に堆積し、さらに非常に堅く締まった灰褐色土と灰白色土の混土層（23層）がブロック状に堆積している。これらの土層はSK3003・SK3004土壙の北側にのみ見られることから、報告者はこの両土壙付近からSD3001溝までの約15mほどを道路敷地と考え、23層を本来の路面ではないかとしている。このことからSK3004・SK3005土壙に切られたSD3006溝を道路北側側溝に比定する。なおこの23層に似た非常に堅く締まった層はSD3006南側までの幅約35mの範囲に及んでいる。SD3001は想定駅路の傾きにかなり斜行するもので、幅約0.5m、深さ0.06mである。SD3006溝は確認できる部分で約1.3m。これらの遺構等からは遺物は全く出土していないため、この道路状遺構の時期は不明である。

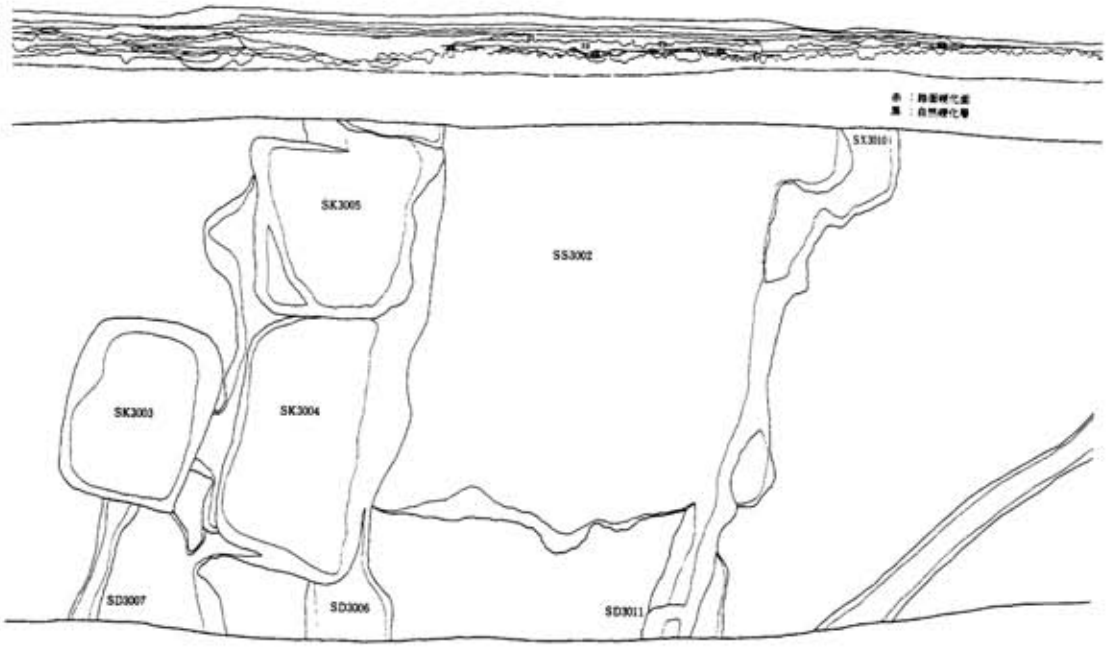


Fig. 103　迎田遺跡III区古代道路（1／60）

なお、この道路遺構の南約40mの位置に道路状遺構に平行して東西方向に構築されている土塁についても調査を行っている(迎田遺跡V区)。この土塁は東西約12.5m、南北約6.5m、高さ1.1mの規模をもつものである。トレンチ調査の結果、全体に竹根による攪乱等で明確ではないが、全体で人工的な盛土と思われる3層が区分でき、このうち最下層の基盤層が黄褐色の比較的密な層位であるほかは、全体的に荒い盛土であった。遺物は出土していないが、報告者は中世以降のものではないかとしている。

(4) 迎田遺跡IV区[6]

想定駅路路線付近に並行して走る数条の溝を確認した。土層観察から2面に道路遺構に伴うものと思われる硬化土層が確認できた。

表土等の直下で確認できたSD4002溝は埋土の状況及び溝が掘り込まれている水田耕作に関係すると見られる土層から直接道路遺構に伴うものではないと考えられている。埋土から近世陶器片1点が出土している。この溝を除く3条の溝の組合せからSD4006溝とSD4007溝を両側溝とする路面幅約13.5m、心々幅14.7mの道路、SD4006溝とSD4005溝を両側溝とする路面幅約7m、心々幅約8.7mの道路、SD4005溝とSD4007溝を両側溝とする路面幅4.4m、心々幅5.8mの道路面が存在する可能性がある。報告者は路面を形成すると思われる11～14層の詳細な観察の結果、路面基盤を形成すると見られる層の鉄分の付着状況等から11層上面及び12層上面を路面とする2面の道路面を想定し、またこれらの土層の広がる状況から、この3つの道路の可能性のうちSD4005溝とSD4007溝を側溝とする路面1、SD4006溝とSD4007溝を側溝とする路面2を、時期を異にする道路遺構と判断している。これらの溝からは遺物は出土しておらず時期については不明である。

この地区に現況で推定路線に並行して走る3条の土塁とこの路面との関係をみると、もっとも北の土塁（北土塁）の南端下部にSD4006溝が、もっとも南の土塁（南土塁）の北端下部にSD4007溝が位置し、また路面2の北側溝と判断したSD4005溝は中央を走る土塁（中央土塁）の南端下部に位置している。これらの土塁は土層の観察によって路面と直接的に連続するものではないと判断されているが、2枚の路面の側溝の外側にわずかな高まりが観察でき、本来この道路状遺構には土塁が存在していたことが推定でき、また道路面は周辺よりやや窪地になっていたのではないかと考えられている。

この道路が建設された地点は、それ以前の自然地形には落ち込み等がみられ、路面形成時に整地作業が行われたものと考えられる。

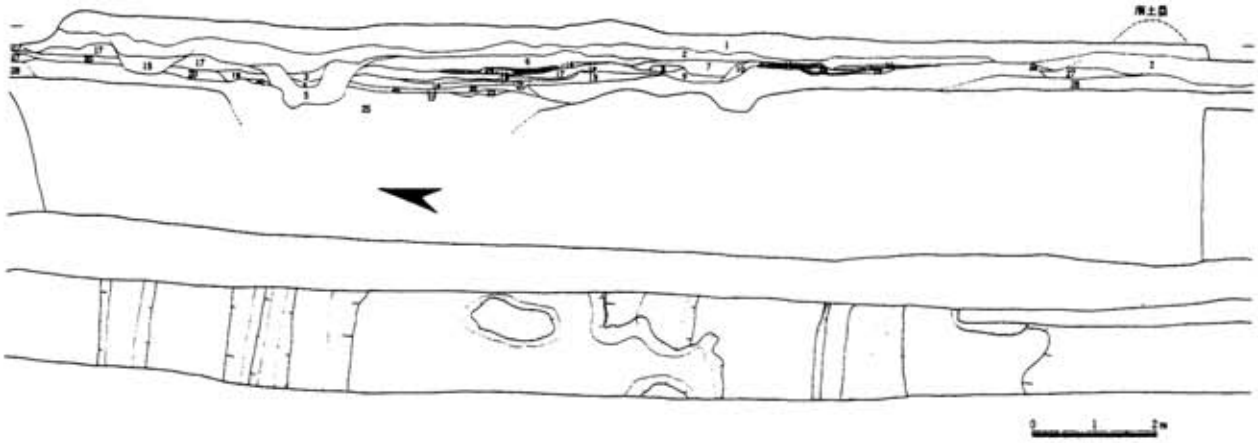


Fig. 104　迎田遺跡IV区古代道路（1／120）

5．神埼町野畠遺跡[7]

調査地点は、神埼町大字尾崎字唐香原地内にあたる。標高は約16mほどの水田部である。この付近の想定駅路路線を現況地割でみると、今回の調査地点は北の字唐香原が一部南へ張り出している部分にあたるが、周辺はおおむね字境に合致しており、またこの線に沿って切通しや帯状地割が認められる。

今回の調査地区は、西海道確認調査で設けた祇園原・唐香原遺跡 No.10トレンチの東側に計画された水路予定地に設けたものである。平面的な検出は困難であったが、土層観察により道路である可能性がある硬化面が検出できた。硬化面の幅は約８ｍで、その両側にかろうじて観察できるほどの落ち込みが認められるものの側溝と判断できるほどのものではない。路面は平均30cmほどの厚さで粘土・砂質土をつき固めた状況で確認できた。

遺物はこの路面基盤層から須恵器の壺形土器とおもわれるものの破片１点が出土したのみで、この道路の形成・使用時期を特定できるものではない。

なお、この調査地点西方約200ｍの駅路想定地北側において平成３年度に発掘調査が行われているが、ここで９世紀後半代に位置付けられる、柵列群に囲まれた幅３～４ｍの道路遺構およびその両側の敷地を溝や柵で区画した遺構が確認できている。遺物からみても公的施設に類するものではないかと考えられている。これらの道路や敷地区画の方向は推定駅路路線の方向よりやや西に傾くが、確認状況から官道に連結するものと考えられている。[8]

6．神埼町鶴籠遺跡[9]

調査地点は、神埼町大字鶴のうち字郷境と鶴籠の境界付近にあたるが、道路地割としてはそれほど明確なものではない。城原川と馬場川に挟まれた地区で、地形的には城原川の自然堤防状を呈している。「郷境」の地名は、中世神埼郡上条郷と竹村郷の郷境に由来するものか。

平成２年に工場及び駐車場建設に伴い神埼町教育委員会が確認調査を実施したところ、古代官道推定線上で道路両端部と思われる落ち込み線及び道路面と思われる硬化面を確認した。

調査は、対象地区内に官道推定ラインを横断する２本のトレンチを設けて行った。その結果、各トレンチで幅17ｍ及び22ｍの帯状の部分の両側で落ち込みを確認した。道路面と思われる硬化面は地表下約0.6～0.8ｍで確認でき、この地区が道として利用された後、その上面に河川起源の堆積物が堆積していることがわかった。この両落ち込みに挟まれた路面と思われる部分には固くしまった層が確認でき、この面を道路面と考える。北側の落ち込みに沿って、黄褐色の固く締まった砂質層及びやや土塁状に盛り上がった部分が確認できた。落ち込み部分は軟らかい粘質土層で、道路と反対側の明確な立ち上がりは確認できず、側溝の存在は確認できない。可能性として湿地状部に盛土により構築された道路である可能性がある。

この道路状遺構の時期については、遺物の出土が全くなかったため判定できない。

なお、この地区から城原川を越えて西方600ｍの地点、八子六本黒木遺跡の神埼町教育委員会による確認調査で、推定駅路路線上に幅1.2～２ｍほどの溝が確認できている。位置関係から北側の側溝ではないかと考えられ、出土した遺物から中世頃のものと考えられる。道路南側については不明であるが、トレンチの範囲での状況から路面は幅４～５ｍ以上のものになるものと考えられている。

7．鶴前田遺跡[10]

遺跡は神埼町東部で三本松川右岸で石井集落南方の扇状地と考えられる低地、標高７～９ｍに位置する。道路をはさんで西方には鶴籠遺跡、東方には中園遺跡、吉野ケ里遺跡がある。調査は東西方向に掘削される水路部分を対象に行い、東側の１区と主要地方道に近い西側の調査区を２区とよぶ。この地区の古代道路推定路線部分は大字鶴のうち、字前田・今鶴・西田などの字境となる。また、１区は推定石井里36坪の南端、２区は石井里34坪の南端にあたる。

１区では幅10～15ｍ、北側に幅約２ｍの側溝を持った道路跡を確認した。南側は0.2～0.3ｍの段落ちがあるが溝は確認できていない。道路面は基盤土となる灰黒色粘質土上に砂質土で整地を行い、青灰色褐色砂質土により非常に堅く形成されている。道路路面は中世～近世期の溝が掘り込まれる。また、推定石井里35坪と36坪との境の北側溝から道路跡を南へ縦断する杭列と溝跡が検出された。これは石井里、の南に接する里の１坪と２坪の界を南流する水路跡と考えられる。

２区では幅13ｍ、南北に幅２～2.5ｍの側溝をもつ道路跡を検出した。道路敷部分を皿状に堀り窪め各種の土砂を積み上げ、最上面は平坦となり非常に堅く踏み締まっており、一部には砂敷きの面を確認した。また、１区と同様、石井里の南に接する里の３坪と４坪の坪界に沿って、道路跡から南にのびる幅２ｍの踏みしまった道路状遺構が検出された。出土遺物は道路跡に明確に伴うものはないが、中世～近世の遺跡から青磁碗、染付皿、碗、土師器小皿、鉢、甕、瓦がある。

8．中園遺跡

1985年に佐賀県教育委員会が実施した佐賀東部地区神埼工区県営圃場整備事業に伴う事前の確認調査によって、最も早い段階で古代道路遺構が確認できた地区である。その翌年度にこの古代道路推定線の一部に水路が計画され神埼町教育委員会が本調査を実施した。

この地区は、馬郡集落北縁に幅10～15ｍ、北側水田との比高差1.1ｍ、長さ100ｍ以上の帯状窪地が存在し、またその周辺にも帯状地割が見られ、木下氏も早い段階から駅路遺構として注目している。

この地区は行政区画で大字志波屋と鶴の境界になっており、東側でこの推定駅路敷きの北から南へ大字境が変化している。

1985年の確認調査[11]は、この窪地部分を南北に横断するトレンチを４カ所、その東の水田部に数箇所の小トレンチを設けて行った。その結果、試掘溝によって差があるが、南北に側溝と思われる溝状遺構が確認できた部分もあり、両側溝を有していたものと思われる。路面と思われる部分の幅は3.4～6.4ｍ、両側溝を含めた幅は確認できる部分で10～11ｍである。この路面中央部で硬化面が確認できた。北側の溝は幅2.0～3.2ｍで深さは約0.4ｍである。溝からは土師器小片が出土したが、時期が特定できるものではなかった。この地区東側に設けた小トレンチでは幅1.6ｍの狭い道路状空間が確認できたが、駅路としては狭すぎるため、道路側溝のうち南北いずれかの側溝に別の溝が平行して走っていたものであろう。

1986年の調査[12]では幅6.8～8.8ｍの路面をもつ道路遺構が確認できた。北側の側溝であるSD204溝は幅約0.7ｍで、屈曲して走っている状況が確認できた。南側のSD207溝は、道路側に面した側はほぼ直線的に走るが、南側は不整形で全幅は４～５ｍとなる。道路面は基盤土となる砂礫層の上に白黄色の砂利混じりの硬化面となっている。

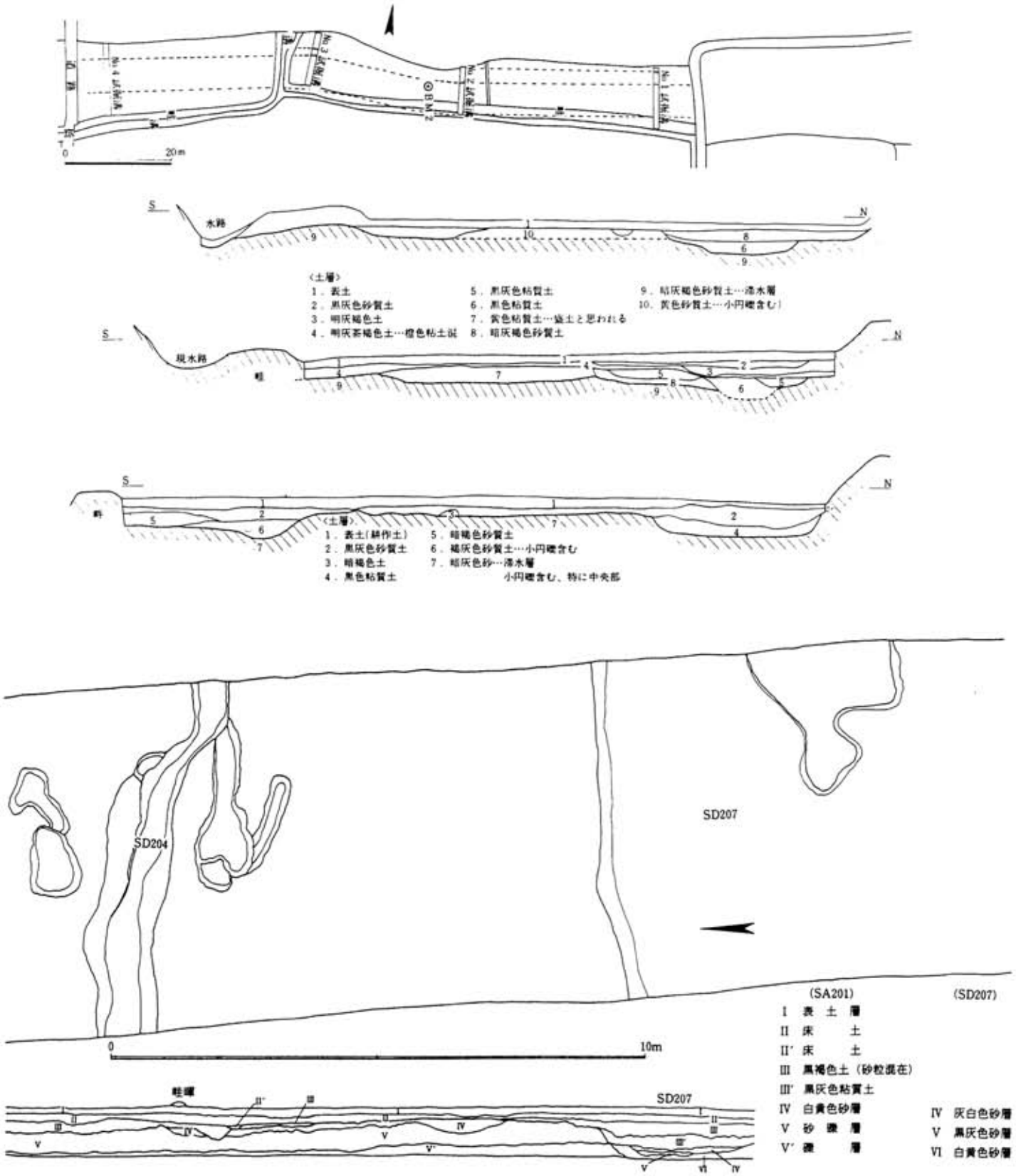


Fig. 105　中園遺跡検出古代道路（1／100）上）県教委調査　下）神埼町教委調査

この地区の調査ではこの道路遺構の時期を特定できなかったが、この地区北側の調査では奈良時代の遺構が確認できておりこれらの遺構との関係が考えられる。この時期の遺構は掘立柱建物や犬走り状施設を伴う区画溝などがあり、また帯金具（巡方・鈒具）や硯、「厨鉢」「神埼厨」などとヘラ描きされた土器などが出土しており、神埼郡衙の有力な候補となっている。

9．吉野ケ里遺跡[13]

本調査分については1993年度佐賀県文化財調査報告書第113集「吉野ケ里」にてすでに報告されており、ここでは、土層図等を追加補充し、改めて報告したい。内容については、この報告書及び調査担当者の所見を基とし、筆者の所見も交えてある。

本遺跡は志波屋・吉野ケ里段丘及び谷水田を隔てた西側の独立丘陵上（標高約14.6cm～10.0cm）に位置する。段丘上には約150m区間にわたって切通状の地形が残存するが、谷水田部及び独立丘陵上では地割りによる道路痕跡は伺えない。しかし、地理学的研究により推定路線としてかねてより注目されていた場所である。現況は水田となっており、佐賀県教育委員会により工業団地造成工事に先立って1986年及び1987年の2ケ年にわたって発掘調査を実施した。

調査は、文化財保存緑地となる切通部分は北側法面のみ人力で、それ以外の地区は表土層を重機で掘削し、以下人力で掘り下げた。その結果、2条の平行する溝跡及び道路痕跡と考えられる帯状の盛土を検出した。

吉野ケ里丘陵裾部から西側では東西方向に並行して走る2条の溝跡を検出した。北溝（SD1007溝跡）は大規模で、幅2.3m～5.0m、深さは最大0.3m遺存しており（Fig. 108）、約70m区間検出した。一方、南溝（SD1006溝跡）は小規模で、幅1.5m～2.3m、深さは最大0.2m遺存しており、約55m区間検出した。両者とも西側は削平により遺存していないと思われるが、東側では切通に接する部分で終わっている。この溝内からは8世紀代を中心とし、9世紀前半を上限とする土器が出土している（Fig. 110）。これらのことより、この溝は官道に伴う側溝であり、これらに挟まれた部分が道路敷（SF1008道路跡）と考えられる。道路幅は溝の芯々距離で13m～16mである。この道路敷部分には硬化面等は認められず、路面自体は既に削平を受けていると考えられる。しかし、路面の基礎と考えられる盛土が遺存し、その上面より弥生土器から7世紀までの土器をはじめとする遺物が多数出土した。さらに、その盛り土の下部にはSK1009土坑など6世紀後半代の遺構が存在した。また、路面の構築を考えるうえで北溝（SD1007溝跡）の土層観察より、南側から数種の砂質土の堆積が見られることより、地山である黄灰色粘土の上に砂質土を積み上げて路面を形成していたと想定できる。

また、切通部の調査は北側法面のみ実施し、南側法面と平坦面は未調査である。切通部分の北側法面の傾斜は約35°で、平坦面の幅は現在約7.0mであり、現在の地形から判断しても、それほど広くはならず、上記の調査結果と考え合わせると切通部分では道幅が狭くなっていると思われる。なお、平坦面には現在、礫群が部分的に露出しており、道路敷に伴うものの可能性もある。また、北側法面の尾根部分には、径約1.3m×1.5m、厚さ0.4mの花崗岩（SX1001遺構）が立てられており、それに北接するSK0967土壙には中世（13世紀）の土師器の杯や小皿が埋置されており、中世には祭祀の対象になっていたらしいことは注目される。なお、地元では九千部さんと呼ばれ、現在まで信仰の対象となっていた。この大石については周辺が弥生時代の甕棺を中心とする墳墓群であることより、支石墓の上石であった可能性もある。

一方、吉野ケ里丘陵西側の現況で谷水田となる部分では遺構は検出されておらず、西側の独立丘陵上において、SF1008道路跡に連続すると考えられる道路痕跡（SF174道路跡）を検出している。中世の道路状遺構（SF158道路跡）に切られるなど上部の削平がひどく、道路痕跡と南の側溝の一部を検出したのみであり、南側溝のうち最も残存した部分で幅約4 m、深さ約0.5mである。この道路痕跡および周辺において、5本のトレンチを設定し、断ち割り調査を行っており、それぞれ東よりNo.1、No.4、No.2、No.3、No.5（Fig. 108）となる。このうち、No.4、No.2、No.3、No.5トレンチにおいて側溝の状況を、No.5トレンチにおいて盛土の状況を捕らえることが

できた。まず、側溝において遺存状況の良好なものとしては No.2トレンチに認められる。幅約3.5m、深さ約0.5 m で断面形状は逆台形で中央部がさらに V 字形となる。また、No.4トレンチでは幅約3.2m、深さ0.45m で断面はいびつな U 字形となる。埋土は砂質土を中心として堆積する。No.3トレンチにおいても側溝に連続する位置に落ち込みが存在するが埋土は暗灰色粘土のみとなっており、攪乱を受けている可能性が考えられる。一方、盛り土の状況は No.5トレンチでとらえられている。地山と考えられる砂層を深さ約0.4m、幅約17m にわたっていわゆる断面皿状に掘り窪め、その上に砂礫をもちいて層状に積み上げていることが確認された。盛土は北側半分から盛り始め、ある程度盛った後、南側を盛ったと考えられる。これらの盛土に硬化は認められず、路面はすでに削平を受けていると考えられる。また、盛土上面南側に若干の窪みが認められ、側溝のラインの延長にあたることより、この部分が側溝と考えられる。北側においても、同様の窪みは認められるが、側溝としての判断には至らなかった。これらの結果より、道幅は10m 前後と推定される。なお、No.4トレンチの側溝北側の肩部周辺において、一部砂質土の堆積が見られるが、これについても盛土の一部の可能性を考えておきたい。なお、南側溝の北の法面に人頭大の河原石が数個遺存しており、路肩を石で葺いていた可能性もある。

この道路跡の調査区周辺では、奈良時代から平安時代初期にかけての竪穴住居跡、掘立柱建物跡、井戸跡等を多数検出している。なかでも、道路跡北側の吉野ケ里丘陵西斜面から低地にかけては、掘立柱建物跡が124基以上存在し、その範囲は南北約500m にわたる。これらの多くは 2 間× 2 間の総柱のものが中心であるが、この道路跡の北側に沿った部分では、整地された面に 3 間× 6 間、 3 間× 8 間、 4 間× 5 間など大型の建物群が集中して存在する。これらは道路跡に直行もしくは平行に位置する。また、SE1119井戸跡は SD1043溝跡を伴って道路跡北側側溝（SD1007溝跡）に接続している。井戸跡は石組で、周囲及び溝内部にも石が敷き詰められており、井戸側には丸太を半裁し、くり抜いたものを使用していた。この内部からは奈良時代後半から平安時代初頭の土器が出土している。さらに、道路跡周辺に位置する土坑からは墨書土器、木簡、転用硯が出土しており、これらの掘立柱建物を中心とした集落は一般集落とは考えられず官衙的な役割を担っていたと考えられる。

以上のことからや地理学的研究により、この道路跡は、古代官道と推定される。この官道の存続時期は、出土遺物や周辺の集落の状況より、平安時代初期までと考えられる。

このように、本調査区は官道とそれに関連する官衙的な集落跡が同時に明らかになった数少ない例であり、官道の調査のみならず、官衙の調査研究においても重要な資料となる。

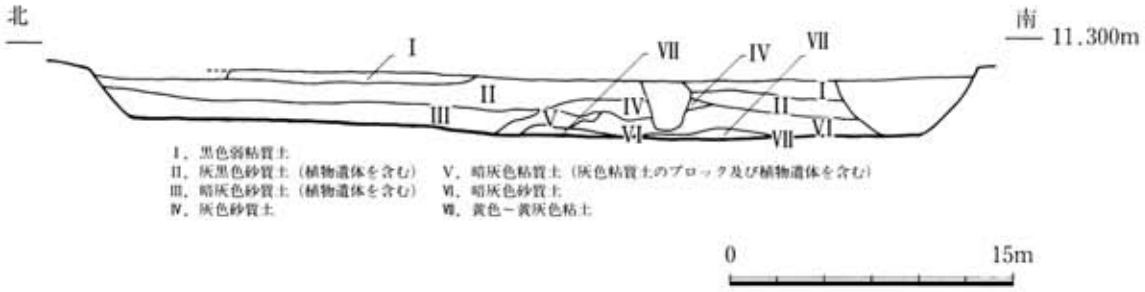


Fig. 106　吉野ケ里遺跡 SD1007溝跡 5 アゼ西壁土層図（1／40）

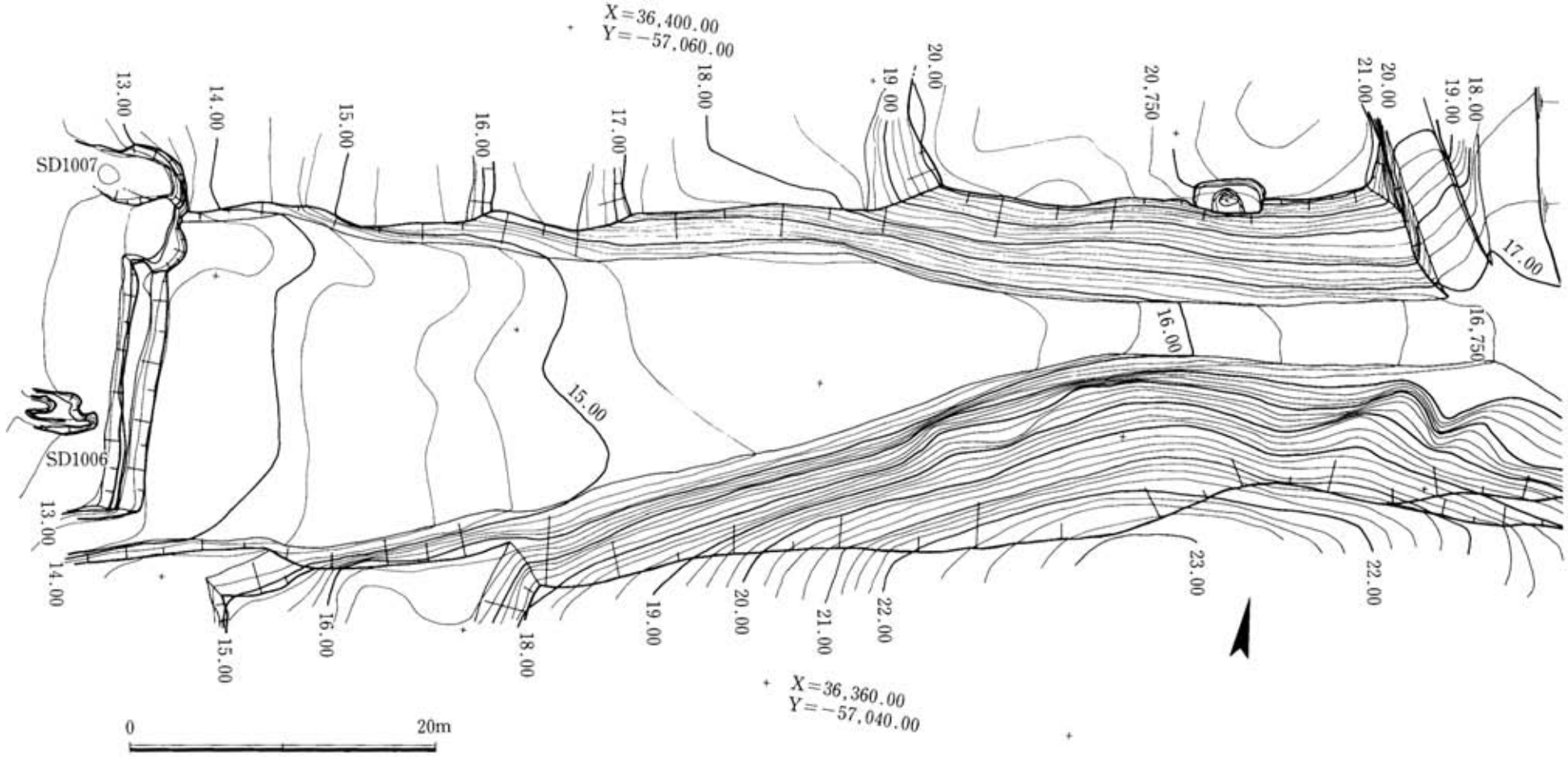


Fig. 107　吉野ケ里遺跡地形測量図（1／400）

Fig. 108　吉野ケ里遺跡遺構配置図

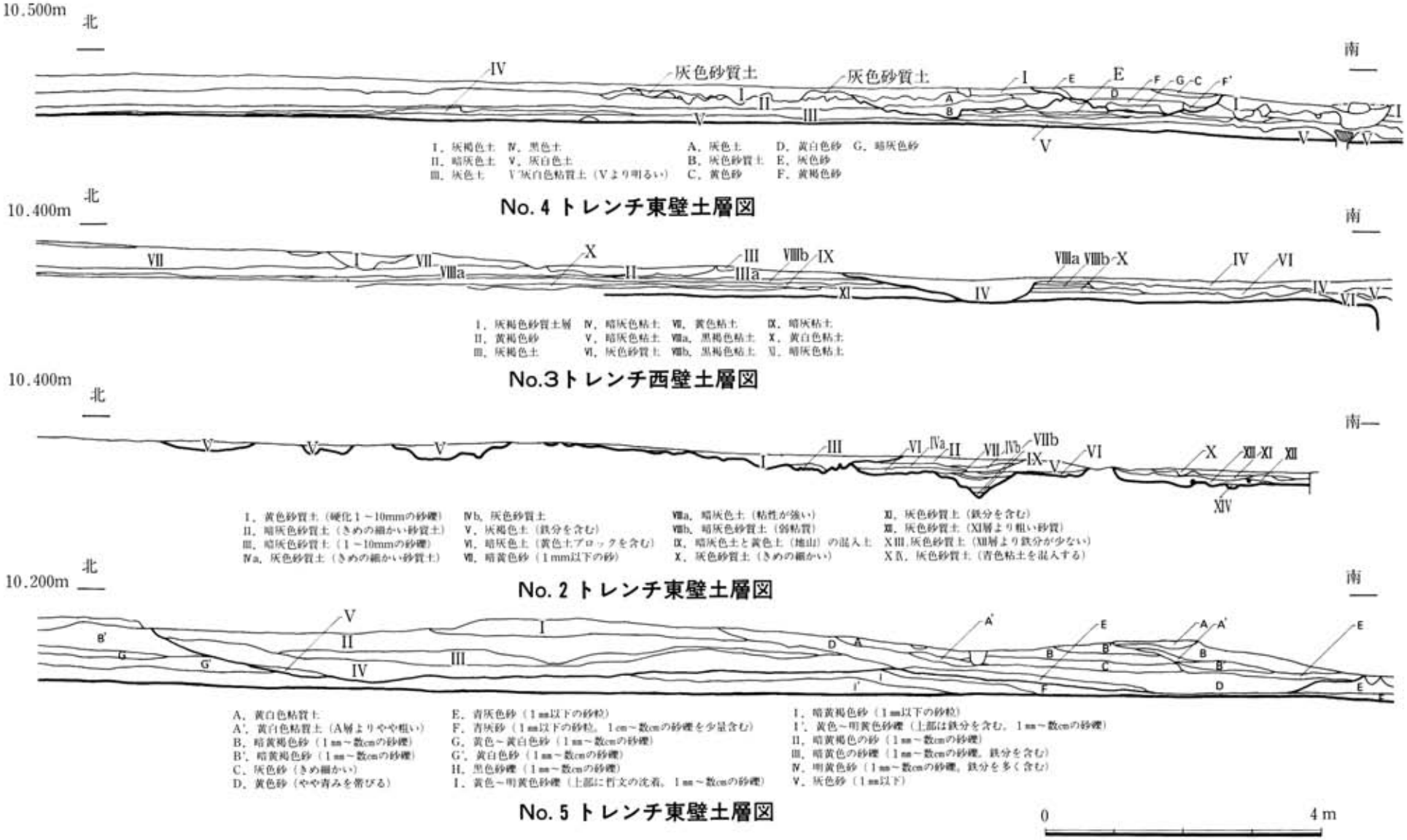


Fig. 109　吉野ケ里遺跡土層図（1／80）

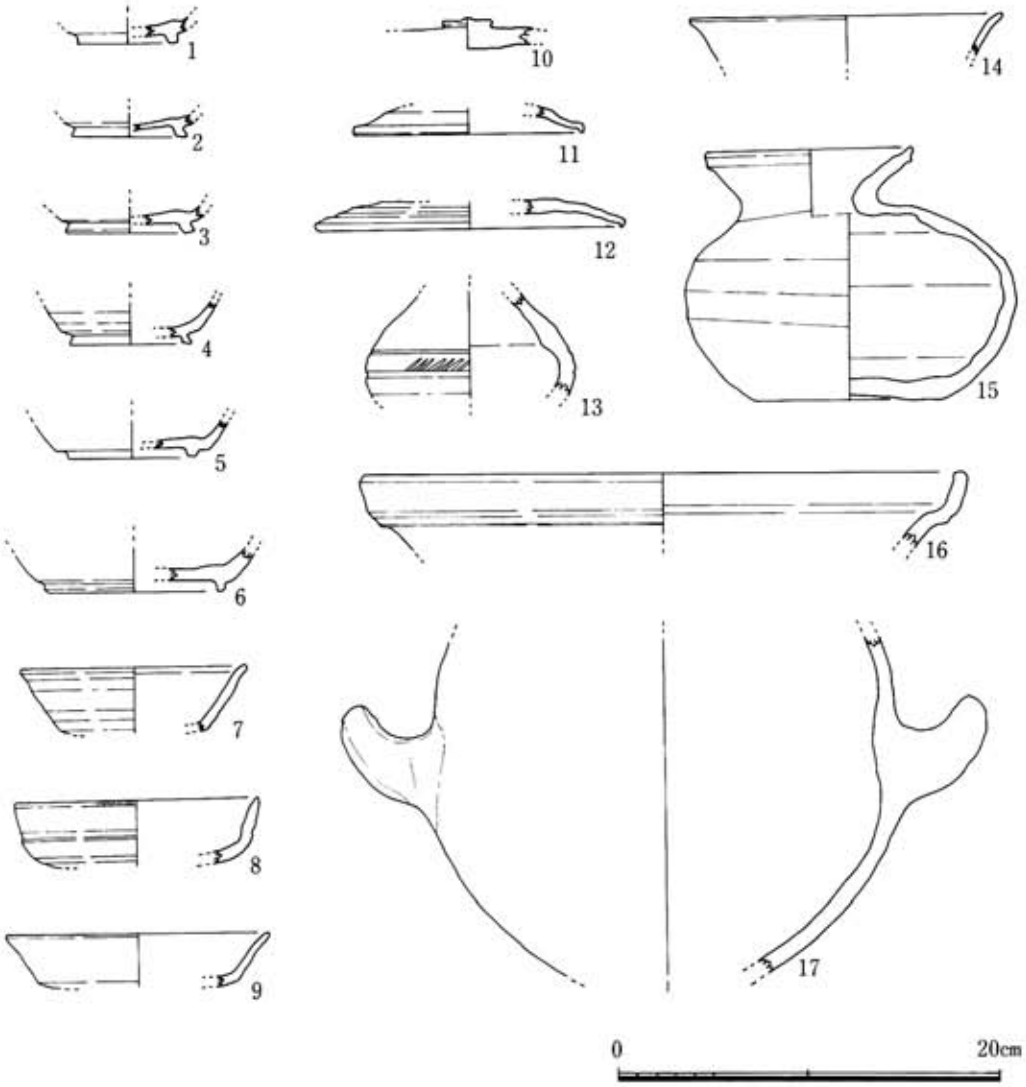


Fig. 110　吉野ケ里遺跡溝跡出土土器（1／4）
（1・10はSD1006溝跡、2～9・11～17はSD1007溝跡）

Fig. 111　吉野ケ里遺跡全景（西から）

Fig. 112　吉野ケ里遺跡近景（西から）

参　考　文　献

(1) 木下良「空中写真に認められる想定駅路」『びぞん64』　1976
木下良「肥前国」『古代日本の交通路IV』大明堂　1979

(2) 「C付近（佐賀市上和泉付近　－報告者注）は圃場整備の工事が進行中であるが、とくに古道跡を認識しての調査を実施されていない。」（木下良「空中写真による計画的古代道の検出」『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）

(3) 西田巌『大野原遺跡』佐賀市文化財調査報告書第48集　1993

(4) 西田巌「東高田遺跡」『原ノ町遺跡・東高田遺跡・櫟木遺跡・北宿遺跡・南宿遺跡』佐賀市文化財調査報告書第38集　1992

(5) 佐賀県教育委員会松尾吉高氏の教示による。

(6) 主に八尋実・河野史郎『迎田遺跡III・IV・V区』神埼町文化財調査報告書第27集　1991　によったが、詳細は神埼町教育委員会八尋氏の教示を得た。

(7) 桑原幸則「野畠遺跡」『佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書11』佐賀県文化財調査報告書第117集　1993

(8) 八尋実『塚原遺跡』神埼町文化財調査報告書第44集　1995、なお報告者はこの遺跡の性格について、区画された敷地内に建物等の遺構が見られないことから牧場的な性格のものである可能性を指摘している。

(9) 神埼町教育委員会八尋氏の教示による。

(10) 緒方祐次郎「鶴前田遺跡」『佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書７』佐賀県文化財調査報告書第94集
七田ほか『吉野ケ里（本文編）』佐賀県文化財調査報告書第113集

(11) 徳富則久「昭和60年度文化財確認調査の内容　佐賀東部地区の調査」『佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書５』佐賀県文化財調査報告書第85集

(12) 緒方祐次郎・八尋実『的小渕遺跡12区・中園遺跡』神埼町文化財調査報告書第14集

(13) 七田ほか『吉野ヶ里（本文編）』佐賀県文化財調査報告書第113集

Ⅴ．総　　括

1．佐賀平野検出の古代道路構造

(1)　はじめに

脊振山南麓を東西方向にはしる古代道路跡はこれまで本事業で6地点、その他の調査例として8地点の発掘調査が実施された。吉野ケ里遺跡の志波屋三の坪、四の坪地区や鶴前田遺跡例のように広範囲な開発に伴う調査もあれば幅数メートルのみの調査もあり検出した遺構をもって道路跡と確定できない調査事例も多い。従って報告書、報告文には道路状遺構といった記述が多く見られる。しかし、歴史地理学的研究法による空中写真からは直線的な道路痕跡が認められ、神埼郡ではそれに沿って「大道」、「横大路」といった地名が存在し、遺存条里地割の東西線と一致し、里界線にもあたる。このような歴史地理学的方法による事実の蓄積は全国的において実施され、同様の事例が多くみられその道路痕跡は発掘調査によって道路跡であることが追認されている。したがって、佐賀平野の道路痕跡および調査にて検出された道路状遺構も積極的に道路跡ということができよう。しかし、その遺構も一様ではなくそれゆえに道路跡と断定できないことも多い。ここでは調査によって確認された遺構から道路の規模や構造についてのべてみたい。

(2)　道路の規模・構造に関する研究

発掘調査事例の増加に伴って古代道路の規模や構造について論じられることも多くなった。木下（1990）は畿内および諸道にて確認された古代道路25例をもとにその道幅は約6 m、9 m、12mなど3 mの倍数を示すものが多く、3 mはほぼ一丈にあたるから古代道路は丈単位で設定されたと考えた。さらにこの規模の違いについては各道路の検討から奈良時代の駅路などの幹線道は四丈(12m)、地方道は二丈を基準とし、平安時代にはその規模も縮小し幹線道も二丈になったと考えた。さらに道路構造については、基本的には古代道路は両側溝を備え一般的には路面を区画し排水に用いられる側溝は幅0.6～1 m程であろうが潅漑水路としても機能したと考えられ、群馬県矢の原遺跡南側溝に堰跡や分水路があることを指摘している。

道路路面で検出される円形ないしは楕円形の土坑列は波板状痕跡と呼ばれるがこの性格について早川氏、飯田氏らが論じている。早川泉（1991）は東山道武蔵路にあたる東京都国分寺市、府中市で検出された波板状痕跡をもとに他地区の類例も集め、その性格について重量物運搬の際に用いられたコロや枕木として利用された丸太の路面に残された圧痕と考えた。飯田充晴（1993）は埼玉県所沢市東の上遺跡で検出した道路跡に残る波板状痕跡について入念に検討した。構築にあたってはまず、道路基盤の荒掘り時に路面にあたる部分を皿状に掘削し地盤は凹凸面に仕上げる。その中にロームブロック、ロームブロックと黒色土、黒色土の3層を客土しながら転圧し路床をつくる。それは平坦に仕上げるのではなく加圧のため波板状になる。さらに硬化された波板状を呈する路床の上に最終工程として黒色土による客土と転圧を施し舗装面を完成している。すなわち、波板状痕跡は道路構築にあたっての基礎工事の痕跡との見解を示した。両氏に先立ち北郷泰道（1987）、中間研志（1988）は古代官道ではないものの道路跡にて確認できた波板状痕跡について枕木などの痕跡との見解を示している。近江俊秀（1994）は奈良県御所市鴨神遺跡で検出した古墳時代の道路跡は地盤の状況に応じて構築工法が違うことを確認した。さらに全国的に道路跡の構築方法を検討し道路がつくられる地形や状況に応じて構築方法も異なり、早川、飯田氏説両方があることを明らかにした。

山村信榮（1993）は西海道内の道路施行方法を4つに分類している。Aタイプは安定した地盤で平地に施工さ

れ、芯々間10mを越える二条の溝を掘る。側溝形状は底が一定の傾斜をもつ完全な溝状をなすものと底が起伏のある連続土坑状のものがある。B、Cタイプは丘陵部に施工される方法でBタイプは緩やかな丘陵部のカット工法、Cタイプは急斜面をもつ丘陵の「切り通し」である。Dタイプは地盤が湿地などで脆弱な地形部分の盛土整地工法で、低湿地には堤状の土橋が版築工法を用いてつくられるとしている。

この様に発掘調査事例の増加に伴い90年代にはいり道幅や道路面に残された波板状痕跡の性格、地形による道路施工方法の分類などについて論ぜられた。

(3) 佐賀平野検出の道路跡

調査によって道路跡と推定された場合その遺構は道路の側溝が大半である。路面は削平を受けている事例が多く路面幅は明確にできない。そのため道路の規模を示す道幅は両側溝の芯心距離をもって道幅としたりする。また、トレンチ調査の場合検出した溝をもって道路の側溝と認めることは非常に難しいし、出土遺物も限られるため時期決定が困難である。県内の調査事例についてTab.5に示す。この事例も大半がトレンチ調査という制約があることを付け加えておきたい。

芯々距離でみると最大規模は鶴前田遺跡が16～17m、続いて吉野ケ里遺跡が13～16mである。鶴前田遺跡は本報告がなされていないため詳細不明であるが少なくとも出土遺物から古代道路は中世、近世段階で再利用されていたようであり、当該時期に側溝を再掘削した可能性がある。他の事例で側溝が明瞭に確認できた大野原遺跡では8m、比較的明瞭に確認できた大野原A遺跡で10.5m、東高田遺跡で9.7m、中園遺跡で8.8mであり吉野ケ里遺跡例以外は8～11mを測る。また、丘陵を切り通して敷設された鳥の隈遺跡の道路跡は推定5.5mを測り平坦地のそれより狭まる。吉野ケ里遺跡の切り通しも同様の傾向があり、丘陵を切り通した場合道幅は狭くなる。

吉野ケ里遺跡検出の道路跡は志波屋四の坪地区で延長約70mを測り、両側溝が明確に検出されており佐賀平野の道路跡としてはひとまわり大きい。吉野ケ里遺跡の道路跡周辺では官衙的な配置をした建物群が確認されており、道路跡が他の事例よりやや大きいののはそのためではなかろうか。こうしてみると佐賀平野の平坦地に敷設された道路跡の芯々距離は約8～11mである。

側溝については鍵尼遺跡、鳥の隈遺跡の幅0.6mから最大では吉野ケ里遺跡、中園遺跡の幅5mを測るものまでその規模は様々である。また、両側溝が同一規模である例が少なくどちらかが大きい傾向があるのは側溝が潅漑水路を兼ねているためであろう。また、側溝で注目されるものに鳥の隈遺跡の礫敷きの側溝がある。鳥の隈遺跡は比高差5～6mを測る大規模なオープンカット工法でつくられAⅡa類に分類される。(分類法は後述する。)AⅡa類は他に吉野ケ里遺跡でみられるが路面は未調査ゆえに側溝の有無は確認できていなかった。ところが鳥の隈遺跡では断面逆台形で幅60～70cm、深さ10cmを測る側溝を確認した。溝底には径5cm以下の小礫を敷きつめそれを粘土でセメント状に固めるという入念なつくりであった。類例がないためその性格は不明であるが推測すると切り通しという地形ゆえに側溝には多量の水が流れるであろう。流水対策として礫敷きの側溝をつくったのであろう。

道路の施工方法は地形によって異なる。このことは先学によっても論じられているとおりである。比高差のある丘陵は切り通し状に大規模に掘削し道路をつくる。また、湿地などの脆弱な地形では盛土を施す。また、県内の調査事例をみると道路幅相当を断面形皿状に掘り窪める事例が東古賀遺跡、大野原B遺跡、迎田遺跡、唐香原・祇園原遺跡などでみられる。これらはいずれも沖積地であり路床を掘り窪め客土し、版築状に固めることにより、より強度な路面を保持する効果があったと思われる。ただし県内の事例では埼玉県所沢市東の上遺跡例のように波板状の痕跡はみられない。

Tab. 5　佐賀県内道路跡一覧

遺跡名（地区名）	所在地	道路幅 m 芯々距離	北側溝 m 幅	北側溝 m 深さ	南側溝 m 幅	南側溝 m 深さ	工法	文献
鍵尼	大和町		0.6	0.2			AIa	本書
東古賀	大和町	地山を皿状に深さ約0.6m掘り窪める。					Cc	本書
松原	佐賀市	10.5	0.8	0.2	1.4	0.15	Ca	本書
大野原A	佐賀市	10.5	2.5～1.5	0.3	1.0	0.25	Ca	本書
大野原B	佐賀市	地山を幅12～16m、深さ0.2～0.3m掘り窪める。					Cc	本書
大野原	佐賀市	8	0.6～0.9	0.2～0.3m	1.5	0.3	Ca	1
東高田	佐賀市	9.7	3.8	1.0	2.4	1.0	Cac	2
迎田	神埼町	地山を幅5.2m、深さ0.4m掘り窪める。					Cc 1	3
迎田Ⅲ	神埼町	幅15mの硬化面、側溝なし。					Ca	4
迎田Ⅳ	神埼町	14.4	1.3	0.4	0.6	0.1	Ca	4
〃	神埼町	5.6	2.1	0.35	0.6	0.1	Ca	4
野畠	神埼町	8	硬化面の検出。				Cb	5
唐香原・祇園原	神埼町	地山を皿状に幅約8m掘り窪める。					AIc1	本書
鶴籠	神埼町	硬化面の検出。					Cb	
鶴前田	神埼町	16～17	2～2.5		2～2.5		Ca	6
中園	神埼町	8.8	2～3.2	0.4	1.2	0.4	Ca	7
中園	神埼町	8.8	0.7	0.25	4～5	0.5	Ca	8
吉野ヶ里	神埼町	13～16	2.3～5	0.3	1.5～2.3	0.2	AⅡ, Cac 2	9
鳥の隈	三田川町	5.3	0.6～0.7	0.1	0.3	0.1	AⅡa	本書

これらのことから道路の施工法、構築法により分類すると地形による施工方法の分類としてA類はオープンカット工法でさらにAⅠ類は比高差があまりない（約4 m以内）丘陵の切り通し。AⅡ類は比高差のある丘陵の切り通し。B類は盛土工法。C類は平坦地工法とした。さらに個々の道路跡の特性としてa類は両側溝あり。b類は側溝なし。c類は路床を皿状に掘り窪める方法でさらにc 1類は路面部分のみの掘り窪めでc 2類は側溝を含めた皿状の掘り窪めに細分できる。Tab. 5にそれぞれの遺跡検出の道路跡の分類を記した。

Ca類が最も多いのは全国的にみても一般的な傾向と思われるが、Cc類がみられることは注目される。これまでの先学の道路施工法による分類では路床を皿状に掘り窪めるものはみあたらず、佐賀平野など地山の条件が悪い沖積地にみられる工法の可能性がある。吉野ヶ里遺跡の志波屋四の坪地区の道路工法は両側溝をもつCa類であるが谷をへだてた志波屋三の坪地区では地山土である砂層を幅17m、深さ40cmにわたり皿状に掘り窪めその中に砂礫土を版築状に積み上げるCc類である。吉野ヶ里遺跡の道路跡は地形、地質によった道路構築方法の違いがみられ道路構造も多彩である。

東高田遺跡例は皿状窪みの両側に側溝をつくるCac 2類であるが他のCc類は皿状窪みのみで側溝は検出していない。平坦地であれば側溝は基本的につくられるという前提にたてばCac 2類になる可能性もある。皿状窪みの中を版築状に硬め、その路床部分に側溝をつくったのかもしれない。側溝は道路廃絶のちに埋められあるいは削平されたため検出できず、道路基盤である皿状窪みが確認できたと思われる。皿状窪みの幅が吉野ヶ里遺跡志波屋三の坪地区の幅17m、大野原遺跡B地点の12～16mは両側溝を含めた道路幅とするなら適当な幅であると思わ

れる。

典型的な盛土工法は直線17kmの路線内にはみられないが、上峰町堤土塁はその可能性がある。この土塁の東方延長線上の八藤遺跡では両側溝をもつ芯々距離6 mの道路状遺構が確認されている。道路状遺構の南北両側では奈良時代の掘立柱建物群が確認されており道路状遺構も当時期と考えられる。堤土塁は東西約300m、高さ4～5 mを測り、版築状に積まれその中から6世紀末の遺物が出土している。八藤遺跡の道路状遺構との位置関係から堤土塁が盛土による土橋状の道路である可能性は高い。

路面の状況では石敷きや波板状痕跡は確認されていない。鶴前田遺跡では地山土の上に砂質土で整地し、青灰褐色砂質土で仕上げる。一部には砂利敷きの面も確認できている。吉野ケ里遺跡志波屋三の坪地区では両側溝の北法面に人頭大の河原石が数個遺存し路肩を石で葺いていた可能性も指摘されている。吉野ケ里遺跡と鶴前田遺跡は至近距離でありこのような重層なつくりは官衙近くの道路であったためであろう。硬化面が確認できたのは神埼町内に多い。いずれも数層からなる整地を施し舗装面を仕上げるがその舗装面が硬化している。

思いつくまま佐賀平野検出の道路構造について述べてきた。トレンチ調査による確認例が大半であり、それのみで道路跡と判断するには材料不足であることはこばめない。しかし、これまで全国的に展開されてきた歴史地理学的研究とそれを検証してきた発掘調査の成果をあわせるならば佐賀平野で調査されてきた道路状遺構も道路跡に昇格することができよう。

吉野ケ里遺跡の道路跡は前述のとおりオープンカット工法や路床を皿状に掘り窪めたり多彩な道路構築方法がみられる。このことは無言にしてこれらの工法の存在を実証しているのである。佐賀平野の発掘調査現場をのぞくと甕棺、住居跡、古墳など遺構の大半の上部構造は削平をうけている。道路跡も同様であろう。廃絶したのち耕地にしたりあるいは後世に道路拡幅した場合当時の面影はなくなる。これからの調査では特定が困難な溝一条にも注意を払う必要があろう。

参考文献

飯田充晴（1993）「道路築造方法について一埼玉県所沢市東の上遺跡の道路跡を中心にして一」『古代交通研究』2
近江俊秀（1994）「奈良県鴨神遺跡の道路状遺構」『季刊考古学』46　雄山閣
近江俊秀（1994）「古代道路遺構の構造」『文化財学論集』
木下　良（1990）「古代道の道幅と構造一発掘の成果から」『交通史研究』24
中間研志（1988）「道路状遺構」『九州横断自動車道関係埋蔵文化財調査報告』13
早川　泉（1991）「古代道路遺構に残された圧痕」『東京考古』9
北郷泰道（1987）「東大寺虹梁と日向」『えとのす』32
山村信榮（1993）「大宰府周辺の古代官道」『九州考古学』68
山村信榮（1993）「大宰府周辺の道路状遺構」『古代交通研究』2

佐賀県内道路一覧文献

1．西田巌（1993）『大野原遺跡』佐賀市教育委員会　佐賀市文化財調査報告書第48集
2．西田巌（1992）『原ノ町遺跡・東高田遺跡・櫟遺跡・北宿遺跡・南宿遺跡』佐賀市教育委員会　佐賀市文化財調査報告書第38集
3．松尾吉高（1992）『佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書10』佐賀県教育委員会
4．八尋実・河野史郎（1991）『迎田遺跡Ⅲ・Ⅳ・Ⅴ区』神埼町教育委員会　神埼町文化財調査報告書第27集
5．桑原幸則（1993）「野畠遺跡」『佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書11』佐賀県教育委員会佐賀県文化財調査報告書第117集
6．緒方裕次郎（1989）「鶴前田遺跡」『佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書7』佐賀県教育委員会
7．徳富則久編（1987）『佐賀県農業基盤整備事業に係る文化財調査報告書5』佐賀県教育委員会
8．八尋実・緒方裕次郎（1987）「中園遺跡」『的小渕遺跡12区・中園遺跡』神埼町教育委員会　神埼町文化財調査報告書第14集
9．七田忠昭ほか（1992）『吉野ヶ里』佐賀県教育委員会

2．古代道路の敷設時期と条里

(1) はじめに

駅伝制の創設に関しては文献史学的な研究から6世紀代には駅制の前身になるものが存在したとする見方があることはII章で述べた。これは記紀など史料の記述によるものであるが駅制、あるいはその前身になる制度が仮に6世紀代に存在したとしてもそれに基づく道路が全国的に確認されている直線道路と直接結びつけることはできない。事実直線道路発見以前、古道は幅数mの曲がりくねった道であるとする考えが支配的であった。この全国的に敷設された古代道路の意義はその規模の大きさの他に地域計画の基準線になったことにある。大和の上ツ道、中ツ道、下ツ道は藤原京、平城京をつくる際の基準線の役割を果たしたし、地域によっては条里の里界線や国、郡、里の境界に古代道路がはしることも多い。古代道路の創設時期を探ることは律令法の浸透による地域社会の変革を知ることにもつながる。

(2) 古代道路の敷設時期

古代以前の道路の調査例は集落内の道路であったり、集落と集落を結ぶ自然発生的な道路がほとんどで意図的に構築された道路の調査例は少ない。5世紀後半の道路が確認された鴨神遺跡（橿原考古学研究所1993『鴨神遺跡』）は奈良県御所市に所在し、奈良盆地の南の玄関口ともいえる風ノ森峠付近に位置する。1989年の調査では7～8世紀の関所的な施設の存在も推定された（御所市教育委員会1990『鴨神遺跡』）。1992年の調査では5世紀後半に整備された中国、朝鮮と大和を結ぶ外交を担ったと思われる幹線道路が確認されたがこれは古代道路と同様の構造をもつものの自然地形の規制を受け直線的に作道するという意識はみられない。

古代道路の特徴は直線的形態をとり地域計画の基準線となることにある。発掘調査により敷設時期がわかる例として大阪府堺市と松原市境の大和川・今池遺跡第7－1地区で確認された道遺跡がある。これは難波大道にあたり側溝内から7世紀中頃の遺物が出土している。また、堺市長曽根遺跡（堺市教育委員会1993）では竹内街道と推定される道路跡と掘立柱建物群が確認されており、6世紀後半以降の遺物が出土している。奈良県大和郡山市の稗田遺跡の道路跡は下ツ道にあたり、畿内では7世紀代には直線道路が敷設されていたと思われる。

畿内以外では兵庫県上郡町落池遺跡で道路跡と柵に囲まれた掘立柱建物群を検出しているがその時期は7世紀後半～8世紀前半と推定されている。また、同県龍野市小犬丸遺跡では布施駅家駅館跡と道路跡を確認している。山陽道駅家は史料から瓦葺きであることがいわれてきたが、小犬丸遺跡では礎石瓦葺建物以前の掘立柱建物群も確認されその時期は7世紀後半から8世紀前半代に考えられている。これらの諸例から畿内及び山陽道では7世紀後半代には直線道が敷設されていたようであり、他地域の敷設時期もこれに準じるものが興味がもたれる。

西海道内の諸地域で古代道路の創設時期や廃絶時期が判る事例を次ぎに述べる。太宰府周辺から博多方向に向かう古代道路は水城跡の西端と東端にある門跡をそれぞれ通過するがこれらは西門ルート、東門ルートと呼ばれている。太宰府市前田遺跡は西門ルートに位置するがここでは157mにわたる両側溝を検出した。この道路跡は7世紀後半の土坑1 SK681を切り、8世紀後半の廃棄土坑3 SK215と溝状遺跡4 SD10にきられる。筑紫野市太宰府条坊跡第99次調査では両側溝と9世紀中頃～後半の土壙墓を検出している。東門ルートでは板付遺跡G 7 d地区にて7世紀の水田遺跡を切ってつくられる。これらのことから山村氏は西門ルートの創設時期を7世紀後半から8世紀初頭とし、8世紀後半には道路の保守が行われなくなり9世紀代には廃絶していたとした（山村、1993）。

筑後国府周辺でも古代道路が確認されている。その推定路線は肥前、筑後国境線を南下し宮地の渡しで渡河する木下説と筑後川の杜ノ渡で渡河し、筑後国御井郡衙跡とされるヘボノ木遺跡まで南下したのち西に折れ筑後国

府に向かう松村説（松村1983、1989）がある松村説にて検出した道路跡は９世紀後半代から10世紀初頭頃に築造され10世紀後半代から11世紀初頭頃には廃絶したとみられる。また、木下氏の推定路線上の上牟田遺跡（久留米市教育委員会1992）にて検出した道路路面、側溝からは８世紀前半～９世紀後半代の遺物が出土している（水原1994）。

西海道内の肥前国周辺で検出された道路跡調査で創設、廃絶時期のわかる事例をあげてみたが、畿内、山陽道ほど明らかでないにしても７世紀後半に敷設された可能性をもつ事例もある。

(3)　佐賀平野検出古代道路の敷設時期

佐賀を直線17kmにわたって横断する古代道路の敷設、廃絶時期についてIII章、IV章でふれた事例を中心として出土遺物、周辺遺構などから考えてみたい。県内調査事例の中で側溝内出土遺物などから時期のわかる調査例として吉野ケ里遺跡の他に大野原遺跡、東高田遺跡などがある。

吉野ケ里遺跡では志波屋三の坪乙、志波屋四の坪の両地区にて道路跡を検出し、側溝内から８世紀代を中心として９世紀前半を下限とする土器が出土している。志波屋四の坪地区では路面の基礎の盛土からは弥生土器から７世紀までの土器が出土している。また、道路跡は土師器杯の他木製馬鞍が出土した６世紀後半の土坑であるSK1009を切ってつくられ道路跡の上限を示す。

志波屋三の坪乙地区では道路跡周辺には６世紀後半以降の須恵器や土師器を出土する土坑があり、道路跡の南方数ｍには平走するSD167がある。これは幅１ｍ前後の断面Ｕ字形で延長23ｍを検出し、埋土中から６世紀末から７世紀初頭の土師器杯や高杯、壺が出土している。

両地区の様相が一辺するのは奈良時代にはいってからである。道路跡の南北両側には多数の掘立柱建物跡がつくられる。その配置は主軸をそろえ整然としており志波屋三の坪地区では南北方向の柵列も検出している。これらの建物群は道路跡とは切り合わず、志波屋四の坪地区では道路北側溝からのびる井戸跡SE1119もある。掘立柱建物群の周辺には井戸跡があり、そのほとんどが奈良時代、一部平安時代初期のものもある。これらの土坑井戸跡からは多くの墨書土器、箆書土器の他円面硯、転用硯なども出土しておりこれらの建物群が官衙的様相をもち、道路跡と併存していることは確実であろう。６世紀後半の土壙SK1009をきること、７世紀初頭の溝SD167が道路跡に接近すること、道路盛土内出土遺物が７世紀代であることなどから、その敷設時期が７世紀代である可能性もある。

道路側溝は９世紀初頭には埋没しておりその維持の下限がわかる。しかし、切通しには九千部さんとよばれる信仰の対象となっている立石があり、その基部には13世紀の遺物を出土した土壙があり、その立石の時期がわかる。また、古代の道路跡を切って中世の道路跡がつくられており、官道としての機能は廃絶したものの、道路としてはその後も使用されている。

大野原遺跡では北側溝にあたるSD106から８世紀代の土師器杯蓋１、須恵器高台付杯１が出土している。また周辺には同時期あるいは前後の時期の遺構はないため直接的にその敷設、廃絶時期はわからない。

東高田遺跡は圃場整備事業の水路予定地の調査が主であったため調査区が限られ狭長であるが、２区において古代道路遺跡を確認し、その南北両側調査区において当時期前後の遺構を確認しており示唆に富む。

道路跡は２区にて検出しているが北側溝にあたるSX248からは奈良時代の土師器高台付杯、壺、甕口縁部破片が出土している。このSX248と接して６世紀後半の竪穴住居が検出されている。集落は北側に広がり２区だけでも18軒確認された。集落の盛期は６世紀中葉から後半で、７世紀中～後半は１軒、８世紀前半でも１軒のみで、後者は道路跡から約30ｍ、前者は約70ｍ離れる。また、道路跡の南方約35ｍ離れて古墳時代後期の集落が展開

し、33軒確認された。その中には奈良、平安時代の井戸、土坑が3基あるのみで、集落の盛期は6世紀後半である。

8世紀後半～9世紀初頭の掘立柱建物群は推定路線の北方約250m地点にて確認されている。掘立柱建物群は1区で13棟ある。主軸方位は北を向き、整然と並べたように配置しており、建物群はさらに調査区外南方に広がると思われる。この周辺には同時期の竪穴住居はなく、掘立柱建物群のみで構成されている。調査担当者はこの建物群は8世紀後半～末と8世紀末～9世紀初頭の2時期に細分でき、前期は小型の建物群であるが後期には比較的大型に立て替えられるとの見解を示している。

また、東高田遺跡1区の西方約100mには原ノ町遺跡があり、柵列と溝に囲まれた掘立柱建物群7棟を確認している。東高田遺跡3区に接して南には櫟木遺跡があり、平安時代の土坑1基を検出している。

この他道路周辺の遺構からその廃絶時期を知るてがかりとなる遺跡として大和町東古賀遺跡（大和町教育委員会1994）がある。東古賀遺跡内を通過する道路痕跡部を本事業にて確認調査したが、道路痕跡の南北両側を大和町教育委員会が平成3年度、4年度、6年度にそれぞれ開発に伴う確認調査を実施している。その結果平成6年度の調査では道路痕跡の北方10mに9世紀代の竪穴住居を確認している。平成3年度の調査でも9世紀代の建物跡、土壙を確認していることから、9世紀代にはいると道路の両側、あるいは道路が廃絶したのちに集落が発達したと思われる。

吉野ヶ里遺跡、東高田遺跡では6世紀後半の竪穴住居跡、土壙を壊して直線道路をつくっており、路面盛土内出土遺物が7世紀代であることなどから敷設時期は他地域の事例とあわせて前述のとおり7世紀代の可能性をもつ。また、7世紀代の遺構は道路周辺にはみられず、8世紀にはいると道路周辺に整然とした掘立柱建物群がつくられることは道路の性格を物語っているようでもある。官道としての機能の停止を考古学的に証明するためには駅家跡などの官衙施設の廃絶時期や側溝の埋没などによる道路を維持しようとする行為の停止時期を明らかにする必要がある。これからいえば、吉野ヶ里遺跡の官衙的建物群の廃絶や側溝の埋没時期が官道としての道路の廃絶時期でもありそれは9世紀初頭である。

この直線道路は官道としの機能はおえたものの吉野ヶ里、鶴前田、鍵尼遺跡では中世に道路として再整備されており、鳥の隈の切通しでは近世に利用されている。路線内には現在もなお一部道路として利用されている部分もある。松原遺跡では道路敷き相当の中世の大溝を検出しているがこの大溝は幅約8mを測るが人為的に埋められさらにこの大溝の中に同方向にはしる幅3mの溝が掘削される。迎田遺跡では道路痕跡内の南北両端に2条の土塁が同方向につくられる。その性格は不明であるが中世のものと考えられる。これらの溝や土塁は古代道路と同方向につくられており古代道路廃絶後の土地利用が伺える。

(4) 条里地割りと古代道路

古代道路と条里施行の関係については1970年代に山陽道の賀古駅と推定される古大内遺跡の西側部分で通常の条里地割りより約20m長い地割り、余剰帯があることをみいだしこれは「道代」と名付けられた（吉本1977）。大和の下ツ道や横大路は40m以上の余剰帯を示して条里制施行の基準線になったことが指摘されている（秋山1970）。この余剰帯は南海道、山陰道にても確認されたが、余剰帯が認められる場合は道路が先に敷設されていて、その後条里が道路を基準に施行されたと考えられ、余剰帯がない場合は条里施行後に、古代道路が条里区画に平行して敷設されたと考えられている。

佐賀平野を直線17kmにわたり横断する古代道路は神埼郡においては条里地割りの里界線をとおる。神埼郡の道路跡と条里については一坪の方格地割がいびつになっているところも多くみられ、坪の長さは106m～110mとさ

まざまで道路両側の坪は南北の距離がやや短く道路、側溝幅が条里の余剰帯とはなっていない（七田1988）。

神埼郡にて条里地割りと合致する溝跡などの遺構が検出された遺跡として神埼町中園遺跡がある。幅６ｍの排水路予定地の調査で詳細は不明であるが推定竹原里16・21・28・33坪の坪界線に沿って溝跡を確認し、遺物が出土している。竹原里21坪と22坪との境でも条里地割りと同一方向の南北にはしる平行の２条の溝跡が検出されており、これらの出土遺物の検討により条里施行と古代道路の敷設時期の解明につながろう。

佐賀平野を横断する古代道路は条里地割りに沿い、部分的には曲折はするものの、その方位は約12～13度西偏する。この方向は佐賀平野の推定条里地割りの方向でもある。佐賀平野の条里についてはこれまで米倉二郎、（1968、1984）日野尚志（1988、1992、1996）らが論じている。それらによれば復元地割りについて若干の違いはあるものの三根郡、神埼郡、小城郡を通して南北については方向の地割りを復元している。日野（1996）は佐嘉郡と小城郡の条里地割りは東西の里界線に二町の齟齬があるとしたが、これによると古代道路は佐嘉郡、小城郡とも里界線からそれぞれ南北に二町づつずれることになる。また、古代の佐嘉・小城郡は里界線と一致する直線状の郡境でこの郡境を北に延長すると脊振山地の尾根に沿う山頂、標高333.3ｍに突きあたりこれを基準としてと考えた。また、佐賀平野の条里地割りの方位の基準について米倉（1968、1984）は脊振山麓から有明海に向かう佐賀平野の傾斜に合わせたもので、条里の最南端に位置する佐賀市与賀神社から川上川の渓口左岸の神奈備峯標高100ｍをのぞんだ方向が北13度西であり、これが条里南北線の基準と推定している。さらにこの南北線直角方向をみると西は御岳山への山頂南端、東は高良山に達するとした。

通説に従えば佐賀平野の古代道路は余剰帯が認められないため条里地割りに規制されたと考えられ、その条里地割りの方位基準については上述が考えられている。また、古代道路痕跡は直線17kmであるが、小城郡まで条里地割りに沿ってのびていたとすれば直線27kmにおよぶ大規模な直線道路となる。

肥前国庁が所在する大和町においては上記の条里地割りが対応しない。これについてはこれまで論じられてきているので詳細は記さないが、国庁跡および他の官衙的建物、溝の方向は群として大別すれば、７度～９度西側するものと正方位をもつものとに分けられる（田平1990）。変遷としては西側する建物群の建物跡の８世紀後半に久池井を中心に正方位地割りが施行され、建物群もつくられるという。古代道路と国庁跡は直線で約750ｍ離れるが、若干の方位のふれはあるもののその併存は確実であろう。調査にて確認した国庁は８世紀前半～中頃には整備されたと考えられるが、その前身が７世紀末に存在した可能性もある。少なくとも古代道路の敷地は国庁整備以前と考えた方が自然であろう。

参考文献

秋山日出雄1970「条里制地割の施行起源」橿原考古学研究所編『日本古文化論攷』吉川弘文館
橿原考古学研究所1993『鴨神遺跡』
御所市教育委員会1990『鴨神遺跡』
堺市教育委員会1993『長曽根遺跡発掘調査概要報告』
七田忠昭1988「肥前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
田平徳栄1990「肥前国府跡調査の現状と問題点」『惣座遺跡』佐賀県教育委員会
日野尚忠1988「肥前國神埼郡の条里について」佐賀県地籍図集成２
日野尚志1992「肥前國神埼郡の条里・郷・小字名について」佐賀県地籍図集成３
日野尚志1996「肥前國佐嘉郡の条里について」佐賀県地籍図集成４
大和町教育委員会1994『平成４年度大和町内遺跡確認調査報告書』
吉本昌弘1977「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
米倉二郎1968「郡郷と条里制」『佐賀県史』上
米倉二郎1984「小城郡の条里」『佐賀県地籍図集成１』佐賀県教育委員会

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ケ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、盤氷、大村、賀周、逢鹿、登望、杵嶋、塩田、新分、舩越、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。『廐牧令』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、杵嶋駅は杵島郡、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）は西海道西路と称した。）

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・佐嘉の両駅の中間をとると切通・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、神埼町下志波屋、日の隈烽の南、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）、旭山烽の東を下って幸津、江島、於保、北茂安町千栗を経て中津隈に出、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、基山町長野の楢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）、旭山烽家、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、日隈山烽家、帯隈山神篭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櫟木、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・平城の両京域の研究から発展して、古代道の研究が進み（木下 1990)、足利健亮は京域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、木下はこの中で国分寺東方の「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肄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経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が、特に吉野ケ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ケ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的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1)」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上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・駅ケ里等の地名・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、駅ケ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－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[2]。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堤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ケ里切通しと重なり、吉野ケ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。吉野ケ里遺跡以西では、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[3]。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[4]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[5]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、吉野ケ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（吉野ケ里遺跡群・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壙の存在等は、郡衙に比肩できる内容をもっているといってよい。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ケ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も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的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なったと言えよう。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、ひぞん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、大宰府史古文化論叢上巻、
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肄駅、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
松尾禎作（1931）：肥前風土記の研究
松尾禎作（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、
松尾禎作（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、

古代官道・西海道肥前路

平成７年３月30日　印刷
平成７年３月31日　発行

編集　佐賀県教育委員会文化財課
発行　佐賀市城内一丁目１-42

印刷　西部印刷企画株式会社
佐賀市鍋島町大字八戸1323-4