

鞠智城周辺における条里痕跡から復元する古代交通路の様相

川口市教育委員会

内海史郎

1. はじめに

古代山城として築かれた鞠智城において、交通路の整備は必須。古代山城としての役割を終えた後にも、コメの備蓄、太宰府との物資のやり取りが確認されることから、交通路の利用は継続されていたとみられる。

⇒古代山城である鞠智城に伴って整備された「車路」や、律令体制下にて整備された「官道」など陸路の復原はすでに行われている。

※車路の経路について、丘陵によって隔絶された状態で、「車路」を大水駅に接続する必要があったか否かについては再検討の余地あり。

※陸上交通については先行研究が存在するが、水上交通および両者を併せた鞠智城を取り巻く交通の検討は、行われていない。

⇒交通路について再検討するうえで、

- ① 官道をはじめとした道路の方位軸と条里をはじめとした土地開発の方位軸が共有される。
- ② 車路が鞠智城と同時期あるいは先行する年代に帰属し、菊鹿盆地内にて条里・集落（官衙施設含む）の開発が行われる年代（八世紀代）に先行することから、すでに整備された道路に併せて土地開発が行われた可能性が高い。

の二点を踏まえ、土地開発計画から交通様相を遡ることができるとし、試みる。

※交通路の経路設定や土地開発において、地形や地理的条件の影響が強いため、地形も勘案する。

2. 鞠智城周辺の地理と車路

鞠智城は八方ヶ岳西麓の丘陵地帯の南端の米原台地上に立地し、南側には菊鹿盆地が広がる。菊鹿盆地の範囲内は、菊池川および内田川をはじめとした菊池川支流の侵食運搬作用によって形成された河岸段丘や侵食谷が多く形成されており、鞠智城の位置する米原台地およびその南側に接続する台台地を除くと、20m前後の高低差が生じている。

菊鹿盆地内の地域を地形をもとに分類すると五種に区分される。（図1）

- ① 鞠智城の所在する、米原台地
- ② 鞠智城南側に位置する、台台地（A）
- ③ 菊池川沿いに菊鹿盆地内の大半を占める、菊池低地（B）
- ④ 菊池川によって形成された2箇所の河岸段丘（C）
- ⑤ 鞠智城の北西側に位置する、御宇田台地（D）

低地以外のエリアに関しては集落遺跡が確認されている。なお、御宇田台地上の御宇田遺跡群は七世紀代にまで遡ることが報告されており、他のエリアに先んじて開発がおこなわれていたことがわかる。

○車路の推定経路

現在の車路の経路復原では、西側より、(C) ⇨ (B) ⇨ (A) のルートを経て、鞠智城の南側を通過する。河岸段丘上から低地に降り、その後、微高地上に登るといった高低差のある経路をとる。

低地部、特に河川沿いにおいては土壌に水分を多く含み、地盤の安定性も欠くことから、交通路を敷設するには不向きであり、菊池低地での通行を最小限に止める経路が意識されていたと推測される。

3. 鞠智城周辺の条里地割

鞠智城の所在する菊鹿盆地は、肥沃な土地であり稲作に適した土地で多数の条里地割が分布。

⇨鞠智城周辺においては。菊池低地を中心として、御宇田台地、山鹿市山鹿～方保田の河岸段丘上、御宇田台地上にも分布する。(図2)

○条里の方位軸

分布地点によって細かな差異はあるものの、菊鹿盆地内の条里地割は、「斜方位条里」と「正方位条里」の二種に大別される。

・斜方位条里地割

菊池低地、河岸段丘上、御宇田台地の南端に分布。菊池低地では菊池川、河岸段丘上ではその比高差によって耕作範囲が規定されており、方形地割を最大限確保するために、河川・地形の方位軸に併せ条里地割の方位軸を設定していたと推測することができる。

・正方位条里地割

御宇田台地上に分布。周囲に台地・丘陵地が並び、菊池低地とは隔絶されている。

※御宇田台地上においては、菊池川の支流である内田川が南北方向に走行している。

⇨河川に規制された結果正方位を示した or 河川による規制がなかったため正方位

※御宇田台地上には正方位条里地割と斜方位条里が並存しているが、御宇田台地上の斜方位条里は南側の菊池低地より連続したものであり、御宇田台地上の独立した斜方位条里地割が存在したものではない。また、御宇田台地上において正方位条里は余剰地帯を残して開発されており、最大効率での開発が意識されたとは考え難い⇨河川による規制でなく、正方位を意識した？

※御宇田台地上での条里地割の境界線の延長線上には、鞠智城が立地する米原台地の峰が位置しており、御宇田台地における開発において鞠智城が意識されていたと指摘される。

○条里の年代

通説として、全国的に条里地割の整備が行われるようになるのは八世紀以降。鞠智城周辺の条里も軍事的緊張の緩和と律令体制下における土地制度の変革によって、八世紀前葉～中葉に開発されたものとみられる。

⇒御宇田台地においては、

- ・七世紀代より集落が営まれている。
- ・御宇田台地上の正方位条里地割の余剰地帯に入りこむ形で斜方位条里が整備されている。

の二点から、御宇田台地上にて確認される正方位条里地割は、七世紀代に整備されたものであり、御宇田台地上の正方位条里⇒菊池低地・河岸段丘上の斜方位条里地割の順に開発されたと推測される。

4. 鞠智城を取り巻く交通の様相

○水上交通

- ・菊池川を利用し、和水町・玉名市を抜け、有明海へとアクセスしていたと想定される。

Ex) 弁慶ヶ穴古墳壁画

山鹿市に所在する後期古墳の弁慶ヶ穴古墳の石室に描かれている壁画に、「船に乗る馬」を表したものがあ

⇒河川を利用した運輸経路がすでに確立されていた？



鞠智城築城に先んじて、菊池盆地と有明海方面をつなぐ水上交通が確立されていたのならば、鞠智城関連の交通網にも組み込まれていたと推測される。

○鞠智城からの水上交通路のアクセス

鞠智城から、アクセスが容易な河川は、西を走る木野川・上内田川か南を走る迫間川。よって、

- ・池の尾門⇒御宇田台地⇒上内田川・木野川（ルート A）
- ・深迫門・堀切門⇒台地および微高地⇒迫間川（ルート B）

の2通りの経路が想定される。

ルート A

- ・鞠智城の門から河川までの距離が1km弱。
- ・御宇田台地上には、官衙的性格を持つ遺跡が所在。
- ・御宇田台地上における方位軸が周辺と異なり、正方位を示す。
- ・鞠智城が古代山城として機能した時代に、集落遺跡が営まれる。

ルート B

- ・鞠智城の門から河川までの距離は1.5～2km。
- ・台地上に、官衙的性格を持つ遺跡が所在。
- ・条里地割の方位軸は斜方位を示す。
- ・集落遺跡が営まれたのは八世紀以降から。

菊鹿盆地における水上交通が弁慶ヶ穴古墳の造営された古墳時代後期から鞠智城が古代山城として機能した七世紀代にかけて機能していた場合、ルート A の方が鞠智城の水上交通の拠点として機能したとみられる。

○鞠智城の西側における陸上交通経路について

菊鹿盆地における、土地利用・水上交通における御宇田台地上の特殊性について整理したが、最後に陸上交通と御宇田台地の関連性について考察する。

車路の復原経路は、山鹿市山鹿～来民まではやや屈折しながら斜行し、来民以東の菊池低地～迫間川沿岸の微高地（沖積平野）では、斜方位条里の方位軸と同一の方位軸をとる。本ルートは、山鹿郡家および菊池郡家を経由する点で、律令体制下の交通路としては妥当性の高いものとなっているが、としては、妥当性が低い。

また、交通網の利便性の観点から水上交通の拠点に陸上交通路が接続しないというのは考え難いため、御宇田台地へとつながる陸上交通路の存在が想定される。

⇒既存の復原経路に加えて、山鹿市来民で分岐し、御宇田台地上の境界線上を走行し、鞠智城池の尾門へと接続する経路が存在していたのではないかと推測する。

【主要参考文献】

内海史郎 2020 「道路遺構の形態分類と課題-土木技術の組成について-」『駒澤大学大学院史学論集』第 50 号,駒澤大学大学院史学会

金田章裕 2019 『古代国家の土地計画：条里プランを読み解く』吉川弘文館

河野保博 2022 「古代北部九州における馬匹生産の展開と鞠智城」『鞠智城と古代社会』第 10 号,熊本県教育委員会

岸本直文 2015 「7 世紀後半の条里施工と郷域」『条里制・古代都市研究』三〇

木原克司 1999 「古代吉野川下流の条里再検討に基づく交通路の復元」『古代交通研究』第 9 号,八木書店

木本雅康 2014 「鞠智城西南部の古代官道について」『鞠智城跡Ⅱ 論考編 1』熊本県教育委員会

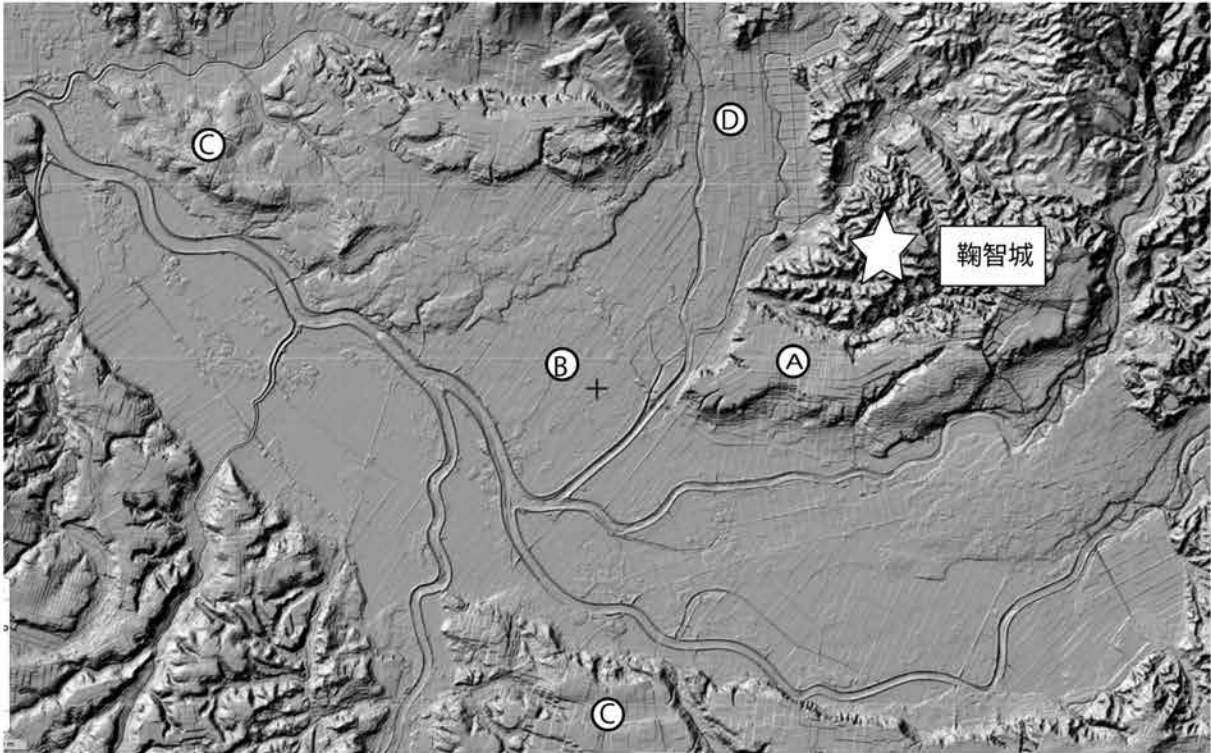
熊本県教育委員会編 1977 『熊本県の条里（条里分布図説明書）』

甲元眞之 2006 「鞠智城についての一考察」『肥後考古』一四

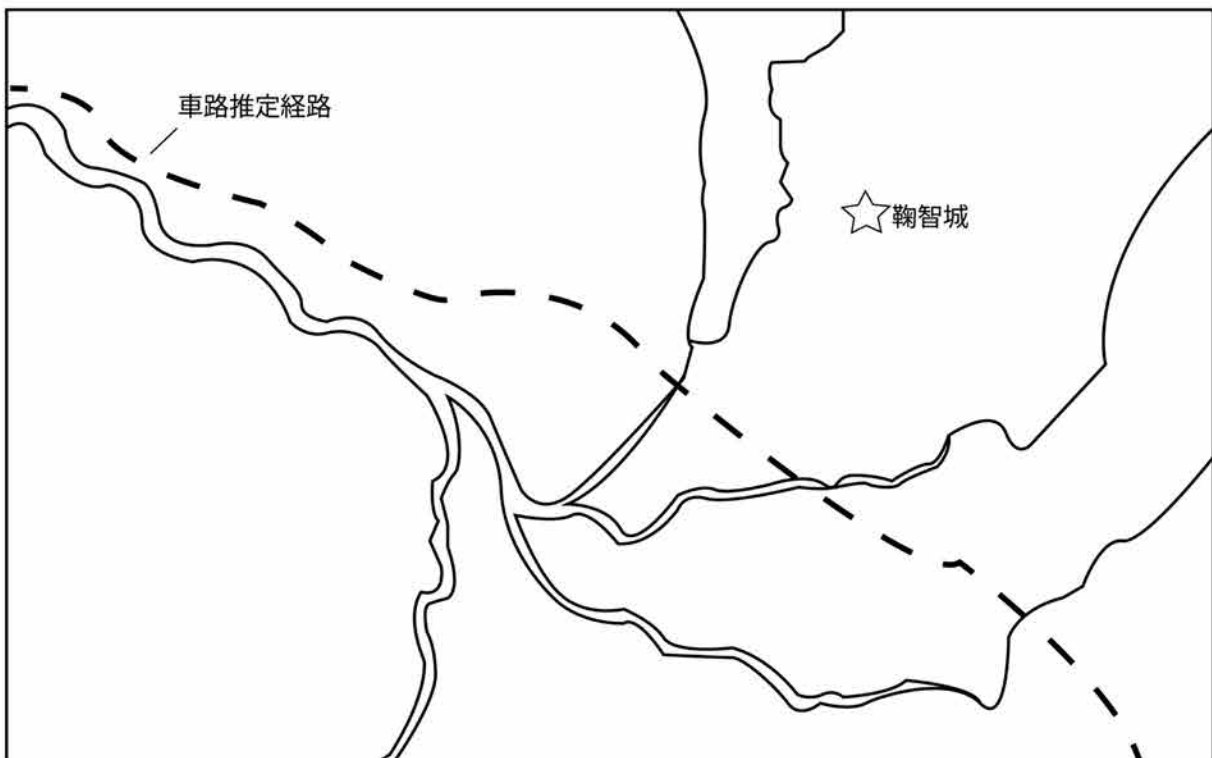
鶴島俊彦 1979 「古代肥後国の交通路についての考察」『地理学研究』第九号,駒澤大学大学院地理研究室

鶴島俊彦 2011 「古代官道車路と鞠智城」『古代東アジアの道路と交通』勉誠出版

湯瀬禎彦 2014 「東山道武蔵路を地形環境から探る-狭山丘陵南部から多摩丘陵北部を対象に-」『東京考古』三三 東京考古談話会



第1図 鞠智城周辺の起伏陰影図。



第2図 鞠智城周辺の交通分布図