

# 東山道・あづま道を中心とする 道路遺構の考古学的特徴

——上野地方の陸上交通史序論——

坂 井 隆

## I はじめに

人間の生活には、必ず移動がある。複数の移動が重なった時に交通路が成立する。人間の歴史には交通路は必然的に存在し、交通路の確認によって歴史はより正確に解明されうる。

物質文化はもとより精神文化も交通路より伝播し、またそれが歴史形成の重要な側面であるため、歴史現象は交通として現れると言える。内陸部では、特に河川の水路交通を除けば道路が基本的な交通路である。そのため道路を見ることで歴史を広く把握することができる。

そのような認識のもと、本稿では主に東山道からあづま道の変化過程が交通史の中でどのように理解できるかを考えて、上野地方での交通路研究の枠組みを提示したい。

## II 埋蔵遺構としての道路

### (1) 道路の種類

道路には、不特定多数の人間が往復し複数の日常生活空間の場をつなげるような幹線道と、単一の生活空間内で特定の人間のみが主に利用する小径がある。それぞれの性格の相違は、構造や立地の差として現れる。(本稿では基本的に幹線道を中心に紹介する)

### (2) 平面的特徴

幹線道は遠隔の主要目的地をつなぐため、長い視点での方向性(路線)が指向・計画される。そして川や山などの通行の容易でない箇所では渡河点や峠の選定が重要な意味を持つ。さらに路面を保守するための側溝が設置される。往来が頻繁であるほど路面の硬化度は強まり、堅穴住居の床面よりはるかに硬くなる。

そのため、遺構としては一定の幅の硬化面もしくは平坦面(路面)や溝(側溝)の延長として現れる。補修が繰り返されると路面は複数になる。

小径は、ただ近距離の特定の目標間を結ぶ狭い単純な硬化面もしくは平坦面として現れる。

実際の発掘調査においては、以上のような特性のため路面を検出することは容易ではなく、幹線道が平行して走る二本の溝としてのみ現れることが多い。

### (3) 層位的特徴

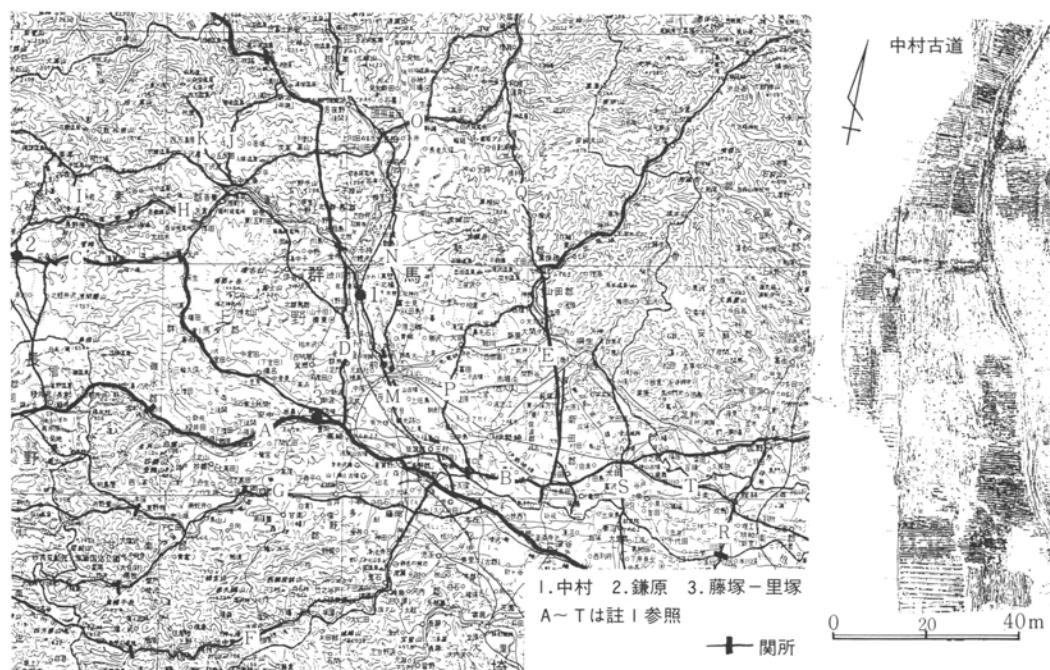
硬化面は、他の部分の土と異なって凝縮されている。また平坦面は、当然ながら水平に上面が連続している。そのため路面の断面は薄く硬い水平層として現れる。通行路面は、他の同時代の生活面に比べ沈降している。

しかし、そのような状態であるため、両側溝を持つ幹線道を除いて確認が難しい。また複数の補修が相当な期間に継続される場合は、平面的には路面と補修面との識別が簡単ではないが、層位的な観察によってそれは可能となる。

### III 各時代の道路遺構

#### (1) 近世の道路

上野地方は、近世には五街道の一つである中仙道そしてこれに準じる日光例幣使街道が通っていた。さらに信濃北部との信州街道、越後との三国街道、足尾銅山からのあかがね街道が主要な幹線として宿場を備えた道になっていた。(第1図)



第1図 近世上野の幹線道と中村遺跡古道

幹線道で、発掘調査で路面が検出されたのは、渋川市の(2)中村遺跡での佐渡奉行街道だけである。(第2図) この遺跡の調査では、天明3(1783)年の浅間山大爆発での深さ4mの泥流に埋められた耕作地を検出することに伴って、大豆畠の中を緩くうねって延びる道路が姿を現した。川原石の石垣で周縁を丁寧に補強するか側溝を持ち敷石舗装を部分的に施した道路が3本発見されているが、その内で内幅1.5~2.5mで110mに渡って検出され基本的に南北方向に延びるA区III 1号道が、佐渡奉行街道である可能性が高い。

厚い泥流でパックされた状態で、図らずも周辺の景観と共に最良の状態で幹線道が使用時ほとんどそのままに再び日の光を浴びた。この幅の中で中央の50cmほどが硬いことや路傍の立木の状態も明らかになっている。

このように全国の近世考古学の中でも重要な位置をしめる中村遺跡だが、道路の検出状態もほとんど不可能に近いほど最上のものであった。ただ残念ながら道路そのものに対する関心がそれほど集中して調査されなかつたためか、この道路の起源がどれくらいの時期になるのかという点は、語られていない。

同じ天明の浅間の爆発で埋まり日本のポンペイとして有名になった吾妻郡嬬恋村の鎌原<sup>(3)</sup>遺跡は、信州街道の宿場町である。ここでの1979年以来の数回の発掘調査は、天明の宿場町の生活の一部を明らかにしてくれたが、街道そのものはまだ検出されていない。<sup>(4)</sup>

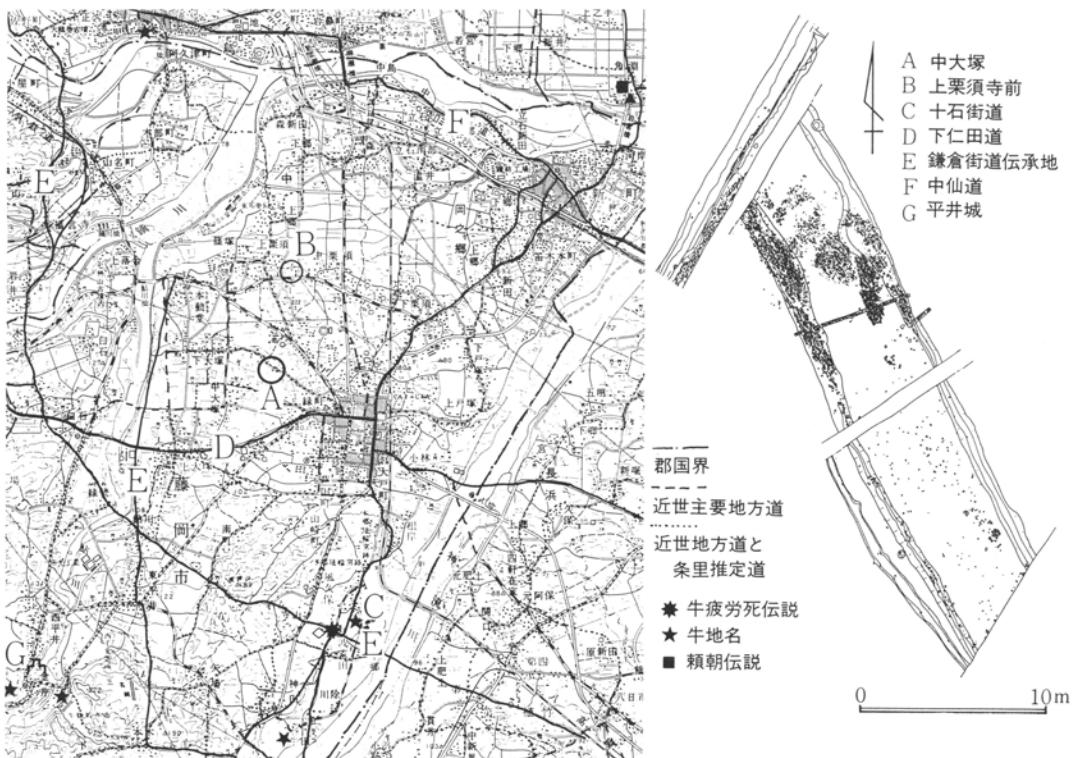
中仙道の一里塚と沿道の町並みの調査が高崎市の藤塚一里塚遺跡で行われている。この調査はまだ継続中のため詳しい状況はまだ不明だが、富士塚化した石垣積みの一里塚や宿場以外の沿道の家並の状態など極めて興味深い問題を提示している。<sup>(5)</sup>

## (2) 中世の道路

中世の幹線道の調査は、後述する本論のテーマにとって前橋市の今井道上遺跡<sup>(6)</sup>で確認されたあづま道(第3図)の状況が最も良い資料となっている。ここではあづま道伝承の現市道から5m離れる浅間B軽石灰層を当初の路面とする内幅2.5mほどの中世の路線と市道の真下に重なる幅2m前後の近世の路線との二筋が検出された。中世の路線は深い側溝を伴っており、かつこの側溝が辻に位置する屋敷の境界になって路線そのものが屋敷を中心に外反していた。ところが近世の路線は、この屋敷内を横切って全体に直線の路線に変わっている。



第2図 今井道上遺跡古道と周辺のあづま道



第3図 中大塚遺跡古道とその周辺

この状況は、下層の在地武士層と推定される屋敷居住者があづま道の作道にこの約百m弱の区間においては影響力を及ぼしたことを物語っている。また浅間B軽石層の下では、同様の幹線道が検出されなかつことは、あづま道と東山道の関係を整理する上で大きな意味を持っている。

この時期の幹線道では、もちろん鎌倉街道の実態が問題になる。北群馬郡吉岡村の大久保A<sup>(7)</sup>遺跡では鎌倉街道の伝承地で道路が検出されている。ここで見られたのは幅1~1.5mで側溝を持たない緩く弧を描く路面であった。これはあづま道と比べあまりに貧弱であり、村落間の連絡小径と考えた方が良いだろう。これに対し、そのような伝承も無いところで発見された藤岡市の中大塚遺跡の道路遺構は、内幅4mで両側溝を持ち路面全体に川原石の舗装がなされていた。(第4図) 構造的には幹線道そのものである。路線は、近くの関東管領山内上杉氏の居城平井城には向かっておらず、武藏の児玉郡方向から観音山丘陵を目指している。これは使用時期が、山内上杉氏が平井城を本拠とする15世紀前半以前であることを示しているのだろう。

この時期の道路遺構として上野にも大きな意味を持っているのは栃木県国分寺町の下古館<sup>(8)</sup>遺跡を縦断する「ウシミチ」と呼ばれていた幹線である。この遺跡は、この幹線を中心に細長い長方形状に環濠で囲まれた市場・関所・宿場・門前町の各機能を兼ね備えた町である。「ウシミチ」があづま道までつながる可能性も含めて十分注意を要する。

内幅1.5mほどの側溝を持つ地方道は、藤岡市の白石大御堂遺跡の寺院に接する道、前橋市の二之宮宮東遺跡の居館堀に沿う道、そして新田郡新田町上江田の東田遺跡の屋敷廻りの道がある。

### (3) 古代の道路

幹線道では、推定上野国府である前橋市元総社町の南西に延びる推定東山道の直線路がある。高崎市と群馬郡群馬町で1979年以来計6地点の調査で確認されている、内幅4~5mで両側溝を持つこの道路遺構の問題は重要である。(第5図 詳細は後述)また同様に1982年以来佐波郡境町と新田町の3地点以上の調査で確認された8世紀の寺院もしくは官衙である十三宝塚遺跡<sup>(12)</sup>の北側に続く直線路の牛堀道<sup>(13)</sup>の性格も注目すべきものである。(第6図 同前)

それ以外の幹線道は、高崎市大八木町雨壺遺跡<sup>(14)</sup>のプレ三国街道がある。近世の三国街道にはほぼ接して発見されたこの道は、両側溝を持つ内幅2mほどのものである。使用時期は少なくとも9世紀後半から12世紀前半の間は確実であり、近世の三国街道につながることを考えれば中世全般での利用の継続も想定できる。

この時代の幹線道の実態を良く示しているのが、最近栃木県那須郡南那須町で発見された鴻之山古道<sup>(15)</sup>である。内幅約6mで両側溝を持つこの道の最大の特徴は、自然地形を無視して比高差20mほどの丘陵を低地から登っていくことである。低地には盛り土がなされ丘陵は切り通し状に削られている。この道は直線の郡界直下にあり、9世紀前半を含む時代の使用とされている。ここに見られる不必要に広い幅や地形を無視する直線性こそが、この時代の幹線道の特徴であろう。

### (4) 古代以前道路

上野地方内部では、上信国境の入山峠を除いてこの時代の幹線道の確認はまだなされていない<sup>(16)</sup>。信濃ではプレ東山道の路線が、律令制東山道とは異なる峠の祭祀遺構をつないだラインとして想定されている。特に東信地方での蓼科山の大門峠から入山峠までの間、雨境峠・瓜生坂と続く古墳時代の峠の祭祀は、それぞれ次の目的地までの方向変換をする眺望の良い場所であり、この「祭祀」とは通行方向の基準を示す意味が大きかったと思われる。

この路線を、単に畿内政権の東国支配の道である東山道そのものの前段階としてのみ理解するのは、正しくないだろう。入山峠で出土した古墳時代前期の石田川式土器の成立したのは尾張地方であり、東日本内陸部での東西文化と人の移動路と考えるべきである。さらに新潟県糸魚川地方からのヒスイ製装身具や長野市大室からの高句麗系積石塚葬制の伝播路などを見れば、日本海に至るルートの存在は十分古墳時代において考えうる。

すでにはるかに旧石器時代や縄文時代から信濃和田峠の黒曜石のルートや糸魚川ヒスイルートは確立していたのであり、そこには、確実に人が動いた道があったはずである。そしてそれは律令期以後の幹線道に比べればかなり自然発生的な道であるからこそ、直接確認が可能なのは峠のような場所での信仰の跡ということになるのだろう。

## IV あづま道の歴史的性格と東山道研究の展望

### (1) 東山道研究の方法論

東山道についての研究は、他の地域と同じように歴史地理学からの接近が最も説得力をもって

開始された。このうち最大の影響力を及ぼしたのは、金坂清則氏の古代の幹線道は直線路であるとの仮説に基づいた平野部の路線想定である。<sup>(20)</sup>特に現在の行政界で高崎市と群馬郡群馬町及び伊勢崎市と佐波郡赤堀町の間に見られる直線とその延長上に残る小径を東山道と推定した。

この金坂氏の推定直線路西部のほぼ下から1978年の高崎市浜川町の寺ノ内遺跡の調査以来6ヶ所で道路遺構が検出されてきたが、東山道を8世紀段階の所産と考えるならそれを積極的に証明することは、これらの調査ではできず、むしろその時期の道路はここではなかったとするのが、現在までの調査の結論となる。

施設の調査は、国府・国分寺・駅家のようものは律令制幹線道と直接接続する可能性が最も高い。しかしそれ以外の郡衙や寺院が必ず接するという必然性は語りえない。また文字資料の検出がない限り駅家とすることには慎重でなければならない。<sup>(21)</sup>さらにある遺跡と別の遺跡が官衙もしくは駅家と推定されるから両者を結ぶものが幹線道であるとの考えを避け、幹線道を側溝と硬化面を持つ道路遺構の存在もしくは古道として歴史地理的に復元しうるものに限定しなければ、研究上の混乱はさらに拡大してしまう。

筆者は、路線がかなり確実な近世の幹線道との相違状況より中世以前の幹線道を抽出し、そこに路線としての古代的特徴を持ち基本的に東西方向を指向するものを搜すことにより、東山道の路線を考えたい。

## (2) あづま道の歴史的性格

あづま道は、近世の後期に富岡正忠が東山道として指摘した高崎市西部から太田市北部を走つて足利市にいたる道筋である。木暮仁一・須田茂両氏による最近の研究をもとにして伝説などを付け加えた路線は、次のようなものである。(第2・5図 下線は富岡正忠の記載)

高崎市	小塙、 <u>大八木</u> 、正觀寺(橋名)、中尾、日高
前橋市	古市(橋名)、江田(橋名)、 <u>古相木</u> 、 <u>実政</u> /宗甫分、紅雲分(義家)、市之坪(小字)、六供(義経)、天川原(小字)、 <u>天川</u> (小字)、天川大島(道標)、上大島(小字)、野中、 <u>上長磯</u> 、 <u>女屋</u> (牛)、 <u>今井</u> (橋名)、 <u>二之宮</u> (義経)、 <u>飯土井</u> (小字/橋名)
赤堀町	下触(小字/牛/義経)、 <u>五目牛</u> (牛/義経)、堀下(小字)
伊勢崎市	波志江(牛)、上植木(小字/義経)、下植木(小字/義経)
東村	上田(道標)、田部井(橋名/義経)、国定(義経)
藪塚本町	大原本町(道標/絵図)、笠懸原(絵図)、 <u>山ノ神</u> (絵図)
太田市	成塚、丸山(文書)

これらの中で、最も古い確実な資料は、寛文11(1671)年の「笠懸野御新田絵図」のものである。つまりあづま道は、17世紀中葉以前に存在していた。

前述の今井道上遺跡での調査成果より、あづま道は浅間山の大爆発による降灰で完全に壊滅した幹線交通路を復興させるために在地武士団権力の連合により作られた幹線道であると思われる。今井道上と同様の状況は、天川の二子山古墳の西側に接する居館の北への迂回にも見られる。

一方西側では、推定東山道の直線路は浅間B軽石の降下の以前の少なくとも9世紀後半以後14世紀頃までの継続的な利用が、原則的に認められる。また群馬町の熊野堂遺跡での義経道との伝承や高崎市の寺ノ内遺跡で居館に接することなど、むしろこの西部での直線路はあづま道の一部あ

(24)  
るいは別路線と考えた方が良いと思われる。

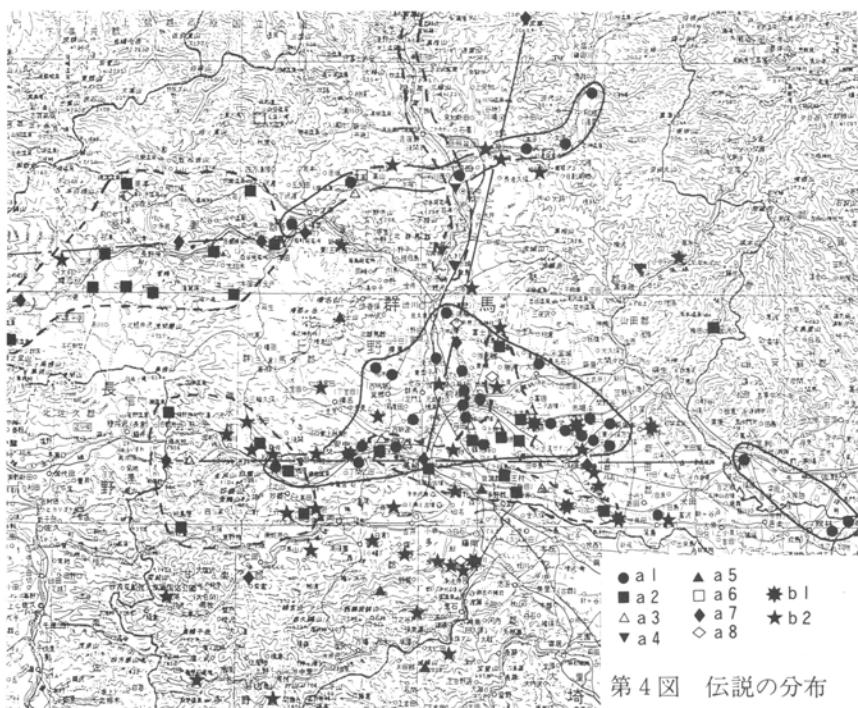
ともかく使用時の呼称は別にして、あづま道は古代律令制の東山道とは明瞭に区別しなければならない中世の東西交通幹線路として認識する必要がある。

### (3) あづま道と武人通行及びウシ伝説

すでに多く指摘されているように、あづま道には特徴的な伝説が残っている。18世紀中葉の『上植木元文書上帳』には、伊勢崎市北部のあづま道伝説が集中的に記されている。その根幹は次のような単純なものである。

源義経が奥州へ落ち延びる時に乗っていた牛が疲れて、最後には死んで石になった。

(25)  
これを次の二つの話に分けて、群馬県内の伝説の分布を考えてみたい。(第4図)



第4図 伝説の分布

- a 偉い人が通った (源義経を象徴とする武人)  
b ウシが疲れて死んだ (動物の牛に限定できない)

#### a 武人通行・墓

- a1 義経群 (義経・弁慶・静御前・常盤御前・伊勢三郎) イ真田道・会津街道沿い 口中・西毛北部 (高崎・伊勢崎以北) ハ東毛  
a2 賴朝群 (賴朝・北条政子・梶原景時) イ吾妻郡西部 ロ妙義山北東麓 ハ中毛北部 ニ中毛南部 (烏・利根川沿い)  
a3 八幡太郎群 (義家・賴義) 中毛 (義経ロ・賴朝ニと重なる)  
a4 安倍貞任群 (貞任・宗任) 利根川上流域  
a5 將門群 利根川中流右岸に散在  
a6 田村麻呂群 真田道・会津街道沿い (義経イとほぼ重なる) 平野部散在  
a7 ヤマトタケル群 イ真田道沿い ロ武尊山信仰ルート ハ入山峠信仰ルート  
a8 その他 (木曾義仲・北条時頼など)

これらの分布状態を見ると安倍貞元群と將門そしてヤマトタケルのロ以外は基本的に東西方向の指向性が強く、鏑川・神流川流域は分布が希薄であり、利根・吾妻地方の東西線と南部平野での二等辺三角形状の分布が中心である。特に義経にその傾向が大きい。またヤマトタケルは直線的な信仰ルートとして特異な分布である。(イも四阿山信仰ルートと関係があるか)

### b ウシ

b1 牛が死ぬ 南部平野地域に7例が確認できる。このうち4例は、死んだ牛と共に来たのは僧侶(内3例は長楽寺開山栄朝)であり、残りは武人(義経・頼朝・義仲夫人)である。僧侶の基本形が、各地域の縁の深い人物に変わっていくという変化であろう。

なぜ牛は死ぬのか。本当の意味は不明だが、単に通行の困難を物語ると言うより、貴人の通行そのものを強調することであろうか。藤岡南部の牛田例は、唯一主人公の義仲夫人葬御前が追手に子供とともに惨殺されると言う悲劇が付け加えられている。

b2 ウシの付く地名 図に示したような少なくとも42例が群馬県内でとりあえず確認できる。甘樂・多野郡に集中的な分布が見られ、その多くは吾妻郡高山村の牛糞清水のように動物の牛と直接の関係を想定しにくいものも多く、あづま道が「牛道」と呼ばれたことや、高崎市倉賀野町の「牛街道」あるいは栃木県国分寺町の下古館遺跡<sup>(1)</sup>の中央道路が「ウシミチ」と言っていたことなどを考えれば、これらの「ウシ」は主要な幹線道そのものと密接な関係があると思われる。ウシ地名の分布は、何故か鳥・鏑・神流川流域に濃い。

以上まとめれば、義経を中心とする武人通行伝説は基本的に上野地方の東西方向の移動路を示しており、ウシの疲労死伝説は幹線道であることを示唆しているものと思われる。

### (4) 東山道研究の現在の問題点

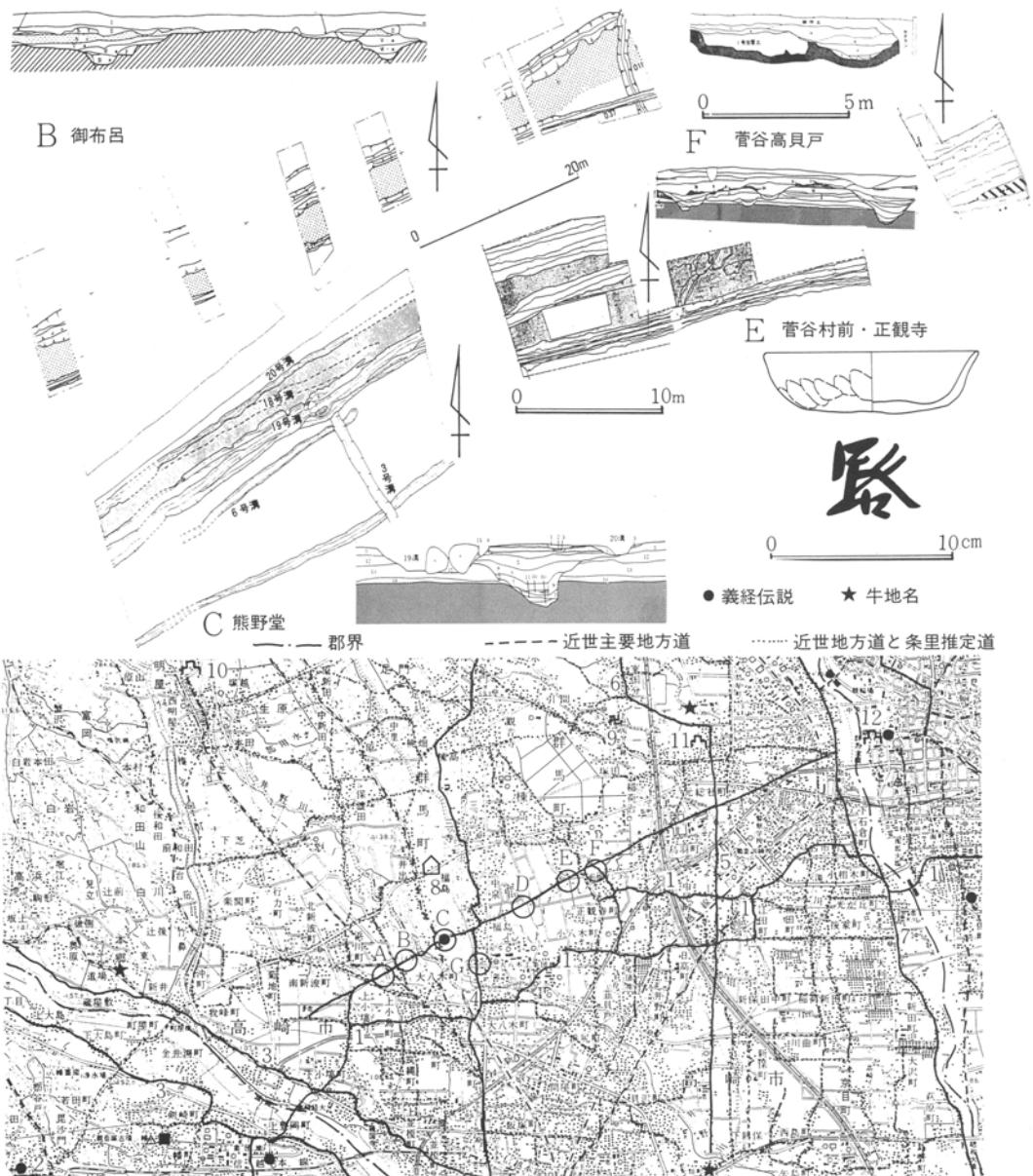
#### ① 国府周辺の路線 (第5図)

これまで東日本で路面が検出された律令期幹線道の稀有の例として位置付けられてきた群馬町南部・高崎市北西部の直線路への評価をここで修正せざるを得なくなっている。現在の事実は次のようなものである。

- a 路線はあくまで直線的である。この直線は、明治10年代の地図では上野国府推定地の前橋市元総社町で止まらず、少なくとも現利根川の右岸近くまで続いている。
- b 両側溝を持ち、内幅は5~6mである。
- c 9世紀前半以前の使用・作道を証拠付ける積極的な資料がない。(菅谷高貝戸)
- d 「路」字墨書の土師器を出土した9世紀前半の集落が沿道にある。(菅谷村前)
- e 元総社が8世紀の上野国府である確実な証拠はない。

これらの情報から考えうる可能性は、いくつかの異なったものになる。

- ア 8世紀の最初の路面と側溝は調査範囲外に隠れている。(菅谷高貝戸)
- イ 8世紀の幹線道は、全く別の場所を通っている。
- ウ 上野国府の当初のものは元総社町にはない。



第5図 国府周辺の直線路

A 寺ノ内 B 御布呂 C 熊野堂 D 福島飛地 E 菅谷村前・正觀寺 F 菅谷高貝戸 G 雨壺 I あづま道 2 中仙道 3 信州街道  
4 三国街道 5 国府道 6 鎌倉街道伝承地 7 佐渡奉行街道 8 三ツ寺居館 9 国分寺 10 萩輪城 11 蒼海城 12 鹿橋城

エ 「路」字墨書は、群馬駅家と関係がある。(菅谷村前)

オ 直線路は元総社国府より以前に作られた。

カ 直線路は元総社国府より以後に作られた。

A アウエオを同時に満たすには、上野国府の最初の位置を利根川の対岸のかつての鹿橋城の周辺に考えざるをえない。ただし鹿橋の地名と群馬駅家の関係は薄くなる。

B イウオを同時に満たすには、8世紀の国府の位置は全く別の場所を搜さねばならない。

C アエカを同時に満たすには、直線路がなぜ延びるのかの説明が難しい。エは共立しえない。  
 Aが最も魅力的な考えだが、いずれにしても元総社の国府推定地そのものの今後の調査成果を待たねば、まだこれらの明確な答えは決定しにくい。

## ② 牛堀道の可能性（第6図）

牛堀道は、境町上渕名・同矢ノ原・新田町市宿廻りと調査が続いて直線路としての全貌を現しつつある。現段階での事実は、次の要点になる。

ア 上渕名・矢ノ原では粕川に至る直線状の用水路と平行する溝として検出。両者の内幅は約8m前後。8世紀の築造で9世紀には北側の用水路のみ機能。硬化部分は未確認。

イ 上渕名では、南側の溝は寺院もしくは官衙推定の十三宝塚遺跡の北限の溝に相当。

ウ 市宿廻りでは、硬化路面を検出。側溝は不鮮明。

エ 3地点を東に延長すると太田市金山丘陵北側の鞍部に到達。この鞍部は、入山峠の真東に位置し、そこにヤマトタケル伝説地が並ぶ。（第4図）

オ 3地点を西に延長すると荒船山・内山峠北側の志賀越えに到達。

カ オ線と平行な線が約3km南に見られ、この線は金山南西端の独立丘陵八幡山から上矢島付近の新田郡と佐位郡・五料付近の那波郡と武藏国の境界線を通って内山峠に到達。

キ これらの線の走行は、条里とは一致しない。



第6図 牛堀道と周辺の古道

A 牛堀 B 矢ノ原 C 市宿廻り D 十三宝塚 E 入谷 F 上渕須寺前 G 中大塚 H 長楽寺 I 金山城 J 中仙道 2 日光例幣使街道  
 3 あかがね街道 4 古戸桐生道 5 十石街道 6 鎌倉街道伝承地 7 佐渡奉行街道 8 日光裏街道 9 八幡山

まだ確定的なことは言い得ないが、この牛堀の線が幹線道である可能性は大きく、十三宝塚遺跡の性格も重要な意味を持つと思われる。また南側の平行線も幹線道であるかもしれない。今後の調査研究に待たねばならない点は多いが、幹線道の上信国境通過地としての志賀越えや内山峠の重要性の検討や、8世紀国府の位置も含めて従来の考えとは全く異なる幹線道の経路を想定しうる要素がここにある。

この点で、栃木県鴻野山古道が自然地形を無視するかのように直線的に丘陵を登っていく状態を考えれば、これらの直線状の牛堀道を想定することは決して不自然なことではない。また現在調査中の藤岡市の上渕須寺前遺跡の古道と南側平行線が近接することも示唆的である。<sup>(30)</sup>

## (5) あづま道と東山道の現状での理解

① プレ東山道 プレ東山道とは、入山峠や信州での各峠の祭祀遺跡に見られるような山岳信仰と密接に結び付いた東日本内陸部をめぐる人と物の流れの道である。律令制東山道のような西からの支配のためのみの道ではなく、信州を経て日本海につながる路線や下野から太平洋に至るルートも存在しただろう。直線的な山岳信仰ルートとして残っている。

② 東山道 西日本政権の中枢とその東日本内陸部での支配拠点を短距離で結ぶ路線を選んで、最新の東アジアの技術を用いて作道されたのが東山道である。この道は、内幅5～10m近くの不必要に広い道幅を持ち基本的に側溝が備えられ、多少の地形の変化を無視してひたすら直線的に築かれた。9世紀中葉頃にこの東山道は、あるいは国府の移転も考えられるような律令支配体制の変動の中で、大きな路線変更をしたことが伺われる。

③ あづま道 律令制東山道は、律令制の動搖(平将門の乱など)によって補修体制が崩れ、ついには浅間山爆発後の復興は、各地に割拠する在地豪族層(武士団)がそれぞれの利害を大きく反映しながら行った。これが、あづま道である。同じ近畿地方と東北地方をつなぐ幹線道ながら、あづま道は各在地豪族の居館を巡る階段状の経路になっている。近畿と東北をつなぐ交通路の存在価値が薄れた中世後期以降は、地方道としての役割しか残らなくなる。

中世前期の幹線道としての記憶が中世後期の義経伝説の流布と相まって、近世中期までにはこの道に沿って今日に残るような義経伝説が拡大されたのであろう。

以上、端的に言えば、東山道は中央からの政治の道であり、あづま道は地方からの文化の道と考えるのが、現状での両者の理解となると思われる。

### V おわりに——群馬県地域の交通路研究の進展に向けて

すでに冒頭で述べてきたように、交通路研究の意味は極めて大きい。そして最近ようやく進んできた道路そのものの検出は、従来の推定と大きく異なった新しい事実を投げかけている。

ただ発掘調査による確認は技術的な難度を伴っているため、熟達した調査経験と小字名・地割り<sup>(31)</sup>そして伝承などを中心とした歴史地理学などの方面からの検討も必要である。

また基本的に遺物を伴わず、幹線道の場合数世紀以上の長期間の使用が想定される遺構のため、一つの道についても複数の調査成果の平均が事実に近づく性格を持っている。目的地や作道基準の山などの目標を捜すことが、作道時の目的を明らかにする上で大きな意味がある。

今後も小範囲の調査でも広い視野での研究が望まれる。

本稿執筆中に小森哲也氏のご好意で鴻野山古道を見学できたことに感謝いたします。

(本稿は、当事業団昭和62年度職員自主研究活動の成果の一部である。)

註 1 その他の地方道も含めた幹線道は、次のようなものがある。(第1図)

名 称	A 中仙道	B 日光例幣使街道	C 信州街道	D 三国街道	E あかがね街道	F 十石街道	G 下仁田道
目的地	江戸一京	倉賀野一今市	高崎一善光寺	高崎一新潟	平塚/前島一足尾	新町一佐久	本庄一岩村田/追分
経 路	高崎/安中	玉村/太田	大戸/鎌原	渋川/猿ヶ京	黒保根/大間々	藤岡/万場	吉井/富岡
関 所	碓氷	五料	大戸/狩宿/大笛	杣ヶ橋/猿ヶ京		白 井	砥沢/藤井
名 称	H 沼田真田道	I 草津道	J 三国裏街道	K 四万道	L 清水峠越往還	M 生瀬奉行街道	N 沼田街道

目的地	沼一上田	草津-中之条/沓掛	空ヶ橋-須川	中之条-四万	沼田-六日町	渋川-本庄/新町	前橋-沼田
経 路	中之条/長野原	沢渡/狩宿	中之条		後閑/川上	総社/玉村	米野/森下
関 所	狩宿				湯檜曾	福島/美政/大渡	
名 称	O会津街道	P日光裏街道	Q根利道	R日光脇往還	S古戸桐生道	T古河道	
目的地	沼田-会津若松	五料-神梅	大原/神梅	忍-佐野	桐生-熊谷	大田-古河	
経 路	越本/尾瀬	駒形/大胡	根利	館林	丸山/太田	館林/板倉	
関 所	戸倉			川俣			

群馬県教委：『歴史の道調査報告書』第1～17集1979～83による。大間々扇状地を直線的に走るあかがね街道及びその旧道の河岸街道は、大間々の荒神山及び足尾の袈裟丸山を作道の視準基点としたと思われる。また古戸桐生道の太田から熊谷までの直線路は、明らかに太田金山が基点である。これは太田南部の条里の方向にも近い。中仙道の倉賀野・例弊使街道の玉村と太田周辺、また下仁田道と十石街道が交差する藤岡の市街も条里に規制されて形成されている。

- 2 渋川市教委：『中村遺跡』1986
- 3 浅間山麓埋没村落総合調査会：『嬬恋村・日本のポンペイ』東京新聞出版局 1980 及び嬬恋村教委『鎌原遺跡』1981
- 4 群馬県埋蔵文化財調査事業団（以下群埋文）：『一里塚遺跡現地説明会資料』1988
- 5 その他近世の村落内の小径では佐波郡赤堀町の五目牛南組遺跡、そして前橋市の二之宮宮東遺跡で屋敷と共に確認されている。群埋文：『年報4』1985 同『年報6』1987
- 6 群埋文：『年報7』1988
- 7 吉岡村教委：『大久保A遺跡 七日市遺跡 滝沢古墳 女塚遺跡』1986
- 8 群埋文：『中大塚遺跡』1989
- 9 路面上からは北宋銭が数枚出土しており、遺構の使用時期をある程度物語っている。
- 10 栃木県文化振興事業団：『自治医科大学周辺地区 昭和62年度埋蔵文化財発掘調査概報』1988
- 11 群埋文：『年報6』1987同：『年報7』1988 新田町教委：『東田遺跡』1987
- 12 高崎市教委：『寺ノ内遺跡』1979 同：『矢島遺跡・御布呂遺跡』1979 同：『正觀寺遺跡群IV』1982 群馬町教委：『菅谷遺跡』1980 同：『推定東山道』1987 群埋文：『熊野堂遺跡』1984
- 13 当初佐位郡衛と推定されていたが、現在は寺院や他の性格が指摘されている。十三宝塚遺跡調査団：『十三宝塚遺跡第6次発掘調査報告書』1981など
- 14 坂爪久純：『境町「牛堀」遺跡について』『群馬文化』203 1985 境町教委：『牛堀・矢ノ原遺跡』編集中 調査中の新田町の市宿廻り遺跡については同町教委小宮氏のご教示による
- 15 群埋文：『熊野堂遺跡III地区雨壺遺跡』1984、坂井 隆：『三国街道と古代の道』『上州』132 あさを社 1985
- 16 同様の内幅3mで両側構を持つ道が前橋市二之宮町の宮川遺跡で、また今井道上遺跡のあづま道の下からは9世紀前半頃の集落内の区画を想定できる道も見られた。能登 健：『宮川遺跡』『昭和58年度埋蔵文化財取扱研修会資料』（研修会資料）群馬県教委1983 また推定国府から南下する国府道が想定されている。高崎市教委：『日高遺跡III』1981など
- 17 『下野新聞』1989年1月23日及び栃木県文化振興事業団中山晋氏ご教示。ショーグン道と呼ばれ八幡太郎伝説がある。
- 18 なお村落内の小径としては、ほとんど唯一の例として北群馬郡子持村の黒井峰・西組遺跡で榛名山の火山灰下で確認されたものがあり、その意味でも同遺跡の重要性は増している。「紀元6世紀ごろの村」「週刊朝日歴史」41 1987
- 19 軽井沢町教委：『入山峠』1983 桐原 健：『東山道と峠の祭祀』『研修会資料』群馬県教委 1983など
- 20 金坂清則：『上野国』『古代日本の交通路II』大明堂1978
- 21 須田 茂は、新田町田村の入谷遺跡を「駅家の公算が高い」としている。新田町教委：『入谷遺跡III』1987 最近碓氷郡松井田町の原遺跡で8世紀の官衙風建物が発見されている。東山道坂本駅との見方もあるが、可能性としては碓氷郡衛がより高い、と見学で筆者は感じた。
- 22 木暮仁一・須田 茂：『上野国新田駅とその周辺の東山道について—研究ノート—』『群馬県史研究』19 1984
- 23 群埋文：『県立文書館遺跡』1984
- 24 これは、浅間の降灰は当然西部の方が被害が大きかったはずであるが、にもかかわらずほとんど同じ路線で復興したということは、それだけ古代以来の権力が集っていたということだろうか。
- 25 群馬県文化事業振興会：『群馬県史料集風土記編』1965 所収
- 26 『群馬県史資料編27民俗3』1980及び群馬県文化事業振興会編：『上野国郡村誌』1～12 1977以降による
- 27 活字本『伊勢崎風土記』に「午道」となっているが、「牛道」の誤認だろう。
- 28 文献上は、太田市牛沢は嘉応2(1170)年、藤岡市牛田は康応1(1389)年に現在と同じに表記され、また佐波郡赤堀町の五目牛は文和2(1352)年に「貢馬石」と記されている。つまり「ウシ」表現は少なくとも12世紀中葉以前に存在し、「イシ」に近い発音でもあったと考えられる。また一遍聖絵には牛背に俵を積んだ光景があり、運送手段の牛の意味もありうる。
- 29 上野国府の移転の可能性については、文献の研究からも指摘がなされている。関口功一：『平安中期の上野国の一様相一群馬郡の分割をめぐる二つの史料ー』『群馬県史研究』25 1987。
- 30 この遺跡は現在調査中であるが、ほぼ東西方向に内幅5.5mで両側構を持つ。9世紀前半には側溝は埋没している。当事業団石塚久則主任のご教示による。今後この時期の幹線道として意味を持つ可能性がある。
- 31 律令期の道路とスグロ地名の分布は関係があるようであり、プレ東山道と諏訪信仰のミシャグチ神と地名の分布の関係も興味深い問題である。