



第19図 道路跡全体図

6 調査のまとめと考察

（1）道路跡について

①以前の調査区との関係

前の調査と合わせて、全長350mに渡って確認したことになる。南から現代の通路に沿って湾曲しながら北に進み、大野田古墳群3D区からN-30°-Eの方向で直線的に進み、4TでN-50°-Eに屈曲して当調査区に至る。さらに延長すると旧笊川へ向かう。路面は南から北へ傾斜している。道路全体でみると旧笊川への排水を考慮していることが窺える。構造は当遺跡第1次調査とほぼ同じであるが、第1次調査では新A期段階の側溝は検出されていない。大野田古墳群とも検出面と路面との高低差の違いを除けば類似している。SF-2の先には現代の水路が存在する。屋敷跡全体の区画溝の延長線上にあたり、屋敷跡の存在が想定される。屋敷跡に向かう枝道が前の調査からも発見されており、SF-2の性格も屋敷跡へ向かう枝道ととらえることができる。（註5）

②道路跡の年代

遺物はSF1古A期側溝の1層から12世紀後半～13世紀の中国産の青磁、新A期路層から12世紀後半の龍泉窯系の青磁と13世紀後半～14世紀前半の白石窯系の甕？、SD-1の1層から13世紀～14世紀の常滑産の片口鉢が出土している。また、これまでの調査から道路跡の年代は13世紀～14世紀前半を中心とらえている（渡邊誠1997他）。遺物が少ないため、今回も同様の年代幅でとらえたい。ただ、新B・C期は側溝状の落ち込みを作り出すという点で違いが見られ、時期差がある可能性もある。それぞれの時期の細かい年代については周辺の屋敷跡の年代や前の調査での道路跡からの遺物を検討してとらえたい。（註5）

③波板状凹凸について

波板状凹凸は古代から近世までの道路跡でみられるもので、道路の基礎事業の跡とする説（註6）、重量物を運搬した際にもちいられたコロやテコあるいは枕木として丸太の路面に残された圧痕とする説（註7）、そのことをふまえて迅速に物資を輸送するために道路面に作った踏張足場・梃子（テコ）穴の痕跡とする説（註8）、それらの説を総合的にとらえ同じ道路でも場所によってその敷設理由が違うという説（註9）などがある。今回SF-2で検出した波板状凹凸は、凹部に充填されている砂とその上面の路層の砂が類似し、南側の路盤では工具痕が検出されている。また、中央部の馬の背状の高まりが、現代の道路などにも見られる轍の凸部にも類似しており使用頻度が少ない部分ととらえられ、砂敷道路以前に使用されていたことが示唆される。以上のことから、砂敷道路以前に道路としての機能があり、その時の路面の荒れを改修し路床・路盤の強化のために波板状凹凸を施したととらえたい（註2）。一方、丸太やコロの跡とするには深さや形態的に無理があるが、規則的に並ぶこと、SF-1側の斜面部分が深いこと、道路の延長上に屋敷跡の存在が想定されることから、重量物を運搬した際にできたテコやテコ穴の痕跡と

もとれる。しかし、テコの跡・テコ穴の痕跡とすると長軸方向が進行方向と一致したり、断面形がレ字形になると思われる。よって、この場合でも砂敷道路構築の際、テコの跡・テコ穴をさらに掘り窪めて波板状凹凸にして底面を突き固め路盤の強化・補強しているととらえられる（註10）。Pit C・D・E群及び全体像はつかめなかつたがSF-1の波板状凹凸B・C・D群も同様のものと考えたい。波板状凹凸A群は、道路の進行方向に直交する長楕円形のピットが等間隔に並ぶものでコロや丸太の痕跡とも考えられる。しかし、ここでは、凹部の堆積状況や底面の硬さなどから、道路の荒れを改修した痕跡あるいは構築時の基礎事業の跡ととらえておきたい。

④ 2Tの石敷道路跡について

大野田古墳群の道路跡を含めて2Tの路面の標高が一番低くなり、水の影響を受けやすかったと推定される。このことが、新C期の路面が1・3Tでは砂敷で、2Tでは石敷になる理由なのかもしれない。また、屋敷跡との関連で2T付近が重要であるために、特に強固に丁寧に作ったとも考えられる。

西側の石がぎっしり詰まっている部分の下面は古A期側溝を掘り直して波板状凹凸と同じような工法で埋め戻している。このようにした理由は部分的な検出のため不明である。だが、暗渠的な働きをもたすためのものとか（註11）、ただ単に側溝にたまつた土を浚い波板状凹凸と一連の工事をしたもの等の理由があげられる。

⑤ SF-1とSF-2の関係について

切り合ひ関係から古B2期～新C期段階にSF-2道路跡が設置されたことが分かる。その中で、SF-1の古A期段階の側溝がSF-2に規制されるよう作られており、古B1期段階にSF-2は道路として機能していたととらえられる。波板状凹凸A群もこの時のものと考えられる。そして、③の見解から、この時SF-2はまだ砂敷の道路ではなかつたと考えられ、SF-2と新C期段階の道路構築方法が類似することと合わせて考えると、新C期段階構築時にSF-2も改修し砂敷の道路にしたととらえられる。後の段階はSF-2を意識するよう湾曲するようにSF-1は構築されており、SF-2も機能していたことが想定される。

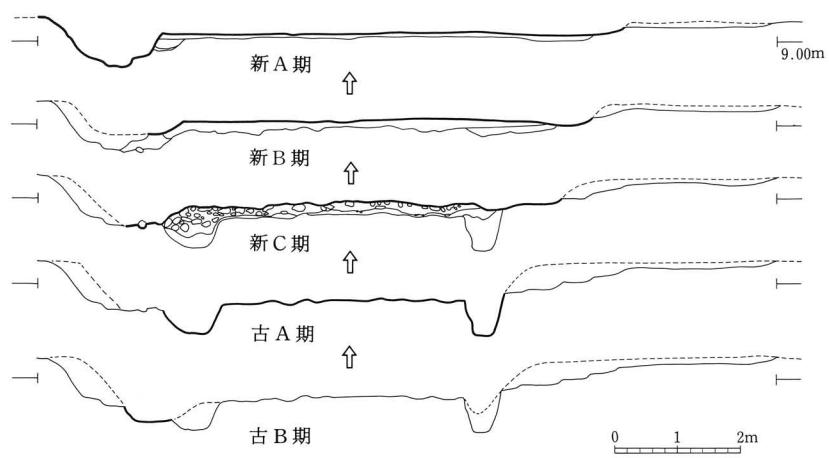
以上のことから、古期段階を経て、新C期段階で大規模に道路を改修し、その後は新C期段階の路層を路床にして凹凸をなくすように路層を敷くだけの改修となることが想定される。

（2）まとめ

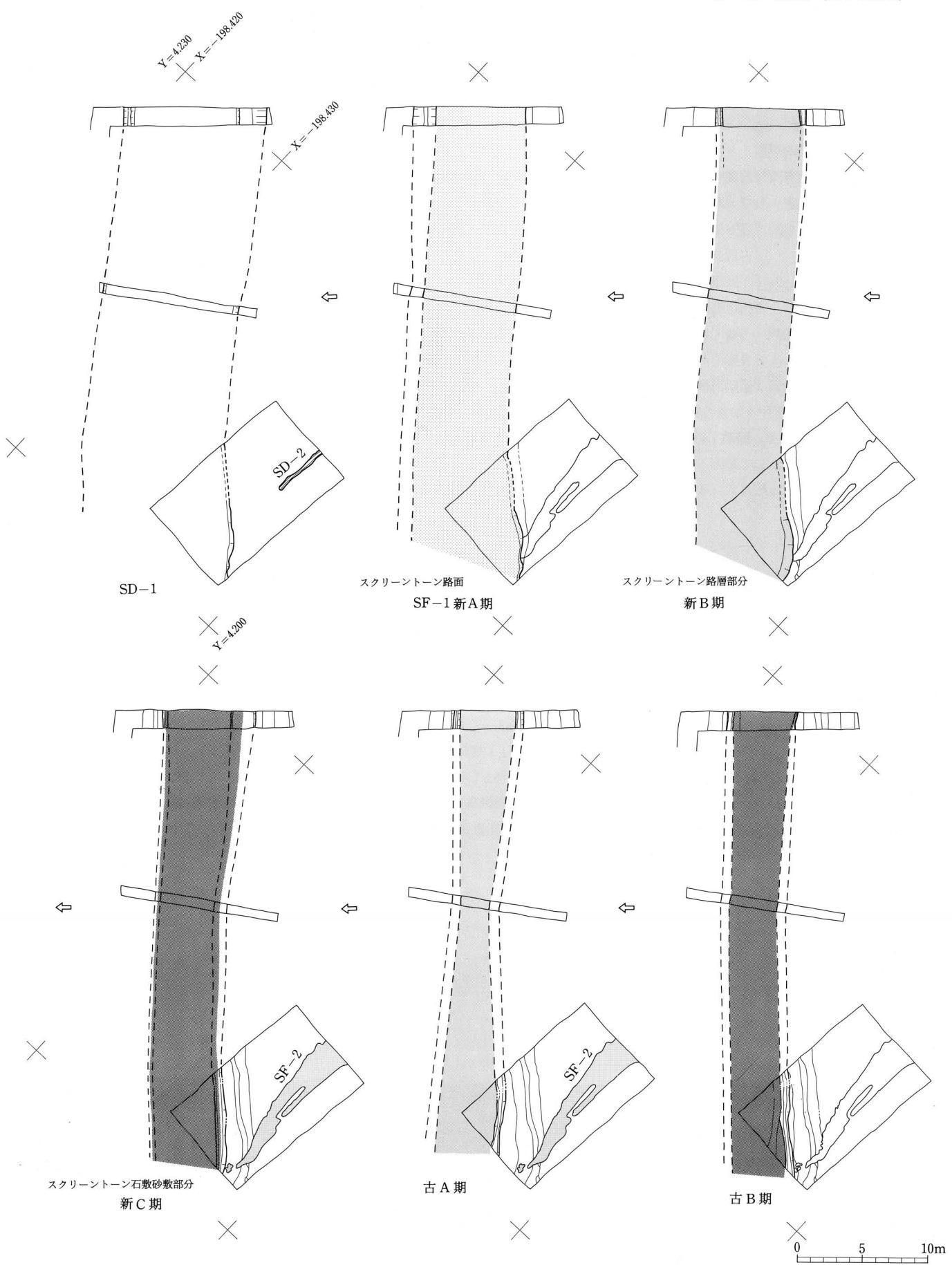
- ・第1次調査検出の道路跡の延長部分とそこから派生する枝道を検出した。道路跡は5時期ある。特に新C期段階の路面は石敷・砂敷であり下部構造に波板状凹凸を伴うなど、丁寧な造りになっている。
- ・炭化物・骨・スサ入り粘土を堆積土に含む土坑を検出した。
- ・3時期の小溝状遺構群が発見された。時期は須恵器の年代とこれまでの調査から古墳時代から奈良時代にかけてととらえられる。
- ・大野田27号墳が確認された。

（註1）検出された上面を路面としたが、次の段階の道路構築のために壊されて本来の路面でない可能性はある。

（註2）道路遺構に伴つて検出される遺構で、波板状凹凸面・波板状圧痕などと呼ばれているもので第1次調査・大野田古墳群の道路跡でも検出されている。大野田古墳群の調査では、路床・路盤の強化および排水を目的とした、凹部の埋土も含めて道路構築時の痕



第20図 道路跡変遷図(2T北壁断面)



第21図 道路跡変遷図

III 王ノ壇遺跡（第4次調査）

跡あるいは改修工事の痕跡と考え、波板状凹凸面としないで波板状凹凸とした。今回もこの見解を踏襲した。（渡邊誠：1997 竹田・渡邊：1998 田中他：1998）

（註3）路2層は4層に細分される。その各層の上面及び波板状凹凸の上面それぞれが路面として使用された可能性もある。しかし、今回は路2a層の上面から落ち込みや使用痕跡が検出され、他の層の上面からは検出されなかったことから、波板状凹凸も含めて一連の道路構築事業ととらえた。

（註4）第1次調査及び当調査区から300m北の大野田遺跡で縄文時代の配石遺構が発見されている（仙台市教育委員会1996他）。

（註5）第1次調査・及び大野田古墳群については、現在整理作業中であり、全体的なことはその報告を待ちたい。

（註6）飯田充晴1993「道路築造方法について－埼玉県所沢市東の上遺跡の道路跡を中心にして－」

『古代交通研究第2号』古代交通研究会

板橋正幸1998「下野国那須郡衙発見の道路遺構」『古代交通研究第8号』古代交通研究会

（註7）早川泉1997「古代道路遺構の虚像と実像－東山道武藏路の調査を通して－」『古代交通研究第6号』古代交通研究会

（註8）宮田太郎1998「考察・鎌倉街道の輸送工法痕跡－路床に刻まれた踏張足場穴・梃子穴－」

『多摩のあゆみ Vol92』財団法人たましん地域文化財団

（註9）近江俊秀1995「道路遺構の構造－波板状凹凸面を中心として－」『古代文化』第47巻第4号

（註10）波板状凹凸を伴う中世の道路跡は宮城県では他に検出例はないが、古代の多賀城跡の城外の方形地割の道路跡にみられる（千葉他：1997）。また、路面下の基礎事業として、9世紀代であるが、丸太材を密接して敷き並べた例もある（菅原：1997）。古代以来、道路構築方法として路面の下に何らかの事業をする場合があることがわかる。

（註11）時代・場所は離れているが筑後国府周辺の西海道で路面下で暗渠と考えられる溝が検出されている。（久留米市教育委員会：1987）

引用・参考文献

小川淳一 1998 「武士の屋敷跡にみる銅・鉄製品の生産－仙台市王ノ壇遺跡」『季刊 考古学第62号』

久留米市教育委員会 1987 「筑後国府78次調査」『筑後国府』昭和62年度調査概報

主浜光朗 1995 「縄文時代 王ノ壇遺跡」『仙台市史 特別編2 考古資料』仙台市史編さん委員会

菅原弘樹 1997 「上代遺跡」『舟場遺跡ほか』宮城県文化財調査報告書第173集

仙台市教育委員会 1996 「縄文人のハート大野田遺跡」仙台市文化財パンフレット第38集

仙台市教育委員会 1992 「仙台市王ノ壇遺跡現地説明会資料」

竹田幸司・渡邊 誠 1998 「仙台市大野田古墳群中世道路跡」『考古学ジャーナル NO430』ニュー・サイエンス社

田中・渡邊・竹田 1998 「仙台市王ノ壇・南小泉遺跡の道路跡」『発掘された中世古道 Part 1』 中世みちの研究会

千葉・鈴木・菊池 1997 「山王遺跡I－仙塩道路建設に係る発掘調査報告書－」多賀城市文化財調査報告書第45集

渡邊 誠 1997 「大野田古墳群」『宮城県遺跡調査成果発表会発表要旨』宮城県史跡整備市町村協議会

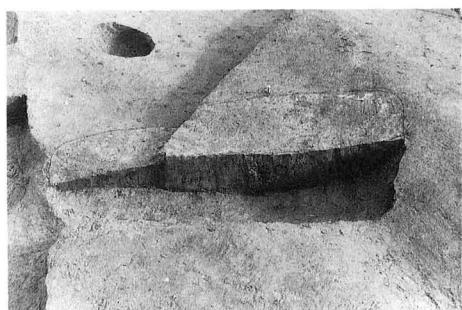


写真1 SK-2 土坑断面

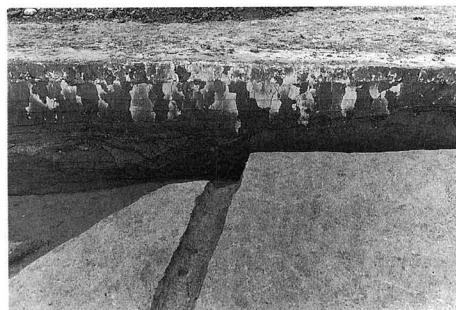


写真2 1T北壁断面

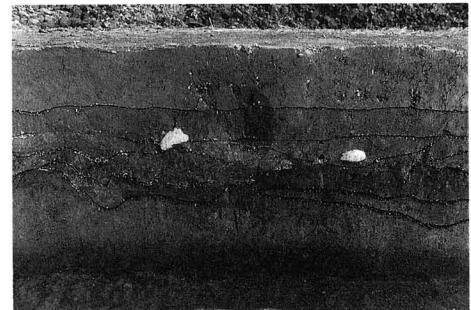


写真3 1T東壁断面



写真4. SD-1完掘 SF-1確認 (南西より)



写真5. SF-1 新B期路面 (南西より)



写真6. SF-1新C期路面 (南西より)



写真7. SF-1新C期路面アップ (南より)



写真8. SF-1新C期波板状凹凸D群 (南東より)



写真9. SF-1路層北壁断面 (南より)



写真10. SF-1古B期波板状凹凸A群断面 (北東より)



写真11. SF-1古期側溝完掘 (南西より)



写真12. SF-1古B3期側溝底面工具痕 (南西より)



写真13. SF-1 SF-2全景 (西より)



写真14. SF-2路面 (西より)



写真15. SF-2路面アップ (西より)



写真16. SF-2断面Cセクション (東より)



写真17. SF-2波板状凹凸 (東より)



写真18. SF-1石敷道路新C期 (東より)

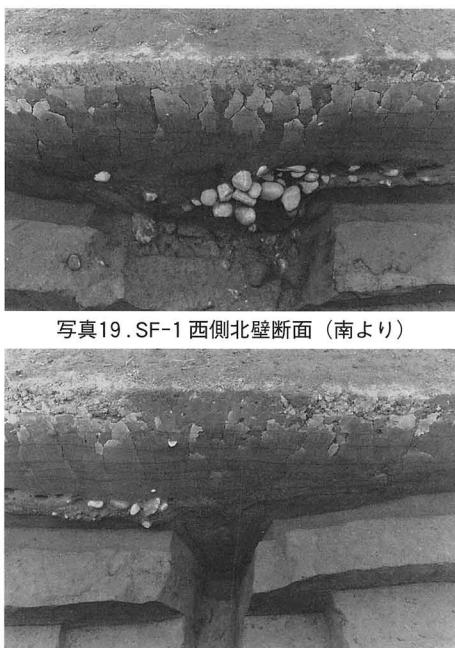


写真19. SF-1西側北壁断面 (南より)

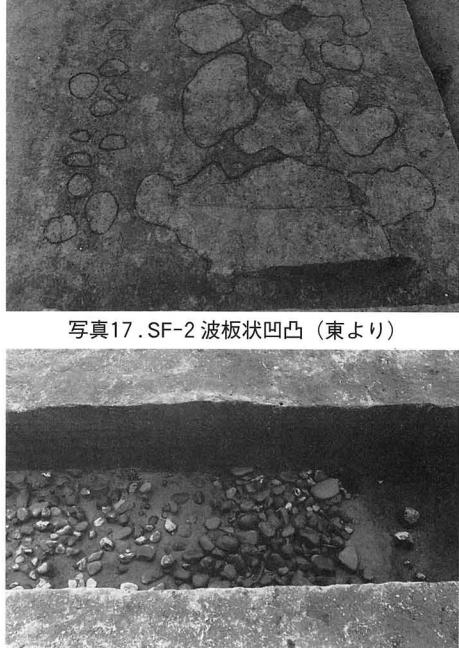


写真20. SF-1東側北壁断面 (南より)

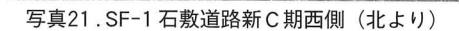


写真21. SF-1石敷道路新C期西側 (北より)