

V 考察

(1)富山市打出遺跡の道路跡

安達志津

I 打出遺跡の道路跡の特色と性格

他遺跡の道路跡と比較検討し、この道路跡の性格を考えてみたい。

①直線道である。②N-41~44°-Wとほぼ正確に北西—南東方向と斜方位をとる。③道路幅は側溝心々間で5.5~6.5mで、ほぼ6mである。④側溝は幅0.35~0.9m、深さ0.1~0.35mで、3回以上の掘り直しが認められる。溝の深さは一定ではなく、部分的に深いところがある。また、溝が途切れている箇所もある。北側は削平のため、深い部分だけが遺存している場合もあると考えられる。

①については、近年の道路研究によって、駅路は平野部では直線コースをとること、郡衙を結ぶ伝路でも直線である例が近年報告されているという⁽¹⁾。

③の6mの道路幅について検討を加えてみよう。駅路と考えられる発掘例では、8世紀代では10m以上が多く、9世紀に入ると9m、あるいは6mに改変されてくる事が明らかになってきている。石川県津幡町加茂遺跡では、奈良時代初めに構築された幅9mの道路跡が、9世紀前半に幅6mに改修されている。これらは古代北陸道とされている。小矢部市桜町遺跡で発見された道路跡も古代北陸道と推定されているが（伊藤1995）、幅は側溝心々間で5.5~6mある。時期については8世紀中頃以降との新しい見解が出されている（小矢部市教委2003）。また、先に挙げた伝路と見られる道路跡の例などから、打出遺跡の道路跡は少なくとも伝路以上の格の官道といえる。

④の側溝の規模については、後世の削平のため、当時の上幅や深さはわからないが、加茂遺跡の古段階の道路側溝の幅1.5mと比べると規模が小さい。桜町遺跡では0.6~0.7mと打出遺跡と大差はない。複数回の掘り直しが認められる点は加茂遺跡でも同様であり、構築されてから完全に埋まりきるまでは、溝さらいや、掘り直しが行われ、管理されていた状況が読み取れる。



溝の深さが一定ではなく、ところどころ途切れている点については、排水用としては用を成さないように思われる。早川泉氏は東山道武蔵路の側溝が、長さ1.5~21m、幅0.4~1.4m、深さ0.5~0.8mの細長い土坑を連結したものであったことから、「土坑連結式掘削工法」と呼称し、古代における溝掘

削のための土木技術工法と認識した。そして、この溝が排水用ではなく、道路を区画するための溝と考えた（早川1997）。打出遺跡の道路跡の側溝もこの工法によって掘削されたと考えられる。

II 道路跡の延長線上にあるもの

打出遺跡の道路跡はどこを結ぶ道だったのだろうか。南東方向の延長線をみてみると、昭和27年に米軍によって撮影された空中写真に、旧河川の縁を通るようにして細長い地割りが続いているのが見える。これが道路の痕跡である。そのまま南東方向へ向かうと、今市の集落の東端あたりで旧神通川（古川）にぶつかる。ここで、神通川を渡ったと考えられる。古川知明氏作成の神通川流路の復元図をみると、この地点はこれより上流、下流で分岐して大きく蛇行する神通川各流路が1本にまとまり、微高地が左右から張り出している地点で、渡し場としては最適であった。旧神通川を渡った後は東へ向かうと千原崎遺跡を通り、蓮町遺跡、米田大覚遺跡がある。

米田大覚遺跡では、奈良時代後半から平安時代前半の掘立柱建物30棟以上、木組井戸2基を含む井戸9基、溝などが見つかっている。掘立柱建物には5間×4間の庇付きの大型建物や、2間×2間の総柱の倉庫と考えられる建物が含まれる。遺物は、奈良時代半ば～平安時代前半（8世紀中葉～10世紀前半）に属する須恵器、土師器、緑釉陶器、製塩土器、200点以上の墨書き土器、石帶、斎串などが出土している。遺物の主体を成すのは9世紀中頃に属するものである（富山市教委 鹿島昌也学芸員教示）。特に注目されるのが、「井」、「桑」（旧字体）、「真」、「道公？」、のほか、則天文字の「天？」などの文字が記された墨書き土器、六位以下の役人が身につけた黒色の粘板岩製巡方、丸鞆の帶飾り、29点の斎串である。



第1図 打出遺跡の道路と周辺の遺跡 (網掛けは奈良・平安時代を含む遺跡、10万分の1)

これらは遺構、遺物のあり方から、米田大覚遺跡は官衙的な性格が考えられている。藤田富士夫氏は、「大荊莊開田図」、「丈部莊開田図」の分析から、この米田大覚遺跡が、8世紀半ばにはすでに移転していた新川郡衙の新転地だとしている（藤田・小林2004）。また、米田大覚遺跡の南方1.2kmに位置する豊田大塚・中吉原遺跡からは人面墨書き土器3点、人形4点、斎串1点が出土している。堀沢祐一氏は人面墨書き土器と木製祭祀具を使った祭祀は郡家との結びつきが強い祭祀だとしている（堀沢2001）。

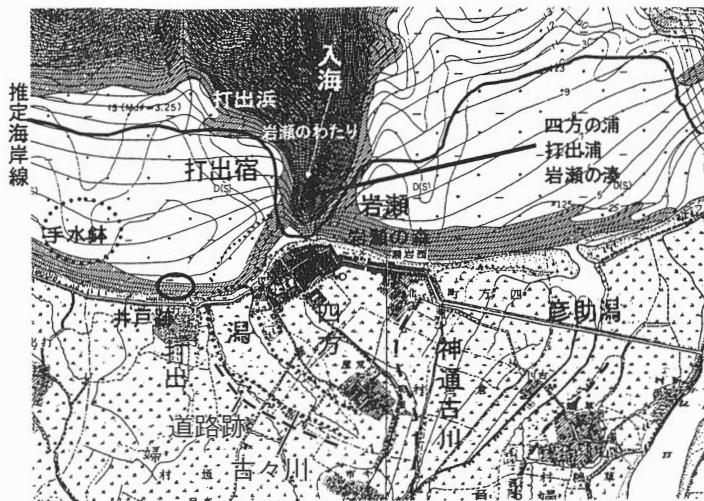
反対に北西方向に向かえば海につきあたることになるが、海岸付近の村落に向かう道にしては、立派過ぎる道路である。海岸沿いに東西に走る近世の浜街道に当たる海岸ルートがあったと考えるのが自然ではないだろうか。国府と富山湾の海岸線は海岸侵食のため、年々南下しており、奈良～平安時代には現在より1～2km北にあったと推定されている。延徳三年（1491年）に京都の令泉為広が越後に下向した際のことを記した「越後下向日記」によると、一向は放生津を発ち、「アラヤ、エビエ、メウシン橋、ネリアヒ、イハウ、アシアラヒ里、ウチデ里、シバクサ、ヨカタ里、イハセ渡、大河アリ、里カミイハセ…」と放生津潟の砂洲上を東に通っている。海老江と明神橋の順が逆であると思われるが、当時放生津以東の放生津潟の吐川が小河川で橋が架けられており、放生津から四方までの間に大河は無く、安定した道のりであったことがうかがえる。神通川の流路の変遷については、古川知明氏や、中世岩瀬湊研究グループの研究に詳しい。中世前期頃は打出と四方の間を流れており（古古川、間の川）、中世後期に神通古川へ移ったとされている（中世岩瀬湊研究グループ2005）。その後は近世の史料によって、神通川本流が万治三年（1660年）～寛文八年（1668年）にかけての氾濫で、本流は東岩瀬の西に移ったことが明らかである。西岩瀬は洪水で家々が流され、本流が変わったことで港としての用を失い、衰微していった。古川氏らは、室町時代の『廻船式目』にある三津七湊のひとつ「越中岩瀬湊」は西岩瀬に所在したと推定している。沿岸海域土地条件図によれば四方の先は深い洋谷になっており、湊には最適であった。『貞享年中四方岩瀬濱繪圖』にも四方北方に「此所大船共掛け申舟溜和合」とある。古代の地理的環境は定かではないが、16年度調査A地区（河川部分）の自

然科学分析では弥生・古墳時代より後は、河川湖が存在し、時折洪水の影響も受けているという。四方西岩瀬地区は中世以前にも、渡しの機能の他に湊としての機能を有していたと考えられるのではないだろうか。古代北陸道の駅家が水運と強い関係を有していたことは、木下良氏、金坂清則氏ら多くの研究者によって明らかにされてきており、A地区で石製丸軸が発見されていることは示唆的である。

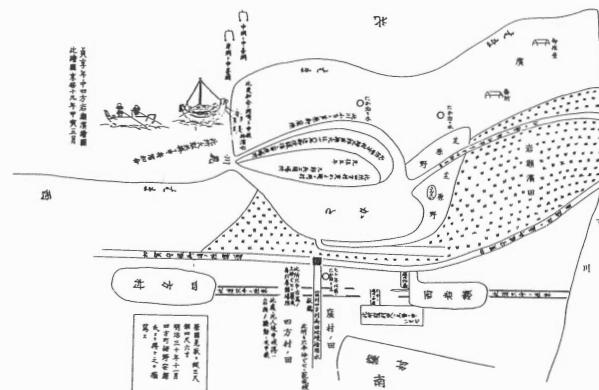
III 北陸道の復元

少なくとも平安時代の初めにおいて、海岸ルートが存在した可能性を指摘したが、このルートはどのような性格をもつ道であったのだろうか。

『延喜式』記載の駅名のうち、亘理駅家は国府付近の小矢部川・庄川両河口付近に位置していたと考えて間違いない。次の白城駅家は旧下村・小杉町の白石、小白石付近と考えてよいと思われる。旧新潟市の放生津潟の南側の「作道」の地名や、延喜式内社道神社があることから、延喜式当時放生津潟を南に迂回するルートの北陸道が存在したと考える。しかし、先に指摘した海岸ルートも、北陸道と認識されていた時期があった可能性がある。越中国では川人駅から水橋駅までの間の駅間距離が短いことが従来から指摘されているが、亘理駅から海岸線づたいに岩瀬駅に直接向かったとすると、両駅間の距離は西岩瀬まで約14km、蓮町まで17km、東岩瀬まで約16kmと、ほぼ令の規定通りとなる。白城駅から水橋駅までも直線距離で約14kmとなり、ほぼ令の規定に沿う。岩瀬駅と白城駅はもともと別路線の駅であった可能性が考えられるのである。地域の実情とは無関係になるべく直線的に最短距離で国と国を結ぶという律令制当初の駅伝制の性格からすると、海岸ルートのほうが駅路としてふさわしいと考えられる。木下氏は、越後国柏崎以北の北陸道について、海岸ルートが駅路で、古志郡衙とされる八幡林遺跡を通る内陸ルートは郡衙を連絡する伝路であろうとしている。また、『延喜式』当時には駅路と伝路の区別が曖昧になって、伝路のほうに吸収されたとみられるところが多いので、『延喜式』駅伝路は内陸ルートになっていたかもしれないとしている（木下1995）。越中国でも同様のことが言えるのではないだろうか。放生津の南側を通るルートは射水・婦負両郡の重要な施設と考えられる北高木遺跡、荒畠遺跡、太閤山I遺跡、黒河尺目遺跡、柄谷南遺跡などの主要遺跡に近いことから、海岸ルートよりも伝路的性格をもっていると考えられるのである⁽²⁾。しかし、厳密な意味での伝路はさらに内陸寄りのこれらの遺跡を通るようなルートであった可能性がある。最近、西井龍儀・小林高範両氏によって呉羽山古道の存在が明らかにされ、主要地方道富山・戸出・小矢部線から呉羽山古道に連なる官道の存在を指摘された。この道は伝路にあたるものであろう。8世紀の後半から9世紀の初めにかけて、全国的に駅路の改変が行われている。より地方の実情にあったルートをとり、無駄なルートや駅家を廃し、道幅を縮小している。恐らく越中でもこの時期に海岸ルートの駅路は廃され、実情にあった内陸ルートがとられるようになったのである。本来ならその時点では岩瀬駅は廃されるべきであるが、大河の渡しと湊という重要な役割を担っていたこと、岩瀬駅から水橋駅までの間は、神通川・常願寺川の氾濫原で通行が困難な区間である



第2図 伝承からみた古地形の復元案
(古川知明氏作成図に一部加筆、古川2005bより)



第3図 貞享年中四方岩瀬濱繪圖

ことから継続して置かれたのではないだろうか⁽³⁾。海岸ルートにおける岩瀬駅は西岩瀬付近に比定しておきたい⁽⁴⁾。内陸ルートになってからはやや上流の蓮町遺跡あたりに場所が移された可能性も考えられるが、今後の発掘事例を待って考えていきたい。内陸ルートの駅路がとられた後も東との往来や、冬季の積雪を考えると海岸ルートは重要な道であったと考えられ、打出遺跡で見つかった道路跡は海岸ルートと『延喜式』駅路との連絡道、海岸ルートから新川郡衙（米田大覚遺跡）に向かうための国府と郡衙を結ぶ道であったと考えられる。

註

(1)木下氏は、三重県安芸郡安濃町荻野で発

掘された幅4.5mの直線道を安濃郡家への伝路、群馬県藤岡市上栗須寺前遺跡の内幅5.5mの東西道を多胡郡家への伝路であろうとしている（木下1992）。

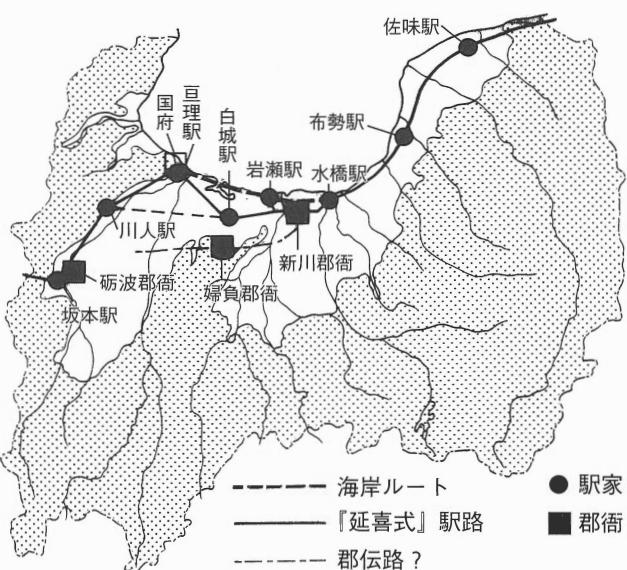
(2)川人駅に比定されている麻生谷遺跡から白石付近までは約17kmで、久々忠義氏の指摘されるように国府へ向かわずに、中保B遺跡や、東木津遺跡など射水郡の重要施設を通じて内陸ルートへ向かうルートも考えられそうである（久々2004）。

(3)岩瀬駅と水橋駅の間は、同様の理由により8世紀段階から短かったと考える。

(4)この道路跡の南西側にある「今市」という地名も気になるところである。出越茂和氏は湊には市が成立する事が多いことを常陸国高浜市や備後国深津市の例などから述べられ、加賀郡の郡津である金沢市戸水大西遺跡出土の「大市」「市口」の墨書き器から市の存在を予想している（出越2000）。今市遺跡からは9世紀の須恵器など古代の土器が出土している。

引用文献

- 柿田祐司 2000 「石川県津幡町加茂遺跡について～道路遺構を中心に～」『フォーラム 古代の道と駅』 富山市教育委員会
- 伊藤隆三 1995 「古代北陸道の発掘調査－富山県小矢部市桜町遺跡・産田地区－」『古代交通研究』第4号 pp.81-85 古代交通研究会
- 小矢部市教育委員会 2003 『桜町遺跡発掘調査報告書 弥生・古墳・古代・中世編Ⅰ』第1分冊
- 金坂清則 1996 「北陸道－その計画性と水運との結びつき－」『古代を考える 古代道路』 吉川弘文館
- 木下 良 1992 「古代交通研究上の諸問題」『古代交通研究』創刊号 pp.2-30 古代交通研究会
- 木下 良 1995 「古代の北陸道」『北陸道の景観と変貌』 古今書院
- 木下 良 1996 「古代道路研究の近年の成果」『古代を考える 古代道路』 吉川弘文館
- 久々忠義 2004 「富山県内の古代道路遺構について」『フォーラム 奈良時代の富山を探る』 pp.46-51 富山市教育委員会
- 高島英之 2004 「上野国」『日本古代道路事典』 pp.158-169 八木書店
- 高岡 徹 2002 「古代・中世のころ」『萩浦郷土史』 pp.36-73 萩浦自治振興会
- 中世岩瀬湊調査研究グループ 2004 「「海中から中世岩瀬湊を探る」15年度海底探査報告」『富山市日本海文化研究所報』第33号 富山市日本海文化研究所
- 出越茂和 2000 「金沢における古代津湊の成立と展開」『戸水遺跡群Ⅱ 戸水大西遺跡Ⅰ』 pp.187-196 金沢市教育委員会
- 西井龍儀・小林高範 2005 「吳羽古道の調査」『大境』第25号 pp.143-154 富山考古学会
- 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 pp.21-37 古代交通研究会
- 藤田富士夫・小林高範 2004 「富山市米田大覚遺跡の調査と意義」『東岩瀬郷土史会会報』No.93 pp.1-12 東岩瀬郷土史会
- 古川知明 2005a 「神通川底出土遺物のこと」『一草島6000年の歴史－草島校下の歴史』第50号 pp.1-9 草島校下郷土史会
- 古川知明 2005b 「中世岩瀬湊を探る－海底構造物の探査から－」第22回 全国和船研究発表会資料
- 保科齋彦 2002 「江戸時代の萩浦」『萩浦郷土史』 pp.74-127 萩浦自治振興会
- 堀沢祐一 2001 「越中国の律令祭祀具と官衙遺跡」『フォーラム 古代北陸の国と郡の成り立ち』 pp.20-32 富山市教育委員会



第4図 北陸道の復元