

第Ⅲ章 曲金北遺跡についての考察

第1節 曲金北遺跡発見の想定古代東海道について

1. はじめに

近年、古代の交通路についての研究・資料の増加はめざましく、特に古代官道の発掘調査例が各地で多く報告されている。その成果は、それまでの古代の官道のイメージを大きく変えるものであり、古代律令国家の地方支配実態の一端をまざまざと実感させるものとなっている。近世の東海道をはじめとする道路から考えた古代の官道は、せいぜい幅2～3 m程度のものと考えられていた。しかし、全国各地で確認される古代の官道は、幅10mを越え、一直線に延びる、極めて計画性の高い壮大なものであったことが明らかにされてきたのである^{※1}。

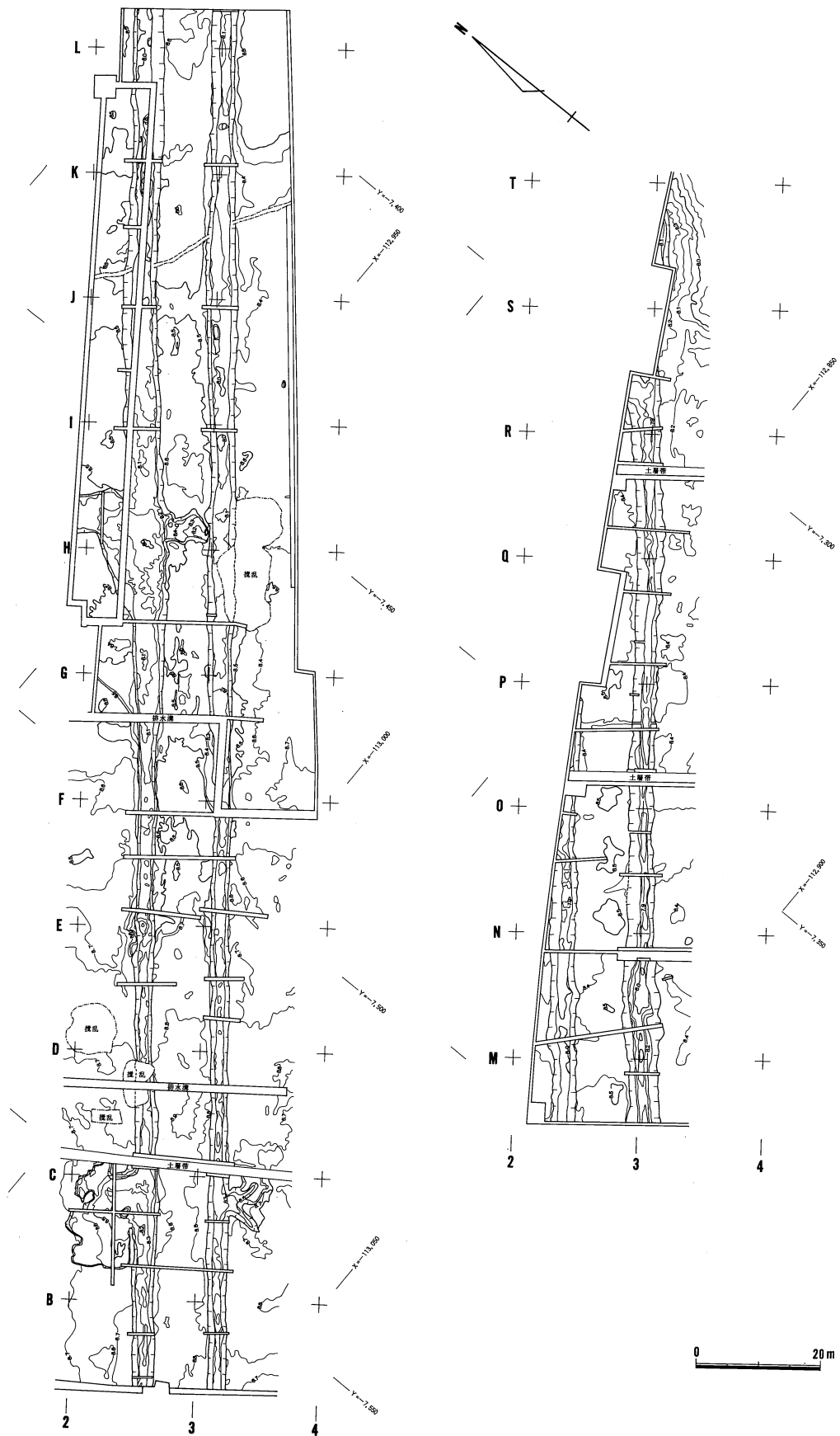
今回、曲金北遺跡の調査で発見された道路遺構は、古代東海道の駅路と想定されるものであるが、両側に側溝を持ち、側溝の心々距離が約12mを測る規模の大きなものであった。さらに、確認された調査区内を延長約350mにわたって一直線に延びている。これまでに調査された東山道や山陽道、西海道などと比較しても、遜色のないものであり、古代東海道駅路の発掘調査としては初例と思われる。ここでは、この曲金北遺跡で発見された古代東海道について、遺構的な面、また地域的な中でどう位置付けられるのか検討してみたい。

2. 曲金北遺跡で発見された古代の道路遺構－想定古代東海道駅路－

今回の曲金北遺跡の調査で発見された古代の道路遺構－想定古代東海道駅路－について、まず発掘調査における事実関係を整理しておきたい。

(1) 検出状況

曲金北遺跡の本調査の前に、平成5年12月に埋蔵文化財所在の有無を確認するための試掘調査が行われたが、その時点で一つの指針となったのが、静岡平野北部の静清バイパスに伴う調査で確認された埋没条里、そして地籍図から想定された条里のメッシュである^{※2}。それまでの成果から調査区内に東西方向に1～2本、南北方向に4～5本の坪界線が通っているのではないかと想定された。そのため、想定されるラインにかかる形で試掘坑を設定した。その結果、第4試掘坑とした部分で平安時代頃のものと考えられる溝状遺構を確認した。この溝状遺構については、当初条里の坪界線に伴うものと単純に考えており、本調査においてもその広がり、方向などを確認するため面的に広げて調査を行った。調査の進行上、第2調査区から平面的に精査を行ったが、その段階でこの溝状遺構の北側に同様の規模の溝状遺構が平行して走ることが確認された。また、これら溝状遺構と溝状遺構の間は、当初想定した水田というにはあまりにも砂利が多く見られ、道路遺構ではないかと考えられた。そのため、まだ排水溝を掘った段階の第4調査区で、排水溝の断面を観察した。その結果、第2調査区の溝状遺構がまっすぐ延びる位置に溝状遺構の断面を確認した。道路と考えられる遺構が、調査区の北側部分を北東方向から南西方向に延長約350mにわたって一直線に延びていることがわかったのである。側溝と考えられる溝状遺構は、『遺構編』において述べたように、新旧の2つの溝が認められている。平面的には、新しい溝の覆土である炭酸鉄集積ブロックを含む暗褐色粘質土の広がりとして検出された。この新しい溝は、一部では道路自体を壊すように淀み状に広がっており、道路廃絶後のものと考えられた。検出された道路遺構の側溝は本来的に水路的役割も持っており、そうした機能が道路廃絶後も利用されていたものと思われる。



第104図 古代東海道と考えられる道路遺構検出状況図

このように道路本来の側溝は、新しい溝によって大部分が壊されており、残された部分から想定するしかない。また、今回調査した、静岡平野東南部は特に奈良・平安時代以降の土砂供給が少なくこの時期の遺構は、その上部を後世の耕作によって大きく攪乱されている。今回発見された道路遺構も例外ではなく、残されているのは側溝部分と道路の路床部分である。

(2) 規模

道路遺構は、調査区の中をほぼ一直線に延びているが、前述のように側溝部分は新しい時期の溝が広がっているため、ややだらしない格好となり、数値的にややばらつきがみられる。

側溝の規模をみると、道路廃絶後の水路と考えられる新しい方のものが、検出面での幅が約2.5～5.0mを測る。前述のようにこの溝は部分的には淀んだような状況になっていたと考えられる。滞水のしかたによっては肩部が崩れ、大きく広がる部分もあれば、元々の規模を保っていると考えられる部分もみられる。本来的な道路の側溝と考えられる古い方のものは、その大部分を新しいものに壊されている状況にあり、詳細ははっきりとしないが、各地点の土層断面の検討から幅2.5～3m程のものが想定される。検出面からの深さは新しい溝が30～60cm、古い方の溝は60～70cmを測る。その断面形は新しい溝は前述のような状況のため肩部がなだらかなものとなっている。古い方の溝は、確認される状況からみて、底部が丸味を帯びた断面半円形のものが考えられる。

道路遺構の規模を表す場合、側溝の心々距離で表す場合が多い。今回検出された道路遺構の側溝間の心々距離をなるべく当初の状況が残されていると考えられる部分で計測すると、約12m～12.2mほどとなっている。

このような状況から見ると、路面幅は9mほど、側溝を含めた道路全体の幅は15mほどと考えられる。

(3) 構造

今回の調査で検出された道路遺構の基本構造は、両側に側溝を持ち、その間が道路面ということになる。道路の路面部分は既に述べているように、後世の耕作によって攪乱されており、残されていたのは路床と考えられる部分だけであった。この部分には親指大の砂利を叩き込んだような状況を確認することができた。しかしながら、この状況は全面に均質的に広がるわけではなく、砂利の密度の高い部分、低い部分、既に下層の土が顔を出している部分とが斑状に認められる。確認された状況からみると特に地盤について地業をしているわけでもなく、後述する第3調査区と第4調査区の間部分を除けば、単に砂利混じりの土を固めていって構築したものと考えられる。また、側溝にはかなりの量の拳大の石が散在する形で検出されている。これらの石は当初から溝の中にあつたものではなく、溝底に密着するものもあるが大半はやや浮いた状態のものであり、転がり込んだような状況を呈している。これらの石の性格についてみれば、路肩部分の補強の石ではないかと考えられる。こうした状況からみて、この道路遺構は、現状の地盤に特に基礎工事をすることなく砂利混じりの土をのせて叩き固めて構築し、路肩部分については崩れないようにやや大きめの石を用いて補強していたものと想定される。ただ、滞水することが多く、道路が壊されることがあったと考えられる第3調査区から第4調査区の部分では、道路の補修・補強のためのものと考えられる道路と平行する杭列とその下部では各地の道路遺構に見られるいわゆる「波板状遺構」に類似した楕円形の落ち込みが東西方向に並んでいるのが確認されている。

側溝は、道路遺構に伴う本来のものはそのほとんどを失っているため、残された部分から類推するしかないが、残された部分などから丸底の断面半円形を呈するものが想定される。

(4) 年代

今回曲金北遺跡で発見された道路遺構からは、比較的遺物が出土している。遺物の大半は、側溝からの出土であり、一部路床の砂利に混じって出土している。出土遺物には、須恵器・土師器・灰釉陶器、布目瓦、鉄鏃や刀子などの鉄製品、鉄鎌の柄・馬鍬の部材や曲物等の木製品、鈐帯金具、馬の骨などとともに、3点の木簡がある。こうした中で、年代を知る手がかりとなる土器についてみると、遺物の概要の中でも述べたが、8世紀初頭まで遡ることのできる湖西産の須恵器の有台坏身がある。底部片であり全体ははっきりしないが、断面形が逆台形を呈する高台が付けられ、底部は丸味を持ち回転ヘラ削り調整されたタイプのものである。また、新しいものとしては、10世紀代と考えられる灰釉陶器が出土している。特に第4調査区の淀み状遺構や炭酸鉄の集積を持つSD202・203の新しい溝部分からは猿投古窯跡群の編年の折戸53号窯式と考えられる灰釉陶器が主体的に出土しており、本来的道路の側溝と考えられる部分からはそれより古い時期、8世紀後半から9世紀代と考えられるものが主体的に出土している。道路面の砂利層から出土した土器片は、ほぼ側溝から出土している土器と同じ時期のものであった。『遺構編』の段階では、出土土器の細かいところまでの検討をまだ行っておらず、とりあえず8世紀第2四半期までのものが見られるとしたが、今回8世紀初頭まで遡る可能性のある土器が確認されたことを改めて報告することとなる。それに伴い、この道路遺構が機能していた時期が8世紀初頭から10世紀初頭と想定される。なお、本来の側溝と考えられる古い溝の覆土の中位には白い火山灰が認められる。これが神津島の火山灰とすれば^{※3}、838年—平安時代の初め頃にはある程度埋まりながらも、まだ道として機能していたと考えられ、やはり前述の想定年代を裏付けるものとなっている。

(5) 古代東海道駅路とした理由

以上のように、今回の曲金北遺跡で検出された道路遺構は、奈良時代から平安時代前期に使われた、極めて規模の大きなそして直線路であると言えることができる。この道路遺構について、古代東海道駅路であると考えたわけであるが、その理由についてここで整理しておきたい。

まず、考古学的な所見から見てみる。

道路遺構の年代がこれまでに述べてきたように、奈良時代から平安時代前期の古代のものであること。これは道路遺構の側溝や路床部分から出土した土器は、最も古いもので8世紀初頭と考えられる須恵器坏身片が出土している。これは、断面逆台形の高台で底部が丸底に近いものであり、湖西窯産と考えられるものである。また、側溝を壊す形の新しい溝や淀みからは折戸53号窯式と考えられる灰釉陶器が主体的に出土している。また、側溝の覆土中位から神津島のものと考えられる火山灰(838)が認められる。こうした状況から見て、少なくともこの道路遺構は8世紀初頭から9世紀代に使用され、10世紀の初頭頃には廃絶されたものと考えられる。

これまで全国各地で発見された古代の官道を見てみると^{※4}、佐賀県吉野ヶ里遺跡などで確認された西海道肥前路は、切り通し部分で路面幅8m、平野部では側溝間の心々距離が9～12mを測る。山陽道は、大阪府高槻市島上郡衙跡や郡家今城遺跡、兵庫県上郡町落地遺跡などで道幅10mのものが検出されている。東山道は、群馬県新田町下新田遺跡で側溝の心々距離が12mのものが、また東山道武蔵路としては、埼玉県所沢市東の上遺跡、東京都国分寺市国分寺周辺遺跡で同じく側溝の心々距離が12mのものが検出されている。曲金北遺跡の道路遺構は、側溝の心々距離が約12m、路面幅は約9mを測る。その規模は、全国各地で確認された官道(駅路)の規模と遜色のないものであり、規模的な面では明らかに当時の官道と言えよう。

さらに、曲金北遺跡で発見された道路遺構は、調査区内を約350mにわたって一直線に延びており、直線路と考えられる。その方向は、ほぼN-51°-Eの方向に向いており、本地域の条里の東西方向と一致

している。条里との関係については、後で詳しく述べることにする。そして、このルートは文献などで想定される横田（太） 駅家と息津駅家の想定地を一直線に結ぶ位置にある。

以上、年代的にも奈良時代から平安時代前期のものであり、極めて規模の大きな直線路である点、およびその検出された位置などから、古代東海道の駅路であると考えた。さらにそれを裏付ける一つの資料として、「常陸國鹿嶋郡…」と記された木簡が道路遺構の側溝から出土している。常陸國は東海道に属し、その終点にあたる。常陸國から都への物資か何かの移動に際し使われたものと考えられるが、何らかのアクシデントによりここに廃棄されたものと考えられる木簡である。常陸國から都へ至るルートは東海道と考えることができ、そうした意味においてもこの道路遺構は、古代東海道ということができよう。

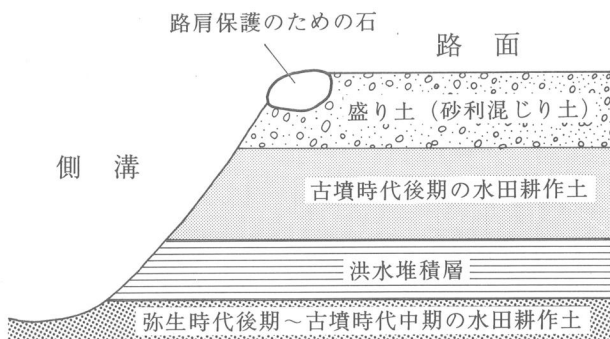
また、本研究所の矢田勝も、静清バイパス関連の遺跡調査における埋没条里遺構の在り方や地籍図の分析から以下の6点を指摘して、この道路遺構が古代東海道駅路としている^{※5}。

①道路遺構が東西里界線の一つと重なる。②この東西里界線を境に、南北の広域条里の間に空白地帯（約15m）があり、この空白地帯と道路遺構が重なる。③この東西里界線は、静岡・清水平野の丘陵や山地を避け、約20kmにわたって一直線に貫いている。④この東西里界線は、安倍郡・有度郡の直線郡界線に想定される。⑤近世東海道の一部と重なる。⑥この東西里界線のそれぞれの先には、道路施工の基準点と考えられる海発山・的山が存在すること。

以前より、条里の中の間延びした部分（条里余剩帯―矢田のいうところの空白帯）がしばしばこうした古代の官道の道代を示すものといわれていたが^{※6}、こうした部分から実際に古代の官道と考えられる道路遺構が検出されたのは、初めての例ではないだろうか。

3. 古代東海道の構造と設計尺度

曲金北遺跡で検出された古代東海道の構造についてであるが、その上部が後世の耕作によって攪乱されているため、その全容についてははっきりとはしないが、全国各地での調査例と同様、2本の平行して延びる溝状遺構と言う形で検出された。この2本の溝状遺構は側溝であり、道の範囲を示すと同時に路面の排水という役割を持っていたと考えられている。路面については各地の例では、硬化面が認められたり、中には轍の跡が確認された例もある。しかしながら、曲金北遺跡では前述のようにその上部が後世の耕作によって攪乱されているため、そうした状況は確認することができなかった。残された部分の状況をみると、側溝と側溝の間に、2～5 cm 大の砂利がたたき込まれたような状態で広がっていた。しかし、全面的に広がっているわけではなく、下層の古墳時代の水田耕作土と考えられる灰褐色粘土層が露出している部分も見られた。こうした状況から、すでに上部は攪乱されており、路床部分の一部しか残されていないと判断したわけである。また、側溝内には拳大の石が流れ込んだ形でかなりの数確認されたが、これは路肩部分を補強する目的で置かれていたものが側溝内に崩れ落ちたものと考えた。『遺構編』でも述べたように、路面全体がこうした拳大の石を使って敷石されていた可能性もあるが、後世の耕作の際に片付けられたと考えたとしても側溝内に検出された石の量は少なく、前述したようにこの道路は、現状の地盤に特に基礎工事をするということもなく砂利混じりの土をのせて叩き固めて路面を構築し、路肩部分については崩れないように拳大の石を用いて補強した形の構



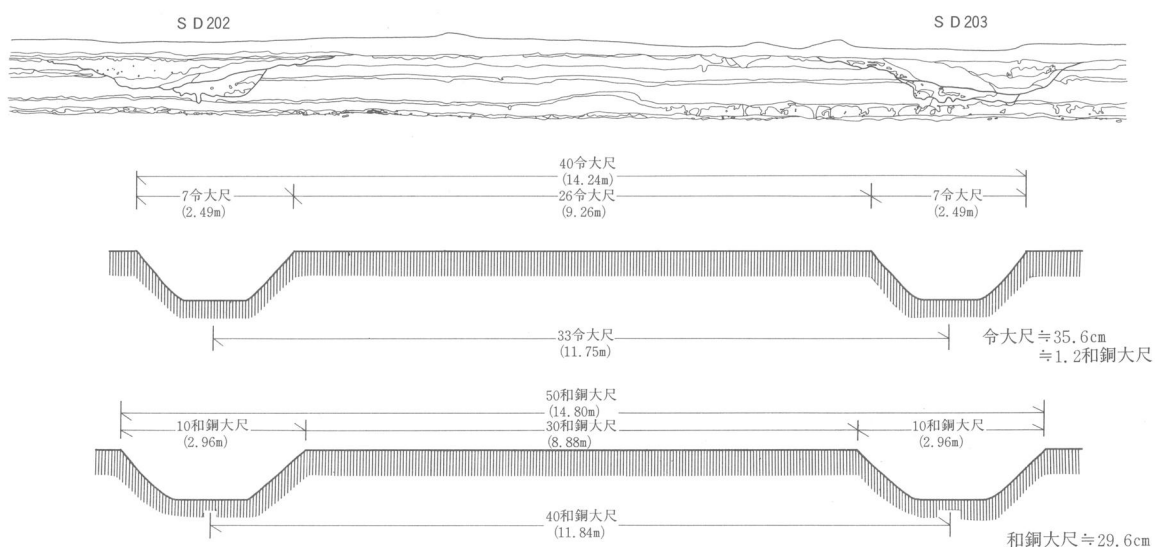
第105図 古代東海道想定構造模式図

造と考えられる。想定される構造については、模式図を第105図に示した。

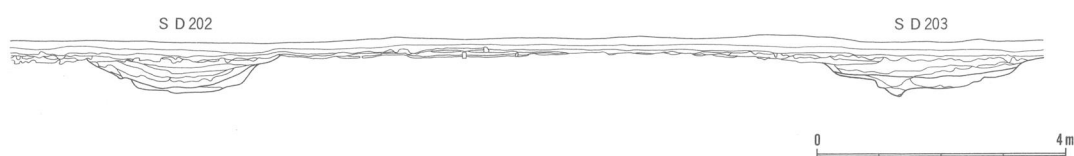
ところでこうした道路が、無秩序に造られたとは考えられない。当然、そこには規格化されたものとするために設計図があったものと考えられる。こうした道路の設計はどのような尺度で行われたのであろうか。道路幅をどのように考えていったものであろうか。東山道など各地の例で見られるように、道路側溝を単純に一つの地境的なものと考えた場合、溝の心々距離というものが意味を持ってくるように考えられる。それほど単純なものではないだろうが、道路幅となる一定の間隔をあけて、2条の縄などを道路の方向に張り、それに合わせた形で溝を掘る形となる。溝の幅は掘りやすい最低限の幅となるものと考えられる。しかしながら、今回曲金北遺跡で検出された古代東海道のようにその側溝が水路的性格を持っていた場合、側溝間の心々距離というより溝全体を含めた端から端までの距離が重要になってくるものと考えられる。特に今回調査された曲金北遺跡周辺は、下層の水田跡の在り方などからみて、それまで自然地形に合わせた水利を行っていたものと考えられる。それが、古代東海道の造営、条里区画の施工などにより、その水利を大幅に変更した可能性が高い。そうしたことを考慮した場合、道路自体も無論、水路となるべき側溝についてもかなり綿密な設計をなされていると考えられる。故に、側溝を含めた全体の幅が設計数値として切りのよいものとなるのではないだろうか。

遺物などからみて、今回発見された古代東海道は、その使用が8世紀初頭まで遡る可能性を持つ。当時の尺度としては、701年に制定された大宝令制によりものと713年の和銅の制によるものがある。大宝令制によるものは、大尺と小尺が設けられ、小尺の1尺2寸が大尺となっていたが、土地の計測などには大尺が用いられていた。これを仮に令大尺とするが、令大尺は高麗尺を基としており、1令大尺は約35.6cmである。和銅の制はこうした尺を唐尺の大尺・小尺に統一したものであり、特殊な用途以外は大尺が常用された。和銅の制による大尺を仮に和銅大尺とするが、1和銅大尺は1令小尺にあたり約29.6

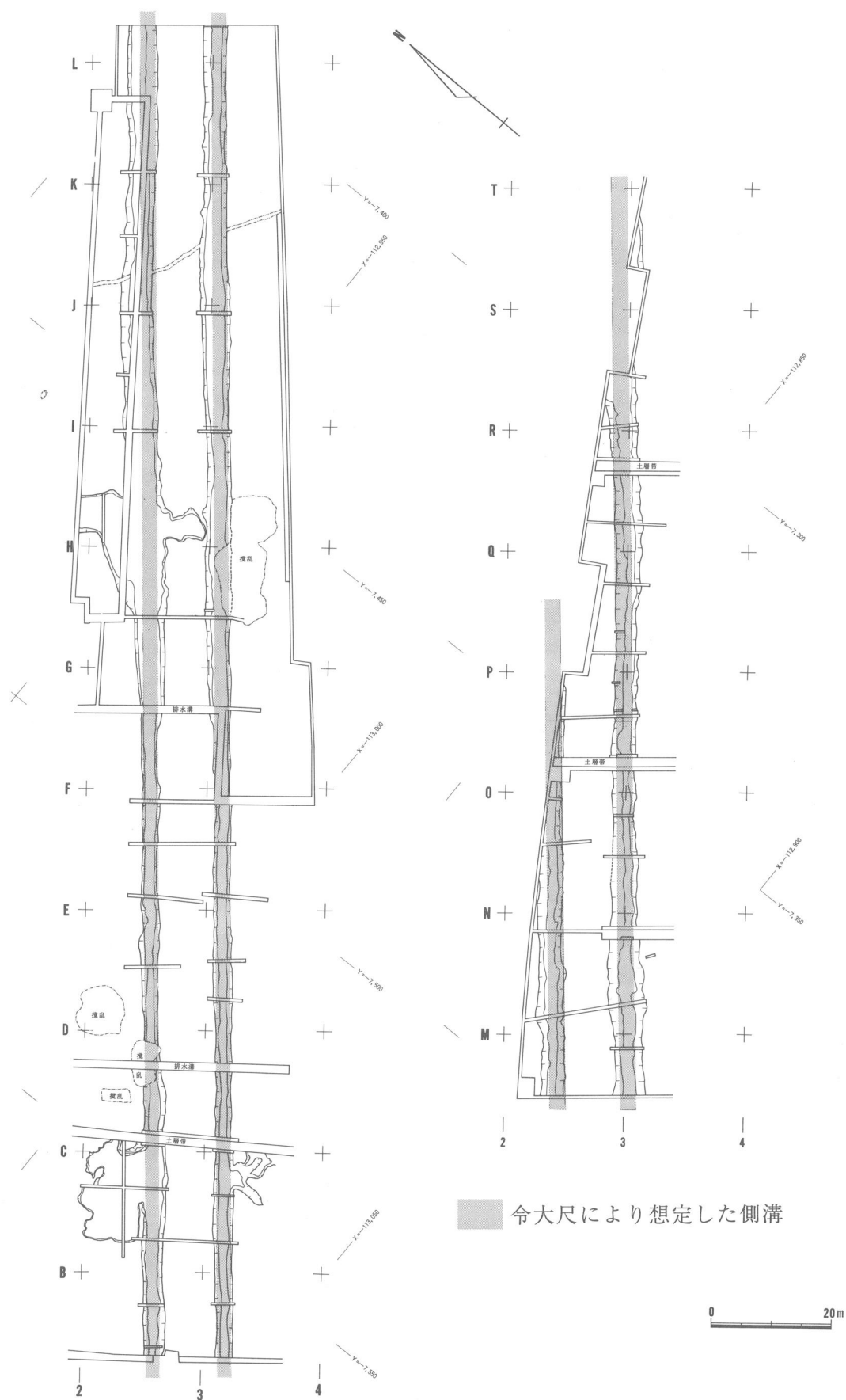
第3 調査区東端



第4 調査区中央



第106図 古代東海道の設計尺想定図



第 107 図 想定される設計当初の古代東海道

cmである。

検出された道路遺構の数値をみると、側溝部分についてはSD202・203の古い溝部分の想定となるが、第4調査区中央部分で全体の幅が14.60m、側溝の想定幅がそれぞれ2.52m前後となる。また、第3調査区東端部分では全体の幅が14.60m、側溝の想定幅が南側で2.24m、北側で2.80m程となる。第2調査区での側溝の想定幅をみると、南側側溝(SD202)で2.1m～2.9m、北側側溝(SD203)で2.6m～2.8mとなっている。多少幅の狭いところもあるが、2.5m～3.0m位のところが多い。崩れなども考慮すると、側溝の幅は2.5m前後ではないかと考えられる。こうした数値から設計尺度を考えてみる。和銅大尺で設計されたと考えた場合、全幅14.60m前後とすると、切りのよい数値は50和銅大尺(≒14.80m)となる。そして、側溝の幅が10和銅大尺(≒2.96m)、道路幅が30和銅大尺(≒8.88m)と考えることもできる。しかしながら、溝の肩が崩れて広がることはあっても狭くなりことは考えられないから、それ以下の数値と考えると半端な数字となる。同様のことを、令大尺を用いて行くと、全幅が40令大尺(≒14.24m)と考えることができる。崩れなどを考慮するとこちらの方が妥当と考えられる。そして、溝幅はやや半端な数字であるが7令大尺(≒2.49m)、道路幅が26令大尺(≒9.26m)と想定される。第107図は遺構検出状況に令大尺による想定のを重ね合わせてみたものであるが、第3調査区中央付近(Jライン付近)でやや北にカーブしてずれる以外、ほぼ検出された遺構の中にはまる状況となっている。

もし、今回発見された古代東海道駅路と考えられる道路遺構が、令大尺を持って設計されたものであるとしたならば、遺物による年代とも重ね合わせるとその構築年代は、8世紀のごく初頭と考えることはできよう。それ以前の藤原宮造営の地割には、令大尺の基となった高麗尺が用いられているようであり⁷、令大尺＝高麗尺と考えれば、古代東海道の構築年代はさらに遡る可能性がある。

遺構自体がその後のものに壊されている状況の中で、想定の数値から導き出したものはあくまでも可能性の問題としておくべきであろうが、こうした官道の成立はやはり律令制の成立とほぼ時を同じに行われるものと考えられる。

4. 古代東海道と広域条里について

今回、曲金北遺跡で検出された道路遺構が、古代東海道駅路であるとした大きな根拠の一つとして、条里との密接な関連がある。静岡平野を中心とする条里については、静清バイパス建設に伴う発掘調査によって検出された埋没、条里坪界線の在り方や本研究所の栗野・矢田を中心とする地籍図の分析作業などから⁸、かなり明らかにされてきている。

静清バイパスの調査では、静岡平野北部を東西に大きなトレンチを入れたような状況で延長約4 kmにわたって、埋没した律令期の条里坪界線を東西方向のもの12本、南北方向のもの25本検出している。表層に残されていた条里区画は、こうした埋没条里からその後の地形などの諸条件の変化によりかなり変形したものとなっているが、調査で検出された埋没条里の坪界線は整然としたものであった。これらの坪界線の方向軸は、北から西へ約39°傾いたものであり、各々の坪界線交点間の距離の計測により算出された1坪の辺長は約107mであった。そして、こうした埋没条里に伴う水田遺構を覆う泥炭層の中間に神津島天上山から838年に噴出したとされる火山灰(Iz)が確認されている。また、水田遺構に伴って8世紀後半から9世紀初頭の須恵器・土師器が出土している⁹。こうしたことから、静岡平野北部で検出された埋没条里は、その施工が8世紀後半まで遡る可能性が高いことが明らかにされている。

一方、明治期の地籍図を収集・分析することによる条里の解明の作業も進められている。その成果の一部は、矢田の一連の論考として公にされている¹⁰。そうした中で、矢田は前述の静清バイパスの埋没条里の調査成果と地籍図に残された表層条里を検討し、静岡平野全域(一部清水平野におよぶ)の広域条里界線の推定と広域条里メッシュの作成を行っている。静岡平野における表層条里は、地形的・気候

的諸条件の変化により部分部分の変形条里型地割の存在を生み出しているが、埋没条里で確認されたN-39°-Wという方格地割も散在する形で残されている状況が明らかにされている。前述の広域条里メッシュをあててみると、この散在するN-39°-Wの方格地割が見事に当てはまってくることが確認されている。このN-39°-Wの方格地割の残されている地域は、静岡平野南部の地盤の非沈降地帯に多く、当初の条里地割を踏襲している可能性が高いものである。こうした事実を考えると、律令期のN-39°-Wという条里地割が少なくとも静岡平野全域にわたって施工されていた可能性が高く、その広がりには当然、連続する清水平野まで続くものと考えられる。

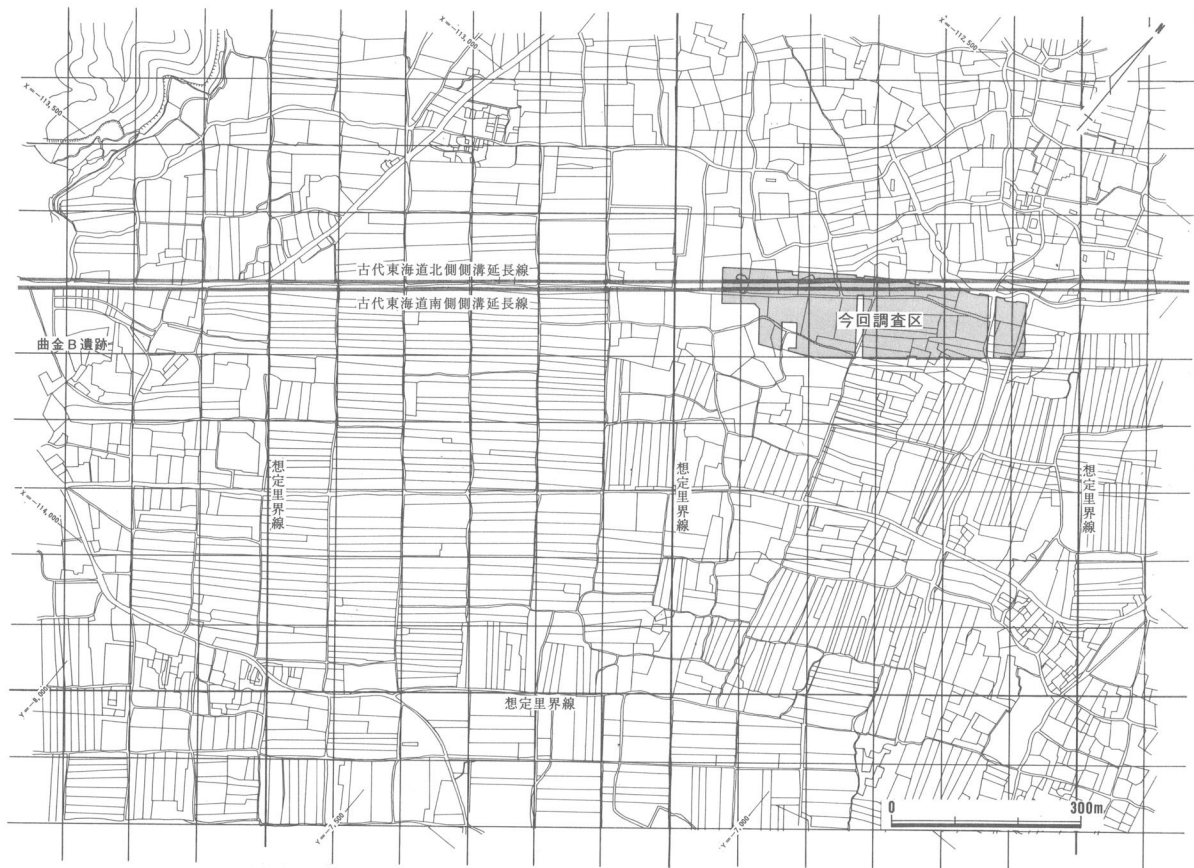
ところで、矢田らは、坪の一辺107m、軸方向N-39°-Wという広域条里メッシュを表層条里の残された地籍図に重ね合わせる作業を進める中で、静岡平野北部と南部の広域条里間にズレが生じることが確認した^{#11}。静岡平野北部の静岡バイパスなどの明らかにされた条里地割を平野南部に広げると谷津山の南部分あたりから約10数mのズレが、同様に平野南部に残された比較的整然と残されている表層条里地割をもとにしたものを北部に広げると同じ状況が認められたのである。こうしたズレの部分にあたるのが、今回の曲金北遺跡の調査区であり、道路遺構である。このズレ、空白部分はいわゆる条里余剰帯と呼ばれるものであり、広域条里などで辺長の長い坪が整然と並ぶような形で確認されることが多い。条里余剰帯については、木下良氏らにより、その直線的に連続する状況などから古代官道の痕跡であり、道代であるとの指摘がなされている。こうした事例は、古代の官道が条里区画の施工の基準線となったことを示すものであるとされている^{#12}。

今回調査された曲金北遺跡の調査区周辺、特に南側の地籍図から明らかにされた表層条里の状況を見ると、東西約300m、南北約600mの範囲でN-19°-Wと広域条里の方向から約20°傾いた形となっている。しかし、調査区の南西部には整然としたN-39°-Wの方格地割が広がっており、傾いた地割は施工当初のものがその後の地形的・社会的要因により後世に生み出されたものと推定される。矢田らはこうした地割に対して、変形条里型地割と呼んでいる^{#13}。静岡・清水地域では、当初N-39°-Wの条里地割が施工されたが、平安時代初め頃から始まる湿地化により、特に北部地域で顕著に埋没化した。その後復旧水田を造成する際に、当初の条里地割を踏襲せず、限定された範囲で周辺地形に合わせた方向の異なる条里型の地割を行う。曲金北周辺の変形条里型地割は、調査区の東端を南北に流れていた後久川の支流に大きく影響を受けた形で形成されているようである。

以上述べた状況を踏まえて作成したのが、第108図である。明治期の地籍図に、今回検出された古代東海道の両側溝をそのまま直線として延長し、それを東西方向の基準線として一辺107mのメッシュを落としたものである。古代東海道の南側については南側の側溝を、北側については北側の側溝を基準線としている。なお、南北方向の里界線・坪界線については、栗野・矢田らのこれまでの研究成果を使わせてもらっている。その結果をみると、特に調査区南西のN-39°-Wの地割が整然と残る部分では見事に一致しているのがわかる。発見された古代東海道と条里地割の密接な関係が改めて実感される。

古代東海道の年代については、何度も述べているように出土遺物からみて少なくとも8世紀の初めには使用されており、条里地割よりは先行することは確実である。とすれば、本地域ー静岡・清水平野の条里地割は古代東海道をその東西方向の基準線として施工されたといえる。

また、今回検出された古代東海道の側溝が他地域の官道の側溝に比べ、かなりの幅を有していることは前にも述べたとおりである。古代東海道の敷設以前の古墳時代後期のものと考えられる水田跡が、今回の曲金北遺跡の調査でも検出されているが、その畦畔の方向は地形の傾斜に合わせる形で略正方位となっている。しかし、古代東海道の敷設と条里地割の施工によって、方向が大きく変えられるとともに水田のための水系も大きな変更を受けたものと考えられる。そうした中で古代東海道の側溝には水路としての役割を持たされたものと考えられる。こうしたところにも古代東海道や条里地割が大きな地域全



第108図 古代東海道想定ラインと遺跡周辺の条里区画

体を見通した計画の中で施行されたものといえるであろう。

5. 古代東海道と静岡・清水地域の古代史像

以上、今回曲金北遺跡で発見された古代東海道の駅路について、その検出状況や年代、構造、また条里地割との関係を述べてきた。この古代東海道の駅路の発見によって、律令期の地域計画の壮大さの一端が明らかにされてきたわけであるが、それと同時に静岡・清水地域のみならず、全国的にも律令期の状況を考えていく上で一つの貴重な資料を提供するものであると考えられる。

さて、静岡・清水地域の、特に律令期の遺跡の調査例についてはあまり多くはなく、この時期の状況がはっきりしているとは言いがたい。当時、この地域は駿河国の安倍郡・有度郡・廬原郡が置かれていた。駿河の国府は安倍郡にあり、また駿河の国分寺やそれぞれの郡の郡衙も当然置かれていたものと考えられる。しかしながら、現在の状況では、それらがどこに所在していたかはっきりとしているものは少ない。駿河の国府については、現在の駿府城跡付近をその推定地としているにすぎない。1987～88年、駿府城跡南東部分にあたる市立城内中学の校舎建て替え工事に伴う調査が静岡市教育委員会により行われたが、その結果、奈良時代と考えられる東西方向に一直線に延びる幅3 mの溝が検出され、それに沿う形の板塀跡や掘立柱建物跡も検出されている。この溝は区画の溝であり、国府の一部ではないかとする説もある¹⁴。国分寺については、曲金北遺跡の南東、有度丘陵の東端に立地する片山廃寺跡が国分寺であるという説が有力である¹⁵。しかしながら、塔跡の所在の問題など今一つ決め手に欠ける面もある。尼寺については全く不明である。一方、郡衙関係についてみると、安倍郡衙跡ではないかといわれる遺跡として、静岡平野北部の内荒遺跡と近接する宮下遺跡がある¹⁶。ともに静清バイパス建設に伴い調査されたが、内荒遺跡では、N-39°-Wの条里地割にあった区画溝や掘立柱建物跡、また坪界線に沿う形の道路遺構も検出されている。掘立柱建物跡などの遺構に伴う遺物は、平安時代初頭（9世紀前半

代)を中心とするものであり、「造大神印」の銅印も出土している。また、宮下遺跡においても、時代的には9世紀後半から10世紀代とやや降るが、掘立柱建物跡が検出され「専當」と書かれた墨書や石帯なども出土しており、官衙の一部であると考えられている。仮に内荒遺跡・宮下遺跡が安倍郡衙とした場合、やはり8世紀段階のものがどこに所在するか問題となろう。1996年、県立静岡東高校体育館建て替え工事の伴う調査が、宮下遺跡の北側(川合遺跡志保田地区)で行われたが、8世紀代の須恵器が多量に出土している。その出土状況は、祭祀的なものであり、周辺には官衙的遺構は発見されなかったが、墨書土器や緑釉陶器、鈐帯金具も出土しており、近くに官衙的なものの存在を推定させる状況がみられる¹⁷。これらの遺跡は東の長尾川と西の巴川に挟まれ、北に沼上山地の丘陵を抱く形で所在するが、この部分が一つの官衙ゾーンをなすものかと考えられる。そのゾーンの中で時期的に中心をなす施設が移動しているのかもしれない。当初川合遺跡志保田地区に近いところにあった中心施設が9世紀段階には内荒遺跡の部分に移動してきたのかもしれない。この移動については、西に流れる巴川の存在が大きく関係し、巴川の水運の比重が大きくなったことの現れではないかと考えられる。こうした河川の水運と郡衙などの立地については、平野吾郎氏が論考している¹⁸。

有度郡衙については、静岡平野南部の大谷川周辺に立地する神明原・元宮川遺跡も一つの候補地になっている。旧大谷川からは古墳時代から律令期の祭祀遺物が多量に出土し、「相星五十戸」「他田里……」などの木簡が出土している¹⁹。しかしながら、今回の曲金北遺跡の調査の結果、1 kmほど西の谷津山の南裾部分に所在する曲金B遺跡が注目される。未報告であるが、付近の市立西豊田小学校の工事に伴い一部調査されている。瓦の出土があり、井戸跡も検出されている²⁰。曲金北遺跡の調査では、調査区でも西側に位置する第4調査区の東海道側溝から木簡が出土しており、今回調査したところよりさらに西方に官衙的性格を持った遺跡の存在が予想されるところである。古代東海道を延長した想定線に沿う位置に所在することも考えれば、それが曲金B遺跡である可能性もある。曲金B遺跡が有度郡衙であるかどうかは、遺跡自体の様子がはっきりしていない現段階では一つの可能性として指摘するにとどめる。あるいは郡衙というより、東海道の駅路に沿った位置にあるということを重視すれば、この付近にあったと考えられる横田(太)駅家の可能性も考えられる。

廬原郡衙については、清水市庵原町付近にあったと想定されるがその状況は定かでない。

静岡・清水地域の奈良・平安時代の遺跡の分布をみても、その数はあまり多くはない。そうした中でも調査によって遺跡の状況がその一端でも明らかにされているのは、これまで述べてきた、駿府城内遺跡、内荒・宮下遺跡、片山廃寺跡、元宮川・神明原遺跡ぐらいなものであり、まだまだ不明な点が多いのである。このような状況の中で、今回の曲金北遺跡の古代東海道駅路の発見は、静岡・清水地域の古代史像を解明する新たな指針として極めて大きなものといえよう。律令期における地域支配の一つの方策としての地域計画が極めて大がかりな企画性の高いものであり、その中心をなすものが官道といえる。都において、地方の状況をいち早く知り、対処するための情報伝達手段であるのが、駅制である。こうした目的を持つ駅路は、最短距離となるように直線道として計画的に敷設されたものと考えられる。静岡・清水地域では、前述のように丘陵などを避け平野部を一直線に貫くルートが選定されている。さらに駿河の国府が駿府城跡付近にあったとすれば、そこから1里ないし2里ほど南を古代東海道駅路が通ることとなり、これは都との関係が優先された結果であると考えられる。しかしながら、都と駿河国府の連絡は当然なされており、その手段としての連絡路は存在したはずである。それは、駿河国府から古代東海道駅路に直交するような形で連絡路が延びているものと想定される。矢田が既にこの部分に注目し、そこに残された地名「兵庫」「矢倉北」を重視し、安倍軍団・安倍の市が所在したのではないかと想定している²¹。確かに、都との連絡路である古代東海道駅路と駿河国府からの連絡路の交差する地点は重要な場所であり、何らかの施設が置かれていたことは確かであろう。現在、その付近には伊加麻神社

があり、実態が不明であるが、奈良・平安時代の遺跡である稲川遺跡が存在する。さらにそこから500～700 m 南西に、奈良時代から平安時代後期のケイセイ遺跡がある。1995年の都市計画道路整備に伴う静岡市教育委員会の調査では奈良時代から平安時代の柱穴や墨書土器が確認され、翌年の調査ではやや時代が降るが、平安時代後半の板倉と考えられる礎石建物跡が検出されている^{註22}。この周辺はもう少し注目してよい一帯と考えられる。

さらに、考えていかなければならない問題の一つが、伝路の問題である。基本的には駅路と伝路は別のルートであるとする考えがかなり有力となっている。都と地方を最短距離で結ぶという性格を持つ駅路と地方での国府と各郡衙を結ぶネットワーク的性格をもつ伝路とはその在り方も違い、設定されるルートも違っていただと考えられる。各地の発掘調査の例をみると、駅路とされる道路遺構は幅10m 前後の規模を持ち、伝路とされるものは6 m ほどの規模を持つことが多いとされる^{註23}。静岡周辺では既に、原秀三郎氏が、志太平野での遺跡（御子ヶ谷遺跡－志太郡衙跡、郡遺跡－益津郡衙跡、小川城遺跡－小川駅家？）などの在り方などから、日本坂越えの駅路と宇津谷越えの伝路の想定を行っている^{註24}。さらに安倍川の東では、駿河国府と安倍郡衙・廬原郡衙のそれぞれの想定地、駿府城付近・内荒遺跡付近・清水市庵原町付近と結ぶラインは、今回発見された古代東海道の駅路のルートから大きくはずれている。それ自身が持つ性格ゆえにその地域を最短距離で通過する一本の線という形の駅路に対し、伝路はその地域でのネットワークを形作るものであり、木下良氏が指摘するように^{註25}、「大化前代の地方豪族が郡司として任用され、その本拠を中心に形成された小地方中心地であったと考えられる郡衙間を連絡する伝



路は、古くから存在した道路系を改修しながら継承して、地方道として網状に展開したものであろう。」と考えられる。そうした意味において、単に駅路と平行する伝路が存在するという段階に留まることなく、そうした地域のネットワークの在り方を復元することが必要と思われる。矢田が想定した伝路に、国府から廬原郡衙に向かう道がある^{註26}。この道は今回検出された古代東海道駅路想定線の2里北側の里界線に沿う直線路であり、現在の北街道と部分的に重なっている。これがもし伝路であるとした場合、条里区画が施工された以降の段階の再編成された状況のものであろう。これとは別に、静岡平野には条里区画には規制されない形で延びる道が何本かみられる。国府と考えられる駿府城跡付近から谷津山の南を通り、小鹿・片山に延びる小鹿街道、また八幡山と有東山の間を通り、有度丘陵南側に回り込む久能街道などである。これらの道がどれくらい遡ることができるのかははっきりしないものの、条里区画に規制されていない点を見ると、あるいは条里区画施工以前のものである可能性もある。静岡平野部における国府と郡衙間のネットワーク化された道路網の一部の痕跡かと考えられる。単に伝路が持つ駅路の迂回路的性格のみにとどまることなく、伝路がその地域の中で果たした役割というものを考慮し、律令期における地域の在り方を探るうえでも、今後こうした道路も検討をしていく必要がある。

以上、曲金北遺跡で発見された古代東海道駅路とそれに関係する奈良・平安時代の静岡・清水地域における遺跡の在り方などを探る中で、律令期の静岡・清水地域の様相の一端を考えてみた。今後は今回の調査で明らかにされたものを一つの指針として、本地域の古代史像を少しでも鮮明に描けることに努めていきたいと考えている。

注1 古代交通研究会編：『古代交通研究』創刊号～5号 1992～1996、「特集 古代の道と考古学」『季刊考古学』第46号 雄山閣 1994 など

注2 栗野克己・矢田勝：「延長約4 kmにわたる律令期の埋没条里遺構の発見—静岡平野北部の静岡バイパス用地内発掘調査状況—」『研究所報』No.45 (財) 静岡県埋蔵文化財調査研究所 1993、矢田勝「静岡平野北部における条里型地割の復原と立地環境の変遷—静岡バイパス関連の発掘調査によせて—」『研究紀要III』(財) 静岡県埋蔵文化財調査研究所 1990 など

注3 株式会社古環境研究所：「曲金北遺跡における自然科学分析 I 曲金北遺跡のテフラ分析」『曲金北遺跡(遺構編)』(財) 静岡県埋蔵文化財調査研究所 1996

注4 注1に同じ

注5 矢田勝：「地籍図分析からみた古代東海道—静岡平野における検証—」『研究所報』No.52 (財) 静岡県埋蔵文化財調査研究所 1994、矢田勝：「駿河国中西部における古代東海道—地籍図分析と発掘成果からみた古代東海道と条里遺構—」『東海道交通史の研究』静岡地域史研究会編 清文堂 1996

注6 木下良：「古道と条里」『条里制の諸問題』II 1983 など

注7 井上和人：「古代都城制地割再考—藤原京・平城京を中心として—」『研究論集VII』奈良国立文化財研究所 1984

注8 注2に同じ

注9 山本真央：「条里型水田から出土した8世紀後半の須恵器—岳美遺跡—」『研究所報』No.58 (財) 静岡県埋蔵文化財調査研究所 1995

注10 注2、注5の文献など

注11 矢田勝：「地籍図分析からみた古代東海道—静岡平野における検証—」『研究所報』No.52 (財) 静岡県埋蔵文化財調査研究所 1994

注12 注6の文献や木下良：「古代地域計画の基準線としての道路」『交通史研究』14 1985、木下良：「空中写真による計画的古代道の検出」『考古学叢考』中 吉川弘文館 1988 など

注13 矢田勝「静岡平野北部における条里型地割の復原と立地環境の変遷—静岡バイパス関連の発掘調査によせて—」

『研究紀要Ⅲ』（財）静岡県埋蔵文化財調査研究所 1990 など

注14 『静岡県史 資料編2 考古Ⅱ』 1989 などでは、駿府城のあるこの地域を駿河国府域と想定している。

注15 斎藤忠：「国庁と国文僧寺・尼寺との交通路について」『10周年記念論文集』（財）静岡県埋蔵文化財調査研究所
1995、平野吾郎：「第1編第5章第2節 国分寺造営とその背景」『静岡県史 通史編2 原始・古代』 1994 など

注16 （財）静岡県埋蔵文化財調査研究所：『内荒遺跡（遺構編）』 1986、同：『宮下遺跡（遺構編）』 1985

注17 『静岡県埋蔵文化財調査研究所年報Ⅷ（平成7年度事業概要）』 1996

注18 平野吾郎：「東海地方における郡衙推定遺跡とその立地について」『考古学叢考』中 吉川弘文館 1988

注19 （財）静岡県埋蔵文化財調査研究所：『大谷川Ⅲ（遺物編）』 1988

注20 静岡県教育委員会：『静岡県文化財地名表Ⅰ－静岡市以東－』 1987

注21 矢田勝：「駿河国中西部における古代東海道－地籍図分析と発掘成果からみた古代東海道と条里遺構－」『東海道
交通史の研究』静岡地域史研究会編 清文堂 1996

注22 静岡市教育委員会：『ケイセイ遺跡見学会資料』 平成8年6月16日

注23 木下良：「近年における古代官道の研究成果について」『国史学』145 国史学会 1991 など

注24 原秀三郎：「古代駿河遠江両国の東海道」『静岡県歴史の道調査報告書－東海道－』静岡県教育委員会 1980

注25 木下良：「日本の古代道路－駅路と伝路の変遷を中心に－」『古代文化』第47巻第4号 1995 18頁

注26 注21に同じ