



講演2 古代遺跡の保存と活用

近 江 俊 秀（文化庁文化財部記念物課）

ただいまご紹介をいただきました近江でございます。よろしくお願いします。

なかなかこういうところで喋るのは立ち位置が難しいところがありまして、文化庁という役所にいるので、立場としては役人なんですね。道路の本とか書いているというのはご紹介がありましたが、そういう点では道路好きのうちの一人ということにして、どちらの立場で今日喋れば良いのかというのを、今の時点でも悩んでいるという状態です。でも、とりあえず、限られた時間ではありますが、両方の立場からお話しできればと思います。

最初に、「古代遺跡の保存と活用」ということで、遺跡を残していくこと、法律に基づいて遺跡を残していく制度について、お話しさせていただきたいと思います。

冒頭、副市長さんのお話にもありましたし、木本さんのお話にもありましたように、杉沢遺跡の道路遺構を保存したということは大英断だったと思いますが、それを将来的にも保存し、活用していくためには法的な裏付けが必要になってきます。その最も有効な裏付けが史跡に指定するという事です。一口に史跡といっても、いくつかの方法があります。国が指定するという方法もありますし、島根県指定や出雲市指定もあります。ここでは、国の指定とはどういうものなのか、について説明いたします。

文化財保護法という法律があり、その109条に、「文部科学大臣は、記念物のうち重要なものを史跡、名勝又は天然記念物に指定することができる」と書いてあります。「文部科学大臣は、前項の規定により指定された史跡名勝天然記念物のうち特に重要なものを特別史跡、特別名勝又は特別天然記念物に指定することができる。」これが、法律で謳われている国の史跡の指定の根拠になる法令です。さて、ところでこの記念物というものはど

ういうものなのか、これは文化財保護法の第2条にありまして、その4項、「貝塚、古墳、都城跡、城跡、旧宅その他の遺跡で我が国にとって歴史上又は学術上価値の高いもの、庭園、橋梁、峡谷、海浜、山岳その他の名勝地で我が国にとって芸術上又は観賞上価値の高いもの並びに動物（生息地、繁殖地及び渡来地を含む。）、植物（自生地を含む。）及び地質鉱物（特異な自然の現象の生じている土地を含む。）で我が国にとって学術上価値の高いもの」そういったものを記念物と呼んでいます。遺跡に分類されるもののうち、重要なものが史跡になるということです。

ちなみに、皆さん、全国で今、国の史跡がどれだけあるかご存じでしょうか。業界人はわかっていると思いますが、業界以外の方はあんまりピンとこないと思います。実は、1750件ほどあります。1750件も史跡があるとそんなに珍しくないと思われる方もいらっしゃると思いますが、母数を考えていただきますと、実は非常に数が少ないということがわかっていただけたと思います。

史跡に指定されている文化財のうち多数をしめているのが、埋蔵文化財ですが、その数は全国で今46万か所以上もあります。さらに旧宅とか、あと石碑のようなものとか、古戦場跡とかそういったものも史跡の指定対象になっていますので、そういうのを入れますと、恐らく母数は50数万件になるのかなと思います。そのうち1750件ほどしか国の史跡になっていないということですから、かなり価値が高いものが指定されているということがおわかりいただけるのではないかなと思います。

また、どういったものを指定をするかについて、指定基準を設けています。1番から9番までありますが、特に、杉沢遺跡のような古代道路の遺跡となると、指定基準の6、交通・通信施設、治山・治水施設、生産施設その他経済・生産活動に関す

史跡指定基準

左に掲げるもののうち我が国の歴史の正しい理解のために欠くことができず、かつ、その遺跡の規模、遺構、出土遺物等において、学術上価値あるもの

- 一 貝塚、集落跡、古墳その他この類の遺跡
- 二 都城跡、国郡庁跡、城跡、官公庁、戦跡その他政治に関する遺跡
- 三 社寺の跡又は旧境内その他祭祀信仰に関する遺跡
- 四 学校、研究施設、文化施設その他教育・学術・文化に関する遺跡
- 五 医療・福祉施設、生活関連施設その他社会・生活に関する遺跡
- 六 交通・通信施設、治山・治水施設、生産施設その他経済・生産活動に関する遺跡
- 七 墳墓及び碑
- 八 旧宅、園池その他特に由緒のある地域の類
- 九 外国及び外国人に関する遺跡

る遺跡 が該当することになります。

今回のお話は「古代遺跡の保存」ということですので、実際、古代遺跡の中で史跡になっているものには、どういうものがあるかということも少しお話しいたします。古代の遺跡の指定の具体例としては、国郡庁跡、国府とか郡衙こくふとかぐんがそういった古代の役所の跡。社寺の跡、祭祀信仰にかかわる遺跡、墳墓、交通・通信施設があります。

先ほど本本先生からお話がありましたように、古代の日本は律令制に基づく中央集権国家であったわけでした、指定されている遺跡も、国家の仕組みが分かる遺跡、つまり日本古代史の枠組みにかかわるような遺跡が中心的に指定されているというような傾向があります。また、最近の傾向として、郡衙+寺院+αといった具合に、古代の役所跡と寺院など、古代の地方支配拠点の構成要素をあわせて指定することも多くなってきました。茨城県の台渡里官衙遺跡群では、官衙遺跡と寺院をあわせて指定しています。武蔵国分寺では寺の指定に、古代道路を付け加えて指定していま

す。この遺跡を単体ではなくて、群として捉えるという考え方は、杉沢遺跡の価値を考える上でも参考になると思います。

そう言いますのも、道というものは、点で存在している遺跡をつなぐ線であるということができます。つまり個々の遺跡だけを見ると、なかなか他の遺跡との関係を理解しにくいですが、当時の道路が復元できれば、それぞれの遺跡がどのようにつながっていたのか、相互の関係を理解しやすくなります。さらに道路は移動、交通の手段ですので、当時の人々の行動を考えることができる。外の動きがみえれば、歴史をより身近に感じることができるのではないかと思います。

先ほど本本先生の方から、遺跡の活用方法としてウォーキングという話がありましたが、実際その古代の道を歩くことによって、古代の人たちが見た景観とか、実際にこの道を通ってみてどれだけしんどかったとか、そういったところまで体験できると思います。実際に古代の道路を歩くことにより古代を疑似体験できるなど活用の幅が広がると思います。

現在までのところでは、古代の道路遺構を単体で指定している事例はありませんが、遺跡を単体ではなく群として捉え価値づけていくという取組を進めていくためには、道路にも注目すべきではないかと私たちも考えています。そうすることによって、日本古代史をより重層的に捉えられると思います。

さて、役人としての話しはここまでにして、今度はちょっと、道路の話をしていきたいと思います。私も島根県からお声掛けいただきまして、実際に、杉沢遺跡を見に行きました。率直な感想を申しあげますと非常にびっくりしました。これだけの良好な状態で古代の道路が残っている例は他に知らないな、というのが率直な感想です。杉沢遺跡を見る以前には、本日ご報告がありました鳥取県の青谷上寺地遺跡の道路遺構も見せていただいたんですが、そちらはそちらで古代の土木工法がわかるすごい遺跡だなということで感動しました。

山陰道駅路はこれまであまり注目されてこなかっ

たと言いますか、発掘調査がほとんどされていなかったの、その実態が分からなかったわけです。しかし、鳥取、島根と相次いで発掘されたことによって、古代道路の造り方とかあり方とかそれをより具体的に示してくれる、古代道路研究の中でもかなり大きな成果をあげていただいたと思っています。

私も、全国いろんなところの道路を見て歩いてはいますが、これだけの遺跡というのはそうそうよそにはないぞというふうに思ったわけです。これから、今まで全国で見つかっている道路遺構の代表的なものをいくつか紹介したいと思います。

図1は、東京の東山道武蔵路とうさんどう むさしみちという道路で、上野国こうずけのくにから武蔵国を結ぶ道路跡です。両側溝があって、この両側溝の間が路面です。側溝の間と間の距離が12m。この写真を見ていただいてわかりますように、一直線に通っています。先ほどのお話にもありましたように、古代道路の特徴としましては、非常に強く直進性を指向しているということがあります。ですから、少々の丘陵であれば、切り通しを行いますし、また、青谷上寺地遺跡の例で見ていただきましたように、湿地であっても盛土をしてまっすぐ通すといった特徴があります。

なぜまっすぐ通すのか。これは当然、まっすぐの方が距離が短くて済むというところがありますが、単にそれだけでなく、先ほどの青谷の例にもありましたように、周辺の土地区画、具体的には条里地割とかを行う際の基準線としての役割も古代道路は持っていたようです。ですから、そういった意味で直線的であるというところに、大きな意義があったのではないかと考えています。

また、幅が非常に広いというのが特徴です。この道を行き交ったのは、徒歩か馬です。車というものもありますが、荷車みたいなものです。それなのに12mの幅を持っている。実際の利用状況からすれば、これだけの幅はいらないわけですね。では、なぜこれだけの幅を持っているかと言いますと、これもさまざまな説がありますが、恐らくこういった道路を造り上げた律令国家の権威を見せつける、つまり、これだけ立派な道を作るだけの



図1 東山道武蔵路（写真：武蔵国分寺跡資料館）

力がこの国にあるんだということを見せつけるという、権威の象徴としての意味合いが強くあったのではないかと考えるわけです。

実際、中央集権体制が維持されているときは、この幅が維持されますが、だんだんと国家の力が落ちてきますと、徐々に幅が狭くなっていきます。図1を見ていただきますと、中央部分から斜めに落ちる凹みがありますが、当初、7世紀の後半から8世紀くらいに12mの幅があったものが、9世紀の終わりくらいになると、9m程に縮まっています。さらに、中央の凹んでいる部分が、廃絶直前の道幅です。幅が当初の半分程度になっており、さらにまっすぐだった道路が曲がっている。道が曲がるということは、直進性を放棄しているということです。

古代国家が造ったときにはまっすぐで、幅広いという特徴がありましたが、実際、その造った国家の力が衰えていきますと、これほどの幅がいらないので、幅が狭くなる。またまっすぐである必要性もなくなってくるので、より歩きやすい安定した場所に向けて、緩やかに蛇行していくといった変化を見せるということです。

図2は、先ほどの青谷上寺地遺跡の例と同じように、湿地に造った道路で、兵庫県の加都遺跡かつでみつかったものです。水分が浮き出てくるようなぬかるんだ土の上に、土を盛りまして、路肩に石しきそだを貼っています。青谷上寺地遺跡では、敷粗朶しきば敷葉工法という、木の枝とか葉っぱを敷きまして、



図2 加都遺跡の道路遺構（写真：兵庫県立考古博物館）

それから盛土をしていくという工法が見りましたが、こちらの方ではそういった工法というのは認められておりません。単純に土を盛りまして、間に木は入りますが、敷いているような状況はありません。

そもそも粗朶を敷くというような土木工法は、弥生時代の大阪の亀井遺跡^{かめい}というところで最初に用いられているようでして、古代になりますと、大宰府の水城^{みづき}とか、また行基が造ったと言われている大阪狭山池^{さやまいけ}とかで幅広く用いられませんが、盛土を行う道路全てが敷粗朶をやっているかと言いますと、そうではありません。場所によって、多様な造り方をしています。それと言いますのも、古代道路は幅が広くまっすぐであるという共通する特徴がありますが、こうした道路は、地方の人達が、国の命令を受けて、工区を分けて造っている可能性があります。ですから、道路の構築法を見ていきますと、共通する土木工法はほとんど見られず、造り方は場所によって異なっているという傾向があります。それはなぜかということを、当時の国の仕組みから見ていきますと、古代の役所は二官八省といういろんな役所がありますが、その役所の中には国土交通省相当の役所というのはありません。道路は防衛省に相当する兵部省^{ひょうぶしょう}が所管することになっていますが、ここの役人が建設現場に来て、工事の指揮を執ったり、設計図を書いたりすることはなかったようです。

また、律令の制度では、道路の維持・管理に関



図3 曲金北遺跡の道路遺構
（写真：静岡県埋蔵文化財センター）

する規定があります。それによると維持・管理は道路が通過する地元の責任で行うこととされています。こうしたことから考えても、古代の道路造りというのは、地元の人たちが地元の技術を持って造っていると考えられます。だからこそ、古代道路には実に多様な工法が見られるのだと思います。

図3は、静岡県静岡市^{まがりがねきた}の曲金北遺跡で見つかりました東海道駅路の跡です。両側溝がありまして、幅が側溝の真ん中と真ん中で10.5mという規模です。こちらも非常に土地が低いところがありまして、若干わかりにくいですが、路面は盛土をして周辺よりもやや高くしています。両側溝は非常にしっかりしていますし、この側溝には絶えず水が流れていたようです。といいますのも、この道路の周り、古代は水田が広がっていたようで、道路側溝が田んぼへの用排水を兼ねていた可能性があります。耕地開発と道路との関係がわかる事例の一つです。しかし、道路の側溝の多くは、先ほど見ていただきました武蔵路の例のように断続的です。側溝の間が途切れているものが多く、通常ですと、絶えず水を流すようなものではなかったということです。道幅を明示するという目的で側溝が掘られているような事例が多いということです。

図4は、今日のテーマである杉沢遺跡の道路遺構です。先ほどの報告の中で、波板状凹凸という話が出ていますので、若干これについてご説明さ



図4 杉沢遺跡の道路遺構

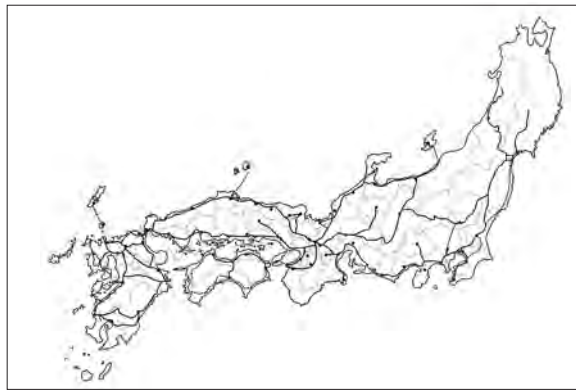


図5 平安時代の七道駅路

させていただきますと、先ほど、道路の地盤改良などの説があつて、杉沢遺跡に対してはそういうものだというお話がありましたが、実は道路の遺跡を掘りますと、路面からこのような楕円形の土坑^{どこう}列が出る例というのは比較的多くあります。全国で百数十例以上、見つかっていると思います。こちらの杉沢遺跡のように地盤改良というふうに思われるものもあれば、牛や馬の歩いた足跡と思われるものもあります。牛や馬が継続的に歩きますと、その足跡がだいたい幅60cmくらいの連続する土坑として残ります。土坑を詳しく観察すると、その両側が強く凹みまして、真ん中がやや浅くなる瓢箪型^{ひょうたん}の痕跡として残ります。さらに、枕木を敷いた痕跡のようなものというのも指摘されている例もありますので、このように、道路には、要因はさまざまですが、このような楕円形の土坑列が道路跡で見つかるような事例も多くあります。

さて、時間があまりありませんので、少し急ぎますが、七道駅路、先ほど木本先生のお話にありましたが、この特徴を簡単にまとめています。ちなみに、冒頭に出ました平安時代の七道駅路を計測してみますと、総延長がだいたい6300kmあります。昭和41年に計画されました高速道路の建設計画は、北海道を除きますと6500kmになっています。ですから、古代の道路網は昭和に計画された高速道路網とほぼ同じくらいの総延長を持っているということがおわかりいただけるかなと思います。

さらに、駅路の路線図を見ますと、西海道を除くと、基本的には起点は都になります。都と各国

七道駅路の特徴

- ①都と地方拠点とを結ぶ全国的な道路網であり、その路線計画にあたっては、直進性が強く指向されている。「遠距離直達性」
- ②道路の幅員を視覚的に捉えられるよう、幅員を明示するための施設等を持っている。「側溝・工法的特徴による幅員の視覚的明示」「象徴性」
- ③通行の安全性、もしくは安定を計るためさまざまな土木工法を用いるとともに、その補修や維持管理についても力が注がれている。

の国府とを最短距離で結んでいくという特徴があります。また、このような道路を利用したと考えられる通行記事が『続日本紀』などに、いくつか残されています。

例えば九州で、藤原^{ふじわらの}広嗣が反乱を起こしたときの記録を見ますと、大宰府から平城京までだいたい5日で情報が届いていることが分かります。大宰府と平城京の距離は約650km。そうしますと、一日150km前後、馬に乗って使者が走っているという計算になります。蝦夷^{えみし}の反乱のニュースは、だいたい多賀城^{たがじょう}から平城京まで800kmくらいありますが7日～8日で情報は伝わっています。また、外国の使節が到来したときの情報伝達のときにも使われています。新羅^{しらぎ}の皇子が来たときも、大宰府から平城京まで5日で情報が伝えられているということです。つまり、駅路の目的の一つは、緊急連絡網としての利用だったのです。

一方で、このような緊急連絡以外にも、駅路は

利用されています。例えば地方の農民が都に税を運ぶときとか、平城京の造営とか、様々な都で行なわれる造営工事に駆り出されるときも、駅路を使って行っているようです。

『延喜式』という文献の中には、それぞれの国と平安京までの距離、移動時間について書いてあります。それによると、例えば大宰府から荷物を背負って平安京に行くまで27日で、帰りは14日間といった日数まで規定されています。仮に船だと30日です。こういった直線道路網が、緊急通信だけでなく、納税とか労役で庶民が都に向かう、都から地方に情報伝達するための道路網としてさまざまな形で利用されていました。

二つ目の特徴が、道路の幅を視覚的に捉えられるように、幅員を明示するための側溝を持っているということです。先ほども少しお話ししましたが、この道路の特徴の一つは幅が広いということです。この幅の広さを誰が見てもわかるようにするために側溝を造っていたのです。ただ、先ほどの加都遺跡のように盛土をするようなものであれば、側溝を造らなくても道幅はわかりますので、そういったところでは側溝を設けないところもあります。

三つ目の特徴は、通行の安全性、安定を図るためのさまざまな土木工法が用いられている。その補修や維持管理にも力が注がれているということです。つまり、先ほどの敷葉工法もそうですが、脆弱な場所に道路を通すためにはどのような工法が適切であるのか、それを十分、検討した上で工法が選択されているようです。ちなみに敷粗朶せうじやくの効果は、ぬかるんでいるところに、粗朶を敷き、そこから土を盛ることによって、不動沈下をなくすということにあります。粗朶を敷かず盛ってしまうと、よりぬかるんでいるところが沈み、道路そのものが崩壊する恐れがあります。そうして頑丈な道路を造るための工法をとっています。

敷粗朶工法がその代表的なものですが、九州の方では、もっと大がかりな道路もあります。ぬかるんでいる場所の土を取り除いて、土を入れ替えて盛土をするといった道路もありますし、またぬかるみのところにたくさんの溝を掘りまして、砂

で埋めて地盤を安定させて通すなど、いろんな工夫がなされています。

維持管理ですが、これは律令の規定ですと、秋の収穫後に、その沿線の人たちが、道路の維持管理をするよう定められています。津・橋・道路の管理は、地元の方で行なうことになっています。発掘されている事例を見ましても、道がへこんでいるところに小石を入れて埋めている例とか、また土を足したり、入れ直したりしている例も見つかっていますので、いかに、当時はまじめに道路を管理しているかということが、発掘で見つかる道路からもわかるということです。

引き続いて、道路痕跡の話を少ししておきたいと思います。あまり時間がないので、少し急ぎます。これは佐賀平野に残っている道路痕跡です(図6)。どこに道路があるかお気づきでしょうか。なかなかわかりにくいと思いますが、写真の中央をまっすぐ伸びる地割が道路痕跡です。土地が高い部分を切り通していることが分かります。このようなかたちで、古代道路が残っている事例がいくつかあります。

これは、岡山県備中国分尼寺の場合ですが、同じく切り通し道です(図7)。写真ではわかりにくいですが、峠の頂上を切り通しています。また、この切り通しから道路の延長部分を見ますと、山頂が平らな山が見えます。どうやらこの道路を造った人は、この山を目印に道路を通したんだということが想像できます。つまり現地に行けば、こういった古代の人たちが見た景観、またまっすぐに通すにあたって何を目印にしたのかというのがわかることがあります。群馬県でも、発掘された道路の真ん中に立ちますと、その延長に浅間山が見える所があります。

このような直線道路が、あまりにもまっすぐで立派すぎますので、調べている間についつい昔の人も我々と同じような地図を持って線を引いているような錯覚に陥ることがありますが、それは当然そんなことはありません。実際、現地に立ちますと、そのまっすぐな道路を引くために、目印としたものが分かることがあります。ですから、道路を歩きながら、周囲の景色を見ると古代の人々



図6 佐賀平野の道路痕跡 (写真：佐賀県教育委員会)



図7 備中国分尼寺の道路痕跡

が見た景色に出会うこともできるのです。

図8は、先ほど木本先生のお話に出てきた倶利伽羅峠の直線道ですが、ちょうど倶利伽羅峠の一番高い所で、このようなかたちで直線的な切り通し道が残っています。図9は、茨城県の東海道の事例で、普通のどこにでもありそうな道ですが、実際、現地に行きますと、左手にはかなり急な切り通しが見えますが、右手の茂みの中に入っていきますと、だいたい5～6mは、平らな部分が続いて切り通しになっている。ですから、当時は5～6mの道であったものが、だんだんその地元の人たちから、そんな幅いらないということで、本当に通行する部分だけが残されて、いらないところは地形は残っていますが、草の中に埋もれているという例です。



図8 倶利伽羅峠の直線道



図9 茨城県の東海道痕跡

次に面白い例を紹介しましょう。群馬県太田市の事例ですが、薄い黒いラインが2本並行して走っているのが、お分かりいただけるかと思います(図10)。これは土の中に埋まっている道路側溝なんです。ソイルマークといいまして、土壌の特質によりまして、地下に埋まっている溝が地表に現れるのです。このようなソイルマークは、実はGoogle Earthでも見つけることができます。これまでの研究を参考に道路の想定ラインに沿って航空写真を見ていくと、ソイルマークが見られることもあります。

もう一つ、古代道路の探し方をご説明いたしま



図10 田んぼの中に現れたソイルマーク
(写真：太田市教育委員会)



図11 現在も残る条里水田（岡山県倉敷市）
(米軍1947年撮影 USA-R519-2-3の一部)

しょう。図11は戦後すぐに米軍が撮影した航空写真で岡山県倉敷市のあたりのものです。条里水田が良好に残っています。条里水田は、一辺109m角に土地を区画するので、そうした正方形の区画が見えますが、一部に長方形の田んぼが並んでいる部分があります。この長方形の田んぼの並びの中に古代道路が隠れているのです。つまり、長方形の田んぼとは条里の一辺109mに道路幅が加わっているのです。古代道路の探し方には、このような方法もあります。

また、沿線の遺跡との関係を見ると、その地域の古代の姿がより鮮明に浮かび上がってきます。

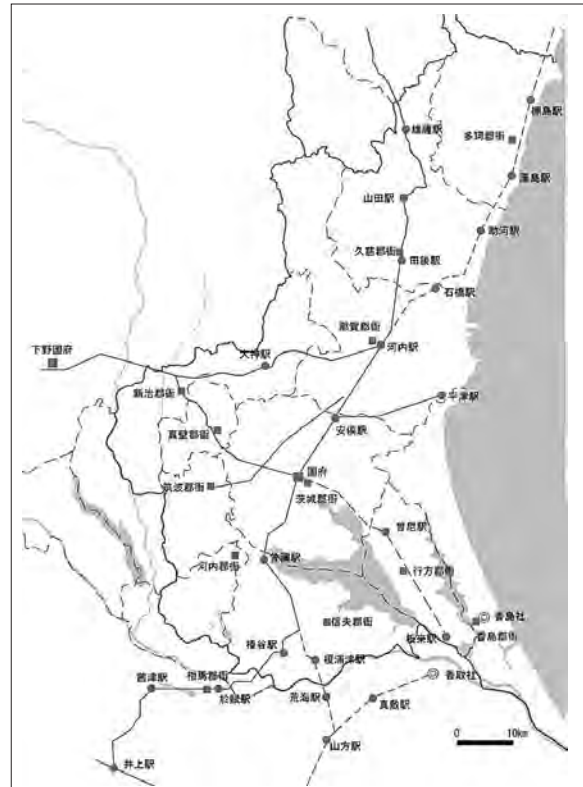


図12 茨城県の駅路

図12は、茨城県の事例です。道路とともに古代の役所跡の位置を示してみました。古代道路とは、律令国家が地方を支配するために造ったものです。そのために、沿線には同じく地方支配のために置かれた役所跡が点在しています。

茨城県ですと、真ん中に常陸国府があり、道路のライン上に駅が何か所か見られます。この駅とは駅家と言ひまして、駅路を利用する正式な使用者が休憩や宿泊する施設であり、馬を乗り換える場所でもありました。律令の規定では駅は約16kmごとに置くよう定められています。道路沿線には、ほぼ等間隔で駅家があるのです。また、郡の役所も駅路に沿って置かれている例が多いという傾向も認められます。ですから、古代道路を歩いていきますと、こういった古代の遺跡を複数みることができるといことになります。また、こうしたことを想像して古代の道路跡をたどるといのも、古代道路ならではの楽しみ方だと思います。

さらに古代道路を歩いてみますと、当時の道路の痕跡がごくさりげなく残っていることがあります。図13は、佐賀平野の例ですが、現在の道路に沿って、細長く区画された土地が連なっているこ



図13 佐賀平野の道路痕跡

とが分かります。電信柱の並びを追っていただきましたらわかりやすいのですが、現在の道路から一定の幅を置いて一直線に電信柱が並んでいます。この細長い土地は古代の道路敷きだったのです。それが、道幅を狭めたために、本来の道路の一部が水田や宅地になったわけです。非常にマニアックな見方ですが、古代道路の周囲を、注意深く見ていくと、こうした痕跡も見つかることがあります。

また、古代道路を歩く最大の醍醐味は、沿線の景色や雰囲気を楽しみまして、歴史を想像することです。道路の沿線には、古代の人も見た景色が広がっていたり、遺跡があったり、道路の痕跡が残っていたり、実にさまざまな景色があります。こうした景色や痕跡を探しながら、また古代の旅に思いをはせながら古代道路を歩くというのが、実は最も楽しいことなのかもしれません。

最後に少し蛇足になるかもしれませんが、杉沢遺跡の道路を見た感想をお話したいと思います。この道路の最大の特徴は尾根の上を通っているということです。古代道路は通常、平野部を通るという傾向があり、山を越える場合もできるだけ最短距離を通して山間部を抜けようとしています。これは、先にもお話したとおり、道路は土地を区画するという役割も持っていたために、すぐに平野に下りたがるのです。しかし、杉沢遺跡の場合は、そうはなっていない。それがどんな理由であるのか、大変気になるところです。また、杉沢遺跡の道路を見て真っ先に連想したのが、かつてスライドで見ていたことがある秦の始皇帝が造っ

た直道という軍用道路でした。辺境の異民族との戦いに速やかに兵を送るために造ったこの道路は、尾根筋を切り崩して造られています。高いところを通れば、敵の奇襲を受ける危険性は減りますし、また敵方の動きが察知しやすいのに対し、味方の行動を隠すこともできる。杉沢遺跡の道路も、もしかしたら直道と同じコンセプトで造られたのではないかと考えたのです。

古代道路は国家が政策として地方支配のために造った道路であるので、多分に一律的なものだろうと考えています。ですから、標準的な規格があるわけですが、一方で道路の造り方という点では、実に多様です。用いられている技術も一様ではありません。

昨日、大分県中津市で同じような話をしてきましたが、そこには現在でも当時の姿をほぼそのまま留めている古代道路があります。盛り土をして造った道路なのですが、今なお現役の池の堤として機能しています。このように、中津市付近の道路は大変、頑丈に造られているという特徴があります。こうした技術的な違いは、各地の道路でも認められるのですが、杉沢遺跡の例は道路の路線の選び方そのものが他とは違う。つまり、道路づくりのコンセプトに大きな違いがあります。

こうした違いは、山陰道の特性と言いますか、歴史性にも関わっている可能性を考えても良いかもしれません。先ほど木本先生から軍用道路というようなお話がありました。私は、あまり軍事的な目的というのは強調したくはないのですが、実際に古代の道路の中には、軍用目的で利用されたものも認められます。例えば、東北の古代道路は蝦夷との戦いを行う中で整備されたことが分かるものもありますし、国家の支配領域が北へ広がると、道路もそれに従って延伸していっています。そういったことも視野に入れて日本海側の歴史を見ていくと、『続日本紀』には新羅との関係が緊張すると、軍備を整えるよう国家が指示していることも確認できます。大陸や朝鮮半島と、もし戦闘状態になると、防備を固めなければならないのは日本海側ということになります。その時に海岸沿いの道路は、上陸した敵により分断される恐れ

がある。だから、尾根筋を通った。そういうふう
に考えられないかな、とか杉沢遺跡の道路を見て
思いました。これは、あくまでも想像の域を出な
い話なのですが、まんざら、ありえない話でもな
いかなと思います。朝鮮半島との関係に緊張が走
ると、その影響を真っ先に受けるのが大宰府であ
り、日本海側の諸国です。そういった歴史性とか
考えていきますと、同じ七道と言いつながら、そ
れぞれの路線によって、与えられた役割、主たる

目的、使用目的というのに若干違いがあるのかも
しれません。そういった視点も持ちながら、古代
の道路を考えていくと、また新しい日本史が見え
てくるかもしれません。

以上、非常に早口でわかりにくい話だったと思
いますが、私の話は以上で終わりたいと思います。
ご清聴ありがとうございました。

写真提供の明記のないものは、近江俊秀氏から提供
を受けた。



会場の様子