

2. 古代道路の敷設時期と条里

(1) はじめに

駅伝制の創設に関しては文献史学的な研究から6世紀代には駅制の前身になるものが存在したとする見方があることはII章で述べた。これは記紀など史料の記述によるものであるが駅制、あるいはその前身になる制度が仮に6世紀代に存在したとしてもそれに基づく道路が全国的に確認されている直線道路と直接結びつけることはできない。事実直線道路発見以前、古道は幅数mの曲がりくねった道であるとする考えが支配的であった。この全国的に敷設された古代道路の意義はその規模の大きさの他に地域計画の基準線になったことにある。大和の上ツ道、中ツ道、下ツ道は藤原京、平城京をつくる際の基準線の役割を果たしたし、地域によっては条里の里界線や国、郡、里の境界に古代道路がはしることも多い。古代道路の創設時期を探ることは律令法の浸透による地域社会の変革を知ることにもつながる。

(2) 古代道路の敷設時期

古代以前の道路の調査例は集落内の道路であったり、集落と集落を結ぶ自然発生的な道路がほとんどで意図的に構築された道路の調査例は少ない。5世紀後半の道路が確認された鴨神遺跡（橿原考古学研究所1993『鴨神遺跡』）は奈良県御所市に所在し、奈良盆地の南の玄関口ともいえる風ノ森峠付近に位置する。1989年の調査では7～8世紀の関所的な施設の存在も推定された（御所市教育委員会1990『鴨神遺跡』）。1992年の調査では5世紀後半に整備された中国、朝鮮と大和を結ぶ外交を担ったと思われる幹線道路が確認されたがこれは古代道路と同様の構造をもつものの自然地形の規制を受け直線的に作道するという意識はみられない。

古代道路の特徴は直線的形態をとり地域計画の基準線となることがある。発掘調査により敷設時期がわかる例として大阪府堺市と松原市境の大和川・今池遺跡第7-1地区で確認された道遺跡がある。これは難波大道にあたり側溝内から7世紀中頃の遺物が出土している。また、堺市長曾根遺跡（堺市教育委員会1993）では竹内街道と推定される道路跡と掘立柱建物群が確認されており、6世紀後半以降の遺物が出土している。奈良県大和郡山市の稗田遺跡の道路跡は下ツ道にあたり、畿内では7世紀代には直線道路が敷設されていたと思われる。

畿内以外では兵庫県上郡町落池遺跡で道路跡と柵に囲まれた掘立柱建物群を検出しているがその時期は7世紀後半～8世紀前半と推定されている。また、同県龍野市小犬丸遺跡では布施駅家駅館跡と道路跡を確認している。山陽道駅家は史料から瓦葺きであることがいわれてきたが、小犬丸遺跡では礎石瓦葺建物以前の掘立柱建物群も確認されその時期は7世紀後半から8世紀前半代に考えられている。これらの諸例から畿内及び山陽道では7世紀後半代には直線道が敷設されていたようであり、他地域の敷設時期もこれに準じるもののが興味がもたれる。

西海道内の諸地域で古代道路の創設時期や廃絶時期が判る事例を次ぎに述べる。太宰府周辺から博多方に向かう古代道路は水城跡の西端と東端にある門跡をそれぞれ通過するがこれらは西門ルート、東門ルートと呼ばれている。太宰府市前田遺跡は西門ルートに位置するがここでは157mにわたる両側溝を検出した。この道路跡は7世紀後半の土坑1 SK681を切り、8世紀後半の廃棄土坑3 SK215と溝状遺跡4 SD10にきられる。筑紫野市太宰府条坊跡第99次調査では両側溝と9世紀中頃～後半の土壙墓を検出している。東門ルートでは板付遺跡G 7 d地区にて7世紀の水田遺跡を切ってつくられる。これらのことから山村氏は西門ルートの創設時期を7世紀後半から8世紀初頭とし、8世紀後半には道路の保守が行われなくなり9世紀代には廃絶していたとした（山村、1993）。

筑後国周辺でも古代道路が確認されている。その推定路線は肥前、筑後国境線を南下し宮地の渡して渡河する木下説と筑後川の杜ノ渡で渡河し、筑後国御井郡衙跡とされるヘボノ木遺跡まで南下したのち西に折れ筑後国

府に向かう松村説（松村1983、1989）がある松村説にて検出した道路跡は9世紀後半代から10世紀初頭頃に築造され10世紀後半代から11世紀初頭頃には廃絶したとみられる。また、木下氏の推定路線上の上牟田遺跡（久留米市教育委員会1992）にて検出した道路路面、側溝からは8世紀前半～9世紀後半代の遺物が出土している（水原1994）。

西海道内の肥前国周辺で検出された道路跡調査で創設、廃絶時期のわかる事例をあげてみたが、畿内、山陽道ほど明らかでないにしても7世紀後半に敷設された可能性をもつ事例もある。

（3）佐賀平野検出古代道路の敷設時期

佐賀を直線17kmにわたって横断する古代道路の敷設、廃絶時期についてIII章、IV章でふれた事例を中心として出土遺物、周辺遺構などから考えてみたい。県内調査事例の中で側溝内出土遺物などから時期のわかる調査例として吉野ヶ里遺跡の他に大野原遺跡、東高田遺跡などがある。

吉野ヶ里遺跡では志波屋三の坪乙、志波屋四の坪の両地区にて道路跡を検出し、側溝内から8世紀代を中心として9世紀前半を下限とする土器が出土している。志波屋四の坪地区では路面の基礎の盛土からは弥生土器から7世紀までの土器が出土している。また、道路跡は土師器杯の他木製馬鞍が出土した6世紀後半の土坑であるSK1009を切ってつくられ道路跡の上限を示す。

志波屋三の坪乙地区では道路跡周辺には6世紀後半以降の須恵器や土師器を出土する土坑があり、道路跡の南方数mには平走するSD167がある。これは幅1m前後の断面U字形で延長23mを検出し、埋土中から6世紀末から7世紀初頭の土師器杯や高杯、壺が出土している。

両地区の様相が一辺するのは奈良時代にはいってからである。道路跡の南北両側には多数の掘立柱建物跡がつくられる。その配置は主軸をそろえ整然としており志波屋三の坪地区では南北方向の柵列も検出している。これらの建物群は道路跡とは切り合わず、志波屋四の坪地区では道路北側溝からのびる井戸跡SE1119もある。掘立柱建物群の周辺には井戸跡があり、そのほとんどが奈良時代、一部平安時代初期のものもある。これらの土坑井戸跡からは多くの墨書き土器、籠書き土器の他円面硯、転用硯なども出土しておりこれらの建物群が官衙的様相をもち、道路跡と併存していることは確実であろう。6世紀後半の土壙SK1009をきること、7世紀初頭の溝SD167が道路跡に接近すること、道路盛土内出土遺物が7世紀代であることなどから、その敷設時期が7世紀代である可能性もある。

道路側溝は9世紀初頭には埋没しておりその維持の下限がわかる。しかし、切通しには九千部さんとよばれる信仰の対象となっている立石があり、その基部には13世紀の遺物を出土した土壙があり、その立石の時期がわかる。また、古代の道路跡を切って中世の道路跡がつくられており、官道としての機能は廃絶したものの、道路としてはその後も使用されている。

大野原遺跡では北側溝にあたるSD106から8世紀代の土師器杯蓋1、須恵器高台付杯1が出土している。また周辺には同時期あるいは前後の時期の遺構はないため直接的にその敷設、廃絶時期はわからない。

東高田遺跡は圃場整備事業の水路予定地の調査が主であったため調査区が限られ狭長であるが、2区において古代道路遺跡を確認し、その南北両側調査区において当時期前後の遺構を確認しており示唆に富む。

道路跡は2区にて検出しているが北側溝にあたるSX248からは奈良時代の土師器高台付杯、壺、甕口縁部破片が出土している。このSX248と接して6世紀後半の竪穴住居が検出されている。集落は北側に広がり2区だけでも18軒確認された。集落の盛期は6世紀中葉から後半で、7世紀中～後半は1軒、8世紀前半でも1軒のみで、後者は道路跡から約30m、前者は約70m離れる。また、道路跡の南方約35m離れて古墳時代後期の集落が展開

し、33軒確認された。その中には奈良、平安時代の井戸、土坑が3基あるのみで、集落の盛期は6世紀後半である。

8世紀後半～9世紀初頭の掘立柱建物群は推定路線の北方約250m地点にて確認されている。掘立柱建物群は1区で13棟ある。主軸方位は北を向き、整然と並べたように配置しており、建物群はさらに調査区外南方に広がると思われる。この周辺には同時期の竪穴住居はなく、掘立柱建物群のみで構成されている。調査担当者はこの建物群は8世紀後半～末と8世紀末～9世紀初頭の2時期に細分でき、前期は小型の建物群であるが後期には比較的大型に立て替えられるとの見解を示している。

また、東高田遺跡1区の西方約100mには原ノ町遺跡があり、柵列と溝に囲まれた掘立柱建物群7棟を確認している。東高田遺跡3区に接して南には櫟木遺跡があり、平安時代の土坑1基を検出している。

この他道路周辺の遺構からその廃絶時期を知るてがかりとなる遺跡として大和町東古賀遺跡（大和町教育委員会1994）がある。東古賀遺跡内を通過する道路痕跡部を本事業にて確認調査したが、道路痕跡の南北両側を大和町教育委員会が平成3年度、4年度、6年度にそれぞれ開発に伴う確認調査を実施している。その結果平成6年度の調査では道路痕跡の北方10mに9世紀代の竪穴住居を確認している。平成3年度の調査でも9世紀代の建物跡、土壙を確認していることから、9世紀代にはいると道路の両側、あるいは道路が廃絶したのちに集落が発達したと思われる。

吉野ヶ里遺跡、東高田遺跡では6世紀後半の竪穴住居跡、土壙を壊して直線道路をつくっており、路面盛土内出土遺物が7世紀代であることなどから敷設時期は他地域の事例とあわせて前述のとおり7世紀代の可能性をもつ。また、7世紀代の遺構は道路周辺にはみられず、8世紀にはいると道路周辺に整然とした掘立柱建物群がつくられることは道路の性格を物語っているようでもある。官道としての機能の停止を考古学的に証明するためには駅家跡などの官衙施設の廃絶時期や側溝の埋没などによる道路を維持しようとする行為の停止時期を明らかにする必要がある。これからいえば、吉野ヶ里遺跡の官衙的建物群の廃絶や側溝の埋没時期が官道としての道路の廃絶時期でもありそれは9世紀初頭である。

この直線道路は官道としの機能はおえたものの吉野ヶ里、鶴前田、鍵尼遺跡では中世に道路として再整備されており、鳥の隈の切通しでは近世に利用されている。路線内には現在もなお一部道路として利用されている部分もある。松原遺跡では道路敷き相当の中世の大溝を検出しているがこの大溝は幅約8mを測るが人為的に埋められさらにこの大溝の中に同方向にはしる幅3mの溝が掘削される。迎田遺跡では道路痕跡内の南北両端に2条の土壙が同方向につくられる。その性格は不明であるが中世のものと考えられる。これらの溝や土壙は古代道路と同方向につくられており古代道路廃絶後の土地利用が伺える。

(4) 条里地割りと古代道路

古代道路と条里施行の関係については1970年代に山陽道の賀古駅と推定される古大内遺跡の西側部分で通常の条里地割りより約20m長い地割り、余剰帯があることをみいだしこれは「道代」と名付けられた（吉本1977）。大和の下ツ道や横大路は40m以上の余剰帯を示して条里制施行の基準線になったことが指摘されている（秋山1970）。この余剰帯は南海道、山陰道にても確認されたが、余剰帯が認められる場合は道路が先に敷設されていて、その後条里が道路を基準に施行されたと考えられ、余剰帯がない場合は条里施行後に、古代道路が条里区画に平行して敷設されたと考えられている。

佐賀平野を直線17kmにわたり横断する古代道路は神埼郡においては条里地割りの里界線をとおる。神埼郡の道路跡と条里については一坪の方格地割がいびつになっているところも多くみられ、坪の長さは106m～110mとさ

今まで道路両側の坪は南北の距離がやや短く道路、側溝幅が条里の余剰帶とはなっていない（七田1988）。

神埼郡にて条里地割りと合致する溝跡などの遺構が検出された遺跡として神埼町中園遺跡がある。幅6mの排水路予定地の調査で詳細は不明であるが推定竹原里16・21・28・33坪の坪界線に沿って溝跡を確認し、遺物が出土している。竹原里21坪と22坪との境でも条里地割りと同一方向の南北にはしる平行の2条の溝跡が検出されており、これらの出土遺物の検討により条里施行と古代道路の敷設時期の解明につながろう。

佐賀平野を横断する古代道路は条里地割りに沿い、部分的には曲折はするものの、その方位は約12~13度西偏する。この方向は佐賀平野の推定条里地割りの方向でもある。佐賀平野の条里についてはこれまで米倉二郎、

(1968、1984) 日野尚志(1988、1992、1996)らが論じている。それによれば復元地割りについて若干の違いはあるものの三根郡、神埼郡、小城郡を通して南北については方向の地割りを復元している。日野(1996)は佐嘉郡と小城郡の条里地割りは東西の里界線に二町の齟齬があるとしたが、これによると古代道路は佐嘉郡、小城郡とも里界線からそれぞれ南北に二町づつされることになる。また、古代の佐嘉・小城郡は里界線と一致する直線状の郡境でこの郡境を北に延長すると脊振山地の尾根に沿う山頂、標高333.3mに突きあたりこれを基準として考えた。また、佐賀平野の条里地割りの方位の基準について米倉(1968、1984)は脊振山麓から有明海に向かう佐賀平野の傾斜に合わせたもので、条里の最南端に位置する佐賀市与賀神社から川上川の渓口左岸の神奈備峯標高100mをのぞんだ方向が北13度西であり、これが条里南北線の基準と推定している。さらにこの南北線直角方向をみると西は御岳山への山頂南端、東は高良山に達するとした。

通説に従えば佐賀平野の古代道路は余剰帶が認められないため条里地割りに規制されたと考えられ、その条里地割りの方位基準については上述が考えられている。また、古代道路痕跡は直線17kmであるが、小城郡まで条里地割りに沿ってのびていたとすれば直線27kmにおよぶ大規模な直線道路となる。

肥前国府が所在する大和町においては上記の条里地割りが対応しない。これについてはこれまで論じられてきているので詳細は記さないが、国府跡および他の官衙的建物、溝の方向は群として大別すれば、7度~9度西側するものと正方位をもつものとに分けられる(田平1990)。変遷としては西側する建物群の建物跡の8世紀後半に久池井を中心に正方位地割りが施行され、建物群もつくられるという。古代道路と国府跡は直線で約750m離れるが、若干の方位のふれはあるもののその併存は確実であろう。調査にて確認した国府は8世紀前半~中頃には整備されたと考えられるが、その前身が7世紀末に存在した可能性もある。少なくとも古代道路の敷地は国府整備以前と考えた方が自然であろう。

参考文献

- 秋山日出雄1970「条里制地割の施行起源」櫻原考古学研究所編『日本古文化論叢』吉川弘文館
櫻原考古学研究所1993『鶴神遺跡』
御所市教育委員会1990『鶴神遺跡』
堺市教育委員会1993『長曾根遺跡発掘調査概要報告』
七田忠昭1988「肥前神埼郡における駅路と周辺の官衙的建物群の調査」「条里制研究」4
田平徳栄1990「肥前国府跡調査の現状と問題点」「惣座遺跡」佐賀県教育委員会
日野尚忠1988「肥前國神埼郡の条里について」佐賀県地籍図集成2
日野尚志1992「肥前國神埼郡の条里・郷・小字名について」佐賀県地籍図集成3
日野尚志1996「肥前國佐嘉郡の条里について」佐賀県地籍図集成4
大和町教育委員会1994「平成4年度大和町内遺跡確認調査報告書」
吉本昌弘1977「古代播磨国における山陽道と郡家の復元的研究」新地理25-1
米倉二郎1968「郡郷と条里制」「佐賀県史」上
米倉二郎1984「小城郡の条里」「佐賀県地籍図集成1」佐賀県教育委員会