

氏名	たか はし よしく に 高 橋 美 久 二
学位(専攻分野)	博 士 (文 学)
学位記番号	論 文 博 第 402 号
学位授与の日付	平 成 13 年 1 月 23 日
学位授与の要件	学 位 規 則 第 4 条 第 2 項 該 当
学位論文題目	古 代 交 通 遺 跡 の 研 究

論文調査委員 (主査) 教授 金田章裕 教授 上原真人 教授 石原 潤 教授 石川義孝

### 論 文 内 容 の 要 旨

日本の古代の律令国家は、高度な中央集権の支配体制を確立した。それは、中国の律令制を模範としてとりいれて、官僚制度的な政治機構を通して、全国の人民と土地とを直接支配するものであった。その地方支配のしくみは、国郡郷の地方行政組織によって、中央から発せられた命令が国→郡→郷→戸→人民へと伝達され、租税を逆の方向に収奪するシステムであった。そのために、都と地方を結ぶ交通通信制度が整備されていたと考えられている。

ところが、文献史料を中心にして進められていた交通制度の実体は、必ずしも明らかにされてきたとはいいがたく、「駅家そのものが、国分寺・国府・郡家等とくらべてずっと規模が小さかったので、駅址としてその跡をとどめるものではなく、わずかに駅名と古い地名とによって、そのだいたいの位置を推定することがある程度可能であるにすぎない。」とか、「都とその近傍をのぞく七道諸国の道路は、歩行と馬行とを前提として作られ、その道路の幅は2m程度で事たりた。」田名網宏『古代の交通』)として、近世の街道よりもはるかに未発達な曲折の多い細い道としか考えられていなかった。それは、日本の律令制度が唐制の模倣であったから、文字の上での模倣であって、実体としては各地にそれほど徹底したものではなかったのであろうと考えられていたからであった。

そこで、論者は文献史学だけでなく考古学と歴史地理学の二つの方法によって、古代の駅家やそれを結ぶ道路の遺跡を具体的に調査研究していった。そうすると、古代の交通遺跡は、きわめて整然と整備されていたものであったことが、しだいに明らかになってきた。このようにして、交通遺跡を明らかにすることにより、律令国家がめざした地方支配の実体を明らかにしていきたいと考えた。

本論文では、まず、都城と周辺交通路を考察し、山陽道の駅家遺跡の追究と交通路の復原をおこない、古代の交通運輸の手段について考察した。それによって、古代交通遺跡の展望をおこなった。さらに、山陽道以外の七道の研究成果を中心として、津や郡衙などの交通関連施設についても考察し、古代の交通路研究の現状と課題を展望したものを加えてまとめた。

古代の都城は、地方支配のために「四通八達」の都を理想とした。それは、都から四方にのびる水陸の交通路によって、全国各地と結ばれることであった。

藤原京の官道大系の延長線上につくられた平城京は、諸国に向けてのびる6本の官道のうち、南海道を除く5本の官道が北上して山背国を経由することとなった。しかも平城京から山背へは、いきなり奈良山を越えなければならない難関であった。水路の方も平城京の唯一の外港は山背国の泉津であった。平城京は交通路の面からは、四通とはいいがたく、とても理想の都といえるものではなかったと考えた。

次の長岡京では、延暦6(787)年と延暦7年の2度にわたって、「水陸の便」を求めて遷都したことが強調されている。少ない史料から、長岡京の陸路が平城京時代の交通路を最大限に利用しながら、都から放射状に各地に向かう道がより便利な形で整備されていったと考えた。また、水路による港も葛野井津、山崎津、筑紫津、淀津などがあり、長岡京の津は丹波国など北からの荷は葛野井津、近江などの東からや山となど南からの荷は淀津、瀬戸内海沿岸の国々など西からの荷は筑紫津や山崎津などのように、後の平安京のような機能分担が行われていたと考えた。これによって、平城京から「水陸の便」

を求めて遷都するなら、山背への遷都は当然すぎるくらい当然であったのであろうと考えた。

平安京では、文献史料や『拾芥抄』など所収の大日本国図（行基図）によって、諸国と南都を結んで、放射状の陸上交通路網が整備されていた様子はほぼ明らかにできる。また、水路網も北や東からは大津・宇治津、南や西からは淀津・山崎津、西北方の丹波からは大井津というように、平安京では四方にそれぞれに機能分担した外港が設けられていたことがわかる。まさに、平安京は交通路の整備では、水陸路とも完成された四通八達の都であったと考えた。

山陽道では、『日本後紀』大同元（806）年の記事によって、蕃客に備えて瓦葺の駅家があったとあることから、従来寺院跡と考えられていた奈良時代の瓦が出土する遺跡に再検討を加えて、駅家跡と推定できるものをえらび出すことができた。それは、国府跡や国分寺に共通する瓦などから、国府系瓦を設定し、その国府系瓦を出土する遺跡の中から、山陽道沿いに一定感覚でならぶ遺跡を、遺跡付近の地名や立地など歴史地理的な傍証を加えて駅家跡と推定したものである。この考古学的に駅家跡をみつけていく方法は、播磨国布勢駅と推定した兵庫県小犬丸遺跡などの発掘成果によって実証されてきた。

このようにして、山陽道では、瓦葺きの駅跡がわかることによって、駅と駅をつなぐ道路跡もみつけることができるようになった。そして、その道路が直線的で幅広であることや、その直線道路が条里や官衙配置の基準線になっていたことも判明してきた。

また、山陽道の駅家跡の個別研究から、駅家の構造、駅家の立地の特徴、駅家の変遷などを考察した。山城国山崎駅跡の研究から、駅家の建物群には、駅家全体をとり囲む中に大きく二種類の建物群があると想定した。それは、駅館院と呼ばれる一群と、屋とか倉の呼び方で表わされる雑舎群である。雑舎群は駅の実務を執行する建物や、駅の基本財源であった駅田からの収穫を収める倉庫群、厩舎などからなる雑舎とよばれる建物群で、駅館院は院と呼ばれるとおり、駅全体の囲いの中にさらに内側に築垣などで囲まれる建物群があり、その中心建物は駅使の宿所などにあてられえ寝殿とも呼ばれる建物であった。駅館院を内郭とし、駅家全体をとり囲む柵などを外郭とするいわば二重構造となっていたと想定した。

さらに、駅家の門が鳥居であったという史料（『筑後国交替実録帳』）と播磨国布勢駅跡から出土した鳥形木製品から、これが駅家の門につけられていた鳥形であろうと考察した。そして、播磨国野磨駅跡の発掘調査成果と大蛇伝説（『本朝法華験記』）から、駅家の盛衰を考えた。すなわち、7世紀末から8世紀初めころに駅家がつくられ、その構造は掘立柱建物で簡単ではあったが、「コ」字形配置をとるなど官衙的な様相をしたものであった。駅家にとまなう道路も、すでに幅10m以上で直線的に整備されたもので、しかもその道路幅は駅家の前では約2倍に拡幅されていることも注目された。8世紀中頃には、駅家は瓦葺き建物に改築されるとともに、場所もわずかに移転した。それが、11世紀中頃には、毒蛇が住みつく伝承が埋まれておかしくないほどに衰退していたことを考えた。また、播磨国の駅家研究の出発点となった賀古駅家の研究から、駅家の廃止にとまなう駅馬の移動によって、『延喜式』に書かれるまでに廃止された最盛期の駅家を復原したり、駅家の立地などについても考察した。

人の交通手段には、徒歩のほか、馬・車・船などに乗るなどの方法がある。運送手段にも、人担、駄送、車載、舟運などがあり、その積載量の比率は、延喜式などの史料から、古代における交通運輸の手段の具体例を考察した。それによって、人担よりも駄送、駄送よりも車載、車載よりも舟運へと指向し、より便利で安価に大量輸送ができるような工夫が重ねられてきたことを考え、それが遷都や交通路の変遷につながっていったことも考えた。

山陽道以外の七道の研究では、近江の東山道、丹波・但馬の山陰道、淡路の南海道について具体的に考察した。

近江の東山道は、つねに交通の要衝と表現される近江国に多くの交通路のうち、最も重要で古くから注目されているが、それに再検討を加えて、その駅制のはじめが7世紀後半にあると考え、性格として東海道のバイパスとしての使い方が古代に始まり、現代に及んでいることを考えた。そのルートについてもほぼ定説となっているルートの変更に必要であると考えた。

また、山また山の国丹波と但馬の山陰道を踏査にもとづいて考察し、古代の山陰道の復原につとめた。これによって、丹波・但馬を通過して山陰地方に行くには大変な労力を要し、それぞれの国に山陽側からアプローチするバイパスがそれぞれ用意されたことも考えた。

淡路の南海道では、分断された国々の集合体である南海道のうち、最も分断された国の特徴を考えた。その結果淡路国でも、紆余曲折のうえでようやく延喜式の道路大系になったのであって、分断された国々を南海道という道制で一緒にするの

がもとから無理であったことなどを考えた。

津については、平城京の外港泉津について考えたものである。これは、泉津の所属する相楽群条里を復原することによって、泉津の各木屋の所在地の一部を復原できるのではないかと考え、改めて泉津付近の条里地名の位置比定を行ない、泉木屋の位置を具体的に考察した。その結果、平城京の唯一の外港である泉津には、平城京の各官司や南部の諸大寺の木屋所が、機能分担することなくひしめき合うように立ち並んでいたことが想定された。しかも泉津から奈良山を越えて平城京へ運ぶ労力の大きかったことも考えた。それが平城京が「水陸の便」に恵まれなかった都の大きな理由であったと考えた。

郡衙については、1973年に発掘調査をおこなった。京都府城陽市の正道遺跡が久世郡の郡衙跡であることを考察した。その第3期の郡衙は台地上にあるにもかかわらず、久世郡条里にのっていると考えられた。また、条里による最も古い史料である天平15年の「弘福寺田数帳」の現地比定をおこなった。これによって、久世郡条里が8世紀前半に遡ることがわかり、その条里に規制された久世郡衙も8世紀前半に遡ると考えた。

以上の結果をふまえて、先史時代から古墳時代までの交通路についての研究成果をまとめ、律令時代の交通遺跡研究の成果と課題を述べた。特に律令時代の交通関係遺跡の調査方法を中心として、歴史地理学的な調査法と考古学的な調査法をあわせ、最近の調査成果を述べた。

古代交通遺跡の研究は近年になって飛躍的に進んできた。とくに駅制の個別実証的な研究は大きく進展した。それによって、直線幅広の官道の構造、そのルート、官道にともなう駅家の構造などは、中世や近世のものよりも明瞭になってきたともいえるほどである。そして、官道を基準に施行された条里や官衙など、古代の地域整備計画は予想外に整然と整備されていたこともわかってきた。

しかし、個別実証的な研究が進んでも、古代の交通制度を総合的にみる研究が、必ずしも進展してきたわけではない。論者の研究もどちらかという個別研究に向けられてきた。しかし、古代律令国家の地方支配の実像に迫りたいという視点をもちつづけて、研究を進めてきた。

今後とも他の七道などの個別研究を進めながらも、古代の交通制度を総合的に理解していく努力を続けたいと考えている。

## 論文審査の結果の要旨

本論文は、歴史地理学的手法と考古学的手法の両者に立脚しつつ、日本古代の交通関係遺跡を中心とした事象に対する研究を展開したものである。研究史を整理し、研究の位置づけや問題点を述べた序章と、同時代の大陸における渤海の交通遺跡を取り扱った付章の他、計7章からなる。

序章では、まず交通関係遺跡の種類を一覧した上で、縄文時代から古代にかけての道路遺構や馬・舟・車などの、遺物および遺物に描かれた表現などを概観している。ここでは特に、車での運搬の記録や、出土した木製の車輪などから、古代における車運送の存在に注目している。その上で律令時代の駅制・駅家・駅路（官道）について、文献史学・考古学・歴史地理学の各分野からの研究の展開過程を整理する。

第1章は都城と交通路について検討を加えたものであり、平城京・長岡京・平安京における水陸両方の交通路に関わる研究成果を総括している。いずれの事例についても、考古学的な知見を重視し、特に道路状遺構の網羅的な整理とともに、国営の瓦工場跡と目される京都府木津町上人ヶ平遺跡を斜断する道路跡が、瓦片などで舗装されている事実から、車による瓦の輸送を考定し、瓦窯と都城との間の瓦輸送全般に検討を及ぼしている。

第2章は、本論文の中で最も早く発表された内容であり、初出は1968年のことであった。播磨国「国分寺系瓦」として注目を集め始めていた瓦の出土地を、『日本後紀』大同元年条に「瓦葺粉壁」と記す山陽道の駅家に比定したものである。後に「国府系瓦」と通称され、国司管轄下の建物群に使用されていたと考えられる瓦出土地を積極的に駅家推定地に結び付ける考え方は、その後一般的となったが、論者の推定はその嚆矢となるものであった。

第3章において論者は、その後の播磨国の駅家および道路遺構についての新たな考古学的知見や、地表の地割形態から推定される古代官道跡の推定の精緻化を試みると共に、さらに畿内の摂津・山城国および山陽道の備前・備中・美作・備後・安芸・周防・長門の各国における駅家推定地ならびに古代道路の検出を試みている。この一連の研究においても、論者の研究手法の特徴は、瓦の分類をはじめとする考古学的なデータの活用にあり、歴史地理学的視角と考古学的手法の融合にある。

第4章では、山陽道の駅家の施設群の実体を取り上げている。まず山城国山崎駅と山崎橋両者の位置と建物群の配置を検討し、延喜8年(908)の太政官符にみえる離宮院の4棟の建物が山崎駅と同一のものであるとして、その配置を推定した。さらに各種史料にみえる駅楼を含む建物の種類についても整理をしている。論者の山崎駅の推定は1980年に提示されたものであり、本章に記載されるにあたっては一部改訂されているものの、まだ議論が決着した訳ではない。しかし、本論は駅の構造という重要な論点にかかわる初期の成果の一つである。

次いで、発掘調査で検出された播磨国布勢駅・野磨駅などについても、発掘調査の成果を検討し、駅の構造にかかわる議論を深めている。特に、駅家全体をとり囲む外郭の正面に駅門が設けられ、それが鳥居と称されていることに注目し、さらにそれが門にとり付けられた鳥形の木製品に由来すると推定している。この章において、論者自身が鳥形木製品の出土過程全般についての整理を試みているが、さらに議論を重ねるべき視角であろう。

第5章では、東山道・山陰道・南海道へと事例研究を拡大している。採り上げられているのは近江国勢多橋および勢多駅と推定されている大津市堂の上遺跡および東山道の官道遺構(第1節)、山陰道丹波国・但馬国の官道のルートと駅家の位置(第2節)であり、いずれも墨書土器などの考古学的な遺物の出土地と、地表の地割形態に残された官道の遺構である。淡路国の南海道(第3節)については、主として文献史料と考古学的知見の整理が行なわれている。

第6章は山城国相楽郡の条里プランの復原と、木津川沿いに設置された平城京諸官司ならびに諸大寺の「木屋」からなる泉津の復原研究であり、さらに官衙・荘園・木津川河道などについて検討したものである。

第7章は、以上の検討結果について総括し、律令期の交通遺跡研究の整理をしたものであり、論者の埋蔵文化財発掘調査の現場経験をふまえた学際的研究であることを明示しているのみならず、文化財行政との関連についても言及している。

付章は、古代の渤海国(698—926年)の「五京」および「五道」と称される交通路とその関連遺跡についての、現地調査の報告と、現地における既往の研究成果の紹介・整理である。同時代の律令期日本と類似の政治体制下にあった地域の交通関係遺跡として、相互に対比検討を加える上で、有効かつ便利な整理である。

論者による第一の研究成果は、瓦出土地を主要な根拠として古代の駅家の位置を具体的に推定したことにある。その推定地のいくつかは、論文公表後の発掘調査で実証され、論者の先見性を裏付けた。今後もさらに、山陽道駅家の考古学的調査は、論者の推定を一つの拠り所として進展するものと考えられる。次いで、地割形態の分析による官道のルートの推定を進め、さらに考古学的知見をふまえた駅家の施設群の配置・構造を復原し、さらには「鳥居」の性格をめぐる推定をした点などにおいて、新たな視角を提示したり、その議論を深めたと評価されるべきであろう。とりわけ、永い文化財発掘調査の実施経験に立脚した、歴史地理学的視角と考古学的手法の融合に論者の研究の大きな特徴がある。

以上の研究によって提示された推定には、さらなる議論や証明作業の必要なものも含まれ、また異論が提起されているものもある。採用された研究方法の論理的な整備を進めるべき余地も残されている。しかしながら、論者の提示した視角や、個々の推定が、常に埋蔵文化財の調査の進展と共に、それぞれの調査地においてそれらの視角が採用ないし検討され、議論の対象とされてきた事実は重要であろう。本論はその意味で、本論の対象である古代交通遺跡調査の展開の過程そのものを反映しているとみられる。

以上、審査したところにより、本論文は博士(文学)の学位論文として価値あるものと認められる。なお、2000年2月21日、調査委員4名が、論文内容とそれに関係した事柄について口頭試問を行った結果、合格と認めた。