

飛鳥・白鳳期における寺院の立地について

上 杉 和 央

I はじめに

日本における最初の本格的な寺院は、仏教の公伝から五〇年経った崇峻天皇元年（五八八）に建立が始まった法興寺（飛鳥寺）^①とされている。その後日本各地で寺院の建立が次々と行われ、考古学的調査によると八世紀初頭には全国でおよそ六五〇もの寺院が存在していたと見られる（表1）^②。このように爆発的と言ってもよい増加を見せた寺院は古代景観を構成する重要な要素になっていた^③。というのも仏教文化を示す建築物であるのはもちろんのこと、例えば瓦葺き屋根などを持つ建築形態やその彩色が従来日本の建築物とは全く異なっており、特異な存在として既存の景観構成要素とは区別されて受け入れられたと考えられるからである。そのため古代景観について考えるとき、寺院についての検討は都城や条里、交通路などと同様に不可欠なものとなろう。飛

鳥期・白鳳期^④は、寺院が日本に現れ、全国的に分布が広がる時期であり、日本における寺院の初現期・普及期として検討するに足る時期と言える。

飛鳥期・白鳳期に建立された寺院についての本格的な研究は一九三〇年代に始まり、^⑤その後も発掘成果と結びつきながら蓄積がなされ、近年では各地方レベルでの図録の出版や研究会、シンポジウムの開催などで、各地の寺院について詳細な検討がなされるようになってきている。一方、歴史的背景や氏族との関わりの中で寺院を検討する試みも行われており、^⑦八賀晋による壬申の乱と川原寺式軒丸瓦を出土する古代寺院の分布との関連性の指摘や、^⑧鬼頭清明による法隆寺庄倉と法隆寺式軒丸瓦出土寺院との関連性の考察は^⑨広く知られている。^⑩このような中で寺院の立地点に焦点を当てた研究としては、例えば森郁夫や竹原伸仁が摂河泉地域において陸上交通路と寺院が密接に関連していることを指摘し、有富由

表1 飛鳥期・白鳳期における国別建立寺院数

国名		飛鳥期	白鳳期	(前期)	(後期)	(不明)	合計
畿内	大和	21	50	16	33	1	71
	河内	6	63	35	26	2	14
	摂津	2	17	7	10	0	19
	山背	5	34	6	19	9	39
東海道	伊賀	0	4	0	0	4	4
	伊勢	0	14	1	6	7	14
	尾張	0	25	3	5	17	25
	三河	0	13	1	12	0	13
	遠江	0	3	0	3	0	3
	駿河	0	2	0	2	0	2
	伊豆	0	2	0	2	0	2
	甲斐	0	1	0	0	1	1
	相模	0	3	0	3	0	3
	下総	0	7	3	4	0	7
上総	0	9	1	8	0	9	
常陸	0	14	1	13	0	14	
東山道	近江	3	73	8	59	6	76
	美濃	0	25	0	3	22	25
	飛騨	0	10	1	3	6	10
	信濃	0	9	0	1	8	9
	武蔵	1	5	1	4	0	6
	上野	0	8	5	3	0	8
	下野	0	4	1	3	0	4
	陸奥	0	8	3	5	0	8
北陸道	若狭	0	2	0	2	0	2
	越前	0	12	6	6	0	12
	越中	0	2	1	1	0	2
	越後	0	1	0	1	0	1
山陰道	丹波	0	9	1	5	3	9
	但馬	0	2	0	2	0	2
	因幡	0	9	1	5	3	9
	伯耆	0	7	3	4	0	7
	出雲	0	3	0	3	0	3
	石見	0	1	0	1	0	1
	隠岐	0	2	1	1	0	2
山陽道	播磨	1	24	6	11	7	25
	備前	1	10	1	9	0	11
	備中	3	18	4	14	0	21
	備後	0	11	0	11	0	11
	安芸	1	6	2	4	0	7
	周防	0	3	1	2	0	3
	長門	0	2	1	1	0	2
南海道	紀伊	0	14	0	5	9	14
	淡路	0	1	0	1	0	1
	阿波	0	3	0	0	3	3
	讃岐	0	28	13	14	1	28
	伊予	1	15	3	10	2	16
	土佐	0	1	0	1	0	1
西海道	筑前	0	6	1	3	2	6
	筑後	0	1	0	1	0	1
	豊前	0	9	0	9	0	9
	肥後	0	3	0	3	0	3
計		45	608	138	357	113	653

紀子が関東地方と中国・四国地方において同様の傾向を見出ししている^①。また集落と寺院の関係について小笠原好彦や大脇潔らが発掘成果などをもとに検討を加えている^②。

しかし既往の研究においては不足している点が少なくとも二つある。一つは、総数が膨大な数となるため、全国を対象にした研究が少なく、全国的な寺院の立地傾向及び地域の特徴や共通点についての理解が不十分な点である。さらに交通路や集落といった単一の景観構成要素との関係だけに限定した検討が多く、複数の要素を相互に考慮した検討がほとんどないという点が挙げられる。寺院の立地点は、空間的な側面に限っても様々な景観構成要素との関連性を有していたと考えられ、個々の景観構成要素のみを取り上げて考察することは、それらとの関連が明瞭に理解できる一方で、全体的な傾向を見落とす危険性がある。

以上をふまえ、本稿では景観を構成する重要な一要素として古代寺院を位置づけ、全国の寺院を対象に、その立地について複数の景観構成要素との相互関連性を通じての検討を試みる。そして寺院の立地の一般的な傾向及び地域の特徴や共通性を理解することを目的とし、検討を加えていく。

① 『日本書紀』崇峻天皇元年条

② 飛鳥期・白鳳期に建立された寺院の総数は研究者によってその数字

が異なり、また発掘によって随時数字が変化しており、その正確な実態は不明確である。今回筆者は当該期寺院跡とされている全ての遺跡について可能な限り複数の資料の閲覧を試み、寺院跡と登録されているながらも遺跡の性格上、寺院でない可能性が強いとみなしうるものについては除外することとし、その結果六五三寺が該当することとなった。

③ 本稿での「景観」は人間の営為と動態を不可欠な要素にもち、景観を構成する要素は、他の景観要素との相互関係の中で存在し変化すると捉えられる、とする景観概念を念頭に置いた表現である。（金田章裕『オーストラリア景観史』、大明堂、一九九七、一六頁）。

④ 本稿において「飛鳥期・白鳳期」という場合、大化改新（乙巳の変）による区分を使用しており、白鳳期を二分する際は七二二年の壬申の乱により区分している。ただ古代寺院の場合、その建立年代は往々にして瓦の年代によって与えられており、その場合、例えば白鳳期建立の指標とされる山田寺式瓦を出土する山田寺の建立が六四一年であるように、文化史区分とも四半期区分とも若干のずれが生じる。年代区分はこの点を考慮に入れて分類している。

⑤ この時期における地域的な広がりを持つ代表的な研究には a 保井芳太郎『大和上代寺院志』、大和史學會、一九三二 b 石田茂作『飛鳥時代寺院址の研究』、聖徳太子奉賛會、一九三六 c 鎌谷水三三『播磨上代寺院址の研究』、成武堂、一九四二 などがある。

⑥ 例えば a 北陸古瓦研究会編『北陸の古代寺院』、桂書房、一九八七 b 九州歴史資料館編『九州古瓦図録』、柏書房、一九八一 c 小笠原好彦・田中勝弘・西田弘・林博道『近江の古代寺院』、近江の古代寺院刊行会、一九八九 d 茨城県立歴史館学芸部編『茨城県における古代瓦の研究』、茨城県立歴史館、一九九四 e 松下正司『古瓦を読む』、中国新聞（夕刊）連載、一九九三、f 広島県立歴史民俗資料

- 館「ひろしまの古代寺院 寺町廃寺と水切り瓦」、一九九八 などが各地の古代寺院を集めた図録、調査報告書であり、g 『古代仏教東へ——寺と釜——』一、寺院編、東海埋蔵文化財研究会、一九九二
- h 『関東の初期寺院』（資料編）、関東古瓦研究会、一九九七 i 『古代寺院の出現とその背景』埋蔵文化財研究会、一九九七 などが古代寺院の研究大会、シンポジウムでの資料として知られる。
- ⑦ 各府県史、市町村史類にはこの観点からの記述が多く見受けられる。八賀晋「地方寺院の成立と歴史的背景」、『考古学研究』二〇一一、一九七三
- ⑧ 鬼頭清明「法隆寺の庄倉と軒瓦の分布」、『古代研究』一一、一九七七
- ⑨ 他に a 坪之内徹「藤原宮式軒瓦とその分布」、横田健一編『日本書紀研究』第二冊、瑞書房、一九七九 b 菱田哲朗「瓦当文様の創出と七世紀の仏教政策」、荒木敏夫編『ヤマト王権と交流の諸相』、名著出版、一九九四 などが挙げられる。
- ⑩ a 森郁夫「寺院造営と交通路―摂津・河内・和泉の場合」、『日本古代寺院造営の研究』第二章、法政大学出版局、一九九八 b 竹原伸仁「北河内地域における古代寺院の諸様相」、堅田直先生古希記念論文集刊行会編『堅田直先生古希記念論文集』、真陽社、一九九七 c 有富田紀子「日本古代の初期地方寺院の研究―白鳳時代を中心として―」、『史論』第四二集、東京女子大学史学研究会、一九八九
- ⑪ a 小笠原好彦「古代寺院に先行する掘立柱建物集落」、『考古学研究』二一八―三三、一九八一 b 大脇潔「古代寺院と寺辺の景観を復原する」、摂河泉文庫『摂河泉の古代寺院とその周辺』、一九九七

II 分析方法及びデータの検出について

(一) 分析方法

古代寺院を対象とした既存の研究の多くは、特定の寺院を取り上げ、例えばそれらに共通する瓦の同范・同型関係などを検討していくことで地域の特徴の抽出を試みている。このような方法がある程度の有効性を有し、成果を残しているのは周知の通りである。しかし地域全体の傾向や特徴を理解するには地域内の全ての寺院を一律に扱って検討することもまた必要なのではないだろうか。このような考えに立って検討を行うとき、一つの有効な分析方法となるのが統計的手法を用いた分析である。統計分析には分析の目的や得られる変数の性格に応じて様々な手法が存在するが、今回は景観構成要素との関連性から古代寺院の立地傾向を抽出することを目的とし、また以下で述べるように得られるデータが質的であることから、林知己夫によって定式化された数量化Ⅲ類及びクラスター分析^②を組み合わせて分析を行っていく。

数量化Ⅲ類について、若干の説明を行っておく。数量化Ⅲ類は、サンプル（本稿では各寺院が該当する）とカテゴリー（各景観構成要素との関連を示す指標が該当する）から成る行列を、何らかの類似性を示す配列パターンに並び替えるもので、各サンプル及

び各カテゴリにはその配列に応じた新たな数値（サンプルスコア・カテゴリスコア）が与えられる。各スコアは互いの相関が最大になるように与えられており、例えばカテゴリに注目する場合、カテゴリスコアが近似するカテゴリは（何らかの類似性の中で）同じような傾向を有していることが理解されるのである。どのような類似性が示されたかを解釈していくことが数量化Ⅲ類による分析において重要であり、本稿ではこの作業を「軸の解釈」として行っている。つまり、カテゴリスコアを一つの数直線上に落とし、（数直線）軸におけるカテゴリスコアの配置の仕方を検討するのである。また相関係数の大小によっていくつかの有意な軸を求めることが可能であり、それらは互いに独立しており、与えられたサンプル及びカテゴリに存在する傾向を複数抽出することができる。^③

（二）データの加工

まず全国の古代寺院・寺院跡について、発掘調査報告書や資料集、図録などを用いて検討し、六五三寺を分析のサンプルとして得ることができた。

次に寺院の立地と関連があると思われる景観構成要素を検討し、《地形条件》^④《集落》《古墳》《陸上交通路》《河川》《最も近い》

寺院》をアイテムとして選択し、サンプルごとにデータを収集した。^⑤《地形条件》は立地点を〈平地〉〈山麓〉〈台地〉〈山腹〉の四カテゴリに区分した。その他のアイテムは当該寺院との距離を指標とし、古代の基準単位の一つと考えられる条里プランにおける一坪の一边の長さ（ $11.09m$ ）を参考とし、^⑦各景観構成要素における人間の営為との関連を考慮しながら、基準を設けて三分（《寺院間距離》は四区分）にデータ加工した（表2）。^⑧なお《集落距離》や《古墳距離》は、遺跡地図や発掘調査報告書とともに当該寺院から最も近くにある遺跡・古墳を選出した。《陸上交通路距離》は、畿内では当時の主要な交通路、七道諸国では官道（駅路）を取り上げ、それらの復原推定位置から寺院との距離を算出した。^⑨《河川距離》については旧河道が明らかなのは可能な限りそちらに依ったが、不明なものは現河道からの距離とした。また寺院の《建立時期》を指標とすることで時期的な変化の検討も有効であろう。そこで主に出土瓦や遺物などの年代観から〈飛鳥期〉〈白鳳前期〉〈白鳳後期〉に三分した。^⑩ただし白鳳期の中で前後に区分することが難しい寺院もあり、これらについては〈白鳳期〉という区分を設けて分類した。

寺院の相対的位置や地域的な密度を理解するために《大和からの距離》^⑪《畿内を中心とした東西性》《郡内密度》《国》のデータ

表2 距離別カテゴリーの区分基準 (単位: m)

		カテゴリー				
		隣接	近距離	中距離	長距離	遠距離
アイテム	集落	~110	111~650	—	—	651~
	古墳	~220	221~1,300	—	—	1,301~
	陸上交通	~110	111~650	—	—	651~
	河川	~110	111~650	—	—	651~
	寺院	—	~650	651~1,300	1,301~3,900	3,901~

七一〇年当時の状況を基準とした。

(三) 分析手順

次章から第V章における統計分析の手順は以下の過程をたどる。

①上記の作業で得られたサンプル・カテゴリーを用いて数量化Ⅲ

も収集した。《大和からの距離》については時間距離をその指標としたが、飛鳥期・白鳳期の史料にそれを示すものが残っておらず、平安期の『延喜式』巻二十四主計上に記載された平安京との距離(下り)をもとに、大和からの距離に再計算して作成した。また『郡内密度』についても当時の郡(評)が完全に理解できる史料には恵まれていないため、『和名類聚抄』に記載された郡に従い、^①郡内の郷数と寺院数との割合を算出し、区分を行った。《国》については今回の対象年代の末期である

類による分析を行い、得られた軸を解釈する。②数量化Ⅲ類で得られたカテゴリースコアを変数としてクラスター分析を行い、カテゴリーについてグルーピングを行う。③両分析で得られた結果をもとに寺院の立地点の傾向を検討する。

①及び②については各分析で同様のカテゴリーを用いているため分析過程は類似したものとなる。そこで第三章の全国の寺院についての分布状況についての検討では過程を詳しくたどるが、同章の立地条件についての検討、及び第IV・V章については本稿において重点が置かれている③についての記述のみとする。

① a 林知己夫「数量化——理論と方法——」、朝倉書店、一九九三、七七—二七頁 b 古谷野巨「多変量解析ガイド」、川島書店、一九八八、一五五—一六三頁などを参考にした。

また分析手続きについてはc 三宅一郎・中野嘉弘・水野欽司・山本一郎「SPSS統計パッケージⅡ 解析編」、東洋経済新報社、一九七七、一九四—一九九頁を参考とした。

② 今回はすべてMap法を用いて分析を行った。

③ 前掲第二章①a・b

④ 資料集や図録については前掲第I章⑤及び⑥記載のものを主な検討対象とした。また発掘調査報告書及び遺跡地図については、その数が膨大なものとなるため、記載を省略することにした。

⑤ 以後アイテムを示すものは《 》、カテゴリーを示すものは()を用いて表す。(参考 堀徳彦「証文類に見る空間表現の基礎的研究——平安・鎌倉期大和国を事例として——」、『人文地理』四九—二、

一九九七、五頁）

⑥ 今回は、分析の精度を高めるために、ほぼ全てのサンプル寺院からデータが入手可能な要素のみを検討することにした。この点で、官衙との関連性や建立氏族についてのデータを使用することを断念した。また出土瓦については一寺から出土する文様が多種であり、分析に適切な区分を見出すことができなかったため、寺院の建立年代を測定する際の補助としてのみ使用することとした。なお、いわゆる「飛鳥寺式」や「山田寺式」「川原寺式」といった大区分によって寺院を分類し、数量化Ⅲ類などで分析を行ってもあまり有意な結果を得ることはできなかった。前掲第一章⑧～⑩に挙げた八賀や鬼頭も該当する文様を有する全ての寺院を取り扱っているわけではないことにも注意したい。ただ、ある地域に限っての瓦当文様の際による分類は、多くの研究蓄積があるように非常に有効な手段である。

⑦ ただし操作の都合上一一〇mを基準単位として計算してある。

⑧ 《集落距離》《古墳距離》《陸上交通路距離》《河川距離》については、人間の日常生活との関わりにおいて区分を決定した。すなわち、《集落距離》《陸上交通路距離》《河川距離》は日常生活において関連性が低く、また《古墳距離》については上記三要素に比べると関連性が低いと判断し、表二のような区分を設定した。《寺院間距離》については実際の分布状況から、その区分基準値及び基準値間の間隔を他の景観構成要素よりも大きくすることが有効であると判断し、四区分に分類した。

⑨ a 藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』I—IV、大明堂、一九七八—七九 b 木下良編『古代道路』、吉川弘文館、一九九六 c 中村太一『日本古代国家と計画道路』、吉川弘文館、一九九六などを参考とした。

⑩ 前掲第一章④参照

⑪ 以下、本稿の分析中の地域区分では、近江を畿内として扱った。従って「畿内」という表記には近江も含まれ、逆に「東山道」という表記に近江は含まれていないことを断っておく。畿内の範圍と近江國の關係については金田章裕の議論を参照した。（金田章裕「畿内と古代の国土軸をめぐる予察的考察」、成田孝三「地域システムの動態に関する比較・統合研究」（平成八年度—一〇年度科学研究費補助基金研究結果報告書）一九九九年、一三二—一四頁）

⑫ 『和名類聚抄』が書かれる以前に分割や統合がなされたことが現在分かっているものについては訂正した。

Ⅲ 全国の分析

始めに全国の寺院をサンプルとした分析を行う。まず寺院の分布状況を検討し、次に立地点の傾向を理解する。数量化Ⅲ類を用いた分析の場合、両者を同時に分析することも可能であるが、得られる結果が複雑になり、適切な判断が難しくなる。本稿ではそれぞれについての明瞭な理解を得ることを目的としており、個別に統計分析を行い、検討していく。

(一) 分布状況

全国的な分布状況の傾向を知る有効な指標として、立地した時期、大和から見た東西方向とその距離、立地する地域の寺院密度などが考えられる。そこで《建立時期》《畿内を中心とした東西

表3 全国の寺院分布状況における数量化Ⅲ類の結果

アイテム	カテゴリー	反応数	カテゴリースコア				
			第1軸	第2軸	第3軸	第4軸	第5軸
建立時期	飛鳥期	46	-1.85	1.79	-0.43	-2.48	0.30
	白鳳前期	138	-0.30	-0.75	0.22	-0.78	0.71
	白鳳後期	357	0.23	0.14	-0.02	0.33	-0.20
畿内を中心とした東西関係	中央	275	-1.49	-0.14	-0.05	0.36	-0.04
	東	184	1.20	0.67	0.75	1.21	0.84
	西	194	1.00	-0.46	-0.64	-1.56	-0.77
大和からの距離	0日	71	-2.26	2.77	-0.08	-1.62	0.78
	1日	128	-1.18	-2.54	0.65	-0.29	0.61
	2～3日	170	-0.27	0.21	-0.46	2.26	-1.72
	4～7日	114	1.25	-0.13	-2.57	-0.88	1.56
	8日～	170	1.29	0.61	1.72	-0.67	-0.15
陸上交通路距離	隣接	239	-0.11	-0.75	0.80	-0.72	-1.76
	近距離	206	-0.28	0.20	0.38	-0.33	1.62
	遠距離	208	0.43	0.64	-1.30	1.23	0.37
郡内密度	～0.25	154	1.26	0.50	1.85	0.07	0.31
	0.25～0.5	202	0.74	-0.03	-1.48	-0.67	-0.82
	0.5～0.75	164	-0.70	-1.94	-0.15	0.79	0.90
	0.75～1	70	-1.28	1.43	0.78	0.66	1.12
	1～	63	-2.13	2.28	-0.28	-0.51	-1.81
固有价值			0.51	0.30	0.27	0.25	0.23
相関係数			0.71	0.55	0.52	0.50	0.48

(サンプル総数653)

関係》《大和からの距離》《陸上交通路距離》《郡内密度》をアイテムとして選出し、数量化Ⅲ類による分析を行ったところ、第五軸までで有意な結果が得られた(表3)。

まず抽出された各軸の解釈を行う。第一軸で負を強く示すカテゴリーは《郡内密度一以上》《大和の距離〇日》《飛鳥期》《中央》といった寺院の発祥地である大和の様相を表すカテゴリーであり、正にはこれらと対極の《郡内密度〇・二五以下》《大和からの距離四～七日》及び《八日以上》などが付置されている。そして負から正にかけて《大和からの距離》のカテゴリーが順番に並んでいる。これらから第一軸は負の方向が大和を示し、正に向かうに従って大和から離れた地域を示すと解釈でき、寺院分布についての一般的な状況を表している。

次に第二軸以下の各軸について見ていくと、基本的な傾向が示された第一軸の内容をより詳細に区分していく性質を持つことが読みとれる。第二・四軸は畿内を細分する軸である。第二軸では、後述する畿内についての分析結果(第V章)と合わせて考察するが、《陸上交通路隣接》《郡内密度〇・五一〇・七五》《大和からの距離一日》《白鳳前期》といった白鳳前期の河内に見られる傾向が負に強く現れており、逆に正では第一軸で現れた大和の傾向と同じカテゴリーが付置されている。また第四軸は《陸上交通路

「距離」《大和からの距離》《建立時期》の中でそれぞれ一つのカテゴリのみが正の値を、また「東」が正に強い値を示す。これらは第V章で近江に見られる傾向と同一である。一方、負に強く現れるものは基本的に大和に見られる傾向であるが、「西」は大和の特徴としては不適当である。しかし、これは近江の特徴である「東」が正に強く現れた反動として負に付置されたものと考えられる。このように第二軸が主に大和と河内を、第四軸が主に大和と近江を分離する軸と解釈される。

これらに対して、第三軸及び第五軸は畿外を細分する軸と解釈できる。第三軸では負に「大和からの距離四〜七日」《郡内密度〇・二五〜〇・五》、正に「大和からの距離八日以上」《郡内密度〇・二五以下》が強く現れており、大和から遠く離れた地域を二分している軸と解釈できる。そして、第五軸は反対に畿内の周辺部に当たる大和から二〜三日の地域と四〜七日の地域を分離しているのである。

各軸は以上のように解釈できるが、次に数量化Ⅲ類によって得られたカテゴリースコアを変数としてクラスター分析を行い、その結果から寺院の分布状況の傾向を検討していく。

クラスター分析によつて表4のA〜Eのようなグルーピング結果が得られた。全体的に《大和からの距離》と《郡内密度》が非

表4 分布状況におけるグルーピング結果

	含まれるカテゴリー		示される地域
A	飛鳥 大和からの距離0日 郡内密度1以上	→	大和
B ₁	中央 郡内密度0.75~1	→	畿内（大和も含む）
B ₂	白鳳前期 大和からの距離1日 陸上交通路隣接・近距離 郡内密度0.5~0.75	→	畿内（大和以外）
C	白鳳後期 大和からの距離2~3日 陸上交通路遠距離	→	畿外・1 （畿内に接する地域）
D	西 大和からの距離4~7日 郡内密度0.25~0.5	→	畿外・2
E	東 大和からの距離8日以上 郡内密度0.25以下	→	畿外・3

常に緊密な関係を持ってグルーピングされ、大和から離れるに従つて寺院数が減少していくという一般的な傾向が客観的に証明されたと言える。ただ、瀬戸内海沿岸諸国では畿内から離れた国にもかなりの寺院が建立されているように、同心円状に寺院数が減少しているわけではないことには注意しておかなければならない。DとEでは畿外においても大和に近い地域ほど寺院の密度が高いことが理解できるが、「西」と「東」がなぜこのような区分と

表5 大和から8日以上の地域における郡内密度

郡内密度	大和からの距離8日以上	
	西(81寺)	東(89寺)
0.25以下	30.86	60.67
0.25~0.5	51.85	24.72
0.5~0.75	12.35	4.49
0.75以上	4.94	10.11

(%)

なったかについては若干の疑問が残る。これについて検討すべく、グルーピング結果に即して実際の状況を検討してみると、〈大和からの距離八日以上〉に含まれる地域で明瞭な差異が認められる。表5は大和から八日以上の距離にある国の寺院を郡内密度別に示したものである。

(二) 立地条件

今回の分析で、立地条件の検討に際して有効と思われる指標は《地形条件》《集落距離》《古墳距離》《陸上交通路距離》《河川距離》である。これらの指標を用いた数量化Ⅲ類の結果、第五軸まで有意となると判断され、各軸のカテゴリースコアを用いたクラスター分析を行い、分析結果から表6のようにa~fまでの六つのカテゴリークラスタが確認された。

《集落距離》《陸上交通路距離》は距離関係の同じカテゴリークラスタが同一グループ(a~c)に属し、また《古墳距離》も《遠距離》を除いて同様のグルーピングとなった。つまり全国の一般的な傾向として、寺院の立地点はこれらの文化景観構成要素と相互に関連を有していると言える。また《地形条件》に注目すると、表

この表を見ると東西の寺院数にはさほど違いが見られないが、東日本に建立された寺院の六〇・六七%が〈郡内密度〇・二五以下〉を示し、東日本の寺院分布は非常に疎な状況であったことが分かる。一方、西日本では〈〇・二五~〇・五〉に含まれる寺院が五一・八五%と最も多く、東日本に比べ寺院の分布密度が高かったことが理解でき、このような差異がグルーピング結果にも現れたのである。

《建立時期》のカテゴリークラスタは表4のAからCへ時期ごとに配置され、一般的な流れとして大和から地方へ寺院建立の営力が伝播していったことが現れている。ただし〈白鳳後期〉が畿外のうち畿内に接する地域に属していることは注目される。表1からも分

表6 立地条件における
グループング結果

グループ名	含まれるカテゴリー
a	集落隣接 古墳隣接 陸上交通路隣接 山麓
b	集落近距離 古墳近距離 陸上交通路近距離 河川近距離 平地
c	集落遠距離 陸上交通路遠距離 河川隣接
d	古墳遠距離
e	河川遠距離 台地
f	山腹

《河川距離》は文化景観構成要素を示すアイテムとは多少異なる関係を示す。特にcで《河川隣接》が《集落遠距離》及び《陸上交通路遠距離》と結びつくのは興味深い。河川に隣接した地点に建立される場合、集落や陸上交通路との距離はあまり重視され

ず、河川利用そのものに重要な意味があったと考えられる。河川は水資源の供給及び水上交通路の機能を有するが、寺院が氾濫や洪水の危険をはらむ河川にあえて隣接しなければならぬほど水資源を欲する理由はなく、やはり河川交通に重点が置かれた立地と考えられる。古代において河川は陸上交通路と並んで主要な交通・流通・情報体系の一役を担っており、河川に隣接するメリットとして交通の利便性の獲得と交通要衝の確保、及び水上交通の統治が挙げられる。人・物・情報が行き交う河川流域を治めることは氏族にとって地域統治のための必須条件であり、そこを当該氏族が占拠していたこと、ないしそのための手段の一つとして寺院建立が進められたと考えられるのである。

① 得られた各軸の解釈は次の通りである。第一軸〔山腹〕カテゴリーの区分と文化景観構成要素との関連性、第二軸及び第四軸〔自然的景観構成要素との関連性〕、第三軸〔生活空間との関連性〕、第五軸〔行動空間との関連性〕。なお、軸の解釈において、《集落距離》及び《古墳距離》の相互で関連性が見られる場合、「生活空間」という表現を使用し、《集落距離》及び《陸上交通路距離》もしくは《河川距離》の間で関連性が認められる場合には「行動空間」という表現を用いている。

IV 地域的差異

この章では白鳳末期までに建立された全ての寺院を対象にして、①

畿内及び七道ごとに寺院の立地点についての特徴を抽出し、地域的共通性や相違点を明らかにする作業を行う。

まず、各地域ごとに《集落距離》《古墳距離》《陸上交通路距離》《河川距離》《寺院間距離》《地形条件》をアイテムとして、数量化Ⅲ類及びクラスター分析によるグルーピングを行い、その結果を表7～14に示した。なお、グルーピング結果は、便宜上《集落距離》の各カテゴリーが含まれるものから番号を付し、《集落距離》カテゴリーが含まれないものは《古墳距離》《陸上交通路距離》の順に番号を付けた。以下、これらの分析結果をもとに検討を行うが、後述する地域間での共通性を見出す上でも、ある程度の基準をもとに検討すべきであろう。そこで地域ごとの検討では、各分析結果の中で①複数のアイテムの同類カテゴリーが同じグループに含まれているもの、②ある《隣接》カテゴリーが他の景観構成要素の《近距離》《遠距離》カテゴリーもしくは《地形条件》カテゴリーとグルーピングされているものを主に取り上げることにした。①では該当する複数のアイテムが寺院と密接に関連していたことが読みとれる。また、②で《隣接》カテゴリーに特に注目したのは、寺院が何らかの景観構成要素に隣接して建立されたことを示す指標であり、関連が非常に大きいと容易に理解されるからである。一方、《近距離》カテゴリーはある程

表7 畿内におけるグルーピング結果

グループ名	含まれるカテゴリー
A ₁	集落隣接 古墳隣接 陸上交通路隣接 山麓
A ₂	集落近距離 古墳近距離 陸上交通路近距離 河川近距離 平地
A ₃	集落遠距離 陸上交通路遠距離 河川遠距離 寺院間中距離
A ₄	古墳遠距離 寺院間遠距離
A ₅	河川隣接 寺院間近距離
A ₆	寺院間長距離 台地

度の関連を有し、《遠距離》カテゴリーは関連性が希薄である、と判断される。

(一) 畿内④

数量化Ⅲ類に用いたサンプル総数は二五九寺であり、第五軸までで有意な結果が得られると判断した。カテゴリースコアをクラスター分析によってグルーピングし、表7の結果が得られた。

畿内における景観構成要素との関係から見た寺院の立地傾向の最も大きな特徴は、複数の景観構成要素と同程度の距離的關係を保って立地している点である。そして、中でも《集落距離》と《陸上交通路距離》は、A₁～A₃において同類カテゴリーが完全に一致してグルーピングされており、寺院の建立に際し、集落と陸

上交通路の両者との位置関係は密接な関連性を持つて意識されていたことが分かる。また《古墳距離》も《隣接》《近距離》については上記二アイテムと同様のグルーピング結果となり、寺院の立地点と文化景観構成要素との距離的関連性については、一つの要素と深く結び付くというよりも、様々な要素と相互に関連する傾向があることが理解される。

一方、自然的景観構成要素である《河川距離》のカテゴリーのうち、《近距離》《遠距離》はA₂及びA₃に含まれ、《集落距離》などの同一カテゴリーと同じグループに属しているが、寺院と最も密接に関連すると考えられる《隣接》は文化的要素の隣接グループとは結び付かず、A₅で《寺院近距離》とのみ結びついている。このA₅の示す傾向は、第V章で行う分析と合わせて考えると、主に大和や白鳳前期の河内に見られる傾向を示していると言える。河川の特異性は他の地域においても確認されるため、後述することにする。

(二) 東 海 道

数量化Ⅲ類に用いたサンプル総数は九三寺であり、第四軸までで有意な結果が得られると判断した^⑥。そしてカテゴリースコアをクラスター分析によってグルーピングし、表8の結果が得られた。

表8 東海道におけるグルーピング結果

グループ名	含まれるカテゴリー
B ₁	集落隣接 古墳隣接 陸上交通路近距離 河川近距離 山麓
B ₂	集落近距離 古墳近距離 陸上交通路遠距離 河川遠距離 寺院間遠距離 台地
B ₃	集落遠距離 古墳遠距離 河川隣接 寺院間中距離 平地
B ₄	陸上交通路隣接 寺院間長距離

東海道の場合、《集落距離》と《古墳距離》の各カテゴリーが全く同様のグルーピングとなり（B₁・B₃）、逆に畿内で見られた《集落距離》と《陸上交通路距離》の同類カテゴリー同士の間隔は確認できない。古墳は氏族の勢力地域に存在し、自らの権力を象徴するものである。寺院を古墳に代わるステータスシンボルの一つと見るならば、集落と古墳とが密接に関連する場所に寺院を立地させることで、自らの勢力地及び近隣地域に対して権力を誇示した、という側面が浮かび上がってくる。B₁・B₂ではこのような傾向を抽出したグループと言えるであろう。

B₃には《河川隣接》が含まれている。ここでは平地に寺院が建立された場合、集落や古墳からは遠距離であるが、河川には隣接して立地した傾向が検出されており、河川交通が重視されてい

表9 東山道における
グルーピング結果

グループ名	含まれるカテゴリー
C ₁	集落隣接 陸上交通路近距離 寺院間遠距離
C ₂	集落近距離 古墳隣接 寺院間中・長距離
C ₃	集落遠距離 河川隣接 寺院間近距離 平地
C ₄	古墳近距離 陸上交通路隣接 河川遠距離 山麓
C ₅	古墳遠距離 陸上交通路遠距離 河川近距離 台地

たことが示されている。一方、B₄は〈陸上交通路隣接〉と〈寺院間長距離〉のみが結びついており、東海道駅路と強い関連を持つて立地している場合、集落や古墳などの距離的関連性の傾向は明瞭には見られない、と言える。

(三) 東山道

数量化Ⅲ類に用いたサンプル総数は六八寺であり、第四軸までで有意な結果が得られると判断した。^⑦そしてカテゴリースコアをクラスター分析によってグルーピングし、表9の結果が得られた。

東山道では各アイテムの同類カテゴリーが結びついたグループは検出されなかった。C₁、C₄にはあるアイテムの〈隣接〉カテゴリーが含まれており、一つの景観構成要素が寺院の立地点と強い

関連があるという傾向を見出すことができる。ただ、同一グループには〈近距離〉を示すカテゴリーも含まれていることから、〈隣接〉カテゴリーを中心に様々な景観構成要素との関連を持つ傾向があることを示している。〈台地〉が含まれるC₅には〈隣接〉カテゴリーが含まれておらず、〈河川近距離〉〈陸上交通路遠距離〉〈古墳遠距離〉がグルーピングされている。今回の指標だけから考えると、C₅は台地上の文化景観構成要素からは距離を置いた場所へ立地していることになるが、今回は取り上げなかった他の何らかの要因が立地点に影響を与えていると予想される。

このような分析結果の中で東海道と同様の傾向を示すものとして河川との関連を挙げることができる。東山道においてもC₃で〈河川隣接〉は〈平地〉と結びつき、また〈集落遠距離〉が同じグループに属しており、東山道も東海道と同じく、特に平野部で河川交通と密接に関連する場所への立地があったことを示している。

(四) 北陸道

数量化Ⅲ類に用いたサンプル総数は一七寺であり、第三軸までで有意な結果が得られると判断した。^⑧そしてカテゴリースコアをクラスター分析によってグルーピングし、表10の結果が得られた。

表10 北陸道における
グルーピング結果

グループ名	含まれるカテゴリー
D ₁	集落隣接 古墳遠距離 陸上交通路近距離 河川遠距離 寺院間遠距離
D ₂	集落近距離 古墳隣接 陸上交通路遠距離 山麓
D ₃	集落遠距離 陸上交通路隣接 河川近距離 寺院間近距離
D ₄	古墳近距離 河川隣接 寺院間中距離 平地

山陰道では《集落距離》と《古墳距離》の《隣接》及び《近距離》^⑨で有意な結果が得られると判断した。そしてカテゴリースコアをクラスター分析によってグルーピングし、表11の結果が得られた。

(五) 山陰道

北陸道ではD₁~D₄の全てに、ある《隣接》カテゴリーが含まれていることから、この点では東山道とよく似ていると言える。ただ、東山道と北陸道で同一アイテムの《隣接》カテゴリーを含むグループどうしを比較すると、C₁とD₁は類似の傾向を示しているが、C₄とD₃はかなり異なる傾向を示すなど、立地全体の傾向としては相違点が認められる。

表11 山陰道における
グルーピング結果

グループ名	含まれるカテゴリー
E ₁	集落隣接 古墳隣接 河川遠距離
E ₂	集落近距離 古墳近距離 陸上交通路隣接 河川近距離 寺院間長距離 平地
E ₃	集落遠距離 陸上交通路遠距離 河川隣接 寺院間遠距離 山麓
E ₄	陸上交通路近距離 台地
E ₅	古墳遠距離
E ₆	寺院間中距離

《集落遠距離》《陸上交通路遠距離》が含まれており、また《古墳距離》のカテゴリーはグルーピングされていないことなどから、文化景観構成要素の影響はさほどないと言つてよい。このグループの場合は河川に隣接していることが大きな要因であり、《集落遠距離》《陸上交通路遠距離》《陸上交通路隣接》が同一グループに類似している。一方、《近距離》カテゴリーが多く含まれるE₂に《陸上交通路隣接》が、《遠距離》カテゴリーが多く含まれるE₃に《河川隣接》がそれぞれグルーピングされており、E₂及びE₃では、交通路が寺院の立地点と特に強い関連を持つという傾向が顕著に見られる。さらにE₂とE₃を比較すると、E₂の場合、文化景観構成要素である《集落距離》や《古墳距離》が《近距離》を示しており、これらとの関連性もうかがえるが、E₃では《集落遠距離》《陸上交通路遠距離》が含まれており、また《古墳距離》のカテゴリーはグルーピングされていないことなどから、文化景観構成要素の影響はさほどないと言つてよい。このグループの場合は河川に隣接していることが大きな要因であり、

表12 山陽道における
グルーピング結果

グループ名	含まれるカテゴリー
F ₁	集落隣接 古墳遠距離 平地
F ₂	集落近距離 陸上交通路隣接 山麓
F ₃	集落遠距離 陸上交通路遠距離 台地
F ₄	古墳隣接 河川遠距離 寺院間長距離
F ₅	古墳近距離 陸上交通路近距離 河川近距離 寺院間遠距離
F ₆	河川隣接
F ₇	寺院間中距離

水上交通路としての利用（もしくは水資源の利用そのもの）という側面が重視された結果の立地と言える。E₄からは台地に建立される寺院は山陰道駅路と比較的関連性を持って立地する傾向を持つことがうかがえる。

(六) 山陽道

数量化Ⅲ類に用いたサンプル総数は七四寺であり、第四軸までで有意な結果が得られると判断した^⑩。そしてカテゴリースコアをクラスター分析によってグルーピングし、表12の結果が得られた。山陽道では各アイテムの〈隣接 カテゴリー〉が全く別々にグルーピングされるといふ結果となった（F₁・F₂・F₄・F₆）。これは地理的に近い山陰道よりも、むしろ東山道や北陸道に見られた

傾向に類似する。しかし東山道などとは異なり、F₂を除いてこれらのグループには〈近距離〉カテゴリーが含まれていない。この結果から、山陽道ではある一つの景観構成要素と強く結びついて立地する傾向が顕著に認められることが理解できる。

一方、F₅では〈集落近距離〉を除いた他の〈近距離〉カテゴリーが同じグループに属しており、古墳・河川・山陽道駅路との関連性が相互にある程度保たれた地点に立地している。また、各〈遠距離〉カテゴリーについては明瞭な結合関係は見られないものの、F₃では〈集落遠距離〉と〈陸上交通路遠距離〉が〈台地〉と共にグルーピングされており、台地上の立地の傾向としては集落及び山陽道駅路から離れた立地であったことが分かる。これら一つには山陽道駅路が台地上ではなく傾斜変換線付近を結ぶことが多いことが理由として挙げられるが、今回指標として用いた文化景観構成要素との関連性は薄く、他の選定理由も考える必要がある。

(七) 北海道

数量化Ⅲ類に用いたサンプル総数は六一寺であり、第五軸までで有意な結果が得られると判断した^⑪。そしてカテゴリースコアをクラスター分析によってグルーピングし、表13の結果が得られた。

表13 南海道における
グルーピング結果

グループ名	含まれるカテゴリー
G ₁	集落隣接 陸上交通路隣接 山麓
G ₂	集落近距離 古墳近距離 陸上交通路近距離 寺院間中距離 平地
G ₃	集落遠距離 陸上交通路遠距離 河川近距離 台地
G ₄	古墳隣接
G ₅	古墳遠距離
G ₆	河川隣接
G ₇	河川遠距離
G ₈	寺院間長距離
G ₉	寺院間遠距離

他のカテゴリーとグルーピングを作らないカテゴリーが多く、《古墳距離》《河川距離》の《隣接》及び《遠距離》、《寺院間距離》の《長距離》《遠距離》はその他の景観構成要素との関連は弱く、一つの特徴と言えよう。一方、南海道では畿内と同様に《集落距離》と《陸上交通路距離》の各カテゴリーは全く同じグルーピングとなり(G₁・G₃)、寺院の立地点と集落及び陸上交通路の距離は非常に密接な関連を有することが理解される。そして、G₁・G₂については《地形条件》についても畿内のA₁・A₂で見られた傾向と一致しており、これらから南海道は七道の中で最も畿内と類似した傾向を示すと言つてよいであろう。ただ、後述するように《古墳距離》については《隣接》及び《遠距離》は上述のように単独グループとなつており、畿内とは異なる傾向を

表14 西海道における
グルーピング結果

グループ名	含まれるカテゴリー
H ₁	集落隣接 集落近距離 古墳近・遠距離 陸上交通路隣接 河川近距離 寺院間遠距離
H ₂	集落遠距離 陸上交通路遠距離 河川隣接
H ₃	古墳隣接 河川遠距離 寺院間近距離
H ₄	陸上交通路近距離 寺院間長距離
H ₅	寺院間中距離

示す。

(Ⅷ) 西海道

数量化Ⅱ類に用いたサンプル総数は一七寺であり、第三軸まで有意な結果が得られると判断した^⑩。そしてカテゴリースコアをクラスター分析によつてグルーピングし、表14の結果が得られた。

《隣接》カテゴリーに注目すると、H₁において《陸上交通路隣接》と《集落隣接》が同一グループとなり、その他の《隣接》カテゴリーは別々にグルーピングされている(H₂・H₃)。そして、《陸上交通路距離》と《集落距離》は《遠距離》についても同一のグルーピングとなつており、畿内及び南海道で検出された結果に比較的類似している。《河川距離》については《隣接》がH₂に

含まれており、集落や陸上交通路との関連性の低い場所と結びついている。これは山陰道でも見たように、河川を持つ水上交通路としての機能、もしくは水資源の供給機能が重要視された立地傾向と言えるであろう。

以上、地域ごとに寺院の立地点の傾向を検討したが、次にグルーピング結果の類似性から、その共通点を探る。

まず、Ⅲ章でも示されたように河川が他の景観構成要素と比べて特異な傾向を示すことが明らかとなった。〈河川隣接〉はいずれの地域においても他の〈隣接〉カテゴリーとは結びつかず、単独もしくはその他のカテゴリーとのみ結びつきを見せる。これは河川に隣接した場所へ寺院が建立しているとき、文化景観構成要素との距離的関連性はさほど強くない傾向を示しており、河川に隣接して立地すること自体に意味があったことが理解できる。その中でも重要となるのは河川を持つ交通機能であり、陸上交通路に沿った位置に建立された場合と同じように建立に際して交通の利便さ、そして交通の要衝の確保が建立地の選定に大きな影響を及ぼしたと考えられる。

畿内に最も類似した結果が抽出されたのは北海道である。特に表7、表13における A_1 と G_1 及び A_2 と G_2 は地形条件も一致し、非常

に似通った傾向を示している。ただ A_1 と G_1 では〈古墳隣接〉が異なる状況を示しており、北海道の場合は G_1 には含まれず単独のグルーピングとなっている。この点において畿内と北海道で異なる傾向が確認された理由の一つとして、両者の寺院建立時期の差を挙げることができる。北海道の寺院の大多数は白鳳後期に建立されているが、この時期には、古墳の持つステータスないし古墳を造営した氏族の勢力が低下していた。氏族にとって寺院は古墳に代わるステータスシンボルとしての意味をも持つが、既存の勢力中心地域への建立だけではその権力を内外に示すことができない状況が生まれていた。それは大和朝廷による空間的基盤整備事業の展開であり、地形的目標物を直線的に結ぶ計画道路としての南海道駅路が敷設されたのである。そしてまた寺院建立自体も大和朝廷から奨励された事業であり、その技術を中央から移入して建立しなければならなかった。このように大和朝廷の力が地方に及ぶに至り、北海道の地方氏族が寺院を建立する場合、特に勢力やステータスを強く意識して建立を行う場合、在地に目を向けた上での既存勢力地を中心にした立地と中央政府に対応する形での南海道駅路を意識した立地の二ヶ所が立地点として浮かび上がることとなる。それに反して畿内の場合、陸上交通路の起源が古く重要性も高いこと、大和と河内を結ぶ陸上交通路や東高野街道など

が主要古墳築造地域を通過していること、そして何よりも他のどの地域よりも早く中央の政策が在地に反映されたことなど南海道とは異なる条件が多く存在するために、古墳との関連だけではなく、他の多くの景観構成要素との関連が保たれた、と考えられる。

畿内や南海道、そして西海道以外の地域においては〈陸上交通路隣接〉がその他の〈隣接〉カテゴリとは結びつかない点で共通している。陸上交通路に隣接して立地している場合、他の景観構成要素との距離は強い関連性は示さず、陸上交通路の影響の強さをうかがわせる。これらの地域の中で東海道と山陰道には〈集落隣接〉と〈古墳隣接〉の結びつきが見られ、集落と古墳の位置が重要な役割を果たしたと考えられる。このグループは〈陸上交通路隣接〉が含まれるグループとは対照的に既存勢力地域を中心に考えた立地と言えよう。これに対し東山道、北陸道及び山陽道では全ての〈隣接〉カテゴリが別々にグループ・ピングングされており、今回使用した景観構成要素のいずれかが寺院の立地点に対して個別に強い関連性を有し、他の要素は副次的な関連に留まったことがうかがえる。

- ① ただし、山腹に立地する寺院については全寺院数の五%程とサンプル数が少なく、〈山腹〉カテゴリは分析に不適と判断し、除外した。
- ② 他のカテゴリと結びつかず、単独で区分されるカテゴリが生じ

ることがある。これらはその地域において非常に特化されるカテゴリと言えるのであるが、空間的側面から見て特化している場合と、今回は検討に加えなかった他の側面からの影響を非常に強く受けるために特化している場合、二つの場合が考えられる。後者の場合、空間的側面を強調して分析をすすめることは控えなければならぬであろう。しかし、二者を客観的に判断することは難しく、両者の区分は行わないことにした。ただし、空間的側面から見て特化していると判断できるものについては若干の言及を行っている。

- ③ もちろん、検出された全てのグループが当該地域についての何らかの傾向を示している、ということには注意すべきである。

④ 前掲第二章①参照

⑤ 数量化Ⅲ類の軸の解釈結果は以下の通りである（前掲第三章①参照）。第一軸「関連の高いカテゴリと低いカテゴリを区分する一般軸」、第二軸と第四軸「交通路との関連性」、第三軸「生活空間との関連性」、第五軸「寺院の地域密度」。なお、Ⅳ章における軸の解釈ではサンプルスコアにおける属性別（国、郡内密度、建立時期）の平均も参考している。

- ⑥ 第一軸「平地を区分（尾張・三河）」、第二軸「陸上交通路との関連性・山麓と台地を区分」、第三軸「河川との関連性」、第四軸「行動空間との関連性」。
- ⑦ 第一軸「寺院の地域密度」、第二軸及び第三軸「交通路との関連性」、第四軸「古墳・河川との関連性」。
- ⑧ 第一軸「地形条件の差違」、第二軸「生活空間との関連性・寺院の地域密度」、第三軸「交通路との関連性」。
- ⑨ 第一軸「寺院の地域密度」、第二軸「交通路との関連性」、第三軸「地形条件の差違」、第四軸「生活空間との関連性」。
- ⑩ 第一軸「生活空間との関連性・平地を区分」、第二軸「既存のシン

ボル(寺院・古墳)との関連性」、第三軸「交通路との関連性・台地を区分」、第四軸「交通路との関連性・山麓を区分」。

① 第一軸「寺院の地域密度」、第二軸「行動空間との関連性」、第三軸「生活空間との関連性」、第四軸「古墳との関連性」、第五軸「地形条件の差違」

⑫ 西海道はサンプル数が少なく、数量化Ⅲ類の分析手続き上の問題を克服するために《地形条件》を削除し、また《古墳近距離》及び《遠距離》は《古墳近・遠距離》というカテゴリに再編して分析を行った。軸の解釈については第一軸「寺院の地域密度」、第二軸「交通路との関連性」、第三軸「生活空間との関連性」となる。

V 時間的变化

本章では寺院の立地場所の時間的变化に注目して検討を進める。分析の対象地域としては、造寺活動が常にある程度見られることが望ましく、今回はこの条件を満たす畿内^①を対象地域と設定した。表15は、畿内の寺院をサンプルとして^②建立時期別に数量化Ⅲ類^③を行い、得られたカテゴリスコアをクラスター分析によってグループ^④ピングし、その中で大和・河内・近江についての結果を時期ごとに並べたものである。

大和の場合、各時期を通じて《郡内密度》の最も高い値を示すカテゴリが含まれており、ある地域への集中が高いことが理解され、また飛鳥期及び白鳳後期には《集落近距離》と《河川隣

表15 畿内における寺院立地傾向の時間的变化

		含まれるカテゴリ		
		飛鳥期	白鳳前期	白鳳後期
地域(国)	大和	大和 郡内密度0.25~0.75 集落近距離 陸上交通路近距離 河川隣接 山麓	大和 郡内密度1以上	大和 郡内密度1以上 集落近距離 河川隣接
	河内	河内 集落隣接	河内 郡内密度0.5~1 集落隣接 陸上交通路隣接 河川隣接 山麓	河内 集落隣接
	近江	近江	近江 陸上交通路遠距離	近江 陸上交通路遠距離 平地

接が含まれており、集落に比較的近い場所や河川に隣接した場所に立地する傾向が認められる。河内は三時期を通じて〔集落隣接〕がグルーピングされており、集落との関連性が密接である。

そして近江の場合は〔陸上交通路遠距離〕が白鳳前期及び後期に見られることから、陸上交通路との関連性は希薄であることが分かる。三国におけるこれらの傾向は時間的な変化が見られず、三時期を通じて基本的な傾向と言えるであろう。

しかしその一方で、大和や河内においては白鳳前期の立地傾向が他の二時期に比べて大きく異なっていることが明らかとなり、特に河内では白鳳前期のみに見られる傾向が数多く存在し、白鳳前期が他の二時期と比べて特異な傾向をみせる。

このように時期によって立地傾向に差違が生じた背景を検討する際、空間的側面からの検討のみでは不十分であり、政治的・社会的・文化的要因など他の側面から検討を加える必要がある。ただ、このような総合的検討は本稿の目的を大きく越えるものであり、他日を期したいが、ここでは河内の白鳳前期の状況を概観することで、寺院建立地選定に影響を多少なりとも与えたと考えられる事象を予察的に検討しておきたい。

古来より河内は難波と大和を結ぶ交通上の要地として認識されていたが^⑥、六四五年の難波遷都により、その地域的重要性がさら

に増加した^⑦。表15を見ると、白鳳前期の河内には交通路に隣接した場所に寺院が立地する傾向がある。森郁夫なども説いているように、交通路の掌握は政権保持者にとって重要課題の一つであり、中央政権、そして地域の有力氏族にとって重要な交通路により早く、より多くの寺院が設置されるのであり、白鳳前期の河内における寺院造営に政治的要因が大きく影響していたことは明らかである^⑧。しかし、難波宮からはわずかに十年で再び飛鳥の地に遷都され、その後六六七年には大津への遷都が行われていることから、難波地域の政治的重要性が高揚した期間はそれほど長くはない。それにも関わらず、白鳳前期において河内には畿内のみに限らず、日本中で最も多くの寺院が建立されているのである。また河内が交通路上の要地であることは三時期を通じて言えることなのだが、先述の分析からは白鳳前期の河内に特に強い傾向として抽出された。単に交通路に影響を受けた立地であるのならば、白鳳前期のみに傾向が抽出されたことを説明することは難しい。国内の政治中心地の移動だけでなく、他の背景も検討することが必要である。

河内の寺院については出土瓦や建立氏族との関連性から詳しい検討がされており、本稿で繰り返す必要はないだろう。今回は当時の東アジアの国際情勢を概観することで、検討の一助としたい

と思う。

朝鮮半島の覇権をめぐる中で唐と新羅は六四八年に手を結んだ。白雉二年（六五一）には唐服を着た新羅使が筑紫に到着しており（これを朝廷は追い返しているのだが）、少なくともこの前後には同盟の事実が伝えられたと考えられ、この同盟が大和朝廷にとって、自らの領土を脅かす存在として多少なりとも認識されたことは明らかである。そのような中で白雉四年（六五三）には中大兄らが難波宮から飛鳥に戻り、斉明朝になると都は再び飛鳥に置かれることとなるが、この一因を朝鮮半島の軍威に対する防衛と考える説は古くからある。^⑩その後、百済の滅亡による斉明天皇の西征（六六一）などで戦争の雰囲気在国内に高まったと考えられ、天智天皇二年（六六三）の白村江の敗戦後、百済王善光らを難波に住まわすなど、百済からの移民を多く受け入れる一方で、国内には水城や金田城、屋嶋城、高安城など防御施設が次々と建設され、都もまた天智天皇六年（六六七）には内陸部の大津へと遷る。その後、新羅、唐との外交関係は回復していくのであるが、六五〇・六六〇年代は大和政権および有力氏族にとって唐および新羅との戦争、そして日本侵攻に対する危機感が脳裏にあったことが理解できる。

このような国際情勢の中で、河内の重要な交通路に沿って寺院

が建立されているのである。

当時の寺院には防衛施設としての側面があったことは、皇極二年（六四三）の山背大兄王一族、同四年（六四五）の中大兄皇子大化五年（六四九）の倉山田石川麻呂一族が、それぞれ政敵から逃れるために斑鳩寺、法興寺、山田寺へ立てこもっている史実から十分理解されることである。^⑪また、たとえば近江において大津京の設置とともに建立された崇福寺は山城から大津京に至る重要交通路である滋賀越道を見下ろす位置に建立されており、寺院が重要交通路を掌握する役割があったことは明らかである。しかし、軍事施設である高安城が建設されており、軍事機能に特化するのであれば同様の山城施設を建設した方が有効であろう。「寺院」であることにも少し注目していく。

時代は下がるが山陽道の駅家が蕃客に備えるため瓦葺粉壁であったことが『日本後紀』大同元年（八〇七）五月一四日条に記されていることを想起したい。山陽道駅家がこのように瓦葺粉壁になった時期については、『続日本紀』天平元年（七二九）四月三日条の記載がそれにあたるとされ、奈良時代において瓦葺きの屋根を携えた建築物は国力を他国の蕃客に誇示する側面を有していたのである。^⑫このようなことは飛鳥期・白鳳期の寺院についても言えるのであり、寺院が当時の最先端の文化を吸収し得る力を持

つというステータスシンボルの側面を有していたことはよく説かれて^④いる。河内の白鳳前期における寺院の立地場所選定の際、他者に対する権力の誇示という潜在的な意味における軍事機能の側面が考慮された可能性をここでは指摘しておきたい。そしてここで言う他者とは、国内の政敵、もしくは自らが治める一般民ばかりでなく、他国の使者もしくは（まだ見ぬ）軍隊も含まれていたのである。

また、斉明天皇六年（六六〇）に「仁王般若之會」が初めて開かれて^⑤いることにも注意したい。『仁王般若波羅密經』は内乱・外寇などの危機の際、国中の鬼神がこの教典を聞き、国土を守護するために講じられるものである。これらはもちろん寺院で行われるのであり、国際情勢の悪化に際して斉明天皇が国家の護持を願ったように、有力氏族は（国家よりもむしろ）私権の護持を願って寺院を建立し、法会を行ったと考えられる。

このように「寺院」は、防御施設、他者に権力を誇示する潜在的な機能、そして護持を願う教典誦誦を行う場という三つの側面を少なくとも有していた。対外関係の悪化という当時の状況の中で、これらの側面が多少なりとも検討され、寺院が造られる動機の一つとなったことが推定される。そしてこのような側面、特に他者に権力を誇示する機能、が建立地選定の際に考慮される事項

の一つに加えられた結果、白鳳前期の河内においては交通路に隣接した建立が傾向として現れたのではないだろうか。

① 前掲第二章⑩参照

② 各分析におけるサンプル総数は次の通りである。飛鳥期三七、白鳳前期六八、白鳳後期一四一。

③ 第V章の分析における軸の解釈結果は以下の通りである。なお、軸の解釈については國を分化していることに注目して命名している。同一國名が記載されるのは軸ごと異なる傾向が抽出されるからである。

飛鳥期：第一軸「大和―その他の國区分軸」、第二軸「河内―摂津区分軸」、第三軸「山背―摂津区分軸」、第四軸「近江―摂津区分軸」

白鳳前期：第一軸「大和―その他の國区分軸」、第二軸「近江―摂津・山背区分軸」、第三軸「近江・摂津―その他の國区分軸」、第四軸「山背―大和・摂津・近江区分軸」

白鳳後期：第一軸「大和―河内・摂津区分軸」、第二軸「山背―近江区分軸」、第三軸「河内―摂津区分軸」、第四軸「大和・摂津―河内・近江区分軸」、第五軸「山背―大和・河内区分軸」

④ 「摂津」及び「山背」については有意なグループリングが検出されなかったため省略した。このような結果となった理由の一つとして、両国における寺院建立数が各時期ともに少ないため、他国と比較して明瞭な傾向が存在しない可能性を指摘することができよう。

⑤ 今回用いてきた分析手法は数量化Ⅲ類、及びクラスター分析による検討であり、これらは純然たる関連性を指摘することを目的とし、因果関係を抽出させることは不可能であることには注意せねばならない。「日本書紀」推古二十一年一月条に「自難波至今日置大道」とあり、難波と飛鳥を結ぶ道が大道として整備されたことから理解できる。

（参考）岸俊男「古道の歴史」、『古代の日本』五 近畿、角川書店、

一九七〇)

⑦ 竹原氏は北河内における検討の中で、河内を中央との結びつきだけで検討することに異議を唱えておられるが、同感である。しかし、白鳳前期に河内の政治的重要性の高揚があったこと、また当該期に建立された寺院の多くが河内中央部であることを否定することはできず、ここでは河内の持つ一側面として中央との関連性に注目している。

(参照) 竹原伸仁「前掲第I章①b」

⑧ 森郁夫「わが国における初期寺院」『学叢』一三三号、一九九一

⑨ a 上田睦「寺を建てた氏族たち(撰・河・泉)」、『古代の寺を考える——年代・氏族・交流——』、帝塚山考古学研究所、一九九一、b 同「渡来系氏族の造った河内の寺院」、『渡来系氏族と古代寺院』、帝塚山考古学研究所、一九九四、c 森郁夫「前掲第I章①a、d 竹原伸仁「前掲第I章①b」

⑩ 鈴木治「新装版『白村江』」、学生社、一九九五(第一版は一九七三)

⑪ 前掲第V章⑨

⑫ 坂本太郎「上代駅制の研究」、至文堂、一九二八

⑬ 高橋美久二「古代交通の考古地理」、大明堂、一九九五、四五—四七頁

⑭ 前掲第I章①a参照

⑮ 田村圓澄『飛鳥・白鳳仏教論』、雄山閣出版、一九七五、四四頁

VI 結 語

本稿では古代景観の重要な構成要素であった寺院について、他の景観構成要素との関連性を中心にその立地点の検討を行った。

従来、寺院の立地に関しては単一の景観構成要素との関連性だけで検討され、また全国の寺院を扱った検討が、数的困難さもあり、ほとんどなされてこなかった。今回は数量化Ⅲ類及びクラスター分析という統計的手法を導入することで、上記の既存研究の問題点についての克服を試みた。そして、全国的傾向や地域ごとの独自の傾向はもちろんのこと、地域間における共通性があることが明らかとなった。本稿で得られた一般的な傾向と個別事例の検討結果を組み合わせることで、飛鳥期・白鳳期建立寺院の立地に關する空間的側面からの理解はより鮮明になるであろう。

今回は主に空間的側面からの検討を進めたが、もちろん景観は空間的側面のみで成されているのではない。この点を意識しつつ、畿内を事例地域として、立地場所についての时期的差違について、空間的側面からの検討だけでなく、空間的側面以外の要因についても、予察的に考察を行い、より多角的視点からの検討の必要性を指摘することを試みた。

このように古代景観の復原には、今回検討を加えた空間的側面はもちろんのこと歴史的・文化的コンテキストや社会状況などあらゆる角度からのアプローチが必要であり、一つ一つをより精緻に検討していくとともに、それらを総合的に検討する姿勢が求められる。

〔付記〕 本稿は平成十年度に京都大学文学部へ提出した卒業論文を大幅に加筆訂正したものである。寺院のデータ作成にあたって、全国各地

の教育委員会・博物館の方々に非常にお世話になりました。末尾ながら記して御礼申し上げます。

（京都大学大学院文学研究科修士課程