

木下良著

## 『日本古代道路の復原的研究』

門井直哉

本書の著者・木下良は日本古代道路研究の第一人者として知られている。著者が古代道路研究を始めたのは一九七二年のことであり、京都大学の藤岡謙二郎を中心とする科研調査「日本の交通路・駅・港津に関する歴史地理学的研究」に加わり、肥前・肥後両国の調査を担当したことがきっかけであったという。著者は一九二二年生まれというから、五十歳の頃に古代道路の研究を始めたことになる。以来、四十年以上にわたって全国各地の古代道路に関する研究を積み重ね、その間、地表に残る古代道路の痕跡をいくつも発見されてきた。また一九九二年に発足した古代交通研究会においては長く会長として学会を牽引してこられた。

本書は著者のライフワークというべき古代道路研究の成果をまとめたものである。といっても本書は既発表論文の単なる集成というわけではない。本書には著者自身が獲得してきた古代道路復原のノウハウを後進研究者に伝えようとの思いをもって編集されたものであり、いわば古代道路復原の手引き書としての性格をあわせもっている。そのことは以下に示す本書の章立てからもうか

がえよう。

## 序章

第一章 従来利用されてきた交通関係地名

第二章 古代交通路関係新地名の検出

第三章 地方官衙・施設と交通路との関係

第四章 古代道路と条里

第五章 地図類による古代道路路線の想定

第六章 空中写真に見る道路痕跡

第七章 現地調査の必要性

## 終章

本書では、わが国における古代道路研究の歩みをまとめた序章に続いて、第一章から第七章までの本編、考古学・文献史学など歴史地理学以外の諸学問の成果を取り入れる必要性、および諸外国の事例との比較研究の必要性を説いた終章が配されている。なお、本編は前半の第一章、第四章が地名、官衙、条里といった事象ごとと古代道路との関係を論じた内容となっており、後半の第五章、第七章が歴史地理学的手法による古代道路の検出方法に関する内容となっている。本書の論点は多岐に渡っているため、小稿ではその一々をとりあげることはできない。よって以下では本編の第一章、第七章の概要と、そのなかでも評者がとくに関心を持った箇所について所感を述べることにしたい。

まず第一章では、駅家の比定や駅路の路線想定に際して従来の研究で注目されてきた地名と古代道路との関係について再検討が行われている。ここでとりあげられている地名は、①駅家に関係するとされる「うまや」「駅」「まつぎ」等の地名、②峠下などに

みられる「沓掛」地名、③駅長との関係を想起させる「長者屋敷」「糠塚」地名、④人馬への給水に関わる「清水」等の地名、⑤幹線道路に因む「大道」「大路」等の地名、⑥渡河点にみられる「渡（日理）」「橋本」等の地名である。これらの地名の中には、例えば「長者屋敷」のように駅家よりもむしろ郡家との関連性が考えられるケースの多い地名や、「大道」のようにいずれの時代にも生じうる地名もある。これらの地名は駅家比定や路線復原の手がかりにはなるが、必ずしも古代道路と結びつくとは限らない。その扱いには十分に留意する必要があることを再認識させられる。

第二章では、著者によって古代道路との関連性が初めて指摘ないし強調されるようになった地名が紹介されている。それらの地名とは、①馬を囲い込む場所を意味する「馬込」「馬籠」地名、②駅家などの官的施設や交通の要所などに設置された標石を意味する「立石」地名、③軍用道路との関連性が想定される「車路」「車道」地名、④大規模な道路工事の跡や迅速な通信・連絡のあり方が巨人の営みに擬えられたという「大人」地名、⑤駅馬との関連が想定される「早馬」地名である。これらの地名も第一章でとりあげた地名と同様、必ずしも駅家や駅路の存在を明示しているわけではない。しかし、古代道路の復原において注目すべき地名であることには違いない。本章で紹介された地名ではとくに③の分布が西日本に偏っているとされるが、これらの地域に古代山城が築かれた七世紀後半の車の利用実態についても興味をそそられる。

第三章では、国府、郡家、古代山城、城柵、関剱、烽、寺社といった諸施設と古代道路との関係が論じられている。本章の中で

評者の興味を引いたのは、国府と駅家の位置関係についての考察である。著者の調査によると、『延喜式』に駅伝馬の記載のない大和・伊賀・伊豆・隠岐・美作・対馬を除く六二国のうち、国府と駅家が同所とみられるのは二三国であり、割合にして三五・五パーセントになるという。この数値自体は必ずしも高いとはいえないが、かつて国府駅家非同所論を唱えた坂本太郎が算出した数値一六パーセントと比べればかなり高い数値を示すともいえる。

また、駅制が本来のあり方を示していた奈良時代の状況を想定するならば、さらに四国の国府が駅家と同所と考えられることになり、国府と駅家が同所とみられる国の割合はさらに高くなるという。さらに『続日本紀』和銅四年（七一）正月丁未条によれば平城京内には都亭駅が置かれていたこと、『万葉集』によれば大宰府にも蘆城駅が置かれていたことが知られる。これらのことから著者は諸国の国府にも本来的には駅家が置かれていたものと推察している。

評者に今のところその可否を論ずる用意はないが、著者自身も述べているように、駅路や駅家は国府の成立に先行して機能していたことには留意する必要がある。『出雲国風土記』によると、山陰道の黒田駅は「国庁意宇郡家」と同所にあつたが、もとは郡家の西北二里にあつたとされる。著者はこのことについて、黒田駅は国府の成立にともない便宜を考えて移転したものと推察しているが、こうした例はどれほど一般化できるだろうか。また仮に当初は国府と駅家は同所に置かれていたとすれば、『延喜式』段階までに駅家が廃された国府と、その後も駅家が存続した国府の違いは何であったのか。このような点も解明すべき問題となつて



第五章では、新旧地形図や国土基本図などの大縮尺地図類を用いた古代道路の検出事例が紹介されている。地図からはそれが作成された当時の地名、道路や行政境界、微地形などの情報を得ることができる。こうした情報を手がかりに古代道路のありかを探すことは、いわば地図上での宝探しであり、歴史地理学の醍醐味ともいえよう。

さて本章で紹介されている事例の中では、相模・武蔵国境付近の駅路の変遷に関する考察が興味深い。相模国境では相模原台地から多摩丘陵にかけて、矢倉沢往還と中原街道の二本の直線状道路が並行して通っている。前者の道筋には延喜式にみえる相模国浜田駅と武蔵国店屋駅があり、相模国分寺や武蔵国都築郡家・橘樹郡家がある。一方、後者は源義家が前九年の役の際に通過したとの伝承もある古道であり、店屋駅の次駅である小高駅やその先の大井駅にはむしろ前者よりもスムーズに接続する道筋となっている。また、相模国府からの小高駅にかけての道筋は、矢倉沢往還が台形の三辺を通る不自然な形を示すのに対し、中原街道は台形の底辺を通る捷路となっている。こうした状況から著者は中原街道については、奈良時代、相模国府から武蔵国府を経て下総国に向かう駅路とは別に下総国への最短路として通じていた駅路とみなし、一方、矢倉沢往還については本来「伝路」として開かれたものではないかと推定している。そして、平安時代に駅路と「伝路」の整理・統合が行われた際、それまでの二駅路が廃止され、「伝路」が駅路となったものではないかと述べている。魅力的な説ではあるが、中原街道を奈良時代の駅路とみる根拠はそのルート形状のみである。将来的にはこの説を裏づける遺構・遺

物が発見されることを期待したい。

第六章では、空中写真を用いた古代道路の検出方法について述べられている。著者によると空中写真において古代計画道路の痕跡は、①直線的計画地割界の連続、②帯状地割の連続、③切り通しまたは窪地になって残る道路遺構、④土壌跡による道路痕跡、⑤作物跡と樹梢跡、として見出されることがあるという。ただし、④は畑地でも限られた状態においてのみ現れるため、これを認めることは極めて稀で、また⑤の作物跡も牧草地が少なく畑作物も畝作が一般的な日本では全面に作物が生育する状態を生じがたいため、ほとんど例はないとされる。一方、樹梢跡は森林内の切り通し部分の樹木が落ち込んだ線として空中写真に現れるものである。電線の敷設跡が樹梢跡として現れる場合もあるので現地調査による確認が必要であるが、樹高が一定になりやすい人工林が多い日本では考慮して良いとされる。本章では古代道路の痕跡を示す空中写真の実例がいくつも紹介されており、地表の細かな表情を映し出す空中写真の有効性を改めて認識させられる。

第七章では、現地調査の必要性を説く。このなかで著者は、地表上に観察される古代道路遺構を、①切り通し、②帯状窪地、③段差状、④堤防状の四類型に分類し、これらを古代道路遺構の類型模式図として提示している。①と②は似たようなものであるが、①は山地や丘陵など通過地の上方が不整地となっているもの、②は平坦な微高地を切つて通るものである。①②は現在道路が通っていないこともあるが、道路が通っている場合も必ずしも全域が現在の道路面にはなっていないことが多いという。また③は①や②の現在道路の脇に一段高い段差地形がみられるものである。こ

の場合は段差上を含めた全体がかつての道路であつたと考えられるという。④は残存例が極めて少ないが、著者はその理由について、低地を横切る構築物は、道路が機能しなくなれば邪魔者として削平されることが多いからであろうと推測している。

前章と同様、本章にも古代道路遺構の痕跡を示す景観写真がふんだんに紹介されている。その中には現在は道路も通じておらず、すっかり田畑と化してしまっているものもあるが、評者はそうした一見ごくありふれた景観のなかにも古代道路が眠っているというように感動を覚える。一方、紹介されていた景観の事例の中には、その後の開発によって今では消失してしまったものもある。景観は時代とともに変化していくものとはいえ、古代道路を知る手がかりが徐々に失われていくことは残念に思われる。ともあれ本章を読めば、地名や地図・空中写真などの検討によって古代道路の想定はある程度可能であるが、それでもなお現地での地表の観察は欠かせないことがよく理解できる。

以上、本編の概要と所感を述べてきた。本書に取り上げられた個々の駅家比定地や路線復原については異論もあることだろう。しかし、なによりも全国の事例をこれだけ丹念に検討されたその労力にはただただ敬服する次第である。長年にわたって全国各地の古代道路を精力的に調査してこられた著者だからこそなした仕事といえよう。評者の力が及ばず、著者の意図を十分に汲んだ内容紹介とならなかつたことを恐れるが、その点については何卒ご容赦いただきたい。

評  
さて、日本全国の古代道路復原に関する代表的な研究書として、古くは大槻如電の『駅路通』（上巻、西東書房、一九二一年。

下巻、六合館、一九一五年）があり、戦後には前述の科研調査の成果として出版された藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』I、IV（大明堂、一九七八―一九七九年）がある。また近年では著者も監修者として関わった武部健一著『完全踏査 古代の道』『完全踏査 続古代の道』（吉川弘文館、二〇〇四―二〇〇五年）、著者の前著『事典 日本古代の道と駅』（吉川弘文館、二〇〇九年）などが刊行されている。これらの研究書においては畿内・七道や国などの地域ごとに駅家の比定地や駅路の路線を示していくのが通例であつた。それに対して本書は地名、官衙、条里といった事象ごとに古代道路との関係を論ずる構成をとっている。すなわち、これまで古代道路を探し出す際の手がかりとされてきた諸事象について数多くの事例を分析し、それらの有効性と留意点を明らかにすること、本書の力点はそこに置かれている。本書以前にも古代道路の復原方法に言及した文献はあるが、ここまで詳しく論じたものはない。

本書を読めば、条里余剩帯のように確度の高いものもある一方、地名のように必ずしも古代道路に直結しないものもあるなど、これまで漠然と古代道路に関係するとみなされてきた事象の中にもその関連性の程度に差があることがよくわかる。また、関連性が相対的に弱い事象であっても各種の事象が重なることによって想定の高められ、いくとも指摘されている。こうしたことは古代道路の研究であれば経験的に感じとっていたことかもしれない。しかし、本書によって古代道路復原に関わる諸事象の有効性と留意点が明示されたことで、読者はより意識的に自身や他者の研究に向き合えるようになるだろう。また、古代道路に関心

をもつ初学者にとつては、本書は既往学説の問題点を把握し、研究の糸口を見つける助けとなるだろう。そのような意味で本書は優れた手引き書として仕上がっており、本書が世に出た意義は大いである。

一方、本書には前述のような構成をとるが故の難点もある。それは同じ地域の事例が繰り返し戻り上げられるなど、各章の記述にどうしても重複が生じてしまうという問題である。視点が変わっているとはいえ、通読しているとやや冗長に感じることもあった。もともと本書を辞書的に利用する向きには、いずれの章を読んでも関連する事例がほぼ網羅されているということは長所といえるかもしれない。

また、本書ではたいへん多くの事例が紹介されているが、それらの全てに地図が添えられているわけではない。総頁数が五〇〇頁を超える大著であるので、全ての事例に対応する地図の掲載を望むのは無理な注文であろう。しかし、各事例がどのような地理的状况にあるのかを理解するには不便を感じた。本書の内容をより深く理解するには、別途、地図を用意して確認することが必要となるが、その際には前述の『事典 日本古代の道と駅』や著者も編集に携わった『地図でみる西日本の古代』『地図でみる東日本の古代』（平凡社、二〇〇九年・二〇一二年）も併せて参照されることを推奨したい。とくに後者は旧版地形図上に駅路の想定線が記入されており、本書の記述内容の理解にも大いに役立つであろう。

最後に、第六章の冒頭で著者は field archaeology（野外考古学）の語を創始したウイリアムズ・フリーマンの「ローマ時代の

道路や土塁線の断片を見つけ出しながら、これを辿っていく時のような切実な考古学的緊張感は、発掘から得られる感激にもまして、より深く永い満足感を得ることができるといふ言葉を引用し、「同様の意味では、著者もまた野外考古学者の一員になりうるものと考え」と述べている。評者はここに著者の歴史地理学者としての矜持をみる思いがした。地表の情報から過去の景観を復原することはわが国の歴史地理学が得意としてきたところである。著者が古代道路研究に取り組んだこの四十年の間には、歴史地理学的手法によって全国各地に計画道路の存在が想定され、考古学的な発掘調査によってそのことが実証されていた。今や「踏み分け道」程度と思われていた古代道路に対するイメージはすっかり過去のものとなった。そして全国各地で発掘成果が上がっている現在、古代道路研究は考古学がリードする状況にある。歴史地理学的な復原研究は今後もなくなるわけではないが、新たな展開を遂げるべき時期にも差しかかっているように思われる。著者は九十歳を超えられ、既に研究活動からの引退を表明しておられる。歴史地理学は今後の古代道路研究においてどのような役割を果たしうるのであるか。評者を含む後進研究者の課題であろう。

- ① 木下良「近年における古代道路研究の成果と課題」人文地理四〇一四、一九八八年。なお著者は後に「全ての郡に伝馬が置かれたとは考えられないが、伝馬に乗らない伝使も郡家間を通行した筈であるから各郡家間の道路を全て伝路ということにする」として、「伝路」の定義を修正している（木下良「日本の古代道路」古代文化四七、一九九五年）。しかし、本書では再び伝馬は本来全ての郡に配置されていたとの理解のもとに「伝路」の呼称が用いられている。

② 門井直哉「律令期の伝馬制と交通路体系について」史林八五―六、二〇〇二年。

③ たとえば中村太一は、各郡家を中心として隣接地域に至る網目状の官道体系を「伝路」と呼び、その一部で中央との連絡用に編成した樹形状の交通路体系をとくに「伝馬路」と呼んでいる（中村太一『日本の古代道路を探す』平凡社、二〇〇二年）。

(A5判 五六〇頁 二〇一三年五月)

吉川弘文館 税別一四〇〇〇円)

(福井大学教育地域科学部准教授)