

歴史散歩

れきしさんぽ° No.7

古代道路を掘る



北上空から見た西海道跡第1次調査地（諏訪野町所在）。駅路の推定路線上の発掘調査で、両側の側溝に挟まれた道路面が約70m分発見された。側溝は何度も掘り直されたために、複雑な形状をしている。路面の幅は7m以上と推定され、路面の一部には、舗装を目的とした地形土やバラスが残存していた。8世紀～11世紀頃まで使用されていたようだ。1992年調査。

* 古代道路のイメージ

「古代の道」と聞いて、どの様なイメージを持たれるでしょうか。車社会といわれ、幹線道路が整備された現在でも、曲がりくねった道、入り組んだ路地等々によく遭遇しますし、現代の道路事情がよいとは、必ずしも言いきれません。高度経済成長以前の日本は、世界的に見ても劣悪な道路網であったと言います。江戸時代に遡ってみても、五街道は、徒歩を原則にした幅二間(3.6m)程の曲折の多い道でした。ましてや古代の道に至っては…と思われることでしょう。従来、研究者の間でも、古代の道路はせいぜい幅1～2m程で、踏み分け道を整備した程度の、曲折の多い小径であったと考えられてきました。

ところが、近年の発掘調査で古代の道路遺構が次々と発見され、従来考えられていた古代道路のイメージは、大きく覆されることになりました。ここでは、古代筑後国に属した、現久留米市内での調査成果をご紹介しますながら、皆さんといっしょに古代の道路を散歩してみましよう。

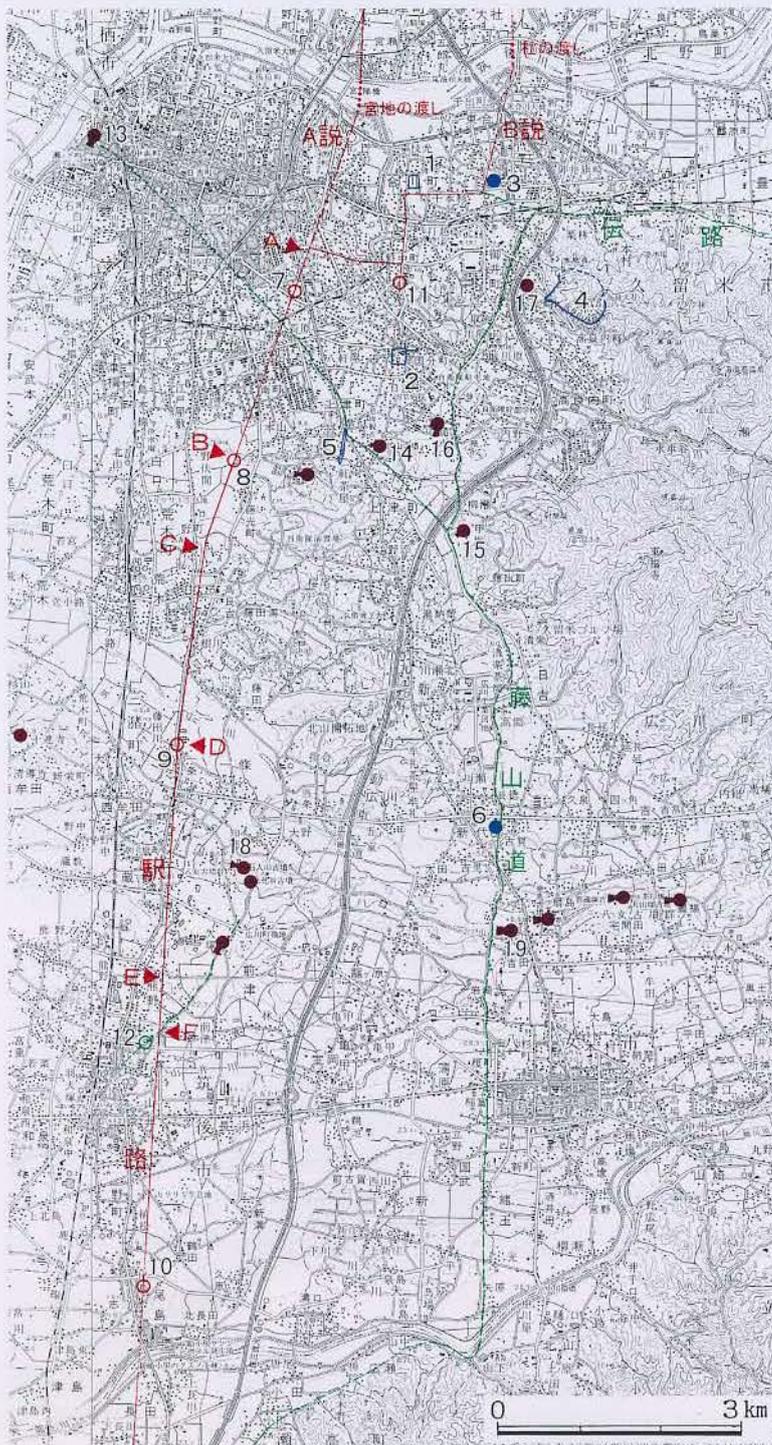
* 計画道路と駅伝制

古代の道路は、人々の生活の中で形成された「自然道路」と、中央集権的な国家体制によって建設された「計画道路」とにわけられます。後者は、律令国家の成立に伴ない、中央政府(都)と地方官庁(大宰府や国府など)を連絡する目的で新設された、政治的な広域道路網です。東海・東山・北陸・山陰・山陽・南海の各道と西海道をあわせた七道がこれにあたり、駅路とよばれます。

『養老令』厩牧令*によれば、駅路には、30里(約16^{きり}町)ごとに駅家を設置、緊急連絡用の早馬である駅馬を常備することになっています。駅路の利用にあたっては、公文書の遞送、特定の用務による役人の出張など、極めて限定されていました。

一方、郡ごとにも伝馬を設置するよう規定があります。殆どの伝馬路は駅路と異なり、互いの郡を連結する旧来の自然道路を再整備したものと考えられています。国司(中央から派遣された国の役人)の任地赴任をはじめ、公用の旅行者、重要な罪人の護送などにも利用されていました。

* 令は現在の行政法に相当。厩牧令には、駅及び駅馬・伝馬の設置と運営などに関する諸規定を収める。



▲西海道路線

◆凡例◆

1. 筑後国府跡(Ⅱ期国府)
2. 筑後国分寺跡
3. ヘボノ木遺跡
4. 高良山神籠石
5. 上津土壘跡
6. 推定上妻郡衙
7. 西海道路跡第1次調査地
8. 車地遺跡
9. 西海道路跡第2次調査地
10. 鶴田市ノ塚遺跡
11. 上ノ原遺跡
12. 羽犬塚射場ノ本遺跡
13. 日輪寺古墳
14. 浦山古墳
15. 甲塚古墳
16. 石櫃山古墳
17. 祇園山古墳
18. 石人山古墳
19. 岩戸山古墳

A~F 「車路」「車地」地名

◀久留米付近の古代道路(1/100,000)

* 久留米市域の道路遺構

駅路 1970年代ころ、空中写真や大縮尺の地図を使って、道路の痕跡を探ろうとする動きが全国的に盛んになりました。筑後地方でも、直線的に連続する字境界線や幅が10m以上の細長い窪地、その線上にある「車路」・「車地」地名の存在などから、筑後地方を縦断して南下する駅路の存在が指摘されるようになっていました。

ついに、1992・93年に駅路推定線上が相次いで発掘調査され、路面幅7～9mで両側に側溝を有する道路遺構を発見しました。93年の調査では、藤光町字「車地」から道路遺構を検出し、地名による駅路の推定が正しかったことを裏付けることになりました。

97年にも筑後市との市境で西海道跡第2次調査を行い、道路遺構を検出しています。

これらの道路遺構と「車路」・「車地」地名を辿っていくと、荒木町「車路」付近でやや折れながらも、久留米市内を南北方向に、極めて直線的に縦断していることがわかります。

調査結果から、駅路は、少なくとも奈良時代の初めころには建設されていると思われます。竣工後は徹底して維持管理がなされているようです。ところが、奈良時代から平安時代へ移り変わる8世紀後半～9世紀前半頃、側溝が埋没していきます。その後再び側溝を掘り直しますが、9m程あった路面幅は6m程へ規模縮小されます。そして、中世には全く利用されなくなりました。

伝路 ヘボノ木遺跡(東合川町)では、官衙政庁とも寺院ともいわれる施設が発掘されています。その南西側は、調査の結果、南下してきた道路が東西に分岐するT字路状となることが判明しています。ここから西へ向かえば、国府内を東西に貫く幹線道路、東へ向かえば、耳納山地北麓の生葉・竹野・山本の3郡を連絡し東進する伝路となります。

この伝路は、ヘボノ木遺跡の南面9箇所を確認されています。路面にはバラスが敷かれ、幅は5～8mと一定しません。しかも駅路のように側溝はなく、路線は緩やかに蛇行しています。路面の改修は4度行われ、最初の建設時期は不明ですが、廃絶時期は12世紀代と考えられています。

国府域内幹線道路 ヘボノ木遺跡西側を南下してきた道路はヘボノ木遺跡南西で西に折れ、国府内を1*。程走行した後、再び屈折し南下します。

道路の西側で実施した、筑後国府跡第50次調査(推定国司館の北側部分)では、幅5～6mにわたって路面に扁平な川原石を敷き詰めた状況が見られました。9世紀後半には一度改修が行われ、輸入・国産陶磁器類の破片を大量に含む砂質土を突き固めて舗装され、路面が硬化した状態で検出されました。この路面も、Ⅱ期国庁(合川町枝光)が東方へ移転する10世紀中頃には、廃絶しています。



車地遺跡北側から、荒木町「車路」の切り通しを望む。道路側溝は、弥生時代の遺構を破壊して造られている。中世には、路面に溝や大穴が掘り込まれ、機能しなくなっていたことがわかる。



車地遺跡の駅路東側溝には、大量の土器類が捨てられていた。土師器の坏や皿・鍋・甕、須恵器の壺など、9世紀前半頃の遺物が中心だ。



ヘボノ木遺跡第16次調査で発見した伝路。路面にはバラスが敷かれている。駅路よりも狭く、曲折する。



筑後国府跡第50次調査発見の交差点(部分)。東西の幹線道路と幅3m程の南北道路と交差する。バラスを除去後、凸凹になっている部分が道路。



筑後国府跡第55次調査。路面の殆どは、現在の道路下にもぐり込む。オープンカット工法によって、路面部分はやや窪んでいる。

一方、道路の東側はⅢ期国庁(御井町朝妻)への移転後も使用されつづけています。第55次調査では、谷部へ向かう幅5.5m以上の路面を発見しています。ここでは、路面が上下2面ありますが、砂質土や粘土を置き、非常に硬く叩き締めてありました。側溝はありませんが、調査中に遭遇した大雨の際も、路面に溜まることなく速やかに路面に浸透したことが非常に印象的だったといえます。下層道路が7世紀末～10世紀中頃、上層道路が11世紀末まで利用され、Ⅳ期国庁(御井町横道)への移転とともに廃絶したことがわかっています。

その他の道路 筑後国府跡第146次調査等で発見された、推定国司館跡と「朝妻の清水」を連絡する道路遺構は、朝妻の清水にあった総社への国司参拜道路と考えられています。幅2.5m程の路面には波板状圧痕や硬化面、その両側にはピット列などが見られます。また、野中町の上ノ原遺跡では、国府と国分寺連絡路の側溝が見つかっています。

おわりに 市内における古代の道路の調査も徐々に進んできましたが、未だ解らないことも多く存在します。例えば駅路は、野中町字車路付近から大宰府へ向かうには、肥前との国境線を北上するというA説と、国府域内幹線道路がそれだというB説があります。また、「延喜式」にみえる筑後国の3駅家(御井・葛野・狩道)も特定または発見されていません。今後の大きな調査課題と言えるでしょう。

* 古代道路遺構に見られる特徴

側溝 平地などで一般的に見られる施工方法で、路面の排水を目的として、道路の両側に側溝を配しています。緩やかな斜面では、高所側にだけ側溝を施す例もあります。前者の例としては、車地遺跡や西海道跡第1次調査など多数に、後者の例としては、筑後国府跡第78次調査などがあげられます。

暗渠 路面上に不定方向に溝を掘り、砂で埋め戻してあります。これも路面の排水のためと考えられます。この例として、西海道跡第1次調査や筑後国府跡第78次調査などがあります。

波板状圧痕 路面の中央部に、道路の主軸方向とは直交する窪みが、洗濯板状に、接近しながら連なっています。この窪みは、路面を舗装・強化する際の丸太棒の圧痕であるとか、重量物運搬のために丸太を敷いた痕跡などと考えられています。筑後国府跡第146次調査やヘボノ木遺跡第39次調査などに例があります。

ピット(小穴) 小さい穴が道路に沿って数多く見られることがあります。道路沿いに柵をしたのか、あるいは街路樹等があったのか定かではありません。筑後国府跡第22・95次調査などに例があります。

硬化面 周囲の地面よりも、路面が堅く締まっていることがあります。この場合、路面強化のための舗装工事によって施工されたものと、長期間の使用によって形成されたものの二通りあります。

バラス(砂利)敷き 路面の舗装工事の一種です。主に砂利や礫を使いますが、細かく砕いた陶磁器類等を混ぜることがあります。西海道跡第1次調査や筑後国府跡第50次調査などが例としてあげられます。

築堤 谷や低湿地に道路を通す際に採られる工法です。文字通り、土を突き固めて、土手状に形作ります。調査例として、筑後国府跡第110次調査等があります。

切り通し 丘陵を力尽くで横切る際の施工方法です。丘陵を深く掘り込んでカットし、道路を通します。佐賀県吉野ヶ里遺跡などには、現在も見られます。

オープンカット(切土) 丘陵を浅く掘り込んでカットします。低い丘陵を通過する場合や、丘陵と谷部の境目を緩やかな坂道(スロープ)に加工する場合に行われます。筑後国府跡第55次調査、西海道跡第2次調査などがこの例です。

* 「古代の道」をさらに歩みたい方への本(一般に入手しやすいもの)。

- 古代の道路研究の現状を知るには
木下 良編『古代を考える・古代道路』吉川弘文館、1996年。
(雑誌)『季刊考古学』第46号、特集・古代の道と考古学、
雄山閣出版、1994年。
- 筑後地域の西海道関係については
松村一良「古代官道跡」『久留米市史』第12巻、資料編・
考古、久留米市史編さん委員会、1994年。
- 各遺跡の報告書は、久留米市民図書館などで閲覧できます。

◆ 歴史散歩 No.7 ◆

発行 久留米市教育委員会
〒830-8520
福岡県久留米市城南町15-3
教育文化部文化財保護課 0942-30-9225
久留米市埋蔵文化財センター 0942-34-4995
久留米文化財収蔵館 0942-38-6194