

朝明郡の古代官道に関する一考察

久志本 鉄 也

はじめに

本稿は、かつて四日市市民大学で、「古代の道―ヤマトタケルの道・大海人皇子の道―」と題して行った講演（二〇〇八・十一・十四）の草稿から、古代官道に関する部分を抽出して加筆したものである。なお、ここで取り上げる古代官道とは、その副題から察していただけることと思うが、宮都が飛鳥・藤原京にあった頃の初期官道を想定している。従って、『延喜式』卷二十八（兵部省式）に記載する駅等はあくまでも参考にとどまる。都が平安京に遷ってからとそれ以前では、駅路・伝路のコース等が変わって当然だからである。（たとえば、同兵部省式には伊賀国の駅家は記載されていない）。もっとも、四日市市域に関していえば、宮都の移動に駅路はさほど影響を受けることのない地域なのであるが、あくまでも本稿は初期官道について

の論であることを予めお断りしておく。

一、古代の官道について

古代の道は貧弱なものだったのだろうか、道は新しい時代になるほど立派なものになるはずだと思っている人はさすがにもういないだろうが、一時代前までは、研究者の間でもそのような認識であった。たとえば、昭和五十五年（一九八〇）に刊行された、『国史大辞典』（吉川弘文館）の第二巻に、田名網宏氏は次のように書いている。「駅路の幅は、馬の交通が可能な一畧余りで足りたであろう」（「駅制」）、「道路の幅は広いものではなく、それは後世長く江戸時代までの交通路の原型となった」（「駅路」）。駅路の幅がわずかに一畧余りとは！ また、後世の交通路の原型となったという文言から推察されるように、その直線性も

まだ認識されていなかった。今となつては隔世の感があるが、その後発掘調査で明らかにされていった古代官道は、幅員に関していえば、実に九〇十二呎、あるいはそれ以上の幅があったのである。

翻つて、古代ローマ帝国の道が立派なものであったことはつとに知られていた。道がローマ帝国を支えたときといえるのかもしれない。古代ペルシア帝国（アケメネス朝の「王の道」）やインカ帝国でもそのようなことが指摘されている。無論中国にも駅制があった。各々時代背景や規模も違ふが、我が国の古代官道にも通ずるものがあるのではないかと想定してもよかつたのである。洋の東西を問わず、中央集権的古代国家が統治を維持していく上で、道路は必要不可欠なインフラだったに違いない。いざという時に素早く軍を移動させるために、またそのための情報を一刻も早く手に入れるために。

当時の官道の中で、現在の東名・名神高速道、江戸時代の東海道に匹敵する最重要の幹線道路と言へば山陽道だった。山陽道は畿内と北九州を結んでいる。そして、その向こうには、圧倒的な先進国であり超大国である中国があった。我が国の古代官道の研究は、この山陽道をめぐって進展してきたと言つていい。まずは歴史地理学の研究者によって、古い地形図や地籍図・航空写真などを手がかりに、自

治体の出している基本図などを用いて地図上で想定された。

二、条里制とのかかわり

もう一つの動きは、条里の復原作業だった。条里制研究の歴史は江戸時代以来まで遡るが、復原の精度が高まるにつれて研究者は条里のズレに気づいた。このズレは何か？当初不可思議な「余剰帯」としてとらえられていたズレが、やがて断続的につながっていくことが分かつたとき、研究者はそれが道と関係があるということに気づいた。道を通すためのスペースなのだというに。「余剰帯」は「道代」として理解されるようになった。（一九七〇年代末から八〇年代にかけてのことである）。それは発掘調査によっても裏付けられた（一定幅で平行する側溝の存在によって）。そうして、明らかになってきた古代の道は、驚くほど直線的で幅の広いものだった。条里地割に沿う以上直線であることは当然といえるが、少々の丘陵なら切り通してでも真っ直ぐに貫こうとしていた。そこまで直線性にこだわったのはなぜか？人が歩くだけなら、そこまでの直線性は必要ないはずだ。

古代の官道のことを「駅路」（訓読すればハユミチ）ということから解るように、それは馬が駆けることを想定していた。「駅家」はウマヤ、「駅使」はハユマツカイであ

る。また、一つの郡は一つの条里の方向性で貫いていこうとする意志がみられる場合もあった。(無論多くの場合、地形等の制約で困難ではあったが)。このような、広域にわたる直線やそれに平行ないし直交する条里地割を、測量機器もない時代によく導き得たなと思うが、考えてみれば、先行する古墳時代に、前方後円墳のような幾何学的な土木建造物を列島各地に築造し得たのである。条里制を支えた技術は、まさにそうした技術であつたろう。

話を戻すが、そうした官道の各所に(約四里ごとに)駅家がおかれ、郡家や国府・国分寺が、そこから遠からぬ場所に配された。つまり、古代の道は、きわめて計画性が高く、他の官衙などと共に、トータルにデザインされたものとしてあつたと言える。逆に言つと、古代の道がどこを通っていたかを想定する際、その手がかりとなるのは、駅家や郡家の所在地ばかりでなく、条里の方向性と余剰帯の発見なのである。

ところが、その後の研究の進展によって、条里制の遺構と考えられていたものが、その時代までさかのぼらないのではないかという問題が提起されてきた。条里制に伴うと考えられる畦畔や溝などの発掘調査の結果、そのような古い時代の遺物が出てこないというのだ。出土遺物からは、せいぜい十二世紀頃までしかさかのぼらないというのだ。

それ以前にも条里制の起源論争はあつたが(落合重信『条里制』吉川弘文館一九六七)、当時の論点は、大化以後に行われているのは当然のことで、大化前代に遡るか否かが争われたのであつた。従つて、これはかなりの衝撃で、それまで「条里制遺構」と呼んでいたものを、断定を避けるために、「条里型地割」とか「方格状土地区画」と呼ぶようになったほどだ。しかしその後、大阪府(東大阪市・八尾市)の池島・福万寺遺跡では、十世紀後半代まで遡り得る水田区画の更に下層から、同じ方向性をもった地割が検出され、それが七世紀後半代に造成されたことが明らかにされている。

畦畔跡や水路跡から十二世紀以前に遡るような遺物が出てこない(乏しい)といった感触は、一般の遺物包蔵地でも当てはまる。すなわち、奈良時代の後、十一、十二世紀に至るまでの時期の遺物が希薄なことは周知のことである。北勢地方でいうと、須恵器の時代から山茶碗の時代に飛んでしまうような印象を受ける。その時期の焼き物としては、灰釉陶器と呼ばれる陶器が愛知県の猿投を中心に生産されているわけだが、灰釉陶器は元々日常雑器とは言い難い。とすると、庶民は何を使っていたのかというのが問題になるが、まだよく判っていない。(これは自ずと別の問題を提起してくる)。或いは木地物が卓越していたのかもしれない。

ない。(須恵器の下限がもっと下がり、山茶碗の上限がもっと上がる可能性もないとはいえない)。このように、十二世紀以前の遺物が乏しいというのは一般の遺物包蔵地でも当てはまることであり、まして住居から離れた水田の畦畔では、なおのこと遺物が乏しくて当然であろう。また水路について言えば、それが使用されている場合は今でも毎年「井(ゆ)ざらい」というものを行っている。これでは同時代の遺物というのは残りにくいのではないだろうか。

三、三重県の場合

ここまでは長い前置きで、三重県における古代官道や条里制については、まだまだ判っていないことが多い。条里制の復元案としては、大西源一氏(『伊勢国飯野・多気両郡に於ける条里の復元』『歴史地理』85-2、一九五四)や倉田康夫氏(『古代国家と神宮領の展開』東京堂出版、一九七三、『条里制と荘園』東京堂出版一九七六)・仲見秀雄氏(弥永貞三・谷岡武雄編『伊勢湾岸地域の古代条里制』東京堂出版一九七九)などの先駆的な業績があるが、その当時は「道代」という視点がまだ一般的でなかったこともあって、条里遺構と関係づけて古代の官道を想定するには至っていない。その後中南勢では、足利健亮氏などによって、都と伊勢神宮を結ぶ道などの比定作業が行われた

(『大和から伊勢神宮への古代の道』『環境文化No.45』一九八〇、『平安京から伊勢神宮への古代の道』『環境文化No.51』一九八一)。足利氏の指摘で、押さえておかなければならないことは、「古代の道」は沖積平野のかなり山寄りを通っているということである。このことをどう考えるか。近代の幹線道路は海寄りを通っているわけだが、「古代の道」はなぜそうではなかったのか。駅馬にとって、川幅の広い下流部を渡河するよりも、川幅がある程度狭まり、流路も安定した山に近い場所の方が渡河しやすかったからではないだろうか。また、条里地割りの施工も、平野の広がる河川の下流域からよりも、ある程度上手の方から行ったのではないか。というのは、水がかり(灌漑)の問題を考える、上流から施工していく方が順当である(下流からだだと、全て完成しないことには水がかり上使用できない)からだ。こう考えていくと、条里地割の施工過程で、道代として余剰帯を残したというよりも、直線道路がまず施工され、それを基軸として条里地割りが施工されていったのではないかと、つまり、条里制の施行時期がいつなのかは暫く措くとして、「初めに道ありき」というように考えることができるのではないか。以上のようなことを念頭において古代の官道を考えなくてはならない。

しかし、残念ながら北勢においては未だそのような道路

遺構は見つかっておらず、具体的な提案もなされていない。北勢地域では、条里地割の見つけやすい平野部で早くから都市化が進行していて、古代官道の存在を想定したり、発掘調査のメスが入る機会に恵まなかったこと、つまり想定も検証も困難という事情があった。したがって、いまだに日本書紀や延喜式などの文献に記載された郡家・駅家ほかの地名をもとに、あれこれ論じ続けているというのが実情なのである。

四、朝明郡における古代官道のルート

そこで、本稿では限られた範囲ではあるが試案を述べ、大方の批判を仰ぎたいと思う。手がかりとするのは、これまで述べてきたように条里の方向性である。先行する山陽道の例などから、条里のどこかに余剰帯があり、それが道代となっているはずである。復原案として提示されている条里のどこに「古代官道」を想定すると最も合理的だろうか。余り山手では起伏が多くなるだろうし、切り通しを多く造れば工事が大変である。逆に余り海寄りでは川幅も広くなり、土地も不安定で馬駆けに不向きである。そうしたことを勘案して、暫定的に大まかな古道（含伝路）推定ラインを引いてみたのが図1である（南北に寸を付し、その間を網掛けで示した）。この図は『目で見る郷土史 四日

市のあゆみ』（四日市市役所、九七八）に掲げられた「朝明郡条里図」と『三重郡条里推定図』を合成したもののだが、元になっているのは、先に示した『伊勢湾岸地域の古代条里制』（五四・五五頁第9図）だと思われる。（後者をそのまま掲げてもらったのだが、小縮尺地形図の繁雑さを避け、ここでは簡略化されつつも縮尺の大きい前者を用いた。また、参考に供するため繩生廃寺・久留倍遺跡・志氏神社の位置を加えた。（志氏神社を加えたのは、四日市市域で最大級の前方後円墳があるからであり、『万葉集』にも「四泥能崎」として見えるからでもある）。大まかな推定ラインを引くに当たって候補地帯と考えたのは、桑名断層や四日市断層によって生じた丘陵東端（断層崖）より東側（海側）で、近世東海道よりも概ね内陸に位置するゾーンである。もう少し山側でもよいように思われるかもしれないが、これ以上西側だと市城南端の河原田付近では采女丘陵にかかってしまうからギリギリのラインといっている。（ちなみに、現追分付近より南は伝路と考えている）。このライン上で、河川の氾濫による消滅（天白川流域等）と思われる場所以外で、唯一条里遺構が認められないのが、別名から東西阿倉川にかけてである。その場所を、明治二十四年測図の二万分之一地形図（図2）で見ると、そこは垂坂丘陵から舌状に延びる丘陵地で、何とまさに、別名から



図1 朝明郡・三重郡条理推定図（『目で見る郷土史 四日市のあゆみ』挿図に加筆）

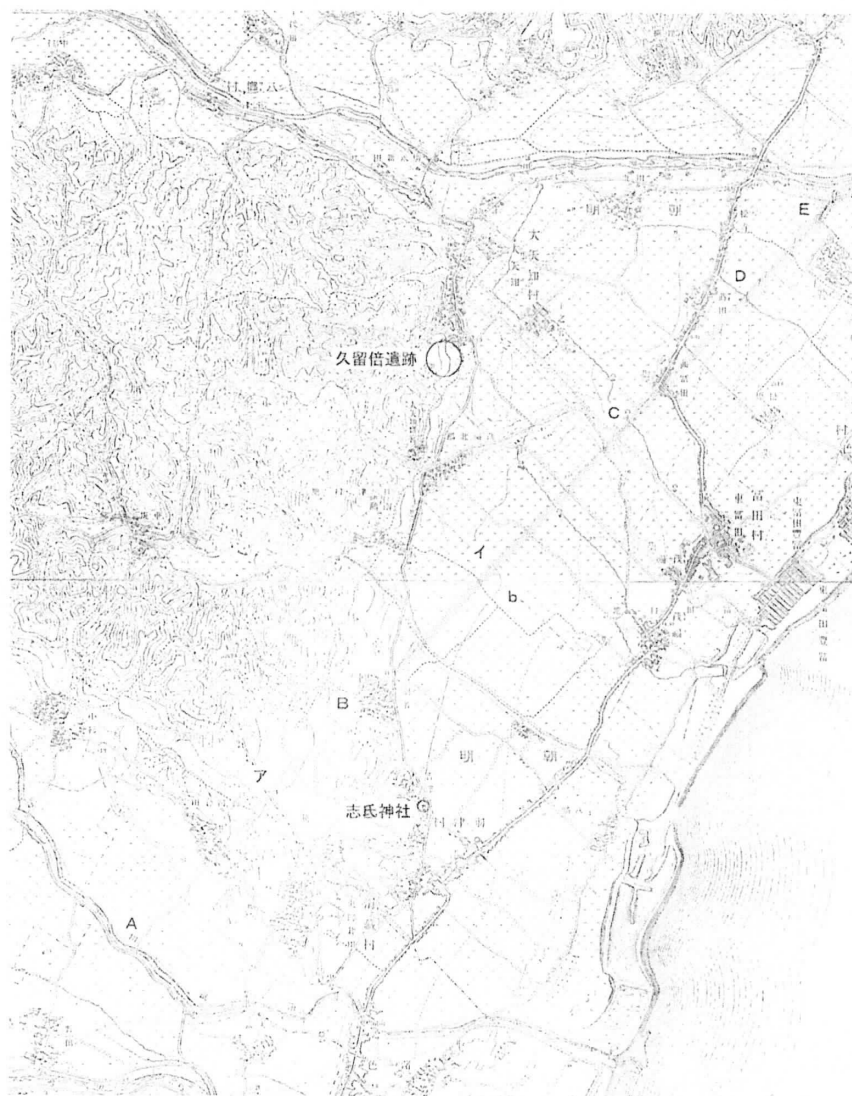


図2 陸地測量部明治24年測図2万分の1地形図「桑名」「四日市」に加筆縮小

西阿倉川にかけて、多少蛇行しつつも一定方向を指向する直線的な道(B—A)が認められるではないか。水田ではない微高地上に、条里地割と重なりあう直線的な道が通っているのである。即ち、古代官道の痕跡である可能性が高いと思われる。もしそうであるなら、その前後にも続く道があるはずである。本稿では旧朝明郡側、即ち別名から北東方向側で検証を試みたいが、まずB地点からそのまま北東方向へ破線で示された道(当時の凡例では「小径」)(b)と、かなり離れてはいるが西富田を通る東海道(東海道自体は西富田地内で南東へ屈曲する)から南西に派生する道(当時の凡例では、里道の中の「聯路」)(C)に接続させるべきか、という二通りのルートが考えられ、いささか判断に迷う。

そこで、米軍による昭和二十年代の航空写真(国土地理院の「国土変遷アーカイブ空中写真閲覧システム」を利用して痕跡を探してみたが、明瞭な痕跡を認めることはできなかった(図3)。期待していた沖積平野(水田面)での道路痕跡はおろか、明治二十年代の地形図に示されている舌状丘陵地上の道路すら確認することが困難なほどである。(米軍撮影の航空写真は多数あるが、ここでは全体が鳥瞰できるよう、高度は高めだがUSA—M208—260を掲げた。一九五二年十一月二十六日に、高度二四三八呎か

ら撮影されたものである)。むしろこの写真で顕著に認められるのは、羽津地区とその北側(茂福)の圃場の不連続である。現在は県道上海老茂福線(通称富田山城道路)が通っているが、同道路(一九七三年着工、一九八〇年開通)が建設される以前から、両者の境界は、航空写真でもはっきり認めることができるほど明瞭なのである。一体それはなぜか？

そこで今度は地籍図(正確には、地籍図を集成した大絵図)をみると、羽津地区と茂福側では、地割(長地型)の方向性そのものが異なっていることがわかる(図4)。便宜上、民俗方位に倣って山側を西、海側を東とすると、羽津地区の地割は基本的に東西方向の長地型で、茂福側では南北方向の長地型が卓越する。(ただし、羽津地区でも茂福と接する場所で、南北方向の長地型地割を示す帯状の区画がある)。したがって、航空写真でも明瞭に認められる両者の境界は、地割の方向性に由来するものであることが推察される。

本題に戻ると、(本稿添付の写真では細かくて判別しづらいが)地籍図では容易に舌状丘陵地上の道を確認することができた。(また、本稿では掲げていないが、西阿倉川村の地籍図でも、地形図に示された海蔵川までの道を確認できる)。問題は別名から北である。果たして地形図に破



図3 羽津地区を中心とした航空写真

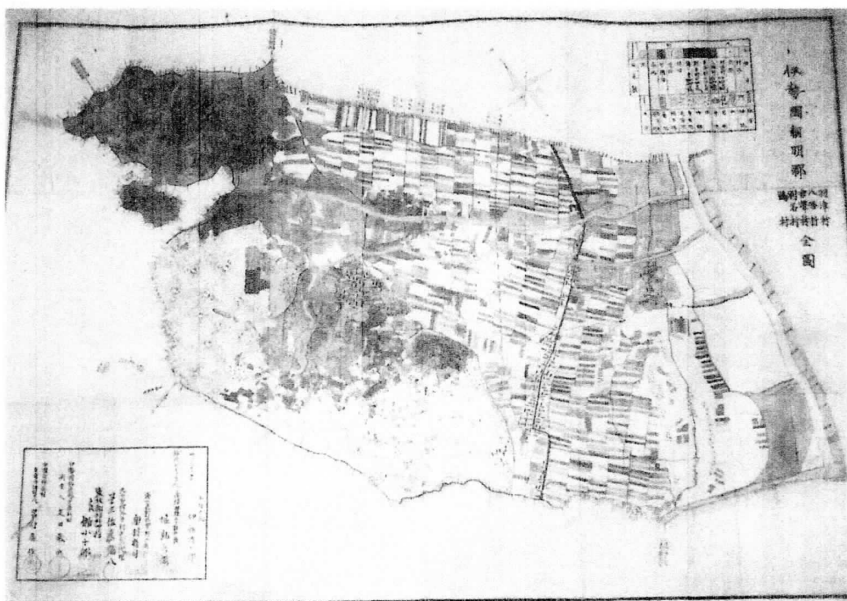
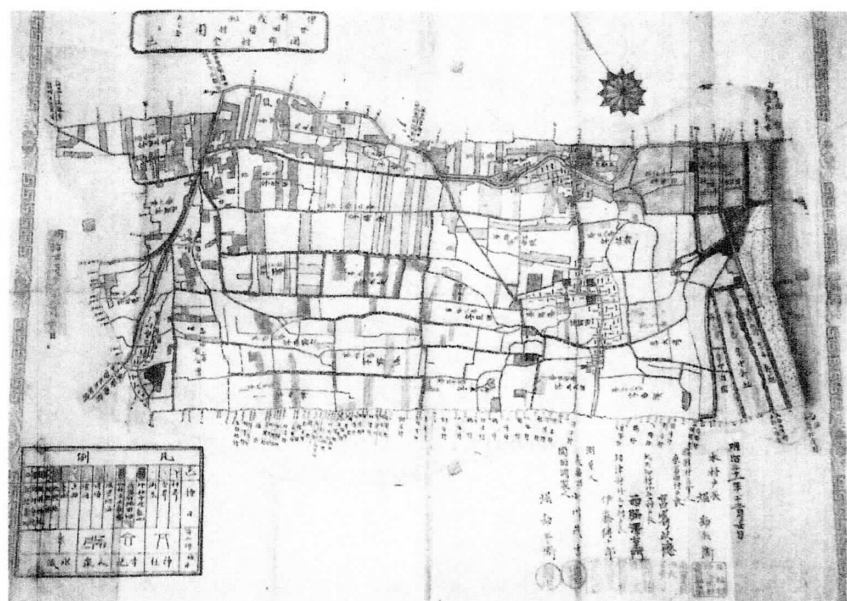


图4 明治21年茂福村・北村地籍図(上) 明治18年羽津村外四ヶ村地籍図(下)

線で示された小径（b）をたどるのか、それとも西富田の旧東海道から派生する里道（C）につながるのか。結論からいうと後者であった。別名の集落内では、破線で示された小径につながる地割を見出せず、逆に地形図に示された里道に続く地割は確認することができた（図5）。ただし、その地割をたどることができたのは羽津地区の端までであって、茂福側ではそれに続く地割を確認できない。しかし、茂福側でもその北半（北村）に至ると再び断続的にたどることができ、接続する西富田村ではきわめて明瞭な地割となって東海道から派生する道（C）に重なる。その後再び地割を追うことが難しくなるが、蒔田村と豊田村の字界（D・E）にその地割を見出すことができた。

とりあえず、朝明郡沖積平野部における古代官道の推定ルートについては以上にとどめておくとして、「道代」としての「余剩帯」はその地割線の東西いずれの側に広がっていたのか。長地型地割が南北方向である茂福側の北半（及び羽津地区の茂福隣接地）等では、長地型地割一区画（一段）の短辺がかつての道路幅を継承している可能性が高いが、それは東西いずれの側なのか。そこで改めて東西方向の長地型である羽津地区の地割を見ると、先の古道推定ルートの東側（海側）に隣接する長地型地割の長さ（長辺）が、他の長地型地割の長さより少し長いことに気付く。

通常の長辺を一町〓約一〇九呎とすると、その長さは約一二七呎になり、実に一八呎もの「余剩帯」、即ち「道代」が想定されることになる。（いうまでもないことだが、古代官道がその役割を終えて以降、隣接する地割に取り込まれていったのである）。無論論溝やのり面の部分があるのでも、実際の道路面はそれより幾分狭くなるが、側溝心間で一五呎級の直線官道（駅路）がかつてここを通っていたと推定することが許されるだろう。

五、朝明郡における官道整備の時期

では、それが整備されたのはいつ頃のことか？ たとえば、壬申の乱に際して大海人皇子がこの地を通った時（六七二年）に、果たしてこの官道（駅路）が整備されていたかどうか。

ちなみに山陽道については、『日本書記』に次のような記事を確認することができる。

・崇峻天皇五年（五九二） 東漢直駒が天皇を殺した際に、「駅使」を筑紫に派遣する。

・推古十一年（六〇三） 来目皇子が筑紫で亡くなったという報せが、「駅使」によって飛鳥へもたらされる。

・皇極元年（六四二） 舒明天皇の崩御に伴い、安曇比羅夫が筑紫から飛鳥まで「駅馬」で帰る。



図5 羽津村外四ヶ村地籍図に認められる古道の痕跡と思われる地割

・天明三年(六五七) 筑紫に漂着した觀貨邏國の人を、
「駅」(はゆま)で召喚する。

このように、六世紀末から七世紀前半の時点で既に整備されていたことは明らかであり、さらに白村江の敗北(六六三年)を契機として、他の官道も急速に整備されていったであろうことは想像に難くない。しかし、この時点で既に伊勢国北部には官道が整備されていたという明確な根拠を挙げよと言われれば返答に窮する。実際、壬申の乱に関する『日本書記』の記述を見ると、「隱(名張)駅家」「伊賀駅家」は共に「焚く」と書かれているが、三重・朝明・桑名では、郡家は出てきても駅家は出てこないのである。これは、伊勢国北部では、まだ駅家が設置されていない(＝駅路が整備されていない)ことを示しているのではないか。畿内に隣接する伊賀国までようやく整備された段階を示しているのではないかと考えられるのである。

しかし一方では、埼玉県所沢市の東の上道跡において、東山道武蔵路(東山道の支線)と推定される道路跡の側溝から出土した須恵器の杯身蓋セットは、ほぼ完形であることから施工時の地鎮具ではないかと考えられているが、その年代観は「七世紀終わりでも、中頃に近い時期のものである可能性が示されている」(近江俊秀『道路

誕生―考古学からみた道づくり―』青木書店二〇〇八) そうである。遠国においてすらそうだとしたら、近国である伊勢国において、七世紀中頃に駅路が整備されていた可能性は高いといえる。また、記載がないからといって存在しないとも限らない。鈴鹿郡家や川曲郡家も壬申紀に記載はないが、無論存在していたに違いない。さらに、冒頭で本稿は「宮都が飛鳥・藤原京にあった頃の初期官道」について論じると述べたが、この間に一時都は大津に遷っている(六六七年)。とすれば、その時期、不破関の重要性が格段に高まったことが予想される。北勢地方は、まさに鈴鹿・不破の二関を結ぶ回廊地帯に位置し、二関を結ぶ官道(駅路)は山陽道に次ぐ重要性を帯びていたといっても誇張ではないであろう。そう考えると、やはり既に整備されていた可能性は極めて高いのではないかと考える。一般論としても、遅くとも浄御原令(六八九年)以降、班田の給付が行われたとすると、それ以前の段階で戸籍(六七〇年庚午年籍)編成と共に条里制が施行されていないと口分田を与えることができないし、さらにその条里制に先行して基軸となる官道が整備されたであろうことは既に述べた。(でなければ、区画したばかりの田を再び潰すことになる)。そうした事業が班田給付に先行してどこまで遡り得るか？

壬申の乱は、まさに六七二年という微妙なタイミングで起きたのである。しかし、こう考えることはできない。官道が既に整備されていたからこそ、大海人皇子は「関東」での作戦を立案し、勝算ありとみたのではなかったか。

以上、現時点で考えられる可能性について述べたが、いずれにせよ、天智朝においてどこまで駅路が整備されていたか、ということがポイントになってくる。発掘調査による道路痕跡の発見等今後の資料の増加を待って判断したいが、取りあえずの叩き台として提案するものである。また当該地域を発掘調査する際には、そういった可能性を念頭に置いて調査に当たってほしいと願うものである。(たとえば、先に推定したルートは、茂福地内で三重県立北星高等学校の敷地内を通過している。また、同校北辺を通る道は図2に描かれた里道と思われる、その延長上に久留倍遺跡が位置していることにも注目したい)。現状変更の際に、そうした観点での留意を促しておくことも本稿のねらいであった。

最後になりましたが、拙稿に一顧の価値ありと判断して、発表の機会を与えていただきました県史編さん班及び関係の皆様感謝申し上げます。

(二〇一二年八月一日脱稿、二〇一三年九月十二日補訂)

註

(1) たとえば『条里制の諸問題——条里制研究会記録——』(奈良国立文化財研究所一九八二)に収められた報告の中で、中井一夫氏は「現状の条里に比較的一致する、連続する条里地割というのは、十二世紀後半ころの荘園制再整備に伴って誕生した可能性がある」(七五頁)と結論づけている。

(2) 昭和三十六年(一九六一)版『四日市市史』も「四日市地方における条里の想定図」を載せるが、作図者は記されていない。

(3) ただし岡田登氏は、「壬申の乱及び聖武天皇伊勢巡幸と北勢」(『史料』第一九一号、二〇〇四)の中で、現在の県道員弁四日市線(金場町で国道一号から分岐し、大矢知町に至る道)を「郡家と郡家をつなぐ郡伝路に相当する」とされている。

(4) 条里制遺構に関しては、近年、辻子遺跡(朝日町埋蔵)で検出されているが、残念ながら施工時期の確定には至っていない。

(5) 垂坂丘陵本体と区別するために、本稿では舌状丘陵地の表現を用いる。

(6) 実は、『四日市市史第十六巻 通史編 古代・中世』(四日市市一九九五)の付録「付図3 四日市市の海岸平野——微地形と条里地割——」(原図・吉田敏弘氏)でも、「正式2万分の1地形図から推測される条里地割の痕跡」(凡例)を朱線で示し、舌状微高地上の道にも破線で重ねているのだが、それが古代官道(駅路)の痕跡である可能性については言及していない。

(7) 本稿で参照した地籍図は、県史編纂室所蔵の「伊勢國朝明郡羽津村八幡村吉澤村別名村船村全圖」及び「伊勢國三重郡西阿倉川村全圖」「伊勢國朝明郡茂福村北村全圖」「伊勢國朝明郡西富田村全圖」である。

測図年は羽津村外四ヶ村が明治十八年、西阿倉川村が同二十年、茂福村北村と西富田村が同二十一年であり、原図の縮尺はいずれも六千分之一である。ここでは羽津村外四ヶ村と茂福村北村の地籍図を写真で掲げ(図4)、さらに前者の該当箇所(図2のアーイに相当する箇所)をトレースして示した(図5)。ただし、トレースの元になっているのは、デジタルカメラで撮影した写真であり、垂直位置を確保できていないため、歪みがあることをお断りしておく。

なお、羽津村外四ヶ村は、後に合併して羽津村となり、四日市市に合併した現在も羽津地区としてのまとまりを保持しているため、文中でも羽津地区と表現した。

(8) 『日本書紀』白雉四年(六五三)六月条に、「處處の大道を修治る」という記事が見えるが、これはその直前にある「百濟・新羅、使を遣して貢調り物獻る」という案件を受けての措置であろうと思われる、そのルート上の官道が整備されたのであろう。

(9) ただし、近江氏自身は、七道の駅路整備は天武朝になってからの立場である。

(10) 既に、『日本書紀』白雉三年(六五二)正月条に、「班田すること既に訖りぬ」と見える。ただ、記述は事務的であり、果たして全国規模でのことを指すのか否か判然としない。また、同年四月は月条に、「戸籍を造る。凡そ、五十戸を里とす」云々の記事が見えるが、同様に、どの程度の規模で実施されたものか不明である。

三重県史研究 第29号

平成二十六年三月三十一日 発行

(非売品)

編集 三重県

発行 環境生活部文化振興課

県史編さん班

三重県津市広明町一三番地

電話〇五九(三二四)二〇五七

印刷 共立印刷株式会社

三重県津市安濃町今徳西前野九〇一

電話〇五九(二六八)四一一一