

VIII 駅家・関・津・泊

VIII-1 駅家

VIII-2 関

VIII-3 津・泊

VIII-1 駅家

駅家跡の位置の探求 駅家跡をみつけるには、まず地名が重要である。『延喜式』の兵部省諸国駅伝馬条に書かれた諸道の駅名によって、その駅がどこに位置するかを地名などから推定して、古代の交通路を推定していく方法がとられてきた。駅名をあらわす地名や駅（古代には「うまや」「むまや」「まや」「はゆま」などと発音した）の存在を暗示するような「馬」「早馬」「馬屋」「厩」などがつく地名が大きな手がかりとなる。この「うまや」地名は、群馬県の前橋が古代の駅に由来する「厩橋」が変化してできた地名であったり、静岡県の上野原が「早馬」に由来する地名であるなど、別の漢字が当てられている場合があるので注意を要する。

次に駅家の遺跡の追究には、山陽道では考古資料の瓦が重要な資料となる（図1）。「備後、安芸、周防、長門等国の駅館は、本蕃客に備えて瓦葺き粉壁」（『日本後紀』大同元（806）年5月14日条）の記事によって、山陽道では蕃客に備えて瓦葺の駅家があったとある。このことから、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選びだすことができた⁽¹⁾。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、山陽道沿いに一定間隔で並ぶ遺跡を駅家跡と推定するものである。

また、駅家の構造を断片的な史料から推定することもできる。山城国山崎駅では、駅家の建物群には駅家全体を取り囲む中に大きく2種類の建物群があると想定された。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取める倉庫群、厩舎などからなる雑舎と呼ばれる建物群であろう。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る寝殿とも呼ばれる建物であった。駅館院を内郭とし、駅家全体を取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された⁽²⁾。

駅家跡の調査法 考古学的に駅家跡をみつめていく方法は、播磨国布勢駅と確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。その遺跡の調査成果から駅家の遺跡の調査法をみていこう（図2）。

小犬丸遺跡は、兵庫県龍野市揖西町小犬丸小字「大道ノ上」「大道ノ下」などに所在する。かつては、この遺跡は奈良時代の寺院跡と考えられ、「小犬丸廢寺」と名付けら

れていたが、播磨国府系瓦を出土することから、布勢駅と推定されるようになった。古代の山陽道を踏襲する旧県道はこの大道ノ上と大道ノ下の間を東西走していた。小犬丸遺跡は1984年以来、継続的に発掘調査が進められている。1984年の発掘調査は、この遺跡の中央を横断して走る県道の拡幅工事に伴うものであったため、遺跡の中心部の東西幅が約85mで、瓦葺の築地によって囲まれていることが判明した。さらに、その中に南北方向の瓦葺建物の跡が4棟みつけた。いずれも東西幅6m前後の建物で、東端の建物は南北の長さ9m以上あることがわかった⁽³⁾。周辺から多量の瓦が出土し、軒瓦のほとんどは、播磨国府系瓦の中で最もポピュラーな「古大内式」であり、播磨国の典型的な駅家の遺跡として注目された。1986年の調査は、遺跡の中心部から東方100mの谷あいで行なわれ、側溝を伴う幅7m以上の東西方向の道路遺構がみつかった。さらに注目されたのは、南側の道路脇の低地で奈良時代から平安時代の多量の遺物が見つかったことである。その中には「驛」、「布勢井邊家」とある墨書土器や、「布勢駅戸主□部乙公…」とある木簡があった（図3）。これによって、小犬丸遺跡が布勢駅家であることが確定するとともに、駅家としての活動の様子まで読み取れるようになった。このほかにも瓦、土器類などとともに、下駄、容器、斎串、鳥形木製品、馬形木製品などの多彩な木製品が出土した⁽⁴⁾。1988年からの調査は範囲確認の調査で、1984年からの調査を追認するとともに、遺跡の中核部分の大きさが一辺約85mあり、その中の建物配置も明らかになった⁽⁵⁾。典型的な駅家の遺跡の実例として注目されている。

同様に、播磨国府系瓦の研究から「落地廢寺」と呼ばれていた遺跡が、播磨国の西端の野磨駅跡であることも判明しつつある。（高橋美久二）

[注] (1) 今里幾次『播磨考古学研究』今里幾次論文集刊行会、1980年。高橋美久二『古代交通の考古地理』大明堂、1995年。(2) 高橋美久二「山崎駅と駅家の構造」『長岡京古文化論叢』同朋社、1986年。(3) 兵庫県教委『兵庫県文化財調査報告書第47冊 推定布勢駅家跡 小犬丸遺跡Ⅰ』1987年。(4) 兵庫県教委『兵庫県文化財調査報告書第66冊 小犬丸遺跡Ⅱ』1989年。(5) 龍野市教委『龍野市文化財調査報告8 布勢駅家 -小犬丸遺跡1990・1991年度発掘調査概報-』1992年。同『龍野市文化財調査報告11布勢駅家Ⅱ -小犬丸遺跡1992・1993年度発掘調査概報-』1994年。

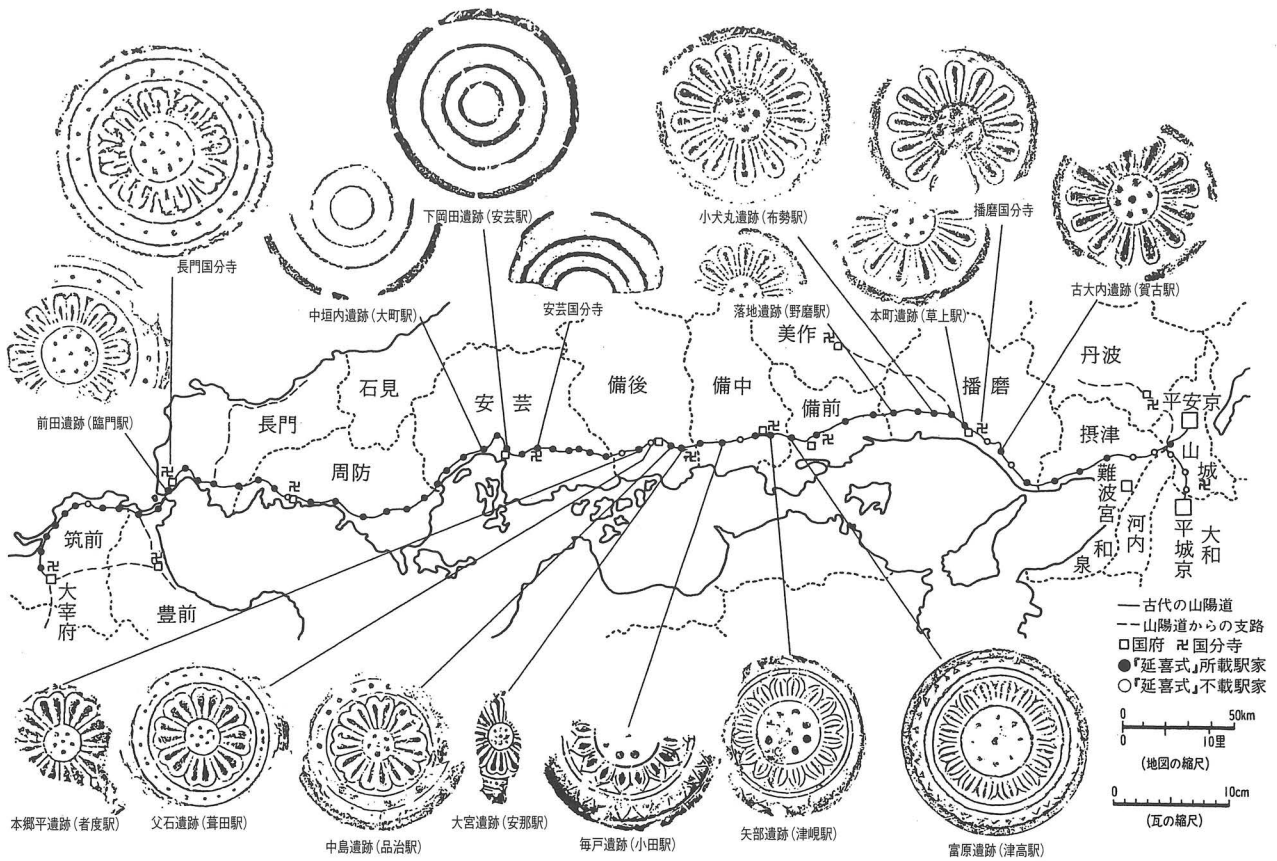


図1 山陽道の駅家遺跡と出土瓦

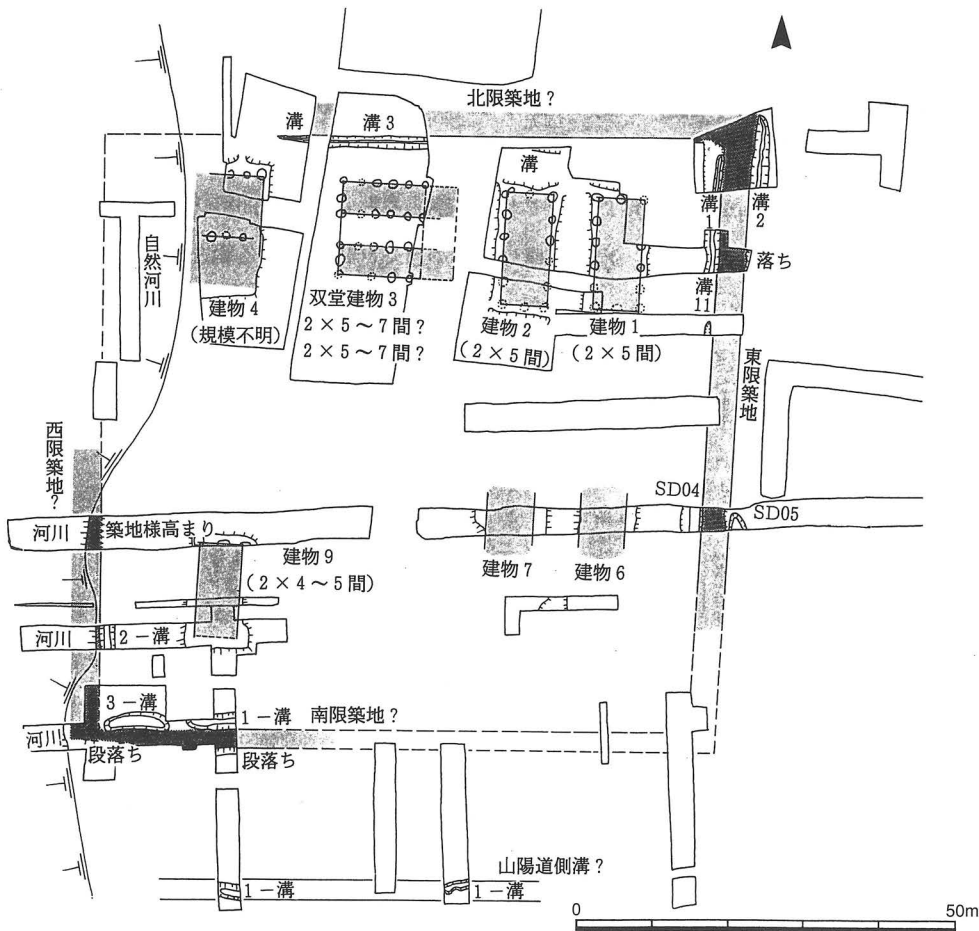


図2 兵庫県小犬丸遺跡 (布勢駅家) 遺構復原図

布勢驛戸主□部乙公戸参拾人中
 中大女十□
 中大女十□
 給穀陸

布勢驛戸主部乙公戸参拾人中
 中大女十
 中大女十
 給穀陸

(229)・(18)・4
 縮尺 1/2

図3 小犬丸遺跡 (布勢駅家) 出土木簡

VIII-2 関

関の位置の探求 全国の古代の関がどこにあったか、『延喜式』の駅家のように全国の関を一覧するような便利な史料はない。そのために『万葉集』や『風土記』などのいろいろな史料から古代の関を集める必要がある。それらが集められて検討された結果、関は国境に設置され、国境をはさんで都から遠い国側に属するという原則があるとされた⁽¹⁾。古代の関には「関」と「剗」と呼ばれた2種類があって、「関は検判の処、剗は斬柵の処」とか、「関の左右に小関あり、亦剗と云う可き也」(『令集解』職員令、大国条)とある。関の中で最も重視されたのが三関で(図1)、当初は東海道沿いの伊勢国の鈴鹿関、東山道の美濃国不破関、北陸道の越前国愛発関であった(『令義解』軍防令、置関条)が、のちに愛発関に替わって近江国逢坂関が三関の一つとなった(『日本後紀』弘仁元(810)年9月丁未条)。関は山越えの国境の隘路に設置されることはもちろんであるが、東山道に設置された不破関が、南東に伊勢街道、北西に北国街道がのびることから、関は「X状に交差する交通系の交点」に位置する(図1)ことが指摘されている⁽²⁾。

また、関の位置を探究するにも、地名が重要である。三関のうち、鈴鹿関は現在でも三重県「鈴鹿郡関町」に、不破関は岐阜県「不破郡関ヶ原町」にあったというように関地名が残っている。ところが、関は中世や近世にも多く設けられたことから、関地名だけで古代の関を求めることは難しい。前記のように関の左右に「小関」があったとあることから、逢坂関の近くの「小関」地名が北陸道沿いに設けられたものであったことが、官道沿いに多い地名「車路」からも傍証された⁽³⁾。同様に不破関の北方にある「小関」地名が北国街道に設けられたものであろう(図2)。このように「大関」「小関」地名は古代の関を探究するには有効である。

関跡の調査法 考古学的に古代の関跡を見つけていく方法は、不破関跡と確定した遺跡の発掘調査成果⁽⁴⁾によって実証されてきた。その成果をみていこう。

不破関跡は岐阜県不破郡関ヶ原町大字松尾にある(図2)。中山道沿いの民家の一面に古くから「関守の跡」とされるところがあって、多くの石碑や歌碑が建立され、ここが不破関跡として知られていた。不破関は、不破という名にもかかわらず、荒れ果てた様子が興味をよび、多くの歌にうたわれた。三関は、延暦8(789)年7月14日に廃止された(『続日本紀』)が、それ以後も天皇の譲位、崩御などに際して固関使が派遣されて、関が固関された。この固関の儀は儀式化されて後まで続いた。このように、歌枕として有名

であったことや固関の儀により、不破関跡は後世まで伝承地が残った。

不破関跡の調査は1974年から5か年かけて行われた。調査開始にあたって注目されたのが、伝承地の北方に地上に残る長大な土塁遺構であった(図3)。これが古代のものとすれば、関の外郭を把握する上できわめて有効な遺構であると思われたからである。その結果、古代の不破関は藤古川を西限として、左岸側に北・東・南に逆台形に土塁をめぐらすものであることが判明した。その規模は、北側土塁が全長460m、東側土塁は北側から50mが地表上に遺構をとどめ、全長432mにおよぶ。南側土塁は地上に遺構はとどめていなかったが、発掘調査で東側土塁から藤古川におよぶ全長112mを確認した。土塁の北東隅近くでは、楼状の建物跡が確認された。この土塁で囲まれたほぼ中央を東西方向に中山道が走り、これが古代の東山道でもあったことが確認された。この道路の北側に築地で囲まれる一画があり、その範囲は約方一町におよぶと推定され、土塁を外郭とする内郭と推定されている。その中に掘立柱建物群が存在するが、その構造規模は判明しなかった。この付近に瓦が集中することなどから、関の主要施設はここに位置していたことが推定された。出土遺物のうち瓦には白鳳期の様式を示す7世紀末～8世紀初頭とみられる軒瓦がある。一方、須恵器の年代は8世紀以降のものであり、8世紀中葉の土器型式が最も多かった。

かつては、三関は7世紀末の大津京の時代に、近江国を東国の賊から防御するために、設けられたと考えられていた。ところが関の位置をみると、それぞれが関を防御する国の役所(国府)よりも都側にあつて、東国からの賊を防ぐ機能がないこと、また判明した不破関の構造でみると、藤古川を西側の防御線にして、都側の防御に重点が置かれていることなどがわかった。三関には、都で異変が起こったときに、都から東国に逃れる賊を防ぐ機能があったと考えられるようになってきた。また、その造営年代も不破関の調査成果によって、大津京の時代よりも後の奈良時代になってからであることもわかってきた。平安時代以降の固関の儀式に関する遺構や遺物は確認されていない。

(高橋美久二)

[注] (1) 館野和己『日本古代の交通と社会』塙書房、1998年。(2) 木下良「三関考定試論」『織田武雄先生退官記念人文地理学論叢』柳原書店、1971年。(3) 木下良『日本古代律令期に敷設された直線的計画道の復原的研究』國學院大學、1990年。(4) 岐阜県教委・不破関跡調査委員会『美濃不破関』1978年。

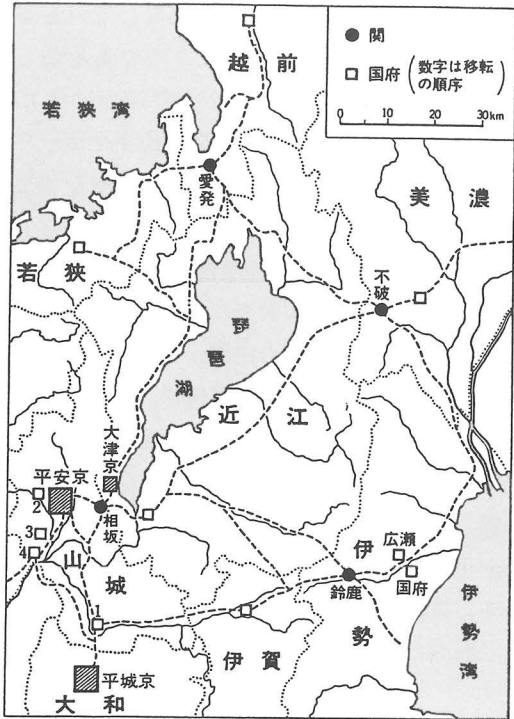


図1 三関の位置

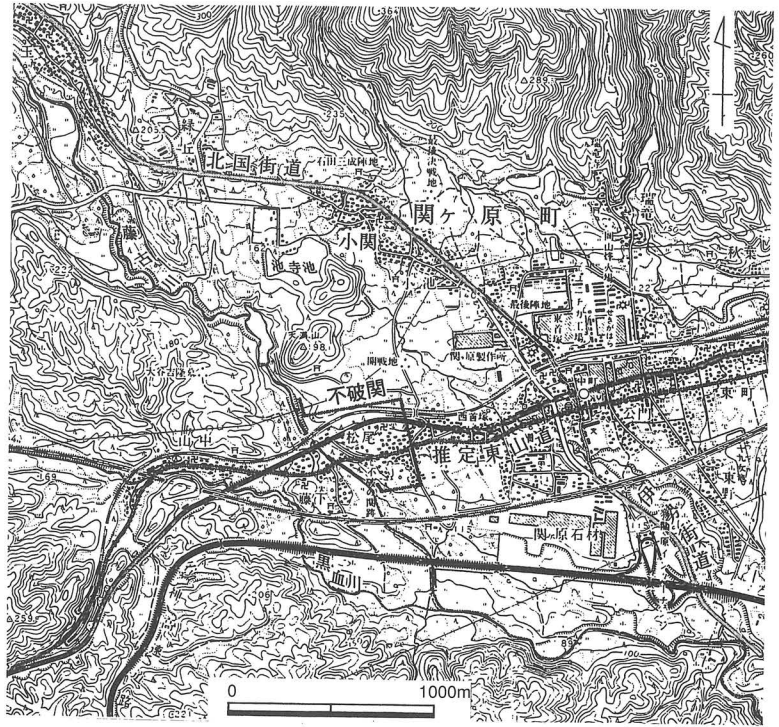


図2 岐阜県不破関付近地形図

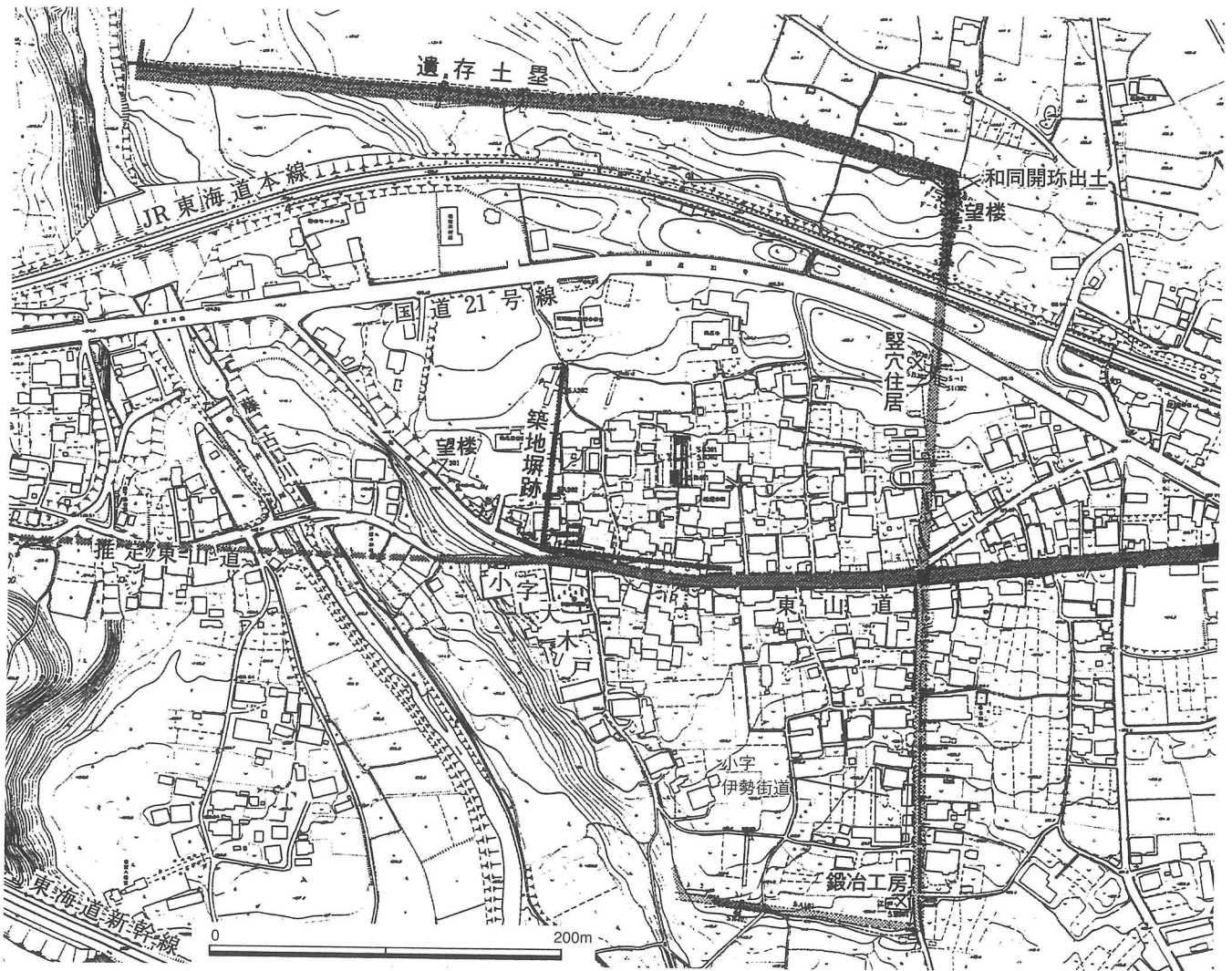


図3 不破関遺構全体図

VIII-3 津・泊

津・泊 古代の津や泊の史料も全国のものを一覧する史料はない。『延喜式』には、諸国から寄せられた物資が、都の郊外にあった大津、宇治津、大井津、与等津（淀津）などで陸揚げされて、車などで都に運ばれることが書かれている（木工寮式 車載条など）。また、同書には各国の津も書かれていて、越前国の敦賀津、比叡津、能登国の加嶋津、越中国の日理津、越後国の蒲原津湊などは津の固有名詞が書かれているが、山陽道や南海道の国の津は単に国とのみ普通名詞で書かれている（主税式 諸国運漕雑物功賃条）。このように、国家の津、各国の津、また「郡津」という地名から各郡の津など、古代には各官衙に所属する津があった。

泊については、三善清行の意見封事には、河尻泊、大輪田泊、魚住泊、韓泊、櫻生泊の五泊が載せられ、これが行程を計って行基が建置したもの（『本朝文粹』巻2）としていいる。このように、泊は内海や外海の航路上に一日行程の距離に設定された停泊地であった。

津や泊の遺跡を探究するには、まず津・泊の固有名詞の地名や津・泊の地名から探す必要があるが、これも中世・近世にも使われたことから、古代の津・泊の遺跡を特定することは難しい。

津・泊の遺跡 津や泊は河岸や海岸に位置しているが、そのような場所は地形の変遷が著しいところであるから、その遺跡を追究することは難しい。地名や現状地形から港の遺跡を歴史地理的に追究したもの⁽¹⁾、発掘成果やボーリングデータから難波津を復原したもの⁽²⁾、発掘成果や条里の復原から泉津を復原したもの⁽³⁾ などがある。

ここでは、発掘調査による泉津の様相をみよう（図1）。泉津の一部である上津遺跡の発掘調査によって、木津川に平行して柵列、溝が検出され、その内側に多数の掘立柱建物群が検出された。溝・柵・建物等の遺構はおおむね方向を揃えて配置され、東西2町ないしそれを越える面積を存すると推定されること、これらの遺構にともなって、瓦、土器、三彩陶器、帯金具、銭貨、土馬など多彩な遺物が出土し、それらが平城宮内からの出土品と共通するものであることなどから、泉津の一部でその東方にある上津遺跡は、官の施設、すなわちいずれかの官司に属する木屋所であると推定された⁽⁴⁾。

（高橋美久二）

〔注〕(1) 千田稔『埋もれた港』学生社、1974年。(2) 木原克司「古代難波地域周辺の景観復原に関する諸問題」『大阪の歴史』48、大阪市史料調査会、1996年。(3) 高橋美久二「相楽郡条里と泉津」『京都府埋蔵文化財論集』3、(財)京都府埋文調査研究センター、1996年。(4) 木津町教委「上津遺跡第2次発掘調査概報」『木津町埋蔵文化財調査報告書第3集』1980年。

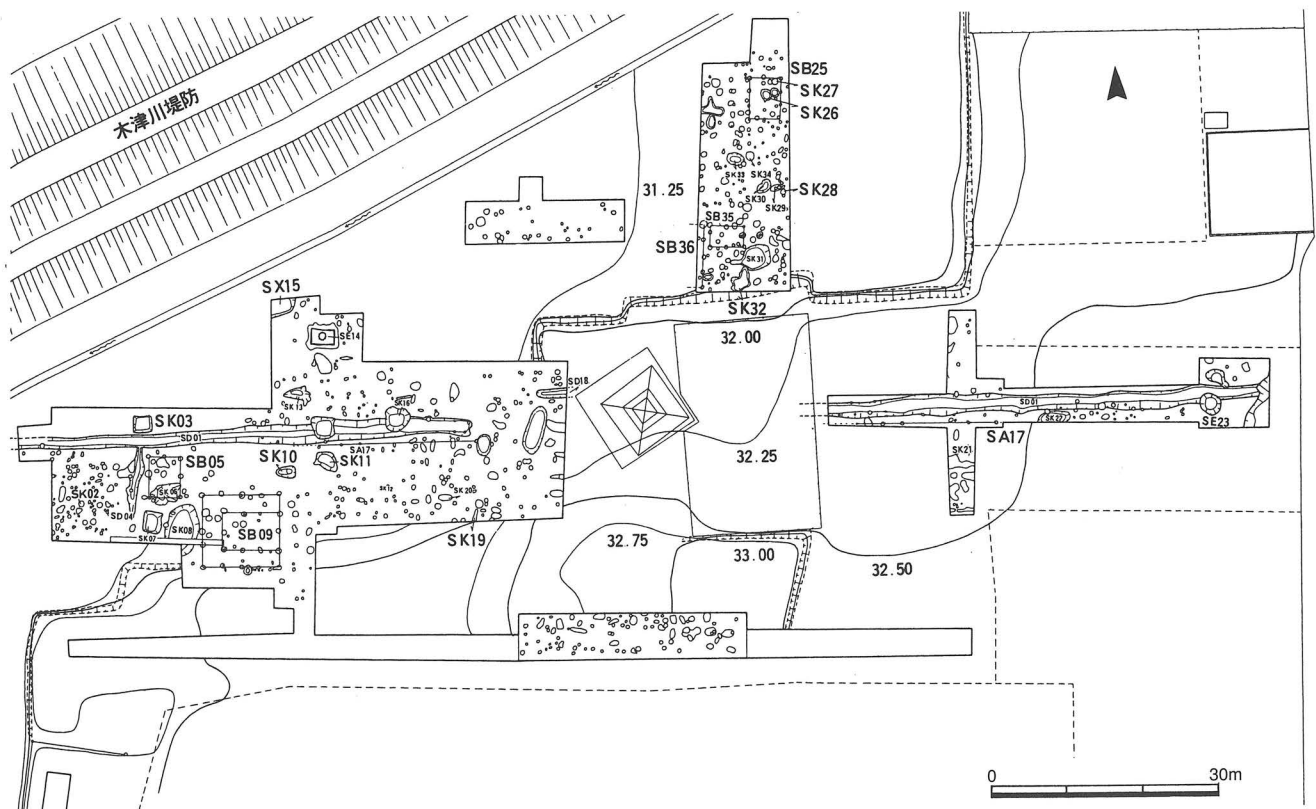


図1 京都府上津遺跡（泉津）発掘遺構平面図