

## 科学研究費助成事業（科学研究費補助金）研究成果報告書

平成 24 年 6 月 19 日現在

機関番号：84413

研究種目：基盤研究（C）

研究期間：2008～2011

課題番号：20520672

研究課題名（和文）国家形成期における在地的道路網の復元と輸送・通信機能に関する考古学的研究  
 研究課題名（英文）Archaeological study on the transport-communication function of road networks in regional communities, during the State Formation Period of the Japanese Archipelago

研究代表者

京嶋 覚（KYOSHIMA SATORU）

財団法人 大阪市博物館協会・大阪文化財研究所・事業企画課長

研究者番号：00344359

研究成果の概要（和文）：日本における初期計画道路は東アジアの国際関係を背景にした港湾と地域政権やヤマト王権とを結ぶ連絡道である点に特徴がある。その起源は弥生時代に萌芽し、古墳時代に成立して、飛鳥時代以後に制度的に発展した。

研究成果の概要（英文）：Initial road plan in the Japanese Archipelago is characterized by point contact is the road connecting the port and regional administration and Yamato was against the background of international relations in East Asia. Its origins are to sprout in the Yayoi period, to hold true for the Kofun period, since the system has evolved to the Asuka period.

交付決定額

（金額単位：円）

	直接経費	間接経費	合計
2008年度	1,000,000	300,000	1,300,000
2009年度	500,000	150,000	650,000
2010年度	500,000	150,000	650,000
2011年度	700,000	210,000	910,000
総計	2,700,000	810,000	3,510,000

研究分野：人文学

科研費の分科・細目：史学・考古学

キーワード：交通史・道路遺構・港湾施設

## 1. 研究開始当初の背景

(1) 日本における古代道路の研究は 1920 年代の坂本太郎の七道駅路の研究にさかのぼる。当時は近世の主要街道が 3～4m の屈曲する小規模な道路であったことから、古代の道路はさらに未発達であったと考えられていた。1970 年代に入って、岸俊男氏は『日本書紀』に記された「壬申乱」の記述から、大和盆地には上ツ道、中ツ道、下ツ道の南北三道と、龍田道・大坂道・石手道の存在が確認でき、高安城から丹比・大津の両道が見えたことが記されていることから、7 世紀後半にはすでに大和・河内に直線的な古道が存在していたとし、外国使節の入京が契機となって、

国家の威厳を示すために官道の整備が必要になったと考えた。さらに『続日本紀』にみえる河内国洪川郡を通る旧大和川（長瀬川）沿いの「洪河路」や、難波宮から真南にのび、一部が摂津・河内の国境となる「大道」があった可能性を指摘した。70 年代後半になって、歴史地理学の藤岡謙二郎を中心とする全国の駅路調査が行われ、航空写真や地図をもとに、古代直線道路の痕跡の確認や、地名による駅家の比定が行われ、条里制との関係などを軸にした直線古道の復元が進められていく。80 年代の駅路の発掘事例の増加は考古学による研究を促した。しかし、研究の関心はこれまでの文献史や歴史地理学で扱われて

きた「五畿七道」の駅路や畿内中心部の官道であり、それ以外の古い時期の道路や小規模の道路については十分な分析や考察がなされておらず、我が国において古代官道がどのようにして成立し発達したのかといった評価は未だ不十分である。それを考察できるのは考古学的な研究しかないと思われる。

(2) 中国では秦の「直道」や隋の「御道」など皇帝による大規模な道路建設が行われており、近年発掘調査も行われている。また、韓国でも道路遺構の発掘事例が増加し、研究が進められている。日本列島での道路も、こうした東アジアの道路の発達と連動していると考えられるが、国際情勢の中での列島における道路の成立・発展の過程についての検討は十分になされているとはいえない。

## 2. 研究の目的

(1) 道路整備の時期的・構造的な地域間格差を検討し、その目的や機能を検討することにより、時代間の変化・発展の過程を明らかにする。

(2) 国家形成史の視点から、わが国の道路遺構の特質を解明する。

## 3. 研究の方法

(1) 全国で発掘事例が増加してきた道路状遺構から、遺構が発掘された地域における交通網を復元する。

(2) 交通に関わる考古資料や文献史学の成果を参考にしつつ、輸送・通信体制の発達状況を考察する。

(3) 日本列島における道路の成立から発展について、古墳時代から奈良時代にかけて段階的な評価を行う。

## 4. 研究成果

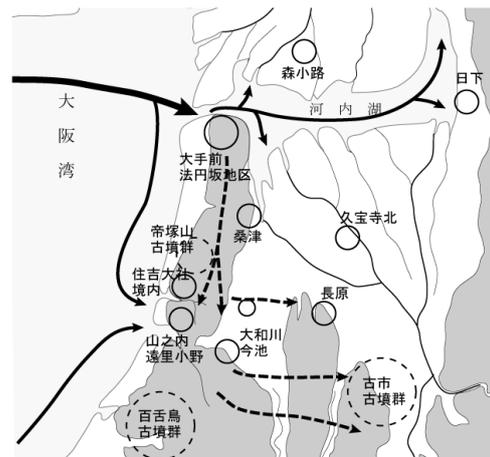
(1) 古墳時代以前に遡る初期の計画道路の調査事例は全国的に見て北九州と近畿にほぼ限定され、その成立は特定地域の歴史的要因に基づく可能性が考えられた。

長崎県壱岐の原の辻遺跡の道路遺構は、環濠集落から延びていく道路だが、集落近くの幡鉾川岸に船着き場も確認されており、外海の港湾まで続く道路かは不明である。弥生時代の壱岐国の王都の外港までの道路であれば萌芽期の道路とみられ、弥生時代中期まで遡るといえる。一方、博多湾岸の比恵・那珂遺跡群の弥生時代終末の道路遺構は、集落付近に博多湾と通じる運河が検出されており、そこに想定される港湾から南に延びる道路である。遺跡群の南方には奴国の王都とされる須玖岡本遺跡があり、王都と港湾を結ぶ道路として理解できる。

いずれも、両側溝を伴う道路遺構の初現的資料である。朝鮮半島との海上・河川交通の拠点である船着き場と地域政権中枢を結ぶ

政治的空間の一部として、北九州の弥生時代終末には萌芽した可能性を示している。

(2) 大阪府難波宮跡周辺の上町台地上の交通は、台地上の開発を示す遺構・遺物の検討から、弥生～古墳時代の東アジアとの外交・交易関係を背景にして、北九州の港湾にかわって大阪湾岸の「難波津」・「住吉津」、河内湖岸の「猪甘津」という記紀に記された港湾が、ヤマト王権の外港として5世紀代に整備されたことが考えられる。このことが飛鳥の王権中枢とを結ぶ政治的な道路設置の契機になったと推定される。



難波地域の5世紀の交通

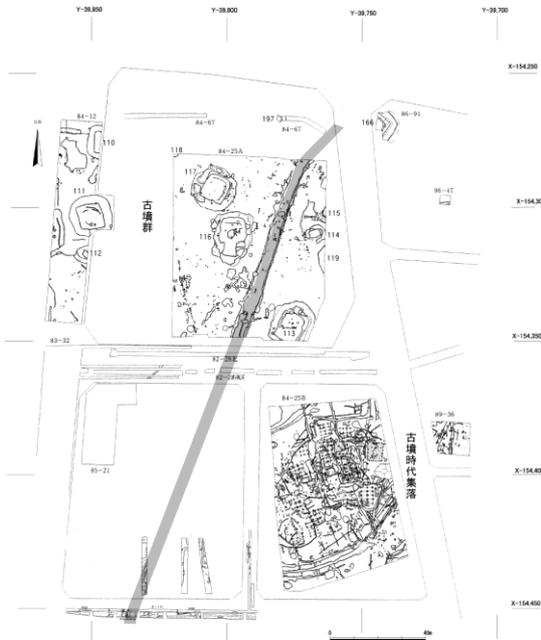
(3) 一方、6・7世紀代においては、後の東山道駅路にも近い滋賀県夕日丘北遺跡における道路遺構が琵琶湖交通や河川交通との関連のもとで成立した港湾と接続する地方交通の成立を示唆している。また、京都府水垂遺跡における道路遺構は、淀川・木津川・宇治川の合流点に近い「淀津」との関連性が指摘でき、南山城地域の政治圏で機能したと思われる。その北延長線上は後の長岡宮付近に向かう。

(4) 奈良県鴨神遺跡の道路遺構と長野県大垣外遺跡の道路遺構は、いずれも6世紀代に遡るとされるが、前者は葛城と紀州を繋ぐ風の森峠、後者は美濃と信濃の国境線にある神坂峠の麓にあり、地域間の境界であり結節点である峠に通じる道路であるといえる。起源は自然発生的であっても、在地的世界を越境して交通を発展させる上で、峠は重要な役割をもっていた。

また、交通路が交差する「衢」も地域を結ぶ結節点であり、これらの管理は国家成立以前から重要な政治的課題であったといえる。

(5) 7世紀前後と推定される大阪府河内丹比地域の道路遺構は、「大津道」「丹比道」とい

った東西直線古道のほかに斜行する直線古道も知られている。これらは厳密な造営時期は明らかでないが、ヤマト王権に通じる道路遺構とみられる。しかし、長原・瓜破遺跡で検出され、復元された斜行道路やそれに接する集落遺跡から、この地域の国家的な耕地開墾に伴うことが明らかになり、7世紀前半の狭山池の築造に伴う河内台地の大規模な耕地開墾との関連が考えられるようになった。



長原遺跡の道路遺構

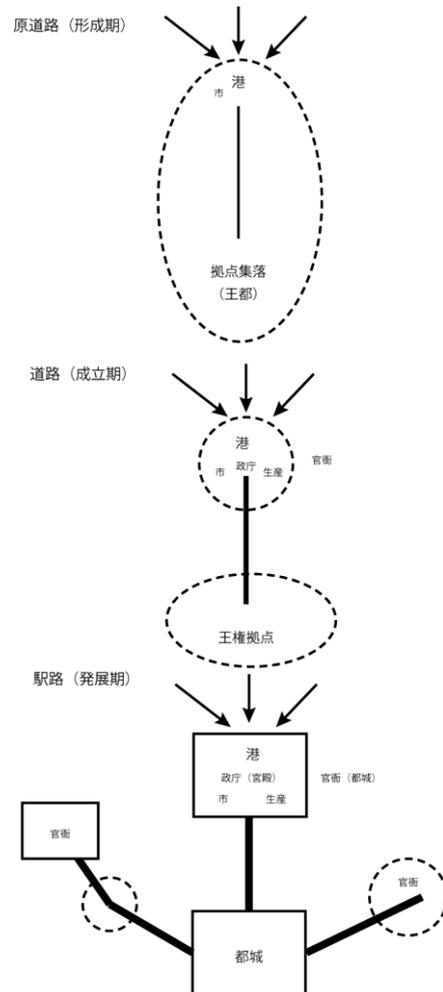
また、旧大和川沿いの大阪府久宝寺遺跡や船橋遺跡でも当該期の可能性のある斜行する道路遺構が検出されており、大和川流域の耕地開墾や「餌香市」に関わる可能性がある。

(6) 上記のことから、古代道路の萌芽の様相は弥生時代終末期の比恵・那珂遺跡群にみられるような地域王権の拠点集落と港湾を結ぶ政治的通路が考えられる。

この時期には、各地域政権が他の政権との政治的関係のもとで交易・外交の施設として築造されたと評価でき、道路の形成期ということがきる。

次に、5世紀以降、ヤマト王権が列島支配の基盤を固め、大陸交渉の権限を保持していく過程で、王権の外港として港湾が整備されたことを契機に、当該期の難波地域に飛鳥の王権中枢とを結ぶ道路が設置された可能性が考えられる。実際には道路遺構は未検出であるが、想定される道路は地域政権を越えた大王の宮と国際的な港湾を結ぶ道路となり、成立期の道路ということができよう。

実際に検出されている道路は、成立期の後半段階に当たる6・7世紀のものである。この段階の道路遺構には峠や衝を結節点にした地域間交流の道路が整備されたり、王権に



道路発展の諸段階

よる大規模開墾事業に伴う道路遺構も登場し、王都と港湾を結ぶ王のための行幸路の他に、王政の施策の一環として設置される道路も整備されはじめた。これは後の官道の前身ともいえるが、多くは7世紀後半までに廃されており、国家成立以後の新たな官道は7世紀末以降に別途整備されていくと考えられる。

律令制度のもとで設置された山陽道、東山道などの駅路や駅家は、発掘された資料からみて7世紀末葉に築造されたとみられる。埼玉県東の上遺跡の側溝から出土した土器が根拠になっている。他の駅路の調査でもこれを遡る資料は得られていない。

7世紀末葉以降に、幅12mを基準とする駅路や地方官衙を結ぶ伝路が整備される段階を道路の発展期とする。

この時期の道路については山陽道の野磨駅家と推定される兵庫県落地遺跡などにみられるように駅路と駅家が整合的な配置ではない。これは東山道武蔵路の駅路と武蔵国府の国庁周辺遺跡との関係にもみられる。

すなわち駅路などの官道は官衙・屋敷地の方位や敷地を規制するものではなく、土地制

度とは異なる基準で設置された。道路が土地  
区画の機能を果たすのは、都城内の条坊道路  
や条里制施行地域内の条里に組み込まれた  
道路といった制度的な土地区画が施行され  
た空間に限定される。駅路などの官道があく  
まで輸送・通信などの公的機能が重視され、  
地域生活とは遠い存在であったことを示し  
ている。

(7) 以上の古代道路成立過程の諸段階を通  
じて、我が国の道路成立の特質を韓国の資料  
と比較すると、6 世紀前半からみられる韓国  
の道路遺構は都城内を除けば、曲線的な遺構  
が多く、側溝をもつ道路のほか、多数の轍が  
検出されて道路と認識されているものが目  
立つ。日本より車両交通が多かったことを示  
すが、直線的でないため長距離の行程を想定  
しにくい。韓半島でも海上交通・河川交通は  
重要な交通手段であったと推定されるため、  
港湾からの道路があったと思われるが、具  
体的な検討はなされていない。

我が国の道路形成期である 5～7 世紀の東  
アジア情勢は韓半島諸国と中国による争乱  
の時代であり、特に我が国と同盟を結んだ百  
濟は安定した国家体制の整備が遅れたこと  
が想定され、不安定な版図での交通路の整備  
が進まなかったのではなかろうか。

形成期において安定的に存在し続けた王  
権中枢と東アジア諸国との玄関口である「難  
波津」とを直線的に結ぶ道路、これを軸にし  
た大王や地域勢力による政治的な道路が発  
達したことが、発展期における我が国の制  
度的な道路交通網の整備につながったと考  
えられる。

## 5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者に  
は下線)

[雑誌論文] (計 2 件)

- ①京嶋覚、撰津と河内―二つの百濟―、あし  
たづ、査読無、第 14 号、2012、pp. 5-14
- ②京嶋覚、初期計画道路の様相、立命館大  
学考古学論集、査読無、5 巻、2010、pp. 273-288

[学会発表] (計 2 件)

- ①京嶋覚、難波地域における古代道路交通の  
画期と背景、都城制研究会、2010、大阪歴史  
博物館 (大阪市)
- ②京嶋覚、日本における初期計画道路の考古  
会い―道路・土器・鐵器―、2009、国立大邱  
博物館 (韓国大邱市)

[図書] (計 2 件)

- ①京嶋覚、他、批評社、ニッポン猪飼野もの  
がたり、2011、367
- ②京嶋覚、他、アットワークス、王仁博士「難

波津」の歌と猪飼野、2011、108

[産業財産権]

○出願状況 (計 0 件)

名称：  
発明者：  
権利者：  
種類：  
番号：  
出願年月日：  
国内外の別：

○取得状況 (計 0 件)

名称：  
発明者：  
権利者：  
種類：  
番号：  
取得年月日：  
国内外の別：

[その他]

ホームページ等

## 6. 研究組織

(1) 研究代表者

京嶋 覚 (KYOSHIMA SATORU)

財団法人 大阪市博物館協会・大阪文化財  
研究所・事業企画課長

研究者番号：00344359

(2) 研究分担者

( )

研究者番号：

(3) 連携研究者

( )

研究者番号：