

つづら折りの官道と古代の坂越え

大宰府と 坂道を 考える。



つづら折りの古代山陰道復元イラスト（鳥取県埋蔵文化財センター提供、山本正治作）

大宰府と坂道を考える。

—つづら折りの官道と古代の坂越え—

令和6年(2024)2月3日(土) 13:00～16:45

九州国立博物館 ミュージアムホール

プログラム

12:30～13:00 開場・受付

13:00～13:10 開会行事

13:10～14:00 基調講演
「坂・峠と日本古代の交通」
鈴木景二(富山大学)

14:00～14:30 報告1
「つづら折りの古代官道の発見 —因幡国山陰道跡の調査—」
坂本嘉和(鳥取県教育文化財団)

14:30～14:40 休憩

14:40～15:10 報告2
「大宰府山越えの古代道 —塹山埤谷・辟山通道・大直小曲—」
小鹿野亮(筑紫野市歴史博物館)

15:10～15:40 報告3
「大宰府管内の坂道 —西海道につづら折り官道はあったか—」
大高広和(九州国立博物館)

15:40～15:50 休憩

15:50～16:40 パネルディスカッション

16:40～16:45 閉会

(紙上報告) 「鞍轡尽しの坂」の探究
小嶋 篤(九州歴史資料館)



きやまのみち
基山と城山道遠景(筑紫野市萩原から)(小鹿野亮氏提供)

ごあいさつ

本日は、九州国立博物館「大宰府学研究」事業シンポジウム「大宰府と坂道を考える。一つづら折りの官道と古代の坂越え」にご参加いただき、誠にありがとうございます。古来、「西の都」として栄えた大宰府は、西国各地はもとより、海外からも人やものが集まる文化、経済、政治の中心地でした。

こうした大宰府の歴史的価値を明らかにするため、九州国立博物館では、これまで「大宰府学研究」事業として、大宰府政庁域や古代山城などに焦点を当てたシンポジウムや研究発表を数多く行ってきました。

今年は、それらをつなぐ道に焦点を当て、山々に挟まれた二日市低地帯に位置する大宰府を中心に、山がちな九州における官道のあり方、人々と坂道との関係のあり方について考えます。

古代の西海道では、大宰府を中心に官道（駅路）が伸び、大宰府と都、そして管内の諸国府とを結んでいました。古代の官道については、古地図・航空写真の分析や現地踏査、そして発掘調査成果などによって、規格性をもち直線を志向する道路の実態が明らかにされてきており、大宰府の周辺でも多くの官道の遺構や痕跡が確認されています。しかし、官道がどのように険しい山（峠）を越えていたのかという問題は、研究上の制約が多く、課題として残されてきました。

近年、つづら折りの坂道を整備して急峻な丘陵を乗り越える官道（山陰道）の遺構が、国内で初めて確認されました。この発見を手がかりとして、今後、全国の官道研究がより進展することが期待されます。

本日のシンポジウムでは、こうした最新の研究成果も紹介しながら、地域と地域、人と人をつなぐ坂道を考えることを通して、今後の大宰府学研究に新たな切り口を提供します。古代の大宰府、そして西海道に暮らした人々がどのように各地を往来していたのか、その息づかいに少しでも迫ることができれば幸いです。

令和6年2月3日

九州国立博物館副館長
福岡県立アジア文化交流センター所長
山田 信吾

【講師紹介】



すずき けいじ
鈴木 景二

富山大学学術研究部 人文科学系（人文学部）教授

1963年生まれ。1995年、神戸大学大学院文化学研究科（博士課程）単位取得退学。1996年、富山大学人文学部助教授。2006年、富山大学人文学部教授。専門は日本古代史。
主な関連著作に、「峠・境と古代交通」（鈴木靖民・吉村武彦・加藤友康編『古代山国の交通と社会』八木書店、2013年）、「国府・郡家をめぐる交通」（館野和己・出田和久編『日本古代の交通・交流・情報』1、吉川弘文館、2016年）、「北陸道の交通と景観」（鈴木靖民・荒木敏夫・川尻秋生編『日本古代の道路と景観：駅家・官衙・寺』八木書店、2017年）、「九州の峠と境界祭祀」（『海路』第13号、海鳥社、2017年）などがある。

さかもと よしかず
坂本 嘉和

公益財団法人 鳥取県教育文化財団 調査室 文化財主事

1978年生まれ。鳥取県出身。静岡大学法文学部社会学科卒業（考古学専攻）。2003年、鳥取県入庁。史跡青谷上寺地遺跡、青谷横木遺跡などの発掘調査を担当。2018年から鳥取県埋蔵文化財センターで「古代山陰道の調査研究事業」を担当。2022年から鳥取県教育文化財団。専門は日本考古学。
主な関連著作に、「因幡・伯耆における古代道路の構造と特徴」（鳥根県古代文化センター『山陰における古代交通の研究』2022年）、「山陰道のつづら折りの坂道と祭祀遺跡」（佐々木虔一・笹生衛・菊池照夫編『古代の交通と神々の景観－港・坂・道－』八木書店、2023年）、『因幡国山陰道跡－養郷遺跡群・善田傍示ヶ崎遺跡発掘調査報告書－』（鳥取県埋蔵文化財センター、2023年）などがある。



おがの あきら
小鹿野 亮

筑紫野市歴史博物館長

1970年生まれ。埼玉県出身。1992年、別府大学文学部史学科考古学専攻卒業。1993年、筑紫野市役所入庁。専門は考古学で、歴史地理学の研究にも取り組んでいる。
主な関連著作に、「日本古代の道路－7～9世紀における日本古代交通遺跡の研究」（『第43回韓国考古学全国大会 교류와 교통의 고고학（交流と交通の考古学）』韓国考古学会、2019年）、上野誠編（共著）『万葉考古学』（角川選書、2022年）、「古代大宰府の空間的世界－古代交通と大宰府の内と外－」（『古事記年報』第65号、古事記学会、2023年）などがある。



おおたか ひろかず
大高 広和

九州国立博物館展示課 主任研究員

1982年生まれ。秋田県出身。2012年、東京大学大学院人文科学研究科博士課程単位取得満期退学、福岡県教育庁入庁。「神宿る島」宗像・沖ノ島と関連遺産群の世界遺産登録活動等に従事。2022年より現職。専門は日本古代史。
主な関連著作に、「大宰府成立前後の大宰府・豊前間の交通路」（大宰府史跡発掘50周年記念論文集刊行会編『大宰府の研究』高志書院、2018年）、「古代の烽想定地に関する試論」（佐藤信編『史料・史跡と古代社会』吉川弘文館、2018年）などがある。



坂・峠と日本古代の交通

鈴木 景二（富山大学）

はじめに

古代史研究の各分野のなかでも交通に関する研究は、比較的人気のある分野である。交通というと漠然としているが、日本古代史の研究が律令制や律令国家の研究が花形であることを反映して、古代交通史も律令国家による中央集権制や民衆支配との関係で研究されることが多い。その具体的な分野はおおむね以下のように分けられ、それらが相互に関連して、古代国家の交通体系を浮かび上がらせている。

1、中国の国制をもとにした日本の律令制度の交通制度

交通システム 五畿七道、駅制、伝制、

交流・流通という面での交通 国司の任国往復（朝集使）、物資（税物）運京、役民の往復

2、古代国家が設営した官道のルート復元、駅家の位置の推定

直線道路の検出方法の共有（歴史地理学。木下良氏、木本雅康氏、中村太一氏ら）

3、官道、駅家などの推定地・遺跡の考古学的調査による解明

土木技術の検討も含む

これらにより明らかにされている古代国家の交通路（官道）は、都から放射状に各地へ続く道である。その道は直線を志向し、平野部の路面造成や丘陵の切通しなどの大掛かりな土木工事を行っている。その在り方は古代官道が物資輸送よりも緊急時の高速情報伝達を第一の目的としていたことを明確に物語っている。

ところで地域社会は、律令国家が成立する前から存在していたはずで、それは後の郡にあたる範囲だと考えられている。そして各地域は在来の道によって日常的により結びついていたことが想定される。こうした在来の地域間交通路は、中央集権制度との関係が見えにくく、具体的な道筋を知る手がかりが得にくいため、古代交通の研究対象に取り上げられることが少ない。しかし、日本古代社会の基盤を構成していたはずである地域間交通の研究も重要な意義があると思われる。

その道筋は、どうしたら復元できるだろうか。ルート全体を把握することは簡単ではないが、確実なポイントは山を越える峠道である。山の向こう側へ行くには稜線の最も低い部分（鞍部）を越えるから、その地点は平野部のような可動性が少なく、いつの時代も一致していると考えられる。また道はおのずから人の集まる拠点を結ぶから、両始点が繁栄していればそれを結ぶ道も生き続けるはずである。江戸時代までの主要街道には古代道を踏襲しているものがあるのもそれゆえである。両始点は古代の郡の中心地である郡家周辺が想定される。

こうした在来の道は、律令制研究では郡家を結ぶ伝制という観点において注目されるが、その前に本来の地域社会交通路であることにも留意すべきである。例えると新幹線のルートと駅のあり方が東京を中心とする非日常的交通を表現するのに対し、在来線こそが地域社会の日常的交通をもっともよく物語っているということと同じである。

山越えでもっとも効率的なのは一番低い鞍部を通る峠路であるから、古代官道も在来の道も同じところを通ることが多い。九州には、この問題を考える格好の舞台となるとところが多い。今回のシンポジウムは、その峠路を官道の方面から検討するという興味深い試みである。筆者はこれまで在来の道の視点から考えてきたので、その概要を紹介し、あわせて官道の峠路についても言及したい。

1. 峠路の古代呼称

1) 坂と峠

山越えの道を登りきった最高地点すなわち稜線の一番低いところを峠という。これまでの諸研究が明らかにしているように、この言葉は平安時代後期に使われ始めたらしく、「峠」という漢字も日本で作られたいわゆる国字とされている。峠の語源は、『万葉集』などに見られる「手向け」（たむけ）であろうというのがほぼ通説である。峠路を通過するとき、その地の神に供え物をする地点ということらしい。そして、この手向けを挟む峠路全体を「さか」と呼んだ。現在では、坂は傾斜する道路を指すが、本来の意味は向こうとこちらの間、つまりさかい（境）と同じ意味であつたらしい。その境も現在のような境界線ではなく、幅を持つ境界エリアを指したと考えられている。そこは、向こうとこちらのどちらにも属さない領域「坂」なのであつた。境界に幅があるというのは違和感があるが、江戸時代まで一般的だった入会地を考えれば珍しいことではない。一般的に他地域との境界は自然地形に基づくことが多く、その境界が意識されるのはそれを跨ぐ交通路上である。そのため必然的に境界領域を通る道路は山地の稜線を越える道すなわち傾斜路が多くなり、おのずから「さか」が傾斜路の意味になったと考えられる。

古代交通路が境界を越えるエリアは「坂」と呼ばれ、峠の地点を特に指し示す必要はなかったようである。しかし境界に対する観念が変化し、その幅が狭くなり峠の地点「手向け」が重視され、峠の語があらわれたのであろう。その呼称は「とうげ」および「たわ」が知られている。また「たけ」という語もそれに近い。峠の麓に竹下（たけした）、峠路の端に竹橋（たけはし）という地名が見られるところがある。

幅のあつた境界地帯は本来は無主の地域であつたと考えられるが、土地所有権観念の発達とともに無主の地が狭められて境界が線になり、その地点として峠の重要性が増していったと想像される。それにしたがい「坂」は峠によって分割して認識され、傾斜道路の意味が主になったのであろう。各地の峠の地名に見られる「…坂峠」という地名は、もとは手向けを含む「…坂」という境界領域であつたが、峠地点を含む「坂」という観念が薄れ、同時に峠の地点への関心が強くなった結果生まれた呼称であると考えられる。

このように考えてみると、「…坂」という地名を伴う峠路、特に「…坂峠」は、古代にさかのぼる交通路の峠路である可能性が高い。この地名が、地域社会の古代交通路推定の手掛かりとなるのである。

2) いろいろな峠路の呼称

各地にある「…坂峠」の呼称には、いくつか共通するものが知られている。それらは元来一般名詞であつたとみられるが、やがて各地の固有の地名として定着したものと考えられる。一般名詞が固有の地名として通用するということは、その地名がある範囲の地域社会内の視点で呼ばれていたことを物語る。

古代の史料にもあらわれていてよく知られているのは「み坂峠」である。「み」は神祇関係の語彙の接頭語で、神のまします聖なる坂という面からの呼称である。「み」には「神」「三」「水」「深」「見」などの漢字が充てられる。もっとも有名なのは東山道の美濃と信濃の境の「神坂峠」である。この峠路は古代以来の文献史料に登場するのみならず、古い時代の道筋と峠路の祭祀の遺跡が残存し、多様な材料によって古代峠路研究のモデルとなっているところである。

地域社会相互を結ぶ主要な道の境界というニュアンスの呼称が「おお坂峠」である。「おお」には「大」「逢」「相」などの漢字が充てられる。もっとも有名なのは、大化改新詔で畿内の北の境とされた近江の合坂

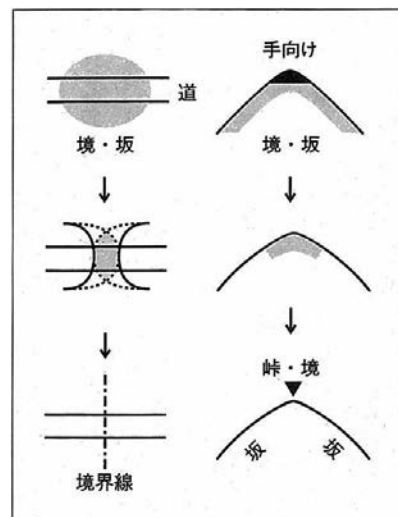


図1 境・坂・峠の模式図

山（京都市と滋賀県大津市の境界）である。百人一首の蟬丸の歌で有名な逢坂関の置かれていたところである。

峠路の地形による呼称が「くま坂峠」、「すみ坂峠」である。「くま」は奥まったところ、曲がったところを指す語彙で、谷の奥まったところを越えるという地形の面から呼称である。「熊」を充てる場合が多い。

「すみ」は隅っこのことで、ある地域の隅の峠路という意味である。『古事記』『日本書紀』には、崇神天皇が疫病流行の対策としてヤマトから東方への境界の墨坂の神、西方への境界の大坂の神を祀ったという話が記されている。この記述は古代の「おお坂」「すみ坂」という語彙の存在と境界祭祀のあり方をうかがわせるものである。

以上の呼称は坂に基づく峠路の呼称であるが、それとは別に古い峠路に共通する呼称がある。「うすい」および「くらがり（くらさり）」である。「うすい峠」は東山道の信濃と上野の国境の峠として著名であるが各地の峠路に同じ地名があるから、本来は境界に関連する一般的な呼称らしい。語意はまだ分からないが、古代の交通路の手掛かりとなる。「くらがり峠」は、大阪から奈良へ超える暗峠（大阪府東大阪市と奈良県生駒市の間）が知られるが他にも類例がある。静岡県 の薩埵峠（静岡市清水区。東海道興津宿と由比宿の間）の東側に鞍佐里（くらさり）神社があり、その付近の地名が倉沢である。おそらく「くらがり」「くらさり」は、同根の境界に関する一般的な呼称であろう。今回の報告にある「鞍轡盡坂（したくらつくしのさか）」も、後述するようにこの一例であると考えられる。その地名は『筑後国風土記』逸文に載っているから、古代に遡る地名であることは確実である。

こうした境界の地名は、調べれば県境の峠から小字名までいくらかでも見つかるし、それらを無前提で古代交通に結び付けることは安易ではあるが、史料の少ない古代地域史の重要な手掛かりとして有益であると思う。

2. 峠路を越える習俗

峠路の呼称に「神坂」があるように、境界は神の鎮まる特別な領域であった。風土記などに、境界の通過時にその地の神による妨害があったり、その神を祀る話があるのはそれを端的に物語っている。各地の古い峠路を訪ねると、鏡石といわれたり史上の有名人の鞍掛石、腰掛石など、伝説を伴う巨石が残されていることが多い。たとえば長崎街道の諫早市・大村市境の「日野峠」には、「硯石」という大きな石がある。これらのなかには、古代の祭祀の際に神の憑代とされた磐座であったものもあると考えられている。鞍掛石の「くら」は「くらがり」の「くら」と関係するかもしれない。こうした地点で幣（ぬさ）を手向けて、つまり神に物を捧げて通過の許しを得る、あるいは無事な通過を祈ったのであろう。幣は布などの有機物の場合は残存しないので確かめられないが、前述の東山道の神坂峠や碓井峠（入山峠）では石製模造品が多数出土しており、祭祀のあり方を知ることができる。また物資輸送の場合は、積み荷の一部を奉納したことが想像される。神坂峠からは東海地方の灰釉陶器の破片が出土する。これは積み荷が難所通行時に欠損したことによる廃棄物と考えるのが普通だが、輸送品の一部を手向けたものとも考えることもできるであろう。塩の道の峠の地蔵に塩を供えるという民俗事例も、塩輸送におけるその儀礼を伝えるものと見ることができよう。

峠を含めた交通の難所では、遭難した人も多くあったはずである。峠通行の祭祀は、その鎮魂という性格を帯びていったらしい。その方法は、靈魂の氏名を明かして鎮魂するというもので、『万葉集』などのいわゆる行路死人歌がそれにあたる。それはさらに仏教的な供養へと進化した。『日本霊異記』の亡霊供養の話がそれをあらわしている。その結果、多くの旅人が通る主要道の難所では、通行を安全にするために鎮魂供養が実施されたと推定される。その法要で読み上げる供養願文の文例が『東大寺諷誦文稿』に残されている。こうして峠の神が遭難者の靈魂と混同し仏教的供養の対象となった結果、その憑代の磐座も

所によって石塔あるいは地藏尊へと姿を変えたのであった。各地の峠路に祀られるいわゆる峠の地藏がそれである。

平安時代の受領国司が初めて赴任する際、任国の境界の峠を越える際に境迎いの儀礼が行われたこともよく知られている。境界を越える際に何らかの儀礼をおこなったことは十分想像され、この儀礼の来歴や実施場所、峠祭祀との関係も検討課題である。

以上、峠越の宗教儀礼について概略を述べた。このような事象は文献史料に記載されることが少なく、遺跡遺物としても痕跡が残りにくい。しかし、古代の峠路呼称の残る各地点においてこうした儀礼が行われた可能性は考慮すべきであると思う。

3. 各地の古代の峠路

九州にも多くの峠路があり、なかには史料によって古代に遡ることが確認できる珍しい峠路もある。次にそれを見て行こう。

1) 名児山の道

『万葉集』には、平城京へ帰る大伴坂上郎女が大宰帥大伴旅人の館を出発し、筑前国宗像郡名児山を越えたときに詠んだ歌が収められている（巻六 九六三）。この名児山は長らく、宗像大社の西側、宗像市と福津市の境界の山とするのが通説で筆者も旧稿でそれに従っていた。しかし近年、大高広和氏が全く別の地点すなわち福岡県新宮町の三本松山であるとする説を出された。詳細は同氏の論考に譲るが、その見解は地理的条件、近辺の古代遺跡の存在、万葉歌の大汝、小彦名と三本松山の山容の関係など意を尽くし、全く妥当である。旧稿の当該部分を撤回し三本松山説に従うこととしたい。同氏はこの山の位置が宗像郡と糟屋郡との界であることも推定している。万葉歌の詞書にことさらに郡名を記しているのも、一つ先の郡に入ったという旅の感慨あるいは記録を書き留めたのかもしれない。この説により、古代官道が郡界を越える区間について、景観と文献史料の情報を組み合わせていろいろなことを思い巡らすことが可能となった。

いっぽう従来の説の場所は万葉歌との関係は解消したが、古代にさかのぼる交通路であった可能性は依然として考えられる。そこは西海道の推定ルートから西北に大きくはずれたところであるが、「大坂」の地名があり現在も県道502号線が越えている。その西南には新原・奴山古墳群があり東北には宗像大社辺津宮が鎮座する。官道とは別の古代交通路の存在を推定でき、古代の交通を官道のみで考えるべきでないことを感じさせる事例である。

2) 豊前国の大坂峠

康平5年（1062）11月、天皇の使いとして宇佐八幡宮に参詣した貴族橘為仲はそこから大宰府へ向かった。その途上で詠んだ和歌の詞書に「豊前国より、おほさかを越ゆるに」と記している（『為仲集』）。この「おほさか」は位置関係からみて、福岡県田川郡香春町と京都郡みやこ町との境界にある大坂山の南麓を越える道（県道204号線の道筋）であるとみてよい。したがってこの道筋は、平安時代にさかのぼる古代道であると考えられるのである。この道の事例からは以下のようなことが指摘できる。

まず、幅のある境界領域を看取できることである。峠の位置する稜線は、現在の郡・町の境界線であるが、その東西双方に大坂の地名がある。地名はある領域と他の領域を区別するものであるから、郡界を跨いで同じ地名を付けるとは考えにくく、この状況は境界線成立以前にこの峠を挟む領域が大坂という一領域であったことを示していると考えられる。

次に、古代の官道と在来の主要道の違いがうかがえることである。みやこ町国作にあった豊前国府から

大宰府へ行く官道は、大坂山の北麓の仲哀峠（七曲峠）を越える道とされる。この道は急傾斜で峠の標高も大坂峠に比べて60メートルほど高いが、距離はこちらの方が短い。国家支配の道の設定方針である情報を伝える人の迅速な行き来の確保という官道のあり方が明確である。

3) 筑前・筑後の堺

今回の紙上報告で小嶋篤氏が採り上げるように、筑前・筑後の境界の道については、『筑後国風土記』逸文に興味深い伝承が残されている。筑後と筑前はかつて一つの筑紫国であったとし、その「つくし」という地名の二種の起源伝承である。

一つは、筑前・筑後の堺の山道が険しく狭くて、往来する人が乗る馬の鞍轡（したくら。鞍の下敷物）が磨り尽くされてしまうので、地元の人たちがここを「鞍轡尽之坂（したくらつくしのさか）」と言ったといい、そこから「尽くし」という地名が生まれたという話である。

二つ目は、この堺の上に荒ぶる神がいて往来する人の半数が死んでしまい、その数が多かった。その神を「人命尽神（いのちつくしのかみ）」と言ったことから「尽くし」という地名になった、というものである。これには後日談があって、その時、筑紫君と肥君が占って筑紫君の祖である甕依姫（みかよりひめ）を祝（はふり）として祭らせたところ、それ以降は往来の人が神に害されなくなったという。

奈良時代の境界の観念とそこでの祭祀の様子をうかがわせる重要な史料であるが、さらに興味深いのはこの地に前述した峠呼称「くらさり」が存在したことを暗示している点である。「鞍」あるいは「磨りつくす」という語彙は、険しい峠越の形容として自然に出てくるものではない。むしろその場所にあった地名をもとに、「つくし」を導くために生成された話であると考えられる。「(した)くら」が「すりつく」されるとフレーズから「つくし」を引くと「くらすり」が残る。それは「くらさり」と同じ言葉だとも思われる。この史料によって「くらさり」という類の峠路呼称が古代にさかのぼることが明らかとなる。また伝承の中で「くらさり」という単語が分解されていることからみて、奈良時代にはこの言葉の意味がすでに不明になっていたことも推定できる。

筑紫のこの峠路は、峠路呼称、境界祭祀、地名起源説話という多様な観点からの考察対象となり、現地の探求により古代道路の具体像を把握する可能性を持つ極めて興味深いところである。

4. 古代官道の坂道

古代の官道は目的地に向かって最短距離を志向し、土木工事を行って可能な限り直線の道を敷設した。しかし山を越えざるをえないところでは、自然地形にもとづく在来の主要道を通る場合が多かったと漠然と考えられ、ことさらに追及されていないように思われる。また古代史研究者の動向も律令国家のシステムへの関心が強く、道の景観として国家の強力な造成の結果がクリアに見える平野部の官道、駅家の復元が主流であるように感じる。そう言った現状に対して今回のシンポジウムは、古道の峠道ではなく官道の坂道のあり方に注目しているユニークなものである。

古代国家が山越えの官道を敷設する際、短距離を目指して道を開削したのか、在来の道を利用したのか。それは直登に近い道だったのか、あるいは土木工事をおこなって曲線を増やして傾斜をゆるめたのか。それぞれの場所の状況に応じて違うのであろうが、その在り方には、古代官道の理念や用途があらわれているはずである。

近代以降、馬車や人力車があらわれると急勾配を登るのは困難であるから、主要な交通路は路線を移動させて迂回するか、直登の旧道をコマ切れにするような蛇行状の新道を設定した。逆に言えば、人がただ越えるだけなら、時代に関わらず迂回するよりも距離の短い直登に近いルートを選ぶであろう。官道は高速情報伝達を目的とするから後者を志向するであろうが、馬を通すことやある程度の幅員を設定すると

ると、斜面の直登は現実的ではない。各地にいまも残る古道の峠路も谷筋をのぼり詰め稜線に近づくと、つづら折になっている。程度問題ではあるが、古代官道の坂道でも峠近くになればつづら折の道であったと考えるのが自然である。

今回のシンポジウムでは坂道の具体例の研究として、西海道、大宰府関係の事例および鳥取市青谷町の古代山陰道の山越え道が採り上げられる。詳細は各発表によることにしたいが、実際に発掘調査が行われた青谷町、気高町の古代山陰道の事例について言及したい。

青谷横木遺跡において、平野部から山地に突き当たる地点まで確実な古代直線道路が検出されている。古代道の登り口は、直線道路が山裾の行き当たった地点の近辺であると考えられるから、古代道の山越え部分の位置をかなりの確度で推定することができる。ほぼ近い道筋に近世の峠道があったことも判明しているので、古代官道の大体の道筋が把握されているのである。地図をみるとこの山地を東に降りた地域が「逢坂」という地区であり、古代の気高郡大坂郷の比定地である。この南北に長い平地には郡家の存在も推定されている。このように見てくると、この地の山間部は前述した主要交通路の通る境界領域「大坂」であったと推定できる。ここの山越えの道は、在来の交通路と古代官道が一致するパターンであったのである。横木遺跡で祭祀遺物が多数出土していることも、あるいは境界領域の端部という遺跡の立地と関係するかもしれない。

この地区の発掘調査成果として注目されているのが、養郷宮之脇遺跡のつづら折の古道の調査成果である。この地点には山の上から西へ降る里道とともに、それに切られた、つまりそれより古い屈曲した古道がある。路面は周囲の地表よりも深くえぐれているところがあり切通しと考えられている。この一連の古い路面を対象として発掘調査が行われ、道路の造成が行われていることが確かめられた。残念ながら遺構の年代を明確に示す遺物は出土していないが、検出した道路遺構は、両側に側溝が設けられ最大幅が9メートルという古代官道並みの規模であることから、古代山陰道の遺構であると考えられている。

地図を見ると、このつづら折りの道を下りきった地点と横木遺跡の直線道路の山裾到達地点に少しのズレがあることは明らかである。これをどう考えるのかがこの遺跡の性格を考える上で重要である。一見すると山上の道標のある地点から北上して、直線道路にスムーズにつながる地点へ下山する道だったのではないかということが容易に想像される。この点について発掘調査報告書では、想定される二つのルート付近に古道の痕跡が見られず、仮にそれらのルートだとすると深い谷筋を通るか急峻な斜面を下ることとなり地形条件からも不適當であるとしている。

報告書が評価するように、このつづら折りの道路が古代山陰道であるなら、直線志向と考えられている古代官道においても、地形の条件によっては融通をきかせて、それに好適なルートでの道路造営が行われたことを示す遺跡ということになる。古代官道のあり方に新たな視点を提供する事例と言ってよい。それだけに、この遺跡が古代の遺構であるという確度を高めるため、今後のさらなる調査研究の進展を期待したい。

参考文献

- 鈴木景二「地方交通の諸相」（『古代交通研究』第8号、古代交通研究会、1998年）。
- 鈴木景二「古代豊前の『大坂』峠古代の坂と境界」（『郷土誌さいがわ』第22号、際川町郷土史研究会、2004年）。
- 鈴木景二「峠・境と古代交通」（鈴木靖民・吉村武彦・加藤友康編『古代山国の交通と社会』八木書店、2013年）。
- 鈴木景二「関と堺についての諸問題」（市澤英利・荒井秀規編『古代の坂と堺』高志書院、2017年）。
- 大高広和「古代宗像郡郷名駅名考証（三）」（『沖ノ島研究』3、2017年）。
- 鈴木景二「九州の峠と境界祭祀」（『海路』第13号、特集古代官道と道の文化、海鳥社、2018年）。
- 上野誠「万葉歌の内と外と 一大宰府文学圏の点と線」（『日本文学』第70巻2号、日本文学協会、2021年）。
- 『因幡国山陰道跡養郷遺跡群・善田傍示ヶ崎遺跡発掘調査報告書』（鳥取県埋蔵文化財センター、2022年）。

報告 1

つづら折りの古代官道の発見－因幡国山陰道跡の調査－

坂本 嘉和（鳥取県教育文化財団）

はじめに

因幡と伯耆の国境に位置する青谷平野では、青谷上寺地遺跡や青谷横木遺跡で山陰道駅路と考えられる道路遺構が良好な保存状態で見つかり、柳並木や敷葉・敷粗朶、駅路と一体で構築された条里などの重要な発見が相次いでいる（鳥取県埋蔵文化財センター 2014・2018）。その一方で、青谷平野は険しい山々に囲まれていることから、駅路がどのように山地を乗り越えていたかが課題であった。

近年、鳥取県埋蔵文化財センターでは山陰道駅路の路線や構造の解明を目的とした調査研究事業が進められ、近世の絵図や航空レーザ地形測量図などを手がかりに現地踏査を行い、詳細な路線復元が試みられている（図 1）。踏査の結果、標高150～160m前後の丘陵を全長約1.5kmにわたって縦走する大規模な切通しなどの道路痕跡が確認され、発掘調査による検証が行われている（鳥取県埋蔵文化財センター 2023）。なかでも、斜度が30度を超える坂道では、古代官道として国内初となるつづら折りの道路遺構が確認され、全国的な注目を集めている。

1. 山地における路線復元

養郷遺跡群は鳥取市青谷町、古代では因幡国気多郡日置郷に位置する。遺跡群が位置する青谷東側丘陵は、中国山地から派生し、日本海へ突出する長尾鼻と呼ばれる岬に続く急峻な丘陵地帯であり、平野との比高は150m以上ある。東西交通は、この丘陵をどこかで越えなければならず、極めて交通の難所といえる。また、丘陵を東に越えた地域の郷名は「大坂郷」であり、古代から交通の要衝であったことが窺え、近世には丘陵を境として西側を「山西」、東側を「山東」と呼び分けられていた。

道路痕跡が確認されたルートは、近世以降も里道を含む旧道によって踏襲され、峠から西側が「養郷坂」、東側が「会下坂」と呼ばれる。復元された路線は、鹿野往来の会下坂を直登し、鹿野往来から西に分岐して丘陵を横断した後、養合坂を西に下って青谷平野に達し、青谷横木遺跡に向かって北上するルートである（図 2）。丘陵の地形的制約を受けるが、巨視的には直進性を維持し、丘陵地帯を最短距離で通過する路線選定といえる。

この路線復元における問題は、山頂の養郷新林遺跡と麓の青谷横木遺跡を結ぶ急坂区間の復元であった。当初は、古代官道が持つ直進性を重視し、養郷新林遺跡で確認された切通しと青谷横木遺跡を直線的に結ぶルートを想定した。しかし、このルートは斜度が40度を超え、巨石が露頭する急崖であり、作道は困難である。そこで、山頂から西側に迂回して、つづら折りの道路痕跡を確認した養郷宮之脇遺跡を通過し、青谷平野に下る屈折的な路線を復元した。ただし、計画段階ではあくまで直線的に路線設計されたが、施工時に現地合わせで路線変更を余儀なくされた可能性もあろう。

路線の特徴として、基本的に谷を避け、高所である丘陵尾根に作道されている点が挙げられる。この特徴は山地を通過する道路遺構が確認された他の駅路でもみられ、谷は崩落や侵食といった地形変化の影響を受けやすく、湧水等により地盤が不安定であることから作道を避けたと考えられる。その一方で、駅路の軍用道路としての性格を重視し、挟撃されるのを避けるために見通しの良い尾根筋を選定したとする見解がある（木下1991）。養郷新林遺跡の標高150mを超える山頂からは眼下に広がる青谷平野だけではなく、遠く日本海や伯耆との国境付近に至るまで見渡すことができる点は興味深い。

2. 道路の時期と変遷

養郷遺跡群では、3 期の道路変遷が想定される。幅員最大 9 m の道路が幅員 5 ～ 6 m に規模を縮小し、最後はさらに小規模な道へと変遷する（幅員は側溝間の芯々距離、以下同じ）。さらに、1 ・ 2 期道路については側溝に 1 度掘り直しがみられる。

1 期道路は、両側側溝をもち、幅員は最大 9 m である。出雲国山陰道跡などの事例からも山陰道駅路は幅員 9 m を基本とした可能性が高い。一方で、つづら折りの区間では、幅員が 6 ～ 9 m の間で幅を持つ。線形は丘陵尾根の地形的制約を受けるが、直進を志向する。側溝の幅はつづら折りのヘアピンカーブ地点が 1.0 m 程と直線区間に比べやや広い。

2 期道路は、1 期道路と同じく両側側溝をもつが、幅員が 5 ～ 6 m に縮小する。線形は直進性を維持し、1 期道路の中央付近に付け替えた地点が多い。側溝も縮小し、養郷新林遺跡では新段階の側溝底面に波板状凹凸面をもつ地点がある。

3 期道路は、側溝をもたない、浅く掘り窪めた簡素な構造である。ただし、尾根の鞍部を埋め立てた地盤の弱い地点や急斜面部分では路面にあたる溝底に石敷きが施される。規模はさらに縮小し、石敷きの路面は幅 1.2 ～ 1.5 m 程しかない。線形も 1 期の道路敷を概ね踏襲するが、直進性を失い蛇行する。溝底には通行による硬化面が形成され、石敷きの路面では路肩に大きめの礫を並べて補強する。

養郷遺跡群では出土土器が少なく、詳細な時期比定は難しいが、麓の青谷横木遺跡では 5 時期にわたる道路変遷が明らかとなっている。敷設時期は 7 世紀末から 8 世紀初頭とされ、8 世紀後半の道路改修に伴って規模が縮小しており、養郷遺跡群も概ね対応するものと考えられる。ただし、3 期については規模や特徴からみて官道としての性格は既に失われた段階であろう。

3. 道路変遷と地形変化

山地における道路変遷を考えるうえで、地形変化との関係が重要となる。官道のように大規模かつ人工的な道路であるほど、崩落や地滑り、雨水による侵食等の地形改変の影響をより受けやすく、その作用は道路廃絶後だけではなく、機能時にも頻繁に生じていた。

養郷新林遺跡の切通し区間では、3 期道路のみ確認され、本来存在するはずの 1 ・ 2 期道路がみられない。しかし、切通しの法面を詳細に観察すると、わずかな加工段が 2 段みられ、1 ・ 2 期道路の切土の底面、もしくは側溝底面の痕跡とみなしうる。つまり、本来、切通し内の高い位置に存在した 1 ・ 2 期道路の路面は、通行による損傷や雨水による侵食によって削られ、さらに道路改修で再掘削されることで、消失してしまったと考えられる。切通し内は雨水が流入し、路面が弱体化しやすく、頻繁に損傷したことは想像に難くない。同様の痕跡はつづら折りの道路遺構でもみられ、規模を縮小すると、路面の中央部分が次第に深い切通し状となる。その後、さらに侵食が進み道路は一旦廃絶するが、3 期道路の敷設時に切通し内はある程度埋め戻され、石敷きの路面が舗装されている（図 3）。

青谷東側丘陵は、削剥が顕著な地形であるが、こうした変化は、山陰道駅路の島根県松本古墳群や出雲国山陰道跡等でもみられる。中村太一氏は松本古墳群の切通し内の路面は水流によって激しい侵食を受け、一段掘り下げることで路面を作出する養郷新林遺跡と同様の道路変形プロセスを提示する（中村 2000）。損傷や侵食を受けた痕跡は、改修により消失するため、その証左を得ることは容易ではないが、営力による地形変化を推察することは、敷設当初の規模や構造を復元するうえでも重要である。

4. 山地における作道工法

養郷遺跡群の道路は、丘陵上の地形に合わせて切土工法を主体とし、盛土工法を巧みに組み合わせることで敷設されている。作道工法は工法 A ～ D の 4 つに分類することができる（図 4）。

工法 A：丘陵の高い側を切り、その切土を利用して谷側の斜面に盛土を施す工法。

工法B：丘陵尾根に切通しを行う工法。

工法C：丘陵尾根の頂部を水平にカットする工法。

工法D：丘陵の鞍部や谷部を盛土で埋め立てる工法。

工法Aは、切土と盛土を組み合わせた工法で、最も多用される。丘陵の尾根に加え斜面でも用いられ、汎用性が高く、合理的かつ効率的な工法である。この工法は同じく丘陵尾根を縦走する道路遺構が確認された出雲国山陰道跡でもみられ、司馬遷の『史記』蒙恬列伝に「塹山堙谷」と称される秦直道の作道工法との類似性が指摘されている（木本2017）。

工法Bは、限定的な工法で、全長約1.5kmの路線のうち、僅か60mの区間しか用いられない。工法Aと異なり、発生した切土を搬出しなければならないことや、切通しは地面を大きく掘り窪めるため、雨水が流入し、路面が軟弱化しやすい等の理由が考えられる。

工法Cも限定的な工法で、山頂付近の最高所のみで用いられている。工法Dのように膨大な道路盛土を必要とする地点とセットで用いる工法といえる。その一方で、養郷新林遺跡では道路外の広範囲にわたって整地されていることから、沿線施設の敷地造成と一体で施工された可能性もある。

工法Dは、高い盛土により土橋状の道路を敷設する。養郷狐谷遺跡の痩せ尾根の鞍部で確認され、道路の水平性を維持するための工法といえる。工法B・C等による切土量が著しい区間と組み合わせて用いられた可能性が高い。鞍部の範囲は、長さ35～40m、幅最大15m、深さ1.2～1.4m前後と推定され、埋め立てた土量は、330㎡以上と算出される。重量換算では460～660tにも及ぶ。

工法Dが確認された養郷狐谷遺跡の丘陵鞍部では、堅牢な道路盛土を築くために多様な土木技術が用いられている（図5）。まず、鞍部を埋める前段階として地山整形を行い、表層を含む盛土に適さない不要な土を取り除き、地山を階段状に整形する。階段状の地山整形は「段切り」と呼ばれる現代の土木工法に類似する。斜面部に盛土を施す場合に、盛土に対する抵抗を増大させ、地滑りや崩落を防ぐ目的で用いられた。養郷狐谷遺跡では、さらに各加工段の端部が凸状に削り残されており、摩擦力をより高める構造となる。この段切りは、筑紫野市前畑遺跡の土塁状遺構でも確認され、丘陵斜面で顕著に用いられる一方で、尾根頂部の平坦面や緩斜面にも施されていることが判明している（小鹿野2021）。類似した痕跡は、養郷宮之脇遺跡のつづら折り部分でも確認でき、切土で整地された路床は平坦ではなく、走行方向に沿う溝、もしくは凹凸が意図的に施されている。

地山整形後は、道路盛土を積み上げていき、路肩の直下付近に両側に杭を打設する。杭は一定の範囲内に密に打たれ、横板やしがらみの痕跡は確認できないことから、杭のみで道路盛土を補強し、地滑りや崩落を防ぐ役割を果たしたと考えられる。こうした法面に杭を密に打設し、土留めとする工法は「抑止杭」と呼ばれ、段切りと同様に現代工法に通じる。杭は最終的に盛土内に残置され、表層の路面が舗装される。

5. つづら折り道路の構造と復元

養郷宮之脇遺跡では、大規模なつづら折りの道路遺構が見つかった（図6）。短い区間で屈曲し、最短で丘陵尾根に取り付いており、つづら折りは、あくまで限定的に採用されたと考える。作道工法は、基本的に切土と盛土による工法Aが用いられる。丘陵尾根との違いは施工規模にあり、急斜面に道路敷となる広い平坦面を確保する必要があるため、切土や盛土の量が多い。そのため、地山整形における段切りや路盤盛土に多量の礫を混ぜる等の工夫がみられ、より堅牢な道路が構築されている。

幅員は、1期道路がヘアピンカーブ地点では9mであるのに対して、直線区間はやや狭い。現地地形では6m前後にしか復元できない地点もみられ、ヘアピンカーブ地点が直線区間よりも広く設計されていた可能性が高い。これは、車馬が一定の速度を保持して急カーブを曲がり切るための工夫と考えられる。

路面勾配のうち縦断勾配は、側溝の底面レベルを参考に復元すると、1・2期道路ともに8～9度（14

～15.8%) 前後に設計された可能性が高い。青谷平野から東側丘陵に向かって直登した場合の自然地形における斜度は26～31度であることから、つづら折りにすることで勾配を3分の1程度まで抑えていたと考える。次に横断勾配は、ヘアピンカーブ地点で路床が内側に傾斜し、路盤盛土もその傾斜に沿って積まれているため、路面自体も内側に傾斜する片勾配であった可能性が高い。直線区間における横断勾配は復元しえないが、現代の道路と同じく、ヘアピンカーブでは内側に傾斜し、直線区間で一度、水平に戻した後、次のヘアピンカーブで再び片勾配となる路面設計であった可能性が高い。

では、どの程度の坂道になると、つづら折りの線形を採用したのだろうか。木本雅康氏は、東山道駅路の発掘調査成果や地形測量図等を手がかりとして、25度程度の坂道であれば、駅路は下馬することなく、十分に直登することができたとした(木本2013)。養郷遺跡群では、養郷狐谷遺跡における丘陵間の谷底から尾根にかけての急坂区間が参考となる。斜面上半の3地点で行った発掘調査では、直線的に通過する幅員9mの道路遺構が確認されている。この区間の斜度は20～25度前後であり、路盤盛土や側溝底面の傾斜から、当時の道路勾配も現地形の傾斜度とほぼ同じであったと考えられる。つまり、20～25度前後の坂道であれば、直登可能であったことを裏付けている。それに対して、養郷宮之脇遺跡の自然地形の斜度は前述のとおり26～31度とさらに急である。地質などの諸条件も考慮しなければならないが、25～30度前後の傾斜度が線形を選択するうえで一つの基準となった可能性がある。

平野部の駅路は直進性を重視するが、これまで丘陵や山地における線形や構造は未解明であった。山陰地方は中国山地から派生し、日本海の海岸付近まで達する急峻な丘陵が連続するうえ、砂丘に閉ざされた海浜部には大小さまざまな潟湖が点在する。作道に適さない地形が多く、より柔軟な路線設計が求められたとみられ、つづら折りの道路は、駅路が直進性だけでなく、水平性にも最大限考慮して敷設されたことを示している。

おわりに

国内初の調査事例となったつづら折りの坂道であるが、山陰と山陽を南北に結ぶ駅路である「因幡道」にも存在した。承徳3年(1099)に平時範が因幡国司として赴任した際の日記『時範記』には、「山路險難にして、九折に対するが如し」と記されている。また、14世紀に製作された『因幡堂縁起絵巻』では、寛弘2年(1005)に橘行平が因幡国へ下向した際、つづら折りの山道を登る場面が描かれており、養郷宮之脇遺跡の道路遺構は、まさにこうした情景を彷彿とさせる。

参考文献

- 小鹿野亮2021「前畑遺跡における土塁状遺構の築造工法に関する問題」『前畑遺跡 重要遺跡確認調査』筑紫野市教育委員会
- 木下良1991「古代官道の軍用的性格－通過地形の考察から－」『社会科学』47
- 木本雅康2013「古代駅路の坂道はどの程度の傾斜まで可能か」『古代山国の交通と社会』八木書店
- 木本雅康2017「推定山陰道駅路について 歴史地理学の観点から」『出雲国山陰道発掘調査報告書一出雲市三井Ⅱ・杉沢・長者原遺跡の調査－』出雲市教育委員会
- 坂本嘉和2022「因幡・伯耆における古代道路の構造と特徴」『山陰地方における古代交通の研究』島根県古代文化センター研究論集第27集
- 坂本嘉和2023「山陰道のつづら折りの坂道と祭祀遺跡」『古代の交通と神々の景観』八木書店
- 鳥取県埋蔵文化財センター 2014『青谷上寺地遺跡13』
- 鳥取県埋蔵文化財センター 2018『青谷横木遺跡Ⅰ～Ⅳ』
- 鳥取県埋蔵文化財センター 2021『青谷の古代山陰道－令和元年度・2年度発掘調査概要&講演会記録集』
- 鳥取県埋蔵文化財センター 2023『因幡国古代山陰道跡－養郷遺跡群・善田傍示ヶ崎遺跡の調査－』
- 中村太一2000『日本の古代道路を探す 律令国家のアウトバーン』平凡社

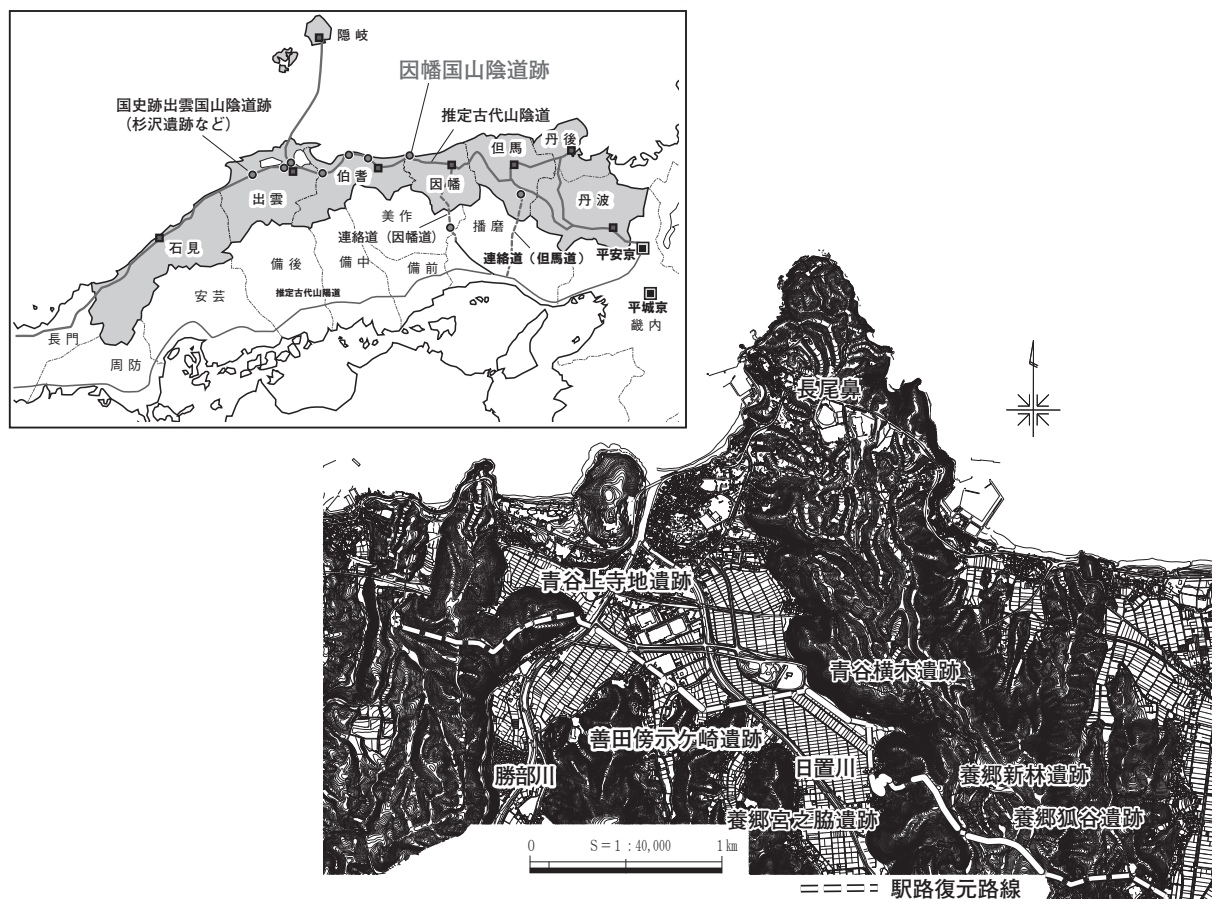


図1 因幡国山陰道跡

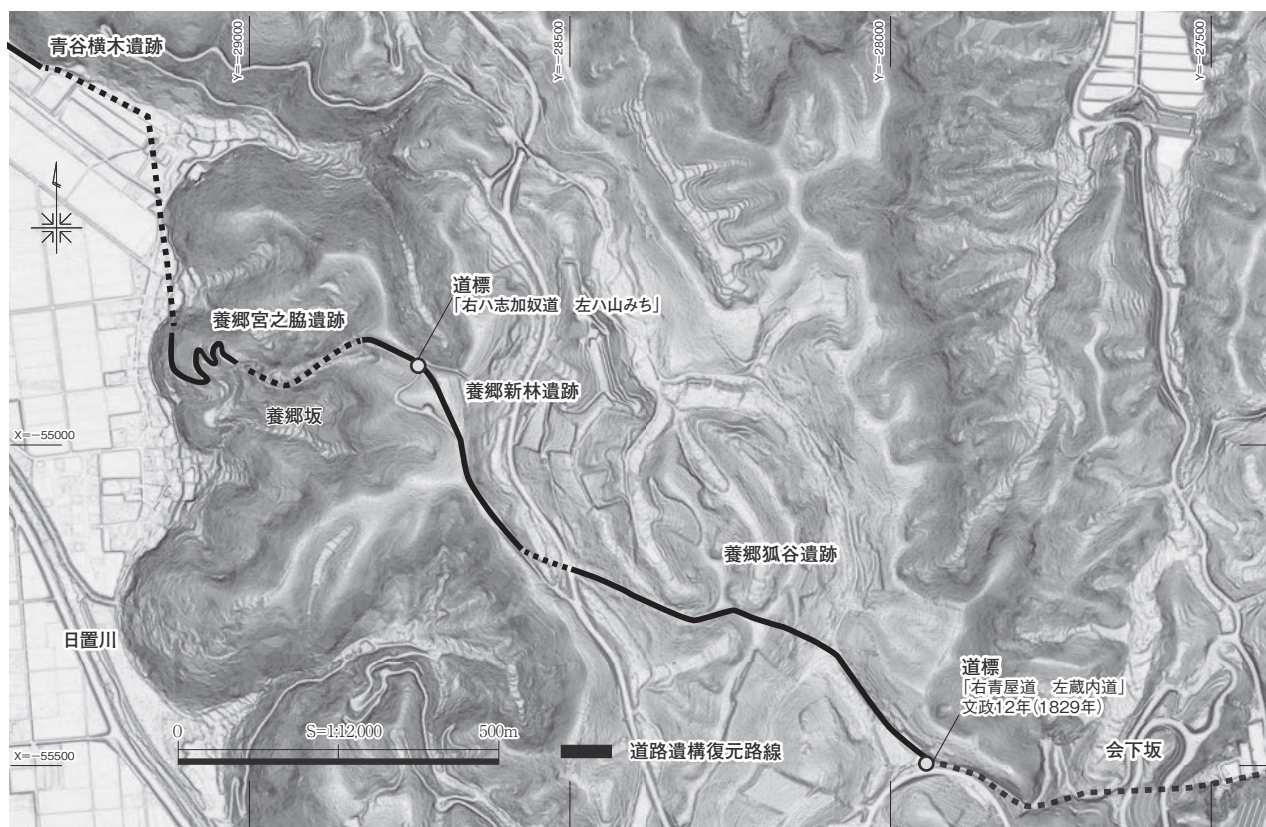


図2 養郷遺跡群における路線復元

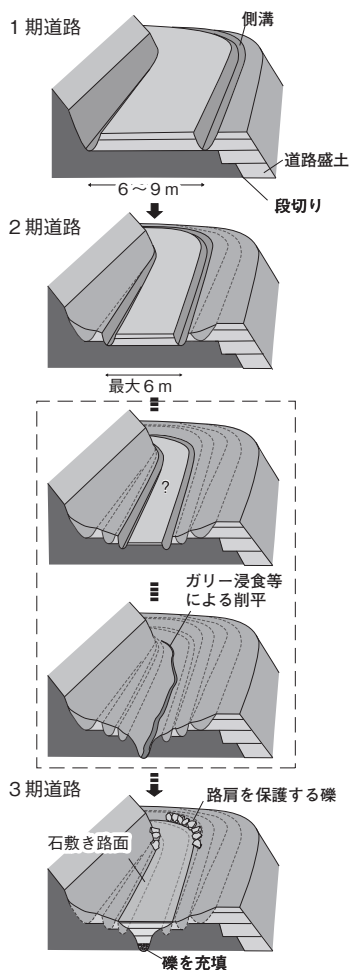


図3 つづら折りの道路変遷

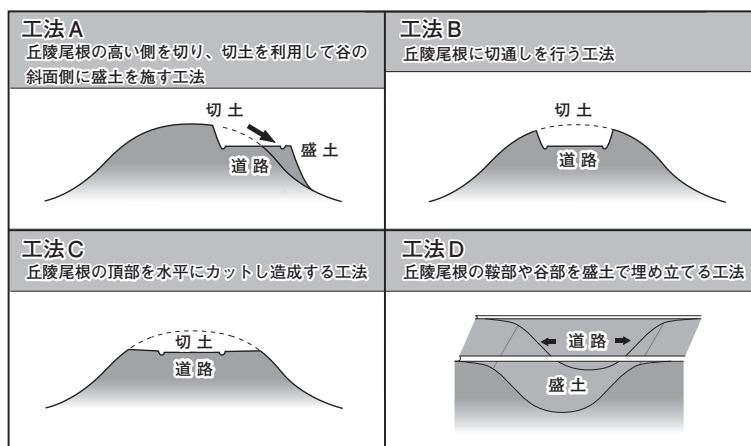


図4 丘陵における作道工法

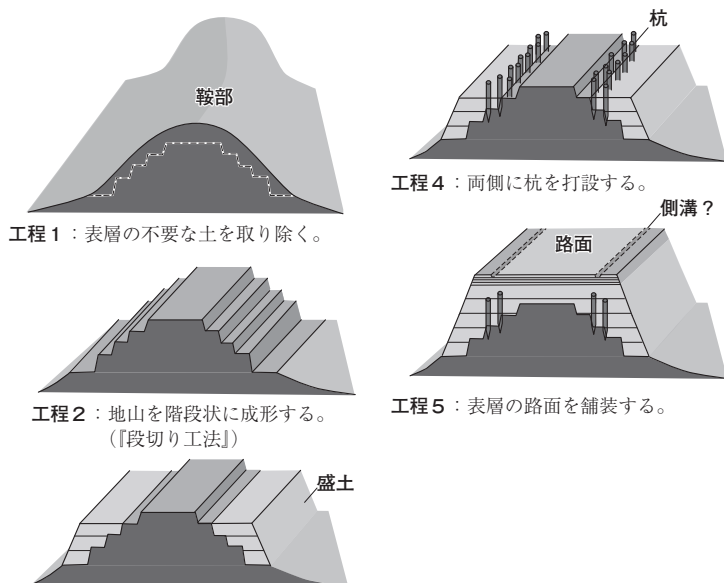


図5 丘陵鞍部における道路構築復元

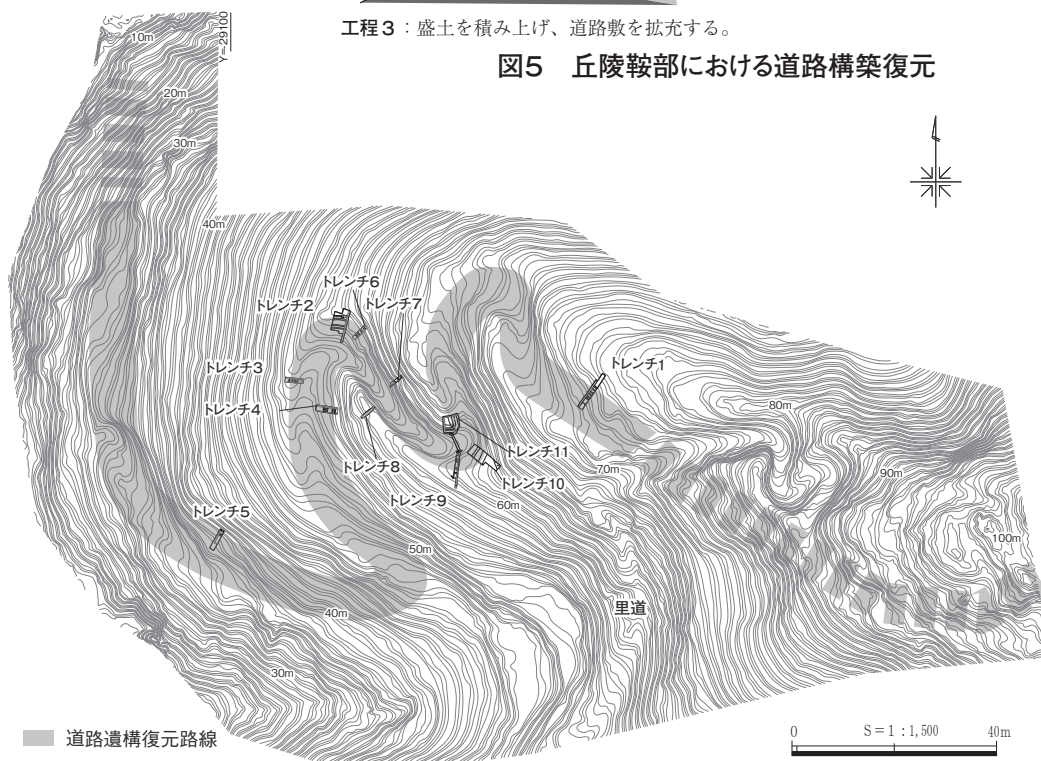


図6 養郷宮之脇遺跡のつづら折りの道路遺構

大宰府山越えの古代道—塹山堙谷・辟山通道・大直小曲—

小鹿野 亮（筑紫野市歴史博物館）

はじめに—東洋と西洋の作道思想—

日本の地形の約60%以上は、山岳地形である。まっすぐで直線的な平野の大道は、山岳地形をどのようにして越えたのか。地形変化を超越した古代道は、前代には見られなかった強烈な直進的指向性を持っていた。しかし、古代国家は、山岳地形の高低差をどのように克服し作道していったのだろうか。

わが国における古代交通研究は、それまで主に、『延喜式』における駅家の地名考証と駅路の路線推定によって研究がなされてきた一方で、歴史地理学によって、日本古代の律令期に全国に敷設され、各地域を最短距離で結んだ「直線的な計画道路網」としての成果が示され、考古学的な発掘調査によってその存在が明らかにされていった経緯があった。このことによって、それまでに実態がよく分からなかった古代道が、直線的な大道であったとの認識を持ち込んだ。これは、大宰府を中心とした西海道での古代交通研究においても同様であった。平野における大道の存在が、あまりにも衝撃的に受け止められたために、山越えの古代道の作道理論については、なかなかそれを実証することができなかった。

まず、東洋における山越えの作道事例について述べておきたい。秦の始皇帝が、北方の匈奴対策の一環として、蒙恬将軍に命じて長城や烽燧などと併せて建設した「直道」である。咸陽と最前線の九原郡（陝西省咸陽～内モンゴル自治区包頭）まで作道された「直道」は、総延長800km、幅30～60mであったとされる軍用大道であった。『史記』秦始皇本紀には、「三十五年、道は九原より雲陽に抵る。山を塹り谷を堙め、直に之を通ず。」とあり、同蒙恬列伝、同六国年表にも類似する記述がある。

「直道」の作道理論については、2008～2010年に現地踏査を行った際に検討したことが（小鹿野2010b/2011）、日本古代の山道を考える上で重要であるため再整理すると、①「塹山堙谷」（司馬遷『史記』）、②「辟山通道」、③「大直小曲」、④「渡河大曲」（②～④は、小鹿野造語。）の大きく4つに集約される。

まず、「塹山堙谷」は、道路の進行方向に対する狭い山稜において、一定の路面幅を確保するための大がかりなオープンカット工法である。この工法には、道の進行方向へ谷越えする場合の「堙谷土堤」という工法もある。版築盛土によって陸橋状に数十m盛り上げ、その路体の天端に幅10～16mの路面を作る「堤防式」と称されるものである（黄曉芬・張在明2011）。

次に、「辟山通道」は、切り通しによる工法であるが、「堙口」と呼ばれる弱い切り通しによって作道される。「辟山通道」には、もう一つ岩盤をオープンカットで切り通して作道する、先の「塹山」にも共通する地点が、陝西省延安市甘泉県方家河村の「直道」遺跡にある。

さらに、道路の延伸方向の路線については、「大直小曲」となっている。大きく見ると直線的となってい

始皇帝による秦直道（Qin Zhi Tao）①

塹山堙谷（山を掘り、谷を埋め）、直通之。

オープンカットによる子午嶺の作道



『史記』秦始皇本紀・蒙恬列伝「塹山堙谷（山を掘り、谷を埋め）」

狭い山稜上での「塹山堙谷」の基本
一定幅の路面を確保するための工法
（路面確保・崩壊防止・排水）

始皇帝による秦直道（Qin Zhi Tao）②

辟山通道（山を開いて、道を通ず）

堙口（弱い切り通し）による子午嶺上の作道



司馬遷の『史記』に「山を塹り、谷を埋め」と記す一貫した作道思想があるものと考えられる。標高差数百メートルの地形変化を超越した直道について前代には見られなかった強烈な直進的指向性に歴史的な意義がある。」と、小鹿野さんは書いています

るが、局所的には地形のアップダウンを最短距離で、しかも最小の土工量で作道するために、道路のライン取りを山頂部から少しずつ互い違いにずらしながら、蛇行した曲線（段弯道）となっているのが典型である。

一方で、地形の克服は、山岳地形だけではなく河川の渡河も大きな課題といえる。渡河地点及び山稜への登坂路では、「つづら折り」を採用している。「渡河大曲」である。陝西省延安市富県張家湾鎮五里舗の葫芦河南岸地点では、陝西省考古研究院によって2008年に発掘調査が行われている（黄曉芬・張在明2011）。谷筋を避け、最短距離で子午嶺の山稜上へ登坂する。ただし、その渡河方法には2種類がある。洛河（甘泉県）と葫芦河（富県）の比較では、前者は「コの字状」に下流へ一旦下り、渡河の後にそのまま山稜上へ復帰するが、後者は「つづら折り」となっている。この違いには、登坂道の遡上傾斜角、谷幅、山の険しさなどの地形要素が影響しているものと思われる。

次に、ローマ道の作道思想についても触れておきたい。

古代のローマ道は、「全ての道はローマに通ず。」と称されたようにローマと地方・属州とを結んでおり、総延長80,000kmあったとも言われている。イタリアのローマ道は、ローマから八方向へ伸びており、クローディア街道/アウレリア街道/ユリア・アウグスタ街道、カッシア街道、フラミア街道/アエミリア街道、サラリア街道、ティブルティーナ街道、アッピア街道/トラヤナ街道、ラティーナ街道/ポピリア街道などがあり、有名なアッピア街道は、イタリア南部のメインロードでナポリの近くを通過している。

ローマ道は、路体構造や表層石による舗装道であることが特徴で、最大で約2m掘り下げた後に、3層構造の路盤を、ローマンコンクリート等も使用して構築していたとされる。馬車路と歩道が分離されており、馬車路の幅は、2台の車両がすれ違えるように約4mが標準とされた。

山岳地形における古代ローマ道については、ローマ南方20kmのアルバーノ山地を越えるアッピア街道の現地調査を行った木下良による指摘がある（木下良1984）。この道は、火山から派生する玄武岩帯を削って直線道を通していているもので、標高2,000m超の山岳道である。つまり、ローマ道は山岳地形を迂回させることなく、むりに坂道を通したので、急坂な登坂路となってしまったのである。それでもローマ帝国は、直線にこだわった。先にも述べたように、東洋では、直線（最短距離）ではあるものの、地形に即してそれなりに道を曲げている。この点は、東洋と西洋の作道における違いである。

「つづら（九十九）折り」にならざるを得ない坂道は、最短距離で急勾配を避けて、なるべく標高差を少なくして傾斜を緩和させるために蛇行させる作道法である。まっすぐに進まなければならない鉄道の「Switchbacks」なども同様の原理であろう。まっすぐで直線的な道をつくる、すなわち最短距離を指向した作道は、世界的な現象であったことを木下良が指摘している（木下2001）。道路は、軍の移動、高官の旅行（公務）、物資運搬、情報伝達、支配拠点、空間区分（測量基準線）などの複数の意味を持っていたが、その作道方法にはその地形等の条件によって、世界的にも共通点と違いもあった。

以上の点をふまえて、日本における古代道の敷設について、その作道理論を検討してみたい。

始皇帝による秦直道（Qin Zhi Tao）③

大直小曲（大きくは直線、小さくは曲線）▲

だい ちよくしょうきよく

山頂部を少しずつ互い違いに蛇行させるのが典型。



「段弯道」（曲折はあるが、高低差が少ない。）

曲線と緩やかな直線の組合せ＝地形に即し最短距離・最小土工量

始皇帝による秦直道（Qin Zhi Tao）④

渡河大曲（河を渡り、大きな曲線を描く）

と が だい きよく



最短距離での「直登」＝「急勾配」
勾配（傾斜角）の緩和→「蛇行」

つづら折りの大登坂路（陝西省富県張家湾鎮五里舗・葫芦河南岸）

1. 日本の作道思想

我が国における古代交通制度については、隋・唐などのそれを移入した可能性が指摘されるが、改新詔、養老厩牧令・公式令には、「馭馬・伝馬を置き」、「馭馬・伝馬給うことは、皆鈴・伝符の剋の数に依れ」、「諸道に馭を置くべくんば、卅里（30里≒16km）毎に一馭を置き。」「若し地勢阻険、及び水草無からん処は、便に随いて安置せよ。里数を限らざれ。」とあるものの、馭舎の形式や道の敷設（幅など）に関する規定は全くないことから、その実態については不明な点が多い。

その一方で、今回のテーマである山越えの古代道を検討するうえで、日本にも「直越（タダゴエ）」と呼ばれる道が存在していることには注目しておきたい。生駒山を越える難波～大和間の「直越（直超）」は、『万葉集』に、天平五年（733）癸酉「草香山を超ゆる時、神社忌寸老麿が詠める歌二首」として、「難波潟 潮干の名残 よく見てむ 家なる妹が 待ち問はむため」（巻6・976）、「直越の この道にして 押し照るや 難波の海と 名付けけらしも」（巻6・977）とあり、「直越」とは大和国から難波津（大阪湾）へまっすぐ草香山を越えていく山道であったことが分かる。生駒山系には主峰の生駒山（642m）があり、草香は生駒山の北峰を差しているものと思われる。比較的平坦な竜田道や丹比道・大津道に比べ、急傾斜ではあるが最短距離で山を越えている。現在、地元では「ジキゴエ」と発音しているらしいが、万葉仮名では「多太古要」と記されている。草香山は、『日本書紀』神武天皇即位前紀戊午年三月条にある「生駒の孔舎衛坂」のことで、『古事記』雄略天皇段の「日下の直越の道」もこの道を指しているものと考えられる。

また、大伴家持の歌にも「直越（多太古要）」が見られる。「志乎路から 直越え来れば 羽咋の海 朝なぎしたり 船楫もがも」（巻17・4025）があり、越中国府から西へ、気多大社（気太神社）方面へ延びていた道であると考えられる「志乎路」の峠（直越え）を越えて望む「羽咋の海」の情景である。つまり、「直越え」は、海に対する山（峠）越えの古代道における表現である可能性がある。

一方で、路線名称としての「直路」もある。『続日本紀』天平九年（737）正月丙申条には、「是より先、陸奥の按察使大野東人等言うす。陸奥国従り出羽柵に達すること、道、男勝を経て行程迂遠なり。請うらくは男勝村を征して以て直路を通ぜん、と。是に於て、持節大使兵部卿従三位藤原朝臣麻呂、副使正五位下佐伯宿禰豊人、常陸守従五位下勲六等坂本朝臣宇頭麻佐等に詔して、陸奥国に発遣せしむ。」と記され、大野東人が雄勝村を征して陸奥国から出羽柵に達する「直路」を開くことを請上し、新道を開いたとされる。

これらの峠越えの作道思想は、先に述べた始皇帝の「直道」にも共通しているものと思われる。大野東人の「直路」については、その工事を表現して「新たに開き道を通ず。石を剋み樹を伐り。澗を填め峯を疏す」とも記されており、また、「直路」の名称などは「直道」に通じるものがあることから、直道の如き山越え道の作道思想には、時空を超えた共通性があった可能性が想定される。

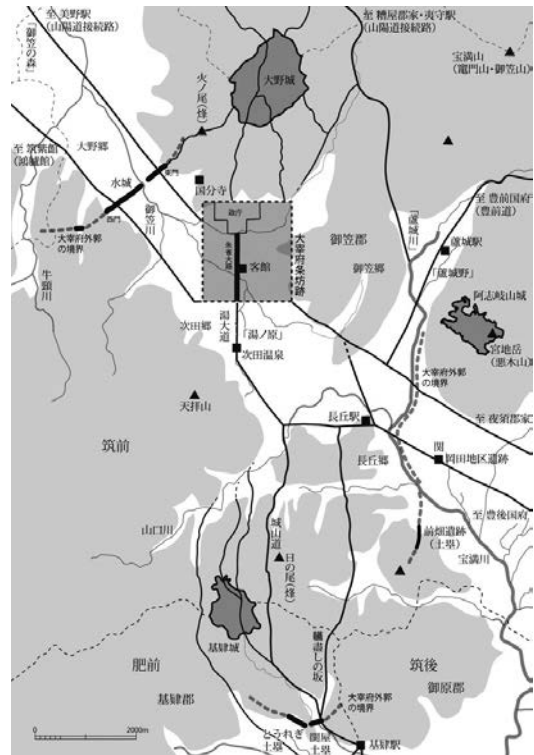
2. 大宰府の古代道路網と空間

大宰府は、天智天皇二年（663）の白村江において唐・新羅の連合軍に敗戦したことによって、翌三年（664）に対馬嶋・壱岐嶋・筑紫国等に防人と烽火を置き、筑紫に水城を築堤、さらに翌四年（665）には長門国・筑紫国に山城が相次いで築城されるなど、百済の王都泗沘都城をモデルとして構築されたとされる古代山城に囲まれた城塞都市であった。そして後に、その閉ざされた空間に、宮都に準ずるような大宰府政庁を北端に据えた条坊都市が形成された（井上2011）。その配置には、戦略的な意図を持って計画されていたことから、それらをつなぐ古代道の路線配置についても、「そこに大宰府が存在している」ことが大前提となっている。

これまでの平野部における古代道の路線配置については、既出論文をご参照いただきたいが、現状では、①大宰府から六方へ放射状に派生するレイアウトである、②大宰府の南正面への主動線が想定できる、③

路線によっては複線構造をなしている、④道路網にバイパスがあるなどの複雑な交通網を形成している等の特徴が考えられる（小鹿野2012/2017）。古代道の複線のレイアウトについては、放射状に拡張している交通路は分岐点を生み、嚮状の交通結節点が境界などの拠点に存在している。これは、古代道が枝分かれしながら延伸していくサテライト方式となっているためである。

六方に派生している古代道は、大宰府の朱雀大路からの南へ延伸する「湯大道」が、条里余剩帯の確認から幅約18mを想定され、その規模から他の諸道よりも優位であることを示している。また、筑紫館（鴻臚館）を経て海外（唐・新羅）へ向かう水城西門道と、山陽道を経由して都へ向かう水城東門道が伸びており、道幅は一定ではないものの概ね10m以上の大規模な道であった。大宰府から南東方向については、岡田地区遺跡が唯一の事例で、大宰府と豊後国府間を連絡した駅路「豊後道（南路）」であると推定され、道幅9mの側溝敷設型道路が、約360mにわたって検出されている。この他にも、岡田地区遺跡の北方を並走している豊後道（北路）、蘆城駅家に関与が深く『続日本紀』天平十二年（740）の藤原広嗣の乱に名前がある「豊前道（田河道）」、基肄城の東麓を通過するとされる「城山道」などがあつた。



大宰府をとりまく古代交通網

3. 大宰府山越えの古代道の実態

大宰府を中心として西海道諸国に伸びていた古代道は、その路線配置を見ると、極限までは丘陵の裾（平野の端）を連ねた作道をしていることが分かる。しかし一方では、南～南西方面からは脊振山地、北～北東からは三郡山地があるために、その路線は肥前国・肥後国方面、豊前国方面（瀬戸内海）へ抜けるためには、必ず山（峠）越えをする必要があつた。

城山道

『万葉集』には、筑後守であつた葛井連大成が詠んだ歌として登場する「城山道」がある。「今よりは城山道は寂しけむ 我が通はむと 思ひしものを」（巻4・576）とあるもので、基肄城の東麓を通過する「城山道」を駅路とし、城内を抜けるものを伝路とする説が提示されている（木下2005/木本2009）。

基肄城をとりまく古代道の特徴は、①広域交通路が、南北の動線を中心として構成され、四道が城外・城内に二道ずつ作道されていること、②そのうちの城山道と推定される古道は、筑後国府から基肄駅家を経て北上し大宰府へ至る山越えの駅路である可能性が考えられること、③基肄城南東辺にある南方からアクセスする駅路は、小水城（関屋土塁・とうれぎ土塁）付近から基肄城に対して三方向に分岐しており、関屋付近は嚮となつていていることから、城と道と小水城が一体的に機能する配置になっていること、④考古学的には解明されていないものの、配備上の城と烽火のセット関係が大野城にも共通して想定されること、などが挙げられる。

「城山道」は、基肄城の東麓を抜けて大宰府と筑後とを



結ぶ峠越えであり、尾根斜面をカットした山道を確認している（小鹿野2010 a）。この峠道が通過する南北からの谷鞍部は、弱い切り通し状の山道が通過している。一部にS字状に屈曲している箇所も認められるが、直線的な指向を持って伸びている。「つづら折り」となる箇所はなく、最小限度の高低差を解消しつつ南北に山道を延伸させている。「城山道」は、城内の東北門道から東へ約150mの城外を平行して走り、南北約3kmで標高約200mの峠を越えている。

豊前道

豊前道については、蘆城駅家推定地の御笠地区遺跡A地点がある御笠地区の南北に細長い平野のほぼ中央を走っていたものと推定される。豊後道（北路）から北へ分岐すると考えられるもので、平野を北上し、米ノ山峠（標高約340m）を越えて豊前国方面へ向かう。城山道ですら、峠から平野への落差が70～80mであるのに対し、この道の場合はさらに谷が深く、蘆城駅家推定地から米ノ山峠までは250～260mを駆け上がることになる。

豊前道の存在を想起させる痕跡はわずかであるが、平野部の南端にあって豊後道（北路）の想定に近い牛島宮崎遺跡で、幅約11.5mの平行した溝状遺構が検出されている。帰属年代は不明であるが、埋没年代は9世紀前半である。この溝状遺構をそのまま北方へ伸ばせば宝満川の渡河点に当たり、そこには「ヒワタシ」という地名（小字の下ノホノケ）が残されている。

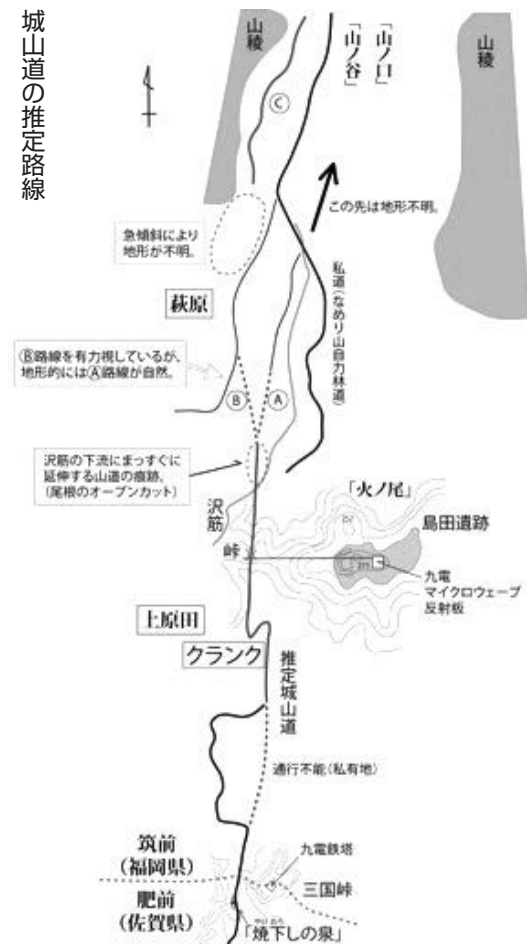
御笠地区遺跡A地点では、大型掘立柱建物SB001（7.5m×10.0m）が検出されている。3面に廂を設け、さらに西面には孫廂がついている。これほどの大型建物は同平野にはみられず、同地が『万葉集』の「蘆城野」にあることから、蘆城駅家の一部ではないかとの推測がなされている。一方で、詳細が不明ではあるものの、神籠石式山城に分類される阿志岐山城跡は、大宰府の東方に位置しており、蘆城の遺称地と考えられる「阿志岐」の地名が残っていることは、山城の性格や名称を考える上で非常に重要である。山城の西方近傍には蘆城駅家があり、『続日本紀』天平十二年（740）、藤原広嗣の乱における「田河道」は豊前道の一部であると考えられるので、その起点となる古代の重要路線であったことが分かる。

只越え

これまで、大宰府から北西の福岡平野方面への古代道については、大野城の南面を通過して水城を越える東門道と西門道の二道を複線を中心として検討がなされてきた。大宰府と外界とをつなぐ最も重要な道であった。しかし一方で、近年では糟屋郡内の交通関連遺跡の調査が進展し、糟屋郡家と考えられている阿恵官衙遺跡をはじめ、夷守駅家と考えられる内橋坪見遺跡、山陽道の遺構などが発見され、研究が進んでいる（松川2015/西垣2017）。これらの成果をふまえると、糟屋郡においては、博多湾に注ぐ宇美川を近傍に控えた重要地に、郡家と駅家が至近距離に存在しており、駅路である山陽道とは別に分岐して南下する古代道が想定される。

遺跡としての古代道は不明ではあるものの、糟屋郡家・夷守駅家から南下して、宇美八幡宮を通過して、大野城の北東麓を望みつつ、蘆城駅家推定地（御笠地区遺跡A地点）に至るそのルートは、明治33年（1900）

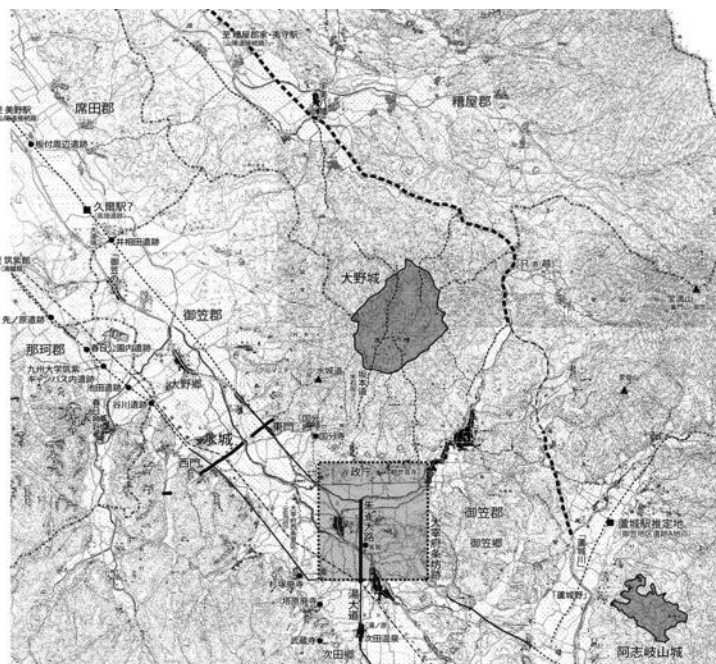
城山道の推定路線



の旧版地図にも直線的な遺存地割りとしてその痕跡を読み取ることができる。

蘆城駅家は、瀬戸内海へ通じる豊前道の大宰府からの最初の駅でもあることから、蘆城も夷守も山陽道に対して、また豊前道に対して衝状をなしていることになる。この夷守駅家～蘆城駅家間の太宰府市～宇美町の行政界付近には、「只越（タダゴエ）」と呼んでいる峠が現在でもあって、県道がこの峠を越えて最短距離で結んでいる。

以上のように、大宰府周辺の古代道は、「大宰府の位置」が前提となって六方へ放射状に拡張する交通網を形成していたが、さらに「複線」「複雑な交通網」「古代山城との連動」などの条件が重なっていた。この点をふまえて西海道諸国への古代道の路線配置を見ると、極限までは丘陵の裾（平野の端）を連ねた作道をし、その上で必ず越えなければならない城山道、豊前道、只越え（伝路）などの峠越えにおいても平野と共通した最短距離（緩やかな直線）な作道思想があったことが推測される。まさに、大宰府の山道は、最小の傾斜をクリアしてルートが選択された結果に他ならない。その実態については不明な状況もあるものの、城山道では「つづら折り」を採用せず、「S字状屈曲」で直線的な道の指向性を維持している。このことは、大宰府の選地にもからむ問題であり、交通網についてもそれと一体性を持った結果であったといえる。



只越えの推定路（御笠郡～糟屋郡）

参考文献 ※報告書については、紙面の都合もあり省略した。

井上信正2011, 大宰府条坊の基礎的研究, 年報大宰府学第5号

小鹿野亮2010 a, 大宰府南方の古代山城 基肆城をとりまく古代道, 地図中心通巻453号, 日本地図センター

小鹿野亮2010 b, 推定秦直道が通る地形と地名, 古代交通研究会第15回大会資料集

小鹿野亮2011, 入唐求道巡来行記－山越えの軍用道・始皇帝の直道を歩く－, 東アジアの古代道路と交通, 勉誠出版

小鹿野亮2012, 大宰府の内なる道と外なる道～古代における交通網の変遷について～, 交通史研究第79号, 交通史学会, 吉川弘文館

小鹿野亮2017, 大宰府へのびる道, 日本古代の道路と景観－駅家・官衙・寺－, 八木書店

木下良1984, 日本古代駅路とローマ道との比較研究－序説, 歴史地理学第124, 歴史地理学会

木下良2001, 古代日本の計画道路 世界の古代道路とも比較して, 地学雑誌110号

木下良2005, 鳥栖市域とその周辺の道路遺構, 鳥栖市史第2巻 原始・古代編

木本雅康2009, 基肆・養父両郡の官道, 基山町史上巻

黄曉芬・張在明2011, 秦直道の研究, 日本考古学第31号, 日本考古学協会

西垣彰博2017, 福岡県内橋坪見遺跡と阿恵遺跡～夷守駅と糟屋郡（評）衙～, 日本古代の道路と景観－駅家・官衙・寺～, 八木書店

松川博一2015, 駅家と銭宴～蘆城駅家と夷守駅家をめぐり一考察～, 九州歴史資料館研究論集第40号

報告 3

大宰府管内の坂道－西海道につづら折り官道はあったか－

大高 広和（九州国立博物館）

はじめに

大宰府を起点に、京および管内の諸国府に向けて放射状に敷設された古代官道（駅路）「西海道」のルートについては、歴史地理学的手法による精緻な復元研究により、北部九州を中心に数々の成果が上げられてきた。切通しや地割り、字界など、現在も地上・地図上に残る直線的な道路痕跡は、中央集権的な古代律令国家の特色を体现しており、報告者もその研究に魅了され、古代交通に関する研究成果をいくつか発表した（大高2018など）。

ただし、古代の坂道、特に峠越えのルートの実像については、重要でありながらも不明な点が多く残されている。古くからの峠にはつづら折りの坂道を伴う場合も少なくないが、切通しをしてでも直線的で最短経路をとるという平地部での古代官道のイメージが強く、また峠では考古学的な調査が行われることがほとんどなかったため、古代官道と坂との関係は十分明らかにはされてこなかった。

本報告では、山陰道でのつづら折り官道遺構（鳥取県養郷宮之脇遺跡）の発見を手がかりに、山がちな九州（図1）における古代官道と坂道との関係について考えたい。

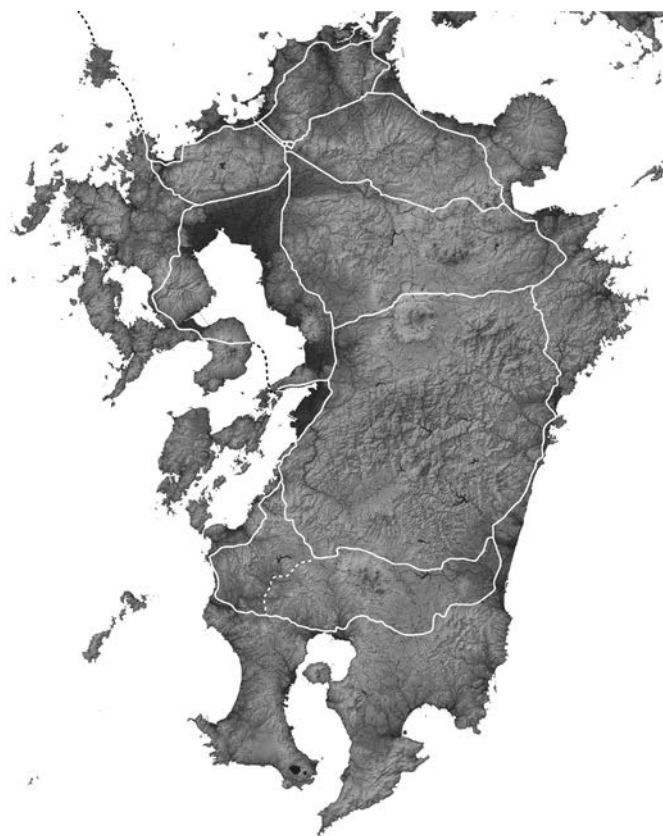


図1 九州の地形と駅路（国土地理院「1:500,000 デジタル標高地形図 九州」【技術資料 D1 - No.1053】から作成）

1. 宗像・鞍手郡間（鞍手道）の坂道（見坂峠）

西海道において「大路」として最も重視された路線は、大宰府から出て糟屋・宗像・遠賀（筑前）・企救（豊前）の諸郡を通り、関門海峡を渡って山陽道に接続する大宰府路である。『延喜式』に見える駅名等から復元されるこのルートは、博多湾に出て三郡山地を避けており、その後も目立った峠を越えない。最も難所だったと思われるのが標高80m程度の宗像・遠賀郡間の城山峠という状況で、むしろ遠賀川の渡河が最大の課題だったと思われる。関門海峡を渡る陸路としては、最も理に適ったコースだと評価できよう。

一方、報告者は以前、天平12年（740）に藤原広嗣軍の五千の兵が通ったとされる「鞍手道」（『続日本紀』）について、糟屋郡から犬鳴峠を越えて鞍手郡に至るルート（木下1999）ではなく、宗像郡家想定地に近く、近世唐津街道の宿場町でもあった福津市畦町の津丸駅¹⁾で大宰府路から分岐して、鞍手郡に向かうルートを提案した（大高2018）。標高350m程度の犬鳴峠越えでは高低差が大きすぎるのが一つの理由だが²⁾、このルートでも宗像郡から鞍手郡に入る際³⁾に峠を越える必要はある。それが見坂峠（標高約170m）である。

「ミサカ」の名をもつ坂が古い地域間の主要交通路に存在することは鈴木景二氏が明らかにした通りだ

が（鈴木1998）、この道を記した文献記録となると、管見の限りでは1705年頃成立の『筑陽記』（巻12宗像郡「畦町」）に「鞍手郡山口村へ山越道有。」と記されるのが最も古い。ただ、『筑前国続風土記拾遺』（巻22宗像郡下「本木村」。19世紀前半成立）には「畦町の下の方より見坂峠といふを越て鞍手郡山口村に至る山路あり。神功皇后も香椎村に到り給へる時、此道を経過し給へるといひ伝ふ。」とあり、神功皇后伝承に仮託する形で古代に遡る交通路という記憶が継承されていた可能性がある。8世紀前半には「鞍手道」が駅路であった可能性もわずかに残るが、基本的には宗像郡家と鞍手郡家とをつなぐ伝路とみるべきだろう。しかし、広嗣軍という大軍が通っていることは注目され、国家的に管理された、ある程度の規模の道であったと考えられる。なお、『筑前国続風土記附録』（巻25鞍手郡上「山口村」。1797年完成）からは、「ミサカ」の地に境界を守る道の神である幸ノ神（道祖神）が祀られていたことも判明する。

この峠は、かつては福岡や津屋崎で獲れた魚を筑豊方面に行商する人々などに利用され、現在も宮若市域と福津市域とを結ぶ主要道（県道30号飯塚・福岡線）である。2018年には見坂トンネルが開通して旧道となったが、福津市本木側から上っていく道がつづら折り状になっており、最初のカーブ地点（図2のA）から坂の上方（B）を見上げると高低差30m程の崖状の地形で、道が迂回することは納得できる。

しかし、つづら折り状の道は1930年代の地形図などでは確認できるが、明治33年（1900）測図の地形図には、峠の手前付近が等高線に沿って少しS字状になっているだけである（図3）。新旧の地形図などを確認すると、近世以前の道は西郷川をもっと手前（図2C）で渡り、山裾に沿って南西にまっすぐ進み、現状溜め池（金江池。明治33年地形図にはない）の縁になっている道に至っていた。これを過ぎた辺りで東に向きを変え（D）、峠のすぐ脇を通る九州自動車道の建設で大きく地形が改変された谷に入り⁴⁾、山裾の地形に沿ってS字状に進み、谷の奥で徐々に峠に向かって坂を登っていたようである（図4）。ただし、明治33年地形図のS字状の表現は、現在のように北側斜面中腹の等高線に沿った道である可能性もある。その場合は、現在のつづら折りの坂道の辺りをゆっくりと斜行して登ったのだろうか。いずれにせよ、宗像郡側から見坂峠に至る坂道は、車両（荷車）の通行に適するよう近代以降大きく姿を変えられており、つづら折りは20世紀前半の所産であることが判明する。



図2 見坂峠付近の現地形（カシミール3D「スーパー地形+地理院地図（標高の強調なし）」に追記）



図3 見坂峠付近の明治33年の地形図（島方2009より）



図4 九州自動車道開通以前の見坂峠付近の地形図（左：昭和13年測量、右：昭和44年改測）
（「今昔マップ on the web」(谷2017。https://ktgis.net/kjmapw/)より）

以上によると、近世以前の見坂峠への登坂道は、九州自動車道建設によって特に記録に残されることもなく失われたと考えざるを得ない。しかし、上記の調査・検討により、現在見られるつづら折りの坂道が実はあまり古いものではなく、古代には概ね直線的に峠を越えていたと推定することができるようになった。見坂峠越えルートが伝路ではあっても、広嗣軍が通過した「鞍手道」だと想定する報告者の考えを補強できたと考える。

2. 筑前・豊前両国間（田河道）の坂道（関の山峠）

西海道で最も重視された路線は大宰府路であったと述べたが、このルートは、関門海峡を渡り律令によって通過が義務づけられた長門関（下関）に至るには合理的だったが、それ以前、7世紀代には、周防灘沿岸の京都平野に至り、そこから海路をとって瀬戸内海に出る豊前路のルートがむしろ主流であった。豊前路は大宰府から東に出て米ノ山峠を越えて穂波郡に入り⁵⁾、嘉麻郡を経て豊前国田川郡に至り、豊前国府のある京都平野に向かうものである。藤原広嗣軍の多胡古麻呂（兵数不明）が進軍した「田河道」に重なると思われる。田川郡から京都郡に入る際（現香春町一みやこ町間）にも、現在国道201号線の新仲哀トンネル⁶⁾が通る障子ヶ岳の南で峠越えしたと考えられ、つづら折り状の道が存在した可能性があるが、七曲峠（標高303m）と石鍋越（同310m）の二つの説があり⁷⁾、明確でない。今回は、筑前・豊前両国境でもあった関の山峠に注目したい。

筑前・豊前両国間にまたがる山地には、現在は国道201号線の筑豊烏尾トンネル（飯塚市一条田町・田川市間）が通っており、それ以前は北に迂回する烏尾峠（新旧あり）が利用されていた。しかし、その南に位置する関の山峠の東側には、約2kmにわたって一直線に伸びる田川市・糸田町間の境界線や、それに伴うクルマジ（車地・車路）地名などの官道痕跡があり、また西側にも綱別駅の遺称地である飯塚市綱分があり、古代の駅路がここを通過したことは疑いがない（木下2001）。

木本雅康氏は、綱分にある庄内中学校の東（図5 A）に浅い切通しなどの直線的な駅路痕跡を認め、そこから東に少し丘を下り、関の山峠に登っていく谷沿いの一本道を駅路のルートと解している（木本2018）。峠の東側については、やはり谷を下る一本道とするが、平野部の市町の境界線（駅路）との接続

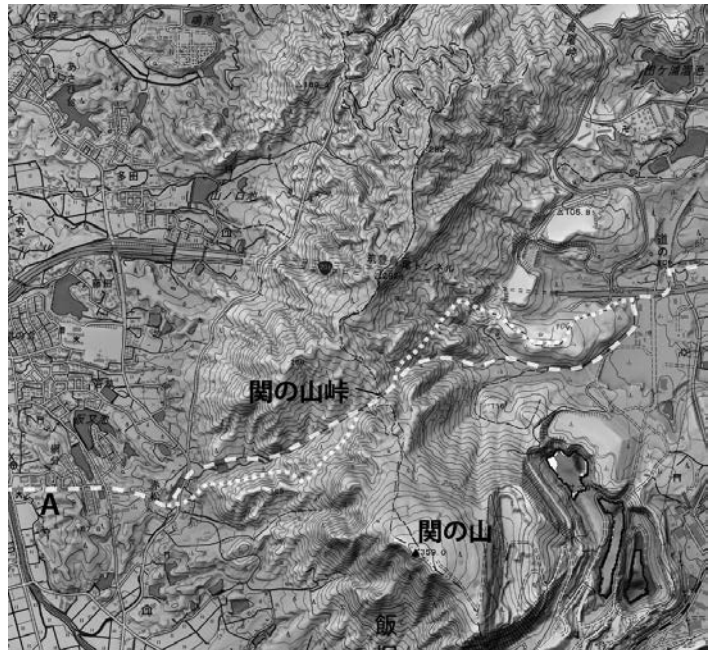


図5 関の山峠付近の現地形（カシミール3D「スーパー地形+地理院地図（標高の強調なし）」に追記）

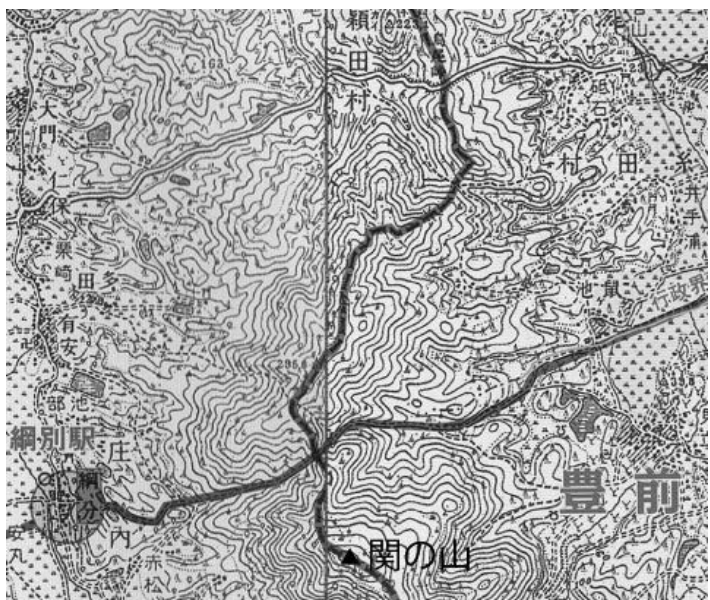


図6 関の山峠付近の明治33年の地形図（島方2009から作成）

について、先行研究が尾根上を走る境界線まで駅路に因むとしたのに対し（日野1977、木下2001）、木本氏は小支丘（尾根）の登り口はかなり急であるとして、尾根裾の南側を迂回した可能性を指摘している（図5・6）。

木本氏の見解は妥当なようにも思われるが、現状では谷筋の登山道に古代官道らしい要素は確認できず、それは長年の土砂崩れなどによる埋没とも考えられるが、実際谷筋には砂防ダムが設けられており、そうした環境は重要な情報伝達路であった駅路としてはできれば避けたいはずである。峠の標高と同程度までの高さで、一度登った後に等高線に沿って移動できる地形であれば、谷筋よりも早めに尾根に登って峠を目指したほうが、道路の構築・維持の面では都合がよいだろう。木下良氏は、関の山峠の東側について、谷から北側の尾根に移り、境界線沿いに尾根を下りるルートだったと推測しているが、西側についても谷筋の南側の尾根で類似したコース設定がなされた可能性があり、あくまで一案として地形に沿ってルートを設定してみると、西側の駅路とはスムーズに接続すると思われる（図5短破線）。

山陰道の養郷宮之脇遺跡では、北西に位置する青谷横木遺跡の直線道路の延長上の谷もしくは尾根には、急傾斜や地質上の問題から道は作られず、一つ南の尾根に回り込んでつづら折りの坂道が構築されており、基本的に谷を避け尾根上を通る路線設定がなされていたとされる（坂本2023）。こうした特徴は北陸道の俱利伽羅峠（西田1997）、山陽道のトントン古道跡（広島県三原市八幡町垣内。西別府2013）でも知られ、木本氏が坂の傾斜角度の高い事例（約25°）として紹介した東山道の「将軍道」（栃木県那須烏山市）も、谷ではなく尾根を下りる道となっている（木本2013）（図7）。

坂道の構築・路線設定にあたっては、実際には峠周辺の全体的な地形を勘案する必要があるが、全ての場合で谷筋を避けたとは言えないが、単純に傾斜（勾配）の問題だけではなく、谷筋の災害のリスク（維持管理のコスト）と、尾根に登る作道のコストとが天秤にかけられていたことは考慮する必要があるだろう⁸⁾。谷は直線的に存在することが多いため、古代道の復元においても採用される場合が多いが、その隣に並行して尾根が下りてきている場合などには、そちらに注目する必要があるのではないだろうか。

そして、その尾根への登り方については、養郷宮之脇遺跡の事例から、状況に応じて必ずしも直線にこだわら

ない場合があったと考えられる。関の山峠の場合、尾根に登るにしても25°を越えるような坂道はないように思われるが、今回はその点の詳細な検討までは至らなかったもので、今後の課題としたい。関の山の南東側は鉱業工場の開発による地形の改変が著しいが、幸いにして古代駅路のルートは辛うじて開発を免れているようである。

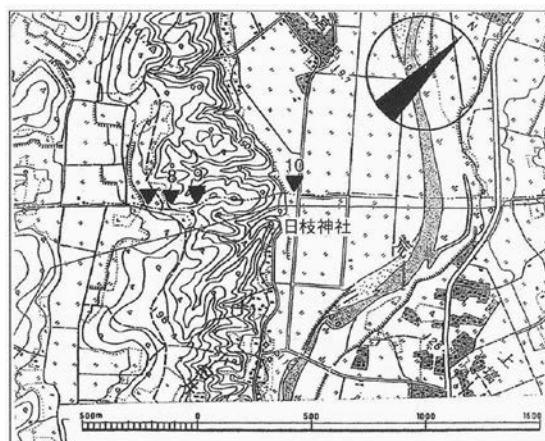


図7 「将軍道」(東山道)の坂道(木本2013より。
原図は栃木県那須烏山市教育委員会)

3. 肥後国阿蘇郡（肥後・豊後連絡路）の坂道（二重峠）

図1に示したように、山がちな九州と言えど、九州北部では駅路が険難な坂道を越えているところは意外と多くない一方で、九州中南部では特に山地を通る路線が非常に多い。しかし、これらの地域ではその地形に加え駅家所在地の比定の難しさなどから、古代官道路線の復元研究にはまだまだ課題が多い（武部2005）。そうした中で「西海道につづら折り官道があったか」という問いに対し最も候補となりそうなのが、阿蘇外輪山内壁の坂道である。

東西約18km、南北約24kmに及ぶ世界最大級のカルデラである阿蘇外輪山を横断する肥後・豊後連絡路

は、『延喜式』では肥後国府（熊本市）から、古くは鞠智城方面から（車路）、豊後・日向に向かう官道であった（鶴嶋1997）。標高800～1000mの阿蘇外輪山と内部の平地との比高差は300m以上に及ぶが、横断にはこの急崖を上り下りする必要がある。

この路線は阿蘇郡内の蚊藁駅（阿蘇市の「西河原」）を通り、阿蘇山北麓の阿蘇谷を現在の国道57号やJR豊肥本線よりも北寄りに、東西ほぼ一直線に走っていたとされる（図8）。外輪山の東側はその道の延長上の崖を直登して波野高原に出るとされていて（武部2005）、どの谷筋・尾根を登るのか定かではないが、傾斜角度が25°を超える部分もありそうである。まっすぐとは言っても、部分的に折れ曲がった坂道が作られていた蓋然性は高いだろう。また、南に迂回して、つづら折りの坂になっていた近世の豊後街道と同じく滝室坂の辺りを登った可能性もあろう。ただ、外輪山の上は次の豊後国直入駅の比定地の問題も含め、駅路の復元も難しく、今後の検討課題である。

外輪山西側の二重峠は、加藤清正が整備したとされる近世の豊後街道が良好に残っており、石畳の坂道がつづら折りに整備されていて壮観である。清正公道は熊本から『延喜式』駅路に重なり、峠の下（東）の阿蘇市車帰に二重駅が比定されているが、古代駅路は近世道の約1km南をほぼまっすぐに下ったとされている（武部2005）。南側の方が標高が40m程低く、『肥後国誌』（巻5合志郡）も近世の坂の南に古い坂道があったとしていて、現在の県道23号線から分かれてつづら折りに急斜面を下り、二重駅想定地付近から谷筋を西に緩やかに登ってくる道に接続する、幅3m程度の旧道の存在が指摘されている（鶴嶋1997）（図9）。傾斜角度は25°から30°を超えてくる部分もありそうで、西海道でもつづら折りの古代官道は存在していたと考えてよいだろう。

おわりに

以上のように、一口に坂道と言っても、地形もそれに対するアプローチもさまざまなものがあったことが分かる。これまでの古代官道の復元研究では、平野部での直進性に引きずられ、直線的な谷筋を採用しがちな面があったことは否めないだろう。しかし、山陰道では阿蘇外輪山のような特異な地形でなくとも、つづら折りの坂道を構築した事例が明らかとなった今、維持管理面なども含め、どのように高低差を克服していくことが古代国家にとって最適だったかという点を改めて意識して、今後の研究を進めていく必要があるだろう。

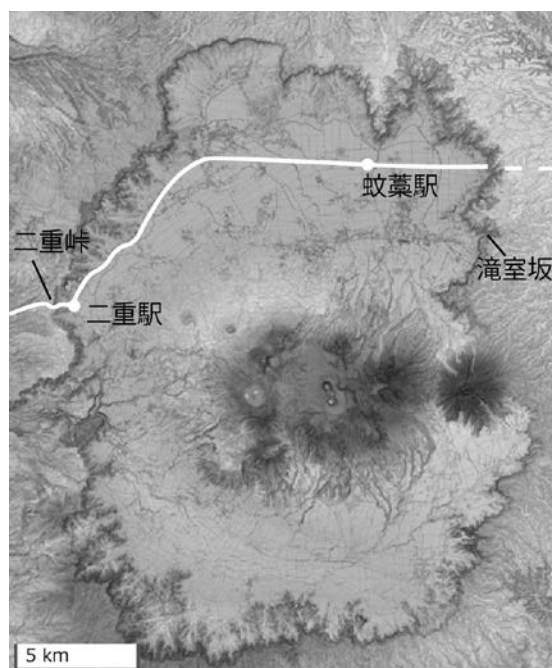


図8 阿蘇外輪山の地形と駅路（地理院地図火山基本図データ「阿蘇山」（陰影段彩図）に加筆）



図9 二重峠付近の現地形（カシミール3D「スーパー地形+地理院地図（標高の強調なし）」に追記）

註

- 1) 『延喜式』(巻28兵部省)では「津日」、高山寺本『和名類聚抄』の駅名一覧では「津田」とあり、『和名抄』に載る郷名も「津九」であるが、近隣に地名が残る「津丸」とすべきである。
- 2) 鞍手郡から糟屋郡の久原(久山町)に出る犬鳴越は『筑前国統風土記』(巻13鞍手郡「犬鳴山」。1709年完成)にも記されるように嶮峻な難所として知られ、特に江戸時代前期までは清滝(古賀市薦野)に至る薦野峠が利用されていたらしい。また1949年の犬鳴隧道開通以前には、鞍手郡から糟屋・博多方面へは脇田・緑山畑(宮若市)から彦六峠(猫峠)を越えて篠栗町域に至るルートが利用されていたようである(『鞍手郡誌』)。
- 3) 『和名類聚抄』にみえる宗像郡荒木郷の遺称地を宮若市上有木や下有木とみれば、見坂峠の東側を含む旧鞍手郡の西北部一帯は古代には宗像郡域で(大高2017)、厳密には郡境の道とは言えない可能性がある。ただし、福津市を流れる西の西郷川水系と東の遠賀川水系との分水嶺であり、地理的に一つの境界をなしていたことは変わらない。
- 4) 近世以来の土地利用状況を伝える明治期の「宗像郡土木地図」(本木村。宗像高校四塚会館蔵)も参考にした。本木村からの道は峠の直前まで谷筋の農地の脇に記されており、現在のように斜面の中腹は通っていない。
- 5) 『和名類聚抄』では穂波郡に三坂郷があるが、米ノ山峠を下りた飯塚市山口付近に想定する説のほか、八木山峠付近に想定する説があり、伏見駅や他の郷名比定の問題とも関わって、現段階では特定が難しい。
- 6) 旧仲哀トンネルへは東西両側から顕著なつづら折りの坂道が接続しているが、近代以降のものであろう。
- 7) 木下良氏は石鍋越を適当とするが、京都郡方面への下り道がかなりの急傾斜をとることについては、中世の障子ヶ岳城の構築に際して地形が改変された可能性を指摘するにとどまる(木下2001)。
- 8) 木下良氏は、見通しのよい尾根筋を通過するのは挟撃されるのを避けるため、という軍用道路としての機能を想定しているが(木下1991)、日本国内でそこまでの警戒が必要であったか、疑問なしとしない。

参考文献

- 大高広和 2017 「古代宗像郡郷名駅名考証(三)」(『沖ノ島研究』3)
- 大高広和 2018 「大宰府成立前後の大宰府・豊前間の交通路」(大宰府史跡発掘五〇周年記念論文集刊行会『大宰府の研究』高志書院)
- 木下良 1991 「古代官道の軍用的性格」(『社会科学』47)
- 木下良 1999 「律令制下における宗像郡と交通」(『宗像市史』通史編第二巻)
- 木下良 2001 「古代官道と条里制」(『香春町史』上巻)
- 木本雅康 2013 「古代駅路の坂道はどの程度の傾斜まで可能か」(鈴木靖民・吉村武彦・加藤友康編『古代山国の交通と社会』八木書店)
- 木本雅康 2018 「筑前国穂波・嘉麻両郡の古代官道」(『日本古代の駅路と伝路』同成社、初出2016年)
- 坂本嘉和 2022 「山陰道のつづら折りの坂道と祭祀遺跡」(佐々木虔一・笹生衛・菊地照夫編『古代の交通と神々の景観－港・坂・道－』八木書店)
- 島方洸一(企画・編集統括) 2009 『地図でみる西日本の古代』平凡社
- 鈴木景二 1998 「地方交通の諸相」(『古代交通研究』8)
- 武部健一(木下良監修) 2005 『完全踏査 続古代の道』吉川弘文館
- 谷謙二 2017 「今昔マップ旧版地形図タイル画像配信・閲覧サービス」の開発」(『GIS-理論と応用』25-1)
- 鶴嶋俊彦 1997 「肥後国北部の古代官道」(『古代交通研究』7)
- 西田龍儀 1997 「俱利伽羅峠の古道」(『古代交通研究』7)
- 西別府元日 2013 「山陽道の古道」(鈴木靖民・吉村武彦・加藤友康編『古代山国の交通と社会』八木書店)
- 日野尚志 1977 「豊前国田河・企救・下毛・宇佐四郡における条里について」(『佐賀大学教育学部研究論文集』25(Ⅰ))

はじめに

両筑平野西部を縦走する宝満川の川辺から西を望むと、眼前に基肄城を擁する脊振山地がそびえる。脊振山地からのびる低丘陵群（通称：三国丘陵）は、近世「筑前国」・「筑後国」・「肥前国」の三国を分かつ国境であった（写真1・図3）。この国境付近（筑前国―筑後国間）を舞台とした伝承が、『筑後国風土記』（逸文）掲載の筑紫国名由来説話である。

「筑後国の風土記に云はく、筑後国は、本、筑前国と合せて、一つの国たりき。昔、此の両の国の間の山に峻しく狭き坂ありて、往来の人、駕る所の鞍轡を摩り尽されき。土人、鞍轡尽しの坂と曰ひき。三に云はく、昔、此の堺の上に麤猛神あり、往来の人、半ば生き、半ば死にき。其数極く多なりき。因りて人の命尽の神と曰ひき。時に、筑紫君と肥君等之を占へて、筑紫君等の祖の甕依姫を祝と為して之を祭らしめき。爾より以降、路行くの人、神に害はれず。是を以ちて、筑紫の神と曰ふ。四に云はく、其の死にし者を葬らむ為に、此の山の木を伐りて、棺輿を造作りき。茲れに因りて山の木尽さむと欲す。因りて筑紫の国と曰ひき。後に、両の国に分ちて、前と後と為す。」（『釈日本紀』巻五）

本説話で語られる「鞍轡尽しの坂」は、『筑後国風土記』編纂（和銅六年（713年）編纂開始）以前に存在した古道であり、かつ「筑紫」の国名起源にもなることから、筑紫嶋（九州島）の幹線路であったことが推測できる。本報告は、「発掘調査成果に基づいた三国丘陵周辺の遺跡動態分析」を軸に、「鞍轡尽しの坂」を探究するものである。

1. 筑紫君と「鞍轡尽しの坂」をめぐる研究の到達点と課題

（1）筑紫君と「鞍轡尽しの坂」の接続

『筑後国風土記』（以下、風土記）記載の「筑紫君磐井の墓」を岩戸山古墳と同定した森貞次郎氏は、風土記の記述から三国丘陵に筑紫君の本拠があったと想定し、三国丘陵および二日市地峡帯に古式古墳が卓越する点を物証に挙げた（森1977）。そして、交通の要衝である同地を筑紫君一族が占拠することで、筑紫平野に進出する力を培ったと論じた（「筑紫君南下説」）。本説に対する今日理解は岩永省三氏の研究に要約されており、磐井以前に筑紫君と三国丘陵周辺地域が関係していた物的根拠は乏しい（岩永2022）。

加えて、文献史料を基に「糟屋屯倉」献上の政治史的考察を行った笹川進二郎氏は、筑紫君が人的物資資源（貢納と労役提供）の供給を請け負ったことで、筑紫神社と後発的に結合したと考えた（笹川1985）。本見解は筆者が提示する筑紫嶋を南北に貫く「筑紫縦貫道」論とほぼ一致する（小嶋2021・2023）。争点となるのは、交通路開通起点の主体を倭政権とみるか、在地豪族とみるかという点にある。

（2）「鞍轡尽しの坂」の同定

「鞍轡尽しの坂」自体の同定では、筑紫神を奉る筑紫神社の鎮座地が重要な論点となる。筑紫神社は現在、福岡県筑紫野市原田に鎮座し、境内を通過する形で長崎街道も縦走することから、長崎街道と鞍轡尽しの坂が重複関係にあるという理解が成立する。しかし、筑紫神社の変遷については、近世以降の文献史料しか記録がなく、考古資料の裏付けがない点は注意が必要である。とくに現状最古の文献史料となる『筑前国續風土記拾遺』（青柳種信著）には、筑紫神社は古くは基山山頂に鎮座していたと記されており、同記述のような鎮座地の移動がなされていた場合、現状の筑紫神社鎮座地を基準とした令制国・郡境設定論に

揺らぎが生じかねない。

久保山善映氏は、基山東嶺東麓(両国峠越え)を「城山道」が通過したと把握し、同路の峠(火の尾西麓の峠)が「筑紫神社」に掲げられた国号起源の伝説地たる鞍轡尽しの坂」と想定した(久保山1931)。久保山氏が提示した「城山道」の道程は、木本雅康氏・小鹿野亮氏等による歴史地理学的検証・踏査を経て特定に到ったと結論でき、とくに小鹿野氏が総括的に提示する大宰府周辺の交通路復元は研究の到達点と評価できる(小鹿野2016等)。

久保山説に対しては、木本雅康氏が「久保山氏の比定地が筑前・筑後国間ではなく、筑前・肥前国間であること」を問題視し、鞍轡尽しの坂を城山道に比定することは不可能と反論をまとめる。そして、鞍轡尽しの坂を長崎街道沿いと考え、「筑紫神社のすぐ東の峠付近を考えた方がよい」との新見解を示した(木本2009)。片岡宏二氏も鞍轡尽しの坂を長崎街道沿いに想定するが、同道の開拓が5世紀になされたと把握した(片岡1996)。その根拠は、同道に繋がる東西路(高原川沿いの谷を抜ける道)であり、高原川北岸の花聳古墳群の築造を重視する。以上の研究動向を整理すると、鞍轡尽しの坂と長崎街道がほぼ重複関係にあるという見解が現状の大勢を占めるが、十分な検証を経たとは言いがたい。とくに、発掘調査成果を基点とした面的・立体的検証が必要である。

2. 遺跡動態から導き出される三国丘陵周辺交通路の形成

(1) 宝満川沿い南北路の形成【縄文時代晩期～弥生時代前期】

縄文時代晩期より丘陵辺縁部(山口川・宝満川・高原川沿い)より弥生系集落の形成がはじまる(片岡2003)。集落間を繋ぐ主要交通路は丘陵群辺縁部に形成された「山裾道」と想定でき、とくに南北路は「横隈－三国の鼻－津古－隈－永岡」を結ぶ宝満川沿いに形成されることが確実視できる(表1・図1)。

(2) 低丘陵群の広域開発を経た交通路の盛衰【弥生時代中期～後期】

脊振山地側へは水路・河川沿い東西路、あるいは尾根伝い東西路を軸として、弥生時代中期前半までに、低丘陵群の広範囲に交通路(里道)が網目状に形成されたと見られる。しかし、本交通路は中期後半以降の山地側での生活圏の後退とともに、多くが山林に没していった。したがって、後に長崎街道となる脊振山地側南北路も、弥生時代中期前半には存在していた可能性があるが、遺跡動態から見て社会的に重要視された形跡はない。

(3) 低丘陵群辺縁「山裾道」の政治的社会性【古墳時代前期～中期前半】

古墳時代前期(庄内・布留式並行期)の遺跡動態は、弥生時代後期の延長線上にあり、丘陵群辺縁部に遺跡が密集する。したがって、当該期の幹線路も宝満川沿い南北路(山裾道)であり、津古古墳群・三国の鼻1号墳の存在から、さらに社会性を高めた生活基盤になっていたと把握できる。津古周辺は墓域だけでなく、居住域も発達することから宝珠川下流域(宝満川合流地点西側)が三国丘陵周辺の中心地であったと評価できる。一方で同一水系の隣接地でありながら、宝珠川上流域(原田地区周辺)の人為痕跡は希薄で、脊振山地側南北路は社会的に重視されていないと判断できる。

古墳時代中期前半では、津古北側の隈・西小田遺跡群に居住域(初期須恵器窯の操業)が存在し、前期の様相との連続面が認められる。大型墳では三国丘陵南端の花聳古墳群が目でき、近隣には九州北部での初期の滑石製祭具出土遺跡である西島遺跡(工房跡)・伊勢山遺跡(祭祀跡)が存在する(図1)。学史において花聳古墳群・西島遺跡の形成は、「鞍轡尽しの坂」の開通と連動すると理解されてきた(片岡1996)。しかし、三国丘陵周辺の遺跡動態を俯瞰的に見れば、両遺跡は縄文時代晩期以来の居住好地に立地しており、丘陵辺縁部の開発で理解できる。つまり、三国丘陵南裾の山裾道(高原川沿い東西路)の存在・

社会的重要度を示す論拠になり得ても、「鞍轡尽しの坂」の開通を示す論拠にはなり得ない。

（４）馬匹生産と脊振山系側南北路の開通【古墳時代中期後半～後期】

三国丘陵周辺の景観・交通路復元において、馬匹生産の痕跡が検出されはじめる古墳時代中期後半は重要な画期である。須恵器生産に伴う燃料消費とともに、開析谷が入り乱れる低丘陵群の新たな土地利用が開始された。この開発動態もやはり宝満川沿い南北路側からはじまり、古墳時代後期後半には低丘陵群のほぼ全域を覆う（表1・図1）。本過程を象徴的に示すのが最上位首長墓の立地であり、古墳時代中期後半段階の首長墓は横隈山（宝満川沿い南北路）、後期後半段階の首長墓は五郎山（脊振山地側南北路）に築かれた（図1・2）。

五郎山古墳は、脊振山地側南北路とともに、弥生時代以来の集住地である津古と再開発地の原田を結ぶ宝珠川沿い東西路の結節点を見下ろす要地に立地する。したがって、古墳時代における脊振山地側南北路の開通時期は、古墳時代中期後半（TK47型式期）と古墳時代後期後半（MT85型式期）の間に絞り込み、本開通により生じた社会的重要性から五郎山古墳の築造地点が定められたと考えられる（図2）。

（５）大宰府城塞群の築造と城山道の開通【飛鳥時代】

古墳時代後期以降に、脊振山地側南北路に沿って集落・墓域が散在するようになるが、主たる開発範囲は山麓域に限られる。本様相が一変するのは、百済の役を経た基肆城の築城以後であり、本築城を経て城山道が開通する。城山道の社会的重要度は歴史的に育まれてきた在地の論理ではなく、倭政権により政治的に持ち込まれた都市の論理上に成り立つ。「地方と中央」二つの論理が重なる場所にあるのが、関屋土塁・とうれぎ土塁・前畑土塁である。

3. 「鞍轡尽しの坂」の同定と構造

（１）「鞍轡尽しの坂」の同定

三国丘陵周辺における交通路の形成をふまえ、「鞍轡尽しの坂」を同定する。まず、最も険しき坂である城山道および以西の南北路（城内路等）については、古墳時代以前の遺跡動態と不整合であり、除外できる。残る南北路は宝満川沿い南北路と脊振山地側南北路の二つであり、宝満川沿い南北路は山裾路であるため、険しき坂とは言いがたい。したがって、近世以降の筑紫神社を通過し、長崎街道と重複箇所が多いと予測される脊振山地側南北路が「鞍轡尽しの坂」を内包するに相応しい（図2）。

（２）「鞍轡尽しの坂」の構造

長崎街道の国境・三国坂は、宝珠川渡河地点と高原川渡河地点をつなぐ小坂と認識されていた（図3・4）。三国坂は東西方向に発達する開析谷を迂回しつつ、南北方向に縦走する道程をとり、三国丘陵西端の尾根線へと駆け上がる構造（古長崎街道の構造）であることが把握できる。したがって、脊振山地側南北路の構造的課題は、いかに東西方向の開析谷を克服するかにあり、その極地と評価できるのが丘陵群を切り拓いた鉄道・国道である。

以上をふまえ、「鞍轡尽しの坂」の構造として候補となるのは、①複数の開析谷を上り下りする直線路、②東西方向の開析谷を避けて丘陵尾根へと登る迂回路の二つである。①はまさしく「鞍轡尽し」と呼ぶに相応しいが、あまりに非効率である。南北方向の谷筋（高原川上流）・尾根（三国丘陵西端）を利用した迂回路が「鞍轡尽しの坂」の構造に相応しく、現在の三国境石近傍の古長崎街道が坂の実像を偲ばせる（写真1・2）。渡河地点から尾根線へと登る険しさ、尾根稜線を道とする狭さが、『風土記』のいう「峻しく狭き坂」と考える。

おわりに

本報告の総括として、「鞍轡尽しの坂」の変遷と機能を整理する。

【第Ⅰ期：「原鞍轡尽しの坂（里道）」】

弥生時代中期の丘陵部開発により成立した、網目状の里道である。三国丘陵住民の生活圏内に存在した。脊振山地側からの生活圏後退により、本里道の多くは山林に没し、「麓猛神」が坐す坂となった。

【第Ⅱ期：筑紫君・肥君等による「鞍轡尽しの坂」の開通】

古墳時代後期前半、「麓猛神」が坐す坂を往来するために、坂とともに「筑紫神」の奉斎組織（後の筑紫神社）の整備を開始した。筑紫君と肥君の結合（婚姻）は、筑紫君磐井の乱以前に求められる。岩戸山古墳築造を契機とする筑紫嶋の南北路（筑紫縦貫道）の拡充は筑後川以北に及び、八女・菊池と那津の接続を強固にした（小嶋2023・高木2012）。

【第Ⅲ期：倭政権下の筑紫国造が「鞍轡尽しの坂」を往来】

国造制施行・ミヤケ設置後の古墳時代後期後半より、倭政権の軍事動員・物資貢納路として機能した。三国丘陵諸豪族の一部（氏族名不明）が「鞍轡尽しの坂」沿いに五郎山古墳を築造し、筑紫国造指揮下の動員にも参画したと想定できる。

【第Ⅳ期：古代城塞群の戦略・戦術に組み込まれた「鞍轡尽しの坂」】

百済の役前後の幹線路は、城山道ではなく「鞍轡尽しの坂」である。『日本書紀』記載の集団戦闘方式に照らすと、関屋土塁・とうれぎ土塁・前畑土塁は有効な戦術的施設と評価できる（小嶋2016）。

以上の整理を経て、学史において提示された「筑紫君南下説」を検証すると、筑紫神と筑紫君の結合は後発的結合と結論できる。本結論をふまえて『風土記』を見れば、在来神である「麓猛神」と筑紫君・肥君等は二次的に結合しているようにも読める。また、国名由来説話の過程で『風土記』に記述される「①死にし者を葬らむ」・「②棺輿を造作」・「③山の木を伐りて」・「④山の木尽さむ」はいずれも考古資料の状況と整合する。「鞍轡尽しの坂」の周囲は古墳時代後期以降の丘陵部開発・古代城塞群の築造により低草木化が急激に進み、国名由来説話として信憑性のある景観へと変貌していた。また、本景観に佇んでいたのは、山林伐採跡地に営まれた群集墳（墓域）であり、低草木化と相まって景観内で際立っていただろう。そして、本群集墳は奈良時代の火葬墓域と接続するほど長期の葬送期間を有しており、筑紫嶋では例外的と言えるほど、釘付式木棺も多用されていたのである。

参考文献

岩永省三2022『古代国家形成過程論 - 理論・針路・考古学 - 』すいれん舎

小鹿野亮2016「古代山城へつづく道」『季刊考古学』136号 雄山閣

片岡宏二1996「筑紫君の台頭と小郡」『小郡市史』第1巻 小郡市

片岡宏二2003「水田稲作農耕の定着と展開」『三沢北中尾遺跡1 地点 環濠編』小郡市文化財調査報告書第181集 小郡市教育委員会

木本雅康2009『基山町史』上巻 基山町

久保山善映1931「城の山道を中心として古代九州の交通（四）」『肥前史談』第4巻第6号 肥前史談會

小嶋篤2016『大宰府の軍備に関する考古学的研究』九州国立博物館・福岡県立アジア文化交流センター

小嶋篤2021「火国の領域設定と鞠智城」『鞠智城と古代社会』第9号 熊本県教育委員会

小嶋篤2023「筑紫君の墓域と開発」『九州歴史資料館研究論集』九州歴史資料館

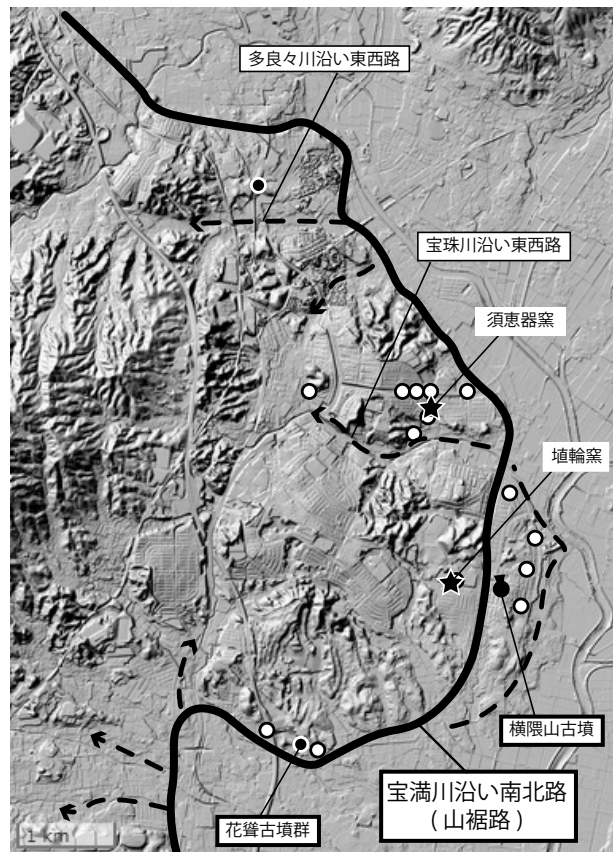
笹川進二郎1985「「糟屋屯倉」献上の政治史的考察」『歴史学研究』10 續文堂出版

高木恭二 2012「菊池川流域の古墳」『マロ塚古墳出土品を中心とした古墳時代中期武器武具の研究』国立歴史民俗博物館研究報告第173集

森貞次郎1977「磐井の反乱 - 古墳文化からみた磐井の反乱」『古代の地方史1 西海編』朝倉書店

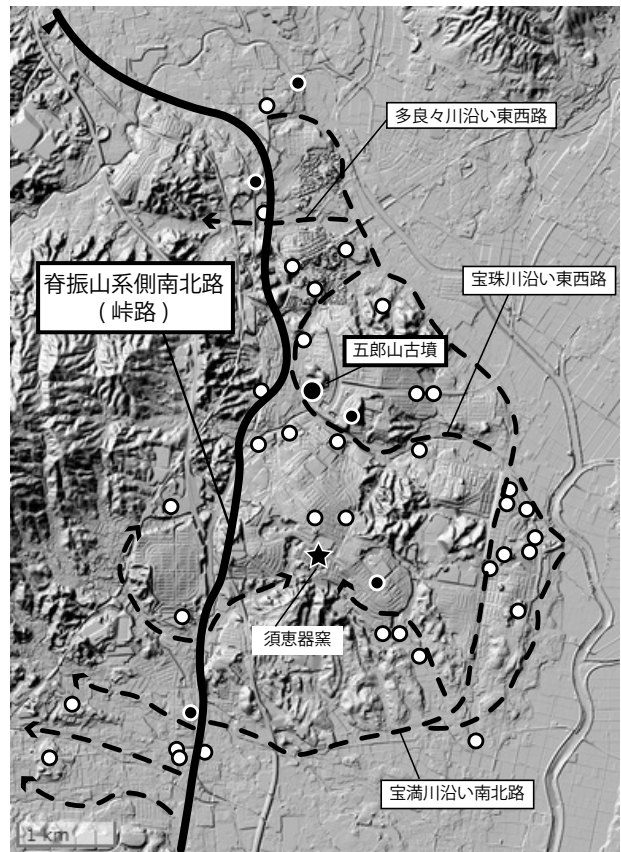
表 1 三国丘陵周辺における遺跡動態

丘陵名	遺跡名	種別	弥生後期	古墳前期	古墳中期	古墳後期前半	古墳後期後半	飛鳥
永岡丘陵	諸田仮塚・仮塚南	墓域				馬埋葬土坑群・埴輪樹立墳（埴輪Ⅳ群 A 類→V 群系）		地震痕
	永岡・鳥井本	集落・官衙等			牧？	集住・牧？		
筑紫丘陵	矢倉・以来尺	墓域				筑紫型		
	前畑	集落・官衙等	環濠集落		焼失住居	墓域隣接地に集住	土塁	
筑紫丘陵	原田（原田宿）	墓域				北九州型→筑紫型 A 類（最上位首長墓内包）		
	五郎山	集落・官衙等			単独住居	水路		
筑紫丘陵 三国丘陵	隈・西小田	墓域	甕棺墓・土坑墓 前方後円墳 3 基（埴輪）	北九州型		筑紫型・横穴墓・土坑墓群		
	津古	集落・官衙等	津古周辺に集住	初期須恵器窯	竪穴建物数小田ⅣA 期増加→ⅣB 期減少			
三国丘陵	三国の鼻	墓域	前方後円墳 1 基			筑紫型		
		集落・官衙等	環濠集落		両筑平野を見下ろすように集住			
三国丘陵	横隈	墓域	前方後円墳 1 基（埴輪Ⅳ群 A 類）	初期横穴墓	筑紫型・筑後型・横穴墓・土坑墓			
		集落・官衙等			鉄鍬出土量が突出して多い集落・牧？			
三国丘陵	苅又	墓域				筑紫型・筑後型（釘付式木棺多い）		
	三沢	集落・官衙等				須恵器窯（小田ⅢB～ⅣA 期）		
三国丘陵	花簗	墓域	板状鉄斧→三角板革綴短甲・短頸鐵群					
	西島・伊勢山	集落・官衙等		九州導入期の滑石工房と祭祀				
三国丘陵	大塚・小浦	墓域				北部九州型→筑紫型		
	白坂（白坂宿）	集落・官衙等				調査区内 7 軒ほどの集落		
三国丘陵	千塔山	墓域			北部九州 A 型→北部九州 C 型・埴輪Ⅳ群系			
	八幡	集落・官衙等	環濠集落					
脊振山系	基肆城	墓域						
	関屋土塁	集落・官衙等					古代山城・土塁	



●：前方後円墳 ●：大型円墳 ○：集落・墓域

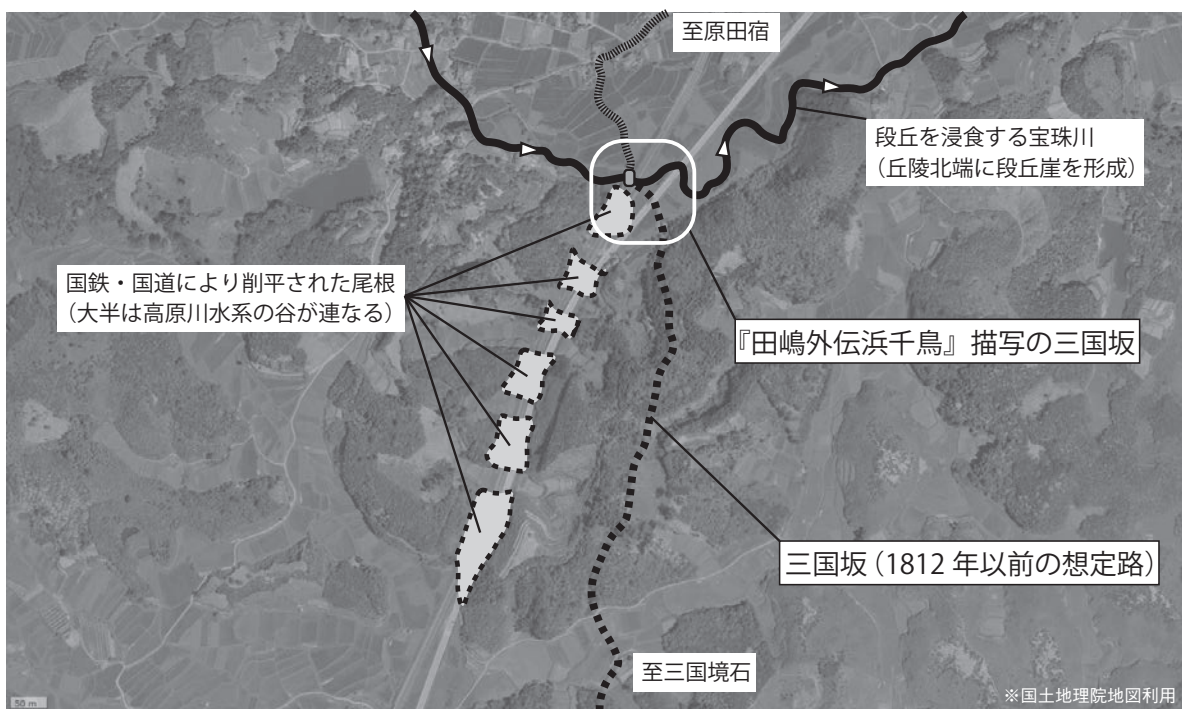
図 1 古墳時代中期の推定交通路



●：大型円墳 ○：集落・墓域

※国土地理院地図利用

図 2 古墳時代後期の推定交通路



『田嶋外伝浜千鳥』描写の三国坂は、宝珠川の河川作用で形成された段丘崖を往来するための急峻な坂を指す。広義の「三国坂」は、原田宿から白坂宿の間に横たわる低丘陵の往来路と認識されていた。本往来路は高原川・宝珠川水系の河川作用で形成された谷の上り下りを避けるため、谷を見下ろす形で尾根上（三国丘陵西端）を縦走していたと見られ、本路上（尾根線上）に「三国境石」が配されている。

図3 1960年代の空撮（国土地理院地図）で見た三国坂



図4 『田嶋外伝浜千鳥』描写の三国坂



文化九年(1812年)以前の長崎街道は、三国丘陵西端の尾根稜線をたどるように蛇行する。『小春紀行』には、「小坂なれども登る所急なり」(1805年の旅程)と記される。

写真1 三国境石の脇を通る古長崎街道



宝珠川渡河地点より先は、国鉄(現JR)線路・国道により削平される。尾根断ち割り法面で、本来の傾斜角度(最大30度)を偲ぶことができる。

写真2 『田嶋外伝浜千鳥』描写の三国坂削平部

裏表紙図版解説

因幡堂薬師縁起絵巻（14世紀。東京国立博物館蔵）

（「東京国立博物館研究情報アーカイブズ」(<https://webarchives.tnm.jp/>)」

掲載画像をトリミングして作成）

因幡堂平等寺（京都市下京区）の本尊である薬師如来像および因幡堂創建の由来を説く絵巻。掲載部分は、因幡堂を創建した橘行平が寛弘2年（1005）に国守として因幡国に下向する際、曲がりくねった山越えの道を通行している様子を描く。

九州国立博物館「大宰府学研究」事業シンポジウム

大宰府と坂道を考える。

一つづら折りの官道と古代の坂越えー

編集・発行 九州国立博物館、福岡県

発行日 令和6年(2024)2月3日

印刷 正光印刷株式会社

