

# 特集 東山道駅路跡の発掘 ～古代の高速道路を探して～

問文化振興課 本4階 TEL 0287-23-3135

## 今と昔の高速道路

寒い寒い冬を越えて、いよいよ春がやってきました。行楽シーズンの到来です。卒業旅行や春休みを利用した家族旅行、あるいは今年初めてのキャンプ、色々な旅行があると思いますが、どんな旅行でも役に立つのが高速道路。現在は総延長約 14,000km にも及び、47 の都道府県庁所在地全てと接続している日本が世界に誇る道路ですが、初めて国土全体で作られた高速道路計画では、路線延長はこの約半分である 7,600km でした。

実はこれと同規模で、今から 1000 年以上昔にも全国を結んだ道路がありました。都(奈良・京都)と全国を放射状に繋いだ「駅路」です。当時の政府は全国を 7 つの地域(道)と都付近に分け(図 1)、さらにその下に現在の都道府県にあたる「国」を置きました。この「国」の中心地を「国府」と呼んでいますが、全国の国府をつなぐ総延長約 6,300km にも及ぶ壮大な駅路ネットワークが築かれていたのです。

## 古代の高速道路「駅路」

駅路は各道毎に設けられました。栃木県は当時「下野国」と呼ばれて東山道に属していたため、この地を通過していた駅路のことを「東山道駅路」と呼んでいます。駅路には多くの人・モノ・情報が行き交いました。これらの円滑なやり取りのため、それぞれの駅路には約 16km 毎にサービスエリアにあたる「駅家」が置かれ、所定の数の馬が置かれました。この駅家の運営のため、近隣には運営費用を賄うための土地である「駅田」を与えられた集落「駅戸」があり、代表者である「駅長」を中心に、馬の管理や使者である「駅使」の対応に従事していました。

なお、こうした施設・設備は誰もが自由に使えるものではなく、基本的には重要な公務にあたる者であることを示す「駅鈴」を有する者が使えるようになっていました。駅鈴は、盗んだ者は死罪の次に重い刑罰に処されるほど重要な物でした。こうしたハード面・ソフト面を合わせた仕組み全体を指して「駅制」と呼んでいます。

当時の政府は「律令」と呼ばれた法令によって中央が地方を一元的に統治することを目指した中央集権国家であり、一般に「律令国家」と呼ばれていますが、駅制は律令国家が全国から情報を収集し、指示を行きわたらせるために細部までこだわった制度で、律令国家としての産声を上げた 7 世紀後半から崩壊を迎える 11 世紀頃まで運用されていたようです。

## 「駅路」、東国を貫く

東山道駅路は、奈良・京都から不破関(岐阜県関ヶ原町)で畿内を出ると、おおよそ現在の中央自動車道と同様の経路で信濃国(長野県)を通過し、碓氷関(群馬県安中市)を越えて上野国(群馬県)に至ります。関東平野に出た東山道駅路は直線的に東進し、下野国(栃木県)には足利市周辺から入ったようです。足利市からはなおも直線的に東進し、三峯山(栃木市/佐野市)付近でやや進路を北に振り、当時の県庁所在地である下野国府(栃木市)を経由して進路をさらに北に振ります。現在の宇都宮市から高根沢町へと進んだ駅路は、さくら市と那須烏山市の市境付近で実際に発掘されています。また、喜連川丘陵を抜けた駅路は、那珂川と篤川の合流点にほど近い那須郡の役所跡である「那須官衙遺跡」でも発掘されています。那須郡に到達した東山道駅路は最終的に白河関(福島県白河市)で陸奥国に抜けるわけですが、大田原市内では駅路が具体的にどの辺りを通過していたのか、いくつかの候補はありましたが長い間謎に包まれていました。(図 2)

図 1. 五畿七道

- 畿内(きない)または五畿(ごき)
- 山陰道(さんいんどう)
- 山陽道(さんようどう)
- 西海道(さいかいどう)
- 東海道(とうかいどう)
- 東山道(とうさんどう)
- 南海道(なんかいどう)
- 北陸道(ほくりくどう)

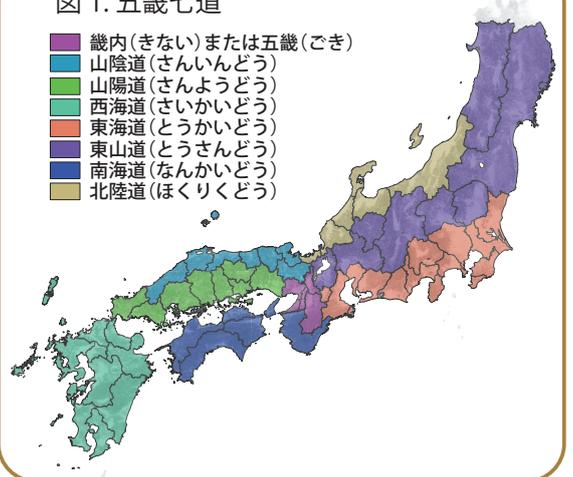
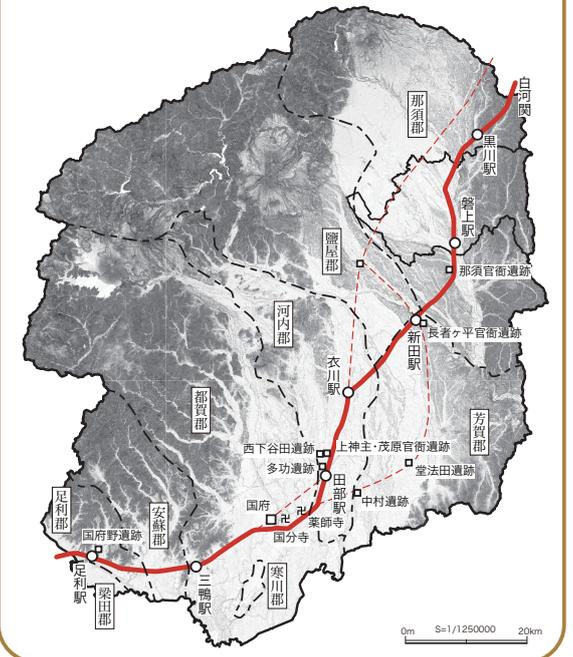


図 2. 古代下野国と東山道駅路跡



【図1】 地理院タイル (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>) より傾斜量図を下図に作成

【図2】 地理院タイル (同上) より傾斜量図を下図に須田勉・高橋一夫2023編『渡来・帰化・県都と古代日本』を参考に作成

## 発掘調査をはじめ

この東山道駅路がどこを通っていたのか、この地域に設けられた「いわかみうまや磐上駅家」がどこにあったのか、またその周辺にはどのような施設や集落が展開していたのか。こうしたことを確認してその価値を発信し、次の世代に継承して魅力ある地域づくりを進めるため、本市では令和元年度より「東山道駅路跡及び関連遺跡発掘調査事業」として5年を一区切りとする発掘調査事業を実施しています。今年度は第2期事業の1年目、計6年目にあたります。

調査をはじめるとは、那珂川と丘陵に挟まれる形で東西幅600～700m／南北約3kmにもわたって平坦な地形が細長く続く、湯津上から佐良土に至る地域を対象としました。また、この地域は国宝「なすのくにのみやつこのひ那須国造碑」や国史跡である上侍塚古墳・かみざむらいづかこふん下侍塚古墳、これに寄り添う上侍塚北古墳・侍塚古墳群が密集するなど、古来より当市でも歴史的資産の集積が密であり、地形的にも直進的な設計を志向する古代道路のルート<sup>なすのくにのみやつこのひ</sup>を推定しやすいのでは、との見込みによるものです。(図3)

## 今後の展望

今年度の上侍塚北古墳の発掘調査では、この古墳が間違いなく前方後方墳であること、現在見えている大きさよりも本来は前方部を中心に一回り大きかったこと、かつては墳頂に赤々とした壺が供えられていた厳かな姿であったことが分かってきました。こうした調査成果については、来年度のなす風土記の丘湯津上資料館での速報展示で紹介する予定です。また、東山道駅路に関する古代官衙と推定される佐良土上の原Ⅱ遺跡のさらなる探求や、東山道駅路のさらなる発見を目指した調査も検討しています。引き続き、皆さまのご支援をよろしくお願いいたします。



小松原遺跡調査(R1)と東山道駅路跡推定ライン

令和2年度の調査で東山道駅路跡を発見した小松原遺跡では、前年にも発掘を行って平安時代の竪穴建物跡を確認しています。駅路沿いの集落の、北の端あたりだったようです。



小松原遺跡調査状況(R2)

令和2年度の調査では、南北に並走する溝が計4条見つかりました。道路両側の側溝です。道路幅(側溝と側溝の間の距離)は奈良時代にはおおよそ12.5～13.5m、平安時代には10mほどで、現代の片側2車線道路と同等の幅員だったようです。



西側側溝と墨書土器

この場所では側溝は断面V字形に掘削されていたようです。写真の下にある丸い物は、側溝の底に伏せておかれた完形品の坏(盛り皿)。外面には「梨本」と墨書されており、何らかの儀式的な行為が行われた可能性も考えられます。



佐良土上の原Ⅱ遺跡で確認された区画溝(R5)

令和3年度から着手したこの遺跡の調査では、一辺110m程の溝に囲まれた方形の区画があったことが分かっています。写真は北辺溝の様子で幅は最大で2.3m、深さ1.1mです。

## 官衙遺跡復元図

古代の役所跡である官衙は、溝や堀に囲まれた方形の区画の中に、庁舎や倉庫群が立ち並んでいました。佐良土上の原Ⅱ遺跡は東山道駅路のすぐ近くに設置された官衙のようですが、どのような役割の官衙であったのかは、今後の調査の進展次第で分かってくるかもしれません。



上三川町ホームページより

図 3. 大田原市と東山道駅路跡



宮沢遺跡調査状況 (R1)

発掘では、耕作土などの現代の土を重機で取り去った後、人力で調査を行います。中央の黒い四角い土が、那須国造碑が建立された頃の竪穴建物跡が埋まった跡です。



高の巣遺跡調査状況 (R1)

中央の半分掘られた方形の穴は上・下侍塚古墳が築かれた頃の竪穴建物跡です。真冬の調査は霜柱との闘いでもあります。



石田遺跡調査状況 (R3)

手前から奥に伸びる黒い土は幅 2.3 ~ 3.0m の溝の跡です。古墳に供えられる土器が出土しており、古墳を囲む溝(周溝)と考えています。現在では国道 294 号の東側に侍塚古墳群が残っていますが、地面の下では、西側にも古墳が残っているようです。



上侍塚北古墳と上侍塚古墳

2つの前方後方墳は那珂川に臨む高台の縁に並ぶように築かれています。今後の発掘調査で、被葬者や徳川光圀公の足跡が明らかになるかもしれません。

【図3】 基盤地図情報 (行政界) / 栃木県森林資源データ (2021-2022年度計測) / 国土数値情報 (河川) を下図に作成