山背国の奈良時代東山道と芝山遺跡

高橋　美久二

1．はじめに

京都府城陽市はよく「ゴリゴリ」の町だと表現される、これは奈良へも五里、京都へも五里の距離があり、京都と奈良のちょうど中間に位置することからできた表現であった。そして、この表現の中には京都と奈良を結ぶ交通路の要衝で、中間の休泊地であったことも含まれていた。近世には城陽市長池にあった長池宿が、中世には城陽市奈島や十六が京都と奈良の中間の宿駅の役目を果たしていた。本稿は、平安時代以前の城陽市付近の街道と宿駅について考察しようというものである。

藤原京から平城京へ遷都された翌年の和銅４(711)年に、遷都にともなう七道の交通経路の大幅な改定が行なわれた。

「始めて都亭駅、山背国相楽郡に岡田駅、綴喜郡に山本駅、河内国交野郡に楠葉駅、摂津国嶋上郡に大原駅、嶋下郡に殖村駅、伊賀国阿閇郡に新家駅を置く。」(『続日本紀』和銅４年正月２日条)

とあって、平城京遷都にともない、都の中の都亭駅と山陽道と東海道の６駅が新たに設置されたのであった。これによって、山陽道も東海道もいったん平城京から北上して、山背国に出てそこからそれぞれ西国や東国に向かうルートに変更されたのであった。東海道は東に木津川の渓谷をさかのぼり伊賀国を経て伊勢国方面へ向かった。山陽道の場合は木津川左岸を北上し、山背国と河内国の国境付近で淀川に架けられた山崎橋を渡り、摂津国に入って西国へ向かったのであった。ここに、七道のうち東山道や北陸道、山陰道、南海道、西海道が出てこないのは、東山道と北陸道は従来通り木津川右岸を北上し、山陰道も同様に木津川左岸を北上、南海道は平城京から南下して藤原京に向かえば従来通りの道であったからである。西海道は九州の大宰府から出発する道であったから、遷都には直接関係なかったのである。

以上のように、木津川右岸には東山道と北陸道の二つの幹線道路の兼用道が、平城京の時代以前から通っていた。古代の道路を明らかにしていくためには、いっぱんには平安時代の『延喜式』にかかれた駅名から、その駅家跡の位置を推定して、駅と駅をつないで道

路を復原する方法がとられる。ところが、木津川右岸を通るこの幹線道は、長岡京・平安京遷都にともなって、経路が変わって官道ではなくなったために、『延喜式』に駅名が載せられていない。そのために、駅をつないで古代の道路を復原する方法はとれない。ところが、近年の古代道路の研究によると、古代の律令国家がつくった官道は、直線で幅広であったことがわかってきて、その歴史地理学的な研究法も確立してきた。そこで、史料の少ない奈良時代の山背国の東山道とその宿駅について、歴史地理学的な研究法や、最近の発掘調査成果を利用して追究してみたい。

２．山背国の東山道のルート

まずは、木津川右岸の東山・北陸兼用道を、当時の史料によって、そのルートを想定してみよう。『万葉集』にのせられたつぎの歌は、大和国から山背国を経由して近江国へのルートをよく表わしていることで知られている。

そらみつ　大和の国　あおによし　奈良山越えて　山背の　管木の原　ちはやぶる　宇治の渡り　滝屋の　阿後尼の原を　千年に　欠くることなく　万代に　あり通はむと　山科の石田の杜の　皇神に　幣取り向けて　我は越え行く　逢坂山を（『万葉集』　巻13-3236）

大君の命恐み　見れど飽かぬ奈良山越えて　真木積む　泉の川の速き瀬を棹さし渡り　ちはやぶる　宇治の渡りの　滝つ瀬を　見つつ渡りて　近江道の　逢坂山に　手向して　我が越え行けば　楽浪の　志賀の唐崎　幸くあらば　またかへり見む　道の隈　八十隈ごとに　嘆きつつ　我が過ぎ行けば　いや遠に　里離り来ぬ　いや高に　山も越え来ぬ　剣大刀　鞘ゆ抜き出でて　伊香山　いかにか我がせむ　行くへ知らずて

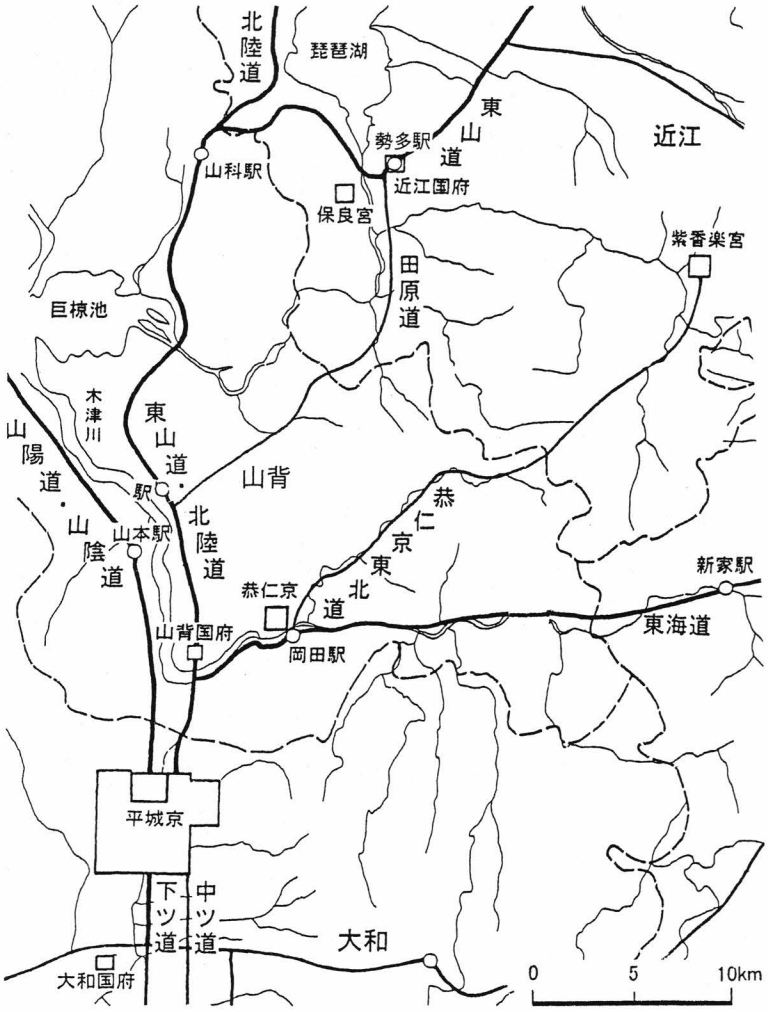
反歌

天地を　嘆き乞ひ祷み　幸きくあらば　またかへり見む　志賀の唐崎

右の二首、ただし、この短歌は、或書に云はく、穂積朝臣老の佐渡に配されし時に作る歌といふ。（『万葉集』　巻13-3240・3241）

前者の歌は、逢坂山から先を東山道をとったか、北陸道をとったかわからないが、後者は佐渡に向かったのであるから北陸道をとったことは明らかである。これによって、奈良山－泉川－管木の原－宇治の渡－滝屋の阿後尼の原－山科の石田の杜－逢坂山と、奈良山から逢坂山にいたる山背国の縦断ルートの大要が判明する。

この木津川右岸の城陽、宇治、山科を経由するルートが、東山道と北陸道の兼用道であったと述べてきた。しかし、これは北陸道であって、東山道は城陽市青谷から宇治田原に出て、近江国の瀬田にむかう「田原道」であったという、足利健亮の主張する[注1]説がある。



第1図　山背国周辺の奈良時代の道路

いまでは、この説が支持されて一般書にまでことわりなしに登場することがある。この田原道は、天平宝字8(764)年の恵美押勝(藤原仲麻呂)の乱で、官軍側が近江国府に先回りするために通った道(『続日本紀』天平宝字8年9月壬子条)として、史料にあらわれる。足利健亮は、官軍側が通った短捷路である田原道こそが、急務を帯びて疾駆する駅路にふさわしいと考えたからであった。また、天平12(740)年の聖武天皇の行幸路(『続日本紀』天平12年12月癸丑～丙寅条)で、不破頓宮→横川頓宮→犬上頓宮→蒲生郡→野洲頓宮→禾津頓宮→山背国玉井頓宮とあり、禾津から玉井までを田原道経由だと不破から禾津までの各頓宮間距離に近似するのに、山科経由では著しく長くなる不都合が認められるからであると考えた。これについては、いくつかの問題点が指摘できる。まず、田原道が官道でしかも短捷路であったなら、なぜ恵美押勝の一行が逃走するのに、この道を通って近江国府

に向かおうとしなかったのか。かつて近江国司でもあった恵美押勝が最もよく知っていたはずである。これは田原道が険しい山道のため未整備で、官道でなかったからで、女子どもを連れた一族郎党の旅は整備された官道である宇治・山科経由を当然の道として選んだのである。宇治を経由した恵美押勝一行は、先回りされた官軍に勢多橋を焼かれ、色を失い高島郡に逃走したとある。このとき勢多橋が現存していたことは、勢多橋経由が官道であったはずである。足利健亮は、勢多橋は北陸道と東山道の連絡道であったとするが、発掘された古代の勢多橋は、その規模が大きく、国家的な大事業で勢多橋を造営し、維持運営していたとみられることからも、官道に設けられた橋であったとみられる。発掘調査された勢多駅(堂ノ上遺跡)が、勢多橋と近江国府をつなぐ東西道路上に面しているのも、勢多橋経由が官道(東山道)であったことを物語っている。また、山背から近江へいたる経路で、前述のように宇治山科を詠んだ歌が万葉集に多く載せられているのに、宇治田原経由の歌枕がないのも、田原道が官道でなかったことの証拠でもある。

さきにあげた『万葉集』の歌には、城陽市内の地名があらわれないが、つぎの歌はこのルート上で城陽市内の地名が詠まれたものであろう。

山背の　久世の社の　草な手折りそ　我が時と　立ち栄ゆとも　草な手折りそ(『万葉集』巻７-1286)

白鳥の　鷺坂山の　松陰に　宿りて行かな　夜もふけ行くを(『万葉集』巻９-1687)

たくひれの　鷺坂山の　白つつじ　我ににほはね　妹に示さむ(『万葉集』巻９-1694)

山背の　久世の鷺坂　神代より　春は萌りつつ　秋は散りけり(『万葉集』巻９-1707)

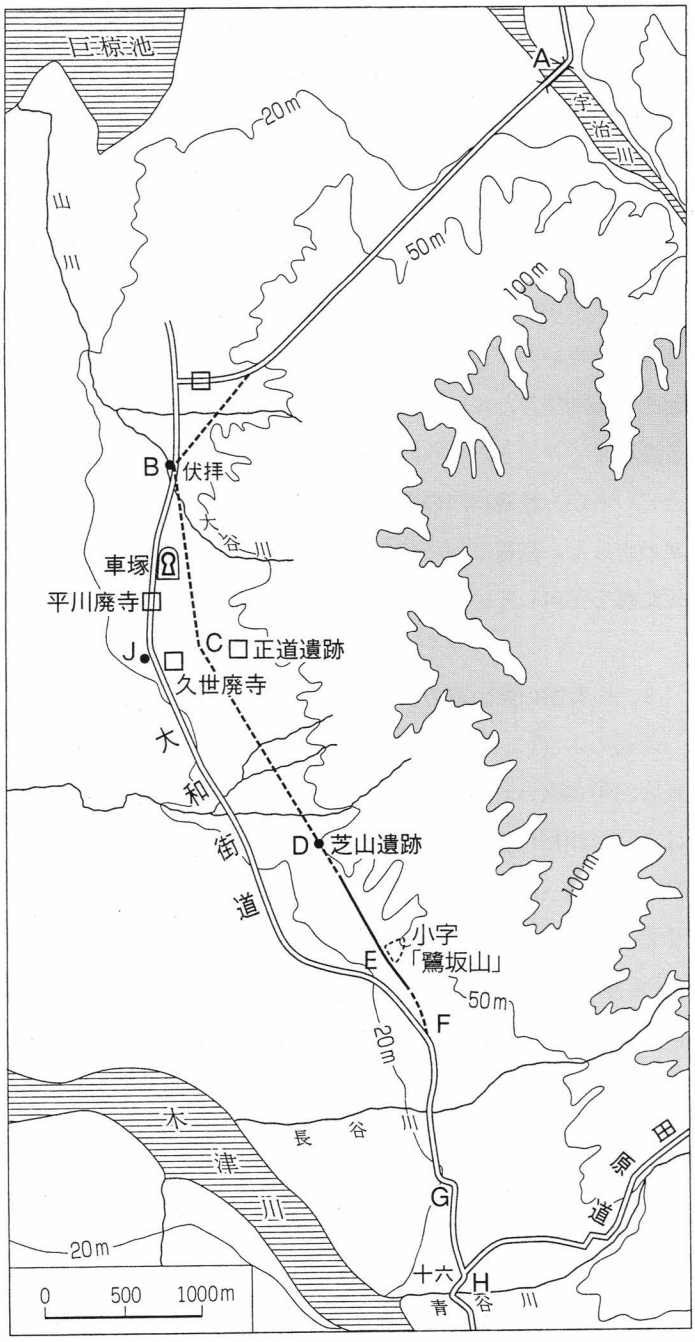
山背の　久世の若子が　欲しと言ふ我　あふさわに　我を欲しと言ふ　山背の久世(『万葉集』巻10-2362)

このように、万葉時代の城陽市内の官道の位置を探るのには、「久世の鷺坂」がどこであったかが、ひとつのポイントになるようである。つぎに、久世の鷺坂の位置を推定し具体的に当時の道を探っていこう。

図２のＡ－Ｂ－Ｃ－Ｄ－Ｅ－Ｆ－Ｇ－Ｈは、筆者が分担した『城陽市史』で推定した城陽市域の奈良時代の東山道の推定ルートである[注２]。若干の補足をしながら以下に再論したい。

まず、ポイントとなる久世の鷺坂の位置についてであるが、城陽市内に二か所の候補地がある。ひとつは、久世の久世神社近くの大和街道沿いに石碑が建っている場所(図２-Ｊ)と、もう一つは、富野の小字「鷺坂山」の場所(Ｅ)である。通説的には、久世にある大和街道沿いの地点が支持されてきた。万葉集の歌は都人が道中で詠んだものであるから、奈良方面から久世郡に入って印象的な坂が、この坂であったからよく歌に詠まれたもので

あろう。すると、綴喜郡から久世郡に入ってすぐに山道となった富野の「鷺坂山」の方がふさわしいようである。この小字「鷺坂山」の西南の境界線が直線となり、その延長線のE－F間とE－D間には、直線的な道が断続している。古代の直線的な道が現在では断続する道や行政界になっていることが多く、このような断続する直線をつなぐことによって、古代の直線道が復原される。この道が古代の道であったことは、後述する芝山遺跡のD地点やE－D間の発掘調査によって古代の幅広の道路遺構がみつかって確認されている。これらが偶然に一直線になったとは考え難く、古代の計画的な直線道の存在を抜きには考えられない。



第2図　城陽市周辺の奈良時代の道路推定図

E点から南では、E－F間の直線道路を経て、F点の長谷川の旧流路で、旧久世郡と綴喜郡の郡界となり、ここで道路は屈折して大和街道に沿って、綴喜郡条里の中を南下すると考えられる。また、E点から北では、E－Dを延長すると久世神社の東側の丘陵の先端

（C）にいたるが、その間には直線的な道路の痕跡はみいだせない。いっぽう、北からのルートは、宇治橋（A）は古代から大きくは動いていないと考えられ、A点からB点にいたる現宇治大久保線の道路は山道にもかかわらず直線的であり、古代の道路を踏襲したものと考えられる。現道は宇治市広野町で東西方向になるが、古代の道はそのまま大和街道の尾根部（B）にいたると考えられる。B点には平安時代に石清水八幡宮の遥拝所である「伏拝」ができたところである。B点から南下する大和街道は直線的ではあるが、奈良時代の道ではない。平川廃寺、久世廃寺、車塚古墳を避けて直線的な道路を、この部分に設定することはできないので、古代の官道は車塚古墳より東側を通っていたものと考えられ、B－C間を直線で結んだルートを想定したが、現在ではその痕跡はみつけられない。

これまでみてきたように、古代の官道は直線的で幅広であることが、全国的にわかってきているが、城陽市内の東山道・北陸道も例外でなく、直線を指向して幅広であったことがわかった。直線といっても、完全な直線ではなく折れ線グラフのような直線にして、最短距離を指向していたこともわかってきた。

３．山背国の東山道の駅

前述のように、『延喜式』には山背国の東山道の駅名は伝えられていない。ところが、延暦23年（804）のつぎの記事は山背国の東山道の駅名が知られる唯一の史料である。それは、「山城国山科駅を停めて、近江国勢多駅に馬数を加う。」（『日本後紀』延暦23年6月26日条）とあるものである。近江国の駅は、「東山道　近江国駅馬　勢多卅疋、岡田、甲賀各廿疋、篠原、清水、鳥籠、横川各十五疋、穴多五疋、和爾、三尾各七疋、鞆結九疋」（『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条）とあって、広域行政区画である東山道に所属する近江国には、東海道、東山道、北陸道の三道の駅名が列挙されている。それは、馬数20疋の２駅が東海道の駅、馬数15疋の４駅が東山道の駅、馬数５～９疋の４駅が北陸道の駅であった。勢多駅の馬数30疋と破格の馬数があったのは、隣の山科駅の馬数が合計されたためであった。おそらく、山科駅と勢多駅に各15疋づつあった馬数が、合計されたのであろう。『延喜式』の近江国の15疋の馬数は、東山道の平均の馬数であったから、山科駅は東山道沿いの駅で、しかも勢多駅の隣の駅であったといえる。このように、平安時代初期に統廃合された駅の馬が隣の駅に合算されて、延喜式の馬数に反映されていることは、当時はよくあった。たとえば、播磨国の明石、賀古、草上の各駅がそれぞれ30、40、30疋となっているのは、明石・賀古駅間と賀古・草上駅間のそれぞれ20疋の馬数の駅が廃止され両側の駅に分配された結果であり、筑前国の嶋門、津日両駅の馬数がそれぞれ23、22疋となっているのは、その間の駅の15疋の馬数が分配されたからであったことは、かつて指摘[注３]したことが

ある。

山背国の東山・北陸道の駅は、平城京内の都亭駅から次の駅は山科駅一駅だけですんだのであろうか。前述のように、木津川左岸の山陽・山陰道には、河内国交野郡の楠葉駅までに綴喜郡の山本駅、木津川をさかのぼる東海道には伊賀国阿閇郡の新家駅までに相楽郡の岡田駅があったことなどや、令の規定の駅間距離30里(現在の約16.1km)から、当然木津川右岸の東山・北陸道の駅も久世・綴喜郡あたりに一駅あったはずである。

この中間の駅のヒントになるのが、前述の天平12年(740)の聖武天皇の東国行幸記事である。聖武天皇は大宰府で起こった藤原広嗣の反乱にショックをうけて、東国に旅に出た。11月3日、伊勢国に滞在中の聖武天皇のところへ、広嗣をとらえたという戦勝の知らせが届いた。この報告は、大宰府から伊勢国まで、わずか4日で届いた(注4)ことが記録されている。夜に日をついで駅馬を走らせて、吉報を伝えたものであった。駅馬を「はゆま」ともいうが、文字どおり早馬の役を果たしたのである。この知らせをうけた聖武天皇は、すぐに平城京に帰るどころか、報告を受け取った河口頓宮にさらに11月12日までとどまり、その後ものんびりと旅行をつづけた。12月1日に美濃国不破頓宮に達すると、またそこで滞在して、ようやく6日に近江国に入り、帰路についた。同日に坂田郡横川頓宮に、翌7日に犬上頓宮に、9日に蒲生郡に、10日に野洲頓宮に、11日に禾津頓宮に、そこから志賀山寺などに参詣して、ようやく近江国を出て、14日に山背国玉井頓宮にいって、そこからついに平城京に帰らずに、恭仁京に遷都してしまった。この聖武天皇の不破頓宮からのコースは東山道のルートであり、天皇が滞在したので駅と書かれず頓宮となっているが、それぞれの頓宮は東山道の駅をさしているとみられる。すなわち、不破頓宮が美濃国不破駅、横川頓宮が近江国横川駅、犬上頓宮が鳥籠駅、蒲生郡とだけあるのが清水駅、野洲頓宮が篠原駅であったのであろう。ただ、禾津頓宮が勢多駅であったかどうかは、よくわからない。地名から見るかぎり、琵琶湖西岸の別の場所であろう。このように、聖武天皇の滞在した頓宮の多くが駅であったと考えられたことから、恭仁宮に入る前日に滞在した山背国玉井頓宮が駅の可能性もある。玉井頓宮は『枕草子』に「井は(中略)玉井」とあることなどから、玉井はのちに有名になる「井手玉水」と同義で、一般的に現在の綴喜郡井手町玉水付近に比定される。ただ、この玉井頓宮には特別な事情があった。というのは、玉井頓宮は井手の左大臣ともいわれた橘諸兄の別業があったところで、同年の5月には聖武天皇が行幸したばかりであった。この時の東国行幸にも橘諸兄は同行しており、12月6日の近江滞在中に先遣隊として恭仁宮遷都のために派遣されていた。当然、恭仁宮への道中に自分の別業に立ち寄って、後から来る聖武天皇の滞在のための手配をしていたはずである。したがって、玉井頓宮の場合は駅ではない可能性もあるが、禾津頓宮から恭仁宮までの間にこ

の附近が宿泊地として選ばれていたことは確認できる。

つぎに、駅の史料の可能性としてあげられるのが、『万葉集』に多く詠まれた「久世の鷺坂」である。前述のように、鷺坂は大和から久世郡に入って印象的な坂が、この坂であったからよく歌に詠まれたもので、綴喜郡から久世郡に入ってすぐに山道となった富野の「鷺坂山」の方がふさわしいと考えた。さらに、積極的にこれらの歌を評価すると、しんどい坂を登る最中に歌を詠むことはなく、坂を登ってほっと一息つくところで、しかも眺望が開けたところで休憩して詠むものである。したがって、鷺坂を登ったところに駅の存在を考えることができるであろう。

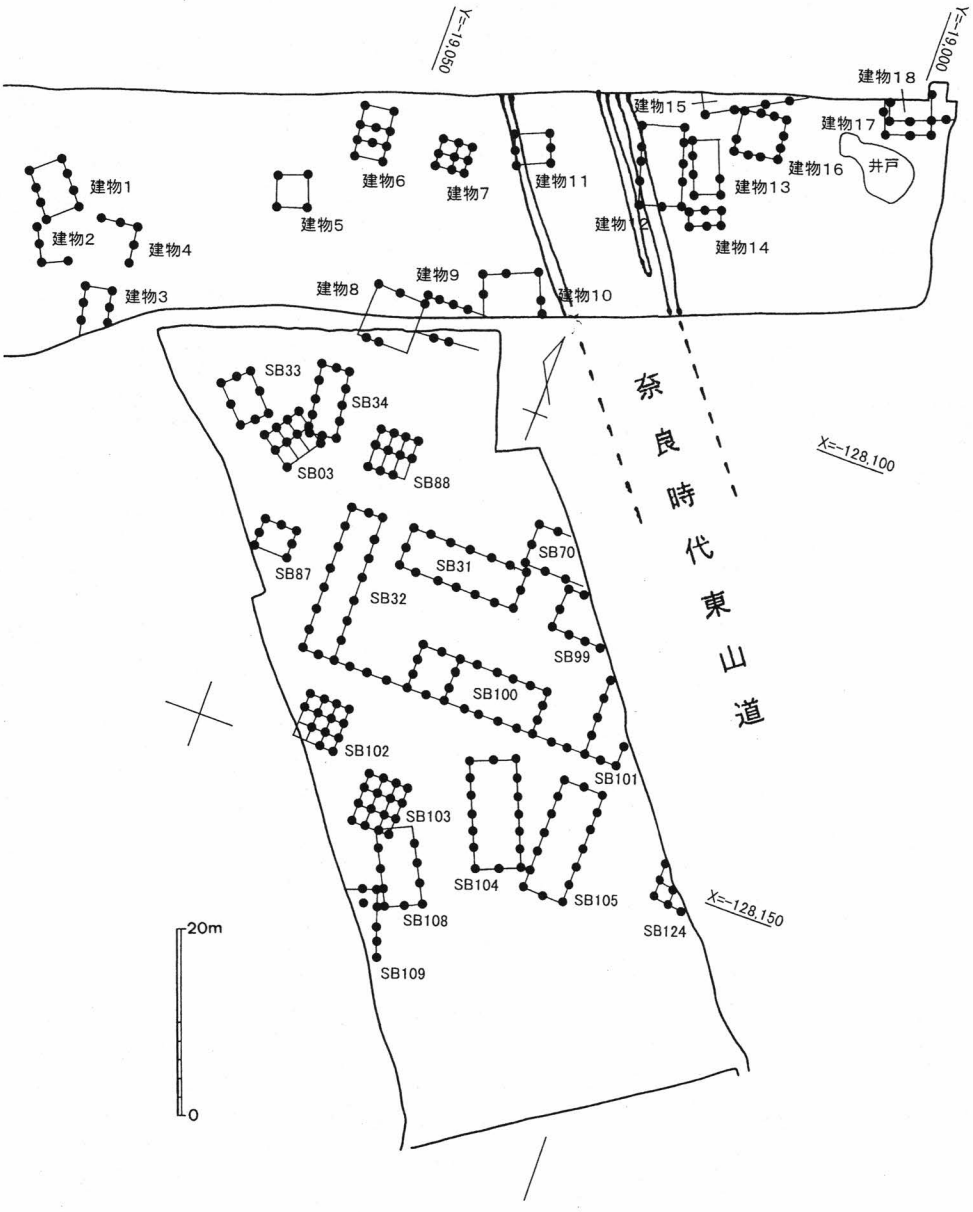
その鷺坂を登ったところに存在した遺跡が芝山遺跡である。

４．芝山遺跡の調査

芝山遺跡は京都府城陽市富野上ノ芝他の台地上に所在する古墳時代から奈良時代に至る集落遺跡、埋葬遺跡である。1977年から2003年にわたって、城陽市教育委員会や京都府埋蔵文化財調査研究センターによって12次の調査がおこなわれ、山背国の東山道の交通関係の重要な遺跡が検出された。

1985～1986年に山城総合運動公園城陽線道路建設にともなう京都府埋蔵文化財調査研究センターによる発掘調査がおこなわれた。調査区の西端のＡ地区東寄りで、Ｎ28°Ｗの方向の３本の溝（溝２・３・４）が検出された[注５]。調査者は溝２から古墳時代の須恵器が出土したことから、住居群と土坑墓群とを区画する溝かと推定しながらも、道路側溝の可能性も指摘した。しかし、溝が並行することや、前述の現存地割り、後述の城陽市教育委員会の調査成果からみて、古代道路の側溝と考えられる。溝２と溝４の溝心々間は12mあり、溝３と溝４の溝心々間は9.7mあり、この道路幅は近江、信濃、上野、下野などでみつかっている初期の東山道幅や改修後の幅と一致する。この道路周辺からは、奈良時代の18棟以上の掘立柱建物跡群、井戸、溝などがみつかっている。掘立柱建物跡群は建物方向から３群に分けられ、磁北と一致する１群、Ｎ13°Ｗの１群、Ｎ30°Ｗの１群である。各群の新旧は明らかでないが、磁北と一致する１群が最も数が多く、柱堀方も一辺１ｍを越える大型のものがあることから、最盛期の遺構群であったことが想定されている。出土遺物では、井戸からのものが注目され、平城宮式の軒丸瓦・磚・灰釉陶器・斎串など官衙的な遺物が出土している。また、北東斜面にあたるＣ・Ｄ地区では円面硯や須恵器の杯身を灯明皿として使用したものが出土している。この道路に沿って官衙的な建物群もあったことがわかった。

この芝山遺跡の道路遺構の南東で、1999年に城陽市教育委員会による道路建設にともな



第３図　芝山遺跡の奈良時代の遺構

う発掘調査がおこなわれた。ここでは、明確な両側溝をもった道路遺構ではなかったが、斜面を切り落として幅3m以上の道路を造成したもので、地山を整形して平坦にして、片側にだけ側溝が残る遺構が全長18mにわたって検出された(注6)。この遺構は、前述の地割りに一致する。

さらに1985～1986年の京都府埋蔵文化財調査研究センターによる発掘調査の南側隣接地で、同センターによって2001～2003年に府道上狛城陽線建設に伴う発掘調査が行われた(注7)。

この調査では、交通関連遺構として中央のＣ地区で「不明遺構」と報告された土坑群、北寄りのＡ地区で検出された掘立柱建物跡群が注目される。

Ｃ地区の不明遺構とされたものは、ＳＸ02と名付けられたもので、報告書では「短辺約0.3m、長辺約1.0m、深さ約0.15mの平面形が隅丸長方形を呈した土坑が、横方向に連続する形で検出された。東西方向に並ぶ列と、北西から南東方向に並ぶ２方向の土坑列を確認した。」とある。この遺構の性格として、大阪府長原遺跡の道路関係の遺構と比較したが、古道と関連した遺構と考えられないとし、年代も中世として、性格不明の遺構とした。しかし、この遺構の形状は、いまや道路遺構の指標ともみられる「波板状凹凸面」と呼ばれるもの(注8)に酷似している。しかも、立地もこのような傾斜地の路面につくられることが多いことや、1986年の京都府埋蔵文化財調査研究センターの調査による道路遺構と1999年の城陽市教育委員会の調査による道路遺構との中間に位置していることから、この遺構は路面(の下部遺構)そのものであったと考えられる。これが路面だとすると、E地区の東端でも路面が検出されるはずであるが、報告されていない。あるいは、ＳＤ18と報告された溝がＮ25°Ｗの方向なので片側の側溝の可能性がある。

Ａ地区の掘立柱建物跡群は、14棟以上検出された。報告者はこれをA1群、A2群、B群の３群に分類し、A1群とA2群の建物方位が真南北、Ｂ群がＮ19～26°Ｗで、それぞれ８世紀前半、８世紀前半から半ば、８世紀後半の年代を推定している。A1群は企画的に配置された大型建物群で構成され、梁間３間の東西棟のＳＢ100を中心に「ロ」字形配置をなす。報告者はＳＢ100を正殿とする「郡庁」と推定しているが、根拠は示されていない。

新聞報道や略報段階(注9)ではこれらの遺構群の性格として、(1)地方の行政区画である郡の役所、(2)駅家、(3)在地の豪族の居館の３つを想定したが、概報段階では何故か(1)の郡の役所に結論が絞られていた。

５．芝山遺跡の性格

筆者は、芝山遺跡の官衙的な性格の遺構群を駅家跡と推定したい。その根拠は(1)芝山遺跡の位置、(2)芝山遺跡の立地、(3)周辺の地名、(4)道路遺構との関係、(5)遺構と遺物などである。これを、検討してみよう。

(1)の芝山遺跡の位置については、奈良時代の山背国の東山道の駅家の位置関係からみた場合に、この位置附近に駅家があるはずであることは、すでに前述したとおりである。

(2)の芝山遺跡の立地については、山陽道の駅家の遺跡の多くが眺望の優れた台地上に位置することが多いことを述べたことがあるが(注10)、この芝山遺跡はまさにその立地に該当する。

(3)の周辺の地名についても、前述のように小字「鷺坂山」の西南部が直線状を呈し、そ

れが道路状地割痕跡に一致することを述べた。1999年の城陽市教育委員会の発掘調査による道路遺構はこの線に一致する。万葉集の歌から、駅などの休憩施設が鷺坂を登った上にあったと想定したことは前述の通りである。(4)の道路遺構との関係については、官衙的な遺構配置を示す芝山遺跡の掘立柱建物跡群に沿って道路遺構が存在したことは前述の通りである。ところが、官衙的な掘立柱建物跡群がほぼ正南北方位を示すのに対し、道路遺構はN28°Wの方位を示して、関連する遺構の方位が異なることに対して疑問が出されるかも知れない。じつは、これはよくあることで、異とすることはない。奈良時代の官衙は大陸風に正南北方位をとり左右対称に建物を配置するのに対して、奈良時代の官道は目的地に向かって最短距離で直線的に進むためにおのずと方位は異なることが多い。播磨国賀古駅跡と想定した古大内遺跡[注11]や同国野磨駅跡と想定した落地遺跡[注12]では、駅家跡の遺跡が正南北方位をとるのに対して、道路遺構はその遺跡の直近を斜めに直線的に走っている。(5)の遺構と遺物については、芝山遺跡のそれが官衙的な性格が強いことは再三述べたとおりである。問題は、その官衙的な性格を郡家とするか駅家とするかである。『出雲国風土記』には、郡家と駅家が同所にある例も多く、遺構でそれを判別することは難しい。ただし、久世郡の郡家は正道遺跡に比定することに異論はなく、消去法から言えば駅家ということになる。これでは、議論にならないので具体的な問題で検討しよう。1986年の調査の井戸から出土した遺物に都風のものがあることが指摘され、報告者は「平城宮式の土師器」と表現した。このような土師器が正道遺跡のような地方の官衙で出土することは多くはない。おそらく、都から持ち込まれたものであろう。これは、この場所で餞の宴(歓送迎会)が行われることが多かったからであろう。唐の都の長安から洛陽に向かう第一駅が「長楽駅」であるが、ここでは公私の送迎の宴がよく行われた[注13]。また、大宰府から西へ向かう第一駅が『延喜式』にはない「芦城駅」であったが、ここでもよく餞の宴が行われたことが『万葉集』の歌(巻4-549～551、568～571、巻8-1530・1531)に多く残されている。城陽にあったと想定される駅は平城京から東国や北国にむかう第一駅であった。おそらく、ここで送迎の宴が張られたと考えられる。都風の土器は、その送迎の宴で用いられた食器であったとも考えられる。そして、久世を詠んだ万葉歌も、この駅の宴で詠まれた歌であった考えられる。

6．おわりに

筆者は、長年の交通遺跡の調査研究の経験から、城陽市の芝山遺跡が東山道の駅の可能性があると考えるようになった。報告書を検討する中で、その感をますます強くするようになった。とくに、C地区で検出された波板状凹凸面に感激した。近年は、全国各地の道

路遺構の調査指導に行くことがあり、この遺構が道路の決め手になることを多くの場面で述べてきた。しかし、ごく身近の現場で見つかっていたことには迂闊にも気づかなかった。ついに、京都府でもこの遺構がみつかったことに快哉を叫んだ。ところが、報告書には性格不明として片づけられていた。この遺構が、『万葉集』の歌枕で有名な「久世の鷺坂」そのものであるかもしれないのに、もったいないと思ったのが、本稿を書くきっかけとなった、多くの教示を得たい。

ところで、1986年に芝山遺跡の発掘現場を訪れた時に、調査担当の小池氏から２本の溝を見せられ、相当の自信を持って古代道路の側溝ではないかと尋ねられた。筆者は当時、古代の官道がこのような山の上を通るはずはないと考えていたから、否定的な意見を述べたことがある。当時、古代の道が山の上でなくて平野部を通ると考えていた根拠は、興福寺の尋尊の日記に「新野池」と書かれた18町もある池が街道の東側に書かれていて(『大乗院寺社雑事記』文明17年10月19日条)、この池と街道との関係は平安時代の日記(『更級日記』など)に登場しているので、奈良時代にまでさかのぼると考えていたからであった。しかし、『城陽市史』で古代の街道を担当することになって、検討した結果奈良時代と平安時代の街道の位置が異なると考えるようになって、小池氏の当時の考えをいただくことになった。当時、筆者が不用意な発言をしなかったら、報告書では古代道路としてもっと積極的に評価されていたはずで、その後の調査にも影響を与えていたことを思うと、当時の筆者の無礼と不明を深くお詫びしたい。

(たかはし・よしくに＝滋賀県立大学人間文化学部教授)

注１　足利健亮『日本古代地理研究』大明堂、1985年

注２　高橋美久二「奈良時代の交通」(『城陽市史』第１巻、2002年)

注３　高橋美久二「古代の山陽道」(『考古学論考ー小林行雄博士古稀記念論文集ー』平凡社、1982年)

注４　直木孝次郎「大宰府・平城京間の日程」(『続日本紀研究』9-1、1962年、『奈良時代史の諸問題』1968年に再録)

注５　小池寛『芝山遺跡』(『京都府遺跡調査概報』第35冊、1987年)

注６　小泉裕司『城陽市文化財調査報告書』37、城陽市教育委員会、1999年)

注７　岡崎研一・柴暁彦「芝山遺跡」(『京都府遺跡調査概報』第110冊、2004年)

注８　早川泉「古代道路遺構に残された圧痕ー波板状凹凸面の性格についてー」(『東京考古』第９号、1991年)

注９　柴暁彦「芝山遺跡」(『京都府埋蔵文化財情報』第90号、2003年)

注10　高橋美久二『古代交通の考古地理』、大明堂、1995年

注11　高橋美久二「播磨国賀古駅家について」（藤岡謙二郎先生退官記念事業会編『歴史地理研究と都市研究（上）』大明堂、1978年、『古代交通の考古地理』大明堂、1995年に再録）

注12　小田賢「兵庫県上郡町落地遺跡の調査」（『駅家と在地社会』、奈良文化財研究所、2004年）

注13　厳耕望『唐代交通図考』（中央研究院歴史語言研究所専刊之八十三、1985年）、王文楚『古代交通地理叢考』中華書局、1996年