

大分市下郡遺跡群の古代道路状遺構について

坪根伸也

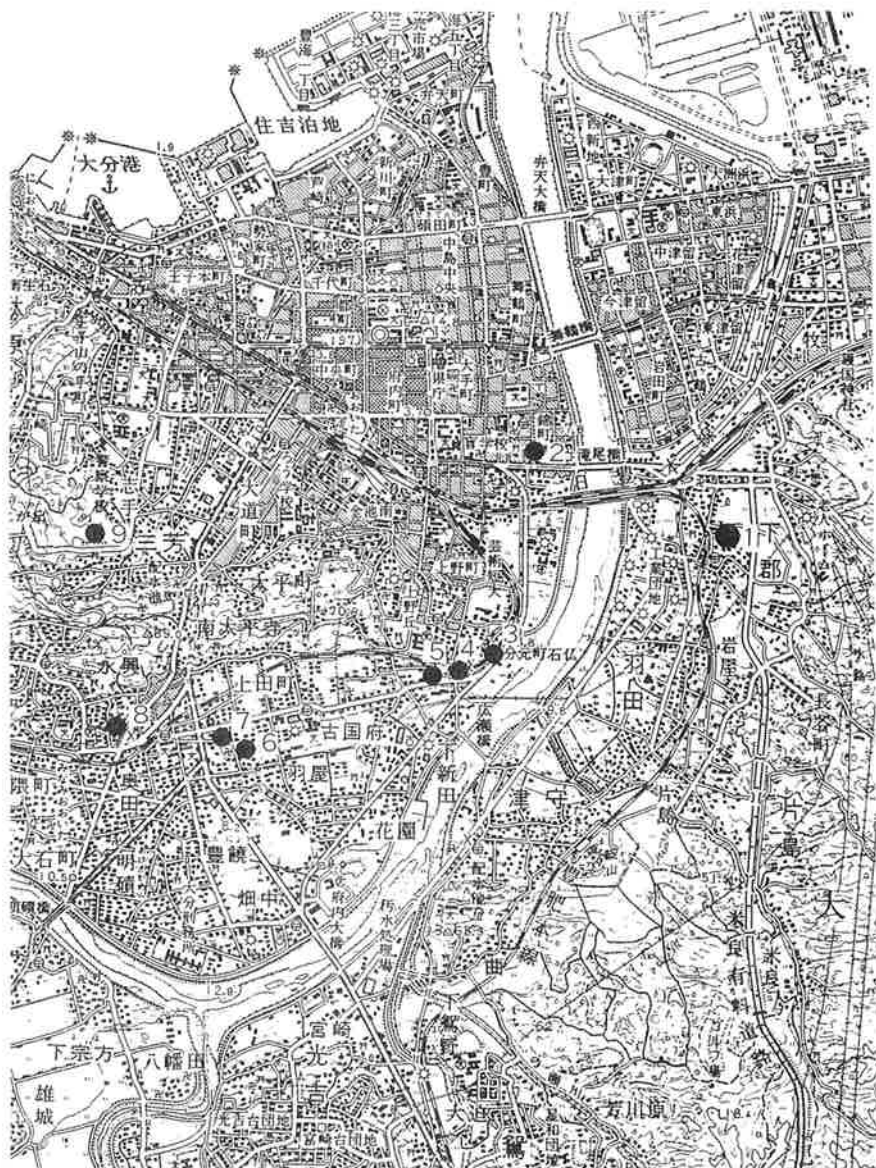
はじめに

大分市下郡に所在する下郡遺跡群は、当該地の土地区画整理事業の実施に伴い、昭和62年から発掘調査が継続実施されている。その間、縄文時代後期から近代に至る複合遺跡であることが明らかとなり、特に弥生時代と奈良・平安時代前期を中心とする時期に大規模な遺跡形成が認められている。また、下郡地域は「コオリ」地名から郡衙跡の候補地として考えられてきた所でもあり、古代遺構の動向が注視されてきた。こうした状況の中で近年、古代道路状遺構¹⁾が確認された。今回発見された道路状遺構は、八世紀中頃から九世紀にかけて構築され、使用されたものであり、道路規模の拡張、縮小などの消長、道路築成の状況を明確に示す貴重な事例といえる。

小稿は、検出された道路状遺構の構造的な特徴の抽出と、下郡遺跡群内における発見の意義、さらにはそこから派生する若干の課題について触れるものである。

一 下郡遺跡群検出の古代道路状遺構

下郡遺跡群²⁾は大分川の河口付近の右岸に位置し、標高六メートル程度の自然堤防上に展開する。大分川の対岸に豊後国府推定地として有力視される古国府地区、上野丘陵があり、大分川の上流約六キロメートルには豊後国分寺跡が所在する。



- | | | |
|-----------|------------|----------|
| 1 下郡遺跡群 | 2 中世大友城下町跡 | 3 大分元町石仏 |
| 4 上野岩屋寺遺跡 | 5 古国府岩屋寺遺跡 | 6 羽屋園遺跡 |
| 7 羽屋井戸遺跡 | 8 永興寺 | 9 古宮古墳 |

第1図 遺跡位置図(1/50000)

下郡遺跡群での古代道路状遺構は、下郡遺跡群第六一・六九・九〇・九二・九八・九九・一〇四次調査地点で確認されているが、いずれも遺跡群が占地する自然堤防上の最高位面にあたる。

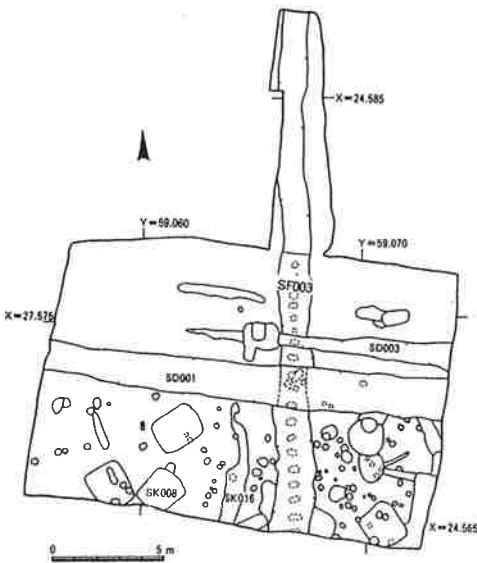
道路跡はほぼ現在のJ R豊肥線と重複するように検出される。これは単なる偶然の所産ではなく、J R豊肥線が安定ルートを保つために高位部を選地している事由と古代道路状遺構のルート決定が同様の理由によってなされたことによるためと考えられる。

以下にはこのような分布を示す道路状遺構の内容について主要な検出地点での所見を概説する。

下郡遺跡群第六一次調査地点SF〇〇三(坪根一九九六a)

当該地点は下郡遺跡群での道路状遺構発見の端緒となった調査地点である。

第六一次調査地点で検出された道路状遺構(SF〇〇三)は調査区の中央を縦走する溝形状を呈するものである。検出面での幅二・一メートル、深さ〇・八メートルを測り断面形状は逆台形をなす。路面にあたる底面の幅は約一・一メートルを測り、径約〇・五メートルの連続土坑を規則的に配置する。また、連続土坑内部には灰白色粘土と黒茶褐色土、黄褐色土ブロックの混土の充填が認められ、切り合いながら重複している部分も認められることから、二回以上の造り替えが行われたと推定される。連続土坑内の土壌は非常に硬化しており、強い加圧が行われたと考えられる。堆積土層断面の観察所見から当初の路面築造後、二つの路面の



第2図 下郡遺跡群第61次調査遺構配置図(1/300)



写真1 第61次調査SF003土層断面

存在が推定でき、複数の改修を伴う3段階の道路利用を想定することができ

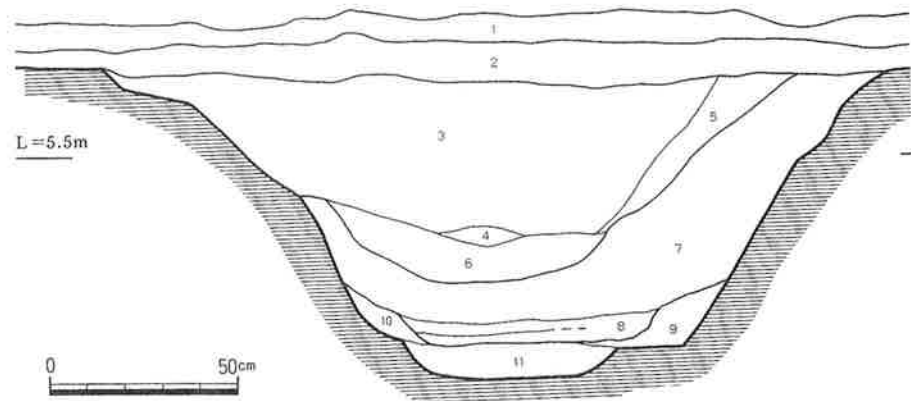
る。これらの状況を整理すると以下のようになる。

第1段階

逆台形状の溝を掘り込み、平坦に成形した底面に約〇・五メートルの間隔で連続土坑を構築する。内部には混土が充填され加圧が加えられる。連続土坑の掘削確認面標高は四・九九メートルを測る。

第2段階

黄茶褐色土ブロックを含む暗茶褐色土(第10層)を溝底面に被覆する。この土層が第1段階の舗装部材として存在した可能性もあるが、現状では判断できない。第2段階の連続土坑は本土層の上面から掘り込まれている。灰白色粘質土を基調とするもので、比較的しまっており、この部分にも加圧行為が行われたものと推定される。土坑上面には舗装部材と考えられるような土層の存在は確認できない。



- | | | |
|------------------|----------------|-------------|
| 1 暗灰白色粘質土層(旧水田層) | 6 暗褐色土層(比較的硬質) | 10 暗茶褐色土 |
| 2 暗茶褐色土層 | 7 暗茶褐色土層 | + 黄茶褐色土ブロック |
| 3 暗灰褐色土層 | (黄茶褐色土ブロックを含む) | 11 黒茶褐色土 |
| 4 暗灰白色粘質土層 | 8 灰白色粘質土層 | + 黄褐色土ブロックの |
| 5 暗灰茶褐色土層 | 9 暗黒茶褐色土層 | 混土層(非常に硬質) |

第3図 下郡遺跡群第61次調査道路状遺構断面実測図(1/20)

第3段階

第2段階道路を黄茶褐色土ブロックを含む暗茶褐色土により埋め戻し、中心軸を若干東方向に移動した位置に逆台形状の溝を掘り返し、その底面を路面とする。

構造的には、底面に暗褐色土を充填した掘り込みを行いその上面に暗白色粘質土を被覆していたものと考えられる。底面掘り込み内の暗褐色土は硬質化しており、この部分にも加圧行為が行われた可能性が高い。ちなみに底面掘り込みの平面的な展開状況については把握できていない。

暗灰白色粘質土の遺存する路面と想定される部分の標高は約五・三メートルであり、第1段階の連続土坑掘り込み面から約〇・三メートル上位にあたる。

各段階の所産年代については出土遺物の厳密な層別取り上げを行っていないので、段階毎の詳細な時期特定は行えない。ただし、埋土内から出土する完形復原の可能な土師器坏、須恵器坏などから導き出される年代は八世紀中頃～九世紀初頭であり、下層出土遺物として取り上げた第7層下のものに九世紀初頭前後の属性を具備したものが皆無である点を考慮すると、消極的

ながら、第1段階を八世紀中頃～後半に、最終機能段階である第3段階を八世紀末～九世紀初頭とすることができよう。第六一次調査ではSF〇〇三を約二三・七メートル検出しているが、その方向はほぼ真南北に沿っている。

また、SF〇〇三に沿うように不定形の長土坑（SK〇一六）が存在するが、当遺構からは九世紀前半に比定される土師器坏などが出土し、SF〇〇三よりは明らかに後出する。現存深度は〇・二メートルであり、遺構の遺存状況は良好とはいえない。



写真2
第61次調査SF003完掘状況



第2段階

第1段階の路面を暗褐色土と灰色粘土の混土により被覆する。路面を約二十センチメートルかさ上げを行い、新たな路面を形成する。この路面下にも第1段階と同様の連続土坑を配置する。

写真3 第98・99次調査地点全景

下郡遺跡群第六九・九八・九九次調査地点SF〇〇一（坪根一九九六b、坪根・中西一九九八）

第六九、九八、九九次調査地点は調査時期は異なるが、連続する一連の調査である。

道路状遺構は先述の第六一次調査地点SF〇〇三と国土座標値の同一y軸線上で確認され、その方向はほぼ真南北を指向する。総延長九メートルを確認し調査を実施した。当該地は遺構の遺存状況が良好であり、溝形状を呈する道路状遺構の上面に側溝を有する道路面の確認を行うことができた。調査所見から6段階の時間経過に伴う変遷を明らかにすることができる。

第1段階

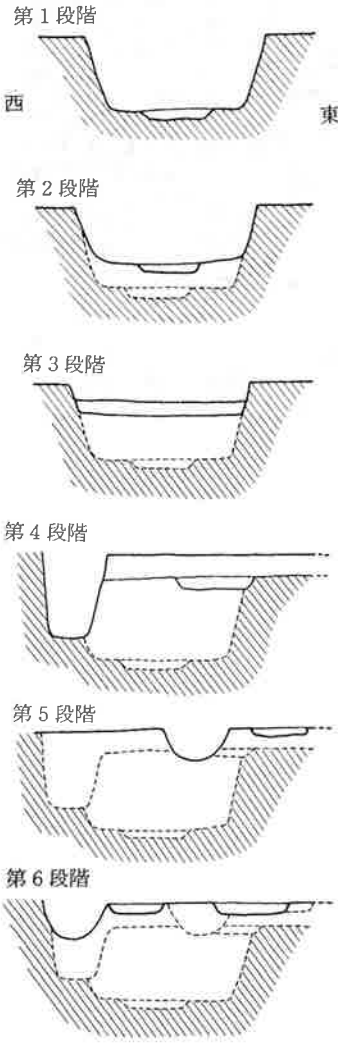
逆台形を呈する溝形状をなし、検出面での幅一・八メートル、深さ〇・八メートル、路面幅一・一メートルを測る。底面直上には灰白色粘土を主体とした粘質土が被覆され、その下部には径〇・六メートルを測る不定円形の連続土坑が規則的に配置される。連続土坑内には路面に被覆された灰白色粘土と同一の粘質土が充填され、加圧のためか硬質化する。

第3段階

第2段階の路面上に暗茶褐色土を敷設しその上面に灰白色粘質土を被覆することにより路面を形成する。第1・2段階と異なる点は、先のふたつの段階がいずれも路床に連続土坑を伴っていたのに対し、第3段階には認められない。路面に帯状に分布する灰白色粘土の中央部分は周囲に比して若干窪む。

第4段階

第1段階で掘削した溝をすべて埋めてしまい、道路姿様は一変する。路肩に側溝を掘削し、幅五メートル以上の空地（路面）を確保する。側溝は一連の溝にはならず、幅〇・五〜〇・八メートルの長土坑の連続として認識できる。底面は平坦でなく同一の長土坑底面においても随所に凹凸が認められる。これはいわゆる「土坑連結式掘削工法」（早川泉一九九七）によるものである。側溝の最深部分は検出面から〇・八メートルを測る。路面に関しては後の改修等のため判断としないが、路床には長楕円形状の連続土坑を構築する。この段階の連続土坑は底面に土器小片を充填する。路面全面を灰白色粘土等で整備した痕跡が随所にみられ、部分的には土器小破片を路床上面に敷き詰めた状況も認められる。また、第4段階道路の築成に伴って



中西武尚作図

第4図 道路状遺構変遷模式図

第3段階の溝状道路が埋め戻されるが、この際に土師器甕の埋納が行われている。土師器甕は口縁部を下方に向け、やや斜めに埋置されている。埋納に使用された土師器甕(第7図11)は内・外面ともに淡茶褐色を呈し、口径一九・二センチメートル、器高二六・一センチメートル、胴部最大径三〇・六センチメートルを測る。胴下半部の一部を欠損するが、これは検出時に破損したものであり、本来は完存品である。調査段階ではこの埋納地点に特別な意味を見いだすことはできなかったが、後に後述する東西道路の確認によりこの地点が有意な場所であることが明らかとなった。

第5段階

路面幅が縮小したかあるいは道路中心部が西側へ移動したと考えられる段階。前段階の大規模な側溝は埋められ、一・二メートルほど西に規模の小さな側溝が造られる。

第6段階

側溝がふたたび東側に移動し、第4段階の側溝とほぼ同じ位置に掘りなおされる段階。側溝の規模は小さい。路面と推定される部分には、他の道路状遺構の検出事例に通有な波板状



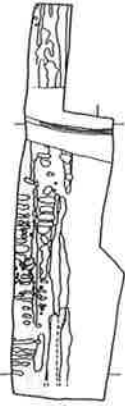
写真4 SF001完掘状況(第69次)



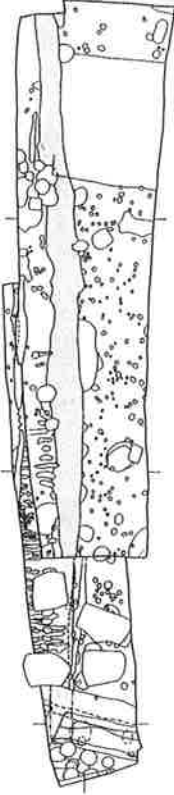
写真5 土師器甕埋納状況



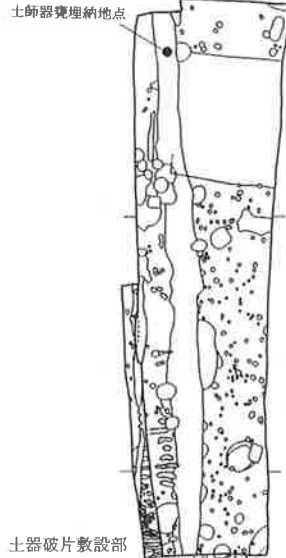
写真6 第4段階土器敷設状況(第99次)



第 98 次調査地点



第 69 次調査地点



土師器甕埋納地点

第 99 次調査地点

土器破片敷設部

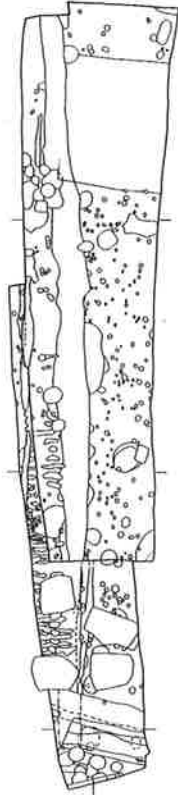
道路状遺構第 1 ~ 3 段階

道路状遺構第 4 段階

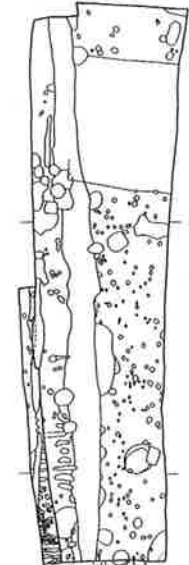
第 5 図 道路状遺構変遷図 I (1/600)



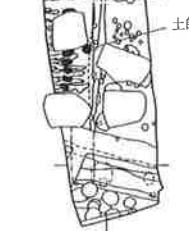
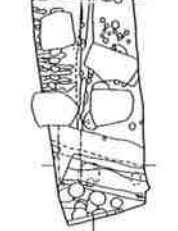
第 98 次調査地点



第 69 次調査地点



第 99 次調査地点



土師器埋納地点

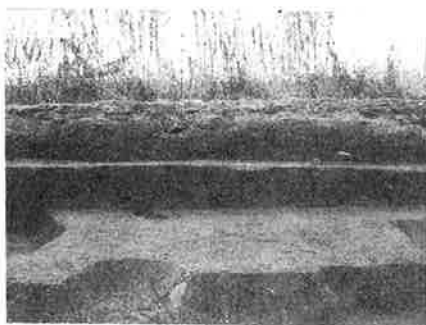


写真9 SF001縦断面(第99次・土器細片を充填する連続土坑と舗装部材)



写真7 土師器埋納状況(最上部の土師器杯をはずした状況)

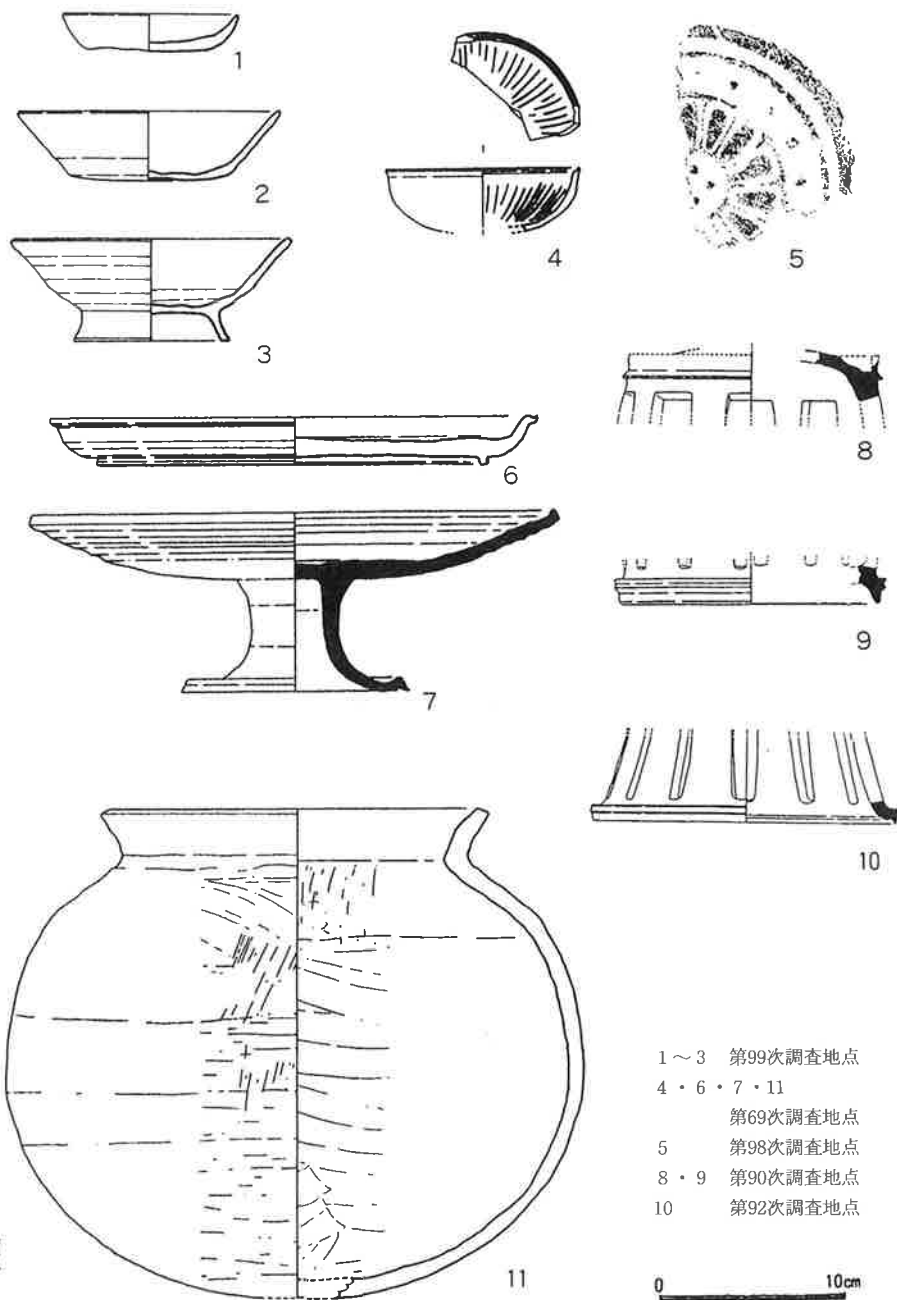


写真10 灰白色粘土舗装状況(第69次)



写真8 連続土坑内土器細片充填状況

凹凸面、連続土坑などと呼ばれる掘り込みを側溝にそって明瞭な形で確認することができる。道路の最終機能段階にあたる当該階には前述の波板状凹凸面、連続土坑構築面の上面に茶灰色砂質土を全面に被覆し舗装部材としている。この砂質土を敷設する際に土師器の埋納が行われており、第6段階の機能時期を考える上で参考となる。土器埋納は土師器杯1・小杯1・碗1を3段重ねに埋置したものである。上位から第7図2・3・1の順位で組み合わされていた。1は口径九・二センチメートル、底径六・六センチメートル、器高二・〇センチメートルを測る小杯である。底部はヘラによる切り離し痕跡が残る。内・外面ともに淡黄橙色を呈する完存資料である。2は淡橙黄色を呈する土師器杯で、口径一三・八センチメートル、底径八・三センチメートル、器高三・七センチメートルを測る。底部はヘラ切り離し後若干のナデ調整が施される。底部は完存し、口縁部分で約1/5が遺存する。3は土師器碗であり、口径一四・八センチメートル、底径八・〇センチメートル、器高五・五センチメートルを測る。これら



- 1 ~ 3 第99次調査地点
- 4 ・ 6 ・ 7 ・ 11
第69次調査地点
- 5 第98次調査地点
- 8 ・ 9 第90次調査地点
- 10 第92次調査地点

0 10cm

第7図 エリアH出土遺物実測図(1/4)

の内容は高橋編年（高橋一九九四）のIV期にほぼ比定されるものであり、おおよそ九世紀末前後の年代を考慮することができる。

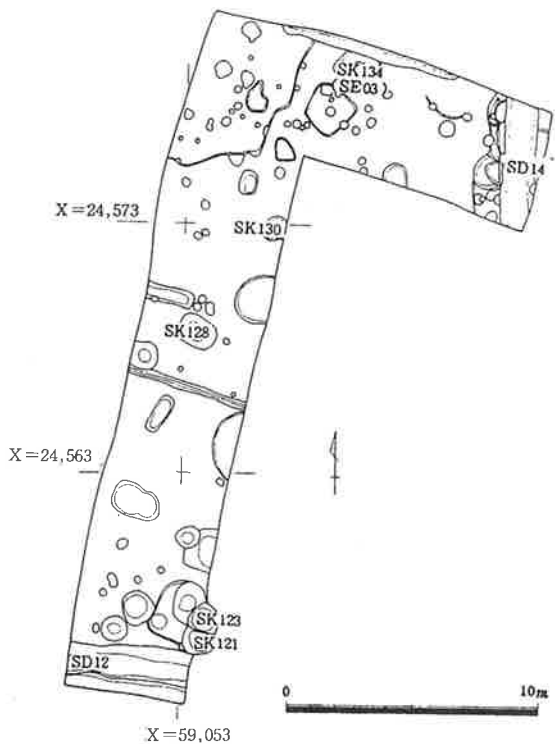
さて、路面幅については、第1段階から3段階が一・二～一・七メートル。第4段階から6段階の幅員は道路西端が丁R豊肥線下にあたるため把握することができず不明である。現状から路面は少なくとも五メートル以上はあったものと判断される。次に各段階の帰属年代であるが、第1段階～3段階の溝状を呈する道路状遺構が、埋土内の出土遺物から八世紀中頃～九世紀初頭の所産時期を推定できる。また、第4段階の連続土坑内の土器小片の内容には九世紀初頭に比定される土師器坏の破片

を内包することから九世紀初頭以降の構築と判断される。第6段階は埋納土師器から九世紀末前後の年代が考えられ、道路の最終機能段階をほぼこの時期に求めることができる。

下郡遺跡群第五次調査第6トレンチSD〇一四（讃岐・坪根一九九〇）

第五次調査は下郡遺跡群H区p・q一～一九～二二地点に当たり、昭和六三年五月～二月に実施された。

問題の道路状遺構は第6トレンチにおいて確認されている。この部分は後世の削平を大規模に受けており、遺構の遺存状況は悪い。道路状遺構は調査当時SD〇一四としていたもので、検出面から底面まで約〇・六mが遺存している。検出長五・九メートル、



第8図 下郡遺跡群第五次調査第6T遺構配置図(1/300)



写真11 井戸跡完掘状況

最大幅一・四メートルを測り断面形状は逆台形を呈しており、第六一次調査地点、第六二次調査地点で検出された道路状遺構と酷似する。底面には連続土坑状の窪みが認められている。遺構の展開方向はほぼ真南北を示し、国土座標系の上でもy||五九・〇六七軸線上に位置し、先述の第六一・六九次調査地点検出の道路状遺構の結線上にあたる。

第五次調査地点では、道路状遺構検出地点から南へ約六〇メートルの位置において9世紀代に比定される井戸跡が確認されている。井戸跡（SE〇一）は径四・九メートルの掘り方を有し、基底部に半截したクスノキの丸太くり貫き材の合わせ構造による水溜部を埋置する。下郡遺跡群では最大規模のものである。出土遺物には須恵器転用硯、緑釉陶器片、須恵器坏、フイゴ羽口、曲物、刀子、木製櫛などが出土している。

下郡遺跡群第九〇・九二・一〇四次調査SF三一〇（坪根・中西一九九八b、坪根・幸一九九八）

第九〇・九二・一〇四次調査では東西方向に展開する道路状遺構が確認されている。

下郡遺跡群第九二次・一〇四次調査は同一道路状遺構の一連の調査であり、一括して概要を略述する。

これらの調査地点で検出されている東西道路状遺構（SF三一〇）は調査所見から複数回の路面ならびに路床の改修が認められた。以下にはこの改修状況を踏まえ、大きくI～III期に分期し、道路遺構の変遷を示す。

I期

路面幅員約二・五メートルを測り、長軸長約〇・四〇・七メートルの長楕円形の連続土坑を構築する。

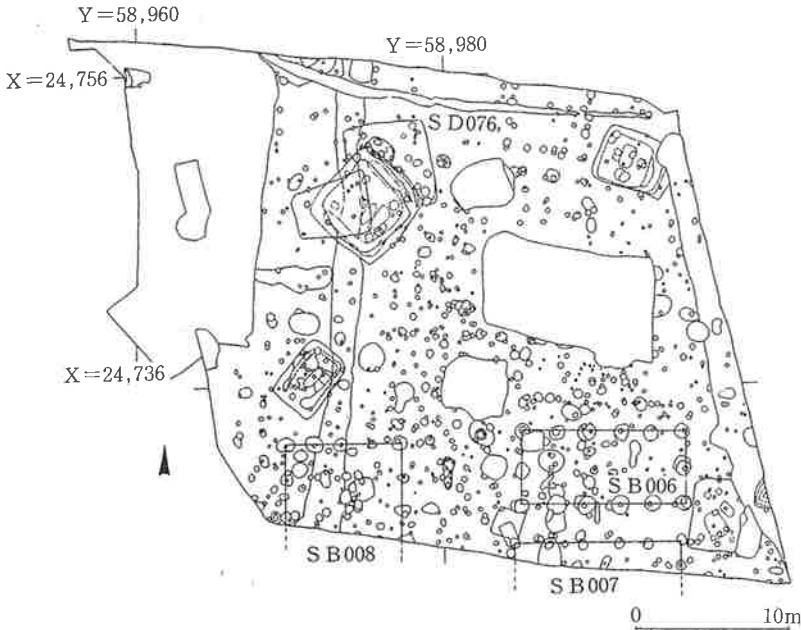
連続土坑埋土内には灰白色粘土を充填し、路面整備を行っている。連続土坑は、ほぼ〇・四メートル間隔で配置され、次の改修に伴う連続土坑の配置は既存の連続土坑間の空隙に同じく等間隔で造り替えがなされている。新造された連続土坑の埋

土には同じく灰白色粘土が充填されるが、その上部には砂質土を含む加圧粘土層が認められる。I期の南側の側溝は、大形の長土坑で構成されており、検出面から深さ約〇・七メートルを測る。側溝の内部には切り合い・掘り返しの痕跡が明瞭に認められ、これが「土坑連結式掘削工法」（早川一九九七）により掘削されていることを示している。北側の側溝は、浅い溝状を呈し、一歩次の段階の路面整備に伴う連続長土坑により切られているが、規模・形状とも南側側溝とはかなり異なっている。

II期

路面幅員が約五・〇メートルに拡張される段階である。連続土坑は長さ約一・二メートル前後の長楕円形と規模が大きくなり、I期の段階の連続土坑とはほぼ同じ位置に造り替えられる。土坑埋土にはI期と同様に灰白色粘土が充填され、その上部には土器細片を粘土とともに充填する。これらはお互いに固着しており、重度の加圧が行われたものと考えられる。

側溝は、南側でほぼI期と同じ位置に、幅約〇・五



第9図 下郡遺跡群第90次調査遺構配置図(1/500)



写真13 側溝調査状況(第98次・中央の溝が第4段階の側溝)



写真12 SF310完掘状況(第92次)

メートル〇・七メートル、深さ約〇・五メートルを測る断面形状U字形のものが造られる。

III期

路面幅員が一・〇メートル前後に縮小される段階。連続土坑はII期の連続土坑の間に、長さ約一・〇メートルの楕円形のものが新たに作られる。

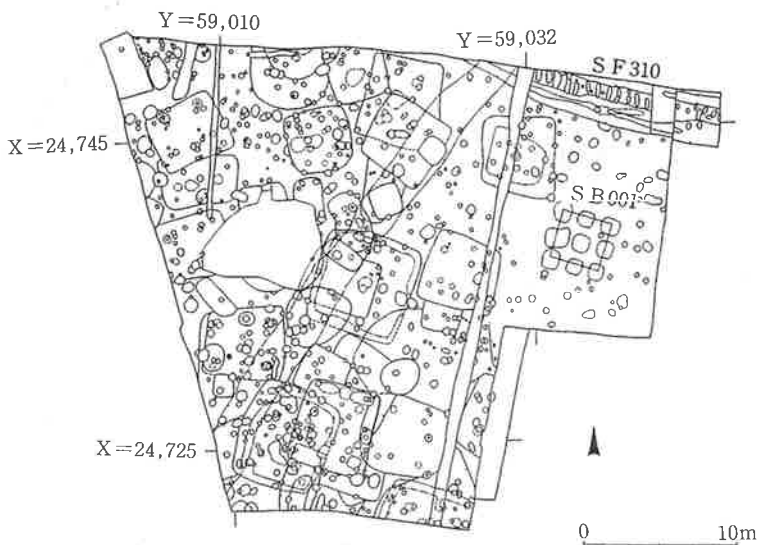
連続土坑の埋土は灰色粘質土で、その上面にはII期同様に土器細片が認められるが、II期とは違って各連続土坑をある程度意識しながらも、全面に土器細片を敷設する状況が認められる。また、連続土坑の上部には灰茶色砂質土が存在し、これが舗装部材としての役割を担っていたものと推定される。したがって、連続土坑掘り込み面に敷設される土器細片は連続土坑と同様に路床の強化を目的として設置されたものであると考えられよう。

また、北側では幅約〇・五メートル、深さ約〇・七メートルを測る断面形状U字形の側溝が構築されている。

下郡遺跡群第九〇次調査SD〇七六

位置関係、溝形状、出土遺物等から第九二次調査のSF三一〇の南側側溝の延長部と考えられる。

第九〇次調査地点は第九二次調査地点との境界付近を境に近世末に段造成が行われており、遺構の遺存状況が良好でない。そのためSF三一〇の道路面に相当する部分はずでに欠失しており、連続土坑等の遺構は確認されない。



第10図 下郡遺跡群第92次調査遺構配置図(1/500)

以上が第九〇次・九二次・一〇四次で検出された東西南方の道路状遺構の概要である。各期の道路状遺構の構築年代であるが、規模の大きなI期の南側側溝埋土に帰属する遺物は八世紀末～九世紀初頭に比定されるものをその下限とする点から、構築時期を九世紀初頭前後と考えて大過ないであろう。

この年代観に従えば、第六九次・九八次・九九次調査で確認されている南北方向の道路状遺構(SF〇〇一)の第4段階に接続することになり、また、第六九次・九八次・九九次調査の東側に位置する第八七次・第七〇次調査地点で東西道路の痕跡が確認されない点を考慮すると、SF三一〇とSF〇〇一が三叉路を構成して接続する可能性を指摘することができる。両者の道路構造等を指標と比較すると、SF〇〇一の第4段階がSF三一〇のI期に、第5段階がII期に、第6段階がIII期にはほぼ対応するものと考えられる。このような視点にたち、両者の交差点点を推定すると、SF〇〇一において確認された土師器甕埋納遺構付近に想定することができ、土師器甕が第4段階の構築に際しての交差点における祭祀行為に伴うものである可能性を指摘できよう。

二 道路状遺構の構造検討

本項では、下郡遺跡群で検出された古代道路状遺構を先行研究を参照しながら、構造変遷を整理する。

道路形状ならびに連続土坑、あるいは波板状凹凸面と呼称される遺構の形状分類には近江俊秀氏の分類を援用する（近江俊秀一九九三）。また、西海道における道路の形態分類については、山村信榮氏による施工タイプによる分類があり（山村一九九三a）、併せて使用した。



写真14 SF001底面検出状況(第99次)

上記の分類に従うと第1段階～第6段階の構造変遷を第1表のように示すことができる。

これは現状で確認できる道路構造について分類整理したものである。この中で第1段階の波板状凹凸面にA類とC類の存在を記載しているが、ここでC類としたものは近江分類のC類（不整形もしくは不規則に並ぶもの）と形態上は類似するが、写真14に示すように他の連続土坑の波板状凹凸面と異なり、むしろ径二

	道路形状		波板状凹凸面の形状
	山村分類	近江分類	
第1段階	C	B-4-d	2-A/C
第2段階	C	B-4-b	3-A
第3段階	C	B-4-b	0
第4段階	A	B-1	2-B
第5段階	A	B-1	3-B
第6段階	A	B-1	2-A

第1表 道路構造変遷表

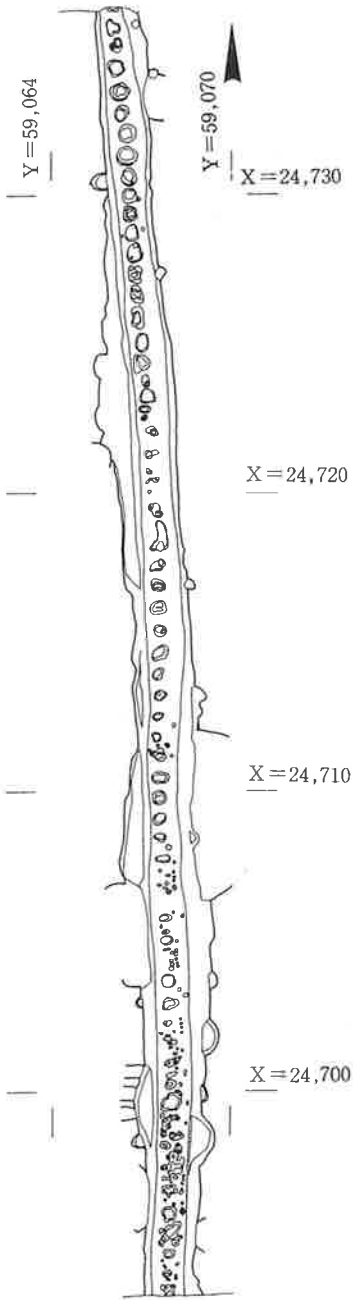
○センチメートル程度の加圧行為による窪み形状を呈す浅いものである。窪み内には明確な形での土壌の充填の状況は認められない。

第11図は第六九次調査地点の第1段階の道路状遺構の完掘時の平面実測図である。A類、C類の混在状況、A類土坑の分布を観察すると、形状と類型の分布状況によりながしかの単位が抽出できそうである。これは道路施工時の作業単位あるいは「普請割的な工事の請負者の単位」⁽⁴⁾を示している可能性がある。

次に第4～6段階については、現状で山村分類のA類、近江分類のB-1類としたが、波板状凹凸面を形成する連続土坑を被覆する灰茶色砂質土が確認範囲内で一定の層厚を保持し、水平堆積状況を示している点を考慮すると、あるいは路面幅についてカット工法を伴う山村分類のB類、近江分類のB-4類である可能性も現状では否定できない。

三 古代道路状遺構(SFOO1)とその周辺

前節では道路の構造に触れたが、次にこの道路状遺構と周辺の同時代遺構との関連について考えたい。第12図は道路状遺構



第11図 下郡遺跡群第69次調査 SF001平面実測図(1/250)

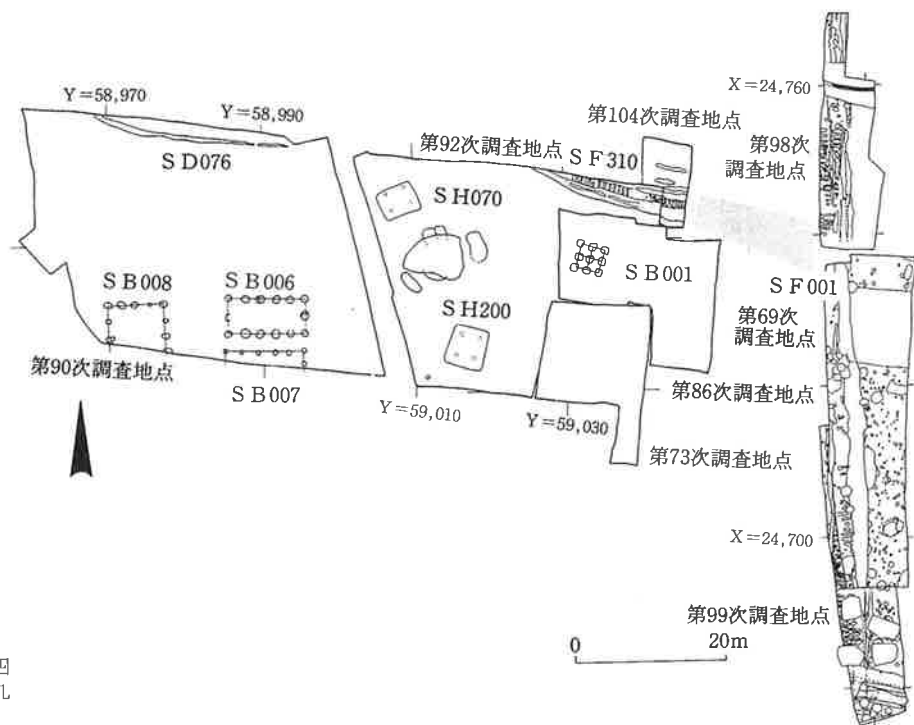
が検出された調査区周辺の既往の調査地点の古代遺構を抜粋し、掲載したものである。

道路状遺構が掘削施工されたと考えられる八世紀中頃～後半段階には第九〇次で道路状遺構と同一方向、すなわち真南北方向を指向した建物跡群が検出されている(SB〇〇六、SB〇〇七、SB〇〇八、)。

SB〇〇六は二間×五間の東西棟で柱穴の径が〇・九一・〇メートル、身舎面積は五二・五平方メートルの規模を有する。同一地点での複数回の建て替え痕跡が認められる。出土遺物は土師器坏、皿、須恵器坏、皿、土師器甕、製塩土器などがあり、また、一点のみであるが格子目タタキの瓦片が出土している。

SB〇〇七はSB〇〇六のすぐ南側にあり、SB〇〇六と並行する。建物規模は五間×一間+ α で柱穴の径が約〇・六メートルを測る。

SB〇〇八は建物規模が四間×三間+ α の南北棟で柱穴の径が〇・六一・二メートルを測り、N―二度―Wの建物方位を示す。柱穴掘り方埋土から円



第12図 エリアH古代主要遺構配置図(1/1000)

面硯の脚部、製塩土器などが出土している。

いずれの建物跡も柱穴内埋土から出土する遺物は八世紀中頃～後半に比定されるものであり、道路状遺構（SF〇〇一第1段階～3段階）と同時存在していたものと考えられる。

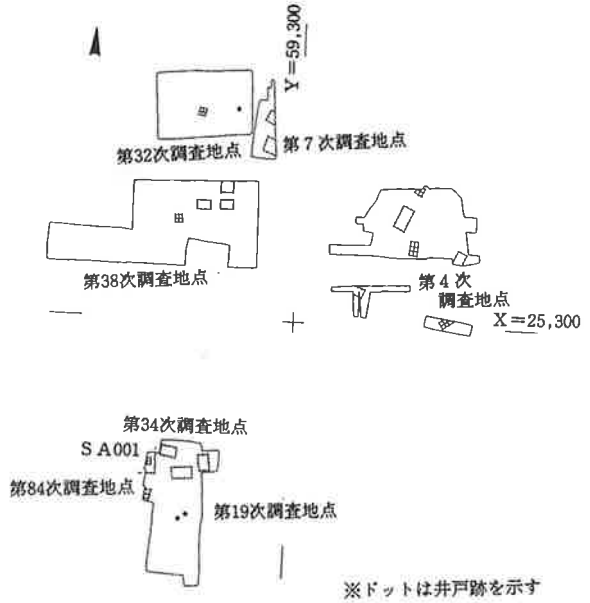
第4段階には第八六次調査で検出されているSB〇〇一が構築され、東西道路（SF三一〇）が施工される。SB〇〇一は総柱の掘立柱建物跡であり、二間×二間の規模を有する。柱穴は一辺約一メートルの略方形を呈し、柱径約〇・三五メートルを測る。建物跡の主軸方位はN一八度―Eを示し、SF三一〇とはほぼ同様の方向を示している。周辺には関連する同種の遺構は確認されておらず、単独で存在した可能性が高い。位置的に道路交差点に直接係わる施設である可能性も考えられる。SB〇〇一と東西道路（SF三一〇）の築造に際しては南北道路（SF〇〇一）との交差点部分に第3段階の道路埋め戻し作業に伴って土師器甕の埋納が行われた。以後、九世紀全般にわたり第6段階まで変遷した後に廃道したものと想定される。また、SB〇〇一の存在はSF三一〇の南側側溝が北側側溝に比して各段階とも規模が大きい点とも無関係ではないと考えられる。

四 下郡遺跡群と古代道路状遺構

さて、前段の道路状遺構と遺跡群との関係を今少し巨視的に俯瞰してみよう(第14図)。

これまでの下郡遺跡群の発掘調査によって、八世紀から九世紀の遺構群というのは、遺跡群のほぼ中央にあたるエリアF、および巨大な旧河道を介して東の鶴崎丘陵裾部に展開するエリアB、今回の道路遺構が確認されたエリアHの三地区に集中分布する状況が想定されてきた。

エリアBでは、掘立柱建物跡、井戸跡、円面硯、「家益」と焼成前に刻書された土師器坏⁵などが検出されている。エリアFは、真南北方位を指向する掘立柱建物跡群、刻書土器、墨書土器、円面硯などの遺物が廃棄土坑、井戸跡等に伴って検出され、



第13図 エリアF 古代主要建物配置図(1/3000)

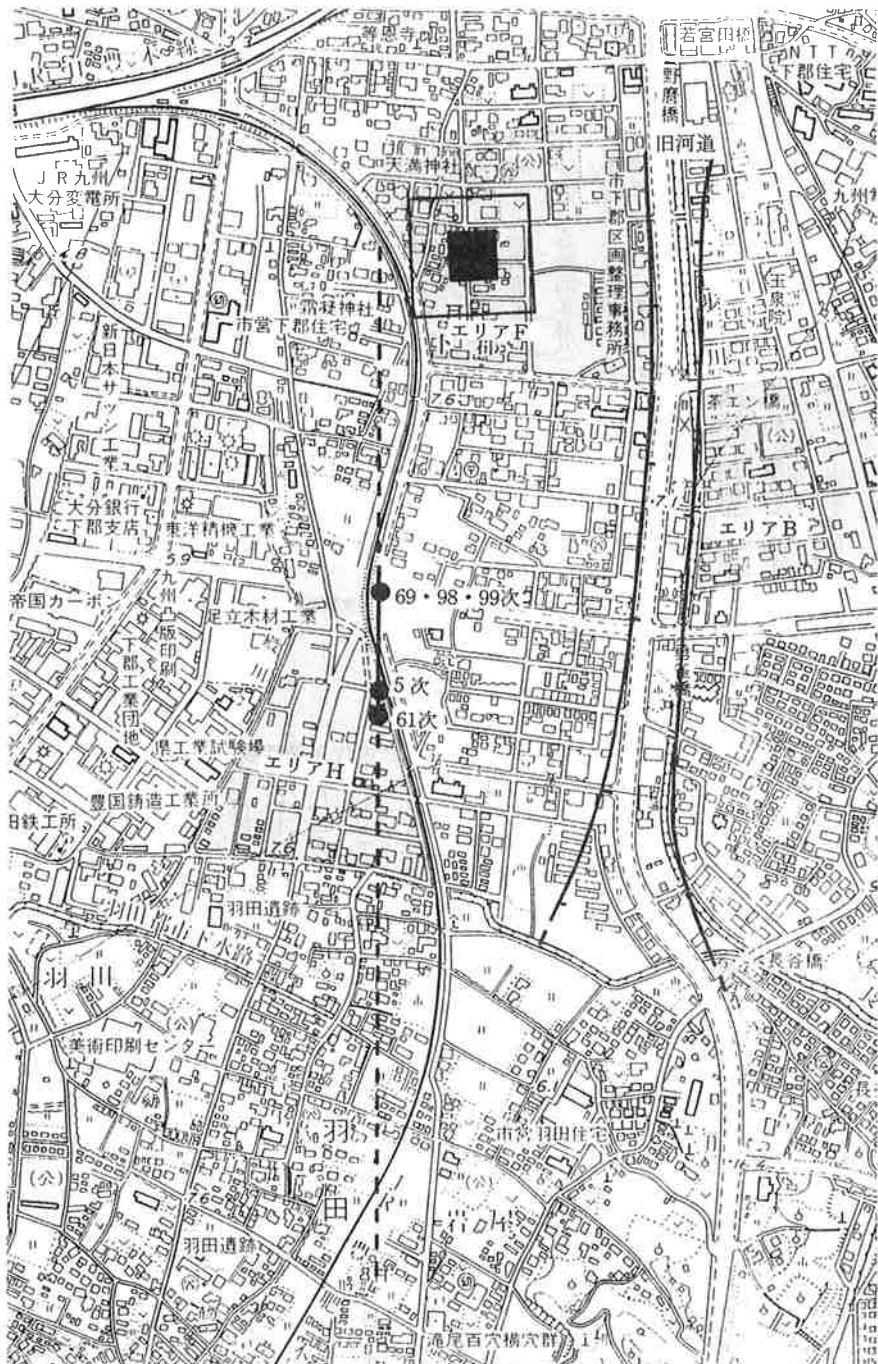
遺構、遺物量とも3エリア中最大であることから当該期の中心的な施設が存在が予見されている地域である。⁽⁶⁾

また、エリアFの一角にある第八四次調査では南北・東西方向に直角に近い屈曲を示し西方向へ展開する柵列(S A〇〇一)が確認されている(坪根一九九七)。时期的には柱穴内の埋土内から出土する遺物から八世紀中頃(後半)と考えられている。この柵列は、明確に区画を意図したものであり、調査地西側に柵によって区画された空間の存在を示唆している。しかも、第八四次調査地点はこの区画空間の南東角にあたりと想定される。

第14図には豊前国上毛郡衙と目されている大ノ瀬下大坪遺跡の区画空間(政庁域)の範囲(矢野一九九七)を第八四次調査の所見をもとに現況図に重ねてみたものである。

推察が過ぎるが、これにより道路遺構の直進性を前提とするなら、解することができよう。

南方方向については、大分川対岸の国府推定地からからの渡河点、の起点と考えられる「津守・片島」地区へと至る。



第14図 下郡遺跡群古代道路推定ライン(1/10000)

五 結語

最後に今回発見された道路状遺構についての主要所見と課題について改めて触れ、まとめとしたい。

今回発見された道路状遺構は、第1段階～第6段階に至る道路築造過程上で、道路機能の変化を読みとることができた。具体的には、第1段階～3段階の直線的な計画性を重視した区画路的な道路から大量交通、大量輸送に耐えうるような規模を有する段階への変化に示される。特に第1段階から第3段階の区画路については、地面を掘り込むという排水上、極めてデメリツトが大きな構造でありながら、数度の改修を伴う道路として機能している点が注意される。このような状況はその第一義的な意味が、あくまで区画を意図したものであることを示唆しているものと考えられよう。本来的には区画機能を有していた溝が道路へと変化し、それが大量交通・大量輸送というニーズにより構造変化を遂げたものと推定される。このような変化は遺跡の質的な発展状況を投影している可能性があり、遺跡状況の変化に照応し、今後検討していく必要がある。

また、道路の構造的側面に目を転じると、道路状遺構に通有な波板状凹凸面などと呼称される連続土坑等の機能について一定の見通しを推察できる所見を得ることができた点は特筆されよう。これまでこのような遺構の性格については重量物を運搬する際に用いた「ころ」あるいは枕木の痕跡であるという見解（早川一九九一等）や道路築造の際の基礎工事の痕跡である可能性（飯田一九九三等）などが指摘されている。今回、下郡遺跡で確認された道路状遺構に伴う波板状凹凸面、連続土坑は、上部に灰白色粘土や灰茶色砂質土などの舗装部材と考えられるものの存在を明示することができた。これにより凹凸面に敷かれた土器細片もふくめ、路床強化のための施設である可能性を強く指摘できよう。

以上が下郡遺跡群で確認された道路状遺構の概要である。今回の発見が豊後国府を擁する豊後大分地域での本格的な古代道路状遺構確認の端緒となった。位置的には主要官道推定ルートには該当せず、下郡遺跡群とのアクセス的な機能が想定され

る。遺存状況が良好であったという好条件の中で道路構造についても予想以上の成果をおさめることができたように思う。この点に関しては、中西武尚（太宰府市教育委員会）との調査現場での議論と検討によるところが大きいことを明示しておきたい。

また、特に出土遺物と周辺地域の遺跡内容に関しては紙面の都合等で大幅に割愛せざるを得なかった。この点については正式報告書等で順次資料化できればと考えている。その責の一端を果たせるよう、一日も早い正式報告書の完成への努力を約束してむすびとしたい。

註

(1) 遺構としての道路の認定は、時に困難を伴う。考古学的な遺構の遺存属性の中でなにをもって道路とするのか。この点に関して山村信榮氏はその必要十分条件について次の内容を示した。(山村一九九三a)

【必要条件】

- 1 帯状に連続性がある特定空間を形成すること
- 2 基本的にその空間には空間が使用された同時期の遺構が存在しないこと

【十分条件】

- 1 路面と認定できる状況、舗装や硬化面を伴うこと
- 2 切り通し、土塁（土橋）、橋梁や側溝などの関連施設を伴うこと
- 3 轍跡などの通行を示す痕跡を伴うもの
- 4 一定距離を置いて2地点以上で存在が確認できること

今回下郡遺跡群で検出した道路状遺構はこれらの必要十分条件の要件をほぼ満たしている。

(2) 下郡遺跡群に関する主要な報文には次のようなものがある。

大分市教育委員会 一九九〇『下郡遺跡群』大分市下郡地区土地区画整理事業に伴う発掘調査概報(1)

大分市教育委員会 一九九一『下郡遺跡群』大分市下郡地区土地区画整理事業に伴う発掘調査概報(2)

大分市教育委員会 一九九二『下郡遺跡群』大分市下郡地区土地区画整理事業に伴う発掘調査概報(3)

大分市教育委員会 一九九〇『大分市埋蔵文化財調査年報 vol. 1 一九八九年度』

大分市教育委員会 一九九一『大分市埋蔵文化財調査年報 vol. 2 一九九〇年度』

大分市教育委員会 一九九二『大分市埋蔵文化財調査年報 vol. 3 一九九一年度』

大分市教育委員会 一九九三『大分市埋蔵文化財調査年報 vol. 4 一九九二年度』

大分市教育委員会 一九九四『大分市埋蔵文化財調査年報 vol. 5 一九九三年度』

大分市教育委員会 一九九五『大分市埋蔵文化財調査年報 vol. 6 一九九四年度』

大分市教育委員会 一九九六『大分市埋蔵文化財調査年報 vol. 7 一九九五年度』

大分市教育委員会 一九九七『大分市埋蔵文化財調査年報 vol. 8 一九九六年度』

大分市教育委員会 一九九八『大分市埋蔵文化財調査年報 vol. 9 一九九七年度』

(3) 両氏の分類類型は以下のように示されている。

大宰府周辺の官道施工パターン(山村一九九三aから抜粋)

Aタイプ 基本的に安定した地盤の平地であれば芯々間が一〇メートルを越える平行する二条の溝を掘り、路面になる部分に砂を敷く

場合がある(春日市先の原遺跡第一次)。側溝の両脇に不定間隔の連続ピットを持つものがあり、路面保持の(土留め?)施設があった可能性もあるものも見られる(太宰府市前田遺跡)。側溝の形状も底が一定の傾斜を持つ完全な溝状をなすもの

(1)と底が起伏のある連続土坑状のもの(2)とがある(前田遺跡)。

Bタイプ 緩やかな丘陵部分はカット工法が採られ、路面は緩やかなスロープとなる。カット工法は平地にも用いられる場合もある（佐賀県中園遺跡、宮崎県都城市並木添遺跡）。

Cタイプ 急斜面を持つ丘陵に対しては「切り通し」となる（佐賀県吉野ヶ里遺跡）。切り通し幅は前後の路面幅に対して極端に狭い。また、路面の「硬化」には二つの形状が見られる。すなわち、側溝間の路面全体が硬化するもの（春日市春日公園内遺跡、福岡市那珂久平遺跡他）と、幅約三〇センチメートルの帯状に検出されるもの（並木添遺跡）である。経験的に後者は徒歩による通行の痕跡と見られ、前者は人為的路面整地によるものである。大抵、硬化部分では黒色土層は発達しておらず、植物が繁茂していなかったことを示している。

Dタイプ 地盤が湿地などで脆弱な箇所には盛土整地が施される（佐賀県鶴前田遺跡）。完全な低湿地には堤状の土橋が版築工法を用いてつくられる（大野城市池の上遺跡）。

近江氏による道路状遺構の種類（近江一九九三から抜粋）

（一）路面の構築方法、路面の位置による分類

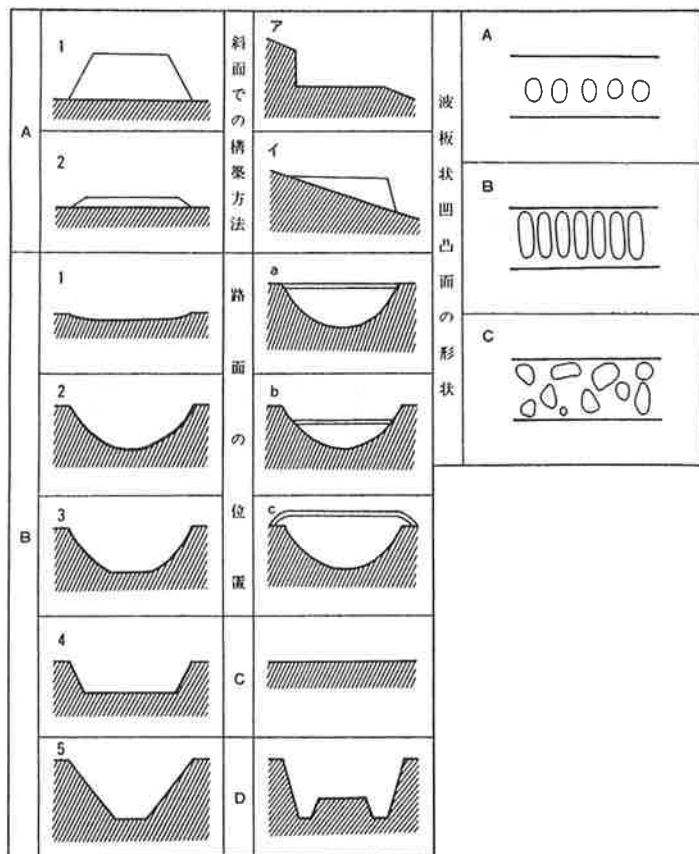
A 盛土を行うもの

1 馬の背状に高く盛土するもの。盛土は、礫を含んだ砂層や粘土層を互層づみしたもので、路面以下の数層は堅く突き固められている。

2 ごく低く盛土するもの。盛土の厚さはいずれも〇・三メートル以下と低く、盛土つまり路面を構築するにあたっては砂層を用いる例が多い。

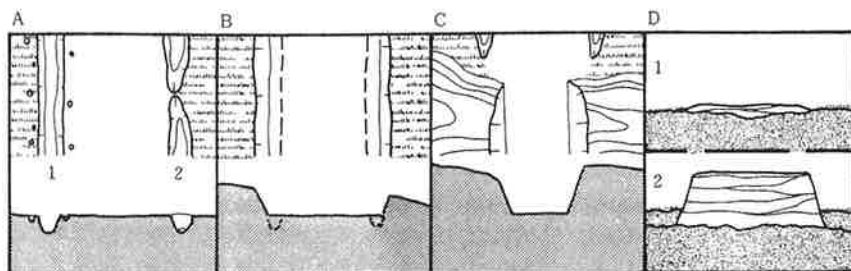
B 地山を掘り窪めるもの

1 皿状に浅く掘り窪めるもの。溝底もしくは、溝底直土の堆積層が硬化している例が多い。



平坦地および斜面での道路形態の分類

近江俊秀「道路状遺構に関する検討」『鴨神遺跡』1993年より抜粋



古代道路施工タイプ

山村信榮「大宰府周辺の古代官道」『九州考古学 第68号』1993年より抜粋

- 2 地山をU字状に掘り窪めるもの。溝底もしくは、直上の堆積層が硬化していることにより道路と認識されている。
- 3 地山をU字状に掘り窪め、底部を平坦にするもの。
- 4 地山を逆台形に掘り窪めたもの。
- 5 地山をV字状もしくはV字に掘り込み底部を平坦とするもの。傾斜地の切り通し部分ではしばしばこのような構造の道路は認められているが平坦地では確認されていない。

(路面位置での分類)

- a 凹部に盛土をし、掘り込み面と同じ高さで路面を構築するもの。
 - b 凹部の中央部分まで盛土し、凹部に路面を構築するもの。
 - c 凹部を砂などで掘り込み面まで埋めたのち、さらに盛土し路面を構築するもの。
 - d 凹部底面がそのまま路面として用いられているもの。
- C 地山を平坦に整地したのみのもの。このような道路は硬化面が存在していたり、道幅を区画する側溝の存在により道路状遺構として認識されている。

(2) 側溝形態による分類

- 0 側溝を伴わないもの。
- ① 路面のどちらか一方のみ伴うもの。
- ② 路面の両脇にそれぞれ伴うもの。

(3) 波板状凹凸面

- ・凹凸面の有無と路面との関係に基づく分類
- 0 凹凸面が存在しないもの。

1 凹凸面がある段階の路面上に存在するもの。

2 路面以下に存在するもの。

3 凹凸面は存在するが路面上かそれ以下か不明なもの。

・形状による分類

A 円形のもの。

B 楕円形のもの。

C 不整形もしくは不規則に並ぶもの。

(4) 斜面を縦断する道路

ア 切り土をするもの。

イ 盛土をするもの。

(5) 特異な構造の道路(D類) 地山を大きく逆台形に掘削し路面部分のみ台形に掘り残したもの。

(4) 山村一九九三 a 山村氏は近接する同一道路遺構の形状が少なからず異なる点を注視し、道の形状の違いによって普請制的な工事の請負者の単位を抽出し得る可能性を指摘した。今回の事例は山村氏の指摘する単位の中でも最小の単位を示している可能性を指摘できよう。

(5) 註2文献参照。

(6) 註2文献参照。

(7) 波板状凹凸面については、「波板状凹凸面とは、道路筋に直交してしばしば検出される長楕円形や円形、もしくは不整形の連続した窪みのことをさす。」(近江一九九三)といった認識が一般的である。この点からも明らかのように概念認識規定がかなり概括的であり、数事例をもって、波板状凹凸面の性格を齊一的に規定するのは危険である。事例に即した検討が必要であると考ええる。

- 飯田充晴 一九九三「道路築造方法について―埼玉県所沢市東の上遺跡の道路跡を中心にして―」『古代交通研究』第2号 古代交通研究会
- 近江俊秀 一九九三「道路状遺構の構造に関する検討」『鴨神遺跡』奈良県立橿原考古学研究所
- 讃岐和夫・坪根伸也 一九九〇「下郡遺跡群H区 p・q・r 19-22地点の調査」『下郡遺跡群』大分市下郡地区土地区画整理事業に伴う発掘調査概報(1) 大分市教育委員会
- 高橋 徹 一九九四「大山寺観音堂境内の発掘調査について」『Funai』府内及び大友氏関係遺跡総合調査研究年報Ⅲ 大分市歴史資料館
- 坪根伸也 一九九六 a 「下郡遺跡群第61次調査」『大分市埋蔵文化財調査年報 vol.7 一九九五年度』大分市教育委員会
- 坪根伸也 一九九六 b 「下郡遺跡群第69次調査」『大分市埋蔵文化財調査年報 vol.7 一九九五年度』大分市教育委員会
- 坪根伸也 一九九七「下郡遺跡群第84次調査」『大分市埋蔵文化財調査年報 vol.8 一九九六年度』大分市教育委員会
- 坪根伸也・中西武尚 一九九八 a 「下郡遺跡群第98・99次調査」『大分市埋蔵文化財調査年報 vol.9 一九九七年度』大分市教育委員会
- 坪根伸也・中西武尚 一九九八 b 「下郡遺跡群第92次調査」『大分市埋蔵文化財調査年報 vol.9 一九九七年度』大分市教育委員会
- 坪根伸也・幸しのぶ 一九九八「下郡遺跡群第90次調査」『大分市埋蔵文化財調査年報 vol.9 一九九七年度』大分市教育委員会
- 西別府元日 一九八七「古代の交通と高坂・丹生駅」『大分市史』上巻 大分市
- 早川 泉 一九九一「古代道路遺構に残された庄痕―波板状凹凸面の性格について―」『東京考古』9 東京考古談話会
- 早川 泉 一九九七「古代道路遺構の虚像と実像―東山道武蔵路の調査を通して―」『古代交通研究』第6号 古代交通研究会
- 矢野和昭 一九九七「豊前国上毛郡衙」『考古学ジャーナル』No.418 ニューサイエンス社
- 山村信榮 一九九三 a 「大宰府周辺の古代官道」『九州考古学』第68号 九州考古学会
- 山村信榮 一九九三 b 「大宰府周辺の道路状遺構」『古代交通研究』第2号 古代交通研究会