

# 大分平野の古代道路遺構と「海部路」の復元

田中裕介

## 一 はじめに

大分平野の古代官道の本格的な研究は、西別府元日氏の研究に始まる<sup>(1)</sup>。そこでは従来漠然と考えられてきた古代の大宰府道・日向道・丹生駅の三者の具体的な路線と位置の推定が行なわれ、狭隘な大分平野においてもまた、古代官道は全国の事例と同様に、きわめて直線的に設計されていることが判明した(図3)。特に豊後国府または高坂駅から丹生駅に至る日向道(図3、A—M)と、丹生駅自体の位置の推定は、従来全く予想されていなかった場所を地名と地図を手がかりに、現地調査によって復元した、すぐれた研究である。氏の復元案はいまだ考古学的には検証されていないとはいへ、その説得力のゆえに、すでに定説となつていると言つても過言ではない<sup>(2)</sup>。

ところで筆者を含めて考古学者のあいだには、現実の遺構として確認されていないことを理由に、歴史地理学的に復元された道路の路線を疑う考案があるが、自戒をこめて省みると考古学者自身その意見に耳を傾け、検証すべき調査をおこなつてきたであろうか。実は考古学者自身の問題意識の希薄さが歴史地理学的な研究にたいする不信をもたらし、そのうち発掘調査で出てくるだろうという考古資料の増大に対する樂觀が、研究にある種の独善をもたらし、そのうち発掘調査で実際に実証されているか否かという点はおろそかにすべきではなく、その実証水準の相違を資料の扱いのなかで適切に生かす必要が求められるが、実際の考古資料は行政調査の増大にもかかわらず、なお極めて部分的なものであつて、適切な歴史地理学や

文献史学の研究成果は、その断片的な考古資料を系統付けたり、あるいは解釈する際の指針として極めて有効なのである。筆者が、考古学を専攻する門外漢であるにもかかわらず、以下のような歴史地理学的試みをおこなうのは、以上のように考古資料を系統的に整理するためにもその必要があると考えるからである。

さてこの数年大分市内の発掘調査によって、古代にさかのぼる道路状遺構が数多く検出されるようになった。まずその幾つかを簡単に紹介し、それぞれの道路が必ずしも駅路あるいは伝路などの官道そのものではないことを明らかにし、その上で高坂駅から海部郡衙に向かうと推定される別の官道の復元案を提出する。さらにその道を復元することで国府周辺の大分川河口部から大野川河口部にかけてが、統一的な「道路網」によって結びついていた可能性を指摘する。

## 注

- (1) 西別府元日氏の研究は『大分市史』上、一九八七、七五―七七頁、が初出で、「丹生駅と大宰府道・日向道をめぐって」『大分縣地方史』一二六、一九八七、大分県地方史研究会、に詳述されているほか、「大分県における古代の道」『宇佐大路―宇佐への道調査―』（大分県文化財調査報告87）、一九九一でもふれられている。

- (2) 丹生駅的位置については、その後地籍図と地名の詳細な調査が行われており、その調査を指導した故渡辺澄夫氏によって西別府氏的位置比定をさらに補強する研究がなされている。

別府大学日本中世史研究会『中世の友第九号―大分市毛井・松岡地区現地地名調査報告―』一九九一

渡辺澄夫「豊後国海部郡毛井社地頭職について」『大分縣地方史』一四二、一九九一、大分県地方史研究会

また最近では後藤宗俊氏も豊後の官衙と官道をまとめる中で、西別府氏の考えを前提として地蔵原遺跡の評価を試みている。

後藤宗俊「豊後における古道と駅制」『風土記の考古学4―豊後国風土記の巻―』一九九五、同成社

## 二 大分平野の古代道路状遺構

現在のところ、大分市内では下郡遺跡・猪野新土井遺跡・猪野西原遺跡・上野竜王畑遺跡の4遺跡で古代の道路状遺構が検出されている。またほかに道路状遺構の可能性のある遺跡もある。以下簡単に筆者の関心にしたがって大分川以東の遺跡を紹介し、個々の道路の性格を検討する。

### (1) 下郡遺跡の南北直線道<sup>3)</sup>

大分川河口部東岸の大分市下郡地区の区画整理事業に伴う発掘調査によって、この数年道路状遺構が次々と発見されている。なかでも第六一・六九・九九次調査などで検出された南北道(図3-1L)は、①真南北の方位にあわせて計画的に建設され、②八世紀中頃の建設当初は幅二メートルほどの溝の底に「波板状凸凹面」と呼ばれる古代道路遺構に通有の連続土抗が設けられ、③その道が延長三〇〇メートル近くにわたって一直線で確認されている。④さらに九世紀初頭以後、道路の溝は埋められ、⑤その後何度かの改修を経て、一〇世紀前半には使用されなくなるらしいことが判明している。以上の南北道がほぼ現在のJ・R豊肥線に重なるように発見されている。

さらに第九二次調査では、その南北道から分岐して大分川の川岸方向に伸びる東西道(図3-1N)が検出されたことから、さきの南北道は下郡遺跡周辺に分布する古代の諸施設を結びつける幹線道路の役割を担った可能性が高まってきた。また九世紀初頭以後に拡幅された南北道は、五メートルを越えるその規模と直線道という計画性から見て、少なくとも駅路などの官道に準じる公的な道路とみななければならない。その詳細は本誌所載の坪根報告に詳しいので、それをみていただくとして、筆者が注目するのはその位置である。

この南北道の延長を地図上で北に延ばしてゆくと、現在の大字下郡の霜凝<sup>しもぢり</sup>神社の東にあたり、同時に下郡遺跡のなかで奈良

時代の掘立柱建物群と柵列等が検出された三四次<sup>(4)</sup>および八四次調査地点の西を通ることになる。八四次調査の成果から、掘立柱建物群はさらに西に広がる可能性が指摘されていることからみて、さきの南北道は北進しておそらくこの奈良時代の遺構群に突き当たると考えられる。ちなみにこの遺構群こそいわゆる「大分郡衙」と取りざたされている官衙的遺構群にあたる(図3-1H)。

逆に地図上を南に延長していくと大字羽田の現大分神社(図3-1F)の境内の東脇を抜けて、大字津守の背後の小丘陵に突き当たる。その丘陵上に、西別府氏が古代日向道復元の手がかりとした地名のひとつ字「横大道」がある(図3-1G)。おそらくこの地名の付近で下郡南北道の延長道路と古代日向道が接続して三叉路となる可能性が高いであろう<sup>(5)</sup>。

さてこの南北道は、八世紀中頃の建設当初から九世紀初頭の拡幅の以前においては、その幅二メートルの規模からみて駅路等の官道本線とは考えがたい。しかしその直線性と真南北を指向する計画性からみて、古代日向道と下郡遺跡の官衙的遺構群をつないで、大分川東岸の南北交通の確保のために設けられた公的道路と評価できる。つまり官道本線から派生した公的支道のひとつといえよう。そして九世紀初頭の拡幅以後の道路も、渡河点や豊後国府の位置を下郡遺跡の位置する付近まで北上させて考えない限り、豊後国府(図3-1Y付近)から丹生駅(図3-1M)に至る駅路(日向道)の一部とは見なしがたい。おそらく九世紀以後は官道に準じる交通路として重要性が増したために、大規模な拡幅がなされたものと考えられる。

## (2) 猪野新土井遺跡の東西道(図1)

猪野新土井遺跡は大分市猪野の鶴崎丘陵の東端に近い台地の縁辺に立地する遺跡(図3-4-J)で、民間住宅造成により一九九六・九七年度に調査された<sup>(2)</sup>。特に8世紀末から9世紀前半の南北約六〇メートル東西約五〇メートルの方形にめぐる区画溝に囲まれた掘立柱建物群(図1-A)が検出されたことで注目されたが、一方その南辺から約五〇メートル南で東西道が発見されている(図1、アーイ間)。その道は、約幅六メートルに切り通し風に道全体を掘り下げて、西から東に低くなり、かつ直線的に作られた道路状遺構で長さ四〇メートル分が調査された。現状は東西に細長い畑地の一筆として残されていたが、

調査の結果少なくとも中世末まで道路として機能していたことが判明している。この道の建設年代を直接示す証拠は猪野新土井遺跡の調査では得られていないが、次の点から八世紀中頃の奈良時代に建設された道路の遺構と考える。①この東西道の延長線上に約二〇メートル離れた猪野西原遺跡で同じく幅約六メートルで側溝を有する東西方向の道路状遺構（図4-17）が発見され、遺構の切り合い関係から八世紀後半以前の建設とされること。その道路と猪野新土井遺跡の東西道は、本来

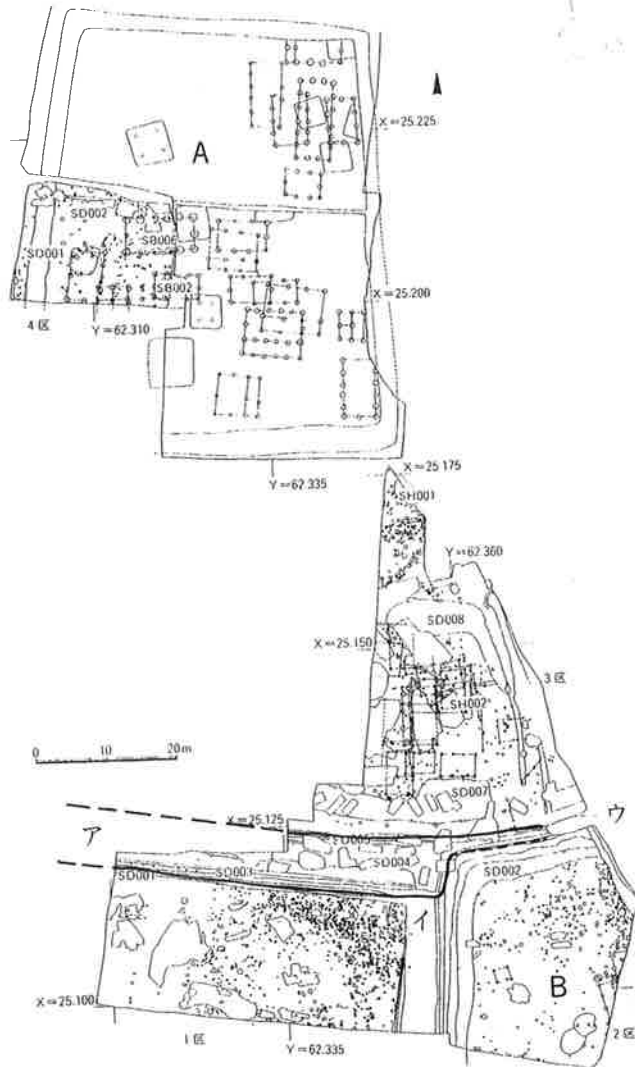


図1 猪野新土井遺跡の道路状遺構

(『大分市埋蔵文化財調査年報』8. P69. 122図に加筆)

一直線に連続する可能性があることを報告者は指摘している。<sup>2)</sup>つまり同一の直線道の一部を別々に調査した可能性が高いわけである。筆者もこの指摘に同感である。②現状の畑地の区画と、一九四八年の米軍撮影の航空写真を観察すると、西原遺跡のさらに西の台地の西縁から猪野新土井遺跡にかけて、周辺とは異なる長条形の畑地が東西に連続して、長さ三〇〇メートルにわたる一本の直線道の痕跡が残されている(図4、17―18間)。この航空写真に残る痕跡と、先の道路状遺構が一致する可能性が高い。<sup>3)</sup>以上の理由から筆者は、猪野新土井遺跡から西に三〇〇メートル以上伸びて、ほぼ台地を横切るこの直線的な道路状遺構の痕跡を、奈良時代の遺構と考えている。

ところで猪野新土井遺跡で判明した点としてもう一つ重要なことは、この道がそれ以上東西に延びない可能性が高いことである。図1のAからIまで伸びてきた道路がBの区画溝に突き当たるイ点で急に途絶え、その延長はやや方向をかえて細くなり、ウ点で谷の急斜面に至る。つまり六メートル幅の道路状遺構はこの猪野新土井遺跡で終わるのである。一方西端は台地上から大字小池原の原川筋の谷に落ちる。比高差は二〇メートルを超え、そのすぐ先で再び四〇メートル以上の比高差のある天然塚の丘陵に突き当たる。谷の起伏があまりに激しく、道路が直線的に続くとは考えがたく、また航空写真をみてもそれらしい地形や痕跡は見あたらない。おそらく猪野新土井遺跡で発見されたこの道の東端と同様に、直線道はそこでとぎれ、谷に下る小道に変わるのではないだろうか。つまり小台地上の東西三〇〇メートルほどの短い直線道にとどまる可能性が高いと考えられる。

以上の検討からこの東西道は、官道の一部というよりも、むしろ猪野新土井遺跡の古代の方形区画遺構などの施設を連絡するきわめて局地的な道路の可能性が高いと考えられる。

### (3) 地蔵原遺跡の東西道(図2)

地蔵原遺跡は大分市小池原の鶴崎丘陵東北端の最高所(図3・4-I)に位置し、一九八二年に市営住宅建設に伴う大分市教育委員会の調査で発見された古代の官衙的建物群の遺跡として著名である。<sup>4)</sup>この遺跡の調査では古代道路の存在を示す遺構そ

れ自体は検出されていない。しかし地藏原遺跡の溝で囲まれた区画の前面に東西道が想定できる、と筆者は考える。次のように簡条書き風にその理由をまとめてみる。

①溝で囲まれた区画（図2ーイ）の南の溝がとぎれる南入口の正面に、東西列の柱穴列があり、柵状の施設と考えられている。南の溝とこの柱穴列のあいだに東西方向に伸びる掘立柱建物のない空間が存在する。この空間の幅は約八メートルである。②この空間を西に延長すると、少なくともア点まで同時代の遺構のない空間がつづく。以上の二点から地藏原遺跡に東西道が存在した、と推定する（図2、アーイ間）。  
 難点はア点の西は現状で谷になり、東西道を西に直線的に延長すると、相当な起伏となってしまうことである。しかし方形区画の南正面はすぐに急な斜面となって南北道の存在は考えられないから、東西道以外にこの方形区画にとりつく道は考えがたい。谷の部分は後世の侵食によって深くなったか、あるいはその部分の道を曲げたものであろう。この東西道を地図上で西に延長すると、猪野新土井遺跡が立地する小台地の上に連なることになる。今のところ航空写真上では東西の延長を見いだすことは難しい。

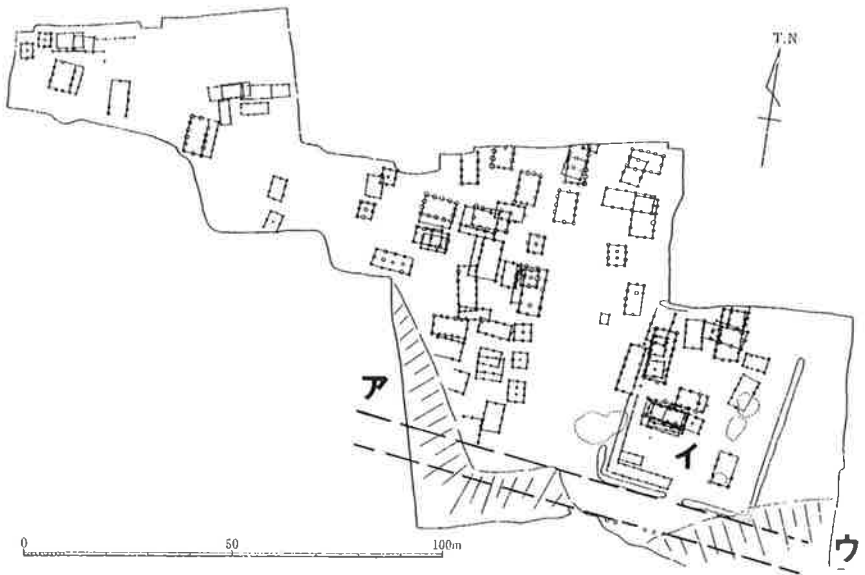


図2 地藏原遺跡と道の推定

（『大分県史 古代篇II』P587.図4に加筆。）

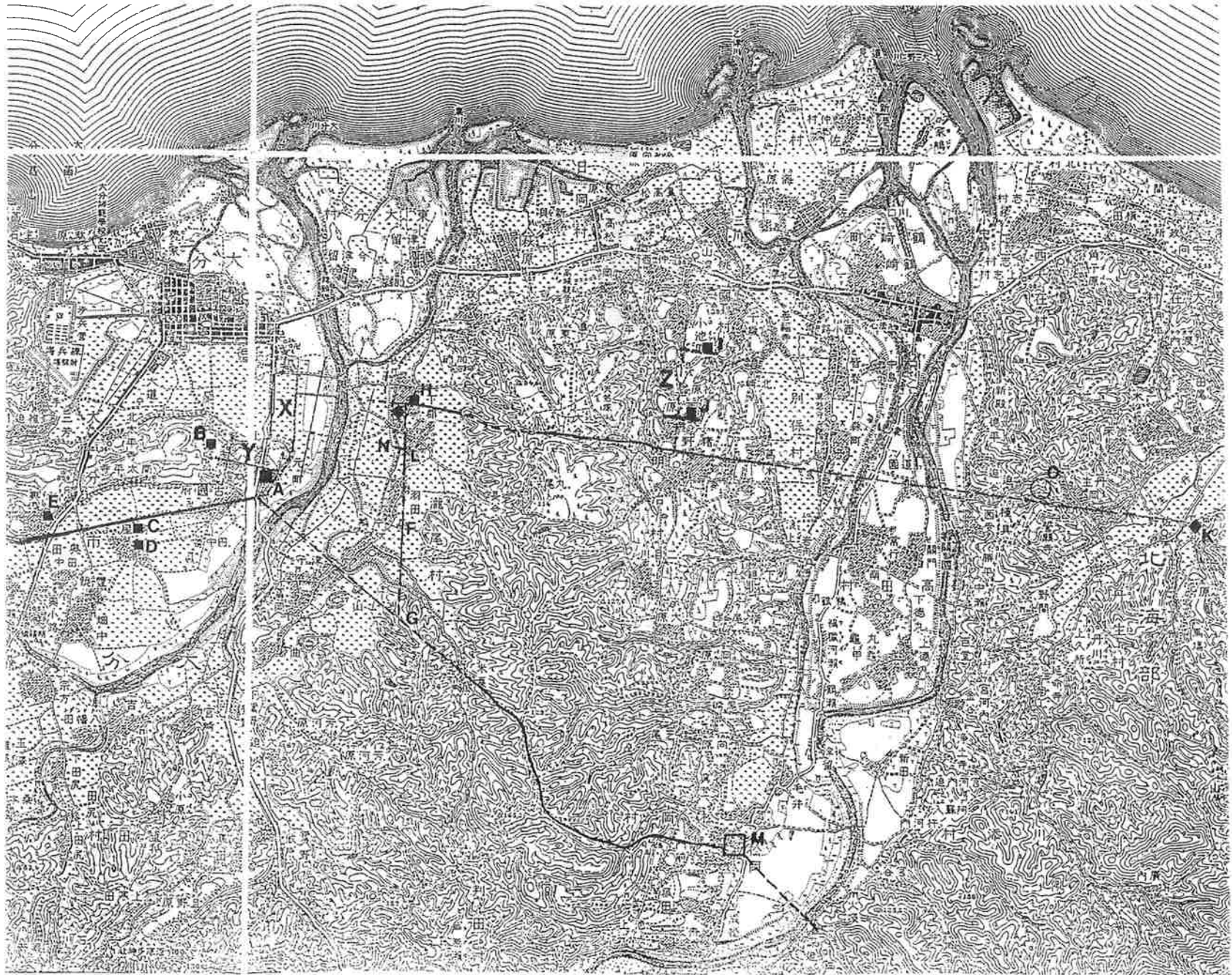
ところでこの空間を東西道路とすると、真東西から約8度振れているが、この振れは先に述べた猪野新土井遺跡の東西道の振れと偶然にも一致する。さらに地藏原遺跡と猪野新土井遺跡の方形区画遺構はともに8世紀末から9世紀代の遺構であり、同時期に併存していた可能性が高い。つまり地藏原遺跡の東西道も、猪野新土井遺跡と同様に小台地の中で完結する直線道であって、その道は台地の上を通り、地藏原遺跡や猪野新土井遺跡などの古代の諸施設を連絡する道路網の一部ではないかと、筆者は推測する。<sup>10)</sup>

さて以上の道路は何れも直線道と推定されるが、官道から派生した支線、あるいは別個の性格をもつ道路と推定される。幹線道路ではないにもかかわらず、古代直線道路の工法である側溝、波板状凸凹面などが検出されている。道幅も六メートル前後の場合が多い。つまり駅路・伝路などの官道そのものではないが、それに準じる公道といえるのではなからうか。

そして以上の古代道路遺構はいずれも西別府氏が推定した古代日向道<sup>11)</sup>とは、大きく隔たっている。かえって下郡遺跡の南北道などは、その延長から推定されたように、西別府氏の推定した古代日向道との連絡を考えてはじめて合理的に理解できる。一方猪野周辺の道路は古代日向道からはるかに隔たり、逆に下郡遺跡あるいは豊後国府へ向かう別の道を前提にしなければ理解できないものである。

ところで上野丘陵周辺に存在したと推定される豊後国府(図3-Y)から、海部郡衙へぬける官道が存在する可能性が、戸祭氏・日野氏などの歴史地理学者によって指摘されており、その道を具体的に考える必要がある。<sup>12)</sup> その場合かつて西別府氏が考えたように古代日向道の丹生駅(図3-M)から海部郡衙に至るとすると、かなり遠回りでしかも起伏のより激しい山地を超えることになる。より短くより直線的に目的地に向かうという古代道路の原則から考えて、海部郡衙に至る道が、日向道とは別に存在するのではなからうか。そしてその道は下郡の南北道と猪野の東西道を連絡する可能性が高いと筆者は考えている。次節では、その道の可能性を歴史地理学的に検討する。





- A. 上野竜王畑遺跡
- B. 上野廃寺
- C. 羽屋井戸遺跡
- D. 羽屋園遺跡
- E. 永興寺
- F. 大分社
- G. 小字「横大道」
- H. 下郡遺跡官衙的遺構群
- I. 地蔵原遺跡
- J. 猪野新土井遺跡
- K. 丹生社
- L. 下郡遺跡南北道
- M. 丹生駅推定地
- N. 下郡遺跡東西支道
- O. 小字「清水迫」

図3  
大分平野の古代道路

(1900年測量  
陸地測量部5万  
分の1地形図  
「大分」に加筆)

- (3) 坪根伸也「下郡遺跡群第六一次調査」「下郡遺跡群第六九次調査」『大分県埋蔵文化財年報』5、八六・八九頁、一九九七、大分県教育委員会、また一九九八年夏の大分市歴史資料館下郡遺跡展や現地見学の時の指示による。
- (4) 坪根伸也「下郡遺跡群F区I-1n15・6地点」『大分市埋蔵文化財調査年報』5（平成五年度）、九一〇頁、一九九四、大分市教育委員会
- (5) 坪根伸也「下郡遺跡群第八四次調査F区m18地点」『大分市埋蔵文化財調査年報』8（一九九六年度）、一八頁、一九九七、大分市教育委員会
- (6) もう一つの可能性は、下郡遺跡南北道そのものを日向道とみなし、西別府氏が復元した日向道につながるという案である。その場合日向道の大分川渡河点を大字津守付近ではなく、下郡遺跡の付近に想定することになる。中世以後の下郡付近の渡河点としての重要性を考えれば、この案も一考に値するが、8世紀代の下郡遺跡南北道の道路幅は二メートル前後と狭く、官道とは見なしがたい。この案を考慮するのならば、九世紀初頭以後幅五メートル以上に拡張されてからの南北道であろう。
- (7) 後藤典幸「猪野新土井遺跡（第3次調査）」『大分市埋蔵文化財調査年報』8（一九九六年度）、六八―七一頁、一九九七、大分市教育委員会
- (8) 蔽密には、現地の長条形の畑地の区画と西原遺跡の道路位置はややずれる可能性があるもので、正式な報告を待って詳しく検討したい。
- (9) 真野和夫「地蔵原と弥勒寺の遺跡」『大分県史 古代篇II』五七三―五九二頁、一九八四、大分県、および佐藤興治「歴史遺構を探る」『大分市史』中巻、一〇〇六一―一六頁、一九八七、大分市
- (10) 筆者は地蔵原遺跡と猪野新土井遺跡の立地する台地上(図3-1Z付近)に、二本の東西道を連絡する南北道が当然存在するものと考えている。そして次節で述べる「海部路」に合流するものと憶測している。
- (11) 西別府注(1)文献。

(12) 戸祭由美夫「豊後国」『古代日本の交通路』Ⅳ、六五一―六六頁、一九七九、大明堂。日野尚志「西海道」『古代を考える―古代道路』二六四頁、一九九七、吉川弘文館

### 三 古代「海部路」の復元(図3・4)

丹生駅が海部郡に属するところから、古代日向道が海部郡を經由することは、豊後の古代官道復元の前提であった。西別府氏によって丹生駅が大分市松岡に所在する説が唱えられ、その後渡辺氏によって追証されたこと<sup>(註)</sup>によって、大野川西岸の一部が海部郡に属し、丹生駅は海部郡の西の外れに位置することが明らかとなった。古代日向道の路線と丹生駅の位置(図3―A―M間)が、氏らの説のとおりだとすれば、先にのべた3箇所<sup>(註)</sup>の道路は何れも、古代日向道の駅路路線から大きく北に隔たっていることになる。それ故それらをつなぐ直線的道路が日向道とは別に存在した可能性があることを前節で指摘した。すなわ丹生駅を經由しないで海部郡衙あるいは坂門津などへ直接連絡するルートが存在したのではなからうか。そういう疑問を出発点に、以下のような検討をおこなった。

まず米軍撮影の航空写真を使って下郡から鶴崎台地をへて大野川丹生台地の周辺を観察し、長条形の畑地・直線的道・区画をひろい出し、次に十九世紀末の地図と比較し、さらに現地<sup>(註)</sup>で地形を確認した。すると、次のような東西道を復元できる可能性が高い(図3、H―K間、図4)ことが判明した。

それは大字下郡―大谷―猪野―葛木―森―堂園―西受―岡にいたる東西道で、東は丹生神社にいたる東西約八キロメートルの直線道である。西から見てゆこう。大字下郡では霜凝神社の北側を走り、下郡遺跡古代建物群に接する東西の旧道がそれにあたり(図3―H)、その西端は大分川の河川敷にいたる。下郡地区が古代末以来の国衙領の故地で、そこが重要な渡河点であったことは、すでに渡辺論文に指摘がある。おそらくこの道の西は大分川の渡河点に至ると推定される。下郡から鶴崎丘陵に上るルートは、加納交差点から明野にのぼる現在の県道大分白杵線から、ひとつ南の尾根に取りつくことになる。そこから

旧大谷集落の北に位置する近世の日向道の東西道（現県道大分臼杵線）を東に向かい、図4の20点付近で現県道と別れ、そのまま東に直進し大字猪野と葛木をすぎ、現鶴崎工業高校の北の谷を抜けて鶴崎丘陵を下る（図4、20―23間）。その間痕跡的道路跡が残り（図4―20・21・22）、とくに葛木仲村<sup>(22)</sup>では畑の区画として明瞭に残る。さらに台地をおりると旧森村と森町村の大字界（図4―23）を抜けて乙津川に達し、渡河して高田堂<sup>(道)</sup>園の現在の東西旧道<sup>(24)</sup>を通り、旧西受の渡し<sup>(25)</sup>で大野川を渡河し、大字迫と大字種具の大字界となっている旧道<sup>(27)</sup>に至る。この旧道は前世紀までは大野川流域から丹生台地に上る主要な道路のひとつであった。丹生台地を登り切るとその辺りに「清水迫」地名（図3―10）があり、それはかつて西別府氏が大分市内の駅制関連地名としてあげた地名のひとつである。さらにそこを延長すると丹生条里の一端にとりつく。また直線上をさらに延ばすと、丹生神社の正面にはほぼつき<sup>(15)</sup>あたるとなる。以上のようにほぼ真東西からやや振れた直線的なルートを復元できる。

さてこのように想定した東西の復元ルートを古代道路跡とみなす根拠は①、東西約三キロメートルにおよぶ鶴崎丘陵全体を直線で横切るルートは航空写真を見る限り、このルート以外ないこと<sup>(16)</sup>。②図4―22地点のように、すでに明治時代の地図でも道路ではないルート上の地点に、短冊状の畑地の痕跡が、航空写真と現地を確認できること。③23地点と27地点のルートは現在の大字界と一致すること。④図4のA―22間より以北では解析谷の起伏が激しく、東西道を設定するのが容易ではないが、本稿で復元したルートはそれに比べれば、はるかに起伏が少く、直線道を作りやすいルートである。以上の諸点から筆者は、この東西ルートを、その直線性から見て古代道路遺構の痕跡であると推定する。

ところでこの道路のうち鶴崎丘陵上の東西道路は明瞭に直線道（図4、20―23間）として復元できるが、これに対し台地をおりた大野川氾濫原に位置する別保・高田地区（イとウ付近）では、図4の明治時代の道路や大字界はいずれも大野川の下流方向にずれているのがわかる（地図の北が下流）。これはすでに渡辺氏が論証したように<sup>(17)</sup>、近世一七世紀の松岡村と毛井村の境界争論の原因となった洪水の影響による村界の下流域への移動という事例と、おそらく同じ現象である。実際に推定ライン



図 4 鶴崎丘陵から大野川渡河点の道路推定

(国土地理院 1 万分の 1 地形図「鶴崎」1994 に加筆)

※地図上の方眼の 1 辺が 500m

- 16 地蔵原遺跡推定東西道
- 17 猪野地区古代道路状遺構検出地点(西原)
- 18 猪野新土井遺跡道路状遺構検出地点
- 17-18 猪野東西道(空中写真に道路痕跡の畑地区画)
- 20-22 空中写真に道路痕跡の畑地区画
- 23 森・森町の大字界
- 24 堂園旧道
- 25 堂園-西受間の渡し場跡
- 27 種具-迫間の大字界(かつては道路)
- I 地蔵原遺跡
- J 猪野新土井遺跡

と大字界のずれが始まるのは大野川旧河道の部分のみである。<sup>(15)</sup>つまり土地が安定している台地上では、道路痕跡はところどころ消滅して現状では部分的にしか残っていないが、しかし残された痕跡は地図上で文字通り直線的に復元できる。これに対し河川氾濫原上では、大字界や道路そのものが下流方向に移動していくのではなからうか。したがって筆者は23―27間もかつては直線的なルートが設定されていたと考えている。

以上に復元した東西直線道は、豊後国府の対岸の古代の大分郡羽太郷の下郡から海部郡丹生郷の故地を經由して、おそらく海部郡衙に向かうと考えられる。建設された時期は、その西の起点とも言える下郡遺跡古代建物群が八世紀中ごろの建設であるから、同時期かそれより遡るであろう。今仮にこの道を「海部路」と仮称しておこう。

注

(13) 西別府前掲(1)論文、渡辺前掲(2)論文

(14) 渡辺澄夫「豊後国海部郡毛井社地頭職について」『大分縣地方史』一四二、八一―九頁

(15) ちなみに丹生神社の正面はまさに、以上推定してきた道路路線を迎えるように西を向いている。丹生神社が道路設計のひとつの基準点であった可能性がある。

(16) 航空写真には鶴崎丘陵内の一台地上を横切る東西のラインはかなり見いだせるが、いくつもの台地を超えて直線的に連続するルートは、このルートだけである。

(17) 渡辺前掲(14)論文一六から一八頁

(18) 千田昇「大分平野のなりたち」『大分市史』上巻、一九八七、六四頁に復元された大野川デルタの旧河道の及んだ東西の範囲と重なる。

#### 四 豊後国府以東の古代道路網

以上復元した「海部路」の道路の性格が豊後国府と海部郡衙を結ぶ「伝路」か、あるいは坂門津を經由して四国にいたる海

上ルートの駅路であるかはさておくとして、この直線道を復元することで、先に述べた建物群と道路遺構が有機的につながると推定される(図3)。

すなわち①下郡遺跡の南北道は、丹生駅に向かう古代日向道と「海部路」の間をつなぐ大分川東岸の道である。②猪野の東西道や地蔵原遺跡の東西道も「海部路」から派生する南北道と連絡すると考えられ、おそらく鶴崎丘陵上に展開した道路網の末端に位置したと推定される。③「海部路」の西端が大分川岸に達し、また下郡遺跡の南北道から派生した東西道(N)も大分川岸に達することからみて、下郡遺跡の西に大分川渡河点のひとつが存在したことは十分想定できる。そうすると対岸の大分川西岸微高地上(中世の豊後府内—図3—X点)にも当然それに対応する道路が存在した可能性が高く、おそらく上野台地周辺の国府から北に降りて下郡遺跡に向かって渡河するルートが推定される。そうすると「海部路」の起点は次のように想定できる。

すなわち大宰府から豊後国府に至った大宰府道は、丹生駅に向かう日向道と、海部郡衙または坂門津へ向かう「海部路」に、豊後国府付近で分岐し、おそらく分岐点付近に高坂駅が置かれ、そのため日向道から分岐して北に向かう「海部路」の始まりの道路が、後に「高坂横道」と呼ばれるようになったと推定される。<sup>(19)</sup> いったん北に向かった「海部路」は下郡遺跡の対岸(図3—X)で、東において大分川を渡河し、「大分郡衙」の可能性のある下郡遺跡の奈良時代官衙的建物群の南を抜けて東方に一直線に鶴崎丘陵を越え大野川を渡河して、再び丹生台地を越えて海部郡衙あるいは坂門津に向かうと推定される。

以上のように、筆者は少なくとも八世紀代には、日向道と「海部路」の二本の官道が豊後国府からそれぞれ二方向に建設され、一方は丹生駅をへて南に向かう日向道となり、もう一方は海部郡衙に向かう「海部路」となったと想定する。そして八世紀後半には下郡南北道が建設されて大分川の東岸で日向道と「海部路」を連絡し、九世紀初頭にはその下郡南北道が拡幅されるときに、鶴崎丘陵上にさらに多くの直線道が建設され、その道に沿って猪野新土井遺跡や地蔵原遺跡などが建設されたり、あるいは遺跡の最盛期を迎えていったと考えられる。このように「海部路」の少なくとも西半分(大分川渡河点から大野川渡

河点まで)は、八世紀代の奈良時代よりもむしろ平安時代初期の八世紀末から九世紀代にいたって、道路の規模・周辺の遺跡数・その規模などがより大規模化し、その分布が増大に向かったことを示している。

ところで従来地蔵原遺跡の官衙的建物群の性格をめぐって、多くの議論が費やされてきた。<sup>(20)</sup>その点について筆者の見解を述べておく。先に復元した「海部路」とその関連道路の整備が、八世紀代に始まり、九世紀代に最も充実し、十世紀代に衰退するという現状の調査成果をふまえて考えると、「海部路」は当初、海部郡衙というよりむしろ豊後国津としての坂門津(筆者は丹生川河口付近と考える)を目的地とする官道として建設されたものと思う。その時点では鶴崎丘陵は通過点のひとつである。その後おそらく九世紀代から国津が大野川河口部に移動したために、その管理施設のひとつとして地蔵原遺跡等が整備され、「海部路」周辺の直線道が整備拡大していくと考えている。それに伴って当然「海部路」の目的地は海部郡衙へと変更される。「坂門津」の名称は七九六年(延暦一五年)を最後とし、その後の継承地名は知られていない。おそらく九世紀はじめに従来持っていた「坂門津」の機能が、大野川河口部に移ったために坂門津の歴史的役割が消失し、地名としても消えていったのではなからうか。<sup>(22)</sup>以上を当面の仮説として提示したい。

#### 注

(19) 筆者は「高坂横道」の具体的位置についての成案をもっていない。しかし「横道」という言葉に注目したい。二節で下郡遺跡の南北道と古代日向道の交差点が「横大道」という地名にあたる可能性を示したが、その地名に含まれる語彙「横道」が、現代の日常語で「横道にそれる」という使い方をするように、文字どおり主要道を前提として、そこから一本の脇道が発する片側交差点つまり「ト」字形交差点およびその脇道のはじまり付近を意味するのではなからうか。そう考えると「横大道」も「高坂横道」も理解しやすい。すなわち「横大道」は古代日向道という直線の駅路から下郡遺跡の南北道に連絡する横道が接続する交差点を意味し、「高坂横道」は大宰府道・日向道という



駅路の路線と筆者が想定する「海部路」が接続する交差点と、そこから始まる「横道」を意味し、その交差点付近に高坂駅が置かれていたために「高坂横道」という名称が生じたのではないかと考えている。

(20) 真野註7文献、佐藤註7文献をはじめ、後藤宗俊氏の精力的な発言が注目される。氏の研究は以下の文献に詳しい。氏の地蔵原遺跡を大野川河口部の港湾機能との関連で考える視点を、筆者は継承したい。

「地蔵原遺跡は語る」『大分市史』上巻、七六三―七八六頁、一九八七（『東九州歴史考古学論考』一九九一、山口書店に再掲。）

(21) 『類聚三代格』所載延暦一五年一月二一日付け太政官符

(22) 中世初期に文献に現れる大野川河口部の港湾都市乙津や、国府の外港勢家津などが、その後国津の機能を継承したと思われる。

## 五 むすび

最後に要点をまとめて結びとしたい。①大分平野において古代の道路遺構が発見されつつある。②その道路遺構は大宰府道や日向道などの駅路そのものではない。③しかし古代直線道の特徴を備えた公的道路と推定される。④そしてその道路遺構の分布は、古代日向道とは別の官道の存在を予想させる。⑤そこで歴史地理学の手法を用いて、豊後国府から海部郡の中心に直接向かう官道「海部路」を復元した。⑥その結果、さきの古代道路遺構と関連する官衙的建物群の多くが、その古代道路遺構の周辺に配置されている可能性が高いことを示した。

このように理解して、はじめて下郡遺跡南北道や猪野新土井遺跡東西道、地蔵原遺跡の推定東西道などの古代道路遺構を総体として解釈することができると考ええる。一方、豊後国府から海部郡衙に向かうルートが、丹生駅を経由する遠回りの道ではなく、「目的地まで最短路線を直線で結ぶ」という古代の道路設計思想に合致する、別の官道として存在する見通しを得ることができたと考える。

以上、ひとつの問題提起として筆者の覚書をまとめたものである。今後の研究の促進につながれば幸いである。

なお小稿は一九九七年六月の開発史研究会と、一九九八年七月の大分県地方史研究会古代中世史部会での発表の一部をまとめたものである。現地調査をともにおこなった高橋信武氏、有益な意見交換に応じてくださった坪根伸也氏と高畠豊氏の両氏をはじめ、飯沼賢司氏、木村幾多郎氏、後藤典幸氏、小柳和宏氏、日野尚志氏、三重野誠氏の各氏に感謝する。