

## 東海道朝明・榎撫駅小考

山中 章

はじめに

古代の東海道は奈良時代には平城京から伊賀国、伊勢国を経て尾張国へと至り、途中伊勢国で志摩国へも支路を分岐させていたと推定されている。平安時代になると、都が山背国へと移動し、長岡京及び平安京では近江国(瀬田駅)を経て伊勢国へ入り、志摩国とともに伊賀国へも支路が設けられていたものとされる。

伊勢国内の東海道本路については、国府所在地の検討から8世紀後半を境として鈴鹿川北岸から南岸へのルートの変更が指摘されている(註1)が、実態の解明は進んでいない。『延喜式』兵部省式によれば、鈴鹿駅、河曲駅、朝明駅、榎撫駅の4駅が配置されていたことが知られ、その後尾張国へは榎撫駅から三川を船で渡航し、尾張国の馬津駅に入ることが知られている。しかしこれらはいくまで法制に関する文献史料によるものであって、それらの駅がどこに所在し、なぜその地が選ばれたのかについてはほとんどわかっていない。

そこで本稿では、近年発掘調査の進んだ朝明郡(四日市市北部)の考古資料を中心に朝明駅の所在地について検討し、前後の駅についても若干の分析を加えることとする。

### 1 久留倍遺跡の再検討

#### (1) 『報告書』刊行の経緯

久留倍遺跡は三重県四日市市大矢知町字久留倍と矢内谷に所在する弥生時代から中世まで長年月にわたって利用された複合遺跡である。1999年、国道1号北勢バイパス設置に伴う事前調査によって初めてその全容が明らかとなった。遺跡は50000㎡ほどの独立した小丘陵上に立地し、遺構は最高所の西側平坦部に主に古代から中世の遺構が、東側緩斜面上に弥生時代、古墳時代、古代、中世の遺構群が展開している。調査が開始されて直ぐに丘陵上に大規模な掘立柱建物群の展開していることが確認され、その時期や規模、構造にわかに注目が集まった。2006年7月28日には伊勢国北部では貴重な地方官衙遺跡であるという評価から国史跡に指定され、史跡整備のための確認調査が実施され、ほぼその全容が解明されるに至った。

四日市市教育委員会ではこのような経緯を踏まえ、2011年11月30日付けで調査成果をまとめた報告書を刊行した(註2)(以下『報告書』と略記する)。

『報告書』は発掘調査を担当した四日市市教育委員会が、史跡指定の整備のため、全体の正報告書に先立ち史跡指定の対象となった古代の遺構群のみについてまとめたものである。特に注目されるのは発掘調査の事実関係を踏まえ、検出遺構の歴史的な位置づけを積極的に述べている点である。近年の報告書類が、遺構の規模や出土遺物の寸法・胎土などその属性の記述に止まり、それらがどのような歴史的背景の下に検出されたかについてほとんど触れないのに対し、極めて慎重な分析を経て、積極的に論証しようとしている点は高く評価できる。『報告書』の遺

跡の評価は四日市市教育委員会の清水政宏、赤松一秀、山本達也の三氏に負うものであるが、その過程で、調査指導に関係した委員の先生方の評価もあちこちで参照されたものと思われる。私自身も、「久留部官衙遺跡調査指導委員会」及び「久留部官衙遺跡整備検討委員会」の委員(註3)として深く関係したので、その評価には大いに関心を持っていたところである。しかし、刊行された『報告書』の解釈には大きな疑問点があり、それは久留部遺跡の評価に止まらず前後の伊勢北部の古代官衙施設の配置を考える上でも多くの支障をもたらすと考えた。そこでここに小考をなし、新たな解釈を提示して大方の批判を請うものである。

## (2) 第Ⅰ～Ⅲ期遺構群の『報告書』の評価

古代の遺構は丘陵頂部の平坦部と1m余の段差でもってこれに続く東に傾斜する緩やかな斜面地の二カ所に展開している。本稿では便宜的に丘陵頂部を西区、東側の緩斜面地を東区と呼ぶこととする。

古代の遺跡は『報告書』では掘立柱建物の軸の方位を基準に大きく3期に分けられている。

第Ⅰ期は西区と東区にまたがって軸線をそろえるN10°Eの建物群と、これらとは全く方位を異にするが同時期だとされる東区北部の建物群からなるとされる。『報告書』ではこれを東に正面を向ける「コ」字形配置を採る地方官衙であるとし、同様の事例はないが、朝明郡衙の政庁と解釈する。

第Ⅱ期は第Ⅰ期建物群を撤去して建てられる施設で、3小期の変遷がみられるとする。西区に東西棟の大形建物を中心とした南面する建物群が、東区には中小の規模の側柱建物群が建設される。『報告書』ではこれらを同一「Ⅱ期」と性格の一致する時期と評価するが、その根拠は全く明示されていない。また、総柱建物などほとんど検出されていないにも関わらず、これらを郡衙正倉の一部で、側柱建物は「法倉」と主張する。極めて奇異な結論であるがこれについても別項を用意している(註4)。

第Ⅲ期は西区、東区をそれぞれ素堀の溝で囲った正倉院であるとする。東区は素堀溝で囲繞され東、西、南、中央に総柱建物を計画的に配置する正倉院であるとする。これについては大きな評価の違いがないが、西区までも同様の機能とするには余りに構造、形態、規模が違い過ぎる上、溝内から出土した遺物の年代観も大きく異なっている。

このように『報告書』の記載内容には各期毎に大きな問題点があるが、本稿では紙幅の都合もあり、第Ⅱ期以降の遺構群については触れず、とりあえず第Ⅰ期遺構群に絞って検討することにする。

## (3) 第Ⅰ期遺構群の再検討

### 1) 遺構変遷の基準

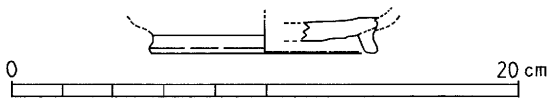
第Ⅰ期の遺構群について、『報告書』では次の様にまとめられている(以下、『報告書』の本文をそのまま引用する場合は斜体で示す)。

[N10°E] の方位をもつ東面する建物群が、丘陵上部平坦部と丘陵裾部に展開します。上部平坦部では、SB436(正殿)を中心として、左右にSB443・444(脇殿)、正面にSB434(八脚門)を配置し、堀で囲まれたコの字型の政庁が見られます。また後背には正倉

(SB429・430) が位置します。建て替えはありません。(中略)また丘陵北東裾部には〔N 2° W, N 24° W, N16° W〕をもつ建物群 SB1317、1357、1318・1321・1358 が見られ、SB1357 と 1358 が重複するため、2 時期が設定できます。なお、この建物群では柱穴から、7 世紀末～8 世紀前半と考えられる土器が比較的多く出土し、さらにⅡ期とした SB94 に切られていることからⅠ期としました。

国史跡久留部官衙遺跡は大半が掘立柱建物で構成されている。このため出土遺物は極めて少なく、建物の時期決定は困難な作業を伴う。この問題を克服するため、服部芳人氏が初めて建物を綿密に分析し、その方位によってグループ分けを行い、時期変遷を提議したのであった(註5)。にもかかわらず、『報告書』では N10° E の建物と、方位・規模・構造の全く異なる東区北東部の N2° ～24° W 小規模建物群を同じ時期とする。条件を変えて分析すると評価に一貫性が保てないので、本稿ではひとまずこれらを検討の対象外とする。

## 2) 第Ⅰ期遺構の年代



第1図 SB455出土土器実測図

(註2) 文献より

この時、東区では建て替えがあり、同構造で存続するという。ただし、西区と東区の建物建設の前後関係について根拠が明示されているわけではない。これらが当初から同時に存在した可能性も十分ある。

建物配置は典型的な「コ」字形配置であり、東面廂をもつ南北棟の主殿を中心に南北に東西棟の脇殿を配し、主殿の正面には八脚門が設置されている。門両側から延びた掘立柱塀が脇殿や主殿の背後にとりつき、東西42m、南北51mの範囲を囲繞したものとする(註6)。『報告書』はその規模、構造から、南面しない事例はほとんどないが、これを郡衙政庁域と評価する。

第Ⅰ期の時期については、出土土器から次の様に判断している。

SB455から7世紀末～8世紀初頭の土器が出土していることから7世紀末～8世紀初頭に成立し、8世紀前半には建て替えられたと考えられます。

示されている土器の実測図は第1図の通りであるが、私には到底これを「7世紀末～8世紀初頭」の土器と断定する勇気はない(註7)。よって、Ⅰ-①期を郡衙以前の「評衙」とするにたる根拠はない。

## 3) Ⅰ期遺構の機能

さて、こうした第Ⅰ期遺構群を郡衙と評価する大きな根拠としてあげられているのが山中敏史氏の次の8条件である(註8)。

①官舎群の中で大型の部類に属する建物数棟で構成②中核的殿舎である正殿とその左右ないし前面左右に配した脇殿とを主たる構成要素③正門または主たる入口からみると、正殿は基本的に正面の奥まった位置に存在④正殿または前殿の前面に前庭を設ける⑤他の官舎群とは区別される方形を基本とした郡庁域を形成⑥郡庁域の規模は方54mほどが平均的規模⑦南面するものを基本⑧ほとんどが非瓦葺の掘立柱建物で構成

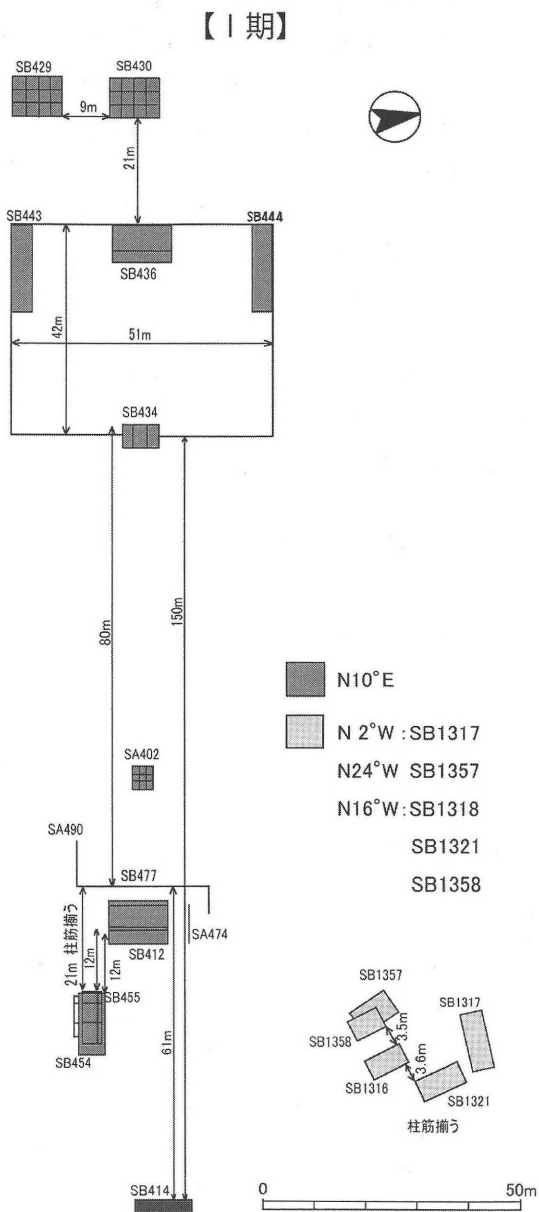
ところでこの条件は郡衙のみの成立要件なのだろうか。地方で検出される「官衙」と推定される遺構の評価基準であったとしても、郡衙のみに当てはまる条件といえるのだろうか。たとえば、規模は異なるが、国衙もまた⑥や⑧が国の規模や時期によって異なることがあっても、基本的にこの条件を備えている。

郡衙と推定できる遺跡はこれまでに140余例にも及び、これに国衙跡を加えれば、地方「官衙」の大半がこれら両施設だと言っても過言ではない。

つまり、国衙、郡衙以外の地方官衙として想定されているのは駅家、関、里関連施設くらいである。ただしこれら施設群は事例が少ないからこうした条件が郡衙にのみ当てはまると誤解するのである。久留部官衙遺跡の比較対象とされた駅家は『報告書』では4例しか分析されていないが、これ以外にも規模や構造が明確な遺跡に安芸駅である下岡田遺跡(広島県府中町)や芦田駅比定の前原遺跡(広島県府中市)がある。そして、第Ⅰ期遺構群が駅家ではない理由として挙げられたのが、政庁の規模と立地であった。

『報告書』に掲げられた比較図(図61)によって、久留部官衙遺跡の「政庁」は郡衙政庁の平均に近く、駅家遺跡のそれと比べると小さいという。しかし、同図が示すように、郡衙の140余例の政庁の面積は大小様々で、とても一定の基準があるとは言えないのである。にもかかわらず、機械的に合算して平均を出した結果「郡衙に近く駅家にはかけ離れた数値である」とすることに一体どういう意味があるというのだろうか。平均の意味さえわかっていない極めて恣意的な数値である。

さらに、『報告書』は新たな条件として、駅家政庁と「道」との距離や高低差を問題視する。確かに、西区第Ⅰ期遺構と推定される遺跡東側の道路とは、これまでに確認されているいずれの駅家政庁とも離れ、高低差がある。しかしそれは、第Ⅰ期政庁の西区の建物のみを比較するからであって、東区の施設群をも検討すると、必ずしもそうとはいえないのである。即ち、東区に柵SA477などで区画された東にSB412を中心とする建物群があり、SB455やSB414が展開



第2図 第Ⅰ期遺構配置模式図  
(註2) 文献より

する。『報告書』も認めるとおり、これらはI-②期には同時存在するのである。西区の建物群が極めて整然とした中心施設であることは否定できない事実であり、これが本官衙の中核部であることについて異論はない。しかし、この中核部と軸線を同じくし、塀でもって他と区画する、これに次ぐ施設群が展開している点にも注意を向けなければならない(註9)。

日本古代の駅家の全体像については未だに明確なものはない。数少ない発掘調査例を元に類型化を試みたことはあるが、あくまで駅の立地を基準にした分類に過ぎない(註10)。駅館院にどれくらいの類型があるかはこれからの課題である。既に検出されている駅家についても多様で、とても類型化できる状況にはない。つまり、駅家がどのような施設群をいかに配置しているかについては明確な基準がない(註11)。

典型例であるかのごとく指摘されている小犬丸遺跡(山陽

道布勢駅)や落地遺跡八反地区遺構群・飯坂地区遺構群(同野磨駅)にしてもまるで構造を異にしているのである。『報告書』が認めるとおり、東西両地区の遺構群は同時存在しているのであるから、これを郡衙と解釈しようが駅家としようが、いずれにしても東区の遺構群は歴然とこの地に存在していたのである。とすると、第I期遺構群は推定される官道からさほど離れてもいないし、高低差もないことになる。

『報告書』の評価のように西区遺構群を郡衙政庁とするとしても、推定道路からこれだけ離れて政庁があり、高低差のある事例もさほど多くはないのである。

なお、⑦の条件に当てはまらない郡衙として下野国那須郡衙推定遺跡(梅曾遺跡)が提示されている。本遺跡は検出された遺構が大規模な礎石建物群であり(註12)、これらは郡衙正倉の一部としての解釈が有力であり、「東面する郡衙政庁」の事例として掲げるには余りに不適切



第3図 下岡田遺跡(山陽道安芸駅推定遺跡)平面図  
(註11文献より)

である。地方官衙において南面しない郡衙の事例がないのに対し、隣接する官道に面する事例は安芸駅、野磨駅(後期)など駅家遺構にのみ複数例確認できるのである。久留倍遺跡の第I期遺構群は郡衙ではなく、駅家としても相応しい条件を整えている。

さらに、岡田登氏の「朝明郡衙船木氏設置」説を用いて「東面する郡衙」説(註13)の論拠に用いるのはいかなるものであろうか。八世紀の郡衙政庁の建設が、岡田氏の指摘するような一地方豪族の「思想」に左・右されて方向性を失うような時代ではもはやなかったことを指摘する

だけで十分であろう。評衙の時代こそ様々な方向性をもった施設群が建設されていたが、八世紀以降は律令国家の指示が明確だったからこそ、大半が「南面」しているのではなかろうか。

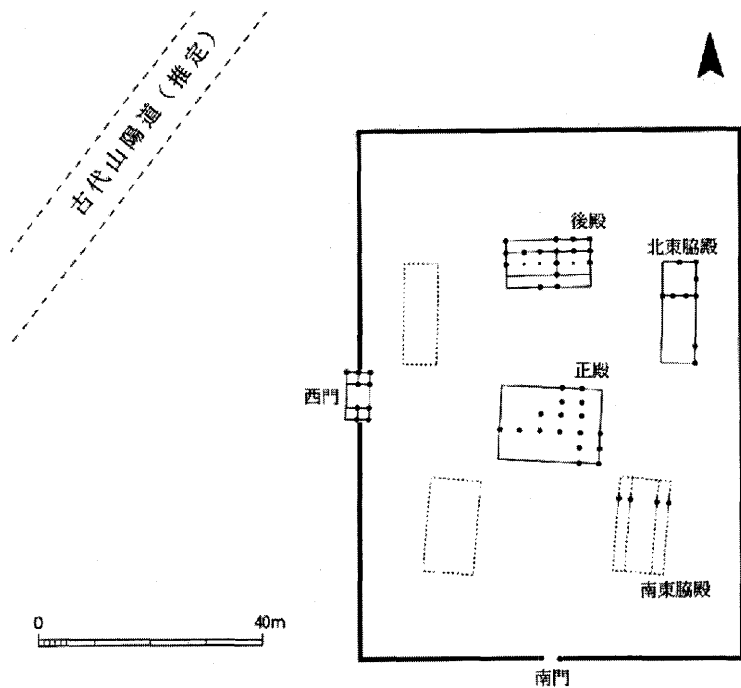
駅家が隣接する官道に門を開く事例として、落地遺跡(飯坂地区)で検出された山陽道野磨駅後期駅館院跡を挙げることができる(第4図)。本遺構は二組の「コ」字形建物配置の施設を築地塀で圍繞し、南面中央と、西面中央に門を設ける。ところが、正面門であるはずの南門は1間の棟門であり、官道に面する西門が八脚門である点に注目できる。駅家が官道をいかに意識していたかを示す好例である(註14)。

なお、東海道の位置について本稿では詳細に検討することができないが、ここでも『報告書』が引用する岡田登氏の「伝路」説には従いかねる。久留倍遺跡東方に東海道と伊勢国伝路が近接して、並行して配置されていたというのであろうか。

地割り痕跡は残っていないが、久留倍遺跡東方の水田地帯には条里型地割の痕跡が遺存しており、この西辺部を直線的に南北に通っていたものと推定しているが、詳細については後日論じたい。

#### (4) 朝明駅成立の歴史的背景

久留倍遺跡第I期遺構群を朝明駅とする根拠の一つに次の様な資料を挙げることができる。2009年12月5日より2010年1月24日まで、四日市市博物館では『企画展古代朝明の風景 久留部官衙遺跡点』が開かれた。その展示の中心はもちろん古代の資料であったが、会場

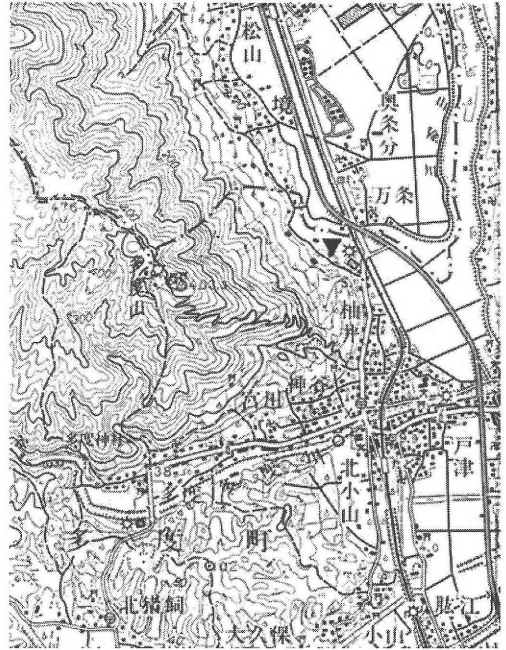


第4図 落地遺跡(飯坂地区)・後期野磨駅推定遺跡遺構配置図  
(註14文献より)

端にほんの少し、前後の出土資料が展示されていた。驚いたのはその中に1点、古墳の周濠(SX1019)出土とされる脚付短頸壺があったことである(註15)。拙稿でも示したことがあるとおり、脚付短頸壺は岸岡山古窯(鈴鹿市)で生産され、麓の天王遺跡から海を越えて知多半島や渥美半島、三河東部へともたらされ、陸路では、伊勢北部から伊賀奥弁天4号墳、大和の石田1号墳へともたらされた資料で、6世紀末から7世紀初めに大和王権が当該地の交通路を確保するために配布したものと推定した(註16)。

久留倍遺跡の古墳から脚付短頸壺が出土したことは、拙論の論理からすれば、この地が当該期王権が確保しようとした重要交通路であったことを示す。その地が8世紀の朝明駅家或いは朝明郡衙と推定される点は重要である。先の拙稿でも分析したとおり、古代駅家の設置には古墳時代後期王権による拠点支配に関連する遺跡の配置が深く関係していた。久留倍遺跡の古墳から脚付短頸壺が出土するのも偶然ではなからう。

立地、構造、官道との位置関係、歴史的背景のいずれをとってみても久留倍遺跡第I期遺構群を朝明駅でないと断定する材料に欠ける。



第5図 柚井遺跡位置図(註17文献より)

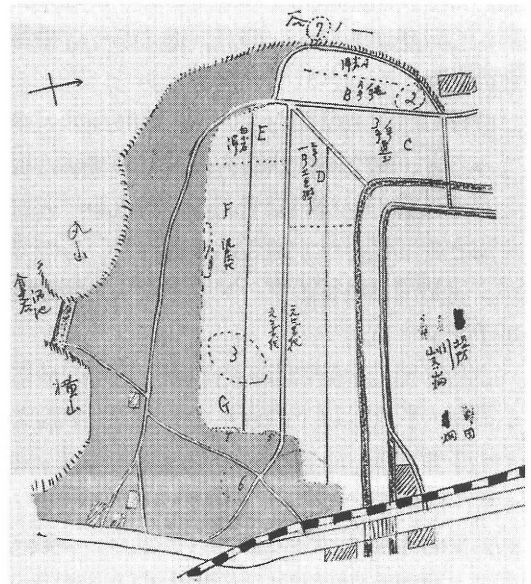
## 2 柚井遺跡の再評価

### (1) 柚井遺跡の研究

柚井遺跡は1928年に始まった耕地整理事業による大規模な掘削事業地において、伊東富太郎・鈴木敏雄両氏が実施した立会調査によって確認された遺跡である。80年前の調査とは思えない丹念な調査記録や出土資料の整理が行われており、これを栄原永遠男氏が現地に赴いて聞き取り、確認調査を行い、蘇ったものである(註17)。本項ではまず最初に栄原氏の論考を整理しこれまでに明らかになっている点を確認しておこうと思う。

1 調査対象地南端の地域(図6)を中心に5カ所の「貝塚」が存在し、貝層の下に木製品などを保存したスクモ層があること。

2 木簡や土器類はスクモ層から出土すること。



第6図 柚井遺跡調査状況図(註17文献より)

3 出土遺物には木簡の他、吉祥句を墨書した土器や斎串、火錐具など、祭祀用の遺物が目立つこと。

4 木簡は三点出土し、柚井遺跡が木簡を扱う機能を持った遺跡であること。

5 関連する二点の木簡(1号・2号木簡)が異なる地点から出土しているにも関わらず内容に関連性があること。

6 遺跡が祭祀との関連をもつこと。

こうした事実関係を下に栄原氏は、「柚井遺跡の所在位置」が「多度山を東から仰ぐ位置にこの遺跡は存在し、尾根を挟んで、南側から仰ぐ位置には多度神社が鎮座した。この柚井遺跡と多度神社から仰がれる多度山は、「神宮寺伽藍縁起并資財帳」には、「神坐山」と称されている。すなわち、多度神の坐す聖なる山であった。同資財帳によると、多度神社は、この多度神の託宣によって、満願禪師が「神坐山の南辺を伐掃」して、小堂を造立し、神像を安置したのに始まるという。そこで、この柚井遺跡は、この聖なる神坐山を仰ぎつつ行われた何らかの宗教行事と関連をもつ遺跡と考えられる」とした。

## (2) 柚井遺跡の再評価

さて、このように「平安時代に聖なる多度山(「神坐山」)を仰ぎつつ行われた宗教行事との関連遺跡」という評価のある柚井遺跡であるが、遺跡の立地や遺跡を構成する堆積層に刮目すると別の側面も指摘できる。

まず注目できるのが貝層とスクモ層からなる現地の地層である。

貝の種類などが明らかではないが、写真や断面図によれば相当の厚さにわたって堆積していることがわかる。この事実は柚井遺跡が海または川の直ぐ近くに位置していることを意味している。歴史地理学的にも遺跡所在地の直ぐ南に江戸時代の旧村名である「肱江」が残っていること、さらに南には大字「戸津」があり、尾津神社が所在することからも裏付けられる。現在の地形からは想像も付かないが、近くが「江」や「津」だったのである。だから、遺跡に貝層を残すほどの地層が形成されていたのである。

直接の証拠にはならないが、当該地の対岸に当たる木曾川左岸域の遺跡分布を詳細に検討してみると、縄文時代から古代までの遺跡は現在の川岸から 2km 前後、現津島神社付近までほとんど確認できないのである。当該地付近でも、神社名である「津島」のみならず「江西」等、川や海との関係を示す地名が残されているのである、遺跡の分布のみで解釈することは危険であるが、伊勢国と尾張国との国境をなすこの地域の地形は現状とは相当かけ離れたものだったことが予想できる。

さらに出土木簡二点の内容にも遺跡の性格と関係する文面が認められる。栄原氏の考察による最新の釈文は以下の通りである(註 17 論文による)。

### 第 1 号木簡

櫻樹郷守部春□□□初一斛

### 第 2 号木簡

櫻樹郷□頭守部□代初一石□五百□



いずれも上下に切り込みのある 031 型式と呼ばれる木簡で上下は鮭頭状をなしている。櫻樹郷は美濃国石津郡と推定され、当地から粃一石が送られたことを示す送り状である。粃の使用目的は、栄原氏の指摘する祭祀に関わるものかもしれない。粃一石は現在の約六斗(約 90kg)に相当し、これが日を変えてこの地に運び込まれていたことを示している。粃がどの様な手段で運ばれたかは不明だが、陸上輸送なら聖武天皇の行幸ルートでもある不破関との間を結ぶ「伝路」が南北に走り、水運なら柚井遺跡の東には揖斐川が南流している。いずれとも決しがたいが、米などの重量物の運送には舟運が便利である。石津郡櫻樹郷は現在の大垣市上石津町辺と推定され、ここからだて揖斐川を下れば直ぐである。

木簡出土地の地層からもわかるとおり、柚井遺跡の一角は川または海に近接していた可能性が高いのである。粃が船に乘せられてきたとするとこの辺りの「津」で降ろされ、「神坐山」の神事に用いられたということになるだろうか。

### (3) 柚井遺跡と榎撫駅

このように柚井遺跡に「津」としての機能の可能性が出てくると次に問題になるのが榎撫駅である。

榎撫駅についてこれまでは具体的な比定地はなかった。ただし、同駅には船 5 艘が配され、次の駅が尾張国馬津駅であり、同駅にも船が同数置かれていたことから、伊勢・尾張両国の国境をなす三川の両側に位置していたことは容易に推定できる。揖斐川の右岸に接して柚井遺跡は「津」としての機能を有していた可能性を先に指摘した。柚井遺跡に南接する地域の地名に「戸津・尾津」のあることも先に示したとおりである。

榎撫駅という普通には読めない駅名はおそらく 713 年の全国の地名を好字二字に統一したのに従ったものであろう。「えなつ」という音が正しいとすると、これは「えのつ」すなわち「江津」であった可能性が指摘できる。「江津」と「戸津」は相通ずる意味を持ち、「尾津」は江津の奥という意味であるから、柚井遺跡の南に展開する地名はいずれも「江津」(えのつ)と深い関係にあることがわかる。

さらに、尾張国最初の駅である馬津駅についても、木曾川の左岸に接して位置していたことは確実である。遺跡分布からみたその最南端の位置に津島神社周辺が位置する。この地には「三宅川」という河川が現存し、その上流部が国府推定地である。さらに柚井遺跡からは最短距離にこの地が位置する。

柚井遺跡は榎撫駅の北端に当たり、平安時代にこの地域が榎撫駅として利用されたとしても矛盾はない。

ちなみに、久留倍遺跡を朝明駅とすると、柚井遺跡とは約 14km、河曲駅の有力推定地である狐塚遺跡とも同距離となる。

## 3 伊勢国東海道本路と古代地方官衙

近年の発掘調査の進展によって、伊勢国北部における古代地方官衙施設の配置がようやく明らかになってきた。以下、朝明駅、榎撫駅の成果を活かして古代伊勢国北部の地方官衙と交通網について整理しておこう。

## (1) 鈴鹿関と東海道鈴鹿駅

2006年に発見され、調査された鈴鹿関の確認によって、奈良時代東海道の基軸が明確になった(註18)。つまり諸説あったルートが鈴鹿川左岸(北岸)に確定したのである。これによって問題となったのが「古厩」という地名の残る鈴鹿川右岸の位置づけであった。従来からこの地名を根拠に東海道が右岸を通るという主張があったのだが、関が左岸にある以上近接した位置で直ぐに官道が右岸へ渡るとは到底考えられないから、別の視点を入れなければならなくなった。

そこで検討されたのが、志摩支路の存在であった。東海道は伊勢国の次に志摩国を置く。その分岐点として有力視できるのが鈴鹿関である。鈴鹿駅の次の志摩支路の駅である市村駅は津市南部に推定されている。鈴鹿駅と市村駅を最短距離で結ぶのが現県道10号である。「古厩」はその起点の位置に所在している。つまり「古厩」は志摩支路の起点となる「鈴鹿駅」の遺存地名だったのである。

鈴鹿関・鈴鹿駅を出た東海道は鈴鹿川左岸を直線的に進み、井田川茶臼山古墳が所在した丘の裾を通過して安楽寺川を渡ったところで川沿いに北上し、能褒野王塚古墳のやや西で本道は東折れして国府に至る。美濃国不破関と結ぶ美濃国とを結ぶ「伝路」はそのまま真っ直ぐ北上し員弁郡西端から美濃国石津郡に入り、不破郡・不破関に至る。このルートは遅くとも6世紀末には成立していたことを拙稿註16文献によって明らかにした。伝路に沿って大安寺墾田地や郷の公的機関が展開することも明らかになっている。

伊勢国府を経て東海道は、そのまま東進し、伊勢国分寺の置かれた河曲郡衙・河曲駅で北上し、朝明駅である久留倍遺跡に至る。東海道はそのまま北北西方向に直進し、朝明川の北岸に位置した朝明評・朝明郡衙を経て桑名郡に入り、榎撫駅で船に乗り換えて尾張国馬津駅に向かう。桑名郡衙は未だ不明だが、額田廃寺には王権と深く関わる瓦の出土が知られ、少なくとも7世紀後半段階ではこの地が桑名評の中心であったと推定できる。或いは8世紀の桑名郡の中心もさほど変わらないのではなかろうか。朝明駅(久留倍遺跡)からは直線距離にしてわずか4km余りの地点である。ここから直線的に榎撫駅に向かうことができる。

## (2) 朝明駅と朝明評衙・郡衙

朝明駅と桑名郡衙推定地である額田廃寺との間に位置するのが朝明評衙・朝明郡衙の有力比定地である西ヶ広遺跡である。7世紀後半段階の掘立柱建物をまとまって検出しており、8世紀には掘立柱建物が棟筋を通して整然と並ぶ。道路建設に伴う調査のため全体像が不明であるが、7世紀以来の伝統的な地点に8世紀に入っても整然とした建物群が並ぶところに注目しなければならない。西ヶ広遺跡は久留倍遺跡と額田廃寺を結ぶルート上に位置しており、これら3遺跡が強くつながっていることが明らかである。

なお、天平12(740)年の聖武天皇伊勢行幸時に使用されたのもこのルートで、朝明の頓宿地から次に宿泊するのが石占頓宮であるが、これが榎撫駅の推定地である柚井遺跡に隣接する頓宿地であるだとすると、最短距離で至ることができる。ちなみに「いしうら」とは「磐裏」のことで、柚井遺跡の南に突出し尾津神社境内を載せる台地は巨岩がむき出しになっている。石占頓宮もまた他の行幸地と同じく古代地方官衙、中でも駅や関を利用したものであったに違いない。

おわりに～駅家研究の課題と展望～

最後に本小考で論じた点を整理し、今後の課題を述べてまとめとしたい。

第一に、報告書のあり方に注意を喚起した。

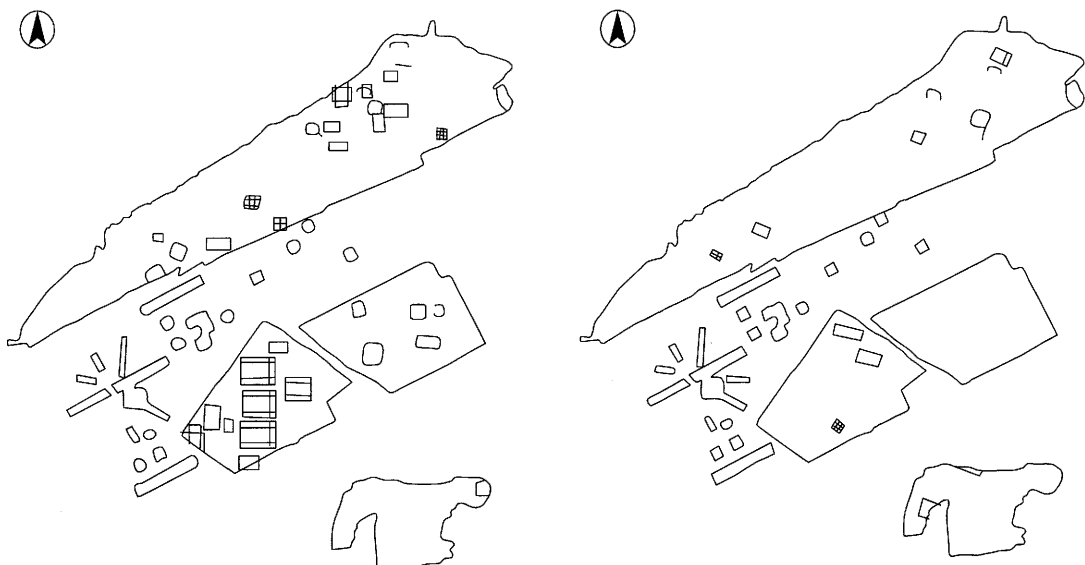
近年ようやく報告書が調査後さほど年月を経ることなく刊行されるようになった。極めて重要なことである。「資料」の共有化が図られるからである。ところが一方で大きな課題も出てきた。報告書早期刊行の背景に、行政からの発掘成果の早急な公開があったからである。「公開」という結果を求める余り、中身の乏しい報告書が乱造されているのである。遺構や遺物の寸法や組成ばかりが叙述され、それらが設けられた、廃棄された歴史的背景が全く叙述されないか、結論のみが表記される報告書が増加したのである。そうした中で本稿が対象とした四日市市の『報告書』は課題を克服し、遺跡の評価を様々な関係資料を検討した上で述べているだけに一定の評価を与えることができる。ただし、刊行を急ぐ余り、評価の基準を一方に偏って進め、客観性を欠く点に課題を残した。

第二に、久留倍遺跡第Ⅰ期遺構群が朝明駅家である可能性を示した。

『報告書』が示す「朝明郡衙」説に真っ向から反論し、朝明駅家であることを論証した。このことは自ずと駅家の面する位置に東海道を復元することを可能とし、朝明郡内の古代統治機構の配置を明示することにもなった。また、朝明駅家の設置背景に6世紀末の当該地への脚付短頸壺をもつ古墳の配置が当該期王権の交通路確保と深く関連していることも明らかにできた。

第三に、柚井遺跡を榎撫駅、さらには石占頓宮である可能性を示した。

柚井遺跡が日本で最初に「木簡」の出土を報じた遺跡であることはよく知られている。しかし、その遺跡の機能については隣接する多度大社との関係をにおわすだけでそれ以上のものはなかった。ところが、久留倍遺跡の検討をする中で、朝明駅家に次ぐ榎撫駅家の位置が課題となり、



第7図 (左図) 西ヶ広遺跡第3期遺構図 (右図) 西ヶ広遺跡第4期遺構図

検討する中で、柚井遺跡に思い当たった。柚井遺跡の発掘調査はその後なされておらず、榎撫駅の基本構造は未だ明確ではないが、柚井遺跡をそれとすることによって対岸の尾張国最初の駅である馬津駅の位置比定にも大きな役割を果たした。

第四に、ここ十余年の伊勢国北部における古代遺跡の発掘調査・研究により、当該地の八～九世紀の支配機構の全体像をおぼろげながらも明らかにした。

鈴鹿関・鈴鹿駅→河曲駅→朝明駅→朝明郡衙→桑名郡衙→榎撫駅・石占頓宮→馬津駅、そのすべてが明らかになったわけではないが、これらは大海人皇子、聖武天皇が進んだ道でもある。その研究が伊勢国の古代史研究にいかに関与を示すことができた点は大きな成果であろう。

最後に、駅家研究の新たな方法論を提議したい。

既に拙稿註 10 文献によって指摘したとおり、従来の交通路研究は主に歴史地理学と文献史学によってきた。その結果官道の主なルートが復元され、木下良氏による註 1 文献のような偉大な成果が世に出されるに至った。この成果をみても考古学はその裏付けの資料を与えるだけで自ら積極的に駅比定を行うことはなかった。しかし、未だ明確でない駅や八世紀以前の交通路の探求には考古学による遺跡分析が欠かせないことを明らかにした。特に後期古墳の分布と六世紀以降の交通路とが深い関係にあることが一定の地域については確実になってきた。こうした研究方法を全国に広めることが少なくとも六世紀以降の大和政権と地方との関係を新たな側面から追求できることを示した点は大きな成果であろう。

#### 補註

(註 1) 木下良『事典日本古代の道路と駅』(吉川弘文館 2009 年)

(註 2) 四日市市教育委員会『国史跡跡久留部官衙遺跡—伊勢国朝明郡の役所—』(2011 年 11 月 30 日) なお、報告書は四日市市のホームページ上のみで公開されている

(URL: [http://www.city.yokkaichi.mie.jp/kyouiku/iseki/img/pdf/2011130\\_kurube.pdf](http://www.city.yokkaichi.mie.jp/kyouiku/iseki/img/pdf/2011130_kurube.pdf) )。

(註 3) 「久留部官衙遺跡調査指導委員会」は八賀晋(三重大学名誉教授)を委員長、山中 章(三重大学)を副委員長とし、山中敏史・清水敏男(奈良文化財研究所)、早川万年(岐阜大学)が委員として指導し、「久留部官衙遺跡整備検討委員会」は山中 章を委員長に黒崎直(富山大学名誉教授)を副委員長とし、岡田登(皇學館大学)、伊藤久嗣(四日市市文化財審議委員)、箱崎和久(奈良文化財研究所)、中森ゆき子(四日市市文化振興に関する市民会議委員)を構成員として遺跡整備のあり方を審議している。

(註 4) 第Ⅱ期は 3 小期に分けられるとされている。しかし、ここでも方位を基準とするとしながら、西区の大形建物群が N13° E であるのに対し、東区を中心として点在する小規模建物群は N1° E と全く方向性が異なる。にもかかわらずこれらは同小期だという。また、当遺跡最大建物である SB437 は建て替えられて A・B 二期あるとする。しかし SB437B がいずれの小期に属するかは示されない。そもそもこの建物が二時期あるという点については調査指導委員会で現地検討がなされ、「SB437B」建物というのは SB437A 建物の柱抜き取り痕ではないかという意見が大勢を占めた。こうした検討結果を覆すにはそれ相応の資料や根拠が必要であるが、一切触れられていない。このほか、Ⅱ-③期とされる SB438・431 に「B」という建て替え建物が示され、これがⅢ期の建物群を圍繞するとされる溝に切られているにも関わらずⅢ期

だとする点も全く理解できない。このように『報告書』は踏み込んだ「評価」を積極的に示そうとしているものの、その結論にはほとんど従うことができない。Ⅱ期・Ⅲ期の遺構群に関する評価もまた伊勢国の地方官衙の様相を分析する上で極めて重要な意味を持っているので、その評価については別稿を用意している。

(註5) ①服部芳人「久留倍遺跡の調査(三重県四日市市)一東を向く官衙一」(『月刊文化財』4No. 499) 2005年)②服部芳人「久留倍官衙遺跡」『日本古代の郡衙遺跡』条里制・古代都市研究会、2009年

(註6) 掘立柱塼とされる施設は極めて遺存状態が悪く、検出されている柱間隔も八脚門の両側で異なるなど、必ずしも精度の高い技術で建築されたものでないことがわかる。それ故、東区のSB412の西に位置する柵SA477が図示されたような柱列に止まるか否かもはっきりはしない。

(註7) 実測図は推定線をやや右上方に伸ばすが、その根拠は不明である。この図から判断できることはこの土器が8世紀中頃以前(平城宮Ⅲ以前)の土器という程度ではなかろうか。

(註8) 山中敏史「郡庁」(独立行政法人奈良文化財研究所『古代の官衙遺跡Ⅱ 遺物・遺跡編』2004年)

(註9) 本稿ではⅡ期遺構群については触れないが、北東部にN4°Eの振れ角でもってまとまる建物群はこれら東区第Ⅰ期遺構群の建物群と基本構造が酷似している。これらは『報告書』がⅡ期遺構群とするN13°E振れ角を有する本遺跡最大の建物SB437撤去後に再び朝明駅として再建された施設であると考えている。詳細についてはⅡ期遺構群の評価と共に別稿を用意している。

(註10) 江草由梨・山中章「考古学からみた日本古代の駅伝路」(考古学研究会東海例会『第17回考古学研究会東海例会史料集 東海地方の駅家研究の最前線～東海道・東山道の駅家と駅路～』2011年8月6日)

(註11) 山中章「安芸国安芸駅館小考」(広島県文化財協会『広島県文化財ニュース第160号』1999年)下岡田遺跡の調査報告書によると、遺跡は「コ」字形建物配置をなし、西に門を開いていたことがわかる。山陽道はこの位置で安芸海に並行して南北に走っていたものと推定でき、安芸駅はこれに面して門を開けていたのである。さらに政庁以外の諸施設が周辺の高台の上に設けられていたことも記されており、山陽道路面からすると10m前後の比高があったものと推定できる。久留倍遺跡ほどではないにしても駅家が必ずしも平坦地に位置しているわけではないことを示す好例であろう。

(註12) 『報告書』はその事例として梅曾遺跡を挙げるが、これを東向き郡衙政庁の事例として挙げるには余りに苦しい。

(註13) 岡田登「壬申の乱及び聖武天皇伊勢巡幸と北伊勢一朝明郡家跡の発見を契機として一(上)(下)」(『史料』第191・192号2004年)

(註14) 上郡町教育委員会『古代山陽道 野鷹駅家跡』(上郡町教育委員会2006年)

(註15) 後日、調査担当者である清水政宏氏から出土遺構などについて詳細を伺うことができた。正報告書は2012年度刊行予定と聞く。

(註16) 山中章「伊勢国北部における大安寺墾田地成立の背景」(三重大学歴史研究会『ふ

びと』第 54 号 2002 年) 同「律令国家形成前段階研究の一視点—部民制の成立と参河湾三島の海部—」(広瀬和雄・小路田泰直編『弥生時代千年の問い—古代観の大転換—』ゆまに書房 2003 年)

(註 17) ① 栄原永遠男「柚井遺跡出土の木簡」(『木簡研究』第二号 1980 年) ② 栄原永遠男「柚井遺跡出土木簡の再検討」(『木簡研究』第八号 1986 年)

(註 18) 森川幸雄「鈴鹿関跡の発掘調査」(考古学研究会東海例会『第 10 回考古学研究会東海例会資料集 古代東海と奈良時代王権』2008 年 2 月 2 日) 山中 章「鈴鹿関」(亀山市『亀山市史 考古編』2011 年)

(やまなか あきら 三重大学人文学部)