

# 紀 要

## 第 7 号

---

### 目 次

二つの前方後円墳 .....	(細川修平)...	1
滋賀県出土の埴輪資料集(その4) .....	(稲垣正宏)...	27
近江へのアプローチ・その1 .....		43
1. 高島郡の地形と条里 .....	(神保忠宏)...	44
2. 高島郡における遺跡の動態 —今津町周辺をフィールドに— .....	(畑中英二)...	50
3. 高島郡の古代寺院 .....	(重岡卓)...	57
4. 高島郡の鉄生産とその周辺 .....	(大道和人)...	61
5. 高島郡の古代北陸道 .....	(内田保之)...	66
6. 高島郡にみる古代国家 .....	(細川修平)...	71
南北方位建物についての研究ノート .....	(田井中洋介)...	77
近江京域論の再検討・予察—7世紀における近江南部地域の諸相— .....	(相原嘉之)...	83
滋賀県における古代の土器様相・その1		
—湖南地域における無台杯身・かえり付き蓋の変遷を中心に— .....	(畑中英二)...	104
江州農具雑想ノート .....	(上垣幸徳)...	126
滋賀県甲賀郡土山町における蔵王産花崗岩製中世石造美術の分布		
—土山町石造美術石材分布調査概要— .....	(兼康保明)...	131
滋賀県内出土漆製品集成—後編— .....	(中川正人)...	145

---

1994. 3

財団法人 滋賀県文化財保護協会

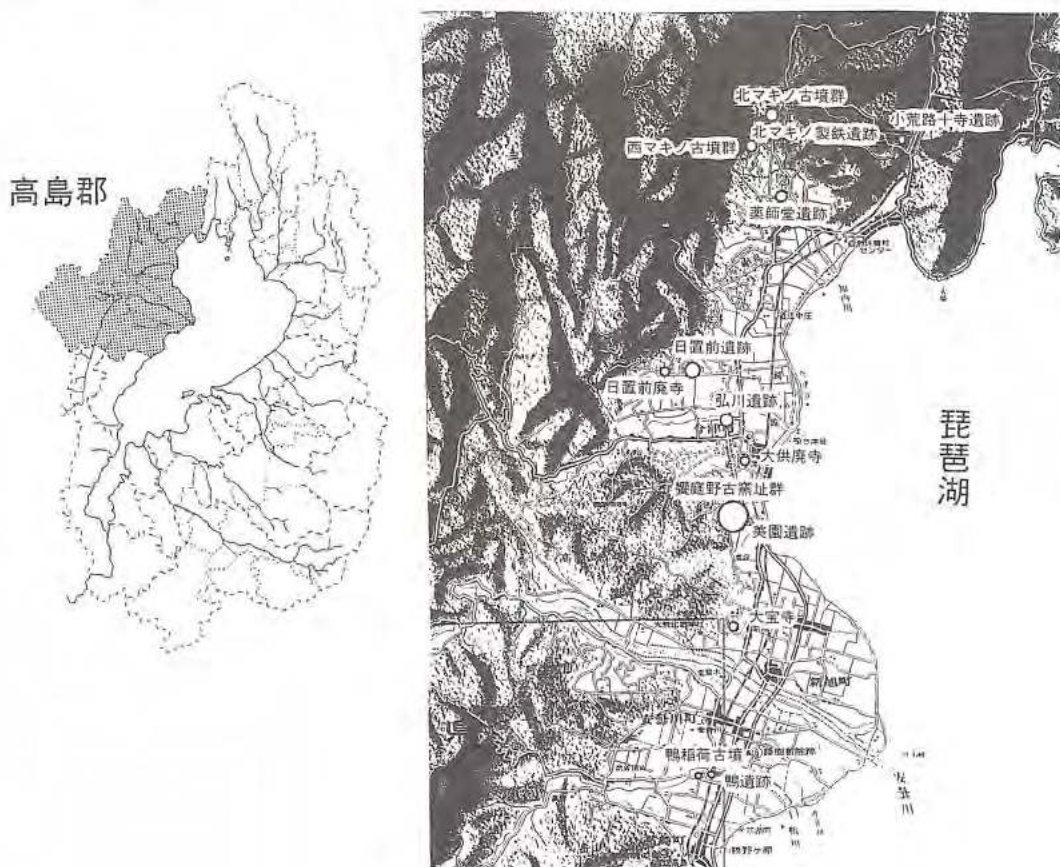
# 近江へのアプローチ・その1

## はじめに

近年、発掘調査によってもたらさせる資料数は極めて膨大で、個々の資料そのものが持つ問題点も多岐にわたり枚挙に暇がない。考古資料を中心に用いた一地域史の叙述は極めて困難な作業であるといえる。小稿は「近江」を中心とする地域研究という日暮れて道遠いこの作業を、財団法人滋賀県文化財保護協会の有志による共同研究を行い、少しでも前進させようという試みである。

今回は、滋賀県北西部に位置する高島郡の地域史について、古代を中心とする時代の地形と条里、古代道の復元、遺跡の立地の特性、瓦の動向、手工業生産(鉄生産)、古墳時代から古代にかけての国家との関わりについてふれることとした。

これらのアプローチで全ての問題についてふれているとはいえないが、地域研究の一助となることを願うものである。また、個々の論考については諸兄姉からの御教示、御批判を賜りたい。



今回ふれる主な遺跡

## 5. 高島郡の古代北陸道

内田保之

古代近江国内には、東海・東山・北陸道の3つの駅路が通っていたことは周知の事実である。『延喜式』によると、東海道は「勢多」「岡田」「甲賀」の三駅を経て伊勢国へ。東山道は「勢多」を出て東海道と分岐し、「篠原」「清水」「烏籠」「横川」の諸駅を経て美濃国へ通じている。これら両道はいずれも『令』の規定では中路にあたる。これに対し、湖西地域を通る北陸道は小路にあたり、滋賀郡の「穴多」「和邇」、高島郡の「三尾」「鞆結」の4駅を経て越前国へ至る。前者の東海・東山両道については、湖南・湖東平野部における足利氏の詳細な研究<sup>(1)</sup>があるが、北陸道とくに高島郡に関しては、意外と言っていいほど研究報告が少ない。町史等を除けば『古代日本の交通路』<sup>(2)</sup>以来されていないというのが実情である。

今回高島郡内の北陸道を再考するに及び、田端説とは部分的には異なるルートが想定できた。そこで以下、順次南より北陸道のルートを検討していくことにする。またルート復原にあたっては、従来より考えられているように駅路は中央と地方を最短距離で連絡し、平野部においては直線の路線をとる綿密に計画された道路であったという考えのもとに行った。

### 1. 安曇川下流平野の北陸道

志賀町和途中付近に想定される和邇駅を出た北陸道は湖岸沿いを北上し、高島町打下へ至り安曇川下流平野へと出る。高島郡鞆川から打下にかけては山が琵琶湖までせまっており、現在でも国道は湖岸の波打際を通過している。古代においても安曇川下流平野へ出るためには必然とこの地を通過せねばならないが、現在道よりも若干山手を通っていた様である。白鬚神社社殿の裏側は急峻や斜面となっているが、この斜面に山腹をカットする形で道が通っている。今では通る人もないため藪に覆われてはいるが3m程度の道幅を有している。

この難所を通過した北陸道は、安曇川下流平野へ出てから条里線に沿って北上したと考えられる。そこでこの平野の条里地割について簡単に概観してみる。安曇川下流平野の条里地割に関しては福田氏の詳細な研究<sup>(3)</sup>があり、それによると条里地割は饗庭野・泰山寺野台地を背域として安曇川・鴨川の氾濫をまぬがれた地域に広く分布している。地割の方位は安曇川右岸では、庄堺・三重生より五番領-西万木-青柳-横江に至る線を北限として、この以南にN16°E。これ以北、安曇川までの間ではN17°~N18°Eと東偏している。一方左岸では、右岸と同様南北線はN16°Eの方位をとるが、東西線はE17°~E18°Sの方位をとるため菱形の地割となっている。

田端氏は、北陸道は条里線、つまり福田氏による5・6里の境より東へ1町の南北ラインにあたると考えている。この線は真っ直ぐ条里方向に北上させると、安曇川左岸で近世西近江路と重なってくる。また『注進木津庄引田帳』によると、14条3里内に「東大道溝」「大道溝」という記載があり、これが近世西近江路にあたることからの想定である。しかし、あえてここでは田端説に従わず別のルートを想定してみた。ここで想定するルートは福田説の5・6里の里界線である。

すなわち田端説より1町西になる。この里界線上を北陸道が直進したとすると、(図1)のM点である報恩寺山の山頂をめざすことになる。これは北陸道が直線ルートで敷設されるにあたり、M点を目標としたためと考えられる。設計上ではM点の報恩寺山山頂を目標とするが、実際的には山頂を越えるわけにはいかないため、北陸道は山の東か西へ迂回しなければならない。詳しくは後述するが、道路は報恩寺山の西側、稲荷山との鞍部を抜けたのであろう。そしてこのルートは里界線上に想定したルートにスムーズに接続してくる。

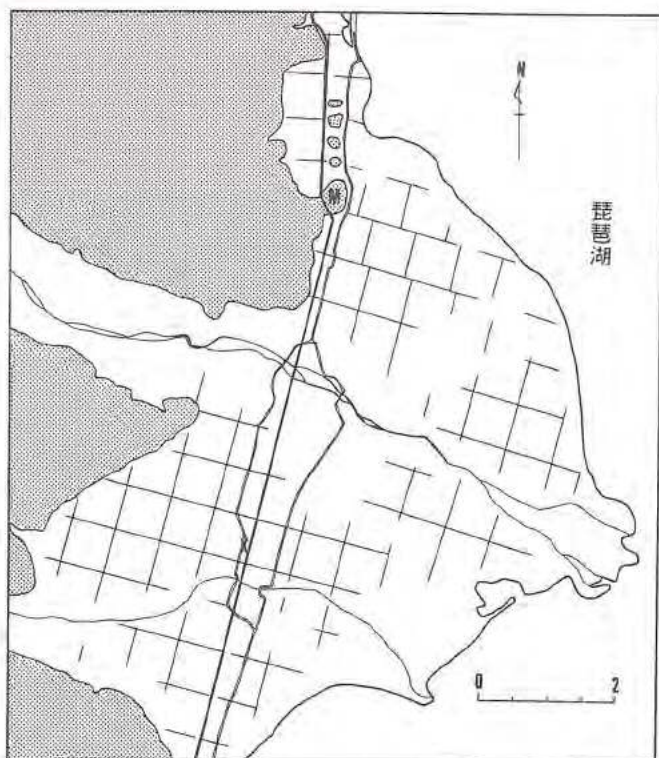


図1 安曇川下流平野の条里地割と北陸道

北陸線第3の駅家である三尾駅は安曇川町三尾里に比定されている(図2 X)。古代において三尾

を冠するものに駅名の他、三尾郷・三尾城・三尾崎等が知られている。三尾郷・三尾城の位置については未だ不明であるが、三尾崎は現在の明神崎のことと考えられる。そのことより三尾とは本来安曇川町から高島町におよぶ広い範囲を指したものであろう。そのため安曇川町三尾里をすぐさま三尾駅の遺称地名と考えるのは早計であるが、想定ルートに接していることから駅家の位置として有力な候補地の一つではあろう。また高島町宿鴨には平安時代の郡衙とも考えられている鴨遺跡の存在が知られている。具体的な遺跡の範囲・内容は不明であるが、想定ルートに接して立地している。

## 2. 高島郡北部の北陸道

新旭町日爪は北・西・南を山に囲まれ、東も小丘陵列が南北に連なり独立した小盆地を形成しているにもかかわらず、北方の今津方面にみられる $N 6^{\circ} \sim 7^{\circ} E$ と同方位の地割が全体に認められる(図3)。古代北陸道はこの盆地の東の裾部を北上したものと想定される(図3 B)。報恩寺山の西側の鞍部を通る道は、現在ではそのまま山を周り、報恩寺へ抜ける裏参道となっているが、図3にみるように報恩寺へ向かわず鞍部を下りるとB点へ達する。また、このB点の北側には低い小丘陵が存在するにもかかわらず、以北の地割に連なる道が丘を南北に通って抜けている。これら一連の地割・道路のあり様は、無理なく安曇川下流平野における想定ルートに接続してくるため、北陸道の痕跡と考えて差し支えないのではあるまいか。なお、日爪地区には7世紀代の豪族居館と考えられる美園遺跡や栗屋田遺跡等が知られている。

日爪地区をBルートで抜けた北陸道は山裾を通り(図3)、C点に至る。このC間も条里線に重なるものであるが、条里地割が認められない段丘上にも、その延長線上に合致する現在道として痕跡をとどめている。また道路に接して式内社阿志都弥神社が鎮座し、神社の南東には大供廃寺・大供遺跡、さらに神社の北には倉庫を主体とした弘川遺跡・上野原遺跡の存在が知られている。この地点こそ北陸道本道と若狭路の分岐点である。このC間の直線道の痕跡は、(図4)のCルートにそのままつながってくる。Cルート以北は百瀬川の扇状地の発達により直線道の痕跡とみられる地割はほとんど認められない。ただわずかに東へくずれるが、D間の大字界が扇状地上にあって不自然な直線界となっている。この直線大字界を真っ直ぐ北へ延ばすと、Y点へ至る。ここには「靱結」「北靱結」の小字があり、靱結駅の比定地の1つである。

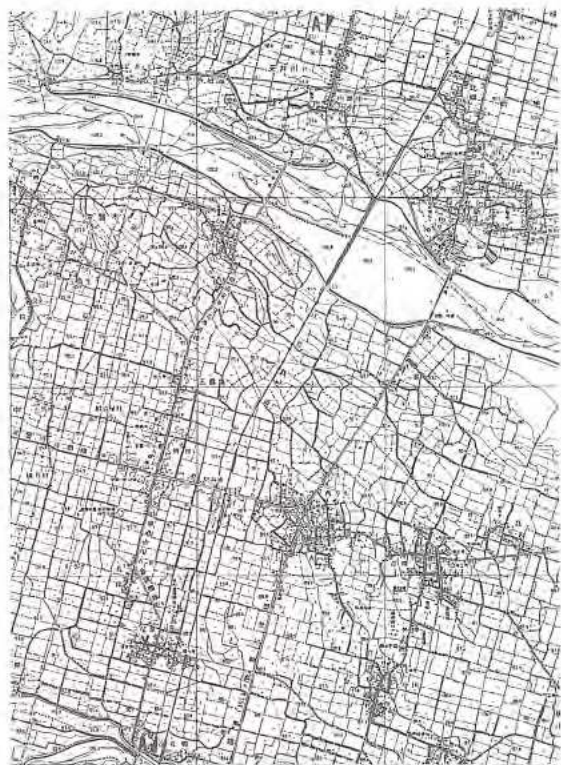


図2 高島郡南部の想定ルート

靱結駅の位置については、マキノ町浦の靱結神社付近に比定する説と、同町石庭(Y点)に比定する説がある。前者については神社名からの類推であるが、北陸道が浦地区を通るには不適当であるように思われるため、むしろこの神社は靱結郷との関連で考えるべきものであろう。その点、石庭に存在する靱結地名は古代北陸道の痕跡と思われる直線大字界の延長線上にあることから、石庭を靱結駅の位置と考えるのが妥当であろう。

さて、靱結駅を通過した北陸道は、越前国愛発関を抜け松原駅へ至るわけであるが、その道筋としては知内川沿いにマキノ町小荒路へ向かい、そこから現国道161号線と同ルートをとったものと考えられる。近世の街道は、海津より追坂峠を越え小荒路へ抜ける国道と同ルートであるが、古代北陸道がこのルートをとるには靱結駅比定地の石庭より海津へ向かうというきわめて不自然なものとなる。この海津より追坂峠を越える道は、海津が港として発展した時期に開かれたものであろう。また、田端氏は石庭より東北へ向かい、知内川を渡り、熊路峠を越えて浦に下りたと考えているが、この道は地図上では最短距離となるものの、比高差100mの熊路峠を越えねばならない。わざわざこの峠を越える必要性はないのではなかろうか。以上の点をふまえ、木下氏<sup>(4)</sup>は『類聚国史』天長9年6月8日の「越前国正税三百束 給作彼国荒道山道人坂井郡秦乙麻呂」の記事に注目し、別ルートの想定を行っている。その道は白谷越と呼ばれるもので、七里半越に比べ200mほど高い地点を越えなければならないものの、マキノ・敦賀間を最短距離で結んでいる。この

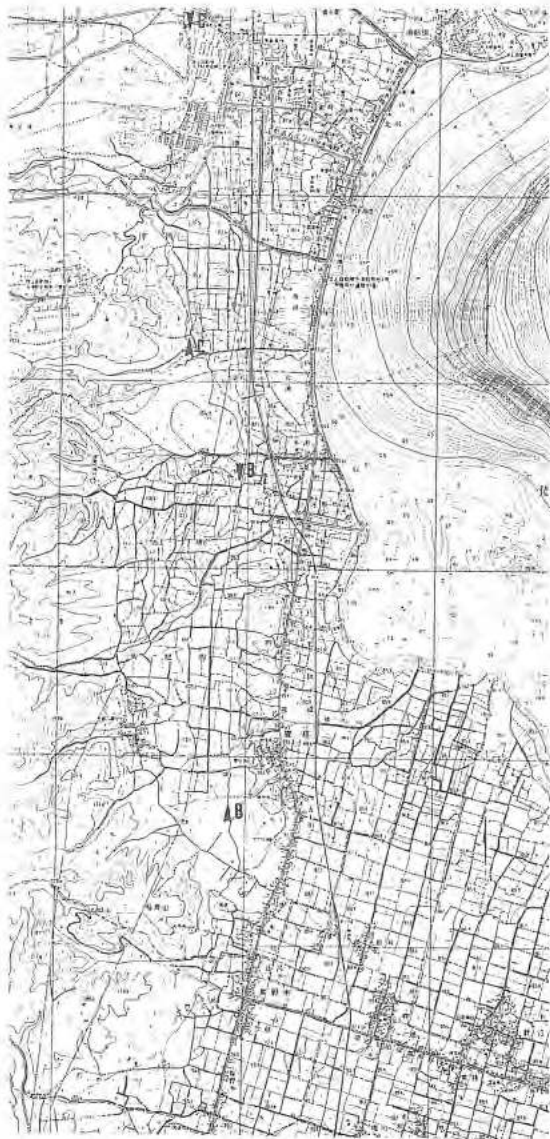


図3 新旭町・今津町南部の想定ルート

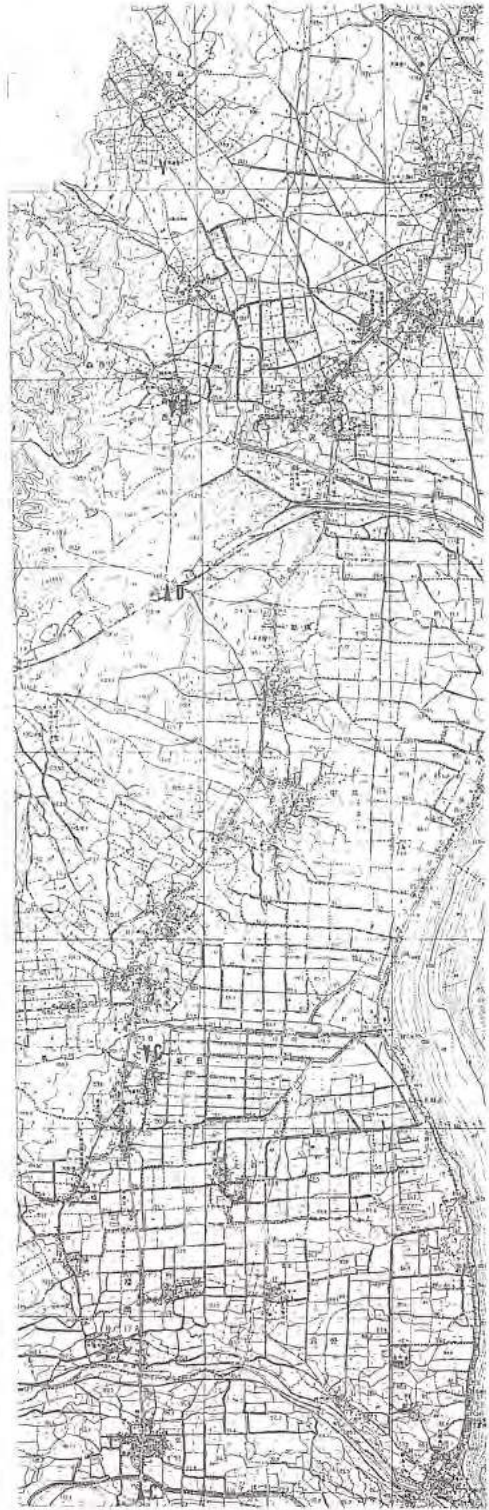


図4 今津町・マキノ町の想定ルート

道を北陸道の新道と捉え、奈良時代の北陸道である七里半越ルートより白谷越ルートへの変更があったと考えている。七里半越ルートを旧道とする理由として、敦賀市足田に大同元年の固関を最後に史上に見られなくなる愛発関が想定されること。また、追分付近が塩津道との分岐点にあたることからである。

平安時代前期に全国的に駅路それに伴う駅家の整理が行われたことは文献からも知られており、遺跡からも奈良時代の道路跡が平安時代へ続かない。または同路線上で造り替えられているという事例が知られている。マキノ・敦賀間の北陸道のルート変更（荒道山道＝新道）も、これらと同様の視点の中で捉えられるのではなかろうか。



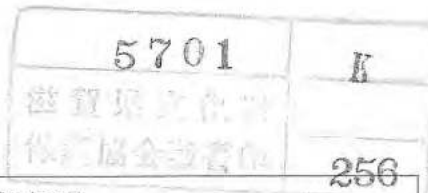
図5 高島郡の北陸道

註

- (1) 足利建亮「湖東平野を通った東山・東海両道の復原」(『日本古代地理研究』 1985年)
- (2) 田端与利男「北陸道 近江国」(『古代日本の交通路』II 1978年)
- (3) 福田徹「安曇川下流域における条里制の復原」(『人文地理』26-3 1974年)
- (4) 木下良「敦賀・湖北間の古代交通路に関する三つの考察」(『敦賀市史研究』 1981年)

編集後記

今年度は雨が多く冷夏であり、どの現場もいたずらに排水作業を繰り返し時間に追われて苦悩の日々を過ごされたことと思います。本紀要も、第7号を迎え、本号には予想を越える14編の論考を掲載することが出来ました。調査に追われながらも、日頃の各自の問題意識と研鑽の結果であるといえるでしょう。本号が「近江」や「文化財」への理解の一助となり、読者の方々からの御指導、御鞭撻が賜れば幸いです。



平成6年3月

紀要 第7号

編集・発行 財団法人 滋賀県文化財保護協会  
大津市瀬田南大萱町1732-2  
Tel(0775)48-9780・9781

印刷 宮川印刷株式会社  
大津市富士見台3番18号  
Tel(0775)33-1241