

5 安芸国都宇駅周辺の古代山陽道の比定

竹内祥一朗

1. はじめに

本書Ⅳ－4 菱田論文に記載があるように、広島県竹原市新庄町に存在する横大道古墳は6世紀後半の築造にあたって、律令期の古代山陽道の前身となる交通路を意識していた可能性がある。

こうした推論を展開するためには、この交通路が律令制下で発達を遂げた後の古代山陽道のすがたを押さえておくことが重要である。直線的な経路と広い幅員に特徴をもつ古代官道は、地図資料や現地調査を用いた経路復原が期待できる。

以下では、既往研究の成果を整理し、経路選好の前提となる地形条件を述べたうえで、明治期の地籍図と現地調査から古代山陽道の経路を復原し、さらに都宇駅の候補地を提示する。

2. 既往研究の成果と対象地域の地形条件

五畿七道の官道や駅家を5万分の1の旧版地形図上に示した『地図でみる西日本の古代』（島方ほか編 2009）は、小縮尺のスケールでの古代地理研究の到達点である。しかしながら、同書では竹原市付近の山陽道は2ルートで示され、都宇駅も2地点が記される（図1）。

このうち、『広島県史』などの論考で古代山陽道として有力視されているのは南側のルートである（佐々木 1996、広島県 1980）。これは近世山陽道に踏襲されている。一方、北側のルートは「道ゆきぶり」という紀行文に基づいて、中世の山陽道に比せられてきた。しかしながら、「道ゆきぶり」は応安4年（1371）に守護大名の今川了俊が、九州探題として任地に赴く

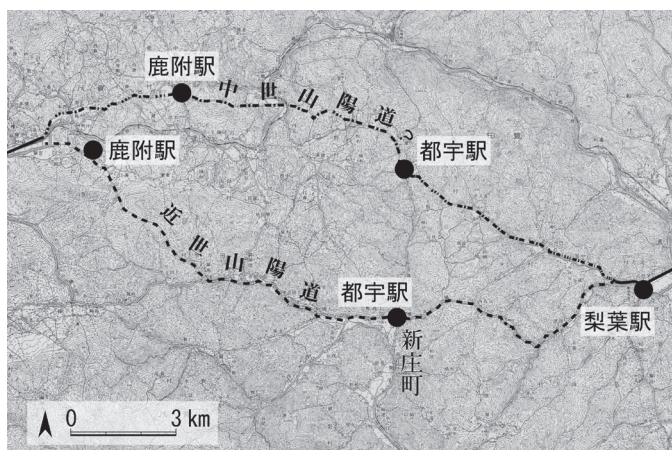


図1 都宇駅周辺の古代山陽道と駅家の候補地
島方ほか編（2009）をもとに作成。ベースマップに
明治31年測図5万分1地形図「竹原」を使用。

際の記録であり、軍事行動の側面を含む（角重 1990）。そのため「道ゆきぶり」の行程は当時の情勢¹⁾や了俊独自の選択に左右されるもので、当時の主要交通路そのものとはとらえがたい。「道ゆきぶり」の記載は、中世に北側のルートが用いられたことを示すとしても、南側のルートが交通路として機能してなかったことを証明するものではないことになる。

同様に、北側の都宇駅候補地も「道ゆきぶり」を根拠に比定さ

れているため論拠に乏しい。一方で、南側の都宇駅候補地は中世の都宇・竹原荘という遺称地名をもつ。都宇・竹原荘は平安時代後期以降に史料にあらわれる京都下鴨社領であるが、竹原荘が本荘で都宇荘が新荘という本・新荘関係にあり、現在の竹原市新庄町は新荘の都宇荘に比定される（西別府 2012）。

以上のように、都宇駅と山陽道に関する既往の成果を鑑みると、古代山陽道・都宇駅のいずれも南側のルート・地点であった可能性が高く、以下では対象地域を竹原市新庄町付近に絞って検討していくこととする。

図2は対象地域の地形分類を示したものである。この一帯は西条盆地に属し、河川の侵食や運搬によって谷底平野と扇状地が形成されている。図2の範囲では西から南に流れる賀茂川沿いの谷底平野と扇状地が発達しており、谷底平野から扇状地にかけては段丘が形成されている地点も多い。古代官道は低湿な谷底平野を避け、安定した段丘上を選好することが指摘されている（足利 1985 など）。そのため、対象地域のなかでも谷底平野に経路が採られたことは考えにくく、段丘上の扇状地が選択されたことが想定される。

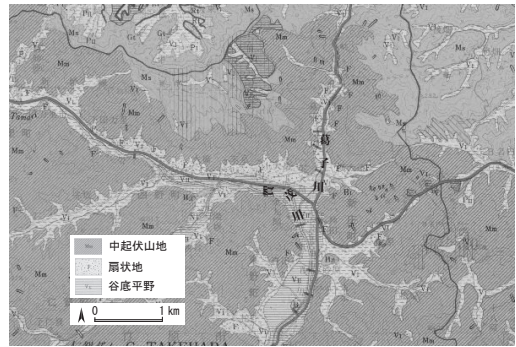


図2 竹原市新庄町付近の地形
昭和 58 年調査 5 万分 1 地形分類図「竹原」より。

3. 古代官道の経路復原

耕地や宅地、道路の地割には古代官道の痕跡が残されている場合があり、経路復原の重要な手掛かりとなる。対象地域の地割を正確かつ古い時代まで遡って検討するため、竹原市役所所蔵の明治 34 年（1901）の地籍図（更正地図）を使用し、古道が推定される扇状地付近の明治期の地筆を現代の都市計画図上に復原した（図3）。現在の国道 2 号や荘野小学校の付近を除くと、一定程度の合筆が認められる程度で、近代以降大規模な改変を受けていないため、土地の起伏などを現地調査で確認する手法の有効性が担保された。以下では、復原図と現地調査²⁾を照合して古道の痕跡を検出し、その間を結ぶことで古代山陽道の経路を復原する。

葛子川以東の谷筋は、扇状地一面に棚田が造成されており、やや急な傾斜となっている。このなかで、最も蓋然性が高い古代山陽道の痕跡が図中の D である。ここは小字「一野坪」の一画である。「一野坪」は条里プランにおける条里呼称法に由来する地名の可能性もある。もしくは荘園経営の際の把握に利用された可能性もあろう。条里呼称法に由来する場合、坪は条里地割の基本単位であり一町方格（109 × 109 m）をなす。一野坪南側の直線的な小字界を起点として 109 m を計測すると、小字界から D の南面までが 109 m となった。また、D の北側にも一辺 107 m の地割が確認できる。そして、この間にあたる D とその東西に連なる宅地の南北幅は 10 m 前後であるが、これは古代山陽道の道幅に近い値である。一野坪の D と東西に連なる宅地列を除いた耕地部分が条里地割となる可能性がある。この条里地割の施工時期を特定するのは難しいが、古代から中世前期であることは確かであろう。通常、一ノ坪は 36 の坪からなる坪付の基準となるため、一野坪の条里地割の北辺には何かしらの既存の基準線が存在したことが考えられる。その基準線が古代山陽道であった可能性は高く、D 付近の宅地の

10 m幅が山陽道の痕跡と考えられる。

その他のA～Cは東西方向に伸びる直線的な畦畔であり、Dとこれらは幅 10 mのライン上に結ぶことができる。このラインが推定される古代山陽道の経路であるが、谷奥の峠とラインは接合せず山陽道は峠の手前で山地にぶつかってやや屈曲することとなる。これは、谷筋北側にせり出す山地を避けたためと考えられる。

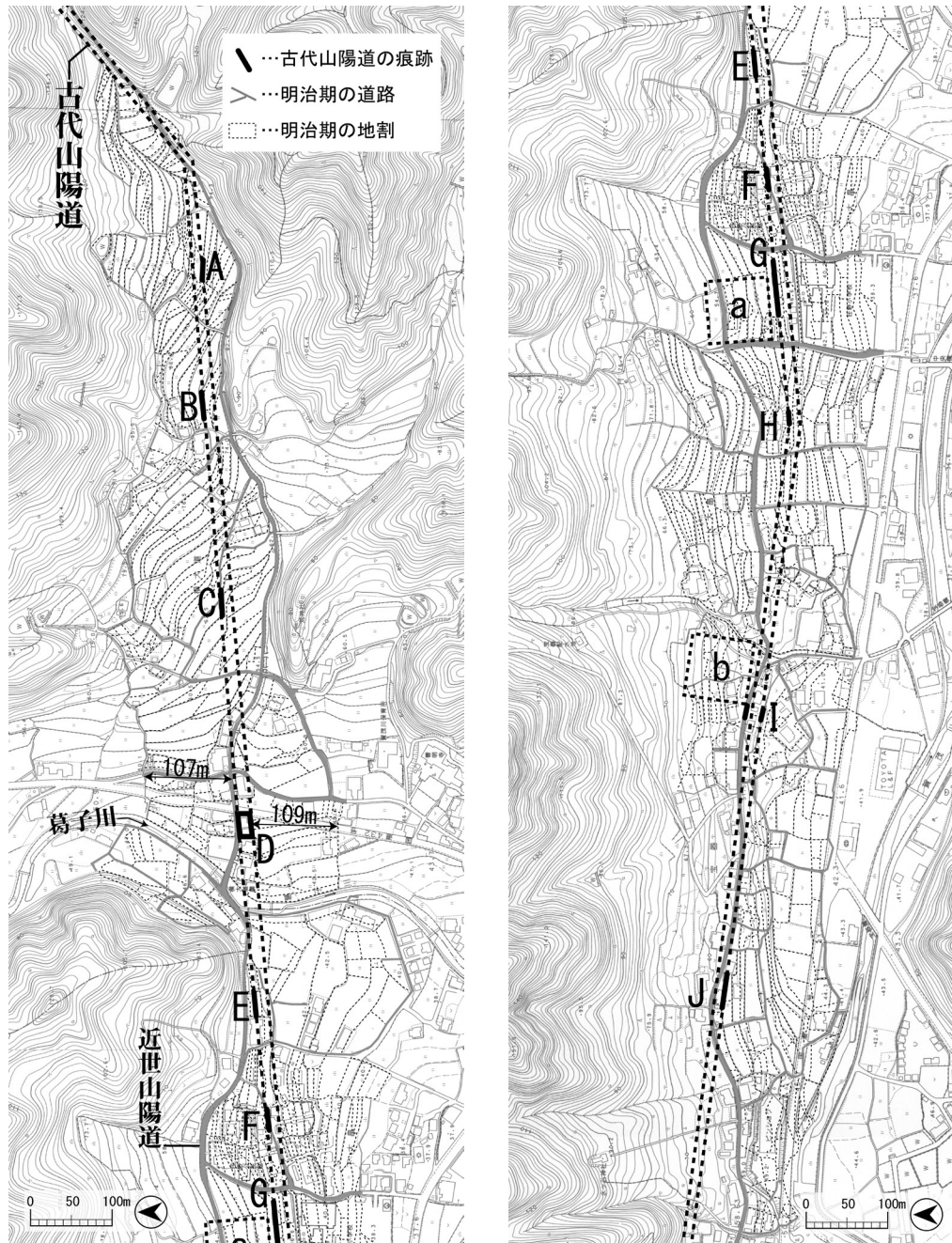


図3 竹原市新庄・西野町における都宇駅と古代山陽道と都宇駅の比定
明治34年地籍図と現地調査をもとに作成。地図上部が西側である点に注意。
ベースマップに平成25年修正2500分1「竹原市都市計画図」No.13・14を使用。

なお、古墳の名称にも用いられている「横^{よこ}だいどう」^{だいどう}という地名は、葛子川以東の一带を指すものである。ただし、地籍図に記される小字に表記はない。「大道」の響きは古代官道を彷彿とさせるものであるが、竹原市教育委員会の三輪宜生氏の教示によれば、小字「寺」の付近（一野坪の東側）は廃寺跡とされるため「横大堂」が転じて「横大道」となった可能性もあると言う。

一方、葛子川以西で顕著な痕跡はHである（図4）。ここは地形的には尾根部の突端であるが、人工的に削平されていることがわかる。削平された尾根の下側の耕地の南北方向の幅は10 m前後であり、古代山陽道の痕跡として認めることができる。また、この点を屈曲点と想定した。Hの周辺に存在するE・F・Gはいずれも地割の形状や高低から痕跡として判断した。E南側の地割（耕地）が比較的大きな区画を持つことから想定できるように、ここは谷底平野と山地の間の僅かな段丘となっており、段丘と谷底平野の間には5 m前後の高低差がある。F・Gも扇状地上に立地することは共通しているが、Fが畦畔と小道の境界であるのに対してGは直方的な耕地の畦畔である。

I以降は段丘面が限られていることもあり、近世山陽道³⁾と類似するような経路となる。Iは近世山陽道と南側の地筆の両端であり、その間の幅が12 mとなり古代山陽道の道幅とおおむね一致した（図5）。写真からもわかるようにこの地点の南側は崖面となっており、崖下との高低差は5 mに達する。Jでは直方的な地割（耕地）が確認でき、南北に隣接する同様な直方的な耕地とともに古代山陽道の痕跡である可能性がある。

4. 都宇駅の候補地

古代山陽道の駅家跡は播磨国を中心に発掘調査によって検出されており、布勢駅では80 m四方の方形区画であったことが明らかにされている。本報告の対象地域では段丘面が限られ、こうした規模の平坦地を確認することは難しいが、2つの候補地を提示することができる。

第一は図3のbである。地域住民から得た証言によれば、この地域では地すべりが多く、b付近に設置されている石造物は土砂で押し流され、南側の耕地に埋没していたものを再設置したものであるという。bの南辺を写した図6では宅地の石垣の積み直しが認められるが、これは宅地後方で土砂の堆積が進んだことに対処して、宅地前面を嵩上げしたことを示すと考えられる。地域住民の証言と併せて、この一帯で沢づたいに土砂の堆積が進んだことが確認でき、古代にはbの平坦面は現在よりも広く、そこに都宇駅が存在した可能性もある。



図4 削平された尾根と幅広い耕地
令和3年2月3日筆者撮影。



図5 痕跡Iにおける12 m幅の計測
令和3年2月3日筆者撮影。



図6 bにおける積み直された石垣
令和3年2月3日筆者撮影。

一方、小学校や公民館の敷地などが地割は
改変されていても土地の高低は継承されてい
たと想定した場合、aの周辺は十分に都宇駅
候補地となりうる。

5. おわりに

「都宇」が古代中世の水運の拠点である
「津」の好字であることは、近世の『芸藩通
志』以来指摘されてきた。郡家の例であるが、
備中国都宇郷家は古代山陽道と河川の結節点

に位置していたことが明らかにされている（千田 1970）。都宇駅周辺を流れる賀茂川本流沿
いには船ヶ谷や船木屋といった小字名が確認でき、賀茂川が舟運に利用されていたことが類推
できる。

古代山陽道の候補地ではありながらも具体的な経路が判明していなかった当地域において、
地籍図や現地調査から経路を詳細に比定できた点は本稿の一定の成果である。都宇駅の比定は
予察的なものだが、古代山陽道の経路と含め、今後の発掘調査の参考となれば幸いである。

地籍図の閲覧・撮影や現地調査の実施に際しては、竹原市教育委員会の三輪宜生氏の協力
を得た。末尾ながら謝意を記したい。

註

- 1) このころの竹原一帯では軍事的緊張が生じており（角重 1990）、了俊がこの地を回避した可能性もある。
- 2) 2021 年 2 月 3 日に菱田哲郎、岸泰子、三輪宜生、竹内祥一朗で実施。
- 3) 地域では「キュウコクドウ（旧国道）」と呼称される。

参考文献

- 足利健亮（1985）『日本古代地理研究』大明堂
- 佐々木卓也（1996）『芸備両国の条里遺構』溪水社
- 島方洗一ほか編（2009）『地図でみる西日本の古代：律令制下の陸海交通・条里・史跡』平凡社
- 千田稔（1970）「古代港津の歴史地理学的考察：瀬戸内における港津址比定を中心として」『史林』53（1）
- 西別府元日（2012）「古代山陽道と都宇駅」広島大学大学院文学研究科歴史文化学講座編『地域アカデミー
2011 公開講座報告書』
- 広島県（1980）『広島県史通史編 1 原始・古代』