

# もうひとつの不破「関」

——小関をめぐる——

中井正幸

## はじめに

律令三関の一つとして知られる不破関は1974年から1977年までの発掘調査によって、他の鈴鹿関や愛発関に先駆けて関の範囲や構造などを明らかにした(岐阜県1978)。しかしながらその後は継続的な調査はおこなわれず、一方で鈴鹿関は三重県亀山市と三重大学による調査が進んでその一部が国史跡として保護されてきた(中川2016)。

そうしたなかで不破関に関する再調査が2023年から名古屋大学の梶原義実教授らの共同研究によって開始され、政庁にともなう築地塀の確認やそれ以前の掘立柱建物の発見、さらには政庁の建物配置や変遷が明らかになるなど過去の調査を踏まえながら新たな成果を蓄積している<sup>1)</sup>。また調査は不破関だけでなく小関地区をふくむ周辺域にも広げて、関と関連すると思われるような新たな土塁状の高まりが確認されている(梶原ほか2025)。

筆者は共同研究のなかでもとりわけ小関地区を対象とした現地踏査を繰り返しおこなっており、

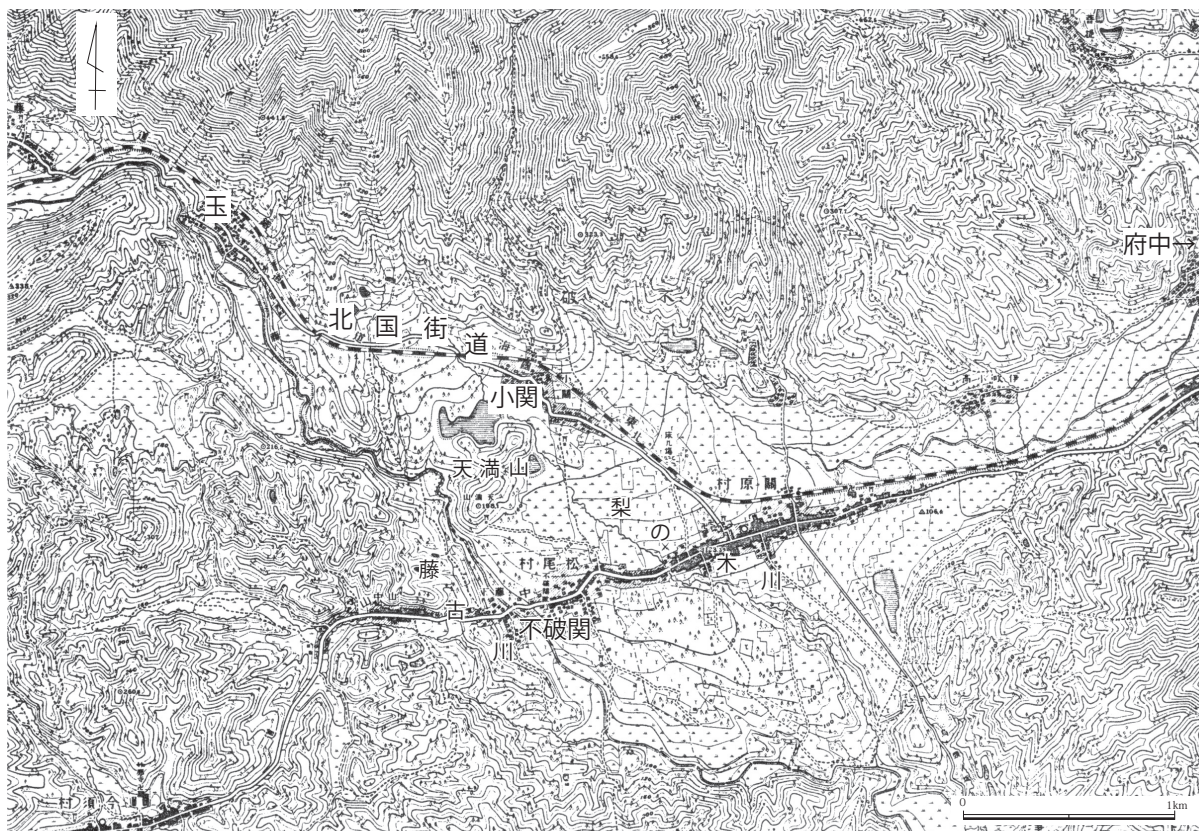


図1 不破関と小関地区の位置図

大日本帝国陸地測量部二万分一仮製地形図(明治24年測図)「関ヶ原」岐阜県郷土資料研究協議会平成10年複製

小関周辺の歴史的経緯を踏まえた北近江と西濃地方の7世紀史を考えている。本稿はこのうちこれまでの踏査で確認できた遺構らしき地表面の痕跡や周辺域の交通経路の復元から小関地区を見直し、小関の歴史的な位置を考察するものである。

現在関ヶ原には小関（こぜき）という地名をもつ集落と北国街道<sup>2)</sup>がみられるが、できる限りそれらに依拠することなく考えてみようと思う（図1）。そこで地名の小関（こぜき）は小関地区と表記し、不破関も先学にならない令制にもとづくものを「美濃不破関」、それ以前および三関停廃後を「不破関」と区別する（野村1974・1978・1980）。

## 1 これまでの調査にみる不破関と小関

文献からみた小関に関する研究は、早くから律令三関とともに注目されてきたが、とりわけ三関のうち不破関と小関の関係に触れた野村忠夫は、不破関の発掘調査前から「東山道とは別に北国街道があることから、当然関の機能をはたすためには小関の設備と守固とが必要」であると指摘し、その候補地を「大関から北へ約2kmにある小関地区が『令集解』の釈語がいう小関の所在地」という可能性を示唆していた（野村1971ほか）。

また館野和己は「関は大関・小関（割）相まって、主要道路と、その近辺にある主要道と緊密な関係にある脇道とを、共に抑えることのできる位置に置かれた」とし、「小関は東山道上のメインルートを抑える大関とあいまって、不破関の機能を高めるもの」と位置づける（館野1980）。さらに

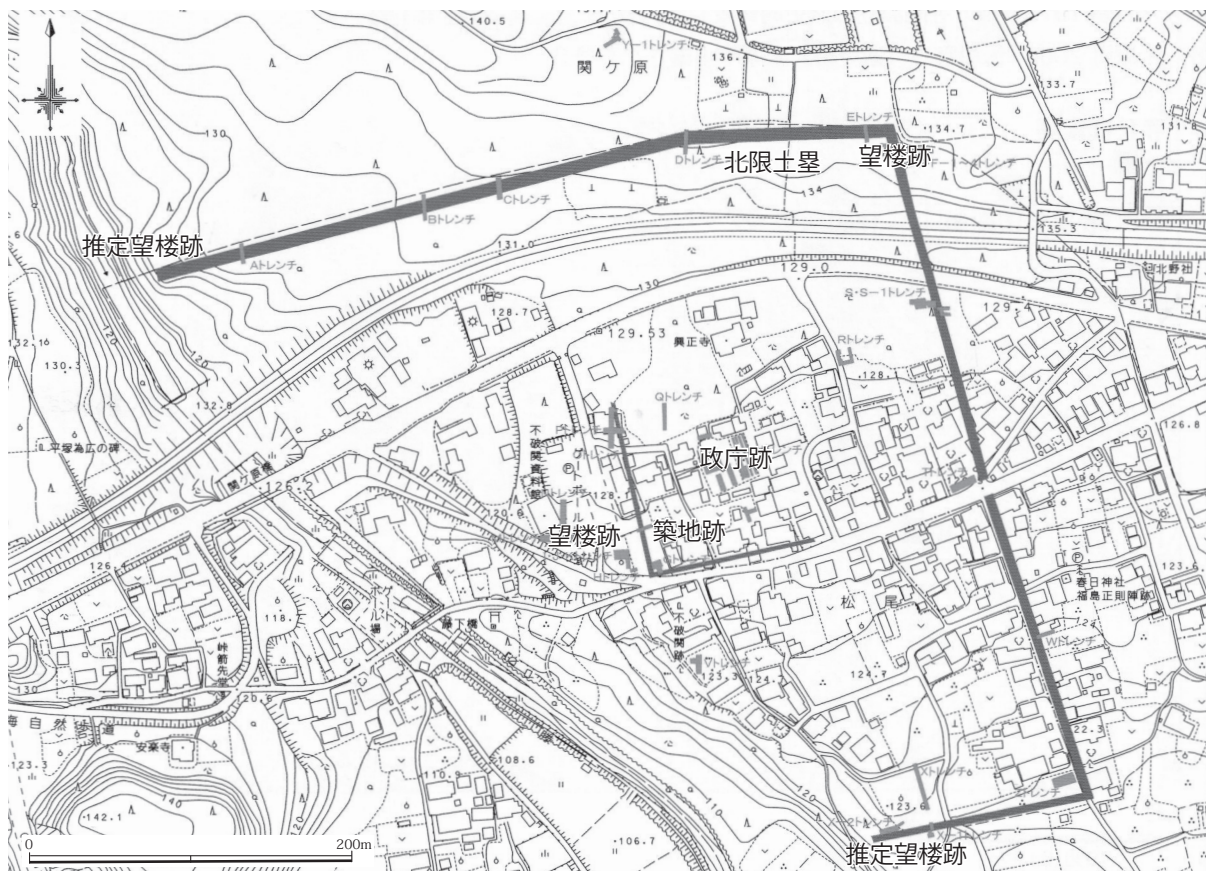


図2 不破関の範囲と施設（富田2023に加筆）

佐藤宗諱も「関が東山道沿いにある松尾地区になった施設であり、割が北国街道沿いの小関地区にあった施設」とみるように（佐藤 1990）、いずれも近世の北国街道（脇往還）を根拠にしながら小関地区にそれ以前からの交通路の存在を推測し、小関設置の要因とされてきた。

一方の松尾地区の不破関は、江戸時代の絵図に「大関村」と表記されていることからみて文献上の小関と大関の関係がここで対比できるとして注目されてきたが、不破関に比べて小関については具体的な遺構は確認されていない現状にある（関ヶ原町教育委員会 1982）。

ところで現在までに明らかにされている不破関の範囲は、藤古川を西側にして北限の土塁と東限と南限の一部を土塁で囲まれた台形状の約 12.4 ha の範囲とされ、西側は 12～10 m の比高をもつ急峻な崖となっているほか、北限での土塁は 460.50 m、東限は一部土塁をふくめた 432.2 m、南限は 112.5 m とされている（図 2）（岐阜県 1978・富田 2023）。

また内部の施設では政庁跡やそれを囲む築地跡の範囲も絞り込まれ、監視目的とされる望楼跡も東山道と藤古川が交差する段丘上と北限土塁の北東部隅の 2 個所で確認されている<sup>3)</sup>。こうした望楼跡とする建物は、これ以外にも北限土塁の西端や南限土塁の南西隅にも配置されていたという推

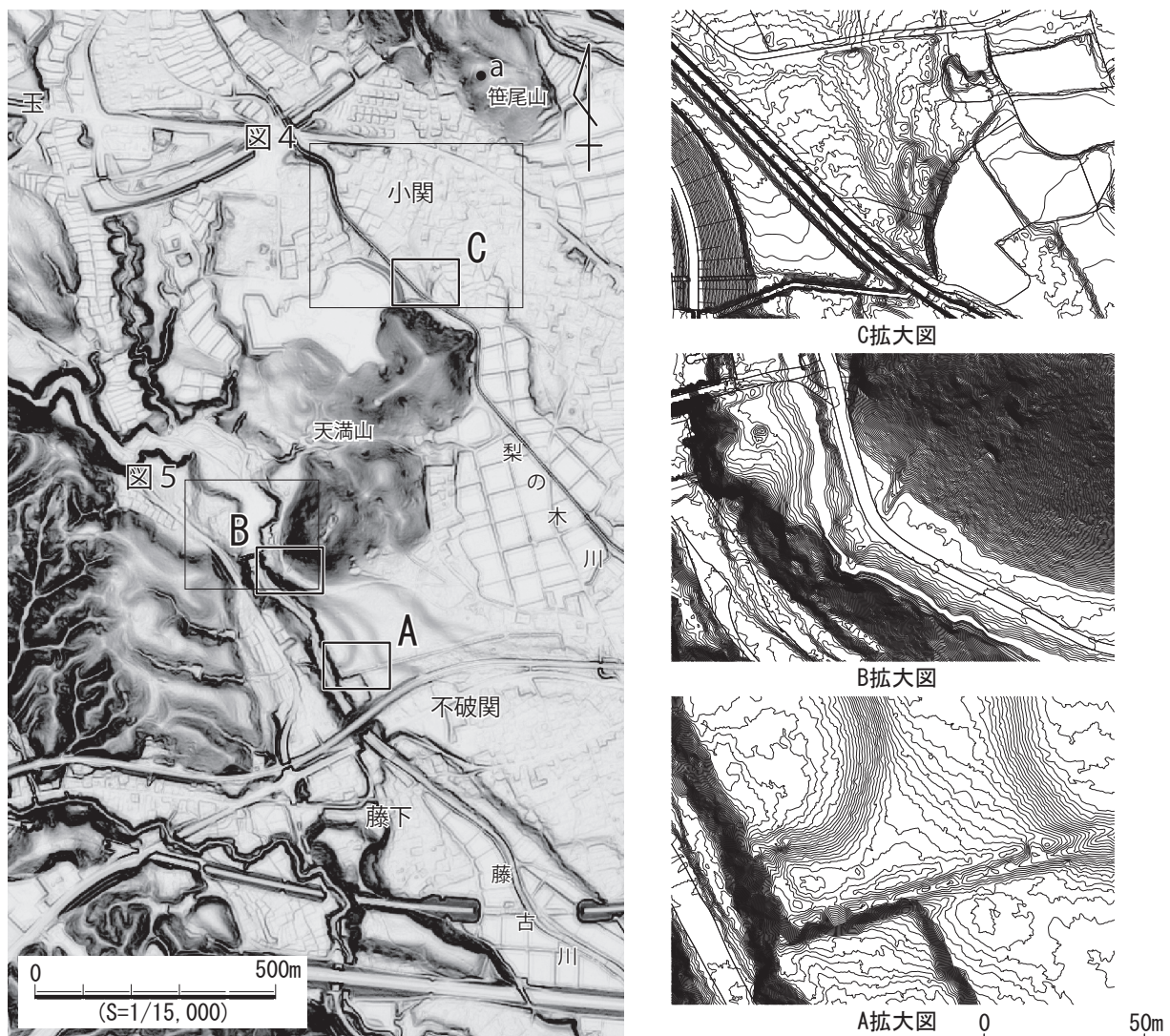


図 3 不破関周辺の等高線図と土塁状遺構（梶原ほか 2025 に加筆）

定がなされている<sup>4)</sup>。

こうした不破関の調査成果に加えて共同研究では、航空レーザ測量のデータを活用した詳細な地形図を作成して周辺域での関連遺構の確認に取り組んでいる（梶原ほか2025）。精度の高い地形図（以下「等高線図」）は山林や河川をふくむ広い範囲の遺跡や人が立ち入れない場所も詳細に図化してくれるので、踏査を効率的に実施できるなどその有効性はますます高まっている<sup>5)</sup>。

小関地区においても不破関と併行してこうした等高線図の作図を進めており、そこに描写された微細な地形変化を把握した上で現地を確認している。今回はそのなかでも小関や不破関の交通経路に関するものを取り上げる。

## 2 小関における東西交通路

まず取り上げるのは、天満山山麓と梨の木川が接するところで見つかった土塁状の高まりである（図3C）（梶原ほか2025）。ここは北国街道から南へ200mほどのところで、高まりの南端は梨の木川で削られているが（図4a）、北西側へは筋状に幅7m前後で70mあまり伸びている（図4a-b）。

その延長上にあたる農道では土塁状のような高さは減じているものの（図4c）、この間の距離は約150mとなり、比高は7mと見かけよりも大きい。北国街道と直交する農道はそれを境にして北側と南側とでは高低差がともない、かつての高まりが農道として利用された可能性を示唆する。

また北国街道と交差するまで（図4c-d）の東側一帯は農道を境に低くなるとともに、その等高線は段丘が傾斜する南東方向とは逆向きの円弧を描いている。こうした等高線の形状からみると、このあたりは広範囲に掘り下げられて、西側を相対的に高くしようとした意図が読みとれる。その結果、梨の木川の土塁状の高まりからつながった農道あたりの地形改変は、段丘をコ字状にして囲むような平面形を作り出しているのである。

コ字状となる区画は、宅地化が進んだ旧地形のなかに不自然な高まりとして残る部分（図4e）と現在の国道との間が低くなっている部分（図4f）にまでおよんでいたと復元できる（図4c-d-e）。そして1960年代の空中写真からみると、このあたりがかつて鉄道敷設による掘削の範囲に該当しないことが読みとれるため、コ字状となる区画と笹尾山からの段丘の高まりによって完全に小関地区を遮蔽することができたと考えられる。

したがって天満山の山麓で見つかった土塁状の高まりは、現在の農道と重なりながらそれに沿って笹尾山の方に向かい、あるところで旧地形を掘削して相対的に高くした一体的な構造物と捉えることができる。こうした北東-南西方向に展開した構造物はまさに小関地区を二分する位置にあり、西から小関地区を経て東へ通過するものを遮蔽するのに十分な構えとしても効果的である<sup>6)</sup>。こうした土塁状の施設は、近江から美濃・尾張などへ向かう通行者への監視や西からの軍事的な侵攻にも備えた構造物であった可能性も否定できない。

それを補強するのは笹尾山にみられる不自然な円形状の高まりである（図3a）。ここは関ヶ原の戦いの陣跡とは考えにくい場所にあり、むしろ先に推定した構造物の延長線上にあって、小関地区を見下ろすことのできる見張台とみなすこともできる。

このように小関地区には、西からの侵攻を遮蔽する構造物とともに、遠く近江側や不破関方面を監視できる見張台を備えていたと考えられる。今後はこの土塁状の高まりの構造や年代などを明ら



図4 小関地区にみる土塁状遺構とその広がり



写真 土塁状の高まり (左: a—b間 右: aからb)

かにしなければならぬが、わずかな地形の高まりや改変あるいはその痕跡などからはじめて小関に関する知見を得たことは、その実態や機能を考えるうえでもその意義は小さくない。

### 3 小関と不破関をめぐる南北交通路

#### (1) 藤古川の渡河とその防備

ところで近江から小関を経由する交通路にはもう一つ別の経路が想定できる。それは勢州街道あるいは伊勢街道と呼ばれている関ヶ原から伊勢方面へと南下する交通路で、早くから不破関の設置と深く関わっていたとされる経路の一つである。それは不破関の東限が小字「伊勢街道」に接する

ことで、この経路が鈴鹿関につながるという根拠とされ、その結果不破関は東へ向かう東山道と南へと向かう伊勢街道が分岐する位置にあるという<sup>7)</sup> (八賀 1993)。

しかしながらこうした指摘にも関わらず、これまでは小字名からその存在が類推されているだけで、具体的に不破関からどのように南下していくのか、その交通路についての経路は説明されていない。そこでここでも先の小関地区で触れたように土塁状の高まりなどの地表面に残された痕跡からアプローチしてみたい。

### ①天満山付近での渡河と防備



写真 藤古川渡河地点 (左) と右岸の土塁 (C—D間)

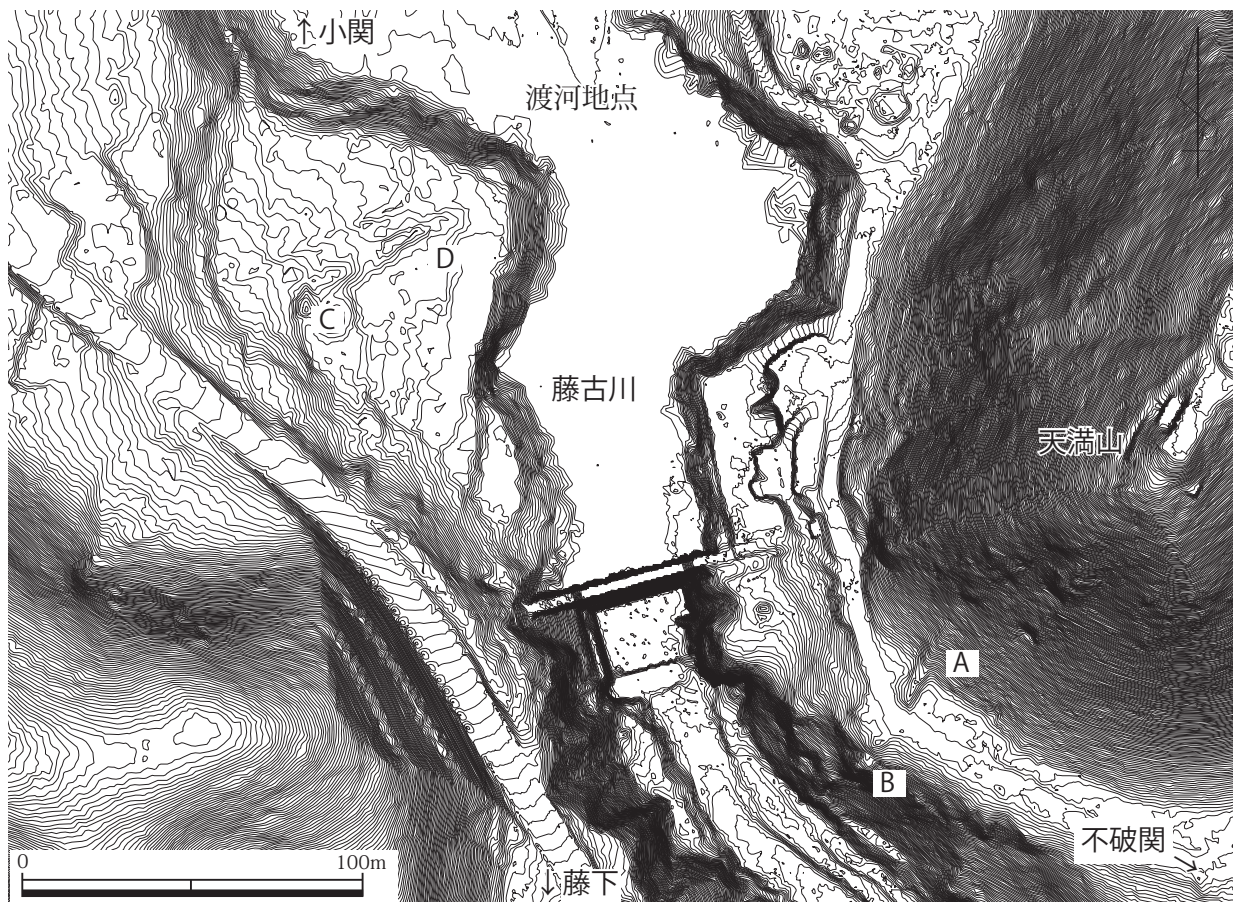


図5 藤古川両岸にみる土塁状遺構

まず取り上げるのは藤古川左岸で発見された土塁状の高まりである（図3B）。これは天満山の中腹あたりから山麓、そして藤古川の崖付近まで伸びていて（図5A—B）、高まりは幅5～6.5m前後で北東から南西へと続いている。南西端部は藤古川の崖面まで、北東側は天満山の丘陵斜面を上がっていき、最終的には丘陵斜面の岩場へと取りつくものと考えられている（梶原ほか2025）。

さらにこの対岸の右岸にも最近同様な土塁状の高まりが確認できた。それは天満山山麓の土塁から150mほど北西にある河岸段丘上にあり、幅は4.5～5m前後で北東から南西にかけて50m以上におよんでいる<sup>8)</sup>（図5C—D）。

この2個所の土塁状の高まりは藤古川を挟んでやや距離をおくものの、玉地区から南下した場合にはこのあたりで藤古川を渡河して右岸か左岸に着岸することができる。左岸の天満山へいけばやがて不破関の北限土塁に行き着き、右岸を南下すれば不破関の対岸にあたる藤下に到達する。したがってここは藤古川を渡河する監視とともに、その先にある不破関への防御線となる施設が不可欠である。藤古川を意識した複数の土塁状の高まりは、小関地区から南北の交通経路の存在を示唆するものとして注目できる。

## ②不破関（東山道）付近での渡河と防備

さて次に注目するのは同じ藤古川でも下流にあたるところで、先の渡河地点の右岸をそのまま南下した不破関対岸の藤下地区である。

ここを通過する南北経路は、そのまま南へ進むと藤古川と西からの黒血川が合流する最も低い低湿地帯に行き着き、伊勢方面の経路には接続できない。したがってどこかでふたたび藤古川を渡河する必要がある、その最もふさわしいところが近江から今須峠を越えた不破関の正面あたりなのである<sup>9)</sup>（図6C）。もしここで藤古川を渡河すれば、その河岸段丘に沿って南下することができ、その先は前述した小字「伊勢街道」に沿った道に合流できる（図6D）。現在に伝わる小字「伊勢街道」は、こうした異なる方向の経路の間にあった土地が小字名として残ったと思われる。本稿はこの経路を勢州街道や伊勢街道と区別するため「伊勢道」と仮称しておく（図6A—C—D）。

伊勢道は美濃不破関が成立する以前から北近江をへて美濃・尾張へ、そして伊勢への動脈であったと考えられ、藤古川を渡河した後は段丘先端部付近を左折して東進したと考えられるが（図6E—F）、そこは梨の木川と藤古川が合流する水運上重要な場所でもあった<sup>10)</sup>。

以上のことから玉地区からの伊勢道は、二度の渡河をへて伊勢方面へ向かう経路に接続できるが、途中不破関に入る東山道と交差することが推定された。不破関の位置はこうした伊勢道と西からの東山道という異なる方向からの交通路が交わるところに立地していたのである。

そのため不破関にはこれら複数の交通路を同時に監視するための施設が必要であったと考えられ、段丘西端に配置される望楼はこれまで検出された建物遺構以外にも、北部や南部にも配置された可能性は十分考えられる。そうした景観はとりわけ伊勢道の通行者からみれば、不破関には藤古川を挟んで複数の監視施設が並んでみえることとなり、その威圧効果は高まったに違いない。またそれは同時に不破関が立地する段丘が藤下よりも低いという地形的弱点を補うための配置を兼ね備えていたと考えられる。

そうした視点で藤古川が形成した河岸段丘を観察してみると、それぞれの推定望楼跡付近（図2）と藤古川河岸との比高は北部で約14m、東山道あたりが約14mで、南部も約13mとほぼ同じ比

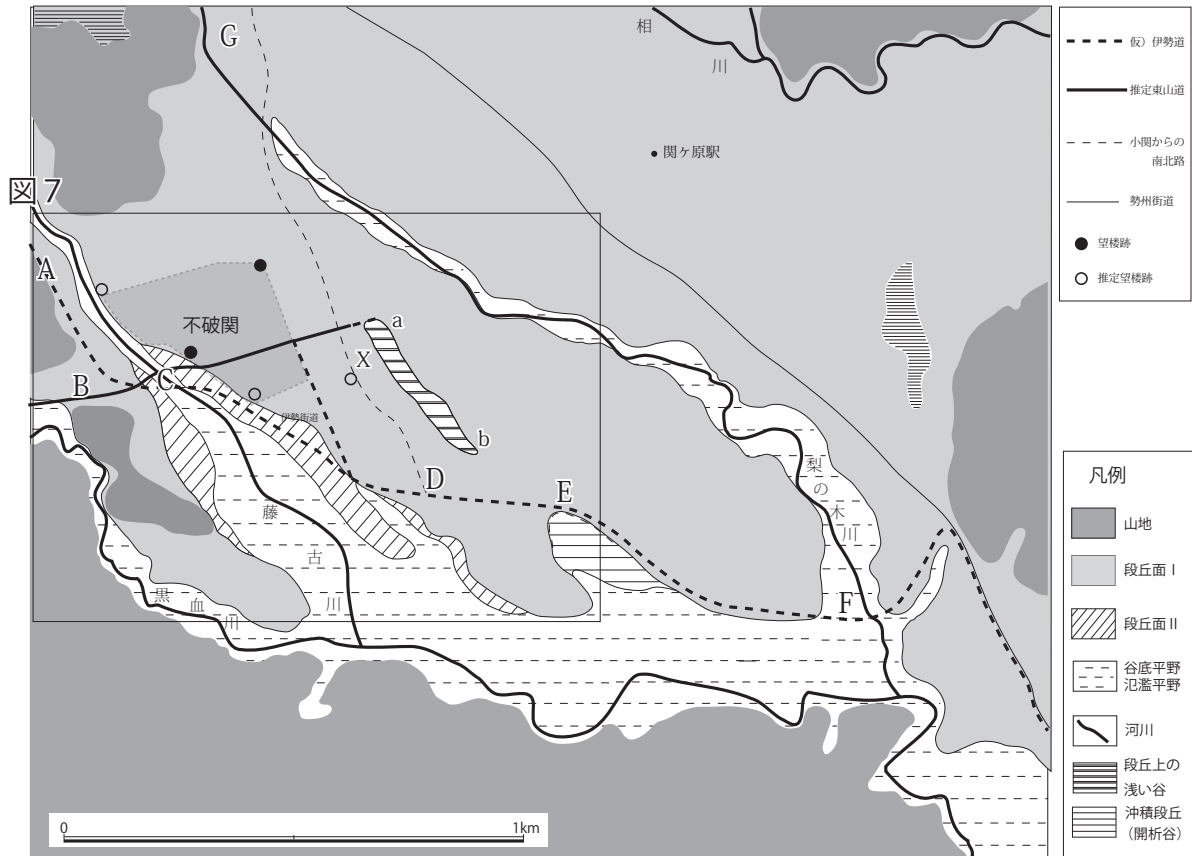


図6 地形からみた不破関と伊勢道



図7 空中写真にみる不破関の周辺地形 (出典：国土地理院「空中写真」(1947年撮影 USA-R443-No.1-8))

高を維持している。しかしながら、対岸での比高は次第に低くなるのとは対照的で不自然である。こうしたところにも不破関の防御機能を高める措置が施されている可能性はある。

さらに藤古川左岸には、こうした確認できる平坦面の上部—すなわち急峻な崖面—にも、不整形な地形改変が随所で観察できる。それは北限土塁のあたりから南部にかけての広い範囲でみられることから、藤古川を渡河してくるものから不破関の侵入を阻止しようとする防備だと考えれば合点がゆく。これまで自然地形を利用した要害とも解釈されてきた関の西側にも今後十分注意を払っていく必要がある。

## (2) 国府と関をむすぶ南北交通路

さて、これまでにみてきた南北の交通路（伊勢道）は、不破関の西側を通過する経路（A—B—C—D）であったが、小関からはこのほかに不破関の東側を通過する交通路も存在したと考えられる（図6 G—D）。そもそも不破関の立地する通称関ヶ原台地は、西の藤古川と東の梨の木川に挟まれた南東に傾斜する段丘面であるが、その間にも南東方向に段丘崖を形成する河川が存在したと思われる。

その旧河道は空中写真でも読みとれるが（図7）、現地を歩いてもその高低差ははっきり認識できる（図6a—b）。不破関は緩やかに傾斜する広い段丘面の西端に偏って立地しているのではなく、東の旧河川によってできた段差に制約された段丘上に立地しているのである。不破関の四至を決める際には、周囲をめぐる交通路とともにこうした地形に左右されていた可能性がある。

そして旧河道が形成した段丘縁に沿って南下すれば、小関から松尾地区を経て上石津の牧田につながり（図6 D—E—F）、また逆に北上すれば小関地区を介して笹尾山から美濃の国府がある府中へとつながる（図2）。そして南へ下った先には前述した伊勢道とも合流できる（図6 D）。

ここで注目すべきは、その経路の途中で奈良時代の土器が採集される地点の存在である（図6 X）（富田 2023）。それはそこが不破関から小関、そして国府へと相互をつなぐ幹線道路上にあたることから、望楼のような監視・防御施設が配置されていた可能性もある。

以上のように、小関地区には東西を通過する交通路とともに、玉地区からの南下経路や不破関の東限を通過する南北経路にも配慮しながら、監視や防御施設を不破関とは別に配置させるという、これまで考えられなかったほど広範囲に関の構造を考える必要が出てきたのである。

## おわりに

今回注目した小関地区にはもうひとつ看過できない歴史的経緯がある。それは『日本書紀』の壬申紀に記述された玉倉部邑の有力な候補地である玉地区と隣接していることである。この地は「近江、精兵を放ちて、忽に玉倉部邑を衝く」とあるように、「不破之道」を塞いだ大海人方に対して近江軍が奇襲したように記されている。まさにこの地は東国へぬける経路にあたり、大海人方のいる野上にも攻め入ることができる軍事上においても重要な場所である<sup>11)</sup>。

近江から玉地区に入るには、藤川からの緩やかな段丘を一旦藤古川の谷側に降りて、藤古川に沿って進まなければならないが、その間は狭隘な地形と高低差がともない地形的にも攻めにくい。しかしここを越えられてしまうと小関地区につながり、ここから美濃・尾張方面や伊勢方面への侵攻が可能となる。そのため玉地区と小関地区は一体的に抑える必要があったと考えられる。玉地区

を含む小関と藤古川南部にかけての一带は、周辺の交通経路をふくめた監視や防備を整えなければならぬ地勢であった<sup>12)</sup>。

ところで、玉地区から南下する交通路（伊勢道）が推定どおり藤下付近を渡河するならば、そこで西からの東山道と不破関の入口のあたりで交差することは先に触れたとおりである。北からの伊勢道と西からの東山道が合流する地点に関が立地するのは、鈴鹿関が近江から鈴鹿峠を越える東海道と伊賀越えの旧大和街道が合流する立地とも重なる<sup>13)</sup>。律令三関のうち不破関と鈴鹿関が異なる交通路の合流点にあることは、位置が確定しない愛発関を探るうえでも参考となるだろう。

以上、最近確認された小関地区の土塁状の高まりが、不破関とは異なる交通路を監視したと施設の一部と考えたほか、見張台とともに軍事的防御性を高めた可能性を指摘した。またこの地が近江と東国の間に位置することから、その間をつなぐ様々な交通経路を監視する役割を担っていたなら、小関と不破関との間の複数経路からの侵入を防ぐ施設が随所にとまなうことも予測される。小関と不破関の二つの関は、それぞれの機能を果たしつつも相互に補完しあっており、その構造は広範囲におよぶと考えられる。

本稿で引用した不破関をはじめとする調査内容などについては、2022年度から始まった科学研究費基盤研究（B）「三関周辺における古墳時代から古代の地域動態に関する総合的研究」（研究代表 名古屋大学梶原義実教授）（23K21984）の成果を含んでいる。

## 追記

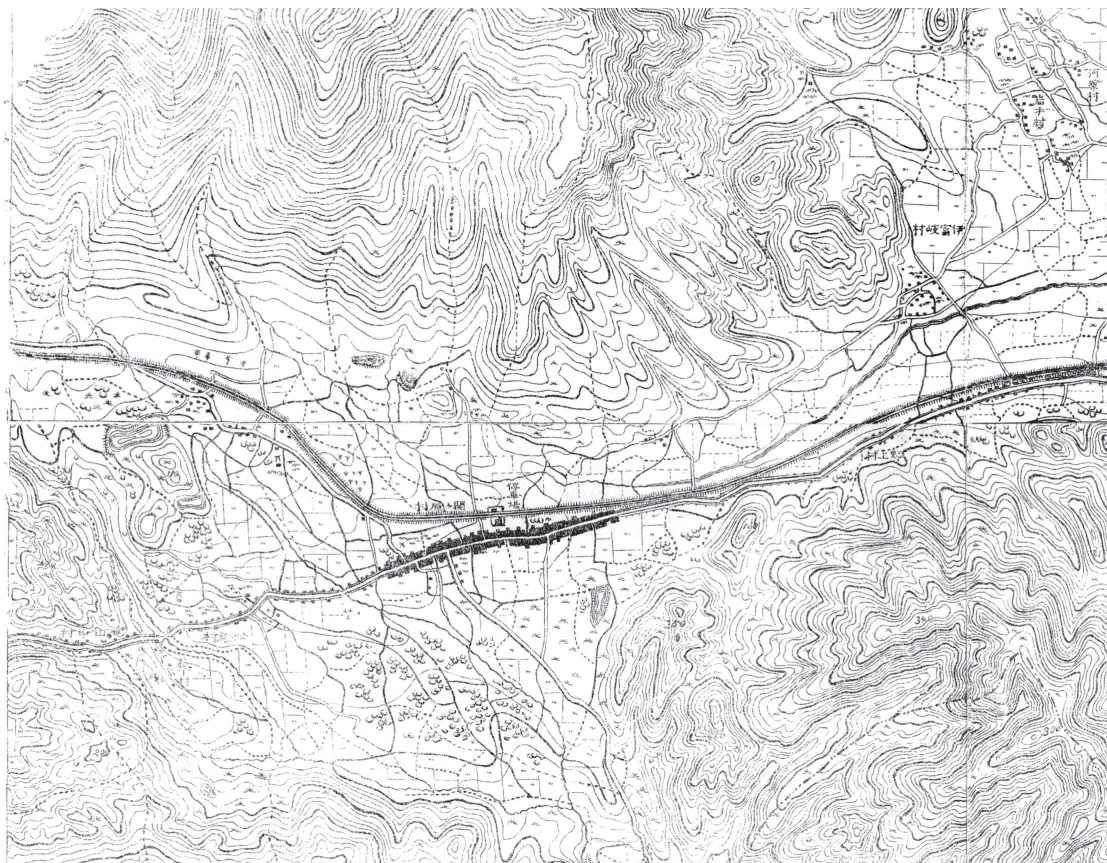
- ・ 不破関周辺の交通路を考えるうえで、明治19年に測図され明治20年に発刊された「迅速測図」も大いに役立った。ここには小関から西の府中への道や南東の伊勢方面への道が記されている。仮製図より数年早く軍事演習用に測図されたこともあり、地図表現の稚拙さや等高線の粗さは気になるが、「平地内の河川、湖沼、田畑、集落、寺社そして道路など、軍事行動に必要な事物の表現」（井口1997）は参考になるところも多く、ここに追記しておきたい。
- ・ 本稿を5月に提出した後、名古屋大学考古学研究室によって天満山山麓の土塁状の高まり（図5A-B）が発掘調査された。その結果、「高まりは、30 cm程度の堀込地業に礫を埋設し、その上に黄色土・黒色土・礫層を互層に積み重ねた構造物である」ことが判明し、他の関に関する構造物との特徴が一致することから、不破関にとまなう土塁であることを検証している。また藤古川に北限土塁が取り付く周辺の発掘調査によっても、外護列石や石造りの内托土塁を確認したことによって、関の西側も堅固な防御機能を備えていたことを明らかにしている。これらの調査成果は、本稿でも指摘した小関をもふくむ広範囲な関の構造を示唆するとともに、関周辺の交通経路を掌握し、その監視と防御を意識したことを裏づけたのではないかと考えている。

### <参考資料>

梶原義実『2025年度 関ヶ原町不破関跡発掘調査現地説明会資料』名古屋大学人文学研究科考古学研究室  
<https://www.meidaikouko.com/> <最終閲覧日：2025年12月7日>

## 謝辞

本稿の作成にあたっては、下記の方々や機関にお世話になるとともに、2023年12月に不破関を視察された近畿古代牧研究会のみなさんからも有益なご助言を賜りました。記して感謝申し上げます（敬称略・各五十音順）。川島行彦 梶原義実 鷺森浩幸 清水みき 竹内英昭 知本孝治 富田真



大日本帝国陸軍参謀本部陸地測量部二万分一迅速測図 (明治 20 年測図)「垂井」「関ヶ原村」(岐阜県図書館蔵)

一郎 堀 信行 松居良晃 吉川敏子 山中 章 岐阜県図書館 関ヶ原町 不破関資料館

## 注

- 1) 令和 5・6 年度の発掘調査成果は名古屋大学考古学研究室 HP を参照。https://www.meidaikouko.com
- 2) 小関地区を通る街道は中山道関ヶ原宿から分岐した近江の北国街道をつなぐ「北国脇往還」であるが、本稿では通称用いられている北国街道と表記している。
- 3) このうち北東部の建物を「外郭築垣をまたぐ掘立柱の櫓」として、城柵などの外郭施設にある櫓が軍事的防御施設である証左に用いている (阿部 2006)。
- 4) 推定された望楼跡は図面上に表記されたり (館野 1998・2008)、復元イラストにも描かれている (山中・佐藤 1985) (柴田 1994)。
- 5) 地形図は岐阜県林政部治山課の承認を得たうえで、同課の航空レーザ測量成果を使用して作図している。
- 6) 小関地区を完全に塞ぐものであったのか、あるいはその一部を通過できるような構造になっていたかはわからないが、逆 L 字に掘削した屈曲部を通過させたとも想起できる。国道で分断された東西道のうち接続できない道がその痕跡を伝えている可能性もある。
- 7) 不破関から南への経路について八賀晋は、壬申紀における伊勢から美濃への交通路として存在していたと考え、律令三関の成立段階には鈴鹿関に通じる交通路は機能していたと説く (八賀 1993)。
- 8) 2025 年 5 月の実査ではじめて確認できたが、立体図や等高線図でも明瞭にみることができる。
- 9) 東山道から不破関に入るあたりの崖は周囲に比べて傾斜が緩やかであることから、そこが通行ルートと推定されるが、その地形の故に西側の守備体制が不利な状況にあると指摘している (胡口 1994)。またこうした低位段丘面を馬の管理空間として利用したのではないかと解釈する見方もある (山中 2020)。
- 10) 藤古川と梨の木川が合流するあたりは、段丘の先端部にあつて、南側は東西の山で囲まれた標高の低地となっている。ここはかつて牧田川へ通じる水運上重要な場所であったとも考えられる。
- 11) 関の原初的なものは軍事的であること、またその機能が 7 世紀中葉以降の東アジアの緊張のなか、国造制下に

置かれていたのではないかとする原秀三郎の意見がある（館野 1980）

- 12) 壬申の乱の際に鈴鹿山道と不破道を抑えた経験が、三関の位置を決定する要因となっていることにも触れる（館野 2008・2016）。
- 13) 関が「同一の目的、機能を果たすために共通の立地条件の下に統一した構造で建設されていた」とする見解が注目される（山中 2008）。

## 参考文献

- 野村忠夫 1971 「律令体制の完成と上昇」『岐阜県史 通史編古代』岐阜県
- 野村忠夫 1974 「律令三関の称呼をめぐって」『日本歴史』314号
- 野村忠夫 1976 「文献からみた美濃不破関」『美濃不破関の検討』古代を考える9
- 岐阜県教育委員会・不破関跡調査委員会 1978 『美濃不破関』発掘調査報告書
- 野村忠夫 1978 「令制の美濃不破関」『美濃不破関』岐阜県教育委員会・不破関跡調査委員会
- 館野和己 1980 「律令制下の交通と人民支配」『日本史研究』211号（のち同 1998 『日本古代の交通と社会』塙書房に所収）
- 野村忠夫 1980 『古代の美濃』教育社歴史新書
- 関ヶ原町教育委員会 1982 『関ヶ原古戦場発掘調査報告書』
- 山中敏史・佐藤興治 1985 『古代の役所』古代日本を発掘する5 岩波書店
- 佐藤宗諱 1990 「律令国家の成立と美濃不破関」『関ヶ原町史 通史編上巻』
- 八賀 晋 1993 「「不破道を塞ぐ」考」『論苑 考古学』天山舎
- 胡口康夫 1994 「三関について」『日本書紀研究』第19冊
- 柴田博子 1994 「鈴鹿関と不破関—壬申の乱とのかかわりをめぐって—」『日本の古代国家と城』新人物往来社
- 井口悦男 1997 「2 万分 1 岐阜・大垣付近迅速測図一考」『帝京大学文学部紀要』教育学第22号
- 阿部義平 2006 「古代城柵の研究（2）—城郭の成立と機能—」『国立歴史民俗博物館研究報告書』第130集
- 館野和己 2008 「三関論」『古代東海と奈良時代王権』考古学研究会東海例会
- 山中 章 2008 「考古資料からみた関の機能」『古代東海と奈良時代王権』考古学研究会東海例会
- 中川由莉 2016 『鈴鹿関跡 鈴鹿関跡範囲確認調査事業報告書 I』亀山市
- 館野和己 2016 「関と交通檢察」『日本古代の交通・交流・情報1』吉川弘文館
- 山中 章 2020 「薦生牧・廣瀬牧に関する基礎的考察」『三重大史学』第20号
- 富田真一郎 2023 『不破関跡 北限土塁確認調査報告書』関ヶ原町
- 梶原義実・富田真一郎・知本孝治・中井正幸 2025 「発掘調査への各種データの活用—不破関の調査より—」『月刊文化財』

## 補記

木立雅朗さんとは立命館大学に考古学コースができる前の1981年から4年間、京都考古学研究会立命支部で活動したことがとても印象に残っています。当時木立さんは日本史専攻の3回生、私は東洋史専攻1回生という立場でしたが、分布調査や測量などを通じて考古学を学び、そして遺跡の保存問題に取り組んだことはその後行政に身を置いた私にとって大きな指針となりました。木立さんは学生時代に「もうひとつの嵯峨野を求めて」（『立命評論』第73号1982年）という問題提起をしています。嵯峨野という観光地にみる古墳の現状から、「文化財とは何か、どうあるべきか」を発信したのですが、今の社会に投げかけられている問題にもつながっています。退任後もこの信念を継承すべく活動に取り組まれることを期待しています。

（岐阜聖徳学園大学特別研究員）

## Another Fuwa “Seki” — On the Kozeki

by

Masayuki Nakai

Although it has been suggested that the three ancient seki—Suzuka-seki, Fuwa-seki, and Arachi-seki—were complex checkpoint systems consisting of an Ōzeki (Major Checkpoint) controlling the main roads and an Ozeki (Minor Checkpoint) controlling the side roads, no archaeological site has yet confirmed the existence of both types of seki in one location.

At Fuwa-seki in Mino, previous excavations have clarified the extent of the site and the structure of its interior facilities. However, the corresponding Ozeki has so far only been inferred from place names and the route of the early modern Hokkokukaidō, without any concrete physical evidence.

In recent years, however, embankment-like elevations have been identified in the Kozeki area and along the Fujiko River. Based on the discovery of embankment-like elevations aligned with the route from Ōmi to the Owari and Ise, the existence of a facility in the Kozeki area that served functions of traffic surveillance and defense.

In addition, part of the route southward toward Ise also joins the Tosando near Fuwa-seki, making it clear that Fuwa-seki was located in a position to control multiple traffic routes. Since these features have already been confirmed at Suzuka-seki, this could be a common location requirement for the three ancient seki.

Based on the above considerations, it is concluded that the Kozeki functioned in a complementary relationship with the Fuwa-seki—controlling both east–west and north–south transportation routes, while also reinforcing the surveillance and defensive functions of Fuwa-seki.