

山城国西部における山陽道の復原

—長岡京～平安時代初期を対象として—

村 上 晴 澄*

I. はじめに

古代の日本では、律令国家によって全国規模で道路が作られていた。それは東山道・東海道・山陽道などのいわゆる「官道」であり、当時の地域区分である五畿七道の各国と、都との情報伝達や物資の運搬、官吏の往来などに利用されていた。官道の最大の特徴は、平野や多少の起伏地形のところは直線で貫く大道として造られていたことである。

そのような古代日本における直線道路の存在がはじめて指摘されたのは、奈良盆地内の下ツ道および横大路が、直線道路として造られたとした、1942年に発表された論文であるとされている¹⁾。この中で、下ツ道の東西に広がる条里と条里の間の余地が道路敷として利用されていたと考えられ、同様に横大路にも余地が存在するとしている²⁾。その後、1959年には山城国相楽郡域の事例から、道路は条里地割の境界を通されたため直線で造られたとされた³⁾。その後、山城国内における奈良時代の山陰道を直線道路として復原し、地形図から古代の直線道路の痕跡を読み取ることが可能な点や、寺社の立地や神話と、道路に関連性がある点も言及された⁴⁾。また

1972年からは、地理学を中心とする複数の研究者によって、全国規模で古代道路の復原研究が行われた⁵⁾。この調査は、歴史地理学をはじめ多分野から古代道路の復原研究が進むきっかけとなった。その後、歴史地理学の視点による大縮尺の地形図等を用いた道路の経路復原や駅家の位置比定が、全国規模で行われてきた⁶⁾。そして、地名の考証や空中写真による直線道路の痕跡の読み取りを通して経路が具体的に復原されるとともに、発掘調査によって道幅や駅家の様相が判明されるようになった⁷⁾。また、古代道路の質的問題に関わって、駅路と駅馬に対する伝路と伝馬に着目し、古代道路の駅路と伝路による複線性や、中世以降の交通路への変遷過程を視野に入れることによる、さらなる研究の発展性についても検討が加えられるようになっていく⁸⁾。

一方、畿内の都から大宰府へ向かうための最重要路であった山陽道の研究成果を見ると、地形図などから道路の経路復原を行う歴史地理学的方法に加え、考古学の発掘や文献史料をもとにした駅家の研究なども行われた。山陽道は、律令国家の道路区分である「大路」「中路」「小路」のなかで唯一の大路であ

* 立命館大学大学院文学研究科・研修生

キーワード：古代道路、経路復原、山陽道、長岡京、平安京

Key words: Ancient Roads, Route Reconstruction, Sanyo Road (Sanyo-do), Nagaokakyo, Heiankyo

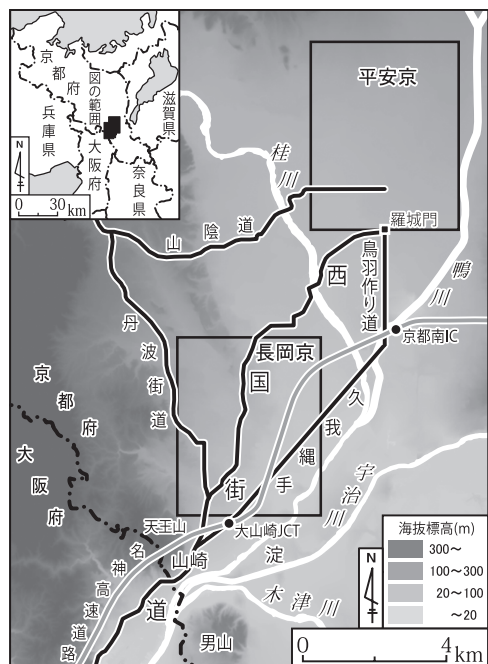
り⁹⁾、その駅家は瓦葺きで粉壁であったこと、他の道と比べて駅間距離が短いことなども明らかとなった¹⁰⁾。明石付近など平野部では山陽道が条里の基準とされ、条里は山陽道を余剰帯（道代）として残す形で施行されたことも指摘された¹¹⁾。また、山陽道から分岐して美作国へ至る支路については、延喜式にも駅名が見えず、史料が非常に少ないため、空中写真や現地調査により経路の復原が行われた¹²⁾。そして発掘調査により、平野部では10 m級の幅を持つ直線道路であったことが判明した¹³⁾。特に播磨国に関しては、考古学による道路跡や駅家等の発掘により、道幅や駅家の規模なども明らかとなった¹⁴⁾。以上のように、山陽道は、歴史地理学・文献史学・考古学等の視点から多角的に研究が進められ、その実態が次第に明らかにされてきたといえる。近年それらの成果が地図上でまとめられ、山陽道の概観を容易に把握することが可能である¹⁵⁾。

京都盆地内における平安時代初期の山陽道は、直線道路である久我縄手・鳥羽作り道であったとされている¹⁶⁾。しかし、自然発生の道とされることが多い近世の西国街道に相当する道（以下、「古西国街道」と呼ぶ¹⁷⁾）も、平安時代初期から山陽道としての役割を果たしていた可能性がある。そこで本稿では、既往の歴史地理学の復原研究や発掘調査結果、文献史料などを用いて、改めて平安京付近における山陽道の経路を地図上に復原し、平安時代初期における山陽道の経路を明らかにしたい。とくに古西国街道の復原を通して、平安京遷都に伴い、久我縄手・鳥羽作り道ばかりでなく、古西国街道が直線道路の山陽道として整備されていた可能性を探ることを目的とする。

II. 研究の対象地域と研究方法

1. 対象地域の概要

対象とする地域は、山崎から長岡京域を経て平安京南端に至る山城国西部の部分である。山崎は天王山と男山との地峡部に位置し、瀬戸内海方面から京都盆地内の長岡京・平安京へ往来するために、必ず通過しなければならない地点であった（第1図）。また山崎付近では、桂川・宇治川・木津川が合流し、淀川となって瀬戸内海へ流れ出ている。平城京の水運は木津川を利用して山崎を経由したため、そこは水上交通にとっても重要地点であった。そして、奈良盆地から初めて京都盆地に都が遷されることになった時、山崎の北側に長岡京が造営された。その理由のひとつは、水陸の便であったことが『続日本紀』



第1図 現在の京都盆地西部における道路基図として、国土地理院『基盤地図情報 標高 10 m メッシュ』を使用。

山城国西部における山陽道の復原

第1表 文献史料一覧

番号	和暦	出典	本文
①	神亀二(725)年 九月十二日	行基年譜 行年五十八歳条 (続々群書類従 三)	同月十二日、始度山崎橋云云
②	延暦六(787)年 十月八日	続日本紀(巻三十九)	又朕、以水陸之便、遷都此邑
③	延暦七(788)年 九月二十六日	続日本紀(巻三十九)	有水陸便、都建長岡
④	延暦十四(795)年 七月十三日	日本紀略	幸佐比津。
⑤	延暦十五(796)年 八月十日	日本後紀(巻五)	遣内兵庫正從五位下尾張連弓張。造佐比川橋。
⑥	延暦十五(796)年 九月一日	日本後紀(巻五)	勅、遷都以来、于今三年。男山烽火、無所相当。非常之備、不可暫闕。宜山城河内兩國。相共量定便處置彼烽火。
⑦	延暦十八(799)年 十二月四日	日本後紀(巻八)	勅、山城国葛野川、近在都下。每有洪水、不得徒步。大寒之節、人馬共凍。来往之徒、公私同苦。宜楓佐比二渡、各置度子、以省民苦。
⑧	延暦二十三(804)年 七月二十四日	日本後紀(巻十二)	幸与等津。
⑨	承和九(842)年 七月十七日	続日本後紀(巻十二)	解固関使等。(中略)亦令固山城国五道。(中略)宇治橋(中略)大原道(中略)大枝道(中略)山崎橋(中略)淀道
⑩	貞観十一(869)年 十二月八日	三代実録(巻十六)	佐比大路南京極橋、承要路極、在曲流間、(中略)但河継眼前随力修理、主身後事、聊有資儲、便付佐比寺、(後略)
⑪	万寿元(1024)年 十月二十五日	小右記	未刻許、禪閣(道長)被向有馬、或云、今夜被宿桂云々、又云西淀、
⑫	嘉保二(1095)年 三月十二日	中右記	往年被用山崎路、從院中程被用淀路也、當時最前已被用淀路了、仍申請今度用淀路也、
⑬	承元二(1208)年 十月十五日	明月記	桜井を過ぎ、山崎に着す。(中略)樋爪橋辺りに於て乗車す。(中略)鳥羽南門に於て、月出で、片雲なし。
⑭	1200年代	宇治拾遺物語(巻十)	淀へ遣けるに、樋爪の橋にて、牛飼あしく遣て、かた輪を橋よりおとしたりけるに、(後略)
⑮	1300年代前半	徒然草(第百三十二段)	鳥羽の作り道は、鳥羽殿建てられて後の号にはあらず、昔よりの名なり。
⑯	1300年代前半	徒然草(第百九十五段)	ある人、久我縄手を通りけるに、(中略)久我の内大臣殿にてぞおはしける。
⑰	元弘二(1333)年	太平記(巻九 山崎合戦の事)	山崎へとぞ向ひける。(中略)久我縄手は、路細く深田なれば馬の懸引も自在なるまじとて(後略)
⑱	元弘二(1333)年	太平記(巻九 名越尾張守打死の事)	さしも深き久我縄手、足も立たぬ泥土を凌いで馬を打ち入れ打ち入れ(後略)

参考文献(文献の前の番号は表中の番号に対応)

- ①黒坂勝美・国史大系編修会編『日本書紀 後篇(新訂増補国史大系 第一巻下)』、吉川弘文館、2000、156頁。
- ②国書刊行会編『続々群書類従 第三、続群書類従完成会、1970、430頁。
- ③青木和夫ほか校注『続日本紀 五(新日本古典文学大系16)』、岩波書店、1998、390-391頁。
- ④前掲③、412-413頁。
- ⑤黒坂勝美編『日本紀略(新訂増補国史大系 第十巻)』、吉川弘文館、2000、268頁。
- ⑥黒坂勝美編『日本後紀 続日本後紀 日本文徳天皇実録(新訂増補国史大系 第三巻)』、吉川弘文館、2000、4頁。
- ⑦前掲⑥、26頁。
- ⑧黒坂勝美編『類聚三代格 弘仁格抄(新訂増補国史大系 第二十五巻)』、吉川弘文館、2004、584-585頁。
- ⑨黒坂勝美編『日本三代実録(新訂増補国史大系 第四巻)』、吉川弘文館、2000、254頁。
- ⑩神道大系編纂会編『神道大系 古典編十二 延喜式(下)』、神道大系編纂会、1995、275頁。
- ⑪森正人校注『今昔物語集 五(新日本古典文学大系37)』、岩波書店、1996、173-177頁。
- ⑫東京大学史料編纂所編『大日本古記録 中右記 三』、岩波書店、1999、167-169頁。
- ⑬今井文雄訳『訓読 明月記 第三巻』、河出書房新社、1978、52-55頁。
- ⑭三木紀人ほか校注『宇治拾遺物語 古本説話集(新日本古典文学大系42)』、岩波書店、1990、247-249頁。
- ⑮佐竹昭広・久保田淳校注『方丈記 徒然草(新日本古典文学大系39)』、岩波書店、1989、204-205頁。
- ⑯前掲⑮、272-273頁。
- ⑰後藤丹治・釜田喜三郎『太平記 一(日本古典文学大系34)』、岩波書店、1963、253-256頁。
- ⑱前掲⑰、282-285頁。

の記述からも明らかである（第1表②・③）。水陸の便のうち、「水」は淀川水運であり、「陸」は山崎橋を渡る山陽道である。またこの記述から、山崎およびその周辺地域が、畿内において極めて重要な交通の要衝であったことがわかる¹⁸⁾。

長岡京から平安京へ遷都した後も、山崎からかつての長岡京城にかけては、京都盆地への山陽・山陰方面からの入り口であるという地勢上、交通の要衝であることに変わりはない。また、平安京遷都後に山城国府が長岡京城またはその付近に移転したことが文献史料から知られ、これまでその国府域の復原も試みられてきたものの¹⁹⁾、未だその正確な場所や規模については確定されていない。

足利は山陽道に関して、藤原京からは生駒山地を越えて河内国へ向かっていたとし、平城京へ遷都した後になってはじめて木津川沿いを北上して京都盆地に入り、男山丘陵を越えて樟葉で淀川を渡り、大原駅に向かったと考えた²⁰⁾。高橋は、平城京遷都に伴って木津川沿いを山崎へ至る経路となり、少なくとも神亀2（725）年には架橋されていたことが分かる山崎橋（第1表①）を渡って、淀川沿いを瀬戸内方面へ向かったと考えた²¹⁾（第2図）。古閑も高橋とはほぼ同様の見解を示しており、山崎橋の存在や京都盆地内で発掘された車輪の跡から、古代における車による交通の重要性を示し、車道としての山崎橋が必要であったとしている²²⁾。また足利は、山陰道に関しては途中まで山陽道と併用で、その先は約17 kmにわたって直線で貫く経路を復原した²³⁾（第2図）。その一方で高橋は、足利の山陰道は淀付近の乱流地帯を橋により渡河することは難しく、山崎橋まで山陽道と併用の道であったとしている²⁴⁾。



第2図 京都盆地における奈良時代の山陽道・山陰道

注：基図として、20万分の1地勢図「京都及び大阪」（大正8年製版・昭和7年部分修正）、同「和歌山」（大正9年製版・昭和7年部分修正）を使用。道路などに関しては、足利健亮「日本古代地理研究」、大明堂、1985、9-23頁および、高橋美久二『古代交通の考古地理』、大明堂、1995、55-69頁を参考にした。

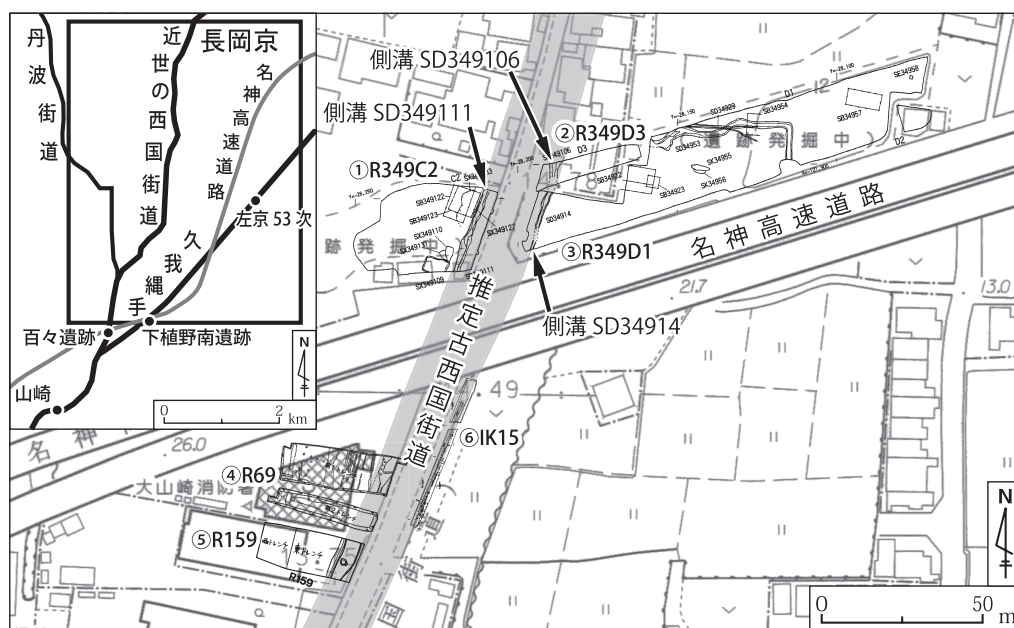
2. 史料・研究方法

研究の方法は、歴史地理学の古代道路研究で一般的とされている、地形図に残された古道や地割から古代の直線道路の痕跡を読み取る手法を主とする。しかし、地形図作製時から研究対象とする長岡京・平安時代初期までは約1100年の時差があり、地形図を基に古代道路を復原することには限界があることを踏まえた上で、明治20年頃作製の仮製2万

分の1地形図（以下、仮製図）を使用する。対象地域には、既往の研究で復原された古代道路や近世の街道も存在するため、これらの道路の存在も重視する。そして、当時の状況を示す重要な史料として、発掘調査成果および文献史料を用いる。考古学の調査は遺構・遺物を基にしており、当時のものから判断するという意味で正確性がある一方、年代に関しては発掘担当者により見解が異なる場合がみられる点に留意する必要がある。また、橋の架橋年代の特定などに関しては、文献史料を用いる。ただし、そこに記された地名が変化している場合もあることに留意しながら利用する。なお、空中写真については、対象地域において地形図以上の成果を得られなかったため本論文には使用していない。

Ⅲ. 長岡京時代の山陽道復原

本章以降では、平安京などの都城と道路との関連が重要であり、とりわけ長岡京と平安京の時期を明確に区分する必要があるため、長岡京（784～794年）の時代を長岡京時代として扱う。山城国内における長岡京時代の山陽道は、山崎から長岡京までであったため、その距離こそ短いものの、存在したことは確実である。それは、近世の西国街道の長岡京城より南の部分とされている。長岡京城の南側に位置する百々遺跡で行われた発掘調査では、8世紀末に遡るとされる道路側溝が出土していることから²⁵⁾、筆者は長岡京時代の山陽道のものの可能性があると考えている。



第3図 百々遺跡における西国街道の遺構

注：灰色で示した、遺構から推定される古西国街道は側溝を含む推定幅である。

基図として、京都市都市計画局発行「京都市都市計画図『天王山』（平成14年）」を使用。

遺跡平面図出典：大山崎町教育委員会「長岡宮跡右京第159次（7ANSDD-2地区）」（現地説明会資料）。京都府埋蔵文化財センター『京都府遺跡調査概報 42』、京都府埋蔵文化財センター、1991、29-38頁。京都府埋蔵文化財センター『百々遺跡（京都府遺跡調査報告 第24集）』、京都府埋蔵文化財センター、1998、137頁。

先述したとおり、奈良時代の山陽道は山崎橋経由とする説がある²⁶⁾。この場合、山崎より西側には、奈良時代に山陽道が整備されていたことになる。この説に従うと、長岡京造営にあたり新たに作られた山陽道は、山崎から長岡京までの区間である。

ここで、百々遺跡の発掘成果を中心に長岡京時代の山陽道の復原を行う。長岡京時代に遡る可能性のある西国街道関連の発掘は、百々遺跡の名神高速道路の南北の①～⑥の調査区で行われ、西国街道のものと考えられる側溝が出土している（第3図）。しかし、現在も使用されている西国街道の両側での発掘のため、道路の両側の側溝のうち、それぞれ外側の肩のみ発掘されている。そのため側溝の幅が未確認であり、道路幅も推定による値となっている。それでも、① R349C2 地区で出土した西側溝 SD349111 と、② R349D3 地区で出土した東側溝 SD349106、③ R349D1 地区の東側溝 SD34914 の各外側肩部間は約 21 m であり、8 世紀末～9 世紀末には約 11 ～ 12 m ほどの幅を持つ道路であったと推定されている²⁷⁾。その後、時代とともに路面幅が狭くなる傾向があり、10 世以降～11 世紀初頭と考えられる遺構では、側溝の両肩間は 15.6 m である。11 世紀代と考えられる遺構では、西側の① R349C2 地区でのみ側溝が検出されている。東側溝は現存する近世の西国街道の下層にあると想定でき、前時代よりさらに道路幅が縮小した結果と推定されている。しかし、その後の時代の西国街道の遺構は見つかっていないため、12 世紀以降にそれまでよりさらに路面幅が狭まり、西側溝が東へ移動し、現存する近世の西国街道の下層に存在するとも推定されている²⁸⁾。この区間には現在も西国街道が通っているため、以上の発

掘成果から、百々遺跡付近では、長岡京時代の山陽道が現在まで踏襲されていると考えることが可能である²⁹⁾。

百々遺跡を含む長岡京～山崎間の山陽道と山崎橋の存在により、長岡京と旧都平城京とは車道によって結ばれていたと考えることができる。それは、平城京から長岡京への遷都時の人々の移動だけではなく、長岡京時代においても重要な役割を持ち続けた平城京と強く結ばれていたという意味においても重要である。そのため、長岡京より南、山崎橋より北に位置する百々遺跡付近は、山陽道としてだけではなく、旧都への道としての重要性も併せ持っていたと考えられる。このことは平安時代初期において、平安京と旧都平城京とを結ぶ重要な道筋に宇治橋が架けられていて、そこがたびたび警護の対象になっていた（第1表⑨）ことと同様といえる。

IV. 平安時代初期の山陽道復原

1. 山崎～長岡京域間

長岡京から平安京へ遷都後の山陽道のうち、山崎から長岡京南端付近までは、長岡京時代の山陽道が現在まで踏襲されており、平安時代初期にも用いられていたといえる。それは前章で述べたように、百々遺跡の少なくとも 8 世紀末に遡る発掘成果から推定できる。したがって、平安京遷都後は、長岡京南端から京城内を通り、平安京に至るまでの区間が新設されたことが確実である。しかし平安時代初期の山陽道は、後述する鳥羽作り道・久我縄手とされている³⁰⁾。その一方で、久我縄手と近世の西国街道の分岐点以北に百々遺跡が位置し、平安時代以降も路辺を含め遺物が検出されているため、久我縄手が作

られた後も道路として機能していたことが明らかである。このため筆者は、百々遺跡を通る近世の西国街道は、長岡京時代の8世紀末に作られ、平安時代には古西国街道となり、近世の西国街道へと継承されて現在に至ったと考える。

次に、長岡京域内における古西国街道の経路について検討したい。近世の西国街道は、長岡京域内の平野部において、南北に1km以上にわたって直線となっている。この区間では、西国街道関連の遺構は現在のところ出土していない上、中世・近世初期の勝龍寺城築城とも関わっていると考えられる。そのため、平安時代初期にまで遡るかどうかは不明であり、他の経路を検討することも必要である。そこで、史料に乏しく、また推測の域を出ない部分もあるものの、平安時代初期の古西国街道の経路として、山崎から乙訓寺付近まで北上し、乙訓寺付近からは北東方向にあり向日社の位置する向日丘陵南端付近へ向かった可能性を想定したい（第4図）。なぜなら仮製図を見ると、直線の丹波街道が途中で直角に西へ曲がっているものの、その延長線上には小径が確認され、その後乙訓寺付近を経由して長岡宮の方角へ延びていることから、この経路が古西国街道であった可能性も考えられるためである。

また、長岡宮域内をどのように古西国街道が通過していたのかについてであるが、長岡宮域の近世の西国街道沿いで行われた発掘調査では、具体的な時期は不明ながら道路側溝が出土した例があり³¹⁾（第4図）、これが平安時代初期の遺構である可能性も考えられる。また、長岡宮西宮の中央を近世の西国街道が貫くことが発掘により明らかとなっており、長岡宮域の古西国街道の造作におけ



第4図 仮製図にみられる古西国街道の痕跡

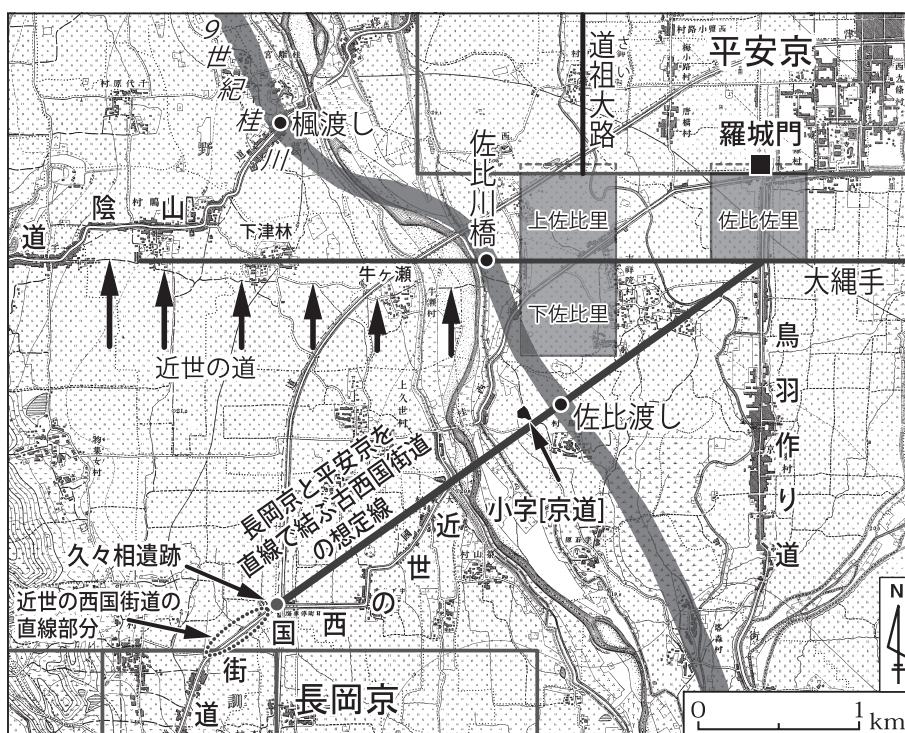
注：図中の矢印の先端が古西国街道の痕跡と考えられる小径である。

基図として、仮製2万分の1地形図「伏見」「淀」（ともに明治22年測量・同30年修正）を使用。

る関連性が考えられるものの、現時点では具体的なことは不明である³²⁾（第4図）。

2. 長岡京北辺～平安京間

次に、長岡京～平安京間の西国街道の平安時代初期における経路を復原する。この区間は長岡京で解体された建物などを平安京



第5図 長岡京と平安京を結ぶ古西国街道の復原

注：図中の山陰道は近世末の経路である。小字「京道」は、京都市都市計画局発行「京都市都市計画基本図」（大正11年）を、9世紀の桂川および条里は、金田章裕『古代景観史の探究』、吉川弘文館、2002、71-91頁を参考にした。基図として、仮製2万分の1地形図「伏見」（明治22年測量・同30年修正）を使用。

へ運んだ道が起源とする説³³⁾がある。現在、京都府向日市内の阪急東向日駅とJR向日町駅の間は、北東方向に続く直線の道路によって結ばれている。この道路は両駅を結ぶために整備されたのではなく、近世の西国街道の一部であり、仮製図にも描かれている。そして、仮製図上でこの直線部分を北東に延長すると、平安京の羅城門のやや南に達することがわかる。羅城門の約5町(条里基準の1町=109m単位で約545m)南には大縄手と呼ばれる東西道路が復原され、それを西へ進むと山陰道、東は東海道、東山道であったと考えられている³⁴⁾。さらに大縄手の推定線上の桂川より西側には条里の余剰帯が存在し、山陰道として使用されていた可能性が指摘さ

れている³⁵⁾。羅城門からは南へ直線で鳥羽作り道が存在したことから、この直線道路は、大縄手と鳥羽作り道の交点に南西から合流していたと考えられる（第5図）。このように、仮製図上の復原により、長岡京と平安京の羅城門の間には、久我縄手と同様の斜向道路が存在していた可能性が高いといえる。

この近世の西国街道が平安時代初期にまで遡る根拠として、久々相遺跡の発掘事例を挙げることができる。この遺跡では、現存する近世の西国街道の直線部分に平行に、道路側溝が発掘されている。遺構としては、道路の東側のものと考えられる溝のみが発掘され、道路面および西側の溝については現在のところ未発掘である。この側溝からは、平安

時代初期に遡るとされる遺物が出土している³⁶⁾。平安時代初期に遡る遺物は、平安京遷都時にこの直線の古西国街道と呼ぶべき道路が作られた証拠ともなり得る。鎌倉時代以降に溝が埋まったとされていることから、道路の管理が行われなくなったと考えられるものの、道路としては使われ続けて現在にまで至っている可能性が高い。または、現時点では道路の右側溝しか発掘されていないため、百々遺跡の事例のように、道路の幅が狭まった際に左側溝を基準に右側溝が移動して現在の道路面下に埋没していると想定することも可能である。

次に、仮製図上で復原した直線の古西国街道が桂川を渡河する地点は、近世の西国街道の桂川の久世渡しとほぼ同一地点と考えられる。この付近の桂川左岸には、条里の上佐比里と下佐比里が存在したことが明らかにされている³⁷⁾。さらに、『日本紀略』には「佐比川橋」造橋の記録（第1表⑤）があり、『日本後紀』には「佐比渡しに度子を置く」との記録（第1表⑦）もある。そこで、佐比川橋と佐比渡しは異なる場所と考え、佐比渡しは古西国街道の渡し、佐比川橋は大繩手の橋に比定すると、近世においては西国街道が渡し、下津林集落を貫く道が土橋であったため、平安時代初期から約1000年という後のことであるものの、それぞれが渡しと橋で対応することがわかる（第5図）。また、楓渡し（第1表⑦）が近世の山陰道に先行する道の渡しとみなせば、これもまた同じく、近世の山陰道は桂渡しで渡河していたことと対応している。さらに記録では、佐比川橋は造橋であり、佐比渡しは度子を置くという内容のため（第1表⑤・⑦）、佐比渡しに関してはこの記録以前に遡ると解釈できる。その上、文献史

料からは、佐比寺や佐比津の存在が知られる（第1表④・⑩）、それらの位置比定は難しいものの、下佐比里付近の古西国街道沿いに存在した可能性も考えられる。また、古西国街道上に小字地名の「京道」³⁸⁾が位置することから、「京道」は近世の西国街道ではなく、むしろ古西国街道との関連性も考えられる。そして、上・下佐比里の北方には平安京が存在し、この条里の北に南北の街路として存在したのが、平安京の道祖大路であった。この道祖大路の読みは「さい」大路であり、現在も佐井通として残っている。

次に、足利によって平安時代初期から存在した道として復原されている大繩手について再検討する。足利が用いた史料は、中世16世紀初頭のものである「九条御領辺図」である。しかし近世の文書³⁹⁾から、大繩手のわずかに南側に、山陰街道とも西国街道とも異なる道が存在していたことがわかる。この道は大繩手の痕跡とされる下津林集落内の道を通り、牛ヶ瀬集落の東で桂川を橋によって渡る。大繩手とほぼ同じ経路で、指向する方角も同一であることから、近世の史料に現れる道であるとはいえ、注目に値する。この近世の道の存在から、大繩手が存在したと断定することはできないものの、近世にも大繩手に近いルートが機能していたことは確実であり、わずか3kmの間に3本の東西方向の道路が存在し、それぞれの渡河設備を維持していたことが明らかである。近代初期の仮製図からもこの東西方向の道路を確認でき、その位置は大繩手の想定経路に近いといえる（第5図）。

以上の復原と分析により、平安京造営時には長岡京と平安京を結ぶ道が作られ、その道が平安京の山陽道である古西国街道であっ

たとえられた。ここで問題となるのは、古西国街道と、山陽道とされる鳥羽作り道・久我縄手との関係である。これについては次節で述べる。

3. 久我縄手・鳥羽作り道の再検討

久我縄手は、長岡京跡左京 53 次および下植野南遺跡の発掘調査結果により、その時代変遷を追うことができる。左京 53 次の調査では、平安時代初期の遺構の路面幅は約 9 m であったことが判明している。これに対して 12 世紀を下限とする遺構では、盛土の上に道路が形成され、路面幅も約 2 m と大幅に縮小している⁴⁰⁾。下植野南遺跡では、敷設当初は 2 条の溝を掘削して路面を形成する約 10 m の幅の道路であったことや、部分的に石敷きを施していたことが明らかになっている⁴¹⁾。また、同遺跡の発掘では地盤が湿潤かつ不安定であったことがわかり、『太平記』に書かれている悪路の状況（第 1 表⑦・⑧）を裏付ける成果であるとされている⁴²⁾。これらの発掘調査結果から、久我縄手が平安時代初期に遡るという見解がある⁴³⁾。筆者も同じ見解であり、久我縄手が平安時代初期の山陽道であったとする歴史地理学の復原を裏付ける成果であると考えたい。

久我縄手・鳥羽作り道が直線の山陽道であったことは、すでに指摘されているとおりである⁴⁴⁾。ここで、平安京遷都後に重要な港となったと考えられる淀と久我縄手との関連性を検討したい。古代の淀は、延喜式式内社とされる淀姫神社が、桂川の西岸に位置する淀地区にあることに加え、桂川東岸の淀周辺に条里など古代に遡る遺構が存在しないことから桂川の西側にあったと考えられている⁴⁵⁾。また、文献には西淀という記述も見られること（第 1 表⑪）、現在も桂川西岸

に淀の地名が残っていることなどから、かつての淀は桂川西岸にも存在したことがわかる。文献史料では、平安京から淀へ行くために樋爪橋を通っていた記録が複数存在する（第 1 表⑬・⑭）。樋爪橋は山崎から鳥羽への途中にあったことがわかり、山崎～淀～樋爪橋～鳥羽という道筋を復原できる。この淀へ至る道こそが、鳥羽作り道・久我縄手であった可能性が高い。淀が久我縄手のある桂川西岸にも存在していたのであれば、久我縄手は単に山崎から鳥羽作り道を通り、平安京へ至る道であったというだけではなく、淀の港と平安京とを結ぶ重要な道路でもあったといえる。

久我縄手・鳥羽作り道は、古代道路の特徴といえる直線道路であり、発掘成果から平安時代初期に遡る可能性があることから、平安時代初期に遡る山陽道であったと考えられる。『徒然草』には鳥羽作り道が鳥羽殿造営（応徳 3（1086）年）以前から存在したと書かれていることも、その証拠であり得る（第 1 表⑮）。その上限として、延暦 23（804）年には、桂川西岸もしくは東岸が不明ながら、桓武天皇の淀への行幸の記事がみえる。これは、現存するものとしては、淀が書かれた最古の文献史料である（第 1 表⑧）。この頃に淀へ至るための道として、鳥羽作り道や久我縄手といった道路が整備されたのではないだろうか。

しかし、鳥羽作り道のうち、平安京の羅城門から大縄手の間に関しては、山陰道や東海道としての役割を果たした大縄手と、今回復原した山陽道である古西国街道に至る道という役割を持っている。そのため、鳥羽作り道として以前に、平安京造営時に大縄手や古西国街道とともに作られていたか、または鳥羽作り道として整備する計画があったもの

と考えられる。

ここで淀の事例に戻ると、時代が下るにつれて、淀は山崎に代わって石清水八幡宮へ参詣する貴族の主要経由地となり、鳥羽殿の造営によりさらに重要性を増すことになる⁴⁶⁾。例えば、『中右記』(第1表⑫)には、平安京から男山にある石清水八幡宮へ参詣するために、以前は山崎経由であったが、今では淀を経由しているという内容の記述が認められる。このように、少なくとも貴族の公式な場での移動経路は、山崎から淀へと変化したことがうかがわれる。その一方ですべての面において淀が中心地となったわけではなく、中世以降には山崎で油商が発達している⁴⁷⁾。このように、生産・流通活動などに関しては山崎も重要な役割を果たしていたことを踏まえる必要がある。

V. 長岡京～平安時代初期の山陽道の経路について

奈良時代の京都盆地内の古代山陽道は、木津川に沿って北上して山崎橋を渡る経路であり、山陰道と山崎橋まで併用道になっていたと、高橋は考えている⁴⁸⁾。長岡京時代の山陽道は、この奈良時代の山崎橋経由の山陽道の山崎橋より北側から長岡京南端までが新たに整備されたと推定できる。そのため、整備された区間は短かったものの、山崎は淀川の港であったことから、長岡京への物流の道として極めて重要な役割を果たしたことが想像される。

平安時代初期の古西国街道は、足利が述べているように、長岡京の建物などを解体し平安京へ運ぶために作られた、長岡京北端と平安京南端を結ぶ道路が起源であると考えら

れる⁴⁹⁾。長岡京と平安京を結ぶこの区間の古西国街道が作られると、長岡京南端から山崎には長岡京時代の山陽道が存在していたため、平安京から長岡京域内を通ることで、容易に山陽道として機能することができた(第6図)。したがって、平安京遷都に伴う山陽道の新設区間は、長岡京域内の経路の改変を除くと、長岡京～平安京間のみでよかったといえる。そして、平安京の山陽道とされる鳥羽作り道・久我縄手は、鳥羽作り道が平安京の朱雀大路の南延長線であり、久我縄手は長岡京域を斜めに横切るその経路からも、平安京遷都後に新設されたと考えられる。そのため、長岡京と平安京とを結ぶ道が起源の古西国街道の方が、鳥羽作り道・久我縄手よりも古くから存在した可能性が高いといえる。



第6図 平安時代初期における京都盆地内の山陽道
注：基図として、仮製2万分の1地形図「愛宕山」「香掛村」「山崎村」「京都」(以上、明治22年測量)「伏見」「淀」(以上、明治22年測量・同30年修正)を使用。

また、鳥羽作り道は、淀などの港の発展に伴い、これらの津と平安京を結ぶ道路として整備された可能性もあり、桓武天皇の淀行幸が行われた延暦 23（804）年頃など、平安京遷都後しばらく経ってからつくられたのではないかと想定できる。久我縄手の発掘成果は、平安時代初期に遡る可能性があることから、鳥羽作り道・久我縄手も平安時代初期から存在したものの、古西国街道よりは若干時代が下るのではないかと筆者は考えている。

足利は、中世の『太平記』の記述から、氾濫原を通る久我縄手の地盤の不安定性を取り上げ、古西国街道が久我縄手のう回路としての役割を果たしていたと述べている⁵⁰⁾。これは、先述した下植野南遺跡の発掘調査成果とも一致し、実質は 2 本の山陽道が機能することになった理由の一つであると考えられる。また古閑は、文献史料や発掘成果から、当時の路辺における活発な経済活動の様子が覗われ、路辺の建物における経済活動と山陽道との関係、中世以降における山崎の油行商の発展や、近世における西国街道沿いの町場の成立など、中近世への変化の一端を読み取ることが可能であると述べている⁵¹⁾。このように平安京周辺では、国史や貴族の古記録にみられることだけでなく、生産・流通活動などにおいても交通路が重要な役割を果たしていたといえ、平安京南郊にあって人々の往来の激しかったこの付近では、山陽道としての久我縄手が造られた後においても、古西国街道が頻繁に利用されていたものと考えられる。

一般に平安時代以降には、奈良時代のような直線道路があまり整備されなくなったとされることが多いものの、今回の考察により、平安京周辺においては、鳥羽作り道や久

我縄手のような直線道路として古西国街道が作られていたことが判明した。今後、発掘調査などにより古西国街道の道幅をはじめとする状況が判明することで、平安時代初期における道路整備の実態がさらに明らかになるといえる。また近年、古代の道路は駅路と伝路による複線の道路網であったという見解が示されるようになってきている。しかし、制度上の伝路は長岡京時代の延暦 11（792）年に廃止され、伝路の道が駅路に転用された場合も多いとされている⁵²⁾。そのため、平安京の古西国街道と鳥羽作り道・久我縄手という複線経路は、山陽道の駅路と伝路という考え方はできない。そこで、足利が述べているように⁵³⁾、利用頻度の高い平安京近辺の山陽道が実質は複線であり、河川の氾濫原を通り地盤が不安定な久我縄手のう回路として機能したと解釈するのが妥当であると考えられる。

VI. おわりに

以上のように、古西国街道と呼ぶべき直線の道路は、平安京遷都時に長岡京から平安京へ資材を運ぶために作られ、その後平安時代初期において山陽道としての役割を果たしたことが判明した。その後、平安時代に港としての地位が山崎より増した淀の発展とともに、鳥羽作り道・久我縄手という直線の山陽道が作られたといえる。

本研究の最重要課題であった古西国街道の経路復原をほぼ行うことができた一方で、残存する史料が少なく、十分な検討を行うことができなかった部分も多い。今後は古西国街道と久我縄手・鳥羽作り道それぞれの役割を明確にしてゆくことや、平安時代初期に山

崎の対岸の男山に烽火が設置されていた記録（第1表⑥）も認められることから、情報伝達手段としての烽火と、山陽道や淀川舟運との関係についての考察も進めるべきである。

また、平安時代中・末期以降の古記録から判明する貴族の移動に関しては、古西国街道経由ではなく、鳥羽作り道を通っていたと考えられる事例がほとんどである。さらに、鳥羽作り道と久我縄手の交点には、応徳3（1086）年に鳥羽殿が造営される一方で、この時期になると山崎は記録に現れなくなる。このような記録上の変化と道路の経路との関係についても、今後検討する必要があると考える。

〔付記〕本稿は2011年12月に立命館大学文学部に提出した卒業論文をもとに加筆修正したものです。作成にあたり片平博文先生をはじめ、立命館大学文学部地理学教室の先生方に御指導いただきました。記して謝意を申し上げます。なお本稿の骨子は、2012年人文地理学会大会および立命館地理学会第24回大会において口頭発表を行いました。

注

- 1) 木下 良「古代道路研究の現状―「道路調査ハンドブック」特集に寄せて―」、古代交通研究10、2001、3-21頁。
- 2) 田村吉永「奈良盆地の上ツ道・中ツ道・下ツ道および横大路について」（大和国史会編「大和志8（第九巻）」、近畿日本鉄道株式会社 近畿文化会、1983（初版1942））、129-132頁。
- 3) 桑原公徳「南山城の条里と駅路に関する若干の考察」、史想10、1959、10-23頁。
- 4) 足利健亮「乙訓郡を通る計画街路としての古山陰道について」（京都市都市開発局洛西開発室編『洛西ニュータウン地域の歴史地理学的調査』、京都市都市開発局洛西開発室、1972）、89-100頁。
- 5) この時の研究成果は4冊の単行本にまとめられている。藤岡謙二郎編『古代日本の交通路Ⅰ～Ⅳ』、大明堂、1978・1979。
- 6) 木下 良『事典 日本古代の道と駅』、吉川弘文館、2009、412頁では、執筆時点で明らか

となっていた全国の駅家の位置および官道の経路が地域ごとにまとめられている。

- 7) 木下 良『日本古代道路の復原的研究』、吉川弘文館、2013、552頁では、地理学・考古学・文献史学をはじめとする様々な古代道路の研究手法およびその成果がまとめられている。
- 8) 木本雅康『古代官道の歴史地理（同成社古代史叢書9）』、同成社、2011、289頁。
- 9) 前掲6）241-244頁。
- 10) 高橋美久二『古代交通の考古地理』、大明堂、1995、41-54頁。
- 11) 吉本昌弘「摂津国八部、菟原両郡の古代山陽道と条里制」、人文地理33-4、1981、75-88頁。
- 12) 中村太一「山陽道美作支路の復原的研究」、歴史地理学150、1990、22-45。
- 13) 大阪府教育委員会『大阪府文化財調査概要1970-1 嶋上郡衙跡発掘調査概要―高槻市郡家本町・清福寺町・川西町所在一』、大阪府教育委員会、1971頁。
- 14) 岸本道昭『山陽道駅家跡（日本の遺跡11）』、同成社、2006、184頁。
- 15) 島方洸一『地図でみる西日本の古代一律令制下の陸海交通・条里・史跡―（日本大学文学部叢書）』、平凡社、2009、294頁。
- 16) 足利健亮『日本古代地理研究』、大明堂、1985、144-161頁。
- 17) 古閑正浩「平安京南郊の交通網と路辺」、日本史研究551、2008、1-29頁などで用いられている呼称である。
- 18) 高橋美久二「長岡京と水陸の便」（中山修一先生喜寿記念事業会編『長岡京古文化論叢Ⅱ』、三星出版、1992、所収）、145-154頁。
- 19) 木下 良「山城国府の所在とその移転について」、社会科学3-2・3、1968、1-32頁。
- 20) 前掲16）179-204頁。
- 21) 前掲10）15-25頁。
- 22) 前掲17）3-5頁。
- 23) 前掲16）179-204頁。
- 24) 前掲10）15-25頁。
- 25) 京都府埋蔵文化財調査研究センター『百々遺跡（京都府遺跡調査報告書24）』、京都府埋蔵文化財調査研究センター、1998。
- 26) 前掲10）15-25頁。
- 27) 大山崎町教育委員会『大山崎町埋蔵文化財調査報告書（第21集）』、大山崎町教育委員会、2000、15-22頁。
- 28) 京都府埋蔵文化財調査研究センター『百々遺跡（京都府遺跡調査報告書24）』、京都府埋蔵文化財調査研究センター、1998。
- 29) 百々遺跡のほかにも西国街道沿いでの道路遺構発掘例があり、具体的な時期は不明ながら、平安時代初期にさかのぼる可能性がある。

- 大山崎町教育委員会『大山崎町埋蔵文化財調査報告書（第1集）』、大山崎町教育委員会、1980。
- 30) 前掲16) 144-161頁。
- 31) 向日市埋蔵文化財センター『向日市埋蔵文化財調査報告書（第32集）』、向日市教育委員会、1991。
- 32) 向日市埋蔵文化財センター『向日市埋蔵文化財調査報告書（第90集）』、向日市教育委員会、2011。
- 33) 足利健亮「国府と古道」（向日市史編さん委員会『向日市史（本文編1）』、1983）、501-527頁。
- 34) 前掲16) 144-161頁。
- 35) 吉本昌弘「長岡京域の条里地割について」、長岡京14、1979、8-13頁。
- 36) 向日市埋蔵文化財センター『向日市埋蔵文化財調査報告書（第62集—3）』、向日市教育委員会、2004。
- 37) 金田章裕『古代景観史の探究』、吉川弘文館、2002、71-91頁。
- 38) 現在、地名は京都市南区吉祥院石原京道町として残存するが、区画整理が行われている。
- 39) 京都市『史料京都の歴史（15 西京区）』、平凡社、1994年、258-297頁。津田（太）家文書に、下津林村と牛ヶ瀬村が共同で管理していた桂川の土橋の記録があり、第5図に示した経路が想定できる。また、この橋は下津林村と牛ヶ瀬村のためのものであったが、他村からの通行人も多く、山陰街道で舟渡しを行っていた下桂村の渡河舟業の妨げになるとして訴訟に至っている。
- 40) 長岡京市教育委員会・長岡京跡発掘調査研究所『長岡京市文化財調査報告書（14）』、長岡京市教育委員会、1985、157-205頁。
- 41) 京都府埋蔵文化財調査研究センター『下植野遺跡Ⅱ〈図版編〉（京都府遺跡調査報告書35）』、京都府埋蔵文化財調査研究センター、2004。
- 42) 京都府埋蔵文化財調査研究センター『下植野遺跡Ⅱ〈本文編〉（京都府遺跡調査報告書35）』、京都府埋蔵文化財調査研究センター、2004。
- 43) 前掲17) 1-29頁。
- 44) 前掲16) 144-161頁。
- 45) 吉田敦市「淀付近の地形変遷と奈良街道の移動」、歴史と地理32-3、1933、235-252頁。桂川の東西に淀のつく地名が現在も存在する。現在、淀姫神社は桂川東岸の近世の淀城跡内に移設されている。
- 46) 大村拓生『中世京都首都論』、吉川弘文館、2006、126-192頁。
- 47) 大山崎町史編纂委員会編『大山崎町史（本文編）』、大山崎町役場、1983、158-163頁。
- 48) 前掲16) 145-154頁。
- 49) 前掲33) 501-527頁。
- 50) 前掲16) 144-161頁。
- 51) 前掲17) 6-29頁。
- 52) (1) 木下 良「日本の古代道路—駅路と伝路の変遷を中心に—」、古代文化47-4、1995、17-27頁。(2) 前掲7) 1-15頁。
- 53) 前掲16) 144-161頁。