

摂津国有馬郡を通る計画古道と条里

吉本 昌弘

一、はじめに

有馬郡は『和名抄』に五郷を載せる西摂内陸部の下郡であり、その郡名は「有間温湯」に負うとされるが、^①生産基盤である沖積平野は三田盆地を中心とした武庫川およびその支流の狭小な河谷に限られる。しかも古代においてこの河谷が、摂津国の中心難波から丹波国へ通ずる重要な交通路にあたつたであろうことは、のちの丹波街道が通ずることからも伺い知ることができる。

小論の目的とするところは、律令期、ことに難波に宮都が営まれた時期に、きわめて重要な交通路となつたであろう武庫川河谷、すなわち有馬郡内を、古代道はいかに通じたかを明らかにすることにある。

二、計画古道の復原

小論のきつかけとなつたのは、有馬郡の条里分布確認のため、二千五百分の一地形図上で一町方格の地割を追跡した際に、条里方格中に余剩帯が認められたことにある。同様の余剩帯は、これまでにも、山陽道^②、南海道^③など幹線駅路について各地で確認されてきた。この余剩帯は、条里計測の際に各地でしばしば認められるものであり、これが即ち古代道路の道路敷であると即断することはできない。

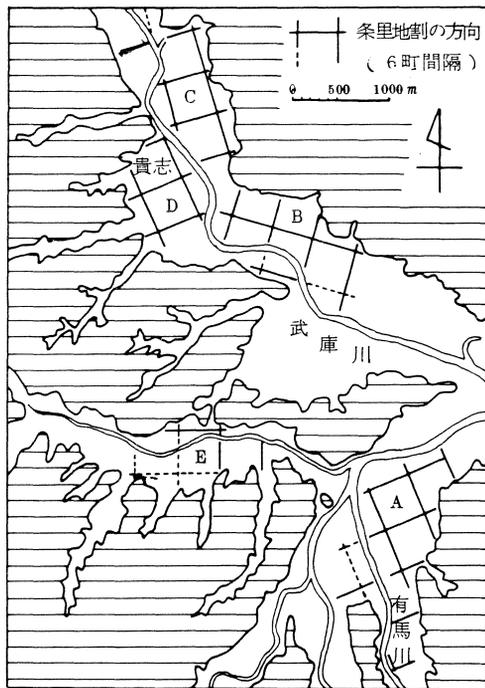


図1. 有馬郡の条里分布

が、余剩帯の存在理由をつきつめれば、それはまさしく道路敷、即ち条里地割施行の際に特別に考慮された「道代」であると断定される場合が少なくないことも、これまでの研究例からして、また事実である。

図2は、図1に示した条里区Aの一部である。イーエは一二七mで、周囲の条里方格に対して一八m長い。またア〜ウも正しく一二

七mであり、イーウ間が一八mの余剰幅ということになる。次に図3のオーカ間を測ると五六三mであり、一〇九mを一町とする際の五町分より一八m長い。これは有馬川を挟んだために生じた誤差と解するよりも、オーカ間にイーウ間で認めた余剰帯の延長部が通るためと理解するのが適当である。このことは、旧日下部村と旧道場川原村の境界線の一部が、余剰帯延長部の東肩に一致することからも首肯される。即ち、余剰帯の通るこの部分が、境界線の定まる以前から、なんらかの意味を持ち続けた線であったということができ

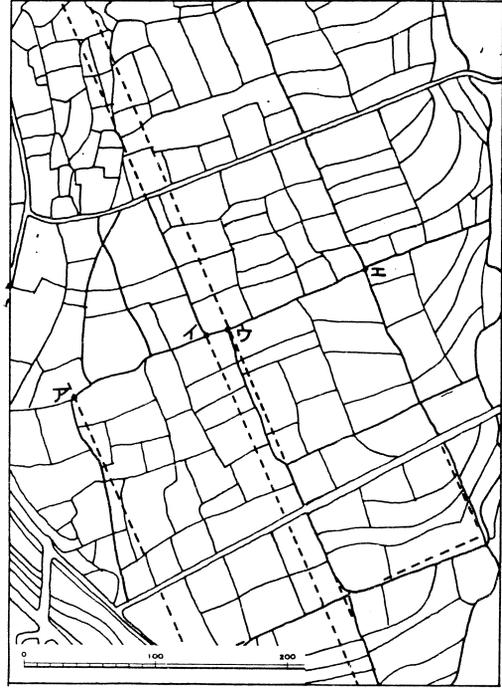


図2. 条里区A内部の土地割

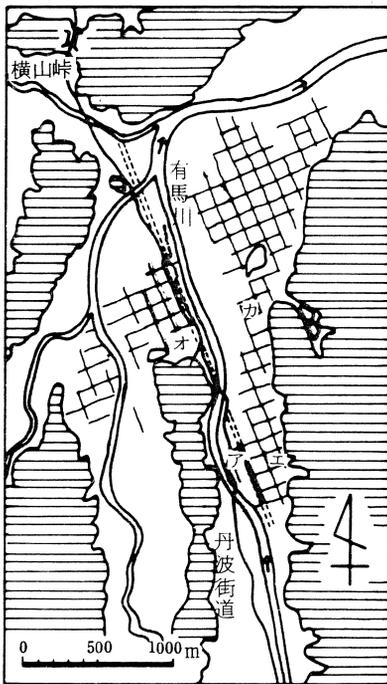


図3. 条里区A

さて、この余剰帯の一部を一致させ、他の部分も着かず離れずして走るのが、難波から丹波を目指す丹波街道である。それを南にたどれば、文字通り宝塚へ抜ける山越えの入口「山口」に至る。一方、余剰帯を北へ延長すると、有馬川河谷から三田盆地へ抜ける横山峠を直指することになる。ここに、丹波街道の前身としてきわめて計画的な古道が存在し、この余剰帯は、ほかならぬその道路敷であり、条里との関係からその古道はおそらく律令期の重要な官道であったであろうとの見通しが得られる。

さて、図1に示した条里区BとCにおいても余剰帯が認められる。図4のキーク、ケーコ、サーシがそれである。スークは条里区BとCを明瞭に境界する水路である。これもまた重要な線であったということが出来る。しかも余剰帯キークと、ケーコ、サーシの延長部とは、はからずもこの水路上の点クでみごとに交わる。つまり最初に

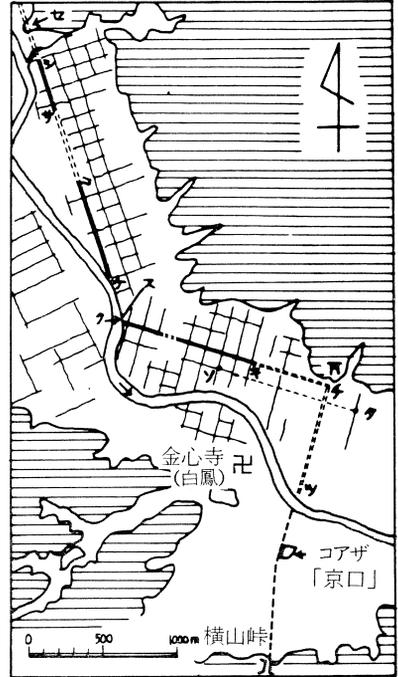


図4. 条里区BとC

計画線キークーンがあり、この線を基準にB、Cの条里が施行されたことになる。サーシをさらに北北西に延長すると、これまたはか
らずも舌状に張り出した丘陵先端の鞍部セを見事に通り抜けること
になる。この鞍部セは現在も、国鉄福知山線及び国道一七六号線が
通過する交通上の要衝となつてゐることを付言しておきたい。セよ
りさらに北北西へは、ほぼ現在の国道一七六号線にそつて直線古道
が顕著であり、武庫川河谷ぞいに日出坂峠を越え、丹波国多紀郡に
通ずることになる。以上のように、条里区B、Cでも、そこに認め
られた余剩帯は、おそらく古代に測設された撰津と丹波を結ぶ官道
の一部であらうとの見通しが得られる。

それでは、以上の二つの見通しはどうつながるであろうか。つま
り、条里区Aの余剩帯と条里区Bの余剩帯はどのように結ばれるの
かという問題が残る。条里区Aの余剩帯が横山峠を指すことは既に

述べたが、横山峠から北進する道筋は判然としない。試みにソータ
間を測ると九九一mで九坪分の長さより一〇m長い。つまり、ソ
タ間にこれまで認めてきたと同様の南北方向の余剩帯を考へること
が可能である。しかし市街化のため条里地割が不明瞭で、その位置
を局限することは不可能であるが、三輪神社の参道にあたるチーッ
が最も有力であると考へる。というのは、横山峠を越えた計画古道
が三輪神社裏山の山頂を直指するコースにあたるからであり、その
裏山を「大道ケ平」と称するからである。またチーッの南延長線に
コアザ「京口」が接することにも注目したい。つまり「京口」が横
山峠への路線にあることは、まさに京師につながる入り口をさす
地名と理解できないかと考へるのである。

ともかく、以上考へてきたルートは地方官道としてすぐれて計画
的な路線といふことができ、条里区A、B、Cで認められたそれぞ
れの余剩帯は、かかる計画古道の道代であると理解して間違いない
ものと思われる。

三、計画古道の意味

さて、この計画古道の存在意味を考へていくと、単に難波から丹
波国へ通ずる交通路ではなくて、実はこれが、難波に都が置かれた
時期、ことによると飛鳥・藤原に都が置かれた時期にも存続し続け
た古山陰道ではなかつたかと考へられるのである。

これに関して足利健亮は「難波京から有馬温泉を指した計画古道
と題する論文において、難波京から昆陽を経て武庫川谷口を直指す
る計画古道の存在を明らかにしている。以上述べてきた有馬郡を通

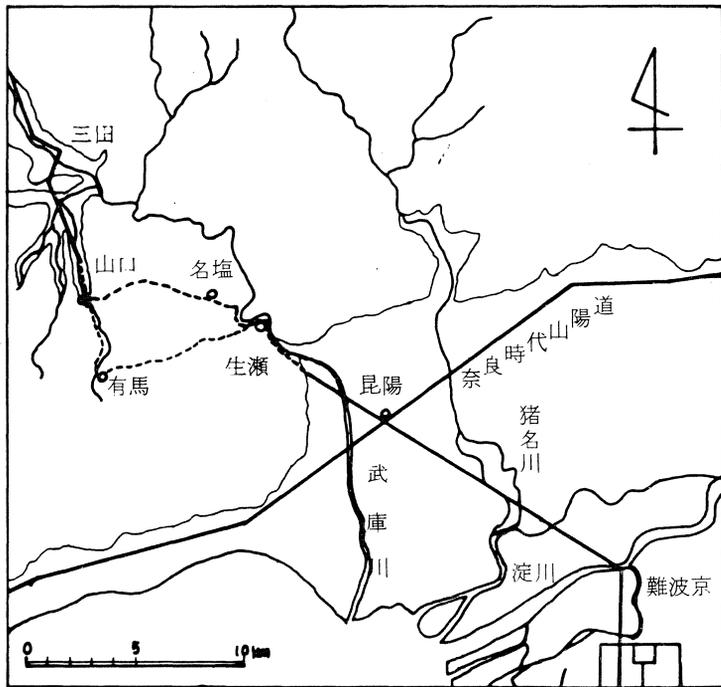


図 5. 摂津国の計画古道（足利論文による）

る計画古道は、山口から宝塚の生瀬へ抜け、ほぼ間違いないに足利の計画古道に連続するものと考えられる（図5）。このルートは、難波から丹波へ通ずる最短路にあたり、難波京からの山陰道として極めて自然である。従ってこの古道が、難波に都が営まれた孝徳期、天武期、および聖武期の難波京から発した古山陰道であつ

た蓋然性は高く、奈良時代を通じての要路であつたと考えられる。大化三年に既にこの計画古道が完成していたのであれば、『日本書紀』にみえる孝徳天皇一行の有馬温泉行幸は、この古山陰道を利用したものと思われる。『有馬郡誌』⁵に「郡の山口村に字奉奠堂といへるが残り、孝徳天皇を祀れるあるは蓋し当時の行宮の跡なるべく、此の地点は天皇が長柄豊崎宮より西して武庫郡見佐より武庫川を渡り、蔵人村なる武庫行宮に入られ、武庫川の西岸を今の生瀬、名塩を経て、有馬山を横ぎり、有馬山口に着き、此の行宮に着御ありしものの如し」と伝える奉奠堂址が有馬温泉から北へはずれた想定古道上に位置することも、そういう事情を物語っているのではあるまいか。またコアザ「京口」の意味あいも、想定古道を古山陰道と考えることによつて一層理解しやすくなる。

四、計画古道よりみたと有馬郡の条里

有馬郡の条里については、河谷内に隣接する五系統の異方位条里を、大化前代の地方豪族による割拠状態とした落合重信⁶の論考がある。実は筆者もそのように理解してきた。しかし以上述べたように、条里区A、B、Cの三条里区は、計画古道を基準にしていることは明らかで、ほぼ同時期に一連の計画のもとに施行されたということになる。しかし条里区Dは、地形的に条里区B、Cと区別できないにもかかわらず方位を異にすること、また「貴志」なる地名から渡来氏族吉士氏の居住地であつたと考えられること、これと関連して背後に古墳中期の帆立貝式古墳および二基の方墳を中心とする貴志古墳群が存在し、独自の支配領域が形成されていたと考え得ること

から、条里区A、B、Cが成立する以前の状況を残すものとして理解できるのではないかと考える。また条里区Bでは、コアザ「豊浦」が認められ、蘇我氏の管理下に置かれたミヤケと解すれば、条里区A、B、Cに先行することになる。以上、あくまで条里地割の重層性に関する一つの見通しとして付け加えておきたい。

(宝塚市立高司中学校)

注

- (1) 山脇延吉編『有馬郡誌』上、一九二九。
- (2) 木下良「空中写真に認められる想定駅路」美術文化史研究会『びぞん』六四、一九七六。同「日本古代官道の復原的研究に関する諸問題」神奈川大学『人文研究』七〇、一九七八。吉本昌弘「古代播磨国における山陽道と郡家の復元的研究」(要旨)『新地理』二五一、一九七七。
- (3) 日野尚志「南海道の駅路」『歴史地理学紀要』二〇、一九七八。
- (4) 足利健亮「難波京から有馬温泉を指した計画古道」『歴史地理研究と都市研究』上、一九七八。
- (5) 前掲(1)
- (6) 落合長雄、重信「神戸地方の条里」『神戸市文化財調査報告』八、一九六五。
- (7) 三田市史編纂委員会編『三田市史』下、一九六五。