

茂原街道に隣接した溝跡について

大谷 弘 幸

1. はじめに

市原市と千葉市とが境を接する古市場周辺は、村田川による沖積平野が広く展開し、かつて豊かな田園風景が見られた。しかし、近年における住宅地開発や東関東自動車道の建設、茂原街道の新設などにより、その景観も大きく様変わりしつつある。

今回紹介する遺構は、旧茂原街道に隣接して検出されたもので、その存在が明らかになったのは、筆者が平成3年(1991)6月にたまたま当地域を通りかかった際、東関東自動車道の橋脚工事に伴う掘削により、遺構断面を確認したことによる。その後、日本道路公団、千葉県教育庁生涯学習部

文化課、千葉県文化財センターの協議により、隣接する古市場(1)遺跡の一部として急遽立ち会い調査を実施したものである。

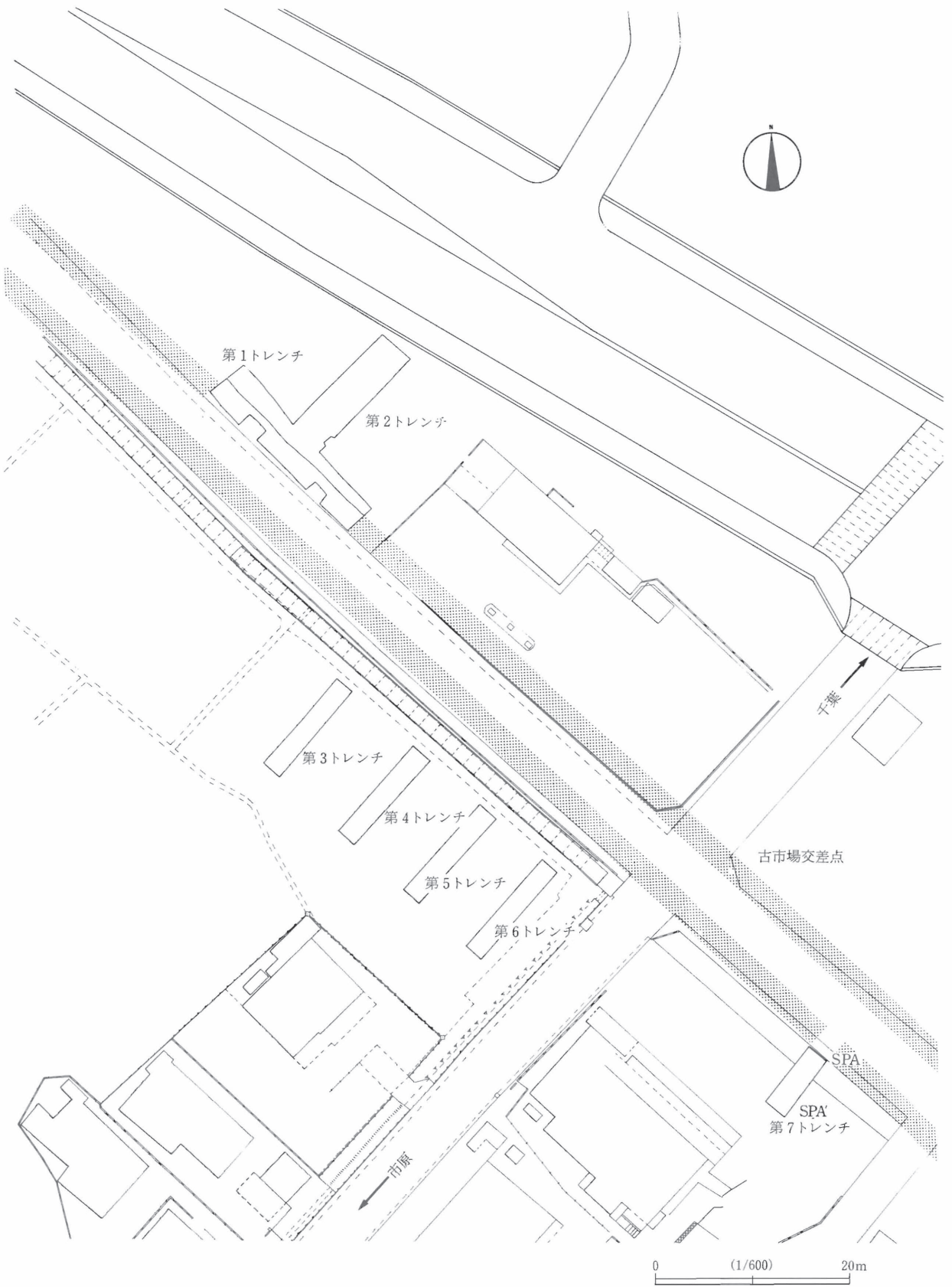
調査の結果、溝1条と溝の一部と思われる掘り込みを検出することができた。これらの溝は、古代の周辺景観や土地利用等を考える上で貴重な資料になるとと思われることから、本誌を借りて調査所見ならびにそれに対する若干の私見を述べることにしたい。

2. 調査内容

古市場は、市原市を東西に流れる村田川の北岸約1kmに位置しており、付近には標高5m前後の



第1図 遺跡位置図 トーンは古道跡 (1/50,000)



第2図 トレンチ配置図

水田が広がっている。この周辺では、東関東自動車道の建設に伴って、平成2年(1990)以来古市場(1)・(2)遺跡の調査が実施され、古市場(1)遺跡では古墳時代の溝と土坑が、古市場(2)遺跡では中世・近世の水田跡、木材集中地点が検出されている(註1)。

今回の調査地点は、古市場(1)遺跡の南側隣接地にあたり、旧茂原街道を挟んで千葉市側(北側)と市原市側(南側)についてトレンチによる調査を実施した。千葉市側では、旧茂原街道と並行する長さ20m、幅5mのトレンチ(第1トレンチ)と、これに直交する長さ14m、幅4mのトレンチ(第2トレンチ)を設定した。また、市原市側では、旧茂原街道に直交する長さ14m、幅2mのトレンチ4本(西側から第3・4・5・6トレンチ)と長さ7m、幅3mのトレンチ(第7トレンチ)を設定して行った。(第2図)

その結果、各トレンチともに青灰色砂質シルト層、黒色泥炭層、茶褐色泥炭層(以上自然堆積層)、灰黒色粘質土層(水田耕土)の順に土壤の堆積が認められ、黒色泥炭層以下を掘り込んで第1トレンチから溝跡(001号跡)が、第7トレンチから溝跡と考えられる掘り込み(002号跡)が検出された。

3. 検出された遺構と遺物

(1) 001号跡

旧茂原街道に並行して長さ20mにわたって検出された溝である。この遺構は、少なくとも新旧二回の掘削が行われ、古い溝がほぼ埋った時点で新しい溝が掘り直されている。その形態は、古い溝がゆるい半円形をし、新しい溝は逆台形をしている。現道下に遺構が入り込んでいるため完掘はできなかったが、新しい溝で幅1.7m深さ0.7m、古い溝で幅0.7m、深さ0.3mを測った。溝の覆土は、古い方が灰白色砂と灰黒色粘土の混土層、新しい方が植物遺体を間層に含む荒い黄褐色砂からなり、両溝ともかなりの通水があったことを示している。(第3図)また、新しい溝については底面が現道側にやや上がっていることから、溝の半分以上を調査したものと考えられる。

遺物は、ごく少量の土師器細片と新しい溝の底面から曲物の底板が1点出土した。曲物底板は楕円形の曲物の欠損品で、現存する部分で長さ39cm、幅9cm、厚さ1cmあり、板目板が使われている。

側縁に沿って側板を立てるための「レ」字型の溝が掘られ、桜皮などにより板を止めるための穴が2か所あけられている。(第3図)

(2) 002号跡

第7トレンチの北側にⅢ層(多量の植物繊維を含んだ黒色粘土層で自然堆積層)を掘り込んで造られたもので、覆土は001号跡の新しい溝と同様な黄褐色砂であった。ほとんどの部分が現道下に入っているため、その形態等については不明であり、遺物も出土していない。しかしながら、この部分に並行して現在使用している農業用水路があることから、この掘り込みが現在の水路に先行する溝の一部である可能性が高いといえる。(第4図)

4. 遺構の性格について

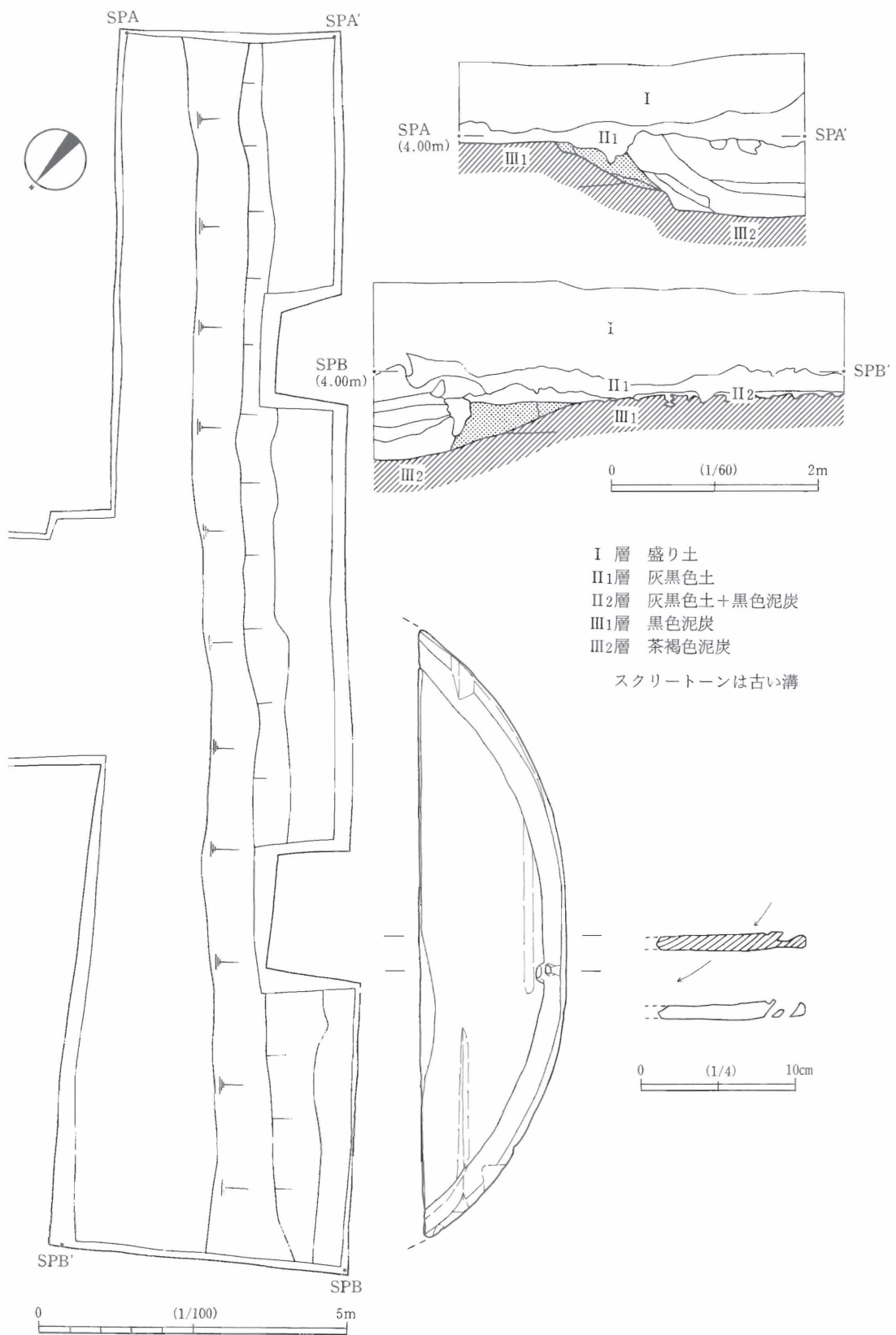
先に述べたとおり001号跡は、旧茂原街道に並行して検出されており、また002号跡についても現在の水路と同様の溝であり、これもまた現道と並行していることなどの状況から考えると、これらの溝は旧茂原街道に伴う水路、言い換えれば旧茂原街道の側溝である可能性が高い。

近年各地において古代官道跡が検出され、盛んに古代の交通網の復元が行われている。これらの成果による古代官道跡の特徴としては、道の両側に側溝をもち、道幅(側溝心々距離)が12mまたは6mの場合が多いこと、ほぼ直線に造られていることなどが指摘されている(註2)。このことを今回検出された遺構にあてはめると、両溝跡の想定される中心間の距離が約6mになることや、旧茂原街道が浜野から中西町まで約3kmにわたってほぼ直線になっていることなど、古代官道跡の特徴を十分備えたものであるといえよう。

5. 市原条里との関係について

前段では、今回検出された遺構が道路の側溝であり、旧茂原街道が古代の道跡である可能性を指摘した。ここでは古代の土地空間の利用と言う点から、市原条里との関係について述べることにしたい。

市原条里制遺跡ではこれまでに、東関東自動車道の建設に伴って昭和62年(1988)以来発掘調査が実施され、現条里として残されていた水田区画が古代までさかのぼることが明らかになっている。また、この条里遺構は自然地形を配慮して区画を



第3図 001号跡平面図・断面図・出土遺物実測図

設定してあり、海岸に平行して延びる海食崖に沿うように造られている。このため条里の軸線は、西に約45度振れたものとなっている。また、現条里として残っている坪内地割り（現条里では長地形）は中世段階において整備されたもので、古代においては一町を区画する大畦畔のみが規則正しく設けられていたものと思われる。

さて、茂原街道についてみると、市原条里と同様に西に約45度振れていることがわかる。市原市菊間から古市場にかけては、圃場整備や宅地化が比較的早く行われたことにより、現条里はほとんど残されていないため、昭和22年（1947）に撮影された航空写真や昭和36年（1961）に作成された1万分の1地形図を利用して条里地割を復元し、古市場交差点を起点として一町四方の方眼を組むと市原条里の方眼とほぼ一致することが明らかになった（註3）。さらにこの航空写真から条里の範囲を調べてみると、旧茂原街道を境にして市原市側のみに条里区画が存在することもわかった。このことから旧茂原街道が市原条里の北限であり、かつ条里の起点となっていたと考えられる。

また、旧茂原街道が近世まで旧郡国制下における上総国と下総国の境であることと条里の範囲とも一致し、この旧国境線が古代までさかのぼる可能性も高い。

古代においては、条里や道が国境線の基準として使われることがしばしばあり、旧摂津国、河内国、和泉国の国境線や旧筑後国と肥前国の国境線などが古代官道や条里によって画定されていたことが指摘されている（註4）。

6. 古代官道との関係について

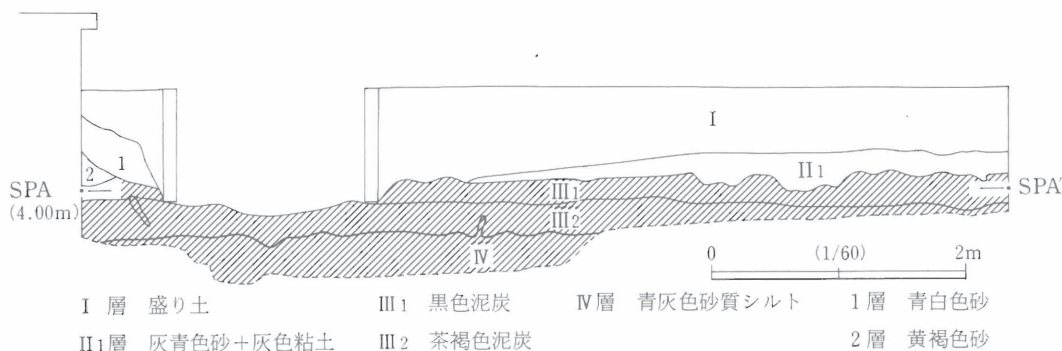
市原市内ではこれまでの発掘調査によって、数

か所の遺跡から古代の道跡が検出されている。これらの道跡は、大きく台地部分と平野部分に分かれ、台地部分では、山田橋表通遺跡と稲荷台遺跡G地点から、それぞれオープンカット状に周囲より一段掘り下げた形で幅6mの道跡が検出されている。この両遺跡の道は、現在残っているソイルマークなどにより一本の道として考えられ、その長さは約2.5kmにもおよんでいる。時期については山田橋表通遺跡の成果から8世紀代のものとされている。また、平野部でも市原条里制遺跡と五所四反田遺跡から、道幅6mで両側に側溝を持ち、盛り土成形された道跡が検出されている。この道は圃場整備以前まで使用され、「オオミチ」または「ナカミチ」と称されて、飯香岡八幡宮の祭礼である柳橋神事が執り行われた場所でもあった。時期については、条里制区画にあわないことや発掘における成果などから条里制水田に先行するものと考えられ、少なくとも10世紀には北側側溝は廃絶されている（註5）。

これら台地部分と平野部分の道は、本来一本の道である可能性が高く、周辺には上総国分寺、国分尼寺、光善寺廃寺などの寺院跡のほか、上総国府の有力推定地である古甲遺跡や市原郡家推定地の郡本遺跡もこの道に接しており、古代上総の中心地を通る主要道であった可能性が高い。

この一連の道跡と茂原街道との時期的関係は、遺物のほとんどない現段階では不明といわざるを得ないが、少なくとも条里制的水田が造られたころには両方の道とも機能していたと考えられる。また、その規模については両者とも約6mと想定され、先述の各地で検出された官道跡の特徴をそなえている。

さて、上総国内には宝亀二年（772）に武蔵国が



第4図 第7トレンチ断面図

東山道から東海道に編入されるまで東海道の本道が通っていたとされている。当時のルートは相模国から海路東京湾を渡り上総国に上陸したものと考えられている。また、古代の交通制度としては緊急事項を都へ伝達するため、都への最短距離を通る駅路と各国内の情報伝達のために郡家間と国府を結んだ伝路とがあり、駅路には30里(約16km)間隔で駅家が設置されたとしている。10世紀初頭に完成した『延喜式』によると、古代の駅家について上総国内には大前、藤瀧、嶋穴、天羽の4駅が、下総国内には井上、浮嶋、河曲、茜津、於賦の5駅があったと記録されている。この駅家の所在地として、このうち大前、嶋穴の駅を市原市大厩、島野に、浮嶋、河曲の駅を千葉市幕張町、寒川町にそれぞれ比定されている(註6)。この想定地のうち嶋穴、河曲、浮嶋はそれぞれに海岸砂丘帯上に位置しており、古東海道が海岸に沿って通っていたものと想定される。また、大前駅が想定地どおり市原市大厩であるならば、今回検出された茂原街道はまさに海岸砂丘帯と大厩を結ぶルートにあたり、駅路であった可能性も考えられよう。

7. おわりに

今回偶然検出することができた溝跡について、それが旧茂原街道に伴う側溝であり、かつまたその旧茂原街道が市原条里の起点にもなり、古代までさかのぼる上総国と下総国との国境でもあったことを考察してきた。また、かりに大前駅が大厩の地であるとするならば茂原街道が駅路として機能していた可能性があることも指摘してみた。

しかしながら、今回の調査では現道部分の調査が行えなかったことから、その実態は依然として不明であるといわざるを得ない。また、大前駅に

についても他の想定地に比べるとかなり内陸に位置しており、この大厩を通ると大きく迂回したコースとなってしまう若干の疑問が残る。今後現道部分も含め茂原街道周辺の調査が進展することを期待したい。

註

- 1 勲千葉県文化財センター 1990 『千葉県文化財センター年報No15』
勲千葉県文化財センター 1991 『千葉県文化財センター年報No16』
- 2 木下 良 1990 「日本古代の道幅と構造」『交通史研究』24
木下 良 1991 「近年における古代官道の研究成果について」『国史学』145号
- 3 市原条里の土地区画は、全体に海食崖に直行する畦畔の間隔が広い傾向にある。このことは、大畦畔や水路などによる水田区画の誤差を補正するためか、後世の地核変動による歪みなどが考えられる。
- 4 木下 良 1975 「古代的地域計画の基準線としての道路」『交通史研究』14
- 5 大谷弘幸 1992 「発掘された市原周辺の古代道」『古代交通研究』創刊号
- 6 上総国における駅家比定には諸説あるが、嶋穴=島野説は有力になっている。
吉田東伍 1907 『大日本地名辞書』
坂本太郎 1971 「国府と駅家」『一志茂樹博士喜寿記念論集』
須田 勉 1978 「川原井廃寺と古代東海道」『南総郷土文化研究会誌』11号
萩原恭一 1986 「千葉市大北遺跡の検討」『千葉県文化財センター研究紀要10』