

渤海の駅と二十四塊石

高橋美久二

1. はじめに

筆者は、1999年5月初旬の10余日間、ロシア沿海州と中国東北部の黒竜江省と吉林省にある古代の渤海国(698～926年)の遺跡を見学する機会にめぐまれた。その旅では、ロシアと中国の渤海時代の都城、平城、山城、寺院跡、墳墓、駅の遺跡といわれる二十四塊石などを見学した。両国の渤海時代の遺跡の保存状況の良さと、そのスケールの大きさに改めて感激した。渤海の旅で、もっとも感激したのは、渤海時代の日本への出港基地・東京竜原府の郊外の「日本道」沿いの駅跡と推定されている石頭河子古城、日本への出航の港・ポシェット湾とその湾を望む渤海時代の平城・クラスキノ土城を見学したことであった。当時、日本から渤海へ渡った使節が抱いた望郷、渤海からの使節がこれから渡る日本への期待と不安などの思いが伝わってくるような遺跡であった。また、ポシェット湾のポシェットがその名前のように袋のように湾入の深い天然の良港の地形を示すものであるとわかり、日本側の渤海への出航の港・福良港(石川県羽咋市)のことが思い出された。それは、「福良」の字はもとの「袋」という地名を二字の好字に変えたときにできた地名であろうと考えられ、日本と渤海の両側の港の名が「袋」であったことに、時空を越えた地名のおもしろさにも感激した。

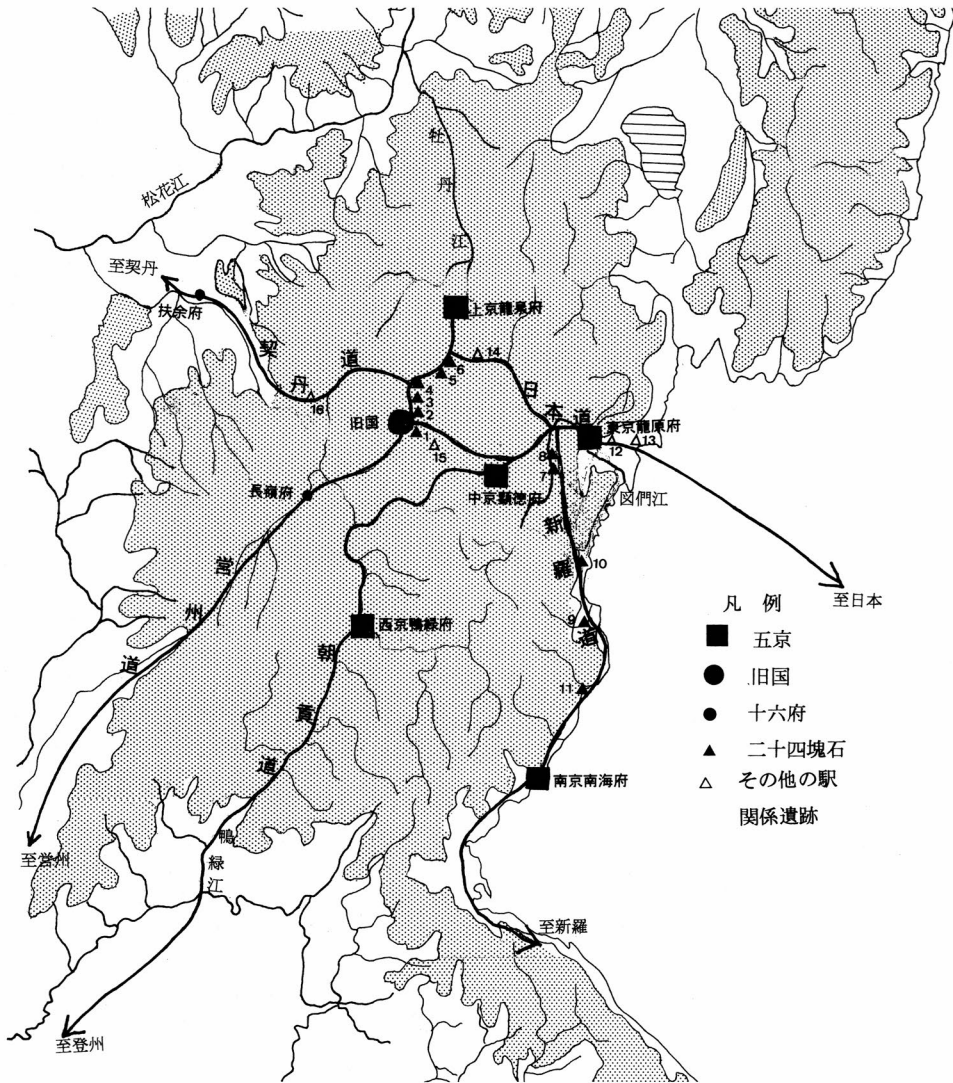
筆者は、今日まで日本の古代の交通遺跡の研究に取り組んできた。今回、日本に大きな影響を与えた大陸の交通遺跡を見学し、あらためて大陸の交通遺跡の研究の現状を展望してみたいと思った。日本の交通制度に影響を与えたことでは、唐の交通制度の方が大きいかもしれない。しかし、唐の交通路研究の現状は、^(注1) 嚴耕望や^(注2) 王文楚などの研究のように、唐代のほう大な文献から駅名を博搜して、現在地名や歴史的地名と対比して交通路を復元していくという地名考証の研究が主流となっていて、中国語の音韻の変化に通じていないと立ち入りやすい現状にある。いっぽう、渤海の交通路の研究は、文献史料がきわめて限られるため、考古学的な遺跡を取り上げて、交通路を研究していく方法が主流になっていて、比較的検討しやすい。したがって、渤海の交通遺跡研究の現状を展望し、実見した遺跡と日本の交通遺跡とを比較して検討してみたい。

2. 渤海の交通路と交通制度

渤海の交通路を表わした史料として著名なのが、『新唐書』卷二一九「渤海伝」である。この中で、五京十五府六十二州の行政区の説明のあとに、「竜原東南瀕海、日本道也。南海、新羅道也。鴨緑、朝貢道也。長嶺、營州道也。扶余、契丹道也。」とある。この日本道、新羅道、朝貢道、營州道、契丹道が、いわゆる渤海五道である。史料には「五道」と書かれているわけではないが、5か所の行き先と5本の道が書かれていて、唐の十道・十五道、日本の七道と対比して、渤海の「五道」(『渤海国志長編』卷十四)と表現される。しかし、唐の十道・十五道や日本の七道が国内の各地に都から放射状に延びていて、広域の行政区も表現するのに対して、渤海五道の名前が、いずれも渤海の国外の行き先を表わして、広域の行政区を表していない。しかも南への道に偏っていて、当然北方にも道路は延びていたはずであるが、国外への道だけが特記されていた。ただし、この五道は、日本道が東京竜原府を、新羅道が南京南海府を、朝貢道が西京鴨緑府を、營州道が長嶺府を、契丹道が扶余府を経由すると書かれているように、国内の重要地点を経由していたことから、これらの道が都から南方と東西方向への主要道、すなわち官道であったことは間違いない。

さて、この渤海の官道に唐や日本のように、駅が置かれて駅制が施行されていたかどうかは、それを直接示す史料は残っていない。渤海国も唐制にならって律令制が行われていたというのが、一般的な理解である。滝川政次郎は、^(注3)『新唐書』渤海伝にみえる「宣詔省」・「中台省」・「政堂省」の三省などの官制が、則天武後の制に倣っていることを指摘しているので、8世紀初頭に律令制が整備されたことになる。また、森田^(注4) 悌は、『新唐書』や『旧唐書』などから、官司制度や品階制度、地方制度が整備されていたことが知られるので、「官品令」・「職員令」・「儀制令」・「公式令」などを立条した律令が制定されていたことを、具体的に推定している。ところが、日本側の史料には、渤海の建国以来の沿革と国情を述べた中に、「和銅六年受唐冊立其国。延褒二千里。無州県館駅。処々有村里。皆鞮鞢部落。」(『類聚国史』卷一九三、殊俗部、渤海上 延暦十五年四月戊子条)とあって、州県館駅がなく、駅制が施行されていないようにも伝えられている。これについて、^(注5)酒寄雅志は、初期の渤海の地方支配は州県を設置しない便宜的な方式で、その律令の法的支配地域も王畿を中心とした限定された範囲ではなかったかとし、第十代宣王の9世紀中葉までに中央官僚機構や府州県の地方行政機構を完備して、律令支配体制を確立していったと想定した。したがって、令制の一環である駅制も、9世紀までに施行されたと理解するのが妥当であろう。『三国史記』卷三七、雑誌六に引用する賈耽の『古今郡国志』に「渤海国南海、鴨緑、扶余、柵城四府、并是高句麗旧地也。自新羅泉井郡至柵城府、凡三十九駅」とあって、新羅泉井郡(現在の朝鮮民主主義人民共和国江原道の徳源)から柵城府すなわち東京竜原府まで39駅

あったとされている。具体的な駅名は残されていないが、駅制が施行されていたことがわかる。李殿福・孫玉良は、5本の道路を幹線道として、支線道路と縦横に交錯し、その道沿いに駅が設置された交通路網の整備が、渤海の発展を促進した重要条件であったとしている。



第1図 渤海の五京と五道

- | | | | |
|-------------|--------------|--------------|---------------|
| 1. 江東二十四塊石 | 2. 官地二十四塊石 | 3. 海青房二十四塊石 | 4. 腰甸子二十四塊石 |
| 5. 肩身溝二十四塊石 | 6. 弯溝二十四塊石 | 7. 石建坪二十四塊石 | 8. 馬牌二十四塊石 |
| 9. 会文里二十四塊石 | 10. 松坪里二十四塊石 | 11. 東興里二十四塊石 | 12. 石頭河子城 |
| 13. クラスキノ土城 | 14. 紅雲遺跡 | 15. 神仙洞遺跡 | 16. 七道河村渤海建築址 |

3. 二十四塊石の遺跡

考古学的に渤海の駅の遺跡かと推定されているものに、二十四塊石と呼ばれている礎石群がある。これは、ほぼ同じ規模の礎石群が、三列各八個並ぶという共通性をもつことから、二十四塊石と呼ばれている。この特徴ある礎石群は、それぞれの地元では古くから注目されていたらしく、中華民国時代の地誌などに官の倉庫跡かと報告されたりしていた。^(注7)また、戦前の日本人の渤海研究者の一部も注目していたが、まとまった報告はされなかった。^(注8)この二十四塊石が、はじめて考古学的に実測されて報告されたのは、1958年のことであった。^(注9)これは、吉林大学の歴史系3年級の夏季の文物調査の実習として、1958年7月下旬から8月中旬にかけて、吉林省敦化市内の4基の二十四塊石が踏査されて、その略測図がつけられて報告された。以下、その報告と、それに若干の補充をした王承礼の報告、さらに筆者が実見した所見によって、敦化城郊二十四塊石を具体的にみてゆき、他の二十四塊石についてもその概要を述べよう。

(1)敦化城郊二十四塊石(江東二十四塊石、吉林省敦化市江東) 敦化城の東南郊外にあり、現在も西側に鉄道、南に公路が走り、交通の要衝にある。礎石群は周囲よりやや高まった場所であり、東西棟の建物である。23個の巨石が東西に3列並び、北列8個で長さ10m、中列7個(西から第5石が欠失)で長さ9.83m、南列8個で長さ10.44mあり、幅は東端で7.84m、西端で7.75mある。石質は火山岩である。二十四塊石の遺址周辺には大量の灰色と赤黄色の渤海瓦片が散布している。瓦片の凹面には布目が、辺上には内から外に向けて刀切痕があり、瓦の厚さは一定でない。

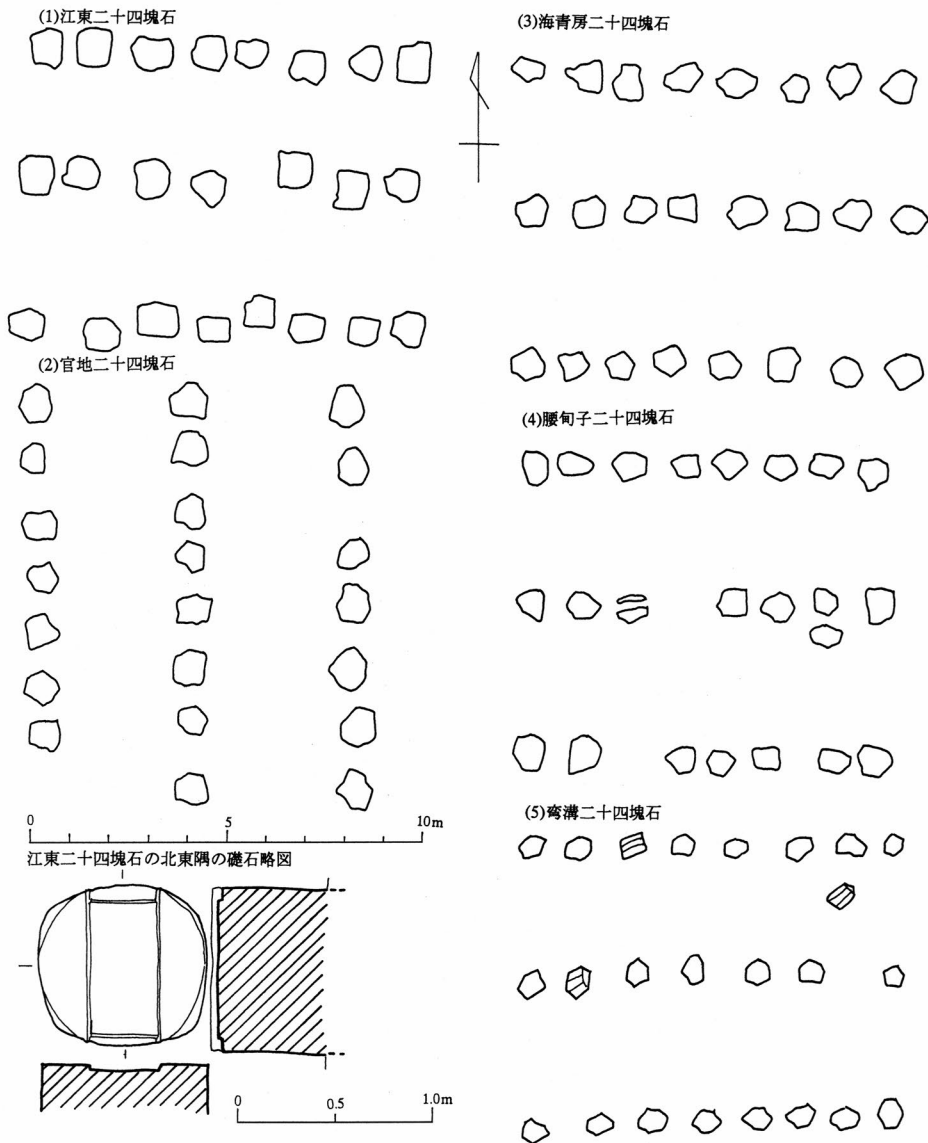
以上が吉林大学の報告であり、これが以後の二十四塊石に関する基本文献となり、引用され続ける。しかし、この文章だけでは、礎石そのものの具体的な状況がよくわからないし、柱間寸法もわからない。現地を実見して略測した所見を後述しよう。

(2)官地二十四塊石(吉林省敦化市官地) 官地屯の東400mにあり、大路に南面していて、その西には小河川が流れ、西南2.5kmには石湖古城(一辺470mの方形城)がある。二十四塊石の遺跡は、今民家の傍らにあり、遺構部分は農家の菜園になっている。遺跡は周囲の平地よりやや高く、その建物方向は南北棟である。二十四塊石は、現存しているのは22個で、西列の北から8番目と、東列の北から3番目の石が欠失している。3列のうち、西列は7個で長さ9.3m、中央列は8個で長さ10.0m、東列は7個で長さ10.65mあり、幅は北端で8.70m、南端で9.05mある。石質は火山岩である。礎石の表面の径は大きいもので102cm、一般的には約75cmある。二十四塊石から4m離れたところに、2個の礎石が露出しており、二十四塊石より低いので前門の可能性がある。これが門だとすると、この二十四塊石は東面することとなる。出土遺物には渤海時代の瓦や土器などがある。王承礼の報告では、礎

石間の地表面下30～40cmに黄褐色あるいは灰色の磚があり、この磚は上京竜泉府の第二宮殿の回廊の磚と同じであるとしている。

以上が吉林大学と王承礼の報告である。ここでも、実見による若干の補充があるが、後述する。

(3)海青房二十四塊石(吉林省敦化市官地郷海青房) 海青房屯の東南1kmの小樹林中にあり、遺跡の周囲は耕地となり、遺構の部分は草木が茂り、周囲の耕地よりやや高くなって



第2図 渤海の二十四塊石と礎石略図(注9文献等から)

いる。礎石群の方向は東西棟である。二十四塊石は整然と各列8個で3列に並び、北列長さ10.05m、中列10.3m、南列10.38mあり、幅は東端で8.20m、西端で8.28mあり、北列と中列間の距離は2.77m、中列と南列間は3.15mある。礎石の加工は、江東二十四塊石ほど整えられていなくて、東西端の3個の礎石の表面に加工の痕はない。石質は火山岩である。礎石の周辺には板瓦・筒瓦などが多数散布しており、その形や焼成方法からみて、渤海瓦である。瓦の堆積は厚さ30cmに達する。

(4)腰甸子二十四塊石(吉林省敦化市大山嘴郷腰甸子) 腰甸子村の東北角の小樹林中にあり、北側は山麓、南側は牡丹江に臨み、遺跡付近の土地はやや高い。西北1里の腰甸子后山の山頂に古城がある。礎石群の建物方向は東西棟である。二十四塊石は3列に並び、現存しているのは22個で、中列の西から4番目と、南列の西から3番目の石が欠失している。北列は8個で長さ9.2m、中列は7個で2個が割れて二つにわかれている、南列も7個で長さ9.5mあり、幅は7.8mある。石質は火山岩である。付近には、赤色や灰色の渤海時代の瓦片が散布している。また、東北に1里離れたところに、自然石でつくった7段の階段があり、付近から渤海時代の瓦が採集されている。これも二十四塊石に関連する施設かと考えられている。

4. 二十四塊石をめぐる諸説

敦化市にある4か所の二十四塊石を紹介した吉林大学歴史系敦化文物普查隊は、二十四塊石が平地にあってやや高い場所に位置し、そこから渤海時代の遺物が発見されていること、その石材が火成岩であること、二十四塊石が3列8個並ぶこと、その規模が長さ9~10m、幅が8m前後で、礎石の大きさも80cm前後で共通すること、建物方向は3か所が東西棟で1か所だけが南北棟であることなどから、二十四塊石が渤海時代の建物跡であったとして、これをつぎの3つの性格の可能性を考慮して、考察した。その1は一般の住居、2は寺院・宮殿・官衙、3は官倉である。1の一般の住居とすることについては、当時の大衆が巨石を用いた礎石瓦葺き建物で、しかも3列8行という統一規格で作った建物に住んでいたとは到底考えられないとした。また、2の寺院・宮殿・官衙についても、二十四塊石の遺跡の範囲が狭くて規模も小さく、城壁や付属建物もないことからこれもありえないとした。さらに、3の官倉とすることについては、『吉林地誌』の『鷄林旧聞録』が敦化城郊二十四塊石が渤海時代の倉庫遺址であったとする説を紹介し、これを周辺にある城との関係で考察した。二十四塊石が城外で、城から離れて位置することとなり、官倉ならば城内になければならないはずであるから、官倉とするには不合理であるとした。このように3つの可能性を否定したうえで、二十四塊石が渤海王の死後の葬列のために路傍に設けら

れた祭壇であったと考察した。その理由として、敦化城南にある六頂山は貞惠公主墓や渤海国第三代文王の欽茂の珍陵が設けられたように、都が上京竜泉府などに移っても、旧国である敦化が渤海国王や王族の葬地となっていた。上京で亡くなった渤海国王や王族が旧国に帰葬される際に、路傍に臨時の祭壇が設けられ、それが上京と旧国の間の古官道の近傍にある二十四塊石であったとした。

同じように、敦化市の4か所の二十四塊石を紹介した王承礼^(注12)は、二十四塊石に共通する特徴をあげて、これが渤海時代の遺跡で瓦葺き屋根をもった建物跡であったとして、上京と旧国の間の古官道沿いに設けられた渤海王室の記念的な建築物であったとした。

1984年には李殿福^(注13)が、敦化市の4か所の二十四塊石以外に、吉林省延辺竜井県の3か所の二十四塊石(光形船口大隊、開山屯鎮化紆廠、光明村)、朝鮮民主主義人民共和国咸鏡北道の1か所の二十四塊石(海郎郡会文里)をとりあげて、二十四塊石の性格を検討した。会文里二十四塊石の発掘調査により、3列各8個の二十四塊石が、長さ10m、幅・深さとも1mの細長い穴を掘り、その中に河原石を0.7mまで入れて固め、その上に礎石を0.3m埋めて据えつけられていたことと、付近で渤海時代の瓦が出土したことを紹介し、これが渤海時代の瓦葺き建物であったとした。そして二十四塊石が渤海の交通路線上に位置し、その間の距離が30～40華里(約15～20km)になるとし、これが交通路線上の亭閣建築で、往来の人々に飲食を提供する駅に類似の施設であると推定した。ただし、ここで紹介された竜井県の3か所の二十四塊石は、その後の二十四塊石に関する論文ではほとんど取り上げられることはなく、二十四塊石に含められるかどうかは疑問^(注14)とされる。

1986年に『図們市文物志』が刊行され、敦化市の4か所の二十四塊石以外に、吉林省図們市の2か所の二十四塊石(月晴郷石建七隊(石建坪)、同馬牌)が紹介された。これらの二十四塊石は後世の破壊が著しく、石建七隊二十四塊石で6個、馬牌二十四塊石で9個の石しか現存していないが、3列各8個の二十四塊石が復原されるとした。また、馬牌二十四塊石で採集された指頭圧痕文軒平瓦(滴水瓦)や獸面文軒丸瓦を図示して、これが遼代や金代の典型的な遺物であることから、この遺跡が渤海時代に建て始めて、遼・金代にまで使われたとした。これらの二十四塊石が旧国と上京との間の古官道沿いだけに限られる遺跡ではないことから、渤海王室の葬送の祭壇や記念的な建物ではなく、二十四塊石が駅の可能性のあることが示唆された。

1992年に、李健才^(注16)は上記の敦化市の4か所、図們市の2か所の二十四塊石と会文里二十四塊石以外に、黒竜江省寧安県の1か所(穹溝二十四塊石)の合計8か所の二十四塊石をとりあげて考察した。二十四塊石が古代交通道付近の高台にあって、統一した規格でつくられ、その規模・形態・出土遺物が基本的に同一であるとした。すなわち、官地二十四塊石

が南北棟で東面するのを除けば、その他はすべて東西棟で南面するという方向の共通性の他に、3列各8個の礎石が、その長さ9.2～10.5m、幅が6～8.3m、列間の距離約3m、各礎石間は約0.3～0.5m、礎石の大きさ(長さ・幅・高さ)は0.4～0.9mで、礎石の頂部の平面形を五角形、方形、円形にして平滑に加工し、石質はすべて玄武岩という規格性があるとした。この二十四塊石の年代については、遺跡から渤海時代の蓮華文瓦当や指圧文平瓦も出土しているが、官地二十四塊石や腰匂子二十四塊石で滴水瓦、馬牌二十四塊石で滴水瓦や獣面文瓦当が出土していて、これらは遼代や金代のもので、このことから二十四塊石は渤海時代に建立され、遼代・金代にも引き続いて使用されたと推定し、付近に遼代や金代の古城・遺跡・墓跡があることから傍証されるとした。そして、以下のような4つの根拠から、二十四塊石を渤海交通道上の駅館遺跡であるとした。1つめの根拠は、二十四塊石が古道付近にあること。敦化付近の4か所の二十四塊石は、上京と旧国との間で営州道の東北段にあたり、図們市の2か所と咸鏡北道の1か所の二十四塊石は、南京・新羅への新羅道上にある。2つめは、二十四塊石の間隔が古代の駅間隔にあうこと。敦化市付近の二十四塊石のうち、江東・官地間28km、官地・海青房間10km、海青房・腰匂子間27kmで、図們市の石建坪・馬牌間5kmで、前述の新羅泉井郡(現在の咸鏡南道徳源)から柵城府(東京竜原府・琿春市)まで39駅とある記事(『三国史記』)による駅間隔(500km÷39駅)の15km、唐の30里の駅間隔(『旧唐書』百官志)、さらに遼代・金代の駅間隔の多くが15～35kmとあることなどに大体符合する。3つめは、二十四塊石の付近に遼代・金代の古城跡があること。これは、文献史料には遼代・金代の駅館は多くが州県城の郊外にあることが記されていて、二十四塊石を駅跡にするとよく符合する。4つめは、二十四塊石から出土する瓦などの出土遺物が、遼代の駅館遺跡からの出土遺物に一致することとした。

1993年には、孫秀仁^(注17)は黒竜江省寧安県の1か所(肩身溝)、朝鮮民主主義人民共和国咸鏡北道の2か所(清津市松坪里、金策市東興里)の3か所を加えた合計11か所の二十四塊石を紹介し、二十四塊石の研究史をまとめた。そこで、二十四塊石の研究が、3分の1世紀に及んで長足の進歩を遂げ、学会の趨勢が二十四塊石を駅跡とする説が大勢を占める現状であることを述べた。それでも、二十四塊石が厳密な規格性をもつことや遼代・金代に及ぶ年代についてなど、なお問題があり、将来の新資料を待つとした。

1999年には、1980年代以降の渤海考古学の成果を展望した李陳奇^(注18)は、李健才や孫秀仁の二十四塊石を駅跡とする説に高い評価をして賛意を示した。

しかしながら、二十四塊石を駅跡とすることが、研究者全体に完全に認められたわけではない。王培新^(注19)は、二十四塊石が発掘調査例がないため、性格や年代が明確でなく、渤海時代のものとする遺物が見つかっていないことや、遺跡が独立建築だけで狭すぎて、人数

の多い唐や日本の使節団を受け入れられないとして、二十四塊石を駅跡とすることに疑問を呈している。渤海考古学を積極的に進めてきた小嶋芳孝^(注20)も、二十四塊石から出土する遺物の年代などから、二十四塊石を渤海時代の駅跡とすることは疑問であるとしている。

以上の二十四塊石の研究史とその性格についての諸説を、実見したことや、日本の駅跡の遺跡などと比較して検討してみたい。

5. 二十四塊石の検討

二十四塊石を検討する上で最も問題なのが、二十四塊石の正確な測量図や周辺の正確な地形図と周辺の遺跡との位置関係が公表されていないことである。そして、何よりも発掘調査によるデータがないことである。今までの二十四塊石のデータは、ほとんどが1958年に最初に略図で紹介された吉林大学の歴史系敦化文物普查隊第二小組によるものが引用され続けている。このデータでは、礎石の大きさやその間の距離は平均的に書いてあっても、礎石の心々距離はわからないし、礎石の上面の加工状況などは判然としない。敦化市郊外の江東二十四塊石を実見してみて、はじめて二十四塊石の上面に、普通の礎石と異なった丁寧な加工の跡があることを知った。二十四塊石に関する論文は数多いのにその加工の具体的な状況を報告したものがなかった。上京竜泉府の宮殿の礎石や、都城の寺院跡の礎石、王陵(上京の北の三霊墳など)の上に建てられた建物の礎石、城跡の礎石など、渤海時代の礎石をたくさん見てきたが、これらはいずれも普通の礎石で、円形の柱座を浮彫に造り出すものであった。以下は江東二十四塊石を観察した記録である。

第2図に見るように、この礎石群は、東西7間×南北2間の東西に長い建物跡であるが、柱間は現地での実測で東西の桁行が約1.5m(5尺)、南北の梁間が約3.9m(13尺)と、桁行が特に短く、柱間数の割には細長い建物にはならない。しかも各礎石が背丈の高い巨石であるために、桁行方向の間は接するように各石が並び、普通の建物跡の礎石群に比べて異様な景観を呈する。各礎石は傾いたり、動いているものも少なくないが、現在の地上から約60cmに高さをそろえて配置されていたことがわかる。礎石は地面に接する基礎部分はほぼ方形であるが、その上面が平滑にされて、直径約80cmの隅丸方形または円形に加工が加えられている。さらに、遺存状況の良い東北隅や東南隅の礎石で見ると、上面には幅36cm・深さ2cmの南北方向の溝が彫り込まれ、両端は約3cmの段をつけてさらに深く彫り込まれている。北列や南列の礎石の中には、段がなくて南北方向の浅い溝だけが残っているものもあり、風化によるためか溝の痕跡のみられないものも多い。石質はすべて黒くて硬い玄武岩である。この礎石の加工から見ると、礎石の上に直接、直径80cmの円柱が立てられていたのではなく、まず幅36cmの角材の梁が礎石の溝と段に噛まして架され、それに

柱が固定されて立てられ、床が張られていたようである。この礎石群の大きな特徴のひとつは、地面から礎石上面までが高いことである。この上に床を張るだけで、高床風の建物になり、小規模ながら楼阁風の堂々とした建物であったことが想定される。李殿福が「亭閣式建築」と表現したのがよくあてはまる。^(注21)

周辺に、この建物以外に関連施設があったのか、この建物だけが単独で存在したのか、報告にはなく、以後の文献にもふれられていない。この礎石群のまわりには瓦が散布しており、周辺に瓦葺きの建物があったとすれば、瓦の散布状況で容易にわかるはずであるから、瓦葺き礎石建物跡はこの1棟だけであったのかもしれない。現状では周辺に民家が密集していて確認できない。また、この二十四塊石の地点が周辺よりやや盛り上がった高まりであったことが報告されているが、それも現状ではよくわからない。しかし、北西方向の牡丹江に向かって下がる地形の段丘の端にあり、眺望が優れていたことはみてとれる。

江東二十四塊石の他に、官地二十四塊石も実見した。この遺跡の見学は時間が夕暮れ時点で、十分な見学時間がなかったため、吉林大学と王承礼の報告以上に所見を加えることはあまりない。若干の補足をする、礎石の径75cmと報告されるが、江東二十四塊石ほど人工的に円形に加工した痕は顕著でなく、多くは適当な大きさに割られたままの状態である。しかも、表面を平滑にしていること以外に、溝などを彫った加工の痕もみられない。この二十四塊石の特徴は、他の二十四塊石がほとんど東西棟であるのに対し、南北棟であることであろう。礎石群から復原される建物は、南北7間×東西2間の南北にやや長い建物跡で、柱間は現地での実測で南北の桁行が約1.5m(5尺)、東西梁間が約4.5m(15尺)となる。

それでは、このような二十四塊石の遺跡が果たして駅の遺跡であるといえるのであろうか、日本の駅の遺跡などと比較して検討していこう。

まず、駅の立地であるが、街道に面すること、令の規定にある水や草が得易いこと、駅に勤務する駅戸の集落が形成できるような可耕地があることなどのほかに、駅が眺望の良い場所を選んでいる特徴がある。^(注22)日本の駅の遺跡が街道に面した小高い所に位置する例は多く、東山道近江国勢多駅跡に比定される滋賀県大津市堂ノ上遺跡、同下野国新田駅に比定される栃木県南那須町厩久保遺跡、山陽道播磨国賀古駅跡の兵庫県加古川市古大内遺跡、同仮称邑美駅跡の兵庫県明石市長坂寺遺跡、同大市駅跡の同姫路市大市中遺跡、山陽道備後国品治駅跡の広島県福山市中島遺跡、山陽道長門国臨門駅跡の山口県下関市前田遺跡などがある。必ずしも小高い場所にあるとはいえないが、前面の展望が開ける場所にある例はさらに多く、山陽道山城国山崎駅跡の京都府大山崎町大山崎遺跡、同播磨国布勢駅跡の兵庫県龍野市小犬丸遺跡、同野磨駅跡の兵庫県上郡町落地遺跡、山陽道備中国小田駅跡の

岡山県矢掛町毎戸遺跡、同駅名不明駅の同東三成遺跡、山陽道備後国安那駅跡の広島県神辺町大宮遺跡、山陽道安芸国安芸駅跡の広島県府中町下岡田遺跡など、駅跡と推定されている遺跡のほとんどにあてはまる特徴である。二十四塊石の遺跡の立地の特徴が小高いところであって、眺望が開ける場所にあるという点では駅の立地によくあうといえよう。

つぎに、駅の規模と構造である。日本の駅で規模や構造が判明している例は少なく、勢多駅跡の堂ノ上遺跡では、南面する正殿・後殿と前面東脇に脇殿、その東側に南北方向の築地が検出されていて、正殿の両脇に脇殿があったと考え、一辺約54mの築地で取り囲まれる部分が中枢部と想定される。堂ノ上遺跡のある丘陵は東西に細長い独立丘陵で、中央の谷によってさらに東西に分かれ、遺跡はその西側部分にあり、その頂部の平坦面は東西200m×南北100mあり、これが駅の全体の規模と推定される。また、布勢駅跡の小犬丸遺跡は、東西幅85mの築地で囲まれる部分が瓦葺き建物群のある中枢部で、駅跡関係の遺構や遺物のある範囲はさらに東側に広がり、東西300mにおよぶと想定されている。日本の駅でさえこれほどの規模をもつものであるから、渤海ではもっと大きい規模の駅の遺跡があつて当然である。したがって、二十四塊石の周辺にどのような遺構があるのか、その広がりはどうなのか、その中で二十四塊石はどのような位置を占めるのかが気になるところである。報告では二十四塊石の関連施設として、官地二十四塊石の東4mに礎石が2個あつて門跡かとするものと、腰甸子二十四塊石の東北1里(約500m)に、自然石でつくった階段が関連施設かとするものしかない。しかし、これだけでも二十四塊石の遺跡が現在地上に露出している礎石群だけでなく、関連施設が広い範囲におよぶことが考えられ、今後試掘調査や綿密な分布調査を行えば、遺跡の範囲がつかめるかもしれない。

つぎに、二十四塊石の建物の性格を考え、それが駅の建物だとすればどのようなものにあたるか考えてみよう。二十四塊石の建物がきわめて特異なもので、しかもきわめて規格性の高いものであることは、各事例で見たとおりである。日本の駅では、駅の建物が規格的事例であったという記事がある。大同元(806)年に山陽道の瓦葺駅館の修理を促した勅がそれで、「宜特加勞、勿減前制。其新造者、待定様造之。」(『日本後紀』大同元年五月十四日条)とあり、駅の建物には「定様」すなわち一定の規格があつて、修理するときもその「前制」を減じないようにしたとある。駅に規格的な建物があつたとすると、二十四塊石の建物はどのような建物になるのであろうか。

駅の建物で礎石式で瓦葺きの南面する建物となると、まず第一に考えられるのが、駅館の中枢建物の正殿である。日本の駅での史料をみると、山城国山崎駅(河陽離宮)の正殿が「五間瓦葺殿」とあり(『朝野群載』卷四朝儀上)、筑後国駅館が「寝殿一字三間」とあり(『鎌倉遺文』8-5876、「筑後国交替実録帳」)、これは庇付の建物であろうから、一間を10尺とす

ると、前者が間口約24m、後者が約15mほどの建物になる。遺跡で見つかる駅の正殿も、勢多駅跡の堂ノ上遺跡で約24×10m、小田駅跡の毎戸遺跡が基壇の大きさが24×16m、安芸駅跡の下岡田遺跡が20.4×7.8mあり、それぞれ二十四塊石の建物よりはるかに大きい。また、建物構造も日本の駅の正殿は身舎に庇のつく構造で、屋根が入母屋式になるのに対し、二十四塊石の建物は庇がつかず、屋根が切妻式になり、床張り構造が想定されるなど規模・構造とも異なる。

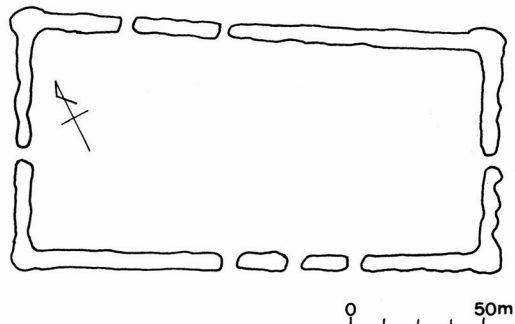
駅には駅使を接待して、宴を催し、詩歌や管弦の会を催すために、眺望を考慮した立地が選ばれるとともに、駅楼と呼ばれる楼閣建築があったことが、山城国山崎駅(『菅家文草』卷三)、播磨国明石駅(同)、讃岐国河内駅(同)、長門国臨門駅(『和名類聚抄』卷十)などで確かめられる。山城国山崎駅(河陽離宮)の場合は「三間楼」と表現される(『朝野群載』卷四朝儀上)ように、正殿ほどの大規模な建物ではないことが考えられる。残念ながら史料では確かめられても、日本ではまだ遺構で確かめられた例がない。前述のように、二十四塊石は眺望のよい高台が選ばれ、亭閣式建築と表現されるような高床の床張り建物が想定された。あるいは、二十四塊石は駅に所属する駅楼のような建物であったかとも想定される。しかし、そこには前提条件が必要である。あくまで駅楼は駅の付属建物であるから、駅の中核建物やその他の付属建物、それを取り囲む柵や築地塀、土塁などの施設群が伴わなければならない。二十四塊石がそれだけの単独の建物であれば、駅跡説はまったく成り立たない。しかし、二十四塊石は地上に高く露出した礎石群だけが目立つために、早くから見つけられて注目されたが、その他の関連施設はまだ地中に埋もれている可能性がある。今後の調査の進展が期待される。

6. 駅と土城

二十四塊石と並んで古くから駅跡ではないかと指摘されていた遺跡が、街道沿いにある平原の土城で、吉林省琿春市の石頭河子城である。

『琿春県文物志』の報告^(注24)によると、石頭河子城は、平面形が東西に長い長方形を呈し、方位は北で東に30°振れている。大小の石を混ぜて築いた土塁が周囲をめぐり、東辺長123m・西辺134m・北辺288m・南辺287m、全周長832mある。土塁の残存高2～2.5m・幅8～10mあり、土塁の各四面の中央に門跡が開く。さらに、北辺には西端に1か所、南辺には東側に2か所の土塁の途切れたところがあり、この部分を門跡として、北辺に2門、南辺に3門あったと考える説もある。門跡には、馬面や甕城はなく、土塁の外側には周濠もない。土塁の四隅には角楼跡がある。城内中央に石積みの垣がめぐらされた南北長80m・東西幅36mの一画があり、中に正房と東西両房から構成される建築跡があり、東側に井戸

もあるが、これらは所伝により、近代の地主の庄院であるという。そのほかの城の内外は均されて耕地となり、地面には瓦片や陶片が散布している。城の構造や、出土瓦片からみて、疑いもなく渤海時代の古城跡であると報告されている。



第3図 石頭河子城平面図(『琿春県文物志』から)

^(注25) 王俠が、この城を渤海時代の駅の遺跡と推定したのは、この遺跡が東京竜

原府(八連城)から東に向かう「日本道」沿いにある小規模な平原城であり、その東の長嶺子峠を越えれば、日本への出港の港ポシエツ湾に至る要衝に位置するからであった。

渤海時代の平原城を分類し、編年した^(注26)李正風は、渤海時代を3期に分け、2期(738～893)になって、比較的整った大・中・小の規模の異なる平原城が出現するとした。この規模の異なる平原城は、渤海国の京・府・州・県の行政機構の等級の異なる治所の所在城を示すものとし、周長2700～2900mの西古城や八連城などが京・府級の大型城で、周長でそれより700～900m小さい規模の城が州級の中型城、周長1000m級の城が小型城であるとした。この小型城が県城にあたると思われるが明言していない。石頭河子城は、この小型城に分類されたものよりもさらに小規模である。石頭河子城が駅跡であるとするには、周長1000m級以下の平原城の分布状況を明らかにする必要がある。

このように、石頭河子城が駅跡であると推定する根拠は、日本道沿いにあるということと、渤海時代の城であるという状況証拠しかない。この遺跡を見学する機会に恵まれた筆者は、遺跡からの眺望や、日本道と石頭河に面する立地、城の規模と構造など、駅跡と推定するには申し分ない条件を備えていると感じた。しかし、規格をもってつくられた駅なら、同様な規模・構造の遺跡が街道沿いにある一定間隔で並ぶとか、駅を特徴づける遺構や遺物が出土するなどの資料がないかぎり、駅跡とすることはできない。理想をいうなら、石頭河子城のような城跡と二十四塊石の遺構が合体した遺跡がみつければ、駅跡としてよいと思われる。

吉林省の渤海時代の遺跡には、石頭河子城以外にも駅跡と推定されている遺跡がある。それは、日本道・新羅道・朝貢道の三道が通る^(注27)ガヤ河の上流の吉林省汪清県春陽郷紅雲遺跡、渤海初期の日本道沿いと推定される吉林省安図県神仙洞遺跡、^(注28)契丹道沿いと推定される吉林省蛟河市七道河村渤海建築址などである。いずれも^(注29)駅跡を証拠づける遺構や遺物が出土したわけではなく、古道沿いで渤海時代の建物跡などが見つかったから推定されたもので

あった。類例遺跡を待って検討してみたい。

6. まとめ

渤海の遺跡見学の機会に恵まれた筆者は、渤海の都城と交通関係遺跡に興味を覚えた。本稿では、先学の渤海の交通路とそれに沿う駅跡と推定されている遺跡の研究成果を展望し、渤海と同様に、唐から強い影響を受けた古代の日本の交通遺跡と比較しながら、若干の考察を行なってみた。

『新唐書』に書かれた渤海の五道は、唐の十道や日本の七道と異なり、都から放射状に出る全ての官道を表現したものではなく、渤海と関係のあった外国へのルートを表現したものであったために、南方への道に偏って表現されたものであったと考えた。

中国の研究者の多くが渤海時代の駅跡と考えている二十四塊石について、従来の研究成果を展望して検討した。日本の駅でさえ広大な範囲を有することから、現在発見されている二十四塊石だけの単独建築では渤海の駅跡とはなりえないと考えた。また、二十四塊石の建物構造は、礎石が特異で規格的な構造から、高床式の床を張り、切妻屋根になると考え、駅の建物とすれば、正殿ではなく、付属的な楼阁で、日本で「駅楼」と呼ばれるようなものであると考えた。したがって、二十四塊石が駅であるとするには、周囲の調査によって関連施設を確かめなければ成り立たないと考えた。二十四塊石以外の城跡などの駅跡と考えられている遺跡についても検討した。見学できた石頭河子城は、立地などから駅の可能性が高いと感じたが、同様な小規模な平城の遺跡が街道沿いに一定間隔で並ぶなどのことがない限り、駅跡とすることが難しいと考えた。結局、結論らしいことはいえなかったが、石頭河子城のような平原城の中に二十四塊石のような建物跡がある遺跡であれば、駅跡とするにふさわしいと考えた。

いずれにしても、日本と影響しあった渤海の交通遺跡を検討してみることは、日本の交通遺跡を研究する上できわめて有益であることを改めて感じた。

古代の渤海国といわれても、あまりピンと来ないかもしれないが、渤海は意外に近く、しかも古代の日本と縁が深かった。渤海国と日本の交流は、中国の唐との交流よりはるかに密であったし、京都の一般の人々とも縁があった。平安時代には平安京の鴻臚館で渤海使を迎えていたが、北陸から近江を経由して鴻臚館に入る前には、都から郊労使が派遣されて、山科で渤海使を迎える郊迎の儀式もおこなわれ(『類聚国史』卷一九四、殊俗部、渤海下)ていた。渤海使が都に入ると、都の人々は珍しいものを手に入れるために、渤海使と盛んに私的な交易を行った。渤海使が山陰に着いたときには、丹後や丹波も無縁ではなかった。奈良時代の丹後国府の役人が渤海人の顔を知って描いていたのも対岸の国に興味をもつ

ていたからにちがいない。また、渤海滅亡後の延長7(929)年に、「渤海国入朝使」が「丹後国竹野郡大津浜」に到着し、その使いが渤海を滅ぼした東丹国のものであると判明するや、都に入れず放還させられてしまう(『日本紀略』延長七年十二月二十四日条他)という事件も起きた。このとき丹後の人たちは、「渤海使」と私的な交易を行ったにちがいない。国際化の時代に、古代の対岸の国との交流を探ってみたいと、筆をとって見たが、まだ解明できないことは多い。今後の課題としたい。

本稿を書くにあたり、王培新、小嶋芳孝、酒寄雅志、菅谷文則、田中俊明の各氏からは渤海の遺構や遺物について、さらに参考文献の教示でお世話になった。また、渤海の遺跡見学で一緒した皆さん、とくにこの旅行のお世話をいただいた清水みき、山中 章の各氏に貴重な教示を得た、記して感謝したい。

(たかはし・よしくに=滋賀県立大学教授)

- 注1 巖耕望『唐代交通図考』(一)~(五)(『中央研究院歴史語言研究所專刊之八十三』) 1985
- 注2 王文楚『古代交通地理叢考』(中華書局) 1996
- 注3 滝川政次郎「日渤官制の比較」(『建国大学研究院期報I』) 1941 ただし実見できず注5文献による。
- 注4 森田 悌「渤海首領考」(『延喜式研究』第15号) 1998
- 注5 酒寄雅志「渤海国家の史的展開と国際関係」(『朝鮮史研究会論文集』NO.16) 1979
- 注6 李殿福・孫玉良『渤海国』(文物出版社) 1987
- 注7 魏声和『鷄林旧聞録』(『吉林地志』所附) 1912 ただし実見できず注31文献による。
- 注8 斎藤 優『半拉城と他の史蹟』(半拉城址刊行会) 1988
- 注9 歴史系敦化文物普查隊第二小組「敦化县二十四塊石遺址調査記」(『吉林大学人文科学学報』1958-3) 1958
- 注10 王承礼「吉林敦化牡丹江上游渤海遺址調査記」(『考古』1962-11) 1962
- 注11 歴史系敦化文物普查隊第二小組「敦化县二十四塊石遺址調査記」(『吉林大学人文科学学報』1958-3) 1958
- 注12 王承礼「吉林敦化牡丹江上游渤海遺址調査記」(『考古』1962-11) 1962
- 注13 李殿福「渤海二十四塊石建築的性質」(『吉林文物』11) 1984
- 注14 孫秀仁「渤海国二十四塊石之謎解析」(『北方文物』1993-4) 1993 37頁の注釈による。
- 注15 吉林省文物志編修委員会編・発行『図們市文物志』1986
- 注16 李健才「二十四塊石考」(『北方文物』1992-2) 1992
- 注17 孫秀仁「渤海国二十四塊石之謎解析」(『北方文物』1993-4) 1993
- 注18 李陳奇「靺鞨-渤海考古学的新進展」(『北方文物』1999-1) 1999
- 注19 王培新「中国における渤海都城と交通路の研究」(『渤海をめぐる古代の東アジアの交流』と魏

- 国忠先生を囲む会)1998.11.27 講演資料
- 注20 小嶋芳孝の教示による。
- 注21 李殿福「渤海二十四塊石建築的性質」(『吉林文物』11) 1984
- 注22 高橋美久二「播磨国賀古駅家について」(『歴史地理研究と都市研究』大明堂 1978、後に『古代交通の考古地理』、大明堂 1995 に再録)
- 注23 高橋美久二「山崎駅と駅家の構造」(『長岡京古文化論叢』同朋社 1986、後に『古代交通の考古地理』大明堂 1995 に再録)
- 注24 王侠「琿春の渤海遺跡与日本道」(『学習与探索』1982-4) 1982
- 注25 吉林省文物志編修委員会編・発行『琿春県文物志』1984
- 注26 李正風「渤海国平原城の類型、分期及特点」(『史学集刊』1983-3) 1983
- 注27 吉林省文物志編修委員会編・発行『汪清県文物志』1984
- 注28 候莉閔・李強「渤海初期通央日本陸路部分的研究」(『北方文物』1994-4) 1994
- 注29 吉林市博物館「吉林省蛟河市七道河村渤海建築址清理簡報」(『考古』1993-2) 1993
- 注30 小嶋芳孝「渤海人の肖像」(『石川考古学研究会会誌』39) 1996