

## IV-17 考古学的慣性力から見た主要道路網配置に関する考察(第一報)

北海学園大学 学生会員 東本 靖史  
 北海学園大学 フェロー 五十嵐日出夫

### 1. はじめに

我が国の歴史を振り返ってみると全国各地の遺跡や文化がある程度系統的に判明するのは、今から約3万年前ころの無土器時代か、あるいは先縄文時代と呼ばれる時代に入ってからである。たとえば、栃木県星野遺跡や群馬県岩宿遺跡などでみられる黒曜石の剥片からきたナイフ形石器や、剥片尖頭器で代表される文化はこれである。

これらの石器は日本各地の遺跡で発掘されているが、場所によっては数百kmも離れた産地の石を使用している例もある。また、時代が変わり今から約1万年前の旧石器時代終末期になると、九州では日本で最初の土器が出現し、その後日本各地で多種多様な形式の土器が発生して、文化や流行として全国に流れ出た。

このようなことから先史の時代から広い範囲にわたる物資や文化の交流があったと推定できるし、これを運送する交通網らしきものが存在したのではと考えられる。

### 2. 本研究の概要

かつて、五十嵐日出夫は古代宮都の遺跡より現代に至る政庁の所在地点に関する歴史地理学的研究によって、次のような法則の成立を提唱した。すなわち、「そこに設置される、土木施設等の構造は変わっても機能は変わらない」という『歴史的慣性の法則』である。筆者らはこれを先史時代にまで敷衍して、北海道、東北地方、中部地方における主要道路網配置と先史時代の遺跡分布との関係について考察を試みた。

### 3. 全国市町村別埋蔵文化財包蔵地数

現在、日本には3,234の市町村があり、その中で

市と郡は1,222ある。ここではそれらの市町村に埋蔵されている、住居跡や貝塚などの遺跡、あるいは土器や石器などの遺物の数、すなわち包蔵地数を市と郡に区分して調査した。

包蔵地数の分布特性としては、表-1が示すように地域特性や人口分布などにより一様ではない。そこで、本研究の対象地域として扱う北海道、東北地方3県(青森県、岩手県、山形県)、中部地方6県(新潟県、富山県、長野県、福井県、静岡県、愛知県)の市部、郡部の包蔵地数を各道県の全数に対する比率を用いて分析した。

表-1 北海道、東北、中部地方の人口、面積と包蔵地数

	面積 (平方km)	人口 (人)	包蔵地数
北海道	83,451.05	5,675,063	10579
青森県	9,606.05	1,508,045	4121
岩手県	15,275.05	1,430,332	9826
山形県	9,323.32	1,256,481	4520
新潟県	12,581.73	2,487,908	8987
富山県	4,246.15	1,125,999	3458
長野県	13,585.22	2,185,005	14070
福井県	4,778.38	825,604	3401
静岡県	7,778.93	3,728,987	14004
愛知県	5,146.96	6,743,803	4255

そして、包蔵地数のランク付けとしては北海道、東北地方、中部地方の個々の市部と郡部における包蔵地数の比率が4%以下、6%以上、もしくは6%以下、8%以上の範囲でランク分けした。これは、包蔵地数の分布順位グラフが上記の比率において腰折れする傾向にあるからである。

この分析により、現在の主要都市といわれている

A Study on the Place of the Trunk Roads Networks from the View Point of Archeological Inertia Force.

By Yasushi HIGASHIMOTO, Hideo IGARASHI

都市には包蔵地数も多いと言えそうである。もちろん、主要都市ほど都市化が進んでいるため土地を開削する機会も多く遺跡が発見されやすいということもあろう。また、炭坑などのように特殊な産業に頼っている都市では、人口が急激に増加したり減少したりする特例はある。しかし、全くもって現在の人口と包蔵地数の関係を否定することはできないだろう。

#### 4. 包蔵地数と主要道路網との重ね合わせ

##### 4-1 遺跡分布と主要道路の特性

全国の遺跡分布の特徴としては、遺跡の包蔵地数は大河川の流域や海沿いの地域に多く分布している。これは先史時代の人々は湖沼や川のほとり、あるいは川の出口のように狩猟や漁労などの行いやすい場所、交通の便利な場所に生活空間をもち集落を形成していたからである。

全国には現在高規格道路、一般国道、県道、道道などの様々な階級の道路が張り巡らされているが本研究では一般国道を主要道路と見なすことにする。

さて、現在の主要道網配置図を見ると主要都市間を結びつけているのが主要道路となっている。これは包蔵地数の多い地域間を、現在の主要道路が結びつけているのにほかならない。そこで遺跡分布図と主要道路網配置図を対比し、北海道、東北地方、中部地方を見れば、図-1～図-6のとおりである。

##### 4-2 北海道の遺跡分布と主要道路網の比較

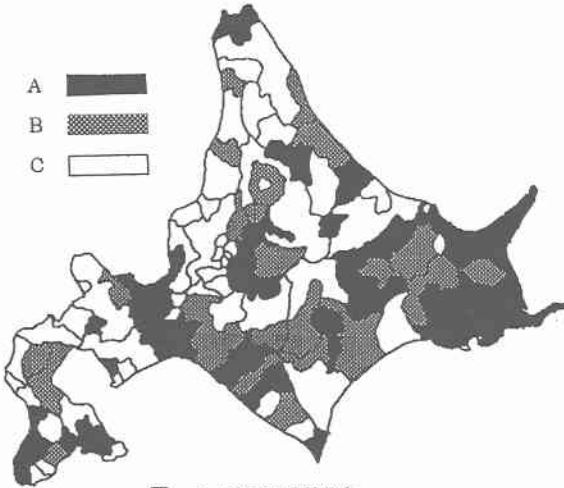


図-1 北海道の遺跡分布

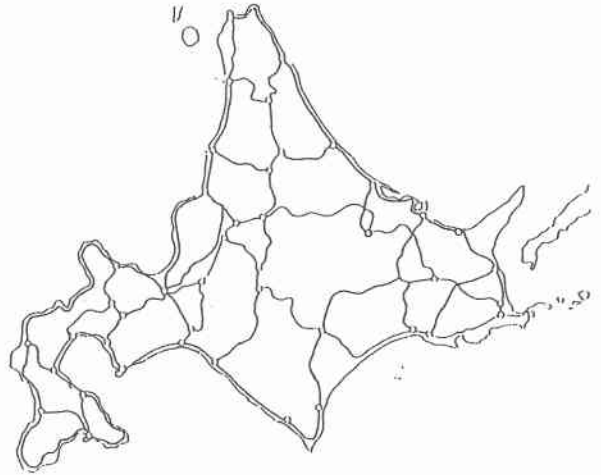


図-2 北海道の一般国道

##### 4-3 東北地方の遺跡分布と包蔵地数の比較

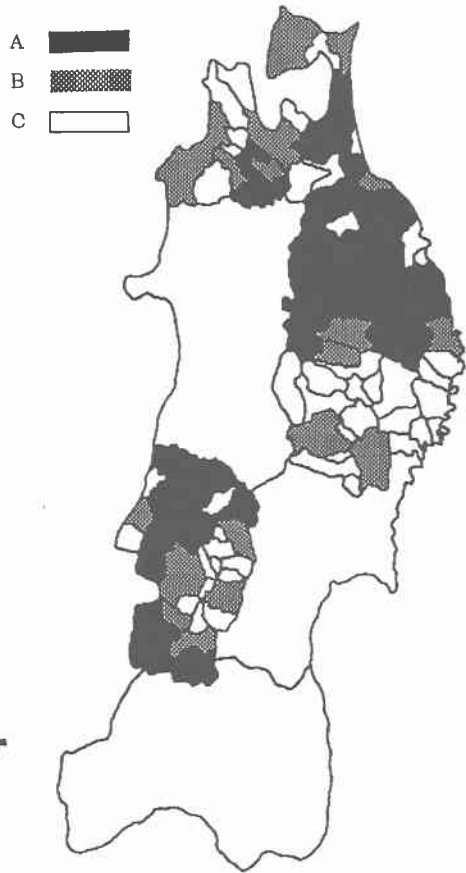
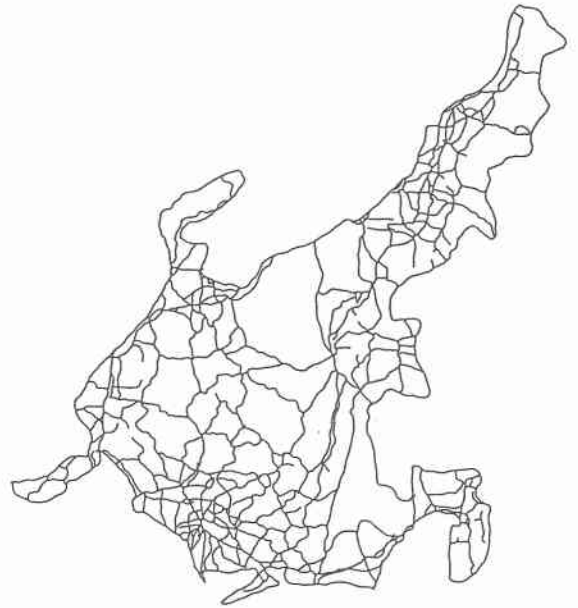


図-3 東北地方の遺跡分布図

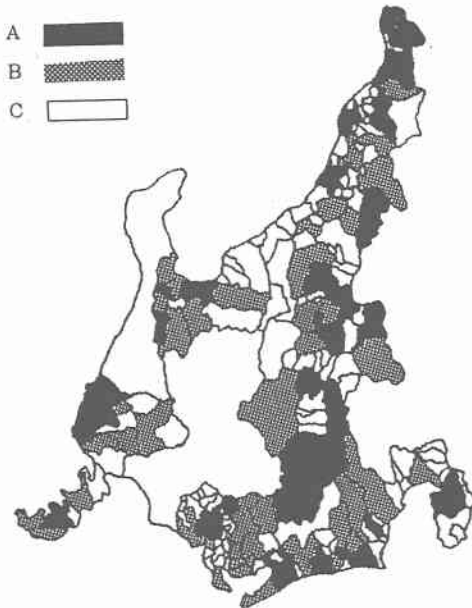


図—4 東北地方の一般国道



図—6 中部地方の一般国道

#### 4-4 中部地方の遺跡分布と主要道路網の比較



図—5 中部地方の遺跡分布

このように遺跡分布図と主要道路の配置図を対比することにより主要道路が走ってる地域には比較的に遺跡が多く発掘されている傾向があると判明した。

このことから、もし先史時代にも物資の運搬や狩猟の為の移動通路の確保が重要であったとするならば、形態の差こそあれ現在の主要都市を結ぶ主要道路と似たものであったと推定される。

## 5. 歴史的慣性の法則

### 5-1 歴史的慣性の法則発見の動機

大阪市の史跡難波宮跡には歴史の背景と共に様々な構造物が建てられてきた。

この難波長柄豊碓宮は、我が国において計画された最初の宮都である。そしてこの位置は、後の天武天皇の難波宮、聖武天皇難波宮と同位置である。さらに700年ほど下って、明応5年(1496)、浄土真宗本願寺第八世の蓮如が後に大阪石山本願寺別院になる坊舎を設立し、その周囲には約2,000軒以上の市街が展開されていたと伝えられる。

しかし天正8年(1580)、織田信長による石山合戦の戦火によりこの地は一度消滅してしまうが、その3年後の天正11年(1583)には豊臣秀吉により再びこの地に壮大な大阪城が築造され繁華な市街地が

出現した。

慶長19年(1614)、元和元年(1615)には大阪冬の陣、夏の陣と2回にわたる戦火によって完全に焦土と化するが、元和5年(1619)、徳川幕府はこの地が政治的、経済的枢要地であることから、直轄領とし、大阪城代を置いて支配させた。

## 5-2 「歴史的慣性の法則」

千二百年余前の孝徳天皇難破豊碕宮跡の一角には、現在大阪府庁や建設省近畿地方建設局などが設置されている。すなわち大阪のこの地は、以後370年余を経過した今日においてもなお、我国関西第一の都市における枢要地として、政治機能を発揮していることは周知の事実である。

これはまさに、土木計画によって築造される施設の『構造』は変わっても『機能』は変わらないこと、すなわち「形は変化しても働きは変わらない」という実例である。この土地利用の傾向が保持される理由はそれぞれの地域、地区にはそれぞれの特徴があって、土地利用はその特徴を活用して為されようとする傾向にあるからである。土地の特徴を活用しない施設は、やがて機能も変更されることになる。

このように「そこに立地する施設の『構造』は変わっても『機能』は変わらない」という、歴史上の傾向は、土木計画における歴史的慣性の法則と名付けられている

## 6. 歴史的慣性の法則の適用

すでに述べたように、「構造は変わっても機能は変わらない」という、歴史的慣性の法則は都市の発生もしくは歴史時代において五十嵐日出夫により提唱された。そこで本研究の中心的テーマである主要道路網の配置に関してこの歴史的慣性の法則を適用してみる。

第4章で北海道、東北地方、中部地方の遺跡分布図と主要道路網配置図を比較することにより、遺跡の多い地域には比較的主要道路が配置されているのが考察された。これは歴史的慣性の法則踏まえて考えると、先史の時代から歴史時代及び現在に至るまで主要道路の構造は変化しているが、機能的には現在と同じような主要道路があったのではと考え

られる。

## 7. まとめ

本研究では、北海道、東北地方、中部地方の主要道路網の原点を探るために市町村別埋蔵文化財包蔵地数を分析し、遺跡分布図と主要道路網の対比から、両者の関係を指摘してみた。

また、五十嵐日出夫が歴史地理学的研究により提唱した「歴史的慣性の法則」を歴史時代をさかのぼり先史時代まで敷衍し、道路の発生の経緯に適用した。

本研究の成果として現在の道路の路線位置は、その道路の設置目的、通行形態(利用交通手段)、時代的技術レベル等に制約され、決定されているが道路の発生や都市の発生の背景には「構造は変わっても機能は変化していない」という慣性力が先史の時代から働いているように推察された。

今後の本研究の課題として、今回は北海道、東北地方(3県)、中部地方(6県)の埋蔵文化財包蔵地数と主要道路網の配置を取り上げたが、さらに埋蔵文化財包蔵地数のデータ収集を行い、全国の遺跡分布と主要道路網の配置を対比したい。

本研究を遂行するにあたり北海道埋蔵文化財センター鬼柳 彰氏、鈴木 信氏をはじめ多数の方々のご援助を頂いた。また、資料収集に関しては全国の教育委員会の方々の御好意を頂いた。特記して謝意を表する次第である。

## 【参考文献】

- 1) 東本 靖史：「考古学的見地から見た北海道主要道路網発生に関する研究」第51回年次学術講演会講演概要集第4部1996年9月p688,689
- 2) 五十嵐 日出夫：「北海道のレインボー・プラン—土木計画における歴史的慣性の法則—」建設省公報誌・建設月報・1985年May
- 3) 武部健一：「日本幹線道路網の史的変換と特質」土木学会論文集第359/IV-3 1985年7月招待論文p1~p16
- 4) 自治省行政局振興課：「平成7年度版全国市町村要覧」第一法規出版株式会社 平成7年10月
- 5) 小和田 哲男：「日本の歴史がわかる」三笠書房 1996年
- 6) 樋口 隆康：「図説日本文化の歴史①先史・原史」小学館 昭和54年
- 7) 財団法人 北海道埋蔵文化財センター：「遺跡が語る北海道の歴史」財団法人 北海道埋蔵文化財センター15周年記念誌 平成6年