

駅路考：西海道・南海道の場合

日野, 尚志
九州大学九州文化史研究施設

<https://doi.org/10.15017/7182140>

出版情報：九州文化史研究所紀要. 24, pp.247-300, 1979-03-31. Kyushu Bunkashi Kenkyusho, Kyushu University
バージョン：
権利関係：

駅路考

— 西海道・南海道の場合 —

日野尚志

目次

はじめに

一 駅路の比定について

(一) 讃岐国三野・刈田郡の場合

(二) 土左国香美郡の場合

(三) 備中国下道郡の場合

(四) 豊前国上毛郡の場合

二 『延喜式』に記載されない駅路について

三 駅路と神社について

四 山間地の駅路について

五 駅路と条里について

六 駅路と行政界について

七 駅路と郷域について

八 駅路と郡境について

九 駅路と国府について

駅

路考

- 十 駅路と宇佐八幡宮の封戸・荘園について
 - 十一 伝馬について―筑後国の場合―
 - 十二 駅家の規模について
 - 十三 駅路と菓樹について
- おわりに

はじめに

筆者は南海道⁽¹⁾(阿波・讃岐・伊予・土左の四国)・西海道⁽²⁾(筑前・筑後・肥前・豊前の四国)の駅路について、それぞれ述べる機会があったが、南海道を除いていくつかの地域に区切つて考察したために、他国との比較・検討が十分でなかつたと思つている。そこで、今まで検討してきた諸国の駅路を総括して、その特徴・問題点・相違性等について、いくつかの項目にわけて考察を進め、駅路の特徴を少しでも正確に把握できれば、まだ究明されていない諸国駅路の諸問題を始め、より正確な駅路復原の手懸が得られるのではないかと考へている。以下、十三の項目にわけて述べてみたい。

一 駅路の比定について

空中写真に認められる直線状の道路痕跡が駅路と判断される最も有力な地域は播磨国賀古郡である。木下良⁽³⁾によれば、印南台地に約八キロメートルにわたつて遺構(直線状の道路痕跡)が認められるだけでなく、その延長にあたる加古川左岸の沖積平野に展開する条里地割の方位とも一致し、しかも遺構の延長にあたる条里地割では条里地割の区画線に沿つて一町区画とは別に道代(余剩帯)⁽⁴⁾が確認されるといふ。

ところで、高橋美久二⁽⁵⁾はこの想定される駅路に沿つて駅池^(まやのいけ)があり、その南の「古大内(想定駅路に沿う)」から出土

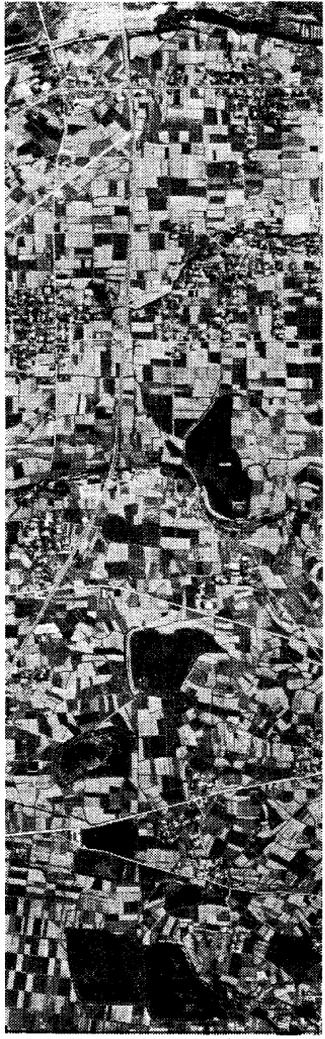
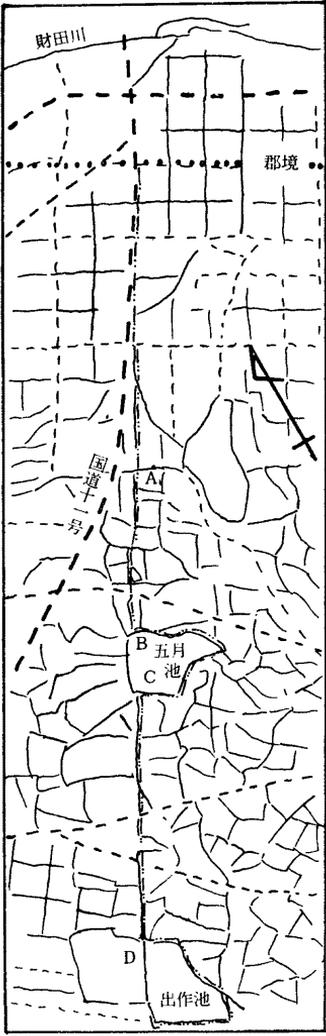
した古瓦の軒丸・軒平各三種類ずつが播磨国分寺と同範（または同文）のもので、このような同系統の古瓦出土地点は山陽道沿いに一定間隔で並び、また、特に寺院跡と称する証拠がないことから、それらの瓦が使用された建物は国司の管轄下にあった建物、即ち、駅家跡と想定することが妥当であろうと指摘している。さらに『後拾遺往生伝』巻上に「我是播磨国賀古郡賀古駅北辺沙弥教信也」、「日本往生極楽記」に「我是住播磨国賀古駅北辺沙弥教信也」と記す教信ゆかりの教信寺が古大内遺跡の北三百メートルにあり、その東には奈良時代前期の古瓦を出す野口神社（野口麿寺）があり、しかも教信寺・野口麿寺・古大内遺跡付近の地割が地形に左右され北東から南西方向を示すのが多いのに対し、これらの三地区だけはほぼ南北の方位をとっているのは古い景観を残していると考え、古大内に賀古駅を比定している。

以上のように、空中写真の判読を有力な手懸にして、文献・古瓦出土地・池名・景観等を検討して賀古駅が比定されたのである。このように駅の具体的な比定はかなり諸資料に恵まれないと困難が伴うと思われるが、とにかく空中写真の判読によって駅路を比定する方法は有力といわざるをえない。従って、空中写真に認められる直線状の道路痕跡ならびに余剰帯の存在が確認されれば、それを駅路跡とみなすことが可能になる。筆者もこの方法を使用して、西海道・南海道の駅路について述べたことがあるので、若干の例をあげておきたい。

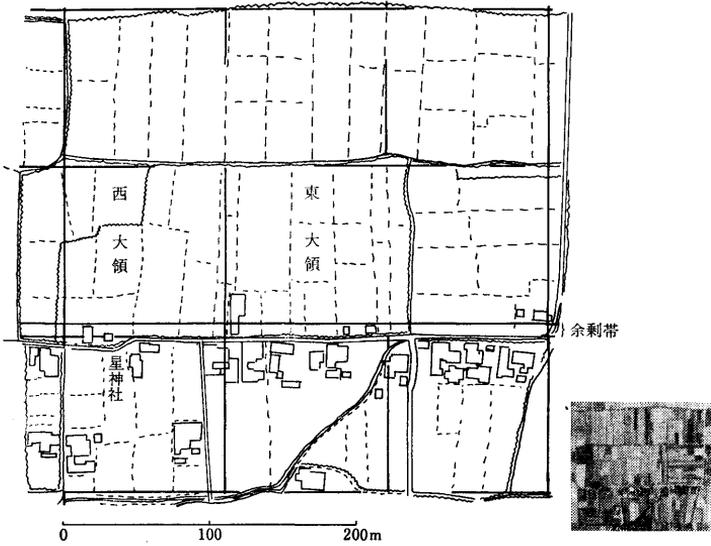
(一) 讃岐国三野・刈田郡の場合

三豊郡豊中町の忌部神社東方（旧三野郡）、観音寺市の五月池北方から土井ノ池の南方（旧刈田郡）にかけて、それぞれ直線状の道路痕跡が認められ、両者を直線で結ぶことも可能であることから、同一方位であることもわかる。また、両者の中間に二郡の条里施行地域があり、余剰帯も確認される。ここに示した空中写真（SⅠ一六四―ⅡX、CⅡ一五）は財田川左岸から出作池までの範囲で、第一図に示したようにA―B・C―D間に直線状の道路痕跡が認めら

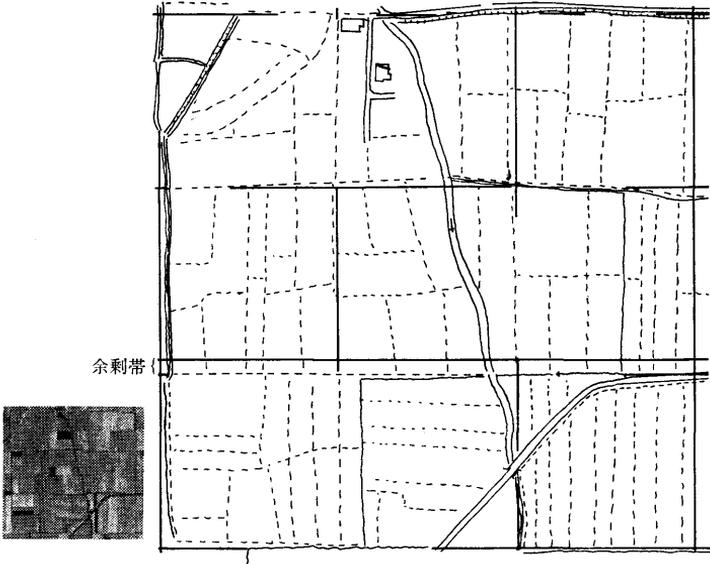
れ、これが駅路跡と判断されるが、条里施行地域さらには丘陵上（五月・出作二池の部分を除く）でも旧村境に利用されてきたことは、「古来の重要な線」であつたことを物語るといえよう。



第 1 図 財田川—出作池間の想定駅路
(空中写真S I-64-2 X, C2B-5)



第 2 図 土左国香美郡の想定駅路 (実線は考えられる坪の区画線)



第 3 図 備中国下道郡の想定駅路 (実線は考えられる坪の区画線, 縮尺は第 2 図と同じ)

(二) 土左国香美郡の場合

条里施行地域における余剩帯は道幅が狭ければ、空中写真からの判断は困難となる。そこで、大縮尺の地形図と併せて検討しなければならない。ここに示した空中写真(SI—六六—五X、C—B—十四)からも余剩帯が判読できないことはないが、高知県香美郡土佐山田町発行の二千五百分の一地形図を検討すれば確認できる。第二図はその地形図の写しであるが、周囲の条里地割と比較して、余剩帯分だけ広いことがわかる。また、余剩帯に「西大領・東大領」の小字名が沿うことから、香美郡家が駅路に沿っていたと想定される。星神社の位置にも注目したい。

(三) 備中国下道郡の場合

足利健亮⁷⁾は条里地割に沿う直線状の旧村境から駅路を想定しているが、空中写真(CG—六六—一X、C—二—二八)から、余剩帯の確認が可能である。第三図は岡山県吉備郡真備町発行の二千五百分の一地形図の写しであるが、周囲の条里地割と比較して、余剩帯の存在は明らかといえる。

(四) 豊前国上毛郡の場合

さて、余剩帯の確認の困難な北海道では、空中写真による直線状の道路痕跡を見出すことが最も有力な駅路比定の方法であるが、条里施行地域で見出すことは容易ではない。以下、豊前国上毛郡を例にとって駅路を比定し、伝承との関係も考察したい。

第四図に示したようにA—B間の直線状の土地割は勿論、B点からC—E間の条里施行地域をへて、E—J間(ただし、G点付近は除く)に続く直線状の道路に注目したい。それは単に道路が直線だけでなく、道路から一町南にずれ



第 4 図 秋田—塔田間の想定駅路 (空中写真KU-65-4X, C3-13)



写真 1 豊前国上毛郡田淵付近の想定駅路（第4図のE点より西を見る）
（中央部の道路沿いに見える松が伏拝松）



写真 2 伏拝松（根本に碑文がある）

たH点に荒堀の小字「車路」、道路に沿うJ点に塔田の小字「車路」があり、「車路（車地）」地名が駅路に沿う可能性が指摘されていることを考えれば、直線で続くA—J間は駅路跡であった可能性が強い。さらに道路から一町南にずれたI点は荒堀の小字「立石」であるが、「立石」地名も駅路と無関係ではないという。このようにG—J間の短い距離に駅路と関係深い小字名が集中することに注目した



第 5 図 塔田—ハツ並の想定駅路 (空中写真 KU-65-4X, C4-15)

い。なお、G点は荒堀の小字「大道ノ上」で、この場合は駅路に関連する地名とみなしてよいであろう。また、条里地割に沿うD点には和気清麻呂がK点の大富神社に向って拜んだという伝承（道路沿いに碑文と伏拝松といわれる一本の独立樹がある）がある。『続日本紀』神護景雲三年九月己丑条によれば、大宰主神習宜阿曾麻呂は道鏡に媚びて八幡神の神託と称し、道鏡を皇位につけたら天下大平になると奏した。これに対して、朝廷はこの神託の真偽を知るために和気清麻呂を宇佐に派遣した時に駅路から礼拝したが、伝承として今日に残ったのであろう。想定される駅路にこのような伝承が残っているのは珍しいといえよう。

ところで、大富神社は豊前国唯一の式外社⁽¹⁰⁾で、古くは宗像社といい、白鳳元年八幡社を合祀したと伝えられている。おそらく当初は宗像社であったのが、のちに宇佐八幡宮を合祀したのであろう。このことはこの付近が海部氏の有力な拠点であったと推察されると同時に、宇佐氏と海部氏との関連が考えられそうである。

第五図のA点が第四図のJ点であることから、A—D間の道路が第四図のA—J間と同じ方位で直線に進んでいることがわかる。従って、A—D間が駅路を踏襲していると考えられる。この場合、駅路が里界線⁽¹²⁾に沿って進むことになる。この間、B点が道路より一町北にずれているが、塔田の小字「立石」、C点は皆毛の小字「車返」で、いずれも駅路に関連ある地名とみられる。なお、想定駅路より五町南のE点に久路土の小字「蔵ノ町」があり、その東南五町のF点には石清水八幡宮、さらにG点に小字「郡司坪」がある。宇佐八幡宮と関係の深い石清水八幡、さらには「郡司坪」の位置とその意味から考えて、「倉ノ町」は郡正倉に由来していると考えられ、上毛那家が想定される。

二 『延喜式』に記載されない駅路について

『延喜式』に記載される駅路が奈良時代の最盛期とは異なった整備・縮少された時代であったことは、既に多くの研究によって明らかといえよう。

廃止された駅路研究の手懸は駅路の停廃に関する史料、さらには空中写真による直線状の道路痕跡及び余剩帯の確認であろう。特に後者の場合、ある国の駅路の停廃に関する史料があっても、その地域を究明できない場合には有力な方法と考えられる。そこで、この方法を用いて筆者は伊予国における廃止された駅路について述べる機会⁽¹³⁾があったが、その際、結果だけを記したので、空中写真を示し、その地域の地形図も併せ表示しておきたい。

空中写真(SI—六七—三X、C十三—一九)によって、松山平野の東部、高井池の西から志津川にかけて直線状の道路痕跡(第六図のA—B間)が認められる。この遺構は現地調査によっても水路跡でなかったことは明確であり、駅路



第 6 図 高井—志津川間の想定駅路 (延暦16年以前, 空中写真 S I-67-3X, C13-9)

跡としか考えようがない。地形図に示したように想定駅路が条里地割の東端よりやや東から、条里地割の方位と異な
 って東北に進むのは、重信川の氾濫原を避けるために迂回して台地の末端崖下を通るルートになったのであろう。重
 信川の左岸川内町にも若干の遺構が認められ、ここでも重信川の氾濫原を避けて山麓を通る迂回したルートであつた
 と考えられる。また、想定駅路に沿う高井付近には湧水帯が多く（地形図参照）、駅路が湧水帯と無縁でないことも理
 解される。ここに示したルートは延暦十六年に廃止された土左国に至る駅路であつたと判断される。

次に空中写真（SⅠ一六六一-X、C一三）によって、伊予市の野護津池から山麓の北側を通り、中村にかけて約
 四キロメートルに達する直線状の道路痕跡（第七図のA—B間）が認められ、これが伊予郡家から分れて宇和郡に達し
 た駅路であつたと思われる。

ところで、廃止された駅路と新しく設置されたとみられる駅路について考えてみたい。

空中写真及び「車路」地名によって、筑後国では筑後川左岸から上妻郡に達する駅路跡が確実に比定されるだけ
 なく、筑後国府域に比定される枝光を東西に通じる直線状の道路痕跡も認められ、その東は山辺道と呼ばれて水繩山
 麓を通り生葉郡に達したと考えられる。これに対して、その西は国府の西で大宰府から南下してくる駅路と交叉して
 十字街をなし、さらに久留米市街地に達して消えるのである。それは市街地に入るために、その遺構が検出されな
 いからである。このように国府の西の十字街で分れた西行の駅路が現在の市街地で行止まりルートとは考えられず、お
 そらく筑後川を渡って肥前国府に達してはいたのではないだろうか。

『肥前国風土記』によれば、佐嘉郡以東で駅は基肄・三根・神埼・佐嘉四郡に一駅ずつ置かれていたが、『延喜
 式』では基肄・切山・佐嘉三駅と一駅減少している。『肥前国風土記』に記す神埼郡の駅が条里の国有里名として残
 る駅ケ里であつたことはいうまでもないが、『延喜式』に記す切山駅が三根・神埼二郡のいずれであつたかは明確で
 ない。基肄・佐嘉駅の間とすれば中原付近、即ち、三根郡域であつたと考えられる。ともあれ、肥前国府以東にお

第 7 図 中村—野津蔵池間の想定駅路 (延暦16年以前, 空中写真 S I -66-1X, C1-3)



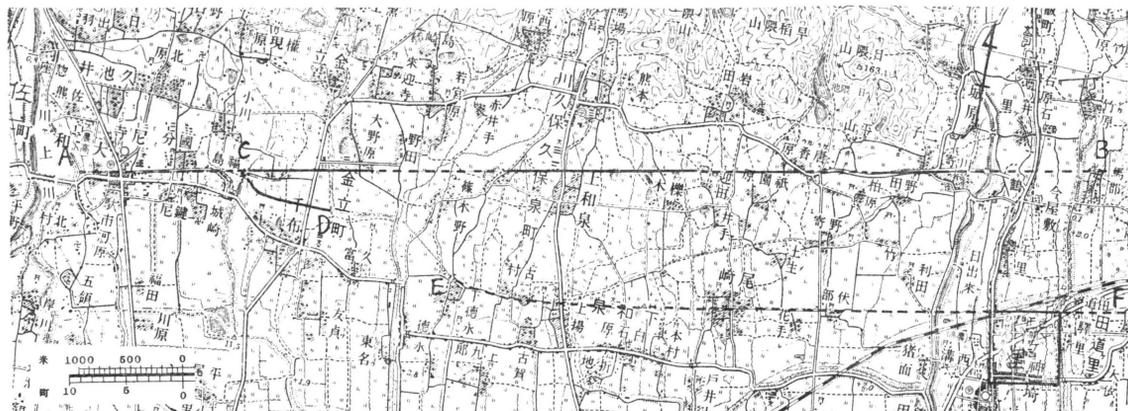
いて、『延喜式』時代に一駅減少しているのは明らかである。そこで考えられるのは、四駅から一駅を廃し、他の三駅は従来通り、あるいは一駅を廃止した際に、駅間の距離を考慮して従来の駅を廃止し、新たに駅を設置する場合、さらには従来の駅路を廃して、新しく駅路を設置した場合の三通りであろう。

空中写真(KU七〇一三X、C三三七)から、第八図に示したように、A—B間に道路状の痕跡⁽²⁾が認められ、その東の溝(C—D間)、さらには西北から東南方向に進む土地割(E—F間)・溝(F—G間)に連続する。この間、C—D間の溝がC点で直角に折れている点、さらにはF—G間の溝が周辺の南北方向の地割に対して、西北から東南方向をとるのはいずれも人為的な結果、即ち、最短コースを取るために設けられた駅路跡が溝として利用されたのではないだろうか。K点から直線で東へ延ばすと駅ケ里の北の里界線に達することから、A—D—G—H—I—J—Kを連ねるルートが奈良時代の駅路ではなかったかと思われる。

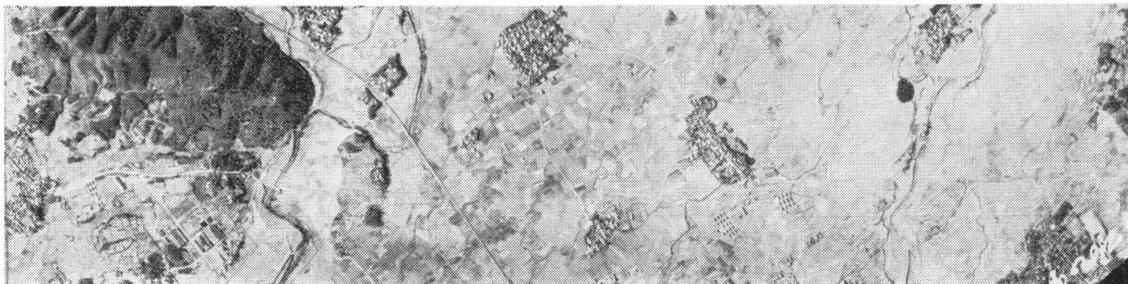
以上のように、肥前国府から駅ケ里を通り、千栗に達するルートを奈良時代の駅路とした場合、肥前国府の南から駅ケ里の北二里の里界線をへて中原⁽²⁾に達する約二〇キロメートルの駅路(第九図・地形図参照)の時代比定が問題となる。今仮りに奈良時代の駅路とすれば、『延喜式』時代と同じように、少くとも基肆・佐嘉駅間に一駅を設ける必要がある。この場合の駅を「切山駅」とし、筑後川の渡河地である千栗付近にも駅を考えれば、三根郡は二駅となつて、『肥前国風土記』の内容と一致しなくなる。また、駅ケ里・肥前国府間の距離に比して、駅ケ里・筑後国府間がその倍であるにもかかわらず、その中間に駅がなかったとも考えにくい。さらに神埼郡の駅(駅ケ里)が並行する駅路の駅を兼ねていたとも考えにくい。筆者は駅ケ里を通る時代が当初の駅路であったが、気候変動とこれに伴う海水などの変化など自然条件の変化によって、筑後川が氾濫し、筑後川の渡河が困難となったことから、新しい駅路が設置されたのではないかと考えたい。その時期は明確ではないが、国府移転の多かった平安初期ではないだろうか。『日本後紀』延暦十五年八月乙丑条に「筑後国澗。詔令賑恤。」とあるのは筑後川の氾濫による災害であろう。



第 8 図 千布一下和泉間の想定駅路（奈良時代，空中写真 KU-70-3X, C3-7）



第 9 図 佐賀平野の駅路変遷（A-C-B間が『延喜式』時代の想定駅路 C-D-E-F間が奈良時代の想定駅路）



第10図 村田—太田間の想定駅路



第11図 安良—平原間の想定駅路(A—B)

木下良は中原町中原付近より以東の駅路は空中写真では判読が困難²³としているが、アメリカ軍撮影の空中写真（M六六五一四二）によれば、第十図に示したように、AからCにかけて、ほぼ正方位をとる条里地割に対して、東北から西南方向の斜めに進む直線状の道路痕跡が認められる。また、A—Cの延長線上にD—Eの旧村境、さらにはE—Fの長崎街道もほぼ一致することから、A—F間が駅路跡と判断される。この間、A—B、E—Fは旧村境に一致し、さらに「車路」²⁴地名も沿うことから駅路跡に間違いないだろう。条里地割に沿わないのは、おそらく切山駅から基肄駅を直指して最短コースをとるために、先行する条里地割の方位を無視したルートになったのであろう。そして、このルートが『延喜式』時代の駅路に違いない。ところで、F点から以西は不明確であるが、長崎街道が駅路を踏襲したのであろう。この場合であれば、木下良の指摘する中原町のZ点²⁵に達する。Aの北は赤坂付近まで追跡可能（旧赤坂・楯比村境がA—Bの延長線に一致する）であるが、それ以北は明らかでない。おそらく旧道をへて小水城を通り、基肄駅に至ったのであろう。

三 駅路と神社について

空中写真から道路状の痕跡が認められる想定駅路、あるいは余剰帯から確認される想定駅路に沿って丹念に調査を進めていくと、式内社・式外社あるいはそれらの神社本殿からかなり離れた位置に鳥居だけが位置する場合がある。特に後者の場合、例えば、備前国上道郡唯一の式内社である大神神社の鳥居が神社の位置から約六町、肥前国佐嘉郡の式外社である金立神社一ノ鳥居跡²⁶が神社の位置から約八町、それぞれ離れているが、それは当時陸上交通の幹線であった駅路を通る人々にその存在を示すためにわざわざ鳥居を設けたのであろう。

一方、式内社ではないが、讃岐国大内郡（現在は大川郡）の白鳥神社の御旅所が神社から約七町離れた想定駅路²⁷に沿い、しかもこの位置から神社の本殿まで見事な松並木の続く社道があり、この神社の起源が意外に古い可能性もあり

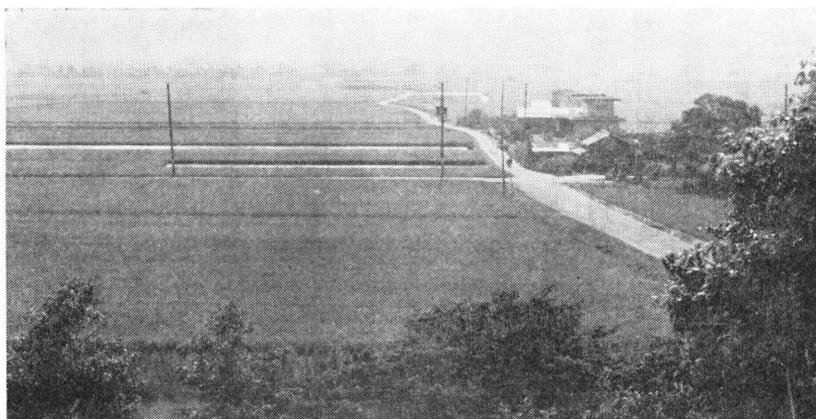


写真 3 備前国上道郡の想定駅路と大神神社の鳥居

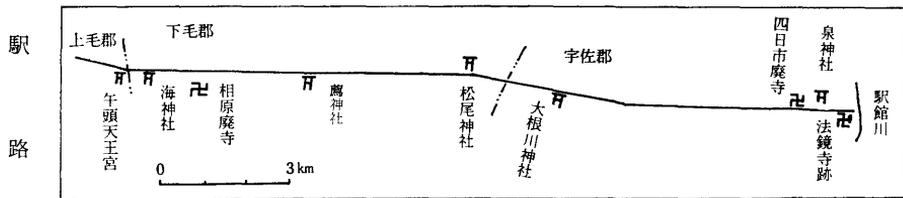
うらと思われる。

想定駅路に沿う例として、式内社では筆者の管見の限り、南海道・西海道を通してただ一つ讃岐国香川郡（現在は高松市）の田村神社をあげることができる。当社は農業神であるが、それは境内に湧水帯があり、雨の少い当地方の水神的要素をもっていたからであろう。このように豊富な湧水と駅路に沿う地理的条件が加わって讃岐一宮になったのであろうか。

豊前国では筑前・豊前国境の関ノ山から宇佐八幡にかけて、田河郡の一部を除き、空中写真から直線状の道路痕跡が認められ、ほぼ明確に駅路が比定される。この駅路について筆者は述べる機会⁽²⁸⁾があったので、整理して、二・三の問題点について触れてみたい。

いうまでもなく宇佐八幡宮には朝廷から宇佐使が発遣されていたが、想定される駅路に宇佐八幡宮と関連のある神社や廃寺が沿うのである。例えば、天平神護元年に巡幸の始まった宇佐八幡宮八箇社のうち大根川・泉二社が想定駅路に沿う。前者は明らかに宇佐氏族の社、⁽²⁹⁾後者は別名酒井泉社⁽³⁰⁾といい、境内に湧水帯があり、おそらく秦氏にたらなる新羅系渡来人である辛嶋氏が泉を鍛冶に利用した可能性が強い。

宇佐郡に続く下毛郡では三角池（薦神社の境内）・薦神社が想定駅路



第 12 図 豊前国下毛郡，駅館川間の想定駅路

考

に沿う。中野幡能⁽³²⁾によれば、三角池は養老四年の隼人征伐の八幡神の神験として使用したのが薦神社にある三角池真薦の枕であったという。そして三角池は宇佐氏に統合された海部系の佐知氏が渡来系秦氏の技術を借りて造ったのではないかと指摘⁽³³⁾されている。ところで、想定下毛郡家に近い海神社が想定駅路に沿うのであるが、中野幡能によれば、三毛郡を統一⁽³⁴⁾したのは海部系の佐知氏で、のちに宇佐氏族に統合されたが、その宇佐氏統一国家の勢力が中臣氏を通じて朝廷とも密接な関係があったという。このことは想定下毛郡家の北東に中臣の転訛した中殿⁽³⁵⁾があり、ここに貴船神社(中臣神社)が祭祀されていることから理解されよう。その他では想定駅路の屈折点(第十二図参照)に新羅系とみられる午頭天王宮⁽³⁶⁾、秦氏との関連が憶測される松尾神社がある。さらに白鳳期の法隆寺式伽羅配置が推測される法鏡寺跡⁽³⁷⁾が想定駅路に沿うことも注目に値する。

以上のように駅路に沿って宇佐八幡の発展に寄与した海部・宇佐・辛嶋諸氏姓の神社が祭祀されているのは、駅路がこれらの神社を結んで施行されたのか、駅路に沿って後に勧請されたかのいずれかであろう。いずれにしても豊前国では駅路と有力氏族の祭祀する神社との間に深い関連があるとみられる。また、駅路の施行にあたって有力氏族が積極的に関与したことが考えられそうである。

豊前国の郡家については触れる機会⁽³⁸⁾があったので省略するが、不明確な企救郡家を土埭駅付近、田河郡家を香春神社に近い田河駅付近にそれぞれ比定すれば、いずれも想定される駅路から二里以内に位置していたと判断され、筑前・筑後二国の郡家の在方⁽³⁹⁾とは異なっていたと判断される。

四 山間地の駅路について

山間地の駅路を具体的に比定することは容易ではないが、ここでは伊予・土左二国間の駅路について述べてみたい。そうすれば、山間地ではどのようなルートをへていたかが理解され、ひいては他の国々の山間地におけるルート究明の参考になるのではないかと思つて取上げてみた。

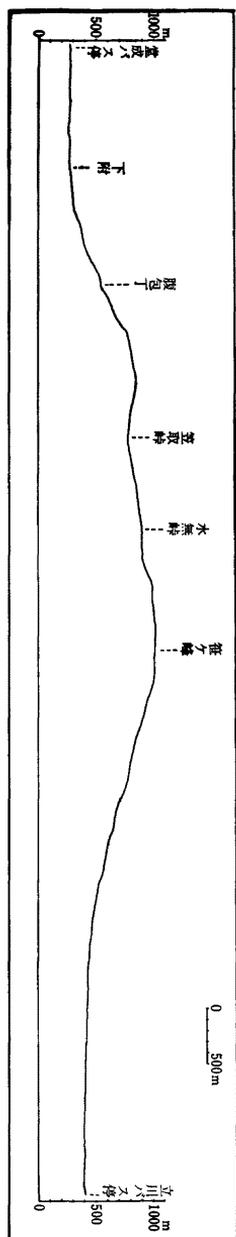
さて、四国（阿波・讃岐・伊予・土左）の駅路は『続日本紀』養老二年五月庚子条に「土左国言。公私使直指土左。而其道經伊予国」。行程迂遠。山谷險難。但阿波国。境土相接。往還甚易。請就比国。以為通路。許之。』日本紀略』延暦十五年二月丁亥条に「勅。南海路駅路迥遠。使令難通。因廢旧路。通新道。」と記される内容と、『延喜式』に記す駅名の現在地への比定と比較して、特に土左国に至る駅路の変遷が著しく、養老二年まで続いた伊予国を經由して土左国に至る駅路が、養老二年から延暦十五年まで阿波国經由に、延暦十五年からは伊予大岡駅から立川越えて土左国に至るルートに変更し、その翌年には『日本後紀』延暦十六年正月甲寅条に「廢阿波国駅家□。伊予国十一。土左国十二。新置土左国吾椅舟川二駅。」と記されるように、新しい駅路が整備されると同時に、それまで続いた伊予・阿波二国から土左国に至る駅路が廃止されたと考えられる。ここでは延暦十五年から新しく開かれた立川越えのルートについて具体的に検討したい。

穴内川の支流立川は山下奉文旧邸に近い川口からほぼ北を指し、狭い県道が左岸を通っているが、いわゆる「一本道」で、古代の駅路が今日まで踏襲されてきたと判断して間違いないだろう。立川を中心地である刈屋には藩政時代の立川番所跡があり、この付近に丹治川駅があったと思われる。立川バス停の少し北から右に分れる道を約二・四キロメートル進むと左手に山を登る小径があり、いよいよ坂道にかかる。そして、笹ヶ峰を越えて、水無峠・笠取峠・腹包丁をへて銅山川支流の馬立川に沿う下附に至る。この間のルートはこれまた「一本道」で、近世は勿論、明治以

後も土讃本線の開通する昭和十年まで、伊予・土左間のメインロードとして利用された。従って、このルートが古代の駅路を踏襲していると断定しても差支えないだろう。

笹ヶ峰を中心とした断面図は第十三図の通りであるが、腹包丁といわれる付近が最もきつく、二十五度の勾配となつている。写真（残念ながら、頂上部付近（写真四の右端から少し右）が山陰に隠れて撮影できなかった）から理解できるように、国境を中心とした山間地では尾根を通り、できるだけ最短距離を目指していることが理解される。しかし、その反面、尾根に至るまでの勾配がきつくなるのは当然であろう。一方、立川川・馬立川流域では意外に勾配がきつくない、殆ど平坦地といつてもよさそうである。新宮から堀切峠付近をへて川之江に至るルートも笹ヶ峰越え同様、尾根越えである。

以上のことから、伊予・土左国境付近における駅路が吉野川の溪谷部⁽⁴⁰⁾を避け、支流の勾配のきつくない川沿いに進み、峠前後では尾根づたいにルートを設定したと考えるのが妥当であろう。





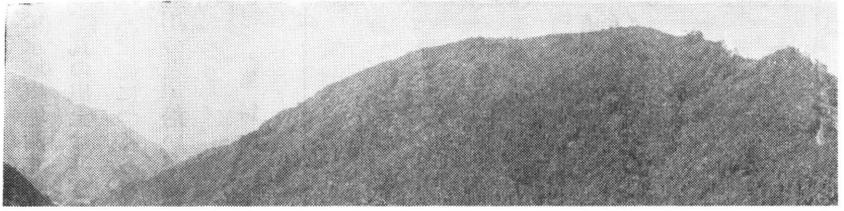
峠 間 の 尾 根

五 駅路と条里について

条里施行地域における駅路は大部分、条里地割の方位に一致しているが、そうでない場合も山陽道・山陰道・東山道・南海道に存在し興味もたれる。ここでは大宰府周辺の駅路を取上げ、条里地割と駅路との関係を再考してみたい。その理由は水城欠堤部において発掘が行なわれ、その遺構と無関係ではないと考えられるからである。

大宰府周辺における条里地割の分布は第十四図の通りであるが、アメリカ軍撮影の空中写真（M一八六一四四）によれば、K—N間に直線状の道路痕跡が認められるだけでなく、K—L間には坂状の堀切りと認められる遺構がある。これはK点がL点より低いために通りやすくするようにしたためであろう。また、K—M間は旧武蔵・古賀村境に一致し、注目に値する。

さて、K点から先、即ち、北にのびる条里地割の区画線は大宰府政庁から南にのびる中軸線（帝都の朱雀大路に相当）にもG—H・I—J間に直線状の凹地があり、駅路跡と判断される。それは大宰府都城の中軸線であるだけでなく、K点からさらに西北にのびる直線状の道路痕跡は認められず、おそらくこの中軸線に沿って駅路が北上したに違いない。次に大宰府政庁からの駅路は政庁の正面を東西に走る現在の直線状の道路（帝都の二条大路に相当）が駅路であろう。問題はどのようなルートをへて水城に達したかであろう。水城東堤東端部近くに東門跡、水城西堤西端部に西門跡と呼ぶ遺構があり、前者には扉に使用したとみられる礎石が存在する。従って、東西の城門を駅路が通っていたと



無 一 水 附 下 4 真 写

考えるのは当然であろう。

二つの城門と大宰府政庁を結ぶ駅路であるが、菅原道真の歌⁽⁴⁵⁾「刈かやの関守にのみみえつるは人も許さぬ道べなりけり」に記される刈宜関跡が西鉄大牟田線に沿う坂本の小字「関屋」に存在し、ここから西門跡に向けて直線でびる道路（第十四図のE・F間）が目をはく。一方、東門跡から国道三号線に沿う旧道を直線で東南にのばすと「関屋」に達することから、「関屋」即ち、関の設けられた位置から駅路が二手に分れていたと考えられそうである。この場合、東門・西門跡に向う駅路は明らかに条里地割に沿わない斜向道路となるが、「関屋」から東は条里地割の区画線に沿って大宰府政庁に達したと考えられる。

以上のように水城に設けられた城門とみられる東門・西門跡の位置と直線状の道路、さらには小字名と関跡の位置から駅路を推測したのであるが、空中写真をみると、「関屋」から水城欠堤部に向けて直線で、しかも条里地割に沿わない斜向道路（第十四図のB・C・D間）がある。それ程長くもなく無視しても良さそうであるが、水城欠堤部の南で北に屈折して北上する道路を水城以北に延長すると、水城から博多湾にかけて広く分布する大条里区の里界線に一致するだけでなく、この里界線が水城以北では山陽道であったと判断される。しかし、欠堤部に土塁があったのか否かはつきりせず、そのため東門跡から水城以北の里界線に出るルートを重視し、この短い斜向道路を官道可能ルートとして表現⁽⁴⁷⁾したことがある。

ところで、昭和四十五年以来進められてきた発掘調査⁽⁴⁸⁾によって欠堤部に土塁がなかつ

のない御笠川とその河岸沿いの警備を兼ねていたと解すべきであろう。また、城門があったとすれば、そこに通行可能な道路が推測される。この水城欠堤部を通るルートが大宰府政庁より水城以北に至る最短ルートになるだけでなく、後述する都城プランから、この欠堤部に駅路が通っていたのではないだろうか。

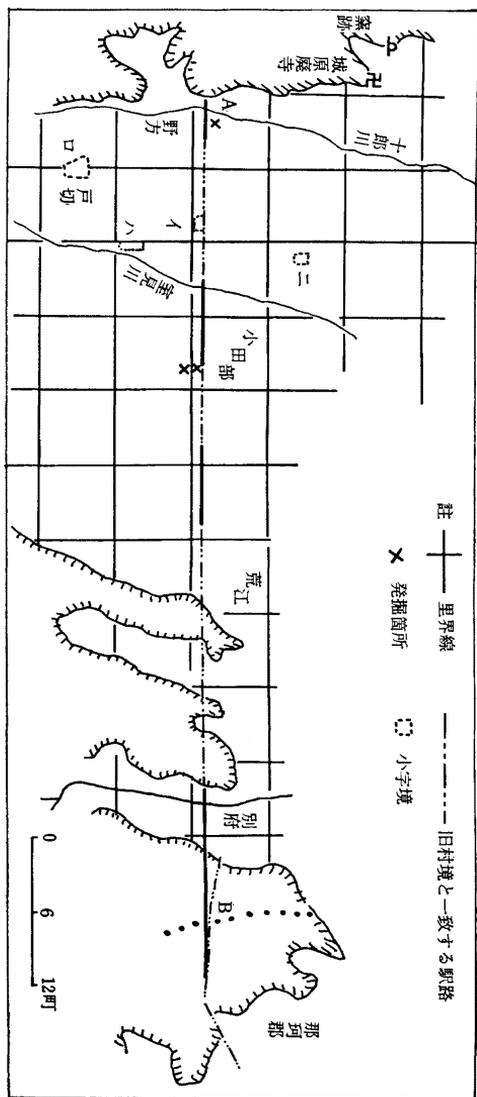
大宰府政庁近くでも条里地割と一致しない駅路が推測されるのは、水城を境にして条里地割が異なり、駅路が最短コースを目指すことから、このようなルートが生じたのであろう。水城欠堤部を通る駅路を考えた場合、博多湾から水城を目指す里界線をそのまま欠堤部以南に及ぼすと、大宰府政庁の前面を西に至る道路（帝都の二条大路に相当、第十四図のO—Q間）の延長と右郭の西端との交点（第十四図のR点）にくることは、大宰府都城計画にあたって、このようなベーパープランを立案したが、実際には水城の重要性を考慮して、山陽道の場合、水城付近で二つのルートに分離させ、大宰府政庁に近い「関屋」で西門からのルートを合わせて、一つのルートにしたのではないだろうか。大宰府の都城プランが条里地割に規制されていることから、条里地割の施行が都城プランより先行したか、同時期に施行されたかのいずれかであろう。このいずれかによって駅路施行の時期に対する考えも異なってくるが、城門・関の位置、斜向道路のありかたからみて、大宰府都城と同時期に駅路が施行されたと考えたい。

六 駅路と行政界について

条里施行地域における余剩帯の確認や空中写真にみえる道路状の痕跡から駅路を比定し、旧村境との関連を考察すると、しばしば両者が重なる場合が少くない。これは足利健亮の指摘するように「古来の重要な線」であったことを物語るようである。従って、駅路比定の困難な地域で、意外に直線状に長くのびる旧村境が丘陵地や平坦地にあった場合、駅路跡ではないかと考えてみるのも無意味ではなからう。ここでは空中写真から直線状の道路痕跡が一部に認められる早良郡を取上げてみたい。

早良郡の想定駅路⁽²⁰⁾は第十図に示したように里界線と一町ずれているが、駅路の比定が可能な野方から那珂郡境までの約三分の二が旧村境と一致している。ここでは早良・那珂郡境の丘陵地から以東でも切れることなく旧村境が那珂郡域の想定駅路に沿うことに注目したい。しかし、ここでも里界線に沿っていない。

さて、額田駅は野方⁽²¹⁾がその遺称地であるが、駅の具体的な比定となると容易ではない。十郎川に沿う湧水点(第五図のX)付近も有力な候補地であるが、付近一帯は粗質グライ土壌をなし、秋落がひどく農業の生産は低いとされ、古代より居住地としては利用されなかったとみられる。ところで、この湧水帯の西では発掘調査が行なわれ、土



第15図 筑前国早良郡の想定駅路(A—B間)

師器・須惠器・布目瓦の小破片が少量出土しているが、いずれも近位置から流転したものとみられ、そのもとの場所はコンターが一段高くなる現在の野方の集落を含む扇状地末端高地一帯が有力候補地とみられる。

問題は那家であるが、早良郡の擬大領であった三家連黄金とその一族で郡司クラスの有力者と推測される三家連豊⁽⁵²⁾が額田郷に居住していた。郡司が必ずしも那家又はその近くに居住していたとはいえないにしても注目してよいだろう。額田郷に比定される拾六町には奈良時代の創建とみられる城ノ原廃寺⁽⁵³⁾、その近くには斜倉浦瓦窯跡があり、律令時代の中心地が額田郷にあったことを推測させる。また、額田郷に比定される下山門には沓岐直真根子を祭祀する沓岐神社があり、付近一帯は旧沓岐村であった。従って、卜占を行う沓岐氏が居住していたとみて大過なからう。額田部がそれぞれの本貫地より、田作り中心の農耕諸呪術を持って世々の宮廷に奉仕した職業部⁽⁵⁴⁾であったことを考察すると、あるいは額田部と沓岐氏との間に祭祀行事を中心とした深い関連があったのではないだろうか。

ここでは想定駅路に沿う橋本の小字「警固(第十五図イ点)」に注目したい。那珂郡でも想定駅路に那珂の小字「警固町」が沿い、しかも想定那珂那家に近い位置にあることから、筆者は駅路を通る人・物を検閲するために関割に類する役割をはたしていた施設があったのではないかと考察したが、早良郡でも同様とすれば、「警固」付近に那家が想定される。地名からでは戸切の小字「兵庫町(第十五図ロ点)」は軍団の兵庫ではなく、那家の兵庫に由来するのではないだろうか。なお、橋本の小字「御厩ノ後(第十五図ハ点)」は額田駅に関連する地名かどうか明らかでないが、室見川の渡河地点に接するだけに全く否定することもできないと思う。ここでは、福重の小字「稲木(第十五図ニ点)」が想定駅路に近い位置にあり、『和名抄』に記す田部郷の遺称地である小田部に近いことに注目したい。同例としては那珂那家に近い那珂の小字「イナギ⁽⁵⁷⁾」があげられる。

小田部では想定駅路に沿って発掘が行なわれ、古墳時代の住居跡七軒、奈良時代の住居跡一軒、炬跡三、堀立柱穴一、平安時代の溝一、中世の溝一の遺構が検出され、土師器も四世紀から八世紀までたどることができ、田部郷の中

心地であったとみられる地区を想定駅路が通ることに注目したい。しかしながら、発掘で駅路の遺構は検出されていない。

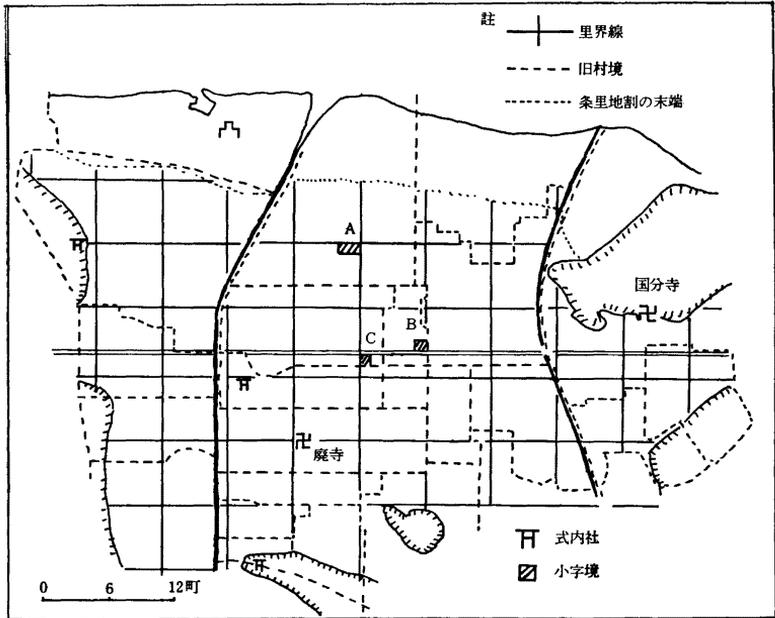
以上、早良郡における駅路と行政界についてみてみた。ここでは道路痕跡が一部に認められたことから駅路比定が可能になったのである。そこで、空中写真でもその遺構が検出されない多々良川右岸の土井以東、糸島郡域等で旧村境のありかたをみてみたが、残念ながら直線状に乏しく比定ができない。今後は筑前・筑後国以外で検討したいと思っている。

七 駅路と郷域について

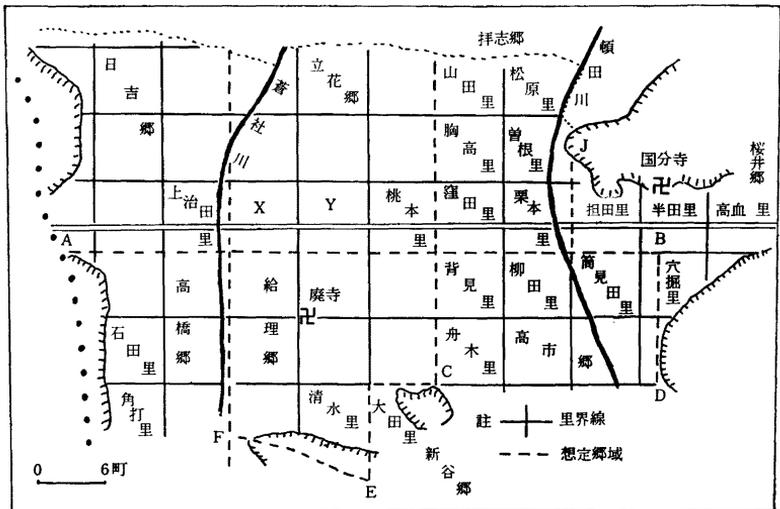
駅路を基準にして地域計画が進められたとした場合、駅路が郷境として利用されたのではないかとの考えが浮ぶ。しかし、郷に関する史料が少く、その関連を究明するのが大変困難というのが実情であろう。筆者は讃岐国刈田郡の駅路について述べ、その際、駅路が里界線を通り、郷境にもなっていたと判断したことがある。そこで、比較的史料の多い伊予国越智郡と史料のない讃岐国那珂郡について述べてみたい。

伊予国越智郡の場合、『和名抄』に記載されない石井郷⁽⁵⁹⁾があり、郷数の変化、即ち郷域の変動があったとも考えられる。また、郷域の復原に利用しようとする史料は、律令時代のものでなく、鎌倉・南北朝時代のそれであるが、高重進が讃岐国多度郡の郷域復原⁽⁶⁰⁾で指摘しているように、里制成立のときの古代的村落である里(郷)は十三〜十四世紀初期まで残り、その後において始めて近世の村につながる村落が形成されたと判断されており、筆者もこの考えに同意し、論を進めたい。

さて、郷域を示す史料は国分寺・観念寺・大山積神社の各文書⁽⁶²⁾にみられるが、筆者の管見の限りでは小千本郡(または越智本郡)以外はすべて『和名抄』記載の郷名となっている。ところで、越智郡の郷域を示す史料は殆ど郷名の



第 16 図 伊予国越智郡の条里と旧村境



第 17 図 伊予国越智郡の想定郷域

下に条里の固有里名がつく。従って、固有里名の現在地への比定が基礎的作業となるが、既に片山戈一郎による詳細な研究がある。

筆者も片山戈一郎の驥尾に付して調査を進めてみた。その結果、片山戈一郎と異なる点は桃本里の位置である。それは秋元の小字「桃本(第十六図のB点)」と郷の小字「桃本(第十六図のC点)」がいずれも同一の里内に位置することから、窪田里の西に桃本里を比定したい。諸史料にあらわれる里名を郷ごとに整理してみると次のようになる。

郷名	桜井	半田	青木	高血	清水	古水	垣本	大花	立花	松原	曾根	胸高	窪田	栗田	山田
里名	担田	田	木	血	水	水	本	路	本	本	根	高	田	田	田
坪名	八・九・十六・十七・廿一・廿六・廿七・廿九・卅二・卅三・卅五・十八	一・六・十二・十四・十五・十七	十七・十八・十九・廿	六・十一・十五・卅二	十二・十三・廿四	二・十一・十四・十五・卅一・卅四	五・十二・廿八・卅一	廿	廿五	十四	一、十二・卅五				卅二
郷名	高市	高橋	日吉	新谷	大田	川依	上治田	石田	角打	舟木	穴堀	柳田	筒見田	八	十八
里名	簡見田	舟木	石田	角打	川依	上治田	石田	舟木	角打	舟木	穴堀	柳田	筒見田	一・十・十四	十八
坪名			卅六	卅七											

そこで、里名の

比定が確実なものを地形図に記入してみると第十七図のようになる。明らかに伊予国府付近に集中する傾向が強く、『和名抄』に記すすべての郷域を明らかにすることは不可能である。従って、いくつかの郷域について考えてみたい。

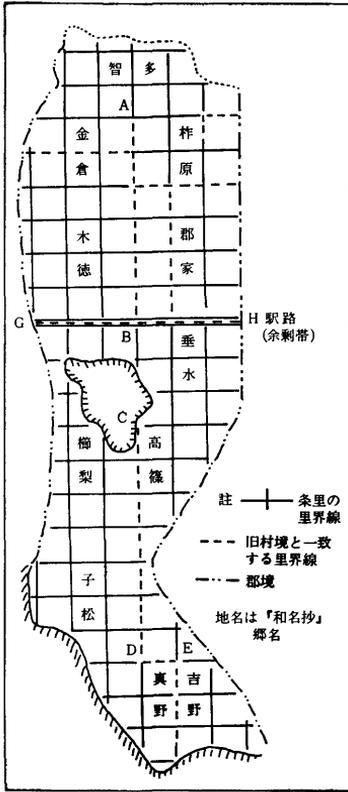
まず第一に注目されるのは拜志郷に属する窪田里と立花郷に属する桃本里の郷境が旧立花・富田村境に一致するところから、この村境が郷境を踏襲していると思われる。しかし、この旧村境は桃本里の北二町で里界線より一町西になって北上しているが、ここから以北でも郷境は里界線によっていたと考えるべきであろう。ところで、立花郷に属する大路里は駅路に沿う第十七図のX里かY里のいずれかと思われるが、里界線に沿う廿五坪が立花郷に属することから、駅路が郷境になっていなかったと判断される。

次に拜志・桜井・高市三郷の接する頓田川流域は各里名が数多く比定されることから、郷域の考察には便利である。即ち、背見里十八坪が高市郷に属することから、里界線が拜志・高市郷の郷境に、また、曾根里卅五坪が拜志郷に属することから、ここでも里界線が拜志・桜井郷境に、さらに筒見田里十八坪が高市郷に属することから、桜井・高市郷境も拜志・高市郷境と同じ里界線に、それぞれ比定されよう。しかし、穴掘里は高市・桜井二郷に属することから、坪界線による郷境が考えられ、旧国分・旦、旦・登畑の旧村境が郷境を踏襲しているとみられる。

さて、立花・給理郷(第十六図のA点は鳥生の小字「氷田」であるが、郡家には関係がないとみたい。)の郷境は桜井・高市・拜志三郷の郷境と考えられる里界線と同一であったと考えたい。それは旧郷・八町村境が蒼社川付近を除いて、この里界線より一町北にあるからである。次に日吉・立花郷境も里界線とすれば、日吉郷上治田里の東を通る里界線で、この里界線を南に延長すれば、給理・高橋郷境にもなっていたと思われる。日吉・高橋郷境は拜志・給理郷境と判断される里界線と同一であろう。このように考えると駅路の南二町を東西に通じる里界線(第十七図のA—B)が越智郡の地域計画の基準として重要視されたのではないだろうか。給理・高市・新谷三郷の郷境は里界線に一致する旧松木・八町、松木・中寺、五十嵐・新田村境、さらには越智本郡古浜里十二・卅一坪、越智本郡清水里卅一・卅四坪、新谷郷大田里四坪の各位置を考慮し、里界線による郷境を考えれば、第十七図のような郷域となろう。新谷・高市郷境も里界線(第十七図のC—D)ではないだろうか。

次に讃岐国那珂郡の場合を考えてみたい。『類聚三代格』巻七「郡司事」元慶四年三月廿六日条の太政官符によれば、一郷増加して十一郷になっている。ところで、この新しい郷の成立が一郷の分割なのか、いくつかの郷の再編成なのか、あるいは郡全体を再編成して十一郷になったのかは、明らかでない。いずれにせよ、ある郷域が変化したことは間違いないだろう。『和名抄』によれば、那珂郡は十一郷で、元慶四年以後成立した新しい郷も含まれているものと解されるが、どの郷かは明らかでない。

『和名抄』に記す那珂郡十一郷のなかで、智多郷(66)を除いて、旧村名等から大体の位置づけが可能になる。そこで里界線を復原した第十八図に郷名を記入し、里界線と一致する旧村境を記入してみると、駅路と一致する東西の里界線、G—H、A—Dを結ぶ東西・南北の里界線が那珂郡の郷域設定の基準線になったのではないかと憶測されそうである。また、駅路より北は五郷で、各郷とも里界線による郷境であったと仮定すれば、一郷九里程度となり、智多郷以外は正方形の郷域をなしていたとも解される。ともあれ、条里施行地域を十一郷で平均すれば条里の里で九里弱となる。この数字は西隣の多度郡のそれとほぼ同一であることに注目したい。



第18図 讃岐国那珂郡の条里と旧村境

以上、かなり憶測を加えて二郡の郷域を考察してみた。前者では越智郡の六郷域を考察してみたが、各郷とも条里の六〇八里からなっていたと判断して問題はないだろう。讃岐国多度

郡・刈田郡⁽⁶⁶⁾でも一郷が条里の六〇八里からなっていたと判断され、後者の那珂郡もほぼ同様とみなされる。少い事例からではあるが、条里地割の卓越する郡の郷域に類似性、即ち、地域計画の一環としての郷が考えられそうである。

八 駅路と郡境について

筆者は上妻・下妻二郡の詳細な条里を復原する過程で、二郡の郡境がそれぞれの里界線に一致するだけでなく、想定駅路にも一致し、さらに広川流域では上妻、三瀧郡境にもなっていたと想定したことがある。上妻・下妻二郡が郡の成立当初から存在したのか、あるいは当初は八女郡であったのが、のちに二分されたのか確める史料は存在しないが、少くとも六百九十年九月十三日までには上妻郡が成立⁽⁶⁹⁾していた。このことはこの時までには下妻郡の成立を推測させる。

ところで、このように駅路・郡境・条里の里界線が一致すると判断されることは、駅路が先行し、のちに郡境・条里地割が同時期に施行されたのか、あるいはすべて同一時期に施行されたのか大変困難な問題に直面する。南海道や山陽道では条里地割と別に余剰帯が確認されるのに、西海道では確認が困難で、南海道や山陽道とは異なった事情があるように感じられる。さらに筆者の管見の限りでは山陽道・南海道・西海道で郡境と駅路が一致するとみられるのは、上妻・下妻、上妻・三瀧郡境を除くと、筑前国の那珂・席田郡境⁽⁷⁰⁾だけである。『和名抄』によれば、席田・下妻二郡とも三郷で筑前・筑後国でそれぞれ唯一の小郡であった。席田郡は美濃国の席田郡の成立過程⁽⁷¹⁾と同様、分離して成立した郡と考えれば、里界線にも一致する直線状の駅路が分離の目標に選ばれたのではないだろうか。那珂・席田二郡とも同じ坪並でありながら、条・里の数え進み方が原則に一致しないのは、駅路・郡境を中心にして対称的に里を数え進んだと判断される。一方、上妻・下妻郡の里界線が駅路・郡境に一致するといっても二郡とも坪並が異なり、両郡とも郡境・駅路を中心に対称的⁽⁷²⁾になっている。従って、同じ郡境でも事情が異なっていたと解される。憶測



第 19 図 筑後国府付近の想定駅路と郡境

の域を一步も出ないが、上妻・下妻二郡が八女郡の分割とすれば、駅路・郡の分割・条里が同時期に施行された可能性が強い。那珂・席田二郡の場合は駅路と条里施行が同時期で、郡の分割が遅れたのではないだろうか。郡境の駅路が水城の中央部、即ち、欠堤部を通過して大宰府に至る駅路が想定されることから、水城の建設と駅路・条里施行との関連も十分考えられる。

さて、上妻・下妻・三瀨三郡境に一致していたとみられる駅路（第十九図のローハ間）は第十九図の八点で屈折するが、近世の御井・上妻郡境もこの屈折点に近いことから、この地点が律令時代の御井・上妻郡境であろう。問題は三瀨・御井郡境であるが、元禄十四年の筑前国図と明治時代の郡境を比較してみると、明らかに御井郡が三瀨郡を蚕食し、近世以後において郡境の変化を知ることができる。ここでは第十九図に示したように、近世当初の御井・三瀨郡境が直線状のチーリ間で、この線を八点にのぼしたチーハ間が古代の郡境であろう。このように判断した理由はチーリの延長にあたるヌール間にも直線状の地割が認められ、さらにチーリが御井郡東櫛原に分布するN二十度Eの条里地割と梅満に分布するN二一・五度Eの条里地割を二分しているからである。即ち、前者は『和名抄』に記す御井郡節原郷域に、後者は梅満の小字「鳥飼（第十九図のヲ点）」が示すように三瀨郡鳥飼郷域にあたるかと判断されるからである。なお、チ点が旧筑後川が肥前国に食込む曲り角にあたることから、郡境としての目標設定になりやすかったのではないだろうか。チーリに沿う縄手（バス停あり）地名にも注目したい。

九 駅路と国府について

国府は駅路に沿うのを原則としていたと解されるが、ここでは想定される国府域に駅路が具体的に比定される南海・西海二道について考えてみると、次の二つの類型化が可能である。

(一) 駅路・国府が条里地割の方位に一致し、三者の間に密接な関連が考えられる国。讃岐・伊予・筑前三国。

(二) 駅路が条里地割の方位に一致するが、国府がそうでないと考えられる国。阿波・土左・豊前・筑後・肥後五国。

(一) の場合、さらに二つに区分することが可能である。それは駅路が里界線に一致する場合とそうでない場合である。前者としては讃岐国があげられ、駅路（東西の里界線）と南北の里界線の交点⁽⁷⁴⁾を中心にして、四十間を一町とする方八町域の国府域⁽⁷⁵⁾が想定され、その中央部付近に甲内駅が位置していたと判断される。このように讃岐国では国府・駅路・条里との間に深い関連、即ち、施行が同時期ではなかったかと推測されるが、讃岐国では余剩帯が確認され、里界線の復原可能な諸郡では必ず駅路が里界線を通ることから、この綾川流域にも余剩帯⁽⁷⁶⁾があったとみて差支えなければ、駅路が条里の施行さらには国府設置に先行したと考えるべきであろう。いずれにせよ、駅路を基準に国府以下の地域計画が進められたと解釈される。

次に後者としては伊予国があげられる。駅路は里界線と一致しないが、六十間を一町とする方六町域の国府⁽⁷⁷⁾が駅路を南限にとり、駅は国府に接していたと解される。また、讃岐国同様、駅路に余剩帯が確認される。しかし、里界線の復原可能な諸郡のなかで、駅路と里界線が一致するのは周布郡⁽⁷⁸⁾だけである。従って、讃岐国と異なり、地域計画の進めかたに相違点があったと認めるべきであろう。

筑前国府域を方六町⁽⁷⁹⁾とすれば、北端と東端を駅路が通ることになるが、里界線の復原は不可能で、従って、駅路と里界線の関連を明らかにすることはできない。

(二) の場合も二つに区分することが可能である。それは(一)と同様、駅路が里界線に一致する場合とそうでない場合である。前者としては豊前・肥後二国をあげることができる。

豊前国府については当初京都郡にあり、のちに仲津郡に移転した説⁽⁸⁰⁾、あるいはその逆の説がある。また、仲津郡の国府域⁽⁸¹⁾にしても必ずしも一致をみないが、いずれにせよ、府域の西南を直線に進む道路状の痕跡が認められ、これが

駅路と判断される。また、里界線にも一致する。ここでも駅路・条里の施行が国府設置より先行するのではないだろうか。なお、里界線の復原される諸郡のなかで、駅路が里界線と一致しないのは田河郡⁽⁸⁷⁾だけである。

肥後国の国府域⁽⁸⁸⁾は想定駅路より一町離れていたと推測される。従って、厳密に言えば、駅路に沿わないことになる。ここでは駅路が里界線に一致するが、ほぼ正方位をとる府域のなかにかなり条里地割が（北五度W）残ることから、府域が条里施行より遅れたと考えられる。

阿波国ではN十度Wの地割⁽⁸⁹⁾が広く分布し、郡頭駅から国府に派生したとみられる支路は里界線より一町ずれた区画線⁽⁸⁷⁾に沿っていたと推測され、余剩帯が確認される。国府域を六十間を一町とする方八町域⁽⁸⁸⁾に比定した場合、駅路が国府域の西端中央に達したと判断される。ところで、この地点は名東郡の六里と七里の里界線で、しかも国府域を斜めに横切っており、条里施行が府域設定より先行した⁽⁸⁸⁾と考えられる。

国分川右岸に六十間を一町とする方六町域が想定される土左国府⁽⁹⁰⁾は、長岡郡の条里地割の方位（N六度E）と異なった土地割（N二度W）であるが、香美郡に認められる余剩帯⁽⁹¹⁾（里界線に沿わない）があり、これに続く台地上でも駅路が直線に進んだと仮定した場合、国府域の東南隅に達し、ここから国府域を通って西北に抜けることになる。ところが、この仮定の線上に府域の西端近くから国分寺の北にかけて、全く一致する土地割（実際には小川、地元では国府川という）が約五町あり、しかも「直道」の小字名、通称「厩尻⁽⁹²⁾」がこの線⁽⁹²⁾に沿うことから、駅路跡に間違いのないだろう。従って、駅路が香美郡の条里施行地域から台地上を直線で進み、国府域に達したとみられる。このように土左国府域にも香美・長岡二郡の条里地割の方位と一致する駅路の遺構が残ると判断されることから、条里・駅路の施行が国府域の設定より先行したと考えられる。なお、駅路の通る府域西端中央付近を通称「らしょう」といい、これは羅城の転訛とみられ、帝都では諸道の出口にあたるが、土左国の場合、その位置が国府域の南端中央ではなく、西端中央付近になっているのは、養老二年以前には伊予国をへて帝都に至るルートがメインルートであったことと無関係で

はないだろう。ところで、駅路の府域出口に羅城門があったのか、あるいは単に伊予国への出口にあたることからつけられた名称かは今後の発掘調査に期待したい。

高良川の右岸に六十間を一町とする方八町域の想定される筑後国府は府域の北から東櫛原にかけて分布する条里地割と方位を異にするが、空中写真や「車地」地名から判明する駅路は条里地割の区画線に沿って、府域西端から約五町離れた枝光の小字「宮立」付近を南北に通っている。一方、府域の方位に一致する駅路が府域を東西に通る、西に至っては「宮立」で十字街を形成している。従って、東西に走る駅路は条里地割に沿う南北の駅路と異なった斜向道路となつている。ところで、この斜向道路は短いと判断されることから、国府域の設置に伴って生じた駅路と考えれば、条里施行が国府域の設定より先行したと考えられるのではないだろうか。

初期の肥前国府は大和町尼寺一帯に比定されるが、国府域については諸説がある。今仮りに木下良の想定する国府域⁽⁹⁷⁾(N二度Eの土地制)でも、国分寺の南を通る駅路(N八十度E)や条里地割(N十度W)の方位とは一致しない。

以上、駅路と国府との関連について述べてみたが、駅路と条里地割の方位が一致し、国府域が一致しない場合、駅路・条里の施行が先行したのではないだろうか。この場合、余剩帯の検出される南海道とされない西海道では施行時期の相違か、あるいは別の要因があったと思われるが、今のところ究明の手懸がない。一方、駅路・国府が条里地割の方位に一致する場合、三者の間に密接な関連(同時期に施行)があったことは疑問の余地がない。しかし、駅路に余剩帯がある場合は駅路が条里・国府の施行より先行したのではないだろうか。

十 駅路と宇佐八幡宮の封戸・荘園について

『続日本紀』天平勝宝二年二月戊子条によれば、八幡大神に封戸三百八十戸を加えて八百戸に、位田三十町を加えて八十町に、比咩神に封戸六百戸、位田六十町を宛て奉っている。そしてそれまでに封戸となっていた四百二十戸は

『宇佐到津』文書(98)によれば、天平十二年に二十戸、同十八年に四百戸が寄進されている。また、同文書によって比売神の封戸は「所謂三国七郡御封是也」とあって、豊前・豊後・日向三国の七郡に及んでいた。そのうち豊前国では上毛郡百戸、下毛郡百戸は大家・野仲二郷、宇佐郡二百十戸は封戸・向野・高家・辛嶋・葛原五郷で、辛嶋郷内とある葛原郷が十戸で残りの各郷が五十戸であろう。上毛郡の百戸は石清水八幡・古表八幡宮の存在から考えて、『和名抄』に記す多布・上身二郷であった可能性が強い。八幡大神の封戸八百戸については明らかでないが、『宇佐到津文書』(99)に「本御庄十八箇所」とあり、中野幡能によれば、「本御庄」は封戸位田等を指すという。従って、十八庄の所在地がかつて封戸として寄進されたのであろう。十八のなかで、豊前国に関係ある六庄を『和名抄』に記す郷によって考えてみたい。勾金庄は田河郡香春郷、到津庄は企救郡蒲生郷、貫庄は企救郡長野郷、津隈庄は仲津郡菊野郷、角田庄は築城郡槲木郷、新開庄は宇佐郡野麻郷となり、これらの庄はいずれも想定される駅路に沿う。そこで八幡大神の本御庄と比咩神の封戸になっていた郷を若干の類型に整理してみると、駅家の所在地には到津(10)（到津駅）・勾金(10)（田河駅）・新開(安覆駅)・三庄と大家(下毛駅)・辛嶋(宇佐駅)・二郷、郡家の所在地には勾金庄と多布(上毛郡)・大家・辛嶋三郷、軍事・交通上の要衝地には津隈庄(10)となる。貫庄の貫は大抜屯倉(10)の遺称地であり、角田庄は海部氏の拠点と考えられることから、これら二つの庄も津隈庄と同じ類型とみてよいだろう。いかに宇佐八幡宮が政治的に強力であったかが理解されるだけでなく、これら六庄には必ず鎮守八幡宮が勧請されている。

十一 伝馬について—筑後国の場合—

伝馬制の変遷について足利健亮が詳細に述べているが、令の規定と『延喜式』に記された伝馬のあり方とは相違している。筑後国では「駅馬御井(14)・葛野(14)・狩道各五疋」「伝馬御井(14)・上妻郡(14)・狩道駅各五疋」とあり、駅馬・伝馬が置かれていた。問題は伝馬が郡に置かれていた場合、その場所が郡家かそうでないかであろう。この点に関して足利健亮は郡衙の管理下

にありながら、すべて郡衙から離れ、主要交通路沿いに設けられた「もう一つの施設」ではなかったかと考察している。⁽¹⁰⁶⁾

筑後国の駅路は空中写真から道路状の痕跡が丘陵地に認められ、また、その道路痕跡に沿って「車路」地名が多いのも特色で、ほぼ筑後国全体の具体的な駅路の比定が可能である。⁽¹⁰⁶⁾このように具体的に比定できる駅路と郡家の位置から、木下良は上妻郡に伝馬五疋を置き、葛野駅にこれを見ないのは、上妻郡が特に駅路から離れていることによるものであろうかと考慮している。⁽¹⁰⁷⁾確かに駅路の通る郡の郡家がどこに位置していたのかを究明し、具体的な駅路を比定することが、伝馬問題を解決する重要な鍵と思われる。

さて、筑後国十郡のなかで、御井・三瀧二郡を除く郡家については触れる機会があったので、この際、駅路に沿う御井・三瀧郡家について述べ、伝馬問題の参考にしたい。

御井郡家に関する史料は存在しないが、御井の小字「横道・大鳥井」で発掘の折、大型の溝が検出され、その状況から郡家遺構としか考えようがないといわれる。⁽¹⁰⁸⁾ここは丘陵地の末端で、その北の崖下には『筑後国神名帳』に記される味水御井神社が祭祀されている。⁽¹⁰⁹⁾この神社は朝妻三泉の一つで、この泉が郡名の起源になっていると思われる、郡家との深い関連が考えられる。

ところで、国府の西に想定される駅路の十字街から東に派生した支路は国府域を通り、やがて御井郡の山麓に達すると山辺往還に接するが、この往還は名前が示すように、断層崖下の扇状地扇頂を結んで早くから開かれていたとみられ、奈良時代には御井・山本・竹野・生葉四郡を結んで東進した駅路であった可能性が強い。また、山辺往還と駅路の接点から、さらに山麓を西にのびる小径があり、郡家想定地がこれに沿うことから御井郡家に至る支路と考えることもできよう。いずれにしても筑後国府に近接した御井郡家が考えられ、駅路の十字街（第十九図参照）まで約一・九キロメートルしか離れていなかったと考えられる。

三瀨郡家の大きな手懸は『玉垂宮縁起』にある。それはこの絵図のなかに古賀軍司長者が描かれ、その跡地と比定される宮本の小字「古賀」から、築地跡・焼米が検出された。また、ここには長者伝説も残るが、同様の例は筑前国の夜須・上座二郡⁽¹⁰⁾、筑後国では御原郡の郡家比定地⁽¹¹⁾にあり、有力な傍証の一つとなろう。

次に『筑後国神名帳』に記される「玉垂姫神」を祭祀する大善寺の玉垂宮境内に白鳳期の瓦を出す一角があり、伝高法寺といわれ、おそらく郡寺⁽¹²⁾であった可能性が強い。この玉垂宮に関して『高良玉垂宮神祕書同紙背』⁽¹³⁾一四二に「一、大善薩、仁徳天皇ノ時、如高良山ノ御登ノ道ノ次第、皇宮出、船ニメサレ、先 大善寺エアカリ玉テ、御船ヲアラタメ、古御船ハ 乗ステ玉フナリ、(以下略)」、同じく五三四に「大善寺河ニノリステ、ノリステ玉イタル御母ヲオキタルアトニ、アサツマヲ クハンシヤウシタル也、カノ御舟ヲ、ウハフキヲ シテヲキタル也」とあり、御井郡の式内社高良玉垂命との間に深い関連があったと解される。このことは『日本書紀』景行天皇十四年条に「水沼別」、『高隆寺縁起』御井郡条に「古老主帳別公名在」と「別」というカバネ的な名称を名のる共通性⁽¹⁴⁾があったことも無縁ではないと思われる。

ところで、大善寺玉垂宮の北には三重の濠をめぐらした長径一三〇メートルの帆立貝形の前方後円墳である御塚、二重の濠をめぐらす直径一五〇メートルの円墳である権現塚、三重の濠をめぐらした銚子塚と呼ぶ前方後円墳(明治初年まであったことを伝えている)があり、九州には珍らしく畿内低地の大古墳のおもむきをもち、水間君一族の数世代にわたる墳墓である公算はまことに大きいといわれるが、御井郡の高良神社には船載三角縁神獣鏡があり、その山麓には筑後地方では最も古い畿内型古墳ではないかといわれる祇園山古墳があるなど、古墳の上でも御井・三瀨両地域に似かよった共通性が認められ⁽¹⁵⁾そうである。このように郡家の想定地近くに大型の前方後円墳の目立つのは、筑後国では上妻郡⁽¹⁶⁾、筑前国では怡土・那珂⁽¹⁷⁾・上座三郡⁽¹⁸⁾があげられる。

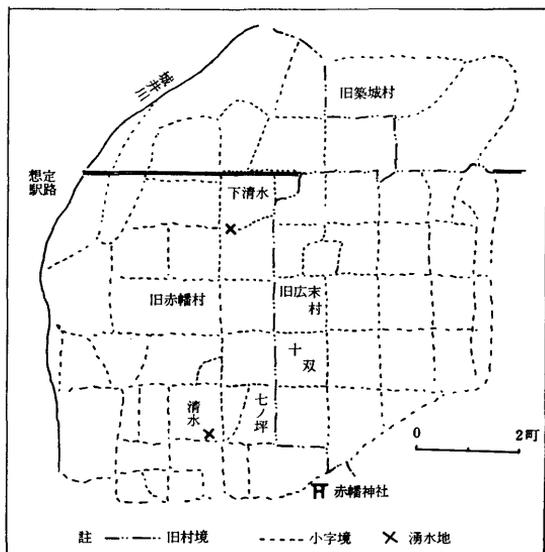
最後に想定される郡家から約八町離れた夜明の小字「高倉」に祭祀される印鑰神社(夜明神社)をあげておきた

い。筑後国では郡家との間に深い関連が考えられることから、これも有力な傍証の一つとみたい。なお、三漕郡家は『和名抄』に記される夜明郷に比定されるが、夜明が朝日のさし昇る郷という意味で、日を祭る信仰と結びつくものと考えれば、日奉部に關係があると判断される。日奉部は日神の子孫とされる天皇の權威を宣揚するものだけに、必ず勢力の境界となるような地域に設定されたとすれば、朝廷が筑後地方支配の重要な三漕地方の南限に置いたのであろう。

以上、御井・三漕郡家について述べたが、駅路から想定郡家までの距離を直線で計測してみると、御原郡家まで一・三、御井郡家まで一・九、三漕郡家まで三・〇、上妻郡家まで四・二、下妻郡家まで三・四、山門郡家まで〇・五、三毛郡家まで五・一キロメートルとなる。確かに上妻・三毛郡家が駅路から離れているのは事実であるが、距離的にそれ程他の郡家と駅路から隔離していたとは思われない。御井郡が国府所在地であることから、伝馬が置かれたと思われるが、駅路に遠い上妻郡家に伝馬を置いたのなら、なぜ最も遠い三毛郡家に置かないで狩道駅に置いたのかはつきりしない。この問題に関しては筑後国だけを考慮しても解決の糸口を掴むまでには至らず、他の諸国の駅路の通る郡家の位置について究明する必要がある。

十二 駅家の規模について

駅家の位置を正確に復原することも重要な課題の一つである。ところで、駅家の規模を示す史料は『類聚三代格』巻一 神郡雑務事 弘仁八年十二月廿五日条に「一応修理駅家吉処在度会郡一倉一字 屋四字」、『統日本後紀』承和八年閏九月庚戌条に「以河内国丹比郡駅家院倉八字屋二字」。遷建当郡日根野。為正倉。」と記す程度であるが、その内容から、足利健亮は最大限を考えても郡家が国衙の方二町というような広さをしのぐことはなかったであろうと考えている。賀古駅に比定される古大内遺跡も土地割から方一町程度ではなかったかと思われる。



第20図 豊前国築城郡城井川右岸の想定駅路と想定築城駅

山陽道の駅館は蕃客に備えて「瓦葺粉壁⁽¹²⁶⁾」であったことから、今後、山陽道沿線各地において発掘が進めば、駅家跡と判断される報告も期待できよう。しかし、現在のところ多いとはいえない⁽¹²⁷⁾。従って、発掘以外による駅家跡比定の方法を考えなければならぬ。それは藤岡謙二郎⁽¹²⁸⁾が指摘するように駅家に関する地名(主として小字名)から駅を、さらには駅路を比定する方法であろう。この中で、藤岡謙二郎は「清水」地名が駅に結びつく可能性をあげているが、筆者も駅路が明確に比定される豊前国で考えたことがある。例えば、『延喜式』に記される下毛駅は旧山国川の渡河地点に位置する高瀬の小字「清水」に比定するのが最適と判断したことがある。また、城井川に近く駅路に沿う赤幡の小字「下清水」は築城駅の比定地(第二〇図参照)としては最適であろう。それは、旧築城域に近く、「下清水」の五町南には赤幡(『和名抄』に記す綾幡郷の遺称名)神社があり、宇佐八幡と深い関係にある。ここにあげた二つの小字名はいずれもほぼ方一町である。

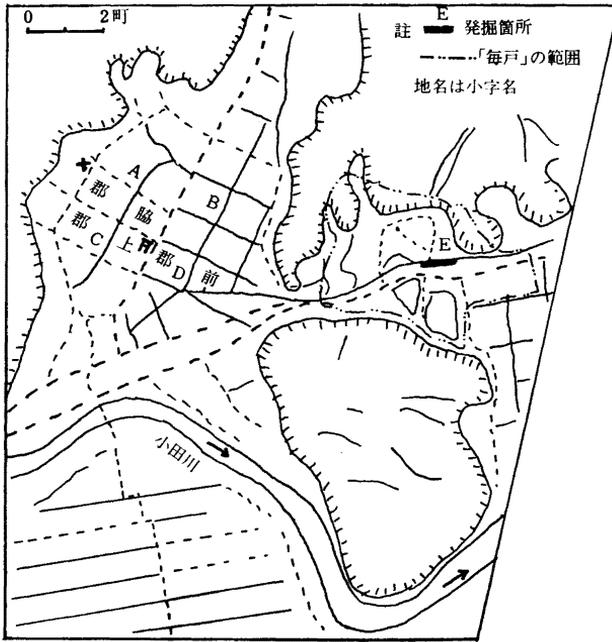
さて、播磨国以外の山陽道で発掘によってその遺構が駅家跡に比定される可能性が強いのは毎戸遺跡である。毎戸は浅海の小字であるが、毎戸が「ウマヤド」の転訛、即ち、『和名抄』に記す駅家里の遺称地で、『延喜式』に記す小田駅と関連があるとの指摘は早くからなされていた。さらに「毎戸」の二七一ノ一番地から古瓦が出土することから廃寺が考えられていた。

ところが旧井笠鉄道軌道跡に国鉄新線が建設されるに伴い、路線内に入る遺跡について発掘調査が昭和四十九年二月から三月に行なわれ、建物が三棟検出された。

報告書⁽¹³³⁾によれば、建物Ⅰ・Ⅱの配置から遺構は寺院の建物とは考えにくく、建物Ⅰの中軸線及び現在の地形を考慮すれば、約百メートル四方の区画を南北ともに三分し、九坪に分けその北西側の四坪、または西側六坪に中心建物を配置していたのではないかと推測されている。また、この遺跡が成立した初期の時期は土壙Ⅱの時期より奈良時代前期とみられ、整備された時期は建物Ⅲの時期（奈良時代後期）であり、出土している瓦類もこの時期に造営された建物の葺かれていたものと考えられている。そして、これらの瓦葺の建物が倒壊後、整地作業が行なわれて建物Ⅰ・Ⅱが造営され、平安前期もしくは中期に廃絶したと判断している。

以上、発掘によって瓦葺が確認された建物が寺院でないとするれば、地名から駅家跡であった可能性が強い。また、建物Ⅰ・Ⅱの廃絶した時期を平安中期とすれば、駅の廃止された時期にも一致しそうである。なお、土壙Ⅱから発見された「馬」の陰刻のある土師器は駅で使用するために刻んだとは考えられないだろうか。発掘が部分的であったため遺跡の全貌を明らかにすることはできないが、周辺の地形・地割等を考慮すれば、方一町域におさまると憶測されそうである。

毎戸遺跡を駅家跡に比定すれば、小田郡家の位置が問題になる。この点については既に筆者が述べたことがあるので要点だけを記しておきたい。それは郡名を負う小田の小字に「郡上・郡脇・郡前」があり、しかも「郡上」には郡の中心的神社であったと判断される郡宮跡（第二図のE）が存在し、その西北約三町の小字「縄手添（第二図のX点）」からは奈良時代の土師器も検出されており、郡家想定地としては異論がないと思われる。発掘調査が行なわれていないので、正確なことはいえないが、周辺の地形、郡宮跡の位置、字名から考えて第二図のような方二町の郡衙域（A—B—C—D）を想定することが可能のようである。この場合、郡衙と駅の比定地が直線にして約六町しか離



第21図 備中国想定小田郡家(A-B-C-D)と想定小田駅(E)

れていないことに注目したい。しかし、「毎戸」付近の条里と小田付近の条里とは明らかに方位・土地割も異なることから、郡家想定地付近の条里地割が『和名抄』に記す小田郷、『毎戸』付近が駅里郷に属していたと思われる。駅に郡名を負う小田をつけたのは郡家に近い位置にあったためであろう。

佐々木卓也⁽¹³⁶⁾は安芸国府における駅路を具体的に比定し、さらに地名・地形・神社・土地割等を考慮して、国府・郡家を比定している。この場合、下岡田遺跡は府域外に出るが、駅路に沿う位置、小字名に「早馬立」があることか

ら、ここに安芸駅を比定すべきであろう。駅を下位段丘面に限るとすれば、ほぼ方一町域におさまるように思われる。

一方、西海道・南海道では駅家発掘の事例を聞かない。これは駅家が瓦葺でなかった可能性が強いことと無関係ではないだろう。駅名の遺称地が旧村名として残る場合は少くないが、具体的な地名、即ち、小字名として残る場合は非常に稀である。南海道(四国)は阿波国郡頭駅の遺称名が板東町大字大寺の小字「郡頭」に伊予国越智駅の遺称名が今治市富田の小字「御厩」に残る程度にすぎない。西海道では筑前国夷守駅の遺称名が福岡市東区阿恵の小字「日守」に、豊前国杜崎駅の遺称名が北九州市門司

区門司の小字「御厩ノ上・御厩ノ下・御厩上迫」に残る程度である。その他、「清水・立石」地名に駅が比定される可能性も強いと思うが、「厩」関係地名にくらべれば、より慎重に検討すべきであろう。

十三 駅路と菓樹について

『類聚三代格』卷七「牧宰事」天平宝字三年六月廿二日条によれば、「乾政官符 応畿内七道諸国駅路両辺遍種菓樹事 右東大寺普照法師奏状称。道路百姓来去不絶。樹在其傍。足息疲乏。夏則就陰避熱。飢則擿子噉之。伏願。城外道路両辺栽一種菓子樹木者。奉勅。依奏。」、『類聚三代格』卷十九「禁制事」弘仁十二年四月廿一日条に「一 応禁一制斫一損路辺樹木事 右同前解称。道辺之木夏垂蔭為休息処。秋結実民得食焉。而或頑民徒致伐損。去來之輩並失便宜。望請。特加禁制莫令更然者。依請。以前右大臣宣。奉勅。如件。諸国宜准比。」、『延喜式』卷五十「雜式」に「凡諸国駅路辺植菓樹。令往還人得休息。若無水処。量便掘井。」とあり、駅路に沿って菓樹が植えられていたと推察される。

筆者は空中写真から直線状の道路痕跡の認められる豊前国築城郡を調査している折、駅路に沿って椎田町の坂本・越智の小字「木ノ実」があり、しかも菓実神社が祭祀されているのを現地調査の際に知った。かつて駅路に沿って植えられた果樹地が後世なんらかの理由によって神社が祭祀されたのではないかと考えてみた。それは、これまた、空中写真から直線状の道路痕跡の認められる田川市と糸田町境に接して鼠ヶ池の小字「木実」があり、しかもこの地が筑前・豊前国境の関ノ山峠から下ってきた地点で、近くには湧水点もあり、休憩地としては最適の場所とみられるからである。しかし、このような事例は管見の限り、他国にはないようである。従って、駅路に沿って植えられた菓樹地跡と判断してよいかどうか一抹の不安が残る。今後、他国でもこのような事例があるかどうか究明する必要がある。

おわりに

筆者の乏しい研究範囲内で、南海道・西海道の駅路（一部、山陽道も含む）の諸問題について十三の項目にわけて述べてみた。まだ、残された課題は多く、さらに多くの事例的研究を積重ねる必要を感じる。それにしても駅路が国府・郡家・条里・郷域の設定など地域計画の基準になった可能性が強いことだけはいえるであろう。

【註】

- (1) 日野尚志(一)「讃岐国刈田郡における官道(南海道)と条里・郷との関連について」(『東北地理』二八卷二号、昭和51)一五三―一六一頁。同(二)「南海道の駅路―阿波・讃岐・伊予・土左四国の場合―」(『歴史地理学紀要』二十、昭和53)一五一―一七七頁。
- (2) 日野尚志(一)「古代における大宰府周辺の官道について」(『歴史地理学紀要』十六、昭和49)一二九―一四七頁、同(二)「豊前国京都・仲津・築城・上毛四郡における条里について」(『佐賀大学教育学部研究論文集』第二三集、昭和49)六七―七九頁、同(三)「筑後川流域右岸における条里について―筑前国夜須・上座・下座三郡、筑後国御原・御井(一部)二郡の場合―」(『佐賀大学教育学部研究論文集』第二三集、昭和50)七三―九九頁、同(四)「筑前国那珂・席田・粕屋・御笠四郡における条里について」(『佐賀大学教育学部研究論文集』第二四集(1)、昭和51)七三―九一頁、同(五)「豊前国田河・企救・下毛・宇佐四郡における条里について」(『佐賀大学教育学部研究論文集』第廿五集(1)、昭和52)六七―七八頁、同(六)「筑後国上妻・下妻・山門・三毛四郡における条里について」(『佐賀大学教育学部研究論文集』第二六集(1)、昭和53)二二九―二三四頁。
- (3) 木下良「空中写真に認められる想定駅路」(『びざん』六四号、昭和51)一一十九頁。
- (4) 条里の一町区画とは別になっていたと判断される駅路跡を余剰帯として表現したい。
- (5) 高橋美久二「播磨国賀古駅家について」(『歴史地理学紀要』第五集(大明堂、昭和47)二九頁、足利健亮執筆の部分)。
- (6) 藤岡謙二郎編『地形図に歴史を読む』第五集(大明堂、昭和47)二九頁、足利健亮執筆の部分。
- (7) 足利健亮「吉備地方における古代山陽道・覚え書き」『歴史地理学紀要』十六、昭和49)九九―一二八頁。
- (8) 木下良「『車路』考―西海道における古代官道の復原に關して―」(『歴史地理学紀要』上)大明堂、昭和53)

- 一 二八一—三八頁。
- (9) 木下良「立石考」(『諫早史談』八号、昭和51年) 二八一—三六頁。
- (10) 『日本三代実録』貞観二年十月三日己卯条に「授豊前国正六位上大富神從五位下」とあるのが初見である。
- (11) 『豊前志』七之卷(雄山閣、昭和46) 一七三頁。
- (12) 前掲、註(2)ノ(イ)七八頁。
- (13) 前掲、註(1)ノ(イ)一六六一—一七〇頁。
- (14) 池内長良「重信川の流路変遷と問題点」(『足立重信と松山』松山市役所、昭和49、三二—四一頁)。
- (15) 前掲、註(1)ノ(イ)一五二頁。
- (16) 前掲、註(8) 一三二頁。
- (17) 木下良「国府の「十字街」について」『歴史地理学紀要』十九、昭和52) 一三一—一九頁。
- (18) 久留米市教育委員会古賀寿の教示による。
- (19) 前掲、註(17) 一九頁。
- (20) 『平安遺文』一卷(東京堂、昭和49) 一九四によれば、「七条駅家里」とある。
- (21) 前掲、註(3) 三頁。
- (22) 前掲、註(3) 六頁。
- (23) 前掲、註(3) 六頁。
- (24) 大字・小字名でもない。C点付近を車路という。
- (25) 前掲、註(3) 六頁。
- (26) 前掲、註(2)ノ(イ)一四七頁。第八図参照。
- (27) 余剰帯が確認される。
- (28) 前掲、註(2)ノ(イ)
- (29) 『太宰管内志(中)』(歴史図書社、昭和44) 三四二頁に記す『宇佐宮記』による。
- (30) 中野幡能『八幡信仰史の研究(増補版)上巻』(吉川弘文館、昭和50) 一七頁。
- (31) 前掲、註(30)の一〇四頁に記される『辛嶋系図』によれば、大化四年酒井勝志米が祢宣兼泉社々司に任じ、同年酒井泉社を造立したという。

- (32) 前掲、註(30) 一二頁。
- (33) 前掲、註(30) 一一頁。
- (34) 前掲、註(30) 一一・六五・八一―八二・一〇五―一〇八頁。
- (35) 前掲、註(29) 三四二頁。
- (36) 神社境内の説明文によれば、養老元年の勸請と記されている。
- (37) 小田富士雄「百済系単弁軒丸瓦考二―九州発見朝鮮系古瓦の研究(三)―」(『九州文化史研究所紀要』第二十号、昭和50) 一一二六頁。
- (38) 前掲、註(2) ノ(㉔)・(㉕)。
- (39) 日野尚志(一)「筑前国怡土・志麻郡における古代の歴史地理学的研究」(『佐賀大学教育学部研究論文集』第二十集、昭和47) 三一―五五頁、同(二)「筑前国早良郡家について」(『牟多田遺跡』福岡市教育委員会、昭和49) 三一―三五頁、同(三)「筑後国上妻郡家について―『筑後国風土記』逸文の内容を中心にして―」(『史学研究』一一七号、昭和47) 四五―六三頁、日野尚志・佐田茂編(四)『旧山本郡の条里』(久留米市開発公社、昭和49)、前掲、註(2) ノ(一)・(二)・(三)・(四)・(五)。
- (40) 土左國から吉野川の本流沿いに阿波国に達するのが最短コースであるのに、このルートをとらなかったのは、深口部を避けたいからとみたい。
- (41) 藤岡謙二郎編『古代日本の交通路Ⅰ』(大明堂、昭和53) 五一―六一頁、足利健亮執筆の摂津国。
- (42) 服部昌之「古代における丹波国水上郡の空間構成」(『人文研究』二九卷六分冊、昭和52) 二五―四〇頁。
- (43) 足利健亮「恭仁京の京極および和泉・近江の古道に関する若干の覚え書き」(『社会科学論集創刊号』、昭和45) 三三―六〇頁。
- (44) 前掲、註(41) 七二頁、足利健亮執筆の河内国。
- (45) 『新古今和歌集』一五九六。
- (46) 秋山日出雄「日本古代の道路と一步の制」(『橿原考古学研究所論集創立三十五年記念』、古川弘文館、昭和50) 五四―三二五 八二頁。斜向道路とは条里地割の方位に一致せず、また、区画線に沿わない道路を指す。
- (47) 前掲、註(2) ノ(四)付図。
- (48) 『九州縦貫自動車道関係埋蔵文化財調査報告―XXVI―福岡県筑紫郡太宰府町水城跡の調査』(福岡県教育委員会、昭和53)。

- (49) 前掲、註(6)。
- (50) 前掲、註(2)ノ(四)八三―八四頁。
- (51) 『牟田田遺跡』(福岡市教育委員会、昭和49、七―八頁、島津義昭執筆の部分)。
- (52) 『寧楽遺文下巻』(東京堂、昭和42、○觀世音寺奴婢帳)。
- (53) 『宮ノ前遺跡』(福岡県労働者住宅生活協同組合、昭和46) 一八一―一九頁、亀井明德執筆の部分。
- (54) 『日本書紀』応神天皇九年夏四月条。
- (55) 石上堅『新・古代研究』第三(雪華社、昭和47) 五九―七一頁。
- (56) 前掲、註(2)ノ(一)一四三頁。
- (57) 前掲、註(2)ノ(四)八八頁。
- (58) 『有田周辺遺跡調査概報』(福岡市教育委員会、昭和52)。
- (59) 松嶋順正編『正倉院宝物銘文集成』(吉川弘文館、昭和53) 三三二頁によれば、「伊予国越智石井郷戸主葛木部竜調絶六天平十八年九月」とある。石井郷の遺跡地は今治市石井で、『和名抄』では日吉郷域になるとみられる。
- (60) 高重進(一)「郷里制下の郷と里の成立とその村落史上の意義」(『広島大学文学部紀要』十九、昭和36) 二八一―五五頁、同(二)「讃岐国多度郡における里の成立―園地の規模との関連における―」(『広島大学文学部紀要』二二、昭和38) 二二七―二九六頁。
- (61) 柚山光等編『国分寺古文書』国分寺。
- (62) これらの古文書は『伊予史料集成』・『愛媛県編年史』に詳しい。
- (63) 片山戈一郎「今治平野の条里と伊予国府」(『人文地理』十三卷二号、昭和36) 四二―四六頁。
- (64) 駅路に沿うことから生じた里名と考えられる。
- (65) 他の十郷の位置づけから考えて、那珂郡の北辺に比定してみた。
- (66) 前掲、註(60)ノ(一)・(二)。
- (67) 前掲、註(1)ノ(一)。
- (68) 前掲、註(2)ノ(内)。
- (69) 『日本書紀』持統天皇四年九月丁酉条に「(前略)軍丁筑紫国上陽咩郡大伴部博麻(後略)」とある。
- (70) 前掲、註(2)ノ(四)。

(71) 『統日本紀』靈龜元年七月丙午条に「尾張国人外從八位上席田君迹近及新羅人七十四家。貫于美濃國。始建_三席田郡焉。」とある。

(72) 前掲、註(2)ノ(四)八二頁。

(73) 前掲、註(2)ノ(内)二三二—二三三頁。

(74) 前掲、註(1)ノ(内)一五七頁。

(75) 前掲、註(17)一三一—三四頁。

(76) 国府の比定地付近の地割が乱れ、余剩帯の確認ができない。しかし、国府比定地の北から、一町区画をとってくると、余剩帯があったと判断される。

(77) 藤岡謙二郎『国府』(吉川弘文館、昭和44)二二—二六頁。

(78) 前掲、註(1)ノ(内)一七三頁。

(79) 前掲、註(2)ノ(四)八七頁。

(80) 平野邦雄「豊前の条里と国府—古代政治勢力の所在をめぐって—」(九州工業大学研究報告(人文・社会科学)第六号、昭和33)一一—一六頁。

(81) 木下良「国府と条里との関係について」(『史林』五〇巻五号、昭和42)七三—一〇二頁。

(82) 戸祭由美夫「豊前国府考」(『歴史地理研究と都市研究(上)』大明堂、昭和53)六八—七八頁の七二頁に詳しい。

(83) 前掲、註(2)ノ(内)七四頁。

(84) 前掲、註(2)ノ(内)一九七頁。

(85) 前掲、註(17)二二頁。

(86) 服部昌之「阿波条里の復原的研究」(『人文地理』十八巻五号、昭和41)一一—二〇頁。

(87) 前掲、註(2)ノ(内)一五四頁。

(88) 前掲、註(81)八二頁。

(89) 前掲、註(81)八二頁。

(89) 前掲、註(81)八三頁。

(90) 藤岡謙二郎『都市と交通路の歴史地理学的研究』(大明堂、昭和42)三二—三三頁。

(91) 前掲、註(1)ノ(内)一七〇頁。

- (92) 前掲、註(1)ノ(一)一七一頁。
- (93) 前掲、註(17)一九九頁。
- (94) 前掲、註(93)。
- (95) 前掲、註(93)。
- (96) (一)『佐賀県史上巻』(佐賀県、昭和43)三五七頁、米倉二郎執筆の部分、高橋誠一(二)『古代山城の歴史地理―神籠石・朝鮮式山城を中心に―』(『人文地理』二四巻五号、昭和47)一一二七頁、木下良(三)『国府跡研究の諸問題』(『人文地理』二二巻四号、昭和44)三〇一六五頁。
- (97) 前掲、註(81)一〇〇頁。
- (98) 『大分県史料』二四、四六五号文書。
- (99) 『大分県史料』二四、四六八号文書。
- (100) 前掲、註(30)二二六頁。
- (101) 前掲、註(99)によれば、「到津庄四至東限一古駅岳並大路 南限一高杯山一件四至寛弘四年五月廿五日国符之由(以下略)」とあり、古駅は到津駅を指すことは間違いない、十一世紀の始めにはすでに駅制が廃止されていたことがわかる。
- (102) 『類聚三代格』巻十六、太政官符、延暦十五年十一月廿一日条。
- (103) 『日本書紀』安閑天皇二年五月丙午朔甲寅条に「(前略)豊国藤碓屯倉・桑原屯倉・肝等屯倉取音・大拔屯倉・我鹿屯倉、我鹿、此云二阿柯。(後略)」とある。
- (104) 足利健亮「交通と交通路」(『古代の日本2 風土と生活』角川書店、昭和47)一一八―一三七頁。
- (105) 前掲、註(41)二二頁。
- (106) 前掲、註(8)一三二・一三四頁。
- (107) 前掲、註(8)一三四頁。
- (108) 前掲、註(2)ノ(三)・(四)、(39)ノ(三)・(四)。
- (109) 久留米市教育委員会古賀寿の教示による。なお、報告書は出ていないようである。
- (110) 前掲、註(2)ノ(三)。
- (111) 前掲、註(2)ノ(三)。
- (112) 郡家に近接した寺という意味に解したい。

- (113) 高良大社、昭和47年。
- (114) 『太宰管内志(中)』(歴史図書社、昭和44) 一一七頁。
- (115) 板橋和子「有明文化圏の形成」(『古代の地方史Ⅰ西海編』朝倉書店、昭和52) 一一七—一五二頁。
- (116) 森貞次郎「裝飾古墳の発生まで」(『古代の日本3九州』角川書店、昭和45) 一一二—一三六頁。
- (117) 前掲、註(115) 一二六—一二九頁。
- (118) 前掲、註(39) ノ(三)。
- (119) 前掲、註(39) ノ(一)。
- (120) 前掲、註(2) ノ(四)。
- (121) 前掲、註(2) ノ(三)。
- (122) 前掲、註(39) ノ(四) 四二—四四頁。
- (123) 井上辰雄『隼人と大和政權』(学生社、昭和49) 一四一頁。
- (124) 前掲、註(123) 五九頁。
- (125) 前掲、註(104) 一二九頁。
- (126) 『日本後紀』大同元年五月丁丑条。
- (127) (一)『府中町下岡田古代建築群遺跡調査報告第一集』(府中町教育委員会、昭和38)、(二)『府中町下岡田古代建築群遺跡調査報告第二集』(府中町教育委員会、昭和39)、(三)『下岡田遺跡発掘調査報告一九六五年度』(府中町教育委員会、昭和41)、(四)『下岡田遺跡発掘調査報告一九六六年度』(府中町教育委員会、昭和42)、(五)『岡山県埋蔵文化財発掘調査報告(四)』(岡山県教育委員会、昭和49)。
- (128) 藤岡謙二郎『都市と交通路の歴史地理学的研究』(大明堂、昭和42) 一〇三—一四一頁。
- (129) 前掲、註(2) ノ(四)七四頁。
- (130) 前掲、註(127) ノ(四)。
- (131) 『岡山県史蹟名勝天然紀念物調査報告第七冊』(名著出版(復刻版)、昭和49) 一二三頁。
- (132) 『備前小田郡誌上巻』(名著出版、昭和47) 二九—三一頁。
- (133) 前掲、註(127) ノ(四)。
- (134) 日野尚志「備前小田郡家について」(『東北地理』二五卷一号、昭和48) 一〇—一五頁。

(135) 佐々木卓也「古代安芸における地方官衙の復原―佐伯・安芸両郡を事例として―」(『地理科学』二九号、昭和53) 四二―五七頁。

(追記) 山辺往還については拙著「筑後国御井(筑後川左岸)・三潴二郡の条里について」(『佐賀大学教育学部研究論文集』第二七集昭和54)を参照していただければ幸いである。