

陸奥の古代交通路研究に関する二つの問題

一 本研究の基本的視角

本研究は、従前から筆者が試みている律令国家と蝦夷との漸移地帯における地域構造の変容を追求しようとしてきた諸研究⁽¹⁾と同じ流れにある。

従って、本研究の場合も、その分析の観点は、それら従来の拙稿で試論を展開した東北における律令国家と蝦夷の漸移地帯の歴史地理的研究と一貫する。なお、本稿はそれら一連の研究と同様に、基本的視点を左のように設定する。従来、一般に古代東北の研究は、畿内側の史料によって分析されてきた。それでは、律令国家と蝦夷の漸移地帯を究明するのに、一面的な解釈しかなし得ないことになる。然し、蝦夷側の史料が全くないという状態である。即ち、その究明は、畿内に視点を設定して、展開してきたことになる。それでは、東北における律令国家と蝦夷との漸移地帯の研究としては客観性を欠く。従って、筆者は東北にも視点を置いて、その漸移地帯の究明を試みたい。然し、蝦夷自体の古文献や史料、及び考古学的資料はいまだに発見されず確認されていない。蝦夷に関する古文献の記事はあ

山 田 安 彦

っても、総て畿内側のものであり、考古学的資料も蝦夷自体の遺跡・遺物として明確に究明されたものはなく、推測の域を出ない。そこで、筆者は、「蝦夷」並びに「蝦夷地」が律令国家体制内に編入する過程において、「蝦夷」並びに「蝦夷地」という事実を解消するので、その解消する過程を分析して、「蝦夷」並びに「蝦夷地」の本質や基本的構造を把握しようとするのである⁽²⁾。特に、筆者は、東北における律令国家と蝦夷との漸移地帯の地域構造の変容を究めたい⁽³⁾。その点に、歴史地理学的研究の現代的意義があると考える。

ここにいう漸移地帯⁽³⁾は、律令国家と蝦夷の両文化の接触地帯であるから、その漸移地帯を分析するには交通路の研究が、その分析の重要な条件となる。今日もなお、交通路は地域発展の動脈であり、地域開発の関数的役割を果す。また、説明するまでもないが、文化の伝播・拡大には交通路によって前進する。従って、当然のことであるが、律令政府が律令国家体制を背景にして、対夷政策を含めた東北開発を進展させる場合もまた、交通路の確保と整備が重要である。そのために、漸移地帯の前進と変容には、交通路の推移との関係を追及する必要がある。

前述してきたように、筆者は、東北における律令国家と蝦夷との漸移地帯については、若干の試論⁽¹⁾を展開してきたが、交通路を取り挙げるのは本稿が嚆矢である。然し、先学で東北の古代交通路を取り挙げた論稿は少くない。大槻文彦⁽⁴⁾・大槻如電⁽⁵⁾をはじめ、喜田貞吉⁽⁶⁾・新野直吉⁽⁷⁾等の諸論稿⁽⁸⁾があるが、何れも『続日本紀』・『日本紀略』・『日本後紀』等の古文獻や『延喜式』及び地名とを合わせて古代交通路を復原しようとする試みた論説が多い。

なお、最近、日本全国の古代交通路の復原とその歴史地理学的研究の総合研究⁽⁹⁾が進められている。筆者もその一員として、陸奥・出羽を担当している。筆者は近い将来、『続日本紀』・『日本紀略』・『後紀』をはじめ、『倭名類聚抄』・『延喜式』、それに加えて『吾妻鏡』・『陸奥話記』、更に、『地理志料』・『大日

『本地名辞典』及び『駅路通』、その他、交通関係の諸論文の内容を検討・吟味して、従来の説を整理し、一応、陸奥と出羽の両国の古代道路の復原を試みる積りである(10)。

従って、本稿では陸奥の古代道路を復原しようとするのではなくて、陸奥の古代官道の北端部に焦点を当て、蝦夷との関係を配慮しながら、古代官道を復原する端緒を見出そうとするのが、本稿の問題提起の一つである。また、繰り返し説述するが、律令国家の東北開発経営、並びに対夷政策には、道路建設が基礎的条件になる。一方、蝦夷も蝦夷地に根拠を置き、生活するのであるから、道路が存在したことは明確であるが、その具体的位置は不詳である。律令国家と蝦夷地の両者の道路が如何なる関係にあったか。また、前述したように、その両者の関係から、ここにいう漸移地帯を究明する端緒を見出したいのである。

然し、それらの道路を追究するのに、具体的証拠は全くないといってよい。そこで、二・三の古文献の記事や史料、及び現在に残る口碑伝説を基にして推論することにした。従って、古代東北の場合、蝦夷関係の口碑伝説も参考にして、古代道路を復原するところに、他の地域にない地域的特殊性がある。

なお、もう一つの問題提起は、駅家の立地点と形態を想定し、現存の地割形態や明治初期の地押図(地籍図)から駅家の所在を探索する端緒を見出そうとする試みである。駅家の形態については、目下のところ全国的に見ても明確ではない。尤も、東北の場合について見ても、駅家の形態を復原し得ない。然し、幸にして岩手県和賀郡江釣子村字新平(につべい)において、延喜式駅路の陸奥の最北端である磐基駅家擬定遺跡が発見され(11)、その発掘の結果、

その駅家形態の一端が検出された。この新平遺跡の考古学的調査の成果を基にして、明治初期の地押図、それに『厩牧令』(12)、『延喜式兵部省』(13)、『続日本紀』(14)、『日本後紀』(15)、及び『類聚三代格』(16)等に散見する駅家の

施設関係の記事を合考し、駅家形態を想定した。勿論、その考古学的調査の一事例から、駅家の所在を検出するための一般的モード形態を想定しようというのではない。また、想定し得るものではないことは承知している。唯、東北において、現在地割形態や地籍図から駅家を探求するための端緒を見出す試みとして、一駅家の形態から駅家の所在を探求する一端を誘導したいと考えるのである。従って、その形態で、全国の駅家を推論しようとは考えていない。然し、磐基駅家擬定遺跡の形態は、積雪寒冷地の特殊性に適合した駅家形態であると思う。

二 陸奥の古代官道の北端部と安倍道

道路景観は持続性が長く、また、道路の位置については、過去の位置を踏襲する場合が多い。その持続性と踏襲性については、多くの歴史的道路の事例がある⁽¹⁷⁾。陸奥の古代道路については、まだその具体的証拠を把握し得ないが、『陸奥話記』⁽¹⁸⁾の前九年の役の戦況や『吾妻鏡』⁽¹⁹⁾の鎌倉勢の奥州攻めの道路やその沿道の状況から、古代道路の極く一部を推測することが可能になる。

前述したように、陸奥の古代道路については、総合研究の一部として、筆者が担当しているので、別に論を展開する。なお、奈良時代から平安時代初期にかけての陸奥における律令国家と蝦夷との漸移地帯の交通路については、従来からその漸移地帯研究⁽²⁰⁾を進めているので、その一環として、別の機会に論ずる。従って、本稿では特に、陸奥における律令国家と蝦夷との漸移地帯北端辺境部の道路について見ることにする。

当時の陸奥北部に当る北上盆地における駅家は、『延喜式』⁽²¹⁾諸国駅伝馬の記載順序によると、磐井・白鳥・胆沢・磐基である。この官道(駅路)の北端部を究明し、蝦夷との関係を追及したいと考えている。この場合、筆者

は、主として胆沢以北が問題になると思う。水沢市の北郊「佐倉河」に「胆沢城」跡が発掘された結果、確認されたが⁽²⁰⁾、胆沢駅家の具体的位置は不詳である。『倭名類聚抄』⁽²¹⁾の「胆沢郡」には「胆沢」という郷名もない。吉田東伍によると、『倭名類聚抄』の「胆沢郡」に、「白河・下野・常口・上総・余戸・白馬(白鳥)・駅家」と記載されているが⁽²²⁾、ここに記されている「駅家」は胆沢駅家郷であると説く⁽²²⁾。然し、井上通泰は吉田説に従わず、胆沢駅家は脱落していた⁽²³⁾という。なお、胆沢駅家の位置を「上葉場」であると比定している⁽²²⁾⁽²³⁾。吉田東伍によれば、「上葉場」は今の佐倉河の字「上幅」である⁽²⁴⁾というが、そこに駅家の具体的証拠は検出されていない。大槻如電によると、「葉場(はば)」は「馬場」の訛であり、また駅家に因む掃部(かもん)長者遺跡がある⁽²⁵⁾という。その遺跡は、昭和三三年(一九五八)に水沢市教育委員会によって発掘調査された。その掃部長者譚の伝承のある遺跡の正確な位置は、水沢市佐倉河満倉(みつくら)上幅(うわはば)高山にあり、発掘の結果、焼米を出土するが、長者屋敷跡は確認されていない⁽²⁶⁾。

扱て、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬の記載順序によれば、「胆沢駅家」の次駅が「磐基駅家」である。ところが『倭名類聚抄』の「磐井郡」の条に⁽²⁷⁾、「磐本 駅家」と記載されている。井上通泰は、それが磐基駅家であることは明白であるが、その具体的位置は不明である⁽²⁸⁾という。然し、岩手県遺跡地図⁽²⁹⁾の「一関」図幅の一関市赤萩(遺跡番号一三三一号)に、磐基駅家擬定地として位置を明記している。若し、「磐本」が「磐基」であるとするならば、『延喜式』の諸国駅伝馬の記載順序を無視することになる。而も、『日本後記』延暦二三年(八〇四)五月の条に⁽³⁰⁾、「敖波城と胆沢郡と相去ること一六二里、山谷嶮岨にして往還に艱多し。郵便を置かずんば、恐らく機急を闕かん。伏して請う。小路の例に准じて一駅を置かんことを」と奏上している。この記事によると、新駅の設置の

時期は明確でないが、機急を關かんと奏上していることから考え、新駅が緊急に設置されたものと推察される。然し、その新駅が延喜式の駅家記載通りの磐基駅家であると論定するには躊躇する。一般的に見れば、『延喜式』の駅伝馬⁽³⁾の記載通りに、「胆沢駅家」の次は「磐基駅家」であると考えたい。ところで、延暦二三年(八〇四)から『延喜式』の編纂が完了した延長五年(九二七)までに一二三年間を経過しているが、駅路の変遷がなかったであろうか。大槻如電は『日本後紀』の延暦二三年の条から、胆沢の次の駅は磐基であると考え、更に「磐基」は「磐轟」(はなまき)の草躰より誤写したものであり、現在の花巻に、その位置を想定している⁽³¹⁾。一方、吉田東伍は、胆沢・跋波の中間に「磐基」の駅家を推定している⁽³²⁾。なお、『続日本紀』天平宝字三年(七五九)九月の条⁽³³⁾に、「始置出羽国雄勝・平鹿二郡・玉野・避翼・平戈・横河・雄勝・助河、并陸奥国嶺基(みねもと)駅家」と記載されていることから考え、字体が類似しているので、「磐基」と「嶺基」とが同一ではないかという疑似説を掲げている⁽³⁴⁾。従って、吉田東伍は、『陸奥話記』の内容とその他と合考して、花巻市鳥谷崎を磐基駅家の擬定地に推定している⁽³⁵⁾。

今仮りに、「磐基」を胆沢と跋波の中間駅とすると、跋波城の位置が問題となる。胆沢城の位置は検出されているが、跋波城の具体的位置は定かではない。その擬定地については五説もある。即ち、紫波町古館二日町新田城山⁽³⁶⁾・同町新田御堂前(みどうまえ)⁽³⁷⁾、同町南日詰赤石⁽³⁸⁾、同町北日詰大日堂⁽³⁹⁾、花巻市鳥谷ヶ崎⁽⁴⁰⁾の五地点に擬定する説である。然し、筆者は、『日本後紀』の弘仁二年(八二二)閏十二月の条にある「其志波城近于河浜。屢被水害⁽⁴¹⁾。去⁽⁴²⁾其処、遷⁽⁴³⁾立⁽⁴⁴⁾便地⁽⁴⁵⁾」(41)という内容と、紫波町赤石の桜町に、式内社分布の北限に当る「志賀理和氣神社」⁽⁴⁶⁾が鎮座することなどを考慮し、紫波町北日詰大日堂の五郎沼北岸の微高地を跋波城跡に擬定したい。(第一図)

この擬定地を一応跋波城として胆沢城跡との距離を測定して、『日本後紀』延暦二三年（八〇四）の条（30）にある跋波城と胆沢郡（胆沢城）との距離一六二里を吟味すると、一般的に見て、跋波・胆沢間の行程には三通り考えられる。尤も当時は、和銅の道程尺度でいえば六町一里相当であるが、辺境であるから、大宝令の里制のままであるとす



第1図 跋波城擬定地周辺と推定安倍道

跋波城擬定地については5説あるが、筆者は古文献の内容と周囲の遺跡との関係において紫波町北日結大日堂付近に從う。

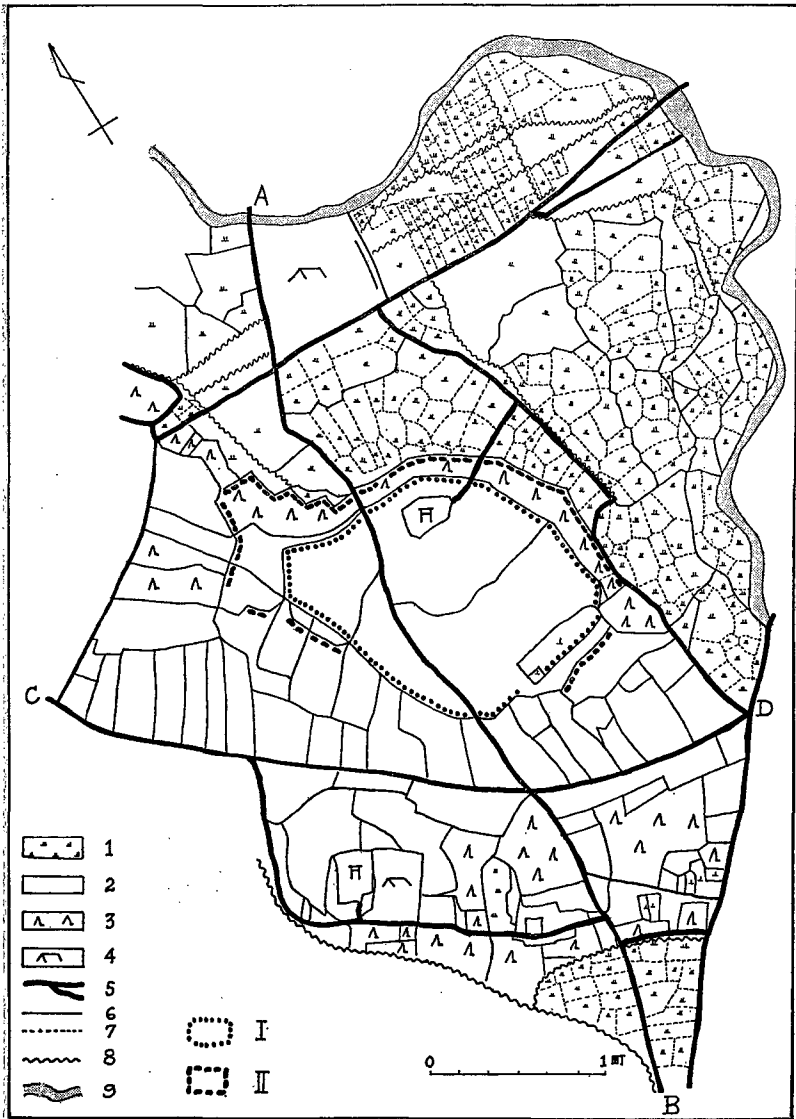
太実線は、明治18年（1885）頃の陸中国紫波郡土館村（現紫波町内）の地籍図と明治18年の紫波郡土館村 官有地第三種箇所調、及び大正10年（1921）の志和村役場 道路台帳に採り、確認した「安倍道」である。点線は、地元の住民から聴き取りした「安倍道」であり、筆者の確認した「安倍道」と若干の違いがあるが、後考を俟つ。

本地図の地形図は、国土地理院発行（1969）の5万分の1地形図「日誌」、「花巻」図幅のそれぞれ一部である。

れば五町一里相当である⁴³。何れか論定し難い。仮りに大宝の里制であつたとすれば、その距離を現在の里数に換算すると、二二里半であり、和銅の里制で測定していたとすれば、現在里数は二七里となる。賊波・胆沢間の行程の一つは、今の陸羽街道の道順であるが、古代にはその順路を通つたとはいへない。然し、参考までに、その道程の里数は一〇里三〇町（現在里）である。

次の行程は、陸羽街道よりも古い道路で、陸羽街道と西方の奥羽山脈山麓との間の段丘上を走つたと推察される。この道路の想定については、若干の説明が要る。これには、二・三の古文獻・史料、それに伝承を断続的に辿つて推論し得るのである。胆沢城から北に向う当時の道路の具体的進路については不詳であるが、胆沢郡金ヶ崎町六原（ろくはら）に、鎌倉御家人の一人葛西氏が築いたと伝えられる道標「百寄塚（ももよせづか）」があるので、胆沢駅家推定地「上幅」から胆沢川を渡り、宿内川を溯り、六原に至つたと思われる。そこからは、夏油川（げとうがわ）を下り、岩崎の字「宿（しゆく）」に着き、和賀川を渡河し、和賀郡江釣子（えづりこ）村字「宿（しゆく）」に渡つたと想像される。その根拠について次に説述しよう。

当時の道路を推論する重要な南部藩古文獻市原篤焉の大著「篤焉家訓」がある⁴⁴。その巻十一の地神社仏閣条に収められている二戸（にのへ）郡浄法寺（じようほうじ）町天台寺の縁起を記した『桂泉觀世音菩薩之御本地』という一文の内容から推論する⁴⁵。その原史料の『桂泉觀世音菩薩之御本地』は著作年代や著者は不明であるが、森嘉兵衛によると中世を下らないであろうといわれている⁴⁶。そのなかに、浄法寺に流罪になつた夫を訪ねて、妻子が陸奥に下ってくる旅路の状況が記述されているのである。その旅路の衣川以北について見ると、「仏法ひろむ衣川、いわ井の里を通り過、物うき井沢岩崎の笹間の庄に着給ふ」とあり、庄屋の笹間左衛門尉のもとに宿を借るが、



1. 水田 2. 畑地 3. 林地 4. 宅地 5. 道路 6. 地番界 7. 畦畔界
 8. 灌漑水路 9. 小河川 I 想定駅家遺構 II 想定駅家四周陸跡

第2図 磐基駅家擬定地とその周辺の地籍図

この図は、旧東和賀郡新平村第2地割小字日平の地押図の一部である。註(62)参照。地目は昭和48年3月現在の状態である。弘仁2年(1845)の新平村絵図(註45)によると、新平丘陵の北部・東部一帯は水田化している。上掲の地図では、畑地・林地の部分が新平丘陵の東南端部に当る。AB岩崎上道(一名岩崎街道、俗称殿様街道)CD通称どろぼう道 Iの丸点線の部分は、磐基駅家の遺構であろうと想定されるし、IIの小破線の部分は、駅家四周の陸の跡ではないかと推定されるのである。

左衛門尉は事情を聞いて、いたく感動し、「あらいたましやさらば送り申さんと、馬に乗せ奉り日詰の宿迄送り」とどけている。即ち、その旅路の状況から推察すると、「衣川（ころもがわ）」から「岩崎（いわさき）」・「笹間（ささま）」を経て、「日詰（ひづめ）」に至る。「岩崎」は夏油川の下流域域であり、「笹間」は和賀郡江釣子村字新平（につべい）の北方で、花巻市城の西南に当る。

更に、もう一つの史料、弘化二年（一八四五）の新平村（現江釣子村字新平）古図⁵⁴によると、「岩崎上道」（一名岩崎街道、上街道、俗称殿様街道）が、新平丘陵を貫通しているので、古くは岩崎から笹間に通ずる道路があったと推論し得るのである（第二図）。なお、その古絵図によると、この道路の東二五〇米あたりを東北から西南にかけて岩崎道という道路が通ずる。この道は恐らく、駅家の南で岩崎上道と合する。

それから北、日詰に向う具体的経路も詳かではない。『吾妻鏡』も、平泉から厨川までの記述は詳細を欠く⁴⁶。唯、頼朝が文治五年（一一八九）九月四日から一週間に亘って、紫波町陣ヶ岡（じんがおか）⁴⁷（旧古館村）の「陣岡ノ蜂社」に本宮を設定していたことが記載されている。この点から推考すれば、「新平」から北へも陸羽街道と奥羽山脈山麓との間を通過しているように考えられる。この陣ヶ岡の北、矢巾町（やはばちよう）字太田に「海道町」という地名もある⁴⁸。「新平」から「陣ヶ岡」までの間を見ると、和賀郡石鳥谷町（いしどりやちよう）の北上川西岸支流耳取川と葛丸川の間中に字「中寺林（なかつらばやし）」がある。その西方に「光林寺」という寺院があり、その北に「弾正（だんじよう）下り」という地名が残る。これは時代を下るが、浅野弾正長政が天正末期に奥州の仕置きや九戸出陣のために再三陸奥に下り、光林寺に代官を置いている。従って、その地名は浅野長政の通過に由来したものであると伝えられる⁴⁹。その伝承を一応認めるとすれば、その当時、南寺林（みなみてらばやし）・中寺林・

第1表 志和村道路台帳に記載されている古街道

大字	地割番号	小字	道路番号	道路名	長さ	幅員
かたよき 片寄	29	の野 崎	6	古道(ふるみち)	22間	6尺
〃	50	しもなか 下中田	17	古街道(ふるかいどう)	1町11間	14尺4寸
〃	51	こし 越田	2	古街道	1町8間	12尺9寸
〃	52	ふる 古道	23	古街道	1町12間	7尺5寸
〃	53	の野 尻	5	古道	32間	18尺

資料 大正10年(1921) 志和村役場：道路台帳(紫波郡紫波町役場税務課保管)

「光林寺」・北寺林(きたてらばやし)の付近を通る道路があったことになる(第一図)。

その北方、紫波町の南部(五万分の一地形図「日詰」字「犬淵(いぬぶち)」の西部に「古道(ふるみち)」という小字がある⁵⁹⁾。その「古道」に関する史料を探訪したが見当らず、唯、紫波町税務課保管の「旧志和村役場」…大正一〇年(一九二一)『道路台帳』を見出した⁶⁰⁾。その道路台帳によると、紫波町大字片寄(かたよせ)の第五〇地割字「下中田」に道路番号一七号「古街道」、その南の第五一地割字「越田(こした)」に道路番号二号の「古街道」が、更に、その南隣の第五二地割の字「古道(ふるみち)」に道路番号二五号の「古街道」が通じている(第一表参照)。なお、その南の第五三地割の字「野尻」に、道路番号五号の「古道(ふるみち)」と称する小径がある(第一表)。それらの「古街道」は一本の小径となって続き、「犬淵」集落の西に今も僅かに残存している。この道路を地元では、「鎌倉街道」、或は「あづま道」ともいう⁴⁹⁾。

要するに、右は僅かに残る古文獻や史料、及び伝承に基づいて、胆沢・赦波間の道路を推論したのであるが、断続的にしか把握し得

なかった。この断続的に想定される道順を想像により継ぎ合わせて、胆沢と敷波の距離を測定すると現在里数で、約一三里である。なお、推察の域を出ないが、ここに掲げた経路は、推論の基礎になった古文獻や史料、及び伝承から古代末以降、近世初期あたりまでのものであらうと考えられる。

古代の道路については、なおさら具体的証拠はない。然し、地元に残る伝承的道路「安倍道（あべみち）」がある。この道に沿う経路が胆沢・敷波間の更にもう一つの行程である。「安倍道」は、その昔、俘囚長であり、奥六郡の司であった安倍氏一族が往来した道であると伝承される以外に、全く史料はない。この伝承の残存については、昭和三年（一九六〇）に、川本忠平から教示を受け、それ以来臨地調査を続けた。「安倍道」の名称は伝承であるが、後述するように実際に存在した。然し、その調査の初めは手懸りがないので、地元の古老の記憶を集成整理し、その道路の存在を追求し、紫波郡の西部山麓沿いに南北に通ずる古径であることを一部把握した。また最近になって、紫波町の郷土史家である佐藤正雄により、その経路が想定された。所謂「安倍道」は、紫波町土館・片寄から南に伸び、豊沢川溪口の柴林（湯口）、和賀川流域の下欠（横川目）、胆沢川流域の上鹿合（若柳）を経由して、衣川に達した⁵²という。伝承以外に、何の史料もないので、推論すらし得ないが、蝦夷の交通路であった安倍道を官道（駅路）として踏襲したのか。それともその安倍道は律令政府によって開発された駅路であったが、その後、その東の段丘を通ずる道路（前述した胆沢・敷波間の第二の経路）が開発されたために、山麓を南北に通じていたその道路は、単なる山道となってしまったのか。その何れかを論定し得ないが、伝承の内容と延暦二三年の奏言にある「小路の例に准じて」⁵³という表現から考え、蝦夷が使用していた安倍道の前身の道路が、駅路として利用されるようになったのではないかと推察される。それに加えて、注意すべきは、安倍道の沿道には先・原史の遺物散布地が多いことであ

る⁵³。そのなかに、紫波町片寄字漆立（うるしたち）の安倍道西側に未調査の古墳があり、また、同町土館字和山の安倍道西側に新山古墳（方墳）が存在する⁵³。この点から推考すると、安倍道は古代には利用頻度が高かったであろう。

更に、『統日本紀』延暦八年（七八九）の紀古佐美の奏言によると、「其れ玉造塞より衣川の宮に至るまで四日、輻重して受納すること二箇日、然るときは則ち往還十日なり。衣川より子波の地に至るまで行程仮令六日、輻重して往還十四日なり。総て玉造の塞より子波の地に至るまでは往還廿四日の程なり。」⁵⁴という。その奏言から窺うと、衣川から子波に通ずる道路があり、その行程に大体六日を要する。然し、大宝令（養老令）の規定では、歩行は一日五〇里（現在里数六里三四町）である⁵⁵から、その間の行程は約三〇〇里ということになる。これは辺境地帯の事情の奏言のなかに説述されたものであるから、多少の誇張がなかったとはいえないが、やはり未開発地帯であるから、往來に困難が多かったのであるろう。従って、その奏言中に、「行程仮令六日」⁵⁴という表現がなされたのでありと考えられる。

更に、調査を重ね「安倍道」の発生について追究したが、依然として伝承の域を出ない。唯一つ、昭和四八年（一九七三）八月の調査で次のことを確認した。「安倍道」という道路名称は伝承であるが、正式に道路名称として存在していた。紫波町役場税務課保管の旧陸手国紫波郡土館村「地押図」（縮尺一五〇〇分の一 明治一八年入一八八五頃頃の測図と推定）⁵⁶の第一〇地割から一四地割までと、一六・一七地割、小字名でいえば「石田」・「和田」・「田面木（たものき）」・「関沢」・「木金（きがね）」・「浦田（うらだ）」・「松森」の図幅に極小の文字で「安部道（安倍道のこと―筆者註）」と注記⁵⁷してあるのを見出した。なお、同役場保管の旧紫波郡土館村（明治一八

第2表 志和村道路台帳に記載されている安部道

大字	地割番号	小字	道路番号	道路名	長さ	幅員	備	考
土館	11	和田	13	安部道	3町48間	6尺	12地割界	
"	12	田面木	6	安部道	3町38間	7尺2寸	11地割界 210間	
"	13	関沢	9	安阿道	2町54間	12尺	14地割界	
"	14	木金	13	安部道	4町18間	12尺	土館、坂道ヨリ分レ 12地割界 174間	13地割ニ入ル
"	16	松森	23	安部道	4町24間	5尺4寸	8地割字馬ノ子ヨリ来ル 17地割片著ニ入ル	
"	17	浦田	14	安部道	4町24間	5尺4寸	16地割界	

資料 大正10年(1921) 志波町役場：道路台帳(柴波郡柴和町税務課保管)

道路台帳に「安部道」と記載されているが、安倍一族が往来した道路という伝説に使えば、安倍道と書くべきであらう。

安阿道は安部道の誤記である(関沢に安阿道という道路名はない)。

年目録第五三〇三)『官有地第三種箇所調 自第壹町制至第三拾壹地割』(註)によらば、第一二地割字「田面木」の地番七六番に「安部道(安倍道のこと)」が登録されて(註)あり、また、志和村役場『大正一〇年(一九二一)道路台帳』(註)を見ると、大字土館の字「和田」・「田面木」・「関沢」・「木金」・「松森」・「浦田」に「安部道」

と記載されている(第二表)。何れの記載も「安部道」となっているが、安倍道のことである⁵⁹⁾。その伝承の内容からは「安倍道」と書くのが、妥当である。字「関沢」では「安阿道」と記されているが、これは安倍道の誤記であることも確認した。このように、地押図と道路台張により、大字土館の「安倍道」の経路が明確になった。その経路部分を基にして南北の道順を推考すると、第一図の図示のようになる。確認した安倍道の幅員は、前掲の道路台張によると、五尺四寸から一二尺までである(第二表参照)。然し、現在その安倍道を踏査すると、廢道となって草木が繁茂している部分もあれば、広い所で一七米位になっている。

要するに、筆者が確認したように、「道路台張」に正式に登録されているということは、地元で正式にその道路名を呼称していたことであり、また過去からの伝承名を的確に継承していたことを物語る。東北の在来道路である「安倍道」を駅路として編入した可能性が大きく考えられるが、それによる胆沢から陂波への経路を想定すると次の如くである。

胆沢の上葉場から、胆沢川を渡り、宿内川を溯り、六原の西の「百寄塚」辺りを北上して、夏油川に沿って、その下流の岩崎の字「宿」に至る。そこから和賀川を渡って、江釣子の字「宿」に着き、岩崎上道を北上し、「新平」の「磐基駅家」を経て、その北方の笹間に向い、更に北上して、姥宿・柴林を経由し、西部山麓の「安倍道」を通り、紫波郡片寄・土館(現紫波町)から陂波城に達したと想定し得るのである。この道程を測定すると、現在の里数で一五里一〇町位になる。そうすると、『日本後紀』延暦二三年(八〇四)の奏言にある「陂波城と胆沢郡と相厚ること一百六十二里」(大宝里制では二二里半)⁶⁰⁾という数値に及ばないが、「一百」は衍字であるとはいえないのではないか。

三 陸奥における駅家の一形態

陸奥の古代交通について、重要な問題となるのは「磐基駅家」の位置である。それについては、板橋源が考古学的に調査し、詳細に報告している(1)。従って、ここでは歴史地理学的に関連する課題について考察する。若し、筆者の考えるように、所謂「安倍道」を駅路として利用したとすれば、胆沢城と敷波城の中間地点は、和賀郡江釣子村字新平付近になる。なお、既述してきたように、新平を中世道路が貫通していたと想定し得る。なお、新平付近に、古墳六基が遺存し、その他、近辺に原史・古代の遺跡分布が多い。更に加えて、昭和三二年(一九五七)の江釣子村文化財保存会の発掘により(2)、新平丘陵に駅家遺跡があり、そこを南北に駅路が通じていたであろうという想定が可能になった。

その発掘調査の結果によると、主体的形態は四辺であるが、北西隅が闕如して五角形を形成する平面形態の四周隍が発見され、その内部に建物跡が検出された。四周隍の平面形態を見ると、北辺四六間、南辺四五間、東辺四七間、西辺四六・五間、北西隅辺一五間であり、隍底と隍岸高の比高は七尺内外である。その隍には水を入れた痕跡はなく、南部藩が九牧を経営した「牧ぶくろ」に類似している。その四周隍構内の東南寄りに、北辺・南辺二三・五間、東辺一五・五間、西辺一七・五間の長方形の厩舎の跡ではないかと想定し得る建物跡が検出された。また、土塁(隍岸)四周外の西北に、東西六三尺、南北三二尺の建物跡があり、その位置は新平丘陵の標高九七米付近である。その位置は周囲の展望がよく、駅庁舎跡ではないかとも推考したくなる。なお、四周隍の南に、鉄滓・土師・須恵を出土する鍛冶場跡、並びに堅穴住居跡・貯蔵堅穴も発見された。その鍛冶場が、若し駅家に関係する所屬物であるとすれ

ば、「砂鉄七里に炭三里」という慣習的規定に位置が選定されるような結果になるのではなからうか。そして、結局は、その規定によって駅家の位置も決定されるようになるのではないか。また、鍛冶場には水が必要であるから、湧水点の近くか、或は小河川の近傍に立地する。なお、下から上に向って風が吹き、燃料を燃えやすくするために、斜面を鍛冶場の立地点に選ぶのである。更に、この遺跡から、墨書銘のある土師器坏底部が発見された。

新平遺跡一帯を俗称で、「マッコのセバ」という。「マッコ」とは東北地方の「馬」の方言であるが、「セバ」は不明、然し、田中喜多美⁽⁶⁾によると、盛岡市西方の雫石地方では、馬の木戸を「マ・セバ」という。「セバ」とは論定し得ないが、馬に関係のある俗称であったといえるであらう。

扱て、「磐基」駅家を、「いわき」・「いわもと」と訓むのか、或は、「ばんき」と音で読むのかは不詳である。然し、和賀郡江釣子・飯豊・笹間・黒沢尻・鬼柳（おにやなぎ）の地を「萩の里」という。「ばんき」と「はぎ」が読みの上で類似する。なお、新平遺跡付近を、今も「萩の前」と呼称する⁽⁶⁾。

要するに、かかる遺跡状態と環境条件であるから、筆者も和賀郡江釣子村大字新平の新平丘陵上の遺跡を磐基駅家跡に擬定するには同意する。筆者は、更に、筆者の現地調査の結果を加えて考察する。磐基家駅跡擬定地に当る小字日平（旧東和賀郡新平村第二地割小字日平へにっぺい）の地押図⁽⁶⁾を検討すると、新平遺跡の四周陸の平面形態の五角形が、地割にその遺構が残存し、その周囲に狭長な地割で以って圍繞されているので、陸跡であろうと推定される（第二図）。その五角形の地割のなかを俗称「殿様街道」が走る。この街道が、弘化二年（一八四五）作成の新平村古絵図⁽⁶⁾に注記がある「岩崎上道」である。駅家擬定地に当る四周陸平面形態五角形地割の南を俗称「どろぼう道」、別名「山賊街道」が東西方向に通じている（第三図）。

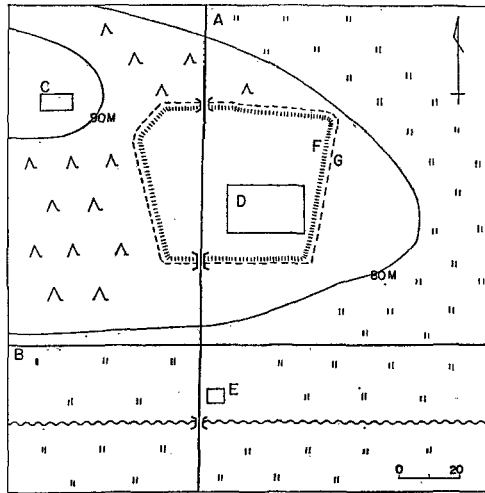


第3図 磐基駅家擬定地とその周辺

磐基駅家擬定地は陸中国東和賀郡新平村第2地割字日平（現岩手県和賀郡江釣子村大字新平第2地割）に
 である。本図の地形図は、国土地理院発行（1969）の5万分の1地形図「花巻」、同（1970）「北上」図幅
 の一部ある。

形態を形成するということになる。然し、ここに掲げた模式的形態が一般的で、全国的に通用する原則的形態であるとは考えていない。唯、条里地割を検出する原則的形態があるように、地籍図・航空写真、及び現存地割形態から、

なお、ここで注意すべきは、官道（駅路）と局地的道路の交叉点の近くに駅家が立地していることである。この立地条件は、現在においてもいえることである。東北の場合、南北方向が官道で、東西方向が局地的道路となつてい



第4図 磐基駅家擬定遺跡の模式図

- A 官道（駅路） B 局地的道路 C 駅庁舎
- D 厩舎 E 鍛冶場 F 土塁 G 陸

この擬定地は、北西から南東方向に舌状的に伸展する標高九七米の丘陵の先端部（標高九〇米付近）に位置する。この位置は、北・東・南に向つては展望は利く。この丘陵の北・東・南の近傍の平地には水田が経営され、現在の土地生産性は高い。因みに、この水田面と擬定地との比高は一〇米位である。駅家が水田地帯を臨む地点に立地するのは当然のことであり、田令には「駅田皆随近給」(63)と規定されている。この丘陵を所謂「新平丘陵」と呼んでいるが、地目の大部分は山林で、一部に畑地があった。然し、現在では開墾が進み、大部分が畑地である。

第3表 胆沢地方の気候

月	平均気温 (C°)	平均風速 (m/S)	最多風向
1	-1.8	3.4	NNW
2	0.1	2.9	NNW
3	2.2	3.8	NNW
4	8.4	4.1	NNW
5	13.6	3.3	NNW
6	18.8	2.5	S
7	21.7	2.6	SSE
8	22.1	2.1	S
9	18.5	2.0	NNW
10	11.4	1.6	SSE
11	5.3	1.6	NNW
12	2.9	3.0	NNW

昭和40年(1965)

水沢緯度観測所と胆沢郡内3通報所の
気象観測値の平均値。

駅家の所在を探求する基本形態を組立てられないものであろうかと筆者は試みたのである(第四図)。
重ねて説述するが、ここに掲げた模式形態は、陸奥の駅家の一形態であるが、駅家の所在を探求する誘導的な端緒を見出す役割を果たすのではないかと考える。

なお、更に疑問点を掲げ、解明への参考として若干の私見を説述しておく。何故、駅家形態の西北隅が闕如したような平面形態を示すのか。これが筆者の奥陸における駅家の平面形態に対する課題の一つである。それについて、先ず、この地帯一帯に、今もなお習俗となつて存続している屋敷神信仰と北西季節風に対する防風林の役割を果たす屋敷森が形成されていることに注意したい。屋敷神信仰と屋敷北西隅の屋敷森の造設は、曾って、家屋造成や集落形成に大きく影響し、屋敷の形態を規定したのではなからうか。それらのことが要因となつて、北西隅が闕如したような四

辺形の駅家形態を形成したのではなからうかと考える。

前者の屋敷神の信仰は、独り、岩手県下だけでなく広く全国に分布するが、岩手県下ではその信仰が現在も盛んで、而も、地域の生活機能と密着している。即ち、屋敷の北西隅に屋敷守護神を安置し、明神(岩手県南部)、或は地神(岩手県中部)と称して信仰する。この神は、また一族の守護神でもあるか

ら、その信仰はより一層深くなる。その鎮座の場には、樹木を植えて神聖視する。それが屋敷森となつて、防風林としての機能を果す。この屋敷森のことを、岩手県では家久根（えぐね）、または居久根（いぐね）と呼ぶ。別表に掲げたように、この地方では、十一月から五月まで、北西、北北西の風が強く、屋敷の北西面を保護する必要がある（第三表）。その北西に屋敷神を安置し、屋敷森を造成して、防風・防雪に備えるということは、信仰と生活機能面への実益を兼ている。

かかる防風と防雪のために、磐基駅家擬定地の遺構に見られるように、その平面形態の北西隅が闕如したような形態になつたのではないかと考えられる。磐基駅家の場合、防風林を造成する代りに、新平丘陵の山林を利用して、駅家を丘陵南端に立地させたのであろうと推測し得る。

なお、屋敷神信仰の原形ともいふべき、戌亥隅神信仰は古くからあつた。ここで、『日本後記』延暦二三年（八〇四）の奏言³⁰を取り挙げると、胆沢と敷波の間に、緊急に一駅を設置したとすれば、その直後に、磐基駅家が造設されたと想定される。今、そのように仮定すれば、その駅家が設定されてから、数拾年後には既に北西隅に当る戌亥隅神の信仰が習俗化しつゝあつた。即ち、『三代実録』の貞観五年（一八六三）⁶⁴、元慶元年（八七七）⁶⁶、同三年（八七九）⁶⁶の条を見ると、官庁や貴族の邸宅に戌亥隅神信仰が滲透していたことが窺われる。而も、その神への授位が行なわれているので、その信仰は国家的保護の下に、弘普していったと考えてよい。更に、推論を拡大すると、貞観・元慶の時に記事となつているのであるから、延暦には既にその信仰があつとも考えられるし、東北地方では西北の風を特に警戒したので、戌亥隅神の信仰が、東北辺境の駅家守護神として信仰されたと考えるのも不自然ではない。

その戊亥隅神信仰のために、北西隅を神聖視した余りに、駅家平面形態の北西隅を闕除したような形にしまつたのであろう。また北西隅だけ、隍を二重にしたのもその象徴であろうと考えられる。なお、北西隅を闕除したように、北東・南西方向に外周土塁を造成し、防風林を形成した方が、防風・防雪の効果は大きいのである。要するに、この場合も、信仰と実益を兼ていると考えてよからう。

四 古代陸奥辺境地帯における交通路研究の課題

まず、陸奥の古代官道は、蝦夷が通行していた道路を、律令体制の進展に伴ない編入し、所謂「安倍道」を官道として踏襲したのではないかと考えられる。

次は、陸奥の駅家の具体的な遺構は一例しか想定し得ない。管見では、全国的にもその例はないと思う。その具体的事例を模式的に駅家の平面形態を組立て、現存の地割や地籍図並びに航空写真から、駅家の所在を検出する試業的役割を果す模式的原形を試作しようとしたのが、本稿である。然し、それは拾石となっただけのことであり、今後は多くの事例を集めなければならないと考えている。なお、今後も続けて試論を検討したい。

特に、その試作的形態に対して、注意したいのは、陸奥辺境に立地する駅家は、辺境という特殊事情のため、駅家の守護と北北西・北西の季節風を警戒するために、北西隅を変形化した平面形態を形成したのではないかとということである。

かかる状態は、古代東北の辺境部の特徴的なものである。何れにしても、それは東北という基盤を理解せずして、把握し得るものではない。勿論、われわれは、蝦夷を理解せずして古代の東北を理解し得ないのである。

本研究の一部は、昭和四十七年度科学研究費による総合研究「日本古代交通路の歴史地理学的研究」（研究代表者京都大学藤岡謙二郎教授）によった。総合研究進行について、藤岡教授から種々お世話になった。なお、本稿を草するにあたり、東京教育大学浅香山幸雄教授、岩手大学川本忠平教授、立命館大学谷岡武雄教授に御教示を賜わった。併せ記して、謝意を表する。

註および参考文献

- (1) 山田安彦(一九五八) 先・原史遺跡よりみたら東北の地域構造 立命館文学 一五三号 六三一―八〇頁
 山田安彦(一九五九) 東北日本における律令国家の漸移地帯―地域構造の推移に関する歴史地理学的研究試論 立命館文学 一六九号 五一―六六頁
 山田安彦(一九六〇) 東北日本における歴史的フロンティアの特質 岩手史学研究 三三三号 三九―四八頁
 山田安彦(一九六七) 東北における歴史的フロンティア (川本忠平・長井政太郎・宮川善造・渡辺操共編 日本地誌ゼミナール 北海道と東北 大明堂 所収) 二七―二八六頁
 山田安彦(一九七二) 古代東北における律令国家の漸移地帯 人文地理 二四卷 四号 一―三五頁
 山田安彦(一九七二) 律令国家の漸移地帯に関する歴史地理学的研究の展望と方法論的反省 岩手大学教育学部研究年報 三二卷 一三一―三六頁
 山田安彦(一九七三) 律令国家の漸移地帯における局地的文化圏 歴史地理学会紀要 一五卷 文化圏の歴史地理 四三―七二頁
 (2) 前掲(1)山田安彦(一九七二) 古代東北における律令国家の漸移地帯(前掲論文) 及び山田安彦(一九七二) 律令国家の漸移地帯に関する歴史地理学的研究の展望と方法論的反省(前掲論文)の研究の観点において詳論しておいた。
 (3) 筆者のいう漸移地帯については、拙稿・律令国家の漸移地帯に関する歴史地理学的研究の展望と方法論的反省(前掲論文)に詳論しておいた。
 (4) 大槻文彦(一九〇二) 陸奥国古駅路考 歴史地理 三卷 六号 四〇七―四一五頁
 大槻文彦(一九〇二) 陸奥国古駅路考(承前) 歴史地理 三卷 七号 四八九―四九〇頁

- (5) 大槻如電(一九二一) 駅路通 上巻 西東書店(東京) 六三一—九一頁
- (6) 喜田貞吉(一九一三) 陸奥海道の廢置を論じて多賀城碑に及ぶ 歴史地理 二二巻五号 四二五—四四七頁
- (7) 新野直吉(一九六二) 天平宝字三年紀九月廿六日条私解 続日本紀研究 九巻一二号
新野直吉(一九六三) 令制水駅の实地研究 日本歴史 一八四号 一四—三五頁
- (8) 古代東北の交通路については、その他郎岡良弼(一九〇三)『日本地理志料』(全一五巻)、吉田東伍(一九〇六)『大日本地名辞書』及び平山常太郎・大島延次郎・田村栄太郎・和島芳男・大塚徳郎・司東真雄・福田和憲の諸論説がある。
- (9) 昭和四七年度の科学研究費により総合研究「日本古代交通路の歴史地理学的研究」が京都大学藤岡謙二郎教授を代表して実施され、筆者は陸奥・出羽両国を分担した。
- (10) 筆者は「陸奥・出羽の駅家とその主要道」と題して、執筆中である。昭和四八年度末に総合研究代表者へ提出の予定となっている。
- (11) 板橋源(一九五九) 岩手県江釣子村新平遺跡発掘概報—古代駅家擬定地— 岩手大学学芸学部研究年報 一五巻 七三—九一頁
- (12) 国史大系編修会編(一九六八) 令義解 吉川弘文館(東京) 二七一—二七八頁
- (13) 国史大系編修会編(一九五九) 延喜式 後篇 吉川弘文館(東京) 七一—三頁
- (14) 国史大系編修会編(一九六八) 続日本紀 前編 吉川弘文館(東京)
国史大系編修会編(一九六八) 続日本紀 後編 吉川弘文館(東京)
- (15) 国史大系編修会(一九七二) 日本後紀 吉川弘文館(東京)
- (16) 弘仁八年二月二五日本政官符 国史大系編修会編(一九五九) 類從三代格 前篇 吉川弘文館(東京) 三七頁。延暦元年十一月三日 太政官符 国史大系編修会編(一九五九) 類從三代格 後篇 吉川弘文館(東京) 五八一頁
- (17) Meitzen, A. (1894): Siedlung und Agrarwesen; der Westgermanen und Ostgerman, der Kalem, Römer, Finnen und Slawen. 1~4, Berlin, (Scientia Verlag Aalen, 1963).
- (18) 陸奥話記(一名陸奥物語) 川俣鑿一編(一九二八) 新校群書類從 第一六巻 一六一—二三頁
- (19) 黒板勝美編(一九三五) 吾妻鏡 前編 吉川弘文館(東京) 三四〇—三五二頁

- (20) 岩手県教育委員会 (一九五七) 胆沢城跡―水沢市所在 文化財調査報告 第四集 吉川弘文館 (東京)
- (21) 京都大学文学部国語学国文学研究室編 (一九六八) 諸本集成 倭名類聚抄 臨川書店 (京都) 六三六頁 胆沢郡に、「白河、下野、常口、上総、余戸、白馬、駅家」とあるが、白馬は白鳥のことであろう。前掲(13)には、白鳥駅家がある。この駅家跡は胆沢郡前沢町の白鳥に比定されている。
- (22) 吉田東伍 (一九〇六) 大日本地名辞書 一九七〇年に増補 七卷 奥羽 富山房 五九九頁
- (23) 井上通泰 (一九四三) 上代歴史地理新考 東山道 三省堂 (東京) 四五三頁
- (24) 前掲(22) 六一頁
- (25) 前掲(5) 八六頁 明治四四年 (一九一一) 当時、既に焼米を出土している。
- (26) 板橋源 (一九六〇) 高山掃部長者伝説焼米出土遺跡 岩手大学学芸学部研究年報 一六卷 六五―七八頁
- (27) 前掲(21) 六三六頁
- (28) 前掲(23) 四五三―四五四頁
- (29) 文化財保護委員会編 (一九六六) 全国遺跡地図 (岩手県) 国土地理協会 (東京) 四七頁
- (30) 日本後紀 延暦二三年五月一〇日 前掲(15) 三二頁 原文には、「跋波城与胆沢城相去二百六十二里」とある。
- (31) 前掲(5) 八九頁
- (32) 前掲(22) 六二頁
- (33) 続日本紀 天平宝字三年九月二六日 前掲(14) 続日本紀 前篇 二六五頁
- (34) 前掲(22) 六二頁 「嶺基」を「みねもと」と読んでゐる。
- (35) 前掲(22) 六二四頁
- (36) 三輪秀福・阪牛助丁・梅内祐訓 (凹齋黒川盛隆) △一八〇六▽旧蹟遺聞 二卷 南部叢書刊行会 (一九七二) 南部叢書 七卷 歴史図書社 (東京) 三九・四〇頁
- (37) 岩手県編 (一八七七) 岩手県管轄地誌 紫波郡 (筆写本) △岩手県立図書館所蔵▽
菅野義之助 (一九二二) 郷土に於ける「日本研究」(三)―岩手県を中心として―特に「陸奥移民開拓史の概要」と志

- 波城址を推定する迄の仕方について 史潮 六卷 二号 一二一—一六八頁(一五五—一六八頁)
- (38) 滝名川と北上川の合流点付近 藤原相之助(一九一六) 日本先住民族史 仁友社
- (39) 岩手県教育会紫波郡部会編(一九二六) 紫波郡誌 三八—四八頁
- 小笠原謙吉(一九二〇) 志波城と磐基駅について 歴史地理 三五卷 六号 四九六—五〇〇頁
- 小笠原謙吉(一九二三) 志波城と徳丹城址 岩手県史蹟名勝天然記念物調査報告 第二号 二七—三八頁(岩手県庁文
化課所蔵)
- (40) 伊能嘉矩(一九二二) 猿ヶ石川流域における上代の発展 遠野史叢 第一篇(発行所無記) 一五—一六頁(岩手県立
図書館蔵書)
- 岩手教育会上閉伊郡部会(一九二三) 上閉伊郡志 同部会発行 四〇頁
- その他、郵岡良弼(一九〇三) 日本地理志料 賊波郡賊波 六一・六二頁 (浜田敦開題△一九六六▽日本地理志料
臨川書店(京都) 四三三頁)には旧志和村に比定している。
- (41) 日本後紀 弘仁二年閏二月一日 前掲(15) 一〇七頁
- (42) 内務省(一九二五・一九七二 覆刻) 特選神名帳 思文閣(京都) 四七六頁
- 板橋源(一九六〇) 志賀理和氣神奉齋考 奥羽史談 三〇号 一—七頁
- (43) 雑令に「凡十分為寸、十寸為尺、一尺二寸為大尺一尺、十尺為丈。」凡度地、(略)皆用大。「凡度地、五尺為歩、三百歩為里。」とある〔前掲(12)令義解 三三三頁〕。ところが、和銅七年(七一四)以降は、令の小尺、即ち常用尺を和銅の大尺として用いるようになった(関野貞△一九〇七▽平城京及大内裏考 東京帝国大学紀要 工科第参冊 一八一—一九頁)。室町時代から距離に、町・里を用いるようになった。
- 地方研究協議会編(一九五五) 地方史研究必携 岩波書店(東京) 三〇三頁に、大宝令の里制では、大尺五尺を一間、六〇間を一里、五町を一里としたが、和銅年間には曲尺(令の大尺 \parallel 曲尺一尺二寸、和銅大尺 \parallel 令の小尺 \parallel 曲尺一尺 \parallel 筆者註▽)六尺を一間、六〇間を一町、六町を一里と改めたとある。
- 室町時代の土地測定単位については、玉泉大梁(一九一五) 室町時代の田租 奉公会(東京) 一〇—二〇頁に論説されている。

- (44) 前掲(11) 八六頁
紫波町史編纂委員会編(一九七二) 紫波町史 一卷 紫波町発行 六〇頁
- (45) 和賀郡新平村絵図 弘化二年 百間四寸積(大里貞之助、北田易人、大矢文治、星川佐仲太測図) 岩手県立図書館所蔵
地図番号 第八十号 整理番号二〇九
- (46) 前掲(19) 三四七―三五一頁
- (47) 「陣ヶ岡」という地名は今も紫波郡紫波町古館の字名として残存しており、また、字「陣ヶ岡」の西南に標高一三六米の小丘があるが、その丘を「陣ヶ岡」と呼び、その上に神社が鎮座する。前掲(19) 三四七頁
- (48) 内務省地理調査所(一九四七)発行 一九三九年修正測図 五万分の一 地形図 「日誌」図幅の中央部 古館村と不動村の境を介して「海道町」という地名がある。
- (49) 前掲(44) 紫波町史 六一頁
- (50) 一九七三年八月 臨地調査により確認。
- (51) 一九七三年八月 臨地調査。その『道路台帳』を保管書庫から見出すのに、所轄課の坂本栄喜蔵係長に種々の便宜をはかっていただいた。ここに誌上をかりて謝意を表す。
- (52) 前掲(44) 紫波町史 五五頁
- (53) 一九七一年・一九七二年の臨地調査により確認。
- (54) 続日本紀 延暦八年六月九日 前掲(14) 続日本紀 後篇 五三七頁
- (55) 公式令 行程条 「馬日七十里、歩五十里、車三十里。」前掲(12) 二六六頁 当時、河川や山嶮の難所で時間を経過したのもも里数に加算したものであらうと考えられる。山地においては下りより上りよりも里数が少ないのもこの遺風ではなからうか。
- (56) 陸中国紫波郡土館村 「地押図」 縮尺 百間ニ付四寸積 測図年月日の明記はないが、同村『官有地第三種箇所調』(明治一八年八・一八八五)目録第五三ノ三」と記載内容が一致するところから、明治一八年の作成であらうと推定する。この地押図の閲覧と地図上の吟味については、紫波町役場税務課坂本栄喜蔵と企画課の玉山貞夫両氏にお世話になった。誌上を通じて謝意を表す。

- (57) 「地押図」にも「道路台帳」にも「安部道」と註記してあるが、現地で伝承されてきた安倍道と同一であるから、安倍道の名称を「安部道」と記載したことを確認した。
- (58) 紫波郡土館村『官有地第三種箇所調』の探求については、紫波町役場、坂本栄喜蔵・玉山貞夫両氏の御援助を得た。併せて記して謝意を表す。
- (59) 前掲(43)五尺一步の五尺は高麗尺で曲尺の一尺二寸であり、後の六尺一間に相当する。従って、五町一里というのが当時の制であり、六町一里は私法であるともいわれる。藤田元春(一九二九) 尺度綜考 刀江書院(東京) 一四〇—一四六頁
- (60) 板橋源・田中喜多美・高橋藤作(一九七一) 江釣子村史 江釣子村発行 四九頁
- (61) 司東真雄(一九六七) 七・八世紀頃の通路考 日本歴史 二二四号 七八頁
- (62) 岩手県和賀郡江釣子村役場保管 この地押図の測図年代について考察すると、先ず、東和賀郡と明記してあることは、明治一二年(一八七九)一月から明治三〇年(一八九七)四月までの間に亘って、東西両和賀郡が分れていたもので、その間に測図されたものであると考えてよい(岩手県編△一九六四▽岩手県史 八巻 近代篇 三一八七—三三八頁「近代前期の県体制」)。なお、新平村は、明治二年(一八八九)に、上江釣子・下江釣子・滑田・新平・鳩岡崎・北鬼柳が合併して、江釣子村となった(岩手県総務部地方課△一九五七▽岩手県町村合併誌 一六一—六七頁「明治二二年当時における町村合併」)。従って、この地押図は明治一二年から二二年までの間に測図されたものである。
- (63) 田令 駅田条 「凡駅田、皆随近給、大路四町、中路三町、少路(小路)二町」。前掲(12) 一一三頁
- (64) 日本三代実録 貞観五年二月三日 国史大系編修会編(一九五九) 日本三代実録 前篇 一一九—一二〇頁
- (65) 日本三代実録 元慶元年四月一三日 国史大系編修会編(一九五九) 日本三代実録 後篇 四〇二頁
- (66) 日本三代実録 元慶三年閏一〇月三日 前掲(65) 四六二頁