

播磨国明石駅家・摂津国須磨駅家間の古代駅路

吉本昌弘

はじめに

山陽道古代駅路はいうまでもなく「厩牧令」に「大路廿疋」と定められ、『令義解』が「謂。山陽道。其大宰以去，即為小路也。」と註釈するところの帝都¹⁾と大宰府とを直結する唯一の大路であった。その「道代」²⁾の幅員は約20mに達し、奈良期にあっては『日本後紀』にみえる備後、安芸、周防、長門等四国同様に「本備蕃客」のため「瓦葺粉壁」の駅館が備わっていたと考えられることから、かなり整備されていたことは想像に難くない。このような大路山陽道の性格からして、その駅路は歴史的刻印として現地表面に何らかの痕跡を残している場合が多く、従って歴史地理学的復原もある程度可能となるので

ある。

ところが、これまで播磨国明石郡においては明石川右岸以西の山陽道古代駅路⁵⁾、摂津国八部郡においては妙法寺川以東の同古代駅路⁶⁾が明らかにされてきたにもかかわらず、その間の古代駅路については諸説紛々として確定されてはいなかった。

須磨一明石間の海岸は東部の「一の谷」において鉢伏山塊が急峻な沈降海岸を形成し、それ以西でも海岸段丘が各所で汀線に迫まるといふ様相を呈しているため、古代においては通行の難所であったことは『万葉集』の「荒磯越す波をかしこみ淡路島見ずや過ぎなむここだ近きを」⁷⁾の一節をとってみても明らかである。

藤岡謙二郎はあえて須磨から明石へ至る海岸沿い

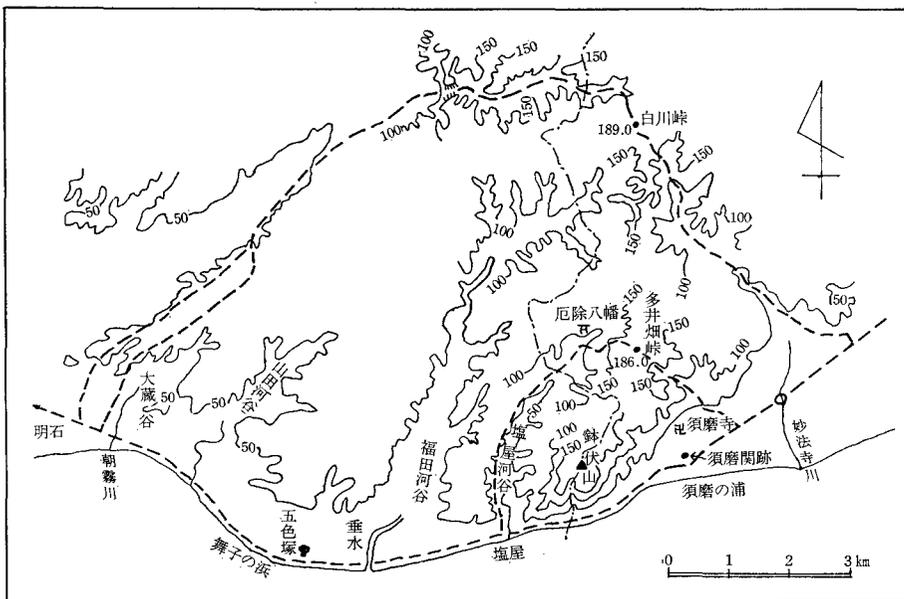


図1 明石・須磨間の古道（足利健亮氏原図）

のルート⁸⁾を想定し、『兵庫県の歴史』⁹⁾などもこれに従っている。近世の山陽道が海岸沿いのものであったことから、これを古代駅路の踏襲と考えたのであろう(図1)。

これらに対して須磨から明石まで海岸ルートを選んできて、妙法寺川河谷から白川峠に至り伊川谷ルート¹⁰⁾をとって明石駅家に達したとする『兵庫県史』の説がある。また最大の難所である「一の谷」を一旦迂回して多井畑を経由し、塩屋から再び海岸沿いに明石¹¹⁾へ向ったとする説もある。落合重信は多井畑経由説をとり、伊川谷ルート説に対して、①妙法寺川河谷を通過するとすれば須磨駅家に達せずして「板宿」から山へ入らなければならない。②多井畑に「閑末」なる小字名が遺り、『平家物語』に「主従三騎うち連れ、年来人も通はぬ多井の畑といふ古道を経て一の谷の波打際へぞうち出でける」とある。③海岸の難を避けての回り道としては伊川谷のコース¹²⁾があまりに大回りすぎる。として批判を加えている。最近では足利健亮¹²⁾が、落合重信と同様の駅路復原を試みている。まず須磨駅家を妙法寺川の線で近世西国街道がいくらか屈折した以西の、東・西須磨村、須磨閑跡伝承地間に求めるべきであるとし、白川峠越伊川谷ルート説をとるとすると、「都から来た道は須磨駅へ立ち寄ったあと、いくらか逆もどりして白川峠へむかうことになる」と指摘する。また多井畑の厄除八幡を『統日本紀』神護景雲4年(770)6月23日条にみえる「祭疫神於京師四隅、畿内十堺」の疫神にあて得るとしている。さらに『兵庫県史』が伊川谷ルート説の一つの根拠とした『万葉集』の「荒磯越す波をかしこみ淡路島見ずや過ぎなむここだ近きを」の解釈は、むしろ「足もとまで追ってくる波がこわいので、それに注意しながら歩いてゆくうち、淡路島も見ずに通りこしてしまいそうだ。顔をあげさえすれば、すぐ近くに淡路島が見えるはずなのだけれど……」とすべきであるとして、『兵庫県史』伊川谷ルート説に批判を加えている。

なるほど説得力のある説ではあるが、筆者の旧稿¹³⁾では、道代と考えてよい余剰帯が妙法寺川以西へは続かないこと、妙法寺河谷への入り口にあたる「板宿」に旧小字名として「前」「馬草谷」が検出され、当地を須磨駅家に比定できないかとして、足利説に対して「もうひとつの可能性」つまり伊川谷ルート説を示唆しておいた。

I 明石川左岸から明石駅家へ至る駅路

さて明石川右岸では条里地割中の道代(幅員約20m)によって駅路を特定できるのであるが、「明石川左岸は近世城下町として発達した地区で、古代の条里型土地割は消滅¹⁴⁾している」と考えていたため、特別な検討も試みることはなかった。その裏には、明石郡条里は単一条里であり、明石川左岸の近世城下町の町割はそれとは方位を異にするという先入観が存在していた。ところが最近ふとした機会から、城下町の町割は既存の条里地割を改変したものではなかろうか、従って検討の余地も残されていないかと考えるに至った。名古屋¹⁵⁾、松山¹⁶⁾をはじめ、少なからぬ城下町が既存の条里地割を改変して町割を行っているからである。

そこで早速、2,500分の1国土基本図によって、城下町地割の計測を試みた。その結果、筆者の発想が偶然にも間違いのないものであることを知った。図2に太線で示したものが、109m方格の条里地割に基づく坪界線の痕跡である。これによると、町屋敷地区の主要街路、外堀の一部、東堀等が条里地割を踏襲していることが判明する。その方位はN8°Eで、明石川右岸の条里地割の方位N19°Eとは異なる。すなわち、明石郡条里は単一条里であるとのこれまでの見方は改めざるを得ない。この明石川両岸の方位の相異は、右岸で道代が認められる事実から、条里地割施行の基準線となったことが明らかな駅路の線引きによっているものと考えられる。アからイへと東進する駅路は、明石川を越えると、おそらく存

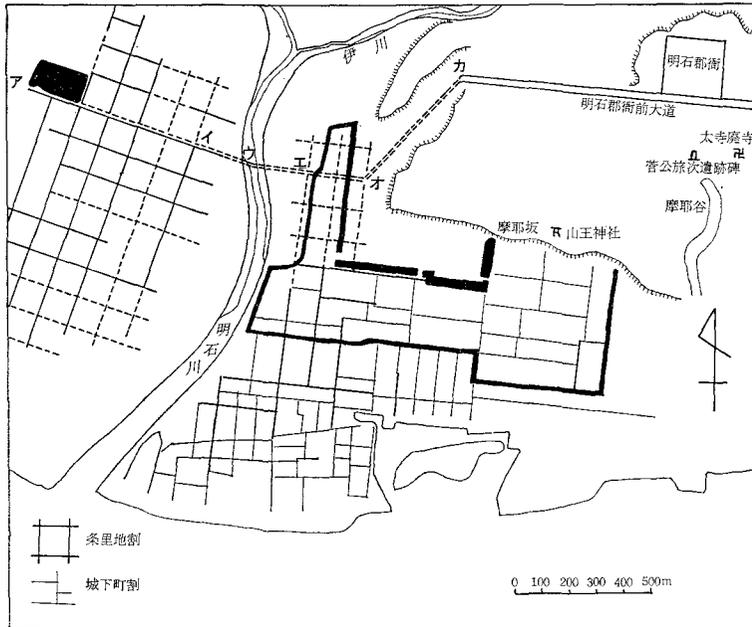


図2 明石川兩岸の条里地割と古代駅路

在したと思われる条里地割の坪界線エーオに接続することになる。従って明石川の中心点ウが屈折点となるわけであるが、イーウが2町、ウーエが2町の完数となる。これはア－ウ－オが、条里地割施行を前提としたきわめて細心の計算のもとに線引きされたことを伺わせるものであり、同様の例はかつて摂津国八部郡をとりあげた際にも報告した¹⁷⁾。同時にこのことは、道代エーオが確かに存在し、明石川左岸の条里地割施行の基準線となったことを示している。

それではなぜ、ア－イがそのまま直進せずに、点ウで若干北へ屈折したのであろうか。結論から先に述べれば、駅路は海岸部を目指さず、むしろ伊川谷へ続く段丘上を目指したためだと考えられる。なぜならば、点ウから東進してオに至った地点は、正に段丘上へ連絡するに最適な大きな侵食谷の入口にあたるからである。駅路はこの侵食谷を登りつめると、点カで後述する「明石郡衙前大道」と接続したものと思われる。

明石駅家は、古くは大蔵とも呼ばれた段丘上をも

含む旧大蔵谷村に比定するのが通説となっている。これはおそらく『播磨国風土記逸文』¹⁸⁾の解釈によっているものと思われる。逸文中には「明石の駅家。駒手の御井は難波の高津の宮の天皇の御世、楠、井の上に生ひたりき、朝日には淡路嶋を蔭し、夕日には大倭嶋根を蔭しき。仍ち、其の楠を伐りて舟に造るに、其の迅きこと飛ぶが如く……仍りて速鳥と号く。ここに、朝夕に此の舟に乗りて、御食に供へむとして、此の井の水を汲むに、一旦、御食の時に堪えざりき。」とあり、「住吉の大倉向きて飛ばばこそ速鳥と云はめ何か速鳥」と詠われている。速鳥は駒手(おそらく駒留の意)の御井の水を運んだのであるから、「大倉」にこそ明石駅家を求めるべきことになるわけである。しかも逸文の内容や、『菅家文¹⁹⁾草』に「婦州之次、到播州明石駅。題駅楼壁」とあることから、段丘上に比定するのが妥当である。享保年間の「采邑私記」に「大蔵谷村並=大井寺村、大井寺=旧大蔵谷村ノ内也、山陽道駅邸也」とあるのもこのためであろうし、昭和6年に「菅公旅次遺

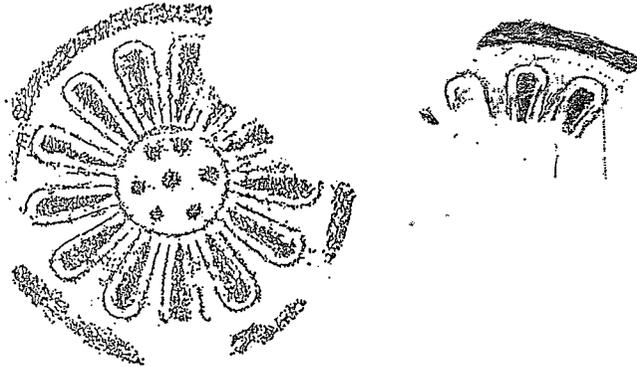


図3 古大内式瓦（左・賀古駅家出土，右・点カ出土）

跡」の石碑が、太寺廃寺西側に明石保勝会によって建立されたのも「采邑私記」等の伝承によっていると考えられる。『大日本地名辞書』は「今大蔵谷に²⁰⁾摩耶坂、摩耶谷の名残る。摩耶は字摩耶の訛りならずや」と述べており、『播磨国風土記新考』も「こは²¹⁾傾聴すべし」としている。また『明石名勝古事談』²²⁾は、「摩耶坂」東隣にある山王神社が別名摩耶神社と呼ばれていたことを記している。これら「摩耶」地名の分布をみると、大蔵谷の段丘面一帯が俗称「摩耶」の地名で呼ばれていたことが考えられ、明石駅家がこの段丘上に位置していたことはまず動かない。

問題を残す明石駅家を除けば、播磨国分寺系列瓦出土地によって播磨国8駅家が、今里幾次、高橋美久二両氏によって確定されてきたわけであるが、今里幾次はさらに、近年発掘された明石川右岸の吉田南遺跡からも播磨国分寺系列瓦を出土したことにより、同遺跡を明石駅家に比定し得るのではないかと²³⁾した。しかし、他の諸駅家が駅路に接するのに対し、同遺跡は駅路から5町以上も北寄りに位置することになり、駅家としては不適切である。むしろ点カで一片のみではあるが、播磨国分寺系列瓦(古大内式)が出土していることに筆者は注目せざるを得ない(図3)。というのは、明石築城によって駅家遺跡の破壊が著しかったであろうことは充分想像されることであるし、駅路の屈折点が駅家にあてられる例

が各地に認められるからであり、点カ付近に明石駅家を想定することは、現在のところ、きわめて有力ではないかと考える。

II 「明石郡衙前大道」について

明石郡衙については、先ほどの吉田南遺跡をあてる説が一般に唱えられている。しかし仮にこの説を認めるとしても、出土遺物の年代から、建物群の存続時期は奈良後半期から平安初期と推定されるため、当然他所からの移転を考えなくてはならない。初期明石郡衙については、²⁵⁾前稿で復原試案を示してあるため、ここではその結果をごく簡単に紹介するにとどめておきたい。すなわち図4 a b—c d間が2町、e f—d g間が73m(40間)、b d—f g間が40間、f g—h i間が40間となり、ここに40間方格で方3町、実質方2町のきわめて計画性の高い方格プランが想定されることになる。A B C Dの方2町の境域は、地形的にも「倉庫令」にいう「凡倉、皆於高燥処置之、側開池渠」にもうまく合致するため、これを明石郡衙域とし、播磨国分寺系列瓦(古大内式)を伴う白鳳寺院「太寺廃寺」を郡衙付属寺院と考えた。

その後、神戸古代史学会により太寺廃寺塔址の発掘調査が行なわれ、南北中軸線がN3°Eであることが²⁶⁾確かめられた。これは前述の方格地割の方位と一致するため、これを機会に太寺廃寺周辺の古地割に

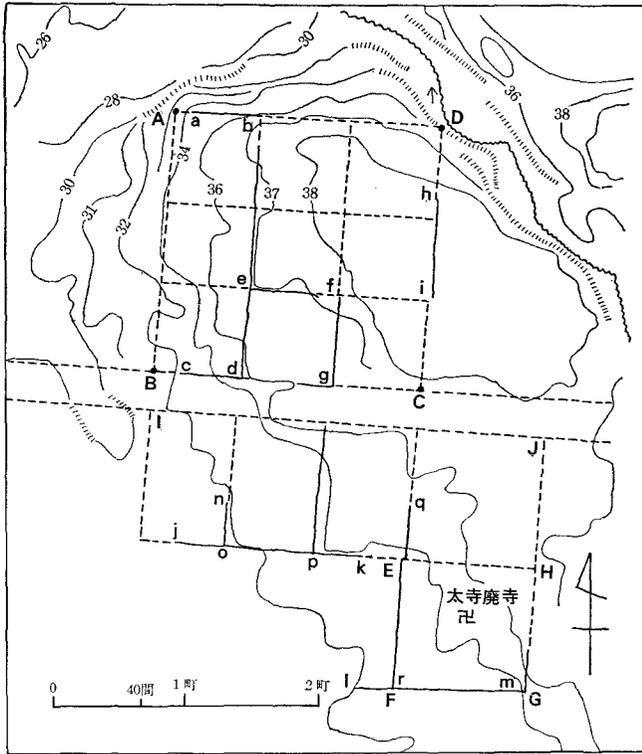


図4 明石郡衙域とその周辺

についても検討を加えた。伽藍配置からEFGHの方1町が当初の太寺廃寺の境域と考えられ、その西限となるEFが、明石郡衙東限のDCの延長線にあたる。さらにjk-I m間が1町であり、no-gP間が40間、gP-q r間も40間である。このうちno、gP、q rはそれぞれ、明石郡衙内のbd、fg、hiの延長線にあたる。明石郡衙以南のこのような計画地割は、広義の明石郡家域内に含まれるものであろう。

さて、jkの北1町にIJを想定してみると、明石郡衙南限のBCとの間に約27m（9丈）幅の余剰帯が生じることになる。この余剰帯を西へ延長すると、駅路オーカの通り道にあたる侵食谷の谷頭に達する。すなわち明石駅家が存在した可能性の高い点力を目指し、ここで駅路オーカと接続したと考えるのが穏当である。従ってこの余剰帯を駅路の一区間とみてよく、その幅員の広い理由は、明石駅家から

郡家門前を通過するところに求められるべきであろう。『続日本後紀』²⁷⁾承和4年2月甲午朔条には「遣唐使祠天神地祇於当国爱宕郡家門前」とあって、郡家門前にはある程度の空間を要したことが知られる。筆者は、郡家プランの中にとり入れられたこの一区間を、特に「明石郡衙前大道」と名付けることにしたい。

Ⅲ いわゆる「伊川谷ルート」

段丘上の明石駅家から東進してきた「明石郡衙前大道」は、再び段丘を下り海岸部へ出たとするよりは、そのまま伊川谷へ通じたとする方が地形的にも理解しやすくなる。図5のターコは段丘面上の彩かな直線古道で、これに面して「大道池」があり、ケでは幅員3.5mの切り通しがみられた。この直線古道は点コでやや北へ屈折した後、段丘面を下り、そのまま点シまで連続するものである。段丘崖に近い

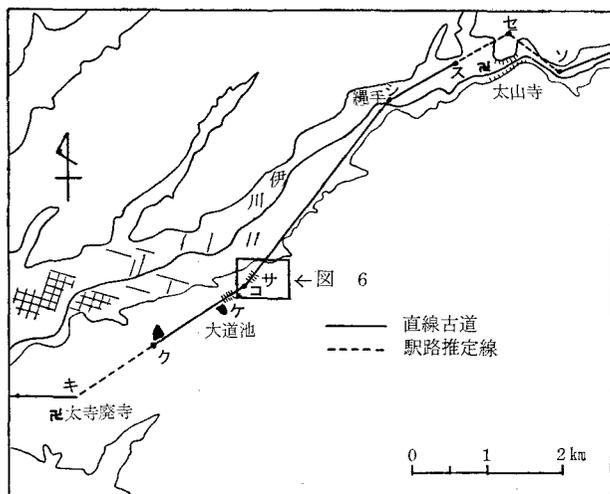


図5 伊川谷の想定駅路



写真 1

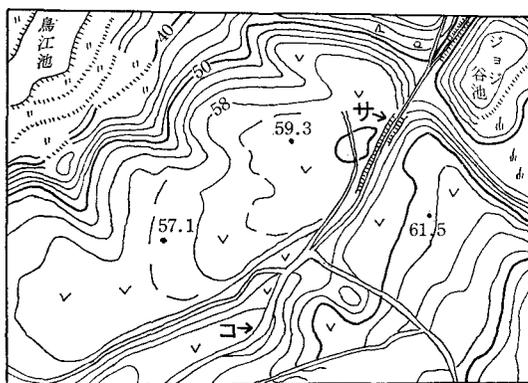


図6 切り通しサを示す旧地形図

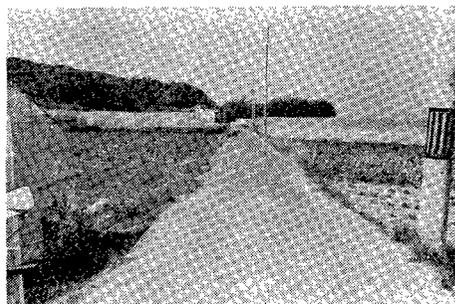


写真 2



写真 3

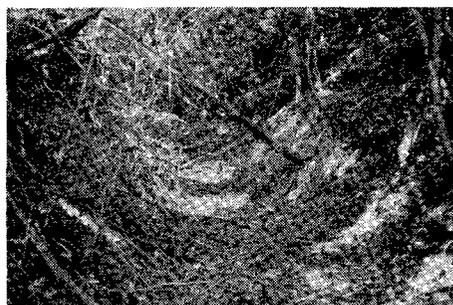


写真 4

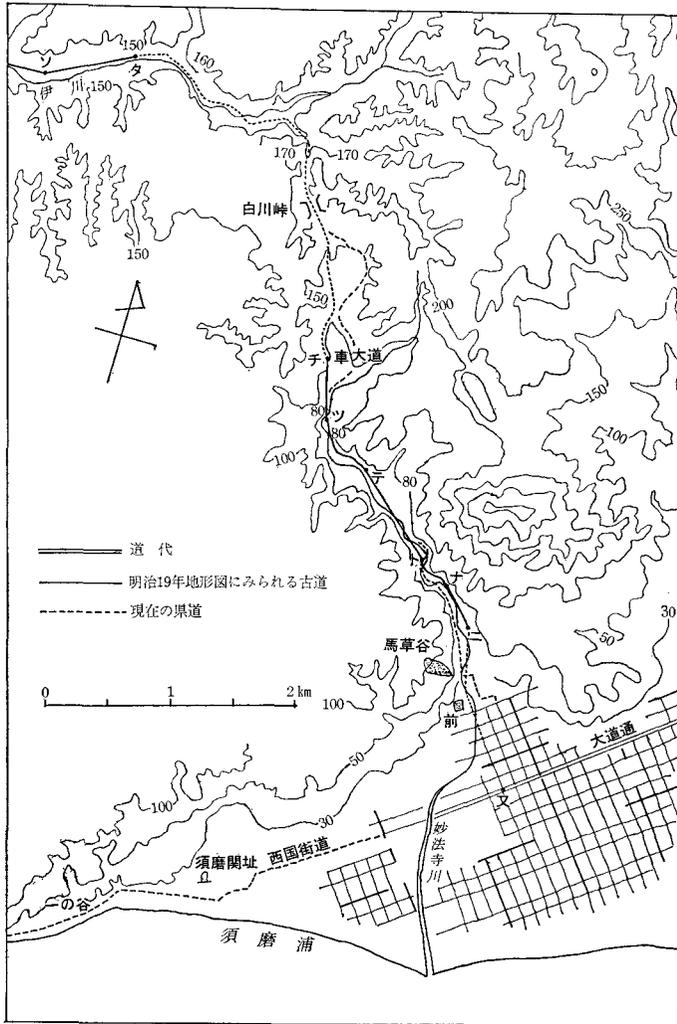


図7 白川峠から須磨駅家へ至る想定駅路

サでも、起伏部を貫く幅員約5mの切り通しがみられたのであるが(写真1)、現在は宅地開発によって同様実見することはできなくなった。わずかに旧地形図(図6)によって、知られるのみである。点シは小字「繩手」にあたり、かかる直線古道を示す地名として注意される。コーン間の古道幅は、ほぼ3.5mであり(写真2)、切り通しヶの幅員、さらには点ク付近の古道幅と一致している。「明石郡衙前大道」とコーンの延長線とは点キで交わるのであるが、キーコーンのルートは段丘面を開析するいくつかの侵食谷を極力避けることになり、駅路とし

ては全く理想的なルートと言うことができるのである。

太山寺東側では、伊川が狭谷を形成しているため、伊川沿いのルートを想定することは困難である。点シで若干南へ屈折した直線古道シースをそのまま東へ延長すると、山稜の鞍部点セに達することになる(写真3)。すなわち、点シから鞍部の点セを見通して古代駅路が計画されたものと思われる。写真4は点セにおける切り通しであり、幅員はやはり3.5mとなっている。この切り通しに「従是太山寺四丁」と刻まれた道標が残っており、中近世にも点セで山越

えたことを示唆している。天延元年(973)の「太山寺縁起」によると、藤原鎌足が草創、靈龜2年(716)に鎌足の孫宇合によって七堂伽藍が建立されている。このような古代寺院が想定駅路に沿うことも、伊川谷ルート説の一つの傍証となり得る。点セで山越えした後は、ソータの直線古道に連絡したものだと思われ(図7)、点タからいよいよ白川越えの峠道にさしかかるわけであるが、さして険しい難路ではなかったはずである。

IV 白川峠から須磨駅家へ至る駅路

平坦な伊川谷河谷から、ゆるやかに白川峠を登りつめると、妙法寺川河谷が眼前に開ける。地形図によっても知られるように、ある程度の谷幅を有した緩勾配の河谷であり、駅路にとっても難所とまではいかない。明治19地年形図によると、チーツ間、テート間、ナーニ間が直線状道路となっている。妙法寺河谷の駅路は、このような断片的直線路の連続であったものと考えられる。想定駅路に沿って、大字「車」、小字「大道」「大道の下」を検出し得たが、特に注目されるのは点チ付近を俗称「車大道」と称していることである。西海道、山陽道をはじめ、大津市、宇治市にも「車路」地名が確かめられており、「公式令」に「凡行程、馬日七十里、歩五十里、車卅里」とあるところから、都以外でも主要官道に車³⁰⁾が使用されたと考えることができる。「車大道」も「車路」と同じく、車の使用が頻繁に行なわれた大道を示す地名と解することも可能ではないかと考える。まず第一に妙法寺河谷にしる伊川谷にしる、車の通行が困難であったとは考えられないからであり、第二には蕃客に備えた唯一の大路であったからである。

さて妙法寺河谷を南下し平野部へ達した駅路は、いうまでもなく須磨駅家を通すしなければならない。足利健亮は当駅家を東・西須磨村、須磨関跡伝承地間に求めるべきであったとしたが、いざさか現地名に

とらわれている感がしなくもない。実際筆者は旧小字名を検討したが、駅家関係地名は検出し得なかった。摂津国最西の郷は長田郷であり、その内「須磨」と認識されていたのは、ほぼ妙法寺川以西と考えてよからうと思う。妙法寺川を境として、以西の海岸部が「須磨浦」にあたるからである。妙法寺川谷口にあたる現板宿町の旧小字名として、「前」ならびに「馬草谷」があるが、これこそ駅家関係地名であると考えている。播磨国の例を掲げれば、駅家の転訛とされる明石の摩耶谷は、「マエ谷」と発音されているし、仮称邑美駅家に接して「古マエ池」が存在する。さらに賀古駅家に北接する「駅池」は現地では「マエ池」と呼ばれている。他国にも少なからぬ同様の例がある。これは「ムマヤ」が「マヤ」さらに「マエ」と転訛していく傾向を示している。従って小字「前」は、その境域が駅家適正規模の方1町であること、付近に「馬草谷」なる小字地名があることとも関連して、駅家そのものを示す地名である可能性はきわめて高いと言えよう。以上のように考えるならば、妙法寺川河谷を下ってきた駅路は須磨駅家へ矛盾なく達することになる。その後、条里地割の坪界線に沿ってさらに南下し、道代に至っておそらく点ヌから「大道通」を東進したことになる。道代が妙法寺川以西へは続かないのも、このためと考えておそらく間違いない。

V 明石櫛淵と須磨関に関する問題

以上の考察によって、須磨・明石両駅家間の駅路は、白川峠越伊川谷ルートであったことがほぼ明らかになったことと思われる。しかし、このことによって2つの問題が生じる。その一は、明石櫛淵と駅路との関係であり、その二は、須磨関をいかに扱うかという問題である。

大化改新詔第二条に「凡畿内、東自名鑿横河以来、南自紀伊兄山以来、西自赤石櫛淵以来、北自近江狭々波合坂山以来、為畿内国」とあるのは周知のとこ

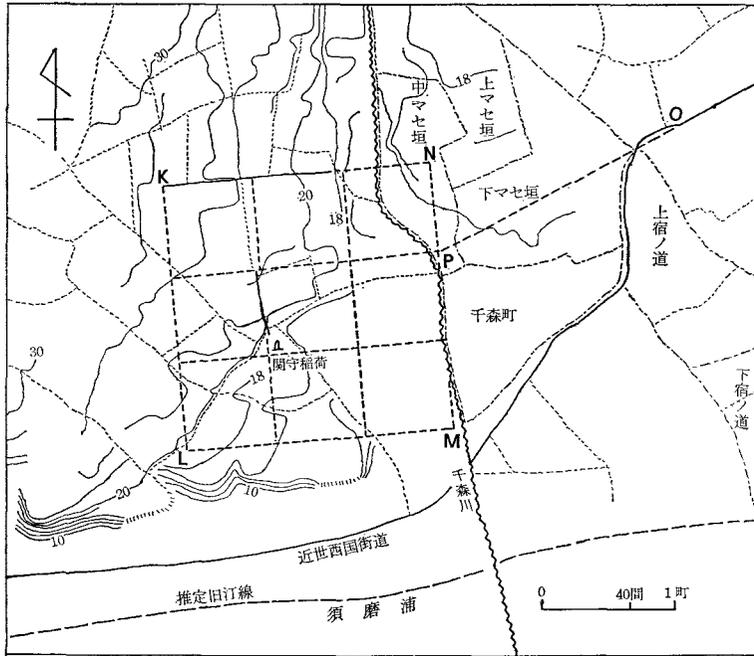


図8 推定須磨関域

ろであるが、名壘横河にしろ、紀伊兄山にしろ、近江狭々波合坂山にしろ、駅路の要衝にあたり、しかも決して畿内四国の国界にはあたらず、若干国界を過ぎた地点にあたる。『大日本地名辞書』³¹⁾は明石櫛淵を「垂見村塩屋の境川の古名か、境川は往昔より播磨の州界なれば、孝徳天皇の時の畿内も正しく此に限られしにや」と鉢伏山塊が大阪湾と接する沈降海岸に求めており、これが通説となって今日に至っている。しかしこの説では、駅路にあたらぬ点と国界そのものにあたってしまふ点で矛盾することになる。原秀三郎は難波長柄豊埼宮を中心として、東西約100km、南北約70kmの方格状の境域が、ほぼ孝徳朝の畿内にあたるのではないかとの新説を示した³²⁾が、明石櫛淵を除く3地点は、これにかなっている。長山泰孝のように畿内制を天武朝のものとするにしろ、³³⁾中心を前期難波宮に置くことができるので、原説が示唆に豊むことには変わりはない。

原説をとれば、明石櫛淵をめぐる2つの矛盾点は消去されることになるが、それでは明石櫛淵はどこ

に求めるべきであろうか。前期難波宮から西へ約100kmの線上にあり、しかも駅路の通過する地点は、明石・邑美両駅家間の大久保にあたる。『明石市史』³⁴⁾は通説をとらず、「大久保町八木ではその海岸を櫛淵という」として、大久保を中心とした海岸部一帯を明石櫛淵にあてている。この説をとれば上記の矛盾は生じないことになり、原説も一層信憑性を帯びてくる。従って筆者は『明石市史』説が妥当であると考え、第一の問題の解決にあてたい。

第二の問題は、須磨関をいかに把えるかということになる。「関市令」には「若船後経関過者。亦請過所」とあり、『令義解』³⁵⁾は「謂。長門及摂津。其餘不請過所者。不在此限」と註釈している。筆者は、この摂津の海関こそ須磨関にあたるのではないかと考えている。そこでひとつの復原案を示すことにしよう。須磨関伝承地は図8の関守稲荷であるが、千森川に東接して「千森町」なる旧小字地名が検出される。これを「津守」の転訛とみなすことがまず可能である。さらに千森川を東限、それと直交するK

一Nの現存道を北限と考えると、40間方格で方3町、実質方2町の眺望の利く段丘末端の境域KLMN³⁶⁾が得られる。3m等高線を当時の汀線と考えると、明石海峡を出入りする船筏が過所を請う海関としては理想的な立地条件にあることが知られる。足利健亮が古代駅路にあてた妙法寺川で、やや屈折する近世西国街道の直線部分は、やはり古代的要素が強いのであるが、その延長線は点Oから、想定関域40間方格線の東限点Pに至るのである。つまり、妙法寺川以西の直線路は、駅路と須磨関とを結ぶきわめて計画性の高い作り道であったといえる。因みに「千森町」に北接して「上マセ垣」「中マセ垣」「下マセ垣」なる旧小字地名があり、おそらく「マセ」は馬塞の意と思われるが、近世西国街道を挟んで「上宿ノ道」「下宿ノ道」の小字地名があるため、これらは近世地名とみてよいであろう。とにかく上記のように須磨関を海関と考えることによって、第二の問題は解決するわけである。

おわりに

これまで諸説紛々としていた明石・須磨兩駅間の駅路は、以上の考察の結果、白川峠越伊川谷ルートをとったと考えてほぼ間違いない。その具体的な駅路も、ほぼ復原し得たと考える。復原結果からは明石・須磨兩駅家間の駅路も、大路山陽道に相応しいものであって、『万葉集』の「荒磯越す波をかしこみ淡路島見ずや過ぎなむここだ近きを」や「明石瀉潮干の道を明日よりは下ゑましけむ家近づけば」³⁷⁾から想像される海岸沿いの険路は、正規の駅路に対する脇道的存在であったことになる。また、これまで確定的でなかった明石駅家ならびに須磨駅家の位置も、拙案に大過なからうと思われる。

道代の存在、直線の駅路、明石郡衙、須磨の関ならびにそこへ至る連絡作り道などを総合するとき、その背後にあるプランのきわめて緻密な計画性、統合性が浮かび上がってくるのである。白鳳期の太寺

廃寺がその地域計画の中に取り組みされていることは、プランそのものの年代を知る上で示唆に豊むが、この問題については全国地域計画との関連で、各地の事例研究の一層の積み重ねの上で改めて詳述する予定である。
(立命館大学・院)

<付記> 昨春、若くして他界された竜谷大学の福田徹先生には、日頃何かと御指導を賜わり、御親愛をいただいた。御仏霊にこのささやかな小稿を捧げ、謹んで御冥福をお祈り申し上げます。

〔注〕

- 1) 新訂増補国史大系『令義解』吉川弘文館、1975、275頁。
- 2) 条里地割施行にあたって道路敷として特別に考慮され設けられた余剩帯。平城京南辺特殊条里中に幅約40mの道路痕跡が認められるが、その中に小字「道代」がある。
- 3) 新訂増補国史大系『日本後紀』大同元年5月14日条 吉川弘文館、1978、59頁。
- 4) 高橋美久二「古代の山陽道」(小林行雄博士古稀記念論文集刊行委員会『考古学論考』平凡社、1982) 551～578頁。
- 5) 木下良「空中写真に認められる想定駅路」びぞん64、1976。吉本昌弘「播磨・西撰の計画古道と条里」兵庫地理27、1982。
- 6) 足利健亮「撰津国」(藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』I 大明堂、1978) 60～64頁。吉本昌弘「撰津国八部・菟原両郡の古代山陽道と条里制」人文地理33—4、1981。
- 7) 『万葉集』巻七、1180(佐々木信綱編『新訓万葉集』岩波文庫、1927)。
- 8) 藤岡謙二郎『都市と交通路の歴史地理学的研究』大明堂、1967、132～133頁。
- 9) 八木哲浩・石田善人『兵庫県の歴史』山川出版社、1971、57頁。
- 10) 兵庫県史編集専門委員会『兵庫県史』第1巻、1974、540～542頁。
- 11) 落合重信「山陽道は伊川谷を通過していたか」歴史と神戸8—1、1969。
- 12) 足利健亮、前掲6)。同「平安時代初期の山陽道」環境文化55、1982。
- 13) 吉本昌弘、前掲6)。

- 14) 同, 前掲5)。
- 15) 柴田孝夫『地割の歴史地理学的研究』古今書院, 1975, 276~283頁。
- 16) 藤岡謙二郎『日本の都市』大明堂, 1968, 52頁。
- 17) 吉本昌弘, 前掲6)。
- 18) 日本古典文学大系『風土記』岩波書店, 1958, 482~484頁。
- 19) 日本古典文学大系『菅家文草』岩波書店, 1968, 297頁。
- 20) 吉田東伍『大日本地名辞書』第3巻, 富山房, 1907, 98頁。
- 21) 井上通泰『播磨国風土記新考』大岡山書店, 1931, 531頁。
- 22) 橋本海関『明石名勝古事談』第六本, 1920。
- 23) 今里幾次『播磨国分寺式瓦の研究』播磨郷土文化協会, 1960。高橋美久二「播磨国の古代駅家」F H G 11, 1968。同「播磨国賀古駅家について」(藤岡謙二郎先生退官記念事業会編『歴史地理研究と都市研究』上, 大明堂, 1978) 119~127頁。
- 24) 今里幾次『播磨考古学研究』今里幾次論文集刊行会, 1980, 319頁。
- 25) 吉本昌弘「古代播磨国の郡衙」人文地理35-4, 1983。
- 26) 神戸古代史学会「太寺廃寺塔址発掘調査実測図」1984。
- 27) 新訂増補国史大系『続日本後紀』吉川弘文館, 1978, 63頁。
- 28) 菅原道真が左遷の折に明石駅家で詠じた「駅長莫驚時変改, 一栄一落是春秋」(『大鏡』第2巻8)の詩が, しばらく脳裏を離れなかった。
- 29) 切り通しサは, 疎水築造によって拡張されたものであり, 原初的には同様に約3.5mの幅員であったものと思われる。
- 30) 木下良『『車路』考』(藤岡謙二郎先生退官記念事業会編『歴史地理研究と都市研究』上, 大明堂, 1978) 128~138頁。同「西海道の古代官道について」(九州歴史資料館『大宰府古文化論叢』上, 吉川弘文館, 1983) 535~569頁。
- 31) 前掲20) 97頁。
- 32) シンポジウム「難波京と古代の大阪」配布資料, 1984。
- 33) 長山泰孝「畿内制の成立」(坪井清足・岸俊男編『古代の日本』5, 角川書店, 1970) 231~245頁。
- 34) 黒田義隆『明石市史』上巻, 1960, 30~31頁。
- 35) 前掲1) 297頁。
- 36) 吉本昌弘「瀬戸内海東端沿岸にみる条里以後の海面変化」季刊河5-3, 1980。
- 37) 『万葉集』巻六, 941。