歴史地理学 148 12～22 1990. 3

下野国那須郡を中心とする古代交通路について

木 本 雅 康

Ⅰ. はじめに
Ⅱ. 新田駅と芳賀郡家への伝路
Ⅲ. 新田・磐上駅間の東山道
Ⅳ. 磐上駅について
Ⅴ. 磐上・黒川駅間の東山道
Ⅵ. 黒川駅とその周辺の東山道
Ⅶ. 関街道について

Ⅰ. はじめに

近年，日本の古代駅路は，かなり広い道幅をもち，駅家間を最短距離で連ねる計画的直線道であったことが明らかになりつつある[1]。本稿は上記のような観点に立って，下野国北部の新田・磐上・黒川駅間の東山道駅路等の復原を試みるものである。なお，下野国の東山道については，既に金坂清則[2]が空中写真や大縮尺地図等を用いて全域的に検討し，所々で直線道の検出に成功している。金坂の論考は綿密なものであり，筆者も今回検討する3駅の位置については，金坂説を，そのまま踏襲するものである。ただ，それらを結ぶ駅路については，金坂とは若干異なるルートを想定してみた。

下野国の駅伝馬について，『延喜式』兵部省の項には次のように記す。

下野国駅馬　足利。三鴨（ミカモ）。田部（タヘ）。衣川（キヌカハ）。新田。磐上（イハカミ）。黒川各十疋。
伝馬　安蘇（アソ）。都賀。芳賀。塩屋。那須郡各五疋。
（新訂増補国史大系本に拠る）

また，高山寺本『和名抄』道路類，駅名の項では，「足利　三嶋　田部　衣川　新日　磐上　黒川以上下野」となっている。このように相違が見られるのは三鴨（三嶋）と新田（新日）であるが，今回前者は本稿の対象外なので置くとして，新田駅については，『和名抄』に芳賀郡新田郷があり，新日は駅名としてふさわしくないので，高山寺本駅名は誤記と判断して新田を採りたい。

なお，今回特に新田・磐上・黒川駅間を取り上げたのは，この地域がほぼ現在の那須郡に所属し，地形的にも一つのまとまった空間を形成していると考えたからである。すなわち那須郡は，北を白河丘陵，西を帝釈山地，南を塩那丘陵，東を八溝山地に囲まれた那須扇状地を中心とする地域から成る。各時代の主要交通路は，西南から東北へこの地域を横断するが，南側の塩那丘陵は比較的なだらかで，特に通過地点を限定されないので，時代によって交通路は複雑に変遷したようである。

Ⅱ. 新田駅と芳賀郡家への伝路

新田駅について金坂は，那須郡南那須町鴻野山字庶久保に比定した。その根拠は，同地に接して源義家によって滅ぼされたとする長者屋敷の伝説地（字長者ケ平）が存在し，そこを通過する那須・塩谷郡界で義家に因む「将軍道」と呼ばれる直線道を，東山道に想定し得るからである[3]。現在でも長者ケ平の史跡標がある地点（図2—A）では，焼米（炭火米）の採集が可能であり，またここから東南約2km

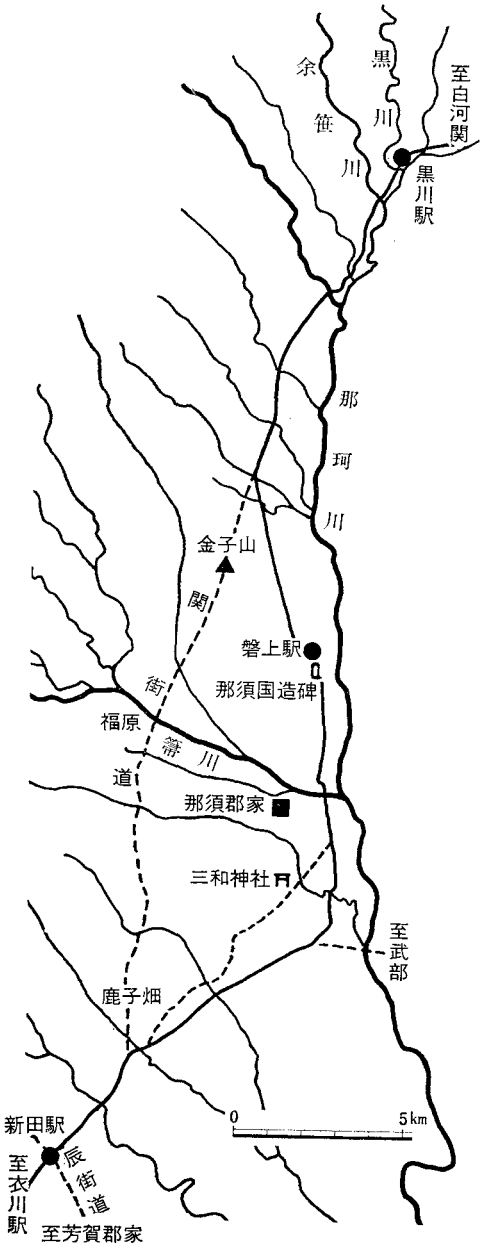

図1　地域概念図

図2　新田駅想定地付近
（1：50,000地形図「喜連川」より）

の法康寺境内には，長者屋敷から運んだと伝える礎石が多数置かれている。

次に，この地で将軍道と直交する道路に，「辰街道」と称する古道がある。「タツ街道」は県内随所に存在し，その経路も複線的で多岐に渡り，「龍街道」「竜街道」「立街道」等の字が当てられている。語義としては，高い所にある道[4]，常陸（日立）へ通じる道[5]等の説があるが明確ではない。この辰街道については，長者ヶ平以南は台地上を直線的に南下して茨城県下妻方面へ向かっており，その間のかなりの部分において市町村界や大字界となっている。

ところで，近年，原秀三郎[6]によって，駅路に対して伝馬の道（以下伝路という）を考慮する必要があることが指摘された。伝馬は本来郡家に置かれたと思われるが，駅路に沿わない郡家もあるから，その場合，駅路と伝路は別ルートであったはずである。また，路線の形態についても，駅家間を最短距離で連ねる計画的直線道である駅路に対し，伝馬の置かれた郡家は既存の地方中心地であったから，伝路は自然に形成された在来の道筋を利用したものであったろう。真岡市京泉の堂法田遺跡[7]に比定される下

野国芳賀郡家は伝馬5疋を置くが，駅路に沿わないので，伝路を考える必要がある。想定新田駅から台地の尾根部を南下する辰街道は，上記の条件を満たし，芳賀郡家への伝路として適切であると思われる。

Ⅲ．新田・磐上駅間の東山道

筆者は，後述するように，次駅である磐上駅を湯津上村湯津上に比定して，新田・磐上駅間の東山道の経路について考察する。

さて，鹿久保を通る将軍道は義家が通った道と伝えられ．郡界をなす直線道であることから，金坂はこれを東山道に比定していた。その後，この道路の一部が広域農道の建設予定地として破壊されることになったので，1988年12月末から1989年2月初めにかけて，栃木県文化振興事業団が発掘調査を行なった。報告書が未刊なので詳細なことは不明であるが，発掘担当者の中山晋によれば，調査は道筋を分断する形で8カ所にトレンチを入れ，そのうち図2のB地点のトレンチでは，側溝間の距離約6mの道路遺構が発掘された。この遺構の上層からは，9世紀代の須恵器坏形土器片が検出されている。さらに，これに先行する側溝も片側のみであるが確認され，側溝内から8世紀代の土師器が出土している。

以上の発掘結果からも，将軍道を東山道と考えて間違いないと思われるが，図2に見るように，「将軍道」の小字地名は，この線に沿って4カ所確認できる。この間，将軍道は北東の方向に，文字通り丘陵を切り通し，河川に出会っても迂回せずに一直線に進んでいる。荒川の渡河点付近に位置する稲荷神社は，義家祈願に始まると伝え，ここから将軍道は再び丘陵を登って図2のC点に達する。

ここで郡界は北西に方向を転じるが，将軍道も北北東に向きを変える。ここから先の将軍道は，もはや直線的でも境界線でもない。足利健亮[8]や金坂は，これまでの直線を延長すると正しく式内社三和神社に達し，磐上駅への最短距離になるので，現在の国

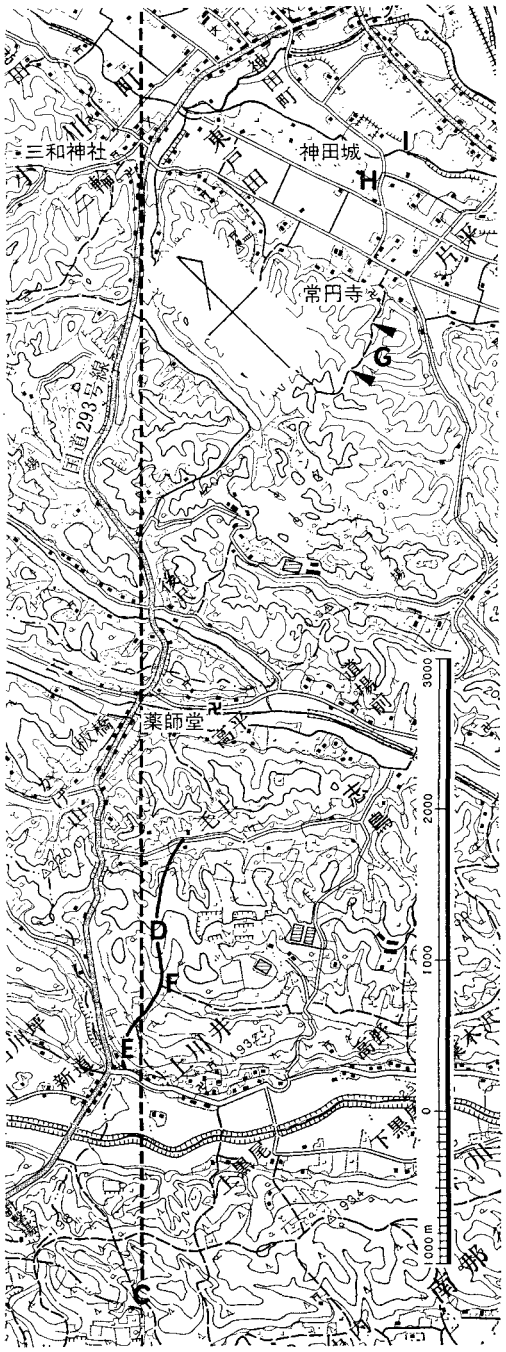

図3　新田・磐上駅間の推定東山道
（1：50,000地形図「喜連川」より）

道293号線の経路を東山道と考えているようである。

しかし将軍道について，享保18年（1733）の木曽武元著『那須拾遺記』巻15「那須中名所旧跡の事」には，「将軍道　鴻の山付近より，片平辺迄道形ありて，凡て幅十間余有り，俗に秀衡街道という。」と記されている。これによれば，将軍道は，三和神社よりやや南の小川町片平へ抜けていたことになる。

また，文久元年（1861）の「下野国那須郡上川井村絵図」（八板家文書）にも図3のD点に当たる部分に「将軍道」と記してあり，やはり将軍道は，現在の国道より南を通っていたことがうかがえる。

さらに蓮見長[9]は，将軍道の道跡について「小白井より東に向えるものは，下江川村上川井に出で，同地北方の丘陵を上下して志鳥に通ずる。（余は之を踏査したが，上川井川越武氏居宅の後方山林中に，約3間幅の旧い道跡がある。同地では之を将軍道の跡と呼んでいる。この道跡は志鳥及び片平常円寺の西方にもある）志鳥より那珂村片平に出で，（下略）」と記している。この記述も前記2史料と同じルートについて述べていると考えられたので，筆者も現地踏査を行った。

まず，上川井川越武氏の居宅後方山林中の道跡（図3—E）であるが，空中写真[10]にもその痕跡が明瞭な切通状の現在道であった。当地では，現在でも「将軍道」と呼んでいる。切通を登った丘陵上の桑畑は，東方に対して一段低くなっており，道路であった可能性がある。その先は，F点でやや方向を転じるが，平坦な現在道が続いており，丘陵頂上で一部道が消滅している部分もあるが，志鳥毛上に達する。筆者が将軍道の伝承を聞き取ることができたのはここまでであるが，さらに道路は丘陵を越え，高平の薬師堂付近へ達していたと思われる。

薬師堂境内一本杉の根元には，自然石に刻まれた明和6年（1769）の道標があり，「東ばとう　西喜連川　南板戸」の文字が読みとれる[11]。ここで，「南板戸」と記されていることは示唆的である。金坂によれば，鬼怒川左岸を北上した東山道は，宇都宮市板戸町付近で方向を変え，新田駅へ向って直進していたと推定されるからである。

これから先はゴルフ場建設のために道跡は不明瞭であるが，片平常円寺西方に「奥州街道の跡」と地元で呼ばれている大規模な切通（図3—G）があり，蓮見の言う道跡に相当するのであろう。なお，空中写真[12]の判読によればこの切通付近から西南の方向に線が見え，一部現在道であることが確認できるが，志鳥付近まで延びるかどうかは不明である。

以上，片平までの将軍道のルートを推測してみた。C点までの直線的な将軍道に対して，それ以北の将軍道は定規で引いたような直線道ではないが，起伏の少ない歩きやすい道であり，金坂の推定した三和神社へ出るルートより，片平へ抜ける将軍道の方が東山道としてふさわしいように思われる。

もしそうであるとすれば，なぜ東山道は，磐上駅への最短距離になる三和神社を通るルートではなく，やや東寄りに迂回することになったのであろうか。以下は一つの仮説であるが，筆者は東山道が，片平の地から約6㎞東に位置する，古代における重要な産金地であった馬頭町武部に，より近くなるように開削されたのではないかと推測している。

『延喜式』民部下「交易雑物」の品目において，金を貢進する国は，陸奥の砂金350両と下野の砂金150両，練金84両の両国のみである。交易雑物とは，諸国が購入の上，進上すべき諸産物であるが，下野国府政庁西隣の第18次調査地区SK—011土壙跡から，「五段沙金□」と読みとれる漆紙文書（第21号文書）が出土しており，廃棄された下限は，伴出した木簡資料より延暦10年（791）頃と考えられている[13]。その具体的な産金地については，『続日本後紀』承和2年（835）2月23日条に，「下野国武茂神に従五位下を授け奉る。此神沙金を採る山に坐す。」とあり，武茂神は那須郡の式内社健武山神社に比定される[14]ことから，馬頭町武部付近であったことがうか

がえる。ここで採取された金は，当然東山道を運ばれたであろうから，東山道が武部により近くなるように設定された可能性がある[15]。

その場合，金の発見は東山道設定に先行しなければならないが，下野国の金の産出の起源については，残念ながら確実な史料の上で確認できない。ただ，後世の説話であるが，『今昔物語集』[16]に，東大寺大仏の造立に際し，これに塗るべき金を求めて良弁僧正が祈願したところ，陸奥と下野から砂金を献上してきたという話が見えており，今後東山道整備の時期と絡めて検討すべきであろう。

さて，塩那丘陵を抜けて那珂川河谷に入ってからの東山道の経路であるが，山麓線を北上するのではなく，なおしばらく直進し，親鸞の御経塚（図３―H）と伝える[17]ものを経て，小字「道代」（図３―I）の近くで緩やかにカーブを描いて方向を北に変え，古代末期の館とされる神田城の西面を通過する現在道が東山道を踏襲するものと考えたい。

神田城は，那須氏の祖須藤権守貞信の築城と伝え，今残る遺構は12世紀半ばの完成と考えられている[18]。形態は，単郭長方形を呈し，箱堀の内部に土塁を巡らす。土塁内部は南北162m，東西132mあり，県内屈指の大きさである。1967年に発掘調査が行なわれ，土師式期の墓孔13基，炉跡１カ所を検出，多数の柱穴は築城後の館跡のものと重複し，当館はかつての古代集落の跡に，後に築造されたことが判明した。この付近は，三輪仲町遺跡，三輪遺跡，神田城南遺跡等の古代集落跡や散布地の密集地帯であり，また武部への道路の分岐点に当たっていたであろう。

神田城以北は，特に顕著な地割は見出されないものの，東山道はほぼ現在の国道293号線辺りを北上していたと思われ，那須郡家に比定される梅曽遺跡[19]のやや東方を通ることになる。

Ⅳ．磐上駅について

『和名抄』の那須郡石上郷と同所とされる磐上駅

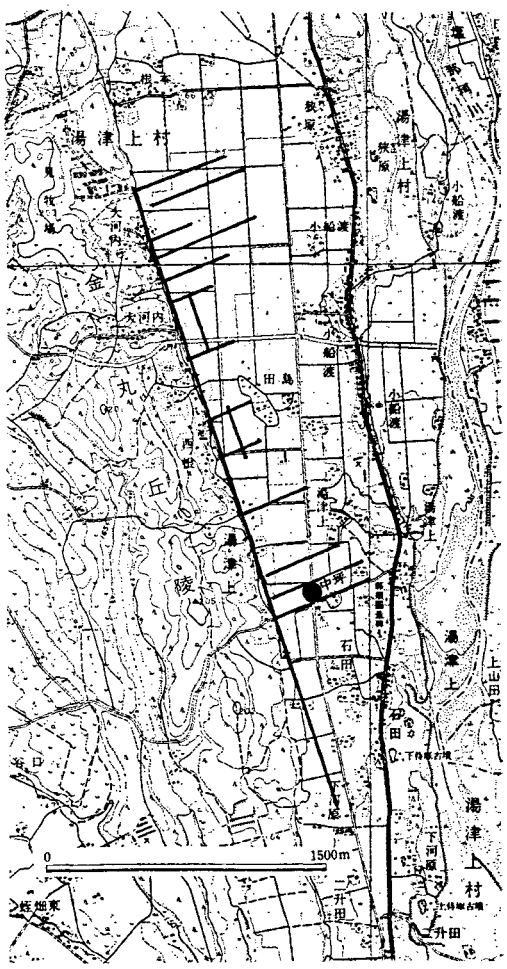

図４　那須郡条里遺構分布図
（『栃木県史通史編２・古代二』２―44図より，●が磐上駅想定地）

の比定地については，「イハカミ」が「ユヅカミ」に転訛したとして，那須郡湯津上村湯津上を採る説が多い[20]。この付近には，那須国造碑や上侍塚・下侍塚古墳が位置し，古代における重要な地域と考えられ，筆者も湯津上説を採りたい。

ところで金坂は，那須国造碑の北西に方約２町の地割を検出し磐上駅に比定したが，その後1977年に，この付近に小松原遺跡と称する奈良・平安期を中心とする大集落が発掘された[21]。調査は第１次と第２次に分けて，南北に近接した２カ所について行なわ

れたが，特に第２次調査地区は小字「堀ノ内」と称し，金坂の想定した方形地割の南東隅に当たる。

主な遺構としては，奈良・平安時代の竪穴住居跡49棟等が検出されたが，注目すべきは，そのうち16棟から９紀世後半代の土師器の墨書土器が多数出土していることである。「寒川」は，下野国南部の寒川郡を表すと推定され，郡域を越えた活動を示している。また，「山」「方」も，それぞれ那須郡の郷名山田郷，方田郷の一字である可能性をもつ，ただし，当初「廐」として報告された[22]ものは，のちに「饒」と訂正された[23]。

それはともかくとして，この遺跡の位置，遺構の規模，遺物の傾向等を考え合わせると，磐上駅の駅戸の集落である可能性が高いと言えよう。

Ⅴ．磐上・黒川駅間の東山道

筆者は，後述するように，次駅である黒川駅を那須町伊王野に比定して，磐上・黒川駅間の東山道の経路について考察する。

金坂は，磐上駅に想定した方形地割の西辺を真北に延長して，寒井（さぶい）までの約10kmは，東山道は同じ段丘上を真っ直ぐに北行していたと推定した。しかしこの地域は，西から広がる那須扇状地の末端部分に当たり，西北から東南へ流れる多数の小河川は，下流ほど台地を深く刻むので，古代道の性格としてなるべく上流を通過した方が得策と思われる。

ところで『黒羽町誌』[24]は，磐上駅想定地から金丸丘陵の東縁を西ノ根，根本と北北西に直進し，大田原市南金丸の西坪，馬場を経由して道を北北東に転じ，黒羽町余瀬から蜂巣，桧木沢（上の台）と進んで寒井に達する道を東山道に比定している。筆者も先に述べたような地形的条件を考慮して，若干迂回路とはなるが，『黒羽町誌』の言うルートの方が東山道としてふさわしいと判断する。ただ，『黒羽町誌』は，金丸丘陵から西坪，馬場を経由するルートを考えているが，旧版地形図（図５）に見るよう

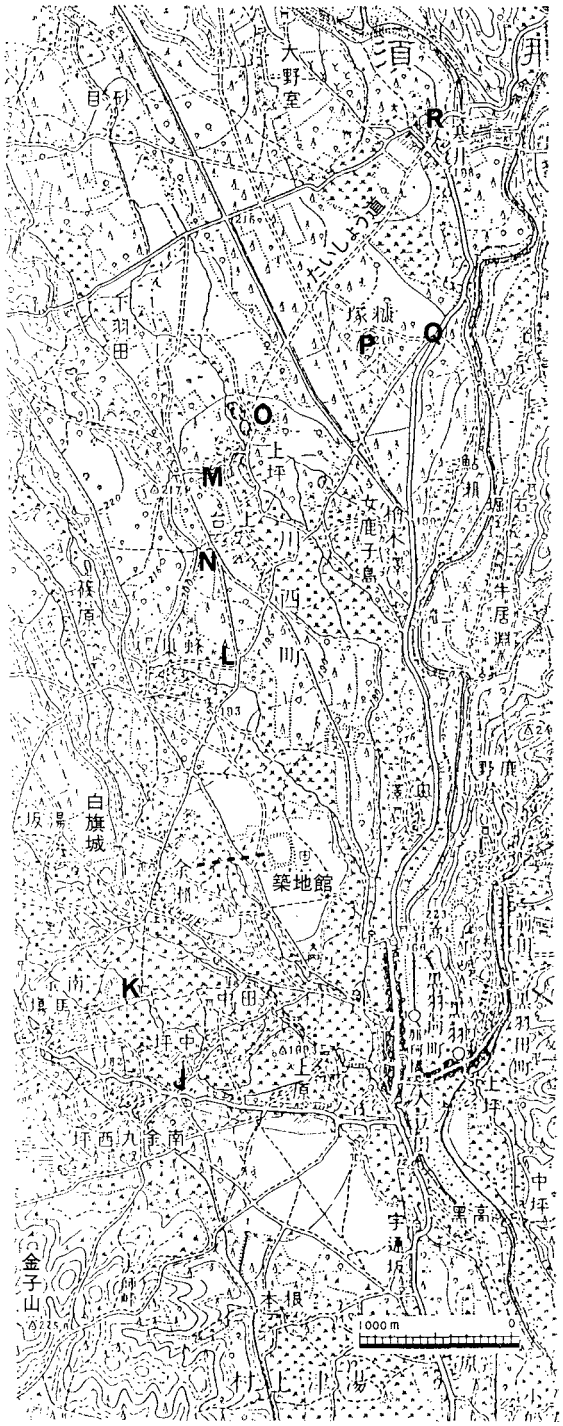

図５　磐上・黒川駅間の推定東山道
（陸地測量部1909年測量１：50,000地形図「大田原」より）

に，かつて根本からJ点まで直線道が存在したので，東山道は丘陵際を離れた後もそのまま直進し，K点付近で転回したと考えた方が適当であろう。

特に注目すべきことは，『栃木県史 通史編2』[25]の指摘するように，この丘陵際の道を基準線のようにして直交する道が何本もあり，道路東側の段丘面に，条里状の土地割がなされていたと見られることである（図4）。一般的に駅路は，条里の基準線になるなど，古代地域計画の基準線としての役割も果たしていたことは，近年明らかにされたとおりである[26]。

さて，推定東山道は，白旗城の乗る丘陵の末端付近（図5—K）で，後述する金子山方面から来た関街道と合流し，方向を北北東に転じる。この東山道の転回点に当る余瀬の集落は，天正4年（1576）白旗城主大関高増が，黒羽城を築いて黒羽に移転するまで，白旗城下として栄えた。余瀬はかつて粟野宿と称したが，ここに宿が発達したことも，東山道と関街道との合流点であったということで説明し得るであろう。

次に，余瀬集落の東には，那須郡最大の規模をもつ築地館が存在する。口碑によると，前記の須藤貞信が平安後期に築き，未完成で前述した小川町の神田城に移ったと伝える[27]。当館は，南北約280m，東西約180mの単郭式長方形を呈し，規模・形態とも神田城に類似する。上の口碑からも神田城との密接な関係が推察され，両館がともに推定東山道沿いに位置するという事実も注目に値しよう。なお，空中写真[28]の判読によれば，余瀬集落付近から築地館の西門付近にかけて直線の痕跡が認められ，あるいは東山道との連絡路の可能性も考えられるが，圃場整備実施のため現地での確認は不可能となった。

さて，図5のL点まで進んだ東山道は，やや迂回してM点に達する。この間L—Nの区間は，段丘を掘り下げて登る直線的な道である。この部分は大字界となっており，道路西側の小字名は「堀ノ後」と称する。

N点から先は現在，道が通じていないが，開析谷を巧みに避けるように迂回して，M点へ達していたようである。ところで，旧版地形図（図5）によると，Oに隣接した2つの溜池が存するが，推定東山道は，かつて両溜池の間を通過していたと推測される。これは低湿地を横切る道路が土堤状の作道（つくりみち）となっているところに，後に溜池が築造された結果生じたと考えられるもので，播磨国印南野を通る山陽道駅路[29]や，常陸国河内・石橋駅間の東海道駅路[30]と同様の状態を呈している。現在，北側の溜池は埋め立てられたが，土堤の痕跡は確認することができる。

この先，推定東山道は寒井集落付近へと向かうが，道路東方の糠塚（P）には，源義家が奥州征討の際，戦勝を祈願した叩頭塚（ぬかづき）の略であるという伝承が存する[31]。また，この付近の推定東山道には，語義不明であるが「たいしょう道」の呼び名があり[32]，将軍道との関連が考慮される。なお，K—Lを真っ直ぐ延長してQへ達する道路も直線的で注目され，あるいは時代による変遷があったかもしれない。推定東山道は，寒井字五輪平（図5—R）付近で那珂川を渡河し，余笹川右岸を黒川駅へ向って北上していたと考えられる。

VI. 黒川駅とその周辺の東山道

『和名抄』の那須郡黒川郷と同所とされる黒川駅について，金坂は那須郡那須町伊王野字大秋津・釈迦堂付近に比定した。

より具体的な駅家の位置については，釈迦堂山南側に方約2町程度の舌状台地（図6—S）が張り出しており，台地東南部は土師器や須恵器を出土する丹渡戸長者平遺跡である。またこの地は，中世には長者平館[33]（鮎瀬館）が置かれ，『吾妻鏡』に見える新渡戸駅をこの付近に考える説もある[34]。

ところで，圃場整備以前の地籍図を検討すると，T点からこの舌代台地を目指す直線道がかつて存在

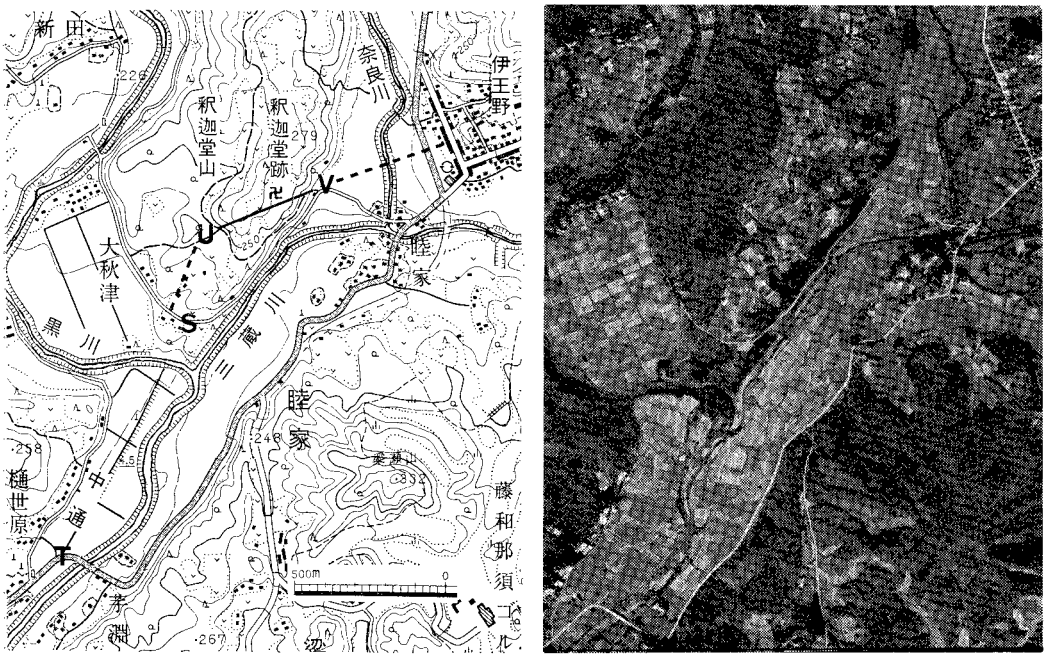

図6　黒川駅想定地付近
（1：25,000地形図「伊王野」ならびに国土地理院1963年撮影 KT—63—1X，C2—16より）

したことがわかる（現在道がほぼ踏襲している）。この道路は小字界でもあり，道路西側の字名は「中通」と称する。舌状台地は南側中央が地形的に2つに分かれており，その最奥部には人工的な切り込みが入っているが，この直線道はその付近を指向しているようである。

さて，黒川駅から現在の伊王野集落付近へのルートであるが，釈迦堂山東側山麓の現在道は，三蔵川の攻撃斜面に当たり古代道としてはふさわしくないので，東山道は釈迦堂山を越えたものと推測される。筆者は空中写真（図6）の検討によって，U—V間に直線的地割を見出し，現地踏査によって廃道跡であることを確認した。特に注目すべきことは，この道跡が『那須町誌 前編』[35]によって釈迦堂跡に比定された窪地の前面を，一段低くなって通過していることで，釈迦堂が東山道沿いに設置された可能性があろう。ここから東山道は奈良川を渡河し，三蔵川沿いの谷を白河関へ向っていたと推測される。

Ⅶ. 関街道について

以上で東山道駅路についての考察を終えることにするが，最後にこの地域の古道の一つである関街道に触れて，本稿の結びに代えたい。

関街道とは白河関へ向かう道路という意味で，その路線は複線的で岐路も多い。筆者がここで述べるものは，明暦4年（1658）の「原方道・奥州街道・関街道道筋略図」（岡本光明家文書）（図7）に見える最も東側の道で板戸から石末，高野山（鴻野山）を経て，鹿子畑，福原，蛭田に達し，黒羽へ抜けるものである。このルートは奥州街道の裏街道として，荷物輸送に関して奥州街道との間で，しばしば争論を繰り返したが，その際，関街道側は，それが古来のルートたることを主張しており，近世初頭ではこちらの方が奥州街道であったとも言われる[36]。

関街道について，筆者は十分な調査を行なっていないが，この道筋に「直坂」（図8—a），「車坂東」

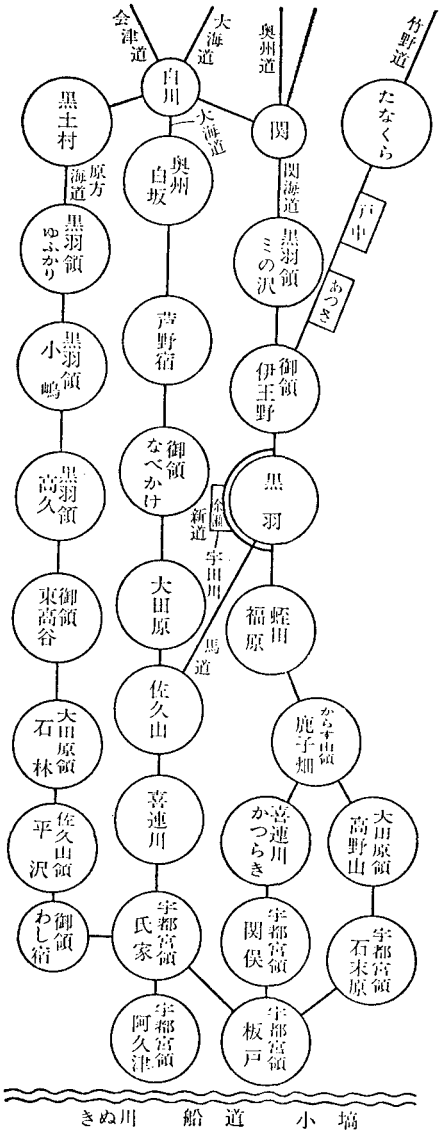

図7　原方道・奥州街道・関街道道筋略図
（『栃木県史 史料編・近世四』611頁）

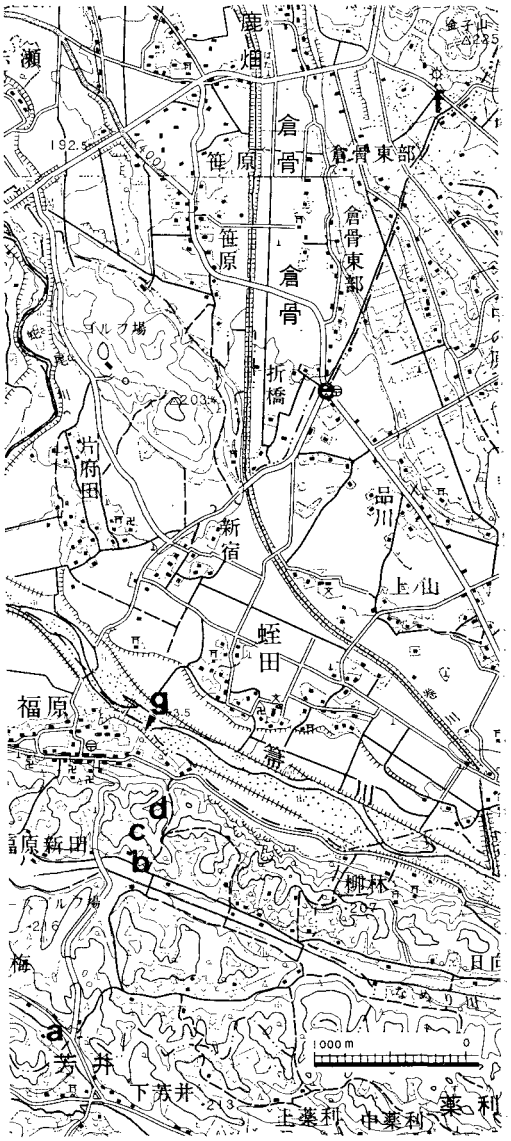

図8　大田原市福原，湯津上村蛭田付近の関街道
（1：50,000地形図「喜連川」「大田原」より）

（b），「車坂西」（c），「切通」（d）等の地名が見られ，特にe—f間は市町村界でもあり，金子山を基準に設定されていること。この線を南に延長すれば，福原の台地上の切り込み部（g）にほぼ到達することなどから見て，筆者はこれが古代に計画的に開削された道路の可能性もあり得ると考える[37]。なおその場合，V章で述べたように黒羽の町が発達したのは，天正4年（1576）の白旗城からの移転以後なので，それ以前の関街道は金子山付近から南金丸へ抜け，余瀬で東山道と合流していたのであろう。

このルートは，先に筆者の推定した東山道に対して，新田駅から磐上駅を経由しないで黒川駅へ向か-

う最短距離となるので，あるいは東山道のバイパス的な路線として，軍団の通過等危急の際に使用されたのではないだろうか。以上のように考えると，東山道が武部の金輸送を考慮して，やや東寄りに設定されることになり迂回路となったため，バイパス的なルートが開削されたのではないかと予想されるが，今後の検討に期したい。

（国学院大学・院）

〔注〕

1）木下　良「近年における古代道研究の成果と課題」人文地理，40―4，1988，など

2）金坂清則「下野国」（藤岡譲二郎編『古代日本の交通路』Ⅱ大明堂，1978）

3）金坂説の問題点は，新田駅は『和名抄』の芳賀郡新田郷と同所と考えられるのに，この地が現在，那須・塩谷郡界であることである。これについては，例えば『和名抄』の芳賀郡氏家郷に比定される氏家町氏家も現在は塩谷郡であり，後世郡界の変更があったかと思われる。

4）中主　毅「高根沢町地名散歩」人文とちぎ，1―2，1983

5）『大田原市史 前編』1975，1033頁

6）原　秀三郎「安倍市と東海道」（『静岡市史』原始・古代・中世　1981），636～640頁

7）辰巳四郎・屋代方子『塔法田遺跡発掘調査略報』1966

8）足利健亮「那須郡衙と東山道」（藤岡謙二郎編『地形図に歴史を読む 第5集』大明堂，1973）

9）蓮見　長『那須郡誌』下野新聞社，1970，547頁

10）国土地理院　1963年撮影　KT―63―1X　C11―10

11）『南那須村明治百年誌』1971，491頁

12）アメリカ軍　1947年撮影　R483―52

13）『下野国府跡 Ⅶ』栃木県文化振興事業団，1987，166頁

14）式内社研究会編『式内社調査報告 第14巻』皇学館大学出版部，1986，639～641頁

15）足利健亮は前掲6）論文中で，健武山神社授位とほぼ同時期の承和5年（838）に三和神社が官社に列せられていることから，金は三和神社の地点で東山道に入ったと推測しているが，金輸送路としてはやや迂回路になるのではないだろうか。

16）『今昔物語集』巻第11「聖武天皇，始造東大寺語第13」

17）『小川町誌』1968，980頁

18）『栃木県の中世城館跡』栃木県教育委員会，1982，199頁

19）大和久震平「再び新しい郡衙遺構――栃木県那須郡小川町・梅曽遺跡――」日本歴史250，1969。『栃木県小川町那須官衙跡第4次緊急発掘調査報告書』小川町教育委員会，1979

20）吉田東伍『大日本地名辞書』第6巻「板東」1900。大槻如電『駅路通 下』1915。高崎　寿「東山道」（奥田　久編『栃木の街道』栃木県文化協会，1978）等。

21）『茶臼塚古墳 小松原遺跡』栃木県教育委員会，1979

22）前掲21），93～94頁

23）前掲13），176頁

24）『黒羽町誌』1982，171頁

25）『栃木県史 通史編2・古代二』1980，186～188頁

26）木下　良「古代的地域計画の基準線としての道路」交通史研究，14，1985

27）前掲18），187頁

28）国土地理院　1963年撮影　KT―63―1X　C5―13

29）木下　良「山陽道の駅路」古代を考える，17，1978

30）木下　良「常陸国古代駅路に関する一考察」国学院雑誌，85―1，1984

31）前掲9），355頁

32）前掲24），172頁

33）前掲18），178頁

34）前掲9），549～550頁

35）『那須町誌 前編』1976，271，443頁

36）『栃木県史 史料編・近世四』1975，52～53頁

37）吉田東伍は前掲20）において，関街道沿いの「鹿子畑」の項で，「此地は古駅路の通ぜる跡とも伝ふる」としている。

〔付記〕

本稿は，昭和60年度に国学院大学に提出した卒業論文の内容を，国史学会昭和61年3月例会と，第14

回古代史サマーセミナー（昭和61年７月，栃木県鹿沼市）において発表し，その一部を骨子として大幅に加筆訂正したものである。なお調査においては，地域の研究者，各市町村役場の社会教育課並びに税務課等の方々に大変御世話になった。いちいち御名前を明記できないが，深く感謝する次第である。