

木下 良 著

『事典 日本古代の道と駅』

吉川弘文館 2009年3月 412頁＋索引9頁
8,000円＋税

本書は律令期の駅制に関わる全国の道路と駅家について、畿内・七道の国ごとに書かれた事典である。著者が意識するように、2004年に出版された古代交通研究会編『日本古代道路事典』（八木書店）が考古学的立場から記述しているのに対して、本書は歴史地理学の立場から、史料に基づく地理的状況が述べられている。古代の歴史地理を学ぶ者にとって必携となる書である。

題名にある「道」と「駅」という語の記載の順番については、あとがきの中で説明されている。従来の解釈では駅を繋ぐのが道になるのに対して、現在の観点から、道が先に造られてその路線上に配置されたのが駅という主張をもって道が先に挙げられており、他の著書『道と駅』（大巧社、1998）でもその順番になっている。関連の著書として、『古代を考える 古代道路』（吉川弘文館、1996）が出版されていることも触れておきたい。

本書の構成は以下の通りである。

凡例

序章

I 畿内	II 東海道
III 東山道	IV 北陸道
V 山陰道	VI 山陽道
VII 南海道	VIII 西海道

終章

あとがき

索引

事典の形をとっているが、序章では1. 古代中央集権国家の道路網、2. 駅伝制について、3. 駅家の構造、4. 古代の道と駅の研究史、5. 古代の道と駅の調査法と5節に分かれて研究の現状が整理されている。また終章では1. 古代交通路研究における『延喜式』駅伝馬条の意義、2. 『和名類聚抄』郷名との対比、3. 『延喜式』に見えない旧駅名と出土文字資料、4. 律令国家の計画道路、5. 律令国家の諸地方施設と道路の関係という構

成で、著者の古代道路についての知見がまとめられている。II章以下は道毎に、各国の駅と道路について説明がなされる。

歴史地理学としては、藤岡謙二郎氏らによる『古代日本の交通路』¹⁾以来の全国的範囲を網羅した記述となる。このような書が単著で出されることは、このテーマについての著者の、幅広く継続的な調査の賜物である。著者監修の『完全踏査 古代の道』（吉川弘文館、2004）『続完全踏査 古代の道』（吉川弘文館、2005）にもあらわれる著者のフィールドワークの現段階での集大成が本書であるともいえる。以下、内容を具体的にみていきたい。

序章の1. 古代中央集権国家の道路網では、古代の交通制度、ローマや中国の古代道について概観している。さらに1970年代以降の古代直線道路に関する歴史地理学の研究に加え、「条里余剩帯」について説明する。「条里余剩帯」は本来の道路敷で、結果として後世の地図や地割などから復原される条里の余剩帯であり、道路痕跡を探す際の材料として活用されている。しかし、この条里余剩帯、つまり道路が条または里の界線になっていることが多いという状況からいえば、この命名は形成された過程に合っていない。吉本昌弘氏による道代の呼び方は、道路痕跡であったことは示されているが、著者が本書の注で述べているように、道代は条里余剩帯と関係ない道路敷の意味も持ち、道路と無関係の条里余剩帯もある。著者は、厳密には道代としての余剩帯とまとめているが、より簡潔な用語が求められよう。

次に2. 駅伝制について、では著者が注目してきた伝制を通して、古代交通制度の流れを概観している。著者の研究全般に関わる問題なので、ここで詳しく取り上げておきたい。伝制は、日本古代の本格的な交通研究の開始時期に駅制の補助的制度と位置付けられたため、駅制に比して研究が遅れた。郡家間の道は伝制に関わる道路であるという意味で、著者は伝路と呼んでいる。駅制が国衙を結ぶ交通制度であったのに対し、伝制は郡衙と郡衙の間、あるいは郡衙と国衙とを結ぶ交通制度が本来の使命であった。しかし平安時代初期以降、伝制は駅制と同様に国衙を結ぶ駅制の補助的な交通制度へと変質する、とする柳雄太郎氏の説明を採用している。

さらに伝は駅路とは無関係に、地方豪族の拠点である郡衙に一律に設けられた。駅制は律令国家が新たに採用した中央集権的な交通制度であるのに対して、伝制は地方豪族の固有の交通制度を継承し再編成したものであると、駅制と伝制を位置づけるのである。この理解ならば、日本の律令に伝制に関する条文が少ないことの説明もつく。しかし次の段階として、伝馬の使用状況の研究が課題となる。

伝馬は新任国司の任国赴任に用いられていたが、奈良時代にはその他に按察使の向京などにも給されていた。そのため各道駅路が通る諸郡以外にも伝馬が置かれていたと考えられる。しかし駅馬乗用の許可範囲が広がり、本来伝馬を利用すべきであると思われる官使が駅馬を利用することも増加した。駅路と伝路も本来は別路であったが、国司の任国赴任などでは直通している駅路が便利であり、駅路を通るようになったと著者は考えている。駅と伝の使用区分は曖昧で、伝制の運用は行き詰まっていた。駅制と伝制の継続には改革が必要となり、延暦年の伝馬の廃止と再置を機会に駅伝制の変革と駅路・伝路の再編成が行われた、というのが著者の意見である。

この平安時代初期の再編成に絡む例としては、幅6メートルの掘り窪めただけで、本来の駅路としては貧弱な駅路が挙げられる。これは奈良時代には伝路であった道が駅路に転用されたと考えられる。12メートルや9メートルの道幅があった駅路が、平安時代に入ると幅約6メートルに狭められる例も挙げられている。

3. 駅家の構造では、駅家を維持管理する仕組みや、駅家がどのような建物群から構成されていたかを、史料および駅跡想定地の発掘成果からまとめている。調査が最も進んでいるのは駅館が瓦葺になっていた山陽道の駅である。調査の結果、駅館院は築地塀や溝をめぐらした方形区画の内部に、コの字型ないし品字型の官衙形式の建物が配置される。一般の官衙形式の遺跡には認められず、駅家特有と考えられている大型の総柱建物について、報告書では、駅使の宿泊施設として機能していた可能性も指摘されるが、著者は駅家独特の正殿は蕃客に備えて設置された駅館だと考えている。

4. 古代の道と駅の研究史では、江戸時代以降

の研究を概観している。明治期には全国的な視野で駅名比定が行われるようになった。地方史研究において、長野県では周辺県での地名や調査結果を活用しながら研究が進んでいることが紹介される。次に第二次世界大戦後、藤岡氏主導で行われた一連の研究に言及する。これらは地籍図を利用し、地名と地形に考古学的遺跡、遺物などを総合的に検討することで、駅位置の比定をより詳細にし、直線的な道路痕跡の検出に空中写真が効果的に利用できることを明らかにした。

足利健亮氏によりそれ以前に古代駅路が直線的計画道路と考えられたことは知られるが、1970年代末ころからは発掘によって確認されるようになった。著者は上野国東山道駅路、下野国東山道、西海道肥前路、備中国山陽道駅路などをその例として挙げ、解説を加えている。一方、発掘により、これまでの歴史地理学的調査で想定されていなかった道路が発見される例も増加する。埼玉県の東山道武蔵路や群馬県の上野国東山道などがその例で、変遷も明らかにされてきている。また文献にみえない道路や、伝路に比定される道路が発掘によって確認される例も挙げられる。この節の最後に古代交通研究会の活動²⁾に関わる研究成果がまとめられている。

序章の最後は5. 古代の道と駅の調査法について書かれる。最も一般的とする地名からの復元は、駅名がそのまま地名に残る場合以外は確実ではない。しかし駅関連地名として「うまや」、「やっか」のように駅関連地名が多く存在することも指摘する。さらに著者が注目してきた地名である「馬込」、「立石」、「大人」のように、新しい関係地名を見出す必要性を述べる。西日本で多く古代道路に由来する地名として、著者は「車路」にも注目するが、地名はその発生年代が確定できないので、ヒントに過ぎないとの指摘は重要だ。また、特別の名前で呼ばれる伝説的な地方の道路についても注意する必要性を述べる。

次に空中写真によって道路跡を見出す方法について、著者による佐賀平野の研究例を挙げ、旧地割が残る写真の利用を説く。計画道路は条里呼称の基準となったが、条里地割を斜めに横切る道路については、既に通っている道路に斜行して条里が施行された例と、条里が施行された後に、道路が条里地割を斜めに横切って目的地に直通する例

を挙げる。前者は畿内に例が多く、後者は平安京設置後の山陽道駅路である久我暇を例として挙げている。さらに旧版地形図や地籍図から復原する方法、最後に現地調査をして切通しや帯状窪地を確認する方法が述べられる。

I章以下は、これまで書かれた手法を用いての地域毎の具体的な道路復原となる。本書は事典という性格上、関連の研究成果を丁寧に紹介しており、著者独自の見解も多岐にわたるが、ここではほんの一部にしか言及できないことをお許しいただきたい。I章からVII章まで共通の特徴としては、全ての国の交通路について図が付されているが、その際地形図ではなく、国名、郡名、駅名および行政界や地形に交通路といった必要な情報のみが示された主題図が描かれていることである。遺跡や現地名、地形の情報が少なくなる分、文章と対応し難い面はあるものの、一国の状況を一図で把握でき、著者が想定する交通路をよりわかりやすく読者に伝えることに成功している。

凡例によれば、記載順は『延喜式』兵部省「諸国駅伝馬条」の記載順に従い、これに載らない国や嶋については『延喜式』民部省上に載せる国の記載順によっている。畿内の主要な計画道路は、大和平野、大阪平野では正方位道路として南北道と直交する東西道がある。これらに対して斜方位の直線道路がある。当初目的地に最短距離で到達するよう斜向道路が敷設されたが、正方位道路が後に敷設され、都城設置や条里施行の基準線となったと考えている。

東海道では当初の駅路は低湿地の通過を避け、海を通ったため、尾張、武蔵の国府は『延喜式』駅路から離れた位置にある。武蔵国の東海道所属替えと三浦半島経由の路線廃止などに際して、東海道の駅伝路も大きく変更された。佐野郡家に比定される袋井市坂尻遺跡や掛川市八坂別所遺跡の発掘により、2駅を廃して中間に新駅を置くなどの変遷も考えられるようになっている。

東山道は構成国そのものにかかなりの変化があった。奈良時代の駅路は国内に複数通り、隣国への連絡も直通路と他国を経由する別路があるのが一般的であったと考えられる。北陸道は、若狭国と越前国以外では駅が海岸にあることが多く、中には港津を兼ねた駅も存在するという特徴がある。それが当初からのものかは注意を要する。

山陽道は先述のように駅調査が進んでいるが、播磨国などは駅想定地間を直線に繋ぐ道路痕跡も明瞭である。南海道もかなりの変遷が知られる。阿波国、讃岐国の平野部では各地で条里余剰帯が確認でき、ほぼ全面的に駅路を辿ることができるという。伊予国の西条市松ノ元遺跡では幅約6メートルの伝路とされる道が発掘されている。

西海道も著者が独自の見解を多く示す地域の一つである。西海道の駅路は大宰府から各地へ放射状に出る。筑前、筑後、肥後の国境付近は密に交通路が比定されている。現在の佐賀県基山町、鳥栖市と福岡県小郡市、久留米市との間の直線県境は、肥前と筑後の国境を踏襲し、これに沿って見られる道路痕跡を著者は駅路と考えている。日向国については評者も取り組んだことがあるが、不明な部分も多く、著者の研究に多く教えられた。これからも続けて復原を試みていきたいと思っている。

終章の1. 古代交通路研究における『延喜式』駅伝馬条の意義では、古代の交通路を考える上で第一の資料である『延喜式』兵部省「諸国駅伝馬」条の記載内容の検討と、資料としての限界が確認された。まず、そこに示される内容が律令国家の典型的な状況を示すものではなく、奈良時代には『延喜式』にみえない駅がかなり多く存在したことを挙げる。

次に駅伝馬条にはかなりの誤記があることに注意を促す。また駅馬数についても、標準より数の増減がある場合の理由について検討している。駅の廃止によって、前後の駅に駅馬を移す場合とそうでない場合は、駅間距離によるのではないかと、あるいは少ない場合は、別路が通っており、それに相当する駅馬を減らしたのではないかと解釈している。実際の運営には、駅によって駅馬数に差があると運用が難しくなることから、廃止された駅跡にも以前と同様に駅馬を置いて中継したのではないかと推定しているが、いずれにしても現段階では実証は難しい。

駅名の記載順についても検討を加え、一般に都からの順路によると解釈されているが、単純ではないことを指摘している。伝馬はどこに配置されたのか、という問題にも触れている。『延喜式』では駅に伝馬を置く例が西海道には多いが、それは伝馬制開始当初からではなく、伝制が駅制の補

助的制度になってから出てきたのではないかと述べる。馬とともに船を配する水駅については、その性格や位置づけを含めて、坂本太郎氏と異なる見解を示す。著者は出羽国の事例から、駅船を置く水駅に対して、伝船を置く駅は厳密には水駅ではないという立場をとる。また水駅は内陸河川水路に沿って置かれた駅とする坂本氏の前提に対しては、越後国の渡戸駅が佐渡への渡海駅であったとの考えを示している。

2.『和名類聚抄』郷名との対比では、駅の現地比定の際に古代郷名を利用する注意点について述べられる。郷名の現地比定は必ずしも十分ではないが、郷名と同名の駅の場合、所属郡が明らかになる。しかし駅名が『和名抄』郷名に合わせて変えられた例もあり、諸史料の郷名の他に出土文字資料によって新しく見出される郷名にも注目する必要を説く。さらに『和名抄』にみえる駅家郷や駅里郷の郷名を分析し、これらの駅家郷は9世紀の状況を示すことを明らかにした。

3.『延喜式』に見えない旧駅名と出土文字資料では、六国史、『風土記』、『万葉集』の他に、木簡、漆紙文書、墨書土器などの出土文字資料から『延喜式』以外の旧駅名を得られる例が挙げられている。遠江国や武蔵国では、駅関連の文字が書かれた木簡や墨書土器が出土している。出土文字資料は、都城や中心官衙で出土したもの以外は、出土地が駅家の所在地となることが多く、所在地不明の駅家の位置判明の重要な資料となる。『延喜式』にみられない駅名は多く、今後の調査でも増加すると思われる。大部分は延暦末期から大同・弘仁期に廃されたが、この時の整理が極端に過ぎて不便になったため、一部駅の復活が図られた例もあると著者は指摘している。

4.律令国家の計画道路では、道路について種類、発生と性格を推測している。古代計画道路はその種類を①畿内の地域計画基準線の幹線道路、②七道の駅路、③伝路、④古代山城関係の軍用道路、⑤その他の地方道に分けた。性格としては、駅馬が疾走できる道路以上の中華思想を体现する目的以外に、軍用道路としての実用的な意味も喝える。その意味で調査はあまり進んでいないが、山間部でも6～10mのある程度広い道路があったとする。

5.律令国家の諸地方施設と道路の関係では、

国府、郡家、関、城柵、烽、神社・寺院と道との関係が述べられた。まず国府と駅路と駅家の位置について、坂本氏が考えた以上に国府と駅家が同所にあった例が多いことを指摘する。著者は都に都亭駅、大宰府に蘆城駅が置かれ、諸国府にも原則として駅家が置かれたと考えている。一方で郡家と駅家が同所に置かれる例は必然ではなく、駅の変更なども考えられる。駅路またはそれに準ずる主要道の交差点には大関、派生する道路の全てに小関が置かれたと考えている。また一般に国境には全てに割が置かれていたと考えるべきことを主張する。すべての国境に関が置かれたわけではないという舘野和己氏と異なる意見となっている。今後の研究の進展を待ちたい。

以上、本書の内容を評者なりに読み解いてみた。研究や研究者に年齢は関係無いと言われるが、著者略歴からみると、著者は1922年生まれで今年87歳ということである。あとがきによれば、『延喜式』駅路は全て踏査し終えて、それ以外の諸史料にみえる駅や路線についても見て廻り、現在南海道の四国周回路線を残すのみとなっている。大学を退官されて、時間が自由になるから、とますます身軽に多くの現場を歩かれる研究への姿勢にはただ敬服するのみである。

学際的な研究が定着し、歴史地理学に求められる課題は厳しさを増している。古代史全体に何をもって貢献するのか、という問いへの答えは、これまで優れた先学たちの個人的な能力に頼ってきた面が大きいと評者は感じている。その中で直線的計画道路は、歴史地理学が全体として研究を先導し、関連の諸分野からも評価をされてきた分野の一つであった。近年は歴史地理学研究者による古代道路の研究成果はかつてほど多くない。しかし実際は、交通路のみでなく国府、条里、集落などを構成要素とする古代景観について、全国的に残された課題は多い。

このような状況の中で、著者の提示してきた古代交通路のみつけ方などの基礎スキルを共有した上で、新たな調査地で各自が独自の手法を生み出しながら業績を積み上げる作業が必要であることを評者自身の課題として、記しておきたい。

本書は、利用者のために索引にも工夫がなされ、地名一般による検索が可能な他に、駅名と道名からたどれるようになっている。あえて欲を言

えば、研究者名により検索できる索引もあれば、より便利であったと思われる。ある必要な地域について学ぶ際にはもちろんだが、序章、終章を含めて、研究史をふまえた古代道路に関する新しい概説書としても価値が高い。本書を機に、古代道路に関する新しい歴史地理学的研究が展開していくことを期待している。

(山近久美子)

〔注〕

- 1) 1972年度の文部省科学研究費（一般研究C「日本の交通路・駅・港津に関する歴史地理学的研究」代表 藤岡謙二郎）による調査成果が、藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』Ⅰ～Ⅳ、大明堂、1978～1979、に収められた。
- 2) 著者が会長を務める古代交通研究会は『古代交通研究』1～13、八木書店、1992～2004、を発行している。