

古代九州北部における馬匹生産の展開と鞠智城

河野 保博

人類社会を大きく変えた馬であるが、国家支配にとっても馬は動力として、資源として必要不可欠であった。日本の古代国家も律令に基づく中央集権的な国家体制を構築するなかで、唐令を継受しながらも日本の実情にあわせて厩牧令を編纂し、馬牛の国家的な生産や管理を規定した。なかでも馬は軍事と交通に用いられるため、特に重視され、その規定も多かった。官牧で生産された騎乗用の馬は軍団において調教を施され、官馬として軍団の騎馬となるが、そこから駅馬や伝馬も供給された。牧馬は中央へ進上されてもいたが、令制の基本理念は軍馬および駅伝馬の供給体制の構築であった。

日本列島にもたらされた馬文化は急速に広まり、各地で馬匹生産が大規模におこなわれるようになった。生産地と消費地が形成されるなかで、それらを結ぶ交通路も形成されるようになる。急拡大する馬匹生産は利用の多様化、大衆化へとつながり、民間での飼養も盛んにおこなわれるが、律令制施行と同時に官牧が設置される。馬匹生産は一朝一夕に構築できるものではないため、各地でおこなわれていた馬匹生産を官牧として設定したと考えられる。官牧については令制の牧を引き継ぐ『延喜式』記載の諸牧などから推定するしかないが、その立地は土壌や地形など自然環境に制約されると同時に、交通路との深い関係性が看取できる。すなわち、支配領域を隔々まで結ぶ全国一律の交通網を構築するためには、全国各地に置かれた駅家に恒常的に壮健な馬を供給することが必要であり、軍事的な意味合いの強い駅制の整備にあたって、駅馬を国家的に供給する体制を構築する必要があったのである。

古代国家における馬匹の生産・中継・消費について、九州北部地域において具体的に考察すると、『延喜式』には西海道の馬牧として肥前・肥後・日向に八箇所みられるが、牛牧も置かれた他の諸国とは異なり、肥後国は馬匹生産に特化していた。そのなかでも阿蘇外輪山西部に広がっていた二重牧は大宰府の兵馬や西海道の駅伝馬を供給し、さらには畿内への貢上も担う大規模な馬匹生産地であった。その生産地である肥後と消費地としての筑紫を結ぶ交通路として注目されるのが「車路」である。「車路」は鞠智城から放射的にのびる交通路であるが、その路線に注目すると一方は二重牧想定地に向かい、一方は筑紫へと向かう。また、肥後国中心部に向かうルートも想定され、「車路」による物資の集積、中継を想定することができる。馬と交通路に着目すると、肥後における馬匹生産、筑紫での大規模消費をつなぐ「馬の道」の結節点に鞠智城が位置することが指摘できる。

古代九州北部における馬匹生産の展開と鞠智城

河野 保博

はじめに

馬は人類社会に大きな変革をもたらし、古代の国家形成と発展にも寄与した。その古代の国家や社会に与えた影響についてはこれまでも多くの研究があり、近年にはより多角的に検証されるにいたっている。馬を主とする動物管理を規定する厩牧令も検討が進み、交通制度を中心に日唐それぞれの特質が明らかにされつつある。

中央集権的国家の形成を目指す古代王権にとって、馬をどのように管理・供給するかは最も重要な課題であった。日本では律令制にもとづく中央集権化のなかで、唐の律令を継受して制度設計をしていく。その際に国家的な動物について規定する厩牧令の編纂にあたっては唐令を大きく変えて、日本の実態に即しながら馬の管理や交通制度を定めている（河野二〇二二c）。しかし、その馬がどのように生産され、管理、供給されているのかについては検討の途中であり、実態的に考える必要がある。

古代国家における馬利用の主目的は軍事および交通のためであるが、その役割を担った場所の一つとして九州、西海道諸国をあげることができるだろう。外交の場でもあり、防衛の拠点でもあった北部九州は馬の需要が多く、そのため、九州全域で国家的な馬匹生産がなされていた。北部九州は朝鮮半島から日本列島に伝来した馬文化の最初の到来地で馬具の出土も多い。古墳時代以来、九州は牛馬

生産の拠点であり、平安時代の『延喜式』には西海道の牧として、筑前・肥前・肥後・日向の四箇国に一五の牧（牛牧も含む）をあげている。『延喜式』成立以前に停止された大宅牧も宇土半島に比定されており、平安時代だけでも肥後地域には公的な馬牧が三箇所も設置されていた。そのなかでも二重牧は大宰府管内の他の牧とは異なり、中央への進上も規定される特別な牧であった。

これらの牧は国家が必要として設置した「官牧」であり、その目的は軍事的な馬の生産と考えられる。熊本県を含む北部九州には古代国家の対外拠点や防衛拠点が多く設置され、鞠智城もその一つである。鞠智城はその長い歴史的展開のなかでさまざまな機能や用途が想定されているが、軍事拠点として形成され、機能してきたことに異論はないだろう。公的な牧には軍事的な側面があったと考えられ、そのため、鞠智城をはじめとする他の軍事拠点との関係や交通路との関わりについても考える必要がある。

そこで本稿では古代の馬の生産・中継・消費の実像を考えるため、まず、国家における馬の管理について概観し、牧の展開についても触れながら、どのような目的を持って馬を生産・管理してきたのかをみていきたい。ついで、西海道における馬匹生産を検証し、その特質をみたくうえで、鞠智城と馬との関わりについて考えたい。

一 古代国家と馬

(1) 国家における馬の役割

国家と動物の関わりはさまざまあるが、そのなかでも馬は前近代の国家にとって格別な存在であった。馬は駆動力として牽引や駄載の動力となるだけでなく、高速移動の乗り物として騎乗することができた。特に騎兵や戦車といった兵力として、高速移動の通信手段として、さらには輜重輸送の運搬動力としても用いられ、軍事力として重要視された。国家的な動力としてだけでなく、馬体そのものも武器に用いられるなど動物資源としても重要視されていた。さらに実用的な利用だけでなく、威信財として支配を権威付けるものとしても機能した。例えば、古代中国では馬車は支配者のステータスシンボルとなり、牽く馬の頭数で等級が示された(諫早二〇一九)。日本では古墳時代以来、馬を飾り立てる馬具は権威の象徴であり、被葬者の身分を示すものであった。また、政治的秩序を示す国家儀礼にも馬が用いられているが、それは馬が支配のシンボルとして、大きな視覚的效果を生む動物として認識されていたからである(中込二〇〇九)。

このような馬に対する認識を明確に示すのが律令の規定である。国家に必要とされる動物のために規則が制定され、法令が編纂される。唐においても国家的な動物管理を規定した法令が編纂され、律典として厩庫律、令典として厩牧令が制定され、それが日本にも継受された(河野二〇二一a)。

まず、国家にとっての動物認識を確認したい。それを示すのが次の条文である。

史料1「賊盜律」盗官私牛馬殺条⁽¹⁾

凡盗^レ官私牛馬^レ殺者、徒二年半。〔馬牛軍国所用、故与^レ余畜^レ不同。〕

官私の牛馬を盗み、さらに殺すと他の動物より罪が重かった。それは、括弧内の本註にあるように「軍国」の用のためであり、牛と馬は国家的・軍事的な動物であることが明示されている。

史料2『唐律疏議』厩庫律・故殺官私牛馬条(抄出)⁽²⁾

諸故殺^レ官私馬牛^レ者、徒一年半。(中略)

疏議曰、官私馬牛、為^レ用処重^一。牛為^レ耕稼之本^一、馬即致^レ遠供^レ軍、故殺者徒一年半。

重要視された牛と馬であるが、用いられ方に違いがあり、唐律の注釈書である『唐律疏議』によれば、牛は農耕のため、馬は交通と軍用に供することが示されている。いずれも律の規定であり、唐代の規定を準用したものであるが、その認識は日本においても変わらなかったと考えられ、『類聚三代格』所収の太政官符にも次のように記されている。

史料3『類聚三代格』国飼并牧馬牛事 弘仁二年(八一)五月

廿二日太政官符

応^レ禁^三断乘^二用公私牧父馬^一事

右被^二右大臣^一称^レ奉^レ勅、凡牧馬遊牝任意、良駒可^レ育。今聞、主^レ当人等競繫^二父馬^一私事^三乘用^一。因^レ此課欠多^レ数、蕃息減少。其良馬者国家之資、機急之要、宜^下自今以後、重仰^二国司^一不^レ論公私^一嚴加^中禁断^上。若慣^レ恒尚犯、科^二違勅罪^一。郡司百姓見知不^レ告、亦与^レ同罪。

史料3では牧の「主当人」が牧の父馬、つまり種牡馬を乗用する

ため、繁殖が進まず必要数を揃えられていないことが述べられ、良馬は「国家之資、機急之要」であるため、牧を管理する国司に命じて、公私の牧を問わず父馬に乗用することを禁断することが定められている。ここからも馬匹生産は国家の重要事であることが知られるのである⁽³⁾。

(2) 厩牧令の構造

「国家之資」たる馬について、令文にはどのように規定されるのか。養老令にみえる馬関係の条文のうち官司規定を除くと、兵馬や弓馬の調習について規定する軍防令（九箇条）、兵馬の差発や駅伝馬の発給・運用を規定した公式令（八箇条）、馬の生産や管理、駅配置や駅伝馬の管理などを規定した厩牧令（二七箇条、条文については註を参照のこと⁽⁴⁾）がまとまった規定となり、やはり軍事と交通に特化したものであることが理解できる。養老厩牧令は全部で二八箇条あるが、その条文構成は左記の通りである。

I. 厩の規定（1～3条）

II. 牧の規定（4～13条）

III. 駅伝の規定（14～22条、19条のみ軍団官馬の調習規定）

IV. 官私諸畜の管理規定（23～28条）

Iの厩とは中央で飼養される牛馬を指し、左右馬寮の馬舎で飼育されたと考えられるが、それらへの飼丁や飼料の支給規定を記す。IIの牧が馬の生産にあたる牧場であり、その職員や構成を規定し、課される生産数や減少許容数、牧馬牛の登録と管理について規定する。IIIの駅伝の規定では公用交通制度である駅伝制に用いられる馬（駅馬・伝馬）の設置基準や配分規定、不足や死闘の際の補充など

に加え、官馬の調習や駅伝馬に乗る使への供給なども規定される。IVの官私諸畜の管理とは所有者から離れた馬牛（闌畜）の扱いや官私馬牛の帳簿を作成すること、官馬牛の死後の取り扱い、公用で官私馬牛を死なせた場合の補償などが規定されている。大きくまとめると、国家的に必要な動物を「飼う、増やす、配る、用いる」規定となるだろう。

なお、唐令との比較についてはすでに検討しているので繰り返さないが（河野二〇一七、二〇一八、二〇二一b c）。筆者の復原では唐の厩牧令は五二箇条となる（河野二〇二一a）。日唐の厩牧令を一瞥して大きく異なるのは馬の生産・管理に関わる牧と焼印規定、そして交通の規定の部分である。

生産と管理に関わる牧と焼印の規定については、佐藤健太郎氏がその違いを述べている。牧制度に関わる条文数は唐令が二七箇条であるのに対して、日本令では一四箇条である。その差の要因として、

①日本令では唐令の複数の条文を一条にまとめられたため。

②当時日本で飼養されていない駝・羊・騾・驢などに関する条文・記述を削除しているため。

③複数の焼印をもつて行う焼印制度を日本では単一の焼印をもつて行う焼印制度に変更したため。

としており、日本の実情にあわせて唐令の必要な部分を取捨選択し、日本の公的牧制度と厩牧令を作り上げたとする（佐藤健二〇一六）。次に交通制度の相違についてである。その違いの大きな点は唐の駅制と伝送制という二つの交通体系を日本令では一体的に記述している点にある。唐代の交通体系においては情報伝達を担う駅制と使人往来を担う伝送制は淵源が異なり、発給規定も別の編目に規定さ

れるなど編成原理が異なっていた（河野二〇一七）。そのため、唐令では駅馬の発給規定は公式令に、伝送馬の発給規定は厩牧令にあった（中二〇一一、永田二〇一一）。つまり、唐制は歴代王朝の間で重層的に形作られてきた郵駅と伝送という国家的な交通体系を前提に構築されたものであった。

しかし、体系的な律令法を新規に導入することで中央集権化を進めようとする古代の日本は交通体系を一から構築しなければならなかった。そこで、新たな国家的交通制度を構築するために、七世紀後半までに確立した王権と首長層とを結ぶミコトモチの交通をベースとして、軍事・緊急情報の伝達システムとしての駅制、そして地域社会との政治的支配関係を可視的に示す迎送機能としての伝馬制を作り上げた。目的や機能が異なる交通制度であるが、いずれにおいても移動に際しては王権からの派遣官であり、互酬的な関係を可視的に示す「ミシルシ」が必要であった。そのため、令文には一体的に記述される。日本では公的な交通制度を律令法として明文化する際に、唐令の条文排列を変更してまで「駅・伝馬制」として一元的に位置づけようとしたのである（河野二〇二一c）。

このように馬匹生産を担う牧や国家的な交通制度の導入にあたって、日本は王権の志向する中央集権体制に即して唐制を現実的に選択し、「フレキシブルな対応」（吉川真二〇〇六）といえるような実態的な制度設計をおこなっていることがみてとれるのである。

（3）牧馬の用途

古代日本の王権は唐制を選択的に受容し、律令法を規定して、中央集権的な交通制度を構築した。さらに牧の制度を継受して、国家

的な馬匹生産に取り組んだ。それでは、牧で生産された馬はどのようにに用いられることになっていたのであるうか。

まず、牧を管掌する官司を確認する。中央官司は兵馬司であり、正の職掌に「掌、牧及兵馬、郵駅、公私馬牛事」（職員令25）とある。軍政を担う兵部省管下にあることから馬の軍事的要素を垣間見ることができただろう。生産を担う牧だけでなく、兵馬および駅制、公私の馬牛全般を一元的に担った。地方での管掌は国司である。守の職掌に「掌（中略）郵駅、伝馬、烽候、城牧、過所、公私馬牛」（職員令70）とあり、交通制度や烽などと共に牧や公私馬牛も管掌した。牧の現地責任者は厩牧令に規定される。

史料4「厩牧令」5牧毎牧条

凡_レ牧。毎_レ牧置_二長一人、帳一人_一。毎_レ群牧子二人。其牧馬牛、皆以_レ百為_二群_一。

牧には牧長が置かれ、牧の管理・運営にあたり、牧帳が文書事務にあたった。また、牧の牛馬は百頭をもって一群とし、群ごとに飼育を担当する牧子二人が置かれた。

史料5「厩牧令」10駒犢条

凡在_レ牧駒犢、至_二二歳_一者、毎年九月、国司共_二牧長_一対、以_二官字印_一、印_二左髀上_一。犢印_二右髀上_一。並印訖、具録_二毛色齒歳_一。為_二簿両通_一。一通留_レ国為_レ案。一通附_二朝集便_一、申_二太政官_一。

牧で繁殖した「駒犢」、仔馬と仔牛は二歳になると国司と牧長が立ち会って生育具合を記録し、「官」の字の焼印を捺することになっていた。牛馬の毛色や年齢を記された帳簿が二通作成され、一通は国司の手元に控えとして置かれ、もう一通は朝集使によって太政官

に送られ、兵馬司が管理した。

史料6「厩牧令」3牧馬應堪条

凡牧馬、應_レ堪_二乗用_一者、皆付_二軍団_一。於_二当団兵士内_一、簡_二家富堪_レ養者_一充。免_二其上番及雜驅使_一。

牧で生産された馬のなかで乗用に堪えられるものは軍団に送られ、軍団兵士のなかでも富裕な家の者に預けて飼養させた。

史料7「厩牧令」16置駅馬条

凡諸道置_二駅馬_一、大路廿疋、中路十疋、小路五疋。使稀之處、国司量置。不_二必須_レ足_一、皆取_二筋骨強壯者_一充。每_レ馬各令_二中戸_一養飼。若馬有_二闕失_一者、即以_二駅稻_一市替。其伝馬每_レ郡各五、皆用_二官馬_一。若無者、以_二当処官物_一市充。通取_二家富兼丁者_一付之。令_二養以供_二迎送_一。

史料7では駅馬の配置数を示し、駅馬には「筋骨強壯」なものを充てること、駅馬は駅戸が飼養すること、欠失した際は駅稻をもつて買い替えることが規定される。さらに伝馬は郡ごとに配置され、官馬を用いること、なければ官物をもつて購入することが規定されている。この「官馬」とは、同条の義解に「謂。以_二軍団馬_一充之也。其駅馬亦同也」(『令義解』同条)とあるように、軍団に付された馬を指す。ここで「其駅馬亦同也」とされるのは、令本文に駅馬の供給源が明示されていないからである。唐制ではどうであったのか。当該条文に対応する唐令が次である。

史料8「天聖令厩牧令」不行唐令21(抄出) (5)

諸州有_二要路_一之處、應_レ置_二駅及伝送馬・驢_一、皆取_二官馬・驢五歲以上十歲以下_一、筋骨強壯者充。

唐令では駅馬、伝送馬ともに官馬の「筋骨強壯」なものを充てる

と規定されている。日唐の厩牧令の大きな違いは先述したように駅伝制に関する部分であり、唐令では駅制と伝送制が明確に区別され、その馬も別々に規定されていたが、この部分は馬の供給源について述べた条文であり、官馬から駅馬と伝送馬をそれぞれ選び取ることが規定されている。そのため、駅馬と伝送馬が一つの条文に収められている。日本令においても伝馬・駅馬共に官馬から供給されていたと考えるべきだろう(市二〇一七、中二〇二一)。

以上のように、牧で生産された馬のうち、乗用に堪えられるものは軍団に付され、馬の飼養が可能な兵士に預けられて調教され、官馬となった。それが駅馬・伝馬に充てられたと考えられる。この二つが厩牧令にみられる牧馬の用途であり、国家の求める馬の役割であった。

(4) 牧馬の中央進上と調教

令文にはみえないが、牧馬のもう一つの用途としては中央への進上があげられる。

史料9『令集解』「厩牧令」13牧馬應堪条所引古記

古記云、皆付_二軍団_一。謂、此名_二兵馬_一。今行事、每_レ年簡試進上、不_レ留_二於団_一也。

史料9をみると、牧馬は軍団に付し、兵馬と称するが、「今行事」では進上するものを選び、軍団には留めないとする。しかし、実際には次に挙げる史料のように牧馬は中央に進上されていた。

史料10『続日本紀』天平四年(七三二)八月壬辰条(抄出)

壬辰。勅、東海・東山二道及山陰道等国兵器牛馬並不_レ得_レ売_二与他処_一。一切禁断勿_レ令_レ出_レ界。其常進_レ公牧繫飼牛馬者、不

「在禁限」。但西海道依「恒法」。

天平四年に節度使の派遣にあわせて出された当条では兵器・牛馬の移動を禁止している⁽⁶⁾。その際、「常進^レ公牧繫飼牛馬」は禁断の限りではなく、移動の制限には入らなかった。山口英男氏は牧馬の中央進上は令制当初からおこなわれ、これが『延喜式』にみえる諸国牧に継承されるとした(山口一九八六)。

それに対して、村岡薫氏は史料9の記載は天平十一年(七三九)五月の軍団兵士制の一時停止⁽⁷⁾と関わるものであり、令制当初は大多数の牧馬が軍団に配分されたとする(村岡一九八四)。「令集解」にみえる「今行事」について検討した本庄総子氏によれば、古記の今行事は令意にかなわぬものを取り上げ、古記の説く令意と現状とを対比的に示すものであるという(本庄二〇〇九)。大宝令の注釈書である古記の成立年代は天平一〇年頃と考えられており⁽⁸⁾、本庄氏の説を援用するならば、もともとの令意は牧馬を軍団に付すことであるが、天平十年代にはそれがおこなわれていなかったということになるだろう。であるならば、令の本来の主旨は牧で生産された馬を軍団に配分する事であったといえよう⁽⁹⁾。

それでは、なぜ牧の馬はまず軍団に付されるのだろうか。一つには律令軍制としての軍団に馬を供給するということがあるが、馬の調教をおこなうことが主な目的だったと考えられる。

史料11「厩牧令」19軍団官馬条(抄出)

凡軍団官馬、本主欲^下於^上郷里側近十里内^上調習^上聽。

官馬は富裕の家の兵士(本主)に預けられ飼養されるが、その本主が欲せば郷里の十里以内で「調習」することができた。山口氏は牧馬の調教は兵士がおこない、中央へ貢進される馬も軍団兵士の調

教を経て進上されたことを想定している(山口一九九四)。

近年、田中禎昭氏は唐令との比較から日本における官馬のあり方や調教について論じている(田中禎二〇二二)。唐では折衝府の馬(官馬)を府兵が預かり調教することになっていたが、その官馬を私的に使用することは禁じられていた。それに対して、日本では軍団兵士に預けて調教させるが、軍団そのものに調習をおこなう職掌や施設は用意されておらず、預託される兵士に任されていた。また、唐では本主に対して調教という「業務」の遂行を目的に馬を預けるに過ぎないが、日本では預貸される兵士に馬の私的な使用を認めていた。なおかつ普段は本主のもとに置き、国家が必要とした際に供出するというかたちになっており、令制以前からの地域社会の慣行を下敷きにしていたと論じている。田中氏が述べるように豪族の私的武力に依存して軍国体制を築いた日本の特質をみいだすことができるだろう⁽¹⁰⁾。すでに橋本裕氏は軍隊騎兵隊の騎馬は郡司層を中心とした豪族の私馬が中心であると述べているが(橋本一九八一)、豪族層などが所有する馬を前提にしつつも、同じ豪族層が官牧の馬を預かり、調教をおこない、軍団騎兵を構成していたと考えられるのである⁽¹¹⁾。

以上のように、令制当初の理念としては、官牧で生産された馬は軍団に送られ調教を施され、軍団騎兵として組織される。さらに、駅馬・伝馬として交通の用途に供されるということであった。このようにして、王権が必要とする馬を確保し、「律令制国家」として求められる中央集権的な軍制、もしくは交通制度の肝となる馬匹の安定的な供給を目指したのである。

二 古代国家と牧

(1) 牧馬の管理と牧の経営

官馬の調教が在地の勢力に依拠していたことは先にみたとおりであるが、その生産も同様であった。厩牧令には牧の運営・管理にあたる人員として牧長・牧帳各一人、一群につき牧子二人しか規定されていない（史料5）。しかし、牧の馬牛は二歳になるとすべてに焼印を捺し、毛色と年齢を記録しなければならなかった（史料6）。それだけでなく、毎年すべての馬牛の帳簿を太政官に送らなければならなかった（厩牧令25）。実際、天平六年（七三四）出雲国計会帳には厩馬帳や伝馬帳・兵馬帳と共に「種馬帳一卷、繫飼馬帳一卷」⁽¹²⁾とあり、牧の馬の帳簿も京進されていたことが知られている。

史料12「天平十年（七三八）周防国正税帳」⁽¹³⁾

検牧馬牛国司壹度、目録一人將從肆人、

合六人、十二日、単柒拾貳人目已上廿四人、將從四十八人、

食稻貳拾肆束、酒貳斗肆升、塩壹升肆合肆勺

例えば史料12では、天平九年に牧の馬牛の検校のため、国司（掾と目、從者四人）に十二日分の食料を支給したことが記されている。

天平期に遡れるかは不明であるが『延喜式』には周防国に「竈合馬牧、垣嶋牛牧」⁽¹⁴⁾という馬と牛の牧が設置されており、校印に際して厩牧令の規定通り国司が派遣されたのだろう。このようにして国司は職掌にあるように国内の馬を把握していたと考えられる⁽¹⁵⁾。

古代の牧の規模や馬牛の頭数などは不明な点が多いが、参考となるのが次の記事である。

史料13『日本三代実録』貞観十八年（八七六）十月十三日条

丙辰十三日。伊予国言。管風早郡忽那嶋馬牛、年中例貢、馬四疋、牛二頭。其遺馬三百餘疋、牛亦准^レ之。嶋内水草既乏。蕃息滋夥、青苗初生、風逸踏破、翠麥將秀、群入食損。百姓之愁、莫^レ甚^二於斯^一。望請除^二非年貢^一之餘、皆悉沽却、以^二其価直^一、混^二合正税^一。詔從^レ之。

伊予国にあった忽那嶋の馬牛牧⁽¹⁶⁾では、毎年、馬四頭を貢上するが、三百頭以上が島に残っており島内の民稼を損なうため、貢上分以外を売却して正税に混合することを願い出たものであり、馬牛数の多さが知られる。また、前沢和之氏は九世紀の史料から勅旨牧と諸国牧で飼育されていた馬の数を計算しており、規模の大きな望月牧では約五六九匹、一牧の平均では約一一四匹という数字を算出している（前沢二〇一九）。

これらの頭数を抱える広大な牧で、短期間におこなうであろう校印や帳簿作成作業には多くの人員が必要であり、規定される人員だけでは足りなかったと考えられる。校印の際、牧子だけで手が足りない場合は牧の「随近者」を徴発することが定められていた（厩牧令12須校印条）。彼らには馬の取り扱いに関する一定の知識や技能が必要であつただろう。

少数の馬牛を飼育するならまだしも、馬の生産・育成を大規模におこなう牧のシステムはきわめて高度なものであり、馬の飼育や調教だけでなく、交配や医療技術、または飼料の生産、牧地の開発や維持など、さまざまな技術を総合的に用いる必要があつた。これらは一朝一夕に構築できるものではなく、令制以前からの重層的な生産活動を考えなければならぬ。馬の生産は少数の人員で完結するものではなく、牧の経営や馬の管理など多様で高度な専門集団が想

定される⁽¹⁷⁾。馬匹生産のノウハウを保有し、伝承する人間集団の存在が重要（山口二〇二〇、二〇二一）であるといわれるように、それらの集団をどのように取り込むのが国家の課題であった。

（2）私馬とその把握

古代国家はみずからが必要とする軍備や交通制度のために牧を設定し、その供給源としたが、実際にはそれだけでは足りず、民間の馬を前提に制度を構築していた。

史料14「厩牧令」21公使乗駅条

凡公使須^レ乗^二駅及伝馬^一、若不^レ足者、即以^二私馬^一充。其私馬因^二公使^一致^レ死者、官為^二酬替^一。

公使が駅馬および伝馬に乗る際、足りなければ私馬を徴発すべきこと、そして、その私馬が死んだ場合は官が補償することが規定されている⁽¹⁸⁾。駅伝馬の支給をみると、例えば、大国・上国の守に相当する五位の官人が伝馬に乗る場合、一〇剋の伝符が発行され（公式令42）、一〇頭の馬が支給されるが、この時点で史料7にあるように郡に五疋ごと設定された伝馬では足りないことになる。この「伝馬毎^レ郡各五」というものは、先に述べたように王権からの使者を各地域社会が迎え入れることを義務づけたものであり、「以供^二迎送^一」とあるように、ミコトモチをもてなすための交通（中村二〇〇六、中二〇一七、河野二〇二一c）であるが、郡家に設置された伝馬ですべてをまかなえるわけではなかった。五匹というのは一律の基準を設けたものといえよう。また、先にみたように軍団の馬にも私馬が存在していた。

史料15『令集解』兵部省条所引古記

古記云、兵馬。謂官牧馬配^二諸国軍団^一及騎士私馬。又每^レ人閱馬等也。

この兵馬とは官牧から配分された軍団馬と軍団兵士を含む騎兵の私馬、五位以上官人の騎馬の三種であり、天平六年の出雲国計会帳にみえる「兵馬帳」には軍団騎士に預けられている官牧馬と騎士の私馬が登録されていた（田中禎二〇二二）。民間での騎用馬の所有および調達は一世紀以前よりおこなわれており、それを前提として令制も構築されていた（山口一九八六）。そのため、国司は「公私馬牛」を管掌するため、「官私馬牛帳」（厩牧令25）を作成し、都度の徴発に備えて私馬も把握していたのである⁽¹⁹⁾。民間での馬匹生産の隆盛、私馬の把握は養老五年（七二一）の「王公卿士及豪富之民、多畜^二健馬^一、競求亡^レ限」（『続日本紀』同年三月九日条）という記述からも知られる。王公から豪富の民まで幅広く良馬を争って求め、多数保有していることを問題にし、それに対して官位によって頭数制限をかけ、規定以上の馬は官馬とすることが述べられている⁽²⁰⁾。王臣家の馬所有として有名なのが長屋王である。長屋王家木簡には家政機関として「馬司」があり、地方から多くの馬が貢上されていたが、森公章氏によれば「律令国家成立以前からの家産的組織を整備した」ものであり、朝廷の馬寮も同様であるとする（森一九九七）。木簡にも信濃・甲斐・上野という、のちに御牧が設定される地域がみえており、これら地域の在地豪族、国郡司と関係をもつて良馬を入手し、当地の飼丁が上番して飼養にあたったと考えられる。令制下においても令制以前同様に私馬が多数存在し、多様な用途に用いられていたが⁽²¹⁾、その一つに公的な馬の需要を補うこともあったのである。

(3) 列島における馬匹文化の展開

日本列島に馬がもたらされ、定着（利用と生産）が本格化していくのは古墳時代中期、五世紀前後といわれている。国際関係の変容、具体的には高句麗の南下というインパクトに対して朝鮮半島南部諸国と倭の間に「互恵的な関係」が形成され、それが軍事に直結する馬とその技術のスムーズな伝播につながった（諫早二〇一二）。

古墳時代中期中葉、大阪府四條畷市の葦屋北遺跡（大阪府教育委員会二〇一〇、二〇一二）に代表される生駒山西麓での大規模な馬匹生産が始まっており、『日本書紀』にみえる「河内馬飼」⁽²⁾の本拠地とされ、倭王権の牧として機能していた。一方で馬の生産は日本列島に広く拡大し、五世紀後半には長野県伊那谷南部や群馬県榛名山東方で大規模生産が始まっている。朝鮮半島から遠く離れた両地域での馬文化展開については、倭王権と在地勢力との密接な関係が想定されるが、畿内で出土する馬体の科学的分析から東日本から畿内への馬の移動がもたらされていることが知られており（青柳・丸山二〇一七）、双方向的な関係が築かれていた。馬の大量安定供給を求めた倭王権は広大な土地を求めて東方へ活路をみだし、一方で、馬匹生産という新たな産業に活路をみだした地域首長との間に「互恵的な関係」を形成したのではないかと諫早氏は述べている（諫早二〇一九）。そして、この東国という生産地と畿内という消費地を恒常的に結ぶルートが「古東山道ルート」につながると右島和夫氏は指摘しており（右島二〇〇八、二〇一九）、馬の輸送ルートが交通網の形成につながっていくのである。

ただし、日本列島内における馬匹生産はすべてが倭王権主導で始まったわけではなく、単線的な伝播というよりは「倭王権・在地首

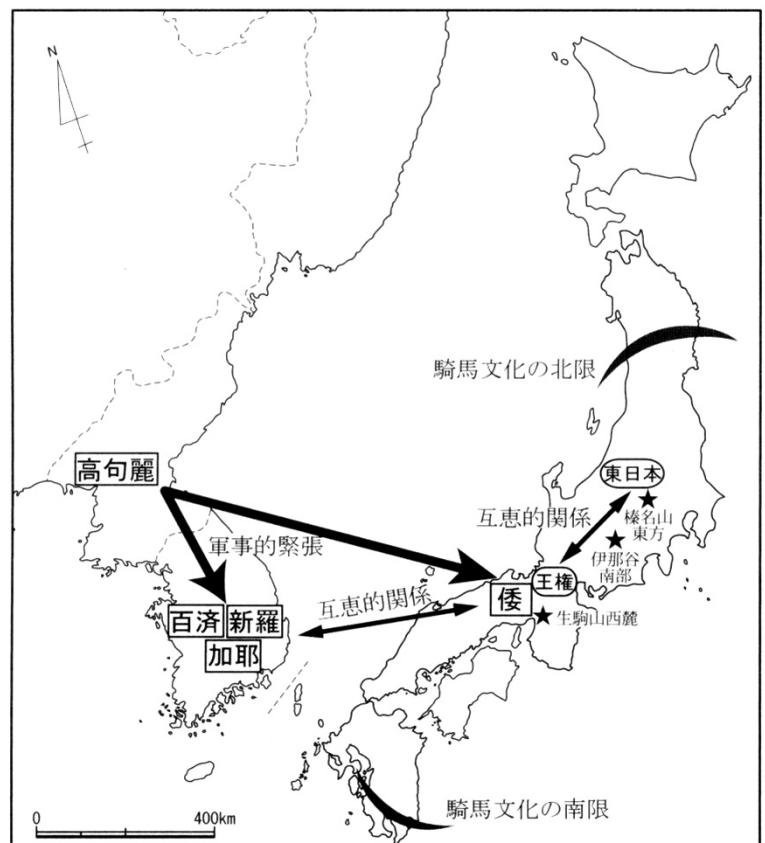


図1 5世紀代における馬文化の東伝

長・渡来人集団の多様な歴史的関わり」のなかで（若狭二〇二一）、または、加藤謙吉氏が述べるように、各地の首長たちの主体的な導入も考える必要があり（加藤二〇二二）、多元的な交流を想定する必要があるだろう。

東国と畿内の関係は都城造営においても大きな役割を果たした。藤原宮から出土する馬体の科学的分析によって奈良盆地以外から持ち込まれたものが多く、東日本内陸部で生まれた個体が多いことが判明しており（覚張・米田二〇一六）、性別・年齢も牡の三歳から五歳の若い馬が多い。出土する骨には脚部の負担から重度の関節炎

を思う馬もおり、木材などの資材運搬にあたっていたことが想定されている。また、これらの馬は解体された痕跡が目立ち、資材運搬の役割が終わった後、一斉に処分し、脳や皮、肉などを回収したと考えられており（山崎二〇一九、二〇二二）、馬はみずから運ばれる資源でもあった。古墳時代から急拡大していった馬匹生産は馬のシステマティックな処分（植月二〇二二）を可能とし、多様化・大衆化（山崎二〇二二）を迎え、先のような私馬の隆盛をみるのである。

（4）官牧の設置

先にみた長屋王家のように令制以前の慣行を引き継ぐかたちで王臣家は馬を入手していた。同様に大王家でも各地の牧から馬が貢上され、畿内近国において飼養していたが^{（23）}、それではなぜ古代国家は官牧を必要としたのだろうか。

国家的な牧の設置は次の史料が初見となる。

史料16『続日本紀』文武四年（七〇〇）三月丙寅（十七日）条。

丙寅。令「諸国」定「牧地」、放「牛馬」。

諸国に牧が置かれ、牛馬が飼育されたことが記されるが、具体的なことは不明である。

史料17『続日本紀』慶雲四年（七〇七）三月甲子（二十六日条）。

甲子。給「鉄印」于「摂津伊勢等廿三国」、使「印牧駒犢」。

牧で使われる鉄印が摂津・伊勢などの国に頒布された。これは史料5にある「官」字の焼印であると思われる。牛馬の生産が安定し、令制にもとづく登録と分配が可能になったということであろうか。この時に設定された二三箇国については記載のある摂津と伊勢以外は不明であるが、すべてが新設の牧ではなく、その多くは先にみた

ように王権や豪族が経営する牧をもとに設定したと考えられる。

牧に関する先駆的業績を持つ西岡虎之助氏は令制の牧について「軍団に兵馬を供給する機関」であり、軍団同様に全国画一に設置された想定した（西岡一九二九）。山口氏は官牧馬が軍団に配された後に注目し、『延喜式』段階への変化も踏まえ、中央への貢馬を主眼とするものと捉えた（山口一九八六）。それに対して、吉川敏子氏は官馬における駄馬の供給に着目し、実際には中央への貢上をおこなっていてもそれは令制牧の中心目的ではなく、地域における官馬供給が主目的であると述べている（吉川敏一九九一）。

山口氏が述べるように官牧で育成された牧馬が軍団へ配された後の用途が問題になるだろう。先に軍団へ送付された官馬は富裕な兵士の調教を受け、兵馬として軍団での騎馬・駄馬に充てられ、さらに駅伝馬に充てられることをみた。また、中央に送られる馬もあった。すべて軍団に付すというのは、すべてを兵馬に充てるためではなく、軍団に所属する騎士兵士による調教が期待されていたことだろう。ここで参考にしたのが佐藤氏の指摘である。兵馬司の変遷をみるなかで、大同三年（八〇八）の馬政官司再編時に諸国牧が兵部省に移管されることを駅伝制に関わるものとして捉え、諸国牧は交通制度を支え、勅旨牧は中央進上を支えたと述べている（佐藤健二〇〇二）。佐藤氏は平安時代の交通制度のなかで捉えているが、これを令制当初まで広げて考えることもできるのではないだろうか。つまり、令制牧の設置目的として駅馬の確保があったと考えた^{（24）}。

馬の需要について交通という点に目を向けてみたい。特に中央集権的国家体制の要であり、緊急情報・軍事情報の伝達システムとい

う極めて重要な機能をもつ駅制においては、その交通手段となる馬の確保が最重要課題であった。奈良時代の駅数は不明であるが、『延喜式』には四〇二の駅家があげられ、最低限の馬数で計算しても常時二千頭以上の馬が必要とされていた⁽²⁵⁾。そして、この駅馬は「筋骨強壯」であることが求められた。全国一律の交通網を維持するためには、全国偏差なく良馬を恒常的に供給することが必要であった(河野二〇二〇)。そのため、古代国家は私馬の利用を前提としながらも、駅馬として高速移動に堪えられる馬を官牧でみずから生産し、軍団兵士のもとで調教して配備するという制度設計をおこなったのではないだろうか⁽²⁶⁾。

先にみたように馬匹生産の全国展開のなかで王権は列島各地の生産地から大消費地の畿内に馬を集めることに成功した。藤原宮をはじめ都城造営においては、その大量消費に応えられるだけの馬を(大規模生産地の東国を中心として)都へ投入することができた。しかし、律令制導入の主目的は中央集権的体制の構築であり、そのインフラとして全国一律の交通制度を敷設し、王京と支配領域を隅々まで結ぶことが必要であった。そのため、各地に馬を配備し、恒常的に供給することが求められたのである。古代国家はその分配を担わなければならなかったが、中央に集められた馬をさらに列島各地に再分配することは現実的ではなく、それまで各地に形成されていた馬匹生産をベースとして官牧を作り上げ、そこからそれぞれの軍団や駅家に馬を供給する体制を構築しようとしたと考えられる⁽²⁷⁾。それらの牧の設置基準や立地の選定などについては不明な点が多いが、この時、列島各地に設置された官牧は国家経営に必要な拠点の一つであり、兵馬だけでなく駅馬という軍事的な意味合いの強い馬

の供給源として軍事的な拠点ともいえるだろう⁽²⁸⁾。国家支配の一施設であり、「官衙」的な性格を持つといってもよいのではないだろうか。馬匹生産という特殊性から立地には偏差が生じるため全国一律に置かれるものではないが、地域の生産拠点として、また在地社会の経営拠点の一つとして極めて重要な役割を担っていたといえよう⁽²⁹⁾。

三 西海道の牧と馬匹生産

(1) 官牧の分布

次に各地に設置された官牧について具体的に考えてみたい。七〇〇年に設置された官牧であるが、摂津と伊勢以外はどこに置かれたか明らかではない。しかし、史書の記載をみると摂津、大和、近江、駿河、大隅、肥後、讃岐、伊予の牧が改廃されるなどしており、これらの国には官牧が置かれていたことが知られる⁽³⁰⁾。古代の牧の立地を具体的に示しているのが『延喜式』の記載である。延長五年(九二七)成立の『延喜式』には三種類の牧が規定される。すなわち、諸国牧・御牧・近都牧である。諸国牧は兵部省の所管で一八箇国に三九牧、御牧は馬寮の所管で四箇国に三二牧、同じく馬寮所管の近都牧は四箇国に六牧置かれていた(牧の一覧と推定地は後掲の表1・2・3を参照のこと)。

史料18『延喜式』兵部省式70馬牛牧条

駿河国 岡野馬牧。
蘇弥奈馬牧。

相摸国 高野馬
牛牧。

武蔵国 檜前馬牧。
神埼牛牧。

安房国 白浜馬牧。
鈴師馬牧。

上総国 大野馬牧。
負野牛牧。

下総国 高津馬牧。大結馬牧。木嶋
馬牧。長洲馬牧。浮嶋牛牧。

常陸国信太馬牧。 下野国宋門馬牧。

伯耆国古布馬牧。 備前国長嶋馬牧。

周防国龜合馬牧。壺崎半牧。 長門国宇養馬牧。角嶋半牧。

伊予国忽那嶋馬牧。 土佐国沼山村馬牧。

筑前国能臣嶋牛牧。 肥前国鹿嶋馬牧。庇羅馬牧。生馬馬牧。柏嶋牛牧。榑野牧。早崎牛牧。

肥後国二重馬牧。波良馬牧。 日向国野波野馬牧。堤野馬牧。早崎牛牧。都濃野馬牧。長野牛牧。三野原牛牧。

右、諸牧馬五六歳、牛四五歳。毎年進_二左右馬寮_一。各備_二梳刷_一。其_二西海道諸国、送_二大宰府_一。但帳進_レ省。

諸国に設置された馬牛の牧を列記した上で、左右馬寮に馬牛を貢進すること、西海道諸国は大宰府に送るが帳簿は兵部省に送ることが規定されている。諸国牧からは年に馬一〇五頭、牛二二頭を馬寮に貢上することが規定されている（左右馬寮式4繫飼馬牛条）^{〔31〕}。

史料19『延喜式』左右馬寮式1御牧条

御牧

甲斐国柏前牧。真衣野牧。榑坂牧。

武蔵国石川牧。小川牧。由比牧。立野牧。

信濃国山鹿牧。塩原牧。岡屋牧。平井手牧。笠原牧。高位牧。宮廻牧。埴原牧。大野牧。大室牧。猪鹿牧。萩倉牧。新治牧。長倉牧。塩野牧。望月牧。

上野国利刈牧。有馬島牧。沼尾牧。拜志牧。久野牧。市代牧。大藍牧。塩川牧。新屋牧。

右諸牧駒者、毎年九月十日国司与_二牧監若別当人等_一、甲斐・信濃・上野三

国任_二牧監_一、武蔵_レ牧檢印、共署_二其帳_一。簡_二繫齒四歳已上可_レ堪

用者_一、調良、明年八月附_二牧監等_一貢上。若不_レ中貢者、便

充_二駅伝馬_一。信濃_レ國不_レ在此限_二。若有_二壳却_一混_二合正税_一。其貢上馬、路次

之_二国各充_二秣芻并牽夫_一、通_二送前所_一。其国解者、主当寮付_二

外記_一進_二大臣_一。經_二奏聞_一分_二給兩寮_一、閱_二定其品_一。

御牧は天平神護元年（七六五）に新たに設置された内廐寮の所管

する牧が淵源としてあり、朝廷が必要とする貢馬を確保するために八世紀以降整備され、弘仁式段階では四箇国体制ができあがっていた（山口一九八六、川尻一九九四・一九九九）。御牧には馬牧しかなく、年に二四〇頭が貢上されることになっていた（左右馬寮式3年貢条）。『延喜式』以降も武蔵国では小野牧・秩父牧が勅旨牧として設置され、中央で使用される馬の供給源となっていた^{〔32〕}。

史料20『延喜式』左右馬寮式寮牧条（抄出）

摂津国鳥養牧。寮右豊嶋牧。寮右為奈野牧。寮右近江国甲賀牧。寮左丹波

国胡麻牧。寮左播磨垂水牧。寮左

右諸国所_レ貢馬牛、各放_二件牧_一、随_レ事繫用。

諸国から貢上された馬牛は「放_二飼近都牧_一」（左右馬寮式4繫飼馬牛条）とあり、近都牧で放牧された。遠方から貢上された馬牛を備蓄するため、畿内近国に置かれた牧である^{〔33〕}。

以上が『延喜式』段階の公的な牧である。これらの牧と令制下に設定された牧の関係性は不明な点もあるが、おおむね令制官牧の系譜を引くと考えられる。諸国牧は「令制の牧の最も基本的な形態を受け継ぐ」が中央への貢馬機能が薄れつつあったと山口氏は述べるが（山口一九九四）、先にみたように令制牧（官牧）の設置は全国的な官馬（兵馬・駅伝馬）の供給にみるべきであり、中央への貢上は副次的と考えられる。だからこそ、貢馬に特化した御牧が形成されるのだろう。『政事要略』にみえるように御牧においても「官」字の焼印を使用しており、御牧の多くは令制牧が転化して形成されたものであると考えられる（山口一九八六）。近都牧はいずれも畿内近国に置かれた備蓄の牧であるが、これについて吉川氏は畿内近郊にあった官牧のうち生産をやめたものを整理・再編して近都牧と

したと指摘しており（吉川敏二〇二二）、こちらも令制の牧を受け継ぐものであるといえよう。

『延喜式』段階の諸牧も多くが令制下の官牧との連続性がみいだせるため、それらの分布も令制下に設置された牧の所在地とは大きく変わらないと想定できる。『延喜式』記載の牧の推定地を図化した（後掲図3）。あわせて『延喜式』段階の想定駅路も模式的に示している。この模式図からは牧の立地は地域によって大きくばらつき偏差があること、交通路の近くにあるものが多いことがみてとれるだろう。これによって馬匹生産に適した場所（生産地）と重点的に必要な場所（消費地）の組み合わせを想定してみたい。

まず第一に馬匹生産に適した場所を考えるためには環境と地形が重要となるだろう。馬の生産の適した環境としては、土地は高燥で、土質は牧草栽培に適し、傾斜は少なく、排水がよく、水利の便がよいことなどがあげられる（平野二〇二二）。さらに土壌として注目されるのが「黒ボク土」である³⁴。これは日本の台地や丘陵、火山麓に広く分布し、草原に由来する土壌で、火山噴出物を母体としリン酸と結合するため、地力の低い土壌であるが、馬の育成基盤としての存在として認識されている（渡辺一九九〇）。黒ボク土地帯はススキやササなど牛馬が好んで食べる植生であり（さらには農耕に適さない土壌であるため）、牛馬の飼育に適した空間となることから、黒ボク土の分布と牧の立地には強い一致がみられる。

次に地形としては、安田初雄氏が『延喜式』における牧の地形を分析している。それによれば、

- ① 氾濫原及び三角州を利用した牧
- ② 島や岬角を利用した牧
- ③ 扇状地を利用した牧
- ④ 火山麓を利用した牧

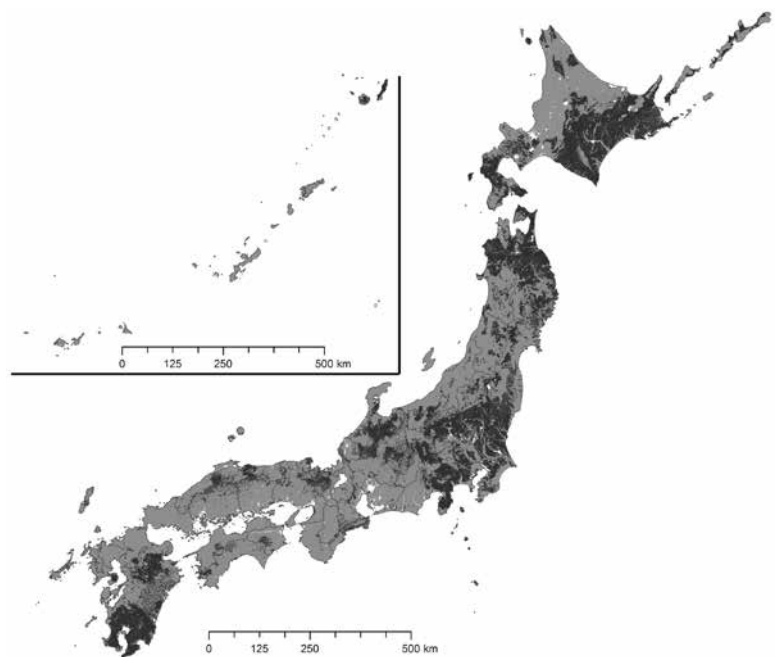


図2 黒ボク土の分布状況

⑤ 低い台地を利用した牧

⑥ 川谷を利用した牧

という六種を挙げている（安田一九五九）。いずれも圍繞地、または一部分を閉じることで閉鎖空間となるような場所である。このような自然地形を利用して馬牛の逃亡を防ぎながら、一定の空間で自由な放牧がおこなわれていた。一方で、土地開発の進展により放牧地と耕作地とが競業することで牧が廃されることもあり、耕作には適さない傾斜地や氾濫原などの地形、火山灰地や黒ボク土のような土壌での放牧が好まれたのである。大規模な馬匹生産ほど自然条件

の制約が強くなり、そのため官牧の分布には偏差を生じるのだろう。

次に交通路との関係についてである。生産された馬は消費地に運ばれなければならない。馬は自身で移動することが可能であるとはいえ、整備されたルートが必要となる。古東山道が東国での大規模馬匹生産と畿内での大規模消費を結ぶルートであったように、官牧で生産された牧馬も官道を経由して消費地に運ばれていたと想定される。官馬の供給先としては軍事的拠点への配備、特に駅家と軍団が想定される。交通の馬という点では、駅馬の供給源が駅路沿いにあるのは当然望まれることであり、七道のうち六道の各地に官牧が置かれており、立地に粗密はあるものの網羅的に設置されているといえよう⁽³⁵⁾。先に述べたように古代国家の支配領域の隅々に馬を配備・供給するために、全国的に官牧を置こうとしたのであり、大規模に生産できる牧から駅路を経由して各地の交通拠点に送られたのだろう。

軍事の馬という点では、当初は軍団に配備される兵馬の供給源であった。地域的な集中という点では、東国に集中する御牧と共に、房総半島を中心とした東海道と肥前・肥後・日向に集約される西海道の二つに注目できる。この二つの地域に共通するのは対外的防衛ラインであるという点である。東国・東北では蝦夷、西海道は新羅や隼人という対外的脅威を抱えており、それらに対する防衛拠点が築かれ、供給源が設定されていた。そのような軍事拠点へのより安定的な軍馬供給という役割も担っていたといえるだろう⁽³⁶⁾。

律令制導入に伴って設定された官牧であるが、それぞれの牧の性格は一樣ではなく、令制以前の牧の性格を引き継ぎ、中央進上に特化する御牧に分化、または生産ではなく諸国から貢上される馬を備

蓄する近都牧に転化するなど、系譜や地域によって異なる展開を遂げる。一方で、西海道に設置された官牧は大きな変動はなかったと考えられる。次に九州の馬匹生産と官牧についてみていきたい。

(2) 九州の馬匹生産

五世紀前後、日本列島に到来した馬文化は瞬く間に全国的に拡大していくが、九州地方でも一挙に広まっていく。九州における馬具出土古墳は桃崎祐輔氏によると、福岡県約三〇〇前後、佐賀県約一〇〇、熊本県七五以上、宮崎県七一以上、大分県三〇以上、長崎県一〇前後、鹿児島県六など、約六〇〇基が知られており、殉葬馬の痕跡も福岡件三七以上、熊本県二六以上、宮崎県二五以上、佐賀県二であり、全国の半数を占めるという(桃崎二〇一四、二〇一九)。福岡県が群を抜いているが、これは九州地域における政治・外交の中心であって、騎馬文化導入の窓口であり、馬匹の輸出基地でもあったことによるだろう。しかし、桃崎氏も述べるように馬関連遺跡の集中する福岡県域は馬匹生産の適地ではなく、九州中南部の馬産地からの移動と集積が想定されるとし、集積・出航地としての福岡・佐賀県域と、生産地としての九州中南部の二つの地域があった(桃崎二〇一二)。史料においても『日本書紀』には継体六年(五一二)のこととして、「筑紫国馬四十匹」(四月丙寅条)とあり、筑紫国から百済に馬が送られているが、これは九州島の馬として理解し、九州中南部での生産が想定される(柴田二〇二一)。同様に欽明七年(五四六)の「良馬七十四」(同年正月丙午条)、欽明十五年(五五四)の「馬一百匹」(同年正月丙申条)と、百済に馬が送られており、六世紀段階には馬を輸出できるほどに生

産が拡大化していることが知られるのである。九州においては、半島情勢を含む大規模な需要が想定され、それに応えるだけの在地勢力、馬匹生産技術に長じた渡来人集団の存在、そしてそれを可能にした土壌・地形という自然環境があるだろう。九州地方の官牧は大きく三つの地域に分けられ、日向・肥前・肥後に特徴的に分布する。次にそれぞれについてみていきたい。

(3) 日向の牧

日向は古くから馬の名産地として知られていた。推古二十年(六二二)正月の饗宴において蘇我馬子が歌を献じると、推古は「馬ならば日向の駒、大刀ならば呉の真刀」とたとえられるように蘇我一族は素晴らしいと褒め称えている(『日本書紀』同年正月丁亥条)。七世紀初めの段階で、日向は馬の産地として名高かったのである。

また、『新撰姓氏録』には額田部湯坐連が允恭天皇の御世に薩摩国の隼人を平らげ、覆奏の日に御馬一匹を献じたことが記されており(左京神別下)、その額に町形の廻毛があることから天皇は喜び、「額田部」の姓を賜ったとある。同じく額田部河田連の記事には「額田馬」を献じたとある(大和国神別)。この「河田」とは「皮工」のことであり、皮革の加工に携わる渡来系工人を管轄した伴造であるという(本位田一九八五)。南九州産の馬が「額田馬」という名で畿内に持ち込まれたこと(平林二〇一五)、馬匹生産・加工に携わる渡来系氏族を統轄していることは額田氏の馬匹生産との深い関わりを感じさせ、さらに平群氏との関わり(加藤二〇二一)からは王権との深いつながりを想起させる。

令制以前からの畿内勢力との直接的な関係性は不明であるが、日

向国には諸国牧が六牧設置されている(馬三、牛三)。しかし、比定地については不明な点が多く⁽³⁷⁾、確実視されるのは「都濃野馬牧」のみである。この「都濃」という地名が児湯郡の郷名「都濃」(『和名抄』や式内社の「都濃神社」(『延喜式神名帳』)と関連し、遺称地として宮崎県児湯郡都濃、宮崎県都農町付近に想定されている⁽³⁸⁾。他の牧については『和名抄』や『延喜式』の郡名記載順から宮崎平野の中部から北部にかけての台地や火山麓に展開していたと柴田博子氏は指摘しており(柴田二〇〇八、二〇二二)、駅路の経路とも重なることから可能性は高いだろう。

なお、官牧ではないが交通路との関わりで注目されるのが、えびの市の北田遺跡、田之上城跡遺跡である。南九州の駅路については不明な点が多く、路線も確定していないが、日向国府から大隅・薩摩国府を経由するルートと両国府を経由しないルート(肥後・日向連絡路)があったとされる(永山一九九八)。前者は大宝二年(七〇二)の薩摩国成立、和銅六年(七一三)の大隅国成立を受けて成立したものであり、後者は『日本書紀』における景行天皇の巡幸ルートとも重なることから古い段階からの交通路であることが指摘されている。当該遺跡は後者の推定路線上に位置し、日向国府から亜椰(野後)夷守―真斫の各駅を経由して、大隅国の大水駅⁽³⁹⁾に至る経路上になる。えびの市眞幸を遺称地とする真斫駅であるが、草刈田遺跡(えびの市教育委員会二〇〇三)において東西方向の直線道が検出されており、肥後・日向連絡路の一部と目されている。小林市細野十日町付近に推定される夷守駅と真斫駅との間に位置する北田遺跡・田之上城跡は川内川の氾濫原の南部の低位段丘に位置し、二つの遺跡を貫く幅二～三メートル、深さ〇・八メートル内外の溝状

掘り込みによって、長さ三七〇メートル、最大幅一六〇メートルの半円形の空間が想定され、馬齒や製塩土器も出土していることから牧と想定される（中野二〇一三）。面積は約四・一ヘクタールと大規模なものではないが、交通に関わる馬を管理、備蓄するような場所として想定することもできるだろう⁽⁴⁰⁾。

（4）肥前の牧

肥前国には日向と同様に六つの牧が置かれていた（馬三、牛三）。この馬牧のうち、庇羅牧と生属牧は現在の平戸市と平戸市生月島に比定されており、これらの地域では後代にわたっても馬産がおこなわれている。両地域は後に「宇野御厨」となり、継続して馬牛の生産がおこなわれていた⁽⁴¹⁾。

三つ目の馬牧である鹿嶋牧の比定地は確定していない。事典や注釈書などでは地名のつながりから、現在の佐賀県鹿島市を比定し、多良岳山の裾野での馬匹生産を想定している⁽⁴²⁾。しかしながら、鹿島市は古代では藤津郡に位置し、中心域は能美郷であり「鹿嶋」の遺称地名はみられない。『延喜式』によると藤津郡には「塩田駅」が置かれていた。嬉野市塩田町に位置する大黒町遺跡・千堂遺跡からは大量の墨書土器や帯金具、硯などが出土しており官衙的な性格がみられる（塩田町教育委員会一九九四、嬉野市教育委員会二〇〇六）。大黒町遺跡からは「馬屋」と書かれた墨書土器も出土しており、駅家の可能性が指摘できよう。駅路に近く、供給地点である駅家が近いことから牧を置くのにも適しているだろう。藤津郡の中心部の南西には多良岳山系からの河川が形成する谷筋が幾つもあり、さらに中州となる空間もあることから牧地の造成には適して

いるが、古代の馬匹生産の痕跡は現在のところ発見されていない。肥前国における「鹿嶋」という地名に着目すると想起されるのが次の二つの史料である。

史料21『日本後紀』延暦二十四年（八〇五）六月甲寅（十七日）条

甲寅。遣唐使第二船判官正六位上菅原朝臣清公、来^三到肥前国松浦郡鹿嶋^一。附^レ駅上奏。事多不^レ載。

延暦度の遣唐使船は大使藤原葛野麻呂の乗る第一船が対馬島の下県郡に到着し、判官菅原清公の乗る第二船が松浦郡鹿嶋に到着している。

史料22『入唐求法巡礼行記』承和十四年（八四七）九月十日条。

十日平明、向^レ東遙見^三対馬島^一。午時、前路見^三本国山^一、從^レ東至^三西南^一、相連而分明。至^三初夜^一、到^三肥前国松浦郡北界鹿嶋^一泊^レ船。

十年近くの唐滞在を経て、ようやく帰国の途についた唐僧円仁が山東半島の赤山浦を出航して朝鮮半島沿岸を航行し、対馬を東に望みながら南向し、肥前国松浦郡の北の界に位置する鹿嶋に到着した。その比定地は諸説あり（小野一九六九など）、決めがたいが、いずれにしても松浦郡内の島嶼部に求められるだろう⁽⁴³⁾。

松浦郡内の馬匹生産については『肥前国風土記』が参考となる。

松浦郡条では値嘉郷について「彼白水郎、富於馬牛」と記しており、この地域の「白水郎」（海人）は馬牛を多く飼養していることを記す。さらに「此島白水郎、容貌似^三隼人^一、恆好^三騎射^一」。其言語、異^三俗人^一也」として、容貌は隼人に似て、騎射することを得意とすることも記されている。馬の取り扱いに長けていることから、同地で馬

匹生産も盛んであったと考えられる。たとえば、五島列島では宇久島の宮ノ首遺跡で馬歯・馬骨が検出されており（宇久町教育委員会一九九一）、福江島の大浜遺跡でも大量の獣骨のなかに馬歯・馬骨が検出されており（長崎県教育委員会一九九八）、「富於馬牛」の痕跡がみてとれる。現段階で詳細な比定地を検討することは難しいが、鹿嶋馬牧を藤津郡ではなく、松浦郡内に比定することはできるだろう⁽⁴⁴⁾。

海民と馬の関係について『日本書紀』には、紀伊国の贄人が馬の背に贄を載せて運ぶ話が記されている（欽明七年七月条）。贄の産出元とみられる紀ノ川下流域では西庄遺跡を中心に馬牛の骨や歯などの遺存体が多く出土している。塩や海産物を生産する遺跡と考えられる遺跡から馬牛が多く検出されることは、生産物の輸送に従事していたと想定される（田中元二〇一九）。先にみた『肥前国風土記』にも、「若降^ニ恩情^一、得^ニ再生^一者、奉^ニ造御贄^一、恆貢^ニ御膳^一」と征圧した土蜘蛛（在地勢力）から御贄が貢上される由来伝承が記されているが、生産・加工と運搬について考えると宇久島の宮ノ首遺跡では古墳時代後期から古代にかけてのアワビを主体とする貝塚から、干しアワビなど水産物の加工場であったと推測されている。また、付近には牧の存在も指摘されており、複合的な生産拠点の存在が考えられる⁽⁴⁵⁾。

これらは馬匹生産が単独ではなく、他の生業と関係を持つておこなわれること、さらに生産物の運搬・輸送との関係を示しており、生業の連関性やそれらに携わる人間集団について考える必要があるだろう。

（5）大隅と豊後の牧

肥後の牧について検討する前に九州地域に存した他の牧について触れておきたい。まず、史書に現れるものとして大隅国の牧がある。

史料23『日本三代実録』貞観二年（八六〇）十月八日甲申条

八日甲申。廢^ニ大隅国吉多・野神二牧^一。緣^ニ馬多蕃息^一、害^ニ百姓之作業^一也。

成立時期は不明であるが、大隅国に吉多・野神の馬牧が置かれていた。しかし、馬が多く繁殖し、農作業の妨害となっていたことから廃されている⁽⁴⁶⁾。その比定地について柴田氏は、吉多牧は鹿児島県の鹿児島市吉田町が有力とし、野神牧は鹿児島県志布志市有明町野神が有力であるとする（柴田二〇〇八）。吉田町については柴田氏が紹介するように平安末から「吉田院」が置かれ、旧町内には「牧」の地名も残っている。また、吉田町に隣接する蒲生町の下九徳には大隅国の蒲生駅が想定されている（武久一九九二）。さらに延暦二十三年（八〇四）には、蒲生駅と薩摩国薩摩郡田尻駅の間が遠く、通送に困難を極めるので櫟野駅を新設して欲しいとの願いが出ており、新駅が設置されている⁽⁴⁷⁾。駅馬の供給源としてはふさわしい位置にあるだろう⁽⁴⁸⁾。

具体的な場所は不明であるが、豊後国にも牧があったことが史料から窺える。すなわち天平九年（七三七）豊後国正税帳に「壹度檢校牧馬、^{史生二八八}單肆人、^{史生二八八}上貳人^{史生二八八}とある⁽⁴⁹⁾。史料12の「周防国正税帳」と同様に国内の牧馬を檢校したものである。残念ながら豊後国の牧に関する記述は他にない。しかし、馬匹生産は盛んであったと想定できる。天長三年（八二六）の太政官符によれば、大宰府に置かれた選士⁽⁵⁰⁾について、「此間民俗甚遠^ニ弓馬^一」であ

るが、「但豊後国大野・直入両郡、出^二騎獵之兒^一、於^レ兵為^レ要」とあり、豊後国大野郡・直入郡からは騎馬に長け、騎射に優れた者が多く、重用されたことが述べられている⁽⁵¹⁾。史料に乏しく詳細は不明であるが、直入郡は北にくじゅう連山、西に阿蘇外輪山、南に祖母山系を控え、山林原野が広がる地形である。大野郡も同様の地形であり、『豊後国風土記』には「此郡所部、悉皆原野」とあり、いずれも耕作地には適さず、後述する肥後地域の阿蘇山北部や西部と同様に馬の生産や利用が盛んであったと考えられる。

四 鞠智城と「馬の道」

(1) 肥後の牧

鞠智城とその周辺の景観を考えるために、肥後国の馬匹生産と交通路について考えたい。『延喜式』には肥後国の牧として二重牧と波良牧という二つの馬牧が載せられている。二重牧は阿蘇市車帰の二重峠周辺、または菊池郡大津町真木付近が推定地になっている⁽⁵²⁾。いずれも隣接する地域であるが、同地付近に同じく推定される二重駅が火口原側峠下の車帰付近に想定できること、後述するように「車路」地名が真木周辺にみられることから矢護川流路の川谷を利用したものと想定できる。なお、鞠智城を中心として肥後国の交通路や主要な遺跡を模式化して後掲した(図4)。もう一つの波良牧は阿蘇郡に「波良郷」(『和名抄』)という地名がみえるが、具体的な立地は不明である。阿蘇外輪山の北部・西部の原野は「端辺」と呼ばれるが、標高七〇〇〜八〇〇メートルの高冷地であり、馬匹生産には適している。そのため、阿蘇市の西湯浦周辺が有力視され

ている(大滝一九九七)⁽⁵³⁾。いずれも阿蘇外輪山の北部・西部の原野・川谷に作られていたと想定できる。

史料24『日本三代実録』貞観六年(八六四)十一月四日丁亥条

四日丁亥。勅停^二肥後国大宅牧^一。

設置の時期は不明であるが、貞観六年に大宅牧が廃止された⁽⁵⁴⁾。宇土半島に所在した宇土郡に「大宅郷」(『和名抄』)があり、現在の宇土市網津町・網田町付近に推定されている。網津町には阿蘇ピंक石と呼ばれる馬門石の切り出し場があり、付近に近世熊本藩が置いた「宇土牧山」の遺構が残り、牧神社が祀られている。中世以降は宇土牧として、近世は熊本藩の牧として明治初まで同地で馬匹生産がおこなわれており(宇土市二〇〇三)、一旦は廃止されるが、牧地として継続的に用いられていた。

西海道では牧馬は左右馬寮ではなく大宰府に送られることになっており、馬帳のみ兵部省に提出することになっていた。さらに『延喜式』には「凡大宰府定額兵馬廿疋之中十疋、牧馬十疋、並分^二置鴻臚館^一。備^二急速^一之儲」(兵部省式73定額兵馬条)とあり、「大宰府兵馬廿疋」(兵部省式85西海道駅伝馬条)のうち一〇匹と牧馬一〇匹を鴻臚館に配置すべきことが規定されており、対外的需要に備えていることが知られる。

史料25『延喜式』兵部省式72肥後牧馬条

凡肥後国二重牧馬、若有^二超^レ群者^一進上。余充^二大宰兵馬及当国・他国駅伝馬^一。

二重牧では群を越える優秀なものは京進することが述べられており、特筆すべき馬匹生産の場であった。それ以外の牧馬は先にみた大宰府の兵馬として、さらに肥後国と西海道諸国の駅伝馬とするこ

とが記されており、令制当初の官牧の目的である官馬（兵馬および
駄伝馬）の供給を担っている⁽⁵⁵⁾。先に検証したように令制当初は
軍団と駅家へ供給することが官牧の機能であり、他の地域では律令
軍制の変化、駅制の変質、勅旨牧の設定などにより、馬の供給体制
も変化していく。しかし、西海道は対外的緊張の継続から軍事体制
が維持され、駅路網も他の諸道とは異なり複線的な経路となるなど、
緊急情報伝達システムとしての役割が継続していると考えられる。
そのなかで、肥後国は官馬生産地として期待されていた。肥前国や
日向国とは異なり牛牧が設定されておらず、軍事的な意味合いの強
い馬匹生産に特化している。この点でも軍事的な拠点への供給を担
う肥後国の特質をみてとれるだろう。さらに、肥後国の官牧は「遠
の朝廷」といわれた大宰府への貢納機能を果たすだけでなく、二重
牧では諸道の牧と同様に中央への貢上も期待されていた。
そして、大宰府の兵馬供給を担う二重牧の姿から、大宰府と二重
牧を結ぶルートが存在を想定することができる。

（2）鞠智城と車路

肥後国での馬匹生産に関わる史料や牧に関する記述は乏しいが、
馬体や馬具の出土から盛んであったと推定される。桃崎氏によれば、
熊本県北部では合志市の八反原遺跡で馬歯や馬具が出土しており、
植木町の石川山古墳群では五世紀後半～六世紀初頭の殉葬馬も出土
している。南部では塚原・上の原古墳群・長塚古墳などで殉葬馬を
伴う古墳が一〇基以上検出されている。さらに、石川遺跡や菊池市
泗水町の篠原遺跡では製塩土器片が集中的に出土しており、馬匹生
産との関係が想定されると共に、宇土半島の製塩拠点とされる大田

尾遺跡などからもたらされたのではないかとしている。また、八反
田遺跡や上の原古墳群で出土する初期馬具は百済でも類例があり、
金官加耶滅亡後に渡来してきた集団との関係が指摘されている（桃
崎二〇一四）。

近年、熊本市の上代町遺跡では古墳時代後期に人為的に埋葬され
たと思われる馬の全身骨格がみつかつており、付近の方形周溝状遺
跡では大量の馬骨も検出されている（熊本県教育委員会二〇一九）。
同遺跡は肥後国の国津とも考えられる上高橋高田遺跡の周辺に位
置していることから、古墳時代においても馬を一時的に集めるよ
うな「中継地」のような存在ではないかとの指摘もある（柴田
二〇二一）。日本列島に馬文化が流入すると、はやい時期に熊本県
域にも伝播し、生産も始まったと考えられ、古墳時代後期には生産
地兼中継地として消費地に馬を供給する地域であることがみてとれ
る。たとえば、山鹿市にある古墳時代後期の装飾古墳である弁慶ヶ
穴古墳では馬具が出土するだけでなく、石室内に船に乗る馬の絵が
描かれており、船を使った馬の輸送があったことを想起させる。

それでは、生産地と対になる消費地はどこであろうか。九州にお
いて馬具の出土数や殉葬馬の例が際立つて多いのが福岡県域であ
る。大宰府への馬匹集積の前提として、筑紫に九州各地の馬を集積
する機関が設けられ、小郡南部に馬の集積地が想定されている（桃
崎二〇一四）。筑紫という消費地に対応する生産地の一つが肥後で
あろう。肥後から筑紫へと運ばれるルートとして注目されるのが「車
路」である。

「車路」とは、西海道北部を中心に、山陽道や畿内の一部にもみ
られる地名であり、その多くが古代官道に沿って検出される。木下

良氏は古代山城を結ぶ軍用道路であり、それが駅路に転化していくと想定した（木下一九七八）。鶴島俊彦氏は肥後の「車路」関連地名を精力的に採集し、肥後国最初の駅家である大水駅から鞠智城の南麓にいたる道、そこから山鹿郡・菊池郡・合志郡を経由して蚕養駅に至る道（車路本路）、さらに、鞠智城南方の台地で分岐して阿蘇を経由して豊後へ向かう道（車路支路）を復原し、これらが『延喜式』段階の駅路に先行するものとして想定した（鶴島一九七九、一九九七、二〇一一）。このルートについてはさまざまな議論があり、鞠智城の立地とも関係する⁽⁵⁶⁾。議論については紙幅の関係上省略するが、これまでの議論に追加できるとすれば、馬匹生産とその確保の重要性だろう。「車路」地名に注目すると、鞠智城南麓から東南方向に続くルートは二重牧推定地の津町真木・矢護川を目指している。逆にここをスタートとして考えると二重牧から鞠智城の南麓を経て、南関（大水駅）に至り、八女方面に出るが、さらに北上して筑紫（大宰府）の集積地へ向かうことができる。つまり、馬の運搬ルートとしても捉えることができるのである⁽⁵⁷⁾。

馬の運搬ルートとするのは推測に過ぎないが、その推測の参考となるのが「石道」地名である。大同三年（八〇八）に廃された「撰津国川辺郡畝野牧」⁽⁵⁸⁾は猪名川上流に「畦野」という遺称地があり、周囲を調査したところ兵庫県の石道才谷遺跡から小字名の「石道」と墨書した土器が検知された（兵庫県教育委員会二〇一八）。これについて山中章氏は「石道」とは石敷の道であり、馬を輸送するための特別な道かも知れないと推測している（山中二〇一七）。推測を重ねるならば、菊池郡の推定車路ルート沿いの大字赤星に小字「石道」地名がある。また、付近の天城遺跡からは実際に石敷き道路遺

構が検出されており（島津一九八〇）、畝野牧につながる道路のように馬を運ぶ道（馬だけでなく、さまざまな物資も含め）であったと思われる。木本雅康氏は大野城や基肄城につながる「車路」地名を検討するなかで、本来の車路とは「山城間を連絡する軍事道路」だったと指摘しており（木本二〇一一）、鞠智城の車路も軍事的に重要な馬を運ぶルートとして考えられるのではないだろうか。

そうするともう一方の鞠智城南麓から南西に進み、蚕養駅想定地に至るルートはどのように考えられるだろうか。後の駅路と同様に肥後の中心域に想定される託麻地域への交通路と考えられるが、想像をたくましくすれば、後代の駅路沿いを南下し、球磨駅の先で分岐して宇土半島へ向かい、後の官牧となる大宅牧や製塩遺跡である三角町の大田尾遺跡などと結ばれ、馬や製塩土器が運ばれたのではないだろうか。または、熊本市西区に所在する津と目される上高橋高田遺跡などにつながり、船による馬の輸送がなされた可能性もある。いずれも想像に過ぎないが、馬や馬に関わる生産や加工の遺跡など、もしくは中継地点を結んでいたのではないかと想定でき、馬匹生産、生業に関わる交通網がすでに形成されていたと考えられる。鞠智城は軍事物資の集積地としての機能が重視されており（西住ほか二〇一二）、そのなかに馬も入れることができるだろう。

阿蘇山系の馬匹生産、または宇土半島における馬産やその他の生業を結ぶ交通路の存在を考えると、古代肥後地域の地域空間を新たにみいだせる⁽⁵⁹⁾。その際、結節点となる菊池地域はどう考えるべきだろうか。すでに須永忍氏が肥後北部の有力氏族の墳墓について言及し、六世紀後半には玉名市の永安寺東古墳や山鹿市の弁慶ヶ穴古墳、鍋田横穴墓群などに馬の装飾壁画が存在し、多くの有力

古墳から馬具が出土していることから、彼らが馬を重要視していたことを示唆していると述べる(須永二〇一七)⁽⁶⁰⁾。肥後地域での馬匹生産のはじまりは明らかではないが、消費地である筑紫では六世紀初頭から朝鮮半島への出兵や馬匹供与、さらには資材や糧食の運輸といった駄馬の需要も増加しており、それに対応して生産地である肥後でも馬匹生産が本格化すると考えられる。その際に菊池地域の立地を考えると馬匹生産と輸送の中継地点となることが理解できよう。だからこそ七世紀後半の対外危機に際して、この地域に軍事拠点が築かれ、車路が軍事道路として機能するのではないだろうか。鞠智城の築城は七世紀後半頃に想定され、その背景として白村江の戦い後の防衛体制の構築があげられるが、着目したいのが次の史料である。

史料26『日本書紀』天智天皇七年(六六八) 七月条(抄出)

于時、近江国講武。又多置^レ牧而放^レ馬。

詳細は不明であるが、全国に牧が置かれ、馬が放たれている。本稿で縷々述べてきたように、牧は兵力や通信に欠かせない軍用馬の生産拠点である。白村江敗戦という「国際的契機」によって、直線道の建設、烽の緊急情報ネットワークの構築とあわせて、駅制も成立していくが(中村二〇〇六)、この防衛体制の構築には欠かせないインフラであり、それを支える輸送手段の生産が同時並行でおこなわれるのは当然の流れであろう。天智期の牧の設定は令制下の官牧に先行するものとして位置づけられ、軍備、駅制の馬を生産するものである。北部九州の軍備体制構築に際しても重要な拠点の一つとなるだろう。交通網が整備されるのにあわせて官牧が設定され、国家的な馬匹生産がはじまる。そのなかで、畿内と東国のような消

費地と生産地を結ぶ交通路が作られていくと考えられ、鞠智城はこの「馬の道」が結ぶルート上の結節点としても評価することができるとはならないだろうか。

おわりに

本稿では、古代国家にとつての馬とはどのような存在なのかということから出発し、支配に直結する馬をどのように確保するのか、官牧の分布や歴史の変遷から検討した。さらに西海道における官牧の存在を地域ごとに確認し、令制以前からの継続性や生業との関わり、または交通路との関係性を指摘した。

また、肥後国は他の諸国とは異なり、軍事的な馬匹生産に特化し、軍事拠点への供給を担っていたと考えられる。需要としては筑紫での大規模消費が想定でき、その需要に対応するため、肥後では大規模な馬匹生産がおこなわれ、輸送のための交通路が形成された。

馬匹生産を考えるうえで、生産地と消費地、そしてそれらをつなぐ中継地の関係が重要になる。馬匹生産という生業全般にかかわる産業であるだけでなく、国家の需要を満たすために設置された官牧は支配の拠点の一つであり、交通路や地域景観を考える際に、分析視角に入れるべき重要な要素である。

鞠智城の歴史的背景を考えるために、馬匹生産と交通路という観点でその歴史的空間を考察すべきであったが、本稿ではその全体を論じる前に紙幅を大幅に越えてしまった。特に馬匹生産に関わる人びと⁽⁶¹⁾、地域集団の検討まで及ばなかった。これまでの氏族研究なども踏まえて地域空間を考え、人と馬の関係について考えを及ぼしていきたい。

【参考文献】

- 青柳泰介 二〇一九 「手工業生産と馬」 右島和夫監修『馬の考古学』雄山閣
- 青柳泰介・丸山真史 二〇一七 『国家形成期の畿内における馬の飼育と利用に関する基礎的研究』奈良県立橿原考古学研究所
- 諫早直人 二〇一二 『東北アジアにおける騎馬文化の考古学的研究』雄山閣
- 諫早直人 二〇一九 「東アジアにおける馬文化の東方展開」 右島和夫監修『馬の考古学』雄山閣
- 諫早直人 二〇二一 「馬匹生産地の形成と交通路」 佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店
- 市大樹 二〇一七 『日本古代都鄙間交通の研究』塙書房
- 植月学 二〇二一 「動物考古学からみた馬匹生産と馬の利用」 佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店
- 宇土市 二〇〇三 『新宇土市史』通史編一
- 嬉野市教育委員会 二〇〇六 『嬉野市文化財調査報告書一 千堂遺跡…第1・2区』
- えびの市教育委員会 二〇〇三 「草刈田遺跡」『えびの市埋蔵文化財調査報告書』三八
- 大阪府教育委員会 二〇一〇 『葦屋北遺跡Ⅰ—なわて水みらいセンター建設に伴う発掘調査—』
- 大阪府教育委員会 二〇二二 『葦屋北遺跡Ⅱ—なわて水みらいセンター建設に伴う発掘調査—』
- 越智勇介 二〇二一 「国家形成期における倭王権の交通と鞠智城」『鞠智城と古代社会』九
- 小野勝年 一九六九 『入唐求法巡礼行記の研究』四 鈴木学術財団
- 大滝典雄 一九九七 『一の宮町史 草原と人々の営み』阿蘇市
- 垣中健志 二〇二一 「奈良時代の馬の飼養と利用—正倉院文書を題材に

— 『正倉院文書研究』一七

- 覚張隆史・米田穰 二〇一六 「ストロンチウム同位体分析に基づく移入馬の推定」・「酸素同位体分析に基づく馬の産地推定」『藤原宮跡出土馬の研究』奈良文化財研究所研究報告一七
- 鹿児島県埋蔵文化財センター 二〇〇四 「高篠遺跡」『鹿児島県埋蔵文化財センター発掘調査報告書』七一
- 加藤謙吉 二〇二一 「古代の馬飼」 佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店
- 川尻秋生 一九九九 「御牧制の成立」『古代東国史の基礎的考察』塙書房、二〇〇三年所収
- 河野保博 二〇一七 「唐代厩牧令の復原からみる唐代の交通体系」『東洋文化研究』一七
- 河野保博 二〇一八 「唐代・日本古代の馬と交通制度—日唐厩牧令の比較から—」 鶴間和幸・村上弘一編『馬が語る古代東アジア世界史』汲古書院
- 河野保博 二〇二〇 「古代の交通制度と馬—法規定の検討から—」『歴史評論』八三九
- 河野保博 二〇二一 a 「天聖厩牧令復原唐令の排列について—唐代厩牧令の構造解明にむけて—」『法史学研究会会報』二四
- 河野保博 二〇二一 b 「唐代の馬匹生産・管理と交通規定」 佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店
- 河野保博 二〇二一 c 「古代の人の移動と制度」『歴史学研究』一〇〇七
- 木下良 一九七八 「車路」考 西海道における古代官道の復原に際して『歴史地理研究と都市研究上』大明堂
- 木下良 一九七九 「肥後国」 藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』Ⅳ、大明堂
- 木下良 二〇一〇 『事典日本古代の道と駅』吉川弘文館
- 本本雅康 二〇〇〇 「古代の官道」、のち「肥前国彼杵・高来両郡におけ

る古代官道」に改め『古代官道の歴史地理』同成社、二〇一一年所収

木本雅康 二〇一一「大野城・基肄城と車路について」鈴木靖民・荒井

秀規編『古代東アジアの道路と交通』勉誠出版

熊本県教育委員会 一九八〇『熊本県文化財調査報告四七 古保山・古

閑・天城』

熊本市教育委員会 二〇一九『上代町遺跡群…上代町遺跡群第五次調査

区発掘調査報告書』二

熊本県教育委員会 二〇二〇『赤星石道遺跡・赤星灰塚遺跡』

坂本太郎 一九二八『上代駅制の研究』、『坂本太郎著作集』八、吉川弘

文館、一九八九年に所収

佐藤健太郎 二〇〇二「兵馬司の基礎的研究」『日本古代の牧と馬政官

司』塙書房、二〇一六年所収

佐藤健太郎 二〇一六「古代日本と唐の牧制度」『日本古代の牧と馬政官

司』塙書房

佐藤信 二〇一四「鞠智城の歴史的位置」『鞠智城跡Ⅱ―論考編Ⅰ―』

熊本県教育委員会

塩田町教育委員会 一九九四『大黒町遺跡発掘調査報告書』

柴田博子 二〇〇八「古代南九州の牧と馬牛」入間田宣夫・谷口一夫編

『牧の考古学』高志書院

柴田博子 二〇二一「古代の九州と馬」佐々木虔一・川尻秋生・黒済和

彦編『馬と古代社会』八木書店

須永忍 二〇一七「古代肥後の氏族と鞠智城 阿蘇君氏とヤマト王権」

『鞠智城と古代社会』五

瀬野精一郎 一九七三「松浦党の基盤と変質―肥前国宇野御厨―」稲垣

泰彦編『荘園の世界』東京大学出版会

高島英之 一九九六「牧と古代の土地開発」『帝京大学山梨文化財研究

所研究報告』七

武久義彦 一九九二「明治期の地形図にみる大隈国の駅路と蒲生駅家」

『奈良女子大学地理学研究年報』Ⅳ

武久義彦 一九九四「明治期の地形図にみる大隈国北部の駅路と大水駅」

『奈良女子大学文学部研究年報』三八

田中禎昭 二〇二一「兵馬と官牧―公私馬占有の日唐比較―」佐々木虔

一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店

田中元浩 二〇一九「紀伊における馬文化―生産遺跡との関わりから―」

右島和夫監修『馬の考古学』雄山閣

鶴嶋俊彦 一九七九「古代肥後国の交通路についての考察」『地理学研究』

九 駒沢大学大学院地理学学生研究室

鶴嶋俊彦 一九九七「肥後国北部の古代官道」『古代交通研究』七

鶴嶋俊彦 二〇一一「古代官道車路と鞠智城」鈴木靖民・荒井秀規編『古

代東アジアの道路と交通』勉誠出版

中込律子 二〇〇九「王朝の馬」中澤克昭編『歴史のなかの動物たち』

吉川弘文館

永山修一 一九九八「特論一 日向の官道」『宮崎県史』通史編古代二、

宮崎県

中大輔 二〇一一「北宋天聖令からみる唐の駅伝制」鈴木靖民・荒井秀

規編『古代東アジアの道路と交通』勉誠出版

中大輔 二〇一七「日本古代国家形成期の交通と国司―その前史と成立・

展開―』『歴史学研究』九六三

中大輔 二〇二一「駅馬と伝馬」佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬

と古代社会』八木書店

中村太一 二〇〇六「日本古代国家形成期の都鄙間交通―駅伝制の成立

を中心に―』『歴史学研究』八二〇

中野和浩 二〇一三「えびの市の官道と牧について」『えびの市歴史民

俗資料館年』五

永田英明 二〇一一「唐日伝馬制小考」鈴木靖民・荒井秀規編『古代東

アジアの道路と交通』勉誠出版

西岡虎之助 一九二九 「武士階級結成の一要因として観たる「牧」の発展」『莊園史の研究』上、岩波書店 一九五三年所収

橋本裕 一九八一 「律令軍団制と騎兵」『律令軍団制の研究増補版』吉川弘文館、一九九〇年所収

兵庫県教育委員会 二〇一八 『石道才谷・堂ノ後遺跡発掘調査報告書』

平野修 二〇二一 「東国の牧遺構」佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店

平林章仁 二〇一五 「日向の馬は額田馬」『日御子』の古代史』塙書房

本庄総子 二〇〇九 『令集解』における「今行事」の再検討』『史林』九二―二

本位田菊士 一九八五 「額田部連・額田部について」『続日本紀研究』二三八

村岡薫 一九八四 「律令国家の官牧兵馬政策とその意義」竹内理三先生喜寿記念論文集刊行会編『律令制と古代社会』東京堂出版

前沢和之 二〇一九 「史料から見た古代上野国の馬と牧」右島和夫監修『馬の考古学』雄山閣

松尾雄二 二〇一三 「文献にみる長崎を中心とした古代からの牧について」『畜産の研究』六七―一二

右島和夫 二〇〇八 「古墳時代における畿内と東国」『由良大和古代文化研究協会研究紀要』一三

右島和夫 二〇一九 「古墳時代における古東山道の成立と馬」右島和夫監修『馬の考古学』雄山閣

宮川麻紀 二〇一三 「鞠智城築城の背景」『鞠智城と古代社会』一

桃崎祐輔 二〇一二 「牧の考古学―古墳時代牧と牛馬飼育集団の集落・墓―」日韓集落研究会編『日韓集落の研究―弥生・古墳時代および無文土器―三国時代―（最終報告書）』

桃崎祐輔 二〇一四 「九州地方の馬匹生産について」『考古学ジャーナル』六五八

桃崎祐輔 二〇一九 「九州島における馬文化の受容」右島和夫監修『馬の考古学』雄山閣

森公章 一九九七 「王臣家と馬」『長屋王家木簡の基礎的研究』吉川弘文館 二〇一九年所収

安田初雄 一九五九 「古代における日本の放牧に関する歴史地理的考察」『福島大学文学部論集』一〇

山口英男 一九八六 「八・九世紀の牧について」『日本古代の地域社会と行政機構』吉川弘文館、二〇一九年所収

山口英男 一九九四 「文献から見た古代牧馬の飼育形態」『日本古代の地域社会と行政機構』吉川弘文館、二〇一九年所収

山口英男 二〇二〇 「古代の馬の生産と地域社会」『歴史評論』八三九

山口英男 二〇二一 「貢馬をめぐる牧の諸相」佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店

山崎健 二〇一九 「藤原宮造営と馬」右島和夫監修『馬の考古学』雄山閣

山崎健 二〇二一 「都城と馬」佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店

山中章 二〇一七 「古代畿内に設けられた牧―為奈野牧を探る―」『絲海』四二

吉川真司 二〇〇六 「律令体制の展開と列島社会」『列島の古代史』八、岩波書店

吉川敏子 一九九一 「古代国家における馬の利用と牧の変遷」『史林』七四―四

吉川敏子 二〇二一 「近畿の馬牧」佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店

若狭徹 二〇二一 「馬の渡来文化―古墳時代東国の馬生産―」佐々木虔一・川尻秋生・黒済和彦編『馬と古代社会』八木書店

渡辺真紀子 一九九〇 「黒ボク土の生成と農耕文化―とくに放牧との関

【註】

- (1) 日本律令の条文番号・本文は『日本思想大系一律令』（岩波書店、一九七六年）によった。以下同様である。
- (2) 『唐律疏議』の条文は律令研究会編『訳註日本律令 律本文篇』上巻（東京堂出版、一九七五年）によった。
- (3) 『類聚三代格』には同様の文言として「馬牛者、軍国之資。不_レ可_二暫無_一。」（卷一七・延暦八年（七八九）九月四日太政官符「応進馬牛帳別卷事」）がみえる。
- (4) 軍防令（5、11、13、19、30、38、47、55）、公式令（3、22、42、46、48、49、51、88）であり、中央の馬政機関（兵馬司・左右馬寮）や地方における馬の管理を担当する国司（摂津、大宰府を含む）、または調習を担う軍団の規定を収める官位令（11、15、17、19）・職員令（25、63、68、70、79）が官司規定。ほかの条文は、東宮の家政機関における主馬署の規定（東宮職員令11）、諸国大祓に国造が馬を供出することの規定（神祇令19）、僧尼が乗馬している際に高位の人物にあつたときの礼式（僧尼令19）と布施に牛馬を禁じる規定（僧尼令26）、左右馬寮の考課（考課令28）と兵衛の考課（考課令52）、在路で高位の人物にあつた際に下馬する規定（儀制令10）と国司にあつた郡司が下馬する規定（儀制令11）、駅伝馬に乗って関を出入する際の規定（関市令4）と馬牛を売る際の立券手続き（関市令16）、死刑執行に際して高位の人物には乗馬を許す規定（獄令4）と流移の人の伝馬支給規定（獄令15）、外国使節が往来する大路に同国の奴婢や伝馬子を置くことを禁止した規定（雑令29）である。厩牧令は主に馬の飼育や管理を規定する篇目であり、そのほとんどが馬に関わる規定である。そのなかで、馬に関わらないのは水駅について規定した水駅条である（厩牧令17）。但し、義解註にあるように水陸兼用のところに船と馬とが両方置かれ

た。なお、旧稿（河野二〇二〇）では直接的に馬に触れていない部分を省いたため条文数が異なるが、いずれも馬、もしくは馬匹生産にかかわる条文であるので改めたい。

- (5) 天聖令の条文は天一閣博物館・中国社会科学院歴史研究所天聖令整理課題組校註『天一閣藏明鈔本天聖令校証附唐令復原研究』（中華書局、二〇〇六年）の唐令復原研究によった。
- (6) 天平六年（七三四）四月に節度使が停止されると、この牛馬移動禁止令も解かれた（『続日本紀』天平六年四月庚寅条）。
- (7) 『類聚三代格』延暦二十一年十二月太政官符所引天平十一年五月二十五日太政官符。
- (8) 前掲註（1）書。
- (9) 一方で、令文には明記されていないが諸国から中央政府への馬の貢進はなされていたと考えられる（山口一九八六）。次に述べるように軍団に送るのは調教をおこなうためであり、軍団に留めただけで中央に進上することとは矛盾しないだろう。なお、令文に馬の進上規定がみえないことについて、佐藤氏は日本令が唐令にあつた選別と分配を示す細かな焼印規定を削除し、官の所有を示す焼印のみを残した結果、唐令にあつた貢上規定も失われ、日本令には公的牧からの進上に関する記述がみられないとする（佐藤健二〇一六）。
- (10) 令制の駅伝制が令制以前の地域間交通、在地社会の交通慣行を下敷きに構築されたのと同様であると考えられる。
- (11) 軍団では大量の駄馬が供給されていたという吉川氏の論（吉川敏一九九一）を受け、田中氏は火を統率する火長の存在に注目し、駄馬は村落内で有力な地位を占めた火長が飼養・調教したのではないかと述べている（田中禎二〇二二）。
- (12) 『大日本古文書』編年文書巻一、五九八頁。
- (13) 『大日本古文書』編年文書巻二、一三六頁。
- (14) 『延喜式』巻二十八・兵部省式70馬牛牧条・周防国。なお、『延喜式』

の条文番号・本文は虎尾俊哉編『訳注日本史料 延喜式』全三卷（集英社、二〇〇〇～二〇一七年）によった。

(15) 「天平十年周防国正税帳」には同じく「検駅伝馬国司老度」とあり、駅馬・伝馬はまた別に検校されていたことが知られる。

(16) 『延喜式』卷二十八・兵部省式70馬牛牧条・伊予国。なお、左右馬寮式4繫飼馬牛条にある貢上規定には毎年馬六匹・牛二頭とある。

(17) 『類聚三代格』卷一八収載の官符には甲斐・武蔵・信濃・上野から貢上される牧馬に同行する牧の職員について列記しており、「牧監・主当」だけでなく「牧長、馬医、騎士」（天長三年（八二六）二月十六日官符「定諸国貢上御馬騎士等数事」）、「御馬長并馬医・書生・占部・足工・騎士」（貞観十三年（八七二）六月十三日官符「応禁止諸国貢上御馬使雑色人等輒用公乗事」といった人びとがみえており、いずれも牧の経営に関わる集団の一員であると想定されている（山口一九九四）。

(18) 唐令にも同様の規定があり、前掲註(5) 書では復原唐令42条として復原しているが、唐代の交通体系として駅馬と伝送馬を同様に規定することは難しく、当条は伝送馬のみの規定と考えられる（河野二〇一七）。

(19) 唐令にも「私馬帳」を作る規定があり（天聖令不行唐令29）、さらに私馬印や私牧の規定（天聖令不行唐令30）もある。

(20) 『続日本紀』養老五年三月乙卯条。本条には「校馬帳」とあり、民間飼育の馬が帳簿で把握されている様子がみてとれる。また、天平宝字元年（七五七）にもこの馬数制限令を守るように詔が出されている（『続日本紀』六月乙酉条）。

(21) 本稿では私馬の問題はこれ以上取りあげないが、近年、垣中健志氏²¹⁾が正倉院文書にみえる官司や家政機関での馬のあり方を検討し、民間での馬の所有と利用について考察している（垣中二〇二一）。

(22) 『日本書紀』履中五年九月条、継体天皇元年正月丙寅条、欽明天皇二二年是歳条など。

(23) 王権の私的な牧所有と管理については鷺森浩幸氏や吉川氏の研究を参照（鷺森二〇一三、吉川敏二〇一九）。

(24) 『延喜式』には駅伝馬の供給源として、「凡諸国駅伝馬。皆買百姓馬堪²²⁾騎用²³⁾者²⁴⁾置之。不得²⁵⁾買²⁶⁾用²⁷⁾国司私馬²⁸⁾。」（兵部省式87買百姓馬条）と規定しており、諸国の駅伝馬は百姓の馬を充てよとの記述から民間馬が前提とされる。しかし、御牧では四歳以上の馬を選んで調教した後、貢上することが規定されると共に、信濃を除く三箇国では貢上以外の馬を駅伝馬に充てるとしている（左右馬寮式1御牧条）。また、諸国牧のなかで、西海道の二重牧は優秀なものを貢上し、残りは当国（肥後）および他国（西海道諸国）の駅伝馬に充てると規定されており（兵部省式73肥後牧馬条）、公的牧からの配分が明記されている。御牧・諸国牧という違いはあるが、いずれも令制の官牧がもとであると想定され、官牧の機能を考えるうえで重要である。なお、駅馬の補充については主税式上に「駅馬直法」（主税寮式上109）が記されており、駅馬の公定価格が定められている。また、正税帳条には「買立駅馬」（主税寮下式1）として、駅馬の購入費の項目がある。これらによって坂本太郎氏は、駅馬は「民間購買を以て補充の原則」（坂本一九二八）としている。令規定では駅馬の立替は「駅稲」を用い（厩牧令16）、駅馬の補充の際には不足費用に「駅稲」を充てる（厩牧令20）とあり、立替や補充の際の財源を記している。牧からの配備と（私馬からの）立替・補充について改めて考えていかなければならないだろう。

(25) 便宜上、小路に置かれた五匹で計算している。実際はもっと多くの馬が必要であったであろう。

(26) 唐は「国家が生産し、国家が配分する」という体制が構築できていたが、古代日本では国家需要を満たすだけの体制になっていなかった。そのため、馬匹生産や交通制度の運用も在地首長に依存しながら構築し、馬も私馬の存在を前提に供給することになっていたが、それでも

国家基盤となる駅制の整備にあたって、恒常的に馬を供給する体制を構築しようとするのは支配拠点の形成上、必須であったと考えられる。

(27) そのために細かい選別や分配ごとに捺される焼印の制度を受容せず、ただ官の馬であることを示す「官」字印が捺されたのだと想定される。

(28) 自然地形に規制されるという点では「烽」などに近いかも知れないが、ある程度の人間集団が必要であり「ヤケ」の様相も持つ。

(29) 馬匹生産だけでなく、生産・流通や労働力など生業の拠点の一つとして「牧」を考えることが必要である（高島一九九六）。また、古墳時代でも手工業生産と馬匹生産との関係性が説かれており（青柳二〇一九）、その継続性も考えていく必要がある、『延喜式』記載の牧のなかには、その後、王臣家の牧や御厨として再び登場するものもある。さらには推定地には近世に入つての牧場となるものもあり、立地や生産集団の連続性をみいだすことができる。

(30) 『続日本紀』靈龜二年（七一六）二月己酉条（撰津）、『日本後紀』延暦十八年（七九九）七月庚午条（大和）、同年九月丁巳条（近江）、『続日本後紀』承和十二年（八四五）三月癸酉条（駿河）、『日本三代実録』貞観二年（八六〇）十月八日条（大隅）、貞観六年（八六四）十一月四日条（肥後）、貞観七年（八六五）十二月九日条（讃岐）など。後述するように豊後国にも置かれていたことが知られる。また、『延喜式』には「白羽官牧馬直四千四百六十束」（主税式上5）とあり、遠江国にも官牧が置かれていた。

(31) 山口氏はこの貢上が令制当初からおこなわれていたと指摘すると共に、延喜式段階までに衰退しており、公的牧経営の行き詰まりを示すとしている（山口一九八六）。

(32) 小野牧は承平元年（九三〇）、秩父牧は承平三年（九三三）に勅旨牧となっている（『政事要略』卷二十三・年中行事・八月下・牽小野御馬、牽秩父御馬）。

(33) このほかに馬寮に配された御馬を一〇月から三月にかけて放牧する

家島牧（左右馬寮式49播磨国家島馬条）、夏瘦せした御馬を放ち肥えさせる美豆厩（左右馬寮式57美豆厩条）がある。

(34) 黒ボク土は、主として母材が火山灰に由来し、リン酸吸収係数が高く、容積重が小さく、軽しような土壌である。有機物が集積して黒い色をしていることが多く、黒くてホクホクしていることから黒ボク土と呼ばれる。

(35) ブロックごとの供給拠点を築いたということができらるだろう。しかし、北陸道には官牧の設置がみられない。『延喜式』段階にはないのか、令制下でもないのかは不明である。豪雪地帯であるため、自然放牧を前提とする馬の生産には不向きであったかもしれない。

(36) 軍用馬については本稿では深く検討できなかった。後考を俟ちたい。なお、このような有事に備えた馬匹供給体制は平時においては都城造営のような大規模造作に馬を供給することを可能にしていた。

(37) 表1に載せる推定地は地名から類推するものが多いため、都濃野牧以外は模式図に示さなかった。

(38) 付近には牧内山があり、周辺に近世高鍋藩の岩山牧が設定されていた。現在も牧神社が置かれている。牧地の継続性からも参考になるだろう。

(39) 大水駅の位置については想定地に議論があるが、ここでは武久義彦氏が想定された鹿児島県菱刈町前目付近の説を採る（武久一九九四）。ここから想定駅路は北西に向かい、肥後国に入る。

(40) 想像ではないが駅戸との関わりも考えておきたい。さらに、鹿児島県曾於郡財部町南俣に位置する高篠遺跡では「牧」の墨書土器が出土している（鹿児島県埋蔵文化財センター二〇〇四）。財部町は『和名抄』に「諸県郡財部郷」との地名があり、古代では日向国に位置していたと想定される（柴田二〇〇八）。永山氏が日向国の三野城と大隅国の稲積城とを結ぶルート想定し、日向国府と大隅国府をつなぐ駅路を想定しているが（永山一九九八）、当該遺跡はその経路上に近い。遺

跡は横市川と炭山谷川に南北を挟まれた丘陵性台地上にあり、平安時代の掘立柱建物一六棟のほかに炉遺構や大量の鉄滓などが出土しており、製鉄に関わる遺跡ではないかと想定され、鉄生産と馬の関わりが考えられる。

(41) 「宇野御厨」でも馬牛の生産がおこなわれており、近世にも平戸藩が平戸島に神崎と春日の二牧を経営しており、平戸での馬匹生産も継続性が認められる(松尾二〇一三)。

(42) たとえば、『古代地名大辞典』では「現在の鹿島市に所在したと考えられており、多良岳山麓に広がる丘陵地が放牧地として利用されたと推定できるが、具体的な位置比定は困難である。」と記す。

(43) 円仁一行は鹿嶋に続いて橘浦(九月十日条)、能古島(九月十七日条)を経て鴻臚館に至っている(九月十八日条)。橘浦も宝龜年間の遣唐使第三船が到着した場所であり(『続日本紀』宝龜九年十月乙未条)、さらに『松浦宮縁起』によると藤原広嗣は拳兵失敗後、耽羅に逃れようとしたが失敗し、小値賀島、そして橘浦に到着したことを記している。橘浦の比定地も五島列島中通島や唐津、橘峠など諸説あり、決めに手欠ける。『入唐求法巡礼行記』には鹿嶋到着の翌日、筑前国の判官の家人が「島長」と共に訪れたことを記している。島長なる官職名は他にみられず、不明といわざるを得ないが、なんらかの行政的組織の様相を感じさせる。『日本三代実録』には、貞観十八年(八七六)に庇羅郷と値嘉郷の郷長の力が弱まっており、外難に脅かされていることから二郷をあわせて値嘉島とし、嶋司郡領を設置したことが記されている(三月七日条)。想像をたくましくすれば、これらに類する郷長のような存在を想定することもできよう。

(44) 『延喜式』の地名記載には規則性があると思われ、鹿嶋馬牧が鹿島市にあるとすると、藤津郡↓松浦郡という並びになる、しかし、郡名や駅名の表記は松浦郡↓杵島郡↓藤津郡であり、他と矛盾をきたすことも鹿嶋馬牧を松浦郡に比定する要素となるだろう。

(45) これらの貢納が後代には大宰府の贄人、宇野御厨として組織されていくと考えられる(瀬野一九七三)。海民集団の生産活動の一環として鹿嶋牧・庇羅牧・生属牧を(牛牧も含めて)一体として理解することもできるのではないだろうか。

(46) このような例は『日本後紀』大同三年(八〇八)七月甲申条にもみられ、土地開発にしたがって、広大な牧地は開発の対象になりやすく、これまで農耕に適さなかった土地が耕地に転用され、牧の廃止、またはより山間部へ移転するなどした。

(47) 『日本後紀』同年三月甲子条。

(48) 野神牧についても「野神」が現在の志布志市有明町に遺称されることによる推定であるが、現在推定される交通路網からは距離がある。地形としては丘陵の谷間に広い空間があり、馬匹生産に適した地形であろう。それぞれ、薩摩半島と大隅半島の馬匹供給を担ったのだろうか。

(49) 『大日本古文書』編年文書卷二、四九頁。

(50) 兵士のなかから歩射・騎射などの武芸に優れた者を選抜して置いた。

(51) 『類聚三代格』卷十八「統領選士衛卒衛士仕丁事」天長三年十一月三日官符。

(52) 前掲註(14) 書「諸国馬牛牧比定地一覽」(下巻収載)。

(53) また、「波良」地名に注目すると南小国町・小国町には「原」のつく地名が点在し、南小国町にある小国両神社は高橋大神と火宮大神という二柱の兄弟神を祀るが、両神は小国郷開拓を健磐龍命から命じられたという伝承があり、阿蘇氏による開発を窺わせる。

(54) 廃止の理由は不明である。大隅国の吉多・野神の牧は耕作地を荒らすため廃止されたが、大宅牧想定地は耕作地には適さないため、影響は低かったように思われる。しかし、周辺には条里制遺構もあり、なお検討を要する。軍制改革によって馬の需要が減った可能性もあるが、西海道軍団の減員は八一三年、廃止は八二六年であり、直接的な影響

とはいえないだろう。二重牧を中心とする阿蘇山周辺の牧の生産が優秀であるため、整理されたとも考えられる。また、九世紀後半、鞠智城の兵庫の鼓や戸が鳴るなど、不穏な状況が伝えられており、そういったなかで海岸沿いの軍事施設が整理統合されることもあったかもしれない。周辺遺跡の消長とあわせて検討する必要がある。

(55) 諸国大祓の馬についても大宰府・肥前・肥後・日向は牧馬を用いることが記されており(『延喜式』民部省式下41大祓馬条)、国内の馬匹需要を官牧でまかなうことになっていた。

(56) これまでの特別研究においても、宮川麻紀氏、越智勇介氏などがこの車路について主題的に検討しており、交通路の形成と鞠智城の立地について考察を加えている(宮川二〇一三、越智二〇二二)。さらに近年では歴史地理学の立場から木本雅康氏の(木本二〇一四)、考古学の立場から木村龍生氏の(木村二〇一八)の検討などがある。

(57) 馬匹運搬だけの用途というわけではなく、二重から阿蘇に入り、さらに豊後へ向かう道もあったと考えられる。しかし、車路という軍用道路に限定して考えたときに、その後の交通路を前提に路線を検討することには慎重にならざるを得ない。

(58) 『日本後紀』同年七月条。

(59) 木村龍生氏は菊鹿盆地での米生産や八女の須恵器流通などから交通路の変遷を検討しており、鞠智城の立地の背景を考察している(木村二〇一八)。

(60) 須永氏は阿蘇君氏の勢力拡大と結びつけて論じているが、その点はさらなる検討が必要だろう(須永二〇一七)。

(61) たとえば、大宅牧が置かれていたと考えられる大宅郷では、正倉院文書の「額田部眞嶋^{冊七、肥後国宇土郡大宅郷戸主額田部君得万呂戸口}天平勝宝二年四月五日」との記載から「額田部君」の存在が認められている(『大日本古文書』巻二五、一四五頁)、日向の牧でみたように畿内で珍重された「額田馬」

の生産に従事していたのが額田氏であった。額田氏は平群氏とも関係を持ちながら、在地の有力者と関係をもち、馬匹生産や貢納・加工に携わっていた。また、「秦氏」の記載がある鞠智城出土木簡は菊池郡における渡来系氏族の姿を示すが(佐藤信二〇一四)、馬匹生産に携わったと考えられる当地域の渡来系集団についても検討していく必要があるだろう。

【挿入図版】

図1 諫早直人「東アジアにおける馬文化の東方展開」右島和夫監修『馬の考古学』雄山閣、二〇一九年、五六頁掲載図。

図2 国立研究開発法人農業・食品産業技術総合研究機構ウェブサイト 日本土壌インベントリ「黒ボク土」掲載図。

表 1 諸国馬牛牧一覧 『延喜式』 卷 28 兵部省式・70 馬牛牧条

No.	諸道／国名	牧名	種別	貢上規定	所在推定地
1	東 海 道	駿河国	岡野馬牧	馬	静岡県沼津市岡宮・岡一色・沢田・青野
2			蘇弥奈馬牧	馬	静岡県沼津市市街地～駿東郡長泉町・裾野市南部 静岡県静岡市葵区牧ヶ岡・内牧 静岡県富士市大淵
3		相模国	高野馬牛牧	馬牛	馬 4 匹・牛 8 頭（左右馬寮式 4） 官牧馬牛直（主税式上 5）
4			檜前馬牧	馬	神奈川県伊勢原市池端（馬牧） 神奈川県伊勢原市沼目（牛牧）
5		武蔵国	神埼牛牧	牛	埼玉県児玉郡上里町勅使河原 埼玉県児玉郡美里町駒衣 東京都台東区浅草 東京都新宿区旧牛込 埼玉県春日部市内牧
6			白浜馬牧	馬	千葉県南房総市白浜町付近
7		安房国	鈴師馬牧	馬	千葉県南房総市珠師ヶ谷
8		上総国	大野馬牧	馬	千葉県市原市駒込・高滝・折津・大久保
9			負野牛牧	牛	千葉県木更津市牛袋野
10		下総国	高津馬牧	馬	千葉県八千代市高津 千葉県香取郡多古町高津原
11			大結馬牧	馬	千葉県船橋市夏見 茨城県結城郡八千代町大間木・尾崎・芦ヶ谷～常総市崎房
12			木嶋馬牧	馬	未詳
13			長洲馬牧	馬	茨城県坂東市長須～猿島郡境町若林・百戸・伏木・一ノ谷
14			浮嶋牛牧	牛	東京都墨田区「牛島」 千葉県千葉市花見川区幕張
15		常陸国	信太馬牧	馬	千葉県稲敷郡美浦村 千葉県稲敷市小野
16	東 山 道	下野国	朱門馬牧	馬	栃木県栃木市藤岡町赤麻 栃木県佐野市赤見町
17		伯耆国	古布馬牧	馬	鳥取県東伯郡琴浦町別宮
18	山 陽 道	備前国	長嶋馬牛牧	馬牛	岡山県瀬戸市邑久町虫明長島
19		周防国	籠合馬牧	馬	山口県熊毛郡上関町長島字浦井
20			垣嶋牛牧	牛	山口県光市牛島
21		長門国	宇養馬牧	馬	山口県長門市真木
22			角嶋牛牧	牛	山口県下関市豊浦町宇賀～豊北町北字賀・豊北町角島
23	南 海 道	伊予国	忽那嶋馬牛牧	馬牛	馬 6 匹・牛 2 頭（左右馬寮式 4） 愛媛県松山市中島
24		土佐国	沼山村馬牧	馬	高知県須崎市（旧浦ノ内村） 高知県幡多郡三原 高知県土佐清水市鍵掛・大岐村 高知県南国市北部 高知県香美市土佐山田町
25			能臣嶋牛牧	牛	福岡県福岡市西区能古
26		肥前国	鹿嶋馬牧	馬	佐賀県鹿島市 ※ 1（本稿では松浦郡「鹿嶋」に比定）
27			庇羅馬牧	馬	長崎県平戸市平戸島
28			生属馬牧	馬	長崎県平戸市生月町生月
29			柏嶋牛牧	牛	佐賀県唐津市神集島
30			榎野牧	牛力	長崎県南松浦郡新上五島島 長崎県島原半島先端部
31	西 海 道	肥後国	早埼牛牧	牛	長崎県南島原市南有馬町～口之津町乙早崎名 長崎県島原半島先端部
32			二重馬牧	馬	熊本県阿蘇市車帰二重峠付近 熊本県菊池郡大津町真木
33		日向国	波良馬牧	馬	熊本県阿蘇市端辺原野 熊本県阿蘇郡小国町・南小国町
34			野波野馬牧	馬	宮崎県小林市野尻町 ※ 2 鹿児島県志布志市有明町野神 ※ 2
35		日向国	堤野馬牧	馬	宮崎県小林市堤 ※ 2 宮崎県宮崎市堤内 ※ 2 宮崎県児湯郡都農町川北鼓 ※ 2
36			都濃野馬牧	馬	宮崎県児湯郡都農町川北牧内山
37			野波野牛牧	牛	宮崎県小林市野尻町 ※ 2 鹿児島県志布志市有明町野神 ※ 2
38			長野牛牧	牛	宮崎県西都市三納永野 ※ 2 宮崎県児湯郡都農町川北長野 ※ 2 宮崎県児湯郡高鍋町上江牛牧 ※ 2
39			三野原牛牧	牛	未詳 ※ 2

牧の推定地は虎尾俊哉編『訳注日本史料 延喜式』下（集英社、2017年）による。

※ 1 鹿嶋馬牧は松浦郡にあったと考えられるので、地図ではこの推定地を採らず「松浦郡」に置く。

「鹿嶋」の具体的な位置は未詳だが、地図では便宜的に北松浦半島と東松浦半島との間に置く。

※ 2 は推定地不詳のため、地図に再現しなかった。

表2 御牧一覧（『延喜式』48 左右馬寮式・1 御牧条、3 年貢御馬条）

No.	国名	牧	所在推定地	推定郡	年貢数
1	甲斐国	柏前牧	山梨県北杜市高根町念場原	巨麻	30匹
			山梨県甲州市勝沼地柏尾	山梨	
			長野県諏訪郡富士見町柏平	巨麻	
2	真衣野牧	山梨県北杜市武川町牧原	巨麻	30匹	
3			山梨県北杜市武川町牧原	巨麻	
4	武蔵国	石川牧	神奈川県横浜市	都筑	30匹
5			東京都八王子市	多摩	
6			東京都あきる野市	多摩	
7		立野牧	神奈川県横浜市	都筑	20匹
			東京都府中市・立川市	多摩	
			埼玉県さいたま市	足立	
8	信濃国	山鹿牧	長野県茅野市豊平南大塩・湖東	諏方	60匹
9		塩原牧	長野県茅野市米沢	諏方	
			長野県小県郡青木村・上田市	小県	
10		岡屋牧	長野県岡谷市	諏方	
11		平井手牧	長野県上伊那郡辰野町平出	伊那	
12		笠原牧	長野県伊那市蓑笠原	伊那	
			長野県中野市笠原	高井	
13		高位牧	長野県高山村駒場・牧・高井	高井	
14		宮処牧	長野県辰野町伊那富宮所	伊那	
15		埴原牧	長野県松本市中山埴原	筑摩	
16		大野牧	長野県松本市波田・安曇・東筑摩郡山形村	筑摩	
17		大室牧	長野県長野市松代町大室	高井	
18		猪鹿牧	長野県安曇野市穂高高原・穂高牧	安曇	
19		萩倉牧	未詳	一	
20		新治牧	長野県東御市新張	小県	
21		長倉牧	長野県北佐久郡軽井沢町長倉・発地	佐久	
22		塩野牧	長野県北佐久郡御代田町塩野・馬瀬口	佐久	
23		望月牧	長野県佐久市望月・東御市御牧原口	佐久	20匹
24	上野国	利刈牧	群馬県渋川市白井・北牧・南牧	群馬	50匹
25		有馬島牧	群馬県渋川市渋川市有馬～前橋市荒牧町	群馬	
26		沼尾牧	群馬県吾妻郡長野原町	吾妻	
			群馬県吾妻郡東吾妻町・前橋市	吾妻	
			群馬県高崎市箕郷町	群馬	
27		拝志牧	群馬県渋川市赤城町・北橋町	勢多	
			群馬県吾妻郡長野原町	吾妻	
28		久野牧	群馬県利根郡みなかみ町月夜野	利根	
			群馬県沼田市	利根	
29		市代牧	群馬県吾妻郡中之条町市城	吾妻	
30		大藍牧	群馬県沼田市白沢町	利根	
			群馬県利根郡みなかみ町上牧・下牧	利根	
31	播磨国	塩川牧	群馬県甘楽郡下仁田町～南牧村	甘楽	
32		新屋牧	群馬県甘楽郡甘楽町	甘楽	

表3 近都牧一覧 附 寮牧・美豆厩

（『延喜式』巻48左右馬寮式・50諸国貢馬牛条、49播磨国家島馬条、57美豆厩島条）

No.	国名	牧名	所在推定地	推定郡	所属馬寮
1	摂津国	鳥飼牧	大阪府摂津市鳥飼付近	島下郡	右馬寮
2		豊島牧	大阪府箕面市付近	豊島郡	右馬寮
3		為奈野牧	大阪府伊丹市付近	川辺郡	右馬寮
4	近江国	甲賀牧	滋賀県甲賀市信楽町 滋賀県甲賀市水口町	甲賀郡	左馬寮
5	丹波国	胡麻牧	京都府南丹市日吉町	船井郡	左馬寮
6	播磨国	垂水牧	兵庫県小野市付近 兵庫県神戸市垂水区付近	賀茂郡	左馬寮

No.	国名	牧名	所在推定地	郡名	規定
7	播磨国	家嶋	兵庫県姫路市家嶋町	揖保郡	御馬を放つ

No.	国名	牧名	所在推定地	郡名	規定
8	山城国	美豆厩	京都府京都市伏見区淀美豆、久御山町付近	綴喜郡	夏に瘦せた御馬を放つ 同じく諸祭料馬を放つ

牧の推定地は虎尾俊哉編『訳注日本史料 延喜式』下（集英社、2017年）による。

駅路および官牧分布模式図(『延喜式』段階)

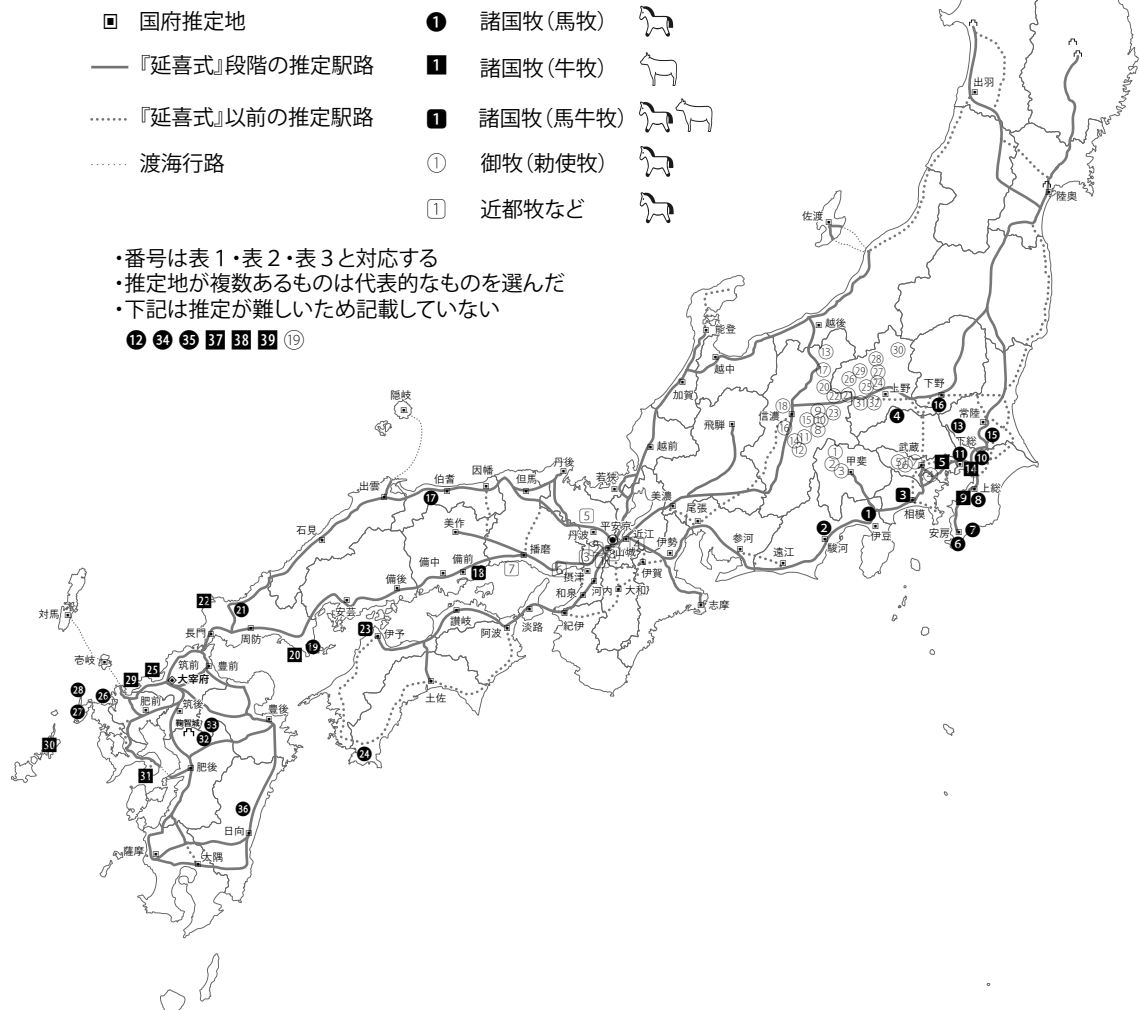


図3
駅路および官牧分布
模式図

図4
肥後国の交通路と
主要遺跡(抄)

