

# 律令国家の誕生と鞠智城

近江 俊秀

はじめに

## (一) 古代山城築城の背景

古代山城は白村江の敗戦後の倭国が唐・新羅の連合軍の襲来に備え、国防のために築いたものであり、その築城技術は百済の亡命渡来人によるものであったというのが、通説的な理解である。そして、それは山城が九州北部と瀬戸内海沿岸に分布することや築城技術に類似性が認められることから補強されている。

まずは、通説の根拠となっている『日本書紀』天智紀の記録を簡単に辿ってみたい。

白村江の戦いは天智二年（六六三）八月二八日。そこで大敗を喫した倭国軍は九月二四日に朝鮮半島から撤兵する。そして、翌年五月一七日。唐の將軍の使者、郭務悰<sup>かくむそう</sup>が倭国にやってくる。郭務悰の帰国は同年一月一二日。この間に唐と倭国との間にどのようなやりとりがあったかは『日本書紀』は語らない。そのため、郭務悰到来の評価は研究者の中でも、ふたつに分かれている。

ひとつは、唐使の到来をもつて、唐・新羅連合軍の倭国侵略の危機は去ったという見方であり、もうひとつはここから倭国にとって厳しい戦後交渉がスタートしたという見方である。どちらの見方をとるかによって、三年是年条にみえる対馬と壹岐、筑紫に防人と烽を置き、水城を造ったという記事に始まる国防関係の施設建設や制

度の整備に関する評価も多少異なってくるだろう。当面の危機が去った状態で立案された中長期的政策なのか、他国の侵攻という目の前に迫った非常事態への喫緊の対応のための政策なのか、という違いは、事業実施のスピードや計画の内容や熟度、労働力の編成等に反映されると考えられる。私は、後者の見方をとるが、その理由のひとつが、『日本書紀』持統四年（六九〇）一〇月二二日条に見える以下の記事である。

乙丑<sup>きのとうしのひ</sup>に、軍丁筑後国の上陽<sup>いかさのよほう</sup>群<sup>ぐん</sup>の人<sup>ひと</sup>大伴部<sup>おおもともべ</sup>博麻<sup>はくま</sup>に詔<sup>みことづかひ</sup>して曰<sup>いは</sup>はく、「天<sup>あま</sup>豊財<sup>とよはふ</sup>重日<sup>しげひ</sup>足姬<sup>あそひめ</sup>天皇<sup>みかど</sup>の七年<sup>しちねん</sup>に、百済<sup>へくせい</sup>を救<sup>すく</sup>ふ役<sup>やく</sup>に、汝<sup>みづか</sup>、唐<sup>たう</sup>の軍<sup>いくさ</sup>の為<sup>ため</sup>に虜<sup>こ</sup>にせられたり。天命<sup>あめのみこと</sup>開<sup>ひら</sup>別<sup>わか</sup>天皇<sup>みかど</sup>の三年<sup>さんねん</sup>に消<sup>く</sup>びて、土師<sup>はじの</sup>連<sup>むらじ</sup>富杼<sup>ふしほ</sup>・氷<sup>ひの</sup>連<sup>むらじ</sup>老<sup>らう</sup>・筑紫<sup>ちくし</sup>君<sup>きみ</sup>薩夜麻<sup>さつやま</sup>・弓削<sup>ゆげの</sup>連<sup>むらじ</sup>元宝<sup>げんほう</sup>の児<sup>こ</sup>、四人<sup>よにに</sup>、唐人<sup>てんじん</sup>の計<sup>はかり</sup>る所<sup>ところ</sup>を奏聞<sup>そうもん</sup>さむと思<sup>おも</sup>欲<sup>ほ</sup>へども、衣粮<sup>きよもの</sup>無<sup>な</sup>きに縁<sup>ゆかり</sup>りて、達<sup>たう</sup>くこと能<sup>あた</sup>はざることを憂<sup>うれ</sup>ふ。是<sup>こゝ</sup>に、博麻<sup>はくま</sup>、土師<sup>はじの</sup>富杼<sup>ふしほ</sup>等に謂<sup>かた</sup>りて曰<sup>いは</sup>はく、『我<sup>われ</sup>、汝<sup>みづか</sup>と共に、本朝<sup>もとあそ</sup>に還向<sup>もとのあそへ</sup>かむとすれども、衣粮<sup>きよもの</sup>無<sup>な</sup>きに縁<sup>ゆかり</sup>りて、俱<sup>とも</sup>に去<sup>ゆ</sup>くこと能<sup>あた</sup>はず。願<sup>ねが</sup>ふ、我が身<sup>み</sup>を売<sup>か</sup>りて、衣食<sup>いしょく</sup>に充<sup>み</sup>てよ』といふ。富杼<sup>ふしほ</sup>等<sup>ら</sup>、博麻<sup>はくま</sup>が計<sup>はかり</sup>の依<sup>よ</sup>に、天朝<sup>あまのあそ</sup>に通<sup>と</sup>くこと得<sup>え</sup>たり。汝<sup>みづか</sup>、独<sup>ひとり</sup>他<sup>た</sup>界<sup>かい</sup>に淹<sup>ひさしく</sup>滞<sup>とど</sup>ること、今<sup>いま</sup>に三十年<sup>さんじゅうねん</sup>なり。朕<sup>みかど</sup>、厥<sup>そ</sup>の朝<sup>あそ</sup>を尊<sup>たう</sup>び国<sup>くに</sup>を愛<sup>おも</sup>ひて、己<sup>おの</sup>を売<sup>か</sup>りて忠<sup>ちゆう</sup>を顯<sup>あらわ</sup>すことを嘉<sup>よろこ</sup>ぶ。

この記事は、持統四年に唐から帰国した大伴部博麻を賞したものである。博麻は白村江の戦いで土師連富杼らとともに虜になり唐に連行された。天智三年に唐が倭国侵攻を計画することを知った彼らは、そのことを倭国に知らせようとした。しかし、倭国に戻る旅費がなかった。その時、博麻が自ら進んでその身を売り、その代金を富杼らの帰国の旅費にあてたというのである。この記事は「愛国」という言葉が最初に使われた記事としても著名であるが、何よりも天智三年には実際に、唐による倭国侵攻計画があり、そのことが捕虜として唐にいた者たちの耳にも入るほど具体化していたことを物語る。

こうした緊張に対応するためか、天智四年八月には、百済の渡来人を遣わし長門国と筑紫国大野城、椽城を造らせたとある。古代山城築城の最初の記事である。そして、九月二三日には唐より劉徳高がやってきて、戦後交渉を行ったようであるが、劉徳高滞在中に宇治で大がかりな閲兵式を行うなど、倭国側も和戦双方にらんだ駆け引きを行っているようである。またこの年には倭国も、守君大石を唐に遣わしている。

五年（六六六）には、唐・新羅連合軍が高句麗征討のための軍を発したためか、国防に関する記事はみえないが、六年には再び、情勢は慌ただしくなる。三月一九日には近江大津への遷都、一月には、大和国に高安城、讃岐国に屋嶋城、対馬国に金田城を築城したとあり、いよいよ唐・新羅軍が来襲かと思われたが、七年になると状況は一変する。

まず正月に、天智天皇がようやく即位し、九月一二日には新羅使が実に斉明二年（六五六）以来、一二年ぶりにやってくる。この頃、

唐と新羅との関係は悪化しつつあった。高句麗は唐・新羅連合軍により、この年の一〇月に滅亡するが、新羅は六六九年には高句麗の遺臣を蜂起させ、唐の旧高句麗領統治を脅かし、六七〇年には新羅軍は唐の熊津都督府を襲撃するなど、朝鮮半島から唐の勢力を駆逐し、朝鮮半島の統一に向けて動き出した。

これら一連の出来事から考えると、七年九月の新羅からの使者は、唐からの朝鮮半島独立を図るために、倭国との関係を改善しようとするものだったと考えられる。いずれにせよ、この新羅からの使者は、倭国が最も恐れた唐・新羅連合軍来襲の危機が著しく遠ざかったことを示している。「天智紀」には、これ以降も築城記事が見られるが、これは『日本書紀』編纂時のミスによる重出記事と考えられており、白村江敗戦後の危機は、天智七年頃にはひとまず去っていたと考えられる。

なお、天智一〇年には、次の記事がみえる。

『日本書紀』天智一〇年二月一日条

十一月の甲午の朔、癸卯に、対馬国司、使を筑紫大宰府に遣して言さく、「月生ちて二日に、沙門道久・筑紫君薩夜麻・韓嶋勝婆・布師首磐、四人、唐より来たりて曰さく、『唐国の使人郭務惊等六百人、送使沙宅孫登等一千四百人、総合べて二千人、船四十七隻に乗りて、俱に比知嶋に泊りて、相謂りて曰はく、今吾輩が人船、数多し。忽然に彼に到らば、恐るらくは彼の防人、驚き駭みて射戦はむといふ。乃ち道久等を遣して、預め稍に來朝の意を披き陳さしむ』とまうす」とまうす。

この時、唐が総勢二〇〇〇人にも及ぶ大使節団を送るが、この使節が防人の攻撃を受けないよう、あらかじめ沙門道久らを使者として倭国訪問の目的を伝えさせたとある。この記事は、唐が倭国に対する侵攻を取りやめたことを示していると思われる反面、倭国側では未だ緊張感が漂っていたことを示している。

こうした一連の記事から、古代山城の築城のひとつのピークは唐の侵攻が現実のものとして認識されていた天智七年頃までと考えられるが、その後も唐に対する緊張関係はしばらく続いており、国防のための施設の建設や制度の整備は引き続き行われたと思われる。

## (二) 古代山城からみえる防御網

古代山城には、

- ①「天智紀」に築城記事が見えるもの
- ②それ以後に修復・廃止記事が見えるもの
- ③史料に見えないもの

の三者がある。①には、長門城、大野城、椋城（基肆城）、高安城、屋嶋城、金田城の六城、②には、鞠智城（文武二年（六九八）に修理）、三野城・稻積城（文武三年（六九九）に修理、所在地不明）、常城・茨城（養老三年（七一九）に廃止）があり、③は一六城確認されている。

図で示したとおり、これらは九州北部、瀬戸内地域に点在していることが分かるが、これに古代の駅路や主要な港湾を加えてみると、それぞれの山城が陸路と水路とによって密接に結びついており、それらが防衛システムを形作っているようにみえる。

特に、瀬戸内地域の山城は、その傾向が明確に認められ、中国地

域においては石城山城を除くと、駅路に近接した場所、しかも、後に国府が置かれる場所に近接する傾向を示す。四国地域でも似たような傾向を示すが、中国地方よりも港湾との関係がより明瞭に認められる。つまり、海路と陸路をそれぞれ扼するような形で分布しているのである。

## 一・問題の所在

### (一) 古代山城全般に対する理解について

ここまで述べてきたように、『日本書紀』にみえる白村江の敗戦以降の国防に関する諸施策と、古代山城の分布と古代道路の在り方は一見して強い関連性が認められるように思える。つまり「天智天皇は国防のために山城を造り、道路網を整備した」という見方ができ、それは必ずしも同一時期に造られたとは断定できない（築城時期の差）ものの、一連の政策に基づき、企画・施工されたように思える。

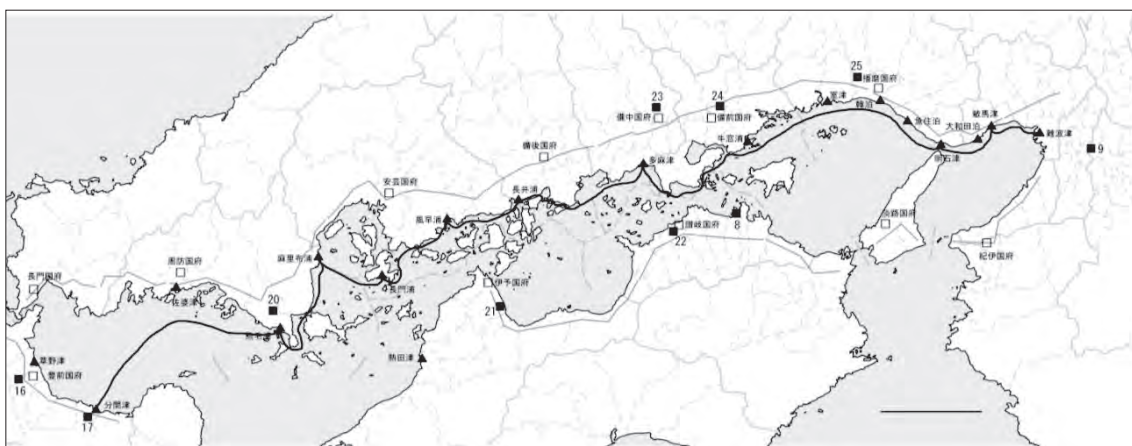
もちろん、これはあくまでも大ざっぱな理解であって、学史的はいわゆる神護石系山城が朝鮮式山城に先行して斉明朝以前に造られたという見方や、それとは逆に神護石系山城は白村江の敗戦以降に造られた朝鮮式山城に後出するという見方もある。また、築城目的も、すべてを唐・新羅連合軍の侵攻に備えたものとする見方もあれば、軍事的な機能は認めるものの、地方支配の拠点としての性格を想定するものもある。

さらに、個々の古代山城の調査の進展により、山城ごとの築城時期や目的についての検討も進められており、すべての古代山城一律に捉えることに対して疑問視する見方も強まっている。しかし、奈



| 山城       | 所在地            | 山城       | 所在地     |
|----------|----------------|----------|---------|
| 1 鞠智城    | 熊本県山鹿市・菊池市     | 14 杷木城   | 福岡県朝倉市  |
| 2 金田城    | 長崎県対馬市         | 15 鹿毛馬城  | 福岡県飯塚市  |
| 3 大野城    | 福岡県大野城市        | 16 御所ヶ谷城 | 福岡県行橋市  |
| 4 基肆城    | 福岡県筑紫野市・佐賀県基山町 | 17 唐原山城  | 福岡県上毛町  |
| 5 長門城    | 山口県下関市？        | 18 おつぼ山城 | 佐賀県武雄市  |
| 6 常城     | 広島県府中市・福山市？    | 19 帯隈山城  | 佐賀県佐賀市  |
| 7 茨城     | 広島県福山市？        | 20 石城山城  | 山口県光市   |
| 8 屋嶋城    | 香川県高松市         | 21 永納山城  | 愛媛県西条市  |
| 9 高安城    | 奈良県平群町・大阪府八尾市  | 22 讃岐城山城 | 香川県坂出市  |
| 10 雷山城   | 福岡県糸島市         | 23 鬼ノ城   | 岡山県総社市  |
| 11 女山城   | 福岡県みやま市        | 24 大廻小廻城 | 岡山県岡山市  |
| 12 阿志岐山城 | 福岡県筑紫野市        | 25 播磨城山城 | 兵庫県たつの市 |
| 13 高良山城  | 福岡県久留米市        |          |         |

第1図 古代山城の分布



第2図 瀬戸内海の航路と駅路・古代山城



良時代以降に修理の記事がみえる大野城、基肄城、鞠智城を除くと、その存続時期はせいぜい五〇年程度と短く（古代山城の廃止は、養老三年（七一九）に常城・茨城の廃止記事がみえることが参考になる）、奈良時代前半には役割を終えていることからすれば、少なくとも律令制確立以前に、何らかの目的で計画的に造られた一群であり、高所に立地し石垣や土塁を有するなど、軍事的性格を強くもつていたことは指摘できよう。そして、その契機を白村江の敗戦に求める見方は、依然として強い影響力を持つているのである。

## （二）今回、問題として取りあげる点

古代山城の研究は長い歴史があり、先学諸氏によりさまざまな見解が述べられている。ここで、それらの研究をすべて咀嚼し、何らかの見解を述べるには、私自身、現地調査を行い、さまざまな観点から分析を行わなければならないが、残念ながらまだその域には到達していない。従って今回は私が古代山城に対して漠然と疑問として抱いている問題をいくつか挙げ、それらについて私見を述べたいと思う。あくまでも机上での検討であるため、「空論」に陥る可能性もあるが、問題点の整理という意味もあるかと思うので、批判を恐れず大胆に話を進めたい。私が問題とする点は、以下のとおりである。

### ① 古代山城築城の契機

#### ② 古代山城は交通の要衝に位置しているのか

#### ③ 古代山城の築城目的は何か

①は、白村江の敗戦が築城の契機になったという見方に対する疑問である。先述のように『日本書紀』では天智四年八月の長門国と

筑紫国大野城、椋城築城が古代山城築城の初見である。前年の水城築造の記事も併せ、あたかも白村江以後の緊張した国際関係の中で築城されたようにみえる。

ただ、この年が古代山城の完成年なのか着工年なのかは、示されていない。天平勝宝八年（七五六）に築城が開始された怡土城の完成は神護景雲二年（七六八）であり、完成に一三年を要している。これを単純にあてはめると、天智四年（六六五）を完成年とすると、着工は白雉三年（六五二）であり、孝徳朝に遡ることになる。逆に着工年とすると、完成年は天武七年（六七八）となる。もちろん、唐の侵攻という直面する危機への対応という意味で造られた山城であると考えられるので、施工期間も大幅に短縮されたであろうが、それでも白村江敗戦後に着手して、その翌年には完成したというのは現実的にはあり得ず、天智四年完成とみるならば、その着手時期は斉明朝にさかのぼると考えるのが妥当だろう。

②は主に駅路との関係についてである。古代山城が駅路に近接して立地する傾向が認められることから、駅路も古代山城と一体的に国防のために整備されたという見方がある。逆に、古代山城と駅路との関係性を認めることにより、駅路の敷設を七世紀第3四半期とするという見方もある。しかしながら、道路遺構は遺物が出土することが稀であるため、考古学的に時期を特定できていないというのが実情であり、敷設時期についても天智朝説と天武朝説とがある。つまり、古代山城と駅路との一体性とは、考古学的な検証を経て得られた結論ではなく、あくまでも仮説のひとつに過ぎないのである。現在、復元されている古代駅路の敷設時期を明らかにすることは、古代山城の立地を考える上で重要であるので、この点を問題と

したい。

③については、古代山城の編年と深く関わる。①②の検討結果や古代山城の立地などを含めて検討し、その敷設目的について推察する。

## 二、古代山城築城の契機

### (一) 築城に関わる史料

『日本書紀』天智四年（六六五）八月条には、

秋八月に、達率答怱春初を遣して城を長門國に築かしむ。達率憶禮福留・達率四比福夫を筑紫國に遣して大野及び椽、二城を築かしむ。

とある。ここにみえる三名のうち憶禮福留の名は、『日本書紀』天智二年九月二五日条に見え、この日に朝鮮半島の弓礼城から倭国に向かった人物の中のひとりであったことが知られる。白村江敗戦とともに倭国に渡った旧百済の軍人の一人と考えられる。

天智二年に百済にいた人物が築城の指揮を行っていることからすると、大野城ほか二城は、天智四年に築城が開始されたと考えるのが妥当である。しかし、大野城の築城はこの記事よりもさかのぼる可能性が出てきた。大野城大宰府口門から出土した木柱を年輪年代測定したところ、その伐採年は六四八年を示していたのである。

もちろん、柱として用いられた木の伐採年が築城の年を示しているとは限らない。他の施設で用いられていた材を大野城築城に伴い再利用した可能性もあるし、あらかじめ伐採しストックとして材を用いた可能性もあるからである。ただし、それと同じ理屈で大野城の建設が六四八年に着手されたことを完全に否定することもできない。

いのであり、『日本書紀』の記載のみを持って、天智四年築城開始と断じるわけにはいかなないと考える。

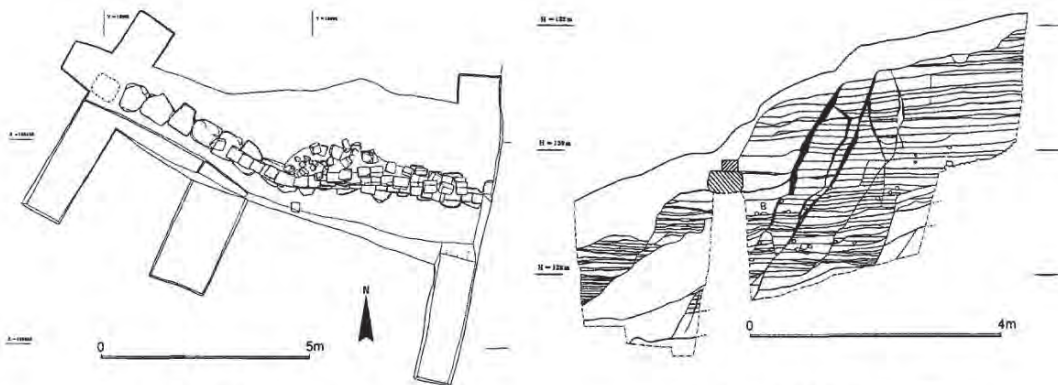
それというのも、後の古代山城に通じるかどうかは別にして、斉明朝には石塁を持った山上の施設が既に倭国でも造られていたからである。

### (二) 気になる両槻宮

『日本書紀』齐明天皇二年（六五六）是歳条には、以下の記事が見える。

田身嶺に、冠らしむるに周れる垣を以てす。田身は山の名なり。此をば大務と云ふ。復、嶺の上に兩つの槻の樹の辺に、観を起つ。号けて兩槻宮とす。亦是天宮と曰ふ。時に興事を好む。廻ち水工をして渠穿らしむ。香山の西より、石上山に至る。舟二百隻を以つて、石上山の石を載みて、流の順に控引き、宮の東の山に石を累ねて垣とす。時の人の誇りて、曰はく、「狂心の渠。功夫を損し費すこと、三万余。垣造る功夫を費し損すこと、七万余。宮材爛れ、山椒埋れたり」といふ。又、誇りて曰く、「石の山丘を作る。作る随に自づからに破れなむ」といふ。若しは未だ成らざる時に抛りて、此の誇を作せるか。

ここに現れる兩槻宮と考えられる遺跡が明日香村に所在する酒船石遺跡である。酒船石があり丘陵全体に版築による盛り土をした後にテラス状にカットし、テラス面に石英閃緑岩の列石の上に天理砂岩と呼ばれる砂岩の切石を七〜八段積んでいたと考えられている。



第1次調査平面図 (1:150)

第1次調査断面図 (1:100)

丘陵部遺跡断面模式図 (1:400)

第3図 酒船石遺跡 (両槻宮)

列石は、直線と折れを基本としており、その点は古代山城の列石と共通する。

両槻宮の性格はよく分からない。ただし、この前後に斉明天皇は瓦葺きの宮殿を小墾田に造ろうとしたり、飛鳥を荘厳化するためか盛んに土木工事を行っている。両槻宮の造営もこうした首都整備ともいべき工事の一貫であり、また山麓で発見された亀型石造物の存在から、祭祀的な意味を持っていたと評価される場合もある。

しかし、山麓の亀形石造物の石塁とは一体であったとする見方は両者が近接しているということと、使用石材の共通性から時期も同時とみられることを根拠とするもので、この二つが一体的なものである根拠は十分に説明されているとはいえない。むしろ、両槻宮の造営の直前に両槻宮の南西山麓にあたる場所に、後岡本宮に定めていることを重視すれば、平地の宮を睥睨する山地に石塁を伴う大規模な施設が造られたということを評価すべきだろう。

これは、後述するように大野城・基肄城と大宰府、高良山城と筑後国府、御所ヶ谷城と豊前国府、讃岐城山城と讃岐国府、鬼ノ城と備中国府といったように、古代山城が後に国府が置かれる平野部を見下ろす位置に立地する場合があることと共通する。もちろん、国府は古代山城の築城後、時をおいて整備されたものである。両槻宮と後岡本宮と同様の例として取り扱う訳にはいかないのだが、国府の多くがそれぞれの地域の拠点となる場所に設置される傾向が認められることや、後述するように讃岐国府下層から国府に先行する官衙と考えられる掘立柱建物群が検出されていることから考えると、山地の施設が平地と何等かの関連性をもって造られているという点では類似しているといえよう。



さらに百済救援も斉明朝から開始されたことも注意を要する。斉明六年（四年条）には百済の遺臣が唐・新羅連合軍による滅亡を告げている。倭国から唐や新羅への使者も派遣されるなど、対外関係が急速に緊張へと向かった時期であった。こうした記事から類推すると斉明朝に国防のための施設の建設が開始された可能性も考えられるのである。

### （三）天智朝以前に築城が開始された可能性

古代山城の築城の契機は、対外関係の緊張によると考えられるが、ただその開始時期は白村江の敗戦によるのではなく、百済救援軍派兵以前に開始された可能性は必ずしも否定できないだろう。また、山地で大規模な造成工事を行い、列石を有する施設を造つたのは、古代山城以前の両槻宮にまで遡ることは確実であり、しかも平地に重要施設が存在すること、版築工法を用いること、列石に折れを有することなどは古代山城とも共通するところである。

両槻宮の造営目的がはっきりしないという問題はあるものの、ひとつの可能性として斉明朝には都である飛鳥と同じようなコンセプトで山上の施設と平地の施設、すなわち飛鳥における後岡本宮と両槻宮、九州における大宰府と大野城・基肄城が計画され、着工された可能性もある。そして、こうした施設を土台として、白村江敗戦後に亡命渡来人の技術者により、百済の山城と類似した山城として整備が継続された可能性も考えられるのでは無からうか。

ちなみに両槻宮は斉明二年に着工され、斉明朝のうちに完成したと考えられる。その場合の造営期間は長くても六年。都で行われた事業とはいえ、極めて短期間に大規模な土木工事を完成させていた

ことが分かる。

### 三、古代山城は交通の要衝に位置しているのか

#### （一）情報伝達速度から駅路敷設時期を考える

古代山城は交通の要衝に分布する傾向があると言われる。この交通の要衝とは、山陽道・南海道・西海道駅路と港湾である。このことは、暗に駅路と古代山城の一体性を指摘しているものとも言え、七道駅路そのものの敷設を天智天皇による国防政策の一環とする見方もある。

繰り返しになるが、駅路の敷設時期は考古学的には結論をみえない。駅制については、いわゆる改新の詔にみえるなど、その制度は早くに成立していたと考えられるが、発掘調査でみつかる幅広で直線的な道路の敷設時期は判然としないのである。これは、駅路はその敷設時期を示した史料がなく、また考古学的にも、道路が通常、廃棄の場とならないため敷設時期を示す遺物がほとんど出土しないためである。今回は、古代山城とも関連性が強いとされる直線的な駅路の敷設時期について、情報伝達速度という観点からアプローチすることとする。

飛鳥時代から奈良時代の情報伝達に係る記事を見ると、天武朝までとそれ以後とは、伝達速度が異なっていることがわかり、そこに直線道路の敷設を含む緊急通信制度の成立時期を読み取ることができる可能性がある。第1表は文武朝以降の新羅から使者に関する記事から所用日数等を割り出したものである。

これらは、あくまでも外交使節に限ったものであるが、非常事態の場合は大宰府・平城京の所用時間は五日であったことが『続日本



第1表 『続日本紀』にみえる主な外交使節と日数

| 到着       |    |    |    | 到着地  | 期間 | 都の対応 |    |            | 期間  | 入京等 |    |    |
|----------|----|----|----|------|----|------|----|------------|-----|-----|----|----|
| 年        | 元  | 月  | 日  |      |    | 月    | 日  |            |     | 年   | 月  | 日  |
| 文武       | 元  | 10 | 28 | 筑紫   | 13 | 11   | 11 | 陸路と海路から出迎え | 80  | 2   | 1  | 1  |
|          | 4  | 11 | 8  |      |    |      |    |            | 54  | 元   | 1  | 1  |
| 大宝       | 3  | 1  | 9  |      |    |      |    |            | 111 | 3   | 閏4 | 1  |
| 慶雲       | 2  | 10 | 30 |      | 14 | 11   | 13 | 騎兵を招集      | 45  | 2   | 12 | 27 |
| 和銅       | 2  |    |    |      |    | 3    | 15 | 陸路と海路から出迎え | 65  | 2   | 5  | 20 |
|          | 7  | 11 | 11 | 筑紫   | 5  | 11   | 15 | 使者・騎兵派遣    | 41  | 7   | 12 | 26 |
| 養老       | 3  | 5  | 7  |      |    |      |    |            | 89  | 3   | 閏7 | 7  |
|          | 5  | 12 |    |      |    |      |    |            |     |     |    |    |
|          | 7  |    |    |      |    |      |    |            |     | 7   | 8  | 8  |
| 神亀       | 3  |    |    |      |    |      |    |            |     | 3   | 5  | 24 |
| 天平       | 4  | 1  | 22 | 筑紫   |    | 3    | 5  | 大宰府へ召す     | 65  | 4   | 5  | 11 |
|          | 6  | 12 | 6  | 筑紫   |    |      |    |            | 71  | 7   | 2  | 17 |
|          | 10 | 1  |    | 筑紫   |    |      |    |            |     |     |    |    |
|          | 14 | 2  | 3  |      |    |      |    |            |     |     |    |    |
|          | 15 | 3  | 6  |      |    |      |    |            |     |     |    |    |
| 天平<br>勝宝 | 4  | 閏3 | 22 | 筑紫   | 7  | 閏3   | 28 | 陵に報告       | 75  | 4   | 6  | 14 |
| 天平<br>宝字 | 4  | 9  | 16 | 陸奥か？ |    |      |    |            |     |     |    |    |
|          | 7  | 2  | 10 | 筑紫   |    |      |    |            |     |     |    |    |
|          | 8  | 7  | 19 | 博多津  |    |      |    |            |     |     |    |    |
| 神護<br>慶雲 | 3  | 11 | 12 | 対馬   | 38 | 12   | 19 | 大宰府に使者派遣   |     | 元   | 3  | 4  |
| 宝亀       | 10 | 7  | 10 |      |    | 10   | 4  | 新羅使の入京審査   | 75  | 11  | 1  | 3  |

『紀』の記載から知られている。また、表で示した外交使節の到来を告げる使者は、通常、大宰府と平城京間を八〜九日要していた。そして、使節到着の情報を得た都では、使節を都へ迎えるか否かの審議が行われ、出迎えの使者発出までの間に五日程度、要していた。つまり、大宰府に使者が到着すると、八〜九日かけて情報が都に届けられ、その後、使節の対応に対する審議や出迎えの準備に五日、都から使節への対応を命じる使者が八〜九日かけて大宰府へ向かうので、使者到着から対応決定の使者が大宰府に到着するまで、二〜三日要していたのが一般的であった。

こうした情報伝達速度は律令という制度だけでなく、まっすぐな道路と駅家という緊急通信のために用いられるハードの影響を強く受けていると考えられる。すなわち、奈良時代と同様の速度で情報が伝達されるようになった時期が、制度とハードがともにそろった時期ということに

なると考えられる。

では、天智・持統朝の外交記事をみてみよう。天智四年九月二二日に筑紫から天皇に対する上奏文を送った唐からの使者を饗応したのは十一月三日。唐使は入京した形跡が認められないことから、この饗応も筑紫で行われたと考えられる。つまり、九月二二日～十一月三日の五二日の間には、筑紫から都への使者の往復と、都での審議、饗応の準備期間が含まれていると考えられる。戦後処理の重要な使者であるにも関わらず、律令制成立後の倍の日数を要している。

●天智四年（六六五）九月庚午朔壬辰（二三日）。唐國遣朝散大夫沂州司馬馬上柱國劉德高等（等謂右戎衛郎將上柱國。百濟將軍朝散大夫上柱國郭務悰。凡二五四人。七月二八日至于對馬。九月二〇日至于筑紫。二二日進表函焉。▽

●天智四年（六六五）十一月己巳朔辛巳（一二三日）。饗賜劉德高等。

●天智四年（六六五）十二月戊戌朔辛亥（一四日）。賜物於劉德高等。

●天智四年（六六五）十二月是月。劉德高等罷歸。

また、天武二年閏六月一日に筑紫に到着した新羅からの使者に対し入京を認めたのは八月二五日である。このほかにも天武朝には新羅などの外国使節の記事が多く認められるが、使者到着から次のリアクションが認められるまでは短くとも二ヶ月、長いと半年近くを要している。

これは、その時々状況において使者への対応に大きな差があったことを示しているが、総じて情報伝達速度そのものが奈良時代

よりも遅かった、つまり、天武朝前半までは奈良時代のような緊急通信制度が確立していなかったと考えられる。ちなみに、当時の海路での難波～大宰府間の移動速度は片道最短一七日であり、このことを考えると天武朝における外交使節到来の連絡はもっぱら海路を用いていたのかもしれない。

それが持統朝になると、期間が大幅に短縮される。持統二年（六八七）八月二五日の耽羅からの使者は九月二三日には筑紫で饗応されており、三年四月二〇日の新羅からの使者は五月二二日に筑紫で饗応され、四年九月二三日の使者も一〇月一日には饗応を受けている。いずれの使者も一ヶ月弱で都への往復と、使者の扱いに関する審議がなされていることが分かり、その速度は大寶律令以降とほぼ同様である。

●持統二年（六八八）八月辛亥（二五日）。耽羅王遣佐平加羅來獻方物。

●持統二年（六八八）九月戊寅（二三日）。饗賜羅佐平加羅等於筑紫館。賜物各有差。

このような急速なスピードアップは制度だけの問題ではなく、少なくとも山陽道駅路と駅家が整備されたことを示していると考えられ、山陽道駅路の整備は天武末年である可能性が浮上する。つまり、直線的な駅路は古代山城の多くが成立したとされる天智朝よりも遅れることとなる。

## （二）古代山城と駅路との関係

駅路の敷設が天武末年とするならば、駅路と関連性が指摘される古代山城について、以下の想定が成り立つ。

a 古代山城そのものが天武朝に駅路と一体のものとして築城された。

b 古代山城築城後に駅路が敷設された。

c 駅路敷設以前の伝統的な道路網を意識して古代山城が敷設され、その後、道路網が駅路として整備された。

a の場合は、古代山城の中には白村江の敗戦後の緊張関係が解消された後に築城されたものがあるということになる。b・c の場合は、天武朝末年においても、古代山城は重要な施設として認識されており、これを基軸として道路網が敷設されたということになるかも知れない。

また、天武朝以前における大宰府と都との連絡は、その所用日数からして海路が重視されていた可能性がある。その場合、古代山城と交通を考えるにあたっても、山城築城以後に整備された可能性がある駅路との関係ではなく、むしろ港湾との関係に注意を払わなければならないだろう。

いずれにせよ、古代山城と駅路との関係については、単純ではなく、古代山城個々の築城時期の検討を含めて、再検討しなければならないだろう。

### (三) 古代山城の編年

繰り返しになるが、『日本書紀』をみる限り、国防意識が急速に高まったのは天智朝であり、新羅使が来た天智七年を境に緊張は解消へと向かっていく。こうした史料から知られる当時の情勢を考えると、古代山城も天智七年までの間に計画され、順次、築城されていったと考えるのが最も理解しやすい。しかし、考古学的には築城

時期は必ずしも確定されておらず、一方で古代山城の中にも時期差と考えられる構造上の違いが指摘されている。

稲田孝司氏は古代山城の外郭線の形状と門の構造などから、以下のことを示した。

① 築城年代の上限は六六四年を遡らず、築城停止は藤原遷都

(六九四) 以前であること。

② 築城時期は大きく三段階に区分でき、第一段階は金田城、大野城、屋嶋城（基肄城・高安城は未確定）、第二段階は鞠智城、鬼ノ城、讃岐城山城、阿志岐山城、雷山城、御所ヶ谷城、高良山城、石城山城、第三段階は大廻小廻城、永納山城、女山城、杷木城、おつぼ山城、帯隈山城、鹿毛馬城、唐原山城である。

③ 古代山城に強い企画性が認められるようになるのは第二段階からであり、天武朝初年頃に下る可能性が考えられる。

稲田氏の指摘によれば、大半の古代山城は天武朝の築城となり、従前の理解に大きく見直しを迫ることになる。稲田氏は天武による古代山城の築城を、壬申の乱という軍事行動により政権を得た天武天皇が、前政権の軍事政策を継承することにより、政権の正当性を主張するとともに、新たな軍事理念を盛り込む狙いもあったと想定している。

### (四) 古代山城と交通路

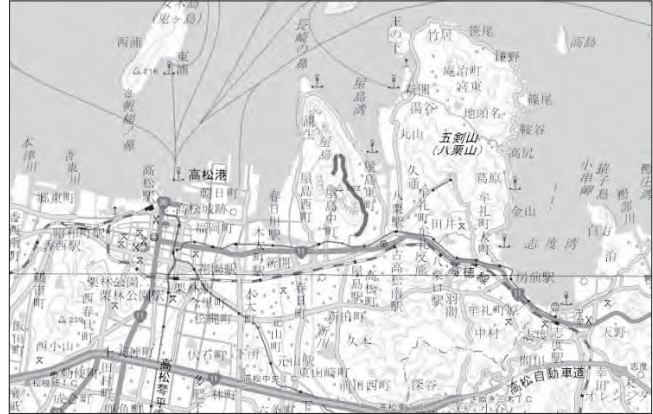
ここでは、稲田氏の編年に基づき、時期ごとに古代山城と交通路との関係についてみていきたい。

まず第一段階の山城の立地を見ていく。大野城・基肄城は大宰府を見下ろす高所に立地し、大宰府との強い関連性が認められる。一





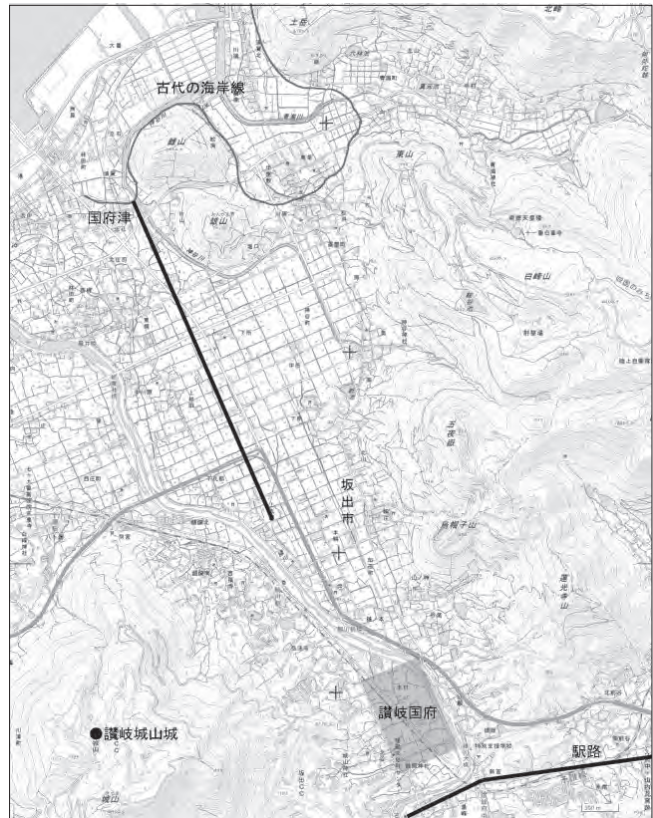
第4図 金田城（第1段階）



第5図 屋嶋城（第1段階）



第6図 石城山城（第2段階）



第7図 讃岐城山城（第2段階）

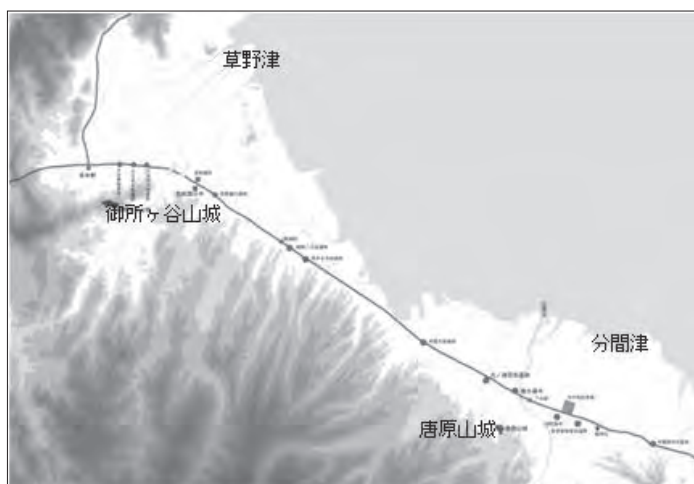
方、金田城と屋嶋城は海に突き出た山上の高所に立地している。その立地は、明らかに海路を意識している。わずか二例であるため、このような立地が第一段階の古代山城の特徴として挙げられるかどうかは、所在が確認されていない長門城の実態が解明された後に、改めて検討する必要があるが、第二段階以降の古代山城にこのような立地の山城が含まれていないことを考えれば、初期の古代山城の立地の特徴と言えるかもしれない。

次に第二段階の山城であるが、第一段階に見られたように、海に突き出した山地に立地するものは基本的にはなく、やや内陸に入り込んだ場所に立地する傾向がみられ、その一方で重要な港湾に近接し、さらに後に

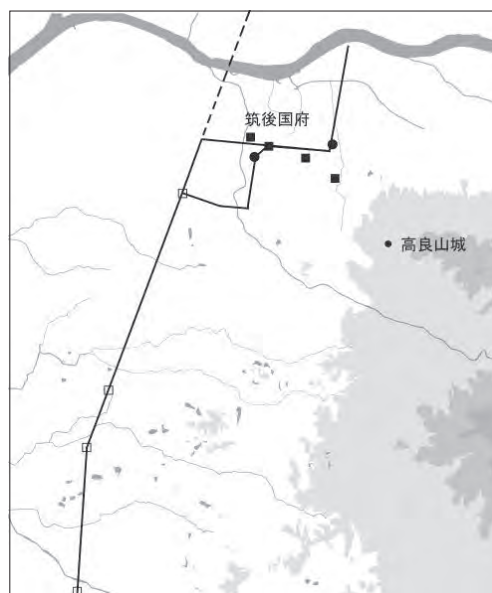




第8図 鬼ノ城 (第2段階)



第9図 御所ヶ谷城（第2段階）



第10図 高良山城（第2段階）

国府が置かれる地方拠点に  
近接するものも目立つ。

その典型的な例は、讃岐城山城である。讃岐城山城の東麓は讃岐国府が置かれる場所にあたり、近年の発掘調査では国府に先行する官衙と考えられる七世紀後半の正方位を指向する掘立柱建物跡が複数検出されている。また、讃岐国府は国府津である松山津から約4km内陸にあるが、国府と国府津は直線道路で結ばれており、国府の南には南海道駅路が通過すると想定されている。松山津は『菅家文草』の記載から、明石と航路で結ばれていると考えられ、南海道の重要港湾のひとつであったと考えられる。

御所ヶ谷城も讃岐城山城とよく似た立地条件にある。初期の豊前国府である福原長者原遺跡とは約六

km、草野津とは約一〇kmの距離にあるが、大宰府から豊前へ向かう道路が平野に降りた付近に立地するなど、地方拠点、重要港湾、道路とを意識して立地しているように思われる。また、少なくとも奈良時代前半まで大宰府と平城京との往来には、草野津から瀬戸内海の海上ルートを利用していたことが、『万葉集』から知られるなど、大宰府と草野津と難波と平城京というルートの重要性がうかがわれる。

高良山城は、七世紀末には成立した可能性が指摘される最も古い国府のひとつである筑後国府を見下ろす山地に立地（七世紀中頃にさかのぼる前身官衙も確認）し、その直下を西海道が通るとともに筑後川が流れるなど、やはり地方拠点、道路との関係が見て取れる。

石城山城は、平野部との関係は不明であるが、天平八年（七三六）の遣新羅使が寄港した熊毛浦と駅路との中間地点に位置し、やはり海路と陸路とを意識していることが分かる。

一方、鬼ノ城は後に備中国府が置かれる平野を見下ろしており、吉備の中海からもさほど離れていないことから、ここまで見てきた古代山城と類似するようにもみえるが、備中国府津は吉備中山付近と推定され、そこからは約一四km離れている。また、国府が置かれる平野の背後に立地するなどこれまで見てきた事例とは異なり、港湾を意識しているとは必ずしも断定できない。雷山城・鞠智城も同様で、平地の遺跡や交通路との関係ははっきりしない。

なお、阿志岐山城については第一段階の大野城・基肄城とともに大宰府を取り囲む古代山城のひとつであり、近年ではこれら三つの城を取り囲む土塁の存在も指摘されている（前畑遺跡）。

以上のように、いくつかの例外はあるものの第二段階の特徴とし

て、

- ① 重要な港湾付近のやや内陸部に立地するものがあること。
- ② 後に国府が置かれる地域の拠点付近に立地すること。
- ③ 比較的、高所に立地すること。

の三つのいずれも、あるいはいずれかに該当するものが多く、その在り方は第一段階とは異なっている。こうした違いは築城の目的そのものに関わる可能性もあり、特に陸路を意識し出すようになることや、平地の施設と一体性をもって機能したと考えられるものが現れることなどは、注目すべき点である。また、稲田氏が指摘するように、この時期から古代山城の規格化が進むことも意識しておく必要がある。

第三段階の古代山城は、第二段階から大きく変化する。まずは、立地する場所の標高が二〇〇m以下と低くなる傾向がみられる。また、港湾との関係が指摘できるのは、分間津からやや内陸に位置する唐原山城のみであり（永納山城は海に面するものの、史料に現れる港湾は付近には認められない）、その他は概して内陸に立地し、付近を直線駅路が通過するものが目立つ。大廻小廻城、女山城、杷木城、おつぼ山城、帯隈山城、唐原山城、永納山城がこれに該当する。また、第二段階にみられた地域拠点に近接するという傾向も基本的には認められない。さらに、女山城、おつぼ山城、帯隈山城は、第二段階の高良山城を加えて、有明海を取り囲むように立地しており、杷木城、鹿毛馬城、唐原山城は、第二段階の御所ヶ谷城を加えて、瀬戸内側から大宰府へ向かうルートを扼しているようにもみえる。

つまり、第二段階の古代山城が平地の遺跡や港湾との関連性が強く認められるのに対し、第三段階の山城はそうした関係は希薄であ

第2表 古代山城の分類

|    | 山城    | 標高       | 立地      | 駅路との関係 | 稲田分類 |
|----|-------|----------|---------|--------|------|
| 1  | 鞠智城   | 145m     | 内陸      |        | 第2段階 |
| 2  | 金田城   | 276.2m   | 海岸      |        | 第1段階 |
| 3  | 大野城   | 410m     | 大宰府     | 駅路近接   | 第1段階 |
| 4  | 基肄城   | 414m     | 大宰府     | 駅路近接   | —    |
| 5  | 長門城   | —        | 海岸？     |        | —    |
| 6  | 常城    | —        | 内陸地方拠点か | —      | —    |
| 7  | 茨城    | —        | 内陸      | —      | —    |
| 8  | 屋嶋城   | 270m     | 海岸      |        | 第1段階 |
| 9  | 高安城   | 487m     | 内陸      |        | —    |
| 10 | 雷山城   | 400～480m | 内陸      |        | 第2段階 |
| 11 | 女山城   | 200m     | 内陸      | 駅路近接   | 第3段階 |
| 12 | 阿志岐山城 | 140～250m | 大宰府     |        | 第2段階 |
| 13 | 高良山城  | 312m     | 内陸地方拠点  | 駅路近接   | 第2段階 |
| 14 | 杷木城   | 145m     | 内陸      | 駅路近接   | 第3段階 |
| 15 | 鹿毛馬城  | 80m      | 内陸      |        | 第3段階 |
| 16 | 御所ヶ谷城 | 250m     | 港湾・内陸   | 駅路近接   | 第2段階 |
| 17 | 唐原山城  | 80m      | 港湾・内陸   | 駅路近接   | 第3段階 |
| 18 | おつぼ山城 | 66.1m    | 内陸      | 駅路近接   | 第3段階 |
| 19 | 帯隈山城  | 175m     | 内陸      | 駅路近接   | 第3段階 |
| 20 | 石城山城  | 362m     | 港湾・内陸   |        | 第2段階 |
| 21 | 永納山城  | 132.4m   | 港湾・内陸   | 駅路近接   | 第3段階 |
| 22 | 讃岐城山城 | 462m     | 港湾・内陸   | 駅路近接   | 第2段階 |
| 23 | 鬼ノ城   | 397m     | 港湾・内陸   | 駅路近接   | 第2段階 |
| 24 | 大廻小廻城 | 198.8m   | 内陸      | 駅路近接   | 第3段階 |
| 25 | 播磨城山城 | 458m     | 内陸      | 駅路近接   | —    |

る反面、駅路と密接に関わり、それをつうじて他の山城と連結し、ネットワークを形成しているようにも思える。

#### (五) 交通路からみた古代山城の築城時期

ここまで見てきたように、古代山城の立地にはさまざまな特徴があり、その立地の傾向は稲田氏による時期区分と概ね合致する。単純にそれをまとめると、

① 第一段階 大宰府の周囲もしくは、海路を強く意識する段階

② 第二段階 港湾と陸路、地域の拠点となる平野部を強く意識する段階

③ 第三段階 直線的な駅路を意識する段階

ということになる。第一段階は『日本書紀』に見られるように、天智朝前半前後に築城が開始されたと考えられ、第三段階については直線的な駅路の敷設が、先にみたように天武後半であると考えられるので、第三段階の古代山城の築城年代もそれ以降である可



能性がある。そして、養老三年（七一九）には、常城・茨城が廃止されていることからすると、この頃には古代山城の築城そのものが停止されていたと考えられる。

第二段階については、陸路も意識していることを考えれば、天武後半である可能性はあるものの、駅路以前に駅制が施行されていたことが知られるので、直線的な駅路敷設以前の陸路を意識した可能性もあるため断定はできない。ただし、平地の施設との関係性が認められるということを重視するならば、高良山城の麓にある筑後国府や讃岐城山城の麓にある讃岐国府前身遺構の成立時期である七世紀後半代に整備された可能性が考えられる。そして、第二段階以降の古代山城に見られる規格性は、第一段階のように城ごとに技術者を派遣して築城させたのではなく、中央で古代山城の仕様書のようなものが作られ、それに基づき、各地方で築城されたと考えられる。

#### 四、古代山城の築城目的は何か

##### （一）第一・二段階の山城

古代山城は対外的な緊張関係に対応して築城が開始されたということは異論がないところであろう。第一段階の山城の築城は朝鮮半島の混乱が契機となったことは疑いなく、白村江の敗戦を受けて、百済からの亡命渡来軍人の指示のもと築城（前身となる城が存在した可能性もある）されたという理解でよいと考える。そして、その目的はあくまでも国防であったと考えられる。

では第二段階の古代山城はどうだろうか。第二段階の古代山城は、先述のように水陸交通路を強く意識するとともに、後に国府が置かれる平地との関連性も深い。軍事的な機能は当然、認めるべき

ものであるが、軍事のみではなく地方支配の拠点として、平地の官衙と一体のものとして機能したと考えられるものも含まれる。

こうしたことから第二段階の古代山城は、中央による地方支配システムを整備とも関係する可能性がある。『大宝律令』以前の地方支配は、国―評―五十戸という行政単位で行われていたことが知られるが、こうした地方行政単位が整備されたことが分かる最古の木簡が、明日香村の石神遺跡から出土している。

（表）乙丑年十二月三野国ム下評

（裏）大山五十戸造ム下ア知ツ

従人田ア児安

乙丑年とは天智四年（六六五）と考えられ、ムは「牟」、アは「部」、ツは「津」の略字なので、表面には六六五年美濃国牟下（武義）郡、裏面には大山五十戸造（大山サトの代表者）である牟下部知津という人名、田部児安という人名が書かれていることが分かる。木簡の上下に切り込みがあることからこの木簡は荷札木簡と考えられ、大山五十戸から都へ送られた荷に付けられていたことが分かる。

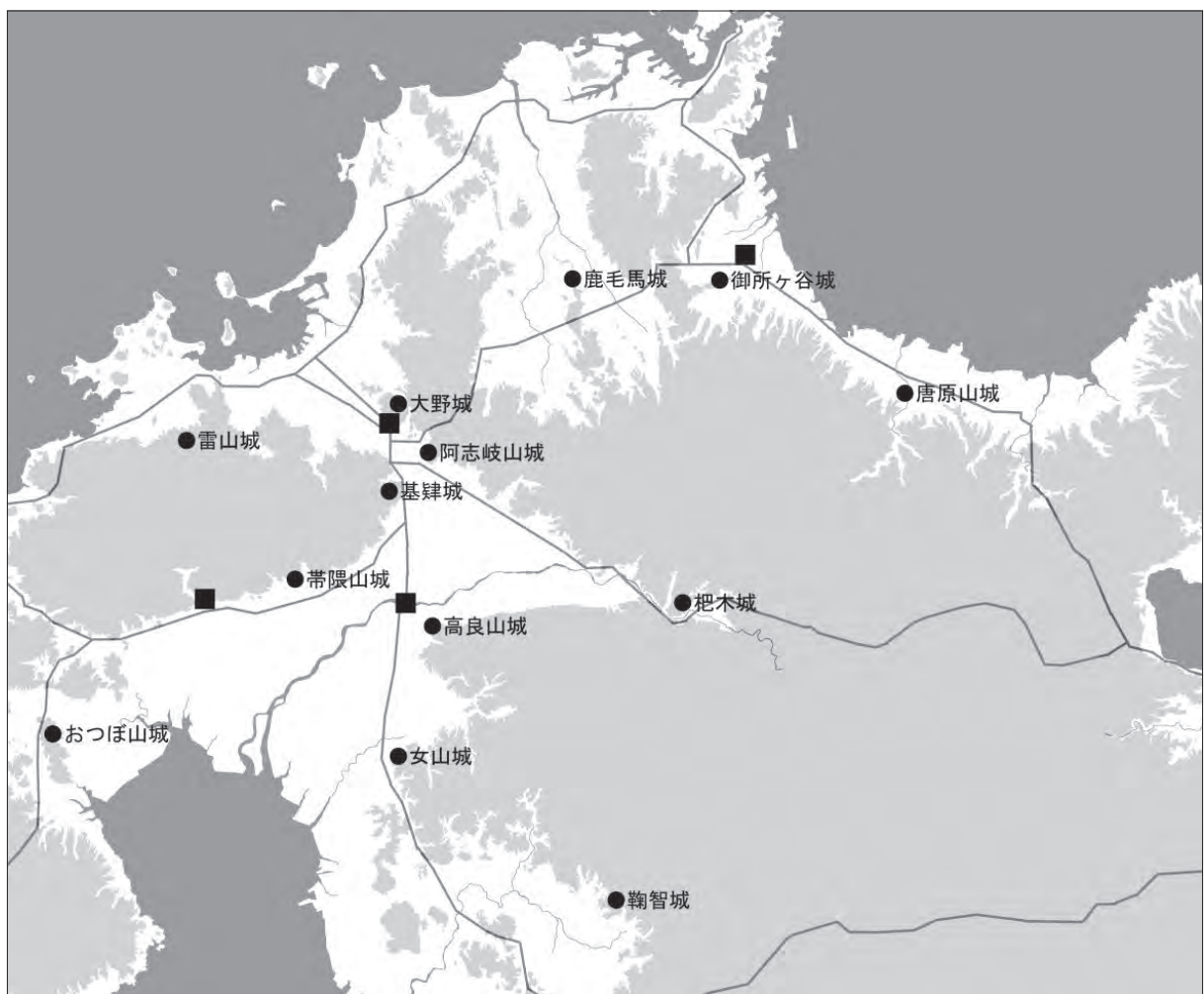
また、地方支配のための官衙の多くは天武末年に成立するが、一部に孝徳―天智朝に成立したと考えられるものもある。宮城県仙台市郡山遺跡、東京都豊島区御殿前遺跡、愛媛県松山市久米（くめ）官衙遺跡などがそれであり、飛鳥浄御原令以前に成立した初期評衙の可能性が指摘されている。

仙台郡山遺跡は、多賀城成立以前の東北支配の拠点としての機能が考えられ、御殿前遺跡は後に律令国家の軍事を支える東国の拠

点、久米官衙遺跡は古くからの瀬戸内海の海上交通に  
関係する拠点であり、百済救援のために九州に向かっ  
た斉明天皇が二ヶ月ほど滞在した石湯行宮の関係が指  
摘されている。このように、初期評衙（家）の可能性  
が指摘される遺跡は、国家の重要拠点に分布している  
ことが分かる。

こうした歴史的な背景から考えると、第二段階の古  
代山城は、天智朝で行われた古代山城を発展的に継承  
したものであり、軍事的機能はもちろんのこと、地方  
支配の拠点として、また重要な交通路を管理する意味  
ももっていたと考えられる。また、第二段階の古代山  
城は、筑前国に二城（雷山城、阿志岐山城あることを  
除くと、筑後国（高良山城）、肥後国（鞠智城）、豊前  
国（御所ヶ谷城）、周防国（石城山城）、備中国（鬼ノ  
城）、讃岐国（讃岐城山城）に各一城のみであり、ま  
た令前国単位で見ても、筑紫国が三城となるが他は、  
一国に一城のみとなる（周防国は天武一〇年（六八一）  
に周芳国とみえ、吉備国は持統三年（六八九年）の飛  
鳥浄御原令により備前・備中・備後に分国、筑紫国・  
肥国・豊国も浄御原令前後に分国か）。これらのこと  
から想像すれば、第二段階の古代山城は、中央の命に  
より西日本の国単位に置かれた施設であり、それぞれ  
の地域の拠点となる場所の防衛に主眼を置いていたと  
も考えられる。

なお、第二段階の古代山城が天智朝なのか天武朝な



第 11 図 北部九州の古代山城分布図

のかは決め手を欠くが、三関に代表される交通路を扼する施設の成立は天智朝後半以降（天武元年（六七二）六月二四日条に鈴鹿関司がみえる）と考えられること、中央の意思を受けて地方を統治する国司の派遣は天武朝から制度化（天武五年（六七六）正月二五日条）されることなどを考えれば、天武朝の早い時期に築城が計画された可能性がある。

## （二）第三段階の古代山城・天武朝の緊張

天武天皇の時代にも軍事的緊張をうかがわせる記事がある。

①天武一二年（六八三）十一月甲申朔丁亥（四日）。諸國に詔して、陣法を習はしむ。

②天武一三年（六八四）二月庚辰（二八日）。淨廣肆廣瀨王・小錦中大伴連安麻呂、及び判官・録事・陰陽師・工匠等を畿内に遣して、都つくるべき地を視占しめたまふ。是の日に三野王・小錦下悉女臣筑羅等を信濃に遣して、地形を看しめたまふ。是の地に都つくらむとするか。

③天武一三年（六八四）閏四月壬午朔（五日）に詔して曰はく「來年の九月に、必ず閱せむ。因りて百寮の進止・威儀を教へよ。」又詔して曰はく、「凡そ政要は軍事なり。是を以て、文武官の諸人も、務めて兵を用ゐ、馬に乗ることを習へ。則ち馬・兵并て當身の装束の物、務めて具に儲へ足せ。其れ馬有らむ者をば騎士とせよ。馬無からむ者をば歩卒とせよ。並に當に試練へて、聚り會ふに障ること勿。若し詔の旨に忤ひて、馬・兵に不便利あり、亦装束闕くること有らば、親王より以下、諸臣

に逮るまでに、並に罰へしむ。大山位より以下は、罰ふべきは罰へ、杖つべきは杖たむ。其れ務め習ひて能く業を得む者をば、若し死罪と雖も、二等を減らさむ。唯し己が才に恃りて、故に犯さむ者のみは、赦す例に在らず。」

④天武一三年（六八四）閏四月壬辰（二一日）。三野王等ら、信濃國の圖を進れり。

①③は軍事に係る政策であり、その間に信濃遷都が検討されていることが分かる。この頃、東アジア社会の緊張を告げる記事はなく、なぜ、この時期に軍事関係の施策と、信濃遷都計画が進められたかはよく分からない。ただし、古代山城の性格として軍事的な機能を認めるならば、この一連の記事は何らかの軍事的な緊張が生じたことを受けての施策であり、古代山城その緊張関係と関係する可能性がある。

## （三）古代山城の築城

古代山城は東アジアの緊張関係を受けて、国防のために築城されたと考えられる。白村江の敗戦を受けて、第一段階の山城が急ピッチで整備されたのである。天智七年の新羅使の倭国訪問により、対外的な緊張関係は去ったが、天武天皇は天智天皇の政策を踏襲し、引き続き古代山城の築城を行った。

しかし、第一段階の山城が唐・新羅連合軍の来襲を意識していたのに対し、第二段階の山城は、重要な港湾の押さえとして、また地方支配の拠点としての役割も課せられた。つまり国家による地方支配の一翼を担っていたと考えられる。そして、山城の形態そのもの



も中央により規格化され、統一的な仕様に則って築城された。

第三段階の山城は、天武朝末年の軍事政策の一環として築城されたと考えられる。軍事政策が行われた背景には何があったのかは明らかでないが、信濃遷都が画策されるなど何らかの軍事的な緊張関係が生じた可能性もある。これらの山城はいずれも天武末年に造られたと考えられる直線的な駅路を強く意識しており、複数の山城が駅路を通じることにより相互に連携し、防衛網を形づくっていた。

以上のように三段階の山城は各段階に、築城の目的や背景、防衛思想に違いがあったと考えられる。

## 五. 律令国家と鞠智城

### (一) 鞠智城の謎

鞠智城は稲田分類では第二段階に位置づけられるが、他の第二段階の山城が持つ、港湾との関係は認められず、平地の施設との関係も不明である。また、多くの山城が奈良時代前半までには廃絶しているのに対し、一〇世紀中頃まで存続するなど極めて特異な様相を呈している。また、奈良時代頃からは、地方官衙に見られる政治的な拠点としての機能や収納機能などが強化されているようであり、平地の地方官衙と同様の性格を有したと考えられる。そのことが、鞠智城を一〇世紀中頃まで存続させることにつながったと思われる。

ちなみに一般的な地方官衙の廃絶時期も一〇世紀中頃前後であり、その要因として中央集権体制の崩壊が挙げられている。

さらに、鞠智城を交通の要衝に立地しているとする評価もあるが、鞠智城に向かう官道はあるにしても、その存在をもって交通の

要衝にあたるとは言えない。肥後国の駅路の本線は筑後国から肥後国府を経由して薩摩国府へと向かう駅路であり、鞠智城を経由しようとするとは大きく肥後国府へは大きく迂回することになる。また、豊後国へ向かう路線が鞠智城の直下を通過する可能性はあるものの、この路線に駅家が置かれた形跡はなく、重要路線と評価できるか否かは不明である。なによりも、鞠智城は直線的な駅路成立以前の築城の可能性が高く、現在想定されている駅路との関係で評価するのは、適当ではない。

鞠智城は計画的な発掘調査によって様々なことが分かってきたが、一方で数ある古代山城の中でも最も評価しにくい山城なのである。

### (二) 鞠智城の評価をめぐって

鞠智城の築城目的としては、以下の説が挙げられている。

- ① 有明海から侵攻する敵に対する備え
- ② 大宰府の後方支援のための基地
- ③ 熊襲・隼人に対する備え
- ④ 菊鹿盆地の押さえ

しかし、いずれの説も決め手を欠く。

①については、第三段階の古代山城には、こうした特徴も見られるが、第二段階に単独で内陸部に造られている鞠智城にこのような役割を見いだせるかは疑問である。仮に有明湾に敵が上陸した場合、敵が鞠智城を目指すとは考えがたく、その軍事的な役割はなはだ疑問である。

②についても、鞠智城と大宰府は八〇km程度離れており、律令の

規定では三日弱の行程となる。緊急事態に対応するためには、いささか距離が離れすぎている感を受ける。

③は、東北の城柵と対比させる考え方であるが、東北の城柵が、前線に設置されているのに対し、鞠智城は隼人との境界からは距離を置いている。少なくとも、肥後南部までは天武朝以前に国家の支配領域に組み込まれていたと考えられ、鞠智城は約一〇〇km、隼人との境界からは離れており、やはり軍事的な意味合いは低いと考えられる。なによりも、和銅六年（七一三）、養老四年（七二〇）の隼人の反乱鎮圧にも鞠智城は現れていない。

④は穀倉地帯である菊鹿盆地を支配するためというものであるが、これは官衙としての機能が拡充される奈良時代以降には成り立つだろうが、築城時点まで遡らせてあてはめることができるかは疑問である。古代山城の築城目的のひとつは軍事にあり、鞠智城にも軍事的な機能が期待されていたと考える。少なくとも、他の古代山城が廃絶する奈良時代以降の鞠智城と、築城時の鞠智城の性格は完全には一致しないと考えられる。

### （三）第二段階の古代山城として、今後、視野にいれておくべきこと

鞠智城がなぜ造られたのか、当初、どのような機能を有していたのか、現状では、はっきりと分らない。ただし、第二段階の古代山城と見ると、他の同時期の古代山城の特徴から、今後の検討にあたって注意すべき点として以下の点が挙げられるのではないだろうか。まとまらない話のまとめとして、そのことを掲げておきたい。

①平野部の施設との関係 鞠智城の山麓に官衙的な施設が存在するか（国府前身官衙）？

②肥後国府の成立。最初から熊本市内にあったのか。

※仮説 菊鹿盆地に肥後国府につながる官衙が存在。鞠智城はその施設とセットで肥後地域の防衛のために第二段階の古代山城として成立。国府は後に現在の熊本市内に置かれ、平地の官衙は廃絶するが、菊鹿盆地の重要性から鞠智城は、国府の出先機関として長期間にわたって存続。③菊池川の河川交通と菊鹿盆地から有明海に向かうルート、物資の輸送

※仮説 高良山城と筑後国府前身官衙、筑後川の関係と同様、菊鹿盆地においても鞠智城、官衙、菊池川が密接に関係。菊池川が河川交通路として重要な意味を持ち、河港も存在した。

### 引用・参考文献

相原嘉之 二〇〇四「酒船石遺跡の発掘調査成果とその意義」『日本考古学』第一八号

一八号 日本考古学協会

稲田孝司 二〇一二「古代山城の技術・軍事・政治」『日本考古学』第三四号

日本考古学協会

近江俊秀 二〇一六『古代日本の情報戦略』朝日新聞出版

小田富士雄編 二〇一六『季刊考古学』第一三六号 特集「西日本の「天智紀」山城」

雄山閣

亀田修一 二〇一六「西日本の古代山城」『日本古代考古学論集』同成社

熊本県教育委員会 二〇一四『鞠智城跡Ⅱ』熊本県文化財調査報告第二七六集

古代交通研究会編 二〇〇四『日本古代道路辞典』八木書店

乗岡実 二〇一〇「地域勢力と古代山城」『古代文化』第六二卷二号  
向井一雄 二〇一六『よみがえる古代山城』吉川弘文館  
村上幸雄 乗岡実 一九九九『鬼ノ城と大廻り小廻り』吉備人出版