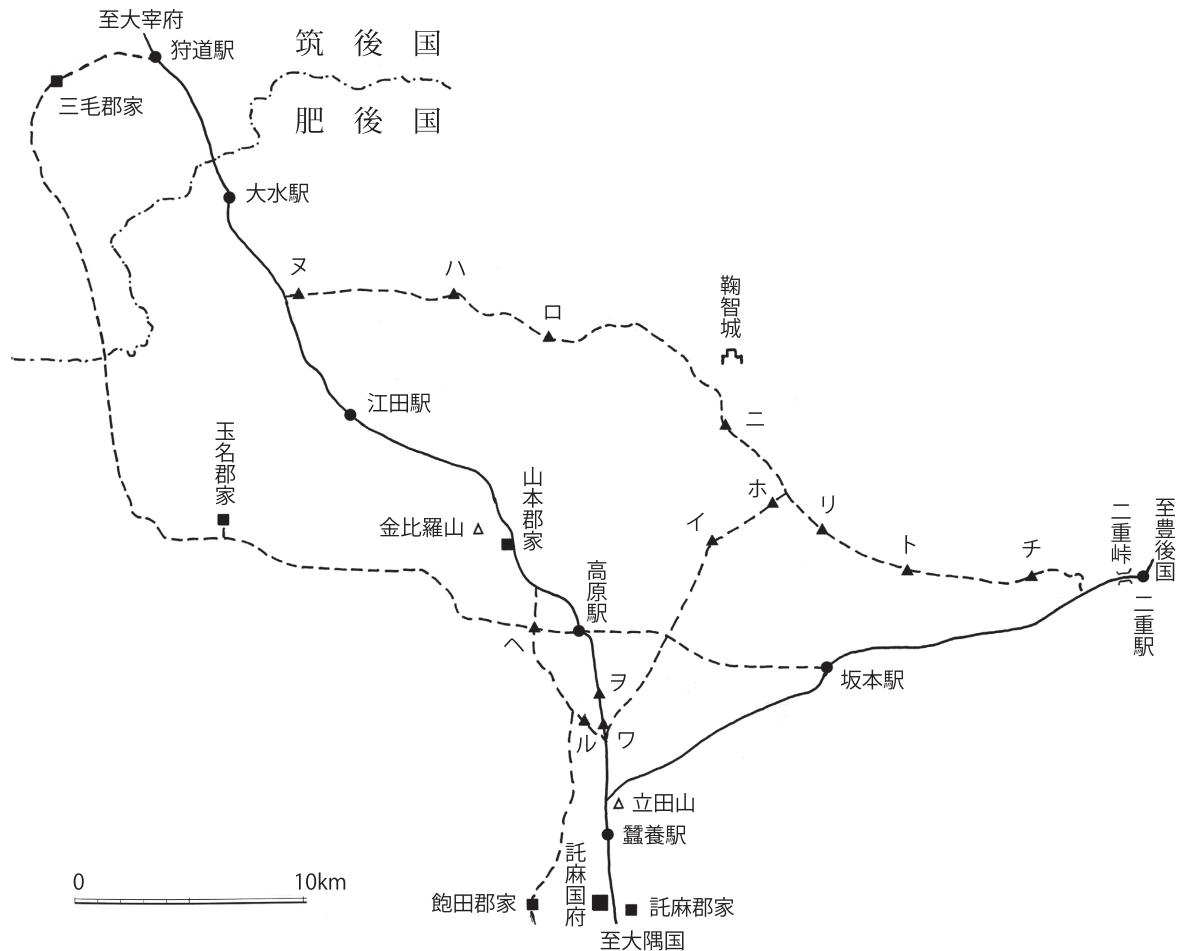


鞠智城西南部の古代官道について

木本雅康

1. はじめに

本稿は、歴史地理学の立場から、鞠智城と古代官道との関係について考察するものである。

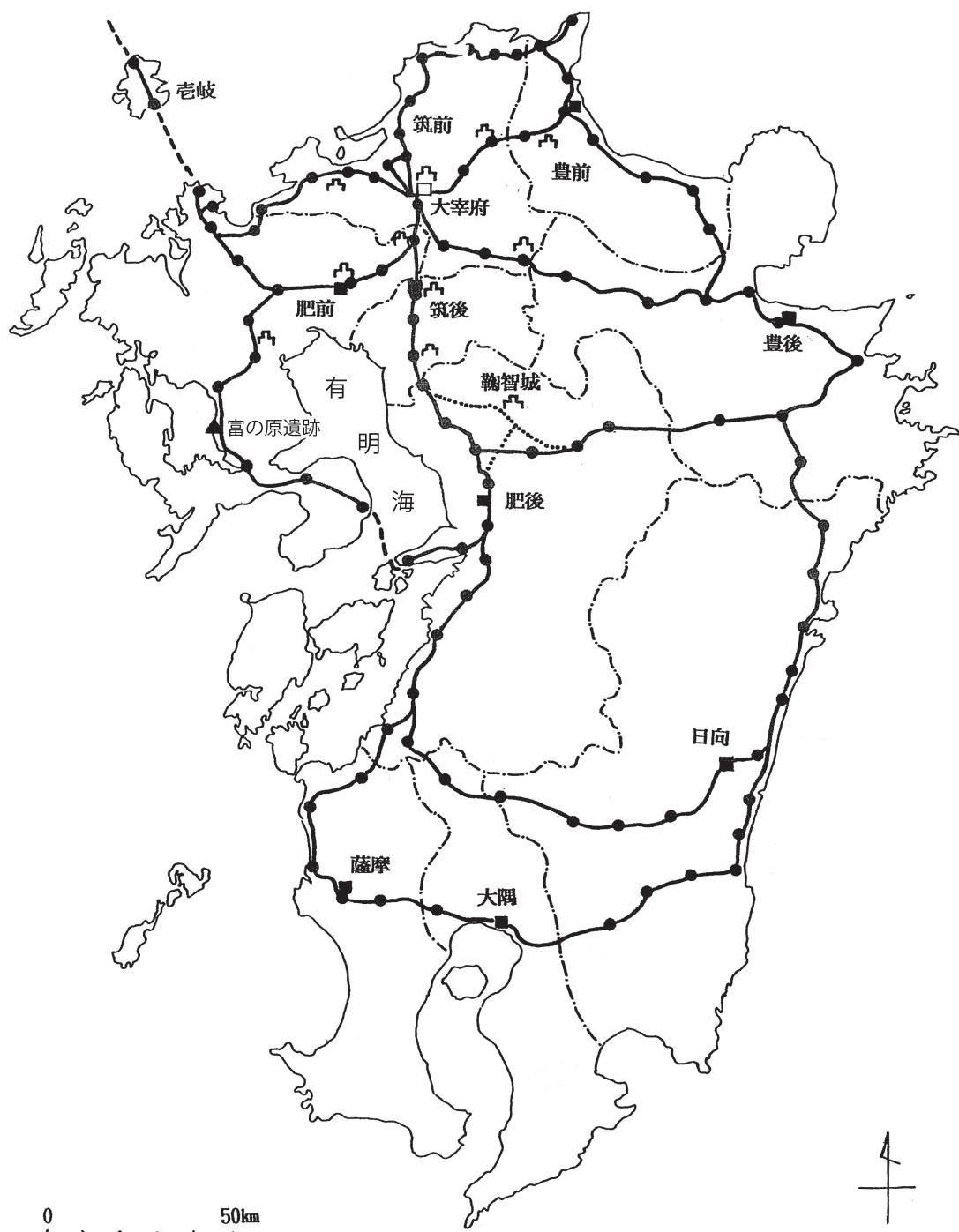


第1図 全体的概念図

この地域の『延喜式』駅路は、筑後国狩道駅から肥後国に入り、大水・江田・高原・蠶養駅を経て肥後国府に達する。一方、近世の地誌書『肥後国誌』飽田郡下立田村の項に「馬場ヨリ西ニアル小経ヲ車路ト称ス往昔託磨郡国分村ニ居タル蟹長者カ女ヲ菊池郡米原長者ニ嫁ス此時大ヒナル車ヲ作り財宝夥敷載テ米原ニ送ルニ道路狭キ故白川端ヨリ北方菊池ニ至ル迄新タニ道ヲ作りテ彼車ヲ挽キ通シタル處故車路ト称シ菊池迄其迹アリト云」と記す車路があり、平野流香⁽¹⁾は、蟹長者屋敷は国府に当たり、米原長者屋敷は鞠智城に当たると解釈して、肥後国府と鞠智城を繋ぐ官道の所在を考慮していた。木下良は、より具体的に、『肥後国誌』に見える「馬場」は、下立田宇留毛の字名に見られ、車路とは、当地から北に堀川まで北走し⁽²⁾、それ以北は近世の菊池往還のルートに合致するとして、これに沿った菊地市泗水町吉富に「車地」(第1図イ)の小字地名が存在することを指摘した⁽³⁾。なお、のちに木下⁽⁴⁾は蟹長者伝説地は国分尼寺と考えるべきであろうが、国分尼寺と鞠智城との関係は考えがたいので、車路の機能は、国府または国府成立以前の肥後国

の中心地だった可能性が高い託麻評家と鞠智城とを連絡する官道とすべきであろうとしている。

次に鶴嶋俊彦⁽⁵⁾は、鞠智城の西方の大水駅との間の山鹿市鍋田に「車地」(ロ)、中に「車路」(ハ)の小字地名があることを指摘した。そして、大水駅から東行して、これらの車路(地)地名を連ねて鞠智城の南辺へ達する駅路を想定した。さらに鶴嶋は、菊池市野間口の小字「車町」(ニ)も車路の転化地名と解釈し、また菊池往還より若干東の同市出田の小字「車地」(ホ)の存在も指摘した。すなわち、鞠智城南辺を通過した駅路は、野間口を経た後南南西に折れ、出田と吉富の車地の地を通った後は、木下が想定したルートで国府へ達したとした。すなわち、大水駅から鞠智城を経由して蠣養駅へと連絡するこのルートこそが当



第2図 西海道の駅路
(鶴嶋俊彦「肥後国北部の古代官道」『古代交通研究』7に加筆)

初の駅路であるとした。そして、江田・高原両駅を通る『延喜式』駅路は、9世紀後半における山本郡の設置、肥後国府の移転や鞠智城の廃城などによって新置された駅路であると解釈したのである。

さらに木下⁽⁶⁾は、『延喜式』駅路よりも、西を通る古道の存在について述べた。それは狩道駅から西行して、筑後国三毛郡の地を通り、玉名市の立願寺遺跡に比定される玉名郡家を経て、自身の高原駅想定地の西の植木の十字路（へ）で『延喜式』駅路のルートと合流するものである。そして木下は、このルートと、鶴嶋が想定した鞠智城を経由する車路ルートが古い駅路で、9世紀後半ごろにこれらが1本にまとめられて中間を通るようになったのが『延喜式』駅路であるとした。それに対して日野尚志⁽⁷⁾は、もともと鞠智城経由の駅路も、『延喜式』に出てくる駅路も両方あったのが、のちに鞠智城経由の駅路が廃止されたとする説を出した。

さらに鶴嶋⁽⁸⁾は、鞠智城の東方、二重峠までの間に「車路」地名が2ヶ所（ト、チ）あることに気付いた。この東へ延びる車路については、伊坂上原遺跡⁽⁹⁾（リ）と面ヶ平遺跡⁽¹⁰⁾（ト）の2ヶ所で発掘されて、実際に道路状遺構が見つかった。これによって、鞠智城から発する車路は、それまで西と南方向にしかないと思われていたのが、東にも存在することが判明して、鞠智城から車路が放射状に出ていることがわかったのである。また鶴嶋は、西海道大隅路と豊後・肥後連絡路の分岐駅を蠶養駅とする木下説に対し、高原駅を分岐駅とする説を提示した。また、高原駅の位置についても、木下の熊本市北区改寄町の立石に求める説に対し、より西方の熊本市北区植木の十字路付近に比定した。

次に木下⁽¹¹⁾は、宝暦14年（1764）の『玉名郡南関手永肥猪村田畠下名寄御帳』に見える「車路原」（ヌ）を、大水駅の東方に比定し、そこへ向う道路痕跡の存在を指摘した。また、狩道駅から三毛・玉名郡家を経由して、高原駅へ向う道を旧駅路とする自説を撤回して、伝路と位置づけた。ちなみに、伝路は植木の十字路からは豊前街道（薩摩街道）の路線をとって、飽田郡家の想定地である二本木へ向ったとしている。さらに、大水・江田駅を経由する『延喜式』駅路のルートが9世紀後半に始まるという自説をも撤回して、奈良時代には、大水・江田駅を経由する駅路と、上記の伝路が並行していたものが、平安時代初期に実施されたと見られる全国的な駅伝制の改変以来、伝路のルートは、駅路のルートに吸収一本化されたとした。

さらに松村一良⁽¹²⁾は、大宰府から肥後国府へ達する初期の駅路は、筑後国経由ではなく、肥前国府を経由して島原半島から有明海を渡って、宇土半島に達する迂回路であったとした（第2図）。その根拠は、肥前国と肥後国は、火の国を分割して成立したものであるが、両国の間には、筑後国があつて陸続きではなく、海をはさんで接している。そこで当時の駅路は、有明海東岸の陸路ではなく、有明海を渡るものであったとする。また、なぜそのような迂回路が設定されたかについては、『日本書紀』にみえる「土蜘蛛」など律令体制に組み込まれることに抵抗する人々が、多く住んでいた筑後国南部から肥後国北部の山間部を避けたからではないかとする。

以上、鞠智城周辺の古代官道について取り上げた主要な論考について、年代順に取り上げてきた。そこには、いくつかの問題について意見の対立が見られるので、以下それについて筆者の見解を述べることにする。

2. 筑後国狩道駅から肥後国蠶養駅までの官道の性格の位置づけ

まず、筑後国狩道駅から肥後国蠶養駅までの官道の性格の位置づけの問題について取り上げる。先に見るように、西から順に述べると、①狩道駅から三毛・玉名郡家を経由して高原駅へ達するルート、②狩道駅から大水・江田・高原駅を経由する『延喜式』駅路のルート、③大水駅から東行して鞠智城に達し、その付近から南下して蠶養駅に向うルート、が存在した。鶴嶋は、当初の駅路は③だったものが、9世紀後半に②のルートに変更になったとした。日野は、②のルートも、③のルートも、ともに駅路として並存していたものが、鞠智城が機能を停止したと推測される9世紀末ごろに③のルートが廃止されたとした。木下の最終的な修

正案は、当初②の駅路と③の連絡路、および①の伝路が併存していたものが、平安時代の初めごろに、①の伝路が②の駅路のルートに統合されたとする。

筆者も、木下の最終案に賛同する。鶴嶋説は、9世紀後半まで、大宰府から肥後国府へ達する駅路は、鞠智城を経由していたとするが、これはあまりにも迂回路に過ぎよう。また鶴嶋は日野説に対して、2系統の駅路が同時に機能していたことを想定することは難しいとしている。しかし、全国的にみて、『延喜式』駅路は、単線的な路線をとっているが、当初は複線的、場合によっては網の目状をなしていたことは、『風土記』の駅家の記載や六国史に見える駅家の廃止記事、出土文字資料などからうかがえる。たとえば、常陸国の場合は、『常陸國風土記』やその逸文によって、のちの『延喜式』に見える霞ヶ浦西岸の駅路以外にも、霞ヶ浦東岸を通る駅路や、下野国府と連絡するための駅路が存在していたことがわかる。そもそも駅路は軍事的性格が強いので、単線よりも複線的にしておいた方が良いであろう。したがって、②と③のルートは、当初から併存していた可能性が高い。なお木下は、一時期③の官道を「駅路」と表現していたが、近年はただ「車路」と表現している⁽¹³⁾。すなわち、③のルートには駅家が置かれておらず、官道ではあっても駅路ではなかつた可能性もある。筆者も、一応③のルートについては、鞠智城との連絡路と解しておきたい。また、①のルートについては、鶴嶋や日野は特に触れていないが、伝路として当初から存在していたのであろう。

ところで、平成23年（2011）に、熊本市北区四方寄町の飛田遺跡群⁽¹⁴⁾（第1図ル）で、側溝とともに古の道路状遺構が検出された。これを駅路とすると、鶴嶋が想定していた9世紀後半以降の高原・蠶養駅間の駅路のルートに見事に一致した。ただし先述したように、高原駅の想定地について、鶴嶋が植木の十字路付近に想定するのに対し、木下は熊本市北区改寄町の小字「南ノ割」の立石に比定するので、木下の想定駅路は、飛田遺跡群の地を通らない。鶴嶋は、木下の立石から南下する駅路について触れていないが、後述するように、昭和48年（1973）および50年に、木下⁽¹⁵⁾は、熊本市北区梶尾町の採土地の崖面に、浅いV字状の道路跡と思われる断面が埋積した状態で、露呈したものを確認しており、発掘調査が行われたわけではないが、大規模な道路状遺構と考えられる。また、平成12年（2000）に、熊本市教育委員会が、ほぼ木下の駅路の想定線上にあたる熊本市北区鶴羽田1丁目の羽田遺跡⁽¹⁶⁾で、大規模な道路状遺構を検出したことからも、木下の想定駅路はなお有力と考えられる。そうすると、飛田遺跡群で検出された道路状遺構との関係が問題になる。1つの考え方として、飛田遺跡群で検出された道路状遺構を駅路ではなく、玉名郡家から南下して熊本市中央区出水2丁目付近の神水遺跡⁽¹⁷⁾が有力な候補地とされる託麻郡家へ向う伝路と解釈すれば、立石から南下するルートは、当初からの駅路であると見なすことができる。その場合、植木の十字路で駅路が北から東に直角に折れ、しかもその後、南ノ割の立石の地を経由するため、伝路よりも遠回りになる点が問題になろう。そこで、江田・高原駅間を結ぶ駅路は、植木の十字路を経由せずに、現在の九州自動車道に近いコースをとって、直接立石付近に通じていたとは考えられないだろうか。その場合は、高原駅を植木の十字路付近に比定する鶴嶋説を否定して、木下の立石説を肯定する必要があるので、以下の点についても検討してみたい。

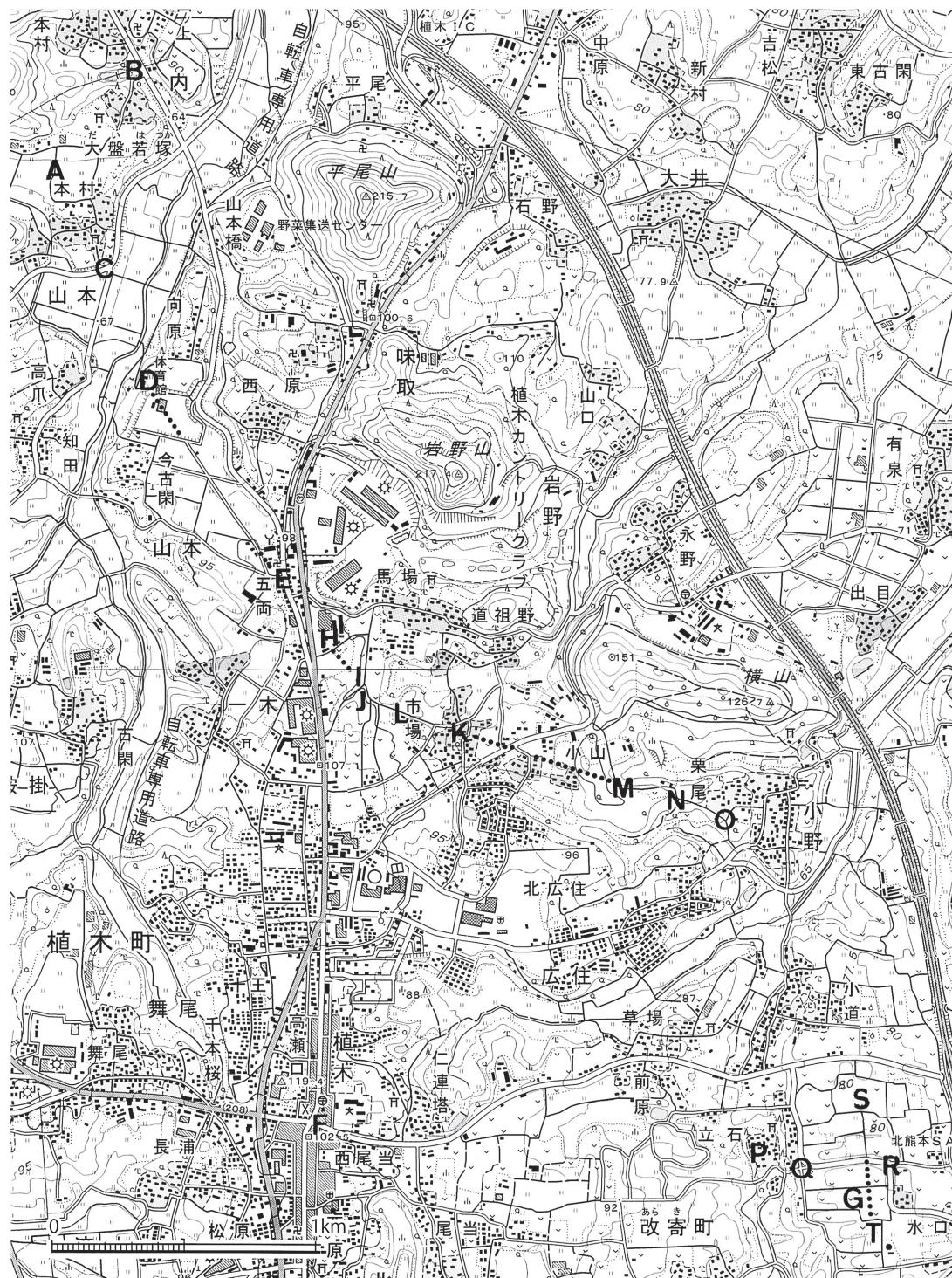
それでは、より具体的に、江田駅から蠶養駅までの想定駅路について復原を行う。

3. 江田駅—高原駅

はじめに江田駅から高原駅までの具体的な駅路のルートについて、復原的に述べる。

江田駅は、『和名抄』の玉名郡江田郷と同所として、現在の玉名郡和水町江田に諸説一致して比定しており、小字「皆行原」の北縁に「江田駅家跡」の標柱が立てられている。木下⁽¹⁸⁾は、小字「皆行原」の北縁に沿って、幅約7～8m、深さ1～1.5mの空濠が直線的に約150m続いているのに注目して、駅家域を区画するものか、あるいは台地を横断する駅路の一部とも考えられるとしていた。その後、平成12年（2000）に、菊水町教

鞠智城西南部の古代官道について



第3図 江田駅—高原駅間の想定駅路
(1/2.5万 地形図「植木」より)

育委員会が諏訪原遺跡⁽¹⁹⁾としてこの空濠の一部を発掘して、長さ 15m、幅 6m（推定幅 10m）、深さ 1.5m の掘り込み状の道路遺構を検出した。また、人と馬の足跡も確認されている。

想定江田駅より東南の駅路について、木下はほぼ現在の九州自動車道のルートを考えているが、途中の熊本市北区植木町清水の駄の原には、駄の原長者伝説⁽²⁰⁾がある。鶴嶋⁽²¹⁾は、山本郡家を熊本市北区植木町山本の正院（第3図 A）付近に比定し、そこを通る駅路（B—C）を想定しているが、特に D—E 間は、消滅した部分も含めて直線的な形態を示しており注目される。ただし、鶴嶋は E 点で、近世の薩摩街道（豊

前街道）と合流してからは、自身が高原駅を想定する植木の十字路（F）へ向けて南下するルートを考えているが、木下のように、改寄町南ノ割の立石（G）に高原駅を想定すると迂回路になる。そこで注目されるのが、旧版地形図に見えるH—I間の直線道である。H点へ達する現在道は、E—H間は確認されないが、H—I間には存在し、特にI点付近では、現在道の道幅が約2mなのに対し、並行して約50mほど一段低くなった帯状の畑が続く（第4図）。現在道と畑を合わせた約5mが本来の道路敷であったと推定される。J点付近で方向を変えた後、K点まで再び直線道をたどることができるが、その間のL点にも、約50mにわたって、現在道の幅約3mに対し、約3mの片側をカットした帯状の水田が続いている（第5図）。K点付近で直線道は、いったん途切れるが、さらにK—M間はほぼ現在道としてたどることができ、M—N間もまっすぐ地割として確認できる。さらにO点まで直線道をたどることができ、そこから先の具体的な経路は不明であるが、小野付近で南下して改寄町の立石付近に達していたと推測される。



第4図 I点付近の想定駅路（東南から）



第5図 L点付近の想定駅路（東南から）

4. 高原駅想定地

次に、木下が高原駅を想定した改寄町の小字「南ノ割」の立石周辺の地割について検討する。木下⁽²²⁾は、南北約400m、東西は約250mと約300mの、東方で二重になる周濠で囲まれる、明瞭な長方形の区画に注目し、その中央を東西に通過する現在道を、駅路を踏襲した道と見なした。この区画内には、奈良・平安時代初期の土師器・須恵器が散布し、立石が存在している。

この立石の地名起源に関して、『肥後国誌』は、飽田郡立石村の項において「貞觀二年五月五日合志郡ヲ割テ山本郡ヲ置レシ時其来由ヲ碑銘ニ彫刻シ建テタル故ニ立石村ト云（此村飽田合志山本三郡ノ界ニシテ今飽田郡ニ属ス）其後故アリテ此石ハ合志郡上生村ニ移セリ其所以ハ上生村ノ条ニ審カナリ」と記している。上生村に移したという立石については、同書の合志郡上生村条によれば、天文（1532～1555年）の頃、本村に居た力自慢の男が立石村の立石を持ち帰ったので、その石は今上生村の観音堂の前にあるが碑文は摩滅してしまったとある。木下⁽²³⁾によれば、現在、合志市上生の観音堂の前にそれらしい石があるが碑文はなく、地表50cmほどの石で、もともと碑文が彫られていたようにも思えないとしている。なお、『日本三代実録』によれば、山本郡の分置は貞觀元年（859）5月4日のことで、『肥後国誌』は1年遅く誤っている。

改寄町の南ノ割の地には、阿蘇玄武岩の柱状節理に従って切り出された、高さ約2mの自然石の石柱が立っている。持ち去られたはずの立石が当地に現存していることについては、もともと2本あったか、後に別に立てたかということになるが、木下は後者の可能性を指摘し、上生にある石に比べるとかなり大きいのは、元の石のように他所へ持ち去られないようにとの配慮からではないかと推測している。分郡のことを記した古代の碑としては、群馬県多野郡吉井町に残る多胡碑があり、こちらは文字が残っている。木下⁽²⁴⁾は、多胡碑の所在地の小字地名が「御門」であり、付近に官衙の守護神とされる大宮壳神を祀る大宮神社があり、国分寺と同系の奈良時代の瓦を出土する寺院跡が存在することから、郡家跡または至近の地であったとしている。それに対して、立石の地は郡家の所在地ではなく郡界である。木下⁽²⁵⁾は、そのような場所に立てたということは、そこが人目につく交通路に沿った地点だったからではないかとしている。そして、先述した方形地割の存在と、その内部に奈良・平安時代の遺物を散布することから、立石は駅の所在に関わった可能性があるとし、この地を高原駅に想定したのである。

それに対して、鶴嶋⁽²⁶⁾は現地踏査の結果、立石の堀は方形に回るものではなく、L状を呈しており、立石は『肥後国誌』の記載どおり山本郡の建郡にあたり、三郡の郡界を明確にする必要から立てられたものであり、堀は郡界を地表に示すための構築物で、駅家の区画溝ではないとした。そして、高原駅については、それが山本郡の高原郷に置かれた駅家と考えられることから、菊池川水系と白川水系の分水嶺となっている台地上にあり地形状四通八達の地となっていた植木の十字路（第3図F）付近に比定した。

以上のように、高原駅の想定地については見解の相違が見られるので、筆者も現地踏査を行い再検討を試みた。

まず、立石の地の地割については、鶴嶋が述べるL状の地割（第6図イーロ、ハーニ）は、現在も明瞭に残っている。ただし、ホーへ間とトーニ間は消滅している。木下が指摘する東側の南北溝は、1956年に、アメリカ軍が撮影した空中写真⁽²⁷⁾には明瞭に写っており（第7図ニーワ）、現在もその痕跡を残している。すなわち、第6図のニーチ間は幅約6mの帯状の水田となっており、東側は幅約2mの現在道となっているが、南半は道路の東側が一段低くなっている、北半は帯状水田の西側が一段高くなっている。リーヌ間は、現在道の西側に段が存在するが、ヌール間は、幅約3mの帯状の畑が存在し、その西側は一段高くなっている。おそらく、南北道路の拡幅によって、本来存在したオープンカット状の溝の東側が削られて、このような形態となったのであろう。さらに、ヲーワ間にも、幅約5mの一段低くなった帯状地割が続く。そして、ワーラ間にも、幅約6mの一段低くなった東西方向の帯状地割が存在するので、東側の溝は、ワ点で西に折れ



第6図 大縮尺地形図に見る高原駅想定地付近

(熊本市発行、2010年修正測量 1/2500 地形図「井上」「立石」より)

て力点に達したと考えた方が良いかもしれない。なお、ヨータ間にも、やや西に振れる幅約3mの帯状地割があり、レーヨ間は、北側が一段低くなっており、レーヨーターヲ点に囲まれた台形の地割は、周囲より微妙に高いので、ここに何らかの施設が存在した可能性がある。

次に北辺であるが、アメリカ軍撮影の空中写真によれば、イーソ間にも明瞭な帯状地割が写っている。このうち、イーツ間は、現在その痕跡をとどめていないが、ツーソ間には、幅約10mの帯状地割が存在し、

鞠智城西南部の古代官道について



第7図 空中写真に見る高原駅想定地付近（1）
(アメリカ軍 1956年撮影 M1514-7 を拡大)



第8図 空中写真に見る高原駅想定地付近（2）
(国土地理院 1962年撮影 KU-62-4X C6-10 を拡大)

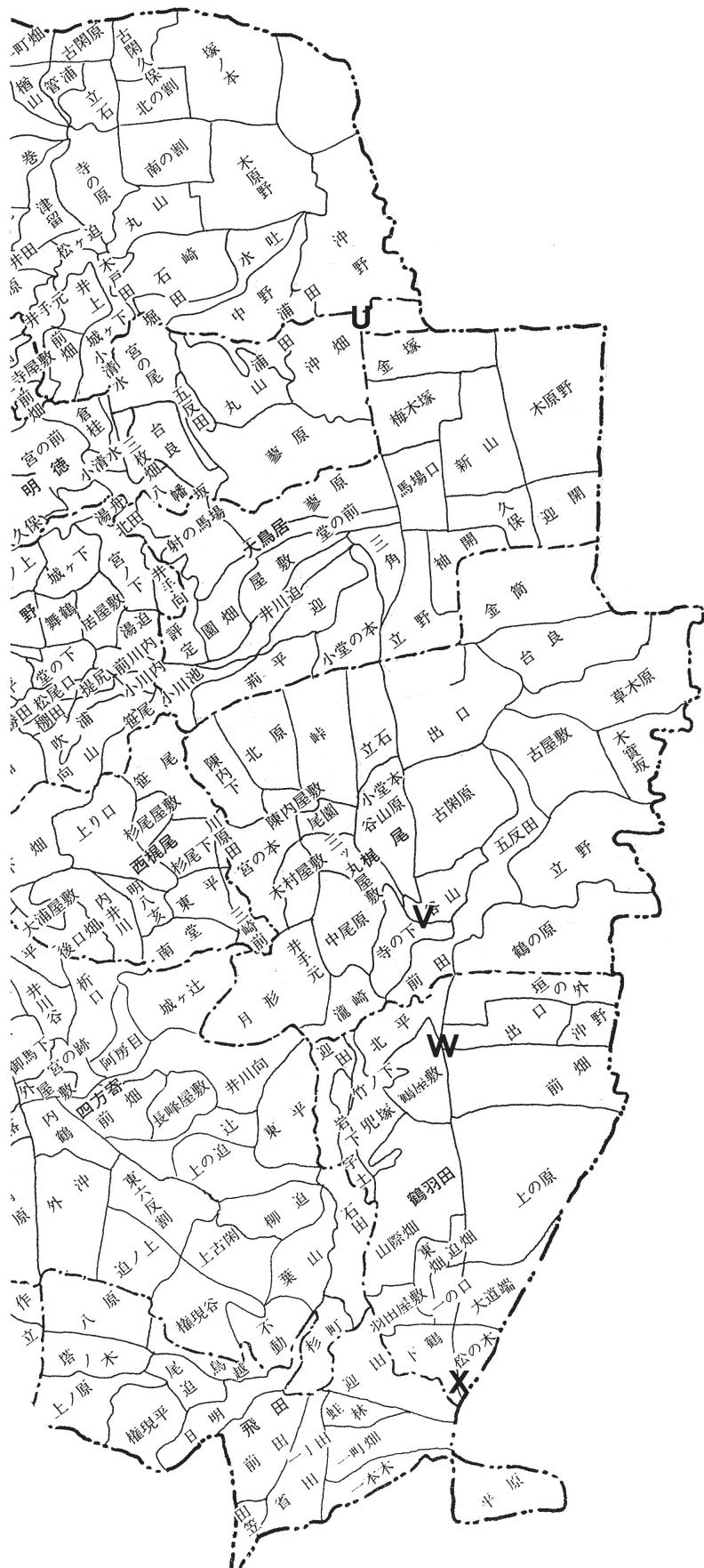
この地割の北約 5 mに、一部並行する南側が低くなった段差（ネーナ）までの幅は約 15 mになる。ツーソ間の帶状地割は西方では現在道に沿って、やや西南方へ傾き、ラ点に達す。以上のように、北辺はややはつきりしないところもあるものの、一部帶状地割が存在したことは間違いないであろう。西辺については、現在南北道（ムーウ）が通じているが、その南半には、道路のやや東に南北に段差が続く（ノーオ）。アメリカ軍撮影の空中写真では、西日による樹木の影のため西辺部分がよく確認できないが、国土地理院が 1962 年に撮影した空中写真⁽²⁸⁾（第 8 図）によれば、帶状の地割が明瞭なので、東辺と同様の状況が考えられる。以上のように、北辺がやや不明瞭なもの、木下が述べるように、立石を囲む地割は、東方が二重になる方形と見なすことができよう。

ところで、ここまで『肥後国誌』に記された立石村の起源の立石について、この方形地割内にある立石を指すとした前提で論を進めてきたが、当地は現在の立石集落からは 250m ほど東南に離れ、小字地名も「南ノ割」であって、小字「立石」はより西北方の立石集落付近の地名である。そして、立石集落内の毘沙門堂の脇（第 3 図 P）にも、高さ約 1.5m、幅約 1.4m の立石⁽²⁹⁾ が祀られている。ということは、『肥後国誌』が立石村の起源とした立石は、むしろこちらであった可能性もある。ただし、その場合、ここが山本郡の郡界となり得るか検討する必要がある。木下⁽³⁰⁾ は、南ノ割の立石について、郡界を示したことを否定するわけではなく、同時に、この立石は高原駅の所在に関わった可能性があるとしている。しかし、他地域においても、駅家の想定地には、立石の地名や実際に石が立っている場合が広く見られるのであるから、突き詰めて考えれば、南ノ割の立石が、当初立てられた目的は、駅家の所在を示すのか、郡界を標示するのか二者択一で考えるべきであろう。特に、はじめは当地を通る駅路の成立を 9 世紀後半と考えていた木下だったが、現在では、当初からの駅路であると考えを改めたわけであるから、その時には、まだ山本郡は成立していなかったことになる。したがって、南ノ割の立石は、当初から高原駅の所在を示すものとして立てられ、あるいは小字「立石」の地の立石が、のちに郡界を示すものとして立てられたと考えた方が説明がつくのではないかだろうか。

なお、毘沙門堂脇の立石以外にも、この付近には「立石の七つ石」といって、他に 6 個の立石が存在する⁽³¹⁾。そのうちの 2 つは、南ノ割の立石と上生の立石である。筆者は、すべての位置を確認していないが、本来立石 1 つでは郡界を示すことはできない。あるいは、これらの立石の幾つかを結ぶことによって、山本郡の郡界が復原できるのではないかと想像されるが、後考に待ちたい。

さて、南ノ割の立石付近の地割について話を戻すと、鶴嶋が指摘する L 状の地割が他の地割に対して、特に明瞭なことは確かである。木下⁽³²⁾ は、かつて方形地割の中央を東西に通る小字「北ノ割」と「南ノ割」の間を通る現在道（Q – R）を、駅路を踏襲した道と考えていたが、最近の著書⁽³³⁾ では、方形地割の中を南北に通る幅約 10m の帶状窪地（S – T）を古代道路の痕跡と推測している。確かにこの帶状窪地の形状は、幅もほぼ一定し、全国各地で見られる同様の道路痕跡とよく似ている。また、南ノ割の現在の立石は南面せず、この帶状窪地を背にして、西面していることも注目される。さらに木下の想定駅路は、植木の十字路を経由するので、広く見れば西方からアプローチすることになるが、筆者の想定駅路は、先述したように、北から当地を目指すことになるので、その具体的な接続経路は明らかにできないものの、東西道より南北道の方がふさわしいことになる。

以上のように筆者は、南ノ割の立石は、当初から駅家の所在を示すために立てられたものと考え、その周辺に方形地割が作られ、駅路はその内部を南北に通ったため、東側は二重の溝がめぐるような形状を呈したと考えたい。問題は、この方形地割が南北約 400m、東西約 300m もあり、駅家を示すものとしては大きすぎないかということである。駅家の遺構であることが確定している兵庫県たつの市の小丸遺跡や、同県上郡町の落地遺跡の駅館院の規模が 1 町にも満たないことを考慮すると、もし当地が駅家であったとすれば、



第9図 旧北部町の小字集成図

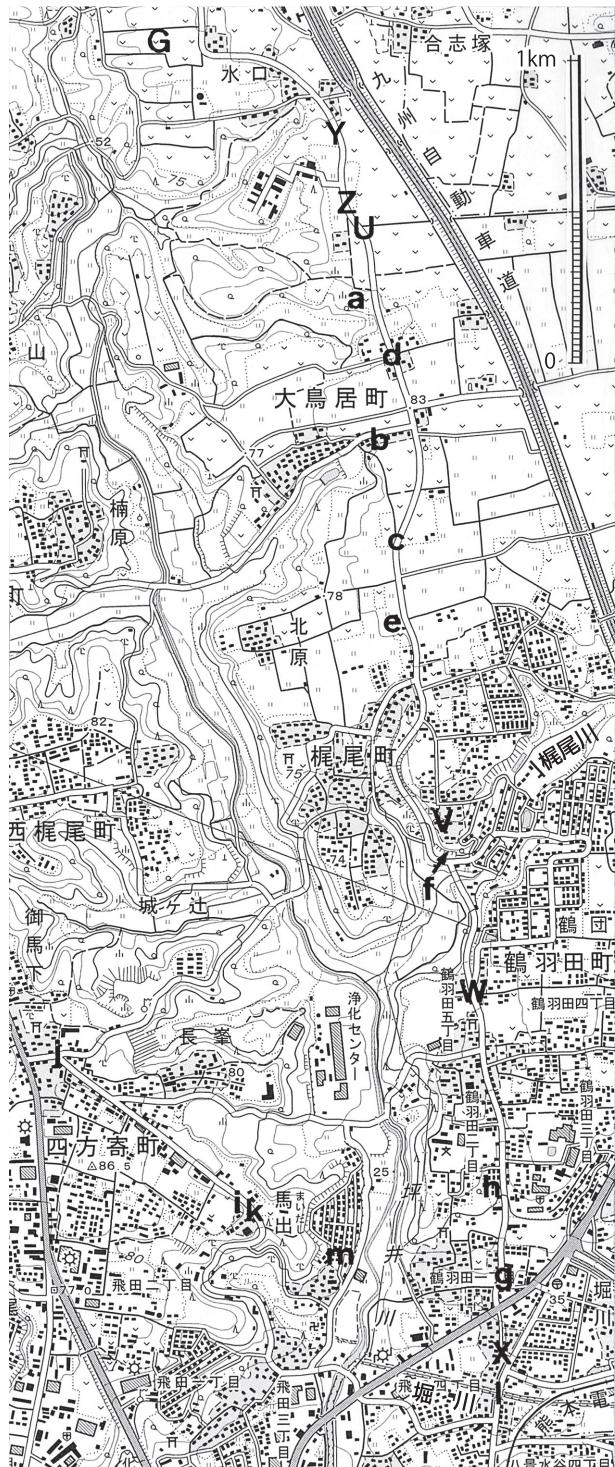
(北部町史編纂委員会編『北部町史』北部町、757~758頁より)

駅館院のみならず雜舍群や駅戸集落をも含めた区画であったと見なした方が良いであろう。

なお先述したように、木下は、立石を囲む方形地割内に、奈良・平安時代の土師器・須恵器が散布していることを述べているが、現在でも立石付近を中心に、非常に多くの土器片の散布が認められる。当然、そこには建物群の存在が予想される。このことからも、ここが鶴嶋の述べるような単なる郡界の地ではなく、駅家等の施設が存在したと考えた方が良いのではないだろうか。鶴嶋が高原駅を想定する植木の十字路付近は、地形的に高原の名称にふさわしく、『和名抄』の高原郷の中心も当地であったと見てよいと思われるが、高原駅は高原郷内であれば、どこにあっても差し支えがないので、方形地割付近に高原駅を考えても特に問題はないであろう。

5. 高原駅—蠶養駅

次に、高原駅から蠶養駅までの駅路のルートについて検討する。旧北部町の小字集成図⁽³⁴⁾（第9図）によると、高原駅想定地の東南方のU点からV点、およびW点からX点まで、ほぼ直線的な小字界が続いていると考へられる。現在は、第10図のY点付近から南下する直線道が始まるが、西から延びる谷を避けて、東寄りに弓なりに迂回する道路に対し、直進



第 10 図 高原一蠶養駅間の想定駅路
(1/2.5万地形図「植木」より)

きな道路跡を検出した。側溝を備えており強固な構造をしていたが、確認調査であったため路面幅などの全体的な構造は明確になっていない。なお、当地の小字は、「大道端」であるが、この小字の東側には、鞠智城と肥後国府を直結する車路が通っているので、どちらの道路と関連して生まれた地名かは判然としない。

さて、想定駅路は、X 点付近で、その車路と合流するが、その地の小字を「松の木」と称する。「松の木」や「松木」地名は、一般的にランドマークとしての松の木が所在したことによって、付いた地名であることが大部分であろうが、足利健亮⁽³⁷⁾ は、松木地名には馬次が転化する場合があったとして、備前国珂磨駅を

する Z-a 道と b-c 道は、本来つながっていた可能性がある。しかし、U-d 間は大字界、それ以南は小字界になっているので、直進ルートは計画線としてはあったが、実際には谷を避けて東寄りに迂回して設定されたのかもしれない。e 点には「立石」の小字地名が存在するが、石そのものの存在は確認されていない。V 点で直線道は行き止まりとなり、梶尾川の谷を渡るため、駅路は台地を降りなければならない。ちょうど直線ルートを延ばした f 点において、昭和 48 年（1973）に、木下⁽³⁵⁾ は採土地の崖面に、浅い V 字状の道路跡と思われる断面が埋積された状態で露呈していたものを発見した。2 年後、再度現地を訪れた木下は、さらに採土が進んだ状態でも同様の断面が認められたので、部分的な窪地でないことは確実であるとした。また、同地は岩石を含まない火山灰の堆積層であるが、推定道路跡の断面底部には礫を敷いていることが観察できたので、木下はこれが人為的に掘削・構設されたものと判断した。木下が撮影した写真によれば、断面の上幅は 12m 程度はありそうな大規模なもので、古代駅路の遺構にふさわしいであろう。

W 点から g 点にかけての現在道は、やや東寄りに膨らみ、この道が小字界となっているようであるが、駅路はより直線的に通っていた可能性がある。W-g 道から約 50m 西に入った h 点付近には、約 70m にわたって、台地の崖面にテラス状に段を付けた道路痕跡とおぼしき地割が見られ、その現況での幅は約 5m ある（第 11 図）。

そして、平成 12 年（2000）に、g 点の羽田遺跡⁽³⁶⁾において、熊本市教育委員会が南北から若干西に振れるラインをとる比較的規模の大



第11図 h点付近の想定駅路（南から北を望む）

岡山県熊山町の大字「松木」に比定している。熊山町の場合、松木の小字に「馬次」があるので、この場合は、馬継ぎからきた地名であることは確実であろう。しかし、その他の古代の駅家に関連すると言われている様々な「まつぎ」地名を検討した木下⁽³⁸⁾は、駅家の比定地としてふさわしいものではなく、むしろ中世の馬次に関連した地名ではないかとしている。

ただし、当地の場合は、想定駅路と車路との合流点に当たるので、留意しておく必要はある。『延喜式』の駅家としては、高原駅と蠶養駅とのほぼ中間になるのであり得ない。しかし、木下⁽³⁹⁾は本来一般的に、国府にはその近くに付属駅があったとするが、蠶養駅が託麻国府の最寄り駅であるにかかわらず、推定国府から北に2km以上離れるので、あるいは駅家の移動や廃止があったかもしれない。木下⁽⁴⁰⁾は、国府想定地東方の水前寺6丁目の小字「西掘馬屋」「東掘馬屋」が、両字を合わせると、約3町四方となり、『肥後国誌』託磨郡今村の長者屋敷の項に「馬糞塚抔云モ其長者ノ飼タル馬糞ナリト云」とある馬糞塚の所在地は不明であるが、ほぼ隣地に当たるので、託麻国府の所在当時に掘馬屋の地に駅家が置かれていた可能性もあるとしている。また、その後木下⁽⁴¹⁾は、当初は掘馬屋の西隣りの陣山に駅家が置かれていたが、国府が整備されると駅家はその近くに移ったのではないかとしている。いずれにせよ、当初の駅家は国府付近にあったとする解釈である。もっとも、国府の付属駅をここまで南下させても、なお松木までの距離は10km程度しかなく、高原駅までの距離はさらに短いのでここに駅家を想定することは難しいであろうが、駅路と車路との分岐点に何らかの施設が置かれていたことは充分に考えられよう。

また、飛田遺跡群(i)で発掘された想定伝路をそのまま東南に延長すると、やはりこの駅路と車路との分岐点もしくはその少し南にきそうである。飛田遺跡群の発掘調査の結果、鶴嶋が駅路に想定していた直線的なj-k道がほぼ古代官道を踏襲している道であることが確実となった。この道路をそのまま東南に延長すると、筆者の想定駅路と堀川の交点付近に至る。もっともk点以東は、坪井川の浸食谷へ下る部分が急峻で、鶴嶋は谷沿いに下って坪井川を渡った後、堀川沿いに1点に達するルートを想定しているが、本来は直進して尾根を降りていた可能性もある。あるいは、計画線としては直線の見通しがあり、実際には鶴嶋が示したルートで施工されたのかもしれない。なお、m点付近の小字地名を「葉山」と称する。葉山地名の中には、早馬に由来するものもあることを木下が述べているが、山のふもとのあたりや山の端のこととも端山⁽⁴²⁾とい



第12図 蟻養駅想定地付近
(1/2.5万地形図「植木」「熊本」より)

り、通信基地となっている。

立田山以南は、第12図のt-u道が駅路を踏襲した道と考えられるが、u点以南は熊本大学の敷地内となり、現在道路痕跡をたどることはできない。しかし、かつてはv点まで黒髪町大字下立田・宇留毛と大字坪井との境界線が一直線に続いており⁽⁴⁷⁾、このラインは、近世の村境まで遡るようである。先述した建

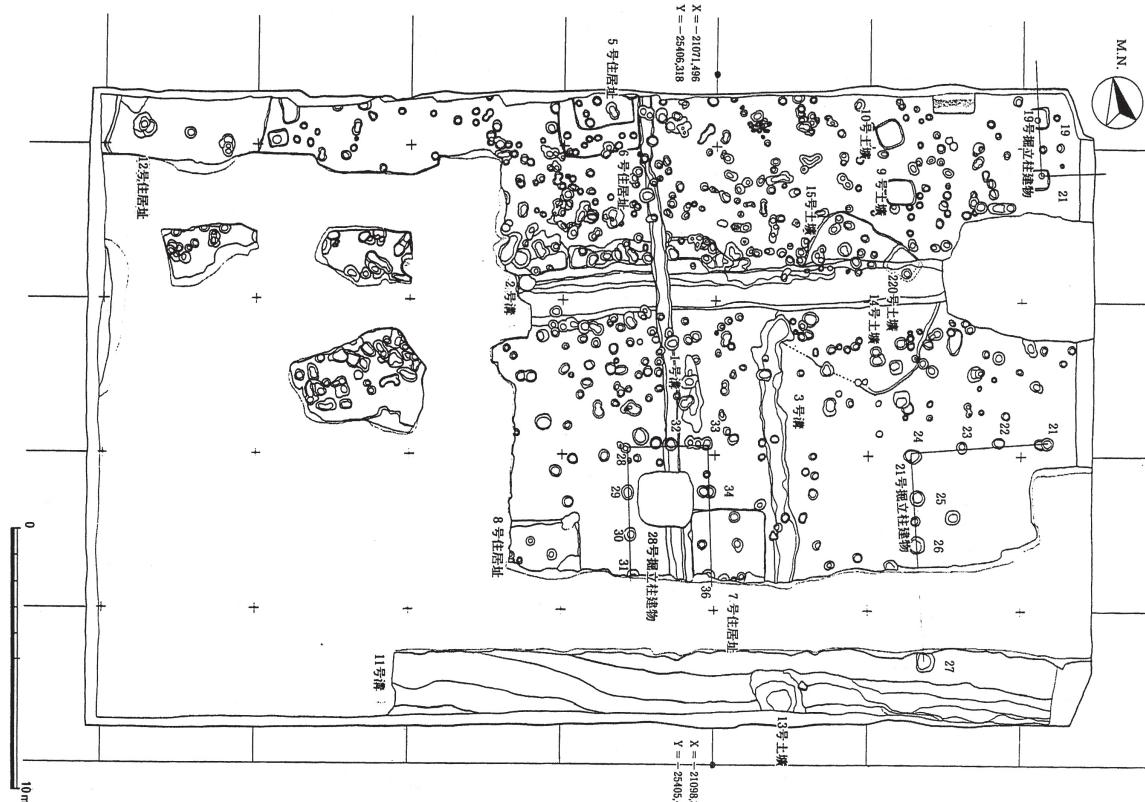
ので、ここでは地形的にそのように解釈した方がよいであろう。以上のように、1点付近は3本の官道の合流地点にあたり、何らかの施設が存在した可能性が高い。

第12図の1点以南は、木下⁽⁴³⁾が、熊本電鉄菊池線の堀川駅付近(n)から立田山の西麓(o)まで、ほぼ直線的に通る現在道を、駅路を踏襲した道と考えている。このうち、p-q間は、現在道が弓なりに東方に曲るが、その弦に当たる直結線上に幅15m前後の帯状窪地が約200mにわたって残存していた。現在は消滅して幅10m程度の住宅の敷地となっている⁽⁴⁴⁾。また、想定駅路のr-s間は、すべて大字界となっているが、木下はこの部分においても、台地をかなりの深さで掘削しており、いかにも車の通行をはかったと考えられる状態を十分に示しているとしている。

治承2年(1178)の「藤崎宮宮掌紀行近田地壳券案」(詫摩文書)および建永元年(1206)の「沙弥行西(長浦遠貞)譲状」(同)によると、鹿子木東荘内の橋村の四至の東限として「車大路」が見えるが、当村は現在の熊本市室園町付近とされる⁽⁴⁵⁾ので、車大路は古代駅路を踏襲した道を指している可能性が高い。

なお、立田山の西端に想定駅路がぶつかり、そこで小迂回を行ったと考えられるのは、駅路を設定する際、それぞれ南北からそこを目標地点としたためであろう。木下⁽⁴⁶⁾は、立田山(標高151.7m)に烽が置かれていたと推測し、そこから北北東約20kmの位置に、やはり烽が置かれていたと考えられている鞠智城の土壘線に沿う灰塚(標高165.5m)が存在することを指摘している。「軍防令」では、烽間の距離は40里(約21km)を基準としているので、ほぼこれに合致する。このような立田山と鞠智城とを結ぶ烽線が存在したとすれば、その経路は大よそ鞠智城への車路のルートと重なることになる。一方、北への駅路に沿った烽の候補地としては、木下は熊本市北区植木町清水の金比羅山(標高263.5m)を挙げている(第1図)。ちなみに、立田山には現在も無線中継のアンテナが立てられてお

永元年の譲状には、武部桑園の四至としても「限東車大路」とあり、武部は慶長13年（1608）の検地帳によると、東坪井村の地域に相当すると考えられている⁽⁴⁸⁾ので、車大路は想定駅路を踏襲した道を指すのであろう。この旧大字界は、v点で方位をわずかに西寄りに変えるが、その延長線上に当たる熊本大学工学部敷地内の黒髪町遺跡9603地点⁽⁴⁹⁾（w）において、平成8年（1996）に、3.5mをへだてて平行する、7世紀後半から9世紀前半にかけての2本の溝が検出され（第13図、1、3号溝）、鶴嶋⁽⁵⁰⁾はこれを駅路の側溝と見なしている。路面幅3.5mは駅路としては狭すぎるが、白川左岸以南の大江遺跡群⁽⁵¹⁾で発掘されている駅路の延長線上にあたり、またそのラインは、詫麻郡条里の1条と2条の里界線に当たる⁽⁵²⁾。同遺跡同地点では、調査区北東隅において大型の19号掘立柱建物を検出しているが、鶴嶋⁽⁵³⁾はこれを蠶養駅の施設の一部ではないかとしている。すなわち、この建物は一般の集落の施設としては規模が大きく、大学構内の他の発掘調査地点では「馬」銘のヘラ書き土器や「國」銘の土製印も出土している⁽⁵⁴⁾。また、3号溝が途中で途切れ、2号溝と切り合わないことから、鶴嶋は両溝が同時期のもので、ここが東側の掘立柱建物群への入口に当たっていた可能性も指摘している。



第13図 黒髪町遺跡9603 地点遺構配置図

（『熊本大学埋蔵文化財調査室年報』熊本大学埋蔵文化財調査室、8頁より）

現在、子飼本町や子飼橋の地名は、熊本大学の西にあるが、蠶養駅は『和名抄』の飽田郡蚕養郷と同所と考えられるので、黒髪町遺跡付近に駅家が存在したと考えることは充分可能であろう。また同地は、鶴嶋も指摘するように、白川の渡河点に当たるので、駅家を置くのにふさわしい。なお先述したように『肥後国誌』は、飽田郡下立田村の項に「馬場ヨリ西ニアル小径ヲ車路ト称ス」と記している。木下⁽⁵⁵⁾は、文中の馬場は、下立田宇留毛の字名に見られるが、現在は熊本大学の構内にあたっており、この部分での道路跡は認められないとしている。当地は、現在黒髪2丁目となっており、X点に馬場の小字地名が存在する⁽⁵⁶⁾。この小字地名は、まさに想定駅路に沿っている。また、この地名自体が蠶養駅に由来する可能性もある。

ところで、木下⁽⁵⁷⁾は肥後国から豊後国への分岐駅を当駅として、実際にはさらに北のr点から東北へ向

う駅路を考えている。それに対して鶴嶋⁽⁵⁸⁾は、分岐駅を高原駅として、鶴嶋が当駅を比定する植木の十字路より東方に、改寄町南ノ割の立石を経て、合志原の台地上をほぼ直線的に走る近世の植木一大津街道のルートを、豊後国への連絡路としている。確かに鶴嶋が述べるような道路も、古代から存在したであろうと想像されるが、やはり一般的に、国府が駅路の分岐点付近に置かれた例がかなりあるので、豊後国への連絡路との分岐駅は、蠶養駅の方が適切であろう。ただし、先述したように、蠶養駅は詫摩国府のやや北方に位置し、木下が想定する分岐点は、さらにそこから若干北となる。これも先に述べたように、本来の国府の付属駅が国府付近に存在したとすれば、もとはそこから分岐していたと考えた方が自然であろう。

ところで、ここまで鶴嶋が想定する9世紀後半以降の駅路について直接的に取り上げないできたが、全国的な駅路の改変時期である8世紀末から9世紀初めまで年代を上げれば、駅路のルート変更が行われた可能性もないわけではない。すなわち、江田駅からの駅路は、第3図のE点から南下し、植木の十字路(F)で玉名郡家を通る伝路と合流して、それ以南は、それまで伝路であったルートが、駅路を兼ねるようになつたとする解釈である。その場合は、高原駅が植木の十字路へ移転しなければならない。また、飛田遺跡群で発掘された道路は、9世紀以降の駅伝路ということになる。

6. 松村一良による初期の駅路についての検討

次に、松村⁽⁵⁹⁾による初期の肥後国への駅路が、島原半島から宇土半島を経由していたという説について検討する。肥後地方の弥生時代後半の土器に黒髮式があるが、その系譜を引く台付甕を中心とする土器群が、のちの古代駅路にほぼ沿った長崎県大村市の富の原遺跡(第2図参照)でも出土している⁽⁶⁰⁾。すなわち、大宰府から肥前国府、島原半島を経由して、肥後国へ達する駅路は大村を通るので、駅路が整備されるはるか以前から、このルート上の交流が活発に行われていたことがうかがえる⁽⁶¹⁾。ところで、肥前国と肥後国とがいつ分離したかという問題については、天武天皇12～14年(683～685)の国境画定作業の時期と考える説⁽⁶²⁾と、持統天皇3年(689)の「飛鳥淨御原令」施行の時期に考える説⁽⁶³⁾があり、いずれにせよ7世紀第4四半期のことと推測される。そうすると、松村説では、まだその時期においても、大宰府から肥後国へ行くには、地方豪族の勢力を避けて、肥前国府から島原半島を経由して入っていたことになるが、それは新しすぎるのではないかだろうか。大化前代であれば、まだ地方の豪族の勢力が強く、そこを通りにくいということがあったかもしれないが、天武・持統朝と言えば、全国的に駅路を敷設させたと考えられる天智朝よりも、さらに後の時代である。そのくらいの時期に、わざわざそこにいる勢力を避けるために、駅路が迂回したケースというのは、蝦夷や隼人の勢力圏内ならともかくとして、その他の地域では考え難い。

そのように考えると、結局、のちの『延喜式』駅路のルートや、三毛・玉名郡家を経由する伝路のルートも、古くから存在したのではないだろうか。『日本書紀』に見える景行天皇の征西説話では、天皇は玉杵名邑から阿蘇国に入り、筑紫後国の御木に達している。玉杵名は玉名で、御木は三池に当たるので、経路としては錯綜しているが、そこに出でてくる地名は意味があると思われる所以、この説話が史実ではなくとも、のちの伝路のルートが古くから存在することを反映していると推測される。

それでは、火の国を分割した際の命名の問題であるが、西海道の筑前・筑後、豊前・豊後国の場合、駅路の同一路線上で、都までの距離が近い方が「前」で、遠い方が「後」となっている。肥前・肥後国へ達する駅路について松村は同一路線上のルートを考えるが、筆者の考え方では別々の駅路で、大宰府からの距離が肥後国よりも肥前国の方が近いので、それを基準として、前後を決めたのではないかと推測される。すなわち、本来は「前」は「道ノ口」、「後」は「道の尻」であって同一路線上になければならないが、すでに天武・持統朝に前後の分割をしようとした時点において、陸上では筑紫国は火の国に割り込むような形で存在していたので、火の国は海で分割せざるをえず、そのため前記のような例外的な名前の付け方になったので

はないだろうか。したがって、なぜ車路が鞠智城を経由する迂回路をとっていたかという問題についても、『延喜式』に見える駅路も、当初からすでに存在して、複線になっていたと考えれば問題はない。

7. おわりに

以上で本稿を終りにするが、最後にもう一度、全体を要約しておきたい。

鞠智城周辺の古代官道のルートについては諸説あったが、筆者は、筑後国狩道駅から肥後国蠶養駅までの経路について、①狩道駅から三毛・玉名郡家を経由して高原駅へ達するルート、②狩道駅から大水・江田・高原駅を経由する『延喜式』駅路のルート、③大水駅から東行して鞠智城に達し、その付近から南下して蠶養駅に向うルートの3つがあり、いずれも当初から存在していたとした。また、高原駅の位置について、植木の十字路に求める鶴嶋説を退け、熊本市北区改寄町小字南ノ割の立石をめぐる方形地割に比定する木下説を支持した。その上で、江田駅から蠶養駅までの駅路について復原し、特に植木の十字路を経由することによって迂回路となる木下説に対し、より最短距離となる直線道やそれにともなう地割の存在を指摘するなどした。その結果、近年飛田遺跡群で検出された道路状遺構については、伝路と解釈した。ただし、植木の十字路に高原駅を想定し、そこから南下して飛田遺跡群に達する、鶴嶋が指摘した9世紀後半以降の駅路も、これを8世紀末から9世紀初めまで年代を上げれば、成り立つ可能性もあることを述べた。

一方、7世紀第4四半期の時点で、大宰府から肥後国府へ行くには、地方豪族の勢力を避けて、肥前国府から島原半島を経由して入っていたとする松村説に対しては、時期的に遅すぎるので成り立たないとし、肥前・肥後の命名は、別路線の駅路における都からの距離によるとした。

以上が本稿の要約であり、今回は鞠智城西南部の古代官道を取り上げたが、東南部についても、追究すべきテーマがありそうである。すなわち、鶴嶋が指摘した豊後方面へ向う「車路」の意味や、肥後国府と鞠智城とを結ぶ車路が、最短距離をとらず東寄りにふくらむことの問題などがある。これらについては、後者に期したい。

〈註〉

- (1) 平野流香『熊本市史 復刻版』青潮社、1973年、116頁。
- (2) 木下 良「肥後国」藤岡謙二郎編『古代日本の交通路IV』大明堂、1978年。
- (3) 木下 良「日本古代官道の復原的研究に関する諸問題」『人文研究』70、1978年。
- (4) 木下 良『日本古代道路の復原的研究』吉川弘文館、2013年、156～157頁。
- (5) 鶴嶋俊彦「古代肥後国の交通路についての考察」『駒沢大学大学院地理学研究』9、1979年。
- (6) 木下 良「西海道の古代官道について」九州歴史資料館編『大宰府古文化論叢 上』吉川弘文館、1983年。
- (7) 日野尚志「西海道—西の辺要地の道路の整備」木下良編『古代を考える 古代道路』吉川弘文館、1996年。
- (8) 鶴嶋俊彦「肥後国北部の古代官道」『古代交通研究』7、1997年。
- (9) 村井眞輝他『伊坂上原遺跡・石佛遺跡』熊本県教育委員会、1986年。
- (10) 高谷和生・廣田静学「大津町尾鶴遺跡・旭志村ボウズ山遺跡の調査」肥後考古学会第185回例会資料、1986年。
- (11) 木下 良「肥後国の古代道路」南関町史編集委員会編『南関町史 特論』南関町、2002年。
- (12) 松村一良「先行官衙期の遺構と直線道について」久留米市文化観光部文化財保護課編『筑後国府跡(2)』久留米市教育委員会、2009年。

- (13) 前掲註(4)、156～160頁。
- (14) 熊本県教育委員会稻津年秋の教示による。
- (15) 木下 良「空中写真に認められる想定駅路」『びぞん』64、1976年。
- (16) 赤星雄一「近年調査の古代西海道について」肥後考古学会第223回例会資料、2002年。
- (17) 大城康雄・鶴嶋俊彦他『神水遺跡発掘調査報告』熊本市教育委員会、1986年等。
- (18) 前掲註(2)。
- (19) 前掲註(16)。
- (20) 斎藤 忠『日本古代遺跡の研究・論考編』吉川弘文館、1976年、57～58頁。
- (21) 前掲註(8)。
- (22) 前掲註(2)。
- (23) 前掲註(4)、139頁。
- (24) 木下 良「歴史地理学における地域復原の資料としての地名—国府の場合—」『國學院大學大學院紀要(文学研究科)』18、1987年。
- (25) 前掲註(4)、139～140頁。
- (26) 前掲註(8)。
- (27) アメリカ軍1956年撮影、M1514-7。
- (28) 国土地理院1962年撮影、KU-62-4X、C 6-10。
- (29) 北部町町史編纂委員会編『北部町史』北部町、1978年、757～758頁。
- (30) 前掲註(4)、139～140頁。
- (31) 前掲註(29)。
- (32) 前掲註(22)。
- (33) 前掲註(4)、458頁。
- (34) 前掲註(29)「北部町字図」。
- (35) 前掲註(15)。
- (36) 前掲註(16)。
- (37) 足利健亮『日本古代地理研究』大明堂、1985年、437～438頁。
- (38) 前掲註(4)、29～30頁。ただし、筆者は兵庫県朝来市の柴遺跡付近の「松ノ木」の小字地名や、島根県松江市の出雲国府の十字街付近に位置する「松木」「松ノ木」の小字地名については、それぞれ但馬国栗鹿駅や出雲国黒田駅に関連する可能性はあると考えている(木本雅康『古代官道の歴史地理』同成社、2011年、120～121頁)。
- (39) 木下 良「「国府と駅家」再考—坂本太郎博士説の再検討—」『國學院大學紀要』30、1992年。
- (40) 木下 良「肥後国府の変遷について」『古代文化』27-9、1975年。
- (41) 前掲註(4)、158頁。
- (42) 久松潛一監修『新装改定新潮国語辞典』新潮社、1982年、1579頁。
- (43) 前掲註(15)。
- (44) 前掲註(8)。
- (45) 「角川日本地名大辞典」編纂委員会・竹内理三編『角川日本地名大辞典 43 熊本県』角川書店、1987年、700頁。
- (46) 木下 良「烽」南関町史編集委員会編『南関町史 特論』南関町、2002年。
- (47) 「熊本市域町字界図(その2)」熊本市、1976年3月作製。

- (48) 前掲註 (45)、693 頁。
- (49) 熊本大学埋蔵文化財調査室編『熊本大学埋蔵文化財調査室年報 3』熊本大学埋蔵文化財調査室、1997 年。
- (50) 前掲註 (8)。
- (51) 綱田龍生他『熊本市埋蔵文化財調査年報 1～4』熊本市教育委員会、1995、1999～2001 年。
- (52) 熊本県教育庁文化課編『熊本県の条里』熊本県教育委員会、1977 年。
- (53) 前掲註 (8)。
- (54) 熊本大学埋蔵文化財調査室編『熊本大学埋蔵文化財調査室年報 1』熊本大学埋蔵文化財調査室、1995 年。
- (55) 前掲註 (2)。
- (56) 前掲註 (47)。
- (57) 島方洸一他編『地図でみる西日本の古代』平凡社、2009 年、132 頁。
- (58) 前掲註 (8)。
- (59) 前掲註 (12)。
- (60) 大村市教育委員会編『富の原』大村市教育委員会、1987 年。
- (61) 木本雅康『古代官道の歴史地理』同成社、2011 年、250 頁。
- (62) 鐘江宏之「「国」制の成立」笛山晴生先生還暦記念会編『日本律令制論集 上』吉川弘文館、1993 年。
- (63) 長 洋一「筑紫・火・豊の国の成立」下條信行・平野博之・知念 勇・高良倉吉編『新版古代の日本 3 九州・沖縄』角川書店、1991 年。

付記

本稿執筆に当たり、次の方々には、大変お世話になった。末筆ながら、ご芳名を記して感謝する次第である。
赤星雄一 稲津年秋 西住欣一郎 矢野裕介

本論文は、平成 26 年 3 月刊行予定の『鞠智城跡 II - 論考編 1 -』(熊本県教育委員会編) から転載しています。
引用・参照する場合は、『鞠智城跡 II - 論考編 1 -』からの引用・参照としてください。なお、『鞠智城跡 II - 論考編 1 -』は県内の各公立図書館・教育委員会等に平成 26 年 3 月中に発送する予定です。