

# 南九州の古代交通と中原遺跡

永山修一（ラ・サール学園）

## はじめに

古代交通についての研究は近年急速に深化してきた。古代の日向・大隅・薩摩に関しても研究が蓄積されつつある状況である<sup>1)</sup>。古代交通については、陸上交通と水上交通やその結節状況について見ていく必要があるが、本稿では、南九州の陸上交通について概観し、その後、中原遺跡が立地する鹿児島県始良郡始良町の古代の歴史的環境について見ていくことにする。

## 1 南九州における陸上交通

### (1) 律令制下における陸上交通

律令制下における陸上交通の基本的な内容については、養老令の厩牧令14須置駅条と16置駅馬条が重要である。それによれば、諸道には、原則として30里（約16km）毎に駅を置いて、駅馬を備え（備えるべき駅馬の数は大路20疋、中路10疋、小路5疋）、駅の利用者に便宜を供することになっており、また郡ごとに5疋の伝馬を置くことになっていた。

古代官道に関する現時点における研究成果を大まかにまとめると次のようになる<sup>2)</sup>。

- 1 官道には駅路と伝馬路があり、それぞれ駅馬・伝馬が置かれていた。駅路と伝馬路は本来別の性格を持って成立した<sup>3)</sup>。
- 2 駅制は都と国府相互の通信制度であり<sup>4)</sup>、30里ごとに駅家を設置し一定数の駅馬を置き、駅鈴を携行する官人の旅行や緊急連絡の馳駅、文書の送達に利用された。財政的には、駅起田・駅起稲が設定されるなど、郡から相対的に孤立した位置づけがなされた<sup>5)</sup>。また、駅路には軍用道路としての機能もあった<sup>6)</sup>。
- 3 伝馬制は、国造以来の供給制度を継承した<sup>7)</sup>各郡の「伝」の機能の一部を律令国家が掌握するかたちで<sup>8)</sup>、都からの使者の送迎制度として成立し、各郡に5疋の伝馬が置かれ、国司の赴任や罪人の護送に用いられ、また国府と郡家を結ぶものでもあった<sup>9)</sup>。
- 4 都と国府を結ぶ駅路は、最短距離で結ぶために直線的路線をとって設定された計画道路であり、8世紀代には平野部で12m前後の道幅を有していた。郡家を結ぶ伝馬路・伝使往来路は、地方豪族の拠点を結んでいた自然発生的な道路を下敷きとし、改良して一部には直線道路などとして設定された。道幅は、6m前後の場合がある。
- 5 8世紀末～9世紀初頭に駅家・駅路の整理が行われ、駅路が伝馬路に統合され、道幅も6m前後になることもあった。この変化以前を「前期駅路」、変化以後を「後期駅路」として把握することができる<sup>10)</sup>。そして、『延喜式』に見える官道は、さらに変更を加えられた「後期駅路」ととらえることができる。

## (2) 南九州の官道

10世紀に成立した『延喜式』兵部省の諸国駅伝馬条には次のような記載がある。

薩摩国駅馬【市来，英祢，網津，田後，櫛野，高来各五疋】 伝馬【市来，英祢，網津，田後各五疋】

大隅国駅馬【蒲生，大水各五疋】

日向国駅馬【長井，川辺，刈田，美祢（美祢），去飛，児湯，当磨，口田（九条家本「広田」・流布板本「石田」），救麻，救式，垂耶，野後，夷守，真研，水俣，島津各五疋】

伝馬【長井，川辺，刈田，美祢，児湯，去飛各五疋】

このうち、櫛野駅については、『日本後紀』延暦二十三年（804）三月庚子（25日）条に「太宰府言す。「大隅国桑原郡蒲生駅と薩摩国薩摩郡田尻駅と相い去ること遙かに遠し。遞送に艱苦す。伏して望むらくは駅を薩摩郡櫛野村に置き、以て民苦を息めんことを」と。之を許す。」との記事があり、9世紀初頭に設置されたことがわかる。

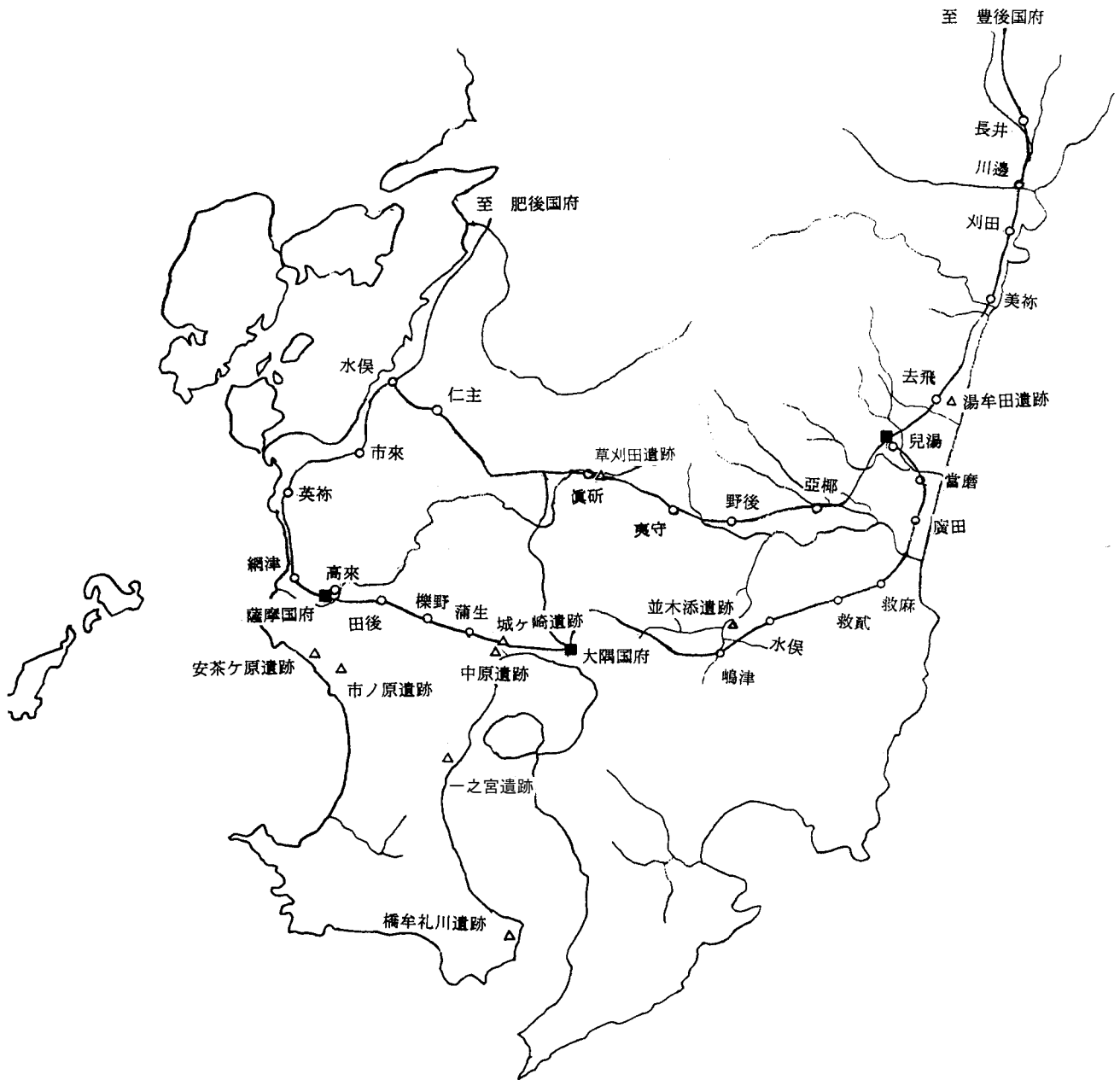
南九州の伝馬制の大きな特徴の第一は、本来郡に置かれる伝馬が駅に置かれていることである。日向国の場合は、郡域が広大なため、遞送能力を維持するために、伝馬を駅に置いたと考えることができるが<sup>11)</sup>、薩摩国の事情については明らかでない。特徴の第二は、駅路が複線的に設定されていることである。これは7世紀末から8世紀前期にかけてしばしば隼人と律令政府との武力衝突が起こっていることからすれば、軍事的な要請によって複線的なルートが設定されたと考えられる。特徴の第三は、大隅国の駅が2駅と極端に少なく、また伝馬の記載が見えないことである。この問題については後述する。

第5図は、これらの『延喜式』所載の駅を可能な限り地図に落とししたものである。南九州における駅路の名称については、一般に肥後国府・薩摩国府を経由して大隅国府に至るものを西海道西路、豊後国から日向国府を経て大隅国府に至るものを西海道東路とよぶ。また、水俣から東に向かい日向国府に至るものを肥後日向路という。この肥後日向路から南下して大隅国府に至るものを大隅路とし<sup>12)</sup>、大隅路を経て肥後水俣に至るルートを肥後大隅路、同じく日向児湯に至るルートを日向大隅路としておく。

7世紀段階で存在の推定できるルートは、『日本書紀』の景行天皇巡幸ルートから、真研以東の肥後日向路、『続日本紀』文武三年（699）十二月甲申条から三野城と稲積城とを結ぶルートである。三野城は日向国児湯郡三納郷（宮崎県西都市周辺）、稲積城は大隅国桑原郡稲積郷（鹿児島県国分市周辺）と、ともに国府所在郡内に比定されており、この両城を結ぶ軍用道路の存在が想定できる。

肥後国府と薩摩国府を結ぶルートは、大宝二年（702）の薩摩国の成立を契機として設置されたと考えられ、また薩摩国府及び日向国府と大隅国府を結ぶルートも、和銅六年（713）の大隅国の成立を契機にするものと考えられる。

さて、南九州において、駅路は複線的に設定されていたが、大隅国からの駅路の中でどれが主要なルートであったかが問題になる。これに関して、『延喜式』（主計上）を手がかりに考えてみたい。『延喜式』（主計上）には管内各国の調・庸等を運送する際の太宰府間の所要日数が記されており、薩摩・大隅・日向の3国についてはともに「上十二日 下六日」となっている。大隅国府から西海道西路をとって太宰府に向かった場合、その所要日数は薩摩国府～太宰府に大隅国府～薩摩国府のそれを加えたものにならないが、『延喜式』（主計上）では、薩摩国府～太宰府と大隅



第5図 南九州における古代の駅および駅路

国府～太宰府の所要日数は同じになっている。すなわち、9世紀段階で、少なくとも調・庸を太宰府に運ぶ場合、西海道西路ではなく肥後大隅路が主に用いられていたことがわかる。

現時点でこの肥後大隅路上に比定されている駅は、肥後国の仁主（正しくは仁王）駅しかない<sup>13)</sup>。大隅国の蒲生・大水の2駅のうち、先述のように蒲生駅は西海道西路上に所在した。大水駅については、西海道西路上・肥後大隅路上・西海道東路上に求める説があり、定説を見ていない。また、大隅国内に、西海道西路・西海道東路・肥後大隅路があることからすれば、16kmごとに置かれるはずの駅は、数駅以上あったはずであるが、『延喜式』に2駅しか載せられていないのは、後期駅路への転換に際して一部廃止され、なおかつ『延喜式』に脱漏があると考えなければならない。

### (3) 駅路以外の道

すでに指摘しておいたように、南九州の場合伝馬が駅に置かれていることから、駅路と伝馬路はほぼ一致すると考えられる<sup>14)</sup>。また、国府と各郡家や各郡家間を結ぶ伝路（伝使往来路）もあったが、南九州ではその存在を直接的に示す文献史料は管見にふれない。ただし、近年薩摩半島各地で「厨」墨書土器が出土している。地図中の、薩摩国府（川内市）・安茶ヶ原遺跡・市ノ原遺跡（市来町）・一之宮遺跡（鹿児島市）・橋牟礼川遺跡（指宿市）がその出土遺跡であり、平川南氏の研究によれば<sup>15)</sup>、「厨」墨書土器は国府・郡家あるいは交通路上から出土することが多いという。安茶ヶ原遺跡出土の土器には「日置厨」とあり、一之宮遺跡は麿嶋郡家と、橋牟礼川遺跡は揖宿郡家との関連が指摘されているから、8世紀末の時点で薩摩半島の南端に至るまで郡家の施設が設けられ、そうした郡家間をつなぐ道路も整備されていたと考えることができる。

### (4) 考古学から見た古代の道路

南九州で確認されている古代の官道については、城ヶ崎遺跡（始良町）・中原遺跡（始良町）・草刈田遺跡（宮崎県えびの市）・並木添遺跡（宮崎県都城市）・湯牟田遺跡（宮崎県川南町）が注目される。このうち、城ヶ崎遺跡・草刈田遺跡・並木添遺跡は駅路の想定ルート上から検出されている<sup>16)</sup>。湯牟田遺跡では、古墳時代以降の道跡が東西方向に重なり合って検出されているが、推定されている駅路とは重ならない。しかし、古代の道は両側に側溝を持つ幅5mほどの規模であり、駅路・伝馬路とは言えないまでも、伝路（伝使往来路）の可能性は考えてみる必要がある<sup>17)</sup>。中原遺跡については後述する。

## 2 中原遺跡の歴史的環境

### (1) 大隅国の成立と移民による郷

『続日本紀』和銅六年（713）四月乙未条の「日向国肝坏・曾於・大隅・始羅の四郡を割きて、始めて大隅国を置く。」という記事によって、大隅国は、和銅六年四月に日向国の四郡を割いて設置されたことがわかる。『続日本紀』同年七月丙寅（5日）条には隼賊（隼人）を討った将軍以下士卒に至るまで、戦陣に功有った者1280余人に勲位を授けることが見えるから、この設置に際して、隼人の抵抗が起こっていたことがわかる。『続日本紀』の翌七年三月丁酉条によれば、政府は、隼人を教導するために豊前国から200戸の移民を行った。730年代の状況を示すという『律書残篇』には、大隅国が5郡、19郷、27里から成るとの記載があるから、建国時点から増加したのは、桑原郡と考えられる。10世紀の状況を示すとされる『和名類聚抄』には、桑原郡の郷として大原・大分・豊国・答西・稲積・広西・桑善・仲川の8郷が記されており、このうち大分は豊後国大分郡との関連が、豊国は豊前国との関連が知られるため、移民は『続日本紀』に見える豊前国だけでなく豊後国からも行われていたことが分かる。

大分・豊国の両郷の所在地については明らかでないが、国分市上井に所在する韓国宇豆峯神社は豊前系の神社とされているから<sup>18)</sup>、あるいはこの付近に豊国郷を比定することが可能かもしれない。もう一つの大分郷については後述する。

### (2) 始良町域の歴史的環境

中原遺跡の所在する始良町域が古代の何郷であったかについては明らかでないが、宮田ヶ岡窯跡

の存在から大分郷をここに比定する説がある<sup>19)</sup>。この説が、妥当であるか否かについて考えてみる。

始良町域には、萩原遺跡・宮田ヶ岡窯跡・小瀬戸遺跡・小倉畑遺跡など特筆すべき遺跡がいくつか存在する。

萩原遺跡では、奈良・平安時代の石室墓が検出されており、これは、同時代の薩摩・大隅では確認されていない墓の形態である。また須恵器・内黒土師器・刀子などが出土しており、なかには判読できないものの墨書・線刻土器が含まれている。

宮田ヶ岡窯跡は、大隅国分寺の瓦を焼いた窯跡である。この窯は、先行する須恵器窯などの伝統の上に立って成立したというよりは、国分寺などの瓦を生産する必要性のもとに造られたと言え、律令制度の諸原則が適用されていた地域の中に位置していたと考えられる<sup>20)</sup>。

小瀬戸遺跡では、掘立柱建物跡、井戸跡などの遺構が検出され、須恵器・土師器・瓦・越州窯青磁・「雄」「原」などの墨書土器・「仲家」「大伴」などの刻書土器が出土しており、官衙的色彩の強い遺跡だとされている。

小倉畑遺跡で検出された古代の遺構は、方形周溝墓であったが、遺物としては、ビンササラの部品かとされる付札状木製品、灯明皿、須恵器・内黒土師器などが出土しており、なかには「寺」と判読できそうな墨書土器が含まれている。近接地点に、寺などの施設があった可能性がある。

薩摩・大隅両国に対する班田制の適用は、延暦十九年（800）のことであり、これ以前には、両国内に律令制度が完全に適用される地域とそうでない地域が並存したと考えられる。

上述した現在の始良町域の様相からすると、当該地域は、桑原郡内でも先進地帯であったと考えられ、移民によってつくられた郷であった可能性が高いと言える。ただしそれが大分郷であるかは、今のところ明らかではないし、今後、加治木町・蒲生町域での調査成果によっては再考の必要性が生じる可能性がある<sup>21)</sup>。

### （3）中原遺跡の道路状遺構について

中原遺跡の道路状遺構は、城ヶ崎遺跡の駅路遺構と時期的には並行するものと考えられる。城ヶ崎遺跡は、駅路痕跡遺跡と考えられているので、中原遺跡で確認された道路遺構を駅路とすることはできない。

さて、宮田ヶ岡窯跡・小瀬戸遺跡・小倉畑遺跡など公的性格を帯びた施設へは、駅路から分かれた道路が伸びており、これらは大隅国府への連絡路としての道路であったと考えられる。中原遺跡は、国府から見てこれらの遺跡より以遠に所在する。したがって、問題は、この道路が思川沿いに北行し駅路に合流するのか、あるいは近世の白銀坂のルートと同じように、南行して薩摩国麩嶋郡方面へつながるのかである。

『出雲国風土記』には、駅路以外にも他国に通じる道路があったこと、そしてそのいくつかには常置あるいは臨時の堯が置かれていたことが知られている<sup>22)</sup>。これを参考にすれば、大隅国桑原郡と薩摩国麩嶋郡を結ぶ道路があったとしても不思議ではなく、今後の調査に期待がかかるころである。また、この地域が国境に位置するものとして、堯が置かれた可能性も考えてみる必要がある。

## おわりに

以上、南九州の古代交通について概観し、中原遺跡の歴史的背景について見てきたが、いずれも不十分な考察に終始してしまった。特に始良町域の歴史環境については、静態的な考察になってしまった。また、『三代実録』貞観二年（860）十月八日条に見える大隅国の吉多・野神二牧についても<sup>23)</sup>、道路と密接な関係を持つと考えられることから関説すべきであったが、こうした点については他日を期すこととしたい。

今後、考古学の面での調査が進み、地方におけるいろいろなレベルの道路についての研究が進展することを期待して、擱筆することにする。

## 【 註 】

- 1 陸上交通に関する、1970年代の歴史地理学による研究成果としては、藤岡謙二郎「日向国」「大隅国」「薩摩国」（藤岡謙二郎編 1979 『古代日本の交通路Ⅳ』大明堂）があるが、1990年代以降歴史地理学、歴史学、考古学の各分野で積極的な研究が見られるようになった。その成果の主なものをあげると、以下ようになる。柳雄太郎 1990 「古代西海道の交通制度—伝制を中心に—」『宮崎県史研究』第4号、池畑耕一 1991 「英祢駅考」『肥後考古』8号、小園公雄 1992 「大隅国府と日向国府との古代官道について」『鹿大史学』39号、武久義彦1992 「明治期の地形図にみる大隅国の駅路と蒲生郡家」『奈良女子大学地理学研究報告』Ⅳ、平田信芳「大隅国府は帖佐に移動していた」（1993年5月4日付『南日本新聞』文化欄）、平田信芳 1993 「古代の薩摩」（歴史の道調査報告書 第1集『出水筋』鹿児島県教育委員会）、武久義彦 1994 「明治期の地形図にみる大隅国北部の駅路と大水駅」『奈良女子大学研究年報』第38号、栗畑光博 1994 「並木添遺跡が語るもの（上）」『季刊南九州文化』第61号、中村明蔵 1996 「隼人二国の公民移配地と官道について—律令国家の辺境支配に関連して—」『季刊社会学部論集』第15巻第3号 鹿児島経済大学社会学部、江平望 1996 「島津本荘から太宰府への道」『島津忠久とその周辺』高城書房出版、日野尚志 1996 「西海道」（木下良編『古代を考える 古代道路』吉川弘文館）、木本雅康「古代日向国諸県郡の歴史地理」（第五回宮崎県墨書土器研究会（1996.8.11）口頭報告）、平田信芳 1997 『地名が語る鹿児島島の歴史』春苑堂出版、木本雅康 1997 「古代伝路の復元と問題点」『古代交通研究』第11号、永山修一 1998 「駅と交通」「日向の官道」『宮崎県史 通史編 原始・古代2』第2章第1節6項：特論1、中村明蔵 2000 「九州西岸路道程の歴史的考察—古代薩摩・太宰府間の行程への一つの試み—」『地域総合研究』第27巻第2号 鹿児島経済大学2000年）、永山修一「南九州の古代交通」・渡部徹也「南九州の道跡の事例について」（ともに古代交通研究会 第11回大会（2002.9.15）における口頭発表、『古代交通研究』12号に掲載予定）
- 2 永山修一「日向国の官道」 p711~712
- 3 従来、「伝路」という語が用いられていた。しかし、この語は古代の史料にはほとんど見られない語であり、「都から」の使者の「送迎」制度として「伝馬」の置かれた道と各国における国府～各郡家の伝使の往来する道の区別があいまいになるとの指摘がある（1997年古代交通研究会 第六回大会の共同研究「律令国家と古代道—駅路・伝路の成立—」）。そこで本稿では、「都から」の使者の「送迎」制度として「伝馬」の置かれた道を伝馬路とし、各国における国府～各郡家の伝使の往来する道を伝使往来路とする。伝馬路と伝使往来路は一致する場合もある。
- 4 永田英明 1992 「律令国家における伝馬制の機能」『交通史研究』28号
- 5 市大樹 1996 「律令交通体系における駅路と伝路」『史学雑誌』第105編第3号 p59
- 6 木下良 1991 「古代官道の軍用的性格—通過地形の考察から—」『社会科学』47 同志社大学人文科学研究所
- 7 佐々木虔一 1995 「律令伝馬制の特色」『古代東国社会と交通』校倉書房 初出は1984年、p274
- 8 馬場基 1996 「駅と伝と伝馬の構造」『史学雑誌』第105編第3号 p75~77
- 9 永田英明 1992 「律令国家における伝馬制の機能」『交通史研究』28号
- 10 中村太一 1996 「計画道路体系の展開過程」『日本古代国家と計画道路』吉川弘文館 p51
- 11 永田英明 1993 「駅家経営の特質について」『古代交通研究』第2号 p2
- 12 大隅路については、平田信芳氏が、『宮寺縁事抄』所載の天承二年（1132）四月二十三日付正八幡宮牒に見える「於往古大路字宮坂麓」の記載から大隅国府より北へのびるルートが存在を想定し（『地名が語る鹿児島島の歴史』）、武久義彦氏が明治期の地形図等を利用して、歴史地理学的手法を用いてルートの推定を行った（「明治期の地形図にみる大隅国北部の駅路と大水駅」）。
- 13 木下良 1979 「肥後国」（藤岡謙二郎編『古代日本の交通路Ⅳ』大明堂）
- 14 木本雅康 1997 「古代伝路の復元と問題点」『古代交通研究』第7号によれば、肥後国から薩摩国へ入るルートについては、駅路は矢筈岳の東側を、伝路は矢筈岳の西側をとるという異なるルートをとっていたという。
- 15 平川南 2000 「「厨」墨書土器論」『墨書土器の研究』吉川弘文館 初出は1993年
- 16 城ヶ崎遺跡については本報告書掲載の下鶴弘氏の論考を参照されたい。草刈田遺跡については、『宮崎日日新聞』2002年12月4日付けの記事による。並木添遺跡に関しては、都城市教育委員会 1993 「並木添遺跡」『都城市文化財調査報告書』第24集、栗畑光博 1994 「並木添遺跡が語るもの（上）」『季刊南九州文化』第61号 南九州文化研究会、重永卓爾 1996 「島津本荘

- 島津院・北郷の開発と日置氏』『季刊南九州文化』第68号 南九州文化研究会を参照のこと。
- 17 吉本正典氏は、官道クラスのものとは見なしがたいとしている（「旧日向国における調査成果」『第5回西海道官衙研究会資料集』2002年9月15日）。
  - 18 『鹿児島県の地名』（平凡社 1998 p657）韓国宇豆峯神社の項。
  - 19 平田信芳 1997 『地名が語る鹿児島県の歴史』春苑堂出版 p79。
  - 20 永山修一 1999 「奈良・平安時代の大隅国分寺について」（始良町教育委員会『宮田ヶ岡窯跡』）。
  - 21 加治木町の高井田遺跡では、9世紀後半～10世紀前半の遺水状遺構が検出されており、遺跡の性格として国司館・前司浪人等の豪族の居館・寺院などが考えられている。
  - 22 内田律雄 1995 『出雲風土記』「志都美裘」推定地の調査『古代交通研究』第4号
  - 23 この2つの牧は、馬が繁殖しすぎて百姓の作業の障害となったためこの時廃止された。