

紀 要

第 19 号

2006. 3

財団法人 滋賀県文化財保護協会

『延喜式』諸国駅伝馬条と近江の交通路

—伝馬供給施設を巡って—

内田保之

1. はじめに

伝馬制は駅馬制とともに律令国家が中央集権によって地方を支配するために整備された制度の1つであり、これら両制度の完成が中央集権国家の完成の指標ともなり、また一方で、その衰退が中央集権国家解体の指標とされる¹⁾。律令国家の根幹を成す必須アイテムの1つであった。これら2つの交通制度は、律令制のもとで二重構造をなす交通体系として、いわば律令国家交通制度の両輪として機能していた。駅伝制については従来から多くの研究が行われており、文献史学からのみならず、駅伝制を完遂する上で必要不可欠な道路の研究も、歴史地理学的視点からだけでなく、近年では考古学の分野からも盛んに行われている。ただし、歴史地理学においては駅馬の道である「駅路」に主眼がおかれ、伝馬の道である「伝路」²⁾について論じられることはさほど多くはないし、考古学においては当然ながら道路そのものの構造や築造法に対しての研究が主体をなしている。

伝馬制は言うまでもなく令の規定に基づいている。それは應永令16諸道置駅馬条に「其伝馬每郡各五」とあり、郡ごとに五匹ずつ設置することとなっていた。延喜兵部式諸国駅伝馬条には国ごとに駅馬・伝馬がすべて記され、10世紀初頭頃の状況を知ることができる資料であり、古代交通史研究にとって欠かせないものとなっている。記載を見るとまず国名がありその下に駅名と駅馬数があり、さらにその下に伝馬について所在と伝馬数が記されている。伝馬の所在については郡に置かれたものと駅家に置かれたものがあり、数も5匹に固定されておらず、出羽国遊翼駅の1匹から下総国葛飾郡や美濃国恵奈郡・信濃国伊那郡などの10匹、筑前国御笠郡の15匹まで実状に応じて増減されている。また畿内や山陽道・南海道では伝馬が一切設置されていないし、出羽国・肥前国・肥後国・薩摩国・日向国においては郡ではなくすべて駅家に併設さ

れている。伊豆国では、天平11年(739)の『伊豆国正税帳』によって伝馬が置かれていたことがわかるが、延喜式ではその記載が見られない。伊豆国以外でも正税帳では伝馬の設置が確認されても、延喜式では設置されていない国や郡がいくつかみられる。本稿で取り上げる近江国については「栗太郡十匹。滋賀、甲賀、野洲、神埼、犬上、坂田、高嶋郡、和邇、鞆結各五匹」とあり、栗太郡に10匹置かれたほかは5匹となっているが、和邇、鞆結といった北陸道の駅家にも伝馬が置かれている。栗太郡以外は令の規定である5匹をそのまま受け継いでいる。栗太郡が10匹となっているのは、足利健亮氏が勢多駅の駅馬数が延喜式では30匹となっている理由を明らかにしたこと³⁾と同じことによるものであろう。すなわち東海道方面と東山道方面に分岐する栗太郡にあっては、両者の伝馬をうけるため通常の5匹より多い10匹となっていると考えることができる。本稿では、この延喜兵部式諸国駅伝馬条に記載される近江国の伝馬と交通路、特に伝馬供給施設について若干の考察を行うことにより、近江における古代交通の一端を明らかにしていきたいと思う。

2. 伝馬制・伝路・伝馬供給施設

まずは伝馬制とそれを運用した伝路・伝馬供給施設といった点について、既往の研究を整理し、その研究状況を把握した上で、それらをふまえ近江の交通路と伝馬を論じることとする。

駅制が中央と諸国府を結ぶ交通制度であったのに対し、伝馬制は郡家と郡家間、あるいは郡家と国府間を結ぶような交通制度というように従来は捉えられていた。こうした中、永田英明氏は公式令43諸国給鈴条とその前後の条文の配列より、伝符は駅鈴のように諸国に配備されるようなものではなく、中央政府によってのみ保管・発給されるものであることを明らかにした⁴⁾。この永田氏の功績は大きく、その後の伝馬制研究の基軸となるものであ

る。つまり、伝符が中央によってのみ発給されるということは、正税帳などで「伝使」としてこれまで扱われていたものの中には諸国発遣の者がいるが、この者達には伝符は発給されておらず、伝馬利用者から除外して考えなければならない。伝馬制は中央政府の使者のための制度であり、中央を唯一の起点とした交通システムということであって、決してネットワーク的な交通システムではないということである。

馬場基氏¹⁵⁾はこの永田説をうけて、原秀三郎氏¹⁶⁾や大日方克己氏¹⁷⁾が正税帳の詳細な検討によって明らかにした、郡家に本質的的属性として備わる広汎な運送・供給機能に対して「伝（伝制）」という名称を与え、この交通機能（供給機能）は評、さらには国造までさかのぼるものと考えた。この伝制は郡家に付随し中央政府からは相対的に独立した交通制度であり、その「伝」の一部として「伝馬」がある。すなわち郡家の持つ交通機能である「伝」に乗じる形で、その一部を律令国家が直接掌握し規定したものの、それが「伝馬制」と考えた。この馬場氏の「伝」については否定的な意見もあるが、伝馬制は郡家の持つ交通機能の一部であるという説に対しては賛同者も多い。

松原弘宣氏¹⁸⁾は、この個々の国毎において組織された郡家の持つ交通体系を列島全体で組織するとき、それらは列島全体におけるすべての郡家を結びつけた交通体系となるが、現実的には全ての郡家を中央発遣の使者が通行するとは考えにくいので、国内交通の中心にあった国府間を結びつける形態であったろうと推測した。つまり郡家の持つ交通機能は列島全体ではネットワーク状となるが、伝馬制はその一部を利用しているため中央と地方（国府）を結ぶように設定されたというものである。

市大樹氏¹⁹⁾は、伝馬制の基本的性格は、在地方が中央からやってくる天皇の代理人である伝使を迎え奉仕するという点にあるとし、路地諸国は伝使に奉仕することで、究極的には天皇への服属の意を表したことになる。そのためにも伝使は中央発遣使のみに限られていたとする。さらに下達文書の伝達経路も一般には伝路²⁰⁾であったことを明らかにし、天皇のミコトである下達文書が伝路を往来するという

ことは、それに伴う郡司および人民への服属を確認するイデオロギー的役割があった。つまり、ミコトを伝える文書や使者が目的地へ到着することに加え、そこへ至るまでのプロセスも同様に大切であったとした。

それでは、伝馬制には在地の天皇への服属を求めるといふ役割があったとすると、同じく中央の使者も通行する駅路（駅制）との違いはどこにあったのであろうか。市氏は、駅路は中央と地方を直接に結ぶ道であり、路地諸国と深い関係を有しない者、あるいは関係すべきではない者が往来した道。つまり、駅路往来者と在地の関係を可能な限り断ち切り、諸国と中央が直接に結びついているという意識を往来者に強く植え付けさせるイデオロギー装置としての機能があった。そのため駅路という実際の道路は、中央と地方を出来る限り短距離で結ぶため直線形態をとったと考えた²¹⁾。馬場氏は伝制と駅制の違いについて、伝制というのは互酬制以来の伝統を持ち、使者が在地社会と「服属」という形ではあるが、儀礼を通じて社会関係を構築しながら移動する交通制度。一方、駅制はそれとは別次元の王権直属の制度であり、駅使に対して王権中枢部以外との社会的諸関係・秩序の省略を保障する制度。つまり、伝制とは反対に互酬制以来の在地社会の伝統・秩序を打破すべき制度であるとした²²⁾。両者ともにその違いを在地方との係わりにおいている。しかし、伝馬制・駅制という制度の基本的性格においてはよいとしても、これが実際に運用される道路上においても果たすことができるのであろうか。この前提条件として、伝馬制が運用される道（伝路）と駅制が運用される道（駅路）とは、同じように中央と地方を結ぶ道でありながらも別道でなければならない。そこで次に伝路の研究状況について見ていきたいと思う。

駅路とは別に、伝路というものを新たに想定した代表的な研究として、原氏の駿河国に関する研究がある²³⁾。それによると天平10年『駿河国正税帳』に見える郡別食料給付の記事と郡家推定地より、伝路は志太郡家（藤枝市御子ヶ谷遺跡）から益頭郡家を通り、宇津ノ谷峠を越えて有度郡の佐渡に出て、有度郡家あるいは安倍郡家に向かったと推定され

るのに対し、駅路は小川駅（焼津市小川）から日本坂峠を越えて有度郡に入り、横田駅（静岡市横田町）に通じるもので、伝路と駅路は別ルートに復元できるという。木下良氏は別ルートをとる事例の1つとして信濃国をあげる¹⁰¹。『延喜式』によると信濃国の伝馬は伊那・諏訪・筑摩・小県・佐久の各郡に置かれている。一方で駅路は伊那郡から筑摩郡へ抜け、小県郡・佐久郡を通り上野国へ達するルートが復元される。つまり、駅路は諏訪郡を通らないことになり、「伝路」は駅路とは別に伊那郡から諏訪郡へ抜けるルートが想定できる。その他、下野国芳賀郡—塩屋郡間の事例、筑後国御井郡—上妻郡の事例など伝馬を設置する郡の郡家が駅路から離れた場所に位置しているところがあり、明らかに駅路とは別ルートの伝路が想定できると考えた。

これら伝路の存在を積極的に見いだそうとする研究がある一方で、伝馬専用の交通路というものの存在自体を否定する研究もある。永田氏は『日本後紀』延暦24年（805）4月癸卯条に「令_レ土佐国帯_レ駅路_レ郡、加_レ置伝馬五匹_レ。以_レ新開之路山谷峻深_レ也。」など史料的には駅路を使用した伝馬制運用を示す例が少なくないため、伝馬制の運用の舞台は律令制下を通じ基本的に駅路であったと捉えられずとして、伝路の存在を否定した¹⁰²。たしかにこの延暦24年の記事をはじめとする史料の中には、伝馬制が駅路上において運用されたとみなされるものは多い。原氏が復元した駿河国の伝路や、筑後国において復元された伝路は、伝馬供給施設＝郡家という前提のもとで復元されたルートであり、後述するが、伝馬は郡家以外においても供給されていたと考えられる事例もあるため、郡家を唯一の伝馬供給施設として復元したルートそのものが成り立たない可能性もある。伝馬は郡家で供給されたのか、あるいは郡家以外の場所で供給されたのか個別に検証していかねばならない。

しかし、信濃国諏訪郡や下野国芳賀郡のように駅路が通じていない郡において史料的に伝馬の設置が認められ、伝路を想定せざるを得ない事例も少なくない。伝馬制を運用する上で駅路とは別に設定された伝路というものを認めないわけにはいかない。ただし、その大部分において駅路と伝路は同一の道

を共有しており、駅路の通過しない郡でも交通の利便上とくに必要がある場合に伝馬が設置されたり、特別な理由が存在したときのみ別ルートが設定されたのであろう。そこで次に伝路を復元する上で必要となってくる伝馬供給施設についてみて見ることとする。

坂本太郎氏は¹⁰³廐牧令16諸道置駅馬条の条文にある「每郡」について、延暦元年の官符¹⁰⁴より、「郡」とは「郡家」であり、伝馬は駅家ではなく郡家で供給されていたと解釈した。その後、青木和夫氏¹⁰⁵や柳雄太郎氏らによって、『延喜式』段階では、駅路沿いの郡に伝馬が設置される傾向にあるが、天平期の「正税帳」などでは『延喜式』では伝馬が設置されていない諸国諸郡でも伝馬売買についての記載があるため、本来はすべての郡家に設置されていたものであるという説が唱えられた¹⁰⁶。

しかし一方で、伝馬供給場所について足利氏は、上野国では『延喜式』によると碓井・群馬・佐位・新田の4郡に各5匹の伝馬が設置されていたが、『上野国交替実録帳』にはこれら4郡家の建物の中に、伝馬に関する施設と思われるものの記載はまったくなく、しかも碓氷郡を除く3郡家には厩さえ存在しない。このことから郡家から離れた主要交通路沿いに「伝馬所」が設けられていたのではないかと考えた¹⁰⁷。森田梯氏は伝馬は基本的には駅路を利用したとした上で、郡家が駅路に沿って立地している場合はそこで伝馬が供給されるが、郡家が駅路から離れている場合は、駅家や便宜のある施設を供給所とした。そのため、廐牧令22官人乗伝馬条では伝馬の供給施設を「郡家」とせず「所至之處」としてしているとした。また駅路沿いであっても、信濃国伊那郡は美濃国境から筑摩郡境まで90km近い長大な郡域を有しているが、『延喜式』によると、伝馬は供給場所として郡にのみ10匹となっており、これらの伝馬すべてが郡家にのみ設置されたとは考えられない。隣接する郡家までの距離数があまりにも多すぎるため、郡家以外にも伝馬を供給する施設が設置されたと考えざるを得ないとした¹⁰⁸。

たしかに『延喜式』では伝馬供給施設として郡以外にも駅家が記載されている。ただしここで問題となるのは、この駅家で伝馬を供給するという措置

が奈良時代まで遡ることができるのかという点と、郡家・駅家以外に伝馬所が果たして存在したのかという点である。郡家以外の場所において伝馬を供給するという措置については、『日本三代実録』貞観6年(864)12月10日の記事に「駿河郡帯三駅二伝」とあり、『延喜式』以前に郡家以外にも伝馬を設置した施設があったことが分かる。なお、この「二伝」とは、1つは駿河郡家であり、1つは『延喜式』の記載より横走駅であったことは間違いないであろう。岡田登氏は、天平期の正税帳に記載されている市替え伝馬の記事に注目して奈良時代の伝馬の設置状況を明らかにした¹⁴⁾。その中で天平9年『駿河国正税帳』(D断簡)の某郡に市替え伝馬を示す記載として「伝馬死馬皮伍張」とあり、令の規定の5匹が設置されていたとすると、この郡ではこの年に伝馬のすべてが死んだことになる。駿河国7郡中、記載が欠失している5郡の買馬数は11匹となり、1郡あたり平均で2匹の更新となる。この某郡のみが令の規定数である5匹の設置伝馬すべてが死んだと見ることは極めて異常であることから、この郡では規定以上の伝馬数が設置されていたと見るのが妥当であるとした。そこでこの某郡であるが、『延喜式』では駿河郡のみが伝馬供給施設を2カ所設置しており、伝馬数は併せて10匹となる。D断簡の某郡とは駿河郡である蓋然性が高い。しかも『延喜式』段階や貞観6年段階と同じように、郡と駅家の2箇所に伝馬を設置していた可能性が高いのである。伝馬所についても、積極的に存在したことを示す史料はないものの、森田氏が述べたように、郡家とは別に設置されたと考えざるを得ない事例があることから、その存在は否定できない。交通ルートの復元と郡家の所在地を明らかにすることで、その施設を設置したと考えざるを得ないという事例も増えていくであろう。その折り伊那郡のように『延喜式』で伝馬数が5匹より多い郡について特に注意する必要がある。今後の個別事例の研究を待ちたい。

本来は全ての郡に伝馬は設置されたのかという問題であるが、たしかに諸正税帳からは、『延喜式』に記載されていない国や郡にも伝馬が設置されていたことが分かる。しかし、永田氏が言うように、

伝馬制とは基本的には中央から地方へという一方通行の制度であり、ネットワーク状の制度ではないとすると、全郡家に置かれる必要性の無いものである。奈良時代には延喜式段階とは異なった駅路体系があり、路線もより複雑であった。伝馬もこれら延喜式段階にない路線上の郡にも置かれていたであろう。また、駅路以外でも広域交通上利便性が高い交通路上の郡にも設置されていた可能性は排除できない。だが、逆に交通上や距離間上、設置する必要のない郡もあったはずである。

以上、伝馬制と伝路・伝馬供給施設についての研究状況をまとめると、伝馬制というものは駅制とは異なり、中央を唯一の起点とした交通システムで、ネットワーク的な交通システムではない。実際的には郡家の持つ交通機能の一部を、中央政府が掌握し運用していた。また、駅制が文書などの情報通信制度として成立したのに対し、伝馬制は都からの使者を迎送する制度として成立したものである。伝馬制の運用は、基本的には駅路を使用し、それ以外にも交通の利便が良い主要交通路上などでも行われた。その供給施設は、郡家を原則とするが、郡家間の距離が長い場合や郡家が主要交通路から離れた場所にある場合は、駅家に併置されたり、別に伝馬供給施設を設けることがあった。平安時代初期以降の交通政策の転換に伴う全国的な交通体系の改編により、伝馬制も一時は廃止された。その後、再び復活した伝馬制は、もはや以前あったような独自の機能を持つ交通制度ではなく、駅制の補助的的制度としての側面が強い。その結果が延喜兵部式諸国駅伝馬条である。しかし、運用を行う交通路(伝路)や伝馬供給施設など個別に検証していくことで、本来あったものとは変わらない例のあることも分かる。

3. 近江国の交通路

近江国の伝馬供給施設について論じる前に、近江国内の交通路の状況、特に駅路を中心に見ていくこととする。

近江国は畿内と東国の接点にあるため、奈良時代には東山道・北陸道の2道が、長岡京期以降は東海道を加えた3道が国内を通過することとなる。そこで各道毎にその路線を概観することとするが、

特に後章で問題とする高島郡、栗太郡を中心に述べることとする。

延暦3年(784)の長岡京遷都以降、近江国内を通過することとなった東海道は、山城国から逢坂山を越え、大津市域をいったん南下し、石山-瀬田間で瀬田川を渡る。そこからさらに北上し、草津に至る経路をとる。ここまでは東山道との併用道となっている。そこで従来問題となっているのが、東海道がどこで東山道と分岐したかということである。主に3つの説がある。

1説日は、足利氏による旧説²³⁾で、守山市街地付近で分岐し、条里地割に沿って栗東市伊勢落へ至るといふものである。根拠として、地形的に伊勢落を通過することは間違いなく、条里の坪界線にのること、更にライン上に沿って「小大道」「下小大道」の小字地名があることがあげられている。

2説日は栗東市手原に存在する東西道路(近世東海道)に注目し、この東西道路を西へ延引した位置を分岐点とする²⁴⁾。

3説日は草津市矢倉付近で分岐し、同青地町まで東進する。そこで方向を北東にかえ、手原の東西道路に至るといふものである²⁵⁾。現在では、草津市から栗東市にかけての郡家および官衙的色彩の強い遺跡の立地²⁶⁾、草津市域の複数の遺跡を東西に貫く道路跡の可能性も考えられている大溝遺構の存在²⁷⁾、栗東市で検出された波板状凹凸遺構や東海道の側溝の可能性を持つ溝の存在²⁸⁾から3説目が最も有力となっている。

甲賀郡を通過する東海道は「倉歴道」と「阿須波道」の2ルートが存在した。『日本書紀』天武天皇元年(672)6月甲申(25日)条の「(前略)到積殖山口、高市皇子自鹿深越以遇之(後略)」に相当するルートが倉歴道で、大津宮期にまで遡る古いルートである。具体的なルートは復元されていないが、JR草津線に近似する道筋をとっていたものと考えられる。

『日本三代実録』仁和2年(886)5月癸巳(15日)条に「檢近江国新通阿須波道之利害」、同6月己巳(21日)条に「伊勢齋内親王応取近江国新道入於大神宮。仍下伊勢国、又伊賀国旧路頓宮、下伊賀国知」とあり、伊勢齋内親王の群行ルートの変更が行わ

れた。駅路もほぼこの頃に倉歴道から阿須波道に移行したものと考えられる。この阿須波道ルートは湖南市朝国付近で先の倉歴道と分かれ、甲賀市水口・土山を経て伊勢国に至るもので、近世東海道はこのルートをほぼ踏襲する。

足利氏は、条里地割に合致する近世中山道の直線区間に注目し、それらを結ぶ線として東山道ルートを復元した²⁹⁾。その後、近江国の東山道を研究するものにとっては、必ずこの足利氏の説を検討することから始まるほど影響力を残した復元案である。説得力に富む復元案であるが、一部疑問が提示されたところもある³⁰⁾。主なものを列挙すると、山城国・近江国間の奈良時代のルート。つまり田原道経由で国府へ至ったのか山科経由で勢多橋を渡ったのかという点。野洲郡におけるルート。足利氏の復元案では野洲郡だけが唯一条里地割に沿っていないのである。次いで蒲生郡・神崎郡間のルート。そして米原市内のルート。近世中山道と同様に磨針峠を越えたか、国道やJR線と同じように山裾を北上したかという点である。ミクロな点では異論もあるが、マクロな視点にたてば、近世中山道にほぼ踏襲されており、基本的には条里地割が卓越する湖南・湖東平野では条里の界線と一致することが多い。

北陸道は、他の2道とは異なり、山城国からのルートは逢坂山越えではなく、山科区四ノ宮から三井寺の南へ抜ける小関越えをとるものと考えられる³¹⁾。大津市域や志賀町域についてのルートは、近世西近江路やそれとスムーズに繋ぐラインが想定されている³²⁾。滋賀郡から北上してきた北陸道は、高島郡に入ると、その想定ルートに若干の相異はあるものの、安曇川下流平野に広がる条里地割りに沿って北上した。ここで問題となるのが、近江-若狭間・近江-越前間の北陸道のルートと変遷である。足利氏や金田章裕氏は、奈良時代の北陸道は近江から若狭を経て越前へと到るルートが正規の北陸道と捉え、平安時代になって近江-越前間のルートが本道となったとした³³⁾。しかし、越前愛発関の位置は近江-越前間ルート上に求めざるを得ないため、奈良時代にあっても近江-越前間ルートが北陸道の本道であり、若狭へは支路によって到ったものと考えられる。その若狭支路であるが、高島市今津

町弘川で分岐するという説が大勢を占めているが、高島郡内の港津の成立やその立地と、『延喜式』・木簡等の資料類をつきあわせると、この説は成立しがたい。高島郡南部の勝野や音羽付近で本道から分岐したものと考えられる。さらに、この分岐点付近に三尾駅は立地していたのであろう。

『類聚国史』天長9年の記事の解釈から近江―越前間ルートの変遷を考える研究者もいるが、しかし、この記事をもって北陸道ルートの変更があったとは必ずしも言えない。むしろ、律令期を通じてルートの変更はなく、そのルートは一貫して高島市今津町弘川からマキノ町石庭・小荒路を経て敦賀市へ到るものであったと考えるのが妥当である。なお、石庭・小荒路は鞆結駅の想定地でもある。石庭は「鞆結」・「北鞆結」の字名があることから、小荒路は小荒路十寺遺跡の存在をもつての想定であるが、現在の時点では断定するには至らない¹¹⁾。

4. 高島郡の伝馬供給施設

『延喜式』では、北陸道の伝馬設置場所として、滋賀郡・高嶋郡、和邇(駅)、鞆結(駅)が記載されている。ルート上の順にすると、都方面から滋賀郡・和邇(駅)・高嶋郡・鞆結(駅)となる。他の2道とは異なり、駅家に伝馬が併置されており、郡(家)と郡(家)の間の駅家をもつてあてているのが特長である。これは、近江国内を通る北陸道の延長が約75kmの距離に対して、そこに2郡しかなく、一方、東山道の延長は約80kmの距離に対して、6郡が存在するという違いのため、郡(家)だけではカバーできないことから、郡家間の駅家をもつてその任に充てたものである。

この北陸道における伝馬供給施設の配置のあり方と、駅家の配置のあり方を比較すると、かなりの点で類似していることが分かる。北陸道の駅家は、都方面から穴多・和邇・三尾・鞆結の4駅が知られている。穴多駅は、大津市穴太の遺称地名をもつて想定地としており、和邇駅は遺称地名より志賀町和邇中を想定地とする。三尾駅・鞆結駅については前述したとおりである。

一方、郡家の位置であるが、滋賀郡家は、大津市坂本6丁目に所在する坂本八条廃寺付近に「郡園

「倉園」という2つの神社があり、周辺に郡家が存在した可能性が指摘されている¹²⁾。また、駅家との関係から穴太に求める説もある¹³⁾が、いずれも、穴多駅想定地に近い場所に想定されている。

高島郡家は郡北部の旧今津町域に存在する日置前遺跡と、郡南部の旧高嶋町域に存在する鴨遺跡がその候補である。出土遺物からすると日置前遺跡は8世紀中葉を中心としており、鴨遺跡¹⁴⁾は主に8世紀末から9世紀初頭・9世紀後半の2時期がある。鴨遺跡では、前者の8世紀末から9世紀初頭には「主政」の墨書土器が、後者の9世紀後半は「大領」「次官」などの墨書土器とともに、木簡・銅印・硯・木沓・人形代・緑釉陶器・灰釉陶器などの豊富な遺物が出土しており、9世紀後半期は郡家に関連した遺跡であったことが窺える。当該期の遺構は板塀や掘立柱建物・井戸などが検出されているが、主軸は正方位を指向している。また、「遠敷郡遠敷郷小丹里秦人足嶋庸米六斗」と記された荷札木簡が出土しており、記載内容からみて8世紀前葉とみられる。当該期の土器類の出土は確認されていないものの、周辺に8世紀前葉期の遺構があった可能性があるとともに、若狭国からの庸米を取り扱うような公的施設が存在したと考えられる。

なお、鴨遺跡の南300mほどに存在する永田遺跡¹⁵⁾では、8世紀末から9世紀初頭の土器類や木簡・帯金具・木沓・和同開珎、万年通宝、神功開宝の3種の貨幣などの豊富な遺物が出土しており、きわめて官衙的様相を呈している。遺構は調査区の制約もありさほど明確ではないが、矢板列が検出されており、主軸方向が高島郡主条里に近い方位を指向していることが注目される。

鴨遺跡と永田遺跡は、遺物の面からすると时期的な違いはあるものの、両者とも官衙的様相を呈している。しかし、遺構のあり方、特に主軸方位に注目すると、時期差による違いというよりも、その遺跡が持つ機能差・性格差というものがその主軸方位に反映されたと考えられる。つまり、両遺跡とも条里と方位を同じくする北陸道に接するように立地しながらも、鴨遺跡は正方位をとり、永田遺跡は北陸道と同方位を指向しているというありかたが、機能差・性格差を現していると考えられる。

前述したように、『延喜式』では伝馬を設置した高島郡(家)は、和邇(駅)と輅結(駅)の間にある。鴨遺跡は、ほぼこの両駅の間で立地し、出土遺物からだけでなく、立地という面からも郡家である可能性は高い。一方、永田遺跡については、報告書では「高島山作所」との関連を指摘しているが、北陸道推定ルートにも近く、検出された矢板列の方位も路線方位(条里方向)とほぼ同じくするという遺跡のありかたから、北陸道により親近な官衙施設と捉えることができ、三尾駅と推定するのが妥当であろう。

以上のように高島郡においては、伝馬は郡家に設置されており、その郡家は鴨遺跡であったと推測される。また、その南300mに位置する永田遺跡は三尾駅である可能性がある。この両遺跡の位置は、高島郡における交通上非常に重要な場所で、前述したように北陸道本道と若狭支路が分岐する場所でもあり、勝野津とも連なっていく場所でもある。現在のところ鴨遺跡では、9世紀後半以外の時期については郡家の可能性は決して高くはないが、8世紀前葉の遠敷郡木簡や、8世紀末から9世紀初頭の「主政」の墨書土器の存在から、これらの時期においても周辺に郡家があった可能性はある。

5. 栗太郡・坂田郡の伝馬供給施設

既述したように、栗太郡には伝馬が10匹設置されており、通常の規定の2倍となる。これは栗太郡が東山道方面と東海道方面の両者を受けるための措置であった。栗太郡内の駅路と郡家の位置を再度確認すると、瀬田から草津へ至った東山道は、条里の界線に沿った直線路線をとり守山へ向かう。東海道は草津市矢倉付近で東海道と分岐し、同青地町まで東進して、そこで方向を北東にかえ、栗東市手原に至る。郡家は栗東市岡遺跡⁹⁴⁾が栗太郡家とされ、その北東約2kmに位置する手原遺跡も岡遺跡に後続する栗太郡家と考えられている⁹⁵⁾。

ここで注目しなければならないのは両遺跡と駅路との位置関係である。岡遺跡・手原遺跡ともに東海道沿いに立地し、東山道からは離れた場所にあるということである。伝馬が栗太郡家で供給されていたとすると、駅路とは別に東山道方面へ連絡す

るための伝路を想定しなければならない。手原の東西道路をそのまま西へ延伸させるといふ服部氏の東海道説、あるいは新たな路線を推測する必要があるかもしれない。しかし、服部説では、手原遺跡・岡遺跡ともに東山道は多少近くなるものの、東海・東山両方面の伝馬を受けるには十分なものとはいえない。

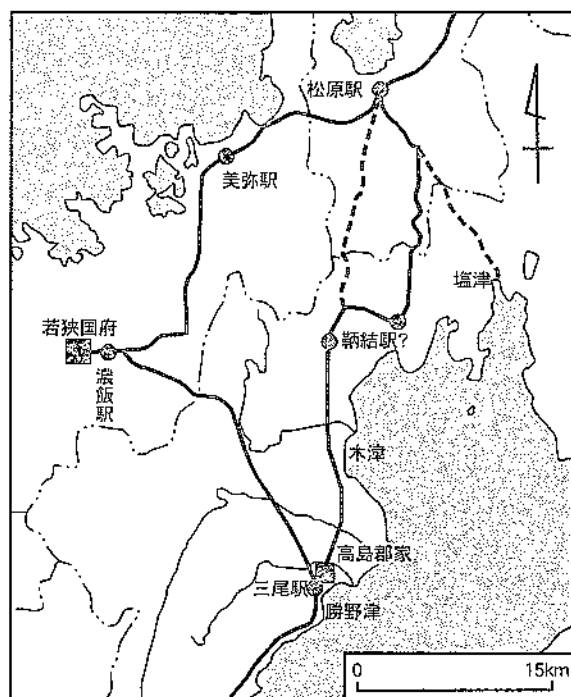


図1 高島郡の交通路と施設

新たな路線の可能性として、岡遺跡の北西から手原遺跡に向かう東海道推定ルートをそのまま条里界線に沿って野洲郡へ延伸させ、野洲郡家推定遺跡である小篠原遺跡付近に到達するルートが挙げられるが、道路を推定するには根拠もなく可能性としては低いように思われるし、岡遺跡や手原遺跡では、東山道方面の次の伝馬供給施設である野洲郡に距離的にも近すぎる。栗太郡の場合、郡家で伝馬を供給していたのではなく、郡家とは別に伝馬供給施設を設置していた可能性が高いと思われる。その場合、やはり伝馬は駅路上において行われたと考えるべきで、その伝馬供給施設の場所は、東海東山両道が分岐する草津市矢倉以南となる。駅間距離を参考にすれば、瀬田付近に設置されたと見るのが妥当であろう。

坂田郡は、近江国最東端に位置し、その東は美濃

国となる。駅路は東山道であり、ルートとしては近世中山道がほぼ古代のルートを踏襲しているとみられている。つまり、東山道は郡南部の狭隘な地形の中を通過している。駅家は横川駅が知られており、米原市（旧山東町）梓河内もしくは同市（旧米原町）醒井付近に想定されている。一方、郡家は長浜市宮司遺跡や大東遺跡に想定されているが、両遺跡とも遺構・遺物の状況から積極的に郡家とすることは難しい。現在のところ郡家の有力候補である遺跡は存在しないものの、郡家想定地としては地形・歴史性・地名など様々な点からみて東山道沿いではなく、あくまでも長浜平野に求められる。

それでは坂田郡においても栗太郡同様、伝馬は郡家でなく、別に供給施設を設けて行っていたのであろうか。坂田郡では東山道以外に古代に遡る可能性のある2本の道路があったことが知られている。1つは米原市馬場から箕浦－宮司－国友－伊部を通過し、近世北国脇往還に合流するもの³⁴。もう1つは近世北国脇往還を古代まで遡らせるといふもので、関ヶ原町に小関という地名があり、北国脇往還のルート上にあることから、不破関（大関）に対する小関が設けられていたことに因む地名とみられている。また、『日本書紀』天武元年8月に壬申の乱における処罰として、右大臣中臣連金を「浅井田根」という場所で斬っている。この場所こそ先に挙げた1つ目の道路と北国脇往還が合流する場所である。

坂田郡においては、東山道上に伝馬供給施設を想定するよりも、郡家で伝馬を供給し、駅路とは別

ルート上でこれを行っていたと想定される。東山道ルートは狭隘な地形であり、伝馬供給施設を設置する程度は差し支えはないものの、このルート上であえて伝馬供給を行うのであれば、専用の供給施設を設けるよりも、高島郡のように駅家に併設すればこと足りるのではあるまいか。『延喜式』に伝馬設置施設として「坂田（郡）」とあるのは、坂田郡家と考えるのが適切であろう。

犬上郡から北上した伝馬は旧米原町内で、東山道からはずれ、長浜平野にあった郡家で供給を受け、横山丘陵の北端をまわり、北国脇往還前身ルートで美濃国へ至ったのであろう。これら坂田郡内を南北に走る2道は、前述したように浅井郡で合流し、伊香郡へ至る。さらにその先は越前国へも通じていたであろう。湖北における主要交通路であった。『延喜式』には記載されないが、坂田郡以北の郡にも伝馬が設置されていた可能性は否定できない。

6. まとめ

これまでの伝馬研究の中では、「伝路」の存在を積極的に認める研究と否定する研究があり、伝馬供給施設についても全部設置を説く研究、郡家とは別の供給施設を考える研究などがあった。しかしこれらの研究は交通路、伝馬供給施設、制度と個別に研究されることが多く、さらに地域に密着した個別事例研究でも一体として研究されることは少なかった。

本稿では、延喜兵部式諸国駅伝馬条に記載される近江の伝馬設置郡の中でも、特に高島郡と栗太郡・坂田郡をとりあげて交通路と施設の両面から考察を行った。その結果、これら3郡ではそれぞれ異なった状況を見いだすことができた。高島郡では駅路上で伝馬は行われ、その供給施設は郡家であった。栗太郡においても駅路上で伝馬は行われたが、郡家とは別に供給施設が設置されていたと推測される。坂田郡では郡家で伝馬を供給したと考えられ、駅路とは別に伝馬制を運用した交通路が想定された。このように今回取りあげた郡において、交通路と伝馬供給施設との関係は三者三様という様相を呈しており、伝馬制運用

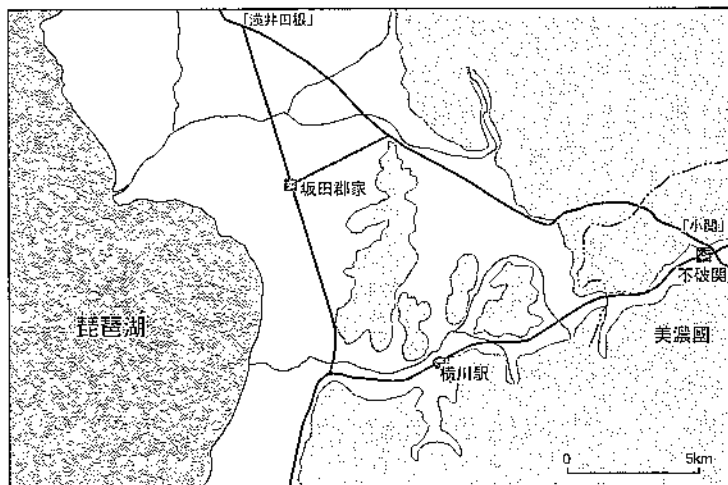


図2 坂田郡の交通路と施設

の舞台としての交通路と伝馬供給施設は決して一律には語ることができないことがこの事例を通じて明らかになった。ただし、ここで取りあげた事例のうち、栗太郡と坂田郡はある意味では特殊形態であり、伝馬制運用の基本形態は高島郡のようにあくまでも駅路と郡家の利用であったと考える。今後個別事例の検討が進むことにより、明らかとなっていくであろう。

東山道が通過する野洲郡・蒲生郡・神崎郡・愛知郡・犬上郡のうち、『延喜式』で伝馬設置が認められるのは、野洲郡・神崎郡・犬上郡であり、蒲生郡・愛知郡には設置されていなかった。これは駅家の設置状況とも一致しており、これらの郡家の推定地と駅家推定地はいずれも至近距離に存在している。つまり東山道に近接して郡家は立地している。各郡家推定地間の距離数を見ると、野洲郡家－蒲生郡家間約8km、蒲生郡家－神崎郡家間約8km、神崎郡家－愛知郡家間約6kmというように、隣接する郡家との距離数はかなり短いものとなっている。伝馬設置郡も1郡おきで駅家間同様の適切な距離数となり、おそらく伝馬設置当初よりこの設置状況は変わらなかったのではあるまいか。

以上、伝馬供給施設と交通路について近江国を事例として若干の考察を行った。これまで全国各地で郡家は発掘され、明らかになったものも多いが、その有する機能の一部としての伝馬供給施設については、未だ明らかとなっているものはない。また郡家以外の場所で官衙的とされる遺跡が多く確認されているが、その性格が明らかとなることは少ない。今後このような郡家遺跡や官衙的性格を有する遺跡の中に伝馬供給施設を見いだしていかなければならないが、それを抽出する条件、つまり遺構・遺物であったり、遺跡の中での空間的なものといったことを整えていく必要がある。今後の研究課題の一つとしたい。

(うちだ やすゆき：調査普及課 主任)

註

- (1) 青木和夫「古代の交通」『日本律令国家論攷』岩波書店 1992
- (2) 伝馬が通行する道に対して「伝路」という呼称があるが、「駅路」が史料にも現れる歴史上の名称であるのに対し、

「伝路」は史料上にはなく、研究用語として便宜上使用されている呼称である。これ以外にも青木和夫氏の「伝馬の路」や、中村太一氏の伝制には「伝路」、伝馬制には「伝馬路」とする使い分けがある。これらはいずれも駅馬が使用する道である駅路との対比によって付けられた呼称である。しかし、この伝馬専用道そのものを疑問視する論者もいる。彼らは伝馬制は駅路上で行われたとされるため、「伝路」という語は適切ではないという。そこで郡の有する交通機能を行う場としての郡家と郡家、郡家と国府などを連結するような道に「郡家(衙)道」や「郡道」といった名称をあたえることを提唱しているが、本稿では特に必要としない限り、現在一般的に使用されている「伝路」を使用することとする。

- (3) 足利健亮「湖東平野を通った東山・東海両道の復元」『日本古代地理研究』大明堂 1985
- (4) 永田英明「律令国家における伝馬制の研究」『交通史研究』第28号 1992(『古代駅伝馬制の研究』吉川弘文館 2004に「伝馬制の機能とその成立」として所収)
- (5) 馬場基「駅と伝と伝馬の構造」『史学雑誌』105-3 1996
- (6) 原秀三郎「郡家小考」『日本政治社会史研究』中巻 塙書房 1969(『地域と王権の古代史学』塙書房 2002に「郡家の構成と交通機能」として所収)
- (7) 大日方克己「律令国家の交通制度の構造－運送・供給をめぐって－」『日本史研究』269号 1985
- (8) 松原弘宣「地方官の交通と伝馬制」『古代交通研究』第11号 2001
- (9) 市大樹「律令交通体系における駅路と伝路」『史学雑誌』105-3 1996
- (10) 市氏はこの時は「伝路」としたが、後に用語的に不適切と考え、この郡家の持つ交通機能を果たす道に対して「郡道」という名称を与えている。「伊勢国計会帳からみた律令国家の交通体系」『三重県史研究』第16号 2001
- (11) 前掲(9)
- (12) 馬場基「駅制の基本的性格と成立について」『古代交通研究』第7号 1997
- (13) 原秀三郎「古代駿河・遠江両国の東海道」『静岡県歴史の道調査報告書－東海道』静岡県教育委員会 1980(『地域と王権の古代史学』塙書房2002に所収)
- (14) 木下良「日本の古代道路－駅路と伝路の変遷を中心に－」『古代文化』47-4 古代学協会 1995 その他代表的な事例研究として 木本雅康「古代伝路の復元と問題点」『古代交通研究』第7号 1997での下野国の事例や 中村太一「第1章 古代の道路と交通制度」『日本の古代道路を探る』平凡社 2000の出雲国の事例がある。
- (15) 永田英明「七道制と駅馬・伝馬」『古代交通研究』第7号 1997 他にも市氏(前掲10)や森田悌氏(「伝馬制考察」『続日本紀研究』285号 1993)も伝馬制は駅路上で運用されたとする。

- (16) 坂本太郎『上代駅制の研究』至文堂 1928 (坂本太郎著作集第8巻『古代の駅と道』吉川弘文館 1989に再録)
- (17) 延暦元年(782)11月3日官符(『類聚三代格』)に駅伝馬の剋外増乗を禁ずることが見え、その最後に「勝示郡家并駅門、普使告知」とあり、郡家と駅門を並記していることは、駅馬の設置場所が駅家であり、伝馬の設置場所が郡家であることを示唆するという。
- (18) 前掲(1)
- (19) 柳雄太郎「駅伝制についての若干の考察」『古代史論叢』中巻 吉川弘文館 1978
- (20) 足利健亮「序説(二)－駅制および駅路概念」『古代日本の交通路』大明堂 1978
- (21) 森田悌「伝馬小考」『信濃』49-4 1997
門井直哉氏も森田氏と同様の見解を示している。「律令制の伝馬制と交通体系について－「伝路」概念の再検討を通じて－」『史林』85-6 2002
- (22) 岡田登「正税帳よりみた伝馬の設置状況」『皇學館大学紀要』18号 1980
- (23) 足利健亮「恭仁京の京極および和泉・近江の古道に関する若干の覚え書き」『社会科学論集』大阪府立大学 1970
- (24) 服部昌之「草津市とその周辺の条里」『草津市吉田の条里景観遺存地区の歴史地理学的調査報告』滋賀県・草津市 1974
- (25) 足利健亮「近江の土地評画」『日本古代地理研究』大明堂 1985
内田保之「近江国の古代駅路と官衙遺跡について」『紀要』9号 (財)滋賀県文化財保護協会1996
- (26) 谷口智樹「草津市追分・矢倉周辺における奈良時代の遺跡動向について」『条里制・古代都市研究』14号 1998
- (27) 前掲(26)
「岡田追分遺跡12次」『平成10年度草津市文化財年報』草津市教育委員会 2000
- (28) 「下鉤東遺跡」『栗東町埋蔵文化財調査1996年度年報』栗東町教育委員会・(財)栗東町文化体育振興事業団 1997
雨森智美「上鉤遺跡で発見された溝跡について」『1980～82年度栗東町埋蔵文化財調査資料集』栗東町教育委員会・(財)栗東町文化体育振興事業団 1999
- (29) 前掲(25) 足利
足利健亮「歴史地理学的見地からみた中山道」『中近世古道調査報告2 中山道』滋賀県教育委員会1996
- (30) 内田保之「近江国」『日本古代道路事典』八木書店 2004を参照されたい
- (31) 前掲(25) 足利
- (32) 足利健亮「古代北陸道の変遷と条里遺構」『志賀町史』第1巻 志賀町 1996
- (33) 前掲(32) 足利
- 金田章裕「古道と条里」『今津町史』第1巻今津町 1997
- (34) 高島郡内の北陸道については、内田保之「高島郡の古代北陸道再考」『淡海文化財論叢』第1集 2006にまとめたので参照されたい。
- (35) 細川修平「考察」『大津市埋蔵文化財調査報告書10 坂本八条遺跡』大津市教育委員会 1985
- (36) 藤岡謙二郎「古西近江路に沿う穴太部落の歴史交通地理学的性格について」『人文地理学の諸問題』大明堂 1968
- (37) 「鴨遺跡」『滋賀県緊急雇用創出特別対策事業に伴う出土文化財資料化収納業務報告書Ⅱ-1』滋賀県教育委員会・(財)滋賀県文化財保護協会 2005
- (38) 「高島郡高島町永田遺跡」『ほ場整備関係遺跡発掘調査報告書XⅡ-8』滋賀県教育委員会・(財)滋賀県文化財保護協会 1985
- (39) 「岡遺跡」栗東町教育委員会・(財)栗東町文化体育振興事業団 1990
- (40) 雨森智美「滋賀県手原遺跡と古代の地方官衙」『近江歴史・考古論集』滋賀大学教育学部歴史学研究室 1996
- (41) 秋田裕毅「長浜城と北国街道」『びわ湖湖底遺跡の謎』創元社 1997

編集後記

序文にありますように、本協会は35周年を迎えました。これまでに蓄積された文化財に関する情報は膨大なものであります。その情報にふたたび埋もれることのないよう心がけたいものです。さて、今回の紀要には8本の力作の論考が寄せられました。さらに、35周年を記念して紀要の総目次も巻末に掲載いたしました。

本書が文化財の保護のため、広く活用されることを願っております。

(M.N.)

平成18年(2006年)3月

紀 要 第19号

編集・発行：財団法人滋賀県文化財保護協会

滋賀県大津市瀬田南大萱町1732-2

TEL (077)548-9780

FAX (077)543-1525

URL: <http://www.shiga-bunkazai.jp>

E-mail: mail@shiga-bunkazai.jp

印刷・製本 富士出版印刷株式会社