

# 南九州の古道について ～菱刈郡・大水駅を中心に～

上村俊洋

## はじめに

本稿では、古道、特に、文献史学・考古学・歴史地理学等の様々なアプローチがなされてきた南九州の古代官道についてとりあげる。古代の在地文献が皆無に等しいなか、近年、発掘調査による古道検出等の成果が大きいが、駅館施設の特定には至っていない。

時代が下り、近世に至ると、文献史料や地域の伝承、現存する歴史的景観から、地域間の交通路の復元も可能となる。地図1は、水系（青色実線）と国道・主要県道等の現道（灰色実線）を描く南九州の地図に、鹿児島県教育委員会編『歴史の道調査報告書』（以下「歴史の道」）各集<sup>\*1</sup>で報告される主要交通路（緑色）を示したものである。歴史的な主要交通路の多くは、現代の国道・県道等に継承されている。大規模な土木工事が行われる

前近代においては、人々が活動する拠点間を効率的に結ぶ上で、自然地形の制約を受けながら交通路を整備したであろうから、地図1の歴史的な交通路は、ある程度、古代・中世まで溯る可能性がある<sup>\*2</sup>。

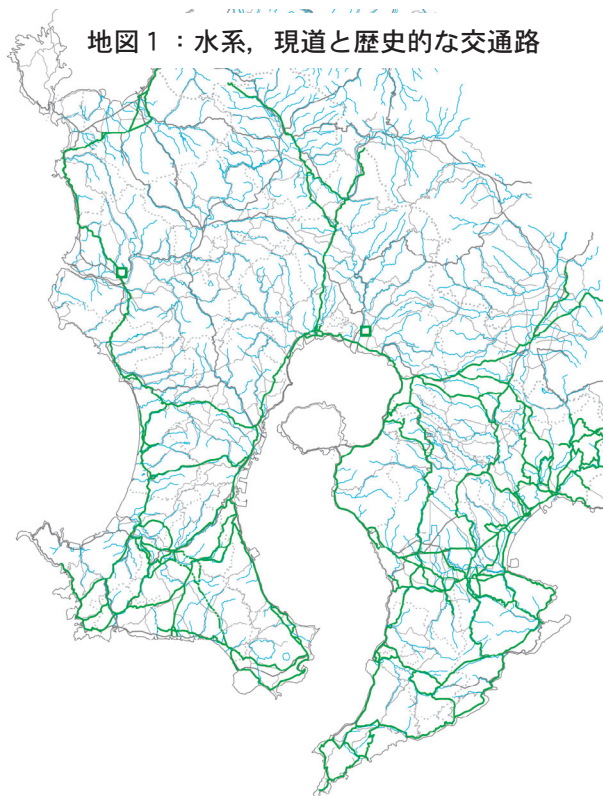
本稿は、発掘調査成果等を含めた南九州の古代官道についての研究史上の成果を私なりに整理し、平成30年1月27日に一般向け概説講座として行った鹿児島県歴史資料センター黎明館学芸講座「大隅半島北部の古道について～古代菱刈郡を中心に～」を基に、若干の私見を述べるものである。

## 1 『続日本紀』に見える駅路の移動

### (1) 令制上の駅路

律令制度施行後の前近代では、京（平城京・長岡京・平安京）周辺の5ヶ国と、地方を7つに区分した五畿七道の地方区分が継承された。五畿を中心に全国に放射状に区分される七道は、京と地方を結ぶ「道」の沿線ごとに諸国をまとめており、古代国家が「道」を重視していたことがわかる。

令の規定では、諸道を大路（大宰府以東の西海道及び山陽道）・中路（東海道及び東山道）・小路



(その他諸道)に区分し、30里(約16km)ごとに1駅設けた\*<sup>3</sup>。

## (2) 西海道・山陽道(大路:大宰府-平城京)の連絡

奈良時代の官道の連絡状況については、『続日本紀』記載の、養老4(720)年大隅国守殺害事件、天平12(740)年藤原広嗣の乱、8世紀の東北の蝦夷の反乱記事\*<sup>4</sup>から垣間見える。

『続日本紀』天平12年に見える藤原広嗣の乱は以下の史料から記載が始まる。

八月癸羊(29日)条「大宰少貳從五位下藤原朝臣広嗣上レ表。指二時政之得失一。陳二天地之災異一。因以レ除二僧正玄昉法師。右衛士督從五位上下道朝臣真備一為レ言。」

九月丁亥(3日)条「広嗣遂起レ兵反。勅以二從四位上大野朝臣東人一為二大將軍一。從五位上紀朝臣飯麻呂為二副將軍一。軍監軍曹各四人。徵二發東海。東山。山陰。山陽。南海五道軍一萬七千人一。委二東人等一持レ節討レ之。」

広嗣上表を記載する8月29日条から4日後の征討軍人事は、そのまま、広嗣上表文が大宰府を發して4日後に当時の平城京に達し、即座に対応したものと考えられる。養老4年の大隅国守殺害事件は、二月壬子(29日)条「大宰府奏言。隼人反殺二大隅国守陽侯史麻呂一。」

三月丙辰(4日)条「以二中納言正四位下大伴宿称旅人一。為二征隼人持節大將軍一。授刀助從五位下笠朝臣御室。民部少輔從五位下巨勢朝臣真人為二副將軍一。」

と、大宰府報告日付の5日後に征討軍人事が行われ、大宰府-平城京間の連絡に5日を要している。天候等の要因によるかも知れないが、5日を要した養老4年から、4日で連絡を果たした天平12年の20年間に、駅制の整備が進んだ可能性もある。

平城京期の駅名・所在を網羅する史料は存在しない。平安京期に下る『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条記載の駅名から検討された大宰府-平安京間の駅数及び距離は、西海道11駅(約88.4km)、山陽道49駅(約544.9km)の60駅(633.3km)と推定され、駅間距離は約10.4kmとなる\*<sup>5</sup>。これは、30里(約16km)ごとに1駅を置く令の規定よりも短区間であり、大宰府-平安京間を大路として駅制の整備が充実していたことが分かる。やや乱暴ではあるが、平城京周辺の駅名・官道等が不明な平城京期も同等の駅数・距離を、大宰府-平城京間に仮定した場合、広嗣の上表文を携えた使者は、60駅を4日間で移動し、1日当たり15駅(約158.3km)を走破したことになる。

## (3) 東山道(中路:陸奥国府-平城京)の連絡

同様に、蝦夷関連記事では、陸奥国-平城京間の連絡には7日前後を要している。神亀元(724)年の陸奥国大掾殺害事件と政府対応を『続日本紀』記事から見ると、

三月甲申(25日)条「陸奥国言。海道蝦夷反。殺二大掾從六位上佐伯宿称兒屋麻呂一。」

四月壬辰(3日)条「陸奥国大掾佐伯宿称兒屋麻呂贈二從五位下一。賻二纒一十疋。布廿端。田四町一。為二其死一レ事也。」

同丙申(7日)条「以二貳部卿正四位上藤原朝臣宇合一為二持節大將軍一。宮内大輔從五位上高橋朝臣安麻呂為二副將軍一。判官八人。主典八人。為レ征二海道蝦夷一也。」

と、陸奥国の報告記事の8日後に、殺害された佐伯兒屋麻呂の贈位が行われ、さらに4日後に、征

討軍人事が行われている。ここでは、陸奥国府－平城京間の連絡に8日を要したと捉える。

また、宝亀5（774）年の海道蝦夷の反乱事件では、

七月壬戌（25日）条「陸奥国言。海道蝦夷。忽発二徒衆一。焚レ橋塞レ道。既絶二往來一。侵二桃生城一。敗二其西郭一。鎮守之兵。勢不レ能レ支。国司量レ事。興レ軍討レ之。但未レ知三其相戦而所二殺傷一。」

八月己巳（2日）条「勅二板東八国一曰。陸奥国如有レ告レ急。随二国大小一。差二發援兵二千已下五百已上一。且行且奏。務赴二機要一。」

と、海道蝦夷反乱についての陸奥国府報告記事の7日後に、軍事対応が記載されており、陸奥国府－平城京の連絡に7日を要したと捉える。ここでも、先に見た養老4年と天平12年の大宰府－平城京間と同様に、陸奥国府－平城京間の連絡は50年間に1日程度の短縮がなされている。

陸奥国府－平安京間の駅数・総距離は45駅・約716.5km、駅間距離は平均15.6kmとなり、令の規定に近い。広嗣の乱と同様に奈良時代の陸奥国における蝦夷反乱の連絡について、平城京と平安京の差異を置いて、乱暴に考えれば、陸奥国府－京間を1日当たり6.4駅、約102km移動している。

中路の東山道に比べて、大路の大宰府－平城京間は1.5倍の移動速度・距離を実現している。

#### (4) 西海道西路（小路：大宰府－薩摩国府）の連絡

『延喜式』に見える平安期の西海道内の駅路（以下、本稿では駅名から推定される経路を駅路とする）では、薩摩国府最寄り駅に田後駅を比定すると、田後駅は大宰府から17番目の駅となる。大宰府－薩摩国府間は、約240kmとなり、田後駅までの駅間距離は平均約14kmとなる。大路以外の西海道内駅路は小路扱いであるが、大宰府－薩摩国府間の平均駅間距離は、大路の10.4kmよりは長い、中路の東山道駅間距離15.6kmよりも短い14kmごとに駅が配置されていることになる。

西海道以外の六道の路線は、平城京あるいは平安京から地方を単線状に結ぶ駅路を、都から放射状に展開することを基本としている。これに対して、西海道内では、「遠の朝廷」と呼ばれた大宰府から西海道内に駅路が放射状に展開しており、部分的には、遠方に展開した駅路同士が結びついて、目的地に対して複数の駅路を選択することが可能な状況となっている。このため、『延喜式』記載の全国402駅の内、西海道には24%に相当する97駅が集中している。これは、白村江の戦い以後の対外的緊張や、南九州で頻発する隼人の反乱に対する特殊な状況が、他の六道とは異なる緊急時に別路を選択可能な駅路網の複線化の設定に至ったと考えられる。本来、小路にあたる西海道西路の大宰府－薩摩国府間の駅間距離平均の短さ、即ち駅館を多数配置して利用者の便宜を向上させる状況は、このような西海道の状況に関連するものではないだろうか。

## 2 南九州の駅路

### (1) 西海道の推定駅路

『延喜式』から推定される西海道内の各駅路は、木下良・武部健一氏が以下の想定<sup>\*6</sup>をされた。

- ① 大路
- 豊前 社埼→到津
- 筑前 独見→夜久→嶋門→津日→席打→夷守→美野→久爾→大宰府

- ② 豊前路 筑前 大宰府→伏見→綱別 →豊前 田河→多米→刈田→到津
- ③ 壱岐・対馬路 筑前 大宰府→石瀬→美野→額田→比菩→深江→佐尉  
→肥前 大村→賀周→逢鹿→登望 →壱岐 嶋優通→伊周
- ④ 肥前路 筑前 大宰府 →肥前 基肆→切山→佐嘉→高来→杵嶋→塩田→新分→  
船越→山田→野鳥  
→肥後 高屋→長崎→球磨
- ⑤ 西海道西路 筑前 大宰府 →肥前 基肆 →筑後 御井→葛野→狩道  
→肥後 大水→江田→高原→蚕養→球磨→豊向→片野→朽網→佐職→水俣  
→薩摩 市来→英祢→田後→櫛野 →大隅国 蒲生→大隅国府
- ⑥ 西海道東路 筑前 大宰府→長丘→隈崎→廣瀬→把伎  
→豊後 石井→荒田→由布→長湯→高坂→丹生→三重→小野  
→日向 長井→川辺→刈田→美祢→去飛→児湯→当磨→廣田→救麻→救貳  
→水俣→嶋津 →大隅 国府
- ⑦ 肥前連絡路 肥前 高来→磐永→登望・逢鹿・賀周
- ⑧ 豊前・豊後連絡路 豊前 多米→築城→下毛→宇佐→安覆 →豊後 長湯
- ⑨ 肥後・豊後連絡路 肥後 高原・蚕養→坂本→二重→蛟臺 →豊後 直入→三重
- ⑩ 肥後・日向連絡路 肥後 佐職・水俣→仁主 →大隅 国大水 →日向 眞斫→夷守→野後→亜椰  
→児湯
- ⑪ 薩摩連絡路 薩摩 櫛野→高来 →大隅 大水

## (2) 『延喜式』記載の西海道南部の駅伝馬

上記の想定駅路の『延喜式』記載駅名を西海道南部（肥後・大隅・薩摩・日向国）の国別に示す。  
なお、下線を付した駅名は、『倭名類聚抄』（以下「和名抄」）に同名の郷が存在する。

肥後國驛馬 大水。江田。坂本。二重。蛟臺。高原。蚕養。球磨。長崎。豊向。高屋。片野。朽網。  
佐職。水俣。仁主各五疋。

傳馬 大水。江田。高原。蚕養。球磨。豊向。片野。朽網。佐色。水俣驛各五疋。

大隅國驛馬 蒲生。大水各五疋。

薩摩國驛馬 市来。英祢。網津。田後。櫛野。高来各五疋。

傳馬 市来。英祢。網津。田後驛各五疋。

日向國驛馬 長井。川邊。刈田。美弥。去飛。児湯。當磨。廣田。救麻。救貳。亞椰。野後。夷守。  
眞斫。水俣。嶋津各五疋。

傳馬 長井。川邊。刈田。美弥。児湯。去飛驛各五疋。

## (3) 肥後国から薩摩・大隅方面の駅路

西海道西路では、肥後国佐職駅（熊本県芦北市）から九州西岸を南下して水俣駅（同水俣市）を過ぎ、薩摩への入国経路には、沿岸を下って出水平野に入る経路と、水俣駅から内陸に入り矢筈岳を越えて出水平野へ入る経路が知られる。沿岸は駅路、山岳部は伝路とも考えられる。

また、佐職駅から仁主駅（同水俣市久木野）を経る駅路は、別途大隅国北部方面に通じ、近世の大口筋に継承され、『鹿児島県の地名』（平凡社）附録「輯製二十万分一図」にも痕跡が残っている。



#### (4) 薩摩国内の駅路（西海道西路）

出水平野では、駅路が通過すると想定される地域内で、市来駅の地名に繋がりうる市来遺跡の調査<sup>\*7</sup>も行われている。最近、南九州自動車道西回り道建設に先立つ発掘調査において六反ヶ丸遺跡で、沿岸沿い駅路に近い古道が検出<sup>\*8</sup>されており、調査成果の検討が待たれる。

薩摩国内の駅比定（後掲地図2：黒破線は藤岡謙二郎説）では、『延喜式』記載順に、出水平野に市来駅、阿久根地方に英祢駅、川内川河口北岸に網津駅、薩摩国府近傍に田後駅を置くことが通説的<sup>\*9</sup>である。次の櫛野駅については、『日本後紀』巻十二の延暦23（804）年に

三月庚子条「大宰府言。大隅國桑原郡蒲生驛與二薩摩國薩摩郡田尻驛一。相去遙遠。遞送艱苦。伏望置二驛於薩摩郡櫛野村一。以息二民苦一。許レ之。」

とあり、薩摩・大隅両国府間の経路上、田後駅－蒲生駅間に新設され、薩摩川内市樋脇市比野付近に比定されている。東和幸氏は薩摩国府付近から櫛野駅方面への古道痕跡を現地踏査<sup>\*10</sup>している。

ここまでの駅は、『延喜式』記載順に比定されるが、次の高来駅の比定地は『鹿児島県史』や「歴史の道」では高城郡由来で薩摩川内市の高城郡薩摩国府付近をとり『延喜式』記載順に逆行<sup>\*11</sup>する。藤岡謙二郎氏は『延喜式』記載順に沿って、櫛野駅付近から南方の鹿児島郡へ向かう現在の鹿児島市郡山や同市郡元付近の可能性を視野に入れている。

武部健一氏は、薩摩国府から大隅国府を経ずに日向国府へ通じる薩摩連絡路を想定し、櫛野駅から東北向して宮之城屋地付近に高来駅、さらに東北向して大隅国菱刈郡に大水駅を比定している。この場合、薩摩国内の西海道西路を南下し、櫛野駅から薩摩連絡路を進んで高来駅に至ることになり、『延喜式』記載順に各駅を比定することになる。

#### (5) 大隅国内の駅路

『延喜式』には大隅国の駅は大水・蒲生の2駅のみで、伝馬記載はなく、脱漏の可能性もある。

蒲生駅－大隅国府間では、始良市城ヶ崎遺跡で古道が検出され、近隣で官衙的遺構が検出された柳ガ迫遺跡が蒲生駅候補地、同じく近隣の集落遺跡である外園遺跡が駅戸集落の可能性が指摘され、始良市教育委員会によって始良市域の駅路が推定されている<sup>\*12</sup>。

大水駅も高来駅同様に諸説分かれる<sup>\*13</sup>。①西海道西路上で蒲生駅－大隅国府間の始良市加治木町付近<sup>\*14</sup>、②西海道東路上で日向国嶋津駅－大隅国府間の曾於市財部町付近<sup>\*15</sup>、③大隅国府から西海道西路・東路を経ずに大隅国北方への経路を想定して「和名抄」記載の大隅国菱刈郡大水郷に拠る<sup>\*16</sup>、の大きく3つの比定候補群がある。

このうち、嶋津駅－大隅国府間に存在する西海道東路上の曾於市財部付近に大水駅を比定する②が、駅間距離上の配置や『長門本平家物語』の記述等から比較的有力視されていた。

大隅国は、日向国から曾於・大隅・始羅・肝属4郡を割いて建国され、8世紀半ばまでに桑原・菱刈両郡が新設された。位置的に桑原・菱刈両郡は曾於郡から分置されたと思われる、前述の大水駅に関する比定候補地は、いずれにしても建国時の曾於郡内に存在したと考える。建国段階の曾於郡域は、他の建国3郡に比して、律令制下の位置づけが異なるものと思われる、国府が置かれ、豊前・豊後国からの公民が移住され、大隅国内の全ての駅路が通過していた。

## (6) 日向・薩摩両国府を経ない大隅国府－大宰府の移動

一方、調庸物運搬行程を規定する『延喜式』卷第二十四（主計上）では、大宰府－平安京間を「大宰府（行程上廿七日。下十四日。）海路卅日」とする他、管内諸国－大宰府間の行程規定を記す。

日向國（行程上十二日。下六日。） 調。絲十八絢。自餘輸二綿。布。薄鯨。堅魚一。

庸。輸二綿。布。薄鯨一。

中男作物。斐紙。麻。熟麻。茜。胡麻子。

大隅國（行程上十二日。下六日。） 調。綿。布。

庸。綿。布。

中男作物。紙。

薩摩國（行程上十二日。下六日。） 調。鹽三斛三斗。自餘輸二綿。布一。

庸。綿。紙。席。

中男作物。紙。

ここでは、日向・大隅・薩摩三国とも、大宰府との往復所要日数を等しくしている。仮に駅路を用いて、日向国府から西海道東路を経て、薩摩国府から西海道西路を経て、それぞれ大宰府との所要日数を同等にすることはありうる。しかし、大隅国府からは西海道東路・西路いずれを経ても、日向・薩摩両国府－大宰府間より所要日数は多くなるはずであり、大隅国府－大宰府間において日向・薩摩両国府を経ない別経路が想定される。この別経路として、前述の肥後・日向連絡路や薩摩連絡路と関連した大隅国府－菱刈郡大水郷・大水駅を関連づける③の必然性がある。

## 3 大隅国菱刈郡大水郷と大水駅

### (1) 菱刈建郡

伊佐市菱刈を遺称地とする「菱刈」地名は、『続日本紀』天平勝宝7（755）年を初見とする。

五月丁丑（19日）条「大隅国菱刈村浮浪人九百卅餘人言。欲レ建二郡家一。詔許レ之。」

「和名抄」に大隅国管郡の一つとして「菱刈郡」とあるので、天平勝宝7年の建郡名を菱刈郡と捉えておく。菱刈建郡以前の「菱刈村」所属郡名は示されていない。位置的に、大隅建国4郡中の曾於郡に所属したと思われるが、『律書残篇』から8世紀前半段階の建郡が推定される桑原郡との位置関係は明確ではない。

菱刈建郡の意義について、中村明蔵氏は、川内川水系の低湿地に流入した肥後国本貫の浮浪人の要請に応えた、在来隼人共同体分断の律令的支配拠点<sup>\*17</sup>とされる。永山修一氏は、隼人社会に対する律令的支配拠点としては、薩摩国府近辺の肥後国系公民、大隅国府近辺の豊前・豊後国系公民などの他国からの計画的移住政策の方が効率的であり、菱刈建郡は隼人社会の残存地域で最後まで未編戸の人々を造籍制の基調に組み入れる契機<sup>\*18</sup>とされる。本蔵久三氏は、往還の便を重視した摂津国能勢建郡例<sup>\*19</sup>と、辺境では建郡・駅設置が時期的に一致することが多いことを踏まえ、古代官道上の大水郷・大水駅設置と関係して菱刈建郡がなされた<sup>\*20</sup>とされる。

## (2) 文献史料からうかがわれる菱刈地方の駅路復元

大隅国北部に主要交通路が通じた可能性を示唆する天承2（1132）年の文献史料が2点存在する。同年潤四月日付「大宰府在庁官人等解案」（『石清水文書』下掲史料<sup>\*21</sup>）には、大隅正八幡宮付近に「宮坂」と呼ばれる「往古大路」がみえ、大隅国府から北向する官道が存在した可能性がある。武久義彦氏は明治期の地形図から、「往古大路」と天承2年段階の大隅国府－菱刈郡－肥後国仁主駅の古道を推定（地図2：赤実線）し、菱刈前目麓と川北築地の方形地割痕跡を駅館跡候補とした。

大宰府在庁官人等解 申請 府裁事

言上大隅国司言上、八幡正宮御殿丑寅方行三町許、於往古大路字宮坂麓頭現八幡御名二字御石体式基、奇特由状

副進

大隅国解壺通

正宮牒壺通

右得彼解状稱、右今月二三日宮牒同日到来云云者、抑件御石体可奉拝見之由、雖被牒送、依不能国司之進止、所言上也、具旨見宮牒状者、勅在状、以解者、如国解並宮牒状者、依為希之事、相副国解並宮牒等、言上如件、以解、

天承二年潤四月日 大典清原（以下略）

また、同年七月二十一日付「僧經覚解」（『平安遺文』巻五2227、下掲史料）から、都城盆地－眞幸院－牛屎院－和泉郡を通る島津荘内貢納経路（地図2：橙色破線）が想定<sup>\*22</sup>される。

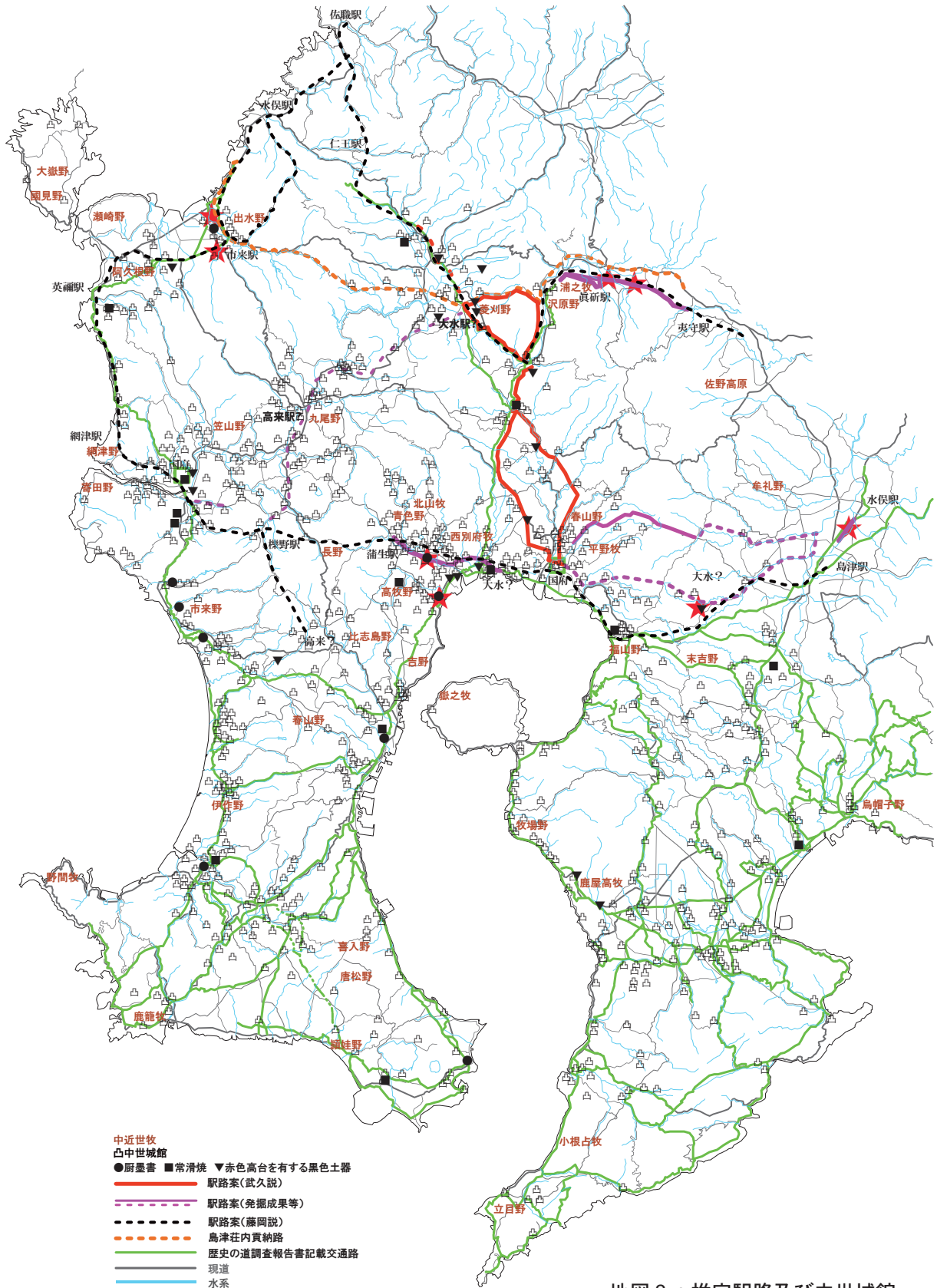
□□重謹申請 殿下政所裁事

□□被殊任解状、欲賜御下文并身暇重長共罷下子細状、

□□御領住人等非常、於牛屎眞幸兩郡者、爲彼等押領畢、爲蒙□□許、一身許馳參洛、即進覽解状、相副御庄解國解條條注文等□□日、于今未蒙指裁許、爰旁公役御年貢等、已依可懈怠、蒙□勸發、乍恐重言上、然於例進御年貢者、偏和泉郡所役也、於□餘者、水手船具等役許也、然於重長爲宗沙汰人也、共在京、于今□、尤可成旁公役懈怠也、就中於彼和泉郡者、皆爲早田、於今已蒞□□稻過半歟、而土民爲躰、收納遲引者、任私意犯用者、定爲年貢懈怠之基歟、加之高倉御作事所役有之者、申請身暇、重長早罷向御領、欲致旁佐太、抑無今度御裁許、默止而空□者、於彼牛屎眞幸之輩、本自付随所勘之上、彌万事□□歟者、於先進解状等、雖縱無殊指御使付本庄、以彼御庄□人等、且任解状理、且依見前理否、各可致其沙汰之由、賜御□文、副所進状等、各裏書隨身、爲致糺定是非、重注事状、□如件、以解、

天承二年七月二十一日 僧經覺

この経路上では、えびの市草刈田遺跡で古道が検出され、えびの市教育委員会によって駅路が推定<sup>\*23</sup>されている。また、この経路上の出水市域では前述の六反ヶ丸遺跡も存在する。旧菱刈郡域の経路は不明であるが、伊佐市菱刈町域には徳辺に「立石」「大広形」、市山と下手に「馬渡」、川南に「道添」「船津田」の官道関連の可能性をもつ小字が残り、武久・平田信芳氏は魚野越（吉松－徳辺）を重視<sup>\*24</sup>した。



地図 2 : 推定駅路及び中世城館



### (3) 菱刈郡大水駅と遺物分布

近世大口筋に近接する伊佐市大口の里町遺跡では、遺構外ではあるが、記銘をもつ越州窯系青磁碗片、防長系緑釉陶器皿底部片といった搬入品や識字層の存在を示す転用硯が出土しており、官衙施設等が近隣に所在する可能性がある\*<sup>25</sup>。また、本遺跡や同市菱刈の大峰遺跡\*<sup>26</sup>などで出土している赤色高台を有する黒色土器について、黒川忠広氏は、9世紀中頃～10世紀前半の旧菱刈郡内に生産の中心があり、菱刈郡を起点とする流通圏を反映した出土分布を示唆\*<sup>27</sup>されている。その出土遺跡は、前述の武部氏、武久氏、始良市等の古道案の沿線に分布（地図2：▼）する。

菱刈郡周辺ではないが、同様に、永山修一氏は厨墨書土器出土遺跡（地図2：●）\*<sup>28</sup>、栗林文夫氏は中世常滑焼出土遺跡（地図2：■）\*<sup>29</sup>の分布について、官道等との関連を指摘されている。転用硯、石帯・丸軛等の官衙関連の遺物等とともに、出土遺物の分布をたどることで、官道等交通網の展開を理解する手がかりとなる。

### おわりに

以上のように、大水駅を菱刈郡大水郷に関連づけた立場で既存の研究成果を概観してきた。今後の発掘調査事例に、以下の視点を加えて、さらに検討を進めていきたい。

#### (1) 中世城館

地図2は、先行研究上で推定古代官道路線（実線・破線）・出土遺物分布・官道関連遺跡（★）と、鹿児島県本土の中世城館跡（凸）の分布図\*<sup>30</sup>を重ねたものである。水系を含む交通路を押さえる中世城館の立地がうかがわれ、「歴史の道」交通路上に中世城館の多くが重なる。

#### (2) 古社寺

平田信芳氏は、郡家・駅家等官衙所在地に多いと考えられる八幡神勧請地域を結ぶ経路から古道を探る必要を示唆\*<sup>31</sup>された。栗林文夫氏は、鹿児島県内の八幡神の46.8%が中世の勧請であり、水系を利用した勧請を指摘\*<sup>32</sup>された。個々の創建年代を踏まえ、丁寧に検討する必要がある。

#### (3) 官道関連地名と中近世牧

官道関連地名として知られる馬籠・馬込等の小字は、鹿児島県内では、薩摩藩政期の牧の分布地の近隣に同種小字を見出す地域が多数あり、慎重な扱いが必要である。一方、東襲山の藩営春山野牧（霧島市国分）は小園公雄氏が推定された西海道東路付近にある。また、島津忠久時代の瀬崎野牧（出水）、中世蒲生氏の青色野牧（蒲生）、中世祁答院氏の九尾牧（宮之城）、義久・義弘時代以降の福山野牧（福山）、長野牧（入来）、西別府牧（加治木）、平野牧（清水）、浦之牧（加久藤）、忠恒（家久）記録に見えるいつみ野、あくね野、網津野、藩営の末吉野（末吉）など、比定地不明が多いものの、想定駅路近隣に中近世の牧関連地名がみられ、牧の立地と古道との関連の有無を一考していきたい。

先行研究が検討した資料に、これらの視点を加えることが有効なら、『延喜式』に記載されない半島部の郡家を結ぶ交通網の有無を含めて検討できないかと考える。

## 註

- (1) 鹿児島県教育委員会編1993「出水筋」(『歴史の道調査報告書』第一集), 同編1994「大口筋・加久藤筋・日向筋」(同第二集, 同編1996「南薩地域の道筋」(同第四集), 同編1997「大隅地域の道筋」(同第五集)
- (2) 平成30年度「明治維新150周年記念黎明館企画展遺跡でたどる幕末・明治の鹿児島」において, 始良市中原遺跡, 東市来町市ノ原遺跡, 曾於市宮ヶ原遺跡など, 現代の道路整備において検出された古道を紹介した。道路の方向は継承したり直交したりするが, 交通の要衝としての地理的意義は継承されている。
- (3) 『令義解』 厩牧令第廿三諸道置驛馬條・諸道置驛條
- (4) 上村俊洋2000「藤原広嗣の乱における「到着日説」と「合叙説」～『続日本紀』記事の日付の扱いについて～」  
(鹿児島県高等学校歴史部会編『鹿児島史学』第46号)で記事日付の取扱いを検討した。
- (5) 駅間距離は, 武部健一2005『完全踏査続古代の道』を参照。
- (6) 木下良1983「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』), 武部氏前掲5
- (7) 出水市教育委員会1995「市来遺跡・老神遺跡」(出水市埋蔵文化財発掘調査報告書4)
- (8) (公財) 鹿児島県文化振興財団埋蔵文化財調査センター「六反ヶ丸遺跡現地説明会資料」2018年11月10日
- (9) 『鹿児島県史』, 藤岡謙二郎1979「薩摩国」(同氏編『古代日本の交通路Ⅳ』第八章第八節)
- (10) 東和幸2010「薩摩川内市の古道跡(予察)」(鹿児島県歴史資料センター黎明館編『黎明館調査研究報告』23集
- (11) 平田信芳2003「古道を探る方法」(鹿児島県立埋蔵文化財センター発掘調査報告書54)『中原遺跡第3分冊』では, 『延喜式』記載順でなく, 水陸交通の要地として高城郡家に高来駅, 市来院に市来駅を説く。
- (12) 始良市教育委員会2011「柳ガ迫遺跡」(『始良市埋蔵文化財発掘調査報告書』1), 同2012「城ヶ崎遺跡・外園遺跡」(『始良市埋蔵文化財発掘調査報告書』3), 深野信之「大隅国桑原郡における奈良・平安時代の様相 - 鹿児島県始良市船津「春花地区遺跡群」の調査成果から -」(鹿児島県考古学協会編『鹿児島考古』42)
- (13) 上村俊洋2007「古代」(『菱刈町郷土誌改訂版』第三編)に整理した。
- (14) 藤岡謙二郎1979「大隅国」(同氏編『古代日本の交通路Ⅳ』第八章第七節)
- (15) 『鹿児島県史』は曾於市財部か霧島市敷根, 藤岡前掲14は曾於市財部町, 小園公夫1991「大隅国府と日向国嶋津駅との古代官道について」(『鹿大史学』39)は『長門本平家物語』から曾於市財部町大川原付近。但し, 平田信芳他2006「大隅・薩摩の古代官道」(『地名研究会報』93)は大川原付近を経ず曾於市高篠遺跡を通過する官道を説く。
- (16) 『鹿児島県史』は日向国眞幸駅-大隅国府間の湧水町栗野付近, 平田前掲15は伊佐市菱刈町大峰遺跡の地名と「大水」の関連に注目し, 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」(奈良女子大学文学部『研究年報』38)は伊佐市菱刈町前目麓か同川北立添を候補地とする。
- (17) 中村明蔵1978「大隅国菱刈郡の成立をめぐる隼人農耕論(一)」(隼人文化研究会編『隼人文化』4)
- (18) 永山修一1982「天平勝宝7年菱刈建郡記事の周辺」(隼人文化研究会編『隼人文化』10)
- (19) 『続日本紀』和銅六(713)年九月己卯条

- (20) 本蔵久三1990「菱刈郡の建郡（天平勝宝7年5月）と岡野須恵器古窯跡群（菱刈町）考」（鹿児島県考古学会編『鹿児島考古』24）
- (21) 『隼人郷土誌』参照
- (22) 『出水郷土誌』
- (23) えびの市教育委員会2004「草刈田遺跡」（えびの市埋蔵文化財調査報告書39）
- (24) 武久前掲16, 平田前掲15
- (25) 鹿児島県立埋蔵文化財センター編2017「里町遺跡」（鹿児島県立埋蔵文化財センター発掘調査報告書191）
- (26) 菱刈町教育委員会編2005「大峰遺跡・北山遺跡」（菱刈町埋蔵文化財発掘調査報告書8）
- (27) 黒川忠広2006「赤色高台を有する黒色土器」（大河同人編『大河』第8号）
- (28) 永山修一2009「平安時代前期の南九州」（同氏『隼人と古代日本』第6章）
- (29) 栗林文夫1996「鹿児島県出土の備前焼・常滑焼・東播系須恵器について」（大河同人編『大河』第6号）
- (30) 鹿児島県教育委員会編1987『鹿児島県の中世城館跡 - 中世城館跡調査報告書 -』, 鹿児島県考古学会編1994「鹿児島県の中世山城」（『鹿児島考古』第28号）を参照。
- (31) 平田前掲11
- (32) 栗林文夫2016「南九州の八幡信仰と八幡神社」（鹿児島県歴史資料センター黎明館企画特別展図録『八幡神の遺宝 - 南九州の八幡信仰 -』）

（かみむら としひろ 本館学芸専門員）

