

(2)慶雲二年(七〇五) (日本靈異記)

・宮子郡(京都郡)少領膳臣広国：死後蘇り、黄泉の世界を語り、仏法に帰依したという。

2. 他郡域の郡司

郡名	西暦	年号	官名	位階	氏名	出典
築城	七四〇	天平十一年三月	擬少領	外大初位上	佐伯豊石	続日本紀13
上毛	七四〇	天平十二年三月	擬大領		紀字麻呂	続日本紀13
下毛	七四〇	天平十二年三月	擬少領		勇山伎美麻呂	続日本紀13
	八二七	天長四年	擬大領	無位	藤野化宮守	日本後紀18
			大領		藤野勝	

第三節 官道と駅制

一 古代の交通

世界的にみて中央集権的な古代国家では、中央政府と地方の行政機関との連絡や、軍隊の迅速な移動のために道路を中心とした交通網の整備が進められる。古代ローマ道は直線道路として著名であり、中国でも紀元前三世紀の秦代に国内巡察のための「馳道」と呼ばれる幅五〇歩(約七〇メートル)もの道路が建設されている。古代日本は歴史的・地理的環境の相違から、五畿七道に分割されていた。五畿は畿内の大和ほか中央政府

第3編 古 代 (奈良・平安時代)

の中核をなす国々で、七道は東海・東山・北陸・山陰・山陽・南海・西海の諸道を指し、数か国ないし十数か国からなる国の集合体の領域である。ただし、七道はこのような面的な領域を指す場合のほかに、畿内を中心として張りめぐらされた駅路(官道、第29図)の意味で使用される場合がある。

駅制の制定

駅路による交通・通信網の整備は、六四六年の大化の改新の詔

で成文化される。その二に「初めて京師を修め、畿内、国司、郡司、関塞、斥候、防人、駅馬、伝馬を置く」とあり、官制の交通手段として駅路に駅馬・伝馬が配置された。その後大宝元年(七〇二)に制定された大宝律令によって各駅路に駅家が三〇里(約一六キロメートル)ごとに設置され、大路(山陽道・大宰府)の各駅に二〇頭、中路(東海道・東山道)で一〇頭、小路(その他の諸道)



第29図 古代の官道と国府所在地

では五頭の駄馬が置かれ、各国の郡にも五頭の伝馬が備えられた。

なお、七道の駅路に備えられた駄馬は、主として諸国と中央政府との間の公文書の送付や緊急連絡に供された。一方各国内に分散する郡の役所にあたる郡家は、必ずしも駅路沿いではなく、その場合地方道として伝路が走っていた。伝路に置かれた伝馬は、国司の赴任その他の公務旅行者に利用された。

官道の実態

古代の道としては奈良盆地東部の山麓を走る「山の辺の道」がよく知られているが、奈良盆地の平野部にも等間隔をおいて南北に通る上ツ道・中ツ道・下ツ道の三本の直線道路があった。七道の官道についても、文献資料や地形図・航空写真などによってそのルートが解明されつつあり、発掘調査でその内容が更に具体的に検証されてきている。その結果、次のことなどが確認されている（木下良近年における古代官道の研究成果について『国史学』第一四五号一九九一・一二・二〇）。

①計画的に測設された古代道を官道とすれば、これらは平地では直線の路線をとるが、小起伏地でも低地に盛り土し低い丘陵を切り通すなど、なお直線的に通ることが多い。

②古代官道は年代的に構造や道幅などに変化がみられるが、その本来の姿は平地では両側溝を備え、その幅は側溝間の芯々距離で六・九・一二メートルなどが多く、……いずれも丈（約三メートル）の倍数を示すものが多い。傾斜地では側溝を設けることなく、道幅も狭まると思われる。

③これらの古代道は、八世紀代には確実に使用されたが、その創設は七世紀代にさかのぼるものがある。

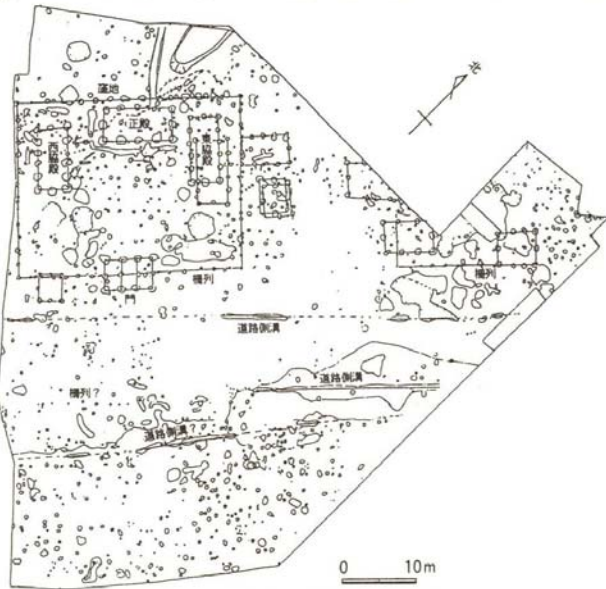
④古代官道の幹線となる駅路は、八世紀代には九〇～一二メートルの道幅を示すが、九世紀代になると路線を変更するか、同一路線をとる場合も道幅を六〇～七〇メートル程度に狭めていることが多い。一方、駅路の通過地とは思われない

ところに八世紀代の道幅約六メートルの道路もあって、これらは伝路にあたる可能性がある。

⑤路面は特に土・砂利・土器片などを入れて硬化面を形成することがある。

ほかにも、「古代官道は条里の施行基準線となることが多く、その『道代』は条里方格の余剰帯として認められることがある」ことや、「古代官道は条里に限らず、国・郡・里(郷)の行政界の設定、国府・郡家・国分寺の設置など、古代的地域計画の基準線としても利用された」ことなどが指摘されている。

古代官道の発掘事例は、現在では五〇か所を超えるが、駅家が発掘によって確認された例はごく少ない。兵庫県赤穂郡上郡町^{おろち}落地遺跡では山陽道の播磨野磨駅跡とみられる施設が調査されている(第30図)。ここでは幅九〜一〇メートルの道路跡と、これに面して幅約三〇メートル、奥行き約二三メートルの柵列に囲まれた施設が確認された。その内部には入り口に八脚門、正面奥に四×二間の正殿、左右に二×五間の両脇殿という官衙的な建物配置を示す掘立柱建物群が検出されてい



第30図 兵庫県落地遺跡全体図

(木下良「近年における古代官道の研究成果について」
『国史学』第145号)

る。存続期間は七世紀中ごろから八世紀前半とされている。

二 京築地域の官道と駅制

京築地域の官道

京築地域は、奈良時代には京都・仲津・築城・上毛の四郡からなり、延長五年（九二七）の『延喜式』の駅名により、その範囲内には二つの官道が判明している。一つは大宰府から東方に進んで田河駅・多米駅を通って豊前国府・宇佐駅に至るルートで、豊後国府や日向国府などを結ぶ九州東部の官道につながっている。もう一つは多米駅から北方に進んで刈田駅を経て西海道本道の到津駅に至るルートである（第58図参照）。

大宰府—豊前国府 先述の二つの官道のうち、前者は大宰府から豊前国府までを田河道、豊前国府から宇佐八幡前国府道、宮の間は勅使街道とも呼ぶことがあるが、ここでは便宜的に大宰府—豊前国府道と呼ぶことにする。大宰府—豊前国府道は、田河駅から現在の香春付近までそのルートが判明しており、香春からは仲

哀峠を越える。解明されている官道の西端は勝山町上野集落で、ここから新町南部・西谷北部の間は里界線上を通る。西谷集落北部から天生田の間は標高三〇^{トメ}前後の三つの丘陵を横切るが、一部で幅一〇^{トメ}程度の切り通しが確認されている。天生田を過ぎ今川を渡ると仲津郡に入り、道はやや東南東方向に曲がりながら八景山南部の標高四〇^{トメ}の峠にさしかかる。この峠の頂上付近にある甲塚方墳の南裾部では切り通しの道路が残るが、その東方では長養池の湖底に沈む。更に惣社地区の丘陵部を下ると豊前国府南西部に入る。