

武蔵・下総間の駅路再考

森田 悌

(一)

駅制が施行された当処の古い時代の東海道は、相模国府を發つと三浦半島に出、東京湾口を横切り上総に上陸し、安房国へ向うとともに北上して上総国府に向い、次いで常陸国と下総国を目指していた。宝龜二年十月まで武蔵国は東海道に属さず、東山道に所属していた。武蔵台地と下総台地の間は隅田川、古利根川、太日川などが流れ陸化の遅れた低湿地が多く渡渉に困難だったので、律令制施行当処の段階ではこの低地帯に官道を通すことができず、八世紀のある時期に至り官道開削が可能になり、それに伴い上野国より南下する東山道支路（武蔵路）により東山道本道と結ばれていた武蔵国を、東海道へ所屬がえたのである。江東低地帯を通る官道の開削は東国の交通体系に大きな変更をもたらすことになったが、関連する史料に『続日本紀』神護景雲二年三月朔日条の、

先是東海道巡察使式部大輔從五位下紀朝臣広名等言（中略）、又下総国井上、浮島、河曲三駅、武蔵国乗瀧、豊島二駅、承山海兩路、使命繁多、乞准中路、置馬十疋、

および宝龜二年十月己卯条、

太政官奏、武蔵国雖属山道、兼海道、公使繁多、祇供難堪、其東山駅路、從上野、国新田駅、達下野国利駅、此便道也、而枉從上野国邑楽郡、經五箇駅、到武蔵国、事軍之曰、又取同道、向下野国、今東海道者、從相模国夷参駅、達下総国、其館四駅、往還便近、而去此就彼、損害極多、臣等商量、改東山道、公私得所、人馬有息、奏可、

『延喜式』兵部省、駅伝条、

相模国駅馬坂本廿二疋、小総、箕輪、浜田各十二疋、 伝馬足上、余綾、高座郡各五疋

武蔵国駅馬店屋、小高、大井、豊嶋各十疋 伝馬都筑、橘樹、荏原、豊嶋郡各五疋

安房国駅馬白浜、川上、各五疋

上総国駅馬大前、薛瀧、嶋穴、天羽各五疋、 伝馬海上、望陀、周淮、天羽郡各五疋

下総国駅馬井上十疋、浮嶋、河曲各五、葭津、於賦各十疋、 伝馬葛飾郡十疋、千葉、相馬郡各五疋

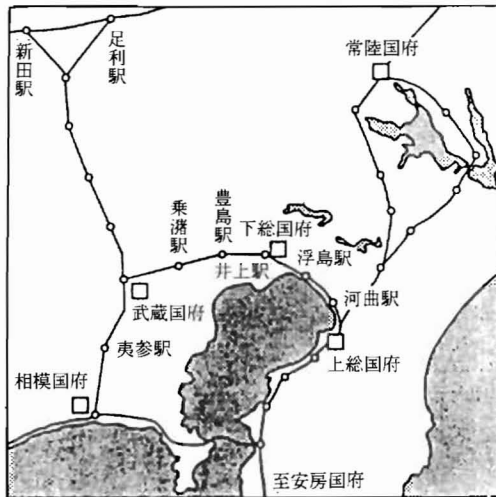
があり、神護景雲二年三月紀の巡察使奏上中にみえる井上、浮島、河曲、乗瀧、豊島の五駅をどこに比定するか、宝龜二年十月紀の太政官奏であげている相模国夷参駅より下総国へ向う駅道と井上以下五駅との關係をどうみるか、またこの駅道と『延喜式』にみえる駅配置との異同如何が問題になっているのである。

従前の通説化している坂本太郎氏の所説^①では、八世紀中葉のころまで上総国府から下総国府を通って江東低地帯をぬけ都下府中市に所在した武蔵国府へ到る連絡路を考え、やがて相模国府より、府中へ出ることなく品川区大井に向い東京湾沿いに北上し下総国府へ向う官道の開削が行われ、この官道の利用が盛んになった結果、宝亀二年に武蔵国の東海道への所属がえがもたらされたと解している。坂本氏は武蔵国が東海道所属に変更されると、相模国府から下総国府へ向う官道と武蔵国府とは支路により連絡していたとみている。この新東海道は『延喜式』より推知される東海道のルートと一致することになる。最近の中村太一氏の研究^②では右の坂本説に修正を施し、八世紀前半の段階で上総国より下総国を経て武蔵国府へ到っていた連絡路は府中より南下して相模国府とも繋がっていたとみ、八世紀段階においては相模国府より大井方面に出、東京湾沿いに下総国府へ向う駅路の開削を考えていない。中村氏は、八世紀段階の駅路として東京湾口を横断し上総国へ向うルートと府中経由で相模国府と下総国府を結ぶ経路とを想定していることになる。八世紀段階において東京湾沿いをすすむ『延喜式』制ルートの開削を想定するか否かで坂本説と中村説は相異なるが、府中と下総国府の間に駅路を想定する点で両説は一致する。

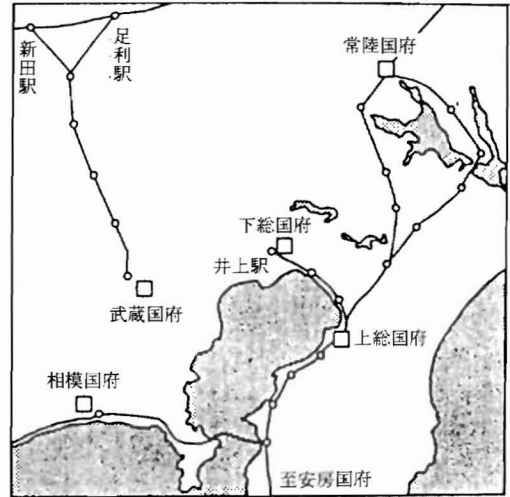
但し私は、右坂本説ないし中村説に対し疑問を抱いている。坂本説については、八世紀中葉前後のころ府中と下総国を結ぶ連絡路が必要だったろうか、という思いがするのである。態々渡渉困難な江東低地帯を横切り府中と下総国府を結ぶというようなことは考え難く、東海道と東山道を連絡する必要があったとすれば、相模国府より北上して容易に府中

へ向う官路を開くことができたはずである。中村説の難点は、宝亀二年のころ武蔵国府を経由していた駅道が『延喜式』の時代になると武蔵国府を通らず、大井方面へぬけて東京湾沿いに北上するようになることが、十分に説明されていないことである。云うまでもなく官道は、地方諸国と京との間で速かな使者の往来や情報の伝達を図ることを目的としており、国府を結ぶことが便宜のほうである。かかる観点に立つならば、初め国府を通過していた駅道が後に通らなくなるということは、頗る考え難いことになるのではないかと思う。国府を通過しない駅道が国府を経由するように改められることはあっても、その逆は有難いことであろう。

坂本説や中村説の重要なポイントは、吉田東伍『大日本地名辞書』の見解を踏襲し、神護景雲二年三月紀にみえる乗瀧駅の故地を東京都杉並区天沼に比定し、これより神護景雲二年のころ府中と下総国府との間に駅道を措定し得ると推論した点にあるが、私は、ここに再検討の余地があるのではないかと考える。八世紀段階において『延喜式』制と同様の官道が開削されており、このルート上に乗瀧駅が配置されていた、と推測してみるのである。かかる観点から地名を拾集してみると、東京都港区中延および大田区馬込にかつて天沼なる地名が存在していたことが判明する。これについては旧著『古代東国と大和政権』で詳述しているので再説することは避けるが、八世紀中葉のころ相模国より陸路下総国へ向う官道は『延喜式』のルートにはほぼ一致し、乗瀧駅はこの官道上に位置し、この駅名が『延喜式』にみえなくなるのは、至近の地に位置する大井駅にとって替わられたことによると考えられるのである。



Ⅱ期の駅路網(8世紀第1～3四半期)



Ⅰ期の駅路網(7世紀後半)



Ⅳ期の駅路網(『延喜式』)



Ⅲ期の駅路網(8世紀第4四半期～?)

中村太一氏による駅路の想定

私が乗瀧駅の比定地を杉並区天沼より港、大田区天沼にもついていたのは従前の通説的理解に対する大きな変更であり、先学の批判をうけている。中村太一氏は私案を導く前提として抱いた氏の東海道観への私の疑問について、

森田氏の疑問からは、むしろ『延喜式』段階の東海道駅路が「原則」に即さず、何故武蔵国府を経由しなかったが問われるべきであろう。

と述べている。⁽³⁾ 私は、宝亀二年に東海道所屬となる以前の武蔵国を通過する東海道が武蔵国府を通過していなかったので、『延喜式』制下においても通過していかないのだ、と考えているが、中村氏の私見に対する批判は、私の抱いた疑問に対し何ら答えていない。猶、木下良氏は、駅家が郡家の近くに所在した方が供給態勢維持のため都合なので、府中經由の東海道が式制下になると大井經由に変更されたと推測しているが、⁽⁴⁾ 大井經由のルートは郡家の供給が得易く、府中經由はそうでない、との前提が未証明であり、説得的な主張とみる必要はないだろう。

乗瀧駅を杉並区天沼に比定し相模国府―府中―下総国府を繋ぐ官道を想定する中村太一氏は、宝亀二年十月紀の記事より相模国の最後の駅である夷参駅を出てから府中近くの駅および乗瀧、豊島三駅を経、下総国内井上駅を通り下総国府へ入るとみている。氏は右国史記事の「從相模国夷参駅、達下総国、其間四駅」とある四駅を府中近接駅、乗瀧駅、豊島駅、井上駅にあてているのであるが、「達下総国」の達は下総国府へ到着するの意ではなく、下総国内に到達するの謂であると思われるので、井上駅を夷参駅と下総国（境）との間の駅の中に勘定するのは失当であ

る。氏の想定駅配置は駅間距離からみて妥当なのであるが、夷参駅と下総国境との間に三駅しか想定できないことより重大な矛盾が生じると云わざるを得ない。中村説と異なり宝亀二年当時の武蔵国經由の東海道を『延喜式』制と同様のものであったとみると、夷参駅を変更したらしい浜田駅と下総国境までの間の駅は店屋、小高、乗瀧（大井）、豊島の四駅となり宝亀二年十月紀の「從相模国駅、達下総国、其間四駅」に適合するのである。⁽⁵⁾

中村氏は右国史記事の達を国府に到着するの意に解しているようなのであるが、この記事で国府に到着するの意には到の文字を用いており、達と到の字義の相異を看過することには疑問がある。煩瑣な論述となるが、宝亀二年十月紀の記事中には、

從上野国新田駅、達下野国足利駅、

從上野国邑楽郡、經五ヶ駅、到武蔵国、

從相模国夷参駅、達下総国、

という文章がみえ、同じく到達するの謂ながら到と達の字を書き分けているのである。この違いは官奏中の用字のこと故修辭絡みでなく、意味を明確にするためのものとみるべきであらうと思われる。到の字義は「人をそこまで行かす」ということで目的地に着くことであり、⁽⁶⁾ 『令集解』公式令行公文皆印条の令釈に、

到、謂到指所之国也、

朱記に、

新任国司乗駅伝馬、到任所国、必進納国府、

という注釈がみえている。右の明法注文にみえる到の字意は、国境を越

えてある国内に入ることではなく、目的地たる国府に到着する意であることが明瞭である。宝龜二年十月紀中の「到武藏国」も、駅使が事を行う目的をもつ武藏国府に到着することをいつている。これに対し達の字義は道路が何の障害もなく通っているの意で、すすんで「届く」ということである。⁽⁷⁾ 宝龜二年十月紀という同一記事中で目的地に着くことを意味する到とは別に達の字を用いているのは、駅使が目的地に着くことではなく、あるところへ届くの意を示すためであった。即ち「達下総国」とは下総国境に到達することであり、「達下野国足利駅」とは駅使にとつての目的地たる国府でなく馬の乗継ぎなり休息をとる途中駅に入ることの意に他ならない。「達下総国」の下総国は下総国府でなく、下総国境の謂なのである。

以上より宝龜二年十月紀の「其間四駅」が中村説への反証となると考えるが、時代の趨勢を考慮してみると、宝龜二年以降ともなれば律令行財政は漸次困難化をましていく時代である。そのような時期に相模国府から府中經由の既設の駅道を措いて、大井を通り下総国へ向う官道、駅家を新設することを計画しただろうか、ということも中村説の妥当性如何を検討する際のポイントとなろう。周知の事実を挙げれば、律令農民支配の根幹をなす班田収授を規定通り実施できなくなり、官舎なども破損が目立つようになる時代である。従前のルートを捨てて新ルートを開削するというようなことは、余程のことがない限り不可能だったと思う。仮に大井經由の官道が郡衙を結ぶ道路を利用しているにしても駅家は新設しなければならず、負担は大きいはずであり、九世紀のころこのようなことを企てたとは考えられないのである。

(二)

さて乗瀦駅を港、大田区に指定する私見では、宝龜二年前後の武蔵―下総間の官道が『延喜式』制と同様であったとみるのであるが、神護景雲二年三月紀にみえる乗瀦駅を除く井上以下四駅について坂本太郎氏は、

豊島駅 武蔵国豊島郡内
井上駅 下総国葛飾郡内
浮島駅 下総国千葉郡内
河曲駅 下総国千葉郡内

と考えている。⁽⁸⁾ 駅間距離や『延喜式』制にみる駅馬数からみて右坂本説は説得的なのであるが、私は、神護景雲二年三月紀の記事において右の四駅が乗瀦駅とともに東山、東海道使が使用していて繁多になっているとされていることより、浮島、河曲両駅を千葉郡内所在とする点に疑問を抱いている。神護景雲二年三月紀にいう東山道使とは東海道を經由しつつ東山道所属国に向う駅使を指しており、下総国府を通過していく東山道使となると、自と常陸国を經由して東山道所属国たる陸奥、出羽国へいく使人に限られることになる。私は、旧著で述べたことであるが、東京湾沿いに北上する駅道は征夷軍興と関係しており、関東と東北地方の間で情報は勿論兵員、輜重の迅速な伝達、輸送を目的としていたとみており、下総国府より千葉郡を經由して東北へ向うとなると少なからず迂回路となるので、浮島・河曲両駅について坂本説とは別途に考える必要があると思うのである。坂本説では千葉郡内浮島・河曲両駅を経て謂ゆる香取路を通り常陸国府へ向うとみているのであるが、私案では下総

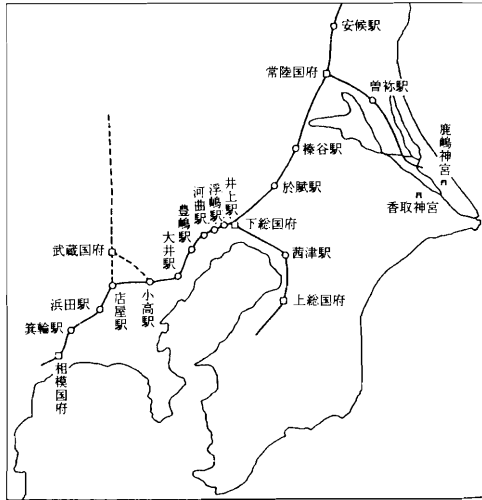
国府より北上して最短距離に近いルートを通って常陸国府へ到ると解している。この観点に立つと浮島・河曲両駅は、武蔵国豊島駅を出て葛飾郡に入り井上駅を経て常陸国府をめざし相馬郡へすすんでいくルート上に存在していたことになる。

ところで先引した『延喜式』駅伝馬条の下総国の駅と伝馬設置郡の記載順序は、

井上駅―浮島駅―河曲駅―茜津駅―於賦駅

葛飾郡―千葉郡―相馬郡

となっている。駅の置かれた郡と伝馬設置郡とは重なるのが原則であり、駅順と伝馬設置郡との記載順序とは一致するのが通例である。井上駅は



私案による「延喜式」制駅路

後述する理由により葛飾郡内下総国府近接地点であることが確実であり、於賦駅は『和名抄』にみえる相馬郡意部郷との関連より相馬郡内であることが判明する。ところで浮島・河曲両駅が香取路へ向うルート上でないとする、千葉郡は両駅の所在郡からはずれることになり、駅順と伝馬設置郡との対応関係より、浮島・河曲両駅は葛飾郡内か相馬郡内かのいずれかになる。後者のケースを想定すると、河曲駅につづく茜津駅も相馬郡内ということになり、千葉郡内所在駅がなくなってしまうという不都合が出来るので、前者が適切ということになる。即ち浮島・河曲両駅は葛飾郡所在、茜津駅は千葉郡所在となるのである。葛飾郡は江東低地帯を占め、下総国府に近接する井上駅より武蔵国豊島駅へすすむとなると他地域に比べ困難が伴い、距離的には短いながら葛飾郡内に井上、浮島、河曲三駅が置かれるようになったと推考される。駅の順序は井上駅から西へ浮島、河曲の順序となろう。最近発表された田中禎昭氏の研究によれば、江東低地帯に浮島地名の所在が確認され、延喜兵部省式諸国牧条にみえる下総国浮島牛牧はここに比定されるという。^⑩ 浮島駅も浮島牛牧に近接した江東低地帯に位置していたのであろう。

右述した葛飾郡における三駅配置を裏付ける有力な根拠として私は、『延喜式』制において葛飾郡における伝馬が、厩牧令諸道置駅馬条に規定されている郡ごとに五匹という基準を越えて、倍の十匹置かれていることが挙げられると思う。式制伝馬は一群五匹を原則とし、十匹の郡は例外である。式制において例外的に十匹おかれている郡を挙げると、葛飾郡以外では、

近江国栗太郡十疋（勢多駅三十疋）

美濃国恵那郡十正（坂本駅三十正）

信濃国伊那郡十正（阿智駅三十正）

の如くであり、他に筑前国御笠郡には十五正の伝馬がおかれている。猶、カッコ内はそれぞれの郡に係する駅とそこにおかれた駅馬数である。

栗太郡は東海道と東山道が分支するところで交通需要が多く、恵那・伊奈両郡は南アルプス越えの難所をかかえている。十五正を有する御笠郡は太宰府が所在し、ここより博太湾や豊前・豊後・肥前・肥後等の国府をめざす駅路が出ており、交通量が多かったことは容易に推知されるところである。葛飾郡も伝馬十正がおかれているところを見ると、交通需要が多かったり交通困難であったとしないと、説明が困難になるのである。但し交通需要から見ると、下総国は東海道の末端に近く、東海、東山両道使が通るにしても限られていたと思われるので、さ程のことであつたとは考えられず、交通の難所の故に伝馬十正となっている可能性が大きい。恵那・伊奈郡と同様の交通の難所なので、葛飾郡には短距離区間ながら三駅が置かれ伝馬十正となっているのであろう。

井上・浮島・河曲三駅を葛飾郡内に想定する私見については先学の批判があり、駅間距離が短かすぎるとの観点から成立しないとされることが多いのであるが、葛飾郡内における交通困難を踏まえた上での私案提出であるから、駅間距離が短かすぎるとの論難は有効な批判とは云い難い。

山路直充氏は私案に対し駅間距離が短すぎるとの批判を行うとともに、私案の根拠たる葛飾郡内の伝馬十正について、下総国府に隣接する井上駅より東海道が本道たる常陸路と上総・安房へ向う支路を分支している

ので交通量が多く、そのため伝馬も通例の倍増となつていとし、交通困難に由ると解す必要はないとの所見を展開している¹²⁾。氏によれば、交通困難による伝馬加増は、南アルプス越えに関わる恵那・伊奈両郡の如く難所を挟むかたちで二郡の伝馬が多くなると考えられるとし、葛飾郡の伝馬十正を交通困難の反映とは云えないという。この山路説に対しては、既述した如く、葛飾郡が東海道の分岐点とはいへ末端に近いのであるから交通量には限りがあり、交通量を根拠に伝馬十正となつていとの理解は当たらないと考える。京に近い近江国内で東海・東山道という幹線官道が分岐する栗太郡とは事情が異なるのである。東海道が分岐する地点といえば、本道から志摩路を分支する伊勢国鈴鹿郡（鈴鹿駅）がある。しかしここにおいても鈴鹿郡伝馬は五正でしかない。鈴鹿駅の駅馬は東海道の標準たる十正の倍の二十正であり、交通量の多かつたことが窺知されるが、この程度の交通量の増加では伝馬をふやすまでに至らないのである。井上駅の駅馬が十正であることは駅馬二十正の鈴鹿駅に比べて交通量が少なかったと解され、葛飾郡の伝馬の多いことを交通量に帰することはできない。

交通の難所による伝馬の加増は、難所を挟む隣接する二郡にみられるのではないかとの所見は甚だ興味深いが、一郡内に難所が限られるケースにあつては当該の郡の伝馬を増加するのみで終つていたことが考えられる。先に伝馬十正の事例を示したが、実を云うと、先示した以外にも一例ある。それは駿河国駿河郡で、『延喜式』兵部省、駅伝案には、

駿河国駅馬小川、横田、息津、蒲原、長倉 伝馬益頭、安倍、盧原、富士

とあり、駿河郡は郡として五正もつとともに郡内横走駅に五正おかれて

いたから、都合十疋となるのである。右式制のあり方は『三代実録』貞観五年十二月十日条からも窺えるところで、

駿河国言、駿河郡帶三駅二伝、横走、永倉、柏原駅是也、惣差点駅子四百人、伝子六十人、年来疫旱荐臻、課丁欠少、因而駅伝子等不能満数、郡民凋残、莫甚於此、望請、廢柏原駅、富士郡蒲原駅遷立於富士河東畔、然則蒲原駅与永倉駅、行程自均、民得息肩、從之、とみえている。貞観六年以前における駿河郡は三駅二伝であったが、改正により永倉、横走二駅と駿河郡、横走駅併置の二伝となったのである。駅子六人で駅馬一疋という標準的な対応関係を考慮すると、貞観六年当時の駿河郡伝子六十人は伝馬十疋に対応し、式制と同じく貞観六年段階の駿河郡伝馬も十疋とみてよいだろう。駿河郡に隣接する郡は甲斐国側を除きいずれも伝馬五疋である。甲斐国側には伝馬は置かれていない。駿河郡は二駅を帶することから判る如くかなり長大な駅路を有し、かつ箱根山と富士山の間の御殿場ルートをとっているので道が險しく、難所となっていた。駿河郡の場合は一群内が難所となっていたので郡内の伝馬が倍增されているのである。尤も横走駅から先は、相模国足柄上郡に向う本道とは別に甲斐国府へ向う甲斐支路を分支しているので、分岐点の故に伝馬の加増が行われていると解されなくはないが、甲斐路を往來する官使に起因する交通量の増大が伝馬倍增を必要とする程であったとは考えられず、郡内に二駅、それも險しい道程となっていたので、伝馬倍增措置がとられているとみるべきであろう。

私は、右述した駿河郡の例より一郡内における交通事情により伝馬の加増処分がとられることを考えてよく、葛飾郡のケースを右と同巧で

あったとみるのである。即ち交通の難所に起因する伝馬の加増は難所を挟む二郡にみられるはずとする山路氏の所見は一面的であり、葛飾郡の伝馬十疋の来由を交通の難所に求める私案を否定する根拠としては当たらない。

結局坂本太郎ないし山路直充氏が想定している葛飾郡内の駅が駅馬十疋をおく東海道の標準駅たる井上駅のみとすると、同郡の伝馬十疋をうまく説明することができなくなるのである。ここは矢張り、郡内に三駅の存在を考えてみるのが合理的なのではあるまいか。駿河郡は横走、長倉兩駅の駅馬都合三十疋に対し、伝馬は十疋となるのであるが、井上、浮島、河曲三駅も駅馬を総計すると三十疋になり、これに対し伝馬十疋とすると、郡内の駅馬と伝馬の比率が駿河郡と葛飾郡で一致することになる。隅田川、古利根川、太日川の広大な流れの存在を考えると、渡河点ごとに駅があっても不思議でなく、伝馬も複數箇所に分置されていたのではあるまいか。隅田・太日兩川に渡船が置かれていたことが知られるが、大雨の時の洪水を考慮すると、川留めになることが珍しくなかったこととおもう。

井上駅の比定地は、下総国府跡近隣地から井上と墨書した土器が出土したことより市川市に想定することが多いが、従ってよいであろう。¹⁵但し『更級日記』の著者が太日川を渡ったまつさとの渡が市川市の北に所在し、井上駅が渡河地点に近いとすれば、松戸市のあたりに措定する方が適説かもしれない。『更級日記』には、「下総の国と武蔵との境にてあるふとる河といふが上の瀬、まつさとのわたりの津にとまりて、夜ひとよ、舟にてかつ「かつものなどわたす」とみえている。こここのまつさと

が松戸に關係するとみるのである。

井上駅から先は、本道たる常陸路では相馬郡於賦駅がつづき、支路たる上総・安房路では茜津駅が次駅となる。猶、この上総・安房支路では茜津駅が駅馬十疋なのに対し、それから先の駅はいずれも五疋となるので、私案には不安があると論難されることがある。『延喜式』制にみる浮島・河曲両駅は駅馬五疋なので、坂本太郎氏のようにこの両駅を井上駅と上総国府の間に指定すると、上総・安房支路上の駅の馬匹数はいずれも五疋となり、理に適っている如くなのであるが、常陸路をみると下総国府と常陸国府の間という同一路線上にありながら於賦駅は十疋、榛谷駅は五疋という差異があるのであるから、上総・安房支路上において茜津駅十疋、他駅五疋という相異があつても、不思議ではないように思う。

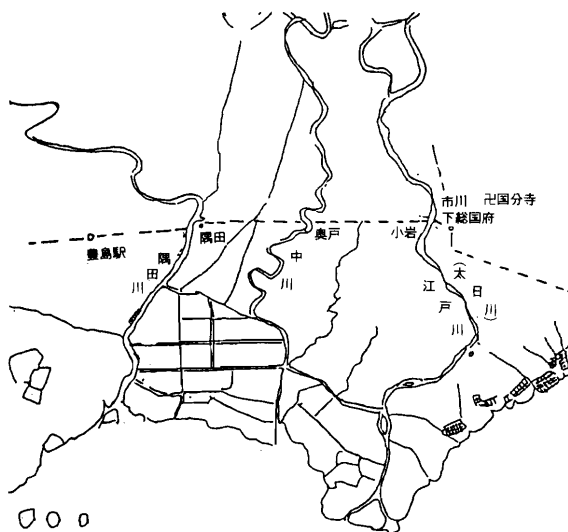
江東低地帯を通る東海道を、隅田区隅田から江東区小岩にかけてのあたりに比定することが多い。吉田東伍『大日本地名辞書』⁽¹⁸⁾において、

隅田村より立石、奥戸を経、中小岩に至り下総府へ達する一経あり。
今も直状系の如く、古駅路のごとし。

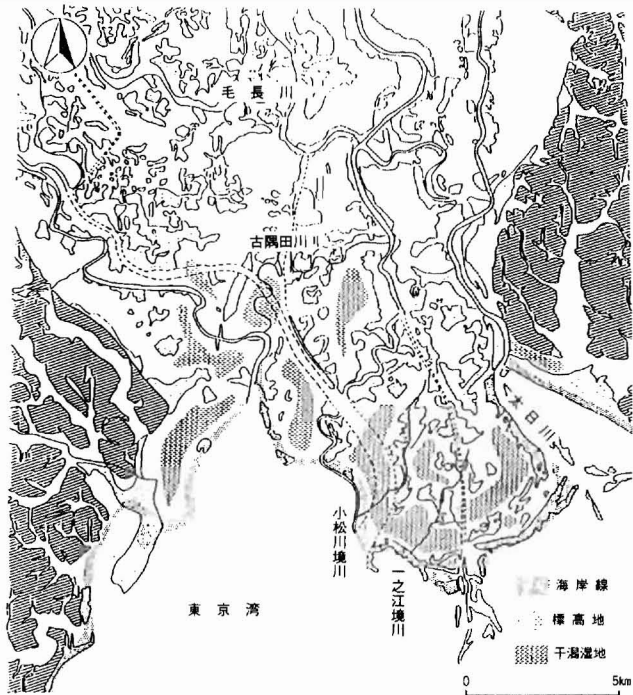
とする所見を踏襲しているのであるが、八世紀段階を考えると、隅田・小岩の間は余りに低地に過ぎ、官道を開削するには相応しくないのではあるまいか。小岩のあたりは八世紀下総国戸籍の大島郷甲和里にあてられることがあり、陸化がかなり進んでいたと思われるが、隅田の周辺や隅田と奥戸、立石の中間のあたりとなると湿地が広がっていたらしい。

谷口栄氏の論文「下総国葛飾郡大嶋郷の故地」⁽¹⁷⁾に掲載されている「奈良・平安時代の海岸線と陸域と水域の分布図」によると、小岩のあたり

は微高地となつてゐるが、隅田やそこと立石の間あたりは干潟湿地がかなり卓越してゐるのである。中川水系総合調査報告書『中川』に執筆



佐々木虔一氏による官道復元想定図



奈良・平安時代の海岸線と陸域と水域の分布図

(海岸線よりも海側の干潟は表現していない)

〔谷口栄氏による〕

した高橋一夫氏「古墳群と古代の集落」に掲載されている「古墳時代の遺跡分布と東京湾の推定」においても、隅田と小岩の間は海岸部ないし水域に入っている。武蔵台地と下総台地とが最も近づいているのは隅田―小岩間であるが、干潟湿地がひろがっていたらしいことを考慮すると、この線より北上したところで低地帯を横断していたのではあるまいかと思う。

谷口氏の「奈良・平安時代の海岸線と陸域と水域の分布図」に当たる

と、北区王子から千葉県松戸市を結ぶ線まで北上すると、干潟湿地はみえなくなり、陸化がすすんでいることが看取される。私はかつて豊島駅を千代田区平河町のあたりに指定したことがあるが、ここから更に北上し隅田川を渡った地点に河曲駅を想定できるように思う。このあたりから東に向い松戸のあたりを指し、途中の浮島駅を経て下総国府、井上駅に至ったのだと考える。『更級日記』の著者は、皇女を武蔵国へ連れて帰る衛士の物語である竹芝伝承を記録している。竹芝寺は通常港区三田台町の済海寺にあてているが、竹芝が武蔵武芝Ⅱ『将門記』にみえる足立群司に関わるとすれば竹芝寺は足立郡のあたりに所在していたとする方が似つかわしい。『更級日記』の著者は足立郡内に入らないにしても同郡に近いルートをとって低地帯を通り豊島郡に入り、その間において竹芝伝承について見聞したのであるまいかと思う。それは兎も角、古代官道を思わせる直線道が隅田―小岩間に認められるにしても、古代の地勢状況を顧慮すると、右の直線道を古代の官道跡とみるのは少なからず困難であり、より北のルートを通っていたのではないかと考えるのである。この観点に立つと、まつさとの渡で太田川を渡ったとする『更級日記』の記述が重要な意味をもってくるように思われるのであり、下総国府が所在した市川市国府台より北の松戸のあたりに太田川の渡河点を指定することができるのではあるまいか。

仮に井上墨書土器が出土したことをもって井上駅を市川市国府台の近くに指定するとすれば、駅と太田川の渡場とか若干離れていたとみることもできそうである。駅は国府に隣接して設けるのが便宜なことから国府台に置かれ、他方太田川の渡渉地は江東低地帯を横切る関係で、国府

台より北上した地点に置かれていたとみるのである。勿論井上墨書土器出土地を即井上駅の所在地と考える必要はないのであるから、北上した太日川の渡河地点に井上駅を想定してもよいのであるが、出土地点に駅を指定し、それとは別に渡場を想定することも可能なのである。旧稿では、武蔵台地と下総台地の間を通る官道は屈曲していたのではないかと推考したことがある。好都合な渡場を求め、洪水の害を避けるとなると直線形態を旨とする官道にあっても、江東地帯ではある程度の屈曲は免れ難かったことと思うのである。

以上小稿では、乗瀧駅を港・大田区に指定し、葛飾郡内に井上・浮島・河曲三駅を想定する私見に対する批判を吟味しつつ、再検討してみた。結論として先学の批判には尽くさないところがあり、猶、私見を墨守し得ると思う。従前の先学の批判に感謝し、更に御批正をお願いする次第である。

註

- (1) 坂本太郎『日本古代史の基礎的研究』下「乗瀧駅の所在について」。
- (2) 中村太一「武蔵国豊島郡における古代駅路の歴史地理学的考察」(『北区史研究』一号所収)。
- (3) 中村太一前掲論文。
- (4) 木下良「古代道路研究の成果と課題」(『古代交通研究』二号所収)。
- (5) 夷参駅と浜田駅の関係については坂本太郎前掲論文参照。

(6) 加藤常賢『漢字の起源』。

(7) 加藤常賢前掲書。

(8) 坂本太郎前掲論文。

(9) 拙著『古代東国と大和政権』。

(10) 田中禎昭「中世以前の東京低地」(『東京低地の中世を考える』所収)。

(11) 木下良「国郡区の編成と主要施設・交通」(『日本歴史地図』原始・古代編下所収)。

(12) 山路直充「下総国井上駅について」(『市立市川考古博物館年報』二〇号所収)。

(13) 拙著『解体期律令政治社会史の研究』「古代駅制の考察」。

(14) 駅馬が井上・浮島・河曲三駅あわせて三十疋となるのは『続日本紀』神護景雲二年三月朔条。『延喜式』兵部省、駅伝条によれば浮島・河曲両駅は五疋なので、三駅で都合二十疋となる。『延喜式』の時代になると、江東低地帯を横切ることが前代に比べ容易になり駅馬の削減が行われているのであろう。但し葛飾郡の伝馬は十疋のみである。

(15) 山路直充前掲論文。

(16) 佐々木虔一「古代東国の交通路に関する一考察」。

(17) 谷口栄「下総国葛飾郡大嶋郷の故地」(『東京考古』八号所収)。
(もりた・てい 群馬大学教育学部教授)