

陸奥・出羽地域における古代駅路とその変遷

中村 太一

はじめに

陸奥・出羽両国における駅路・駅家の網羅的な復原を試みた研究成果として、山田安彦氏の研究⁽¹⁾をあげることができる。しかし、この研究は発表後すでに約二五年を経過しており、この間の駅路および陸奥・出羽地域史研究の進展を踏まえると、奥羽地域の駅路について再検討の余地があるものと思われる。

例えば、直線的な計画道路であることが判明して以来、駅路研究の進展はめざましく、現在では発掘調査によって古代の道路遺構が次々と発見されている。そして、こういった研究の深化に伴って、駅路の変化という新たな問題が浮かび上がってきた。発掘調査によつて、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条に見える駅路とは異なる八世紀段階の計画道路が見出され、また九世紀以降、駅路の構造が変化することが判明してきたのである⁽²⁾。これは、八世紀末から九世紀初頭に駅家の整理・改廃が集中するという駅制研究からの指摘⁽³⁾にも符合し、おそらくは九世紀初頭頃を画期に、駅路の構造や路線が大きく変化したとみられる。同時にこの点は、『延喜式』に見える駅家配置と駅路路線が必ずしも奈良

時代に遡るとは限らないということも示している。したがって現段階では、『延喜式』の路線を平面的に復原するだけでは不十分であり、そこに至る変遷の過程をも考察していかなければならない。

そこで本稿では、八世紀から九世紀前半段階における陸奥・出羽両国の駅路に関する諸問題を検討し、そのうえで、八世紀初頭から『延喜式』段階に至る駅路の変遷過程を明らかにしてみたい。

一、出羽国における北陸道駅路

1 出羽柵と駅路

出羽国は、『延喜式』民部上や兵部省諸国駅伝馬条などの記載から、東山道に所属すると考えられてきた。しかし当初の出羽地域は、越後国出羽郡として編成されたことから、少なくとも和銅五(七二二)年に出羽国が分立される以前は北陸道に所属していたとみられる。越後国出羽郡は、和銅元(七〇八)年九月に建郡され、『続日本紀』和銅元年九月丙戌条)、その郡家が置かれたとみられる出羽柵は、和銅二(七〇九)年七月に初めてその名が見える(同二年七月乙卯朔条)。出羽柵の位置は判明していないが、庄内平野のなかでも最上川以南に所在した可能性が高い⁽⁴⁾。

問題は、この段階の北陸道駅路の終点である。通常、駅路は国府を目標地点とすることから、北陸道駅路は越後国府ないし佐渡国府までという想定も成り立つ。しかし筆者は、庄内平野に置かれたとみられる出羽柵まで、北陸道駅路が設定されていたと考える。こう考えるのは、後に秋田城(第二次出羽柵)が東山道駅路の終点とされること、あるいは陸奥国でも、国府である多賀城を駅路の終点とするのではなく、常に最北の地に置かれた城柵まで駅路が設けられたことなどからである。したがって奥羽地域の場合は、必ずしも国府が駅路の終点になるのではなく、むしろ城司制が敷かれた最北の城柵に到るまで駅路が造られたと見るべきであろう。そして出羽国分立以前の北陸道駅路も、第

一次出羽柵まで設定されていた可能性が十分に考えられよう（後掲図3）。

この越後―出羽国府間に駅路が存在した可能性については、近年の発掘成果によって状況証拠が見つかっている。一九九九年、山形県鶴岡市の山田遺跡において、「驛」「驛子」などと書かれた木簡が出土した（史料1）。この木簡は習書と見られるが、一連の文書を書き写したと判断することができれば、裏面の歴名は駅子の人名を列記した可能性がある⁽⁵⁾と指摘されている。

（史料1）山形県鶴岡市山田遺跡出土木簡

・「□驛驛四皿駅子人□」（食カ）
 ・「大辟マ 麻績マ 長浴マ 六人
 大伴マ 大日子マ 小長浴マ 宋人

山田遺跡は庄内平野南部に位置し、ここに駅家が設置されたとするならば、越後―出羽間の駅路が存在したと考えるをえない。また、木簡自体は九世紀代の遺物と見られるが、越後―出羽間に駅家が存在したのならば、それは駅制施行当初から置かれていた可能性が高い。なぜなら、『続日本紀』に越後―出羽間における駅家新設記事が見られないからである。また、後述するように天平一〇（七三八）年頃以降の出羽国は明らかに東山道所属であり、これ以降に越後―出羽間の駅家を新設する動機も考えにくい。したがって、この駅家は天平一〇年以前から存在し、しかも『続日本紀』に特記されていないことからみて、駅制施行当初から置かれていたか、出羽国分立時に設置されたと考えられる。そして、先に見たように越後―出羽間の駅路が出羽国分立以前から存在したとするならば、この駅家もその当

時から設置されていた可能性が高いであろう。

2 出羽国と北陸道

和銅五（七一二）年、越後国出羽郡を分離し（『続日本紀』和銅五年九月己丑条）、陸奥国の最上郡・置賜郡を編入する（同十月丁酉朔条）という形で出羽国が成立する。この経緯から見て、出羽国は北陸道に所属する越後国出羽郡が主体となって成立したことは疑いない。しかし成立当初の出羽国の所属については、木本雅康氏が北陸道所属の可能性を指摘するもの⁽⁷⁾、一般には東山道所属であるのが自明の理とされてきたように思われる。そこでここでは、当初の出羽国が北陸道に所属していた可能性を検討してみたい。

史料2は、国名列記の中で出羽国が越前国の次に記される、養老四（七二〇）年の記事である。

（史料2）『類聚国史』巻八十三・政理六・免租税・養老四年十一月甲戌条

勅。陸奥・石背・石城三国調庸并租、減口之。唯、遠江・常陸・美濃・武蔵・越前・出羽六国者、免^二征卒及廩馬從等調庸并房戸租^一。

史料2の国名列記は、通例通り、東海道の遠江・常陸、東山道の美濃・武蔵、北陸道の越前という順で記されている。したがって、その後に記される出羽国は、北陸道所属、もしくは山陰道く西海道所属の国として扱われたことになる。しかし、当然のことながら後者の可能性はありえないので、この記事は、出羽国を北陸道所属の国として扱い、この位置に記したということになるだろう。

また史料3は、「坂東」を「九国」とカウントする例である。

〔史料3〕『続日本紀』神亀元年四月癸卯条

教_下坂東九国軍三万人、教_三習騎射_一、試_中練軍陳_上。運_二綵帛二百疋、絶_一一千疋、綿六千屯、布一万端於陸奥鎮所_一。

坂東は、周知の通り、東海・東山道諸国のうち足柄坂・碓氷坂以東の諸国を指した地域名称である。通常は関東地方の諸国に限って「八国」(表1―(8))とするか、これに陸奥・出羽を含めて「十国」(表1―(9))とする。これに対して史料3に見える「九国」という数は明らかに異例であり、しかも狭義の坂東の国数にも、広義の坂東の国数にも該当しない(表1―(5))。これについては、①「八国」の誤写か、②伊豆国か陸奥国を加えたか、といった解釈がある。しかし、現存写本は全て「九国」であり、また坂東に含まれるとしたら、「坂東十国」という用例から陸奥国か出羽国と考えるべきであろう。そして、後半の文章から陸奥国に関わる事態への対応であることが判明するので、史料3の前半は、陸奥国を含めた「坂東九国」の軍三万人の軍事教練を行ったと解釈するのが妥当であろう。すなわち、この史料に見える「坂東九国」には、陸奥国が含まれる一方、出羽国が含まれていないと考えられるのである。

それでは、なぜ出羽国が含まれていないのか。これには、次の二つの可能性が考えられよう。①対蝦狄関係の最前線であるという点では出羽国も同様であり、陸奥国における軍備増強の原資に用いることはできなかった。②このときの出羽国が北陸道に所属しており、東山道所属ではなかった。したがって、「坂東」には含まれていなかった。

以上の二つの可能性のうち、筆者としては②の見方をとりたい。こう考えるのは、ほかならぬ「坂東九国」という用法からである。これには、当時「坂東九国」とするだけで、その所属国が了解されるという状況が示されている。

表1・坂東の国数

	年月日	内容	安房	石城	石背	出羽	坂東 (狭義)	奥羽	合計 (広義)
(1)		「我姫之道、分爲 _二 八国 _一 」(『常陸国風土記』)	×	×	×	×	7	1	⑧
(2)	和銅5 (712)・9・23	出羽国を設置(『続日本紀』)。	×	×	×	○	7	2	9
(3)	養老2 (718)・5・2	①上総国平群・安房・朝夷・長狭郡を割いて、安房国を設置。 ②陸奥国石城・標葉・行方・宇太・日理郡、常陸国菊多郡を割いて、石城国を設置。 ③白河・石背・会津・安積・信夫郡を割いて、石背国を設置。 (以上、『続日本紀』)	○	○	○	○	8	4	12
(4)	養老4 (720) 神亀元 (724)	この頃、石城・石背両国を廃止。	○	×	×	○	8	2	10
(5)	神亀元 (724)・4・14	坂東九国の軍三万人の教練を行い、綵帛二百疋・絶一千疋・綿六千屯・布一万端を陸奥鎮所に運ぶ(『続日本紀』)。	○	×	×	○	8	2	10
(6)	天平13 (741)・12・10	安房国を上総国に合併(『続日本紀』)。	×	×	×	○	7	2	9
(7)	宝字元 (757)・5・8	安房国を再び設置(『続日本紀』)。	○	×	×	○	8	2	10
(8)	宝字3 (759)・9・27	坂東八国等の浮浪人二千人を雄勝柵戸とする(『続日本紀』)。 *「坂東八国」は他に5例あり	○	×	×	○	⑧	2	10
(9)	嘉祥元 (848)・11・3	「坂東十国得度者 _一 」(『続日本後紀』)	○	×	×	○	8	2	⑩

《凡例》 ○…存在する国

×…存在しない国

丸数字…史料に見える国数との対応関係

この表現が原史料段階のものなのか、『続日本紀』編纂段階のものなのかを確認するすべはないが、いずれにしても、この時期の「坂東」には出羽国が含まれないという共通理解があったと考えられる。この点から、神亀元(七二四)年頃の出羽国は東山道所属ではなかった可能性がある。

成立当初の出羽国が北陸道に所属していた可能性を示す第三の例は、出羽国の貢馬が越前国を通過したという事例である(史料4)。

(史料4)『天平四年越前国郡稻帳』(抄出)

従二出羽国一進上御馬伍匹経二玖箇日一飼秣料稻玖拾束 匹別日 江沼郡
二束

諸国からの貢馬は、伝制を利用したと考えられる。そして、伝馬制・伝制は七道制による駅路の区分には拘束されない⁽¹⁰⁾ので、この史料は必ずしも駅路のルートを示すものとはいえない。しかし、この史料から、出羽国から越前国を経て平城京へ至る主要交通路が存在することは確実にいえる。しかも、その北陸道コースこそが、出羽国から畿内に赴く最も自然なルートだったことも示しているよう。この点から、この時期の出羽国の駅制・駅路も北陸道経由であり、したがって出羽国が北陸道に所属していた可能性は十分であろう。

出羽国が北陸道に所属した可能性を示す第四の例は、「北辺」を出羽国とする史料である(史料5)。

(史料5)『令集解』関市令弓箭条古記逸文

古記云。東辺北辺。謂陸奥出羽等国也。

律令国家の方位認識は七道駅路に基づいており、東海・東山道の終点||陸奥国が「東辺」、北陸道の末端が「北辺」、南海道の終点||土佐国が「南辺」、西海道のうち遣唐使の出港地となる値嘉嶋が「西辺」とされた⁽¹¹⁾。この史料は、出羽国||「北辺」と明記しているわけではないが、文脈から見て、出羽国を「北辺」の例にあげていることは間違いない。また、出羽方面のエミシを「狄」、陸奥方面のそれを「夷」と表現することからも、出羽国||北、陸奥国||東という律令国家の方位認識が看取できる。これらの点から、古記註釈者をはじめとして、律令国家が出羽国を「北辺」||北陸道の末端と認識していたこと、したがって成立当初の出羽国は北陸道所属であった可能性が高いと考える。

ちなみに、『延喜式』陰陽寮条の追儼の祭文では「東方陸奥、西方遠値嘉、南方土佐、北方佐渡」とされており、出羽国が東山道に所属した後、「北辺」は佐渡国に変化した。

以上の点から、成立当初の出羽国は北陸道所属であり、出羽国府(第一次出羽柵)に至る駅路も越後国からの路線であったと考える(後掲図4)。そして、古記の成立は天平一〇(七三八)年頃とされる⁽¹²⁾ので、出羽国は、少なくともこの頃までは北陸道に所属していたとみることができよう。

二、陸奥・出羽間における東山道駅路の成立と展開

1 大野東人の直路建設事業

天平五(七三三)年、出羽柵が秋田高清水岡に遷置される(『続日本紀』天平五年十二月己未条)。これはよく知られているように、後に秋田城と称される城柵の新設を示すが、同時に国名を背負う城柵の遷置でもあるので、通説では出羽国府も秋田に移転したと考えられてきた⁽¹³⁾。しかし一方で、出羽国府は一貫して出羽郡に所在したという見解も⁽¹⁴⁾あり、近年では、今泉隆雄氏が諸説を整理したうえで、出羽国府は一貫して庄内にあり、秋田城に置かれたことはな

いという結論を導き出している⁽¹⁵⁾。本稿ではこの問題に深く立ち入らないが、現段階では今泉氏の見解が最も妥当であると考えるので、出羽柵の秋田移転後も国府は庄内に残ったという立場で論を進めていくことにしたい。なお、この第二次出羽柵に城司が置かれたと考えられる点から、ほぼ同時に駅路が第二次出羽柵まで延伸され、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条に見える出羽国府―秋田城間の駅家(遊佐・蚶方・由理)も置かれたとみられる(史料6・後掲図6)。ただし、後述するように、白谷・飽海・秋田各駅については9世紀代に設置された可能性が強い。

(史料6)『延喜式』諸国駅伝馬条(抄出)

陸奥国駅馬

雄野。松田。磐瀬。葦屋。安達。湯日。岑越。伊達。柴田。小野各十疋。名取。玉前。伝馬。白河。安積。信夫。刈田。栖屋。黒川。色麻。玉造。栗原。磐井。白鳥。胆沢。磐基各五疋。長有。高野各二疋。柴田。宮城郡各五疋。

出羽国駅馬

最上十五疋。村山。野後各十疋。避翼十二疋。佐芸四疋。船十隻。伝馬。最上五疋。野後三疋。船五隻。由理六疋。遊佐十疋。蚶方。由理各十二疋。白谷七疋。飽海。秋田各十疋。避翼一疋。船六隻。白谷三疋。船五隻。

天平九(七三七)年正月大野東人が、陸奥国府から「男勝村」を経て、この第二次出羽柵に至る「直路」の建設を申請する(『続日本紀』天平九年正月丙申条)。これに対して朝廷は持節大使藤原麻呂以下を派遣、同年四月一四日に麻呂からその顛末が報告されている(史料7)。

(史料7)『続日本紀』天平九年四月戊午条

遣陸奥持節大使從三位藤原朝臣麻呂等言。以去二月十九日、到陸奥多賀柵。(中略)仍抽勇健一百九十六人、委將軍東人。四百五十九人分配玉造等五柵。麻呂等帥所餘三百卅五人、鎮多賀柵。遣副使從五位

上坂本朝臣宇頭麻佐、鎮玉造柵。判官正六位上大伴宿祢美濃麻呂、鎮新田柵。國大掾正七位下日下部宿祢大麻呂、鎮牡鹿柵。自餘諸柵、依舊鎮守。廿五日、將軍東人從多賀柵發。四月一日、帥使下判官從七位上紀朝臣武良士等及所委騎兵一百九十六人、鎮兵四百九十九人、當國兵五千人、歸服狄俘二百卅九人、從部内色麻柵發。即日、到出羽國大室驛。出羽國守正六位下邊史難破將、部内兵五百人、歸服狄一百卅人、在此驛相待。以三日、與將軍東人共入賊地。且開道而行。但賊地雪深、馬芻難得。所以、雪消草生、方始發遣。同月十一日、將軍東人廻至多賀柵。自導新開通道、惣一百六十里。或尅石伐樹、或填澗疏峯。從賀美郡至出羽國最上郡玉野、八十里、雖惣是山野形勢險阻、而人馬往還無大艱難。從玉野至賊地比羅保許山、八十里、地勢平坦、無有危險。狄俘等曰、從比羅保許山至雄勝村、五十餘里、其間亦平。唯有兩河、每至水漲、並用船渡。四月四日、軍屯賊地比羅保許山。先是、田邊難波狀稱、雄勝村俘長等三人來降、拜首云。承聞、官軍欲入我村。不勝危懼。故來請降者。(後略)

この史料には二通りの解釈がある。史料上、疑問とされている問題は、次の二点にある。第一の問題は、東人が(二月)二五日に多賀柵を進発した後、「四月一日」に色麻柵(宮城県中新田町城生柵遺跡)を出発、その日のうちに出羽国大室駅に到着したという記述である。この約一ヶ月の間、何をしていたかという疑問が生じるわけである。また第二の問題は、「同月十一日」に東人が多賀柵に帰還し、報告した記述の後に、「四月四日」に軍が比羅保許山に駐屯したという記事が続く点である。これらの点から、『大日本史』が「四月一日」を「三月一日」と校訂して以来、三月と四月の二回、東人らの遠征が行われたと解釈されてきた。つまり、二月二五日に多賀柵を進発、続いて三月一日に色麻柵を進発し、三月三日(もしくは田邊難波が東人を三日待った後)賊地に侵攻するが、三月一日にいったん多賀

柵に帰還する。そして、四月に再度軍を發し、四月四日に比羅保許山に駐屯するが、難波からの進言を受けて雄勝村征討を中止したという解釈である。

一方、新日本古典文学大系は、奥羽山脈を越えて色麻柵から大室駅まで「四月一日」の一日で到着したのは、三月中に工事を施した新道が開通していたためであると解釈した。すなわち、二月二五日に多賀柵を進發し、三月にかけて奥羽山脈越えの道路を建設。それが完成した後の四月一日、色麻柵を發つて出羽国大室駅に到着。ここで、待ち受けていた難波らと合流して、三日賊地に入り、四日比羅保許山に駐屯するが、難波からの進言を受けて雄勝村征討を中止し、東人らは一日に多賀柵に帰還するという解釈である。

新日本古典文学大系の解釈に対しては、「賊地は雪深く、馬芻得難し。所以に雪消え草生えて、方に始めて發遣す」とある点と、この史料の前半部と「四月四日」から始まる後半部では微妙に内容が異なる点から、二回の遠征があったという解釈でよいのではないかとする意見もある¹⁷⁾。しかし、現存写本の問題部分は全て「四月一日」であること、少なくとも『続日本紀』は一貫して四月の遠征として叙述していること、また約六千の兵が奥羽山脈を越えて八〇里（約四三km¹⁸⁾）を一日間で移動したのには、やはり整備された道路の存在が背景にあったと思われることなどから、新日本古典文学大系の解釈が妥当ではないかと考えられる。また、文脈の乱れや食い違いから二回の遠征とするには、まず誤写説が前提とならざるをえない。文脈上の問題は、作戦の失敗を取り繕う各種報告や議論の様子を多く含む麻呂からの長文の報告書を、『続日本紀』の編者が要約した際に生じた可能性もあるのではなからうか。

さて、以上のような史料上の問題はあがあるが、このとき大野東人が（陸奥国府―色麻柵―大室駅という「新道」を開削した点は疑いない。また、このとき出羽国守が大室駅で合流しているの、出羽国府―大室駅間の道路は既に存在したか、出羽国側で開削したものと思われる。最上郡玉野の地には後に玉野駅が置かれること、色麻柵―大室駅間が約八〇里、大室駅―出羽国間が直線距離でさえ約五〇kmもあることを考慮すると、大室駅が本格的な駅家であったか否かについては疑問符をつけざるを得ない。しかし、後にこの路線に駅家群が設けられる点から見て、軍用道路的な性格が強いものの、かなり本格的な計画道路が造られたことも間違いなからう。その意味で、この事業によって陸奥国府―出羽国府間の駅路が初めて設定されたとみることができる（後掲図7）。ただし、開通当初の制度的位置付けは東山道・北陸道連絡駅路であり、また、本来の目的であった第二次出羽柵を目的地とした直路建設は、横手盆地に進撃することができず、事業は半ばにして中断されることとなった。

2 出羽国の東山道転属

成立当初の出羽国が北陸道所属であったという先述の見方と併せて筆者は、大野東人の直路建設事業によって、初めて陸奥国―出羽国間の駅路が設定されたと理解する。もちろん、駅路ではない交通路は、これ以前から存在したであろう。最上郡・置賜郡が陸奥国から出羽国に編入されているので、陸奥国府とこの両郡を結ぶ伝馬路・伝路が存在したであろうし、出羽国府との間も同様である。しかし、駅路という位置づけの交通路は、あくまでもこのとき初めて開通したと解釈する。そして、この駅路を基礎に、出羽国が北陸道から東山道に転属されることになったと考えられる（後掲図8）。

先に見たように、『令集解』関市令弓箭条古記逸文から、天平一〇年頃までの出羽国は北陸道に所属していたと思われる。一方、延暦廿一年十二月某日付太政官符に引用される天平十一年五月廿五日符（史料8）には、国名が陸奥・出羽・越後の順で記される。これは、出羽国が東山道所属であることによって生じる記載順であり、出羽国が北陸道ならば、東山道の陸奥、北陸道の越後・出羽という順番になるはずである。この点から、天平一〇年頃から天平一

(七三九) 年五月二五日までの間に、出羽国が東山道に転属されたとみられよう。

(史料8) 『類聚三代格』巻十八・延暦廿一年十二月某日太政官符(抄出)

兵部省去天平十一年五月廿五日符称。被^二太政官符^一称。奉^レ勅、諸国兵士皆悉暫停。但三関并陸奥・出羽・越後・長門并大宰管内諸国等兵士依^レ常勿^レ改者。

この想定時期が、東人による新道開削の直後に相当することも偶然とは思われない。『続日本紀』等に転属記事が見えないことが最大の問題となるが、按察使であった東人が陸奥・出羽両国間の緊密化を図るために、自身が開削した駅路を基に転属を實行した可能性が高いであろう。ちなみに東人は、天平十一年四月二一日、参議に任ぜられた際に「陸奥国按察使兼鎮守府將軍大養徳守」とあり(『続日本紀』天平十一年四月壬午条)、この頃までは現地にあつて奥羽政策を主導していたものと思われる。

3 直路の完成

大野東人の直路建設計画は、約二〇年後の天平宝字年間に至つて、ようやく成就することになる。すなわち、天平宝字元(七五七)年、雄勝(小勝)村への柵戸移配が始まり(『続日本紀』天平宝字元年四月辛巳条・同年七月戊午条)、天平宝字二(七五八)年末には雄勝城の造営が命じられる(同二年十二月丙午条)。雄勝城は天平宝字三(七五九)年の一年間で一応の完成をみたらしく、翌四(七六〇)年正月四日には雄勝城造営の論功行賞が行われている(同四年正月丙寅条)。このような雄勝経営の進展を承けて、天平宝字三年九月、色麻柵から玉野―比羅保許―雄勝を経て秋田

城⁽¹⁹⁾に至る路線の駅家が設置された(史料9・後掲図9)。

(史料9) 『続日本紀』天平宝字三年九月己丑条(抄出)

始置^二出羽国雄勝・平鹿二郡、玉野・避翼・平戈・横河・雄勝・助河、并陸奥国嶺基等駅家^一。

この史料9に見える駅家のうち玉野駅は、史料7に登場する大室駅の地名が「最上郡玉野」とあることから、大室駅の後身と考えられる。その所在地は、かつての北村山郡玉野村(現尾花沢市)付近とみてよいだろう⁽²⁰⁾。

避翼駅は、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条にも同名の駅家が見える(史料6)。玉野から北上し、小国川流域に入る手前の峠が「猿羽根峠」であること、舟形町富田が本来の「猿羽根」であるとの古老の証言が採取されていること⁽²¹⁾などを考え合わせると、舟形町付近に所在したとみてよいだろう。なお『延喜式』にも駅名が見えること、『延喜式』の駅路は最上川に沿って庄内平野に向かうことなどから、この避翼駅が、出羽国府方面と雄勝城方面の分岐点になつていた可能性が高い。

平戈駅は、史料7に見える比羅保許山と地名を共有する。諸説は、おおよそ金山町北部に比定しているが、「山」に關する『出雲国風土記』の記述が山裾を指していると考えられるように⁽²³⁾、古代において表現される「山」は必ずしも山頂や山間部を指すとは限らない。したがって、前後の駅間距離からみても、山間部に分け入る手前にあたる金山町中心部付近が所在地として比較的妥当なのではないかと思われる。

横河駅については、雄勝町内の横堀・寺沢付近とされる。所在地を特定できる材料はないが、金山町から山を越えて平地部に降りてきたあたり、すなわち雄勝町中心部付近とみておきたい。

雄勝駅は、その駅名からみて、雄勝城内もしくはその近辺に所在した可能性がある。しかし、天平宝字三年に造営された第一次雄勝城⁽²⁴⁾の所在地は判明していない。あるいは羽後町郡山に雄勝郡家が所在したとするならば⁽²⁵⁾、この付近に城柵や駅家も所在した可能性があろう。ただし、以上の平戈・横河・雄勝の三駅の位置に関しては依然として確証に乏しく、近世の羽後街道ルートなどについて再検討してみる余地があるかもしれない。

さらに問題があるのは助河駅で、この駅の比定地には次のような諸説がある。①『延喜式』に見える山本郡副川神社を「すけかわ」と読んで、神岡町神宮寺とする⁽²⁶⁾。②雄勝駅から由理柵に向かう路線上の駅家であるとする⁽²⁷⁾。③鮭川という河川名から山形県金山町付近とする⁽²⁸⁾。④史料9の諸駅は平鹿郡建郡のためであると捉えて、平戈駅から分岐して平鹿郡家に向かう途中の増田町八木とする⁽²⁹⁾。⑤同様に八木と考えるが、雄勝駅經由の路線もあつたとする⁽³⁰⁾。これらの諸説は、雄勝駅から秋田城に向かうルート上の駅家とみる説(①・②)と、雄勝郡・平鹿郡などを終点とする駅路の駅家とみる説(③・④・⑤)に大別することができよう。

このように助河駅については諸説入り乱れているが、まず押さえるべきは、史料9の政策が天平九年における大野東人の計画を踏襲し、その完成を企図していたとみられる点である。だからこそ、玉野以下出羽国内の六駅と並んで、陸奥国嶺基等の駅家も同時に設置されたとみられる。したがって、これらの駅家は、多賀城から雄勝地域を経由して第二次出羽柵(秋田城)に至る「直路」上に設定されたと考えなければならぬ。この点で、③以下の諸説は成り立たない。また、『日本三代実録』元慶二(八七八)年七月十日癸卯条に「助川村」が見え、助河駅は、秋田郡内に位置すると考えられる⁽³¹⁾。「助川村」ないしその近辺に所在した可能性がある。これらの点から、正確な所在地こそ不明ではあるが、助河駅は雄勝駅から秋田城に向かう路線上の駅家であり、秋田郡内に位置した可能性が高い。

史料9の最後にあげられている嶺基駅は、その駅名が高山の麓を意味していると思われるので、奥羽山脈の陸奥国側山麓に位置したのであろう。奥羽山脈越えの登り口付近に位置したのならば、色麻駅(もしくは色麻柵)と玉野駅のほぼ中間になり、駅間距離も令が定める三〇里(約一六km)にほぼ合致する。

なお、史料9に見える駅名は以上であるが、このときに他の駅家も設置された可能性はある。というのは、史料9には「玉野」、并陸奥国嶺基等「駅家」とあるためである。特に多賀城と嶺基駅の間に位置する黒川・色麻両駅は、このとき、あるいはこれ以前に設置された可能性が高い。なぜならば、延暦年間における陸奥国の駅家新設記事は、色麻駅よりも北に位置する駅家に限られており、黒川・色麻両駅については新設記事が全く見えないからである。したがって、この両駅が史料9の「等」の中に含まれていたか、この天平宝字三年以前に置かれていた可能性が考えられる。同様に、避翼駅と出羽国府の間に位置する出羽国佐芸駅も、この頃に設置されたとみることができよう。

4 『延喜式』に見える出羽国の駅家配置について

出羽国における『延喜式』所載の駅家の位置、特に佐芸・白谷・鮑海については諸説があり、定説をみない。その原因は、(イ)鮑海郡が最上川北岸に位置するにもかかわらず、鮑海駅が秋田駅の一つ手前に記されていること、(ロ)佐芸・白谷駅の場合、現在の地名に一致するものが見られず、おおよその位置さえ確定しにくいこと、の二点にある。

そして鮑海駅については、諸説いずれも『延喜式』の記載順に何らかの誤記が含まれているとみる。そして従来から、①鮑海郡の範囲を考慮して佐芸駅と遊佐駅の間に位置すると考え、(A)佐芸駅—国府—鮑海駅—遊佐駅とする説⁽³²⁾、(B)鮑海郡家の所在地を鮑海郡平田町郡山に比定し、鮑海駅家も同地に所在したとする説(佐芸駅—鮑海駅—国府(城輪柵)—遊佐駅となる)が存在した。誤記の理由については、鮑海駅が遅れて設置されたためとする説⁽³⁵⁾、国府と秋田城の間に位置したためとする説⁽³⁶⁾、鮑海・秋田両駅がともに後に設置された可能性を示唆する説などがある⁽³⁷⁾。

これに対して佐芸駅と白谷駅の問題も含め、②船が配置されている野後・避翼・佐芸・白谷の四駅は、最上川に沿って置かれた一連の駅家群とみるべきこと。当初、佐芸駅―白谷駅から横手盆地を経由して飽海駅―秋田駅と秋田城に至るルートがあったが、後に最上川・日本海沿岸ルートの遊佐駅―蚶方駅―由理駅ルートが開かれた際に、遊佐・蚶方・由理の三駅を、佐芸駅と白谷駅の間に誤って記載してしまったとみること。以上の二点から、白谷駅は佐芸駅の次に、飽海駅は秋田駅の一つ手前に位置するという説が提起された⁽³⁸⁾。この説では、当時の飽海郡は後の由理郡を含んでいるから、由理駅と秋田駅の間に飽海駅が位置したとしても問題はないとする。そして、佐芸駅を最上郡戸沢村古口付近、白谷駅を立川町清川付近に比定している。

まず飽海駅の位置については、①(B)説が最も可能性が高いと思われる。郡名を背負った駅であり、郡家付近に想定するのが妥当であろう。由理駅と秋田駅の間を考える②説は、やはり無理がある。

一方、船が配置される野後・避翼・佐芸・白谷の四駅を、最上川に沿った一連の駅家とみる②説は合理性が高いと考えられる。従来は、白谷駅を由理駅と秋田駅の間と考え、雄物川流域に比定してきた。しかし、前後の駅に船が配備されていない点は、やはり問題である。これまでは「水駅ならざる水駅」論で解釈されてきたが、これも無理が大きい⁽⁴⁰⁾。

以上の二点を踏まえると、実際の駅家配置は、最上―村山―野後―避翼―佐芸―白谷―飽海―遊佐―蚶方―由理―秋田という順番になる。また、佐芸駅と白谷駅の位置については、②説に従っておきたい。

残る問題は、『延喜式』において白谷・飽海両駅が、なぜ由理駅と秋田駅の間に記載されるのかという点である。これについては、『延喜式』所載の駅家が駅制当初から揃っていたのではない、駅路や駅家には数段階の変化・変遷がありうるという、本稿の視角から説明できると考える。すなわち、一部の駅が遅れて設置されたとみるわけである。ただ

し従来から説かれているように、飽海駅のみ、あるいは飽海駅と秋田駅だけが遅れたとみるのではなく、『延喜式』出羽国駅馬条の最後に記される白谷・飽海・秋田の三駅全てが、その他の駅に比べて遅れて設置されたと考える。こう考えることによって、『延喜式』の記載順が無理なく理解できよう。つまり、一部の駅が誤った位置に挿入・記載されたのではなく、他の駅よりも設置が遅れたために、この三駅がリストの最後に記載されることになったと考えるわけである。

それでは、『延喜式』に見える諸駅はいつ設置されたのか。まず出羽国府と秋田城の間に位置する遊佐・蚶方・由理の三駅については、第一章で述べたように、秋田城が設置されたときに北陸道の駅家として設置された可能性が高い。さらに、避翼駅は天平宝字三(七五九)年に設置され(史料9)、佐芸駅はその前後に置かれたとみられる。また最上・村山・野後の三駅については、次章で述べるように、宝亀一一(七八〇)年三月の伊治公若麻呂の乱などによって「直路」ルートの陸奥―出羽間駅路が危機に瀕し、その結果付け替えられた出羽入国路である可能性が高い。したがって、八世紀末までには設置されたであろう。そしてこの付け替えの結果、『延喜式』ルートの原型が形成されるのである。すなわちこれらの駅家は、入国路の変更という出羽国における駅路の大幅な改変が行われ、『延喜式』ルートの原型が形作られた八世紀末には既に存在したとみることができる(後掲図10)。

これらに対し、白谷・飽海両駅に関して注目されるのは、この両駅が最上峡の出口から城輪柵に至る間に位置するという点である。このことは、両駅の設置と、出羽国府が出羽郡井口の城輪柵に移転したこととの関連性を想起させる。移転前の出羽国府が最上川以南に所在したとすれば、移転によって最も影響を受けるのは、最上峡の出口から遊佐駅までの区間だからである。この点から、この両駅は国府移転に伴って新設された駅家である可能性が高い。そして、出羽国府の城輪柵への移転は弘仁六(八一五)年―一〇(八一九)年の間と考えられるので、両駅の設置は弘仁

年間、もしくはそれ以降ということになる。

一方、秋田駅の設置時期については、考察の材料に乏しい。しかし一つだけ述べておきたいのは、奥羽地域における最北の城柵の造営が、即、城柵付属駅の設置とはならない点である。陸奥国の場合、延暦二二（八〇三）年に志波城が、弘仁三（八一二）年に徳丹城が造営されたものの、最後まで城柵付属駅は設置されなかった。また、胆沢城から「一百六十二里」も離れているにもかかわらず、一駅すなわち磐基駅しか置かれなかった。これらの点は、秋田駅が秋田城造営と同時に置かれたわけではないこと、そして由理駅と秋田駅・秋田城との間が駅制の原則Ⅲ三〇里よりも大幅に離れているという問題に対して、類例を提供することになろう。つまり白谷・飽海両駅と同様に、秋田駅の設置が九世紀以降になる可能性は十分にあると考えられる。

以上の点から筆者は、出羽国における『延喜式』ルート¹の駅家配置は、その記載順とは異なり、最上―村山―野後―遊翼―佐芸―白谷―飽海―遊佐―蚶方―由理―秋田という順番であったこと（後掲図13・14）。そして記載順が実際の配置状況と異なるのは、白谷・飽海・秋田諸駅が『延喜式』ルート¹の原型が形成された後、おそらくは九世紀代に設置されたため、条文の最後に記されたからであろうと考える。

三、陸奥国における駅路の延伸

1 「三十八年戦争」と交通路

神護景雲元（七六七）年一〇月、伊治城が造営され（『続日本紀』神護景雲元年十月辛卯条）、一一月には栗原郡が置かれる（同年十一月己巳条）。この段階においてひとたびは、色麻駅から玉造柵（古川市大崎名生館遺跡）を経て、伊治城に至る道路が建設されたものとみられる。しかし、律令国家の北進、すなわち版図拡大行動は蝦夷側の反発を

惹起し、宝亀五（七七四）年の海道蝦夷による桃生城攻撃（同宝亀五年七月壬戌条）を契機として、いわゆる「三十八年戦争」が始まる。

なかでも栗原郡方面の経営に大きな打撃を与えたのは、宝亀一一（七八〇）年三月の伊治公磐麻呂の乱である。この乱によって多賀城が焼かれるなどしたが、新田郡・玉造郡以南の領有はかろうじて維持したらしい。同年一二月一〇日には、「鷲座・楯座・石沢・大菅屋・柳沢等の五道」に防衛拠点を設けたことが中央に報告され、「出羽国大室塞」も同様に防御せよとの勅が下される（同宝亀十一年十二月庚子条）。

鷲座などの五道については、玉造郡栗原郡の地とする説や、宮城県北西部・岩手県南西部から山形県・秋田県東南部に抜ける道路の名称とする説⁴³がある。このうち柳沢道は、これが宮城県宮崎町柳沢方面に向かう道という意味であるならば、陸奥国色麻駅から出羽国玉野駅への道路に該当する可能性がある。これは、出羽国大室に防衛施設⁴⁴の造営を命じた勅とも対応するであろう。また、石沢道が胆沢への道と解釈することができるならば、後の駅路、すなわち玉造柵から伊治城を経由して胆沢の地に到る交通路に該当すると思われる。このように解釈すると、柳沢道の防塁は色麻柵から出羽方面へ、石沢道の防塁は玉造柵から栗原郡方面へ、それぞれ外に向かう道を遮断・防衛する拠点として設けられたということになる。

これらの点から、比定地不明の鷲座・楯座・大菅屋の各道も、色麻柵・玉造柵・新田柵・桃生城・牡鹿柵を結ぶラインから外に向かつて伸びる交通路であり、これら交通路に設けられた防塁群は、全体として「黒川以北一十箇郡」（同延暦八年八月己亥条）などを死守せんとするものであった可能性がある（図1）。色麻柵・新田柵・牡鹿柵は史料7に「柵」と見えるものの、これは、このとき持節使官人や国司が駐在したため一時的に城柵として扱われたものであり、実際には城柵構造を有する郡家であったと考えられる。したがって郡の維持のためには、郡家そのものを防

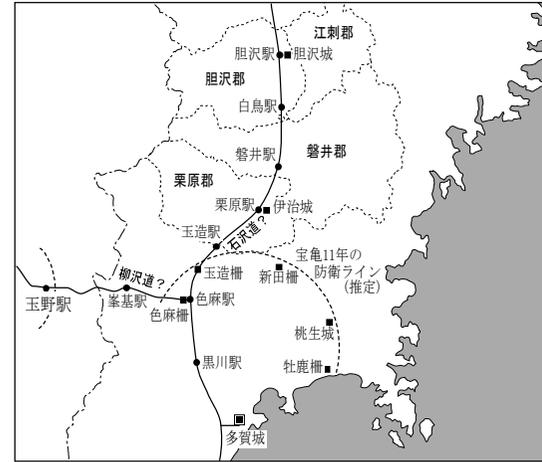


図1 多賀城北の城柵と駅路

御施設としただけでは不十分であり、その前面に防塁群を展開する必要が生じたと思われるのである。ちなみに史料7に見える諸柵のうち、玉造柵のみは、その後も「多賀・玉作等城」（同宝亀十一年十月己未条）・「玉造塞」（同延暦八年六月庚辰条・後掲史料10）など見え、城司や兵士が駐屯する最前線になった可能性がある。

また、柳沢道の防塁が色麻柵方面の維持を目的とし、大室塞が出羽国を陸奥側の蝦夷から守ることを意図していたとするならば、この両防塁間、すなわち色麻駅と玉野駅との間の駅路交通が危機に瀕したことを意味する。となると、出羽国と陸奥国、ひいては出羽国から陸奥以南、平城京に至る駅路が途絶しかねない事態に陥ったことになる。そして、宮城県柴田町から山形市へ抜けるという『延喜式』に見える出羽入国路への大幅な駅路付け替えは、この危機に際して行われた可能性が考えられよう（後掲図10）。

2 胆沢城・志波城の造営と駅家の新設

おそらくは延暦一三（七九四）年の軍事行動によって、栗原郡地域を再び支配下においていたのであろう。延暦一五（七九六）年一月、伊治城と玉造塞の間に駅が設置される（史料10・後掲図11）。この駅が、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条に見える玉造駅（史料6）に該当する蓋然性は高い。

（史料10）『日本後紀』延暦十五年十一月己丑条（抄出）

陸奥国伊治城、玉造塞、相去卅五里。中間置_レ駅、以備_二機急_一。

（史料11）『日本後紀』延暦廿三年五月癸未条

陸奥国言。斯波城與_二膽澤郡_一、相去一百六十二里。山谷峻_レ口、往還多_レ艱。不_レ置_二郵駅_一、恐闕_二機急_一。伏請准_二小路例_一、置_二一駅_一。許_レ之。

（史料12）『日本後紀』延暦廿三年十一月戊寅条

陸奥国栗原郡、新置_二三駅_一。

ついで延暦二一（八〇二）年に胆沢城が、翌二二（八〇三）年には志波城が造営される。これと前後して最北の志波城までの交通路が整備されたと考えられ、延暦二三（八〇四）年、この路線上に相次いで駅家が設置される（史料11・12、後掲図12）。

まず、五月に胆沢郡と志波城の間に置かれた「一駅」（史料11）は、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条（史料6）に見える磐基駅と見て間違いないだろう。史料6の磐基駅は、東海道の延長路線上の駅家である長有・高野両駅を除くと、胆沢駅よりも後に記される唯一の駅であり、位置関係および駅数において史料11と完全な一致をみるからである。ちなみに、岩手県江釣子村の新平遺跡を同駅に比定する説がある⁴⁴⁾。

問題は、同年十一月に、栗原郡に設けられた「三駅」である（史料12・図1）。『延喜式』に見える駅家のうち、五月に設置された磐基駅と、延暦一五年までに設けられている玉造駅以南の諸駅を除くと、残るは栗原・磐井・白鳥・胆沢の四駅となる。このうち胆沢駅は、胆沢城の付属駅であり、おそらくは胆沢城造営に関連して置かれたと考えられるので除外される。とすると、残る栗原・磐井・白鳥の三つの駅家が、史料12の「三駅」に該当してくる。ところ

が、『和名類聚抄』郡郷部と比較した場合、磐井駅は磐井郡磐井郷に、白鳥駅は胆沢郡白馬郷（白鳥郷か）に所在した可能性が高い。一方、栗原郡内に三つの駅家が設置されたかという点、想定される栗原郡の領域に、三〇里（約一六km）ごとの駅間距離とされる駅家が三つも置かれたとは考えにくい。ここに至って考察は行き詰まり、史料12の「三駅」については、「究明する端緒をも見出しえない」とされることになる。⁴⁶

しかし筆者は、史料12の「三駅」は、やはり『延喜式』の栗原・磐井・白鳥各駅家に該当すると考える。解釈のポイントはこの頃、行政支配がある程度確立された既存の郡として、栗原郡が陸奥国最北のものになると思われることである。近年、延暦二一年の胆沢城造営後、ほどなくして胆沢三郡（磐井・江刺・胆沢）が置かれたという指摘がなされている。⁴⁷その根拠は、史料11が膽澤郡（胆沢郡）の初見になることである。しかし、磐井郡の初見は『延喜式』、江刺郡の場合でも承和八（八四一）年『続日本後紀』承和八年三月癸酉条）になることから、磐井・江刺両郡が、胆沢郡と同時に立郡されたとは必ずしも言い切れない。むしろ、胆沢城造営直後の時期でもあり、この両郡の立郡は胆沢郡よりも若干遅れた可能性があるだろう。また、胆沢郡における行政支配の整備も、柵戸等の人的編成から着手されたはずであり、当初の領域的な支配は胆沢城周辺にとどまったであろう。少なくとも、『和名類聚抄』に見られるような完備された行政領域の設定は、胆沢郡の立郡記事よりも遅れたことは疑いない。このように考えると、延暦二三年当時の栗原郡と胆沢城の間には、行政上どの郡に帰属するか決定されていない地域が、広範囲に残存していたことが想定される。そして、そのような土地に駅家を設置しようとした史料12のケースでは、行政文書上、既存の郡のうち最北に位置していた栗原郡をもって、その地域を表現するほかなかったのではなからうか。すなわち筆者は、史料12の「栗原郡」には、後に磐井・胆沢郡などに帰属する地域が含まれていたと考える。そして、この史料に見える「三駅」は『延喜式』の栗原・磐井・白鳥の各駅家に、まさに相当すると解釈したい。

むしろにかえて―奥羽地域における駅路の変遷―

以上の検討を踏まえて、最後に陸奥・出羽両国の駅路路線の変遷過程を整理することとしたい。

I期―天武朝と和銅元（708）年―〔図2〕

駅路は天武朝頃には確実に存在し、駅制は飛鳥浄御原令で成立したと推測される。そして、八世紀第1四半期の陸奥国府は仙台郡山遺跡に比定されるので、東山道および東海道駅路は、この第一次陸奥国府まで設定されていたと考えられる。したがって、『延喜式』に見える名取駅以南の駅家は、駅制施行の当初から設置されていた可能性が強い。

II期―和銅元（708）年と天平5（733）年―

II期は、a・b・cの三つの小画期に分けて考えることができる。

a期―和銅元（708）年と和銅5（712）年―〔図3〕

和銅元年に越後国出羽郡が建郡され、ほぼ同時に、出羽柵が庄内平野に設けられた。したがって当初の出羽地域は、越後国出羽郡として編成された。

そして、この段階において、北陸道駅路は庄内の出羽柵まで延伸されたと考えられる。これは、後に秋田城（第二次出羽柵）が東山道本道の終点に、陸奥国でも志波城・徳丹城が駅路の終点になることから、奥羽地域では城司制が敷かれた最北の城柵まで駅路が設定されたとみられるからである。

また、越後国から出羽柵までの駅数および駅名は不明であるが、史料1の出土から、鶴岡市山田遺跡付近に一駅が存在したと推測される。史料1は九世紀代の木簡であるが、ここに駅家が置かれていたとすれば、北陸道駅路の段階から存在した可能性が高い。

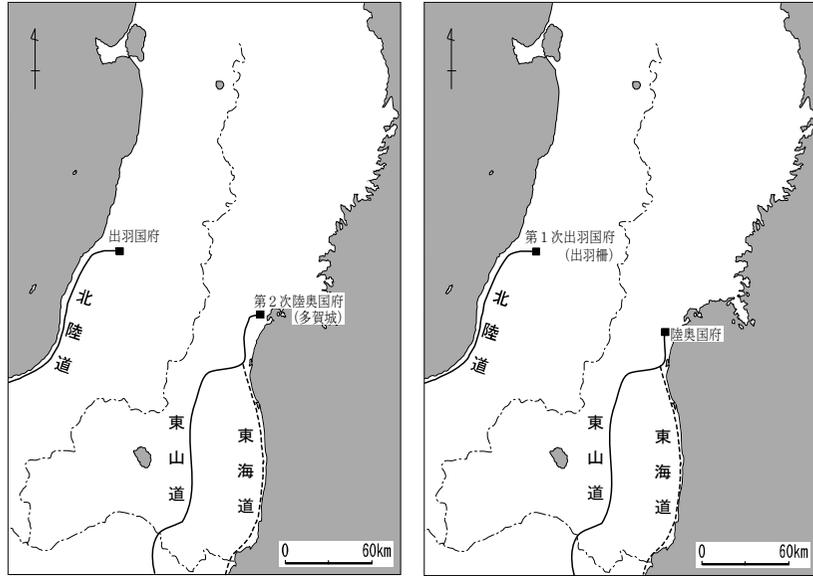


図5 奥羽・IIc期駅路—神亀元(724)年～天平5(733)年—(陸奥国府以南の駅家は省略)

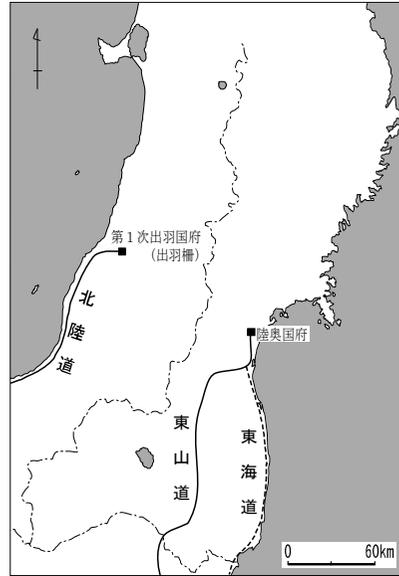


図4 奥羽・IIb期駅路—和銅5(712)年～神亀元(724)年—(陸奥国府以南の駅家は省略)

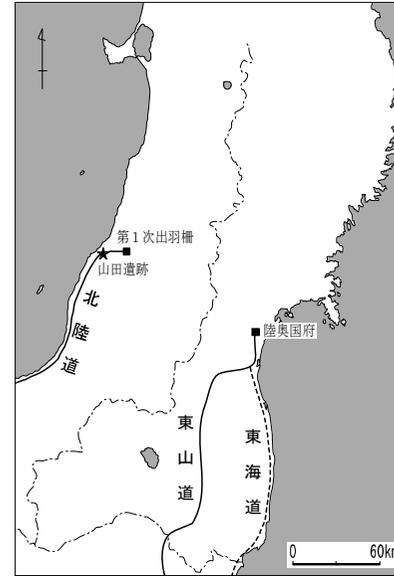


図3 奥羽・IIa期駅路—和銅元(708)年～和銅5(712)年—(陸奥国府以南の駅家は省略)

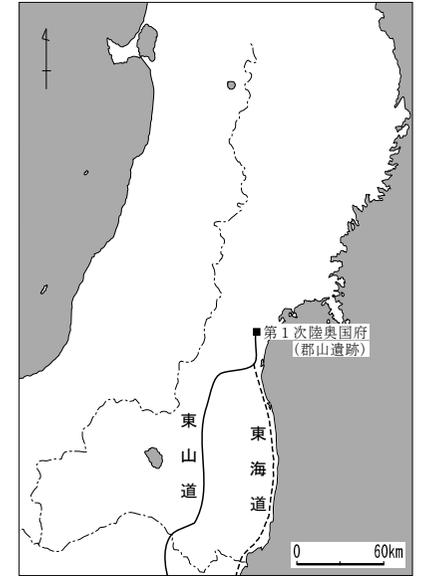


図2 奥羽・I期駅路—天武朝～和銅元(708)年—(陸奥国府以南の駅家は省略)

IV期—天平9(737)年～天平11(739)年—(図7)

天平九年、陸奥出羽按察使の大野東人が、陸奥国府を発し雄勝地域を経て出羽柵に至る「直路」の建設を企図し、実行に移す。このときは、雄勝村(横手盆地)に進撃することができず、出羽柵を目的地とした道路建設は中途に終わった。しかし、東人自身の手により、奥羽山脈を横断し、色麻柵から出羽国大室駅を経て比羅保許山

III期—天平5(733)年～天平9(737)年—(図6)

天平五年二月二六日、出羽柵が秋田高清水岡に遷置される。通説では、この第二次出羽柵に国府も移転されたと考えられてきたが、最新の研究成果によると、出羽国府は一貫して出羽郡にあり、このとき国府は移転されなかった可能性が高い。しかし駅路については、最北の城柵まで設定されるのが原則と思われるので、北陸道駅路も秋田の第二次出羽柵まで延長されたと考えられる。そして、『延喜式』(史料6)に見え、出羽国府と秋田城の間に位置すると考えられる遊佐・蚶方・由理各駅は、このときに設置されたものとみられる。

c期—神亀元(724)年～天平5(733)年—(図5)

神亀元年、多賀城が造営され、陸奥国府が移される。これによって、陸奥国の駅路が若干であるが延長されることになったと思われる。また、多賀城付近に想定される栖屋駅は、この頃に設けられた可能性がある。

b期—和銅5(712)～神亀元(724)年—(図4)

和銅五年、越後国出羽郡を分離し、陸奥国最上郡・置賜郡を編入する形で出羽国が成立する。従来、出羽国は成立当初から東山道に属すると考えられてきたが、当初の出羽国は北陸道に所属していたと考えられる。これは、国名列記の中で越前国の次に「出羽国」を記す例(史料2)、坂東を「九国」とカウントする例(史料3)、出羽国の貢馬が越前国を通過した例(史料4)、「北辺」を出羽国とする例(史料5)、などから想定されるものである。したがって出羽国府に至る駅路も、この段階では越後国からの路線だったと考えられる。そして、史料5の成立は天平一〇(七三八)年頃とされるので、出羽国は、その頃まで北陸道に所属していたものとみられる。

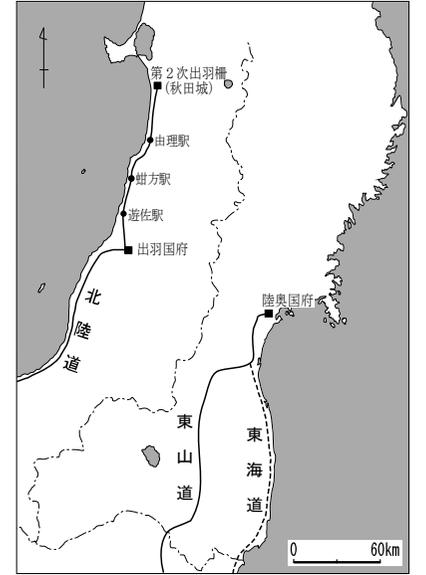


図6 奥羽・Ⅲ期駅路—天保5 (733)年～天保9 (737)年— (陸奥国府以南の駅家は省略)



図7 奥羽・Ⅳ期駅路—天平9 (737)年～天平11 (739)年— (陸奥国府以南の駅家は省略)



図8 奥羽・Ⅴ期駅路—天平11 (739)年～天平宝字3 (759)年— (陸奥国府以南の駅家は省略)

乙卯条)。

このとき設置された玉野(元大室駅)・避翼・平戈・横河・雄勝・助河・陸奥国嶺基駅については、雄勝郡家・平鹿郡家など、横手盆地に至るための駅制であるとする説もある。しかし、この一連の事業は、天平年間における大野東人の計画を継承し、それを完成させたものであると解釈すべきである。そして、助河駅が雄勝城と秋田城との間に位置する秋田郡「助川村」(『日本三代実録』元慶二年七月十日癸卯条)に設けられたと考えられることから、この駅路は秋田城まで到達していたとみるのが妥当であろう。

またこのとき、あるいはこの前後に、史料9に見える玉野以下の駅家のほか、陸奥国府と嶺基駅との間に位置する色麻・黒川駅、出羽国府と避翼駅の間に位置する佐芸駅なども設けられた可能性が高い。

Ⅶ期—宝亀11 (780)年～延暦15 (796)年— [図10]

に至る「新道」が建設される。一方このとき、出羽国守が大室駅で東人らに合流しているので、出羽国府—大室駅間の道路は既に存在したか、このとき出羽国が整備したとみられる(史料7)。

この一連の事業によって陸奥国府—出羽国府間の道路が整備され、また大室駅の存在から、これが駅路とされたものと考えられる。ただし、開通当初の陸奥国府—出羽国府路線の制度的位置付けは、東山道・北陸道連絡駅路であったとみるべきである。

Ⅴ期—天平11 (739)年～天平宝字3 (759)年— [図8]
天平一〇年頃～天平一一年五月二五日の間に、出羽国は東山道に転属されたと考えられる。これは、天平一一年五月二五日付の符に「陸奥・出羽・越後」という順番で国名が記されるからである(史料8)。

また、これに伴って越後国府—出羽国府間の駅路は、北陸道の延長支路ないし東山道・北陸道連絡駅路という位置づけに変更されたと考えられる。この駅路は、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条に見えない一方、鶴岡市山田遺跡の「駅子」と記す木簡が九世紀代のものであることから、九世紀代のいずれかの時点まで供用されたとみられる。

Ⅵ期—天平宝字3 (759)年～宝亀11 (780)年— [図9]
天平宝字三年、横手盆地に第一次雄勝城が設置され、これを經由して陸奥国府と出羽柵を直結する駅路が開通する(史料9)。同時に第二次出羽柵は秋田城と改称され、また庄内の出羽国府から秋田城に至る路線は、「秋田之道」と称されるようになる(『続日本紀』宝亀十一年八月

同年十一月、栗原郡に三駅が設置される（史料12）。この三駅については種々の問題があるが、『延喜式』に見える栗原・磐井・白鳥の三駅とみてよいものと考えられる。胆沢三郡（磐井・江刺・胆沢）の行政領域が確立された後には、磐井駅は磐井郡に、白鳥駅は胆沢郡に属すとみて間違いない。しかし、延暦二三年当時、栗原郡と胆沢城の間には帰属が確定されていない領域が残存していた可能性があり、そこに駅を設置しようとした際に、既存の郡のうち最北に位置していた栗原郡をもって表現したと考えられるからである。



図11 奥羽・Ⅷa期駅路—延暦15(796)年～延暦23(804)年— (柴田駅より南の駅家は省略)

延暦二二（八〇二）年、陸奥国で胆沢城が造営され、出羽国では雄勝城が弘田柵に移される。翌二二（八〇三）年には志波城も造営され、陸奥国の領域は一举に盛岡市付近にまで北上する。これを承けて陸奥国の駅路も延長され、延暦二三年五月、胆沢城—志波城間に一駅が設けられる（史料11）。この駅家は、駅数と位置関係が一致することから、『延喜式』に見える磐基駅とみてよいであろう。

同年十一月、栗原郡に三駅が設置される（史料12）。この三駅については種々の問題があるが、『延喜式』に見える栗原・磐井・白鳥の三駅とみてよいものと考えられる。胆沢三郡（磐井・江刺・胆沢）の行政領域が確立された後には、磐井駅は磐井郡に、白鳥駅は胆沢郡に属すとみて間違いない。しかし、延暦二三年当時、栗原郡と胆沢城の間には帰属が確定されていない領域が残存していた可能性があり、そこに駅を設置しようとした際に、既存の郡のうち最北に位置していた栗原郡をもって表現したと考えられるからである。

ゆる「三十八年戦争」により後退を余儀なくされ、延暦一三（七九四）年頃になって、ようやく栗原郡一帯は律令国家の版図に組み込まれることになった。これにより、延暦一五年、伊治城と玉造塞との間に駅家が設置される（史料10）。この駅家は、『延喜式』に見える玉造駅とみてよいであろう。これは、この一帯の色麻駅が陸奥国と出羽国府を結ぶ駅路も担当しており、天平宝字三年頃には設けられていたと考えられるためである。

b期—延暦23（804）年—弘仁2（811）年—〔図12〕

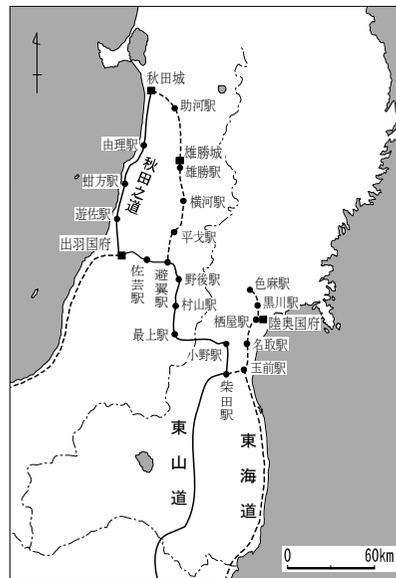


図10 奥羽・Ⅶ期駅路—宝亀11(780)年～延暦15(796)年— (柴田駅より南の駅家は省略)



図9 奥羽・Ⅵ期駅路—天平宝字3(759)年～宝亀11(780)年— (陸奥国府以南の駅家は省略)

宝亀一一（七八〇）年三月の伊治公磐麻呂の乱を契機に、陸奥—出羽間の「直路」ルートが危機に瀕することになった。同年一二月、「黒川以北一十箇郡」および出羽国を死守するための防塁群が設けられたものの、嶺基駅一帯がこの防衛ラインから取り残される形になったからである。このため、陸奥国と出羽国、ひいては出羽国から陸奥以南、平城京に至る駅路が途絶しかねない事態に陥った。この危機に際して出羽入国駅路として採用されたのが、『延喜式』に見える宮城県柴田町から山形市へ抜けるルートであると考えられる。したがって、陸奥国小野駅、出羽国最上・村山・野後駅は、このとき新設されことになる。

Ⅷ期—延暦15（796）年—弘仁2（811）年—

Ⅷ期は、陸奥国側での駅路の北進が行われる時期であり、a・bの二つの小画期に区分することができる。

a期—延暦15（796）年—延暦23（804）年—〔図11〕

神護景雲元（七六七）年の伊治城築城開始を契機に、陸奥側で道路の延伸が始まる。しかしこの事業は、い

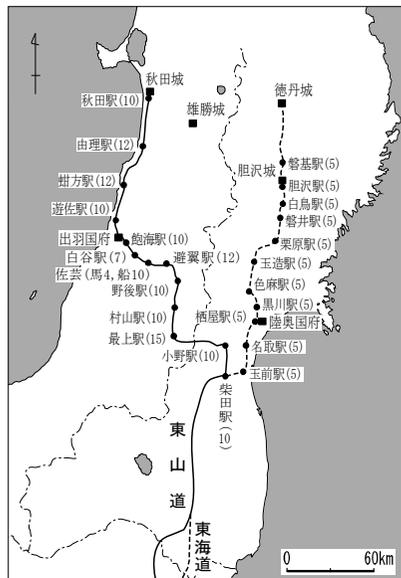


図14 奥羽・X期駅路 — 『延喜式』 —
(数字は駅馬数。また、柴田駅より南の駅家は省略)

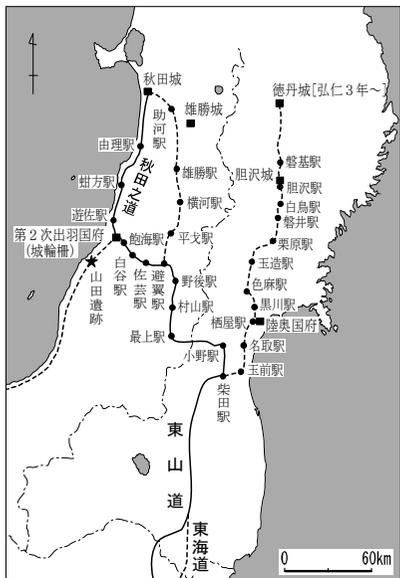


図13 奥羽・X期駅路—弘仁2(811)年~?—
(柴田駅より南の駅家は省略)



図12 奥羽・VIII期駅路—延暦23(804)年~弘仁2(811)年— (柴田駅より南の駅家は省略)

なお、『延喜式』所載の陸奥国の駅家のうち、残る胆沢駅は、胆沢城に併置された駅家と考えられ、胆沢城設置とほぼ同時に置かれたとみられる。

IX期—弘仁2(811)年~?—(9世紀代) — [図13]

弘仁二年、陸奥国における東海道駅路上の駅家一〇駅が廃止され、長有・高野の二駅が置かれる(『日本後紀』弘仁二年四月乙酉条)。翌三年には、これに対応して、常陸国側の駅路が付け替えられる(同弘仁三年十月癸丑条)。これによって、東海道の陸奥入国路は沿海部ルートから内陸部ルートに変更され、陸奥入国後、最短距離で東山道に合流する形態となった。

また、この頃(弘仁年間)、出羽国府が城輪柵に移転する。これに伴って、庄内平野の内部で路線の微調整が行われ、出羽国白谷・飽海駅は、この路線の変更に伴って新設されたと考えられる。

X期—『延喜式』— [図14]

X期は、『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条に見える路線である。九世紀代、特にその前半代には、全国的な駅路の再編成が行われ、『延喜式』は、その再編成後の状況を記載する。この点から、おおよそ九世紀後半から一〇世紀初め頃の状態を示すと思われる。

陸奥・出羽両国の駅路に関して大きく変化したのは、越後—出羽間の駅路と、避翼駅から北上し雄勝地域を抜けて秋田城に至る「直路」ルートが廃止されたことである。

この結果、出羽国の駅路は完全に一本化された。

この『延喜式』の東山道駅路について注意を要するのは、駅馬の配置状況から、出羽方面への駅路が東山道の主道とされ、その終点は秋田城であったとみられる点である。出羽国の駅馬数は、イレギュラーなものもあるが、基本的に一〇匹前後の駅馬配置となっている。これに対し、陸奥側は全て五匹となる。この点から東山道本道は、陸奥国柴田駅から小野駅を経て出羽国に入り、出羽国最上駅から秋田城に至る路線であると考えられる。ちなみに、東山道本道は陸奥国小野駅を経由して多賀城に至る路線であるという説もあるが、これは成り立たない。この説は小野駅の駅馬が一〇匹であることから導き出されたものであるが、出羽国側の駅馬数を考慮していないうえ、これでは玉前・名取両駅を経て多賀城に向かう路線が意味を持たなくなるからである。

このように出羽国側が東山道本道と考えられる一方、陸奥出羽按察使が駐在するなど、奥羽状勢を主導したのは明らかに陸奥側といえる。端的に言えば、奥羽両国の

中での最重要拠点は多賀城であったといっても過言ではない。にもかかわらず、なぜ多賀城へ向かう駅路が支路とされたのか。これについては、V～VI期において、東山道の終点が出羽国秋田城になっていた伝統を受け継いだからであろうと推測する。秋田城に至る路線こそが東山道の本道であるという伝統が、このような一見奇妙な駅馬配置に反映されているとみるわけである。そうでなければ、多賀城を経由する駅路が、支道とされた説明がつかない。また、出羽入国路付け替えの契機となった伊治公弼麻呂の乱による混乱も、駅馬配置について再検討する余裕を与えず、前例主義に拍車をかけたのであろう。

同時にこの点は、『延喜式』に見える陸奥国府以前に分岐する路線形態が、比較的新しいものであることも示している。多賀城以前に分岐する駅路体系が当初から存在したとしたら、その段階で陸奥側の駅路が本道と位置づけられ、『延喜式』の駅家配置に踏襲された可能性が高いからである。

註

- (1) 山田安彦「陸奥国」(藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』Ⅱ、大明堂、一九七八年)。同「出羽国」(藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』Ⅱ、大明堂、一九七八年)。
- (2) 中村太一『日本古代国家と計画道路』吉川弘文館、一九九六年、など。
- (3) 坂本太郎「上代駅制の研究」(坂本太郎著作集第八巻『古代の駅と道』吉川弘文館、一九八九年、所収)
- (4) 初期国府については、田川郡藤島町平形説(阿部正巳「出羽国分寺」『国分寺の研究』上、一九三八年)、同じ藤島町の古郡や藤島とする説(『国立歴史民族博物館研究報告』一〇による)、鶴岡市大山説(木下良氏の「教示による」)などがあり、その位置は明確ではないが、本稿では仮に藤島町付近に所在したとみて論を進める。
- (5) 須賀井新人「山形・山田遺跡」『木簡研究』第二二二号、二〇〇〇年。
- (6) この木簡は、八世紀末から九世紀前半までと考えられる中層と9世紀後半代と考えられる上層の境界から出土。前掲註(5)。
- (7) 木本雅康「東山道―山坂を越えて」(木下良編『古代を考える 古代道路』吉川弘文館、一九九六年)。
- (8) 黒板勝美編『新訂増補国史大系 続日本紀』吉川弘文館、一九三五年、一〇二頁頭注。
- (9) 青木和夫・稲岡耕二・笹山晴生・白藤禮幸校注『続日本紀』二、岩波書店(新日本古典文学大系)、一九九〇年。
- (10) 中村太一「古代国家と計画道路」『歴史評論』六二六、二〇〇二年。
- (11) 中村太一『出雲国風土記』の方位・里程記載と古代道路―意宇郡を中心として―『出雲古代史研究』二、一九九二年。
- (12) 井上光貞「日本律令の成立とその注釈書」(井上光貞・関晃・土田直鎮・青木和夫校注『律令』岩波書店、一九七六年)。
- (13) 平川南「出羽国府論」『宮城県多賀城跡調査研究所研究紀要』Ⅳ、一九七七年。同「古代東北城柵再論」『東北歴史資料館 研究紀要』5、一九七九年。新野直吉・船木義勝『弘田柵の研究』文献出版、一九九〇年、など。
- (14) 喜田貞吉「出羽国府の所在と夷地経営の弛緩」『喜田貞吉著作集』第一二巻、平凡社、一九八〇年(初出は一九二三年)。高橋富雄「秋田城をめぐる諸問題」『日本歴史』二八一、一九七一年。
- (15) 今泉隆雄「秋田城の初歩的考察」(虎尾俊哉編『律令

国家の地方支配』吉川弘文館、一九九五年)。今泉氏は、出羽国府と秋田城に関する研究史を整理した上で、①秋田城⇨出羽国府説の根拠とされてきた史料群は、出羽国府に関するものと秋田城に関するものに明確に分類でき、秋田城⇨出羽国府説の根拠たり得ないこと、②出土文字資料や出羽国の城柵制の検討から、出羽国府と秋田城は別個に存在したとみるべきこと、③上記の史料群も、出羽国府⇨秋田城とみること、④出羽国の行政支配上、庄内平野が国府の位置として適地であるとみられることなどの点を指摘し、出羽国府は一貫して庄内平野に存在したとする。

- (16) 今泉隆雄「古代東北城柵の城司制」(羽下徳彦編『北日本中世史の研究』吉川弘文館、一九九〇年)。
 (17) 樋口知志「天平九年陸奥出羽連絡路を求めて」『古代交通研究』八、一九九八年。
 (18) 地図上の大まかな計測でも、色麻柵比定地と大室柵比定地の間の道のりは四〇km強ある。
 (19) 秋田城(阿支太城)の初見は、天平宝字四(七六〇)年三月十九日付九部足人解『大日本古文书』二五—二六九)。その前年に雄勝城が設置されて出羽国の城柵が複数になったため、出羽柵から秋田城に改称されたとみ

られる(前掲註15)。

- (20) 大槻如電『駅路通』下、一九一五年)は玉野村原田の「玉野原」に、吉田東伍(『大日本地名辞書(奥羽)』一九〇二年・増補一九七〇年)は北村山郡の「正厳」に、玉野駅の所在地を求めている。しかし、地名等だけでは所在地を絞りきる根拠になりがたいので、ここでは旧玉野村付近というにとどめておく。
 (21) 藤岡謙二郎・足利健亮・桑原公德「古代東北の地域中心に関する若干の歴史地理学的調査と問題点」『人文地理』一五—三、一九六三年。
 (22) 萩岡良弼(『日本地理志料』一九〇二—三年)は金山町及位に、吉田東伍と井上通泰(『上代歴史地理新考 東山道』一九四三年)は、金山町北部とする。
 (23) 加藤義成「出雲国風土記における山野の認識」『古事記年報』二二、一九八〇年。
 (24) 秋田県仙北町の払田柵跡は第二次雄勝城であり、天平宝字三年造営の雄勝城が移転したものである可能性が高い(鈴木拓也「払田柵と雄勝城に関する試論」『古代東北の支配構造』吉川弘文館、一九九八年)。
 (25) 吉田東伍『大日本地名辞書(奥羽)』富山房、一九〇二年・増補一九七〇年。井上通泰『上代歴史地理新考 東山道』三省堂、一九四三年。

- (26) 萩岡良弼『日本地理志料』東陽堂、一九〇二—三年。前掲註(25)井上著書。
 (27) 前掲註(25)吉田著書。
 (28) 大槻如電『駅路通』一九一—一九一五年。
 (29) 新野直吉『古代東北の開拓』塙書房、一九六九年。譽田慶恩・横山昭男『山形県の歴史』山川出版社、一九七〇年。

- (30) 前掲註(1)「出羽国」。
 (31) 熊田亮介「蝦夷と古代国家」『日本史研究』三五六、一九九二年。
 (32) 前掲註(25)吉田著書。
 (33) 前掲註(25)井上著書。
 (34) 新野直吉「令制水駅の実地研究」『日本歴史』一八四、一九六三年。前掲註(1)「出羽国」。
 (35) 前掲註(25)吉田著書。
 (36) 前掲註(25)井上著書。
 (37) 前掲註(1)「出羽国」。
 (38) 森田悌「古代水運に関する二、三の問題」『金沢大学教育学部紀要(人文・社会)』三四、一九八五年。小口雅史「最上川延喜式内水駅補考」『文経論叢』二—三、弘前大学人文学部、一九八六年。白谷駅を佐芸駅の次駅とし、最上川水系の水駅と考えることについては、坂本

太郎氏も一案として示している(「水駅考」『山田孝雄追憶史学語学論集』一九六二年)。

- (39) 新野直吉「水駅ならざる水駅」『歴史』二六、一九六四年。渡部育子「律令制下の海上交通と出羽—古代出羽における海上交通の意義をめぐって」『日本海域史研究』七、一九八五年。
 (40) 前掲註(37)小口論文。
 (41) 前掲註(15)。
 (42) 前掲註(25)吉田著書。
 (43) 前掲註(9)第五卷一六四頁下註八。
 (44) 岩手大学学芸学部研究年報一五『岩手県江釣子村新平遺跡発掘概報』一九五九年。
 (45) 現存する胆沢城造営記事は『日本紀略』のもので、この時期の『日本後紀』は失われている。そして『日本紀略』では、胆沢城造営に付属する内容のものとして、胆沢駅の設置記事が省略されたしまった可能性が考えられよう。
 (46) 前掲註(1)「陸奥国」。
 (47) 伊藤博幸「西根古墳群と胆沢城の造営」『金ヶ崎史談』一九・二〇合併号、一九八八年。同「奥六郡の史的前提」『岩手考古学』三、一九九一年。
 (48) 藤岡謙二郎編『日本歴史地理総説』吉川弘文館、一

九七五年。

(49) 前掲註(1)「陸奥国」。

【付記】

本稿は、群馬県立歴史博物館資料調査員として行った調査をベースに執筆したものである。

また本稿脱稿後、今泉隆雄「天平九年の奥羽連絡路開通計画について」『国史談話会雑誌』四三、二〇〇二年九月、を得た。この論文では、大野東人の直路建設について、関連史料に詳細な検討が加えられている。合わせて参照されたい。