

房總古代駅路研究史

雨宮龍太郎

目 次

はじめに	567
1. 第Ⅰ期の研究動向	568
(1) 江戸時代の地誌について	568
(2) 『新編武蔵国風土記稿』	569
(3) 『下総国旧事考』	571
(4) 『常陸誌料郡郷考』	573
2. 第Ⅱ期の研究動向	574
(1) 『新編常陸国誌』	574
(2) 『大日本国誌（上総国）』と塚本明毅	576
3. 第Ⅲ期の研究動向	577
(1) 『大日本史（国郡志）』	579
(2) 『日本地理志料』	579
(3) 『大日本地名辞書』	582
(4) 邨岡良弼と吉田東伍の学風について	586
(5) 『駅路通』	589
4. 第Ⅳ期の研究動向	592
(1) 豊島駅の研究	593
(2) 乗瀧駅の研究	595
(3) 葛飾郡3駅説の展開	595
(4) 房総地域の研究状況	597
(5) 常総地域の研究状況	598
(6) 郡衙と駅家	599
5. 第Ⅴ期の研究動向	600
(1) 豊島駅と周辺駅路の研究	600
(2) 乗瀧駅と周辺駅路の研究	602
(3) 葛飾郡3駅説の展開	604
(4) 房総地域の研究状況	604
(5) 常総地域の研究状況	608
(6) 国府と駅家の位置関係	610
6. 第Ⅵ期の研究動向	610
(1) 南武蔵の東海道駅路	611
(2) 葛飾郡3駅説の展開	614
(3) 房総地域の研究状況	617
a. 房総全域	617
b. 於賦駅論	621
c. 北総地域	624
d. 南総地域	626
(4) 常総地域の研究状況	628
(5) 考古学的調査研究の進展	631
7. 結論に代えて——葛飾郡3駅説変遷史——	632
史料解説	635
(参考文献)	638

はじめに

令制下の駅路に関する研究は、江戸時代以来今日までに150年余りの長い歴史を蓄積している。この研究領域は江戸時代の後半に、旧国単位に編纂された地誌の一項目として、関連古文献が博搜されて、当国内の駅家所在地が論及され始めたことによって開拓された。明治期に入ると、その研究は新興の歴史地理学の一科目として継承されて、全国的規模にわたって駅家比定が行なわれた。大正期から昭和初期にかけては、第1次の自治体史編纂ブームに当たり、江戸時代の地誌に相当する府県史、郡史が各地から刊行された。そこには多かれ少なかれ古代駅路の項目が設けられて、明治期の豊かな実りが積極的に取り込まれ、時には独自の所見を披露する秀逸なものも現われた。敗戦後の20～30年間は、市区町村を中心とした第2次の自治体史編纂ブームで、地元に関係する駅家の紹介、解説が盛行した。今日ではかつての自治体史よりも専門論文の方が研究をリードして、新たな課題を提供しつつある。

ところで、連綿と時を重ねてきた駅路研究には、不思議なことに、然るべき学史がついぞ編まれたことはなかったのである。このことに気づいたのは、筆者が駅路研究を進めるに際し参考文献を涉猟中、塚本明毅の埋もれた業績を発掘したり、郵岡良弼と水戸彰考館との浅からぬ関係を知り得た折に、新鮮な驚きと興味を覚えた時のことである。このようなことは斯学の専門家であれば、むしろ常識の範疇に入りかねない程の基礎事実であろうが、初学の筆者にとってはそこに辿り着くまでに、既に多くの貴重な時間を費やしてしまったのである。事ここに至れば、筆者の貧しい駅路論を提示して大方の不評を蒙るよりも、時を忘れてノートを取り続けた様々な参考文献の断片を綴り合わせて、空前の学史を編むことの方が、余程生産的な作業のように思われてきた。

本論で取り扱う範囲は安房・上総・下総はもちろんであるが、隣接国との連絡を考慮して、武蔵は豊島駅・乗漕駅、常陸は府南の榎浦駅・榛谷駅・板来駅・曾尼（祢）駅までを対象に含めている。

また時期区分の設定は下記のように行なった。

- 第Ⅰ期 天保元年（1830）～慶応3年（1867）
- 第Ⅱ期 明治元年（1868）～明治30年（1897）
- 第Ⅲ期 明治31年（1898）～明治44年（1911）
- 第Ⅳ期 大正元年（1912）～昭和20年（1945）
- 第Ⅴ期 昭和21年（1946）～昭和48年（1973）
- 第Ⅵ期 昭和49年（1974）～現在

第Ⅰ期の上限は『新編武蔵国風土記稿』の撰述をもってした。この時期にその後の駅路研究

に貢献した主要な地誌がほぼ出揃う。第Ⅱ期には幕藩体制が崩壊し、新政府が樹立された。地誌を編む環境も一変したために、地誌学者が旧来のスタイルを喪失して、新たな形式を模索した。学史的には最も興味深い時期である。第Ⅲ期は駅路研究というより、歴史地理学の黄金時代である。それまでの地誌学上の知識が集大成され、それ以後の近代的細分科学に再び分離していく結接期である。第Ⅳ期には前期の遺産を相続して、諸駅の個別研究が盛行した。第Ⅴ期は敗戦を境とするが、政治環境の変化は第Ⅱ期程には期学に影響を及ぼさなかった。第Ⅵ期の上限は下津谷達男「於賦駅私考」の発表年次をもってする。房総の駅路研究者の層が厚くなり、大家の所説の粗述にとどまらず、主体的な研究成果を次々と発表し始めた。

最後に、本論では近世以来の学史を取扱うために、紀年表記については西歴年紀を使用せず、時代感覚を細かく反映する和年号を採用していることをお断わりしておく。

1. 第Ⅰ期の研究動向

本期は駅路研究の萌芽期であるが、その内容は決して素朴、拙劣ではなく、古典籍の自由な引用には、後世の学者の追従を許さない学識の深さを示している。時はまさに近世地誌学の完成期にあたり、あらゆる項目にわたって古文獻の博引傍証が競われた。第Ⅲ期の『日本地理志料』、『大日本地名辞書』に盛り込まれた豊富な傍証史料の中でも、本期の著作から引用されたものは少なくない。古く地誌学の主流は、『倭名類聚抄』記載の郡、郷の考察に注がれてきたが、この時期に至りひとまず大成し、従来あたかも付属品のように等閑視されていた『延喜式』諸国駅伝馬条の駅家・駅路が、ようやく本格的に研究され始めたのである。

本期の代表的作品には、幕撰(間宮士信他)『新編武蔵国風土記稿』(天保元)、清宮秀堅『下総国旧事考』(弘化3)、宮本元球『常陸誌料郡郷考』(万延元)がある。これらの著作を紹介する前に、まず江戸時代の地誌について概観しておこう。

(1) 江戸時代の地誌について

江戸時代の地誌は諸藩による官撰誌の編纂から始まった。『芸備国郡志』(寛文3)、『会津風土記』(寛文6)等が初期の作品である。これらは中国の『大明一統志』に範を仰いだ体裁で、建置沿革、地勢、郡郷、戸口、社寺、旧蹟、産業、風俗等の部門から構成されており、後続する官撰地誌の編纂形式の模範とみなされた。官撰地誌は将軍や藩主の治国政策に資するために、武士階級によって制作されたものである以上、その理念は封建的儒教主義に貫かれ、封建君主の祖宗を顕称し、統治の歴史を権威づける手段に供されたのである。その後も、官撰地誌は諸藩によって制作され続け、江戸時代後半には史料操作が次第に精緻になり、考証学的にも益々

洗練されていった。それに伴って記述量も膨大になり、数十巻で構成される大作も稀ではなくなった。その典型を幕撰『新編武蔵国風土記稿』に見出すことができる。その博引傍証の作風は、その後の藩撰地誌にも模倣され、ひいては明治期以降近代的教養を身につけた研究者群によって大規模に展開される歴史地理学の成立にも大きな影響を及ぼした。

一方、私撰地誌は、江戸・京・大阪の三都の名所案内記から始まった。『吾妻めぐり』（寛永20）、『江戸鑑』（万治2）、『山城名所記』（万治元）、『難波名所芦分船』（延宝3）等が初期の作品である。江戸開府以来政情、社会が安定してくると、五街道を中心に交通網が整備され、一般庶民も寺社参詣を名目にして、かなり遠隔地まで観光旅行が可能となった。江戸時代後半には、これら旅行者の見聞を記録した紀行文が流行して、『北越雪譜』（天保7）、『利根川図志』（安政2）等の民俗誌としても優れた作品が生み出された。また旅行者の需用に応じたものとして、各地の寺社案内記や五街道の道中見聞記が商業ベースに乗って相次いで刊行された。さらに、旅行道中記を面白く小説化した十返舎一九『東海道中膝栗毛』（万治末）が出版されるに及び、江戸庶民の旅行熱は頂点に達した。初期の名所案内記も、この頃になると『江戸名所図絵』（天保8）を始めとして、華美で豊富な挿絵入りの各地名所図絵が版を重ねていった。

江戸時代の私撰地誌は概して庶民階級の用に供するために制作されたもので、時を経るに従い娯楽性や視覚性が加味されていった。しかしその中であって、一部の地誌は異質な傾向を示した。それは主として国学系の郷土階層の手になるもので、代表的著作には『上野名跡志』（文化7）、『下野国志』（嘉永元）、『下総国旧事考』、『常陸誌料郡郷考』等がある。これらは体裁や学術性において官撰地誌に準ずるもので、建置沿革の代わりに国号・地名々義を置き、神祇・古蹟・国造等の由緒を重視するのが特徴となっている。官撰地誌に比べて愛郷精神を率直に表出する傾向が強く、その意味からもこれら私撰地誌を「郷土誌」と称して差し支えない。

江戸時代は地誌の時代と言っても過言ではない。地誌編纂の伝統は、国家体制の大変革を経た後に一旦は途絶えてしまうけれども、やがて大正期に入ると、自治体史という姿に変身して復活することになる。

(2) 『新編武蔵国風土記稿』

本書は同じ編者らによる『新編相模国風土記稿』とともに、近世地誌の最高峰である。幕撰だからこそ許された複数国の地誌を同一編者（群）が纏めるという作業は、領国単位に完結する封建体制下にあつては、ごく稀有な事柄であつた。このことは駅路研究にとっては、大きな有利点となる。本来令制官道は、京師を起点として諸国を貫いて延びており、その駅路の考察のためには、領国を相対化しながら通過していく官路の路程が想定されなければならない。ところが、国や藩の小世界の中で構築された当時一般の地誌には、そのために必要な政治的、社

会的環境が整っていたとは決して言えない。その中であって本書の視点は、封建制的な知的限界を若干なりとも乗り越える地点に立っているのである。

まず駅家所在地の比定は第1表のようになされている。『延喜式』刊本の「浜田駅」は「塩田駅」の誤りとする。また県守駅は小高駅の、桜田駅は大井駅の、各々延喜以前における前身駅とする。しかし今日では、浜田駅は生かされ、塩田駅は否定的に考えられており、県守駅・桜田駅の存在も疑問視されている。大井駅はわざわざ大井村をはずして、隣接する新井宿にあてている。これは当地が古くからの宿場で、古海道が通っていたという伝承に基いている。豊島駅は古地名遺存地を採った。さらに本書は当駅を『倭名抄』豊島郡余戸郷に比定したが、これは郡名と駅名が一致しているためだと考えられる。史料⑥に見える「五箇駅」は固有駅として認め、邑楽郡内に想定している。本書の駅家比定の最大の特徴は、その根拠を全体的路程観と古地名遺存地のみにほぼ限定している点であり、常総の地誌がよくするような、古地名の音訛や長者伝承の存在等には殆ど関心を示さない。この点は後述するところだが、本書の慎重な姿勢は、賢明にして実証的であると考える。

相模国	伊参駅	座間市	武蔵国	桜田駅	不明
〃	塩田駅	相模原市塩田	〃	大井駅	大田区新井
武蔵国	店屋駅	町田市本町田	〃	豊島駅	北区豊島
〃	県守駅	不明	〃	乗瀧駅	不明
〃	小高駅	川崎市小田中	上野国	五箇駅	邑楽郡内

第1表 『新編武蔵国風土記稿』の駅家比定

次に本書の路程観を検討する。武蔵国は宝亀2年に東山道から東海道に所属替えされ、それに伴ない武蔵国内を通過する東山道と東海道を結んでいた連絡路も大きく路線変更された。その関係で本書の路程観は他地域にまして、歴史的変遷の時間軸が明確に設定されている。ここでは太古から延喜にかけて、4段階の変遷過程が示される。太古の東海道は相模から安房に渡り、そこから上総、下総へ北上する路程を想定する。安閑朝から宝亀2年以前は、相模伊参駅から武蔵に入り、2駅を経て大井駅、豊島駅、乗瀧駅と次第して、下総葛飾郡に抜ける。東山道からの連絡路は、上野国邑楽郡の五箇駅から乗瀧駅に連絡し、豊島駅を経て武蔵国府に至る。したがって、乗瀧、豊島両駅が武蔵国内の山海両路を承ける駅であると考定する。次いで宝亀2年から延喜以前のある時期までは、東海本道は相模塩田駅より武蔵の店屋、県守、桜田、豊島の4駅を経て下総に達する。この路線から国府へは桜田駅から往還する。この時点では、上野からの連絡路、及び乗瀧駅は既に廃されている。最後に延喜期の武蔵国内の東海道主路は、店屋、小高、大井、豊島と次第し、国府への連絡駅は大井駅となっている。

さて、ここに示された太古期の路程は、『日本書紀』景行紀の日本武尊の走水渡海記事を踏まえたものであるが、房総側の上陸地は現在では上総富津岬周辺と考えられている。また宝亀2

年以前の武蔵国内の駅数は、史料⑥に徴して1駅多くなっている。最も問題が多いのは、宝亀2年から延喜に至る時期で、『延喜式』の路程とまったく異ならないにもかかわらず、妥当な理由も明示しないで、架空の前身駅を2ヶ所も設定したことは理解に苦しむ。とくに大井駅は、この時期一度廃されて、延喜期にはまた復活するという致命的な混乱を呈している。一方延喜期の路程観は今日定説化しているが、国府への連絡駅は大井駅からでは遠すぎるため、店屋駅とする見解が大勢を占めている。

興味深いのは乗瀧駅の位置づけである。当駅は豊島駅からの駅路が上野邑楽郡と下総葛飾郡とに分かれる分岐点となっている。また武蔵尾駅となる当駅は、豊島駅が総武国境の王子豊島に比定されているので、所在地不明としながらも、いきおい豊島駅以北の武蔵国内に求めざるを得ないことになる。乗瀧駅のこうした性格は、後に葛飾郡3駅説として有力になる駅路観の原型を示している。そこに不足しているのは、史料⑤の下総3駅は葛飾郡に属すべしと言明することだけである。

(3) 『下総国旧事考』



第1図 『下総国旧事考』の路程観

本書では「駅家考」という項目を立てて、冒頭に下総国内の駅名が見える『続日本紀』『日本後紀』、『延喜式』の記事を列挙する。

各駅の所在地は第2表のように比定される。井上駅は『義経記』、『更級日記』、『鴻台合戦草紙』を傍証とする。浮島駅は栗橋西方を島中領と称するのは浮島の名残りとする。河曲駅は養

老5年戸籍の葛飾郡大島郷甲和里にあてる。杉戸の西に川崎村・大輪村があり、いずれも河曲の地形にちなむという。鳥取駅については、『倭名抄』「島矢郷」は「鳥戸郷」の誤りとみなし、鳥戸（トコ）は鳥取（トリカヒ）に等しく、字が変じて取香になったと説く。山方駅は山方郷の地であって、山口、郷部、寺台に相当する。真敷駅は真敷（マシキ）と南敷（ナシキ）で、マ・ナが音通する。荒海駅は、荒海は音読すればコウガイとなり、もとは神ヶ谷から派生した。その周辺には、駅家辺には必ずあるスクモ塚という地名がある。またハイマクという地名もあるが、これは駅馬供（ハユマク）に等しい。香取社地には常満長者の伝承があるが、長者とは駅長に他ならないと説く。茜津駅は大和田宿高根で、アカ・タカが音通する。於賦駅は『倭名抄』相馬郡意部郷に相当し、我孫子を含む大鹿に比定される。大鹿（オホカ）は於賦（オホ）に等しい。なお、異説として長者伝承の残る印西町大森説をあげている。

下総国	井上駅	松戸市	下総国	荒海駅	香取郡小見川町油田・神生
〃	浮島駅	北葛飾郡栗橋町	〃	真敷駅	〃 大柴町南敷・馬乗里
〃	河曲駅	〃 杉戸町	〃	茜津駅	千葉郡大和田宿高根
〃	鳥取駅	成田市取香	〃	於賦駅	我孫子市
〃	山方駅	〃 山口・郷部・寺台			

第2表 『下総国旧事考』の駅家比定

路程に関する記述は限られているが、山方、荒海、真敷の3駅は、香取社への国司例幣路と規定する。茜津駅は南北の分岐駅とみなし、於賦駅は下総・常陸の通道で、次駅を榛谷駅とする。

さて、本書の功績は下総全駅の所在地比定を最初に成し遂げた点にある。駅家の所在地比定法にも特徴があって、当国では武蔵側程遺存地名が多くないことも手伝って、『新編武蔵国風土記稿』が示したような、遺存地名に拘泥する禁欲的態度はとらずに、その他の傍証要素を積極的に取り込んで比定を試みている。その類型的方法について、二・三確認することができる。第一に、駅名・地名間の音訛・音通を想定する方法で、鳥取—取香・真敷—南敷・荒海—神ヶ谷・茜津—高根等、本書で用いられる最も一般的な方法である。しかし、この方法にはともすれば、恣意的な語呂合わせに墮す危険性がある。とくに荒海駅については、現成田市域に古代地名が現存するにもかかわらず、苦しい言い換えを繰り返しているのは理解できず、後に濃厚な郵岡良弼さえ批難した程である。これらの比定中、真敷駅の南敷説は今日でも最有力説となっている。第二に、駅馬を暗示する地名を探す方法で、本書ではハイマク—駅馬供（ハユマク）という実例が見られる。この他にも『日本地理志料』には配松（ハイマツ）—駅馬津（ハユマツ）・小松（コマツ）—駅馬津（コマツ）という置換例がある。その信憑性については、不明という他ない。第三に、駅家特有の付属物を指摘する方法で、長者伝承を駅長と直結させたり、スクモ塚を駅馬用のかいばの山とみなす発想が根柢に存在する。この発想は常総から北総にかけて特徴的に顕現し、とくに常総では後述するように、長者屋敷伝承を駅長宅跡と等視する傾

向が根強く普及している。確かに駅長を長者と呼び、駅舎を長者屋敷と呼んだ事実は、鎌倉から南北朝期にかけて存在したが、それは令制下の駅家とはまったく異なる中世的な別組織であって、国司による管理、官人のみに限定された利用権、駅家運営を支える駅子制等とは無関係の宿泊施設である。その事実を無視して、令制駅家と同日の下に論じることは許されない。

こうして比定された下総諸駅のうち、井上・浮島・河曲の3駅は葛飾郡に属している。それが偶然によるものか、特別な理由によるものかは、残念ながら明言されていない。しかし本書が駅家史料として転載した史料⑤は、井上・浮島・河曲の3駅が、武蔵2駅とともに一括的に取り扱われて山海連絡路上に位置づけられているので、本書においても一括して葛飾郡の駅として、東山道主路の方向に配列した可能性は高い。すなわち明言はしないものの、本書は史料⑤の山海連絡路を東山道主路と下総国府を結ぶ道と捉えて、井上・浮島・河曲の3駅を葛飾郡に置き、東山道主路の方向に配列したのではないか。これは下総側の研究者から提起された葛飾郡3駅説の嚆矢となった。なお、茜津駅に比定された大和田宿の高根は本書の誤解で、正しくは高津であろう。高根は船橋市東北部に位置し、八千代市大和田の西北8kmにあり、高津は大和田の西1.5kmの八千代市内に位置している。

本書は一部を除いて、路程・駅次を明示していない。そこで本書を基礎として下総の路程・駅次を提示した『日本地理志料』を参考にしながら推定復原した路程観が第1図である。浮島・河曲間は史料⑤に見える山海連絡路の一部である。河曲以南は、下総側の井上に接続するのか、武蔵側の乗瀧・豊島に接続するのかは不明である。井上・於賦・榛谷間は『延喜式』の相馬路、山方から荒海までの区間は香取参詣路である。河曲以南は接続駅がはっきりしないので、山海連絡路といってもまだ不完全である。相馬路は井上が茜津に振り替わる説があるが、路程としては今日通説化している。香取参詣路の駅間距離が短かすぎるのがよく判る。

(4) 『常陸誌料郡郷考』

延宝3年(1675)『常陸国風土記』が再発見されて以来、この国の地誌はこぞってその記事を取り込んで、他地域に見られない充実性を発揮するに至った。その結果駅路研究の領域では、『風土記』記載駅と『延喜式』記載駅との対応関係をどのように説明するかという宿命的な課題が必然的に発生した。すなわち『風土記』の曾尼駅と『延喜式』の曾祢駅、同じく榎浦駅と榛谷駅との異同関係の問題である。その判断如何によって、常陸を通る東海道の路程は、霞ヶ浦を廻って大きく変化するのである。

本書は常陸国内の駅家比定と路程を示している。関連範囲に限って紹介すると、下総於賦駅は東葛飾郡沼南町大井。榎浦駅は後の榛谷駅で、稲敷郡江戸崎町羽賀。曾尼駅は曾祢駅と等しく、行方郡玉造町手賀に古地名が残るといふ。また美濃国不破駅・上野国群馬駅の例を引いて、

国府駅として石岡市に茨城駅を提唱している。さらに榛谷・茨城間の駅間距離が長すぎることから、長者屋敷伝承の残る稲敷郡美浦村大山に、中間駅を設定した。駅次については、東海道主路が於賦駅—榎浦（榛谷）駅—中間駅—国府（茨城駅）と次第し、鹿島参詣路は国府（茨城駅）—曾尼（曾祢）駅—板来駅—鹿島社と次第する。駅間路程については、於賦・榎浦間は『延喜式』伝馬条に注目して河内郡経由とし、中間駅・国府間は島津から霞ヶ浦西部を水行して大津に達し、国府へ向かう。

本書の駅家比定法の特徴は、古地名の探索や長者屋敷伝承の他に、駅間距離令制30里という原則を適用して、史料に見えない中間駅を設定しているところにある。普通ならばこの方法は禁じ手であるが、現存『常陸国風土記』が完本でないために、霞ヶ浦西岸の事情が判明しないところから生じる結果でもある。

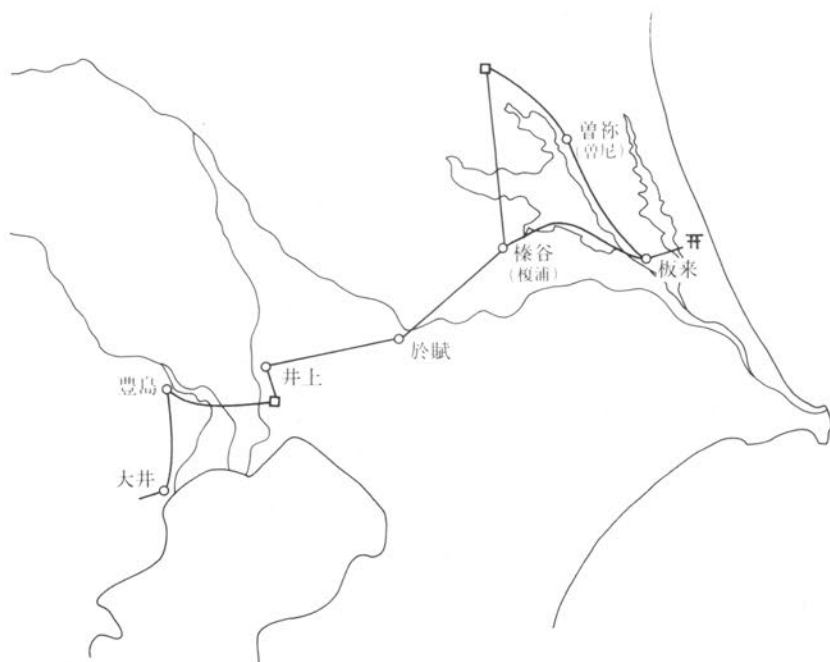
2. 第II期の研究動向

国家体制が一変した本期は著名な作品が乏しい。このことの大きな要因は、地誌の書き難い時代に遭遇したためである。従来の幕藩体制が解体され、新しい府県制が敷かれた後では、旧国単位の記述範囲で地誌を書くことは、いかにもやりにくい。かといって廃藩置県後の府県制は不安定で、明治21年の3府43県体制に落ち着くまでには、統廃合や区画変更の紆余曲折が繰り返された。このような政治的環境下では、新しい府県を基盤とする地誌などは書かれるべくもない。記述内容についても、地誌編者達を困惑させる歴史的变化が生じていた。行政の中心地は藩主の居住する城下町から、県庁・郡役所所在地に変わり、交通の主力は馬や手漕ぎ船から、鉄道や蒸気船に移行しつつあった。また宗教についても、過激な排仏毀釈運動が全国各地で湧き起こり、最早名所案内に寺院を加えることは不可能となった。こうした歴史的状況の中で、従来の地誌の記述形式は精算されざるを得なかったのである。この時期に地誌が世に出るとすれば、幕末以来旧形式で書き継がれていたものか、既にある先行書を集成・総合したものに限られるのではなからうか。

今回は本期の著作を渉獵する時間に恵まれなかったが、代表的なものとして**中山信名・栗田寛（補）『新編常陸国誌』**（明治4）、**内務省地理局『大日本国誌（上総国）』**を紹介する。

(1) 『新編常陸国誌』

本書は天保7年に世を去った中山信名の遺稿を、色川三中を経て、栗田寛が修補した刊本である。常陸国内の官道駅次を、駅家改廃に即して上古期・弘仁期・延喜期の3段階に整理して明示し、さらに延喜期における相模尾駅から下総尾駅に至るまでの東海道主路の駅次・路程を、



第2図 『新編常陸国誌』の路程観

系譜図の書式を模して効果的に表現している。しかも上記全駅について、所在地比定を行なっているのである。

関連駅家の比定は第3表のとおりである。大井駅は『新編武蔵国風土記稿』の新井宿ではなく、素直に大井を採り、西に馬込（地名）があると言い添える。豊島駅は同書にならい、近傍に駒込があることを記す。井上駅の松戸は既に『下総国旧事考』が比定済みだが、市内の馬橋に限定し、同地に千駒塚のあることを強調する。榎浦駅・榎谷駅は同所で、江戸崎（エトサキ）はすなわち榎津崎（エトサキ）となり、羽賀は榎谷（ハンガヤ）の音訛とみなす。隣接する君山に長者宅跡が残るのを傍証としている。曾尼駅・曾祢駅は同所で、『常陸誌料郡郷考』に従う。北に長者屋敷跡があることを言い、長者の鐘掛松・長者塚等の付属記念物をもって、駅長宅跡の傍証とする。

次に駅程について紹介する(第2図)。当国の東海道主路は、下総於賦駅から信太郡榎浦駅に直行して(河内郡は経由しない)、さらに榎浦駅から霞ヶ浦西部を渡渉して国府に直行する。この路程は太古期から延喜期まで変化しない。鹿島参詣路は国府—曾尼(曾祢)—板来—鹿島社

武蔵国	大井駅	品川区大井	常陸国	榎谷駅	榎浦駅と同じ
〃	豊島駅	北区豊島	〃	曾尼駅	行方郡玉造町手賀
下総国	井上駅	松戸市馬橋	〃	曾祢駅	曾尼駅と同じ
〃	於賦駅	印旛郡印西町大森	〃	板来駅	行方郡板来町
常陸国	榎浦駅	稲敷郡江戸崎町羽賀			

第3表 『新編常陸国誌』の駅家比定

と次第する陸の駅道であるが、弘仁6年の板来駅廃止後は曾尼駅から鹿島社に直行した。これに対して、榎浦駅から霞ヶ浦南辺を水行して鹿島へ向かう参詣路も存在していた。また延喜期における大井駅から下総尾駅までの駅次は、大井—豊島—下総国府—井上一—於賦と次第する。大井・豊島間は海岸沿いに江戸城を東廻りするコースを取り、豊島・国府間は浅草から隅田川を渡り、関屋・新宿を経て国府に至る。

さて、本書の駅家比定上の特徴は、駅家推定地を長者屋敷伝承地に常に結びつけようとする強い傾向である。長者屋敷跡なるものが必ず古駅長宅・駅舎跡であって、寺院跡・地方官衙跡や中世駅亭跡ではないと断言できるのか。然りとすれば、本書のように駅家と長者屋敷を短絡させる前に、何故その結合が必然的なものであるのかについて、説得力のある説明が是非とも必要である。その傍証として、鐘掛松や長者塚を持ち出されても困るのである。比定地付近の馬にちなむ地名をことごとくあげて傍証資料としているが、これも説得力がない。一方路程観については、学史的に興味深い。本書は常陸と銘打ちながら、下総・武蔵・相模にまでその路程観を拡張している。このことは本国常陸を東海道諸国中の一国として、相対的に位置づけていることを意味する。学史の流れから見ると、記述範囲を領国内で完結させる第Ⅰ期の地誌と、汎日本的な普遍性を獲得する第Ⅲ期の地誌に挟まれた、まさに過渡的な姿を示している。国家体制が一変し、情報の交流が全国的規模で活発化しつつあった第Ⅱ期において、第Ⅰ期そのままの一国主義の地誌を編むことは、学問的良心の立場からは最早不可能に近いアナクロニズムになりかねない時代の思潮が伏流していたのであろう。この他には隅田川の武蔵側渡渉点を浅草に選んでいることは注意すべきである。官道路程上の要衝として浅草に注目したのは、管見の限りでは本書が初めてで、以後今日に至るまで、駅路研究上のこの地の重要性は変わることがない。

(2) 『大日本国誌（上総国）』と塚本明毅

内務省地理局『大日本国誌』は明治5～8年にかけて、政府が全国府県から提出させた地誌資料を、塚本明毅の下で集成・分析した稿本である。旧国別に編纂され、刊行されることなく長らく保管されていたが、関東大震災の折その大半が焼失してしまった。しかし最近になって焼失を免れた稿本の一部が発見され、間もなく刊行されるに至った。

本書は「駅伝」の項目を立て、当国の駅通制度の沿革を述べる中で、『延喜式』に記載された上総国駅次に考及している。まず海上・望陀・周淮・天羽の伝馬保有郡に注目し、駅家もそれら諸郡に設置されたとみなした。そして令制30里の駅間距離を参考にしながら、駅家所在地を次のように推定した。

大前駅（望陀郡）——木更津市江川 島穴駅（海上郡）——市原市島野

藤瀨駅（周淮郡）——富津市富津 天羽駅（天羽郡）——富津湊または富津市関

このうち大前駅は中世まで金田保内に大崎村が存在したこと、藤瀨駅は藤（フジ）と富津（フツ）の音が近いことを根拠にあげている。島穴駅と天羽駅については、とくに根拠を明示していないが、前者は式内島穴神社の存在、後者は駅間距離を考慮した結果であると考えられる。駅次は示されないが、郡の配置を考えれば自明のことだからであろう。

上総国の駅家比定を全体的に論考したのは本書が初めてである。『下総国旧事考』と併せて房総全体の駅程を考える上での前提が、この段階でほぼ整ったと言える。しかし稿本という性格上、多くの研究者や一般市民の眼に触れる機会には恵まれず、その学説は実見した研究者の引用文を通してのみ普及する他なかった。

ところで、本書の編纂に携わった塚本明毅は、幕臣から明治政府に転じて内務省地理局に在籍し地誌課長の要職に就いて、本書を始め『日本地誌提要』他の地誌、地図類を編纂した実務官僚である。またこの他にも、本格的に導入されてまだ日の浅い西洋数学の啓蒙書である『筆算訓蒙』を著しているのも、その知的関心の対象が実用数学を踏まえた測量術に基く地図製作から地誌の編纂に及んでいたことが理解できる。塚本個人の駅路研究上の業績については、『日本地理志料』が上総国の駅家所在地についてその一部を引用しているのだが、残念ながらその書名があげられていない。ここでは『志料』の記述を参考にしながら、塚本の見解を紹介しておく。

まず『延喜式』と『倭名類聚抄』を比較検討して、島穴駅は海上郡に、大前駅は望陀郡に、藤瀨駅は周淮郡に、天羽駅は天羽郡に所属すると考定し、天羽駅から安房川上駅に接続するとした。さらに、大前駅は袖ヶ浦市坂戸市場に、藤瀨駅は君津市貞元に比定している。島穴駅や天羽駅についても現地比定している可能性があるが、『志料』の引用は以上にとどまっている。

この見解と『大日本国誌（上総国）』とを比較すると、各駅の所属郡は一致するが、駅家比定は異なっているので、その典拠は他に求めざるを得ない。『大日本人名辞書』「ツカモト ネイカイ」の項末にあげられた塚本の代表論著を参照すると、問題の文献は未刊に終わった『古駅考』の草稿ではないかと思われる。『日本地理志料』の著者も明治政府の法務官僚であり、両者の研究領域は完全に一致していたので、研究上の情報交流は十分あり得ることである。こうした環境の中で、『志料』の著者が『古駅考』の草稿を見る機会にも恵まれたのであると考えられる。

3. 第Ⅲ期の研究動向

本期は吉田東伍・邨岡良弼という2人の巨匠に代表される学史上の黄金時代である。かれら

は奇しくも、各々独自に全日本を対象領域とした地名辞典形式の地誌を企画・刊行した。吉田東伍『大日本地名辞書』（明治33～40）及び邨岡良弼『日本地理志料』（明治38）である。それらに共通する全日本という普遍的な対象領域が獲得されるためには、その前提として封建的な幕藩体制が止揚され、近代的な中央集権国家体制が実現していなければならなかった。その事実を通してのみ、日本という国家や領域が現実のものとなり、それに伴って汎日本的な地誌的研究も、必然的に各方面から要請されるのである。一方研究者側の条件としては、新しい環境の中で問題意識を変革し、資料の蒐集・整理能力を格段に高める必要があった。吉田・邨岡の場合は、第II期がそのための準備・調整期間に充てられていたのである。

邨岡良弼は大学でフランス法を学び、明治政府の明法寮官に任じて刑法を中心とする様々な法律を編纂する一方、水戸徳川家の委嘱に応じ彰考館に入って、文科大学教授に転任した栗田寛の後を承けて『大日本史（国郡志）』（明治30撰了、大正7刊行）の校訂を完了した。また吉田東伍は小学校教員から読売新聞記者に転じて日清戦争従軍記者を経験し、その間に『日韓古史断』を著している。中央集権国家の官僚や大新聞の記者という職務は、汎日本的な、さらには国際的な価値観をさえ要求される局面も少なからずあって、前代の封建制下の社会では存在し得ない職業である。その環境は、旧来の地誌には期待できなかった新しい問題意識を吹き込む十分な条件を備えていた。

両者が資料蒐集・整理に傾けた努力も、膨大な時間を費やした人並みならぬものであった。『大日本地名辞書』は第1冊（畿内編）の刊行が明治33年、第8冊（汎論・索引）のそれが明治40年と足掛け8年を要した。さらにこの企画を発想したのは明治28年に遡るとされるから、完成までには都合13年を要したことになる。一方『日本地理志料』は明治38年に刊行されたが、それは明治8年から徐々に進められた仕事の集大成であった。かれらの業績にはこのような背景が認められるからこそ、今日に至るまでなお変わらぬ信頼を勝ち得ているわけである。

『大日本地名辞書』、『日本地理志料』に『大日本史（国郡志）』を交えた3書の関係は、先にも少しくふれたように、錯綜していて相互に影響を及ぼし合う部分がある。邨岡は編纂途上にあった『大日本史（国郡志）』を校訂したが、旧来の編集方針のもとに完成された本書の出来映えについては、彼自身は満足していなかったと考えられる。そこで彰考館の収蔵資料を十分に活用して『日本地理志料』をあらためて制作したのである。一方吉田は『日本地理志料』の刊行を見るに及び、先発していた『大日本地名辞書』の各所に邨岡の見解を念頭に置いた訂正、追補を施した『増補版』を、早くも明治42年に刊行して決定版としている（筆者が参考したのも専らこの方である）。したがって、そうした批判・修正の過程を重視して、『大日本史（国郡志）』、『日本地理志料』、『増補版 大日本地名辞書』の順に紹介して、最後に大槻如電『駅路通』（明治44）を見ることにする。

(1) 『大日本史 (国郡志)』

本書は令制駅家の所在地比定を全国規模に及ぼしているが、記載漏れが目立ち、脱落した駅も少なくない。関東地方の東海道筋では、上総大前駅・藤瀨駅・下総浮島駅が落とされ、武蔵乗瀨駅・上総天羽駅は、言及されているものの所在地比定は行なわれていない。こうして見ると、上総国に不備が目立つが、それは上総では第Ⅰ期に下総側の『下総国旧事考』に匹敵する地誌が現われず、満足に管内駅家の所在地を推定した先行文献に恵まれなかったため、あなたがち本書にのみその責を被せるわけにはいかない。

関連駅家の所在地比定は第4表のとおりである。豊島駅は古地名遺存地を採る。井上駅は『更級日記』を引いて、松里の松は馬津に通じるとする。河曲駅は大島郷甲和里にあて、杉戸の西の川崎、大輪に比定する。於賦駅は大森の長者屋敷を駅長宅と見立てている。鳥取駅の取香は鳥養＝鳥取に通じるとする。白浜駅は平群郡白浜郷を採って、安房郡白浜郷と誤りやすいので吉浜と言い換えたと説明する。榛谷駅は隣接する君山に駅長宅跡があるという。これら諸駅の駅次は殆ど示されていない。

武蔵国	豊島駅	北区豊島	下総国	山方駅	成田市山口
下総国	井上駅	松戸市	〃	島取駅	成田市取香
〃	浮島駅	不明	上総国	大前駅	不明
〃	河曲駅	葛飾郡内	〃	藤瀨駅	不明
〃	茜津駅	八千代市高津	〃	島穴駅	市原市島野
〃	於賦駅	印旛郡印西町大森	〃	天羽駅	天羽郡内
〃	真敷駅	香取郡大栄町南敷	安房国	白浜駅	安房郡鋸南町吉浜
〃	荒海駅	成田市荒海	〃	川上駅	〃 富山町川上

第4表 『大日本史 (国郡志)』の駅家比定

諸駅の現地比定にあたり、『新編武蔵国風土記稿』、『下総国旧事考』、『新編常陸国誌(または『常陸誌料郡郷考』)等の先行学説が取り入れられている。独自の比定は白浜駅と荒海駅である。『延喜式』白浜駅を『倭名抄』平群郡白浜郷と関連づけた(安房国には白浜郷が安房郡と平群郡の両方にある)。安房郡白浜郷と誤りやすいので吉浜と称したという説明はかなり苦しいが、面白い。一方荒海駅は『下総国旧事考』の小見川町説を否定して、古地名遺存地を採用した。なお井上駅を松戸とするのは『下総国旧事考』を承けたものだが、『更級日記』の松里の松が馬津に通じるとする説明法は、『新編常陸国誌』の手法を応用した独自の手法で、これも『大日本地名辞書』の茜津駅の著名な説明法の一部に取り入れられることになる。

(2) 『日本地理志料』

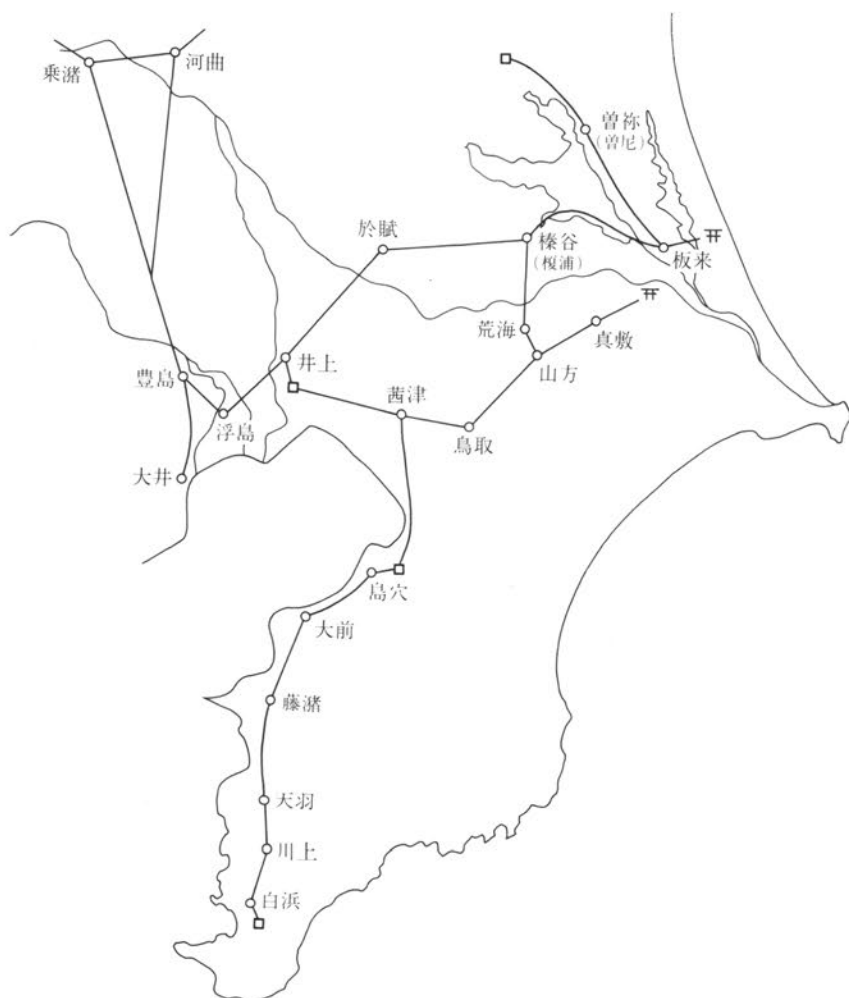
簡潔な漢文体で綴られた本書は、『大日本地名辞書』と並び明治が生み出した二大日本地誌である。従来諸地誌の代表的見解を紹介していく形で筆が進められるが、独自の所見も随所に

織り込まれている。

武蔵国	豊島駅	北区豊島	上総国	大前駅	袖ヶ浦市坂戸市場
〃	乗漕駅	羽生市小松	〃	藤漕駅	君津市貞元
下総国	井上駅	松戸市	〃	島穴駅	市原市島野
〃	浮島駅	墨田区牛島～江戸川区小松川	〃	天羽駅	富津市志駒
〃	河曲駅	古河市	安房国	白浜駅	館山市正木
〃	茜津駅	八千代市高津	〃	川上駅	安房郡富山町川上
〃	於賦駅	取手市配松・戸頭	常陸国	榛谷駅	稲敷郡江戸崎町羽賀
〃	鳥取駅	佐倉市羽鳥	〃	榎浦駅	榛谷駅と同じ
〃	山方駅	成田市遠山・取香	〃	曾祢駅	行方郡玉造町手賀
〃	荒海駅	〃 荒海	〃	曾尼駅	曾祢駅と同じ
〃	真敷駅	香取郡大栄町南敷	〃	板来駅	行方郡潮来町

第5表 『日本地理志料』の駅家比定

関連する駅家所在地の比定は第5表のとおりである。豊島駅は地名の遺存を根拠とする。また旧豊島村内に領家という地名のあることから郡衙跡とみなし、郡衙兼駅家とする。乗漕駅は史料⑥の東山道連絡路が、邑楽郡五箇駅から乗漕駅・豊島駅を経て武蔵国府に達する路程とみなし、古利根川の河道に沿う当地が通過点にあたることから、小松(コマツ)=駅津(コマツ)であるとす。井上駅は『下総国旧事考』を引いて松戸に比定する。浮島駅は『類聚三代格』承和2年格の太日、住田両河の渡船増置記事から、太日河に係る駅を井上駅、住田河に係る駅を当駅にあてる。『延喜式』に見える浮島牛牧が地名の牛島に残り、駅津(コマツ)が小松川となった。河曲駅の河曲は古利根川の屈曲部とみなし、史料⑤の山海連絡路は豊島駅—乗漕駅—当駅—下野国という路程を提示する。茜津駅は伝馬を保有する千葉郡にあり、下総国府と上総国府の中間駅として、『下総国旧事考』を引いて八千代市高津に比定する。於賦駅は養老5年戸籍の倉麻郡意部郷に一致し相馬郡内に求められ、配松(ハイマツ)は駅津(ハユマツ)であるとする。鳥取駅は茜津駅・山方駅の中間点で、鳥取の転じた羽鳥に比定する。山方駅は中世の遠山形郷に通じるとして、その故地の成田市遠山にあてる。荒海駅は『下総国旧事考』の『倭名抄』訳草郷は駅家郷の誤りとする説を継承しながらも、比定地は旧長沼に面する成田市荒海にあてる。真敷駅は『下総国旧事考』を継承する。大前駅・藤漕駅は塚本明毅に従う。島穴駅は式内島穴神社の存在する旧海上郡島野村にあてる。天羽駅は郡衙を兼ねるとして、富津市志駒に定める。白浜駅は『残編風土記』に平群郡白浜郷とあり、『安房国志』に正木近傍をもと白浜郷と称したと記しているのに依る。川上駅は『安房国誌』に従う。榛谷駅は『新編常陸国誌』に従い、榎浦駅と同所として江戸崎町羽賀に比定する。榎浦については、『将門記』の葎前(エノサキ)が江戸崎に転化したとする。江戸崎は旧信太郡に属すが、本書の他の箇所では、榛谷駅は河内郡の駅であると明言しているので、その間に矛盾を生じている。『風土記』の曾尼駅と『延喜式』の曾祢駅は同一視され、比定地は『新編常陸国誌』に従う。板来駅は『常陸志料』



第3図 『日本地理志料』の路程観

に従う。

上述の駅家比定で特筆すべきは、次項の『大日本地名辞書』との先後関係は微妙であるが、房総全域にわたる駅家比定を成し遂げたことである。また著者自身が校訂した『大日本史（国郡志）』と異なる比定が、於賦、鳥取、山方、白浜の諸駅について示された。このうち下総諸駅の旧比定は、すべて『下総国旧事考』にならったものであるので、この間の著者独自の駅路研究の努力が窺われる。さらに、井上・浮島・河曲を葛飾郡に配したことは、『下総国旧事考』を継承して、本書が葛飾郡3駅説の立場にあることを表わしている。ただ、ここで疑問に思うことは、乗瀨駅の比定に際して、後述する『松屋筆記』の乗瀨駅=大宮説に言及していない点である。同時期の『大日本地名辞書』が、明らかにこの学説を意識しているのに対して、知っていながら採用しなかったのか、それとも『松屋筆記』の主張自体を知らなかったのか、不明である。

次に、これら諸駅を結ぶ路程観を検討しよう(第3図)。まずその功績は、下総国府から於賦駅を経由する相馬路、下総国中央部を縦断する香取路、半島部東京湾岸を縦走する上総路という諸官道の路程概念を明確にし、なおかつ各路線の連絡駅(井上・茜津・山方・榛谷)を提示した点にある。各路線を検討すると、武蔵大井駅から下総国府までが屈折が多く、不経済な路程となった。豊島駅・井上駅の比定地が通説化して動かし難いとすれば、浮島駅の位置に無理があるのだろう。豊島・乗瀧間と豊島・河曲間の2路線が近接して併走しているが、乗瀧駅は上野国の、河曲駅は下野国の各々連絡駅と見ることができる。しかし両区間の駅間距離が異常に長いことは納得できない。香取路については、鳥取駅を佐倉に南下させたことによって、『下総国旧事考』に比べて駅間距離の無理が減った。荒海駅を別路線として榎浦(榛谷)駅と結ぶ見解は、走水から上総に入って北上する旧東海道主路の路程を示したことになるので、学史上の意義は大きい。その旧東海道を念頭に入れると、上総国府・鳥取間の茜津駅の位置は東に偏しており、上総国府・茜津間の距離も長過ぎるようである。白浜駅は『大日本史(国郡志)』の時点では鋸南町に置いていたが、天羽駅を新たに志駒に定めたために、迂回を避けて正木に修正したのであろう。天羽、川上と続く駅次は、塚本の影響かも知れない。

学史的に見ると、上述の路程観は豊島駅と東山道主路を結ぶ路線が、葛飾郡3駅説として埼玉県の研究者に引き継がれ、荒海・榎浦間の路線は、喜田禎吉によって旧東海道の一部と認定されて、坂本太郎に継承されている。また『下総国旧事考』の素朴な路程観を発展、充実させた本書は、今日に至るまで千葉県の実験者間に大きな影響を与えている。

(3) 『大日本地名辞書』

本書の路程観の基礎となったものは史料⑤の詳細な分析にあるので、少々長くなるがまずそれを引用する。

下総国井上・浮島・河曲三駅、承山海両路、使命繁多、乞準中路、置馬十疋、奉勅以奏〔統紀〕とあるに合考するに、当時武蔵国は東山道の隷属にして、葛飾郡の井上、並びに千葉郡の二駅は、山道(武蔵)と海道(上総下総常陸)の交会とす、故に中路十疋の置馬あり。然るに延喜式、千葉郡の二駅の馬を各五疋減ぜられしは、蓋下総府より茜津、於賦を経て常陸国に至るを東海(武蔵)の要略とし、千葉郡を経由するは、上総及び安房へのみの支路となりければ、其後に疋数を減ぜられしなり。旧史に如是の詳を見ずと雖、恒武紀、印旛、埴生、香取〔郡〕の四駅を廃せしことを載せ、其廢路は正に河曲駅より連接す。されば河曲、浮島の小駅となりしも、其時の変革に因るか。(下総千葉郡「河曲」項)

(乗瀧は)豊島と相並びて、山海両路の使用を承くとあるを思へば、地形上より武蔵府と下

総国の中間なりと推定せらる。(武蔵豊多摩郡「天沼」項)

この分析で路程観の形成にあたって重要な要素は、第一に、(東) 山道、(東) 海道を官道主路ではなく、支路によって結ばれる国(府)をも含めた各々の所属構成国と把えている点、第二に、武蔵国を山道と規定することによって、ここで問題にされる山海連絡路は東山道主路とはまったく無関係になる点、第三に、したがって史料⑤の山海連絡路は、史料⑥の上野国邑楽郡から武蔵国に至るそれとはまったく別路線となる点、以上である。従来両連絡路は、漠然と同一方面を指していると考えられてきたのであるが、本書の見解はそれに対して大きな反省を迫るものであった。もっともこの表現では、山道側の起点は武蔵国府と読みとれるが、海道側の起点はあいまいになっている。この難点を後に『埼玉県史』に批判されることになる。この分析では、さらに、『延喜式』記載の駅馬数によって官道主路と支路が識別されており、それによって上総路が延喜の頃には、東海道の支路に格下げされていた事実を初めて指摘したのである。

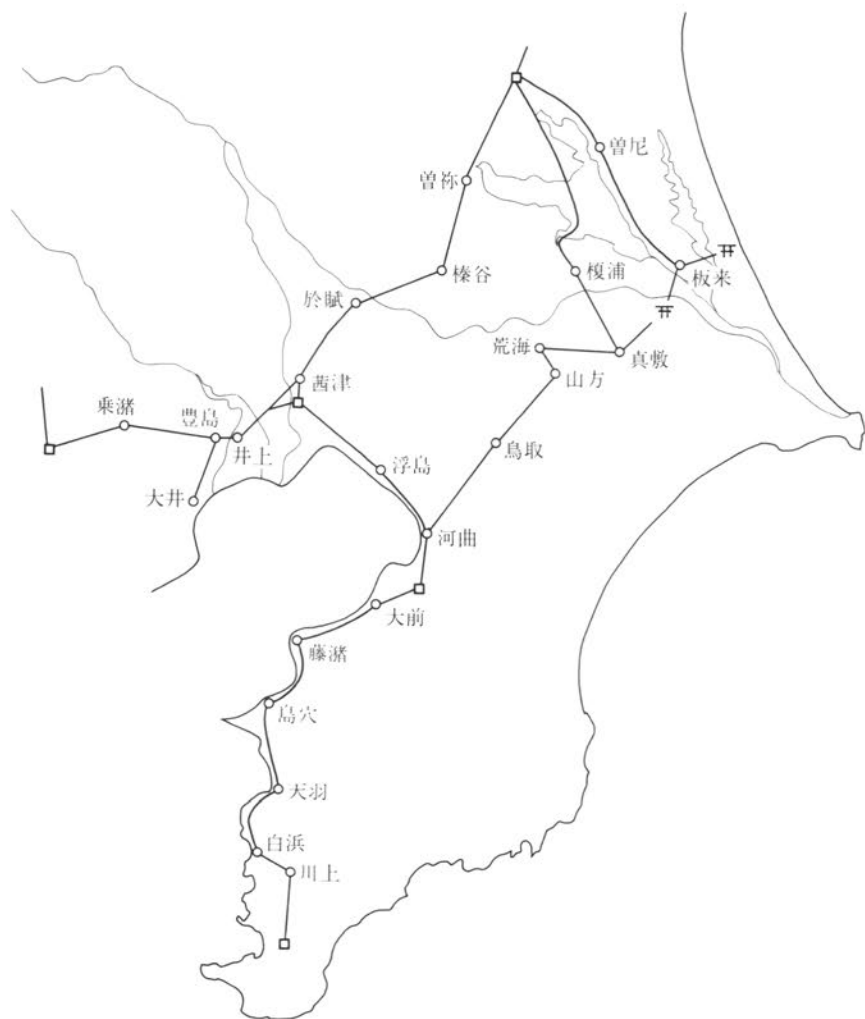
次に、関連する駅家比定地(第6表)と路程観(第4図)を示そう。豊島駅は有力であった北区豊島説について、豊島の地名は中世豊島氏が居住したことになむ命名で、古代地名ではなく、また大井駅から下総への行路としては地理に背くとして否定し、新たに千代田区平川町に考定して、郡衙も併存すると論じた。豊島駅からの隅田川渡渉地は、『伊勢物語』の業平の歌を参考に台東区北浅草の石浜・橋場辺を想定する。これは『新編常陸国誌』を継承するもので

武蔵国	豊島駅	千代田平川町	上総国	大前駅	市原市姉崎
〃	大井駅	品川区大井町	〃	藤瀧駅	木更津市畔戸
〃	乗瀧駅	杉並区天沼	〃	島穴駅	君津市神戸または富津市大堀
下総国	井上駅	墨田区墨田・寺島	〃	天羽駅	富津市湊
〃	浮島駅	千葉市幕張	安房国	白浜駅	安房郡鋸南町吉浜
〃	河曲駅	〃 寒川	〃	川上駅	〃 富山町川上
〃	茜津駅	松戸市	常陸国	榛谷駅	龍ヶ崎市若柴
〃	於賦駅	柏市布施	〃	榎浦駅	稲敷郡東村幸田
〃	真敷駅	香取郡大栄町南敷	〃	曾祢駅	土浦市高津・小松
〃	荒海駅	成田市荒海	〃	曾尼駅	行方郡玉造町手賀
〃	山方駅	成田市遠山	〃	板来駅	行方郡潮来町
〃	鳥取駅	佐倉市長熊			

第6表 『大日本地名辞書』の駅家比定

ある。乗瀧駅の訓は「古書に乗剰相通用し、(剰田、剰余を乗田、乗余に作る)アマヌマとも訓むべし」とした。この「古書」は後述する『松屋筆記』を指すものと思われる。当駅は豊島駅とともに武蔵国府・下総間の駅とし、国府と豊島駅の中間に位置する杉並区天沼に比定する。

『松屋筆記』は比定地を大宮市天沼に求めているので、杉並区天沼説は本書の創見である。当駅が『延喜式』に見えないのは、誤脱の可能性を示しながらも、当初小高駅から乗瀧駅に至る駅路が、その後小高一・大井一豊島という新路が確立したために、乗瀧駅が不要となり廃された



第4図 『大日本地名辞書』の路程観

という注目すべき見解を提示している。

下総国の駅家比定にあたっては、『延喜式』郡別伝馬数の記載から、葛飾郡2駅(井上・茜津)、千葉郡2駅(浮島・河曲)、相馬郡1駅(於賦)と配分した上で、各駅の所在地を論じている。この配分法は『下総国旧事考』、『日本地理志料』が葛飾郡3駅・千葉郡1駅説を採っていたことに対立するものである。井上駅については、「伝説、名字等の憑証あるにあらず、古駅次の次第と、道程に基き、隅田渡は豊島駅(武州)と下総府との間たること明白なれば、即此に決したり」と自称して、隅田川の下総からの渡津駅とする。参考史料として『東鑑』に見える頼朝軍の隅田川渡津地たる長井渡をあげ、井上駅の対岸の隅田川西岸に比定した。浮島駅・河曲駅についても専ら路程上の利点から擬定されている。井上・浮島・河曲の3駅は、『延喜式』記載

順を武蔵から下総方向に配列していることに注意すべきである。茜津駅については、学史上著名な比定法を試みた。「茜」は「馬」の魯魚とみなし、本来馬津駅であり、その訓はウマト→マツト（松戸）と訛化したもので、『更級日記』の松里もマツトノサトの宛て字と考える。この見解は『大日本史（国郡志）』の説明法を応用したものである。於賦駅は布施という地名を、古代布施屋跡と考えた。

上総国の駅路の基本的考え方は、「古駅路の經由する所を想ふに、大略海濱を往来するに似たり」として、東京湾沿岸を行く路程観を示している。駅家比定は『延喜式』記載順が上総国府から安房国府へと向かうものとして厳守され、大前駅は海上郡、藤瀦駅は望陀郡、島穴駅は周淮郡、天羽駅は天羽郡に帰属すると規定した。そして古地名とはまったく無関係に、専ら路程上の見地から論定している。その結果、『日本地理志料』の駅次とは大きくかけ離れたものとなった。安房国では白浜駅は『大日本史（国郡志）』の説を採り、川上駅は通説に従っている。

常陸国の駅家比定は、本書の特徴が最もよく表われている部分である。すなわち『延喜式』所載の東海道と『常陸国風土記』所載の東海道をまったく別路線とみなし、榎浦駅と榛谷駅、曾尼駅と曾祢駅を別個のものとするのである。『延喜式』所載の榛谷駅・曾祢駅は、古地名や伝承とは無関係に路程上の合理性が追求された結果、いずれも通説が否定されている。下総・常陸間の渡渉地は、『将門記』を引いて神崎（下総）一苛前（常陸）に求めたために、榎浦駅の比定地は、通説よりも東に偏することとなった。榛谷駅は河内郡が伝馬を保有することから、当郡所属の駅としている。榎浦駅は『風土記』の記載から信太郡に所属することが明らかなので、ここにも榛谷と榎浦を別駅とみなす根拠がある。板来駅は通説を踏襲するが、当駅は常陸国府からの鹿島参詣駅であると同時に、下総側の香取社から鹿島への参詣途上にある水駅であったとする。弘仁6年板来駅が廃止された時には、曾尼駅もともに廃されたとみている。

さて、路程を確定するにあたっての本書の方法論は、古地名遺存地や通説を時には無視してまでも、路程上の地理的合理性を重視する姿勢である。その典型的な例は、豊島駅と曾祢駅の考察に表われている。豊島駅の場合は、基準点として通説化して安定的な品川区大井町に大井駅を比定し、隅田川渡渉地を北浅草に前提して、その対岸の墨田区墨田・寺島を井上駅に比定する。そうしてから、大井駅と井上駅を結ぶ経路上の中間点として、豊島駅を千代田区平川町に比定するのである。曾祢駅の場合も、これと同じように、はじめに基準点として常陸国府（石岡市）と榛谷駅（龍ヶ崎市若紫）を考える。そして榛谷駅から常陸国府へは、霞ヶ浦を渡渉して行方郡に向かう路程では地理的に不合理として退けて、その西端をかすめる路線を想定する。その結果、曾祢駅はまったくの新説として土浦市に比定されるのである。こうした発想の前には、通説の学史的な重みも軽視されがちであり、合理的な路程観が優先されて、個々の駅家所在地が恣意的に比定されていく危惧を禁じ得ない。しかし歴大な在来資料を近代的合理主義で

一貫して解析する手法によって、本書の提示する路程観は、従来説よりも明晰にして単純なものとなって、路程上の諸駅が滑らかに連絡される部分が多くなったことは否めないのである。

最後に路程上の疑問点を二、三指摘しておく。まず豊島駅と井上駅の距離が近過ぎる。豊島駅は既述のように、大井駅と北浅草を2定点とし、その中間に比定され、井上駅は隅田川渡津駅とみなされている。したがって令制の駅間距離を順守しようとすれば、2定点の前提あるいは隅田川の渡津駅のうち、いずれかを放棄しなければならないであろう。次に下総国の山方—荒海—真敷間の路程が不必要に屈折し、これでは荒海駅の存在価値が疑われる。この間の路程は、『日本地理志料』の方がはるかに自然である。また風土記時代の榎浦駅から常陸国府に至る路程は、長距離にもかかわらず駅が存在しない。令制駅間距離からすればこの間に1駅が存在していたことになるが、現存『常陸国風土記』が完本でないためにその部分が脱落したのか、それとも本書が地理に合わないとして否定するにもかかわらず、榎浦—曾尼—国府という駅次が成立していたのか。検討の余地はまだ充分にある。

(4) 邨岡良弼と吉田東伍の学風について

ここでは『日本地理志料』（以下『志料』と略す）と『大日本地名辞書』（以下『辞書』と略す）への理解を深めるために、両書の他説への批判のしかたと引用書目を比較して、関連範囲に限定されはするものの、邨岡、吉田の学風の相異を見極めておきたい。

まず他説への批判のしかたの比較である。『志料』が他説を批判している例は、関連項目20例中1例あるのみで、「香取郡訳草郷」（荒海駅）で『下総国旧事考』の比定法を難じている。一方『辞書』の方は第7表に見るごとく、関連項目23例中13例で他説への批判を展開しており、全体の半数を上回る割合となっている。この極端な相異の一因は、個人的気質に帰することもできるが、それだけでは説明しきれない。『志料』については、確かにその要因が大きく働いていると考えるが、邨岡は既に『大日本史（国郡志）』を完成しており、『志料』はその発展的研究と捉えて、自然体で自説を展開する余裕があったのではなかろうか。それに対して、吉田は邨岡の『大日本史』に相当する先駆的業績を持たないまま、新説を豊富に盛り込んだ大作に挑んだために、先行学説を批判しながら自説の正当性を訴える必要に駆られたものと考えられる。

『辞書』の批判のしかたをさらに検討すると、批判の存在しない項目と存在する項目に大別される。批判の存在しない項目のうち、乗瀧駅・河曲駅・茜津駅・於賦駅・藤瀧駅は、自説を素直に開陳している一群である。また山方駅・荒海駅・真敷駅・川上駅・板来駅は、先行学説を継承する一群である。一方批判の存在する項目は、連続する駅次で纏めていくと、A群（豊島駅・井上駅・浮島駅）・B群（島穴駅・天羽駅・白浜駅）・C群（榛谷駅・榎浦駅・曾祢駅・曾尼駅）に分類できる。A群は豊島駅—下総国府—上総国府間の路程、B群は上総—安房の路

程、C群は常陸府南の路程であって、これらはとりも直さず、吉田の路程観の思考単位であり、同時に先行学説と強く抵触する部分であった。これらの区間は、今回関連範囲の小さからぬ部分を占めており、『辞書』の革新性をあらためて思い知らされる。

次に両書の引用書目を検討する。まず『志料』の方から見ていく(第8表)。引用書目の存在しない項目は、一般的に言って、先行学説や手がかりとなる文献が無く、論者が独自に所在地を比定する場合に生じるものである。『志料』については、乗瀧駅・河曲駅・於賦駅・鳥取駅・天羽駅がそれにあてはまる。豊島駅・真敷駅は先行学説に従っているのだから、各々『新編武蔵国風土記稿』・『下総国旧事考』を引用すべきである。『志料』の場合、他説への批判が荒海駅以外は見られないのだから、引用書目中に先行学説が存在すれば、自説もそれに従っていると差し支えない。かくして井上駅・茜津駅は『下総国旧事考』に、大前駅・藤瀧駅は塚本明毅に、榛谷駅・曾祢駅・板来駅は『新編常陸国誌』に従っていることが確認される。また白浜駅・川上駅は『安房国志』の郷比定を承けて、駅家の所在地としたものである。このように分析すれば、郵岡が本書を編むに際して、北総は『下総国旧事考』、南総は塚本明毅、安房は『安房国志』、常陸府南は『新編常陸国誌』を座右の書としていたことが判明しよう。なお浮島駅・山方駅は、古典籍を傍証として独自に比定した例であり、島穴駅は既に『大日本国誌(上総国)』が同地に比定している。

『辞書』についても、引用書目の存在しない項目から検討する(第9表)。それらのうち、浮島駅・河曲駅・於賦駅・大前駅・藤瀧駅・島穴駅・天羽駅・榛谷駅が独自の比定地である。この中には上総路の全駅が含まれている。なお、山方駅・川上駅は先行学説が存在するのだから、ともに『志料』を引用すべきである。次に『辞書』の引用書目中には、批判の対象として取り上げられたものがかなり含まれているので、それらを除外して本書に継承された先行学説のみを抽出する。すると荒海駅・真敷駅に『志料』が、板来駅に『鹿島志』・『風土記標注』が先行学説として引用されているのにとどまっている。乗瀧駅・井上駅・茜津駅・白浜駅・榎浦駅は、古文献を駆使して独自に比定した例である。これは『史料』の場合と著しく対照的で、吉田の場合は郵岡のように、地域別に基本的参考書を用意して編集を進めるという方法を採用していなかったことが明らかとなった。先に見た先行学説に対する夥しい批判を考え併せると、吉田にとって先行学説は、駅家比定の指針ではなく、潜在的な批判対象として存在していたのである。では吉田にとって、駅家比定の指針となったものは何か。それは既に述べたごとく、時には主観的ともとられかねない地理に適った合理的路程観である。

以上の検討を通して、郵岡、吉田両者の先行学説、少々飛躍した言い方をすれば、既成の学問に対する基本的姿勢に対照的相異が見られることが明らかとなった。もちろんこの相異は善悪の問題に置き換えることはできないが、両者の人柄や人生観とは深いところで通脈している

豊島駅	北区豊島説の『新編武蔵国風土記稿』
乗漕駅	なし
井上駅	井上駅を新居郷と混同する『成田参詣記』 葛飾郡に3駅を置く『一書』（『日本地理志料』）
浮島駅	当駅を葛西に置く説（『日本地理志料』）
河曲駅	なし
茜津駅	なし
於賦駅	なし
鳥取駅	羽鳥の転倒とする『一書』（『日本地理志料』）
山方駅	なし
荒海駅	なし
真敷駅	なし
大前駅	大前駅を望陀郡に、島穴駅を海上郡に比定する「先哲」
藤漕駅	なし
島穴駅	海上郡島穴郡に比定する説
天羽駅	関村に比定する「旧説」
白浜駅	正木や川名村に比定する『安房国志』
川上駅	なし
榛谷駅	榛谷を羽賀に、曾祢を行方郡に求める「旧説」
榎浦駅	苛の訓をエと注する『成田参詣記』 榎浦を江戸崎に比定し、浪逆海を谷原の低地にあてる『新編常陸国誌』
曾祢駅	『風土記』の曾尼と混同する『常陸誌料郡郷考』
曾尼駅	『延喜式』の曾祢と混同する //
板来駅	潮来の訓に関する『冠辞考』・『黒崎氏紀行』
常陸多賀郡	東海道の路程を提示した『新編常陸国誌』

第7表 『大日本地名辞書』の先行学説批判

豊島駅	引用なし
乗漕駅	引用なし
井上駅	下総国旧事考・更級日記・類聚三代格
浮島駅	類聚三代格・東鑑・伊勢物語・河西志・（成田参詣記）
河曲駅	引用なし
茜津駅	下総国旧事考
於賦駅	引用なし
鳥取駅	引用なし
山方駅	千葉系図・香取文書
荒海駅	残編風土記・下総国旧事考
真敷駅	引用なし
大前駅	塚本明毅
藤漕駅	南総郡郷考・上総国誌・塚本明毅
島穴駅	上総国誌・房総志料
天羽駅	引用なし
白浜駅	残編風土記・里見分限張・房陽郡郷考・安房国志
川上駅	安房国志
榛谷駅	新編常陸国誌・将門記
曾祢駅	新編常陸国誌
板来駅	常陸志料・新編常陸国誌

第8表 『日本地理志料』の引用書目

豊島駅	新編武蔵国風土記稿・北条家永禄役帳・残編風土記・東鑑
乗漕駅	新編武蔵国風土記稿・「古書」(松屋筆記)
井上駅	成田参詣記・「一書」(日本地理志料)・東鑑・葛西御厨注文
浮島駅	引用なし
河曲駅	引用なし
茜津駅	更級日記・義経記・駅通志稿
於賦駅	引用なし
鳥取駅	「一書」(日本地理志料)
山方駅	引用なし
荒海駅	日本地理志料
真敷駅	下総国旧事考・日本地理志料
大前駅	引用なし
藤漕駅	引用なし
島穴駅	引用なし
天羽駅	引用なし
白浜駅	安房国志・安房国郡沿革考
川上駅	引用なし
榛谷駅	引用なし
榎浦駅	将門記・成田参詣記・新編常陸国誌・関城繹史
曾祢駅	常陸誌料郡郷考
曾尼駅	新編常陸国誌・常陸誌料郡郷考
板来駅	鹿島志・風土記標注・常陸誌料郡郷考・冠辞考・黒崎氏紀行

第9表 『大日本地名辞書』の引用書目

のであろう。かれらの生きた時代を考えれば、吉田に見られる既成の伝統的権威を否定して、合理主義的精神を信奉する態度は、日本というアジアの新興国家が近代化を推進するにあたって、必要不可欠の思想史的要素である。一方、郵岡に見られる既成の伝統的権威をまず肯定して、その中から良質のものを撰りすぐって、在来の方法論をもって最良の成果を得ようとする努力は、過去の世界が活き活きとした可能性を秘蔵していることを信奉する精神の表出に他ならず、そのことは必然的に、可能性を秘め続ける江戸時代の豊かな多様性を、後世の社会に正当に伝達する思想的役割を果たしているのである。同時代に生きた歴史地理学の両巨匠の学風は以上のように把握することができる。

(5) 『駅路通』

本書は令制駅路を網羅した初めての専門書であり、個人の執筆にかかる類書としては、いまだにその例を見ない。体裁は七道別に大分類し、さらに各々を本路、別路(廃駅も含む)に分けて記述されている。ただし、駅家比定の根拠説明を惜しんでいるのが難点である。

まず関連する駅家の所在地比定を示す(第10表)。武蔵国については、豊島駅は『新編武蔵国風土記稿』の説を採り、乗漕駅は『大日本地名辞書』(以下『辞書』と略す)を引き継いでいる。下総国の『延喜式』記載駅は、記載順序に関係なく比定される。井上駅の千葉市は『辞書』の

武蔵国	豊島駅	北区豊島	上総国	大前駅	市原市大厩
〃	大井駅	品川区大井町	〃	藤瀨駅	木更津市中郷十日市場
〃	乗瀨駅	杉並区天沼	〃	島穴駅	市原市島野
下総国	井上駅	千葉市猪鼻	〃	天羽駅	富津市中郷
〃	浮島駅	台東区浅草	安房国	白浜駅	安房郡白浜町
〃	河曲駅	船橋市街	〃	川上駅	安房郡富山町川上
〃	茜津駅	松戸市	常陸国	棒谷駅	筑波郡伊奈町小張
〃	於賦駅	柏市布施	〃	榎浦駅	稲敷郡江戸崎町君山
〃	真敷駅	香取郡大栄町南敷	〃	曾祢駅	つくば市大曾根
〃	荒海駅	成田市荒海	〃	曾尼駅	行方郡玉造町手賀
〃	山方駅	〃 山作	〃	板来駅	行方郡潮来町
〃	鳥取駅	佐倉市羽鳥			

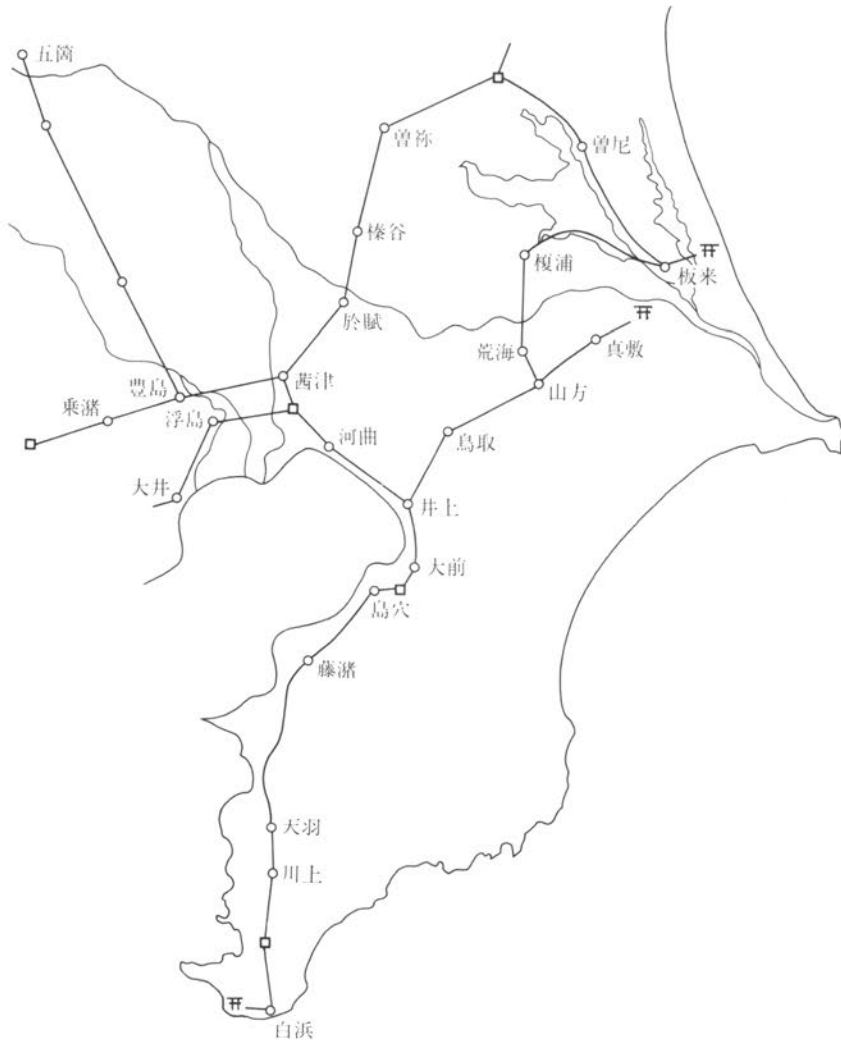
第10表 『駅路通』の駅家比定

河曲駅の比定地でもあるが、同じく市内といっても『辞書』は寒川、本書は猪鼻である。浮島駅の比定はきわめて独創的なもので、往時隅田川は浅草待乳山の西を流れていたとして、浅草周辺を下総国内としたうえで、待乳山を浮島と呼ぶ伝承を根拠としている。浅草の地は『辞書』においても隅田川渡渉の定点として重視されていたが、駅家所在地として選んだのは本書が初めてである。河曲駅の比定は新説である。相馬路の茜津、於賦は『辞書』を踏襲している。香取路の4駅については、山方駅が若干西に偏するだけで、『日本地理志料』（以下『志料』と略す）の説がそのまま採用されている。上総国については、島穴駅は『志料』と一致し、天羽駅の中郷も『志料』の志駒の南隣集落である。藤瀨駅は『辞書』説よりも若干内陸地に比定する。大前駅はまったくの新説で、国府以北にも上総管内の駅家が配されることとなった。安房国については、川上駅は通説を採用するが、白浜駅は『倭名抄』平群郡白浜郷ではなく、安房郡白浜郷に比定して安房神社への参詣駅とする。常陸国については、『延喜式』記載駅と『常陸国風土記』記載駅とを別個なもののみなしている。棒谷駅は諸説中最も西に偏しているが、その根拠は小張はもと大棒で、かつて当地に大棒を産したという伝承を根拠としている。榎浦駅は当地誌の通説に従っている。曾祢駅はつくば市大曾根を採り、曾尼駅は通説にならった。

ここで比定上の問題点を二、三確認しておく。まず浅草を下総国に帰属させることは、やはり当たらない。たしかに、天正18年の江戸古地図を見ると、浅草が武蔵野台地から切り離され、その間に小河川が貫流している様が描かれていて、待乳山が浮島と称されたことは理解できる。しかし隅田川本流は相変わらず、浅草の東を流れているのである。総武国境を認定する場合は、やはり隅田川本流をもってしたはずである。次に、大前駅を市原市大厩に比定する見解は採り難い。大前をオオマエと読み大厩（オオマヤ）に転じたとする発想が伏在していると考えられるが、そのことはここでは問わない。問題は、大前駅の所属郡である。『延喜式』上総国の伝馬保宥郡は、海上、望陀、周淮、天羽の4郡であり、塚本明毅以来この4郡の各々に上総4駅が配

されると解釈されてきた。そしてこの中には大厩の所在する市原郡は含まれていないのである。最後に、榛谷駅=小張説について寸言しておく。本書はとくに述べていないけれども、小張は『倭名抄』河内郡大山郷に比定されている。榛谷駅が河内郡に属するとすれば、『延喜式』常陸国伝馬保有郡と合致し、比定地こそ違え、『辞書』の主張する伝馬保有郡=駅家所在郡説を継承していることになる。

次に、本書の路程観を検討する(第5図)。本書では体裁上から見ても、東海道の本路、別路、廃路の区別が明瞭になされている。これらの区別は、宝亀2年武蔵国が東山道から東海道に所属替えされた処置に伴って発生した。まず本路と別路の区別がなされ、その後延暦から弘仁にかけて、別路の一部が廃止されて延喜に至ると考える。本路とは武蔵国府—乗瀨駅—豊島駅—茜津駅—於賦駅—榛谷駅—曾祢駅—常陸国府である。この路程観は乗瀨駅を武蔵国府と豊島駅



第5図 『駅路通』の路程観

の間に置く点、曾祢駅を霞ヶ浦の西に置く点等、基本的には『辞書』を参考にしているが、隅田川の渡渉駅を西岸に置く点、於賦駅—常陸国府間が迂回路となる点が異なっている。豊島・浮島間の駅間距離が短いことが難点である。別路とは大井駅—浮島駅—下総国府—河曲駅—井上駅と続き、井上駅で香取路と上総路とに分岐する。香取路の路程観は『志料』を継承したもののだが、留意すべきは香取社への参詣路を山方駅—真敷駅—香取社の区間に限定し、鳥取駅—山方駅—荒海駅の区間は、一般官道扱いした点である。このように規定することによって、後者の区間は井上駅を介して上総路と連絡し、一方荒海駅から常陸榎浦駅に接続する房総縦貫路が浮かび上がってくる。上総路の路線そのものは『志料』と同じいが、大前駅の関係から駅次は入れ替えられている。安房路の独創性については前述した。また常陸国内の別路は『志料』を踏襲している。さらに史料⑥の山海連絡路は、上野国邑楽郡と豊島駅との中間に、邑楽駅(邑楽郡大泉町古水)、埼玉駅(行田市埼玉)、足立駅(大宮市)の3駅を具体的に想定している。

以上の検討から本書の基本的路程観は、『辞書』と『志料』の構成物であることが理解される。その最も独創的な点は、武蔵、下総間の交通を本路・別路の複線として扱っているところである。しかし近距離を隔てて2本の官道が併走するという現象は、不必要であり、非現実的である。おそらく、豊島—松戸、浅草—市川という2本の有力ルートを、いずれか一方に絞り切れなかったのではなかろうか。また延暦に廃止される運命にあった下総・常陸を縦貫する別路は、榎浦駅が『風土記』の時代には「東海の大道」上にあった点を踏まえれば、この別路が宝亀2年以前には、東海道本路、すなわち坂本太郎の言う「古東海道」であったことを暗示したことは、その後の諸研究を大きく方向づけることとなった。

4. 第Ⅳ期の研究動向

第Ⅲ期に相次いで刊行された全国的規模での駅路網の考察は、本期以降影を潜め、代わって対象地域を縮小した個別研究が主流を占める。この傾向を助長したのが、本期の前半を飾った第1次自治体史編纂ブームであった。大正初期から昭和初期にかけて、武蔵では『東京市史稿』を初めとして、府内の区史・郡誌、『埼玉県史』が、房総でも『稿本千葉県誌』が完成し、各郡誌が刊行された。この現象は、あたかも第Ⅲ期の大成果を見定めていたかのようである。なかんづく、武蔵域内の自治体史は、管下の駅路について積極的に発言し、自治体史における駅路研究の重要性をいち早く定着させた。こうした状況下で最も活発に、また華やかに論争されたのは、豊島駅跡の所在地論であり、本期を学史的に特色づける動向となった。また文献史学からは坂本太郎『上代駅制の研究』が発表されて、制度史の面からする古代駅制の初めての本格的研究を示した。この間房総諸駅に関する論著は、僅かなものにすぎず、総じて見るべきもの

が無い。本期の論文には吉田、邨岡の業績が盛んに引用されるのは当然であるが、第Ⅰ～Ⅱ期の業績も少なからず参照されている。このことは二人の業績、とくに吉田のそれが、今日のようにまだ徒らに権威化されておらず、近世以来の連綿たる研究史が研究者間に充分咀嚼されていたことを物語っている。

(1) 豊島駅の研究

豊島駅論の口火を切ったのは『浅草区史(上巻)』(大正3)であった。本書は『古今集』『伊勢物語』に見える業平の都鳥の歌や、『東鑑』の頼朝隅田宿停泊の記事から、豊島駅を隅田川西岸の浅草橋場に求めた。また井上駅は対岸の墨田区寺島・本所辺に比定した。延喜の駅次は、大井駅—豊島駅—井上駅—下総国府と次第したとする。本書の学史的意義は、『大日本地名辞書』が隅田川渡津地として、また『駅路通』が浮島駅として評価してきた浅草を、初めて豊島駅の所在地として主張した点にある。

その後、豊島駅浅草説は本期における最有力説となる。浅草説を論者各々の視点から支持する2本の論著が現われている。その第一は、松川二郎『武蔵野をたづねて』(昭和3)である。本書は『大日本地名辞書』の千代田区平川説について、「下総の国府と墨田の渡津と大井駅とを結びつけて、幾何学的に断定したというの外、何等深い論拠はない」として退け、浅草説を主張した。駅家所在地は浅草公園付近と限定し、付近の地名「馬道」は駅路(うまやじ)の遺唱であると考えた。さらに本書の特色は、『延喜式』の下総国駅家の記載順序についての斬新な考察であった。井上・浮島・河曲の3駅は、当時の東海道の路程にならい、従来この順で下総から上総の方向へ並んでいると考えられていた。ところが、3駅の記載順は宝亀2年以前の旧東海道の駅次を示すもので、相模走水から上総へ渡り、下総へ入る場合の駅順であると考えた。その結果、井上駅は千葉市、浮島駅は船橋市、河曲駅は江戸川区小岩に比定された。

しかし、この見解を『延喜式』下総国伝馬記載と対照すると、難点が生じる。下総国の伝馬は、葛飾郡十疋、千葉相馬郡各五疋と記されている。伝馬は原則として1駅につき五疋保有されるから、この記載順からは下総国内での伝使の順路として、葛飾郡から千葉郡、葛飾郡から相馬郡という2本の路線の順路が表現されているのである。『延喜式』における駅家の配列は、伝馬保有郡のそれと対応しているので、いずれの路線の場合にも葛飾郡、つまり武蔵側から並べられていることになるのである。

もうひとつの豊島駅浅草説は、菊池山哉「武蔵豊島駅址の研究」(昭和5)である。本論は北区豊島説について、対岸の千住・綾瀬辺はまだ入海と池沼が入り組んだ地形で、下総国府への路取りはとうてい困難であるとする。さらに千代田区平川説に対しては、当地は荏原郡桜田郷に属し、豊島駅の所属する豊島郡ではなかったと推定した。結論として、豊島駅のトシマは外

島であり、武蔵野台地から切り離されて島となっていた古代の浅草台地の呼称であるとして、浅草花川戸・山ノ宿に比定した。

豊島駅浅草説が普及しつつあった状況下で、北区豊島説の支持者の中には自説に修正を施す学派が現われる。『東京市史稿』はそうした修正説として、既に以前から知られていた『武蔵通志』を紹介している。筆者はその完本をまだ実見していないので、『北区史』が引用している該当箇所を紹介することにする。『武蔵通志』は豊島駅は『倭名抄』豊島郡余戸郷に相当し、その所在地は北区中里にあてる。従来の同区王子の豊島説は、路程上の位置から「偏シテ北隅ニアリ」として否定される。前後の駅家所在地は大井駅（品川区大井町）、井上駅（市川市・下総国府）である。駅間の路程は、大井駅から現在の皇居の西を廻り、湯島を経て豊島駅に達し、そこから分岐して一路は足立郡を通過して上野方面へ、一路は石浜（橋場）から隅田川を渡り井上駅、すなわち下総国府へ至る。この論旨で重要なことは、大井・豊島間の路程について皇居西廻り説を提唱していることである。他説が揃って東廻り説つまり沿海路線を採る中であって、東廻り説の持つ頻繁な河川渡渉の不便さと路程上の不合理性を考慮に入れた修正説が成立した。この学説の影響は、本期よりもむしろ第Ⅴ期に顕著に現われてくる。

本期において、『大日本地名辞書』の千代田区平川説を継承したのは『日本橋区史』（大正5）である。北区豊島説は大井駅（品川区大井町）と井上駅（隅田川渡津）の中間駅としては路程的に不自然として退けて、最適地として千代田区平川を主張した。

関係する各区史が、豊島駅の所在地を自区の管内に求めようとする傾向が高まる中で、『新編武蔵国風土記稿』以来の有力比定地である、現在の北区王子豊島を管内に持つ『北豊島郡誌』（大正7）は、さらに新説を提唱した。すなわち北区豊島では大井駅からの地理に合わないとして、新たに千代田区神田豊島町に比定した。もっとも神田豊島町は、『神田区史』（昭和2）によれば、もと湯島にあったものが元禄4年の聖堂建設の際、代替地として神田に移されたといい、その時に豊島郡に豊島村があつて豊島町がなかったのでこの町に命名したとの町名由来の古伝を載せている。この事実は神田豊島町の沿革が比較的新しいものであることを物語っている。

さらに『麴町区史』（昭和10年）は、北区豊島は中世荘名の名残にすぎず、前後駅との関係も地理に合わないとして北区豊島説を否定して、管内の千代田区九段・和田倉辺に比定した。

以上の叙述からも知れるように、各区史は一律に北区豊島説を否定して自説を展開している。この現象は北区豊島説の路程上の難点が、以前にも増して明瞭に研究者の眼に映じてきたからに他ならない。大井駅が品川区大井町として、当面は他処に比定しようがないこと、浅草周辺が武蔵側の渡津地として益々確実視されつつあること、この2地点が固定化されたために、その間に所在するはずの豊島駅が、王子豊島では行き過ぎになって、浅草まで逆戻りしなければ

ならないからである。これら諸説はすべて大井・豊島間の路程を沿海に求めるが、『武蔵通志』は内陸路を採る点で異色である。この見解ならば、豊島駅に関する地理上の矛盾は避けられる。ただしその場合には、大井町という海岸に出る必然性がなくなり、大井駅は内陸の渋谷辺にあるべきはずであるという、新たな問題が生じることになる。

(2) 乗漕駅の研究

乗漕駅の個別研究の先駆として『松屋筆記』の業績がある。筆者はその完本に接していないため、『東京市史稿』に引用された部分しか知り得ていないことをお断わりしておく。第Ⅲ期以前の著作ではあるが、本期の研究者に大きな影響を与えているので、便宜上ここで紹介しておく。本書が学史的意義を担うのは、乗漕駅の訓と所在地比定に関するものである。「乗漕」の訓は『続日本紀』の古写本にはノリヌマと記されているが、「令義解に剰田は公田也と見え、剰乗相通じて余の字の義也。されば余漕アマヌマの義と見ゆ」としてアマヌマ説を展開する。この読み方は類例がいまだに確認されていないものの、『大日本地名辞書』が支持して以来多くの研究者の受け容れるところとなった。一方駅家所在地は、大宮市天沼に比定した。これは『大日本地名辞書』の杉並区天沼説と対立する有力見解で、『埼玉県史』に継承されていく。

石井正義「武蔵乗漕駅址」（昭和5）は乗漕の訓をアマヌマとし、世田谷区弦巻字天沼に比定する。他説より南に偏した理由は、史料⑤における乗漕駅の独自の位置づけによるものである。すなわち史料⑤において、東山道は武蔵国府から多摩川北岸沿いに、乗漕・大井と経過し、東海道は夷参・店屋・小高・乗漕・大井と次第する。つまり乗漕駅が山海両道の交会点とされているのである。そして武蔵国が東海道に編入される宝亀2年以後は、東海道の駅次は小高・大井となって、乗漕駅は武蔵国府から下総国府への連絡の際にのみ使用されたと論じている。本論は史料⑤の東山道を、他説がこぞって武蔵国府で尽きるものとするのに対して、それ以南に延長して東海道大井駅と接続させる点で独創的である。しかし史料⑤では乗漕駅とともに豊島駅も問題にされているが、両駅の関係については何らふれられていない。当該条文を素直に解釈すれば、豊島駅と乗漕駅は隣接していたと思われるが、本論の駅次によれば、乗漕、大井、豊島と配列されている。やはり他説のように東山道の終点を武蔵国府として、豊島・乗漕両駅を隣接させる考え方の方が無理がない。

(3) 葛飾郡3駅説の展開

『延喜式』に記載される下総国の郡別駅数については、古くは『下総国旧事考』、『日本地理志料』が葛飾郡3駅説を採り、両毛方面の東山道主路との連絡路上に配していた。しかし、前後の連絡駅が不明瞭であったり、宝亀2年以後に想定される連絡路廃止に伴う当該諸駅の存廃

についての説明が欠落する等、所論の不備が目立ち、必ずしも通説と呼べる程の支持を勝ち得ていたわけではない。やがて『大日本地名辞書』が千葉郡2駅説、すなわち葛飾郡2駅説を強力に展開したため、本期において両説併立の状況が明確になり、葛飾郡3駅説側からも所説の整理・理論化が積極的に行なわれた。

『東京市史稿（市街編第一）』（大正3）は、「延喜式の書例より推して」井上駅・浮島駅・河曲駅は葛飾郡、茜津駅は千葉郡、於賦駅は相馬郡に配置した。この配置法についてこれ以上の根拠は提示されないが、おそらく『延喜式』の伝馬記載法によったものと思われる。諸国駅伝馬条の下総国では、井上以下5駅に対して、伝馬足数が葛飾郡10疋、千葉郡5疋、相馬郡5疋となっている。伝馬は史料②から駅家所在郡が原則として1駅につき5疋保有しているが、この伝馬割り当てからすると、葛飾郡2駅、千葉郡1駅、相馬郡1駅となり、国内駅数より1駅不足する。したがって残り1駅がどの郡に配されていたかは、伝馬条だけからではまったく不明という他ない。これが当国の駅家所在地の比定を困難にしている原因であり、葛飾郡下に2駅があったのか、3駅があったのかという難問は依然として解明されていないのである。この他に、本書は駅家比定については積極的に提言していないのだが、唯一河曲駅については、大島郷甲和里に相当し、葛飾区柴又近傍の新宿をあげている。

『埼玉県史（第二巻）』（昭和6）は史料⑤の5駅中、下総3駅は『延喜式』の書例からすべて葛飾郡に属し、下総国府の北に位置したと考定した。井上駅は江戸川東岸の市川～柏～関宿にかけての地、浮島駅は浮島明神のある埼玉県南埼玉郡鷲宮町、河曲駅は浮島駅の「更に北方に」想定して、下野方面へ抜けるものとした。また乗瀧駅については、杉並区天沼では駅次に合わず、駅間距離も短いとして、『松屋筆記』の説く大宮市天沼にあてる。豊島駅は北区豊島説を採用する。これらの駅次は、下総国府—井上—浮島—河曲—下野という路線と、武蔵国府—豊島—乗瀧という路線から構成されることになる。かくて史料⑤の山海連絡路と、史料⑥の上野邑楽郡から武蔵に達する連絡路とは同じ路線とみなされ、後者に記載される「五箇駅」については、五駅の表現ならば前者の5駅がそのままあてはまり、固有駅ならば群馬県邑楽郡千代田村上五箇とする。上記の路程では、武蔵国府・下総国府間の連絡は、一見北に遍する迂回路に見えるが、当時は入海が内陸深く進入していたため、陸路の順道であると主張した。武蔵・下総間の交通はこの連絡路の他に、史料⑥から宝亀2年の時点には、相模・下総間を結ぶ東海道連絡路が存在していたことを指摘している。その駅次は、具体的に夷参—店屋—大井—豊島—下総国府と想定され、各駅の個別的比定はなされていないものの、「武蔵から下総に至るには利根、荒川等の河川ありと雖も、渡船の設備も出来て居た」と説明しているところから、その路程が東京低地帯を通過していたと想定していることが理解できる。

さて、本書の骨子は葛飾郡3駅説を提唱した『下総国旧事考』を継承し、豊島・乗瀧両駅に

については『新編武蔵国風土記稿』を参酌して、『続日本紀』の記事に即して山海連絡路を考察したところにある。他説に対する検討も怠りなく、『大日本地名辞書』や『駅路通』の路程観については、井上、浮島、河曲の3駅を上総国府と下総国府の間に置いたのでは、単なる東海道連絡路に過ぎないことになって、「承山海両路」に矛盾すると批判している。こうして本書の見解は、新時代にふさわしい規模と分析力を備えた、本期を代表する有力学説となったのである。

しかし、本書の路程観にも無視できない問題点が含まれている。それは史料⑤の山海連絡路と史料⑥に見える相模・下総連絡路との関係である。まず史料⑤の連絡路を構成する武蔵側の路線と下総側の路線が、どの駅で接続されるのか明示されていない。東山本道から武蔵国府へ向かう場合は、浮島一乗瀧と接続するのが捷徑と思われるが、本書は史料⑤の5駅を通過しても差し支えないとしているのだから、その路程は井上駅、すなわち下総国府の手前まで南下してから、はるか西方の武蔵国府へ向かう大迂回路となる。これはとうてい従えない。また武蔵国府・下総国府間の連絡は、北へ迂回すると自称するのだから、豊島一井上ではなく、乗瀧一井上とする接続を想定しているのであろう。しかし一方では、相模・下総間の連絡路程を東京低地帯に想定している。これら両路線に対する説明をそのまま受け容れると、神護景雲2年には内陸深く進入していた入海によって妨げられていた交通が、たかだか3年後の宝亀2年には渡船の設備も整って「往来便近」となっていたことになる。このようなことは明らかにあり得ない。当時の東京低地を流れる河川に渡船設備があれば、北へ迂回する武蔵国府・下総国府連絡路は必要ないし、入江が深く進入していたのであれば、相模・下総連絡路は成立しない。史料⑥の語るところは、当然前者を支持しているのである。

(4) 房総地域の研究状況

千葉県では第Ⅱ～Ⅲ期に全県的な通史・地誌が集中的に出版された。斎藤覚次郎『千葉県郷土地誌』(明治27)、同『千葉県史談』(明治27)、千葉県『千葉県地誌』(明治36)、同『房総紀要』(明治44)等がそれである。しかし、これらの書は吉田・邨岡の業績に相前後するので、両者の成果を充分採り入れることができなかつたためか、駅路については殆どふれるところが無い。したがって、学史的にはまったく寄与しない存在であった。本期に入ると、自治体史誌の編纂が県下においても盛行し、その前半までに県誌・各郡誌が出揃った。しかし、駅路に関する考察は全般に低調で、むしろ民間地誌の方に丹念な検討を加えた良いものがある。

『稿本千葉県誌』(大正8)は下総国の駅路を略述している。香取路4駅については、山方駅は成田市郷部、荒海駅は成田市荒海、真敷駅は香取郡大栄町南敷として定説通りの比定を行っている。その駅次は山方・荒海・真敷と続き、全体が香取参詣路とされる。延喜の駅路については、井上駅を市川市に比定し国府駅とする。その駅次は豊島駅から直接国府(井上駅)に

達し、分岐して一方は茜津駅・於賦駅から常陸へ抜け、もう一方は浮島駅（千葉市幕）、河曲駅を経て上総へ向かう。この所論で井上駅を国府駅とみなしているのは、『武蔵通志』の継承である。

郡誌の中には自郡管下の駅について言及するものがある。『千葉県香取郡誌』（大正10）は荒海駅を成田市荒海に、真敷駅を大栄町南敷に比定し、『下総国旧事考』の荒海駅小見川町説をこじつけとして批判している。

『千葉県安房郡誌』（大正15）は川上駅を富山町川上に、白浜駅を鋸南町吉浜に比定し、『日本地理志料』の白浜駅正木説を国府に近すぎるとして批判している。

民間地誌として定評のある矢部鶴北『千葉県郷土志』（昭和4）は、古代の駅路に関しては本期の県内地誌中最も網羅的な業績である。第11表を一見して知られるように、下総では河曲駅・於賦駅・荒海駅、上総では島穴駅が脱落している。諸駅の比定で独創を示すものは鳥取駅で、駅間距離に会うとした。また茜津駅の千葉市幕張は『大日本地名辞書』が、浮島駅の比定地として既にあげている。その他の比定は、天羽駅が『駅路通』を踏襲する他はすべて『日本地理志料』に依拠している。路程観は当然のことながら『日本地理志料』を継承しているが、茜津駅を内陸から海浜に移した点に改良の跡が見える。また香取路4駅は純然たる香取参詣として把握され、そこには古い東海道路線の発想がまったく表明されていない。邨岡以後、大槻、喜田等によって深められてきた下総国内を通過する旧東海道路線の研究動向が採り入れられていないので、その路程観は『日本地理志料』を越えることができなかったのである。

下総国	井上駅	松戸市	上総国	大前駅	袖ヶ浦市坂戸市場
〃	浮島駅	墨田区墨田	〃	藤猪駅	君津市貞元
〃	茜津駅	千葉市幕張	〃	天羽駅	富津市中郷
〃	真敷駅	香取郡大栄町南敷	安房国	川上駅	安房郡富山町川上
〃	山方駅	成田市遠山	〃	白浜駅	館山市正木
〃	鳥取駅	四街道市千代田			

第11表 『千葉県郷土志』の駅家比定

小熊吉蔵「西上総における古街道と国府郡家所在地との関係」（昭和7）は上総国内の郡衙跡を探究した労作であるが、駅家との関係が明かされていない。唯一天羽郡について、郡衙は富津市湊川対岸の相川天羽城、天羽駅は富津市数馬に比定している。

(5) 常総地域の研究状況

第Ⅲ期末の『駅路通』は、香取路4駅を含む房総縦貫道を想定し、廃路または別路として控え目に取り扱った。それに対して本期冒頭を飾る喜田禎吉「陸奥海道駅家の配置を論じて多賀城碑に及ぶ」（大正2）は、この新見解をさらに発展させて、奈良時代前半における房総以遠の

東海道を復原するに至った。本論はまず『常陸国風土記』に記載される諸駅に注目し、それらと延暦24年に廃された香取路4駅を繋ぎ合わせる。上総国府を發した東海道主路は「下総印旛沼の東方を過ぎ、荒海駅（下総印旛郡久往村）より毛野川（今の利根川）を渡りて霞浦西南隈の榎浦に至る。この路程は『駅路通』と同じく、山方駅から香取参詣路を分岐させると考えられる。「更に霞浦を渡りて板来（今の潮来）に至り、之より北行して太平洋岸を」曾尼駅・平津駅・助川駅・藻島駅と經由して「菊多関に通ずるなり」と論説して、房総から常陸を縦貫する風土記時代（和銅～靈龜）の東海道を復原した。そしてさらに、『続日本紀』養老3年7月21日条「石城国始置 駅家一十処」に着目し、養老3年には菊多関以北に海道10駅が新説されて、東海道の路線延長が行なわれたと提唱した。この所論によって、従来不問に付されがちであった奈良時代前半における東関東全域の、東海道主路の路程が著しく明瞭となった。また付帶的結論になるが、当時の東海道は石岡の常陸国府を通過せず、国府へは最寄り駅から支路によって連絡する体制が採られていたことになる。

野口如月『稻敷郡志』（大正5）は榎浦駅を稻敷郡江戸崎町江戸崎に、榛谷駅を同町羽賀に比定する。両所は明らかに別地点であり、先行する当国地誌が両駅を同所（江戸崎町羽賀）とみなしていたのとは所見を異にしている。『延喜式』曾祢駅は行方郡玉造町平賀とし、当時の駅次を於賦駅—榛谷駅—曾祢駅—陸奥と考える。

茨城県師範学校、女子師範学校『総合郷土研究』（昭和14）は風土記時代の駅路について、下総側の渡津地を香取郡神崎町としたうえで、伝駅使が常陸に入国する際に史料③の「東面拝香島之大神」という記述から、榎浦駅は鹿島社を拝し得る位置にあったはずであるとして、従来説よりも東に編した稻敷郡東村阿波崎に比定した。曾尼駅は行方郡玉造町、板来駅は行方郡潮来町に定説通り比定している。さらに東海道は風土記時代と延喜頃では路線を異にしていたと説明するが、延喜の路程は示されていない。

（6）郡衙と駅家

坂本太郎『上代駅制の研究』（昭和3）は古代駅制に関する初めての本格的な制度史研究である。ここではその業績を全面的に検討する余裕はないので、駅路研究に即した分野のみ抽出して紹介する。

駅路研究に関して本書が積極的に提言しているのは、郡衙と駅家の関係である。駅家を設置するにあたっては、多数の駅戸を点定して駅子を徴発する必要から、一定以上の人口を擁する集落地であることが一般的前提条件であると論じ、在地社会において当時この条件を最良に満たしていたのは郡衙設置地区であると想定した。そこで郡衙と駅家の関係を『出雲国風土記』に徴らすと、3郡中2郡の郡衙が駅家と同じ位置にあることから、一般的にみてもこの傾向は

成立すると結論した。またそれと関連して、伝馬については関係史料の延暦元年11月3日官符弘仁13年9月20日官符、『延喜式』諸国駅伝馬条等が、いずれも郡衙と駅家を別個に併記していることから、伝馬は駅家ではなく郡衙に置かれたと主張した。本書はさらに駅の命名法についても論及し、①郷名をとる、②郷内村名をとる、③郡名をとるという3通りに分類している。このうち③の郡名を冠した駅は、①・②の命名法が不可能な場合で、定まった郷名を持たない余戸郷に置かれたからに他ならないと論じた。この見解は『新編武蔵国風土記稿』を継承するものである。

上記の所論のうち、余戸郷駅家説には従い難い。余戸郷は令制50戸1里制下の余戸里の後身である。余戸里は郡内郷戸を50戸ずつ束ねていき、最後に残される50戸未満の零細規模の郷戸群である。その設定に際しては、機械的な戸籍操作による人為的区域分割が多分に想定される。たとえ自然的に形成された集落がそのまま取り込まれたとしても、郡の中心部の人口稠密地帯ではなく、郡衙からも僻遠の寒村であった可能性が高く、当然官道路程からも遠くはずれて位置していたと考えられる。余戸郷はこのような沿革と立地条件を備えているので、駅の設置にはむしろ最も不向きな場所であろう。筆者は、郡名を冠する駅家こそは、郡衙と駅家の機能が一体化された総合官衙であって、それが機構上の場合に応じて駅家とも郡衙とも呼び分けられていたと考えるのである。

5. 第Ⅴ期の研究動向

本期は第Ⅱ期同様、国家体制が大きく変革された時期である。しかし行政区画の大幅な変更を伴わなかったためか、第Ⅱ期に認められたような地誌的研究の空白状態は現われていない。むしろ本期は第2次の自治体史編纂ブームに相当し、第Ⅳ期の府県史・旧制区史・郡史の後を承けて、新制区史・市町村史の刊行が盛行した。したがって、近世地誌編纂の時代と対立する意味において、第Ⅳ期と第Ⅴ期とを合わせて、近代における自治体史編纂の時代と称しても差し支えない。東京新制区史に見られる駅路研究は、旧区史の見解を再説するものが目立ち、低調の観は逸れない。しかし、前後駅への路程に配慮する傾向が明瞭に現われてきたことは、第Ⅵ期に継承される生産的要素として評価できる。千葉県の場合、房総全域を取り扱ったものは相変わらず不振であるが、市町村史の中には路程の復原を中心として小地域の利点を活かした新しい動向が芽生えてきた。

(1) 豊島駅と周辺駅路の研究

豊島駅の所在地論は、第Ⅳ期において浅草説が提起され、従来の北区豊島説・千代田区平川

説と肩を並べ、この3説を中心にして、他に神田豊島町説、九段・和田倉説が提唱され、諸説錯綜して帰するところを知らなかった。本期における研究史の流れは、北区豊島説は同区上中里に微修正される傾向が明瞭化し、千代田区平川説の支持者は明らかに減少して、他説に対する平川説の優位性を独自に展開する研究は、ついに現われなかった。また駅間路程を確定しようとする傾向も顕著になっている。

『北区史』(昭和26)は、鎌倉街道が滝野川・巢鴨に残っていることから、古代駅路もほぼその路程をたどるものとみなした。大井駅から豊島駅への城西廻りを提唱した『武蔵通志』を支持して、駅家所在地も北区上中里に比定している。北区豊島は川辺に近く、低湿地で駅家として不適格とし、台東区浅草は隅田川の渡津地とは考えられず、駅家所在地でもなかったとして一蹴している。上中里からは尾久経由で石浜に達し、そこから隅田川を渡って、向島から駅路は分かれ、柴又経由で松戸へ向かう道と、小岩経由で下総国府へ直進する道を想定した。この2本の路は、かつて『駅路通』が、豊島駅(北区豊島)から茜津駅(松戸市)を結ぶ路と浮島駅(台東区浅草)から下総国府を結ぶ路を漠然と表現していたものを、さらに具体的に発展修正した見解である。なお、隅田川・江戸川間の葛飾郡南部に1駅存在していたとしているが、その駅名には言及していない。

『北区史』の提起した豊島駅以東の駅路観については、『(新版)葛飾区史(上巻)』(昭和45)が独自の見地から修正意見を展開している。豊島駅の所在地や隅田川渡津地は示されないけれど、延喜の駅次では墨田区から江戸川区小松川にかけて1駅、江戸川区小岩に1駅存在したとする。前者は『日本地理志料』を受容し、後者は『東京市史稿』を参考にしている。小岩近傍の葛飾区新宿町は、奈良時代の火葬墓があり、国府路を意味するコウジヤマエという字名が残り、奥州古街道という伝承を持つ土手堤が遺存することから、当地を駅路上の通過点と位置づける。それを踏まえて、当時の駅路は墨田区寺島から葛飾区を経て、小岩に達し、路はそこで分岐して、一方は下総国府に直進して房総路に連絡し、もう一方は松戸、我孫子経由で常陸に入ると主張した。

『北区史』の立場を支持するものは、この他に『墨田区史』(昭和34)がある。本書は豊島駅所在地、大井・豊島間路程、隅田川渡津地については『北区史』の所説をそのまま認めている。他の豊島駅論のうち、千代田区平川説は大井駅からの距離が短いとして否定するが、浅草説には何ら言及していない。また浮島駅は墨田区墨田・寺島に、河曲駅は河曲=甲和として江戸川区小岩に比定し、この両駅に駅馬数が少ないのは駅間距離の短かさに帰した。本書は葛飾郡内に浮島・河曲の2駅を置いているので、言及されてはいないが、仮りに井上駅を松戸に置いた場合は葛飾郡3駅説となることに注意すべきである。それにしても理解に苦しむのは、大井駅から平川では距離が短いと批難しておきながら、自から設定した豊島・浮島・河曲の各駅間距離

は、それよりもはるかに短距離となっていることである。

本期の浅草説の代表は『台東区史（沿革編）』（昭和41）である。豊島駅の所在地は『武蔵野をたづねて』の浅草公園説が実情に即しているが、仮に麴町や中里に存在したとしても、渡津地である浅草北部の橋場・今戸には、豊島駅に付属する水駅施設があったと論じた。大井駅から豊島駅への路程は、三田台から麴町台を経て神田・湯島を通過したと推定している。

浅草説に若干の修正を加えたものに『文京区史（第1巻）』（昭和42）がある。北区豊島説は中世豊島氏の居館跡にすぎないとして退け、浅草説は有力だが川辺に近過ぎ、宿駅としては不安があると考えた。そこで浅草の後背台地上の文京区湯島に豊島駅を想定した。

（2）乗瀧駅と周辺駅路の研究

乗瀧駅の所在地については、大宮市説、杉並区説、世田谷区説が存在していたが、本期に入るとこれに練馬区説が加わるものの、杉並区説が次第に優勢となっていく。

菊池山哉「乗瀧駅所在考」（昭和28）は史料⑤の夷参駅・下総国間の4駅を、塩田駅・武蔵国府（駅）・乗瀧駅・豊島駅とみなし、この路線と併行して当時の東海道が『延喜式』と同様に、店屋・小高・大井・豊島の諸駅を経由していたと論じた。『延喜式』に乗瀧駅が見えないのは誤脱であるとして、この2本の路線は平安時代まで併存していたと考えている。塩田駅はかつて『新編武蔵国風土記稿』が、『延喜式』刊本の浜田駅に代えて提唱した駅である。乗瀧駅の所在地については、杉並区天沼は周辺に古道がないとし、大宮市天沼は下総国府方面の路がないとして、ともに退けたうえで練馬区谷戸に比定する。その理由は、乗瀧の訓はアマヌマと読むのは無理があり、他に実例もないとしてそのままノリヌマと読むことを提唱する。このノリヌマがネリウマに転じ、ネリマ＝練馬と訛ったと見て、中世交通の要衝であった谷戸に乗瀧駅を求めたのである。

坂本太郎「乗瀧駅の所在について」（昭和29）は、まず武蔵国を中心とする東海道を新旧の路線に識別する。新路とは史料⑥に見える相模・下総連絡路のことで、夷参駅から下総へ達する4駅が『延喜式』相当区間の駅数と等しいことから、それらを『延喜式』と同じく店屋、小高、大井、豊島の4駅であるとした。その関係上『延喜式』の相馬路、常陸路を構成する駅路も、既に宝亀頃には開通していたと論じた。すなわち井上（墨田区寺島）—茜津（松戸市）—於賦（柏市布施）—榛谷（龍ヶ崎市若紫）—曾祢（土浦市）—常陸国府と次第する駅路である。要するに、本論は『延喜式』の武蔵・下総・常陸ルートは、東海道の新路として宝亀2年には既に整備されていたとみなしているのである。これに対して旧路については、風土記の時代において三浦半島走水から渡海して上総に至り、北上して香取路を経由して常陸榎浦駅に至るとした。この路程の説明に際し詳細な駅次は省かれているが、添付された挿図によると、下総国を

北上する旧路は荒海駅で分岐し、一路は真敷駅、香取社を経て常陸板来駅から陸路常陸国府へ進み、もう一路は榎浦駅から曾祢駅（土浦市）を経て常陸国府へ達している。

こうして識別された東海道の新旧両路が、『続日本紀』の史料解釈に活用され、史料⑤では東海道旧路が問題にされて、東海道主路上の上総国府から東山道支路終点の武蔵国府間に位置する河曲（千葉市）・浮島（千葉市幕張）・井上・豊島（千代田区麴町）・乗瀧（杉並区天沼）の5駅が山海両路を承けたとした。一方史料⑥で問題にされているのは東海道新路と考え、宝亀2年には東海道は既に相模・武蔵・下総・常陸の順になっていたが、香取路4駅が延暦まで存続しているので、正式の改廃手続を経ないで「時に新古の両線がともに東海道と呼ばれた」と論じた。所論の傍証として『延喜式』の駅馬数に注目して、豊島・井上に10疋、浮島、河曲に5疋となったのは、前者は新東海道の主路に沿う駅であり、後者は主路から離れた上総・安房への支路上の駅に格下げになったためであるとした。

乗瀧駅については、武蔵国府と下総国府の間に位置すべきで、杉並区天沼がふさわしいとする。大宮市や北埼玉郡に比定する説は、史料⑤の5駅と史料⑥の「五ヶ駅」を同一とする前提に立つが、それでは『延喜式』に前者5駅中4駅が残り、乗瀧駅だけが消滅した事実を説明できないとして批判する。また練馬説はノリヌマの転化と見ることに無理があり、江戸時代既に練馬が存在していたとして否定した。

さて、本論は先学の業績を大きく受容して成立している。すなわち乗瀧駅を含めた基本的路程観と、駅馬数の相異による主路駅と支路駅の識別は『大日本地名辞書』に、また東海道旧路の概念は喜田「陸奥海道駅家の配置を論じて多賀城碑に及ぶ」の研究成果に負っている。本論の学史的意義は、これらの成果を撚り合わせてひとつの学説に融合し、『続日本紀』の関係史料（史料⑤と史料⑥）を統一的かつ合理的に解釈し得た点にある。しかし次のような疑問点も同時に指摘できるのではあるまいか。第一に、史料⑥の武蔵4駅を、駅数が同じという理由で『延喜式』の4駅と同一視してよいものだろうか。1国の駅数は路線が大幅に変更されないかぎり一定の駅間距離に規制されるので、路線に多少の変動があつて駅所在地や駅名に変化が生じても駅数まで変化するとは考え難い。したがって駅数の同じことのみを理由に、『延喜式』の駅がそのまま宝亀まで遡って存在したと仮定するのは危険である。第二に、史料⑥の武蔵4駅は本論の所見ではその中に乗瀧駅が含まれないが、実際は乗瀧駅が含まれていたのではなかろうか。そう考えなければ、3年前の神護景雲2年に馬疋を加増された駅が、たちまち廃止されることになって極めて不自然である。史料⑥の武蔵4駅に乗瀧駅が含まれ、この時点では路程上の主要駅であつたと考えて、初めて馬疋の加増措置が必然性を帯びてくるのである。第三に、新旧東海道を使い分けて、史料⑤は旧路、史料⑥は新路に言及したものであるとする見解は非常に巧みであり、実際多くの事象を合理的に説明できる。しかし、両史料は3年の間隔しか置かず、

内容的にも武蔵国を東海道へ編成替えするいきさつを語った一連の記事である。こうした背景を考えれば、両史料が東海道の路程について別個な概念を前提としていたと考えることがはたして可能であろうか。

(3) 葛飾郡3駅説の展開

小野文雄『埼玉県の歴史』(昭和45)は、史料⑤の下総3駅、武蔵2駅は史料⑥の5駅と一致し、その路程は上野国邑楽郡から利根川北岸を南下し、東京低地を迂回して武蔵国府へ至ったとする。豊島駅の比定は王子・神田・浅草説を紹介するにとどめ、自説は述べていない。乗瀧駅は大宮市天沼に比定する。井上駅は松戸では国府に近すぎ、古利根川の関係からみても不適として、埼玉県北葛飾郡三郷町・吉川町に比定する。浮島駅は春日部市に、また河曲駅は埼玉県北埼玉郡幸手町に比定する。上野国邑楽郡からの駅次は、河曲—浮島—井上—乗瀧—豊島—武蔵国府となる。このうち『延喜式』までに乗瀧駅が廃されてからも、浮島・河曲両駅は東山道主路と東海道主路との連絡支路として残存、機能していたと考えている。本書は従来の葛飾郡3駅説の難点であった、史料⑤の駅次と乗瀧駅廃止後の連絡路の存廃について、一応の説明を与えている。

(4) 房総地域の研究状況

房総叢書刊行会『房総通史』(昭和34)は、房総全域にわたって駅家比定を試みているが(第12表)、根拠を一切示していない。また香取路4駅については、言及してはいるが比定してはいない。路程観についてみると、下総では河曲駅を古河に置いたことと駅次からみて、基本的には『日本地理志料』を引き継いでいるが、茜津駅は『千葉県郷土志』により千葉市幕張に修正している。上総では駅次は『日本地理志料』を踏襲するが、大前駅、天羽駅は独自の比定である。安房国はほぼ『大日本地名辞書』に従っている。こうしてみると上総国の路程観に若干の独自性が窺える。

小笠原長和・川村優『千葉県の歴史』(昭和46)も、『房総通史』同様房総全域の駅家所在地に言及しており、比定根拠をまったく示さない点もよく似ている(第13表)。諸駅の比定地も『房総通志』を殆どまねたものである。異なる点は、於賦駅を具体的に取手市にあてた点、藤瀧駅を君津市郡に定めた点、香取路4駅の比定を試みている点である。第1点は『日本地理志料』にならった可能性がある。第2点の君津市郡は推定周准郡衙所在地で、君津市貞元の3km南の内陸沿いの地である。第3点は鳥取駅を不明とする他は通説に従っている。駅家比定が以上のごとくなので、路程観も当然『房総通志』に準じたものとなった。

『千葉市誌』(昭和28)は、千葉市から松戸市にかけての駅路を『更級日記』の記述を根拠として復原している。作者の父親(菅原孝標)が上総国司の任を終えて帰京する行程で宿泊した

武蔵国	豊島駅	千代田区平川・神田	上総国	大前駅	木更津市中郷
〃	乗漕駅	豊島駅と河曲駅の中間	〃	藤漕駅	君津市貞元
下総国	井上駅	松戸市	〃	島穴駅	市原市島野
〃	浮島駅	隈田川の東	〃	天羽駅	富津市不入斗
〃	河曲駅	古河市	安房国	白浜駅	安房郡鋸南町保田
〃	茜津駅	千葉市幕張	〃	川上駅	〃 富山町川上
〃	於賦駅	相馬郡意部郷			

第12表 『房総通史』の駅家比定

武蔵国	豊島駅	千代田区平川	下総国	真敷駅	香取郡大栄町南敷
下総国	井上駅	松戸市	〃	荒海駅	成田市荒海
〃	浮島駅	隈田川東岸	上総国	大前駅	木更津市中郷
〃	河曲駅	古河市	〃	藤漕駅	君津市郷
〃	茜津駅	千葉市幕張	〃	島穴駅	市原市島野
〃	於賦駅	取手市	〃	天羽駅	富津市不入斗
〃	鳥取駅	不明	安房国	白浜駅	安房郡鋸南町保田
〃	山方駅	成田市東部	〃	川上駅	〃 富山町川上

第13表 『千葉県の歴史』の駅家比定

「いかた」・「黒戸の浜」・「松里の渡の津」は駅家に相当すると考える。いかたはいけたの誤りで、『倭名抄』記載の千葉郡池田郷とする。日記中の「深い川」は旧都川下流を指し、当時の都川は猪鼻台地北端に発達した砂嘴のために、大きく北に迂回していた。その屈曲部は「河曲」と呼ぶにふさわしく、河曲駅は発達した砂嘴上、現在の千葉神社付近を想定する。一方黒戸の浜は船橋から穴川に至る海浜の汎称とみなして、一行の宿泊地は行程的に葛飾郡栗原郷として、そこを浮島駅に比定する。松里の渡の津は松戸付近に比定しているが、その駅名は言明されない。井上駅と茜津駅のいずれに相当するのかわからない。このような本書の見解を殆どそのまま継承しているものに、『松戸市史』（昭和36）、『千葉市史（原始・古代・中世編）』（昭和49）がある。

さて、『更級日記』に登場する「いかた」を「いけた」の誤りとして千葉郡池田郷に比定する考え方は、日記に記述された周辺の地理観から妥当な見解であると考えられる。また本書では旧都川の流路を復原して、屈曲部の砂嘴上に河曲駅を想定しているが、武蔵豊島駅の候補地として北区豊島説が嫌われる一因に、河川に近過ぎる低湿な立地条件があげられていることを想起すると、この場合にもまったく同様に考えることができ、立地の条件の不利は否めない。

ところで、国司という理由から『更級日記』一行の宿泊地を駅家とみなす発想は、はたして成立するのであろうか。今、作者が上総国府を出立してから京都の自邸に帰還するまでの通過地点を表示して(第14表)、このことを検証してみる。路程は美濃廻りであるが、東海道を旅行したことにまちがいはない。宿泊地は日記中11箇所拾えるが、当面の問題となっているいかた・くるとの浜・まつさとの渡しを除外してみると、駅家所在地に宿泊した事例が8例中3例と意

外に少なく、これでは宿泊した場所はすべて駅家であったとみなすことはとうてい不可能である。さらに宿泊形態も問題となる。事例をまとめてみると(第15表)、宿泊施設は駅家や他の官舎ではあり得ない。それは近江の息長家の1例を除いて、旅の全行程を通して「庵」すなわち「仮屋」であった。その構造はいまたちでの描写に、またその規模は二むら山での描写に余すところなく記されている。作者親子の一行は、携帯可能な、おそらく今日のテントのような用具を帯同して、原野や川岸に夜営しながら旅を続けたのである。

このような事態は駅伝制の衰退と深く関わっているので、『上代駅制の研究』の関連部分を粗述しながら、一般的に考えてみたい。まず、国司が赴任にあたり利用するのは、駅馬ではなくて伝馬である。駅馬と伝馬の原則的区別は、緊急・臨時用務ならば駅馬を使い、定例的・不急用務ならば伝馬を用いることになっている(『令集解』公式令穴説)。実際の運用は「伝馬之設、唯送新任之司、自外無所乗用」(『日本後紀』弘仁3年5月乙丑条)とあるように、主として国司の往還に利用されていた。伝馬を置いて管理する場所は、第4章第6節で述べたように郡衙であり、それ故伝使(国司)の宿所も替馬、官物供給の便宜から郡衙であった可能性が高い。

伝馬制は、令制当初は全国に敷かれていた可能性も考えられるが、神亀3年の大政官処分では、伝符が給されるのは近国18国を除いた諸国に限定された(『続日本紀』神亀3年8月乙亥条)。それが『延喜式』になると、畿内・山陽道全域・南海道全域・僻遠小国には伝馬が置かれてい

上総国	いまたち(○)
下総国	いかた(○), 深い川, くるとの浜(○), まつさとの渡し(○), 太井川
武蔵国	竹芝寺
相模国	あすた川, にしとみ, もろこしが原, 足柄山東麓(○▲)
駿河国	関山(横走○▲), 富士川, 清見が関, 大井川
遠江国	ぬまじり, さやの中山, 天ちゅう川岸(○), 浜名の橋, いのはな(▲)
三河国	高師の浜, しかすがの渡し, 宮路山
尾張国	二むら山(○▲), 鳴海の浦
美濃国	あつみ山, 墨俣の渡し(○), 野がみ, 不破の関(▲)
近江国	息長家(○), みつかさ山麓, 犬上, 神崎, 野州, くるもと, 勢多の橋(▲), 粟津(○)
○=宿泊地 ▲=駅家所在地	

第14表 『更級日記』作者一行の通過地点

場 所	宿 泊 施 設
いまたち	めぐりなどなくて、かりそめの茅屋の、しとみなどもなし。簾かけ、幕などひきたり
いかた	庵
まつさとの渡し	かりそめの仮屋
足柄山東麓	庵
天ちゅう川岸	仮屋作りまうけたる
二むら山	大きな柿の木の下に庵を作りたれば
息長家	父孝標の知人宅、または初期の宿泊業者

第15表 『更級日記』作者一行の宿泊施設

ない。山陽道、南海道は海路に転用されたためであり、僻遠小国は伝馬運営の負担に耐えられなくなったためである。さらに天禄2年(971)には伝馬制の転期を迎える。この年、出羽国司の赴任する官道が東山道から東海道に変更されたことに伴い、新任国司が伝使の資格を失い、代わりに食馬の官符を給わることとなったのである(『朝野群載』諸国雑事上)。このことは、国司の往還に伝馬が使えなくなり、郡衙に宿することも不可能となったことを意味する。これ以後は、他の諸国にもこの方式が採用され、結局なし崩し的に伝馬制が崩壊していったと考えられるのである。

『更級日記』の作者が東海道を上京したのは寛仁4年(1020)だから、当時既に東海道諸国の国司も、伝馬や郡衙を利用できなくなっていたと考えれば、日記の内容とよく一致するのである。「国務条々事」は当時の国司の任地での執務心得を記した文書であるが、その中で赴任の途次の心得として、宿営する際に不慮の不都合が生じないように予め郎党に宿所を選定させておくことを勧めている(『朝野群載』諸国雑事上)。『更級日記』は既に伝馬制(おそらく駅制の実体も)が崩壊した後の事情を物語る作品であり、そこで利用される馬や宿泊形式は、令制盛時の実態とはかけ離れたものであることを認識する必要がある。

『千葉県君津郡君津町誌』(昭和38)は、市町村誌(史)という限定された守備範囲にもかかわらず、上総・安房の全域にわたる駅家比定を意欲的に試みている(第16表)。島穴駅・川上駅は通説を採り、大前駅(木更津市中郷)、天羽駅は『房総通史』を継承し、白浜駅は『大日本地名辞書』にほぼ従っている。独自の比定は大前駅(木更津市岩根字大前)と藤瀨駅である。前者の根拠は小字名が遺存していることによる。後者については、地元の郷土史家斎藤忠作の見解を採用紹介している。それによれば、藤瀨駅跡は小山野の谷地で、700m北には周准郡衙が所在していた。また付近には「不二」、「猪尻」の小字名があり、その由来は藤瀨の「藤」が藤原氏を遠慮して「不二瀨」となり、藤瀨駅廃止後に不二と猪尻の小字名に分解したと説明する。駅次、路程の復原も克明になされている。大前駅からは請西・中鳥田・九十九坊・外箕輪・常代を経て藤瀨駅に達し、そこから佐貫・古屋敷を経て天羽駅に達し、さらに山越えルートで安房白浜駅に至る。

本書の学史的意義は2点認められる。第一に、上総・安房の駅家比定にあたって、房総の駅路研究者に絶大な権威として認められている『日本地理志料』の影響からまったく脱却していることである。その脱却のしかたが自説をもって代えたというよりも、名の知れた既成学説をもってしている点が穏健であり、第三者の支持が得やすい条件を形成している。この傾向は、今後の南総駅路研究の一方の潮流になるであろう。思えば邨岡良弼は下総多古町の人であり、その学説自体が同じく佐原出身の清宮秀堅に学びながら形成されてきたものである。市町村史(誌)が相次いで刊行される中で、南総の駅路研究が当地の研究者の手によって着実に進展し

上総国	大前駅	木更津市中郷または 同市岩根字大前	上総国	天羽駅	富津市不入斗
〃	藤瀨駅	君津市小山野	安房国	白浜駅	安房郡鋸南町保田
〃	島穴駅	市原市島野	〃	川上駅	〃 富山町平群

第16表 『千葉県君津郡君津町誌』の駅家比定

ていくことは、そのこと自体が学史的に記憶されるべき現象なのである。第二に、従来の房総駅路研究に見られなかった克明な路程復原があげられる。その一部は小熊吉蔵の鎌倉街道の復原成果に負っている。上総は下総と異なり、鎌倉街道が現道や字名として、比較的良好に遺存している。これを古代駅路の復原にも応用することは、ひとつの方法論であると考えられる。しかしその際に留意すべきことは、当然のことながら、中世の路を古代の官道と関連づける際の説得力のある説明方法である。

『館山市史』(昭和46)は、安房国の駅家所在地について、白浜駅は安房郡鋸南町吉浜に、川上駅は同郡富山町川上に比定している。白浜駅は『大日本地名辞書』、川上駅は通説に従ったものである。路程観に特徴があり、天羽駅から白浜駅へは山越えで、白浜駅から川上駅へは前半を海沿いの道をとっている。

(5) 常総地域の研究状況

野口保市郎『常陸国風土記の歴史地理学的研究』(昭和26)は、特異な視点からの個性的な論著である。当国の地誌は『常陸誌料郡郷考』以来、伝承や地名に遺された「長者屋敷」を駅家跡とみなし、長者を駅長と同一視する傾向があったが、本書はその傾向を極端にまで推し進めていった。「奈良時代及び平安時代の駅制では、長者即ち富裕なものが駅長になること明か」で、「駅長の宅趾即ち長者屋敷」であると前提的に規定してしまう。長者屋敷の地名・伝承は東日本に多く、西日本に少ないという事実に対しては、「日本の南西部の国々は早く開けたために、その長者屋敷の遺跡が早く消滅したかとも思われる」と考察する。こうして常陸国内の駅家比定にあたっては、長者屋敷の地名や伝承を持つ土地だけが候補地として取り上げられ、藻島駅(多賀郡櫛形村)、雄薩駅(久慈郡久米村)、河内駅(東茨城郡渡里村)、曾祢駅(行方郡手賀村)、安候駅(東茨城郡南川根村)、榛谷駅(稲敷郡君賀村)が比定される。なお、平津駅、大神駅の付近には、長者屋敷の地名、伝承は遺存していないとする。このような不整合については、「長者と駅長或は長者屋敷と駅家とは関係があるが、長者はその所によって悉く駅長となり得ないから長者の中でも駅長でないものもある。されば駅家の付近には長者屋敷のあり得ることは当然であるが、長者屋敷があればとて悉く駅家の遺跡であるとは断定できない」と説明している。

この論考中、駅次は一切示されない。ソネ駅の『風土記』、『延喜式』間の異同についても何

ら説明していない。榎浦駅は榛谷駅と同所であるとするが、これについては「従来の学者の説が一致して反対するものはない」と述べている。これは明らかに著者の誤りであって、虚言である。本書の駅家比定は、その方法論自体が疑問であり、畸形的である。駅家所在地の比定法は、『新編武蔵国風土記稿』が正しく実践したように、まず駅名と等しい古地名を求め、そこから妥当な駅間距離をとって周辺の駅家を探索していくというのが本道である。

豊崎卓「常陸の駅家と駅道」（昭和43）は、常陸国内の府南の諸駅について、駅家所在地と駅次を論究している。各駅家所在地は第17表のとおりである。曾尼駅については、『大日本地名辞書』が『倭名抄』に「信太郡駅家郷」とあるのを敷衍して、新治郡（旧信太郡）の項に「曾祢郷」の条を設けたことを、諸史料には曾祢郷は行方郡にあるのみで、新治、信太郡にはないと批判して、駅家の所在は『風土記』・『延喜式』とも一致すると考える。駅長宅は駅家より2km南方の手賀長者屋敷とする。榎浦駅については、現在の利根川と新利根川に挟まれた、東西に細長い低湿地を榎浦の範囲とし、榎浦津（駅家）はその西端に位置したとする。「榎浦」の地名は、戦国時代から江戸時代にかけての水田開発の過程で消滅したと説明する。榛谷駅については、江戸崎町（下）君山説は現地に駅家関係の証拠が認められないとして否定する。馬掛駅については、当駅が存在していた理由として、①岡平長者屋敷が付近にある。②当地は榛谷駅より令制30里の地点に相当する。③駅跡付近には馬のつく地名が多い。等をあげている。井関駅については、不思議なことに本文中には何らふれられず、結論中に唐突に現われ、しかもその説明は脚注の形で「新島出島横断の駅道を司った駅家」とあるのみである。国府駅については、当駅が存在した理由として、①出雲（黒田駅）、豊後（高坂駅）、肥前（佐嘉駅）等、風土記に記載されているので、常陸にも存在した。②石岡市金丸町に、駅鈴を祀った鈴の宮が存在する。等をあげている。

駅次については、東海道主路と鹿島参詣路に分けられる。東海道主路は於賦駅から常陸に入り、榎浦—榛谷—馬掛と陸行して、馬掛駅から霞ヶ浦を渡り牛渡津に達する。そこから陸行して井関駅に向かい、再び霞ヶ浦を渡って高浜に着岸し、国府（駅）に至る。鹿島参詣路は国府—曾尼—板来—鹿島社と次第し、弘仁6年の板来駅廃止後は高浜からの水路によったとする。

本論は官道の歴史的な変遷についての基本的概念がまだ未整理のままである。そのことは喜

常陸国	曾尼駅	行方郡玉造町泉	常陸国	馬掛駅	稲敷郡美浦村馬掛
〃	榎浦駅	龍ヶ崎市馴馬	〃	井関駅	石岡市井関
〃	榛谷駅	稲敷郡江戸崎町羽賀	〃	国府駅	石岡市金丸町

第17表 『常陸の駅家と駅道』の駅家比定

田「陸奥海道駅家の配置を論じて多賀城碑に及ぶ」、坂本「乗瀧駅の所在について」の両研究に言及することを回避していることから明らかである。榎浦駅と榛谷駅は距離を大きく隔てた

別駅とした点は、第Ⅳ期の『稲敷郡志』の系譜を引いたものだが、両駅を同一路線上に配することには無理がある。榎浦駅は『延喜式』には既にその名がなく、当時の路程は於賦駅から榛谷駅と向かっていたのだから、中間の榎浦駅は不要なはずである。また鹿島参詣路は、弘仁6年の板来駅廃止後は高浜から水路で鹿島に直行したと主張するが、同時に『風土記』の曾尼駅は『延喜式』の曾祢駅に等しいとするからには、板来駅廃止後の曾尼駅の機能を積極的に説明しなければ、存在価値さえ消滅してしまうであろう。

(6) 国府と駅家の位置関係

坂本太郎「国府と駅家」(昭和46)は、国府と駅家が同所に立地していたのかどうかを、全国の駅家所在地の研究成果に基いて、東海道・北陸道・山陽道について調査した論文である。調査結果によれば、国府と駅家が立地を同じくする事例は、東海道では15国中駿河国(横田駅)の1例、北陸道では7國中越後国(水門駅)・佐渡国(雑太駅)の2例、山陽道では8國中安芸国(安芸駅)・周防国(勝間駅)の2例にとどまった。このことから、国府と駅家は「何等かの程度で離れることを原則とした」と結論づけ、国府に駅を置く必要はないとした。飛駅の受発にあたっては、中央から発する場合は馬寮の人馬を充て駅とは無関係であり、地方国から発する場合も、馬は国府の馬を人は国郡や軍団の下級官人から選ばよと説明している。

6. 第Ⅵ期の研究動向

本期は下津谷達男「於賦駅私考」(昭和49)の発表年をもって開端する。下津谷論文の発表から程なく、西嶋定生が我孫子市史編纂の一環として独自の於賦駅論を展開し、やがて両者は『我孫子市史研究』誌上で対談し、互いの問題意識や共通認識の確認を行なった。ひとつの駅について複数研究者からこうした形で議論が深められたことは、房総の駅家研究史上かつてなく、さらにその研究・議論の多くの部分が市史研究誌上で進められたという事実は、自治体史編纂のモデルケースとしても高く評価されるべきである。

房総の駅路研究は、この他にも従来の自治体史に加え、個別論文が数多く発表されるようになり、郵岡良弼以来の発展期を迎えた。こうした盛況の最大の原因は、開発を前提とする埋蔵文化財調査の劇的な増加によるものである。古代集落跡の分布密度からは当時の人口粗密地域が推測でき、寺院跡の分布地図からは文化の小中心地を指摘でき、さらに郡衙跡調査にあたっては直ちに駅家と古道が問題となり、近年は実際に官道の可能性ある古代道路の一部さえ検出されている。房総駅路研究の盛況は、こうした考古学的成果に刺激されたというよりも、考古学的成果の考察の延長線上に、駅路という研究分野がごく自然に取り込まれたという方が正し

い。何故なら、本期においては駅路研究の発表者の中に、多くの本来考古学専攻者を見出すことができるからである。この現象は、将来の駅路研究が誰によって荷われていくかを暗示している点で、非常に興味深い。

(1) 南武蔵の東海道駅路

ここで紹介する2論文は奈良時代後半における南武蔵の駅路網を具体的に復原することに主眼を置いていることに共通した特徴がある。

秋山元秀「相模国」・「武蔵国」(昭和53)は、史料⑥の相模夷参駅を定説通り相模原市座間に比定する一方、『延喜式』同国尾駅の浜田駅を海老名市大谷の上浜田・下浜田に比定して、両駅は同一駅の駅名変更の結果ではなく、元々別路線上の駅として位置づける。夷参から浜田への変化は、東海道の路線変更の結果生じたものと捉えている。

東海道の変遷は3段階を経過する。第Ⅰ期は相模から武蔵国府へ通じた当初で、夷参駅一町田一武蔵国府一乗瀧駅一豊島駅という路程をとる。第Ⅱ期は宝亀2年現在で、夷参駅一不明駅(町田)一不明駅(粕江の対岸)一乗瀧駅一豊島駅と次第する。この駅路開発には粕江に植民された渡来人の技術力が大きな役割を果たしたと考える。史料⑥に見える「五ヶ駅」は、邑楽郡の五箇は利根川堤防上にあつて駅家の立地としては不適として、群馬県太田から熊谷・東松山・川越・所沢・府中を経由する鎌倉街道上の5駅とみなす。第Ⅲ期は『延喜式』段階で、浜田駅一店屋駅一小高駅一大井駅一豊島駅と連絡し、以東は柴又付近を経由して下総国府に至ると考える。各駅の所在地比定は、店屋駅は町田市鶴間字町谷、小高駅は田名網宏『古代の交通』にならい川崎市高津区末長の小高谷、大井駅は定説通り品川区大井町、豊島駅は大井駅からの沿岸距離から台東区浅草外島(花川戸)または千代田区豊島町、乗瀧駅は武蔵・下総両国府間を3等分して豊島・乗瀧両駅を置いたと考えて、杉並区天沼に比定した。

さて、南武蔵を中心とする東海道の路程が奈良時代と延喜の頃では異なっていたとする見解は、基本的には賛同できる。しかしながら、第Ⅰ期・第Ⅱ期の設定のしかたには疑問を感じる。両者の相異は町田・乗瀧駅間の経由地が武蔵国府から不明駅(粕江の対岸)に変化している点であるが、この順序はむしろ逆になっているのではなかろうか。問題は第Ⅱ期に武蔵国府が含まれておらず、相模国府と下総国府を直結していることである。この路線では武蔵国内を通過はするが、純然たる東海道連絡路となってしまう。史料⑤の5駅が山海両路を承けるのは、坂本が指摘したように、乗瀧駅が東山道の終点である武蔵国府と連絡していたからである。したがって、この時期における武蔵国内の駅路は、必ず武蔵国府を取り込んだものでなければならない。史料⑤で山海両路を承ける西限は乗瀧駅であつて、本論の推測する2つの不明駅(粕江の対岸、町田)は含まれていない。その理由の説明は不可欠であるにもかかわらず、欠落して

いるのである。

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」（平成4）は、史料⑤、史料⑥に現われる連絡路の路程観については、坂本「乗瀧駅の所在について」を基本的に継承することから立論する。しかし坂本が史料⑥の「従相模国夷参駅、達下総国、其間四駅」の4駅は、『延喜式』の武蔵4駅に一致するとみなした点については、以下の理由をあげて否定する。第一に、宝亀2年と延喜の頃では時代を大きく隔てている。第二に、史料⑥の「従上野国邑楽郡、経五ヶ駅、至武蔵国」の「武蔵国」が文脈上武蔵国府を指すのと同じく、「達下総国」の「下総国」は下総国府を意味している。そこで夷参駅・下総国府間の4駅を、武蔵国府付近の駅・乗瀧駅・豊島駅・井上駅とする。さらに下総国府からは、東京湾北岸を浮島、河曲とたどり、上総大倉駅に至る。そこから駅路は分岐して、一方は北上して香取路へ、もう一方は南下して上総国府へ向かう。また東山道主路から武蔵国府への連絡路については、近年調査された所沢市東の上遺跡から検出された古代道路跡を、問題の上野国邑楽郡からの武蔵国府連絡路とみなして、葛飾郡3駅説が主張する古利根川沿いに南下するルートを否定した。その路程は、邑楽郡大泉町、熊谷、坂戸、国分寺を経て国府に達するとしている。

駅家比定は以下のとおりである。「武蔵国府付近の駅」という概念は、木下良「上野・下野両国と武蔵国における古代東山道駅伝路の再検討」にならっている。乗瀧駅は杉並区天沼説をとる。豊島駅については、ある時期の移転を想定している。すなわち乗瀧駅が機能していた頃は、武蔵国府・乗瀧駅・豊島駅・下総国府間がほぼ等距離となる北区上中里の推定豊島郡衙跡付近に所在し、また乗瀧駅が廃されてからは、大井駅・下総国府の中間点である台東区上野に移転したと考える。上野は江戸川区北小岩と墨田区墨田を直線的に結ぶ推定古道の延長点でもある。豊島駅の駅名と移転との関係については、豊島駅は豊島郡内に置かれた駅という意味で名付けられた可能性が高く、本来トシマと呼ばれた地域とは無関係に設置されたことも考えられる。したがって、トシマ地名の残存やその地形は、決定的な根拠とはならないと説明する。井上駅は「井上」銘の墨書土器の出土から、下総国府付近を推定する。

最後に、この地域の東海道の路線変遷は4期に区分される。Ⅰ期（7世紀後半）の東海道は相模から上総へ渡海し、香取路を北上して常陸へ入った。武蔵国府への連絡路は東山道武蔵支路のみである。Ⅱ期（8世紀後半まで）の東海道の路程はⅠ期と同じ、武蔵国府への連絡路は東山道武蔵支路の他に、相模・下総双方から開通した。Ⅲ期（9世紀初めまで）は武蔵国の東海道編入に伴い、東海道は相模から武蔵国府・下総国府を経て、香取路を北上して常陸に入った。東山道武蔵支路は廃止された。Ⅳ期（10世紀前半まで）の東海道は南寄りのコースを取り、武蔵国府へは支路で連絡された。下総国内では香取路が廃され、相馬路が開発されて常陸に入った。

さて、本論は基本的には坂本説を踏襲しつつ、南武蔵を中心とする東海道の変遷を一層詳細に展望している点に意義がある。坂本説批判の第1点は一般的にすぎ説得力に欠けるが、第2点は史料⑥の語法に着目して、「下総国」が下総国府を指すとしたところが卓見であり、この点に関する従来の議論に決着をつけるに値する。それにもかかわらず、坂本説を生かして豊島駅から下総国府に直通する解釈もあり得るのだから、坂本説は依然として有力説として生き続けている。したがって、「其間四駅」にあてられた武蔵国府付近の駅・乗漕駅・豊島駅・井上駅の妥当性が問題になる。史料⑤の山海連絡路と史料⑥の「其間四駅」はその一部が重複していると考えられるが、史料⑤によれば山海両路を承ける西限は乗漕駅までで、「武蔵国府付近の駅」は含まれていない点に注意すべきである。史料⑤には論者が「下総国府付近」に所在すると考える井上駅があげられていることを思えば、明らかに山海両路を承けている「武蔵国府付近の駅」が漏らされるはずはなからう。すなわち史料⑤からは、武蔵国府付近には元々駅はなかった、或いは井上駅は下総国府付近には存在しなかったという見解のいずれか一方、または両者とも成立する余地があるのである。井上駅を下総国府付近に比定した根拠は「井上」銘の墨書土器であるが、それが「井上驛」とあれば有力な傍証たり得るが、「井上」だけでは一般的にすぎて、駅家の所在地を限定するだけの資料にはなり得ない。

豊島駅が移転したという視点は斬新であり、今後もひき続き検討が加えられるべき学説である。このことと関連して、本論は豊島駅の駅名はたんに豊島郡内に置かれた駅家という意味で、トシマ地名の残存は決定的な根拠たり得ないと説いている。この所見の前半は『新編武蔵国風土記稿』の豊島駅=余戸郷説と通脈しているが、後半部分は今日の研究段階では、このように言い切ることに無理がある。現在豊島駅跡の有力候補地は、北区豊島(上中里も含む)、台東区浅草、千代田区平川町の3地域であるが、このうちトシマとまったく無関係であるのは千代田区平川町のみで、北区豊島はもちろんのこと、浅草にしても「外島」と関連づけられている。その千代田区平川町説は、第Ⅴ期以来その支持者を急速に失いつつあることは、既に述べたとおりである。したがって、トシマ地名は今日においても、豊島駅の所在地比定にあたって有力な傍証となり得るのである。

最後に、4期にわたる東海道の変遷は、基本的に賛同できる。このうち最も問題を含むのはⅡ期である。「相模国府—武蔵国府間と武蔵国府—下総国府間がほぼ同時に設定されたか」は、その中に当初の東海道が武蔵国府を通過していたか否かの問題、それに伴って山海両路を承ける駅の範囲の問題が包含されているので、論者の言うとおり今後のさらなる検討に待たねばならない。

(2) 葛飾郡3駅説の展開

『新編埼玉県史（通史編1）』（昭和62）は、史料⑤の5駅と路程について考察する。豊島駅は北区上中里から推定豊島郡衙跡が発見されたので、北区王子に比定する。乗瀧駅の所在地は不明だが、読み方もアマヌマカノリヌマカまだ決着していないとする。井上駅・浮島駅・河曲駅の所在地も不明としながらも、3駅は『延喜式』伝馬記載からすべて葛飾郡に属すとみなしている。この3駅の路程観は一種独特のものがある。関東平野は広大な平野に河川が発達しているので、「その時々自然条件によって、自由に通路を選び、下総3駅は「武蔵国府と下総国府を結ぶ便道上にあった」と推定する。挿図によれば、特定の路程と駅次が定められているわけではなく、ある駅から周辺諸駅へかなり自由に往来できるようである。

本書の見解に対しては、次に紹介する森田悌『古代の武蔵』が、古代駅制下では並列的に複数の駅路を置いた事実はない、と簡潔に批判している。しかし本書の発想は、駅家だけ設置して、路程や駅次についてはいい加減でよいというのだから、森田が批判する以上に無謀な見解である。

森田悌『古代の武蔵』（昭和63）も、史料⑤の5駅の解釈が中心課題となっている。まず史料⑤と史料⑥を総合的に検討して、2つの結論を出す。第一に、5駅は山海両路の連絡路なので、武蔵国府・下総国府間に位置し、古利根川沿いに並ぶものではない。第二に、宝亀2年以前の東山道使は、上野国から南下して武蔵国府に至る使者以外に考えられないから、5駅はその路程上であって、その路程とは邑楽郡五箇駅（千代田町上五箇）から古利根川・太日川を水行して、井上駅に達するものである。そして豊島駅については、北区王子では大井駅からは内陸へ入りすぎているとし、千代田区神田旧豊島町に比定する。乗瀧駅については、大宮市天沼では迂回になるとして杉並区天沼にあてる。井上・浮島・河曲の3駅については、『延喜式』伝馬記載からすべて葛飾郡に属し、茜津駅は千葉郡の八千代市高津に比定し、於賦駅は相馬郡意部郷に等しいとする。この葛飾3駅は隅田川左岸、江戸川渡渉地、両地点の中間地に所在したとみなし、その配列は後述する大脇論文にならい、下総から武蔵の方向へ井上・浮島・河曲と並んでいた。井上駅は松戸市に比定し、浮島駅は不明とし、河曲駅は一般的な地形名で、隅田川の屈曲地を意味するとして足立区千住に比定する。これらの駅間距離の短さについては、低湿地を迂回しながら進んだためで、河曲、浮島の駅馬が5疋と少ないのは、駅間距離が短いせいであると論じた。

ところで、本書は葛飾郡3駅説の立場にあるが、論陣を同じくする『埼玉県史』以前の諸論説と異なり、葛飾3駅を両毛方面に向かって南北に配するのではなく、武蔵国府に向けて東西に配置した結果、隅田川東岸から江戸川東岸までの狭い区間に、3駅を並べることとなった。南北に細長く東西に狭い葛飾郡の地形を考えてみれば、それは当然のこととなる。このような

駅家配置は、既述のごとくかつて『墨田区史』が不完全な形で試みたことがあり、本書はその系譜上に位置づけられる。この学説の致命的難点は、葛飾3駅の駅間距離が異様に短くならざるを得ないことであり、本書でもこのことを正当化する説明に成功しているとは言えない。

森田悌『古代東国と大和政権』（平成4）は、前著に対する諸批判を考慮して、新資料を取り込んで同一テーマを再構成したものである。まず上野国邑楽郡から武蔵国府に至る東山道武蔵路は、所沢市東の上遺跡における古道の発見から、古利根川沿いではなく、埼玉県中央部を縦貫していたとする。さらに武蔵国府からは、「府中と相模国府を結ぶ官道が存在し……武蔵支路は東海道の連絡していた」とこの路の終点について言及している。その根拠は、『万葉集』に和銅元年上野守田口益人が赴任の際に駿河の浄見崎で歌を詠んでいること、防人歌中に天平勝宝7年武蔵国人が足柄峠を詠み込んだ歌があることで、これらの作家が走水を渡海して下総国を経由する旧東海道を行旅したとは考え難いとする。乗瀧駅の所在地は前著では杉並区説をとっていたが、それでは奈良時代半ばに武蔵国府を通っていた官道が、延喜の頃には国府を経由しない路線に変更されていたことになる。これは官道が京と諸国府を結ぶことから考えると、矛盾した現象と言える。奈良時代半ばの山海連絡路が元々武蔵国府を経由せず、『延喜式』の路線と同様のものではあったと考えれば、この矛盾は解消するであろう。そのためには乗瀧駅の所在地の再検討が必要となるとして、有力学説の杉並区天沼を排して、品川区中延から大田区北馬込にかけての旧中延村天沼に比定する。この地は大井駅比定地とは1km程しか離れていないが、それは「道路事情の改変などにより、天沼の地から大井の駅家へ移転がなされ」、のちに大井駅と改称したためであると推定した。この移転は武蔵国の東海道編入に際し、駅配置や駅路の手直しの一環として実施されたもので、相模の夷参駅が浜田駅へ変更したのも同時期の現象と考える。かくして宝亀2年条の夷参駅・下総国間の4駅は、『延喜式』と同じ店屋・小高・大井・豊島であると結論する。

山海連絡路の東半部、すなわち下総国内の路程観は、坂本説では葛飾郡は伝馬が10疋という異例の多さでありながら、郡内の駅は国府近くに井上駅1駅があるのみで、不審を抱かざるを得ないとして、旧稿どおりの葛飾郡3駅説を主張する。東京低地帯では隅田川、中川、江戸川が難所であるとして、井上・浮島・河曲の3駅をこれらの河畔に想定する。井上駅は「井上」銘の墨書土器が出土したことから、下総国府近傍に据える。浮島駅はその駅名から低湿地における小島の様相を呈する地形が推察され、江東デルタの中央部、中川河畔をあてる。河曲駅の駅名は川の屈曲部を表わす一般名称で、必ずしも小岩に限られる訳ではないとして、隅田川東岸にあてる。自説の難点は3駅間の距離が5km前後と短いことを認めながらも、長門国の各駅間が7～8km、北陸道の磐瀬駅・水橋駅間が6～7kmにすぎない諸例を引証する。また葛飾郡の伝馬数が10疋で、標準の5疋よりも多い点に着目して、「特別に交通需用や条件の悪いところ

では規定足数を上まわる伝馬数が定められている。……葛飾郡の伝馬は標準数の二倍の十疋となっていた。先述した墨東地域を流れる墨田、古利根、太日の三大河川が交通の障害となり、かかる伝馬倍増の措地がとられているとみてよい」と述べている。この他の下総国内の駅路については、香取路は北総で分岐して、香取社へ向かう路と、荒海駅（成田市荒海）から榎浦駅へ向かう路があったとする。茜津駅と於賦駅の位置は、『延喜式』の駅記載順と郡記載順は正しく対応しているので、井上・浮島・河曲の3駅が葛飾郡であれば、自ら茜津駅は千葉郡に、於賦駅は相馬郡に属することになると説く。

常陸の駅路は『風土記』の時代と『延喜式』の時代に区別して述べられる。『風土記』時代の東海道主路は榎浦駅から霞ヶ浦西岸を陸行して常陸国府へ至る。この間の駅家の存在には言及していない。榎浦駅は後述する木下説に従い、江戸崎の東北とする。鹿島参詣路は2本指摘する。1本は榎浦駅から霞ヶ浦南辺を水行して板来駅経由で鹿島社へ達する路で、板来駅は行方郡潮来町にあてる。国史には榎浦駅廃止の記事は見えないので、板来駅や香取路が廃されても、榛谷駅新設後には榛谷駅—榎浦駅—鹿島社という参詣路が存続していたという。もう1本は国府からの路で、国府—曾尼駅—板来駅—鹿島社という駅次である。曾尼駅は豊崎説の行方郡玉造町泉をとる。一方『延喜式』時代の東海道主路は『風土記』時代と同じく、霞ヶ浦西岸を陸行するもので、榛谷駅から国府に直行し、この間に駅家は存在しない。榛谷駅は木下説に従い、龍ヶ崎市半田とする。榛谷・国府間が異常に長い距離になるが、『延喜式』駅順に従えば榛谷の次は安侯となる。安侯駅は岩間町安居に比定され、国府の北に位置していたから、榛谷・国府間には駅がなかったことになると説明し、「東海道も常陸国へ入れば利用する旅行者の数も減少しているので、標準駅間よりも間を置き駅を配置」と論じた。鹿島参詣路は国府—曾尼(祢)駅—鹿島社という駅次で、『延喜式』曾祢駅は『風土記』曾尼駅に等しく、曾祢駅=土浦説は『延喜式』の駅順からみて不可とする。曾祢駅の駅馬数が5疋と、単なる参詣駅としては多数が配されている点については、板来駅廃止後鹿島社への駅間距離が長くなったので、参詣駅にもかかわらず5疋の駅馬が置かれたと説明する。

さて、以上の所論は特定地域の駅路研究としては、質量とも破格に充実した労作である。ここでは乗瀆駅の問題を含めた史料⑤の山海連絡路の本書における路程観を取り上げて検討する。まず本書には山海連絡路の範囲とその理由づけが明確には述べられていない。前著に準拠しているとすれば、その東端は東海道支路の終点となる下総国府であるが、西端は依然として不明である。この点が本書の立論の基盤の弱さに通じている。一方で東山道武蔵路は武蔵国府以遠相模方面の東海道と合流していたとし、他方では山海連絡路は『延喜式』の路程と同様に、武蔵国府は通過しなかったとする。これをそのまま信じれば、神護景雲2年の時点では、武蔵国府から相模へ延びる路と、『延喜式』の路程に準じた路が併行していたこととなり、かつて著者

自身が『新編埼玉県史』を、古代駅制下では並列的に複数の駅家を置いた事実はないと批判した言葉がそのままあてはまってしまうという皮肉な事態が出現する。そのうえ『延喜式』同様に下総から武蔵東南部を経て相模へ出る路程は、東山道主路、支路ともまったく接しないので、山海両路を承けた路ではなく、単なる東海道連絡路にすぎないことになる。坂本説が山海連絡路に武蔵国府を取り込んでいるのは正論であって、さもなければ、地理的にみてこの路線が東山道と接するためには、かつての葛飾郡3駅説のように、井上・浮島・河曲の3駅の路程を、上野の東山道主路まで連結しなければならなくなる。

本書は坂本説を批判するにあたり、神護景雲2年の段階で武蔵国府を通過していた官道が、『延喜式』の段階で国府を通過していないのは不自然であると述べたが、このことは確かに説得力がある。坂本説の支持者は今後真剣に検討していかねばならない。問題の山海連絡路は、武蔵国が東海道に編入される宝亀2年以前に既に存在していたのだから、その開発当時の基本路程は、あくまで相模国府と下総国府を結ぶ東海道の連絡路として計画されたものではなかろうか。もしこの路程が武蔵国府を経由していたのであれば、武蔵国の東海道編入は宝亀2年を待たずに、その時点で行なわれていたはずである。したがって、この官道の武蔵国内の路程は、『延喜式』と同じように（まったく同じではない）武蔵国の東南部を通過していたことが想定される。しかし、この路は神護景雲2年には山海両路を承ける状態となっていたから、それ以前にこの路程上のある駅から、武蔵国府への支路が開発されていたのであろう。

葛飾郡3駅説の傍証として、葛飾郡の10疋という伝馬数が全国的にも稀な事例で、それらの郡が交通の要衝や難所にあたっていることを指摘したのは新論法で、今後とも検討されねばならない。しかし、そのことが葛飾郡内の駅が2ヶ所ではなく3ヶ所でなければならないことを論証している訳ではない。その一方で、駅馬数の解釈においては、神護景雲2年に駅馬10疋が配された井上・浮島・河曲の3駅のうち、『延喜式』の段階では浮島・河曲の2駅のみが何故5疋に減じられたのかという、以前から提起されている批判には、本書は依然として答えていないのである。

なお、本書が坂本説の紹介にあたり、葛飾郡内の駅は下総国府近くに井上駅があるのみであるとするのは著者の誤解で、正しくは『大日本地名辞書』を継承して、葛飾郡内の駅として井上（墨田区寺島）と茜津（松戸市）の2駅をあげていることを明記しておく。

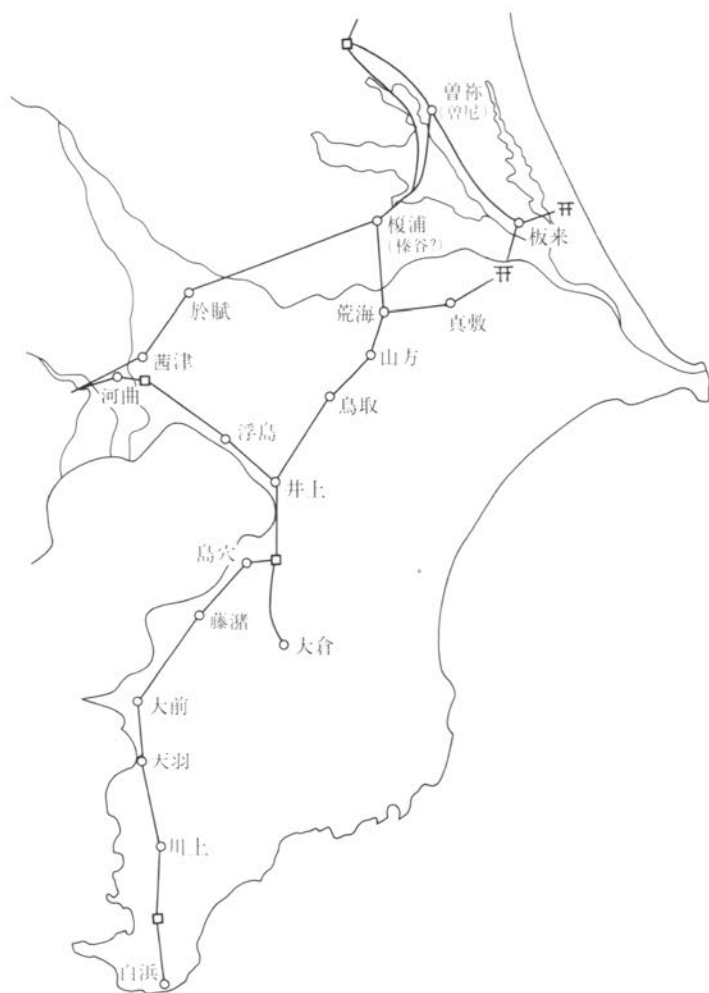
(3) 房総地域の研究状況

a. 房総全域

房総全域を対象とした駅路研究は、第Ⅳ期以後は不振の一途を辿っていた。この間に現われた業績は、『日本地理志料』を土台として僅かな修正を根拠なく施したものばかりで、実際のと

ころ研究などと言える水準のものではなかった。このような慢性的な閉塞状況の中で、大脇保彦「安房国」・「上総国」・「下総国」・「常陸国」(昭和53)は久々に登場した本格的論文である。各駅の所在地比定は第18表、路程観は第6図のとおりである。

下総国内を通る東海道主路は、次の3段階の変遷を辿ったとする。Ⅰ期は上総—香取路—常陸、Ⅱ期は神護景雲2年前後で、武蔵—下総—香取路—常陸、Ⅲ期は延喜の頃で武蔵—下総—手賀沼北岸—常陸という路程である。井上・浮島・河曲の3駅については、これらは東京湾北岸に並ぶ駅で、『延喜式』記載順は武蔵国が海道編入前の史料⑤と同じだから、『武蔵野をたづねて』に従い、上総から下総国府への駅順である、という基本的な考え方を示したうえで、各駅家所在地を比定する。井上駅は香取路への分岐点となるので、千葉市がふさわしいとして、さらに『延喜式』の各駅馬疋数に注目して、分岐駅は馬疋数が多くなると説明する。浮島駅は



第6図 「安房国」・「上総国」・「下総国」・「常陸国」の路程観

『大日本地名辞書』と一致し、河曲駅は大島郷甲和里＝小岩説を採用する。茜津駅は『辞書』を支持するが、河曲・茜津間の距離が近いとして、豊島駅から分岐して一方は茜津―於賦―常陸という路線と、もう一方は河曲―下総国府―浮島という路線を提唱している。於賦駅は後述する下津谷達男「於賦駅私考」による。

香取路については、香取社を経て潮来に渡り、鹿島参詣路を逆行して常陸国府に通じていたと考える。鳥取駅は里程から推測したもの。山方駅は分岐駅とはみなさず、成田市公津の式内麻賀多神社付近に、ヤマガタとマガタは音が似ているという理由で比定する。荒海、真敷両駅は通説に従う。

上総国の『延喜式』駅順は旧東海道の駅次に従っているとす。走水から渡海した上総首駅が大前駅であり、そこから駅路は分岐して、藤瀨―島穴―上総国府、及び天羽―安房という路程を辿るものとする。大前駅は富津市本郷字厩尻で、この地点は富津岬のどの地点に上陸しても便利で郡衙に近く、鎌倉街道に沿っているという。大前駅から藤瀨駅への路程は、今日遺る鎌倉街道が古代東海道であったとみなす。藤瀨駅比定地には式内飫富神社がある。奈良時代に存在した大倉駅（後述する足利論文の項参照）は、養老川中流左岸の市原市大蔵に比定し、養老川沿いに国府へ向かう路程を想定している。

安房国白浜駅については、川上駅以北に設定する説に疑問を呈し、川上、天羽間は20km足らずで、天羽駅から尾根沿いまたは湊川沿いに、横根峠に出て川上駅に至る路程を想定する。白浜駅の駅名は白浜御厨に通じることから、白浜御厨に設置された駅であるとする。

常陸諸駅は府南についてのみ紹介する。『風土記』の頃の下総から常陸への入口は、香取路の延長である潮来・浮島・阿婆島であるとして、榎浦駅を江戸崎に比定する。その理由として、江戸崎はエノツノサキで、信太郡衙に近く古墳も多いという。龍ヶ崎市馴馬説は当時の路程から西に偏し過ぎるとして退け、むしろ同郡東村市崎説の方が妥当であるとする。榛谷駅は通説化している江戸崎町羽賀説を支持しながら、『延喜式』九条家本古註「榛谷古式為坂田」にひかれて、江戸崎町羽賀から東村半田にかけての広大な地域の中に駅家を推定した。ここで注意す

下 総 国	井 上 駅	千葉市付近	上 総 国	藤 瀨 駅	袖ヶ浦市飯富字富納土
〃	浮 島 駅	千葉市幕張または船橋市	〃	島 穴 駅	市原市島野字島穴
〃	河 曲 駅	江戸川区小岩・葛飾区立石	〃	天 羽 駅	富津市湊
〃	茜 津 駅	松戸市	〃	大 倉 駅	市原市大蔵
〃	於 賦 駅	柏市根戸	安 房 国	白 浜 駅	安房郡白浜町白浜
〃	鳥 取 駅	佐倉市	〃	川 上 駅	〃 富山町川上
〃	山 方 駅	成田市公津	常 陸 国	榛 谷 駅	稲敷郡江戸崎町羽賀
〃	真 敷 駅	香取郡大柴町南敷	〃	榎 浦 駅	〃 江戸崎町江戸崎
〃	荒 海 駅	成田市荒海	〃	曾 尼 駅	行方郡玉造町泉
上 総 国	大 前 駅	富津市本郷字厩尻	〃	曾 祢 駅	曾尼駅と同じ

第18表 「安房国」・「上総国」・「下総国」・「常陸国」の駅家比定

べきは、榎浦駅と榛谷駅の異同については、何ら論じられていないことである。曾尼（祢）駅については『風土記』・『延喜式』同所説を採り、行方郡玉造町泉説を支持する。『延喜式』曾祢駅土浦説は、付近に地名が残っていないという理由で退ける。また霞ヶ浦西岸に馬掛駅を想定する説は、史料に記載が無いという理由で否定する。榛谷駅から国府までの路程は、霞ヶ浦を水行して曾尼（祢）駅に達し、そこから陸行して国府に至るか、または霞ヶ浦を水行で北上して高浜に達し、国府へ至ると推定した。より古い陸奥への経路は、曾尼（祢）駅から国府へ向かわず、直ちに東北方向を指し、海岸沿いに平津駅に向かったのであり、それ故板来駅廃止後も曾尼（祢）駅が残されたのは、当駅が鹿島参詣路と東海大道の交会点であったためであると論じた。

さて、下総国内を通過する東海道主路の変遷は、基本的に賛同できる。『延喜式』における井上・浮島・河曲の記載順について、史料⑤との対照から上総側から読むべきとする見解は、確かに一説を成す。しかし、史料⑤の記載順自体が、既に武蔵一下総一常陸という新ルートに従って配列されていた可能性もある。『延喜式』下総国駅馬数が10疋の駅は東海道主路上の駅、5疋の駅は支路上の駅とみなす『大日本地名辞書』の有力見解があるが、それに徴すと本論の井上駅は『延喜式』の頃には支路上にあり、それにもかかわらず駅馬10疋を保有している。その理由として、本論は当駅が下総国府方面と香取路の分岐点であったからだとしているのだが、延喜の頃には既に香取路は廃され、井上駅は上総国府へ向かう支路上の1駅にすぎなくなっているのである。この矛盾は、やはり関連史料に見える下総国駅家記載順の解釈如何によるものではなからうか。

香取路の4駅については、山方駅を従来より西方に置いたことによって、荒海駅や真敷駅との位置関係が比較的無理の少ないものとなった。常陸への渡津地はより古くは香取社、その後荒海駅へ変更されたと考えているようで、それを承ける常陸首駅も板来駅から榎浦駅へと変化したと読み取れる。この時点で真敷駅は香取社への純然たる参詣駅になったはずであるが、これら一連の変遷に関する説明が不足している。

『延喜式』上総国の駅家記載順は北から南へ、すなわち当時の東海道の駅次通りには並んでいないと考えられる。そこで本論は上述の読み方を考案したのであるが、現在までのところ記載順と路程との関係について、この案が最も整合的な解釈である。大前駅から藤瀧駅までの路程を鎌倉街道にあてる見解は『千葉県君津郡君津町誌』を踏襲している。大倉駅を市原市大蔵にあてた点について、本論は「相模から上総へ渡海した地点からこの駅を經由し、養老川河谷沿いに国府や市原軍団に向かう経路が想定される。その後、海岸沿いに近いルートに変更をみ、大倉駅も廃された」と想定するが、路程上明らかに無理があり、成立しない。上総国府が五井付近に所在していた以上、東海上総路は『延喜式』に暗示される東京湾沿岸ルートから大き

く離れることはなかったと考えられる。

安房国白浜駅は今日では旧平群郡の鋸南町吉浜または保田付近に絞られた感があるが、本論はあえて府南の旧安房郡に想定している。比定地は『駅路通』と等しいが、彼では安房神社への参詣駅として、此では白浜御厨の連絡駅として性格づけている。『倭名抄』安房国には平群郡、安房郡のいずれにも白浜郷が記載されており、白浜駅がどちらに属するのかが古来迷うところである。『大日本地名辞書』は天羽・白浜・川上と続く『延喜式』の記載順から、当駅を安房国首駅と考え、両郡の位置関係から平群郡に属せしめた。従うべき見解である。

下総常陸間の連絡は、本論では香取社―板来駅、荒海駅―榎浦駅、於賦駅―榛谷駅という三段階の変遷を考えているらしい。しかし、榎浦駅と榛谷駅の異同が明確ではないために、両駅の比定地が重複してしまう結果となった。そのために、下総側では段階を追って着実に連絡駅が西漸しているにもかかわらず、常陸側では第3段階の榛谷駅が第2段階の地を動かず、於賦・榛谷間が異常に遠くなるという矛盾を呈している。こうした逡巡は、曾尼（祢）駅についても窺える。当駅が延喜まで残された理由として、鹿島参詣駅と東海大道の交差点という機能を果たしていたためだとしている。しかし、鹿島最寄りの板来駅は弘仁6年に廃され、本論が東海大道と考える沿海路は、弘仁2年陸奥国海道10駅、翌弘仁3年常陸の石橋・助川・藻島・棚島の諸駅が既に廃されている以上、行方郡の曾尼（祢）駅が延喜まで残されたとする理由にはならない。『延喜式』の曾祢駅を行方郡内に比定する場合、榛谷―曾祢―常陸国府の路程が、いかに妥当なものであるかを説明する以外にないと考える。『大日本地名辞書』は予め榛谷駅を諸説よりも西寄りに設定し、そこから霞ヶ浦を渡り曾祢駅に達し、方向を曲げて国府に至る路程を迂回として退けたのであるが、於賦駅・榛谷駅の設置如何では、この路程はあながち迂回路とはならないかも知れない。この点については今後の検討を必要とする。

b. 於賦駅論

下津谷達男・定嶋定生の一連の研究によって、従来の於賦駅論は格段に深められた。この間に千葉県文化財センターによって調査された日秀西遺跡が相馬郡衙と推定されたことは、この研究にも影響を及ぼし、於賦駅にとどまらず相馬郡に含まれる諸郷の問題にまで発展を見せた。

下津谷達男「於賦駅私考」（昭和49）は、自身が調査を担当した柏市中馬場遺跡の考察が基盤となっている。まず坂本「乗瀨駅の所在について」を承けて、延暦24年の香取路廃止に伴って、東海道主路に路線変更が生じたとする。新路線は印旛、香取方面ではないので、下総国北東部の相馬郡を通過するものとみなした。新路線上に載る3駅は、『延喜式』で駅馬10疋を保有する井上駅・茜津駅・於賦駅であり、井上駅と駅馬5疋の浮島駅・河曲駅を結ぶ路線は、上総国府への連絡路とする。以上の見解はほぼ『大日本地名辞書』に従ったものであり、関連駅家の所

在地比定もそれを踏襲している。於賦駅については、我孫子説・柏市布施説は有力見解としたうえで、中馬場遺跡の集落変遷を概説し、それが遺跡の所在する根戸台地の他遺跡と軌を一にして、国分期（平安時代）に至って発展期を迎える事実を指摘する。この集落発展期が、東海道の路線変更があった時期と重なり合うとして、於賦駅は我孫子市から柏市にかけての根戸台地上に所在したと結論した。

これを承けた形で、西嶋定生「我孫子市古代・中世史の研究課題」（昭和51）が発表された。はじめに相馬郡内各郷の現地比定を行なう。大井郷は沼南町大井ではなく、水海道市にあてる。相馬郷は不明だが、式内社のある取手市小文間では東に偏して不適。布佐郷は我孫子市布佐で確定。古溝郷は不明。意部郷は養老5年戸籍の故地で、戸籍中に「少毅大初位下藤原部直」という直姓者があるので、奈良時代以前に前方後円墳を含む古墳群があったはずで、オオ・フジワラ・クズハラの名が遺っている可能性がある。余戸郷は不明である。次いで関連駅家の所在地比定を試みる。榛谷駅は龍ヶ崎市（江戸崎町の誤記か）羽賀。茜津駅は松戸では国府と近過ぎ、国府台から常陸の方向へ16km前後にアカネ・カネツという地名が遺っていないか、検討の余地がある。於賦駅は根戸説では付近に前方後円墳を含む古墳群が存在せず、沼南町大井説は大井のオオが意布に通じ、付近に前方後円墳を含む舟戸古墳群があるので、我孫子市内とともに検討に値すると記している。

その後昭和55年に日秀西遺跡の発掘調査報告書が刊行されて、その成果を取り込みあらためて西嶋定生「古代史研究の新しい課題について」（昭和58）が発表された。日秀西遺跡が相馬郡衙の倉庫群跡である可能性が高まり、この地が相馬郡の中心である相馬郷の可能性も高まった。すると我孫子台地には、中央部に相馬郷、東部に布佐郷が位置することになる。このうえ意部郷を我孫子台地西部に想定すると、相馬郡6郷中3郷が集中することになって不自然が生じる。したがって、意部郷は我孫子市外に比定されねばならない。そこで意部郷は茨城県北相馬郡利根町大房（ダイボウ）に比定される。その理由として、オオゴウがオオボウに訛り、音読みに変化して大房（だいぼう）となったとし、古墳群やフジワラ・クズハラ地名の確認を今後の課題としてあげた。

以上のような10年以上にわたる議論を経て、問題意識の再確認と新資料による研究の新展開を計るため、西嶋定生・下津谷達男「対談 古代下総国の相馬郡と葛飾郡」（平成2）が企画された。以下に論者別に発言要旨をまとめておく。

西嶋は下総国内の東海道の変遷について、奈良時代前半は東京湾岸を東行し、千葉市付近で上総から延びる香取路を北上して常陸に入っていたが、武蔵国が東海道の編入されて以来、下総国府からの相馬路が開発され、茜津駅・於賦駅が設置されたとする。茜津駅は柏市根戸付近の花戸原に比定する。この地名は地元ではカナヅパラと呼ばれているが、それは茜津原が訛っ

たものであるというのがその理由である。於賦駅は3つの候補地をあげている。第一は、北相馬郡利根町大房で、付近に式内蛟蛸神社があるので、常陸から下総に入国する際に、ここで馬を整えて下総国府へ向かったと想定する。この説の難点として、直姓にふさわしい古墳が見当たらない点をあげている。第二は我孫子市新木説で、新木東遺跡から「久須波良部」の墨書土器が出土している。またこの地は、推定相馬郡衙跡の所在する日秀に東接しており、戸籍断簡に軍団小穀が存在し、軍団は郡衙付近に所在するとみなされる点からも都合がよいとする。難点としては、あまり東偏すると布佐郷に入ってしまう、また狭い我孫子台地に布佐郷・意部郷・相馬郷が集中する点をあげている。第三は水海道市大生（オオノ）郷で、この地は相馬郡内ではないが、古い地図には流山から北に向かって直線道路の路があるので、流山を茜津駅とすれば、水海道に於賦駅を置き、その東方の常陸国内に榛谷駅を置く。谷田部の近くに飯田という地名があり、これをハンダと読んでいたとすれば榛谷駅の古訓と一致する。さらにその東方に曾祢駅を置くと、下総国府から常陸国府への路程は、従来説よりも直線に近くなると説明する。

下津谷は茜津駅を国府からの距離が妥当で、平安時代の遺跡が多い流山市に比定する。松戸説は国府から近過ぎ、平安時代の遺跡も少ない。また柏市花戸原説はカナヅパラは製鉄関連の地名とすべきで、於賦駅との距離関係にも無理があるとして、いずれも退ける。於賦駅については、自己の旧説（根戸説）では茜津駅の流山から近過ぎるとして、「久須波良部」の墨書土器を出土した新木東遺跡が所在する我孫子市新木を候補地としてあげたが、我孫子駅前から「相馬」と書いた墨書土器が出土したことによって、相馬郷や布佐郷との位置関係を再検討する必要性を自認している。榎浦駅についても論及し、龍ヶ崎市奈良岡に比定する。この地は於賦駅からの距離は近いが、湿地帯の難所なので妥当であり、『常陸国風土記』には東を向いて鹿島を拝すとあるから周辺には祭祀遺跡があるはずで、年代は少し古いですが石製品や土器が出土していると説明する。

さて、下津谷論文の骨子は、於賦駅所在地の有力候補地として我孫子ないし柏市布施を前提的に肯定したうえで、同一地域に含まれながら周辺の様相とは異なる根戸台地の集落変遷のあり方を根拠として、於賦駅根戸説を打ち出したものである。その後この説は、「対談」から明らかかなように、自からの比定した茜津駅流山説と距離関係の矛盾を生じ、提唱者本人によって修正を加えられつつあるようである。

一方、西嶋の両論文は、相馬郡内各郷の現地比定と於賦駅論を相関的に検討していく研究姿勢が一貫して認められる点に特徴を持つ。総合的とも呼び得るこの方法は、江戸時代の地誌学とも通脈しており、この学問の原点を回想させる点で優れた方法である。とくに推定相馬郡衙の発見以来、各郷の現地比定の問題意識が鋭くなり、意部郷すなわち於賦駅を我孫子台地の外に求める結果となった。この結論は於賦駅が意部郷内に所在していた蓋然性が極めて高いので、

客観性の高い研究成果である。しかし、だからと言って利根町大房に求める見解は賛成しかねる。その理由づけが音訛変化の恣意的な説明に走った『下総国旧事考』を髣髴させ、地理的に正当な説明が伴っていないからである。

なお、「対談」の内容については論評を差し控える。

c. 北総地域

ここでは前項以外の北総地域における研究成果を取り上げる。

江尻和正「真敷駅と間敷について」（昭和60）は、香取路を中心とした下総駅路の論文である。香取路の起点については、「東京湾を千葉市付近まで北上した古東海道が、（下総）国府に至った後印旛・香取と進路をとるとは考え憎く、古代の地形からは現花見川を登って印旛沼に入って安是海（現利根川下流域）へ出るのが自然である。」と考へ、路程上の駅家適地として花見川入口・印旛沼入口・印旛沼出口・旧長沼入口・旧長沼出口の5地点をあげる。この5地点には各々茜津駅・鳥取駅・山方駅・荒海駅・真敷駅があてられる。各駅の現地比定については、茜津駅は船橋市、鳥取駅は八千代市（挿図から判断）、山方駅は成田市南部（同）、荒海駅は成田市荒海、真敷駅は香取郡下総町猿山字間敷としている。また史料⑤の5駅の路程は、上野—下野—武蔵の経路であるとして、井上駅は江戸川沿いに、乗瀧駅は豊島・井上の中間に、浮島駅・河曲駅は下野国と常陸国の中間域である下総国葛飾・相馬・猿島・結城・豊田郡に所在するとした。さらに『延喜式』に示される新しい駅路は、茜津—於賦—榛谷で、於賦駅は印旛沼と手賀沼の間、榛谷駅は江戸崎町羽賀に比定する。

さて、香取路の起点、すなわち上総からの下総首駅を千葉市の西方にずらす発想は、『下総国旧事考』、『大日本史（国郡志）』、『日本地理志料』等が採用した伝統的な学説で、いずれも茜津駅があてられているが、『大日本地名辞書』が河曲駅を千葉市に比定して以来、中央では殆ど顧みられなくなった。一方千葉県下では、その後もひき続き『千葉県郷土志』・『房総通史』・『千葉県の歴史』等が、とくに根拠を示さないままこの説を継承していた。本論は下総国府との位置関係から『辞書』を批判し、初めて自覚的に千葉市西方説を採用している。しかし、下総首駅を千葉市西方に置くことにより、下総国府へは近くなるが、肝心の東海道主路が大きく迂回することになって、問題は残される。また香取路と香取社との関係について、まったく説明されていない点も不用意である。駅家適地の選定法は独創的であるが、印旛沼と旧長沼については水駅でもない限り、2駅は不要である。各駅の現地比定については、茜津駅は花見川入口駅とされるが、船橋は花見川からはかなり隔たっている。真敷駅は大栄町南敷を排して、下総町間敷を採ったことは、駅名に等しい小字名を発見した点で評価できる。しかし、真敷駅を下総町に置くことによって、香取路と香取社がまったく無関係となること、荒海駅と真敷駅の駅間

距離が6 km足らずで短距離に過ぎること等の問題が、本論では解決されていない。史料⑤の理解については、葛飾郡3 駅説に近いものがあるが、路程観・駅家候補地ともさらに絞り込む必要がある。『延喜式』の路程として茜津—於賦—榛谷の駅次が示された。これは一見通説に従った見解と錯覚するが、茜津駅の比定地が船橋になっている点が問題である。印旛沼と手賀沼の間にあるという於賦駅との駅間距離が遠過ぎるのである。単に遠過ぎるというだけではなく、同じく茜津駅を起点として、印旛沼の東を廻った香取路に置かれた駅数と比較するとき、この想定ルートはあり得ないと考える。

佐藤純夫「古道『常陸路』の探索」(昭和62)は、『類聚三代格』承和2年6月29日官符の
一加増渡船十六艘

……下総国太日河四艘武蔵、武蔵下総両国等堺住田河四艘武蔵
但渡船者以足税買備之

という記載に注目して、「推定流路から隅田河は武蔵国の、太日河は下総国の所管に属しており、渡舟の運行もそれぞれの国において実施されていた」と考え、さらに「渡舟を管理運営するためには、河川の周辺部に何らかの施設が必要であったと推測されるが、その重要性から言ってその施設は『駅』であった」と結論する。そして武蔵国所管駅が隅田川岸に、下総国所管駅が太日川岸に各々存在していたと推定する。関連駅家の現地比定については、豊島駅は「現地名もあり比定地はほぼ確定している」としながらも、具体的には言明していない。隅田川岸駅には疑問符を打ちながら乗瀧駅をあて、台東区浅草に比定する。太日川岸駅は茜を魯魚とする茜津松戸説は説得力がないとして、井上駅をあてて松戸市に比定する。於賦駅は下津谷説を継承して、柏市根戸に比定する。茜津駅は於賦・榛谷(龍ヶ崎)間の駅として、北相馬郡利根町布川に比定する。根戸からはほぼ16kmの渡津地で、茜津の要件を満たしているとする。以上の下総国駅家の現地比定にあたっては、『延喜式』下総国駅家の記載順の理解は諸説一致を見ない。私案は「順不同に列記したもの」と考える。駅次は豊島—乗瀧—井上—於賦—茜津—榛谷で、井上駅からは下総国府への支路が分岐する。

さて、承和2年官符と駅家を結びつける着眼は斬新であるが、同官符の読み方には疑問を感じる。たしかに太日河は下総国の管理下にあると読めるが、住田河は「武蔵下総両国等堺」にあって、その帰属は明言されていない。国堺を流れる住田河の管理権が武蔵一国に委ねられていたとすれば、住田河が下総側に氾濫した場合の被災民の振給対策も、武蔵国で実施しなければならない不合理が生じることになる。この場合は、武蔵側の流域は武蔵国が、下総側の流域は下総国が、各々分割して管理していたものと思われる。駅家比定については、乗瀧駅の位置付けにはやはり賛同できない。豊島駅をもし北区豊島に想定しているならば、駅間距離が近過ぎる。そして本期ともなれば、乗瀧駅廃止後の新路程に関しても説明しておくべきである。『延

喜式』下総国駅家記載順の理解は諸説一致していないとして、順不同に列記したものとする自説の成立余地を説いているが、下総国駅家記載は井上一浮島—河曲が上総国府への路、井上一茜津—於賦が常陸国府への路を示すとする吉田・坂本説が今日では最有力学説であり、この学説こそ『延喜式』の駅家記載順を最も尊重しているのである。したがって、諸説一致していないとするならば、まずこの学説を根本的に批判する必要がある、そのことは茜は馬の魯魚とする説は説得力がないと言っただけでは、とうてい成し得ないのである。

『酒々井町史（通史編上巻）』（昭和62）は、香取路の4駅に言及して、鳥取駅は佐倉市長熊説、山方駅は成田市山口説、荒海駅は成田市荒海説、真敷駅は大栄町南敷説を各々有力説として紹介している。路程観は山方駅で分岐して、真敷駅経由香取社への路と、荒海駅経由榎浦駅への路があったとする。

鈴木風南子「北総古道考」（平成2～4）は、東葛方面の街道通史とも称すべき力作である。全体的に紀行文風に纏められた文章であるが、専門領域にも踏み込んだ提言が見られるので紹介する。古代東海道には武蔵国が東山道から東海道に編入される宝亀2年を境にして、新旧の路程が存在したとして各々の駅路を説明している。旧路は上総国府から北上して香取路に入り、鳥取駅（酒々井町）—山方駅（成田市）—神崎—榎浦駅—古渡—（霞ヶ浦水行）—高浜—常陸国府という路程を示す。鳥取駅の酒々井町には浜宿の字名が残るとし、荒海駅・真敷駅は言及されていない。新路は豊島駅（浅草）—隅田宿—立石という次第を示し、立石からは分岐して、一方は相馬路に入る柴又—茜津駅（松戸市）—来葉—大井—根戸—布施—戸頭へ、もう一方は上総路へ向かう河曲駅（小岩）—真間の入江—下総国府—浮島駅（船橋市）—井上駅（千葉市猪鼻）と次第する。豊島駅の浅草は、観音堂・渡船場としての橋場・隅田宿の存在や先行学説を総合的に考えて判断した。立石の重要性は、明治13年製の迅速地図に隅田宿から国府台へ向かって直線道が通じており、途中立石で小岩方面に屈曲している。これは「どうみても『古道』の原則をふまえている」。河曲駅の小岩は、「地形的にも常識的で納得がゆく」。浮島駅は駅間距離から船橋を想定し、於賦駅の候補地は、大井・根戸・布施・戸頭をあげ、榛谷駅は不明とする。

d. 南総地域

足利健亮「東国」（昭和50）は、常総の駅路を中心に記述されているが、当地域に関して重要な提言が見えるのでここで紹介する。その提言とは上総国市原郡大倉駅の指摘で、管見のかぎり駅路研究論文には始めて取り上げられた。典拠は史料④である。市原郡大倉駅は上総国最北駅として、下総国府への路と香取路との分岐点になっており、『延喜式』の頃には「大前駅への名称変更あるいは位置ともどもの変更があった」とする。なお大前駅は市原市大厩に比定され

る。『風土記』時代の駅路は、荒海駅—（水路）—榎浦駅—（水路）—板来駅—（水陸路）—曾尼駅—常陸国府として、荒海駅は成田市荒海、榎浦駅は稲敷郡新利根村伊佐津、板来駅は行方郡潮来町、曾尼駅は行方郡玉造町泉に各々比定している。また『延喜式』の曾祢駅は河内郡の伝馬5疋の記載に着目して、つくば市大曾根に比定する。

さて、大倉駅の属性については2つの特質があげられる。第一に、天平年間に存在し『延喜式』の頃には既に廃されていたことから、香取路のような廃止路線上の駅であった可能性があること、第二に、市原郡内に所在しオオクラという地名または日奉（部）にちなむ地名や墨書土器と深く関連していることである。本論は『延喜式』の上総路線上に当駅を置き、大前駅（市原市大厩）との親近性を強調した。しかし大前駅が市原郡に所在した可能性は極めて乏しい。当駅の所在地には諸説があつて確定してはいないものの、周淮郡内の駅とする所論が多数を占めており、さらに上総国伝馬保有郡に市原郡は含まれていない点からみても、本論の見解は成立困難である。既に見た大脇論文では当駅を養老川中流の大蔵の地に求め、上総路の旧路線としたのであるが、そこで論じたように路程上に無理があつて賛同できない。しかし、大蔵の地自体は候補地の可能性を持っているのではなからうか。ここは上総国府から養老川を遡上し、大多喜を経て旧伊堪国造の故地である夷隅郡夷隅町へ至る路程上にある。伊堪国造は大化前代には、紀・記にも屯倉献上伝承が採録される程の伝統的な在地豪族であつた。夷隅町に北接する茂原市・長生郡長南町・同陸沢町は、横穴墓の一大密集地である。横穴墓制が常陸・陸奥の太平洋岸に集中的に分布することを考慮すれば、この現象はただちに『続日本紀』養老3年閏7月21日条「石城国始置_一駅家_一十_一処_一」を想起させる。常陸国以遠の駅家設置記事はこれが初出で、その背景には養老7年及び神龜元年における蝦夷の叛乱に見られるような、東北辺地の不穏な情勢に対処する律令国家による海道保守のための軍事力強化を計る緊迫した状況が窺える。大和朝廷に献上された伊堪屯倉が、直轄的軍事基地として発展して、東国における兵站地として海道方面の蝦夷地計略の一拠点となつた可能性は充分考えられる。大蔵はその横穴墓密集地への分岐点近くにあつて、上総国府からは中間点に位置している。さらに興味深い点は、夷隅町には国府台、茂原市には国府関という地名が遺っていることである。これらについては既に江戸時代の地誌に古代国府の存否論が展開されているが、令制上総国が成立する以前に「伊堪国府」が置かれていた可能性は、『常陸国風土記』の建郡記事からも想定し得るところである。奈良時代初めには、そうした政治的、軍事的拠点と上総国府を結ぶ連絡路が存在していたのではなからうか。

本書の常総の駅路観については、榎浦駅を伊佐津にあてる見解は新説である。『延喜式』の曾祢駅を『風土記』の曾尼駅とは異なるとして、つくば市大曾根にあてる考えは『駅路通』を踏襲する。その根拠として河内郡の伝馬保有をあげているが、比定地は古代の河内郡域であつた

のであろうか。現つくば市大曾根は明治22年までは新治郡大曾根村であった。位置的にも北に偏しており、古代と言えども新治郡あるいは筑波郡に帰属していたと思われる。夫々河内郡の伝馬を駅家所在地と関連付ける場合、その駅家は曾祢駅ではなく榛谷駅がふさわしい。『大日本地名辞書』は伝馬保有との関係から榛谷駅を河内郡の駅としたうえで、明らかに当時の河内郡内に所在する龍ヶ崎市若紫にその地を求めている。

須田勉「川原井廃寺と古代東海道」(昭和53)は、小熊吉蔵「鎌倉街道」(昭和8)の業績を引用して、島穴駅(市原市島野)以南の市原市椎津から袖ヶ浦市蔵波までの洪積台地上に、小字名「鎌倉街道」・「鎌倉通り」に基き、鎌倉街道の路程を复原する。この区間の沿岸部は、埋立以前は比高約20mの絶壁で、駅路を通すのは困難であるという地理的条件を述べ、鎌倉街道の沿道には川原井廃寺、萩の原廃寺、二日市場廃寺等の7世紀末以来の古代寺院跡が分布するので、古代東海道もこれと同じ路程であったと推定している。

『千倉町史』(昭和60)は、天羽駅・白浜駅・川上駅を『大日本地名辞書』・『千葉県安房郡誌』と同じく、各々富津市湊・安房郡鋸南町吉浜・同富山町川上に比定する。天羽・白浜間は横根峠越えと想定する。川上の付近には俗称「大街道」と呼ばれる路があり、「真門」・「大折」の地名が遺るので、川上駅で東海道は大きく屈曲していたと指摘する。

『富山町史(通史編)』(平成5)は、地元郷土史家若林清の見解を引用紹介している。川上駅跡は富山町川上の正寿院住吉寺の北にあって、現状は台地上の水田となっている。駅次は天羽一川上一安房国府と次第し、天羽・川上間は横根峠越えとする。白浜駅には言及されていない。

(4) 常総地域の研究状況

『石岡市史(上巻)』(昭和54)は常陸国府駅を論じている。常陸国は石岡市内に新旧国府があり、国府駅にも新旧の別があったとする。古国府は総領・国宰時代に茨城郡家に仮設されていたもので、石岡市茨城字外城に所在したとし、当時の駅家は古国府の東南、田島の南光院跡に比定する。付近には清水が湧出し、「立馬」等馬のつく地名が多いという。新国府は国司時代に石岡市古城東の現石岡小学校に所在したとし、付属する駅家は石岡市金丸町に比定する。厩下の地名や駅鈴を祀った鈴の宮が所在することから、駅家があったことは明らかであるという。鈴の宮については『府中雑記』・『常陸府中古略録』を引いて説明を加えるが、鈴の宮の「鈴」が駅鈴であることは証明されていない。

木下良「常陸国古代駅路に関する一考察」(昭和59)は空中写真を利用して、直線道路を探索するユニークな手法を提示している。まず畿内の既知の直線道を紹介して、西日本を中心に古代道が部分的に直線状を呈することが想定され出したと指摘する。空中写真法の常陸への適用

について、畑地が多く条里地割が少ないが、比較的平坦で、直線的計画道の建設には容易であったはずで、とくに常陸は関連文献に恵まれ、開発による地表の改変もそれ程進展していないと分析している。空中写真法の方法論は、駅家比定で確度の高いものを基準に、それらをつなぐ駅路痕跡（直線の現在道または道路痕跡）を空中写真を利用して探索する。この作業の結果として、「一本の（直線の）駅路跡を探し出すことは、極めて至難の業と思われたが、たまたま駅家跡が確定している場合、駅間を一直線で結ぶことによって可能なことが多かった」と記している。探索の対照は榎浦駅（榛谷駅）—曾祢駅—国府—安侯駅—河内駅—石橋駅—助川駅と次第する駅間路程である。各比定地は榎浦駅は江戸崎町下君山、榛谷駅は龍ヶ崎市半田、曾祢駅は土浦市、安侯駅は岩間町上安居、河内駅は水戸市渡里町、石橋駅は那珂町本米崎である。その結果によれば、石橋駅以南の各駅路は、途中屈曲点を含むものの、大部分の範囲にわたり直線状の現在道や道路痕跡が確認されたという。

最後にこうした探索結果を踏まえて、次の4点の結論を下す。第一に、霞ヶ浦東岸に位置する板来駅・行方郡曾尼駅・平津駅想定地付近には直線道は認められないので、『常陸国風土記』の言う「東海大道」は西岸の榛谷—曾祢—国府の路程を指す。第二に、直線道は安侯駅・河内駅付近にも認められるので、「東海大道」は陸奥国菊多郡に通じる駅路であった。第三に、陸奥国白河郡に通じる駅路（田後駅、山田駅、雄隆駅、高野駅）には直線道路は認められないが、これはいずれも駅馬2疋しか置かない小規模な連絡路だったからである。第四に、直線道の開設時期は、養老年間に至って征夷が進展し、石城・石背両国を陸奥国から分国した時期に、石城国10駅の新置（養老3年）に関連して、常陸国駅路の主路を整備した。

さて、従来の研究は駅家比定が中心課題となり、路程研究はともすれば軽視されがちな領域であった。この分野が注目され始めたのは第Ⅴ期以来のことである。本論は両分野の比重関係がまったく逆転している点に特徴があり、しかも従来の駅路研究が経由点を示しつつ駅間路程を明らかにしていく手法と異なり、駅路が直線状か否かという斬新な問題意識の下に構成されている。その基本となる空中写真法の方法論は理解できるのだが、説明用語として使用されている「道路痕跡」という言葉がよく判らない。論者は空中写真に認められた直線状に連なるある実体を指して、そのように呼んでいると考えられるが、その「ある実体」に関する説明が不足している。読者は論者が見たのと同様な鮮明な空中写真を論文上で見るわけにはいかないのだから、「道路痕跡」と断定されてしまえば、それ以上詮索することは不可能となる。また直線状を呈する道路は、茨城県内に本論が取り上げたものに尽きているのであろうか。駅家候補地とはまったく無関係な場所にそれが認められることは本当にはないのか。このことについて本論は言及していないが、研究の前提作業として当然確認しておくべきことである。最後に、駅間に直線状の現在道や「道路痕跡」が認められたとしても、それが直ちに古代に属するとは断

言できない。年代性の確定は考古学的調査を待つのみである。最近の古代道の発掘調査では、短距離ながらも直線状を呈する遺構も検出され始めたので、本論の仮説も近い将来実際に検証することが可能となるであろう。

『茨城県史（原始・古代編）』（昭和60）は、『風土記』の駅路と『延喜式』の駅路を区別して記述する。前者の東海道主路は榎浦駅—馬掛駅—（水行・陸行）—国府と次第し、鹿島参詣路は国府—曾尼駅—板来駅—鹿島社と次第する。榎浦駅は榛谷駅とは別駅として、長者屋敷の伝承を持ち、古代寺院跡のある稲敷郡江戸崎町の羽賀・君山にあてる。榎浦・国府間の距離は長いので、中間にもう1駅必要であるとして、馬掛駅を稲敷郡美浦町馬掛に比定する。曾尼駅は『延喜式』の曾祢駅とは別駅で、陸行する鹿島参詣駅とみなして、行方郡玉造町泉にあてる。板来駅は行方郡潮来町に比定する。後者の東海道主路は榛谷駅—曾祢駅—国府と次第する。榛谷駅は『延喜式』九条家本注記から坂田=半田とし、龍ヶ崎市半田にあてる。曾祢駅は土浦市に比定する。上記の比定中、馬掛駅を置くことは『常陸誌料郡郷考』・豊崎論文を承け、榛谷駅の龍ヶ崎市半田は木下論文、曾祢駅の土浦市は『大日本地名辞書』を各々踏襲したものである。

川尻秋生「香取海雑考」（平成5）は、奈良時代の常陸国府南の官道について、往路と復路が異なっていたと論じている。往路は榎浦駅（東村市崎）経由で国府に達するが、復路は曾尼駅（行方郡玉造町泉）—板来駅（同郡潮来町）—鹿島社—千葉県香取郡小見川町—香取路という行程を経るとする。復路については『万葉集』の高橋虫麻呂作「大伴卿に別る歌」を引いて、検税使大伴卿が常陸を出国する際に、鹿島社経由で海上郡の屯倉の津に渡っていることを指摘している。海上郡の屯倉は通説では銚子市三宅町だが、交通上迂回になるので『大日本地名辞書』の小見川町説を選んだ。大伴卿の行程がたとえ本論の言う通りであったにせよ、それは臨時的、変則的な行動であったのではなかろうか。同様な他の事例は不明であるし、駅路制度上からも考え難い。

下総から常陸国府までの霞ヶ浦周辺の路程観は、諸説入り乱れて混乱を極めている。ここでは従来の諸説を簡単に整理しておく。まず『常陸国風土記』の時代と『延喜式』の時代とも路程に変更がなかったとする説と、変更があったとする説に大別される。前者の特徴は、木下論文を除いて『風土記』の曾尼駅と『延喜式』の曾祢駅を同所とみなす点にある。また両説とも『風土記』時代に常陸国府—曾尼駅—板来駅—鹿島社という、参詣路としての霞ヶ浦東岸路線を認める点では一致している。問題は東海道主路としての、榎浦駅または榛谷駅から常陸国府までの路程観である。路程不変説の路程観及び路程変更説の『風土記』時代の路程観は次の4種類に分類できる。すなわち榎浦駅—板来駅—曾尼駅—国府とする霞ヶ浦南辺水行説、榎浦駅（榛谷駅）—曾尼駅—国府とする霞ヶ浦中央部水行説、榎浦駅（榛谷駅）—馬掛駅—国府とす

る霞ヶ浦西部水行説、榎浦駅—国府とする霞ヶ浦西岸陸行説である。一方、路程変更説の『延喜式』時代の路程観は、大勢が榛谷駅—曾祢駅—国府とする霞ヶ浦西岸陸行説によって占められている。以上の諸点を基準として、常陸府南の東海道主路に関する諸説を分類整理すれば下記のようなになる。

A 路程不変説

- a 霞ヶ浦南辺水行説……………『日本地理志料』
- b 霞ヶ浦中央部水行説……………大脇論文
- c 霞ヶ浦西部水行説……………『常陸誌料郡郷考』・『新編常陸国誌』・豊崎論文
- d 霞ヶ浦西岸陸行説……………木下論文・『古代東国と大和政権』

B 路程変更説

①『風土記』の時代

- a 霞ヶ浦南辺水行説……………『駅路通』・足利論文
- b 霞ヶ浦西部水行説……………『大日本地名辞書』・『茨城県史』

②『延喜式』の時代

- a 霞ヶ浦西岸陸行説……………B-①の諸説

(5) 考古学的調査研究の進展

本期は開発行為に伴う行政上の発掘調査が全国規模で急増して、従来文献史料から探究する他なかった歴史地理学的課題が、考古学的発掘調査から研究を進めていく途が開けつつある。古代官道もその一例で、本期の紹介論文の中には、既にその成果を採り込んでいるものもある。

埼玉考古学会等による『第23回遺跡発掘調査報告会発表要旨』（平成2）には、**飯田充晴・粕谷吉一「所沢市東の上遺跡の調査」**が掲載されている。遺跡は所沢市久米に所在し、狭山丘陵の東端部に位置している。ここから「古代幹線道路の可能性」のある両側溝付道路跡が検出された。道幅は側溝心々距離で12m、N-10°-Wの方向に直線状の100m分が調査された。造作はローム土を削り、黒色土を充填して築き固めている。造成時期は黒色土中の土器年代から7世紀後半で、8世紀中頃には周辺の堅穴住居跡が側溝を切っているが、中央硬化面は覆土中の土器年代から9世紀まで使用されていたことが判明した。これと同規模の官道と推定される道路跡が国分寺市や府中市からも検出されているという。

東の上遺跡の道路跡は、略報された時点で既に東山道武蔵路に比定する見解が聞かれたが、最近それに関する新資料が発見された。**埼玉県埋蔵文化財調査事業団『埋文さいたま(第15号)』（平成5）**は川越市八幡前に所在する若宮遺跡から、「驛長」銘のある墨書土器が出土した事実を略報した。報文は慎重にも土器は移動している可能性もあるとして、駅家の所在については

断定を避けている。しかし府中・所沢・川越と辿れば、その先は北武蔵を縦断して上野国邑楽郡に達する路線を復原することができ、それがまさに東山道武蔵路である可能性はきわめて高い。したがって、若宮遺跡周辺に駅家が存在していたことは充分考えられることである。東の上遺跡と若宮遺跡の考古学的調査が、従来の文献学的手法では手詰りとなっていた東山道武蔵路の研究を飛躍的に前進させたのである。

この他にも千葉県下では、市原市国分寺台周辺の五所四反田遺跡、市原条里制遺跡、稻荷台遺跡等から近年相次いで古代道路跡が検出されている。いずれも道幅6m前後で、両側溝や片側溝を持つ。市原条里制遺跡では、造成時期が周辺の条里制よりも先行するとされている。これらの道路跡が東海道に関係するのか、国府周辺の整備道路なのかは、まだ不明である。

7. 結論に代えて——葛飾郡3駅説変遷史——

以上までに記述してきた150余年の駅路研究の結論を提示することは、現在の筆者の任に余る仕事である。そこで結論に代えて、葛飾郡3駅説の変遷を整理しておきたい。回顧すれば、この学説は武蔵と並んで、下総の研究者が斯学の創草期にいち早く世に問うた記念すべき学説である。その後武蔵側では東京・埼玉の研究者によって、姿を変えながらもこの学説は継承されていくが、下総側では『日本地理志料』をもって途絶えてしまった。このことは下総側の研究者がこの学説を見限ったとか否定したというわけではない。第Ⅳ期・第Ⅴ期の業績が『志料』の追隨に終止していたのを見れば明らかなように、惜しむらくは、研究の進展に歩調を合わせて、この学説を育てていく程には研究者の層が厚くはなかったのである。葛飾郡3駅説の学史的意義は、結論の正否はさておき、『延喜式』のみでは律しきれない奈良時代後半の南関東の複雑な駅路史料に、積極的に取り組んでいったところにある。時代は廻り、今日では再びこの時期の駅路を復原しようとする気運が研究者間に盛り上がってきた。この時期にその変遷史を回想することも、また有意義なことと考えるのである。

葛飾郡3駅説の源流は『新編武蔵国風土記稿』に発する。豊島駅は北区豊島に想定され、乗瀨駅は不明としながらも、その北に位置づけられる。そこから分岐して、北方の邑楽郡五箇駅と東方の下総葛飾郡とへ向かう。この説は史料⑤の山海連絡路を東山道主路に関連づけているのだが、井上・浮島・河曲の3駅については言及されないため、学説としては不完全な状態にとどまっている。下総側の嚆矢は『下総国旧事考』である。史料⑤を提示するにとどまり、5駅が連絡路上の駅であるとは明言していないが、井上=松戸・浮島=栗橋・河曲=杉戸とする駅配置は、いずれも葛飾郡に属し、明らかに東山道主路を指向している。ただし、武蔵側の豊島駅、乗瀨駅には言及していないので、『新編武蔵国風土記稿』と同様に不完全なものに終わっ

た。この段階では、旧国単位の地誌の体裁に制約されて、史料⑤の5駅を全体的に問題とするには至っていない。

この5駅を初めて統一的に考察したのは『日本地理志料』である。ユニークなところは連絡路を豊島駅から分岐させて、史料⑤の連絡路は河曲駅を通る下野路、史料⑥のそれは乗瀧駅を通る上野路と区別した点である。乗瀧駅廃止後も、下野路が機能していたことを暗に主張している。ただし、浮島駅をこの路程からはずしたために、駅間距離が異様に長くなったことが、何ととっても欠点である。注意すべき点は、この段階までは葛飾郡に3駅が属するとは、自覚的に主張されていないことである。異議の存在しない強力な通説として、暗黙の了解の下に葛飾郡に3駅が配置されてきたのである。

このようにして形成された葛飾郡3駅説に対して、説得力ある異議を唱えたのは『大日本地名辞書』である。その批判は下総国内の郡別駅馬数と史料⑤の山海連絡路の路程に集中している。郡別駅馬数については、「延喜式、下総国駅馬、浮島、河曲各五疋、また伝馬千葉郡五疋と載せしにて、浮島・河曲の共に千葉郡内たりし事、推断せらる」として、於賦駅を相馬郡意部郷に比定したため、葛飾郡所属駅は井上・茜津の2駅であると論じている。また山海連絡路の路程については、「山道（武蔵）と海道（上総下総常陸）の交会」と捉えて、史料⑤の5駅を武蔵国府・下総国府・上総国府間に東西に配列して、葛飾郡3駅説に対抗した。その傍証として関連諸駅の駅馬数の問題を取り上げ、神護景雲2年の時点で下総3駅が揃って10疋に加増されたものの、『延喜式』に井上10疋、浮島・河曲各5疋と差がついたのは、井上駅は茜津・於賦と連なる東海道主路にあったのに対し、浮島・河曲は上総国府への支路に格下げされたためであると論じた。

これに対して『東京市史稿』は、「延喜式の書例より推して」井上・浮島・河曲の3駅は葛飾郡に属すとして、初めて葛飾郡3駅説を自覚的に主張した。これは葛飾郡の伝馬数が10疋と、千葉郡・相馬郡の5疋に比べ勝っていたためと思われる。その後『埼玉県史』は『東京市史稿』を継承して、積極的に葛飾郡3駅説を展開した。本書は『大日本地名辞書』の比定する浮島・河曲両駅は、純然たる東海道に属しているとして批判し、山海両路を承ける路とは山道、海道いずれにも属さない武蔵国府・下総国府間の路程に限られると規定した。このように規定することは、下総国府が葛飾郡に所在している関係から、井上・浮島・河曲の3駅は、自ら葛飾郡に所属することになる。そこに提示された路程観は『日本地理志料』を改訂したもので、乗瀧駅を『松屋筆記』の推す大宮市に比定し、河曲駅から上野方面と下野方面に分岐している。また史料⑤の連絡路と史料⑥の邑楽郡からの連絡跡は同一でも差し支えないと論じた。後に『埼玉県の歴史』は『埼玉県史』を修補して、武蔵側と下総側の接続駅を明示し、乗瀧駅廃止後も連絡路が機能していたと論じている。

『埼玉県史』の『大日本地名辞書』批判は理路整然としたもので、戦前の最有力学説を形成した。これに対して坂本太郎「乗瀧駅の所在について」は、東海道の路程変化という見地から『大日本地名辞書』を補強した。これより早く、『駅路通』は香取路を常陸へ抜ける東海道「本路」とみなし、それを承けた喜田禎吉「陸奥海道駅家の廃置を論じて多賀城碑に及ぶ」が、上総国府から香取路を経て、常陸菊多関を通過して石城10駅に達する路程を、奈良時代前半の東海道主路と論断して以来、東海道主路が奈良時代前半と延喜期では新旧別路線をとっていたとする考え方が既に定着していた。坂本はこの学説を自説に採り込んで、史料⑤の山海連絡路の路程観は『大日本地名辞書』をそのまま踏襲したうえで、山海両路を承ける範囲を東山道支路の終点武蔵国府から、下総国府を経て、旧東海道主路上の上総国府の間までと規定した。

その後『古代の武蔵』を改訂増補した『古代東国と大和政権』は、最近の考古学の成果から史料⑥の邑楽郡からの東山道支路は、埼玉県中央部を縦断する路で、史料⑤の山海連絡路とは別物であるとみなした。一方史料⑤の山海両路を承ける範囲は、『埼玉県史』と同じく武蔵国府・下総国府間に限られるとして、坂本説の浮島・河曲両駅は相変わらず東海道上の駅であると批判した。先行する葛飾郡3駅説は、下総3駅を含む山海連絡路を東山道主路に結びつけようとして、南北方向に配列する傾向があったのに対し、本書の特徴は、下総国府から武蔵国府に向けてこの3駅を東西方向に配列したことである。この発想は、浮島・河曲を葛飾郡内の東京低地帯に置いた『墨田区史』の所論を引き継いでいる。この狭い区間に3駅を配することはかねてから批判を受けていたが、葛飾郡の伝馬が異例の10疋であるのは、隅田・古利根・太日の河川が交通の障害となっていたため、川岸毎に駅を置く必要があったと反論した。なお、乗瀧駅は独自の論点から品川区中延に比定している。

以上が葛飾郡3駅説変遷史のあらましである。そこで議論されている対象は史料⑤の山海連絡路であり、その解釈の補助的要素として史料⑥の東山道武蔵支路が採り上げられていたことが理解できる。しかしこのテーマに関連する路線はこれだけではなく、次の4路線が共時的、通時的に多かれ少なかれ関係を共有しているのである。

- a. 史料⑤の山海連絡路
- b. 史料⑥の上野邑楽郡からの東山道武蔵支路
- c. 史料⑥の相模夷参駅から下総への連絡路
- d. 『延喜式』東海道の関連部分

このうち路線 a については、上述の変遷史からも明らかのように、北関東の東山道主路と連絡させる重要論著は『埼玉県史』を最後にほぼ途絶えた形となり、以後は吉田・坂本説の主張する武蔵国府への連絡路とする見解が最有力学説を形成した。もっとも最近では、秋山元秀「相模国」・「武蔵国」や『古代東国と大和政権』が着目したように、この路線が武蔵国府を通った

のか否かの問題が顕在化しつつある。また路線bについては、近來の考古学的成果によって、埼玉県中央部を縦断していたことが明らかになりつつあり、本路線が路線aとは異なるものであったことが明確になってきた。路線cについては、坂本論文が発表された当初は、路線dと同一視することでほぼ決着を見たかに思われた。しかしその後、前述の路線aの武蔵国府通過問題に関連して、路線aと路線cが武蔵国府周辺で連絡していた可能性も生じてきた。この問題は今後の研究動向に、益々大きな比重を占めていくことと考えられる。

史料解説

史料① 改新之詔（『日本書紀』大化2年正月）

其二日、初修_レ京師_一。置_レ畿内国司郡司関塞斥候防人駅馬伝馬_一。及造_レ鈴契_一、定_レ山河_一。

史料② 養老厩牧令

（須置駅家）凡諸道須置_レ駅者、每_レ卅里置_レ一駅_一。若地勢阻險、及無_レ水草_一、処、隨_レ便安置。不_レ限_レ里数_一。其乗具及糞笠等、各准_レ所置馬数_一備之。

（置駅馬家）凡諸道置_レ駅馬_一。大路廿疋中路十疋小路五疋。使稀之処、国史量置、不_レ必須_レ足。……其伝馬每_レ郡各五。

史料③ 『常陸国風土記』

信太郡書尾赤濱 北海陽郡

榎浦之津 便置_レ駅家_一 東海大道 常陸路頭 所以 伝駅使等 初將_レ臨_レ国先洗_レ口手_一 東面拜_レ香島之大神_一 然後得_レ入也

行方郡北奥郡

自_レ郡西北 堤賀里……從_レ此以北 曾尼村 古 有_レ佐伯_一 名曰_レ疏祢毗古_一 取_レ名着_レ村 今置_レ駅家_一 此謂_レ曾尼之駅_一……向_レ香島_一 陸之駅道也

從_レ此往南十里 板来村 近臨_レ海浜_一 安_レ置_レ駅家_一 此謂_レ板来之駅_一

史料④ 智識優婆塞等貢進文（『正倉院文書』）

日奉部足人年三

上総国市原郡大倉駅家戸主日奉部安麻呂嫡

史料⑤ 神護景雲2年3月1日条（『続日本紀』）

先_レ是東海道巡察使式部大輔從五位下紀朝臣広名等言。……又下総国井上浮島河曲三駅、武蔵国乘瀦豊島二駅、承_レ山海兩路_一 使命繁多。乞准_レ中路_一 置_レ馬十疋_一。……詔並許_レ之。

史料⑥ 宝龜2年10月27日条（『続日本紀』）

太政官奏。武蔵国雖屬_{上野}山道兼承_{海道}。公使繁多祇供難堪。其東山駅路從_{上野}国新田駅_達下野国足利駅。此便道也。而枉從_{上野}国邑楽郡_經五箇駅_到武蔵国。事畢去日、又取_{同道}向_{下野}国。今東海道者從_{相模}国夷參駅_達下総国。其間四駅往還便近。而去_此就_彼。彼損害極多。臣等商量。改_{東山}道_{公私}得_所人馬有_息。奏可。

史料⑦ 延暦24年9月25日条（『日本後紀』）

廢_下総国印旛郡鳥取駅、埴生郡山方駅、香取郡真敷荒海等駅。以_不要也。

史料⑧ 弘仁6年12月22日条（『日本後紀』）

廢_常陸国板来駅。

史料⑨ 兵部省諸国駅伝馬条（『延喜式』）

武蔵国駅馬_{葛原客十疋、大井、} 伝馬_{葛原、榛野、在原。}

安房国駅馬_{喜長、川上}

上総国駅馬_{大野客五疋、鳥穴、} 伝馬_{夷部客五疋、周津。}

下総国駅馬_{北上客五疋、高津、} 伝馬_{葛原客五疋、千葉。}

常陸国駅馬_{博谷客五疋、安保客三疋、} 伝馬_{河内郡。}

史料①は大化改新詔第2項である。地方行政区画の画定と、駅伝制を含む通信制度、及び辺疆防備体制が定められている。詔文中の「郡」字は書紀編者の後補であるが、駅伝制はこの時発足したとみて差し支えなからう。遅くとも天智朝には、畿内中心ではあるが駅制がかなり普及していた事実を推察できる。壬申の乱の際には、大海人皇子が東国に入国するため駅鈴を入手しようとしたり、隠駅家、伊賀駅家が大海人軍によって焼打ちされたり、近江軍が駅使を東国に派遣する等、内乱の重要局面に駅制が深く関連している。

史料②は養老厩牧令のうち、駅間距離と駅伝馬疋の規定である。大宝令もほぼ同文であったと考えられる。駅間距離は令制30里、現在の約16kmが原則であるが、地理的条件による例外も認められた。駅が保有する駅馬数は、大路の山陽道が20疋、中路の東山道・東海道が10疋、小路の北陸道・山陰道・南海道・西海道が5疋である。利用度の少ない駅は規定数を満たす必要はない。伝馬は実際には官道が通り駅家が所在する郡に置かれた。伝馬が置かれたのは郡衙か駅家かについては、有力意見は郡衙説だが、まだ議論の余地を残している。

史料③は『常陸国風土記』に見える榎浦駅・曾尼駅・板来駅の根本史料である。榎浦駅は「東海大道」の「常陸路頭」と紹介されている。鹿島神に対する遙拝儀礼が、この駅を特徴づけている。信太郡の南を限る榎浦流海は、現在の利根川筋、新利根川筋を合わせた大きな入江で、下総国境にもなっていた。榎浦駅はその北岸に位置した津済を兼ねた駅家である。古くは『延

喜式』の榛谷駅と同一視する見解が通説化していたが、現在では両者を別駅扱いする見解が多数を占めている。曾尼駅は国府から鹿島社へ陸行する際の通過駅である。しかし、曾尼駅が単なる参詣駅であるのか、それとも東海道主路上の駅なのか、さらに『延喜式』の曾祢駅と同じであるのか、異なるのか等、この駅をめぐる議論は未決着で、常陸国駅路の復原を困難にしている最大要因となっている。板来駅はその位置からして、鹿島社への参詣駅の性格が強い。津済を兼ねた駅で、比定地は古今行方郡潮来町とされてきた。

史料④は上総国大倉駅の根本史料である。年紀はないものの、『寧楽遺文』の編者竹内理三は天平17年に編年している。貢進文の形式からみて、文頭の日奉部足人は被推挙者で、日奉部安麻呂の嫡子である。「大倉駅家」の部分は、通常ならば「○○郷戸主」と記される。この場合「戸主」という添書きも考慮して、日奉部安麻呂は大倉駅戸の戸主であろう。この文書が駅家史料として取り上げられたのは意外に新しく、管見のかぎり本文中で紹介した足利論文が初出である。大倉駅は『延喜式』には見えず国史にも登場しないが、天平17年頃には現存しており、それが『延喜式』の編纂時には既に廃されていたことが推定される。興味深い点は、この駅が市原郡に属していることである。『延喜式』の上総国伝馬保有郡は、海上・望陀・周淮・天羽の4郡であり、この各郡に駅家に対応していると考えられる。しかし、そこには市原郡が含まれていないので、天平年間の上総路の路線は『延喜式』段階とは異なっていたか、あるいは『延喜式』上総路の他に、市原郡大倉駅を通る別路線が存在していたということになる。

史料⑤は史料⑥とともに、奈良時代後半における武蔵・下総の駅路の実態を示すもので、両史料は深く関連しており、早くからその解釈をめぐる長い議論が交わされてきた。争点は「承山海両路」の文辞であり、東海道に属す下総国府と上野・下野方面の東山道主路を結ぶ連絡路を想定する学説と、上総国府から下総国府を経て、東山道に属す武蔵国府に達する連絡路を想定する学説とが、長期間にわたって対立的に併存してきたのである。名指された5駅もそれに応じて、古利根川に沿って関東平野を南北に配列される場合と、東京低地帯や武蔵野台地を東西に横断して配列される場合とがある。これに加えて、下総側では記載された駅順に関する議論が存在し、いまだ決着していない。なお、乗漕駅は『延喜式』には見えないので、その後のある時期に廃止されたと考えられる。また浮島・河曲の両駅の駅馬はこの時10疋に増加されたが、『延喜式』ではともに5疋に減じられている。両駅の駅馬数の変化を史料②と関係づけ、東海道主路上の駅から支路上の駅に格下げされたためであると説明する有力学説がある。

史料⑥は東山道に属していた武蔵国を東海道へ編入することを定めた記事である。それに伴って関連する2路線が見えている。1本は上野国邑楽郡から「五箇駅」を経て武蔵国府に達する東山道連絡路、他の1本は相模国夷参駅から下総国府に達する東海道連絡路である。この2路線についても議論が分かれている。東山道連絡路については「五箇駅」を5ヶ所の駅とする

説と、五箇駅という固有駅に解する説が対立し、さらにその路程についても、史料⑤の古利根川ルートを主張する説と、埼玉県中央部を縦断して武蔵国府に至る説が併存している。東海道連絡路については、『延喜式』に見えるのと同じ駅、同じ路程を想定する説と、武蔵国府・乗瀦駅を取り込んだ路程を考える説に分かれている。

史料⑦は下総国4駅の廃止記事である。この路線は香取路と通称され、香取社への参詣路と東海道主路の性格を併せ持っている。千葉市の河曲駅から北上して鳥取駅に連絡し、成田市東部の山方駅に達する路程観が最有力見解である。山方駅から真敷駅を経て香取社に達する路が香取参詣路で、山方駅から荒海駅を経て常陸榎浦駅に至る路が東海道主路とされる。この路線が「不要」となって廃されたのは、史料⑥の如く宝亀2年に武蔵国が東海道の編入されて後、下総国府から北上して、直接常陸国府をめざす相馬路が開発されたことによる。したがって香取路を中心にして、東海道主路の3段階の変遷が考えられる。第1段階は三浦半島走水から渡海していた時代で、上総から北上して香取路に入って榎浦駅に抜けていた。下総国府へは千葉市周辺の駅から支路を派生した。第2段階は武蔵国の東海道編入以後、香取路の廃止に至るまでの時代で、武蔵から下総国府を経て東京湾沿いに千葉市周辺の駅まで進み香取路に入った。上総国府を通る駅路は、主路から支路に格下げされている。第3段階は香取路廃止以後から『延喜式』に至る時代で、武蔵からの東海道主路は、下総国府から北上して於賦駅を通過する相馬路に入り、榛谷駅を経て常陸国府へ向かうようになった。下総国府から東京湾沿いに上総国府へ向かう駅路は、主路から支路に格下げされている。

史料⑧は板来駅の廃止記事である。これ以後鹿島社への参詣は曾尼駅から直行したと考えられる。

史料⑨は古代駅路研究全般の基本史料である『延喜式』兵部省諸国駅伝馬条の関連部分である。同条は10世紀初頭における全国的規模の駅家一覧表であり、これによって古代官道の凡その路程を知ることができる。書式は七道別に記載され、各道は国・駅・伝馬保有郡が京師から辺地の方向へ遠心的に配列されている。駅名には郡名、郷名や古地名と一致している場合が少なからずある。駅家所在地比定の伝統的な手法は、これらの特徴を利用しながら、『倭名類聚抄』を検索したり古地名を拾って見当をつけるのである。しかし注意すべき点は、駅伝制発足以来『延喜式』に至るまでの間に、駅家や駅路は幾度か変遷を経ている部分が含まれていることである。

参考文献

- 1-(1) 赤堀又次郎(大正11)「地方誌の事につき」『歴史地理』第39巻4号
阿部真琴(昭和7)「江戸時代の『地理学』」『歴史地理』第60巻5・6号
村松繁樹(昭和9)『日本地理学史』

- 「近世地誌目録」『日本地名大辞典（別巻Ⅰ）』（平成2）
- 1-(2) 幕撰（間宮士信他）（天保元）『新編武蔵国風土記稿』
- 1-(3) 清宮秀堅（弘化3）『下総国旧事考』
- 1-(4) 宮本元球（万延元）『常陸誌料郡郷考』
- 2-(1) 中山信名・栗田寛（補修）（明治4）『新編常陸国誌』
- 2-(2) 内務省地理局『大日本国誌（上総国）』
 「ツカモト ネイカイ」『（新訂版）大日本人名辞書』（明治24）
 中山茂（平成5）「洋算家の発生」『近世日本の科学思想』
- 3 林天然（大正14）「邨岡良弼」『房総の偉人』
 栗田勤（明治40）『水藩修史事略』
 横井春野（大正8）「文学博士吉田東伍先生略伝」『吉田東伍博士追懷録』
 喜田禎吉（明治33）「大日本地名辞書を読む」『歴史地理』第2巻2号
- 3-(1) 『大日本史（国郡志）』（大正7）
- 3-(2) 邨岡良弼（明治38）『日本地理志料』
- 3-(3) 吉田東伍（明治45）『（増補版）大日本地名辞書（第6巻）』
- 3-(5) 大槻如電（明治44）『駅路通』
- 4-(1) 『浅草区史（上巻）』（大正3）
 松川二郎（昭和3）『武蔵野をたづねて』
 菊池山哉（昭和5）「武蔵豊島駅址の研究」『史蹟名勝天然記念物』第5集6号
 『日本橋区史』（大正5）
 『北豊島郡誌』（大正7）
 『麴町区史』（昭和10）
- 4-(2) 石井正義（昭和5）「武蔵乗瀆駅址」『史蹟名勝天然記念物』第5集4号
- 4-(3) 『東京市史稿（市街編第一）』（大正3）
 『埼玉県史（第二巻）』（昭和6）
- 4-(4) 『稿本千葉県誌』（大正8）
 『千葉県香取郡誌』（大正10）
 『千葉県安房郡誌』（大正15）
 矢部鴨北（昭和4）『千葉県郷土志』
 小熊吉蔵（昭和7）「西上総における古街道と国府郡衙所在地との関係」『史蹟名勝天然記念物』第7集4号
- 4-(5) 喜田禎吉（大正2）「陸奥海道駅家の配置を論じて多賀城碑に及ぶ」『歴史地理』第21巻5号
 野口如月（大正5）『稲敷郡志』
 茨城県師範学校・女子師範学校（昭和14）『綜合郷土研究』
- 4-(6) 坂本太郎（昭和3）『上代駅制の研究』
- 5-(1) 『北区史』（昭和26）
 『（新版）葛飾区史（上巻）』（昭和45）
 『墨田区史』（昭和34）
 『台東区史（沿革編）』（昭和41）

- 『文京区史（第1巻）』（昭和42）
- 5-(2) 菊池山哉（昭和28）「乗瀧駅所在考」『西郊文化』5号
坂本太郎（昭和29）「乗瀧駅の所在について」『西郊文化』7号
- 5-(3) 小野文雄（昭和45）『埼玉県の歴史』
- 5-(4) 房総叢書刊行会（昭和34）『房総通史』
小笠原長和・川村優（昭和46）『千葉県の歴史』
『千葉市誌』（昭和28）
『千葉県君津郡君津町誌』（昭和38）
『館山市史』（昭和46）
- 5-(5) 野口保市郎（昭和26）『常陸国風土記の歴史地理学的研究』
豊崎卓（昭和43）「常陸の駅家と駅道」『古代学』第15巻1号
- 5-(6) 坂本太郎（昭和46）「国府と駅家」『一志茂樹博士喜寿記念論集』
- 6-(1) 秋山元秀（昭和53）「相模国」・「武蔵国」『古代日本の交通路Ⅰ』
中村太一（平成4）「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』1号
- 6-(2) 『新編埼玉県史（通史編1）』（昭和62）
森田悌（昭和63）『古代の武蔵』
森田悌（平成4）『古代東国と大和政権』
- 6-(3) 大脇保彦（昭和53）「安房国」・「上総国」・「下総国」・「常陸国」『古代日本の交通路Ⅰ』
下津谷達男（昭和49）「於賦駅私考」『房総の郷土史』1号
西嶋定生（昭和51）「我孫子市古代・中世史の研究課題」『我孫子市史研究』1号
西嶋定生（昭和58）「古代史研究の新しい課題について」『我孫子市史研究』7号
西嶋定生・下津谷達男（平成2）「対談 古代下総国の相馬郡と葛飾郡」『我孫子市史研究』14号
江尻和正（昭和60）「真敷駅と間敷について」『史談しもふさ』6号
佐藤純夫（昭和62）「古道『常陸路』の探索」『印西町の歴史』3号
『酒々井町史（通史編上巻）』（昭和62）
鈴木風南子（平成2～4）「北総古道考」『松戸史談』29～32号
足利健亮（昭和50）「東国」『日本歴史地理総説（古代編）』
須田勉（昭和53）「川原井廃寺と古代東海道」『南総郷土文化研究会誌』11号
『千倉町史』（昭和60）
『富山町史（通史編）』（平成5）
- 6-(4) 『石岡市史（上巻）』（昭和54）
木下良（昭和59）「常陸国古代駅路に関する一考察」『国学院雑誌』第85巻1号
『茨城県史（原始・古代編）』（昭和60）
川尻秋生（平成5）「香取の海雑考」『千葉県立中央博物館研究報告—人文科学—』第3巻1号
- 6-(5) 飯田充晴・粕谷吉一（平成2）「所沢市東の上遺跡の調査」『第23回遺跡発掘調査報告会発表要旨』
埼玉県埋蔵文化財調査事業団（平成5）『埋文さいたま』15号

（財団法人香取郡市文化財センター）