

Bulletion of Kagoshima
Prefectural Archaeological Center

From JOMON NO MORI

No. 16 CONTENTS

Cave ruins in Kagoshima Prefecture.

Yubasaki Tatsumi

Supplement to the Komaki site and some consideration

The research department of Kagoshima Buried Cultural Property
Reserch Center

The pit dwelling house which is in the Kofun period excavated
in Komaki remains in Kagoshima Prefecture

Kawaguti Masayuki

Investigation of Uwai Castle Ruins in Kirishima City

Kurokawa Tadahiro

Study on the route between Satuma koku Taki and Nodae

Higashi Kazuyuki

Annual of Kagoshima Prefectual Archaeological Center of the
4nd year in Reiwa.

Kagoshima Prefectural Archaeological Center
October 2023

研究紀要・年報

縄文の森から

From JOMON NO MORI

第16号

鹿児島県の洞穴遺跡の集成
—洞穴遺跡の概要と調査の状況—

湯場崎 辰巳

鹿屋市小牧遺跡の補遺と若干の検討
(公財)埋蔵文化財調査センター 調査課

鹿屋市小牧遺跡で検出された竪穴建物跡 (SH20) の性格について

川口 雅之

霧島市上井城跡の踏査

黒川 忠広

薩摩国高城—野田間の道筋について

東 和幸

令和4年度 年報

鹿児島県立埋蔵文化財センター
2023.10

研究紀要・年報

縄文の森から

第16号

二〇二三

鹿児島県立埋蔵文化財センター

『縄文の森から』第16号 目次

鹿児島県の洞穴遺跡の集成一洞穴遺跡の概要と調査の状況一

湯場崎 辰巳・・・・・・・・ 3

鹿屋市小牧遺跡の補遺と若干の検討

(公財) 埋蔵文化財調査センター 調査課・・・・・・・・ 17

鹿屋市小牧遺跡で検出された竪穴建物跡 (SH20) の性格について

川口 雅之・・・・・・・・ 35

霧島市上井城跡の踏査

黒川 忠広・・・・・・・・ 41

薩摩国高城一野田間の道筋について

東 和幸・・・・・・・・ 49

令和4年度年報・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 69

薩摩国高城—野田間の道筋について

東 和幸

Study on the route between Satuma koku Taki and Noda

Higashi Kazuyuki

要旨

歩いて通る道筋は地形に左右され、高い山や深い川はなるべく避けたい。鹿児島県本土は地形的に高い山が少なく、大きな川も少ない。シラス台地は一旦登ってしまえば平坦であり、目的地に向かって最短距離をとりやすい。本稿では高城—野田間の鉄路を含めた道筋を、新しい順に取り除きながら古い道筋を探ると、これまで指摘されていた海岸沿いに加え、横座越の道筋がみえてきた。距離だけでなく高低差を割り出して、横座越道筋の潜在的価値を確認することができた。また、道筋を追究する過程で『元禄国絵図「薩摩国」, 「大隅国」, 「日向国」, 「琉球国大嶋」』に接し、これを定点に描かれた内容がどの時期まで遡るか問題提起を行った。

キーワード 薩摩国高城郡および出水郡 道筋 距離と高低差 横座越 『元禄国絵図』 『西海道全圖』
元禄期における郡境

はじめに

古い道を調べる方法については、これまでも古地図や地籍図、1945(昭和20)年前半の米軍撮影による航空写真、地名や古文書、あるいは地域の方々からの聞き取りや発掘調査による発見など、多くの方法により研究が積み重ねられてきた。

その中でも、広域な範囲について確実な方法は、道が描かれた絵図や測量された地図を利用することである。これらの絵図や古い地図の中から、時代をさかのぼりながら新しく敷設された道を取り除いていくと、古い道の姿が見えてくる。もちろん、古い道の上に新しい道がつけられることは一般的であり、同じ土地が各時代に有効に使われている点は、限られた土地しかない地域にとってはよくあることである。それぞれの絵図や古地図には、測量した時代に使われていた主要な道を記載しており、その他の道や既に使われなくなり忘れ去られた道は載っていないと考えられる。少なくとも、今から400年前の大まかな道筋を絵図で追うことはでき、200年前の測量図から、その時代に近い道筋を辿ることができる。さらに、測量された明治時代以降の地図に投影していくことによって、より正確な道筋が明らかになると考える。

各時代に使われた道についての検討は広範囲に渡るので、県内における各時代の道について概観した後、一部の区間に絞って検討したい。今回は、二つの地域を結ぶ道筋に限られ、各時期の主要な道が通っている薩摩川内市高城町と出水市野田町を結ぶ区間を対象とする。

1 鹿児島県内における主な道跡の発掘調査事例

(1)各時代の道跡発掘調査事例

鹿児島県内で発掘調査された各時代における道の様相を先にみておくと、当時の様子のある程度想像することができる。

旧石器時代細石器期(約18,000~16,000年前)の道跡は指宿市水迫遺跡で確認されており、幅50~70cm、深さ10

~15cmの窪みである(指宿市教育委員会2001)。

鹿児島市仁田尾遺跡および仁田尾中A・B遺跡で検出された、約12,800年前の薩摩火山灰に覆われた幅約30cm、深さ約2~3cmで約40mにわたって検出された浅い窪みは(鹿児島県立埋蔵文化財センター2007・2008)、踏み分け道と考えられ縄文時代草創期の状況がわかる。

縄文時代早期前半(約11,000年前)の道跡は、霧島市上野原遺跡や日置市伊集院町上山路山遺跡のように、谷筋を利用したものである(鹿児島県立埋蔵文化財センター2002・2007)。縄文時代早期後半から晩期前半までの明確な道は確認されていない。縄文時代中期末から後期前半の道とされる錦江町岩崎遺跡(河口1953)や志布志市有明町山ノ口遺跡例(鹿児島県立埋蔵文化財センター2017)は、明瞭な硬化面があることから縄文時代に遡るとは考えられない。牛馬歩行など強い圧力によって無意識にできあがった硬化面は、縄文時代の層にも及ぶことがあることから、発掘調査時に注意が必要である。なお、尾根を横切るように越える志布志市見帰遺跡例については、報告書に記載してあるとおり縄文時代後期中半の道の可能性が高いと考える(公益財団法人鹿児島県文化振興財団埋蔵文化財調査センター2019・鹿児島県立埋蔵文化財センター2021)。幅2.5~3m、深さ70cmで、約55mに渡って検出されている。

縄文時代晩期後半から弥生時代初頭頃と考えられる日置市・南さつま市建石ヶ原遺跡例は、幅180~360cm、深さ18cmで台地上を約120mにわたって検出されており、集落間を結んでいたと考えられる(鹿児島県立埋蔵文化財センター2005)。床面に開間岳噴出の灰ゴロが固着しており、底面がやや硬くなっていた。道の時期については、灰ゴロの噴出年代が明らかになることによって明確になると考える。

弥生時代になると、鹿児島市魚見ヶ原遺跡のように谷を利用した幅30~50cmで浅い前期の道や(鹿児島県立埋蔵文化財センター2007)、鹿屋市王子遺跡のように台地を貫く幅約1.3mの中期後半の道もある(鹿児島県教育委員会

1985)。

古墳時代の道について、鹿児島県内での報告事例はほとんどない。指宿市橋牟礼川遺跡で検出されている7世紀後半とされる青コラ火山灰に覆われた大溝遺構や溝状遺構は、特に道として言及されていないものの、可能性が全くないとは言えない。「河川等の自然地形であるか、人為的な掘りこみであるかは不明である。」(指宿市教育委員会2016)と二者択一的に考えることが一般的であるが、意識せず使い続けているうちに窪んだ道などの遺構もあることを指摘しておきたい。

古代の道跡は、带状硬化面や溝状のもの他に始良市城ヶ崎遺跡例(始良市教育委員会2012)のような両側に側溝をもつ官道がつくられる。また、出水市六反ヶ丸遺跡では古代の礫敷遺構が検出され、礫敷を構成する大量の礫類の緻密な分析がされている(公益財団法人鹿児島県文化振興財団埋蔵文化財調査センター2022)。その結果、下位の自然堆積した礫と上位の持ち込まれた礫が区別され、砕かれた土師器・須恵器類なども検出され、路面に敷かれたものである可能性が高まった。これが官道かどうかの判断は保留するが、かなり堅く締まった面であることから、少なくとも牛や馬も歩いた場所であると考えられる。南さつま市中津野遺跡(鹿児島県立埋蔵文化財センター2020)および鹿児島市吉野町の墓下遺跡例(鹿児島市教育委員会2013)は、報告書では特に言及されていないが、直線的に延びる溝状遺構が平行して検出されており、それぞれの郡内を通る幅4~8mの計画的な道ではないかと考える。墓下遺跡では埋土内から青銅製丸軋が出土しており、官が係わった鍛冶や牧との関連性が指摘されている。なお、指宿市橋牟礼川遺跡では9世紀後半の紫コラ火山灰の下から、河川に直交する道跡とともにピットを検出し、河川に架かる架橋痕跡と報告している(指宿市教育委員会2016)。

古代から中世にかけては、鹿屋市輝北町堂原遺跡のように、発掘調査したおよそ20mの幅に58条の道跡と17条の溝状遺構が検出され、带状硬化面、波板状凹凸面が複雑に重なっており、その時々道の状態によって道筋を変えていたことが窺える(鹿児島県立埋蔵文化財センター2009)。また、波板状凹凸面が集中する区域は傾斜がやや強い場所であり、平坦な場所では波板状凹凸面は確認できなくなる状況も報告されている。

中世にも、日置市と南さつま市境の建石ヶ原遺跡のように溝状あるいは硬化面を伴う直線的な道が検出されている(鹿児島県立埋蔵文化財センター2005)。伊佐市菱刈町年ノ宮遺跡例は、幅2m、深さ1mで200mの長さで検出され大溝として報告したが(菱刈町教育委員会1991)、断面の形状が半円形になることから道跡として考えるようになった(東2004)。中世の道は溝状遺構の他に、山城の空堀を通路としていた道があったと考えられる。また、堀の埋没後に道として使われた例は、春日堀遺跡(公益財団法人鹿児島県文化振興財団埋蔵文化財調査センター2020)のようにいくつみられる。南さつま市中津野遺跡は低地にあり、10~19世紀まで同じ場所で使われた道である(鹿児島県立埋蔵

文化財センター2022)。杭列の間に敷丸太、敷粗朶、敷粗葉が確認され、特に14~15世紀に大規模な補修や改修が行われたと考えられている。

江戸時代になると、溝状のものや日置市市ノ原遺跡で検出されたような幅3.5~5.4mで両側に側溝をもつ薩摩街道がある(鹿児島県立埋蔵文化財センター)。湧水町牛瀬戸に所在する山崎B遺跡では、中世まで溯る遺構とされる7~10m幅に波板状凹凸面を伴う堀3条が検出されている(鹿児島県教育委員会1982)。報告書でも触れられているように、宮崎県えびの市の白鳥神社から霧島市隼人町浜之市の港まで牛延べ4,000頭によって運ばれた奈良東大寺の大仏殿紅梁2本を運んだ道ではないかと考えられる。瀬戸は狭い場所を意味し、牛馬の歩行痕と考えられる波板状凹凸面が多条みられることから、「牛瀬戸」地名の由来がここであれば興味深い。曾於市桐木耳取遺跡例のように、60mの幅に十数条の溝状遺構や带状硬化面、波板状凹凸面が複雑に重なりながら検出されており(鹿児島県立埋蔵文化財センター20)、特に傾斜面の場合は時を超えて同じような状況がみられる。現在でも、薩摩川内市尾原集落や南九州市川辺町大田尾の仏坂の南東側斜面で複数の溝状となった筋がみられ、後述する阿久根市横座峠付近でも類似した例を見ることができる。

南さつま市馬塚松遺跡では『明治34年地図』に並木が表示されているとおり、道の脇から櫛の根が出土し、藩の奨励で蠟をつくるための並木であることがわかった(鹿児島県立埋蔵文化財センター2006)。大崎町と鹿屋市串良町境にある細山田段遺跡では、80mほど検出された時期不明の溝状遺構があり、2条とも波板状凹凸面がみられる(公益財団法人鹿児島県文化振興財団埋蔵文化財調査センター2019、串良町教育委員会2005)。現在は市町村境であるが、この道跡が日向国と大隅国境である可能性が高く、別稿で紹介したい。志布志市有明町伊崎田の下原遺跡では、1914(大正3)年の桜島大噴火による火山灰(P1)が10cmほどの厚さでレンズ状に堆積した、床面幅約3.2m、上面幅7m、高さ1.5~3.5mに掘り下げられた道跡が検出された(鹿児島県立埋蔵文化財センター2019)。地元では「フィド」と呼んでおり、古い街道を意味すると思われる。『明治34年地図』にはこの道と考えられる道筋が、志布志市志布志町曲瀬付近で安楽川を渡り、菱田川の市柴橋を渡って、曾於市大隅町岩川の八合原付近まで続いていることがわかり、現在も所々で道筋を辿ることができる。『西海道全圖』には「志布志」-「高城」-「井寄田」-「中村」-「岩寄」-「岩川」の道路が描かれ、『元禄國絵図』でも確認することができる。

(2)検出された道跡

以上のような発掘調査成果から、鹿児島県における各時代の道の様相が浮かび上がってきた。弥生時代以前は自然地形の谷頭部分を利用した道が多いものの、集落間を結んでいたと考えられる2~3m幅の道があることがわかる。これらの道は計画的につくられたものではなく、行き来しているうちに自然に窪んでできたと考えられる。中には、窪んだ道の両側に手を加えて歩きやすくした箇所もあったと推察され

る。筆者は、波板状凹凸面や硬化面を伴うものは勿論のこと、多くの溝状遺構について道跡と考えている(東2004)。人や牛馬が歩き雨水が流れることによってさらに窪み、それを補修することを繰り返してきたものが、検出された道跡と考えている。

波板状凹凸面の牛馬歩行痕説については、鹿児島県内と宮崎県では概ね認められているが、他の地域では懐疑的な意見が多い。そのような状況で、近江俊秀氏は波板状凹凸面の研究史をまとめるとともに問題点を指摘し、各説について評価を行った(近江2006)。牛馬歩行痕説については、「すべての波板状凹凸面の成因を合理的に説明できるようにみえる。」(P192 I10~I11)としながらも、牛馬の往来もさかんであった京内での検出例がないことに疑問を呈している。このことについては、京内の道であるからこそ基礎工事がしっかりなされた上に、路面整備や管理が徹底しており、路面が泥濘んだ状態がなかったからであると考えられる。

なお、中津野遺跡跡にみる低湿地の道は柴を何層にも重ねる敷粗朶および何本もの木杭を打ち込んでおり、相当な資材と労力を注いでいる。大崎町には「木入道」という地名もあり、先人が低地での道普請に苦労した様子が窺える。

(3)道跡についての課題

鹿児島県内の遺跡で「硬化面」と表現されている時、注意を要しなければならないのは、硬土計で測られたものではなく、主観的な土の硬さの表現であることである。特に、牛馬が本格的に導入される古墳時代以前の道跡については、客観的な土の硬さの表現が求められる。道跡の発掘をして感じることであるが、目を閉じて移植ごとの先端を同じ力で動かしながら土を削った方が、柔らかい部分と微妙に堅い部分の区別が付き、素直に床面を検出できる場合がある。ほとんどの道跡は、絶えず何年にもわたって使われているので、幾重にも情報が積み重なっていることになる。最終的に底面まで検出された道遺構は、完全に埋まって使われなくなるまでの、最も深くなった部分や最も広くなった部分を目にしているのである。その面は水溜まりになっていたり、泥濘んだ土の下にあったりするため、当時の人たちも実際にすることは少なかったと推察される。このような当時の道の様相については、早川泉氏によって早くから指摘されている(早川2001)。

発掘調査現場では、周辺が更地の状態で道跡や溝状遺構が検出されているため、使用当時の周辺における植生などの状況を想像するのは難しい。一方、山道といえば、鬱蒼とした森の中で、追い剥ぎなど危険な目に遭うことを想像するかもしれない。しかし、ガスが家庭に普及する1955(昭和30)年頃までは薪が炊事をはじめとする主たる燃料であり、入会地も多かった。明治期の写真を見ても、現在緑の多い山の斜面が、当時はほとんど樹木が生えていないような環境であり、治安も維持されていたのではなかろうか。使われている当時の道の様子は、14世紀初め頃の風景が描かれた『一遍聖絵』

(東京国立博物館画像検索)をはじめとする絵図や江戸期の浮世絵、それに古写真などで想定しておいた方が、発掘調査において活かされると考える。特に、『一遍聖絵』には道

に帯状硬化面や牛馬の足跡などのような表現もあり、今後追究する必要がある。

2 地形からみた鹿児島県の道筋

(1)鹿児島県本土の地形

鹿児島県における各時代の道の様相が確認できたところで、道をつくりやすい地形や地質について検討してみることとする。道筋は目的地以外に地形にも大きく係わり、川を渡ったり、峠を越えたりするのにルートが限られることとなる。地形は地質との関わりが深く、鹿児島県の道を地形や地質の視点で見ると、①九州島の南端に位置するとともに、内湾があるのでどの地点からも海岸線までが比較的近く、地形的にも高い峰に限られている。②海岸線は傾斜面が海に落ち込む場所が多く、平地に限られる。次項とも係わるが、特に鹿児島湾内は各時代の火口壁にあたる部分であり、始良―鹿児島間の海岸線が陸路として利用されるようになったのは明治時代以降のことである。③火山地帯であり、各時期の火山堆積物が多く、溶結凝灰岩が露出したりシラス台地が広がっている。これらは垂直方向に高い壁をつくり、水平方向には広い平坦地が形成される。④川が短く、川幅が他県に比べ広くない。⑤山地や台地を雨水が開析した迫、宇都、瀬戸などと呼ばれる谷筋が多い。特に、29,000年前の始良カルデラが出来た時の巨大噴火は、火砕流や火山灰が南九州を埋め尽くし、火口周辺では標高約250mから、宮崎平野でも標高20m程度の平坦な台地を形成した。⑥肝属平野や国分平野など県外からすれば狭いかもしれないが、海岸線に沿って砂丘帯が形成されている。などが挙げられる。

これらの地形は地質と関連し、地質の硬軟によって地形の変化が大きい。鹿児島県本土の地質は、砂岩や泥岩などの堆積岩を主体とする地域、花崗岩などの深成岩を主体とする地域、火砕流堆積物で形成されるシラス台地などがある。また、全国より年間雨量が多い上に台風の常襲地帯でもあり、地面が侵食される頻度が高い。

(2)地形と道跡

このような地質や地形の特徴は、道を敷設するのに有利な点や不便な点の両面がある。現代の感覚からすれば不便な点の方が多いが、江戸時代以前の人々にとっては案外そうでなかったかもしれない。

①については、県本土で花崗岩が貫入して高い峰をもつ山は、北薩の紫尾山(1,066.8m)、南薩の金峯山(636.3m)、大隅半島中部の高隈山(大籠柄岳1,236.4m)、大隅半島南部の国見山系(甬与志岳966.9m)だけで、活火山で高いのが霧島火山群(高千穂峰1,574m)であり、道は中腹より低い場所を通っている。標高500mを越えて歩く場所は数えるほどしかなく、峠自体もそれほど高くない。鹿児島県内の峠や越に注目すると、大口―熊本県人吉間の久七峠が732m(裾部の標高:大口側約200m―人吉側約250m)、大口―熊本県水俣間の布計が590m(裾部の標高:大口側約300m―水俣側約250m)、薩摩川内市城上―阿久根市田代間の横座峠が472m(裾部の標高:薩摩川内側約75m―阿久根側約150m)で、湧水町山下一伊佐市菱刈町間の魚野越

が490m(裾部の標高:吉松側約215m—菱刈側約185m), 鹿児島市郡山—薩摩川内市入来間の入来峠が400m(裾部の標高:郡山側約115m—入来側約70m), 鹿児島市谷山—南九州市川辺間の川辺峠が380m(裾部の標高:鹿児島側ほぼ0m—川辺側約200m)である。ただし,それぞれの裾野付近の標高は括弧に示したように元々高い位置にあり,実質的な上り下りする高低差はそれほど大きくない。また,比較的崩れやすい堆積岩からなる四万十層による山系が多く,尾根付近は丸みを帯びた緩い傾斜であり,林道やスカイラインがつくられるなど,周辺状況や現在地もわかりやすく案外歩きやすい。②は,湾内を含め海岸線が長く,離島も多いことから,船を利用する機会が多かったと考えられる。江戸時代の絵図にも鹿児島湾内を含めた湊に航路が記載されており,各地に津口番屋が置かれていたこともわかる。③は,一旦台地に登ると原(はい),平(でら),段(だん)などと呼ばれる平坦地であり,目標地点に向かって最短距離をとることができる。また,シラス台地は浸透性に優れており,道に排水のための側溝を設ける必要がない。④は大きな川が少ないため,洪水時を除けば歩いて渡れる場所が多い。橋の架かった場所に注目すると,『元禄國絵図』には薩摩国で8か所,大隅国で3か所,日向国の鹿児島県域で1か所,合計12か所しか「橋有」と書かれていない。「歩渡り」と書かれた場所も多く,広い川に「舟渡り」と書かれているのは川内川での5か所と万之瀬川の1か所,それに満潮時の天降川河口のみである。また,地名に「馬渡」とあるのは,普段の水流であれば馬も歩いて渡っていたと考えられる。なお,明治時代以降の橋が架かった場所をみると,滝や井堰の上流もしくは下流にあることが多い。伊佐市曾木の滝や南九州市轟の滝,錦江町雄川の花瀬が良い例であり,溶結凝灰岩を円形に掘り込んだ橋脚跡を観察できる場所もある。凝灰岩が露出した場所は駆穴などもみられ,普段水が流れる場所は決まっているので,橋代わりの丸太さえあれば,川を渡ることができる。増水時に橋だけが浮くように,片方をロープで固定するなどの方法がとられていたのではないかと想定される。⑤については,直線的な谷筋あるいは尾根筋を利用できる。⑥については,後背湿地よりも一段高く安定した地面であり,始良市中原遺跡例のような旧砂丘帯を利用した道がある。干潮時は河口付近の川を渡ることも可能である。

このように見てくると,本県の道筋については,広々とした平地のある他県よりも道筋はある程度限られていることから,各時代におけるルートを想定しやすいのではないだろうか。また,低地の広がる場所は,水対策や路面が凹みやすいため,敷粗朶による沈下防止や嵩上げなどの対策が必要となり,道を通す上で労力がかかったのではないかと考えられる。これらの結果として,官道については平野部分や台地上,あるいは国府・郡衙・駅家など公的機関の周辺では決められた幅で直線的な道がつけられた可能性があるが,それ以外の場所では規格外の道の方が多かったのではないかと考えられる。

3 方法と対象区間

(1)使用する絵図と地図

前述したように,古い絵図に描かれた道筋に近づくには,年代が近い地図に投影していく方が近道である。今回使用した絵図や地図は下記のとおりで,古い順に紹介する。これらの絵図や古地図については,鹿児島大学理学部地学教室応用地質学講座がインターネットで公開している『かだいおうち』「鹿児島の古地図・古地図質」から入ると,アクセスすることが便利である。

ア 『日本之図』 元和年間(1615~1624年)の絵図であり,国境と主な川が描かれており,桜島は「向嶋」と記されている。鹿児島湾内を含めた航路も描かれ,船の利用が多かった状況が窺える。「籠嶋」(鹿児島)と「出水」は朱色の四角で表記され,加治木の位置が「不刻木」と書かれていたり,「蒲生」が薩摩国内にあるなど,検討すべき課題も多い。白丸の主な地名を朱線で結んでいるが,必ずしも外城とは限らず,「向田」や「こめ津」などの地名にも朱線が引かれている。対象区間は高城—西方—あく衞—野田に朱線が引かれ,内陸の横座越は描かれていない。薩摩街道が確立する以前の状況を示していると考えられ,地名の入った絵図で道を通ることができる県内で最も古い史料である。佐賀県立図書館ホームページで公開されている。

イ 『元禄國絵図』 1696(元禄9)年に国ごとの作成が命じられ,1702(元禄15)年までに完成した。鹿児島県関係は「薩摩國」,「大隅國」,「日向國」,「琉球國大嶋」の4件があり,「日本之図」から80年後の状況がわかり,両者を比較することによって江戸時代初期における変化がわかり興味深い。1里を6寸とする約21,600分の1の縮尺で,各郡境が黒の線で描かれ,村名が色違いの小判形の中に書かれている。道は朱線で表記され,数種類の太さに分かれている。太線と中太線には,線を挟んで黒丸が記されており,約4kmごとの一里塚があったことがわかる。海岸線や川筋もほぼ正確に書かれており,測量技術の高さが窺える。港からの航路も記されており,「日本之図」と比較すると数も増え,行き先など詳しく書かれている。川に橋が架かる場所には「橋有」と書かれ,ないところには「船渡り」もしくは「歩渡り」とある。「橋有」は高城川の妹背橋や阿久根を流れる高松川に架かる高松橋をはじめ限られたところしかなく,県内で12か所である。川を渡る場所には,満潮時の川幅と深さが書かれているなど,内容が非常に濃く後述する。

本稿で対象となる区間は,海岸沿いの道筋が太線で,横座越による道筋は絵図の最も細い線ではあるが,明確に描かれている。国立公文書館デジタルアーカイブで公開されている。

ウ 『伊能図』 伊能忠敬は弟子とともに1800(寛政12)年から十次にわたって全国を測量し,その成果は『大日本沿海輿地全図』として弟子たちによって完成した。縮尺は三万六千分の一である。鹿児島の測量は1809(文化6)年と屋久島・種子島の1812(文化9)年に行われている。海岸線と街道が主に測量され,郡境は記載のみである。出水郡と高城郡の境は,阿久根村大川と麦之浦村浦町の間引かれていることから,『元禄國絵図』とほぼ同じと考えられる。以下,『伊能図』と呼ぶ。なお,いくつかの文献に記述のある横

ら、高城川本流ではなく高城川支流である中間川沿いに道があることがわかる。『元禄國絵図』に描かれた道筋と同一場所と考えられる。

鹿児島県立図書館で実物資料を閲覧することが可能で、佐賀県立図書館ホームページで公開されている。

オ 『明治34年地図』 大日本帝国陸地測量部が1901(明治34)年に測図したもので、5万分の1地形図である。地図記号や標高も入り、難しい地名にはふりがながふってあり、地元での当時の呼び方がわかる。道跡もほぼ正確で最新の地形図に合わせやすく、並木の記号や橋の位置など、江戸時代に遡ることができる情報が多い。今回踏査した場所の確認も、この地図の正確さに因るところが大きかった。芳松駅～鹿児島駅を除き鹿児島県内は鉄道が敷かれる以前の測量図であり、干拓や川筋直し、水田開発に伴う用水路掘削などを除き、大型土木工事が入る前の地形や土地利用状況がそのまま温存されている。以下、『明治34年地図』と呼ぶこととする。国土地理院地図情報センターで購入できる。

カ 『国土地理院地図』 現在、国土地理院によってホームページ上で公開されている地形図である。常時、新たな情報に更新されている。最終的には、上記の絵図や古地図の内容を最新の地図に投影することが目的である。地図だけでなく、距離や高低差を測る機能などがついており、利便性が非常に高い。以下、『地理院地図』と呼ぶ。

(2) 絵図と古地図から見えてきたこと

上記の絵図や古地図は奥が深く、初めて知ること多々あり、今後の覚え書きとして記述しておきたい。特に、『元禄國絵図』と『西海道全圖』は興味深い内容であり、1696(元禄9)年と1877(明治10)年時点の状況を知ることができる。『西海道全圖』がより実測に基づいていることから、これを介して『元禄國絵図』の内容を最新の『地理院地図』に反映することが可能となる。国境および郡境は、ごく一部を除いて江戸期と明治期では変更はほとんどみられない。例えば、薩摩川内市の「新田神社」が、『西海道全圖』では高城郡にあるが、『元禄國絵図』では薩摩郡の範囲となっている。また、霧島市の「大穴持神社」が、『西海道全圖』では栲原郡にあるが、『元禄國絵図』では嚙喉郡の範囲となっていることなどが異なる。

薩摩国が13郡、大隅国が6郡と熊本郡および馭謨郡から成り、現在の曾於市の一部、志布志市、大崎町が日向国諸県郡に含まれている。これは古代と同じ構成である。『元禄國絵図』には寺社が描かれており、式内社である「枚聞神社」、「加紫久利神社」、「鹿児島神宮」、「大穴持神社」、「宮浦宮」、「韓国宇豆峯神社」、「益救神社」が全て含まれている。また、薩摩と大隅両国の「国分寺」とともに大隅国においては、「こがの森」、「けしきの森」、「なげきの森」も描かれている。これらのことから、古い時代まで遡ることができる可能性もある。「古城跡」も描かれており、各郡に1～3か所であるが、始羅郡5、桑原郡5、菱刈郡4、嚙喉郡9とこの地区が多く、この中に14世紀の『八幡宇佐宮御託宣集』に記述のある「隼人七城」が含まれていれば興味深い。「霧島」や「金峯山」、「宮浦岳」など山岳信仰に係わる場所や、「大乘

院」、「一乗院」、「寶福寺」など中世に隆盛を誇った寺院であり、宗教を重視していたことを示している。14世紀に全国に置かれた「安国寺」が、薩摩郡中郷村と始羅郡反土村に描かれている。

筆者はこれまで日向国と大隅国との国境について、漠然と菱田川を境とすると認識していたが、現在の大崎町から北側が日向国であると絵図および古地図で知った。また、地名を辿ることによって、どちらの国および郡に所属するのか明らかにすることができる。『元禄國絵図』には「岩廣村之内稲村村」の北東側に赤線が引かれ「此所道分國境」と記されており、鹿屋市細山田段遺跡で検出された溝状遺構に硬化面や波板状凹凸面が伴うことから道跡であり、日向国と大隅国との国境であった可能性が高い(公益財団法人鹿児島県文化振興財団埋蔵文化財調査センター2019・串良町教育委員会2005)。元禄國絵図に描かれた国境と郡境を基に、平成合併前の地図におとしたのが第1図である。

この図をみて疑問に思ったのが、大隅郡が南北に切り離されている点と給黎郡が山を挟んで旧喜入町と旧知覧町の二つの町からなっていることに違和感を覚える点である。大隅郡に着目すると、元々肝属郡を含めた地域が「大隅郡」であり、その後肝属郡が切り取られたとすれば理解できる。同様に、最初期の「給黎郡」から頼娃郡と揖宿郡が分離独立したとすれば、給黎郡の形状も理解できる。これは、複数の土器片が接合したとき、割れた順番を推定する方法に似ている。これを給黎郡、および大隅郡に当てはめて、元禄期において想定される分割の状況を再現すると、次のとおりである。頼娃郡と揖宿郡を包括した給黎郡が元々あり、頼娃郡単独もしくは揖宿郡を含んだ頼娃郡が分割独立し、さらに揖宿郡が独立したと考えられる。大隅郡も同様に、肝属郡を含んだ大隅郡が先にあり、そこから中央部のみ分割独立したのが肝属郡で、最終的に大隅郡は桜島・垂水域と南大隅域に分かれたという想定である(註1)。また、「薩摩」と「大隅」は、国名でもあり郡名でもある。さらに、「大隅」は郷名にもある。国名と同じ広い範囲の「薩摩郡」と「大隅郡」が先にあって次第に各郡が割かれ、一部に郡名が残ったのではなかろうか。また、各郡には同じ名の郷もあり、郡と同じように小さく分割されたのではないかと推測され、1郡に1郷しかない給黎郡と揖宿郡が同じ郷名であることが、このことを示している。

『日本之図』や『元禄國絵図』は道が描かれた古い絵図であるが、道が描かれていなければ『三州割拠図』の方が古い。『三州割拠図』は郡名は記されていないが、国境と郡境が太い黒線で描かれており、16世紀代の様相をうかがうことができる。

国名が必ずしも中心地に残っていないことは、薩摩国府が薩摩郡ではなく高城郡に位置することや、大隅郡が大隅半島の南端に位置していることで明らかである。大隅國大隅郡大隅郷は、最後まで地名が残った場所ということであり、石器が原石から分割され剥片が剥ぎとられた後の残核に似ている。郡の中に同じ名の郷がない例や、異なる郡の郷に他の郡名や郷名が付いている点は、移住元の地名が付けられた

というのも一つの解釈であり、今後検討を要する。

なお、本稿で対象とする区域に近接する新田八幡を含む「新田村」は川内川右岸であるが、高城郡ではなく薩摩郡に位置している。郡が設定された当時、川が蛇行していたのかとも考えられるが、高城郡の位置にある水引城と想定される「古城跡」は、新田八幡から延びた尾根上にあり、この間を川が流れていたとは考えにくい。中郷村と共に新田村が高城郡ではなく薩摩郡となった理由については、今後の課題である。

現在、鹿児島県域における古代の国境や郡境については、1999年に山川出版社刊行の『鹿児島県の歴史』に掲載されている図が一般的に知られている。しかし、同図には伊佐郡がみられない点など、筆者自身疑問に思う点もいくつかある。また、平凡社が1998年に刊行した『鹿児島県の地名 日本歴史地名体系第47巻』に、古い郡域を示した図を提示しているが、これは1889（明治22）年の参謀本部陸軍部測量局による『輯製二十万分一図』を基にしており、『元禄國絵図』の郡域とは若干異なっている。江戸時代初期の『元禄國絵図』ではあるが、国境や郡境を明確に示しており、当時の状況を確認することができる。今後、『元禄國絵図』に描かれた情報が何時の時代まで遡れるのか検証していかなければならない。また、遠見番所や異国船番所が描かれ早くから緊張感をもって国防を担っていた事などを含め、『元禄國絵図（薩摩・大隅・日向・琉球国大島）』に改めて注目する必要がある（註3）。

(2)道の復元方法

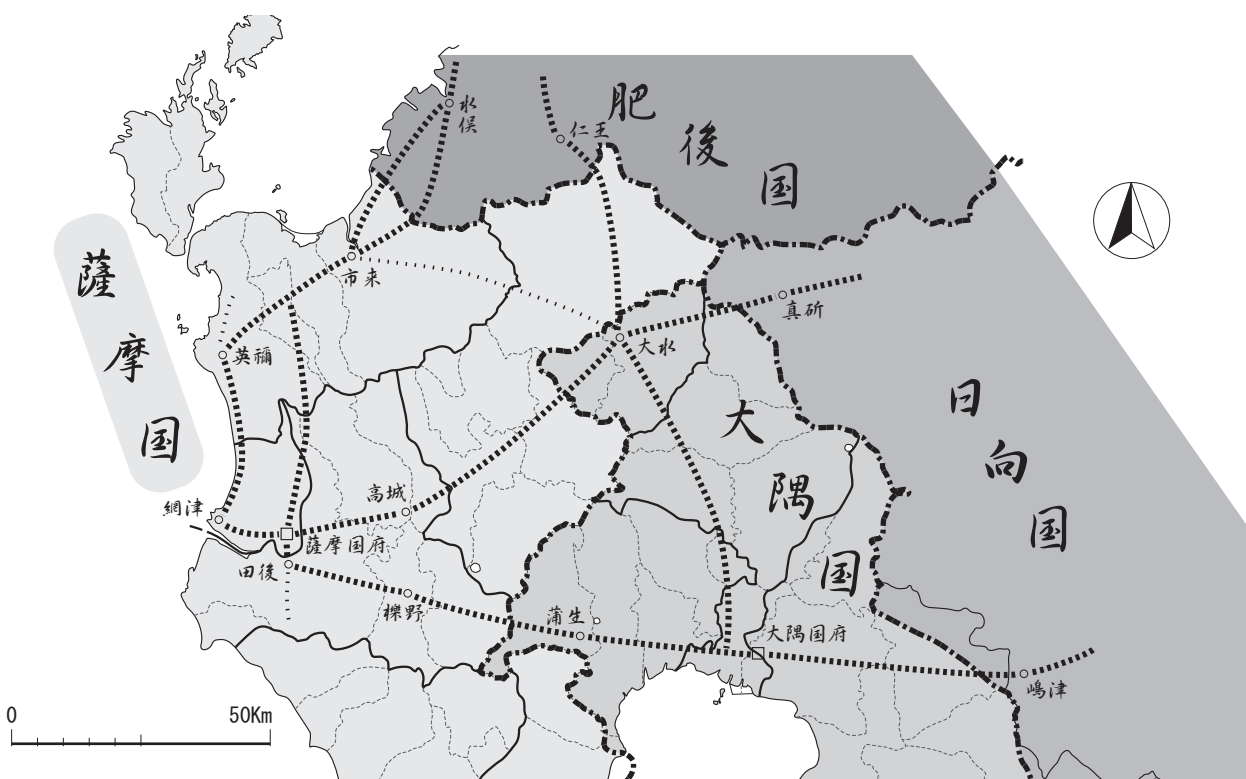
今回実践した古い道を復元する方法は、先入観をもたず

に徒歩の時代であればどこを通った方が最も効率的に行けるのか想像しながら、古地図や航空写真を眺め現地を訪ねることからはじめた。そして、その想定した道が各時期の絵図や古地図に描かれているかどうかを確認した。もし、地図に描かれていたり航空写真で道を確認できれば、最新の地理院地図に投影していった。また、山中で確認した溝状の道跡が里道であるかどうか確認するため、法務局で明治時代の地籍図を入手した。さらに、市町村税務課で取り寄せられる現在の地籍図を5千分の1にして、地図に載っていない細かい道跡を確認した。

本稿では、最初に『明治34年地図』の道を『地理院地図』に重ねようとしたが、合わない点も多い。そこで、トレース台の上で三角点や山谷、川筋などの地形を基に両地図を重ね合わせながら『地理院地図』に過去の道跡を落とした。『伊能図』についても『明治34年図』を介して『地理院地図』に反映した。地図にはないが想定される道跡についても『地理院地図』に付け加えた。

道の交差や合流の状況から、同時性や前後関係を推定することも可能であると考えられる。さらに、分岐や合流する方向性から、目的地の利用率の多さが推測できる。一筆書きで長い距離を辿ることができる道筋は利用率が高かったと推測され、川筋と同じく合流して向かう方に主な目的地があったと考えられる。

今回試みるのは、江戸時代の街道と現在は使われていないが古地図に記されたもので、なるべく直線距離に近い道を取り上げ、総距離と上ったり下ったりした高さを基に、各時期の道筋を推定するものである。距離と高低差は、『地理院地



第2図 古代の道筋想定図

図』にある機能を用いて算出した。

4 研究史と課題

(1)古代官道

鹿児島県内における古い道の研究は、古代官道および駅家を追究するところからはじまった。官道は奈良や京都にあった都城と地方に置かれた各国府を最短距離で結び、中央集権を確立するために必要であった。『延喜式』には、大隅国に蒲生と大水が、薩摩国に市来、英禰、網津、田後、櫛野、高来の各駅家に各5疋、市来、英禰、網津、田後には伝馬の各5疋が置かれたと記されている。伝馬があった駅家は、分岐・合流する他の道があったことが想定される。市来は、海岸筋と矢筈岳回りとともに大口からの筋が考えられる。英禰は、海岸筋と横座越とともに長島方面への筋が想定される。網津については、薩摩国府へと英禰および高城方面が想定される。田後は、櫛野方面へと日置郡からの筋の分岐・合流が考えられる。

各国内においても、国府と各郡を最短で結ぶ計画的な道が設けられたと考えられる。肥後国、日向国、薩摩国の各国府域は発掘調査によってほぼ特定されており、大隅国についても地名や立地から国府の位置が想定されている。県内の郡衙については、想定されている薩摩郡成岡・西ノ平遺跡のような場所はあるものの、発掘調査などによって特定されて

いる例はない。

薩摩国と大隅国を通る西海道の駅家について、古くは江戸時代から伊藤常足氏、本格的には吉田東伍氏が1900(明治33)年に『大日本地名辞典』で触れている。古代官道について主な研究者の見解は表1のとおりであり、筆者も記載したような視点で県内の古道を散策してみたいと考えている。なお、同じ様な研究手法で同じ地域を提示している見解については、割愛しているものもあるのでお許し願いたい。本稿の対象区間については下記のような研究がなされてきたが、詳しくは後述する。

市来駅については吉田東伍氏が出水郡内に求めており、「市来」を記載している。その後、出水市武本地区の小学にある「市来」を支持する見解が多い。1992年に近く市来遺跡・老神遺跡の発掘調査が行われ、古墳時代の遺物が多く出土したが、古代の遺物も一定量出土しており(出水市教育委員会1995)、周辺に市来駅が所在する可能性は否定できない。私見としては後述するように、地名は石器の残核のように後世まで伝わっている可能性もあるので、小学の「市来」がある地点に限定せず、ある程度の範囲を視野に入れておいた方がよいと考える。また、江戸時代の人馬継所が野田と高尾野で半月交代で行われていたという点も市来駅の所在地に対して何らかの示唆が得られるのではないかと考える。

研究者\駅家・ルート	発表年	薩摩国									
		水俣駅-市来駅間	市来駅	英禰駅	網津駅	市来駅-高来駅間	高来駅	薩摩国府	田後駅	櫛野駅	田後駅-蒲生駅間
伊藤常足	1842(天保13)年		市来町	阿久根				御陵下町	伊作郷田尻	「カシノ」出水郡	
吉田東伍説	1900(明治33)年		出水郡内・米ノ津	阿久根	網津		高城	御陵下町	平佐	市比野	
大槻如電説	1915(大正4)年		市来町	阿久根			高城麓	御陵下町	郡山村	本名村	
鹿児島県史(黒板勝美説)	1940(昭和15)年		出水郡内・米ノ津	阿久根	網津から京泊		高城	御陵下町	平佐から永利村	市比野	
藤井重寿説	1965・1971年							御陵下町	樋脇町塔之原	市野々	
足利健亮説	1975年		出水市知識	阿久根	網津	海岸沿	櫛野と蒲生の間	御陵下町	薩摩国府と網津の間	市比野	
小園公雄説	1991年										
池畑耕一説	1991年			辻堂遺跡周辺				御陵下町			
武久義彦説	1994年										
中村明蔵説	1986年	矢筈岳西側	出水市武本	阿久根市山下	網津			御陵下町	川内川左岸	市比野	
平田信芳説	1997・2003年	鱈淵-西出水-野田	出水市武本	阿久根市山下	京泊周辺	弓木野經由海岸沿/横座越		御陵下町		市比野	新留峠經由
永山修一説	2003・2009年				京泊周辺			御陵下町			
松田朝由・岩澤和徳説	2004年							御陵下町			
木下良・武部健一説	2005・2009年	海岸沿/矢筈岳東側	出水市武本	阿久根市波留	網津		宮之城屋地	御陵下町	向田本町	市比野	新留峠經由
深野信之説	2012年							御陵下町			
東和幸案	2010年・本稿	海岸沿/矢筈岳東側	出水市域	阿久根市山下	京泊周辺	箕野經由海岸沿/横座越	川内川右岸	御陵下町	川内川左岸	市比野周辺	入来町長野經由

研究者\駅家・ルート	大隅国									
	蒲生駅	蒲生-大隅国府駅間	大隅国府	大隅国府-大水駅間	大水駅	大隅国府-島津駅間	薩摩国府-大水駅間	仁王駅-大水駅間	大水駅-真祈駅間	
伊藤常足	蒲生		府中		菱刈郡大水郷					
吉田東伍説	蒲生		府中		大口・栗野				真幸	
大槻如電説	加治木町		府中	存在を示す						
鹿児島県史(黒板勝美説)	蒲生町		府中		鹿野町・新田町・豊後町	都城市沖水村			真幸村・加久藤村	
藤井重寿説			府中							
足利健亮説	蒲生		府中		大口			仁王	真幸	
小園公雄説			府中		財部町大川原	赤坂-吉ヶ谷-夏木經由				
池畑耕一説			府中							
武久義彦説		湯湾岳南側ルート	府中	明治34年地図で推定	菱刈町前目付近				魚野越	
中村明蔵説	蒲生		府中		大川原の栗野?	白鹿岳北側				
平田信芳説	蒲生	中-野田-米田-小浜-野久美田-大津渡	府中	宮坂-万膳-箱崎八幡					魚野越	
永山修一説			府中							
松田朝由・岩澤和徳説			府中			高篠ルート				
木下良・武部健一説	蒲生町下久徳	県道隼人塚浜の市線	府中	正八幡宮-菱刈横川線	菱刈町前目	県道2号沿い-財部町十文字	国道328・267号沿い	水俣市久木野-国道268号沿い	県道448号沿い-えびの市灰塚	
深野信之説	外園遺跡周辺	九玉神社-春日神社付近	府中							
東和幸案	外園遺跡周辺	小浜經由	府中	石鏡神社-石峰遺跡周辺經由	菱刈町松原神社周辺	横市川沿い-都城周辺	川内川右岸-川内川左岸	布計越	般若寺越・魚野越	

表1 古代交通路についての各研究者の見解

英祢駅については、阿久根市域に求める点に異論はみられないが、江戸時代に外城が置かれてから現在に至るまで阿久根市の中心地である波留地区と、中世山城の阿久根城があった山下地区に絞られる。池畑耕一氏は、「辻堂」で採集された古代の焼塩土器や越州窯青磁などから、周辺に英禰駅があった可能性を指摘している(池畑1991)が、地図がなく「辻堂」がどこに位置するか不明である。

網津駅については、『鹿児島県史』(黒坂1940)をはじめ多くの研究者が川内川河口右岸の京泊集落付近を想定しており、甌島郡をはじめとする島嶼部との連絡に欠かせない施設である。現在の網津地域は内陸に位置するが、「津」とあることから湊であったことは想定できる。木下良氏は「網津」を「おうつ」と読むのは「大津」に連なる感があり、国津または国府津に当たるとしている(木下2009)。国府近くの湊に設置されており、特に南の領域境のあった南島の状況をはじめ洋上で情報を中央に伝えるのにも重要な役割があったと考えられる。今後は、大宰府から南島へ船出する際に寄港した痕跡はないのか、考古資料、文献、地名など問題意識を持って調べることが必要である。

高来駅については、『延喜式』での記載順や国府に近いことから幾つかの説があり、高城郡域外に日野尚志氏や木下良氏のように薩摩国府一大水間に高城駅を想定している(日野1981)。明治時代の駅馬車の発着地である高城駅と混同されそうであるが、高城麓に高来駅を求める見解も多い。『西海道全圖』には、「鷲山」と「二渡」の北側に「高城」という記載があり、薩摩郡内ではあるが駅馬家の可能性は全くないのか課題としてあげておきたい。一般的な集落地名には小さな白○が付されるが、「高城」にはないのである程度広域を示すと考えられる。

阿久根市の郷土史編さん委員会がまとめた1985(昭和60)年発行の『阿久根の地名』には、「古代から中世にかけての、肥後と薩摩を結ぶ主要街道は、野田から桑原城―山下一鶴川内―田代―東郷へと抜ける道筋であった」と記され、山下地区から少し引き返すことになるが、横座越の道筋が主要街道であったとしている(阿久根市の郷土史編さん委員会1985)。

永山修一氏は、「山が海までせまっている英祢・網津を経由するルートを設定しなければならなかった理由については、不明とせざるを得ないが、英祢・網津ともに港の機能を果たし得る自然条件を備えていることから、陸上交通から水上交通へ、あるいは水上交通から陸上交通へ切り替えを保障するものとして、こうした海沿いのルートが設定された可能性を指摘することができる。」(永山2003)として、この区間における水上交通の重要性を指摘している。

研究史では薩摩国府と出水平野を結ぶ道について、駅家を経る道を想定しているものの、具体的な道筋についてはほとんど明らかにされていない。また、西海岸線以外の道筋を指摘したのも、阿久根市郷土史編さん委員会と平田信芳氏だけである。本稿では、この点について検討したい。なお、伝馬が置かれたのは市来、英祢、網津の3駅のみであり、前述したように枝道があったのではないかと考える。併せて、薩

摩国府から直線的にはそれほど離れていないと想定される田後駅についても考えてみたい(註2)。

(2)中世から近世の道

江戸時代の薩摩街道(出水筋・大口筋・高岡筋)をはじめとする主要道については、鹿児島県教育委員会が企画し、各地域の調査員が文献調査や現地踏査を踏まえて1993～1997年に刊行された5冊の調査報告書にまとめられている。本稿で対象とする区間については、『歴史の道調査報告書 出水筋』に報告されている。

2003年に刊行された三木靖と向山勝貞氏の共著(三木・向山2003)には、興味深い記述が多く、「古代の道は国府と郡衙(郡家)を結び、中世の道は○○院・○○荘を結んでいた。出水街道は本来、鹿児島郡―伊集院―市来院―薩摩郡―高城郡―莫祢院―山門院―出水郡を結んだと考えてよい。」と述べている。阿久根市域については「阿久根郷麓が山下(律令期の英祢駅、中世は莫祢城の山麓)にあった時は、高之口から山下に向かったが、元禄3(1690)年高松川河口近くの右岸「波留」に御仮屋が移ると、出水街道は高之口からまっすぐ北上する道筋に変化した。」と、中世以前の道筋から薩摩街道に変わった状況を述べている。

上村俊洋氏は中世山城および牧と道の関係に注目し、黎明館企画展として『南九州の古道』展を企画・開催し、文献や絵図、考古資料などを展示した(上村2019・2020・2022・2023)。

課題となるのは、高尾野往還の道筋を明らかにすることである。

5 対象とする区間の設定

(1)区間の設定

今回対象とする区間は冒頭でも述べたように、薩摩国府推定地の北側にあり、江戸時代の街道でもある薩摩川内市の高城川に架かる妹背橋から、中世に島津氏が拠点とし、江戸期には外城の一つであった出水市野田までの区間である。両地域を結ぶ海岸沿いの道と山越えの道について検討する。両方の道筋は第3図のように、現代はもとより各時代に使われたと考えられる。

妹背橋付近は、江戸時代の薩摩藩に113ほどあった外城の一つの高城麓である。さらに、ほぼ南北を基調とした町並みであることから、集落の形成は中世以前の律令期までさかのぼる可能性もある。「高城」の地頭仮屋跡は麓集落の馬場から入る妹背城大手入口に比定されている。山城と地頭仮屋と麓集落が一体化した形態をとどめている。通りは各屋敷の敷地から一段下がり、道幅は馬場が5.5m、小筋が3.3mで石垣や大木など、当時の面影を色濃く残す地域である。妹背橋は昭和35年に現在のコンクリート製になるまでは、1846年に岩永三五郎設計、西郷隆盛監督でつくられた石橋であった。『元禄國絵図』にも「橋有」とあり、江戸時代から位置が変わっていないことから、この地点を「高城」の起点とする。

一方、出水市野田も薩摩藩の外城の一つである「野田」であり、御仮屋は現在の野田小学校に所在したとされる。こち

らの町並みも南北に合っており、110m前後の区画があり、律令期までさかのぼる可能性がある。野田麓の北側には、島津氏初代から5代までの墓所がある感応寺、「中郡」・「屋地」・「笠懸」地名、島津氏が最初に拠点置いたと伝わる木牟礼城があり、中世にはこの地域の中心地だったと考えられる。中世および古代に、西海岸沿いの道と横座越の道が野田地区内で交わっていた可能性があり、その合流・分岐地点である菅原神社を起点とする。菅原神社が創建当初から現在地にあったかどうか不明であるが、今回は便宜的にここを起点とする。

屋地周辺は南九州西回り自動車道建設に伴って、2009年～2012年に発掘調査が行われ、その成果は2014年3月に『中郡遺跡群』として発掘調査報告書が刊行された。12世紀から16世紀にかけての遺構や遺物が出土し、青白磁龍首水注などの貿易陶磁器の中でも優品とされる遺物が出土しており、館が近くに所在する可能性が高まった。『明治34年地図』にも屋地集落に220m四方の区画がはっきり表記しており、館の可能性もある。古代に関しては、10世紀代の火葬墓が確認されたが、官衙や道などに関する遺構や遺物は、この地点では確認することができなかった。阿久根地域や長島地域を含めた出水郡のほぼ中央に位置することや、「中郡」地名が残っていることから、周辺に出水郡衙が所在した可能性も否定できない。

外島遺跡は、9世紀から16世紀までの墓地に関わる遺構や遺物が出土している。屋地集落にある中心地の郊外に位置していると考えられる。「荘」地名に所在する遺跡であり、老松荘との関わりが指摘されている。外島遺跡のSD38は古代の溝状遺構であり、埋土にしまりが強い部分があり、小礫や土師器片を含むことから、低地と段丘上を結ぶ道跡と考えられる。標高9.5mの低地側は幅広く深い溝状で、標高12.5mの段丘上では東西方向に伸びている。規模は、東西32.3m、南北0.6～10.8m、検出面からの深さ約30～250cmである。段丘上で幅60cm程であることから、主要道とは考えられない。

野田の屋地地区は出水平野の西端にあり、荘地区の水田地帯や波穏やかな海が広がり、農水産資源とともに陸海とも交易の拠点として良好な場所である。また、起伏の激しい山間部が続く薩摩国、大隅国にあって、生活様式や話し言葉などが都と異なると聞き及んでいけば、出水平野は一息つける場所であったと想定される。この地を拠点として徐々に周辺の土地を知り、薩摩国、大隅国を把握する最適な地であったと考えられる。

(2)現在に至る川内－出水間の道

本稿で対象とする高城－野田間は、現在の地域の中心地である川内－出水間に含まれる。この区間の陸上で移動するルートを開拓するとなると、以下ようになる。牛馬から鉄道や自動車などへ移り変わり、それに対応することによって道路や鉄道の構造やルートが改善され、利便性や安全性が高まったことがわかる。

ア 南九州西回り自動車道

鹿児島インターチェンジ（以下IC）と熊本県八代市で九州

縦貫自動車道に接続する間の、西海岸に沿った自動車専用道路である。南は鹿児島市側から、北は熊本県八代市側から随時開通しており、現在の国道3号線に沿ったルートで、主要な街を繋いでいる。トンネルや陸橋で高低差を小さくし、登坂車線やパーキングエリア（以下PA）を設けて、快適に走れるようになった。車窓からの眺めは、起伏の大きい鹿児島島の地形がよくわかる路線である。阿久根IC－阿久根北IC間は平成27年3月、阿久根北IC－野田IC間は平成27年12月、野田IC－高尾野北ICは平成29年3月、高尾野北IC－出水IC間が平成29年11月に開通している。現在、水引IC－阿久根IC間および出水IC－水俣IC間を建設中である。

イ 九州新幹線鹿児島ルート

鹿児島中央駅と博多駅を結ぶ、新設されたルートである。紫尾山を9,987mのトンネルで貫き、川内駅と出水駅を最短距離で結び、高低差も地形に合わせて最小におさえている。鹿児島中央駅－新八代駅間が2004（平成16）年3月に開通し、川内駅－出水駅間は32.7kmで所要時間は11分である。

ウ 広域農道（北薩オレンジロード）

一本の路線で繋がっているのではないが、阿久根市飛松集落から熊本県境付近の出水市前田集落付近まで延びている。1985（昭和60）年頃の建設工事であり、山裾をミカン山や畑地などを貫いている。地形に合わせたアップダウンはあるが、信号機が少なくカーブが緩くて走りやすい道である。野田の起点とした菅原神社から、南側に130mの地点を通る。中世における道筋に近い路線である。

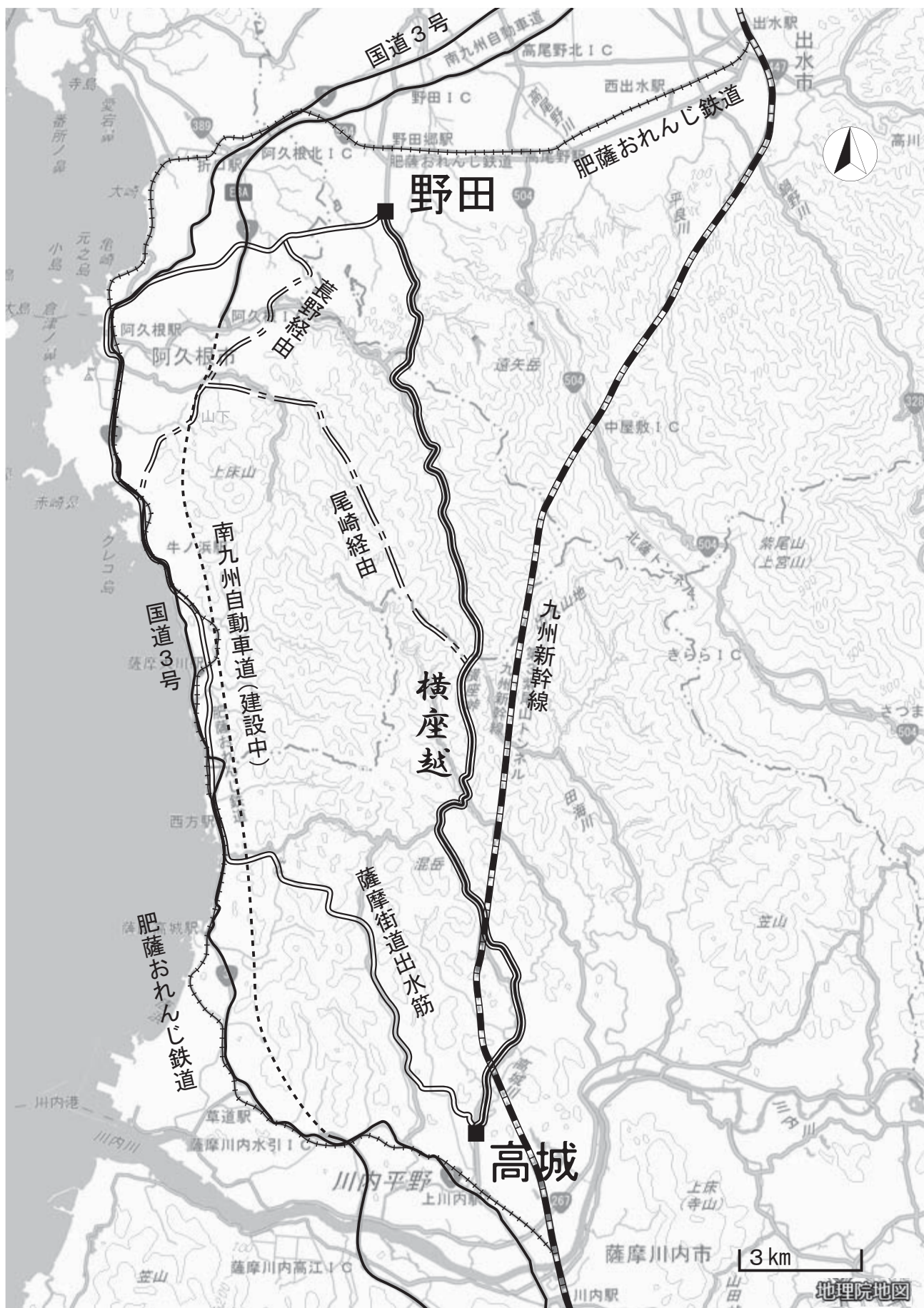
エ 国道3号線

鹿児島市から福岡県北九州市に至る大動脈であり、交通量も非常に多く生活に密着した道である。鹿児島県は1880（明治13）年に「鹿児島より伊集院通米之津を経て熊本県へ達する線」を28里12町32間5尺（約111.333km）と里程を定め、翌年には「国道3等」としている。1885（明治18）年、内務省告示第6号「国道表」では、薩摩街道は熊本より先の国道37号「東京より鹿児島県に達する路線」となった。『明治34年地図』には既に現在の国道3号線と同じ場所に路線があるので、川内川－薩摩川内市西方間と阿久根市段集落－出水市米之津間は薩摩街道出水筋と異なるルートをとったことが分かる。

1920年（大正9年）施行の旧道路法に基づく路線認定では、国道2号「東京市より鹿児島県庁所在地に達する路線（甲）」となった。1952年（昭和27年）12月4日、新道路法に基づく路線指定で旧2号の門司より南が一級国道3号（福岡県門司市（現北九州市門司区）－鹿児島県鹿児島市）として指定された。1965年（昭和40年）4月1日に道路法改正によって一級・二級の別がなくなり一般国道3号となり現在に至っている。随時、各路線で改良工事やバイパス工事がなされ、安全性と快適性が図られている。

オ 鉄道

初期の鹿児島本線は、熊本県水俣市から布計駅を経由し伊佐市や湧水町を通り、隼人駅に至る現在の肥薩線であったが、1927（昭和2）年から現在の路線が鹿児島本線となっ



第3図 高城—野田間における各時代の道筋

た。航空機の発達や九州新幹線が開業するまでは、鹿児島本線に東京までの寝台特急が走るなど長距離移動の主役であった。1922（大正11）年7月に川内線の川内町駅－西方駅間、同年10月に西方駅－阿久根駅間、1923（大正12）年3月に阿久根駅－野田郷駅間、同年10月に野田郷駅－米ノ津駅間が開業した。1924（大正13）年10月には川内線を川内本線に改称し、1927（昭和2）年10月に八代駅－川内駅－鹿児島駅間を鹿児島本線に編入した。2004（平成16）年3月の九州新幹線の部分開通によって、川内駅－八代駅間が肥薩おれんじ鉄道となり現在に至っている。川内駅－出水駅間は51.3kmで約1時間を要する。薩摩街道との関係は、西方駅－阿久根駅間でほぼ重なっている。

カ 薩摩街道出水筋

薩摩街道出水筋は、17世紀から19世紀にかけて整備された鹿児島城と江戸を結ぶ主要道の一つであり、他に大口筋と高岡筋がある。対象とする地区は、「高城」－「西方」－「阿久根」－「野田」の順で外城（麓地区）を北上する。公用書状と家老書付等を送達する大宿次の出水筋経路が「鹿児島」－「市来湊」－「向田」－「阿久根」－「出水」であり、「鹿児島」を出発した通常の廻文経路は「高江」－「高城」－「阿久根」－「長島」－「野田」－「高尾野」－「出水」－「甕島」の順に回送された。薩摩街道出水筋は、1993年にまとめられた報告書に細かな道筋が復元されており、地域の方々によって「薩摩街道」の標識がたてられている。

ちなみに、「薩摩街道出水筋」の道幅は、起点に近い西田橋で幅6.8m、水上坂途中の石橋跡で幅4.4m、市ノ原遺跡第4地点（鹿児島県立埋蔵文化財センター2008）で検出された道幅が4～5m、「西方」北側の墓地内での道幅が約2.5mであり、統一した道幅ではなかったようである。

キ 中世の筋

12世紀から16世紀頃における中世の道筋については、絵図などで確認できるものはないが、『日本之図』は江戸時代初期に描かれたものであり、薩摩街道が整備される以前の状況を示していると考えられる。対象とする区間は、「高城」－「西方」－「阿久根」－「野田」と薩摩街道と同じであるが、その先が「高尾野」－「〇」－「こめ津」であり「出水」は通っていない。

本稿に関係する地域における中世山城は、以下のとおりである。上村氏が述べるように、中世の道筋は当時の山城近くを通っていたと考えられる。

「高城」：水引城 妹背城 白谷城 内ノ城 染ノ城

藤峰城 梅ヶ城 平山城 タンタコ城

「西方」：仕剣丸城

「阿久根」：莫禰（阿久根）城 新城 大石城

小田城 賀喜城 出水之壘跡

「野田」：木牟礼城 崩山城 木ノ上城 亀井山城

新城

「高尾野」：本城 新城

「出水」：出水城

この内、『元禄國絵図』に「古城跡」とあるのが、水引城、妹背城、莫禰城、本城、出水城と考えられる。

平田信芳氏は、阿久根市波留地区よりも山下地区の方が、古代・中世以来の集落の風格を具備していることから、山下地区に英祢駅を求めている。さらに、「山下－弓木野－大川ルートが、薩摩街道である海沿いの道より古いことを知った」としている（平田1997）。

池畑氏や平田氏など多くの研究者により、阿久根市域における中世以前の中心地であると指摘される山下地域内に所在する北山遺跡が、南九州西回り自動車道建設に伴って発掘調査され、その一部について発掘調査報告書が刊行された（公益財団法人鹿児島県文化振興財団埋蔵文化財調査センター2023）。その成果によると、街道や古代官道そのものは調査区域内を通っていないものの、13世紀～16世紀の遺物や遺構が多く確認されている。この調査区内では、中世前期（13～14世紀）の集落跡から中世後期（15～16世紀）の島や墓地へと変遷する。掘立建物跡や溝状遺構の方向は、現在の区画とほぼ同じであり、中世以来の地割りが現在まで踏襲されていることが明らかとなった。出土品の中には、青磁梅瓶や青白磁の合子、黄釉鉄絵陶器盤などの交易品や、茶道具の風炉、碁石、仏具、鉄鍬などの武士・僧侶階級の人々に関する遺物があり、有力武家の一党とその家人集団の集落であることが指摘されている。これまでの研究により、中世における阿久根氏の居館跡は山下小学校周辺ではないかと推定されており、地籍図をみると莫禰氏供養塔所在地の北隣に90～120m四方の区画が想定され、これまでの研究の蓋然性が高まってきたのではないかと考えられる。

さらに、9世紀代の土師器や須恵器とともに「金」の刻書土器、転用硯や越州窯系青磁などが出土しており、地方官衙に関連する遺構の存在が指摘され、官道および英祢駅がこの周辺に所在する可能性も高まってきた。なお、報告書の中で近世とされる溝状遺構2は、区画溝とされるが道の機能を兼ねていたと考えられる。しかし、幅は2～3mであり、主要道とは考えられない。調査範囲外の台地縁に沿ってに2～4m幅の道があり、さらに低地と台地を繋ぐ約5m幅の道がある。また、集落を貫く6m幅の道もあり、山裾にも道がある。山下地区は古代から中世にかけて主要道が通り、江戸時代になると薩摩街道が波留地区を通ることから、道の変遷を考える上で良好なフィールドである。

山下地区から北側については、葎野－横手－宮ノ原－椿－長谷の各集落を経て薩摩街道と同じ筋に合流するのではないかと考える。

ク 古代の道筋

8世紀から11世紀頃の古代における「高城」－「西方」間の道については、今のところ言及できる素材がないので保留にしておくが、少なくとも薩摩街道と同じ道筋か、あるいは網津駅の位置によるが薩摩国府もしくは「高城」から西に向かって海岸線に出てから北上する二つの道筋に限られると考えられる。後者の道筋は、現在の肥薩おれんじ鉄道路線に近いと考えられる。『明治34年地図』を基に中世以前の道を想定すると、西方周辺で海岸線に出てから西目地域までは、地形的に薩摩街道とほぼ重なると考えられる。

海岸線から山下地区に向かうのに、最も距離が短くてす

むのは45度の角度であり、西目地域にあると考えられる。現道や地籍図にみられる道を辿ると、踏切を渡って集落を抜けて北東に延びる道がある。丘陵を越えて一旦低地に出ると、現在は草木に覆われて通れないが、地籍図では道が続く。最も高い付近では地籍図での道も途切れるが、再び溝状の道を確認でき、下り終えると、山下地区の八幡神社前の直線道に至る。八幡神社前の道から山下地区の中心部に向かうには、3つの筋がある。中世の阿久根城がある山裾を通る東側の道と、台地上の遠矢集落の直線道、それに谷筋を経て山下郵便局と山下小学校の間に出てくる道筋が考えられる。距離としては山裾ルートが最も短い、直線ではなく地形に沿って蛇行している。駅家近くで直線道を意識していたとすれば、後二筋の可能性が考えられる。

古代の英禰駅は、阿久根氏館跡周辺の安定した台地上にあったのではないかと推定している。山下地区からは、中世と同じく遠矢集落―萇野集落―梶集落―桑原城上集落を経て野田地区の仮屋集落や屋地集落へ向かったのではないかと考える。

西目地域から「野田」までの道筋は、現在の広域農道通

称オレンジロードと概ね重なっている。

6 横座越の検討

西海岸沿いについては、上述したとおり多くの研究があるので、本稿ではもう1つの道筋である横座越を中心にみていくこととする。前述したように、横座越は『元禄國絵図』および『西海道全圖』に描かれており、少なくとも17世紀までは遡ることができる道筋である。さらに、『西海道全圖』に「国司塚」と記されていることから、実質的な国司がいたころまで遡ることができることを示唆していることから、国司が廃止される中世まで遡る可能性がある。

横座越については「高尾野往還」と同じと考えられるが、「高尾野往還」を詳しく述べた文献に接していない。鹿児島県立埋蔵文化財センターに所蔵されている『中世城館調査カード』は、1987年に刊行された『鹿児島県の中世城館跡』の基になったものである。当時、野田町内を担当した堤成孝氏が記載した調査カードの木之牟礼城屋形跡の機能（軍事的にみて）という欄には、「この木之牟礼城は、肥前肥後方面より不知火海を渡って古浜荒崎に上陸し、屋地・熊陣の山門院、亀井山城の中枢を経て田代に至り、出水平野の南壁で



第4図 高城―野田間の道筋1

ある紫尾山系を横座峠で越え、薩摩の中原川内鹿児島方面及び大隅の中原国分鹿屋方面に通ずるいわゆる南部九州に通ずる主要交通作戦路として意義深い。」とし、横座越が薩摩国内ばかりでなく大隅国へ通じていることの重要性を指摘している。

また、平田信芳氏が山越えについて言及している。1921（大正10）年に、現在の西出水小学校の前身である上知識小学校の修学旅行一行は、高尾野町平八重（高尾野川沿い）を通して藤川天神経由で東郷まで歩き、舟で川内まで川内川を下り、汽車に乗り換えて鹿児島までの行程を紹介している（平田1997）。平田氏は高松川沿いを通り横座峠から藤川天神方面への道（田海川沿い）が、駅路もしくは伝路であることも考えられるとしているが、西側の谷筋の方（高城川本流沿い、高城川支流中間川沿い）が出水―川内間は距離が短い。荷物の量や重さによっては、田海川沿いの道から川内川の川船を利用した方が効率的だったと考えられるが、徒歩で距離を短縮できる高城川沿いもしくは中間川沿いが重視されたのではないかと考えられる。

『西海道全圖』では、「高城」が郵便局を示す赤い丸印で描かれ、両方向に伸びる薩摩街道と西側へ分岐する細い赤線が描かれている。この赤線は高城川を3回渡って北上し、「横座越」―「越路」などを経て、野田と高尾野の間で東西に伸びる赤線に合流する。このことから、1877（明治10）年にはこのルートが重要視されよく使われていたことは明白であり、さらに時代を遡る可能性もある。特に、「横座越」の赤線を挟んで西側に「国司塚」と書かれていることから、「国司」がこの道を利用していた可能性も出てくる。

1998年刊行の平凡社版『鹿児島県の地名』には、「桑原城から南下していったん山下村に入り、田代地区を経て横座峠を越える道が、かつては阿久根方面から東郷方面へ向かう唯一の道であった。横座峠近くの出水力壘や田代の中之峯壘は天文年中（1532～55）薩州家と渋谷一族の東郷氏が争った際古戦場と伝える。」とあるが、山下集落からは、尾崎集落経由で直接横座峠を往来した方が距離が短い。また、同書には「高城郷の野町で高尾野郷に至る往還（高城―



第5図 高城における溝状の道から薩摩国府方面を望む

城上―横座峠―高尾野）が分岐した。同往還は出水郡と高城を結ぶ最短距離の道で、伊能忠敬作成の地図にも掲載されている。」とあり、伊能図以外は首肯できる。

横座越えによる高城―野田間の道筋は総距離約27kmであることから、「高城」―城上間、城上―下之段間、下之段―横座峠間、横座峠―下田代間、下田代―「野田」間の5区間に分けて説明したい。

(1)高城―城上間

南側の起点とした妹背橋は、『元禄國絵図』でも「橋有」と書かれており、幕末の1846（弘化3）年には岩永三五郎が設計し、西郷隆盛が監督した石橋が架かっていることから、鹿児島城下と同じように重要視されていたと考えられる。『明治34年地図』では高城麓の馬場より東側に道があり、現在も南北両側の斜面部分が溝状となる道を確認できる。『元禄國絵図』にも妹背城と考えられる「古城跡」の東側と高城川の間を道が通っている。現在の妹背城跡東裾の道は舗装されているが、江戸時代に遡る雰囲気や彷彿とさせる。北山寺住僧墓入口から北側は不明となり、城上地区までは『明治34年地図』によって推定した。「城上」地名の城は、本城川下流に位置する妹背城のことを指していると考えられる。今寺集落北側と城上地区北側で高城川を渡る点は、『元禄國絵図』および『西海道全圖』が示している。

(2)城上―下之段間

城上地区で高城川を渡ると、『元禄國絵図』では高城川沿いではなく、西側の谷間に道が描かれている。西海道全圖には「コン岳」と「中岳」の間の谷筋に赤線が引かれている。「コン岳」は混岳（368.9m）に比定できるが、「中岳」は地元の方に伺っても明確にできなかった。高城川本流と考えられる川筋との間に中岳は描かれているので、この時期の道は西側の高城川支流である中間川沿いを使っていたことが分かる。児美神社や松下田庚申塔周辺を通して北上したのではないかと想定される。

なお、高城川本流沿いにも両岸に人が歩くことが出来る道がある。中間川沿いと高城川本流沿いと比較すると、距離にして中間川沿いが281m短く、高低差にして中間川沿いが75m低い。両方の道の距離と累計高低の差はそれほどなく、夏場は日陰になる中間川沿いをとり、冬場は陽当たりの良い高城川本流沿いの右岸側をとった可能性もあり、気象状況や道事情によってルートを選んだと考えられる。また、中世は山城が城上地区の南東側に多いことから、高城川本流沿いでも左岸側が多用されたことが考えられる。

吉川小学校付近まで進むと、『西海道全圖』にある赤線が高城川上流で2回川を渡って着くのは、下之段集落である。渡った川は宇都良川と高城川本流である可能性が高い。

『元禄國絵図』および『西海道全圖』には高城川上流を挟んで、左岸が薩摩郡、右岸が高城郡となっている。両地区の明治時代の地籍図をみると、左岸が「枇杷野」で右岸が「柿谷」と小字が異なり、「枇杷野」には「田海」と書かれており、旧東郷町域であることがわかる。また、地元の方によると、両集落の80代ぐらいの方々は小学校は一緒に吉川小学校へ

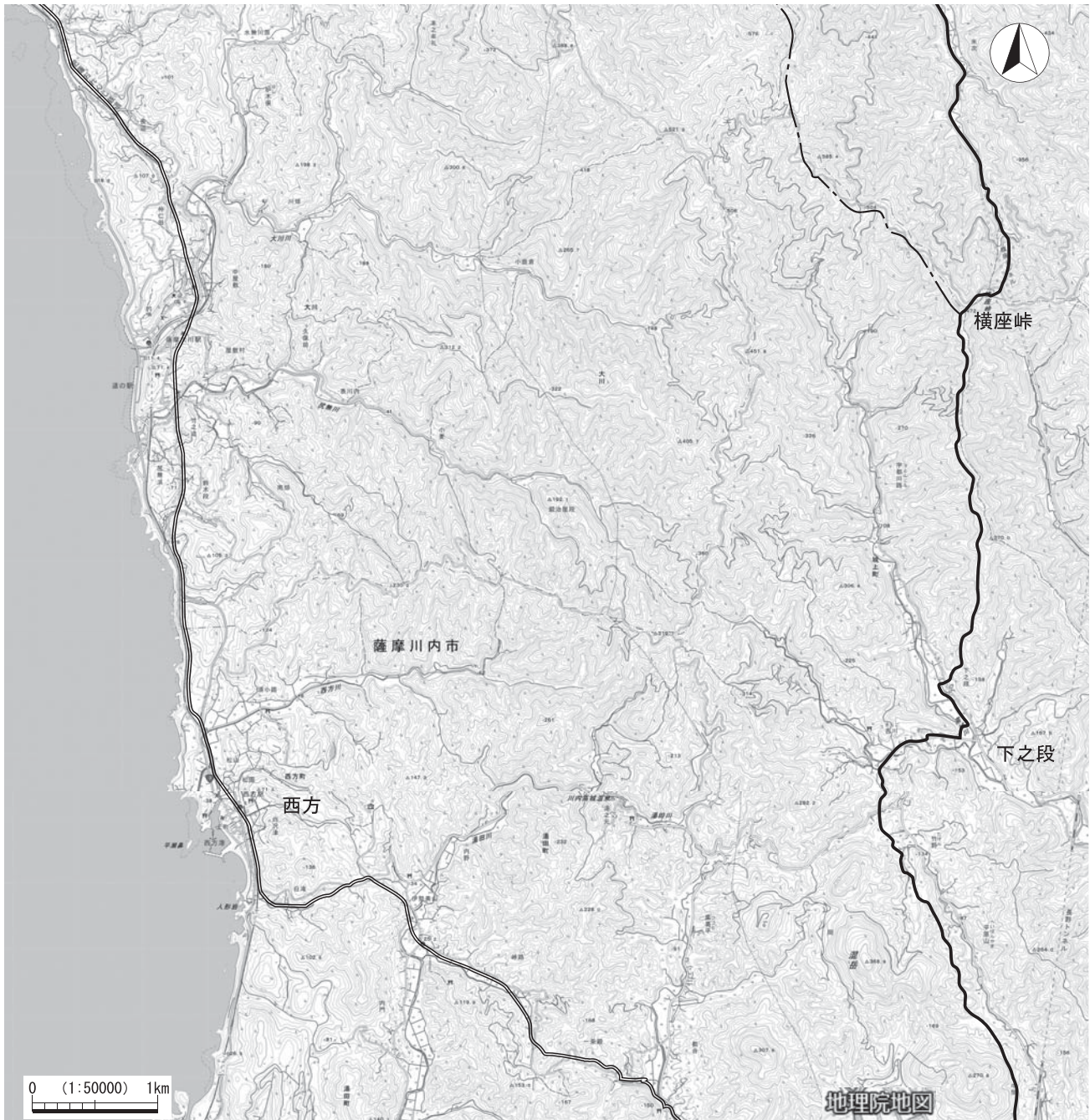
通ったが、中学校は右岸の生徒が「高城東中学校」へ通い、左岸の集落の生徒は「下東郷中学校」への登校となったとのことである。これらのことから、『元禄國絵図』および『西海道全圖』に描かれた内容は信憑性が高い。

(3)下之段—横座峠間

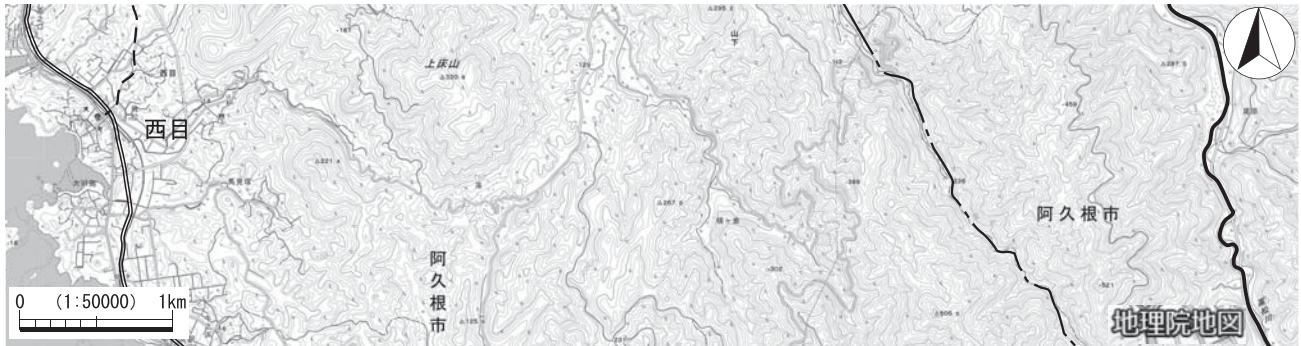
『明治34年地図』にあるとおり、高城川本流につくられた堰のところは浅く、左岸側に現在の道路より低い位置に旧道がある。横座峠へ登って行くには、自治公民館側から登る溝状の道と、小さな安ノ木川原川水系右岸から登る溝状の道がある。前者は多少荒れてはいるが、現在でも竹山の整備などで利用されている。後者は、建物の裏側を少し登ると、溝状の道跡に伐採した竹などが積み重なっており、道として使われなくなった後の溝に不要な竹を投げ込んだ状況がよく

わかる。尾根を登りつめた位置に、『西海道全圖』には「十文段」と記されているが、地元の方に伺っても手掛かりを得ることはできなかった。ここから横座峠までは現在の林道の法面と重なりながら、部分的に尾根上の道跡を確認することができる。

横座峠近くになると遠望が開け、東側には桜島、南側に川内平野が見え、肥後方面から初めて来た人には印象深く、薩摩を去る人にとっては感慨深いものがあっただろうと推察される。横座峠の最も標高が高い場所では、東側の尾根に道跡が続き、藤川天神方面へ延びると考えられる。また、西側への道跡は尾崎集落を経て山下地区に向かう道筋と考えられる。ここが阿久根市と旧川内市・旧東郷町の境であり、薩摩国の高城郡、薩摩郡と出水郡の3郡の郡境である。なお、



第6図 高城—野田間の道筋2



第7図 高城—野田間の道筋3

『西海道全圖』にある「国司塚」については、それらしい場所は未だ確認していない。

(4)横座峠—下田代間

横座峠の最も高い標高472m地点から広がった溝状の道跡を出水側へ少し下ると、地元で「紫尾林道」と呼ばれている舗装された道路に出る。その脇に、阿久根市教育委員会による横座峠の木柱がある。その地点からやや東側から下りていくと、急傾斜地の中でも尾根部分とその左右に溝状の道が、蛇行しながら複数の筋となって下の砂利敷きの林道まで続いている。さらに、林道を横断して下ると、砂防ダム部分まで溝状の道跡が蛇行しながら延びている。直行するとかなり急な傾斜であるが、蛇行することによって馬でも上り下りできる傾斜である。

なお、砂防ダムがある沢治いの右岸には道らしき跡はないものの、すこし傾斜の緩い場所に3～4m四方の凹んだ箇所が少なくとも4か所はみられる。単なる倒木痕も否定できないが、この窪みは1877(明治10)年の西南戦争時における塹壕の可能性も検討しなければならない。『阿久根市誌』では6月20日に「西郷軍は攻撃急な官軍のために後退し、田代を経て東郷に越えんと企図にあり、官軍は明21日陸・海より攻撃を企図す。」と記すことから、この時つくられた塹壕の可能性もある。東側にある道を通る相手を狙い撃ちするために、潜んでおく場所としては最適である。実際、使われたかどうかは当時の日誌などや発掘調査で確認する必要がある。周知の埋蔵文化財包蔵地としては、中世の「出水之壑」として登録されている。この付近の地籍図はまだ作製されていないので、正確な道跡の図はない。

横座峠からの道跡は、高松川の源流付近が阿久根・出水側の登り口である。阿久根・出水側にある横座峠—下田代間の東側の尾根は、南北方向に延びる構造線によるものであり、地形的にはほぼ直線的な道筋が想定できる。阿久根市波留地区に河口のある高松川が開析した谷に道や水田がつけられ、人家が点在する。1997(昭和52)年3月に長さ1,292mの横座トンネルが開通し、薩摩川内市と阿久根市・出水市を結ぶルートとして交通量も多い。標高470mの横座峠に対し、標高210m地点を貫くトンネルによって高低差が解消され路線の拡幅が進んだことから、旧道がみられる場所は限られてきたものの、往時の雰囲気を感じることはできる。1548年の戦死者を祀った面白殿前を経て、由来は明らかでないが丁重に祀られた若宮神社が所在する下田代集落へ至

る。

(5)下田代—野田間

下田代集落に所在する若宮神社登り口より南側で集落内を通って東側の馬の背を越えると、旧野田町の越地集落に入る。下田代集落と越地集落の境が高松川と野田川の分水嶺となり、市町村境もここにある。下田代集落から越地集落への道は、窪んだ道がある。阿久根市側に「通山」の小字名があるが、現在のどの地域なのか確認していない。野田側の「越地」地名も道に関係したものである。

越地集落から以北は野田川左岸に道があったことは、『西海道全圖』や『明治34年地図』で確認できる。平野部が急に開ける、下特手集落のバス停付近で野田方面と高尾野方面に分岐する。ここに、1919(大正8)年に下特手方限の人たちが建てた道標がある。「左ハ野田村十三佛縣道ニ至ル約七合」「右ハ高尾野村石坂縣道ニ至ル約七合」「南ハ阿久根村田代ヲ経テ川内ニ至ル約七里」「大正八年八月十五日建設下特手方限」とあり、横座越が使われていたことがわかる。7合は約2.8km、7里は約28kmであるので、川内の当時、郡役所が置かれていた隈之城の可能性もある。このことから、大正期までは横座越を利用していたことがわかる。

『歴史の道調査報告書 出水筋』で野田町を担当した篠原安孝氏と出水市を担当した鬼塚茂氏は、概要報告の中で『高木庸之「薩陽往返事」1830(天保元)年』を引用し、野田と高尾野に人馬継所があり、半月交替であったことを紹介している。人馬継立(じんばつぎたて)は江戸時代の公用であるが、一般の人が利用する同様の馬屋や宿泊施設があったと考えられる。野田と高尾野の人馬継所がどこにあり、なぜ半月交替になったのか興味深い課題である。古代の駅家は公的な施設であるが、一般の人に対しても類似したような施設が駅家の周辺にあったと考えられる。公的か一般用かに係わらず人馬継所のような宿場や茶屋が、横座越を利用する人々にとっては利便性の高い場所であったと考えられる。

出水から分祀されたと伝わる愛宕神社参道前を経て、北側の起点とした1699(元禄12)年に勧請された菅原神社が所在する野田へ至る。

7 西海岸沿いと横座越の比較

徒歩で高城—野田間を移動するとすれば、地形的に西海岸沿いと横座越に限られる。横座越は城上一下之段間が、距

離と累計高低にほとんど差のない中間川沿いと本城川沿いの二つのルートがあるが、他はほぼ一本道である。西海岸沿いは薩摩街道の他に、山下経由と弓木野経由がある。それぞれのルートについて、距離と累計高低を示したのが第4、6～8図および表2である。最短である横座越の距離が26.6km、累計高低2539.34mであり、各外城を巡る薩摩街道の距離は33.3km、累計高低2370.99mである。横座越との距離の差は、弓木野経由が3.5km、山下経由が4.2km、薩摩街道が6.7kmと長い距離となる。累計高低は薩摩街道が横座越より168.35m、山下経由が18.95m低く、弓木野経由は横座越より100.97m高くなる。高低差の運動量を水平距離に換算できる方法があれば、運動量から想定した近道が明確にできると考えられるものの、横座越が効率の良い道であることはわかる。横座越の方が時間も体力も省力化でき、体力については人だけでなく、馬や牛も同様である。

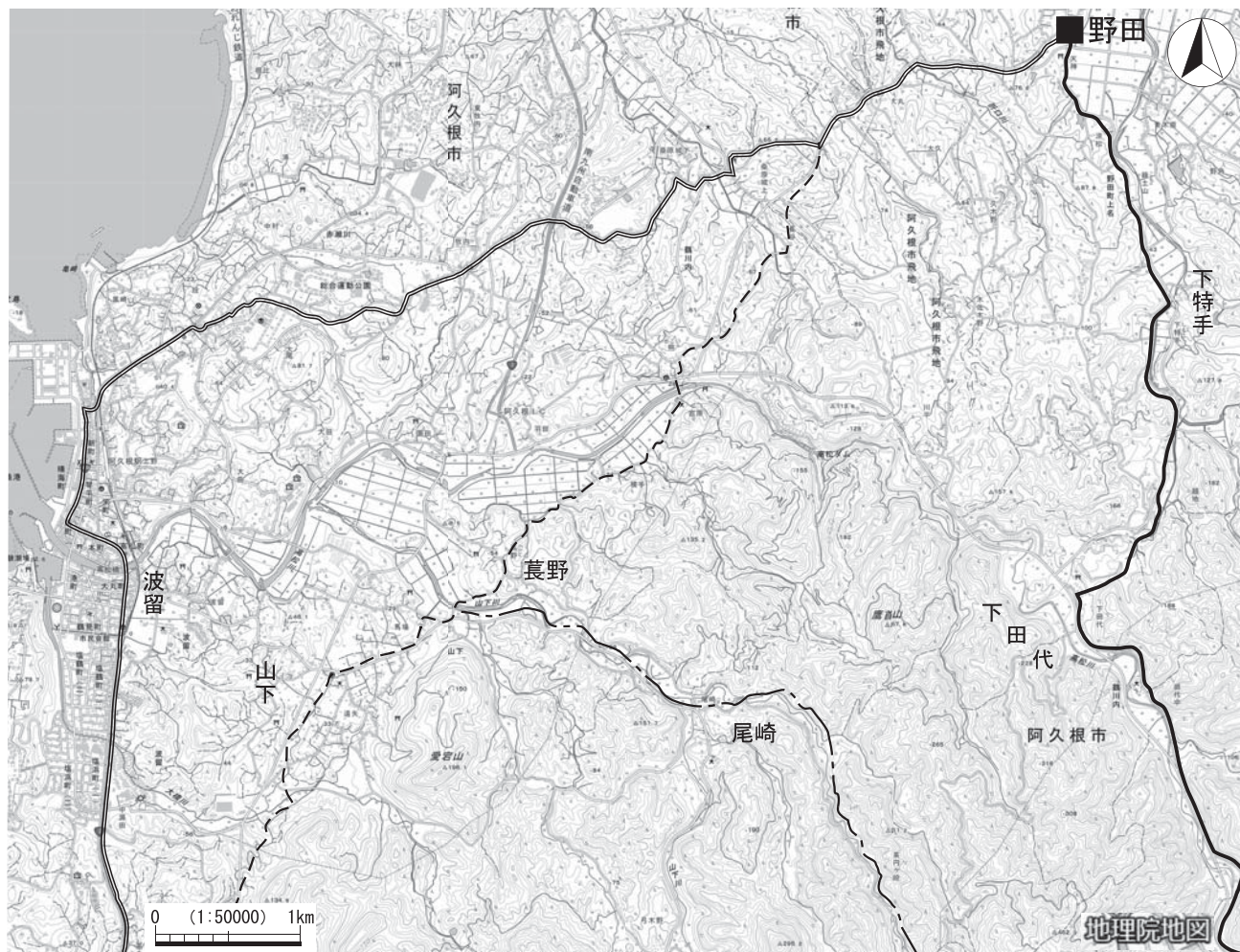
江戸時代の薩摩街道は廻文が各外城を巡らなければならないことから、距離が延びる事は理解でき、藩主の駕籠はなるべく道の高低差が小さい方が乗り心地が良いことや、荷車の発達などからこのルートを選んだことが考えられる。

このようなことから、積雪や大雨など自然による制約、あるいは取り締まりや通行料の請求、強盗など人為的な妨げがなければ、横座越はどの時代も利用頻度は高かったのではないかと考えられる。

おわりに

ある地点から目的地まで移動するとき、今では「空飛ぶ車」が現実味を帯びてきている。100年後のリニアモーターカーを含めた陸路がどのようになっているか思いも寄らないが、徒歩で移動する道が必要であることは基本的に変わらないだろう。途中に立ち寄る場所があるとか、時間があつてゆっくり風景を眺めながら歩く事などが無い限り、なるべく短時間で省力的な近道をしたい気持ちは誰にでもであることである。古代官道を計画した人々も、地形や土地の状況に制約がない限り、時間短縮できる道筋を選択したと考える。今回は、距離だけでなく高低差の累計を併せて、最短の道について提示した。薩摩国高城―野田間の大きな道筋は示すことができたのではないかと考えるので、今後、細かな道筋について最終的に発掘調査による検証が必要であるが、古地図を基にした踏査をはじめ現在出来る方法で、古代官道に近づくことが求められる。

今回の踏査と執筆の原動力になったのは、居ながらにして鮮明な絵図を何度でも見ることが出来る貴重な資料を公開している各機関や、断面図作製をはじめ各機能を使いやすくしている国土地理院のおかげである。考古資料を主に調査対象としてきた筆者にとって、絵図や古地図に記された情報は新鮮であり魅力的であった。



第8図 高城―野田間の道筋4

道筋\区間	始点	終点	距離 (m)	高低差 (m)
野田-妹背橋 (薩摩街道)			33320	2370.99
横座越との比較			6704	-168.35
野田-弓木野-大川-西方-妹背橋 (古代・中世)			30095	2640.31
横座越との比較			3479	100.97
野田-山下一大川-西方-妹背橋 (古代・中世)			30856	2520.39
横座越との比較			4240	-18.95
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋			26616	2539.34
野田-弓木野-大川 (古代・中世)	野田	宮原	4281	379.24
野田-弓木野-大川 (古代・中世)	宮原	尾崎	2643	283.79
野田-弓木野-大川 (古代・中世)	尾崎	弓木野	1867	182.45
野田-弓木野-大川 (古代・中世)	弓木野	水無川原	3229	231.34
野田-弓木野-大川 (古代・中世)	水無川原	大川	2555	226.25
野田-弓木野-大川 (古代・中世)			14575	1303.07
薩摩街道との比較			-3225	269.32
野田-山下一大川 (古代・中世)	野田	宮原	4281	379.24
野田-山下一大川 (古代・中世)	宮原	山下	3268	177.67
野田-山下一大川 (古代・中世)	山下	西目	2841	255.9
野田-山下一大川 (古代・中世)	西目	長迫入口	2620	124.29
野田-山下一大川 (古代・中世)	長迫入口	大川	2326	246.05
野田-山下一大川 (古代・中世)			15336	1183.15
薩摩街道との比較			-2464	149.4
野田-弓木野-大川との比較			761	-119.92
野田-高松橋-大川 (薩摩街道)	野田	牧内	4819	389.54
野田-高松橋-大川 (薩摩街道)	牧内	高松橋	4593	159.31
野田-高松橋-大川 (薩摩街道)	高松橋	中源田	1670	36.87
野田-高松橋-大川 (薩摩街道)	中源田	西目	1772	77.69
野田-高松橋-大川 (薩摩街道)	西目	長迫入口	2620	124.29
野田-高松橋-大川 (薩摩街道)	長迫入口	大川	2326	246.05
野田-高松橋-大川 (薩摩街道)			17800	1033.75
薩摩街道との比較			± 0	± 0
大川-西方-妹背橋 (薩摩街道)	大川	尻無川南側	2024	263.63
大川-西方-妹背橋 (薩摩街道)	尻無川南側	西方	2228	255.63
大川-西方-妹背橋 (薩摩街道)	西方	一条橋	4843	450.3
大川-西方-妹背橋 (薩摩街道)	一条橋	中麦	2962	126.66
大川-西方-妹背橋 (薩摩街道)	中麦	妹背橋	3463	241.02
大川-西方-妹背橋 (薩摩街道)			15520	1337.24
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	野田	下特手	2096	89.52
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	下特手	下田代	2476	176.48
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	下田代	永原	3189	238.59
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	永原	米次	2879	196.57
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	米次	横座峠	1915	377.72
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	横座峠	(十文段)	2210	449.54
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	(十文段)	下之段	1931	410.86
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	下之段	中間	3639	270.98
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	中間	城上	2433	92.63
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	城上	上手	2355	81.49
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋	上手	妹背橋	1493	154.96
野田-田代-横座峠-下之段-妹背橋			26616	2539.34
山下-尾崎-横座峠	尾崎	横座峠	2912	209.75
山下-尾崎-横座峠	山下	尾崎	9038	1331.09
山下-尾崎-横座峠			11950	1540.84
山下-尾崎-横座峠-高城			26011	3001.3
山下-西目-西方-高城			23307	1963.48

表2 各区間の距離と高低差

特に、『元禄國絵図』に描かれた内容は、元禄期における定点とも言える。この時期に認識されていた国境や郡境が、どの時期まで溯るのか明らかにすることが今後の課題である。今後とも、いろいろな素材を用いて各時代の鹿児島県の歴史と文化を掘り下げてみたい。各研究分野の方々からの忌憚のないご意見をお願いしたい。

註

- (1) このような視点で古代における各国の形をみると、ある程度、分国した過程がみえてくる。例えば、九州島を現在の県で示すと、「長崎・佐賀・福岡・大分と熊本・宮崎・鹿児島」、さらに「熊本と宮崎・鹿児島」、そして「宮崎と鹿児島」である。また、筑前国や大和国は角のとれた円形に近く、他国に削り取られて石器の残核のようにになっている。このことから、筑前国や大和国は元々大きな国であり、古くから中心地であったことが窺える。
- (2) 「田後」については、薩摩国府に近すぎるとの意見もあるが、川内川を馬は渡ることができないので、左岸に駅家を設けたのではないかと考える。
- (3) 例えば、常陸国と比較した場合、薩摩・大隅・琉球国大島・日向国の緊張度や地図の充実さがわかる。前者には船番所しかないが、後者は異国船番所や異国船遠見番所が多数描かれている。また、常陸国の古城跡は文字で村名に付しているだけであるが、後者は山城の形や樹木を描くなど情報量が豊富である。

引用・参考文献

- 足利健亮 1975 「5 西海道(9)交通」『日本歴史地理総説 古代編』 吉川弘文館
- 池畑耕一 1991 「英祢駅考」『肥後考古』8号 肥後考古学会
- 伊藤常足 1842 『太宰管内志』下巻 日本歴史地理学会
- 大槻如電 明治44年『駅路通』上巻 大正4年 『駅路通』 下巻
- 近江俊秀 2006 『古代国家と道路』 青木書店
- 上村俊洋 2019 「南九州の古道について 一菱刈郡・大水駅を中心に」『黎明館調査研究報告』第31集 鹿児島県歴史・美術センター黎明館
- 2020 「南九州の古道について2 一古道と中近世牧の立地」『黎明館調査研究報告』第32集 鹿児島県歴史・美術センター黎明館
- 2022 「南九州の古道について3 一令和2年度企画特別展「鹿児島の城館」補足」『黎明館調査研究報告』第34集 鹿児島県歴史・美術センター黎明館
- 2023 「令和4年度企画展「南九州の古道」」『黎明館調査研究報告』第35集 鹿児島県歴史・美術センター黎明館
- 河口貞徳 1953 「南九州における縄文式文化の研究一岩崎遺跡」『鹿児島県考古学会紀要』第3号 鹿児島県考古学会
- 木下良監修・武部健一著 2005 『完全踏査 続古代の道 一山陰道・山陽道・南海道・西海道一』 吉川弘文館
- 木下良 2009 『事典 日本古代の道と駅』 吉川弘文館
- 木本雅康 1997 「古代伝路の復元と問題点」『古代交通研究』第7号 古代交通研究会
- 黒板勝美 1940 「第三編 国司時代 第六章 駅路と海上交通」『鹿児島県史』第2巻 鹿児島県
- 小園公雄 1991 「大隅国府と日向国嶋津駅との古代官道について」『鹿大史学』39 鹿児島大学史学地理学教室
- 武久義彦 1994 「明治期の地形図にみる大隅国北部の駅路と大水駅」『研究年報』38 奈良女子大学文学部
- 中村明蔵 1986 『南九州古代史資料集』 甲南書店
- 中村徳五郎 1931 『高城村沿革史』 高城村史実保存会
- 永山修一 2003 「南九州の古代交通」『古代交通研究』第12号 古代交通研究会
- 2009 『隼人と古代日本』 同成社
- 早川泉 2001 「道路遺跡へのアプローチ 討論」『古代交通研究』第10号 古代交通研究会
- 東和幸 2004 「溝状遺構の一性格」『縄文の森から研究紀要』第2号 鹿児島県立埋蔵文化財センター
- 2010 「薩摩川内市の古道跡(予察)」『黎明館調査研究報告』第23集 鹿児島県歴史資料センター黎明館
- 日野尚志 1981 「付図 古代西海道の交通路」『日燃ゆる九州』日本の街道8 集英社
- 平田信芳 1997 『地名が語る鹿児島の歴史』 春苑堂出版
- 2003 「古道を探る方法」『中原遺跡 第3分冊』 鹿児島県立埋蔵文化財センター発掘調査報告書(54)
- 深野信之 2012 「大隅国桑原郡における奈良・平安時代の一様相 一鹿児島県始良市船津「春花地区遺跡群」の調査成果から」『鹿児島考古』42 鹿児島県考古学会
- 藤井重寿 1965 『薩摩乃古府』 薩摩字絵図研究会
- 1971 『大隅 薩摩 高城国府』 創現社
- 1976 「古代前期 国家成長期の川内」『川内市史』上巻 川内市
- 藤岡謙二郎 1979 「第八章 西海道 第七節 大隅国第八節 薩摩国」『古代日本の交通路IV』 大明堂
- 松田朝由・岩澤和徳 2004 「第三章 まとめ 第3節 高篠遺跡の特質と歴史的な位置づけ 2 高篠遺跡と古代交通路」『九養岡遺跡・踊場遺跡・高篠遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財センター発掘調査報告書(71) 鹿児島県立埋蔵文化財センター
- 三木靖 向山勝貞 2003 『薩摩と出水街道』街道の日

- 本史54 吉川弘文館
- 吉田東伍 1900 「薩摩国 大隅国」『大日本地名辞書』上
富山房
- 渡辺徹也 2003 「南九州の古代交通」『古代交通研究』
第12号 古代交通研究会
鹿児島県教育委員会
- 1993 『出水筋』歴史の道調査報告書 第1集
大平義行「近世の薩摩 —交通政策を中心に—」
平田信芳「古代の薩摩」
五味克夫「中世の薩摩 —鎌倉・南北朝期の薩摩の古
道—」
三木靖「中世の薩摩 —戦国期の薩摩の古道—」
川内市：高井熊次郎 阿久根市：草原新
野田町：篠原安孝 高尾野町：鳥羽瀬豊志
出水市：鬼塚茂
鹿児島県教育委員会
- 1987 『鹿児島県の中世城館跡』鹿児島県文化財発掘
調査報告書(43)
- 1985 『王子遺跡』鹿児島県埋蔵文化財発掘調査報告
書(34)
- 1982 『山崎B遺跡』鹿児島県埋蔵文化財発掘調査報
告書(18)
- 鹿児島県立埋蔵文化財センター
- 2002 『上野原遺跡 第2～7地点：縄文時代早期編1』
鹿児島県立埋蔵文化財センター発掘調査報告書
(41)
- 2003 『中原遺跡 第3分冊』鹿児島県立埋蔵文化財
センター発掘調査報告書(54)
- 2004 『九養岡遺跡・踊場遺跡・高篠遺跡』鹿児島県立
埋蔵文化財センター発掘調査報告書(71)
- 2005 『農業開発総合センター遺跡群I 窪見ノ上
遺跡建石ヶ原遺跡 古里遺跡 西原遺跡』鹿
児島県立埋蔵文化財センター発掘調査報告書
(83)
- 2005 『桐木耳取遺跡Ⅲ』鹿児島県立埋蔵文化財セン
ター発掘調査報告書(91)
- 2006 『農業開発総合センター遺跡群Ⅱ 馬塚松遺跡
市堀遺跡 大門口遺跡』鹿児島県立埋蔵文化
財センター発掘調査報告書(97)
- 2007 『仁田尾中A・B遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財セ
ンター発掘調査報告書(110)
- 2007 『魚見ヶ原遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財センタ
ー発掘調査報告書(111)
- 2008 『仁田尾遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財センター
発掘調査報告書(128)
- 2008 『市ノ原遺跡第4地点・第2地点』鹿児島県立埋
蔵文化財センター発掘調査報告書(130)
- 2009 『堂原遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財センター発
掘調査報告書(145)
- 2012 『上山路山遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財センター
発掘調査報告書(166)
- 2014 『船迫遺跡・高吉B遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財
センター発掘調査報告書(180)
- 2017 『山ノ口遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財センター発
掘調査報告書(188)
- 2019 『下原遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財センター発
掘調査報告書(198)
- 2020 『中津野遺跡 台地部編』鹿児島県立埋蔵文化
財センター発掘調査報告書(202)
- 2021 『見帰遺跡』鹿児島県立埋蔵文化財センター発
掘調査報告書(206)
- 2022 『中津野遺跡 低地部・低湿地部編 第1分冊』
鹿児島県立埋蔵文化財センター発掘調査報告書
(217)
- 鹿児島県教育委員会・公益財団法人鹿児島県文化振興財
団埋蔵文化財調査センター
- 2014 『中郡遺跡群』公益財団法人鹿児島県文化振興財
団埋蔵文化財調査センター発掘調査報告書(1)
- 2019 『見帰遺跡』公益財団法人鹿児島県文化振興
財団埋蔵文化財調査センター発掘調査報告書
(23)
- 2022 『六反ヶ丸遺跡3』公益財団法人鹿児島県文化
振興財団埋蔵文化財調査センター発掘調査報
告書(42)
- 2023 『北山遺跡1』公益財団法人鹿児島県文化振興
財団埋蔵文化財調査センター発掘調査報告書
(51)
- 鹿児島市教育委員会 2013 『墓下遺跡』鹿児島市埋蔵文
化財発掘調査報告書(68)
- 指宿市教育委員会
- 2001 『水迫遺跡I』指宿市発掘調査報告書第34集
- 2016 『橋牟礼川遺跡 総括報告書』指宿市発掘調査
報告書第56集
- 菱刈町教育委員会 1991 『寺山遺跡・年ノ宮遺跡』菱刈
町埋蔵文化財発掘調査報告書(6)
- 串良町教育委員会 2005 『細山田段遺跡・瓜々良蔭遺
跡』串良町埋蔵文化財発掘調査報告書(12)
- 出水市教育委員会 1995 『市来遺跡・老神遺跡』出水市
埋蔵文化財発掘調査報告書(4)
- 阿久根市誌編さん委員会 1974 『阿久根市誌』阿久根市
平凡社 1998 『鹿児島県の地名』日本歴史地名体系第
47巻

鹿児島県立埋蔵文化財センター

研究紀要・年報 **縄文の森から** 第16号

※なお、本研究紀要は査読誌です

発行年月 2023年11月

編集・発行 鹿児島県立埋蔵文化財センター

〒899-4318 鹿児島県霧島市国分上野原縄文の森2番1号

TEL 0995-48-5811

E-mail maibun@jomon-no-mori.jp

URL <https://www.jomon-no-mori.jp>

印刷 有限会社 国分新生社印刷

〒899-4301 鹿児島県霧島市国分重久627-1
