

# 古代山城からみた北部九州

## —肥前国に注目して—

山 近 久美子\*

### 摘要

西日本に確認されている古代山城について多くの研究が蓄積されてきたが、年代や構造など未確定の部分も多かった。しかし発掘資料の増加などから、7世紀後半から8世紀初頭という建設時期が現在では示されている。さらに、天智朝を中心としたより限られた一時期に建設されたとの指摘もなされてきている。本稿では先行研究の成果をもとに、古代山城と官衙、交通路との関連から北部九州、特に肥前国の地域性を理解する「山城の古代地誌」の可能性と課題を考察した。山城が建設された時期には、後の大宰府中心の地域構造とは異なる防衛体制が敷かれた。有明海や肥前国の重要度はより高かったと考えられ、駅路に加えて外敵の侵入を急報する烽火のネットワークの復原研究の進展が望まれる。

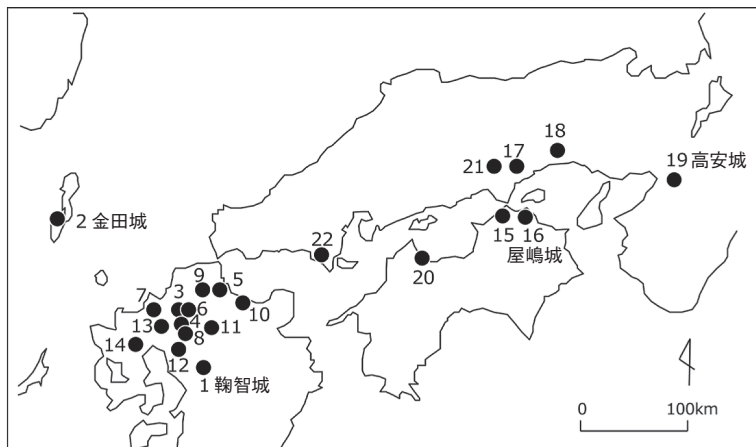
キーワード：古代山城、国府、官道、烽、肥前

## I はじめに

本稿は、山城の立地から古代における北部九州の地域性を理解し地誌を描く試みである。『日本書紀』によれば、663(天智2)年、唐・新羅に対して百済救援のために派兵した日本は白村江の戦いで敗退した。その結果、本土が唐・新羅侵攻の脅威にさらされることとなり、翌年に天智天皇は対馬島、壱岐島、筑紫国などに防と烽を置いた。また筑紫に大堤を築いて水を貯え、水城と呼んだ<sup>1)</sup>。続いて665年に長門国に城を築かせ、筑紫国に大野城と椽(基肄)城<sup>2)</sup>を築かせた。667年には大和国に高安城、讃岐国に屋嶋城、対馬国に金田城を築く<sup>3)</sup>。これらの城に、698(文武2)年に大野城、基肄城とともに修理記事<sup>4)</sup>が記された鞠智城を加えた7つの山城は、天智期山城または朝鮮式山城と呼ばれてきた(小田, 2016)。小田は、朝鮮半島に近い対馬から瀬戸内、畿内に至る防衛ラインのうち、水城・大野城・基肄城の築城を第1次防衛ライン、金田城・屋嶋城・高安城の築城を第2次防衛ラインと呼ぶ。現在確認されている古代山城は、北部九州に多く、さらに瀬戸内海沿岸から畿内にかけて分布している(第1図)。

山城の中には、史料に記載がないものの列石を伴う土塁や水門の遺構が発見されたものもある。これらの列石遺構は、広く学界に知られるようになった明治期以降に「神籠石」と呼ばれていた。近年これらの遺構は山城であることが認定されているが、史料に記載がなく本来の名前な

\*防衛大学校・人間文化学科 E-mail: yamakumi@nda.ac.jp



第1図 古代山城分布図  
(番号は第1表に対応。)

どがわからない遺構を「神籠石系山城」と呼ぶように「神籠石」の名称は残されている（葛原，1994）。古代山城をめぐる研究の状況について，向井（2011）は「神籠石」という呼称や，築造年代，築造目的などの基本的な認識なども定まらない状況を受けて「古代山城研究が混迷を続ける」と表現した。そのような中，稲田（2012）は発掘遺構の分析を通して，古代山城の築城が天武朝期以降にまで継続することや，山城の造営が進行するにつれて築造技術が変化したことを指摘した。

対して井上（2021）は古代山城の類型や分布状況，築造年代について検証を行い，古代山城には先後関係があるのではなく，同じ時期に，同時並行して築造されたと考えた。そしてその年代は大和飛鳥に政権中枢を置いていた中大兄皇子政権時代から，667年の大津宮遷都後の天智政権下の時期に限定されるとみるべきだと論じており注目される。

歴史地理学分野からは，高橋（1972）が古代山城と交通路や条里地割，国府・郡家，烽との関連性を考察した。また高橋（1978）では，残された研究課題として，未発見の山城の確認，プランの調査と施工者の考察，築城や廃城の時期を探ることを挙げた。さらに山城が点的な存在でなく，政治的な施設・都市・交通路・軍事・軍団などとの有機的な関連を明らかにすること，古代朝鮮の山城の解明，都市計画の一環という広い視野からの比較検討の必要性を説いた。向井（2011）も個々の山城について調査の継続や朝鮮半島などとの比較研究に加えて，律令国家形成史の中での位置づけや，地域史の中での位置づけなど広い視野の必要性を指摘している。歴史地理学では木下（2009），木本（2011），中村（2003），日野（1996）などが，古代山城と官衙や交通路との関係について位置の比定を行った上で，積極的に論じてきた。本稿では，これらの先行研究を学びながら山城の遺跡と分布を改めて確認し，周辺の官衙や主要施設，交通路などを含めた立地を考察し，山城の古代地誌を描くための研究課題の一端を見出していきたい。

## II 古代山城の分類

### 1. 立地

古代山城の分類は多くの先行研究で試みられている。ここでは、向井（1991, 2004）と井上（2021）の成果から、立地と形態による分類を確認する。向井（1991）は朝鮮半島の山城との比較を行った上で、外郭線の規模（全周）と比高（山麓部から外郭最低位置までの高度差）により分類している。西日本の山城は大半が大型山城であり、中小規模の山城はみられない。百済・伽耶地域では全周2km以下の中小規模の山城が多く、また新羅の場合、慶州付近には大型の山城が比較的多く分布しているが、大部分が中小規模の山城である。一方で高句麗地域は資料が不十分としながらも、大型山城が多く西日本と同様な傾向を示しているとする。西日本の古代山城の主流をなした形式が、全周2~4km程度の大型の包谷式タイプである状況から、日本の古代山城は百済式とされているが、むしろ高句麗山城を指向していることを指摘している（向井, 2004）。

さらに向井（2004）は全周規模である周長と、城壁最低点（水門部）までの比高の相関を指標として選地を大きく二分した（第1表）。選地1類は、城壁最低比高が30m以上で、周長が2~6kmに及ぶものとし、選地2類は城壁最低点が平地近くまで下り、周長は3kmを超えずほぼ2km前後に集中するものとした。選地1類は多くが独立峰に立地し、遮断城や遮断線、または周辺地形を利用して外城ラインとし、城内最低点を背後の谷盆地側に開く状況が指摘されている。対して、選地2類は城壁最低点である水門部が平地まで下り、平野側に正面を向けている。独立峰ではなく主山塊を背後にもつ支峰に選地し、谷を多く取り込んでいるが傾斜地ばかりで平坦地に乏しく、1類に比して防御性が劣ることが指摘されている（向井, 2004）。2類は山体の取り込み方に共通性がみられ、有明海沿岸と筑豊国境に集中して分布しており（第1図）、独自の設計構想の存在を推定させる（向井, 1991）。

また、井上（2021）は前面に平野部、あるいは海岸線が迫っている地形条件下にはあるが、比較的高い山の中腹以上に城壁を巡らせる山城と、低い丘陵の周縁に城壁があり、一部は周囲の低平地とほとんど同じ標高にまで城壁がおよぶ状況をとっている山城との2類型に分別し、前者を“山岳型”山城、後者を“丘陵型”山城と呼んだ（第1表）。山岳型山城は城壁の標高が最も低くなる地点と周辺の平地との比高（最低比高）がおおむね50mから300mに及ぶが、丘陵型山城では、ほとんどが10m以下であり、0mにまで下る例も少なくないことを指摘している。また、山岳型山城が城壁の周長が3km前後から5kmをこえる大型であり、かなり険しい谷や尾根を内部に含んでいるのに対し、丘陵型山城は周長が2km前後から3km以下の規模で、比較的ゆるやかな地形をとりこんでいることも指摘している。しかし肥後の鞠智城については、丘陵型山城に近いものの、規模も周長が4km近くあり、どちらでもない特徴を有しているとして、第3の類型に位置づけていることは特徴的である。井上と向井による分類は共通点も多く、特に井上の丘

第1表 向井 (2004) と井上 (2021) による古代山城分類の比較

向井 (2004)			井上 (2021)	山城名 <sup>※2</sup>	
選地	外郭	断面	類型	九州	九州以外
選地1類 ・最低比高 30m以上 ・周長 2~6kmにおよぶ	外郭1 ・折れ構造 ・列石の被覆 ・現地調達 ・割石使用 ・寝かせ置き	l-b ・低い土段 状土塁	第3の類型  山岳型 ・最低比高 <sup>※1</sup> 50m~300m ・城壁周長 3km前後~ 5kmをこえる	1 鞠智城 [肥後]	
		l-a ・半夾築法 :断面が台形		2 金田城 [対馬] 3 大野城 [筑前] 4 基肄城 [肥前] 5 御所ヶ谷城 [豊前]	15 讃岐山城 [讃岐] 16 屋嶋城 [讃岐] 17 大廻小廻山城 [備中] 18 播磨城山城 [播磨] 19 高安城 [河内・大和] 20 永納山城 [伊予] (向井) <sup>※3</sup>
		l-c ・土段高		6 阿志岐城 [筑前]	21 鬼ノ城 [備前]
選地2類 ・最低比高 平地近く ・周長 2km前後	外郭2 ・曲線構造 ・列石の露出 ・外部からの搬入 ・切石使用 ・横置き ・列石間密着 ・段差調整面加工		7 雷山城 [筑前] 8 高良山城 [筑後]	22 石城山城 [周防]	
		丘陵型 ・最低比高 10m以下 ・周長 2km前後~ 3km以下	9 鹿毛馬城 [筑前] 10 唐原城 [豊前] 11 杷木城 [筑前/筑後] 12 女山城 [筑後] 13 帯隈山城 [肥前] 14 おつば山城 [肥前]	20 永納山城 [伊予] (井上)	

向井一雄 (2004). IX-2 山城・神籠石. 奈良文化財研究所編『古代の官衙遺跡Ⅱ 遺物・遺跡編』, 208-212.

井上和人 (2021). 『日本古代国家と都城・王宮・山城』雄山閣.

※1 最低比高: 城壁の標高が最も低くなる地点と周辺の平地との比高.

※2 山城名は稲田 (2012), 井上 (2021) によった。[ ] 内は所在国.

※3 向井 (2001) では選地2類の可能性も示唆されている.

陵型山城と向井の選地2類には、伊予の永納山城以外は同じ山城が分類され、平野側に広く開いた谷に水門部を設けた扇状の形態をとるものが多く、北部九州、中でも有明海沿岸に位置している。山城の立地の特徴からみて共通性のある北部九州有明海沿岸の山城群は、全てが資料上に記載のない「神籠石」と呼ばれた城でもあり、まとまりをもつものとして注目される。

## 2. 建設時期

『日本書紀』によれば、白村江の戦い後、665 (天智4) 年8月から667年11月にかけて、長門国の城をはじめに大野城、椽城、高安城、屋嶋城、金田城と、対馬から九州、瀬戸内海の要衝に沿って大和まで、西日本に配備された。698 (文武2) 年に大宰府に命じて大野城、基肄城、鞠智城の3城を修繕させ、699年には三野城、稲積城に関する改修記事が『続日本紀』にみられるように、諸城の維持や管理が継続されていた。しかし719 (養老3) 年には茨城、常城の経営を停むと記載され<sup>5)</sup>、天智朝に整備された山城体制の必要性が8世紀になり低下したことがわかる。史料に記載がない山城の建設時期については、有効な発掘資料の蓄積は今後に期待されるところも多いものの、大野城築城以前の「先行説 (7世紀前半)」と、「後出説 (7世紀後半~8世

紀初頭）」が展開されてきた（向井，2004）。

先行説は，朝鮮半島における緊張関係が大野城築城記事より以前から高まっているとの認識の上に立っている（葛原，1994）。660（斉明6）年百濟敗戦直後の唐・新羅連合軍による侵犯を予想して，斉明7年に築造したと考えられている（渡辺，1998）。狭川（1999①）も，山城の分布や筑紫に関する『日本書紀』の記事を通して，斉明天皇6～7年に山城建設の計画が存在したと考えている。しかし，これらのいわゆる先行説の根拠については疑問視する意見も出されている（向井，2004. 井上，2017. 八木，2008）。

一方，後出説は選地や外郭構造の違いを時期差や機能差とみており，古代山城の段階的な築造過程を推定している（向井，2001）。稲田（2012）は備前の鬼ノ城の発掘成果をもとに，斉明，天智，天武による国家による時間・空間支配の意図が鮮明になった時期に，中央派遣の大宰監督下の築城組織を介して実現された，と位置づけている。

白村江の戦い前後の東アジア，さらに東部ユーラシアの国際動向の視点にたって検討した鈴木靖民（2011）は，各地での徴兵や軍事制度の整備が促され，民衆掌握と相まって，国家確立を鮮明に意図し実践に移し始めた時期を重視する。各地の山城はこうした施策と密接な関連のもとに670～680年代以降の時期に地域の事情に即して造営されたとする。665年，亡命百濟人たちを指導者に動員して筑紫大宰率の所在する筑紫を防衛する山城が配置され，この時期が大宰府政庁第1期遺構の時期に相当する。ついで667年に金田城，屋嶋城，高安城が築かれ，北部九州と瀬戸内両岸各地の遮断的な諸城の造営と烽，官道による連絡網が有機的に機能することが企図された。大野城，肥前の基肆城や鞠智城や，史料に書かれない筑前の阿志岐城もまた基本的にはこのころ，国家的レベルで企画，造営され，継続した山城であると捉えている。瀬戸内両岸の山城はその後，天武，持統朝ころに築造，維持されたとしている。

対して，井上（2021）は『日本書紀』に築造の具体的な記事がある665年から670年のころ，つまり大和飛鳥に政権中枢を置いていた中大兄皇子政権時代から，667年の大津宮遷都後の天智政権下の時期に，天智天皇により集中的に進められたことを主張する。八木（2008）も「緊迫した朝鮮情勢に対処するため，戦役後倭国内で，大野城・金田城など，またいわゆる神籠石が順次築造された」としている。先行説や後出説とは異なり，同時期建設と理解できる。

発掘調査の結果，築造年代の判断を可能にする資料も蓄積しつつある。筑前の鹿毛馬城では，出土した須恵器甕から築城は7世紀初頭以後であると報告され（<sup>かいた</sup> 穎田町教育委員会，1984），向井（2019）では8世紀初めの須恵器水瓶について報告されている。また，調査では水門部にて門跡が確認できず，水門北側で丘陵まで続くと思われていた列石が途中欠落していることが確認された。版築土塁をしない区域や，整地までは行っているものの列石を設置していない区域があり，内部構造物の確認もできなかった（穎田町教育委員会，1998）。そのため，工事途中で放棄された可能性も指摘されている（狭川，1999①）。

豊前の御所ヶ谷城では，第2東門より7世紀第3四半期かとみられる須恵器が出土し，城門はこの時期には築かれていたとされる（行橋市教育委員会，2006）。また8世紀後半から9世紀前

半に下る土師器皿が出土し、城の存続時期を考える資料が蓄積されつつある。さらに土塁線の工事を中断し、地形的に防御に有利な北側に列石未使用の外郭線工事を改めて行うという計画変更により工期の短縮が意図されたと考えられている（小川，2010）。この御所ヶ谷城について、向井（2019）では、7世紀第4四半期の須恵器長頸壺と8世紀前半の土師器が出土したと報告されており、詳細な建設時期や過程については課題が残される。

備前の鬼ノ城から出土した土器は、ほとんどは7世紀第4四半期～8世紀初頭であり、この時期が築城から廃城までの期間をあらわしていると解釈されているが（村上，2010）、7世紀第3四半期にさかのぼる可能性のある土器も存在することから、これを築城時のものとする見方もある（平井，2016）。伊予の永納山城では築城時期を直接示す資料はないものの、出土した土器から、少なくとも8世紀第2四半期頃までは城が使用されていたと考えられている（渡邊，2010）。向井（2019）では、永納山城から8世紀前半の畿内系土師器と7世紀末～8世紀初頭の須恵器坏蓋が出土したことが報告されており、いわゆる神籠石系山城のいずれも、先行説の年代観である7世紀前半とは大きく違っていることが指摘されている。

史料に記載のある大野城では、土器はおおむね7世紀後半から9世紀代に収まるものが多く、天智期築城を支持している（下原，2016）。金田城では、出土土器に7世紀中葉と7世紀末のものがあり、各々創築期と修築期が想定されるが、8世紀以降の出土遺物がないことから廃城となったと考えられている（向井，2019）。鞠智城は、7世紀第3四半期から10世紀第3四半期までの約300年間存続し、5期の時期区分とその変遷が明らかになっている（村崎，2019）。資料の発掘により、今後詳細が明らかになると期待されるが、現在のところ、史料の記載の有無を問わず7世紀後半から8世紀にかけての国家体制の整備期が山城が建設、機能していた時期と理解される。そこで次章では、北部九州の山城を国府や郡家、交通路との関係から見ていく。

### Ⅲ 北部九州の古代山城

#### 1. 国府・郡家との関係

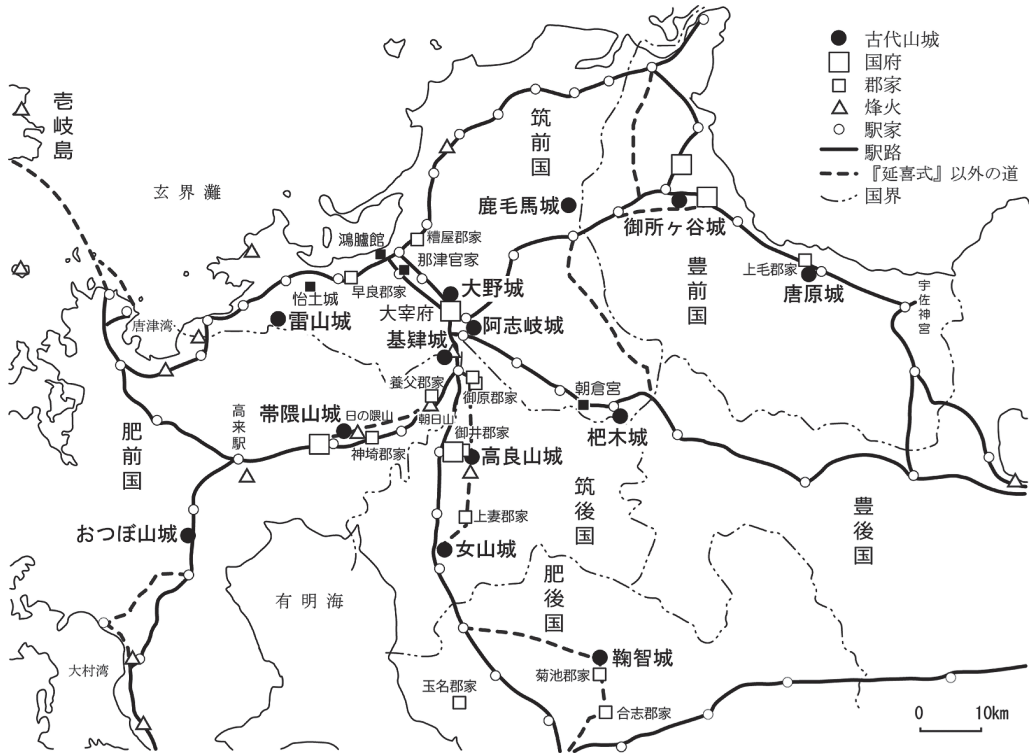
原田（1957）は、当時発見されていた山城が旧国にほぼ均等に存在しており、規模も大きく、築造に要した労力と日数から、築造は国造級の豪族以上によるもので、築造の命令は国家権力によったことを推測していた。向井（2022）は、1970年代に古代山城へ歴史地理学からアプローチする研究が登場したが、神籠石系山城は朝鮮式山城よりも古い築城とされていたことから、それ以上積極的な議論とならずに終わった。しかし7世紀後半にさかのぼる官衙遺跡の検出から、同時代遺跡として官衙と山城との関連を検討できるようになりつつあることを指摘している（第2表）。天智朝は軍事危機に直面した時期であったことから、軍事力の再編・強化は重要な課題であり、地方支配の強化を進めていく必要があった。五十嵐（2022）は天智朝には「国－評－五十戸」制が成立していた可能性を、石神遺跡から出土した「乙丑年」木簡が665年に相当することから示している。

第2表 九州の古代山城と近隣官衙

国名	山城名	近隣の官衙（推定遺跡）
対馬	金田城	
筑前	大野城 阿志岐城 雷山城 鹿毛馬城 杷木城	大宰府・筑前国府 大宰府  朝倉宮
筑後	高良山城 女山城	筑後国府・御井郡家（へボノ木遺跡） 山門郡家（御二田遺跡）
豊前	御所ヶ谷城 唐原城	豊前国府 上毛郡家（大ノ瀬官衙遺跡，フルトノ遺跡）
肥前	基肄城 帯隈山城 おつぼ山城	基肄郡家 神埼郡家（吉野ヶ里遺跡） 杵島郡家
肥後	鞠智城	菊池郡家（西寺遺跡）

高良山城の西北約2kmに位置する筑後国府では、前身（先行）官衙とされる官衙的な遺構群が、7世紀後半に大溝や土塁、河川などによって囲まれた台地上に出現した。その後、7世紀末から8世紀中頃にかけて、南北約180mの築地塀で区画された政庁的な官衙が営まれ、古宮遺跡Ⅰ期政庁と呼ばれる（久留米市教育委員会，2015）。高良山城は、筑後平野や有明海を遠望できる筑後山地の北端に位置する耳納連山の西端につくられた、防御的性格の濃い官衙の逃げ城と想定されている（向井，2022）。豊前国でも官衙と山城の近接した立地が注目される（第2図）。御所ヶ谷城の東北5kmに福原長者原官衙遺跡があり、Ⅱ期は一辺約150mの正方形の区画溝をもち、8世紀初頭の造営と考えられている。その前段階のⅠ期にも政庁の外郭をなす区画溝が東西約128m、南北約135m以上の長方形にめぐっていた。この遺跡は初期の豊前国府、またはそれ以上の官衙の政庁と考えられている（行橋市教育委員会，2019）。平安時代の豊前国府跡も近くに検出され、発掘が進められている。

国府だけでなく、郡家との関連も確認されている。豊前の唐原城の北西約2.5kmには、上毛郡家に想定され、存続期間が8世紀第2四半期から9世紀初頭頃とされる大ノ瀬官衙遺跡がある。その南西で調査された官衙的建物配置をもつフルトノ遺跡は郡衙の前身とみられている（矢野，2009。九州歴史資料館，2013）。一方で、唐原城は城壁がほとんど築かれておらず、工事が初期段階で止まった可能性が推測されている（亀田，2016）。豊前国の位置について、行橋市教育委員会（2019）では、九州の北東岸であると同時に瀬戸内海の西端に接する地域であり、畿内からみると瀬戸内海を西に航行して九州に最初に上陸する地点であることが述べられている。この視点は古代山城から九州を考える際には特に重要になる。阿部（2002）では、御所ヶ谷城や唐原城は藤原広嗣の乱に出てくる豊前国の三つの鎮に対応するような軍事拠点となった可能性を提示しているが、山城が地方支配の中でどのような位置づけにあったのか、課題となる。



第2図 北部九州の古代山城関連遺跡推定地

(木下 良 (2009). 『事典 日本古代の道と駅』 吉川弘文館. をもとに, 金田章裕他編 (2009). 『地図でみる西日本の古代-律令制下の陸海交通・条里・史跡-』 平凡社. その他報告書等により加筆。)

向井 (2022) は, 古墳群と山城の立地との関係を検討し, 山城を地域の中でも古墳群に隣接もしくは背後の山塊に占地している「地域中心占地型」と, 周辺に目立った古墳群のない「過疎地占地型」に分類した。群集墳が城内に取り込まれている唐原城, 女山城の例もあるが, 「地域中心占地型」が多い瀬戸内の山城に対して, 北部九州の山城の場合, 「過疎地占地型」が多いことを指摘している。また, 官衙との関係をみた場合, 北部九州の山城は官衙との関係が強いことも指摘している。特に第2表で確認できるように, 郡家との近接性が高い傾向にある。山中 (1994) では, 郡家遺跡を在地の有力氏族の本拠地に営まれた本拠地型と本拠地から離れた場所に造営された非本拠地型とに大別した。7世紀中葉前後に, 在地における公的機関として未分化で後の郡制に継承される実態を伴っていない評衙遺構が造営された。郡家遺跡の多くは7世紀末から8世紀初にかけて出現し, 新たな官衙施設として建設されるのが一般的である理由として, 旧来の族制的支配とは異なる領域的支配の確立を見出している。門井 (2009) では, 郡家の立地は郡ごとの地理的環境や在地の政治的・社会的状況によって左右され, 一律の傾向を見出すことは難しいとした上で, 郡家の立地に関しては, 郡を超えた広域交通の便が重視されていたと考えた。

井上 (2021) は, 古代山城の軍事的機能を考える場合の重要な点として, 唐の最終目的が大和



飛鳥の王都、667年以降は近江大津宮であり、その視点に立脚して、20カ所をこえる古代山城が統一した防衛軍略の中で、どのような機能・役割を付与されていたのかということを究明しなければならぬと指摘している。大宰府を中心とした統治の構造がつけられる初期段階の7世紀後半から8世紀にかけて、対新羅、唐の最前線である九州北部は軍事的危機の情報をどのように都に伝えたのか、という視点で山城とその周辺地域をみることは意味があると考えられる。次節では、北部九州の山城と交通路との関係を見ていく。

## 2. 交通路・軍団との関係

古代山城の多くが律令期の官道に沿う位置にあることを高橋（1972）が指摘したことは前述の通りである。さらに木下（1978）は、西日本各地特に九州北部に多い「車路」地名にもとづいて肥後・筑後・豊前の古代官道を復原し、『延喜式』 駅路以外に肥後国府と鞠智城とを連絡する官道が存在したことを指摘した。また、天智朝に築城された鞠智城と車路名称、明瞭な痕跡を残す直線道の間に密接な関係があることから、その性格を軍用道路と理解した（木下、1988）。その後、より広範に「車路」関連地名が確認され、鶴嶋（2011）では、菊池川低地において条里の基準線や里界線となり、鞠智城につながる車路路線が想定された（第2図）。この車路路線は『延喜式』 駅路とは異なる律令期初期の官道、駅路と考えられている。鞠智城が駅路から離れて位置する理由について、鶴嶋は7世紀後半代に南九州や南島が律令国家の領域に取り込まれていく中、南九州を統括する薩摩方面、日向方面の連絡路の分岐点であったことを挙げている。

鞠智城の位置と役割について、井上（2021）は、北部九州で日本が敗北した場合、敗残兵達が退避する場所であり、そこで兵力を再結集して、東行する唐軍を背後から追撃する体制を構築するための拠点と想定し、九州迎撃作戦の最後の砦としての役割を重要視している。鞠智城は、7世紀第3四半期から10世紀第3四半期まで間存続したことが明らかになっており（村崎、2019）、鞠智城からは時代に応じて古代山城の役割が変化していく様相を追うことができる。

「クルマジ」地名は大野城の東方城下、太宰府天満宮の北東にもみられ、大宰府政庁から豊前国へ通じる官道に連絡する道と想定されている（木下、2009）が、木本（2011）は大野城から豊前方面の最短ルートであるこの車路が、最も古い官道であるとする。筑紫野市吉木・阿志岐地区には三面庇付き建物や9棟の総柱の掘立柱建物が検出され、蘆城駅家跡と推定される御笠地区遺跡 A 地点（筑紫野市教育委員会、1986）を通過する。大宰府から長門国、都へ向かう第一番目の駅であり、『万葉集』に収められた神亀・天平年間の9首の歌だけにみえることから、存在した期間は奈良時代前期であり、平安時代前期には廃止されたと考えられている。1999年に発見された阿志岐城は、御笠地区遺跡 A 地点の南に位置するほぼ円錐形の山に築かれた古代山城である（筑紫野市教育委員会、2008）。

木下（1988）は判明している車路地名の分布が大津宮以西であることや、車路が天智朝に築造された古代山城の周辺に濃密に分布することなどから、車路の天智朝起源を主張する。木本（2011）もそれを支持し、古代日本の地方における計画的直線道の開設は天智朝に始まったと理

解している。備前・備中国の山城と駅路を検討した中村（2003）は、山城の建設は、駅路もしくはその前身の交通路などを意識しつつ、立地が選定され築城された後、駅路が建設され、683～685（天武12～14）年に全国的な令制国の設定が行われたとの流れを推測している。通信・連絡のための駅制と、郡家と郡家や国府を結ぶ伝制が、各時代に具体的にどのような道を使用して実施されたのか、さまざまな官道が張りめぐらされていた状況の解明と理解は継続の課題となる。

日野（1996）は、大宰府から放射状に派生する駅路の数が他の国府と異なり、6本と多いことや、駅路が複線的配置をとっていることを指摘し、これらの複線的配置には古代山城が意識されているとした。日野（1980）はまた、山城と軍団との関係も論じている。大陸からの侵寇に備えて、対馬から大和に至る軍事・交通上の要衝地をおさえる、という国家的な見地にたって7世紀後半に山城が築造され、8世紀に軍団を諸国に置く際、山城のある諸郡を基準にして軍団の配置を決めたのであろう、と推定している。軍団の設置は3～4郡に一つの割合であり、駅路・河川交通・海上交通を掌握する交通の要衝地にあるだけでなく、武器製造のため鉄産地も配慮した可能性も述べた。

九州に置かれた軍団の史資料は多くはないが、813（弘仁4）年8月9日の太政官符からは、筑前国には4つの軍団、筑後国に3軍団、豊前国に2軍団、豊後国に2軍団、肥前国に3軍団、肥後国に4軍団が配置されたことがわかる<sup>6)</sup>。このうち筑前国では御笠団印と遠賀団印の銅印が、大宰府政庁近傍からそれぞれ出土し、軍団名と軍団の存在を実証した（狭川、1999<sup>①</sup>）。さらに肥前国の基肄団は、九州で唯一、軍団名が史料に記されることで知られる。弘仁4年3月18日の記事には、基肄団の校尉である貞弓らが、肥前国の小近島で起こった新羅と島の人びととの戦いを肥前国司へ報告し、肥前国司から大宰府へと上申されたことが記されている<sup>7)</sup>。校尉は諸国に置かれた軍団の職の一つであり、軍団に5名配置され（職員令79軍団条）、200人を統率した（軍防令1軍団大殺条）。軍団は国府所在郡には必ず置かれ、複数の軍団が置かれる場合もあった（五十嵐、2022）。戦いが起こった小近島は現在の長崎県五島列島の小値賀町と推定されており、この基肄団の広い管轄範囲がどの時代までさかのぼるかは不明であるが、肥前国の3つの軍団のうち、基肄団は9世紀にも北部九州の前線で中心的役割を果たしていたことは確認できる。

759（天平宝字3）年の藤原仲麻呂政権による新羅征討計画を考察した五十嵐（2014）は、壱岐島や対馬島を支える肥前国には、対外防衛力が低下するのを防ぐため軍事力が動員されない施策がとられたことを指摘した。唐・新羅を視野に入れた場合、肥前国の前線としての位置の重要性が注目される。細井（2020）は環東シナ海交流の点からみて、長崎県本土を含む肥前国西部が「西の果て」でないことを主張している。山城の建設時期における北部九州を考える本稿において、肥前国の重要性を再認識する細井の問題提起は首肯できる。そこで次章では、交通路とネットワークの視点から、肥前国の古代について今後の研究の課題と可能性を考察する。

## IV 肥前国とネットワーク

### 1. 肥前国の交通路と山城

肥前国の駅家の数は、927（延長5）年完成の『延喜式』では15であるのに対し、8世紀前半に作成された『肥前国風土記』では18と記載され、3駅減少したことが知られる。減少した駅は彼杵駅、高来駅と考えられ（日野、1996）、駅路の変更が想定される。また、『風土記』では神埼郡に一つ駅家が存在するが、『延喜式』では神埼郡に相当する駅家はなく、この間に廃止されたと理解される（木本、2011）。肥前国の官道は、基肄城の近くに想定される基肄駅から肥前国府につながる駅路と、肥前と筑後の国境に沿い大隅国につながる駅路が考えられているが、木本（2009）によれば、その他に伝馬路やその他幅の広い直線道が散見され、さまざまな官道が張りめぐらされていた。

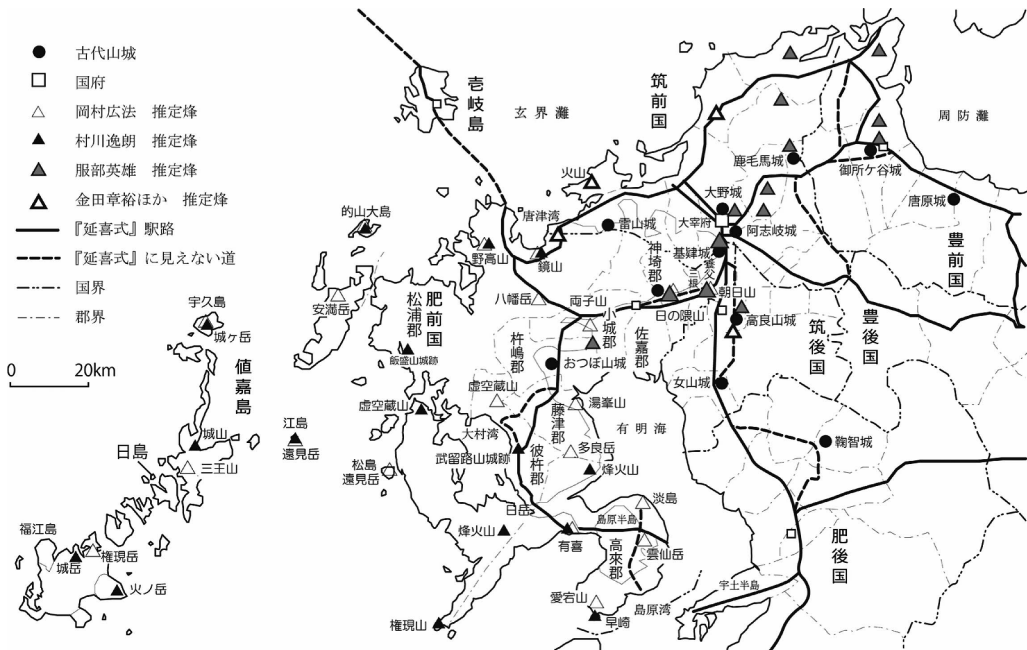
基肄駅と肥前国府の間にも、駅路と異なる道路が通っていたことが想定されている（第2図）。駅路より西側に切り通し上の通路や、車路、オノ上などの小字地名に加えて、大化以前の古い交通路を示す場合がある「大坂」の通称地名が連なっており、道の両側に古代の集落が分布していることに注目し、駅路とはやや離れた立地である養父郡家の想定地につながる（木本、2009）。またその西側にも車地、大人の通称地名、土塁状遺構、道路状遺構などがつながり神埼郡家に続く。この道路は養父・神埼郡家を結ぶ伝路とみなされおり（木下、2009）、古代の烽とされる朝日山の北側を伝路が、南側を駅路が通ると復原されている。伝路は、神埼郡家を過ぎてそのルートを延ばした先は、古代の烽とされる日の隈山に到達し、その西奥には帯隈山城が存在する。帯隈山城は1941年に発見され、標高177.3mの帯隈山に2400mに及ぶ列石が馬蹄形に築かれ、列石線の北端に北門跡が想定されている。内部の建物や年代を特定可能な遺物は報告されていない（鏡山、1967）。

以上のように先行研究では、養父郡家から肥前国府までの間には、奈良時代の駅路、『延喜式』の駅路の他に伝路など複数の官道が想定されている（金田他、2009）。資料の発掘により、官道の変遷が明らかになる可能性をもつ地域と言える。

肥前国府は佐賀市大和町付近の嘉瀬川沿いに位置する。発掘の結果、政庁は南北104.5m、東西77.2mの築地と溝によって固まれた内部に、正殿、前殿、後殿、脇殿、廊、南門が配されている構造と判明した。大宰府政庁の建物配置に類似している点、また瓦の共通性からみても、肥前国府の建設に大宰府の規制が強く働いていることが判明している（佐賀県教育委員会、1985）。国府より西の駅路は、高来駅で2方向に分かれ、唐津湾から壱岐島、対馬島へとつながる駅路と、おつば山城を通過して大村湾方面に南下する駅路とに続いている（第2図）。高来駅から唐津方面への駅路と考えられているルート上の笹原峠の近くでは幅約10mの切通し状の古道跡が確認され、古代官道特有の規模と形状を示していることが報告された（木下、1991）。唐津湾に近い中原遺跡からは、砂丘の微高地上に5世紀から7世紀にかけての集落があったことが

考えられ、中空円面硯の出土などから識字層が居住していたことが指摘されている。8世紀前半から中頃に盛期がある千々賀古藺遺跡と、8世紀後半から9世紀前半に盛期が来る中原遺跡は駅路、水上交通との関連も注目されている（小松，2008）。8世紀後半以降の怡土城の築城など、対外関係の影響を受けて、地域の拠点や交通路などの構造の変化が起きたことが想定され、7世紀後半を考える遺跡の検出が期待される。

高来駅から南に進む駅路は、おつぼ山城の付近を通り、大村湾沿いを南下する。おつぼ山城は1960年に発見され、土塁線と列石、水門などが考古学的に調査され、それまで山城が聖域かで行われたいわゆる「神籠石論争」を山城説で決着させた遺跡である。列石線の内側に遺構は確認されておらず、出土遺物の年代は長期にわたり、建設の時期を特定できるような遺物は得られていない（佐賀県教育委員会，1965）。おつぼ山城の築造工事は中断されたとも言われており（井上，2021。亀田，2016），698（文武2）年に大宰府に大野城、鞠智城と共に繕治させたという記事がみられた基肄城とは活用程度が異なる。基肄城は大宰府政庁の中軸線の延長上にあり、土塁、石塁、水門跡、門跡に加え、約40棟の礎石建物で構成される。8世紀以降の米倉や、最も高所に7世紀後半の大礎石群などがあった（田中，2016）。大宰府史跡の府丁地区の溝跡からは、基肄城の稲穀を筑前、筑後、肥等に班給したと記された、8世紀前半と推定される木簡が出土



第3図 北部九州における古代の烽推定地

岡村広法 (1970). 『肥前風土記考』. 肥前風土記考出版委員会.  
 村川逸朗 (2015). 長崎県域等に於ける古代の烽ネットワーク復元に向けてのアプローチ. 高野晋司氏追悼論文集刊行会『高野晋司氏追悼論文集』: 199-210.  
 服部英雄 (2010). 烽火台にみる長崎街道の軍事的側面. 福岡県教育委員会『長崎街道1』: 227-234.  
 金田章裕他編 (2009). 『地図でみる西日本の古代-律令制下の陸海交通・条里・史跡-』. 平凡社.  
 木下 良 (2009). 『事典 日本古代の道と駅』. 吉川弘文館. によった。

し、基肄城に稲穀が蓄積されていたことを具体的に証明する史料となる（九州歴史資料館、2014）。

このように基肄城は大宰府を直接支える城として機能していたが、肥前国全体でみれば、駅路が施行されたのは松浦郡東側のみであり西側の半島部分には駅路が施行されていない（第3図）。木下（1983）は大宰府から肥前国府までの区間が特に整備されていたと考えている。考古学の成果と万葉歌などをもとに松浦郡について考察した菅波（2022）は、小鹿野（2022）が示した古代大宰府の空間構造において、松浦郡は博多湾岸同様に外側の圏域であり、外交や防衛に関わる整備が行われたと位置づけている。さらに菅波（2022）は、松浦郡が大宰府の駅路と水上交通の結節点であり、大宰府の外側にあつて大宰府の主な任務である外交と防衛の中核になったと整理した。肥前国庁も第Ⅰ期が7世紀末～8世紀初めと第Ⅱ期の政庁の創建が8世紀前半と早い時期とみられるように（佐賀県教育委員会、1985）、7世紀後半は国内の体制整備が進められた。国際情勢の変化や大宰府を中心とした西海道の統治体制が整えられていく中で、肥前国の山城の中では基肄城以外の帯隈山城、おつぼ山城の重要性が低下していったことがうかがえる。

## 2. 肥前国の烽

白村江の戦いにおける敗戦の翌年、対馬島、壱岐島、筑紫国などに防と烽が置かれたが、古くから行われていた「のろし・とぶひ」が軍事的な高速通信システムとして国家的に整備された制度が烽制であった。佐藤（1997）では、「軍防令」<sup>8)</sup>や先行研究をもとに烽制についての整理と解説がなされている。烽は40里毎に置かれ（第66条置烽条）、2名の烽長が3つの烽を担当した。しかし国境を越えての監督はせず、3年交替であり（第69条烽長条）、烽子が4名で交代して勤務することになっている（第70条配烽子条）。伝達先の次の烽が対応しなかった時は、脚力（徒歩の連絡人）を送って連絡することなどが定められている（第67条烽昼夜条）。また規定に違反して烽を放った場合は、その旨を速やかに所在の国司に告げ、国司は調査し事実を知り、駅を發して報告することなどが定められている（第76条放烽条）。

烽制のもとでは、配置された烽群を管轄したのは諸国の国司であり（職員令第70条大国条）、郡司の職掌には烽がみられず、烽や烽長、烽子は国司に直屬して配置されていた。諸国司の上に大宰帥も烽を管掌し（職員令第69条大宰府条）、中央では兵部卿が管轄していた（職員令第24条兵部省条）ことから、佐藤（1997）は軍事的な制度として認識されていたことを確認している。さらに後の894（寛平6）年9月19日太政官府<sup>9)</sup>から、烽は単独で機能するものでなく、地方から京まで連続して通信を送るようネットワークが組まれたことを述べている。しかし、実際は古代の烽の遺構が発掘されている例は多くなく、考古学的な遺跡の解明は今後期待されている課題の一つである。

九州の事例としては、把木城の西北約2kmの現把木町西の迫遺跡から、高所の裾部に奈良・平安時代ののろし跡と考えられる東西に長い焼土壙が複数検出されている。第3土壙は、形は4.96m、幅0.85mと細長く、深さ0.3mであり、底辺や埋土に炭と灰の層が残っている。付近か

ら 11 世紀代の土器が出土している。東西にやや長い平面形をなす長さ 2.55m、幅 1.95m、深さ 0.95m の第 4 土壙からは、埋土に炭片が混入し、奈良時代前半期を前後する時期の土器が出土した。いずれも弥生時代の環濠を切って掘り込まれている。第 5 号土壙は長さ 4.6m、幅 2.6m、深さ 0.75m で何度か掘り直されている。斜面に意識的に平坦につくられており、埋土に炭・灰層が全体に認められるが、少なくとも 3 回の使用が明らかとされる。燃焼の直後に土がかぶせられ、その上を整地して焚火が行われている。出土土器から 11 世紀代後半と考えられている（福岡県教育委員会，1993）。

確認されている時代が奈良時代前半以降ということで、把木城や 661（斉明 7）年に造営された朝倉宮<sup>10</sup>との直接の関係を論じることはできないものの、朝倉宮推定地と把木城の間に位置する遺跡からの出土であることは、官衙、烽、山城がセットで存在した可能性を残している。古川（2012）は、宮城県の大崎市宮沢遺跡、栗原市鶴ノ丸遺跡などの古代の城柵遺跡周辺で発見された大型土坑が、古代の烽燧に關係する施設である可能性を提示している。佐藤（1997）は烽群について、各国の見通しのきく山頂や島など通信上の適宜な場所に、国司の管理下に国府や軍団とも連絡しながら相互にネットワークを組む形で配置されていたとする。向井（2018）は、これまでの烽に関する先行研究をふまえた現段階での烽比定地研究の共通理解として、見通しが好くても交通の便が悪い高山は不適當であり、駅路に沿う独立した小山で火の山などの烽關係地名が残る場所とまとめており、木下（2002）も烽の位置として、同様の特徴を示している。

『肥前国風土記』には、国内 11 郡のうち、養父郡、神埼郡、小城郡、藤津郡にそれぞれ 1 所、松浦郡に 8 所、彼杵郡に 3 所、高来郡に 5 所の計 20 カ所の烽の配置が記載される<sup>11</sup>。そのうち松浦郡の烽については、郡の東にある褶振峯が褶振烽という名の烽家であること、郡の西南の海中にある値嘉郷には烽家が 3 所あることが具体的に記されている。向井（2018）は、『肥前国風土記』記載の烽について、郡名や山名から明確なものとして、松浦郡の鏡山（領巾振山）（現在の唐津市，284m）を挙げ、郡名や地名や駅路との位置關係からほぼ確実な褶振烽とした。他に養父郡の朝日山（鳥栖市，132.9m）、神埼郡の日の隈山（神埼市，158m）、小城郡の両子山（多久市，336m）を挙げている（第 3 図）。

岡村（1970）は断片的な烽の記述に疑問を呈し、肥前国の烽の配置と系統図を作成した。烽に北部、中部、南部の三線を想定し、それぞれの烽を比定した。北部線は値嘉島の城ヶ岳（佐世保市宇久町，258m）から平戸市を經由して、松浦郡の鏡山に続く系統を考えている。中部線としては、五島市福江島から西海市江島の遠見岳（122m）、松島の遠見山（217m）から両子山、日の隈山、朝日山、基肆城につながる系統を想定している。また南部線として島原半島から北上し両子山につながる系統を想定した（第 3 図）。それに対し、木本（2013）①は、岡村の推定した多良岳（長崎県太良町・諫早市，996m）が管理や通じなかった際の連絡の便から高過ぎて不適當としている。岡村の推定した烽の中には、雲仙岳（1359m）も含まれるなど、個々の烽については検討が必要であるが、烽はつながって意味をなすという系統図作成の試みは、現代においても重要な問題提起であろう。

長崎地域の古代の烽ネットワーク復元に取り組んだ村川（2015）は、有明海に近い烽火山（諫早市、554m）を烽推定地としている。しかし向井（2018）の基準では標高は高過ぎ、木本の想定駅路からはずれることとなる。木本（2013）①では彼杵郡の烽の一つとして、大村市と東彼杵町界の武留路山に烽が置かれていた可能性を指摘している。さらに向井（2007）は日岳（大村市、258m）をヒノヤマ系地名として重視している。また木本（2013）②は権現山の麓に、現在日山神社が祀られており、権現山が日山とも呼ばれていたことに加えて、長崎半島の尾根線状に近世「みさき道」と称する古道が、烽の徒歩連絡路として既に整備されていた可能性に言及している。『肥前国風土記』に高来郡に烽が5所と記されていることから、有明海の防備の重要性は明らかであり、駅路以外の道が活用されていた可能性も含めて、今後検討を続ける必要がある。

熊本県域において古代の烽に関わる可能性のある地名を集成し烽ネットワークの復元を行った大高（2019）は、駅路や車地沿いに加え、有明海、島原湾、宇土半島・天草諸島の沿岸部を通るネットワークの可能性を示唆した。鈴木拓也（2011）は、山城を基本的に對外防衛の拠点と考え、北九州から瀬戸内を経て畿内に至る山城群は唐軍の侵攻を想定してつくられたとしており、村川（2015）が中国浙江省の寧波から五島列島の値嘉島への唐船・呉・越船の交通路を重視した点は、重要である。山城が建設された時期は、社会統合を進める過程の時期であり、その後の国内統治の整備が完成した時期と異なるネットワークが形成されていたことが想定される。

福岡県下のヒノオ、ヒノヤマ、ヒノクマ、ヒノミネなど烽の可能性をもつ地名を集めた服部（2010）や、岡村（1970）、村上（2015）、金田他（2009）などの烽推定地を図示した第3図からは、玄界灘沿い、おつぼ山から御所ヶ谷城までの山城群と重なる線、有明海沿岸という、岡村の提示した北部線・中部線・南武線の系統が、肥前のみでなく北部九州全体につながっていた可能性を読み取れる。先に述べた唐との関連で言えば、新上五島町に日島があり、バンヤノ峠（243m）は値嘉郷の烽のうちの一つという伝承もあり<sup>12)</sup>、より多くの候補地と時代を確定可能な資料の検出が必要となる。

## V おわりに

本稿では、古代山城と官衙、交通路との関連から北部九州、特に肥前国の地域性を理解する「山城の古代地誌」の可能性と課題を考察した。確認されている古代山城は、史料に明記された6城に対し記述がない城が16と多く、これまで築造年代や構造など未確定の部分も多かった。しかし蓄積された研究成果を受けて、Ⅱでは古代山城の分類について立地や形態の特徴および建設時期について、またⅢでは北部九州の山城について、国府や郡家との関係、交通路・駅との関係を整理した。さらにⅣでは、駅路が東側部分に集中して設置されていた肥前国のネットワークについて、交通路と山城、烽との位置関係を整理し、北部九州における山城・官道・烽のネットワークへつながる可能性を示した。

向井（2004）と井上（2021）の成果からは、北部九州に残された史料に記載されないいわゆる

「神籠石」系の山城の立地や構造の共通性は、他の山城と比較して特徴的であり、同じ目的のもとで建設されたことをうかがわせた。また建設時期が史料に記載されている朝鮮式山城に対して、先行するののか後出なのかの議論が交わされていたが、発掘資料の増加などから、7世紀後半から8世紀初頭という建設時期が示されている。さらに、近年では、古代山城の建設は、中大兄皇子の政権時代から667年の大津宮遷都後の天智政権下の時期に限定されるとの指摘もなされてきている。

対外的な緊張のもと、山城や烽などの防衛体制の構築が進められた時期には、『延喜式』から復原される統治体制下とは異なる地域構造を読み取ることが可能になる。肥前国は対馬、壱岐との窓口であるだけでなく、唐を見据えた値嘉島を含む最前線に位置し、有明海の重要度もより高かったと考えられる。しかし後に大宰府を中心に南九州まで広く整えられた地域構造の中では、大野城、基肄城や鞠智城以外の山城の重要度が下がり、唐原城、阿志岐城、鹿毛馬城、女山城、おつば山城などのように築造工事が中断されたとみられる山城や、未完成の可能性が指摘される高良山城などが出てきたと考えられる。今後の課題として、研究の進んできた駅路に加えて、外敵の侵入を急報する烽火のネットワークの復原研究の進展が望まれる。

#### 注

- 1) 『日本書紀』天智天皇3年癸卯条。『日本書紀』については、坂本太郎ほか校注『日本書紀』下、岩波書店、1994によった。
- 2) 『続日本紀』では基肄と記されている。
- 3) 『日本書紀』天智天皇6年十一月癸卯条。
- 4) 『続日本紀』文武天皇2(698)年5月甲申条。国史大系第2巻。
- 5) 『続日本紀』養老3(719)年12月戊戌条。
- 6) 『類聚三代格』巻18、弘仁4(813)年8月9日太政官符。
- 7) 『日本後紀』巻第23、弘仁4(813)年3月18日、国史大系第5巻『日本紀略』前篇14。
- 8) 『軍防令』第66条から第76条は、日本思想大系『律令』岩波書店、1976を参照。
- 9) 『類聚三代格』巻18、寛平6(894)年9月19日太政官符。
- 10) 『日本書紀』齊明天皇6年五月乙未条。
- 11) 『風土記』については、秋本吉郎校注『風土記』岩波書店、1994によった。
- 12) 新上五島町観光物産協会 HP「日島神社」2023年5月23日アクセス。

#### 文献

- 阿部義平(2002). 古代山城と対外関係. 国立歴史民俗博物館『人類にとって戦いとは4 攻撃と防衛の軌跡』東洋書林: 78-121.
- 五十嵐基善(2014). 新羅征討計画における軍事力動員の特質. 駿台史学, 152, 1-23.
- 五十嵐基善(2022). 白村江敗戦と軍事力の組織化—軍防令の理念と実像—. 吉村武彦編『律令制国家の理念と実像』八木書店: 207-232.
- 稲田孝司(2012). 古代山城の技術・軍事・政治. 日本考古学, 34, 45-69.
- 井上和人(2021). 『日本古代国家と都城・王宮・山城』雄山閣. 初出は井上(2017)日本列島古代山城の軍略と王宮・都城, 日本古代学, 9.
- 大高広和(2019). 古代の烽ネットワークと鞠智城. 熊本県教育委員会, 鞠智城と古代社会, 7, 61-80.
- 岡村広法(1970). 『肥前国風土記考』. 肥前風土記考出版委員会.



- 小鹿野 亮（2022）. 境界としての水城. 万葉古代学研究年報, **20**, 113-130.
- 小川秀樹（2010）. 豊前・御所ヶ谷山城. 古代文化, **62-2**, 81-86.
- 小田富士雄編（2016）. 『季刊考古学』 **136**, 雄山閣.
- 穎田町教育委員会（1984）. 『鹿毛馬神籠石』: 1-20.
- 穎田町教育委員会（1998）. 『国指定史跡 鹿毛馬神籠石』: 1-53.
- 鏡山 猛（1967）. 帯隈山神籠石. 佐賀県教育委員会『帯隈山神籠石とその周辺 佐賀県文化財調査報告書 第16集』: 1-25.
- 門井直哉（2009）. 郡家の立地. 条里制・古代都市研究会編『日本古代の郡遺跡』雄山閣: 53-59.
- 亀田修一（2016）. 西日本の古代山城. 須田 勉編『日本古代考古学論集』同成社: 574-595.
- 木下 良（1978）. 「車路」考－西海道における古代官道の復原に関して. 藤岡謙二郎先生退官記念事業会編『歴史地理研究と都市研究（上）』大明堂: 128-137.
- 木下 良（1983）. 西海道の古代官道について. 九州歴史資料館編『大宰府古文化論叢 上巻』吉川弘文館: 533-569.
- 木下 良（1988）. 近年における古代道研究の成果と課題. 人文地理, **40-4**, 40-58.
- 木下 良（1991）. 古代官道の軍用的性格－通過地形の考察から－. 社会科学, **47**, 381-397.
- 木下 良（2002）. 律令国家の交通・通信制度. 南関町史編集委員会編『南関町史 特論』南関町: 271-297.
- 木下 良（2009）. 『事典 日本古代の道と駅』吉川弘文館.
- 木本雅康（2009）. 特説 基肄・養父両郡の官道. 基山町史編さん委員会・基山町史編集委員会編『基山町史 上』: 378-413. 木本雅康（2018）. 『日本古代の駅路と伝路』同成社に採録.
- 木本雅康（2011）. 大野城・基肄城と車路について. 鈴木靖民・荒井秀規編『古代東アジアの道路と交通』勉誠出版: 329-341.
- 木本雅康（2013）①. 飛鳥・奈良時代. 大村市史編さん委員会『新編大村市史 第一巻古代編』大村市: 485-528.
- 木本雅康（2013）②. 律令制と長崎. 長崎市史編さん委員会編『新長崎市史 第一巻』長崎市: 432-454.
- 九州歴史資料館（2013）. 『東九州自動車道関係埋蔵文化財調査報告 8』.
- 九州歴史資料館（2014）. 『大宰府政庁周辺官衙跡Ⅴ－不丁地区 遺物編 2－』.
- 金田章裕・木下良・立石友男・井村博宣編（2009）. 『地図でみる西日本の古代－律令制下の陸海交通・条里・史跡－』平凡社.
- 葛原克人（1994）. 朝鮮式山城. 佐藤宗諱編『日本の古代国家と城』新人物往来社: 93-132.
- 久留米市教育委員会（2015）. 『筑後国府跡－平成 26 年度発掘調査報告－』: 4.
- 小松 譲（2008）. 肥前国松浦郡の交通路と官衙. 条里制・古代都市研究, **23**, 60-74.
- 佐賀県教育委員会（1965）『おつぼ山神籠石 佐賀県文化財調査報告書第14集』.
- 佐賀県教育委員会（1985）. 『佐賀県文化財調査報告書 78：肥前国府跡 3』.
- 狭川真一（1999）①. 朝倉橋広庭宮と筑紫. 古代文化, **51-5**, 1-18.
- 狭川真一（1999）②. 筑前にゆかりある印章の伝来経緯について. 国立歴史民俗博物館研究報告, **79**, 227-233.
- 佐藤信（1997）. 古代国家と烽制. 『烽の道』青木書店: 68-84.
- 下原幸裕（2016）. 大野城（福岡県）. 季刊考古学, **136**, 24-28.
- 菅波正人（2022）. 考古学からみた松浦郡. 万葉古代学研究年報, **20**, 161-174.
- 鈴木拓也（2011）. 文献史料からみた古代山城. 条里制・古代都市研究, **26**, 13-28.
- 鈴木靖民（2011）. 七世紀後半の日本と東アジアの情勢－山城造営の背景－. 『日本の古代国家形成と東アジア』吉川弘文館.
- 高橋誠一（1972）. 古代山城の歴史地理－神籠石・朝鮮式山城を中心に－. 人文地理, **24-5**, 1-27. 後に高橋（1994）に採録.
- 高橋誠一（1978）. 近江国坂田郡の古代山城と東山道. 藤岡謙二郎先生退官記念事業会編『歴史地理研究と

- 都市研究 (上)』大明堂：89-98. 後に高橋 (1994) に採録。
- 高橋誠一 (1994). 『日本古代都市研究』古今書院。
- 田中正弘 (2016). 基肆城 (佐賀県). 季刊考古学, **136**, 29-31.
- 筑紫野市教育委員会 (1986). 『御笠地区遺跡』。
- 筑紫野市教育委員会 (2008). 『阿志岐城』。
- 鶴嶋俊彦 (2011). 古代官道車路と鞠智城. 鈴木靖民・荒井秀規編『古代東アジアの道路と交通』勉誠出版：343-358.
- 中村太一 (2003). 山城・駅路・令制国－備前・備中国を中心に－. 溝漣, **11**, 1-6.
- 服部英雄 (2010). 烽火台にみる長崎街道の軍事的側面. 福岡県教育委員会『長崎街道 1』：227-234.
- 原田大六 (1957). 神籠石の諸問題. 考古学研究, **6-3**, 22-30.
- 日野尚志 (1980). 古代山城と軍団－山陽・南海・西海三道の場合. 広島史学研究会編『史学研究五十周年記念論叢』福武書店：485-507.
- 日野尚志 (1996). 西海道－西の辺要地の道路の整備－. 木下良編『古代を考える 古代道路』吉川弘文館：251-288.
- 平井典子 (2016). 鬼城山 (鬼ノ城). 季刊考古学, **136**, 90-93.
- 福岡県教育委員会 (1993). 『九州横断自動車道関係埋蔵文化財調査報告 25』：107-116.
- みやま市教育委員会 (2013). 『女山神籠石』：1-56.
- 向井一雄 (1991). 西日本の古代山城遺跡－類型化と編年についての試論－. 古代学研究, **125**, 20-48.
- 向井一雄 (2001). 古代山城研究の動向と課題. 溝漣, **9・10**, 38-66.
- 向井一雄 (2004). IX-2 山城・神籠石. 奈良文化財研究所編『古代の官衙遺跡Ⅱ 遺物・遺跡編』, 208-212.
- 向井一雄 (2007). 古代烽に対する基礎的検討. 戦乱の空間, **6**, 2007, 90-111.
- 向井一雄 (2011). 研究史・古代山城－神籠石論争から研究課題まで－. 季刊邪馬台国, **108**, 121-150.
- 向井一雄 (2018). 古代日本の烽. 第 57 回古代山城研究会例会『古代山城とノロシ～高速軍事通信の実態～』。
- 向井一雄 (2019). 日韓古代山城の年代論. 九州国立博物館『大宰府学研究』九州国立博物館アジア文化交流センター研究論集第 1 集, 105-120.
- 向井一雄 (2022). 国府と古代山城. 大橋泰夫・江口 桂編『季刊考古学別冊 37 古代国府の実像を探る』雄山閣：121-127.
- 村上幸雄 (2010). 鬼ノ城－城門遺構の調査と出土土器による年代－. 古代文化, **61-4**, 113-119.
- 村川逸朗 (2015). 長崎県域等に於ける古代の烽ネットワーク復元に向けてのアプローチ. 高野晋司氏追悼論文集刊行会『高野晋司氏追悼論文集』：199-210.
- 村崎孝宏 (2019). 古代山城鞠智城跡の調査と成果. 熊本県教育委員会『古代の山城と東北城柵』：9-33.
- 八木 充 (2008). 百濟滅亡前後の戦乱と古代山城. 日本歴史, **722**, 1-16.
- 矢野和昭 (2009). 福岡県大ノ瀬下大坪遺跡. 条里制・古代都市研究会編『日本古代の郡衙遺跡』雄山閣：333-336.
- 山中敏史 (1994). 『古代地方官衙遺跡の研究』塙書房：347-378.
- 行橋市教育委員会 (2006). 『史跡 御所ヶ谷神籠石 I』：1-64.
- 行橋市教育委員会 (2019). 『史跡福原長者原官衙遺跡保存活用計画』。
- 渡辺正気 (1998). 神籠石の築造年代. 斎藤忠先生頌寿記念論文集刊行会編『考古学論叢 中巻』, 吉川弘文館：3-31.
- 渡邊芳貴 (2010). 永納山城. 古代文化, **62-2**, 87-92.

## Ancient Mountain Castles and Regional Geography of Hizen Province, Northern Kyusyu

YAMACHIKA Kumiko\*

Many studies have examined the ancient mountain castles built all over Western Japan; however, the construction dates and structures of the castles remain to be clarified. Nevertheless, as a result of the recent excavations, the date of construction is currently estimated to be sometime between the latter half of the seventh century and the beginning of the eighth century; some researchers believe that they were constructed specifically during the reign of Emperor Tenji.

Based on these previous studies, this study examines the possibilities and problems of the “topography of ancient mountain castles” to understand the regional characteristics of northern Kyusyu, especially Hizen Province, in relation to ancient mountain castles, government offices, and traffic routes.

As the defense system at the time when ancient mountain castles were constructed was considered to be different from that of the later regional structure centered on Dazaifu, the Ariake Sea and Hizen Province were considered to be more significant than they were at the time when ancient government roads were developed. Therefore, restoration research must be advanced not just on ancient government roads but also on the network of smoke signals that warned about foreign enemy invasions.

**Key words:** Ancient Mountain Castle, provincial capital, ancient government road, smoke signal, Hizen Province

---

\*Department of Humanities, National Defense Academy of Japan      E-mail : yamakumi@nda.ac.jp