

# 長門国府周辺施設の歴史地理学的考察

門 井 直 哉

## 一 はじめに

本州の西端に位置し、関門海峡を介して、九州を間近に臨む長門国は、本州と九州、内海と外海とを結ぶ水陸交通における要衝であり、軍事的にも重視されていた。<sup>①</sup> 律令時代の長門国には、山陽道が通り、駅家が設置されたが、その外にも、関や城とそれを守固する軍団、外国使節の接待施設などが存在していたことが、後述する史料類より知られる。

これらの施設の所在地については、近世末以来、多くの研究者によって論じられ、現在の下関市の長府にあった長門国府周辺に比定されている<sup>②</sup>。しかし、これらの施設の所在地を特定できるような史料や遺物・遺構類に乏しく、また研究者それぞれの見方の違いもあるため、数々の比定案があるものの、全体的な比定案として説得力をもつものはいまだ見られない。

これは、従来の研究の多くが、これらの施設のいずれかについての考察であったこと、全ての所在地について考察されたものであっても、他の施設との機能的関連性が不明確であったり、個々の施設の性格についての検討が不十分であったことが原因と思われる。そこで小稿では、律令時代における長門国府周辺の全体像を明らかにすることを目的に、個々の施設の性格および他の施設との機能的関連性を意識して、これらの施設の現地比定を試みてみたい。なお、行論の順序としては、その実態に関するこれまでの見解が最も曖昧な長門関についての検討から始めたい。

① 『日本書紀』天皇五（六七〇）年春正月甲子条には「詔曰。凡在国司者。除畿内及陸奥。長門国。以外皆任大山位以下。」とあり、長門国は、国司の任用に際して畿内や辺境の陸奥と同様に、特別な扱いを受けていたことが知られる。

② これらの施設に関する明治以前の考証については、重山禎介『下関二千年史』（一九一五年）に詳しい。

## 二 長門関についての検討

### (一) 長門関の性格

長門関<sup>①</sup>については、長門国府周辺の施設の中では史料的に比較的恵まれている。以下、文献史料をもとに、長門関がどのような関として位置づけられ機能していたのかという点について検討していきたい。

衛禁律私度関条および不応度関条には、「凡私度関者。徒一年。三関者。撰津長門減<sub>二</sub>一等。余関又減<sub>二</sub>一等……」「凡不<sub>レ</sub>応<sub>レ</sub>度<sub>レ</sub>関而給<sub>二</sub>過所。取<sub>レ</sub>度者亦同。若<sub>レ</sub>冒名請<sub>二</sub>過所<sub>一</sub>而度者。各徒一年。撰津長門減<sub>二</sub>一等。余関又減<sub>二</sub>一等……」<sup>②</sup>とあり、正規の手続きによらずに関を越えた場合、長門関は撰津関とともに、鈴鹿・不破・愛発の三関に次いで重い罰則を適用されることになっていた。つまり、長門関は律令時代、三関に次いで重視されていた関であった。

この関の機能については、関の通過に必要な過所の申請手続きについて規定した関市令欲度関条に「若<sub>レ</sub>船筏経<sub>レ</sub>関過者。亦請<sub>二</sub>過所<sub>一</sub>」<sup>③</sup>とあって、この中の「関」について『令義解』が「謂。長門及撰津。」<sup>④</sup>としていることから、長門関は撰津関と共に、瀬戸内海を航行する船をその両端で勘検する海関であったことがわか

る。

しかし、長門関は海関としてのみ機能したわけではない。『続日本後紀』承和八年（八四一）八月二一日条には

勅曰。聞。下<sub>二</sub>大宰府<sub>一</sub>駅伝官符。并彼府言上解文。路次諸国。長門関司等。每各開見。縦<sub>レ</sub>国裏機急。境外消息。不<sub>レ</sub>可<sub>二</sub>必令<sub>二</sub>三方<sub>一</sub>民感知<sub>一</sub>。而解文委曲未<sub>レ</sub>来<sub>二</sub>京華<sub>一</sub>。下<sub>レ</sub>符辞状無<sub>レ</sub>達<sub>二</sub>宰府<sub>一</sub>。載記之旨<sub>レ</sub>諱<sub>二</sub>諸民間<sub>一</sub>。途説之輩<sub>レ</sub>滿<sub>二</sub>溢内外<sub>一</sub>。寔是專輒開見所<sub>レ</sub>致之漸也。宣<sub>下</sub>告<sub>上</sub>山陽道諸国司<sub>二</sub>更莫<sub>レ</sub>令<sub>レ</sub>然<sub>一</sub>。亦四畿六道内。指<sub>二</sub>一ヶ国<sub>一</sub>所<sub>レ</sub>下<sub>レ</sub>之符。同無<sub>レ</sub>令<sub>レ</sub>開<sub>一</sub>。

とあるが、これは京—大宰府間でやり取りされる文書を、途中の山陽道諸国司、並びに長門関司らが勝手に閲覧することを禁じたものである。ここでは「下大宰府駅伝官符」とあるように、官符は陸路で大宰府まで運ばれていたものであり、したがって長門関は海関であったばかりでなく、陸上交通における関でもあったと考えられる。

ところで、右の史料には「長門関司」という関を管理する役職名が見られるが、『日本後紀』大同元年（八〇六）七月四日条は長門関司について興味深い内容を示すものである。

勅。開津之制。為<sub>レ</sub>察<sub>三</sub>衆違<sub>一</sub>。苟有<sub>三</sub>阿容<sub>一</sub>。何設<sub>三</sub>朝憲<sub>一</sub>。今聞。長門国司。勘過失<sub>レ</sub>理。衆庶嗷嗷。自今以後。不<sub>レ</sub>得<sub>三</sub>更然<sub>一</sub>。若有<sub>三</sub>違犯<sub>一</sub>。特賞<sub>三</sub>重科<sub>一</sub>。

これは長門関における勘過業務の徹底化を命じたものと考えられるが、ここで注目されるのは「長門国司。勘過失<sub>レ</sub>理。」と、勘過の主体が長門国司となっている点である。軍防令置関条には「其三関者。設<sub>三</sub>鼓吹軍器<sub>一</sub>。国司分当守固。」とあり、三関の場合、国府から国司が分番で出向いて関司の任に当たっていたが、九世紀初頭には長門関でも、国司が関司の任を勤めていた可能性が考えられる。

長門関の海上交通における取締りの対象は日本国内の船舶だけでなく、外国船にも及んでいた。『日本三代実録』貞観八年（八六六）四月一七日条には

謹<sub>三</sub>責<sub>三</sub>豊前。長門等国司。曰。関司出入。理用<sub>三</sub>過所<sub>一</sub>。而今唐人入京。任意經過。是国宰不<sub>レ</sub>慎<sub>三</sub>督察<sub>一</sub>。関司不<sub>レ</sub>責<sub>三</sub>過所<sub>一</sub>之所<sub>レ</sub>致也。自今以後。若有<sub>三</sub>警急<sub>一</sub>。必處<sub>三</sub>敢科<sub>一</sub>。

とあるが、これは唐人がほしのままに豊前・長門の関を通過して

入京してくる事態を受けて、豊前・長門が勘過業務をおろそかにしていることを譴責したものである。なお、ここで想定されている豊前国側の関とは関門海峡をはさんで長門関に対峙する門司関のことであろう。律令時代、とりわけ九世紀半は頃より頻繁に來航するようになった唐人や新羅人は、私的な貿易のみを目的として來日した商人であり「商客」と呼ばれ、大宰府でその監督下に交易することになっていた<sup>②</sup>。記事中に見られる「唐人」も「商客」であったと推察されるが、この史料は、豊前・長門の関には大宰府での交易を原則とする商客が瀬戸内海沿岸や京内で勝手に交易を行うことのないように、関門海峡の両端で外国商船の航行を取り締まるという職務があったことを示している<sup>③</sup>。

なお、律令時代、国書を携行して來朝した国家的な使節は「蕃客」と呼ばれ、大宰府経由で入京して交易を行っていた<sup>④</sup>。その蕃客が入京への途路で初めて関を通過しようとする際の手続きについては、関市令蕃客初入関日条に「凡蕃客初入<sub>レ</sub>関日。所<sub>レ</sub>有一物以上。関司共<sub>三</sub>当客官人<sub>一</sub>。具録申<sub>三</sub>所司<sub>一</sub>。入<sub>二</sub>関<sub>一</sub>以後。更不<sub>レ</sub>須<sub>レ</sub>檢。若無<sub>レ</sub>関処。初経<sub>三</sub>国司<sub>一</sub>。亦准<sub>レ</sub>此。」と記されている。蕃客は初めて関を通過する際、その携行物は関司によって詳細に調べられることになっていたが、新羅からの蕃客が初めて通過する関としては長門関が想定されているものと思われる。

このように長門関は対外的には言わば日本の玄関口としての役割を果たしていたが、それ故に長門関は軍事的重要性も高かったものと考えられる。軍防令置関条に「凡置関必守固者、並置配兵士。分番上下。」とあるように、長門関には軍団から派遣された兵士が分番で詰めていたものと考えられる。長門関の軍団は

延暦十一年（七九二）に廃止され、代わって五十人の健児が設けられ、兵庫・鈴鹿および国府等の守護に当たった。しかし、そのわずか十年後の延暦二十二年（八〇二）には、再び長門関の軍事上の国防上の重要性が認識され、非常の事態に備えて兵士五百人が復置された。そして貞観十一年（八六九）九月二十七日太政官符には

応分番配置長門国軍教兵士事

豊浦国軍教二人一人権任 兵士□百人

下関権軍教一人 主帳一人 兵士百人

右得彼国解称。□人不レ論陸海。共経此関。譬猶輻之湊

蔽。語之從咽喉。而不置関戍。無何出入。勘過疎略之責。時

有レ及国吏。望請。依レ件分配。以備警固。謹請官裁者。中納

言兼左近衛大将從三位行陸奥出羽按察使藤原朝臣基経宣。依レ請。

とあり、下関、すなわち長門関に兵士百人を配置することが認め

られた。この官符は、以前に度々、新羅の賊船に備えて要害を守らせるといった事態が起こり、関門海峡を通行する船や人に対する勘過、賊船の来襲に対する防備といった長門関の職務に実効性を上げるために出されたものであろう。これにより長門関の対外軍事的性格は一層強まったといえよう。

なお、長門関が陸海双方の関であったことは、この官符中に「人不レ論陸海。共経此関。」とあることからわかる。長門関は山陽道の基点であり、西海道杜崎駅への渡航点であった。

以上の検討から長門関は、①瀬戸内海を航行する船舶に対する勘過を行う海関②山陽道から西海道への渡航地に置かれた陸関③蕃客や関門海峡を航行しようとする外国船に対する検問所④非常の事態に備える軍事拠点、という四つの性格を持つ関であったといえる。

## (二) 長門関の位置

前述のように、長門関は関門海峡を航行する船舶に対する勘過を行う海関であると同時に、山陽道・西海道を往来する人々に対しても勘過を行う陸関でもあり、ゆえに山陽道から西海道へと連絡する渡航点でもあったと考えられる。したがって、長門関の所在地としては、関門海峡を航行する船舶を警留しておけるような



第1図 下関とその周辺

1. 亀山八幡宮
2. 甲宗八幡神社
3. 伝・門司関跡
4. 瓦出土地
5. 小字「上郡」
6. 長門國一宮住吉神社
7. 長門國二宮忌宮神社
8. 四王司山

港湾を有し、なおかつ潮流の速い関門海峡を、できるだけ短い距離で対岸の門司まで連絡しうる場所が考えられる。

従来説のほとんどは、長門関が赤間関に置かれていたことを自明であるかのようにしている。確かに赤間関は右に述べた長門関の立地条件からみても、それを満たす最適な場所である。かつて赤間関の龜山八幡宮（第1図1）西方は湾入しており、近世には西廻り航路をとる北前船が潮待ちや風待ちをする繋船場となっていた。また赤間関は、関門海峡の中でも潮流のとりわけ速く、船舶の航行にとって最大の難所である早瀬瀬戸を避けて門司まで最短で連絡できる位置にあり、中・近世においては門司への渡航地であったことも長門関を赤間関に求める根拠となろう。

さらに長門関は、門司関と共に、関門海峡の兩岸で外国船の航行を監視・警戒する日本の西海防衛の拠点でもあったが、赤間関と門司に鎮座する龜山八幡宮と甲宗八幡神社（第1図2、付近に3伝・門司関跡）は、共に「外朝西門鎮守」とされていたことも傍証の一つとなろう。

① 文献史料では「長門関」という固有名詞が用いられている例はなく、それに近い表現としては「長門國関」の例（承和二年二月三日太政官符）があるが、小稿では慣例にしがって便宜上、長門関に置かれていた関を「長門関」と呼ぶことにする。

② 小山靖憲「古代末期の東国と西国」『岩波講座日本歴史4』岩波書

店、一九七六年。

③ 長門関と門司関が関門海峡の兩岸で、相互補完的に機能していたことがうかがえる史料としては、他に『日本三代実録』貞観二年（八七〇）二月二三日条がある。ここでは、機急の時に最も有用な馬がこの数年で千匹余りも関を越え、大宰府管内諸国外へ連れ去られている事態を憂慮し、大宰大式藤原冬緒が、豊前長門兩國に命じて今後四年は馬の移出を禁止するよう、中央に対して要請している。

④ 小山、前掲②。

⑤ 『類聚三代格』所収延暦二年二月太政官符所引。

⑥ 『類聚三代格』所収延暦二年六月一日太政官符。

⑦ 前掲⑤太政官符。

⑧ 『日本後記』弘仁三年正月五日条。『日本三代実録』貞観八年一月一七日条。

### 三 臨門駅および臨海館と山陽道についての検討

(一) 臨門駅の位置と山陽道ルート

『延喜式』によると、長門管内には一五の駅家が置かれており、このうち大路に当たる山陽道の駅家としては、阿潭・厚狭・植生・宅賀・臨門の五駅があった。この山陽道の駅家について『日本後紀』大同元年（八〇六）五月一四日条には

勅。備後。安芸。周防。長門等國駅館。本備。蕃客。瓦葺粉壁。

頃年百姓疲弊。修造難。或蕃客入朝者。便從海路。其破損者。

農閑修理。但長門国駅者。近臨<sub>ニ</sub>海辺<sub>一</sub>。為<sub>レ</sub>人所<sub>レ</sub>見。宜<sub>ニ</sub>特加<sub>レ</sub>勞。勿<sub>レ</sub>減<sub>ニ</sub>前制<sub>一</sub>。其新造者。待<sub>ニ</sub>定様<sub>一</sub>造<sub>レ</sub>之。

とあり、山陽道の駅家は蕃客の来朝に備えて、瓦葺粉壁の立派な造りをしていたことが知られる。

山陽道の終点に当たたる臨門駅の位置については諸説論じられてきており、長府松崎・赤間関・前田に比定する説がある。

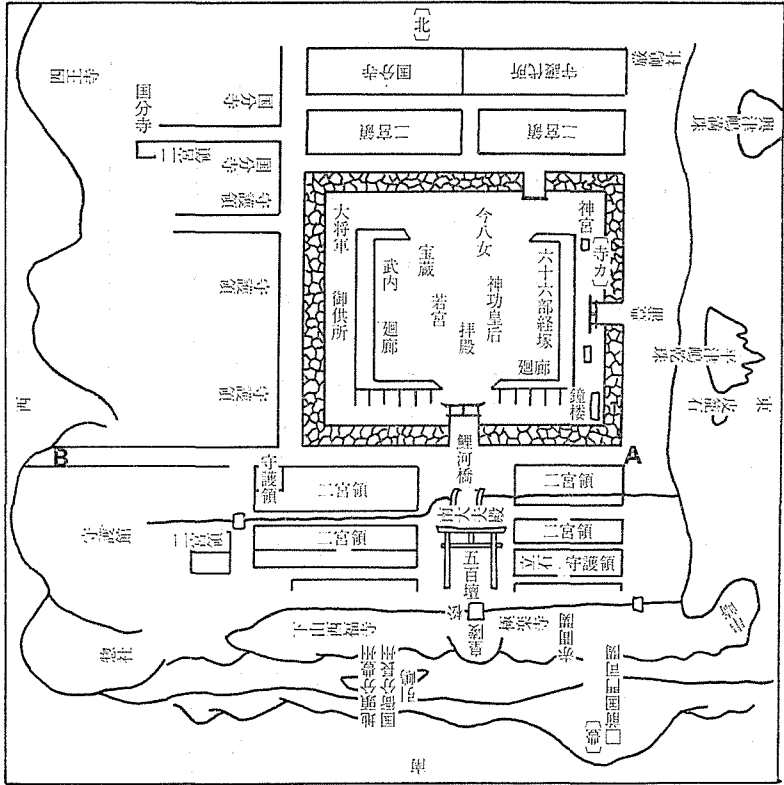
長府松崎説は近世末に中村徳美によって唱えられた。彼は臨門駅を『和妙聚抄』巻十、局処部にみえる臨海楼と同一の施設とみなし、さらに平安末期に編纂された『本朝無題詩』<sup>②</sup>の中の藤原通憲と釈蓮禪の詩にみられる臨海館も臨海楼と同一の施設とみなした。そして釈蓮禪の詩の題に「於<sub>ニ</sub>長門国壇<sub>ニ</sub>逗留重賦<sub>ニ</sub>六韻<sub>一</sub>」とあるのをもって長府松崎に臨海館を推定し、同じく釈蓮禪の詩に「渡口繫<sub>レ</sub>舟秋浪咽、山腰訪<sub>レ</sub>寺暮雲屯」とある渡口を外浦、寺を日頼時とした。

これに対し、近藤清石は中村徳美と同様に臨門駅を臨海館と同一の施設と見つつも、その位置については、臨門駅が西海道へ連絡する海陸を兼ねた駅であったことと赤間関が往時から九州への渡航地であったことから赤間関に推定した。<sup>③</sup> また、御蘭生翁甫は、長門関が置かれた赤間関は山陽道の終駅と一致すべきという考え

から、臨門駅を赤間関に推定している。<sup>④</sup> さらに御蘭生は、長府―赤間関間の山陽道ルートについて、長府功山寺門前から靈鷲山麓を経て火の山南麓の海岸に出る、ほぼ近世の山陽道に沿ったルートを想定した。

一方、阿月雅博や高橋美久二は、前田茶臼山西南麓（第1図4）から出土したという国府系瓦を前掲の『日本後紀』大同元年（八〇六）五月一四日条にみえる長門国駅館のものと考え、ここを臨門駅址と推定した。<sup>⑤</sup> また、千田稔は前田川沿いにある小字「上郡」（第1図5）に着目し、これを豊浦郡家に由来するものと考え、この郡家の周辺か郡家そのものに臨門駅と臨海館を求められはしないかとした。<sup>⑥</sup> 水田義一もまた、臨門駅の西海道への渡航地としての交通的機能を重視し、西海道と長門国府を最短距離で結ぶ前田に臨門館を比定している。<sup>⑦</sup>

以上が臨門駅と山陽道ルートに関する近世末以来の研究の流れであり、今日では前田説がほぼ定説的な地位を占めている。しかし、前田に臨門駅を想定した場合、確かに長門国府と門司に想定される杜崎駅は最短距離で結ばれることになるが、前田には船の繫留に適した入り江や広い河口はない上に、付近の潮流は最高流速五〜六ノットにも達する航行の難所であるため、ここに臨門駅が置かれ、杜崎駅に連絡する船が出ていたとは考えがたい。また、



第2図 忌宮神社境内絵図説明図  
(小川信の原図を一部改変)

前述のように長門関は山陽道の終点に置かれた陸関であり、ここから西海道に連絡したと考えられるため、臨門駅の所在地は長門関との関連を考慮に入れるべきであろう。したがって、既に御園生が指摘したように、臨門駅については長門関との近接性が予想され、長門関と同様、赤間関にあった可能性が高い。

長門国府から赤間関に比定した臨門駅までの山陽道ルートとしては、前田を經由して火の山の南麓を行くルートと、内陸の長門国一宮住吉神社前を經由するルートが考えられる。下関市小月町に比定されている宅賀駅との駅間距離は、前田經由ルートで一五・六キロメートル、住吉神社經由ルートで一七・八キロメートルであり、長門国内の他の駅間距離が七〜八キロメートルであることからすると、<sup>⑧</sup> どちらも駅間距離が長いことになる。しかし、長門国に至るまでの山陽道における駅間距離は一五〜八キ





第3図 長府周辺

1. 豊浦高校 2. 「壇の上」 3. 長門國府推定地 4. 長門國分寺跡

ロメートルであるから、例外的に長い距離でもない。近世の山陽道は前田を経由し、火の山南麓の標高四〇〜五〇メートル付近を通って赤間関に至っていた（第1図）。南北朝時代に九州探題として大宰府に赴いた今川了俊（一二二五〜一四二〇）の紀行文『道ゆきぶり』によると、この時了俊が取ったルートも前田を経由するものであったことが知られる。しかし、火の山南麓のルートについては「……ひの山とかやいふふもとの荒いそをつたひて、はやともの浦に行くほどに……」とあるように、この時代の山陽道は近世のそれとは違って海岸沿いに通じていたことが知られ、しかも相当の難路であったと推察される。古代駅路では低湿地・溪谷部・谷の狭隘部・海崖下を避けて、低い鞍部の峠越や適当な回り道が選ばれることが多く、了俊が通った豊浦―赤間関間の道についても、それを以て古代山陽道にまで遡及することは難しい。

鎌倉後期から建武初年に描かれたと考えられている「長門国二宮忌宮神社境内絵図」（第2図）には、忌宮神社の南前面を守護館の描かれている山の斜面

を指して東西に走る道（A—B）がはっきりと描かれている。この道は逢坂を経て長門国一宮住吉神社に至る道（第3図A—B）であるが、これは当時の主要道が逢坂から長門国一宮に向かう道と認識されていたことを示しているものと思われる。

さらに、時代はやや下るが例えば、宗祇（一四二一—一五〇二）が文明一二年（一四八〇）に山口から九州まで旅行した時の紀行文『筑紫道記』<sup>13</sup>によると、この時宗祇が取った豊浦から先のルートは、長門国一宮経由で赤間関に至るルートであったことが知られる。なお、宗祇の九州からの帰路は、赤間関から舟に乗って早瀬戸をのぼり豊浦に出るというものであった。おそらく古代山陽道ルートも火の山南麓の難所を避け、豊浦から長門国一宮を経由するルートを取ったのであろう。住吉神社—赤間関間の古代山陽道は近世の住吉道をほぼ踏襲したものであるが、古代道路は平地部において直線的な形態を取ることが多いことから、第1図のA—B区間は直線的ルートをであった可能性も考えられる。

## （二） 臨海館について

平安末期に編纂された『本朝無題詩』にある藤原通憲の「遊長州臨海館」、<sup>14</sup> 積蓮禪の「於長門壇逗留重賦三六韻」という詩二編には臨海館が詠み込まれている。このうち積蓮禪の詩には「臨

海館長門館名也」とあり、臨海館は長門館とも呼ばれていたことがわかる。また、その長門館の前身は、『日本書紀』欽明天皇二年（五六一）条に見られる穴門館であり、大宰府鴻臚館の前身である筑紫館と同様、外国人施設のための接待施設であったと考えられている。<sup>15</sup> また、『和名類聚抄』巻十、居処部には楼の代表的なものとして、内裏の大極殿の前面に建つ蒼竜・白虎の双楼などと共に、長門国の臨海楼が記載されているように、臨海館は立派な楼閣建築を有していたとされている。<sup>16</sup>

ところで、臨海館については近世末中村徳美の『長門国志』以来、臨門駅と同所あるいは同一の施設とみる向きが多く、中村徳美は、臨海館と臨門駅とは「臨」の下の文字が異なるのみであり、恐らくは「臨海門」の三文字がそれぞれ二文字に省略されたものであろうとしている。しかし、越前国松原客館のように客館が駅家と同じ場所にあったと考えられる例もあるが、大宰府の鴻臚館は駅家とは別の場所にあることや、『菅家文草』<sup>17</sup> にみえる讃岐国の松山館も駅路とは離れた場所に想定されていることなども勘案するならば、名義上の類似性だけから臨海館を臨門駅と同一視することは慎重でなければならぬ。ここでは臨海館の位置を臨門駅の位置とは切り離して検討してみたい。

臨海館の位置を比定する際、注目すべきものは、前掲の積蓮禪

の詩である。詩の題に「於長門壇逗留……」とあるように、この詩は長門国の「壇」とよばれる地で詠まれたものである。『本朝無題詩』に収められた積蓮禪のもう一編の詩「著長門壇即事」には「遠岸有二社、当州称二宮、於船中而遙拝、指社頭而奉使、是不日祈順氣」と、長門国二宮忌宮神社を船の中から遙拝したことが詠み込まれており、長門国の「壇」という地は、忌宮神社付近を指したものと考えられる。

長府周辺の地名を見てみると、長府市街の南方を「壇具川」が流れ、長門国総社周辺が通称「壇の上」と呼ばれていることが注目される（第3図②）。また、「壇の浦」は別名「五百壇」とも呼ばれているが、「長門国二宮忌宮神社境内絵図」（第2図）には、神社の南方、壇具川に架かる橋の南詰に建つ鳥居のところに「五百壇」との記載があり、本来的にはこの付近の地名であったと思われる。

以上のことから、積蓮禪が逗留した長門壇とは、忌宮神社の南方、壇具川付近と推察される。積蓮禪の詩には「落帆停棹暫容与臨海館長門館名也辺望眇渺」とあるが、積蓮禪はこの地の沿岸部で臨海館を眺めたのであろう。

臨海館の具体的な位置については、長府宮崎町の豊浦高校（第3図1）で、校舎改築基礎工事の際、地下二メートルのところか

ら土師器、須惠器、瓦などと共に緑釉陶片が発見されていることが注目される<sup>⑬</sup>。緑釉陶や灰釉陶などの施釉陶器は、奈良・平安時代には「瓷器」の名称で呼ばれていた。長門の瓷器は正税として都に上納され、貴重品として扱われていたが、周防国衙や周防鑄銭司でも長門産と考えられる緑釉陶が出土しているように、地方官衙でも使用されていた<sup>⑭</sup>。豊浦高校で出土した緑釉片も長門産と考えられており、ここになんらかの重要な施設があったものと考えられる。豊元国はこの豊浦高校を臨海館跡と考えているが、積蓮禪の詩における位置関係をも考慮するならば、その可能性は高いといえよう。

- ① 中村徳美『長門国志』文政元二年（下関文書館により刊行されている）。
- ② 『群書類聚』第六卷文筆部所収。
- ③ 近藤清石『大八洲雜誌』ただし、これは原典を確認できず、重山（前掲一―②）の引用を参照した。
- ④ 御園生翁甫『防長地名淵鑑』、一九三二年。
- ⑤ 阿月雅博『天智期築城の長門城についての考察』駒沢史学一七、一九七〇年。高橋美久『古代の山陽道』『考古学論考』平凡社、一九八二年。
- ⑥ 千田 稔『埋れた港』学生社、一九七四年、一九六―一九七頁。
- ⑦ 水田義一『長門国』藤岡謙二郎編『古代日本の交通路Ⅲ』大明堂、一九七八年。
- ⑧ 水田、前掲⑦。

- ⑨ 水田、前掲⑦。
- ⑩ 『群書類聚』第一五巻紀行部所収。
- ⑪ 木下 良「近年における古蹟研究の成果と課題」人文地理四〇―四、一九八八年。
- ⑫ 小川 信「中世の長門府中と守護館・守護代所」国史学研究二二七、一九八五年。
- ⑬ 『群書類聚』第一五巻紀行部所収。
- ⑭ 瀧川政次郎「長門の臨海楼」古代文化六一、一九六一年。
- ⑮ 瀧川、前掲⑭。
- ⑯ 臨海館と臨門駅を明確に区別する立場は、御園生（前掲③）や阿月（前掲④の追記）に見られ、御園生は臨海館を前田、臨門駅を赤間関に、阿月は臨海館を豊浦高校、臨門駅を前田に当てている。
- ⑰ 『扶桑略記』第二四、延暦一九年二月二四日条。
- ⑱ 木下 良「国府の『十字街』について」歴史地理学紀要一九、一九七七年。
- ⑲ 小田富士雄「西日本の施種陶」五島美術館編『日本の三彩と緑釉』一九七四年。
- ⑳ 『延喜式』年料雜器条。
- ㉑ 小田、前掲⑱。
- ㉒ 小田、前掲⑱。
- ㉓ 豊 元国「長門城の所在について」広島県立府中高等学校生徒会地歴部編『奈良時代山城の研究』、一九六八年。

#### 四 長門城と軍団についての検討

##### (一) 長門城の位置

『日本書紀』天智天皇四年（六六五）秋八月条には、  
遣<sub>ミ</sub>達率答怱春初、築<sub>キ</sub>城於長門国<sub>上</sub>。遣<sub>ミ</sub>達率憶礼福留。達率四比福夫於筑紫国<sub>二</sub>築<sub>キ</sub>大野及椽城<sub>二</sub>城<sub>上</sub>。

とあり、長門国では白村江の敗戦後、唐・新羅の追撃に備え、百濟からの帰化人答怱春初によって城が築かれたことが知られる<sup>①</sup>。長門城はその築城者からみて朝鮮式山城であったと推測される。その築城地については、古くは出土した古瓦を以て長門城のものと推定した中村徳美の前田茶臼山説<sup>②</sup>、「唐櫃（カラウト）」を「韓人（カラヒト）」の転訛であるとする近藤清石の長府唐櫃山説<sup>③</sup>があるが、昭和以降は山頂からの眺望を重視した火の山説<sup>④</sup>、展望がよい上に浸食を受けて山巒が多く、古代山城の条件を一番よく備えているという四王司山説<sup>⑤</sup>などが出されている。しかし、長門城自体については、『日本書紀』の記事以外には直接論及した史料がないため、どの比定案も決定的な根拠を欠いている。

一方、倉住靖彦は、『日本書紀』天智天皇四年八月条において筑紫国に築いた城は固有名詞で表記されているのに、長門国に築いた城は固有名詞で表記されていないことから、長門城は天智四年の段階で築城の方針は決定されていたが、具体的な位置などは

未決定であったとし、他に築城をうかがわせる確実な史料がないことや遺跡が発見されていないことから、長門城の存在そのものにも疑問を投げかけている。<sup>⑥</sup>しかし、氏の指摘するような史料上の制約はあるものの、白村江での敗戦以降、北九州から瀬戸内海沿岸、大和国に至るまで各地に山城が築かれ、国防体制が強化されていった状況にあつて、瀬戸内海の入口という要衝である長門国に山城が築かれなかったとするのは不自然であろう。したがって筆者は、少なくとも天智天皇四年八月以降、長門城は築城されたものと考えられる。

それでは、長門城はどこに比定できるのであろうか。

『日本三代実録』貞観九年（八六七）五月二十六日条からは、新羅を調伏するために四天王像五鋪を造り、各一鋪を伯耆・出雲・石見・隱岐・長門に下し、地勢高く賊境を見渡せる地に道場を建てさせたことが知られる。現在でも四王司山の山頂には毘沙門堂があるが、『三代実録』中にあるこの長門に下された四天王像を祀ったものと思われる。「四王司山」という名称も、この毘沙門堂に由来するものである。

なお、大宰府に隣接して築城された大野城においても、宝龜五年（七七四）に新羅に対抗するために山上に四天王像が祀られていた。<sup>⑦</sup>そして大野城は別名「四王寺山」とも呼ばれている。

このことと、前述のように四王司山が朝鮮式山城の条件を一番よく備えていることから、乙益重隆は四王司山を長門城に比定するが、筆者も同様にその可能性は高いと考えている。<sup>⑧</sup>

## （二） 豊浦団の所在地

長門国に置かれた軍団の名称は、前掲の史料、貞観十一年（八六九）九月二十七日太政官符から「豊浦団」であったことが知られる。源平合戦で名高い「壇の浦」は、元来長府沖から赤間関沖までの広い範囲を指す呼称であるが、そもそも「壇の浦」とは「団の浦」であり、この地に軍団が置かれたことに由来するものと考えられている。<sup>⑨</sup>阿月雅博は、大宰府では府庁域の北西よりの畑地から「御筭軍団印」が発見され、ここが軍団址と考えられていること、讃岐国の屋島城では東麓の「壇の浦」に山田軍団、城山城では府中に阿野軍団があつたといわれていることから、城塞の築かれた山の麓に軍団が置かれているのが共通点であると指摘し、長門城を火の山に比定した上で、豊浦団の所在地を火の山西麓の旧壇の浦（現みもすそ川町）に想定した。<sup>⑩</sup>

しかし、阿月の豊浦団所在地比定の根拠とした火の山西麓の「壇の浦」地名は、この地に軍団が置かれたことよりも、むしろこの地の前面に広がる海面の「壇の浦」という呼称に由来する近世以

降の地名と思われる。また、前述のように長門城の位置についても火の山よりも四王司山に比定される可能性のほうが高い。

したがって、豊浦団の所在地についても改めて検討する必要があるが、阿月が指摘した、城塞の築かれた山の麓に軍団が置かれたという大宰府と讃岐国の共通点は、豊浦団の所在地を推定する際にも留意すべき点である。さらに長門国の場合、四王司山に比定した長門城と長門国府との位置関係が、大宰府と大野城、讃岐国府と城山城との位置関係に類似することにも注目したい。

このことから、大宰府や讃岐国府と同様に長門国でも国府付近に軍団が置かれていたことが予想される。そして実際、長府には前述のような「壇具川」「壇の上」「五百壇<sup>①</sup>」といった地名が存在しているが、これこそこの地に置かれた豊浦団に因むものではないかと思われる。したがって、豊浦団は長門市街南部の壇具川付近一帯に置かれたものと推定しておきたい。

- ① なお『日本書紀』天智天皇九年春二月条には「又築長門城一、筑築城二」という記載が見られるが、これについては同四年秋八月条に見える城とは別の城を指すという見解と、同条に見える城の重出とする見解があり、評価は定まっていない。
- ② 中村、前掲三一①。
- ③ 近藤清石『国史所見防長事考』。ただし、これも原典を確認できず、重山（前掲一②）の引用を参照した。
- ④ 豊、前掲三一③。阿月、前掲三一④。および高橋誠一「古代山城の

歴史地理」人文地理二四一五、一九七二年など。

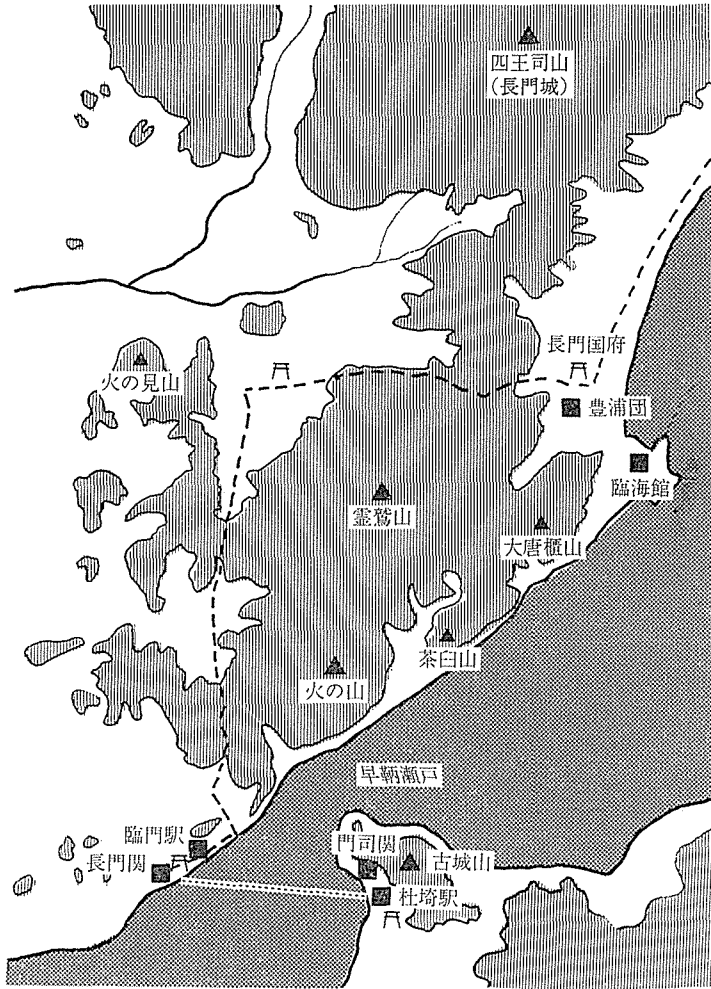
- ⑤ 小野忠熙『山口県の考古学』吉川弘文館、一九八五年、三八四頁。
- ⑥ 倉住靖彦「いわゆる長門城について」山口県史研究二、一九九四年。
- ⑦ 『類聚三代格』所収宝龜五年三月三日太政官符。
- ⑧ 乙益重隆「まぼろしの長門城」栃木史学二、一九八八年。
- ⑨ 吉田東伍『大日本地名辞書』、一九〇〇年。および御蘭生、前掲三一③など。
- ⑩ 阿月、前掲三一④。
- ⑪ この場合、五百という数が延暦二一年に長門国に軍団が復置された際の兵士数と一致することも興味深い。

## 五ま と め

小稿は、これまで個々の施設に対する関心から論じられる傾向にあった長門国府周辺における諸施設の位置について、施設自体の性格や他の施設との関連性を考慮して、全体的な考察を試みた。この考察の結果は第4図の通りである。

ところで、交通面における長門関と臨門駅および山陽道駅路との関連性については、既に本論で触れたが、長門関および門司関と長門城との軍事面における関連性は、本論中で充分論ずることができなかつた。そこで、最後にこの点についての私見を述べておきたい。

阿月雅博は長門城を中心に、長門国における律令制下の諸機関



第4図 長門国府周辺諸施設の位置

の位置比定と連帯性の考察をしているが、その中で、長門国においては「境界（この場合、長門関と門司関の間の境界ではなく、両関を結ぶ国防上の対外的境界）」に対して赤間関（小稿でいうと

この長門関・門司関―豊浦団推定地（火の山）―長門国府」の順に配置され、これら山陽道が結ぶ構造を見出している。そしてこの構造は、京に近い方から「境界―関―軍団（国府）」と官道に沿って配列される三関

の構造とは、京に対する配列を逆にしたものであることを指摘している。<sup>①</sup>

小稿における長門国府周辺の諸施設の比定結果は、長門城・豊浦団・臨門駅・山陽道ルート<sup>②</sup>に関して阿月案とは全く異なるものであるが、三関国における配列を京に対して逆にしたという基本的な配列の構造は、小稿の結果においても同様である。しかし、長門城が四王司山である場合、長門

城は長門国府の背後に控える国府からの逃げ込み域的な存在であったことになり、次のような事も指摘できる。

それは、長門国における「長門関・門司関―国府・豊浦団―長門城」という配列に、大宰府の「水城―大宰府・軍団―大野城」と類似する機能的連関を見出すことができるということである。すなわち、「外敵に対する防御線―政庁および官衙・軍団―有事の際の逃げ込み城」という機能的連関である。これは大陸の窓口としての大宰府と対外軍事的な拠点・「外朝西門」としての長門国府周辺の共通点と言えよう。

しかしながら、これはあくまでも長門城が四王司山に築かれたとする場合のことであり、前述のように長門城については史料的な限界や遺跡が未発見であることから、可能性の域に留まる。もともとこれは長門城に限ったことではなく、長門国府周辺の諸施設に関しては、それを特定できるような遺物・遺構の発見はほとんどない。したがって、小稿では現在目にしうる史料・遺物などから、長門国府周辺の諸施設について、できる限り整合的な解釈を試みたつもりであるが、憶測で補わざるを得ない箇所もあった

ため、結局のところは一試論に過ぎない。今回論じ残した点―前田茶臼山から出土したといわれる国府系瓦の解釈―や憶測で補った点についてのさらなる検討は、将来的な発掘成果の増加を期待して、今後の課題としておきたい。

① 阿月、前掲三―④。

② 阿月案では、臨門駅は前田に比定されているが、ここからさらに火の山の麓を伝って赤間関に至る山陽道ルートが想定されている。

③ 朝鮮式山城の機能は敵襲に際して都道の住民が逃避し、これに拠って防戦することといわれている。(大類伸『城郭の研究』、一九三八年、一九頁)また、倉住も大野城築城の第一義的な目的を、有事の際の「逃げ込み城」の確保という点にあったとしている。(倉住靖彦「大野城司考」九州大学国史学研究室編『古代中世論集』吉川弘文館、一九九〇年)

(付記)

現地においては、下関市教育委員会文化課の大濱博之氏、下関市立長府博物館の町田一仁氏をはじめ多くの方々にお世話になりました。記して深く感謝致します。

(京都大学大学院文学研究科修士課程)