

統一新羅における幹線駅路と行政区画の関係に関する試論

轟 博志

(立命館アジア太平洋大学アジア太平洋学部教授)

1. はじめに

古今東西を問わず、面としての行政区域、線としての交通路、点としての都市は、地域を構成する重要な人文地理的要素であろう。筆者は先行研究において、日本の五畿七道の領域と同様、統一新羅の九州の領域や、五小京も含めた治所の存在も、駅路と相互に密接な関係がある可能性を指摘した¹⁾。その当該論考の結論において、九州という広域行政区域のみならず、郡県など基礎行政単位においても同様の傾向が見られるかどうかの検証が向後必要であることを指摘した。それによって、駅路と行政区域が不可分なものとして設定されたという仮説を補強できるであろうし、さらにその理由についても新たに仮説を提示できるのではないかと考えたからだ。

新羅における郡県など基礎行政区域に関する研究は、制度やその変遷、地方豪族との関係、山城等の軍事施設との関係など、多様なアプローチで研究が蓄積され、新羅史研究の重要なジャンルの一つであった。今西龍²⁾は統一以前の三国時代の新羅の領土拡張過程で、広域州の分化が軍事施設の立地や進軍ルートとの関係の中で行われてきたことを指摘した。末松保和³⁾は同様の視点から、三国統一後の九州の鼎立期に着目し、村主制が郡制の元になったことを指摘した。木村誠⁴⁾は統一前と後を統合した研究が必要であるとして、統一前の城村制に基礎を置いた州郡制が、統一後の軍事的緊張の緩和と中央集権的統治の必要性などから、郡県制になり、さらに新羅末期の中央権力の弱体化により禄邑制に移行するなど、政治的状況が地方組織を変化させたことを通時的に考察した。

また李明植⁵⁾は、金石文の解読を通じて地方官の役割や地位の変化について検証し、ペ・ジョンド⁶⁾は新羅末期の中央政府の混乱が、地方制度の迷走に結びついたことを描写するなど、新羅の地方制度に関する研究は、法制度の面や社会構造などに重点が置かれ、郡県の領域や治所の立地、交通路との関係など地理的な面からの研究はほとんどなかった。

ただし、近年には交通路との関係性に言及する研究も出てきた。例えば金昌錫⁷⁾は広域州の登場と物資移動経路としての交通路の関係の重要性を初めて言及した。しかし軍事行動との関係は重視せず、また基礎行政区域との関係も言及しなかった。郡単位の行政区域と交通路の関係を初めて指摘したのは朴省炫で、本稿の本論でも紹介するように三国統一以降、郡治が平地へ、また交通至便なところへの移動が行われたことに言及した⁸⁾。だが、これも具体的な幹線駅路の検証を前提としておらず、道路との関係を推定するにとどまっている。

結局、これらは郡県制度の変遷や治所の立地・機能などを語るのに、交通路を一要素として参照して

いるのみであり、交通路と行政区画の関係そのものを正面から論じている研究は、管見の限り存在しない。そこで本稿では、統一新羅時代の郡について、その領域や治所の位置と、筆者がこれまで比定した交通路（図1）の関係について、広域州と同様の密接な関係性が見出せるかについて、歴史地理学の立場から検討する。それによって、逆に行政区域の地理的態様から、史料が絶対的に不足している駅路復原の手掛かりとする可能性を追求し、同時に両者が密接な関係を持った理由について、既に研究が進んだ新羅の地方統治制度とも関連付けながら、一定の仮説を導き出したい。

なお、ここでいう郡単位の基礎行政区域とは、郡と同レベルの単位である州直轄地や小京直轄地も含むものとする。またそれらの領域や治所の立地について説明するために、一段下の行政区画である属県についても、必要に応じて言及する。

九州の領域と幹線駅路の関係については、新羅の駅路ネットワークについて論じた先行研究においても若干触れており⁹⁾、もともとその論文から本稿をまとめる動機となった問題意識が派生した経緯から、先行研究の内容について本稿の内容に繋がる部分のみ、次章で本稿の趣旨に沿って整理したい。その上で、州という広域行政区域と、郡県という基礎行政区域の間において、幹線駅路の線形との関係性に共通点が見出せるか、比較を試みる。

2. 統一前後における広域州の領域

新羅において「州」とは、三国統一の前か後かに関わらず、二重の意味を持っている。狭義の州は、州治とその直轄地を指し、『三国史記』地理志には、両者の詳細と変遷が併記されている。九州画定後においては、九州の州治は、郡程度の範囲の直轄地を持っていた。直轄地の中には郡と同様、属県を伴うこともあり、事実上「州治を伴う郡」の格であった。一方広義の州は、名称は同じでも複数の郡を統括するもので、古代日本の令制国に相当するものであった。直轄地と基礎行政区域が並立するという点では、現在の東京都の都区内と多摩地区の並立のような形ともいえよう。

統一前においても基本構造は同じであったが、統一前の州治には最高責任者としての軍主が派遣され、地域の軍事拠点としての役割が重要であった。そのため百済や高句麗との領土争いの戦況によって、随時州治が移動した。もちろん州治の移動の範囲は広義の州の領域内であったが、前線の移動による移動の場合は、広義の州の範囲もそれに連動して拡大または縮小し、時には分割されることもあった。

九州画定後との大きな違いは、それ以前においては広義の州名と州治の名称が、必ずしも一致しないことである。例えば広義の州としての上州の州治は525年の上州の命名以降¹⁰⁾、沙伐州（現尚州市）→甘文州（557）→沙伐州（不明）→一善州（614）→沙伐州（687）と移動を続けた。主として対百済、対唐戦争の戦況によって、さらに漢江流域に追設された新州（のちの漢州）との領域案分の関係上による移動と思われる。上記の沙伐州から甘文州に州治が移転したときは「上州を廃して甘文州を置く」と記録されている¹¹⁾。しかし先行研究で述べられているように¹²⁾、これは広義の州名と州治名の混同が招いた記録の誤謬から生じたもので、広義の州名としての上州は引き続き使用されたものと考えられる。つまり、この当時は広義の州名と州治名は、指し示す範囲のみならず、名称も区分されていた。こうした誤謬が生じた背景には、上州や下州という広義の州が登場する前から、沙伐州や悉直州などの狭義の

州名が使用されていたことがあったと考えられる。

下州に関しては 555 年に「比自火郡（現昌寧郡）に州を置いて下州となす」¹³⁾との記録が初出である。上州の設置時期とは実に三十年の差異がある。上州と下州はその名称から、同時に開設されたと見るのが自然であろうが、現存する史料を参照する限り、そうはなっていない。しかも後述の「新州」の名称は、上州と下州の並立があったうえでの命名と考えられるのだが、新州は 553 年の設置なので、下州より前になってしまう。また軍事施設である倅についても、上州には 552 年に設置された軍事施設の上州倅が、下州にも下州倅があったが、やはり下州倅の設置時期はわからない。

上記の下州設置の記述は地理志の火王（昌寧）郡条の「比自火郡に州を置いて下州と名付ける」との記述によるが、これは末松保和が指摘するように「比斯（自）火を下州と命名したことではない」と解釈せねばならないであろう¹⁴⁾。末松は本章で述べているように、広義の州と狭義の州が別の動きをしていることを、下州を例に説明しているのであるが、筆者はそれをさらに敷衍して、下州が比自伐に置かれる前に、既に別の場所に存在していた可能性を指摘しておきたい。そうでなければ、上記の下州と新州の設置時期の「ねじれ」は説明がつかないからだ。恐らく押督州や、統一期に参良火倅があった現玄風邑など、若干後方に存在したのであろう。その時期は、上州が設置されたと『三国史記』地理条に記された 525 年と大きく変わらないと考えられる。

六世紀中盤までは、洛東江東岸には伽耶諸国が残存していたので、下州は伽耶攻略の軍事的拠点であったはずだ。新羅は六伽耶最後の王国である大伽耶及び、大伽耶と連合した百済との決戦を控えた 552 年に、戦争準備のために上州倅と同時に下州倅を設置し、大伽耶を滅ぼした直後¹⁵⁾の 565 年まで存続したのではないか。

いずれにせよ、下州も上州と同様、州治の位置が比自火州（555）→大耶州（565）→押梁州（642）→大耶州（661）→完山州（685）と、伽耶や百済との前線が前後するに伴って移動している。さらに上州から漢江流域等を分割して誕生した新州も、新州（漢城）の設置（553）以降、北漢山州（557）→南川州（568）→北漢山州（604）と、対高句麗進撃路に沿って、戦況によって北上と南下を繰り返している。やはり漢江流域一帯を新州としたうえで、その州治の具体的な所在地として、狭義の州名を別途使用したのであろう。

以上の三州の他に、統一前の新羅の領域で空白地になるのは、東海岸沿い、つまり九州画定後の溟州にあたる領域である。561 年に比自伐（下州治）に建てられた「昌寧新羅真興王拓境碑」には、「四方軍主」として「比子伐軍主・漢城軍主・碑利城軍主・甘文軍主」が、また行政官として「上州行使大等・下州行使大等・于抽悉支河西阿郡使大等」が随行員として記されている。これにより、真興王代の進撃路が四方面であったことがわかるが、既に新州が設置された時期なのに、漢城に対応する新州行使大等が抜けているのは、巡狩¹⁶⁾に参加しなかったからなのであろう。問題は、東海岸方面の大等のみ、州名を使わず沿道の郡名で代替している点だ。正確には、軍管区としての領域はあっても、東海岸経由の碑利城方面は広義の州（広域州）がまだ存在しなかったのであろう。

このように、三国統一前の広域州は、王京から四方への軍の進撃路を軸とした、軍管区を兼ねた行政区域として形成されたと考えられる。人員や兵站の移動や補給には都合が良かっただろうし、行政面でも中央集権制を敷く限り、新規に獲得した領土を、中央から派遣された官僚が統治するのに適していた。

結果として広域州の領域は日本の五畿七道の如く道路に沿って細長く延び、山脈や河川流域のような自然国境、また自然国境に規定された地域の文化圏や経済圏を無視した形となった。

そしてそうした広域州の領域は、三国統一がなされて州の役割が軍事重視から内治重視に変容した後も、その痕跡を残すことになった。前述のように、中央集権的な統治には、駅路を軸とした行政区域の存在が適していたからだ（図1）。九州画定後、東海岸沿いに碑利城（比列忽州）へ向かう駅路沿いには、溟州が設置された。王京から遠くない現在の慶尚北道青松郡や盈徳郡から、北朝鮮側の江原道の北端まで、直線距離でも350kmほどもあり、東海岸沿いにほぼ一列に、実に24もの州・郡・県が並んでいる。反面内陸側の後背地の奥行きは深くなく、明瞭に交通路としての海岸線と道路に影響された区域設定と言える。もちろん、東海岸に沿って太白山脈が並走している自然地理的条件も、大きく影響している。

溟州の太白山脈の反対側には、朔州が並んでいる。こちらも、現在の慶尚北道安東市礼安から、渤海国との境にある現北朝鮮の咸鏡北道徳源郡まで、やはり直線距離で350kmほどの細長い区画を持つ。洛東江と南北漢江、さらに日本海にそそぐ東朝鮮湾盆地まで、三つの流域圏に跨り、竹嶺、三馬峙、鉄嶺と、三つの高い分水嶺を越える。およそ自然に形成された領域とは判断できず、駅路に影響された領域設定と言える。

朔州の領域は上述の「四方軍主」の経路には登場せず、統一前に広域州の設定も見られない。主たる目的地が比列忽（碑利城、現在の咸鏡南道安辺郡）であることから、東海岸沿いの駅路のバイパスとして駅路が設定され、統一後には主たる駅路になったものと考えられる。それは真興王時代には東海岸經由の進軍路の終点であった比列忽が、九州画定後は朔州の領域になっていること、先に溟州州治（江陵）に置かれていた北小京¹⁷⁾が、若干間を置いて朔州の北原京（現在の江原道原州市）に移設された事実からも推定される。朔州經由の駅路は内陸山間部のルートではあるが、東海岸沿いに比べて峠越えの回数は各段に少なく、谷筋を利用して平坦な道も選択できる。海岸線沿いに迂回しながら通る必要もない。また北小京廃止¹⁸⁾の原因にもなった、靺鞨の海からの攻撃に悩まされることもない。これは蝦夷方面に向かう古代日本の駅路が、東海道でも北陸道でもなく、内陸部を通る東山道であった事実と通底しているといえよう。

二つの州が南北に細長く並列しているもう一つの理由は、新羅と高句麗の関係にあると思われる。新羅の北方進出は、東海岸に沿って開始された。一番古い記録は、102年に悉直国を降したことだ¹⁹⁾。この年代の信憑性には多くの研究者が疑問符を呈しているが、まだ内陸には沙伐国や召文国など小国が残存していた頃に、東海岸への北上を開始していた可能性は、4世紀ごろから江陵（溟州）の海岸沿いに新羅系の遺跡が見えることからわかる²⁰⁾。一方で、高句麗と新羅の攻防に竹嶺が頻繁に登場することなどから、朔州一帯は高句麗の南下路でもあったと思われ、高句麗の脅威が薄まった後に、新羅の北上ルートに転用されたのであろう。

九州の他の州は、溟州や朔州のように極端に細長い形はしていないが、漢州も王京側の領域を見ると、若干幹線駅路に影響された痕跡がある（図2参照）。その他熊州、全州、武州、康州などは道路の影響をあまり認められない。むしろ小白山脈や蘆嶺山脈、洛東江や錦江などの自然境界が使われている。つまり、交通路の存在と脊梁山脈の存在の双方を充足させることが、細長い州域を現出させる条件になっているのだろう。

3. 統一前後における郡の領域

上記のような、広域州単位の行政区域と交通路との関係は、ミクロの単位つまり郡単位でもあてはまるのであろうか？新羅の基礎行政単位は史料の不足から、上記のような州や州治に関する議論以上に、不確定な部分が多い。しかしながら今までの研究成果から、州と同様統一前と後で様相が大きく転換したという説は、ほぼ共有されるようになってきていると思う²¹⁾。筆者も既往の研究にて、統一前後で道路体系が大きく変化したことを述べてきたが²²⁾、言い換えれば、統一前の軍事優先期と、統一後の内治外交優先期とでは、国土統治構造総体の変容が起っており、それが行政区域や道路体系の変容に端的に表れているのであろう。近年では統一前後を混同して新羅の社会構造や空間構造を把握する議論はだいぶ影を潜めているが、地政学的状況の変化を前提として織り込んで、既存の研究を批判的に見つめなおす作業が必要になるであろう。

郡県に関して言えば、統一前は郡城制であったのが、統一後は郡県制に変化したとの説が有力になっている。朴省炫²³⁾は統一前においては地域の中心となる城の所在地が統一後に郡治となり、同様にその周囲の戦略的要衝等の城の所在地が県治となったとした。つまり「地域的なまとまり」と「新羅としての戦略」が、統一後において県を内包する郡の領域設定の原理となっていたと考えられる。前者は例えば旧小国のようなまとまり等が想定されうるし、後者は広域州と同様、軍事目的または統治目的で設定された交通路との関係等が想定されよう。

まず旧小国との関係はどうか。古文献などの史料で旧小国と新羅の州郡県との関係が特定できるのは管見の限り 15 ある。知られた例としては、聞韶郡は旧召文国、古寧郡は旧古寧伽耶、尚州は旧沙伐国、獐山郡は旧押督国、開寧郡は旧甘文国、臨臯郡²⁴⁾は旧骨伐小国、三陟郡は旧悉直国、有鄰郡²⁵⁾は旧于尸国、溟州は旧東濊などだ。もちろん古文献で比定できる郡以外でも、旧馬韓諸国や伽耶諸国などの小国所在地で、郡と旧小国が対応する場合が多かったであろう。

これらの共通点は、多くの場合小国の王都所在地が、若干の移動はあっても、ほぼそのまま郡治の所在地となっていることだ²⁶⁾。そこから、郡そのものの設定が、小国など地域の政治圏や社会圏が単位になっていると類推される。各郡や、郡に準ずる州直轄地に属する県も、旧小国の領域であった場合が多いだろうが、これに関しては後述にてもう少し検討する。もちろん八谿県（旧草八兮国）のような例外もあるが、それでも県治の所在地にはなっている。

次に交通路との関係を考える。図 2 は、古文献や古地図の記述、また各地域の郷土史研究や考古学的調査の結果を反映して、統一新羅景德王の地方行政区域改編（757 年）を基準として、州郡県の領域と治所の立地を仮復原したものである。ただし、特に境界線については、『大東地志』等に記録された旧属県の領域等から推定したもので、若干の誤差がありうるが、本研究の趣旨には、大きな影響を与えないと考える。例えば聞韶郡、古寧郡、中原京、溟州など、王京と溟州州治²⁷⁾を結ぶ線に沿って、南東方向から北西方向に向けた、斜めに細長い形をした郡が断続的に続く。これに先行研究で仮定した統一新羅の幹線駅路である「五通」のうち「北徭通」の経路を重ね合わせると、これらの四郡の形状とよく一致し、前述の広域州のように、交通路と行政区域の密接な関連性が、郡単位においても確認できる。四郡以外で北徭通の経路にあたる臨臯郡、尚州、介山郡の形態も、よく見ると道路の影響を十分想定で

きる。例えば尚州の中で、北僞通が通る部分は、聞韶郡と古寧郡の間に尚州が割り込むような形になっている。これはほぼ尚州直属の多仁県の領域に該当しているが、多仁県は高麗時代には醴泉郡の属県になり、日本統治期の1914年に聞韶郡の後身である義城郡と合併した。つまり立地的にも地形的にも尚州の一部としては不安定な存在であって、その結果度々所属を変えることになり、1914年以降は、北僞通の方向に細長かった聞韶郡をさらに北西に延長するような形で、聞韶郡の後身である義城郡に編入されている。参考までにこの区間は朝鮮王朝時代においても首都漢城（現ソウル）と慶州（新羅王京）を結ぶメインストリートであり、現在も国道28号線がそれを継承している。

また介山郡内も同様に、北僞通が通過する部分は、属県である陰竹県の領域に限定されている。以上を見ると、北僞通が王京から漢州までの、直線距離約260kmに通過する郡は、王京大城郡、良州臨臯郡、尚州聞韶郡、尚州直轄地、尚州古寧郡、漢州中原京、漢州介山郡、漢州直轄地と、起終点も含めて以上八郡²⁸⁾にすぎない。属県を含めても十三である。これはとりもおさず、朔州や溟州と同様に、交通路を基準とした、交通路と相関性の高い郡領域の設定がなされていたことの証左であろう。

北原京を経て朔州に向かう北海通においても、曲城郡²⁹⁾、奈霊郡³⁰⁾、奈隄郡³¹⁾、朔州³²⁾などは、道路に沿った形状の郡域を持っていると認定できる。西原京を経て熊州に向う塩池通にもまた、嵩善郡³³⁾が交通路に沿った細長い領域を持っている。嵩善郡では缶林県と孝霊県、孝霊県と波澄県の間には峠があり、波澄県と嵩善郡直轄地の間には洛東江があるが、朔州のように自然地理的な境界を無視して、駅路沿いにかなり細長い領域を持っている。

そして北海通・北僞通・塩池通など、五通のうち三つの駅路が分岐すると考えられる臨臯郡を扇の要として、曲城郡（北海通）、古昌郡³⁴⁾（古昌、醴泉郡方面道路）、聞韶郡（北僞通）、嵩善郡（塩池通）と、放射状に郡の形状が展開されていることは注目される。当然、扇骨に相当する交通路があつてのことだ。ちょうど日本の畿内から北陸道・東山道・東海道が分岐する形と類似しており、行政境界によって、古代の交通体系が炙り出されていることになる。

交通路の分岐の行政区域への反映という点では、聞韶郡の領域は、尚州の州治に向けても飛び出している。飛び出した部分には丹密県があり、丹密が高麗時代に義城から尚州へ所属替えになったことから³⁵⁾、両者を結ぶ位置にあったことがわかる。現在でも地方道912号線を介して、両者を結ぶ主経路になっている。尚州は統一前には上州³⁶⁾の州治が長らく置かれた沙伐州であり、統一前は地域交通路の中心の一つであったと考えられる。統一後の北僞通は尚州を通らなかったが、尚州は統一後も州治であり、貴幢³⁷⁾も置かれていたので、依然として北僞通から尚州方面への分岐線は重要な支線駅路であっただろう。両者の分岐点は今の義城郡安溪面、つまり朝鮮王朝時代の安溪駅かつ統一新羅の聞韶郡安賢県に比定できる。ここは既存の研究で最初の小京である阿尸村小京の所在地として最も有力視されている場所である³⁸⁾。阿尸村小京の設置は514年であり、まだ新羅が漢江流域の支配権を確立しておらず、小白山脈の外縁で高句麗や百済との攻防を繰り返していた時期であった。阿尸村小京は高句麗と対峙する鶏立嶺方面への道と、百済と対峙する尚州・三年山城方面への道が分岐する位置に立地していたこととなり、小京が交通の要地に立地している原則³⁹⁾に適うであろう。

ところで『三国史記』によれば、聞韶郡の属県のうち真宝県は飛び地になっている。真宝は現在の慶尚北道青松郡真宝面真安里が治所であったとされ、朝鮮王朝時代の地理誌によれば、高麗時代に真安県

と合併して甫城府となり⁴⁰⁾、1914年に青松郡に統合された。聞韶郡治から北東に50kmほどはなれており、その間には尚州古寧郡と溟州曲城郡が二重に遮るように横たわっている。つまり別の郡どころか、別の広域州まで飛び越えた越境地なのだ。地理誌の記述が事実だとすれば⁴¹⁾、その生成過程が気になる。木村誠は『三国史記』地理志にいくつか見える飛び地の生成過程を、統一前の小国領域を基礎とした州郡制から郡県制への転換による、一部の県の郡への昇格による結果と考えた⁴²⁾。筆者もその点には同意するが、木村は上記の「郡への昇格」の理由を明確にしていない。筆者は真宝県の飛び地化の理由が、まさに交通路のためと考えている。土器片など召文国系列の遺物の分布範囲が、尚州、善山、聞慶、盈徳などに広がっていることを考えると⁴³⁾、召文国がそれらとの交易を積極的に行い、また交易路に沿って領域を広げて行っただとすれば、新羅の干渉を最小限にしつつ東海岸の盈徳へ抜ける経路として、真宝県一帯を領域化したとしても不思議ではない。同様に尚州（沙伐国）方面や鷄立嶺（古寧伽耶）方面へ領域が拡張している形態も、召文国時代からの遺産と見ることができよう。

一方、前述のように溟州曲城郡の領域形状は、新羅の朔州方面への幹線駅路、つまり北海通と関連していると思われる。同様に尚州古昌郡の形態も醴泉郡方面への支線駅路であったとすれば、これらが聞韶郡の領域に割り込んできた結果、聞韶郡の分断と真宝県の孤立を招いたと見ることはできないか。新羅の駅路が体系的に置かれ、道路が改修されたのは487年からと思われるので⁴⁴⁾、それ以降に行政区域と駅路の関係が強化された結果、このような分断が起こったと考えられる。支配地域での州郡県の設置は505年とされているので⁴⁵⁾、新羅の手による分断であるならば、恐らくその時に分断が確定した可能性が高いであろう。あるいは、広開土王碑の碑文にあるように⁴⁶⁾、400年ごろに高句麗が新羅王京に進軍し、それが陸路であったとするなら、高句麗による一時的な分断もあったであろう。『三国史記』に、曲城郡やその属県の緑武県が旧高句麗領とされているのも、そうした事実が反映されているのかもしれない。

この聞韶郡の例は可視化できるわかりやすい例であるが、旧小国などの地方勢力単位の郡領域が、駅路など新羅の地方統治体系や軍事体系と結びついた郡領域へ再編されたことは、聞韶郡のみならず他の地域でも等しく起こったであろう。それは505年にまず三国分立体制の中で開始され、新羅の支配領域の拡大につれ徐々に外方に広がり、統一後の九州画定によって完成を見たのであろう。

4. 郡県治所の移動

上記のような行政区画と交通路の密接な関係性は、それらの治所の立地との関係性も想起される。古代日本の場合、ほとんどの国府は幹線駅路上に立地していた⁴⁷⁾。国府の立地が先か、駅路の開設が先か、同時だったのかは定かではないが、両者が有機的な関係を持っていたことは疑いようがない。また、郡衙の立地も駅路から分岐する伝路と関係を持っていたことが知られる。国府も郡衙も官衙の様式や配置に共通性を持っていたため、道路の施工時に立地の移動が行われた可能性は高いと考える。

では、新羅の場合はどうか。筆者は既に九州五小京の立地特性については、ある程度整理をしている⁴⁸⁾。詳細は該当する論文に譲るが、盆地や平野部などの平地に立地すること、条坊（坊里）を伴った比較的広大な都市域を持っていたこと、羅城に囲郭され、特に北方において高句麗や唐など外敵に向け

た方向に河川を置き、王京の方向に退避用の山城を置くなど、防衛にも力点を置いていたこと、官衙の立地は近世や近代まで引き継がれたことが多いこと⁴⁹⁾、そして幹線駅路と直結し、場合によっては都市域を貫通し、それを基準に条坊が展開されていたことなどだ。つまり九州五小京も日本の国府のように、幹線駅路との関係で立地が決定されたと考えられる。

特に五小京は六世紀以降、駅路が確立した後に設置されたので、明らかに駅路基準の立地であることがわかる。そのため国原小京（中原京）などは、高句麗時代の立地とは達川を挟んで反対側に移動している。西原京も、百済領の時代から上黨山城の方に立地していたのが、小京への昇格によって無心川畔の平地に移動したと考えられている。一方の南原京の場合は、前身の唐帶方州の時代から現在の平地上にあったと考えられるし、金海京も金官伽耶の王都の立地をほぼ引き継いでいる。つまりもともと上記の立地条件に符合した立地であった場合には立地移動は行われず、そうでなかった場合は、適地へと若干の移動があったと考えられる。

州治の場合も、立地原理と移動の原理は小京と同様だ。九州のうち涇州、朔州、武州、尚州、康州、全州の六州では、地籍原図や空中写真などを通じて、小京と同様の条坊を伴った都市域の痕跡が推定できる⁵⁰⁾。朔州は北漢江、武州は極楽江、尚州は北川によって北の防衛線としている。一方の漢州は百済の尉礼城、熊州は百済の熊津で、どちらも百済の旧王都であって、明確な条坊の遺存は確認できないものの、立地の原理自体は上記に近い。前者は漢江を、後者は錦江を北に置いて、防衛線としている。百済も新羅も、北方の前線では高句麗や隋唐など北からの侵攻に備えた都市計画が必要であったので、自然と立地形態が似通ったのであろう。良州も同様で、旧伽耶や日本方面に向けて、洛東江を配している。

九州五小京に該当する都市のほとんどは、高麗時代や朝鮮時代を通じて大邑の地位を維持し続け、現在に至るまで道庁所在地など地域の中核都市であり続けるところが多い。それは都市としての伝統を持ち、有力な氏族の根拠地であったという事実⁵¹⁾も作用しているであろうが、同時に上記のように、水陸交通の要衝であり、肥沃な平野が広がり、都市インフラが備わっていたという、九州五小京の立地特性も影響していたと思われる。

ところで、高麗中期から朝鮮王朝初期における、風水地理説が定着した後の邑治の立地原理は、上記のような古代都市のそれとは大きく異なる⁵²⁾。風水沢地の基本は南座向かつ背山臨水であるので、都市の南側に河川があることが必須で、さらに都市の東西にかけて河川が包み込んでいることが望ましいとされる。これを得水という。また、都市の北側には玄武としての主山が聳え、そこから左青龍・右白虎の稜線が、やはり都市を包んで、気を溜めさせる場所が吉地とされる。これを蔵風という。蔵風と得水を合わせて風水である。従って、尚州や漢州、中原京などのように北側に河川があると、そもそも風水の理想に合致しない。また周囲を稜線に囲まれている地形ということは、幹線駅路の経由地として不適格だ。『大東輿地図』などを見ると、これらの邑治には幹線駅路は直接通らず、近傍で分岐線を出して連絡している場合が多い。ちょうど高速道路と、インターチェンジから分岐して都市に向う一般道のような関係だ。かといって、旧九州五小京では漢州を除いて、中世以降に治所を山地に移転させた例はなく⁵³⁾、官衙の場所も多くは古代から引き継いでいた。むしろ裨補などを通じて、人為的に古代都市の立地のまま、風水の理想に都市を合わせる行為を行ってきた。そのため逆に、地形条件上風水沢地ではない都市は、古代起源である可能性を推定する余地が出てくるのだ。

それでは郡や県の治所（邑治）の立地はどうであろうか？旧九州五小京とは異なり、それ以外の朝鮮王朝時代の邑治の立地は多様だ。前述のような風水沢地に適った立地もあるし、旧九州五小京のように平地への立地に、裨補などにより風水の理念を補強したものもあった。前者の場合は新設であれ移設であれ、高麗以降の立地選択である可能性が高いであろうし、後者の場合は九州五小京のように、古代の立地を継承している可能性が高いであろう。慶尚道長鬐⁵⁴⁾のように、倭寇等の影響で、山城に移転した例もある。試みに五通駅路沿いの邑治について、古地図を使用できる朝鮮王朝時代の立地について分類し、例示してみる。

まず風水地理説に立脚しない、平地上の古代的な立地であることが明らかな朝鮮王朝時代の郡県の邑治を例示すると、東海通の良州巘陽県（朝鮮王朝時代の彦陽県、以下同じ）、海南通の秋成郡（全羅道潭陽府）、塩池通の臨臯郡（慶尚道永川郡）、嵩善郡岳林県（慶尚道軍威県岳溪）、同孝霊県（同孝霊）、化寧郡（慶尚道尚州牧化寧）、北徭通の尚州多仁県（慶尚道醴泉郡多仁）、古寧郡冠山県（慶尚道聞慶県）、北海通の朔州潢川県（江原道横城県）などがある。

新羅の巘陽県であった彦陽（現在の蔚山市彦陽邑）には邑城が残っているが、その形はほぼ正方形の方形城郭になっている。東西南北に門があり、それぞれから城内に延びる道が十字に交わり、城外にもその道路の延長線が続いていて、小規模な条坊が存在していたことを推測させる。平地の条坊と、中世以降に築造された、官衙を囲む小規模の平地城という組み合わせは、まさに九州五小京に典型的に見られるパターンである。五通駅路ではないが、東海岸沿いの駅路が貫通する義昌郡（慶尚道興海郡）治も平城であり、城壁内外に条坊の痕跡が見える。幹線駅路沿いにおいて、郡県レベルの治所においても、全部ではないにせよ、九州五小京と同様の計画的な、道路と密に関係した都市計画がなされた可能性が提起される。都市計画を詳細に語ることは本稿の目的を逸脱するので、地籍図なども活用しつつ、稿を改めたい。

巘陽県の場合は方形の平地城郭や条坊痕跡のおかげで、容易に古代立地邑治である可能性を推定できたが、それらが遺存していない場合でも、推定駅路上にあり、平地に展開し、風水地理説を考慮していないという特徴が認められる場合、同じく道路と関係の深い古代由来の立地である蓋然性が考慮されよう。多仁など上記に挙げた五通駅路上の邑治はほぼそうであるし、判別が曖昧な場合も含めると、駅路上において普遍的に見られる形態と考えられる。

一方で、駅路上でも風水や防衛を考慮したと思われる、中世以降の状況を見ると幹線駅路から離れた山際に立地する邑治が多いのも事実である。例えば北徭通の古寧郡（慶尚道咸昌県）や北海通の曲城郡緑武県（慶尚道青松府安徳）、塩池通の獐山郡（慶尚道慶山県）、東海通の咸安郡（同）などが該当する。このうち咸安郡では、『東輿図』に「伽耶古城」と、その北麓に「古国基」の表示がある。伽耶古城は現在の咸安城山山城のことを指し、古国基は咸安の地にあった安羅伽耶国の王宮の場所を示すと考えられる。王宮跡は既に比定されており、近傍には古墳群と咸安博物館がある。この一帯は東西南北の交通路の交差点で、1872年の咸安郡地図にも「四巨里店⁵⁵⁾」の表記がある。安羅伽耶は561年に真興王により滅亡したが、伽耶古城や安羅伽耶古墳群から新羅の遺物が大量に発見されていることから、新羅の征服後も旧国基一帯に咸安郡の治所があったと考えられる。朝鮮王朝時代の咸安郡治は風水沢地による立地と考えられるので、恐らく高麗時代以降に移転したものと考えられる。特に咸安のように南海岸や東

海岸に近い邑治は、倭寇や女真による圧迫から高麗時代に平地から防御に適した場所への移動を行ったので⁵⁶⁾、風水のみならず防衛上の目的もあったろう。

次に聞韶郡の治所は、新羅初期様式の五重石塔や青路駅の存在などから、現在の金城面塔里一帯ではなかったかと考える。ちょうど北條通の経路でもある。1872年の『義城地図』によれば、召文国の王宮は景德王陵の北側、つまり今の召文国の方にあった。それが北條通沿いの平地に移転したわけだ。さらに高麗時代以降、郡名を義城と変えて、治所は現在の義城邑の位置へ移っていった。

また嵩善郡が一善州であった時は、その治所は洛東江左岸の余次里（古一善）にあった⁵⁷⁾。これは下州比自火と同様、上州一善州を洛東江の防御線下に置こうとした、軍事的な目的だったであろう。嵩善郡の治所が現在の善山邑に移動した時期は明らかではないが、筆者は聞韶郡と同様、塩池通の開設とともに、洛東江対岸の駅路沿いに移転したのではないかと見る。そう思うもう一つの理由は、古一善が波澄県と5kmも離れていないのだが、波澄県（またの名を並井県）に、他の郡県では地理誌の建置沿革条にはほぼ明記されている、景德王による地名改定の記事がないことだ⁵⁸⁾。さらには、『三国史記』地理誌にはそもそもの記述がない。察するに、嵩善郡が洛東江右岸に移転した後、それも統一後になって、左岸一帯を領域とした波澄県が成立したのではないか。下州比自火もそうであるが、古一善も王京方面は峠道もない山地であり、そこに山城があるので防衛上は有利だが、駅路の開設には向いていなかった。統一後、または少なくともこの地域が後方になったのち、駅路との接続に有利な場所に移動したのであろう。

この一連の経緯を見ると、三国時代の山城に依拠した治所の所在が、統一期に駅路沿いの平地に降りてきて平面的に展開し、さらに一部は中世以降風水沢地に移っていくという流れが見えてくる。これは日本の戦国期の城砦が、山城が多かったのが、安土桃山時代以降交易の便のある立地に移動していったように⁵⁹⁾、戦乱期と太平の時代において、それぞれ都市の機能発揮に最適な立地を探した結果であり、またそれが統治者によって制度化された結果であろう。

朴省炫の琴湖江流域における事例研究で示されたように⁶⁰⁾、郡県の治所が平地に移動するのは、新羅統一前後といって差し支えないだろう。筆者は正確には、あたかもローマ帝国が周辺地域を占領しながら街道沿いに植民都市を造成し、そこを拠点にさらに街道とフロンティアを延長していったように、非常に帝國的な軍事行動の結果であったと考えている。九州五小京の存在はあたかもブリタニアにおけるロンドン（ロンドン）のような属州の州都のようであるし、郡県はエボラクム（ヨーク）やリンドウム（リンカーン）のような植民市兼要塞のような位置づけであったろう。ローマにとって道と都市は不可分であったように、東西多くの帝国では、道と都市の連結は短期間の膨張と、広がった版図を維持するために、必須の要素であったろう。その点からは、智證麻立干（500年即位）以降の新羅も律令期の日本も、極めて帝國的な一面があったと思える。

「帝國的」との視点から、州郡県の空間的配列に戻ってみよう。言い換えれば、新羅による邑治の駅路沿いへの移転は、地方社会中心地の植民都市への改編という観点で見てみる。例えば東海通は、王京から南に向けて、良州嶺陽県→良州州治→金海京と、県治や州治、小京を串刺しにしている。梁山龍堂洞の伽耶津祠⁶¹⁾の存在からもわかるように、この方向は伽耶、特に金官国と対峙する最前線であった。そのため補給拠点としての邑治を駅路と一体として整備し、金官国を滅ぼした後しばらくして、その王都

を金官小京（のちの金海京）とした。まさにローマの植民地獲得と似た方式である。聞韶郡方面も先述のような空間構造の再編を経て、北徭通に沿って聞韶郡→比屋県→安賢県（阿尸村小京）→多仁県 / 尚州のように道路が邑治を串刺しにし、嵩山郡管内も塩池通が缶林県→孝靈県→波澄県（善山郡海平）→嵩山郡と串刺しにし、朔州管内では北海通が潢川県→緑驍県→朔州と串刺しにした。特に北海通はこの傾向が顕著で、551年に居柒夫が竹嶺以北の十郡を高句麗から奪う⁶²⁾など、真興王時代の急速な領土拡張を、駅路や植民都市の存在が支えていたのであろう。これこそが、駅路に沿って細長い行政区画が多く出現した重要な原因ではないか。

5. おわりに

本稿では、新羅時代の交通路と行政区画の関係性について、広域州というマクロの領域、郡県というミクロの領域、そして治所の配列という三つの視点から検討した。

広域州の正確な領域については、史料の制約から九州五小京画定後の状況しか把握できない。しかし古代日本の七道のように、五通駅路に代表される幹線駅路の経路及び流域圏などの地形に影響されることと、朔州のように駅路が続いていれば流域をも無視する場合があることなどが理解された。駅路の発達や州の改廃は三国時代の軍事行動とも密接に関係していたので、統一後に画定した細長い広域州の領域も、その形成起源は統一前の軍事活動に求められよう。

郡の場合も同様に、駅路にある程度規定されたと思われる細長の行政区画が、王京周辺を扇の要として放射状に広がっていることが、特に北海通・北徭通・塩池通方面で多く確認された。また六世紀に制度化された郡の領域は、当初旧小国などの伝統的な地域社会単位で設定されることが多かったのが、新羅の急速な領土拡張に伴い、三国統一を前後して駅路中心の領域設定に変容していった可能性が、一部の越境地の存在などから推測された。

郡や県の治所も、従来は小国等の王宮の所在地であったり、山城などの軍事的拠点に依拠していたりと、地域内で完結した形での立地原則を取っていたものが、統一後に、または該当する郡地域が平定され、前線ではなく後方地域となつてからは、前線に向かう兵站の拠点として、さらには王京を中心とした中央集権的な統治の拠点として、徐々に駅路と密接な関係をもって再整備された。その結果として少なくとも邑治は平地に移転し、時には九州五小京のように条坊を伴って拡大された都市域を持った。それは古代ローマ帝国の道路と植民都市の関係のようであり、統一後の新羅の軍制改革や官僚制改革、地方制度改革などと同様、拡張された版図を効率的に支配するための方策としての「国土計画改革」の一環であったとはいえないか。従って行政区画や駅路の変容は一气呵成に行われたのではなく、前線の進捗に従って徐々に行われた。そのため、国家制度上の性格は新羅の統一前と統一後ははっきり分けられるが、空間構成上のそれは、6世紀から8世紀にかけて、地域差を伴って徐々に起こったと捉えるべきだ。

以上のような仮説は、本研究では限られた史料と事例のなかで、推論に推論を重ねて暫定的に示したに過ぎない。しかし今後この仮説を精緻化するために事例研究を重ねるにあたって、一定のアプローチを示せたと考える。



図1. 統一新羅時代における駅路と九州領域の関係

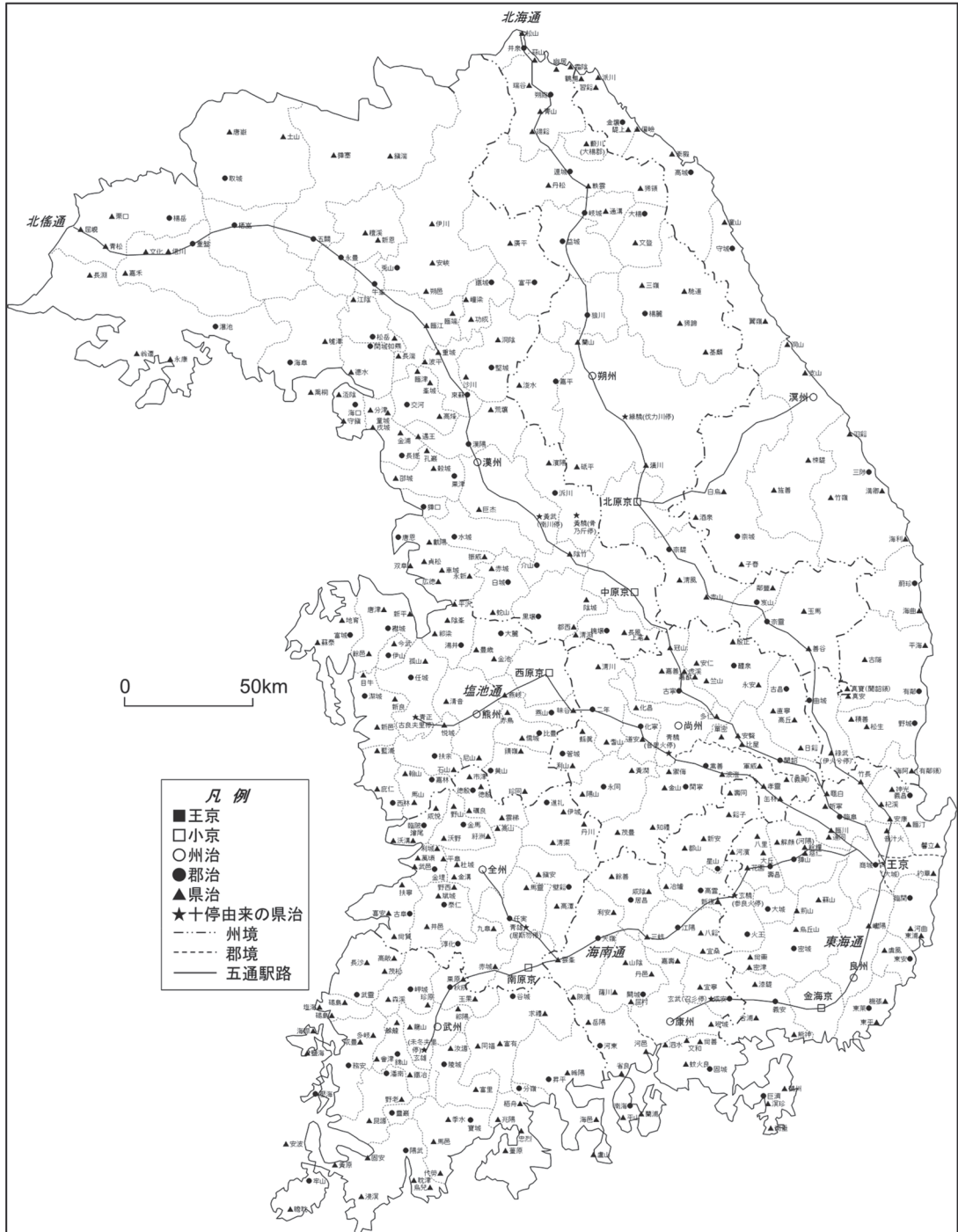


図 2. 統一新羅時代における郡県と交通路の関係

요약

본 논문에서는 신라시대 교통로와 행정구역의 관련성에 대해, 광역주라는 거시적 영역, 군현이라는 미시적 영역, 그리고 읍치 입지와 배열이라는 세 가지 시각에서 검토하였다.

광역주의 정확한 영역에 대해서는 사료의 제약으로 인하여 9주5소경 확정 후 상황밖에 파악이 안 된다. 그러나 고대 일본의 7도처럼 5통 역로에 대표될 간선 역로의 경로 및 유역권 등 지형의 영향을 받는다는 것, 삭주처럼 역로가 관통하고 있으면 유역권조차도 무시할 강우가 있는 것 등이 이해되었다. 역로 발달이나 주의 개폐는 삼국시대의 군사행동과도 밀접한관계가 있었기 때문에, 통일이후에 확정된 길다란 광역주 영역도 그 형성기원은 통일이전 군사활동에 구할 수 있을 것이다.

군의 경우도 마찬가지로 역로에 어느 정도 규정되었다고 판단되는 길다란 행정구획이 왕경을 중심으로 방사상으로 뻗어 가고 있다는 것이, 특히 북해통, 북요통, 염지통 방면에서 많이 확인되었다. 또 6 세기에 제도화된 군 영역은 당초 구 소국 등의 전통적인 지역사회 단위로 설정된 것이 많았는데, 신라의 급속한 영토 확장으로 인하여 삼국 통일을 전후하여 역로 중심의 영역 설정에 변화되어 간 가능성이 일부 월경지 존재 등에서 추정되었다.

군현 치소 입지는 종전에는 소국 등 왕궁의 소재지였거나 산성 등 군사적 거점에 의거하는 등 제각각이었던 것이, 통일 과정에서 후방지역으로 편제되고 나서는 전선을 향한 병참 거점으로서, 더욱 중앙집권체제하의 지방거점으로서 서서히 역로와 밀접한 관계를 가지고 재정비되었다. 그 결과 적지 않은 읍치는 평지로 이전하여, 때로는 9주5소경 치소처럼 방리제를 시행한 경우도 있었다. 그것은 고대 로마제국의 도로와 식민도시간의 관계인 것 같고, 통일이후 신라의 군제개혁이나 관료제 개혁, 지방제도 개혁 등과 마찬가지로, 확장된 판토를 효율적으로 지배하기 위한 방안으로서의 국토 개조의 일환이었을 것이다.

따라서 행정구역이나 역로의 변용은 단숨에 이루어진 것이 아니었으며, 전선의 진전을 따라 서서히 이루어졌을 것이다. 때문에 국가 제도상의 성격은 신라 통일 이전과 이후에 뚜렷이 나뉘지만, 공간구성상 보면 6세기부터 8세기에 걸쳐, 지역적 차이를 수반하여 진행되었다.

이상과 같은 가설은 한정된 사료와 사례 속에서 추론을 거듭하며 잠정적으로 제시한 것에 불과하다. 그러나 향후 이 가설을 증명해 나가기 위한 틀을 제공할수 있었다고 본다.

注

- 1) 轟博志「新羅における北海通経路の再検討」、『交通史研究』88、2016、36-37。
- 2) 今西龍『新羅史研究』、国書刊行会、1970。
- 3) 末松保和『新羅の政治と社会・下』、吉川弘文館、1995。
- 4) 木村誠『古代朝鮮の国家と社会』、吉川弘文館、2004。
- 5) 李明植「新羅時代の地方統治体制」、『新羅文化』2、1985、35-56。
- 6) ペ・ジョンド「新羅下代の地方制度改編に対する考察」、『学林』11、1989、1-47。
- 7) 金昌錫「7世紀新羅における州の性格変化と収受」、『百濟文化』56、2017、5-30。
- 8) 朴省炫「新羅郡県中心地の構造と地方官衙の位置—尚・良・康州を中心に」、『韓国古代史研究』59、2010、203-252。
- 9) 前出論文1) 轟博志、2016、36-37。
- 10) 『三国史記』地理一「法興王十一年、梁普通六年、初置軍主爲上州」
- 11) 『三国史記』新羅本紀 第四「新羅本紀 第四 廢沙伐州、置甘文州、以沙浪起宗爲軍主」
- 12) 末松保和、前出書籍3)、吉川弘文館、1995、29-34。
- 13) 『三国史記』地理一「火王郡、本比自火郡（一云比斯伐）、眞興王十六年置州、名下州」
- 14) 末松保和、前出書籍3)、1995、29-34。
- 15) 大耶州の州治は大伽耶の王都がある現高靈郡ではなく、より西側の陝川に置かれたが、これは既到大伽耶が滅亡する564年より前に、新羅の前線が洛東江を渡って、場合によっては高靈も占領していたのではないかと推

測される。そのため、比自伐はある程度後方になっていたのも、行政機能を兼ねた州になったのではないか。他の州治の移動を見ても、最前線ではなく若干後方に置かれる場合が多い。

- 16) 王が国土を直接見分して回することで、もとは中国の言葉。
- 17) 『三国史記』地理二「(善徳王)八年、春二月、以何瑟羅州爲北小京、命沙浪眞珠鎮之」
- 18) 『三国史記』地理二「以何瑟羅地連靺鞨、罷京爲州、置軍主以鎮之」
- 19) 『三国史記』新羅本紀 第一「王怒、以兵伐音汁伐國、其主與衆自降。悉直、押督二國王來降」
- 20) 轟博志「古代朝鮮における地方都市の立地と都市プランに関する再検討—新羅溟州治所を事例に一」、歴史地理学 56-3、2014、16-17。
- 21) 朴省炫「統一新羅時代における琴湖江流域の空間構造改編」、百済文化 56、2017、44-49。
- 22) 轟博志「新羅の幹線駅路とその変化」、海路 13、2017、15-30。
- 23) 朴省炫、前出論文 21)。
- 24) 現在の慶尚北道永川市。
- 25) 現在の慶尚北道盈徳郡寧海面。
- 26) 朴省炫「三国時代における琴湖江流域の空間構造と物資移動—押梁郡を中心として」、百済文化 54、2016、179-203。
- 27) 現在のソウル市江東区及び周辺一帯
- 28) 州直轄地と同様、小京も郡レベルの独自領域を持っていた。
- 29) 現在の慶尚北道安東市臨河面に治所があった。
- 30) 現在の慶尚北道榮州市。
- 31) 現在の忠清北道堤川市。
- 32) 現在の江原道春川市。
- 33) 現在の慶尚北道龜尾市善山邑。
- 34) 現在の慶尚北道安東郡。
- 35) 『東国輿地勝覽』慶尚道 尚州牧 属県条。
- 36) 現代韓国語では尚州と上州は全く同音であり、新羅語でも大きくは違わなかったと思うので、757年に命名された尚州は、広域州および州治としての上州を改名したものと見てよいだろう。
- 37) 統一新羅の軍事施設である六停の一つで、673年に上州停から改称した。王京にあった大幢とともに「停」の名称を直接使用しないのは、地方軍の拠点であることを示している。
- 38) 全徳在「新羅小京の設置とその機能」、震檀学报 93、2002、32-33。
- 39) 轟博志「新羅国原小京(中原京)の立地に関する歴史地理学的検討」、立命館地理学 27、2015、19。
- 40) 『東国輿地勝覽』慶尚道 真宝県 建置沿革条。
- 41) 全徳在「召文国から鄒文村へ」、『考古学と金石文に現れた召文国』、義城郡、22-27。全徳在は新羅時代の真宝県の位置を義城鉄波郡に比定し、朝鮮王朝時代の真宝とは別としている。
- 42) 木村誠、前出書籍 2)、吉川弘文館、2004、38-48。
- 43) 徐ギョンミン「義城様式土器の分布から見た義城地域圏域」、『韓国古代史の中の召文国』、義城郡他、2010、185-238。
- 44) 『三国史記』新羅本紀 第三 炤知麻立干九年「三月、始置四方郵驛、所司修理官道」
- 45) 『三国史記』新羅本紀 第三 智證麻立干六年「春二月、王親定國內州郡縣」
- 46) 広開土大王陵碑文「十年庚子 教遣歩騎五萬 往救新羅 從男居城至新羅城 倭滿其中」。碑文に百済掃討時のような「渡海」の字はなく「遣歩騎五萬」とあるので、船に乗れる数でもなく、少なくとも主力は陸路による遠征であったと思われる。
- 47) 金田章裕『大地へのまなざし』、思文閣出版、2008、167-171。
- 48) 轟博志「朝鮮時代の古地図に現れた古代都市の痕跡に関して」、韓国古地図研究、2018、59-77。
- 49) 多くの場合、高麗中期ごろから羅城は打ち捨てられ、代わりに官衙の周辺に小規模な土城か石城が囲郭される。
- 50) 李京賛「古代韓国地方都市の格子型土地区画の形態特性に関する研究」、建築歴史研究 11-4、2002、45-69。
- 51) 例えば全州李氏、江陵金氏、清州韓氏など。
- 52) 轟博志「朝鮮時代の邑治と官道の連結類型に伴う交通路の象徴性—慶尚道の事例研究」、韓国地域地理学会誌 11-3、2005、351-366。
- 53) 『東国輿地勝覽』京畿道広州牧建置沿革条では、「羅唐戦争後に南漢山城を漢山州とした」とあるが、他の九州五小京の州治の立地から推定すると、この南漢山城は風納土城を指していると考えられる。現在の南漢山城内に広州治が移転したのは、丙子胡乱に備えた 1626 年。
- 54) 現在の慶尚北道浦項市長鬐面。
- 55) 四巨里は十字路の意。店は酒幕(茶屋)の意。

- 56) 例えば盈徳や清河、熊川など。
- 57) 『東国輿地勝覧』慶尚道 善山都護府 古跡条。
- 58) 『東国輿地勝覧』慶尚道 善山都護府 属県条。
- 59) 例えば萩城、備後福山城、豊前中津城など。
- 60) 朴省炫、前出論文 21)、2017、44-49。
- 61) 新羅が伽耶に遠征したときに、洛東江を渡る前に戦勝を祈った祠ともいわれる。場所が想定される東海通駅路からかなり上流にあるが、交戦中の駅路は祠の後背の、現在の地方道 69 号線が通る谷筋であった可能性もあろう。
- 62) 『三国史記』列傳 第四 居柒夫伝「百濟人先攻破平壤。居柒夫等乗勝、取竹嶺以外高峴以内十郡」。