

古代「山陰道」成立考

橋 本 剛

はじめに

本稿は、主に文献史学の立場から古代の「山陰道」の成立過程を明らかにすることを目的とする。ここでいう「山陰道」とは、大きく分けて二つの意味を持つ。一つは官道たる駅路としての山陰道、もう一つは行政区画としての山陰道である。「道」は本来的には行政区画であり、^①「山陰道」についてもその本質は行政区画であった。したがって、例えば駅路としての山陰道は正式には「山陰道駅路」となろう。ただし、他道も含めて行政区画としての「道」を貫くように駅路としての「道」が設定されているのも事実であり、両者は不可分の関係といえる。よって本稿では、同じく山陰道と表記する場合がある。当然両者の本質は異なるので、いずれの山陰道を指すのかを明示しつつ論を進めていきたい。

周知のごとく、行政区画としての山陰道には、丹波・丹後（和銅六年〈七一三〉に丹波から分立）・但馬・因幡・伯耆・出雲・石見・隠岐の各国が属した。ただし、都と大宰府を連絡する機能をもった山陽道に比べ、山陰道については相対的に史料が乏しいためか、その成立に関して論じた研究は数えるほどしかないというのが現状である。そうした中において、直木孝次郎・森田喜久男両氏の研究は、文献史学の立場からかかる問題へ迫る試みであり注目される。

まず直木氏は、駅路としての山陰道の成立を検討する。京から山陰道の因幡国以西へ向かう際、丹波国・但馬国などの峠の多い山地帯を越えるルートよりも、美作

国や備中国を通るルートが用いられたことを指摘する。そしてそこから、山陰道の成立が他道に比して遅れることなどを導き出している。^②一方の森田氏は、主に行政区画としての山陰道を問題にする。直木氏と同様、播磨国や美作国など山陽側から山陰にいたるルートの存在を指摘した上で、それではなぜ山陰道という行政区画が成立したのか、という問いを投げかける。そして、崇神朝の出来事とされる出雲振根の伝承などからうかがえる丹波と出雲の神話的結びつきなどを背景として、丹波・出雲を一体のものとして捉える理解が成立したと論じる。その上で山陰道については、従来論じられてきた「行政の道」としての側面のみではなく、宗教的イデオロギーの産物としての「神話の道」として捉えられていたことを指摘している。^③

両氏の研究により、他道とは異なる山陰道固有の成立事情の一端が明らかになったといえよう。しかし、その具体的な成立過程についてはいまだ検討が及んでおらず、追究する余地がある。加えて、両氏は行政区画としての山陰道の成立を天武十四年（六八五）としており、この点は認められるとしても、和銅六年の丹後国の分立については考察していない。国の分立が交通路の再編と関連する場合があることは当然想定され、これを踏まえて丹後国の分立が山陰道へ及ぼした影響についても考えてみる必要がある。本稿では、これまであまり検討されることのなかった丹波・丹後・但馬といった畿内側の諸国についても射程に入れつつ、如上の課題に迫ることにしたい。

第一章 問題の所在

まずは「山陰道」の成立を考える上で問題となりうる論点を提示しておく。

『日本書紀』天武天皇十四年（六八五）九月戊午条には次のようにみえる。

直広肆都努朝臣牛飼為「東海使者」。直広肆石川朝臣虫名為「東山使者」。直広肆佐味朝臣少麻呂為「山陽使者」。直広肆巨勢朝臣粟持為「山陰使者」。直広参路真人迹見為「南海使者」。直広肆佐伯宿禰広足為「筑紫使者」。各判官一人・史一人。巡「察国司・郡司及百姓之消息」。

ここでは国司・郡司等の監察のため、東海・東山・山陽・山陰・南海・筑紫へそれぞれ使者が派遣されている。北陸道はみえないが、おおよそ後の七道と関連することは明らかである。この史料は天武十二〜十四年のいわゆる国境画定事業、そして七道制の成立と対応するものと考えられている。⁽⁴⁾「山陰道」という語の初見はもう少し後のことになるが、行政区画としての山陰道の成立はこの時点に求めることができる。では、これ以前についてはいかがであろうか。

『日本書紀』大化二年（六四六）正月甲子条には大化改新詔が記されているが、その中に

凡畿内、東自「名摺横河」以来、南自「紀伊兄山」以来、西自「赤石櫛淵」以来、北自「近江狭々波合坂山」以来、為「畿内国」。

とある。東西南北の四至を基準として畿内を設定しており、これは王都から四方に通ずる幹線道路の一点点を表示したものと考えられている。⁽⁶⁾ここでは「西」について「赤石櫛淵」とみえるが、これは播磨国の明石であろう。すなわち、畿内から西への交通路として明石が代表されているといえる。当然明石が属する播磨国は後の山陽道であるから、山陰道方面への道が記されていない点が問題となる。ただし、これはあくまで領域としての畿内を区切る四つの地点を表示したにすぎないと理解することもでき、そうであれば山陰道方面への道がみえないことも特段問題とすべ

きではないのかもしれない。

続いて、『日本書紀』崇神天皇十年九月甲午条をみると

以「大彦命」遣「北陸」。武渟川別遣「東海」。吉備津彦遣「西道」。丹波道主命遣「丹波」。因以詔之曰、若有「不」受「教者」、乃「拳」兵伐之。既而共授「印綬」為「將軍」。

とある。崇神朝のことであるためもちろん史実とは言えないが、「北陸」「東海」「西道」「丹波」へそれぞれ使者を派遣する記事である。一見して、「丹波」のみの地域とは性格が異なることが察せられるであろう。すなわち、「北陸」「東海」「西道」が後の七道にも通じる領域を指す名称であるのに対し、丹波のみは後の令制国に通じるより具体的な名称となっているのである。これについて高橋美久二氏は、「丹波に遣わす」とあるものがのちの山陰道にあたるとみられるが、当時は派遣された將軍の名「丹波道主命」が示すように「丹波道」とよばれていたようである⁽⁷⁾とし、山陰道の別名が丹波道であったとする。その上でさらに、「山陰方面を丹波で象徴的に表現している」と理解している。この高橋説には一理あり、例えば『日本書紀』神代上第四段の国産みでは、四国（紀伊・淡路国の除いた南海道）を指して「伊予」と表現している。したがって、一国が道などの広域行政区画を代表している可能性はあろう。ただ、これに対応する『古事記』崇神天皇段には

此之御世、大毗古命者、遣「高志道」、其子建沼河別命者、遣「東方十二道」而、令「和」平其麻都漏波奴人等⁽⁸⁾。又、日子坐王者、遣「旦波国」、令「殺」玖賀耳之御笠⁽⁹⁾。

とあり、日子坐王（『日本書紀』で丹波に派遣された丹波道主命の父）を「旦波国」へ派遣したとする。ここでも先の『日本書紀』と同様、「旦波国」のみが異なる表現となっている。すなわち、高志道や東方十二道のような旦波道ではなく、旦波国と表記されている。これはほか「道」とあるところを「国」としているため、派遣される両地域の性格が異なっていると理解するのが自然ではなからうか。したがっ

て、山陰への道を「丹波」あるいは「旦波国」で象徴的に表現しているとは判断できない。『古事記』『日本書紀』が共通して丹波のみ「道」を使用していない点を重視するならば、これは文字通り丹波地域を指し、行政区画としての山陰道とは一致しないことを示すと理解することもできよう。むしろ直木氏がつとに指摘するように、「この伝承の成立した時期には、丹波を起点とし、但馬・因幡・伯耆・出雲・石見の諸国をあわせて山陰道という一地域とする考えは、まだ存しなかった」と考える方がより妥当性があると思われる。

「丹波」や「旦波国」が山陰道を意味するとの理解の前提には、律令制下における駅路としての、あるいは行政区画としての山陰道があるのではなからうか。しかし本論で述べるように、かかる山陰道の存在をア priori に認めることは慎まなければならない。まずは山陰における多種多様な交通の様相を確認していくことから始めよう。

第二章 山陰における多様な交通

古代における都と東国との交通を取り上げた川尻秋生氏は、東山道や東海道という公式なルートとは別に、より実態に即した「東日本の幹線路」とも呼ぶべき交通ルートが存在したことを指摘した⁽⁸⁾。また川尻氏の論を受けた市大樹氏は、西日本についても、山陰道や山陽道といった七道ルートに拘束されない南北間交通路が存在していたことを明らかにしている⁽⁹⁾。かつて筆者も、山陰道の因幡国以西と中央との交通について若干の考察を行ったことがある⁽¹⁰⁾。例えば「但馬国正税帳」からは、因幡国司や出雲国司が任国へ赴任する際に但馬国を経由したことが判明し、これは駅路としての山陰道を通って下向したとみてよい。しかし、史料に現れないものも含め、やはり山陽道経由で因幡国以西へ向かう事例が多かったこともまた推定できるのである。こうした点も念頭に置きつつ、改めて山陰における交通の実態を簡単に整理しておく。

南北間交通路に関してもっとも著名なのが、播磨国・美作国を経由して因幡国へと至るルートである。このルートの存在を端的に示すのが、平時範の日記『時範記』であろう。承徳二年（一〇九九）に因幡守に任じられた時範は、翌三年に当地へ赴任することになる。通過点は摂津・播磨・美作国であり、丹波↓但馬↓因幡という正規の山陰道ルートを利用していない。これは平安時代後期の事例ではあるが、山陰地域と中央との交通において同様のルートがそれ以前にも存在していたことは、次の『日本後紀』大同三年（八〇八）六月壬申条に明らかである。

省^三因幡国八上郡莫男駅・智頭郡道保駅馬各^二匹^一。以下不^レ縁^二大路^一乗用希^上也。

因幡国八上郡莫男駅と智頭郡道保駅の駅馬の数が、通過する使者の少なさにより減らされている。つまり、このルートは駅家や駅馬が設置される駅路として機能していたことになる。『延喜式』にこの駅家は確認できず、この後しばらくして廃止されたと思われるが、大同三年までは間違いなく駅路として利用されていた。このように、『延喜式』に確認できない駅路が存在したことは特に留意しておきたい⁽¹¹⁾。以上のルートは播磨国府付近から北上して因幡国へ至るため美作国府は経由しないが、伯耆国や出雲国へは、同じく播磨国府付近を北上して美作国府のあった津山へと向かうルートが存在したと考えられる。

山陽側から山陰側へ至る以上のような南北間交通路が奈良時代以前にまで遡ることを示す伝承が、『播磨国風土記』に多数残されている。そうした事例は森田氏が列挙しているためここで全てに触れることはしないが、ポイントとなる飾磨郡飾磨御宅条をあげておきたい。

所^三以称^二飾磨御宅^一者、大雀天皇御世、遣^レ人喚^二意伎^一・出雲・伯耆・因幡・但馬五国造等^一。是時、五国造、即以^二召使^一為^二水手^一而、向^レ京之。以^二此為^レ罪、即退^二於播磨^一、令^レ作^レ田也。此時所^レ作之田、即号^二意伎田^一・出雲田・伯耆田・因幡田・但馬田^一。即、彼田稻收^二納之御宅^一、即号^二飾磨御宅^一、又、

一云「賀和良久三宅」。

意伎・出雲・伯耆・因幡・但馬の国造が召使を水手として使ったことを咎められ、播磨国へと退けられた。その後その土地を開墾したことで、それぞれの国造の名が付けられたことが語られている。飾磨御宅の地は後の播磨国府が設けられる場所であり、山陰と山陽とを結ぶ交通の要衝であったことがわかる。なお『延喜式』からもここから北上して美作国方面へ向かうルートが復元できるが、特に伯耆国以西の地域については、この先いかなる経路をたどったかは不明である。とはいえ、山陽道の播磨国や美作国から北へ向かうルートが大動脈として頻繁に利用されていたことは間違いない。とりわけ重要なのは、この伝承が山陰地域と播磨との地域間の交流を示すに留まらないことである。伝承からは、山陰の国造が「向_レ京」かう際に播磨を通過したことが示唆されている。つまり、ここが畿内へ向かう際の経由地だったことになろう。

ここで見逃せないのが、但馬国造の存在である。他の国造のルートを推定してみると、出雲・伯耆国造は美作を経由して飾磨御宅に至るルート、因幡は先ほど触れたように後の莫男駅と道俣駅を経由するルートが想定できる。これら二つの道は播磨国佐用郡で合流して飾磨御宅へと向かう。

では、但馬国造の場合はどうか。『播磨国風土記』においても、但馬国との交通を示す事例は同じく飾磨郡の安相里、また揖保郡越部里・広山里など複数確認できる。これらは但馬と播磨の地域間交流を物語る伝承であるが、かかるルートのなかには、但馬と畿内地域との交流の際に利用するルートが含まれていても不思議ではない。その中でも注目できるのは、市川―円山川ルートである。飾磨御宅は市川の河口付近にあったと想定されるが、それをさかのばれば円山川へと通じ、さらに日本海へ至る。このルートと密接に関わるとみられるのが、兵庫県朝来市和田山町の加都遺跡である。¹²⁾加都遺跡は円山川流域の和田山盆地に所在し、但馬国朝来郡内にあたる。遺跡内の三区間で検出された道路遺構は一直線に結ばれ、約四〇

〇mにわたって平野部を北北東から南南西へと一直線で伸びる道路の存在が想定できるといふ。側溝の心々間で計測すれば路面幅は八・四mとなる。後に六・四mへと縮小するが、公権力が関与する官道であったと考えられている。ここから、円山川をさかのぼりさらに市川流域を下るルートを想定できる。すなわち加都遺跡は、北は山陰道、南は播磨国府付近にまで伸びる「但馬道」と呼ぶべき支路の存在を裏付ける遺跡といえよう。但馬国から畿内地域へ向かう場合、播磨を経由するこのルートは一見遠回りのようだが、急峻な山道が続く後の山陰道駅路を通るよりも、アツプダウンは格段に少なくすむという利点がある。したがって、但馬から畿内へ向かう際に利用されたと推測できる。

以上、但馬地域からも播磨の飾磨を経由して京へ向かうルートが存在した可能性を指摘した。ところで、先の飾磨御宅の伝承の中で、山陰道に属する丹波国造は登場しない。これについては、単純に丹波国造は招集されなかったとみることもできる。一方で、丹波国造は「京」へ向かう際に播磨国へ入った可能性はあるが、飾磨御宅を経由する必然性はない。そのためこの伝承には登場しなかった、と考えることもできるであろう。丹波との交通については次節で論じることとする。

では、石見国造はどうか。これまであまり注目されていないが、石見へ向かう際にも南北間交通路が利用されたことを、『別聚符宣抄』に収められた次の年月日未詳宣旨（十世紀前半）が伝えている。

左大弁橘朝臣澄清伝宣、奉_レ勅、検越後石見両国損田使内膳典膳橘光幹・散位藤原興等、待_二雪銷_一、向_二彼国_一者、耕作之後、難_レ弁_二損得_一。宜_下特許_二枉道_一早速下遣_上者。

水田の損害状況を調査するために石見国へ派遣される損田使について、雪解けを待っている時機を逸するため、別ルート（枉道）での下向が認められている。雪による別ルートの利用は一般的に起こりうる事例と判断されるため、こうした事態は損田使に限らず頻繁に生じていたものと考えられる。

では、この使者が通過した、あるいは通過した可能性があるルートはどこか⁽¹³⁾。一つは播磨から美作国府を経由して山陰へ至るルートであろう。この場合、山陰道への合流がどこになるのかは明らかにしたいが、津山や四十曲峠を経由し伯耆国会見郡家付近で合流する近世の出雲街道ルートが考えられる。さらにもう一つ、安芸国経由での入国を想定してみたい。これについては既に大日方克己氏が、石見と畿内との交通ルートとして近世浜田藩の参勤交代ルート、いわゆる石州街道に注目する⁽¹⁴⁾。氏が述べるように、いまの浜田市から三坂峠を越えて山陽側の安芸国十日市（北広島町）に出て広島城下へ至り、山陽道へ合流するルートであり、古代においても利用された可能性が十分ある。また、これが古墳時代以来のルートであったことも指摘されている⁽¹⁵⁾。したがって、石見国造の上京ルートもこうした南北路を想定することもできるであろう。

これまで、『播磨国風土記』飾磨御宅条を起点に、山陽と山陰との南北間交通路についてみてきた。もちろん、ここであげたもの以外にも同様のルートは存在したとみられ、それは例えば『出雲国風土記』に備後国への交通路が複数記されていることから推測できよう⁽¹⁶⁾。これについても、単なる地域間の交通路にとどまらず、京へのルートとして利用されたと考えられる。

なお、こうした南北間交通路は、官衙の立地にも影響を与えたであろう。例えば第二次の但馬国府は円山川流域に存在したことが指摘されており、先にふれた市川―円山川ルートとの関連が想起される。第二次但馬国府の立地は、円山川を下って日本海側へと向かう交通のみならず、山陽側との交通も踏まえたものだったのかもしれない。また、先も少しふれたように、近世の出雲街道は伯耆国会見郡家付近で山陰道と合流する。このルートは古代からも使用されていたと推定されているから、この合流地点周辺に郡家が置かれたのは、南北間交通路を意識したものと考ええることもできよう⁽¹⁸⁾。

以上、公式ルートとされた山陰道にとどまらない交通の様相を整理してきたが、

こうした理解は近年の考古学の研究成果とも矛盾しない。近江俊秀氏は、弥生時代中期から古墳時代の地域間交通を示す遺跡や遺物の分布を調査し、津山盆地や三次盆地などの中国山地内の盆地を経由して、瀬戸内地域と山陰地域の交流が行われたことを明らかにしている⁽¹⁹⁾。これまで述べてきた南北交通が、古墳時代以前まで遡ることを示唆するといえよう。さらに近江氏の指摘で注目すべきなのは、こうした遺跡や遺物の分布と、駅路としての山陰道との関係である。氏によれば、日本海側に限定すれば、駅路に沿うように遺跡や遺物が分布するものの、そこから畿内へと向かうルートには、そうした傾向が認められないという。すなわち考古学的にみても、古墳時代以前の交通ルートと、駅路としての山陰道のルートは一致しないということである。かかる見解は、畿内と山陰諸国との交通は主に山陽側からのルートが用いられた、というこれまで本節で述べてきた視点を傍証するものといえよう。

以上、山陰における多彩な交通を概観してきた。律令制下の正規のルートに縛られず、いくつもの交通ルートが存在したことが改めて確認できたと思う⁽²⁰⁾。

第三章 「丹波」の性格と丹後国

(1) 「丹波」との交通

これまで、畿内寄りの諸国を中心に南北の道を取り上げながら山陰道における交通について述べてきた。当該地域の重要性が改めて浮き彫りになったところで、先送りしてきた丹波に目を向け、もう少し考察を深めてみたい。以下、のちの丹波国・丹後国に相当する地域（令制当初の丹波国）を「丹波」とあるいは「丹波」国とし、和銅六年（七一三）に丹後国が成立した以降の丹波国・丹後国と区別して表記する。

まず、ヤマト王権と「丹波」との関係についてだが、これについては『古事記』『日本書紀』の大化前代の記事に「丹波」が散見し、なかでも天皇の後妃を輩出している点が注目される⁽²¹⁾。『古事記』開化天皇段では、開化天皇が「旦波之大県主」の女である「竹野比売」を娶ったとされ、『日本書紀』開化天皇六年正月甲寅条で

も「丹波竹野媛」を妃としたとみえる。さらに同じく『日本書紀』垂仁天皇五年十月己卯条には「丹波国有^二五婦人^一」とあり、同十五年二月甲子条によればその五婦人のうち一人が「竹野媛」であった。この竹野比売(媛)については、後の丹後国竹野郡との関連がうかがわれるところである。また、いわゆる欠史八代に后妃を出しているのは畿内以外では「丹波」のみという点も重要であろう。

なお、『先代旧事本紀』巻十、国造本紀には丹波国造がみえ、「志賀高穴穗朝御世、尾張同祖建稲種命四世孫大倉岐命定^二賜国造^一」とあって成務朝に大倉岐命が国造に定められたとする。丹波国造は丹波直氏と考えられており、同氏は丹波国桑田・船井・天田郡、丹後国与謝・丹波郡に確認できる。そしてそのうち与謝郡以外では郡領氏族であった。丹後国には丹波郡丹波郷があり、ここが丹波国造の本拠地だったと目される。さらに『先代旧事本紀』巻五、天孫本紀には「六世孫建田背命。神服連、海部直、丹波国造、但馬国造等祖」とあって、海部直氏とも同族関係を形成していた。海部氏もカバネは直であり、丹波国造とカバネを共有する。こうした関係は出雲国の国造出雲臣氏と出雲国内諸氏族との間にも看取される。⁽²²⁾

では、王権の所在する畿内と「丹波」との交通は具体的にどのような復元できるのか。ここでは大きく二つのルートに注目したい。第一に、山背から亀岡盆地を通るルートである。これはのちの丹波国桑田郡を通るものだが、律令制下の桑田郡には丹波国府が設置されており、まさしく交通の要衝として機能したと考えられる。このルートの存在を示唆するのが、次の『古事記』『日本書紀』の記事である。

・『古事記』垂仁天皇段

到^二山代国之相楽^一時、取^二懸樹枝^一而欲^レ死。故、号^二其地^一謂^二懸木^一。今云^二相楽^一。又、到^二弟国^一之時、遂墮^二峻淵^一而死。故、号^二其地^一謂^二墮国^一、今云^二弟国^一也。

・『日本書紀』垂仁天皇十五年八月壬午条

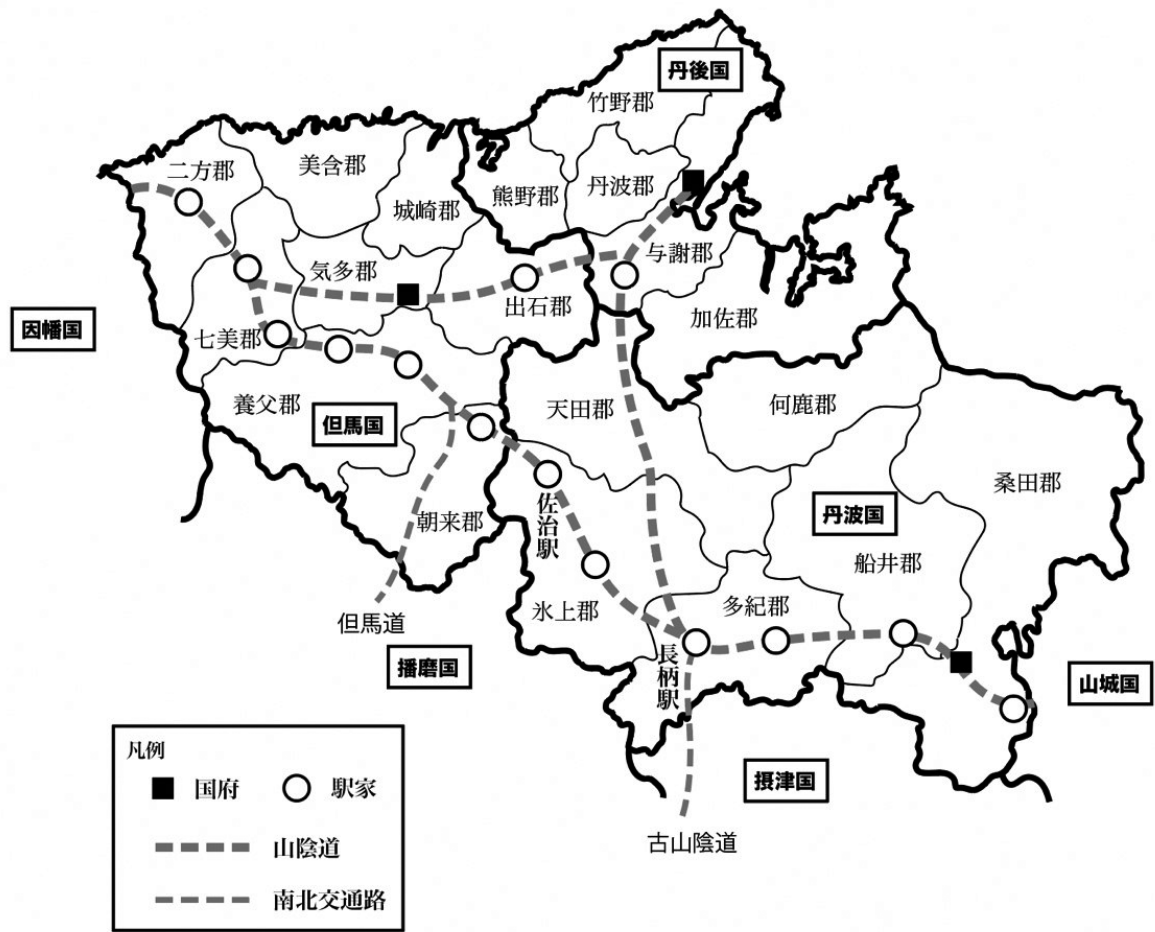
立^二日葉酢媛命^一為^二皇后^一。以^二皇后弟之三女^一為^レ妃。唯竹野媛者、因^二形姿

醜^二返^一於本土^一。則羞^二其見^一返、葛野、自墮^レ輿而死之。故号^二其地^一謂^二墮国^一。今謂^二弟国^一訛也。

垂仁天皇は、丹波道主の女の中から日葉酢媛命を皇后に、その他の女を妃とした。しかし、容姿がそぐわないとして「本土」へ送り返す女もいたのだが、これはその場面である。丹波への道の途中で「山代国之相楽」や「弟国」が登場しているが、これはそれぞれ現在の京都府相楽郡・同乙訓郡が遺称地であろう。一方の「本土」とは『日本書紀』の「竹野媛」から、のちの丹後国竹野郡周辺を指すとみられる。乙訓から「本土」へどのようなルートを通ったのかは難しい問題だが、少なくとも「丹波」へ入った経路は推定可能であろう。すなわち、地理的にみて山背・「丹波」境の老ノ坂を越えて亀岡盆地、すなわち桑田郡へ入るのが最も合理的なルートである。⁽²³⁾したがって、このルートが畿内と「丹波」をつなぐ経路として早くから機能していたことを物語る伝承といえよう。

「丹波」の中で桑田郡は王権との関係という点で重要な地域であった。『日本書紀』仁德天皇十六年七月戊寅条には桑田出身の玖賀媛がみえ、また『延喜式』によれば丹波国桑田郡に王権のミヤケと関連があるとみられる三宅神社・三県神社が鎮座していた。さらに安閑紀の「丹波国蘇斯岐屯倉」が桑田郡(亀岡市三宅)に比定されている。加えて継体天皇即位前紀には、武烈天皇崩御後、丹波国桑田郡にいる仲哀五世孫倭彦王を迎えに行くとの記事もある。このようにみていくと、畿内と丹波地域を結ぶ交通の拠点としての桑田郡の存在が浮かび上がってこよう。

では、こうしたルートが重要視された段階はいつだったのか。先にみた記紀の垂仁朝の記事は、当然そのまま事実とはみなしがたい。ただし、竹野媛が通過した「弟国」を重視すると、継体天皇の弟国宮の存在が浮かびあがる。また、古墳時代後期に亀岡に築造された千歳車塚古墳(八一m)は、継体天皇陵と目される今城塚古墳との関係が指摘されている。⁽²⁴⁾以上の点からは、六世紀前半が一つの画期として想定できそうである。



図：丹波・丹後・但馬国の交通路

第二に、摂津を通過する古山陰道ルートをあげたい。これは足利健亮氏が指摘した、難波から摂津国⁽²⁵⁾有馬郡へ到る直線的計画古道と対応する。文献にもそれと関連するとみられる史料があり、『日本書紀』大化三年（六四七）十月甲子条に「天皇幸⁽²⁶⁾有間温湯」。左右大臣群卿大夫徒焉」とみえ、孝徳天皇が有馬温泉に行幸している。また同年十二月晦条には「天皇還⁽²⁷⁾自⁽²⁸⁾温湯」、而停⁽²⁹⁾武庫行宮」とみえ、七世紀段階における難波→武庫行宮→有間温湯のルートが復元できる。

また吉本昌弘氏は、足利氏が明らかにした計画古道を延長し、有馬から北上して丹波国へ向かう交通路の存在を指摘する。吉本氏は摂津国有馬郡域の条里余剩帯の存在から、有馬川河谷から三田盆地へと抜ける計画的な道や、それを武庫川河谷沿いへと進んで丹波国多紀郡へと通じる道の存在を見だし、これを古代に設置された摂津・丹波間の官道だと指摘している。さらに、難波京を中心に考えた場合にこのルートが丹波国への最短距離にあたることから、難波京や飛鳥・藤原京時代における山陰道（古山陰道）であったと想定する。⁽²⁶⁾なおこの古山陰道ルートの延長には長柄駅が存在しており、さらに北上すると丹後国府へと通じることになる。長柄駅から北上するルートはのちの山陰道支路に相当することを踏まえると、この支路の前提には古山陰道があったとみられるのである。以上のことから本稿も、このルートを畿内から「丹波」へと通じる重要な交通路の一つと理解したい。

さて、第二の古山陰道ルートとも関連するが、有馬から志深ミヤケを経由し、さらに加古川を遡るルートも存在した。これは、近年坂江渉氏が明らかにしたルートである。⁽²⁸⁾志深ミヤケは従来単なる山間部のミヤケと理解されてきたが、坂江氏によれば、同ミヤケは摂津難波から有馬温泉、そしていわゆる「氷上回廊」（加古川・由良川の道）を経由して「丹波」へと入るルートの起点となるミヤケであった。その上で、そのルートの開発を主導した存在として蘇我氏をあげている。「摂津国風土記」逸文（『釈日本紀』巻十四）には

有馬郡。又有「塩之原山」。此山近在「塩湯」因以為⁽³⁰⁾名。（中略）昔、難波長楽

豊前宮御宇天皇世、為⁽³¹⁾車駕幸⁽³²⁾湯泉、作⁽³³⁾行宮於湯泉」。（中略）又曰、始得⁽³⁴⁾見⁽³⁵⁾塩湯等」云々、土人云、不知⁽³⁶⁾時世之号名、但知⁽³⁷⁾嶋大臣時⁽³⁸⁾耳。

とあり、傍線部に「嶋大臣」とあることから、こうした交通路の整備は蘇我氏主導で行われたとしている。首肯すべきであろう。有馬温泉は先の古山陰道とも関連することから、蘇我氏は複数の南北間交通路の開発に着手していた可能性がある。このような播磨と「丹波」との交通については『播磨国風土記』に伝承がいくつか残されている。託賀郡都麻里都太支条には

云⁽³⁹⁾都多支⁽⁴⁰⁾者、昔、讃伎日子神、詔⁽⁴¹⁾氷上刀売⁽⁴²⁾。爾時、氷上刀売答曰、否。日子神、猶強而詭之。於是、氷上刀売怒云、何故吾。即、雇⁽⁴³⁾建石命⁽⁴⁴⁾、以⁽⁴⁵⁾兵相闘。於是、讃伎日子、負而還去云、我其怯哉故曰⁽⁴⁶⁾都太支⁽⁴⁷⁾。

とある。ここにみえる氷上刀売は丹波国氷上郡に関係するとみられ、氷上刀売が兵を遣わしていることが注意される。こうした伝承も、「丹波」と播磨との交通を前提にしていると理解してよいであろう。後述するように、坂江氏の見解には異論を差し挟む余地があるものの、このルートの存在自体は認められる。⁽²⁹⁾

以上、王権と「丹波」との交通路として大きく二つのルートを確認し、それに付随する交通路も確認してきた。⁽³⁰⁾かかるルートの存在は、ヤマト王権が日本海へ通じる複数ルートの確保を目指したことを示しているよう。早く古墳時代前期末～中期初頭には、竹野川河口における大型前方後円墳（神明山古墳（一九〇m）・網野銚子山古墳（一九八m））が出現しており、日本海交易を基盤とした首長がこの地域に存在した形跡がある。そしてやはり重要なのは六世紀における対外的な危機であろう。王権による日本海側への注目という点では、『日本書紀』欽明天皇三十一年（五七〇）の四月乙酉条ならびに五月条が重要である。同条には、「風浪」により越国に到着した高麗使に対して、「郡司」道君が天皇と自称して貢献物を搾取し、その後王権が派遣した使者により事態が露見した事件が記されている。道君に対する処罰がみえないことについて疑問なしとしないが、在地におけるこうした事態は王

権の外交政策を揺るがすものといえよう。「始到三越岸」との文言が示すように、この時期に王権は対外交流における日本海地域掌握の重要性を認識し、そのために蘇我氏などの協力を得つつ、日本海へのルートの開発が急がれたと考えられる。

(2) 南北間交通路と蘇我氏

では、「丹波」以外も含めて、山陰地域への交通路は具体的にどのような過程で開発されていたのか。ここでは加藤謙吉氏の研究を参照したい。加藤氏は「ソガ」を冠する氏族名・郷名・式内社の分布を調査し、蘇我氏およびその背後にあるヤマト王権の地方進出経路を検討している。そして、特に西海道・山陽道・南海道における「ソガ」分布について、大和王権の朝鮮進出経路に該当することに注目している⁽³¹⁾。加藤氏の調査によっても明らかのように、ソガ関係史料は比較的全国に分布するものの、山陰道に関しては普遍的に存在しているとはいえず、その分布状況からの考察という手法は有効と思われる。ただし加藤氏自身は、丹波地域について「畿内勢力の浸透」という側面を指摘するのみで、交通路との関係について具体的な考察はなされていない。対して先にも少し触れた坂江氏は、加藤氏の研究も参照しながらもう一步踏み込んだ解釈をおこなっている。氏はまず、山陰道諸国に「ソガ」分布が多く、そのなかに辺要国である隠岐国が含まれる点に注目する。そして、丹波国の桑田・多紀・天田郡に「宗我部（宗部）郷」が存在し、但馬国では出石・気多・城崎郡に「宗我部」を名乗る氏族が居住していることを指摘する。それらに加えて隠岐国では周吉郡に「宗我部」が居住することなどから、「あたかも丹波国桑田郡を起点にして、後の山陰道ルートを通る丹波・但馬とすみ、最終的には日本海上の隠岐国に向かう、蘇我氏の伸展経路を想定できるのではないか」と指摘している。坂江氏の指摘は大変興味深い、後の山陰道ルートを進むかたちでの「伸展経路」を想定する点については疑問も残る。例えば丹波国について、先述のように桑田・多紀・天田郡に「宗我部（宗部）郷」が存在する。問題となるのは天田郡で、これ

は厳密には山陰道本線ルートからは外れ、支路ルートが通過する郡である。周知のように、山陰道には多紀郡で本道と分かれ、天田郡を経て北進し丹後国へ向かう支路が存在した。さらに但馬国でも「宗我部」が存在する出石・気多・城崎郡は山陰道本線が通過しない。したがって、かかるソガ分布の様相を後の山陰道駅路とストリートに結びつけるのは躊躇われるのである。またこれまで強調してきたように、隠岐へのルートも、後の山陰道に限定されないさまざまなルートが想定される⁽³²⁾。「丹波」や但馬における「ソガ」分布は、後の山陰道本線ではなく、むしろ丹後国（日本海地域）へ向かうルート、あるいは円山川ルートなどの南北間交通路との関連で理解した方がよいのではなからうか。

なお、平城宮造酒司推定地のSD三〇三五から次の木簡が出土している⁽³³⁾。

丹後国丹波郡大野郷須米石部足五斗

三四三×(二〇)×七〇三一

この木簡にみえる「石部」は磯部の可能性があり、『新撰姓氏録』において磯部臣は蘇宜部首と同祖関係とされている⁽³⁴⁾。吉松大志氏は、隠岐国をフィールドに部民制やミヤケ制の展開を論じる際に蘇我氏と磯部の関係に言及し、隠岐の島後と島前のミヤケや磯部の設置を蘇我氏が主導したと指摘する⁽³⁵⁾。石部が居住した丹後国丹波郡は丹波国造の拠点であり、畿内から日本海側へ向かう南北交通の要衝であった。

このように、「ソガ」分布に注目してみると、丹波・隠岐という駅路としての山陰道には直結しない、南北間交通路の存在が浮かび上がってくる。したがって、蘇我氏による交通路の開発も基本的にはそうした南北ルートに沿って行われたものではなからうか。このように理解できるとすれば、畿内地域から丹波地域への道と、但馬以西への道は、本来的に異なる交通体系に属していたと考えたほうがよい。それが七世紀後半の駅路としての山陰道が設置される段階で、ひとつの公的なルートとして整備された可能性がある。

ここで今一度、『古事記』崇神天皇段と『日本書紀』崇神天皇十年九月甲午条を

掲げたい。

・『古事記』崇神天皇段

此之御世、大毗古命者、遣^二高志道^一、其子建沼河別命者、遣^二東方十二道^一而、令^レ和^二平其麻都漏波奴人等^一。又、日子坐王者、遣^二旦波国^一、令^レ殺^二玖賀耳之御笠^一。

・『日本書紀』崇神天皇十年九月甲午条

以^二大彦命^一遣^二北陸^一。武渟川別遣^二東海^一。吉備津彦遣^二西道^一。丹波道主命遣^二丹波^一。

傍線部にみえる「旦波国」あるいは「丹波」へ使者が派遣されたことを語る二つの史料は、まさに今述べてきた「丹波」への交通の実態を反映していると考えられる。先にも述べたように、「旦波国」や「丹波」は山陰道を代表しているのではなく、文字通り「丹波」地域を指していると理解されるのである。このように捉えれば、両地域に派遣されたのがそれぞれ「日子坐王」と「丹波道主命」であることも、「丹波」に勢力基盤があった人物をその地に派遣したものとして素直に理解することができよう。そしてそうであれば、そのほか令制下の一国を越える範囲を対象としたのに対し、「丹波」を対象に派遣されており、この伝承が成立した時点における「丹波」地域の重要性を推し量ることもできるのである。

なお、こうした「丹波」への交通路の存在は、丹後国の成立からもうかがえる。丹後国は「丹波」国から和銅年間に分割されるのであるが、なぜ丹後国（タニハノミチノシリ）という名称であるのかといった点は従来あまり注目されていない。たしかに越前・越後国へ、また吉備国を備前・備中・備後国へ分割したように、国を前や後で表現するのはそれほど珍しいものではない。しかし、必ずしも全てがそうというわけではなく、別々の名称が付けられた国も存在する。とすれば、なぜ丹後国という名称が採用されたのか改めて考える必要があるだろう。そしてそれこそ、「丹波」への交通路の存在があったからではなからうか。すでに指摘されてい

るように、主に天武朝における国の分割は主要な道（ミチ）に沿って行われた。⁽³⁶⁾ 越前・越後も備前・備中・備後も、それぞれのちの北陸道や山陽道に相当する交通路の存在が前提となっている。すなわちこれを踏まえれば、「丹波」国もそこを通過する交通路（ミチ）を基準として、丹波国と丹後国へと分割されたと考えられるのである。⁽³⁷⁾ ここで駅路としての山陰道を想起すると、本線は丹後国を経由せず但馬国へ入る。したがって、ミチに沿った分割とはならず、丹後国という名称も生じないであろう。丹後国という名称が成立するには、そこへ至るまでのミチの存在が不可欠であり、そしてそれは駅路に匹敵するようなミチである必要がある。なお、丹波国を「丹波前国」と記す例は神龜三年（七二六）「山背国愛宕郡計帳」（『大日本古文書』一―三七〇）に、丹後国を「丹波後国」とする例は『日本書紀』上巻九縁にそれぞれ確認できる。以上の点は、丹後国誕生以前に丹後へ通じる道が重要視されていたことを示唆するであろう。こうした交通路は、本来丹後地域への道として成立したものであり、石見国まで通じる後の駅路としての山陰道に直接継承されるべき性格のものではなかった可能性が高いと考える。

（3）丹後国の誕生

冒頭で述べたごとく、山陰道の成立を論じた直木・森田両氏は、丹後国の分国とその影響については触れるところがない。⁽³⁸⁾ ただし本稿は、駅路としての山陰道の成立とも関連するものであったとの立場をとる。『続日本紀』和銅六年（七一三）四月乙未条には

割^二丹波国五郡^一、始置^二丹後国^一。割^二備前国六郡^一、始置^二美作国^一。割^二日向国肝环・贈於・大隅・始羅四郡^一、始置^二大隅国^一。

とある。これは同年に丹波国の五郡（加佐・与佐・丹波・竹野・熊野）を割いて、丹後国が成立したことを示す記事である。そのほか、備前国を割いて美作国が、日向国を割いて大隅国がそれぞれ成立しているが、こうした国の分割については、

「道」と「道」とを結びつける役割があったとする北村安裕氏の指摘が注目される。すなわち、丹後国の成立は北陸道と山陰道を、諏訪国の成立は東海道と東山道をそれぞれ結びつける交通上の役割があったのではないかとされている。⁽³⁹⁾北村氏の見解は新たに成立した国、山陰道でいえば丹後国に目を向けたものと捉えることができる。このうち、美作国が山陽道と山陰道を結びつける役割があった点に関しては、美作国を通過するルートが頻繁に利用されたことから妥当性が高い。一方、丹後国に北陸道と山陰道を結びつける役割が期待されていたのかどうかは、実は判断が難しい。というのも、山陰道と北陸道との間の交通を示す事例がほとんど確認できないからである。わずかに『日本書紀』垂仁天皇三年三月条で、天日槍が播磨↓近江↓若狭↓但馬(出石郡)という経路で移動しており、伝承であるものの若狭と但馬を結ぶルートの存在が示唆される。また、天平六年度(七三四)「出雲国計会帳」に大宰府から北陸へ向かう使者が確認できるが、これは水上交通を利用した可能性が高いと思われる。このように、丹後国の成立に山陰道と北陸道の連結という側面は明瞭には認められない。⁽⁴⁰⁾では、丹波国と丹後国の分割はどのように理解すべきなのか。

ここで、次の『続日本紀』和銅四年(七一)正月丁未条に注目したい。

始置「都亭駅」。山背国相楽郡岡田駅、綴喜郡山本駅、河内国交野郡楠葉駅、摂津国嶋上郡大原駅、嶋下郡植村駅、伊賀国阿間郡新家駅。

この史料は、平城京遷都による交通路の再編を示すものである。⁽⁴¹⁾これまでの藤原京から平城京へ遷都したことにより起点が変更されたのに伴い、必然的に駅路の付け替えが必要となる。国の分国と交通路に密接な関係が想定できるとすれば、二年後の和銅六年における丹後国の分国も、その流れの中で捉えることができるのではなかろうか。すなわち、こうした遷都に端を発する畿内周辺の交通路の再編に連動した措置であったと理解できるのである。

ここで想起すべきなのが、先述した古山陰道の存在である。このルートは、難波

宮や飛鳥・藤原に都が置かれていた時期に山陰道として機能していたことが指摘されている。先に述べたように、それまで「丹波」へは桑田郡ルートと古山陰道ルートの二種が存在していたが、和銅四年以前は後者のルートが正式なものであった。しかし都が藤原から北へ遷り平城となったのを契機に、桑田郡ルートが重視されるようになったと考えられる。古山陰道ルートは、摂津から北上して丹後へと通ずる道であったが、このルートではなく、桑田郡ルートが重視されたことは、丹後までの道が名実ともに支路とされたことを示している。なにより、古山陰道ルートは「丹波」国を南北に貫く幹線路であったが、その重要度が低下したことは、「丹波」国が一国としてのまとまりを欠くことを意味する。比較的面积の大きい「丹波」国にとってこのことは決定的な意味をもっていたと思われる、これが丹波国と丹後国を切り離す要因になったと考えられるのである。こうすることで、駅路本線の通過する丹波国が誕生した。先の丹後国の分立を示した記事は、「丹波」から丹後国の分国を述べるが、それは同時に新たな丹波国の成立を意味することを忘れてはならない。山陰道と北陸道とを結ぶ役割を担う「丹後国の分国」という従来の理解に加え、交通路の再編に連動した「丹波」からの「丹波国の分国」という側面にも注目しておきたい。⁽⁴²⁾

第四章 行政区画としての山陰道の成立

最後に、行政区画としての山陰道が成立する過程をみていきたい。

まず、山陰道諸国の成立については平石充氏の見解がある。⁽⁴³⁾平石氏は、『日本書紀』斉明三年(六五七)是歳条に「石見国」が初見すること、「因幡国伊福部臣古志」(第廿六 大乙上 都牟自臣)で斉明朝に因幡国水依評を壊して高草郡を作ったことが記されることなどから、山陰西部ではこの時期に国の設定に関わる動きがあったと想定している。こうした理解が認められるとすれば、斉明朝は駅制の成立時期と目されていることから、国の成立と駅路の設置とが並行して進められたと捉

えることができる。国司の派遣についても『日本書紀』天武天皇元年（六七二）七月辛亥条に「即將軍吹負、留難波小郡、而仰以西諸国司等、令進官鑰・駅鈴・伝印」とみえ、少なくとも天智朝には確認できており、山陰においては齊明（天智朝）にかけて国の成立、そして駅路の設置（必ずしも完成ではない）が行われたと考えられる。このようにして、徐々に行政区画としての山陰道が形作られていったとみてよからう。

一方、七世紀後半には国司の上部権力として、地方に総領が設置されていたことが知られる。総領制（あるいは惣領制）とは、七世紀後半にみえる地方行政機構の一種である。史料上確認できるのは、東国（大化五年（六四九）・筑紫（天智元年（六六二）・吉備（天武八年（六七九）・周防（天武十四年（六八五）・伊予（持統三年（六八九））であり、文武四年十月己未条で筑紫・周防・吉備の総領が任命されていることから、国司制度が完成する大宝令施行の直前まで存在した。この総領制については、大化の「東国国司」との関係や設置された地域、総領と大宰の別など、見解は一致していない。近年では、白村江での敗戦を契機として全国規模で設置されたとの見解が有力である。⁴⁴ また、朝鮮式山城との連関や、評官人の銓擬権を保持したことも指摘されている。このように理解されつつある総領であるが、実は山陰地域については関連する史料が一切存在せず、その活動はうかがい知れない。このように総領制に関する史料がみられないことは、山陰道の成立を考える上で無視できないように思われる。というのも、こうした広域行政区画を管轄する官司は八世紀以降にも存在したが、交通の問題とも密接に関連しているからである。関連史料を以下にまとめよう。

・『続日本紀』天平九年（七三七）正月丙申条

陸奥按察使大野東人が、陸奥国から出羽柵への道が迂遠のため、直路を通すことを申請。

・『続日本紀』神護景雲二年（七六八）三月乙巳条

東海道巡察使紀広名が、「使命繁多」を理由に下総国井上・浮嶋・河曲三駅、武蔵国乗瀨・豊嶋二駅に馬十疋を置くことを申請。

山陽道巡察使藤原雄田麻呂が、「郡伝路遠」のため、駅による迎送を申請。

南海道巡察使高向家主が、淡路国神本駅家の停却を申請。

以上のように、広域行政官たる按察使や巡察使が、地域の交通の問題点を奏上している記事が複数確認できる。つまり、国を越える範囲を管轄する広域行政官の設置・巡行が、当該地域の交通上の問題を顕在化させたともいえるわけである。

翻って、山陰地域に総領が設置されなかったと仮定した場合、それはどのように捉えられるのか。これについては、山陰地域においては山陽側との交通に重点があり、山陰の隣接する諸国間をまとめるような上位の機構が必要とされなかった、と考えることができる。本稿で繰り返してきたように、令制下における行政区画としての山陰道を安易に遡らせることには慎重になるべきである。とすれば、管轄下の諸国の交通と密接に結びつく総領制が七世紀後半の段階で機能しなかったともすることも不自然ではなからう。

それでは、七道制が成立する天武十四年までの間に、山陰地域がどのような過程で一つのまとまりとなっていたのか。それを明らかにするのは容易ではないが、次に掲げる『日本書紀』天武天皇四年（六七五）二月癸未条からは重要な情報を読み取ることができる。

勅大倭・河内・摂津・山背・播磨・淡路・丹波・但馬・近江・若狭・伊勢・美濃・尾張等国¹曰、選²所部百姓之能歌男女、及侏儒・伎人³而貢上。

ここで畿内を初め諸国が列挙されているのであるが、この記事を七道制との関わりで論じたのは、早川庄八氏であった。氏はここで列挙された国の順序に注目する。令制下の七道制の原則に基づけば、畿内以降は東海道から反時計まわりで記載される。そのため、本来ならば伊勢・尾張（東海道）・近江・美濃（東山道）・若狭（北陸道）・丹波・但馬（山陰道）・播磨（山陽道）・淡路（南海道）の順となる。

しかしそうはなっておらず、この段階ではまだ七道制は成立していないと論じた。ここで畿外諸国をグループ分けすると、「播磨・淡路」「丹波・但馬」「近江・若狭」「伊勢・美濃・尾張」となる。そうすると、丹波と但馬が同じグループに分類されている点が重要である。これまで縷々述べてきたように、丹波と但馬はもともと同じ交通体系に属していなかったとみられる。しかし少なくともこの段階で、両者は一つのまとまりとして認識されている。崇神朝の伝承が成立した段階から、行政区画としての山陰道の成立へ向けて整えられている様子が看取できよう。

以上のような進展の結果、天武十四年頃に行政区画としての山陰道が成立する。ここにおいて、「丹波」国から石見国、そして隠岐国が一つにまとめられ、広域行政区画としての山陰道とされたのである。

おわりに

以上、四章にわたり「山陰道」の成立をめぐる問題を主に文献史学の立場から論じてきた。駅路成立以前の畿内から「丹波」への道は、但馬以西の山陰諸国へ通じる道とは観念されておらず、但馬以西へは播磨国など山陽道諸国を経由するルートが一般的であった。山陰道の交通におけるこうした特徴は、七道制が整備されてからも存続したと思われ、南北間交通路が盛んに用いられた。畿内を起点とした中央集権的支配体制の構築を目指す政策により、丹波―但馬の駅路が設置され、丹波―石見までを一つの「道」とする認識が天武朝に成立する。古墳時代以来の交通路と、駅路としての山陰道あるいは行政区画としての山陰道との差異が顕著に表れたのが山陰道であった、と結論づけることができよう。この点を、七道制における山陰道の特徴と理解したいと思う。

最後に、なぜ「丹波」国―石見国が山陰道という一つのまとまりとなったのか、見通しを述べておきたい。これについては先学がすでに述べているように、七道制には全国を支配する「行政の道」としての性格があったからにはかならない。特に

文書の伝達に顕著だが、全国を対象にした文書は、道ごとに通送された。日本列島の形も考慮に入れ、「行政の道」として合理的に区分したものが七道だったのである。加えて、やはり山陽道の成立が大きいと考える。都と大宰府を結ぶ交通路はもともと重要な交通路の一つであったに違いない。行政区画を整備する際には、そうした道が基礎となったと想定される。そのため、山陽道を一つのまとまりとする認識は比較的早く成立していた可能性が高い。そして山陰道は、「それ以外の地域」として成立したのではなかったか。もともとの南北の道を重視し、播磨国から支路が美作国まで延びているように、支路という形で山陽と山陰を一体の行政区画とすることも不可能ではないが、分岐点をつくるとそれだけ経路が複雑になり、効率的な文書下達や使者派遣を実行できない⁽⁴⁵⁾。また、道ごとの国の数に著しい差が生じてしまうことにもつながる。そのため、山陰道という行政区画をつくり、そこに丹波―石見を含めたのであろう。山陰・山陽という名称が物語るように、山陽とそれ以外の山陰として、両地域はパラレルの関係にあったのである。

註

- (1) 荒井秀規「古代東アジアの道制と道路」(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、二〇一一年)。
- (2) 直木孝次郎「山陰道の成立について」(『飛鳥奈良時代の考察』高科書店、一九九六年、初出一九八七年)。以下、直木氏の所論はこれによる。なお、駅路としての山陰道の設置が他道に比べて遅れるという点は、考古学的に裏づけられるものではない。
- (3) 森田喜久男「律令制国家の成立と山陰道諸国」(『古代王権と出雲』同成社、二〇一四年、初出二〇一一年)。以下、森田氏の所論はこれによる。ただし、森田氏は行政区画としての山陰道と駅路としての山陰道を明確に区別しておらず、注意が必要である。
- (4) 早川庄八『日本の歴史四 律令国家』(小学館、一九七四年)、鐘江宏之「令制国の成立」(『律令制諸国支配の成立と展開』吉川弘文館、二〇一三年、初出一九九三年)。
- (5) 「山陰道」の初見は『続日本紀』大宝三年(七〇三)正月甲子条である。
- (6) 早川前掲註(4)論文。

- (7) 高橋美久二「古代の山陰道」(『歴史の道調査報告書第三集 山陰道』兵庫県教育委員会、一九九三年)。もっとも高橋氏は「この丹波道がのちの山陰道に一致するかといえば、そう簡単ではない」とも述べている。
- (8) 川尻秋生「古代東国における交通の特質―東海道・東山道利用の実態―」(『古代交通研究』一一、二〇〇二年)。
- (9) 市大樹「出土文字資料からみた駅制と七道制」(『日本古代都鄙間交通の研究』塙書房、二〇一七年)。
- (10) 拙稿「古代の山陰・山陽連絡路について―「石見―長門」を中心に―」(『出雲古代史研究』三三、二〇二二年)。
- (11) 奈良時代の駅路が『延喜式』に比してより複線的であったことは、高橋美久二「都と地方間の交通路政策」(『国立歴史民俗博物館研究報告』一三四、二〇〇七年)参照。
- (12) 吉識雅仁・甲斐昭光「兵庫県和田町加都遺跡の道路遺構」(『古代交通研究』八、一九九八年)。
- (13) なお、長門国と石見国には連絡路があったと考えられるが、かなりの遠回りであり可能性は高くないであろう。この連絡路については前掲註(10)拙稿参照。
- (14) 大日方克己「山陰地域古代交通研究の現状と課題」(『古代文化』七三―三、二〇二一年)。
- (15) 仁木聡・吉松大志「浜田市 菊立横穴出土資料について―金属器編―」(『古代文化研究』三〇、二〇二二年)。
- (16) 飯石郡や仁多郡の通道記事にそれぞれみえる。
- (17) 『日本後紀』延暦二十三年(八〇四)正月壬寅条に「遷_二但馬国治於氣多郡高田郷_一」とあり、但馬国府が移転したことがわかる。なお高田郷には奈良時代に高田駅があったことが知られる。松原弘宣「水駅について」(『日本古代水上交通史の研究』吉川弘文館、一九八五年、初出一九八三年)参照。
- (18) また近江俊秀氏は、因幡国気高郡家が山陰道駅路から離れた平野の奥に立地することに関して、「郡家成立期において中国山地から日本海へと向かう南北交通路を意識して配置された可能性が考えられる」と述べる。同「考古学から見た山陰道駅路の特質」(島根県古代文化センター編『山陰における古代交通の研究』島根県教育委員会、二〇二二年)。さらに因幡国府も山陰道駅路から南に離れた場に所在したと考えられており、山陽側との交通が意識された可能性がある。今後の課題としたい。
- (19) 近江前掲註(18)論文。
- (20) 本節では主に陸上交通を扱ったが、言うまでもなく水上交通も機能していた。
- (21) 「丹波」と王権との関係については小林敏男「旦波大県主をめぐる歴史的世界」(『古代王権と県・県主制の研究』吉川弘文館、一九九四年、初出一九七九年)、和田萃「丹波と倭王権」(亀岡市史編さん委員会編『新修亀岡市史 本文編第一巻』亀岡市、一九九五年)を参照。
- (22) 岸俊男「額田部臣」と倭屯田」(『日本古代文物の研究』塙書房、一九八八年、初出一九八五年)。
- (23) 中野高行氏は、京都乙訓↓亀岡↓丹波篠山↓福知山というルートに注目し、このルートはヤマト王権が日本海に進出しようとした拠点であったとする。同「日本海沿岸諸地域と新羅・加耶」(『古代日本の国家形成と東部ユーラシア』八木書店、二〇一三年、初出一九八一年)。
- (24) 「丹波」の古墳については、近藤義郎編『前方後円墳集成 近畿編』(山川出版社、一九九二年)、細川修平「近江・丹波・伊賀の大型古墳」(広瀬和雄ほか編『講座 畿内の古代学 第Ⅱ巻 古墳時代の畿内』雄山閣、二〇一八年)などを参照。
- (25) 足利健亮「難波京から有馬温泉を指した計画古道」(『日本古代地理研究』大明堂、一九八五年、初出一九七八年)。
- (26) 吉本昌弘「播磨・西摂の計画古道と条里」(『兵庫地理』二七、一九八二年)。
- (27) 中村太一「丹波国」(古代交通研究会編『日本古代道路事典』八木書店、二〇〇四年)参照。
- (28) 坂江渉「志深ミヤケの歴史的位置をめぐる基礎的考察」(『ひょうご歴史研究室紀要』二、二〇一七年)。以下、坂江氏の所論はこれによる。
- (29) 坂江氏はさらに、加古川本流からやや北西方向に向かう杉原川を北上するルートも、「水上回廊」とは異なる交通路として注目する。このルートをたどると、丹波国水上郡佐治郷へ向かう。氏は触れていないが、同国の佐治駅家との関連もうかがえるであろう。
- (30) なお、この二つのルートを結びつける道も存在した可能性がある。『住吉大社神代記』には長尾山に「山中に直道あり」とみえ、「天皇が丹波国へ行幸して還り上る道なり」と記される。この道は、難波京から現大阪府池田市北方の長尾山付近を通過し、亀岡へと至る道だと考えられている。足利健亮「古山陰道の変遷」(亀岡市史編さん委員会編『新修亀岡市史 本文編第一巻』亀岡市、一九九五年)を参照。
- (31) 加藤謙吉『蘇我氏と大和王権』(吉川弘文館、一九八三年)。以下、加藤氏の所論はこれによる。
- (32) 加藤氏も「山陰道を媒介とせず直接畿内から隠岐を目指す形の進出を想定してよ

- いのではないか」とする。
- (33) 『木簡研究』一六―一一。
- (34) 丹後国の氏族については磯野浩光「古代丹波・丹後の居住氏族について」(『京都府埋蔵文化財論集』一、一九八七年)も参照。
- (35) 吉松大志「隠岐の古墳・横穴墓と部民」(島根県古代文化センター編『国家形成期の首長権と地域社会構造』島根県教育委員会、二〇一九年)。
- (36) 鐘江前掲註(4)論文。
- (37) 丹波国や丹後国という国名表記が、丹波道とも呼ぶべきヤマトからの幹線道路の存在と関わっていることについては、櫛木謙周「氏族と木簡からみた古代の丹後と丹波」(上田純一編『丹後地域史へのいざない』思文閣出版、二〇〇七年)でも指摘されている。
- (38) もっとも、特に森田氏の研究は行政区画としての山陰道を論じたものであり、丹後国の成立は直接関係しない。
- (39) 北村安裕「和銅〱養老期の地方政策の特質―キソヂ・スハヂと諏訪国を中心に―」(『飯田市歴史研究所年報』一一、二〇一三年)。なお、北村説の前提には平川南「七道の結節国」(『律令国郡里制の実像』上、吉川弘文館、二〇一四年、初出二〇〇四年・二〇〇八年)がある。
- (40) 『本朝世紀』天慶四年(九四二)十月二十六日条から、凶賊藤原文元らが但馬国から北陸道への逃亡を計画していたことがわかる。ただし、具体的なルートは不明である。
- (41) 直木氏は、平城京から山背(相楽郡岡田駅)↓伊賀を経て東国へ向かう道と、山背(綴喜郡山本駅)↓河内↓摂津を経て西国へ向かう道が開かれたとする。同「平城遷都と駅の新設」(『飛鳥奈良時代の研究』塙書房、一九七五年、初出一九七一年)。
- (42) なお、分割後の名称が丹波と丹後であり、「丹前」と「丹後」のように前後の関係になっていないのは、丹後を通過するのが山陰道本線ではなく、支線であるからとも考えられる。
- (43) 平石充「山陰西部地域の豪族と国制の成立」(『出雲国の形成と国府成立の研究―古代山陰地域の土器様相と領域性―』島根県古代文化センター、二〇一〇年)。
- (44) 仁藤敦史「広域行政区画としての大宰総領制」(『国史学』二二四、二〇一四年)。
- (45) 「道」が使者の派遣単位として機能したことについては拙稿「律令制下の地方行政監察使―〈道別派遣型〉監察使の特質―」(『歴史学研究』九八三、二〇一九年)を参照。

六世紀の

出雲とヤマト

—出雲の大型古墳を語る—

Ancient
Izumo
Culture
Symposium

古代出雲文化シンポジウム

六世紀の出雲に出現した大型古墳。
それが示す出雲とヤマトの関係とは…。
最新の研究成果をもとに、大型古墳を語りつくす。

動画配信のご案内

動画配信を行っています！
ぜひご覧ください！！

島根県古代文化センターで検索
または右二次元バーコードから



基調講演

「東西出雲の統一過程とヤマト王権」 仁藤敦史

報告

1. 「古墳が語る出雲の六世紀史」 松尾充晶
2. 「畿内における欽明朝前後の古墳築造」 高橋照彦
3. 「筑紫の後期古墳からみた磐井の乱とミヤケの設置」 桃崎祐輔

パネルディスカッション

「六世紀の大型古墳を語る」

パネリスト

司会



松尾充晶

島根県立古代出雲歴史博物館
学芸企画課長



高橋照彦

大阪大学大学院
教授



桃崎祐輔

福岡大学
教授



仁藤敦史

国立歴史民俗博物館
教授



主催：島根県教育委員会

SHIMANE
SOUSEI
島根
創生

