

山陰地域古代交通研究の現状と課題

大日方 克 己

はじめに

最近、鳥根県・鳥取県で交通に関する特徴ある遺跡の調査があいつぎ、全国的に注目をあつめている。古代山陰道の道路遺構として、鳥根県出雲市斐川町の杉沢遺跡、鳥取県鳥取市青谷町の青谷横木遺跡・養郷遺跡群、『出雲国風土記』の朝酌渡に相当すると考えられる鳥根県松江市の朝酌矢田Ⅱ遺跡などである。2019年に刊行された古代交通の論集『日本古代の輸送と道路』でも、これらの遺跡が取りあげられ、その

意義と重要性が指摘された¹⁾。また山陰道など官道だけではなく、水上交通、山陰・山陽を結ぶ地域間交通などの重要性も認識され、2021年度古代交通研究会大会は「古代・中世移行期の交通と祭祀—北陸道・山陰道の水上交通・陸上交通を中心に—」をテーマに山陰地域の交通をクローズアップする研究報告が組まれた²⁾。2021年度出雲古代史研究会大会も、「山陰をめぐる交通の新展開」をテーマとした。筆者も「山陰地域と交通」と題した報告を行い、古代山陰の交通に関する成果と課題を整理し、問題提起を行った。

これらをふまえて、鳥根県・鳥取県を中心とする山陰地域古代交通研究の動向と課題を展望してみたい。

1. 道路、交通施設遺構の調査の進展

天平5年(733)撰上の『出雲国風土記』には、駅家のほか、正西道(山陰道)、枉北道など道路の記述があり(図1³⁾)、具体的な比定作業が行われてきた⁴⁾。一方で明確な道路遺構はなかなか検出されなかった。

こうしたなか出雲市斐川町杉沢遺跡で、工業団地造成にともなう2012年度からの発掘調査により発見されたのが、幅9mの古代山陰道の道路遺構である⁵⁾。標高25m、東西方向の見通しの良い丘陵上に約1kmにわた

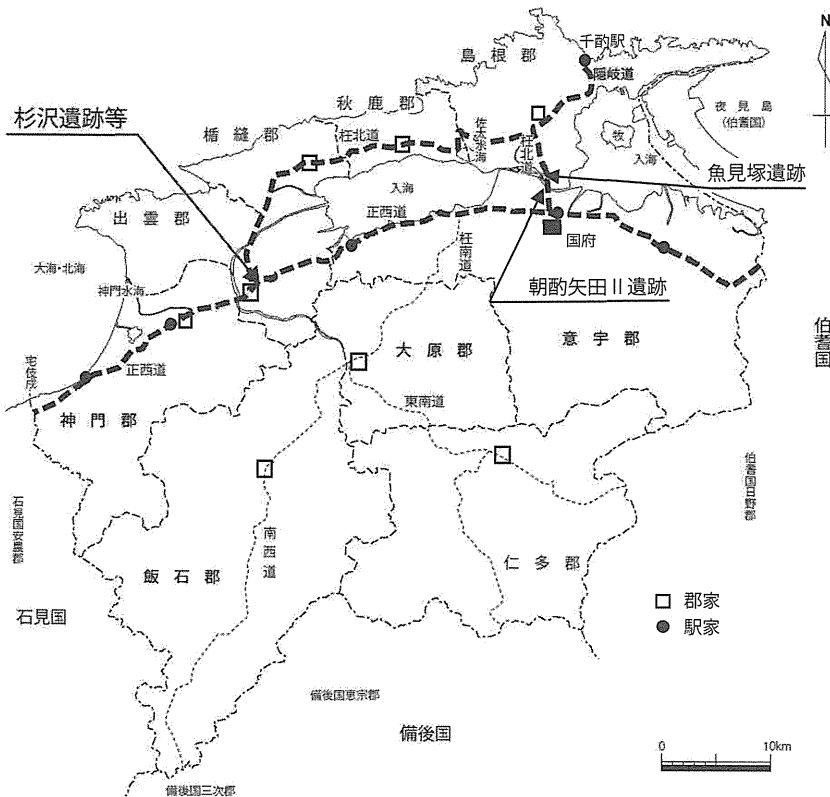


図1 『出雲国風土記』の道・駅家・郡家と遺跡



図2 杉沢遺跡 丘陵上の道路遺構

る直線状道路遺構が検出された(図2⁶⁾)。切土や盛土の工法を用いて、起伏ある曲線的な尾根上を平坦、直線的に造成した道路は、平地から見上げた時の視角効果をも感じさせる。官道の構造と性格を考えるうえで新たな視点を示した発見だったといえる。その重要

性から、古代道路単体としてはじめて国史跡指定を受けた(「出雲国山陰道」)。

杉沢遺跡の道路遺構は、出雲国西部における正西道の位置を明確にするものだったが、その後、枉北道に対応する遺構の発見があいついでいる。

枉北道は、出雲国庁の北の「十字街」で山陰道から分岐して北に向かう道で、朝酌渡で現在の大橋川を渡り、島根郡家を経て日本海に面した千酌駅に至る。千酌駅からは海路で隠岐国へとつながる。この朝酌渡の遺構とみられる朝酌矢田Ⅱ遺跡、朝酌渡北側の枉北道に対応する魚見塚遺跡の道路遺構があいついで発見された。

魚見塚遺跡は大橋川北岸から300~400m、丘陵地の西裾に位置し、朝酌渡から島根郡家へ伸びる枉北道の遺構とみられる。道路遺構は、1期(7世紀末~8世紀中頃)、2期(8世紀後半以降)、3期(時期不明)にわたり、道幅は1期の最大4.8mから8世紀後半には2.5mと縮小するが、その後4.5mに改修されている⁷⁾。

縮小された道路が再び4.5mに改修された時期は不明だが、9世紀に出雲国に渤海使が頻繁に到着したこととの関係も留意してよいかもしれない。

弘仁5年(814)晩秋に出雲国に到着した渤海使王孝廉一行は、滋野貞主・坂上金継ら当時を代表する文人たちと京、出雲で漢詩を唱酬し、その詩は直後に編纂された勅撰漢詩集『文華秀麗集』に多数収録されている⁸⁾。これらの詩の表現から、王孝廉らは千酌駅家かその周辺施設に滞在し、出雲国庁での公的な宴にも

参加したとの推測がある⁹⁾。一方で海に近い千酌駅ではなく内陸部の島根郡家かその周辺に滞在したとする推測もある¹⁰⁾。千酌駅施設の位置と関わる問題があるが、いずれせよ滞り場所と出雲国府、京との往還に枉北道を通った可能性は高い。道路や交通施設等の改修や維持は考慮すべき視点となろう。

実際、元慶6年(882)11月に加賀国に到着した渤海使裴頌らを入京させるにあたって、政府は入京ルートにあたる山城・近江・越前・加賀国に対して、官舎道橋の修理を命じている(『日本三代実録』元慶7年正月26日条)。

枉北道が現在の太田川を渡河する地点が朝酌渡である。『出雲国風土記』島根郡条には朝酌渡は広80歩許、国庁から海辺に通じる道で、朝酌促戸は東に通道、西に平原、中央に渡があると記している。巻末の官道記載では、朝酌渡は、意宇郡と島根郡の境界で、渡船1があり、北は11里140歩で島根郡家、さらに北17里180歩で隠岐に渡る千酌駅の浜に至ると記している。この朝酌渡に関わるとみられる遺構が、大橋川北岸の朝酌矢田Ⅱ遺跡で、2020年度の島根県埋蔵文化財調査センターによる調査で発見された(図3¹¹⁾)。魚見塚遺跡の南方になる。

まだ報告書は発表されていないが、現地説明会資料、出雲古代史研究会2021年度大会および『島根考古学会たより』の岩崎孝平報告によると、次のような遺構である¹²⁾。A~Dの4調査区で発掘調査が行われ、最も川よりのC区では川に向かって緩やかに傾斜する礫敷遺構が検出された。旧波打ち際付近に東西に並ぶ杭列も確認されている。検出された須恵器から奈良時代に造成された護岸施設だと考えられ、時期と位置、そして大規模な労働力を伴う土木工事であることから朝酌渡の関連施設だと推測された。



図3 朝酌矢田Ⅱ遺跡C区石敷遺構

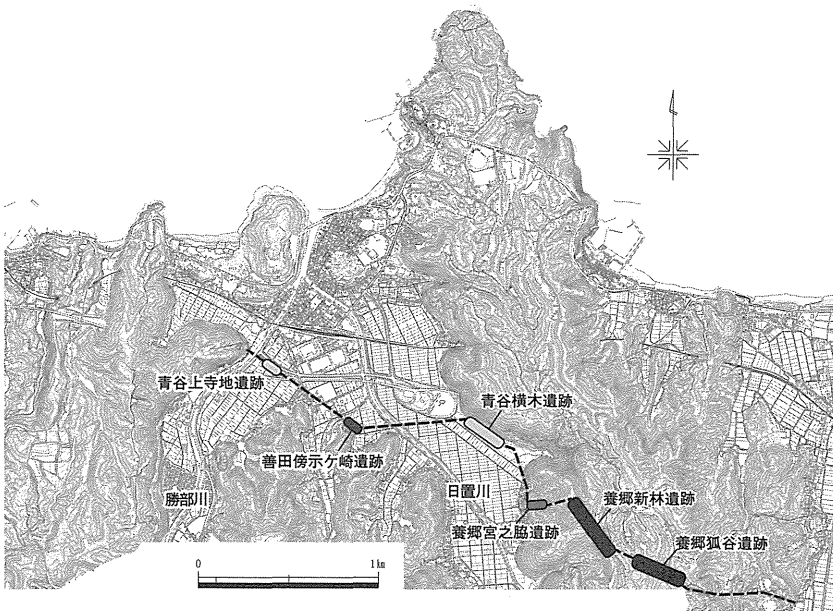


図4 鳥取市青谷町の山陰道遺構位置図

因幡では近年、鳥取市青谷町で相次いで検出された道路遺構が注目されている。

青谷横木遺跡では、鳥取西道路建設に伴う鳥取県埋蔵文化財センターの2013～2015年度の調査により、古代山陰道と推定される道路遺構が300mにわたり検出された。墨書土器、木簡、木製祭祀具、檜扇など木製品も多数発見された。とくに女子群像が描かれた板絵は一般にも注目された。道路遺構は、丘陵の裾をカットして低地に盛土をする工法、幅6～7mである。低地側に側溝をもつとともに、柳の街路樹が植えられていたことが明らかになった¹³⁾。文献では、たとえば天平宝字3年(759)6月22日乾政官符に京外の道に街路樹を植えることがみえているが(『類聚三代格』巻7牧宰事)、遺構の面ではじめて街路樹の存在の確認された意義は大きい。道路と街路樹について、今後のさらなる事例の検出と研究が進展することを期待したい。

この青谷横木遺跡から西側、青谷平野を横切って善田傍示ヶ崎遺跡、青谷上寺地遺跡と道路遺構が断続的に検出されている¹⁴⁾。一方の東南方向は丘陵で遮られている。山陰道がこの丘陵をどのように越えていたのか、養郷遺跡群の調査によって明らかになった(図4¹⁵⁾)。

丘陵部の東側から頂上部に向けて、養郷狐谷遺跡、

養郷新林遺跡で、断続的に切通が確認され、養郷宮之脇遺跡で、西側の急斜面をつづら折れ状に下り、青谷横木遺跡に向かう道路遺構が確認された。古代官道でつづら折れ状道路遺構ははじめての検出であり、これまで未解明だった急斜面を越える道路の形態を明らかにする画期的な発見だったといえる。

伯耆国でも、鳥取県琴浦町下斉尾1号遺跡や米子市橋本徳道西遺跡で幅9mの山陰道道路遺構が検出されている¹⁶⁾。幅9mを基準とした山陰道の実態が、因幡・伯耆・出雲国各地の考古学調査

で明らかになりつつある現状である。

2. 山陰道・山陽道と地域間交通の視点

律令国家の支配体制の一環として設定された山陰道のような、中央と地方を結ぶ交通ではなく、地域間交通を明らかにする研究動向も現れている。山陰地域では『出雲国風土記』『播磨国風土記』や平安後期の『時範記』などから、山陽地域との交通の検討が進んでいる。

平時範の日記『時範記』には、康和元年(1099)2月～4月に因幡守として京と任地を往復した行程が記録されている。1962年に宮内庁書陵部所蔵九条家本が翻刻、紹介¹⁷⁾されて以来、受領赴任の交通の代表的事例として多くの概説書、自治体史、論考等で取り上げられ、よく知られている¹⁸⁾。そのなかで注目されてきたのが、往路・復路ともに山陰道ではなく、山陽道(播磨・美作)経由だった点である(図5¹⁹⁾)。

またその少し後、出雲で反乱を起こした源義親を、因幡守に任じられて追討した平正盛は、久我から鳥羽殿前を経て、鳥羽作道を北上して入京している(『中右記』天仁元年(1108)正月29日条)。因幡が出雲から播磨・山陽道を経て入京してきたことをうかがわせる。ただし鳥羽殿の白河院に見せるための凱旋パレードとして演出されたことも考慮しなければなるまい。

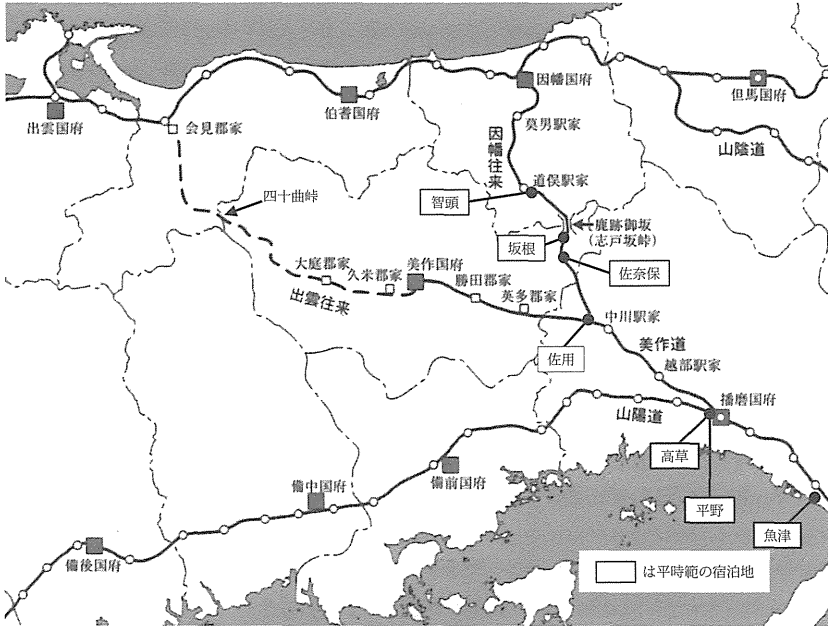


図5 播磨・美作・因幡・伯耆の山陽道・因幡往来・出雲往来

また藤原成が因幡守としての任終年の元永2年(1119)7月に下向した時も、時範とほぼ同じルートを取っている。宗成の父宗忠は、右中弁藤原為隆の摂津国武庫郡小松荘、播磨守藤原基隆が設定した三ヶ所、摂関家領の美作国粟倉荘で宿泊、供給を受ける手はずを整えている²⁰⁾。

伯耆国の受領の往来も播磨・山陽道経由だったケースが知られる。『小右記』治安3年(1023)7月25日条によれば、藤原実資は、妻を伴って帰京する猶子伯耆守資頼のために、網代車を山崎までさし回している。伯耆国から播磨・山陽道経由での帰京ルートだったことがうかがえる²¹⁾。

出雲国との往来については、鎌倉期の後鳥羽院の配流が参考になる。慈光寺本『承久記』によれば、承久3年(1221)7月13日に鳥羽殿を出て、水無瀬→明石→播磨国→伯耆国→出雲国大浜浦(美保関)→隠岐というルートを取っている。古活字本(流布本)『承久記』でも、水無瀬、明石を経て「美作ト伯耆トノ中山」を越え、出雲国大浜浦から隠岐国海士郡へ向かっている²²⁾。出雲国までは近世の出雲往来(図5)とほぼ同じルートだとみてよい。

少なくとも平安後期以降、出雲・伯耆・因幡と京・畿内との往来は、美作・播磨を経て山陽道を通るルートが一般的だったといえそうである。

これが8世紀までさかのぼるかどうかが問題になる。天平9年(737)度「但馬国正税帳」に、因幡守多治比家主、出雲掾犬甘黒麻呂が、但馬国を通過して赴任していった記載がある²³⁾。榎英一は、天平9年の因幡・伯耆・出雲・石見・隠岐国の新任国司がこの2人だけだったとは考えられず、但馬国を通らず山陽道経由で赴任した国司が存在した可能性を指摘している²⁴⁾。

天平6年(734)度「出雲国計会帳」には備中国移、播磨国移が伯耆国から出雲国に運送されてきた記載がある²⁵⁾。京をま

わったものではなく、備中、播磨国から直接伯耆国を経て送られてきたものであろう²⁶⁾。

こうした播磨と因幡・伯耆・出雲の間の往来は、『播磨国風土記』の説話にも多数みえる²⁷⁾。飾磨郡飾磨御宅条では、隠岐・出雲・伯耆・因幡・但馬国造が播磨を経由していたという。揖保郡上岡里条では、出雲国阿菩大神が大和の畝傍・香山・耳梨三山の闘いを止めに向かったが、乗る船を覆ってここに鎮座したという。揖保郡立野条では、土師努美宿禰が出雲国を往来して日下部野に宿泊したときに病死したが、出雲国人がやって来て「立人」を連れて墓山を作ったことが、立野の由来になったという。揖保郡神尾山条では、出雲大神が神尾山にあって、出雲国人の通行を妨害しており、因幡・伯耆人もそのことを朝庭に訴えたとする。揖保郡琴坂条では、出雲国人が出会った老父の女に恋し、琴を弾いて聞かせたことが琴坂の由来になったとする。また讃容郡笠戸条では、大神が出雲国からやって来て島岡村に坐したときに笠を置いたことが由来になったとしている。

これらの話は、播磨国府周辺から美作に向かう美作路や分岐路近辺の山陽道に沿って分布しており、山陽道・美作路を通る因幡・伯耆・出雲と播磨の地域間交通を反映したものともみることができる²⁸⁾。

このほか因幡・伯耆・出雲など山陰地域と山陽地域

を結ぶ古代の交通路が多様に存在したであろうことについては、はやく中林保の研究でも指摘されていた²⁹⁾。

『出雲国風土記』には、飯石郡条、仁多郡条に備中国三次郡・志宗郡につながる道が合計で七つ記されている。これらが具体的にどの道なのかの探索も、実地踏査を踏まえて進められている³⁰⁾。

一方で『出雲国風土記』巻末の道路記載は、正西道(山陰道)を中心に、分岐する枉北道と枉南道が記されている。枉北道は、島根郡家で二つに分岐する。一つは先に述べたように千酌駅を経て隠岐国につながる道(駅路)、もう一つは、入海(宍道湖)北岸を秋鹿郡家、楯縫郡家を経て出雲郡家の東で正西道に合流する道である。

枉南道は、意宇郡の国府の西、玉作街で正西道から分岐し大原郡家に至り、そこで東南道と南西道に分岐する。東南道は仁多郡比々理村でさらに分岐し、一つは仁多郡家に至り、もう一つはどこにつながるかは記されていない。南西道は飯石郡家を経て備後国三次郡に至るとする(図1参照)。

この巻末記載の道は、駅路、および郡と郡を結ぶ公的ルートとしての道だと考えられる³¹⁾。南西道は、飯石郡家から三次郡家につながる道で、それはさらに備後国府へとつながっていく道であろう。出雲国府と備後国府の公的情報伝達(文書伝達)が必要な場合はこのルートをとったのではないかと考えられる³²⁾。

一方で各郡の隣接郡への道路記載は、巻末の道路記載とは次元を異にし、隣接国も含む地域間交通の多様なルートを示したものとみることができる。

律令制以前の出雲と吉備の交流については、古くから注目されてきたが、具体的にどのような道、ルートだったのかは必ずしも明らかではない。

今津勝紀は、吉備北部の中国山地地域と出雲に共通する部、たとえば額田部、刑部、丹比部(虻部)に着目し、これらを統轄した額田部臣、刑部臣、虻王部臣(虻部臣)が確認できるのは出雲国だけなので、出雲地域のそれぞれの部臣に統轄されていたのではないかとし、出雲と吉備のそれぞれの部の間の交通路を、GISを用いて探索した³³⁾。GISという新しい方法が示されていたが、その後この地域の研究に継承されていないので、今後の展開を期待したいところである。

この視点を継承すれば、出雲国神門郡には刑部臣とともに吉備部臣が存在し、備中国には山陽道沿いに出雲部(出部)も知られる。これらをつなぐ交通もまた探索されるべきであろう

ここまでは因幡・伯耆・出雲と山陽地域との地域間

交通をみてきたが、同じ山陰地域でも石見については史料がほとんどなく不明といわざるをえない。しかし、京・畿内との交通は、石見より東の山陰諸国と同様に山陽道経由も想定してよいと考えられる。

石見国府の位置は遺構が発見されておらず不明であるが、現在の浜田市街地の北東、石見国分寺に隣する国府地区周辺に比定する説が有力である³⁴⁾。だとすれば、石見国府と京・畿内との交通を考える場合、近世浜田藩の参勤交代ルート(石州街道)は参考になるだろう。浜田から中国山地を三坂峠を越えて安芸国十日市(北広島町)に出て、可部を経て広島城下に入り、山陽道(西国街道)を東に向かうものだった。

このような山陰諸国と京・畿内との交通を考える場合に、冬季の雪は重要な問題になる。『時範記』康和元年2月15日条(ユリウス暦1099年3月9日)の美作・因幡国境の志戸坂峠越えの日は「雨雪」だった。

時代は異なるが18世紀後半、遠江国から東海道・山陽道(西国街道)・出雲往来を通して出雲国に風土記の調査旅行にきた内山真龍一行³⁵⁾は、天明6年2月14日(グレゴリオ暦1786年3月13日)に美作国新庄(岡山県新庄村)から四十曲峠を越えて伯耆国板井原(鳥取県日野町)に入った。同行した門人・高林方朗の日記『弥久毛乃道草』によると、新庄で3尺、峠の手前の二つ橋では1丈という大変な積雪の中を進んでいる³⁶⁾。天明の大飢饉をもたらした気象状況との関係も考慮しないとイケないが、美作国正保国絵図でも四十曲峠について「大雪の時、牛馬無通」と記されている³⁷⁾。

前述の伯耆守藤原資頼は治安3年(1023)に陸路で「調庸雑物」を京送しようとしたが、大雪のため「山底」で逗留して引き返し、「和暖」を待って送ると、実資に連絡してきている(『小右記』同年12月19日条)³⁸⁾。伯耆から山越えて美作に出る道だった³⁹⁾。

美作の平野部に出てから播磨方面はさほど雪が深くないか、ほとんどなく、高低差もさほど大きくない。一方で因幡・但馬・丹後の山陰道は積雪とともに、高低差の大きな道が連続する。この地域の古代の気候の復元とあわせ、季節による交通と道路の状況は今後の課題になるだろう。

3. 水上交通への視点一内水面、日本海、東アジア海域

以上のように山陰地域の古代交通については、陸上交通を中心としており、水上交通については、瀬戸内海域に比べてあまり進展していなかった。一方、中世

の研究は大きく進展し、西日本海域や内水面交通の様相が明らかになってきている⁴⁰⁾。中世への展開をふまえた山陰地域の水上交通の研究が課題となっている⁴¹⁾。

まず『延喜式』主税寮上116諸国運漕功賃条は、諸国から雑物を運京する際の功賃を陸路、海路でそれぞれ規定したものであるが、山陰道諸国では因幡国のみ海路の規定があること、一方で主計寮の諸国の調・庸・中男作物規定では、北陸道諸国には海路規定がありながら、山陰道諸国には因幡国を含めて海路規定が一切ないこと、これらをどのように解するかは古くから問題になっていた。

かつて錦織勤は、因幡国府から千代川を遡上し、陸路志戸坂峠を越えて播磨に入り、播磨から瀬戸内海水運によって京に至る輸送ルートを想定し、諸国運漕功賃条はその瀬戸内海の海路の規定だとした⁴²⁾。この視点は画期的だったが、重量物資の中国山地越え大量輸送には困難が推測される。近年は因幡から若狭へ海路輸送の規定だと考えを改めている⁴³⁾。実際に『時範記』にみえる因幡守平時範は、帰京にあたって運京物を水上輸送している⁴⁴⁾。海路で若狭まで送り、琵琶湖を経由して京に至るルートを取ったとされている⁴⁵⁾。

伯耆守藤原資頼も陸路よりも、海路、若狭経由で米などの重量物資を京送している（『小右記』万寿元年〔1024〕10月27日条）。山陰沿岸諸国からの海路輸送が広くみられるなら、『延喜式』規定との関係は改めて問い直されるべき論点となろう。

海路による人の移動も課題になる。長元4年（1031）に起こった伊勢斎王託宣事件⁴⁶⁾で隠岐国に配流になった藤原小忌古曾の例は注目される。関白藤原頼通の指示で、小忌古曾は入京させず枉道宣旨を発給して海路で隠岐に向かわせることになった⁴⁷⁾。正規ルートから外れたルートを取ることを枉道といい、枉道官符、枉道宣旨を発給されないと、枉道の路次諸国の通送・供給を受けられなかった。この場合、伊勢から入京せずに、枉道宣旨を発給して船で隠岐に向かうとされており、近江を経て若狭から海路で隠岐に向かうことが想定される⁴⁸⁾。若狭経由が枉道になる。

もっともこれに対して藤原実資は、秋に入って波が高くなり配所に向かうことが難しくなると懸念を呈している（『小右記』長元4年8月12日条）。猶子伯耆守資頼が若狭経由の水路で物資を京送しているので、山陰の海路についてある程度知っていたからであろう。

日本海の海路での公的な人の移動は、8世紀でも認められる。天平6年度「出雲国計会帳」では大宰府から越前国に向かう大宰府柁師生部勝麻呂らが出雲国を

経過したことが記されている⁴⁹⁾。

水上交通は海路だけではない。とくに出雲・伯耆では『出雲国風土記』にいう「入海」—中海・宍道湖や河川の内水面交通にも関心が向けられてきている⁵⁰⁾。たとえば朝酌渡は枉北道という陸路の渡河点であるだけでなく、二つの入海を結ぶ内水面交通の結節点でもあった。

日本海側にはラグーンが多く発達し、津が形成されていた。これらと内水面が結びつきながら地域間交通のネットワークが展開する構造が山陰地域でも明らかにされつつある。このような地域間交通と地域の様相と構造が、中世へのどのように展開していくのかを具体的に描き出していくことが課題となっている。

水上交通は日本列島外へもつながっていく。瀬戸内海水運が博多を結節点とした東シナ海の日唐・日宋貿易ルートとつながっていくことはよく知られている。古代の日本海側では、渤海との交通が主として北陸・東北地域で問題とされてきた。とくに越前松原客館、能登客館、能登福良港などが渤海との交流拠点として注目され、北陸を中心にした研究が進展し⁵¹⁾、渤海との交流＝北陸とイメージされがちだった。

これに対して、山陰地域と渤海の交通は等閑視されがちだった。北陸に到着した渤海使の多くが入京し迎接儀礼をもって迎えられたのに対し、山陰、とくに出雲国に到着した渤海使の多くは入京を認められず、到着地から放還されていたことが大きく影響している。

しかし表1に示した渤海使の到着地は、8世紀は北陸以北、9世紀以降は北陸以西と、大きく変化しているのが一目瞭然である。また9～10世紀だけみても、北陸（能登～若狭）と山陰（隠岐・出雲・伯耆）への到着は同数である。山陰地域への渤海使の頻繁な到着は無視できない。

この到着地の変化は、明らかに意図的に日本海西部海域を南下する航路に変えたためだと考えられている。それは新羅人の活動拡大と連動するという見方が最近強くなっている⁵²⁾。

8世紀末から北部九州を中心に「流来」新羅人が史料にみえはじめる。彼らは商業活動を行っていたと推測される⁵³⁾。9世紀にはそれが山陰地域にも及んでくる。たとえば貞観5年（863）に因幡国荒坂浜に到着した新羅人57人は「略似商人」とされる（『日本三代実録』貞観5年11月17日条）。荒坂浜が鳥取砂丘の東、現在の鳥取市福部町あたりだとすれば⁵⁴⁾、因幡国府から北上した山陰道が日本海につきあたる位置にあり、陸上交通と水上交通の結節点になる。また同年には石

表1 渤海使の来着地

		701~800	801~929
	蝦夷境	2 (2)	
	出羽	4 (2)	
	越後 (佐渡)	1 (1)	
北陸	能登	1 (0)	2 (1)
	加賀		3 (2)
	越前	4 (4)	1 (1)
	若狭		1 (1)
山陰	丹後		1 (0)
	但馬		1 (0)
	伯耆		2 (2)
	出雲		3 (1)
	隠岐	1 (1)	2 (1)
	長門		1 (1)
	対馬	1 (1)	
	不明		4 (3)
	計	14 (12)	21 (13)

・丹後の1例は渤海滅亡後929年来着の東丹国使
 ・() は入京回数

見国美濃郡にも新羅人30人余が「漂着」している(『日本三代実録』貞観6年2月17日条)。

このような新羅人と山陰地域の人々とのネットワーク形成の可能性も視野に入れるべき問題となる。貞観8年(866)に北部九州の郡司層が新羅人と通謀して対馬を攻撃しようとしているとして摘発された事件は、通謀が事実かどうかは別にして、実際に北部九州の人々と新羅人の人的ネットワークが形成されていたことを示している。同じ貞観8年に隠岐守越智貞厚(貞原)が新羅人と結んで反逆を謀っていると、隠岐国浪人安曇福雄に密告された。貞観11年(869)になって誣告だとされたが(『日本三代実録』同年11月26日条)、貞原は承和5年(838)の遣唐使の一員として渡唐経験をもち、仁寿3年(853)には大宰大典としてみえる⁵⁵⁾。貞原が実際に新羅人と関係をもっていたことは想定されうる。新羅人との交易をめぐるトラブル

註

- 1) 佐々木慶一・武廣亮平・森田喜久男編『日本古代の輸送と道路』(東京、八木書店、2019年)。
- 2) 古代交通研究会『第21回大会資料集 古代・中世移行期の交通と祭祀—北陸道・山陰道の水上交通・陸上交通を中心に—』(東京、2021年)。
- 3) 出雲市教育委員会『出雲国古代山陰道発掘調査報告書—出雲市三井Ⅱ・杉沢・長原遺跡の調査—』(出雲、2017年)第6図に加筆、修正。

がこの密告事件の背景だったのではないかと推測されている⁵⁶⁾。

貞観16(874)には渤海人崔宗佐一行56人が石見国に「漂着」し、食料などを給されて渤海へ出航している(『日本三代実録』同6月4日条)。崔宗佐は、前年に渤海国遣唐使節門孫率らとともに薩摩国甌島・肥後国天草に漂着した。当初新羅人が偽装したものと疑われたが、本当の渤海国遣唐使であることが確認されたとして、大宰府から出航していった⁵⁷⁾。

渤海国遣唐使の通常のルートは朝貢道と呼ばれる遼東半島から山東半島・登州へ渡海するものだった(『新唐書』渤海伝)。それがなぜ、甌島に現れたのか。酒寄雅志は、日本海を南下して東シナ海に抜けて唐に向かうルートの途中で漂流したもので、崔宗佐たちはその逆ルートで帰国する途中に石見国に寄港したと解した⁵⁸⁾。濱田耕策は、崔宗佐たちは遣唐使とは別の独自活動で石見に寄港したとした⁵⁹⁾。いずれにせよ、日本海と東シナ海を結んだ渤海人の活動ルートと、そのなかでの石見への寄港だとすることはできる。日本海だけではなく東シナ海ともつながる海域世界の交通のなかに山陰地域を位置づけていく方向性が見えている⁶⁰⁾。

こうした点をあわせ、山陰地域の水上交通を日本海・東シナ海を含めた東ユーラシアの視野の中で位置づけていく必要があるだろう⁶¹⁾。

おわりに

山陰地域をめぐる古代交通研究について、最近の道路・交通施設の調査の進展、山陰道とは別の交通、東ユーラシアを視野に入れた水上交通の3点から展望してみた。律令国家によってつくられた七道を越えた多様な交通のあり方が明らかにされつつある現状からは、中央と地方という交通ではなく、地域間交通のネットワークとして、ときには東ユーラシアにつながる交通として捉えていく方向性と問題提起がみえている。地域を主体とした歴史のとらえ方の問題でもあるだろう。

- 4) 中村太一『日本古代国家と計画道路』(東京、吉川弘文館、1996年)。
- 5) 出雲市教育委員会、註3前掲書；宍道年弘「島根県杉沢遺跡—『出雲国風土記』の正西道—」(佐々木ほか編、註1前掲書)。
- 6) 出雲市教育委員会、註3前掲書、図版2。
- 7) 松江市教育委員会・公益財団法人松江市スポーツ・文化振興財団『魚見塚遺跡・朝酌菖蒲谷遺跡』

- (松江、2018年)；江川幸子「鳥根県魚見塚遺跡一隠岐へ向かう駅路」(佐々木ほか編、註1前掲書)。
- 8) 大日方克己「日本・渤海間の交通と山陰諸国」(『社会システム論集』5、松江、2000年)；浜田久美子『日本古代の外交儀礼と渤海』(東京、同成社、2011年)など。
- 9) 加島吉春「王孝廉「春日対雨。探得情字。一首」」(『アジア遊学』71、東京、勉誠出版、2005年)。
- 10) 浜田久美子「渤海使の来着と出雲」(『出雲古代史研究』23、松江、2012年)。
- 11) 鳥根県埋蔵文化財調査センター提供。
- 12) 鳥根県埋蔵文化財調査センター「朝酌矢田Ⅱ遺跡現地説明会資料」(松江、2020年)；岩崎孝平「松江市朝酌矢田Ⅱ遺跡の調査成果」(松江、出雲古代史研究会、2021年)；同「松江市朝酌矢田Ⅱ遺跡で発見された古代の礫敷き遺構について」(『鳥根考古学会たより』107、松江、2021年)。
- 13) 鳥取県埋蔵文化財センター編『青谷横木遺跡』(鳥取、2018年)；坂本嘉和「鳥取県青谷横木遺跡一駅路・条里・官衙一」(佐々木ほか編、註1前掲書)。
- 14) 鳥取県埋蔵文化財センター『青谷古代山陰道一令和元年度・2年度発掘調査概要&講演会記録集』(鳥取、2021年)。
- 15) 鳥取県埋蔵文化財センター、註14前掲書、図4。
- 16) 鳥取県埋蔵文化財センター、註14前掲書。
- 17) 早川庄八「史料紹介 時範記 承德三年春」(『書陵部紀要』14、東京、1962年)。
- 18) 代表的なものをあげると、『鳥取県史 第1巻 原始古代』古代第2章(浜崎洋三執筆)(鳥取、鳥取県、1972年)；戸川点「受領層の旅」(倉田実・久保田孝夫編『平安文学と隣接諸学7 王朝文学と交通』、東京、竹林舎、2009年)；錦織勤『古代中世の因伯の交通』(鳥取、鳥取県、2013年)；森公章『平安時代の国司の赴任一『時範記』を読む』(京都、臨川書店、2016年)；大日方克己「奈良・平安期の通送・供給」(佐々木ほか編、註1前掲書)など。
- 19) 坂江渉「『播磨国風土記』からみる地域間交通と祭祀」(『日本古代国家の農民規範と地域社会』京都、思文閣出版、2016年、初出2012年)、図Ⅲ-5に加筆。
- 20) 『中右記』元永2年7月14日条、戸川、註18前掲論文。
- 21) 『鳥取県史』、註18前掲書。
- 22) 慈光寺本『承久記』、古活字本『承久記』ともに、新日本古典文学大系『保元物語・平治物語・承久記』(東京、岩波書店、1992年)。
- 23) 『大日本古文書』2巻61頁。
- 24) 榎英一「天平九年度但馬国正税帳一駅使と伝使への給糧一」(『律令交通の制度と実態』、東京、塙書房、2020年)。
- 25) 『大日本古文書』1巻588、590頁。
- 26) 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』東京、塙書房、2017年)；榎、註24前掲論文、など。
- 27) 坂江、註19前掲論文。
- 28) たとえば、坂江、註19前掲論文など。
- 29) 中林保「古代陰陽横断路一山陰側を中心とした歴史地理学的考察」(『歴史地理学紀要』16、東京、1974年)。
- 30) たとえば久保田一郎「道路遺構と形態の変遷一山陰の事例を中心に」(『出雲古代史研究』30、松江、2020年)。
- 31) 谷重豊季「『出雲国風土記』の道路一おもに駅路以外の道路の概観一」(『出雲古代史研究』3、松江、1993年)。
- 32) 大日方克己「『出雲国風土記』の交通路と杉沢遺跡」(出雲市教育委員会、註3前掲書)。
- 33) 今津勝紀「古代における空間認識と郡郷編成」(新納泉編『岡山大学文学部プロジェクト研究報告書11 時空間情報科学を用いた歴史研究の刷新』、岡山、岡山大学文学部、2008年)。
- 34) 鳥根県教育委員会『石見国府跡推定地調査報告Ⅲ』(松江、1980年)；『日本歴史地名大系 鳥根県の地名』(東京、平凡社、1995年)など。
- 35) 内山真龍はこの調査旅行をふまえて『出雲風土記解』を著し、風土記研究に大きな影響を与えた。
- 36) 『弥久毛道草』は浜松市立中央図書館所蔵。吉川隆美「高林方朗「弥久毛乃道中」一伯・雲・石道の翻刻」(『鳥大国文』32、松江、2008年)参照。
- 37) 美作国正保国絵図は、国立公文書館デジタルアーカイブに拠った。
- 38) 治安3年12月19日はユリウス暦1024年2月1日にあたる。
- 39) 錦織、註18前掲書。
- 40) 井上寛司「中世西日本海地域の水運と交流」(『海と列島文化2 日本海と出雲世界』、東京、小学館、1992年)；錦織、註18前掲書；長谷川博史『中世水運と松江一城下町形成の前史を探る』(松江市ふるさと文庫15、松江、松江市教育委員会、2013年)など。また最近の田中大喜編『中世武家領主の世界一

- 現地と文献・モノから探る』(東京、勉誠出版、2021年)でも、石見国益田地域の領主と水上交通や流通の関係が論じられている。
- 41) 錦織、註 18 前掲書；下江健太「山陰における古代交通の様相—伯耆国会見郡を中心として—」(『國田俊雄先生傘寿記念考古学小論集だんだん』、鳥取、2017年)；吉永壮志「古代西日本海地域の水上交通—若狭と出雲を中心に—」(『ヒストリア』271、大阪、2018年)。
- 42) 錦織勤「平安時代における山陰地方の海運について」(『鳥取大学教育学部研究報告 人文・社会科学』32、鳥取、1981年)。
- 43) 錦織、註 18 前掲書。
- 44) 『時範記』康和元年3月1日条に、「遣木工允季兼始勝載」と、船への積込みを開始し、3月18日条には「依運上米祈禱於五所□奉幣十烈」と運京米の輸送安全祈願をしている。
- 45) 錦織、註 18 前掲書。
- 46) 伊勢齋王託宣事件については、早川庄八「長元四年の齋王託宣事件をめぐる」(『日本古代官僚制の研究』、東京、岩波書店、1986年、初出1983年)；岡田莊司「平安時代の天皇と神宮—長元四年伊勢齋宮託宣事件を中心に—」(『平安時代の国家と祭祀』、東京、続群書類従完成会、1993年、初出1993年)；三橋正「伊勢齋王託宣事件」(三橋正編『小右記註釈長元四年』上巻、東京、小右記講読会、2008年)；上島亨「中世王権の創出とその正統性—中世天皇の特質—」(『日本中世社会の形成と王権』、名古屋、名古屋大学出版会、2010年)；榎村寛之「長元齋王託宣の史的意義と11世紀天照大神祭祀—藤原頼通との関係から—」(『古代文化』73-2、京都、2021年)など。
- 47) 『小右記』長元4年8月8日条、8月12日条
- 48) 吉永、註 41 前掲論文。
- 49) 『大日本古文書』1巻596頁。
- 50) 森田喜久男「古代出雲における水上交通の展開」(『日本古代の王権と山野河海』、東京、吉川弘文館、2009年)。
- 51) 小嶋芳孝の一連の論考、上田正昭監修『古代日本と渤海—能登から見た東アジア』(千葉、大巧社、2005年)；藤井一二『天平の渤海交流』(東京、塙書房、2010年)；古畑徹『渤海国とは何か』(東京、吉川弘文館、2018年)など。
- 52) 小嶋芳孝「渤海と日本の交流経路」(『歴史と地理』577、東京、2004年)；古畑徹『渤海国とは何か』(東京、吉川弘文館、2018年)；大日方克己『出雲に來た渤海人』(松江市ふるさと文庫22、松江、松江市歴史まちづくり部史料編纂課、2018年)。
- 53) 田中史生『国際交易と古代日本』(東京、吉川弘文館、2012年)。
- 54) 『日本歴史地名大系 鳥取県の地名』(東京、平凡社、1992年)。
- 55) 佐伯有清「承和の遣唐使の人名の研究」(『日本古代氏族の研究』、東京、吉川弘文館、1985年、初出1978年)。
- 56) 山崎雅稔「貞観十一年新羅海賊來寇事件の諸相」(『國學院大學大学院紀要文学研究科』32、東京、2001年)；鄭淳一「新羅海賊事件と大宰府管内居住新羅人の動向」(『九世紀の來航新羅人と日本列島』、東京、勉誠出版、2015年、初出2010年)。
- 57) 『日本三代実録』貞観15年5月27日条、同7月8日条。
- 58) 酒寄雅志「日本と渤海・靺鞨の交流」(『渤海と古代の日本』、東京、校倉書房、2001年、初出1997年)。
- 59) 濱田耕策『渤海国興亡史』(東京、吉川弘文館、2000年)。
- 60) 大日方、註 52 前掲書。
- 61) このような列島内陸上交通から水上交通、渤海・東アジアまで視野に入れ、さらに中世への展開を描き出そうとした試みに、吉永壮志「古代(平安期)山陰道及び日本海西部の水上交通の現状」(註 2 前掲書)がある。

(島根大学法文学部)