

「古代出雲の交通」

勝部 昭

1 はじめに

天平勝宝 8 年（756）11 月 8 日讃岐守安宿王等の出雲掾安宿奈杵麻呂の家に集ひて宴せし歌
「大君の 命 恐み 於保の浦を そがいに見つつ 都へ上る」

安宿奈杵麻呂（万葉集 巻 20—4472）

2 古代の交通

（1）五畿七道（3—図 1 参照）五畿は大和・山城・河内、和泉・摂津の 5 か国。七道は山陽道、山陰道など。

（2）駅馬・伝馬制 大化 2 年（646）、孝徳天皇 大化改新の詔、その 2 に

「初めて京師を修め、畿内国の司、郡司、関塞、斥候、防人、駅馬、伝馬を置き、及び鈴契を造り、山河（行政区画）を定めよ。・・・凡そ駅馬・伝馬給ふことは皆鈴・伝符の刻数に依れ。凡そ諸国、関には鈴契を給ふ」。とある。

五畿七道・国郡（評）里制と国司・郡司制という地方行政制度の整備にともない、公使や官吏が利用する、中央と地方の国々を結ぶ通信、連絡、交通機関として駅馬・伝馬制が設けられた。急を要する場合は駅馬、通常は伝馬を利用し、駅馬は駅鈴、伝馬は伝符が必要であった。

駅鈴は、大宰府は 20 口、大・上国は 3 口、下国は 2 口の規定。隠岐の島町・億岐家に駅鈴 2 個が伝わる。

（3）七道諸国の交通路と駅馬・伝馬 中央と地方の官吏の往来、中央からの政令伝達、地方からの報告・連絡などのため交通路は重要であった。

七道は駅使往来の重要度から大路、中路、小路に分けられた。山陽道は都と大宰府を結び、外国使節などに備えるため大路、東海道、東山道は中路、山陰、北陸、南海、西海の 4 道は小路。

駅馬は駅毎に大路は 20 疋、中路は 10 疋、小路は 8～5 疋が配置された。

『延喜式』には七道諸国の詳細な駅名および駅馬・伝馬数が載る。山陰道の場合、丹波・丹後・但馬・因幡・伯耆・出雲・石見合わせて計 37 駅があり、伯耆国以西の出雲国、石見国の各駅には 5 疋の馬が配置されていた。

（4）駅 家 駅家には駅長、駅使の乗る駅馬を引いて次の駅まで送る役目の駅子などが配置され、駅長室、駅使の休息宿泊室、厩、倉庫、厨などがあつたと考えられている。各道には原則 30 里（約 16km）毎に駅を設置。駅戸は駅子を出す特定の戸、伝戸は伝馬を引く伝子を出す戸であつた。

『日本後記』に山陽道の駅館は「蕃客に備え、瓦葺き粉壁」とあり、兵庫県竜野市小犬丸遺跡の場合、東西 60m×南北 60m の敷地内に白壁、赤塗りの礎石瓦葺き建物、門跡などが認められ、布施駅家跡と推定されている。「筑後国交替実録帳」に駅家は四面築垣、鳥居一基とある。

3 出雲国内の交通路 出雲国の駅路、通道、道度は『出雲国風土記』に詳細な記述がある。

（3—資料 80-70 道度・資料 80-71 駅路、図②参照）

（1）出雲国の駅路・駅家 出雲国は東の伯耆国境に手間割が置かれ、西へ順に野城駅→出雲国庁・意宇郡家北の黒田駅→宍道駅→狭結駅→多伎駅→石見国界の多伎成。黒田駅から北へは朝酌渡、島根郡家を通して隠岐国と海路で連絡する千酌駅（水駅）が置かれ合計 6 駅あつた（3—図 2 参照）。国界には戊または划が設けられていた。

出雲国の駅家跡は美保関町修理田遺跡付近に千酌駅家跡が推定されるほかは明らかではない。

山陰道では湯梨浜町石脇第三遺跡が伯耆国笥賀駅跡、兵庫県朝来市郡山東町芝遺跡が但馬国栗庭駅家跡と推定。

（2）出雲国府周辺の駅路・正西道と枉北道 出雲国庁、意宇郡家近くの駅家は風土記に黒田駅とある。黒田駅は、もと郡家の西北 2 里の黒田村にあつたが移転したので、旧名称のままと載る。山代郷南新造院に近い大庭町黒田畦、下黒田あたりが旧黒田駅の推定地である。

出雲国府には、山陰道を東から西に向かう正西道、北へ向かう朝酌渡、島根郡家・への枉北道があり、この二つの道の交差点、十字街があつた。（4—図①、4—図②③参照）

（3）意宇平野の条里地割と古代道 条里地割の 1 坪は通常の場合 1 町（109m）四方の正方形であるが、古代道路に沿う部分では、かつての道路敷が削られて水田化した結果、道路に直交する坪の辺長が長くなり、長方形の区画を示す坪が現れることがある。この部分は道代としての余剩帯と呼ばれている（木下良「古代道路の研究」『季刊考古学 46 号』雄山閣出版 1994）。

駅路は条里方格地割の基準線になっていたと考えられ、出雲国府跡の字横枕は余剩帯で、北側の道は大草町と山代町の町境になっており、古代山陰道跡と推定されている。（4—図②参照）枉北道は出雲国庁跡から北へ朝酌渡（矢田町）に向かう道が推定の駅路で、矢田町灘遺跡あたりが朝酌渡かと思われる。

（4）古代山陰道（駅路）の跡 松江地域の古代山陰道跡は、乃木福留町松本遺跡で発見されたのが最初である。文政 4 年（1821）の「出雲国十郡絵図」（島根県立図書館所蔵）に意宇平野の中央部を東西に通じ、さらに西方に直線状に延びる道がのる（3—図 4 参照）。発掘調査の結果、幅 9～10m の古代道跡が確認された。この西方、玉湯町布志名のオノ神遺跡、東方の大庭町潜松遺跡でも古代の道路跡が認められている。さらに出雲市斐川町直江の杉沢遺跡では標高 25m の東西に延びる尾根上において幅約 9m、両側に幅 0.4～0.5m、深さ 0.1～0.2m の古代山陰道跡が発見されている。なお、「驛」と墨書する須恵器が出雲国府跡や西川津遺跡から出土している。古代山陰道跡は米子市橋本徳道西遺跡、鳥取市青谷上寺地遺跡、青谷横木遺跡などでも発見されている。

（5）伝 路（風土記には通路） 出雲国内には駅路である山陰道のほか、秋鹿、楯縫、大原、仁多などの郡家や軍団、郷庁、寺院などと結ぶ伝路（通路）があつた。例えば、玉作街からの道は、正西道（山陰道）とは別の大原郡家に向かう正南道があり、大原郡家からはさらに二つ分かれ、南西道と東南道があつた。南西道は渡船のある斐伊川を渡り南西に向かうと飯石郡家、さらに南に行くと国の南西堺に至り、備後国三次郡に通う。東南道は仁多郡の比々村に至る、などとある。（3—資料 80-70、図②参照）

(6) 出雲国から中国山地越えの京への駅路 日本海沿いの山陰道とは別ルートの、中国山地を越え備中国、(713年以降は美作国が分離独立)を経由し、播磨国から山陽道に出て京と連絡する駅路(のちの出雲往来)があったと考えられている。

『播磨国風土記』揖保郡の立野、上岡里、意此川、佐比岡、琴坂等の条において出雲の国人と道に関わる説話が載り、出雲国の人たちによる播磨国往来があったことを物語る(3-資料播磨国風土記揖保郡参照)。また、出雲国計会帳には「伯耆国送到移 移徙備中国通送文二道」という備中国→伯耆国→出雲国と順に送られた出雲国、隠岐国あての文書がある。

これらの資料などにより出雲国から山陽道に出て京へ向かう駅路は、出雲国庁・黒田駅→野城駅→伯耆国会見郡家→大庭郡家→久米郡家→美作国府→勝田郡家→英多郡家→播磨国の中川駅→越部駅→播磨国府(山陽道)→京へというルートが考えられている。(中村太一「出雲」をめぐる陸上交通路とその多様性)『古代出雲の多面的交流の研究』島根県古代文化センター2011)(3-図④参照)

平安時代の『倭名類聚抄』に「京までの行程は上り15日、下り9日。『延喜式』は下り8日。

出雲国計会帳によると出雲国府と平城京は最短6日で連絡している。

(7) 緊急連絡 緊急通信連絡のため出雲国には出雲国庁の北正面に布目^{ふじまの}積美^{とよみ}峰(嵩山)があった。他に暑垣峰(安来市車山)、馬見峰・多夫志峰・土棕峰(出雲市)があり、合計5カ所の峰があった。

4 出雲の古代交通の例

(1) 山陰道巡察使 『日本書紀』天武14年(685)巨勢粟持を山陰使者とし、国司・郡司及び百姓の消息を巡察している。

(2) 四度使 国司は 毎年、任地の国政状況や官人の勤務状況を報告する朝集使など四度使として、あるいは緊急時に駅馬を乗り継いで駅路を往来した。

毎年、国司は四度の公文を持参するために京に上った。即ち大帳使(戸主提出の各人の続柄性別、年齢などの申告書が大帳^{しょうざい})正税使(毎年の決算報告書が正税帳)、貢調使(調庸雑物の額を記した調帳とともに朝廷に運び納める使)、朝集使(1年間の行政、勤務評定を太政官に報告する文書が朝集帳)という4種の使いであった。

(3) 出雲国造の神賀詞奏上 出雲国造は新任に際し、国司に伴われ神賀詞奏上のため、祝部など多数の人とともに献上の品を携え、京に上った。霊龜2年(716)出雲臣果安による神賀詞奏上が初見で、果安はじめ祝部など110人余が京に上っている。この後も、出雲国造の広嶋(2-資料①参照)、弟山などの神賀詞奏上がおこなわれ、記録の上では天長7年(830)の豊持まで見える。

(4) 調庸物を運んだ農民たち、京で働いた農民たち 農民には賦役労働(労役)の雑徭・仕丁・雇役・兵役が課せられた。即ち、出雲国内の労役である雑徭のほか、50戸毎に正丁(21~60才の男子)2人が仕丁(朝廷労働者)として強制的に召し出され、3年交代で京の役所や役人に使役され雑役に携わった。また、稻(農産物)、手工業製品、海、野の採集物などの現物(雑庸物、調庸の物)を貢納する義務が負われ、京まで脚夫として直接運び納入した。

→出雲国の調・庸・中男作物(延喜式 巻24 主計上)

調は白絹、烏賊、鮫など、庸は白木韓櫃、中男作物(17~20才の男子に課せられた現物納租税)は紙、海石榴油、荏油、胡麻油、薄鮫^{うすあわび}、雜^{ぞう}腊^{のきたい}、紫菜、海藻など。平城京出土の木簡には出雲国から納められた海藻などがみえる。

脚夫たちの京からの帰路について 天平宝字元年(757)の勅に「諸国庸調の脚夫、事畢^{おわ}って郷に帰る路遠く糧絶え、又行路の病人親しく恤^{あはれ}養うこと無し・・途中辛苦し遂に横斃^{おうがい}を致す」とある。

天平6年(734)「出雲国計会帳」には、衛門府衛士出雲積三国等合3人逃亡状、衛門府衛士勝部臣弟麻呂逃亡状などがみえ、衛士の勤めも厳しいものだったことがわかる。(衛士は都の警備や役夫を監督指導する兵士)。

5 北つ海(日本海)の交通

(1) 出雲国経由の海路 出雲国計会帳に、「二日符^ふ壱^{いつ}通向越前国筑紫府舵師授八位下生部勝麻呂等合四人状 以七月十三日到国」が載る。天平6年(734)7月2日筑紫大宰府から7月13日に^ふ出雲国に着いたこの符からは、大宰府那ノ津と北陸越前国(敦賀市、松原客院か)を結ぶ北つ海と呼ばれた日本海の海上交通路があり、出雲国の港津を経由する海路があったことを示す。

(2) 朝鮮半島・大陸との交通 新羅や渤海の来着、漂着(2-資料③)が古代史料に見える。渤海は高句麗が668年に新羅に滅ぼされたのち建国(668~926)した、朝鮮半島北部からロシアの沿岸に広がる国である。渤海が日本に派遣した使節は35回で、来着地が明らかなのは30回、山陰には10回でそのうち出雲3回、隠岐3回であった。

弘仁5年(814)、今から1200年前、出雲に来着した渤海国使節は王孝廉一行であった。王孝廉は翌年、帰国を前に出雲国で詩を詠んでいる。(4-資料②参照)

天長3年(826)、隠岐経由で出雲に来着した高承祖ら103人は来着6か月後に入朝を許されたが、その間は来着地の島根郡に留め置かれた。

渤海使節の来着目的は、初めは新羅や唐との緊張関係の抑止を目的としたが、やがて商旅(交易)が目的となった。主な交易品は渤海からテン、トラ、ヒグマ、ヒョウの毛皮(貴族のみに着用許可)、人參、蜂蜜、日本からは黄金、絹や綿などの高級繊維製品のほか、漆、ツバキなどであった。渤海使節の来着は秋から初冬頃の北西の季節風に乗って北つ海を横断する航路であった(中国地方総合研究センター『「海」の交流』2012)。

6 おわりに 古代山陰道跡のあいつぐ発見によって、古代の交通についての関心が高まっている。今後、古代出雲の交通を一層明らかにする調査が進められとともに、交通路の歴史的景観などの保護が望まれる。