丹後の古道について

磯野浩光

1

丹波・丹後[注1]の古道や交通史についての従来の研究は、『延喜式』にみえる駅家の現地比定が中心であった。これはやはり史料の不足が主な原因であるが、丹波・丹後という一地域の古道の考察が、それほど重要視されなかったことも一因であると考えられる。

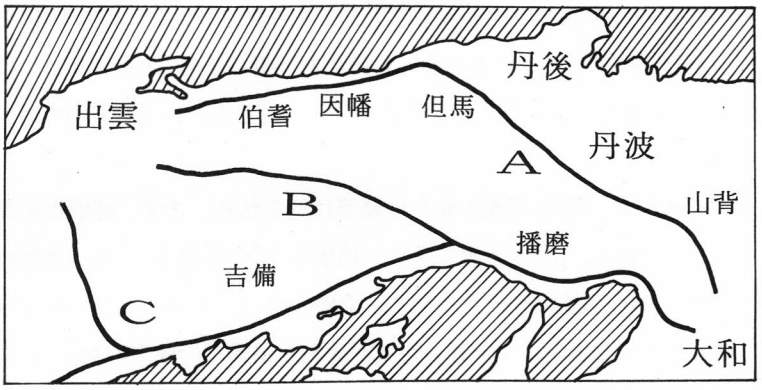
しかし、古代の丹波・丹後は、中国、朝鮮に対する表玄関とも言うべき地域であり、青龍三年銘方格規矩四神鏡の出土(大田南5号墳)をはじめ、最近の考古学的な調査成果には目を見はるものがある。また古墳時代前期から中期の大型の前方後円墳が築造されているなど、古代史上重要な地域であったことは言をまたない。

筆者は以前に丹後・丹波と大和を結ぶ古道について考えてみた[注2]が、紙数の関係もあり詳論できない部分もあったので、以下若干の重複もいとわず、丹波、丹後と大和を結ぶ古道の比定や変遷、各古道の歴史的意義を検討してみたい。

2

まず丹後・丹波と大和を結ぶ道筋を考えるために、古代史上重要な位置をしめる出雲と大和を結ぶ道筋の中でみてみると、おおむね

A．律令制の山陰道のルート(大和—山背—丹波—但馬—<略>—出雲)



第1図　出雲と大和を結ぶ古道略図

Ｂ．大和―摂津―播磨―美作―出雲

Ｃ．大和―播磨―吉備―出雲

の３ルートが想定される[注3]（第１図）。このうち、Ｃのルートは小論と直接関係がないので、ここでは一応Ａ、Ｂのルートを検討してみたい。

まず、Ａのルートから始めると、古代において、日本海沿岸地域は、大陸・朝鮮の表玄関とも言うべき地域であり、丹後もその中で、『古事記』崇神段の日子坐王、『日本書紀』崇神10年９月甲午条に、四道将軍の一人として丹波道主王の派遣の伝承がみられるなど、大和王権が非常に重要視した地域である。また、日本海沿岸地域で最大の前方後円墳である網野銚子山古墳（網野町網野）をはじめ、神明山古墳（丹後町宮）、蛭子山古墳（加悦町明石）など４世紀後半から５世紀前半の大型前方後円墳が存在し、このことは、４世紀後半から５世紀前半ごろの丹後地域に、大きな勢力が存在したことを示している。門脇禎二氏は、当時の丹後地域に独自の地域国家（丹後王国）が成立していたと考えておられる[注4]。このような大きな勢力を持った丹波・丹後と大和を結ぶ古道は、古代史上重要な道筋の一つであった。古墳の分布状況などからこの道筋は検討されており[注5]、さらに、これら大型前方後円墳の特徴的な分布を大和王権と朝鮮半島諸国などとの外交ルートとの関係で理解しようとする説もある[注6]。

律令制下では、丹波国は山陰道の一国となり、官道としての山陰道も確立し、和銅６年（713）には丹波国から丹後国が分国され、山陰道本道からの丹後への支路が、都との通行に用いられた。平城宮跡では丹波、丹後から送られた諸物資に付けられた数多くの木簡が出土している。たとえば、

丹後国熊野郡田村郷刑部夜恵五斗（平城宮木簡2260）

丹後国竹野郡間人郷土師部乙山中男作物海藻六斤（平城宮木簡4666）

などである。よってこれら諸物資もこの道筋に沿って運ばれたのであろう。また、天平５～６年（733～734）の「出雲国計会帳」（『大日本古文書』第１巻586頁以下）や天平９年（737）の「但馬国正税帳」（『大日本古文書』第２巻55頁以下）の記載より、このころに山陰道の駅家の設備が整い、駅使などがこの道筋に沿って盛んに往来していたことが指摘されている[注7]。

次に、Ｂのルートは、『播磨国風土記』に顕著に見られる。まず、餝磨郡漢部里阿比野の項によると、この地は、山方（出雲―美作―播磨ルート）と海方（吉備―播磨の海岸沿いの山陽ルート）の二本の道筋の合流点なので、会野（あいの）と名づけたという地名起源伝承がある。揖保郡日下部里条には、野見宿禰が大和と出雲との往来の途中に、この地（現竜野市付近）に宿泊して病死したという伝承がある。また、同郡広山里意批川条や枚方里

佐比岡条には、出雲の神が、出雲・伯耆・因幡と播磨との通交を妨げた伝承があり、讃容郡中川里弥加都岐原条の伝承では、この地が伯耆・因幡と播磨の通過地点となっているなど、『播磨国風土記』には、出雲・伯耆・因幡の諸地域と播磨・大和を結ぶ道筋にかかわる伝承が散見する。次に、『日本後紀』大同3年(808)6月壬申条によると、因幡国八上郡莫男駅、智頭郡道俣駅の馬各二匹を大路によらず乗用が稀であるという理由により省いている。両駅とも因幡と播磨を結ぶ古道沿いに比定されており、足利健亮氏は、播磨と因幡、すなわち瀬戸内沿岸地方と日本海沿岸の両地方を結ぶ道筋が駅路として存在した[注8]とされている。

これらの伝承から考えると、少なくとも奈良時代には、出雲へ向かう3つの道筋のうち、Bのルートもしばしば用いられたことを示しているのではなかろうか。Aのルートのみでなく、Bのルートもしばしば用いられた理由について、直木孝次郎氏は、丹波・但馬の峠の多い地形は通行に不便で、道路としての山陰道の開発・整備は他の官道より遅れたのではないかと指摘されている[注9]。

そして、平安時代になると、山陰道に属す因幡国の国司が任国へ向かうとき、山陰道を通過せずに、山陽道を利用しているのである。すなわち、都から南西へ向かい、摂津国を経て、播磨国へ入り、播磨国佐用付近から美作国の中国山地を抜けて因幡国に至っているのである。この例としては、『時範記』承徳3年(1099)2月条[注10]や『中右記』元永2年(1119)7月条などがあげられる。

また、鎌倉時代においても、承久の乱に敗れた後鳥羽上皇は、承久3年(1221)隠岐島に配流となったが、『承久記』下巻によると、後鳥羽上皇は、山城鳥羽殿、摂津水無瀬、播磨明石を経て美作と伯耆の間の中山を越え、出雲大八浦見尾崎に至り、ここから隠岐島に渡っている[注11]。

さらに、元弘の乱に敗れた後醍醐天皇も、元弘2年(1332)に同じく隠岐島に配流となったが、『太平記』巻第4「先帝遷幸事」によると、後醍醐天皇も、山陽道をとり、摂津桜井、播磨杉坂、美作久米佐羅山、出雲見尾湊を経て、隠岐島に流されている。『承久記』や『太平記』の通行記事は、ある程度史実とみて大過なく[注12]、当時、都から因幡、伯耆、出雲など山陰道諸国へ向かうには、丹波・丹後を経ずに、山陽道をとり、播磨国西部から美作国の中国山地を抜けるのが一般的であったらしい[注13]。

以上をまとめると、Aのルートは、古墳時代以来大和と丹波・丹後を結ぶ道筋として重要な道で、7世紀末ごろには律令制の山陰道が確立し、公の人と物の移動は、主にこの道筋が利用されたと考えられる。しかし、奈良時代ごろには、Bのルートもしばしば用いられたことが確認でき、平安時代や中世以降では、都から丹波・丹後・但馬へ行く以外は、

主にＢのルートが用いられたのである。

一方、佐原眞氏は、弥生時代には瀬戸内地方から加古川流域を遡り、日本一低い分水嶺を越えて、由良川流域を丹波・丹後に至る「加古川・由良川」の道によって、文化が伝播したことを指摘されている[注14]。さらに、『日本書紀』顕宗即位前紀のオケ、ヲケ二皇子の逃走路は、近江－丹後(与謝)－播磨であり、この伝承では、丹後(与謝)と播磨を結ぶという道筋の通交も示唆している。

これらのことは、ＡとＢのルートが、別々のものではなく、相互補完の関係で連絡していたのではないかとも考えられる。つまり、このような官道だけにとらわれない往来がおこなわれ、官道以外の道との連絡・通行も頻繁であったのである。

3

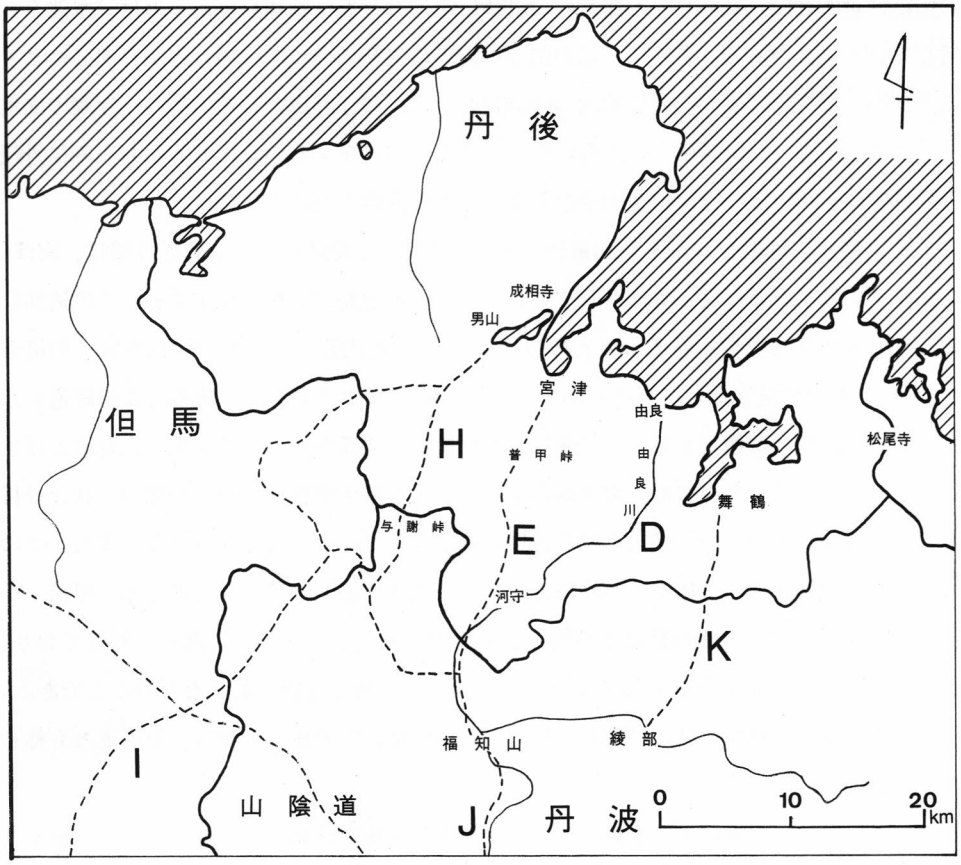
以上、広い視野から丹波、丹後の古道とその変遷を概観したが、次に丹後地域を中心とする古道について、細かく検討してみたい。

まず地形図を検討すると、丹後もしくは日本海沿岸に至る道筋として、但馬からの岩屋峠、加悦奥峠、滝峠、丹波からの与謝峠、登尾峠(但馬経由、京都府福知山市―兵庫県出石郡但東町)、普甲峠(京都府加佐郡大江町―宮津市)、若狭からの吉坂峠、笹部峠などがある。

これについて見てみると、まず官道としての山陰道は、丹波国府と但馬国府を結んでおり、和銅６年(713)の丹後分国後は、この途中から丹後国府にむかう丹後支路を分岐した。さらに、丹後国府と但馬国府を結ぶ道筋も当然存在したことであろう。丹後の国府は、『和名類聚抄』巻５国郡部に「国府在加佐郡行程上七日下四日」と加佐郡に所在したとしているが、疑問の余地がある。これに対して、立地、地形、方形状地割、国府関連小字名の存在から、これを岩滝町男山付近とする説[注15]にひとまず従うと、山陰道の本道から最短の距離で丹後国府に至るには(つまり丹後支路としてふさわしい道筋は)、先学が既に指摘しておられるように、夜久野町上川口から、佐々木、雲原、与謝峠、加悦、須津、岩滝の道筋か、あるいは上川口から佐々木、登尾峠、但東町出合、岩屋峠、野田川町四辻、岩滝の道筋である[注16]。しかし、この２つの道筋とも、与謝峠や登尾峠など比較的高い峠を越えねばならず、また冬期には積雪も多いという欠点がある。

次に、日本三景の一つ天橋立(宮津市文珠ほか)を対象とした紀行文、漢詩、和歌、俳句を集大成した小室洗心の『天橋立集[注17]』の紀行の部を参考にして、おもに近世の道筋を検討してみると、

Ｄ．福知山―由良―宮津



第２図　丹後の古道略図(点線が古道。便宜上現行地名で表記した。)

E．福知山―河守―普甲峠―宮津

F．若狭―宮津

G．但馬―宮津

に大別される[注18](第２図)。これについて、各々検討を加える。

まずDの道筋は、険しい山道を越えることなく、また冬期の積雪も比較的少ない道筋であり、福知山からは緩やかに河口へと流れる由良川の水運も利用できた。また、先述した「加古川・由良川の道」の丹後の部分に重なり、由良川沿いに桑飼下遺跡、志高遺跡など縄文時代からはじまる集落遺跡が数多く検出されており、古代に遡る可能性が高い。しかし、丹後一の大河川・由良川に沿う道筋が、春先の融雪期、梅雨時期、台風通過時などの増水時には、安全に通行できたかは疑問の残るところである。常時安定した通行は不可能であり、安全な通行が、危ぶまれるときには、あとに述べる峠越えの道筋が利用された可能性が高いのである。またこの道筋をとる場合、由良川の河口付近から西の宮津方面へ陸路で至るには、明治20年(1887)に現在の海岸沿いの新道が開通するまでは、「山椒大夫」

の伝説に難所と伝える厳しい七曲八峠(長尾峠)を通行しなければならず、近世は水運を利用している場合がある。さらに、この由良川沿いの道筋に沿って、国分寺が存在したとする近世の記録[注19]もあるが、この伝承地(舞鶴市和江)は、和江谷川の谷筋の奥の、寺院の立地としては全く適さない場所で、現在は毘沙門堂が一宇存在するのみである。ちなみに丹後国分僧寺跡(史跡)は、宮津市字国分の天橋立を臨む景勝の地に所在する。

Ｅの道筋は、丹波と宮津を結ぶ最短の道筋である。『天橋立集』の紀行の部は、宮津、天橋立を目指した紀行文が集成されているので、この道筋が頻繁に登場する。この道筋に沿うと、元伊勢の信仰を有する皇大神社(内宮、大江町内宮)、豊受大神社(外宮、同町天田内)や二瀬川の溪谷などの名所があり、普甲峠越で宮津に至るのである。この峠道もかなり高く、冬期には積雪も多く、二瀬川に沿うため、濃霧がしばしば発生し、好路とは言いがたい。しかし、普甲峠越の宮津側の麓には、式内冨久能神社の鎮座が想定され、峠付近には、平安時代の建立と伝えられる普甲寺跡[注20]が存在することは注意される。また、この峠道には、近世初めに京極高広が改修を加えた「今普甲道」とそれ以前の「元普甲道」があり、今普甲道は、一部石畳などが残り、地元の方々による熱心な管理も行われており、通行可能である。元普甲道も第２次大戦直後までは、通行可能であったとのことである[注21]。近世宮津藩は、参勤交代にこの道筋を用い、普甲峠越の宮津側の名称は、京街道とも称したのである。

さらに現在、普甲峠越より整備され、丹後地方の与謝郡以北へ行くほとんどの車輌が利用する道筋に、与謝峠越(第２図のＨ、以下同じ)がある。この峠越も普甲峠越同様険しい山道であり、冬期の積雪も多いが、加悦町側の麓に式内宇豆貴神社の鎮座が想定され、日本海側に向かって白米山古墳(加悦町後野)、蛭子山古墳、作山古墳(加悦町明石)と前期の古墳が連続して築造されていることから、この与謝峠越の道筋が古代に遡ることが指摘されている[注22]。

Ｆの道筋は、若狭と丹後間の通行のみならず、直線的な道筋ではないが、若狭から近江を経て京へとつながるものである。この場合、琵琶湖の水上交通を利用できる上に、近江と若狭を結ぶ道筋以外に険しい道がないという利点もあった。この道筋の舞鶴と宮津方面の通行は、先にみたＤの由良川沿いの道筋と途中から重複することとなる。また、『日本書紀』垂仁３年３月条の天日槍の伝承の中でも、天日槍は、若狭から但馬に至っており、この道筋が古代から利用されていたであろうことを予想することができる。と同時に、先に若干ふれた、オケ・ヲケ二皇子の逃走路なども勘案すると、前述の七道の制にとらわれない自由な往来の様子が、ここにおいてもわずかながらうかがわれるのである。

Ｇの道筋は、京都から丹後を目指すのと全く逆の道筋ではあるが、但馬と丹後の交通路

が、山陰道丹後支路に比定される一つの道筋である出石―野田川町四辻だけではなく、多くの道筋が存在していたことを示しているが、小稿の目的とはずれるので、この道筋については、これ以上触れないこととする。

一方近世の古道の中で、忘れてはならないものに、西国三十三所観音巡礼道がある。西国三十三所観音巡礼は、平安時代末期から史料にみえ、室町時代に民衆化し、江戸時代以降現代もさかんであり、近世の古道を検討するときに見落とせないものである。そして、札所の番号順に巡礼する場合と、番号の逆から巡礼する場合(逆打ち)がある。札所(巡礼寺院)と巡礼道の詳細が明らかになるのは17世紀以降[注23]で、丹後に関連する札所は、第27番播磨国書写山円教寺(兵庫県姫路市書写)―第28番丹後国世野山成相寺(宮津市)―第29番同青葉山松尾寺(舞鶴市松尾)である。これを番号順、もしくは逆打ちで巡礼するにも、播磨―丹後の道筋(Ｉ)が利用されたことが知られ、この道筋の北半は、令制山陰道の丹後支路と重複する。また、記紀にみえるオケ・ヲケ伝承の丹後―播磨逃走路などを勘案すると、この道筋は古代に遡る可能性がある。また、第25番播磨国御嶽山清水寺(兵庫県加東郡社町平木)から福知山、宮津経由で第29番成相寺へ至る経路(Ｊ)もあり[注24]、この道筋の北半も令制山陰道の丹後支路を踏襲したと指摘されており[注25]、丹後へ至るには、ＥやＨなどを通行したものと考えられる。

さらに、今一つ注目すべき道筋に、伊佐津川に沿う綾部―舞鶴の道筋(Ｋ、国道27号沿い)がある。この道筋に沿っては、前期の切山古墳(舞鶴市境谷)、中期の菖蒲塚古墳・聖塚古墳(綾部市多田、史跡)などが存在し、古代以来の道筋であることを示唆するようであるが、この谷筋はかなり深く、冬季の積雪も比較的多いのである。

4

以上、前章でみた近世の道筋がいかに古代・中世に遡るかをまとめてみたい。先のＤからＫの８つの道筋のうち、Ｆ、Ｇは本題からはずれるので一応除外すると、やはりＤの福知山－由良－宮津、すなわち丹波から由良川沿いに丹後に至る道筋と、Ｅ、Ｈの普甲峠越や与謝峠越の道筋が古代に遡る可能性が高く、Ｉ、Ｊの巡礼道の北半とＫの道筋もその可能性は考えられるのである。

さらに、ＤとＥ、Ｈは相互補完の関係であったと考えられる。すなわち、由良川の増水時は、川沿いの道筋は難路となり、冬期の積雪時は普甲峠越・与謝峠越などの山道は難路となった。このように、川沿い、峠越えのおのおのの道筋は一年を通じた安定した通行は不可能であり、相互補完して、丹後への通行に利用されたのである。また、あくまで片方の道筋だけが用いられたのではなくて、古道の複線化[注26]の一例として存在したのである。古

道の複線化とは、２地点間を結ぶ単線路、直線路だけでなく、主と副の２路ないし３路以上の複数の道筋が存在することで、古道を検討するときにつねにこのことを念頭に入れておく必要があるのである。つまり、由良川沿いの道筋、峠越えの道筋の双方とも、一長一短があり、通行条件の良い時は主路であって、通行条件の悪いときは副路となったと考えられる。

また、Ｄの由良川沿いの道筋は、あくまで丹後へ至る道筋であり、丹後以西の但馬方面へは大きく迂回路となるので、丹後へ至る道筋としては適していても、当然但馬・出雲方面への道筋としては適さなかったのである。このことが、後に因幡・出雲などへ至る公的な移動においても丹波・丹後を経由しなくなった一因であろう。

一方、大和から若狭をはじめ北陸へむかう道筋は、近江経由であり、大和から丹後、若狭を経由して北陸に至る道筋の利用度は当然低かったと思われる。

以上で拙い稿を閉じるが、最後に強調しておきたいのは、丹後地方の古道を論じるときにも、出雲や吉備、美作、播磨までも視野に入れた観点から考察することの必要性であり、律令制の官道にとらわれない、自由な往来の存在である。

また、海上交通をはじめ水上交通についても十分に検討しなければならないが、次の機会としたい。

最後に、小稿の執筆に際して、宮津市史編さんに関する方々から多くの有益な御指導、御教示を賜りましたことを深く感謝いたします。

（いその・ひろみつ＝京都府教育庁指導部文化財保護課主任）

注１　『続日本紀』和銅６年(713)４月乙未条によって、丹波国の加佐・与謝・丹波・竹野・熊野の５郡を割いて、丹後国を置いたことが知られる。小稿では、この丹後分国以前の「丹波」の地についても適宜言及することとするが、「丹波」では混乱を招くので、具体的に地域を特定する意味で、便宜上、分国後の丹波・丹後の名称を分国前の時期にも遡って用いることとする。

注２　拙稿「丹後の古道覚書」(『市史編さんだより』第４号、1993年２月、宮津市教育委員会)。

注３　第１図の作成には、門脇禎二『出雲の古代史』ｐ.41(1976年12月、ＮＨＫブックス)、和田　萃『大系日本の歴史２―古墳の時代―』ｐ.226(1988年１月、小学館)を参照した。

注４　門脇禎二『日本海域の古代史』第６章(1986年９月、東京大学出版会)など。

注５　細川康晴「丹波の前期古墳と垣内古墳」(『園部垣内古墳』、1990年７月、同志社大学文学部考古学研究室)、佐藤晃一「丹後の古墳時代について」(第70回埋蔵文化財セミナー資料、1994年２月、(財)京都府埋蔵文化財調査研究センター)。

注６　関川尚功「古墳時代のヤマトの範囲と対外関係の推移」(『網干善教先生華甲記念考古学論集』

1988年９月)。

注７　柳雄太郎「駅伝制についての若干の考察」(井上光貞博士還暦記念会『古代史論叢』中巻、1978年９月、吉川弘文館)。

注８　足利健亮「歴史地理学からみた巡礼道」(『西国三十三所巡礼道』―歴史の道調査報告書第１集、1991年３月、兵庫県教育委員会)。

注９　直木孝次郎「山陰道の成立について」(田村圓澄先生古稀記念『東アジアと日本』歴史編、1987年12月、吉川弘文館)。

注10　早川庄八「史料紹介・時範記・承徳三年春」、宮崎康充「資料紹介・時範記・承徳三年夏」(『書陵部紀要』第14号、1962年10月。同第32号、1981年２月)に拠った。平時範は、承徳３年３月の帰任のおりも美作、播磨を経て山陽道経由で入京している。なお、青木和夫『日本の歴史―第５巻―古代豪族』Ｐ.271以下(1974年５月、小学館)に、この記事について詳しく解説を加えている。

注11　新日本古典文学大系所収の古活字本『承久記』(益田宗校訂)に拠る。

注12　『承久記』は、京都側の動向をはじめ、史料としての価値は高い(正宗敦夫『日本古典全集・承久記』解題)。『太平記』のこの記事についても、以下のとおり信をおける。すなわち、『太平記』とほぼ同時代の歴史書である『梅松論』上や『増鏡』巻16「久米のさら山」によると、後醍醐天皇は、六波羅、東寺の南、鳥羽殿、摂津、播磨、美作を経て、出雲に至っており、山陽道―播磨を経由して隠岐に至ったことが、確認できる。さらに、元弘３年(1333)、後醍醐天皇は、隠岐島から京都二条の里内裏へと帰還したが、『太平記』巻７、巻11によると、この道筋も、伯耆名和港―同船上山―播磨書写山円教寺―同法華山―同兵庫―京都東寺などを経由しており、山陽道播磨経由であった。

注13　ただし当然山陰道本来の通行がなかったわけではない。長徳２年(996)藤原隆家は出雲への配流の途中病気により丹後に逗留、但馬に移されている(『小右記』同年５月12日、15日条)。承久の乱後、但馬配流となった六条宮雅成親王は桂川、大江山生野道を経て但馬に至っている(『承久兵乱記』下)。

注14　佐原眞「大和川と淀川」(『古代の日本』第５巻、近畿、1970年１月、角川書店)。

注15　坂口慶治「丹後国府址一考」(『地理学研究報告』第16号、1968年12月、京都教育大学地理学会)。

注16　奥野高史『丹波の古道』Ｐ.15以下(1980年10月、綜芸舎)、竹岡林「丹後国」(『古代日本の交通路』Ⅲ、1978年９月、大明堂)。

注17　小室萬吉(洗心)『天橋立集』(1938年11月、天橋立集刊行後援会)。

注18　第２図の作成には、足利健亮「歴史地理学からみた巡礼道」(注８に同じ)、高橋美久二「古代の山陰道」(『山陰道』―歴史の道調査報告書第３集、1993年3月、兵庫県教育委員会)を参照した。

注19　『和漢三才図会』巻77丹後国分寺、『丹後旧語集』巻３和江村(享保20年筆写、永浜宇平ほか編『丹後史料叢書』第４輯)など。

注20　『伊呂波字類抄』に延喜年中に建立と伝える。『古事談』（第３僧行）、『沙石集』（迎講事）などの説話にも登場する。

注21　中嶋利雄編著『みやづの文化財』第二集P.43(1986年３月、宮津市教育委員会)。なお、その他丹後の古道についても、中嶋利雄先生から数々の御指導・御教示を賜わりました。記して深謝致します。

注22　佐藤晃一「丹後の古墳時代について」（注５に同じ）。

注23　戸田芳実・田中智彦「西国巡礼の歴史と信仰」（『西国三十三所観音霊場の美術』、1987年４月、大阪市立美術館）。

注24　戸田芳実・田中智彦「西国巡礼の歴史と信仰」（注23に同じ）。

注25　足利健亮「歴史地理学からみた巡礼道」（注８に同じ）。

注26　戸田芳実「古道踏査と中世史研究」（『日本史研究』第223号、1981年３月）。