

『紀要』第六号の特集「播磨の道」をめぐって

中村 太一

1 禰宜田佳男「弥生時代の播磨地域の道」

この特集は、コロナ禍によって「人の移動」が関心を集める一方、研究会の開催等が思うに任せないという社会状況から立案された共同研究で、主題の「道」については、(A)道路そのもの、(B)モノの「運搬」と道、(C)道を行く「人」という三つの課題を設定する。本稿では、その各論稿の内容を紹介しつつ、今後に向けて“前向きに”論点を提示してみたい。とはいえ、私自身は主に古代律令期の官道を研究しており、本特集のような幅広い時代やテーマを取り扱う力量は必ずしも持っていない。したがって、論点といっても私の興味関心に沿った素朴なものにならざるをえず、また的外れなものもあるかもしれない。それらの点については、ご容赦願いたい。

弥生時代における道として、①佐原真氏が提起した日本海と瀬戸内海を結ぶ「加古川―由良川の道」^①のほか、②明石川を遡上し、草谷川・加古川を經由して三田盆地に至る道、③揖保川から智頭町を経て、千代川を北上して日本海岸に至る「佐用―千代川の道」が存在したことを指摘し、②・③のルートについて論ずる。

このうち②に関して、海上交通や淡路島との関係を含め、明石川流域を「物流の十字路」と評価する。ただし、明石川流域から三田盆地に向かう交通路に関して、草谷川・加古川經由とする点についてはやや違和感を覚えた。北東に位置する三田盆地に向かうならば、明石川上流の神戸市押部

谷町付近から、『播磨国風土記』に志深里、『日本書紀』に「赤石郡の縮見屯倉」とみえる三木市志染地域を経て、美囊川流域に入った方が合理的とみられるからである。これに加えて、大化改新詔が畿内国うちつくにの西の境界とする「赤石の櫛淵」の遺称地が押部谷町細田にあり、駅制以前の古い段階の山陽道が、「有間の温湯」から「赤石の櫛淵」を通る内陸ルートを探っていたという指摘がある。^②したがって、明石川上流部を経て三田盆地や有馬に向かう「道」もあつたのではなからうか。

また③のルートに関して、後の山陽道美作道から分岐する因幡道との類似性や、この「道」が弥生時代に遡るであろうことを指摘する。このうち駅路に関しては、播磨国府と因幡国府を結ぶ駅路がまず存在し、美作国分立時に、その駅路から美作国府に至る駅路が設定されて、法制上は山陽道の支路と位置付けられたとみた方が良い。つまり、著者が指摘する「佐用―千代川の道」こそが、播磨地域西部を縦断する交通路の本来の在り方だったと位置づけるべきではなからうか。

2 中村弘「古墳時代の播磨の道―大型古墳の立地からみた倭王権の道―」

主に古墳時代中期になって出現する兵庫県内の大型古墳四基と道との関係を分析し、①これらの古墳は、後の律令期官道へとつながる中央―地方間陸上交通路を意識して築造された、②こうした「道」は、古墳が出現した中期中葉以降に重視されるようになったことを指摘し、③この「道」はそれまでの集落間、地域間交通路とは異なるもので、中央と地方が明確に分化した古墳時代の社会段階を特徴付けるものであると論ずる。また、後期古墳の石棺の流通状況から、より多様な道の存在を具体的に論じている。

門外漢ながら気になったのは、四例中三例が前方後円墳の側面を道路に“見せて”いるのに対し、朝来市和田山町の池田古墳のみ、前方部を道に向けているという点である。あるいは、この古墳が「道」の十字路付近に位置していることが影響しているであろうか。

また順序を整理すると、まず重視される中央―

地方間陸上交通路が成立し、ついでその「道」を意識して古墳が築造されたであろう。この場合、両者の時期をイコールで結んでよいものか。例えば、「道」の成立時期がもう少し遡る可能性はないだろうか。こうした時期の問題に関しては、中央との距離関係が兵庫県と類似する畿内周辺地域との比較でより精度が高まるかもしれない。

3 坂江渉「古代播磨の道と寺」

古代の道は人を媒介としてモノや情報が移動するだけでなく、疫病が伝播し、病人や遺体が遺棄されるなど「貧困・病・死」の問題が集約的に表出する空間であり、その救済や生存維持に一定の役割を果たしたのが、仏教の利他行に基づいて交通の要衝に道と一体的に造営された寺院であるとす。そして、①山陽道や②菌田香融氏が指摘した内陸部を東西に通る道（菌田説「基幹道路」）のほかに、③応安四年『祇園社家記録』に見える、有馬から拵鹿麿寺を經由して加古川流域の小野市久保木町付近で基幹道路に合流する道、④基幹道

路上の三木から西に向かい、国包の渡しと山角麿寺を經由して国府方面に向かう道、⑤賀毛郡・神前郡堺に位置する吸谷麿寺の門前を通り、基幹道路とは異なる標高二〇〇m弱の峠を越える道などがあり、こうした内陸ルートの加古川渡河点に位置する新部大寺麿寺が、交通者の渡渉支援や救療にあたる「椅寺」の一種であった可能性が高いことを指摘する。

こうした内陸ルートの「道」のうち摂津・播磨国堺付近に関しては、前述したように有馬から「赤石の櫛淵」等を経由するルートも考慮すべきと考える。また⑤吸谷麿寺付近は、中村論稿で玉丘古墳や石棺の流通状況から古墳時代の「道」の具体相が論じられている地域に該当する。しかし今回の特集では相互に言及がなかったので、今後の議論を期待したい。ただし、吸谷麿寺が位置する山塊の南北に平地が存在するにもかかわらず、峠を越える「支線路」が必要とされた要因が不明で、道路研究の立場からすると不可解に感ずる。さらに重箱の隅をつつくようで恐縮ではあるが、架橋されていない渡河点で交通支援にあたる寺院

を含めて「椅寺」と称してよいのか、という用語の問題も気になった。

4 大村拓生「室町期西播磨の交通と政治拠点」

東寺領矢野荘において代官が散用状に記した支出等をまとめた「国下用」に登場する地名を抽出し、室町期における西播磨の交通に関する全体像を整理するとともに、守護所や守護代所といった政治拠点との関係について展望する。

矢野荘関係文書や「国下用」に不案内ながら少々気になったのは、多様な内実を持つであろう交通拠点が並列的に取り上げられている点である。例えば史料上に、「鵜宿」のような宿地名や「旅籠賃」などの記載が登場したり、為替を取り扱える商人がいることが確認できる場合は、いわゆる「宿場町」のような景観と内実を持つ場と見做すことができるだろう。しかし、政治的拠点との関係性のなかで「倉」が設けられた土地や材木の切り出し・搬出作業の関係で宿泊が発生する山村と、日常的に人やモノが往来する街道に面し、輸送業

者や旅人にサービスを提供することを生業の一部に組み込んでいる「宿場町」とでは、同じ交通拠点でも質や内実が相当に異なるであろう。また、交通路上に位置する地名であっても、そのなかには一般集落が含まれている可能性もある。

国家的な制度よりも社会的な実態が前面に出やすい中世に関して、こうした位相が異なる交通拠点を厳密に弁別するのは相当に難しい作業になるだろう。しかし、個別の位相ごとに検討したり、各位相を自在に組み合わせることで分析したりすることができれば、多様な「道」やその交通の実態に関して、より詳細かつ立体的な研究が可能になってくるように思われる。

5 大國正美「近世播磨の街道と一里塚整備

―慶長・正保の「播磨国絵図」の再検討―

「正保播磨国絵図」に記された一里塚から「山陽道」や「主要な脇往還」といった「道」の位置づけを抽出するとともに、「慶長播磨国絵図」と正保図との食い違い―慶長図に一里塚が描かれて

いるのに正保図に描かれていない道路や、慶長図と正保図で位置が異なる一里塚の問題等について検討する。そして山陽道に関しては、①摂津国堺から姫路までの東播磨においては優先的に一里塚が整備された、②逆に慶長段階の西播磨は整備が遅れており、重要な拠点から設置しようとしたのではないかと指摘する。また慶長図は、姫路を起点とする脇往還を通じた支配構想を持っていた池田輝政が、その構想・計画を示した図であり、正保図以降には描かれない一里塚が見えるのは、計画段階のものが含まれていたからであろうとする。

少々気になったのは、全国レベルの意味を持つ街道で、おそらく一領主の構想だけでは一里塚の位置を決めることができない山陽道上においても、慶長図と正保図で位置が違っている一里塚がある点である。これについては、慶長から正保の間に、播磨国や個別の藩領を越えたレベルで変更が行われたとみるべきか、それとも単なる記載ミスなのか、いずれにしても異なる説明が必要になるように思われる。

また、慶長図が輝政の構想図であるとするなら

ば、山陽道の一里塚記載に関する東播磨と西播磨の相違を説明できなくなるのではないか。計画であれば、整備状況の地域格差や実状とは無関係に記入できるはずだからである。あるいは、全国レベルの街道だったため、一領主の構想を記すことができなかつたのだろうか。

6 研究ノート

池田征弘「新発見の駅家遺跡・高田駅家推定地辻ヶ内遺跡の調査について」は、これまで高田駅家に比定されてきた神明寺遺跡の東方約一・二kmに位置する辻ヶ内遺跡の調査概要をまとめたものである。①神明寺遺跡付近における塔・心礎の確認、②辻ヶ内遺跡における播磨国府系瓦の出土、③駅館院の南辺と西辺にあたるとみられる築地塀遺構の検出といった点から、辻ヶ内遺跡が高田駅家の遺跡であった可能性は高く、今後も継続的に調査が行われることを期待したい。また、駅館院内部の遺構・遺物に注目が集まりがちであるが、願わくば、その周囲に展開したであろう現業部門―例

えば既舎や倉庫、厨房、そして駅戸の集落等に関しても広く調査していただきたい。そうした施設の様子が明らかになれば、瓦葺粉壁化されていない駅家も含めて、その構造に関する研究の進展が期待できるからである。

田路正幸「近世たたら製鉄の道」は、宍粟郡産出鉄の搬出ルートを検討する。そして、①備前長船の刀工との関係から、峠を西へ越えて美作に入り吉野川・吉井川を舟で下るルートなど、中世までは多様な「道」が想定される一方、②宍粟藩山崎城下町の成立と整備、および山崎の商人らの手になる揖保川上流部の開削工事と山崎出石―網干間の高瀬舟就航によって、宍粟郡北部の鉄は山崎に集積されて舟で網干に運ばれるようになり、また③たたら製鉄の盛行に伴って千草町から山崎出石に至る陸路（塩地峠）も新たに開かれて、明治期に至るまで使用された、ことなどを指摘する。なお③塩地峠の開削に関しては、製鉄の盛行だけでなく、搬出ルートの一元化に伴う運搬量の増加・集中も、その要因となったのではなからうか。

藤木透「明治初期の因幡道と国界標柱」は、明

治期の主要道路にあった県境を示す木柱を模して建てられた佐用町の国界標柱を枕に、因幡道の変遷、明治期の道路法と標柱・標石に関する規定、近隣の標柱残存例のほか、新資料となる揖保郡下助原村の里程標柱や、国界の両側に標木が二本描かれている明治七年「播作国境之図」等を紹介する。なお古代の因幡道は、山陰道や山陽道という法制上の区分に縛られない実態的な交通に関して、実は畿内と因幡以西を結ぶ“メインルート”だった可能性がある。中世以降を含め、こうした因幡道の性格や位置づけについて、ひょうご歴史研究室で地域の視点・立場から再検討を試みてはいかがであらうか。

(1) 佐原真「大和川と淀川」(『古代の日本』五、角川書店、一九七〇年)。

(2) 木下良「大化改新詔」における畿内の四至について―「赤石の櫛淵」の位置比定から(『史朋』二六、一九九二年)。

(3) 藪田香融「宗教と文化」(『兵庫県史』一、一九七四年)。

