

紀 要

第 23 号

2010.3

財団法人 滋賀県文化財保護協会

愛発関と北陸道

—奈良時代のルートを巡って—

内田保之

1. はじめに

筆者は以前、「高島郡の古代北陸道再考」（内田2006）と題して小文を著したことがある。その中で、高島郡内の北陸道についての問題点を三つあげて論じた。一点目は、近江・若狭間のルートに関する事。二点目は、奈良時代の北陸道を巡る問題。三点目は、近江・越前間のルートに関する事である。現在でも、そこで述べたことについての基本的な考えに変わりはないが、二点目の奈良時代の北陸道を巡る問題について若干補強すべき点などもでてきた。そのため、旧稿との重複もあるが、もう一度この場をかりて考えてみたいと思う。

2. 奈良時代の北陸道を巡って

奈良時代における北陸道の主ルートについては、近江から越前へ至るといふ説と、近江から若狭へ抜けた後に越前へ至るといふ主に二通りの見解がある。前者の場合、若狭へは高島郡内で主ルートより分岐する支路を想定する。ここではこの両説の是非について若干の考察を行いたいと思う。

近江から越前へ至るルートを主とする考えは古くから存在する説で、『延喜式』 駅伝馬条記載に基づいている。それに対し足利健亮氏（足利1996）や金田章裕氏（金田1997）は、奈良時代には越前に直接入るのではなく、若狭を経由するのが主ルートであるとし、平安時代になり越前ルートを主とするものに変更になったと考えた。その根拠は主に三つある。①『古事記』 仲哀天皇段の記述や同じく応神天皇段の「角鹿の蟹」の歌より、若狭経由で敦賀へ至る道が最も古い形態と考えられること。②愛発関の想定地について、従来の敦賀市追分や疋田ではなく、敦賀平野南西部の関峠近くに想定できること。この場所は若狭・越前国境の関峠を越えた場所にあたる。③三関国の記載順である。すなわち、鈴鹿関は、東海道初めの国である「伊賀」の次の国「伊勢」に、不破関は、東山道初めの国「近江」の次の国「美濃」に設置されている。そのため、愛発関も北陸道初めの国「若狭」の次の国「越前」に設置されたのであり、けっして「近江」の次の国「越前」に設置されたのではないとしている。さらに、北陸道筆頭の国は若狭であり、七道の国々ではいずれも、本来筆頭の国以下の配列順に駅路が通じていたとする。『日本紀略』 延暦14年（795）7月辛卯条に「遣左兵衛佐橋入居、檢近江若狭両国駅路」とあり、同年閏7月辛亥条に「廢駅路」の記事がある。この両記事を一連の措置と解釈し、この延暦14年をもって初めて近江から越前へ抜けるルートが主ルートとなったとす

る。さらに、館野和己氏は愛発関についても鈴鹿関や不破関と同様、大関・小関で構成される複合的構造であったと考え、若狭-越前間の主ルートに大関を、近江-越前間の間道に小関が配置されたとしている（館野2006）。

この近江-若狭主ルート説について検討を加えることとする。まず、①についてであるが、『古事記』の記事は古いルートとして存在したことは窺えるが、駅制に基づく駅路ルートと直接結びつくものではない。天平四年度の越前国郡稻帳に「齋太政官通送符壹拾道、從若狭国到来使壹拾人。能登國通送符五道、粟於食料稻壹拾（以下欠）」の一項がある。この年に太政官符が計10通若狭より越前に通送され、その内5通を能登へとさらに通送したという内容のものである。この記述から、越前への太政官符はすべて若狭経由でもたらされていたことがわかるが、若狭の前には当然近江を通過していることは言うまでもない。官符は近江→若狭→越前→能登というルート上で通送されていた。つまり、奈良時代には若狭経由で越前へ至るルートが官省符を通送するルートとして存在していた。しかし、通送が若狭経由で行われていたからとしても、北陸道の主ルートと断じることにはできない。下達文書の通送は各国の国府へもたらされねばならないため、このようなルートが選択されていると判断できるからである。

③の配列順についても、門井直哉氏は、必ずしも本路の官道体系のみによって国名の配列順が決まっているわけではなく、支路の通じる国が本路沿いの次の国に優先して配列される原則であったとする（門井2004）。

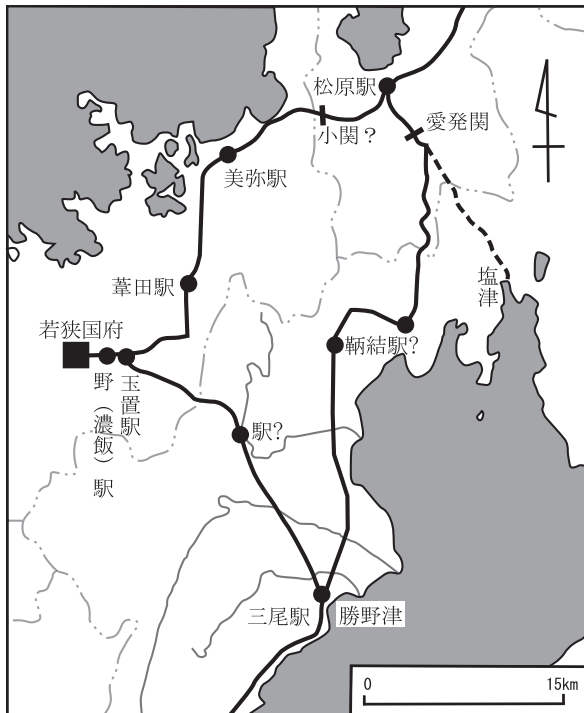
②の愛発関の場所についてであるが、結局のところ、この位置が奈良時代北陸道主ルート解明の鍵となる。愛発関の位置を探る手がかりとして、藤原仲麻呂の乱における一連の記事がある。仲麻呂は、自らが勢力の基盤とした近江国へ逃亡したが、追討軍により先に勢多橋を焼かれたため、瀬田川を渡ることができなくなり、湖西経由で子辛加知が国司を務める越前をめざす。その折り、高島郡前少領角家足宅に宿泊する。この角氏は高島市今津町内に比定される角野郷を基盤に持つ氏族であることから、家足宅も今津に想定できる。この後越前入りをめざすのであるが、計3回試みた。まず「遣精兵数十、而入愛発関」としたが、追討軍に阻まれた。そこで次に「即乗船向浅井郡塩津」と船で塩津へ行き、そこから陸路越前をめざそうとしたが、逆風のため塩津へたどりつけなかった。最後に「於是更取山道、直指愛発」したがこれも失敗に終わり、高島郡三尾崎まで退き敗死した。この記事より初回と三回目に愛発（関）をめざしていたことは明白であるが、二回目につい

ては塩津経由で越前国入りを試みたことが記されるのみである。また、三回目ではそのルートについて「山道」という記述があり、この「山道」ルートが何処であるのかという点が問題となってくる。二回目の試みにおいて仲麻呂は塩津経由で越前へ入ろうとしたのであるが、足利氏や金田氏のいうように若狭-越前ルート上に関を想定すると塩津経由で入るとなんの障壁もなく近江から越前へ入れることとなる。近江-越前ルート上に関がなければならぬのではないだろうか。しかも、高島郡を北上して越前へ入るルートと塩津から入るルートをとともに扼することができる両道の合流点以北に想定されねばならない。関の最も主要な任務に、都に反乱や異変などが起こったとき、固関をして反乱者などが東国へ逃亡するのを防ぐ役目があった。その点からしても、塩津経由ルートをおさえないわけにはいかない。仲麻呂一行が塩津へ向かう湖上で引き返さねばならなかったため、二回目の越前入りの試みの記述では「入愛発関」とか「指愛発」というように愛発関の名が記されなかったのであろう。また、三回目の「山道」を館野氏や門井氏は、高島市マキノ町白谷から北上し、国境を越えて黒河川沿いに下るルートを想定し、その字義からイメージするような山中の整備されていないような道であったととらえている。しかし、『日本書紀』壬申の乱の記事中に令制東海道にあたる道をさして「鈴鹿山道」とあるように、山道とはたんに（愛発）山中を通ることからそのように表記されただけであり、けっして山中を抜け道的に通る未整備の道ではないと考えられる。仲麻呂は初回と同じルートを

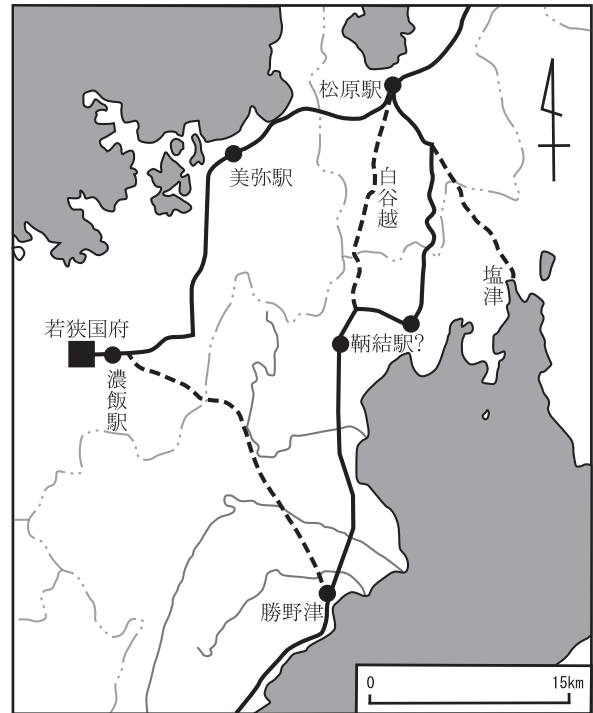
とり愛発関をめざしたのであろう。つまり仲麻呂は三回とも愛発関をめざしたのである。彼は逃亡者とはいえ、再起を図る軍事行動の最中である。そのためには、たんに越前へ入るだけではなく、愛発関をもおさえる必要があった。仲麻呂の三回にわたる越前入国の試みは、いずれもまずは愛発関を手中に収めるための行動であったと解釈されねばならない。この点からも史料中の愛発関は近江-越前間にあり、塩津からのルートをも抑えることのできる場所に設置されていなければならない。若狭-越前間では用をなさない。なお門井氏は、仲麻呂の二回目の試みについて、塩津で上陸した後、祝山から栃ノ木峠方面へ抜け、越前国府へ入ろうとしたと解釈すべきとし、3回目の試みについても白谷越えを想定し、これらのルート選択は愛発関を回避するためであったと考えているが、前述のごとく賛同できない。

大関・小関の問題であるが、門井氏は「愛発」の地理的範囲を検討し、愛発の範囲は近江・越前国境の野坂山一帯という漠然とした範囲を示すとした。若狭-越前間ルートが抜ける関峠付近を愛発山と呼ばれた山体の北麓とみなせないこともないが、関峠と愛発との直接的な関連性を想起させる史料や和歌・地名等がないため、愛発関が置かれた可能性を想定することは困難としている。そして、たとえ館野氏がいうように大関・小関の複合的構造であったにしろ、若狭-越前間に配置されたのは小関であったとみるべきとする。

ここで「武智麻呂伝」の一文に注目したい。武智麻呂は



奈良時代北陸道



平安時代北陸道

*実線は北陸道、破線はその他の主要道。

図1 近江・若狭・越前国境地域における北陸道の変遷

仲麻呂の父にあたり、760年頃にこの伝記は成立したと推定されているが、その中に「近江国者宇宙有名之地也、地廣人衆、国富家給、東交不破、北接鶴鹿、南通山背、至此京邑」とある。近江国は、東は不破に交わり、北は鶴鹿（敦賀）に接しているというのである。北に接するのは遠敷（若狭）ではなく、鶴鹿（越前）というのである。北陸道の主ルートが近江－越前間を通過していたからこそこのように記述されたのであろう。

3. おわりに

以上のように、奈良時代における北陸道は近江－越前間を通るものが主ルートであり、高島市勝野付近で分岐し、若狭国府を経由して越前国敦賀郡で主ルートに合流する周回ルートが支路として存在した。その後、延暦14年（795）に若狭周回ルートのうち、近江－若狭間が廃止となり、若狭へは『延喜式』にみるように越前から入るルートが駅路として唯一のものとなったと推察できる。

今後、この問題を解く最大の鍵、愛発関の解明が欠かせない。大関・小関を含め、この点が明らかになることを期待したい。また、今回奈良時代の北陸道のルートを探る上で手がかりとなったのが、『続日本紀』における仲麻呂の乱の記事と、その仲麻呂家僧であったと推定される延慶による「武智麻呂伝」の一文であった。奇しくも近江守として権勢をふるった武智麻呂・仲麻呂父子にまつわる事象が、

奈良時代の近江・若狭・越前国境地域の北陸道を推定する上でヒントを与えてくれたことに、何か不思議なものを感じる。

文献（著者名・刊行機関名50音順、刊行年順）

- 足利健亮（1996）「古代北陸道の変遷と条里遺構」『志賀町史』第1巻、志賀町
- 内田保之（2006）「高島郡の古代北陸道再考」『淡海文化財論叢第一輯』淡海文化財論叢刊行会
- 門井直哉（2004）「近江・越前間の古代北陸道の変遷について」『日本海地域の自然と環境』11、福井大学地域環境研究教育センター
- 金田章裕（1997）「古道と条里」『今津町史』第1巻、今津町
- 芝田寿朗（2003）「古代街道と若狭」『丹後街道Ⅱ・周山街道』（福井県歴史の道調査報告書第3集）福井県教育委員会
- 高橋美久二（2005）「古代の北陸道の歴史地理」『西近江路』（中近世古道調査報告8）滋賀県教育委員会
- 館野和己（2006）「古代越前国と愛発関」『福井県文書館研究紀要』第3号、福井県文書館
- 水野和雄（1999）「越前敦賀の復権」『紀要』第14号、敦賀市立博物館

（うちだ やすゆき：調査整理課 主任）