

参河・遠江国と古代東海道

—万葉集「引馬野」の所在と結び付けて—

竹尾利夫

1. はじめに

日本の各地には古道と呼ばれる歴史を語る道が残る。静岡県西部、湖水の名を「遠とおつ淡海あわうみ（遠江）」と呼んだ浜名湖の北岸を廻る「姫街道」もそのひとつ。近年の古道ブームの先駆けとなったのは、奈良県桜井市から三輪の山裾を廻り奈良へと通じる「山ノ辺の道」である。ところが近年、高速道路等の建設に伴う発掘調査が行なわれ、古代の道路跡が全国各地で発見されるようになる。新たな知見が加わった。驚くのは、そうした高速道路近くで発見される古代官道の可能性をもつ道は、姫街道や山ノ辺の道などの古道と違って、直線で計画的に敷設された道路であったからだ⁽¹⁾。確かに、ほぼ直線的な道路は古代にもあった。古代国家が誕生する頃から道の重要性が一挙に高まって、畿内では7世紀中頃に奈良盆地を南北に通じる三本の道が設けられた。上ツ道・中ツ道・下ツ道がそれである。造都の計画が始まる飛鳥から難波へ向かう横大路や竹内街道が通じたのも7世紀初めである。

道の果たす役割は大きい。人の移動や物資の輸送はむろんのこと、特に情報伝達を人に頼るしか方法のなかった近代以前には、道路の存在が政治を左右したといっても過言ではない。律令制度のもとで都を中心とした計画的、直線的な道路が必要とされたのは当然であろう。中世にできた京と鎌倉を結ぶ鎌倉街道や江戸幕府の五街道の整備でもわかるように、緊急時における連絡網の必要性が道路の整備を促したのであった。しかし、道はこうした政治的統御の面だけではない。情報伝達を介して文化の伝播にも大きな役割を担った。道路は国家政策の産物であり、各地に残る道にはそれぞれ時代の歴史が凝縮されていると言ってよい。

本稿では、東海地方の三河・遠江という越境する両国の歴史と文化を考察するにあたり、道が語る交流の歴史を文学の視点で明らかにしたいと思う。特に古代の行政単位であった「参河国」（本稿では愛知県東部について

古代の行政区分を「参河」、現代を「三河」の表記で区別する) でいえば、古代東海道によって東は遠江・駿河国へと通じ、西は尾張・伊勢国などにつながる。また三河地方を流れる豊川・矢作川の河川交通や足助・伊那街道等に目を向ければ南信濃へも通じていた。さらには渥美・知多の半島に囲まれた三河湾では海上交通が発達して三河と伊勢とを結んだ。そして古代史的に見るならば、参河・遠江の二国は畿内から東国への道筋にあたり、詳しくは後述するように、遠江国は東国すなわちアズマへの入口でもあった。

2. 東国^{あずま}の範囲

古代において中央集権国家の形成が図られると、新たな行政区分が定められた。いわゆる五畿内と七道である。そして都から七道の諸国への道路網として官道が整備された。中央と地方を結ぶ各所に駅家を設けて人馬を常備したのである。さらに7世紀後半の天武朝になると東海道に鈴鹿関、東山道に不破関、北陸道には愛発関の三関が置かれた。とりわけ東海道・東山道の関の東は、文字どおり関東と呼ばれる東国であった。これらの関所は都や畿内を事変から守るために設置されたようで、山陰道・山陽道などの西国へ向かう道とは区別された。こうしたことを考慮すると、古代の関所の設置は畿内と東国との政治的な関係による措置であったと考えられる。

ところで、古代和歌を集大成した『万葉集』を読むと、古代の東海道に所属した三重県・愛知県・静岡県の歌々は、それぞれ興味深い様相を呈している。まず「神風の伊勢の国」と歌に詠まれた三重県は、古代において伊勢神宮が一地方の神から天皇家が祀る神としてその地位を獲得したことなどもあって、早くから中央の畿内と深い関わりをもち、天武・持統・聖武の各天皇は、いずれも伊勢の地を訪れている。そして尾張・参河の二国からなる愛知県は壬申の乱(672年)後、大宝2年(702)に持統太上天皇の行幸もあり、『万葉集』には行幸に従駕した歌人たちの歌が残る。古代において天皇の行幸の及んだ国は、この参河国が東限となっている。

では、旧国名でいう遠江・駿河・伊豆の三国が東西に連なる静岡県はどうか。これらの国々は中央との接点があった三重県や愛知県とは違って、文学史的には畿内の歴史風土とは異質な歌の世界が展開する。たとえば『万

葉集』に収載された「東歌」や「防人歌」がそれである。作者未詳の短歌ばかりを収めた歌巻に、ことさら「東歌」とあるのは東国地方すなわちアズマの歌を載せていることを明示したものである。この「アズマ」は畿内から見て東方に位置する地域を指す呼称であるが、こうした『万葉集』自体が包括する歌のありようからすると、畿内のヤマト王権にとってアズマは政治的に特別視された地域であることがわかる。そして「東歌」の中で、国名別に分類された歌を見ると、国名でいえば遠江・信濃以東がその範囲となっている。つまり『万葉集』では、東海道所属の国では遠江以東、東山道所属では信濃以東の国々をアズマと認識しているのである。

また『万葉集』巻20には、天平勝宝7歳(755)大伴家持によって採集された東国兵士の歌を「防人歌」として載せるが、その出身地は遠江・信濃以東に限定される。東歌の範囲と同じである。『万葉集』に残る「東歌」と「防人歌」のありようは、遠江・信濃以東の国々が、畿内や西国とは異なる地域と認識されていたことを物語っている。言葉や文化的な違いから日本列島を大きく東と西に分ける対立は、すでに古代から存在していたのである。

ここで、古代の「東国」を意味するアズマの範囲が固定的でなかったことについて付言しておこう。古代に成立した『古事記』や『日本書紀』あるいは『万葉集』等から、古代アズマの境界線を示すと次のようになる。

- ① 足柄峠(駿河・相模国境)・碓氷峠(信濃・上野国境)以東
.....『古事記』『常陸国風土記』
- ② 遠江国・信濃国以東.....『万葉集』東歌および防人歌の配列
- ③ 不破の関・鈴鹿の関以東.....『日本書紀』天武前紀に見る記述

先ず①は『古事記』に見る倭建命の東征説話である。それによると倭建命が蝦夷を服従させた帰り、足柄山の坂に立ち、浦賀の走水の海で身代わりとなって入水した妻の弟橘姫を偲んで「吾^{あづま}婦はや」と三度嘆いたと伝える。そのことがあって、これらの地を「アヅマ(アズマ)」と称するようになったというのである。地名伝承を背後にもつ故事である。もちろん倭建命は伝説上の人物であろうが、そこに語られている物語はヤマト王権が勢力を拡大した史実を反映していると考えられる。

次の②は、先に述べた巻14「東歌」の配列が示すアズマの境界である。その範囲は①③のどちらとも異なっている。『万葉集』独自の境界と考えてよいだろう。そして残る③が『日本書紀』の記述に見えるアズマである。

672年の壬申の乱の時、吉野で兵を挙げた大海人皇子が「東国」に向かい、不破関を押えたのを東国に入ったと記す。

こうした古代文学におけるアズマの境界の異同については、おそらくヤマト王権の東国へ進出したあり方、もしくはその歴史的段階の差を示すものと思われるが、ここでは文献上の指摘にとどめておきたい。

3. 参河国と持統太上天皇の行幸

古代史の7世紀後半から8世紀にかけて、古代律令制のもとで五畿内七道が整備され、中央集権的な地方支配が始まったことを述べた。その際、古代文学の上では『万葉集』の東歌や防人歌の配列等に、アズマと認識される境界が存在することに言及したが、遠江国に隣接する参河国についても触れておこう。

律令制下で具体的に参河国が都や畿内とかかわりを深めるのは、持統太上天皇の頃からである。『続日本紀』によれば、大宝元年(701)6月に「使を七道に遣して、新令に依りて政し^{まつりごと}」とか、大宝3年正月には巡察使として七道へ使者を派遣した記事が頻出する。このうち大宝元年の記事は、新令すなわち大宝令に基づいて政務の執行を命じたもので、その使者が七道諸国に遣わされたのである。加えて巡察使の記事も大宝令の施行以後では、これが初めてとなる。そして『続日本紀』に「太上天皇、参河国に幸したまふ^{いでま}」と記すごとく、大宝2年(702)10月10日、持統太上天皇(以下、持統上皇と略称する)は参河国へ行幸された。『続日本紀』の記事によると天皇の行幸は約一か月半に及んだが、その目的は明らかでない。ただ出発後の10月14日には完成したばかりの大宝令を諸国に頒布している。また参河国からの帰途は陸路をとり、立ち寄った尾張・美濃・伊勢・伊賀等の国々に叙位や賜封をおこなっている。そうした点を勘案すると、天武の意志を継いで律令国家の建設に当たり、孫の文武天皇に政権を委譲した持統の体制固めなどが考えられよう。

また、この持統上皇の参河行幸に関しては、いくつかの疑問点がある。往路については記事を欠き、参河国へ到着するまでのコースや期日が不明で、参河滞在中の上皇の行動についても歴史書には記録がない。唯一わかるのが『万葉集』に載せる行幸の歌々である。念のため行幸に係る歌を掲出しておく。

二年壬寅、太上天皇、参河国に幸せる時の歌

- ① ^{ひくまの}引馬野に^{ほふ}はふ^{はりはら}榛原入り^は乱れ衣に^{ほは}はせ旅の^{しる}しに (巻1・57)
右の一首、長忌寸奥麻呂
- ② いづくにか^{ふな}船泊て^{すらむ}安礼の^こ崎漕^たぎ廻み行きし^柵無し小舟
右の一首、高市連黑人 (巻1・58)
舍人娘子が^{たばさ}従駕して^ま作る歌
- ③ ^{ますら}をのさつ^{たばさ}矢手挟み^{立ち}立ち向かひ^ま射る^ま円方は見るに^ささやけし
(巻1・61)

上には、持統上皇の参河国行幸歌群5首のうち3首を掲げた。作者について①②歌と③歌の記載方式が異なるが、これは歌集に収載される際の原資料の違いと考えるのが穏やかだろう。このうち①と②は、行幸先で見た景を詠んだ従駕歌で、①歌は引馬野にある榛の葉が色づいた様子を詠んだもの。当該歌を『万葉集全註釈』のように、出発に際して供奉の人に贈った歌と見る説もあるが、これは属目の景であろう。参河国への行幸が晩秋であったことを想起する。次の②歌は、叙景的な歌を詠むことの多い高市黒人の作。安礼の崎で見た柵無し小舟に焦点を絞り、寂寥感のある黒人の詩情が伝わる秀歌である。

先に『続日本紀』が往路に関する記事を欠くと述べたが、②歌に「柵無し小舟」が詠まれ、③歌は伊勢の「円方」(三重県松阪市東黒部)の地名が見えることからすると、持統上皇一行は伊勢国の円方より船出して参河国へ向かったと推測される。そして、参河国府に近い愛知県豊川市^{みづ}御津町の港に上陸をしたと考えられる。なぜなら②の黒人歌に詠まれた地名「安礼の崎」は定説を見ないが、久松潜一氏の考証した御津町の音羽川河口にあった洲崎を比定する説⁽²⁾が有力であり、行幸の往路は伊勢から海路をとったことを裏付ける。

ところで、こうした参河国への行幸に関して、近年、藤原宮や平城宮跡から出土する古代木簡に、次のような内容を記すものがある。持統上皇の参河行幸と結びつけて考えると興味深いので、3例ほど掲げる。

- ① 参河国播豆郡篠島海部供奉正月料御贄須々岐楚割六斤
(平城京跡、二条大路出土木簡)
- ② 参河国芳圀郡比莫嶋海部供奉九月料御贄佐米六斤
(平城宮跡、内裏東溝出土木簡)

③ 参河国播豆郡析嶋海部供奉六月料御贄佐米楚割六斤

(平城宮跡、内裏土壙出土木簡)

記載内容で共通するのは、三河三島の篠島・日間賀島(比莫嶋)・佐久島(析嶋)の「海部」^{あまべ}集団が島を単位として鱸や鮫などの魚を貢進していることである。当時、海産物の貢納が義務付けられた「御食つ国」は伊勢国・淡路国等である。では、なぜ参河国から海部が月料として定期的に「御贄」(神や天皇に供する魚など)を届けるのであろうか。筆者は、こうした天皇との服属関係を示す御贄の貢進は、おそらく壬申の年(672)以後だろうと考えている。古代日本を大きく揺るがした壬申の乱は、皇位継承に端を発して皇族および諸豪族が加わり地域的広がりをもった戦乱として位置づけられる。そして近江・大和を中心に伊勢・尾張・美濃という畿内東の地域をも巻き込んだ。参河国も圏外にあったわけではない。これらの国々は大^{あま}海人皇子側に就いたが、そこでは「大海人」皇子の養育を担当した海人族の協力があったと考えるのは当然であろう。藤原京跡から出土した7世紀の木簡に「尾張^{あまのこおり}海評」とあるのは、律令制下の尾張国海部郡に相当する。伊勢湾一帯には古代から海人族が定住し、海辺の地域を結ぶ「海の道」が広がっていたことを物語る。東国の援軍を得て、戦いに勝利した大海人皇子すなわち天武・持統政権と海人族との深い結びつきは、これを契機としたと考えると理解できる。当面の三河三島の贄木簡が出土するのは、平城宮跡では内裏周辺、長屋王家邸といった中心遺構に限定される。海人族と天皇及び皇族との深い関係がわかろう。壬申の乱から30年後、大宝2年の参河国行幸時の渡海においても、海産物の貢進と航海技術の提供をもってヤマト王権と密接な関係を保持していた「海部」集団の協力があったと考えなくてはなるまい^③。

壬申の乱に勝利した天武の崩御後、即位した持統天皇は伊勢・美濃へと行幸を行なっている。殊に持統6年(692)3月の伊勢行幸では、通過地である伊賀・伊勢・志摩のみでなく近江・美濃・尾張・参河・遠江諸国にまで供奉の騎士が徴発されている。そして大宝2年(702)10月の参河国への行幸である。これらの行動は持統自身が東海地方の重要性を再認識したことに他ならない。持統は早世した皇太子草壁皇子の死去により皇位に即き、草壁の遺児である軽皇子(後の文武天皇)へ譲位した後も、太上天皇として実質的な政務を執ったのであろう。参河国への行幸は、その生涯最後の旅となった。

4. 万葉集「引馬野」三河説と遠江説

これまで大宝2年(702)の持統上皇の参河国行幸について述べてきたが、この持統一行の旅が遠江国にまで及んだとする説がある。早くは賀茂真淵に始まり、最近のものでは原秀三郎氏⁽⁴⁾らが主張する考え方である。その論点をまとめるならば、参河行幸の際に従駕した長忌寸奥麻呂が詠んだ、

引馬野にほふ榛原入り乱れ衣にほはせ旅のしるしに(巻1・57)
の歌中の地名「引馬野」の所在地を三河ではなく隣国の遠江に求めるもので、持統行幸の最終地は遠江国であったとする説である。それらの論考が根拠とする文献資料を整理すると、概ね次のようなことが指摘できる。

1. 三河説を支える文献の出現は、既に平安末期に見えるが、鎌倉中期から室町期にかけての資料はない。再び資料が現れるのは、近世における三河地方の郷土誌類である。
2. 遠江説を支える文献資料は、鎌倉以前では『延喜式』に見えるが、説の根拠となる資料の多くは鎌倉期から室町期にかけての日記・紀行文などである。

この「引馬野」をめぐる三河・遠江両説の前提となるのは残された記録である。『万葉集』の題詞には「参河国に幸せる時の歌」とあり、『続日本紀』にも「参河国行幸」と記す。引馬野の所在地を参河国に求めるのが穏当だろう。そうしたこともあって、引馬野三河説は遠江説よりも早く、平安時代の歌学書『五代集歌枕』に「ひくまの、三川」と見える。さらに鎌倉期の歌学書『八雲御抄』あるいは『仙覚抄』等にも「引馬野、参河国也」と注している。もっとも引馬野を三河としていても、それが地理的に所在を実証した結果であったか、あるいは単に『万葉集』の題詞から判断したものかは容易に判定し難い。久曾神昇氏によれば⁽⁵⁾、「堀河院御時百首和歌」の中で藤原仲実が「ひくまのかやが下なる思ひ草またふた心なしと知らずや」と引馬野を歌に詠み、仲実は嘉保元年(1094)12月、参河守となって当地へ赴任したことが知られる(『中右記』)。引馬野の所在が参河国であった根拠のひとつである。ところが不思議なことに、これ以降は近世の三河地方の郷土誌として知られる羽田野敬雄『三河古蹟考』や渡辺富秋『統叢考』を除けば文献等は少なく、これらの記述をもとにした久松潜一氏や久曾神昇氏の研究⁽⁶⁾が発表されるまで三河説が日の目を見ることはなかった。引馬野を三河の地に求め、三河国府(豊川市国府町)の南にあたる豊川市御津

町御馬（旧宝飯郡御津町）の地に比定する説が出されたのは最近のことである。

これに対して、一方の遠江説は静岡県浜松市の北郊、曳馬町あたりを比定する説である。地名を支える多くの資料が残っている。『延喜式』（九条家本）に遠江国の駅名として「引摩」が見え、鎌倉時代の旅日記『十六夜日記』に「今宵は引馬の宿といふ所にとどまる。この所の大方の名は浜松とぞ言ひし」と、あたりの地名が浜松であると説明している。この阿仏尼の日記は、諸家の論考によく引用されるところで、その先蹤は遠江の国学者賀茂真淵の『万葉集考別記』『万葉集遠江歌考』に始まり、引馬野を遠江に求める考え方は近世の国学者たちに広く支持された。近年でも夏目隆文氏『万葉集の歴史地理的研究』などが、遠江説を主張している。

中世の日記・紀行文において、万葉歌の地名「引馬野」を遠江国とするのは、その他には、和歌と蹴鞠の家で知られる飛鳥井雅有の『都の別れ』や、堯孝『覧富士記』などがある。さらに室町時代では連歌師宗長の『宗長手記』、宗牧の『東国紀行』等にも引馬宿を通過した記録が残る。数々の紀行文に散見する「引間」「引馬野」である。その背景には鎌倉幕府の開設によって京・鎌倉の往還が盛んになり、道路の整備や宿駅の拡充が行なわれて、旅が従前よりも身近なものになったことがある。公用を目的とした旅、寺社の参詣、中には遊覧的な旅さえあった。こうした旅日記の多くは、名所旧跡や歌枕を目のあたりにした感懐を記しているから興味深い。鎌倉時代を代表する『海道記』『東関紀行』などにも共通する、執筆者を男性とする日記・紀行文の特色といえよう。

引馬野遠江説は文献資料に恵まれる点では三河説を凌駕していると言えるが、それらの中には引馬野の所在が遠江国であることに疑問を投げかけるものがある。永享4年（1432）富士遊覧と称して都から駿河へ赴いた將軍足利義教に供奉した堯孝の『覧富士記』には、次のような記述を見る。

16日、橋本を立ちて引馬の宿にもなりぬ。引馬野は参河国とこそ思ひならはし侍るに、遠江に侍るは、いかなることにか。

これは（三河より遠江に入り）、橋本の宿（湖西市新居）を出立して、引馬の宿（浜松市曳馬町付近か）に至った時の感慨で、歌枕「引馬野」は参河国と心に覚えていたのに、というのである。このほか『富士紀行』の作者である飛鳥井雅世も、参河国を通過する際に「引馬野は此国ぞかし。いづくならむと分明ならねど…」と記している。当時、都の人々が引馬野を「三

河国」の歌枕と熟知していた様子が窺えよう。平安後期以降に発達した歌学の集大成である『八雲御抄』や『和歌初学抄』などを通じて知り得た諸国歌枕に関する知識であったかと推定される。

遠江説は信頼すべき資料に依拠する点では強みであろう。真淵以来、近代に入っても万葉集注釈書の多くが、引馬野を遠江に求めたのも当然であった。けれども遠江説が論拠とする資料は、いずれも鎌倉・室町という一時期に限定されている。加えて遠江説が引馬野と推定する「引馬（間）宿」がはたして古代にまで遡及できるかといえば、少なからず疑問が残る。現在の浜松市街北部の曳馬町は、明治になって命名された新地名であり、中世の引馬の所在はまだ特定されていない。最近では、古代遺跡から出土した木簡を用いた次のような意見もある。

引摩駅は従来「ひくま」と読んで浜松市曳馬町に比定する説もあったが、栗原駅に近いので適当でない。磐田郡駅家郷に当たると思われ、磐田市御殿・二之宮遺跡出土木簡に「驛家人」と記すものがあるので、同地附近に比定される。なお、同遺跡は遠江国府関連遺跡であるから、引摩駅は国府付属駅であったことになろう⁽⁷⁾。

近年は木簡や墨書土器などの出土文字資料によって既存の資料にはない駅名が判明しているが、上に引用した出土木簡による新たな見解は、駅名「引摩」をヒクマと読んで浜松市曳馬町に比定する従来の説に対して、駅に関する文字資料の出土という観点から再考を迫る結果となった。これも無視できないだろう。

では、引馬野をめぐる三河・遠江両説の対立はどのように理解したらよいのであろうか。両説の可否を吟味することも必要ではあるが、むしろ二説が論拠とする資料に、なぜ年代的な偏在が認められるのか、その理由を検討しなくてはなるまい。それは三河説側の文献がない鎌倉・室町期に、それとは反対に遠江側に文献資料が集中しているからである。これを偶然とは考え難い。そこには二説が対峙する別のことがらがあるように思われる。

5. 三遠地方に見る東海道の変遷

中世において歌枕「引馬野」に関する資料が遠江説側に集中して、一方の三河説側に見られないのは、おそらく三遠地方の東海道の歴史的な変遷

と結びついた現象であろう。そこでこの地方の東海道の経路について考察をしたい。古代・中世・近世を経て今に至るまで、東海道が東西交通の大動脈であったことは歴史の事実であるが、三遠地方の場合、東海道のルートは各時代によって少しずつ変動している。先ず古代から見てみよう。

律令の施行細則を集大成した『延喜式』によれば、参河国から遠江国へ至る古代東海道の駅名は、鳥捕→山綱→(宮地)→渡津→猪鼻→栗原→引摩→横尾→初倉の9駅が知られる。鳥捕より渡津までが参河国であり、猪鼻以下が遠江国である。このうち「宮地」は浜松市伊場遺跡で出土した木簡に「□□□美濃関向京 於佐々□□…□驛家 宮地驛家 山豆奈驛家 鳥取驛家」とあり、8世紀前半と推定される過所様式の木簡に、初めて見える駅名である。山豆奈は山綱にあたり、鳥捕と共に『延喜式』所載の参河国の駅名であるからして、宮地も参河国内と判断される。現在、豊川市(旧宝飯郡)赤坂町の南に宮路山(361m)があり、宮地駅の所在は赤坂付近と比定されるが、その場合は三河国府との距離が近く、『延喜式』に「宮地」駅が記されていないことを考慮すると、10世紀前半頃までに駅家の統廃合があったと想像される。

大体において、近世の東海道と比べても行程に大きな変化は認められないが、古代に問題となったのは、渡津(豊川市小坂井町平井)付近から豊橋市に至る間を流下する豊川の存在であった。東三河地方を流れるこの一級河川は、『類聚三代格』に「飽海河」(豊橋市飽海町にその名が残る)と見え、三河湾へと注ぐ河口付近は入海に近い状態であったと推測される。当時の川幅は3~4km程かと思われ、この間には島や洲があり、それをぬって幾筋もの水脈があったようである。この辺りには西島、北島、南島、清洲などの地名が残り、往古の渡りの状態を想像させてくれる。また、現在の流路になるまで幾度となく河道を変えて、洪水のたびに川筋の変化した痕跡が、今も周辺各地に旧流路として存在している。そのため東海道の通行は、この「飽海河」により困難を極めたようで『続日本後紀』承和2年(835)6月条に東海・東山両道の河川に渡船を増加する記事が見える。その詳細は『類聚三代格』所収の「太政官符」に次のごとくある。

尾張美濃両国堺墨俣河四艘 元二艘、今加二艘。尾張国草津渡三艘 元一艘、今加二艘。参河国飽海矢作両河四艘 元二艘、今加各二艘。遠江駿河両国堺大井河四艘 元二艘、今加二艘…(以下略)。

これによれば交通の要衝であった官道の難所に「増船」が命じられ、参

河国内では矢作河と「飽海河」に渡船を増やしたのである。この古代東海道の飽海河（豊川）の渡しは、古くから「志香須賀の渡し」と呼ばれ、『枕草子』に「渡りは、しかすがの渡、こりずまの渡、みづはしの渡」とある。平安期には参河国の歌枕として有名であり、赤染衛門や中務、能因などの歌人にも詠まれている。「しかすがの渡し」の呼称は、渡ろうにも、しかしすがに大変な渡し、の意であろう。既に『万葉集』に見える古語からの命名であったようだ。

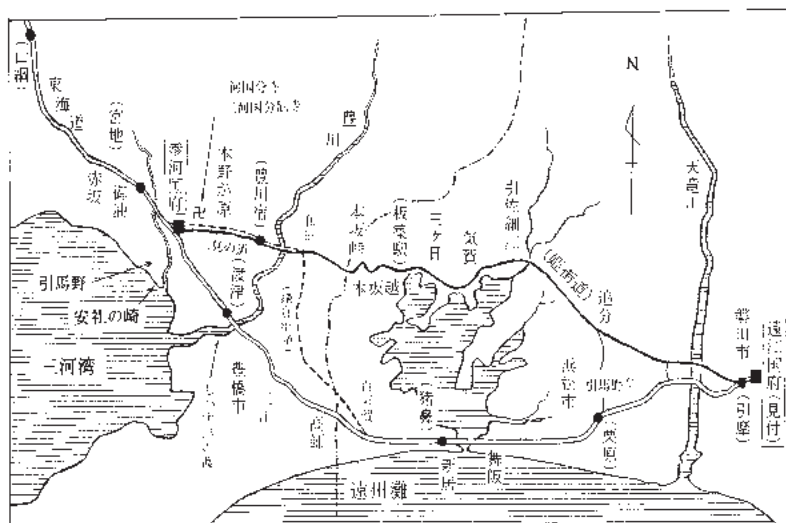
さて、承和2年の「太政官符」により、渡し船を増やすように命じられたにもかかわらず、依然として東海道の通行に「志香須賀の渡し」は大きな障害であったようである。そのため平安中期頃から東海道の往来は、渡しを避ける道が使われ始めた。平安時代前期に編まれた『和名類聚抄』の作者、源順が永観元年（983）に詠んだ歌に、

ゆきかよふ船瀬はあれどしかすがの渡しは跡もなくぞありける

（『源順集』）

とあるのは、衰微した渡しの事情をよく物語る。東海道の交通量が減ったわけではなく、通行ルートの変更である。もっとも寛仁4年（1020）に『更級日記』の作者、菅原孝標女一行が東海道を使った際には「しかすがの渡」を通過したことが日記に見える。したがって、まだ完全に絶えたわけではないが、廃絶へと向かったようだ。

古代道路の東海道に対して、中世の東海道（それは鎌倉街道でもあるのだが）は鎌倉幕府の交通政策が端的に現れてくる。戦乱に備えた騎馬軍勢の移動、情報の伝達、宿場の整備といった、安定的な機能を目的とした道路の確保と整備が求められた。一般的に鎌倉街道のルートが古代東海道よりも山側を通るのは、軍勢の渡渉が容易となる川の浅瀬を求めたからに他ならない。したがって中世になると参河国と遠江国との往来には、官道であった「志香須賀の渡し」を避ける道が発達した。そのひとつが鎌倉街道であり、いまひとつは後述する「本坂越」（通称、姫街道）と呼ばれる浜名湖北岸を廻るルートである。そこで鎌倉街道について、もう少し述べておきたい。参河国から遠江国府に至るまでの経路と通過点を詳細に示すと、次のようになる。



東海道と本坂越（姫街道）・鎌倉街道の経路

矢作宿→赤坂宿→〔参河国府〕→本野が原野→豊川宿^{とよがわ}→豊川→高師山→橋本宿（浜名橋）→曳馬宿→〔遠江国府〕

これは鎌倉時代初期の貞応2年(1223)に通過した『海道記』や『吾妻鏡』等に見える記述から鎌倉街道の宿場と通過点を示したものである。東へ向かう鎌倉街道の経路は、参河国府付近で東海道本道と分岐し、本野が原、豊川宿を經由して豊橋市郊外の高師山付近で再び東海道の本道と合流する。この鎌倉街道は国府付近で東海道と分岐して東へ向かうため、三河説でいう「引馬野」付近を通過していない。そうした点も着目をしたい。

鎌倉街道は、東海道の要衝であった「志香須賀の渡し」を使わず、豊川の上流地点で渡河できる利点から、次第に街道として整備が進み、律令制下の駅とは別の新たな宿を出現させている。当該ルートで言えば豊川宿（豊川市古^{ふる}宿^{じゆく}町）などがそれである。こうした街道が発達した背景には鎌倉幕府の駅路網の整備があったからで、『源平盛衰記』治承4年(1180)10月に源頼朝追討の平維盛・忠度が通過したのをはじめ、『吾妻鏡』嘉禎4年(1238)2月、将軍藤原頼経の上洛、同10月の関東下向。『吾妻鏡』寛元4年(1248)頼経の帰洛など、いずれの場合も、矢作—豊川—橋本の経路で豊川宿を通過したことが確かめられる。

上の東海道本道の脇街道ともいえる豊川宿経由の道を「鎌倉街道」と称

するのは、平安時代末期に始まった源平の覇権争いを契機として、中世において頻繁に利用された街道だからである。この参河・遠江国間のルートは、鎌倉街道が東海道本道であるかのごとき様相を呈していたことがわかる。ところで『東関紀行』仁治3年(1242)の紀行でも、やはり鎌倉街道の方を通っているが、その中に次のような叙述が見られる。

矢矧といふ所を立ちて、宮路山越え過るほどに、赤坂といふ宿あり。ここに有ける女ゆゑに、大江定基が家を出でけるもあはれ也。(中略) 豊川といふ宿の前を打過るに、ある者のいふを聞ば、この道をば昔より、よくる方なかりしほどに、近頃より俄に渡津の今道というかたに旅人おほくかゝる間、今はその宿は人の家居をさへ外にのみ移すなどぞいふなる。

これによれば、西から鎌倉街道を来た作者は、三河の豊川宿で人の話を聞くに、「この道(鎌倉街道)は昔から避ける者がいないほどであったのに、近頃は『渡津の今道』という新しい道が出来て、旅人が多くそちらへ行くようになったので、豊川宿の人家さへ新道の方へ移転をする」というのである。

しかし、ここで注意したいのは「渡津の今道」とは、新たに出来た街道ではなく、衰滅状態で廃れていた東海道「志香須賀の渡し」の道が新たに再開されたものである。官道であった東海道のような幹線道路でさえも、そのルートは固定的でなく変動したことが分かる。こうしたこともあってか、これ以後の紀行である『吾妻鏡』建長4年(1252)の宗尊親王の関東下向、やや後れて建治3年(1277)阿仏尼が関東に向かった際の『十六夜日記』では、鎌倉街道ルートでなく、再興された東海道の本道を利用している。

この東海道本道が13世紀中頃に、なぜ再興したのか、その理由は定かでない。鎌倉末期の正安3年(1301)に収録されたと考えられる明空『宴曲集』の中に、傍線部のような詞句が見えるのは注目されよう。

宮路の山中なかなか、問へば遥けき東路を、渡津かけて見渡せば、新今橋の今更に、又立ち帰る橋柱、嵐の音も高師山に、さびしく立てる一つ松…(以下略)(巻4・海道中)

これによれば、古くから東海道の難所であった「志香須賀の渡し」に橋が架けられたのであろう。中世の冷涼期には豊川の水位が低下して河道に変動が起こり、広い川幅であった河口付近が次第に陸続きとなり、架橋が困難であった主流路にも橋が架かると判断される。このことは永享4年

(1432) 9月、将軍足利義教の富士見物に同行した飛鳥井雅世の紀行文『富士紀行』に「今橋」を渡ったことが見えるので間違いはなからう。

これ以後は東海道を通る際の難所であった渡しも問題が解消したことで、鎌倉街道を利用した紀行文や記録は見あたらない。いつの時代でも常に道路は安全で最短距離のルートが求められるのである。

以上、東海道本道にあった「志香須賀の渡し」を避けるために発達した鎌倉時代の道について言及したが、参河国から遠江国へ向かう際に、過去に問題があった所がもう一箇所ある。それは遠江国の浜名湖口である。現在の浜名湖は直接その湖口を太平洋とつないでいるが、古代は閉ざされた淡水湖であった。湖は西南に向かって流れる浜名川で海と結ばれていたのである。この川に架かる「浜名の橋」は『日本三代実録』元慶元年(884)9月条に「遠江国浜名橋長五十六丈、広一丈三尺、高一丈六尺、貞観四年修造。暦二十余年、既以破壊。勅給彼正税稻一万二千六百束改作焉」とある。貞観4年(862)に修造されてから20年以上経ち、損壊していたことで架け直されたのである。右の記事からすると橋の大きさは長さ170m、幅4m程である。琵琶湖の勢多川に架橋された唐橋に匹敵する大規模なものであったようだ。東海道「猪鼻」の駅家は、この浜名橋付近にあったと思われる。

この橋に関する記録は、平安時代の日記にも見える。寛仁4年(1020)9月、上総国より父と共に上洛する途中で浜名湖を通過した『更級日記』の作者菅原孝標女は、「浜名の橋、下りし時は黒木を渡したりし。このたびは跡だに見えねば、舟にて渡る。入江にわたりし橋なり」と記している。歴史書の記録にも残っているが、遠江国西部の場合、東海道は浜名湖の南岸の遠州灘に面した所を通過することから、常に台風の高潮被害や地震による津波を受けている。官道であった東海道の浜名湖口に架かる橋の不安定さが知られよう。平安時代の『続日本後紀』承和10年(843)10月条に、「遠江国浜名郡猪鼻駅家、廢来稍久。今依国司言、遣使檢其利害、更令復興」とあり、廢駅となっていたのを復興する記述が見える。地形環境の変化などにより猪鼻駅が機能していない時期があったようで、おそらく浜名橋の崩壊などで東海道の通行が停止していたものと思われる。

では、こうした浜名湖口に支障のあった際の東海道の通行はどうなっていたのかと言えば、浜名湖の北岸を廻る、いわば迂回ルートの「本坂越」が使われていたようである。それを裏付ける次のような記録が残る。

上に引用した猪鼻駅の復興した前年にあたる、承和9年(842)4月、三

筆の能書家で有名な橘逸勢が謀叛に加担したとして捕らえられ伊豆へ配流（承和の変）される途次、遠江国板築駅ほおづきにて死没。駅近くに葬られたことが『日本文徳天皇実録』嘉承3年（850）5月条に見える。その逸勢が配流される時に使われていたのが、本坂越のルートであった⁽⁸⁾。武部健一氏の『古代の道』によれば、「板築駅」はこの時にしか記録に現われず、浜名橋がしばしば損壊して再建されていることからして、このルートは東海道のバイパスとして適宜使い分けられていたと推定している。この本坂越は、現在も東三河と静岡県とを結ぶ県道として使われている。それを地名で示すと、豊川市御油町から東海道と分岐して、豊川—嵩山すせ—本坂峠—三ヶ日—気賀—引佐細江を経て、磐田市見付町で再び東海道と合流する。いわば既述の鎌倉街道を遠江国側に延長した別ルートと言ってもよいだろう。

付言すれば、この本坂峠を越える道は通称「姫街道」と呼ばれる。室町時代の明応7年（1489）8月に起きた大地震による津波で浜名湖口が決壊し、浜名湖は現在のように海と直接つながった。そして東海道の通行は渡し船の利用となったのである。さらに江戸時代に入ると、幕府の政策として湖口西にあたる新居宿に関所が設けられ、東海道の往来の取締りが強化されるようになった。「入り鉄砲に出女」の警戒である。そうしたこともあって婦女子が多く脇街道の本坂越を利用したので「姫街道」と称した、というのが通説である。説の当否は措くとして、「本坂越」「姫街道」の名称は江戸末期の古文書にも見ることができる。

ところで、『万葉集』には三河地方の街道として、もう一つの道がある。持統上皇の参河国行幸に従駕した歌人である高市黒人の「羈旅の歌八首」と題する歌の中に見えるもので、それを掲げると次のようである。

妹も我も一つなれかも三河なる二見の道ゆ別れかねつる（巻3・276）

一本に云ふ、三河の二見の道ゆ別れなば我が背も我も一人かも行かむ

当該歌は、題詞に「高市連黒人の羈旅の歌八首」と記すのみで、作歌事情も年代も不明であるが、歌中に参河国の「二見の道」が詠まれている。大宝2年（702）参河国行幸時に詠まれた歌と見るのが穏当であろう。「一本に云ふ」の異伝を含めた歌は歌意からすると、持統上皇一行が参河国を出立する頃、宴席の場で披露された座興の歌と推測される⁽⁹⁾。では、奈良時代以前からの古道であったことが確かな「二見の道」とは、どこを通っていた道であろうか。時代は下るが、江戸時代の『東海道名所図会』には「御油」の次に「本坂越」を掲げ、「二見の道」として「御油より左へ別れて、

八幡野口を経て、^{ほんの}本野が原にかゝり豊川に至る。これいにしへの街道なり」と記している。この道筋は、本稿で述べた本坂越、鎌倉街道の経路と合致する。二見の道を「姫街道」に求めるのが近世以来の通説であるが、『名所図会』はさらに「牛久保に二見塚と云あり、蓋し二見道の遺跡ならん」とも記している。姫街道沿いの豊川市役所の庁舎付近が旧地番「牛久保町字二見塚」である。すると参河国から東海道と分岐して東へ向かう本坂越（姫街道）の豊川市に至る辺りを「二見の道」と称したと推測されよう。平成10年に豊川市教育委員会が発掘調査を実施した豊川市八幡町の「上の蔵遺跡」からは奈良時代の道路状の遺構が見つかっている。三河国府跡の南側を国分寺・国分尼寺方向へと延びる道路であったようで、道路幅22mが確認されている。二見の道である可能性が高いが¹⁰⁾、少なくとも古代東海道とをつなぐ幹線道とみて間違いあるまい。

6. 歌枕の移動

古典和歌に詠まれた地名が、いわゆる「歌枕」となった背景には、単に歌に地名が詠み込まれるだけではないだろう。和歌を詠出する際には、特定の地名を表出すると共に、そこには「歌ことば」にも近い景物との取り合わせや凝縮された歌語的表現が求められ、やがて歌語として定着するからである。例えば『万葉集』の持統上皇が参河国へ行幸した折の地名「引馬野」にしても、歌が享受される場合には、都からアズマの入り口である参河国へ、馬を引いて野を進む意を重ねたことであろう。結句を「衣にははせ旅のしるしに」と倒置的に歌うところも、行幸従駕の驛旅歌にふさわしい情感がこもる。また、参河国の地名である「志香須賀の渡」が平安朝以後に名所歌枕となり得たのも、「しかすがに」という副詞的表現に人々が興味を覚えたからに相違ない。

こうした『万葉集』の地名に対する中古から中世における歌人たちの関心は、やがて「歌枕」を意識した発想や歌の表現技法に結実した。平安時代に始まる藤原清輔の『和歌初学抄』や藤原範兼の『五代集歌枕』等の歌学書が編まれたのも、そうした名所歌枕への関心からである。それを見ると「引馬野」はいずれも参河国とするのに、なぜか早い時期に引馬野が所在不明になっている。その原因のひとつには、既述したような三遠地方における東海道の変遷があげられよう。具体的に言えば、引馬野付近を通

過していた古代東海道が、平安時代末には廢れて、豊川宿を經由する北東寄りのルートに変わったからである。『万葉集』の「引馬野」に関する鎌倉時代の文献が三河説側に見られないのも、この時代の紀行文や日記類は、すべて鎌倉街道ルートを通行しているからである。飛鳥井雅世が『富士紀行』で「引馬野は此国（三河国）ぞかし、いづくならむ」と、その所在がわからないことを求めたのも、歌枕への関心としては当然であった。また、都から地方を旅した歌人たちが、一様に紀行文を録したのが道中の名所や歌枕などに対する感懐であったことを考えると、この三河地方の東海道の変遷は、引馬野の名を喪失する結果をもたらしたのである。

そして、これを遠江側で考えてみると、平安時代中期の『更級日記』や鎌倉時代の『海道記』『東関紀行』は、その旅の行程を詳細に叙述しているにもかかわらず、遠江の「引間宿」については、まったく触れるところがない。この遠江説が万葉歌の引馬野として比定する「引間宿」が初めてその名を現すのは『吾妻鏡』建長4年（1252）3月の宗尊親王の記事である。それ以後の『十六夜日記』（1277）や『都の別れ』『覧富士記』などの紀行文に「引間（曳馬）」「引馬野」の名が散見するが、これらは新たに「引間宿」が鎌倉街道の宿として整備されたからだろう。「引馬（曳馬）」といった地名は案外、街道を利用した人々によって命名されたのかも知れない。そして、この遠江国における引間宿の出現は、既に参河国の引馬野の名が廢れていたこともあって、『万葉集』以来の歌枕である「引馬野」の所在に混乱を生じさせる結果となった。『万葉集』に詠まれた引馬野を、遠江国に所在する「引間（引馬野）」に比定したのは、いわゆる「歌枕の移動」と言えよう。

このような歌枕が移動する例は他にもある。たとえば歌枕として知られる「由良」は、『万葉集』の中では、

妹がため玉を拾ふと紀伊の国の由良の岬にこの日暮らしつ（巻7・1220）

朝開き漕ぎ出て我は由良の崎釣りする海人を見て帰り来む（巻9・1670）

などと詠まれている。そして歌意からも知られるように紀伊国、今の和歌山県日高郡由良町に比定されてきた。ところが、『百人一首』にも採られて有名になった曾根好忠の歌に「由良の門を渡る舟人楫を絶えゆくへも知らぬ恋の道かな」があり、作者好忠が丹後国掾になっていることから、これを丹後国、今の京都府宮津市由良の地に求めて広く人口に膾炙しているのが、それだからである。

以上のように考えてくると、真淵説に従って国学者の多くが引馬野遠江

説を主張した近世にあって、契沖のみが「ひくまのを、ある名所抄に、遠江といへるはあやまりなり。参河なり」（『万葉代匠記・初稿本』）と述べているのは、極めて示唆的な発言として光彩を放っていると言えるだろう。

〔注〕

- 1 近江俊秀『道が語る日本古代史』（朝日選書、平成24年）、武部健一『道路の古代史』（中公新書、平成27年）などが古代道路と高速道路との類似性を指摘している。
- 2 久松潜一「引馬野・安礼乃崎考」（『万葉集考説』栗田書店、昭和10年）、竹尾利夫『東海の万葉歌』（おうふう、平成12年）も三河説を支持する。
- 3 竹尾利夫「高市黒人の抒情とその位置」（『万葉史を問う』新典社、平成11年）。
- 4 原秀三郎「『万葉集』から持統上皇三河行幸を読み解く」（『史料から読み解く三河』笠間書院、平成24年）。
- 5 久曾神昇「引馬野・安礼乃崎」（『三河地方と古典文学』名著出版、平成元年、初出は昭和42年）。
- 6 久松潜一前掲書（注2）、久曾神昇前掲書（注5）。
- 7 木下良『事典日本古代の道と駅』（吉川弘文館、平成21年）。
- 8 『文徳実録』に見える「板築駅」の所在は不明だが、浜松市三ヶ日町日比沢付近に比定する説が多い。現在、三河・遠江の境である本坂峠を東へ下った三ヶ日町に橘逸勢を祀る橘神社がある。
- 9 竹尾利夫「黒人の宴席歌」（『美夫君志』43号、平成3年）。
- 10 林弘之「東三河地方の古代二見道」（『三河考古』15号、平成14年）。

本稿は、和田明美編『道と越境の歴史文化—三遠南信クロスボーダーと東西文化』38-59頁、2017年、青簡舎を再掲載しています。掲載論文の著作権に関しては出典元に帰属します。