

論 文

古代越前国と愛発関

館野 和己*

はじめに

- 1．三関の中の愛発関
 - (1) 三関と愛発関
 - (2) 三関の廃止と復活
 - (3) 不破関と鈴鹿関
- 2．恵美押勝の乱と愛発関
 - (1) 乱の経緯
 - (2) 押勝のめざした愛発関
 - (3) 北陸道のルート変更と愛発関
- 3．愛発関をめぐる諸問題
 - (1) 三関の配置
 - (2) 愛発関の廃止
 - (3) 越前国府の位置

おわりに

はじめに

古代の越前国を考えると、忘れてはならないものに愛発関がある。三関の1つとして古代の関の中で最も重要な位置づけを与えられ、また恵美押勝（藤原仲麻呂）の乱の時にその機能を大いに発揮し、戦闘の命運を決定づけた関でありながら、奈良時代のみでその姿を消してしまった関。

愛発関はその位置すらまだ明確になっていない。敦賀市は愛発関調査委員会を設け、1996年度から99年度まで8次にわたる発掘調査を、有力な関跡候補地である疋田・追分地区で実施したが、残念ながらその痕跡はもちろん、道路跡も見つけるには至らなかった¹⁾。しかし調査地付近で路線の存在を想定できる範囲はそう広くはない。おそらく古代道路跡は現在の道路、国道161号線と重なっており、現路面の下に眠っているのであろう。そうであるなら発掘調査を実施して、道路遺構を確認することは現実には難しい。しかし関跡は道路を包み込むようにある程度の広さを占めたはずであるが、残念ながら確認することはできなかった。

こうした結果を受けて、疋田・追分以外に関が位置した可能性も含め、もう一度愛発関関係史料を

* 奈良女子大学教授、福井県文書館記録資料アドバイザー

読み直す必要がある。そこで本稿では文献史料から愛発関の位置を考えるとともに、同関に関連するいくつかの問題に触れてみることにする²⁾。

1. 三関の中の愛発関

(1) 三関と愛発関

律令国家は本貫地主義を維持するため³⁾、また軍事的緊急時に備えるため、関を置いて兵に守固させた。関の位置が国境にあたることは多くの事例から明らかである。軍防令置関条には「凡そ関を置き守固すべくは、並びに兵士を置配し、分番上下せよ」と関を兵士が守るべきことを規定する。この部分への『令義解』の注釈は「謂(い)うところは、境界の上に臨時に関を置き守固すべきも皆是也」というものであり、臨時に置かれた関も国境にあるべきものであった。ただし国境と言っても、隣接する2つの国のうち、都からより遠い側の国に置かれたことが実例からわかる。すなわち都から各地へ伸びる道が国境を越え、次の国に入った辺りが関の所在地であった。

関はその重要度によって3つのランクに分かれていた。そのことは衛禁律私度関条から知ることができる。すなわち「凡そ私に関を越えたらば徒一年(謂うところは三関なり)、摂津・長門、一等を減ぜよ。余関また二等を減ぜよ(後略)」によれば、私度という不法行為への処罰規定は、三関、摂津・長門(関) 余関に区別されている。私度とは許可を得ずに勝手に関を越えようとすることであり、見つければ三関では徒(懲役)1年、摂津・長門関ではそれより1段階低い杖100、そしてその他の関では2段階低い杖90であった。このうち摂津・長門関は瀬戸内海の東西両端に置かれた船の関である(『令義解』関市令欲度関条)。

それでは三関とは何かということが問題になるが、それには先の軍防令置関条の続きの部分を見る必要がある。そこには「其れ三関には、鼓吹・軍器を設け、国司分当して守固せよ。配するところの兵士の数は、別式に依れ」とある。この「三関」について『令義解』は「謂うところは、伊勢鈴鹿、美濃不破、越前愛発等是也」と注釈を加えており、その名を知ることができる。すなわち三関とは、東海道を伊賀国から伊勢国に入った所に置かれた鈴鹿関、東山道を近江国から美濃国に入った所に置かれた不破関、そして北陸道上に置かれた越前国の愛発関である。愛発関がどこにあったかは第2章で考察する。

右の規定によると、三関には太鼓や笛、武器などが備えられ、また各関に置かれる兵士の定数は、別の規定で定められることになっていた。そして三関には国司が交替で赴き守備にあたることになっていた。逆に言えば三関以外の関には国司は行かず、関の事務を執る関司と兵士のみが駐在していたのである。この規定が実際に行われていたことは、天平2年(730)度の「越前国大税帳」(『大日本古文書(編年文書)』巻1-428頁、『福井県史 資料編1 古代』越前国関係公文類2)末尾の国司が連署した部分に、「正七位上行掾勳九等坂合部宿禰」については自署がなく、「監関」と注記されていることからわかる。越前掾(国司の第3等官)坂合部宿禰葛木麻呂は当時関の監督に出かけており国府にいなかったため、この文書に署名することができなかったのである。この関とはもちろん愛発関のことである。ちなみにこの時の越前国司は守大伴宿禰邑治麻呂・介大蔵伊美吉石村・掾坂合部宿禰葛木麻呂・大目土師宿禰(名は不詳)・少目林連上麻呂の5人であったが、このうちここに自署し

ているのは守と介の2人だけで、他の3人は掾は先述のように愛発関に赴任中、大目は朝集使として上京中、少目は班田使として国内を巡行中であり、国府にはいなかったのである。

関の構造を考えると参考になるのは、職員令大国条である。国司の定員と職掌を規定した条文だが、そのなかに「三関国はまた関割及び関契の事を掌れ」という部分がある。このうち関契は、後述する固関の時に、中央から関に派遣されてきた使者の身分を証明する割符のことで、一片を固関使が持ち、他の一片を三関国司が保管していたのである⁴⁾。問題は関割である。これについて『令義解』は「謂うところは、律に依るに、関は検判の処、割は塹柵の所、是なり」と解釈する。これによれば関は交通の取り調べをする所、割は壕や柵で交通を遮断する所というような意味になろう。しかるに『令集解』の当該箇所に引く諸法家の説を見ると、釈説は「割は柵也。閤也」としつつ、それに続けて「名例律云わく、割は塹柵の所を謂う。関の左右の小関、亦割と云うべき也」とする。この名例律は日本律では逸文しか伝わらないが、共犯罪本罪別条のことであり⁵⁾、その条文は「割は塹柵の所を謂う」までの部分である。ここでは釈がさらに「関の左右の小関」と言っていることに注目したい。また伴説も「割は諸人の往来に障るべきを皆割と謂う」と解しており、基本的に関と変わらぬ機能を果たすようである。同じ関でありながら、相坂関(『文徳天皇実録』天安元年4月庚寅条)・相坂割(『日本紀略』延暦14年8月己卯条)というように両者の表記を用いている例もある⁶⁾。したがって関と割はその機能は同じでありながら、割は釈説のように主な関門(大関)の左右にある小関と理解することができる。

このように見てくると三関は大関と小関という構成であったとみられるのであり、愛発関を復元する際にも、複合的構造であったということを念頭に置かねばならないのである。

さて三関はもちろん全ての関を通過するには、過所という通行許可証が必要であった。過所は関市令欲度関条と公式令過所式条によれば、申請者が移動の事由、越える関の名と目的国名、本人の官位姓、同行する従者、携行する荷物、馬牛などを記し、その人が官人の場合は務める官司を、官人でない場合は郡司を経て申請し、京の人なら左・右京職が、それ以外は国司が発給することになっていた。関司は関に来た人の持つ過所を調べ、それに間違いがなければ通過させたのである(そうした行為を勘過という)。したがって過所がないのに関を通過しようとしたり、虚偽の申請書を書いて過所を入手する行為は厳しく処罰された。

愛発関の通過の難しさを窺わせる歌が『万葉集』に残っている。それは「中臣朝臣宅守の、蔵部の女孀狭野弟上娘子を娶(ま)きし時に、勅して流罪に断じて、越前国に配(なが)しき。ここに夫婦の別れ易く会ひ難きを相嘆き、各々慟む情を陳(の)べて贈答する歌六十三首」(巻15目録)中の歌である。中臣宅守は天平12年(740)6月15日に実施された大赦において、赦免されなかった6人の1人として見えるから(『続日本紀』同月庚午条)、越前に配流となったのはそれ以前のこととわかる。

宅守は越前に送られる途中に関を通った。「遠き山関も越え来ぬ今更に逢ふべきよしの無きがさぶしさ」(3734)は、山関を越えたことにより、二人の仲が裂かれたことが決定的になったことを嘆いたものである。この山関はおそらく愛発関のことであろう。彼を通った関としては、「吾妹子(わぎもこ)に逢坂山を越えて来て泣きつつ居れど逢ふよしも無し」(3762)という歌から、逢坂山を山背から近江に入った所に置かれた逢坂関もあったろう。しかしそこを過ぎてはまだ近江国である。近江

はかつて天智天皇の時に都が置かれた所でもある。やはり三関の1つである愛発関を越えて越前国に入ったことが、決定的に絶望感を深めたことであろう。

これ以外にも宅守が関を詠んだ歌がある。「過所無しに関飛び越ゆる霍公鳥（ほととぎす）まねく吾子（あこ）にも止（や）まず通はむ」（3754）、「吾（あ）が身こそ関山越えてここにあらめ心は妹に寄りにしものを」（3757）。いずれも流刑地の越前にいて、二人を引き裂く関を詠み込んだものであり、先の歌からは、過所が無くて関を越えることのできる霍公鳥を羨望の眼で見ている宅守の姿が浮かんでくるのである。

なお彼が流された先は味真野であった。それは娘子の詠んだ「あぢま野に宿れる君が帰り来む時の迎へを何時（いつ）とか待たむ」（3770）から知られる。味真野は越前国今立郡味真郷の地で、越前市（旧武生市）東部にあたる。

関は日の出とともに開けられ、日の入りとともに閉じられた（関市令関門条）。しかし閉鎖されたままになることがあった。それを固関というが、天皇の崩御や反乱など、政治的危機が発生したときに、反乱を起こそうとする者が都から東国へ向かうことを防ぐための措置であった。かつては関は、東国から都に攻めてくることを防ぐための施設だと考えられたこともあるが⁷⁾、三関のそれぞれの国内での位置を見ると、国府の外側ではなく京に近い国境にあったことから、それは外敵に備えるためというよりも、京に反乱が起こったときに、その逆謀者が東国へ逃入しそこを拠点とし、あるいは東国の勢力を動員して行われる反撃を未然に抑える役割のほうが重要であったということが岸俊男氏によって明らかにされている⁸⁾。固関の初見は養老5年（721）12月の元明太上天皇の崩御時で、崩御当日に固関使が派遣されている（『続日本紀』同月己卯条）。固関使は身分を証明する関契の1片を持ち、関側に置かれたもう1片と合わせて、ぴったり合えば正しい固関使であるということになるのである。この時には史書に記録が見えないが、数日経って事態が落ち着くと今度は開関使が派遣され、固関措置が停止されたのである。

この時を嚆矢として、以後『続日本紀』を見ていくと、天平元年（729）2月の長屋王の変、天平勝宝8歳（756）5月の聖武太上天皇の崩御、天平宝字8年（764）9月の恵美押勝の乱、天平神護元年（765）10月の称徳天皇の紀伊国行幸準備時、宝亀元年（770）8月の称徳天皇の崩御時、天応元年（781）4月の光仁天皇の不予時、同年12月の光仁太上天皇の崩御時、延暦元年（782）閏正月の因幡守氷上川継の乱時に固関が行われているのである。

（2）三関の廃止と復活

前節で見たような機能を果たした三関であるが、延暦8年（789）7月に停廃された。それを語る『続日本紀』同月甲寅（14）条は次のようである。「伊勢・美濃・越前等の国に勅して曰く、『関を置く設けは、本、非常に備う。今正朔の施す所、区宇無外なり。徒（いたずら）に関険を設けて防禦を用いること勿（な）く、遂に中外隔絶して、既に通利の便を失い、公私の往来、毎（つね）に稽留の苦を致さしむ。時務に益無くして民の憂いに切なること有り。思うに、前の弊を革（あらた）めて以て変通に適せんことを。その三国の関は一切停め廃（や）めて、有（たも）てる兵器・糧糒は国府に運び収め、自外の館舎は便郡に移し建つべし』とのたまう」。これによれば、三関廃止の理由は、軍

事的防禦に用いることがなく、交通にとって阻害要因になっているということである。三関が実際に戦闘を防ぐ機能を果たしたのは、前節で見た多くの固関時の中でも、第2章で見る恵美押勝の乱のときのみであった。ここに愛発関に置かれていた兵器や糧糒は越前国府に移され、建物は便郡に、おそらく多くは敦賀郡のどこかに移築されたのであろう。

ところでこの時廃止されたのは三関だけではなく、他の関も順次廃止されたようである。そのことを明確に示す史料はないが、三関停廃の4カ月後の延暦8年11月に摂津職の勘過が停止されているのは(『続日本紀』同月壬午 壬子の誤りか 条)、摂津関に関わるものである。またやや遅れて延暦14年(795)8月には、近江の逢坂関が廃止された(『日本紀略』同月己卯条)。さらに『類聚三代格』に収載された、先の三関停廃を示す延暦8年7月14日勅では、「三国の関」という限定が見えず、「一切停廃」すべきことが命じられている。これは当初勅が出されたときは三関のみを停廃するという趣旨であったが、その後基本的に全ての関を廃止することになったので⁹⁾、その後勅の内容を一部改訂し、三関という限定を削除したものが『類聚三代格』に収載された結果であるとみられるのである¹⁰⁾。

ところがその後も三関は記録に登場する。その最初は大同元年(806)3月の桓武天皇崩御の時である(『日本後紀』同月辛巳条)。桓武がその日70歳で崩御するとすぐさま使者を派遣して、伊勢・美濃・越前三国の故関を固守したのである。ここで「故関」とあるのは、もちろん既に廃止されているからである。停廃時の措置によれば既に関の施設も備品も無くなっているはずである。おそらくは臨時にかつての関跡に兵士を送り、道を遮断したのであろう。それまである程度はまだ関の施設が残っていた可能性もあろう。

さらにそれから4年後、弘仁元年(810)9月には、嵯峨天皇に皇位を譲り平城宮にいた平城太上天皇が、再び皇位に戻ろうと平城京遷都を宣言するに至った。上皇のクーデターであり、いわゆる藤原薬子の変である。この時、嵯峨天皇側はやはり固関の措置を取ったが、そこでは「伊勢・近江・美濃等三国の府并(なら)びに故関を鎮固」したのであった(『日本後紀』同月丁未条)。三国の関のみならず国府も固守対象になったことは新しい措置だが、それよりもここで注意されるのは越前が消えて近江が出てきたことである。近江の故関といえば逢坂関である。すなわちここでは愛発関に替わって逢坂関が三関の1つになったのであり、以後固関が行われる時は、近江・伊勢・美濃の三関となった¹¹⁾。こうして三関はそれを構成する関が当初とは変わりながら、政治的危機にあたって固関されるという形で復活したのである。ただそれは固関時のみのことであり、日常的には既に勘過は行われなかったようである¹²⁾。

こうした動きの中で愛発関は完全に姿を消してしまった。都が平安京に遷った状況の中で、逢坂関を抑えれば東海・東山・北陸3道をすべて抑えられるようになったので、愛発関を存続させるよりも効率的だと考えられるようになったのであろう。さらにはそれにとどまらない理由もあると考えるが、それについては第3章でまた述べることにしよう。

(3) 不破関と鈴鹿関

ここで愛発関の様相を考えるために、三関の中の他の2関、すなわち不破関と鈴鹿関を見ていこう。まずは不破関から始める。それは東山道が近江国から美濃国に入った地点、今の岐阜県関ヶ原町松尾

地区に位置し、三関の中でただ1つ位置が明らかになっている関であり、また発掘調査も行われて、ある程度その構造も判明しているところである¹³⁾。

それによると、**図1**のように北辺は長さ460m、東辺は432m、南辺は112mの土塁で囲まれ、西辺は北西から南東へと流れる藤古川の段丘崖で限られ、不整形な逆台形の平面形を呈している。そのほぼ中央を東西に旧中山道が貫いているが、それぞれ古代の東山道の名残とみられる。そしてその北側にほぼ1町四方を占めると想定される築地塀で囲まれた一郭がある。その中には数頭の掘立柱建物が並んでおり、関司が事務を執る館舎であったとみられる。東北隅には8世紀の竪穴住居があり、関を守固する兵士の住居と考えられている。



図1 不破関の構造
 館野和己『日本古代の交通と社会』から転載。

関の建設年代を推定できる資料の1つは軒瓦であり、それによると7世紀末葉から8世紀初頭に創設され、8世紀中葉に大規模な改作がなされたとみられるが、さらに東北隅の外郭土塁からは、地鎮のため土師器の甕に入れられた3枚の和同開珎が出土しており、その土塁が和銅年間以降に築かれたことがわかる。

以上が不破関の構造であるが、興味深いのはそこが江戸時代には大関村と呼ばれたこと、そしてその北方1km強の所に、小関の名が残っていることである(**図2**)。小関は伊吹山の西麓を通り琵琶湖岸に出る旧北国街道に面した所にあたる。逆方向に進めば東山道と交わり伊勢街道となる。大関・小関の名は前節で検討した関・劔(小関)を思い起こさせるものである。したがって不破関は、東山道上に大関が、そして後に北国街道と呼ばれる道路上に小関が配置されるという複合的構造を取っていたとみられるのである。関が十全な機能を果たすためには、いくつかの道を扼することによって、不法な交通を取り締まれることが求められたであろう。大関・小関はまさにそれに対応する構造であったのである。

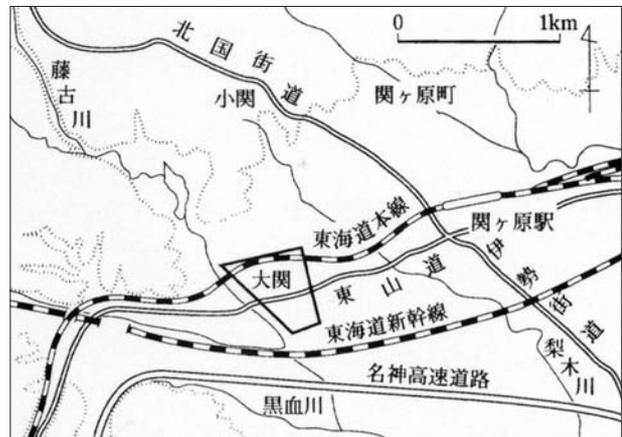


図2 不破関の大関・小関
 館野和己『日本古代の交通と社会』から転載。

次に鈴鹿関を見る。同関については『続日

本紀』に興味深い記事が現れる。すなわち a 宝龜11年(780)6月辛酉(28)条には、6月16日に鈴鹿関内の西内城の大鼓が、b 天応元年(781)3月乙酉(26)条には、3月16日に西中城門の大鼓が自然に鳴ったという話が見える。おそらく西内城と西中城は同じものである。また c 同年5月甲戌(16)条によると、14日から15日まで鈴鹿関の城門と守屋4間が、やはり自然に木で衝くような音を出したという。こうした不可思議な話なのだが、注意されるのはこれによって、鈴鹿関には a 西内城あるいは b 西中城と呼ばれる施設があることがわかり、c の城門には「西」という限定が付かないから、それは a b とは別のものと考えられる。すなわち鈴鹿関には2つの城と呼ばれる施設があり、それぞれに城門が設けられていたのである。そしてまた各城門には大鼓が置かれていたが、それは関門の開閉の時や非常を告げるためのものであろう。また守屋は兵士の詰め所であろうか。

さて鈴鹿関では発掘調査は行われていない。しかし八賀晋氏らによる地形調査によると¹⁴⁾、その比定地である三重県関町中心部の台地上は、小谷によって東西2つの地域に分かれており、西側では近世の東海道の南側に位置する城山の山頂部と、北側にある観音山に続く丘陵上に一部土塁の跡がみつき、また東海道と直交する「長土居」と呼ばれた土塁の跡がかつてはあり、これらが西内(中)城と呼ばれたものの外郭線とみられる。また東側にもやはり関の施設が想定できる。西内(中)城とされるものの南北長は約600m、東西幅は340mになるので、やはり関はかなり大規模なものであったことが窺える。さらに鈴鹿関の西では近世東海道(平安時代以降の東海道)から大和街道(これが奈良時代の東海道であろう)が、東では伊勢別街道が分岐する。すなわちこの辺りで複数の道が交差するわけであり、2つの「城」はあるいは大関・小関の関係を示すものかもしれない。

以上、不破関と鈴鹿関という三関に属する他の2つの関の様相を見てきた。そこから言えることは、いずれもその規模がかなり大きいこと、複数の道を抑えるように配置されていたこと、そして特に不破関では明確に大関・小関という複合的構造を取っていたということである¹⁵⁾。そこでいよいよ次章以下で愛発関の実相を探ることにする。

2. 恵美押勝の乱と愛発関

(1) 乱の経緯

愛発関が史上その姿を明確に現すのは、天平宝字8年(764)9月におきた恵美押勝の乱の時である。乱の経緯を辿ることによって、愛発関の位置を探る手がかりを得ることができると考える。そこで図3を見ながら『続日本紀』を繙くことにしよう¹⁶⁾。この図は後述する私の考えとやや異なる点があるが、大まかな経緯を知るには十分である。

さて孝謙天皇の時、その母である光明皇太后の紫微中台(皇后時代の皇后宮職を改めたもの)を足場として、天平勝宝元年(749)8月にその長官たる紫微令に就き、ついで天平宝字元年(757)5月に軍事権も掌握した紫微内相となって権勢を益してきた藤原仲麻呂は、翌年8月に彼が擁立した淳仁天皇が即位すると、天皇から藤原恵美押勝の名を賜り、諸官司の名を中国風に改めるとともに、自ら大保(右大臣を改めたもの)の職につき、重心を紫微中台から太政官に移すようになった。これは光明皇太后の年齢を鑑みてのことである。そしてさらに天平宝字4年正月には大師の地位に昇った。これは太政大臣を改称したものであり、臣下で生前に太政大臣にまで達したのは押勝が初めてであった。

ところがその年6月に光明皇太后が60歳で亡くなると、次第に彼の権勢は衰えるようになり、特に翌天平宝字5年10月から平城宮の改築のために暫く滞在した近江の保良宮で、病気を治療した僧道鏡を孝謙太上天皇が寵愛するようになると、それを批判する淳仁天皇との間に対立が生じた。そして翌年5月に平城宮に戻ってくると、天皇は中宮院に入ったのに対し、上皇は法華寺に入るといように両者の決裂は決定的になり、上皇が政治の実権を握ると宣言したのである。こうして次第に追いつめられていった恵美押勝は、遂に天平宝字8年(764)9月クーデターを起こすに至った。

すなわち11日に押勝の不穏な動きを知った上皇方が、淳仁天皇のいた中宮院に置かれていた天皇権力のシンボルである鈴印(駅鈴と天皇御璽)を掌握したことから事件は始まった。押勝は息子の訓儒麻呂を遣わし一旦は奪い返したが、上皇方が攻撃し訓儒麻呂を射殺し、再び鈴印を確保した。これに対し押勝は中衛將監矢田部老を派遣して攻撃させたが、彼も射殺された。押勝は上皇に対し公然と反旗を翻したことになったのである。上皇は押勝の官位を剥奪し、三関を固守させた。ここに愛発関も閉じられた。そしてこの夜、押勝は太政官印を持って近江に逃げ、上皇方の兵がそれを追った。近江は彼自身長く国守を勤め、また藤原氏との関係も深かった国である。そこでそこを拠点に立て直しを図ろうとしたのであろう。押勝方は宇治から近江に向かったが、追討軍の山背守日下部子麻呂や衛門少尉佐伯伊多智らは直に田原道を取り、先回りして近江に至り勢多橋を焼いた。これは瀬田川の東にあった近江国府に押勝方が行くことを阻止する行動であった。押勝は平城京から宇治を経て山科に出、逢坂山を越えて近江に至る東山道を進んだのであろう。それに対し追討軍は、宇治より手前で東山道から東へはずれ、現・京都府宇治田原町を經由して瀬田川に出て勢多橋に至る捷路である田原道を取ったのである。

勢多橋を焼かれたことを知った押勝は、慌てて今度は琵琶湖西岸の北陸道を北上し、高島郡の前少領角家足の宅に泊まった。押勝は越前国守を務める子息の辛加知を頼ろうとしたのであろう。その夜彼の寝ていた家の上に、鴛ほどの大きさの星が落ちたという。ところが佐伯伊多智らはまたも越前国に先回りして、辛加知を斬り殺してしまった。

そうとは知らない押勝は、同行した氷上塩焼(天武天皇の孫で新田部親王の子)に今帝と名乗らせ、

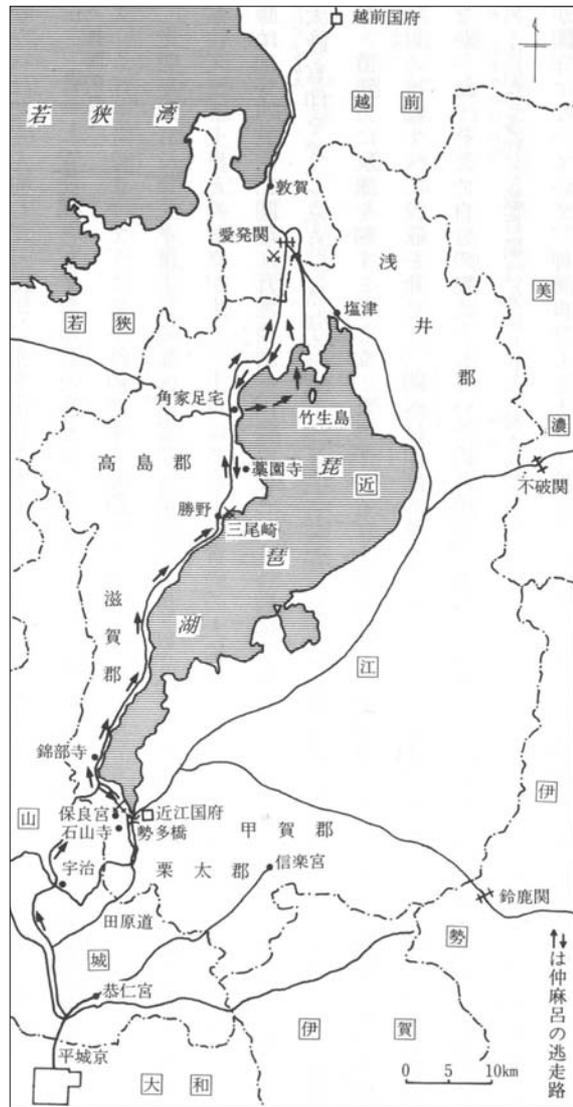


図3 恵美押勝の乱の戦闘要図
『福井県史 通史編1 原始・古代』から転載。

自分の息子の真先や朝獺らを親王に準えて三品とした。完全な反逆行為である。そしていよいよ越前国に近づいて行き、愛発関が登場するようになる。

すなわち押勝は、数十人の精兵を遣わして愛発関に入らせようとしたのである。ところが上皇方が既に関を抑えており、授刀物部広成らとその攻撃を防ぎ、退却させた。そのため「進退拠（ところ）を失」った押勝は、船に乗り浅井郡塩津に向かった。現在の滋賀県伊香郡浅井町にある琵琶湖北岸の津であった。そこから愛発関に向かおうとしたのであろう。ところが急に逆風が吹き、船が沈みかけた。そこで上陸し、今度は山道を取って直に愛発を目指したが、再び伊多智らがそれを迎え撃った。そのため8、9人が矢に当たって死んだ。押勝は一旦高島郡三尾崎（現在の高島市明神崎）まで退却し、そこで追討軍の佐伯三野・大野真本らとの間で、午の時から申の時まで戦闘を繰り広げた。追討軍の疲弊が目立ったところへ藤原蔵下麻呂の援軍が到着し、攻守所を変えたため、押勝の息子の真先率いる軍は退却せざるを得なかった。そこで佐伯三野軍はこの勢いに乗り攻撃し、真先軍の兵をかなり殺傷した。

こうして敗色濃厚な戦闘を見た押勝は船に乗って湖上に逃げ、追討軍の将たちは水陸両道からこれを攻めた。そのため押勝は勝野の鬼江（高島市の勝野にある乙女ヶ池がその名残という）に拠って、精鋭を尽くして最後の反撃を試みたのであるが、追討軍の攻撃は激しく、押勝軍は壊滅的打撃を受けてしまった。仕方なく押勝は妻子3、4人と船に乗って江上に出たが、石村石楯に捕らえられて首を斬られ、妻子と徒党34人が鬼江の畔で斬られたのである。押勝の首が都に届けられたのは18日であったから、わずか8日間の逃避行であった。これが恵美押勝の乱の顛末である。14日には押勝によって退けられていた兄の豊成が右大臣に復し、20日には道鏡が大臣禅師となり、政界の様相は大きく変わった。さらに10月9日には淳仁天皇が皇位から引きずり下ろされ、淡路に流された。そしてその日付は不詳であるが、孝謙太上天皇が再び皇位につき、称徳天皇となったのである。

ここで見てきた乱の経緯こそ、愛発関の位置を探る手がかりとなる。すなわち関係箇所をもう一度整理すると、押勝軍は、まず愛発関に入ろうとしたが失敗し、次に塩津からも向かおうとしたとみられるが、塩津への途中で漂没しかけて上陸し、山道を取って愛発関を目指したが再び阻止され、そこから三尾崎まで退却した、ということがわかる。

これをもとにして愛発関の位置は詳しくは次節で検討するが、もう1つ確認しておかねばならないことがある。それは上の4点からもわかるように、一連の戦闘は琵琶湖北岸から西岸にかけて繰り広げられたということである。そして押勝は湖北から北上して越前に入るために、愛発関を越えようとしたのであった。したがって愛発関は、近江と越前との国境を越えた地点にあったとみられる。

このことはまた別のことからわかる。それは乱後の9月29日に発せられた上皇の詔の中で、押勝が「近江国に奔（はし）り拠りて越前関に亡（に）げ入る」と言われていること、11月癸丑（20）条に「使を遣わして幣を近江国の名神の社に奉らしむ。是より先、仲麻呂が近江に奔（はし）り拠るや、朝庭遙かに望みて国神に禱（の）み請う。而して境内を出づること莫くして、即ちその誅に伏す。所以（ゆえ）に宿禱を賽（かえりもう）す」とあることである。ここでは押勝討滅を近江国の名神に祈ったところ、押勝はその境内、すなわち近江国内から出ることなく誅に伏したと言っているのである。

さらに次のようなこともある。翌天平神護元年（765）正月8日に勅があり、調・庸を近江国高島

(3) 北陸道のルート変更と愛発関

前節で愛発関は敦賀市道口付近にあったと推定した。しかしそれで問題はすべて解決したのであるか。私はそれでは十分な解決ではないと思う。それはまだ北陸道のルートを検討していないし、関の構造という視点からの検討、すなわち先に不破関などについて指摘した大関・小関という複合的構造が、愛発関ではどうだったのかという考察がまだすんでいないからである。こうした問題を解いていかなければ、愛発関の実態解明はできないであろう。

そこで同関の位置問題のカギとなる、当時の北陸道のルートから考えていきたい。北陸道のルートを復元する手がかりは、『延喜式』兵部省諸国駅伝条に載せる駅名である。そこで『延喜式』から関係地域の駅を抜き出してみると、近江国の北陸道上には穴太・和爾・三尾・靱結駅があり、越前は松原・鹿蒜・淑羅と続く。さらに若狭を見ると弥美・濃飯駅があった。弥美駅は三方郡弥美郷の地にあたる御浜町の耳川下流域に位置したとみられる²⁶⁾。濃飯駅は「若狭国遠敷郡野駅家」と記す木簡も出土している²⁷⁾、同郡野郷(里)²⁸⁾、すなわち『和名類聚抄』の野里郷にあったとみられるが、それは若狭町(旧上中町)上野木・中野木・下野木付近に比定される。弥美・濃飯駅の順に記される駅路は、明らかに東から西へと向かっていたのである。

これらから復元される北陸道は、穴太駅から北上し、近江最北端の靱結駅を過ぎると国境を越えて越前の松原駅に至る。そこから道は二手に分かれ、メインルートは鹿蒜・淑羅駅へと北上するが、もう一方は西へ向かい若狭に入り、弥美・濃飯駅と辿って若狭国府に至るというものである。すなわちここでは若狭国内の駅路は、北陸道からの枝分かれ路と位置づけられているのである。

このルートでは近江北端の靱結駅は、『和名類聚抄』に見える同国高島郡靱結郷に置かれていたとみられるが、それはマキノ町の知内川流域の石庭に今も靱結の小字名が残るので、その辺りに比定される²⁹⁾。先に見た押勝の取った「山道」の入り口にあたる。そして越前最初の松原駅は、敦賀市の気比の松原の近くにあったとみられる³⁰⁾。そうするとその間はいずれのルートを通ったかということが問題になるが、駅路は発掘調査の成果によってかなりの幅を持つことが明らかになっているから、靱結駅比定地からこのルートがそれにあたるとの説もあるが、先に述べたようにそこは狭く急峻な道であるから、駅路にはふさわしくない。やはり後世に西近江路(七里半越え)として引き継がれるルートこそふさわしいであろう。したがってa靱結駅から大きく東へ屈曲する知内川に沿って東行して小荒路付近に出て、そこからまた北へと流れを変える同川に沿って北上するか、それともb靱結駅からは東北方へ進み知内川を渡り、上開田から熊路峠越えで東に曲がった知内川沿いの浦に出て、先のルートに合流するか、あるいはc靱結駅から東へ向かい、山崎山の麓を南から東へ回り海津に至り、そこから追坂峠を越えて小荒路の知内川沿いに出るか³¹⁾、いずれかのルートを取ったのであろう。cの場合は靱結駅は、今の石庭の地よりも南の湖岸寄りにあったのかもかもしれない。

『延喜式』主税上諸国運漕功条によると、越前から平安京へ向かうルートのうち海路は、敦賀津から塩津まで陸上を行き、そこから大津まで船を利用するというものである。すなわち敦賀からは北陸道(西近江路)を利用していないことがわかるが、それは海津から敦賀津へ向かう陸上路が整備されていなかったためであろう。その時問題になるのが、追坂峠である。したがってcは除外されることになる。またこのことによって、押勝が最初取ったこのルートも、海津を経由したものではなかった

であろうことが窺われる。

これが『延喜式』の北陸道ルートである。しかしそれ以前、奈良時代においてもこのルートであったかという、そうではないのではなかろうか。そもそも越前は北陸道に属する国であるが、北陸道の最初の国は若狭である。近江は国内を北陸道の他に東山道も通るので、東山道に属した。したがって北陸道諸国の国を列挙するときも、若狭・越前の順となる³²⁾。

さらに『日本紀略』に注目される記事がある。それは延暦14年(795)7月辛卯(26)条の「左兵衛佐橋入居を遣わして、近江・若狭両国の駅路を檢ぜしむ」というものである。そしてこのすぐ後の閏7月辛亥(17)条には「駅路を廢す」と書かれている。これだけ見るとこの時、全国の駅路が廃止された、つまり駅制が停止されたかのようなのであるが、そうは考えがたい。そもそもこの辺りの記事は『続日本紀』に続く『日本後紀』に記録されていた。ところが同書は全40巻のうち10巻しか現存しない。しかしそこに書かれていた記事の一部が『日本紀略』に収録されているので、我々は『日本後紀』の欠の一部を補うことができるのであるが、同書はその名の通り抄録、すなわちダイジェスト版であり、載せるにしても記事の全文を記さずに省略している場合が多い。たとえば『日本後紀』には具体的に人名と官職名を記す任官記事も、『日本紀略』では「任官」とのみ書いている。こどもその1例であろう。すなわち「駅路を廢す」というのは、その前の「近江・若狭両国の駅路」を受けての表現であろう。この2つの記事の間には閏7月の4日分の短い記事があるだけであるから、このように略記しても、その意味は十分通じるのである。

こう考えてよいなら、延暦14年に近江と若狭で駅路の改変がなされ、両国をつなぐ駅路が廢されたとみることができよう。すなわちそれまでは、近江 - 若狭 - 越前とつながっていた北陸道が、この時点から『延喜式』の近江 - 越前 - 若狭というルートに変わったのである。

ところで奈良時代の若狭国には、『延喜式』には見えない駅のあったことが、平城宮跡から出土した木簡から判明している。すなわち玉置駅と葦田駅である³³⁾。このうち玉置駅は遠敷郡玉置郷の地、すなわち若狭町(旧上中町)玉置に比定されるが、そこは濃飯駅に近い。したがって両者は同時併存したのではなく、天平勝宝4年(752)に玉置郷が東大寺の封戸として施入されたことにより³⁴⁾、そこに置かれていた駅が濃飯に移されたと考えられる。一方葦田駅は木簡に若狭国三方郡と記されている。その比定地は明確ではないが、弥美駅と濃飯駅との間隔が長いから、その中間の若狭町(旧三方町)横渡付近に置かれていたとみられている³⁵⁾。

したがって奈良時代当初は、近江から若狭に向かい、玉置駅(後に濃飯駅に変更) - 葦田駅 - 弥美駅と辿った後、関峠を越えて越前に入り、松原駅に至ったと考えられる。そして若狭国府に行く場合は、玉置駅(濃飯駅)から西へ少し駅路をそれたのである。鞆結駅はこのルートからはずれるから、駅路の変更にともなって新たに設けられた駅ということになる。

このように奈良時代の駅路を想定すると、愛発関は当然このルート上にあったことになる。すなわち若狭から国境を越えて越前に入ってきた所に置かれたのである。こうした見解は私が初めてではない。歴史地理学の立場から足利健亮氏と金田章裕氏が相次いで、奈良時代の北陸道は近江 - 若狭 - 越前と続くものであるとして、若狭国からの北陸道が関峠を越えて敦賀平野に出た地点にある敦賀市関付近に愛発関を比定されたのである³⁶⁾。図6は金田氏の作成されたものである。私も敦賀市関付近と

いうこの説に魅力を感じる。それは不破・鈴鹿関で見たように、関はかなりの規模を有するから国境上ではなく、そこから少し入った、ある程度の平地が開けた所に置かれるものだったからである。そうであるなら関峠を越えた北陸道が、谷部を過ぎて平地部に出てきた関付近こそが、最もふさわしい。ちょうど道口と同じような立地である。

ただし両氏が、恵美押勝軍がこのルートを通ろうとしたと考えられていることには、賛成できない。先に見たように、押勝の乱は近江国内に留まったのであり、若狭には及んでいない。したがって押勝は北陸道上に置かれた愛発関を通らずに、湖北から愛発関に入ろうとしたのであった。この一見すると矛盾するような事態を整合的に理解するには、やはり不破関について指摘したように、大関・小関という複合的構造を持つものとして愛発関を見るしかない。すなわち愛発関の大関が、北陸道上を若狭から越前に入った敦賀市関付近くに置かれ、小関が湖北からの道が越前国に入った同市道口付近に置かれていたと理解するわけである。小関については、湖北からそこへ向かうメインルートであった西近江路、すなわち押勝の取ったルート の上に、小荒路という地名があることが注目される。これは小関としての愛発関への道ということから生まれた地名と考えられるかもしれない。押勝は近江国府に向かう際には東山道を取ったため、田原道を進んだ追討軍に先回りされてしまった。そこで今度は越前に向かうのに若狭経由で遠回りとなる北陸道ではなく、湖北から直接越前に入る捷路を取ったが、そこに置かれた小関で入国を阻止され、敗退せざるをえなくなったのである。大関・小関という視点を加えることで初めて、愛発関の実態は解明できると考えるところである。

このように愛発関は大関・小関で、都から敦賀平野へとつながる2つの道を押さえたわけである。そうすると押勝が最後に取った山道は、その2つの関の間に出るようなルートであった。これは急峻な谷道であり使われないルートであったから、この出口には小関は置かれなかったのか、あるいはやはり置かれていたのかはよくわからないが、「山道を取りて直に愛発関を」目指したと、「直に」という表現が使われて入ることからすると、関が置かれていないルートを取って直接関が守ろうとした地域の内部に入ろうとした、すなわち「門に由らず」に関を抜けようとする越度（衛禁律私度関条）にあたる行為をした可能性が大きかろう。この道を取っても、敦賀平野を進めば、道口付近に置かれた小関でその動きを掌握することができたであろう。

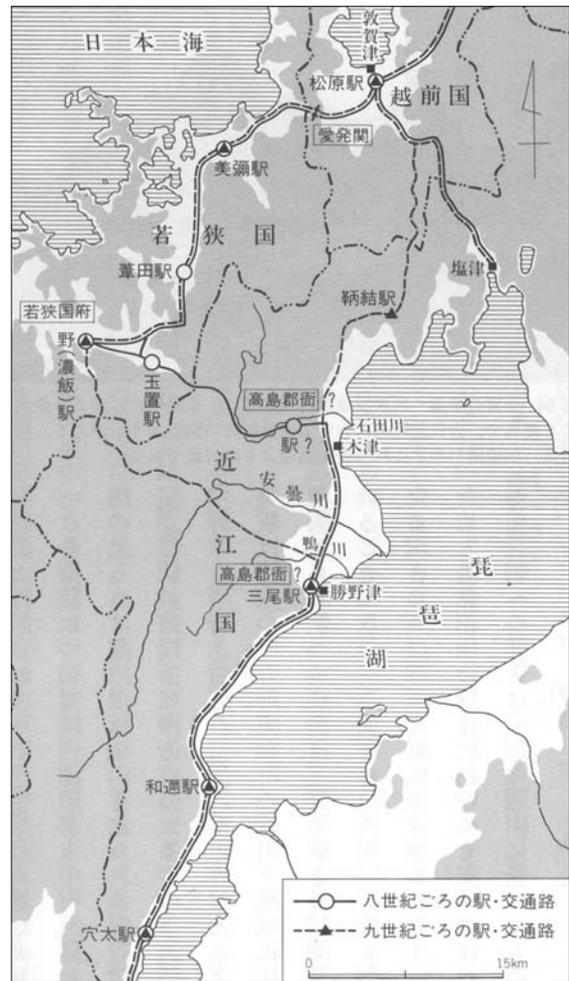


図6 北陸道の経路変更
『今津町史 第1巻』から転載。

このように奈良時代の北陸道ルートと愛発関の位置を復元すると、『類聚国史』巻83政理5 正税天皇9年(832)6月己丑(28)条の「越前国の正税三百束を、彼の国の荒道山道を作りし人、坂井郡の秦乙麻呂に給う」という記事が注目される。この「荒道山道」は愛発の山道であり、駅路変更後に西近江路を北陸道として整備する工事を、秦乙麻呂が行ったことを示すものであろう。すなわち押勝が取ったのルートの、北陸道とするには不十分な箇所を、拡幅したり側溝を掘るなどの工事に協力したのであろう。

3. 愛発関をめぐる諸問題

(1) 三関の配置

前章で愛発関の大関・小関問題や北陸道のルート変更などについての私見を述べた。最後にそれを受けて、さらにいくつかの問題点について触れてみたい。

その1つは、三関がなぜ美濃・不破関、伊勢・鈴鹿関、越前・愛発関という形で成立したかという問題である。これは根本的な問題であり、解答を与えることは非常に難しい。そもそも三関で画された地域の性格をどうみるかという、律令国家の有した地域概念、領域概念などを明らかにしなければ解明できないであろう。そこでここでは歴史的観点から見た点だけを指摘しておきたい。すなわち三関がなぜそこに置かれたのかということの背景には、壬申の乱の記憶があるのではないかということである。あるいはそこからの教訓といってもよいかもしれない。

そもそも三関は、近江の東と北に置かれたようにみえることから、近江大津宮に都が置かれた天智朝に設置されたものとみる見方もあった³⁷⁾。しかし壬申の乱の時には鈴鹿関は『日本書紀』天武天皇元年(672)6月甲申(24)条に登場するが、不破関は見えず、単に「不破道を塞ぐ」(天武天皇元年6月壬午条)とのみあることから、当時はまだ成立していなかったとみられる。かつ不破関跡の発掘調査で外郭土塁の中から和同開珎が出土したため、その成立が和銅元年(708)以後に下ることが確実になった。したがって三関は大宝令で規定され、実際にはそれよりやや下って築造されたと考えられるのである。そしてその際、三関は実態としては伊賀と伊勢、近江と美濃、若狭(近江)と越前の間を画する配置を取っていたが、イデオロギー的には畿内と畿外を分けるものと意識されたであろう³⁸⁾。したがってその実態と理念の相違は、どこから生じたのかということを明らかにする必要があるのである。それが先に述べた地域概念、領域概念の問題である。

しかしこれは畿内とは何かという問題を深める必要があるので、今暫くそれは置いておき、近江が三関のいずれにも関わっていることに注意したい。すなわち不破関は大関・小関とも、愛発関は小関が近江から出る道に置かれたことは既に見たが、更に鈴鹿関についても、その小関かとみられる関が抑える近世東海道(すなわち平安時代以降の東海道)は近江から伊勢に入る道であった。またその道は、壬申の乱で使われた道であり、当時の鈴鹿関が置かれたのも、このルート上であった。

こうしたことから私は、三関の配置と壬申の乱の経験とはやはり大いに関係があると考え³⁹⁾。すなわち天智天皇10年(671)12月に天皇が崩御する前から、大海人皇子は近江を離れ吉野に隠棲していたが、近江方が自分を攻撃しようとしていることを知り、翌年6月22日に吉野から使者を美濃国に派遣して、安八磨郡の湯令多品治に拳兵を促し、また国司たちに兵を率いて不破道を塞ぐように指

示したうえで、自ら出立することを宣言し、24日に東国に向けて出発した。そして伊賀を経て翌日伊勢の鈴鹿郡に入ると、伊勢国司や湯沐令田中足麻呂らと合流し、そこで兵を集めて鈴鹿山道を塞ごうとした。この鈴鹿山道とは近江から鈴鹿峠を越えて伊勢に至る道、すなわち平安時代以降の東海道であろう。ここを塞いだのは、近江朝廷側の追っ手を防ぐためである。その夜三重郡家に宿泊していると、鈴鹿関司の遣わした使者が、山部王・石川王（いずれも系譜関係未詳。翌日、実は大海人の子の大津皇子であることが判明）が到着し関にいることを報告してきた。これにより当時既に鈴鹿関があったことがわかる。

翌26日、朝明郡家に到着寸前に、美濃国に先発していた村国男依が、美濃の兵士3000人を集め、不破道を塞ぐことに成功したと知らせてきた。そこで長子の高市皇子を不破に遣わし、軍事の指揮を執らせるとともに、東海と東山の軍を集めるために使者を派遣した。その後27日に大海人皇子は美濃国不破郡の野上に入り、以後そこを本拠とした。そして7月2日には、紀阿閉麻呂や村国男依らにそれぞれ数万の兵を率いさせ、前者は伊勢の大山を越えて、すなわち加太越えて倭（大和）に、後者は不破から近江に攻め込ませている。こうして大海人方と近江朝廷方の間で戦闘が、倭・河内・近江国内などで繰り広げられ、各地で大海人方が勝利を収めた。近江国内では湖東が主戦場であったが、湖西の三尾でも戦闘があった。それは7月22日に羽田矢国らが三尾城を攻略したというものである。矢国はもと近江方の将軍であったが、7月2日に犬上から不破を攻撃しようとしていた近江軍の中から離れて、大海人方に降伏して将軍に任ぜられ、越に入ったのであった。北方から近江を攻めるためであり、不破から湖東を北上して、越の西端にあたる後の越前に入らせたのであろう⁴⁰。そしてその後、湖西を南下し三尾城を攻撃したのであった。それはまさに後に愛発小関が抑えたルートであった。三尾城での戦闘の行われた22日には、村国男依らが勢多橋を渡って攻め込み、近江朝廷方は総崩れとなり、翌日に大友皇子が自殺して、壬申の乱に決着が付いた。その後大海人皇子は天武天皇として即位したのである。

このように乱の経緯を見てくると、大海人皇子方は鈴鹿・不破・愛発から倭・近江に攻め込んだのであり、また鈴鹿と不破の道を塞ぐことにより、近江軍の進撃を防いだのであった。この経験こそ、三関が鈴鹿・不破・愛発に置かれた理由であろう。三関は前述したように大宝律令によって制度的に確立したが、時の天皇は天武の孫の文武天皇であり、以後奈良時代は光仁天皇が登場するまで、天武天皇の後裔が天皇位に就き続けた。

したがっていわば創業の祖である天武天皇が皇位に就ききっかけになった壬申の乱の時に、重要な役割を果たした3カ所を選んで三関を置くということが行われたのではなかろうか。大海人皇子は近江朝廷からすれば反逆者である。そうした人物が東国を本拠に近江に攻め込んだ。大海人皇子が6月22日に向かったのは、「東（あずま）」「東国」であった。律令制下の三関は、皮肉にもまさに父祖の天皇が取ったような動きをする人物が、再び出ないように防止する機能を持つものであった。三関を置こうとする時、壬申の乱時の教訓を想起したことは十分に考えられることであろう。三関が東国方面にのみ置かれ、西側に置かれないのも、やはり壬申の乱の時の経験、すなわち東国の兵を集めて朝廷に攻め込んだという経験と無関係ではなかろう。

ただし三関が置かれたとき、都は藤原京にあった。したがって大和国を囲むように、あるいはまた

畿内と畿外との境に、三関が置かれても不思議ではない。そうであるなら近江は関の外になったはずである。しかし実際はそうはなっていない。むしろ近江を取り囲むかのような配置になっているのは、何度も言うように壬申の乱の経験によるとともに、天武系の天皇による天智朝あるいは近江の位置づけにも起因するよう思える。すなわち天智天皇を完全に否定した上に天武系があるのではなく、元明天皇以後の歴代天皇の即位宣命に、天智天皇が定めたという「不改常典」による即位であるとの文言が見えるようになること⁴¹⁾から窺えるように、天智天皇を受け継ぐとの意識があるのであり、天智の置いた大津宮のあった近江を三関の外に追い出すことはできなかったのであろう。しかしこの問題は、まだ深めなければならないことが多い。ここでは1つの問題提起に留める。

(2) 愛発関の廃止

次に愛発関が平安時代には三関から排除された理由について考えてみたい。第1章第2節で述べたように、三関を固関することは延暦8年(789)7月の三関廃止後も行われたが、そこに愛発関が見えるのは大同元年(806)3月の桓武天皇崩御時が最後となり、次の弘仁元年(810)9月の薬子の変以後は、愛発関に替わり逢坂関が登場するようになった。これは何故なのであろうか。

1つには、より現実的な措置を取ったという事情が考えられる。平安時代になると、平安京を出発した東海・東山・北陸道は3本重なって山科を過ぎ、逢坂関に至ることになった。そしてそこで二手に分かれ、東海・東山道は大関越えで東へ向かい、北陸道は小関越えで湖西を北上した。そして東へ向かった2道は、勢多橋を渡り湖東に出て近江国府を過ぎ、今暫く重なって東北方に進んだ後に、栗太郡内で二手に分かれ、東海道は東南方向に向かい、後述するように初めは伊賀国の柘植へ、後には鈴鹿峠を越えて伊勢国の鈴鹿関へと向かい、東山道はさらに北上した後に東へ向かい不破関へと進んだのである。したがって逢坂関と鈴鹿・不破関を閉じることによって、もともと三関が置かれた3道を、しかもそのうち2つについては二重に抑えることが可能になったのである。平安時代においては事変が起こったときに、三関の固関のみならず、宇治橋・山崎橋・淀渡など平安京の周囲の交通の要衝を固めるといように⁴²⁾、より現実的な措置を取るようになったが⁴³⁾、愛発関から逢坂関への変更もやはり、その一環であったろう。そこで3道のうち、より重要度の低い北陸道上の愛発関をはずし、他の2道は二重に警戒するという事になったのであろう。

しかしさらにもう1つ重要な要因があると考えられる。それは愛発関を通る北陸道のルートの変更である。第2章第3節で指摘したように、奈良時代に近江 - 若狭 - 越前と続いた北陸道は、延暦14年(795)に近江 - 越前 - 若狭というように変わった。ところで関が置かれた位置は、これも第1章第1節で見たように、国境を挟んだ2国のうち、都からより遠い側の国であった。だからこそ奈良時代の愛発関では、大関は若狭から越前に入った所、小関は近江から越前に入った地点に置かれたのであった。ところが北陸道のルート変更後は、大関と小関の位置づけが変化し、大関はそれ以前の小関が昇格して、近江から越前に入った所に置かれ、小関はそれまでの大関の位置とは異なり、越前から若狭に入った地点に置かれるべきであった。そうであるなら大関は越前、小関は若狭にあることになり、どちらの国が管轄すべきか取り扱いに困ることになる。これでは関を置き続けることはできない。

実はルート変更は東海道でも生じた。すなわち奈良時代の東海道は大和 - 伊賀 - 伊勢へと続いたが、

平安時代には『延喜式』兵部省に見える駅家によれば、山城 - 近江 - 伊勢へというルートが復元できる。それは奈良時代の鈴鹿関の小関が抑えていた、鈴鹿峠を越える道である。ここに伊賀 - 伊勢間では若狭 - 越前間と同じような問題が起こる可能性もあった。しかし『延喜式』のルートは、仁和2年(886)の阿須波道の開通によって、近江国甲賀郡から鈴鹿峠を越えて伊勢国の鈴鹿駅に向かうようになったものと考えられている⁴⁴⁾。それまでは、『日本後紀』延暦24年(805)11月壬申(7)条によれば、伊豆掾の山田豊濱が上京する途中、伊勢から伊賀を経由していることがわかるように、山城 - 近江 - 伊賀 - 伊勢というコースであったのであろう。したがって鈴鹿関では、大関・小関の関係は仁和2年まで変わらず、伊勢国の関として続いたのである。また『延喜式』兵部省によれば伊賀には駅家が置かれていない。『延喜式』ルートに変更されても、駅路として伊勢 - 伊賀という流れはなかったのである。したがってそうであっても、大関と小関の立場の逆転だけですからたのかもしれない。

このように北陸道のルート変更により、関を置くべき場所が変わり、大関・小関の管轄国が異なってしまうことになったこと、これが愛発関が姿を消したもう1つの、そして主な理由であったのではなかろうか。

(3) 越前国府の位置

最後に愛発関と直接の関係はないが、越前国府の位置について若干述べておきたい。これまで同国府は『和名類聚抄』によって丹生郡に置かれていたことが知られ、それは越前市(旧武生市)にあったと考えられてきた。ところが最近、水野和雄氏はa「越前敦賀の復権」とb「『越前敦賀の復権』執筆その後」という2本の論文を著し、奈良時代の国府は敦賀市の道口にあり、それが後に丹生郡に移転したという、通説とは大いに異なる説を公表された⁴⁵⁾。たしかに国府が奈良時代以来、越前市(旧武生市)にあったことを明示する史料はない。そこを突かれた大変興味深い説である。しかし私はまだこの説に納得できない点がいくつかある。そこで越前国府の位置論を全面的に展開する用意はないが、それを考える材料をいくつか提示したい。なおb論文はa論文への批判に対する反論の意味を込めて書かれたものである。私は失礼ながらその批判を読んでいないので、あるいはこれから述べることを既に指摘された方もあるかもしれないが、b論文を読んでもなお疑問に感じたことを書かせていただく。

1つは水野氏が道口所在説の大きな根拠とされる催馬楽20「道の口」の「道の口 武生の国府に我はありと 親に申したべ 心あひの風や さきむだちや」⁴⁶⁾という歌である。これにより越前の国府は敦賀市道口にあったと水野氏は考えられたのである。問題となる冒頭部分の原文は「見知乃久知 太介不乃己不尔」である。水野氏はa論文では、上にあげた訓読に従い「己不」を「国府」と読んでいたが、b論文では上代仮名遣いの見地から「古府」、すなわち古い国府の意味に解されるようになった。その結果、敦賀から丹生郡への国府の移転は、催馬楽の成立時期(8世紀末から9世紀初め)以前のこととされた。さらに『続日本紀』の記載の変化に注目されている。それは丹生郡の雨夜神・大虫神などは延暦10年(791)以前はその前に郡名を付して記されているのに、10年からはその郡名記載がなくなっている。それは国府が丹生郡に移転したため、わざわざ郡名を書く必要がなくなったのではないかと考え、延暦10年頃あるいは同13年の平安京遷都を契機として国府が移転したのではな

いかと推定されたのである。

まず問題になるのは、「道の口」を敦賀市道口のことと解することが妥当かどうかという点である。既に a 論文に対し、これは「古之乃三知乃久知（コシノミチノクチ）」(『和名類聚抄』) すなわち越前のことではないかという批判が出されており、b 論文ではそれに対し、「みちのくち」だけでは備前（きびのみちのくち）筑前（つくしのみちのくち）などとの区別がつかないし、催馬楽の歌で国名を詠み込んだものは33「紀の国（支乃久尔）」以外に見えず、他は16「朝津」（浅水）や19「近江路」などの地名であるから、この「道の口」も敦賀郡所在の地名だと反論されている。

しかしやはり右のことだけでは、「道の口」を敦賀の地名とする論拠としては弱いと考える。それはやはり古歌である神楽歌の「気比の神楽」の中に94「道の口 隈坂山の や 葛の葉の 揺（あゆ）ける我を 夜独り寝よとや 神の 夜独り寝よとや おけ」⁴⁷⁾という歌があるからである。この隈坂山は加賀（現・石川県加賀市大聖寺）から越前へと続く牛ノ谷峠のある一帯の山地のことと考えられている⁴⁸⁾。そうであるならこの「道の口（原文は見千乃久千）」は「古之乃三知乃久知（コシノミチノクチ）」のことと考えざるを得ない。なぜなら加賀は弘仁14年（823）に越前から分離独立したのであり(『日本紀略』同年3月丙辰朔条) それ以前は越前国に属していたからである。こうした事例がある以上、問題の「道の口」を敦賀の地名と考えるには慎重にならざるをえない。なお「気比の神楽」という題であるから、そこに後の加賀のことがでてくるのは疑問であるとみられるかもしれないが、そこには95「越の海」、96「能登の早船」「御坂」⁴⁹⁾、98「気比」、99「瀬田の唐橋」、102「三尾が崎」を詠み込んだ歌もあり、能登を含めた越の地域から近江までを含んでいるのであって、後の加賀の地域が出てくるのも不思議ではない。

しかも催馬楽に見える国名は、決して水野氏の言われるように「紀の国」のみではない。そもそも氏のあげた19「近江路」も国名によるものだし、10「伊勢」、31「山城」、32・50「吉備」、41「美作」、51「美濃」など多数ある。「道の口」だけでは越前のこととわからないという点も、その歌が越で詠まれたものなら、「道の口」=越前ということは自明のことであり、不思議ではない。

また神名への郡名表記の有無の変化の問題だが、越前のみを見るのではなく、全ての同種の記事を見る必要がある。私も厳密に調べたわけではないが、神名への郡名記載の有無にあまり大きな意味はなさそうである。たとえば『続日本紀』の延暦年間のみを見ても、国名さえないもの、国名だけのもの、国郡名のあるものの3種があり、住吉神や賀茂上下社、松尾社など、よく知られた神名は国名も省略されているようにみえる。また国府が置かれたから、その郡名が省略されたということについては、たとえば宝龜11年（780）12月甲辰（14）条に、「越前国丹生郡大虫神、越中国射水郡二上神、礪波郡高瀬神」が見えるが、越中の国府は射水郡にあるにもかかわらず、二上神にはその郡名が記されている。こうした例があるので、郡名の有無の変化から国府の移転を導き出すのは危険ではなかろうか。これはむしろ『続日本紀』や『日本後紀』の編纂態度の問題として捉えるべきことであろう。

第2に武生市幸町から出土した「国大寺」「国寺」「大寺」などと書かれた墨書土器である。これらは8世紀末から9世紀頃のものという⁵⁰⁾。この国大寺については、水野b論文でも指摘されているように、根津美術館所蔵の『大唐内典録巻第十』の奥書が目される⁵¹⁾。それによると天平勝宝7歳（755）に行われたこの書写を発願した六人部東人は越前の国医師であり、丹生郡の秦嶋主が一枚、国

大寺僧闡光が二校というように校正を担当した。また書写と装演は左京の人が行った。そもそも国医師は各国に1人ずつ置かれ、基本的に当国の人をあてることになっていた(職員令国博士医師条・選叙令国博士条)。そして国府の一員として、国司と同様の職務を行うこともあった。すなわちこの書写は六人部東人が、国医師として越前と京とを往来する中で形成された、人的ネットワークを通して実現したものであった。東人がどこの人かは不明だが、六人部姓は丹生郡にいたことが知られる⁵²⁾。国大寺も墨書土器から丹生郡にあったとみられる。そうするとここに登場する越前関係者はすべて丹生郡の人と考えてよいのではないか。そうであるなら国医師である六人部東人がいるのは丹生郡であることから、やはり彼が勤務した国府は丹生郡にあったとみられるし、国大寺とは国府の近辺にあった国分寺のことと解せよう。国分寺の寺田が丹生郡にあったことも傍証となる⁵³⁾。

水野氏は墨書土器の出土地が、従来の国府域比定地内であることから、国分寺と考えることは困難だとされるが、国府域が8町四方というような領域を占め、条坊制の方格地割が施工されているという事は、近年の調査成果からは考えがたくなっている⁵⁴⁾。やはり国府と国分寺は近接していたのであろう。なお道口の国府城として6町四方を想定されている点も、問題が残ろう。

第3にもし水野氏の言われるように敦賀市の道口に愛発関があった場合、第1章第1節で見た天平2年度「越前国大税帳」と整合的かという問題がある。そこでは各国司が自署すべきところ、掾の坂合部葛木麻呂は「監関」に出かけており、国府にいなかったため自署を加えていなかった。もし水野氏のように愛発関を敦賀市雨谷、山あるいは公文名に、国府を道口に比定すると、その距離はせいぜい3km程度である。それなら彼が国府に来て自署する機会も十分あったであろう。もし私の言うように愛発関が関や道口にあったとしても、状況はそう変わらない。やはり国府と愛発関はかなり距離が離れているからこそ、自署できなかったと考えるほうが妥当ではなかろうか。

水野氏の説は魅力的ではあるが、こうした問題がある以上、当初から国府は丹生郡にあったというこれまでの通説を覆すには、まだ検討すべき問題が多く残されていると考える次第である。

おわりに

以上3章にわたって、愛発関の所在地とその成立・廃止の事情などについて検討を加えてきた。位置については一応の結論を得たが、これが的を射ているかどうかは、最終的には発掘調査によって関跡が確認されなくては、決着を付けることはできない。いつの日か、関跡が見つかることを期待したい。また愛発関をはじめとする三関の配置については、やはり畿内の意味と近江の位置づけなどを明確にする必要がある。これは本文中でも述べたように、律令国家の地域概念・領域概念と関わる問題であり、今回は検討することができなかった。また越前国府の位置も、まだ十分に検証できていない。これらの点は他日を期したい。

〔付記〕本来、本稿で考えたようなことは、地理をよく理解していないと、的はずれな議論になってしまうものです。一応は各ルートを通ったことはありますが、地元の方からすれば、成り立たないとのことご批判があるかもしれませんが。また水野和雄氏には非礼を省みず、ご論文に批判を加えることになってしまいました。ご寛恕の程をお願いしたいと思います。目的は愛発関や国府の位置の確定です。それに一歩でも近づくために、水野氏をはじめとして読者の方々の、ご批判、ご教示を賜ることができましたら幸いです。

注

- 1) 愛発関調査委員会・敦賀市教育委員会『越前愛発関調査概報』～『同』(1998～2001年)。
- 2) 筆者は愛発関調査委員会に委員の1人として参加し、本稿で述べるような愛発関の位置についての私見を述べたことがある。それについては既に注1)前掲『越前愛発関調査概報』に史料研究会講義録の形で掲載されている(「愛発関をめぐる研究状況」)。また福井県史研究会第4回研究大会(2000年10月28日)で「都と若越をつなぐ道」と題した講演の中でも、それに触れたところである。後者は『福井県史研究会会報4』(2001年)にやはり講演録の形で掲載された。しかし論文として執筆してはいないので、内容的には重複するところはあるが、改めてここで愛発関に関する私見をまとめさせていただきたい。こうした場を提供していただいた県文書館に感謝したい。
- 3) 人々を戸籍・計帳に登録し、戸籍に基づいて口分田を基本的にその本貫地(=本籍地)の郡内に、もし郡内に十分な土地がなければ当国内の他郡に班給して生活の安定を図り、その上で計帳によって税を徴収した。こうした支配の仕方を維持するには、人々が勝手に住居を変えて移動することを防がなくてはならなかった。そこで人々の基本的行動圏を郡内とし、最大でも国内に限り、許可なしに国境を越えて他国に行くことを、浮浪や逃亡と呼んで禁じた。こうした支配方式を本貫地主義と呼ぶ。本貫地主義及び関の性格などについては館野和己『日本古代の交通と社会』(塙書房 1998年)参照。
- 4) 宮内庁書陵部には近世の物ではあるが、檜製の関契(木契)が伝存している。それは2片1組で、2片を合わせると長さ約9.2cm、幅・厚さ各約3cmとなる木片の中央に「賜伊勢国」と墨書されている。他に「賜美濃国」「賜近江国」の右片のみのももある。これらはもと九条家に伝わったもので、宝永6年(1709)6月21日の東山天皇譲位に伴う固関時のものとみられている(平林盛得「資料紹介 固関木契」『書陵部紀要』39 1987年)。ここで越前国の替わりに近江国が見えることについては、後述する。
- 5) 律令研究会編『譯註日本律令2(律本文篇上巻)』(東京堂出版 1975年)。
- 6) この関については、本稿では以後「逢坂関」と表記することにする。
- 7) 田名網宏『古代の交通』(吉川弘文館 1969年)、横田健一「大和国家権力の交通的基礎」『白鳳天平の世界』(創元社 1973年。初出は1962年)など。
- 8) 岸俊男「元明太上天皇の崩御」『日本古代政治史研究』(塙書房 1966年。初出は1965年)。既に早く喜田新六「上代の関の研究」(『歴史地理』57-4 1931年)にも同様の主張が見える。
- 9) 基本的にとったのは、陸奥や長門においては関が存続していたからである(『類聚三代格』延暦21年12月某日太政官符・承和2年12月3日太政官符)。
- 10) 『類聚三代格』の勅は龍頭に「弘兵」とあるように、もともと弘仁兵部格に収録されたものである。その際に勅の内容を一部改変したのであろう。
- 11) たとえば承和7年(840)5月の淳和太上天皇の崩御(『続日本後紀』同月癸未条)、承和9年7月の嵯峨太上天皇の崩御(『同』同月丁未条)の時など。なお固関は形式的には近世末まで行われたが(注4)前掲平林論文参照)それは固関使の任命に留まった。
- 12) たとえば不破関については、仁寿3年(853)4月26日太政官符(『類聚三代格』)の中に引かれた美濃国解は「此の国、関を停むるの後、往来を制せず」と述べている。
- 13) 岐阜県教育委員会・不破関跡調査委員会『美濃不破関』(1978年)。なお奈良文化財研究所『古代の官衙遺跡遺物・遺構編』(2004年)参照。
- 14) 『伊勢国鈴鹿関に関する基礎的研究 研究成果報告書』(平成3年度文部省科学研究費補助金 一般研究A 研究代表者八賀晋 1992年)、八賀晋「伊勢国鈴鹿関について」『三重県史研究』8(1992年)。
- 15) 大関・小関の構造は近江の逢坂関についても指摘できる。同関は逢坂山を越える道におかれたが、それには大関越えと小関越えという2つのコースがあり、前者は奈良時代の東山道(平安時代以降の東海道・東山道)、後者は北陸道となっていた。館野注3)前掲書第2編第1章「古代国家と勢多橋」参照。
- 16) 以下の恵美押勝の乱の経緯についての史料の読みは、新日本古典文学大系『続日本紀四』(岩波書店 1995年)による。また一々の出典は省略する。なお岸俊男『藤原仲麻呂』(吉川弘文館 1969年)参照。
- 17) 鈴木景二「わたしの現地調査 - 峠と島の事例から - 」『展望 日本歴史 月報15』(東京堂出版 2002年)。
- 18) 「笠朝臣金村、塩津山にして作る歌二首」(『万葉集』巻3-364・365)からも、敦賀へ向かうのに塩津山を通ったことがわかる。
- 19) 吉田東伍『大日本地名辞書 北国・東国』(富山房 1907年)、大槻如電『駅路通』(六合館 1915年)、山本元「愛発古関考」『歴史地理』13-5(1909年)など。

- 20) 藤田明「愛発関址」『歴史地理』5 - 10 (1903年) など。
- 21) 井上通泰『上代歴史地理新考 南海道・山陽道・山陰道・北陸道』(三省堂 1941年)、藤岡謙二郎『都市と交通路の歴史地理学的研究』(大明堂 1960年)、木下良「敦賀・湖北間の古代交通路に関する三つの考察」『敦賀市史研究』2 (1981年)、『敦賀市史 通史編上』(1985年) など。
- 22) 水野和雄「越前敦賀の復権」敦賀市立博物館『紀要』14 (1999年)、同「『越前敦賀の復権』執筆その後」『福井考古学評論』10 (1999年)。
- 23) 木下良「三関跡考定試論」『織田武雄先生退官記念人文地理学論叢』(柳原書店 1971年) など。
- 24) 山尾幸久「古代近江の早馬道」上田正昭編『古代の日本と渡来の文化』(学生社 1997年)。
- 25) 古代駅路は発掘調査の成果により、できるだけ直線になるように設定され、かなりの道幅で、両側溝を有することが判明している。その規模は10m以上に昇るところもあるが、北陸道は石川県加茂遺跡では、奈良時代に路面幅7mであったものが、9世紀には約5mに狭められ、富山県境の倶利伽羅峠では6、7mの古道が確認されている。古代交通研究会編『日本古代道路事典』(八木書店 2004年) 参照。
- 26) 郷推定地の比定については『福井県史 通史編1 原始・古代』(1993年) 第4章第1節2「若越の郷(里)」(館野和己執筆) 参照。
- 27) 奈良国立文化財研究所『平城宮発掘調査出土木簡概報』15。
- 28) 奈良国立文化財研究所『飛鳥・藤原宮発掘調査出土木簡概報』5、『平城宮木簡1』347号木簡、『平城京木簡1』13号木簡、『平城宮発掘調査出土木簡概報』34など。
- 29) 藤岡注21) 前掲書、山尾注24) 前掲論文。
- 30) 注26) 前掲書第4章第3節「都につながる北陸道」(真柄甚松執筆) は敦賀市松島地区あるいは櫛川町付近に比定する。なお水野和雄「越前敦賀の復権(注22) 前掲」は、御名または公文名付近が有力とする。
- 31) 藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』(大明堂 1978年) 第4章第1節「近江国」(田端与利男執筆)。
- 32) 『続日本紀』養老6年8月丁卯条・天平宝字6年5月壬午条など。
- 33) 前者は天平4年の「玉置駅家三人黒万呂」の調の荷札(奈良国立文化財研究所『平城宮木簡一』346号木簡) 後者は「若狭国三方郡葦田駅子三人黒万呂」の調塩の荷札(同『平城宮発掘調査出土木簡概報』19) である。
- 34) 天平勝宝4年10月25日「造東大寺司牒」(『大日本古文書 家わけ18東大寺文書1』4頁、『福井県史 資料編1 古代』文書類22)。
- 35) 注30) に同じ。
- 36) 『志賀町史 第1巻』(1996年) 第3章第2節「律令体制の時代」中の「古北陸道の変遷と糸里遺構」(足利健亮執筆)、『今津町史 第1巻』(1997年) 第2章第2節「古道と糸里」(金田章裕執筆)。
- 37) 横田注7) 前掲論文、喜田注8) 前掲論文など。
- 38) 館野注3) 前掲書第1編第1章「律令制下の交通と人民支配」。
- 39) 以下の記述は一々出典を示さないが、『日本書紀』天武天皇元年の記事による。なおそこに見える郡・郡家や国司など当時はまだなかった用語も、そのまま用いる。
- 40) 越前の初見は、『日本書紀』持統天皇6年9月癸丑条である。それ以前は越中・越後を含めて越国と言った(『同』天智天皇7年7月条など)。木簡では高志国と表記されている(奈良文化財研究所『飛鳥・藤原宮発掘調査出土木簡概報』15、卜部行弘・鶴見泰寿「奈良・飛鳥京跡苑池遺構」(木簡学会『木簡研究』25 2003年))。
- 41) 『続日本紀』慶雲4年7月壬子条・神龜元年2月甲午条など。
- 42) 弘仁元年9月の薬子の變の時には、本文で述べたように三関固守とともに、「宇治・山崎の両橋、与渡市の津に頓兵を置き」(『日本後紀』同月丁未・戊申条) 承和9年7月の嵯峨上皇の崩御と承和の變の時には、やはり三関固守を行い、また京職に街巷を警固させるとともに、宇治橋・大原道・大枝道・山崎橋・淀渡という「山城国の五道を固め」させた(『続日本後紀』同月丁未・己酉条)。
- 43) 館野注3) 前掲書第1編第2章「律令制下の渡河点交通」。
- 44) 『日本三代実録』仁和2年5月15日癸巳条に近江に新たに阿須波道を通すことの利害を検査させていること、同年6月21日己巳条に伊勢斎王が近江の新道を取って伊勢神宮に入ったことが見える。藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』(大明堂 1978年) 第2章第1節「近江国」(桑原公德執筆)、足利健亮『日本古代地理研究』(大明堂 1985年) 第7章「近江の土地計画」参照。
- 45) a bともに水野注22) 前掲論文。
- 46) 読み及び本文に付した歌の番号は日本古典文学大系『古代歌謡集』(岩波書店 1957年) による。

- 47) 注46) に同じ。
- 48) 『石川県の地名』(平凡社 1991年)。
- 49) これが深坂峠である可能性については、第2章第2節で述べた。鈴木注17) 前掲論文参照。
- 50) 武生市教育委員会文化振興課「越前国衙跡確認調査の成果から」『武生市史編さんだより』28(1997年)。
- 51) 『福井県史 資料編1 古代』文書類33。この墨書土器と『大唐内典録卷第十』奥書との関係については、館野注3) 前掲書第3編第4章「日本古代の都鄙間交通」でも指摘した。
- 52) 天平神護2年10月21日「越前国司解」(『大日本古文書(編年文書)』巻5 - 554頁、『福井県史 資料編1 古代』越前国東大寺領荘園関係文書44)。
- 53) 注52) に同じ。
- 54) 奈良文化財研究所注13) 前掲書参照。

