

古代陰陽横断路

——山陰側を中心とした歴史地理学的考察——

中 林 保

はじめに

『古事記』や『日本書紀』によると、古代の中国地方には山陰に出雲、山陽に吉備の巨大勢力の存在が知られる。これら出雲・吉備・更に都を結ぶ交通路は、既に、古代において開かれていたものと考えられる。

中国地方の日本海や瀬戸内の海岸部には、多数の前方円墳をはじめとする古墳群や、古厩寺跡式内社等が、出雲や吉備などの大勢力の存在を実証するかのように残存している。ところが、中国山地の奥深くにも、かなり多数の古墳群などの分布がみられる。

古代のような農耕を主体とする時代に、気候的に米作に不利な中国山地において、古墳を営造する集団が存在したことは、米作以外に何らかの生産手段に依存していたことも考えられる。

おそらく、中国山地の砂鉄を利用した「タタラ製鉄」による鉄生産を行っていたのであろう。

『延喜式』によると、調庸としての鉄・鍬などの産地は伯耆・備中・備後・美作・対馬・筑前の諸国で、対馬、筑

前を除けば中国地方の国々である。中国山地地域で生産された鉄は、それぞれの国衙を通して、庸調として都へ運脚されたものと考えられる。それら鉄の搬出の道が、出雲や吉備などの山陰・山陽の国々を結ぶ交通路になってきたものと考えられる。しかし、それらの交通路を解明する史料は『出雲国風土記』のほかにはほとんど残存しない。そこで、『出雲国風土記』などを基に、郡家・駅家の位置を地籍図の地名により比定し、郡家・駅家を結ぶことにより交通路を推定する方法をとった。だが、中国山地地域には郡家や駅家は、ほとんど置かれておらず、交通路の考察が困難である。

その場合には、中国山地地域における古墳群の密集地域を結ぶことにより交通路を推定した。
なお、今回は陰陽横断路のうち、山陰側の因幡・伯耆・出雲の三国を中心に考察を進めた。

1 出雲、備中・備後を結ぶ交通路

出雲と備中・備後を結ぶ交通路は、出雲国最大の斐伊川とその支流、三刀屋川に沿う交通路がある。

斐伊川は『出雲国風土記』に「出雲の大川、源は伯耆と出雲と二つの国の堺なる鳥上山より出で、流れて仁多の郡横田村に出で、即ち横田・三処・三沢・布勢等の四つの郷を経て、大原の郡の堺なる引沼の村に出で、出雲の郡の堺なる多義の村に出で、河内・出雲の二つの郷を経て、北に流れ、更に折れて西に流れて、即ち伊勢・杵築の二つの郷を経て、神門の水海に入る」と記されている。

山陰幹道から、この斐伊川沿いの交通路に至るには、出雲国庁の西、十九里の玉作街から分岐する「正南道」がある。

『風土記』は「正南道」を「正南の道は、一十四里二百一十歩にして、郡の南西の堺に至る。又、南のかた廿三里八十五歩に

して、大原の郡家に至り、即ち、分れて二つの道と爲る。一つは南西の道、一つは東南の道なり」と記しており、現在の玉造温泉から玉湯町大谷・宍道町和名佐・遠所峠を越え赤川流域に出で、加茂町立原付近を経て、木次町里方付近の大原郡家に達する。

大原郡家の位置は『風土記』に「今、那家のある処は、号を斐伊村といふ。」、また、那家から「南西の道は五十七歩にして、斐伊川に至る」と記されていることより、斐伊川と三刀屋川の合流点付近で、式内社斐伊神社が祀られている木次町里方付近に置かれていたものと考えられる。しかし、地籍図では明確な郡衙位置を比定することはできない。大原郡家から斐伊川に沿って溯行する交通路が「東南道」である。「東南道」は大原の「郡家より去ること廿三里一百八十二歩にして、郡の東南の堺に至る。又、東南のかたに去ること一十六里二百卅六歩にして、仁多の郡家（なる比理の村）に至る」。

仁多郡家は仁多郡三処郷に置かれ、現在でも仁多町に郡村集落が立地している。

郡村の地籍図には「大領原」、「大領東」、「大裏原」、「内裏原」、「表免」、「榎ヶ坪」、「堂ノ上」等の小字名が検出される。おそらく、現在は水田地帯となっている「大領原」付近に仁多郡家は置かれていたものと考えられる。

この仁多郡家から交通路は、「東道」と「南道」の二つに分岐し国外に通じる。

「東道」は『風土記』に「伯耆の国日野の郡の堺なる阿志咄縁山に通るは卅五里一百五十歩なり。常に刻あり」と記され、仁多郡家から約十九料で伯耆国日野郡阿毘縁に達していた。

「刻」は国司が自国の管理上置いたものであるが、「常に刻あり」と記されていることより、この交通路はかなりの利用度のある重要道路であったものと考えられる。『風土記』の仁多郡横田郷に「以上の諸郷より出すところの鐵」

と記されていることより、おそらく、当時の奥出雲や奥日野の中国山地の地域は砂鉄を利用した「タタラ製鉄」による鉄の産地で相当繁栄していたものと考えられる。

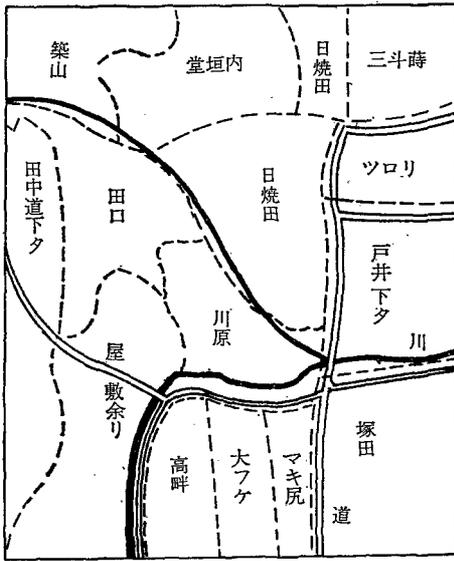
このことは斐伊川の上流地域（奥出雲）や日野川上流地域（奥日野）が、それぞれの中流域よりも、はるかに多くの古墳群の分布がみられることでも考証できる。従って、かなり頻繁に往来も行なわれていたであろう。

伯耆国境以東の「東道」は、日南町阿毘縁から日南町生山に至る。生山からは日野川に沿って溯行し、谷田峠たんだたけ（約一〇二〇米）を越え、備中国高梁川流域に出で、高梁川沿いに南走し、備中国府を経て、備前国府へ達していた。

この交通路は出雲と吉備を結ぶ中国山地越えの主要交通路で、天平十一年（七三九）の『出雲国大税賑給歴名帳』とに、出雲国西部・出雲平野の神門郡朝山郷に吉備部二戸、日置郷に吉備部臣一戸、古志郷に吉備部君三戸、吉備部一戸、多岐郷に吉備部臣五戸が記載されている。これらの吉備部や吉備部臣などは、吉備国から出雲平野の開拓に、出雲国へ移住した豪族達であり（三）（四）、彼らが吉備国から出雲国へ移動するときも、おそらく、高梁川から谷田峠・斐伊川・出雲平野へのコースをたどったものと考えられる。

仁多郡家から備後国に至る交通路について『風土記』は「備後の国恵宗の郡の界なる遊記山に通るは、廿七里なり。常に割あり。同じき恵宗の郡の界なる比市に通るは、五十三里なり。常には割なし。但、政ある時に当りて、権に置くのみ」と記している。

遊記山を経て、備後国恵蘇郡に至る交通路は、現在でも、比婆郡西城町に「油木」の地名が残存していることより、現在の国鉄木次線に沿うコースで、江川の支流、西城川流域の備後国恵蘇郡に出で、庄原を経て、三次方面に通じていたものと考えられる。



第1図 掛合町佐中「上郡・中郡・下郡の地籍図」(一部)

しかし、比市山を経て、備後国恵蘇郡に至る交通路は、現在では残存する遺称地もなく不詳である。おそらく、阿井川沿いに南下し王貫峠(六三〇米)を越え、現在の比姿郡高野町和南原(6)から、庄原・三次方面に達していたものであろう。

仁多郡家から備後国に至るこれらの交通路のうち、遊記山経由のものには「割」が常置され、比市山経由のものには「割」が置かれていないことより、仁多郡家から備後国への交通路は、遊記山越えのものが主要交通路で、利用度も高かったものと考えられる。

備後国に通じる交通路には、大原郡家から三刀屋川に沿う交通路、所謂、「南西道」がある。

『風土記』は「南西道」を、大原郡家より「五十七歩にして、斐伊の川に至る。渡は廿五歩なり。渡船一つあり。又、南西のかた廿九里一百八十歩にして、飯石の郡家に至る。備後の国三次の郡に通る」と記している。

大原郡家から分岐した「南西道」は、現在の国道五十四号線とほぼ同じコースで、三刀屋川沿いに溯行し飯石郡家に達する。

飯石郡家は、現在でも掛合町佐中に郡集落が立地しており、『島根県史』は、この地域に「郡輪」と称する一区がある(6)とし、その地を郡家の地に比定して

いる。しかし、地籍図には「繩手添」、「塚田」、「前垣内」、「堂垣内」、「下垣内」等の小字名しか検出できず、明確な郡衛位置を比定することはできない。

飯石郡家から備後国に通じる交通路は、『風土記』に「備後の国惠宗の郡の界なる荒鹿の坂に通るは、卅九里二百歩なり。徑、常に割あり。」「三次の郡の界なる三坂に通るは、八十里なり。徑、常に割あり」と記されていることより、「割」が常置された二つの交通路が開けていたことが知られる。前者は荒鹿坂くまいたわ（草峠、九二〇米）を越え備後国惠蘇郡へ、後者は三坂（赤名峠、五八〇米）を越え備後国三次郡へ達していたものである。

現在、三坂（赤名峠）越えの交通路は、国道五十四号線として松江・広島間の重要交通路となっているが、古代においては、荒鹿坂（草峠）越えの交通路も、備後国へ通じる重要交通路であったことが知られる。

2 伯耆、美作・備中を結ぶ交通路

伯耆国と美作国を結ぶ交通路として天神川・竹田川と日野川を溯行するコースが想定される。伯耆国東部を流れる天神川は中・下流域に倉吉平野を作っている。古代倉吉平野は伯耆国の中心で、伯耆国府は、現在の倉吉市国分寺付近に置かれていた。

伯耆国府から天神川（小鴨川）に沼い久米郷・小鴨郷・大鴨郷・山守郷と久米郡を南走すれば、美作国境の大狹峠いんばたけ（五一四米）に達する。この交通路が国府と郡家を結ぶ公道であったか、郷と郷を結ぶ交通路であったかは久米郡家の位置による。

久米郡家、は現在の関金町に郡家集落が立地していることより『大日本地名辞書』や『日本地理志料』は『和名

抄』の『久米郷』を関金町の旧矢送村とし、郡家の地に関金町郡家を比定している(7)(8)。しかし、関金町郡家は久米郡でも奥部に偏在しすぎている。更に江戸時代には「矢遣ノ郷・高下或は郡家
に作る」(9)と記載されており、郡家の地籍図を検討しても「堂ノ本」・「横垣」・「箱道」・「下モ高下」等の小字名が検出されるのである。

柳田国男は『地名の研究』のなかで、「高下」地名は「高原の草生地の水の流れに乏しい所をカウゲと謂って居るらしい」(10)と述べている。

おそらく、関金町郡家は江戸時代に「高下」から「郡家」に転記されたもので、久米郡家の地に比定することはできない。

『和名抄』によると久米郡の郷は「…山守・小鴨・大鴨・久米・勝部…」と、天神川(小鴨川)の上流域から順に記載がみられることより、『鳥取県郷土史』や『鳥取県史』は、その郷域を倉吉市福守・岡田・秋喜・生田の地域とし、郡家も郷域内に置かれたとしている(11)(12)。しかし、この地域の地籍図を検討したが、郡家に関係する地名は検出されなかった。

そこで、久米郡で、天神川(小鴨川)に沿う地域の地籍図を検討すると、倉吉市国府に「中ノ郡家」、「国作」、「大道谷」、「塚ノ峯」、「向市」、「白市」等の小字名を検出した。このことより久米郡家は伯耆国府の国府域付近で、倉吉市国府付近に置かれたものと考えられる。

伯耆国府・久米郡家から天神川(小鴨川)に沿いに大鴨・小鴨・山守の諸郷を縫いながら南走する交通路は、犬扶峠を越えると美作国大庭郡田原郷・美和郷となる。田原・美和の郷域は蒜山ひるぎん(標高一二〇〇米)の南麓で、標高四百〜五百米、南北幅十軒東西幅二十軒の蒜山高原と呼ばれる盆地である。

蒜山高原は寒冷で稲作には不利な高原地域であるが、「タタラ製鉄」との関係からか、六世紀前半には「四ツ塚古墳群」が営造されているほか、約百六十基の古墳群が分布⁽¹³⁾し、早くより繁栄していた地域である。従って、蒜山高原と美作国府等を結ぶ交通路も早くより開けていたことが推定され、大挾峠を越える伯耆国府への交通路も相当利用されていたものと考えられる。

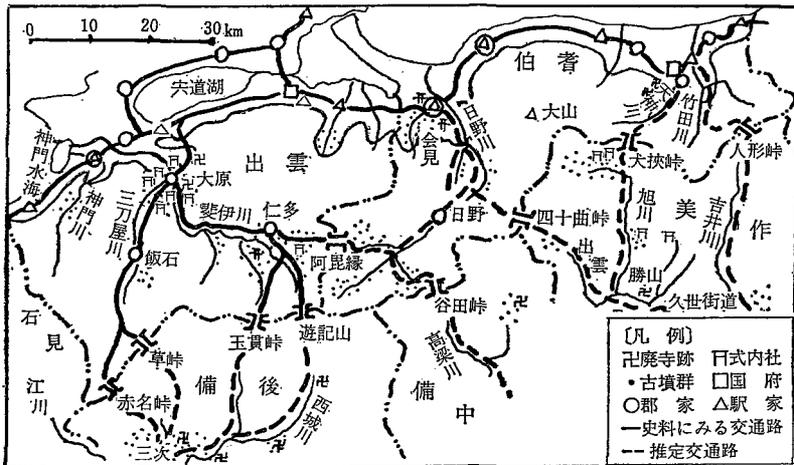
伯耆国東部から美作国に至るもう一本の交通路として、現在の国道一七九号線と同じ、竹田川に沿う交通路が存在したのと考えられる。この交通路は伯耆国で『延喜式』記載の「松原駅」⁽¹⁴⁾から分岐し、勝部郷・竹田郷を経て、美作国境の人形峠（七三五米）を越えた。

人形峠は近世でも嶮路だったようで『伯耆民談記』に「此峠のかたわら道に、打札越しと云ふあり、道筋も大にして、牛馬往来す。人形山は殊に嶮路なる故、多く此道を通行す」⁽¹⁵⁾と記されている。

人形峠を越えると美作国吉井川上流となり、川沿いに南走すれば美作国府となる。この交通路は竹田川・吉井川上流域に古墳群などがほとんど分布していないことより、利用度が低かったものと考えられる。

伯耆国西部と備中、美作国を結ぶ交通路に日野川沿いのものがある。この交通路は伯耆国会見郡家で山陰幹道と分か、日野川沿いに南走し、日野郡家を経て備中・美作に至るものである。

会見郡家の位置は、現在の岸本町大寺・坂中付近が比定されている⁽¹⁶⁾。日野郡家の位置は『伯耆志』の日南町郡家の条に「当郡の郡家此の地なり今は高下とも作けり」⁽¹⁷⁾と述べ、『日野郡史』も「郡家について見るに、今の石見村の内大字中石見地内に郡家あり。此処なることは郡家の地に大三輪の神を祀り、（中略）ことに況や、東南道の経過地として、最も適當



第2図 推定古代出雲・伯耆における陰陽横断路図

(註) 古代遺跡の分布は「全国遺跡地図」等による。なお海岸部のそれは略した。

なる地点を占むるをや(18)と述べ、郡家集落の立地と、『出雲国風土記』の「東南道」「東道」の通過地を想定して、現在の日南町郡家を日野郡家に比定している。

しかし、柳田国男は「伯耆日野郡石見村郡家、当郡の郡家の地なり、今は高下とも書けり。乱暴な断定と思ふが、地形に幾分かさういふ想像を許したものがあつたであろう(19)」としている。

更に、江戸時代にはこの集落名も「高下」と記載されており(20)、地籍図を検討しても郡家に関係あるものは検出されない。おそらく、日野郡家は『和名抄』の『日野郷』の郷域内に置かれたものと考えられる。

平安末期の『源平盛衰記』の「一谷城構事」の項に「伯耆ニハ小鴨介基康・村尾海六・日野郡司義行」の名がみられ、鎌倉末期の伯耆之巻の船上山合戦の時にも「長高一族に日野三郎義行平氏日野太郎掃部子息又三郎義泰、縁者に河迫兵衛三郎義員已下十余人馳参す」(21)と記されている。

これら日野氏の拠ったところが「日野郷」と考えられ

る。

『鳥取県郷土史』も「平安朝の頃、日野郡司と称せられた日野氏の居った所が、ほぼ郡家の位置であったではなからうか。而して、黒阪は交通上から云っても、日野氏が居ったといふ伝へのあるのから云っても郡家は黒阪付近であつては無からうか」⁽²²⁾と述べている。

そこで、日野町黒坂の地籍図を検討すると、黒坂の市街城南縁の日野川左岸に「郡町南側」、「代官屋ノ下モ」、「船場下モ」等の小字名を検出した。また、黒坂は郡内のほぼ中央で、交通上の要衝に位置することよりも、日野郡家は黒坂付近に置かれたものと考えられる。

会見郡家と日野郡家を結ぶ日野郡内の公道は、古墳分布から推定すれば、日野川に沿う現在の国道一八〇号線と同じコースのものと、溝口付近から二部宿・矢倉峠（四八〇米）を越え黒坂に至るコースが考えられる。日野郡家以南は日野川沿いに溯行し、生山付近で、出雲と吉備を結ぶ『出雲国風土記』の「東道」と接続していたものと考えられる。

延久元年（一〇六九）の『高山寺文書』の「伯耆国雜掌奏成安」の解案によると伯耆国から鉄二百廷・鉄九百三十廷などが納入されていることが知られる。当時の伯耆国の産鉄地帯は日野郡・汗入郡ともいわれる⁽²³⁾。

これらのことより奥日野・日野郡家・会見郡家を結ぶ日野川沿いの交通路は、庸調として運ばれる鉄の運脚交通路でもあったものと考えられる。

ところで、出雲国と美作国を結ぶ最短コースに、現在の国道一八〇号線のルートがある。古代におけるこの交通路について『日野郡史』は「天万の剽より今の二部村へ、それより津地峠をこえ藤津に出で、奥渡り真住・高尾・金持

を経て四十曲を越る路」(24) (戦国期の富田街道、尼子氏の本城富田城への道) が存在していたと記している。

この交通路は四十曲峠(七七〇米)を越えれば、美作国の旭川の支流、新庄川の流域となる。この交通路を更に進めば勝山・久世を経て、美作国府となる。

古代におけるこの交通路の状況は不明であるが、鎌倉末期の元弘二年(一一三三)、後醍醐天皇が隠岐へ流配される時のコースが『太平記』に「杉坂越テ美作ヤ、久米ノ佐羅山サラサラニ、今ハ有ベキ時ナラヌニ、雲間ノ山ニ雪見ヘテ、遙ニ遠キ峯アリ。御警固ノ武士ヲ召テ、山ノ名ヲ御尋アルニ、「是ハ伯耆ノ大山ト申山ニテ候。」ト申ケレバ、暫ク御輿ヲ被止、内証甚深ノ法施ヲ奉ラセ給フ。或時ハ馬蹄踏ニ破板橋霜、行路ニ日ヲ窮メケレバ、都ヲ御出有テ、十三日ト申ニ、出雲ノ見尾ノ湊ニ着セ給フ」(25)と記されている。

更に、近世になると、この交通路は「出雲街道」と呼ばれ松江藩の参勤交代路となった。松江藩は参勤交代のとき、松江・溝口・新庄・津山・勝間田・佐用・姫路のコースをとり、松江・姫路は大体三泊四日の行程であった。

3 因幡、播磨・美作を結ぶ交通路

『日本後紀』の大同三年(八〇八)六月の条に「省_ニ因幡国八上郡莫男駅。智頭那道俣駅馬各二匹_ニ以下_レ不縁_ニ大路_ニ乗用希_キ也。」(26)の記録がみられる。

莫男・道俣駅はその所属する郡名より、因幡国を北流する千代川に沿った交通路に設けられていた駅家であることが知られる。莫男駅かれた八上郡は『古事記』の「稻羽の素免」の「稻羽の八上比売」の遺称地で、八上比売が祀られている式内社売沼神社は河原町大字曳田字上土居に所在している。莫男駅の位置を売沼神社付近とも考えられるの

で、曳田の地籍図を検討したが、「土居尻」・「川戸土居」・「上ミ土居」・「柿ヶ坪」・「下土居」・「清水土居」・「塚ノ上」等の小字名しか検出されなかった。その上、曳田は位置的に交通路から偏在しており駅家位置としては適当でない。

地形的・交通的位置からすれば千代川・八東川・私都川の三河川の合流点地域が莫男駅位置に想定できる。

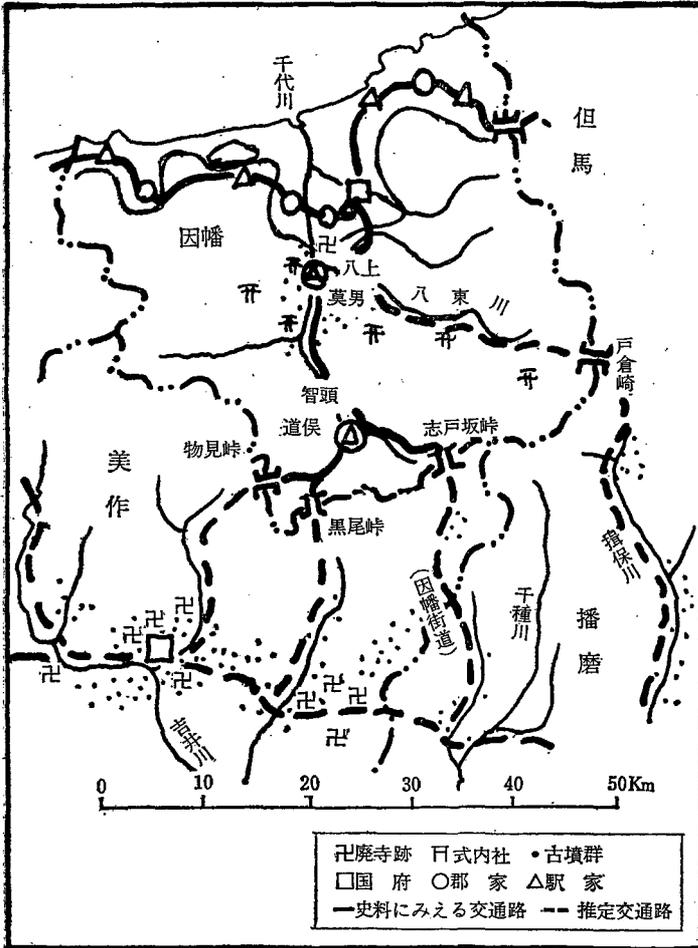
そこで、合流点地域の地籍図を検討すると、那家町石田百井に「添ヶ坪」・「下土居屋敷」・「下道正田」・「上道正田」・「中道」・「土師百井」に「倉ノ内」・「兵庫」等の小字名を検出した。駅家に関係する地名は検出されなかったが、土師百井には奈良時代ないしは、平安時代初期の土師百井廃寺跡が残存し、空中写真によると、付近の八東川・私都川の作った段丘面上には条里の遺構もみられ、山麓線には多数の古墳も分布している。「倉ノ内」・「兵庫」地名や、廃寺跡などの古代遺跡より、当時は相当繁栄した地域で、八上郡家で置かれ、付近に莫男駅も置かれていたものと考えられる。

道俣駅の位置は、「道俣」の文字から交通路の分岐点に置かれたものと考えられ、美作国と播磨国への交通路が分岐する智頭町智頭付近が推定される。

そこで、智頭の地籍図を検討すると「関屋ノ段」・「五駄背」・「宮塚谷」・「道の下」等の小字名が検出され、道俣駅は智頭付近に置かれたものと考えられる。

また、智頭の地籍図には「大目谷」・「小目谷」・「目谷口」等の小字名も検出され、付近に智頭那家も置かれていたものと考えられる。

因幡国府から莫男・道俣駅に至る交通路は、国府から『和名抄』の『私部郷』に出で、私都川沿いに下り八上郡家・莫男駅に達する。八上郡家からは八東川沿いに亘理郷・日部郷・丹比郷・若桜郷と溯行し、戸倉峠（八九一米）を越



第3図 推定古代因幡国における陰陽横断路図

(註) 古代遺跡の分布は「全国遺跡地図」等による。なお海岸郡のそれは略した。

えて、『播磨国風土記』に記載されている揖保川の上流「波加の村」に通じる支路が存在したものと考えられる。このルートは、現在国道二九号線が走っているが、播磨国「波加の村」や、「雲箇里」の地域には多くの古墳群の

分布がみられるが、八東川流域にはほとんどみられない。しかし、式内社の分布がみられることより、古代末期頃より交通路が開かれたものとも考えられる。

莫男駅から智頭郡家・道俣駅に至る交通路は、現在の国道五三号線と同じく、千代川沿いに南走し智頭郡家・道俣駅に達する。

交通路はこれより二つに分かれる。一つは、国道五三号線と同じ黒尾峠（七〇八米）か、物見峠（六三五米）を越え、津山市郊外の美作国府に達するものである。この交通路は古墳群の分布からすれば、黒尾峠越えの往来が頻繁であったものと考えられる。しかし、江戸時代でも「自栃本村到美作国界廿六町三十間道広一間半此中廿町坂也大雪不通牛馬」の記録がみられるように、冬季の交通は困難であったものと考えられる。他は、志戸坂峠（五八一米）を越え、播磨国の「讚容里」で美作街道に合し、中川駅・越部駅を経て播磨国府に達するものである。この交通路は「播磨国風土記」の「弥加都岐原」や、「意此川」の項にみられるように、古くより開かれた交通路と考えられるが、十世紀の『延喜式』、「諸国駅伝馬」の項では、「因幡国駅山崎・佐尉・敷見・柏尾各八疋。伝馬巨濃・高草・気多郡各五疋。」と記載されているのみで、莫男・道俣駅は記載されていない。

しかし、志戸坂峠越えの交通路は消滅したわけではなく、承德三年（一〇九九）二月、平時範が因幡国の国司として赴任した時、この志戸坂峠を越えたことが『時範記』にみられる。

十一日 「申斜着播磨明石駅家」

十二日 「未剋着高草駅家」

十三日 「申剋宿佐余」

十四日 「未剋着美作国境根仮屋」

十五日 「己剋至于智頭郡駅家……入夜着惣社西仮屋」

播磨国府の置かれていた、現在の姫路市付近から志戸坂峠越えの因幡国府までの、陰陽横断の行程はおそそ二泊三日となっている。

これを近世鳥取藩の参勤交代の行程と比較すれば、江戸から姫路までは通算十九日となる。

二十日 姫路発、千本（新宮町千本）御休、平福（佐用町平福）御泊。

二十一日 平福御立、駒帰（智頭町駒帰）御茶屋御休、智頭御泊。

二十二日 智頭御立、用ヶ瀬（用ヶ瀬町用ヶ瀬）御茶屋御休、御帰城。

近世においても姫路・鳥取間の行程は二泊三日となっている。

また、陰陽横断路のコースは、現在の国道一七九号線、県道智頭・佐用線・国道五三三号線となっている。おそらく、古代においても同じコースがとられたものと考えられる。

しかし、近世の志戸坂峠でも「是より里因作の境人見峠俗日に到て十九町難所にて大雪に牛馬通らず、鳥取城本より十八町四十九間也。境より美作吉野郡坂根村へ八町とす、人見峠の東に連る高山を牛が峰と称す、村の東に尺原と云ふ支村あり、又、駒還の古名吉ガ原也、此地旧街道にあらず、昔は人見峠の麓に至て石壁峙立駿馬も越る事能はず、是其名の因て来る所と云ふ。中世落塞を啓き径路を通す今其処を切通と云ふ……」（翁）と記されており、古代の峠は相当の難所であったものと考えられる。

だが、志戸坂峠越えの交通路は、但馬国から至る海岸沿いの『延喜式』の交通路に比べれば、雪積少なく、都から因幡・伯耆への冬季の交通路として大いに利用されていたものと考えられる。

おわりに

今日の陰陽横断路になっている国道や、主要県道は、古代において、既に山陰と山陽を結ぶ主要な交通路となっていた。

勿論、脊梁山脈を越える国道や、主要県道のみが陰陽連絡の交通路ではない。古代の人々のエクスメーネを結びつける経済的・文化的流通路が陰陽横断の道である。

そのように考えると陰陽横断路は数多く存在していたことになる。しかしこれらの陰陽横断路のほとんどは、中国山地の鉄をはじめとする地方の調庸物を都へ運脚する道であり、中央の命令を伝達する道である。

註

- (1) 本論文中の書き下し文は秋本吉郎校注『風土記』昭四五 岩波書店による。なお、以下『出雲国風土記』は『風土記』と略し、(註)を省略する。
- (2) 『出雲国大税販給歴名帳』 竹内理三編「寧楽遺文」所収
- (3) 上田正昭 「山陰文化の伝統」『古代の日本』第四卷 昭四五 角川書店 所収 二二五頁
- (4) 鳥越憲三郎 『出雲神話の成立』昭四六 創元社 五七頁
- (5) 秋本吉郎校注 『風土記』 昭四五 岩波書店 二三五頁格注
- (6) 鳥根県 『鳥根県史』第四卷 昭四七(復刻) 四〇四頁
- (7) 吉田東伍 『大日本地名辞書』富山房 明四四 一〇〇一頁
- (8) 郵岡良弼 『日本地理志料』 臨川書店 昭四一(復刻) 五六四頁

- (9) 松岡布政 『伯耆民談記』 「因伯叢書」2 名著出版 昭四七(復刻) 六頁
- (10) 柳田国男 「地名の研究」 『定本柳田国男全集』20 所収 昭四五 筑摩書房 一二二頁
- (11) 鳥取県 『鳥取県郷土史』 昭七 一一一—一三頁
- (12) 鳥取県 『鳥取県史』1 昭四七四 五二頁
- (13) 今井堯 近藤義郎 「群集墳の盛行」 『古代の日本』第四巻 昭四五 角川書店 一九五—二〇二頁
- (14) 松原駅的位置は倉吉市巖城付近が比定されている。
詳細は中林保「駅家を中心とした古代山陰道の歴史地理学的考察」『人文地理』二三一—参照
- (15) 松岡布政 『伯耆民談記』巻上 寛保二年
- (16) 中林 保 「駅家を中心とした古代山陰道の歴史地理学的考察」『人文地理』二三一—
- (17) 景山肅 『伯耆志』 「因伯叢書」所収 昭四七(復刻) 名著出版 五四一頁
- (18) 日野郡自治協会 『日野郡史』 昭四七(復刻) 名著出版 八一頁
- (19) 柳田国男 前掲(10) 一一三頁
- (20) 景山肅 前掲(17)
- (21) 『伯耆之巻』 「因伯叢書」所収 昭四七(復刻) 二九九頁
- (22) 鳥取県 前掲(11) 一一一頁
- (23) 鳥取県 前掲(12) 五四三頁
- (24) 日野郡自治協会 前掲(18) 一六二六頁
- (25) 後藤丹治・釜田喜三郎校注 『太平記』1 昭四三 岩波書店 一三八頁
- (26) 『日本後紀』 大同三年六月二十一日の条 「国史大系」所収
- (27) 安陪恭庵 『因幡誌』 「因伯叢書」所収 昭四七(復刻) 名著出版 三三〇頁
- (28) 安陪恭庵 前掲(27) 三四二頁