

パネルディスカッション「『古代山陰道』を考える」

コーディネーター 大橋泰夫（島根大学法文学部）

パネリスト 大日方克己（島根大学法文学部）、木本雅康、
近江俊秀、森本倫弘、宍道年弘（出雲市文化財課）、
江角 健

大橋 コーディネーターを務めます、ただいま紹介いただきました島根大学法文学部の大橋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

簡単に自己紹介しておきますと、私は10年ほど前に島根大学に着任していますが、それ以前は栃木県で遺跡の調査に携わっています。道路遺構を調査した研究者の中でも、私は10か所ほど、道路の調査に携わっています。25年位前には、栃木県で幅9mですとか12mの東山道の駅路と思われる調査をしまして、当時から近江さん、あるいは木本さんにも現地で指導いただいています。今日皆さんも杉沢遺跡、あるいは青谷上寺地遺跡の写真を見て驚いただろうと思います。私も27～28年前に、初めて東山道を掘ったとき、幅が9mとか12mありました。1300年前にこれだけの幅の道がなぜあったのかと、本当に驚いた記憶があり

ます。私が大学生の頃、30数年前だと古代の道路がそんなに幅広いというのは考えられていませんでした。普通に2～3m程度の道だろうというくらいにしか考えていなかったのですが、この25年くらいの全国各地の調査で、今日、木本さん、近江さんから話がありましたように、全国どこでも、やはり幅9m、あるいはそれ以上の道路が古代、数千kmにわたって張り巡らされていたというのがわかってきています。

今日は私が想像していた以上に、大勢の地元の方に来ていただいて、本当にありがたく思っています。この杉沢遺跡をはじめとする古代山陰道の実態を把握していただいた上で、杉沢遺跡の今後の整備や活用の応援団になっていただける人がこれだけ集まってくださったと考えていて、嬉しく思っています。



では、時間が限られていますので、まず初めに、出雲の場合は、『出雲国風土記』に道路のことが細かく載っています。まさに杉沢遺跡はその『出雲国風土記』に載っている古代の山陰道であり、都から西へ行く道ということで「正西道」と記載されています。これを古代史が専門の大日方先生から紹介していただきたいと思います。

大日方 島根大学の大日方です。よろしくお願いします。

最初に司会の方から、古代の儀式や儀礼の研究をしていると現在の研究テーマについてご紹介いただきましたが、今から30年前に『日本史研究』という雑誌に「律令国家の交通制度の構造」という論文を発表しました。これが私の最初の学術論文ですが、律令国家が作り上げた駅や伝馬の構造とその特徴、さらにそれが平安時代にどのように転換していくかということについて、いろいろと論じたものです。それ以来、交通関係のことはあまりやっていなくて、久しぶりにこうした問題に関わらせていただきました。

そのかつての論文でも少しふれたことがありますが、出雲の場合、『出雲国風土記』の中に、交通路の記載がかなり詳細に記されているという点、他の地域にはない特徴になっていると思います。

例えば、『出雲国風土記』の出雲郡の記載の最後のところに、「かよひち通道」として、「おうのこほり意宇郡とのさかひ堺なるささふのむら佐雑村に通くこと、一十三里六十四歩なり…」というようにあります。要するに、郡ごとの記載の末尾に、通道として、それぞれの隣の郡の境界までの距離が記されています。これが郡家から隣

接する郡や他の国に通じていく道の記載になります。距離は郡家からの道のりだと思われます。

「くに ひむがし さかひ国の東の堺よりにし さ西に去ること…」と始まるころが、風土記全体の巻末の部分になりますが、ここで出雲国全体の道の状況がまとめられています。「国の東の堺より」、つまり東の伯耆国から出雲国に入って、隣の隠岐国、石見国や備後国の方につながっていく道が記載されています。これを整理したものが、図1です。なるべく右側が東、左側が西になるように並べたものです。

これを見ますと、正西道というものが中心になっています。これがいわゆる山陰道、駅路としての山陰道になります。国の東の堺から入って、野城橋を経て、国府や意宇郡の郡家の北の十字街に通じます。そこからおうほくどう枉北道、北にまが枉れる道が分岐していきます。枉北道は島根郡家を経て千酌駅家から隠岐国への海路につながります。その途中、島根郡家から分かれていく道があります。

正西道に戻りますと、国府の北の十字街から西へ向かいたまつくりのちまた玉作街に通じていきます。この玉作街で、おうなんどう枉南道が分かれます。枉南道については後で述べます。正西道は玉作街からさらに西に向かって、出雲郡家を経て、いすも がわ出雲河、これが斐伊川になりますが、これを渡って、神門郡家を経て、国の西の堺から石見国安濃郡に通じるという記載になっています。

先ほど述べた枉北道ですが、島根郡家で隠岐国へ行く道と分かれていく道は、秋鹿郡家、楯縫郡家を経て、そこから南下をして出雲郡の郡家のおそらく東辺で正西道、つまり山陰道に合流するという記載になっています。また枉南道ですが、玉作街から南へ行き大原郡家にまずつながります。大原郡家ではさらに南西道と東南道の2つに分岐します。南西道は飯石郡家を経て、国の南西の堺につながります。そこから備後国三次郡に通じるという記載になっています。一方東南道は、仁多郡家につながってそこで止まっています。またその途中の仁多郡比々理村から南への道が分かれています。しかしこれがどこへ通じるかというのは記されていません。

これが巻末全体の記述ですが、先ほど述べまし



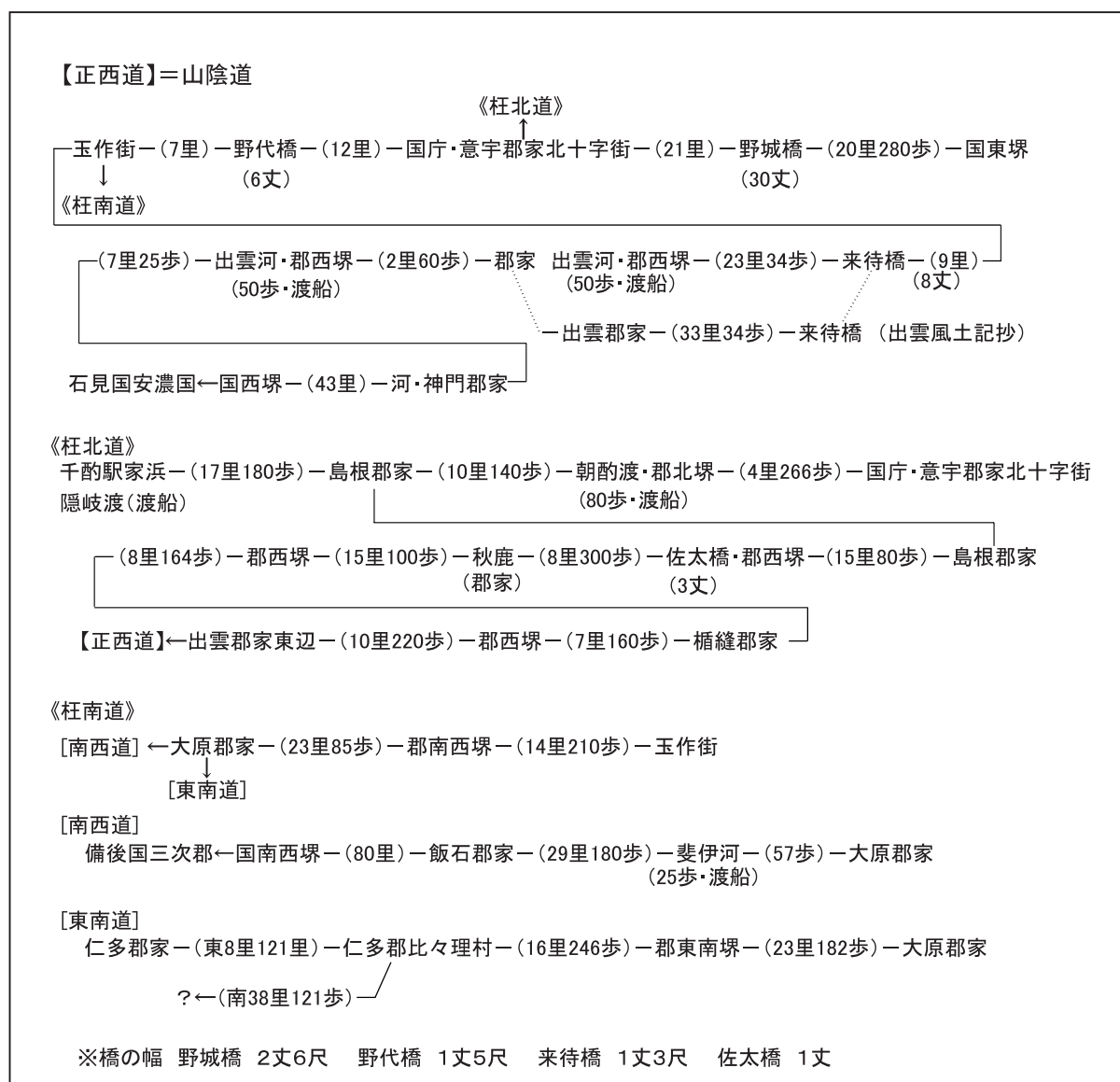


図1 『出雲国風土記』巻末「通道」の記載

たように一方で各郡の記載のなかにも、隣接する他の国や郡へ通じる道の記載があります。図2はそれを整理したのですが、これを見ますと、たとえば飯石郡の場合、巻末の記載では備後国三次郡に通じる道しか記されていませんでしたが、ここでは備後国に通じる道は合計5つ記されています。また巻末の記載にみえない神門郡など他の郡につながる道も記されています。このように記載の仕方が違ってきます。

なぜ記載が違ってくるかということを考えてみます。風土記全体の巻末の通道の記載は、それぞれの郡家を経てどこの郡家につながるかというかたちになっています。これは郡家と郡家を結ぶ伝

路、伝馬の道ということになると思います。つまり行政、支配のための道ということになります。国府からそれぞれの郡家への行政命令の伝達経路にもなるわけです。基本的に古代の律令国家は文書行政のシステムによっていますから、文書が国府から郡家へ、郡家から郡家へ伝達されていきます。その文書が伝達されるルートということになります。

ですから、備後国につながる道が飯石郡家からの一本しか記されていないというのは、これが出雲国府と備後国府を結ぶ伝路だからだろうと考えられます。備後国は山陽道ですし、出雲国は山陰道です。山陽道と山陰道をつなぐ駅路というのは

意宇郡 国東堺・手間割-31里180歩 大原郡堺・林垣峰-32里200歩 出雲郡堺・佐雑崎-32里30歩 島根堺・朝酌渡-4里260歩 島根郡 意宇郡・朝酌渡-11里220歩 秋鹿郡堺・佐太橋-15里80歩 隠岐渡・千酌駅家湊-11里180歩 秋鹿郡 島根郡堺・佐太橋-8里200歩 楯縫郡堺・伊濃橋-15里 歩 楯縫郡 秋鹿郡堺・伊濃川-8里264歩 出雲郡堺・宇加川-7里160歩 出雲郡 意宇郡堺・佐雑村-13里64歩 神門郡堺・出雲大河辺-2里60歩 大原郡堺・多義村-15里38里 楯縫郡堺・宇加川-14里220歩	神門郡 出雲郡堺・出雲河辺-7里25歩 飯石郡堺・堀坂山-19里 飯石郡堺・与曾紀村-25里174歩 石見国安濃郡堺・多伎伎山-33里 飯石郡 大原郡堺・斐伊河辺-29里180歩 仁多郡堺・温泉河辺-22里 神門郡堺・与曾紀村-38里60歩 神門郡堺・堀坂山-31里 備後国恵宗郡堺・荒鹿坂-39里200歩[常に刻あり] 備後国三次郡堺・三坂-81里[常に刻あり] 備後国←波多, 須佐径, 志都美径[政あるとき, 権に刻を置く] 仁多郡 飯石郡堺・漆仁川辺-28里 大原郡堺・辛谷村-16里236歩 伯耆国日野郡堺・阿志毘縁山-35里150歩[常に刻あり] 備後国恵宗郡堺・遊託山-37里[常に刻あり] 備後国恵宗郡堺・此市山-53里[政あるとき権に刻を置く] 大原郡 意宇郡堺・木垣坂-23里85歩 仁多郡堺・辛谷村-23里182歩 飯石郡堺・斐伊河辺-50歩
--	--

図2 『出雲国風土記』各郡の「通道」の記載

ありませんので、この伝路を使って、備後国府と出雲国府の間で公式に文書が伝達されるのだらうと思われます。こうした道の記載が巻末の部分なのだらうと考えられます。

『出雲国風土記』では、国府と国府を結ぶ駅路、つまり中央と国府を結ぶ山陰道と、国府と郡家をつないでいく伝路、それ以外の各郡記載の隣の郡への道としてたくさん記されている道、という3つのレベルで道が記載されているとみられます。これが『出雲国風土記』の交通路の記載の特徴だと思われます。

それから、先ほど木本先生のお話しにもありましたように、『出雲国風土記』には橋も記されています。橋の幅も記されています。その橋の幅がおそらく道路幅になるでしょう。橋の幅が道路幅を考えるときの参考になるということですが、気になるのは、橋の幅が野城橋のような伯耆国に近い橋の方が非常に広くて、西に行くほど狭くなっているという点です。これが実際の道路幅や、橋のかけ方とどのように関係するのかが問題になると思われます。さらに山陰道よりレベルの低い伝

路をみますと、枉北道に出てくる佐太橋は1丈つまり約3mと、かなり狭くなっています。ですから『出雲国風土記』からは、橋の幅も道のランクに比例しているような状況が見えてくると思います。

大橋 大日方さんありがとうございました。皆さんも分かっていたいたと思います。杉沢遺跡は都と国府をつなぐような駅路、山陰道ですが、『出雲国風土記』には、それ以外にもたくさんの道が記載されていて、出雲というのが、古代の道路を考える上で非常に重要な国だ、地域だということです。それでは、引き続いて、出雲市文化財課の宍道さんから、「古代山陰道と郡家」ということでお話ををお願いします。

宍道 文化財課の宍道です。よろしくお願ひします。

私は「古代山陰道と郡家」ということで話をさせてもらいますが、結論を言いますと、郡家は、交通の要所に設置されたということです。これは

水上交通も陸上交通も同じでして、今日は山陰道と陸上交通との関係を中心に話したいと思います。

出雲市内には、3つの郡家がありますが、その中で、遺跡でわかっているものとして、今日話します出雲郡家の推定地と神門郡家の推定地があります。出雲郡家の推定地は、出雲市斐川町出西の後谷遺跡というところが、その可能性があります(図3)。発掘をしますと、1mを超すような大きな礎石(図4)とか大量の炭化米、それから、「倉」と書かれた墨書土器が見つかりました。それらから、この遺構は郡家に伴う正倉ではないかと今考えています。

地図を見られると場所は分かると思いますが、なぜ出雲郡家との関連があるかということですが、『出雲国風土記』に「出雲郡家の東の辺なり。即ち、正西道に入る。」と書いてあります。これは枉北道のことが書いてありまして、枉北道が北から南へ下りてくると、そこには、出雲郡家があって、その東側に枉北道が下りてきて、そこには正西道があるという構図を想定できると思います。これについては、関和彦さんが想定図を考えておられまして、出雲郡家の東側に北から枉北道が下りてきて、東西に通る正西道に至るということです(図5)。後谷遺跡自体は先ほど言いましたように正倉跡ですので、ここに郡家の政庁があったというわけではありません。政庁はどこかと言いますと、今、はっきりわかりませんが、後谷遺跡の東の方に稲城遺跡や小野遺跡といった郡家関連の遺跡がありまして、掘立柱建物や瓦、あるいは硯なども出ていますので、この南側丘陵北麓あた



図3 後谷遺跡の位置

りに、郡家政庁があるのではないかと考えています。ここへ道路が東西と南北から取り付くという構図ではないかなと思います。

それから神門郡家の話です。神戸川の古志橋の左岸ですが、そこで発掘された古志本郷遺跡が神門郡家の想定地です。細かくは言いませんが、Ⅰ期とⅡ期の建物がありまして、Ⅰ期のコの字形配置をとる建物が、神門郡家の政庁跡ではないかということです(図6)。この時期が7世紀末～8世紀前葉です。Ⅰ期の建物は左に、中心から左33度くらいの角度で斜めに向いています。これが、ちょうど現在の道路の県道多伎江南出雲線の方に沿うような形です。これと同じような例として、浅柄遺跡から掘立柱建物が10棟近く出ていて、これも現在の道と同じような方向を向いています(図7)。古い時期では7世紀後半くらいの掘立柱建物が出ています。当然、現在の道が、古代とそのままつながるとは思いませんが、7世紀後半段階で、もうすでにこういう方向を向いた地域の道路があったのではないかと考えられます。どちら



図4 後谷遺跡礎石建物跡SB02

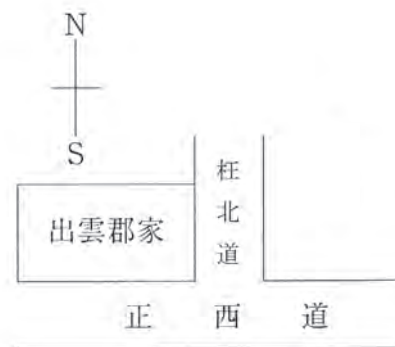


図5 出雲郡家と古代道の位置関係模式図
(関和彦2006 p.755図に加筆)

西暦	時代区分	日本の歴史	出雲の歴史
～紀元前 500	縄文時代	弥生文化が伝わる	
		水稻耕作の開始	出雲平野を中心に弥生のムラが営まれる
紀元前後	弥生時代		青銅器の大量埋納（荒神谷遺跡）
		女王卑弥呼が魏に使いを送る（239）	出雲の王墓が造られる（西谷墳墓群）
300		前方後円墳の造営開始	
	古墳時代	国内最大の仁徳天皇陵古墳が造られる	古墳の造営開始（大寺古墳）
		百済から仏教が伝わる	横穴式石室の流行 出雲最大の前方後円墳造営（今市大念寺古墳）
600		聖徳太子が摂政になる（593）	横穴墓の流行（上塩冶横穴墓群・神門横穴墓群）
		小野妹子ら遣隋使の派遣（607）	
		大和と河内に直線道路が整備される（推古朝）	
	飛鳥時代	大化の改新（645）	
		藤原京遷都（694）	出雲国府と郡家の造営
700		大宝律令の制定（701）	
		和同開珎の発行（708）	
	奈良時代	平城京遷都（710）	
		『風土記』編纂の命令（713）	『出雲国風土記』（733）
		国分寺国分尼寺建立の詔（741）	
		長岡京遷都（784）	
800		平安京遷都（794）	
	平安時代		出雲国正倉が焼失する（835）
900		延喜式の完成（927、施行967） 和名類聚抄の編纂	

図8 関連年表

遺跡を都に行く終着点が平城京の朱雀門，ということになるわけです。

古代の山陰道がいつごろできたかという話になりますが，年表を見ていただくと『出雲国風土記』は，733年になっています。平城京ができてから

23年後に『出雲国風土記』ができていますが，杉沢遺跡は，その年表で見ていただきわかりますように，どうも7世紀の終わりから8世紀の初めくらいにできているようです。それがいつごろまで続いたかということですが，今も現地では筑紫街

道ということで伝わっています。この辺の状況を、調査にあたった江角さんにお聞きしたいと思います。よろしくお願いします。

江角 まず杉沢遺跡から出た道路遺構の年代ですが、この年代を示す土器が2点、先ほども説明しましたが、須恵器と土師器がこの道路の中から出ています。この年代が7世紀後半、約1300年前に集中しているということで、やはりこの時期を中心に造られた可能性が高いのですが、いつまで続いていたかというのが、非常に難しく、明確なものはありません。ほかの遺跡ですと、その後造り替えて道が狭くなっている痕跡が出ていますが、杉沢遺跡では残念ながらそういった痕跡がまだ明確には見つかっていませんので、今後の調査にかかってくると思います。

大橋 江角さん、鎌倉時代とか室町時代に使われなかったものが、また江戸時代にはまちがいなく筑紫街道で使われているわけですが、中世の鎌倉時代とか室町時代には使われなくなった可能性もあるということですのでよろしいのでしょうか。その辺はいかがでしょうか。

江角 これは裏付けるものがない中での想像ですが、やはりもうちょっと低いところを通った可能性もあります。そういったところや周辺を調査することによって、何か分かってくるかと思います。

大橋 ありがとうございます。一方で、鳥取県の青谷上寺地遺跡の方では、確か8世紀から12世紀、古代いっぱい使われていたという話があったと思いますが、その辺の話の確認ともう一つ、その後以降、青谷上寺地遺跡付近で中世や近世の道路の状況がわかれば教えてください。

森本 青谷上寺地遺跡で見つかった道路遺構の時期ですが、報告をしましたとおり、土器が出土しています。土器の方は、道路遺構と一体的に造られたと考えています盛土の遺構、条里の遺構だと思いますが、この遺構から、8世紀前半と思われ

る土器が出土しています。このことから8世紀前半以降に造られて、そしてだんだん道路が使われなくなって埋まっていくわけですが、その埋まっていく過程の土に、12世紀の土器が出土しています。ですので、12世紀まで使われていたというよりも、少なくとも12世紀までには使われなくなったという言い方が正しいかと思います。また、もう一つのアプローチとして、青谷上寺地遺跡では、粗朶とか杭が見つかっていまして、こういう木材を、自然科学分析で年代を測定する技術がありまして、それを行ったところ、概ねやはり8世紀に入っくらいあたりに年代が集中しているという印象を持っています。先ほどの木本先生からたくさんご紹介いただきましたが、鳥取県内でも古代山陰道かと思われる道路遺構が見つかっていますが、明確にいつ造られて、いつ廃絶されたとははっきりわかる例というのは、乏しいというのが現状です。

大橋 中世以降の道というのはいかがでしょうか。

森本 青谷上寺地遺跡周辺では、明らかにこれが中世の道というものはまだ見つかっていません。

大橋 ありがとうございます。会場の皆さんも、今聞かれて分かりますように、この杉沢遺跡よりもどうも青谷上寺地遺跡の方が少し新しく、奈良時代以降になって造られたというのが確実だということです。それからどうも終わり方も、青谷上寺地遺跡の場合は、もう間違いなく古代のうちに、平安時代の終わりくらいまでにはなくなっている。ただ、一方で杉沢遺跡の場合は、もしかすると中世まで続いていて、それが近世にも筑紫街道になっている。やはり地域ごとに場所ごとに違うということがわかってきたのではないかと思います。あらためてそういう古代にできた道路がどういう変遷をたどっていくかというのを、歴史地理学の本本先生から紹介していただけたらと思います。

木本 始まりの方はおいとおきまして、終わりの

方についてですが、私も歴史地理学の方で、どうやって直線道を復元するかといいますと、痕跡を見つけてそれが空から写真で見るとずっとつながるという場合と、現在の道が一直線に通っていて、これがだいたい古代駅路を踏襲しているだろうと考える場合があります。大雑把に言うと、東日本はわりあいと現在道として残る場合が多く、西日本は痕跡が残って、現在道としては生きてない場合が多いようです。東日本、特に関東を中心として、鎌倉街道というのがありまして、これがやはり軍事道路で、古代道路とよく似ています。直線的な鎌倉街道の中には、古代道路を踏襲したものがあります。東日本の方が集落が未発達で、台地の上に直線的に一遍古代道路を造ると、それは後々の時代までも便利で、使い続けられることが多いようです。極端に言えば未開の原野的な所に道路がどんとできた。それに対して、西日本の方はもっと早くから集落が発達していました。実はこの古代道路というのは、隣の村に行くのは非常に不便な道なんです。先ほど近江さんが言われたように、あくまで遠い所を結ぶには良いのですが、地元の人にとっては、必ずしも使い勝手の良い道ではないので、西日本の方は早く廃絶する場合が多かったのではないかと思います。あとやはり、道がどういう地形のところに造られたかということもポイントとなります。杉沢遺跡周辺の場合、尾根道なので、通るところを限定されていますから、わりあいと後世まで同じようなところを通る傾向が強いのにに対して、青谷上寺地遺跡のような、低湿地に人工的に造ったものはやはり、律令国家の力が衰えると急激になくなる場合が多いようです。

大橋 非常に興味深い話だったと思います。やはり古代にできた道路というのが、その地域の歴史の中で早く終わったり遅くまで残ったり、あるいは地形的な関係でも、ということで、今後の杉沢遺跡の研究において、いつどういうふうに現代までつながっていったかという変遷も重要だということがご理解いただけたのではないかと思います。

続いて、先ほど、近江さんから、東山道武蔵路

などの例を挙げながら、地域によって道路の造り方が異なるという非常に興味深いお話があったと思います。近江さんに伺いますが、具体的な地域の単位、国ごとに違うのか、郡ごとに違うのか、あるいは山陰道とか東山道で違うのか、その辺はわかっていらっしゃるのでしょうか。

近江 東山道武蔵路ですが、この道は側溝の造り方に特徴があります。側溝が断絶している、つながっていないんです。また断面を見ますと、長方形です。側面が垂直で底も平らです。そういう特徴を持っています。このような形状の側溝は府中市から埼玉県所沢市に至る12kmの区間で認められています。府中市のあたりは武蔵国多摩郡、所沢市は武蔵国入間郡ですので郡を超えて共通の工法が認められることから、どうやら東山道武蔵路に関しましては、武蔵国一国単位で施工した可能性があるのではないかと思います。これと同じように、工法上の共通性が認められる地域には、^{ふぜん}豊前国があります。現在の福岡県行橋市あたりから、大分県中津市にかけての道路は、工法上は異なる点も多いのですが、相対的に他の路線よりも



図9 東山道武蔵路（写真：武蔵国分寺跡資料館）

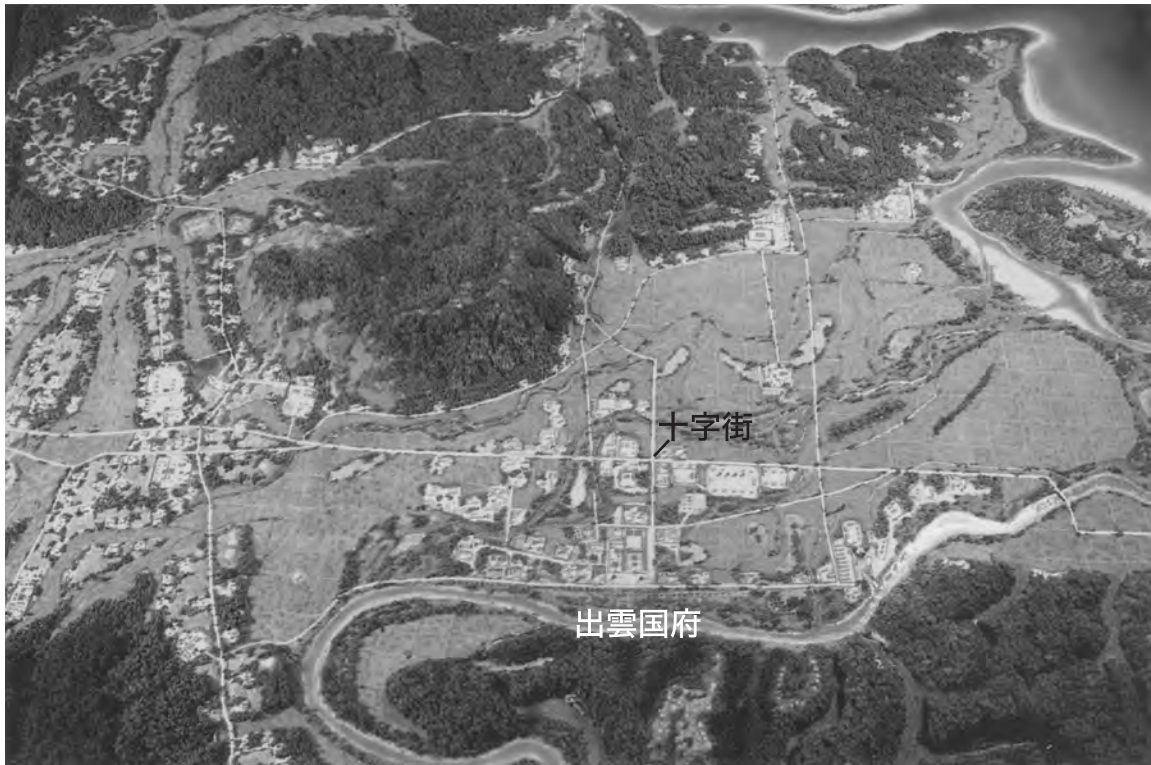


図10 奈良時代における意宇平野の復元模型（写真：島根県古代文化センター）

丁寧に、頑丈に道路を造っているという特徴が認められます。基礎工事を入念に行うために、ぬかるんだ土をすべて取り除き、土を入れ替えてから、盛り土をして路面を造るという、大変手の込んだ道路造りをしていることが数か所で確認されています。

一方で、同じ九州でも大宰府付近では近接する場所であっても、造り方が違う例が多いように思います。盛り土の仕方や側溝の形状も場所によって異なっており共通性はほとんど見られません。もちろん、道路は長期間使用されますので、維持の過程で側溝の形態がかわってしまったということもあり得るので、一概には言えないところも多いのですが、むしろこのように近接する場所でも、異なった工法をとる道路の方が多いような印象を持っています。

大橋 大変興味深い話だと思います。古代の奈良時代、平安時代は、国郡制で国、国府があって、国司がいて、地域を支配するわけです。私なども国単位くらいかなと思っていましたが、そうではなくて、地域によってもっと多種多様な道路の造

り方があるということが最近の調査で明らかになってきたわけです。あらためて、それでは制度上、そういう道路を誰が造って、誰が管理して、どういうふうに維持補修していたかということを古代史の専門の大日方先生の方から、ご紹介していただきたいと思います。

大日方先生のお話の前に、八雲立つ風土記の丘資料館にあります国府の復元の模型の写真で紹介しておきます（図10）。国府の北に十字街があります。東西に延びる道が正西道で、この延長上に杉沢遺跡があるということになります。またここから北に行くのが枉北道です。ですから国府が、正西道、山陰道とセットと言いますか、非常に関わりが深いのがお分かりになるかと思います。こういった古代山陰道は、誰がどのように造って、維持管理したかというのを、大日方先生、紹介をお願いします。

大日方 それがなかなか難しい問題だと思いますが、律令制の建前からいえば、先ほども近江先生の話にもありましたように、兵部省が中央で統轄して、その下でそれぞれの国ごとに国司が、国内

のいわゆる百姓公民、一般の人々を労働力として徴発して造営し、維持管理するということになっています。現実には、^{ちよう}調や^{よう}庸といった^そ租税も同じだと思いますが、国司の下で郡司が郡内から徴発して造営や維持管理をしていたのだろうと思います。ですから、技術的ないろいろなバリエーションは、実際に造営を行う郡レベルのところまで下がってくるのだろうと思います。実際に造営を担うレベルによってそういう違いが出てくるのだろうと思います。

大橋 ありがとうございます。ですから、制度上は国だが、実態としてやっているのは恐らく国の下の郡レベルだから、道路も、国レベルというより、もう少し下のレベルで造っているのではないかと考えられるということです。恐らくこれももう少し山陰道をはじめとして、発掘調査が進んでくれば、その辺の状況がわかってくるのではないかと思います。

次に、話を少しまた動かしまして、今日、最初に申しあげましたように、古代道路の特徴というのは、幅が9mとか12mとか非常に広くて、パネリストの皆さんが紹介されたように直進性が非常に高いということです。これは、ぜひ皆さんに覚えていただきたいと思いますが、今日も軍用道路ですとか、あるいは象徴性という話が出ました。大学で学生に講義をすると、「先生、どうして道路幅が広いと象徴性があるのですか」と言われて困ったりもしますが、平城宮の朱雀門に一度行くと、門の前に広がる幅75mの道路が4km続くわけですので、道路というのが、天皇を中心とする国家の力を示す、ものすごいものだということがご理解いただけるだろうと思います。そこであらためて、歴史地理学の本本さんの方から、今日は、秦の直道との共通性などのお話がありましたが、あらためてもう一度そのあたりを説明いただけないでしょうか。

木本 古代道路の幅の広さを考える場合に、象徴性を重視する考え方と実体性を重視する考え方と二通りあります。それがなかなかどっちに balan



スをとるかが難しいことですが、実体性で一つ考えると、先ほど出た軍用的側面というものがあります。軍隊の移動みたいなものを考えた場合には、道幅の広さというのは、やはり横にどれだけ人が並ぶことができるかということに対応しています。例えば、20人並べるのと3人しか並べないのでは、隊列の長さが全然違ってしまいます。だから、実体的に考えれば、幅が広いというのは軍用的側面というものが一つありますが、この辺がやはり、結局古代道路がなぜ造られたかという問題になってくるかと思います。ここは近江さんと若干見解が違いますが、私などは、天智朝の対外危機というもの是非常事態であって、今見ても、こんな道路を造るということ自体が異常である、やはりそれは異常な状態、時期に造ったのではないかと思います。近江さんの場合はもう少し、後の天武朝でやや落ち着いてから行なった、国土計画の一貫ということになるわけです。それと、やはりまだよくわかりませんが、中国の古代道路をモデルにしているとすれば、日本のものがいくら広いとはいっても、やっぱり向こうとはちょっと比べ物にならないので。そういうこともあるのではないかと思います。

大橋 私も、今日、木本さんから道路の軍用的側面の話を聞いていて、ああなるほどと思ったのが、この杉沢遺跡の穴道湖側、当然日本海側になりますが、穴道湖側の方は丘陵の高まりを残して、南側の日本海側から遠い方に道幅を広げています。こういうのが木本さんの話だと軍用的な意味があるのではないかと思います。初めて聞いて非常に興味深く思いました。木本さん、対外的な

方向を土手にして、内側をカットするというのを、初めて今日聞いてなるほどと思いましたがかういった事例はあるのでしょうか。教えてください。軍用的なことについて。

木本 尾根道自体を掘ったところがそもそもないのでよくわかりませんが、海外にあるということです。

大橋 海外のどの辺に。

木本 秦の直道とかローマの道ではどうもそういうことみたいです。中世の鎌倉街道では両側に堤のようなものを築いて、一応身を隠せるといっているような部分もあります。

大橋 そういう視点でも古代道路を見ないといけないという示唆に富むご指摘だと思いますが、その上で、木本さんにもう1点お聞きします。今日、大日方先生、あるいは近江さんの方から、国単位というよりはもっと小さい単位で道路の工法上の特徴があるというような話が合ったと思いますが、山陰道というのは、対新羅といいますか、奈良時代の前半、非常に緊張関係などがあるような時代に、それが道路に反映している可能性はないのか。あるのではないかと示唆されたので、木本さんの方から見ていかがでしょうか。全国の道路の中で杉沢遺跡、あるいは山陰道の特徴というのが何かあれば教えてください。

木本 難しいですね。我々どちらかというと、歴史地理学は非常に大雑把なんです。直線道をどんどん検出していく。むしろ考古学の方が非常にきめ細かく、それぞれの道路の実態がわかるので、いろいろな国ごとの違いとかあるのではないかとことですよね。山陰道の場合、むしろもっと後の時代になってくると水上交通との絡みが何か出てくるのではないかと思います。これは北陸道ではかなりはっきりしていますね。北陸道の平安時代の駅というのは、ほとんど海岸にあって、港を兼ねているわけです。もっとも最初からそうだった

たかどうかというのは少し疑問で、富山県あたりでも、内陸の方に直線的な道路の痕跡があって、場合によってはそっちが古くて、平安時代くらいになってくると、ルートが海岸沿いにならってくるようです。すなわち、いろんな意味で社会もかわって、もともと水上交通というのが日本列島の基本だと思いますが、そっちに回帰していくように思います。山陰道でそれがどの程度どうなるか、青谷上寺地遺跡なんかはまさにラグーンの近くなんです。だから、最初はやはり陸上中心で道路はできてくると思いますが、だんだん、恐らく時代が下るにしたがって、各道路の特徴が出てきたときに、もしかしたら、山陰道の場合は、水上交通との関係が出てくるかもしれません。まだまだ分からないですね、具体的に。

大橋 やはり陸上交通だけでなく、当然杉沢遺跡もすぐ北側には穴道湖あるいは斐伊川、出雲大川がありますから、やはり水上交通の視点でも杉沢遺跡を含めて山陰道を考えていく必要があるということで、大変示唆に富むご意見をいただいたと思います。

最後に、今後の杉沢遺跡の保存、そして整備活用にあたって、せっかく近江さん、木本さん全国の道路をご覧になっている方がいらっしゃいますので、意見をいただけたらと思います。事前に近江さんからお話を伺い、古代道路にはもしかしたら木、果樹が植わっていた可能性があるのではないかというお話がありました。この杉沢遺跡にどのように果樹を植えられるのかどうかを含めて、参考になるお話があればお願いします。

近江 活用という点では、いろんなことが考えられるかなと思います。先ほどご紹介のあった果樹が植わっていたというのは、文献に出ていまして、普照^{ふしょう}というお坊さんが道路沿いに果樹を植えるよう進言しています（天平宝字3年（759））。その理由は、納税や労役のために駅路を往来する旅行者の保護のためです。重たい荷物を背負って、地方から都に来る人が、果樹が植わっていれば、夏の暑いときは木陰で休めるし、実りの季節には木

の実をとって食べることができるからです。実際にその後の史料には、駅路の沿線の果樹を伐採しているとかいう話もありますので、果樹を植えたというのは事実だと思います。ただ、これまでの発掘調査では、果樹の痕跡が見つかりません。今後の発掘調査で、例えば、種や花粉が出るとかすれば、その成果を整備に活かすこともできるかと思います。

道路遺構の活用という点では、最近先ほどもありました東山道武蔵路の一部が武蔵国分寺の付けたりで史跡指定されています。ここでは、道路側溝のあった場所を黄色の舗装で表示しています。また、ごく一部ですが実際にみつかった遺構を復元している部分もあります。指定されている東山道武蔵路の区間は、比較的、平らな場所を道路が通過しているので、道路の遺構といっても側溝が見つかるだけです。そのために、側溝の位置や形を示すために、このような方法がとられています。

それに対し、杉沢遺跡には、非常に大きな切り通しがあります。武蔵路に比べると道路そのものが、極めて立体的です。先ほど木本先生のお話にもありましたように、尾根上を切り通すことによって矢道湖側から見えないように道路を通しているというところに特徴があります。こうした特徴が軍用道路、つまり軍隊の移動のためにそうしたのかというのは、また別の議論として、この道路を活用するためには、道路遺構そのものが持っているこうした特徴を、しっかり見せていただくということが大事になってくるかなと思います。この道路跡を訪れた人が、古代、この道路を造った人が何を考えこうした場所に道路を通したのかなど、あれこれ想像できるような仕掛けが必要だと思います。

それと、少し長くなりますが、もう一つだけ言いますと、遺跡の保存を行政だけとか専門家だけが考えてやっているところは、もう一つ盛り上がりに欠けているような気がします。逆に盛り上がっているところは、行政や専門家だけでなく、市民の方々が遺跡の説明を聞いて、さまざまなアイデアを出している。例えば、そういう価値がある遺

跡であれば、こうした見方や使い方があるのではないかなど、さまざまな立場から、さまざまな価値観をもって提言していただいている。それを専門の人間とか行政の人間とともに議論しながら、遺跡の価値を最大限に活かしながら、市民が親しみを持ち、かついろいろな人たちが見に来くなるような魅力あるような空間を創造していくというのが大事だと思います。

ですから、杉沢遺跡の今後についても、考えるのは役所だけでなく、ここにいる皆様も含め、出雲市民さらには島根県民が一体となって考えていただいたら、きっと良い方向が見つかるのではないかなと思います。

大橋 貴重な提言ありがとうございました。もう時間もありませんので、最後に、全国の道路の整備状況や活用をご存じの木本さんから紹介いただけないでしょうか。今後の杉沢遺跡をどう考えていくかということで。

木本 東山道武蔵路は、確かに非常に保存運動が盛んになって、保存された画期的な例ですが、今まで、日本の古代駅路では、舗装道路に色を塗って、ここが道路でしたということを示している、だいたいこういう感じが多いです。それぞれ精一杯できるところでやられていて非常に重要なやり方だと思いますが、われわれのここではこういうものはちょっとそぐわないのではないかと。つまり筑紫街道をコンクリート舗装して復元してもそれはかえってぶち壊しだと思います。むしろ例えば熊野古道のように、歩いて楽しめる道、あまり手を加えすぎない、もちろん全く加えないとまた崩れていってしまうという面があって、非常に難しいところだと思いますが、ここはここなりの新しいモデルを我々で考えていく必要があるのではないかなと思っています。

大橋 今お話を伺いまして、やはり杉沢遺跡を今後保存して活用して、皆さんに愛される史跡としていくためには、近江さん、あるいは木本さんがおっしゃったように、現地の特徴を、本当に発掘

調査で明らかになった特徴を生かして、神名火山がすぐ南に見えるような、そういう景観も含めて、当然地元の方みんなで大事に考えていかなければならないというのがまとめかなと思います。途中、話も出ましたが、やはりこういう遺跡の場合の整備、あるいは活用というのは、行政、研究者だけでやってはうまくいきません。ここにいる方をはじめ、市民、県民の皆様の支援や、ご助言も当然必要になってくるかと思っています。まだだいぶ先になるかと思いますが、ぜひ杉沢遺跡を今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

以上で終わります。パネリストの皆さんありがとうございました。

【参考文献】

- 沖森卓也・佐藤信・矢嶋泉編著2005『出雲国風土記』山川出版社
島根県教育庁埋蔵文化財調査センター編2003『古志本郷遺跡Ⅴ 出雲国神門郡家関連遺跡の調査』
島根県古代文化センター編2009『島根県古代文化センター調査研究報告書43 出雲国府周辺の復元研究－古代八雲立つ風土記の丘復元の記録－』
条里制古代都市研究会編2009『日本古代の郡衙遺跡』雄山閣
関和彦2006『『出雲国風土記』註論』明石書店
斐川町教育委員会編1996『後谷Ⅴ遺跡』



出雲平野の様子（西上空から）