

シンポジウム記録集

「古代山陰道」を考える —杉沢遺跡道路遺構発見の意義—

2016年3月

出 雲 市

シンポジウム記録集

「古代山陰道」を考える —杉沢遺跡道路遺構発見の意義—

2016年3月

出 雲 市

例　言

- 1 本書は、出雲市が主催したシンポジウム「『古代山陰道』を考える - 杉沢遺跡道路遺構発見の意義 -」の記録集である。
- 2 本シンポジウムは、下記のとおり開催した。

開催日 平成27年2月15日（日）13:00～16:30
会場 アクティーひかわ（島根県出雲市斐川町上直江2469）
内容 報告：「杉沢遺跡と島根県内の道路遺構」江角 健（出雲市文化財課）
「青谷上寺地遺跡検出の道路遺構」森本倫弘氏（鳥取県埋蔵文化財センター）
講演：「見えてきた古代山陰道」木本雅康氏（長崎外国語大学外国語学部）
「古代遺跡の保存と活用」近江俊秀氏（文化庁文化財部記念物課）
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 大橋泰夫氏（島根大学法文学部）
パネリスト 大日方克己氏（島根大学法文学部），木本雅康氏，
近江俊秀氏，森本倫弘氏，宍道年弘（出雲市文化財課），
江角 健
- 3 本書は、シンポジウム開催時に配布した資料集と一体をなす。本書に掲載した写真、図などの資料は、資料集および当日発表者が使用したパワーポイントの画像であるが、紙面の都合上、一部割愛したものがある。
- 4 掲載されている発表者等の所属、役職名はシンポジウム時のものである。
- 5 本書は、出雲市市民文化部文化財課 佐々木歩美が編集した。

目　次

はじめのあいさつ　堺田輝也（出雲市副市長）	1
報告1　「杉沢遺跡と島根県内の道路遺構」　江角 健	3
報告2　「青谷上寺地遺跡検出の道路遺構」　森本倫弘	9
講演1　「見えてきた古代山陰道」　木本雅康	19
講演2　「古代遺跡の保存と活用」　近江俊秀	29
パネルディスカッション「『古代山陰道』を考える」	39
おわりのあいさつ　曾田俊彦（出雲市文化環境部長）	53



はじめのあいさつ

堺 田 輝 也（出雲市副市長）

皆様こんにちは。ご紹介いただきました出雲市副市長の堺田と申します。司会からも話がありましたが、本日長岡秀人市長が別の公務のためにどうしてもこちらの方に伺うことができませんでした。市長の方から、皆様方にくれぐれもよろしくということでことづかっておりますので、代わってごあいさつをさせていただきます。

まずは、本日は、市内、それから遠方からも多数の皆様においでいただきましてありがとうございます。本日のシンポジウムでございますが、平成25年に発見されました杉沢遺跡の道路遺構の保存活用について、全国的な事例も踏まえまして、ご検討いただくという場でございます。この杉沢遺跡の道路遺構でございますが、皆様ご承知のように、『出雲國風土記』に記載の古代山陰道であります「正西道」と推定されております。丘陵尾根部分1kmにわたり、古代道路の特徴を強く残す状態で発掘することができております。こういったことから、市におきましては、現地保存を短期間のうちに決定いたしまして、早速今年度から関連の調査を開始しているところでございます。

また、市におきましては、別の取り組みをいたしまして、出雲市の魅力を内外に発信いたしますシティセールス事業という取り組みを本年度から開始しているところです。古代出雲の成り立ちを物語る数々の歴史文化遺産は、数ある出雲の魅力の中でも大事な要素であると考えています。そういったことから、この道路遺構も『出雲國風土記』などとともに、出雲のブランド力のさらなる向上、また全国への発信につながる大事な要素ということで、期待しているところでございます。

本日のシンポジウムですが、お手元の資料にありますように、大変お忙しい中、長崎外国語大学の木本雅康先生、鳥取県埋蔵文化財センターの森本倫弘先生、文化庁文化財部記念物課の近江俊秀先生、島根大学法文学部の大橋泰夫先生、なら

びに大日方克己先生にお越しいただきました。誠にありがとうございます。先生方には古代山陰道の魅力とその保存活用について、それぞれの立場からのお話、また、ご議論を頂戴できればと思っております。

最後になりますが、本日のシンポジウムが杉沢遺跡道路遺構の価値の再認識と市民の皆様の理解促進、さらに具体的な保存活用策の検討につながり、実り多いシンポジウムとなりますことを祈念いたしまして、甚だ簡単ではございますが、冒頭のごあいさつとさせていただきます。

本日は何卒よろしくお願ひいたします。

シンポジウム
「古代山陰道」
を考える

杉沢遺跡道路遺構発見の意義

2月15日(日)
13:00~16:30(開場12:00)
アクティービカワ 多目的ホール
入場無料 申込み不要

講師
「杉沢遺跡と島根県内の道路遺構」
大日方 克己 (島根大学法文学部教授)
「青谷上寺地遺跡出土の道路遺構」
森本 倫弘 (鳥取県埋蔵文化財センター 文化財主査)
著者
「見えてきた古代山陰道」
木本 雅康 (長崎外国語大学外国語学部教授)
「古代遺跡の保存・活用」
近江 俊秀 (文化庁文化財部記念物課文化財官員)
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 (島根大学法文学部教授)
●パネリスト 大日方克己 (島根大学法文学部教授)
木本 雅康 (鳥取県埋蔵文化財センター 文化財主査)
近江 俊秀 (文化庁文化財部記念物課文化財官員)
森本 倫弘 (鳥取県埋蔵文化財センター 文化財主査)
大橋 泰夫 (島根大学法文学部教授)

出雲市文化環境部文化財課
〒683-0011 總務課出雲市役所 270号室 (出雲市役所総務課内)
電話 0853-91-6894 fax 0853-91-6617
<http://www.city.isumo.lg.jp/yayoi/nomon>

「古代山陰道」関連写真も展示します。
主催 出雲市



杉沢遺跡道路遺構から仏経山（神名火山）を望む（北から）



報告1 杉沢遺跡と島根県内の道路遺構

江 角 健（出雲市文化財課）

出雲市文化財課の江角健と申します。私が、杉沢遺跡の調査担当といったしまして、発掘調査を行いました。今日は、その発掘調査成果について、ご説明をしたいと思います。

まず、杉沢遺跡の位置ですが、今日の会場（アクティーひかわ）から南東へ約500mのところにあり、現在進められている、出雲斐川中央工業団地の造成工事現場の南西の角にあります（図1）。調査によって、その一角からこの道路遺構が見つかっています。近くには、大量の弥生銅劍が発見された荒神谷遺跡、四隅突出型墳丘墓がある西谷墳墓群などの遺跡があります。また、南側の仏經山は、『出雲国風土記』にもある「神名火山」に比定され、このふもとに多数の遺跡が存在しています。その一つが杉沢遺跡です。

図2は北側から見た写真です。現在、造成が進



図1 杉沢遺跡の位置

んでおり、ほぼ平らに近い状態になっています。中央の星印の位置から道路遺構が見つかっています。

それでは、本題の「杉沢遺跡の古代道路遺構」について、具体的な説明を行ってまいります。

図3は、西側上空から撮った写真です。幅が約15m、東西が60mの調査区で発掘を行っていま



図2 杉沢遺跡全景（北から） ☆の位置で道路遺構検出



図3 杉沢遺跡の道路遺構（西から）

す。一番下の方に縦に筋が伸びているのが側溝、中央から、波板状凹凸面が出ています。

では、この道がいつから使われていたかということですが、史料に残っている中では、文政6年(1823)、今から約200年前の『漆沼郷下直江村絵図』に記録があります(図4)。中央に一本、東西に延びる直線がありますが、ここに「筑紫海道」と書かれています。ここでは街道が「海道」と書かれています。また、下側には、「^{すぎざわ}杣澤」という地名が残っております。これが今の杉沢遺跡の基になっています。この筑紫街道の位置と今回調査した位置が合致し、また、明治時代の地籍図(土地の境が載った地図)にもここに約2m幅の道が記されていましたので、道があるということがわかつっていましたが、今回の調査によって、次に説明する道路遺構が発見されました(図5)。

この場所は、東西に延びる尾根上を発掘調査しました。試掘調査を行ったトレンチが5~6本見えます。試掘調査の段階で、硬い層が部分的に確認できていたのですが、まだ、このような広い道路があるということは確認できていませんでした。

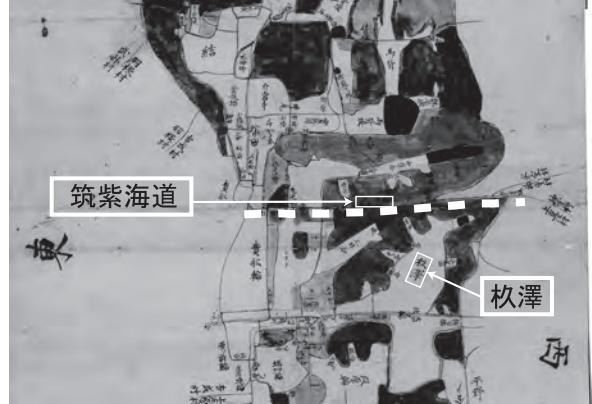


図4 『漆沼郷下直江村絵図』(部分) (所蔵: 原勉氏)

今となっては、非常に広く平らな面が、まさしく道路のように見えますが、当時としては、そこまでの認識はなく、掘り下げていきました。図5の下が調査後の写真です。道路方向に直交する幅0.2~0.3m、深さ0.2m、長辺3~5mの溝が0.7~0.8m間隔で出てきました。これが波板状凹凸面と言われるもので、詳細は後に説明しますが、この調査区において、道路面の約3分の1でこういった波板状凹凸面が出ています。

北側で検出した側溝は、幅0.5m、深さ0.1m



図5 道路遺構調査前（上）調査後（下）（西から）

の浅いものでした。反対側の側溝を探すために、調査したところ、南側の側溝を確認し、南北側溝の心々間が9mとなりました。これが古代道路遺構ということで、今回に至っています。

続いて、道路の特徴について説明します。まず、特徴①は尾根上に平坦面が造成されたということです。山の尾根は、起伏があり、くねくねしていますが、ここでは、幅の広い道を造成するために、山の高い部分を切り、そこで生じた土（切土）を谷の部分へ盛って（盛土），高低差をなくしながら広い幅の面を造っています（図6）。盛土をして谷を埋めることによって、カーブの少ない直線に近い道を造り出そうという工事の様子がうかがえました。図7がこの盛土の所の断面ですが、一番下が赤土の地山、その上に木の葉っぱなどが積もり腐葉土となった黒色の旧地表土がありました。非常に水分が多く柔らかい泥でした。そのさらに上に、地山と同じ土を谷方向へ厚く盛り水平な面を造り出した盛土があり、その上部に、非常に硬い砂質土の面がありました。これを道路の路面と考えています。

続いて、特徴②です。先ほどから、聞き慣れな

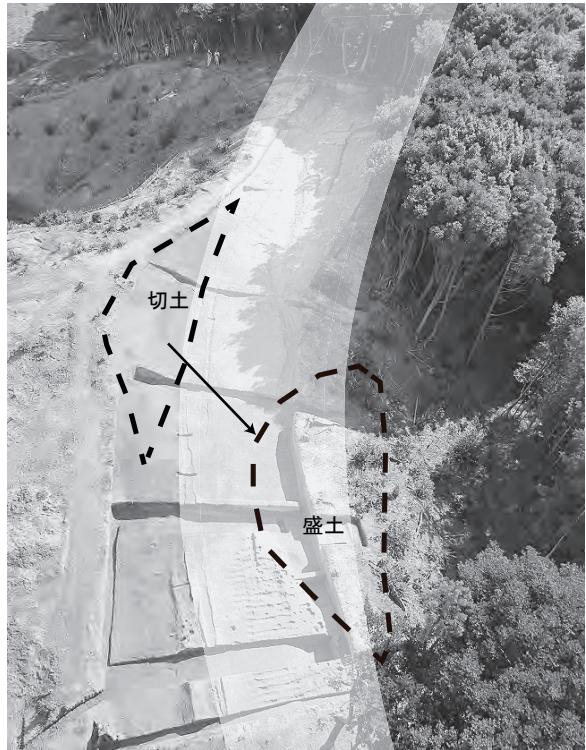


図6 平坦面造成の様子

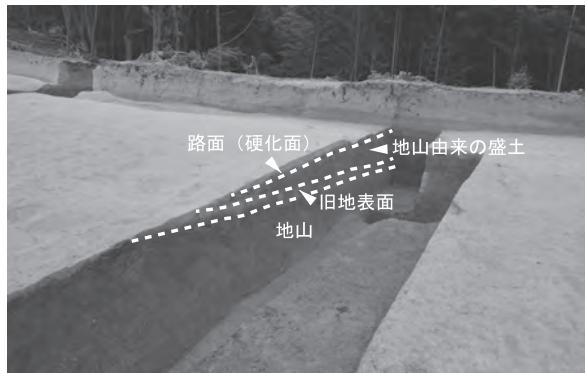


図7 造成の痕跡が残る土層断面（西から）

い言葉かと思いますが、地盤改良の痕跡で、波板状凹凸面と呼ばれる、全国の道路の軟弱な地盤の所に多く出ている遺構を検出しました。波板状凹凸面とは、屋根等に使われているトタン波板のように地面が凸凹しているということで、このような呼び名がついています。その波板状凹凸面の断面を確認するために、四角い溝を掘りましたが、通常、遺跡の発掘では、硬い地山の中に柔らかい土が入っていますので、その柔らかい土を掘ると昔掘った穴というのが見えるのですが、ここは逆で、水分を多く含んだやわらかい黒色土を掘り込んで、そこへ非常に目の細かい砂質土を充填し、



図8 目の細かい砂で埋められた波板状凹凸面の断面（北から）

杉沢遺跡道路遺構の特徴

- ①尾根に造成された平坦面をもつ
- ②地盤改良の痕跡「波板状凹凸面」が残る
- ③道路幅約9m
- ④尾根上の推定延長距離は約1kmにも及ぶ
- ⑤出土遺物等から時期を推定できる

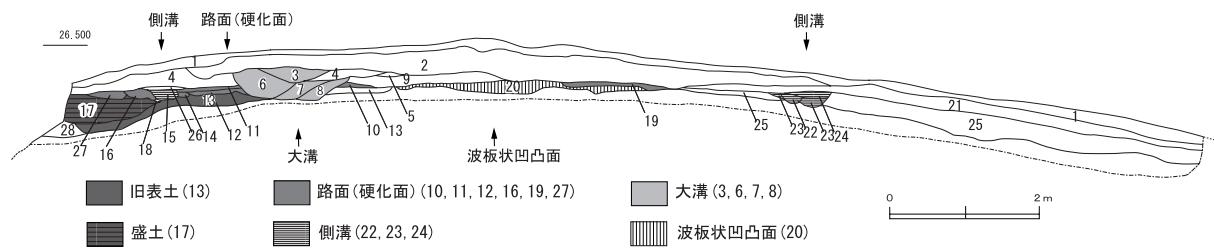


図9 道路遺構断面図

締め固めたように埋まっていました（図8）。諸説ありますが、ここでは、地盤を固めるために造ったのではないかと考えています。

続いて特徴③として、幅9mの道路面と両側側溝が見つかりました。南北から細長い溝、南側については、トレーナーで2か所掘ったところから、溝が出ました。2か所の溝がつながりましたので、南側の側溝ということで判断していますが、南北の溝の中心からの幅が約9mあります。この9mという幅は、多くの官道にある特徴の一つになっています。9m幅といいますと、今の道路ですと、片側1車線の道路と歩道をあわせたくらいの広さになります。非常に広い道路です。町の中にある道路は4mくらいですので、その2倍の幅がある道が当時造られたのがわかっています。図9が遺構西側の断面図です。17が盛土、下の13が旧表土ということで、やはりここでも幅をとるために、谷を埋めて平坦面を広く拡張して、そこへ側溝（15）を掘って道路の幅をとっているという工事の様子がうかがえます。旧表土の上の硬い面が路面だと考えられる層（10, 11, 12, 16, 19, 27）です。また中央部では波板状凹凸面も出ています。

続いて、特徴④尾根上の道路推定延長が約1kmに及ぶということです（図10）。杉沢遺跡の調査

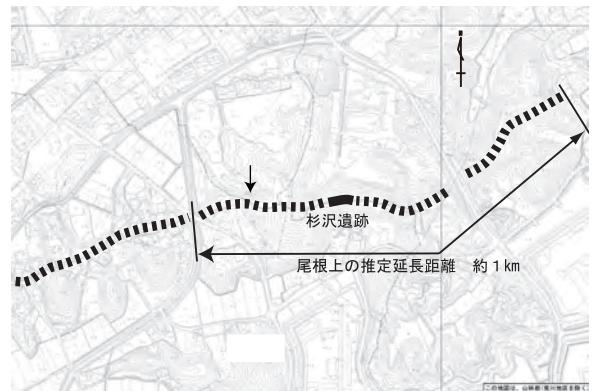


図10 古代道路の推定ルート



図11 現存する切り通し（西から）

地点の前後を改めて歩いてみると、同じように幅の広い所が部分的にあり、ほぼこのルートを通っていたのではないかと思われる、幅が約10mの平

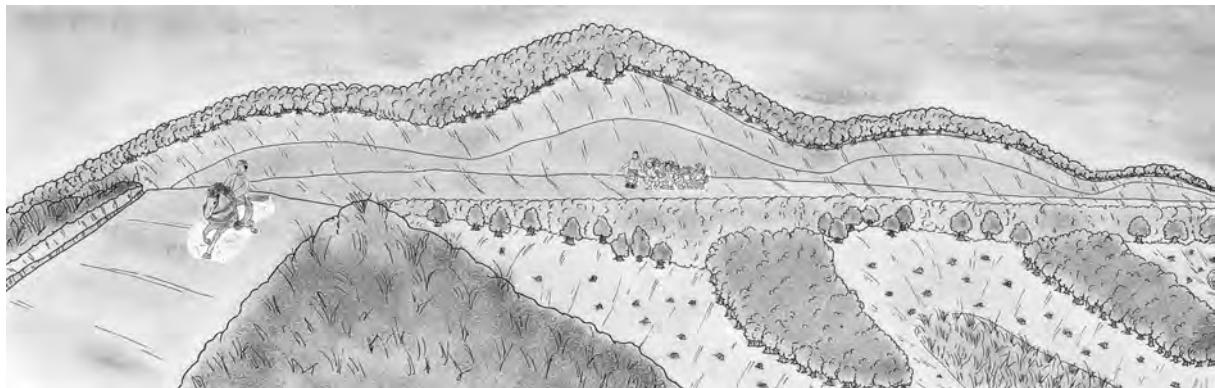


図12 杉沢遺跡イメージ

らなところや、高い山を切り崩して、平らな面を造った様子などがわかる所があります。このあたりでは標高が25m～30mの間の尾根を通っています。途中から尾根が高くなる所については、尾根を切って、ほぼ同じ高さになるような工事の痕跡が見受けられます。道路ですので、この先もつながってはいるのですが、諸説ありますし、他の遺跡との関係もありますので、これから調査等を行っていきたいと思っています。

図10の矢印の部分は、現在まだ調査は行っていないませんが、図11の写真が現況です。人が立っている面が平らな面で、幅が約5～6mあります。この北側は崩れていて、当時はもう少し広かったのではないかと思いますが、斜面を急角度で切り崩して、平らな面を造ったのではないかと思われます。この高いところから平坦面までは、高低差が約10m以上あり、切り通しと呼んでいますが、大規模な工事の跡も見られます。

図12のイラストは、杉沢遺跡の当時の状況を推定して描いたものです。右側では、山の斜面を切って平らな面を造って、また左側は尾根の上をそのまま利用して通った様子です。どういった人たちが通ったかについては、また後ほど先生方からもお話しがあるかと思います。

最後に特徴⑤です。遺跡が造られた時代を決めるものとして、土器があります。こちらで出土した土器は非常に少ないですが、代表的なものが2点、須恵器の壺の底部と土師器の壊があります。須恵器は、波板状凹凸面の底の地山にめり込んでいました（図13）。また、土師器は山の高い部分を切った斜面から出土しました（図14）。こちら

も細かい破片でしたので、なかなか元の形への復元が難しかったため、近くの杉沢横穴墓群から出ている同じ形態の土師器を参考に載せてています。内外面ともに、赤色顔料が塗られています。これらの時代ですが、飛鳥時代から奈良時代の初めくらい、今から約1300年前の遺物です。

最後のまとめになりますが、島根県内では道路遺構を調査した例は非常に少ないです。この杉沢遺跡では県内で初めて、両側の側溝とその間に波

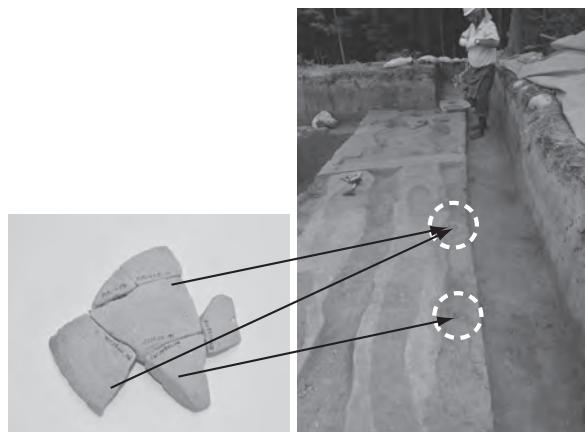


図13 出土した須恵器(左)と出土状況

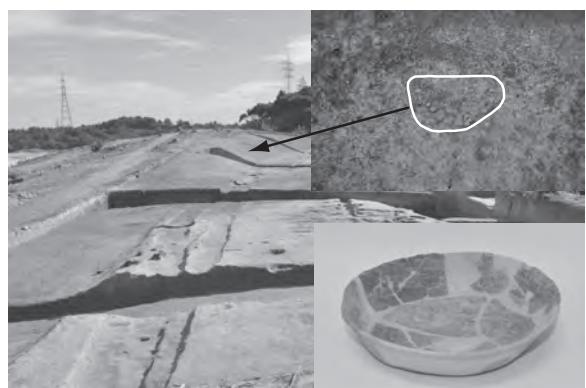


図14 土師器出土状況と杉沢横穴墓出土の土師器

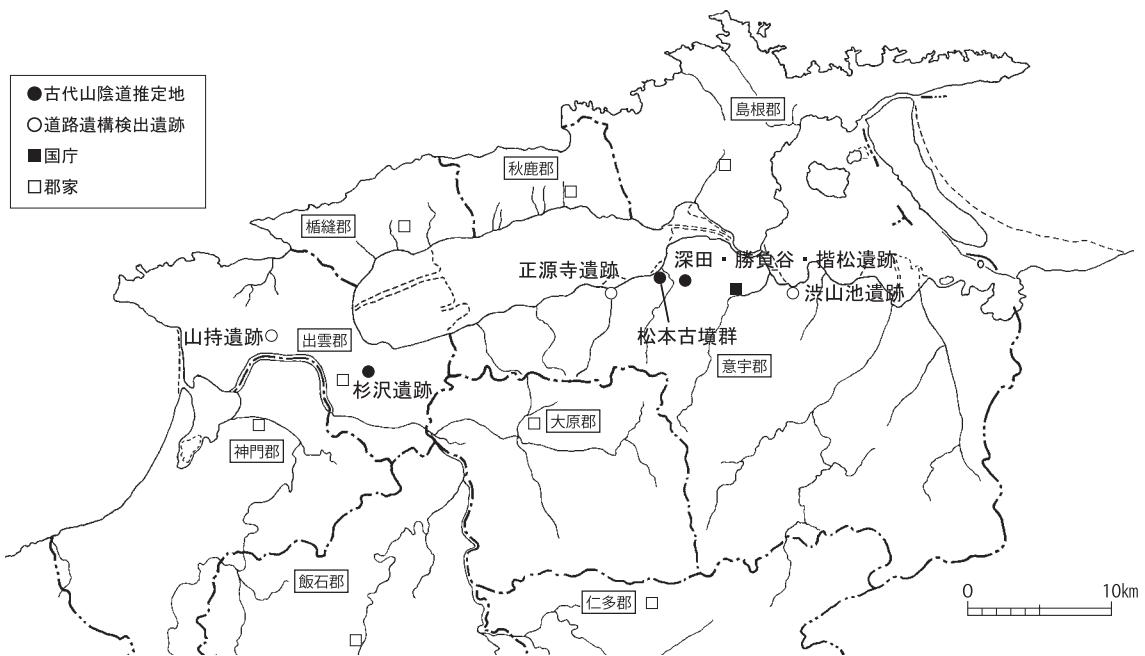


図15 島根県内で確認されている道路遺構検出遺跡

板状凹凸面を同時に検出し、道幅が幅9mということを確認できています。また、大規模な土木工事が行われたこと、そして出土した土器が飛鳥時代から奈良時代前期、約1300年前になるということから、この道路遺構は古代山陰道の一部である、という結論に至っています。長い道の一部分ですので、まだ、確定というわけにいきませんが、今のところ、『出雲國風土記』の道度条みちのりに出てくる「正西道」ではないかと考えています。

今後の調査予定ですが、先ほど副市長からありました、杉沢遺跡の道路遺構は、工業団地の造成範囲から外し、保存することが決定しております。保存が決定したことによって、ここが東西にどれくらい延びていくのか、どこまで同じ時代の道があるのか、また他の道がないか、それらを調査するために、今後5年をかけて詳細な測量から始め、トレーニング調査等を行う予定にしています。

最後に、県内の道路遺構についてですが、道路遺構を発掘調査した所というものは、島根県内ではあまり多くありません（図15）。古代山陰道推定地は、黒丸のところですが、松江市にある深田・勝負谷・揩松遺跡、松本古墳群において、山陰道と推定される遺構が出ています。松本古墳群では、道幅が10m近くあったと言われていますが、谷の両側を掘って幅を広げる工事がされている所

が見つかっています。ここは今の松江道路になっていますので、現在見ることができません。また深田・勝負谷・揩松遺跡については、松江市の総合運動公園になっています。

出雲市内では、西林木町の山持遺跡で、水田の下から波板状凹凸面が見つかっています。

大変早口で、雑な説明で申し訳ありませんでしたが、以上で終わらせていただきます。

【参考文献】

- 木本雅康2001『出雲国宋道・狭結両駅間の古代駅路』
- 『杉沢III・堀切I・三井II遺跡発掘調査報告書』斐川町教育委員会
- 島根県教育委員会1997『松本古墳群 大角山古墳群 すべりざこ古墳群』
- 島根県教育委員会1997『渋山池遺跡・原ノ前遺跡』
- 島根県教育委員会2006『県道浜乃木湯町線（湯町工区）建設に伴う発掘調査報告書』
- 島根県教育委員会2010『山持遺跡6（4, 6, 7区）』
- 島根県古代文化センター編2014『解説出雲國風土記』
- 斐川町教育委員会2001『杉沢III・堀切I・三井II遺跡発掘調査報告書』
- 松江市教育委員会・財団法人松江市教育文化振興事業団2006『渋ヶ谷遺跡群発掘調査報告書』



報告2 青谷上寺地遺跡検出の道路遺構

森 本 優 弘（鳥取県埋蔵文化財センター）

鳥取県埋蔵文化財センターの森本と申します。
よろしくお願ひします。

先ほど杉沢遺跡の報告がありましたが、杉沢遺跡は丘陵上に造られた道路遺構のお話でした。私がお話しさせていただく青谷上寺地遺跡で見つかった道路遺構ですが、これは、地下水がしみ出してくるような低湿地、低い場所に造られた道路遺構です。杉沢遺跡の丘陵上の遺跡との違いを感じながらお話を聞いていただければと思っています。では早速始めたいと思います。

ご存じの方もいらっしゃると思いますが、青谷上寺地遺跡は、精巧な作りの木製品をはじめとして、骨角器、動物の骨や角で作った道具、金属器など、多種多様な遺物が良好な保存状態で出土する弥生時代を代表する遺跡ということで、大変有名です。しかしながら、近年、古代道路ですか、

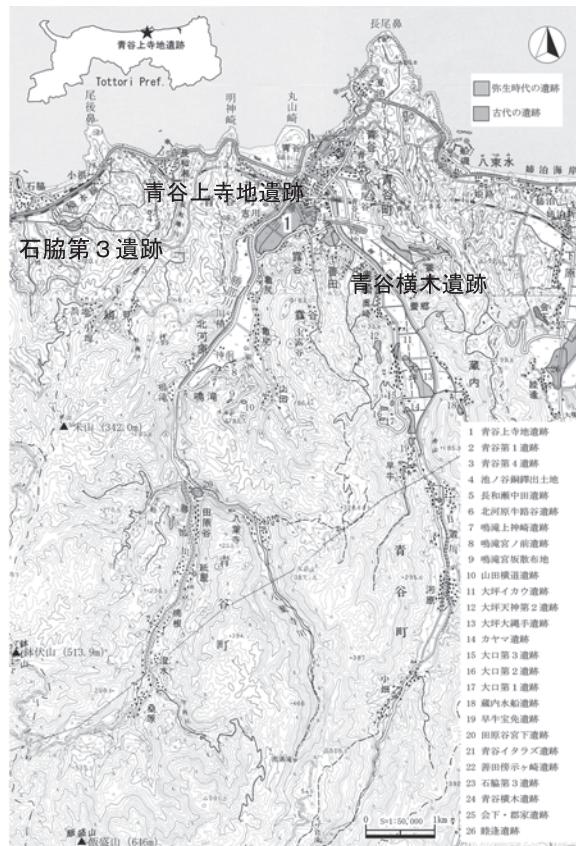


図1 青谷上寺地遺跡の位置

條里地割の境界にあたる施設ではないかと思われる遺構が、相次いで見つかり、古代研究においても、重要な遺跡であるということが明らかになってきています。

青谷上寺地遺跡の位置ですが、鳥取市青谷町にある長尾鼻という岬の南側に遺跡が存在します（図1）。青谷平野の東側、南側、あるいは西側は、高い丘陵が迫っていて、平野部が狭い地形です。そして、勝部川、日置川という2つの大きな河川が流れています、そのちょうど川のまたの部分にあたる場所に青谷上寺地遺跡が存在します。

図2は、青谷平野を東側上空から見たところですが、高い丘陵が平野まで押し迫っている状況をご覧いただけます。青谷上寺地遺跡は、図1で「1」としているところですが、東隣には、今まさに調査中の遺跡で、古代の木簡や多量の祭祀具が見つかって話題となっている青谷横木遺跡ありますとか、遺跡の西側には、古代山陰道の駅家「笏賀駅」ではなかろうかと言われている石脇第3遺跡がある、というような立地です。

では早速、私どもが調査をした、SF1と名前を付けた道路遺構の特徴をお話します。道路遺構は北西—南東方向に直線的に延びるということがわかっています。また、杉沢遺跡の場合は、山を削って造られていましたが、こちらの場合は、低地に盛土をして造られています。規模は、幅が7.8



図2 青谷平野の様子（東上空から）

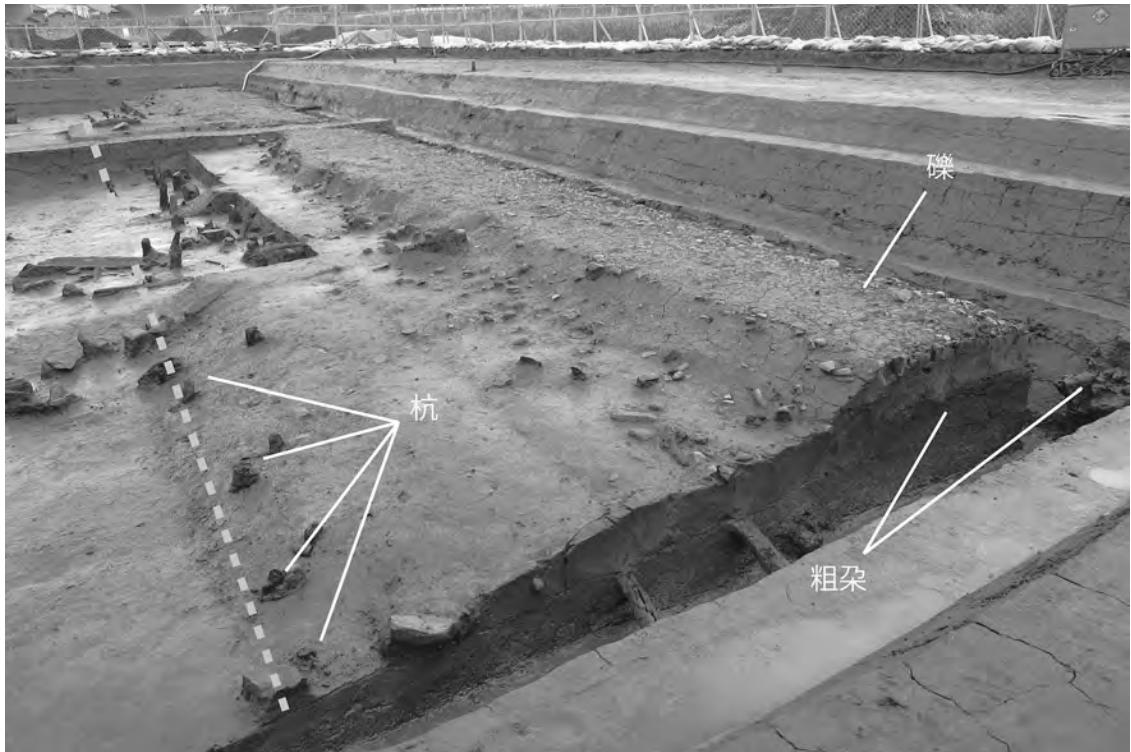


図3 第14次調査区で見つかった道路遺構SF1（北から）

m、高さ58cmです。遺構の時期は、8世紀前半以降に造られて12世紀までには使われなくなって、土に埋まっていくということがわかっています。

図3は、第14次調査区で見つかった道路遺構です。道路遺構は、第14次調査区と、第13次調査区で見つかっています。こちらは第14次調査区の方ですが、ここでは道路の中央部から北側の法面裾部にかけての範囲が確認できています。この一番高いところが路面です。路面は礫で、バラス敷きといいますか、石敷きになっています。この礫ですが、先ほどご紹介しました遺跡のすぐ西側を流れています勝部川の流域からもたらされたものであろうと考えています。粗朶と記載していますが、粗朶というのは、木です。木を盛土に入れ込んでいます。低湿な環境ですので、しみ出してきた水をこの木に吸わせたり、盛土の崩落防止を目的とした構造だろうと考えています。この粗朶ですが、丘陵から低地にかけての範囲に生えるような樹木が使われていることがわかっています。周辺の土を盛りあげて山にしたというような単純な造り方ではないということです。また、道路遺構の法面の裾の部分には杭が直線的に打たれていることも分かっています。恐らく、まずこの杭を直

線的に打って、道路の幅を決めて、土を盛り上げる基準にしたものと考えています。

図4は、第13次調査区で見つかった道路遺構の土層断面です。網掛けしている部分が道路遺構ですが、第13次調査区は、道路遺構の南側の裾部がごくわずかにかかっていたような状況です。やはり南側にも、杭が伴って見つかっています。

図5が道路遺構SF1の平面図です。濃い網掛けのところが、道路遺構の部分です。南側と北側の飛び出するような突起の部分が、SM1とSM2といいまして、帯状の盛土の遺構が道路遺構に取り付いている状況です。道路遺構に対して、90度に帯状の盛土の遺構が取り付いているのがお分かり



図4 第13次調査区で見つかった道路遺構断面(北西から)

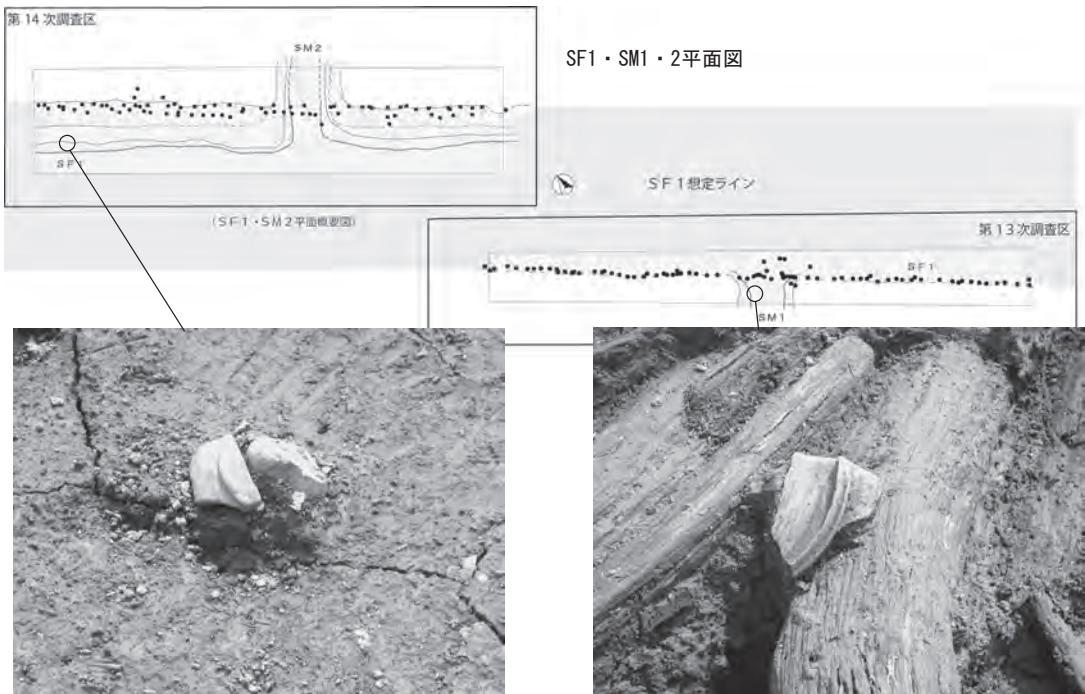


図5 道路遺構平面図と土器出土状況

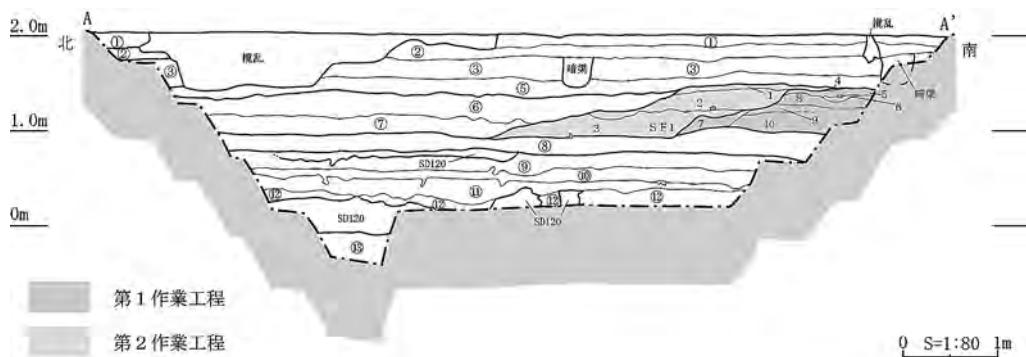


図6 第14次調査区の道路遺構の土層断面図

いただけだと思います。後ほど説明しますが、この道路と盛土の遺構は、一体的に造られたということがわかっています。この盛土の遺構から出ている遺物が8世紀前半の土器（右），そして、道路が使われなくなって埋まっていく過程に溜まった土から出土した土器（左）が12世紀のものということがわかっています。つまり、8世紀前半以降にこの盛土や道路遺構が造られて、だんだん使われなくなって、12世紀までには道路遺構が埋まって使われなくなったということです。

図6は、第14次調査区の土層断面図です。本来は、まだもう少し南側に道路が続くわけです。道路は、まず中央部の基盤となるようなところに、

土を盛っていきます。濃い網掛けで示した部分です。そして、その基盤となる部分に、土を盛った後、さらに薄い網掛け部分、外側に土を盛っていくという大きく二段階の作業工程を踏んでいるということが確認できています。

図7は道路の路面の状況です。丸で囲った部分が、その周辺に比べると、くぼんでいるのがご覧いただけます。こういった箇所が、調査時に認められました。これは、恐らくですが、本来は、石は平坦に敷かれていたものと考えます。しかし、馬が通ったり人が通ったりしたことで、だんだん踏み込まれたような状態になったのではなかろうかと考えています。つまり、通行痕跡と



図7 通行痕跡完掘状況（北から）

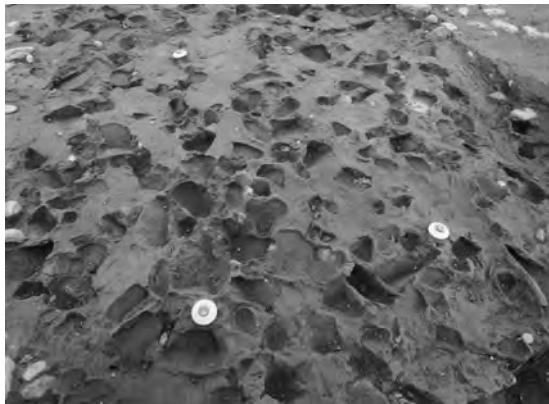


図8 碓取り上げ後の様子（西から）



図9 粗朶検出状況（西から）



図10 粗朶（下部）検出状況（西から）



図11 粗朶検出状況（東から）

考えています。

図8は路面に敷かれていた礫を取り去った状況です。蜂の巣の状態になっていますが、礫は、白い粘土に突き刺さっていました。この白い粘土ですが、実は遺跡の中に溜まっている土ではありません。どこからか、この道路を造るために運んできたものだということがわかっています。地域の方からは、遺跡の南側の丘陵裾辺りには、こういう白い土があるというようなお話を聞いていますので、あるいはそのような丘陵裾部から、道路を造るために持ち込まれた粘土なのかもしれません。そして、白い粘土を取り除いた下には、粗朶が敷かれています（図9）。この写真の部分は、あまりきれいに並んではいませんが、場所によっては、井桁状にしっかりと組まれていたり、縦、横、縦のように、非常に丁寧に積み重ねている状況が確認できる場所もありました。上部の粗朶（図9）を外した状態が図10です。ちょっと黒くなっているところがあるのが、ご覧いただけると思いますが、これは、枝、粗朶木とともに、葉っぱが敷き詰め

られている状況です。敷葉工法といいますが、このように、葉っぱと木を丁寧に敷き重ねる構造です。土をただ単純に盛っただけではないということがおわかりいただけるかと思います。図11も粗朶の一部です。一番低いところに、少し太めの材を置いて、その上に細めの材、そしてその上にはまた方向を変えて細い材を置いています。このように、非常に造りが丁寧です。ちなみに、粗朶にはウツギとかゴンズイなどが使われ、葉っぱはシラカシやアカガシが使われていました。

今、粗朶のお話をしましたが、粗朶とか、先ほ

どの白い粘土は、丘陵の裾部あたりから持ち込まれたものだらうと考えています。また、先ほどの路面に敷かれた礫は、遺跡のすぐ西側にあります勝部川からもたらされています。遺跡で道路遺構が見つかったということは、すごく重要なとてても価値ある発見だったと思いますが、青谷上寺地遺跡の場合は、道路が見つかったというだけではなく、当時の人々がどの辺りからどういう資材を持ち寄って造ったとか、当時の人々が道路にどういうふうな関わりを持ちながら造ったか、ということがわかることも、青谷上寺地遺跡の道路遺構発見の意味があると、個人的には考えています。

図12は、近江先生の資料にも出てくるかと思いますが、恋ヶ窪谷低地というところで見つかった道路遺構の模式図です。盛土で盛られた非常に丁寧な造りの遺構です。粗朶や礫をしっかりと敷いて、赤と黒の土を丁寧に盛って、しかも盛土の裾の部分には、丸太を横たえて杭で固定しているという、とても丁寧な造りです。一見すると、青谷上寺地の例と似ていますが、細部を見ると少し違っています。このような大きな礫は青谷上寺地遺跡にはまんべんなくは敷いてありませんし、青谷上寺地遺跡の例は先ほども申しましたとおり、まず中央をしっかりと盛っておいて、裾部を広げていくという造り方をしています。また、道路の法面の裾部、この部分の土留めの構造物も青谷上寺地遺跡の例は、杭が使われていました。あの杭は、道路を造る際の基準になったと考えていますが、非常に密に打たれています。だいたい30cm間隔で打たれています。基準を決めるだけでしたら、多少間隔が広くても杭に紐を張れば幅を決めることはできますので、30cm間隔でこまめに打っている理由は、おそらく土留めの機能もあるのだろうと考えています。図13は太宰府市の日焼遺跡の例です。やはり細かいピッチで杭が直線的に打たれている様子をご覧いただけると思います。まさに、青谷上寺地遺跡の例は、こういう日焼遺跡の例が非常によく似ていると考えています。

このように見てきますと、青谷上寺地遺跡で見つかったSF1は、他地域で検出されている古代官道と非常によく似ている、同等の構造を持つ道路

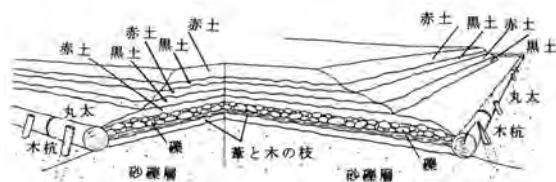


図12 東京都国分寺市恋ヶ窪谷低地の道路遺構模式図（東山道）（上村昌男2000より転載）



図13 日焼遺跡道路遺構の杭列
(写真：太宰府市教育委員会)

遺構だということがわかつてきます。また、直線的な高規格道路でもありますし、道路遺構の規模や機能時期を考えますと、SF1は古代官道と判断するのが妥当ではなかろうかと考えています。また、直線を指向していますので、そこを重視すると、SF1は古代山陰道の可能性があるのではないかと考えています。

この古代山陰道かもしれないSF1には、非常に関連深い遺構が見つかっています。SM1～5と名前をつけていますが、この盛土遺構は、先ほども少しお話ししましたが、道路遺構に対して90度に帯状に取り付いた状態になっています。その盛土は、それぞれが約21m間隔で規則的に造られています、SF1を基準として設定された条里地割の境界にあたる施設ではなかろうかと考えています。

では、その条里地割とはどんなものということですが、古代以降、全国的に行われた土地の区画法です。図14の右が条里地割の概念図です。1町は、約109mですが、1町四方の区画、これを坪と呼んでいます。この坪を半折型と長地型のどちらかいずれかの方法で細分しています。そして、その坪が36個集まった6町四方の正方形、これを里と呼んでいます。そして、その里が一列に並ん

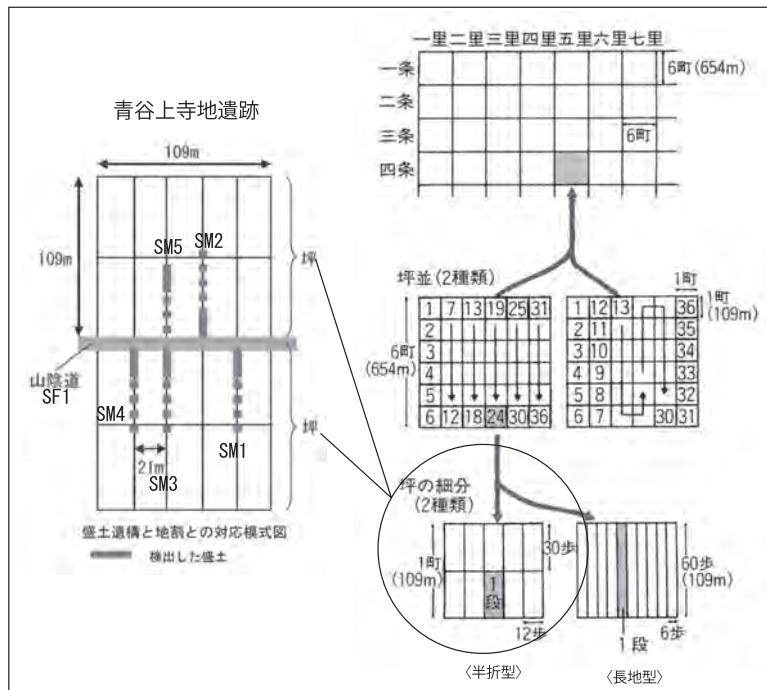


図14 青谷上寺地遺跡の条里地割と条里地割模式図(足利健亮1997より改変引用)

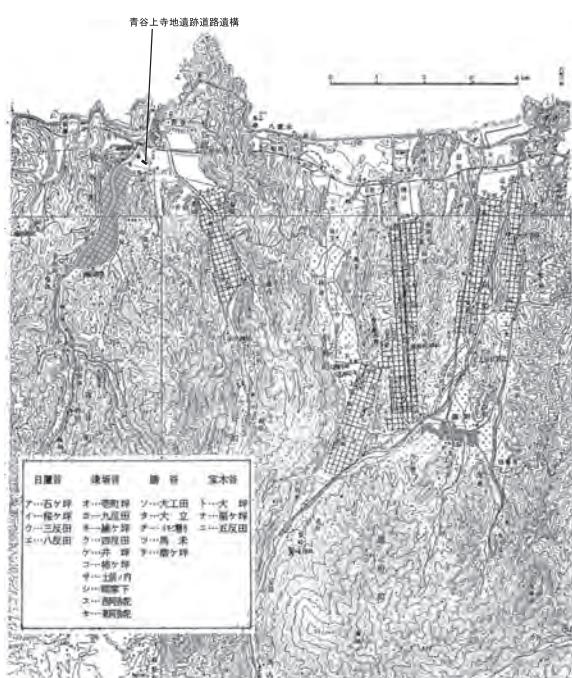


図15 気多郡の条里分布図
(中林保1975より引用改変)

だものが条です。こういう土地区画のことを条里地割と呼んでいます。

では、青谷上寺地遺跡の例にあてはめるとどうかということですが、青谷上寺地遺跡はこの半折型の地割になっているようです。古代山陰道の可能性があるこの道路遺構SF 1を基準にして、SM 1

～5が造られています。SM 5は、SM 3の道路遺構を挟んで反対側になります。盛土の間隔は21mで、規則的に並んでいます。半折型の模式図のところに、12歩と短辺に書いてあります。一步が約1.8mですので、1.8に12をかけて21.6mとなります。概ねですが、青谷上寺地遺跡で見つかった地割のサイズと似ているということになります。

図15は、1975年に中林保先生が、青谷上寺地遺跡の少し南側にあたる、勝部谷に条里を復元された図面です。復元された条里地割と今回見つかった道路遺構SF 1とほぼ平行しているのがおわかりいただけると思います。つまり、中林先生が復元されたこの谷部だけではなく、平野部にも条里地割が及び、道路遺構がその基準となっていたことがわかったわけです。図16は上空から見た写真ですが、太線のところが、道路遺構です。それに対して白色の破線部分が盛土の遺構です。盛土の遺構が道路遺構に対して90度方向に取り付いている様子がわかります。ちなみにですが、その当時の地割、区画が、現在の田んぼの地割と概ね沿っているということもわかります。土地が踏襲された可能性があると考えています。

図17の平面図のとおり、道路遺構に対してこのように地割が造られている。しかも21m間隔だと



図16 道路遺構と盛土遺構（上空から）

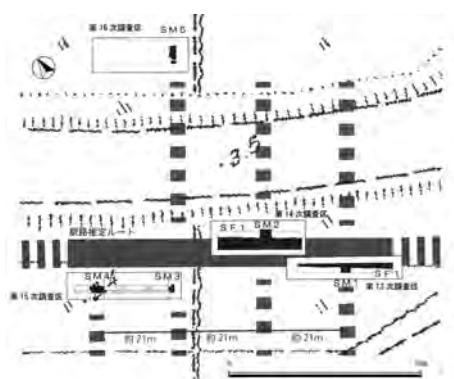


図17 道路遺構と盛土遺構平面図



図18 SM1 検出状況（南西から）

いうことになります。

図18は、道路遺構に対して90度に取り付いている盛土の遺構SM 1です。8世紀前半の土器が出土した盛土の遺構です。手前がSM 1になります。この部分を掘っていきますと、細かい枝、あるいは小さい石がたくさん出てきます。盛土中に、粗朶や小礫を入れているのです（図19）。さらに掘り進めていくと、下の方は太い丸太のような材ですとか、部分的には少し大きな礫を使ったりしています。図20の上側が、道路遺構SF 1の部分



図19 SM 1 粗朶検出状況（南西から）



図20 SM 1・SF 1 粗朶検出状況（西から）



図21 SM 2 検出状況（南西から）

です。矢印の粗朶に注目していただけますでしょうか。これは1本の木なんです。つまり、条里地割の境界であろうと考えるこの盛土の遺構と道路遺構が、同じ粗朶を共有しているということです。これが、工事が一体として行われたということを表しており、このことから、道路遺構と盛土の遺構はほぼ同じ時に造られたのだろうと考えています。図21は盛土遺構SM 2です。手前の盛土部分が山陰道と思われる道路遺構SF 1です。90度、ちょうど交差点のような状態になっています。図



図22 SM 3 検出状況（西から）



図24 SM 5 検出状況（北から）



図23 SM 4 検出状況（北から）

22はSM 3。調査区の関係で遺構の半分程度のみ調査を行いました。図23がSM 4。そして図24が、今年度掘ったSM 5です。

このSM 5で注目されるのは、図25の遺物です。SM 5の盛土の中から、木簡^{もつかん}が出てきました。この木簡は榜示木簡^{ぼうじ}と言いまして、平たく言いますと立札です。どのようなことが書かれているかといいますと、少し字が読みづらいですが、上の部分に「これより西方より12」と書いてあります。「～十二」の下の部分がわかりませんが、12ですから、何か単位でしょうか。先ほども12歩というような単位がありましたが、何かはわかりません。また、この下も読みにくいですが、「これをとるべきからず」と書いてありそうです。つまり、これより12歩なのか坪なのか、何かはわかりませんが、12なんとかより西側に生えている作物をとってはいけませんというようなことが示してある立札です。それが条里の境界と思われるような盛土に立っていたならば、非常に興味深い資料だと考えます。

駆け足で、青谷上寺地遺跡の道路遺構について



図25 SM 5 から出土した榜示木簡

訳文：奈良文化財研究所史料研究室

撮影：奈良文化財研究所企画調整部写真室 中村一郎氏

見てきましたが、次に、遺跡がある青谷平野の古代の様子についてお話しします。青谷上寺地遺跡の東側の丘陵の裾には青谷横木遺跡という遺跡が見つかっています。ここは今まさに調査中のホットな遺跡です。先ほど、多量の祭祀具や木簡が出たということを報告しましたが、それだけではなく、図26のような道路遺構も見つかっています。図27で破線で表示していますが、ちょうど丘陵の谷に向かってあがっていくような場所に遺構が造られています。かなり幅が広く、立派な道で、大きな石や粗朶を利用して盛る丁寧な造りの道路遺構です。これが、山陰道になるのかどうかということですが、仮に山陰道とするならば、青谷上寺地遺跡の道路遺構とこの青谷横木遺跡の道路遺構が、ちょうどつながっていくのではなかろうかという位置関係にあります。また、青谷平野の中



図26 青谷横木遺跡検出の道路遺構（西から）

中央部に、網掛けをしています。この網掛け部分は、8世紀後半から9世紀くらいの、内海の範囲を示しています。日本海より少し引いたところに、こ

ちらでいうと宍道湖のような、宍道湖ほど大きくはありませんが、あのような内海が残っていただろうということがわかっています。この道路遺構の想定ルートを見てみると、まさに水辺をちょうど避けて陸地化されたところを選んでいるようです。ちょうど丘陵の裾部をかすめるようなかたちです。このように、青谷上寺地遺跡のこの道路遺構は、丘陵の裾部をかすめるように通っていて、もしかすると、地形に制約されて、このラインしかなかったのかなと思われます。

まとめに入ります。青谷上寺地遺跡の盛土の遺構は、非常に丁寧に盛られている状況が確認できる道路遺構です。低地における官道と考えますが、官道としては、全国的に見ても、非常に残りの良い遺構の一つだろうと思います。また、この青谷上寺地遺跡と言いますと、先ほども言いましたように弥生時代を代表する遺跡ですが、古代においても、とても重要な遺跡だということもわかつてきました。また、青谷平野では先ほどご紹介しました青谷横木遺跡のように、古代の重要な遺跡が見つかりつつあります。道路遺構だけではなくて、

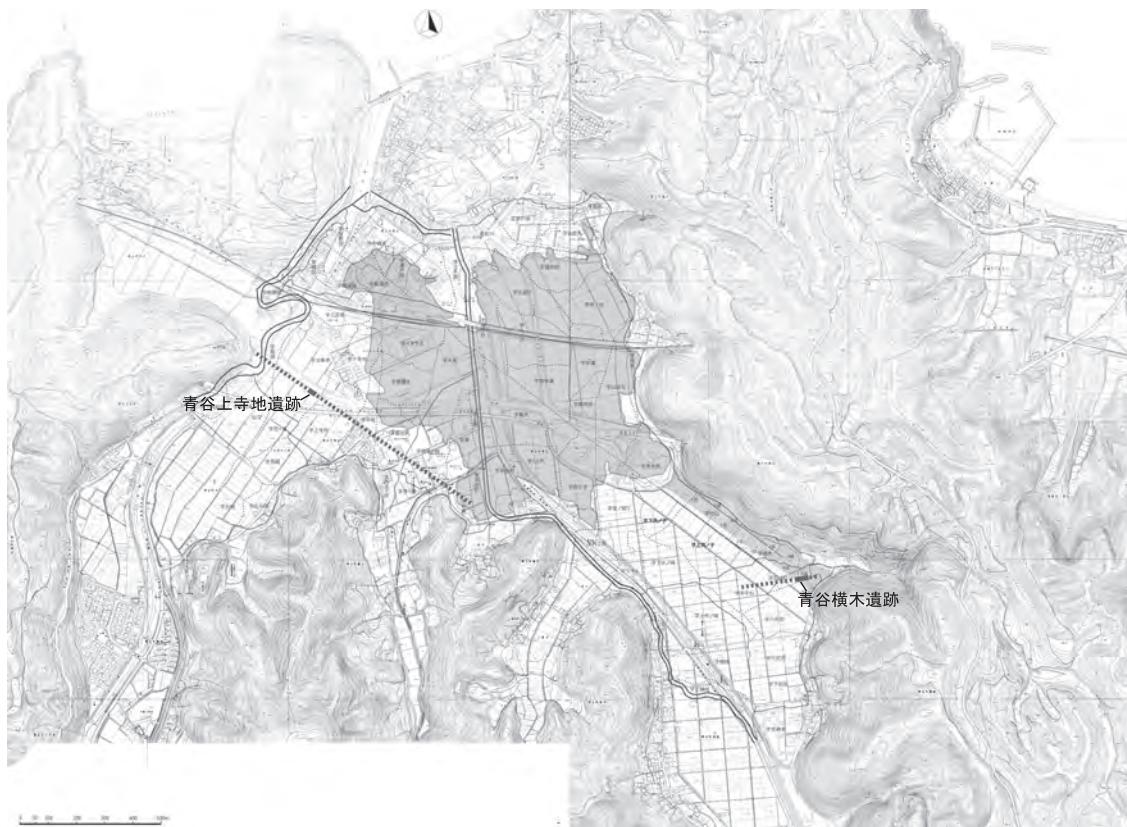


図27 古代の青谷平野

かんが
青谷横木遺跡では官衙遺跡ではなかろうかといふことも言われていまして、古代の道路遺構、あるいは官衙、またその当時の植生とか景観、このような、当時の様子が丸ごと復元できるような情報が青谷平野には眠っていて、それがまさに今解明されようとしているところです。出雲は遺跡の宝庫で、全国的に有名ですが、ぜひ、青谷の地にも注目していただければと思っています。

以上で発表を終わります。

【参考文献】

青谷町誌編さん委員会1984『青谷町誌』青谷町
足利健亮1997『景観から歴史を読む 地図を解く楽し
み』日本放送出版協会
上村昌男2000「東京都国分寺市恋ヶ窪谷低地の道路遺
構」『古代交通研究第9号』古代交通研究会
大平茂2014「特輯 古墳時代から律令時代への祭祀の
変遷(下)に寄せて」『古代文化』第66巻 第3号公
益財団法人 古代学協会
近江俊秀2006『古代国家と道路』青木書店
近江俊秀2013『古代道路の謎—奈良時代の巨大国家プ
ロジェクト』祥伝社
近江俊秀2014『日本の古代道路』KADOKAWA
大橋泰夫2009「山陰における古代地方官衙莊嚴化の一
端について-鳥取県石脇第3遺跡を中心に-」『島根
大学法文学部紀要 社会文化学科 社会文化論集』
第5号 島根大学法文学部社会文化学科
門脇隆志2014「I 平成25年度青谷上寺地遺跡第15次
発掘調査概要報告」『青谷上寺地遺跡発掘調査研究
年報2013』鳥取県埋蔵文化財センター
木本雅康2011『古代官道の歴史地理』同成社
木本雅康2013「古代駅路の坂道はどの程度の傾斜まで
可能か」『古代山国の交通と社会』八木書店

木本雅康2014「第5章第1節 因幡国氣多郡の古代官
道について」『青谷上寺地遺跡13 第13次・第14次
発掘調査報告書』鳥取県埋蔵文化財センター
武部健一2005『完全踏査 続古代の道—山陰道・山陽
道・南海道・西海道-』(木下良監修) 吉川弘文館
立石友男2009「山陰道」『地図でみる西日本の古代』
平凡社
鳥取県埋蔵文化財センター編2014『平成26年度史跡青
谷上寺地遺跡第16次調査現地説明会資料』
中島恒次郎編2008『太宰府・佐野地区遺跡群24一日燒
遺跡の調査-』太宰府市教育委員会 文化財課
中林保1975「因幡国氣多郡の条里と郡家—歴史地理學
的試論—」『地方史研究』第25巻6号 地方史研究
協議会
中林保1984「第二編 第七章 第四節 六、柏尾駅の
位置」『青谷町誌』青谷町
原田雅弘1997「鳥取県石脇第3遺跡の調査」『古代交
通研究 第7号』古代交通研究会
牧本哲雄ほか編1998『石脇第3遺跡—森末地区・操り
地区— 石脇8・9号墳 寺戸第1遺跡 寺戸第2
遺跡 石脇第1遺跡』鳥取県教育文化財団
森佳樹・加川崇2005『平成16年度鳥取市内遺跡発掘調
査報告書』鳥取市教育委員会
中山敏史編2003『上原遺跡群発掘調査報告書』鳥取県
気高町教育委員会、独立行政法人文化財研究所奈良
文化財研究所
山耕雅美2013「青谷横木遺跡の発掘調査と出土木簡」
第35回木簡学会報告資料 木簡学会
山耕雅美・濱隆造・岩垣命2014「青谷平野における律
令的祭祀—因幡国—」『古代文化』第66巻第3号
公益財団法人 古代学協会

図、写真に明記のないものは、鳥取県埋蔵文化財セ
ンターから提供を受けた。



講演1 見えてきた古代山陰道

木 本 雅 康（長崎外国語大学外国語学部）

ただ今ご紹介いただきました長崎外国語大学の木本と申します。よろしくお願いします。

この出雲市（旧斐川町）で、私、話をさせていただくのは14年ぶりであります、ついこの間のことだったような気がしますが、14年も経ったとは驚くばかりです。

さて、日本の古代律令国家は、中央集権体制をとっておりまして、中央が非常に権力を持っていて、全国を支配している、そういう形をとっています。従いまして、人間でいえば血管にあたるような道路を、人体の隅々まで、すなわち国土の隅々まで張り巡らすことによって、中央の命令を素早く地方に伝えたり、あるいは地方で何か反乱が起きたらそれを情報収集して、また軍隊を派遣して鎮圧したりするわけです。日本だけではないですが、中央集権国家の場合は、道というものを整備するのが基本です。日本の場合、七道と言いまして、図1を見ていただきますと、これは平安時代の状況ですが、日本列島の真ん中あたりに平安京があります。ここから6本の道が、東に東海道、東山道、北陸道、西に山陰道、山陽道、南海道という具合に出ています。九州はちょっと離れた島になっていますので、大宰府から6本の道が出て、これらを西海道と言います。合計すると7種類の道が伸びていて、そのうちの一つが山陰道です。



図1 駅路概念図（木下良1998）

この出雲国を通っているのが山陰道ということになります。これらの七道には、早馬を乗り換える施設である駅家が置かれましたので、「駅路」とも呼ばれています。

こういった道路というのが、具体的にはどういうものだったか、先ほどから詳しく考古学による発掘調査の結果を説明していただきましたが、私ども歴史地理学の方は、直接発掘するのではなくて、例えば地図を使ったり、地名ですとか、あるいは飛行機から撮った空中写真等で、どこに道が通っているかというのを推測いたします。それに対し考古学の方は、実際に道路を発掘するといった関係になっていますが、その両者の研究によって、飛鳥時代から奈良時代にかけては、駅路はだいたい幅が9mから12mくらいあることがわかつてきました。それが平安時代になると、6mくらいに狭まる場合があるようです。最大の12mでいきますと、現在の道路で4車線分くらい幅の広さがある非常に立派な道だったということがわかつてきました。そして平野部では、最短距離をできるだけ早く結ぶために、まさに定規で引いたように一直線に通っているというのが特徴です。この出雲市斐川町の杉沢遺跡のあたりの場合は尾根道なので、さすがに完全な一直線にはできなかつたわけですが、原則は一直線なんです。ところで、これらの七道駅路が平均的に発掘されてきたかというと非常に偏りがあります。東山道の関東北部と西海道の九州中北部は非常にたくさんの箇所で古代駅路が見つかっています。これはやはり、一か所見つかると直線なので隣りにまた出てくるということで、連続しながら、次から次と見つかる場合が多いわけです。しかし、山陰道の場合は、非常に今まで発掘例が少なかったんですね。ほかにも南海道などあまり見つかっていませんし、東山道でも東北地方に入ると非常に少ないとか、非常に偏りがあるわけです。ところが山陰道の場

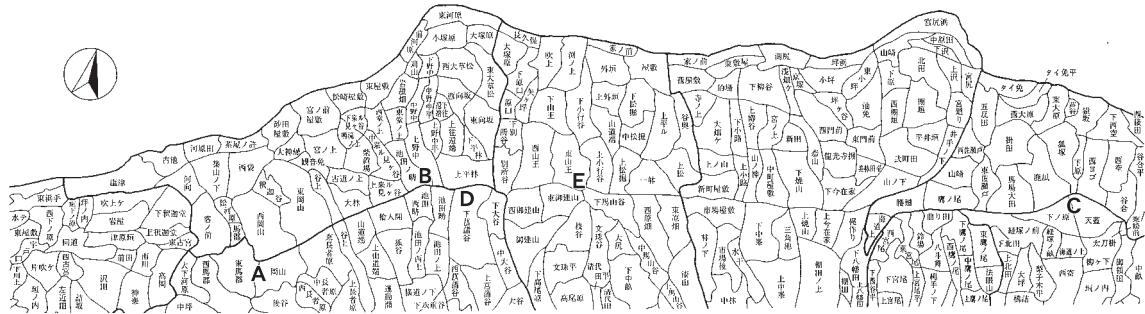


図2 古代山陰道周辺の字界（大山町教育委員会編2010）

合は、今回2つの事例が紹介されましたが、ちょうどだんだんと最近見つかり始めたところで、それで私が「見えてきた古代山陰道」というテーマをいただいたことになったのだと思います。

その山陰道の特に本道には、どんな研究がこれまであったかと言いますと、歴史地理学の方では、まずその直線道を見つけるわけですが、資料集に過去の研究を載せています。括弧して西暦で書いてあるのは、何年に発表された本とか論文ということで、これは私のレジュメの最後のところに、全て論文名等あげてありますので、もし興味がある方はそちらを直接見ていただけるといいかと思います。例えば歴史地理学による直線道の検出について一つ例を挙げると、図2は、小字集成図といって、一般的に使われる大字地名よりさらにもう一つ細かい、地番になっているような地名である小字地名を拾いあげたもので、鳥取県大山町で作られたものです。この図を見ていただくと、左下の方に、Aという記号があって、そこからB、E、Cにかけて、直線が見えるかと思います。つまり、一部カーブしていますが、直線的な、小字の境界がずっと続いている。こういうかたちで見つかる。見つかるというのは、発掘前の段階で、私ども歴史地理学の方では、こういう小字集成図を調べて、境界線がこうずっと一直線に並ぶとか、あるいはその部分の空中写真を検討すると、この場合もそうですが、線としてこれが浮かびあがって見えてきたりすることがあります。こういう方法で、歴史地理学の方では、道路を見つけていくわけです。しかし、それはあくまで推定ですので、実際に発掘しないと本当にどうかは証明されません。

では、山陰道の発掘例はどのようなものがあるかと言いますと、先ほどすでにいくつか紹介がありました。山陰道で最初に本格的に見つかったのは、松江市の松本古墳群という遺跡で、1995年の発掘ですから、もう20年くらい経ちます。ここはもともと切り通しがあって、にいなめさい
かもす新嘗祭において、出雲国造が神魂神社へ向かう際に通ったと伝える

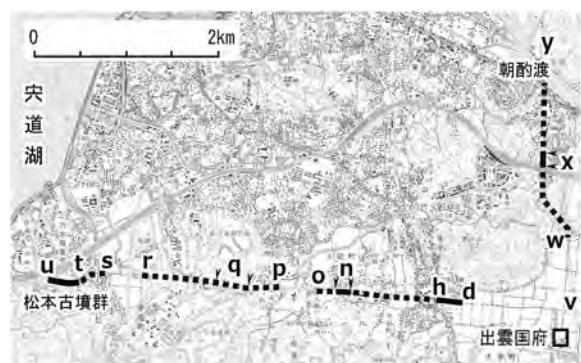


図3 意宇平野周辺の山陰道駅路
(中村太一1996を参考に作成)

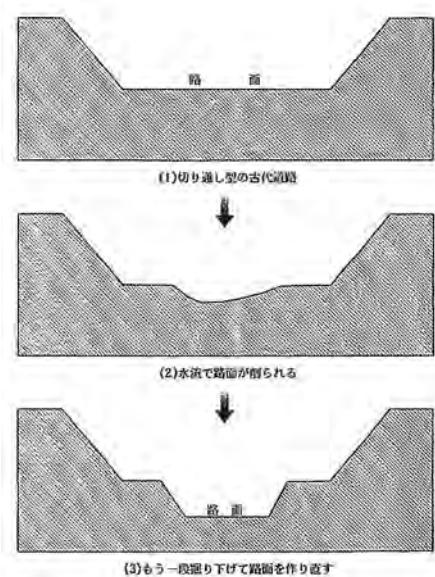


図4 道路変形プロセスの例 (中村太一2000)

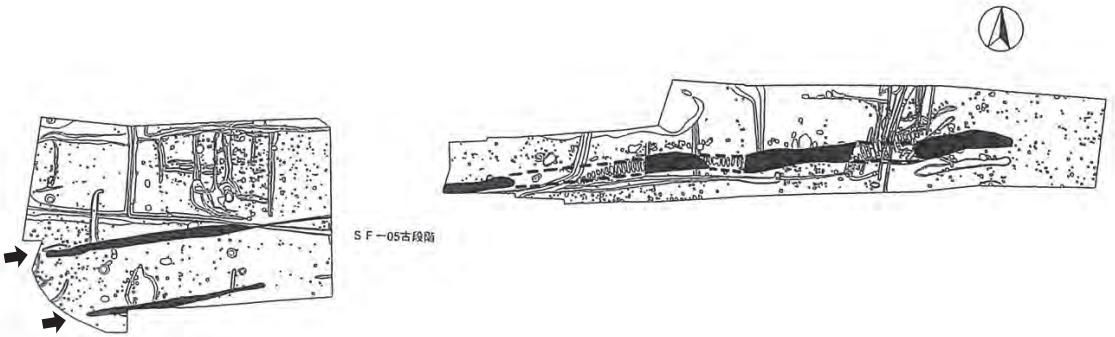


図5 橋本徳道西遺跡（米子市教育文化事業団編2003）

場所でしたが、そこを新しい道路の建設で発掘しました。まず場所ですが、図3を見ていただくと、一番右下のところに、出雲國府がありますが、そのすぐ北の地点から西の方にやはり一直線に道が伸びています。西の端のuという記号のところが松本古墳群です。実際に出てきた道は、図4の一番下の（3）のような状況で、路面があつて、その上に段がついています。路面のところは、あまり幅が広くなくて、3mくらいしかありませんが、切り通し全体の上幅で測ると、10mくらいはあります。では、なぜこう段がついたかということについては、北海道教育大学の中村太一さんの説ですが、矢印で示されているように3段階の状況があったという解釈です。当初は、この3段階の一番上のように、広くオープンカット的に切り通しの道が造られたと思われますが、そういうところを水が流れるうちに、この路面の一番下がだんだん削られていって、がたがたになってしまった。そこでもう一回一番底の部分を掘り直して、深くしたために、道幅が狭くなってしまったのではないかという解釈です。

それから、次に見つかったのが、米子市の橋本徳道西遺跡で、これは図5をご覧ください。2000年から2002年にかけての調査ですが、一番左のところに、矢印が2つありますね。その先で両側溝が出ています。この幅が9m。ここもやはり、歴史地理学の中村さんが想定していた線上で出てきました。先ほどの松本古墳群の道路状遺構もやはり彼が書いた論文の想定線上で見つかったものです。図5の右の方に行くと、南側の側溝の延長線上は掘っていませんが、北側の側溝はちょっと太くなっています。そこに波板状遺構があります。



図6 名和下菖蒲谷遺跡と西坪三軒屋遺跡
(大山町教育委員会編2010)

この道路状遺構の正確な年代はよくわからないところがありますが、私も、発掘が終わってからこの場所を米子市の方に案内をしていただいたことがあります。その時にこの矢印の反対側、西側の方をちょっと歩いてみると、そこにやはり微高地の南側をカットした9m幅の畠がずっと続いているのを見つけました。そういう痕跡も残っています。

それから、図6が、名和下菖蒲谷遺跡と西坪三軒屋遺跡です。これが先ほど図2で、小字の境界がずっと続いているといった場所の一部で、現在はこのような道になっています。この道の両側に、あちこちに長方形の四角いトレンチを入れていきました。要するに現在の道の両側を掘ったところ、9m幅の古代の道がみつかったというものです。これは比較的最近の調査で、2008年から2009年にかけて出てきました。これもこの図面では挙げていませんが、波板状の凹凸面が出ています。それから、先ほど森本さんからお話をあった鳥取市の青谷上寺地遺跡ですが、これは省略いたします。そのほかにも、鳥取市の青谷横木遺跡ですとか、松江市の深田遺跡、揩松遺跡、勝負谷遺跡。あるいは松江市宍道町でも古代山陰道の可能性がある

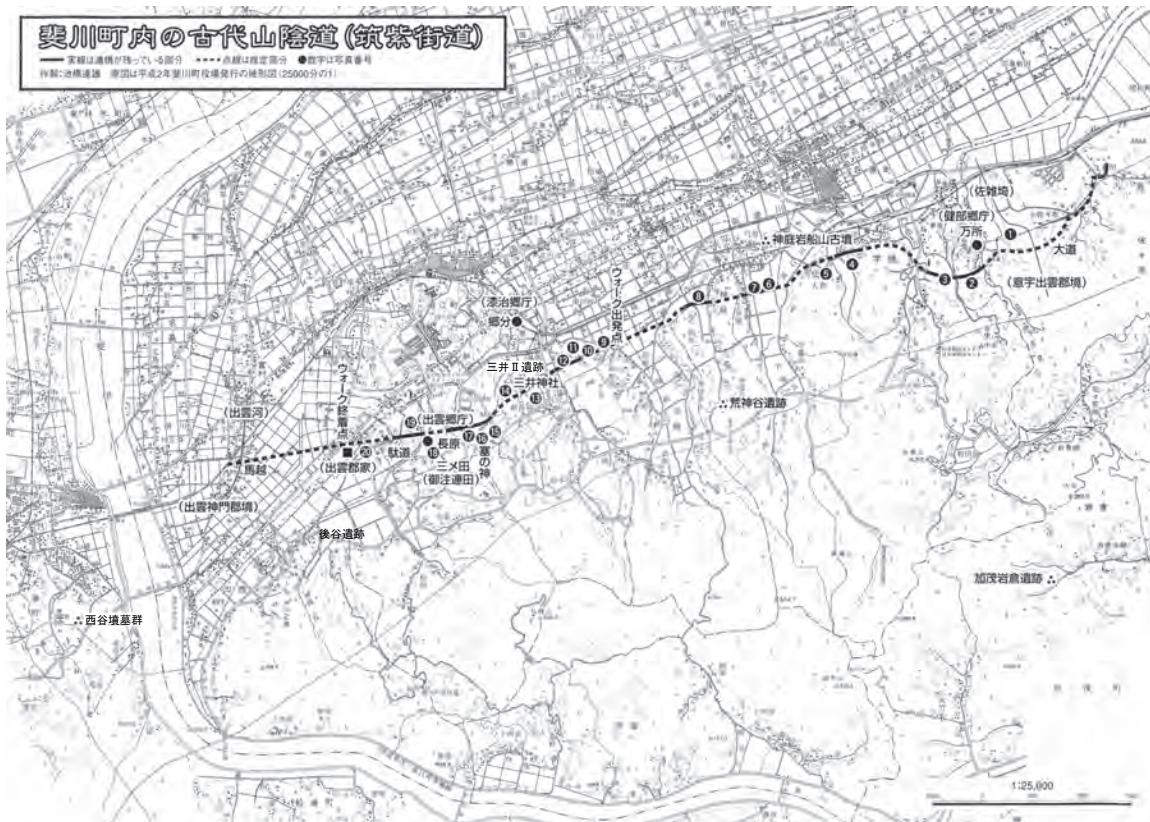


図7 古代山陰道推定ルート（島根県教育委員会・古代出雲王国の里推進協議会編2002に加筆）

遺跡を調査したことがあります。出雲市内でもかつて掘ったところもありますが、もう一つ不明瞭でした。それでは、今回見つかった杉沢遺跡の発掘の意義について、次に述べていきたいと思います。

まず何といっても、山陰道駅路のルートがこれでほぼこのあたりに確定したということが、当たり前のことですがあげられます。実は旧斐川町のこの付近の山陰道のルートについては、大きく2つ説がありました。池橋達雄先生、池田敏雄先生、この両先生とも地元の先生ですが、池橋先生は「筑紫街道」という、地元で菅原道真が通ったと言われている道がほぼ山陰道を踏襲しているのではないかという説を出されていました。図7に池橋先生が作られたそのルートの図がありますが、その中で、ずっと東西に引かれている線、これが筑紫街道の伝承のルートです。それに対して、池田先生の方は、この筑紫街道よりも少し内陸側、荒神谷遺跡から後谷遺跡をちょうど結ぶように、今農道が通っていますが、こちらあたりの方が、山陰道ではないかという説を出されました。池田

先生は、筑紫街道は、道真の伝説もあるし、道真是実際には山陰道は通っていないはずですが、時期的には平安時代くらいからの道で、奈良時代はもっと内陸を通っていたのではないかとされました。その根拠は、一つは、馬に関するような地名がこの荒神谷と後谷を結ぶルートに沿ってあるということ。それから筑紫街道のあたりは、奈良時代はもっと低湿で、安定していなかったのではないかという考え方を出されたわけです。それで、私、実は10数年前にこの地域の古代山陰道のルートについて論文を書いたときに、池橋説に乗るか、池田説に乗るか非常に迷いました。これは一般的な古代駅路のセオリーから行くと、池田説の方が適当です。宍道湖がどこまで入り込んでいたかというのが、よくわからないところもありますが、普通古代の駅路は、少し内陸のやや高い乾燥したところを通るというのが一般的なんです。そういう意味で、普通先入観なしに私ども歴史地理学の研究者が駅路の想定線を引くと池田説のあたりになってくるわけです。ただ、この場合、筑紫街道より北の宍道湖に近いところに、古墳があったり、

『出雲国風土記』に出てくる御井神社のような神社があつたりしますので、奈良時代にはすでにある程度安定していたのではないかと思われます。それから、実際に10数年前から、筑紫街道に沿つたあたりで、奈良時代くらいの建物の跡ですとか、窯跡などが出てきています。さらに筑紫街道沿いの三絡とか神氷のような地域に耕地を碁盤の目に区切る条里が若干見られます。こういった条里がいつできたかという問題もありますが、そういう意味ではある程度、筑紫街道付近は、既に安定していたのではないかとも考えられます。そして何よりも、この筑紫街道を私も池橋先生にご案内いただいて、ずっと一緒に歩かせていただいたわけですが、池橋先生がいろいろ、長年の研究で見つけられた大規模な切り通しや道の跡が、ずっと残っているんです。それは、例えば図8をご覧ください。筑紫街道の尾根道の部分は、この図の真ん中付近にあたりますが、尾根を下りた右上のあたり、例えばcという記号のところには幅約9mの切り通しがあります。そしてa - b間にも切り通しがあって、これも幅が7mくらいあります。これらは非常にまっすぐなんです。さらにe - f間には現在も道が残っていて、c, d, a, b, e, f間はほとんど直線的なんです。尾根に登るとさすがにこのような直線はとれませんが、尾根の下の直線性や広い道幅などから、池橋説に私はそのとき乗りました。そして、それで結局良かったということが、今回証明されました。ただ一点、私自身まだちょっと腑に落ちないところもありまして、今後の課題として取り上げておきたいと思います。それは図7で、筑紫街道をずっと西に行きますと②の所に出てきます。後谷遺跡がその南にありますが、後谷遺跡という



図8 出雲市の筑紫街道（木本雅康2001）

のは出雲郡の郡家、すなわち、郡の役所でして、『出雲国風土記』の記載によると、山陰道駅路は、ここを経由しています。ところが、筑紫街道はちょっと北側に出てきてしまいます。だから、ここで少し南に折れなければならないんですね。この辺がちょっと問題が残るところです。これについていろんな解釈もありますが、今日は時間もないで省略します。そういう意味では、池田説の方が、素直に後谷遺跡の所には出てくることになります。筑紫街道から後谷遺跡へ向かうには90度折れるというほどの角度ではないのですが、しかしこで大きく屈曲する必要があるので、その理由について考えなければなりません。あるいは北からやってくる「枉北道」と呼ばれる、やはり『出雲国風土記』に出てくる道と駅路は、この後谷のあたりで逆T字路になるはずですが、枉北道のルートもよくわかっていないので、そのあたりが、今後の課題かと思います。

それから、筑紫街道という名称ですが、筑紫というのは広くは九州、狭い意味では現在の福岡県付近を指す言葉で、そこへ向かう街道という意味になります。ところで、最近ちょっと私見つけたのは、図9の因幡国の例です。ここは鳥取市で、先ほどの青谷の東の方になります。これも矢印を図の左上の方に書いていますが、そこから東の方に延びていく道があって、これがかなり大変な道で、丘陵をアップダウンしていきます。右の方にも矢印がありますが、だいたいその間を通っているのではないかと推測しています。このルートの真ん中のあたりのdの記号の場所が「筑紫谷」という地名で、ここがだいたい駅路の通過地点にあたりそうな感じがしています。

あるいは、図10は播磨国の例で、今度は山陽道、瀬戸内海側ですが、ここにも「筑紫大道」というのが、中世の絵図に出てきます。ところが、この兵庫県の場合は、古代の駅路と中世の筑紫大道は違う道なんです。この図10では、3本東西に道が走っていますが、一番上が推定古代山陽道です。その南が中世山陽道で、これが筑紫大道と呼ばれている道です。この道は実際に発掘されて、幅が10mくらいの立派な道が出ています。江戸時代に

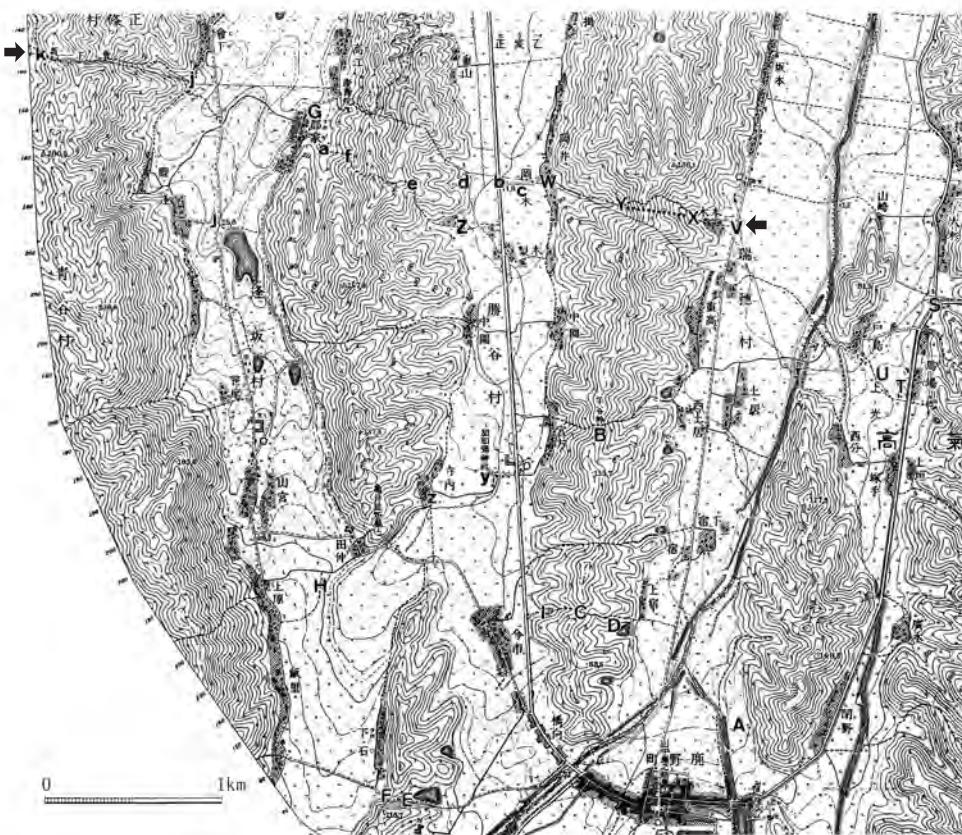


図9 因幡国気多郡の想定駅路（木本雅康2014）

なると山陽道は、さらにもっと南に変遷していきます。ここでは筑紫大道＝古代駅路ではありません。だから、そういうケースもあります。出雲國の場合でも、松江市の上來待に菅原天満宮という神社があって、その近くにもやはり筑紫街道伝承地がありますが、ここはかなり山側に入ったところで、ちょっと駅路が通るとは思えないような場所ですので、そういうところでは、どうも違う場合もあります。しかし、今後も筑紫街道や筑紫に関する地名などを皆さんに探していただいて、もしそういうものが見つかれば、また面白いかなと思います。

それから、2番目の意義として、山陰道駅路の道幅が大体判明したことが挙げられます。先ほど述べた杉沢遺跡は、尾根上に位置しますが、そのような所でも幅が約9mありました。先ほどから挙げています橋本徳道西遺跡ですとか、名和下菖蒲谷遺跡や西坪三軒屋遺跡もだいたい9mくらい。それから、松江市乃白町にあったかつての山陰道駅路の痕跡は、今はなくなってしまいましたけれ

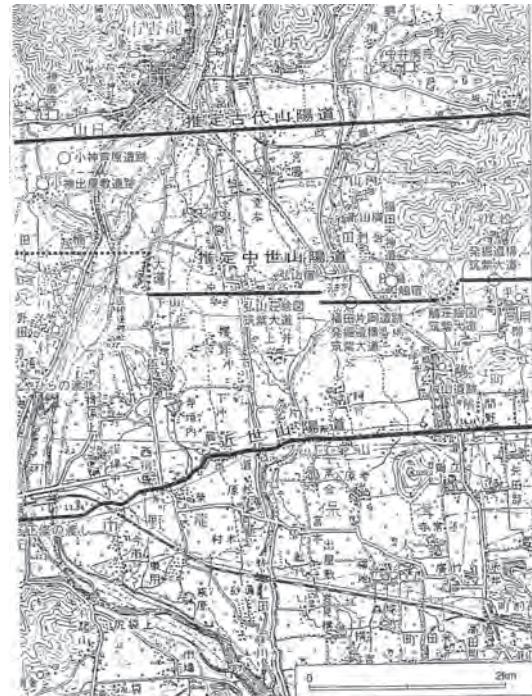


図10 播磨国の山陽道の変遷（岸本道昭2006）

ど、10.5mでした。それから、これはよく残っているので興味がある方は、ぜひ一回見に行かれると面白いと思いますが、図11をご覧ください。

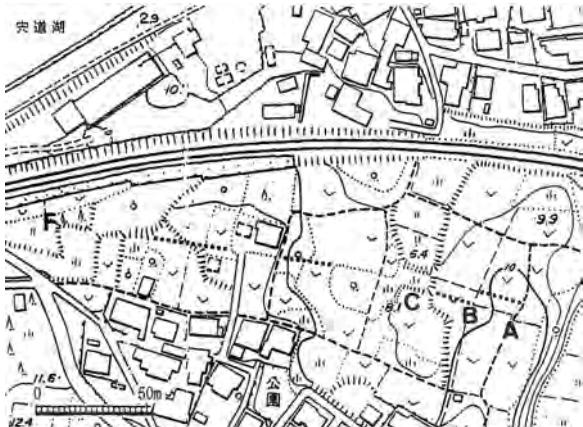


図11 松江市玉湯町の想定駅路（木本雅康2001）

ここは、松江市玉湯町ですが、A, B, Cという記号があります。ここにちょうど幅が9mくらいの帯状のくぼ地が続いています。発掘していないので、まだ証明されたわけではありませんが、これは非常に面白いです。それから、出雲市内の筑紫街道の切り通しも先ほど述べましたように、7とか9mくらいの幅なので、だいたい山陰道駅路の道幅は、9mくらいというのが良さそうです。実は『出雲国風土記』の中に、山陰道の橋の幅が書いてあります。飯梨川に野城橋という橋がかかっていますが、その幅が2丈6尺というふうに書いてあります。現在の単位に直すと、7.7mになります。結構幅の広い立派な橋がかかっていたわけです。それで橋を造るときに道幅よりも橋の幅が広いことはありえないんですね。やはり、道幅と同じか、どちらかというと橋を造るのは大変ですから、道幅よりは狭くするだろうと考えますと、橋の幅が7.7mとすれば、例えば9mくらいの道が来て、橋の所でちょっと幅が狭くなっている。それでちょうどいいのかなと。9m, 12mというのが全国的にも、奈良時代の駅路の一つの規格としてあります。他にも6mや24m幅の官道が存在します。これらは3の倍数ですが、1丈が約3mなので、これらの道路は、丈単位で設計された可能性があります。

それから、次に3番目の意義として、杉沢遺跡は、尾根道として見つかっています。これは、全国的に見て、非常に注目すべき例です。木下良先生という私の先生が、古代の駅路というのは軍用的な意味が強い。もともと古代では兵部省とい

う、今でいえば防衛省に所属するようなところが道路を管轄しているわけで軍事道路的な意味が強いということです。そうすると、やはりこの尾根道というのは非常に展望が効くのに対し、谷間の道というのは両方から挾撃されるというか、上から攻めやすいんですね。そういう意味で、古代の駅路は尾根道が多いのではないかと言われていました。例えば、俱利伽羅峠という北陸道の有名な峠がありますが、これが図12になります。これは、発掘していませんが、6～7m程度の幅で帯状のくぼ地が延々と4kmくらい続いているところがあります。尾根を通っています。南にもっと低い峠がありますが、わざわざ高い尾根を通っています。ただ、これは発掘されていません。尾根道としての駅路は、ほかにも、いろいろ歴史地理学の方で推測しているところがありますが、実際に尾根道を発掘調査によって確認した例としては、この杉沢遺跡が大変珍しい例だと思います。つまり、普通はあまり高いところを発掘しないですから。大抵の発掘は開発に伴う調査ですから、こういう山の中というのは、発掘する機会というのは、ほとんど無いのですが、ここはたまたま工業団地ができるということで、発掘することになったわけです。こういう高いところを駅路が通っているということになってきますと、これまでの駅路の想定もいろいろ考える余地が出てきます。例えば図13ですが、これは先ほどの青谷上寺地遺跡から西の方です。この図の右上にpの記号がありますが、ここは先ほどご覧になった青谷上寺地遺跡の道路が発掘されたところです。その道路は、Dの記号の相屋神社のあたりへ向かっています。そこからは、破線でt, rと南にぐるーっとめぐって、sに達するルートが、今まで想定されていましたが、



図12 俱利伽羅峠古道測量図（西井龍儀1997）



図13 青谷上寺地遺跡と想定駅路（木本雅康2014）

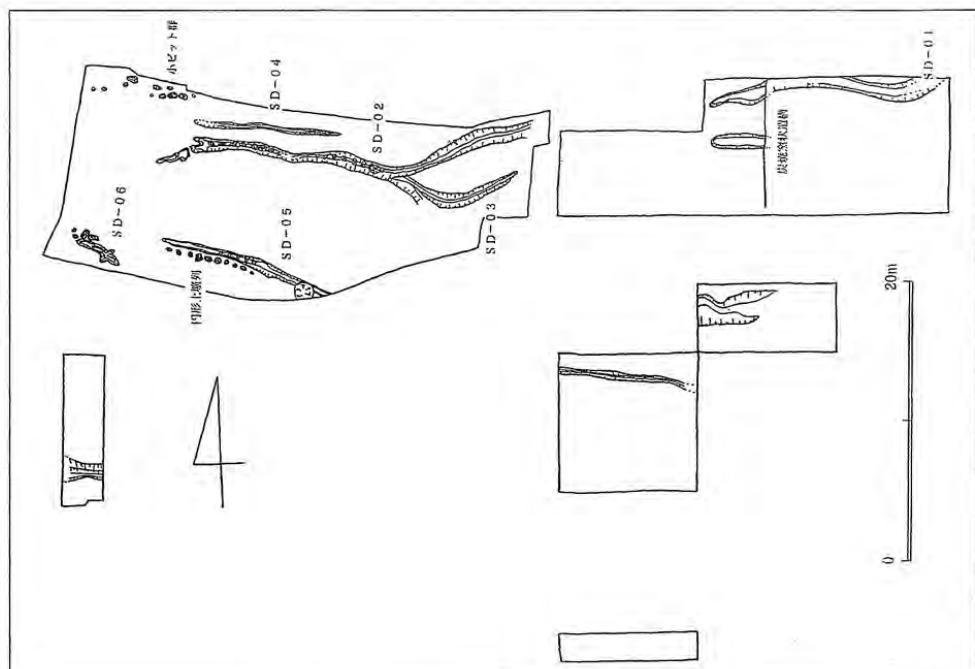


図14 深田遺跡平面図（松江市教育委員会編1994）

そんな大回りをしなくても、この相屋神社から西に上がるところは非常に急坂ですが、上がっててしまうと、そこからuの記号まで、点線がありますね。これが尾根道で、非常にフラットな平坦な道が続いています。杉沢遺跡のケースを考えると、こういう高いところも通つていいのではないかということが一つの考え方として、出てくるかと思います。それから図14は、深田遺跡といつて松江総合運動公園のところですが、ここもやはり尾根道で、旧斐川町の筑紫街道とよく似ていますが、なかなか発掘しても、今一つ確定的なことは言い

難かった。それは、この図の中に、SD-05とかSD-02という細い溝がありますが、この溝は幅が1mくらいしかありません。その溝に沿つて、波板の変形した丸いタイプの穴が並んでいたり、これがSD-02の方は側溝の中に穴があったりしています。この溝そのものが道だろうと、今まで考えられていましたが、SD-05とSD-02がだいたい並行していて、幅がちょうど9mくらいになります。だから、もしかすると、もともとやはりこういう幅9mくらいの両側溝を備えた道があって、あとでその側溝の中とかその周辺を歩くように変わっていつ

たのではないかというような解釈のし直しもできるのではないかと思っています。

それから、今のこととも関わりますが、今度は世界的視野で見ると、中国に秦直道というものがあります。これは、秦の始皇帝が北方の匈奴に対して造らせた軍用道路で、750kmもあるものです。雲陽という現在の西安の少し北から、内モンゴル自治区の包頭まで通っている道ですが、さすがに中国の道は幅が約30mから40mあります。広いところでは60m近くにもなります。これも尾根道ですね。この直道は司馬遷の『史記』に出てきます。「塹山堙谷」、すなわち「山を塹り谷を堙ぎ」と表現されています。「山を塹り谷を堙ぐ」というのは、私も直道を何年か前に見に行きましたが、それまでは、ずっとまっすぐな道が続くので、山があれば山を切り通し、それから谷があれば谷を埋めているというようにイメージしていました。ところが、実際にやってみるとそうではなくて、図15に秦直道の断面図がありますが、その構造は、まさにここの杉沢遺跡と同じなんです。つまり尾根の一番高いところではなくて、少し下の部分を切ったのが「山を塹り」で、その掘った土を今度は谷の方に張り出すように埋めたのが、「谷を堙ぐ」なんですね。だから、一か所の話しだった、ということがわかりました。やっぱり現地に行って見るとそういうことに気が付くわけです。それと非常に杉沢遺跡は似ている、そっくりなんです。ただスケールが、さすがに中国とは全然違いますけれども、そういう意味ではまさにこの古代山陰道は国内だけの話ではなくて、世界的な道路の比較研究の非常に面白いテーマになってくるのではないかと思っています。

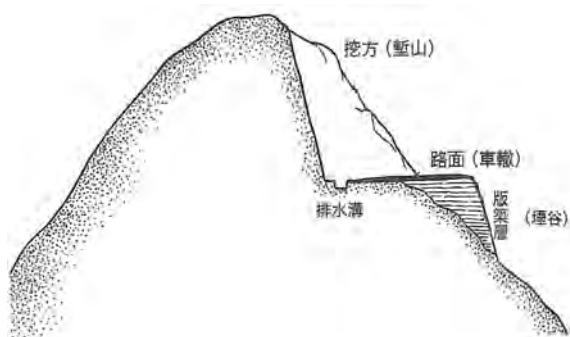


図15 秦直道断面図（張在明2011）

実はローマの道にもこういうところがあるらしいです、これは本で読んだだけのものですが、やはり尾根道の場合、一番高い所をフラットにしても良いのでしょうか、それは工事も大変だし、やはり少し下がったところをテラス状にカットするようです。それはまた、反対側に対しては、身を隠す意味があると思います。杉沢遺跡のところではどれだけ隠せるかわからないですが、やはり、海側に敵を想定しますので、内側の方をカットしているわけです。ローマ道の場合もそういう軍事的な意味で身を隠すような意味が言われているところがあるようです。

最後になりましたが、もう一昨年ですか、ここを掘って道が出てきたという話を聞きました、見に行かせていただきました。道が出てきたということは大変私どもにとっては嬉しいことであるのですが、発掘というのはほとんどが開発による緊急調査ですので、それによって実は遺跡というものは壊されていくというのが一般的で、こんなによく残っている筑紫街道が工業団地で無くなってしまうというのは、寂しい気持ちもしていました。しかし、その後出雲市さんの英断で、保存が決定されることになり、大変嬉しく思っています。今後、保存だけではなく、この遺跡をどうやって活用していくかということについても、いろいろ皆さん方と考えていきたいと思います。一つはやはりまず歩いてみるということ、ウォーキングです。この尾根道の部分の約1kmも非常によく残っていますし、さらに尾根を下りたところも含めて、東の方にも直線道が伸びていたり、ちょうど歩くのに手頃なコースになると思います。

先ほど14年前に話をさせていただいたと言いましたが、この時は、トークとウォーキングがセットになっていて、この会場にもその時参加された方がたぶんおられると思いますが、午前中が講演会で、午後はみんなで歩こうという企画でした。ところが、3月でしたが、すごい大雪になって、残念ながら通して歩けなくなつたので、大型バス3台でポイントだけ見るということになってしまいました。それでも150人くらいの方が集まって、さらに雪で山から出られなくて、参加したくても

できなかつた方々もあつたそうです。江戸時代の道を歩くという企画はよくあるんですが、最近、古代の道が実際に残つていて歩けるということがわかつきましたので、古代の道のウォーキングもだんだん盛んになってきました。そのような中でも、旧斐川町でやつたウォーキング、実際には歩けなかつたわけですが、人数でいえば、たぶん最高だつたのではないかと思います。今、そういう健康も兼ねて歩きたいという方がたくさんおられるわけです。だから、まずはそのあたりから始めて、歩きながらそれこそ考えていくのが良いのではないかと思います。やはり歴史というのは、頭で考えているだけではなくて、実際に歩くことによって体感することが大切ですね。やはり遺跡を車で点だけ行くのではなくて、線として歩くと記憶にも残るんですね。点で行ったところというのは、あそこは順番はどうだったかというのをなかなか思い出せませんが、歩くと、こう行ってこう行ったとちゃんとよく覚えているわけです。道路というのはやはり単にそのものだけでなく、いろんなものを繋いでいるわけですから。ここでしたら、例えさ^{さいのかみ}、塞神さんも祀られているし、御井神社に寄つてみると、あるいは後谷遺跡の郡家の想定地に行ってみる。この道を歩きながら、いろんなものをたどつていくということで、全国的に見ても、ちょうどここが非常に良いモデルコースになるのではないかと思います。また討論のところで、いろいろそういう保存・活用の話も出るかと思いますが、私からの提案は、私も歩くのが非常に好きなので、一緒に皆さんとこれからも歩きましょう。ということで、これで話の方を終わらせていただきます。どうもありがとうございました。

【参考文献】

池田敏雄1987『斐川の地名散歩』斐川町役場
池橋達雄1998「宍道町西部の古代山陰道をめぐって」
『宍道町歴史叢書2』宍道町教育委員会

- 池橋達雄2001「筑紫街道についての一考察」斐川町教育委員会編『平成11・12年度斐川中央工業団地造成に伴う杉沢III・堀切I・三井II遺跡発掘調査報告書』岸本道昭2006『山陽道駅家跡』同成社
木下良1998『日本を知る 道と駅』大巧社
木下良1991「古代官道の軍用的性格」『社会科学』47
木下良1996「鳥取県大山山麓の道路遺構」同編『古代を考える 古代道路』吉川弘文館
木本雅康2001「出雲国西部の古代駅路」『出雲古代史研究』11
木本雅康2014「因幡国気多郡の古代官道について」鳥取県埋蔵文化財センター編『青谷上寺地遺跡13 第13次・第14次発掘調査報告書』
建設省松江国道事務所・島根県教育委員会編1997『松本古墳群 大角山古墳群 すべりざこ古墳群』島根県教育委員会・古代出雲王国の里推進協議会編
2002『古代の道浪漫「古代出雲の道」探訪トーク&ウォーキング報告書』
神英雄2005「石見の古代山陰道」『郷土石見』70
宍道町教育委員会1998「山陰道遺跡〔宍道・佐々布下一荻田〕発掘調査報告書」『宍道町歴史叢書2』
大山町教育委員会編2010『町内遺跡発掘調査報告書II』
鳥取県埋蔵文化財センター編2014『青谷上寺地遺跡13 第13次・第14次発掘調査報告書』
張在明2011「中国陝西省富県における秦の直道遺跡の発掘」鈴木靖民・荒井秀規編『古代東アジアの道路と交通』勉誠出版
西井龍儀1997「俱利伽羅峠の古道」『古代交通研究』7
日野尚志1991「伯耆国の駅路について」『佐賀大学教育学部研究論文集』38-2(1)
中村太一1992「『出雲國風土記』の方位・里程記載と古代道路」『出雲古代史研究』2
中村太一1996『日本古代国家と計画道路』吉川弘文館
中村太一2000『日本の古代道路を探す』平凡社
斐川町教育委員会編2001『平成11・12年度斐川中央工業団地造成に伴う杉沢III・堀切I・三井II遺跡発掘調査報告書』
松江市教育委員会編1994『渋ヶ谷遺跡他発掘調査概報報告書(コピー)』
松江市教育委員会・松江市教育文化振興事業団編2006『渋ヶ谷遺跡群発掘調査報告書』
山本雅美2013「青谷横木遺跡の発掘調査と出土木簡」第35回木簡学会報告資料、2013年12月8日
米子市教育文化事業団編2003『吉谷龜尾ノ上遺跡・橋本徳道西遺跡 第1次～第3次調査』



講演2 古代遺跡の保存と活用

近江俊秀（文化庁文化財部記念物課）

ただいまご紹介をいただきました近江でございます。よろしくお願ひします。

なかなかこういうところで喋るのは立ち位置が難しいところがありまして、文化庁という役所にいるので、立場としては役人なんですね。道路の本とか書いているというのはご紹介がありましたら、そういう点では道路好きのうちの一人ということとして、どちらの立場で今日喋れば良いのかというのを、今の時点でも悩んでいるという状態です。でも、とりあえず、限られた時間ではありますが、両方の立場からお話しできればと思います。

最初に、「古代遺跡の保存と活用」ということで、遺跡を残していくこと、法律に基づいて遺跡を残していく制度について、お話しさせていただきたいと思います。

冒頭、副市長さんのお話にもありましたし、木本さんのお話にもありましたように、杉沢遺跡の道路遺構を保存したということは大英断だったと思いますが、それを将来的にも保存し、活用していくためには法的な裏付けが必要になってきます。その最も有効な裏付けが史跡に指定するということです。一口に史跡といつても、いくつかの方法があります。国が指定するという方法もありますし、島根県指定や出雲市指定もあります。ここでは、国の指定とはどういうものなのか、について説明いたします。

文化財保護法という法律があり、その109条に、「文部科学大臣は、記念物のうち重要なものを史跡、名勝又は天然記念物に指定することができる」と書いてあります。「文部科学大臣は、前項の規定により指定された史跡名勝天然記念物のうち特に重要なものを特別史跡、特別名勝又は特別天然記念物に指定することができる。」これが、法律で謳われている国の史跡の指定の根拠になる法令です。さて、ところでこの記念物というものはど

ういうものなのか、これは文化財保護法の第2条にあります、その4項、「貝づか、古墳、都城跡、城跡、旧宅その他の遺跡で我が国にとつて歴史上又は学術上価値の高いもの、庭園、橋梁、峡谷、海浜、山岳その他の名勝地で我が国にとつて芸術上又は観賞上価値の高いもの並びに動物（生息地、繁殖地及び渡来地を含む。）、植物（自生地を含む。）及び地質鉱物（特異な自然の現象の生じている土地を含む。）で我が国にとつて学術上価値の高いもの」そういうものを記念物と呼んでいます。遺跡に分類されるもののうち、重要なものが史跡になるということです。

ちなみに、皆さん、全国で今、国の史跡がどれだけあるかご存じでしょうか。業界人はわかっていると思いますが、業界以外の方はあんまりピンとこないと思います。実は、1750件ほどあります。1750件も史跡があるとそんなに珍しくないなと思われる方もいらっしゃるかと思いますが、母数を考えていただきますと、実は非常に数が少ないということがわかつていただけると思います。

史跡に指定されている文化財のうち多数をしめているのが、埋蔵文化財ですが、その数は全国で今46万か所以上もあります。さらに旧宅とか、あと石碑のようなものとか、古戦場跡とかそういうしたものも史跡の指定対象になっていますので、そういうのを入れますと、恐らく母数は50数万件になるのかなと思います。そのうち1750件ほどしか国の史跡になっていないということですから、かなり価値が高いものが指定されているということがおわかりいただけるのではないかなと思います。

また、どういったものを指定をするかについて、指定基準を設けています。1番から9番まであります、特に、杉沢遺跡のような古代道路の遺跡となると、指定基準の6、交通・通信施設、治山・治水施設、生産施設その他経済・生産活動に関する

史跡指定基準

左に掲げるもののうち我が国の歴史の正しい理解のために欠くことができず、かつ、その遺跡の規模、遺構、出土遺物等において、学術上価値あるもの

- 一 貝塚、集落跡、古墳その他この類の遺跡
- 二 都城跡、国郡庁跡、城跡、官公庁、戦跡その他政治に関する遺跡
- 三 社寺の跡又は旧境内その他祭祀信仰に関する遺跡
- 四 学校、研究施設、文化施設その他教育・学术・文化に関する遺跡
- 五 医療・福祉施設、生活関連施設その他社会・生活に関する遺跡
- 六 交通・通信施設、治山・治水施設、生産施設その他経済・生産活動に関する遺跡
- 七 墳墓及び碑
- 八 旧宅、園池その他特に由緒のある地域の類
- 九 外国及び外国人に関する遺跡

る遺跡 が該当することになります。

今回のお話は「古代遺跡の保存」ということですので、実際、古代遺跡の中で史跡になっているものには、どういうものがあるかということを少しお話しします。古代の遺跡の指定の具体例としては、国郡^{こくふ} 庁^{ぐんが} 跡、国府とか郡衙とかそういった古代の役所の跡。社寺の跡、祭祀信仰にかかる遺跡、墳墓、交通・通信施設があります。

先ほど木本先生からお話をありましたように、古代の日本は律令制に基づく中央集権国家であったわけですが、指定されている遺跡も、国家の仕組みが分かる遺跡、つまり日本古代史の枠組みにかかるような遺跡が中心的に指定されているというような傾向があります。また、最近の傾向としまして、郡衙+寺院+ α といった具合に、古代の役所跡と寺院など、古代の地方支配拠点の構成要素をあわせて指定することも多くなってきました。茨城県の台渡里官衙^{だいわたりかんが} 遺跡群では、官衙遺跡と寺院をあわせて指定しています。武藏国分寺では寺の指定に、古代道路を付け加えて指定していま

す。この遺跡を単体ではなくて、群として捉えるという考え方には、杉沢遺跡の価値を考える上でも参考になると思います。

そう言いますのも、道というものは、点で存在している遺跡をつなぐ線であるということができます。つまり個々の遺跡だけを見ると、なかなか他の遺跡との関係を理解しにくいですが、当時の道路が復元できれば、それぞれの遺跡がどのようにつながっていたのか、相互の関係を理解しやすくなります。さらに道路は移動、交通の手段ですので、当時の人々の行動を考えることができます。外の動きがみえれば、歴史をより身近に感じることができるのではないかと思います。

先ほど木本先生の方から、遺跡の活用方法としてウォーキングという話がありましたが、実際その古代の道を歩くことによって、古代の人たちが見た景観とか、実際この道を通ってみてどれだけしんどかったかとか、そういったところまで体験できると思います。実際に古代の道路を歩くことにより古代を疑似体験できるなど活用の幅が広がると思います。

今までのところでは、古代の道路遺構を単体で指定している事例はありませんが、遺跡を単体ではなく群として捉え価値づけていくという取組を進めていくためには、道路にも注目すべきではないかと私たちも考えています。そうすることによって、日本古代史をより重層的に捉えられると思います。

さて、役人としての話はここまでにしまして、今度はちょっと、道路の話をしていきたいと思います。私も島根県からお声掛けいただきまして、実際に、杉沢遺跡を見に行きました。率直な感想を申しあげますと非常にびっくりしました。これだけの良好な状態で古代の道路が残っている例は他に知らないな、というのが率直な感想です。杉沢遺跡を見る以前には、本日ご報告がありました鳥取県の青谷上寺地遺跡の道路遺構も見せていただいたんですが、そちらはそちらで古代の土木工法がわかるすごい遺跡だなということで感動しました。

山陰道駅路はこれまであまり注目されてこなかつ

たと言いますか、発掘調査がほとんどされていなかったので、その実態が分からなかつたわけです。しかし、鳥取、島根と相次いで発掘されたことによって、古代道路の造り方とかあり方とかそれをより具体的に示してくれる、古代道路研究の中でもかなり大きな成果をあげていただいたと思っています。

私も、全国いろんなところの道路を見て歩いてはいますが、これだけの遺跡というのはそうそうよそにはないぞというふうに思ったわけです。これから、今まで全国で見つかっている道路遺構の代表的なものをいくつか紹介したいと思います。

図1は、東京の東山道武蔵路とうさんどう むさしみちという道路で、こうずけのくに上野国から武蔵国を結ぶ道路跡です。両側溝があつて、この両側溝の間が路面です。側溝の間と間の距離が12m。この写真を見ていただいてわかりますように、一直線に通っています。先ほどのお話にもありましたように、古代道路の特徴としては、非常に強く直進性を指向しているということがあります。ですから、少々の丘陵であれば、切り通しを行いますし、また、青谷上寺地遺跡の例で見ていただきましたように、湿地であつても盛土をしてまつすぐ通すといった特徴があります。

なぜまつすぐ通すのか。これは当然、まつすぐの方が距離が短くて済むというところがありますが、単にそれだけでなくて、先ほどの青谷の例にもありましたように、周辺の土地区画、具体的には条里地割とかを行う際の基準線としての役割も古代道路は持っていたようです。ですから、そういう意味で直線的であるというところに、大きな意義があったのではないかと思っています。

また、幅が非常に広いというのが特徴です。この道を行き交ったのは、徒歩か馬です。車というのもありますが、荷車みたいなものです。それなのに12mの幅を持っている。実際の利用状況からすれば、これだけの幅はいらないわけですね。では、なぜこれだけの幅を持っているかと言いますと、これもさまざまな説がありますが、恐らくこういった道路を造り上げた律令国家の権威を見せつける、つまり、これだけ立派な道を造るだけの



図1 東山道武蔵路（写真：武蔵国分寺跡資料館）

力がこの国にあるんだということを見せつけるという、権威の象徴としての意味合いが強くあつたのではないかと思うわけです。

実際、中央集権体制が維持されているときは、この幅が維持されますが、だんだんと国家の力が落ちてきますと、徐々に幅が狭くなっています。図1を見ていただきますと、中央部分から斜めに落ちる凹みがありますが、当初、7世紀の後半から8世紀くらいに12mの幅があったものが、9世紀の終わりくらいになると、9m程に縮まっている。さらに、中央の凹んでいる部分が、廃絶直前の道幅です。幅が当初の半分程度になっており、さらにまつすぐだった道路が曲がっている。道が曲るということは、直進性を放棄しているということです。

古代国家が造ったときにはまつすぐで、幅広いという特徴がありました。実際、その造った国家の力が衰えていきますと、これほどの幅がいらないので、幅が狭くなる。またまつすぐである必要性もなくなってくるので、より歩きやすい安定した場所に向けて、緩やかに蛇行していくといった変化を見せるということです。

図2は、先ほどの青谷上寺地遺跡の例と同じように、湿地に造った道路で、兵庫県の加都遺跡かづでみつかったものです。水分が浮き出てくるようなぬかるんだ土の上に、土を盛りまして、路肩に石を貼っています。青谷上寺地遺跡では、敷粗朶しきそだ、敷葉工法しきばという、木の枝とか葉っぱを敷きまして、



図2 加都遺跡の道路遺構（写真：兵庫県立考古博物館）



図3 曲金北遺跡の道路遺構
(写真：静岡県埋蔵文化財センター)

それから盛土をしていくという工法が見らましたが、こちらの方ではそういった工法というのは認められておりません。単純に土を盛りまして、間に木は入りますが、敷いているような状況はありません。

そもそも粗朶を敷くというような土木工法は、
弥生時代の大坂の亀井遺跡かめいというところで最初に
用いられているようとして、古代になりますと、
大宰府の水城みずきとか、また行基ぎょうきが造ったと言われて
いる大阪狭山池さやまいけとかで幅広く用いられます、盛
土を行う道路全てが敷粗朶をやっているかと言
いますと、そうではありません。場所によって、多
様な造り方をしています。それと言いますのも、
古代道路は幅が広くまっすぐであるという共通する
特徴がありますが、こうした道路は、地方の人達が、國の命令を受けて、工区を分けて造ってい
る可能性があります。ですから、道路の構築法を
見てていきますと、共通する土木工法はほとんど見
られず、造り方は場所によって異なっているとい
う傾向があります。それはなぜかということを、
当時の國の仕組みから見ていくと、古代の役
所は二官八省といういろんな役所がありますが、
その役所の中には国土交通省相当の役所とい
うのはありません。道路は防衛省に相当する
兵部省ひょうぶしょうが所管することになっていますが、この
役人が建設現場に来て、工事の指揮を執ったり、
設計図を書いたりすることはなかったようです。

また、律令の制度では、道路の維持・管理に関

する規定があります。それによると維持・管理は
道路が通過する地元の責任で行うこととされています。
こうしたことから考えても、古代の道路造
りというのは、地元の人たちが地元の技術を持
つて造っていると考えられます。だからこそ、古代
道路には実に多様な工法が見られるのだと思いま
す。

図3は、静岡県静岡市の曲金北遺跡まがりかねきたで見つか
りました東海道駅路の跡です。両側溝がありまし
て、幅が側溝の真ん中と真ん中で10.5mとい
う規模です。こちらも非常に土地が低いところにあ
りまして、若干わかりにくいけれど、路面は盛土
をして周辺よりもやや高くしています。両側溝は
非常にしっかりしていますし、この側溝には絶え
ず水が流れていたようです。といいますのも、こ
の道路の周り、古代は水田が広がっていたようで、
道路側溝が田んぼへの用排水を兼ねていた可能
性があります。耕地開発と道路との関係がわかる事
例の一つです。しかし、道路の側溝の多くは、先
ほど見ていただきました武藏路の例のように断続的
です。側溝の間が途切れているものが多く、通常
ですと、絶えず水を流すようなものではなかつ
たということです。道幅を明示するという目的で
側溝が掘られているような事例が多いということ
です。

図4は、今日のテーマである杉沢遺跡の道路遺
構です。先ほどの報告の中で、波板状凹凸とい
う話が出ていますので、若干これについてご説明さ



図4 杉沢遺跡の道路遺構

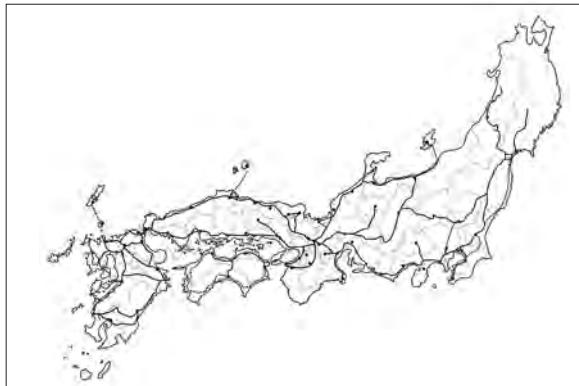


図5 平安時代の七道駅路

せていただきますと、先ほど、道路の地盤改良などの説があって、杉沢遺跡に対してはそういうものだというお話がありましたが、実は道路の遺跡を掘りますと、路面からこのような楕円形の土坑列が出る例というのは比較的多くあります。全国で百数十例以上、見つかっていると思います。こちらの杉沢遺跡のように地盤改良というふうに思われるものもあれば、牛や馬の歩いた足跡と思われるものもあります。牛や馬が継続的に歩きますと、その足跡がだいたい幅60cmくらいの連続する土坑として残ります。土坑を詳しく観察すると、その両側が強く凹みまして、真ん中がやや浅くなる瓢箪型の痕跡として残ります。さらに、枕木を敷いた痕跡のようなものというのも指摘されている例もありますので、このように、道路には、要因はさまざまですが、このような楕円形の土坑列が道路跡で見つかるような事例も多くあります。

さて、時間があまりありませんので、少し急ぎますが、七道駅路、先ほど木本先生のお話にありましたが、この特徴を簡単にまとめています。ちなみに、冒頭に出ました平安時代の七道駅路を計測してみると、総延長がだいたい6300kmあります。昭和41年に計画されました高速道路の建設計画は、北海道を除きますと6500kmになっています。ですから、古代の道路網は昭和に計画された高速道路網とほぼ同じくらいの総延長を持っているということがおわかりいただけるかなと思います。

さらに、駅路の路線図を見ますと、西海道を除くと、基本的には起点は都になります。都と各国

七道駅路の特徴

- ①都と地方拠点とを結ぶ全国的な道路網であり、その路線計画にあたっては、直進性が強く指向されている。「遠距離直達性」
- ②道路の幅員を視覚的に捉えられるよう、幅員を明示するための施設等を持っている。「側溝・工法的特徴による幅員の視覚的明示」「象徴性」
- ③通行の安全性、もしくは安定を計るためにさまざまな土木工法を用いるとともに、その補修や維持管理についても力が注がれている。

の国府とを最短距離で結んでいくという特徴があります。また、このような道路を利用したと考えられる通行記事が『続日本紀』などに、いくつか残されています。

ふじわらのひろづぐ
例えば九州で、藤原広嗣が反乱を起こしたときの記録を見ますと、大宰府から平城京までだいたい5日で情報が届いていることが分かります。大宰府と平城京の距離は約650km。そうしますと、一日150km前後、馬に乗って使者が走っているという計算になります。蝦夷の反乱のニュースは、だいたい多賀城から平城京まで800kmくらいありますが7日～8日で情報は伝わっています。また、外国の使節が到來したときの情報伝達のときにも使われています。新羅の王子が来たときも、大宰府から平城京まで5日で情報が伝えられているということです。つまり、駅路の目的の一つは、緊急連絡網としての利用だったのです。

一方で、このような緊急連絡以外にも、駅路は

利用されています。例えば地方の農民が都に税を運ぶときとか、平城京の造営とか、様々な都で行なわれる造営工事に駆り出されるときも、鉄道を使って行っているようです。

『延喜式』^{えんぎしき}という文献の中には、それぞれの国と平安京までの距離、移動時間について書いてあります。それによると、例えば大宰府から荷物を背負って平安京に行くまで27日で、帰りは14日間といった日数まで規定されています。仮に船だと30日です。こういった直線道路網が、緊急通信だけでなく、納税とか労役で庶民が都に向かう、都から地方に情報伝達するための道路網としてさまざまな形で利用されていました。

二つ目の特徴が、道路の幅を視覚的に捉えられるように、幅員を明示するための側溝を持っているということです。先ほども少しお話しましたが、この道路の特徴の一つは幅が広いということです。この幅の広さを誰が見てもわかるようにするために側溝を造っていたのです。ただ、先ほどの加都遺跡のように盛土をするようなものであれば、側溝を造らなくても道幅はわかりますので、そういったところでは側溝を設けないところもあります。

三つ目の特徴は、通行の安全性、安定を図るためのさまざまな土木工法が用いられている。その補修や維持管理にも力が注がれているということです。つまり、先ほどの敷葉工法もそうですが、^{せいじやく}脆弱な場所に道路を通すためにはどのような工法が適切であるのか、それを十分、検討した上で工法が選択されているようです。ちなみに敷粗朶の効果は、ぬかるんでいるところに、粗朶を敷き、そこから土を盛ることによって、不動沈下をなくすということにあります。粗朶を敷かずに盛ってしまうと、よりぬかるんでいるところが沈み、道路そのものが崩壊する恐れがあります。そして頑丈な道路を造るための工法をとっています。

敷粗朶工法がその代表的なものですが、九州の方では、もっと大がかりな道路もあります。ぬかるんでいる場所の土を取り除いて、土を入れ替えて盛土をするといった道路もありますし、またぬかるみのところにたくさん溝を掘りまして、砂

で埋めて地盤を安定させて通すなど、いろんな工夫がなされています。

維持管理ですが、これは律令の規定ですと、秋の収穫後に、その沿線の人たちが、道路の維持管理をするよう定められています。津・橋・道路の管理は、地元の方で行なうことになっています。発掘されている事例を見ましても、道がへこんでいるところに小石を入れて埋めている例とか、また土を足したり、入れ直したりしている例も見つかっていますので、いかに、当時ははじめに道路を管理しているかということが、発掘で見つかる道路からもわかるということです。

引き続いて、道路痕跡の話を少ししておきたいと思います。あまり時間がないので、少し急ぎます。これは佐賀平野に残っている道路痕跡です(図6)。どこに道路があるかお気づきでしょうか。なかなかわかりにくいかと思いますが、写真の中央をまっすぐ伸びる地割が道路痕跡です。土地が高い部分を切り通していることが分かります。このようなかたちで、古代道路が残っている事例がいくつかあります。

これは、岡山県備中国分尼寺の場合ですが、同じく切り通し道です(図7)。写真ではわかりにくいですが、峠の頂上を切り通しています。また、この切り通しから道路の延長部分を見ますと、山頂が平原な山が見えます。どうやらこの道路を造った人は、この山を目印に道路を通したんだということが想像できます。つまり現地に行けば、こういった古代の人たちが見た景観、またまっすぐに通すにあたって何を目印にしたのかというのがわかることがあります。群馬県でも、発掘された道路の真ん中に立ちますと、その延長に浅間山が見える所があります。

このような直線道路が、あまりにもまっすぐで立派すぎますので、調べている間にについつい昔の人も我々と同じような地図を持って線を引いているような錯覚に陥ることがありますが、それは当然そんなことはありません。実際、現地に立ちますと、そのまっすぐな道路を引くために、目印としたものが分かることがあります。ですから、道路を歩きながら、周囲の景色を見ると古代の人々



図6 佐賀平野の道路痕跡（写真：佐賀県教育委員会）



図7 備中國分尼寺の道路痕跡

が見た景色に出会うこともできるのです。

図8は、先ほど木本先生のお話に出てきた俱利伽羅峠の直線道ですが、ちょうど俱利伽羅峠の一番高い所で、このようなかたちで直線的な切り通し道が残っています。図9は、茨城県の東海道の事例で、普通のどこにでもありそうな道ですが、実際、現地に行きますと、左手にはかなり急な切り通しが見えますが、右手の茂みの中に入っていますと、だいたい5～6mは、平らな部分が続いて切り通しになっている。ですから、当時は5～6mの道であったものが、だんだんその地元の人たちから、そんな幅いらないということで、本当に通行する部分だけが残されて、いらないところは地形は残っていますが、草の中に埋もれています。



図8 俱利伽羅峠の直線道



図9 茨城県の東海道痕跡

次に面白い例を紹介しましょう。群馬県太田市の事例ですが、薄い黒いラインが2本並行して走っているのが、お分かりいただけるかと思います（図10）。これは土の中に埋まっている道路側溝なんです。ソイルマークといいまして、土壤の特質によりまして、地下に埋まっている溝が地表に現れるのです。このようなソイルマークは、実はGoogle Earthでも見つけることができます。これまでの研究を参考に道路の想定ラインに沿って航空写真を見ていくと、ソイルマークが見られることがあります。

もう一つ、古代道路の探し方をご説明いたしま



図10 田んぼの中に現れたソイルマーク
(写真：太田市教育委員会)



図11 現在も残る条里水田（岡山県倉敷市）
(米軍1947年撮影 USA-R519-2-3の一部)

しょう。図11は戦後すぐに米軍が撮影した航空写真で岡山県倉敷市のあたりのものです。条里水田が良好に残っています。条里水田は、一辺109m角に土地を区画するので、そうした正方形の区画が見えますが、一部に長方形の田んぼが並んでいる部分があります。この長方形の田んぼの並びの中に古代道路が隠れているのです。つまり、長方形の田んぼとは条里の一辺109mに道路幅が加わっているので長方形になっているのです。古代道路の探し方には、このような方法もあります。

また、沿線の遺跡との関係をみると、その地域の古代の姿がより鮮明に浮かび上がってきます。

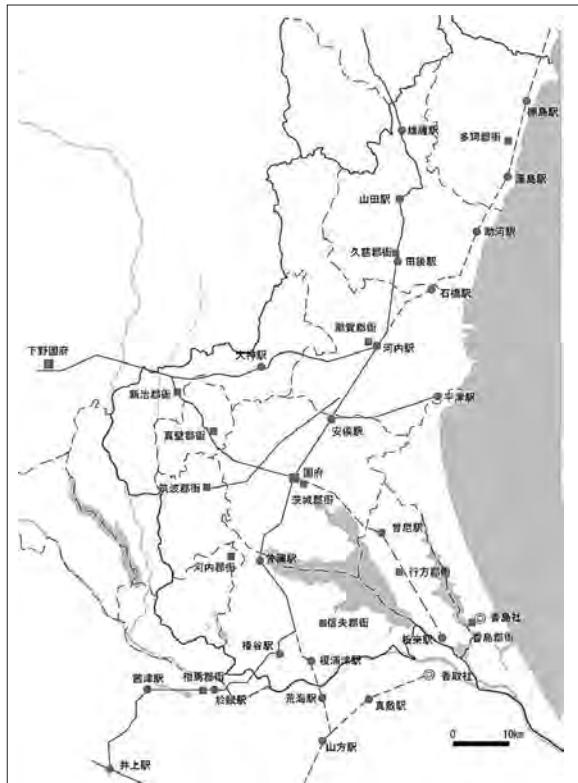


図12 茨城県の駅路

図12は、茨城県の事例です。道路とともに古代の役所跡の位置を示してみました。古代道路とは、律令国家が地方を支配するために造ったものです。そのために、沿線には同じく地方支配のために置かれた役所跡が点在しています。

茨城県ですと、真ん中に常陸国府があり、道路のライン上に駅が何か所か見られます。この駅とは駅家と言いまして、駅路を利用する正式な使者が休憩や宿泊する施設であり、馬を乗り換える場所でもありました。律令の規定では駅は約16kmごとに置くよう定められています。道路沿線には、ほぼ等間隔で駅家があるのです。また、郡の役所も駅路に沿って置かれている例が多いという傾向も認められます。ですから、古代道路を歩いていきますと、こういった古代の遺跡を複数みることができます。また、こうしたこと想像して古代の道路跡をたどるというのも、古代道路ならではの楽しみ方だと思います。

さらに古代道路を歩いてみると、当時の道路の痕跡がごくさりげなく残っていることがあります。図13は、佐賀平野の例ですが、現在の道路に沿って、細長く区画された土地が連なっているこ



図13 佐賀平野の道路痕跡

とが分かることと思います。電信柱の並びを追っていくだけきましたらわかりやすいのですが、現在の道路から一定の幅を置いて一直線に電信柱が並んでいます。この細長い土地は古代の道路敷きだったのです。それが、道幅を狭めたために、本来の道路の一部が水田や宅地になったわけです。非常にマニアックな見方ですが、古代道路の周囲を、注意深く見ていくと、こうした痕跡も見つかることがあります。

また、古代道路を歩く最大の醍醐味は、沿線の景色や雰囲気を楽しみまして、歴史を想像することです。道路の沿線には、古代の人も見た景色が広がっていたり、遺跡があったり、道路の痕跡が残っていたり、実にさまざまな景色があります。こうした景色や痕跡を探しながら、また古代の旅に思いをはせながら古代道路を歩くというのが、実は最も楽しいことなのかもしれません。

最後に少し蛇足になるかもしれません、杉沢遺跡の道路を見た感想をお話ししたいと思います。この道路の最大の特徴は尾根の上を通っているということです。古代道路は通常、平野部を通るという傾向があり、山を越える場合もできるだけ最短距離を通って山間部を抜けようとしています。これは、先にもお話ししたとおり、道路は土地を区画するという役割も持っていたために、すぐに平野に下りたがるので。しかし、杉沢遺跡の場合は、そうはなっていない。それがどんな理由であるのか、大変気になるところです。また、杉沢遺跡の道路を見て真っ先に連想したのが、かつてスライドで見せていただいたことがある秦の始皇帝が造つ

た直道という軍用道路でした。辺境の異民族との戦いに速やかに兵を送るために造ったこの道路は、尾根筋を切り崩して造られています。高いところを通れば、敵の奇襲を受ける危険性は減りますし、また敵方の動きが察知しやすいのに対し、味方の行動を隠すこともできる。杉沢遺跡の道路も、もしかしたら直道と同じコンセプトで造られたのではないか。そんなことを考えたのです。

古代道路は国家が政策として地方支配のために造った道路であるので、多分に一律的なものだろうと考えています。ですから、標準的な規格があるわけですが、一方で道路の造り方という点では、実に多様です。用いられている技術も一様ではありません。

昨日、大分県中津市で同じような話をしましたが、そこには現在でも当時の姿をほぼそのまま留めている古代道路があります。盛り土をして造った道路なのですが、今なお現役の池の堤として機能しています。このように、中津市付近の道路は大変、頑丈に造られているという特徴があります。こうした技術的な違いは、各地の道路でも認められるのですが、杉沢遺跡の例は道路の路線の選び方そのものが他とは違う。つまり、道路づくりのコンセプトに大きな違いがあります。

こうした違いは、山陰道の特性と言いますか、歴史性にも関わっている可能性を考えても良いかもしれません。先ほど木本先生から軍用道路というようなお話をありました。私は、あまり軍事的な目的というのは強調したくはないのですが、実際に古代の道路の中には、軍用目的で利用されたものも認められます。例えば、東北の古代道路は蝦夷との戦いを行う中で整備されたことが分かるものもありますし、国家の支配領域が北へ広がると、道路もそれに従って延伸していっています。そういったことも視野に入れて日本海側の歴史を見ていくと、『続日本紀』には新羅との関係が緊張すると、軍備を整えるよう国家が指示していることも確認できます。大陸や朝鮮半島と、もし戦闘状態になると、防備を固めなければならないのは日本海側ということになります。その時に海岸沿いの道路は、上陸した敵により分断される恐れ

がある。だから、尾根筋を通った。そういうふうに考えられないかな、とか杉沢遺跡の道路を見て思いました。これは、あくまでも想像の域を出ない話なのですが、まんざら、ありえない話でもないかなと思います。朝鮮半島との関係に緊張が走ると、その影響を真っ先に受けるのが大宰府であり、日本海側の諸国です。そういった歴史性とか考えていきますと、同じ七道と言いながらも、それぞれの路線によって、与えられた役割、主たる

目的、使用目的というのに若干違いがあるのかもしれません。そういった視点も持ちながら、古代の道路を考えていくと、また新しい日本史が見えてくるかもしれません。

以上、非常に早口でわかりにくい話だったと思いますが、私の話は以上で終わりたいと思います。ご清聴ありがとうございました。

写真提供の明記のないものは、近江俊秀氏から提供を受けた。



会場の様子

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ひいたします。

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年前には、栃木県で幅9mですか12mの東山道の駅路と思われる調査をしていました、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る。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かだらうと思います。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れたと考えていて、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。よろしくお願ひします。

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さ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が、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、「通道」として、「意宇郡との堺なる佐雜村に通くこと、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。

「國の東の堺より西に去ること…」と始まるところが、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。「國の東の堺より」、つまり東の伯耆国から出雲国に入って、隣の隱岐国、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。

これを見ると、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、駿路としての山陰道になります。國の東の堺から入って、野城橋を経て、國府や意宇郡の郡家の北の十字街に通じます。そこから枉北道、北に枉れる道が分岐してきます。枉北道は島根郡家を経て千駄駅家から隱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、國府の北の十字街から西へ向かい玉作街たまつくりのちまたに通じています。この玉作街で、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、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、國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、島根郡家で隱岐国へ行く道と分かれていく道は、秋鹿郡家、樋縫郡家を経て、そこから南下をして出雲郡の郡家のおそらく東邊で正西道、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づつながります。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、國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

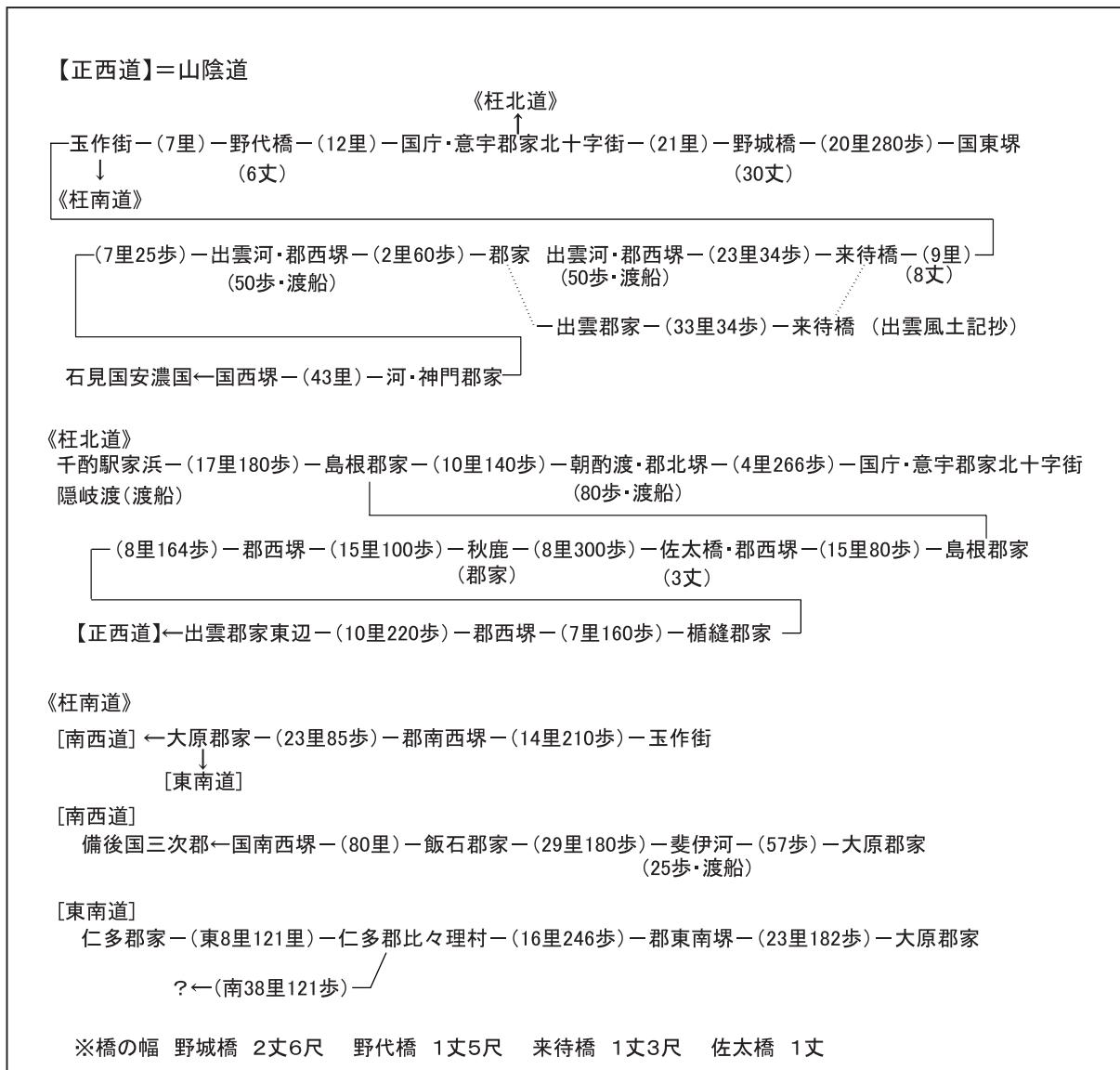


図1 『出雲国風土記』卷末「通道」の記載

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はそれを整理したものですが、これを見ますと、たとえば飯石郡の場合、卷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。また卷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います。

なぜ記載が違ってくるかということを考えてみます。風土記全体の卷末の通道の記載は、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	神門郡
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・佐雜埼-32里30歩 島根堺・朝酌渡-4里260歩	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
島根郡	飯石郡
意宇郡・朝酌渡-11里220歩 秋鹿郡堺・佐太橋-15里80歩 隱岐渡・千酌駅家湊-11里180歩	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[常に割あり] 備後国三次郡堺・三坂-81里[常に割あり] 備後国←波多、須佐径、志都美径[政あるとき、権に割を置く]
秋鹿郡	仁多郡
島根郡堺・佐太橋-8里200歩 楯縫郡堺・伊濃橋-15里歩	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[常に割あり] 備後国恵宗郡堺・遊託山-37里[常に割あり] 備後国恵宗郡堺・此市山-53里[政あるとき権に割を置く]
楯縫郡	大原郡
秋鹿郡堺・伊濃川-8里264歩 出雲郡堺・宇加川-7里160歩	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
出雲郡	
意宇郡堺・佐雜村-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	

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、備後国と出雲国府の間で公式に文書が伝達されるのだろうと思われます。こうした道の記載が巻末の部分なのだろうと考えられます。

『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

路をみると、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だいたと思いますが、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」と書かれた墨書き土器が見つかりました。それから、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、『出雲國風土記』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、出雲郡家があつて、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つ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、はつきりわかりませんが、後谷遺跡の東の方に稻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、あるいは瓦なども出ていますので、この南側丘陵北麓あたり

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向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3 後谷遺跡の位置

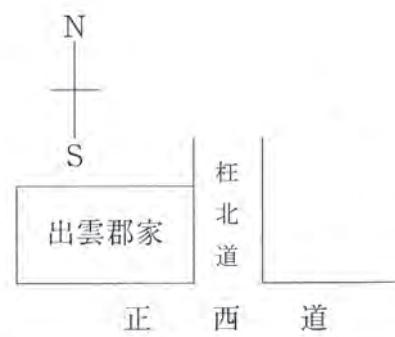


図5 出雲郡家と古代道の位置関係模式図
(関和彦2006 p.755図に加筆)



図6 推定神門郡家郡庁遺構（古志本郷遺跡）
(島根県教育庁埋蔵文化財調査センター編2003より転載, 加筆)

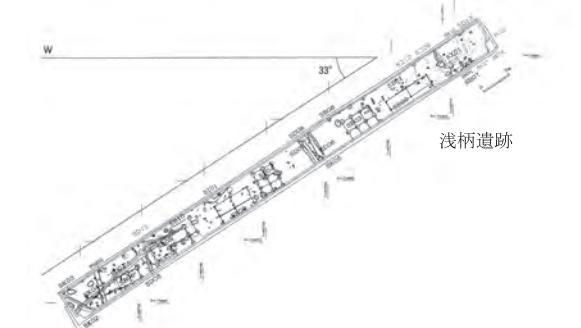


図7 推定古代山陰道と郡庁 (島根県教育庁埋蔵文化財調査センター編2003より転載, 加筆)

が先かはわかりませんが、地域の道路と郡家とが非常に強い関係性を持っているのではないかと考えています。ということで、両遺跡とも、交通の要所に建てられた郡家想定地だということです。

大橋 ありがとうございました。宍道さんの話は、古代の地域支配に欠かせない出雲郡家とか神門郡家というような役所と古代の道路というものが非常に密接な関係にあるということが、風土記にも記載されていて、実際に発掘調査でも見つかっているということです。

このあと私が司会をしながら、パネリストの皆さんからいろいろ意見をいただいていきます。今日、知っていただきたいのは、こういう古代の山陰道が、いつ頃でて、いつまで続いていたかということです。もう一度、確認しておきたいのですが、古代の正西道、古代の山陰道というのは、都の平城京から因幡国、伯耆国を抜けて、出雲国に入ってくるわけです。そして、島根県浜田市にある石見国府まで東西にずっと続いている。先ほどから話が出ていています枉北道というのは、初めて聞く方もいると思います。松江市の南の方に出雲国府が造られまして、ここから北に上がっていき道が枉北道です。まっすぐ行くと、日本海の千酌駅家から船で隱岐国に渡る。島根大学のすぐ北の方に、恐らく西に枉れる道があり、それがちょうど宍道さんがお話しした、この旧斐川町の古代の山陰道が出ている西側のあたりで古代の山陰道と合流するということです。まさにその合流地点の近くのところの遺跡が杉沢遺跡ということになろうかと思います。

『出雲国風土記』に載っている道路がいつできたかというのをもう一度確認しておきたいと思います。皆さん、年表（図8）を見てください。注目していただきたいのは、まず、日本の歴史の中で、710年に平城京の遷都というのがあります。皆さんご存じの平城宮の入り口、正面の門、朱雀門の前に延びる大路の道幅は、実に75mくらいあります。これが4kmほど続いていて、平城京の羅城門を抜けて、そしてこの出雲国府、そして杉沢遺跡につながるという道です。ですから杉沢

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	
紀元前後	弥生時代		出雲平野を中心に弥生のムラが営まれる
300	古墳時代	女王卑弥呼が魏に使いを送る（239） 前方後円墳の造営開始 国内最大の仁徳天皇陵古墳が造られる 百濟から仏教が伝わる 聖徳太子が摂政になる（593） 小野妹子ら遣隋使の派遣（607） 大化の改新（645） 藤原京遷都（694） 大宝律令の制定（701） 和同開珎の発行（708） 平城京遷都（710） 『風土記』編纂の命令（713） 国分寺国分尼寺建立の詔（741） 長岡京遷都（784） 平安京遷都（794） 延喜式の完成（927、施行967） 和名類聚抄の編纂	青銅器の大量埋納（荒神谷遺跡） 出雲の王墓が造られる（西谷墳墓群） 古墳の造営開始（大寺古墳） 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） 横穴墓の流行（上塩冶横穴墓群・神門横穴墓群） 出雲国府と郡家の造営 『出雲国風土記』（733） 駅路の見直しが実施される（桓武朝）（平城朝） 出雲国正倉が焼失する（835）
600	飛鳥時代	大和と河内に直線道路が整備される（推古朝）	古代山陰道が整備される（杉沢遺跡）
700	奈良時代		
800	平安時代		
900			

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。よろしくお願ひします。

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なされた可能性が高いですが、いつまで続いていたかというのが、非常に難しくて、明確なものはありません。ほかの遺跡だと、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、今後の調査にかかるべくと思います。

大橋 江角さん、鎌倉時代とか室町時代に使われなかつたものが、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つた可能性もあるということでおよしいのでしょうか。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した。一方で、鳥取県の青谷上寺地遺跡の方では、確かに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、その埋まつていく過程の土に、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つ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す。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世紀に入つた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つ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した。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て、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、もう間違いない古代のうちに、平安時代の終わりくらいまではなくなっている。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る、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つ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、歴史地理学の木本先生から紹介していただけたらと思います。

木本 始まりの方はおいておきました、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す、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な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し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な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。側溝が断続している、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っています。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、ぶ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、異なる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、国府があつて、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、調査や庸といった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した。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、話を少しだけ動かしまして、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方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らうと思います。そこであらためて、歴史地理学の木本さんの方から、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バラン



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人並べると3人しか並べないので、隊列の長さが全然違ってしまう。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は非常事態であって、今見ても、こんな道路を造る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での。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、この杉沢遺跡の宍道湖側、当然日本海側になりますが、宍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ないかということですが、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こういった事例はあるのでしょうか。お教えください。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あったと思いますが、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いうことですよね。山陰道の場合、むしろもっと後の時代にな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つきりしていますね。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つ

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変わってくるようです。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。まだまだ分からぬですね、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宍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をありました。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、参考になるお話をあればお願ひします。

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、文献に出ていて、ふしう普照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っていません。今後の発掘調査で、例えば、種や花粉が出るとすれば、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藏路の一部が武藏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藏路の区間は、比較的、平らな場所を道路が通過しているので、道路の遺構といつても側溝が見つかっているだけです。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。武藏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宍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ではなく、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、しっかりと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、さまざまなアイディアを出している。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きた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はなくて、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 東山道武藏路は、確かに非常に保存運動が盛り上がって、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たと思います。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ぬ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、研究者だけでやつ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います。ま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ひいたします。

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）



おわりのあいさつ

曾 田 俊 彦（出雲市文化環境部長）

本日は、市内から、また遠方からたくさんの皆様にお集まりいただき、本当にありがとうございました。それから、文化庁から近江調査官、長崎外国語大学から木本教授、島根大学から大橋教授、大日方教授、鳥取県埋蔵文化財センターからは森本様に、お忙しいなか、今日のこのシンポジウムのため集まっていたとき、我々の貴重な財産である杉沢遺跡に対して、本当に貴重なお話しをしていただき、心から御礼申しあげたいと思います。

ありがとうございます。

出雲市では、今年度から約6年かけて、この杉沢遺跡の調査、研究を進めていく考えです。本日のこのシンポジウムをその第一段階として、今後の調査によって新たな成果がありましたら、また皆さんに報告する機会を持ちたいと考えております。

また、近江調査官からもありましたように、この杉沢遺跡の道路遺構の保存活用につきましては、皆さんの意見を頂戴しながら、進めてまいりたいと思います。ご協力を賜りますよう何卒よろしく

お願いします。

さて、出雲市内には、杉沢遺跡のほか、出雲大社や荒神谷遺跡など、たくさんの全国に誇れる貴重な文化遺産があります。そして、今日も出てきましたが、『出雲国風土記』に記載された出雲神話を身近に感じ、『出雲国風土記』が書かれた1300年前を体感できるという魅力があります。ぜひ、この貴重な資源を皆さんとともに守っていきたいと思っています。

そして今後、出雲市では、「日本遺産」認定に向けた取り組みも進めています。この「日本遺産」とは、地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化、伝統を語るストーリーを文化庁が日本遺産として認定するものです。こちらについても、ぜひ皆さんに参画していただきながら、進めて行きたいと思いますので、応援をよろしくお願いしたいと思います。

以上をもちまして、本日の会を閉じさせていただきます。皆様本当にありがとうございました。

「見えてきた『古代山陰道』 - 出雲・伯耆・因幡の道をたどる -」パネル展風景

期間：平成27年2月15日 会場：アクティーひかわロビー

巡回展 第1弾 期間：平成27年3月3日～3月25日 会場：荒神谷博物館

第2弾 期間：平成27年3月27日～4月27日 会場：出雲市役所本庁舎

第3弾 期間：平成27年5月1日～6月2日 会場：出雲弥生の森博物館



アクティーひかわ会場の様子



出雲弥生の森博物館会場の様子

出雲市の文化財報告 30
平成27年度出雲市文化財調査報告書

シンポジウム記録集
「古代山陰道」を考える ー杉沢遺跡道路遺構発見の意義ー

編 集 出雲市市民文化部文化財課
島根県出雲市大津町2760番地

発 行 出雲市
島根県出雲市今市町70番地

発行日 平成28年（2016）3月25日

印 刷 者 有限会社西村印刷
島根県出雲市灘分町503番地2