

Historical Library of Shinji Town

宍道町歴史叢書2

1998年3月

歴史の道研究（I）

宍道湖西南部空中写真（1947年、1962年、1967年）

- 宍道町西部の古代山陰道をめぐって 池橋 達雄 (1)
—「出雲国風土記」記事と実地踏査から—
近世往還道 一宍道ある記— 石富 實芳 (17)
松江藩主の国内巡視にみる往来事情 松本美和子 (41)
明治前期意宇郡来海村の道路行政 井上 千幸 (49)
山陰道遺跡〔宍道・佐々布下-荻田〕発掘調査報告 ⋯ 宍道町教育委員会 (57)
国指定史跡 伊志見一里塚について 宍道町教育委員会 (83)

島根県宍道町教育委員会



はじめに

所造天下大神命の狩獵伝説を生き生きと伝える『出雲国風土記』宍道郷条は、私たちの宍道町がその地名起源からして「道」とは切っても切れない関係であることを物語っています。

古代の官道から現代の自動車道にいたるまで、山陰の東西を結ぶ幹線は全て宍道町北部のわずか数百㍍幅内を通るとともに、奥出雲・山陽方面に向う幹線、更には湖上交通路、航空路も宍道及びその周辺を起点として整備されてきました。

これらの交通路によってもたらされた人、物、情報などの往来は、この地に生きた人々の思考・生活様式に大きな影響を与え続けてきたのではないかでしょうか。

今回の歴史叢書のテーマは歴史の道ですが、きっかけは「中国横断自動車道尾道松江線」建設の関連事業（宍道インター線、住宅団地建設）に伴い、前代の山陰道遺跡を発掘調査したことでした。

「道」と「地域」と「人」との関わりを過去に溯って明らかにしていくことにより、「宍道町の宍道町らしさ」を探るとともに、この町の「歩むべき未来」を見詰め直していくことは重要なことでしょう。

本書に寄稿いただいた皆様には心より感謝申し上げます。

1998年3月

宍道町教育委員会



口絵図版 I 1947年極東米軍撮影 穴道湖西南部空中写真（国土地理院蔵） 1947年9月23日撮影



口絵図版 2 1962年国土地理院撮影宍道湖西南部空中写真〔1〕(大字伊志見、佐々布、宍道)



口絵図版 3 1962年国土地理院撮影宍道湖西南部空中写真〔2〕(大字宍道、白石、西来待)



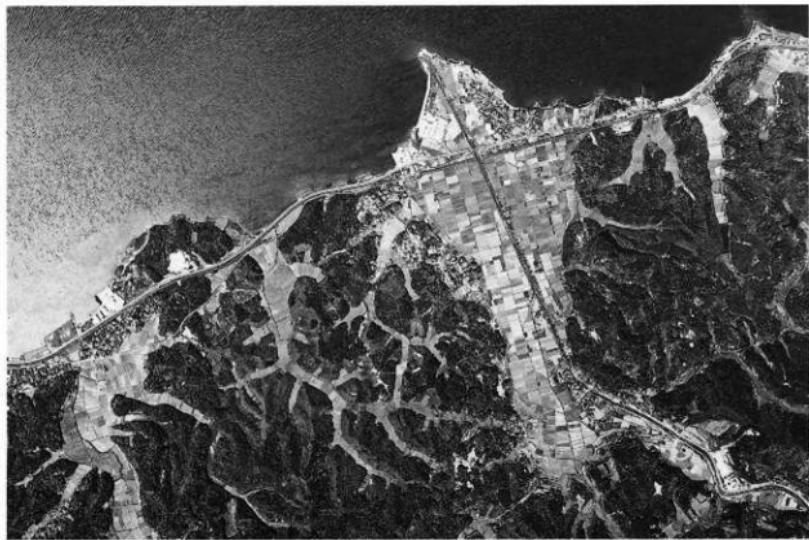
口絵図版4 1962年国土地理院撮影穴道湖西南部空中写真〔3〕(大字西来待、東来待)



口絵図版5 1967年国土地理院撮影穴道湖西南部空中写真〔1〕(大字伊志見、佐々布)



口絵図版6 1967年国土地理院撮影宍道湖西南部空中写真〔2〕(大字佐々布、宍道、白石)



口絵図版7 1967年国土地理院撮影宍道湖西南部空中写真〔3〕(大字白石、西来待、東来待)

宍道町西部の古代山陰道をめぐって

—「出雲国風土記」記事と実地踏査から—

池橋達雄

はじめに

この小論は、古代山陰道、「出雲国風土記」にいう駅路の正西道が宍道町西部の大字佐々布・大字伊志見の内地ではどこを通っていたかについて、風土記の記事と実地踏査から考察してみようとするものである。

古代官道についての研究は、1971（昭和46）年ごろから始まった藤岡謙二郎氏を中心とする歴史地理学の研究者による調査がひとつの両期となっている。しかし、この調査は、「延喜式」（927年成立）記載の駅家について、その位置を現在地に比定することを主体としたものであった。

その後1880年代に入って、古代道路の研究はまた新しい段階に入った。歴史地理学の分野では航空写真の解析や小地名の分析などの新しい研究方法が開け、また考古学の分野からの道路関係遺構の発掘が始まり、両分野の協力が緊密になったことによる。とりわけ、西からあげると、西海道の北九州地域や山陽道・東海道・東山道などについては、遺構の発掘を伴う調査が大きな成果をみせている。⁽¹⁾

そのようななかで、残念なことであるが、古代山陰道についての調査研究は遅れているように思われる。出雲については、他の国にない史料「出雲国風土記」（以下単に風土記という）があり、平均的に上記の「延喜式」レベルの史料しか持たないところに比べて、文献史料に恵まれているわけであるが、かえってその存在が研究者の心理的負担になっているかのようである。

筆者は、歴史地理学や考古学を専攻するものではないが、風土記に興味をもつ立場から、過去に旧能義郡（現能義郡と安来市）地内の古代山陰道について二つの小論を発表した。これらについてのちに述べる。ところで、筆者は、1994（平成6）年度から始まる5か年事業の文化庁・県教委文化財課の「歴史の道」調査事業に調査委員としてかかわることとなった。これは主に近世の道を調査する事業であるが、近世に用いられた道は部分的に古代中世から引き続いて用いられた場合がある。宍道町の近世の道については、地区調査員の石富寅芳氏と1995年度に実地調査をした。そのとき、本稿が問題にする部分の一部について、古代山陰道がそのまま近世まで用いられたきたのではないかと考えたが、そのうち長さ約400メートルのところは住宅団地造成地として消失することに決定をみており、現に1997年7月から工事が始まって、同年12月までには道が消滅してしまっている。ただ、宍道町教委は、それに先立って事前に考古学的調査をされ、調査図と写真によって、旧道の記録が残ることになった。⁽²⁾

本稿では、筆者が考える宍道町西部の古代山陰道のルートを紹介し、この部分にかかる風土記の記事を紹介し、律令制下の古代官道の特徴についてふれ、そして、筆者がここ数年踏査した宍道町西部以外の推定古代山陰道についてふれて、比較検討を期待することとする。

1. 宍道町西部の推定古代山陰道

ここで問題にしている宍道町西部の推定古代山陰道のルートは、図1のC付近から斐川町との境界N付近にいたる延長約3キロメートルほどのところである。以下、この部分を単に古道と呼んだり道と呼んだりすることがある。この古道の調査は、筆者は前記石富寅芳氏や富岡義雄氏と1995年以來数度行なっている。

C地点は、古道が国道54号から分かれるところである。古道は、丘陵の北側山腹の竹林や椎林のなかをゆるやかなS字形をとって西進し、蔵敷集落に出る。道の右側に3基の小五輪塔が残っている。集落を過ぎると、右側（北側）すぐ下をJR山陰線の鉄道と国道9号が通っている。出雲空港のある出雲平野東端と宍道湖西岸を中景とし、遠くには島根半島を望む眺望のよいところである。古道のこの付近の右側は、近代に入ってから道路や鉄道の建設のために削られているようである。古道は、左側にある標高56.6メートルの三角点となっている小山の右すその小さい切り通しをゆっくり登っていく。写真1は、この切り通しにかかる手前のところである。C点からここまでには高低はほとんどない。

切り通しを過ぎると、写真2のように尾根筋を古道は西進していく。写真是1997年6月に撮影したものであるが、このところ長さ約400メートルほどの部分が削平されて住宅団地になる予定の地であり、宍道町教育委員会によつて、数本のトレーンチが掘られ、また、とくにこの部分では尾根筋に添つての路面調査も行われた。調査結果は別に報告されると思うが、筆者の計測では幅は4~5メートルはあった。

古道は、やがてY字形の分岐点へ出る。ここにところに、写真3の中心に写っている小さいマウンドがあつて、塚の神が祀られている。そしてその左向うのところに茶屋跡といわれる削平地がある。ここに茶屋があったと地もとで言い伝えている。黒田祐一編著「宍道町歴史史料集(地名編)」(宍道町教育委員会・1995年)によると、このところの小字名は宇根⁽⁴⁾となっている。

1997年末に訪れたときは、写真2から写真3にいたる約400メートルの尾根筋は、写真4にみるようにすでに住宅用地が造成されていた。写



図1 宍道町西部の古代山陰道推定ルート図

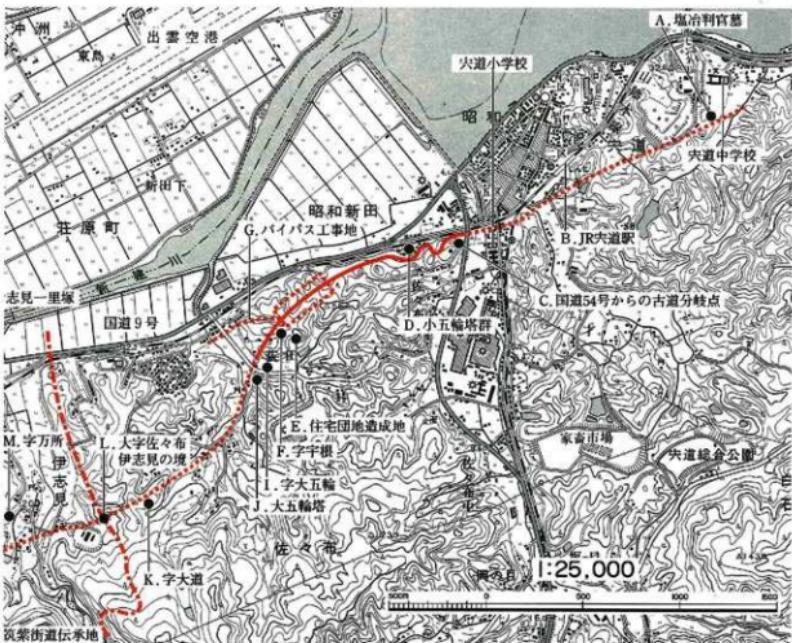
真4の遠方に崖状に削られて見えるのが宇根地点図1のF地点である。

このY字形の分岐を右へ進んでいくのが、近世の山陰道である。道幅は2~3メートルと狭くなっている。小さい尾根筋の左山腹を縫って下っていくが、G地点は、国道9号バイパス工事で、原形は失われている。近世の山陰道は、ここから西進し、国指定史跡伊志見一里塚(H)を通り、斐川町のJR莊原駅の南のところへ出していく。

Y字形の分岐点から左方(南西方)へ進むのが筆者の推定する古代山陰道である。筆者の計測では、尾根筋の削られた道敷ともいべき幅は、4~5メートルというところであった。この尾根筋についても、宍道町教育委員会によるトレンチ掘削調査が、写真5にみるように行われており、結果はいずれ発表されるものと思う。

尾根筋を通る古道は、約300メートルをゆるやかに下って、荻田の集落へ出るが、さきの宍道町の「地名編」によると、こここの地点の字名を大五輪といふ(I地点)。ここから民家と町道を隔てた向かいの山すそに、写真6にみる大きな五輪塔があるが(J地点)、これは字大五輪からのちに移されたものと考えられる。

この五輪塔について地もとではっきりした伝承はないようであるが、筆者は「太平記」巻二の一有名な話を想起する。暦応4年(1341年)、京都にあった出雲守護塩治高貞は、權臣高師直の謹に



注 この図は、国土地理院「2万5,000分の1地形図」宍道・出雲今市(ともに1991年版)を合成したものである。



写真1 佐々布の古道(1)

人物は富岡義雄氏
(1997年6月22日撮影)



写真2 佐々布の古道(2)

人物は富岡義雄氏
(1997年6月22日撮影)



写真3 佐々布の古道(3)

人物は富岡義雄氏
(1997年6月22日撮影)

よって出雲^{みやま}源治の本拠へ逃れることとなる。宍道町の大字白石まで逃れたところで自害し、家来の木村源三が、その首級を大字佐々布の深田に埋め、自らもそこで割腹、主君の後を追うが、追手は泥田の足あとをみて、高貞^{たかまさ}の首級を奪っていくという悲劇である。高貞自害の地、図1のA地点には高貞の墓があり、その付近の字名はさきの「地名編」によると高貞と呼ばれている。「太平記」の史料性については従来疑問が投げかけられているが、大字白石に高貞の墓がある以上、大字佐々布の地の大五輪が木村源三供養のために過去いつかの日に建てられたものであったとみても、まったくの見当はずれとはいえないのではないかろうか。享保2年(1717年)に著された「雲陽誌」は、木村自害の地を佐々布の宮原としているが、さきの「地名編」にはこの小字名は記されていない。「地名編」をみると、字大五輪のすぐ西隣りに字深田が記されている。

あえて「太平記」の記事をもち出したのは、図1のA地点からI地点までが、中世の山陰道のルートであると考える材料を提供しているのではないかと考えたからである。

いま、図1の宍道町域のI地点からM付近までを描いて、さきに斐川町域(近世の出雲郡)に入る。ここでは図1のNのところ(大字学頭の大井)とOのところ(大字学頭の津南・大倉)に、筑紫街道と呼ばれている古道の遺構が残っている。筆者もこの二か所について、それらが古代山陰道の遺構である可能性が強いと考えている。J

R莊原駅付近は近世も後期まで宍道湖の水面であった。このことが、古代山陰道を宍道町西部から斐川町東部にかけて、大きく南方へ迂回させることになったのである。

ところで、宍道町西部大字佐々布のI地点から斐川町東部大字学頭大井の筑紫街道Nにつなぐルートはどこを通っていたと考えたらよいであろうか。さきの「地名編」をみると、K地点に字大道^{おほぢ}という地名があり、また、M地点には字万所^{まんじょ}という地名がある。大道は、全国的に古代官道を探すときに有力な手がかりとされており(決定的な証拠とはいえないが)、また万所は、中世莊園を管理する政所の遺称かと思われ、同所が付近に古代官衙たとえば郷庁などが置かれていた場所で

ある可能性がある。実は、筆者はまだK地点からO地点までを結ぶ道路構造、あるいはそれらしきものを見つける実地踏査をしていない。この点、宍道町のとりわけ、大字佐々布・大字伊志見地区の方々の力に期待したいのである。

以上をまとめてみると、図1のC地点からI地点までは古代山陰道の遺構を残しており、I地点からK地点までは、遺構をみつけえないが、古代山陰道の通過ルートであったと考えられ、K地点付近では、今後の調査で遺構がみつかる可能性があるということである。

写真7は、宍道町西部の航空写真で、1948（昭和23）年9月に米軍によって撮影されたものである。筆者の計算では約1万4000分の1の縮尺地図に相当する。航空写真が古代道路の研究に貴重な資料となっていることはさきにも述べた。この写真では、図1のC地点からI地点までの古道はよく見とることができる。撮影当時は街道として利用されていることでもあり、当然である。しかし、J地点からK地点を経てO地点付近にいたる古道跡を見つけるのは難しいように思う。今後さらに写真分析と実地踏査が必要である。



写真4 佐々布の「緑が丘」住宅地造成地
(1997年12月29日撮影)

2. 「出雲国風土記」にみる宍道町西部の古代山陰道

風土記は、巻頭のところで出雲国の東西の長さについて137里19歩と記している。これは、東の伯耆者出雲国境から西の出雲石見国境までの駅路の長さ、つまり古代山陰道の出雲国内の長さである。同書巻末の道度の項では、東の国境から国庁までを正東道として長さ41里180歩、国庁から西の国境までを正西道として長さ106里244歩、通計して148里124歩と記し、続く駅路の項では通計すると139里109歩となる数字を記している。このように、古代山陰道の長さについて風土記は三通りの数字を示している上、道度の項の地点間距離を記すところでは、来待橋と出雲郡家との間に明らかな距離記述の脱落がある。古代山陰道研究として風土記を用いるのに研究者が一種ためらいを感じる大きな理由がここにある。

風土記の研究者は、この点について検討補正を試みているが、朝山皓氏から、⁽³⁾ 加藤義成氏にいたる研究者



写真5 佐々布の古道(4)
(1997年12月29日撮影)



写真6 大五輪塔 (1997年12月29日撮影)

の努力の結果、大きな前進があった。

加藤氏は、米待橋と出雲郡家の間の脱落を「米待橋から佐雜崎まで14里30歩、佐雜崎から出雲郡家まで13里64歩」と補正され、上記道度の項の正西道106里244歩を97里254歩の誤記とされ、通計を正東道41里180歩、正西道97里254歩、合わせて139里134歩とされたのであった。

いま、1里を534.5メートル、1歩を1.8メートルとして換算してみると、風土記の三通りのうちもっとも長い148里124歩は7万9,329メートル、加藤説の139里134歩は7万4,537メートルになる。近世の山陰道は、「寰陽大数錄」などによると21里27町、換算して8万5,419メートルとなる。風土記の山陰道が屈曲を極力避けた直線的な性格のものであったことがわかる。

さて、加藤氏の補正であるが、出雲国内の全長139里134歩の当否は別として、宍道町西部を含む米待橋から出雲郡家までの補正是適正であると考える。

表1は、加藤氏の補正によって、出雲國庁・意宇郡家から出雲河（斐伊川）までの記載地点間距離をみたものであり、表2は、宍道町西部から出雲河までの記載地点間距離を詳しくみたものであ

表1 「出雲國風土記」の道度駅路（部分）—矢印は記述の方向を示す

西 道 度 の 項	出 雲 河 東 岸	佐 雜 崎	来 待 橋	玉 造 街	野 代 橋	黒 田 駅 出 雲 國 府
	2里60歩 (1177 m)	13里64歩 (7064 m)	14里30歩 (7537 m)	9里 (4811 m)	7里 (3742 m)	12里 (6414 m)
駅 路 の 項	西	宍 道 駅	東	黒 田 駅		
				38里 (20311 m)		

注 1里は約534.5メートル、1歩は約1.8メートル。上表の（ ）は小数点下1位で4捨5入した数字である。



写真7 宍道町西部の航空写真 — 1948年9月23日 米軍が撮影したもの



(約1万4,000分の1の縮尺にあたる)

(国土地理院蔵)

る。

周知のことであるが、風土記成立当時の8世紀前半はいまの宍道町大字伊志見は出雲郡健部郷に属していた。

さて、表2に掲げた来待橋から出雲河までの7地点（出雲郡家と出雲郷庁は同所にあった）のうち、郷庁・駅・郡家などの人文的なものはその位置の比定はまだ確定されていないので基準点にはなりにくい。来待橋がかかる来待川や佐雜崎や出雲河は自然的なものであるが、河川は流路が変わるものであり、佐雜崎が当時と位置を変えない基準点になりうる地点である。しかし、崎という場合ふつうは陸地が湖や海に突出した先端をいうが、佐雜崎の場合は意宇郡と出雲郷の境界となっている山の尾根を指すものと考えねばならず、図1のL地点が距離表示の基準点ということになるであろう。

このL地点から図1によって古代山陰道のルートを東へたどってみると、宍道駅は、ほぼいまの蔵敷集落のところ（D地点）となり、宍道郷庁は、いまのJR宍道駅の西、要害山公園の登り口付近となってくる。

次にL地点から西へルートをたどっていく。健部郷庁がルートの上にあったと考えると、L地点から西へわずか140歩（252メートル）のところとなり、伊志見川の谷底となってしまうので、風土記が記す出雲郡家から健部郷庁までの12里224歩というのは、現在の斐川町宍道町の町境を東へ

表2 「出雲國風土記」の宍道町西部の地点記載

	出雲河東岸	出雲郡家	佐野崎	健部郷	宍道駅	宍道郷	来待橋	*
意字部記事						9里(4811m)		
出雲郡記事						1里(535m)		
		13里64歩(7064m)						
		12里224歩(6817m)						
		2里60歩(1177m)						

注 メートル換算は表1と同じ。健部郷の位置については本文参照。

のはあとにしたい。

風土記には古代山陰道の幅について直接ふれるところがない。しかし、三つの橋について長さと広さが記されていて、間接的ながらそのことについての手がかりが得られる。東から、飯梨川にかかる野城橋、これは長さ30丈7尺広さ2丈6尺、二つ目が野白川にかかる野代橋で、これは長さ6丈広さ1丈5尺、三つ目が来待川にかかる来待橋で、これは長さ8丈広さ1丈3尺である。長さは渡河点の川幅に関係し、幅は前後の山陰道の幅に関係する。1丈は10尺であり、1尺は約0.297メートルであるが、簡単にこれを0.3メートルとみて各橋の幅を計算すると、野城橋7.8メートル、野代橋4.5メートル、来待橋3.9メートルということになる。道路幅は、東から西へ進むに従って狭くなっている、来待橋以西の宍道町西部では、道幅、あとでふれるが道敷ではなく馬踏は3~4メートルではなかったであろうか。しかし、これもあとでふれるが、近世の道幅が有効部分の馬踏が市街地以外では6尺(1.8メートル)程度であったのと比べると広い。

古代官道の道幅のことについては、次節でさらにみたい。

3. 律令制下の古代官道の機能と機構

古代律令制下の駅路は、集落と集落を結ぶ民衆の生活道ではなかった。それは、中央から地方へ、また地方から中央へと、官吏や軍使ができるだけ速やかに往復できるように設置された官の道であった。また、地方から徵された兵士が、京の衛士や大宰府の防人として赴くための道であり、地方から徵された租庸調が京や指定の地へ運ばれる道であった。古代の駅路は、すでに存在していた集落と集落を結ぶ生活道とは別に、これを避けて新しく敷設されたと考える方が当を得ている。⁽⁸⁾

木下良氏は、「從來の古代官道に対する認識について、「永い間、古代道路は七道の駅路などの幹線道を、大和の散策路として知られる山の辺の道のように、踏分け道をいくぶん拡幅整備した程度の、道幅も1~2メートルほどの曲折の多い小路であったと考えられ、いまでもそのように思っている人は多い」と述べられ、「律令期に國家権力によって整備された道路は、少なくとも平野部で

越えてから、ルートをはずれて北へ折れ、図1に示すM地点付近までの距離と考えるべきであろう。M地点には、さきにふれた通り、字万所という地名が残っている。

し地点から古代山陰道の推定ルートを西へ測っていくと、出雲郡家(出雲郷も同所)や出雲河の位置も出てくるわけになるが、そのためにはいまの斐川町地内の古代山陰道の推定ルートが図1から西へどのようになどれるかを考察する必要があるので、出雲郡家の位置などに言及する

は直線的路線をとつて計画的に築造され、道幅は6～13メートルもある大道であったことが判明している」とされ、また、古代道路の軍事的性格について指摘され、「すぐ側に通過容易な低地の通路がありながら、とくに見通しのよい尾根筋を通るのが多いのは、撃撃を避ける軍事的見地によるものではなかろうか」と述べられている。⁽⁹⁾

木下氏は、古代道路の軍事的性格を強調しておられるが、風土記が巻末に特別記述を置いて、道度、駅路、軍團、烽、戍について記述しているのも、古代道路のそのような性格をものがたることであろう。

ところで、木下氏は、上に紹介したように、古代道路の機構について、道幅のことや尾根筋を通過することなどを指摘されているが、このことは、古代山陰道を調査する上で大切であるので、筆者も問題にしたい。

第一は、道路の幅についてである。木下氏は、「6～13メートルもある大道」といっておられるが、これは道幅はせいぜい1～2メートルと考える従来の解釈を正すために強調されている大体のいい方で、これまでの調査が明らかにした全国での事例をみると、6メートル以下の場合もあり、13メートル以上の場合もある。⁽¹⁰⁾筆者は、1～2メートル解釈と反対に、古代官道はいつどこでも6メートル以上あると解釈する研究者もあるようである。先入観のない実証的な事例研究が大切である。

「令義解」の鹿牧令には、諸道に駅馬を置く規定があって、大路には20匹、中路には10匹、小路には5匹と定められている。大路は山陽道（大宰府まで）、中路は東海道・東山道、小路はその他となっており、山陰道は小路とされている。京や大宰府の付近、あるいは外国の使臣などの通過する山陽道などでは、実際の必要以上に国家威信を示す必要もあり、駅路は幅の広い堂々たるものであり、駅舎も瓦葺のみことなものもあったようである。しかし、山陰道ではそのようなことは考えなくてよい。鹿牧令は大中小路の規格については述べるところがない。

古代山陰道の道幅はこれから明らかにされねばならないが、道路幅の測定には難かしい問題がある。近世道路については、さきにもふれたように、実際に人馬が通行のときに踏む有効面の幅を馬踏とし、その両側にある路肩ないし側溝を含めた幅を道敷といっている。道路が低湿地に作られる場合は、さらに両側に法面が凸形に作られ、道路が丘陵や尾根を切り通して作られる場合は凹形の法面が作られる。尾根筋を通る場合は、そもそも尾根が長い間の浸食を免れてきた地盤であり、いわゆる馬踏にあたるところを削平すればよく、従って道幅もあまり広くしなくともよいわけである。古代山陰道の宍道町西部の道幅は、さきの来待橋の幅が示すように、1丈（3メートル）から1.5丈（4.5メートル）程度とみてよいのではないか。

第二は、古代官道が尾根筋を通ることが多いということについてである。山陰道は概して山地と海岸の間を通していかが、とりわけ宍道湖の南岸を通る山陰道は、進行方向、つまり東から西へ向かって、平行する尾根があればその尾根筋を利用し、南から湖岸へ伸びる尾根があれば、これを切り通して進むという場合が多い。尾根筋を利用するには、さきに木下氏が指摘されるような軍事上の理由はもちろんあるが、加えて、道路の建設が容易であるということも考えられるであろう。古代道路が平地を通っている場合、律令国家の権威の喪失とともにそれは道路としての機能を失な

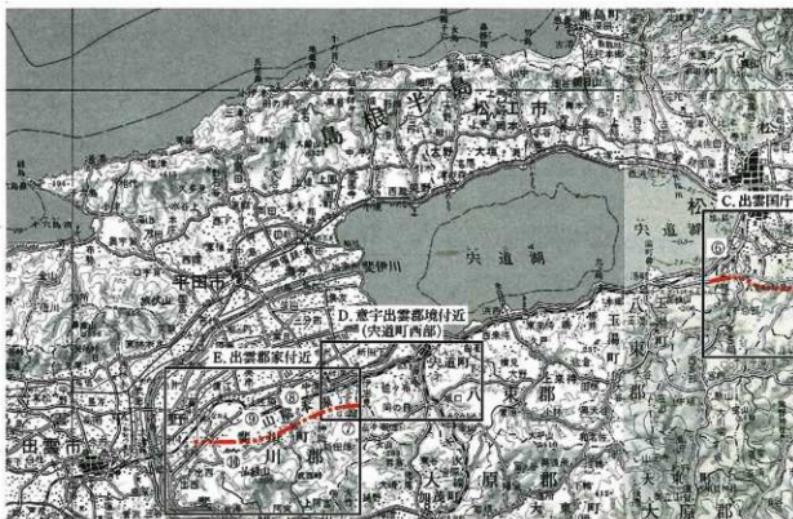


図2 古代山陰道推定ルート

い、物理的に消滅してしまうが、尾根筋や切り通しの場合は、遺構が残る確率がずっと高いわけで、この点が調査の場合念頭に置かれる必要がある。ただし、尾根筋の場合、それへ登る部分と降りる部分では、長年の雨雪による流れによって、V字形に深く切れこんだ形状を示すことがあるので、この点も留意する必要がある。

以上、道幅の問題と尾根筋の問題についてみたが、この二つの問題は互いに連関したことである。

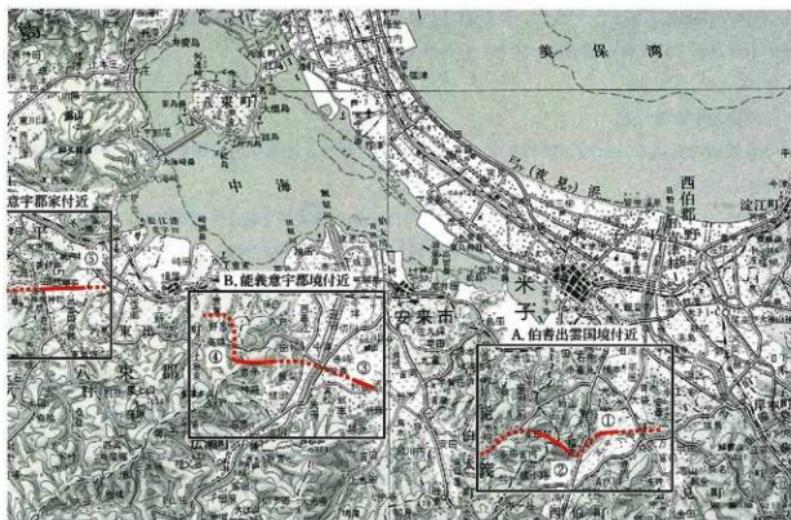
4. 宮道町西部以外の古代山陰道遺構

筆者が、風土記の記す古代山陰道に興味をもって、まず東端の伯耆出雲国境の実地踏査を始めたのは、1991年9月のことであった。以前以後、多くの他の研究者も同じ関心から成果をあげられてきている。図2には、筆者を含めて過去研究者が研究調査を行った五つの地域を示しているが、東から順にその要点を紹介していきたい。古代山陰道の遺構を調査研究する場合、各所の確定遺構や推定遺構を比較してみるとがわめて重要なことと考えるからである。

A. 伯耆出雲国境付近

1991年9月に筆者がまず始めたのが、古代山陰道が伯耆から出雲に入る地点の手間N^{55°45'45"E}の比定をすることで、結果は、1993年3月の小論『古代の伯耆出雲国境付近山陰道と中世の四十曲峠越陰陽連絡道について—「手間N」と「出雲ナハテ」の検証を中心に—』に発表した。⁽¹⁾

筆者は、伯耆国西端の会見（相見とも書かれる）郡家を鳥取県西伯郡岸本町の坂長台地にあったとみるが、これは当時の日野川デルタが低湿の地であり、淀江町福原（上淀磨寺がある）から山陰



この図は、国土地理院「二〇万分の一地勢図」松江・大社を合成したものである。

道が迂回してこの台地を経由していたと考え、またこの台地から、日野郡域やさらにそこから四十曲越で美作、明地越で備中、三坂越で備後へ達する道が発していたと考えるからである。山陰道は、台地から西へほぼ直進し、法勝寺川流域の条里区画のなかを抜け、川を渡り、出雲縄手（図2の①）を通り、伯耆出雲国境の母塚山・安田要害山の山並に行きあたって左折し、鳥取県西伯郡西伯町の柏尾から鴨河原越（図2の②）で島根県能義郡伯太町の安田闘入るが、この鴨河原越が手間^{ハシマ}とみる。写真8は、中景が法勝寺川堤防で、それを渡って直進するのが出雲縄手、遠景中央が安田要害山、左によって母塚山である。写真9は、鴨河原越で、伯耆側から出雲側を撮影しているが、この尾根の切り通しは5~6メートルの幅をもっている。

近世の地誌「伯耆誌」は、手間^{ハシマ}の比定を筆者と同じ鴨河原越としているが、加藤義成氏をはじめ多くの研究者は、これを新山越（県道



写真8 出雲縄手を望む (1993年3月9日撮影)



写真9 鴨河原越—伯耆側から (1992年10月10日撮影)

102号米子広瀬線が通る）とされ、また別の少數の研究者は、これを猪小路越（県道1号溝口伯太線から分かれて伯太町安田宮内へ入る）¹⁰²とされている。

B. 能義意宇郡境付近

この地域の調査をしたのは1993年9月であり、同年にまとめた小論『飯梨地区の古代山陰道』¹⁰³に発表している。

筆者は、この小論で、古代山陰道は、安来市の折坂から鍵尾峠を越えて能義神社の東方付近へ直進し（図2の③）、さらに同市田畠にあった野城駅を通過、飯梨川を渡って（当時はここを飯梨川本流が流れている）を野城橋で渡り、車山（風土記の署垣峰）¹⁰⁴の北の鞍部を越え、尾根筋を通って安来市と八束郡東出雲町の境（旧能義郡と旧意宇郡との郡境）に達していた（図2の④）という見解をとっている。

鍵尾峠は近世の松江藩（東）と広瀬藩（西）の境界となったところで、通じている古道は広瀬藩が参勤交代に用いたもので、いまも近世道路の面影をよく残しているが、筆者はこれがそのまま古代山陰道の遺構と考えている。写真10は、能義神社付近の飯梨川右岸から西方を望んだところで、遠景が車山である。車山の最高点（207.8メートル）には署垣峰があったと風土記は記している。写真11は、郡境に近い尾根筋へさしかかったところで、五輪峠と呼ばれる地点であり、杣道そのものは狭いが、道敷は幅広く削平されていて、目測では4～5メートルを認める。¹⁰⁵

加藤義成氏は、古代山陰道は能義神社の左手（上流）で飯梨川を渡り、車山のすそを右（北）へまわり、中海海岸へ日向を経由して抜けて西進していったと考えられ、多くの研究者がこれに従っている。これに対し、恩田清氏らの研究者は、古代山陰道はさらに上流の矢田で飯梨川を渡り、車山の左方の神庭・岩船の両集落を経て、前述の尾根筋をたどり、郡境からは、東出雲町地内を高丸・高庭を経て直に西進するとみている。

筆者も、尾根筋の古道の存在は、この恩田清氏らの調査によって教えられた。ただし、郡境からさきのルートについては、古代山陰道は郡境に達したのち、郡境沿いに約1500メートルほどを北進して、安来市の大丸から東出雲町の野呂へ出たと1994年以降考えるにいたった。中村太一氏は、大丸で古代山陰道の遺構を発見されて報告されているが、貴重な成果である。¹⁰⁶

なお、風土記成立当時には意宇郡に包含されていた能義郡は、平安初期に分離独立するが、この南から北へ延びる長い尾根筋の古代山陰道が両郡

写真10 飯梨川と車山 (1993年9月21日撮影)



写真11 五輪峠付近の古道 (1993年9月24日撮影)

境界として設定されたのであろう。

C. 出雲国庁意宇郡家付近

図2のC地域、とくに松江市の大草地区には、出雲国庁や意宇郡家、黒田駅、国分寺などが置かれ、古代出雲の中心地であった。条里制も典型的に施行されている。この条里の研究と相まって、この地域中心部を通る古代山陰道の研究も進んでいる。¹¹⁶⁾しかし、ルートはほぼ明らかにされるが確定的な道路遺構までは、図2の⑤部分については明らかにされていない。

C地域の西部、図2の⑥部分については、最近国道9号バイパス工事が行われるに先立つ調査が行われ、松本古墳群の一部で古道の発掘調査が行われ、これが古代山陰道の遺構であると、島根県内外の研究者によって確認された。

¹¹⁷⁾島根県内で確認された唯一の古代山陰道遺跡である。しかし、道路の幅などについては、まだ十分に明らかにされていない。写真12は、調査中の写真で、東から西へ見たものであるが、凹形の法がきわめて広く緩傾斜に作られている。これは、さきに古代道路のもつ軍事的性格のところで指摘したように、進行方向の視野をできるだけ広くとるためにあるが、前方の低湿地に道敷を作るための土の採取も行われたためもある。報告書は、明確な側溝は見当らなかったとし、底面の削平され幅は10メートル程度としているが、これをすぐ道路幅とみるのは早計であり、有効な馬踏にあたるところの幅も考えられねばならないし、いろいろ研究の余地を残している。とはいって、この地が古代山陰道の通過地であったことが判明しただけでも、この発掘調査は大きな成果であったといえる。

D. 意宇郡出雲郡境付近

この地域は、本稿の主題にかかる地域であり、図2の囲みの部分の2万5000分の1地形図を図1として掲げて詳述したので、ここでは割愛する。

E. 出雲郡家付近

この地域については、1997年数回にわたって、宮岡義雄氏とともに調査を行った。機会をみて別の稿を起こしたいが、いまは本稿の主題である宍道町西部の古代山陰道が、西へどのように延びていたかを略述することにする。

宍道町大字伊志見が8世紀前半の風土記成立の当時は、出雲郡の健部郷に属し、その郷庁がこの地に置かれたらしいことについてはすでに述べた。山陰道は、いまの宍道町と斐川町の境を越えて斐川町大字学頭の大井へ出るが、ここに筑紫街道の通称をもつ道路遺構がある（図2の⑦）。西へ下る斜面で長い間の浸食を受け、V字形に切れこんだ状態となっているが、幅について測量してみ



写真12 松江市乃木福富町で発見された古代山陰道遺構（1995年9月6日撮影）

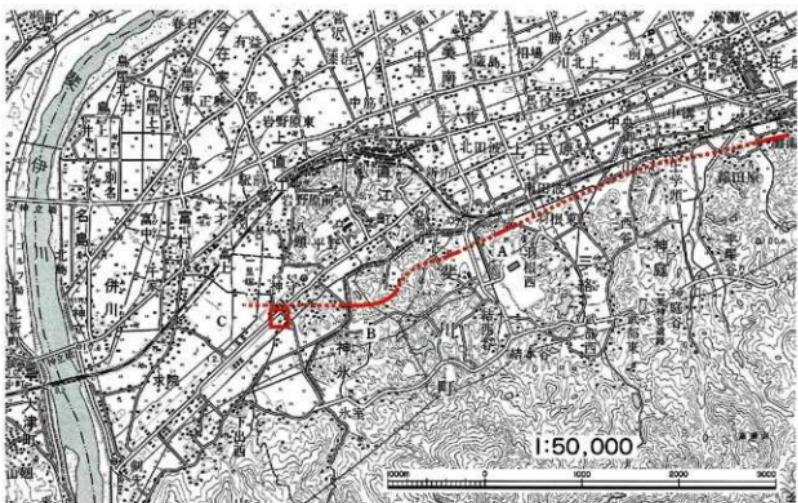


図3 芙川町内の古代山陰道推定ルート図 一□は推定出雲郡家路

面土地理院「5万分の1地形図」今市



写真13 芙川町吉成での推定遺構 (1997年8月17日撮影)



写真14 芙川町神水上直江境の尾根道
(1997年5月24日撮影)

る必要がある。このあと、JR莊原駅の南側に南方からせり出している丘陵の縁を西へ直進する形で筑紫街道の遺称をもつ直線的な道路遺構らしいところを認めることができる(図2の⑧)。このように、伊志見・学頭の境界付近で道が南方へ大きく迂回しているのは、8世紀当時、宍道町斐川町境界の草原丘陵の西側へ宍道湖が深く湾入していたためである。莊原駅付近は近世中期までまだ宍道湖面であった。

このあと、古代山陰道は、綿田原を通って、大字神庭の諏訪神社南方で尾根を横断し、大字三絡の羽根・吉成を西進していったと考えられる。吉成の香取神社付近には、南から北へ延びる尾根を切り通した遺構を二か所認めることができる。図2では9のところ、図3ではAのところである。そのうち東側の部分を示すのが写真13であるが、幅は5~6メートルを測ることができる。

続いて古代山陰道は大字直江町の結に入るが、ここでも東西に走る道路遺構を認めることができ

る。道はまもなく尾根筋に上って進んでいく。大字直江町は、近世から近代初期にかけて出雲郡下直江村であったが、この村の文政6年（1823）の絵図が残っている。^③ この絵図には筑紫街道が図示されていて貴重である。近年の工場団地造成とそれに関連した道路建設のため尾根筋の中央部分は消滅しているが、西部の大字神水と大字上直江との境界となっている尾根筋上の道路遺構は残っている。図2の⑩のところ、図3のBのところである。写真14はその場所の写真である。^④

道は、尾根筋をゆっくりと下り、現在の新建川を渡り、大字神水の神守の丘陵を越えて広々とした平坦部へ出る。この丘陵を下ったところに、出雲郡家と出雲郷がかったのではないかと、筆者は考えている。こここのところが、佐離崎から風上記のいう13里64歩（7064メートル）の地点にあたることが主な理由の一つであり、また、こここのところの字名を「長ヶ坪」と呼ぶことが主な理由の二つである。大字神水については、明治22年（1889）に作成された「出西村大字神水地籍図」が残っているが、この図は、この地域の条里遺構を明確に記しており、字名の六八か所をそのまま記しており、きわめて貴重な史料である。推定古代山陰道が、神守の丘陵を下ったところにあるこの図の「長ヶ坪」は、「庁が坪」であり、郡家や郷の所在地の遺称ではないかと私は考える。天保2～3年（1831～32）に開削された新川の南側（右岸）堤防が、この区域の西北の一部を破壊しているが、調査を必要とする地点である。

古代山陰道を西へ追うのはここまでとする。

おわりに

本稿は宍道町西部の古代山陰道を主題とするものであったが、この部分についても、大字佐々布から大字伊志見にいたるところを未調査のままにしている。また、宍道町東部については、調査はまだまったく行われていない。本稿でもみたように、古代山陰道の調査は、その通過地と推定される土地について微地形を熟知することが大切なことであり、地もとの人々の情報提供が非常に貴重なことである。

「出雲國風土記」意宇郡の項は、蚊島（嫁ヶ島）の記事に統いて「茲より以西、浜、或るは嶮岨しく或るは平土にして、並びに是れ通道の経る所なり」とし、古代山陰道は、宍道湖南岸を、いまのJR山陰線や国道9号と大体並んで東から西へ走っていたことを示唆している。宍道町東部についての調査研究が、宍道町在住の皆さんに加わられた形で、今後進められていくよう期待したい。

筆者の考えるところ、古代中世近世を通じての山陰道が典型的に遺構を残していた宍道町西部大字佐々布の尾根筋の道路遺構は、本稿でもみたように住宅団地に造成されて姿を消してしまった。まったく惜しいことであった。せめて、団地のなかに古道のルートに相当する部分を道路として残して、そこが由緒ある道路遺構の跡であることを町内外の人々に知らせる措置はとられるべきと思われる。

古代道路の研究調査が、古代山陰や古代日本の解明に政治的経済的文化的にきわめて大きい意義をもつことをさらに認識していただくことを願いして本稿を終える。

文中にあるいは注中にお名前を記した方々に敬意と謝意を表す。

注

- (1) この調査の結果は、藤岡謙二郎編「古代日本の交通路」I～IV（大明堂・1978～79年）としてまとめられている。山陰道については中林保氏が分担されているが、その成果は、上掲書に先立って、「人文地理」第23巻第1号（1971年）の『駅家を中心とした古代山陰道の歴史地理学的考察－特に但馬・因幡・伯耆の三国について』と、「人文地理」第24巻第2号（1972年）の『同（第2報）－特に出雲・石見の両国について－』として発表されている。
- (2) 考見であるが、最近の調査研究の動向と成果は、「季刊考古学」第46号・特集『古代の道と考古学』（雄山閣出版・1994年）、木下良編「古代を考える－古代道路」（吉川弘文館・1996年）、古代交通研究会「古代交通研究」第7号（八木書店・1997年）などの文献によってほぼ把握できると考える。
- (3) この報告は、島根教育委員会「歴史の道調査報告書・山陰道II」（1996年3月）に収められている。
- (4) この書物は、明治22年に作製された「宍道町宍道村縫図」をもとに編集されもので、精細に当時の小字名を記載しており、近世以前の古道の研究には欠かせないものである。
- (5) 越山氏のこの問題についての代表的論考に『出雲国風土記』道度の正西道は九「七里二百五十四歩段』（日本歴史地理学会「歴史地理」第56巻第3号・1930年所収）がある。
- (6) 加藤義成「出雲国風土記参究」（至文堂・1957年）、「同」改訂増補版（原書房・1963年）「同」修訂版（今井書店・1981年）。
- (7) 出雲国内の全長距離についての当否を保留するのは、加藤氏上掲書による風土記の山雲河神戸川間の7里25歩（3786.5メートル）、ひいては出雲郡家神門郡家間の9里135歩（5053.5メートル）が納得できないからである。
- (8) 「令義解」や「令集解」から読みとれる律令下の駅路の機能について、筆者は安来市飯梨公民館編「飯梨郷土誌」（1994年）所収の拙稿「飯梨地区の古代山陰道」でかなり詳しくふれているので参照していただきたい。
- (9) 前掲「古代を考える－古代道路」I～6ページ。
- (10) 前掲「古代交通研究」第7号157～165ページには、「道路跡一覧」が付されており、道幅などについてこれまでの検討結果が収められている。
- (11) 山陰歴史研究会「山陰史談」第26号（1993年）所収。
- (12) 撮っている人物は、調査に同行された阿部志朗氏・内田文恵さん・安田晃氏である。
- (13) 安来市飯梨公民館「飯梨郷土誌」（1994年）所収。
- (14) 撮っている人物は、左は筆者、右は尾根筋の古道を案内された後藤守秋氏である。
- (15) 東山雲町誌編さん委員会「東山雲町誌」（1978年）。
- (16) 「飯梨郷土誌」小論に掲載した地図第8図では、郡境から真直西進するようルートを示しているが、ここで訂正する。また、ついでながら、写真第2図も誤って違った写真を掲載してしまっている。これら二点について、同書の編纂委員会と飯梨地区的皆さんにお詫びを申し上げる。
- (17) 前掲「古代を考える－古代道路」177ページ所収の第43図。
- (18) 中澤四郎「龍岐・出雲・石見の条里－その地域と地理的背景－」（1991年）、出雲国風土記研究会「風土記論叢」第2号（1986年）所収勝部隊『出雲国序周辺の計画地割私考』などは代表的な研究である。
- (19) 「松本古墳群・大角山古墳群・すべりざこ古墳群」（『一般国道9号松江道路建設予定地内埋蔵文化財発掘調査報告書3』建設省松江国道工事事務所・島根県教育委員会、1997年）がその報告書である。
- (20) 写真の人物は富岡義雄氏である。
- (21) 原図は原弘氏の所蔵であるが、フォト直江刊行委員会「フォト直江【100年】－明治・大正・昭和・平成の写真集」（1996年）のカラー表紙に用いられているので、容易にみることができる。
- (22) 写真の人物は案内をしてもらった飼野トキノさんである。
- (23) 松江法務局出雲支所に保管されている。

（1998年1月）

（島根県「歴史の道」調査委員
斐川町文化財保護審議会委員）

近世往還道

一穴道ある記一

石富寅芳

もくじ

- | | |
|---------------------|-------------------|
| はじめに 文政(近世後期)の道をたどる | (8) 石工さん |
| だい1 藩主をむかえた山陰道 | (9) 新田開発 |
| (1) 一里塚と茶屋 | (10) 供養地蔵 |
| (2) 古城(古城山)など | だい2 津出し所につなぐ大原街道 |
| (3) 町並み | (1) 峠と一杯水 |
| (4) 津出し場と宍道湖 | (2) 渡りと井手 |
| (5) 月貢と地名 | (3) 往還道と街道 |
| (6) 墓の神 | (4) ふたたび津出し所(渡海場) |
| (7) 明神と堆現 | あとがきに代えて |

はじめに 文政(近世後期)の道をたどる



出雲国十郡絵図 来待川近辺



南北の塚跡をさくでかこむ 伊志見一里塚

六道町の自画像を描いてみたい。その一つとして近世の往還道(旧道)をとりあげた。それらの道も日を追って再生し21世紀道に生まれ変わろうとしている。ここでは藩制期の宍道町域の状況をとりあげ、可能な限り復原してみたい。

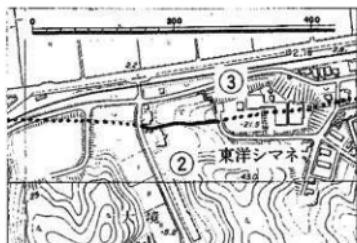
近世の道といってもその間260年、諸環境の推移にともなって道もまたその姿をかえていったことが想定される。そこで今回とりあげるのは近世末期(文政年間-1818-)から明治初期(~1877)までとし、できる限り文政期に近づくことを目当てとした。

資料としては、文政4年(1821)成立といわれる「出雲国十郡絵図」および明治9年ごろ作成の村町絵図その他をとりあげる。

旧道筋を確定することは、今は困難を伴う仕事となっている。現国道9号をとってみても拡幅のみに限らず道筋の変更も数度に及ぶ。いわんや180年経過といえば、記述した内容について異論のできる部分もあり得るだろう。これについては新たな資料を得て検討されることを望むものである。



左 出雲郡・右 恵宇郡



この道は（ほぼ20mの上り下り）

各ページの地図に記載した往還道は、次の読み方による。

- 旧道がおおむね保存されている
- - - 旧道の道筋がだいたい確定できる
- · · 確定できないが旧道と推定する

本文中の○番号は、地図に記した○番号と一致している。

だい1 藩主をむかえた山陰道

(1) 一里塚と茶屋（伊志見村）

はじめに山陰道をとりあげる。今ようないえば国道9号である。「旧道」または「殿さん道」とも一部には伝えられている。旧道というと馴染の深いのが一里塚、その一里塚を郡境にもつ伊志見から山陰道（往還）を東に向って歩いてみることにする。

尖道町区域は当時次のように村切りされていたので、以下それによる。西から東に向けて伊志見村・佐々布村・尖道村・尖道町・白石村・西米待村・上来待村・東来待村の7村である。

出雲郡（現巣川郡）と意宇郡（現八束郡）との郡境から北東へ150mほど行くと「伊志見一里塚」①がある。昭和12年に一里塚としての遺存状況がよいというので国指定の史跡となった。ここでは道の両側に北塚と南塚があり、塚の上には松が一本づつ植栽してあった。松どうしの間隔は約10.5mであり往時の規模をそのままのこしている。塚はもともと土盛りされ北塚は直径5m、南塚は約6mあり、高さはそれぞれ2mほどあった。地域によっては「一里山」と呼んでいるところもあるほどである。伊志見の場合は昭和中期に松が傷み北塚を最後に平成8年夏立木をすべて失っている。塚跡やその周辺は地区の人たちによって整備保護されている。



伊志見川を渡りほぼ直進した 中央部分



薙屋敷北側の旧道口



佐々布村大境の往還道



東洋シマネ近くの往還道から

往時人の移動は歩くのが主で荷物は駄送や水運に頼ったものであったが、それだけに一里塚は大事な役目をもったに違いない。近くの行き来はいさしらず長い道程では目印になったり、休息の場としても有用であっただろう。地域によっては一丁地蔵をおいて歩行者の案内の用に立てたところさえあるほど。これが駄送の場合は「1里につき駄賃いくら、里数にかかわらず1駄について何割増し」などと定められていたから経済上でもひとつの物差しになっていた。

ただ出西伊波野一里塚のように連坦耕作地の中にある場合は、のうてになったり松葉を散らしたりであまり地元の人には喜ばれなかつたむきもある。松の植栽といったが地方によっては^{アカ}榎を植えた事例がみられる。宍道町域では山陰道に3か所、大原街道に1か所の一里塚比定地がある。(後述)。

慶長9年(1604)に幕府は東海・東山・北陸の諸街道を補修して一里塚を築造している。山陰道への設置もそう遠くない時期であろう。先学によると出雲国では伯州境より西に順次一里塚が設けられたという。それは主要道に限り、山陰道・大原街道また近くでは玉湯町の仁多街道が対象となっている。明治以降は里程標の設置で、一里塚はその用を終えている。(松江に県庁があったので、松江より□□里と書かれていた。昭和ひとけた代には宍道でもみている。)

山陰道や大原街道の場合、所により篤篤立て場があったという伝承地がある。おおむねわざかの成地で、藩主巡見等の際の小休息に使われた場所と推定できる。また往時の往還道に沿って茶屋という屋敷名(屋号)を残したところがある。伊志見、萩田、町などである。旅をする人々にとってこの上ない憩いの場であったであろう。白石、西来待、東来待込でもさらに見出せるかもしれない。出店(でんせ)という屋号も茶屋と関連してみのがせない。これは江戸期にあったか明治以降か分明ではない。茶屋と



新田部分は 元湖の一部



道の西半分は 宅地となる



茶屋跡からの眺望はすばらしい



藏敷道の一部 (標高20m)

いっても「御茶屋」となると、この界隈では宍道町で1か所、玉造村に1か所（西方は不明）ある。それぞれ藩主出鄉の際の宿泊や休息所となっていた。当時出雲国内には10か所ほどあったと伝えられている。

もうひとつ、往還の松並木がある。近くで有名なのは津田（村）の松原である。宍道にもっとも近くでは湯町村にあった。村内に3か所あり、合わせて長さ3町余で所在地は確定できない。想像では、玉湯川西瀬湖畔を往還道が通っていたのでそのあたりかとも思われる。その辺にかなり古い松樹が残存してはいるが不明である。（湯町々並みや千石籠のあたりには該当が考えられない。報恩寺の西は林村となる。）

(2) 古城（古城山）など（伊志見・佐々布村）

一里塚の東に伊志見川がある。それを渡って、現国道9号の南側（耕作地の中）を東進する。山すそに至り鉄道を越えて瀬屋敷②の北側に至る。鉄道を越えたあたりから佐々布村小佐々布分に入る。

屋敷横から山を登り（竹やぶ状ではとんど歩けない）東洋島根工場の西③に着く（標高20m）。さらに工場敷地内を通過し荻田団地内に入る。（コースは地図参照）。このあたり、現国道9号の北側は戦後まで宍道湖の一部であった。荻田団地を通過すると荻田分である。江尻川の中流部に丹波神社がある。月読みの命を祀る。往還と直交して江尻川に沿った道、またこの谷の東側山麓にはそれぞれ生活の道があった。往還道に沿っては明治20年ごろ整備の国道④、明治40年すぎの鉄道⑤、現在の国道9号が入り組むライン輻轂の区域である。

往還は再び山地にさしかかり藏敷越しをめざす。往昔現国道は作道程度であつただろうか。かなりの広さ（幅2間以上の場所も）の山道をやや南にふって300m余進むと、およそ標高30mほどの地点⑥にたどりつく。藏敷越しではもっとも高い部分になる



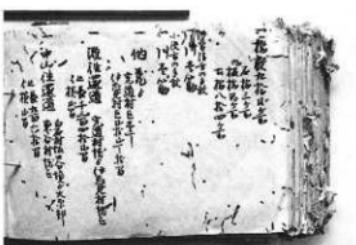
この南（下）に掛屋山々城跡



彦敷道の路傍で



佐々布川西の往還道（草地）



村有高輪切帳の一部 佐々布村

かもしれない。元茶屋跡、塞の神があったと伝えている。平成7年ごろには立木のためほとんど展望がきかなかったが、開発がすすみ北側の杉木などが伐採されてみるとすばらしい展望で、猿川平野を一視のうちにおさめることができる。尖道湖南部にある山陰往還道のうち、こんなに山中を通過するのも少ない。玉湯町布志名地区に似たような場所があるけれども標高はそう高くはない。

塞の神跡から軽い下り坂を500mばかり行くと左手（北西方向）は鉄道が直下に見えふたたび猿川平野の展望が開ける⑦。鉄道から20mほど高い位置と思われる、出雲空港も指呼の間。さらに下ると彦敷の小集落がある。この東端に字土居⑧という地名がのこる。

集落右手の山標高40mの所に掛屋山城があったといわれている（山根正明氏調査）。18世紀初頭の「雲陽誌」では、上來待村に古城山、宍道村と白石村では古城、また佐々布村では古城山と記しかつて中世山城のあったことをとりあげている。道端に2尺くらいの五輪塔も祀る。

彦敷集落からふたたび山中に入り100m余り進むと現国道54号と直交する。途中の荒神ぐろが異色である。屋敷地守護かもしれない。往還は54号から急坂を下り加茂分を嵐橋に向けて進んでいる⑨。わずかの部分だが旧態をのこす。この地点から北方へおよそ150m沖はかつて宍道湖であった。嵐橋というのは佐々布川にかかる往還道のためのものである。これを渡ると宍道村である。

出雲郡学頭村境より佐々布村境まで（伊志見村通過往還道）の道法は223間、幅2間、そして伊志見村境から宍道村境まで（佐々布村通過往還道）の道法は1342間、幅2間、と当時の輪切帳は記す。

(3) 町並み（宍道村・宍道町）

嵐橋⑩を渡ると宍道村に入る。当時はすべて宍道村と書く習わしであった。史料などを読む場合注意



山陰往還道と大原街道の接点



町並みに点在する小路 手前は往還道



町並みは300年の歴史を物語る



参考、右大やしろ まつ江 左みなり 道

を要する（中世から近世にわたって）。北東方向へ道はすすむ。往還の左右に屋敷が並ぶが、町並み西端あたりはいつごろからこんな風になったのだろうか。

100mばかり行くと右側へ分岐の道路がある。これは明治20年前後に設けられた尾道（広島）街道である。昭和後半に新しく国道54号が設けられたので今は利用が減っている。600m程上まで正南北を指す。街道入口に建てた（大正4年）道別け石が今も保有してある。このような道しるべは近年の道路改修などで失われつつあるが、かつてのものを見るとひらがな書きの文字が目につく。お触れを出す御制札場と異なり人民の多くに読んでもらいたい願いを表しているのだろうか、あるいは金石彫刻のならわしで画数を省くためなのかわからない。

明治の尾道街道から屋敷2軒分東にやや狭い小道（小路）が右手に延びる。これは後ほどとりあげる（だい2において）穴道尾道街道⑪である。近世の公道ということになる。往還道はほどなく小川橋を渡る。明治初期の村町絵図をみると、嵐橋から小川橋⑫までの区域を「原」と、また小川橋から200m余の地点（小橋小路）までを「中津」それより先を「北津」と記している。この中津と北津合わせて200間の往還道沿いをいわゆる“町並み”と藩制下では指定した。穴道村と並ぶ穴道町であり、村の庄屋に対し町には目代をおいている。

一般に幕政期では各地でそれぞれの条件にあわせ町立てが行われていた。鉱山町・宿場町・門前町等々がそれである。穴道の場合は宿場町と呼ばれる。そこでは流通面を分担し交通・運輸関係に携わる人が多かった。もちろん宿所としての機能ももっているが、それは本陣宿関連を中心とする。普通の旅籠が軒をならべた町ではなかった。住人はかたはらで農作に従事する場合もあったであろう。

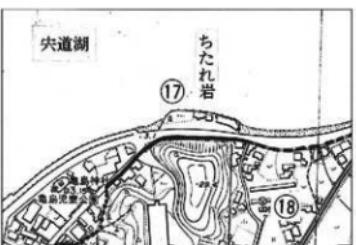
流通にかかるては駄送馬や船座として公認された運送船が、近郷との比較では相当規模（だい2で



木幡家住宅－享保18年建築



藩主御出御の折お目見えのあたり



旅人にやさしい湖畔道



町並みにのこる旧様式屋敷

も触れる）の町であったといってよい。山陰道と大原街道（宍道尾道街道）の結節点であり、宍道湖南畔に位置する好条件は陸上交通に併せ舟運をもさかんにした。このことは、正長の土一揆に連動した運送業者の蜂起（15世紀前期）、尼子毛利の合戦時に船征発の対象となる等、近世の状況とは大きな相違をもつてせよ長い歴史の流れの中の事象ととらえることも可能であろう。

町並みの部分は道幅4間と商業活動に便宜を図っている。通りは中央部で山手（右側）へやや湾曲した状態で町構成された。理由は不明だが、瀬側は宍道湖畔すれすれではなかったかとも推定される。山手の屋敷はおおむね入り（奥行）17間となっているが、瀬側はそれが15間に満たない屋敷もいくらかある。そして公共負担が屋敷の間口を規準として割りふられる場面も考えられるが、宍道の場合次のようにになっている。

奥行(間)	17	16	15	14	13	12	11
山 手	31			1	1		1
瀬 側	1		7	2	10	7	10
不 明	24間 1	1					

(1699年ごろ)

いま一つの特色として往還と直交する小路を設けていることである。高田屋小路⑪、小橋小路⑫、森小路⑬、葉山屋小路、田町小路などを現今にのこしている。これらは人の出入りばかりでなく、公認街道となったり津出し場（渡海場とも）や駄送の道として役立った。

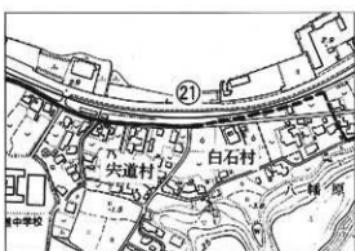
町並みの中心部に本陣宿があり、その西隣には御制札場、向いに茶屋があったという。本陣宿は藩主の宿泊や休憩の用に当てられ今はその遺構が国指定の重要文化財となっている。山陰路で遺構が現存するのは唯一ではないか。（平成10年6月、郵政省の民家シリーズ切手にとりあげられる予定。）



白帆のどかな宍道の湖を…



宍道一里塚（町村絵図）



この辺でも 干拓が行なわれた



白石村西方の往還道（中央）

藩主が出雲大社等社参や簸川での羽合わせ(鷹狩)のために出鄉した折の状況を一部紹介する。

天保14年（1843）秋、出雲郡（斐川）への羽合わせ 藩主出郷の節について

初日 松江御発駕（北路経由）

伊野村御星宿 平田町にて御泊り

2日め 真鶴羽合わせ 黒木村御星

（南路経由） 庄原御小休

宍道（御本陣）御泊宿

3日め 面白村御星 夜御帰殿

諸手配覚えには接遇等について詳しく述べているが、その中で御湯殿方への接待にふれ、この役人はやかましき者に候あいだ気を付け候こと述べたり（このたびは）御羽合わせ御出郷のこと、御社参（出雲大社等へ）あるいは御本格御通行の趣きは大いに相違仕るべしと記す。

こんどの宿泊は

御本陣（1軒）で 藩主ほか 45人、

その他 一行 166人辻が 31軒に分宿した。その（地元）接待担当は、水汲みや履物方もふくめて 58人 である。

藩主御帰城後、接待当主は御当職（家老）大野舍人外58屋敷へ御泊宿御礼のため出府している。ちなみに宍道村萬差出帳控では「宿屋4軒」とも報告した事例がある。

（このほか 町並みについては次項および「町並みスケッチ」誌を参照のこと）

北東に進んだ往還は、町並みはずれでどういうコースをたどったのかについて考えが分かれる。いつの時期にどこを通ったのかということが課題である。

江戸期はなにしろ200年以上、部分的には道筋の改変があり得る。文政年間（1818～1830）ということで推定すると次のようになるのではないか。町並みを北東に祇園社（氷川神社）馬場前⑮を進み、



白石村観音堂前の地蔵像



本郷の谷を どう渡ったか?



左上が鉄道と国道9号



堂庭の地蔵堂（白石郷）

100m余りでやや右側にふれ西方寺（今はい）前を通じ、「ちたれ岩」鼻⑦を小宮田⑧へと出た。一説にはちたれ岩山の部分を越えて野原尻（小宮田部分）へ出たという見解もある。いっぽう年代は特定されていないが「（町並み）の中を過ぎ、宍道駅附近を抜け⑨、野原・深坪尻を通り」といった見解も出された。もしそうであれば北津の森小路を通り日新林業横を東方へ進んだという想定も可能だ。

小宮田の谷に出ると300m余の地点（現国道北側）に一字里塚がある。雲南石油店の西に位置した宍道一字里塚の比定地⑩となる。続いて字香の木に至り南によって鉄道を越え東進する。宍道中学校前を通過して120m行くと白石村境⑪にいたる。

佐々布村境（佐々布川）から白石村境までの往還道は、当時1,042間の道法、道幅は町部分を除いて2間であった（宍道町分・宍道村分を合わせたもの）。

(4) 津出し場と宍道湖（宍道町）

すでに触れたところだが町場の舟着きを津出し場と呼んでいた。波海場という記録もある。また、町場を二分して北津・中津と称してもいた。往時の船着き桟橋の存在は確認していないが、大正・昭和の前半には北津の桟橋⑫、中津の桟橋さらに西寄りには加茂分の桟橋があり、加茂分付近には「舟場」という字名ものこされている。

後述の大原街道（宍道尾道街道）筋にある大原郡の村々には、次のような記載があった。

延野村（現加茂町延野）の場合を例示すると

納藏より	大竹村納藏まで	十口丁
	大崎村納藏まで	十丁
	神原村納藏まで	十丁
	津出所宍道町まで	二里十丁

とあり、岩倉村・猪尾村・加茂村・宇治村・南加茂（以上加茂町）山方村・里方村（以上木次町）の各村末尾にすべて「津出所宍道町まで……」の旨書き



白石灘堂庭から 平井廻を望む



左3分の2くらいまで白石村



いづれ坂 白石村と西来待村の境



中央の川口はかつての船着き

こんでいた。これにより舟着きを津出所と呼んでいたこと、蔵米等を宍道経由で運んだことが伺われる。

宍道町津出所より小規模であるが湖畔部には来待石等積み出しのための舟着き場がいくつかあった。白石村同道川尻、西来待村伊野井手川尻、小松灘（ここでは“懸け出し”と呼ぶ）、東来待村浜灘、弘長寺灘、鏡灘（“はと”と呼んだようだ）、さらには林村柳井灘等々である。

(5) 月貫と地名（宍道村）

町並みの項で旧道すじに触れた一説の中に、宍道駅附近を通ったとある。たしかこの辺は道すじと考えてよい条件が一つある。それは伝承地名との関わりである。宍道駅東部分を「月貫」（呼び方は定かではない）と名づけている。

この地点へはどこから入ったかといえば町並みの中の森小路がその候補として有力であろう。

今の駅通りは想定外といってよいかもしれない。町並み図の中に駅通りはどうも見当らない。この道の両側は30m前後の小丘をひかえ切り開いたような印象を与える地形である。たしかな推量とはいえないが、いつの時代かに坂道を平坦化したのではないだろうか。かりにそうだとすれば「ツキスケ」と呼んでもよい。「つく」と「ぬく」の語彙が語素となって突き通す意を表わしている。同類として次の事例をあげておく。（享保2～明治22資料）

字月貫（上記）

宍道町宍道

字月の子（ツキノコ）

宍道町西来待

字突貫谷

木次町山方

突貫明神（ツキスケ）

松江市比津町

語基用語にも「つきぬき」（突貫・突抜）というのがあるという。（日本国語大辞典参照）

地名についてはある程度歴史理解の補助となる場合にしばしば出会う。すでに出てきた字一里塚とか字土居などはそれぞれの時代を物語る。またダノハラ＝堂の原（ドノハラとは言わない）、ジャンコシ



ゆめハウスしもー伊野谷 旧道は先方へすすむ



明和 9 年の石鳥居が建つ宇田比社



鉄道の北側並行は国道 9 号



宇田比神社前 左側が旧道

=城の越（ジョウノコシとは言わない）、さらにさかのぼりキマチ=支麻知などは発生年代の古さを想わせる。形状のみならず、ことばの面でも旧道をたどる楽しさは尽きることを知らない。

(6) 塞の神（白石村）

道草をくってしまった（これは駄送の暮らしから出たものか）が、いよいよ白石村を往還は東進する。鉄道南側を200m行き、右へ折れ旧国道をこえて南へ向い、觀音堂前²⁴で左折の後さらに東方へ向かう。十一面觀音を祀ったお堂の前には地蔵菩薩、双体地蔵（数か所から集めたものか）、五輪塔が安置されている。まもなく同道川岩海橋に至る。この橋のたもと（西詰）にも六地蔵像および地蔵尊が並ぶ。

橋を渡って400m余、白石本郷連坦地部分にはコースについて異説もあるが、今は次のコースをたどる。橋から道はやや北にふって字堂庭を通り右手山すそへ進みやがていづれ坂²⁵をこす。この峠は白石村と西来待村の境界地点である。そして伊野谷に出る。今一つのコースとして考えられているのが、いづれ坂の峠より140m手前から右に折れ字平井廻を経て雨堤の左側を通過し、月の子越し²⁶をした道である。これも前者同様現ゆめハウス下に出て西からの道と合流する。十郡絵図でみると、それだけ南にふれるのかどうか検討してみたいところである。字月の子には塞の神が祀られ境札（厄除け御神札）を立てる習わしの残っている地点である。いづれ坂のほうにはそのような伝承はあまり聞かない。

白石村分の山陰往還道の長さは492間、幅2間となっている。

塞の神伝承は村の厄除けとか耳の守護をいただくとか道守りさん（幸の神）等々いろいろあるが、雛人形を納めたり石の祀堂を設けるまたかわらけに穴をうがちそれを供えるなどいろいろ。そして道の解状の場所にあるのが多いけれど平坦の地に祀る場合もみられる。いづれにしても道とのかかわりは深い。



神号額に天宮大明神とある



直進して鉄道をこえる 西来待村小松分



当図のあたり旧道確定が困難だ



右からきて直進し鉄道をこす 来待川東方

まわりには木立ちがあつたり村や地域の境界になつてもいるようだ。足にまかせた往来が少なくなつてきている今、近年は失われていく事例も聞くところである。(佐々布村・布志名村など)

(7) 明神と権現(西来待村)

いづれ坂を下ると往還は通称伊野瀬を進む。西来待村である。峠より400mで右方に折れ伊野谷を渡る道があつたが今はない(闇場整備)。ゆめハウスのしもの十字路に地蔵小祠がある。もとはさらに北方に安置してあったもの。伊野谷道との交差点②からさらに道を行くと明神坂をたどる。300mほどで宇由比神社前④に至る。この社は大国主神を祭神とする風土記時代からの古社。かつては猪野大明神(近世)ともえみ、伊野谷西側に祀っていた。その地を元明神といふ。伊野谷から現在地に移る神事が今に伝えられている。伊野谷から来待本郷側に移った屋敷もあると聞く。

伊野谷の東側の道は来待石材を運んだ道路でもある。瀬には簡易な船着きもあって、そこから松江へ製品を出した。(この道は後述)

神社を呼ぶのに中・近世では明神とか権現と称している場合が多い。このうち権現というのは神道と佛教を合わせた思想(神仏習合—佛が仮に神の姿で現われて功德をしめす)が出てきたためという。平安時代に全国に広まり、明治元年(1868)の神佛分離令によって神社からの佛教色排除を図っている。出雲大社に三重塔があったと紹介されたのは平成9年の古代出雲文化展においてであった。

参考 尼子経久は出雲大社に対して

- | | |
|------------|------------|
| 永正7年(1510) | 鐘を寄進 |
| 永正16年 | 杵築大社の遷宮 |
| 大永4年(1524) | 大日堂を完成 |
| 大永7年 | 三重塔を完成 |
| 天文6年(1537) | 輪藏(納経塔)を完成 |

などをおこなっている。