



右上方は浜灘船着き 右南側が池田団地



三成谷石切場には戦前80人ほどの石切さんが働く



東来待一里塚比定地（右）



海難供養地蔵 - 弘長寺分

18世紀初期の記録によると、大森三社明神・座王権現・祇園社・八幡宮など呼称はさまざまである。さらに尊敬の意を加え天宮大明神と称えた場面もみられる。

(8) 石工さん（西来待村）

宇由比神社前をすぎるところから西来待村小松分の集落がある。ここには石切りに従事した人たちが多くあった。来待石の露頭から石の切出しや加工をしている。加えて石切り屑を水車によって粉にし、それを石州陶器（はんど・つぼ・瓦など）の上薬に役立てるのである。近世後半から昭和初期までこのほか盛んであった。（後述あり）

来待石の切り出しへは西来待村に限らない。東来待村さらには玉湯町林村、宍道町白石村に及ぶ。18世紀初期の「雲陽誌」には、「来待石 民家より15町深山にあり。およそこの山の地中ことごとく石なり。世人いわゆる来待石これなり。村中石工 おののみをもってこれをけずり、石橋石碑柱いしづえ燈石等につくる」（東来待の項）と書きあげている。ちなみに村々の架橋状況を示す。（ただし江戸末期）

木橋・土橋・石橋三種のうち

東来待・西来待村では 石橋が7割程度

近隣上来待・白石・佐々布・伊志見各村では

石橋が2~3割くらい

と記録されている。

近世においては、来待石の切り出しが主であったが加工も行われていた。供養塔や石塔・地蔵などに「石工 来海村 伊八」「石塔主 梶谷兵右門（同じく）伊藤伊八」「来海村 石工 武兵衛」との彫刻・棟札が見られる。現代と同じく、墓石などには石工の名はほとんど記載せず、また他のみかけ石などと比べて崩れやすいので、近世加工者の名は容易に見当たらない。

参考 岡山県高梁川流域の金毘羅常夜燈（石製）を70基ばかり調査した事例がある。



昭和後期国道・近世後期の往還
昭和前期国道・明治後期鉄道等



中央が公道 左に国道9号



浜分船着きのひとつ



国道より北は灘という字名をもつ

それによると、燈石に加工石工の名を刻んだのは僅か数例という。加工者の名や出身地を入れてあるのは極めて少ないと言ってよさそうだ。

(9) 新田開発(西来待・東来待村)

猪野大明神(宇由比社)前から小松集落を北東に進むと長源寺前に至る。ここで西来待南北道(後述する)を横断直進すると鉄道に当り、それを越えて道は東に進む。この辺は旧態を残している部分がみられる。そして来待川を渡るが、それは今の位置よりも少し上に寄るかも知れない。来待橋②は「出雲国風土記」にも記載されている。その場所は今のところ定めがたい。山陰古代道路が確定されれば推定できるだろう。

小松踏切と来待橋の中間点あたりから灘に向けて字古川の地名がのこる。来待川下流部(久戸橋以北)が相当蛇行していたと考えると、いくつかの川筋変遷があったことが想定される。現在のように直線に近かったかどうかは推量に任せたい。(現地実見の上で)

18世紀中ごろの記録に川尻一磯や水代を利用して新田開発を藩庁へ願い出たとある。

来待川尻 東150間 西50間

(南北) 120間

宍道村川尻 東120間 西50間

(南北) 100間

の範囲で、現状とくらべると今昔の感が深い。宝曆新田ともいってみようか。

白石村境より東来待村境まで(西来待分)の往還道の長さ905間、幅2間と当時の道法をあげている。

(10) 供養地蔵(東来待村)

往還は来待川を渡って東来待村浜分に入る。栗原遊園地の南側をぬけるとほどなく地蔵堂が建つ。その前を右折して現国道を横切り、南方へ進んで鉄道



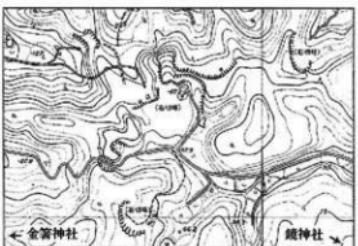
六十六部巡礼供養塔



往還道は灘から山へ入った



中央山手脇道を進む（松石谷）



東来待村の石切場群II

を越える。鉄道をこす地点については300mくらい東寄りかも知れないが、今は旧道確定の資料がない。

鉄道を越えそれに沿うような状況で東進し来待駅舎南側を通過、池田団地の部分をくだる。この辺に祠堂があったと伝えるが今は失われている。

駅舎裏からおよそ300m歩き、また鉄道をこえて湖畔に出る。200m先の国道9号の南側に塞の神^⑩がある。ここには松の切株が残り小さな祠堂が立てられている。昭和初期までは、この辺には松の木が立ち白砂が打ち寄せ湖畔の勝景をのこしていたという。また宍道一里塚と林一里塚（林村根尾分）とのおよそ中間に位置しているところから「東来待一里塚」比定地とも想定できる。伝承では定かでない。

道が右にカーブするところに海灘供養の地蔵堂がある。この辺は湖のなぎさにきわめて近い場所である。伝承では出雲市稗原の人が荷物を船で運ぶ折、瀬にふれて遭難したのを供養していたという。近年稗原の人と地元の有志が堂宇を再建し参詣がある。宍道村正定寺には、これはまた一畑薬師參詣の人たちが遭難した折りの供養地蔵が祀られている。両者共に湖面にむかって建てられたが、願うは水運の安全をこそであろう。津端であるばかりに伝えられる哀話である。山地に入れれば、めだつのが馬頭観音（バトカンサン）であり、坂道やがけ道で遭難した駄馬の靈を慰める場となっている。

祀堂前をすぎると左へ国道9号、右へ明治の国道と分岐する。現地の伝承では往還はこの中間^⑪を進んだ。この部分もかつてはまったくの湖水端である。消防センター前辺からさらに鉄道を越えて道はやや南東にふれて進む。ここは弘長寺谷の谷尻となり南方に耕地が続く。

弘長寺川を渡り間もなく道の右側に三界万靈六部塚^⑫が建てられている。柱状で高さ155cmほど。六十六部廻國修行者は全国の靈場に納絰札を奉納しながら歩いたが、それを表した物乞いもあり行倒れのあった場合六部塚が作られる事例もみられた。塚前



美しい宍道湖は松江まで続いた



松石谷から鏡への出口 中央の草の中



現山陰道との交差地 左は旧道



向鏡橋 左側は宍道湖

から200m足らずで鉄道を越え、国道9号と鉄道の中間をすすむ。

道は松石谷の区域でまた鉄道を渡る。複線の中間、南の山斜を東進する④が、雑木の中にわずかに平地がのこる状態である。(通常は歩けない場所) この途中で弘長寺分から鏡分に移る。今は国道9号部分に境を示す御神札が立てられている。

松石谷下から250mで鉄道を北側に移り、やや北東へ山斜をたどる。そして鏡谷西側の瀬へ出る。現国道9号との交差地にはやや大型の地蔵尊(光背もふくめて高さ1.6m巾1.03m)⑤を祀る。地元の人は、疫病がはやり快癒を願ってむかえたものと伝える。御堂は信仰者の建てたものである。

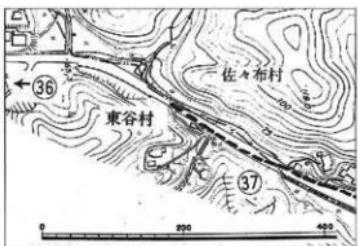
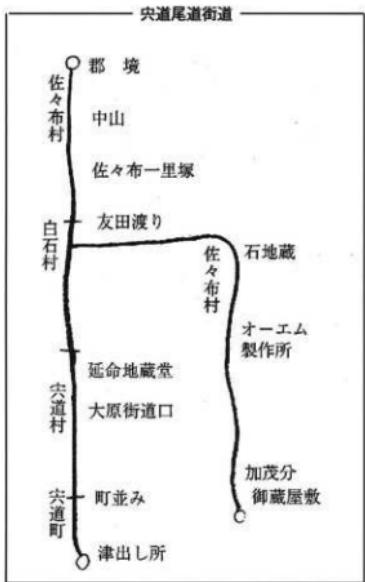
ここ鏡谷の瀬にも波止があつて、来待石の積み出しや漁船に利用された。長さ約20m。地蔵堂の北側あたりに戦後まで残っていたが今はない。この波止では龍宮さんを祀る祭事が行われている。3月10日に沖合い500mの所へ竹の依り代を立て神を招くといふ。綿津見神、佐吉神、八重事代主神をむかえるともいわれ、航海安全・大漁満足を祈願した。海辺瀬畔の特色かと思ったら龍宮さんは内が岬・久戸・菅原・和名佐でも祀るといふ。水支配の神様のようだ。治水や稻作にもかかわりをもっている。(遠藤宮司さんから聞き書き、文責筆者。)

地蔵堂の前を東に折れて、現国道に沿い200m進むと鏡谷川、そして向鏡橋⑥がある。大国主神がさびしさをまざらせるために鏡をみながら八上姫を待った所との伝えもあるようだ。東隣林村の柳井分に「待暮橋」そしてこの地域をくる「来待」村といいおたがい関係のありそうな地名が残されている。橋から100m余で林村境に至る。近世中期以前はこの湖畔道通過が無理であった可能性も浮ぶ。あまりに湖ぎわまで山がせり出していないだろうか。

西来待村境から林(現玉湯町)村境まで往還道の長さは1,577間、幅2間との記録がのこる。



出雲国十郡繪図 佐々布村近辺



穴道から大原へは塩の道でもあった

だい2 津出し所につなぐ大原街道

(1) 峠と一杯水 (佐々布村)

山陰往還道について宍道の人民にとり重要な役割を担ったのが宍道尾道街道であった。ことに“宍道の宿”にとっては盛衰をかけた交流舞台となつたことだろう。これがまた水運と連動して地域の活性化を促したことはそう異論のないところである。

地元ではかつて大原街道と呼んで親しんだ道。それほど奥出雲地方とのかかわりが深いので、大原郡境から歩いて湖畔への道をたどることにした。

往還道を大原郡東谷村（現加茂町）から今の国道54号に準じて北へ向かうと通称中山峠[◎]（標高75m）に至る。そこを下り600m先が大原と意字（八束）の郡境である[◎]。その辺は標高50m余、道の両側ともに比高100m程度の山が迫る。峠や尾根、川または井手などが境界となって村切りする場合が多くみられるが、ここの郡界は複合した条件の結果と考えられる。郡境には四角な分杭が建てられていた。文字があったのかどうか不明である。

郡境をこえると意字部佐々布村大森分、まもなく西側に屋敷2軒（近年まで4軒）が道の上手にある。現国道に準じて進み左手大林会社々地⑨を通過、さらに進むと左方山すそに旧道の名残を散見することができる。道は今に比べると少々曲折をくりかえす。

その道ばたには一杯水があったという（現国道の地下部分）。これは大山の地下水の水端で、水がふきだし飲水場になったところを言う。谷の近くや峠辺の住還ばたにあった。道を往来する人馬にとって天の恩恵ともいえる場所である。大東町には宇十五駄という地名が残っていて、そこでは15疋の馬が同時に水を飲むことができたと伝えている。この街道では尽の内峠（太原郡本次町）。



郡境の附近



近辺倉庫に大八車、いつごろ導入（車巾 約90cm）



一杯水のあった所の地形など



国道54号 一杯水・旧道など

そしてここ中山峠ということになるが、仁多街道(湯町から仁多郡に至る)などではよく聞かれるところである。

高い山に挟まれて谷状になっているところでは、伏流水が出やすい。それをかつては飲用に供していた。掛け水といって竹や木の樋を利用し台所まで水を引く。したがってそこの集落では井戸をほとんどない。平地では井戸を掘るのが普通であろうが傾斜地はちがうようだ。隣村大谷などは好事例である。もちろん今は上水道の恩恵を受ける。平地では井戸からの水汲みを子どもの仕事にしていた。

往還を進むと、東側はまだ大原郡東谷村で数軒の屋敷が点在する。道路の標高約20m、西側の宍道コンクリート工場内を通りふたたび現国道に出る。このあたりから上を一般に大森中山という。現国道と旧道が接するあたり(原屋敷下)⑩あるいはそこから下100mの範囲内に十郡絵図では一里塚があったと記す。いまのところ場所の確定はできない。ここは佐々布一里塚となる。宍道一里塚からおよそ1里の道法の場所である。以下推量を許されたい。原屋敷の下に四畝ばかりの畑地がある。そこに「五人之塚」(高さ45cm)があった。字慶徳という。明治以降にかつて屋敷があったと伝える。このあたりを一里塚と考えてはどうか。畑地の北側から少しばかり坂を上ると延命地蔵堂があり、地蔵札が打ってある。

(2) 渡りと井手(佐々布・白石材)

原さんの屋敷下から道は現国道に出て50mくらい進むと、ふたたび旧往還に入り左折して屋敷のうしろを通過、消防センターの西側から水田の中の小径をたどる。中山川を渡ると六地蔵堂⑪がある(佐々布村岡の目分)。そこから南へ120mほどで小さな橋(岡の目橋のかみ)に至る。この地点から正面北へ出る道は佐々布本郷へ(後述)、また右折して橋を渡り現国道をこえると白石村坂口分に入る。これが往時の官道である。橋は佐々布川に架けられている



明治を待たず消えた一里塚もある



穴道コンクリート地出口



原屋敷下 右国道54号



左方に「五人之塚」

ことになる。

文久2年（1862）の村有高輪切帳によると

中山往還道（佐々布村分）

大原郡東谷村境より白石村坂口分境まで

ただし長さ 960間 （約1,730m）

横（幅）2間 （約3m60）

と記載している。

佐々布川を渡る部分を「友田渡り」^④と言ひ伝えている。かつては丸木を2本ばかり並べた橋であったようだ。近世には、川や川状の場所を歩く場合、渡しとか渡りとも言っている。大橋川の矢田の渡しは周知のところ、加茂赤川（加茂川とも）では細工田渡しと称した。この渡しについて「川幅31間、歩渡り」と書いている。（1938年）。ここの場合、白石村から佐々布村岡の目分へ渡ると想定して、岡の目分の友田屋敷が向いにあるから友田渡りといったと伝えている。

橋を渡ると白石村に入り現国道54号をこえて元角屋^⑤の北側を右折（北方向き）し下っていく。しばらくはとても狭い道となり走っている。やがて佐々布川のほとりに出たり鉄道（本次線）を東側に越えたりしながら、主として東の山すそを曲折してくださる。道の右側に沿って井手がつくられていた。

往時の道には井手を伴う場合がたびたび出てくる。とくにこの地方では南北方向に走る道でその傾向がつよい。井手（人口川）とか川土堤がうまく利用されている。これは事例をあげるまでもない。

（3）往還道と街道（穴道村）

友田渡りからおよそ1,500m下った地点—要害山麓西側に延命地蔵堂^⑥がある。本尊は木造立像、丈1m余、毎年講中により供養を行っている。かつての数珠くりの数珠を遣す。道は山すそに従いやがて本次線路および山陰本線路をまたぎ田町小路^⑦にはいる。明治初期の村絵図では、地蔵堂から松江南高架道分校の東側を通るように記しているが、これは



道筋が割とよく残っている



佐々布川より下（東）は白石村



友田渡り（佐々布川）



右山すそ沿いにくだる 左方は 木次線

少し新しい道のように推定する。

田町小路（宍道村区域）を出ると山陰往還道につながる。この接点に番小屋を置いた。ここまで往還道を地元では「大原街道」と呼んでいたと町並図は記す。明治20年ごろ、この街道の5mほど西側に新しい道が設定された。一般には尾道街道とか広島街道などともいわれる場合があるが、やはり前からの慣れで大原街道というものが多い。本来なら大原街道二世とでも言うべきもの。昭和40年代に至り国道9号に呼応して54号（国道54号）というのが通常となっている。

ところで同じ道に対して往還道といったり街道と稱せたりまた□□道と呼んだりするのはどうしてだろうか。道路はおしなべて往還道（または往還）とは言わない。わずかな事例からだが私見を記しておく。

事例 国道9号 一往還道（1862）明治になって本道とも

国道54号 一往還道または往還

国道9号 一石見街道・石州街道

石州道・長門道（西へ）

一伯州街道（東へ）

国道54号 一大原街道・広島街道・備後道

県道玉湯吾妻山線 一仁多街道

これらから推すと、往還道というのは一般主要道を指し、街道のほうは個別（固有）的主要道を表わしているように思われる。

また、同一の道であるのに地点により異なる呼び方をしている事例として

京都一敦賀間 南からは若狭街道と、北からは山城京道とも称えた

佐渡小木一相川 南からは相川街道、北方からは小木街道

山陰往還道 西方へは石見街道（長門道）、東方に対しては伯州街道と

などがあるが、おしなべてひとつの傾向がみられる。



木次線と並行の道は明治中期に建設



工場群は昭和8年操業

国道54号 2代は中央部直線
同3代目は上方の南北線

小割鉄勘定目録 (ト藏家) 安政2年~3年

玉湯町には「仁多」という地名はないのに仁多街道といい、宍道には「大原」という地名はないが大原街道と称する。京都の街は京都または山城なのに若狭街道というのもおもしろい。つまりその道を通っていける行先を名付けている。その手法でいうなら出雲街道は出雲の人からの呼び名でなく、海上交通路ながら宍道湖もまた宍道の人が名づけたのではないといえそうだ。宍道湖については佐太の湖などともいわれていた。宍道湖の名称が記録の上に出るのは松江開府以後17世紀後半からである。

佐々布村境（友田渡り）から大原街道出口まで、道法およそ1,300m、また馬踏み1間半から2間、道数2間から2間半くらいといえる。

(4) ふたたび津出し所（渡海場）

大原街道が山陰道との分岐点に到達したところで、この街道の役割について触れてみたい。

公役移送にかかわっては、山陰道はもとより大原・飯石・仁多方面への藩役人の出張り等についての負担がみられる。

文政9年（1826）の駅維ぎ人足の割合帳（人足の繰り出し）では、町内屋敷持ちの中から24人を指定、これを4組（6人単位）に分けて三刀屋行き一廻り湯町・直江行ひと廻り、それぞれ順番に御用を務めるよう指示している。（寛政4年～1792からの事例）また、御軍用方奉行御廻見については入用入馬（人足数・乗馬疋数を指定）の差し出しを求めた。これについて駕籠人足は肩の壊った者を、人足は見苦しき駕籠では差し支えるなどと申し入れている。（嘉永2年～1849）

前にも述べたように貢米の移送は言うに及ばず鉄の搬出も主要なものひとつであった。仁多郡内の諸鉄山（爐）で生産された鉄移送について、ト藏家の事例（安政2年～1855）をみる。

搬出経路と諸雑用

横田から大東・木次へ、そして湯町・宍道・庄原



近世の町並み中央部



宍道尾道街道口=大原街道



町並みの続き 北部



官道と並行の道

へ、さらに松江へのコースをたどった。鉄問屋は宍道においては小豆澤八郎右衛門扱い、慶応元年（1865）にいたり小豆澤九郎右衛門となる。宍道町小豆屋の屋敷内には「鉄藏」が設けられていた。

嘉永3年（1850）の運送経費 1駄当たりは

原籠から木次まで	364文
木次から宍道まで	137文
宍道から松江まで	26.8文
宍道丁持ち（運送人夫賃か）	2.6文
宍道にて印詰け	1文
こぎ松江丁持ち共	16文
駄別銭	20文

とある。

鉄問屋は、駄送中の鉄欠けや駄貢銭の滞りについては責任をもつと請合証文を出した。木次や宍道の鉄問屋では移送のみならずある時期には売買も行ったという。

次は絲原氏の事例をとりあげる。

阪路については仁多郡八頭を経て大原郡木次に出、宍道に移送されるか、もしくは大原郡大東に出て宍道に搬出するかの2途があって、それぞれ宍道より海運により大阪に移出した。文化8年（1811）3月改め諸兼用ならびに経路は次のようにある。

小割（製品の種類）27貫駄につき

207匁	大峠・小峠より八頭蔵敷まで
117匁	同所より 木次・大東まで
133匁	両所より 宍道まで
10匁	宍道蔵敷
5匁	同所入用

しめて 495匁 銀にして 4匁7分1厘5毛

外に 銀4匁5分 宍道より大阪までの運賃

同2分6厘 大阪水上関係

2口しめて 9匁4分7厘5毛

また宍道町誌には次の記載をみる。

宍道は奥地の木綿の集散地として集荷運送をし、舟便によって沿岸各地および遠洋航海によって手を



石地蔵しもで工場敷地に入る



佐々布村新往還の石地蔵



17頁上の絵図を参照

拡げ、北は敦賀・新潟から西は遠く長崎、南は大阪にまで搬出していた。尖道周辺の主なる市場は、大東・加茂・平田・直江等の諸地方で、これらの間ににおける商品取引きもさかん…とする。

これは水運に限らず陸送にも事例をのこす。本緯の難送りに従事していた尖道町の業者が、日野川(米子市)近辺駄送コース変更の争いに巻きこまれ、根雨の役所へ仲裁願いを出したことがあった(安政年間—根雨宿の文書)。少い記録ではあるが、大原街道が果たしていた役割的一面が知られるとおもう。「雲陽誌」は、湖中に漁翁釣夫往来し、風帆商船繁多なり、謂うべし府外輶候する所なりと説す。

交通・運輸に直接つながる状況について、「萬差出帳」(寛政4年-1792)は、馬42疋ただし隱岐駒駅馬・船32艘—このうち19艘は石積み・2艘は廻船、傳馬・傳渡各1艘、9艘はひらたとする。なお別の記録によると馬士は43人とも。

輸送運賃については天明2年(1782)の記録をみる。(これは約30年前と同値段となっている)。

〈駄 貨〉 (尖道を起点とする)

湯町まで	2里23町	銭114文
大東まで	3里18町	銭151文
三刀屋まで	4里	銭173文
木次まで	3里18町	銭151文

〈船 貨〉

松江まで老人	銭15文 (乗合い)
松江まで老駄	銭37文 (荷1駄)
松江まで米100俵	3月～9月 3斗3升4合 10月～2月 4斗1升5合
松江まで	2人水主1艘 銭210文

夜中といえども人馬の用を遅滞させてはならないと付記している。松江の舟津は八軒屋町であろうか。

これまで主として産業道路との印象を与えかねない紹介であったが、信仰者の道としての役目ももっていた。

文化11年（1814）のことである。一畠寺参詣の船客が宍道沖で水難にあい100人近くの人たちが水死したという。飯石郡の人35人、大原郡の人50人余、そして仁多郡の人たちも。助かった者18人は船具につかり一命をとりとめた。当時、大社講や金毘羅講も近辺で盛んな中である。

このような往来は江戸時代中期以降を追ってふえていったと想定される。十都絵図をみると、官道と平行するように新たな道が書きこまれている。それは友田渡り（岡の日分）から佐々布本郷の中央部に設けられた道⑩である。平坦地であるから荷送りには好条件をもっているだろう。しかし江戸前期からの発想とは考えにくい。耕地のまん中を通過する。

その道は友田渡り前で分かれ北方へ佐々布川に沿って下る。やがて連坦中央を進むが小さな井手川を伴っている。700mほどで字石地蔵⑪に至る。佐々布中公民館前にある石地蔵は高さ1.9m、幅3.37m、厚さ0.8mの岩に菩薩像を刻む（東北東向き）。そばに一煙灯籠もあった。

そして間もなくOM製作所関連の敷地内を通過（今は消滅）、加茂分部分に至り、字御蔭屋敷⑫で山陰道に交わる。佐々布川嵐橋西側となる。（前項地図参照－字石地蔵より山陰道接点まで約1,100m）。

旧山陰道交差点から、宍道町並みに入り、本陣西端から左折して高田屋小路を出ると津出し場（この間150m）⑬である。戦後までおよそ50mの桟橋が設けられていた。往時渡海場とも称したことか伝承品から推定できる。しかし、桟橋は北津や加茂分灘にもあったので、近世後半には具体的にどこにあったのか確定はひかえたい。時代により状況によって、森小路灘・小橋小路灘・加茂分灘等も仮定できるのではないか。また大型船は松江の大橋川に係留したとも考えられよう。いずれにしても陸送に加え水運の便を加えたからこそ、宍道が宿場として浮上したことは否めない。

あとがきに代えて

この記述は「島根県歴史の道調査報告書」（島根県教育委員会編）によったものである。ともに多くの方から教え（資料も含めて）を受けた。改めて感謝申しあげたい。

これはひとつの提案としてみていただき、さらに根拠のある議論がひろがることを願っている。

時代特定のために「出雲国十都絵図」にならった。ここで記述した道だけではないので、時日を得て続きを予定している。

宍道町の近世の道の特性をみると町域外の往還道と比較して考えると解りやすい。機会があれば他の道に関する報告等をみられるよ。

1998年3月

（宍道町文化財調査委員）
（島根県「歴史の道」調査委員）

松江藩主の国内巡見にみる往来事情

松本 美和子

1. はじめに

宍道町を通る山陰道は、藩主が江戸と国元を往来する参勤交代のルートではない。したがって、出雲国内の「本陣」や「御茶屋」とよばれるところは、ほとんど松江藩専用の御用宿であった。特に、藩主が国内巡見や社参・行楽・湯治などに出郷する時に利用されていたため、その間の記録文書が多く残されている。宍道町の本陣木舗家にも本陣関係の史料が一括残されている。その中から、藩主が通った「通り筋」について若干述べてみたい。

2. 北路と南路

まず、『宍道町歴史史料集（近世編 本陣史料1）』（以下、「本陣史料1」という）から最も古い藩主の日程表（道程記）を拾い上げてみよう。

延享三年二月 五日 杵築・御崎（日御碕）御社参仰せ出でらる
十二日 平田御泊まり 木佐徳三郎
十三日 鶴淵寺御登山、平田へ御戻り、御泊まり
十四日 杵築御泊まり
十五日 朝御社入なさせられ、日御崎御社参、杵築御泊まり
十六日 神西海御上覧、今市御泊まり
十七日 宍道御泊まり
翌十八日巳刻本陣御出足なさせられ、私宅いらせられ、未刻御出駕
三月八日 江戸へ御発駕

これは1746年、松平六代藩主宗衍が江戸へ出発する前に、長旅の安全を祈念して社参した時の文書である。5日に「先般^{さかわん}」といって、藩主が巡見する日程が公表され（実際は前もって内々で知らせが来るものもある）、6泊7日の日程である。14・15日の杵築御泊まりというのは、他の文書から推して杵築大社の国造家であろう。2泊ということから、千家・北島両家の可能性も考えられる。歴代藩主とも、参勤交代で江戸に出駕する前に社参することを恒例としていたようだ。そして、同時に国内の巡見・行楽なども合わせて行い、「御目見え」と称する地元有力者たちとの接見も欠かせないことの一つであった。宍道町の場合、「宍道町外れ」（または町東外れ）へ集まつて御目見えすることになっていた。町場の東方の広い場所と考えられる。御目見えは、このほか意宇郡と出雲郡との郡境で行われることもあった。

城下と西方の社をつなぐルートは、宍道湖の北側を通る「北路」と南側を通る「南路」があり、

ほとんど陸路が利用されている。文書では読み方がわからなかったが、現在でも宍道湖の南に住む人々は、対岸の湖北を「きたんじ」と言い、湖北側では湖南を「みなんじ」と呼んでおり、どうやらそれぞれ「きたじ」・「みなんじ」と読むらしい。また、湖南側では湖北の方を「向地」とも呼ぶようで、「北地」・「南地」から由来しているのかもしれない。当時、海や河川のあるところでは交通手段として船が利用されることが多く、宍道湖の南北の対岸は互いにいつも見えており、車社会の現在よりもずっと近しい関係にあったということであろう。ここでは触れないが、湖北側と湖南側の神社名や地名に呼応するものも多い。

3. 通り筋での申し付けあれこれ

次に村々へ出された手配書から、通り筋に関する諸注意を抜き出して紹介してみたい。史料は、文化7年（1824）隠居沿郷が杵築・日御碕社参するのに際し、先触れに統いて郡奉行から下郡・組頭に宛てて出されたものである。内容がよくわかるように読み下し文にし、順序も少し入れかえてみた。

まず往来筋について、地元側の準備として次のようなことが書かれている。立木の伐採や道筋の掃除・敷き砂にはうき目をつけること、上手の整備、肥やし蒔きの禁止などである。今回は墓石・地蔵に囲いをする必要はないようだが、囲いをする場合もあった。墓石・地蔵などは出々しきものとして、見えなくするよう配慮されていたようだ。ここにはないが、通り筋道端から見える雪隠・肥やし坪に囲いをするようにというものもある。

- 一. 御通り筋村々並木並びに櫟木・御立山之立木枝葉、御通りの節障りに相成り候分は、伐採候様山方・木の実方へ御差し図これ有り候条、村方手懸けの分は下にて早々伐り取り候様申し付けらるべく候
- 一. 御通り筋掃除いたし、町並みも敷き砂に相及び、去々年の通りはうきめ付け置き候様、申し付けこれ有るべく候
- 一. 御通り筋上手の上芝、一間通り切り候ては土手の弱りに相成り候間、相止め候様、去々年の通り申し付け有るべく候
- 一. 御通り筋見え懸かりにこれ有り候墓石・地蔵の類、囲いに及ばざる旨に候
- 一. 御通り筋へ四五日前より田畑へこやしを蒔き候事、堅く仕らざる様よくよく申し付け有るべく候
- 一. 御駕籠立場・水茶屋はなるたけ人家にて手合い致し、並びに御雪隠・御小用所も手配に及ばざる旨に候

当日の禁止事項は、喧嘩口論などしないよう、牛馬も繋ぎ、他国者も泊めないようにとのことである。とにかく静かにものいみをする如く、一行が通り過ぎるのを見守るようにと申し付けている。

- 一. 御泊り・お昼所は勿論御通り筋にても、喧嘩・口論・高声などいたさず隨分穏便に致し候様、申し付け置きこれ有るべく候
- 一. 御当日御通り筋牛馬牽き通り申さざる様、村々へよくよく申し触れこれ有るべく候

- 一、御通りの節、他国ものの宿は勿論、道筋拝み候儀も一切相成らざる旨、きびしく申し付け有るべく候

拝顔については厳しくいさめ、細かに定めている。一行を見かけて遠くから駆けつける者や、行列につき従って何とか拝顔しようとする者、中には湖上（あるいは海上）の舟から見物しようとする者までいたようだ。物見高いのは人の常である。

- 一、殿様拝みにまかり出で候者、御道筋にては小路などにて荒除き、密かに平伏まかりあり候儀は苦しからず、町家の分は男女とも土間へ下がり平伏まかりあり候様、且つ舟にて拝み候儀は相成らず候条、急々申し付け有るべく候

各郡・村にはその境に置く板札の手配や分杭の修理が命じられ、制札場の制札もきちんと読めるように書き直しが命じられる。

- 一、村々境へ前格の通り板札手合い置き、御通りの節相立て候様申し付け有るべく候
 一、郡々境分杭文字見えかね候らば、両郡申し合わせて直し候様、申し付け有るべく候
 一、御通り筋御制札見えかね候分は、御したため直しこれ有る条、願い出でこれ有るべく候

次に一行の連絡や案内人等については、村境まで地元の庄屋が出迎えたり見送ったりするのが原則で、郡・村境の広場では前もって御目見えが設定され、その並び順も決まっていた。村々の連絡は藩側の役人が馬により、あるいは地元の人夫が飛脚となって予定の遂行状況を知らせ合うことになっていた。

- 一、御通り筋にて寺社へ御代參御知らせこれあり候節の条、その節は庄屋案内申し付けこれ有るべく候
 一、御通り筋出役入役割書き付け、跡より申し入るべく候
 一、辰左衛門儀、郡境にて名前御披露相済み候杏や、お先へ駆け抜けお先立ちこれ有るべく候
 一、御家老方其外、御供の面々道筋案内の儀は、追って御差し団遣し候旨に候条、跡より申し入るべく候

4. 御駕籠立場と御茶屋

ここで、「本陣史料1」から文政2年（1819）の八代藩主齊恒の道程記により、奥出雲の旅へ出かけてみよう。

松江

一里

御駕籠立場

布志名村才神

御野立

一里八丁

玉造御茶屋

六里

一里半

	御駕籠立場	上米海村和名佐	五左衛門
	一里半		
	御小休	仁和寺村	太郎左衛門
	武拾八丁		
	加茂	和泉屋	市良左衛門
	二里計		
	木次	土屋	半十郎
五里計	一里余		
	御駕籠立場	上熊谷村	伊左衛門
	一里半計		
	川手	西村屋	鑑兵衛
	一里半計		
	御駕籠立場	北原村渡場	御野立
	一里余		
五里計	三沢	塗屋	祐左衛門
	一里半計		
	御駕籠立場	下阿井村う竹路	御野立
	但、風雨の節は茶屋のなかにて御野立		
	一里余		
	上阿井内谷	可部や	勘左衛門
	三十丁		
	上阿井町	可部屋	民藏
	一里		
四里計	御駕籠立場	上阿井村福原	水越鉢
	一里余		
	御駕籠立場	吉田村板橋坂	御野立
	一里		
	吉田	田部佐一右衛門	
	御駕籠立場	吉田村	菅谷鉢
四里	御駕籠立場	六重村	坂上秀桂宅
	多久和		太兵衛跡
	三刀屋	灰吹屋	清三郎
	御駕籠立場	山方村	市平宅
四里	加茂	和泉屋	市良右衛門
	御駕籠立場	東谷村辺	
	穴道	木幡屋	卯兵衛

御駕籠立場	東来海村	儀助
御駕籠立場	林村	人家
四里余	面白	六郎右衛門
御駕籠立場	布志名村才神	御野立
松江		

これには里程と場所が細かく記されており、宿泊だけでなく御駕籠立場（休憩所）も載せられている。別の「出発通知状」によると、9月15日に松江を出発している。

城下を出て山陰道を西に向かい、最初の休憩所が福富・布志名村境（一里塚があったとされる）にある塞の神が祀られているところである。ここで駕籠を休ませて野立てを楽しむが、この峠を越えて松江から旅立つという恒例の儀式のようなものであろう。

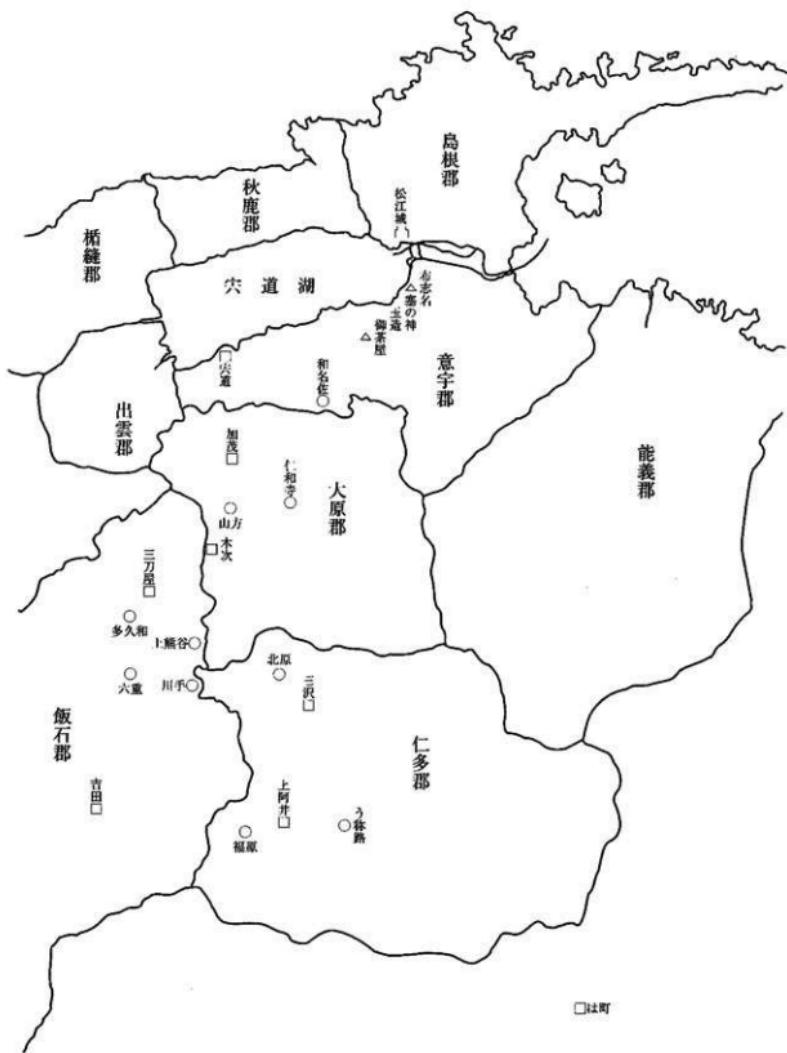
途中、湯町村から仁多街道へ南下し、玉造湯神社近くの御茶屋へ向かう。御茶屋は一般的に休憩所と考えられているが、玉造は藩主専用の温泉のある湯治場であり、宿泊に利用されることが多い。今回は「御膳所」として利用された。次に和名佐へ行き休憩をとるが、ここはたぶん合羽屋という茶屋であろう。意宇・大原郡境を通り、奥遠所の一里塚という屋号の家を通る。ここは遠所一里塚の推定地とされている。一里塚は木道の一里塚から計測して枝道にも適用されたので、この道程記の里程にもおそらく意識されていたことと思われる。そして下船の「道分け石」へ出て、仁多街道から脇道へ入り南西の仁和寺村へ向かう。同村で小休憩をとり、加茂の下郡役の家に宿泊。加茂も翌16日昼休憩の本次も穴道尾道街道の町場である。山のなかでも少し賑やかな所と推察される。

本次から街道をはずれて（本次から一里余とあることから）上熊谷村・川手村（現吉田村の北東部）と斐伊川沿いに南進し、北原村（現木次町南東部）の渡場で休憩し野立てを行なう。ここは斐伊川の渡し場で、『斐陽誌』には横田川から流れで飯石郡に入り、上熊谷へ下る急流と記され、「奇石苔鮮を色とり高岩浪翻て水煙雲のことし、誠に一国のなか似もあらざる風景なり」という景勝地である。その夜は三沢の町場で宿泊。

三沢から下阿井村へ向かい「う称路」を通る。文化10年（1813）、伊能忠敬が全国測量の途次備後から出雲へ入り、字根路を通って同じく三沢の塗屋祐左衛門宅に泊まっている。ここの「う称路」は『出雲十都繪図』にも「ウ子路」と記されているところで、上阿井の櫻井家の字根鉢経営のためにこの尾根をさかんに往復したことによ来するという。歴代藩主たちも紅葉狩りの季節などに、この尾根を往復したことだろう。長さ1キロほどの尾根道の南に狼山があり、頂上は「御茶屋成り」とよばれる10メートル四方の平地になっているという。風雨の時には茶屋の中で野立てをするというのは、この御茶屋のことであろうか。南進し、上阿井村の内谷の鉄師櫻井氏の可部屋で宿泊。

そして上阿井町の櫻井家にも寄り、西の水越鉢（福原鉢）でも休憩をとっている。次いで吉田村へ入り、田部家で宿泊。松江藩の重要な産業である鉢を支えている鉄師たちの馳走ぶりは、どんなにか華々しかったことだろう。次の菅谷鉢は永代鉢の1つで、松江藩の鉄の中でも「雲州御産物」として特別扱いされたという田部家の鉄生産の重要な拠点。駕籠立場は単なる休憩所ではなく、行政上の視察も兼ねている。

帰路は六重から多久和村（現三刀屋町）へ入り又穴道尾道街道へ戻り、三刀屋の町で宿泊。藩主



奥出雲巡視地点図

の一行ともなれば、その人数を接待するのは大変な苦労だったと思われる。昼夜休憩ならまだしも、宿泊ともなれば夜具の数や献立材料も大量に必要となる。加茂の町を通り、宍道でいう大原街道を通って宍道の町に出る。その一行の進行状況は、猪尾村（現加茂町）から坂口村へ、そして町外れ（これは宍道町の西、宍道村との境をさす）へと、順次知らせがやってくることになっていた。先触れでは20日であったが、19日に予定が1日延びたとの知らせが飛脚よりもたらされ、21日に宍道の本陣で宿泊。翌日山陰道を東進し来待川河口近くの庄屋の家や林村で休憩をとるが、東来海村の弘長寺と浜の境には塞の神があり（一里塚推定地でもある）、林には一里塚がある。藩主はその説明を受けながら休憩をとると考えられる。面白村を通り、布志名の塞の神でまた野立てを行つてから帰城する。

「御駕籠立場」が設定されるのは、塞の神・一里塚という村々の境や宇根（尾根のこと）と呼ばれる村々を見晴らすことのできる地点が選ばれているようだ。「御野立」と記されているのは、もちろん実際に喫茶もするであろうが、国内の実状を把握したり地元の人々からの情報を得たりできる絶好のチャンスでもあった。

5. 宇根路について

「うね」のつく地名には畠の畠や山の尾根をさすものがある。そこで両者は混同されることも多く、山の尾根筋に「うね」という地名がついている場合がある。「う」と「お」を混同する出雲方言では、「宇根」は一般的には尾根をさし、山の高くなっているところ、峠の頂上などにつけられている。

ところで、宍道町にも「うね」・「おね」のつく地名がいくつかある。伊志見の批把久通の北側にウ子・ウ子才の神・横屋ウ子、佐々布の荻田に宇根が2ヶ所、上来侍の来待大森の真屋敷ヲ子などがあり、いずれも山の尾根をさしている。

この中で、山陰道が通っていた荻田の宇根には頂上に削平地（標高約40m）があり、駕籠立場だったという伝承がある。また峠という場所柄か、ここには茶屋があったとも伝えられている。削平地の東には塞の神があったといわれる。宇根は地形から考えても境となる可能性が高く、塞の神が祀られたのもうなづけるところである。近世の道は、現在では考えられないような山の中を通っていたのである。

6. おわりに

古代において、役人が都から国司として地方に下るとき、「坂迎え」が行われていた。坂迎えとは、新任の国司が任地へ赴任する際、その国の官人が国境迄出迎えに來ることである。その後は当然饗應の席が設けられる。国司の任務は任国の神社を管理祭祀することであり、最初の仕事は一の宮や惣社へ参詣し、國の平安を祈ることであった。近世における藩主の国内巡見は、あたかもこの一連の行程を再現するようなものではないだろうか。江戸にいる期間が長い藩主にとっては、帰るたびごとに領国を巡って情勢を把握しておく必要もあり、まるで新任の国司同然の状態ではなかっただろうか。

前述したように、歴代藩主は江戸に発つ前に杵築大社・日御碕社（御碕社）へ参詣するが、必ずしも旅の安全だけを祈願したのではない。藩主として当然国内の平安も祈念したであろう。松江藩からは主な神社に対し種々寄進しており、現在残っている各神社の棟札にも「国君御武運長久」の文字が入っていることが多い。国司ほどではないにしろ、藩主と神社の関係はかなり強いと考えられる。

一方、藩士たちは藩内の様子について色々説明をしたり、旅程から食事まで一切の準備を細々と行っている。領内の有力者たちも郡境・村境へ出迎えや見送りに出たり、藩側の人々と連絡を密にとったりしている。また、藩主の通る道筋の人々の多くは宿泊や休憩の世話を借り出された。その時々にもよるが、百人前後の一行を滞りなく送るのは一大行事であったことは想像に難くない。

すべての道は自由自在に村々をつないで走っているが、そこにはいつしか塞の神が祀られ、近世に入ってからは一里塚（山）が設置され、郡境・村境には分杭が打ち込まれていった。各郡には下郡・組頭が、村・町には庄屋（目代）・年寄がおり、それぞれの領内をきちんと把握して治めることに精を出している。人は道ほど自由を得ているわけではなかったようだ。しかし、往来に乗り、塞の神を通り過ぎると、新しい世界が広がっている。そして、その道も時とともに流れを変える事を余儀なくされる。人々の記憶からは遠ざかっても、地名や伝承として名残を留めることもある。主要道とは違って枝道は特にその傾向が強いのではなかろうか。

（本稿の執筆にあたっては、石富寅芳、庄司敏郎、稲田信、多久田友秀諸氏に多くのご教示をいただきいた。）

参考文献

- 黒田祐一著 『宍道町歴史史料集（地名編）』 1995年
ふるさと宍道伝承の会編 『伝承 しじの里』 1997年
島根県教育委員会編 『歴史の道調査報告書』第二集山陰道Ⅱ 1996年
島根県教育委員会編 『歴史の道調査報告書』第四集湯町八川往還 安来阿井往還 1997年
島根県教育委員会編 『歴史の道調査報告書』第八集宍道尾道街道 1998年
片岡善貞所蔵 『巡村日誌』 1867年

（宍道町史編纂室）

明治前期意宇郡来海村の道路行政

井 上 千 幸

はじめに

宍道町史編さん室は町内の古文書悉背調査を行なう一方で、近現代の史料も収集整理している。役場文書をはじめ各地区的区有文書、家文書、新聞史料などである。本稿では、これらの史料によりながら、明治前期の来海村（現在の宍道町来待）の道路行政がどのように行なわれていたのか、又、周辺町村の状況などにもふれながらみていきたい。

ところで、明治前期、島根において行なわれた代表的な道路事業は明治17年度から24年度まで続けられた三大道路建設である。この時期の道路行政については、池橋達雄氏の「明治前期における島根県の道路改修」に詳しい。この中で池橋氏は、県当局と県議会の動きを県庁文書を中心に三大道路改修過不足を明らかにしている。本稿では、池橋論文の成果に負いながら、三大道路改修事業が町村に及ぼした影響も念頭におきつつ村のレベルで道路行政について考察したい。

1. 新聞資料にみえる明治前期の村における道路修繕

島根県は明治12年度から16年度までの五ヶ年計画をたて、県庁を起点として延びる出雲街道、尾道街道、長門街道、鳥取より駒乗り通り美作因坂根村に至る道と、鳥取と米子を結ぶ路線の改修を始めた。⁽¹⁾しかし、その後経済的な理由などにより明治17年（1884）からは長門街道、尾道街道、安芸街道を改修対象とすることとなり、この時から三大道路改修がはじまる。

改修路線の変更はあったものの、現在の宍道町域を通る長門街道と尾道街道は計画から外されることはなかった。ところで、『山陰新聞』は明治15年（1882）5月1日に創刊したが、おりしもこの年は、境二郎島根県令が五ヶ年計画破綻のため方針転換を余儀なくされた時期とかなっている。以下に、来海村周辺地域の道路修繕に関するものをいくつかあげる。なお、本稿に紹介する新聞記事はすべて『山陰新聞』のものであり、句読点は適宜補った。

明治15年5月7日付記事

道路改修 昨年米州内山陰本道の線脈意宇郡宍道の中山は湖畔に、矢田の矢田山は河側に道路の改築せしが今又、乃木の安部山を改築せし由。これより松江東西凡そ十里の間は車馬の通行自由なれば、さぞ客も多かるべし。

玉造の浴客 右につき昔々勾玉を作り出せし玉造の温泉も浴客日々に 多にて車をはするお客様もあれば馬に跨るお客様もありて数年の勢いを挽回するの時来れりと湯主共は喜び居る由

明治12年度から14年度までの工事は西南戦争後のインフレーションの中で工事は遅々としてすまず急坂の改良など部分的な改良に止まらざるを得なかつた事が、5月7日付記事中の「昨年来（中略）宍道の中山は湖畔に矢田の矢田山は河側に」と言う記述からもわかる。次にあげる史料は意宇郡佐々布村のものである。

明治15年12月2日付記事

道普請 意宇郡佐々布村瀬の官道凡そ二十丁余は本と山路にて物資の運輸は勿論旅人の通行等至って不便なりしに一昨十三年の度瀬水際江改線になりより大に便利となりしが其土功は当地の士族が引き受け十丁余即ち半ば成業せし処、如何なる訳にや普請中止となり間もなく村方江引き受け白石村の門名西河内と称する者が、頭取にて残余の十ちょう許りを落成せしが右士族の引き受けし場所は築き方丁寧にして、今は石の如くに固まり良き道なるに村方に引き受けし所は固まらず、雨天の節等は水田の如く泥濘深く通行の者は頗る困却する由。士族が道普請に從事することに付いては境県令にも頗る尽力せられしやに承り居りしが、その後他郡村の道普請にも上族が引き受くるとかならず村方より苦情を申立つるが、現に士族の築きたる所とはその良否育廃の差あるに県庁にてもついに村方の申立てを採用さるるは理ありてのことにはあるべけれどわれわれの考ふる所にては同じ賃銭にて引き受来ることなれば士族がひきうければとて官にて不都合のあるはずはなく、村方にても苦情はなき筈の様に思はるるが何分最不審の事どもなり。(後略)

この史料から佐々布村瀬では明治13年(1880)には山陰道の改線工事がおこなわれていることがわかる。これは当初の五ヶ年計画が行なわれていた時期にあたり、文中には、この計画を提案した県令境二郎の名前もみえる。⁽⁴⁾士族を道普請に動員させたのは県令の働きかけによるものらしい。士族授産の一環か。しかし、土木技術に勝る士族に村方から苦情が出ている。村方の行動は自らの居住区内の道は自らの力で引き受けるべきだという考えがうかがわれる。

次にあげる史料は意宇郡伊志見村の同村内での出来事である。

明治16年10月7日付記事

道路修繕競争の一利益この一話をもって其一端を知るを得べきか。從来雲州の各郡村の道路修繕は役場より人夫を募りて修繕せしむことなりしが、ここに僅か四五十戸をもって成ったる意宇郡伊志見村は道路頗る悪しく凸凹石疊言わん方なく牛馬も厭う程なるがこの村は組を分かち上分下分といふ。然るに、近ごろ下分において両三名の発起者が出て人民一同協力なし二十町余も隔たつたる所より砂を担ぎ込み拵勉強ひとかたならず。ついに立派な道路となせしかば、上分人民これを見るより忽ち競争の心を起こし下分人民に先きんじられたることぞ残念なれいでこれより我々も進んで修繕に着手せんと協議を遂げて早速に其の事に取りかかりしが、これも日ならず出来上がりしより該村道路は全体に堅固平坦の善道となり頗る通行の便を得たりとすれば上分下分の人民は忽ち結合の念をおこし是よりのちは上下共協議を遂げ共に注意を加へて一村の道路を修繕せんと一決したるよし一時の競争よりして忽ち結合の念を起こし自ら奮って一村の便を計らんとの決議はあるいは後日該村人民が昔日の頑迷を啓くの端緒ならんか」同村内の競争心からはじまつた道路修繕も話し合いの結果、組内の枠をこえて取り組むべき問題と認識されるにいたった。

以上、宍道、佐々布村瀬、伊志見村に関するものをみてきた。最後に、意宇郡上米海の名前がみえる史料を紹介する。

明治17年7月2日付記事

道路改修の一大工事の議起こりしより自然とその影響を支線路にの事におよぼせしは勢ひ免れかたきものにて实に又嘉すへきの事といふへし。（中略）大東より松江に通する支道俗に大谷越と唱る線路中大東村と山田村に跨る勝田峠なる峻坂を開さくせんとの事を（中略）該町村會の賛成を得て既に成議書を郡がへ差出せしと其の道程は延長三十余町に亘り高き所は二丈余も切下げるの見込みをもって其の入費予算の内協議費より二百五十円を支出し人夫五千五百人役を町村一同の助力とし〈一戸当十人辻〉その余は該地近傍の各村へ義捐を乞ふの見込みなる由（中略）門野郡長にも大賛成のよし。役夫はなるべく細民を用ゆへしとの計画にて一同は勇み居るとの事猶右の線路は同郡山田畠鶴の両村及び意宇郡上来海大谷玉造等に連亘すれば右等の村々も追々には自然と改修する事に至るならん

文中に「一大工事起こりしより」とあるが、これは、明治17年4月10日に県会で三大道路建設の修正案が可決されたことを差していると思われる。以上、周辺町村の動きをみてきた。次の項では来海村内の状況をみる。

2. 意宇郡来海村における道路行政

意宇郡来海の沿革にふれておく。明治4年（1871）に大区小区制が設けられたのを受けて明治5年西来海村、東来海村、上来海村は出雲国第十三区に編入された。その後、明治11年（1878）⁽⁵⁾の郡区町村編成法により、各村は独立村となった。明治17年行政区の変更により、上来海村、東来海村、西来海村に白石村を加えた連合村として明治21年（1888）まで続いた。同年公布された町村制により、明治22年（1889）、上来海、東来海、西来海は意宇郡来海村となった。

2.1. 西来海村外三か村聯合村時代

この時期の基本史料は『自明治十七年度至明治二十一年度 聯合會 村会 議案』⁽⁶⁾（役場文書）である。年度ごとの聯合會予算案、各村ごとの村会議案などが綴られてある。下の表「道路水路費各村支出状況」は各村の土木費を年度ごとにまとめたものである。

上来海村から順を追って、各村ごとに若干の説明をつけたい。

- (1) 上来海村 明治17年7月から18年6月までの道路費と水路費は明治13年、14年の平均値。明治18年度の史料がこの議案綴りにはみられなかった。しかし、この年には上来海村の和名佐から現在の小林地区が分離独立する重要な事件があった。⁽⁷⁾
- (2) 東来海村 明治17年7月から18年6月までの道路費と水路費は明治13、14、15年の平均値である。同年四線路修繕のために臨時予算16円がつく。これは、人足160人分で1人当たり10銭。四線路は鏡分～佐倉（50人）、弘長寺～久戸（40人）、濱分～久戸（35人）、久戸～内ヶ籠（35人）。以上はいずれも村道。明治18年には東来海村村道議案が提出されている。

東来海村村道議案

- 一、鏡分灘より上来海村佐倉分へ達する道路
- 一、弘長寺灘より久戸分字上崎迄達する道路
- 一、濱分堤防より上来海村龜田まで達する道路

村名 年月	上來海村	東來海村	西來海村	白石村
明治13年1月～ 同年12月		水路費 70円24銭9厘		
明治14年1月～ 同年12月		水路費 80円64銭1厘		
明治15年1月～ 同年12月		水路費 115円76銭2厘		
明治17年7月～ 18年6月	道路費86円73銭 水路費173円26銭	道路水路費 (計画あり) 88円88銭4厘 臨時予算 4線路修繕 16円	道路水路費 123円30銭 追徴予算 (道路水路費) 77円3銭3厘	道路水路費 308円62銭7厘 追徴予算 (道路水路費) 49円15銭9厘
明治18年度		土木費 50円 道路費 20円 橋梁費 10円 掃除費 20円	土木費 41円 道路費 30円 橋梁費 3円 掃除費 8円	
明治19年度		土木費 12円	土木費 7円	土木費 5円
明治20年度	土木費 15円 道路掃除費 15円	土木費 10円 道路掃除費 10円	土木費 7円 道路掃除費 7円	土木費 5円 道路掃除費 5円
明治21年度	土木費 10円 道路掃除費 10円		土木費 7円 道路掃除費 7円	土木費 5円 道路掃除費 5円

表「道路水路費各村支出状況」(『自明治十七年度至明治二一年度 聽合会 村会議案』より作成)

但しその他道路、水路、溜池、堤防は其組内の協議にまかするものトス

(3) 西来海村 明治17年7月から明治18年6月までの道路水路費は明治14、15、16年の平均値である。明治18年には甲号議案第一号として西来海村道の部が提出されている。

西来海村道の部

一、字小松、字灘ヨリ中垣内、内ヶ岬ヲ経テ高平、才ノ神ヨリ築田マテ

一、白石村境、境田ヨリ横見大ノ(野)ヲ経テ上來海村境、森ヶ廻ニ達スル

但シ其他道路、水路、溜池、堤防修繕ハ自今其村内ノ協議ニ任スルモノトス

明治19年度の土木費は予算案の段階で130円が計上されていたが、結局7円に削減された。

(4) 白石村 明治17年7月から明治18年6月までの道路水路費は明治14、15、16年の平均値である。明治18年、白石村道の部が提出されている。

白石村道の部

一、本郷川尻ヨリ下倉、坂口、川原ヲ経テ金山、大原郡境ニ至ル

一、金山皆口ヨリオノ岬ニ至ル

一、才谷新道穴道境ヨリ折坂マテ

一、本郷、鳥居田ヨリ同士川岩谷ヲ経テ才谷、香田、坂口、脇田ニ至ル

但シ、其他道路水路修繕ハ歳年其組内の協議ニ任スルモノトス

また、明治19年度の土木費予算案では152円を計上していたが、西来海村同様削減されて、5円と

なる。

聯合村成立時の各村の道路水路費は、過去2~3年の平均値である。のことから、白石村は過去3年間毎年約300円ずつ宛てていた事がわかり、聯合村内では一番多い。明治13年から17年度までは各村とも例年通り、またはそれ以上かなりの予算をとっているが、18年度以降は縮小し、明治19年以降は土木費の内容も道路掃除費がしめる。

2.2. 意宇郡来海村成立以降

この時期の基本史料には、『明治二十二年度 村会決議書 来海村役場』(役場文書)と『明治二十三年度 村会議決書 来海村役場』(役場文書)がある。

明治22年度

意宇郡来海村では、12名の村會議員が選出され新しい村制がスタートした。こうした中で、村内を15の区に分け、各区に区長を置き、共有財産、水利、土木、衛生の事務を委任することが9月村会において決定された。

區長設置方決議書

当村ノ儀ハ區域廣闊ナル故ニ處務便宜之為メ中字毎ニ區長老名ヲ設置尙ホ之レニ共有財產并ニ水理、土功及衛生ノ事務ヲ委任シ最モ名譽職トス

區長報酬額

區名	金額	區名	金額
和名佐	壱円八拾錢	濱	武円拾七錢五厘
小林	壱円廿錢	久戸	武円拾七錢五厘
菅原	武円廿五錢	大野	壱円四拾武錢五厘
大森	壱円九拾五錢	横見	壱円五拾錢
佐倉	武円拾七錢五厘	内ヶ崎	壱円三拾五錢
田根	壱円六拾五錢	中垣	三拾五錢
鏡	壱円五拾七錢五厘	小松	壱円八拾錢
弘長寺	壱円八拾七錢五厘	計	武拾六円拾錢

右、衆議ノ上決定ス

明治廿二年九月

来海村村會議員

狩野國市 (以下11名)

来海村會議長

成相立敬殿

明治23年度

この年、「意宇郡来海村土木費支出規則」が決議された。これに伴い、あわせて村道区域表、部落表も作成されている。

決議書

意字郡来海村土木費支出規則

第一条 本則ニ於テ道路橋梁ヲ種別スル。左ノ如シ。

第一種 国道、

第二種 県道、

第三種 村道 但、別表ノ定タル所ニヨル。

第四種 前項外ノ各道路。

第二条 本則ニ付イテ部落ト称スルハ別表ノ定ムル所ニヨル。

第三条 第一、二種道路橋梁修繕費ハ地方税ヨリ補助ヲ受來ケルノ外、本村ノ負担トス。

第四条 第三種村道修繕費ハ各部落ニ於テ負担ノ義務ハ毫度ニ付キ諸色代戸平均金二錢、戸平均人足武人ヲ似テ制限トス。尤非常之天災ニ罹リ本条制限ヨリ超過セン工費ハ実地検査之上大字ヨリ補助スルモノトス。

第五条 第一、二、三種ノ道路橋梁修繕ハ部落ニ於テ予メ各人ノ受持区域ヲ定メ修繕スルモノトス。但 本条ノ受持区域ハ予象メ村長ヘ届置クヘシ。

第六条 第四種道路橋梁修繕費ハ惣テ其部落ノ負担トス。

第七条 堤防用悪水路、堰、溜池修繕費ハ從来負担ノ慣行ニヨルヘシ。

第八条 前各条ノ事務ハ常設委員ニ於テ担任スルモノトス。

右、衆議之上決定ス。

明治廿三年五月一日

意字郡来海村會議員

永原平太郎 (印)

以下、十一名署捺印

村道区域表

一、字濱国道分レヨリ字大森樋ノロヲ経テ、字和名佐縣道ニ接スルマテ

一、字大森樋ノロヨリ字田根ヲ経テ玉造村大字大谷境字切通ニ至ル

一、字鏡国道分レ (西通) ヨリ字佐倉村道ニ接スル迄

一、字、弘長寺東原国道分レヨリ字久戸境ニ至ルマテ

一、字、小松国道分レヨリ高平ヲ経テ字、大野、堅田村道ニ接スルマテ

一、字、横見、境田ヨリ森ヶ廻ヲ経テ字菅原代官前村道ニ接スル

部落表

大森、佐倉、田根、菅原、小林、和名佐、鏡、弘長寺、濱、久戸、小林、中垣、内ヶ峰、横見、大野。

3. おわりに

明治前期の意字郡来海村において道路の修繕、村道の確定がいつ、どのように決定されてきたのかを、役場文書を中心に追ってみた。明治17年から23年までの時期は、地方行政上からみれば、明治17年の改正により、政府は府知事県令一郡長一戸長と上意下達のシステムを作り、明治21年

の市町村制実施により町村を国家行政の下請け機構として掌握することに成功し、各町村は画一的に教育費、土木費、衛生費、役場費の支出を義務付けられた。⁽¹⁰⁾ この動きに、米海村の道路行政も連動している。明治17年から21年までは、聯合村を形成する各村の自治は認められていた為、四力村が各々の予算を執行している。其の一方で、各村内の村道は明治18年に定められている。この時期の道路修繕は、役場が人夫を募って作業にあたらせる事が一般的であったようだが、時には、組内の発起人が出てくる場合もあった。⁽¹¹⁾ このような流動性も、明治22年意宇郡米海村村会において「區長設置方決議書」が、決定されるによんで一本化された。これは、村内を15区に分割し、各区に区長をおき、区長に共有財産、水利、土木、衛生の事務を委任した。翌23年には前出の「意宇郡米海村土木費支出規則」が決議される。この規則によって、道路橋梁は4種類に分けられ、第一種国道と第二種県道および橋梁は地方税補助を受け、そのほかの費用は本村の負担となった。又第三種村道修繕は、各部落において一度につき、一戸あたり平均金2錢、人足は2人ときめられた。第一、二、三種の道路橋梁修繕費は部落において予め各人の受持区域を定め、修繕しなければならない事など、新たに決定された事項もあれば、堤防用悪水路等のように從来慣行のままとされたものもある。これらの事務担当者は区長から常設委員に移った。

近代の運輸史において、鉄道は迅速且つ大量輸送を可能にするものとして、江戸時代の帆船輸送に取ってかわった。⁽¹²⁾ しかし、意宇郡米海村に来待駅（明治36年米海村は米待と改称する）ができるのは昭和4年に入ってからのことである。したがって、明治期の米海村の道路は村内で生産された物品の積出港があった浜と各集落とを結ぶ重要な役割をになっていた。⁽¹³⁾

これらの事から米海村において村道の整備状況を明らかにすることは、村の構造を解明する1つの方法として有効なものだといえるのではないだろうか。そのためには、15に分けられた各区の単位ごとに村道改修の状況を明らかにしなければならない。本稿では村道改修と村人の生業との関わりについて触れることができなかった。今後はこれらの点を課題としたいと考えている。

注

- (1) 池橋達雄「明治前期における島根県の道路改修」（『近代島根の展開構造』昭和52年（1977）
 - (2) 同上p.320～p.321
 - (3) 同上p.321下段3～5行目
 - (4) 県令境二郎、任期は明治11年8月14日～16年10月30日（『島根県人百科事典』上p.1002）
 - (5) 「一戸当十人辻」、辻は合計の意（『日本史用語辞典』1979年柏書房）
 - (6) 前出、池橋達雄論文p.328下段9行目
 - (7) 明治17年（1884）の改正は元老院の審議では廃案と決議されたが、それを覆してまで強行された。この改正によって平均五町村、戸数にして平均五百戸を標準として戸長役場がおかれた。大島美津子『明治の村』教育社歴史新書（日本史）116 1979年。
 - (8) この綴りには、『明治十七年度 聯合會、村会 議案』、『明治十八年度 聯合會、村会 議案』、『明治十九年度 聯合會、村会 議案』、『明治廿年度 聯合會、村会 議案』、『明治二十一年度 聯合會、村会 議案』の計五年度分が綴られている。
 - (9) さまた史話『さまた書留帳』1997年p.101上段8行目 小林地区独立問題は同地区内の道路改修の問題も含んでいる。「小林区有文書」の解説を行ない後日、報告したいと考えている。
 - (10) 前出、大島美津子『明治の村』p.85～184参照。
- 従来、道路修繕費、道路掃除費は同じ項目中にまとめられていたが、明治22年度からは修繕費

は役場費の項目へ、道路掃除費は衛生費の項へ分けられている。明治23年度には、修繕費は土木費の項へ、掃除費は前年度と同じ衛生費の項へ入れられている。(『明治二十二年度 村會決議書 来海村役場』『明治二十三年度 村會決議書 来海村役場』)

- (11) 『山陰新聞』明治16年10月7日付記事。
- (12) 前出池橋論文p.311上段。
- (13) 宍道町 『宍道町誌』全一巻p.344 昭和38年(1963)
- (14) 西来待歴史文化伝承の会 『聞き書き ふるさと西来待』p.52 「大野道路の変遷」。
(山陰歴史研究会会員、島根史学会会員)

山陰道遺跡〔宍道・佐々布下一荻田〕発掘調査報告

宍道町教育委員会

1、山陰道遺跡発掘調査にいたる経緯

中国横断自動車道尾道松江線宍道インターの開設をにらみ、「縁が丘ニュータウン」と名づけられた住宅団地が予定されて、該当地が宍道町大字佐々布字佐々布下・荻田周辺に決定したのを受け、宍道町（後に宍道町より島根県住宅供給公社に事業依頼）より、埋蔵文化財の所在確認調査依頼が宍道町教育委員会になされた。

また、中国横断自動車道尾道松江線宍道インターチェンジへの取付道となる主要地方道宍道インター線（県道）が住宅団地予定地に隣接して建設されることから、島根県高速道路事務所より併せて調査依頼が宍道町教育委員会になされた。

平成6年3月14日に県文化財課の協力を得て、踏査による表面観察をおこない、資料的に確実な近世の山陰道遺跡を確認し、結果と発掘調査の必要なことを事業者宛てに通知している。

発掘調査の依頼が改めて事業主から宍道町教育委員会になされたのを受け、用地交渉等の終了後、文化財保護上の手続きを経て、住宅団地部分を平成9年3月より、県道部分の調査を平成9年7月よりおこなった。

2、遺跡の位置と歴史的環境

〔遺跡の位置〕

今回調査した山陰道遺跡〔宍道・佐々布下一荻田〕（図1）は古代から現代に至るまで地方幹道として整備された山陰道（時代によって呼称は様々）のルートで、宍道町大字佐々布字佐々布下より字荻田までの約550mである。この調査区間は少なくとも近世の山陰道であることが確かめられており、中世あるいは古代にさかのほる可能性も指摘されている。⁽¹⁾ ⁽²⁾

地形は、東から西にたどると、藏敷と呼ばれる標高約5～6mの集落から、宍道湖岸に沿いつつも徐々に山間に入り、最高所で標高約45mの尾根筋に至り、そこから字荻田のJR山陰本線脇標高約3mまで一気に下る峠越えの難所である。そのため、近代以降敷設された鉄道、地方幹道（国道9号線等）による削平、拡張を免れている。また、山間の道であるために、水田、畑等への転用もほとんどなされず、調査前はほとんど廃道同然の状況であったことから、少なくとも近世山陰道としての趣をよく残している。

〔古代の山陰道〕

歴史的に周辺の山陰道関連遺跡をみると『出雲國風土記』には古代の山陰道について以下のようないい記述がみられる。

「宍道駅。郡家の正西三十八里なり。」（意宇郡条）

「通路。意宇郡の境なる佐々布村に通ふは、一十三里六十四歩なり。」（出雲郡条）

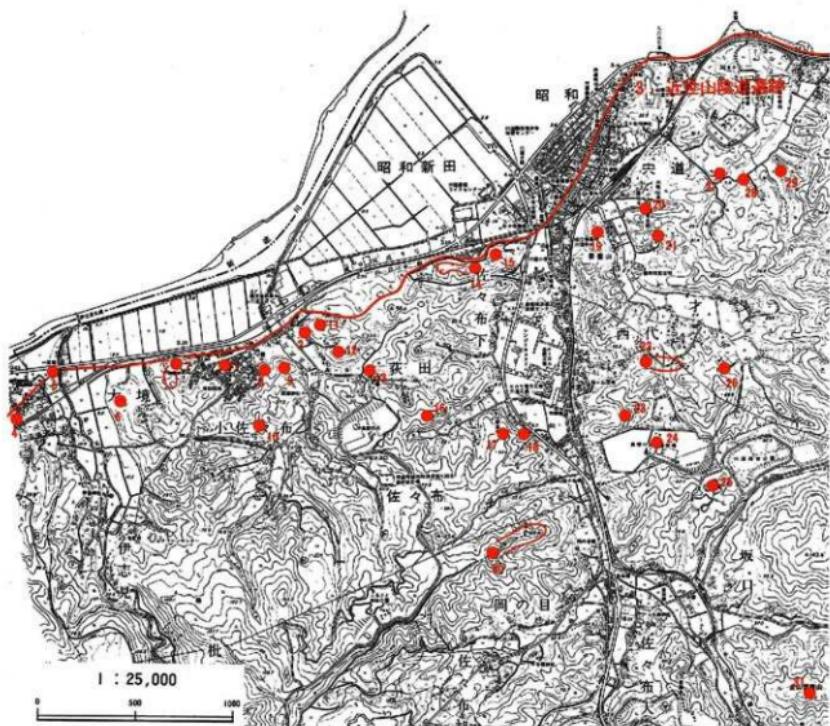


図1 山陰道遺跡の位置と周辺の遺跡

1. 近世山陰道遺跡
2. 北ヶ市遺跡
3. 萩田遺跡
4. 軍原古墳
5. 伊志見一里塚
6. 佐雜塙
7. 足頭古墳群
8. 小界古墳
9. 長廻古墳
10. 小佐々布古墳群
11. 星敷古墳群
12. 銀崎古墳群
13. 岩穴畠古墳群
14. 佐々布下古墳群
15. 掛屋山城跡
16. 純山城跡
17. 上野遺跡（上野1号墳）
18. 竹ノ崎横穴墓群
19. 宮道要害山古墳・宍道要害山城
20. 隨音寺横穴墓群
21. 横町横穴墓群
22. 才横穴墓群
23. 女夫岩遺跡
24. 清水谷遺跡・矢頭遺跡
25. 水溜古墳群
26. 佐乃神社
27. 岩穴口古墳
28. 山の神谷横穴墓
29. 後谷横穴墓
30. 佐々布要害山城
31. 金山要害山城

「正西道は玉作街より西へ九里にして来待橋に至る。長さ八丈、広さ一丈三尺あり。又西へ（一十四里三十歩にして郡の西の堀なる佐雜塙に至る。又西へ十三里六十四步）にして、出雲郡家に至る。」（道度条）

「東の堀より西に去くこと二十里一百八十歩にして、野城駅に至る。又西へ二十一里にして、黒田駅に至り、即ち分かれて二つの道となる。〔一つは正西道、一つは隱岐国にわたる道なり。〕

（中略）又正西道は、三十八里にして、宍道駅に至る。又西へ二十六里二百二十九歩にして、狹結駅に至る。又西へ一十九里にして、多伎駅に至る。又西へ一十四里にして、國の西の堀に至る。」（駅路条）

（以上出典 加藤義成『修訂出雲國風土記参究』）

宍道駅は現在の大字佐々布字佐々布下あたりに設置されたと考えられるが、遺物、遺構等からの場所の確定はなされていない。駅家を支えた駅郷は現在の大字佐々布地域に相当すると推定される。佐雜崎、佐雜村は意宇郡と出雲郡との境として記述されていることから、現在大字佐々布と伊志見境にある出鼻と、その周辺の集落（現在の小佐々布の集落か？）と推定される。来待橋は来待川にかかっていた橋で、記された幅一丈三尺（3.86m）は古代山陰道の道幅を考える上で参考になる。

〔中世の山陰道〕

中世山陰道に関する史料を見つけるのは難しいが、『太平記』に出雲守護塙治高貞が足利尊氏の執事高師直の讒言により京をおわれ、本拠地出雲・塙治に逃げ帰る途中、宍道・佐々布周辺で自刃したことを伝える説話が次のように記されている。

「自國他國ノ兵共、道ヲ塞ギ前ヲ要テ、此ニ待彼ニ來テ討ントス。高貞一日モ身ヲ隠スペキ所無ケレバ、佐々布山ニ取上テ一軍セント、馬ヲ早メ行ケル処ニ、丹波路ヨリ落ケル若党ノ中間一人走付テ、「（略）御台御供申候ツル人々ハ、播磨の陰山と申ス所ニテ、敵ニ追付レテ候ツル間、御台ヲモ公達ヲモ皆殺シ進テ、（略）」判官是ヲキキ、（略）馬ノ上ニテ腹ヲ切、倒ニ落テ死ニケリ。」
（出典『日本古典文学大系』）

佐々布山については金山要害山城、佐々布要害山城、掛屋山城等の説があるが、いずれにしろその近くを山陰道が通っていたことが考えられる。とりわけ掛屋山城は街道の押さえとして築かれた可能性が指摘されており、中世の山陰道も掛屋山城から今回の調査区にかけては近世山陰道と重なるルートを通っていた可能性が高い。

〔近世の山陰道〕

近世山陰道のルートと周辺遺構については近世後期の文化・文政・天保期を中心に調査が進んでいる。現在国指定史跡となっている伊志見一里塚、重要文化財木幡家住宅は近世山陰道との関わりを持つ遺構である。

注

- (1) 池橋達雄・石富寅芳他「歴史の道調査報告書・山陰道Ⅱ」島根県歴史の道調査報告書第二集 島根県教育委員会 1996
- (2) 山根正明「宍道町の山城」宍道町ふるさと文庫5 宍道町教育委員会 1991、服部 旦「『出雲國風土記』意宇郡宍道郷家・宍道駅家・宍道社の比定」『風土記研究』第14号 風土記研究会 1992

3、調査の概要

(1) 調査方法

調査方法は、ほぼ東西に延びる近世山陰道遺跡の全調査区間域の平板測量と、間隔を考慮して設定したトレンチ調査（第1～第13トレンチ）による。トレンチは原則として幅2mで、長さは道幅に応じて設定した。また、第3トレンチから第4トレンチの間については全面的な遺構検出をおこなった。

なお、第14～第18トレンチは近世山陰道ルートではないが、部分的に幅広い道をもつことから、合わせて試掘調査をおこなった。

土層堆積図は概ね東向きの壁面を観察したものを掲載した。

(2) トレンチ調査の結果

第1トレンチ（図3）

住宅団地予定地の西端で、東より尾根筋に続く道がいよいよ荻田方面に下ろうとする地点で、地元で「茶屋」跡と伝える平坦地がある。伝承によると藩主の「籠立場」があり、ここで休憩をした

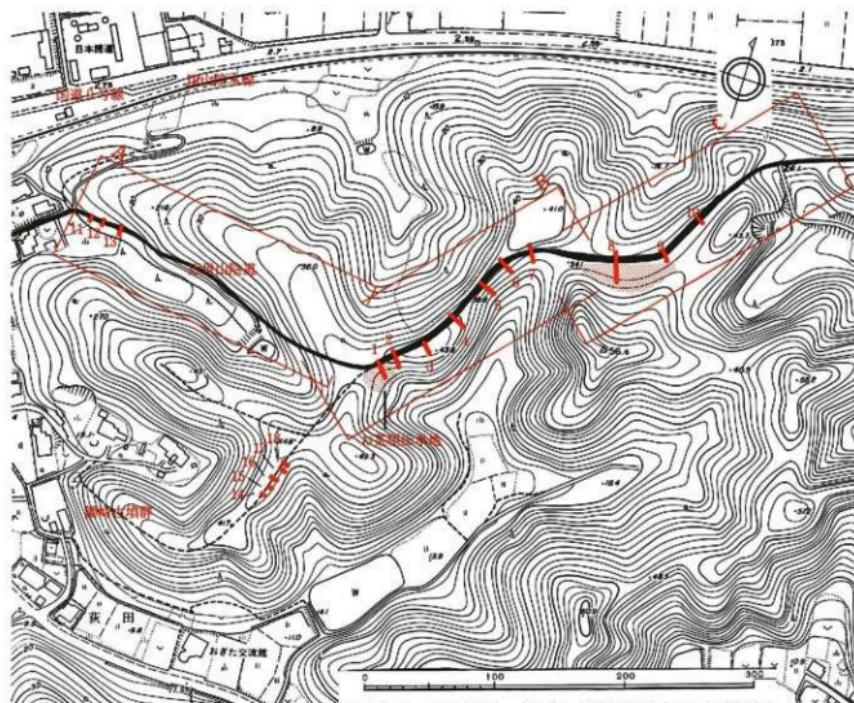


図2 調査区とトレンチ設計図（A, B, Cは平面測量図に一致・P73~82、数字はトレンチ番号）

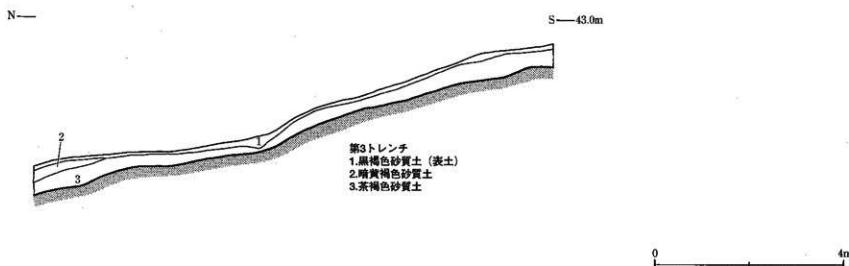
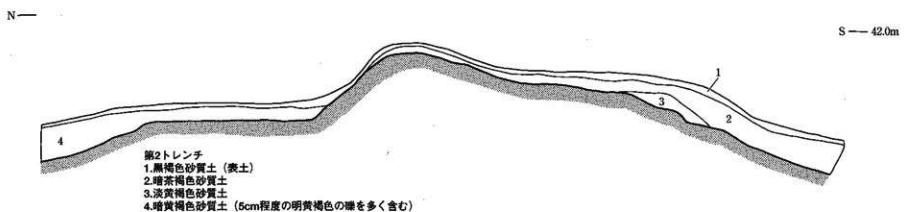
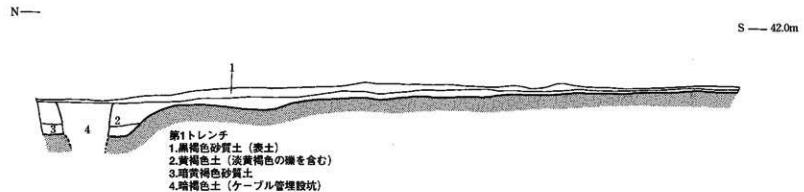


図3 第1、2、3トレンチ土層堆積図

という。なるほど、尾根の鞍部を意図的に削り、約12m×約12mほどのスペースが造りだされている。

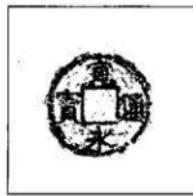
第1トレンチはこの平坦地と近世の山陰道部分にかけて設定したもので、幅2m、長さ15mである。

「茶屋」跡と伝える平坦地は深さ約10~15cmほどで地山に達し、土層観察では二層の堆積が確認できる。平坦地の北にとおる山陰道部分では地山が地表下約70~80cmで確認されていることから、ある時期に地山を削平した道が造られた可能性があるが、ケーブル管埋設のために搅乱されており、詳細については確認できなかった。

第2トレンチ（図3）

尾根鞍部の北側をL字形に削って道を造っていることが確認できる。地山面で確認した道幅は3.5mである。側溝等は確認されていない。

トレンチの南側にも土手状の緩やかな傾斜をもつ平坦面が確認されているが、かつて賽の神が祭られていたといい、トレンチ内のこの平坦面からは寛永通宝と磁器片が出土している。



拓本 第2トレンチ出土鏡(1/1)
(伝賽の神)

第3トレンチ（図3）

北に下る緩やかな斜面を一部削って道が造られている。地山を直接削っていないために明確な道幅は確認できないが、トレンチ中央で茶褐色砂質土層（3）がL字状に削り込まれていることから、道幅は最大3~4mあったのではと考えられる。

トレンチ中央茶褐色砂質土層（3）より須恵器の壺片が一片出土している。

第4トレンチ（図5）

トレンチの北側（谷側）半分を観察すると、北に緩やかに下る斜面をL字状に削り、その土（暗赤褐色砂質土（7））で谷側を埋めて道を造っている。また、地山を削った土（明黄褐色土（3））をトレンチ中央の尾根鞍部に土手状に盛ったことが確認できる。道幅は約4.7~5mと確認できる。

なお、土手状になった鞍部の地山部分と周辺地形を観察すると、これも斜面をL字状に削り出した道であったとも観察でき、古い道の北隣に新しい道を造り直した可能性もある。いずれにしろ、造成時期は不明である。

第5トレンチ（図5）

尾根鞍部から北に下る斜面を削り出して、道を造っており、谷側には削った土（褐色土（7））を盛って道幅を整えている。鞍部側の端はやや不明瞭だが、道幅は約4.3~4.5mと確認できる。

鞍部の南側は緩やかな斜面になっているが、幅約2mの平坦地が確認でき、周辺地形からしても、こちらの側にも用途等は不明だが、道があったとも考えられる。

第6トレンチ (図5)

北に緩やかに下る斜面を地山まで削り下げて道を造っており、道の両側が土手状になっている。地山部分で道幅をみると約4mと確認できる。尾根鞍部側の道端は明瞭に削り込まれており、側溝とも考えられる掘り込みも確認できる。

鞍部の南側は緩やかな斜面になっているが、第5トレンチ同様幅約2mの平坦地が確認でき、周辺地形からしても、道であった可能性がある。

第7トレンチ (図6)

尾根筋を切りとおして道が開かれており、今回の調査区の中で、最も深い掘り込みとなっている。道の両壁面から土砂が崩れ落ちるようで、土層観察からも道が何回か掘り起こされた跡と、その土砂が南側斜面に土手状に排出されたことがわかる。黒色砂質土(10)は旧表土と考えられる。

現地表面下約22cmの明黄褐色砂質土(9)の上面からは踏み石と考えられる人頭大の川原石が道の中央一直線に並べられていた。

道幅は地山で約3m、その上層面(黄褐色砂質土(12)の上面)で約4mが確認できる。側溝については明確なものは確認できなかった。

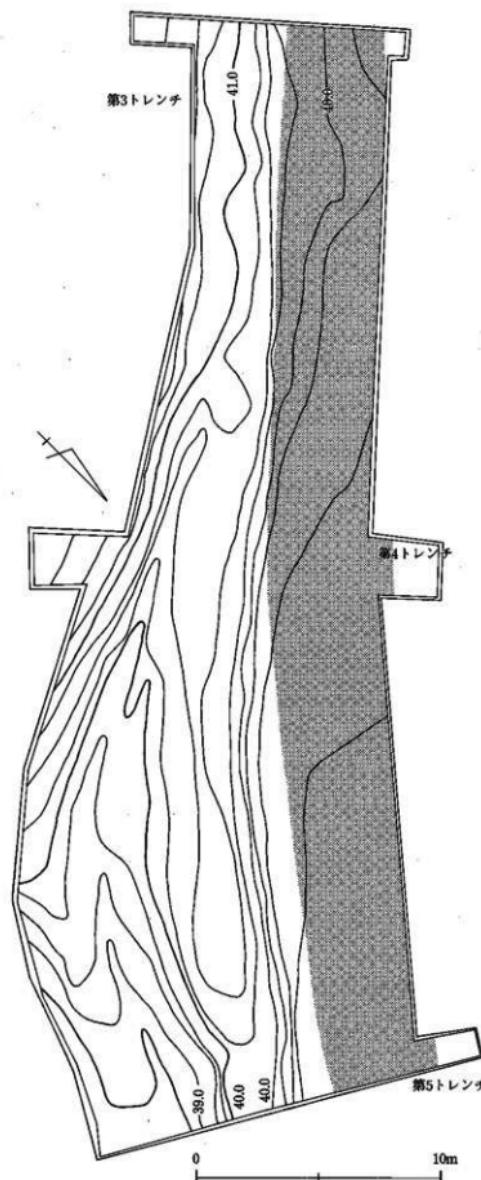


図4 山麓道遺跡平面測量図 (第3～5トレンチ) S=1/200

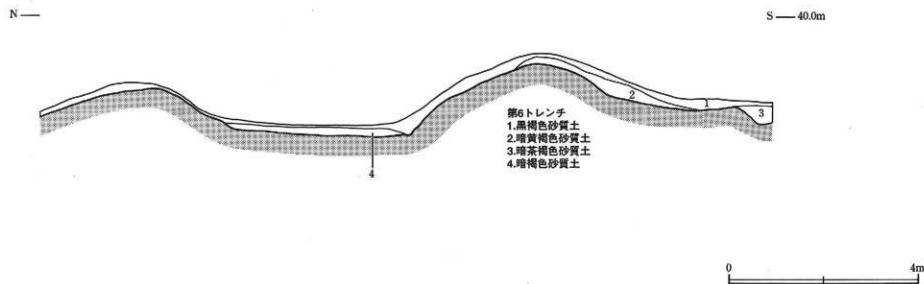
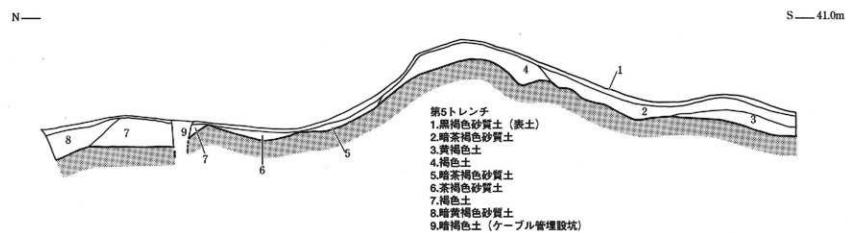
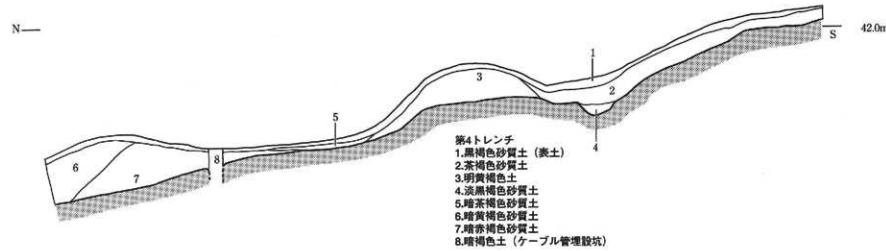


図5 第4、5、6トレンチ土層堆積図

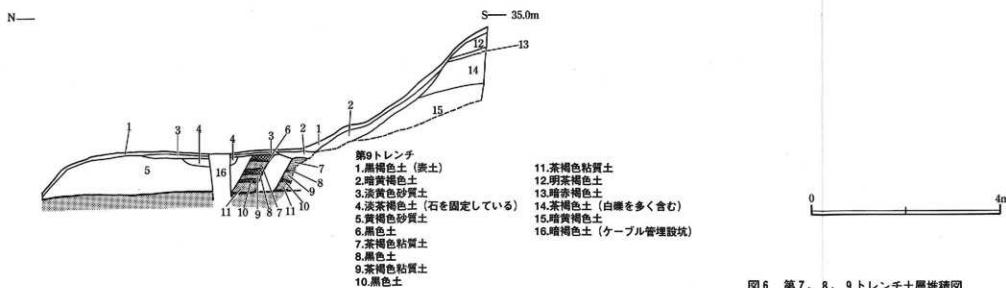
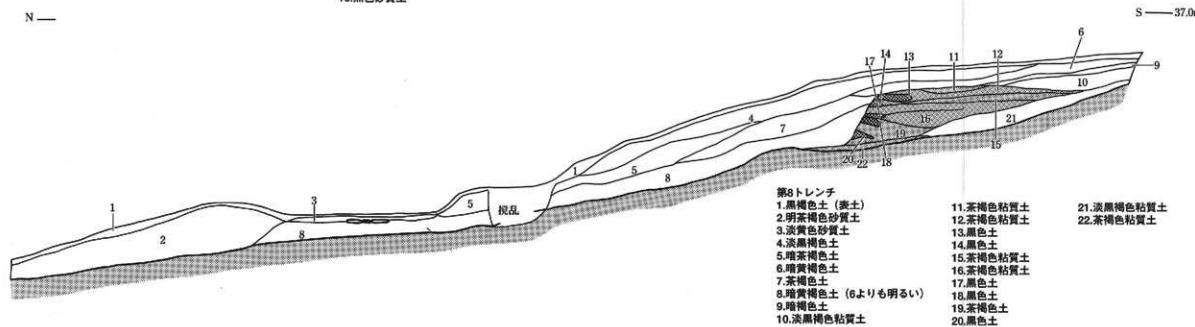
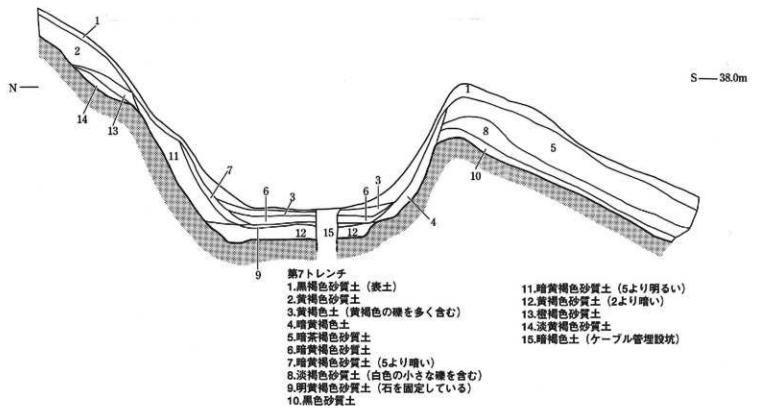


図6 第7、8、9トレンチ土層堆積図

第8トレンチ（図6）

このトレンチの南には幅約10~15m、長さ約50mの平坦地が広がっており、この平坦地より班築状の遺構を確認した。第8トレンチの調査に先立ち、この平坦面の南端をトレンチ調査したが、そこからは遺構らしきものは認められず、深さ10cmあまりで地山が表出したことから、山の斜面を削り、その土砂などを利用して北の谷側を埋め、平坦地を造成したものと考えられる。

班築状の土積は大まかに褐色粘質土と黒色土の互層になっており、明瞭な傾斜面と幅約4mの平坦部分を確認できる。遺物等が出土しておらず、この班築状遺構の時期や性格については今回の調査では確認できなかったが、班築技法を頻繁に用いる古代にまでさかのぼる遺構の可能性も残る。

トレンチの北側では、緩やかな斜面を掘り窪めた道の跡が明瞭に確認でき、幅約3.2mを測ることができ。道中央の地表下約15cmからは第7トレンチで確認されたような人頭大の川原石を並べた踏み石列が検出されている。

第9トレンチ（図6）

このトレンチでも褐色粘質土と黒色土からなる互層の班築状遺構が確認されている。明瞭な傾斜端部と平坦部分をもつが、ケーブル線埋設坑等による搅乱により、残念ながら遺構が十分検出できなかった。

班築状遺構の北側は黄褐色砂質土(5)が堆積しており、その上に少なくとも近世にさかのぼる道が造られている。中央に人頭大の川原石の石列が認められ、道幅は約4.5mを測る。

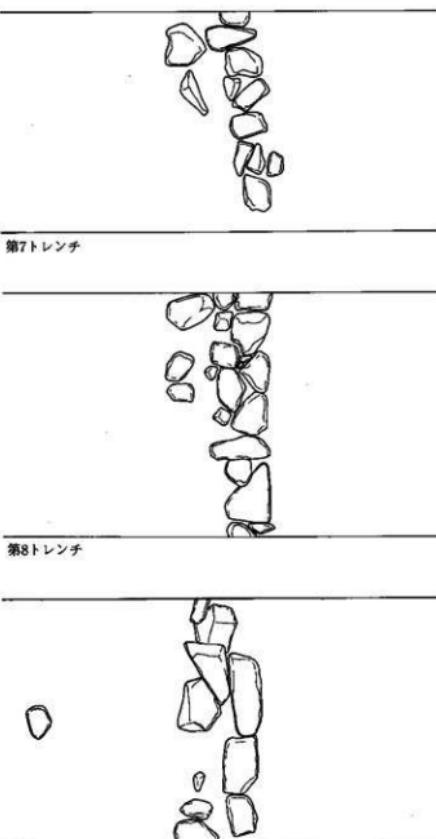


図7 石列平面実測図（第7～9トレンチ）

N - 34.0m

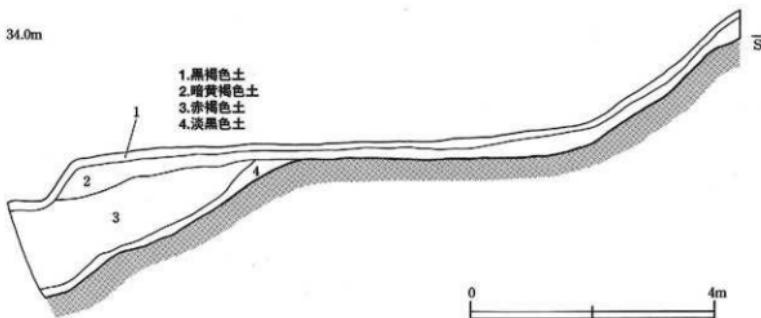


図8 第10トレンチ土層堆積図

第10トレンチ (図8)

北に緩やかに下る斜面をL字型に削り、その土砂を反対斜面に盛って道を造っている。道幅は約5.6~8mと確認できる。

第11トレンチ (図9)

第11~第13トレンチは荻田の集落から峠に向かう入り口部分に設定したものである。道は谷裾の斜面を掘り窪めて作られており、地山部分で幅約3m~3.5mと確認できる。また、山側の道幅には幅約50cm、深さ25cmあまりの側溝らしき掘込みが確認できる。

第12トレンチ (図9)

道は谷斜面を掘り窪め、その土を谷側の土手に盛って造っている。地山部分で幅約3mで、道の両端に側溝らしき溝が確認できる。

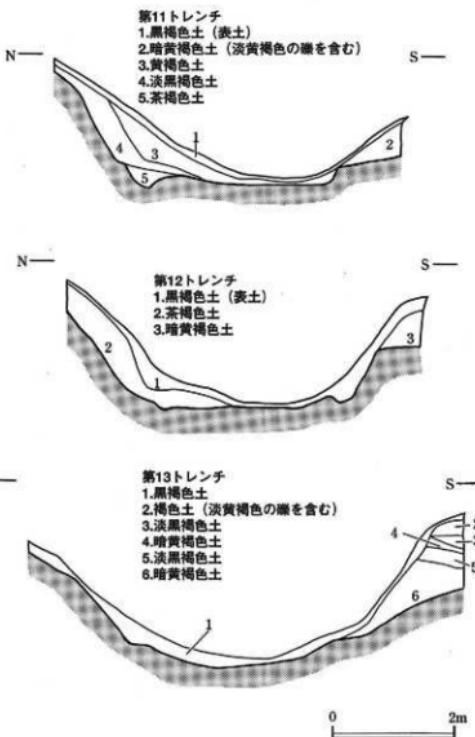


図9 第11, 12, 13トレンチ土層堆積図

第13トレンチ (図9)

道は地山を掘り窪めて造っている。道の谷側土手に褐色土と淡黒褐色土による互層構造が見られた。道幅は明瞭には確認できなかったが、地山の加工から幅約3.6mほどと推定できよう。

第14トレンチ (図10)

第14～第18トレンチは荻田集落から鶴崎古墳群の位置する尾根を通り、近世山陰道に合流（第1トレンチ地点）する山道に設定したものである。

第15トレンチ設定地は尾根上をL字形に窪めており、土層を観察すると、地山を削り、その土を斜面に盛っている痕跡が確認された。

第15トレンチ (図10)

現在の山道幅は約1.5mで、斜面に土を盛った痕跡が確認できる。

第16トレンチ (図10)

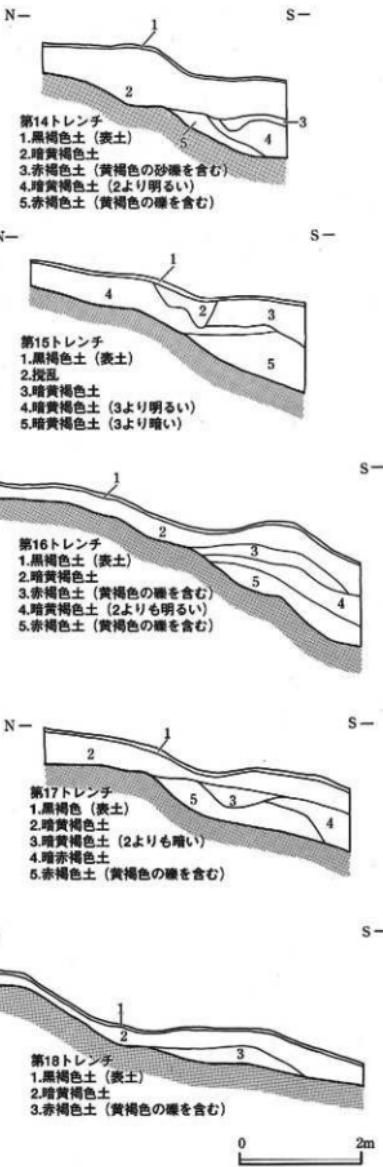
現在の山道幅は約1.5mで、地山を削り谷斜面を埋めて道を作った痕跡が確認できる。

第17トレンチ (図10)

現在の山道幅は約1.5mで、土層を観察すると尾根上の地山を削り、谷斜面に土を盛って平坦面を造った痕跡が確認できる。

第18トレンチ (図10)

現在の山道幅は約2mであるが、土層を観察すると地山を削り、谷側斜面に土を盛った痕跡が確認できる。

**図10 第14, 15, 16, 17, 18トレンチ土層堆積図**

4、まとめにかえて

今回の調査地点は山陰道遺跡の佐々布下一荻田間の約550mであり、調査の関心は近世山陰道の様相を発掘によって明らかにするとともに、この調査地域の道がどの時代までさかのぼるかにもあった。

先ず近世の道について確認してみたい。近世山陰道は一般的には幅二間（3.6m）の道と言われ、事実、表土付近に残された痕跡から、道幅はほぼ二間前後を保っていたとの感触を得ている。

尾根の最高部付近であった第1トレンチ地点では約12m×12mの削平地があり、伝承では「茶屋」跡で、藩主の「籠立場」があり、また、東に隣接して「賽の神」が祭られていたようで、調査によても賽の神信仰をうかがわせる遺物も出土している。ただし、第1トレンチ付近は近世の村境でもないが、「籠立場」、「賽の神」の伝承を残すことにどのような意味があるのか、検討が必要である。

第7トレンチ付近から第9トレンチ付近の間で、道のはば中央から人頭大の石を敷いた石列が見つかっており、地元の伝承では、雨などで道がぬかるんだ折に踏み石として利用したということだが、設置の時期については確認できなかった。

次いで、中世以前の道について考えてみたい。前述したように、今回の調査区の東約500mに掛屋山城と呼ばれる中世の山城が近世山陰道脇に築かれており、また、掛屋山城から今回の調査区の間にも近世以前とみなすことのできる五輪塔や宝篋印塔が散在することから、調査区の近世山陰道遺跡は中世にも東西を結ぶ主要街道として存在した可能性は高い。しかし、残念ながら、今回の調査では中世遺構の痕跡は確認できなかった。

最後に、古代道としての可能性である。古代山陰道遺跡も古代計画道路の全国的な広がりの中で7世紀の後半頃に造られたと考えられ、その背景には国際的な緊張関係や国内における権力集中・王権直属の交通に対する要請があったと指摘されている。近年、全国的に調査が進む中で、幅10m以上の直線的な古代道が相次いで見つかり、島根県内での古代山陰道も道幅10m前後の直線的な計画道路としていくつかの確認例が知られるようになった。

今回の調査では第1～第10トレンチ区間では、班築状の遺構や地山面などで幅4m～5m前後の道が検出されている。これらの結果をもって現段階で古代山陰道と断定することは難しいが、岡序付近以西の小路・山陰道の道幅は、『出雲風土記』記載の「来待橋」の幅一丈三尺（3.85m）を参考にするとすれば、山間の険しい地点では更に狭くなっていたとも考えられるのだろうか。

いずれにしろ、道の調査は今後多くの事例が集まる中で、総合的に検討していくべき重要な課題である。

注

- (1) 木下良「古代交通研究上の諸問題」『古代交通研究』創刊号 1992、中村太一『日本古代国家と計画道路』吉川弘文館 1996 など
- (2) 島根県教育委員会『一般国道9号松江道路（西地区）建設予定地内埋蔵文化財発掘調査報告3松本古墳群・大角山古墳群・すべりざこ古墳郡』1997、中村太一『山陰道－風土記にみる古代道路－』『古代を考える 古代道路』吉川弘文館1996 など
(本稿は宍道町教育委員会 稲田 信、木下 誠が執筆した。調査にあたっては島根県教育委員会文化財課の指導を得た。)

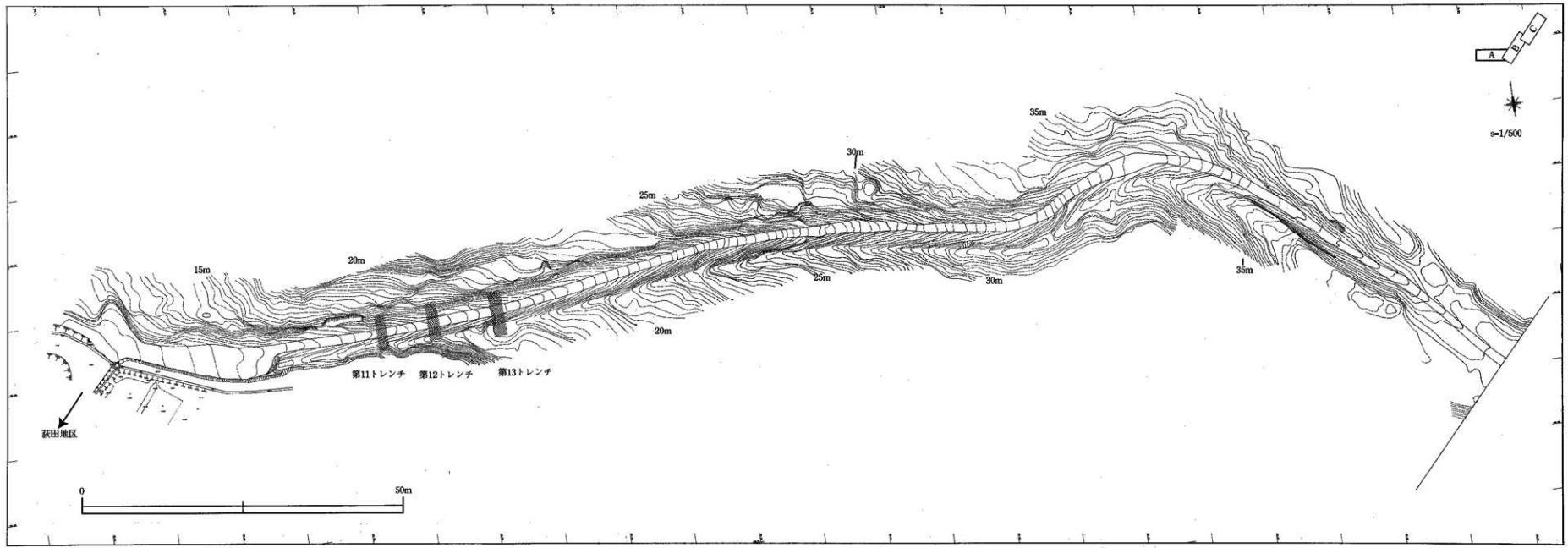


図11-1 山陰道遺跡・平面測量図 (A) S=1/500 配置図 P60

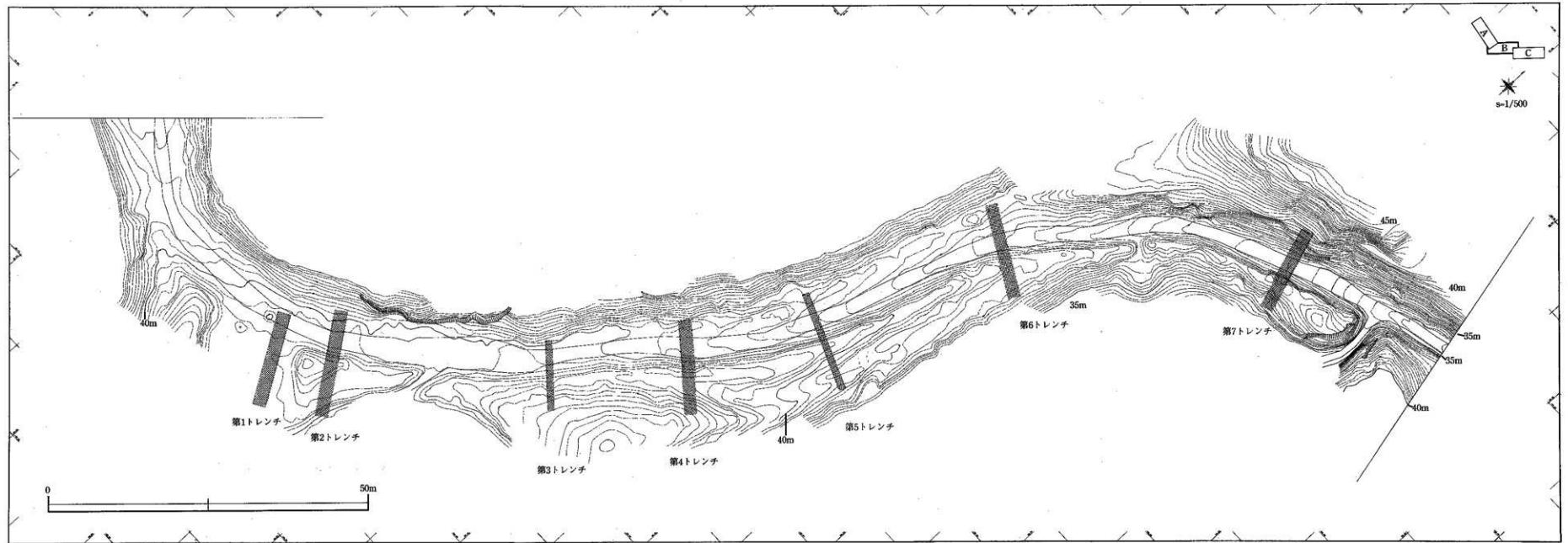


図11-2 山陰道遺跡・平面測量図（B） S=1/500 配置図P.60

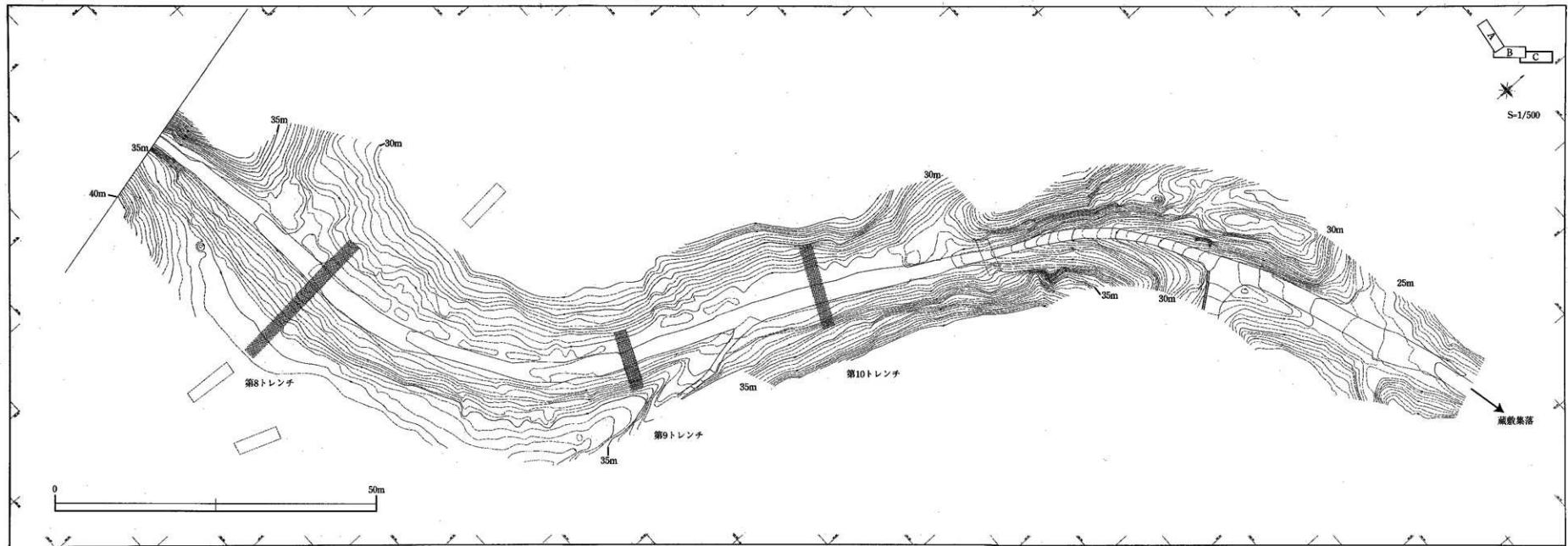


図11-3 山路遺跡・平面測量図 (C) S=1/500 配置図 P.60

写真図版 1



1. 山陰道遺跡 第1トレンチ設定地（伝茶屋跡）



2. 山陰道遺跡 第2トレンチ設定地（奥の平坦地が伝茶屋跡、東側より）



3. 山陰道遺跡（第3トレンチ付近、西側より）



4. 山陰道遺跡（第4トレンチ付近、西側より）



5. 山陰道遺跡（第5トレンチ付近、東側より）



6. 山陰道遺跡トレンチ調査後（第6トレンチ、西側より）

写真図版 2



7. 山陰道遺跡検出状況（第3～5トレンチ間、西側より）



8. 山陰道遺跡検出状況（第3～5トレンチ間、東側より）



9. 山陰道遺跡（第7トレンチ付近、東側より）



10. 山陰道遺跡（第8トレンチ付近、西側より）



11. 第8～9トレンチ脇の平坦地



12. 第8トレンチでの版築状土層検出状況

写真図版 3



13. 第8トレンチでの版築状土層検出状況



14. 第8トレンチ出土石列検出状況



15. 山陰道遺跡（第9トレンチ、東側より）



16. 第9トレンチ出土石列検出状況



17. 第9トレンチでの版築状土層検出状況



18. 山陰道遺跡（第10トレンチ付近）

写真図版4



19. 山陰道遺跡（藏敷の集落を西に約200m、出雲平野を望む、東側より）



20. 山陰道遺跡（藏敷集落南、東側より）



21. 第14～18トレンチ付近



22. 第14～18トレンチ調査状況



23. 第14～18トレンチ調査状況



24. 山陰道遺跡発掘調査中の見学会（来待小学校の授業で）

国指定史跡 伊志見一里塚について

宍道町教育委員会

1、はじめに

一里塚は一般的に中世末から近世にかけて道路の両脇に一里ごとの目印として木を植えた塚のことである。制度として定着したのは江戸時代になってからであり、徳川家康は秀忠に命じて慶長9年（1604）に江戸日本橋を起点に主要街道に一里塚を築かせ、全国に普及させた。

山陰道での本格的整備についても、おそらく慶長以降と考えられ、江戸時代を通じて交通の便を図るうえで重要な役割を果たしたと考えられる。

今でも塚のなごりである「一里塚」の地名を各地でみることができるが、現存する一里塚は島根県内でも安来一里塚（安来市）、伊志見一里塚（宍道町）、出西・伊波野一里塚（斐川町）の3か所のみである。

今回、伊志見一里塚の測量調査をおこなったので、史跡指定時の史料（昭和11年（1936））と併せて紹介したい。

2、伊志見一里塚の概要

伊志見一里塚は宍道町大字伊志見44-1、2番地（字灘）に所在し、近世の山陰道を挟んで、二つの塚が残されており、北側の塚を北塚、南側の塚を南塚と呼んでいる。それぞれの塚には松が植

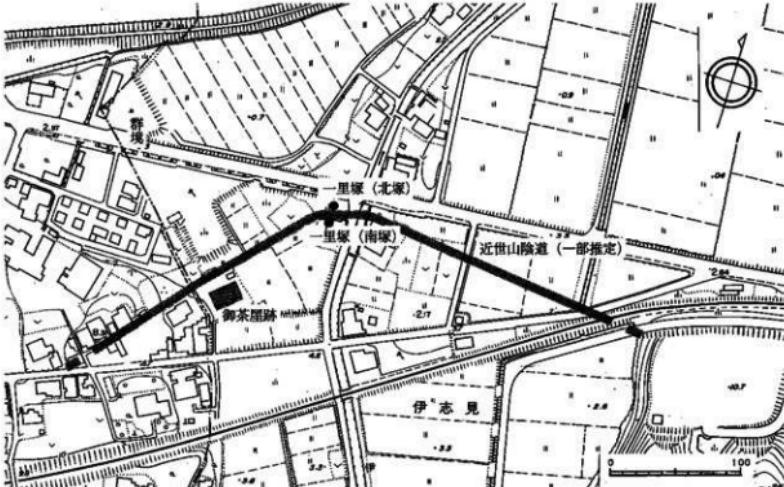


図1 伊志見一里塚周辺位置図



写真1 伊志見一里塚と近世の山陰道跡（右 北塚 左 南塚）

えられ、旅の日印とされていたが、残念ながら今ではいずれも風害や虫害により失われている。

現存のもので、北塚は直径約5.1m、高さ約1.3m、南塚は直径約5m、高さ約0.7mを測るが、明治以降、塚と周辺の修復は行われていないと考えられるので、往時はもう少し高さや径があったものと推定できよう。

二つの塚と塚との間隔は約5.5mで、一般的に二間（3.6m）と言われる近世山陰道が通っており、往時の道幅を考えるうえで参考になる。

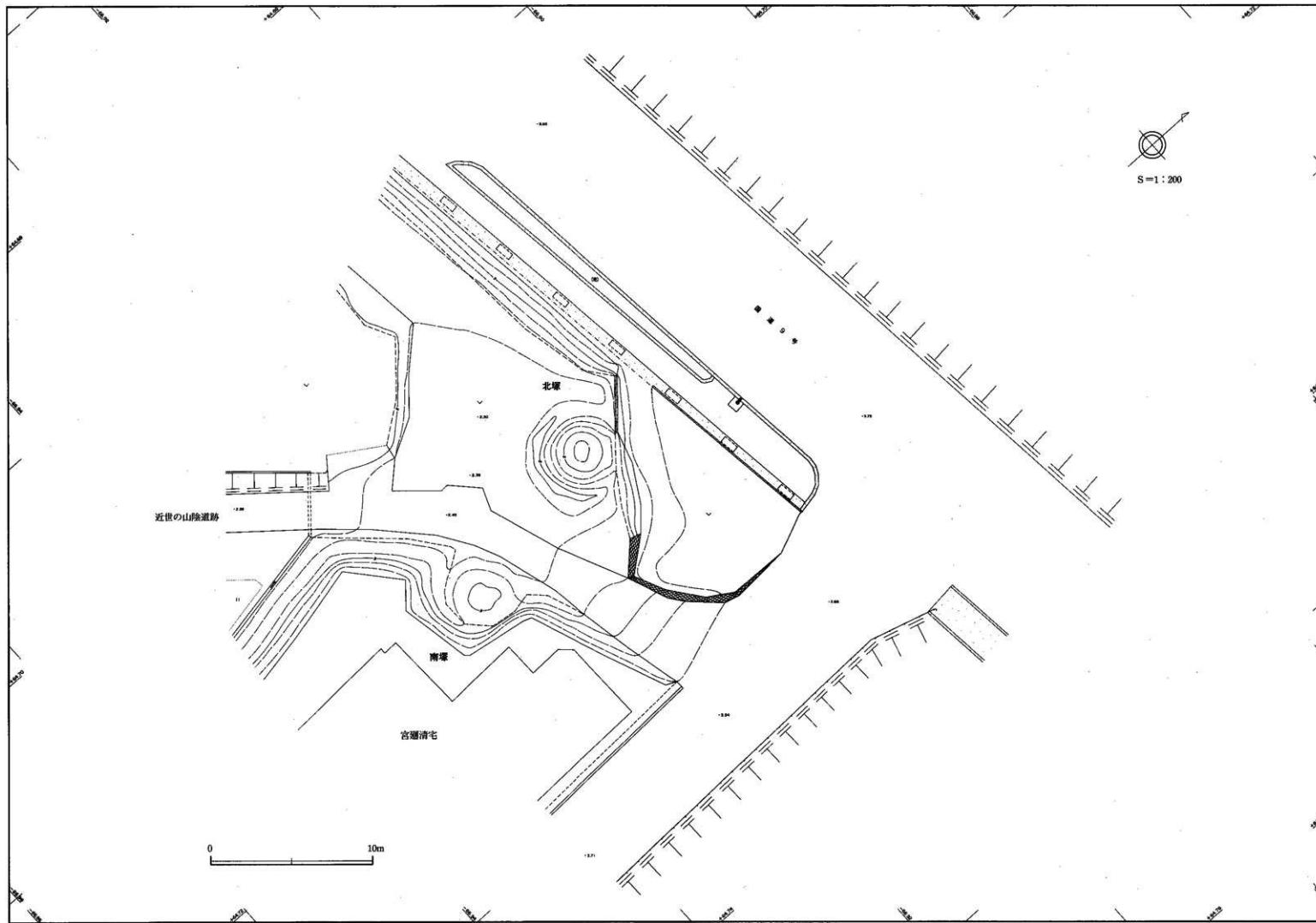
明治以降、一里塚の多くは道の拡張や民有地への払い下げなどにより失われてしまったが、伊志見一里塚の場合、旧街道が村道となり、また、塚を避けるように旧国道にあたる国道長門道が塚の南約100mに、鉄道山陰本線が南約140mに、現在の国道9号線が北5mに敷設されたことから、かろうじて残されることとなった。

2、伊志見一里塚の史跡指定関係調書

伊志見一里塚は昭和12年（1937）6月15日に国の史跡に指定されているが、宍道町役場で保存する指定時の史料のうち、一里塚と周辺施設の機能について記した調書が残されていることから、その内容を紹介したい。

宍道町所蔵の「昭和十一年 文化財史跡名称天然記念物関係書類綴」によると、文部省上田図託による一里塚の実査後、昭和11年9月5日付けで島根県学部長より宍道町長宛てに ①種別名称 ②地籍調書 ③実測図 ④物件の調書（松樹地上ノ樹周、樹高、根上の高サ、現国道トノ距離） ⑤地域図（旧藩道トノ位置、茶屋跡ト一里塚ノ位置関係） ⑥写真（現状ヲ知ルニ足ルヘキモノニシテカビネ型、撮影年月日を明記ス） ⑦指定に関する関係者の調書等を記した調書の提出を同9月20日までに求められた。

伊志見一里塚平面測量図



これを受け、宍道町では急速調査をおこなったようで、昭和11年9月18日付で文部省への進達文書として、宍道町長持田啓太郎より島根県学務部長宛に次の調書を提出している。(原文は縦書)

史蹟関係調書

島根縣八束郡宍道町

記

一、史蹟 伊志見一里塚

(別記)

1、種別名称

史蹟 伊志見一里塚

2、地籍調書

町 村	大 字	字	地 番	地 目	地 積	所 有 者 氏 名
宍道町	伊志見	灘	四十四番	一里塚	十三歩	官有地 大蔵省所管

備考 地積十三ト一筆ニ記載アルモ実地ハ長門街道ヲ挟ミテ南北ニ各一基ツアリテ
 町役場備付切図面ニモニケ所ニ四十四番ノ土地アリテ北ニアルモノハ隣地田三
 十二番一ノ一隅ニアリ 南ニアルモノハ茶畠六十七番一ノ一隅ノ各面ニ存在ス
 故ニ土地台帳ニ一筆トセルハ地租改正ノ時調査ノ誤謬ナラント思ハル 現在実測
 反別ハ北ノモノ六歩 南ノモノ七歩九里アリテ合計十三歩九里アリ

3、実測図 別紙添付ノ通(百二十分一ノモノ)

4、物件ノ調書

松樹地上ノ樹周 南ノ分目通り一丈二尺五寸

北ノ分目通り六尺七寸

樹 高 南ノ分九間

北ノ分八間半

根上リノ高サ 南ノ分五尺

北ノ分七尺

現国道トノ距離 南ノ分辺直線ニ五十間ヲ隔ツ

5、地域図

別紙略図ノ通リニシテ藩政時代ノ長門街道ハ二間幅ノ道路ニシテ両一里塚ノ中間ヲ通シタリシガ 現在ノ国道改修ニヨリ北側ニ属スル中一間ノ所払下ヶヲ受ケ開墾シテ田又ハ畠地トナリ 故ニ現在ハ中一間ノ村道トシテ僅カニ旧態ヲ存スルニ過キス
 一里塚ノ西方一町ニシテ八束郡(元ト意宇郡)ト簸川郡(元ト出雲郡)ノ郡界ニシテ
 其ノ郡界ノ伊志見ノ土地ニ家号出店ト云フ農家現存ス(現戸主持田亀次郎*) 此ノ家ハ
 藩政時代ニハ藩土ノ御茶屋ニシテ 其休憩所ニ充テラレ 又火縄銃一挺(警備用トシテ
 カ)備付アリタリト 又全所ハ郡界ナルヲ以テ 藩主ハ素ヨリ家老職格ノ人通過ノトキ
 ハ両村ノ庄屋ハ此所ニ送迎セシ場所ナリ 又藩ノ御用荷物ハ郡次ト称シテ 東ヨリ西ニ
 スルモノハ隣村学頭ノ人出迎ヘ荷物ヲ受取り旧出雲郡ヲ通過シ西神門郡界辺運搬シ 又

西ヨリ東ニ運ブモノハ伊志見ノ人出迎 之レヲ松江藩邸迄運搬セシモノ 或ハ上位ノ藩士ノ通過ハ必ラス籠ニテ通過ニ付 篓昇人夫ハ常ニ輪番ニ出 夫詰所トナリタル場所ニシテ此ノ出店ノ家ハ藩政時代ニハ棧要ノ場所タリシト古老ハ伝フ 故ニ幕末ノ長州征伐トシテ幕府軍ノ備後福山藩、因幡鳥取藩、出雲松江藩ノ諸軍ハ皆此所ヲ通過セリ 其後山陰道鎮撫使西園寺公望卿モ此所ヲ通過セラレ其當時ノ此出店ノ混雜ハ實ニ名状スペカラザルモノナリシト地方話題トシテ伝へ言フ

6、写真 添付ノ通り

7、指定ニ関スル關係者ノ意向

伊志見一里塚ハ前各項ノ通り現存スルモノナルガ 該一里塚ハ出雲藩ノ里程標ニシテ松江ヲ基点ニ西五里（三十六町 一里）ノ地点ニアリテ藩政時代ニハ松江ヨリ東西ニ各一里毎ニアリタルモ 明治維新後殆ンド伐採セラレ僅カニ安来、宍道町伊志見、伊波野出西村ノ三ヶ所ニ存置スルノミナルガ 藩政時代ノ交通運輸ノ状態ヲ現実ニ物語ル歴史上最モ大切ナル史蹟紀念物トシテ保存セラレ、価値アルモノト信ス 而モ現在ノ既放置センカ數百年ヲ経タル老木ニシテ何時天災ノタメ折損センモ計難ク 既ニ北ニアルモノニハ近時ニ於テモ昭和元年冬六年ノ二回落雷アリテ大瘡傷ヲ受ケ 又暴風ノ為メ幹東ニ傾キアルヲ以テ 之等ハ助木等ヲ施ス等 専門家ノ御指導ニヨリ速ニ保存方法ヲ講セラレシコトヲ切望ス

*現当主 持田鉉治氏

以上の調書と添付の図面（図3～5）、写真（写真5）から、昭和11年当時の一里塚の状況と一里塚の西約120mが郡境であったことから、近世の街道筋の郡境の意味合い、周辺住民への助郷について垣間見ることができる。

今でも伊志見地区では持田鉉治氏宅を「御茶屋」跡と伝えるとともに、持田宅の西隣で郡境に隣接する空間を「籠立場」と伝えている。



写真2 旧山陰道と御茶屋跡（持田鉉治宅 ●）



写真3 伝籠立場（左 持田鉉治宅）

3、まとめにかえて

伊志見一里塚は昭和12年に国指定史跡となって以来、宍道町を管理団体として今日まで保存が図られている。残念ながら一里塚松は風害、虫害により失われてしまったが、近年は伊志見老人クラブの有志が定期的に周囲の清掃等を行なっておられ、史跡としての趣を保っている。

二基の塚は島根県内でも3箇所しか現存しないものの一つとしての希少性はあるが、伊志見一里塚の西約120mは郡境にあたり、近世の街道と郡境機能、一里塚制度が一体的に文献、伝承、現物で押さえることができる地点という意味でも重要である。また、近世以降の新・旧国道、鉄道路線、そして山陰自動車道など、島根県の東西を結ぶ幹線がきわめて狭い範囲に現存しており、交通システムの変遷を見るうえでも興味深い。

なお、近世の主要街道における地域境の位置付けについては本書所収の松本美和子「松江藩主の

国内巡視にみる往来事情」
にも触れてあるので参照
願いたい。

(本稿は松本美和子、井
上千幸、木下 誠の協力
・助言を得て、稻田 信
が執筆した。)

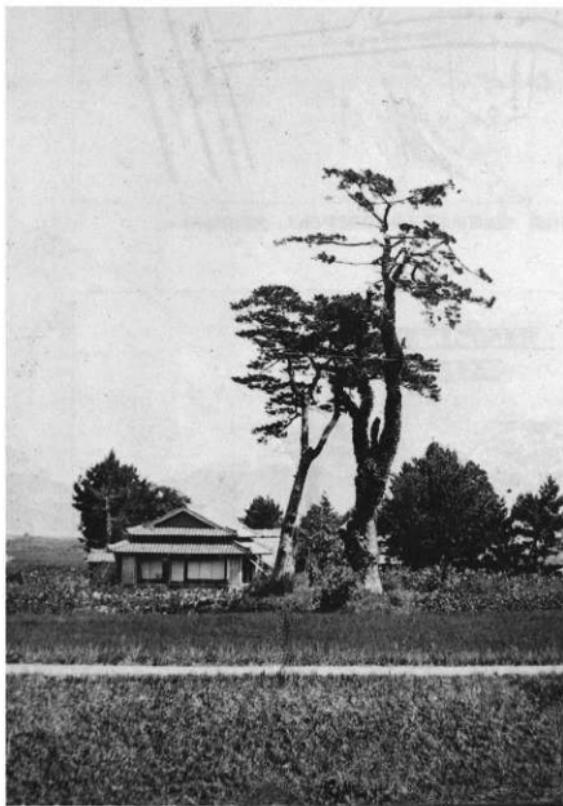


写真4 伊志見一里塚と旧山陰道（大正2年頃撮影、左 北塚 右 南塚）

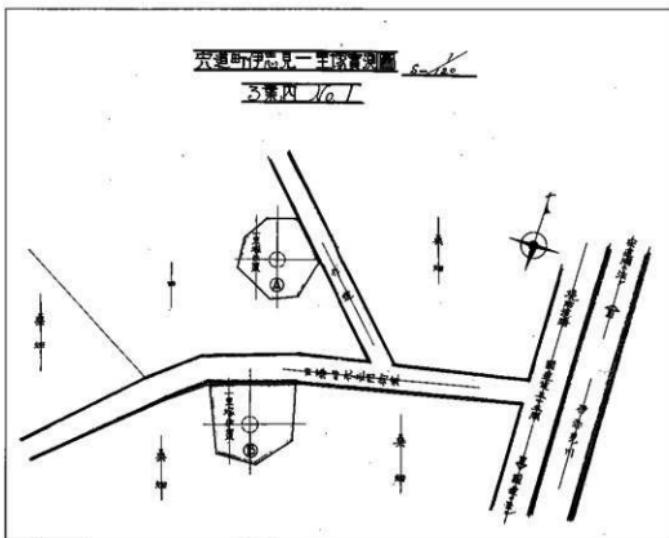


図3 調書付図 穴道町伊志見一里塚実測図（No.1、原図を縮小）

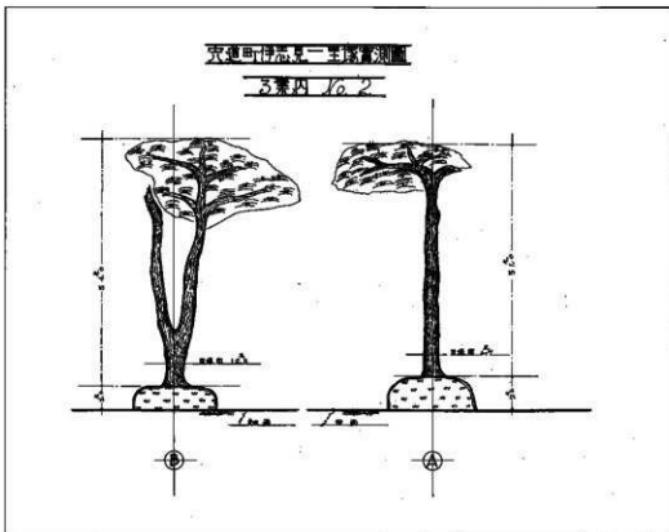


図4 調書付図 穴道町伊志見一里塚実測図（No.2、原図を縮小）

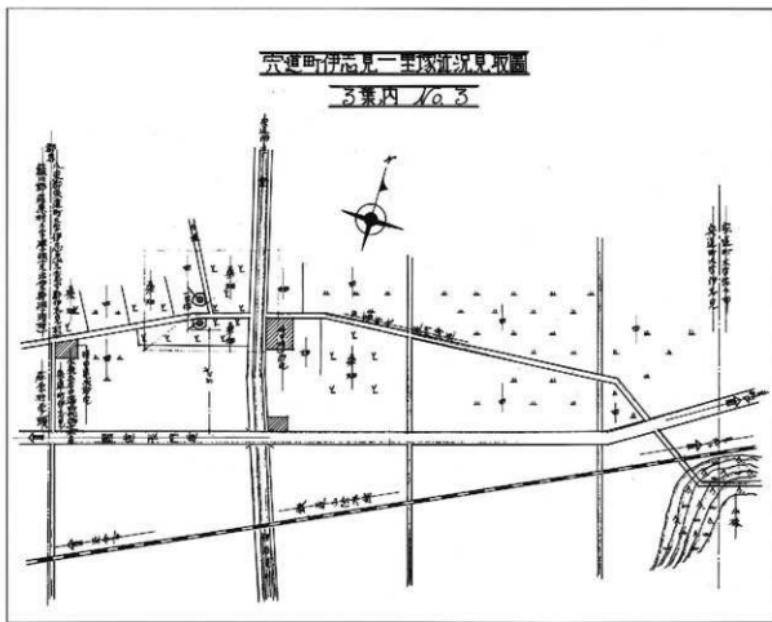


図5 調査付図 穴道町伊志見一里塚現況見取図 (No. 3、原図を縮小)



写真5 伊志見一里塚と旧御茶屋 (中央右)
(昭和11年9月14日撮影 左 南塚 右 北塚)