

出雲国宍道・狭結両駅間の古代駅路

木 本 雅 康

本稿は、歴史地理学の立場から、出雲国宍道・狭結両駅間の古代駅路について、復原的に考案するものである。

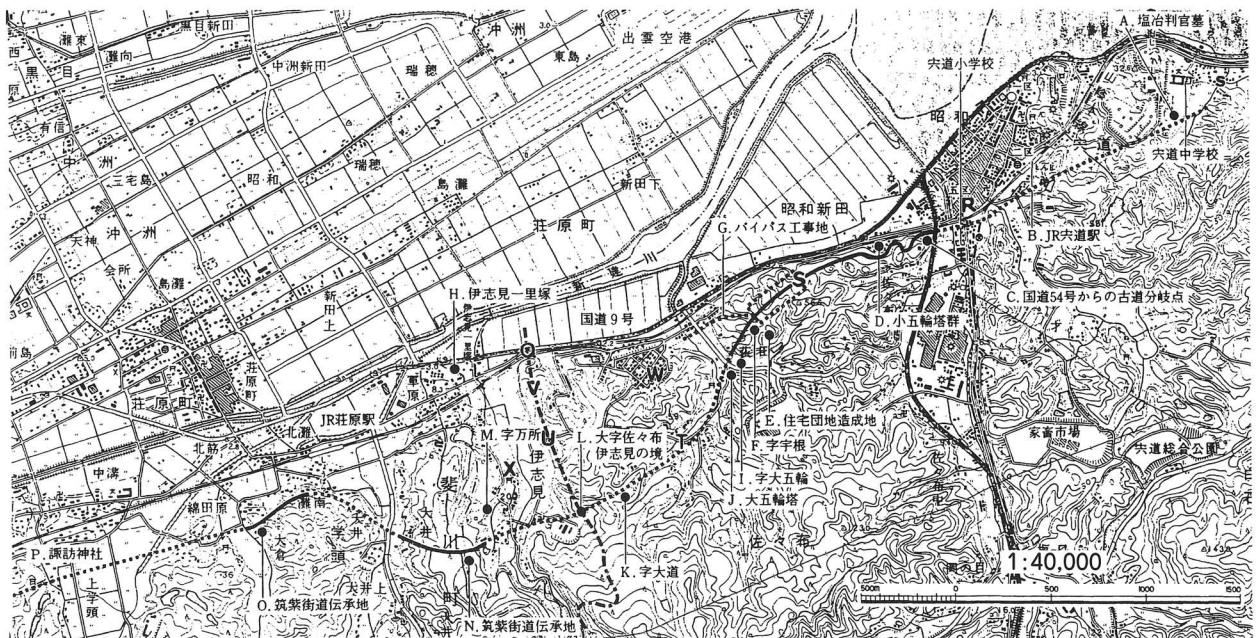


図1 宍道駅想定地付近（『宍道町歴史叢書2』2～3頁に加筆）

宍道駅の位置について、中林保⁽¹⁾は、『風土記』に見える宍道郷を、現在の宍道町宍道に比定し、『風土記』によると、宍道駅は、これより西一里の地に置かれたことになるから、宍道町佐々布付近とした。服部亘⁽²⁾は、さらに駅の比定地を絞りこんで、佐々布の小字「蔵敷」（図1 D）の地であるとした。その根拠は、①当駅の位置が、『風土記』によれば、意宇・出雲郡境の佐雑崎から東に4里30歩の地点になることから、佐雑崎をQ点に比定した上で、近世山陰道が古代駅路のルートを踏襲していると見なして、佐雑崎から距離をはかると、大よそこの地点に来ることと、②Dの地点がこの付近で唯一駅舎を置けるような平地であることである。また服部は、ここから1里東にある「宍道郷家」について、さらに距離をはかることによって、R点付近に比定し、当時の宍道湖の水位においても、ここは陸地であったことを考証した。

以上のような服部の想定は、佐雑崎からの距離を近世山陰道によっている点についてやや問題があるが、確かに付近に駅舎を置けるような地勢の場所が無いことや、宍道郷との位置関係からしても、極めて有力であると言えるだろう。その後、池橋⁽³⁾は、後述するように、佐雑崎を服部とは別の地点（L）に比定して、そこから池橋自身の復原による想定駅路を、東に4里30歩はかると、やはり蔵敷付近が宍道駅の想定地になるとしている。なお、蔵敷の地名は、服部⁽⁴⁾によれば、藩政時代に郷

倉が置かれたことによるらしく、直接古代の駅家と関係するものではないようである。

次に、狭結駅を、後述するように、出雲市古志町に比定して、その間の経路について検討する。

池橋達雄⁽⁵⁾は、蔵敷付近の近世山陰道は、古代駅路を踏襲していると見る。すなわち、C点より台地上に上がり、丘陵の北裾に沿って西進するのが近世山陰道のルートである。特に、蔵敷付近では、現在道の北側に沿って、帯状の畑が続いており、南側の丘陵のカット面からの下幅は、約12メートルに達する。これだけの幅は、近世の街道には広すぎると考えられ、したがって、近世山陰道が古代駅路を踏襲した可能性が高い。

そして、池橋は、近世山陰道と古代駅路が重なるのは、塞の神が祀られていたF点までとし、ここから尾根道を通して、小字「大五輪」(I)に降りたとする。この間のS—F間は、住宅団地の造成によって消滅してしまったが、事前に宍道町教育委員会が発掘調査を行なっている⁽⁶⁾。それによると、S—F間に、10ヶ所のトレンチを入れた所、幅4～5メートル程度の平坦面からなる道路遺構が検出されている。側溝はほとんど確認されていないが、一部褐色粘質土と黒色土の互層からなる版築状遺構も検出されている。また、F点付近のトレンチからは、寛永通宝と磁器片が出土しており、塞の神関係の遺物と考えられている。F—I間にも5ヶ所のトレンチが設定され、道路遺構と考えられる平坦面が検出されたが、幅はF点以东より、さらに狭くなっている。これらの道路の造成時期は不明である。

以上の成果を検討すると、道幅がやや狭い点は気になるものの、意図的に平坦面を作り出したり、版築を行ったりしていることから、これらが駅路の遺構である可能性はあると言えよう。ただし、F点以西の部分は、あまりにも幅が狭いので、なお検討する必要がある。

さて、池橋⁽⁷⁾によれば、小字「大五輪」にあった五輪塔は、位置をJ点に移されている。この小字「大五輪」のすぐ西に小字「深田」があり、池橋は、『太平記』巻21に見える、塩冶高貞が自害した後、家来の木村源三がその首級を埋めた佐々布付近の深田を、この地に比定し、五輪塔は、やはりこの地で自害した木村源三を供養するために建てられたのではないかと推測している。

さて、斐川町内には、菅原道真が通ったという伝承のある「筑紫街道」と称する古道が存在し、池橋は、この道が全面的に古代駅路を踏襲したものと見る。まず、斐川町内で、最も東の筑紫街道の伝承地は、宍道町との境界付近のN点で、南北に通る尾根を、東西に切り通している。ここには、近世の道標があり、少なくとも近世には、ここに東西道が存在し、また加茂町方面への分岐点でもあったことがうかがえる。次に、東から数えて2番目の筑紫街道の伝承地は、O点である。池橋は、I点からの駅路ルートについて、小字「大道」(K)付近を経てN点に達し、今度は方位を北寄りに変えてO点に到達するとしている。すなわち、筑紫街道は、宍道町伊志見の谷部を、かなり南寄りに迂回して通っていることになる。その理由について池橋は、古代において宍道湖が大きく南に湾入していたためとする。当時の正確な汀線の復原はされていないが、やや南方に迂回しすぎるような感じもする。たとえば、T点から西に丘陵を切り通して進む現在道(T—U)も、O点を最短距離で指向するという点では注目されよう。

また、現在は、宍道町と斐川町の境界が郡界となっているが、『風土記』の当時は、宍道町伊志見は、出雲郡健部郷に比定されており⁽⁸⁾、『風土記』に意宇・出雲の郡界と記す佐雜崎は、伊志見の小

字「大境」(V)という地名がある丘陵をさすという解釈が一般的である⁽⁹⁾。『風土記』は、駅路と同じ道であったと考えられる通道(伝路)が佐雑崎を通ったと記している。したがって、T-L道を駅路とするとL点が、T-U道を駅路とするとU点が、それぞれ通道の郡界となる。この場合、佐雑崎がどこまでを指すかが問題となるが、L点を通道の郡界とすると、やや「崎」という表現にふさわしいかどうか気になる所である。もっとも、『風土記』出雲郡の通道の項では、意宇郡との境を「佐雑村」と表現しており、そちらの方では問題が無かろう。なお、筑紫道という名称は、宍道町内では、上来待の菅原神社付近にもあるが⁽¹⁰⁾、同地は山間部で、宍道湖沿いを走る駅路とは、かけ離れた所にある。したがって、筑紫(街)道が、必ずしも駅路と結びつくとは限らないことは注意を要する。

たとえば、嘉暦4年(1329)および至徳3年(1368)の年紀を有する「法隆寺領播磨国鵜莊絵図」には、それぞれ「筑紫大道」と記す東西道が記されているが、古代の駅路は、ほぼこれと並行して、より山側を通っており、発掘調査の結果からも、筑紫大道は、13世紀後半に敷設されたことが証明された⁽¹¹⁾。N点の筑紫街道は、山間部を通して、上来待の筑紫道につながることも考えられる。

現段階では、池橋の示したI-L-O道を、駅路の第一候補とするが、T-U道なども含めて、今後も検討の必要があろう。なお、W点の荻田遺跡⁽¹²⁾は、古墳時代中期から平安時代初めにかけての集落跡で、6棟の竪穴住居が検出されており、その中には、鍛冶を行っていた形跡も見られる。また、建物配置は不明であるが、多数の柱穴が見つかったことから、掘立柱建物も数棟存在していたと推測される。また、X点の伊甚神社は、『風土記』出雲郡条の伊自見社に比定されている⁽¹³⁾。さらに、池橋⁽¹⁴⁾は、M点の小字「万所」について、「健部郷庁」の遺称である可能性を指摘している。

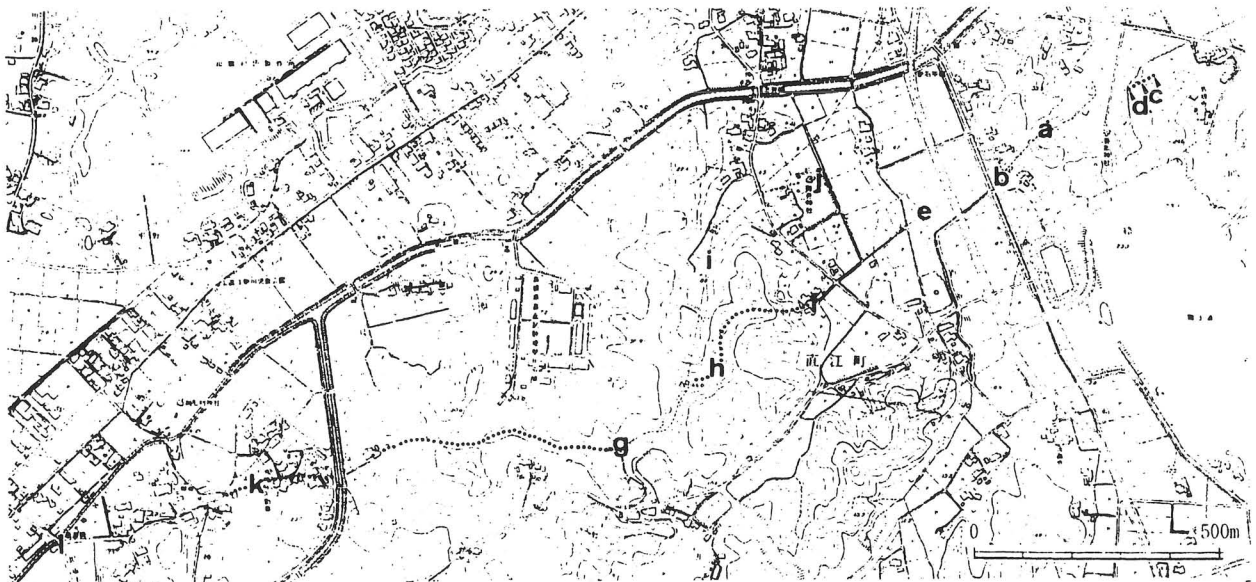


図2 斐川町の筑紫街道(1/1万「斐川町基本図2」より)

さて、O点の筑紫街道伝承地は、南から伸びる丘陵を超える部分で、西側には若干の切通が存在する。次に伝承が残るのは、池橋によれば、図2 a-bの三絡丘陵^{みつかね}を横切る切通で、筆者の計測によれば、幅約7メートルの大規模なものである。切通の中間南斜面には、塞の神が祀られている。また、この切通のやや東のc区間にも、やはり池橋が指摘する幅約9メートルの切通が存在する。こちらの場合は、南から北へ伸びる小丘陵の先端付近を切っており、少し北へ道を通せば、わざわざ切通を作

らなくてすむところを、あえて直線性にこだわっていると見受けられ、古代駅路の性格にふさわしい。なお、この切通の西側のd区間には、テラス状の平坦地があり、これも道路の痕跡である可能性が高い。

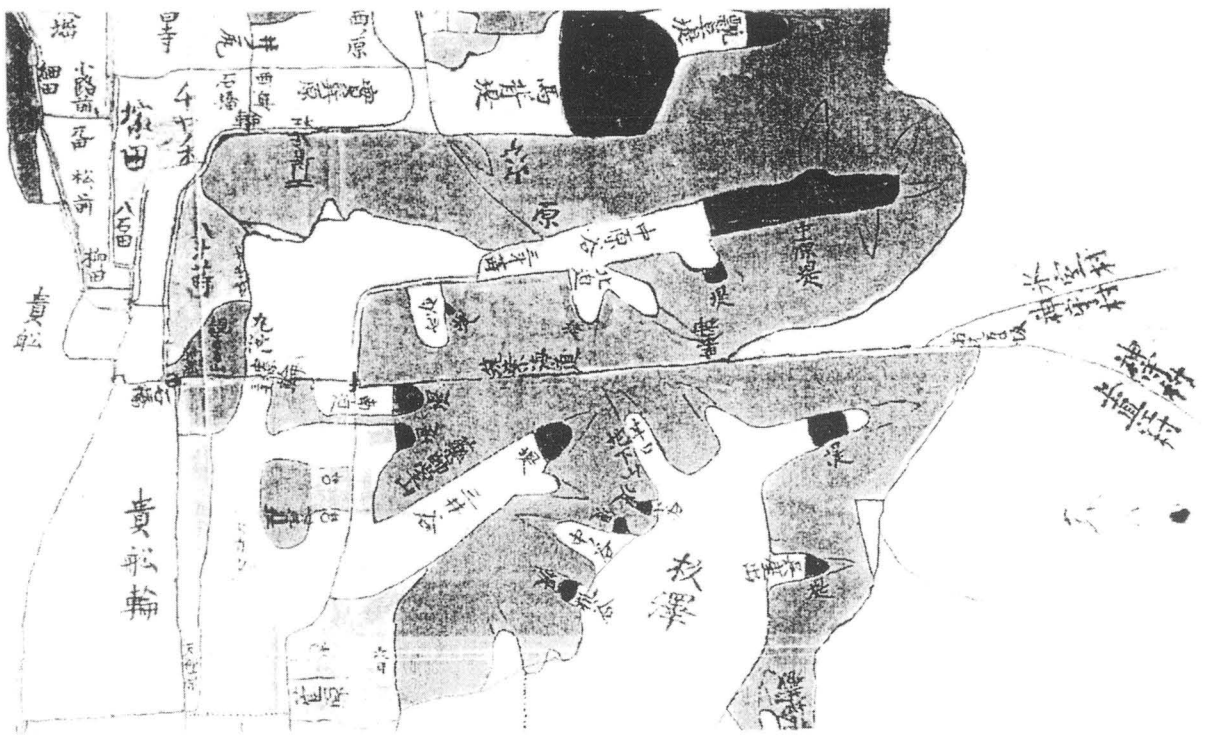


図3 漆沼郷下直江村絵図（部分、上が北）（原弘所蔵、斐川町教育委員会写真提供）

次に、a－bの切通を西南へ延長すると、e点で三絡から直江町の領域に入るが、ここは近世の下直江村に当たる。文政6年（1823）の「漆沼郷下直江村絵図」（原弘所蔵・図3）が残っており、その中に「筑紫海道」が描かれている。この絵図の中で、筑紫街（海）道がきわめて直線的に記されているのが注目されるが、絵図のe－f部分が、図2のe－fに当たり、この間は、実際に直線的である。次に、絵図の「塞神」が、図2のg点に当たり、ここには現在でも塞の神が祀られている。先の図2のe－f道を、そのまま西へ延ばせば、この塞の神が祀られている場所（g）へ達するが、この間の筑紫街道は、尾根に沿って、尾根のやや下を蛇行しながら進む。しかし、この絵図を描いた人には、f－g間も、ほぼ直線として認識されていたと思われ、デフォルメがはたらいっている。

この尾根に沿った筑紫街道は、幅約9メートル程度の平坦地として続いており、その内図2hの地点で、平成12年（2000）に斐川町教育委員会が発掘調査を行なった⁽¹⁵⁾。その結果、北側溝と考えられる溝と、その南側に路面と考えられる幅4メートルの平坦面が検出され、一部に版築状遺構も確認された。また、ここから北に丘陵を下った三井Ⅱ遺跡⁽¹⁶⁾（i）では、8世紀の掘立柱建物跡や、墨書土器も多数確認されている。墨書土器の中には「三井」と記すものがあるが、j点は御井神社で、『風土記』の「御井社」および『延喜式』の「御井神社」に比定されている⁽¹⁷⁾。

h点より西は、道路建設のため、筑紫街道は分断されているが、g点のやや東付近を、やはり平成12年（2000）に斐川町教育委員会が発掘調査を行ない、側溝の可能性のある溝や、h点と同様の版築遺構を検出している⁽¹⁸⁾。古代の駅路で版築が確認されたのは、東京都国分寺市の恋ヶ窪谷低地⁽¹⁹⁾や、

愛知県豊川市の上ノ蔵遺跡⁽²⁰⁾の例があるが、それらに比べて、築紫街道の版築は、非常にきめが細かいのが特徴である。また、国分寺市や豊川市の例が、低湿地に築かれた土堤状の道路であるのに対し、筑紫街道の場合は、むしろ尾根付近に当たり、尾根に小さな谷が入ってくる所を埋めて、安定させる意味があるようである。古代の例ではないが、近世、石見銀山へ向う銀山街道が、尾根道を安定させるための版築工法を行なっている⁽²¹⁾。

塞の神（g）付近で、筑紫街道は、やや方位を変え、尾根に沿って進むが、塞の神以西では、幅約12メートル程度の平坦面がしばらく続いている。そこでも、斐川町教育委員会が発掘調査を行ない、南側側溝と考えられる溝を検出している⁽²²⁾。また、絵図に見るように、塞の神以西は、筑紫海（街）道が、近世において、下直江村と氷室村、下直江村と神守村、上直江村と神守村の、それぞれの村界となっていた。現在は、池橋⁽²³⁾が指摘するように、一部が直江村と神水の大字界となっている。

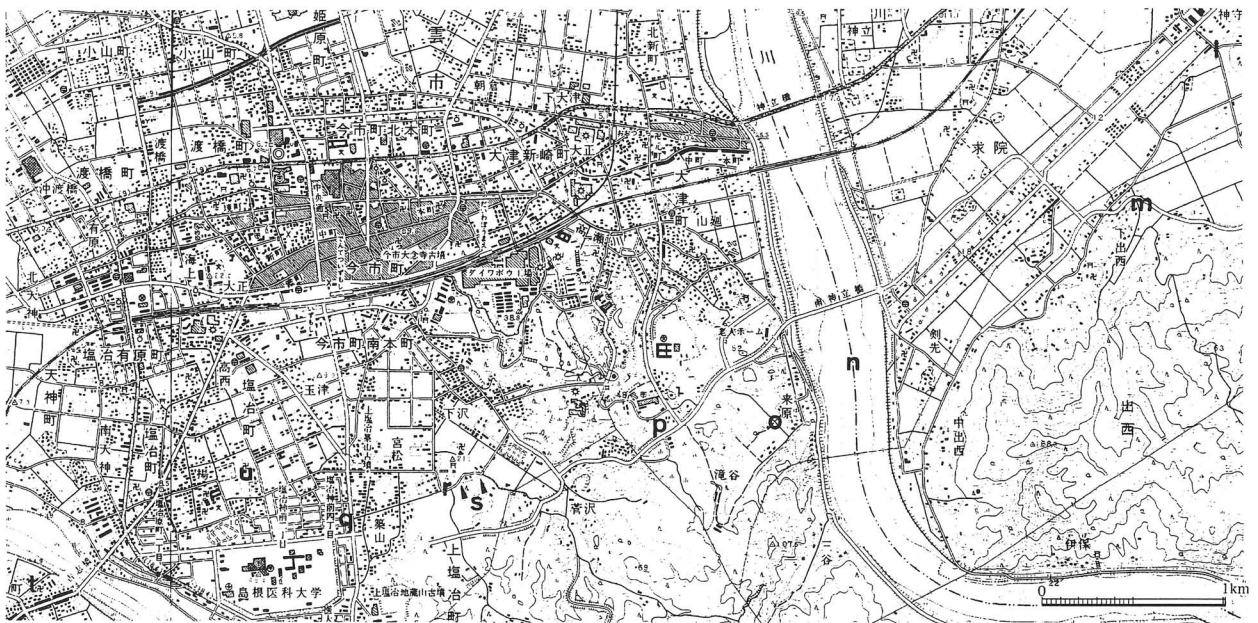


図4 斐伊川渡河点付近の想定駅路（1／2.5万地形図「出雲今市」「大社」より）

さて、筑紫街道は、いったん尾根を降りて、新建川を渡った後、再び尾根に上がり、池橋によれば、小字「駄道」（図2 k）を通して、1点に達する。池橋は、この部分の小字が「長ヶ坪」と称することから、ここに出雲郡家の政庁を想定している。ところで、出雲郡家については、後谷V遺跡⁽²⁴⁾（図4 m）で、8～9世紀代の掘立柱建物や礎石建物が検出され、正倉に比定されているが、政庁については未確認である。出雲郡家は、『風土記』巻末の道度条から、意宇郡家より至る伝馬路に沿っていたことがわかり、里程から駅路も同じルートであったことになるので、すなわち駅路に沿っていたと見なされる。

さて、ここまで斐川平野を通る駅路の復原において、筑紫街道がそれを踏襲したとする池橋の見解にしたがって見てきたが、池田敏雄⁽²⁵⁾は、筑紫街道は、平安時代ごろからの道で、駅路はより南側の丘陵の裾付近、すなわち現在の穴道湖南部広域農道付近を通っていたとする。その根拠は、このルートに沿って、東から神庭に「馬捨場」、結に「うば捨山」（馬捨の転訛か）、「せき馬場」、神水に「馬背」「有馬谷」、出西に「駄捨場」といった馬に関する地名が並び、また『風土記』出雲郡条の神代社

に比定される神庭の神代神社や、同じく出雲郡条の曾伎乃夜社に比定される神水の曾根能夜神社のような古社が、大体このルート沿いにあることを指摘している。そして古代の駅路は、湿気が多い平坦地や沼地の近く、海辺（湖辺）沿いではなく、地盤がしっかりした所を通っていたとする。

確かに古代の駅路は、一般的には池田が述べるような地形の所を通る場合が多いが、それでは斐川平野の場合、8世紀ごろに筑紫街道のルートが通行困難だったかどうかについては、必ずしもそうではなかったような印象を受ける。厳密には、当時の宍道湖の汀線など古地形の復原を行なわなければならないが、たとえば筑紫街道より北に、佐支多社、御前社、御井社、加毛利社等の『風土記』に見える神社や、古墳時代中期の神庭岩船山古墳⁽²⁶⁾や、年代不明の白塚古墳などが存在する。また、中澤⁽²⁷⁾によれば、神水や三絡にも、圃場整備以前まで条里地割が存在した。もちろん条里地割の形成は、時代が下がるケースもあるが、神水の場合は、出雲郡家の想定地付近なので、古いものである可能性が高い。したがって、筑紫街道のルート付近は、古代においてある程度は、すでに安定化していたのではないだろうか。

確かに、先入観なしに、地形図を見ながら線を引くと、池田のルートの方が駅路として一般的な感じがするが、出雲国の場合、宍道湖岸のような通常では駅路が通らないような場所も、『風土記』の記述によれば、間違いなく駅路が通過しているので、斐川平野の場合も、通常よりやや北寄りに、駅路を想定してもよいのかもしれない。また、筑紫街道には、幅7～9メートルを超えるような切通や道形が存在することや、かなり直線的な経路をとること、あるいは、この道の近くに三井Ⅱ遺跡のような8世紀代の遺跡が存在することからも、筑紫街道が、古代駅路を踏襲している可能性はかなり高いと思われる。

ただし、池橋説の問題点は、筑紫街道の西端が、現在、斐川郡家の正倉に比定されている後谷V遺跡（m）に対して、やや北に出てくることである。池橋は、先述したように「長ヶ坪」（l）を政庁に比定するが、駅路の斐伊川渡河点は、後述するように南神立橋のやや上流付近（n）と考えられる。『風土記』出雲郡条および巻末の道度条によれば、出雲郡家から斐伊川に比定される出雲（大）河までの距離は、2里60歩（約1.176キロメートル）である。ところが「長ヶ坪」から渡河点までの距離は、直線でも2.5キロ程度ある。それに対して後谷V遺跡から渡河点までは、1.5キロ程度である。したがって、政庁の位置は、長ヶ坪付近ではなく、後谷V遺跡周辺の方が適当なのではないだろうか。ちなみに、松江市竹矢町にも小字「丁ヶ坪」があり、石田茂作⁽²⁸⁾は、ここに出雲国府の国庁を想定していたが、発掘調査の結果、国庁は別地で検出された。『風土記』によれば、意宇郡家も国庁に近接していたことになるので、この場合、丁ヶ坪が国庁や郡家の政庁であるとは言えない。また、鹿島町北講武にも「丁ヶ坪」の小字名があるが、これも少なくとも郡家の地ではあり得ない。

後谷V遺跡付近を、出雲郡家の政庁とすると、長ヶ坪付近へ出てきた筑紫街道は、南西方向へやや屈曲しなければならず、その理由についての説明が必要であろう。その点、池田のルートは、出雲郡家周辺では、きわめてスムーズであるとは言える。このように、若干の問題が残るが、筆者は、現時点では、筑紫街道が古代駅路を踏襲した可能性が高いとし、長ヶ坪で屈曲して、後谷V遺跡付近にあったと推測される出雲郡家の政庁を通して、南神立橋付近で斐伊川を渡河したと考えておきたい。さて、『風土記』に「出雲（大）河」と記す斐伊川の渡河点は、巻末の道度条によれば「25歩」の幅があり、

渡船が一つ置かれていた。その位置は、西側から丘陵が張り出している現在の南神立橋の上流300メートル付近が適当ではないだろうか。この南の来原の水田地帯は、『日本書紀』崇神天皇60年7月条に見える「止屋の淵」の伝承地⁽²⁹⁾（o）であり、古代は低湿地で、渡河点としては不適當であろう。また、『風土記』巻末条によると、神門郡家の正東7里に神門軍団が置かれており、加藤⁽³⁰⁾は、出雲市大津町の長者原に比定している。『風土記』神門郡条および巻末条によれば、神門郡家から出雲（大）河（斐伊川）までの距離が7里25歩であるから、神門軍団は、斐伊川左岸から25歩（約44.5メートル）の至近距離に置かれたことになるので、斐伊川の西まで台地が張り出している南神立橋の上流付近が渡河点として適當であろう。

斐伊川以西については、まずp点に、8世紀後半ごろの創建とされる長者原廃寺⁽³¹⁾が位置し、その付近を駅路が通過していたと考えられる。そして、q—r間には、直線的な現在道が通っており注目される。これを東北東に延長すると、長者原廃寺や、筆者の斐伊川渡河点付近に達する。特に、sの地点では、南側の丘陵をカットして、幅約6メートルの平坦面を作り出している。このラインを、そのまま西南西に延長すると、神門郡家に比定される古志本郷遺跡⁽³²⁾（t）付近に、ほぼ達するのである。したがって、神戸川の渡河点は、古志橋の上流100メートルほどの所になるが、近世の古志橋は、ちょうどこの付近にあった⁽³³⁾。「風土記」巻末の道度条によれば、神戸川に比定される「河」の渡は、25歩（44.5メートル）あり、渡船が一つ置かれていた。なお、u点は、神門寺境内廃寺⁽³⁴⁾で、『雲陽誌』⁽³⁵⁾は、神門郡朝山郷新造院に比定している。

註

- （1）中林保「出雲国」藤岡謙二郎編『古代日本の交通路Ⅲ』大明堂、1978年。
- （2）服部亘『『出雲国風土記』意宇郡宍道郷家・宍道駅家・宍道社の比定—山陰道の“復元”・宍道湖水位・考古学的遺跡を手がかりとして—』『風土記研究』14、1992年。
- （3）池橋達雄「宍道町西部の古代山陰道をめぐって—「出雲風土記」記事と実地踏査から—」『宍道町歴史叢書 2』宍道町教育委員会、1998年。
- （4）前掲註（2）。
- （5）前掲註（3）。
- （6）宍道町教育委員会「山陰道遺跡〔宍道・佐々布下一萩田〕発掘調査報告書」『宍道町歴史叢書 2』宍道町教育委員会、1998年。
- （7）前掲註（3）。
- （8）加藤義成『修訂出雲国風土記参究』松江今井書店、1992年、309頁。
- （9）関和彦『『出雲国風土記』註論（その3）出雲郡条』『古代文化研究』6、1998年。
- （10）きまち史話会編『きまち書留帳』きまち史話会、1997年、152頁。
- （11）岡田章一「兵庫県における古代から中世の古道の調査」藤原良章・村井章介編『中世のみちと物流』山川出版社、1999年。
- （12）村上勇「宍道・萩田住宅団地遺跡（Ⅰ）」『島根県埋蔵文化財調査報告書XⅡ』島根県教育委員会、1986年。同「宍道・萩田住宅団地遺跡（Ⅱ）」『島根県埋蔵文化財調査報告書XⅣ』島根県教

育委員会、1988年。

- (13) 前掲註(8)、330頁。
- (14) 前掲註(3)。
- (15) 斐川町教育委員会松本堅吾の教示による。
- (16) 前掲註(15)。
- (17) 前掲註(8) 329頁。
- (18) 前掲註(15)。
- (19) 上村昌男「東京都国分寺市恋ヶ窪谷低地の道路遺構」『古代交通研究』9、2000年。
- (20) 林弘之「三河国府跡とその周辺の調査」『日本歴史』628、2000年。
- (21) 邑智町教育委員会編『銀山街道「やなしお道」』邑智町教育委員会、2001年。
- (22) 前掲註(15)。
- (23) 前掲註(3)。
- (24) 斐川町教育委員会編『後谷V遺跡』斐川町教育委員会、1996年。
- (25) 池田敏雄『斐川の地名散歩』斐川町役場、1987年、167～174頁。
- (26) 近藤義郎編『前方後円墳集成 中国・四国編』山川出版社、1991年、51頁。
- (27) 中澤四郎『隠岐・出雲・石見の条里』1991年、66～67頁。
- (28) 石田茂作「出雲国分寺の発掘」『考古学雑誌』41—3、1956年。
- (29) 『雲陽誌』巻10、神門郡石塚阿世利池の項。
- (30) 前掲註(8)、472頁。
- (31) 島根県教育委員会編『出雲・上塩冶地域を中心とする埋蔵文化財調査報告書』建設省出雲工事事務所・島根県教育委員会、1980年、144～146頁。
- (32) 松尾充晶「古志本郷遺跡の官衙遺構—出雲国神門郡衙推定地の発掘調査から—」『条里制・古代都市研究』16、2000年。
- (33) 島根県教育委員会編『歴史の道調査報告書 山陰道Ⅱ』島根県教育委員会、1996年、31頁。
- (34) 出雲市教育委員会編『神門寺境内廃寺—第2次発掘調査概報—』出雲市教育委員会、1984年。
- (35) 前掲註(29)、巻10、神門郡塩冶神門寺の項。

付記

本稿は、拙稿「出雲国西部の古代駅路」『出雲古代史研究』11、2001年の第3章を骨子としたものである。