



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年ぶりでありまして、ついこの間のことだったような気がします、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 하나가山陰道です。

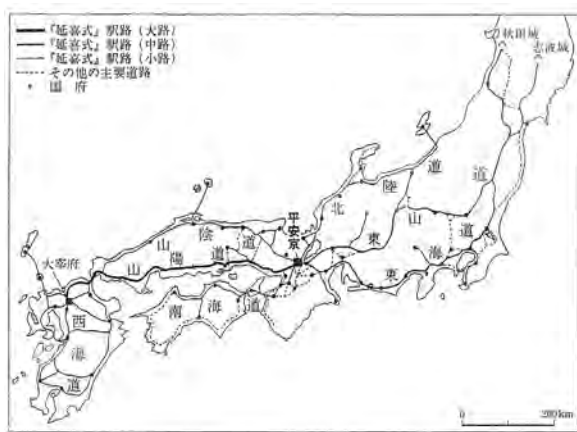


図1 駅路概念図（木下良1998）

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ってきました。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ってきました。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ったわけですが、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も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

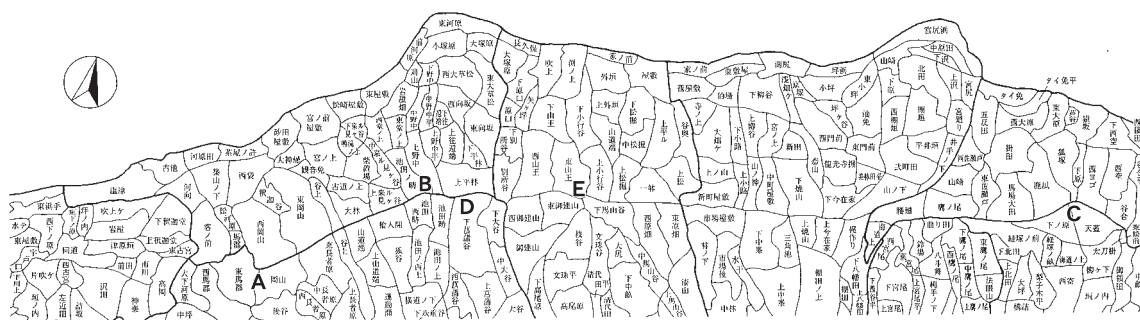


図2 古代山陰道周辺の字界（大山町教育委員会編2010）

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付き始めたところで、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、小字の境界がずーっと続いています。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、境界線がこうずー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、道路を見つけしていくわけです。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そうか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、先ほどすでいくつか紹介がありましたが、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つて、^{にいなめさい}新嘗祭において、出雲国造が^{かもす}神魂神社へ向かう際に通ったと伝える

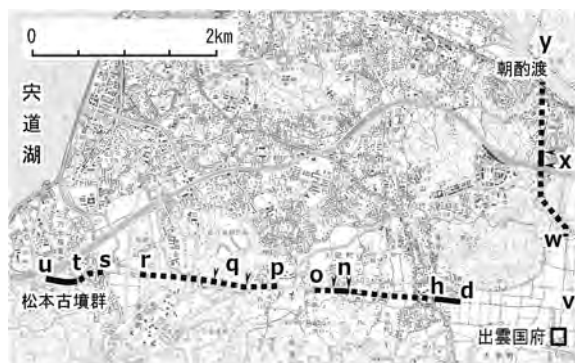


図3 意宇平野周辺の山陰道駅路（中村太一1996を参考に作成）

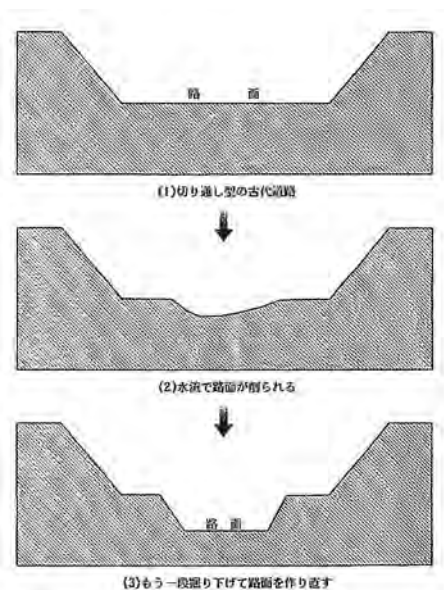


図4 道路変形プロセスの例（中村太一2000）

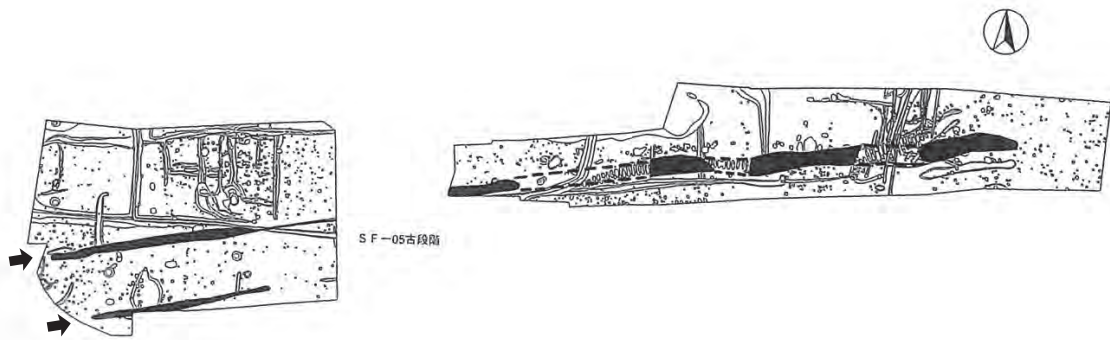


図5 橋本徳道西遺跡（米子市教育文化事業団編2003）

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、出雲国府こくふがありますが、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、路面があって、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、次に見つけたのが、米子市の橋本はしもと徳道西遺跡で、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幅の畑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、名和下菖蒲谷遺跡なわしたしょうぶだにと西坪三軒屋遺跡にしつぽさんげんやです。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幅の古代の道が見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がか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、措松遺跡、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ひます。

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、池橋先生はいがはしたつ お いげだ とし お「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う少し内陸側、うしろだに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、道真は実際には山陰道は通っていないはずですが、时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、馬に関係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ったりしますので、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います。それから、実際に10数年前から、筑紫街道に沿ったあたりで、奈良時代くらいの建物の跡ですとか、^{かまあと}窯跡などが出てきていたということもあります。さらに筑紫街道沿いの三絡とか^{みつがね}神氷^{かんび}のような地域に耕地を基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が、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、筑紫街道をずーっと西に行きますと㊸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、郡の役所として、『出雲国風土記』の記載によると、山陰道駅路は、ここを經由しています。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、今日は時間もないので省略します。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「^{おうほくどう}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

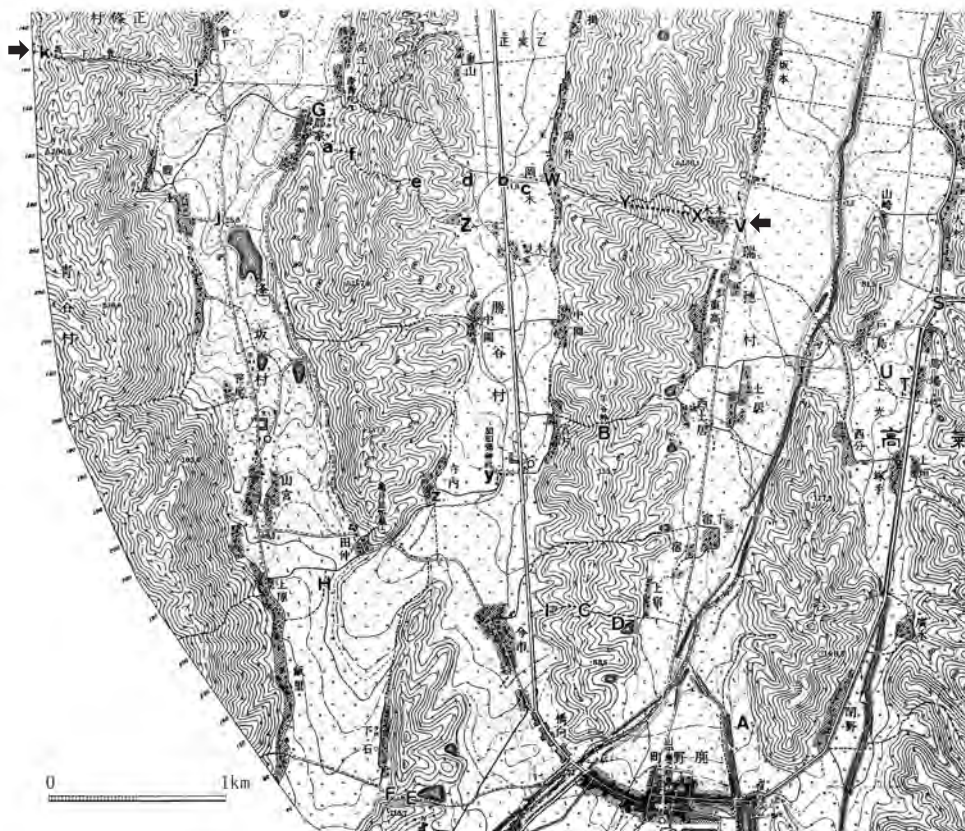


図9 因幡国気多郡の想定駅路（木本雅康2014）

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、そういったケースもあります。出雲国の場合でも、松江市の^{かみきまち}上来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ければ、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

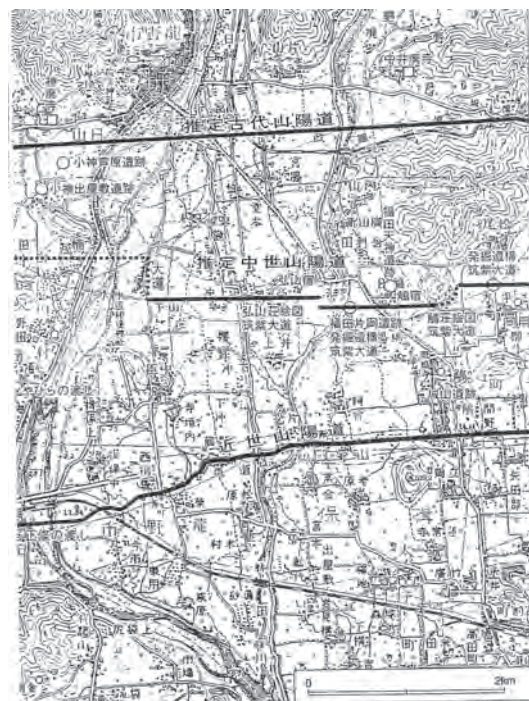


図10 播磨国の山陽道の変遷（岸本道昭2006）

ど、10.5mでした。それから、これはよく残っているのも興味がある方は、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。

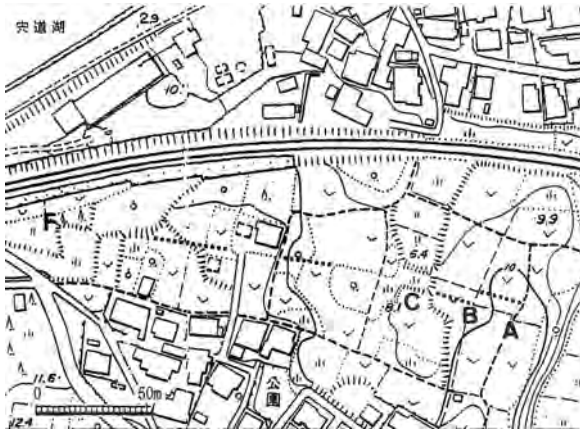


図11 松江市玉湯町の想定駅路（木本雅康2001）

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、どちらかというとな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、古代の駅路ひょうぶしょう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に対し、谷間の道というのは両方から挟撃されるというか、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と言われていました。例えば、倶利伽羅峠くりからとうげ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の記号あいや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と南にぐる一つとめぐって、sに達するルートが、今まで想定されていましたが、



図12 倶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）

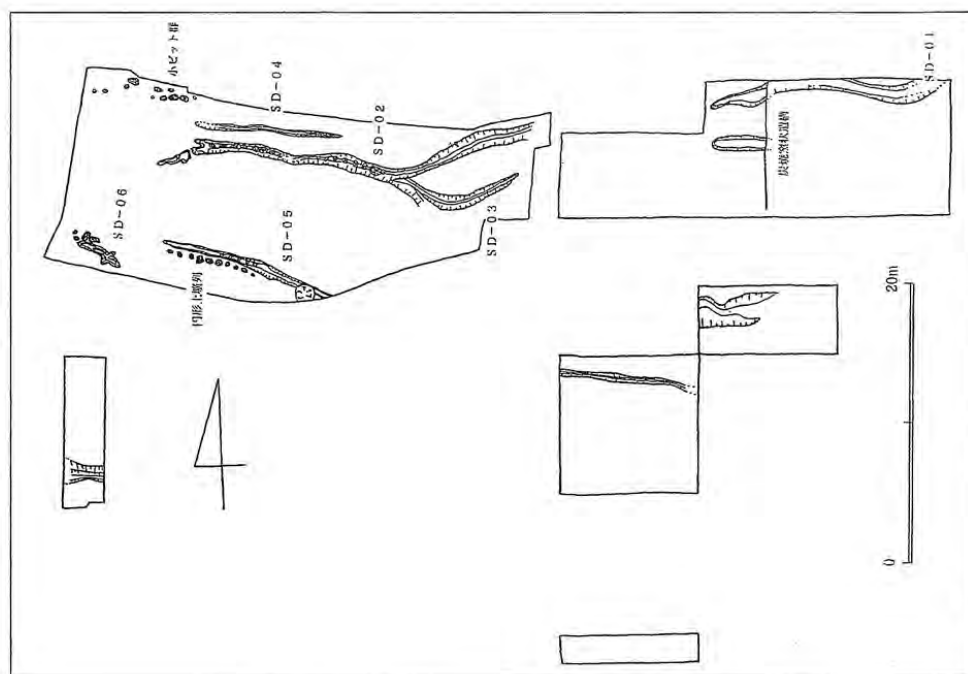


図14 深田遺跡平面図（松江市教育委員会編1994）

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っていいのではないかと、ということが一つの考え方として、出てくるかと思えます。それから図14は、深田遺跡といっ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。その溝に沿って、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考えています。

それから、今のことも関わりますが、今度は世界的視野で見ると、中国に秦直道^{しんちよくどう}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^{バオトウ}の包頭^{バオトウ}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^{し ば せん}の『史記』に出てきます。「塹山堙谷^{ざんざんいんこく}」、すなわち「山を塹^ほり谷を堙^{ふさ}ぎ」と表現されています。「山を塹り谷を堙ぎ」というのは、私も直道を何年前に見に行きましたが、それまでは、ずー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、実際に行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。やっぱり現地に行く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考えています。

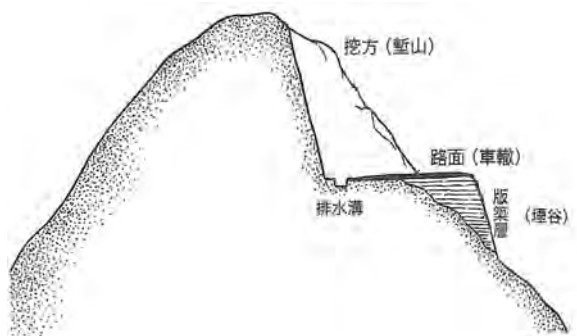


図15 秦直道断面図（張在明2011）

実はローマの道にもこういうところがあるらしくて、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て、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いうというのは、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っています。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ったので、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

できなかった方々もあったそうです。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っていて歩けるということがわかってきましたので、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、旧斐川町でやったウォーキング、実際には歩けなかったわけですが、人数でいえば、たぶん最高だっ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、例えば、^{さいのかみ}塞神さんも祀られているし、御井神社に寄ってみるとか、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っ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・活用のお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す。

【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 すべりさこ古墳群』
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＆ウォーク報告書』
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・佐々布下一萩田〕発掘調査報告」『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『『出雲国風土記』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』
山杣雅美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『吉谷亀尾ノ上遺跡・橋本徳道西遺跡 第1次～第3次調査』