



因幡の古代山陰道



青谷横木遺跡



養郷新林遺跡



青谷上寺地遺跡

姿を現した古代山陰道

古代山陰道は、律令国家が都と地方を結ぶために、飛鳥時代から奈良時代にかけて整備した七道駅路の一つで、古代のハイウェイでした。

山を切り崩し、低湿地には強固な盛土を築く。道路脇には側溝を掘り、街路樹を植える。道路を基準に条里地割を行い、土地を開発する。

最新の発掘調査から見えてきた古代山陰道は、駅路が古代社会を形づくる国家プロジェクトの根幹をなしていたことを如実に示すものでした。

ここでは、調査研究が進む青谷地域を取り上げ、因幡における古代山陰道の実像に迫ってみましょう。



古代山陰道のルートと発掘された道路

因幡・伯耆の古代山陰道

古代官道・駅路とは？

古代官道は、駅路と伝路に分けられます。駅路は都と国府、伝路は国府と郡家（郡の役所）、もしくは郡家間を結ぶ道でした。そのうち、駅路は七道駅路と呼ばれ、東山道・東海道・北陸道・南海道・山陽道・山陰道・西海道からなります。駅路には、原則30里（16km）毎に駅家が置かれ、公的な使者である駅使が駅家に準備された駅馬を乗り継ぎ、情報を伝達していました。駅家や駅馬を利用できたのは、駅鈴を交付された駅使のみでした。駅路は重要度に応じて、大路・中路・小路に分けられ、大路には20頭、中路には10頭、小路には5頭の駅馬が各駅家に配置されました。

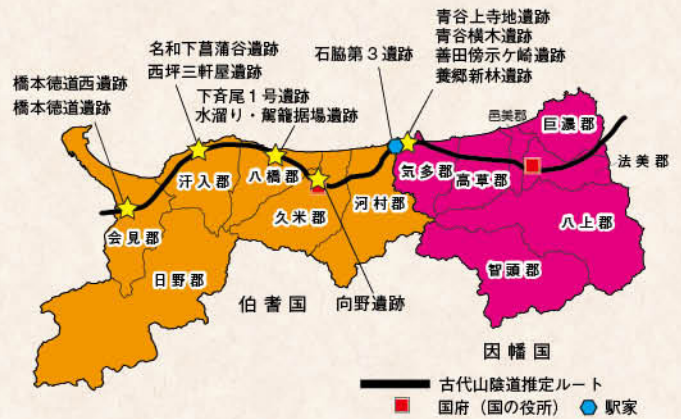
古代山陰道は、丹波・丹後・但馬・因幡・伯耆・出雲・石見の8ヶ国へ通じています。北陸道や南海道とともに小路に含まれましたが、因幡国以東の国々には8頭の駅馬が置かれました。

駅路は、目的地に最短距離で到達するためにまっすぐで幅広い道路であったことが全国各地の発掘調査により明らかとなっています。鳥取県内では、琴浦町下斉尾1号遺跡や米子市橋本徳道西遺跡などで側溝を備えた、幅9mの道路遺構が発見され、小路の古代山陰道においても大規模な道路がつくられていたことがわかります。

駅家とは？

因幡国には、山崎・佐尉・敷見・柏尾の4駅が置かれ、山陰道本線以外にも山陽との連絡道である因幡道に、莫男と道俣の2駅が置かれました。駅家は山陽道では瓦葺きの立派な建物が建ち並んでいたことが知られ、山陰道でも石見国樟道駅家とみられる大田市中祖遺跡では、瓦葺きの礎石建物が見つっています。

鳥取県内では、湯梨浜町石脇第3遺跡で大型の建物跡や数多くの瓦が見つっています。周囲に「久塚」「久津賀」の字名が残ることから、伯耆国笥賀駅家である可能性が指摘されています。因幡では、駅家が発掘調査で確認された例はありませんが、青谷周辺に柏尾駅家が置かれたとみる説があります。



鳥取県内で発見された主な古代官道



琴浦町下斉尾1号遺跡の道路遺構

(提供：琴浦町教育委員会)



米子市橋本徳道西遺跡の道路遺構

(提供：米子教育委員会)



湯梨浜町石脇第3遺跡

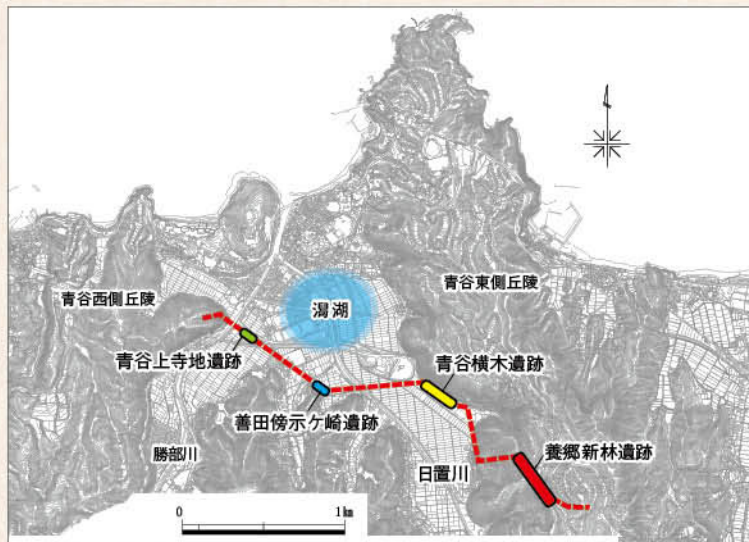


山陽道の布勢駅家（播磨国・兵庫県）イメージ図

(提供：北海道教育大学教授中村太一)

青谷の古代山陰道

青谷地域は、古代には伯耆国と国境を接する因幡国の西端に位置し、^{けた}気多郡^{ひおき}日置郷と^{かちべ}勝部郷にあたる地域でした。周囲を険しい丘陵によって囲まれた青谷平野には、弥生時代から続く^{せきこ}潟湖（ラグーン）が残り、日置川と勝部川を続けて渡らなければならないことから交通の難所でした。そのため、古代山陰道はラグーンのほとりを最短距離で通過し、直進性を保ちつつ、地盤が安定する丘陵裾を結ぶようにつくられたと考えられています。



青谷の古代山陰道

あおやかみじち 青谷上寺地遺跡の道 - 軟弱な低湿地に築かれた道 -

青谷平野をつらぬく道

青谷上寺地遺跡では、青谷平野を横断する道路遺構が見つっています。道路は低湿地に盛土で築かれ、路面には石が敷かれています。道幅は4 mと駅路としてはやや狭いですが、これは道路改修などによって規模が縮小した結果と考えられます。

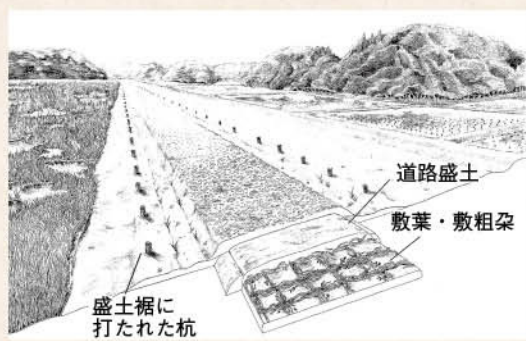
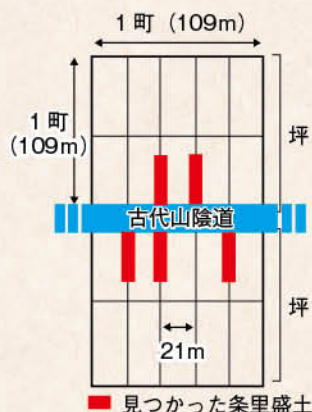
道路は軟弱な低湿地につくられたために、道路盛土内に木の枝や葉を敷きつめる「敷葉・敷粗朶工法」が確認されています。この工法は地盤を補強し、盛土内の排水性を高める機能を果たしたとみられます。朝鮮半島から伝わった当時における最先端、かつ高度な土木技術でした。

駅路を基準として行われた土地開発

道路に直交し、土地を基盤目状に分ける条里地割を示す盛土（あぜ）が5本見つっています。この盛土は道路と一体でつくられており、駅路を基準線として条里地割が整備されたことが分かります。駅路と条里地割がセットで確認された事例は、青谷横木遺跡を含めて国内で2例しかありません。駅路の建設が土地開発を含めた国家プロジェクトであったことを物語っています。



青谷上寺地遺跡の道路遺構（南東から）



青谷上寺地遺跡の道路復元イラスト



道路盛土で見つかった敷葉・敷粗朶

あおやよこぎ
青谷横木遺跡の道 - 柳がなびく風雅な道 -

演出された都と同じ道路景観

青谷横木遺跡では、山裾に沿ってまっすぐに延びる道路遺構が長さ 300 m にわたり見つかっています。道幅は 6~7 m で、外側に盛土（『道路外盛土』）を築くことで道路との間に側溝をつくり出しています。

道路外盛土では、樹木根が並んで見付き、街路樹として柳が植えられたことが分かりました。古代の街路樹は、古文書や和歌などで都に柳や槐えんじゅが植えられていたことが知られ、『万葉集』には、因幡国司であった大伴家持おほとものやかもろが都大路を懐かしんで詠んだ和歌があります。柳の街路樹は、地方官道においても都と同じ格式高い道路景観が演出されたことを示しています。

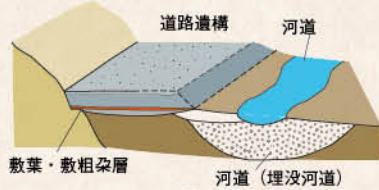
400 年間も維持された道

道路は、青谷上寺地遺跡と同じく敷葉・敷粗朶工法などの高度な土木技術を駆使してつくられました。それでも、低湿な軟弱地盤につくられたために、頻繁に崩落や損傷をくり返したとみられ、少なくとも 4 回の改修痕跡が確認されています。改修工事は路面だけではなく、崩れた路肩には石を貼り付けて補強し、なかには路盤から盛土を入れ直した箇所もあります。飛鳥時代の終わりごろにつくられた道路は、改修を繰り返しながら、平安時代にいたる約 400 年間もの長期にわたって維持されました。

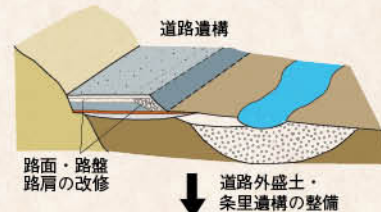
平安時代に行われた新田開発

10 世紀後半に行われた道路改修では、条里地割を示す盛土が道路外盛土と一体で構築されています。駅路と一体でつくられた青谷上寺地遺跡かちべの勝部川流域とは異なり、日置川下流域ひおきの条里地割は平安時代に入り遅れて整備されました。同じ平野でありながら日置川下流域の耕地開発が遅れたのは、勝部川流域に比べより低湿で、ラグーンが平安時代まで残っていたことが原因として考えられます。

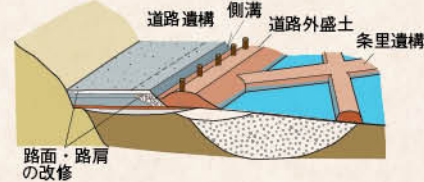
【7 世紀末~8 世紀初頭】



【8 世紀後半】



【10 世紀後半】



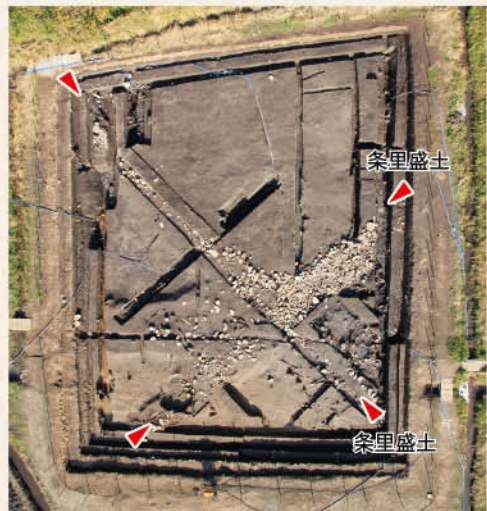
青谷横木遺跡の道路変遷



青谷横木遺跡の古代山陰道復元イラスト
 敷葉・敷粗朶



道路改修時に路肩から法面に貼られた石



条里遺構一町(109m)の交点部分

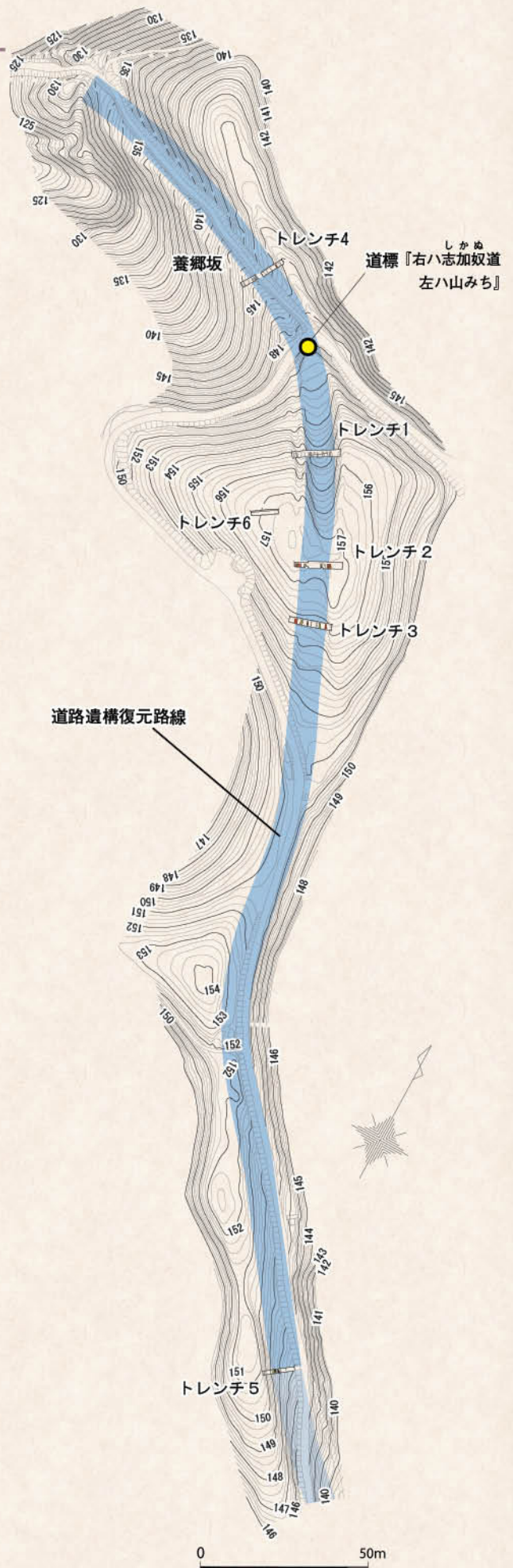
ようごうしんばやし
養郷新林遺跡の道 - 青谷東側丘陵の険しい峠道 -

標高 150 m の尾根を縦走する道

養郷新林遺跡は、青谷横木遺跡の南東 600 m、日本海に突き出た長尾鼻へと続く丘陵上に位置しています。現地形には切通しなどの道路痕跡が 400 m にわたり良好な状態で残されています。切通しには里道が重なり、江戸時代に「養郷坂」と呼ばれる峠道でした。鹿野城主であった亀井茲矩も朱印船貿易の窓口であった青谷の芦崎港へ行くために、この養郷坂を下り、青谷平野に自らつくった亀井縄手（道）を利用していただけると考えられています。

発掘調査では丘陵尾根に沿って、幅 9 m の直線的な道路遺構が見つかっています。丘陵における官道のあり方は、丘陵上を 1 km にわたって横断する道路遺構が発見された出雲市杉沢遺跡（国史跡出雲国山陰道跡）とよく似ています。

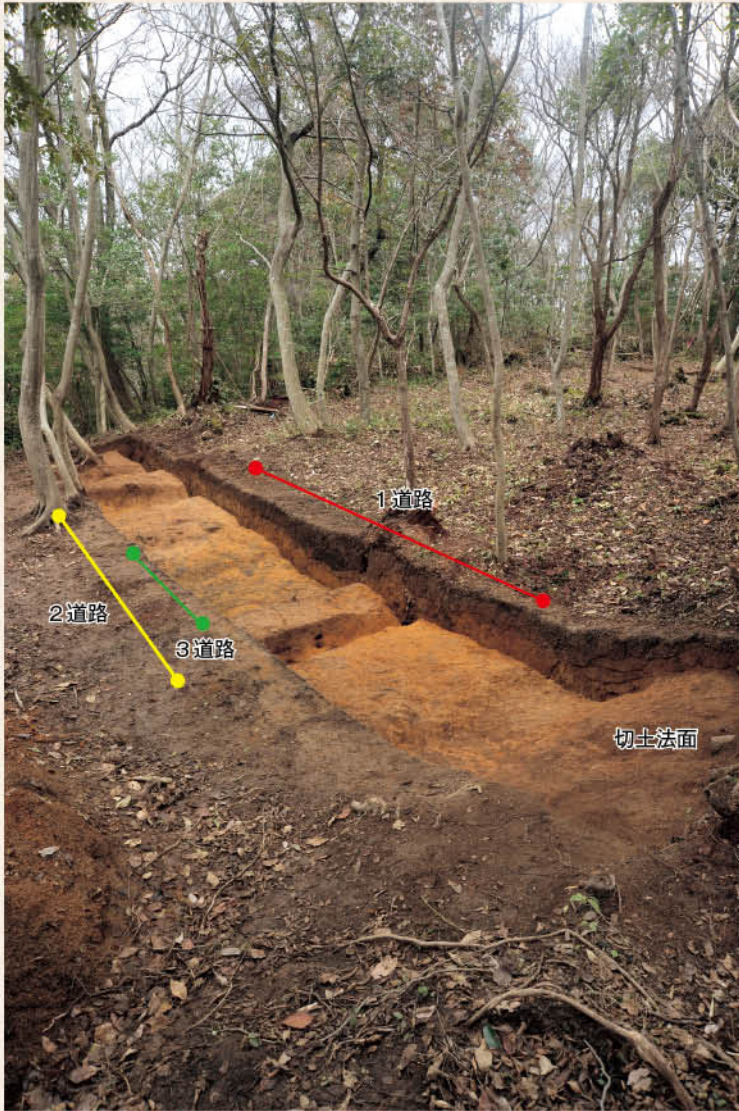
発見された道路は、青谷横木遺跡から続く古代山陰道と考えられます。標高 150 m を超える険しい峠を通過する古代官道が発掘調査で見つかった事例は全国的にもなく、重要な発見といえます。



青谷東側丘陵（南から）
 (撮影：鳥取県建設技術センター)



養郷新林遺跡 トレンチ1周辺の現地形に残る切通し



トレンチ3の道路遺構（道路工法①） 東から

「塹山埋谷」～山を切り、谷を埋める～

養郷新林遺跡の道路遺構は、丘陵上の地形に合わせて切土（オープンカット）工法と盛土工法を巧みに組み合わせることで作道されています。その工法は大きく、①丘陵尾根の頂部ではなく、少し下方を切り、その切土を利用して谷側の斜面に盛土を行い作道する工法、②丘陵頂部を水平にカットして作道する工法、③丘陵頂部に深い切通し（切土）を行い作道する工法の3種類に分けられます（右イラスト）。

とくに①は、司馬遷の『史記』に「塹山埋谷」（山を切り、谷を埋める）とみえる秦の直道※に通じる工法として注目されます。

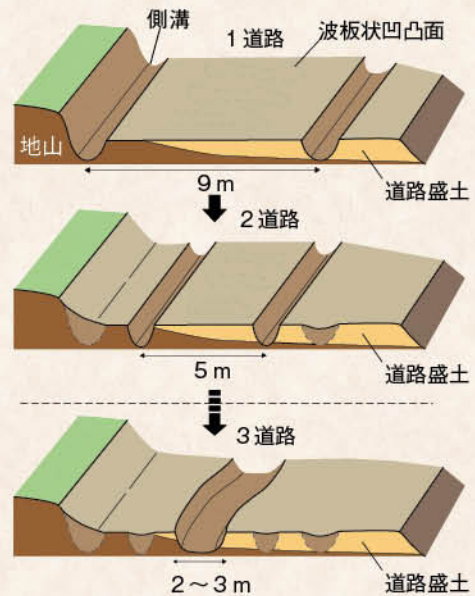
※秦の直道：紀元前3世紀に秦の始皇帝が匈奴の侵攻に備えて建設した巨大な道路。全長750km、最大幅は60mに及ぶ。

時代とともに変わりゆく道

遺跡では3つの道路遺構が見つかり、1道路→2道路→3道路の順に変遷したとみられます。1道路は両側に側溝を備えた、幅9mの大規模な道路です。古代山陰道が険しい丘陵上でも広い道幅を保っていたことが分かります。続く2道路は1道路と同じく側溝を備え、直進性を維持していますが、道幅は5m前後に狭まります。



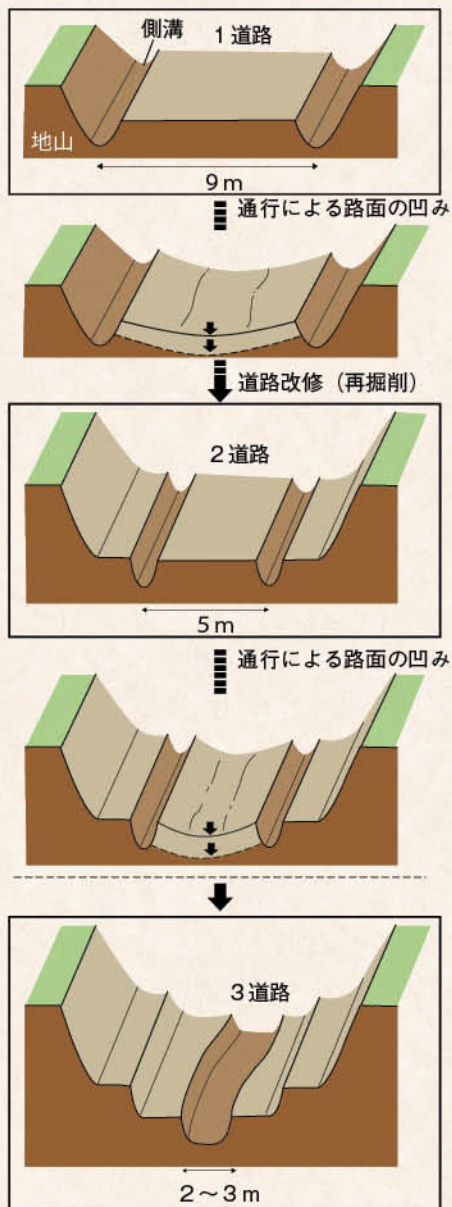
トレンチ4の道路遺構（道路工法①） 東から



トレンチ3の道路変遷案（道路工法①の場合）

① 丘陵尾根のやや下側を切り、切土を利用して谷の斜面に盛土を行う工法	トレンチ3～5
② 丘陵頂部を水平にカットする工法	トレンチ2
③ 丘陵頂部に深い切通しを行う工法	トレンチ1

丘陵上における道路工法



トレンチ1の道路変遷案 (道路工法③の場合)



トレンチ3の道路遺構 (道路工法②) 北東から



トレンチ1の道路遺構 (道路工法③) 北西から



なみいたしやうおつとつめん
波板状凹凸面 (トレンチ4)
道路の路面には、「波板状凹凸面」と呼ばれる道路遺構に特徴的なくぼみが見つっています。その性格は諸説ありますが、道路地盤を補強するために用いられた土木技術の一種である可能性があります。

国家権力の象徴であった駅路は、律令国家が衰退するにつれて維持できなくなり、道幅が狭くなったとみられます。青谷横木遺跡でも平安時代に入る頃には道路規模が縮小されたことが判明しています。最終的につくられた3道路は、1・2道路のルートを踏襲するものの幅は2～3mとさらに小さくなり、側溝のない道へと変化しました。3道路の時期は良く分かっていませんが、もはや古代官道の姿をみることはできません。

消えた道路の謎

トレンチ1では、深い切通し (切土) により作道されていますが、3道路のみ確認されています。確実に通過するはずの1・2道路が見つかりません。しかし、切土法面に残る痕跡から、1・2道路の路面は、3道路よりも切通し内の浅い位置につくられていたことがうかがえます。通行による損傷や雨水によって路面が削られ、さらに、道路改修で再掘削されたことで、1・2道路はその姿を失ったと考えられます (上イラスト)。

よしだぼうじがさき
善田傍示ヶ崎遺跡の道 - 青谷上寺地遺跡と青谷横木遺跡をつなぐ道 -

青谷上寺地遺跡の延長線上にある道

善田傍示ヶ崎遺跡は、青谷上寺地遺跡と青谷横木遺跡を結ぶ古代山陰道の推定ルート上に位置しています。山裾の田んぼや畑に道路痕跡が示す帯状の地割が残っており、発掘調査では、盛土でつくられた道路遺構が見つかりました。道幅は5m以上あり、平野側には側溝が掘られています。路肩が崩れないように法面には石が丁寧に貼り付けられており、青谷横木遺跡の道路工法と似ています。

路傍で執り行われた律令祭祀

平野の低湿地では、木製祭祀具が数多く出土しています。青谷横木遺跡でも道路沿いの川跡などから、2万点以上にも及ぶ大量の木製祭祀具が出土し、古代山陰道の路傍で「祓」を中心とした律令祭祀が執り行われたことが分かります。青谷は国境に位置する交通の難所であることから、疫病や災いが進入するのを防ぎ止めたり、往来する人々の安全を祈願するために、多くの祈りが捧げられていたのかもしれません。



善田傍示ヶ崎遺跡の道路遺構（東から）



道路側溝（南東から）



善田傍示ヶ崎遺跡の遺跡位置と古代山陰道

青谷西側丘陵 - 伯耆へ通じる国境の道 -

青谷西側丘陵でも現地踏査によって大規模な切通しが見つっています。丘陵尾根上を縦走する点は、東側丘陵の養郷新林遺跡とよく似ています。

古代山陰道はいかに険しい国境を越え、伯耆国へと向かったのでしょうか？調査研究の進展によりさらに、その具体的な姿が解き明かされることが期待されます。



青谷西側丘陵から青谷平野を望む

(撮影：鳥取県建設技術センター)

編集・発行

鳥取県埋蔵文化財センター

発行年月日 令和2年5月

〒680-0151 鳥取市国府町宮下1260番地
TEL 0857-27-6711 FAX 0857-27-6712
ホームページ <https://www.pref.tottori.lg.jp/maibun>
フェイスブック www.facebook.com/tottorimaibun
メールアドレス maibuncenter@pref.tottori.lg.jp



※ 本パンフレットは、鳥取県埋蔵文化財センターが行う『古代山陰道の調査研究事業』の一環で作成し、青谷の古代山陰道について概要をまとめたものです。