

高丸遺跡の周辺では、古代山陰道と推定されていたルートにほぼ沿うところで、幅 10m前後の道路跡とみられる地形を 200mにわたり確認しています。今回確認した道路は、そのうちの北側 50m部分に当たります。

## 確認された道路跡について

土をよく固めて平坦に整地した層が約 50m以上、幅約 10mの範囲で見つかりました。整地層の厚さは最大で約 70 cmあります。西へ向けて深くなる谷状のくぼ地に築かれています。

整地層の下層には古墳時代後期（紀元後 6 世紀前後）の焼土や炭が集中する遺構があることから、整地層の時期は古墳時代後期より新しいとみられます。

- ①整地した範囲が長くて幅広で大規模であること、
- ②遺跡の南に道路の延長部分と考えられる切り通しがあること、
- ③直線的であること、
- ④整地した層から甕や壺などの生活にかかわる土器がほとんどなく、土木工事の跡であることなどの特徴から、古代山陰道の可能性が強いと考えられます。

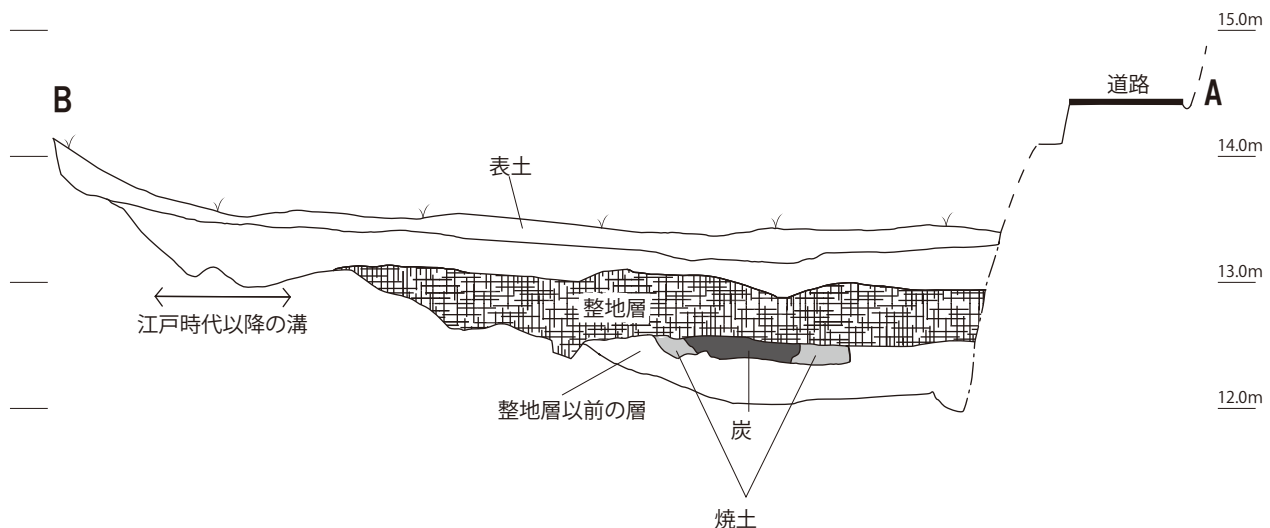
## 道路跡の意義について

古代山陰道の調査例は、島根県の東部ではこれまでもありますが、西部では初めてです。今回の調査は、石見の古代道路の実態を初めて明らかにするものといえます。

### ※古代道路について

奈良・平安時代には都と地方を結ぶ道路（「駅路（えきろ）」）が建設されました。10 世紀に編纂された『延喜式』には東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道の七つの道路（「七道」）が記されており、その重要度に従って大・中・小とランク付けされていました。このうち山陰道は都から丹波・丹後（713 年建国）・但馬・因幡・伯耆・出雲・石見の国々を結ぶ道で小路にランクされていました。また、駅路には平均約 16km ごとに駅家（うまや）が設置されました。

古代道路は幅約 9～12m という当時としては広い道幅を持ち、直進性を持っていました。これは古代の道路が都と地方を結ぶ緊急連絡網であることや古代国家の強大さを民衆にアピールすることが意識されていたと考えられています。古代の駅路は谷や海浜・河川沿いを避け、地盤のしっかりした台地や尾根の上を通っていることが多くみられます。そのため尾根を削ったり谷を埋めたりするなど大規模な造成工事が行われました。



古代の道路模式図