

# 島根県

## 街道 1

島根県には古代・出雲の国由来の古道が残っている。竹矢町の国分寺前の古道（松江市、律令時代）A がそれで、出雲国分寺の発掘調査の際に、国分寺正面に幅約 6m の砂利敷き道路が発見され、古代山陰道から国分寺への参道の一部と比定された。当時国分寺正面から南には農道が延びていたが、土を盛って直線化し古代道路を再現した。

撮影：馬場俊介（2008.5.17）



間部の石畳と違い、石の表面が平らで、サイズもほぼ均一、隙間なく組まれている。

## 街道 3

全国の石畳道が観光用に修復・整備され、場合によっては現存長の何倍もの長さの立派な石畳が新たに再現されるケースも多い中で、造られた当時のまま、保存状態も良く、長区間にわたって連続して石畳が残っている代表例の一つが笠松峠の石畳道（浜田市、文化 8 (1811)、市史跡）A である。波佐と長安を結び、鉄や和紙を運ぶ重要な街道であった。

撮影：馬場俊介（2004.4.21）



## 街道 2

美保関の青石畠（松江市、天保～弘化期(1830-47)）  
A は、大分県の今市宿と並ぶ町中の石畠であり、石畠のほとんどが峠道に集中する江戸期にあって特異な存在である。美保関は北前船交易の要所として

栄え、50 軒ほどの廻船問屋が集中していた。そのメインストリートを、近くの海中から切り出された青石と、北前船にバラストとして積まれていた越前の笏谷石を使って舗装したもので、山



撮影：馬場俊介（2008.5.17）

## 街道 4

世界遺産・石見銀山で、鉱山以外で最もシンボリックな存在が五百羅漢の石反橋群（大田市、明和元（1764）、国史跡）A である。アーチを構成する迫石が橋面石を兼ねるシンプルな構造が特徴である。アーチは本来、迫石相互のせん断摩擦で強度を保つ構造で、迫石上の壁石も安定化に役立っている。その壁石が全くない迫石だけの構造は造ることが難しく、小径間でもアーチの技術に長けていないと造れない。江戸時代、九州からほとんど出なかった“アーチの

提供：蔵田岳和



技術”がどういう経緯で石見にまで伝わったかは不明だが、結果は素晴らしい。

## 街道 5

近世の山陰道が海岸の断崖を通過する地点に造られた橋之海切道（大田市、宝暦 6（1709））B は、石川県の能登半島の先端の曾々木の岩崖道のような壮絶さはないが、この 2 例以外に該当する遺構がないので紹介する。牛馬の通行を可能にするため幅を広くとり、そのため海面近くを通した結果、大波による決壊で幾度となく通行不可能となり、その都度補修をくり返したとされる。



撮影:馬場俊介 (2012.11.11)

## 街道 6

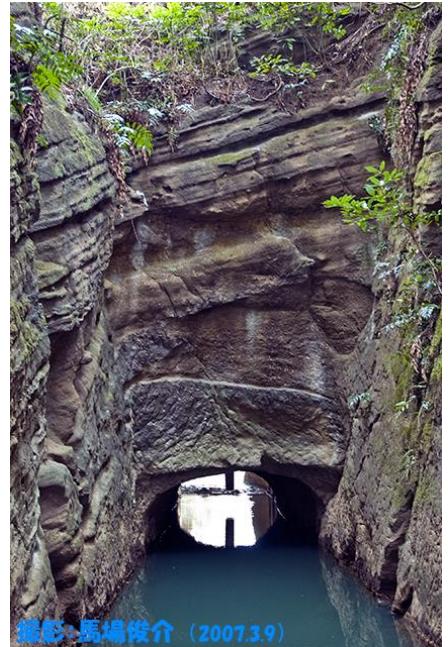
街道遺産の最後は、佐見一里塚（飯南町、江戸期）A である。人工の盛土ではなく、天然のマサ土の小丘を利用した巨大な一里塚で、クヌギの大木は江戸期に植えられたものと推定され、周辺景観を含め、見栄えのする一里塚である。西日本のー里塚は総じて保存状態が悪く、塚木も残っていないので、西日本随一の一里塚とも言える。



撮影:馬場俊介 (2008.5.24)

## 舟運 1

出雲には岡山の吉井水門に次いで、全国で 2 番目と 3 番目に古い運河閘門が造られた。出西岩樋（貞享 2（1685））A と来原岩樋（元禄 13（1700））A である。何れも、斐伊川と平野部



撮影:馬場俊介 (2001.3.9)

の高瀬川とを結ぶもので、斐伊川がかなりの天井川であったため、わが国の閘門としては例外的に 2 段の閘室を有している。出西岩樋は改修により閘門機能は消滅、一方、来原岩樋は往時の姿をよく留めている。「岩樋」というだけあり、上段の閘室は斐伊川との間の岩をくり抜いた素掘のトンネルとなっており、世界的にも例を見ない。高瀬川を開削した松江藩の開発棟梁（古志町の豪農）であった初代・大梶七兵衛（朝泰）の孫にあたる三代目・大梶七兵衛（朝則）が、祖父の遺した設計者をもとに築造した。

## 舟運 2

出雲に残る 2 つ目の全国トップクラスの舟運遺産は、桂島・櫛島間の防波堤（松江市、寛政 2（1790））A である。全長 325m は、オリジナルの形態を保った防波堤としては近世最長である。築造の目的は、桂



提供:山陰中央新報社

島と櫛島を石墨でつなぐことで一つの巨大な「波止」を造り出し、内側にある加賀港の安全性を高めることにあった。その壮大な発想には驚かされる。松江七代藩主・松平治郷の命により、藩の役人総計 82 人の陣頭指揮の下、伝馬船延べ 33600 隻、石を突き固める人夫 8000 人、捨て石人夫 3000 人を使い、わずか 18 日間で完成したと言われる。

### 舟運 3

港の係留施設は、日本海側の各所に 5ヶ所ほど保存状態の良い遺構が残っているが、最西部の遺構が沖泊の和船繫留（大田市、寛文 13（1673）以降、国史跡）**A** である。銀の積み出し港だった場所で、石

撮影：馬場俊介（2012.11.11）



撮影：馬場俊介（2008.4.21）



見銀山の関連施設でもある。臼状と鼻ぐり状の船繫ぎ石に加え、棒状の繫船柱も残っている（写真手前が臼状、遠方が棒状）。付近には、古龍港の和船繫留（大永 6（1526）以降）**B** や鞆ヶ浦の和船繫留（同左、国史跡）**C** も残っている。

県西部に残る河川の係留施設に、江津市本町の鼻ぐり石（江津市、元禄年間（1688-1704）頃？）**A** がある。狭い川の岸に沿って等間隔に並ぶ同一形状の穴あ

き石は、狭い川を一直線に並んで遡上してきた舟から荷物を下ろし牛や馬に乗せ換える際、小舟と牛馬の双方を繋ぐために使われたものである。本町川沿いに 15 基、横田家敷地内に 4 基現存している。全国でも例のない施設である。

### 農業 1

隠岐の知夫里島には、島の規模の割に巨大な農業遺構が残っている。赤ハゲ山の名垣（知夫村、中世？、村有形民俗）**A** は、大小さまざまな自然石を積み重

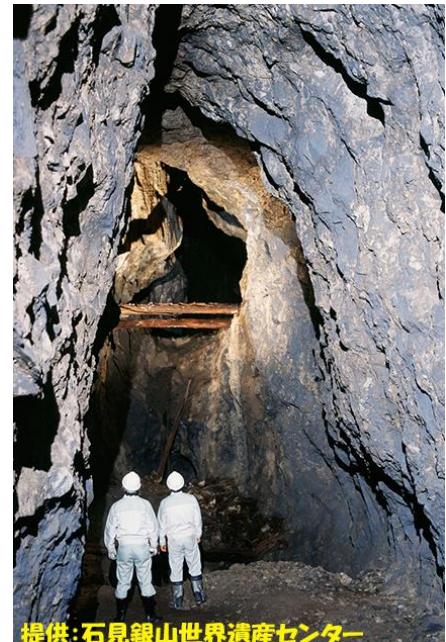


提供：知夫村教育委員会

ねた延長約 1 キロの石墨で、起源は牧畠の境界、中世の土地所有者の境界などの説があるが不明。現在は牧柵代わりに利用されている。

### 鉱業 1

日本最大の銀山であり、世界遺産でもある石見銀山を代表する坑道が大久保間歩（大田市、慶長 6（1601）以前？、国史跡）**A** である。初代・石見奉行の大久保長安が槍を持って馬に乗ったまま入ったという伝承があるほど、天井の高い部分がある他、鉱脈に沿って掘り進んだ「ひ押し」の跡が良好に残る。限定的に公開されている。

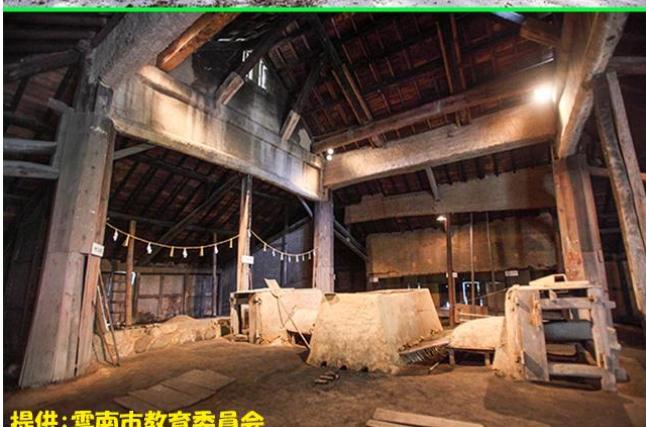


提供：石見銀山世界遺産センター

## 鉱業 2

全国でもたたら製鉄が最も盛んに行われていたのが島根県である。たたら遺構は、原料である砂鉄を作る鉄穴流しと、砂鉄と木炭を使って鉄を作る炉に分かれるが、たたらの中心であった出雲地方には鉄穴が少なく（現存遺構を見る限りでは）、原料を外部から搬入して製鉄を行う炉の多いことが特徴である。砂鉄を搬入する方式で現存する最大の遺構は山口県萩市の大板山たたら製鉄遺跡（燃料の木材は現地調達）であるが、出雲市で一番保存状態の良好な越堂たたら（江戸期、国史跡）Bは、砂鉄と木炭の両方を搬入しており、炉に特化していた。

こうした島根のたたら炉を代表するのが、菅谷高殿の製鉄炉遺構（雲南市、宝暦元（1751）、国有形民俗資料）Aである。現存する全国唯一のたたら遺構であり、巨大な入母屋・茅葺屋根の建屋の中央に高さ1.25m、長さ3mの粘土製の炉が設けられ、かつてのたたら製鉄のあり方を今に伝えている。



提供:雲南市教育委員会

## 防災 1

わが国最古で最大の巨大な切通し水路が、掛戸の切通し（大田市、徳治元（1306）、市名勝）Aである。



る。鎌倉時代に行われた土木事業の中で最大級のもので、波根湖の水を直接日本海へ排水させるため（北の砂浜に向けて掘られた排水路は堆砂で使えなくなったため）、海沿いに延びる最大高さ50m、幅50mの細長い丘陵を切り開いて造られた、幅25mの排水路。地元の郷士・有馬次郎左衛門一政と二代目の次郎左衛門尉宗茂が、千数百人の夫役を指揮し7年余の歳月をかけて造り上げたとされる（16世紀との説も）。残念ながら、水路の中に残された高さ20mほどの塔状の岩「掛戸の松」の方が有名になっている。

類似したものに、意宇川の水害を減らすため剣山を切り開いて直線化した日吉の切通し（松江市、承応元（1652））A、排水河川のない神西湖の湖害を防ぐために掘られた差海川（出雲市、貞享4（1687））Aがある。

## 防災 2

出雲平野に残る黒松を使った農家の防風林である築地松（出雲市）Aは、砺波平野と並ぶわが国の代表的な散居村である。元々は防水機能も兼ねていたが、江戸中期から斐伊川の堤防工事が進み洪水の心配が少なくなると、防風機能のみとなった。

