

# 紀 要

第 21 号

2008. 3

財団法人 滋賀県文化財保護協会

## 近江・野洲郡内の古代東山道ルート復元について

### —琵琶湖東岸地域における水陸ネットワークの形成過程との関係をめぐって—

辻川 哲朗

#### 1. はじめに

古代の近江国には東山道・東海道・北陸道といった主要古代官道が設置されるとともに、山地を挟んで隣接する諸地域との間には多数の峠越えルートが存在していた。さらに前近代には、これら陸路とともに琵琶湖・内湖群や、それらに流入する大小さまざまな河川群からなる内水面を利用した水路網が重要な役割を果たしていた。そうした意味において、古代の近江が多数の陸路と水路から構成される「道の国」という側面を色濃く示すことはつとに指摘されてきたところである。

なかでも古代官道の設置はネットワーク整備の一つの到達点といえる。それが地域社会内での水陸ネットワークの形成過程のなかに古代官道の設置をいかに位置づけるのかという点で検討の余地が残されているように考える。そうした観点に立つと、植田文雄氏（植田2002）や瀬口眞司氏（瀬口2004・2007）が示した琵琶湖周辺地域における物流網の形成過程に関する検討は示唆に富むものである。そこで本稿は、植田・瀬口両氏の指摘を参考にしつつ、琵琶湖周辺地域におけるネットワークの形成過程のなかに古代官道の設置を位置づけることを主たる目的とする。具体的には、野洲郡内の東山道ルートをめぐる足利健亮氏と高橋美久二氏の議論を対象とし、琵琶湖東岸地域における水陸ネットワークの成立過程との関わりをなかで若干の考察を試みてみたい。

#### 2. 野洲郡内の東山道ルートをめぐる諸論説（図1）

##### 2.1 足利健亮氏によるルート復元

古代近江の東山道について、歴史地理学的手法を用いて総括的にルートを復元したのは足利氏である（足利1970・1988・1996）。足利氏は、『延喜式』に記された駅家の位置を推定したうえで、それらをつないでルートを想定するとともに、郡界との関係や条里等の地割痕跡を仔細に検討することによって近世中山道に踏襲された部分とその後に変動した部分を峻別し、湖南・湖東平野を東北方向に屈折しながら直進する直線計画道路を推定した（以下、足利氏による推定ルートを足利ルートと仮称する）。さらに、東山道の公定・道路建設については、大化改新（646年）の詔に「駅馬・伝馬」の設置が述べられ、白雉4（653）年に「処々の大道を修治る」と記録されたことに依拠し、近江における東山道の駅制の整備と道路の建設時期を、7世紀中葉頃に想定した（足利1996）。

この足利ルートについては、1996年に犬上郡甲良町尼子西遺跡（内田1998）において推定ルート上で路面幅12mの

道路遺構が検出されたことから、その想定 of 妥当性が考古学的に実証されることとなった。

##### 2.2 高橋美久二氏によるルート復元

このような考古学的検証例を得ることで通説としての位置を確立した足利ルートにたいして再検討を加えたのが高橋氏である（高橋2000・2005・2006）。氏は足利ルートを大筋で認めながらも、野洲郡区間と神崎郡区間において新たなルートを示した。ここでは、足利ルートに対して大きく修正を加えた野洲郡区間に限って概述することにした。

高橋氏は、足利ルートでは湖東地域（犬上・愛知・神崎・蒲生郡）・湖南地域（栗太郡）の条里が東山道を基準に施工されているにもかかわらず、野洲郡区間のみが条里方向と東山道の方向が平行しないのはなぜかという疑問をいだき、野洲郡内の足利ルートを再検討した結果、足利ルートとは異なり、栗太郡から進んだ東山道は守山市守山付近（図1-イ）から北上し、現日野川の南側付近（図1-ロ）で条里に沿って東折した後、野洲市鏡付近（図1-ハ）で足利ルートに接続する新たなルートを想定した（以下、高橋氏が想定した野洲郡内の新ルートを高橋ルートと仮称する）。

##### 2.3 検討の課題と視点

以上のように、足利氏・高橋氏が復元したルートは野洲郡内において大きく齟齬をきたしている。このような両者の違いは、高橋氏が「東山道＝条里の基準ライン」という前提を第一に考えてルートを復元したことにたいして、足利氏が基準ラインとしての条里の役割を認めつつも、野洲郡内のルートについては条里以外の要素を重視したことによって生じたと考える。

この問題の解決には、なによりいずれかの復元ルート上で道路遺構が検出されることが必要であろう。しかし早々にそれを望めない以上、次善の策を探る必要がある。本稿では、琵琶湖周辺地域における水陸ネットワークの形成過程のなかで、両氏のルートの位置づけの妥当性を検討するという方向をとることにした。具体的には①両氏の復元ルートと地形的条件の相関性に関する検討、②東山道の公定・整備に先立つ段階でのネットワークの形成過程の検討、という二つの視点から、両氏が復元する野洲郡内の東山道ルートを見直してみたい。

#### 3. 地形からみた東山道ルート

##### 3.1 地形的条件からの検討

**琵琶湖東岸地域の地勢** 現在では、琵琶湖東岸地域には

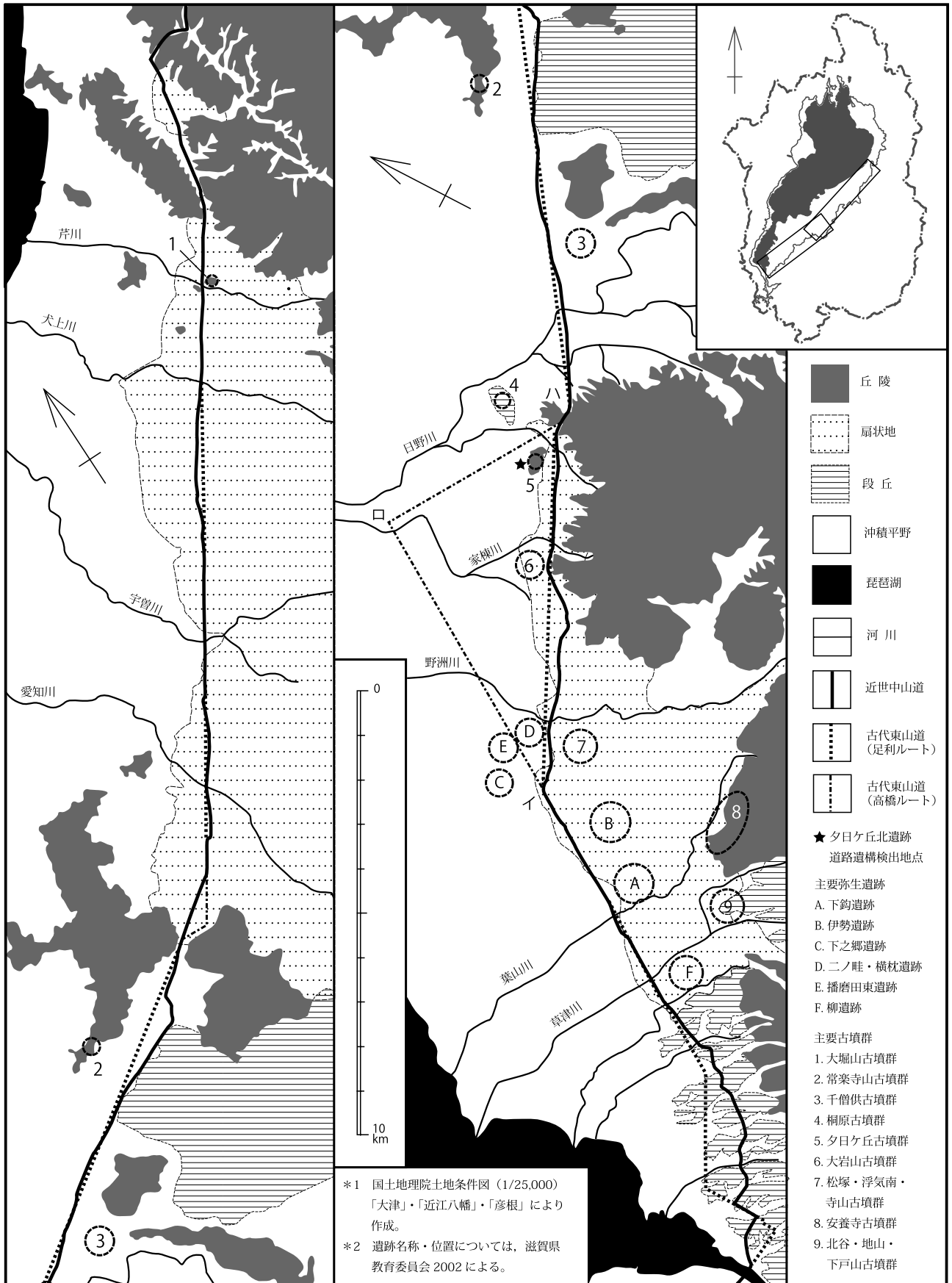


図1 古代東山道推定ルートと地形区分

広大な沖積平野が形成されており、その中を大小さまざまな河川群が東側の丘陵部から琵琶湖へ流下している。これらの河川群の多くは丘陵部裾付近に扇状地を形成している。なかでも河川規模の比較的大きな野洲川・愛知川・犬上川は大規模な扇状地を形成する点を特徴とする。一方、日野川は顕著な扇状地を形成しておらず、流域のほぼ全域にわたって沖積平野部が形成されている。さらに、中小規模の河川群は大規模扇状地を形成する大河川の支流と、大規模な扇状地の間を流れる河川群とに分けることができる。

**地形的条件からみた足利ルート** 地形的にみた足利ルートの最大の特徴は扇状地末端部を通過することである。段丘地形が発達した栗太郡南部（瀬田付近）や顕著な扇状地を形成しない日野川流域を含む蒲生郡域を除けば、扇状地が形成された栗太郡北部・野洲郡・愛知郡・犬上郡のいずれにおいても扇状地下半～末端付近にルートが位置する点で共通する（図1）。従来、このような足利ルートの地形的特徴はあまり着目されてこなかったようであるが、ルートの選定背景を考えるうえで重要な手がかりとなると考える。以下にその点について検討を進めていこう。

**扇状地の地形的条件** 上述したように足利ルートは扇状地末端部付近を通過することが特徴である。そこで、扇状地の地形的条件を確認しておきたい。扇状地は保水力が低く、河川の流水は地下にもぐってしまうために水流は少ない。そのために扇状地上は高燥といえるが、用水を確保しがたいために、長らく水田化を達成できなかった。とりわけ愛知川や犬上川はこうした傾向が著しい。一方、伏流水となった地下水流は扇状地先端部付近で湧出することが多く、こうした井泉は灌漑・生活用水として利用されていた。また、扇状地は扇頂部が高く、扇端部に向けて低くなっており、その勾配はかなり急斜である。それに対して、足利ルートのように扇状地末端部付近をおおむね等高線に沿って通行すれば、アップダウンは比較的緩慢であり、往来に適しているといえる。また、上述した水流の乏しさは、逆に渡河の容易さをもたらしたであろう。

**地形条件からみた高橋ルート** 一方、高橋ルートでは、足利ルートとほぼ一致する栗太郡北部・愛知郡・犬上郡については扇状地末端部を通過することになるけれども、新たなルートが想定された野洲郡については扇状地末端部ではなく、日野川下流域の沖積平野部を通過することになる。そこで、こうした沖積平野の地形的条件を次に整理しておこう。

**沖積平野の地形的条件** 沖積平野部の特徴としては、以下の諸点をあげることができよう。現在では平坦な地形を見せる沖積平野であるが、東山道が公定・整備された7世紀中葉以前の段階では、谷地形の埋積や微高地を含めた耕作活動による人為的平坦化がさほど進行していたとは考えがたい。であるから、今以上に起伏に富んだ地形—網状に河川群が併流し、その間に微高地が形成されるという景観

を想定できる。高橋ルートでは沖積平野を南北方向に移動することになるが、そうなる多数の微高地と河川群からなるアップダウンを越えていかねばならない。加えて、河川群は微高地の間に大小さまざまな規模の谷地形を形成しており、そこは河川群が網状に流下する低湿地であったから、往来はかなり困難であったと考えるのが自然であろう。それゆえ、平坦化が進行する以前の沖積平野部は必ずしも通行に適していたとはいえない。むしろ、こうした特徴を考慮すると、沖積平野においては、陸路による南北方向の移動よりも、水路を用いた舟運による東西方向の移動の方が適していたと考えられるのである。

以上から、往来のしやすさという点から考えると、琵琶湖東岸地域を南北方向に移動するには、沖積平野部にルートを想定する高橋ルートよりも、扇状地末端部に立地する足利ルートの方がより通行に適していることがわかる。そうすると、高橋ルートでは、他の郡域では扇状地末端部に立地する東山道がなにゆえ野洲郡においてのみ沖積平野部に設定されたのかという点に疑問が生じるのである。

### 3.2 水路との関係

**扇状地末端部の重要性** 以上では、地形的条件からみると、足利ルートの方が往来のしやすさという点でより適であることを述べた。しかし、扇状地末端部の地形的条件の重要性はそれにとどまるものではない。とくに水路—この場合の水路とは、湖岸部と内陸部とを結ぶ内水面の水路を利用した舟運を示す—との関係を視野にいとると、その重要性は際立ってくる。以下、この点について検討してみたい。

**遡上限界点** 扇状地末端部という場には、水路を規定する重要な要素があると考えられる。それは水路の遡上限界点という性格である。湖岸部から扇状地にいたる間の断面図（図2）を作成すると、その特性を明確に看取することができる。つまり、湖岸部から沖積平野部にかけての傾斜は緩やかであるが、その傾斜が急に変化する傾斜変換点を見出すことができる。この傾斜変換点はほぼ例外なく扇状地末端部に相当するのである。先述したように扇状地上は河川の水流が伏流水となりやすいために水量が少なくなることと考えると、こうした傾斜変換点付近は湖岸部から内水面の水路を利用して遡上してきた船が遡上しうる最高点にあたる可能性が高い。その場合、湖岸部から水路を遡上してきた貨客は扇状地末端部でいったん船を降り、それより上流には陸路によって進むことになる。また逆に、陸路を経てきた貨客はここで船に積み替えられて、水路を下って湖岸部へと運ばれたのであろう。このような意味で、扇状地末端部は水陸路の接続点という機能を持つことになる。

### 3.3 小結

以上、立地条件から足利ルート・高橋ルートを検討してきた。その結果を箇条書きで示しておきたい。

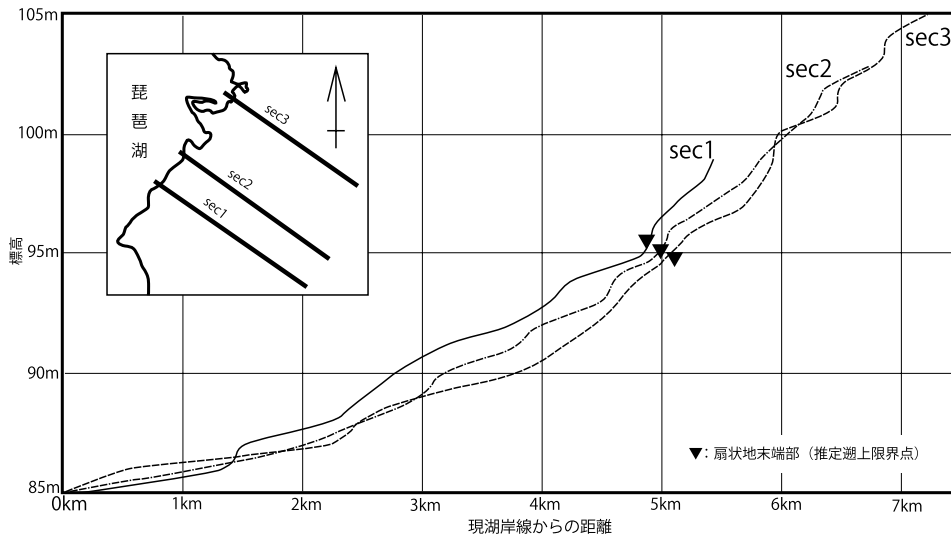


図2 湖南地域における湖岸部から扇状地間の断面図

①足利ルートでは扇状地末端部付近を通るという立地上の特徴が看取できる一方、高橋ルートでは野洲郡内のみが沖積平野部を通過すること。

②扇状地末端部付近は高燥であるとともに比較的安定しており、等高線に沿って往来しやすく、加えて扇状地末端部は水路一舟運の遡上限界点であり、水陸路の接続点としての条件を備えていること。

③一方、平坦化が進む以前の沖積平野部は、網状に流下する河川群による低湿な谷状地形とその間の微高地が接続する状況であり、今以上に起伏に富んだ地形であったと考えられるため、その間を南北方向に通過することはかなり困難であること。むしろこうした網状河川群を利用した水路による東西方向の移動に適した環境であったこと。

以上の諸点を考えあわせると、陸路の条件としては扇状地末端付近に想定された足利ルートの方が高橋ルートに比して格段に有利であるといえる。

#### 4. 東山道に先行するルート形成

##### 4.1 遡上限界点における遺跡展開

前章において述べた扇状地末端部がもつ水陸路の接続点という特性は古代以前の遺跡分布においても一定の影響を与えたと考えられる。そこで、扇状地末端部付近での遺跡展開を遡及的にみていくことで、古代東山道に先行する扇状地末端部における活動のあり方について整理してみよう。

**縄文時代** すでに瀬口氏(瀬口2004・2007)によって、縄文時代早期後葉以降、扇状地末端部付近への進出し、中期後葉以降は定住傾向を示すことが指摘されている。

**弥生時代** 弥生時代の集落展開について、調査事例に恵まれた湖南地域を主たる対象として概観してみよう<sup>1)</sup>。

前期段階には流域ごとに湖岸部において集落が出現する(草津市烏丸崎遺跡、守山市赤野井浜遺跡・服部遺跡等)とともに、沖積平野部と扇状地付近(栗東市中沢遺跡、野

洲市三宅遺跡等)や沖積平野部の中小河川の合流点付近(栗東市霊仙寺遺跡、守山市寺中遺跡等)に集落が出現する。中期前葉から中葉にかけては沖積平野部を中心に集落が展開する(草津市門ヶ町遺跡・宮前遺跡等)。続く中期後葉から末葉には扇状地末端部付近に大規模な「環濠集落」が出現し、中小河川の水系ごとに展開する(守山市下之郷遺跡、山田町遺跡、二ノ畦・横枕遺跡、栗東市下鈎遺跡等)。後期前半には大型「環濠集落」は衰退し、小規模な集落が点在するようになる(守山市酒寺遺跡・服部遺跡)。後期後半には、大型建物群からなる中心構造をもつ大型集落が扇状地末端部付近に出現する(守山市伊勢遺跡・栗東市下鈎遺跡)。

以上の集落展開のなかで大きな画期となるのが、中期後葉から末葉にかけての大型「環濠集落」の出現と展開である。こうした現象については、当該期において顕著になった鉄器流入を契機とした戦闘状態の激化とそれに応じた防衛的な集落の出現としてみなしたり、また湖南地域程度の広域な社会的統合を示すと解釈したりできるかもしれない。しかし、そうした解釈案だけでは、なぜ扇状地末端部に占地したのかという点を十分説明しえないように思われる。遡上限界点としての扇状地末端部の特性—つまり、水陸路の接続点としての特性を考慮すると、扇状地末端部付近に展開した大型「環濠集落」群については次のような解釈を想定している。つまり、前期より形成されてきた水系ごとの共同体は、中期後葉頃の西方からの鉄器流入を契機として、外部との交易ルートを確保するために競合関係に入り、それぞれの遡上限界点を確保することを目的として水陸路の接続点である扇状地末端部に交易拠点を設けたと考えるのである。後期後葉には社会的統合による交易ルートの固定化が進み、こうした競合関係は解消されて、大型「環濠集落」は衰退することになるのであろう。

**古墳時代** 続く古墳時代については、古墳分布に扇状地

末端との相関性を見出しうる例として、足利ルートに近接した位置、そのルートから視認できる位置に築造された古墳および古墳群の存在に着目することにした(図1)。なぜなら、古墳が単なる「墓」にとどまるものではなく、造墓中および造墓後における外部からの視覚性(「見せるもの」・「見られるもの」としての古墳)を強く意識した政治的記念物であると考えられるからである。

これらには前期から後期にかけての主要首長墓が含まれている。個別の具体的な記述は省略するが、図1にあげたなかでも、近江八幡市千僧供古墳群や野洲市大岩山古墳群等は前期から後期にかけて断絶をふくみつつも造墓が継続した古墳群であり、いずれも足利ルートに近接していることから、そこからの視線を十分意識したと判断できる事例である。安土町常楽寺山古墳群や彦根市大堀山古墳群等も足利ルートから十分視認できたと考えられる。

このような古墳時代をとおして行われた扇状地末端部付近における主要首長墓の造営活動は、当然ながらそれらを見る人々の存在を前提としていたはずであり、古墳を見る人々が扇状地末端部付近を日常的に往来していた状況を想定することができる。こうした人々の視線が扇状地末端部付近の南北方向の陸路を起点としたことは、水路との関係を想定しがたい千僧供古墳群の立地からも推測できよう。このような古墳分布と足利ルートとの相関性からは、古墳時代において扇状地末端部付近を周辺古墳を視認しながら進むルートが足利ルートの周辺に形成されていたと考えられるのである。

#### 4.2 東山道の公定・整備に先行する広域道路の整備

以上の検討からは、東山道の公定・整備に先行する諸段階において、水陸路の接続点という扇状地末端部の特性を顕著に示す諸活動を見出すことができた。なかでも古墳分布からは東山道の公定・整備前に日常的に人々が往来した扇状地末端部における陸路の存在を積極的に想定した。

こうした陸路が実際に検出された事例はいまだ少ないけれども、野洲市夕日ヶ丘北遺跡において検出された道路遺構はそのような例として評価しうる余地がある。本事例は野洲市北端部にある夕日ヶ丘丘陵の北西麓で検出された道路遺構K001である(辻川他2007)。本例は2条の側溝から構成される道路遺構で、側溝間の心々距離は約3m、道路幅員は約2.8mをはかる。側溝の平面形態は地形に沿った緩やかな円弧状を呈する。側溝は一部に不自然に屈曲したり、直線的な部分が食い違ったりする部分が認められることから、掘削にあたっては縄張りによって工区を分け、それぞれ併行して掘削作業を実施したことがわかる。側溝内から石製模造品(有孔円板・剣形等)・須恵器・土師器等が出土した。須恵器は7世紀前葉頃の特徴をもつもので、この道路の機能時期の一点を示している。本事例については、隣接する須恵器生産遺跡に伴う道路とも考えられるが、単なる地域内の道路にとどまるものではなく、複数地

域間をつなぐ広域道路の一部であった可能性も指摘されている(近江2006)。夕日ヶ丘遺跡の東方約600mには足利ルートが通過しており、その可能性は十分考慮に値する。

現時点では古代東山道に先行する段階の広域道路の様相を知りうる資料に恵まれていないものの、夕日ヶ丘北遺跡の事例を積極的に評価すると、東山道の公定・整備に先立つ段階—少なくとも7世紀前葉には、直線道路ではなく地形に沿った形態ではあるが、明確な両側側溝をもつ道路が整備されていたことになる。

#### 4.3 小結

以上から、少なくとも古墳時代には扇状地末端部付近に南北ルートが形成されていたこと、さらに7世紀前葉以前にはそうした道路の整備がなされていた可能性を指摘した。そうすると東山道は、それに先立つ段階に扇状地末端部付近の地形的特性によって形成された陸路を基盤として、直線道路として公定・整備されたものであり、そのルートは足利ルートであったと考えることになる。

### 5. 水陸ネットワークの形成過程

以上の検討結果をまとめる意味で、琵琶湖東岸地域における水陸ネットワークの形成過程を段階的に整理しておきたい。

**1段階** 弥生時代中期中葉以前の段階。縄文時代以来、河川群を利用した東西方向の舟運によって沖積平野部—湖岸部と内陸部(扇状地末端部)までの間の水路が機能していた(瀬口2004)。なお、南北ルートについては、扇状地末端部付近での陸路も想定できるけれども、主たるルートは湖岸部を河口もしくは内湖つたいに航行する舟運であったと考える。

**2段階** 弥生時代中期後葉から末葉の段階。扇状地末端部周辺において大型「環濠集落」が形成される。先述したとおり、河川群を利用した東西方向の舟運の遡上限界点付近に交易拠点としての機能をもつと考える。この段階では、扇状地末端部付近において交易拠点間をむすぶ陸路が成立していた可能性が高い。南北ルートについては、前段階と同様に湖岸部での舟運が主体であったと考える。

**3段階** 弥生時代後期後葉の段階。前段階の大型「環濠集落」が衰退する一方で、伊勢遺跡のような拠点集落が出現する。その背景には、野洲川下流域における地域統合が進み、前段階の競争的に交易ルートを確保しあう状態から、地域統合の進展によって交易ルートが固体化される状態へ変化したと考える。この段階においても東西方向は内陸河川群による舟運が主体的であった可能性が高い。また、南北ルートについては、扇状地末端部付近での陸路が用いられた可能性とともに、前段階と同様に湖岸部での舟運も併用されたと考える。

**4段階** 古墳時代には、扇状地末端部周辺において古墳群が形成されており、足利ルート周辺には、それに先行す

る扇状地末端部の南北方向の陸路が確実に成立していたと考える。

5 段階 7 世紀前葉頃には、夕日ヶ丘北遺跡例のように、前段階に古墳分布をとおして見いだせた扇状地末端部での南北方向の陸路の整備が実施されるが、そのルートは地形に沿った曲線道路である。この段階の南北ルートとしては、扇状地末端部付近の陸路と湖岸部での水路が併用され、両者の間を、内陸河川群を用いた東西方向の舟運が取り結んでいた状況を想定できる。

6 段階 前段階に整備が進んだ扇状地末端部の南北方向の陸路を基礎として、直線道路である古代東山道が公定・整備される（7 世紀後半以降）。この段階においても、沖積平野部における東西方向の移動は内陸河川群を利用した舟運が主体となったと考えられる。

## 6. おわりに

以上、野洲郡内の東山道ルートをめぐる足利健亮氏と高橋美久二氏の議論を対象として、琵琶湖東岸地域における水陸ネットワークの成立過程との関わりをなかで若干の考察を試みてきた。その結果、古代東山道の公定・整備以前の段階において、すでに扇状地末端部には南北方向の陸路が形成され、一定度の整備がなされており、それを基盤として古代東山道が設定された見通しをえることで、足利ルートの妥当性を見出した。

とはいえ、高橋ルートの推定根拠となった地割や道路余剰帯に関する検討等、実証的な検討を欠いた議論となった点は十分承知している。残された課題群については、今後改めて再論を期し、本稿を終えることにしたい。

## 付記

高橋美久二先生には、夕日ヶ丘北遺跡発掘調査中に道路遺構を検出したさいに現地指導を仰いだところ、ご快諾いただいた。現地では道路遺構について事細かにご教示を受け、記者発表に備えることができた。夕日ヶ丘北遺跡の調査で検出した道路遺構をきっかけとして、琵琶湖周辺地域での陸路と水路の成立過程に興味を持つようになった。本稿では高橋先生が推定されたルートについて周辺遺跡の状況から再検討を加えた結果、それが成立しがたいという見通しを示した。本来ならば拙論を先生にお聞きいただき、ご批判を仰ぎたかったが、それも今となっては適わぬことになってしまった。賜った学恩に深く感謝申し上げますとともに、あらためてご冥福をお祈りいたします。

本論の作成にあたっては、夕日ヶ丘北遺跡の現地調査をともにした木戸雅寿・重田勉両氏、ならびに瀬口眞司・畑中英二・岩橋隆浩・上垣幸徳の各氏との議論に拠る部分が多いことをとくに記して、感謝申し上げます。また、貴重なご指導を賜った林博通先生に厚くお礼申し上げます。

(つじかわ てつろう：企画調査課 主任)

## 註

(1) 以下、弥生集落の動向については、近藤広氏（近藤1998）・山崎秀二氏（山崎1998）・川畑和弘氏（川畑2001）・伴野幸一氏（伴野1999・2000）等の業績を参考にした。

## 挿図典拠

図1・2 国土地理院地形分類図（1/25,000）「彦根」・「近江八幡」・「大津」をベースマップとして、辻川作成。

## 文献（著者・刊行機関名50音順、刊行年順）

- 足利健亮 「恭仁宮の京極および和泉・近江の古道に関する若干の覚え書き」『社会科学論集』大阪府立大学（足利1985に収録）1970
- 足利健亮「近江の土地計画」『日本古代地理研究』大明堂 1985
- 足利健亮「歴史地理学的見地からみた中山道」『中山道（中近世鼓動調査報告書2）滋賀県教育委員会 1996
- 植田文雄「古墳時代黎明期における日本海勢力と近江」『往還する考古学』（近江貝塚研究会論集1）近江貝塚研究会 2002
- 内田保之『尼子西遺跡2』（ほ場整備関係遺跡発掘調査報告書X X V-2）滋賀県教育委員会・財団法人滋賀県文化財保護協会 1998
- 近江俊秀『古代国家と道路』青木書店 2006
- 川畑和弘「初期稲作と弥生集落」、高谷好一他編『日本文化のかなめ』サンライズ出版 2001
- 近藤 広「近江野洲川流域における中・後期の弥生集落」第45回埋蔵文化財研究会実行委員会 1998
- 瀬口眞司「縄文時代の近江における物流網の成長過程」『往還する考古学』（近江貝塚研究会論集2）近江貝塚研究会 2004
- 瀬口眞司「琵琶湖周辺の縄文社会—丸木舟の果たした役割」、滋賀県文化財保護協会編『丸木舟の時代—びわ湖と古代人—』サンライズ出版 2007
- 高橋美久二「古代近江国の東山道」『地図と歴史空間—足利健亮先生追悼論文集—』大明堂 2000
- 高橋美久二「中山道と武佐宿」『近江八幡の歴史 第一巻 街道と町なみ』近江八幡市 2004
- 高橋美久二「近江の条里—呼称法の復原と基準線—」『近江の考古と地理』滋賀県立大学人間文化学部考古学研究室 2006
- 辻川哲朗・木戸雅寿・重田 勉『夕日ヶ丘北遺跡・大篠原西遺跡』（県営農業農村整備関係（県営田園交流基盤・田園空間整備）遺跡発掘調査報告書）滋賀県教育委員会・財団法人滋賀県文化財保護協会 2007
- 伴野幸一「滋賀県伊勢・下之郷遺跡」、西谷正編『邪馬台国時代の国々』（季刊考古学別冊9）雄山閣出版社 1999
- 伴野幸一「湖南地域における弥生集落の動向—野洲川流域の弥生時代中期後半から後期の集落をめぐって—」『みずほ』33、大和弥生の会 2000
- 山崎秀二「弥生環濠集落から邪馬台国へ」『月刊古代研究』8、奈良日日新聞社 1998

編集後記

前号の紀要より表紙デザインの刷新をはかりました。書架に並ぶことを想定し、各号ごとにテーマカラーを定めて発刊を重ねていきたいと思えます。

本書が文化財の保護のため、広く活用されることを心より願っております。

(編集担当 M. N.)

平成20年（2008年）3月

**紀 要 第21号**

編集・発行 財団法人滋賀県文化財保護協会

大津市瀬田南大萱町1732-2

Tel. 077-548-9780(代)

<http://www.shiga-bunkazai.jp/>

E-mail: [mail@shiga-bunkazai.jp](mailto:mail@shiga-bunkazai.jp)

印刷・製本 三星商事印刷株式会社