

紀伊の南海道駅路 —伊都郡を中心として—

大岡康之

要 旨

駅路は近年の研究成果により、幅 12mにも及ぶ大規模な構造物であったこと、それは何キロメートルにもわたって直進することが指摘され、さらに、30里(約 16 km)毎に駅家が置かれていたことが史料に見える。南海道駅路においても、これまで多くの諸先学の努力にもかかわらず、具体的なルートが解明されていない。ここではこれまでの地形図に加えて空中写真や直進指向・条里遺構との関係等によりそのルートの復元を試みる。

第1章 はじめに

かつて常識の範囲でしか認識できていなかった「駅路としての南海道」について、令和2年に開催された(公財)和歌山県文化財センターのシンポジウム「南海道の原風景」⁽¹⁾への参加で、認識を新たにすることとなった。そこでは和歌山県の北部を西流する紀の川北岸を南海道駅路(以後「南海道」と略す。)が通じていたにもかかわらず、南海道の具体的なルートが明らかになっていないこと。相当な規模の土木工事が施されているはずであるのに、この痕跡さえ発見されていないこと。駅路にはその設置条件や経由地が知られているが、その実態が明らかにされていないことなど、実在していたはずであり、これまでの研究においていくつもの示唆が示されているにもかかわらず、具体的なルートさえ確定されていないのが現状であった。

方法論的には、これまで地形図を基本に、それに表

現された道路や等高線などから駅路ルートの復元が試みられてきたが、本稿では昭和20年代前半のアメリカ軍が撮影した空中写真から現況の空中写真までネットで簡単に閲覧が可能となっていることから、地図情報からこぼれ落ちた情報をも含めて写真情報を中心に駅路ルートの復元を試みた。加えて、これまで駅路が幅広で直進指向であったことが指摘されてきているにもかかわらず、現況地形による先入観からこの条件が重視されてこなかった経緯もあり、そういった既存の復元案をリセットして白紙の状態からの復元を心掛けた。

また、駅路のルートは以下にも触れるように駅路存続期間中においてルートの変更や駅家の改廃が行われており、本稿においては駅路がもっとも盛んに用いられた奈良時代のルートの復元を試みたい。

第2章 南海道駅路

1. 都と南海道諸国を繋ぐ駅路

南海道は五畿七道の一つで、紀伊・淡路・阿波・讃岐・伊予・土佐の各国が含まれる。当時の国々には国府が置かれ、都と各国府を結ぶ道—駅路—が通じていた。駅路は都から太宰府までの山陽道と西海道の一部が「大路」、東海道と東山道が「中路」、それ以外が「小路」とされ、南海道は小路に含まれた。

南海道に関して、藤岡謙二郎氏⁽²⁾⁽³⁾、藪田香融氏⁽⁴⁾、服部昌之氏⁽⁵⁾らがそのルートについて述べており、平城京から下ツ道、巨勢谷、重阪峠、真土山を経て紀ノ川右岸を西進し、現在の和歌山市の加太へ到り、海路

を淡路、四国の阿波へと向かうルートが知られている。

駅路としての南海道ルートについては、詳細な資料がほとんど残されていない。これまでに発見された全国各地の駅路跡は道幅が12mの場合が多く、特に地形にあまり左右されず、直進性が強く指向されていることが指摘されている⁽⁶⁾。これだけの道幅を保ちつつ、直進性が強く、目的地への速達性が重視されたという。ところが、古代に造られたとはいえ、道は長く人々に利用され続け、道そのものが今日に残され、その形跡や痕跡が今に伝えられていなければならないところであるが、当時の駅路の多くは地上に残されていない。

近江俊秀氏は、「幅の広い道路は中央の権力を示すという重要な役割を担っていた」が、「10 世紀後半前後に（中略）他の道路とほぼ同規模となり、地盤の悪い部分など、維持・管理に手間がかかる部分を避けるように付け替えられたため、直進性を失」い、「また沿線の官衙もそれと同時期に廃絶するなど、駅路本来の目的は完全に失われ、地方の道路網の中に埋没してしまうのである。」と述べている⁽⁷⁾。

中央権力の誇示と、中央と地方官衙を直結する交通網としての駅路の目的が失われ、不必要な幅の広さや、地形を無視した直線ルートを持つ駅路は中央権力の衰退とともに消えていく運命となったようである。そのため、今日に駅路がそのまま残されることはほとんどなく、道幅は必要な広さに狭まり、直進していた道路も地形にあわせて迂回し、安定したルートに付け替えられて最低限の維持・管理で済むように変化していった。そして、当初の規模、経路からは大きく様変わりして、現況から南海道の跡を復元するには難しい状況となっていたようである。

これまで、和歌山県下においても歴史地理学を中心に諸先学が南海道の復元という問題に取り組まれてきたが、残念ながら、未だルートの具体化には至っていない。そのような中で、南海道研究に大きな足跡を残したのは、昭和 55 年(1980)の『歴史の道調査報告書(II)－南海道・大和街道他－』の刊行であろう⁽⁸⁾。この中で、足利健亮氏は南海道のルートの変遷を 5 期に分けて考察し、さらに、南海道の確実な通過地点から具体的に南海道の駅路について復元を試みている。さらに、南出真助氏は同書の中で⁽⁹⁾、加太の入江の復元から渡津としての賀太駅について、陸路と海路の接点の賀太の渡津の位置に迫ろうとした。

続いて、中野栄治氏は著書の中で⁽¹⁰⁾、南海道は直線で結ばれるのが基本であるが、紀伊国に入って真土山から渡津の加太までの間では 8 か所で屈折しているとす。それは沿道にある条里や国府、古墳、古代寺院等の位置が南海道のルートに影響しているとする。真土山と加太の間の屈折する 8 地点に挟まれた直線 9 区間について、それぞれ概要を示しているが、それも未だ定まっていない状態となっている。

その後の南海道研究は、主にここに掲げた研究を土

台に検討が加えられ、研究が進められている。

2. 南海道の変遷

南海道はそのルートに数度の変化が起きているとされる。『紀伊続風土記』には次のように記されている⁽¹¹⁾。

續日本紀曰 文武天皇大寶二年春正月始置紀伊國賀陀驛家日本紀略曰 桓武天皇延暦十五年二月勅南海道驛路迺遠使令難通因廢舊路通新路後記曰嵯峨天皇弘仁二年八月廢紀伊國萩原名草賀太三驛以不要也又同三年四月廢紀伊國名草驛更置萩原驛延喜式曰紀伊國驛馬萩原賀太各八匹と見ゆ以上の文を考ふるに 桓武帝の朝より以前には本國に萩原名草賀太三驛(割注)「今萩原驛の跡は伊都郡の村名となる名草驛は名草の郷名に驛家といふあり是なり其趾詳ならず意を以て推案するに名草郡山口莊にあるへし」を置れしなり平安の京となりて官道迂遠なるを以て四國より直に攝津に至りて本國を經る事を廢せらるよりて弘仁に三驛とも皆廢せるなり幾程なく驛家なくては不便なるより又更に名草加太二驛を置き又名草驛を廢して萩原驛を置く此より萩原加太二驛と定りしならん此延喜式に萩原加太二驛とある是なり加太驛より名草驛に至る其間五里許名草驛より萩原驛に至る間六里餘なり(割注)「厩牧令に三十里置驛とあるに應せり」名草驛廢する後は加太より直に萩原に至る其間道路甚遙遠なり意ふに平安の京の後には本國の往還希少にして驛舎の間遙遠にても事足りしならん

ここでは、『續日本紀』、『日本紀略』、『日本後紀』、『延喜式』から引用して、南海道に関する記事を拾っている。そこには遷都による都の位置の変化などに伴い、南海道に変更が生じた変化が記されている。その内容をまとめると、以下のとおりである。

- ① 大宝 2 年(702)1 月 初めて紀伊国加太駅家を置く。(『續日本紀』)
- ② 延暦 15 年(796)2 月 南海道駅路の旧路を廢して新路を通す。『日本紀略』
- ③ 弘仁 2 年(811)8 月 不要となったため、紀伊国萩原・名草・加太の 3 驛を廢す。『日本後紀』
- ④ 弘仁 3 年(812)4 月 紀伊国名草驛を廢し、萩原驛を置く。『日本後紀』
- ⑤ 延長 5 年(927) 紀伊国の驛馬は萩原・加太には

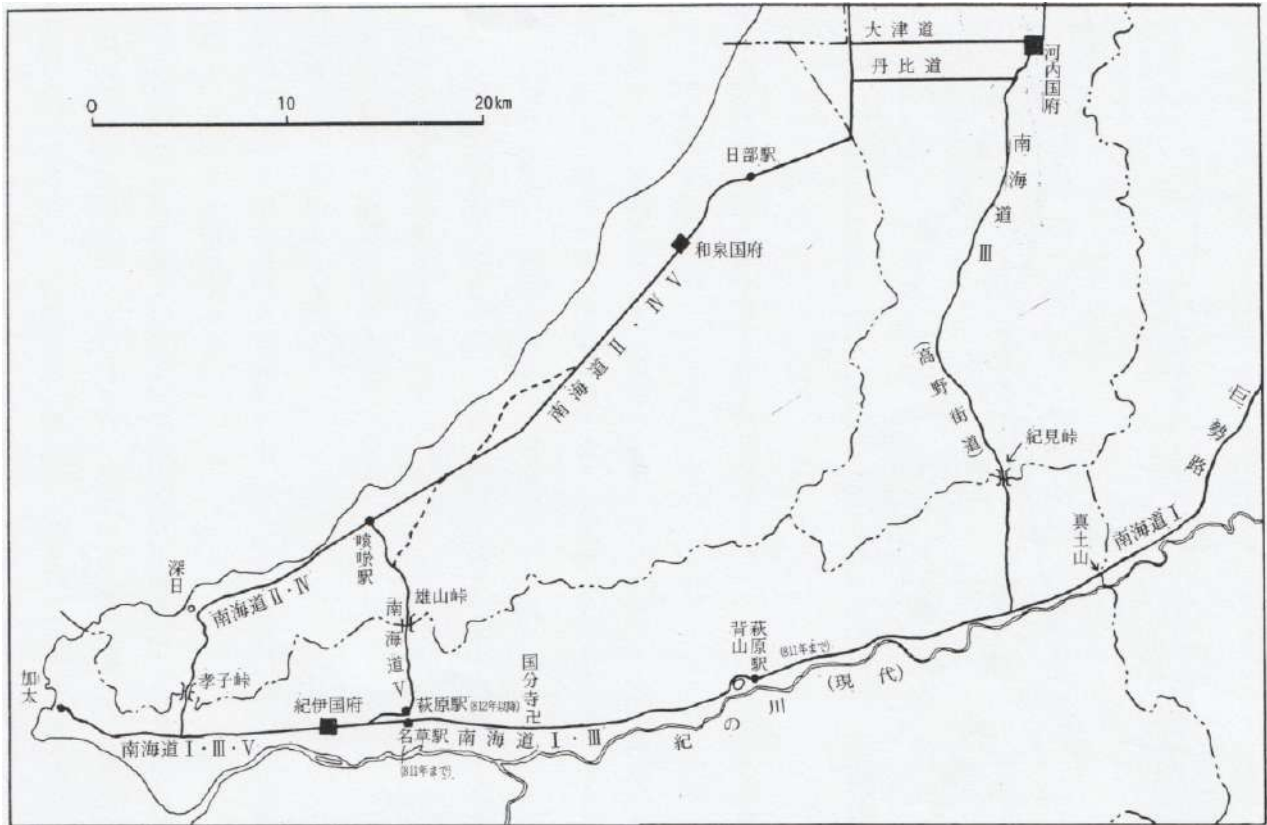


図1 南海道の変遷（『歴史の道調査報告書(II)－南海道・大和街道他－』から）

それぞれ馬8匹。『延喜式』

足利氏はこれについて、前掲書のなかで「紀伊国を通過した官道は南海道であったが、この国が都に近いだけに、都の動き（遷都）によって、この国を通過する道筋に変化が生じる場合があった」と説明し、都から淡路・四国への渡津である加太までの南海道の変遷を次のように述べている(図1)。「南海道I」は、「都が奈良盆地にあった時代」で、下ツ道から巨勢路を経て和歌山市の加太まで「紀の川北岸を縦走するルート」とし、これをまた「原初南海道」とした。「南海道II」は、聖武天皇の天平16年(744)2月26日から同年中のわずかな期間、難波京の時代で、難波京から海岸に沿って南下して孝子峠から紀伊へ入り、貴志付近で南海道Iに合して賀太へ向かう、もしくは、途中の深日から淡路へ渡海するというもの。「南海道III」は、長岡京・平安京初頭の時代で、長岡京の南で淀川を渡り、生駒山西麓で後の東高野街道を南下し、紀見峠を越えて橋本で南海道Iに合する。「南海道IV」は、『日本後紀』の弘仁2年(811)の8月15日の条にみえる「紀伊国萩原、名草、賀太三驛を廃す」の記事と、翌4月20

日の条の「紀伊国名草驛を廃し、更めて萩原驛を置く」の記事から、前者の3驛を連ねて通る南海道IIIが廃止されて、紀伊国府を経由しなくなったことから、翌年、後者により紀伊国府経由が復活したとする。この場合、萩原驛がどこにあたるのかが課題となった。「南海道V」は、「平安時代の、多分かなり早い時期から以降」、南海道IIIの生駒山西麓から近世の長尾街道(竹之内街道)へ入って西へ向かい、泉州の海岸線に沿って進み、雄ノ山峠を越えて南海道I・IIIに合する。これは『延喜式』の駅家の記載にみえる「河内楠葉・槻本・津積・和泉日部・■唼、紀伊萩原・賀太」のルートである(■は「口」偏に「袁」)。

『紀伊続風土記』の説をさらに一歩進めた足利氏の説は、その後これを大きく否定する異論は出されておらず、南海道の変遷はこれを基本に研究が進められている。これらは古代の南海道に関する記事をどのように解釈するかを念頭に、歴史地理学からのアプローチによるものであった。しかしながら、この研究は南海道の概観に止まり、具体的な経路の位置にまで及ぶものではなかった。

第3章 紀和国境「真土山」

1. 紀和国境と真土山

隅田を含む和歌山県橋本の地は、かつて、飛鳥・奈良時代に都のあった大和国から紀伊国に入る入口にあたり、特にその玄関口とされる真土山を詠み込んだ8首の歌が『万葉集』に残されている。真土山からは都のある大和国を離れ、他国に足を踏み入れる感慨や、南海道諸国からようやく都のある大和国へ帰って来た思いを歌にして詠み、幾多の旅人がそれぞれの事情を胸に当地を通過していった。その内容は当時の様子を教えてくれるとともに、真土山の状況をうかがう手懸りを与えてくれるものとなっている。

特に『万葉集』に収められている笠朝臣金村の歌⁽¹²⁾は、当時をうかがう資料として注目される。

大君(おおきみ)の 行幸(みゆき)のまにま 物部
(もののふ)の 八十伴(やそとも)の雄(お)と 出
て行きし 愛(うつく)し夫(つま)は 天(あま)飛
ぶや 軽(かる)の路(みち)より 玉禰(たまたす
き) 敵火(うねび)を見つつ あさもよし 紀路
(きち)に入り立ち 真土山 越ゆるむ君は 黄葉
(もみぢば)の 散り飛ぶ見つつ 親(むつま)しみ
われは思はず 草枕(くさまくら) 旅をよろしと
思ひつつ 君はあらむと あそそには かつは知
れども しかすがに 黙然得(もだえ)あらねば
わが背子(せこ)が 行(ゆき)のまにまに 追はむ
とは 千重(ちへ)に思へど 手弱女(たわやめ)の
わが身にしあれば 道守(みちもり)の 問はむ答
を 言ひ遣(や)らむ 術(すべ)を知らにと 立ち
てつまづく

神亀元年(724)、聖武天皇の玉津島(和歌山市)行幸の供をする良人(夫)に贈る歌で、冒頭、道中の経路を追い、次に真土山を越えようとする夫を思う妻のいじらしい姿が描写されている。

そこには良人への思いを歌として鑑賞するのは別に、南海道研究にとって重要な記述が認められる。一つは都から紀伊国玉津島へ行くルートに関する記述である。「天飛ぶや」、「玉禰」、「あさもよし」はそれぞれ「軽」、「敵傍山」、「紀伊国(紀路)」の地名を導く枕詞とされ、「軽」は古代の下ツ道と阿倍山田道の交差点で、現在の国道169号と県道124号の「丈六」交差点⁽¹³⁾に

あたる。「敵火」は周知のように香久山と耳成山と併せて大和三山と称される敵傍山(うねびやま)、そして大和と紀伊の国境にあったとされる「真土山」が登場している。すなわち、当時の聖武天皇の玉津島行幸は平城宮から下ツ道を南下して西側に敵傍山を望みつつ、阿倍山田道と交差する「軽」を経て、巨勢路をさらに南西に進んで真土山に至り、紀路に入って紀の川沿いに西進して玉津島に至る。概ねこのようなルートを採用したことが記され、当時の駅路としての南海道を辿ったことがうかがえるのである。

もう一つは、「あさもよし 紀路に入り立ち 真土山」とあって、真土山から紀路に入るという文意から、真土山が大和と紀伊の国境であったことが裏付けられるのである。

さらに、もう一つ注目したいのは、「道守」の存在である。女一人が良人を追いかけて真土山にさしかかった際に、道守に問われたらどう答えようと身もだえする様子が記されているが、紀和国境の真土山には関所があって、関所を守る役人がいたことを示している。紀和国境の真土山には国境を警備する施設等があったと考えられ、これに従事する役人が配置されていたことがうかがえるのである。

ちなみに、紀和国境は後世に変更された形跡があり、後に真土山のある丘陵の西側の谷を流れる落合川に国境が移されている。江戸時代の史料ではすでに境川(落合川)を国境としており、江戸時代初頭には国境が変更されていたとみられ、現在の奈良・和歌山の両県境も江戸時代の国境を踏襲している。なお、元来の国境が現県境の東側の尾根沿いに設定されていたことは、これを裏付ける史料が今日に残されており⁽¹⁴⁾、紀和国境が変更されたということは明らかである。『紀伊国名所図会』⁽¹⁵⁾では、「古國郡の堺を定むるとき、此山の東を大和とし、西を紀伊とす。故に笠朝臣金村の歌にも『木道に入りたつ真土山』とよめるならん。〔粉河寺縁起〕⁽¹⁶⁾にも其證あれども、文繁きを以て略けり。又峠の西の麓に木原・畠田等の村ありて、今大和に属すれども、天正以前の文書に二村を我隅田荘とす。益證とすべし。かゝれば真土山は、古は紀和兩國堺の山、今は大和國の地なり。」と例をあげて説明している。

ところが、当時の紀和国境に存在した真土山と称する山が今に伝わっていない。そのため、南海道が紀和国境付近のどこを通過していたかが詳らかにされておらず、伝承や地形からいくつかの説が提起されている。次にその主な説を紹介する。

① 車越説 国道24号の県境から北方約650mに「車越」という所があり、かつて称徳天皇がここを車で越えたとの伝えが残されている。『紀伊続風土記』に「不動石の西の山を神倉山といふ其邊に車越といふ所あり 稱徳天皇神龜行幸の時御車の越江し所といふ意ふに古道は此邊に有しならん」⁽¹⁷⁾とあり、古道を南海道として、南海道が車越を通過していたとする説。落合川の東西両側に山が迫った山間であり、具体的に南海道がどこを通過していたのか。また、真土山はどの山なのか。他の推定地に比べると北に偏っており、東の大和側、西の紀伊側のどこにどのように通じていたのか、など広く理解を得るには難がある。

② 伊勢(大和)街道踏襲説 伊勢(大和)街道(以下「街道」と記す)がほぼ南海道を踏襲しているという説。山間部は道が通る場所も限られてくることから、紀和国境付近においては街道の経路が最も容易に山越えできたとする。ただし、『紀伊国名所図会』には「今の堺川の東、官道にある山を待乳山といひて、大和國に隸けり。古は峠より少し南の方を越ゆるを南海道とす。〔萬葉集〕に所謂真土山是なり。上世この海(「街」の誤り?)道を木戸と名く。帝都より紀伊國に出づる門の義なり。」⁽¹⁸⁾とある。官道は街道のことであり、現在の国道24号の通じる峠で、ここに待乳山があり、この書物の編纂された江戸時代後期には大和國に属していたとする。そして、古くは峠より少し南を南海道が越えていたという(飛び越え説か)ことなので、街道踏襲説とは矛盾することになる。

③ 飛び越え説 国道24号の南約100mに「飛び越え岩」と呼ばれる一跨ぎで落合川を越えることのできる場所(図2)があり、これを南海道とする説。前掲の『紀伊続風土記』に「川底の岩石敷か如し」⁽¹⁹⁾との記述があって、飛び越え岩を表現しているものと思われる。飛び越え岩を通るルートは②の街道の少し



図2 飛び越え岩

南を並行する道で、「古は峠より少し南の方を越ゆるを南海道とす。」はこのルートを指しているものと考えられる。ただし、飛び越え岩は落合川を挟んで両側の山が迫った掘割のような地形となっていることから、南海道を飛び越えに比定するには南海道がこの地形をどのように通じていたか検討が必要である。

④ 紀の川沿い説 前掲の各説は山間であり、『万葉集』の「角田河原に独りかも宿む」と弁基が歌うように⁽²⁰⁾、河原を仮寝の宿とするとあり、角田河原は紀の川(吉野川)の河原と考えられることから、紀の川の際を南海道が通じていたとする。しかし、紀の川際となると、この辺りは丘陵から断崖が一気に紀の川へ落ち込む地形であり、南海道を通す余地があるかどうか、検討課題が残される。

上述のように、すべての条件を満足する説は未だ見受けられない。

2. 隅田条里遺構と南海道駅路

現在の県境から約1km西には隅田地区の平地が広がり、ここに条里遺構が残されている。条里遺構が残る平地では、北東から南西に隅田川(宮川)が流れ、その周辺では遺構が崩れているものの、ほぼ6町四方の条里遺構が確認できる(図3)。

一般に条里遺構は東西南北の方位を意識し、方位にのせて設定されている場合がよく知られているが、隅田条里遺構の場合は南北ラインの北が西方へ約28°傾いて設定されている。傾いて設定されている場合は、当地域の地形に制約されるというよりは、その場所を通る南海道の設定角度に左右される場合が考えられる。



図3 隅田条里遺構と南海道推定ルート

現在、当条里遺構の残る範囲の南部を東西に北から国道24号、街道、JR和歌山線が通じている。このうち、街道のみが条里の方格線にのせた形で設定されており、他は条里を意識せずに設定されている。街道は条里遺構6町四方の東西方格線の南端から2番目のラインを貫いており、街道は南海道を踏襲しているという見方が強かった。条里は街道に合わせて設定されており、方格線を通る街道は条里設定時若しくは条里設定前の古い道であると考えられ、それはすなわち南海道であったとみられる。

これまでの研究成果では条里遺構のいずれかの方格線を駅路が通じている場合、駅路の両側にある坪が広がっていることが報告されている。通常より広がっている部分は余剰帯と呼ばれる部分で、当時10mを越える道幅の駅路が廃絶した場合、また、道として残っても道幅が狭くなった場合に両側の坪はこれを取り込んで大きくなったもので、逆に言えば、この余剰帯が確認されれば、ここを駅路が通じていたことになる。隅田条里遺構では街道の北側と南側の各坪は他に比べると南北が長く余剰帯を含んでいるとみられ、ここを南海道が通っていたことはほぼ疑いない。

以上のことから、隅田条里遺構では街道が南海道を

踏襲していると言える。南海道が設定され、これを基準に条里が展開され、その後、南海道が衰退すると、道幅が狭くなり、やがて道としての機能は街道に受け継がれ、現況の形となって今日に残されてきたといえる。高橋美久二氏は「山陽道の場合もほとんどが条里に幅20m前後の余剰帯があり、(中略)官道が先に敷設されていて、その後条里が官道を基準に施行されたことがわかる。」と述べ⁽²¹⁾ている。

3. 南海道駅路痕跡の発見

駅路の直進志向が強いということに着目して、紀和国境から隅田地区に当てはめて検討してみたい。直進指向が強いということであるので、前述の隅田条里の方格線のなかで南海道であったことがほぼ確実な街道が通るラインを紀和国境のある東方へ延長してみることとする。

隅田条里の街道の通る方格線は国道24号合流点以東、国道が大越峠までほぼ直線的に通じているが、大越峠から国道はやや北へ方向を変える。大越峠から仮に南海道が直進していた場合、国道の南側を並行して進むことになる。大越峠からの地形は落合川に向かって低くなっていくが、直進延長部分だけが北・南の両側に比べ幅10数mにわたってさらに堀割状に低くな



図4 南海道痕跡（東から）

っており(図4)、そのまま県境の落合川へと続く。

大越峠からはまず池があり、そして両側より低くなった段々の耕地が5区画程度続き、最下段に湿田、そして湿田を横切るように落合川に沿って里道が通じ、数mの段を介して落合川河床に落ち込んでいる。

落合川の東側は堀割状の延長上に限って、河床から和歌山県側ほどの大きな段差はなく、上り坂となって小さな池に突き当たる。池の手前(西側)に堤が築かれ、堤の上を南北に道が通じる。池から先は北・南の両側から切り込んだ堀割状の地形が峠に向かって形成されつつ登っていくが、すぐ東側にある工場の造成により、

これ以东の旧地形は残されていない。さらに直進すると現在の国道24号の待乳峠頂上に達する。

大越峠から堀割状に残る地形は南海道の痕跡とみられ、落合川を越えて奈良県側にも直線的に続き、国道24号の待乳峠頂上に向かっていている。隅田条里遺構の街道のラインの延長上にあたり、駅路の直進性に合致し(図5)、また、堀割状の遺構の幅は10数mと駅路の道幅に近く、南海道の痕跡としての可能性が非常に高い。以上の和歌山県側の隅田条里方格線の街道ライン・大越峠・溜池・堀割状遺構、奈良県側の河床からの緩やかな上り傾斜・溜池・堀割状遺構・国道24号待乳峠が一直線上に並ぶことになり、上記の痕跡は南海道のものであるとして差支えないと考える。

駅路は直進指向が強いため地形により迂回したりすることがないため、凹凸のある山の斜面に駅路を通す場合、凸部は堀割状に掘削するとともに、凹部には盛土するなど傾斜を緩やかに均一化している状況が報告されており、当地でもその工法が用いられたものと考えられる。落合川の和歌山県側は、現況では肩部を里道を通じ、河床から数メートルの段差が生じているが、南海道は河床に近い高さまで、堀割を下げているものと推定される。対岸の奈良県側に大きな段差を作って



図5 南海道の痕跡とルート (Google Map に加筆)

いないことから推測されるもので、後にこの部分が耕地化された際に現在の里道の部分に堤防を築き、現況の高さまで盛土されたものと考えられる。

大越峠からここまでの部分は、後世に駅路であった斜面の高い部分の路面を切り取って、低い部分に押し出して水平面を造り出し、耕地化することによって、現況のように段々の耕地が生み出されていったものと思われる。最上部にある池は恐らくこうして造られた耕地に水を供給して水田とするためのもので、堀割状になっていた南海道斜面の低い部分に堤防を築けば池となる。落合川対岸の奈良県側にも溜池があり、同様に築造されたものであろう。

4. もう一つの痕跡—駅家跡—

以上の考察を公図(図6)から見てみよう。南海道の痕跡が残る場所は橋本市隅田町真土の字「南谷」で、前項で指摘した南海道の痕跡がきれいに並んでおり、地番も303番から306番、308番から316番と連番で付されている。公図が作成された際にもこの部分が意

識されていたことがうかがえる。

ところが、南海道の痕跡に接して南側にほぼ正方形に台地状の地形があり、上面がほぼ平面になっている部分が認められる。台地の南東角から少々下ると飛び越え岩に至る。この地形について南海道関連施設ではないかとの指摘⁽²²⁾を受け、検討してみると、正方形の区画は方位を意識しているように見え、一辺が約60mの規模であった。さらに、308番から316番へと带状に南海道の痕跡が並ぶなか、314番・315番は道路敷きの部分から上述の正方形の台地に取り付く带状の部分が突き出していることを発見した。それも突き出した部分も含めて一筆地番で表現されており、この一筆地番の主体は南海道であったと考えられるので、突き出した帯状の部分も道であったと推定される。すなわち、南海道から正方形の台地への導入路であったことが想定されるのである。現況は段々に造成された耕地となっているが、前述の南海道が耕地化されたように、導入路でも同様に耕地化されたものと思われ、推定南

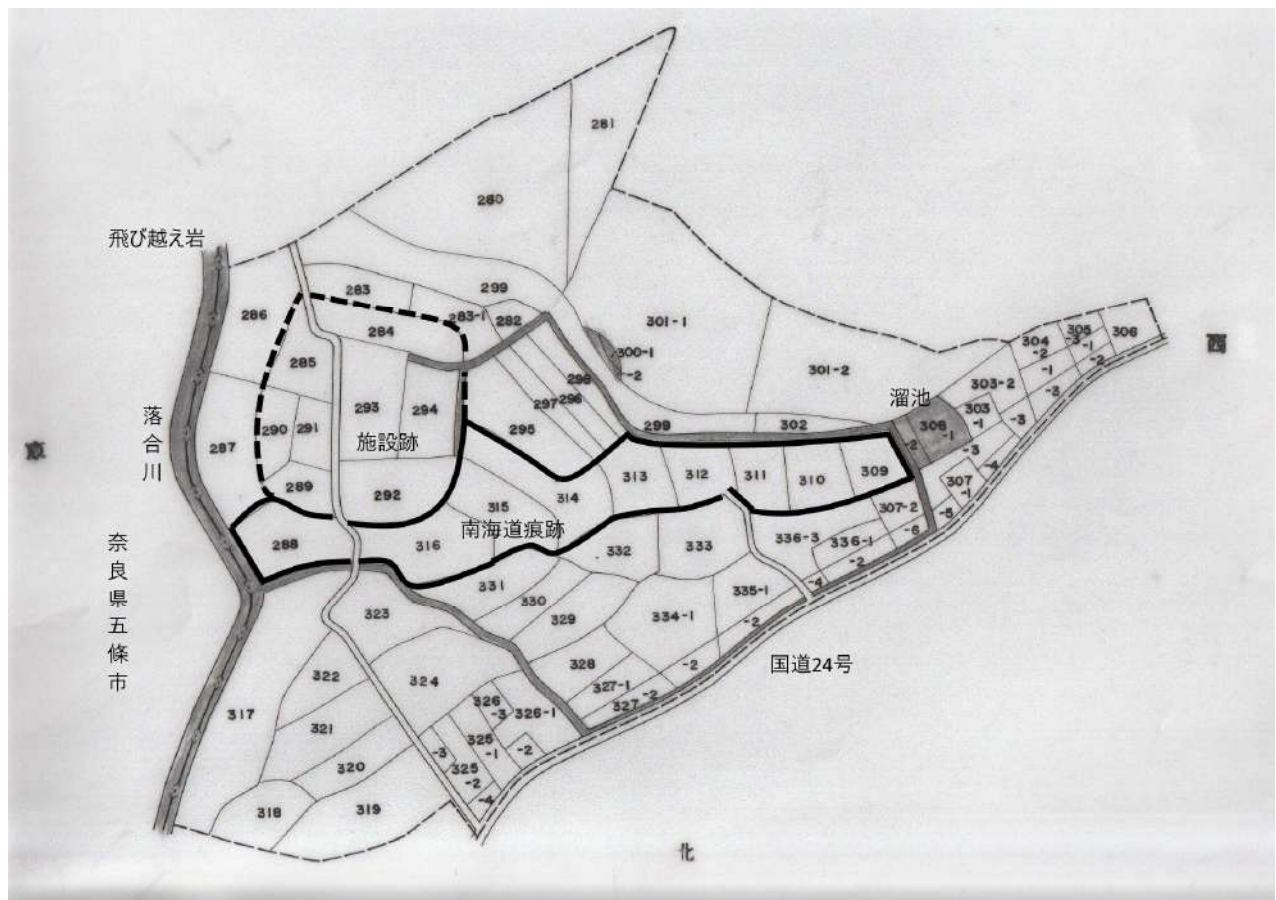


図6 南海道痕跡付近の公図

海道から台地上へ至る坂道が段々の水田に造成されたとみられる。315番は正方形の台地上との段差が大きいので、むしろ314番が導入路に当たるものと考えている。

本体の南海道と導入路が一筆で登録されているということは、南海道部分と突き出した帯状の部分の両者が同時に存在したということであり、正方形の台地へ取り付いているのであるから、南海道・導入路・正方形の台地が同時に存在したことになる。とすれば、正方形の台地は南海道から引き入れる導入路を持つことから、南海道と強い関わりのある施設であったものとみられる。正方形台地東方約400mには紀和国境の真土山があったので、国境に関わる施設、または駅路に設置された駅家等が推定される。

『養老令』には「凡諸道須置駅者。每卅里置一駅。若地勢阻險。及無水草処。隨便安置。不限里数。」⁽²³⁾と見えて、30里(約16km)毎に駅家を置き、もし、その場所の地勢が阻險の場合、水や草がない所であれば、他の条件の良い場所に置くようにと規定している。真土山では水の確保が難しいと考えられ、ここであればすぐ近くの飛び越え岩で水を確保でき、牧草もそれなりに得られたものと考えられる。飛び越え岩はこれまで自然形成によるものと考えられてきたが、このような施設への水の補給を考えるならば、取水に便利のように岩を水路状に穿った人工物として考えられるのではなかろうか。地勢阻險の度合いは丘陵頂上の真土山に比べるとこの地は良好であり、立地からみても駅家であった可能性は高いと考えられる。

次に平城京からの距離について考えてみたい。平城京の中心は言うまでもなく平城宮であり、平城宮の玄

第4章 橋本市域の南海道駅路

1. 下兵庫の南海道駅路痕跡と屈折点

隅田地区は考察で紀和国境から隅田条里遺構までの南海道の推定ルートをも復元してみた。ここでは隅田条里遺構から西の隅田地区の南海道ルートについて検討してみたい。

隅田条里遺構から西方へ橋本までの間は南海道が設定された時期から土地区画が相当変化している模様で、土地区画から南海道の痕跡を確認することは難しい状況であった。橋本市隅田町域では農地の区画も当時の

関口に当たるのが朱雀門である。南海道の起点をどこに求めるかは異論もあると思われるが、仮にこの朱雀門を起点とした場合、現在の道路でなるべく当時のルートに近いと考えられる国道24号で橿原、国道169号で高取、県道五條高取線で吉野口から北宇智に至り、再び国道24号で五條からこの正方形の台地状地形のある奈良県と和歌山県の県境付近までGoogle Mapで計測したところ、48.2kmの数字が示された。これはちょうど前述の駅家間の設定距離30町(16km)のほぼ3倍にあたる距離であり、朱雀門前を起点とすれば、この正方形の台地状地形が駅家跡である裏付けとなる。

また、仮に平城京の南端の羅城門を起点とすると40.9kmと、16kmの2.5倍となり距離的には半端な数字となる。蛇足ではあるが、朱雀門から機械的に計算すると、1つ目の16kmは現在の田原本町役場付近、2つ目の32km地点は高取町の市尾墓山古墳付近、3つ目の48km地点がここ橋本市の真土、4つ目の64km地点はかつらぎ町役場北方、5つ目の80km地点は紀の川市の国分寺付近、6つ目の96km地点は和歌山市の大谷古墳付近、そして最後が加太で、仮に加太中学校前までとすると朱雀門から約106kmに及ぶ。16kmの7倍の112kmには及ばないが、陸路と海路の接点である加太には駅家が設けられたことは史料に見える⁽²⁴⁾。

ちなみに、『日本後紀』弘仁2年の記事にみえる萩原駅があったとされるかつらぎ町萩原から橋本市の真土まで京奈和自動車道経由で約20kmと、規定の距離よりは幾分長い。ここに見える萩原駅は平安遷都後のものであり、平城京を起点とした本考とは起点が異なっているため、この段階では存在しないものとする。

頃と大きく変化しており、橋本地域においても市街地化や鉄道・道路建設により地形が大きく変化している。そのような中で、空中写真を観察していると、JR和歌山線下兵庫駅のすぐ北側に住宅の並びがあり、その北側に東北東から西北西に細長い農地の並びを発見した(図7)。西は利生護国寺から真っ直ぐ南下する市道まで、東は街道まで伸びており、やや歪みはしているものの最も狭い幅で約13m、延長は約300m近く続いている。一部に住宅が建ち、隣接地を取り込んだり、



図7 下兵庫南海道痕跡

隣接地に取り込まれたりしているが、これは前述の真土でみてきた南海道痕跡と同様、この下兵庫の細長い土地の並びは南海道の痕跡ではないかとみられる。これを地図に記したのが図8である。細長い土地区画をラインに沿って東方へ延長すると、隅田条里遺構の街道が通る方格線に到り、方格線と重なる。すなわち、真土山ー隅田条里遺構の街道が通る方格線ー下兵庫駅

北側の細長い土地区画が一直線上に並ぶことになる。これは駅路の特徴である直進指向性に合致し、土地に残された痕跡のみならず、駅路の直進指向の上からも下兵庫の細長く並んだ土地区画は南海道が残した痕跡であるものと言える。

さらに、この下兵庫の痕跡の南北幅は南海道の道幅12mに近く、南海道であった可能性を一層高くする。

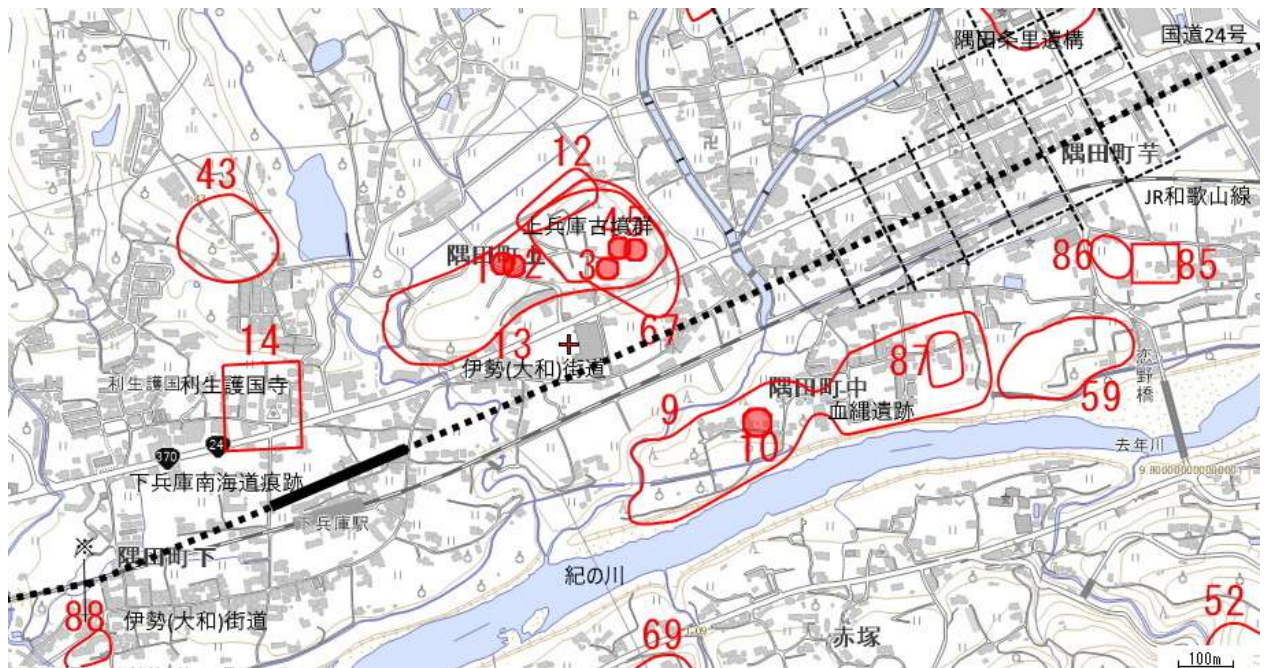


図8 下兵庫ー隅田条里遺構 南海道推定ルート (「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆)

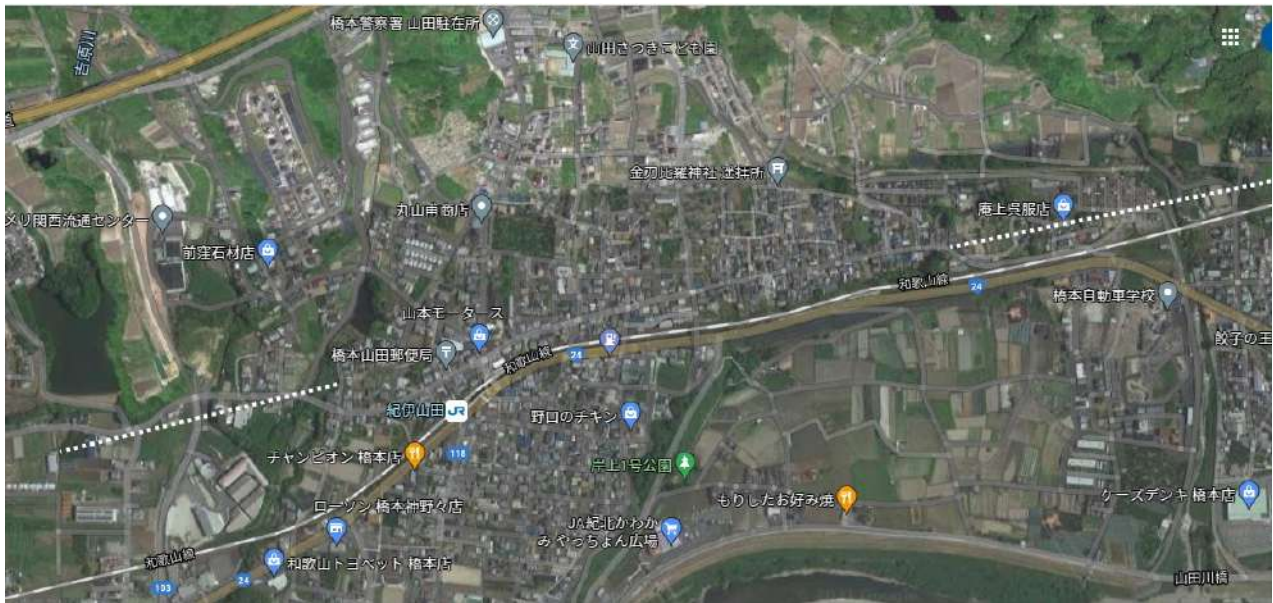


図9 神野々―野 街道直進区間 (Google Map に加筆)

下兵庫南海道痕跡を西方へ直進延長すると、やがてそのラインは下兵庫共同墓地東の丘陵の北側で現在のJR和歌山線と交差する(図8※印)。

なお、中野栄治氏は駅路の直進指向性をいち早く紀伊国内の南海道に適用し、真土山から隅田条里遺構を経て橋本市隅田町河瀬まで直進したと設定し、河瀬で方向を幾分北寄りに変えて橋本方面に向かったとする説⁽²⁵⁾を唱える。

2. 野―神野々の直線道路と東家の堀割

橋本地区は狭い範囲に市街地化が進み東西に街道とJR和歌山線、国道24号、京奈和自動車道が、南北に高野街道と南海高野線、国道371号がそれぞれ通じ旧地形を復元することが難しい状況にある。そんな中で旧橋本小学校跡地の居館跡とその北側に展開する中要害・上要害間の「イバ」の存在、さらに、その西方に残る橋本市神野々から野に到る街道の直進区間の存在が南海道の復元にヒントを与えてくれる。

まず、後者の街道の直進区間について検討してみたい。JR和歌山線橋本駅の西隣の駅、紀伊山田駅の北側をJR線と国道24号に並行して街道が東西に通じており、駅路の直進指向として南海道を踏襲している区間であろうと考えられる。実際には、南北に少しずつ上下しながら1間半から2間程度の道幅が残存しているが、当時は12mあった南海道の道幅も、北側からまたは南側から折々に侵食されて、最低限度必要な道幅が今日に残ったと考えれば、現況の状態となったの

も頷ける(図9)。

また、紀伊山田駅のすぐ東側に南北の道が通じているが、南方の紀北工業高等学校北辺に突き当たり西折れする。この西折れしたわずかな区間を「御幸道(ごこうみち)」と呼び、天皇が利用された道と伝わっている⁽²⁶⁾。弘法大師空海によって高野山がひらかれた後、高野参詣に用いられたと言われており、平安遷都後に南海道のルートが一時的に紀見峠越えに変更され、その後、高野街道として用いられるようになったことを思えば、平安遷都後間もない頃の新南海道はJR紀伊山田駅北側で旧来の南海道に合流したものと考えられる。

次に前者の旧橋本小学校跡地にあったとされる居館跡とその北にあった中要害と上要害について触れたい。現在、旧橋本小学校跡地北方の三角形に突き出した独立した岩山と橋本インターから南へ張り出した尾根筋との間に狭い切り通しがあり、ここをJR和歌山線が通じている(図10)。これまで、この切り通しはJR和歌山線の前身である紀和鉄道が北方から南へ突き出した一つの連なった尾根を分断して鉄道を通したと考えていたが、紀和鉄道がここに鉄道を通す以前からこの尾根筋は北側と南側の二つに分断されていた形跡のあることが解った。

岩倉哲夫氏が紹介された「脇家文書」の「伝家記」の付図とされた「先祖屋敷之図」及び「今代所之図」⁽²⁷⁾で、現在の旧橋本小学校跡地に「居屋敷迹」とあり、その北側に街道を挟んで「中要害」、その北側に「イバ」



図10 東家 JR 線と上要害・中要害(西から)

と表記された低まった弓場が描かれ、さらに、その北側に山のように描かれた「上要害」、その西に「墓」が記されている。地形としては、北から上要害、イバ、中要害、居屋敷迹と南北に並んでいる。近年、東家館跡である旧橋本小学校跡地では発掘調査によって堀の穿たれた館跡が発見されており⁽²⁸⁾、これをこの図では「居屋敷迹」と記し、本図は中世から残された地形を表現したものと推定されている。

東家館跡は台地上にあり、東・南・西の三方は約10mの段差を介して目下に紀の川の氾濫原が広がってお

り、北方のみが地続きとなっている。東家館跡北方の「イバ」と記される弓場跡は上・中要害から低まった場所であったとされることから、中世にはこの切り通しがすでに存在し、丘陵が分断されていたことになり、中世または中世以前にすでに尾根筋を切り通すという大工事が行われていたことになる。その当時はここまで深く切り通しが行われていた訳ではないと考えられるが、そのような古い時代に

これだけの大規模な工事がこの位置で行われるのは南海道建設工事以外に考えられず、現在鉄道が通る橋本市東家の切り通しは南海道の通じていた跡であろうと考える。

ここで、上で検討した神野々一野の街道直進区間と東家の切り通しを地図上にのせてみると図11のようになる。図から明らかなように神野々一野の街道直進区間と東家の切り通しが一直線上に並ぶ。さらに、「23市脇遺跡」でも東家の切り通しと同様に北から南に向かって突き出した舌状台地を分断した切り通しが認め

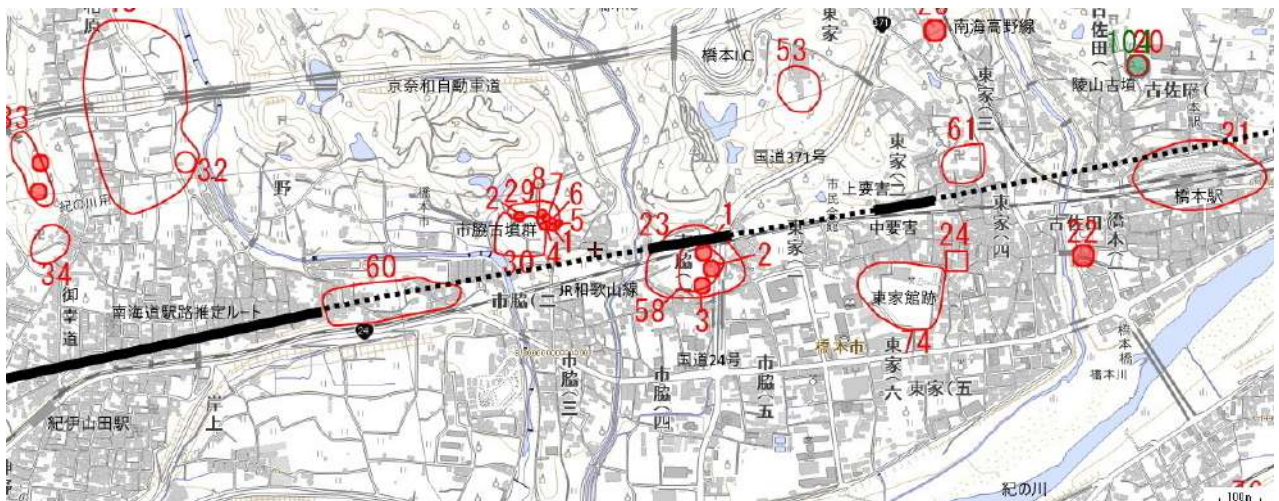


図11 神野々一 橋本 南海道推定ルート (「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆)

られ、東家・市脇の切り通しは地形としての形状だけでなく、神野々一野の街道直進区間を延長したライン上で一直線に並ぶことになり、直進指向が指摘されている南海道のルートであった可能性は極めて高いということになる。

南海道を直線で東西に通そうとすれば、紀の川の氾濫原は必然的に避けることになるから、北側の段丘を通す必要がある。「60 銭坂城跡」は紀の川の初段の河岸段丘端部に位置し、直線で東西を結ぶ幅広の道路を容易に通すには丘陵部の比較的高低差の少ない場所を選ぶ他になく、当地の地形からも南海道は図 11 に示すルートであった可能性が高い。

東家の切り通しについては、当初から現状のように深く切り通されていた訳ではないと考えられるが、中世において切り通しはこの南側と北側に分断された丘陵が要害として利用され、切り通しそのものは弓場として利用され、上要害と中要害に分断されていた。近代には鉄道敷設にあたってこの切り通しが注目され、鉄道が越せる程度の勾配を保つためにさらに深く切り通す工事が行われたと推定される。

ただし、市脇・東家の2か所の切り通しから現在の橋本駅へ向かうには橋本川を越えなければならない。現況では、橋本川西岸（東家）の上記の切り通しのある段丘から橋本川が形成した開析谷へは13m程度の段差があり、JR線のすぐ北側であれば一定の斜面を介して谷へ下ることができる。ところが、橋本川東岸（古佐田）は現状では断崖となっており、橋本川を渡って道路を付けることができるような場所は確認でき

なかった。しかしながら、昭和23年のアメリカ軍の空中写真²⁹⁾をみると、左岸では現在のように護岸の高い擁壁は認められず、段々に橋本川へ向かって低くなっている様子が窺える。左岸でも右岸と同様に河床へ下ることができたものと解され、南海道が通じていた可能性が考えられる。

以上のように、南海道は神野々一野の街道直進区間、東家の切り通し、上要害と中要害の間を通過して現在の橋本駅北側へ至ると推定されるが、これをさらに東へ直進延長すると橋本駅東方のJR和歌山線と南海高野線が交差する付近からJR線と重なって東進し、国道24号と交差のうえ、隅田町河瀬と下兵庫の境界の白猪谷川（しらいだにがわ）を越える。一方、前節でみた隅田条里遺構から直進してきた南海道は下兵庫駅北側の痕跡を通過して、白猪谷川の東でJR線と交差する。神野々一野の街道直進区間から東へ直進してきたラインと、隅田条里遺構から西へ直進してきたラインは白猪谷川の東、下兵庫共同墓地東の丘陵北側で両者が交わることになる。その交点で南海道が屈折していたであろうことが推定されるのである(図12 ※印)。

また、JR和歌山線が南海高野線との交差点から白猪谷川の東までの間を南海道の跡を通過しているということは、JR和歌山線の前身である紀和鉄道が鉄道を敷設するにあたって、すでに道路としての一定の整地がなされており、鉄道敷設工事を軽減したであろうことと、土地取得にあたってすでに南海道の道路として細長い地割が残されていた部分をそのまま取得できた可能性があり、分筆などの面倒な手間が軽減されたな

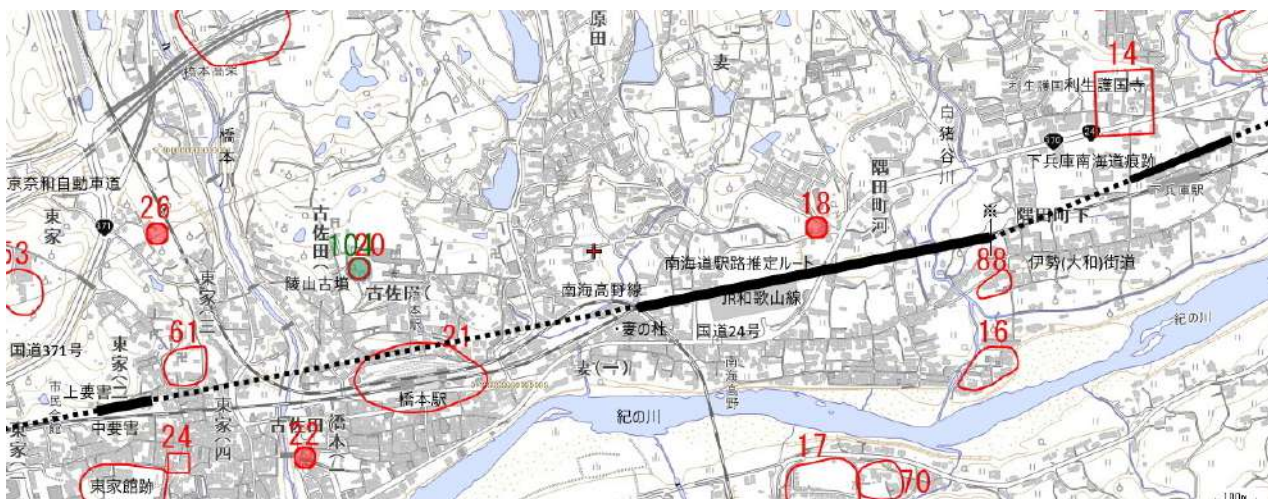


図12 橋本一下兵庫 南海道推定ルート (「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆)



図13 大野南海道痕跡 (Google Map に加筆)

どが想定される。少なからず経費や手間が軽減されたものとみられる。

3. 大野の南海道駅路痕跡

橋本市高野口町西部のかつらぎ町との境界に近い大野では京奈和自動車道高野口I.C. へのアクセス道路が開通し、近年開発が進み市街地化されつつある。そんな中で農地が残る区域の空中写真を観察してみると、高野口駅の西方約650mのJ R和歌山線南側に、東北東から西南西に向けて地割が幅10余m、延長約200mにわたって細長く一直線に続いている様子が認められる(図13)。現在は中ほどに家屋が数棟建っているのですがその痕跡は崩れつつあるが、空中写真からはその痕跡が今でも確認できる。楕円形を付した左下のT字路から、南北に通じる県道112号を少々越えたところま

で続く。地番図を見てもその状況があらわれており、道路の痕跡と推定され、その幅、そして直進している様子からみて南海道の可能性が推測される。

この位置を地図上にのせてみると、図14のとおりである。大野の細長い地割のラインを真っ直ぐ東へ延長すると高野口駅北の高野口公園の南側を掠めて名古屋の住吉神社・名古屋廃寺跡の南側、応其の野中池、そして神野々から野へ直進する街道へと至る。すなわち、大野の地割と神野々一野の街道直進区間は直線上に並び、大野の地割は単に道路跡の痕跡だけではなく、直進性が強く意識される駅路の可能性が高く、南海道ルートであったと推定されるのである。

4. 高野口条里遺構と南海道駅路

橋本市高野口町名古屋付近は伊都郡内でも紀の川北

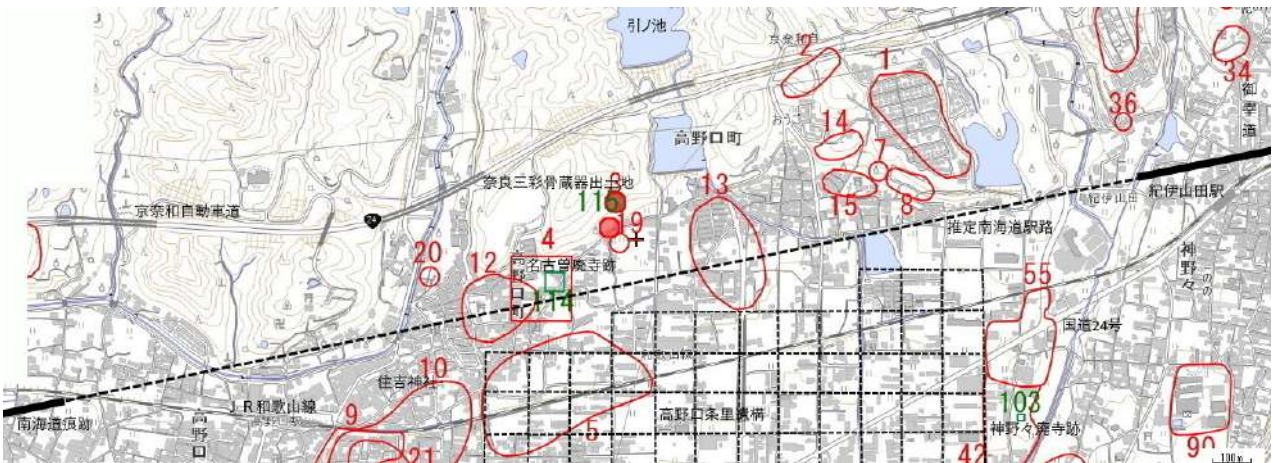


図14 大野ー神野々 南海道推定ルート (「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆)

岸河岸段丘上の平地が比較的広く、水田に適した平野が広がっている。古代にはこの地域は「村主郷（すぐりのごう）」と呼ばれ、その郷名からかつての伊都郡の中心地域であったと考えられている。大規模な条里遺構も確認されており、条里遺構の東には神野々廃寺跡、西には名古曾廃寺跡と条里の東西両側に古代寺院が存在していたことが知られ、二つの寺院に挟まれた条里もしくはその周辺には郡の役所である郡衙存在の可能性も指摘されており、村主郷という名にふさわしい景観が広がっていたと推定される。

伊都郡内の紀の川北岸には東から隅田、高野口、妙寺、笠田地区にそれぞれ条里の遺構が残されているが、隅田条里遺構の条里方格線は方位とズレがあり、北が西に向かって28°傾いて設定されている。妙寺と笠田もそれぞれ北が西へ向かって15°と、22°傾いて設定され、高野口条里のみが方位に合わせて設定されている⁽³⁰⁾。紀の川北岸の伊都郡内に残る条里遺構は高野口のみが正方位で設定されているが、他の3つの条里遺構はいずれも異なった傾きをもって設定されているのである。傾きの理由は地形的な制約というよりは、隅田条里遺構で見えてきたように南海道の進路に影響されたと考えられるべきであろう。条里のある区域はいずれも平坦地を選んで設定されており、南海道以外にわざわざ方格線を傾けて設定する理由が見当たらない。すなわち、傾きをもって設定されている隅田、妙寺、笠

第5章 かつらぎ町域の南海道駅路

1. 妙寺条里遺構と中飯降周辺の南海道駅路痕跡

大野の細長い土地区画は上でみてきたように南海道の痕跡とみられることから、神野々一野の街道直進区間から大野の痕跡に至る直線ラインを西方へ延長すると、かつらぎ町妙寺条里遺構方格線のうち、これまで南海道と指摘されてきた⁽³²⁾妙寺中学校北辺東西道路に重なる。JR線下兵庫駅の西側からかつらぎ町妙寺の条里遺構の方格線(妙寺中学校北辺東西道路)へ一直線で繋がるのである。

また、大野の痕跡と妙寺の条里遺構の間のJR線中飯降駅の東方と西方にも図15・16のように南海道の跡とみられる土地区画が認められる。駅東方の痕跡はかつらぎ警察署の北、西方の痕跡は妙寺小学校の北に残されており、いずれも大野痕跡と妙寺条里遺構の妙

田の各条里遺構は南海道駅路の進路に影響され、南海道の傾きをもって設定されたものと推定されるとともに、いずれも条里の方格線のいずれかを南海道が通っていたと考えられるのである。従って、それぞれの条里は南海道が設定された時期、もしくはそれ以後に設定されたことになる⁽³¹⁾。

では、高野口条里はどうかというと、条里遺構の方格線を検討してみても、駅路が通じていた証明となる余剰帯を持つ坪列は見あたらず、南海道は高野口条里の内を通過したとは考え難い。上でみてきたように推定南海道ルートは高野口条里遺構の北側を通り、このルート沿いの区域には条里が及んでおらず、条里は南海道と直接関わりを持たずに設定されたため、南海道が通じる方向の影響を受けず、正方位で条里の方格線が設けられたものとみられるのである。現在、条里の方格線が南海道推定ルートに及ぶものも見受けられるが、これらは南海道が廃絶した後に南海道跡地が耕地化された際に、条里の方格線を延長して耕地の区画としたと考えられ、これらは1町四方の坪の内地割(長地型・半折型)に乱れがあって、本来の条里遺構と見分けられ、後世に耕地化されたことによる方格線の延長ということが推測される。これらのことから、高野口条里遺構は条里の内を南海道が通っておらず、その影響を受けずに方位に合わせて設定されたことが推定されるのである。

寺中学校北辺東西方格線を結ぶ直線上にあって、これらの痕跡からも直進指向が強い南海道であった可能性を一層高くし、上に述べた下兵庫―妙寺の直線ラインが南海道ルートであったことを補完することとなる。

上でも述べたように、妙寺条里遺構は方位にのせて設定されておらず、傾きをもって設定されていることからこの条里遺構の東西方格線のいずれかを南海道が通じていたことになる。これまで妙寺中学校北側の東西方格線が南海道であったといわれてきたが、大野・中飯降の痕跡及び下兵庫から地表に残された痕跡を綴り合わせて西方へ延ばしてきた直線がここに至ることから、これまでの妙寺中学校北側の東西道路が南海道であったことが裏付けられることになる。

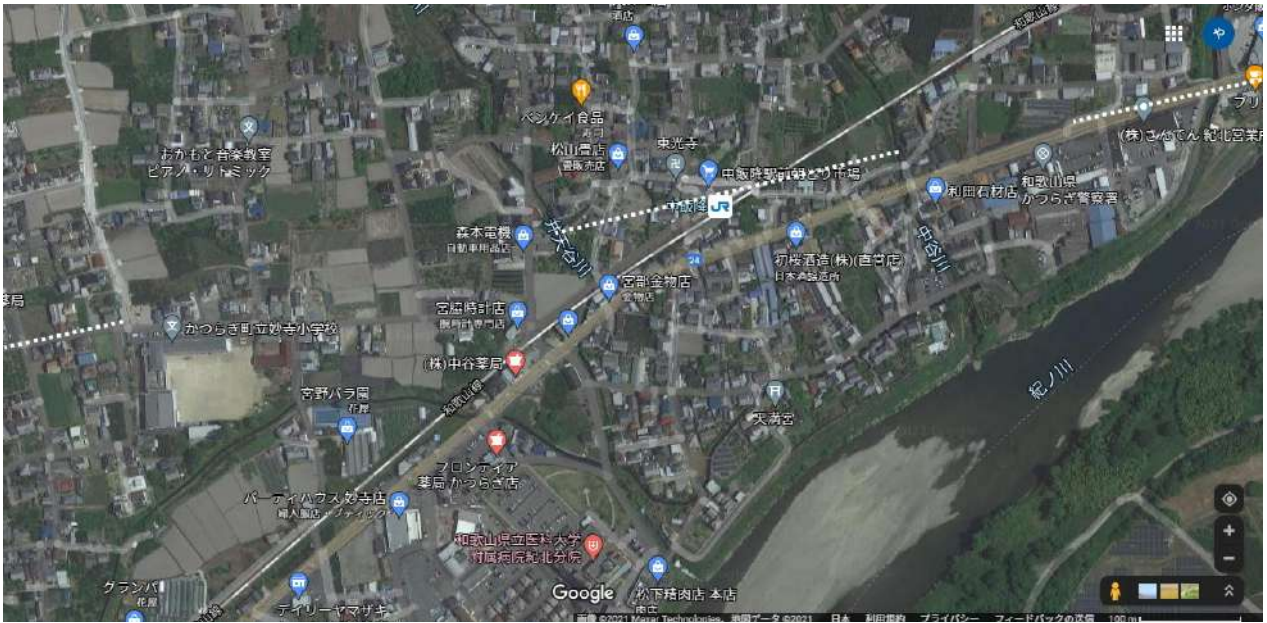


図15 中飯降 南海道痕跡 (Google Map に加筆)

2. 西飯降II遺跡と伊都郡衙・南海道駅路

新たな裏づけはまだ得られていないが、南海道と伊都郡衙、すなわち、伊都郡の役所跡についても言及しなければならない。伊都郡には郡の役所が設置され、郡の中心地に置かれていたと考えられる。また、官道である南海道の沿道もしくはその近くに置かれていたと考えるのが自然である。伊都郡の場合、『橋本市史』は『和名抄』を引いて、郡内を紀の川北岸は東から「加美郷」・「村主郷」・「揖理郷」・「桑原郷」、南岸は「神戸郷」の5つの郷に分けて記載している⁽³³⁾。高野口条里遺構は村主郷に当たる。村主郷はその名のとおりに伊都郡の中心地であったことが推定され、郡の役所である郡衙が郷内のどこかに置かれていたというのがこれま

での通説であった。

平成 19～20 年度に実施された西飯降II遺跡の発掘調査において奈良時代の掘立柱建物などの遺構のほか、須恵器杯・長頸壺、土師器甕の他、円面硯2点などが出土、同調査の発掘調査報告書では「建物の数や配置、硯や井戸の存在などから、官衙的な性格を帯びる可能性を想定している。」と報告⁽³⁴⁾されており、伊都郡衙の西飯降説が浮上してきている。西飯降は前記の伊都郡五郷の揖理郷にあたり、村主郷ではないので、地名からするとやや説得力に欠けるところはあるが、役所関連の出土品が発見された発掘調査の成果は大きいといえる。ただ、「26 西飯降遺跡」の発掘調査地点は南海道が通じていたと推定している妙寺条里遺構の妙寺中

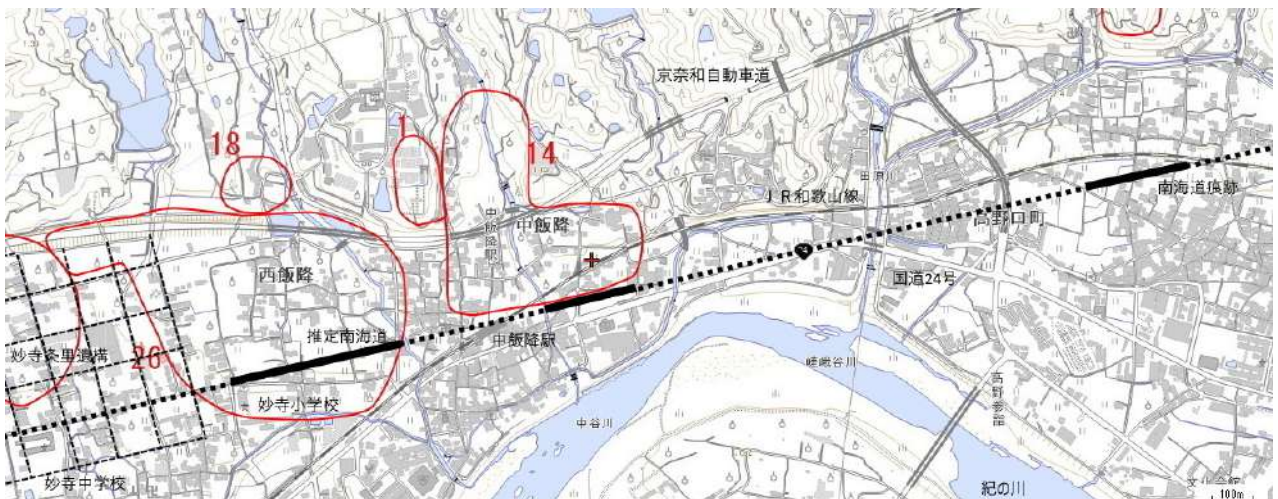


図16 妙寺ー大野 南海道推定ルート (「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆)

学校北辺東西方格線から北へ400m近く隔たっており、南海道との関りから考えると郡衙としてはやや検討が必要なきらいがある。

それでは伊都郡衙はどこにあったかとなると、確証はないが、強いて提案すると、やはり高野口条里遺構周辺と考える。まず、高野口条里遺構は伊都郡内最大であり、これは取りも直さず米の収穫がもっとも多いところであり、税の中心を占める米が最も多く穫れる地域に役所があるべきであること。高野口条里遺構の東と西の双方に古代寺院「神野々廃寺跡」と「名古屋廃寺跡」の存在が確認されており、当時、伊都郡の文化的中心地区であったと推定されること。また、高野口条里遺構の北側山腹で奈良三彩骨蔵器（国重要文化財 京都国立博物館所蔵）が発見され、当地に奈良三彩を入手できる有力者が存在したこと等があげられる。

具体的な郡衙の位置としては、やはり当地域で最も地形的な環境がよく、南海道に近い場所が想定され、高野口条里遺構の北西の微高地である現在の住吉神社周辺がこの条件に適合する⁽³⁵⁾。高野口条里の北西部の微高地であり、名古屋廃寺跡がすぐ東側に所在し、奈良三彩骨蔵器出土地も近い。

仮に伊都郡衙が名古屋にあったとしても、西飯降Ⅱ遺跡で発見された遺構・遺物には無視できないものがあり、木本雅康氏は著書において興味深い事例を紹介している。栃木県那須烏山市の長者ヶ平遺跡について

「芳賀郡家の別院ではないか（中略）。近年の研究によれば、郡の行政機能は、必ずしも郡家の本体一カ所に集中しているのではなく、郡内に別院をおいて行っている場合があることは、文献史料から裏付けられる。」と指摘している⁽³⁶⁾。西飯降Ⅱ遺跡についても郡家別院の可能性が考えられるのではないかとここでは仮説として郡家別院の可能性を指摘しておきたい。

3. 笠田条里遺構と大谷周辺の南海道駅路痕跡

妙寺条里遺構と笠田条里遺構はいずれも正方位で設定されたものではないので、前述の考察からすると両者とも東西方格線のいずれかを南海道が通じていたことになる。しかも、妙寺と笠田の条里はそれぞれ異なった角度の傾きをもっていることが判明しているため、それぞれの条里遺構を通る南海道ルートは一本の直線で両者を貫くことはあり得ない。すなわち、南海道ルートは妙寺条里遺構と笠田条里遺構の間のどこかで屈折していなければならない。

そこで、再び、妙寺―笠田間で南海道の地表に残る痕跡を検討してみた。地図では道などで残る以外情報は失われてしまっているため、ここでも空中写真から探索してみた。その結果、大谷付近で南海道の残した地割とみられる痕跡を発見した(図17)。かつらぎ町役場前交差点から街道沿いに西方へ進み、京奈和自動車道かつらぎ I.C.へのアクセス道路との交差点の東と西に痕跡を残している。



図17 大谷 南海道痕跡 (Google Map に加筆)

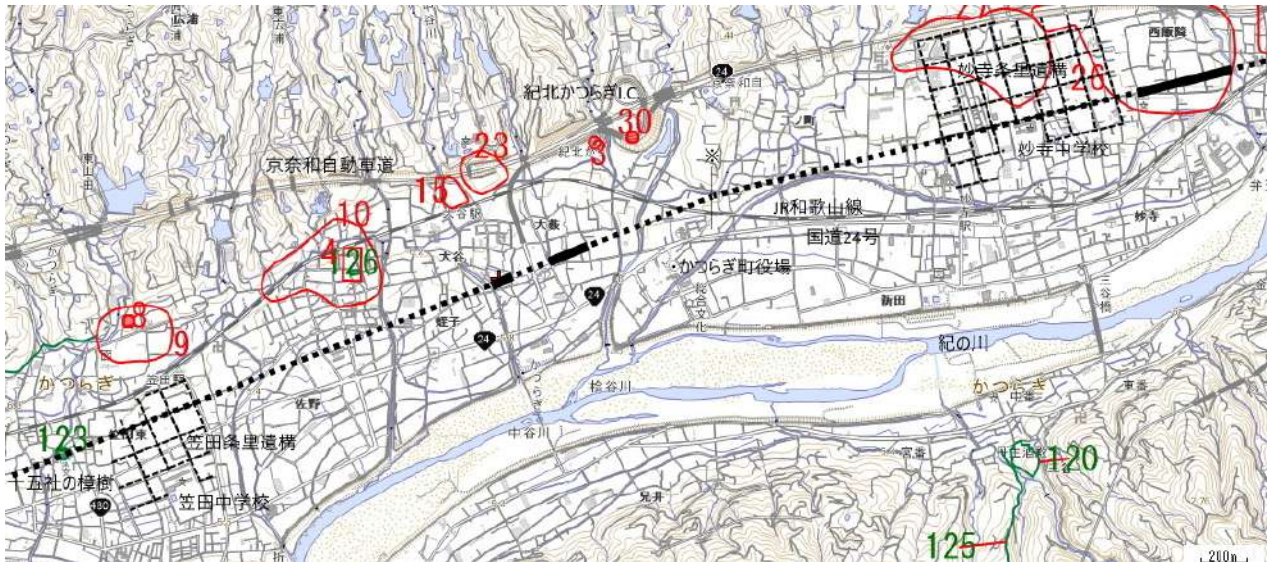


図18 妙寺-笠田 南海道推定ルート（「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆）

この位置を地図上に記すと図18のようになる。図の中ほどの実線で示した部分である。この2か所を繋いで西方へ直線で延長すると、笠田条里遺構の笠田郵便局前の東西方格線に重なり、笠田条里の傾きの角度にも合致する。逆に東方の妙寺条里遺構へ延長すると、大谷の痕跡のラインと妙寺条里遺構の東西方格線の傾きの角度とが異なっており、両者は重なりをもたない。従って、大谷の痕跡は笠田条里の延長上にあって、大谷の痕跡と妙寺条里遺構の間で南海道は屈折していることになる。

上記の南海道屈折点は、笠田条里-大谷の痕跡のラインを東方へ、また、妙寺条里の妙寺中学校北辺東西方格線を西方へそれぞれ延長した両者の交点、かつらぎ町役場の北方、京奈和自動車道かつらぎI.C.東側の北方から南へ突き出した尾根の先端ということになる。

第6章 万葉の景勝地「背の山」

1. 笠田条里遺構と背の山

笠田条里遺構の南海道が通じる方格線が判明すると、笠田条里遺構の西方、背の山へのルートが課題となる。これまで、背の山越えについては、背の山北側の丘陵鞍部越え説と、背の山南側の紀の川との間を抜けたとする説があり⁽³⁷⁾、両者について検討されてきたところである。上の考察から南海道は笠田条里遺構の笠田郵便局-笠田小学校北側・十五社の樟樹を繋ぐ方格線を通ったと考えられ、妙寺条里遺構と笠田条里遺構の間で南海道ルートが屈折しており、同間で屈折した後す

この点で南海道が屈折していたものと推定される（図18 ※印）。

また、笠田条里遺構との間に和歌山県史跡に指定されている佐野寺跡（緑126）が所在するが、寺跡南辺中ほどから南下する道路はほぼ南北に通じており、佐野寺への参道的な位置づけが想定される。この道路は佐野こども園北辺で止まっており、同こども園北辺は推定南海道のルートに当たることから、南海道から佐野寺へ向かう道が今日に残されていたものと考えられ、推定南海道のルート位置の裏付けの一つとなろう。

以上の結果、笠田条里遺構では北から2本目の東西方格線、笠田郵便局前の東側道路を南海道が通っていたと判断でき、現在の笠田郵便局、笠田小学校北の十五社の樟樹付近を抜けて西方、背山方面へ向ったものと推察される。

ぐに笠田条里遺構の西側で屈折することはこれまでの設定ルートの傾向から考えられないので、このラインを西方に直進したものと推定される。その推定ラインは図19に示すとおりである。

また、仮に、笠田条里遺構方格線の一つ北側の方格線を南海道が通っていた場合、背の山の頂上付近を通ることになり、相当険しいルートとなる。逆に一つ南側の方格線を通った場合、紀の川にかかってしまうため、双方とも南海道ルートとは考え難い。さらに、仮に笠田条里遺構の西側で屈折して背の山の北側鞍部を



図19 南海道推定ルート 笠田―背の山（「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆）

越えると仮定しても、山間に入って行くため背の山を越えて西側で再び南寄りに屈折する必要があり、何度も屈折を繰り返すことになってしまい、直進指向の駅路としてはありえないルートとなってしまいます。

笠田から背の山裾までは、笠田郵便局―笠田小学校北側・十五社の樟樹を繋ぐ方格線の西方への直線延長線が街道ルートと重複もしくは並行して通じており、街道が南海道ルートを概ね辿っていることを考えれば、上の推定ルート、すなわち、背の山南側を南海道が通じていた可能性が濃厚となる。

また、背の山の西側に位置する名手市街の東部の那賀中学校の南側に南海道の痕跡が残されており、この痕跡が上述の背の山の南麓を通る推定南海道ルートの延長ライン上にあることから南海道は背の山の南側、紀の川との間を通っていたことを補強する。

なお、何首もの当地を詠み込んだ万葉歌が残されており、歌に詠まれるほどの感動を与える景観が広がっ

第7章 おわりに

本稿では古代の官道として整備された駅路の一つ「南海道駅路」の紀伊国伊都郡内のルートを奈良時代に限定して復元を試みた。現在に残されている僅かな痕跡と条里遺構、そして駅路の直進指向という特徴を手掛かりに具体的なルートを復元してみた。その結果、紀和国境の真土山から伊都・那賀両郡境の背の山までの間で下兵庫駅西方かつらぎ町役場の北方の2か所で僅かに屈折している外、ほぼ直線で結ばれていることが想定されることとなった。

ていたはずであり、背の山の北側を南海道が通じていたならば、感動を呼ぶ景観を目の当たりにできたか疑問が残る。

2. 栲田荘絵図と南海道駅路

背の山から笠田にかけての範囲を絵図に描いた『紀伊国栲田庄絵図』が宝来山神社に伝わっている。鎌倉時代のものとされ、中央を左右に貫いて紀ノ川に並行して「大道」が描かれている。背山と紀ノ川の間を笠田集落へ向かってほぼ真っ直ぐに延び、概ね街道のルートと並行し、重なるように示されている。近世の街道以前に遡ってこのルートが用いられていたことがわかり、街道が南海道を踏襲していた可能性が高くなる。また、伊都浄化センター付近では紀の川が増水した際に街道の北側が水没したとのことから紀の川の遊水地であったとの指摘があるが、大道や街道がこのルートを長く用いており、古来この地を通行するに出水等の大きな支障はなかったものとみられる。

また、南海道と同時期に存在した古代寺院との位置関係についても言及する予定であったが、佐野寺跡の一例を示したのみで紙面の都合で果たせなかった。これについてはまた別の機会に思考を述べたい。

本稿で復元したルートは現況で残る資料から考察を進めたが、推定ルートが確定するにはやはり発掘調査による南海道の遺構・遺物の検出が欠かせない。推定ルートにおける今後の調査成果を期待する次第である。

【 注 】

- (1) (公財)和歌山県文化財センター 2020 シンポジウム 南海道の原風景 発表資料集
- (2) 藤岡謙二郎 1969 『国府』吉川弘文館 日本歴史叢書 P72
- (3) 藤岡謙二郎編 1975 『日本歴史地理総説』古代編 吉川弘文館 P84
- (4) 藺田香融 1970 「古代海上交通と紀伊の水軍」(『古代の日本』5 近畿 角川書店) P129
- (5) 服部昌之 1978 「紀伊国」(『古代日本の交通路』Ⅲ 大明堂 「南海道」) P143
- (6) 中村太一 2000 「計画道路の発見」(『日本の古代道路を探す』平凡社新書) P10
- (7) 近江俊秀 2012 「駅路の廃絶」(『道が語る日本古代史』朝日選書) P235
- (8) 足利健亮 1980 「南海道の変遷」、「紀ノ川北岸縦貫南海道の復元」(『歴史の道調査報告書 II —南海道・大和街道他—』和歌山県教育委員会) P3、P5
- (9) 南出真助 1980 「渡津としての賀太駅」(『歴史の道調査報告書 II —南海道・大和街道他—』和歌山県教育委員会) P16
- (10) 中野榮治 1989 『紀伊国の条里制』古今書院 P35
- (11) 仁井田好古 1839 『紀伊続風土記』卷之二十三 海部郡 加太荘 加太村 賀陀驛家趾
- (12) 『万葉集』卷4-543
- (13) 奈良県橿原市石川町
- (14) 和歌山県指定文化財「隅田文書」の室町時代古文書に現在奈良県五條市に含まれる「木原」、「畠田」が隅田庄であったことが記されている。
- (15) 加納諸平 1838 『紀伊国名所図会』第三編 卷之二 紀和兩國古堺
- (16) 「粉河寺縁起」宮内庁書陵部 図書寮文庫所蔵
- (17) 仁井田好古 1839 『紀伊続風土記』卷之四十六 伊都郡 隅田荘 上夙村
- (18) 加納諸平 1838 『紀伊国名所図会』第三編 卷之二 紀和兩國古堺
- (19) 仁井田好古 1839 『紀伊続風土記』卷之四十六 伊都郡 隅田荘 上夙村 待乳山
- (20) 『万葉集』卷3-298
- (21) 高橋美久二 1995 「古代交通研究の展望」(『古代交通の考古地理』大明堂) P220
- (22) 冨加見泰彦氏、高橋智也氏はこの地形について駅家存在の可能性を指摘。
- (23) 黒板勝美 1979 「厩牧令」(『新訂増補 国史大系 令義解』吉川弘文館) P274
- (24) 黒板勝美 1982 大宝二年春正月十日の条 (『新訂増補 国史大系 日本紀 前篇』吉川弘文館) P13
- (25) 中野榮治 1989 「南海道と条里」及び「南海道の直線指向と条里」(『紀伊国の条里制』古今書院) P35・P38
- (26) 橋本市 1975 「主な史跡と遺跡」(『橋本市史』下巻) P543
- (27) 岩倉哲夫 1998 「橋本市東家の古社寺について」(『文化橋本』第20号) P87
- (28) 橋本市遺跡調査会 2014 『東家遺跡・東家館跡発掘調査報告書—橋本市こども園新築工事に伴う発掘調査—』
- (29) 地図・空中写真閲覧サービス 国土地理院ホームページ
- (30) 前掲註(25)
- (31) 高橋美久二氏は山陽道について、条里遺構のほとんどにおいて山陽道駅路を基準に設定されていることを指摘(前掲註(21))。
- (32) かつらぎ町 2006 「条里遺構と条里区画」図3 (『かつらぎ町史』通史編) P113
- (33) 橋本市 1974 「伊都郡と郷の誕生」(『橋本市史』上巻) P26
- (34) (公財)和歌山県文化財センター 2012 『中飯降遺跡・西飯降Ⅱ遺跡・加陀寺前経塚・大谷遺跡・重行遺跡 一般国道24号京奈和自動車道(紀北東道路)改築事業に伴う第2次～第7次発掘調査報告書』 P216
- (35) 岩倉哲夫氏の指摘による。
- (36) 木本雅康 2008 「栃木県那須烏山市長者ヶ平遺跡—下野国新田駅か」(日本史リブレット 69 『遺跡からみた古代の駅家』) P47
- (37) かつらぎ町 2006 「南海道と萩原駅」(『かつらぎ町史』通史編) P123