

南海道駅路と加太の渡津

大岡 康之

要 旨

古代、都から南海道諸国へ通じていた南海道駅路は、その存在が知られているものの、その具体的経路については幾多の先学の研究にもかかわらず明確にされていない。また、時期や遷都等によってもルートに変化があり、大和に都が置かれた時期における紀伊国内の南海道駅路のルートについて、先学の成果を基に今日に残された痕跡を空中写真や地形図等を用いて復元を試みる。ここでは南海道駅路の陸路と海路の接点にあたる加太の渡津とこれに繋がる南海道駅路についてその復元を図る。

第1章 はじめに

これまで本書創刊号において、紀伊国内の南海道駅路(以下「南海道」と略す。)のルートについて、紀伊と大和の国境である「真土山」から伊都郡の西端「背の山」まで、具体的な経路の復元に関して愚考を述べてきた⁽¹⁾。南海道は言うまでもなく、都と南海道諸国を結ぶ官道であり、これまで駅路の性格として①直進指向が強く、②不必要に道幅が広く(約12m)、③30里(約16km)毎に駅家が設置されたこと等が指摘され⁽²⁾、これを手掛かりに紀伊国伊都郡内の南海道ルートの復元を試みてきた。

前稿でも述べてきているとおり、これだけの大規模な土木工事が行われて利用されてきた駅路が、ほとんど今日に残されておらず、紀伊国内でも紀の川北岸を真土山から加太へ通じていたことが知られているのみで、先学の熱心な研究によってもその具体的ルートは解明されていない。

しかしながら、紀伊国内の紀の川北岸を南海道が通じていたことが確実であるにもかかわらず、相当な大規模土木構造物でありながら今日にその痕跡が知られていないというのは、理解に苦しむところである。察

するに、駅路に関するすべての痕跡が消滅してしまった訳ではなく、恐らく何らかの痕跡をどこかに残しているはずとの仮定の上に立ち、まず、紀伊国内の南海道が通るとされる区域を対象に南海道痕跡の探索を手掛け始めた。駅路は都と各国の国府を結んでおり、遷都により都が移った場合や、合理的なルートが拓かれた場合等によってしばしばルートが変更されたので⁽³⁾、ここでは足利健亮氏の唱えられている原初南海道(大和に都がある時期)⁽⁴⁾に時期を限定して検討することにする。

南海道の詳細ルートを検討していくにあたっては痕跡の探索範囲をある程度絞り込む必要があり、紀伊国内で位置は確定されていないものの、位置が限定されている地点が2か所認められる⁽⁵⁾。一つは紀和国境の真土山であり、もう一つは渡津である加太である。真土山についてはすでに提起している⁽⁶⁾のでそちらを参照いただくとして、ここではもう一つの南海道が通る地点で、淡路への渡津である加太について、南海道ルートと加太の渡津、そして加太の駅家の位置について復元を試みたい。

第2章 加太の津と加太の村

加太は紀の川北岸、現在の和歌山市の北西端、和泉

国に接する位置にあって、現在は漁港、そして人形供

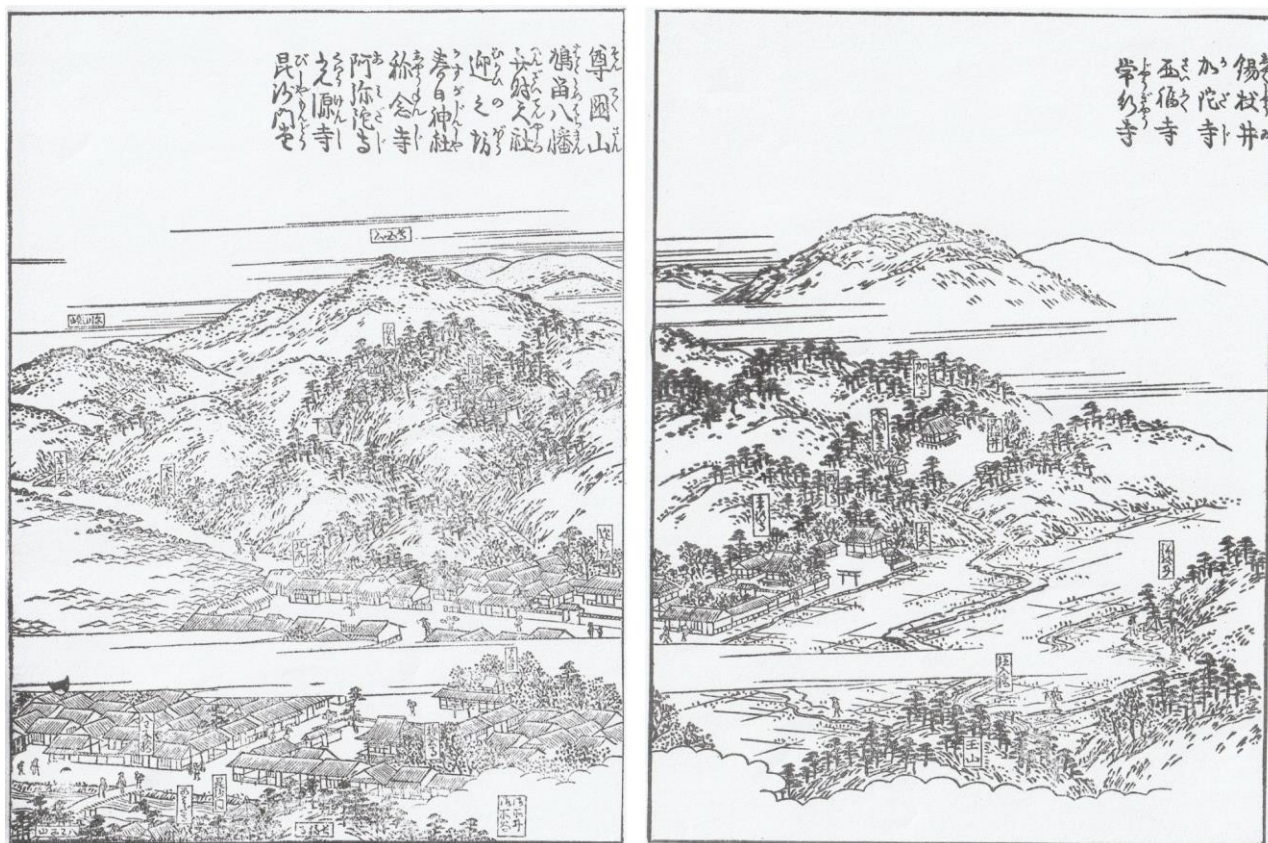


図1 加太（『紀伊國名所圖會』から）

養で有名な淡島神社の門前町として知られ、夏には海水浴客で賑わう。そんな加太の地は、大和に都があった頃、淡路・四国への海路と都への陸路との接点である渡津として交通の要衝であったことが様々な史料から明らかになっている。

加太に関しては、『紀伊續風土記』の加太山⁷⁾に「此山莊の南端海を塞て南は磯脇浦に起り西加太浦に至る中山なり此山と葛城山との間谷をなす此を加太谷といふ往還なり」と表現されている。磯ノ浦から西に立ち上がる山塊を加太山と呼び、その北側に屏風のように連なる和泉山脈に対立する。両者の間には加太谷があって、往還（道）が通じていたと記す。

古代の官道南海道は都を発して下ツ道を下り、巨勢路を経て、真土山から紀伊国に入り、紀の川北岸を通って、当地「加太」から海路を淡路国、そして四国の各国へと向かう⁸⁾。加太は都からの陸路と他の南海道諸国へ向かう海路との接続の場である。陸路でやって来た人や物資はここで船に乗り換え、船路で淡路や阿波へ向かう。また、船で加太に着いた人や物資はここから陸路を都へ向かう。そのためには船待や荷物の積み代えのため、船が発着し潮待ちをする船溜りを有す

る津と、荷を運ぶための馬が用意され、旅人の休憩・宿泊等の施設である駅家が接している必要がある。加太の津と駅家がどこにあったのかを探る手懸りとして、まず、加太の村について見ていくことにする。『紀伊續風土記』の加太村の項⁹⁾には次のようにある。

（前略）加太古書或は賀太或は賀陀又は賀多と書す古南海道官道なり續紀大寶二年春正月始置紀伊國賀陀驛家とあり（中略）古は村居は今の村より五六町東にありて今の村地は海中にして曲灣長汀にして塩を焼き潜女も多くありしこと延喜式に載る所顯然たり（割注）「向井氏の蔵正和中文書に鹽濱舊跡を寄進伽陀寺の文あり今猶又村の東土橋に鹽入橋の名あり」古の地形粗見るへし後世沙土海を填め遠干潟となりしより村居を今の地に移しなり（割注）「明暦記に村居上古は今の伽陀寺の邊にあり今の村居は洲崎にて北は伽陀寺の前南の方一町田中に楠の株朽残りさる丸山の限まで入江にてありしよし（下略）」

まず、加太の表記例を示し、上述の南海道について『続日本紀』の大寶2年(702)の記事を引いて駅家が置かれたことを記す。続いて加太の村居について、今の村

より5~6町(1町は約109m)東にあったこと、そして今の村は元は海中であったとして、そのいきさつを述べている。

今の村とは春日神社や称念寺の西の南北に三日月状に拓ける街並みを指しているとみられ、『紀伊國名所圖會』(図1)の「春日神社」の項⁽¹⁰⁾には、「北所にあり。是則加太浦民家の地の古跡なり。當境の産神にして、古は是より東の方、山の半腹にありしを、天正年中桑山修理亮重晴、和歌山に在城の折から、此地の干潟に移して勧請す。(下略)」とあって、現在の春日神社の地は干潟であって、東方の山の中腹から移されて来たことが知れる。そして、当時の村居から東方5~6町に元の村があったということなので、600m程度東方という現在の南海加太線加太駅の南の平地に元の村があったと推定される。明治43年測図昭和9年修正の地理調査所発行の1/25,000地形図には小学校以西に街並みが記され、東側は荒地の記号が付されており、村が海沿いに移り、元の村の跡は荒地となっていたようである。

また、『紀伊國名所圖會』の「形見浦」の項⁽¹¹⁾には「古は奈儀佐郡なりしが、今海部郡に屬せり。世俗こゝを加太の浦といへり、誤なり。加太は驛の名にして、往昔是より五六町東なる山の麓にありしなり。此地はも

と海中にて、潮干には遠干潟となれる所なり。是を以て潟海又潟海浦ともいひて、日本三箇の退潮の名所とす。〔續日本紀〕に曰く、文武天皇大寶二年春正月戊寅。始置紀伊國賀陀驛家。〔延喜式〕に云く。紀伊國驛馬。賀陀八疋云々。又云く。凡諸國驛路邊植菓樹。令往来人得休息。此地の豊饒なるや、攝泉の津々浦々より、江都へ運漕する海路の咽喉にして、諸回船の上下、必こゝに潮がりをするの所也。(下略)」と見えて、「加太」の地名は「潟」に由来する説を示すとともに、退潮の名所であったことを示し、海路の要衝で、上下する回船は必ず加太で潮がかりすると記している。かつて、陸路としての南海道から船路への接続点として栄えた地が、この書物の編纂された江戸時代後期には回船の潮待ちの拠点として繁栄していたことが窺える。

それでは、南海道が通じ、加太が陸路と海路の接点であった頃、この加太の津と村はどのような景観であったのだろうか。『歴史の道調査報告書(Ⅱ)―南海道・大和街道他―』⁽¹²⁾に興味深い研究が紹介されている。

「Ⅱ 南海道の復元―古代・中世」の中で、南出真助氏が「三、渡津としての賀太駅」と題して、加太の津と駅家について述べている。氏はこれまでに提起された梅原隆治氏と千田稔氏の説を紹介し、独自の観点から新しい説を展開された。

梅原氏は現在小字地名とかつての地名を比較検討して、賀太駅家を現在の北仲町に比定する。また、千田氏は堤川左岸の泊り谷付近が地名・地形ともに碇泊地として最適であるという。これに対して南出氏は、この付近の2m毎の等高線を拾うことにより、小字の出口付近に2m以下の窪地を発見、堤川河口付近には北から突き出した堤状の細長い地形が存在し、その内側に入江のように船溜りがあったのではないかと想定している(図2)。これは卓見といえるもので、これまでの研究は現況地名、地形に基づいて推定していたが、かつ

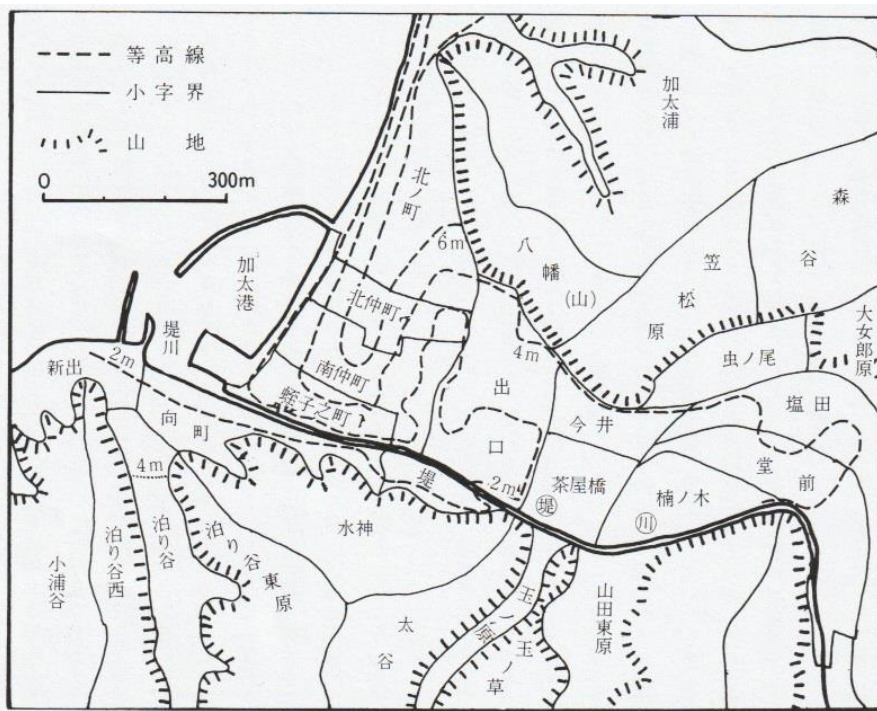


図2 賀太駅付近の小字と地形(『歴史の道調査報告書(Ⅱ)』から)

ての地形の復元という手法を用いて加太の津の位置の解明に迫った。氏は入江の最奥部馬留石があったとし、「ここに駅家と乗船地が近接して比定されうる」と結んでいる。

前掲の『紀伊續風土記』や『紀伊國名所圖會』の記述のように、かつての加太の村の中心部は現在の加太駅前、小字「堂前」付近と考えられるので、現在の加太小・中学校グラウンド付近が入江であったことを想定すれば理解できるのではなかろうか。前掲『紀伊續

風土記』加太村の項の最後の記述の割注に「村居上古は今の伽陀寺の邊にあり今の村居は洲崎にて北は伽陀寺の前南の方一町田中に楠の株朽残りさる丸山の限まで入江にてありしよし」と、入江の存在を記しており、おそらく、加太谷へ三角形に突き出した尾根が「丸山」（『紀伊續風土記』）・「玉山」（『紀伊國名所圖會』）と呼ばれていたとみられ、この近くまで入江が及んでいた伝えを記している。

第3章 加太への南海道

南海道が加太まで達していたということは異論のないところであるが⁽¹³⁾、そのルートとなると、古代の駅路は直進性が強いと言われながら⁽¹⁴⁾、これまで加太谷への入口である本脇から加太谷を左右に折れ曲がりながら加太に達する駅路の推定線が提示され続けている。そこで、基本に立ち返り、本脇から加太までの直線ルートの痕跡が残されていないかを検討してみた。直進の駅路の障害となるのは、一つは本脇とつつじが丘との間、県道7号の東と西の両側に連なる屏風のように立ちのぼる山塊。もう一つは南海加太駅の南で、加太谷の南方から三角形に張り出した丸山。この二つが直進しようとする駅路を阻むことになる。

加太谷の内側はどうであろうか。空中写真を見てみると、南海加太線が加太谷へ入って来る谷の出口からつつじヶ丘の二号調整池に向かって、加太谷南側の山裾が不自然に真っ直ぐ揃えられており（図5 E-F）、駅

路が通じていたとすればこの山裾に沿って道があったと推定してもよいのではないかと考える。この直線的な山裾を西へ延長すると、加太駅南の三角形に張り出した丸山の東側山裾（図5 D）に突き当たり、これで直進は終わるかにみえる。ところが、この山の等高線を詳細に観察すると、三角形に張り出した尾根の東側裾部（図5 D）と西側裾部（図5 C）を結ぶライン上の等高線が不自然に歪んでいることを発見した。等高線からは両裾部の間で西半分は堀切状の谷が、東半分は盛土したように見え、南から張り出した尾根が南海道によってここで分断された形で通じていたと推定してよいのではないか。

東側から西方へ向かったの写真（図3）では県道7号の先の丸山の稜線に低くなった部分が見え、西側から東方に向っては堤川直進延長先の丸山の稜線がこれも一部が低くなっているのが確認できる（図4）。すな



図3 丸山の丘陵尾根（東から）



図4 丸山の丘陵尾根（西から）

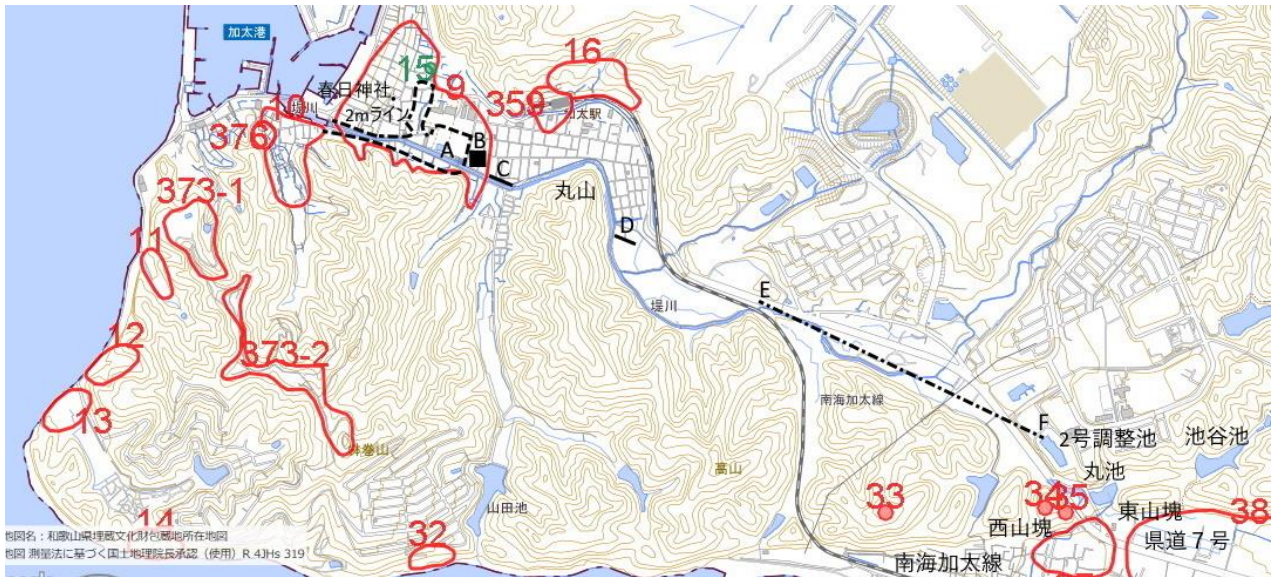


図5 加太のまちと南海道の推定（「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆）

わち、南海道は直進して丸山の裾部から駆け上がり、山腹から頂上付近、そして、反対側の山腹から裾部へと西半は堀切状に山をカットし、東半は西半でカットした残土を盛土して道を造成して山越えしたことが推定され、西側は現在の堤川が「く」の字型に折れ曲がる山田橋の辺りに到達する。現在の堤川を渡り、さらに直進すると、前項で触れた南出氏の言う入江の船溜りの最奥部に至るのである。上のことから、加太谷に入ってすぐ東側にある二号調整池から推定入江の船溜り最奥部まで直線で結ぶことができる。

上記の考察を地図に落とすと図5のようになる。現在の加太中学校の位置に入江が推定され(図5 A)、淡路へ向かう船の船溜りとなっていたものとみられる。

その入江の東側の「字茶屋橋」付近(図5 B)には加太の駅家が想定され、駅家の南東端に現在の加太駅南方の加太谷に突き出た丸山を越えてきた南海道が取り付いていたと推定される。南海道は丸山の南東裾部から現在の南海加太線と加太谷の南側の直線的に揃えられた山裾沿いに真っ直ぐ東南東に向って通じていたものとみられるのである。

それでは、加太谷の直線的に揃えられた南側山裾(図5 E-F)を東南東へさらに直進延長するとどうであろうか。現在は開発工事によりほとんど旧態を残していない二号調整池から丸池の北側を経て、本脇からつつじが丘と本脇の間、県道7号の東側の山塊に突き当たる。県道東側の山を加太駅南方の丸山のように、山越

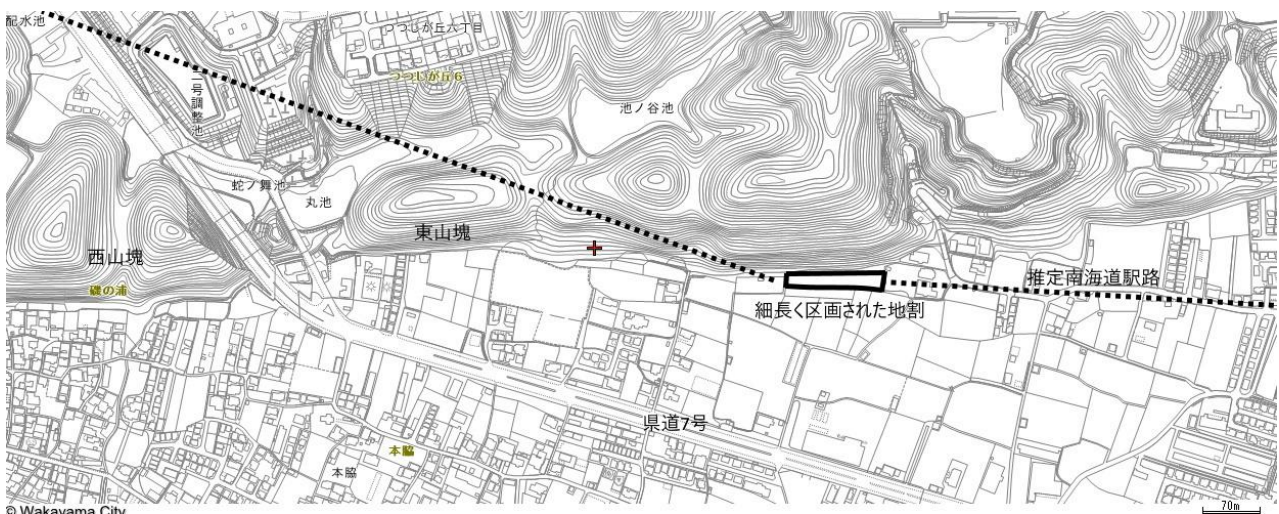


図6 加太谷への入口にあたる本脇（「和歌山市白地図」に加筆）

えの可能性はないか 1/2,500 地形図を検討してみた。しかしながら、等高線の変化からは南海道が丸池南東の山を越えていたという形跡は発見できなかった。ただし、丸池の東に池谷池があって、池谷池の南側に山が存在し、丸池の東側にある山との間に尾根が途切れて谷間が存在している(図6)。さらに、池谷池南側の山の南裾が東西に真っ直ぐ揃えられており、山裾によって東西に細長く区切られた地割が東方に向かって続いていることが確認できる。南側山裾の細長い地割は丸池東の山と池谷池南側の山の途切れた部分から西には認められない。

これらの現況地形から推定すると、本脇北側山塊の

直線的に揃えられた山裾と山裾の細長い地割は南海道の痕跡である可能性が高く、木ノ本方面から西進してきた南海道は加太谷入口の県道東方山裾の細長い地割まで進み、ここで方向を西北西に変えて丘陵を越え、加太谷へ入っていったものと考えられる。すなわち、加太からの南海道は丸池東の山塊東側、池谷池南側山塊との間の途切れた箇所を西北西から東南東に越えていた可能性が考えられるのである(図6)。現状ではここを通った痕跡はまだ確認できていないので、本考では可能性があるということに止めたい。今後、踏査や発掘調査等により痕跡が発見されることを期待するものである。

第4章 加太の駅家

『紀伊續風土記』の「賀太驛家趾」⁽¹⁵⁾には、「延喜式に載する所の南海道の驛趾なり今村の入口平井町の東の端に古驛の馬繋きのありし處とて猶除地若干あり又村の入口を上りといふ京都に上るの名の今に遺りたるなり古道は葛城山に傍ひて今猶残りて淡島道といふこれなり(下略)」と記しているように、加太の地には駅家⁽¹⁶⁾の存在したことが知れる。駅家は駅路に30里(約16 km)毎に設置されたとする施設で、駅家には駅使が置かれ、往来に必要とする駅馬が準備され、駅馬を飼育するための設備や旅人の宿泊・休憩するための施設などが設けられたという。加太では陸路と海路の接点にあたることから、常識的にみて駅路と津の乗船場の両方が接続している場所ということになろう。両者が

隔たっていると、運ばれてきた物資を何度も積み下ろししなければならず無駄となることから、この二つが接している、もしくは同所に所在するべきである。

南海道の駅路は前述のように加太谷に入って最初のつつじヶ丘二号貯水池から西北西に直進し、南海電気鉄道加太駅の南方の三角形に突き出た丸山の東西両裾部を分断して乗り越え、現在の堤川の山田橋から南出氏の説による入江の最奥部の東側に至ると推定してきた。この推定南海道の突き当たった場所(入江の最奥部)は上に述べた条件の駅路と乗船場の両方が接する場所なのである。南出氏が示した「賀太駅付近の小字と地形」図(図2)の小字「茶屋橋」付近がこの条件を満足する場所で、その場所に駅家がなければなら

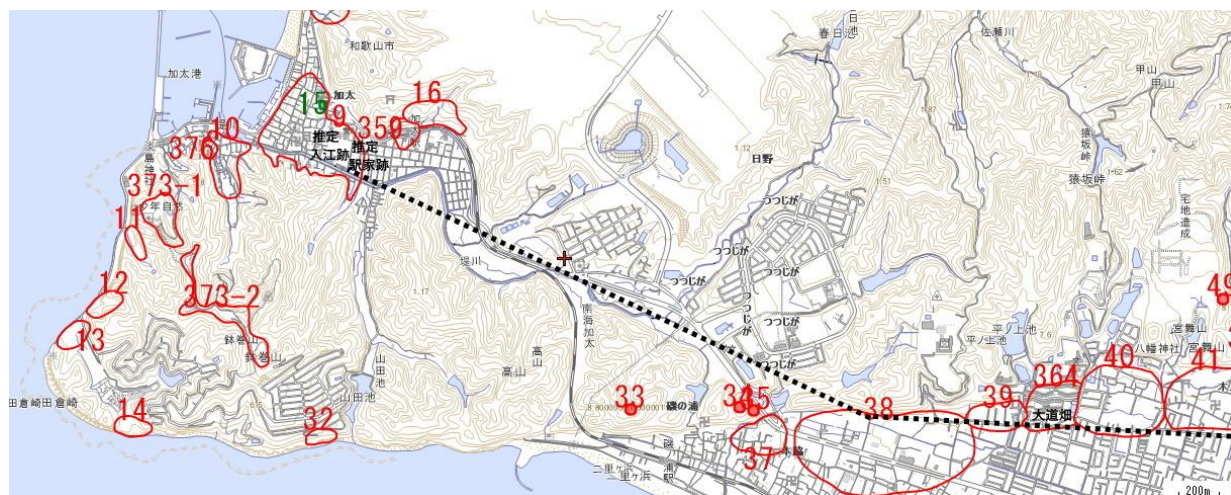


図7 南海道推定ルート 加太周辺(「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆)

ないことになろう。

こう考えると、『紀伊續風土記』の加太村の項⁽¹⁷⁾に「古は村居は今の村より五六町東にあり」とあるのは、当時、駅家を推定する小字「茶屋橋」を避けて周辺部である北東側の小字「堂前」周辺に集落が形成されたであろうことも矛盾なく理解される。蛇足になるが、同じく『紀伊續風土記』の「賀太驛家趾」⁽¹⁸⁾に「村の

入口を上りといふ」という記載も村の入口をこの山田橋付近とすると、東へは三角形に突き出た丸山の根本を分断する道を上ることになるので、『紀伊續風土記』の「京都に上の名の今に遣りたるなり」よりは、この地形から三角形に突き出た丸山を上るに由来するものではないかと思われる。

第5章 加太から名草郡への南海道

加太から東南東方向に進み、加太谷を抜けると紀の川扇状地右岸、すなわち和歌山平野北端に出る。池谷池南側の山塊の南裾には東西に細長い地割が残されており、これを東方へ延ばすと県営西脇グリーン団地の南から県道146号に概ね沿って東方へ向かう。このルート沿いの西脇グリーン団地南には「大道畑」の地名が残されており、これが南海道ルートであったことを裏付ける。

南海道はさらに東方へ直進して木ノ本を抜け、車駕之古址古墳・釜山古墳のすぐ南側を経て県道752号と交差する梅原交差点の南を通過する。ルート沿いの両古墳と梅原交差点の間には「西中道」・「東中道」と道に関わる地名があって、南海道が通じていたことをうかがわせる。恐らくこの部分の県道146号は道としての南海道を踏襲したもので、南海道は道幅12mを有していたと推定されるが、長い年月の間に南北両方向からの侵食を受け、かろうじてかつての南海道ルートを

伝えているものとみられる。

南海道は現在南北に通じる県道752号を越えてからも東方へ直進を続け、今は南海本線が通る和歌山大学のある丘陵南裾を掠め、国道26号の大谷交差点北側から大谷古墳の所在する丘陵南裾に至る。和歌山大学の丘陵南端裾部と西谷池の谷を隔てて東側の丘陵南端裾部が東西に揃えられたふうにも見え、南海道は両丘陵南先端を削ぐようなかたちで東西に通じていたと推定される(図8)。南海線が和歌山大学の丘陵西側の谷から丘陵裾にそって大きく左に曲がって一旦東方を向き、それから東南東の紀の川駅に向かう不自然な経路はかつての南海道跡の地割に影響されたのかもしれない。近代の鉄道が南海道の跡地を利用している例は他にもいくつかみられる⁽¹⁹⁾。

梅原交差点付近から大谷にかけてのルート上には、途切れ途切れながら小道が続いており、現在も小道として南海道のルートを示しているものとする。南海

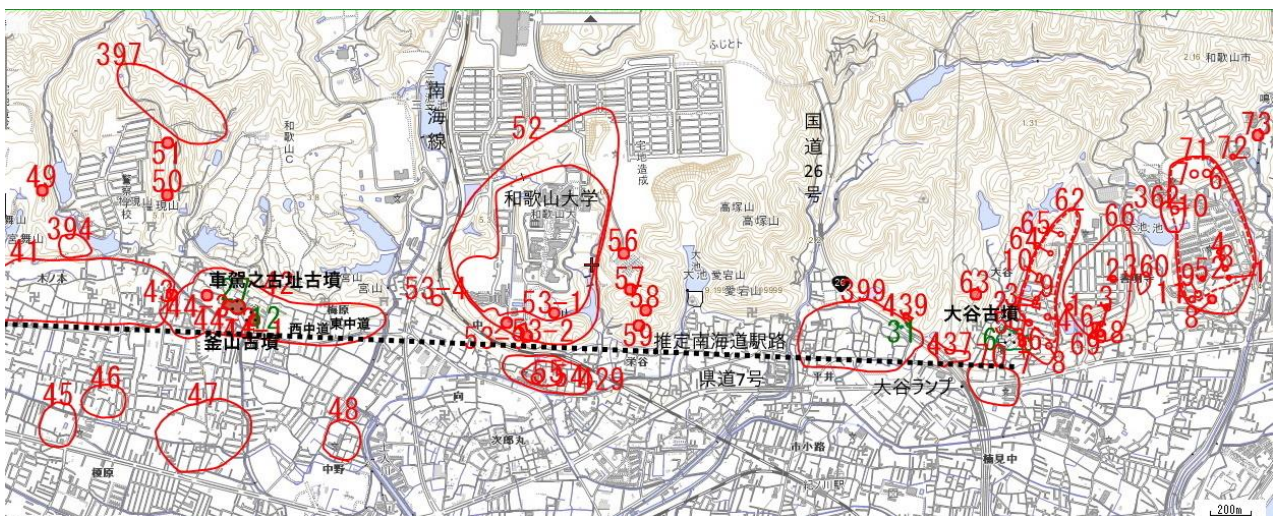


図8 南海道推定ルート 木ノ本—大谷（「和歌山県埋蔵文化財包蔵地所在地図」に加筆）

道はこの後、現在の J R 阪和線六十谷駅付近を通り、阪和自動車道を越えて、和歌山市府中の紀伊国府伝承地近くを経て、平安時代には南海道となる雄ノ山峠から南下する道と交差、紀の川市の紀伊国分寺跡付近に達する。以上のように、概ねの南海道ルートは推定されるものの、大谷以東、那賀郡内における南海道ルートについては、まだ見解を提案できる段階に至っておらず、検討を加えたうえで、適切な機会に思考を述べご批判を仰ぎたい。

ちなみに、大谷古墳付近は、平城宮の朱雀門から約 96 km の地点にあたる。駅路には 30 里(約 16 km)毎に駅家(うまや)が置かれていたことが知られており⁽²⁰⁾、6 つ目の駅家が 大谷周辺に置かれていた可能性がある。平城宮から 3 つ目(約 48 km)の駅家とみられる台地が橋本市隅田町真土で発見されており⁽²¹⁾、大谷付近にお

いても駅家の発見が期待されるが、今のところ候補地点の発見には至っていない。真土の場合は南海道を見下ろす高さ数メートルの台地で、平面プランが方位を意識した一辺約 60 m の正方形となっており、南海道ルート沿いにある、導入路が取り付けられている。これに近い地形をもち、奈良時代の遺物が出土している場合は駅家の可能性が高いと考えられる。或いは、強いて掲げれば大谷古墳の所在する丘陵南の先端部辺りも地形的には駅家があったといかもしれない。足下に南海道を見下ろす台地となっており、駅鈴を携えてやって来る駅使をいち早く発見し、受け入れ準備を行うことができる良好な地形に位置する。駅家には事務棟、倉庫、井戸、宿泊施設、厨房、厩舎の他、駅楼と呼ばれる 2 階建以上の重層建築物が設けられていたことが知られている⁽²²⁾。

第 6 章 おわりに

加太は、都から陸路で繋がれた南海道が、海路で淡路・四国へ向かう繋ぎ目にあたり、水陸の接続点として南海道の最も重要な位置といえる。現在は淡島神社の門前町として賑わう当地も、かつては、塩の生産や漁業、友ヶ島から始まる葛城二十八宿の加陀寺の信仰、海運の寄港地、そして、今回考察を重ねた南海道と、古代からの歴史が積み重ねられてきたところである。駅路としても 12 m もの幅をもち、直進して続く南海道が本州では一旦この地で終点となり、ここから船路で淡路をはじめとする次の南海道の国々へと向かう。駅家で荷物を整理する人々、到着して一息入れている旅の一行、船待ちをする官人、都に向けて出発しようとする荷駄の集団、そこには古代の陸海路を繋ぐ重要拠点—加太—での賑わいが容易に想像される。

加太の渡津については、南出氏の研究から入江の存在が推定され、入江が船溜りとして利用されていたものと考えられる。その東側には南海道が真っ直ぐ続いてきていると推定されるので、入江の東側に接して加太の駅家が存在したはずであり、荷駄の積み降しや積荷の揚げ降しはここで行われたことであろう。加太の駅家推定地から現在の堤川を東へ越えると、南側から

三角形の丸山が突き出し、丸山の尾根を越えて東南に向かって加太谷を真っ直ぐ抜け、本脇の北の山裾で道は東に折れ、木ノ本から梅原、大谷へと直進していたものとみられる(図 8)。ただし、本脇の北部山塊をどのように越えていたか検討が必要である。これまで本脇から加太間は多くの研究者が地形に影響された現道路のルートを南海道に比定しているが、この加太谷にあっても基本姿勢である直進指向は健在であったと考ええる。

また、本脇からは東へ直進して南海道が通じていたと推定したが、図 8 のように推定ラインに沿って遺跡が分布しており、推定ラインが南海道であったことを補完することになろう。特に、木ノ本から梅原にかけては車駕之古址古墳や釜山古墳のすぐ南側を南海道が東西に通じていたと推定され、古代の道路が地域の主要な古墳に沿うように通じていることも指摘され⁽²³⁾、これと矛盾しない。

現在の和歌山大学の所在する丘陵の南端部の南海線が通る部分、池を挟んで東側の丘陵南端、国道 26 号と県道 7 号の大谷交差点の北方丘陵南端、大谷古墳の所在する丘陵南端等の丘陵裾部が東西に削られたように

も見え、これらの丘陵南端を掠めるように南海道が通じていた可能性が察せられる。

和歌山市大谷から東方へは紀伊国府跡とされる府中を経て、平安時代には南海道ルートとなった雄ノ山峠から南下する道との交差点、前期紀伊国府跡を想定する区域⁽²⁴⁾、紀伊国分寺跡、天平神護元年(765)称徳天皇の玉津嶋行幸の際の鎌垣行宮跡、神亀元年(724)聖武天

皇の玉津嶋行幸の玉垣勾頓宮跡等の付近を経て伊都郡の背の山に到ったとされる。

以上の紀伊国名草郡・那賀郡における南海道の概ねの経路は推定されているものの、詳細ルートの復元にはさらに検討する必要がある、別の機会に愚考をまとめてご批判を仰ぎたい。

【 注 】

- (1) 拙稿 2020「紀伊国境の南海道駅路」(『和歌山県立紀伊風土記の丘研究紀要』第9号) P1、拙稿 2021「紀伊国伊都郡の南海道駅路」(『和歌山県立紀伊風土記の丘研究紀要』第10号) P9、拙稿 2023「紀伊の南海道駅路—伊都郡を中心として—」(『和歌山県文化財センター研究紀要』創刊号) P15
- (2) 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
- (3) 木下 良 1996「古代道路研究の近年の成果」(『古代を考える 古代道路』吉川弘文館) P17
- (4) 足利健亮 1980「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
- (5) 『万葉集』に神亀元年(724)聖武天皇の玉津島(和歌山市)行幸に随行した良人に贈る歌(巻4-543)が載せられており、真土山から紀路となることが詠み込まれている。真土山が南海道ルート上にあり、大和と紀伊の国境であったことが知れる。南海道は紀伊から淡路、四国へと通じるが、加太駅家の置かれたことが『続日本紀』大宝2年の記事に見える。
- (6) 注1「紀伊国境の南海道駅路」参照
- (7) 仁井田好古 1839『紀伊續風土記』卷之二十三 海部郡第三 加太荘 加太山
- (8) 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
- (9) 仁井田好古 1839『紀伊續風土記』卷之二十三 海部郡第三 加太荘 加太村
- (10) 高市志友 1811『紀伊國名所圖會』卷三 春日神社
- (11) 高市志友 1811『紀伊國名所圖會』卷三 形見浦
- (12) 注8 参照
- (13) 足利健亮 1985「紀伊における古代駅路の復元」(『日本古代地理研究』大明堂) P272、金田章裕 1996「南海道」(『古代を考える 古代道路』吉川弘文館) P232
- (14) 注2 参照
- (15) 仁井田好古 1839『紀伊續風土記』卷之二十三 海部郡第三 加太荘 加太村 賀陀驛家趾
- (16) 「厩牧令」に規定があり、駅路の30里毎に駅家を置くこと、駅家には駅長を置くこと、駅路の大路・中路・小路の等級に合わせて駅家に置く馬の頭数など、詳細にわたって規定されている。
- (17) 注9 参照
- (18) 注15 参照
- (19) 注1「紀伊国伊都郡の南海道駅路」P11、P13
- (20) 注16 参照
- (21) 拙稿 2020「紀伊国境の南海道駅路」(『和歌山県立紀伊風土記の丘研究紀要』第9号) P8
- (22) 中村太一 2000「古代の道路と交通制度」(『日本の古代道路を探す』平凡社新書) P26
- (23) 秋山日出雄 1975「日本古代の道路と一步の制」(『橿原考古学研究所論集 創立三十五周年記念』吉川弘文館) P561
- (24) 拙稿 2024「紀伊国府の所在について」(『和歌山県文化財センター研究紀要』第2号) P1

