

シンポジウム

南海道の原風景

発表資料集

令和2年(2020)2月1日

公益財団法人 和歌山県文化財センター

開催にあたって

(公財)和歌山県文化財センターでは、これまでに南海道沿いに展開した寺院跡、郡衙跡や道路遺構の調査を行ってまいりました。今回のシンポジウムでは、その成果をもとに古墳時代～平安時代の道(南海道)にスポットを当ててみます。

律令国家は、その支配を地方にまで広げるための交通網を整備し国境を策定し「七道駅路」と呼ばれる全国的な道路網を作り上げます。そのうち、南海道は紀伊→淡路→土佐に至る官道で、紀伊を通る南海道はこれまでの先人の研究から紀ノ川北岸を通るということでは見解が一致しています。

駅(駅家)についても、『続日本紀』大宝二年(702)正月条に「始置紀伊国賀駘駅家」の記載があり、『日本後紀』弘仁二年(811)八月十五日条には「紀伊国萩原、名草、賀太三駅を廃す。要せざるを以て也」と記されていることから、それ以前に紀伊国には三駅が存在していたことを示しています。

また、奈良時代以前においては、大和から紀伊への古の道を介して紀伊の紀氏と大和の葛城氏の結びつきが予想以上に強いことが徐々に明らかとなりました。

シンポジウムでは南海道の変遷と、それを取り巻く歴史的環境について、発掘調査の成果を基にその実態に迫り、古代の原風景を描写します。

令和2年2月1日

公益財団法人 和歌山県文化財センター
理事長 櫻井敏雄

開催日程

シンポジウム「南海道の原風景」

■開催日時：令和2年2月1日（土）13：00～16：50

13：00 開会挨拶 井上 拳宏：（公財）和歌山県文化財センター

発表

13：05～14：20 講演「大和から紀伊への道」
近江 俊秀：文化庁文化財第二課

14：20～14：50 基調報告「大和と紀伊の国境」
大岡 康之：橋本市郷土資料館・あさもよし歴史館

14：50～15：00 休憩

15：00～15：40 基調報告「南海道と古代の役所」
富加見泰彦：（公財）和歌山県文化財センター

15：40～16：10 基調報告「寺社からみた南海道～4つの地域の原風景を探る～」
丹野 拓：（公財）和歌山県文化財センター
報告「紀伊国府推定地で見つかった大型掘立柱建物跡」
菊井 佳弥：（公財）和歌山市文化スポーツ振興財団

討論

16：10～16：50 各発表者

16：50 閉会

■会場：イオンモール和歌山 3階イオンホール
和歌山市中字楠谷 573

■主催：公益財団法人和歌山県文化財センター

■後援：和歌山県教育委員会

発表資料集目次

■ 開催にあたって

■ 開催日程

■ 発表

発表「大和から紀伊への道」	5
近江 俊秀：文化庁文化財第二課	

基調報告「大和と紀伊の国境」	19
大岡 康之：橋本市郷土資料館・あさもよし歴史館	

基調報告「南海道と古代の役所」	31
富加見泰彦：(公財)和歌山県文化財センター	

基調報告「寺社からみた南海道～4つの地域の原風景を探る～」	41
丹野 拓：(公財)和歌山県文化財センター	

■ 誌上発表

『日本霊異記』にみる道～紀伊国を中心に～	53
濱崎 範子：(公財)和歌山県文化財センター	

「木ノ本遺跡の道路状遺構」	57
菊井 佳弥：(公財)和歌山市文化スポーツ振興財団	

「紀ノ川上流域の東西交通路考－遺跡の分布と宮滝遺跡から－」	61
中東 洋行：吉野町文化観光交流課	

「淡路国の古代道路」	69
浦上 雅史：元 淡路文化史料館	

「紀南への道と官衙・寺」	77
川崎 雅史：(公財)和歌山県文化財センター	

— 記 —

- 1 本書は、シンポジウム「南海道の原風景」の発表資料集である。
- 2 本シンポジウムを開催するにあたり、ご協力をいただきました多くの機関、関係者の皆様に深く感謝の意を表す。
- 3 本書の編集は、川崎雅史（(公財)和歌山県文化財センター）が担当した。
- 4 このシンポジウムは、令和元年度国宝重要文化財等保存・活用事業費（和歌山県内地域の特色ある埋蔵文化財活用事業）の補助金を受けて実施している。

大和から紀伊への道

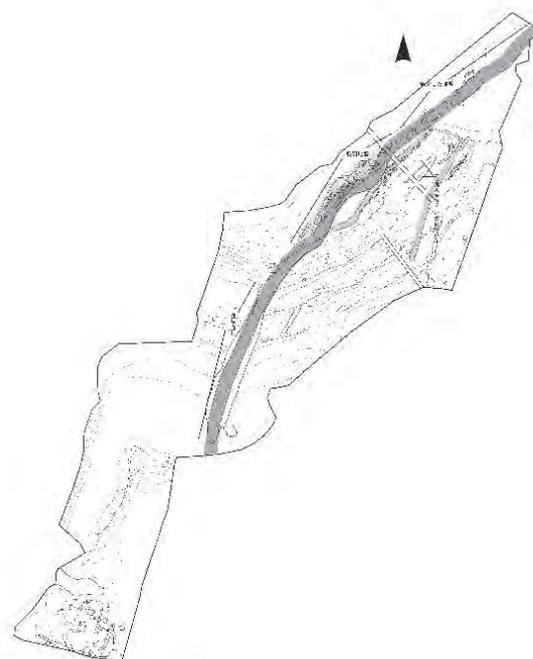
文化庁文化財第二課 近江 俊秀

1. 鴨神遺跡の発掘調査

1992年夏、私は奈良県御所市鴨神の風の森峠で、鴨神遺跡の発掘調査を行っていた。風の森とは、いかにも涼しげだが、まったく名ばかりで、木々はそよとも揺れることなく、毎日じりじりと照り付く日差しの下で作業をしていた。地名の由来は、峠の頂上にある小さな祠にあるらしい。祭神は風の神、志那津比古で、今でも地元で大事に祀られている。この祠の周囲から、鉄製品を加工した際に出る鉄くずが散らばって出土しており、かつては、このあたりで鉄器の製作が行われていたことがうかがえる。作業には輻で強風を送り込む必要がある。この地に風の神が祀られたのは、鉄と深い関わりがあるからかもしれない。

峠のすぐ南側の佐味は広々とした平地である。「佐味」は、『日本書紀』の「神功皇后紀」に、渡来人の子孫が住んだとされる村のひとつ、佐糜の地であると考えられている。製鉄に関わった渡来人がたくさんいたといわれる。

風の森峠周辺では、1991年に行われた発掘調査で、奈良時代の土器がたくさん出土しており、中には、硯や土器に墨で文字を書いた墨書土器が含まれていた。硯などの文房具や文字が書かれたものが出土する遺跡は古代では限られており、その大半が役所などの公的な施設とされる。主要な峠付近で出土したことから、通行を管理する役所があったと当時は考えられていた。したがって私も調査開始当初、製鉄遺跡か、役所の跡が見つかると思っていた。しかし予想に反し、それらに関わるものは一切、出土せず、古墳時代の道路跡が見つかったのである。



←図1 鴨神遺跡の位置
↑図2 鴨神遺跡道路遺構

発掘された道路の総延長は130mにも及んだ。古墳時代の道路がこれほどの長さで見つかったのは、ほかに滋賀県夕日ヶ丘北遺跡の一例程度である。道路は、風の森峠の丘陵裾を回り込むように走り、頂上付近では切り通し、それより北は路面に砂を入れ、幅約2.7mに舗装していた。道路は何度か改修されており、古い時期には道路沿いに柵が立てられていたが、柵跡から5世紀後半の土器が出土したことから、遅くとも5世紀後半には、この道路はできあがっていたことがわかった。そして一番新しい時期の路面上から6世紀後半の土器が出土したので、この時期には廃絶したことも判明した。

鴨神遺跡の道路は、たいへん手の込んだものであった。丘陵を回り込むように造られ、もともとは人や動物が歩いて自然にできあがった「けもの道」がそのルーツであったろうが、明らかに人の手により拡張され、整備された頑丈な道路だったのである。

この道路は、通過する場所の地形や地質の違いから、大きく3つの区間に分けられる。

南端部は、平坦で地盤も比較的安定しており、道路を造るに際し、①地面を浅く掘りくぼめ、小石を敷き叩き締める、②その上に砂を盛って路面を造る、といった方法をとっている。現在の道路でも路面がぬかるんだり、へこんだりしないよう地面を固く叩き締めるが、それに通じるものであろう。また付近にはない砂をわざわざ持ち込んで路面としているのも、水はけのよい土を入れることで、路面のぬかるみを防ぐ意味があったと考えられる。

このような工法は、7世紀中ごろ以降の国家によって造られた道路でいくつか見られるものの、それ以前では鴨神遺跡が2019年現在でも唯一の事例である。

中央部は谷が埋まった後の、ぬかるんだ地盤であった。発掘調査当初は、歩くと足首まで沈み込むほどであった。この場所では、①地面を道路幅より広く不整形あるいは溝状に掘削する、②掘削した部分を木の幹や枝を混ぜた砂で埋める、③その上に地面より高く砂を盛り路面とする、という方法がとられていた。これらの工法もやはり路面のぬかるみや、へこみに対する対策である。これも、7世紀中ごろ以降に見られる工法と共通する。

北端は地盤が固く、一部は花崗岩の岩盤である。それを幅8m、深さ最大1.5m、南から北へ向けて次第に底が浅くなるよう掘って、切り通しとしている。底には小石を貼り付け、中央部を幅40cm、深さ10cmの溝状としている。上に20cmの厚さで土を盛って路面を造っている。花崗岩の岩盤を削るためには、鉄製の工具が用いられたのだろう。

この道路は地面の状況に応じて造り方を変え、とても頑丈に造られていた。また何度かの改修の跡も見つかるなど、大切に維持・管理されていたことがわかった。

東側から張り出す丘陵のちょうど裾付近に相当する道路中央部は、西側が谷、東側が丘陵斜面であり、落石や路肩崩壊の危険性が最も高い。この丘陵斜面では、二段の雛壇状に造られた平坦面のあることがわかった。上段の平坦面は、道路に併行するように、丘陵斜面を長さ18mにわたって切り崩し、下段の平坦面は、それと部分的に重複する形で、長さ15mにわたって切り崩している。

周辺地形と平坦面、道路跡の位置関係から見て、これは丘陵側から流れ込む土砂をいったん堰き止める役割を果たしていたと考えられ、現在の擁壁と似たような役割を果たしていたと考えられる。

この発見は、古墳時代の道路のイメージを一新した。「けもの道」に多少、手を加えたような

ものだろうという、私たち道路研究者の常識を打ち破るものであった。古墳時代にはすでに、頑丈な道路を造ろうとする意識があり、それを達成するだけの技術があったのである。

前述したように、古墳時代の道路跡が発掘調査で見つかることはまれである。そのため、この鴨神遺跡の道路が、当時の一般的な規模や内容のものなのか、特殊なものなのかはわからない。しかし古代国家が造った幹線道路や、中世以降に造られた道路と比べても、造り方はきわめて丁寧であり、大切に維持管理されていたことがわかる。鴨神遺跡の道路は、古墳時代でも特に重要視されたと考えられる。

しかし、残念ながら発掘調査の成果だけでは、この道路がどこどこを結ぶ道路なのかはわからない。線の中の一点にすぎず、規模や走行方向、造られた時期や改修された時期、廃絶した時期などがわかる可能性があるだけなのである。そのため、この道路の正体を突き止めるためには、考古学以外の他の研究分野の方法を借りなければならない。

2. 鴨神遺跡の道路の正体は

私たちの祖先は、自らの力で土地を切り開き、長い年月をかけて生活域を拡大してきた。そのため、機械による大がかりな土木工事が行われたことのない土地には、今でも祖先達の土地との格闘の歴史が、土地のかたちや区画となって、今でも残っている。例えば、図3に、矢印で示した蛇行した地割りは、平城京を造る時に埋められた川の痕跡である。このように、1300年以上前の土地の状況が今でも地割りとして残っている事例は、決して珍しいものではなく、全国各地で見ることができる。そして、見慣れてくれば誰でも、地図や航空写真などから、昔の地形や構築物を探し出すことができる。このような地表に残る痕跡や地名の分析に、文献や考古学的な成果の検討を加え、歴史の復元を行うのが歴史地理学である。この歴史地理学の研究方法は道路のような、広い範囲にわたって敷設された構築物の復元には、欠かせない。

鴨神遺跡周辺の地図をよく見ると、道路跡



図3 航空写真に見える旧河川

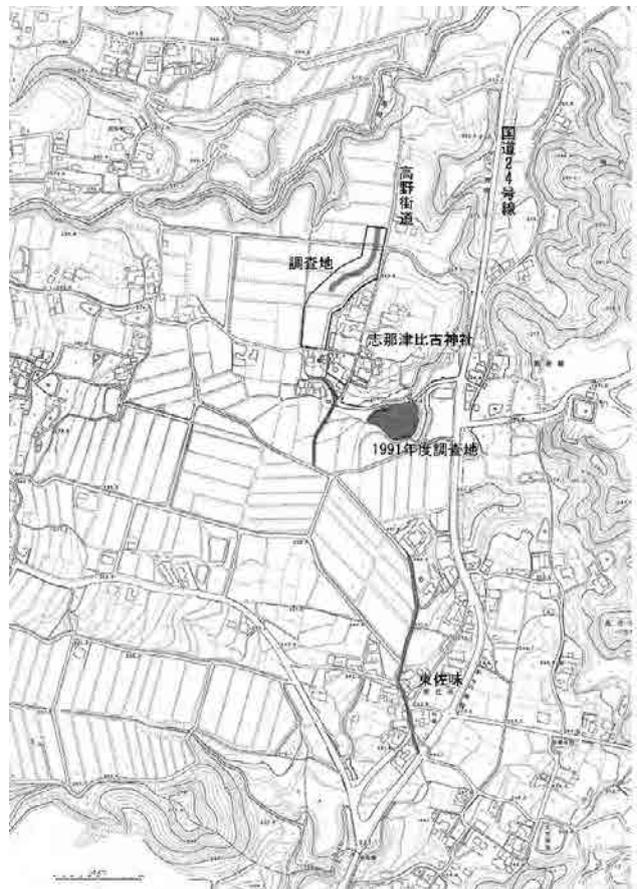


図4 鴨神遺跡周辺の地割り

の南側の延長に、今も一筋の道路が通っていることがわかるだろう。また北側の延長は、高野街道へと合流している。現在の高野街道は風の森集落の中央を南北にまっすぐ縦断しているが、鴨神遺跡の道路跡は、高野街道から分岐し、再び高野街道に合流する。鴨神遺跡の道路跡とは、高野街道が直線的に付け替えられる以前の道路であったと想像できる。

高野街道が古墳時代の道路を踏襲している可能性があることは、発掘調査以前の1975年に、歴史地理学者、秋山日出男氏によって示されていた（『日本古代の道路と一步の制』『橿原考古学研究所論集』1975）。

風の森峠から高野街道を南へ進むと、途中に塚山古墳、つじの山古墳、猫塚古墳など五世紀中ごろから6世紀にかけての古墳が点在し、朝鮮半島や中国大陸からもたらされた武器や武具、装身具などの副葬品が出土している。巨大な前方後円墳が造られた時代であったが、高野街道沿いの古墳はいずれも円墳か方墳であり、さほど大規模ではない。それにも拘わらず、外国製の立派な副葬品を多数持っている。多くの研究者は、これらの古墳が和歌山から奈良へ入る道路の沿線に立地することに注目し、その被葬者が朝鮮半島との外交に関わったり、和歌山に外国の文物を輸送した人物であったために、これらの品を入手できたと考えている。

当時、朝鮮半島との交易の窓口となった港は、現在の大阪市中央区法円坂付近にあった難波津や、同市住吉区の住吉大社のあたりにあった住吉津と、和歌山県の紀ノ川河口付近とがあった。紀ノ川河口は、紀水門の名でしばしば『古事記』と『日本書紀』にも現れている。つまり、現在の和歌山港付近には、古墳時代には外国の文物が陸揚げされた港があり、これらは、紀ノ川沿いに東進した後、高野街道を通して奈良へ向かったと推定されている。

秋山氏は、現在も残る高野街道と、沿線の古墳の分布、紀水門との関係などを検討した結果、実際に鴨神遺跡で道路跡が見つかるはるか以前に、風の森峠を通過する大和と紀伊を結ぶ道の存在を指摘していた。

鴨神遺跡の道路は、南は紀水門へと向かう道路であった可能性がある。では北へ向かうと、どこにたどり着くのだろうか。風の森峠を北へ下ると、葛城と呼ばれる土地が広がっている。この葛城の地こそが、鴨神遺跡の道路を考えていくうえで、最も重要な場所となる。

葛城は、『古事記』『日本書紀』にしばしば現れるが、その中に雄略天皇が葛城山に狩りに出かけた話がある。『古事記』と『日本書紀』とでは、話の内容が異なる部分も多いが、いずれも葛城山中で、天皇の一行とそっくりの姿をした一団と出会い、獲物を争ったこと、そしてその相手は、一言主と名乗ったと記される。一言主とは、古くから葛城に住む神であり、現在も御所市森脇にこの神を祀った一言主神社がある。

一言主は、狩りが終わると雄略天皇を、天皇の宮あるいは久米川まで送ったという。このころの天皇の宮の多くは、現在の橿原市東部から桜井市にかけて置かれた。奈良盆地南部を東西に走る横大路沿線には、『日本書紀』によると、安閑天皇の勾金橋宮、清寧天皇の磐余甕栗宮、継体天皇の磐余玉穂宮、履中天皇の磐余稚桜宮、用明天皇の磐余池辺双槻宮、敏達天皇の詛語田幸玉宮、崇神天皇の磯城瑞籬宮、欽明天皇の磯城嶋金刺宮、雄略天皇の泊瀬朝倉宮、武烈天皇の泊瀬列城宮が置かれている。雄略天皇が住んだ泊瀬朝倉宮は、現在の桜井市初瀬の脇本遺跡と考えられている。

秋山氏は、これらの記事から初瀬—久米—葛城と結ぶ道路が存在すると想定し、図1のように

路線を復元し、この路線を旧葛上郡を通過する方位に対して斜向する道路という意味で、「葛上斜向道路」と名付けた。

秋山氏の路線復元は本当に正しいのか否か。このことは推定路線上で何カ所か発掘調査を行い、古墳時代の道路跡が見つかるかどうかを確かめねばならない。しかし鴨神遺跡の道路の頑丈な造り方や、しっかりと維持管理されている様子を見ると、この道路がいかに大切にされていたかがよくわかるし、沿線の古墳から出土する外国製の遺物を見ても、紀水門と天皇宮を結ぶ道路であったとする推定は、妥当だと考える。

すなわち、古墳時代には大和と紀伊を結ぶ道路が最も重要な道として当時の最先端の技術を持って整備され使われていたのである。そして、7世紀に入って、現在の高野街道の位置に付け替えられることにより廃絶したと考えられる。

3. 七世紀の大和と紀伊を結ぶ道

古墳時代に大王の宮が置かれた磯城・磐余の地と紀ノ川河口とを最短距離で結ぶルートは、葛城経由ではなく、巨勢谷を通過するルートである。事実、『万葉集』に見える紀道は、巨勢谷を通過している。それなりになぜ、古墳時代は葛城を経由したのだろうか。

その理由は葛城の地が、葛城一族の本拠地であったからに他ならない。そして、雄略朝に葛城一族が没落することにより、巨勢谷ルートが主要ルートとなったと考えられる。

葛城氏の実力は系図を見るとよくわかる。記紀によると、襲津彦の娘、磐之媛は仁徳天皇の皇后となり、履中・反正・允恭の3人の天皇を生んだ。その孫、黒媛は履中天皇の妃となっている。仁徳から仁賢に至る9代の天皇のうち、安康天皇を除いた8人が葛城氏の娘を皇后か母としている。

このころの天皇家は、さほど強固な力をもたなかった。『古事記』『日本書紀』によると、この時代は皇位を狙う争いも後を絶たず、諸豪族の推戴を強く受けたものが次代を担っている。そのため当時の天皇は各地域の有力者に推戴された、連合政権の盟主にすぎなかった。不安定な権力を維持するためには、自らに次ぐ勢力と常に密接な関係を保たなければならない。歴代の天皇と婚姻関係を結び続けた葛城氏は、天皇家にも匹敵する実力者であったと見られているのである。

では、天皇にも匹敵するとされる葛城氏の勢力を支えた基盤とは何か？ ヒントは『日本書紀』神功62年条の記事にある。それによれば、この年、襲津彦は朝鮮半島に派遣され、彼の地の人々を連れ帰る。この人々が、桑原・佐糜・高宮・忍海に住む渡来人の先祖である、と伝える。4つの村の場所がどこか、諸説あるが、いずれも金剛・葛城山麓とすることで一致している。襲津彦は自らの本拠地に、彼らを分散して住ませたのである。

当時、大陸や朝鮮半島には最先端の技術を持つ人々がいた。その技術とは金工などの手工業から、治水・灌漑といった土木技術まで多岐に及んだ。襲津彦が連れ帰った人々の中にも、技術者が複数含まれていたであろうし、彼らを支配することで技術を手に入れることができたのだろう。そして、その技術力こそが、葛城氏の繁栄を支えていたと考えられる。

葛城氏が、多くの渡来人を抱え、その技術力を大いに駆使していたことは、発掘調査でも明らかになっている。襲津彦が住んでいたと伝えられる御所市名柄のすぐ南に位置し、襲津彦が渡来人を住ませたとされる推定地、桑原にある南郷遺跡群は、そのことを雄弁に物語っている。

遺跡は金剛山の山裾が東へ緩やかに下る斜面に立地している。その範囲は御所市南郷・佐田・井戸・下茶屋・多田・極楽寺・林にかけての、東西約1.5km、南北約1kmにも及ぶ。この遺跡は、葛城襲津彦が活躍した5世紀に最盛期をむかえている。葛城氏の祭殿と考えられる大型建物、水に関わる祭祀場など、個性豊かな遺跡が多数見つかっており、古墳時代の豪族の本拠地の実態を伺い知ることができる重要な遺跡である。特に、葛城氏の経済基盤を支えたであろうさまざまな工房跡などは、古墳時代の生産を考えるうえで、また、その技術力を担った渡来人の動向を考えるうえで重要である。

先に述べた紀水門は、難波と並ぶ外交の窓口であった。付近に居住したのは有力豪族、紀氏である。葛城氏と同じく武内宿禰の子孫といい、両者は単なる親戚であるだけでなく、武内宿禰の母が紀伊国出身であると伝えるように、両者の交流は盛んだったと考えられ、事実、葛城の地には紀氏の一族が居住したことが知られている。

大陸や半島からもたらされた文物は、難波か紀水門で陸揚げされ、天皇の住む大和へと運ばれるが、紀水門から葛城までの区間は、紀氏、葛城氏の勢力圏内を通過することになる。先に、五条猫塚古墳の例で見たように、文物の輸送経路沿線の諸豪族は、それらの一部を手にする機会を持っていた。天皇の力が確立していないこのころ、紀氏、葛城氏といった有力豪族であれば、その機会はますます増えるどころか、ほぼ独占的に入手することも可能であったと考えられる。

葛城襲津彦の時代は、対中国外交が活発に行われただけでなく、朝鮮半島へも盛んに介入した。それによって、たくさんの人や物が日本に渡ってきたと考えられるが、襲津彦はそれらを自らの本拠地に取り込み、力を蓄えたのである。葛上斜向道路は、まさに葛城氏の勢力を支える大動脈であった。だからこそ、鴨神遺跡で見つかった道路は、頑丈に造られ、そして大切に維持・管理されていたのだろう。

4. 葛城氏の滅亡と道路

葛城本宗家という巨大な勢力の打倒に成功し、新たな時代を切り開いた雄略天皇は、磐余から飛鳥、巨勢谷を通ることにより、紀水門と宮との間を最も短く、かつ楽に行き来することができる新たな道路を開削した。それが巨勢道であり、新たな幹線道路、紀道であった。

事実、葛城本宗家滅亡後は、葛上斜向道路沿線では古墳が造られることが希になり、それとは反対に巨勢道沿線には新たな集落や古墳が築かれるようになる。そして、その中には渡来系の遺物を出土する古墳や、渡来人の集落と考えられる遺跡も多く認められている。このように新旧ふたつの紀道沿線の遺跡のあり方は、幹線道路の交替を明確に示しているのである。

自らの本拠地と、港など重要な地点を最短距離で結ぶ道路網を構築することにより、地域支配を強め、また流通によって得られる富を独占する。つまり交通を支配することが、雄略天皇の道路政策であり、専制政治の根幹を支えるものでもあった。

葛城本宗家が滅んだ後も、道路はほぼそのままの規模で生き残った。それどころか、飛鳥時代には風ノ森峠の頂上付近は直線的に付け替えられ、奈良時代には関所と考えられる施設も造られた。それは、葛城の地が天皇家による直轄地になったことにも起因しているだろうが、この道路がその後の長い歴史においても、金剛・葛城山麓の村々と紀ノ川沿いの村々とを結ぶ重要な生活道路であったことにもよるだろう。

沿線の人々が自らの生活のため、しっかりと道路を維持・管理し続けた結果、この古墳時代以前から存在する道路は、現在も形を変えながらも生き続けているのに違いない。

天皇が有力豪族の連合政権の盟主にすぎなかった5世紀の日本では、有力豪族がそれぞれ、朝鮮半島から鉄生産をはじめとする技術を取り入れることに熱中していた。より多くの鉄を手に入れること、よりたくさんの技術者を配下に加えることが、自らの勢力を高めることに直結していた。葛城氏は当時の外交窓口のひとつである紀水門を確保し、海外の最新の技術や文物を直接、手に入れることに成功した。紀水門に着いた文物は、紀ノ川沿いを通って葛城の地へと運ばれた。鴨神遺跡で見つかった道路跡は、紀水門と葛城とを結ぶ道路であり、まさに葛城氏の勢力を支えた道路だったのである。

交通を支配すること。それが、物流・文化をはじめ、あらゆるものの支配につながる。鴨神遺跡で見つかった、立派で頑丈な道路跡は、単に古墳時代の道路の姿を私たちに示すだけでなく、葛城氏が交通を支配することにかけての執念を感じさせる。

そして、葛城氏を滅ぼした雄略天皇が行なった葛上斜向道路から巨勢道への幹線道路の交代は、有力諸豪族が割拠する時代から天皇中心の時代への転換を雄弁に物語っているのである。雄略天皇は、海外からの文物を自らの手に独占できるよう、交通体系を変化させることにより、唯一無二の存在になろうとしたのである。

道路を調べれば、単に当時の土木技術をわかるだけではなく、その道路が果たした役割や敷設者の意図、さらには政治、社会情勢の変化までも知ることができる。

葛上斜向道路から巨勢道への幹線道路の交代。これは、時の権力者の交代と見事に合致するものであった。道路は歴史を語るなのである。



図5 鴨神遺跡と道路網

5. 律令制と七道駅路

どこまでも続く真っ直ぐな道。路面は平らで、その幅は12mほどであろうか。道の両側にひろがる水田は、道に沿って整然と並んでおり、どの田も同じ大きさである。のどかな田園風景の先には、白壁で囲まれた大きな建物が見える。この道は都へと続いているのである。

この光景は、実は今から1300年ほど前の日本の道路のことを叙述したものである。古代の日本は、律令国家とよばれる強大な中央集権国家を目指し、それを完成させた。

天武天皇により計画され、持統天皇の時代に完成した、日本最初の中国風の都である藤原京、そして2010年に遷都1300年を迎えた平城京は、日本の首都として造られた巨大な都市であった。現在の首都、東京が江戸の町をベースとして発展してきたのに対し、古代の首都は、まるで真っ白なキャンパスに絵を書くかのように、田園風景が広がっていた土地を、極めて高い計画性に則って造り上げた、まったく新しい都市であった。そしてこの都市が、日本の政治・経済・文化の中心であり、ありとあらゆる権力を、ここに集約させた。

都で決定されたさまざまな事柄は、計画的に張り巡らされた道路を通して地方に伝えられ、そして、地方からはさまざまな人やものが道路を通して、都にもたらされた。この時代の象徴のひとつであり、そして国家が最も重視した道路が、駅路とよばれる道路であった。駅路は、国家の正式な使者が利用すると定められた道路であり、東海道、東山道、北陸道、山陰道、山陽道、南海道、西海道の7つからなり、これらを総称して七道駅路という。

現在まで、全国の至るところで駅路の跡が発掘されている。その姿は、どこまでも真っ直ぐであり、幅広であった。駅路は、それまでの道路を拡幅・整備したものではなく、ほとんどの区間、それまでは道路が通っていなかった場所に、新たに造ったものであった。あるときは谷を埋め、あるときは丘を削って、ひたすら真っ直ぐに造った。そしてその総延長は、6300kmにも及んでいた。

古代国家は、なぜこのような駅路を造ったのか。そして駅路が果たした役割とは？ 不思議なことに、この国家的規模の大規模事業がなされた理由は、文献史料には、何も記されていない。

紀伊国は古代、南海道（紀伊、淡路、阿波、讃岐、伊予、土佐の六カ国）に属していたので南海道駅路が通過していた。ただし、南海道駅路は藤原京の時代までは、先に紹介した巨勢谷を經由して紀ノ川河口へと向かうルート

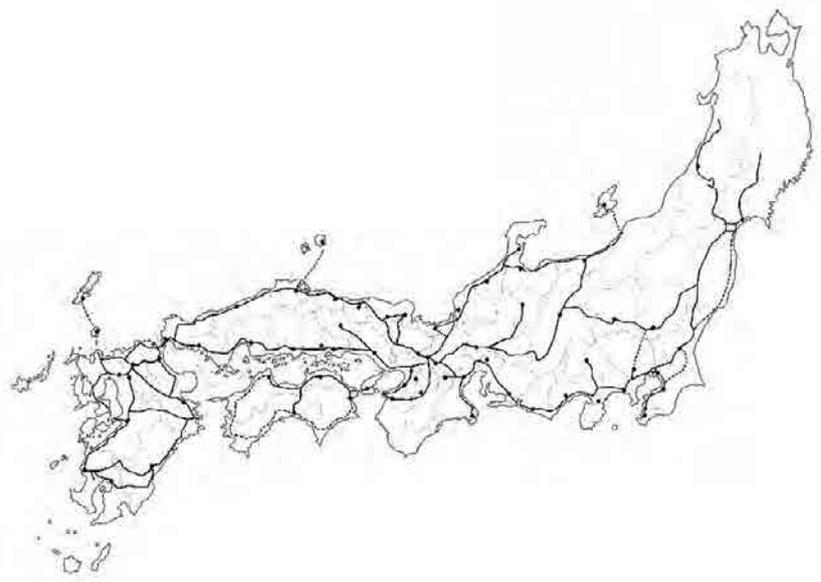


図6 平安時代の七道駅路

が採られていたが、平城遷都とともに付け替えられ、河内～和泉を経て紀ノ川河口へと向かうルートとなった。つまり、紀ノ川沿いのルートは、駅路が整備されたと考えられる七世紀後半から平城遷都までの間のみ、駅路として利用されたことになる。もちろん、駅路が変更されたことにより道そのものがなくなるわけではないので、ルートそのものは温存されるわけであるが、公式な交通路としての利用時期は比較的、短命なのである。

6. 発掘された駅路

発掘調査で見つかる駅路の特徴についてお話ししたい。現在まで、山陽道駅路、山陰道駅路、西海道駅路、東海道駅路、東山道駅路、北陸道駅路、南海道駅路の7つの路線すべてが、発掘調査で確認されている。それによって、駅路の規模や、造りかたに関するデータが飛躍的に増加した。幅は、最小で6m程度、最大では30mを超えるものがあるなど多様であり、構造などの細部は、調査地点ごとに異なる場合が多い。しかし以下の3点については、すべての駅路に共通している。

まず、一つ目の特徴は、

「都と地方とを結ぶ全国的な道路網であり、その路線計画にあたっては、直進性が強く指向されている。」という点である。

これについては、歴史地理学の立場からすでに指摘されていたところではあるが、先述のように、推定路線を発掘調査することにより、復元された路線の検証がなされ、その想定が正しいことが証明されている。

駅路が造られた頃の日本は、今の都道府県に相当する国とよばれる地方行政単位があり、都道府県庁に相当する国府という役所が置かれていた。そして国には、今の市町村に相当する郡（大宝律令制定以前は「評」とよばれていた。）という行政単位があり、郡衙（評衙）という役所が市町村役場の役割を果たしていた。

国では中央政府から派遣された国司という役人が、現在で言う知事の地位にあり、郡では地元の有力者が、郡司という市町村長の役目を担っていた。当然のことながら、国司が国を統治するためには、郡を支配しなければならない。そのためには、国府と郡衙とを結ぶ交通網の整備が不可欠であったが、その役割を果たしていた道路は、伝路とよばれる別の道路であった。駅路は地方都市どうしを結ぶことなく、ただひたすら真っ直ぐに都へと向かっていたのである。今に例えるならば、駅路とは高速道路や国道1号線などの一桁国道、そしてその他の国道や都道府県道に相当するのが、伝路といった具合であった。

次に、二つ目の特徴は、

「道路の幅を視覚的に捉えられるよう、幅を明示するための施設を持っている。」という点である。

道路幅を示すための施設とは、具体的には側溝を指す。側溝と聞くと、排水のための施設だと思われるだろう。しかし駅路の側溝とは必ずしもそういった役割を果たしていなかった。というよりむしろ、排水の役割を果たさないものが多いのである。発掘調査で見つかる側溝の多くは、途中でとぎれていたり、底が凸凹であったりしている。水が流れた痕跡が認められる例は希であり、また、盛り土により造られた駅路や、地面を大きく切り開いて造った駅路では、側溝そのものが造られていない場合も多い。

つまり、駅路の側溝とは、道路の幅を明示するための施設であったのである。先に紹介したように、駅路は直線である。そして側溝により幅を明示することにより、道路そのものを立派にみせる効果を狙ったと考えられる。

話はそれるが、平安時代に薬師寺の僧、景戒によって書かれた仏教説話集、『日本霊異記』には、光仁天皇（770年即位 782年没）の時代の出来事として、当時の道路のようすが記されている。

大和国鴨嶋の聖徳王の宮の前の路より、東を指して行く。其の路鏡の如くにして、広さ一町許なり。直きこと墨縄の如し。辺に木草立てり。（下巻 第16）

一町とは109mであり、あまりにも大げさであるが、墨縄で引いたように、真っ直ぐで、鏡面のように平らな路面とは、当時の人々が見た道路そのものを描写しているように思える。

どこまでも続く真っ直ぐで幅広の道路。それを目の当たりにした当時の人々は、必然的に、それを造り上げた国家の力の強大さを感じるだろう。すなわち駅路とは、国家権力を人々に見せつけるための象徴、という意味合いがあったということがわかる。

そして三つ目の特徴は、

「通行の安全性、もしくは安定を計るため、さまざまな土木工法を用いるとともに、その補修や維持管理についても力が注がれている。」という点である。

発掘調査で見つかる道路の多くは、路面が削り取られてしまったものが多く、造りかたが判明する事例は少ないが、基本的に、土地が軟弱な場所を通過する場合は、盛り土を行い、丘陵部分を大きく掘り下げて、切り通しとするなど、地形・地質にあわせた工法をとることがわかっている。また、用いられている工法も多様で、頑丈な道路を造るという目的に合致するよう、当時の土木工法の中で考え得る、あらゆる工法を用いている。

路面が残っている駅路の中には、繰り返し補修された痕跡が認められるものもある。このことは、いかに大事に駅路が維持・管理されてきたかを伝えるものでもある。

ここまで見てきたように、駅路とは、中央と地方とを結ぶ古代のハイウェイであり、また、国家権力を地方にまざまざと見せつける、支配装置でもあった。駅路建設は、律令国家建設にともなう国家的なプロジェクトとして、おこなわれたことは疑いない。

しかしどういふわけか、駅路を造ったという記事は文献史料には何ら記載がない。そのため、駅路がいつ、誰の手により、どんな目的で造られたのかは、謎に包まれているのである。この謎を解き明かすためには、駅路が造られた時代背景を読み解くことはもちろん、駅路沿線の遺跡の内容やそのあり方、古代の交通制度の分析など、多角的な視野での検討が必要になる。つまり、文献史学、歴史地理学、考古学などの成果を総動員しなければならないのである。

駅路が造られた7世紀という時代は、皆さんもご承知のように、激動の時代である。中大兄皇子らによる蘇我入鹿暗殺事件を契機に進められた、大化の改新という一連の政治改革。そして朝鮮半島の動乱に武力介入し、白村江の戦いの敗戦により、逆に唐と新羅の連合軍の影に怯えることとなった天智天皇の治世前半。さらに、天智天皇の死により勃発した皇位継承争いである壬申の乱と、勝利者天武天皇による国政改革。我が国最初の中国風の都である藤原京の建設、そして平城遷都など、わずか60年あまりの間に、日本史上、大きな事件が次々と起こったこの時代に、

駅路は造られているのである。

この一連の歴史の中に、駅路という全国的な直線道路網を必要とする、何らかの政策がおこなわれた。逆に言えば、駅路は、この間におこなわれた何らかの政策を達成する目的で造られたと考えられる。

また、駅路は律令国家の緊急通信制度で利用される道路のことであり、駅制というソフト事業を具現化するためのハード事業であることは確実である。しかし、例えば現在の道路建設事業が、単なる渋滞緩和だけの目的でおこなわれるのではなく、市街地の再整備や物流の促進、公害の緩和など、複合的な意図をもっておこなわれるように、ハード事業とは、たった一つの目的を実施するためだけにおこなわれることは希であり、そこにはいくつかの政策的な意図が隠されている。それが国家プロジェクトとなれば、なおさらであり、駅路を造ることは、単に緊急連絡網を整えるといった目的以外の目的が必ずあるはずである。

駅路がもつ、緊急通信制度以外の意図。これも史料を読み取ることや、実際に駅路が通過している場所の沿線にある、同時代の施設のあり方などを分析することによって、解明されると考える。

そして駅路を考えるうえで、もう一つ大事なことがある。それは、これほどまでに立派な道路が、どういうわけが、ある時期に廃絶してしまっているということである。国家が総力をあげて造った道路網が、なぜ廃絶したのか。その理由を考えるということは、単に古代史を楽しむということだけではなく、これからの道路のあり方考えるために、何かしかの示唆を与えてくれるかも知れない。

現在の日本の道路は、自動車の普及と、それを利用した物流の発達に應えるために、つぎつぎと整備されてきた。しかしその一方で、道路建設に必要な多額の費用をめぐり、さまざまな問題が指摘されていることも事実である。そうした中、これからの道路網はどうあるべきかという問題も、道路の必要性の議論とその影にひそむ利権の話が混在してしまい、複雑化しているような印象もうける。

そういった時代だからこそ、日本人がどのような道路を、どんな目的で造ってきたか、そしてそれが、なぜ現在まで受け継がれてこなかったのか、という問題を考えることは、大いに意味があることだと考える。

7. 駅路はなぜ造られたのか

駅路が造られた時代は、日本が律令国家という中央集権国家の建設にむけて必死に努力し、そして完成へと至る苦難の時代でもあった。天皇中心の国づくりをめざし、蘇我本宗家を打倒した中大兄皇子が、その最大の功労者であることは、改めて述べるまでもないだろう。既得権益との戦い、そして予期せぬ国際問題に翻弄されながらも、確実に歩みを進めた天智天皇。そしてその果実を手に入れ、完成に向けての仕上げをおこなった天武天皇。この兄弟が力を合わせて、律令国家を完成へと導いた。

では、全国に張り巡らされた駅路は、この律令国家建設という巨大プロジェクトの中で、どのように位置づけられ、そしてどんな役割を果たしていたのであろうか。幾人かの研究者は、駅路は白村江の敗戦後の、国防政策の一環として整備されたと言及。たしかに、真っ直ぐで幅の広い

道路は、軍隊の移動にはうってつけだろう。しかしそれは、逆に敵に利することもありうる。白村江の敗戦の頃の日本軍は、各地の豪族に率いられた連合軍であった。兵は各地に分散しており、いざ戦争となると、目的地にめいめい集結し、そこで国の指示を待つといった具合である。

例えば、都に強力な常備軍がいて、そこから派兵されるのであれば、都と地方とを結ぶ、直線道路を造る意味も理解できるが、当時はそのような状態になかった。そういった点から、軍隊の移動のために造ったという考えには、私は賛同しかねる。

また、先にも紹介したとおり、駅路はそこが湿地であろうがそれを無視して直線的に造られている。もともと道路を造るのにふさわしくない場所に道路を造れば、災害により崩壊する危険性も高まる。それでもあえて真っ直ぐ通しているというところに、駅路の敷設目的のひとつが隠されている。ここで注目されるのが、条里との関係である。条里制とは、耕地を区画するためのものであるため、その施工範囲は当然のことながら、水田を造るのにふさわしい土地の低い場所となる。そして条里と駅路とが、同時に発掘調査で見ついている静岡平野などでは、条里の地割り方向と駅路とが、ぴったりと合致している。

このことは、条里施工と駅路建設とが強い関連性を持っているだけでなく、駅路は条里制による土地区画の基準線としての役割を果たしていた、ということがわかる。

さらに駅路沿線の遺跡に目を向けると、駅路に面して郡衙や国府が立地する事例が目立ち、中には、駅路に面して門を開いている郡衙もある。つまり、地方支配のための役所の多くも、駅路と強い関連性が認められるのである。

条里も郡衙も、その成立は天武朝にあると考えられるので、必然的に駅路の施工時期も天武朝である、というのが私の考えであり、律令国家建設のためのハード事業を進めていた天武天皇が、地方役所の整備や耕地整備と一体の事業として、駅路を建設させたと評価するのである。

1972年に、日刊工業新聞社から出版された『日本列島改造論』という本がある執筆者は、当時、自民党総裁候補のひとりであった田中角栄氏であり、氏の主張・政治公約をまとめたこの図書は、一躍ベストセラーとなり、多くの国民が目にした。この本の趣旨は、簡単に言えば日本列島を高速道路と新幹線で結ぶことにより、地方工業を促進し、大都市へ一極集中していた人やモノの流れを、大都市から地方へと逆流させ、過疎と過密、公害、物価上昇などの問題を解決しようとするものであった。

当時の社会が抱える諸問題の解決策を提言し、そしてこの具体的な方法のひとつとして、高速道路網の整備をおこなう。その目的とするところは、駅路とは異なるものの、複合的な政策実現の手段として道路を建設しようとする試みは、どこか天武天皇の駅路建設にも似ているような気がする。

私は「駅路建設は天武天皇による列島改造であった。」という表現を好んで使っているが、律令国家という、新しい国づくりのためのハード事業の核であった駅路建設とは、まさにその言葉がふさわしいと感じている。

8. 紀ノ川沿いの駅路を探す

奈良時代以前に廃止された駅路を復元するのは難しい。平安時代に利用された駅路であれば『延喜式』に駅路沿いに置かれた駅家（正式な使用者が宿泊したり休憩したりする施設）の名が記され

ており、その名も地名に由来することから、そのことが復元の大きな手がかりとなる。ただ紀ノ川沿いのルート駅の名はひとつも知られていないので、そこからのアプローチはできない。

また、駅路を復元する場合には沿線の地名もヒントとなる。「大道」「車路」「早馬」などの地名は、駅路沿いに分布する傾向が認められることから、そこからアプローチする手もある。しかし、紀ノ川沿いではそのような地名は認められない。では、なぜ、現在のような路線復元がなされているのだろうか。それは、『万葉集』と古代の遺跡の分布によるものである。

天皇の 行幸のまに 物部の 八十伴男と出でゆきし 愛夫は 天飛ぶや 軽の路より玉たすき 畝火を見つつ あさもよし 紀路に入り立ち 真土山 越ゆらむ君は 黄葉の 散り飛ぶ見つつ親しけく・・・

この歌からは、平城京から軽（現在の橿原神宮前駅周辺）を経て、紀路に入り、奈良県と和歌山県の県境にある真土山を越えて紀伊へと向かうルートの存在が知られる。真土山より西のルートは不明であるが、地形や紀伊国府や国分寺などの古代の遺跡の分布から、現在の路線復元がなされているのである。

ただ、これらの情報だけだとだいたいのルートは推定できても、道路がどこを通過していたかまでは復元できない。そこで、ヒントとなるのが現在に残る地割りなどの情報である。特に、終戦後もなく撮影された米軍の航空写真は有力な手がかりを与えてくれる。

下の写真は岡山県倉敷市付近の航空写真である。中央やや下に左右に走る道が見えるが、これは近世の山陽道である。そこから4つ上の条里のマス目（109m 四角）が他よりもやや縦長なのが分かるだろうか。この縦長に並ぶ地割りこそが、古代山陽道の痕跡なのである。つまり、写真の右に掲げた図面のとおり、条里地帯においては、駅路の道幅分だけ幅が広がった区画が認められる場合があるのである。

また、次ページの右の写真をごらんいただきたい。写真中央に手前から奥に向かって細長い土地が伸びている様子がうかがわれると思うが、これも道路の痕跡である。もともとは、写真左手の道路とこの細長い区画を併せて一本の道だったものが、道幅が縮小されたため、縮小された部分が細長い土地として残っている。



図7 条里地割りと駅路の痕跡（倉敷市）

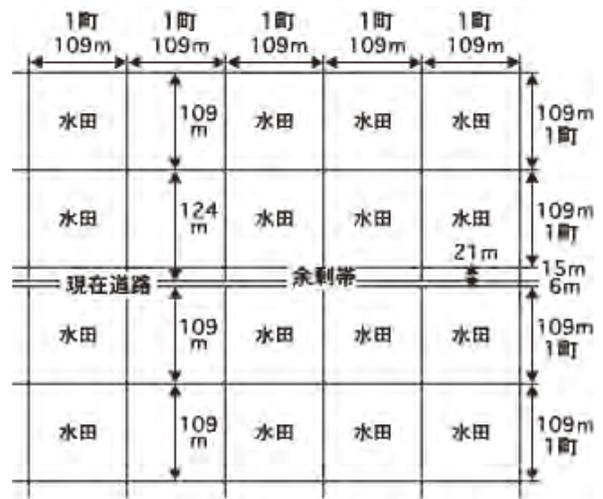


図8 条里地割りと駅路の関係

右下の写真では直線的な地割が断続的ではあるが明瞭に確認できる。駅路は直線的に造られるので、仮に一部が開発などで消滅したとしても、その痕跡が部分的にでも残っていれば、大縮尺の地図や写真から延長部分を見つけ出すことができる場合がある。なお、最近では3D地図を用い、道路痕跡を探す研究もなされている。道路跡の中には窪地として残る場合も多く右図の区間でも、3D地図上で明瞭な窪地として確認できる。



図9 佐賀市の道路痕跡

さらに下図は窪地として認められる道路痕跡から、その延長を見渡したものである。古代道路は直線的に敷設するために山などの自然地形を目標物としている場合もあるので、目標物となる自然地形から探すことも有効である。

紀ノ河沿いの駅路は、まだまだ路線を検証する余地がある。かつての景観が残っている現在だからこそ、その復元の手掛かりも残されているのである。



図10 日立市の道路痕跡



図11 総社市の道路痕跡

大和と紀伊の国境

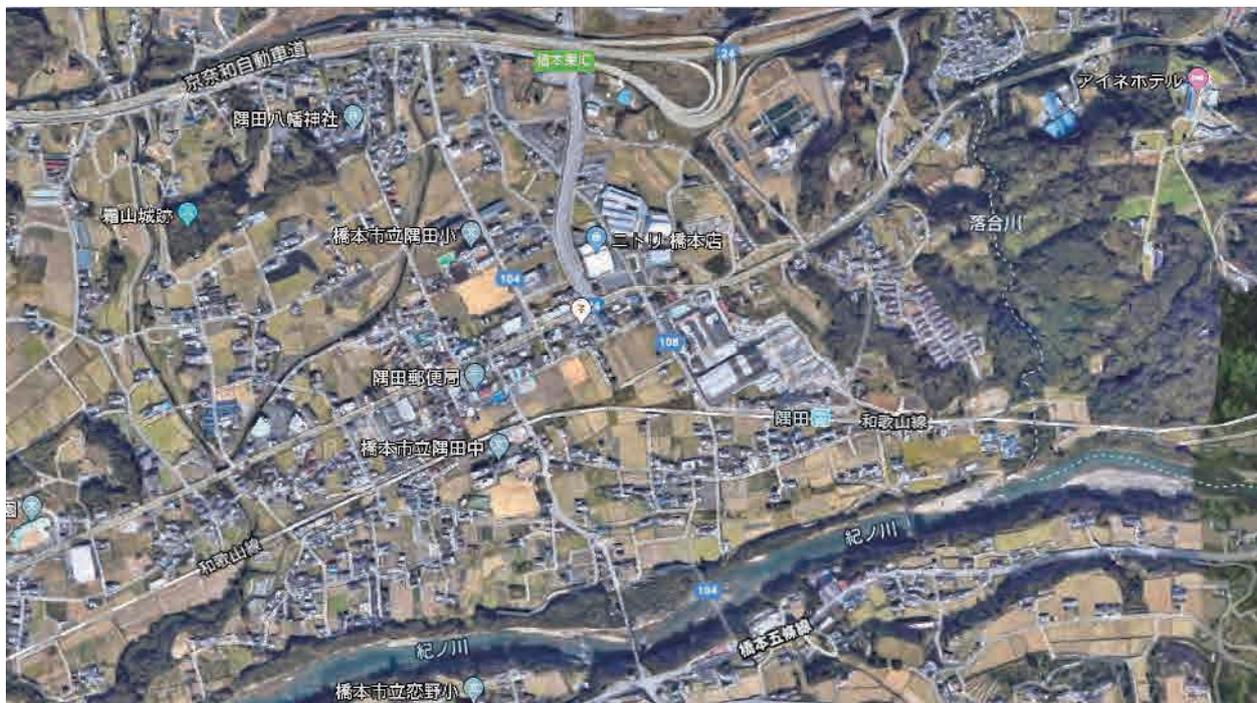
橋本市郷土資料館

橋本市あさもよし歴史館 大岡 康之

1. はじめに

橋本市は和歌山県の北東隅にあたり、北は大阪府河内長野市、東は奈良県五條市と接しており、市域の北部には和泉山脈が東西に延び、南部は紀伊山地の山々が迫り、その間を東から西へと紀の川が流れている。平地はこの紀の川が形成した河岸段丘上にわずかに認められる。この地域で人々が生活の跡を残し始めるのは縄文時代の頃からで、その後、弥生時代、古墳時代、そして飛鳥時代以降の有史の時代へと連綿と歴史が続いていく。それは紀の川の河岸段丘上を中心に様々な遺跡が残されていることから裏づけられる。

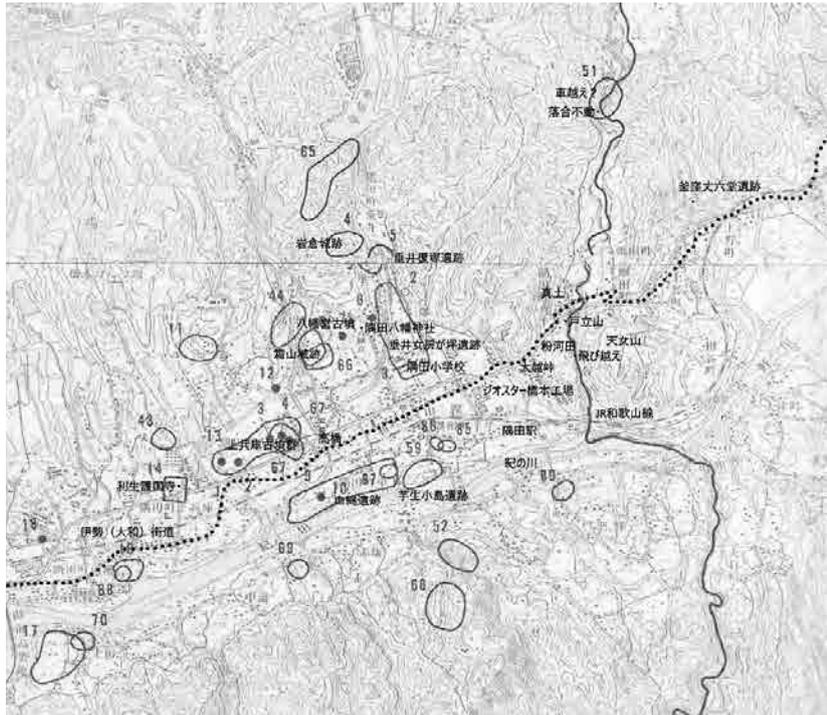
飛鳥・奈良時代になると飛鳥や奈良の都から南海道諸国（現在の和歌山県と淡路島、四国の各県）に向かう官道「南海道」が大和から真土峠を越えて紀伊へ入り紀の川沿いに通じるようになる。大化2年（646）に発せられた改新の詔では伊都郡と那賀郡の郡境付近の背の山が畿内の南限とされており、当地が畿内として認識されていたことが知れる。平安時代になると都が奈良から京都へ遷ったため、南海道は京都から河内を経て紀見峠を越えて紀伊へ入ってくるルートとなり、また、数年後には和泉から雄ノ山（おのやま）峠越えのルートに変更される。しかし、紀の川に並行して通じるこのルートは、その経路を少しずつ変化させながらも江戸時代に紀伊藩主の参勤交代に用いられた伊勢（大和）街道に引き継がれていく。



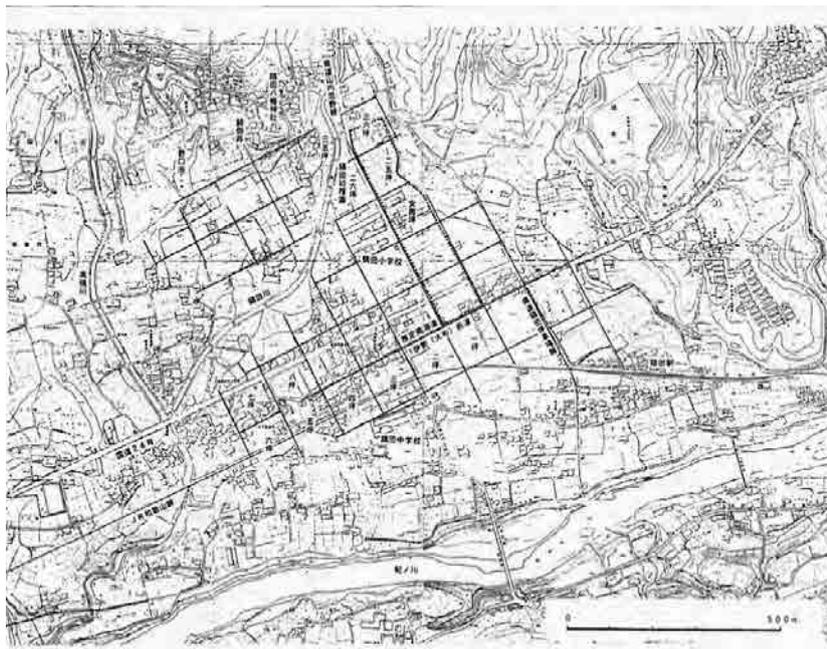
第1図 隅田地区航空写真

2. 紀和国境付近の遺跡と隅田条里遺構

紀和国境近くの隅田地区にはいくつもの遺跡が所在する。真土山周辺には奈良県側では近くの丘陵の頂上で弥生時代の焼失家屋が発見された釜窪丈六堂遺跡が知られているが、和歌山県側では隅田の平地に至って縄文時代の芋生小島遺跡や弥生時代の血縄遺跡、垂井榎塚遺跡、垂井女房が坪遺跡が所在する。竪穴住居跡や方形周溝墓も発見されており、この地では縄文・弥生時代の昔から人々の営みが続けられていたことが知られる。なかでも血縄遺跡では奈良時代の掘立柱建物跡が発掘調査で確認されているほか、隅田の平地には条里遺構が残されており、南海道と関わって今後調査研究が進められることが望まれる。



第2図 和歌山・奈良県境付近遺跡地図



第3図 隅田条里図

隅田条里遺構については「橋本歴史研究会報」第65号と第66号（『文化橋本』第20号H11橋本歴史研究会所収）において愚考を述べており、要約すると隅田の平地に6町四方の条里が展開しており、それは隅田八幡神社の鎮座する台地やその他の地形的制約によって制限され、南北軸は西へ約28度傾いて設定されており、6町四方のメッシュのうち東西ラインで南の端から2本目の区画ラインは現在伊勢（大和）街道が通じているが、南海道もこのラインであろうと推定している。

かつて隅田小学校や橋本東ICへの取り付け道路の工事等の立ち合い調査において、いずれも地下4～5mに互って泥が堆積していたことを確認している。すなわち、国道24号の北側の一帯は、隅田川の遊水地として湿地が広がっていたと見られるのである。現在の国道24号高橋バス停付近では岩場となって隅田川が細く狭められて高橋川に注ぎ、河床も浅かったこと

から、ここで隅田川の流れが妨げられて現在の隅田の平地の中央部の広い範囲がかつては泥湿地となっていたものと推定される。現在の伊勢（大和）街道が通じるジオスター橋本工場付近から高橋川へは東西帯状に安定した地盤であったようで、ちょうど堤防の役目を果たし、隅田川を堰き止める形でこの北側一帯を泥湿地と化していたと推定される。この安定した堤防の上を南海道が通った可能性は高く、真土から大越峠を越えて隅田の平地に出てきた正面がまさにこの堤防に当たる場所となり、真土から大越峠を越えた場合、西方へ向かうルートとしてはこの東西に帯状に延びる堤防状の地形を利用して設定されたものと考えられる。従って糸里もこの地形に大きく制限されて設定されたものと推定される。

3. 万葉歌に歌われた真土山

大和国から紀伊国への入口にあたるのが真土山。万葉人が紀伊国へ足を踏み入れ、或いは、大和国へ帰って来た感慨を歌に詠み、8首の歌が『万葉集』に残されている。

①あさもよし 紀人羨しも 亦打山 行き来と見らむ 紀人羨しも

調首淡海（巻1-55）

大宝元年（701）すでに皇位を退いた持統の紀伊国行幸に付き従ったときの歌で、紀伊路の行き帰りにみえる真土山、この真土山のある紀伊の人々がうらやましいと歌っている。

②亦打山 夕越え行きて 廬前の 角田河原に 独りかも宿む

弁基（巻3-298）

真土山を越える頃にはもう日暮れ、隅田の河原でひとり寝なければならないのかと、旅の寂しさを歌に詠んでいる。ここに見える「廬前」について、隅田町垂井に「庵崎」の^{あんざき}小字名があるが、これは後世に名付けられたもので当時の地名ではないとのことで、その具体的な場所は明らかではない。

③大君の 行幸のまにま 物部の 八十伴の雄と 出で行きし 愛し夫は 天飛ぶや 軽の路より
玉襷 畝火を見つつ あさもよし 紀路に入り立ち 真土山 越ゆらむ君は 黄葉の

散り飛ぶ見つつ 親しみ われは思はず 草枕 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 黙然得あらねば わが背子が 行のまにまに
追はむとは 千重におもへど 手弱女の わが身にしあれば 道守の 問はむ答を
言ひ遣らむ術を知らにと 立ちてつまづく

笠朝臣金村（巻4-543）

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、大和から紀伊路に入る。真土山を越えようとする君はもみじ葉が散り飛ぶ様子を見ながら残された私のことなど意中になく旅を満喫しているのでしょうか。薄々には気づいているのですが、そうはいうものの黙っていることができず、私の夫の行く後を追おうと何度も思ったけれど、かよわい女の身であるので、道の番人から問われたらどのように答えてよいかわからず、思い立っては思い直す。良人への想いでじっとしてられない様子が窺える。紀和国境の真土山には道守すなわち番人がいたのであろう。

④^{いそのかみ}石上^{ふる} 布留^{みこと}の尊^{たわやめ}は 手弱女^{まどひ}の
 惑^{まどひ}に依りて 馬^{しし}じもの 繩^{しし}取り^か付け 鹿猪^かじもの 弓^く矢^く圍^みみて
 大君^{みこと}の 命^か恐^こみ 天^{あま}離^りる 夷^{ひな}辺^べに退^まる
 古衣^{まつちやま} 又^ま打^つ山^{やま}ゆ 還^{かへ}り来^きぬかも

石上乙麻呂（巻6-1019）

天平11年（739）石上乙麻呂が罪を得て土佐国へ流されるとき歌。女性への迷いによって罪人となり、住みながらえた土地を離れ、遠国へ旅立っていく。今、真土山にさしかかろうとしている、このまま大和を離れもう帰って来られないのだろうか。配流の悲しみと不安をつのらせながら流されていく人の姿が浮かんでくる。

⑤^{しろたえ}白^{まつち}椋^ちに にはほ^ま信^{つち}土^ちの 山川^まに わが馬^まな^つむ 家^い恋^こふらしも

作者不詳（巻7-1192）

真土の山川に至ると、私の馬も行きなやんでいる。家の人があることを案じてくれているのだろうか。旅人のことを気遣っていると、馬は行きなやむという。旅人の家への思いが感じられる。

⑥あさもよし 紀へ行く君が^{まつちやま} 信^ま土^{つち}山^ち 越^こゆらむ今日^{けふ}そ 雨^{あめ}な降^ふりそね

作者不詳（巻9-1680）

紀伊へ向かった君は今頃真土山に至っていることでしょう。山越えをする今日、どうか雨よ降らないでと、旅人を気遣っている姿がうかがえる。

⑦^{つるばみ}椋^まの 衣^{きぬ}解^とき洗^{すす}ひ 又^{まつちやま}打^つ山^{やま} 古^も人^とには なほ^し如^{ごと}かずけり

作者不詳（巻12-3009）

ツルバミ（どんぐり）で染めた衣は、解き洗ったのち、キヌタで再び打って柔らかくするのだという。それを名とする真土（又打）山…、このことから思われるのは長く添い馴染んだ妻のこと、まさに妻に及ぶものはないとの感慨を歌っている。

⑧いで吾^あが駒^{こま} 早^{はや}く行^いきこそ 亦^{まつちやま}打^つ山^{やま} 待^{まち}つらむ妹^{いも}を 行^いきて早^{はや}見^みむ

作者不詳（巻12-3154）

さあ私の駒よ、先を急いでおくれ。待ちわびる愛しい人に早く会いたいと駒を急かせる。旅人の心はもう向かう先に飛んでいることだろう。

このように、8首の歌が『万葉集』に詠み込まれている真土山。これだけの万葉歌が残されていることは、かつての南海道を行き交う古代の人々にとって、真土山越えは感慨の深い所であったことは想像に難くない。

4. 真土山と南海道

8首もの万葉歌に詠み込まれている真土山。しかしながら、現在、奈良県・和歌山両県の県境付近には「真土山」の名を持つ山は存在せず、どの山が真土山であったのか明らかでない。また、

真土山または真土山の近くを通過していたであろう南海道も具体的にどういうルートで通じていたのか、記録や伝承も残されておらず詳らかでない。以下にわずかに見える古代史料と、万葉の時代からは相当下るが江戸時代の史料からその位置を求めてみたいと思う。

『古事記』垂仁天皇の事績の記述に、「尔して、山^{しか}辺^{おおたか}之大鶴を遣して其ノ鳥を取ら令メたまひき。故、是ノ人其^{くくひ}鶴を追ひ尋ね、木国^{きのくに}自^{はりまのくに}針間国に到り」とあり、また、「唯木戸是掖月之吉き戸トトへ而、出で行かす時、到り坐す地毎に、品^{ほむち}遅部^べを定メたまひき」と見える。前者の「木国」は「紀伊国」であって、後者の「木戸」は大和から紀伊への入口となる真土山とされ、「那良戸」（大和から山城へ行くのに越える奈良山）、「大坂戸」（大和から河内へ行くのに越える大坂山〔穴虫峠〕）とともに「戸」は入口を指す語として用いられている。この時期南海道は真土山から紀伊路に入るから「木戸」はまさしく真土山のことであったろう。

続いて『紀伊国名所図会』には次のように記している。

紀和兩國古堺 今の堺川の東、官道にある山を待乳峠といひて、大和國に隷けり。古は峠より少し南の方を越ゆるを南海道とす。〔万葉集〕に所謂真土山是なり。上世この海道を木戸と名く。帝都より紀伊國に出づる角の義なり。其山脈は葛城連峯に起りて、北より南に走り、紀和兩國の隔てをなせり。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〕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、今大和に屬すれども、天正以前の文書に二村を我隅田莊とす。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。（略）

江戸時代において、真土山は大和国に属していたと言い、古い時期にはこの山は国境となっており、東を大和国、西を紀伊国としたとある。また、古くは峠より少し南の方を南海道が通じて



第4図 真土山（『紀伊国名所図会』から）

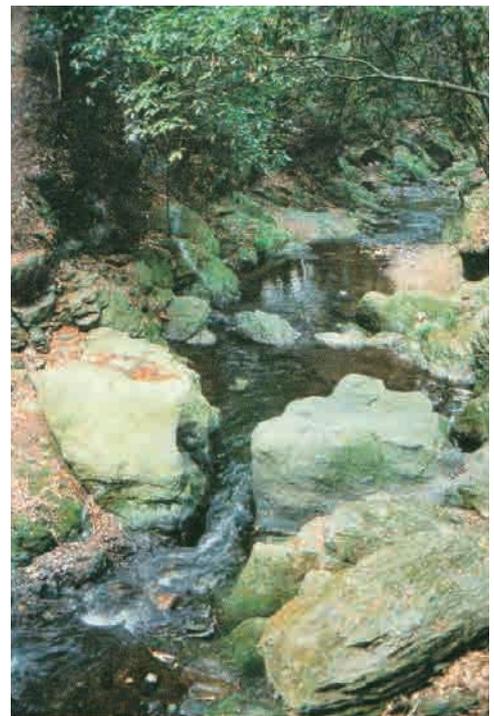
いたと見える。現在の奈良県と和歌山県の県境は江戸時代の紀和国境をそのまま引き継いでいるので、落合川が境界となっているが、真土山は大和領とのことであるので落合川の東に立ち上がる山のうちいずれかが真土山であったと推定される。ここでいう官道は伊勢（大和）街道であるから、この場所ではほぼ現在の国道24号にあたり、このやや南を南海道が通じていたと記す。そして、現在（江戸時代の当時）は堺川（落合川）が紀和国境であるが、かつてはこの川の東にある真土山が紀和国境であったことを、資料を示して指摘している。

ところが、同書の「真土山」と題した絵図には南から望んだ鳥瞰図が描かれているが、真土山は「薬師」と記された寺と集落の背後に位置する。この寺は今も真土集落の中にある極楽寺のことで、本堂とは別棟の薬師堂に旧大聖寺の薬師如来が安置されている。その右側には「真土川」が描かれ「大和紀州サカヒ」と記されていることから現在の落合川のことであり、真土山は紀州側にあるかのように描かれている。さらに、真土山と真土峠は別の独立した山として描かれており、比較的位置関係が正確に描写されている『紀伊国名所図会』の絵図としては、文章として記述された内容と、絵図の内容に相違が生じており、『紀伊国名所図会』が編纂された江戸時代後期においては、すでに真土山や南海道の位置はよくわからなくなっていたというのが正直なところではなかろうか。

「飛び越え」について

現在、奈良県と和歌山県を画する落合川の国道24号の橋の下流約200mの河床に、川の流れをひとつ飛びで飛び越えることができる岩場がある。この岩の上を一跨ぎして県境の川を越えることができることから、和歌山県側では「飛び越え岩」と呼び、奈良県側では「神代の渡し」と呼んでいる。不思議な景観ではあるが、『紀伊続風土記』や『紀伊国名所図会』には載せられていないので、書物が編纂された江戸時代後期には認識されていなかったとみられる。しかし、平成の初め頃、ある万葉学者が「これこそ万葉の国宝」と絶賛され、地域ではここが万葉の道という意識が高まった。ただし、前記史料にも見えるとおり、現在ここは県境ではあるものの、万葉の当時はこの東の丘陵尾根が紀和国境であったことから飛び越え岩は当時の紀和国境ではないことに留意したい。『紀伊続風土記』上夙村の項には次のように記す。

（略）平野村の南十九町許伊勢街道にあり東は大和の畑田村と界す（略）街道にある十四軒は萬治年中官より造らしめ給ふ所なりといふ村の南端切通しをなし道を通す是を戸立山といふ。（略）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えし所といふ意ふに古道は此邊に有しならん戸立山より西往還に小坂あり大越峠といふ坂の南に粉河田といふ田あり粉河縁起に観音の佛供田なる由をのせたり今に年々此田より作り出せる米三升を粉河に寄す昔の餘波を遺せり（略）集落の南側は切り通しとなっており、道が通じている



第5図 真土飛び越え

が、ここに「戸立山」という小山がある。ここから西へ往還がのびていて、「大越峠」へ向かって登坂が続き、坂の途中南側に「粉河田」と呼ばれる田があって、「粉河寺縁起」にみえたとある。これについては別に触れる。

また、真土の集落から落合川に沿って北へ約 1.2km、両側の山が迫って峡谷を呈する一画に不動岩がある。落合川の河床に屹立する岩が並び、その一つに不動三尊が刻まれており、落合不動と呼ばれている。この落合不動の西側の山を神倉山と言ひ、この辺りに車越というところがあって、称徳天皇の神亀の行幸のときに車で越えたと記している。神亀の年号は聖武天皇の御代であり、称徳天皇ではなく前記万葉歌③で紹介した神亀元年（724）の聖武天皇の行幸のときのことであろうか。称徳天皇は聖武天皇の第二皇女で養老 2 年（718）生まれ。

以上のように、南海道については 8 首もの万葉歌が残されていることや『紀伊国名所図会』に記されているように真土山の近くを通過していたことは間違いない。しかしながら、真土山そのものも今となっては明確でなく、南海道のルートも定説とされるものは知られていない。ここではこれまでに出された各説の主なルートを紹介しておく。

①伊勢（大和）街道ルート

南海道のルートを概ね伊勢（大和）街道が踏襲しているとする説。特に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伊勢（大和）街道の経路が最も容易に山越えできたとする。また、隅田の平地からは迂回することなく大越峠を越えて概ねほぼ直線的に大和の五條方面へ抜けることができる。ただし、前掲の『紀伊国名所図会』「紀和兩國古堺」の記事で、真土峠を官道すなわち伊勢（大和）街道が通り、南海道は峠より少し南を越えるとの記述と矛盾する。

②車越ルート

前に掲げた『紀伊続風土記』に見える真土集落の北約 1.2km の地点を称徳天皇が車で越えたとする説。この辺りは両側の山が迫って県境の落合川に鋭く落ち込む地形であり、車で越えたとする道が現在では両県側からも見当たらず、また、隅田の平地からすると北へ大きく迂回する形となる。

③天女山ルート

現在の県境の東に立ち上がる丘陵の鞍部を国道 24 号が越える南側に紀の川に突き出すように山塊が盛り上がっている。天女山と呼ばれ、頂上は平坦で南側は紀の川（吉野川）に鋭く落ち込む。この崖の中腹を切り込んで JR 和歌山線が通じている。かつてはこの断崖をトンネルで抜けていたが、崩落の危険が生じて現在の位置に移設された。この天女山から東または西を眺めると紀の川（吉野川）の流れが見渡せる景勝の地。ここを真土山とする説もある。ここを越えて紀伊へ入る場合、現在の県境である落合川が深い谷を刻んでおり、歩くのがやっとという道を辿って飛び越えに至ることもできるが、現在他に落合川を越えるところはない。

④紀の川ルート

万葉歌②にあるように、河原を仮寝の宿とすると歌われていることから、紀の川（吉野川）伝いに南海道が通じていたとする説。かつての紀の川は水量も豊富で、出水するのもしばしばであり、その度に道を修理しなければならず、河原伝いの官道は維持が可能であろうか。また、隅田の平地からも南へ迂回する形となる。

紀和国境付近の南海道ルートの各説にはいずれも一長一短があり、定説には至っていない。

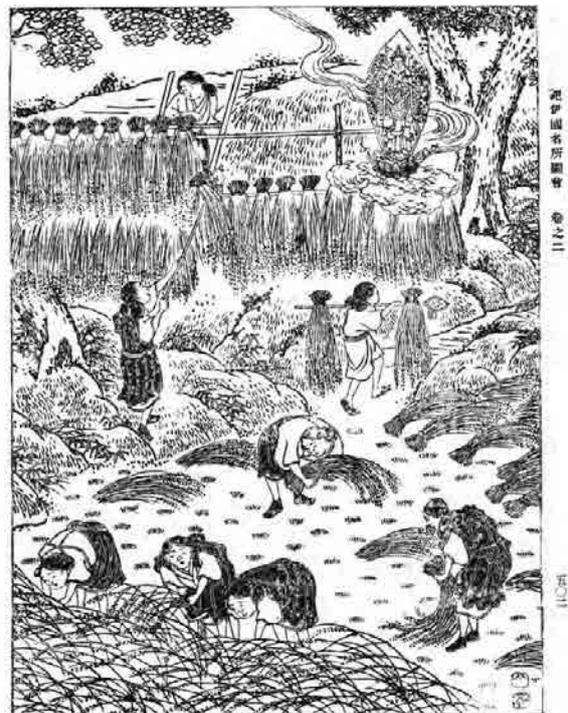
今後の研究が待たれるところであるが、『古事記』の記事にある「木戸」に何らかの施設が伴うとすれば、発掘調査等で或いは現在の県境東側の丘陵尾根付近でそれらの遺構が発見される可能性があり、注目したい。

5. 粉河田について

「飛び越え」について一で引用した『紀伊続風土記』に触れられている「粉河田」という田が戸立山の西、往還の南にあって、「粉河寺縁起」にその因縁が記されている。『紀伊国名所図会』に掲載されているので、引用して次に記す。

〔粉河寺縁起〕に云く、第四沙門良心粉河田因縁

良心は大和國內郡大鳥郷阿逸多院の住僧なり。紀伊國伊都郡隅田莊戸立といふ所に田三段あり。粉河田と名く。寛平元年の秋の頃、本主田を守るに、夜半に田を刈る者あり。箭を放つて射けるに、光を出す。驚きて見れば蘆毛の馬なり。夜明けて其所を検知するに、人の刈るが如し。如斯すること兩三年になりぬ。本主恐怖して、祈禱のため良心に寄附す。良心事の實否を見んために、夜々これを伺ふ。或夜墨染の衣着ける小僧二把ばかりを刈りて柵に荷ひて還る。良心相共に行くに、高野の政所にて夜明けぬ。粉河寺を差して本堂の内陣に入りにつけり。常住僧に子細をとふに、僧驚きで重々を開くに、御帳の前に潤へる稻二把あり。良心不思議の心をなして、参籠して因縁を祈念するに、夢中に先の小僧来りて曰く、我は大悲の大將なり、汝は真言の行者なり、故に形を現じて顯れ、形を以て示す、國中の人を波久々牟は我なり、此寺に住して歳尚し、彼田は國の一の坪なり、故に上分を刈召す、戸立の稻穂のめづらしきにはあらず、國中の人民を憐むが爲なり。良心夢覺めて、泣々退出でぬ。これより此田は此寺へ上分を獻ずるなり云々（割注）「今にいたりて毎年三升づ、粉河寺に寄附す。」



第6図 粉河田（『紀伊国名所図会』から）

とあって、この田と粉河寺との因縁話が語られている。この話の舞台となる時期は寛平元年(889)と平安時代前期の頃とされている。紀伊国隅田荘の戸立という所に粉河田(『紀伊続風土記』では「戸立山より西往還に小坂あり大越峠といふ坂の南に粉河田といふ田あり」とみえる。)と呼ぶ田がある。毎年この稲が二把ばかり刈り取られるので、ある年この現場をおさえ、小僧が稲束を持ち帰る後を付けると粉河寺へ入った。本堂にはこの稲が供えられてあり、参籠して祈念すると、小僧が再び現れて「國中の人を波久々牟は我なり、此寺に住して歳尚し、彼田は國の一の坪なり、故に上分を刈召す」と告げる。粉河寺の観音は「紀伊國中の人々を育てているのは私である。この田は紀伊國の一の坪にあり、ここから穫れた稲を供祭として納めているのだ」と語っている。以後、毎年この田で穫れた米3升ずつ粉河寺に納められている。

この中で、寛平元年という時期と、紀伊国伊都郡隅田荘戸立という場所が登場する。ところが、隅田荘は寛和2年(986)に立荘とされており、寛平元年の段階において隅田荘はまだ成立していなかったことになる。この縁起の成立時期にも関わることであるが、粉河田から収穫された米3升が例年粉河寺へ納められていたことは事実のようで、この話と地元に残る粉河寺への奉納は一致している。ここでこの田を「紀伊國の一の坪」と称していることに注目したい。すなわち、木戸から紀伊国に入った最初の地をこのように表現していると解せることから、当時の官道「南海道」はこの付近を通っていたと考えるのが妥当であろう。そうすると、前掲の①伊勢(大和)街道ルートが最も有力ということになる。

6. 紀和国境の変化

蛇足ではあるが、紀伊と大和の国境についても一点指摘しておきたいと思う。これまでの愚考でも所々で触れているところであるが、ここで史料を交えて整理しておきたい。

『紀伊続風土記』隅田荘の項に次のように記している。

隅田荘 須陀 總二十一箇村

(略) 此荘及相賀荘は古の賀美郷の地なり賀美は上の義にして此地紀ノ川上にして郡の上頭にあり故に名とす隅田は古くは萬葉集に角田川原と出たり粉河寺縁起に寛平元年の事を記して隅田荘の名あり是荘名の物に見えたる始なり隅田の名義を考ふるに郡中の東北隅にある地なるより起れるにて隅田と書を正義とすへし此荘紀ノ川に跨りて南北を以て稱す(略) 又北荘を二分して山郷中筋の稱あり中筋は河南山郷の間をいふ大和街道筋より出たる名なりその稱寶徳の文書にあり山郷は山手の方をいふ此荘紀ノ川を挟みて岸高く四方稍開けて平田なり故に隅田上田等の名あるならん國界に至りては南荘は谷奥深只野戀野三箇村は大和國峯奥深田殿火打三箇村と對し其中間細き谷川ありてこれを界とす北荘は上夙平野二箇村は大和國畑田木原二箇村と對し其中間信土川を以て限とすこれ今の國界なり古の界は是と異にて大抵山峯を以て界とせり北は葛城峯三國堺より起りて南の方信土山にて山岡相連りて長堤を築きし如し其山の背を以て界とす紀川の南山岡又南北に連りて堤の如く富貴村に至りて折れて東に突出る事一里許にして南の方に折れて筒香荘に至るかくの如く山脉自然連続してこれを以て國界とせり然るときは今大和に隸する峯奥深田殿畑田木原の四箇村皆紀國の領内にして隅田荘の隸村なり畑田木原二箇村隅田荘に隸する事葛原氏隅田地頭職補任状に出で峯奥深田殿は名義を以て證とすへし(略)

とあり、隅田荘の名称、地勢について記述した後、後半に紀和国境について記している。『紀伊

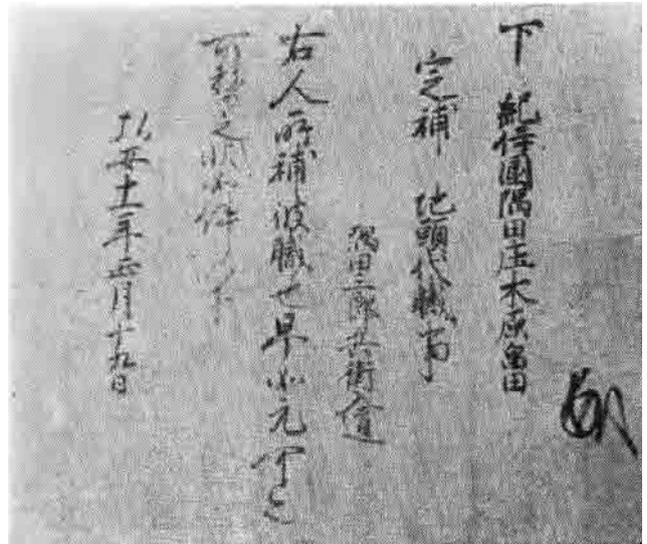
『続風土記』の編纂された江戸時代後期には紀の川南岸の紀伊側の谷奥深・只野・恋野の3か村は大和側の峯奥深・田殿・火打の3か村に対し、その間を流れる細い谷川を国境としている。また北岸の紀伊側上夙平・平野の2か村は大和側の畠田・木原の2か村に対し、その間を流れる信土川（落合川）の細流が国境となっている。しかしながら、古くは山の峰を国境としており、この時期大和国に属している峯奥深・田殿・畠田・木原の4か村はかつて紀伊国であったとする。いくつかの資料でそれが裏付けられると述べている。紀の川河北の畠田・木原について、裏付け史料の一つをここに示す。

紀伊国隅田庄木原畠田地頭代職補任状
(袖花押)

下 紀伊国隅田庄木原畠田
定補 地頭代職事
隅田三郎兵衛入道

右人所補彼職也、早如元可令
所務之状如件、以下、

弘安十一年正月十九日



第7図 紀伊国隅田庄木原畠田地頭代職補任状

これは鎌倉時代の弘安11年(1288)1月19日付けの地頭代職の補任状である。この

年の4月28日に正応と改元される。隅田三郎兵衛入道を紀伊国隅田庄の木原と畠田の地頭代職に任じたもので、前掲の『紀伊続風土記』の隅田荘の記事にある大和国畠田木原が鎌倉時代には紀伊国隅田庄に属していたことが、この史料により裏付けられる。ちなみに、この補任状は地頭代職の補任状であり、おそらく、隅田一族と北条氏の結び付きが種々の史料から窺えることから、地頭職は北条氏、なかでも重時流の北条氏がもち、在地の隅田一族が地頭(北条氏)から地頭代職に任じられて所務を行っていたことが推察される。

同じく『紀伊続風土記』只野村、谷奥深村の項には次のように記す。

只野村

(略) 戀野村の東南十六町許にあり慶長檢地帳に田戸野村とあり谷の中にあり兩山對立して中間に谷川一條あり是を紀和の界とす村居谷に傍ひて散在す古は田殿と書す今大和に田殿村あり只野と相對して一細流を隔つるのみ舊は一村なり國堺古と變りしより分れて二箇村となり文字を以て分ちしなり

谷奥深村

(略) 只野村の南二十四町にあり東は大和と堺す慶長檢地帳には谷大深とあり名義谷尾深の義ならん只野より兩山の間一條の溪水に沿ひて谷奥深に至る溪中大和の地近年多く桃を種ゑて桃源の如し村居の兩面山益高く谷益窄りて藥研の底に居るか如く日光を視る事暫くの間なり大和の峯奥深村と相對す峯奥深村は田殿村と同様にして古は本國の地にして谷奥深村と一村なり(略)

と記すように、只野村(紀伊)と田殿村(大和)、谷奥深村(紀伊)と峯奥深村(大和、現・大深町)の各々はいずれも紀伊国であって、分村して文字によって区別したことを指摘している。

紀の川河南についても、これらの記述の物証となる資料が橋本市只野で発見されている（「橋本歴史研究会報」第69号1996.11『文化橋本』第20号1999.12所収）。橋本市只野の西福寺境内にあった緑泥片岩製の宝篋印塔で、わずかな欠損はみられるものの完存に近い形で残されており、現在は隣接する共同墓地へ移設されている。この宝篋印塔の塔身4面には円形に窪めた中に仏像が浮き彫りされ、基礎部には四角に輪郭を施した内に文字が刻まれている。銘文を次に掲げる。

只野西福寺宝篋印塔銘文

- (向かって右面) 応永六年／十一月一日／意阿
(正面) 紀州伊都／郡隅田庄／田殿村一結／経衆勧進／十方壇那
(向かって左面) 所奉建造／此塔也盡／空法界庶／到衆生為／平等利益

応永6年(1399)に紀州伊都郡隅田庄田殿村一結経衆が建立したものであることが銘文から読み取れる。ここで注目したいのは、只野は室町時代の応永の頃、田殿村であったということ、『紀伊続風土記』に見えるように只野(紀伊)と田殿(大和)は元はという一村であったということ、そして、村名も田殿村であったことがこの資料から窺い知れる。田殿村と刻まれた石塔が大和の田殿ではなく、紀伊の只野の寺院境内に伝えられてきたことは、『紀伊続風土記』で指摘されている紀和国境が川ではなくその東側の尾根筋であったこと、紀の川南岸で田殿村と奥深村の2村が後に国境となった村内を南北に貫流する東ノ川によってさらにそれぞれが2村に分かれて今日に至っていることを裏付けている。

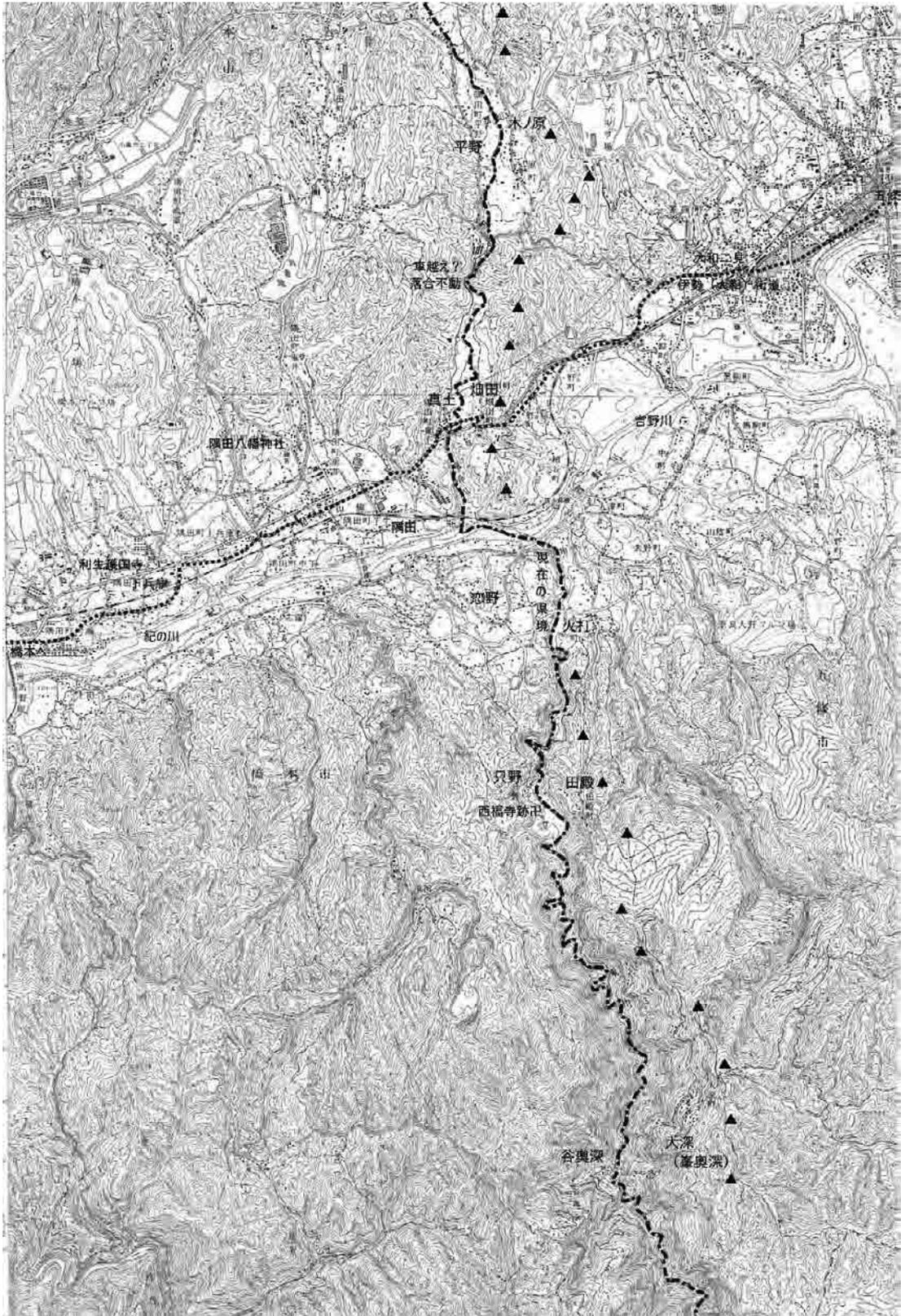


第8図 只野西福寺宝篋印塔

以上のことから、鎌倉時代から室町時代前期の資料により現在の県境の東方の南北尾根筋を紀和国境としていたことが明らかであり、比較的史料の残されている江戸時代以降に国境が変更された形跡は認められておらず、この間に国境が変更されたと言える。そして万葉歌に歌われた真土山が紀和国境に存在したことから、現在の県境の東に立ち上がる尾根筋に所在したことになり、真土山は現在の奈良県内という結果が導き出される。

7. おわりに

紀和国境付近の南海道のルートについて様々な視点からアプローチしてみた。ただし、資料の収集上、和歌山県側の資料に偏ってしまったことをお断りしておきたい。また、様々な資料を広げてみたものの、結局は紀和国境付近における南海道のルートを絞り込むまでに至らなかった。しかしながら、このテーマについて一定の整理ができたのではないかと考えている。ただし、古代道路の直線的なルートの選択、紀伊側や大和側への道路の繋がり具合、地形の影響、ここに掲げた各資料をどれだけ満足するかなどを考え合わせた場合、伊勢(大和)街道そのものではなくとも、ほぼこれに沿ったルートが推定されるのではないかと考える。奈良県側から見ていくと、



第9図 県境付近概要図 (▲▲は尾根筋)

五條市中心部から南西に向けて二見町を抜け、犬飼町の西に広がる紀の川の遊水地を避けてその北の丘陵裾部を進み、真土峠を越えて真土の集落、粉河田の北側を大越峠に向けて登り、峠を越えて隅田条里を突き抜けて橋本方面に向かう。このようなルートが推定されよう。文献史料はもう限界の域に達しているとみられるので、今後の考古資料の集積に期待したい。

北海道と古代の役所

(公財) 和歌山県文化財センター

富加見 泰彦

はじめに

昭和 50 年代半ば、奈良県の稗田遺跡で古代の官道「下ツ道」が発見され、現地を見学する機会があった。下ツ道は平城宮の羅城門から南にまっすぐ延び、巨勢道とつながり、やがて大和と紀伊の国境の真土峠を経て北海道へとつながる大道である。道幅は約 16m、両側溝の心々間の距離は 23m であった。朱雀大路で見つかった下ツ道と同規模であるという。稗田遺跡で見つかった自然流路には幅 18m、長さ 19m にわたって橋脚の柱が遺存し、その圧倒的な迫力に驚愕したことを鮮明に記憶している。北海道と官衙遺跡について興味を持っていたので、これまでの先学の研究を整理しつつ、古代の官道、官衙について推考する。ついでに、和歌山市川辺地区を取り上げ検討することにした。川辺地区は古代から交通の要衝の地で、『日本書紀』安閑二年（534）五月甲寅条の「西は筑紫から東は駿河までの全国に 26 の屯倉を設置」の記事に紀伊国の経湍屯倉、河辺屯倉（6 世紀前半に設置）が見受けられ、その「河辺屯倉」の有力な候補地であること、名草駅、萩原駅等の所在をめぐってさまざまな議論が繰り返され、幾多の先学の研究成果があること、比較的発掘調査が数多く行われ考古資料にも恵まれていることによる。本稿は、紀伊風土記の丘「学芸員講座」で発表した「北海道と古代官衙遺跡」を『紀伊風土記の丘研究紀要 3』（2015）に掲載したものを今回のシンポジウム開催にあたり、加筆・修正したものである。

駅制について

律令国家は、その支配を地方にまで影響を与えるため交通通信網を整備し、国境を画定、「七道駅路」と呼ばれる全国的な道路網を造り上げた。大化二年（646）正月の「改新詔」第二条には「駅馬、伝馬を置く」とある。その内容については『令集解』『延喜式』などから知ることができる。駅路は「駅制で使用すると規定された官道」で、中央と地方の重要な情報をいち早く都に伝達することを主目的とした。そのため地域の実情と無関係に設置され、各地拠点を最短距離でかつ直線的に結ぶ道である。

『延喜式』によれば約 30 里（16km）ごとに駅家が配置するのを原則としている。官道には格付けがあり、都と大宰府を結ぶ山陽道が最重要ルートとされ、北海道は、都から紀伊国、淡路国を経て土佐国に至る道であって、大路・中路・小路のうち小路に格付けされている。北海道の場合、1 駅あたりの駅馬数は 5 匹で 1 駅あたり駅田数は 2 町と規定されている。駅路は一般的に 7 世紀後半～8 世紀にかけて建設され、おおむね 10 世紀ころまで機能していたといわれる。都から本州・四国・九州 66 国 2 島に及ぶ道路網である。

一方、中央から地方への使者を送迎することを目的とする伝路は郡ごとに伝馬が 5 匹おかれ各地域の拠点である郡家（郡衙）を結び地域間の情報伝達を担う。地域道路の性格が強く道幅は 6m 前後が多く、駅路が高速道路であるのに対して伝路は地方道路の関係にある。

■ 南海道について

『続日本紀』大宝二年(702)の条に「始置紀伊国賀駝駅家」とある。紀伊国を通る南海道は、都から南下する下ツ道から巨勢路を経て国境である奈良県五条市真土峠を越え、和歌山市賀太に至る紀ノ川北岸を通る官道である。賀太からは紀淡海峡を船で渡り、淡路を経由して土佐に至る駅路である。紀伊国では、紀ノ川北岸を通るということでは見解は一致している。



図1 南海道の変遷 『道が織りなす旅と文化』(2017)

『日本後紀』弘仁二年(811)八月十五日条には「紀伊国萩原、名草、賀太三駅を廃す。要せざるを以て也」と記されている。この記録から紀伊国の北岸には萩原、名草、賀太の三駅が存在していたことが明らかである。この記録は『日本記略』延暦十五年(796)「勅南海道駅路迢遠、使令難通、因廢旧路通新路」と『日本後記』に記された延暦二十三年(804)熊野御幸道(熊野参詣道)の開通と無関係ではなく、平安京遷都による紀ノ川北岸経由の不要性から廃されたのであることは明らかである。しかしながら、翌年四月二十日条には「紀伊国名草駅を廃し、更めて萩原の駅を置く」と記されているのである。この「萩原駅を廃して翌年萩原駅を置く」という不可解な記述はルート変更による新しい駅家の設置と考えられるが南海道の解明をより困難にしているのも事実である。多くの研究者が解明を試みてはいるが未だ確証は得られていないのが現状である。1977(昭和52)年から始まった歴史の道調査事業の報告書で足利健亮氏は「南海道の復元」を詳細な分析からV期にわたる南海道の変遷を明らかにし、萩原、名草、賀太の三駅についてはそれぞれ伊都郡かつらぎ町萩原、和歌山市山口里、和歌山市賀太に比定し、弘安三年(812)の萩原駅を和歌山市山口里付近」としている。これまでの研究成果の到達点といえる。

■ 南海道に関する新たな発見

以下、私見を述べることにしたい。多くの研究者が川辺、山口地区を南海道が通ることを想定してきたが決定的な証拠は見つかっていなかった。ところが1987(昭和62)年から始まった一般国道24号線バイパス建設に伴う和歌山市川辺遺跡の発掘調査(和文セ1995)と川辺・山口線の発掘調査(和文セ2005)は南海道を推定する上で重要な示唆を与える存在であることに気付いた。その手掛かりとなったのは、1992年度の川辺遺跡IX区・VIII区におけるSD-1とSD-2の溝の存在である。IX区のSD-01は調査区北端を東西方向に直線的に延びる幅2.5m、深さ40cmの素掘りの溝である。遺物は、土師器皿が1点のみで時期を推測するのは極めて難しいが、延長線上にあるVIII区のSD-02は幅2~2.2m、深さ30cmの溝で、須恵器の蓋、杯、高杯等が出土し、その年代から溝が掘削されたのは7世紀代であることを確認した。この直線的な

溝の総延長は206mに及ぶことを確認した。溝の幅が2mを超え、かつ直線的に206mに及ぶ遺構は用水路としては極めて不自然である。溝の方位はN-7°-Eを示し、中野栄治氏が著書の中で名草郡の日延地区の河北条理の方位が北7度東と論述されていることとも合致する。河北条理施行に当たっては、この溝が何らかの影響（規制）が働いたことは明らかである。浮かんだのは南海道の存在である。調査区内にはこの溝に並行する同規格の溝は認められないことから南海道の可能性を検証することにした。



図2 南海道南側溝

近江俊秀氏によると、駅路は「路線としての特徴として直進性が高い。規模は前期駅路は幅12m前後であること、構造は側溝を有すること」という共通点がある（近江2006）。

その後調査されたこの溝の延長線上に当たると思われる「川辺・山口線」（2005）の報告書を

調べることにした。幸いこの調査は県道和歌山貝塚線・県道粉河加太線道路改良工事に伴う川辺地区から山口地区への南北道路新設の調査であった。予想通り先の「推定南海道の南側側溝」の延長線上に溝の存在を確認するとともに、この溝の北12mの位置にも並行する同規模の溝を確認したのである。よって760mの区間で直線的な溝を確認したことになる。平成26年の川辺遺跡第3次調査（2015）で確認した長さ40mの溝（溝203）も、南側側溝の



図3 南海道の復元 川辺地区

可能性が高く、溝の総延長は800mに及び、南海道の南側側溝と考えて問題はないとの判断に至った。問題となるのは北側の溝である。この溝は時期不明なので検証作業を試みることにした。先の近江氏の「駅路の幅12m前後」という指摘と、中野栄治氏の『紀伊国の条理制』（1989）のなかで岩出市森条理の地割の南北幅が121mで（一町=109m）12mの余剰帯があること、同じく西国分廃寺と岡田遺跡の間でもこの余剰帯が12mで道路幅12mの南海道を想定している。余剰帯はこれまでの研究成果で「特に南海道では『延喜式』以前の駅路を求める有効な手段」（木下2004）と評価される方法である。更に、全国的な官道の調査で発見されている駅路の幅員を調べると、奈良県稗田遺跡の下ツ道23.5mは別格として、東海道静岡市曲金遺跡の道路幅が12m、東山道武蔵道恋が窪遺跡も12m、高松市で発見された推定南海道の道路幅も12m、山陽道布施の駅家である子犬丸遺跡11～13m、落地遺跡11～13m、福里遺跡11～13m、高槻市

内の山遺跡が13mであること等を確認した。したがって川辺遺跡第2次調査で確認した溝は南海道の北側側溝と考へても問題はな^いと思われ^る。川辺遺跡Ⅷ区SD-01から出土した土器の年代も7世紀～8世紀にかけてのもの^と推察されることからも南海道としても齟齬はなく、河北条理は、南海道を基準として施行されている可能性が極めて高いと考へるに至った。

■ 南海道の復元

川辺遺跡で確認できた南海道を基にそのルートの検証作業を行うことにした。官道は直進性が高いので、この南海道の溝を「和歌山市都市計画図1：2500」の地図上で東に延伸すると、弘仁二年（811）に廃された名草駅の有^{力な}候補地である岩出市吉田遺跡の南を通過することが確認できた。

吉田遺跡は古墳時代前期を代表する集落遺跡ではあるが、奈良時代の掘立柱建物跡、堅穴住居跡も見^つかり名草駅の蓋然性が高いと考へられてきた遺跡である。奈良時代の掘立柱建物SB-4の掘方に埋納された土師器の中から和同開珎（初鑄708年）が少なくとも3枚出土し、掘立柱建物跡（101・102）に伴う埋納壙から発見された須恵器蓋杯からは万年通宝（初鑄760年）神功開宝（初鑄765年）が発見されて



図4 南海道の復元と駅家 川辺地区

いる（松田1984）。2棟の堅穴住居跡からは搬入品と思われる7世紀代の土器類も発見されていることから駅家の可能性は高いと考へられる。

さらに吉田遺跡から東の方角を岩出市都市計画図（1：2500）に溝の延長線を図示すると5km先の岩出市西国分に建立された白鳳期の西国分廃寺（国分尼寺の説あり）とその南側に展開する西国分Ⅱ遺跡・岡田遺跡（推定紀伊国府）のほぼ真ん中を東進することが明らかとなった。800m先の紀伊国分寺の南門付近をも通ることが明らかとなった。前述の中野栄治氏が推定した西国分廃寺と岡田遺跡の間に12m幅の余剰帯があり南海道の道路幅と考へた推論と期せずして同じ結果を得た。



図5 南海道の復元 紀の川地区

紀伊国分寺から東2.5kmの位置にある那賀郡衙の可能性が高い粟島遺跡の南を通過することも判明した。粟島遺跡は奈良・平安時代の掘立柱建物29棟の建物群が整然と並ぶ。全貌が明らかでないが推測として西は海神川、東は佐川に囲まれた範囲で、佐川に沿って和泉から紀伊へ南下する古道（現県道62号和泉佐野・打田線）と東西方向の旧道が交差する交通の要衝の地に立

地する。紀伊国分寺の東方には大字「高田馬場」や小字「宮毛」があり、粟島遺跡が屯倉か郡衙であった可能性を補強するものであろう。周辺地区の学術的な範囲確認調査が望まれる。大字高田馬場から粟島遺跡の方向に斜行する旧道が存在することから南海道は進路を北寄に採り、遺跡南側の東西道路に沿って東に進む可能性もある。このルートを採用すれば『続日本紀』に見られる「神亀元年（724）十月七日、聖武天皇の紀伊玉津嶋行幸の際の那賀郡玉垣勾頓宮に一泊した」という記録と「天平神護元年（765）の那賀郡鎌垣行宮に一泊した」という記録の玉垣玉垣勾頓宮、鎌垣行宮それぞれの推定地を通過することとも矛盾せず、その後旧大和街道と重なり王子神社、名手本陣を通りやがて畿内と畿外すなわち那賀郡と伊都郡の郡境の和泉山脈から紀ノ川へ流れ出る四十八瀬川の川尻へと続く。

次に川辺遺跡から西方向への南海道を復元することにする。都市計画図上に南海道を西に延長すれば力侍神社の北を通り、紀伊国の国府の有力な候補地である府守神社地域の丘陵南裾を通り、直川地区で現有の粉河・加太線、近世の淡路街道に合流する。直川以西は近世淡路街道が南海道の大半を踏襲したのと考えて大過ないと思われる。理由として直川から平井に至る地域は段丘崖と紀ノ川旧河道に挟まれ、南海道が通過しえる余地は限られ、低位段丘縁辺部を通過するほかないと考えるからである。背見山丘陵の張り出しと紀ノ川の旧河道による地形的な制約から鳴滝川あたりでやや進路を南に向け、楠見遺跡の調査で低位段丘縁辺を東西に走る溝とその北側に帯条に広がる地山面[?]が認められる。幅員8mの道路敷きの可能性がある。幅員8mはこれまで検討してきた南海道の道路幅に比べ狭小ではあるものの河岸段丘と紀ノ川の氾濫原に挟まれた地形的な制約を考えれば南海道の可能性は十分可能であろうと推察される。

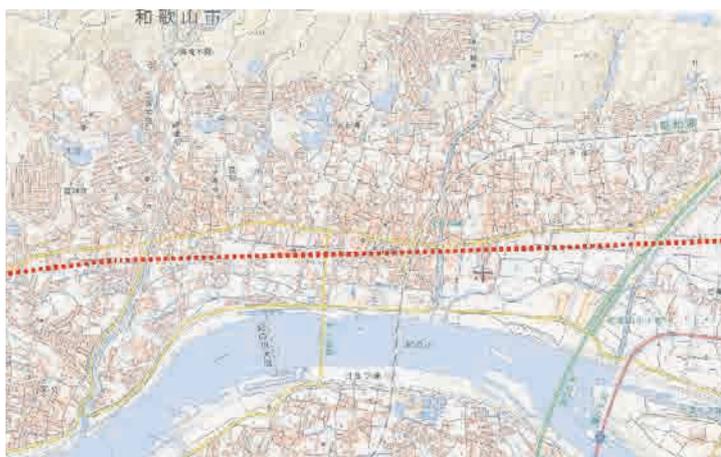


図6 南海道の復元 六十谷地区

楠見遺跡の西に位置する平井遺跡、平井Ⅱ遺跡では今のところ南海道の痕跡は確認できていないが楠見遺跡の推定道路敷きの延長上にあり、現地説明会資料（2013/2014）によると奈良時代の掘立柱建物跡や7世紀の須恵器等が出土していることから南海道は近くを通っていることは間違いなく、平井遺跡の南端を通る近世淡路街道と重なると考えてよいであろう。

天平十九年（747）『大安寺伽藍縁起並流起資材帳』（以下資材帳）には紀伊、若狭、伊勢の三国に所在する墾田の明細を載せている。紀伊の木本郷の墾田はその地理的環境から見て、塩浜と製塩のための燃料となる木材を産する塩山であった可能性が高い。『資材帳』には

在紀伊国海部郡木之本郷佰漆拾町

四至 東百姓宅並道 北山

西牧 南海

「牧」の場所については定かではないが「馬城」の意であって牛、馬等を放し飼いにする土地であり、「まきば」「ほくじょう」である。南海道に関係する施設があったことを示唆している。

大阪府泉南郡深日から孝子越えの道と交叉する栄谷（境谷）はその名のとおり名草、海部の郡境で、「平安京遷都以前に整備されていたか否かは別として南北の道が存在していた可能性は高く、『資材帳』に記す「道」はこの栄谷にあたる。和歌山市貴志には「ミカド」の地名、和歌山市梅原には「東中道」、「西中道」の小字名が遺り、南海道がこの地を通っていたと考えられる。和歌山市梅原を経て木ノ本古墳群（釜山古墳、車駕之古址古墳、茶臼山古墳）の立地する段丘の縁辺に沿って木本八幡宮を通り、西庄遺跡1次調査で見ついている荘園に関わりを持つ在地豪族の屋敷地の前面を通して本脇まで達したと考えられる。旧紀ノ川の旧河道である土入川の浸食作用によって形成された河岸段丘があり、山裾と段丘のわずかな隙間に南海道を敷設したと考えられる。南海道は神主山の麓に並行して本脇に至り、本脇からは神主山の西裾の谷会いに進路を北にとり堤川に沿って加太に至ったものと考えられる。

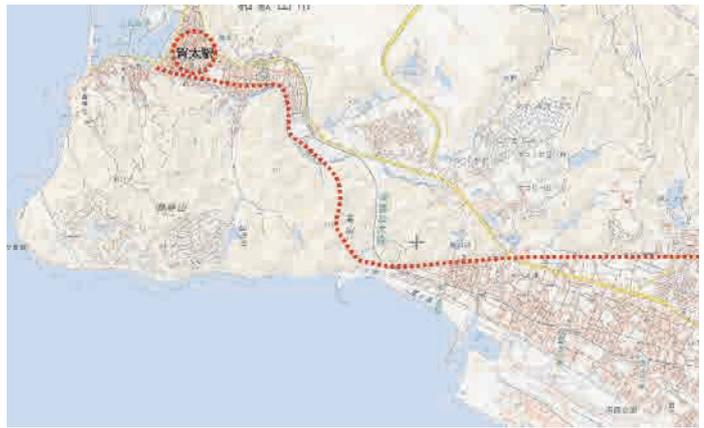


図7 南海道の復元 加太・西庄地区

■ 錯綜する道路網について

川辺遺跡Ⅷ・Ⅸ区で検出した推定南海道にやや蛇行しながら並行する幅員 8m の道路状遺構は伝路の可能性を考えたい（道路2）。推定南海道の南側を並行して敷設されている。遺物からは8世紀には存在していたことが確認できる。川辺遺跡3次調査でも確認され南海道同様 800m の区間にわたって並行することが明らかである。伝路は自然発生的なルートが改良され整備された道路と考えられており、地域道路の性格が強く紀伊国府—名草郡家—那賀郡家を結ぶ道の可能性を考えたい。

川辺遺跡Ⅶ区・Ⅷ区で見ついている南北方向の2本の溝状遺構は幅員 4.5m の道路敷と考えられる。遺構の切りあいからは南海道よりは古いとみられる。『日本記略』延暦十五年（796）「勅南海道駅路迢遠、使令難通、因廢旧路通新路」と『日本後記』に記された延暦二十三年（804）熊野御幸道（熊野参詣道）と無関係でなく、その方向性から原初熊野街道と考えたい（道路3）。この道路の南への延長線上には「紀州富士」と呼ばれる神奈備型の高積山が位置し、紀ノ川を対岸に渡河するためのランドマークとなっていたと思われる。対岸の和歌山市上三毛、下三毛を中心とした地域は『日本書紀』にみられる経瑞屯倉であり、九十九王子の一つ吐前王子が鎮座するなど長期間利用された道であったと考えられる。

川辺遺跡Ⅲ区で見つかった溝幅それぞれ 1.8m・2.4m、深さ 0.6m の東西に並行する2条の溝も道路である蓋然性が高く、道路敷だとすると幅員は 8m の道路となる（道路4）。調査担当者は「奈良時代の大量の須恵器や土師器の他、多数の獣骨や製塩土器、製鉄に関連した鉄滓等が出土した・・・（中略）・・・南海道の可能性」を示唆する。この道路4はその延長線上には推定国府跡が位置し、南海道とは斜行（筋違道）し交差する。筆者は下ツ道から竜田道へは太子道と呼ばれる斜行する筋違道の存在を考えると南海道と熊野参詣道のバイパスの可能性を考えたい。

官衙（国衙・伊都郡衙・那賀郡衙・名草郡衙）について

官衙は「国家による人々の統治や行政に関わる諸行事、諸実務を執行する機関・組織とそれを執行する場所や施設を含めた（中略）役所・官庁」のことで、各国・郡ごとに国府、郡衙という役所が置かれ、国司や郡司によって領域内の地方行政が執り行われる場所である。郡には地方の豪族が郡司として任命され、中枢施設である郡庁、郡衙を経て往来する役人などが宿泊、休憩する館給食の準備や食器・食糧管理を行う厨家、穎穀を収納する正倉、実務を分掌する曹司などで構成される（奈文研 2003）。この国府、郡衙について候補となっている遺跡を取り上げてみよう。

国府についての見解は米倉二郎氏に始まり諸説あり国府を巡る論争が続いてきた。つまり、南海道沿いには二つの国府候補が存在するのである。今回の南海道の発見は都が平安京に遷都され、南海道（熊野参詣道）が整備されたのちに旧那賀郡から旧名草郡に新たに設けられたものと考えている。一次国府の有力な候補地と考えられるのが西国分Ⅱ遺跡と岡田遺跡であって、和歌山市府中の府守神社周辺が第二次国府と筆者は考えている。初期南海道がその役目を終え、以降、府中の地に移されたと考えれば合理的に説明がつく。事実、西国分・岡田遺跡両遺跡から出土する遺物は奈良時代の遺物が多く、後者は奈良時代から平安時代にかけての遺物が多くみられることから時代について齟齬はないと考えられる。

伊都郡衙についてはその候補地は二か所存在する一つは応其条理が施行された地域で、旧村主郷とよばれた地域内には東に神野々廃寺、西に名古曾廃寺を有する地域で奈良三彩の蔵骨器が埋納された名古曾墳墓が所在する。郡衙が設置されていたとしても不思議ではない。もう一つはかつらぎ町の旧指理郷に位置する西飯降Ⅱ遺跡である。天平六年「紀伊国伊都郡指理郷白米五斗」の年料春米の荷札の存在があり、8世紀以降の掘立柱建物が30棟以上検出され、南には「大道上、大道下」の字名が残り、南海道に由来する地名とみられ、明瞭な条理遺構が残ることから候補地の一つと言えよう。

飛鳥・奈良時代

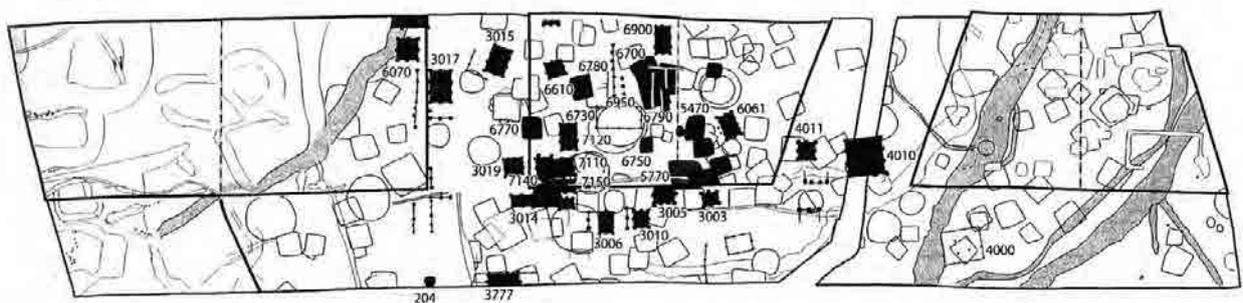


図8 推定伊都郡衙（西飯降Ⅱ遺跡）

栗島遺跡（那賀郡衙）

標高50mの河岸段丘上に位置する栗島遺跡が那賀郡衙であると考えている。遺跡の南を推定南海道が通り、西2.5kmには紀伊国分寺跡、3km圏内には西国分廃寺、そして推定南海道の

南には西国分Ⅱ遺跡が所在する。かつては、東大井遺跡とよばれ、上水池東南隅から白鳳～平安期の瓦が出土することが知られていた遺跡である。紀伊国分寺跡A-1、A-2形式の瓦が表採されている(1978)奈良時代の瓦窯跡と考えられてきた。昭和62(1977)年に発掘調査が行われ、奈良・平安期の整然と並ぶ掘立柱建物跡29棟見つかったことから郡衙の可能性が高い。8世紀頃の須恵器蓋には「□下寺」の墨書や「普門寺池」「下司明」の小字名、「普門寺池」「大井寺池」「中ノ池」等のため池が存在することからこの地に寺院跡も存在した可能性を示している。

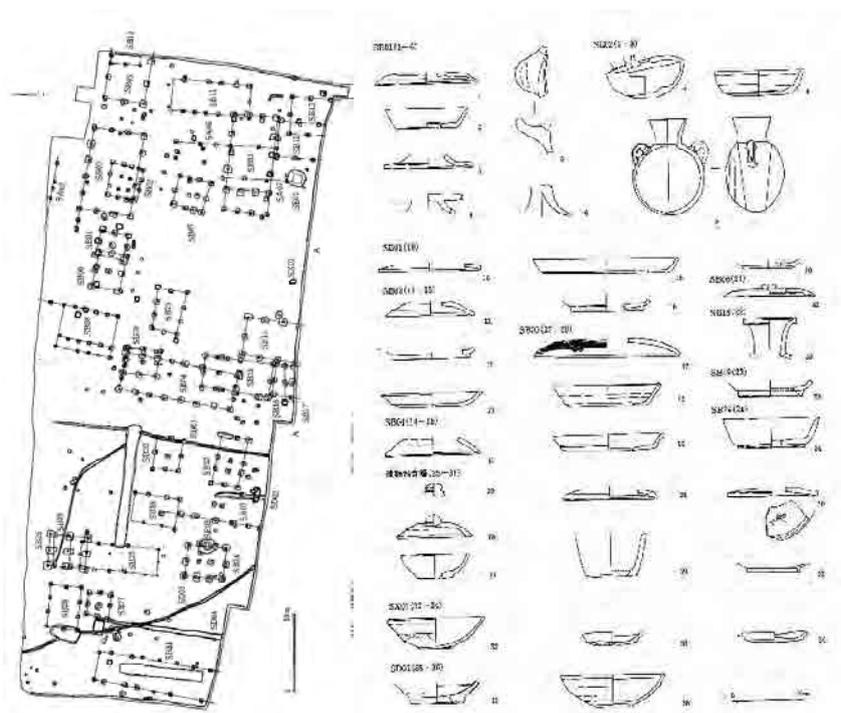


図9 推定那賀郡衙(栗島遺跡)

名草郡衙(川辺遺跡)

和歌山市川辺は『日本書紀』安閑二年(534)五月甲寅条に紀伊国に設置された河辺屯倉の有力な候補地で、経瑞屯倉の所在地は、和歌山市布施屋と考えてほぼ異説はない。川辺遺跡Ⅲ区の調査で60度東に傾いた溝が検出されている。この溝は調査区外で「コ」字形に折れ曲がり建物群を取り囲む可能性もある。溝の北側には方向を同じくする奈良時代の掘立柱建物が少なくとも8棟以上存在し、溝によって区画されている可能性がある。建物群の東側を原初熊野街道(道路3)がかすめるように南下し渡河点へとつながると考えられ、北を南海道が東西に敷設され、南を道路4によって挟まれた交通の要衝ともいえるべきこの地こそ名草郡衙にふさわしく、建物群は名草郡衙に関連するものと考えられる。河辺屯倉が律令制の中で名草郡衙となることは自然の成り行きであろう。『紀伊名所図会』に描かれた絵図には川辺王子社の境内に力侍神社が移されたとの記述がある。その名草郡衙の中心となるのは力侍神社が鎮座する一帯であろうと考えている。

紀伊国府

国府の周辺には国庁のほか国分寺、国分尼寺、総社が設置され各国における司法、軍事。宗教の中心的な都市である。国府は正規の役人として中央から貴族などが任命派遣され(国司)、国内行政の中核施設である政庁、行政実務を分掌する曹司、国司が宿泊する国司館、雑務にあたる徭丁らの居所、民家などで構成されている。この諸条件を満たすのは、岩出市岡田・西国分Ⅱ遺跡以外これまでのところ見当たらない。直接国府を裏付ける「墨書土器」などの出土は

ないが1981年1982年の調査で8世紀代の掘立柱建物が8棟、1981年の西国分Ⅱ遺跡では10世紀の建物が5棟、1990年の調査で8世紀の建物が6棟検出されている。岡田遺跡の北側には坂田寺系、本薬師寺系の瓦を有する那賀郡の中心的な古代寺院西国分廃寺が建立されていることも考え合わせ、第1次国府は南海道沿いのこの地に設置されたと考えたい。和歌山市府守神社付近も国府の可能性が有力視されるが、都が平安京に遷都後の南海道のルート変更に伴いこの地に改めて設置されたものと考えたい。最近、府守神社周辺の発掘調査で掘立柱建物跡が発見され始めた。

今後の資料の増加を待って検討をしたい。



図10 推定第1次国府跡（岡田遺跡）

■ まとめ

今回南海道について考古学的見地から南海道を推定し、周辺の道路についても検討を加えた。その結果、検めて川辺地区は交通の要衝の地であり道路網が整備されていたことを確認した。力侍神社周辺が名草郡衙の中心的な場所である可能性が高いと考えている。力侍神社は『紀伊名所図絵』によると「もとは神波領にありしを、宝永年中神託によりここに移す」とあり、力侍神社とおぼしく場所に「川邊王子跡」が描かれている。信ぴょう性はともかくとして、この川辺地区が古来より重要な役割を脈々と果たしてきたことを示唆していると考えられる。今回の主目的は、川辺遺跡での『延喜式』以前とみられる南海道を考古学的に検証しようと試みたもので、一定の成果を挙げることができたと思う。古代の交通網や駅家、官衙等を探る有効手段として、古くから地割りの余剰帯、地名の研究が重要な根拠となることが多く、字名等が残存していればそれを手がかりとすることができる。

今回、伊都郡はその対象とはしていない。興味をお持ちの方は『紀伊風土記の丘研究紀要3』（2015）の拙稿を一読いただければ幸いである。

■ 参考・引用文献

- 『紀伊名所図絵』 卷之三 仁井田好古
- 『吉田・北田井遺跡第1次調査概報』 和歌山県教育委員会 1970
- 『吉田遺跡第2次調査概報』 和歌山県教育委員会 1971
- 『岡田遺跡発掘調査概報1』 岩出町教育委員会 1976
- 中村貞史「『紀伊風土記の丘年報5』 1978 紀伊風土記の丘管理事務所

- 『西庄地区遺跡発掘調査概報Ⅰ』和歌山県教育委員会 1978
- 『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 1980
- 中野栄治「条理制」『和歌山市史』第1巻和歌山市 1981
- 松田正明「和歌山における地鎮・鎮壇の遺構」『古代研究』28・29 特集 1984
- 黒石哲夫「川辺遺跡の第2次調査」『(財)和歌山県文化財センター年報』1988
- 中野栄治『紀伊国の条理制』古今書院 1989
- 『西国分Ⅱ遺跡発掘調査概報』（財）和歌山県文化財センター 1990
- 中野栄治『流域の歴史地理』古今書院 1991
- 『新版古代の日本』第6巻近畿Ⅱ 1991
- 『川辺遺跡発掘調査報告』—一般国道24号線和歌山バイパス建設に伴う遺跡発掘調査—
（財）和歌山県文化財センター 1995
- 高橋美久二『律令制支配と交通体系の整備』交易と交通『考古学による日本歴史9』1997
- 『古代の官衙遺跡』Ⅰ遺構編 独立行政法人文化財研究所 奈良文化財研究所 2003
- 『古代の官衙遺跡』Ⅱ遺物・遺跡編 独立行政法人文化財研究所 奈良文化財研究所 2003
- 『紀伊古代史研究』栄原永遠男 2004
- 木下 良「日本の古代道路」『日本古代道路事典』古代交通研究会編 2004
- 水田義一「紀伊国」『日本古代道路事典』古代交通研究会編 2004
- 『山口遺跡・川辺遺跡発掘調査報告書』—県道和歌山貝塚線・県道粉河・加太線道路改良工事に
伴う発掘調査—2005
- 『発掘調査資料整理概報』和歌山県内6遺跡の概要報告書 2005
- 近江俊秀『古代国家と道路』2006
- 『和歌山市文化財』和歌山市教育委員会 2006
- 『川辺遺跡第10・11・12・13次発掘調査報告書』和歌山市都市整備公社 2010
- 菅原正明「第2節出土遺物」『紀伊国分寺跡保存整備事業報告書』財団法人和歌山県文化財セン
ター平成4年
- 『川辺遺跡』（公財）和歌山県文化財センター 2015
- 『東城跡・川辺遺跡』（公財）和歌山県文化財センター 2019

寺社からみた南海道 – 4つの地域の原風景を探る –

(公財) 和歌山県文化財センター

丹野 拓

1. はじめに

南海道とは律令体制下で成立した畿内七道^{註1}の一つであり、道の名であるとともに、地域名でもある。道路遺構はなかなか発見されないが、大宝元年（701）年の大宝律令制定時の道である南海道は、藤原京（橿原市）を發し飛鳥・葛城（明日香村・御所市）をかすめて巨勢路を通り、宇智郡^{註2}（五條市）、伊都郡（橋本市・かつらぎ町）、那賀郡（紀の川市・岩出市）を経て、紀伊の中心である名草郡（和歌山市）へと至るルートを通っていたことは間違いない。

大王家や葛城氏の本拠地であった大和南部と、紀氏集団の本拠地である紀の川下流域を結ぶ古来からの道を基本として、直線的で道幅の広い南海道へ移行したのであろうが、沿道の宇智地域までが畿内・大和となり、伊都地域は最終的に南海道・紀伊国へと編入されている。

大和と紀伊の境が安定するまでには数百年の時間がかかっているが、二つの勢力圏に挟まれた宇智・伊都・那賀地域は元来どのような地域で、どのような変遷を経て大和と紀伊に組み込まれていったのだろうか。

本稿では古墳や神社の分布から推測される在地の様相を踏まえ、新たな古代寺院の配置から地域の再編成の実情について考えてみたいと思う。



図1 紀伊半島の主な古墳・神社・寺院の分布

2. 南海道の原風景①紀伊地域—紀氏を中心とする勢力の古墳と神社のある風景—

紀の川下流域がいわゆる「紀」地域で、古墳時代中期には「原紀氏集団」^{註3}があり、その後、畿内との繋がり強い紀の川北岸勢力が紀臣に、南岸勢力が紀直（後の紀伊国造家）に発展した。紀の川下流域には紀水門（紀伊湊）と総称される港津群があり、両紀氏集団を始め大伴連系や渡来系諸氏族等が周辺に展開していた^{註4}。紀地域の中心部には後に名草郡が設置され、沿岸部には海部郡、紀の川中流域には那賀郡が設定された。

後の紀伊国造家となる紀直の勢力圏には、鳴神遺跡群と総称される集落遺跡が展開し、多数の初期須恵器や韓式系土器が出土している。鳴神音浦遺跡から分岐する水路網と倉庫群の背後の丘陵地には岩橋千塚古墳群が築造され、麓には日前宮・国懸宮が奉祀されている。両社は伊勢神宮と同様に神階の設定されない非常に高い格式の神社で、国懸神への奉幣は『日本書紀』天武天皇朱鳥元（686）年の条に記載されるなど、南海道成立期の時点で知られた存在であった。それは在地の神であるとともに、新たに形作られつつあった「日本」という国号を名乗る国づくりに関係していたからとも考えられる。鳴神遺跡群内には古墳時代中期段階に遡る牧の存在が想定される空白地（放牧地）があり^{註5}、集落の北を流れる大門川はボーリングの調査で徳勒津から鳴神音浦付近まで川幅が広がったことが分かっており、紀の川南岸は船と馬による交通・物流拠点としての位置づけがなされる場所であったといえる。



写真1 日前・国懸宮と岩橋千塚



写真2 和歌山市秋月 日前・国懸宮

一方の、紀臣の勢力圏とみられる紀の川北岸には木ノ本古墳群と大谷古墳があり、5世紀代に朝鮮半島や九州との繋がりがあった集団として広く知られている。木ノ本古墳群の周辺には漁撈や製塩を始めとする生産・物流拠点集落である西庄遺跡があり、「大安寺資財帳」によると木ノ本古墳群と西庄遺跡の間に牧があるが、その始まりは木ノ本古墳群の形成時期に遡るのではないかと考えている。馬冑の出土で知られる大谷古墳の麓には初期須恵器が多量に出土した楠見遺跡があり、周辺では古代の製塩土器も多量に出土するので、その周辺に文献で知られる平井津が存在したのだろう。背後の丘陵地には鳴滝倉庫群があり、各種産業の生産地を抱えた交通・物流拠点であったことが分かる。紀の川北岸地域もまた、船と馬を確保した水路・陸路の結節点となる地であり、古墳時代中期の大和と朝鮮半島を繋ぐ国際貿易港であったといえるだろう。

紀臣の奉祀していた神社はよくわからず、木ノ本・西庄付近には木ノ本八幡神社、射箭頭八幡神社などの八幡神社がやや目立つが、畿内地域との結びつきによるものだろうか。また、これまで様相の分かっていなかった和歌山市の市街地において、文献で知られる吉田津や片岡里・宇治

3. 南海道の原風景② 黄泉の国訪問譚が語られた地域

古墳時代の他界観を示す有名な神話にイザナギの黄泉の国訪問譚^{註6}がある。イザナギが亡くなった妻イザナミを迎えに黄泉の国を訪れるが、変わり果てた妻の姿を見て逃げ出してしまう話である。

この話の中には、亡くなった人が黄泉国の食事をしたためこの世に戻れなくなるという「黄泉戸喫（滄泉之竈）＝ヨモツヘグヒ」と、亡くなった人がこの世に帰ってきて災禍をもたらないように絶縁を宣言する「事戸渡（絶妻之誓建）＝コトドワタシ」の説明がある。これらの埋葬の基本事項はどの地域でも当てはまり、副葬品の食器を用いた祭祀行為にあたるようである。

一方、説話の中でイザナギが逃げる際の記述は紀伊地域の古墳に採用されている岩橋型横穴式石室の構造に当てはまるが、畿内型横穴式石室には当てはまらない。この話ではイザナギは黄泉比良坂（泉津平坂）を駆け上がり、最後に黄泉国の出入口を千引石（千人所引磐石）で塞ぐので、入口に向かって床面が高くなり、板状の石で閉塞するタイプの石室を題材としている。このタイプの石室は北部九州や紀の川下流域にあり、岩出市船戸箱山古墳など那賀郡西部まで顕著に分布しているが、那賀郡東部から大和に向かってこのタイプの石室はほぼみられなくなる。

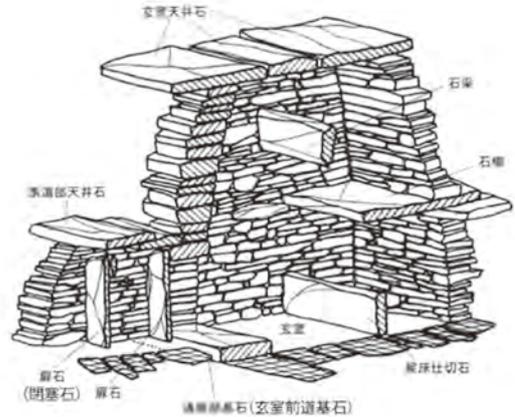


図3 岩橋型横穴式石室の構造

後に、伊奘諾尊、伊奘冉尊を追ひて、黄泉に入りて、及きて共に語る。時に伊奘冉尊の曰はく、「吾夫君の尊、何ぞ晚く来しつる。吾已に滄泉之竈せり。然れども、吾當に寝息まむ。請ふ、な視ましそ」とのたまふ。伊奘諾尊、聴きたまはずして、陰に湯津爪櫛を取りて、其の雄柱を牽き折きて、秉炬として、見しかば、膿沸き虫流る。今、世人、夜一片之火忌む、又夜櫛櫛を忌む、此其の縁なり。時に伊奘諾尊、大に驚きて曰はく、「吾、意はず、不須也凶目き汚穢き国に到にけり」とのたまひて、乃ち急に逃げ廻りたまふ。時に、伊奘冉尊、恨みて曰はく、「何ぞ要りし言を用ゐたまはずして、吾に恥辱みせます」とのたまひて、乃ち泉津醜女八人、一に云はく、泉津日狭女といふ、を遣して追ひて留めまつる。故、伊奘諾尊、剣を抜きて背に押きつつ逃ぐ。因りて、黒鬘を投げたまふ。此即ち蒲陶に化成る。醜女、見て採りて嘔む。嘔み了りて則ち更追ふ。伊奘諾尊、又湯津爪櫛を投げたまふ。此即ち筍に化成る。醜女、亦以て抜き嘔む。嘔み了りて則ち更追ふ。後に則ち伊奘冉尊、亦自ら来追てます。是の時に、伊奘諾尊、已に泉津平坂に到ります。一に云はく、伊奘諾尊、乃ち大樹に向ひて放屁まる。此即ち巨川と化成る。泉津日狭女、其の水を渡らむとする間に、伊奘諾尊、已に泉津平坂に至ししぬといふ。故便ち千人所引の磐石を以て、其の坂路に塞ひて、伊奘冉尊と相向きて立ちて、遂に絶妻之誓建す。

図4 イザナギの黄泉国訪問譚(『日本書紀』卷第一神代上より)

畿内の特徴をもつ古墳は大和側から宇智郡の近内古墳群付近まで展開し、伊都郡にある横穴式石室でも千引石はなく、塊石を多量に積み上げて出入口を塞がなくてはいけないので、神話のように黄泉の国から無事に逃げ切れそうにない。

横穴式石室からみて紀伊の勢力圏は紀の川市の西部まで、畿内の勢力圏は橋本市の東部まで及んでいることが分かるが、その間の地域はどちらの地域に属しているのか古墳からはよく分からない。そもそも横穴式石室の古墳がほとんどない空白域になっている。

畿内寄りの九度山町に1基、横穴式石室をもつ真田古墳という古墳がある。石室の奥壁が大きな1枚岩の鏡石となっており、側壁は塊石を積み上げるもので、岩橋型や畿内型の石室ではない。通称真田の抜け穴と呼ばれ、この石室の先は黄泉の国ではなく、大阪城へとつながっており、真田幸村がこの石室を抜けて大阪城へ参陣したという伝承となっている。

4. 南海道の原風景③ 天野と小竹－「阿豆那比の罪」の説話から埋もれた小地域を探る－

有名な黄泉国訪問譚のほかに、『日本書紀』には紀伊の古墳にまつわるもう1つの説話がある。紀豊耳と神功皇后の間答として展開する「阿豆那比（アズナヒ）の罪」の話である。

この話では仲の良かった「紀伊の天野祝（アマノノハフリ）と小竹祝（シノノハフリ）が合葬されたことが原因で空が闇に覆われ、それを「阿豆那比の罪」によるものとする。そこで2人を別に葬り直したところ光が戻った」という。一般には同性愛のタブーの話とされているが、本文を直訳すると実際には、異なる神（祖霊）を祀る者は別々に葬らなくてはいけない、という趣旨の話ではないだろうか。

南 紀伊國に詣りまして、太子に日高に会ひぬ。群臣と議及びて、遂に忍熊王を攻めむとして、更に小竹宮小竹、此をば芝努と云ふ。に遷ります。是の時に遷りて、昼の暗きこと夜の如くして、已に多くの日を経ぬ。時人の曰はく、「常夜行く」といふなり。皇后、紀直の祖豊耳に問ひて曰はく、「是の如き怪をば、阿豆那比の罪とのたまふ。時に一の老父有りて曰さく、「伝に聞く、是の如き怪をば、阿豆那比の罪と謂ふ」とまうす。「何の謂ぞ」と問ひたまふ。對へて曰さく、「二の社の祝者を、共に合せ葬むるか」とまうす。因りて、巷里に推問はしむるに、「一人有りて曰さく、「小竹の祝と天野の祝と、共に善しき友たりき。小竹の祝、逢病して死りぬ。天野の祝、血泣ちて曰はく、「吾は生けりしときに交友たりき。何ぞ死にて穴を同じくすること無けむや」といひて、則ち屍の側に伏して自ら死ぬ。仍りて合せ葬む。蓋し是か」とまうす。乃ち墓を開きて視れば実なり。故、更に棺槨を改めて、各異処にして埋む。則ち日の暉炳燦りて、日と夜と別有り。

皇后南詣紀伊國、會太子於日高。以議及群臣、遂欲攻忍熊王、更遷小竹宮。小竹、此適是時也、晝暗如夜、已經多日。時人曰、常夜行之也。皇后問紀直祖豊耳曰、是怪何由矣。時有一老父曰、傳聞、如是怪謂阿豆那比之罪也。問何謂也。對曰、二社祝者、共合葬歟。因以、令推問巷里、有一人曰、小竹祝與天野祝、共爲善友。小竹祝逢病而死之。天野祝血泣曰、吾也生爲交友、何死之無宜同穴乎、則伏屍側而自死。仍合葬焉。蓋是之乎。乃開墓視之實也。故更改棺槨、各異處以埋之。則日暉炳燦、日夜有別。○三月丙申朔庚子、命武內宿禰・和珥臣祖武振熊、率數萬

図5 阿豆那比の罪（『日本書紀』卷第九神功皇后摂政元年二月条より）

紀豊耳は初期の紀氏集団を代表する人物、神功皇后は畿内大王家を代表する人物である。この二人の間答で登場する人物のうち、天野祝はかつらぎ町天野の丹生都比売神社付近の祀祭者（集団としては丹生か）、小竹祝はおそらく隣接地域の紀ノ川市粉河町志野神社付近の祀祭者（御坊市小竹八幡神社説あり。同一集団の可能性あり）であろう。この説話は、紀伊と畿内の二大勢力に挟まれた、2つの小地域の祀祭者の話と考えることができる。

天野・小竹（志野）の神社周辺では、説話に適合する古墳時代前期末～中期初頭の墓は見つっていないので、その後の古墳も対象に検討してみることにする。

まず、かつらぎ町天野の丹生都比売神社付近では須恵器は出土するが、古墳・墓はみつからない。かつらぎ町内で発見された古墳時代の墓は西渋田1号墳のみで、鉄刀を副葬した箱式石棺をもつ。墳丘は不明である。伊都郡内は古墳の確認数が少ないが、組合式箱式石棺が比較的多く、畿内地域寄りの地域で真田古墳など若干の横穴式石室が築かれている。

粉河町志野の現在の志野神社周辺には古墳はない。粉河町内の下打田古墳群では箱式石棺の古墳があったらしい。紀伊地域寄りの長田観音付近には横穴式石室が築かれた古墳が築かれたようであるが、あまり状況は分からない。隣接する那賀町域でも、紀の川南岸には1基古墳があったらしいが消滅している。いずれの古墳も墳丘が明確に分からない。

古墳空白域のもう1つの特徴は、この地域に接する紀伊地域東端の古墳の様相から推測される。岩出市の船戸箱山古墳では1つの墳丘に2基の横穴式石室と3基の竪穴式石室の計5基、船戸山3号墳では横穴式石室が2基築かれている。旧打田町内の八幡塚古墳と黒土古墳では、ともに竪穴式石室と横穴式石室の2基が築かれており、そこには年代差を含む同一墳丘の利用がみられる。

小竹や天野地域の古墳時代の墓は多葬で、無墳丘か残りづらい簡易な墳丘であったと思われ、それが現状で確認できる古墳の分布が非常に希薄な原因の1つとなっているのだろう。

「アズナヒの罪」の説話は畿内と紀伊の間の、異なる埋葬習俗をもった集団を服属させた話として、『日本書紀』に載せられているものと考えられる。天野祝と小竹祝という二つの祀祭者のいた地域の墓に対する意識の違い（意識の低さ？）が古墳時代の当該地が畿内と紀伊の文化が急速に薄れる地域というある種の特徴になって顕在化しているものと考えられるだろう。小竹地域は那賀郡の北部から東部にかけて、天野地域は伊都郡西部を中心に、紀の川南岸の紀伊山地に広がった地域ではなかろうか。



写真4 かつらぎ町天野 丹生都比売神社



写真5 紀の川市粉河町 志野神社



写真6 御坊市園 小竹八幡神社

5. 南海道の原風景④ 川の南海道

紀伊地域に集中的に分布する岩橋型石室は小竹・天野地域にはなく、後の南海道が通過する橋本・五條市にも築かれていない。しかし、さらに上流の吉野郡西部では、2基確認されている。吉野郡下市町阿知賀の岡峯古墳と大淀町新野の榎ヶ峯古墳で、これらの古墳の位置からは葛城や巨勢谷を通過する紀路、後の南海道を経由せずに紀の川をやや上流まで遡り、そこから直接最短距離で飛鳥地域に入るルートの存在がうかがえる。

このルートでは紀の川の河川交通に適した「鎌垣船」を利用していたものと推定される。鎌垣船は天平神護元年の行幸の際に使用された「鎌垣行宮」付近で作られた船とみられ、延喜式の年料別貢雑物として紀伊国が9隻納めることになっていた。鎌垣行宮は旧粉河町東部付近と考えられており、先述した小竹地域内付近にあたる。この地域の河川航行用の船は、おそらく紀水門の各港津と葛城を始めとする畿内地域を繋ぐ役割を果たしていたと思われる。

紀の川北岸を通る紀路・南海道沿いの古墳は、紀伊側は三味塚古墳群、畿内側は陵山古墳までで、その間の志野・天野地域では不明である。しかし、鎌垣船や後に設置される南海道の駅家・萩原駅の位置を考慮すると、天野・小竹地域付近には船と馬を用いた交通・物流の中継地があったとみてよいだろう。

6. 南海道沿いの4つの地域への仏教の浸透

倭国（日本）への仏教伝来は文献で538年あるいは552年とされている。これは古墳時代後期と呼ばれる時期で、日本列島で伽藍をもつ寺院建築はまだみられず、実態は不明である。

飛鳥寺の発願は587年で、その後『扶桑略記』によると624年に46寺、692年には545寺と加速度的に寺院が建立されていく。

紀伊地域の寺院の創建^{註7}は、軒瓦の検討から飛鳥時代の終わりに近い640年前後に始まり、畿内には半世紀遅れるが、全国的には比較的早いほうである。紀の川市(旧桃山町)最上廃寺の船橋廃寺式や和歌山市山口廃寺の素弁蓮華文、岩出市西国分廃寺・紀の川市(旧貴志川町)北山廃寺の坂田寺式など多様な紋様の軒丸瓦が採用されているが、創建開始年代は近いだろう。軒平瓦の使用が一般的でなかった7世紀前半段階で創建されたこれらの寺院では、その後も軒平瓦が使用されない状態が続く。



図6 紀伊の軒瓦分布・伝播状況 (丹野 2014 改変)

紀ノ川の氾濫原が広がる名草郡の平野部では古代寺院の痕跡が確認されないが、普通に考えると、渡来文化の窓口と考えられる紀伊水門付近に寺院があってもおかしくはない。古代寺院の林立する飛鳥地域に対して、紀の川下流域にも隣接する古代寺院の伽藍が遠望され、鐘の音が聞こえる仏教の始まりの風景が出現したものとみるのが妥当だろう。

670年代以降、紀の川流域で古代寺院の造営が活発化する。紀の川沿いでは、2種類の出自の異なる川原寺垂式の軒瓦が分布する。紀伊地域では、上野廃寺系と呼ばれる軒丸瓦の縁が複線鋸齒紋というやや特殊な紋様で飾られる瓦が使われる。この瓦を用いた寺院・遺跡は名草地域の太田廃寺・直川廃寺・上野廃寺・山口廃寺と府中遺跡、那賀地域の西国分廃寺・北山廃寺・最上廃寺・荒見廃寺の9か所であり、古墳時代の文化圏を踏襲している。

この古墳時代から白鳳期まで続く紀の川下流域の文化圏（紀伊文化圏）の東端は、紀の川南岸では粉河町荒見まで及んでいるが、紀の川北岸では岩出市西国分付近までしか及んでいない。それは先述した岩橋型石室の古墳の築造範囲と重なり、旧小竹地域とみられる範囲には紀伊地域の寺院は広がっていない。

これに対して、旧天野地域周辺には飛鳥・葛城と宇智郡で生産・使用されていた瓦が次々ともたらされており、天武持統朝の国家的なバックアップ体制の存在が認識できる。この地域で使用される川原寺垂式の軒丸瓦の縁を飾る鋸齒紋は線・凸・面互いと呼ばれる従来からあるタイプ

のもので、伊都郡の神野々廢寺・名古曾廢寺・佐野廢寺で使われている。このうち名古曾廢寺の瓦は葛城地域の朝妻廢寺で使用されていたものと同じ紋様の瓦、佐野廢寺の瓦は宇智郡の荒坂瓦窯と同じ凸面に布目のある平瓦が確認されている。また、この地域の本薬師寺式軒平瓦についても、宇智郡の瓦生産体制の影響下に成立・展開したものとみられる。伊都郡の古代寺院は瓦の生産地に近い畿内側から寺院の空白域へ、次々と建てられる。紀伊地域の寺院が名草・那賀郡内各所に創建されるのとは違い、後の南海道沿いに



写真7 粉河町荒見 荒見廢寺 (矢印の位置)



図7 古墳時代と古代の領域変化

建立されているものと考えられることから、先行する紀路沿いに計画的に配置されたものと考えられる。

これらの寺院のなかで、旧天野地域と旧小竹地域の双方を意識する位置に建立された寺院が佐野廃寺である。佐野廃寺は紀の川流域で最も畿内色の濃厚な寺院であるが、それは畿内南限の寺院であることとともに、志野祝・天野祝という若干、別の文化的背景をもった地域へ仏教を浸透させる目的もあったのだろう。

佐野廃寺で使われた川原寺垂式軒瓦（佐野廃寺系軒瓦とも呼ばれる）や巨勢寺式軒瓦は、白鳳期後半には紀伊南西沿岸部（薬勝寺廃寺・田殿廃寺・道成寺・小松原Ⅱ遺跡・三栖廃寺）に伝播していくことになる。そして、南海道が設定される大宝元（701）年に、道路としての南海道より遙か南の日高郡に道成寺が創建される。



写真8 かつらぎ町佐野 佐野寺

なお、天平期になると紀伊地域と小竹地域の境界付近に紀伊国分寺が建立される。また、770年に小竹地域に粉河寺、810年に天野地域に高野山が開創される。旧小竹・天野地域での寺院創建は他地域よりも遅れるが、飛鳥白鳳期の寺院とは違った背景をもつ寺院として、畿内地域との繋がりを保ちながら、現代まで繋がってゆく。

7. 大宝元年の南海道と道成寺

駅路としての南海道は、各国府を繋ぐため加太から淡路、四国へと渡る。しかし、畿内からみて南へ向かっていないのが、少し気になるところでもある。

6世紀前半頃の国造制導入期には紀国造とともに熊野国造が置かれているが、熊野国造の実態はあまりよく分かっていない。熊野本宮・早玉大社という後に有名になる神社があるが、墓制は全く不明で、天野や小竹、国栖といった勢力のいた紀伊半島の他地域同様に、熊野もまた、古墳の希薄な、やや異なる習俗をもった地域であった可能性が高い。

畿内・紀伊の古墳文化と接触する田辺地域には岩陰遺跡と呼ばれる墓が残されており、石室を構築する地域の影響と、海に面した砂浜における墳丘を伴わない埋葬を行う地域の接触領域の墓制ではないかと推定される。磯間岩陰遺跡・立戸岩陰遺跡のある田辺地域の内陸部に、後に三栖廃寺が創建されており、その検討が必要である。

紀国造は在地勢力と混在する形で、日高郡まで勢力をもっていたと考えられる。日高郡の旧勢力を横穴式石室から概観すると、在地的な要素のほか、紀の川流域や畿内・北部九州・肥後・阿波など、各地の影響が混在している状況が確認できる。紀伊地域の影響がみられる横穴式石室は、日高川町の箱谷3号墳と日高町の向山4号墳（弁天山古墳）があり、紀の川南岸で産出する緑色片岩を運んで、岩橋型と同様の閉塞方式を採用した状況が確認できる。緑色片岩を運び込んだ港津が想定される場所に接して建てられている寺院が日高川町鐘巻の道成寺である。道成寺は大宝元年（701）に創建された伝承を持つ寺院で、南海道の設置を考えるためには、この寺院の評価が重要な意味を持つことが予想される。

律令国家の枠組みの整備過程は、考古学や文献史学等の検討から白鳳期に段階的に進んだものと考えられる。

道成寺については近年、(丹野 2017) 註⁸で検討したので、南海道という地域設定の参考になる部分を抜粋して紹介しておきたい。

日本という国号の始まりは天武朝期を中心に諸説あるが、『三国史記』『新羅本紀』の文武王10年12月(671年1月)条には「倭国、号を日本に更む」とあり、これは天智朝末期にあたる。国家の範囲を意識し、中央と地方の要地に配置された寺院には特有の伽藍配置があり、川原寺式あるいは観世音寺式伽藍配置と呼ばれている。

朝鮮半島では660年に百済、668年に高句麗が滅び、護国仏教の性格を強くした新羅が統一国家をつくり上げた。当時の倭国は663年、唐・新羅の連合軍に白村江で大敗を喫しており、国家の存亡を強く意識する時代であったといえる。

戦いのさなか、661年に遠征先の筑紫朝倉宮で亡くなった斉明天皇の菩提を弔うため、飛鳥に川原寺、大宰府に観世音寺が創建されている。それぞれ川原寺式、観世音寺式と呼ばれる伽藍配置の寺院であり、ともに塔と東面する金堂を取り囲んだ回廊が、南面する堂に取り付く形の中心伽藍をもつ寺院であった。

発掘調査でみつかった創建期の道成寺も、今と建物の配置が違い、塔と東面する金堂を取り囲んだ回廊が、南面する講堂に取りつく観世音寺式伽藍配置の寺院であった。

この伽藍配置は、飛鳥の川原寺、大宰府の観世音寺のほか、当時の日本の東端にあたる多賀城にも同様の寺院が併設されていたことが分かっている。国の中央と東西の要所に配備された官寺において、特殊な伽藍配置を用いて同一の儀礼が行われていたものと考えられていた。

そのような中、平成8～12年度の発掘調査で、山陰地方の倉吉大御堂廃寺が観世音寺式伽藍配置の寺院であることが判明したことから筆者も現地に立ち寄ってみた。調査地周辺の立地を見ただけであったが、ここが白鳳期の日本の「北」にあたるのならば、日本海の向こうの新羅や渤海を意識しているのだろうと思われた。

当時、道成寺は昭和53年以降の発掘調査の結果、観世音寺式伽藍配置の寺院として知られていたが、中央・東西の分布域にあらず、位置づけの難しい寺院であった。東西に続き北にあたる寺院が発見されたことから、道成寺は白鳳期に南を意識して配備された寺院と評価できるようになった。

道成寺では、その後も発掘調査が行われ、創建瓦は講堂跡で出土し、金堂跡は基壇だけしか残らないことが確認された。基本的には金堂は本尊を安置する堂で、講堂は僧が講義等をする堂のことであるが、全国の他の観世音寺式伽藍配置の寺院等を見ると、講堂が観世音菩薩を祀る菩薩堂として寺院の中心となる傾向があった。

古代寺院の堂塔は、文献や軒瓦型式の変遷から金堂→塔→講堂の順で建てられたことが分かっている。普通、金堂と講堂の建立時期には大きな差があり、20～50年の時期差が生じることも多く、講堂を先に建てる寺はない。しかし、観世音寺式伽藍配置の寺院の場合だけ、講堂が金堂と同時ないしは先行して建立されている。道成寺でも、創建軒瓦が集中的に出土した場所は講堂跡である。

道成寺の講堂は後に本堂となる堂で、千手観音を本尊として祀っている。本堂解体修理の際には、



写真9 日高川町鐘巻 道成寺

北面千手観音の胎内から創建期のものとみられる木芯乾漆千手観音菩薩立像がみついている。このほか、東面する金堂の後身とみられる堂の中には釈迦如来が安置されていたようだ。

要するに、川原寺式・観世音寺式伽藍配置は、塔と東面する如来堂を取り巻く回廊が、講堂を兼ねた菩薩堂に取り付く形式の伽藍配置であると考えられる。

国家的な法要を行う回廊内の空間は同一の規格を備え、僧侶の非常に多い都の寺（川原寺・南滋賀町廃寺）では講堂を増設するとともに長大な僧坊を備え、東アジアの教学の発展期に対応したのだろう。

このように、道成寺を伽藍配置からみると、国家の南方を意識した寺院であったとみられる。建物に葺かれた軒瓦も、平城宮や平安宮との繋がりを示すものが多く、国家的な意思も働いて、都の南方の地に観音信仰が広まったことがうかがえる。

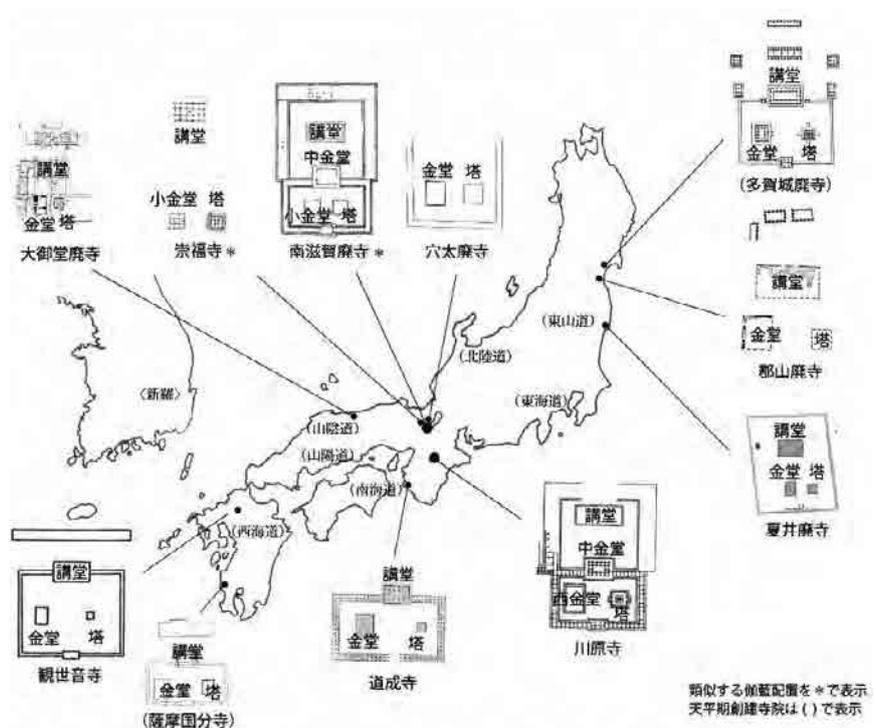


図8 川原寺・観世音寺式伽藍配置の寺院と日本の東西南北

8. 日本国成立期の「南」

律令国家による大宝元年時点の枠組みで、東海道、西海道、南海道等は設置されている。南海道の「南」を意識する地は土佐の足摺岬かというのではなく、吉野・熊野のある紀伊山地や南方に広がる太平洋の島（南嶋＝南西諸島）を意識した紀伊地域の日高平野に、国家の南方を意識する寺院を配置していることを前述した。

北を意識した大御堂廃寺は創建時期が古く、本来は新羅を意識した境界の寺院であった可能性も考えられる。大宝元年の時点で国家の北に位置する寺院は大御堂廃寺か、北陸道の越と呼ばれる地域あたりに別の寺院があったのか今後の検討が必要だろう。天平期になると阿倍比羅夫による国家の北限における支配地拡大の戦いが行われており、出羽地域が北の外界と接する地域として意識されるようになったものと考えられる。北東方向へ延びる日本列島の地形に合わせて、陸奥と出羽地域はやがて東北地方と呼ばれる地域へと変遷していく。

国の四至（東西南北）は、国家の影響の及ばない地域との境界を意識して更新されていくものであり、白鳳期には紀伊半島南部が「日本」という国の南を意識する地であったと認識できる。

しかしその後、南海道の道成寺を南とする意識は急速に薄れ、奈良時代末期には南嶋（多槲・夜久・菴美・度感）に近い西海道の南部に観世音寺式伽藍配置をもつ最後の寺院である薩摩国分寺が創建される。天平期から平安期にかけて、北と東は東北地方へ、南と西は南西諸島へと、日

本列島の地形に応じた形に、日本人の意識が変わっていく。また、関東地方が東という意識は元々あったが、関東の鎌倉や江戸、東京が日本のもう一つの中心地となるにつれ、畿内を含む本来中央であった地域も西側のエリアに含まれていく。

現在の日本では、北は北海道、南は沖縄という国のかたちを思い浮かべる。しかし、律令国家成立期の日本国では、中央に京と畿内があり、西は西海道の大宰府、東は東山道の多賀城、北は山陰・北陸道で、南は南海道であった。観世音寺式伽藍配置の寺院の分布をみると、南海道にある道成寺が国家成立期の南を意識した寺院として創建され、日本の東西南北や畿内七道の整備が進められていた時期があったことがうかがわれる。

参考文献

栄原永遠男 2004 『紀伊古代史研究』 思文閣出版

丹野拓 2014 「紀伊における飛鳥・白鳳期の軒瓦の系譜と地域性」『考古学研究』第 61 巻第 1 号

丹野拓 2017 「白鳳寺院からみた畿内南限と日本南限」『紀伊考古学研究』第 20 号

丹野拓・米田文孝 2018 『紀国造家の実像をさぐる－岩橋千塚古墳群』 新泉社

【図版出典】

図 1～8 (図 3～5 を除く) : 筆者作成図

図 3 : 和歌山県立紀伊風土記の丘作成図を一部加筆修正

図 4・5 : 『日本書紀』 岩波文庫 (坂本太郎・家永三郎・井上光貞・大野晋校注)

【註】

- 1 五畿七道と呼称するケースが多いが、大宝元年時点で畿内は京と四畿 (大和・河内・山城・摂津) であり、畿内七道という呼称を使っておく。
- 2 701 年の大宝律令制定とともに「郡」が用いられ、それ以前「評」の用語が使用されていたことが知られているが、本稿では基本的に馴染みのある「郡」を用いる。
- 3 栄原 2004 参照
- 4 概要については『和歌山県史』及び丹野・米田 2018 参照。
- 5 右島和夫氏は『馬の考古学』雄山閣 2019、の冒頭で古墳時代中期の馬埋葬土壌を伴う遺跡空白地について放牧地との想定が可能とし、現段階で遺跡のない地点が、当時においてどのような機能を果たす空間であったのかは、考古学にとって非常に重要な課題としている。紀伊の事例も古墳時代中期段階から急速に進む馬の飼育について考える重要な視点と考えられる。
- 6 黄泉国訪問譚は『日本書紀』中の異伝の一つ所謂第 6 書に記載されたものと『古事記』に記載されたものがあり、畿内地域以外での話が元になっているものと考えられる。
- 7 丹野 2014 参照。
- 8 観世音寺式伽藍配置寺院の分布の検討は、筆者が 2000 年に執筆した修士論文「伽藍の造営理念とその具体相－川原寺を中心に－」から一部抜粋してまとめ直したものである。なお、観世音寺式伽藍配置の分布を検討する主な論考に、菱田哲郎 2007 『古代日本国家形成の考古学』京都大学学術出版会や、貞森世里・高倉洋彰 2010 「鎮護国家の伽藍配置」『日本考古学』第 30 号、日本考古学協会がある。概要・詳細は丹野 2017 参照。但し今後、山陽道や北陸道で観世音寺式伽藍配置の寺院が発見された場合、畿内に川原寺式、七道に観世音寺式伽藍配置の寺院が配置されているという話に変わる可能性もあり、若干の注意が必要である。

『日本靈異記』にみる道～紀伊国を中心に～

(公財) 和歌山県文化財センター

濱崎 範子

1. 『日本靈異記』と紀伊国

『日本国現報善悪靈異記』は現存する日本最古の仏教説話集であるが、『日本靈異記』という名のほうが私達には馴染み深い。著者は薬師寺の僧である景戒とされ、上巻35話、中巻42話、下巻39話、全116話がおおむね時系列順に記載されている。成立の詳細な時期については不明であるが、弘仁年間(810～824)ごろとされている。

畿内及びその周辺での出来事が多く記載されているが、周辺地域の中でも紀伊国内の地名が登場する話が18話あり、ほかの周辺国と比べて登場回数が多い。著者である景戒が紀伊国名草郡の大伴連の先祖の話や大伴氏の歴史的な活躍を特に詳細に記載していることから、景戒が大伴氏の出身とする説が指摘されていることと、『日本靈異記』下巻第38話で、延暦6年(787)には景戒は僧の身でありながら、世俗の家に住み、妻子がいたが、十分に養うだけの財力がないという状態(おそらくは半僧半俗の生活)にあったということが語られていることから、景戒自身が紀伊国名草郡の出身であり、同地で長く生活していたこと¹が影響していると考えられる。景戒自身については前述の『日本靈異記』下巻第38話以外に記載がないのだが、延暦14年(795)に薬師寺の伝灯住位の僧位に進んでいることが記載されている。また、『日本靈異記』に私度僧(国家の許可を得ず僧を称したもの)にまつわる話が多いのも、景戒自身が半僧半俗であったことが影響していると思われる。

2. 『日本靈異記』に見られる道

『日本靈異記』の特徴は「いつ・どこで・だれが」という部分が詳細に記載されているところである。もちろん、仏教の布教を目的として執筆・編纂されたものであるから、内容は「仏教にまつわる奇譚」と「仏教信仰に対する宗教意識」が中心となるが、各地域の市や移動ルートに関する記述など、当時の世相や交通事情などを多分に反映していることは間違いがないだろう。

門井直哉は中巻第4話「力ある女の、力拵べを試みし縁」で聖武天皇の御代に、尾張国愛智郡方輪の里に住む怪力を持つ女が蛤を船に乗せて美濃国方県郡少川の市へ運ぶ話を取り上げ、方輪の里を名古屋市中区古渡周辺、少川の市を岐阜市長良付近として、当時少川の市には交易を専業とする商人が集まっていたことを指摘している²。この話では郡・国を超えて品物を扱う商人の存在や、陸路だけでなく水上交通のルートを使用した運送業者の存在を垣間見ることができる。

このような事象を、紀伊国でも見て取ることは可能だろうか。図1は紀伊国を中心に『日本靈異記』のなかで判明している地点を地図上に表記したもの³に推定される南海道を加筆したもので、表1は『日本靈異記』に記載された紀伊国内の地名が記載されたものを一覧にまとめたものである。

図1及び表1を一見すると名草郡及び海部郡での話が多い。これは著者である景戒の出身及び居住地に影響されているものと思われるが、少数ながら那賀郡及び伊都郡の話も見られる。詳細な地名は不明であるが、大きくは南海道沿いと考えることができ、前述したとおり景戒が薬師寺の僧として紀伊と大和を行き来することもあったと考えれば、南海道沿いで収集した、あるいは南海道を行き来する人々から聞いた説話であったと考えることもできるだろう。下巻第6話「禪師の食はむとする魚の化して法花経と作りて、俗の誹を覆しし縁」では病気となった吉野山の高僧のために弟子が紀伊国の海辺に行き、ボラを買い求め籠の中に入れて持ち帰っていたところ、籠から魚の汁が垂れたことを道で行き会った信徒に見咎められるという話が見られる。僧侶が魚を買ったのではないかと疑われ、大和の国に入ったのちに市場で無理やり中身を見られたが、魚は法華経に変化していたという話が記載されており、紀伊国の海辺が具体的にどこを指すのかは不明だが、文脈からすると文中の「道」は南海道である可能性が鈴木景二によって指摘されている⁴。

安諦郡（現在の有田郡）では計5話が記載されており、特に注目されるのは下巻第29話「村童の戯れに木の仏像を剋み、愚なる夫斫き破りて、以て現に悪死の報いを得し縁」であろうか。内容は子どもが遊びで木を刻んで作った仏像を石の塔に安置し、供養の真似事をしていたら、愚かな男があざけて斧で仏像を切り捨てて立ち去るのだが、いくらもいかないうちにその男はあっけなく死んでしまったというものである。注目したいのは、この話に記載されている地名と「海部と安諦とに通ひて往還する山に、山道有り。号をば玉坂と曰ふ。浜中より正南を指して踰ゆれば、秦の里に到る」という部分である。「浜中」とは第29話冒頭に記載された紀伊国海部郡仁嗜の浜中の村のことで旧海草郡下津町、現在の海南市下津町のことを指しており、「秦の里」とは有田市宮原町畑のことを指しているとされる⁵。「玉坂」は現在の蕪坂王子周辺の可能性があり、当時民衆が郡を行き来するための道路が存在していたことに注目したい。

一方で日高郡及び牟婁郡での話は両郡で合わせて5話と少なく、また具体的な地名が記載されていないという特徴がみられる。ここで注目したいのは下巻第25話「大海に漂流して、敬みて尺迦仏のみ名を称へ、命を全くすること得し縁」である。内容は日高郡の河口に住んでいた紀万侶朝臣が雇って漁に従事させていた紀臣馬養と中臣連祖父麿が台風で河口から海に流され、漂流したというものである。漂流中、釈迦の名前を唱えて二人とも淡路国南西田町野の浦に流れ着いたが、中臣連祖父麿は殺生を生業とする主人のもとで働くことを止め、淡路国の国分寺に留まり僧の従者となる。一方、紀臣馬養は2か月かけて家に戻ったところすでに死んだ者として供養されており、家族との再会を喜ぶものの、その後は俗世を嫌って山に入り修行の道を選んだとされている。帰路のルートについては記載がないが、2か月かかったとの記述から南海道を使って淡路から船で紀伊国にわたり、陸路で使ったのではないかと考えられる。

3. 『日本霊異記』の中の道

『日本霊異記』に記載された紀伊国の地名が登場する話の中から具体的な地名がみられるものを中心にして当時の道に関するものをまとめてきた。前述したとおり著者の景戒に関連して名草郡及び海部郡での話が多くみられるものや南海道を通して景戒が見聞きしたとみられる話があることから、律令制の中で整えられた官道が人々の移動や物や情報の移動に大きく影響していたことが見て取れる。



図1 日本霊異記の中にみられる紀伊国

一方で『日本霊異記』の中では紀伊国のうち日高郡以南の道や具体的な地名に関する話が乏しい。熊野周辺への自然崇拜信仰は古く、『日本書紀』にも記載されているのだが、南海道によるものと思われる情報の移動に対し、極端に少ないように思える。もちろん熊野詣が盛んに行われるのは平安時代の中期以降であり、特に「蟻の熊野詣」と称された院政期が中心ではあるが、古代においては著者の景戒が頻繁に情報を得られるような大規模な人や物資の移動ルートが日高郡以南で十分には整備されていなかったのかも知れない。

しかし、下巻第1話「法花経を憶持せし者の舌、曝りたる髑髏の中に著きて朽ちずありし縁」と、続く第2話「生物の命を殺して怨を結び、狐と狗とに作りて互いに相報いし縁」ではいずれも熊野に在住していた永興禪師に関連した話が記載されている。永興は奈良の左京にあった興福寺の僧侶であったが、紀伊国牟婁郡熊野の村に住んでいたとされている。第1話では永興のもとにきた僧侶が山へ入るつもりだとして去った2年後、熊野の村の人が木を伐りだし、舟（筏か）を作るために入った熊野川の上流で法華経を読んでいる声が聞こえたことを聞いた永興が不審に思い、探すと前述の僧侶の遺骸が見つかったというものである。麻の縄を両足につなぎ、投げた身が岩にひっかかっていたのだが、更にその後3年経っても経を読む声が続いていたので、再度確認すると遺体の頭部は髑髏になっていたが舌が腐っておらず、法華経の霊験であるとした話である。同話の文末には吉野の金峰山で舌が腐らず残っている髑髏に僧侶が出会った話も掲載されている。『日本霊異記』が成立したと考えられる9世紀初頭にはすでに吉野と熊野を中心とした山林・山岳修行の場が整っていたと考えることができ⁶、このような話はおそらく熊野から吉野を経由して奈良へ伝わり、情報を得た景戒により『日本霊異記』に掲載されたと考えられる。官道として整備された南海道以外にも、修行や産業を中心とする人や情報が行き来する道、あるいは河川・海を利用した水上ルートがあったことが伺える。

『日本霊異記』は地理や歴史を目的として記述・編纂されたものではない。しかし、それ故に当時の人々や物、情報の移動ルートについて読み取れるものも記載されている。発掘調査の成果も含めどのようにそれを復元していくのか、今後の課題であろう。

【註】

- 1 小峯和明・篠川賢編 2004『日本霊異記を読む』吉川弘文館
- 2 門井直哉 2016「文学にみる七・八世紀の交通 - 『万葉集』『日本霊異記』より -」
『日本古代の交通・交流・情報 2 旅と交易』吉川弘文館
- 3 校注・訳者中田祝夫 1995『日本霊異記』小学館 掲載図に加筆修正した
- 4・5・6 鈴木景二 1998「古代交通の諸相」『古代交通研究』古代交通研究会編

出典	掲載地名	推定される現在地
上巻第5話	紀伊国名草郡宇治	和歌山市紀三井寺宇治
上巻第34話	紀伊国安締郡私部寺	有田郡（私部寺は詳細不明）
中巻第1話	紀伊国海部郡椒柁奥嶋	有田市の北西にある地ノ島か
中巻第11話	紀伊国糸刀郡桑原狭屋寺	伊都郡かつらぎ町西部一帯
中巻第32話	紀伊国名草郡三上村	海南市亀川
下巻第1話	紀伊国牟婁郡熊野村	新宮市の近傍か
下巻第2話	紀伊国牟婁郡熊野村	新宮市の近傍か
下巻第10話	紀伊国牟婁郡	西・東牟婁郡
	安締郡荒田村	有田郡有田川町（旧清水町）
下巻第16話	紀伊国名草郡能応里	和歌山市か
下巻第17話	紀伊国那賀郡弥気里	紀の川市（旧那賀郡桃山町）
下巻第25話	紀伊国安締郡吉備郷	有田郡湯浅町藤並
	海部郡浜中郷	海南市（旧海草郡下津町）
	日高郡湊	日高川河口か
下巻第28話	紀伊国名草郡貴志里	和歌山市（旧名草郡貴志村）
下巻第29話	紀伊国海部郡仁嗜浜中村	海南市（旧海草郡下津町）
	秦里	有田市宮原町畑か
下巻第30話	紀伊国名草郡	海草郡
下巻第32話	紀伊国海部郡伊波多岐嶋	和歌山市（友ヶ島のことか）
下巻第33話	紀伊国日高郡別里	日高郡（別里は詳細不明）
下巻第34話	紀伊国名草郡埴生里	名草郡（埴生は詳細不明）
下巻第38話	紀伊国名草郡部内楠見粟村	海草郡（楠見粟村は詳細不明）

表1 『日本霊異記』に記載された紀伊国の地名一覧

木ノ本Ⅲ遺跡の道路状遺構

(公財) 和歌山市文化スポーツ振興財団

菊井 佳弥

はじめに

木ノ本Ⅲ遺跡は和歌山市の北西部、木ノ本に所在し、和泉山脈の南麓の東西に細長く延びる緩斜面上に立地する。南に低くなる緩斜面地は、国土地理院の土地条件図では、海成による砂堆ないし砂州に分類され、縄文時代に形成されたとされている(図1)。同じ傾斜地上には車駕之古址古墳をはじめとする釜山古墳群が築造されている。古代には木本郷が置かれ、大安寺による墾田がおこなわれ、中世には東大寺別院崇敬寺領の木本庄となる。調査地北西部には木ノ本経塚があり、須恵器壺と和鏡、瓦器皿が出土している。この経塚から北に約4mの地点で「辻堂」とヘラ書きされた瓦質土器壺もみついている。

調査成果

第12次調査地は木ノ本Ⅲ遺跡の西端、緩斜面の先端に位置し、近世の淡路街道が通る。調査地の南側は宅地化が進み、地形が分かりにくくなっているが、調査地より約0.6m低い低地が広がっている(写真1)。調査では、12世紀から14世紀前半まで存続した寺院跡の一部を検出した(図2)。建物はなく、小型ロストル式平窯等の寺院維持のための生産遺構がみつき、寺院建立にあたっては盛土や大溝掘削等の大規模な土木工事がおこなわれたことが明らかになった。寺域の区画溝からは多くの瓦が出土した。

今回紹介する道路状遺構は寺院建立に先行する溝7と溝6の間、幅約7mの空間地を指す(図3)。溝7は幅4.2m以上、深さ0.6m以上で、湧水が激しく完掘できなかった。下層には中粒～粗粒砂が堆積し、上層を粘土で人為的に埋め立てていた。この上層の粘土ブロック土からは奈良時代の製塩土器が1個体出土した。南側でおこなわれた第13次調査で溝7の延長と考えられる溝が検出され、「井」と線刻された須恵器甕胴部片が出土している。溝6は、幅4.0m以上、深さ0.3mである。これらの溝は現行地割と同じである寺院区画とは方向が異なる。調査当時、平行する2本の溝を側溝とし、溝に挟まれた空間地を道路の可能性を考えた。しかし、道路と断定できる通行痕跡や路面の硬化は検出できておらず、否定的な意見もある。

まとめ

溝7と溝6が道路側溝と仮定しても、東に延長すると車駕之古址古墳に突き当たるため、直線道路である南海道とは考えにくい。南側の低地は沼状堆積であったと報告されており、通行には不向きであるが、北側の寺院跡と南側の低地の間は、現状で15mほどの空白地があり、道路の立地には適している。また、木ノ本経塚付近出土の「辻堂」の線刻された瓦質土器壺や第12次調査で出土した「辻堂」と線刻された丸瓦から、「辻堂」と呼ばれる寺院であつと考える。調査地から東へ約50mの四辻には地蔵を祀る祠とコンクリート製の道標があり、東西は近世の淡路街道、南北は木本峠を抜け、泉州へ抜ける道を指している。辻堂という名前からこれらの道は少なくとも寺院が創建された12世紀まで遡る可能性が高い。

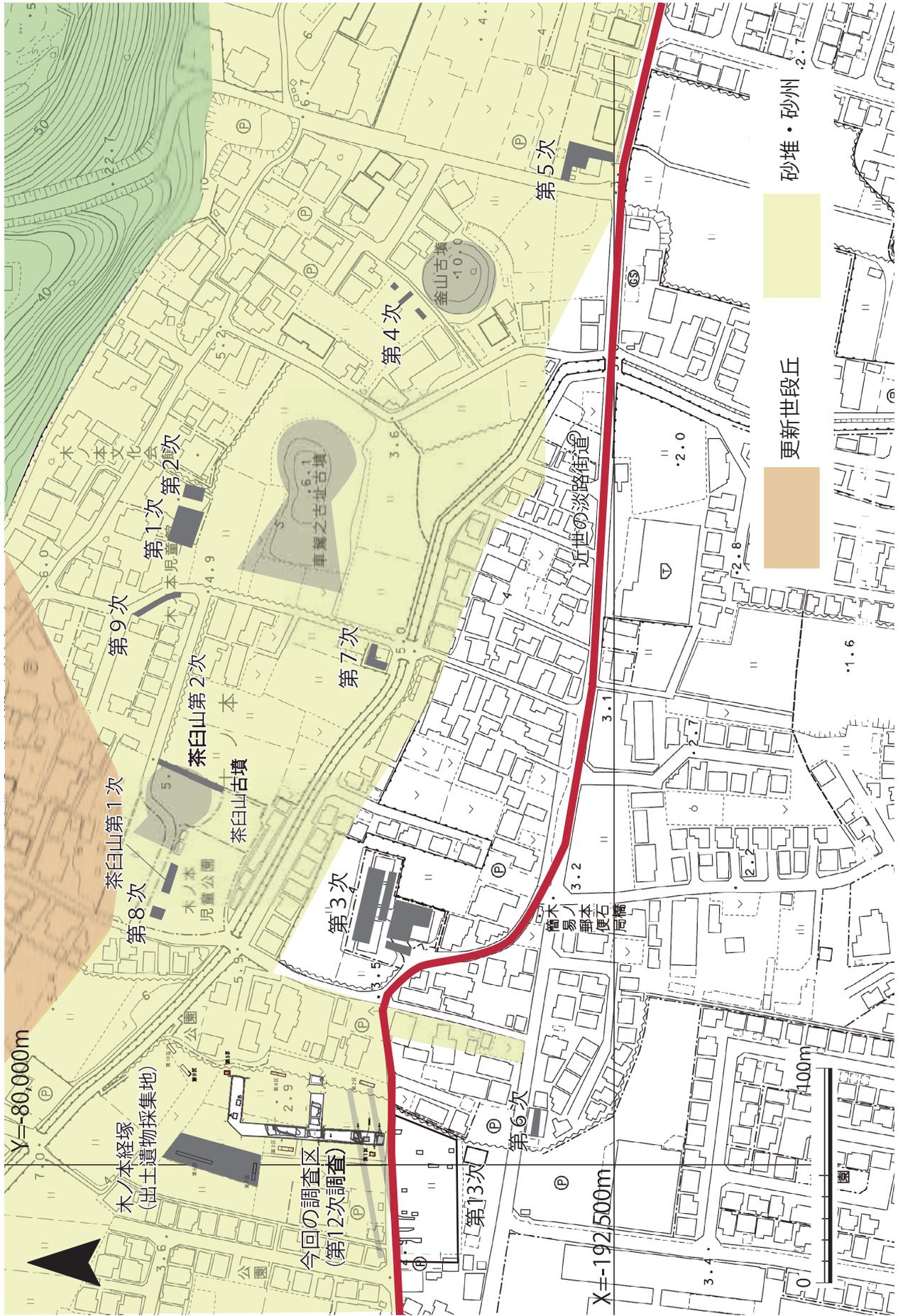


図1 木ノ本Ⅲ遺跡第12次調査位置図

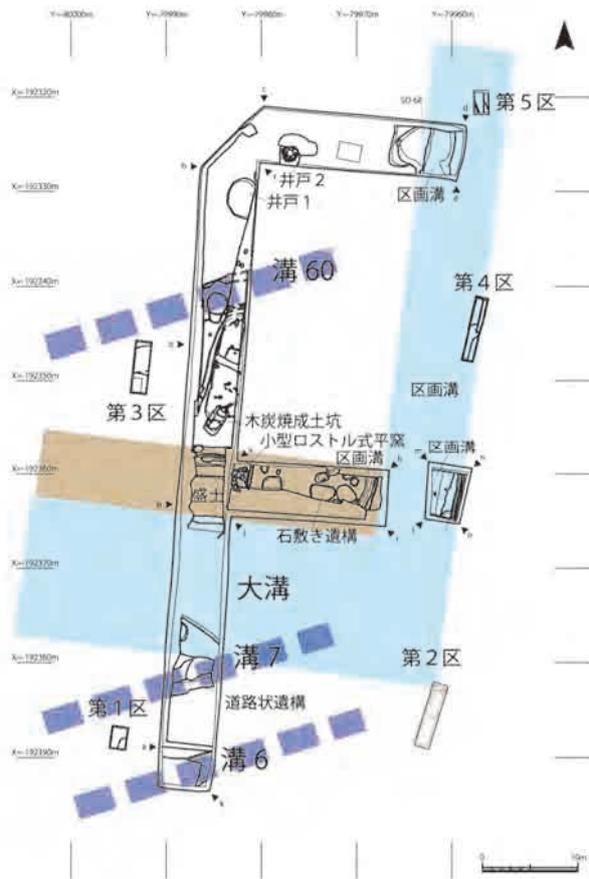


図2 調査区平面図 1/800

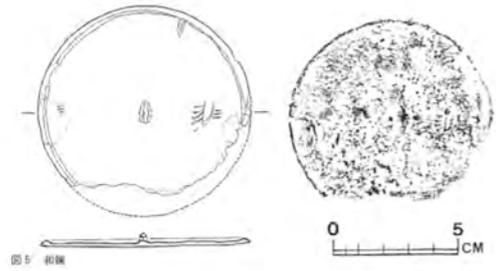


図3 和羅

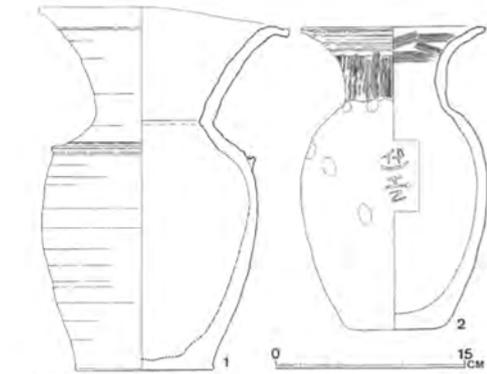


図3 須恵質土器 (1) と五葉土器 (2)

図4 木ノ本経塚出土遺物

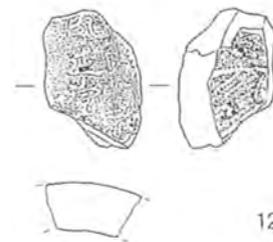


図5 「辻堂」線刻丸瓦 (1/4)

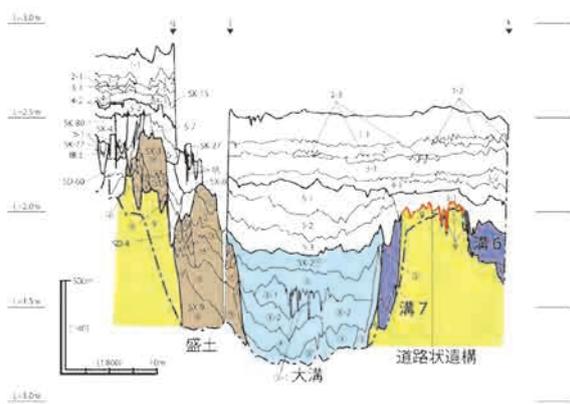


図3 盛土・大溝・道路状遺構断面図
縦 1/40 横 1/800



写真1 溝7出土製塩土器



写真2 近世の淡路街道



写真4 道路状遺構全景 東から



写真3 溝6全景 西から



写真5 溝7土層断面 東から



写真7 大溝全景 北から



写真6 大溝梵字瓦出土状況

紀ノ川上流域の東西交通路考－遺跡の分布と宮滝遺跡から－

吉野町文化観光交流課
中東 洋行

1. はじめに

調べてみると、存外、紀ノ川上流域の東西交通路（以下、東西交通路とする）は研究事例に乏しい。管見の限り、流域の各市町村史を除けば、近世以降の道路交通についての記述¹がある程度ではないだろうか。

もちろん、近世より古い時代の東西交通路に関する研究がないわけではない。ただしそれは、壬申の乱における行軍路の研究や、縄文～古墳時代の遺跡の分布などから想定される地域間交流に主眼が置かれており、交通路を検討するものではない。また、壬申の乱行軍路の研究に限って言えば、その検討範囲は吉野町上市～吉野町入野までと、紀ノ川上流域（以下、吉野川流域とする）全体からすればごく一部に過ぎない。

吉野地域では開発が低調なために調査事例が少なく、道路遺構が未確認だ、という事情もある。これらのため、古代～中世の東西交通路については、現状では不明な部分が多い。本稿では、こうした前提をふまえつつ、近年吉野川流域で報告がなされている踏査の成果などを参考にしながら、主に遺跡の分布などから古代における東西交通路を想定したい。

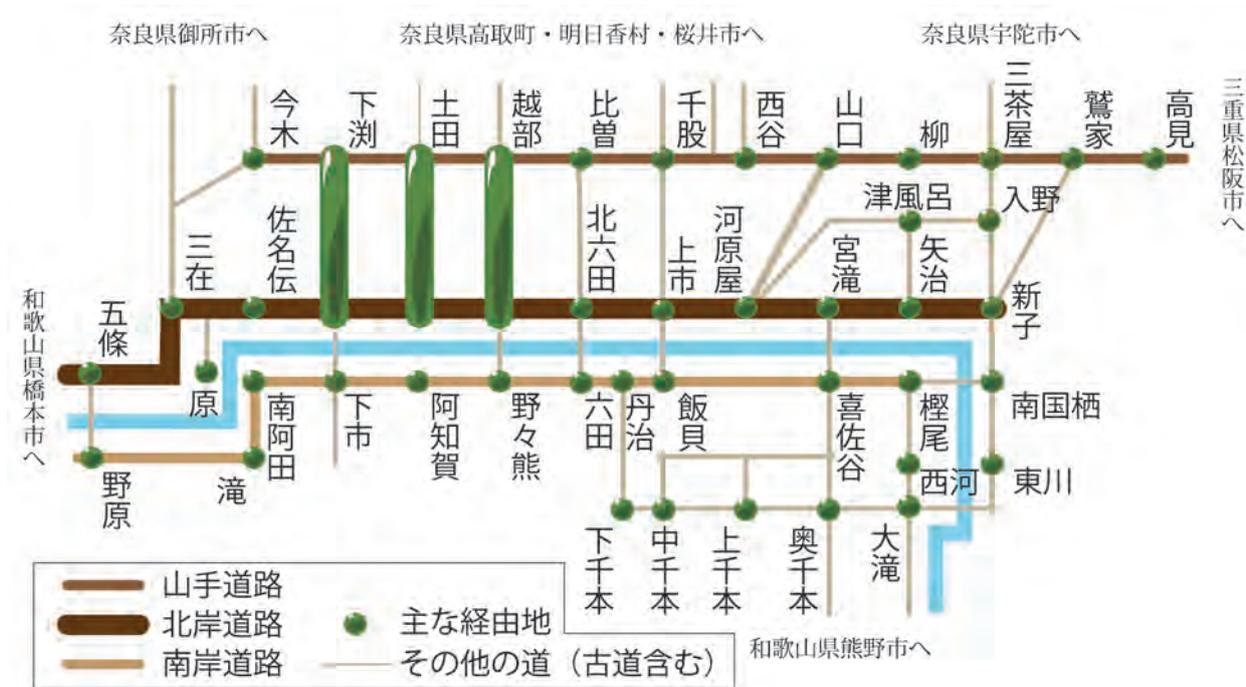


図1 吉野川流域の東西交通路イメージ図

2. 吉野川流域の東西交通路の歴史と重要性

i. 近世の東西交通の諸相

現在の東西交通路としては大きく三本の道がある。吉野川の北岸沿いにのびる道路（以下、北岸道路とする）、南岸沿いにのびる道路（以下、南岸道路とする）、そして北岸道路と並行する山手側の道路（以下、山手道路とする）である。吉野川流域を東西に移動するとき、これらのルートは比較的平坦面が多く、地形的にも移動は容易い。

さて、上記ルートのうち、本誌で話題となる南海道と直接つながるのは北岸道路のみである。しかし、南岸道路沿いには古墳などが確認できるし、山手道路は吉野郡内で最古の古代寺院“比曾寺”や龍門寺のある山麓を通るため、無視することもできまい。また、古代の吉野川流域の東西交通路を検討するにあたって、文献資料からはどの道が用いられたのかが判断しがたいものが多い。そのため、本稿では三本の道すべてを検討対象とする。

さて、まずは研究史をまとめよう。東西交通路について、明確な記録が残るようになるのは近世以降である。『南游志』や『よしの詣の記』などの紀行文や、吉野町吉野山とその周辺を描いた絵巻物がそれである。吉野山への参拝客が増えたことが要因であろう。

同じころ、五條市三在から吉野町河原屋までの北岸道路と吉野町山口以東の山手道路は紀州徳川家が伊勢方面に向かう道「紀州街道」として、また、一般の人々がお伊勢参りをするときの街道「伊勢南街道」²として利用された。各所には道標が残り、道中の越部や鷺家には本陣が存した記録が、山口には紀州公時代の吉宗寄進と伝える石灯籠が、そして三茶屋には紀州藩より賜ったという鐘子の存在が今に伝わっている。

また、ほかにもこの東西交通路をよく使っていた職業の人たちがいる。吉野杉などの輸送を担う、筏師である。吉野川上流域で育成された吉野杉は、吉野川の流れを利用し、筏流しなどで吉野町飯貝や五條市、紀ノ川河口部に運ばれた。その筏を輸送した筏師たちは目的地への輸送を終えた後、自分の住処に戻るために川沿いの道を東進したのである。その道中には、乗夫たちの旅宿があったと記録に残る³。

ii. 中世以前の東西交通録

次に近世以前をみる。当該期の東西交通路はあまり記録に残っていない。本稿で把握できたのは10例であった。歌を詠んだ貴族たちはあれど、紀行文はあまり残されていないようである。吉野山の宗徒たちに目を向けてもあまり状況は変わらない。むしろ、吉野川流域より南の山中を移動した事例が散見される。

最古の記録は平安時代前期の伊勢の御の紀行と宇多上皇らの行幸である。伊勢の御は、『伊勢集』に龍門寺から橋のもとを経て越部で宿泊した、とある。「橋のもと」が定かではないが、龍門寺、橋のたもと（吉野川沿い?）、越部と北岸道路の移動が考えられる。また、宇多上皇は菅原道真らを伴い、高市郡の菅原道真の山荘（宿泊）～現光寺（大淀町比曾）～吉野の郡の院（宿泊）～吉野町宮滝～龍門寺～宮滝（宿泊）～龍田山と移動した。「吉野郡院」の場所が不明瞭だが、山手道路や北岸道路を用いたことだろう。

次いで確認できるのは、平安時代後期の清和天皇、藤原道長、源師任と金峯山寺軍である。藤原道長は、東大寺～龍門寺（山口）～高野山と移動したと記録されている。吉野に入った後は山

口から吉野川沿いへと移動し、北岸道路を利用したことだろう。また、清和天皇の行幸は、その記述の順番から奈良市域の寺院（東大寺・香山寺・神野寺）を参拝後、比蘇寺（比叢）～龍門寺（山口）～大瀧と移動したとみられる。山手道路を移動後、山口から吉野川沿いへと出て、北岸道路または吉野山経由で移動をしたのではないだろうか。また、源師任と金峯山寺軍はともに、金峯山寺を下って宇智郡へと進んでいる。やはり北岸道路または南岸道路を利用したことだろう。

鎌倉時代末から室町時代前期では、護良親王の吉野山での活躍や、後醍醐天皇によって吉野山に南朝が開かれるため、『太平記』にいくつかの記録が残る。鎌倉幕府軍に味方した岩菊丸は、幕府軍（上市付近か）を離れて吉野町菜摘～吉野山の奥千本（愛染）へと移動している。また、南朝を倒すために吉野山を責めた高師直は、明日香村の橋寺から吉野山、宇智郡へと移動している。いずれも北岸道路または南岸道路での移動が想定できる。

戦国時代になると、蓮如上人、豊臣秀吉、三条西公条が吉野川沿いを移動した記録が残る。蓮如上人は大淀町下淵から吉野町飯貝を経て吉野山へと移動しているから、南岸道路を移動したらしい。豊臣秀吉は吉野山での花見後に高野を目指しているから、北岸道路または南岸道路の移動だろうか。三条西公条は、高野山から橋本市清水、御所市室をへて、大淀町北六田～吉野町六田～吉野山～大和高田市長谷本寺と移動をしていることから⁴、山手道路の今木をぬけて吉野川に出、北岸道路を通過して六田に向かったのだろう。

このように、北岸道路・南岸道路・山手道路いずれの道も中世以前のわずかな記録からは利用例が確認または想定でき、北岸道路を中心に、吉野川流域の重要な東西交通路となっていたことが想定できるのである。

人物	日時	通った順序	備考
清和天皇ら	元慶 3 (879)	(東大寺・香山寺・神野寺) ⇒ 比蘇寺 (比叢) ~ 龍門寺 (山口) ~ 大瀧	『日本三代実録』
伊勢の御	寛平 3 (891) ?	龍門寺 (山口) ~ 橋のもと ~ 越部	『伊勢集』
宇多上皇 菅原道真ら	昌泰元 (898)	菅原道真の山荘 (高市郡) ⇒ 現光寺 (比叢) ~ 吉野の郡の院 ~ 宮滝 ~ 龍門寺 (山口) ~ 宮滝 ⇒ 龍田山 (斑鳩町)	『扶桑略記』 『日本紀略』
藤原道長	寛仁 4(1020)	東大寺 ⇒ 龍門寺 (山口) ⇒ 高野山	『栄花物語』
金峯山寺他	久安 2(1146)	吉野山 ⇒ 宇智郡 (五條市)	『本朝世紀』
岩菊丸軍	元弘 2 (1332)	吉野山丹治付近? ~ 菜摘 ~ 吉野山愛染	『太平記』
高師直軍	正平 3/ 貞和 4(1348)	橋寺 ⇒ 吉野山 ⇒ 宇智郡	『太平記』
蓮如上人	慶応 2 (1476)	高野山 ⇒ 十津川 ⇒ 下淵 ⇒ 飯貝 ⇒ 吉野山	『吉野路』
三条西公条	天文 22 (1553)	御所市室 ⇒ 六田の渡し ~ 吉野山 ⇒ 初瀬本寺 (大和高田市)	『吉野詣記』
豊臣秀吉	文禄 3 (1594)	高取城下 ⇒ 吉野山 ⇒ 高野	『多聞院日記』

近世以前の東西交通路利用の記録一覧

3. 古代における東西交通路の変遷試考① 下淵～河原屋間

ここまでは記録等で確認できる東西交通路の様相についてみてきた。では、本シンポジウムでの話題となる古代には、東西交通路はどのようなであったのだろうか。

まず古代において東西交通路を記した文献は見当たらない。もちろん、今日の通説となっているように吉野宮が置かれた場所を吉野町宮滝とみれば、北岸道路や山手道路を使ったと想定でき

よう。ただ、齊明天皇から聖武天皇にかけての記録は「吉野宮行幸」「吉野宮」などの記述にとどまり、具体的な交通路の記録が確認できない。

先行研究として壬申の乱や宮滝行幸の移動経路を検討した事例はあるが、明確な根拠が示されている例は乏しい。本稿では現時点で確認されている、古墳時代から平安時代頃までの遺物・遺構が確認されている遺跡および遺物散布地（以下、遺跡・散布地とする）の分布を参照し、その分布から当該時期の東西交通路を考えたい。

考察の対象に遺物散布地を含めるのは、吉野地域は発掘調査事例が乏しく、実態が不明瞭な遺跡が大半のためである。そのため、遺物採取の報告事例や筆者の踏査による確認事例を検討対象に含めた。以上を地図にまとめたものが図2である。

図2を見ると、北岸道路・南岸道路・山手道路いずれの経路にも沿うように、遺跡・散布地が分布する様子が確認できる。このことから判断すれば、細かい経路などの問題はあるだろうが、古代の時点で北岸道路、南岸道路、山手道路のいずれもが機能していた可能性は十分に考えられよう。中でも、北岸道路と山手道路には遺跡・散布地が集中する傾向がみとれ、その利用頻度が高かったであろうことが推察される。

ただし、北岸道路と山手道路に注目したとき、遺跡・散布地の性格や年代に違いがみられる点は注意が必要である。山手道路は、古代の遺物表採取地だけでなく、古代寺院の比叢寺跡や龍門寺跡などの付近も通る。奈良盆地から吉野にでてきて最初に合流する東西交通路でもあり、古代には活用されたことが大いに考えられる。ただし、古墳時代の遺物の事例は報告が少なく、その使用開始時期は古代と見たほうが妥当なのだろうか。

一方の北岸道路では、大淀町土田～河原屋間の経路上に分布するのがほぼ古墳に限られる。当該地域には住居などが密集しており、表面採取等の困難さから遺跡・散布地が十分に認知できていない可能性を考慮する必要はあるが、現時点では古代の遺跡・散布地が確認できていないのだ。そのため、遺跡・散布地の分布からのみ考えれば、特に土田～河原屋間の北岸道路が、古代にど

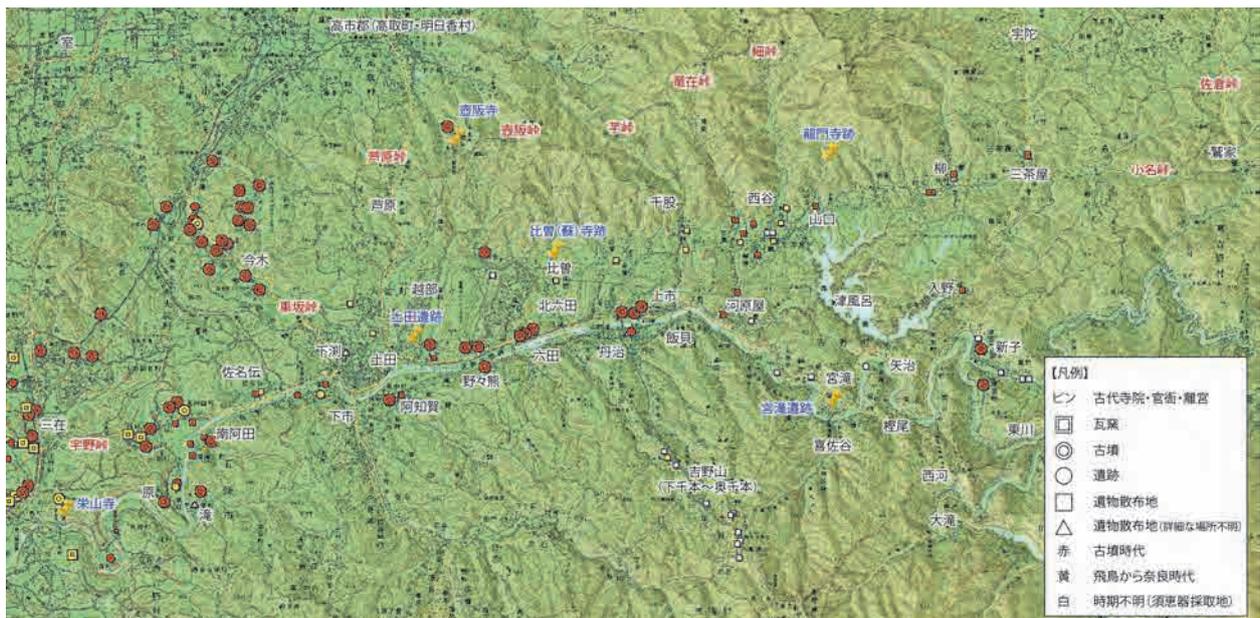


図2 吉野川流域の遺跡・散布地分布図

の程度機能していたのかは判然としない。ただし、『万葉集』で北岸道路からの景色と思われる「六田の淀」を詠んだものがあること、また、上市の古墳から平安時代の土器が確認されていることなどを考慮すれば、同行通路が利用されていた可能性は考えてよい。現状の矛盾解消は、今後の調査に期待したい。

ここまでを整理しておこう。遺跡・散布地の分布から考えれば、古代以前から北岸道路と南岸道路は機能していた可能性が高い。ただし、山手道路はあまり機能していた様子はいかたがえない。古代になると、山手道路が大きく機能し始め、一方で北岸道路の一部区間では人々の営みが追いつくなくなる。遺跡・散布地以外の根拠から、北岸道路も利用されていた可能性は十分にあるが、詳細は今後の課題である。

4. 古代における東西交通路の変遷試考② 千股～宮滝間

さて、古代の吉野川流域の遺跡で、近年つとに調査が進展しているのが宮滝遺跡である。宮滝遺跡は吉野町宮滝に位置し、『日本書紀』や『続日本紀』にみる吉野宮（離宮）に比定される遺跡である。発掘調査の結果、飛鳥時代の苑池などを伴う施設群（第1期とする）、そして、奈良時代前半までに整備されていた石敷き遺構や瓦などが伴う施設群（第2期とする）が確認されている。

近年、調査の成果があがっているのは、第2期の施設群である。調査の結果、吉野川にほど近い地点で、東西23.7m・南北9.6mの大型掘立柱建物（9間5間の四面庇建物）や、その大型建物の南北中軸線を基準に東西対象に配される掘立柱建物が確認された。既往の官衙研究にあてはめると、正殿・後殿・脇殿に相当する施設が確認できたと評価できる。

現在も整理作業が継続中のため速報的な内容となるが、大型建物の抜き取り穴から出土した軒瓦や周辺の調査成果から判断して、奈良時代前半のものと考えられる。ただし、それぞれの遺構に、奈良時代前半の遺構に先行する古い時期の遺構が確認できたため、当初造営時期は奈良時代前半以前に遡る可能性も確認できた。当該時期は、『続日本紀』にある元正天皇や聖武天皇の行幸があった吉野宮（吉野離宮）が機能していた時期と符合するため、吉野宮（吉野離宮）に伴う建物等と考えられる。

さて、こうした宮滝遺跡の成果や、先に述べてきた古代の東西交通路の利用状況を加味すれば、古代の宮滝行幸の経路はどのように想定できるだろうか。なお、奈良盆地から吉野に向かう峠は何か所があるが、本稿では芋ヶ峠を想定し、吉野町千股を起点に考えたい。

芋ヶ峠を越えて吉野に入った先は、吉野町千股になる。千股から宮滝への移動経路を考えると、千股～上市、または、千股～平尾～河原屋の順に移動をして吉野川沿いへ移動し、北岸道路、南岸道路のいずれか、または北岸道路と山手道路の中間に位置する津風呂川沿い道を経て宮滝へ向かう経路が考えられる。

図3の分布図から考えれば、上記の三経路では千股～平尾～河原屋を経た北岸道路沿いでのみ遺物が確認されている。分布図から判断する限りでは、この経路が最も妥当であると考えられる。これは、従来の理解とも同じものである。

ただし、旧地形を復元し、宮滝遺跡の遺構配置（図4参照）を考えると、素直に北岸道路を利用したと考えてよいのか、検討すべき課題がみえてくる。

まず旧地形である。現在宮滝へは国道169号線で峠など越えることなく移動することができる。

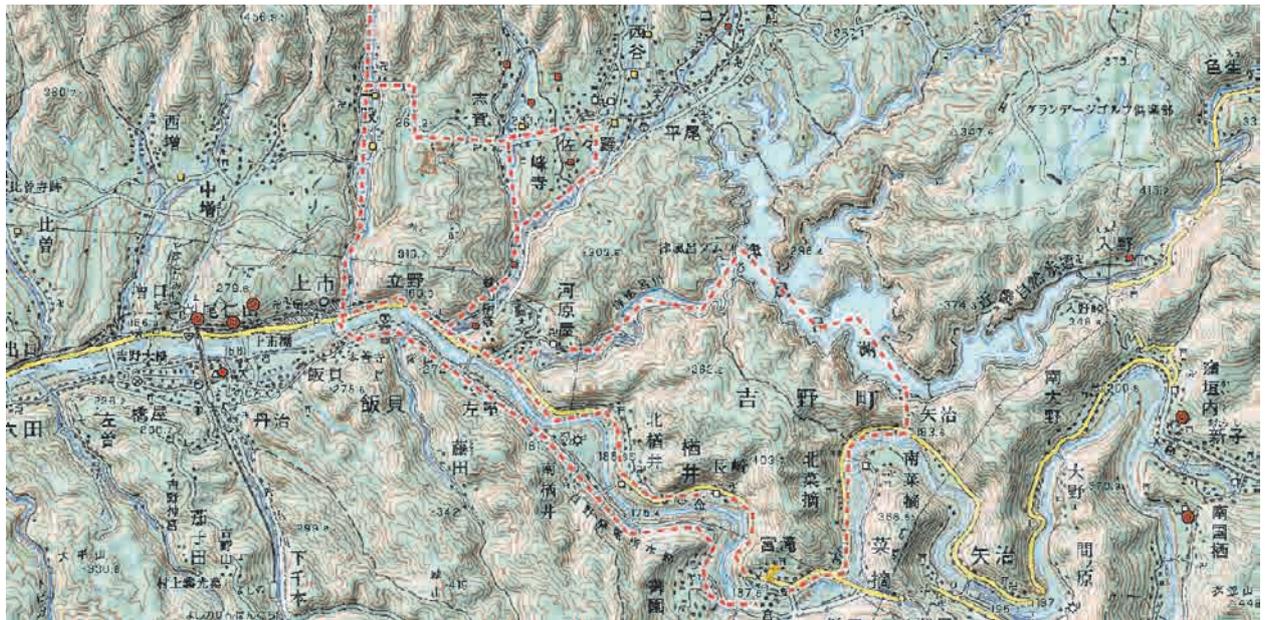


図3 千股～宮滝間の想定できる移動経路

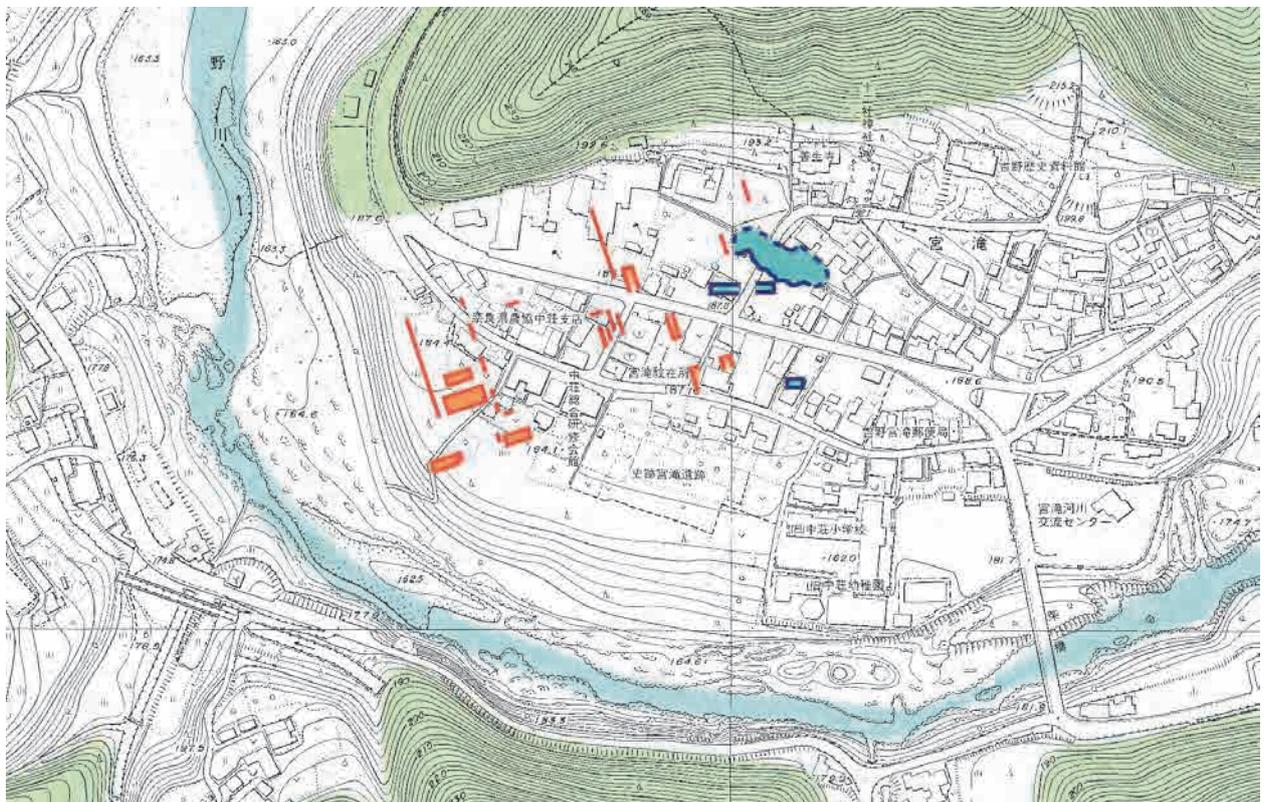


図4 宮滝遺跡の遺構配置図（青色が第1期、オレンジ色が第2期の遺構を示す）

しかし、地元の方々への聞き取りによると、かつては宮滝の集落の北側にある山の尾根が、北岸道路を遮るように伸びていたといい、北岸道路を通って宮滝に入ろうとしたとき、かつては小さな峠を越えなければ宮滝にはたどり着けなかったという。また、同経路は比較的急斜面の場所も散見され、移動が困難であったのではないかと想像する。

次に、宮滝遺跡の遺構配置をみると、先の北岸道路を遮るように伸びる尾根の山裾近くまで遺構が確認されている。また、近年確認された遺構の配置関係からみれば、北岸道路で宮滝に入ると、ちょうど離宮の裏側に到着することになってしまう。もちろん、離宮という性格を考えれ

ば、正面である南から入らなくてもよいという考え方もできようが、行幸路として相応しいかと考えたときに、若干の疑問が残る。どの程度山の近くまで施設が配置されていたのか、また、北側に門跡が検出されるのかなどが今後の課題となる。

行幸の移動経路を北岸道路とみることに課題が残るのであれば、南岸道路または津風呂川沿いのルートを通った可能性は考えられないのだろうか。

まず津風呂川沿いの経路を使用した場合を考える。この経路では、宮滝の北側を大きく迂回して宮滝の東側に出て、それから離宮に入ることができるため、離宮の正面から入ることができる、という点で北岸道路よりも評価ができる。しかし、津風呂から宮滝に移動する時に、かならず峠道を越えなければならないという問題は北岸道路と同様に生じてくる。また、北岸道路および南岸道路と比較するときわめて遠回りをすることになり、この点も評価しがたい。津風呂川沿いの経路も諸手を上げて賛成できる案とは言い難い。

では、南岸道路はどうか。南岸道路を使用すれば、峠道を越えずに宮滝に入ることができ、比較的直線での移動が可能となるため、移動距離は最も少なくすむ。ただし、道中に急斜面の場所があるという点で北岸道路と条件は変わらず、また、この経路特有の問題として、2度渡河する必要が生じてくる。さらには、この経路上には遺跡・散布地が確認されていないため、根拠に乏しいという欠点も指摘できよう。2度目の渡河後、宮滝についてから離宮入口にたどり着くまでに比高差5mほどの崖面がある点も気になるが、この崖は東に行くほど傾斜がかなり緩やかになるので、若干の回り道をすれば移動に支障をきたすほどではない。このように、南岸道路にも問題が指摘でき、北岸道路よりも積極的に評価できるだけの条件に乏しいのが実情である。

結果的には、想定できる三つの経路すべてにおいて、メリット・デメリットが想定でき、単純に行幸路を想定することが難しくなった、というのが現状である。本稿では遺跡・散布地の分布に重きを置いて評価してきたため、同じ観点から移動経路を想定するならば、若干の問題はありつつも北岸道路を想定することが最も適切と考える。ただし、古代における行幸の在り方や宮滝遺跡での今後の調査の進展、さらには、津風呂川沿い経路や南岸道路沿いで遺物の散布が確認できるなどすれば、再考の余地が十分に生じうるのが現状である。

時期によって移動経路が変更されることもあったらうから、何らかの目的で別経路を用いたことも考えられよう。ここで述べたのは、現状分かっている情報から最もよく用いられたであろう経路の一試案である。吉野は、まだ考古学的に明らかでないことが多い土地である。ここまでの拙稿が吉野研究の一石となれば幸いである。

5. おわりに

ここまで、古代南海道の東側延長線上としての東西交通路について、北岸道路・南岸道路・山手道路の三本に注目して検討してきた。その結果、文献資料からは遅くとも平安時代以降は、当該の交通路が使用されていたとみられること、そして遺跡の分布から、北岸道路・南岸道路は遅くとも古墳時代には、山手道路は遅くとも古代以降には成立していた可能性が高いことを確認した。

また、飛鳥時代～奈良時代にかけて記録に残る吉野宮（離宮）への移動経路を、宮滝遺跡の遺構配置などをふまえて検討した。その結果、現状では北岸道路を利用した可能性が高いことを確認したが、この経路に断定できるだけの根拠は乏しく、検討すべき課題も残ることを確認した。今後

の調査の進展等によっては、少なくとも南岸道路での移動も検討すべき余地があると考えた。

繰り返しになるが、吉野地域は奈良県内では発掘調査などの事例が少ない地域である。表面採取などによる情報収集が進められてはいるが、まだまだ十分に行えていない地域も多く、今後も継続した調査が求められる。引き続き、吉野地域にある吉野町の文化財担当職員として、情報収集に努めていきたい。

最後に、余談であるが少し私情を述べたい。本稿の依頼をいただいたとき、前年度、故・菅谷文則氏（宮滝遺跡整備のための委員会の委員長をお受けいただいていた）から宮滝への行幸路を検討するように指導を受けていたことを思い出した。その時点では十分な情報を収集できず、課題が残る報告しかできななかったことを覚えている。鬼籍に入られて半年、今改めて宮滝遺跡への行幸路を考える機会をいただいたことは、たんなる偶然だろうか。検討不十分な点が多々残るが、菅谷氏からの指導にわずかでも報いることができればと願う。

本稿作成に当たり、元上司・池田淳氏には資料の提供などをいただいた。また、そもそも本稿作成のきっかけとなった宮滝遺跡の発掘調査では、奈良県立橿原考古学研究所の皆様の手を煩わせた。この場をお借りして、あつく御礼を申し上げたい。

参考文献

奈良県教育委員会 1953『奈良県総合文化調査報告書 吉野川流域・竜門地区』

吉野町編 1972『吉野町史』上巻

大淀町 1973『大淀町史』

玉城妙子 1981『壬申に翔ぶ』

松田真一 2004『吉野 仙境の歴史』文英堂

倉本一宏 2007『壬申の乱を歩く』吉川弘文館

橋本裕行 2009『山岳信仰の考古学的研究』奈良県立橿原考古学研究所

松田度 2013「吉野の横穴式石室墳—その変遷と終焉—」『研究紀要』第18集、公財 由良大和古代文化研究協会

成瀬匡章 2015「吉野郡内の古代寺院—比叢寺を中心として—」『研究紀要』第19集、公財 由良大和古代文化研究協会

【注釈】

1：例えば、奈良県教育委員会 1954『奈良県総合文化調査報告書 吉野川流域』や樋口昌徳 1976『吉野路の道標』など

2：現在の地図では北岸道路が伊勢街道となっているが、これは奈良県が発足して県道に指定されて以降のことのようである。現存する道標などによると、江戸時代の伊勢南海道は河原屋から山口へ向かう道を指している。

3：藤田佳久 1986「吉野川流域における木材流通の発展と地域組織」『吉野地域における文化的価値の再点検と振興のための調査—昭和六十年報告書—』財団法人 環境文化研究所

4：北谷幸冊ほか 1986「三条西公条『吉野詣記』（翻刻・校注）」『相愛女子短期大学研究論集』33

淡路国の古代道路

元淡路文化史料館

浦上 雅史

はじめに

このたび「南海道の原風景」というテーマで淡路における古代道路研究の現状を報告させていただき機会を与えて下さいましたことを感謝申し上げます。

さて、淡路における古代の道路研究は文献及び地名から推測される国府、駅家の位置論から駅路の経路が提示され（藤岡謙二郎 1978）、その後、武田信一氏による淡路島の一連の地名研究（各論は武田信一 1996 に収載されている）に基づき「南海道 - 由良駅から福良駅へ」が発表された（武田信一 1985）。そこでは道路関連の小字を丹念に拾い出し、古文献による諸説を踏まえた南海道駅路を提示されたのである。

そして 1995 年度兵庫県教育委員会による淡路を対象とする「歴史の道調査事業」が実施され、調査の成果として『歴史の道調査報告第 6 集 淡路往還（南海道）』が同年度に刊行された。この歴史の道調査報告書において高橋美久仁氏により諸説を踏まえた南海道駅路の検討がなされ、前後期南海道ルートを提唱された（高橋美久仁 1996）。この高橋氏の論文以後、淡路島内で官衙的性格を有する遺跡の発掘調査が進み、それらの調査成果を踏まえ 2006 年徳島市立考古資料館において「淡路の役所と古代南海道」と題して報告させていただいた（浦上雅史 2006）。今回、さらに三原平野において官衙関連遺跡が増加しているのも、これまでの調査成果に加え文末に表「淡路国官衙関連遺跡一覧」として極めて概略ではあるがまとめてみたので、この一覧表も参考にしながら、淡路の古代道路を探ってみたい。

淡路国の南海道駅路

『延喜式』によると淡路国の南海道の駅として由良・大野・福良の 3 駅が記載されている。また『続日本紀』には神護景雲 2 年（768）3 月 1 日に神本駅廃止の記事が見えることから、神護景雲 2 年までは 4 駅あったといわれている。

4 駅は地名からおおよその位置は比定されているが駅家に該当する場所、遺跡は確定していない。また、南海道駅路も諸説あるが本論では高橋美久仁 1996 によって示された南海道要図（図 1）に基づき新たな知見を加えながら南海道の原風景をたどってみる。

紀伊国賀太駅から由良駅へ

紀伊国賀太駅から幅約 10km の紀淡海峡を渡ると淡路国由良駅に着く。『続日本紀』に大宝 2 年（702）に賀田駅設置の記事が見えることから淡路国の駅もこの頃に設置されたと考えられる。賀田から由良へは海路を船で行くことになるが、もちろん手漕ぎの船になる。『令義解』雜令・要路津濟条に「人の往来の盛んな津や濟には官船が備えられ、国司や郡司の管理のもとに、2～10 人の渡子が配置され、渡子 2 人が船一艘を漕ぐ」との規定により渡海していたのだろう（武

田信一 2003b)。因みに手漕ぎ舟のスピードが人の歩行速度と同じくらいとするなら時速 5km、速足なら時速 6km なので、直線距離 10km の紀淡海峡を渡るのに 2 時間はかかったことになる。賀太津を出ると沖合に横たわる地ノ島と沖ノ島を目指し、両島の間の中ノ瀬戸を抜けると西方 6km に由良が見える。潮の満ち引き時の紀淡海峡の最大流速は 3.2～3.6 ノット（時速 6km 程）なので、潮の流れを見ながら、一騎に友ヶ島水道（由良と沖ノ島の間）を渡るか、沖ノ島の北側を浜伝いに進み、沖ノ島西端の熊崎から由良を目指したのだろう。沖ノ島西端の熊崎から由良まで約 4km、由良が目の前に見える。そこからは、一時間足らずで由良へ到着する。

■ 由良駅

由良は天橋立のような砂州が港を囲む天然の良港である。江戸時代に開削された新川口と今川口により成ヶ島となっているが、開削するまでは両川口とも繋がっていて成ヶ島は陸続きであった。南北に細長い成ヶ島の真中からやや南の砂州が狭くなっている。江戸期の開削までこの狭くなっているところがかつて古川口と呼ばれ（現在は細い堤防でつながっている）、古川口が由良湾への出入り口であった。由良湾に入ると潮の流れもなく波も穏やかになる。進路を北へ取り、延喜式内社である由良湊神社が鎮座する近辺の浜に船を着ける。現在の由良港あたりである。駅家はこの近辺だろう。由良の町の中心である。家が立ち並び、遺跡調査ができる状態ではない。もちろん近辺には今のところ周知の遺跡はない。

由良市街地の北外れに「御馬川」「馬戸池」がある。「馬戸」の小字が残っていることからこの辺りが由良駅ではないかとの説があるが遺跡は存在しない。近くに戦国期の由良古城跡があることから馬に関する地名は城にかかわるものとの説がある（武田信一 2013a）。支持したい。

■ 由良駅から大野駅へ

次に、由良駅から大野駅へのルートである。このルートをたどる前にまず大野駅を確定しなければならない。現在、洲本市街地西南西約 4km に大野という地名がある。田園地帯である。大野地区は宇原、大野、前平、池田、新村、木戸、池内、金屋の 8 か村からなり、律令期の陶瓦窯跡が点在する。大野には庄慶陶瓦窯（飛鳥、白鳳）、土生寺陶瓦窯（白鳳）、宮林瓦窯（平安）、池内には池内窯（奈良）、金屋には新宮窯（奈良）、木戸には木戸陶瓦窯（平安）が存在する。特に土生寺窯で焼かれた瓦は藤原宮で使用されたことが明らかになっており、また、淡路市志筑に所在する志筑廃寺（白鳳から平安）に供給されていたことも明らかになっている（伊藤宏幸 2004）。大野地区は飛鳥から平安時代にかけての律令期の窯業地帯であった。以上のことから、南海道駅路は大野地区を通っていたことはほぼ間違いないだろう。

ただ、駅家を想定できる遺跡はまだ確認されていない。（高橋美久仁氏は、洲本川北岸にある下内膳遺跡を通るルートも想定しておられる。）

大野駅を現在の太野地区に求めるとして、A 由良からのルートを辿ってみる。由良駅を出て海岸沿いに北西へと 3km ほど真っ直ぐに進むと掛牛岬になる。800m ほどの掛牛岬を迂回すると B 小路谷に至る。断崖絶壁の掛牛岬には今は県道が通っているが、「江戸時代には岬の突出部を横切る道があった」（武田信一 2003a）とのことから掛牛岬越えの道を想定したい。小路谷に入ると直ぐに西へと向かう道がある。江戸時代の官道である。この道は D 千草へと抜ける道で、お

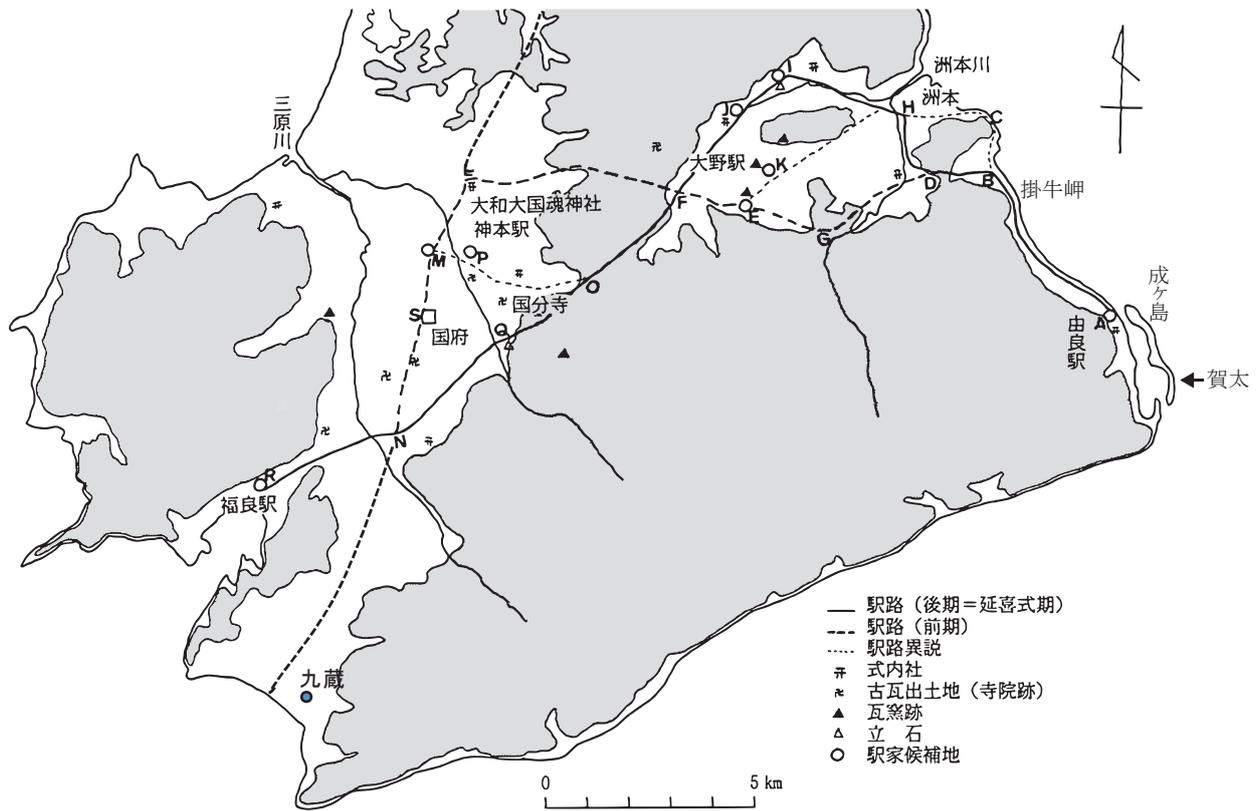


図1 淡路国の古代南海道要図（高橋美久仁 1996 所収に加筆）

世辞にも直線道路とは言えないが考え得る最も妥当な路線である。

では次に千草から大野へのルートである、駅路の原則として直線で最短コースをとるとするならば、D 千草（古墳時代後期の明田丸山古墳がある）から千草川を渡り、筑狭神社（延喜式内社）の前を通りほぼ真っ直ぐに西進すると上田原（うえたはら）を通過してG 猪鼻、池内へと出る道がある。現在池内大池の堤上を道が走るが大池の池底には奈良から平安時代の遺物が散布する。猪鼻、池内、新村、E 新宮池（武田信一 1985、高橋美久仁 1996 では大野樽池となっている）横を通り F 広田へと抜ける道が想定される。筆者が大野駅の有力候補地と考える土生寺窯、宮林窯の東に隣接する K 野上遺跡から硯片、瓦片が採取されているが、先に想定した駅路から約 1km 離れている。ただ、野上遺跡から南へと走る道があり、たどると推定駅路に行き当たる。野上遺跡は未調査だが、駅家の有力候補の一つである。

もう一つ D 千草から大野駅へのルートが考えられている。高橋美久仁 1996 によると D 千草から北流する千草川沿いに H 物部へ出て、物部から西へ折れて宇原を通り（細い破線）真っ直ぐ西南に進み E 新宮池横から F 広田へと至るルートである。このルートだと野上遺跡の直ぐ南を通るルートとなるが、わざわざ一旦北へ迂回するのは無理がある。また、B 小路谷からさらに海岸沿いに洲本に至る道 C を通り物部へと行く道も考えられるが、C は急崖で岩場の海岸は浜が無く山越えも急斜なので C のルートは現実的ではない。よって、現在想定しうる千草から大野駅へのルートは D → G → E となる。

大野駅下内膳説

大野駅をI下内膳に求める説がある。高橋美久仁氏が推奨する（高橋美久仁 1996）。その根拠は、J上内膳に「馬屋尻」の地名が残り、I下内膳には「立石」の地名と立石そのものの存在をあげておられるが、何よりも下内膳遺跡の存在だろう。下内膳遺跡は弥生時代から中世に至るまでの洲本川流域の拠点集落で、律令期の大形掘立柱建物、倉庫、円面硯、墨書土器「東」又は「車」、刻書土器「徳西」、緑釉陶器などが出ており極めて官衙的な遺跡である。高橋氏は下内膳遺跡の中に大野駅を想定されている。また、上内膳の西方から広田にかけておよそ2kmにわたって残る条里の存在も根拠の一つである。官道沿いに条里が設けられる例が多くみられることから、I下内膳遺跡前からJ上内膳の馬屋尻をとおりF広田へと至る道を想定される。また、下内膳の賀茂神社、上内膳の岸河神社が共に延喜式内社であることも駅家存在の傍証となっている。下内膳説の難点は、大野という地名とかなり離れていることである。

そこで、高橋氏は神護景雲二年（768）の淡路国神本駅^{みわもと}の廃止をさかいに南海道を前期・後期に分け、前期が大野地区を通り、後期に大野駅が内膳に移動し、同時にルートの変更もされたとするのである。

すなわちF広田までの前期ルートは大野地区を通るD→G→E→F（太い破線）、後期ルートは下内膳遺跡を通るのでD千草からまずH物部へ出てI下内膳にいたるというD→H→I→J→F（実線）の路線を提唱されている。

大野駅から神本駅へのルート

神本駅推定地は、南あわじ市^{えなみ}榎列下幡多^{はだ}のP「神本寺」あるいは隣接する「下幡多八幡」が神本八幡と呼ばれていたことからPのあたりだろうと想定されていたが、上幡多と下幡多の集落の間で行われた圃場整備に伴う幡多遺跡発掘調査により、大形掘立柱建物や墨書土器「家」、転用硯、製塩土器などが見つかると幡多遺跡が一躍神本駅の有力候補地となっている。以下、高橋美久仁氏の説（高橋美久仁 1996）に従いながら前期南海道ルートを大野駅から神本駅までをたどってみる。

E大野からF広田へ進みさらにそのまま3.5kmほど真っ直ぐ山あい^{しとお}を西へ進むと倭文長田へと出る。さらにそのまま2kmほど進むとL掃守^{かもり}の集落に至る。掃守の集落のすぐ東の丘陵上には大和大國魂神社が淡路国二宮として三原平野を見晴らすように鎮座する。地名となっているカモリだが、カモリとは古代部民制の部の一つ掃部のことである。掃部は大王の近侍集団である。さらに大和大國魂神社のすぐ南方には屯倉神社跡があり、このあたり一帯は大和王権と深いつながりのあった場所である。そして掃守から南南西にはほぼ直進する道を3.5kmほど進むとS国府推定地の十一ヶ所に至る。神本駅推定地の幡多遺跡は国府推定地に至る途中、掃守から南南西1kmほどのM大榎列^{おえなみ}の集落から東方800mほどのところにある。MからPへは三原川を渡らねばならず、また駅路からやや距離があることから高橋氏はM大榎列の集落内に神本駅を求められようとしている（太い破線）。以上が高橋氏の説である。

大野駅から神本駅へのもう一つのルート

一方、広田から近世福良街道^{ふくら}を通り中山峠を越えてO八木の茶屋池付近から八木養宜^{ようぎ}を経て淡路国分寺のある八木野原から北西へ折れ、下幡多のP神本駅へと至る道が前期南海道である

とする中山峠説を武田信一氏は説く（武田信一 2003a、細い破線のルート）。その理由は倭文長田経由を説く高橋説は神本駅へのルートが大きく迂回していること、また国分寺、国分尼寺からも離れていることである。武田説では駅路は神本駅から西へと進み大榎列へと出、そこで国府推定地へと至る道に入るとされているから高橋説のL掃守からM大榎列そしてS国府推定地に至る道に合流することになる。このように前期南海道の神本駅に至るルートは、高橋氏の倭文長田を経る説と武田氏の中山峠説の2説があり、両者甲乙付け難いところではあるが、まず両説共に神本駅へのルートは迂回路となっていること、国分寺、国分尼寺は奈良時代後半の建立だから、南海道駅路が敷設された時点では国分寺は存在しなかったから国分寺を意識した武田氏説より大野から広田そして掃守への直線路を進み掃守から左折して神本駅、国府推定地、国衙交差点へと続く高橋氏説に分があるようだ。

■ 神本駅廃止の理由

神本駅は神護景雲2年（768）3月1日に廃止される。その理由は大野駅から神本駅までの距離が約10km、神本駅から福良駅まで約7kmと駅間の行程が殊に短いとの理由で廃止された（『続日本紀』）。（駅間の距離は30里約16kmとされる）廃止の2年半前、淡路国に配流となった淳仁天皇が逃亡しようとして失敗し翌日院中で亡くなったと『続日本紀』天平神護元年（765）10月22日の条にある。院中とは幽閉された建物の事だろう。幽閉の地は史跡「野辺の宮」として現在も顕彰されている。「野辺の宮」は前期国府推定地近辺にあり、隣接して淡路国惣社「十一明神社」がある。神本駅廃止は淳仁天皇逃亡事件と無関係ではないと考えている。

■ 前期淡路国府推定地の根拠

さて、これまでの駅路の設定については淡路国府推定地の位置が大きく左右している。それは、駅路が国府あるいは駅家の近辺を通ることを前提としているからである。前期淡路国府はS市十一カ所に想定されている。これは江戸後期に著された淡路島の地誌『常盤草』『味地草』の中で地名、伝承に基づく国府、駅家、南海道について詳細に記述されており、南海道研究はこの両地誌に負うところが大きい。

さて国府推定地であるが、『味地草』所載の「国司館付近図」に、「野辺宮」、「十一大明神（淡路国惣社）」、「国衙」が描かれている。（図2）この絵図や、現存する「野辺の宮跡」「十一明神社」が根拠となって、十一カ所が国府推定地となっているのである。因みに十一の数字は淡路国の延喜式内社が13社、このうち一宮の伊弉諾神宮と二宮の大和大國魂神社の明神大社2社を除く11社が淡路国惣社として祀られ「十一明神社」と称されるようになったことから、このあたりの地名が十一カ所となったのである。

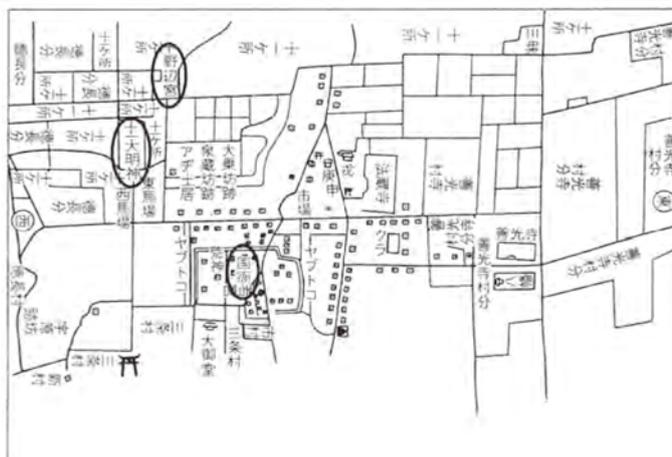


図2 国司館付近図『味地草』（『三原郡史』所収）

神本駅から福良駅へ

L 掃守から N 国衙交差点に至る三原平野を縦断する南北路は、掃守からさらに北へと延び津名郡衙の比定地淡路市郡家へと続く (L から北へ延びる点線)。また、国衙交差点からも道路は南へと延び阿万の港に至る (N から南へ延びる点線)。『倭名抄』によれば三原郡七郷 (阿万、賀集、神稻、榎列、養宜、幡多、倭文) のうち養宜郷を除く 6 郷をこの南北路が通り、まさに古代淡路の幹線路といえよう。この幹線路の一部が駅路として使用されたといえる。

即ち、神本駅から後期国府推定地である国衙交差点を西へ直進すると福良へと至る。福良駅の具体的な位置については、考古学的成果は今のところないが福良の町の入り口あたりの北側の山手に「馬宿」「東馬宿」「馬宿池」の地名が残っており、東馬宿の谷口付近の平地に福良駅があったのではと推定されている。以上のことは『味地草』にも述べられている。今のところこの説についての異論は出ていない。

後期淡路国府推定地とその周辺

後期国府推定地は古くから地名として残る N 国衙あたりだろうと言われてきた。また、国衙交差点の北西の田から布目瓦が採集されていたことから国衙廃寺跡として遺跡登録されていた。近年、国衙廃寺跡で圃場整備に伴う発掘調査がなされ、奈良時代後半から平安、鎌倉時代にかけての遺構、遺物が発見された。神代国衙交差点の西北 500m あたりを中心としたところである。柱間 2m 以上の大型掘立柱建物、畿内産土師器、製塩土器などが出土したが調査規模が小さかったため建物の規模や配置も明確ではない。年代的には後期南海道に属するものである。

さて、ここ 20 年ほどの間に神代国衙周辺から多くの官衙関連遺跡が発見調査されている。まず嫁ヶ淵遺跡であるが 15 棟もの大型建物が検出され、遺物も蹄脚円面硯、大量の製塩土器などが出土し、「遺跡の西側を流れる大日川を利用した河川交通の港 (河津)」として役所的機能を担っていたと調査者は考えておられる (崎薫 2008)。嫁ヶ淵遺跡は官衙として 7 世紀末に出現し 8 世紀第 2 四半期には終焉している。

木辺遺跡は嫁ヶ淵遺跡の南東約 700m にあり奈良時代前半期を中心とする大型建物 7 棟や倉庫 3 棟が見つかった。製塩土器や畿内産土師器も出ており、南北に整然と並ぶ建物配置から三原郡衙関連の建物群と考えられている。

岸ノ上遺跡と大野遺跡は山路川を挟んで相対し、岸ノ上遺跡からは飛鳥から奈良時代前半期の倉庫群、大野遺跡からは奈良時代前半期の掘立柱建物が数棟確認され、川を挟んで倉庫と管理棟

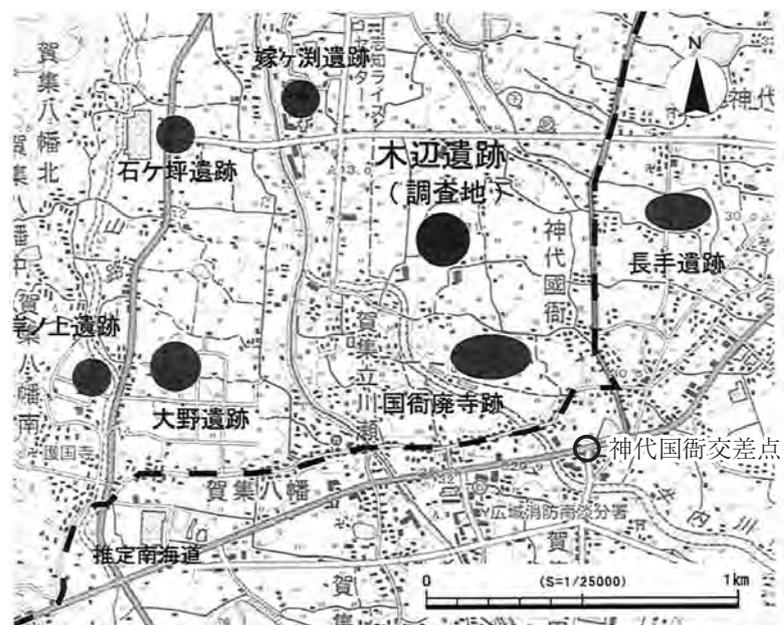


図3 神代国衙周辺の官衙的遺跡
〔木辺遺跡現地説明会資料〕2018)より)

がセットで確認された興味深い例である。奈良時代前半期と後半期とでは官衙的遺跡の立地も推移するようだ。因みに嫁ヶ渕遺跡の北側から推定南海道までの間には今も条里が良好に残っている。

■ おわりに

淡路国における駅路としての南海道は高橋美久仁氏や武田信一氏が示された路線とおおまかにはさほど変わっていない。細かいところでの線引きは、新たな遺跡が発見されるたびに修正されていくだろう。淡路国の古代道路研究の今後の課題は、律令期の遺跡間をつなぐ道路網の追求、そして海路の復元である。武田信一 2003b、2003c において津と海上交通の考察がなされているが、自分なりに取り組んでみたいと思っている。

最近、嫁ヶ渕遺跡から道路遺構が出たようだ。また、三原平野の東端に位置する中世守護の居館「養宜屋形」周辺で大規模な圃場整備事業が始まり、興味ある遺跡の発見が相次いでいる。古代官衙関連の遺物としては円面硯、青銅製帯金具の蛇尾片が出た入田稻荷前遺跡などがある。こうした新事実の発見の積み重ねが道路研究を前進させる。今後が楽しみである。

■ 参考文献

- 伊藤宏幸 2004 『志筑廃寺発掘調査報告書 I』 津名町教育委員会
- 浦上雅史 1980 「淡路島の古窯址出土の須恵器について」 『淡路考古学研究会』
- 浦上雅史 2004 「淡路国」 『日本古代道路事典』 古代交通研究会編 八木書店
- 浦上雅史 2006 「淡路の役所と古代南海道 - 最近の調査成果から」 『古代の南海道を考える - 講演・報告要旨資料 -』 徳島市立考古資料館
- 坂口裕貢・定松佳重 2005 『国分遺跡発掘調査報告書』 三原町教育委員会
- 高橋美久二 1996 「淡路の南海道」 『歴史の道調査報告第 6 集 淡路往還 (南海道)』 兵庫県教育委員会
- 武田信一 1996 『淡路島の地名研究』 神文書院
- 武田信一 1985 「南海道 - 由良駅から福良駅へ」 『あわじ二』 淡路地方史研究会
- 武田信一 2003a 「再考 南海道 - 由良駅から福良駅へ」 『淡路島の古代・中世研究』 神戸新聞総合出版センター
- 武田信一 2003b 「古代淡路の海上交通について」 『淡路島の古代・中世研究』 神戸新聞総合出版センター (初出 1991)
- 武田信一 2003c 「古代淡路の国府と国津に関する一考察」 『淡路島の古代・中世研究』 神戸新聞総合出版センター (初出 1983)
- 武田信一 2003d 「天平 10 年「淡路国正税帳」に関する一考察」 『淡路島の古代・中世研究』 神戸新聞総合出版センター (初出 2001)
- 兵庫県教育委員会 1996 『歴史の道調査報告第 6 集 淡路往還 (南海道)』
- 藤岡謙二郎 1978 『古代日本の交通路Ⅲ』 大明堂
- 的崎薫 2008 「嫁ヶ渕遺跡—2 次調査—」 『南あわじ市埋蔵文化財調査年報 1』 南あわじ市教育委員会

表：淡路国官衙関連遺跡（洲本市・南あわじ市管内）

番号	遺跡名	所在地	主要時期	位置と遺構の特徴	遺物の特徴	文献
1	嫁ヶ淵 (ヨメガブチ)	南あわじ市 賀集立川瀬	奈良初頭	三原平野西辺を北流する大日川河口から6km上流の東岸。南北に軸線を持つ大型掘立柱建物15棟	蹄脚円面硯1, 円面硯4点。土馬数点。多量の製塩土器、須恵器、土師器。鞆の羽口、鉢滓。三原郡衙の出先機関か。	『南あわじ市埋蔵文化財発掘調査年報Ⅰ』2008
2	木辺 (キベ)	南あわじ市 賀集立川瀬	奈良前半	嫁ヶ淵遺跡の南東700m。南北に軸線を持つ総柱建物の倉庫群とその北130mからは梁間二間の側柱建物。	畿内産土師器、製塩土器が出土。三原郡衙関連の建物群。	『木辺遺跡現地説明会資料』2018南あわじ市教育委員会
3	国衙廃寺跡 (コクガハイジヤト)	南あわじ市 賀集立川瀬・神代国衙	奈良後半平安 中頃鎌倉	木辺遺跡の南南東400m。柱間2m以上の掘立柱建物数棟。	平安中頃の布目瓦。畿内産土師器、製塩土器、硯片?。古代末から鎌倉期の官衙か。	『南あわじ市発掘調査速報展・平成27・28年度調査』2019
4	大野 (オオノ)	南あわじ市 賀集八幡南	奈良前半平安	国衙廃寺の西1km、嫁ヶ淵遺跡の南1km。北流する山路川の東岸。掘立柱建物数棟。	柱穴から多量の製塩土器。円面硯。	『南あわじ市埋蔵文化財調査年報Ⅳ』2011
5	岸ノ上 (キシノウエ)	南あわじ市 賀集八幡南	飛鳥から平安	山路川を挟んで大野遺跡の対岸。南北に軸線を持つ総柱の倉庫群からなる。	多量の製塩土器、須恵器、土師器。岸ノ上が倉庫群、大野が管理棟か。	『南あわじ市埋蔵文化財調査年報Ⅳ』2011
6	木戸原 (キドハラ)	南あわじ市 志知中島・市新・市三篠	奈良後半 平安初	嫁ヶ淵遺跡の北東1.5km。掘立柱建物数棟あるが、時期不明のものが多い。	掘立柱建物の柱穴から硯片。	『南あわじ市埋蔵文化財調査年報Ⅲ』2010
7	平石 (ヒライシ)	南あわじ市 湊	奈良前半から 平安	三原川河口に近い南岸。大型掘立柱建物。柵列、溝、土坑。	畿内産土師器、製塩土器、須恵器、土師器、土馬など。縄文から中世にかけての集落。律令期は津(港)か。	『南あわじ市発掘調査速報展・平成26年度調査』2016
8	幡多 (ハタ)	南あわじ市 榎列 上幡多・下幡多	飛鳥から奈良 前半	三原平野北辺部、三原川と成相川に挟まれた上、下幡多集落の間。神本八幡神社がある。大型掘立柱建物。	『家』墨書土器、転用硯、製塩土器。神本駅家候補地。	『三原郡埋蔵文化財発掘調査年報Ⅰ』2001
9	入田稲荷前 (イリタイナリマエ)	南あわじ市 八木入田	飛鳥から奈良	幡多遺跡の東1km、成相川の支流養宜川の北岸一帯。掘立柱建物6棟、土坑、遺物包含層。	円面硯、畿内産土師器、製塩土器、青銅製帯金具蛇尾片、布目瓦。	的崎薫氏の御教示による。
10	九蔵 (グゾウ)	南あわじ市 阿万東町	奈良	鳴門海峡に面した阿万港の東岸。大型掘立柱建物、製塩炉。	大量の製塩土器、和同開珎銀銭。	『九蔵遺跡』2015兵庫県教育委員会
11	野上 (ノガミ)		奈良から平安	散布地。宮林瓦窯が隣接。窯の可能性あり。	円面硯、須恵器、布目瓦。	浦上雅史表採資料
12	大野古窯跡群 (オオノコヨウアトグン)	洲本市大野	飛鳥から平安	庄慶、土生寺、池内、新宮、木戸窯が下流域から上流域に向かって順次築窯	庄慶窯はTK217様式の典型。土生寺窯は藤原宮の瓦、宮林窯は国分寺の補修瓦を焼く。	浦上雅史1980
13	下内膳 (シモナイゼン)	洲本市下内膳	奈良から平安	洲本川中流域最大の集落。大型掘立柱建物、倉庫。	墨書土器「東」、刻書土器「徳西」、円面硯、製塩土器、畿内産土師器。	『兵庫県史 考古資料編』1992

※官衙関連遺跡とは、遺構としては柱穴掘方が方形又は方形に近い大型の建物であること。

遺物としては硯、墨書土器の出土をを基本とする。畿内産土師器、製塩土器の大量出土も対象とする。

紀南への道と官衙・寺

(公財) 和歌山県文化財センター

川崎 雅史

1. はじめに

古代の紀伊国は、「和名類聚集」・「延喜式」によると7郡に分かれていたとされる。紀の川沿いを上流から伊都・那賀・名草の3郡、紀の川河口から紀伊水道に沿う海岸部に海部郡、紀の川筋から南には在田・日高・牟婁と3郡が位置する。奈良時代の南海道は、紀伊国で伊都・那賀・名草・海部を通過して淡路国に至るが、その位置については、紀の川北岸に沿う東西方向の道が想定でき、発掘調査成果などを基におおよその位置が把握されつつある。国府から在田・日高・牟婁郡を繋ぐ道についても、国司が各郡の郡衙を巡回するための官道的な道(伝路)は存在したはずであるが、その位置については明らかになっていない。一方、紀伊国を南に向かう道としては平安時代中頃以降、熊野三山への参詣道として利用された熊野古道が知られており、これは、京都から淀川を下り、大阪の渡辺津から熊野三山へ至る道で、大阪から田辺までの紀伊路、田辺から山間部を本宮・新宮を経て那智に至る中辺路、田辺から海岸沿いを那智に至る大辺地などに分かれる。平安時代の南海道のうち大阪から和歌山までは、ほぼ熊野古道紀伊路と同じであったことが窺え、それより以南についても伝路を踏襲する形で紀伊路が存在した可能性がある。



図1 古代紀伊国の郡

2. 道・官衙・寺へのアプローチ

郡衙が交通路に近接して立地する傾向があるとされることから、伝路については、各郡の郡衙の位置を探ることで、おおまかな推定は可能であろう。郡衙のうち奈良時代の日高郡衙の位置は、ほぼ確定されている。在田・牟婁郡の郡衙遺構は明らかになっていないが、各郡で古代の遺構が最も集中する付近に郡衙が位置することは予想できる。また、当時としては役人や僧の墓であったとされる火葬墓や須恵器窯の立地も考慮すべきかもしれない。遺物では、木製祭祀具や木簡・墨書土器あるいは陶硯・緑釉や灰釉などの施釉陶器・帯金具・皇朝十二銭のほか、特殊な遺物として秤の錘である権(けん)・秤の錘の出土も郡衙など律令に関わる遺跡の位置を窺う資料となるであろう。

古代寺院については、現在でも寺として残る日高郡道成寺や塔基壇などが残る牟婁郡三栖廃寺、瓦の出土から寺の存在が窺える在田郡田殿廃寺と各郡で1寺が知られている。

これに併せて律令支配の末端組織である郷家(郷衙)についても、発掘調査成果などから推定し、在田・日高・牟婁郡の官衙や寺の存在から、紀南への道を探ってみたい。

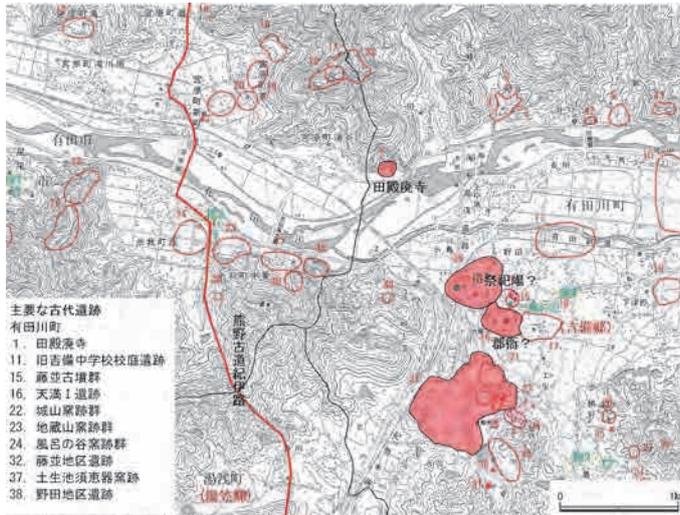


図2 在田郡の主要な古代遺跡

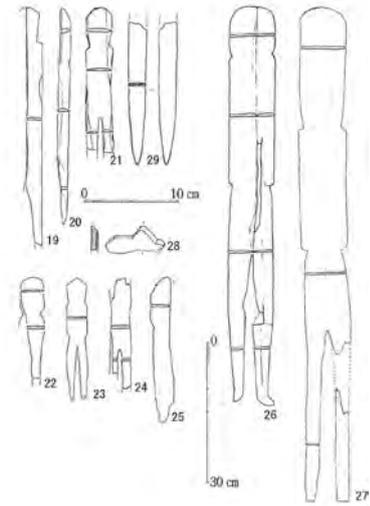


図3 野田地区遺跡出土の木製祭祀具

3. 在田郡の官衙と寺

古代の在田郡は、おおよそ現在の有田市・有田郡の範囲で、海岸部は海部郡に属していたと考えられる。「和名類聚抄」によると吉備・湯笠・英多・奈郷・須佐の5郷が存在したとされ、このうち吉備は旧吉備町付近、湯笠が現湯浅町付近、須佐が有田市須佐神社付近に比定できる。英多・奈郷については明確な位置は把握できていない。

郡衙の推定地としては、有田川南岸の平野部に位置する野田地区遺跡や隣接する天満Ⅰ遺跡・藤並地区遺跡付近に存在したと考えられる。付近には須恵器窯・瓦窯を含め古代の遺跡が多く分布し、野田地区遺跡からは人形・馬形などの木製祭祀具が出土している。また、平安時代前期の仁寿四年（854）の文書である「在田郡司解」には、在田郡司である紀宿禰真貞らの名があり、郡司が持っていた土地に野田の地名も出てくることから野田地区周辺に郡衙が存在したことを窺う資料とも言える。また、藤並1号墳（泣沢女古墳）は、6世紀末から7世紀前半代に築かれた古墳であるが、石室からは奈良時代の土器類が多く出土し、土器とともに役人がつける銚帯（烏油の腰帯）が出土している。烏油の腰帯は律令の「衣服令」からは郡司クラスが持つ銚帯であることから、野田藤並地区周辺に郡衙が存在したことの証左の1つと言うこともできる。

在田郡で奈良時代まで遡る古代寺院としては、田殿廃寺がある。田殿廃寺は、有田川北岸の山裾に位置する。堂塔の遺構は検出されていないが、川原寺系の軒丸瓦が出土している。

このほか、湯笠郷に属した青木火葬墳墓から銚帯金具・和同開珎が出土していることも付け加えておく。

4. 日高郡の官衙と寺

古代の日高郡は、おおよそ現在の御坊市・日高郡（田辺市龍神村を含む）の範囲で、紀伊水道に面する海岸部は海部郡に属していたと考えられる。「和名類聚抄」高野山本では財部・清水・内原・岩淵・南部の5郷を載せているが、伊勢本・東急本は余部を加えて6郷としている。このうち財部は日高川北岸の日高平野南部、清水は日高川中・上流域、内原は日高平野北部、岩淵は日高川南岸部の岩内付近、南部は南部川流域付近で、余部については印南川・切目川流域ではないかと考えられる。



図4 日高郡の主要な古代遺跡



図5 日高郡衙の建物配置

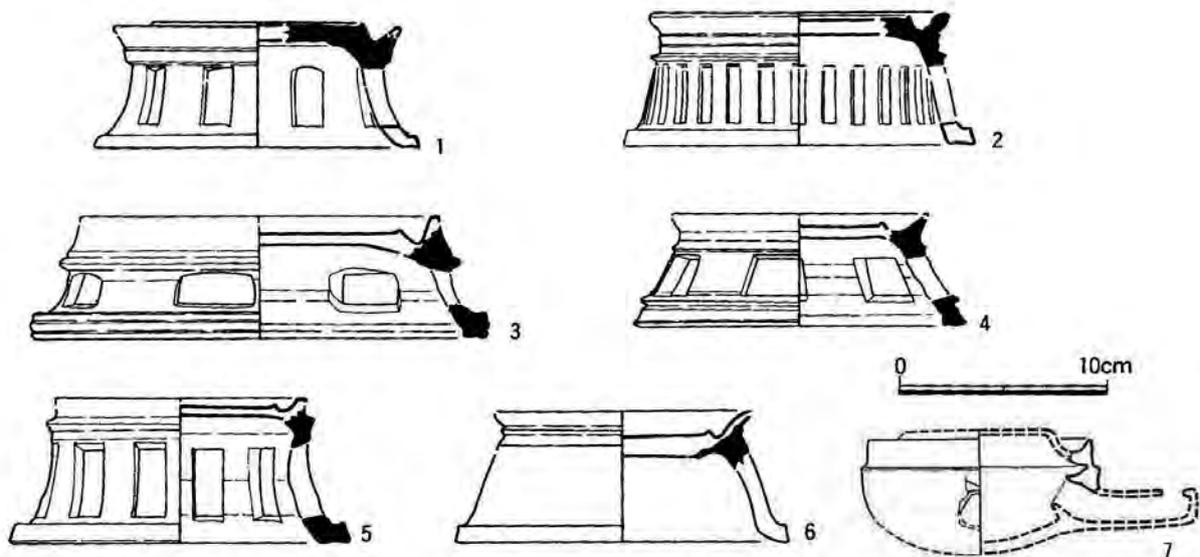
① 郡衙

日高郡衙と推定できる遺構は、財部郷に属する堅田遺跡で見ついている。日高川右岸の日高平野の中ほどで、平成10年にホームセンターの建設に伴い、計画的に整然と配置された奈良時代の掘立柱建物群が検出された。建物は17棟検出されているが、調査した範囲外にも広がりが見られる。建物のうち側柱建物が10棟、総柱建物が7棟ある。側柱建物は平面プランが長方形で、東西棟と南北棟があるが、建物の構造や規模から東西棟が主屋、南北棟が脇屋に相当すると思われる。また、総柱建物は平面プランがほぼ正方形となっている。調査した範囲では、3ブロック（A・B・C）に分けることができ、このうち西側のAブロックが広範囲で明らかになっている。このブロックでは、北・東・南の三方に庇をもつ東西棟の建物を中心として、その周囲に総柱建物4棟、南北棟の側柱建物4棟などを配している。東側のBブロックでは、南方に庇をもつ東西棟の建物が塀で囲まれ、塀の中や南側に南北棟の側柱建物を配している。A・Bブロックはおおよそ東西・南北ともおおよそ半町（50m余り）四方の規模であったと想定できる。北側のCブロックは敷地のごく一部を調査したのみであるが、総柱建物が3棟見つかり、唯一建物の重複が確認できる。

柱を据えるために掘った柱穴は平面形が隅丸の方形もしくは長方形で、1辺が1m前後と大規模なものである。柱の直径は、残存したものや痕跡から直径30cm前後であったことが分かっているが、Cブロックで見つかった建物の中には柱穴が1辺1m



写真1 日高郡衙（南上空から） 御坊市教育委員会提供



1 堅田遺跡 2 小松原Ⅱ遺跡 3 岩内Ⅱ遺跡 4 中村Ⅱ遺跡 5・6 猪野々窯跡 7 大塚遺跡

図6 日高郡出土の陶硯

以上あり、柱の痕跡も直径50cmを余るものが確認されている。

掘立柱建物群は、規模が大きく、規則正しく配置されていること、また、土器のなかに円面硯・墨書土器があり、付近に「西郡」の地名が残ることなどから郡衙と判断できる。郡衙には政務や儀式をおこなう「郡庁」、給食施設である「厨」、役人などが居住する「館」、税である稲を蓄える「正倉」など、それぞれ独立した施設が集まって構成される。検出した3つの建物群ブロックのうちAブロックが郡庁、Bブロックが厨または館、Cブロックが正倉ではなかったかと考えられる。

堅田遺跡で見つかった郡衙は、出土した土器から奈良時代前半代であると判断でき、奈良時代後半までは継続しない。日高平野で古代の遺物が多く出土し、掘立柱建物が検出されているのは、小松原Ⅱ遺跡・津井切遺跡・富安Ⅰ遺跡であり、郡衙が小松原Ⅱ遺跡周辺に移動した可能性が考えられる。小松原Ⅱ遺跡では円面硯も出土し、掘形が1mを超す掘立柱建物が検出されているものの、調査区が限られていたことから建物規模や配置は明らかになっておらず、詳細は明らかでない。

② 郷家

郷の役所とされる郷家の存在については疑問視されるところもあるが、日高川に位置する岩内Ⅱ遺跡や中村Ⅱ遺跡では、奈良時代の掘立柱建物がみつかっており、岩淵郷に関わる遺構の可能性もある。岩内Ⅱ遺跡では、丘陵先端付近に側柱の掘立柱建物6棟と竪穴建物が配置され、小谷部を挟んで総柱の建物が2棟検出されている。柱の掘形には一辺が1m近くあるものもあり、出土遺物に円面硯が出土しているなど、役所あるいは役人の屋敷地の可能性がある。また、中村Ⅱ遺跡では、掘立柱建物・竪穴建物・火葬墓などが検出され円面硯が出土する。さらに、隣接して中村墳墓や須恵器杯などとともに円面硯を焼成していた猪野々窯跡が立地するなど役人の存在を窺わす内容となっている。

また、南部川流域では大塚遺跡で、7世紀に遡る可能性もある中空円面硯が、海浜部の片山遺跡で石帯が出土しており、南部郷との関連も注目される。

③ 寺

道成寺 創建以来、現在まで法灯を伝える道成寺は、日高川北岸の船岡と呼ばれる南西に延びる小高い丘陵上に位置する。本堂の解体修理などに伴って発掘調査が行われ、創建（Ⅰ期）は8世紀前半の白鳳期まで遡ることが明らかになっており、その後、何度かの再建が行われている。創建時は1堂のみの寺で、巨勢寺式の瓦をモチーフにしている。Ⅱ期は奈良時代中頃以降で、金堂・三重塔・講堂・僧坊に複廊を備えた観世音寺式伽藍を持つ寺となっている。平城京と同汎瓦を用いて葺かれ、現在の本尊の体内から発見された千手観音菩薩立像を祀っていたとされる。



図7 道成寺創建期の瓦と小松原Ⅱ遺跡出土瓦（写真）

別寺 2013年度に実施された小松原Ⅱ遺跡の発掘調査で、奈良時代の溝から道成寺創建時ものと同形式の軒丸瓦が出土した。既往の調査でも古代に遡る平瓦の破片は多く出土しており、小松原Ⅱ遺跡付近に古代寺院が存在することは予想されていたが、出土した瓦から、寺の創建が白鳳時代に遡ると判断できるようになった。

小松原Ⅱ遺跡の寺については、基壇や礎石などの遺構が残らず、言い伝えもなく幻の寺と言うことができるが、日本最古の仏教説話集である「日本霊異記（日本現報善悪霊異記）以下霊異記」にこの寺ではないかと考えられる記述がある。

霊異記は上・中・下巻全116話からなり、その下巻33話に別寺が登場する。話の内容を簡単に書くと、「紀直吉足（きのあたえよし）は、紀伊国日高郡別（わけ）の里の倚（はし）の家の主人であった。吉足は生まれつき性格が悪く、因果応報を信じなかった。

延暦四（785）年の夏五月、国司が郡内を巡って正税（しょうぜい）の稲を人々に賜り、日高郡でも広く人々に与えた。官の許しを得ていない私度僧である伊勢の沙弥が、「薬師経」の十二薬叉の神名を唱えて、里を巡っては食乞いをしていた。正税の稲を与える人の所で稲を乞い、また、凶悪な吉足の家でも乞い願った。吉足は物を施さないばかりか、僧が持っていた稲を巻き散らし、法衣を剥ぎ取って殴りつけ脅した。僧は別寺の僧坊に逃げ込んだ。吉足は追いかけて僧を捕まえ、自分の家の門まで連れてきた・・・（以下略）」とある。

日高郡に「別」と呼ばれる郷あるいは里は存在しないが、正税の稲を貯えた正倉は郡衙にあることから、郡衙が位置する財部郷での出来事と捉えることができる。財部は平城京跡出土の木簡などでは「財」の一字で書かれている。霊異記は漢文で書かれた物語であることから、「財」を「別」と誤記した可能性も考えられ、別寺は財（たから）寺であったと想像することもできる。

5. 牟婁郡の官衙と寺

古代の牟婁郡は、おおよそ現在の田辺市（龍神村を除く）・西牟婁郡・東牟婁郡・新宮市に三重県熊野市・南牟婁郡の範囲とされる。「和名類聚抄」東急本では岡田・牟婁・栗栖・三前・神戸の5郷を載せている。このうち岡田は白浜町富田から上富田町にかけての富田川流域、牟婁は田辺湾沿岸地域、栗栖は富田川上流・日置川流域付近、三前は串本町周辺、神戸は熊野川流域周

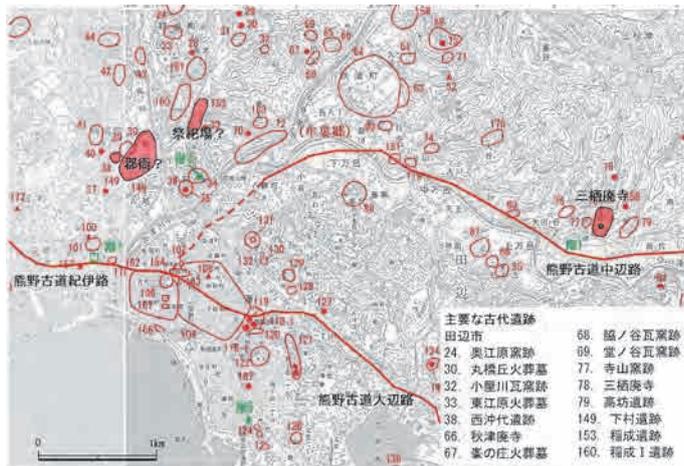


図8 牟婁郡の主要な古代遺跡

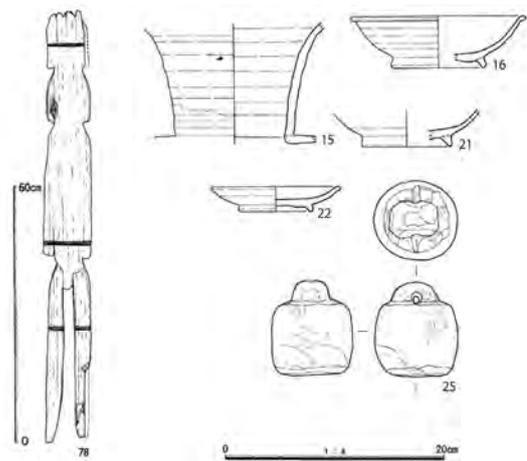


図9 稲成遺跡出土の人形と田ノ口遺跡出土遺物

辺に比定することができる。

牟婁郡衙は、牟婁郷に属する荒光川流域の稲成地区の下村遺跡・西沖代遺跡付近と推定できる。発掘調査は行われていないことから建物遺構等は見つかっていないが、搬入品と考えられる土器や黒色土器、施釉陶器などの出土遺物から窺うことができ、近くの稲成遺跡からは木製祭祀具が、稲成I遺跡からは平安時代の石帯が出土している。また、周辺には須恵器窯・瓦窯や火葬墳墓など多数の古代遺跡が集中する地域でもある。

また、岡田郷に属すると想定される富田川河口近くの田ノ口遺跡では、施釉陶器（二彩・緑釉・灰釉）や 墨書土器をはじめ権なども出土しており、平安時代の役所的な性格をもつ遺跡の可能性はある。このほか、日置川河口近くの大古II遺跡では、掘立柱建物が1棟検出され、緑釉陶器が出土していることも書きとめておく。

三栖廃寺は左会津川北岸の丘陵部に位置する白鳳時代創建の寺院で、これまで何度かの発掘調査が行われている。塔基壇は一辺が9mの瓦積みで、塔の東に金堂を配していたと考えられており、北側では僧坊と考えられる掘立柱建物が検出されている。塔の石製九輪や石製天蓋の一部、風鐸の風招などとともに多量の瓦が出土している。このほか周知の遺跡として秋津廃寺があるが、詳細は明らかでなく、瓦窯の可能性も指摘されている。

6. まとめとして

在田・日高・牟婁三郡の郡衙遺構の位置は、おおよそ熊野街道紀伊路に近接していることになる。平野部が少ない紀伊国南部においては、人々が集住する箇所は限定的で、当然の結果と言えるかもしれないが、各郡の古代寺院や郷家と推定した遺跡付近を熊野古道が通過することからも、古代の伝路を踏襲して紀伊路が存在したことは間違いないようである。

また、官衙を結ぶ陸の道について触れたが、名草から在田・日高へは藤白峠・拝の峠・水越峠3つの険しい峠を越すことになる。この区間の海岸部は、日ノ御崎以北の紀伊水道であり、比較的波が穏やかな海域である。また、リアス式海岸であることから、入り江＝良好な湊が適当な距離を置いて位置し、浦伝いに海上を移動することが容易である。持統上皇・文武天皇の牟婁の湯行幸では海路を利用していることが分かっており、熊野参詣でもそうであったように紀南への道として海路を無視することはできない。

シンポジウム
北海道の原風景
発表資料集

発行日 令和2(2020)年2月1日
発 行 公益財団法人和歌山県文化財センター
〒640-8301 和歌山市岩橋 1263 番地の1
TEL: 073-472-3710
FAX: 073-474-2270
URL: <http://www.wabunse.or.jp/>
印 刷 株式会社 協 和



▲和歌山市川辺遺跡の道路状遺構

シンポジウム

南海道の原風景 — 発表資料集 —

日 時：令和2(2020)年2月1日

- 「大和から紀伊への道」
- 「大和と紀伊の国境」
- 「南海道と古代の役所」
- 「寺社からみた南海道～4つの地域の原風景を探る～」

公益財団法人 和歌山県文化財センター

〒640-8301 和歌山市岩橋 1263 番地の1

TEL：073-472-3710 / FAX：073-474-2270

URL：<http://www.wabunse.or.jp/>

