

第4章 各論

第1節 讃岐国山田郡・香川郡における南海道

金田 章裕

1 目的

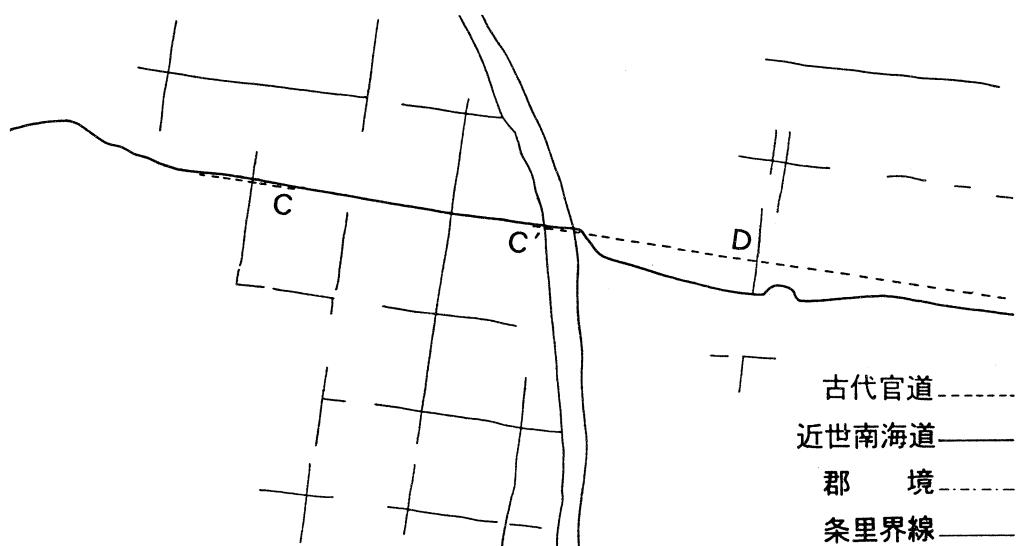
讃岐国の平野部における南海道は、山頂・山肩・山麓といった明瞭な地形目標を結ぶ直線道として設定されており、また、条里プランの里界線としてその基線となっていること、やはり直線で設定されている郡界線と直交していることが明らかとなっている¹⁾。山田郡・香川郡の部分では、高松平野東南部の三木町白山の南麓と、同平野西南部六ツ目山の北肩を結ぶ直線が古代南海道の基本ルートであったとみられる。近世の南海道は、平野東部と西部では、ほぼこの位置を踏襲しているが、その中間の春日川と香東川間ではやや南側をたどっている。この部分においても、旧官道の遺構と判断される地割列や、台地部分における切り通し状の形状が見られることもすでに報告済みである²⁾。

平成7年度における第2次弘福寺領山田郡田図調査事業の一環として、高松市三谷町の旧官道に相当する部分において発掘調査を実施し、その遺構と考えられる切り通し・堆積部分を検出した。小稿では、この遺構の性格や位置付けを検討するための基礎作業として、山田郡・香川郡の部分における南海道についてのデータを整理し、若干の考察を加えたい。

2 南海道と条里プラン

南海道のルートは第13図のよう、山田郡の春日川以東と、香川郡の香東川以西では、古代の位置がほぼそのまま近世以降にも踏襲されているとみられる。同図にその概要を示したように、同時に条里プランの里界線にも相当する。ただし厳密には、山田郡のA地点以東では、吉田川の北側の堤上を通るためにやや北側の位置であり、香川郡のC地点以西は少し北に湾曲している。従って、山田郡ではA-A'が、香川郡ではC-C'が条里地割の方向とも完全に合致する直線部分であることになる。

そこで、A-A'の方向を西に延長すると山田・香川郡境ではB地点に達する。一方C-C'を東へ延長してもほぼB地点付近に達するが、正確にはA-A'延長地点より若干南よりに向うことになる。その理由はA-A'が正確な東西方向に比べ約11度西上がり（N79°W）であり、C-C'が同様に約10度西上がり（N80°W）であることにかかわる。B-C'間つまり香川郡東部の南海道付近では条里地割の方格線はやや不整形であるが、D地点にある田村神社東側一帯の条里地割の方格線は、2,500分の



第13図 古代と近世の南海道

1図³⁾上におけるC-C'の延長にはほぼ合致するが、A-A'の延長線とは大きくずれている。つまり、香川郡東部の古代南海道の位置は、条里地割の方格線との合致を前提として考える限り、A-A'の延長線ではなく、C-C'の延長線上に推定すべきことになる。

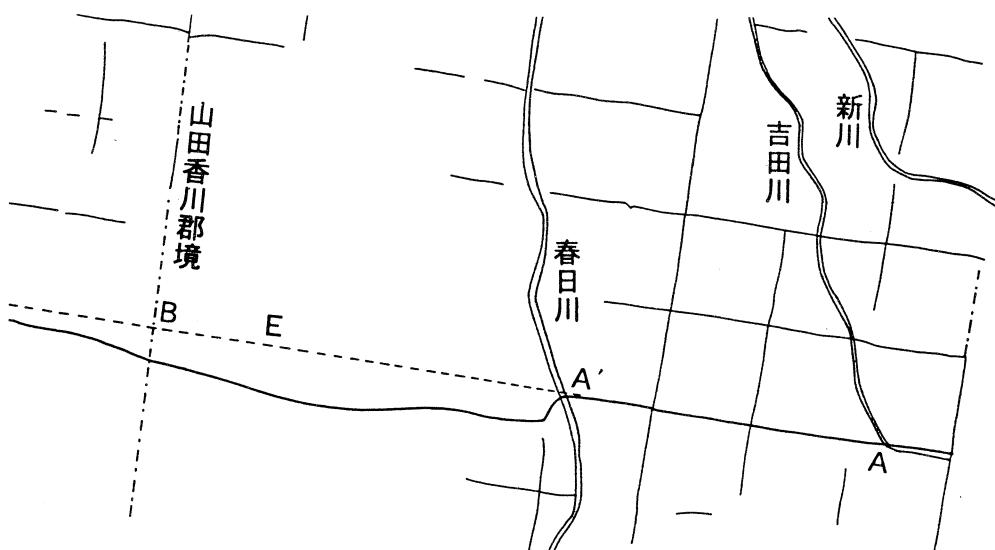
推定古代南海道のこのような方位は、推論の基礎に条里地割と合致している部分を使用していることから当然のことではあるが、条里地割の方位とも同一傾向にある。山田郡A-A'部分では条里地割の南北線が約11度東へ傾いており（N11°E）⁴⁾、香川郡C-C'部分では10度傾いている（N10°E）から、南海道の直線はこれらと完全に直交していることが知られる。条里地割の方位は、南海道A'-B間に相当する山田郡西部で約10度、C'-B間に相当する香川郡東部で9~9.5度程度東に傾いている⁵⁾から、A'-C'間の南海道は、厳密な直線ではないことになる。しかし、すでに述べたように、少なくともD地点付近では、A-A'の延長上ではなく、C-C'の延長上の直線であった可能性が高いことになる。

さて、第13図のように推定し得る古代官道沿いには、かなり明瞭な形で条里地割の里の区画を復原することができる部分がある。その部分についてのみ、推定南海道の南北に接する里の南北距離を計測した結果が第1表である。各里の南北幅は650m~688mとかなりのばらつきを示していることが知られる。この数値は2,500分の1図上において、同表に示した各条における現在の道路や畦畔・溝川の間隔であり、当然のことながらそれらの屈曲に由来する数値のばらつきを含んでいる。

ところが、山田郡東部の1~6条部分では各里の東西幅の平均が658.5m、香川郡東部では1~4条のそれが655mと計測される⁶⁾。そこで、この数値を里のサイズの標準値と仮定してみると、第1表に示したように、南海道に接する部分では、11~23mも南北幅が広いことを示していることになる。第1表の計測値は、あくまで現在の方格の計測値であるから、これがそのまま条里地割から除外されていた道路幅を示すものでないことは当然である。しかし、それにしても東西幅の標準より十数mも広い南北幅であることは確認してよいであろう。この値は各地で検出されている古代官道遺構の道幅や、それにかかわると推定されている条里地割から除外された帶状部分の幅と類似するものである⁷⁾。

3 南海道の遺構

第13図A'-Eの部分には、条里地割の分布がみられず、また近世以降の南海道も100~200m程度南側を通っているが、冒頭に述べたような切り通し状の遺構が検出される部分である。地形的には低い台地・丘陵と小河川による開析谷が交互に配列する部分であり、官道がその先端付近を一直線に横断



している部分であり、西海道肥前路⁸⁾や河内国の長尾街道について確認される状況⁹⁾と同一である。

第14図は、第13図A'-Eの部分の2,500分の1図と同一部分の空中写真である。第13図A-A'の延長線A'-Eに沿って次のような状況を検出することができる。

a 地点では、A'-Eの直線の両側にわたる幅約20mの東西に長い区画の水田が存在する。

b 地点は低い台地状であるが、ここではa地点の水田の北側の線の延長に相当する地筆界があり、宅地の境界および畦畔となっている。

c 地点は浅い開析谷の谷頭に近い部分であり、地形に従順な形で湾曲しているが、a地点南側の筆界の延長に相当する畦畔がある。

d 地点は台地部分であり、宅地が集中しているが、そのうちの3筆が東西に並び、その幅は約15mである。

e 地点では台地の西端部分において、dの延長部分が幅約20m程度の切り込み状になっている。

f 地点は開析谷底であるが、d・eの南辺の延長に相当する小径・水路が存在する。

g・h 地点は一連の低い台地上であるが、宅地の間に東西道が通じており、それに沿って南側に幅7m程度の畠列が続いている。この畠部分は畠のさらに南の部分より低く掘削されており、まさしく切り通し状を呈している。

i 地点は開析谷底であるがg・hからの東西道が続いている。

j・k・l 地点は一連の台地上であり、新田開発ないし、畠地の水田化に伴う比較的新しい区画の部分であり、旧地割遺構を検出することは難しい。しかし、g・h・iから西へと道が延びており、まさしくA'-E線上に相当する。また、k・lの道路の南側の宅地2筆と水田1筆は、いずれも幅15m程度の東西に長い形状を示している。

l-m間は小作川の開析谷底であるが、その西岸のm地点には、幅6~10m程度の切り通し状の部分がある。この内部とそのすぐ東側の部分で調査用のトレンチが設定された。本書にその報告が掲載されているが、この事例については後述する。

n 地点は低い台地上であるが、その中央部付近では南北幅約15mの東西に長い地筆があり、その西には同一幅の宅地があって、その南辺の道・畦畔はさらに西へ続いている。

n 地点を含む台地からは、古川の開析谷をはさんだ西の対岸の台地上のo地点付近では、A'-E線上の地筆界が存在し、やや湾曲しているが加摩羅神社の北側の東西道へと続く。

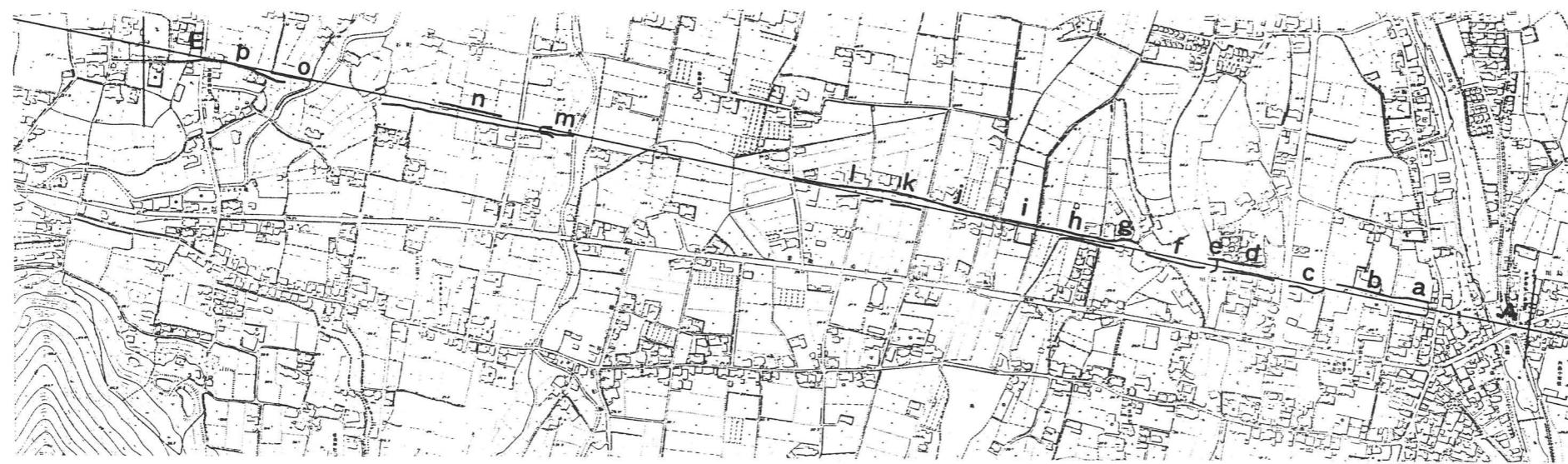
以上のような地表の地割形態・形状はいずれも南海道の推定位置上に存在し、その地表遺構である可能性が高い。その幅は6~20m程度であり、図上計測による条里地割から除外された可能性のある幅員よりはやや狭い。しかし、後者は前述のように厳密な形で道路敷を示すものではなく、前者もまた地表に継承された遺構に由来する形態であるに過ぎない。

むしろ、このような6~20mに及ぶ地表の地割形態・形状の多様な幅の方が注目に値する。前述のようなm地点における発掘調査によって、台地へ直接登る部分の切り通しの底辺の幅が6m、開析谷底に近い部分では12m幅の道路敷であったとみられる遺構が検出された。

このことが、b・d・g・h・k・l・nの台地上の各種遺構の幅員に比べ、aなどの幅が広いことにもかかわっている可能性がある。今後さらに調査が必要ではあるが、以上の事例がその参考となろう。

4 南海道の測設過程

以上のように、南海道は山田郡と香川郡において約1度の方向差を有し、また、低地部と台地上ないし、台地端の切り通し部において異なった幅で設定されていた可能性を指摘し得るに至った。後者



第14図 空中写真に見られる道路痕跡

第1表 南海道の推定道幅

	北側里の南北幅	南側里の南北幅	算出される道幅
山田郡一条東辺	650m	688m	21m
	655	675	13
	663	(665)	11
	668	668	19
香川郡五条東辺	670	663	23
	668	663	21
	675	655	13
	670	660	20

(注) 里の南北幅は2,500分の1図上の計測による。算出される道幅は、南海道沿の2里分から里のサイズの平均値を除いた数値。

については、さらに考古学的な調査の結果を待たねばならないが、前者について若干の推論を提示しておきたい。

すでに論及しているように¹⁰⁾、南海道の直線ルート、直線郡界線、条里プランは、この順番に整備されたか、前2者が同時に先行したかのいずれかであると考えられる。南海道は8世紀初頭ないしそれより少し前、郡界は8世紀初頭、条里プランは8世紀後半のこととみられる。とすれば山田郡と香川郡における官道のわずかな角度の差は、次のいずれか、またはその複合に由来して成立した可能性がある。

- ① 本来一直線で構想されていたものが、実際の土木工事の際の工事に伴って、わずかな誤差を生じた。
- ② 本来一直線で構想されたが、その工事が不完全であったか、あるいはそうではなくとも、後の条里地割の施工の際の規格によって若干の変更が生じた。
- ③ 本来一直線で構想されていたが、直線郡界線の設定がわずかな方位差を伴っていたためにそれに伴って多少の変更が起った。
- ④ 平安時代以降における条里地割の施工・再施工等と共に、少し方位が変った。

いずれの可能性についても、さらに検討を必要とするが、それには稿を改めることにしたい。

注

- 1) 日野尚志「讃岐国刈田郡における官道（南海道）と条里・郷との関連について」、『東北地理』28-2, 1976年
同「南海道の駅路」、『歴史地理学紀要』20, 1978年
服部昌之「讃岐国」、藤岡謙二郎編『古代日本の交通路』Ⅲ、大明堂、1978年
金田章裕「条里と村落生活」、『香川県史1 原始・古代』香川県、1978年
同「山田郡条里と山田郡田図」、高松市教育委員会『讃岐国弘福寺領の調査』1992年
同『古代日本の景観』、吉川弘文館、1993年
同「南海道」、木下良編『古代を考える 古代道路』、吉川弘文館、1996年
- 2) 金田、1992年、1993年、1996年、前掲1)

- 3) アジア航測・パスコ『高松市2,500分の1図』1979年測量, 1988年修正, による。
- 4) 金田章裕「弘福寺領讃岐国山田郡田団南地区の表現と条里プラン」, 高松市教育委員会『弘福寺領讃岐国山田郡田団関係遺跡発掘調査概報』I, 1996年
- 5) 金田, 前掲4)。
- 6) 金田, 前掲4)。
- 7) 木下良「古代道研究の近年の成果」, 木下良編『古代を考える 古代道路』吉川弘文館, 1996年
- 8) 木下良「空中写真に認められる想定駅路」, 『びぞん』64, 1976年, 木下編, 前掲口絵写真
- 9) 金田, (1993年), 前掲。
- 10) 金田, 前掲1)