

## 発掘「中ツ道」説批判

2003年6月17日付の朝刊各紙は、橿原市教育委員会の発掘調査（橿教委2003-2次）で「中ツ道」の遺構が初めて確認されたとして、一面に写真を掲載して大きく扱った。6月21日におこなわれた現地説明会の資料によると、以下のように解説されている<sup>1)</sup>。

中ツ道（藤原京東四坊大路）を一条大路との交差点付近で70mにわたって検出した。この南北道路は、溝心々の距離で、当初16m（道路A）であったものを27.5m（道路B）に拡幅されている。

道路側溝から出土した土器には、壬申の乱の年代をさかのぼる資料は含まれていない。

（道路A・B）は藤原京内の一級大路（二・四・六条大路や、路面幅では朱雀大路も）を凌駕し西四坊大路（下ツ道）に匹敵する規模であることから、藤原京造営前から平城京遷都まで、一貫して交通の要衝であった中ツ道を踏襲した幹線道路であったことはまちがいない。これまで部分的にしか判明せず、横大路以南では痕跡すら消滅していた幻の中ツ道（東四坊大路）の規模や軸線が一挙に判明した。

私はこれまでに3度にわたって「中ツ道」の実態についての検討を試みたことがある<sup>2)</sup>。そこでは、横大路以南では、以北から直線に南に延び、天香久山の頂上を越え、飛鳥盆地の中央を南に直進するかのように説かれてきた中ツ道は存在しないことを明らかにし、さらに、中ツ道の地割は、横大路以北では、現存する水田地割や道路として断続的に確認することができ、平城京左京四坊の南辺に至るまで続いているが、従来いわれている、中ツ道造営方位が下ツ道に比べると北で大きく西に振れることの大きな原因は、横大路の北方およそ1.8kmの地点で、北北西流する旧河川を効率よく横断するために道路を急角度で屈曲させていることにあること、また遺存地割の分析を通じて、中ツ道の幅は28.5mほどと推定できることなどを指摘した。

こうした私見を前提にして、今次の調査結果をみると、調査者が表明している見解とは相反する、いくつかの事実が鮮明になってくる。その第一は、調査された道路遺構は「中ツ道」ではない、という点の再確認である。

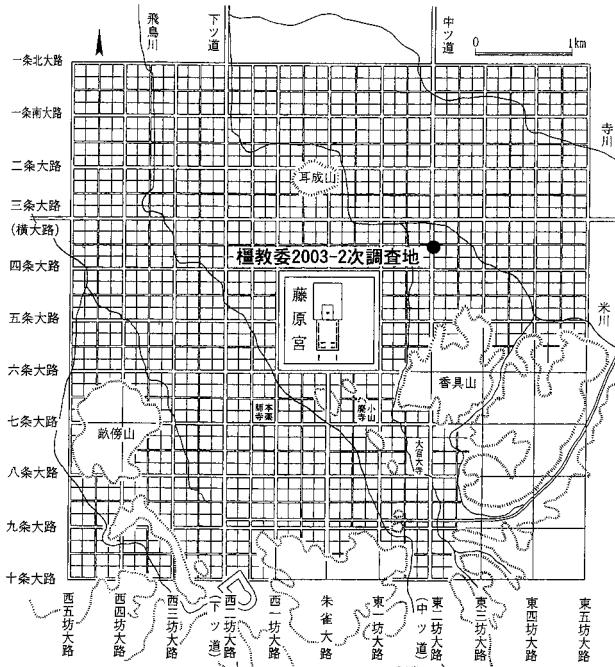


図84 藤原京条坊における橿原市教育委員会2003 2次調査位置  
(条坊図は注5小澤論文より引用)

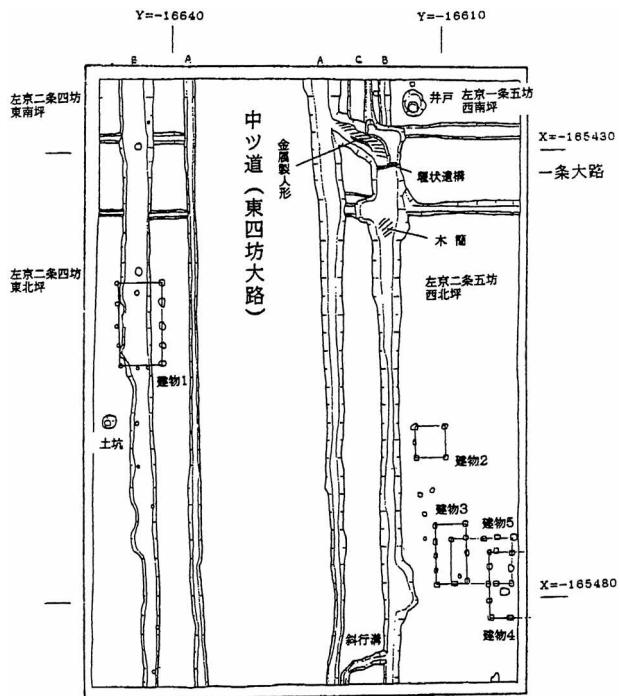


図85 橿原市教育委員会2003 2次調査遺構図

古代都城などの計画的に造営された都市の条坊道路は、繰り返し解き明かしてきたように、簡明な設計企画に従って造営されている。遺構の分析に際しては、検出遺構そのものを丹念に計測することを基本とするべきことは間違いないが、道路の規格を検討する際に重要である道路側溝は、存続していた当時の流水の浸食作用や廃絶後の遺構面の削平作用などにより、本来の設定規格がそのまま遺存することはまれである。そこで、検出遺構を復元的に読みとる作業が必要とされることは近稿でも実践してきたところである<sup>3)</sup>。今次の調査で「中ツ道」とされた道路遺構の規格を分析すると、まず、拡幅前の道路A

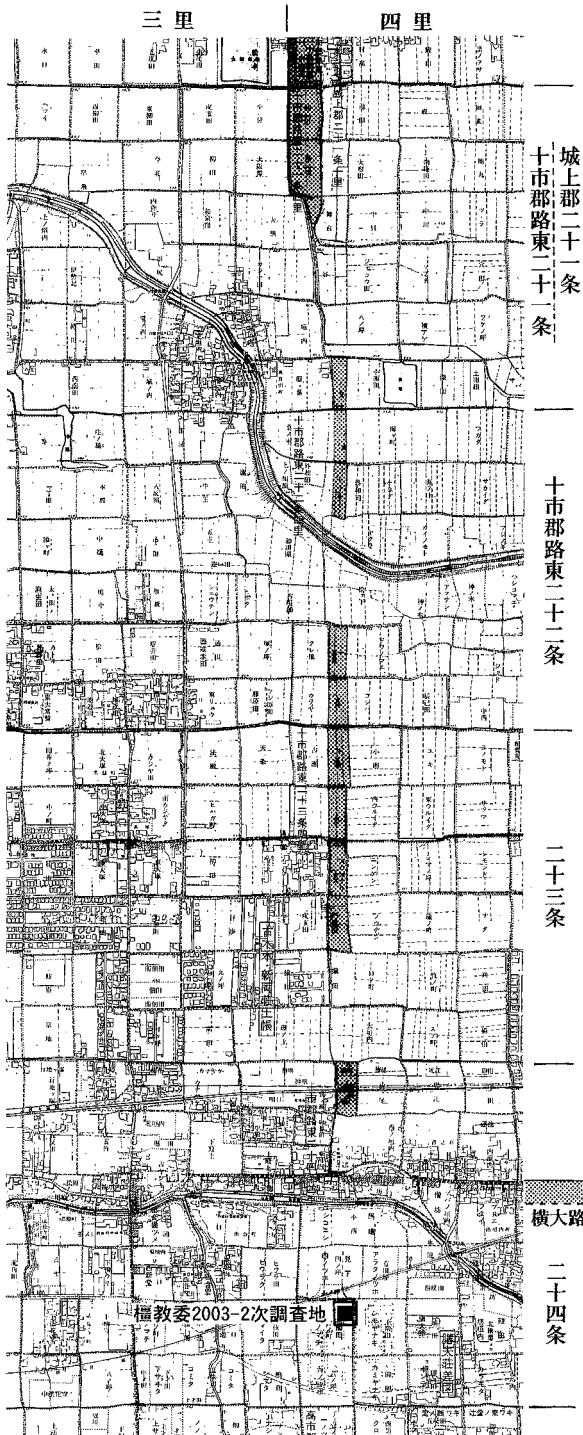


図86 条里地割の中の中ツ道遺存地割と横大路 1:15,000

については、調査区内で遺存状況の比較的良好北寄りの地点でみると、道路の東西側溝心心間距離は調査者の報告するようにほぼ16mであるが、実際にはやや短く、15.7mほどと計測しうる。この規模は藤原京内でこれまでに調査されている条坊道路のうち、偶数坊(条)の大路の規模と同じであることがわかる。つまり、二条大路

(西三坊での調査・西三坊坊間路との交差点での調査...以下同様) 四条大路(東四坊・西六坊坊間路・西五坊大路・西一坊・東一坊坊間路) 六条大路(以下調査地点は省略。詳細は注4文献参照) 八条大路、十条大路、東二坊大路、東四坊大路では道路側溝心心間距離がほぼ16mの道路であることが確認されている<sup>5)</sup>。この道路規模は45大尺(復元値15.93m: 1大尺 = 0.3540m = 0.2950m × 1.2として算出)の寸法であり、基本的な設計規格としては、道路の路面幅を40大尺(14.16m) 側溝幅5大尺(1.77m) したがって側溝の外岸間の寸法を50大尺(17.70m)としたものとみている。ただし、実際の施工に際しては、おそらくその条坊道路側溝の果たすべき排水機能の多寡に応じて側溝の幅を変動させていたとみられ、道路Bの場合、40大尺の路面に、西側溝3大尺(1.06m) 東側溝6大尺(2.14m) という当初の設定寸法を想定しうるので、側溝心心間距離は44.5大尺(15.75m)であったと復元され、遺構上の計測値と合致する。

いっぽう、拡幅後の道路Bは、同様に遺構の規模を読みとると、路面幅が70大尺(24.78m)、東・西側溝が10大尺(3.54m)の設定寸法であったと復元しうる。この場合、側溝心心間距離は80大尺、復元値は28.32mであり、調査者の報告にある「27.5m」とは若干ことなるが、これは計測地点の相違の範疇内におさまる。さて、この道路Bについて、調査者は、「路面では朱雀大路も凌駕」するものと評価しているのであるが、当の朱雀大路については、かつて分析したように、藤原宮朱雀門の南方での調査で検出した遺構に従えば、路面幅50大尺(17.70m)、東・西側溝幅20大尺(7.08m)という設定寸法を復元することができる<sup>6)</sup>。注目すべきことに、この場合、側溝外岸間つまり道路としての全体の設定規模は90大尺(=20+50+20)であり、道路Bと一致している(10+70+10=90)。藤原京にあって、条坊道路としての格付けが何を基準とされていたのか定かではないが、すくなくとも、道路Bが朱雀大路を凌駕していたと即断することはできまい。むしろ、ここで留意すべき点は、拡幅後の道路Bは朱雀大路と全体規模としてまったく同じに設定されていたという事実であろう。

さて、中ツ道の設定時期は下ツ道、上ツ道とともに、横大路と同じ7世紀初めの推古朝と考えられている。上ツ道、中ツ道、下ツ道は遺存地割上、およそ2.1kmの等間

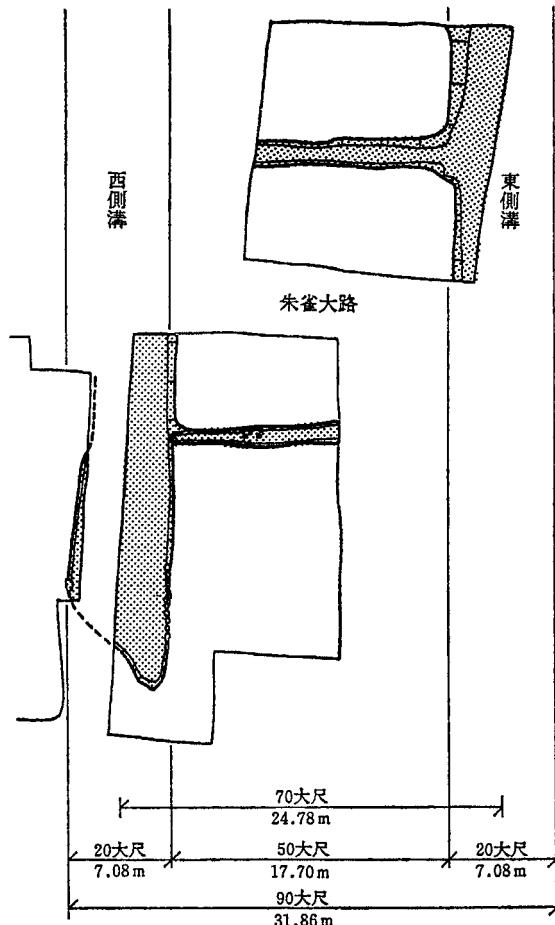


図87 藤原京朱雀大路設定復元図 1:500 (注6井上論文より)

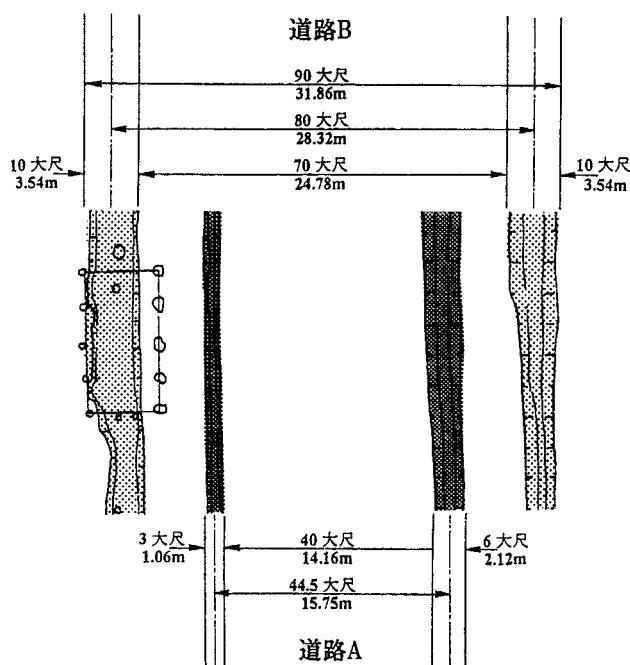


図88 檻教委2003 2次調査の南北道路A・B設定復元図 1:500

隔で設定され、この距離は6000大尺であり、設営当時の1000歩という完好的な寸法であったと説かれている。今次の檻原市教委によって発掘された南北道路が中ツ道であったとすると、まずは拡幅前の道路Aが、7世紀初頭(『日本書紀』推古21年(613)11月条に見える「難波より京に至る大道を置く」という記事の「大道」が横大路にあたると考えられている。)に開削された中ツ道であったということにな

る。しかし、この道路Aは、早くみても壬申の乱後、天皇位に就いた天武とその政権によって670年代に造営工事が開始されたとみられる藤原京の一般の大路の規格に全く合致した規模であり、あくまでも藤原京の条坊道路として、この位置に初めて開削されたと理解することが妥当であると考える。そうでなければ、中ツ道として設営されて以来、長い年月にわたり道路として機能し続けた道路Aそのものが、藤原京(新城あるいは新益京と呼ばれていたにせよ)の条坊計画の根幹たる大路の標準規格として採用された、と説明しなければならなくなり、そうした解釈はおおいに不自然であることを免れえまい。したがって、7世紀初頭の設定とみられ、672年の壬申の乱時には確実に存在していた中ツ道は、少なくとも横大路より南のこの地点には通じていなかったと判断しなければならない。

道路Aは、ある時点で拡幅されて道路Bとなる。その拡幅の実際の経過については、遺構の状況をみるとやや複雑な経過をたどったと推測されるものの、拡幅の確実な年代を明らかにする考古学的な証跡は得られていない。ただし、道路Bの側溝を埋めた堆積土の中から、万葉歌人としても人口に膾炙している「穂積親王」宮との記載のある木簡や「和銅二年」(711)の紀年木簡が出土したとの報告もなされている。

道路AおよびBが中ツ道であるという理解に立つ限り、拡幅の時期は7世紀初め以降どの時点にも求めうる(ただし、道路Bの埋没は和銅2年以後著しく年代を隔てた後世ということは想定しがたく、とりあえず、藤原京廃都後ほどない時期とみておく)。いずれにしても、この場合、朱雀大路級に拡幅されたのは630年代のことであった、などという想定すらできなくもない。しかし、この道路が中ツ道ではなく、藤原京の条坊道路として設定されたものであると評価するならば、拡幅の時期は藤原京の造営開始後の、藤原京の時代の中であった可能性が強くなる。このように、今次の調査で発掘された道路跡を中ツ道であるとみるか否かは、この道路およびAからBへの拡幅という事態を歴史の中に位置付ける場合に決定的な意味をもってくるのであり、その前提を間違することは、畢竟、いかなる歴史的評価も砂上の楼閣とみなされざるをえなくなるであろう。

それでは、私見のように、道路A・Bは中ツ道ではない

という判断に拠った場合、この拡幅という事実はどのような意味をもつくるのであろうか。この問い合わせに対する解答を開陳するには、まだ検証すべき案件が多く残されているのだが、ここでは、天武政権がめざした中央集権的な国家統治体制構築作業の一環としての官道網建設の象徴的な土木工事であったとの予察的な見解を略述するにとどめておくことにする。

近年、列島各地で古代官道遺構の発掘資料が蓄積されつつある。西海道、山陽道、東海道、東山道、北陸道などの主要官道の古代における実態の解明が進められているが、その設定の時期については必ずしも闡明にされてはいない。こうした中で、例えば、静岡市曲金北遺跡で調査された古代東海道<sup>7)</sup>について、私はその規格寸法からみて、和銅6年(713)以前の設定になるものとの判断を示したことがある<sup>8)</sup>。七道の設定、国境の確定などとともに、国家統治のための地方支配体制の整備に連動すべき官道の列島規模の設営も、また7世紀後葉の天武朝ないし藤原京の時代に求めることが妥当であるとすれば、道路AからBへの拡幅もその施策と一連のものであり、しかもそれは、従前より主要官道として存在していた中ツ道に直通する首都の条坊道路をも包摂した土木工事であったということになる。横大路以北では、7世紀初めから中ツ道は横大路にT字形に接続する形で北上していたと考えている。しかし、前述したように、現存する中ツ道の地割から推定した道路幅は28.5mであった。すなわち拡幅後の藤原京東四坊大路の側溝心心間規模である80大尺(復元値28.32m)とほぼ同じ値を示している。発掘調査による検証が必要ではあるが、遺存している中ツ道地割は拡幅後の規模を示しているとも考えられる。

上ツ道は、今日、線状の地割として確認されるにとどまり、幅員規模を推定させる痕跡はない。いっぽう、下ツ道は、西四坊大路として藤原京条坊道路に踏襲されており、さらに、遺存地割は奈良盆地をまっすぐに北上する形でほぼ連続的に確認されている。木全敬蔵氏による地割の計測分析によると、下ツ道の幅は約30mとされている<sup>9)</sup>。さらに盆地北端域では平城京朱雀大路と中軸を共有しており、朱雀大路ないし平城宮域内の発掘調査で各所において幅員が確認されている。詳細な分析は別に譲るが、東西側溝心心間距離で22~24mの規模であり、平城京建設時に埋め立てられており、また拡幅、縮小の

形跡はない<sup>10)</sup>。

したがって、今回の権原市教委による発掘調査の成果は、中ツ道は、以南で連続している東四坊大路ともども、藤原京の時代のある時点で、下ツ道とほぼ並ぶ、しかも都城最大規模の朱雀大路に全く匹敵する大規模道路として拡幅されたという歴史的事実が明らかにされたということに要約することができ、この事実理解に立脚して、今後の研究を進めていく必要があると考えるのである。

発掘された「中ツ道」は中ツ道ではなかった。この否定説は、いまだ完全に論証されたものであるとはいきれない。しかし、中ツ道であると判断することに比較すれば、より蓋然性に富んでいると言うことは許されよう。私は権原市教育委員会による今般の発掘調査成果の公表に先だって、いくつかの報道機関の求めに応じて、中ツ道否定論を諄々と説いた。しかしながら、それが紙面等の報道に顧慮された形跡は全く認められなかった。発言力の乏しい研究者の言説ではあるとはいながら、たとえ事実を描いても、より刺激的な喧伝を追求してやまない報道姿勢の相変わらずのありように接して、憂慮するとともに、深く嗟嘆せざるをえない。

(井上和人)

#### 注

- 1) 権原市教育委員会『藤原京左京一・二条四坊、出会い・膳夫遺跡(権教委2003-2次)発掘調査現地説明会資料』2003。
- 2) 井上和人「飛鳥京域論の検証」『考古学雑誌71-2』1986、『条里制研究の一視点』1994、『平城京羅城門再考』『条里制古代都市研究14』1998。
- 3) 井上和人「平城京条坊道路の設計規格について」『紀要2003』2003、『斎宮方格地割研究への提言』『斎宮歴史博物館研究紀要12』2003。
- 4) 奈文研『藤原京研究資料(1998)』1999。
- 5) 近年明らかにされつつある藤原京域説に従えば、これら偶数条(坊)道路は、平城京条坊に準じて表記すると「大路」にあたり、従来藤原京で「奇数条(坊)道路」とされてきたものは平城京でいう「条(坊)間路」に、「(条)坊間路」とされてきたものは「条間北(南)小路」ないし「坊間東(西)小路」に相当する(小澤毅「古代都市「藤原京」の成立」『考古学研究44-3』1997)。
- 6) 井上和人「古代都城制地割再考」『研究論集』1984。
- 7) 及川司「静岡市曲金北遺跡の調査について」『古代駿河国律令社会考』1996、(財)静岡県埋蔵文化財研究所『曲金北遺跡(遺物・考察編)』1997。
- 8) 井上和人「条里制と開発の歴史」『月刊文化財398』1996。
- 9) 木全敬蔵「条里地割の計測と解析」『奈良県史4条里制』1987。
- 10) 奈良市教委『史跡平城京朱雀大路跡』1999など。