

# 古代の道路と瓦の運搬

高橋 美久二

## 1 はじめに

(財)京都府埋蔵文化財調査研究センターが、木津町市坂の台地上で発掘調査した、大規模な掘立柱建物群は奈良時代の国営瓦工場として、注目を集めた<sup>1</sup>。

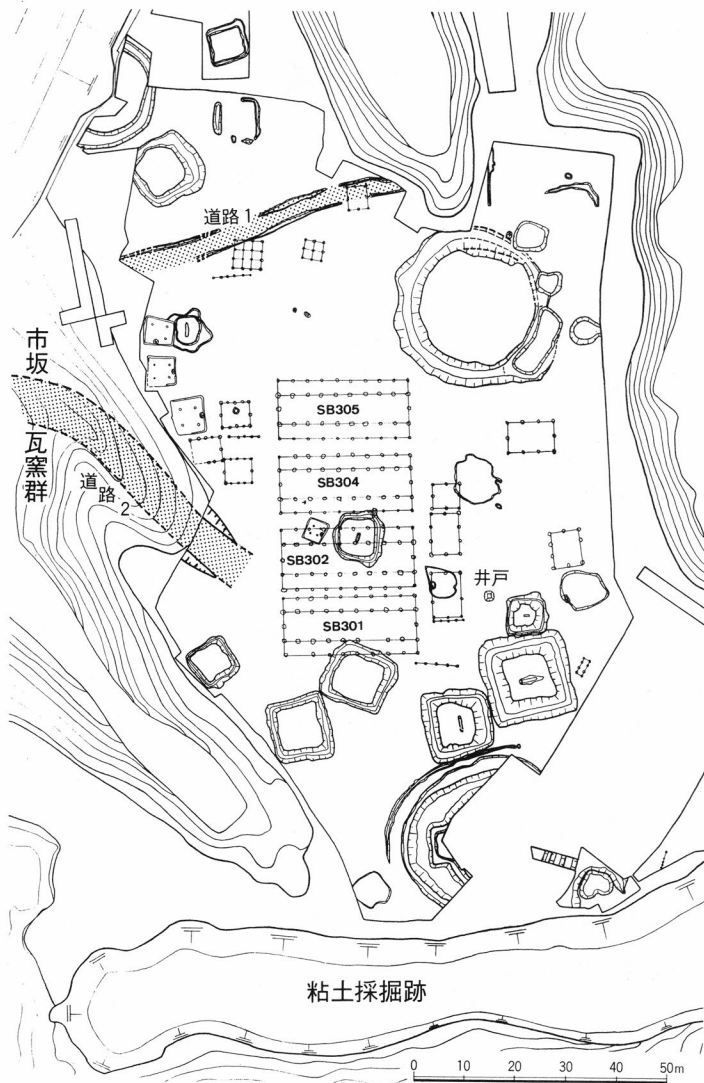
この遺跡は奈良山丘陵を挟んで平城京に接する台地上にあり、1984年以來の発掘調査によって、すでに古墳時代の集落、古墳群、埴輪窯跡群などがみつかった。1989年には、大規模な瓦工房がみつかった。奈良時代の遺構には、掘立柱建物10棟、井戸、土坑、道路遺構などがある。その中で、台地の中央を占めて建設された4棟の掘立柱建物は、各棟が9間×4間(柱間は各10尺)もある大きなもので、それが軒を接し柱筋をそろえて整然と配置されていた。この大きな空間で、瓦の製造に必要な成形、乾燥などの工程が行われていたことが想定された。さらに、周辺の古墳の周濠を利用して粘土が精製され、乾燥された瓦はすぐ南の市坂瓦窯で焼成されて、平城宮に供給されていたことがわかるなど、瓦製造の一貫したシステムが判明する貴重な遺跡群として注目を集めたものであった。

大規模な掘立柱建物群が大きな注目を集めたのに対し、意外に注目されなかったのが、台地上の工房から西側谷あいにある瓦窯に通じる道路遺構であった。ここでは、この道路遺構に注目して、奈良時代の道路と瓦の運搬について考えてみたい。

## 2 瓦窯と道路

上人ヶ平遺跡でみつかった道路遺構は、南北に2条ある。北側の道路遺構は、東西方向に平行して延びる南北2本の溝がみつかったことから、これを両側の側溝とみて道路遺構と判断したものである。溝幅は0.6~1.2m、路面幅は約4.0mある。掘立柱建物群のある台地を横断するように東西に続く道路である。

南側の道路遺構は、4棟の大型建物のうち南端の建物(SB301)と南端から2番目の建物(SB302)の間から、西北に向かって瓦窯群のある谷に降りていく道である(第1図)。この道路遺構は、明確な側溝がなく、遺構として分別しにくい、谷に向かって斜面を緩くするように切り通し(第2図)、路面には瓦片や小石を敷いて、ぬかるみにくい配慮がされている。この南側の道路こそが、瓦窯群と工房群を直接結び、頻繁に利用された道であろう。



第1図 上人ヶ平遺跡の道路跡

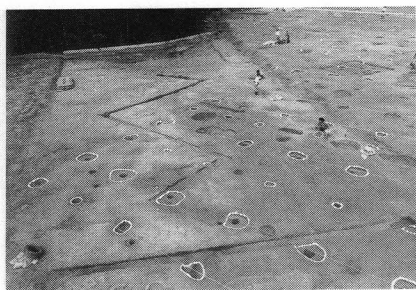
切り通しの方法といい、瓦片などで舗装していることなどから、運搬には車の利用が想定される。

こういった古代の切り通しの道路は、近年各地でみつまっている。最近有名になった佐賀県吉野ヶ里遺跡の奈良時代の官道の切り通し(第3図)はその代表である。それは、幅8~10mの道路を確保するために、高さ5~6mの丘陵を約150mにわたって切り通しているのである。このような道路遺構の発掘調査成果や、歴史地理学的な検討から各地でみつまっている幅10m以上の直線道路の痕跡などの報告を見ると、それが単に人が通るだけ

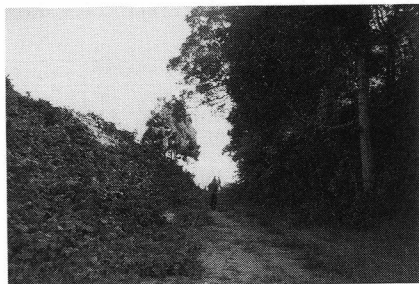
の道ではなく、奈良時代もすでに意外に車社会であったと想定されそうなのである。

### 3 車による瓦の運送

造瓦工房から供給先の都などに瓦を車で運んだことは、『延喜式』巻34木工寮車載条の記載によってよく知られている。それによると、材木、石材、白土、藁、檜皮などの建築材料とともに、各種の瓦の車一両あたりの積載量が書かれ、さらに「凡自小野栗栖野両瓦屋至宮中車一両賃卅文」と、洛北にあった二つの瓦窯からの運賃が記載されている。これ



第2図 上人ヶ平遺跡の道路2の切り通し



第3図 吉野ヶ里遺跡の官道の切り通し

により平安時代には車による瓦の運送がかなり一般的に行われたことは明らかである。

奈良時代にも、建築材を車によって運送したことが正倉院文書にしばしば記載されている。とくに上人ヶ平遺跡の北側にあった、平城京の外港である泉津からの材木の輸送に車が用いられた記録は多い。

天平宝字6(762)年4月と推定される「造東大寺司解」(『大日本古文書』5-195~201)には「自瓦屋運瓦一千五百枚 功卅人」とあり、1人当たり1日50枚の瓦を運んだことがわかるが、これだけでは車で運んだか、人が担いで運んだかはよくわからない。前述の『延喜式』車載・人担条などでは、瓦は人が担げば7~16枚、車に載せれば60~140枚とある。造東大寺司と瓦屋<sup>3</sup>の間を1日に何回往復できるかわからないが、奈良時代の瓦の重さのことや、奈良山周辺に瓦窯があったと考えれば、車を使用しての1日1往復に要した功とみるべきものようである。

平城宮跡第1次朝堂院地区の東北隅で行われた第97次調査では次のような神亀6(729)年の年紀のある木簡がみつまっている<sup>4</sup>。「進上瓦三百七十枚 女瓦百六十枚 宇瓦百卅八枚 鑑瓦七十二枚 功卅七人 十六人各十枚 廿三人各六枚 九人各八枚」(表)、「付葦屋石敷 神亀六年四月十日穴太□ 主典下道朝臣向司家」(裏)とある。これでは、どこから運び込まれたものかわからないが、平城宮内に370枚の瓦を功47人で運んでいる。また瓦の種類による1人当りの枚数も書かれ、丸瓦(女瓦)は10枚、軒平瓦(宇瓦)は6枚、軒丸瓦(鑑瓦)は8枚とある。これは『延喜式』人担条の値とよく似ているので、人の肩に担いで運んだものである。同時に出土した木簡の中には「宇瓦卅枚□車一両」と読めるものがあるので、車でも運び込まれたことがわかる。

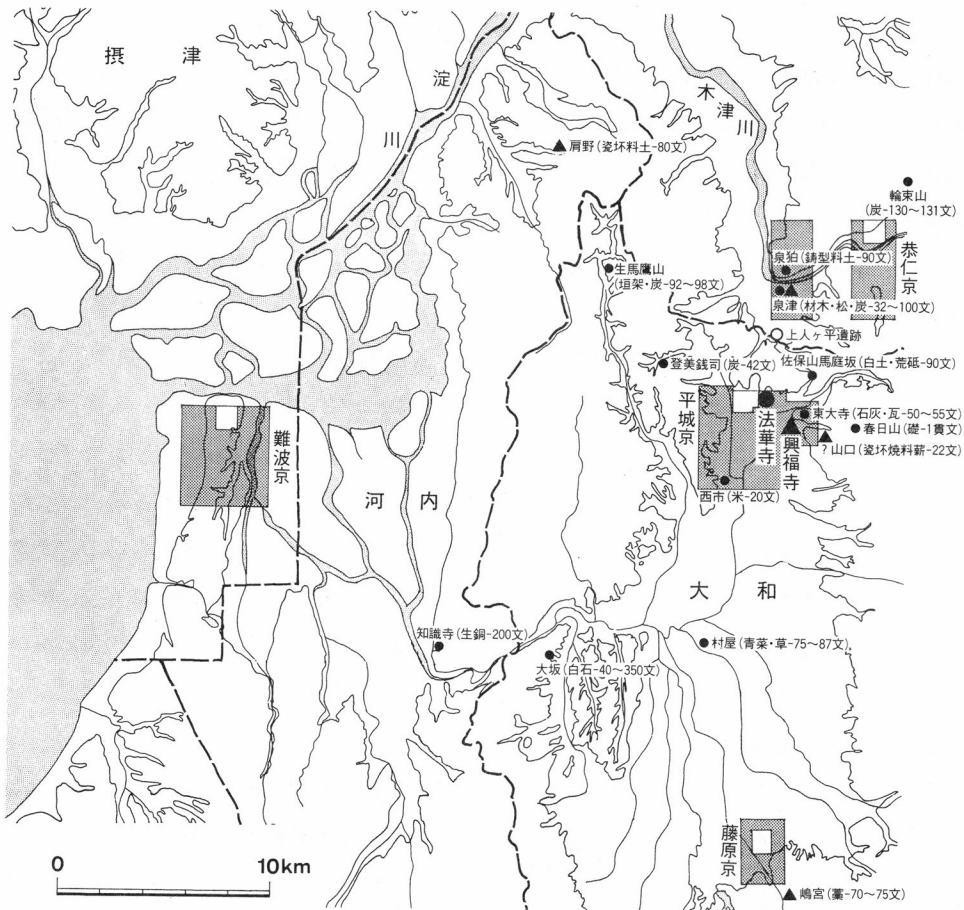
天平宝字4(760)年12月の「造法華寺金堂所解」(『大日本古文書』16-279~305の「造金堂所解案」などを、福山敏男氏の研究により復原された<sup>5</sup>『寧楽遺文』中巻の「造法華寺金堂所解」)によると、造法華寺金堂所に東大寺から借用した堤瓦900枚を車で運び、5両の車を使って、その運賃が450文であったことが記録されている。この輸送は平城京内の

第1表 『造法華寺金堂所解』にみえる車による運搬

場所	物品	数量	車賃(文)	車両数(輛)	一両当車賃(文)
泉津	雑材	5,840物	97貫608	1,146	44~100文
生馬廬山	垣架	529枝	488	5	97~98
山田池以北高倉山	瓦薪	210斤	1貫266	41	20~32
生馬輪東山	和炭・炭	244石1斗	2貫214	18	(123)
生馬廬山	炭	8石	80	1	80
輪東山	炭	222石1斗	2貫92	16	130~131
登美銭司村	和炭	14石	32	1	32
泉泊村	錡形料土	65石	450	5	90
佐保山馬庭坂	白土	30石	900	10	90
佐保山馬庭坂	荒砥	10材 (重1000斤)	90	1	90
東大寺	提瓦(借)	900枚	450	9	50
東大寺	提瓦(返)	(同)	450	9	50
東大寺	石灰(借)	5石3斗2升	55	1	55
東大寺	石灰(返)	(同)	55	1	55
東大寺	鉄炉(借)	4口	55	1	55
河内知識寺	生銅	?	2貫400	12	200
村屋村	青菜	300	300	4	75
同村	草	167	2	2	80~87
西市	米	10石	40	2	20
春日山	金堂料礎	36顆	36貫	—	(顆別)1貫文
鎌池村	檜皮茸堂料礎	36顆	1貫80	—	(顆別)30
大坂	白石	1965顆	160貫890	—	(顆別)40~350

第2表 『造仏所作物帳』にみえる車による運搬

場所	物品	数量	車賃(文)	車両数(輛)	一両当車賃(文)
泉津	檜久礼	1280枚	2貫48	64	32
泉津	波多板	10枚	32	1	32
泉津	波多板他	145枚	978	29	33~34
泉津	獨松	105枝	165	5	33
泉津	岡田焼炭	818石	1貫767	54	32~33
嶋宮	藁	630圓	645	9	70~75
肩野	瓷坏料土	2050斤	400	5	80
山口	瓷坏焼料薪	374材	1貫470	67	22



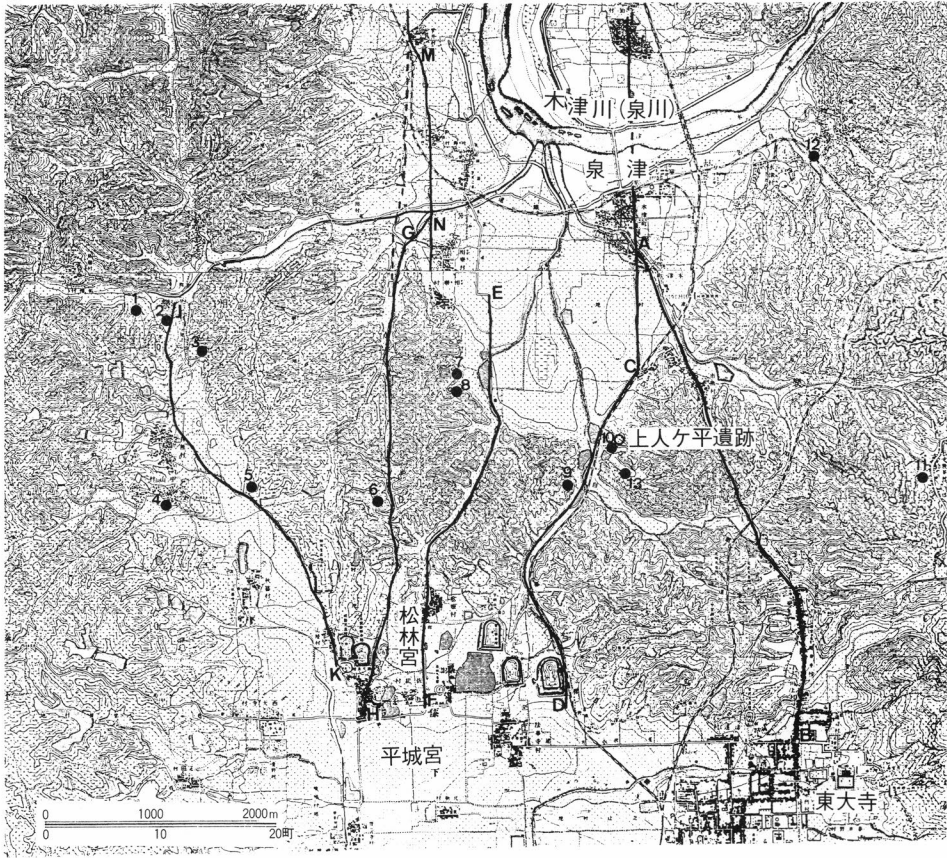
ことで、平城京内では道路や橋の状況、車の轍の発見などによって、車による運送が普及していたことはすでに明らかで、当然といえば当然である。これ以外に車で瓦を運んだ事は管見ではみつからないが、法華寺金堂を造営するために、第1表のように各種の建築材などの品が、各地から車によって運ばれたことも「造法華寺金堂所解」には記録されている。それを図示したのが第4図である。これは、地図上に法華寺に運ばれた場所の地名を推定して記入し、それに品名とその品を運ぶのに必要な車1両あたりの運賃を入れたものである。ただし、春日山や鎌地村(位置不明)からの礎石や、大坂からの白石は1個あたりの運賃になっている。この図には、さらに天平6(734)年5月1日付けの興福寺西金堂の造営記録である「造仏所作物帳」(『大日本古文書』1-551~581などを福山敏男氏の研究により復原された注5文献)<sup>6</sup>による建築材などの運搬(第2表)の様子も図化してみた。

これによると、大和国内の各地からはもちろん、山城(当時は山背国)国の泉津の各種材木をはじめ炭、松などが、輪東山から炭が、泉狛村から鑄型に使う土がそれぞれ車によって運搬されている。さらに、生駒山を越えて肩野(交野)から瓷杯料土が、河内知識寺から生銅が車で運ばれている。大和国内か河内国か特定できないが、大坂の白石が大量に車で運搬されているのは、とくに注目される<sup>7</sup>。このように、車での重量物の運搬は、大和盆地内だけでなく、かなりの山間部からでも盛んに行われていたことがみてとれるのである。しかし、山間部といっても地形図上でみれば、車の運送を配慮した谷道沿いの場所からの運送であったことがみてとれる。また、生駒山越えにしても難波宮と平城京との最短距離であった、「日下の直越」や暗街道、清滝街道によるような急な坂道は決して選んでいないのである。それらの峠道は当時の車での通行はほとんど不可能であったと思われるからである。そして、やはり山道の輪東山からの運送は、天平14(742)年の恭仁京東北の道を開いて、近江国甲賀郡に通じて(『続日本紀』天平14年2月5日条)以後のことであるのが注目される。

#### 4 瓦窯と地形

市坂瓦窯などの平城京の北辺の奈良山丘陵に築かれた瓦窯群から、瓦が運ばれた際には、車が利用されたことが想定される。そのことは、瓦窯の位置と道路からも推定される。

第5図は明治18年測図の2万分の1仮製地形図に奈良山丘陵の瓦窯の分布と奈良山を越えて山城と大和を結ぶ古道を図示したものである。奈良山の瓦窯の分布の状況は、中山、押熊、山陵などの瓦窯が、まず稜線より南側でしかも平城宮の西寄りの平坦で運搬に便利などところにつくられた。ついで、燃料の材木などを求めて稜線より北側の音如ヶ谷瓦窯や丘陵の傾斜がやや急な東側の歌姫瓦窯、市坂瓦窯などがつくられた。しかし、平城宮から



第5図 奈良山丘陵の瓦窯と道路

- |                |          |           |           |
|----------------|----------|-----------|-----------|
| 1. 得所瓦窯        | 2. 乾谷瓦窯  | 3. 押熊瓦窯   | 4. 中山瓦窯   |
| 5. 奈良山51・52号瓦窯 | 6. 山陵瓦窯  | 7. 音如ヶ谷瓦窯 | 8. 歌姫西瓦窯  |
| 9. 歌姫瓦窯        | 10. 市坂瓦窯 | 11. 梅谷瓦窯  | 12. 鹿背山瓦窯 |
|                |          |           | 13. 瀬後谷瓦窯 |

離れても運搬に便利な道路に近いところを選んで瓦窯が設けられている。

地図上に示せなかったが、平城京に供給した山城国側の瓦窯にはこの奈良山丘陵の瓦窯以外に、山城町にあったと考えられる大安寺の瓦窯である「棚倉瓦屋」(『大日本古文書』2-657「大安寺伽藍縁起并流記資材帳」)や、井手町の岡田池瓦窯などがある。

奈良山を越える山城と大和を結ぶ主な道は5本が考えられる。一番東側のA—B間は、平城京の外京の東七坊大路(東大寺西門前の大路)の北への延長道路で、木津と奈良を最短距離で結ぶ道である。最近まで国道24号線であり、近世中世には最もよく用いられた道路である。古代にも戦争などの時には用いられたようで、平家の南都攻めには「奈良坂、般若寺二ヶ所の城郭におしよせて」(『平家物語』巻5)とあり、この道から入ったようである。車で物資を運搬するには、起伏が多くて使いにくい道路であったらしく、この道路沿

いには瓦窯はみつかっていない。

C—D間の道路は、平城京東三坊大路の延長道路で、山城側ではC点で、C—A—Lと南北方向の直線道路「作り道」となる計画道路にとりつく。この作り道は、木下良氏は山城国府の中軸道路に比定し、足利健亮氏は恭仁京右京の中軸道路に比定する。<sup>8</sup> C—D間の道路は、奈良山を越えるのに最も起伏の少ない道路で、明治時代には今のJR関西本線の鉄道が敷かれ、現在でも国道24号線が走る幹線道路となっている。古代にも、幹線道路であったことは、発掘調査の結果、道路の側溝から多彩な遺物が出土して証明された。とくに「往還諸人」に「告知」した告知札の出土は何よりもそのことをよく物語っている。<sup>10</sup> 藤原頼長が春日詣に際して、「至法華寺鳥居前洗車輪」（『台記』仁平3年11月26日条）とあるのは、この道を通して車で大和国へ入り、ここから東へ奈良の町に向かったことがわかる。また、やや時代が下るが嘉禎2（1236）年の「春日供物運上注進状」（『鎌倉遺文』7-5061）にみえる奈良から各地に向かう「十五ヶ道」の中に北路として、「木津路、車路、笠置路」の3路がある。笠置路は東大寺の北で東に折れ、木津町梅谷・加茂町を経て笠置に向かう道であろう。木津路がA—B間道路で、車路はまさにこのC—D間道路にあたるのであろう。最短距離の常用道路と、やや遠回りになるが車の通行に便利な道とがこのように呼び分けられていたことが考えられる。この道路沿いに歌姫瓦窯、市坂瓦窯、瀬後谷瓦窯がある。

E—F間の道路は、奈良盆地を南北に貫く下ツ道（平城京の朱雀大路）の延長道路で、近世には歌姫街道または郡山街道として頻繁な往来のあったところである。足利健亮氏はこの道がかつて大和から山城を経る山陰・山陽併用道であるとした。<sup>11</sup> ただし、平城京時代には松林宮や平城宮に遮られる道路となる。この道路沿いに歌姫西瓦窯、音如ヶ谷瓦窯がある。このことから、この道は起伏も少なく、車での運搬にも便利な道であったため、平城京の時代には松林宮を西に迂回して西一坊大路に接続して利用されたことが考えられる。

G—H間の道路は、平城京西一坊大路の延長道路で、細い谷合いの道であるが、最も直線的でしかも正南北方向を向いている。山城側でも南北方向の直線道路の痕跡M—Nに接続する。現在では近鉄電車の京都線の線路敷となっている。足利健亮氏は前述のようにE—F間の道路を山陰・山陽併用道としたが、のちに松林宮がみつかかり、その説を撤回し、この道を「渋谷越え」と名付けて山陰・山陽道とした。<sup>12</sup> この道路沿いに山陵瓦窯がある。

J—K間の道路も、平城京西一坊大路の延長道路で、最も広い谷の道である。とくに大和側は平坦な道である。山城と大和を結ぶ道としては迂回路になるために、一般の通行にはあまり用いられなかったであろう。むしろ大和と河内を結ぶ清滝街道に出る道として利用されたことが考えられる。この道路沿いに中山瓦窯、奈良山51・52号瓦窯、押熊瓦窯、乾谷瓦窯、得所瓦窯などがあり、最も早くから瓦窯が設けられた地域である。

このように、都の造営のために奈良山で大量の瓦が焼かれ、都に運ばれた。奈良山の南斜面の燃料を使っていた頃は、J—Kの道沿いに多く瓦窯が営まれた。次第に奈良山の北側の斜面の燃料が利用されるようになると、C—D間の道路沿いの瓦窯が重視されてきたようである。それは、燃料の問題とともに製品の瓦を車で運搬する利便さがからんでいたことが想定されるのである。

## 5 おわりに

桓武天皇が平城京から長岡京に移ったときの感慨が、「朕、水陸の便なるをもって、都をこの邑に遷す」(『続日本紀』延暦6年10月8日条)と「水陸の便あって、都を長岡に建つ」(『続日本紀』延暦7年9月26日条)と2回にわたって記録されている。記録の少ない長岡京の時代でこうである。いかに、平城京が水上交通の便に恵まれず、そして陸上での大量輸送に不便を感じていた都であったかをよく示す記事である。事実、平城京時代の作物帳などをみると、物資そのものの値段の割に運賃が高い実態にであらう。奈良山瓦窯群と道路との関係や上人ヶ平遺跡での道路遺構をみてくると、当時でも輸送コストを下げようと工夫したあとが感じられるのである。

(たかはし・よしくに=京都府立山城郷土資料館)

- 1 石井清司・伊賀高弘「平成元年度 上人ヶ平遺跡の調査」(『京都府埋蔵文化財情報』第36号、1990.6)  
小山雅人・伊賀高弘「京都府上人ヶ平遺構」(『月刊文化財発掘出土情報』84号、1989.12)  
杉原和雄「官宮の瓦工房跡—京都府上人ヶ平遺跡」(『季刊考古学』30号、1990.2)  
京都府立山城郷土資料館『発掘成果速報—平成元年度の調査から—』(『企画展資料』12、1990.8)  
石井清司「京都府木津町上人ヶ平遺跡の調査」(『日本考古学年報』42、1991.5)
- 2 足利健亮『日本古代地理研究』(大明堂、1985.11)  
木下良『日本古代律令期に敷設された直線の計画古道の復原的研究』(国学院大学、1990.3)
- 3 堀池春峰「造東大寺瓦屋と興福寺瓦窯」(『日本歴史』第197号、1964.10)では東大寺瓦屋を興福寺の南の荒池瓦窯跡とされている。
- 4 奈良国立文化財研究所『平城宮発掘調査出土木簡概報(11)』(1977.5)
- 5 福山敏男「奈良時代における法華寺の造営」(『日本建築史の研究』1943)
- 6 福山敏男「奈良時代における興福寺西金堂の造営」(『日本建築史の研究』1943)
- 7 山中章「凝灰岩と土工」(『都城』2、1990.11)ではこの白石の産地を大阪府南河内郡太子町の牡丹洞とし、穴虫峠からの運搬を想定されている。
- 8 木下良「山城国府の所在とその移転」(『社会科学』第10号、1968)
- 9 足利健亮「恭仁京の歴史地理学的研究 第一報」(『史林』52-3、1969.5)
- 10 横田拓美「平城京東三坊大路東側溝出土の木簡」(『考古学雑誌』57-1、1971.7)
- 11 足利健亮「下ッ道の拡がりとうつろい」(『環境文化』40、1979.6)
- 12 足利健亮「山背の交通路網」(『日本古代地理研究』所収、P49~55、1985)