

# 轍 (わだち) 雑 考

竹 井 治 雄

## 1. はじめに

轍は車輪が幾度となく行回して出来た痕跡である。長岡京、平安京の道路や宅地等で検出される轍は近年増加しつつ都城の研究に重要な資料を提出している。しかし、轍の認識は「2条の平行する小溝」といった経験的・感覚的なものである限り、「何故、これが轍なのか？」という疑問に対し簡単に答えられない遺構の一つである。それは、移動することによって出来る轍、人、動物の足跡、洪水、地震等の痕跡が無意識に作られ、さらに瞬時に変化する性質を持っているからであろう。やはり、轍の認証方法は遺構そのものを詳細に観察する他ないであろう。

轍の痕跡は、形状、規模、立地条件等の3要因がある。とりわけ、その規模については、上部構造、車の種類を復原する手がかりとなる。車幅(車輪間隔)は容易に導きだされるが、乗車、荷車といった目的別の車種は、文献に頼らざるを得ない。車については古くから研究がなされているが、車輪の間隔まで記したものが無い。今回、文献・絵図からその復原を試み、出土した轍が乗車、荷車、その他の車かを推察したい。そのためには、轍そのものだけでなく、関連する周辺の遺跡についても把握しておく必要があることを付け加えたい。

## 2. 轍の出土例

轍の痕跡は、車輪一枚の幅は、6~20cm深さ5~20cmを測り、断面は基本的には方形を呈しているが、U字形が多く、底面が傾斜しているものもある。2条の轍の心々距離(以後、「轍心々間」と呼ぶ)は、1.3m~1.6mを測り、総てその中におさまる。人・牛の足跡を伴うことが多い。

### A. 平安京右京四条二坊、西大宮大路(附表-1)

西大宮大路の路面で検出され、10世紀の洪水によって埋没した。轍心々間は1.35mを測る。轍と伴に牛の蹄跡も検出されている。

### B. 平安京右京六条四坊九町、五条大路(第1図1、附表-2)

五条大路の路面で検出され、9世紀に埋没した。路面中央部で東西方向に10本の轍が重

複している。道路は砂層、礫層、シルト層の瓦層が堆積し、路面はマンガン層がおおう。これを切り込んだ車輪幅は15~20cm、轍心々間は1.5~1.6mを測る。偶蹄類の足跡も見つかっている。

C. 平安京右京六条二坊二町、西靱負小路(第1図7、付表-3)

西靱負小路の路面より検出され、9世紀のものである。道路は、砂、礫を固く敷きつめて路面を形成している。車輪の間隔は1.5mを測る。概ね南北方向であるが、宅地内の入口にあたる橋へ向う轍が残る。調査地の北側は「西市」に近接することから、この轍は荷車であろうと言われている。

D. 長岡京右京五条二坊(第1図3、付表-5・6)

宅地内で検出された。斜方向にやや弧の字状を呈し、右京第11次調査での五条大路の轍と結びつく。轍心々間は1.5~1.55mを測る。同町内には、掘立柱建物が建ち、人の足跡らしきものが検出されている。

E. 長岡京右京三条三坊、西二坊大路(第1図2、付表-7~11)

西二坊大路の路面より検出され、道路に対し直交及び斜行している。轍心々間は、1.45mと1.55mの2種がある。SX0711と712が交差しているが切り合いは明瞭でない。

F. 長岡京右京二条三坊、西二坊大路(第1図5、付表-13~16)

西二坊大路の路面より検出された。道路は、平安時代の洪水による砂礫層におおわれ、轍は概ね長岡京に属するものであり、轍の方向は南北方向SX31005・07、東西方向SX10、斜方向SX31002、03、04等があり、ひんぱんに往来している。SX31010は、西二坊大路の東側溝によって消滅していることから、長岡京造営期のものと考えられている。

G. 長岡京左京南一条三坊十三町、南一条第二小路(第1図6・18・19)

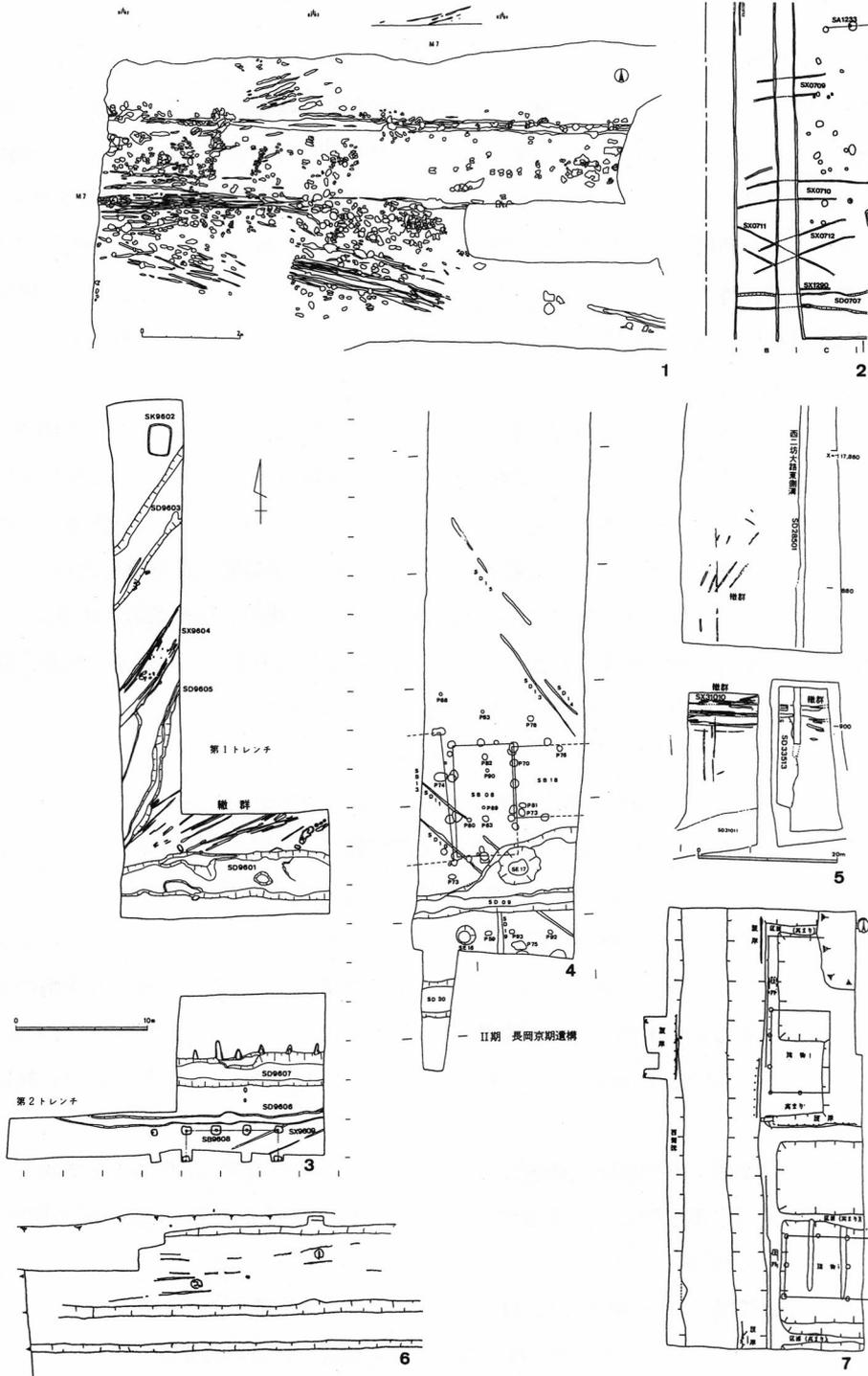
南一条第二小路の路面より東西方向の轍群が検出された。道路は黄色土を基盤としており、路面は砂礫、暗茶褐色土等で改良、補修が認められる。轍はこの砂礫を切り込み、または暗褐色土によって途切れていることから、長岡京期のものと思われる。轍心々間は、1.53~1.55mを測り、轍の断面は方形を呈している。その堆積状況は淡灰色砂質土があることから、轍は早いうちに埋没したものであろう。なお十三町では掘立柱建物8棟、井戸跡等が規則的に配置され、1町分の邸宅あるいは官衙があったと考えられている。

H. 長岡京左京六条一坊十町(第1図4、付表-22)

宅地内で検出された。轍心々間は1.5mを測り、宅地から築地と考えられている地点まで斜行している。宅地内には掘立柱建物、井戸跡等も検出されている。

I. 長岡京跡第262次調査(付表-23)

宮内道路の路面より検出された。道路は宅地と共に造成、整地されている。轍心々間は、



第1図 轍出土遺構図(各報告書による。付表文献欄参照)

1.4～1.5mを測り、道路の北側を東西に走る。長岡京造営時のものである。

### 3. 車の復原

車の種類には、乗用としての腰車、牛車、貨物用として荷車がある。その他兵車、書籍を運搬した車等が記録されている。腰車は人力で轆(ナガエ)を引くため、潤らかに移動することから天皇・皇族の乗用車とされ、輦車とも呼ばれる。牛車は轆の端に軛(クビキ)を装着し牛の力を利用して移動する。形態上は腰車と変わらず、乗降に際し必要な軛(シシ)を持ち歩く。奈良時代では老人、女人が活用され、平安時代では貴族が好んで大いに使用した。荷車は絵図を見る限り構造上変りなく、但し、屋形(屋蓋)が無く、積荷によっては束柱、側板を取り付けているだけである。

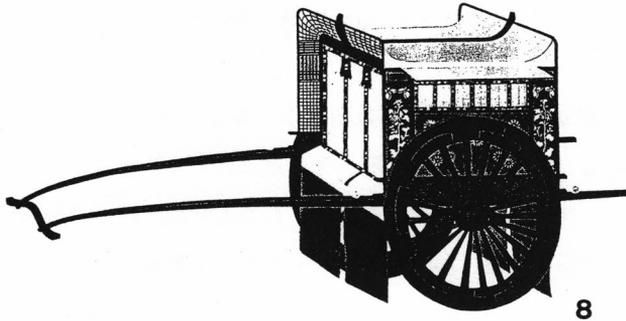
腰車、牛車、荷車は、上述の如く形態、構造上の相異は少ない。従って、車の復原は、出土した轆との接点を重視すれば、文献・絵図から車輪間隔を推定することに他ならない。この復原にあたって、車の構造を更に細密に検証し、『延喜式』や『類聚三代格』に見える寸法や『古事類苑・器用部』に記載されている数値から車輪間隔を推察したい。なお、「屋形の形状は車輪の有無に関わらないので」<sup>(注1)</sup> 御輿、腰輿、輿の寸法も参考にする。

**牛車の車輪間隔** 車の構成は大きく屋形と車輪部に分けられるが、収蔵する場合、屋形から轆を分離し、車輪から轆(クサビ)を抜いて軸(ヨコガミ)離される。車輪の間隔の寸法は、屋形の広さと轆の幅と車輪の輟(コシキ)あるいは釘(カリモ)の長さを合計すると求められる。

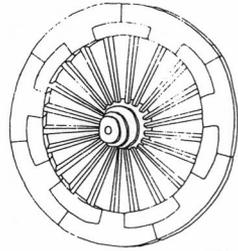
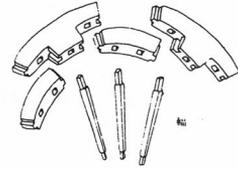
屋形の寸法は<sup>(注2)</sup>3.2尺で御輿の幅と一致する。轆の幅は<sup>(注3)</sup>屋形が取り付くところで0.21尺である。車輪は幅を支える輟と軸と幅を連結する釘で構成されている。釘はまた車輪と屋形の接触を防ぐ部品でもある。輟の長さは屋形側で1寸程度、釘の長さは屋形側で2寸程度であろう。絵図では、この内側の釘が表現されていないが、出土した車輪の軸を受ける部分(釘)が内外に等しい長さを持っている。それは上部の重みによって軸の破損と車輪の傾きを防ぐためである。以上のことから車輪間隔の寸法は、 $3.2 + (0.21 \times 2) + (0.1 \times 2) + (0.2 \times 2) = 4.22$ 尺(1.266m)。これに車輪幅を2.5寸とすると轆心々間は4.47尺(1.341m)である。

**腰車の車輪間隔** 車の形態、構造は牛車と同じであるが、屋形の幅は<sup>(注4)</sup>5.0尺であり、他の部品の寸法を牛車と同じであるとすれば、車輪間隔は、6.02尺(1.806m)轆の間隔は、6.27尺(1.881m)である。

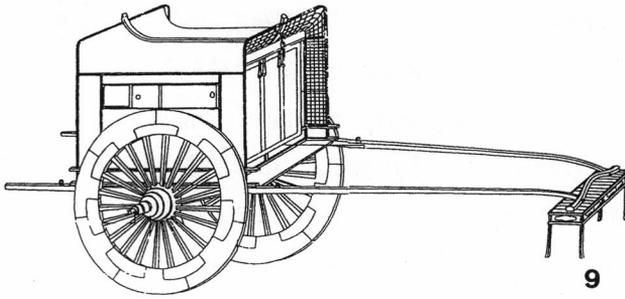
**荷車の車輪間隔** 絵図(第2図10・11)によると、荷車は牛車の屋形を降したもので、2本の轆の間を荷台にしている。それ故、荷台の幅を検討すれば車輪間隔が求められる。第2図11は、荷台には椀孔(イカタメ)のある材木(歩板)を2段に重ねて5枚載せて運搬風景



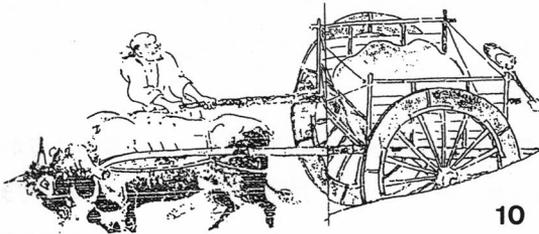
8



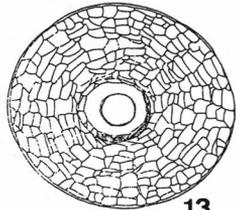
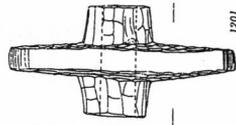
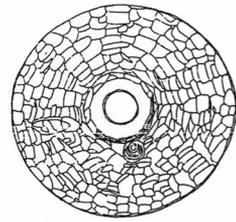
12



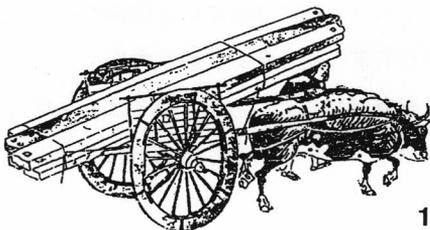
9



10



13



11

第2図 牛車・荷車・車輪(13は、吉田南遺跡出土木製車輪)

の絵である。注目すべきは下段に3枚並べており、2本の轆の間に納っていることである。この歩板の幅は、『太政官符』の荷物積載規定から計算して1.2~1.3尺である。仮に1.2尺であれば荷台幅が3.6尺となり、車輪間隔は4.62尺(1.386m)、轆心々間は4.87尺(1.461m)である。歩板の幅は規定されてはいたが0.8~2.0尺の間で何種かがあった。それ故、1.2~1.3尺はある一面に過ぎない。

以上、大胆な過誤に満ちた推察から、腰車と牛車は明らかに異なるが、牛車と荷車は、僅な違いしかなく、同じ程度のものであるとも言える。その差は恐らく3~4寸程度で荷車の方が大きいと思う。それは、使用目的からして荷車は、人力より10~18倍の運搬能力(注6)があるとわれ、より幅広い、強固な構造、形態が必要とするからである。

#### 4. 出土例の検討

表の轆心々間の寸法は、報告書の文中に記載されているもの、私が図面に定規をあてて測ったものである。そして、5cm単位の数値は、おそらく現地での巻尺、1/100・1/20の原図を定規で測った結果であろう。寸法の計測は、5cm単位の読み値に他ならない。

この表記をそのまま分類すると、a 1.45m、8件、b 1.40~1.50m、3件、c 1.50m、5件、d 1.55m、5件、e 1.5~1.6m、1件、f 1.30(1.35)m、2件である。aは上述の荷車の数値に近く、全体の3分の1である。またbもaの範囲に入れると全体の半分近くになる。一方、dとeは3~4寸の違いがあり異なった車と考えられ、全体の4分の1もあり無視することができない。cは5件もあるが、aかdのいずれかの範囲に入るか解らない。cをaの範囲に入れると全体の7割近くになる。そして、d・eは、牛車では無いとすれば、車幅の異った2種類の荷車があったと考えられる。fを除いて、a~eは総て荷車ではないかと思われる。fは牛車であろう。

轆心々間の寸法だけで大方荷車であると思われるが、周辺の遺跡・遺構のあり方から少し考えてみたい。道路、宅地で検出された轆の多くは、道路に対し斜行、直交しており、あわただしく進行する様は、荷車の動きであろう。平安京右京六条二坊西靱小路の轆は、まさに北側の「西市」があるところでは荷車であると考えざるを得ない。また、長岡京右京第11次・96次調査での轆は、宅地内に長大な倉庫と想定されている建物の近くを斜行し、五条大路の溝を超えて道路に至る。この様子も荷車の轆であると想像する。

牛車の轆は平安京四条二坊西大宮大路と長岡京西第二堂がある。前者は平安京において宮城に南面する主要な官衙、邸宅が集中しており、牛車であろうと思われる。後者は朝堂院の中まで牛車が入れるかどうか疑問である。

5. おわりに

長岡京、平安京の轍を集成する過程で、轍の寸法が2～3種類に分類できると思われた。そして、分類の基準となる寸法を文献・絵図に求めたが、確定するに至らなかった。その結果、牛車か荷車かという間に莫然とした答しか得ることができず、設問自体に動揺を覚えた。牛車(乗車)は「八世紀末から九世紀にかけて…始まって」、「官人騎兵制が八世紀から九世紀にかけて解体<sup>(注7)</sup>」したことにより普及した。そして、「九世紀末にかけて流行するに至った<sup>(注8)</sup>」。8世紀末といえは真に長岡京期であり、牛車の始まりといった歴史的事象を想えば、長岡京を研究する上で「轍」は重要な資料である。

轍の資料収集にあたっては多くの方々の協力・指導を得た。御名前を記して感謝の意を表します。(順不同、敬称略)

永田信一、辻祐司、岩崎誠、山中章、清水みき、中塚良

(たけい・はるお=当センター調査第2課調査第4係主査調査員)

付表 検出轍遺構一覧

番号	轍心々間(m)	轍幅(cm)	遺跡・遺構名	時代	第1図	文献
1	1.35		平安京右京四条二坊、西大宮大路	10C		1
2	1.5~1.6	5~8	平安京右京六条四坊九町、五条大路	9C	1	2
3	1.5	15~20	平安京右京八条二坊二町、西靱負小路	9C	7	3
4	1.5	5	長岡京右京第11次 S X 1110	長岡京		4
5	1.55	5	〃 〃 96次 S X 9604	〃	3	5
6	1.55	5	〃 〃 96次 S X 9605	〃	3	5
7	1.45	5	〃 〃 7次 S X 0709	平安京	2	6
8	1.45	6~9	〃 〃 7次 S X 0710	長岡京	2	6
9	1.50	4~7	〃 〃 7次 S X 0711	〃	2	6
10	1.55	5~6	〃 〃 7次 S X 0712	〃	2	6
11	1.45	5~6	〃 〃 12次 S X 1290	〃	2	6
12	1.45	7~12	〃 〃 310次 S X 31003		5	7
13	1.45	8~13	〃 〃 310次 S X 31004		5	7
14	1.45	10	〃 〃 310次 S X 31002		5	7
15	1.4~1.5	10	〃 〃 310次 S X 31010	長岡京	5	7
16	1.45	10~17	〃 〃 310次 S X 31007		5	7
17	1.4~1.5	10	〃 〃 367次 S X 36704	長岡京		8
18	1.55	8~10	長岡京左京第363次 轍	〃	6	9
19	1.53	8~10	〃 〃 363次 轍	〃	6	9
20	1.3	10	長岡宮、西第二堂	〃		
21	1.4~1.5	4	長岡京右京第90次	〃		10
22	1.5	10	長岡京左京第269次 S D 10・11	〃	7	11
23	1.45	10	長岡宮 P 206次 町内道路	〃		

表の文献

- 1 『平安京跡発掘資料選』 1 (財)京都市埋蔵文化財研究所
- 2 『京都文化博物館調査研究報告』 第8集 (財)京都文化博物館 1991
- 3 「京都市七条小学校調査」 関説パンフ (財)京都市埋蔵文化財研究所 1994
- 4 『長岡京市文化財調査報告書』 第5集 長岡京市教育委員会 1980
- 5 『長岡京市埋蔵文化財調査報告書』 第1集 長岡京市教育委員会
- 6 『埋蔵文化財発掘調査概報』 京都府教育委員会 1978
- 7 『京都府遺跡調査概報』 第45冊 (財)京都府埋蔵文化財調査研究センター 1991
- 8 『京都府遺跡調査概報』 第57冊 (財)京都府埋蔵文化財調査研究センター 1994
- 9 「長岡京跡左京第361・362・363次調査」 現地説明会パンフ (財)京都府埋蔵文化財調査研究センター 1995
- 10 『長岡京市文化財調査報告書』 第9冊 長岡京市教育委員会 1982
- 11 『長岡京市埋蔵文化財センター年報』 平成3年度 (財)長岡京市埋蔵文化財センター 1993

図の出典

- 8 『国史大辞典・4』 吉川弘文館
- 9・12 『古事類苑・器用部 二』 吉川弘文館
- 10・11 『石山縁起』 中央公論社
- 13 木器集成

参考文献

- 1 清水みき「古代輿の復原」『平安京歴史研究』 1993.11
- 2 松本政春「貴族官人の騎馬と乗車」『日本歴史』 515号 1991
- 3 石尾政信「長岡京連絡協議会・資料報告」 1988.11
- 4 『国史大系・延喜式、中篇』 吉川弘文館
- 5 『国史大系・類聚三代格』 吉川弘文館
- 6 『平治物語絵詞』 中央公論社

注1 清水みき「古代輿の復原」『平安京歴史研究』 1993.11

注2 1の論文中的表の寸法

注3 『古事類苑・器用部 二』 吉川弘文館

注4 注2と同じ

注5 注1と同じ

注6 参考文献3

注7 松本政春「貴族官人の騎馬と乗車」『日本歴史』 515号 1991

注8 注7と同じ