

大和国における古代官道「下ツ道」の 測量基準に関する歴史地理学的一試論

伊 藤 寿 和

一 はじめに

本稿は、古代の大和国、特に、奈良盆地において重要な官道として南北に直線的に測量・建設された三道（上ツ道・中ツ道・下ツ道）のうち、その基準となされた「下ツ道」に関して、歴史地理学の立場から、ささやかな再検討をおこなうものである。

三道の建設時期とその測量基準に関しては、近江俊秀氏¹⁾が所説を幅広く再検討されているように、古代の直線官道に関する画期的な説を初めて唱えられた岸 俊男氏²⁾の研究・復原と、岸氏の研究を発展させた小澤 毅氏³⁾の説が、現在では、ほぼ通説の位置を占めているように見受けられる。岸氏と小澤氏の説では、古代の官道に関する『日本書記』の推古21年（613）の条に記載されている「難波より京に至るまでに大道を置く。」の記事に基づいて、この前後に、東西の基準線として建設された「横大路」と、「阿倍山田道」も含めた三道（上ツ道・中ツ道・下ツ道）の一体的な建設・整備が国家によって行われ、その実質的な推進者は蘇我馬子と聖徳太子の二人であると想定されている。特に、直線官道の南北の基準線となされた「下ツ道」の測量・建設は、前年の推古20年（612）に実施された蘇我稲目の娘である堅塩姫（推古天皇の母）を欽明天皇が葬られている檜前大陵（檜前坂合陵）への改葬に際して、大和における蘇我一族の本拠地内に位置する軽の街^{ちまた}で行われた「誅^{しのびごと}」に伴い、蘇我氏一族による政治的顕彰行為の意図を濃厚に含意した直線官道としての測量・建設がなされたとの有力な説を提示されている。

小澤氏は、岸説に基づいて、すでに築造されて存在していた大和国最大（全国第6位）の規模を有する全長約318mの「五条野丸山古墳（見瀬丸山古墳）」を「下ツ道」の南の起点として測量・建設し、次いで、その奈良盆地のほぼ中央部を南北約24kmにわたって貫いて測量・建設された「下ツ道」を南北の基準線として、中ツ道と上ツ道が等間隔（令制4里、高麗尺1000歩・約2118m）で測量・建設されたと想定されている。

けれども、視点を変えて立論した場合、岸説を発展させて提唱されている小澤氏の通説とは異なる理解も、なお可能であるように思われる。岸氏と小澤氏の卓見に多くを学びながら、歴史地理学の立場から、ささやかな再検討を試みることにしたい。

二 測量基点としての「下ツ道」の問題点

歴史地理学の立場から、視点を変えて再検討を試みる動機は、次の諸点にある。まず、通説の

墳を基準として」の文意は、やや理解しづらく、図1から読む限りにおいては、「五条野丸山古墳の前方部の北西端を基準として」を意味していると読むべきであろうか。判断に苦しむところである。

まずもって再検討すべきは、岸説以来提唱されてきた奈良盆地を南北に貫く最も基準となすべき直線官道として測量・建設された下ツ道が、南端に位置する五条野丸山古墳を「基準点」として測量・計画されたものであろうかと言う、最も重要な疑問点が存在するように思われる。

この最も基本的かつ最重要な論点に関して、その解決の糸口を示しておられるのは、小澤氏自身のご研究⁴⁾である。小澤氏が、筆者をはじめとする初心者に対して、古代の測量の実態とその技術に関して警鐘を鳴らす意味から書かれた詳細な論文において、日本の飛鳥時代や奈良時代においては、『北極星』がコカブから今のポラリスへと代わるまでの空白期間に当たっており、一般的には不動と見做されている『北極星』の役割を果たすことができる星は当時存在しなかったと指摘・明記されている。

すなわち、筆者をはじめとする初心者が陥りやすい「不動である北極星」を目指して夜間に測量すれば、正確な南北の基準線を測量できるとの前提自体が、飛鳥・奈良時代には存在しないことを戒められている。そして、古代において唯一正確に方位を決定できるのは、太陽光を測量して、まず、正確な東西方向を計測することであると示されている。

小澤氏ご自身が明記されているこの古代の方位測量の実態に基づけば、下ツ道の南端に位置する五条野丸山古墳を基準点として、そこから北への方位を測量して、古代の直線官道としての下ツ道が測量・建設されたとする岸説に始まる通説は、その前提から成立しえないものと判断されよう。

岸氏も、当初より「下ツ道はこの古墳の正面中央を起点とし、そこから北に直進するように計画されたのではなかろうかということである。」と想定され、さらに、これに続けて「前方部における周壕の外縁線が現在では明確にできず、完全な復原が困難なので、なお重要な点で問題点を残しており、古墳と古道の前後関係については慎重な検討を要するが、」と、一歩踏み込まれた想定も明記されている。

これまでの研究史においては、岸氏が画期的な直線官道の発見と、その計画性を論じられ、それを受け継いで発展された小澤氏・近江氏の通説においても、長年にわたり、下ツ道の南端に位置する五条丸山古墳の前方部中央を起点として、北へ直線的に測量・建設されることを想定されてきた。すなわち、古代における北極星の存在を前提として、岸氏が初めて画期的な見解を発表された昭和45年(1970)から今日まで、通説として論じられてきたことを、確認の意味を込めて、ここに明記しておかねばならない。

その解決策もまた、小澤氏が同論文において、古代において基準となるべき北極星が存在していない以上、最初に基準となる南北線を定める必要はなく、基準となる正確な東西線があれば、南北線は簡単に求めることができること、下ツ道・中ツ道・上ツ道の三本の南北道路は、正確な東西路である横大路を基準線として、直角に測量・建設可能であることも示されている。

すなわち、奈良盆地における古代の直線官道の基準線は南北に測量・建設された下ツ道ではなく、奈良盆地の南部を東西に約13kmの間、直線的に測量・建設された横大路であることを再認識しなければならないと理解されよう。

すでに、木全敬蔵氏⁵⁾も、古代の方位の決定方法に関して、詳細に論じられている。すなわち、① 磁石による方法、② 星を観て方位を知る方法、③ 太陽の影で方位を知る方法を述べ、さらに、直角を作る方法と直線を延伸する方法なども具体的に論じられている。

実際に、太陽を用いて東西線の設定を試みられた小澤氏と入倉徳裕氏の共同実験⁶⁾によれば、誤差数分以内に収まるほど正確な東西線が引け、木全敬蔵氏の実験⁷⁾によれば、東西線を基準として誤差4～5分以内の精度で直角の南北線を引くことが可能であることが、両氏の実験により、すでに確認・実証されている。

筆者が次章において一試案として提示する横大路の道路上において南北の基準線としての下ツ道が測量・計画された最も重要であると考えるのは、何故に、横大路の道路上のA地点(図2)が下ツ道の測量・設計の基準点として設定されたかという点にある。

ただし、その前提として、岸氏をはじめ、小澤氏や近江氏は、奈良盆地における古代の直線官道の基準線であった横大路の測量・設計基準に関しては、具体的に論じられてはおらず、下ツ道の測量・建設の基準点を南端に位置する五条野丸山古墳の前方部中央と判断するような、明確な基準点には言及されていないように見受けられる。

奈良盆地における古代官道の基準線であった横大路に関する詳細な関連史料の検討をされた和田 萃氏⁸⁾によれば、横大路として史料に記載されるのは鎌倉初期頃(史料上の初見は1193年)からであり、飛鳥・奈良時代はもとより、平安時代において、具体的にどのような名称で呼ばれていたのかは判明しない。

管見の範囲において、古代の直線官道の基準線と判断される横大路の具体的な測量・建設の基準を想定・提示されているのは、千田 稔氏のみであると思われる。千田氏⁹⁾は、古代の直線古道と神奈備山との密接な関係を論じられている。

すなわち、本題の横大路に関しては、東の延長線上に位置する標高292.5mの外鎌山(忍坂山)に注目されている。この外鎌山(忍坂山)が神聖な神奈備の山であり、この山の山頂を基準として横大路が測量・建設された可能性が高いとの見解を示されている(写真1)。他に、具体的な横大路に関する測量・建設に関する基準点を述べた研究は、千田氏の他には見受けられないように思われる。岸氏は「横大路が何を基準として位置を定められたかは明らかでないが、」と述べられている。

千田氏の研究において、さらに重要であると判断されるのは、古代において基準となる方位が、東西から南北へと大きな転換を遂げたことを、すでに、いち早く論じられていることである。すなわち、『日本書紀』の成務紀五年の条の「因りて東西を日経とし、南北を日横とす。山の陽を影面と曰ふ。山の陰を背面と曰ふ。」との短い記載を吟味・検討され、古代のある時期まで、東西を主軸である「タテ」とし、南北を「ヨコ」とする認識がなされていたこと、その認識に大きな転換が起きたことを論じられている。さらに、この東西を「タテ」の中心軸とみる方位観から、

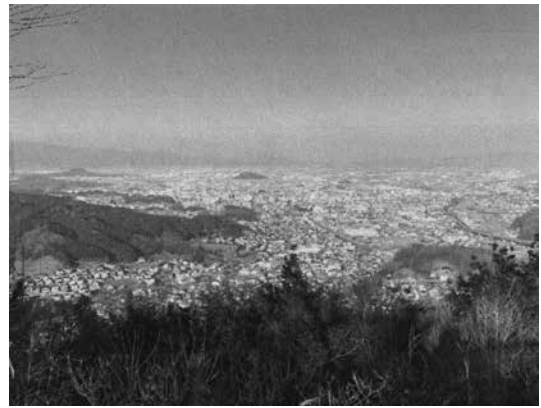


写真1 外鎌山の山頂から望む横大路

南北を中心軸とみる中国をモデルとする方位観への展開を見通されている。きわめて意味深いご指摘であると理解されよう。その転換の意味するところは、上記で引用した、古代における測量に関しても、東西の計測を基本と認識すべきと論じられる小澤氏のご指摘と、まさに通じるものである。

さらに、千田氏は、東西を主軸の「タテ」とみる認識が、『万葉集』の「藤原宮の御井の歌」や、『本朝月令』に引かれる「高橋氏文」にも、同意の記載がなされていることも引用・記載されている。氏は、「七世紀に北極星を象徴する天皇大帝に基づく天皇の称号が用いられたことは、太陽を中心とする空間構造が、北極星を基準とするそれに適合しながら、優位性を変化させていったとみなすことができる。」と明確に記載されている。このような、古代における空間・測量の主軸が、東西方向すなわち太陽から、南北方向すなわち北極星へ優位軸の大きな変化が起きた時期に関しては、さらに、より慎重に検討を続ける必要があると判断されよう。

三 古代における方位の測定法の進歩とその全体像

次に問題となるのは、古代における測量法と進化の実態である。この点に関しても、すでに、小澤氏が入倉氏の藤原京と平城京における条坊の発掘とその検討成果に基づいて、詳細にご紹介されている¹⁰⁾。それに基づけば、測量精度の上では、藤原京から平城京の間に大きな差があり、平城京建設の時点において、技術面での大きな飛躍があったと認められている。

しかし、入倉氏の検討成果に基づかれた論述にも、なお、再検討を要する点が残されているように判断されよう。すなわち、7世紀の初頭に測量・建設されたと小澤氏が想定されている下ツ道の中軸線より、7世紀の後半に測量・建設がなされた藤原京の中軸線の振れが大きいのである。藤原京の中軸線は方眼北から約37分40秒（真北から約44分10秒）も西偏するのに対して、下ツ道の中軸線の振れは方眼北から約18分30秒西偏しており、半世紀以上も後に測量された藤原京の中軸線が、下ツ道の振れより約2倍も西に大きく振れているのである。この間における、測量技術の低下を想定しない限り、合理的な説明がつかないと判断されよう。さらに、完成度の高い平城京に対して、藤原京の造営段階では、直線を延伸する技術には長けていたと認定する一方で、直角を振り出す技術はかなり劣っていたとの理解を示されている。直線を延長する技術には長けており、直角を作製する技術には劣っていたとは、にわかには理解しがたい事実であるように思われる。

また、岸説以来、下ツ道と同時に測量・建設されたと想定されている中ツ道は、約1度も西偏しており、7世紀初頭において、同じ横大路の上にて、同時に測量・建設・整備されたと、想定しづらい数値・実態を示している。

その一方で、7世紀の初頭に測量・建設されたと想定されている横大路と下ツ道の直交性に関しては、東西の基準線となされた横大路は23分から25分南偏し、南北の基準線となされていた下ツ道は約25分西偏しており、両者の直角性は際立っていると認定されている。この下ツ道と横大路のみが有している極めて優れた測量技術に基づく直交性の実態は、入倉氏の詳細な検討成果に基づく藤原京の建設に際して「直角を割り出す技術がかなり劣っていた」測量技術の実態との間に、実に大きな乖離を認めざるを得ないものと判断・理解されようか。

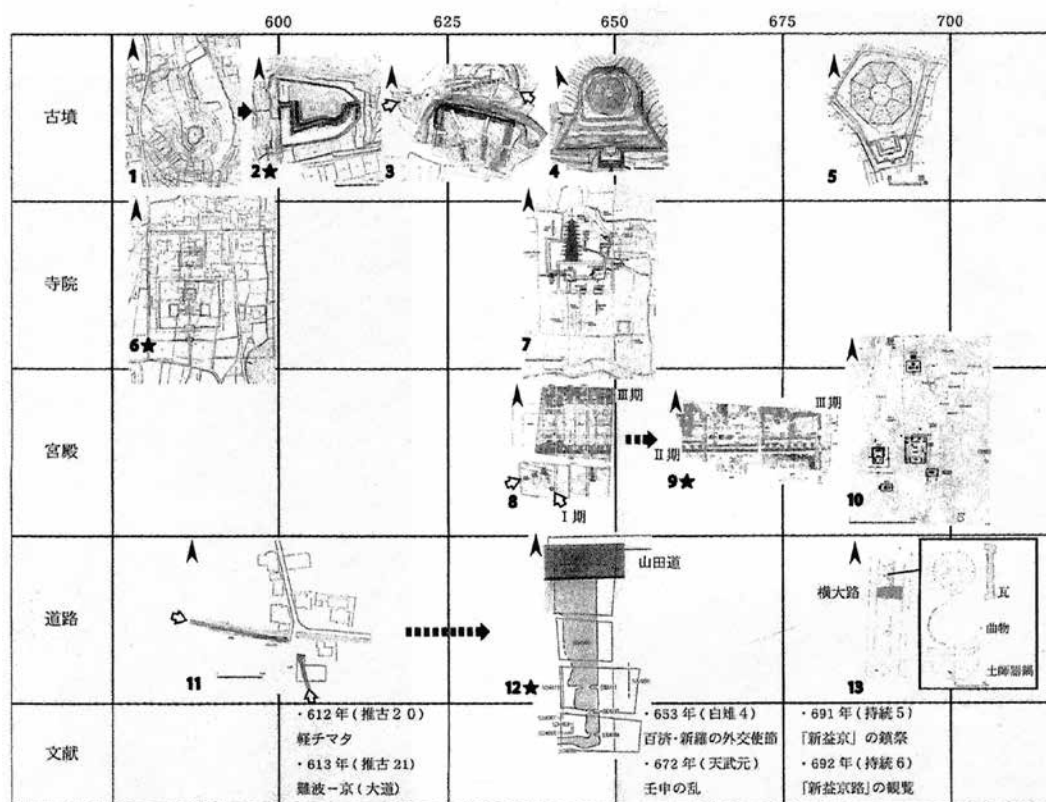


図2 飛鳥・藤原地域を中心とする正方方位志向の遺構出現（今尾氏論文より引用）

すなわち、奈良盆地に残されている古代の直線官道の東西・南北の基準線と見做されている横大路と下ツ道は、これまで理解されてきたような7世紀初頭の推古天皇の時代に測量・建設されたものではなく、より、測量技術が進化した7世紀後半において測量・建設がなされた直線官道であると理解する方が、より良いと判断されるように思われる。

この7世紀を通じての測量技術の進歩と、それに伴う諸施設など関連する遺構全体に関する理解に有益であると判断されるのが今尾文昭氏¹¹⁾の研究である。今尾氏は、1992年に橿原考古学研究所が実施した奈良地方法務局橿原出張所の建て替え工事に伴う横大路の発掘調査に際して、注目すべき見解を示された。すなわち、発掘された横大路の南側溝は、7世紀の初頭に測量・建設されたものではなく、出土した複弁八葉蓮華文軒丸瓦は飛鳥寺東南禅院の創建瓦の一つであることが判明した。このことより、今尾氏は、検出した横大路は7世紀初頭の推古朝のものではなく、新益京すなわち藤原京の建設に伴って整備された横大路であるとの新たな見解を示された。

さらに、今尾氏は、これに関連して、飛鳥・藤原京周辺地域で測量・建設された古墳・寺院・宮殿・道路を幅広く再検討され（図2）、道路が正東西・南北の方位をとって直線官道が測量・建設されるのは、7世紀中葉に敷葉工法と盛土工法を併用して測量・建設がなされたとみられる阿倍山田道が管見の発掘調査においては最も古く、上記の横大路は7世紀末葉の大規模な新京建設に伴う直線官道の測量・建設に伴って整備されたものであると理解されている。

もとより、小澤氏が「大和の正方方位直線道路の成立が推古朝に遡ることは疑いなく、」と記載

されているように、先立って、横大路や下ツ道の前身道路が成立・存在していた可能性も高いが、それら前身道路の規模や建設時期に関しては、現時点では、十分な検討をなしうる発掘調査に基づいた確実な事例を集積できる段階にはなく、今後の調査の進展に期待したいと思う。

四 一試案としての「下ツ道」の測量基準

次に、以下においては、先に計測・建設がなされていた直線官道である横大路、または、整備される以前の横大路の前身道路上の、「A 地点」（図3）が特に選ばれて、南北の測量がなされた仮説を述べることにしたい。

その前提として、まず、岸氏が想定された五条野丸山古墳の「前方部正面中央」を下ツ道の南端の起点とする説は、図1を読む限りにおいては難しいと思われる。図1に示された下ツ道の延長線との間隔は前方部中央とは100m余もあり、五条野丸山古墳の前方部正面中央を起点と想定する岸説は成立しがたいと判断されよう。他方、小澤氏が記載されている「五条野丸山古墳を起点として」の文意は、先に述べたように「前方部の北西端を起点として」との記載がなされていないので、さらに判断が難しい。

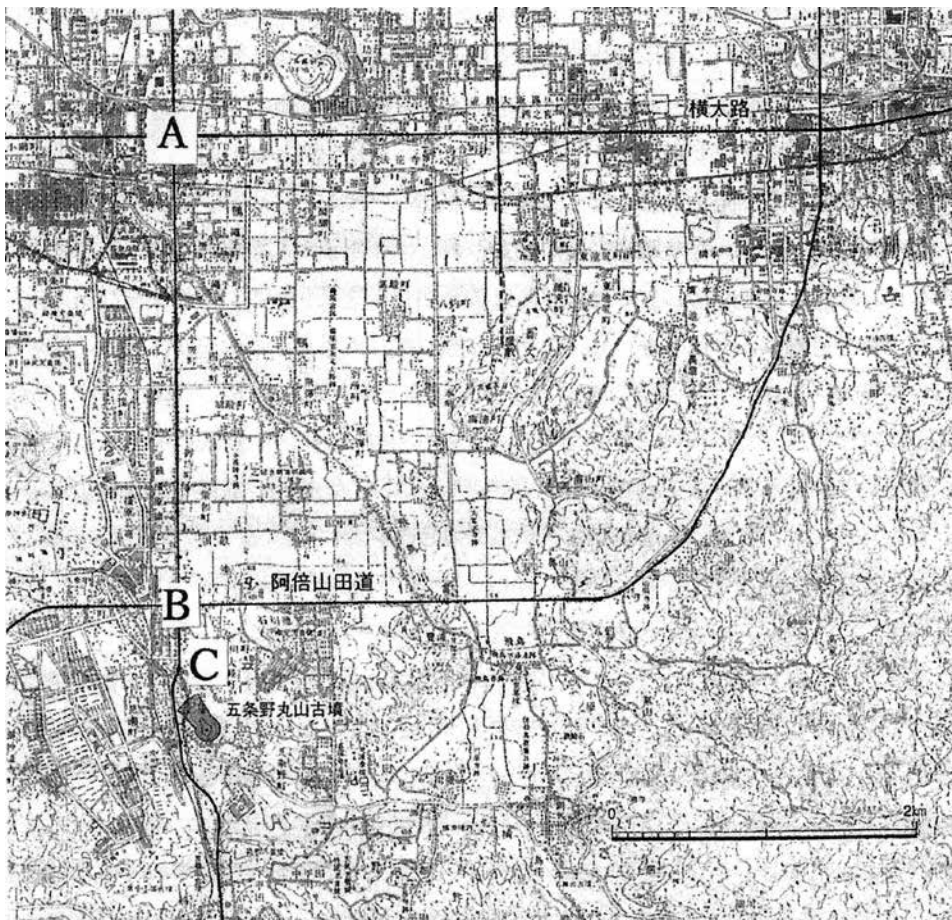


図3 奈良盆地南部の古道（小澤氏論文より引用・A～Cを加筆）

なお、小澤氏は、すでに、初論の注17において「実際には、中ツ道の振れが下ツ道に比べて大きい、奈良盆地の北端に位置する平城京の南辺では、下ツ道を基準に同じく4里を測り出した平城京東京極の位置より、160m近く中ツ道が西による結果となっている。逆に、こうした事実を勘案すると、三道の間隔設定は、盆地の南よりの位置、おそらく横大路ないしその前身道路上でおこなわれた可能性が高い。」との詳細な注を付されており、当初から、横大路ないしその前身道路上で下ツ道の測量・計画がなされた可能性を述べられている。

では、筆者が新たに提示する、先行して測量・建設されていた横大路、または、整備される以前の横大路の前身道路上において、下ツ道の測量・計画がなされたと想定した場合、具体期には、どのような計測が可能であろうか。

筆者が一試案として提示する横大路の道路上において南北の基準線としての下ツ道が測量され、同じく、横大路の道路上において同時に、三道が等間隔に設計されたとの試案において、最も重要であると考えるのは、何故に、横大路の道路上のA地点が下ツ道測量の基準点として設定されたかという点にある。

まず、横大路と下ツ道が直角に交差しているA地点から北を望めば、約22kmで平城山丘陵に至る。平城山丘陵は、高い地点においても標高約110mから130mほどの起伏の少ない平坦な丘陵であり、A地点から遠望して起点とするに相応しい孤立した山と山頂などは存在していないと判断されよう。

これに対して、横大路の道路上のA地点から南を望めば、南の正面に、下ツ道測量の目標・基準点とするに相応しい地形が遠望できる。それは、A地点から約10kmの距離に位置する竜門山地を超えて仙境と認識されていた吉野に至る「芦原峠」の鞍部（写真2）である。かつては、五条野丸山古墳の前方部の北西端を避けるように国道169号が通り、奈良盆地南部の高取郡と吉野郡を結ぶ重要な標高約300mの峠である。現在では、新しい芦原トンネルが建設され、トンネルが開通したことにより、本来の峠道は旧道となり、閉鎖されている。

私の拙案は、下ツ道の南端に位置する五条野丸山古墳を起点として測量・建設され、下ツ道が北へと延長して建設されたとするこれまでの通説に対して、一考する価値があるのではあるまいか。以下、地図上での計測値であるが、筆者が重要であると考えた地点の計測値と、その意味を考えてゆきたい。



写真2 吉野へ至る芦原峠の鞍部

まず、現在の横大路と下ツ道が交わる八木の「札の辻」（A地点）の東経は、地図上の簡易計測では、およそ東経約135度47分である。次いで、安倍山田道と交わる「軽術」（B地点）における下ツ道の東経もおおよそ135度47分であり、さらには、五条丸山古墳の北において国道が分岐するC地点もおおよそ135約47分を測る。

地図上での計測によれば、奈良盆地南部における直線官道としての下ツ道は、現在での計測値によれば、東経135度47分を基準値と

して計画されたとの一試案も成立する可能性があるように思われる。

なお、岸氏が想定された五条野丸山古墳の前方部の正面中央は、想定される下ツ道の延長線より距離にして約100mの差が存在している。横大路上のA地点から五条野丸山古墳の前方部中央との距離は4 km弱、およそ3.8kmに過ぎず、やはり、岸説は成立しがたいように思われる。周辺の実例として、藤原宮の南門から約3.2km南の位置に築造された天武陵は、藤原京の中軸線の延長線から僅か2 mほどの誤差を有して正確に築造されている事実を勘案した場合、上記の横大路上の交差点であるA地点から約3.8kmの距離を挟んで約100mの誤差は、やはり大きいと判断せざるを得ないように思われる。

岸説・小澤説のように、五条野丸山古墳の前方部正面・中央(D地点)を基準として下ツ道が測量・建設されたのであれば、その測量の計画が練られた基準線である横大路上において、南に遠望しうる五条野丸山古墳の前方部の正面中央に合わせて、東に約100m、その基準点であるA地点を移動させて直角を測量したのではあるまいか。特段、難しい技術ではない。

蘇我氏の権威を顕彰するために計画・整備された下ツ道であれば、五条野丸山古墳の前方部の「北西端」ではなく、もとより、「前方部中央」を指して測量・建設されると判断されよう。故に、下ツ道が五条野丸山古墳の「前方部中央」を指していないことは、横大路上から遠望できるだけに、なお、十分な理解が得られないように思われる。

山や丘陵などを隔て見えないのではなく、約4 km弱の距離を有して、実際に遠望しうる横大路上から、約100mの距離(誤差)を有して五条野丸山古墳の「前方部中央」を指していない意味は、やはり大きいと判断せざるを得ないように理解されよう。

これに対して、奈良盆地南部の高取郡と吉野郡を結ぶ重要な街道である標高300mの芦原峠は、現在では、新しい芦原トンネルが建設・開通したことにより、本来の峠道は旧道となり、閉鎖されている。旧道は峠付近においても曲がりくねっているが、その西端と東端の経度を地図上で計測すれば、その中央値は、およそ東経135度47分である。

この凡そ東経135度47分の数値は、横大路上に置いて、下ツ道が直角に交わるA地点や、南に位置するB地点やC地点の分岐点と同じ数値であり、全くの偶然と見做すことは難しいように思われる。上記に想定したように、横大路上の道路上において、ほぼ正面南に遠望しうる標高300mの「芦原峠の鞍部(東経135度47分)方向」を目指して、直線官道としての下ツ道が測量・建設がなされたのではないかとの一試案の想定と提示も、あるいは検討に値するように思われる。

なお、奈良盆地北部の事例としては、平城京の中央区朝堂院(大極殿院南門前)の第367次調査に際して発掘された下ツ道(SD1860・東側溝とSD1900・西側溝)の心々間の距離は約20.1～22.4mである。残念ながら、下ツ道の中心線の経度の記載はなされておらず、報告書に記載されている平面図に基づいて、あくまで略測・計算すれば、およそ東経135度47分であることも、参考までに記載しておくこととしたい。

五 まとめにかえて

本稿は、奈良盆地に建設された古代の直線官道に関して、小澤氏・岸氏・近江氏をはじめとする先学諸氏の先行研究に多くを学び・導かれながら、歴史地理学の立場から、これまでの通説と

は異なる一試案を提示したものである。もとより、一拙案の提示に過ぎない。

まず、今回の仮説を提示する契機のひとつとなったのは、小澤氏が「ふびと」に掲載・発表された詳細な古代の測量に関する論文を読み、その実態を知ったことにより、これまで通説とされてきた岸説を発展させた小澤説に疑問が生じたことである。

古代においては、測量の最も基本となる北極星となるべき星が飛鳥・奈良時代には存在しておらず、太陽を用いてまずは基本となる東西軸を計測し、その東西軸に対して直角を測ることによって南北線を割り出していた実態は、筆者にとっては少しばかり衝撃であった。

衝撃であったが故に、岸氏が初めて説かれた五条丸山古墳（見瀬丸山古墳）の前方部正面を南の基準点として、古代の直線官道の基準線と見做されていた下ツ道が、北へと測量・建設がなされたとの通説に疑問を抱いたのである。

以下においては、本稿で加えた再検討を経て得た、ささやかな成果をまとめると言うことは敢えてせず、筆者が未だ抱えている問題点と課題を記載して、今後の解明を待ちたいと思う。

第一に、解明すべき最も重要であると考えられる課題は、小澤氏が明快に説明されているように、古代において基準とすべき北極星が存在していない点を勘案した場合、まず、古代の直線官道として「横大路」が測量・建設されたと想定されよう。そして、それを東西の基準線として、「下ツ道」「中ツ道」「上ツ道」の三道が等間隔に測量・建設されたものと考えられよう。まず、基準となすべき「横大路」に関して、小澤氏と近江氏も、千田氏と同じく外鎌山を測量基準と想定されているのであろうか。他の研究者のご意見も伺いたい。

第二に、その東西の基準となる直線官道として測量・建設された横大路の路面上において、遠望しうる「五条丸山古墳」の墳丘を目指して、三角測量によって、下ツ道が測量・建設されたとの想定が導かれよう。ただし、この想定の場合、横大路の路上から遠望しうる五条丸山古墳の「墳丘の正面中央」ではなく、「前方部の北西端」である事実を十分納得できる積極的な理由が必要であろう。この点に関しては、すでに、菅谷文則氏¹²⁾が五条丸山古墳は下ツ道の基準点ではなく、むしろ障壁であり、両者の関係性を否定する見解を出されている。また、相原嘉之¹³⁾は五条野丸山古墳の前方部西北端が二段にわたって削られている事実を述べている。

また、近江氏¹⁴⁾も「下ツ道が五条丸山古墳の正面中央を起点とするか否か、即ち両者の間に密接な関係性を認めるか否か、と言う点は、十分に議論すべきであるが、結論を出すには両者の交点を発掘調査で確認するしかなく、」と記載されており、断定的な結論は避けて、発表された2009年時点での見解を述べられている。

第三に、現在の「横大路」は約25分南に振れ、下ツ道は約25分西に振れており、両者が交わっているA地点においては、まさに、正確に直交していることとなる。この状態を7世紀初頭の推古期に測量・建設された当初のままであると理解するには、いくつかの課題が残されていると判断されよう。

同じく横大路の路面上で等間隔に測量・建設されたと想定されている中ツ道は約1度も西に振れており、同じ時期に、同じ技術者によって測量・建設された直線官道とは理解できないと思われる。この点に関しても、十分納得できる説明を、筆者は考え得ていない。

横大路と下ツ道の直交を測量するに際しては超一流の技術者を派遣し、中ツ道が交わる地点での直交を測量するに際しては三流の技術者を派遣したとは、もとより想定しがたい。

さらに、下ツ道の振れは方眼北から約18分30秒西に振れているのに対して、半世紀以上を経た藤原宮の中軸線は方眼北から約37分40秒と、約2倍以上も西に振れており、約半世紀以上を経て、「測量技術が格段に低下した」との想定をしなければならない。それもまた、一般的な理解では、想定しづらいように思われる。

以上、ひとえに、筆者の理解不足の故に、上に列記した未だ十分に理解しえていない諸点に関して、すべての点において、十分に得心しうる、想定ではなく、発掘調査に基づいた事実の提示がない場合は、五条丸山古墳の前方部中央を下ツ道の「南の基準点」と見做してきた岸氏と小澤氏の通説も、また、横大路の路面上から遠望しうる五条丸山古墳の前方部中央を目指して、横大路の路面上にて三角測量で正確に計測し、横大路に直行する下ツ道を計画・建設したとの想定にも、すぐには、賛同しえないように思われる。

今回、歴史地理学の立場から提示した仮説は、あくまで、一試案にすぎない。筆者の一試案を契機として、古代の奈良盆地において測量・建設された古代の直線官道に関して、より多様かつ詳細な実態解明と再検討が進むことを願うばかりである。

付記 長年にわたりますご厚誼とご教示に感謝申し上げ、千田 稔先生に本稿を献呈させていただきます。また、三重大学の小澤 毅先生と奈良大学の渡辺晃宏先生には、貴重なご助言をいただきました。記して、感謝申し上げます。

注

- 1) 近江俊秀 (2009) 「下ツ道考一大和における正方位直線道路の成立時期をめぐる検討一」、古代文化、第61巻2号。
同 (2006) 『古代国家と道路』、青木書店。
同 (2012) 『道が語る日本古代史』、朝日新聞出版。
なお、近江氏は、直線官道の建設は、王権による大規模な耕地開発によると、小澤氏とは異なる見解を述べておられる。
- 2) 岸 俊男 (1988) 『日本古代宮都の研究』、岩波書店。
- 3) 小澤 毅 (2002) 「三道の設定と五条野丸山古墳」、『奈良文化財研究所創立50周年記念論集・文化財論叢・Ⅲ』、奈良文化財研究所。
同 (2018) 『古代宮都と関連遺跡の研究』に再録、吉川弘文館。
- 4) 小澤 毅 (2016) 「日本古代の測量技術めぐって」、ふびと (三重大学歴史研究会)、67号。
- 5) 木全敬蔵 (1987) 「条里施工技術」、『奈良県史』、第4巻、名著出版。
- 6) 前掲4) 参照。
- 7) 前掲4) 参照。
- 8) 和田 萃 (1974) 「横大路とその周辺」、古代文化、第26巻6号。
- 9) 千田 稔 (1991) 『古代日本の歴史地理学的研究』、岩波書店。
- 10) 前掲4) 参照。
- 11) 今尾文昭 (2008) 「横大路の幅員推定と整備時期」、『律令期陵墓の成立と都城』、青木書店。
同 (2014) 「横大路の地鎮め遺構から考える」、季刊 明日香風、129号。
- 12) 菅谷文則 (1979) 「下ツ道と考古学」、『環境文化』、40号。
- 13) 相原嘉之 (2017) 『古代飛鳥の都市計画』、吉川弘文館。
- 14) 前掲1) 参照。