

平成30年10月1日

横浜歴史研究会

竹内秀一

神奈川の古代直線官道について

1. はじめに

長い間、奈良時代以前の古代の道は、細くて曲がりくねっているものと思われてきました。ところが、1970年代に入って、古代の道の遺構に直線的で幅も広いものがあることが知られるようになってきました。その後の発掘や研究によって、幅9～12mの側溝を備えた大規模な直線の計画道路が、なんと全国に張り巡らされていたことが徐々に明らかになってきました。しかしまだに、この古代の直線官道が、「いつ」「誰によって」「何のために」つくられたのかについて謎が多く、全貌はわかっていません。

資料1の現代の神奈川県地図をご覧ください。実線が国道246号線で点線が中原街道です。なにか不思議に思われませんか。

国道246号や中原街道がほぼ直線で右上45度に平行して走っているのが・・・

資料2をご覧ください。246や中原街道を右上にそのまま直線で延長してゆくと常陸の国の国府があった茨城県の石岡市に行き着きます。

国道246や中原街道は、相模の国から常陸の国に向かう奈良・平安時代の直線官道である古代東海道を踏襲しているものと言われています。

この例のように現代にも古代に遡る直線官道の痕跡が結構残っています。

大半は地下に埋もれていますが一部は現在の道路に継承され地図でわかるものもあります。今回は主に古代直線官道の概略と神奈川県内の古代直線官道についてお話させていただきます。

2. 古代直線官道について

(1) 古代直線官道とはどんなものなのでしょうか

資料3の写真をご覧ください。

これは平成6年(1994年)に静岡市曲金北(まがりかねきた)遺跡で発掘された側溝つきの古代道です。左上の鉄道線路はJR東海道本線で、発掘された道路は側溝中心間の幅が12mの直線道で、古代の東海道と思われます。作られた時代は側溝から出土した土器から8世紀前半の奈良時代と考えられています。

資料4の写真をご覧ください。

これは平成7年(1995年)に、武蔵国府があった府中市の隣の国分寺市旧国鉄中央鉄道学園の敷地内で発見された道路の遺構です。

(1)

南北340mの道路遺構で側溝の中心間の幅が12mのご覧の通りの大規模な直線道

路遺構です。武蔵国は律令国家の行政区分として東山道に所属していましたが、宝亀2年（771年）に東海道に所属替えになりました。この遺構は所属替えされる以前に使われていた「東山道武蔵路」といわれる古代の直線官道です。[資料5](#)をご覧ください。

当初、都から武蔵国府である府中までの正式のルートは、東山道本道を群馬県新田で南に分岐し府中の武蔵国府に至り、また同じ道を北に戻って栃木県の足利に至る不便な行程でした。このため武蔵国府へは、宝亀2年に東山道ルートから相模国を通る東海道ルートに変更され、武蔵国の行政区分も東海道に変更されました。各国の行政区分名は国府までどの路を通っていくのかによって決められていたのです。

(2)古代の直線官道は「いつ」「誰が」「何のために」作ったのでしょうか

不思議なことに文献資料には直接的な道路建設の記録は全くありません。

発掘の結果で、7世紀の後半から全国に直線道が張り巡らされたと言われています。

学者の間では天智天皇の時代か天武天皇の時代かなどで意見が分かれています。

「書紀」の大化の改新の詔（646年）に「・・・駅馬（はゆま）・伝馬（つたわりうま）を置き、及び鈴契（すずしろ）を造り、山河を定めよ。」と交通路の設置を命じた記事があります。また壬申の乱（672年）の折に大海人皇子が、近江朝の役人に駅鈴（えきれい）の交付を交渉したがうまくゆかず、拒絶されたという記事や、隠駅家（なばりのうまや）や伊賀駅家を焼き払ったという記事があるので、この時期に少なくとも大和周辺では駅制が機能していたと考えられています。

当然駅制が機能した前提として、道路もできていたと思われます。

また「書紀」には、天武12～14年（683年～685年）に「遣伊勢王等定諸国堺」という諸国の国境を画定したという記事があり、全国的な直線古代道がこの天武天皇の国境画定作業に絡んで建設されたのではという説もあります。

(3)直線官道は全国にどう張り巡らされていたのでしょうか

文献資料ではっきりわかるのは、時代が下がって平安時代に作られた延喜式（967年施行）の兵部省諸国駅伝馬の条の記載です。国別の駅名と駅馬数などが記載され、平安時代の五畿七道といわれる全国の駅路の様子が記載されています。[資料6](#)をご覧ください。都と全国の国府を最短距離で結ぶ、側溝を持つ最大幅12mの直線道（駅路という）を律令国家は一気に建設しました。直線区間は数十kmにおよぶところもあり、山・谷・川を無視して、できる限り直線で建設しました。山陽道、北陸道、東山道、東海道、山陰道、南海道、西海道の七道で都から本州、九州、四国の全国につながり総延長は6000キロ以上におよぶものです。不思議なことにその路線は現代の高速道路に重なる部分が多いのです。

(4)何のためにつくったのでしょうか

文献にはありませんが、遣隋使や遣唐使が見てきた中国の道路を模倣し、律令国家の

種々の命令を全国へ伝達するためや、諸国からの報告また各種税物の都への輸送など国家統治のため、また軍団のすみやかな派遣、東国からの防人の移動などの軍事目的のため、さらには地方の豪族や人々に律令国家の権威を示す目的があったのではないかと考えられています。

(5)道路の設備や当時の利用法はどうだったのでしょうか

おおよそ16kmごとに駅家を置き、駅路の格（大路、中路、小路）によって大路は20疋、中路は10疋、小路は5疋の馬を備え、律令国家の役人は馬を乗り継いで都と各地の国府を行き来したと考えられています。駅には駅長や駅子という役人を配置し利用する律令国家の役人の宿泊や馬の乗り継ぎなどを担っていました。また駅路を利用できる証拠として国家から役人は駅鈴を交付され携帯し通行しました。

(6)その後はどうなったのでしょうか

平安時代後期には荘園制の進行などにより国家統制の力が弱まり駅路も維持できなくなり幅も6m以下に衰退していきました。のちに鎌倉街道として利用されたり、現代の地方道として痕跡が残っているものもあります。

(7)どうやって見つけるのでしょうか

「航空写真で痕跡を見つける」「地表の微妙な植生の変化・連続する畑の地割・ソイルマークなどを見つける」「地形図からとぎれとぎれに残る直線道路の痕跡を見つける」「行政境界線のうち不自然に直線の部分に注目する」[資料7](#)をご覧ください。これは群馬県新田町の畑の表面に浮き出たソイルマークといわれるもので、地下に埋もれている東山道の側溝部分が微妙な濃淡となって地表の畑に浮き出たものです。

3. 今日の本題である神奈川の古代官道について

(1)「横須賀水道みち」について

[資料8①](#)をご覧ください。横須賀水道みちという道をご存知でしょうか。日本海軍が大正10年に完成させた、水源地の津久井の半原から横須賀の軍港まで引いた軍用の水道の道です。[資料8②](#)をご覧ください。水道みちは藤沢市のいすゞ自動車藤沢工場の真横を通過していきます。[資料9](#)をご覧ください。この地図は水道が完成するはるか前の明治15年の陸軍迅速図です。点線で示した直線道の存在が見え、[A](#)から下は横須賀水道みちがオーバーラップしています。いすゞの藤沢工場の少し上の[A](#)地点で水道みちは、やや左へ方向を変え津久井へ向かいますが、この直線道はまっすぐ海老名方向に向かいます。[資料10](#)をご覧ください。この直線道の全体図です。相模国の国分寺があった海老名近くの綾瀬市早川から一直線に藤沢駅方向に向かう9kmの直線道です。現在は[A](#)の先の中原街道から上は圃場整備で全く痕跡はありません。海軍は[A](#)から下へ横須賀まで古代直線官道の上に軍用水道を引いたものと考えられます。ご存知の通りヤマトタケルの東征は厚木付近を経て三浦半島の走水から東京湾を渡り、上総、下総を経て東北に向かいました。東京湾に身を投げた弟橘姫の話が「書

紀」にあります。

(3)

国名は、上野・下野のように都から近い方を上、遠い方を下としますので、初期の東海道は相模からヤマトタケルのルートと同じく東京湾を渡り房総半島の南から上総に上陸し、下総、常陸へ北上する海上ルートであったと考えられます。

海老名には国分寺、国分尼寺が発掘されており、相模の国府もあった可能性も否定できません。この直線道は東海道が陸路に変更になる前の、海路で東京湾を渡った一番古い時代の東海道の痕跡ではないかと考えられます。有力な学者の間では、海老名に国府があったという証拠がないので、この道は古代東海道ではなく海老名にあった高座郡衙と鎌倉郡衙をつなぐ地方道いわゆる伝路であるという見解が主流です。しかし初期の古代東海道が足柄峠を越え246ルートで松田、秦野、伊勢原、厚木、海老名に至ったものと考えればこの直線道や④から下の水道みちは海上ルートで東京湾を上総に渡った一番古い時代の古代東海道の痕跡とも考えられます。

資料1 1は現在の藤沢市の境川付近の横須賀水道みちの写真です。

(2)神奈川の古代道のルートの変遷について

神奈川の古代道である古代東海道は、

- ① 東海道が海路から陸路へ変更されたこと
- ② 相模国府が何回か移動していること
- ③ 宝亀2年(771)に武蔵の国が東山道から東海道に所属替えされたこと

の3つの事情が複雑に絡んでいることによりルートの確定が非常に困難です。

資料1 2①②をご覧ください。海老名から藤沢へ続く直線道を古代東海道と考えた在野の研究者の小方武雄氏の説に従った神奈川の古代道の変遷図を示しておきます。

4. おわりに

古代の道はこれまで、遺跡として認知されず、そのため道を目的とした発掘もあまりされてきませんでした。

しかしながら、地中には古代の律令国家が威信をかけて一気に全国に建設した巨大な直線道の跡がまだまだ眠っていると思われます。この古代道は各地域の貴重な歴史資産であると言えるのではないのでしょうか。

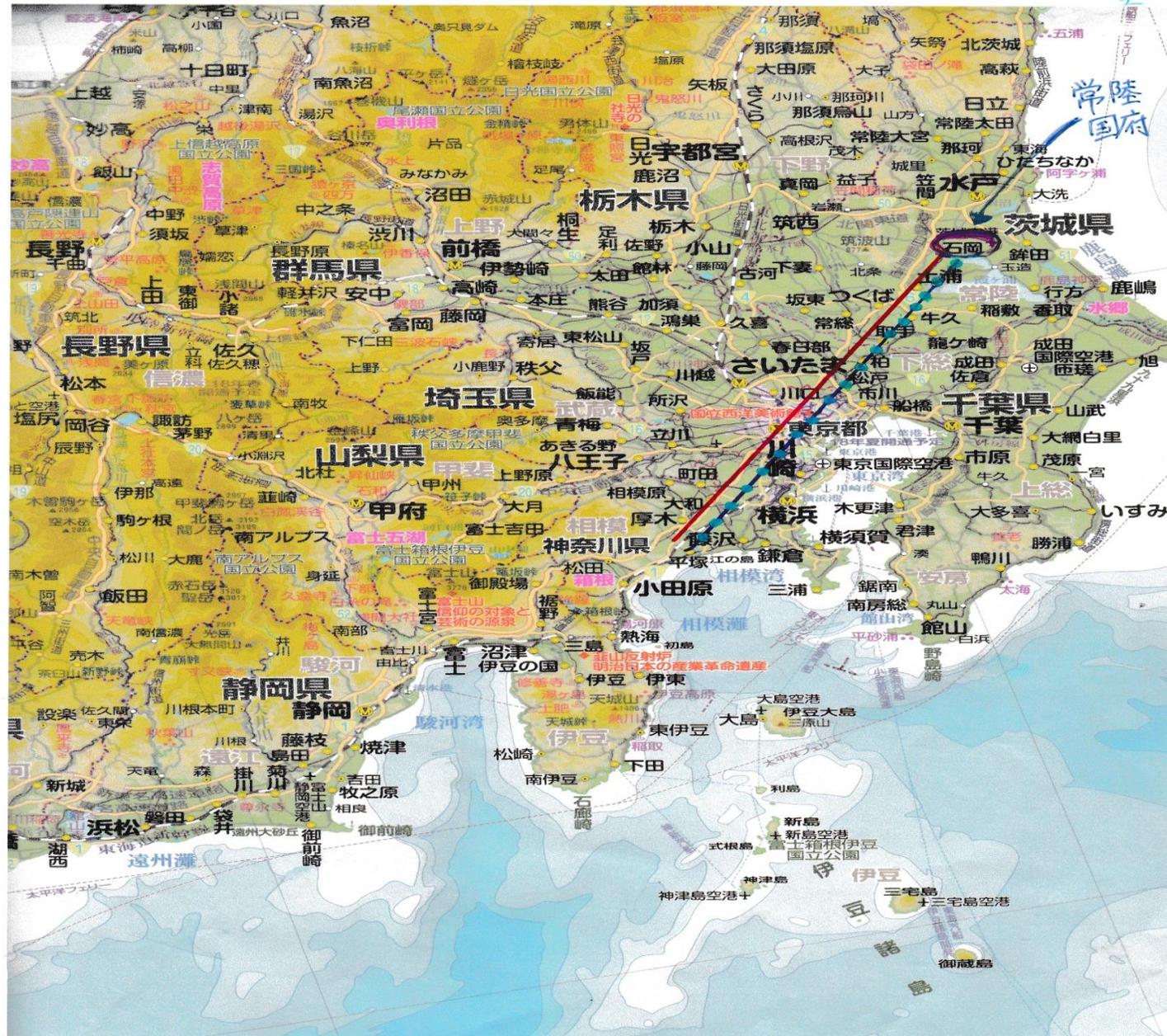
『参考文献』

- 「神奈川の古代道」 藤沢市教育委員会 1997
「古代の道」 著者 武部健一 監修 木下良 2004 吉川弘文館
「日本の古代道路を探す」 中村太一 2000 平凡社
「古代の道路事情」 木本雅康 2000 吉川弘文館
「道 I」 武部健一 2003 法政大学出版社
「日本古代の道と駅」 木下良 2009 吉川弘文館
「古代官道の歴史地理」 木本雅康 2011 同成社

「神奈川における駅路に関する一考察」 小方武雄 2013 土木学会論文集 ネット

(4)







東山道武蔵路 国分寺市旧国鉄中央鉄道学園 出典 国分寺市

資料4



東山道武蔵路概念図

出典 『日本の古代道路を探す』
中村太一 2000 平凡社

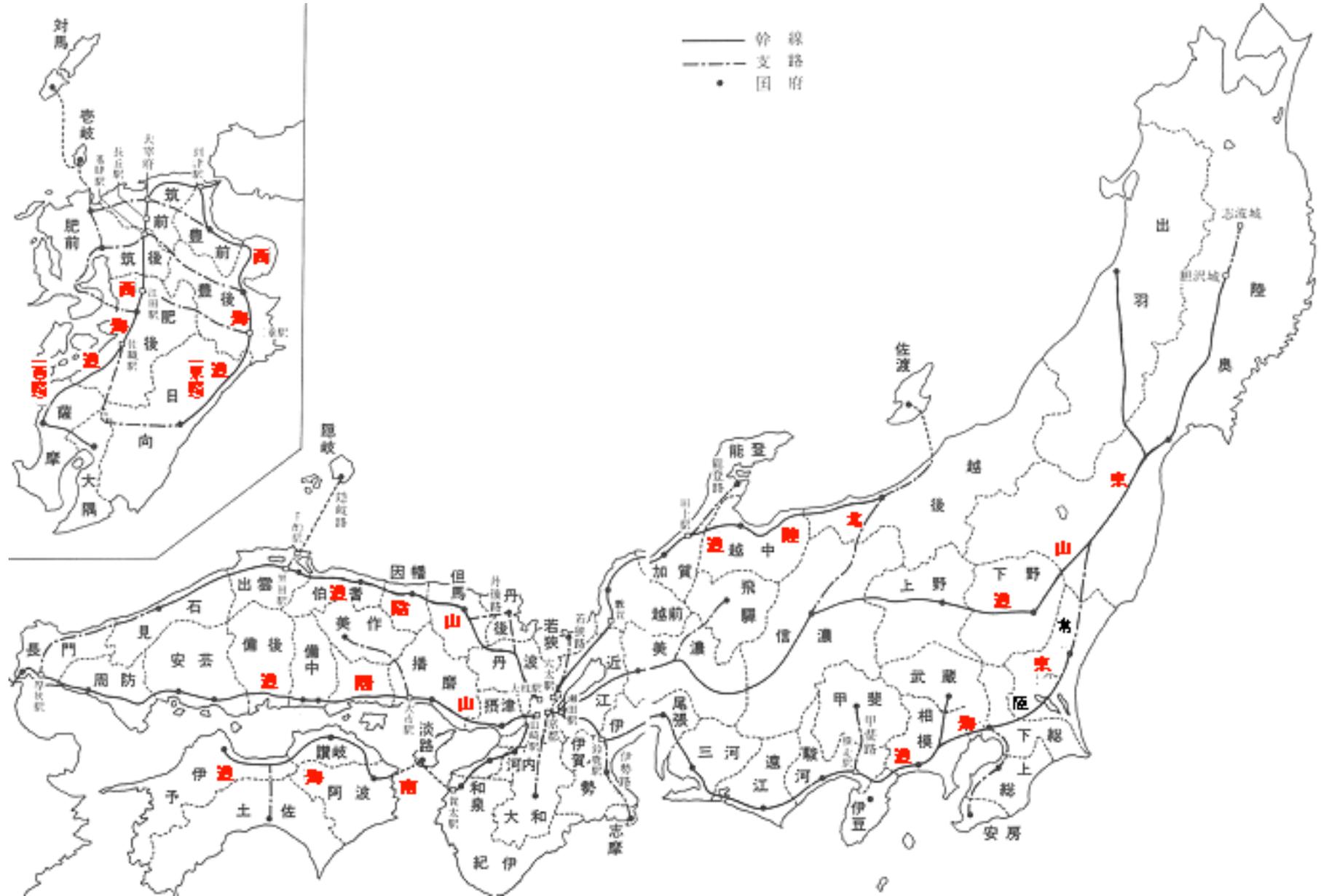
資料5



七道駅路図

出典 国土交通省HP

資料6



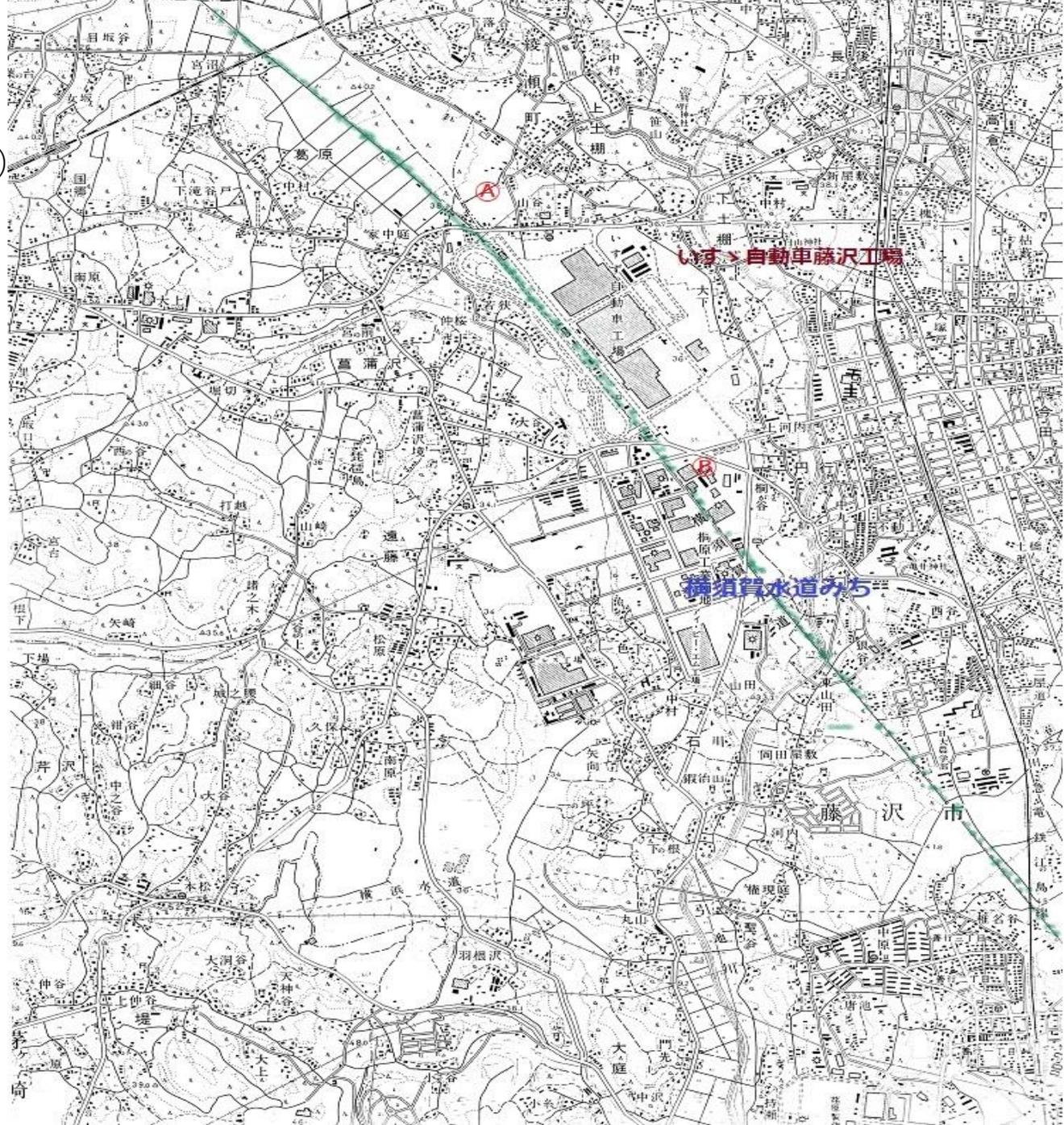
ソイルマーク 東山道群馬県太田市

出典 太田市HP

資料7

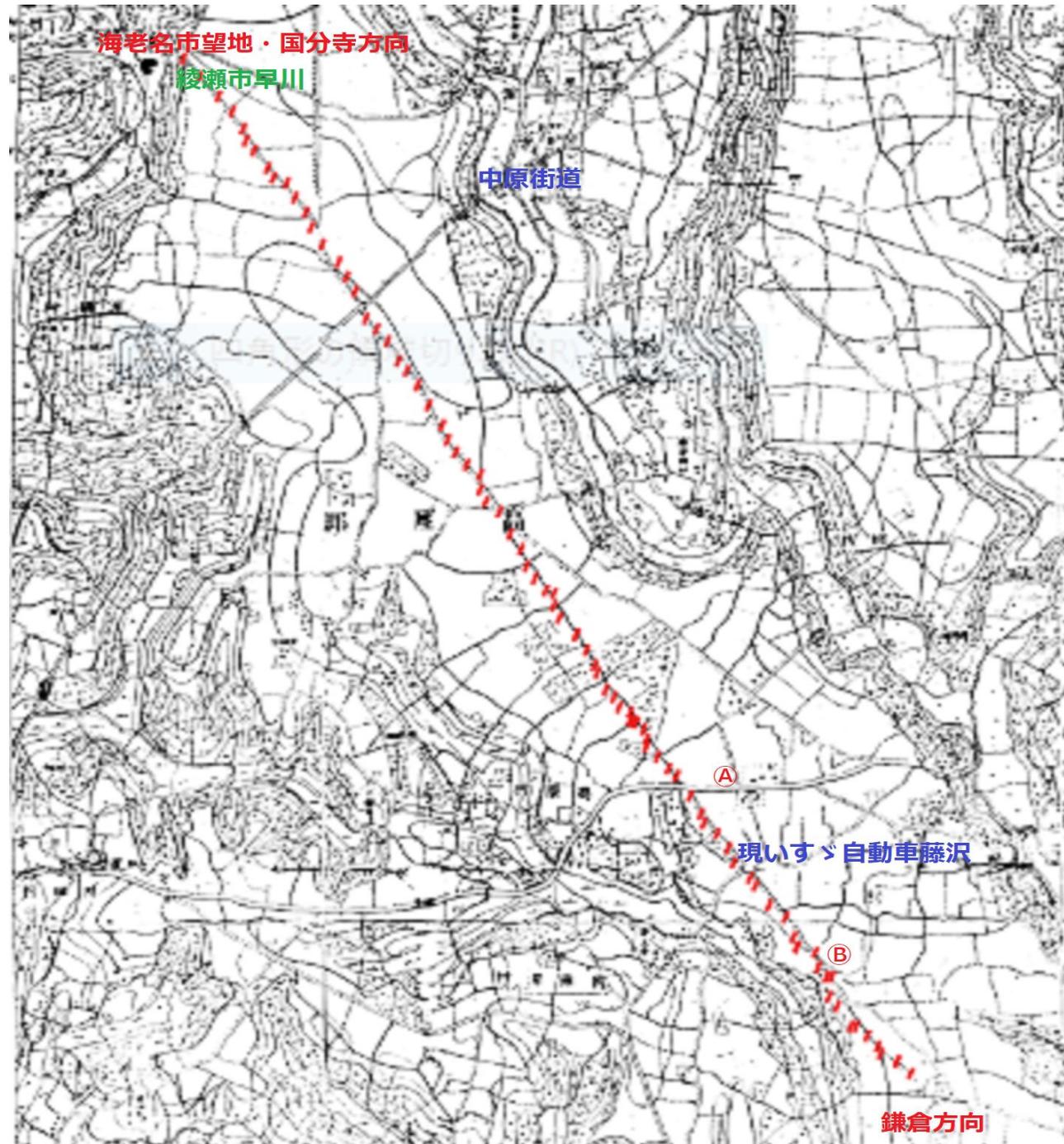


横須賀水道みち
(いすゞ自動車藤沢工場付近)



資料 8 ②

明治15年陸軍迅速図



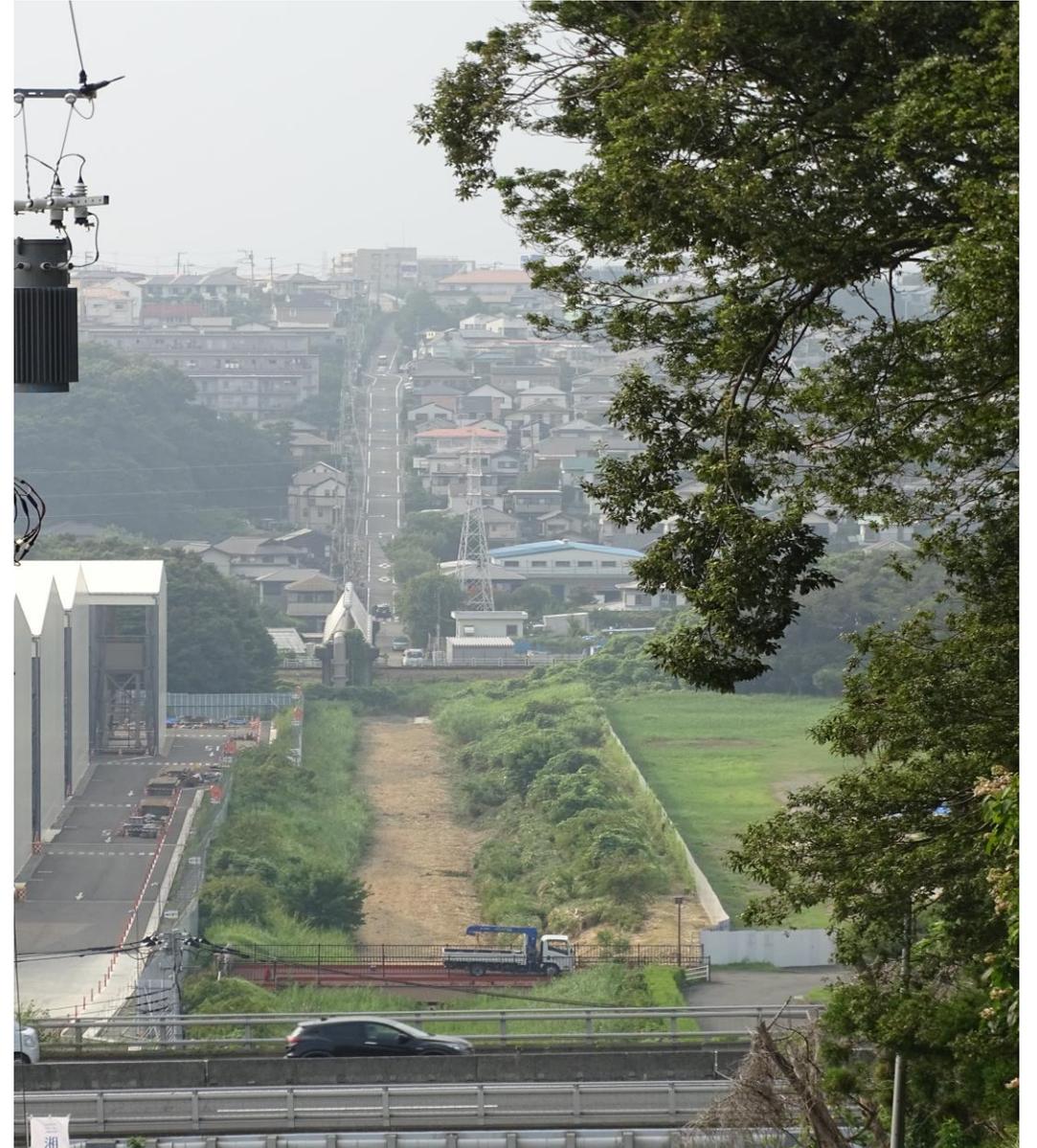
資料9



日本海軍標識（藤沢市西富）



横須賀水道みち（藤沢市大鋸から立石方向）



神奈川の古代道の変遷

資料1 2 ①

①七世紀後半～宝亀2年（771年）



②宝亀2年（771年）～9世紀後半



