

令和4年9月17日

横浜歴史研究会

竹内秀一

古代東海道甲斐路について 河口湖畔の「鯉ノ水遺跡」を中心に

1. はじめに

前回2018年(平成30年)10月に神奈川の古代直線官道について発表させていただきました。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が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6~12mの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明らかになってきました。資料1はJR東海道線の静岡駅の東にある曲金北遺跡という幅12mの側溝つきの大規模な古代東海道の遺構です。

今回は古代東海道から分かれて今の山梨県甲府市に向かう東海道甲斐路について発表いたします。延喜式(10世紀)によって甲斐の国へは東海道本道から静岡県内で分岐し甲斐国内の水市、河口、加吉の3駅を経て甲斐国府に至る東海道甲斐路という官道があったことがわかります。山岳地帯を越えて本当に古代の官道があったのでしょうか？

2013年に富士河口湖町教育委員会による河口湖畔の道路新設工事に伴う発掘調査で、東海道甲斐路の遺構と思われる古代の道路遺構(鯉ノ水遺跡)が発掘されました。今回の発表にあたっては当時発掘調査にあられた富士河口湖町教育委員会の杉本悠樹さまに現地でご説明をいただき大変お世話になりました。この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。今回は鯉ノ水遺跡を中心に東海道甲斐路について発表します。

2. 鯉ノ水遺跡

10C初頭の延喜式に「甲斐国駅馬 水市・河口・加吉各五疋」とあり甲斐路には3駅があったことがわかります。河口は河口湖の河口と推定されます。

資料2をご覧ください。発掘時の鯉ノ水遺跡の景観です。左上に河口湖が見えています。上下の茶色に掘り下げられた細長い部分が発掘調査された部分です。この写真で左右(南北)に走っているのは現行町道2101号で旧鎌倉往還の伝承のある道路です。町道2101号と茶色の計画道路予定地が交差する部分の手前側で、まず地表から1mのところから道路遺構が発掘されました。方向、幅とも町道2101号とほぼ同じで中世末から近代まで使用された、追坂越えで山中湖、御殿場方面に向かう旧鎌倉往還追坂道の遺構と考えられます。町道2101号は伝承の通り中世以降の旧鎌倉往還を踏襲する道路であったのです。さらにその下の地表から2mのところから古代の道路の硬化面が検出されました。

資料3が発掘部分です。東西幅3.7mの古代の道路工法である版築工法で固められた道路遺構です。古代道の遺構は現行町道の下にもぐっており町道の反対側では検出されていませんので全体の幅は6mほどと推定されます。冒頭の資料1の静岡の曲金北遺跡の古代東海道本道の遺構は12mですので支路の甲斐路は本道の半分程度の道路幅であったものと推定されます。道路遺構の北側の部分は土石流で破壊されています。土石流には9C後半平安時代の土師器などが含まれており、東側の山裾にある集落(滝沢遺跡)から流れてきたものと思われます。発掘された甲斐路は8C以前に作られたものと思われます。

3. 河口集落の景観

鯉ノ水遺跡から見た町道2101号の景観をご説明いたします。資料4は南方向で、御殿場方向から河口湖畔に下りてくる追坂方向。資料5、資料6は完成した計画道路を越え河口湖浅間神社や御師集落、御坂峠へ向かう北方向の様子です。発掘された古代の甲斐路はこの町道とはほんの少し西の湖畔方向にズレていますが、町道2101号とほぼ並走して北の御坂峠方向に向かっていたものと推定されます。

資料7の図は発掘調査報告書の中にある古代甲斐路の景観イメージ図です。湖畔の平地部分ではやはり直線道です。

資料8は河口湖付近の地図で拡大図が資料9です。赤線の旧鎌倉往還追坂道は御殿場方面から山中湖を経て老坂、追坂を越えて河口湖の東岸に下りて鯉ノ水遺跡を通過し河口浅間神社前の御師集落を駆け抜け御坂峠方向に進みます。資料10の河口浅間神社は貞観6年(864)に発生した富士山噴火を鎮めるため、その翌年に勧請されたといわれていますので古代甲斐路が作られた当初にはまだ存在していなかったものと思われます。旧鎌倉往還を踏襲した道路といわれる赤線の町道2101号は河口浅間神社の手前でクランク状に曲がっています。鯉ノ水遺跡で発掘された古代甲斐路は旧鎌倉往還より若干左向きに方向が振れていますので現行道路や旧鎌倉往還よりもっと直線的に御坂峠方向に向かったものと考えられます。

資料11は河口浅間神社の前を通る鎌倉街道の向い側に現存する最古の富士山御師の住宅である梅谷本庄家住宅です。住宅周辺に広がる西川遺跡から「川」の文字が書かれた墨書土器や硯などが発掘され、この付近が古代の河口駅との想定がされています。川は河を簡略化して表したものと考えられています。

4. 東海道甲斐路の想定ルート

図1をご覧ください。日本紀略によれば延暦21年(802)の富士山噴火の噴石によって足柄峠越えの東海道足柄路が通行不能となり、替わって、箱根峠から芦ノ湖を通過する筥荷(箱根)路(現在の国道1号線)が開かれ、翌年に元の足柄路に復した記録があります。足柄峠より富士山に近い東海道甲斐路では富士山噴火の影響をさらにうけ、ルートが変遷したものと考えられます。次に主な想定ルートをお話します。

(1) 東海道本道との分岐点

甲斐路は東海道の支路ですから東海道本道上に甲斐への分岐点があったはずですが。分岐点も富士山噴火や時代によって何度か変遷があったものと思われます。

○永原追分 JR 御殿場駅近くの静岡県御殿場市立南中学校の周辺に永原追分遺跡があり畿内産土器や甲斐国産土器などが出土。資料 1 2 の写真は現在の付近の様子です。

○静岡県駿東郡小山町竹之下 JR 御殿場線足柄駅近くの静岡県立小山高校周辺。御殿場から北上していた東海道本道が足柄峠越えのため竹之下で東に方向を変えるところ。ここから東海道本道は足柄峠を越え相模国の坂本（現在の神奈川県南足柄市関本）に向かう。小山高校近くの上横山遺跡から古代道の遺構が検出された。駿河国内の東海道で最も東にあった横山駅の有力候補地。資料 1 3 が竹之下から足柄峠方向の様子です。

甲斐路は竹之下で東海道本道から北西方向に分岐し山中湖に向かいます。資料 1 4 は竹之下から明神峠、三国峠を越えて山中湖へ向かう現在の県道 1 4 7 号小山山中湖線の様子です。

(2) 分岐点からの甲斐路のルート 図 1

東海道本道から分岐した甲斐路は富士スピードウェイをかすめ三国山系のどこかの峠を経て山中湖に下って行きます。

峠越えの主な想定ルートは 2 つあります。富士山噴火の影響や時代によって変遷があったものと思われます。

○籠坂峠ルート

従来説。現在の国道 138 号のルートで中世以降の鎌倉街道須坂路ルート。

中世に籠坂を加古坂と表す例があることから延喜式にある甲斐路の 3 駅 水市・河口・加吉の加吉を加古の書き違えと考え、加吉駅＝加古駅と考えたもの。しかしながらこの説だと駅の順が加吉（古）河口・水市となり、延喜式の駅名は都に近い方から記載されることと矛盾が生ずる。また水市は水に関連する地名として現在の山中湖付近に比定する方が地形的に無理が生じない。

○三国山系ルート

直線官道研究の先駆者木下良氏は、続日本紀に延暦 21 年（802）富士山噴火の噴石が足柄路を塞いだので、筥荷（箱根）路が開かれ足柄路からルートが変更されたとの記事があるが、甲斐路についての記事がないことから延喜式甲斐路は噴火の影響が少ない籠坂峠より東を通る三国山系のいずれかの峠越えで山中湖東岸の平野に至るルートを提唱。

・ヅナ坂（峠）ルート

なかでも、鎌倉往還の伝承のあるヅナ坂（峠）越えで山中湖東岸に下りる

ルートが甲斐路の有力候補と考えられる。籠坂峠は江戸時代の宝永4年(1707)の富士山噴火の火山灰によって地形がなだらかになった後に主要ルートになったことが考えられる。

(3) 山中湖から河口湖へのルート

① 山中湖東岸の平野から忍野、鳥居地峠、明見(あすみ)を経て老坂・追坂の峠道から河口湖畔に下り鯉ノ水遺跡を経て河口集落に至る。鎌倉往還追坂路の伝承ルートで戦前まで山中湖から御殿場方面の道として利用されていた。

② 山中湖の西岸を通る現在の国道138号に踏襲されている鎌倉街道須坂路ルート。山中湖と河口湖の間で上のルートに合流する。

(4) 河口湖から甲斐国府へのルート

甲斐国府へは御坂峠を越え一駅(加吉駅?)を経て到達する。

5. 甲斐と駿河を結ぶ道

甲斐と駿河を結ぶ道にはどのようなものがあったのでしょうか。 **図1**

A 河内路(黒線)

一番西の道。富士川に沿って延々南下し清水付近で東海道につながる道。身延道、駿州往還ともいう。

B 中道往還(緑線)

甲斐国府から右左口(うばぐち)峠を越え古関で一旦谷に下り、阿難坂で再び峠越えをして精進湖、本栖湖の間を南下し富士川の河口近くで東海道につながる道。駿河湾への最短ルート。河内路と若彦路の間に位置するので中道という。塩の道、魚の道とも呼ばれた。

C 若彦路(紫線)

奈良原から鳥坂峠を越え上芦川で一旦谷に下り、大石峠を経て河口湖の西岸におりる。さらに河口湖西岸から大田和を経て一挙に富士の裾野を南下し上井出で中道往還に合流する。治承4年(1180)甲斐源氏が頼朝に呼応して富士川の合戦に向かった道。

D 御坂路(赤線)

一番東。延喜式官道の東海道甲斐路。甲斐国府から御坂峠を越え河口湖に至る。河口湖から以下2ルートが考えられる。

① 河口湖東岸から追坂、明見、鳥居地峠、忍野を経て山中湖東岸からヅナ坂など三国山系の峠を越えるルート

② 河口湖西岸から籠坂峠を越えるルート(須坂路)。

峠を越えて東海道本道に接続します。

前述の通り、古い時代は富士山の噴火の影響が少ないヅナ坂ルートで、富士山の噴火による火山灰が積もってなだらかになった近世以降に籠坂峠を越える西ルートに変遷していったと考えられます。

天正10年(1582)小田原北条氏が甲斐の徳川方との合戦時に御坂峠に御坂城を築城。御坂峠の古代官道は大きく改変されたものと考えられる。

なお御坂はヤマトタケルが越えたので御坂という。

6. なぜ都に近い A 河内路や B 中道往還、C 若彦路でなく駿河国の最も東寄りで東海道本道と分岐する D 御坂路が官道の東海道甲斐路になったのか。 図 1

□ A 河内路が選択されなかった理由

東海道本道との分岐点は都に最も近いが、ルートは日本三代急流の一つの富士川沿いになり6m幅の官道の敷設は困難。また分岐点から甲斐国府までの距離は最長。富士川は主に水上交通に活用されたのではないか。

□ B 中道往還、C 若彦路が選択されなかった理由【『古代の坂と堺』編者 市澤英利 荒井秀規 高志書院 2017 の P103 杉本悠樹「東海道甲斐路の御坂と追坂」から引用】

- 御坂路は高低差が大きいものの峠越えが一回だけで、他のルートは御坂山地を越える際に二回にわたり大きな峠を越える必要があり御坂峠越えの経路の方が利便性が高かった。
- 御坂路は東海道分岐点から甲斐国府までの距離が最も短いこと。
- 駿河国内の通過部分が短く、甲斐国としては駿河国内における道路の維持・管理の負担が他ルートより少ないこと。

7. おわりに

来年2023年は鯉ノ水遺跡発掘10周年になります。ぜひ一度東海道甲斐路の痕跡や河口浅間神社、御師集落跡を尋ねて河口湖周辺にお出かけください。

『参考文献』

- 「鯉ノ水遺跡」主要地方道河口湖精進線の建設に伴う発掘調査書 富士河口湖町教育委員会 2015.3
- 「古代の道」著者 武部健一 監修 木下良 2004 吉川弘文館
- 『古代の坂と堺』編者 市澤英利 荒井秀規 高志書院 2017 の P101~P116
杉本悠樹「東海道甲斐路の御坂と追坂」
- 「新しい古代史へ」 3 交通・情報となりわい 著者 平川南 2020 吉川弘文館
- 「富士が見守る交流の道」古代東海道と富士山ジャンクション富士山かぐや姫ミュージアム 2019
- 「富士山噴火の考古学」編 富士山考古学研究会 2020 吉川弘文館
- 「古代甲斐国の交通と社会」著者 大隅清陽 2018 六一書房
- 「ガイドマップ 富士参詣の道を往く」山梨県富士山世界文化遺産保存活用推進協議会

