

令和6年12月  
横浜歴史研究会  
竹内秀一

## 三浦半島の古代東海道ルートについて

### 1. はじめに

古代直線官道についての発表は4回目になります。

2018年の初回の発表は、天智・天武朝の頃に律令国家が全国に建設した古代直線官道の概要と藤沢市内に残る直線官道の痕跡について、2022年は御殿場付近で古代の東海道本道から分岐して甲府に至る古代東海道甲斐路で発掘された河口湖畔「鯉ノ水遺跡」について、2023年には島根県出雲市の山中で近年発見された古代山陰道の「杉沢遺跡」について発表いたしました。

今回は足柄峠越えで相模の国に入り鎌倉に至った初期の古代東海道の鎌倉から先のルートについて発表いたします。三浦半島を横断して東京湾を渡海する古代東海道の大規模な直線道路が逗子、葉山、横須賀のどこかに眠っているなんて、皆さんわくわく、ドキドキしませんか。

飛鳥、奈良時代の日本が形づくられた頃、当時の律令国家が力強く建設した古代直線官道のルートを三浦半島に訪ねます。

### 2. おさらい 古代直線官道とは

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。

しかしいまだに、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」について全貌はわかっていません。おそらく大化の改新以降天智・天武朝に中央集権国家の国家統治のために建設されたものと考えられています。

軍団の移動、都から地方への命令伝達、地方から都への報告庸調物の都への輸送、国内外へ国家の威信を示すなどの目的で時の律令国家が力強く作ったものと考えられます。



西海道岡田地区遺跡 筑紫野市HP

### 3. 五畿七道制 国家の行政区分・直線官道

国境を画定（天武朝）、地方諸国を七道に編成 七道内に同名の直線官道を建設  
駅路が先行？説あり（天智朝？）

七道 幅9～12mの直線官道を全国に建設

大路 山陽道

中路 東海道 東山道

小路 北陸道 山陰道 南海道 西海道

駅制 都から各国の国府への連絡網

30里（16km）ごとに駅を設置 駅長、駅子、駅馬を配置（駅馬 大路20疋  
中路10疋 小路 5疋） 駅鈴を持った役人が駅家で駅馬を乗り継いで情報を  
伝達 急ぎの場合1日に10駅160kmを疾走

### 4. 直線官道関係の年表

645 大化の改新 孝徳朝

646 改新の詔 官製の交通路の設置の指示

663 白村江の敗戦 天智朝

672 壬申の乱

683～685 国境画定 令制国の成立 国評五十戸制 天武朝

日本書紀：天武13年（684） 「伊勢王等を遣わし諸国界を定む」

701 大宝令 国郡里制

771 宝亀2年 武蔵国 東山道から東海道に所属替え 続日本紀 [資料1]

802 富士山噴火により東海道足柄峠ルート⇒宮荷（はこね）ルートに変更

803 翌年 宮荷路⇒足柄路に戻す

### 5. 神奈川県内の古代東海道のルート

#### (1) 相模国と武蔵国の国境

多摩川でなく境川や東京湾、相模湾水系の分水嶺。 横浜市の大半、川崎市は武蔵国  
所属（都筑郡、橘樹郡、久良郡）



神奈川県内の歴史 1996 山川出版社 P,48

三浦半島の付け根で国境線は直角に

東京湾側に曲がる。六浦、平潟湾、金沢八景は武蔵国。

宝亀2年（771）の武蔵国の東山道から東海道に所属替えまでは、古代東海道は、武蔵国を通過しないものと考えられる。道路管理上も越境管理はしない。

(2)

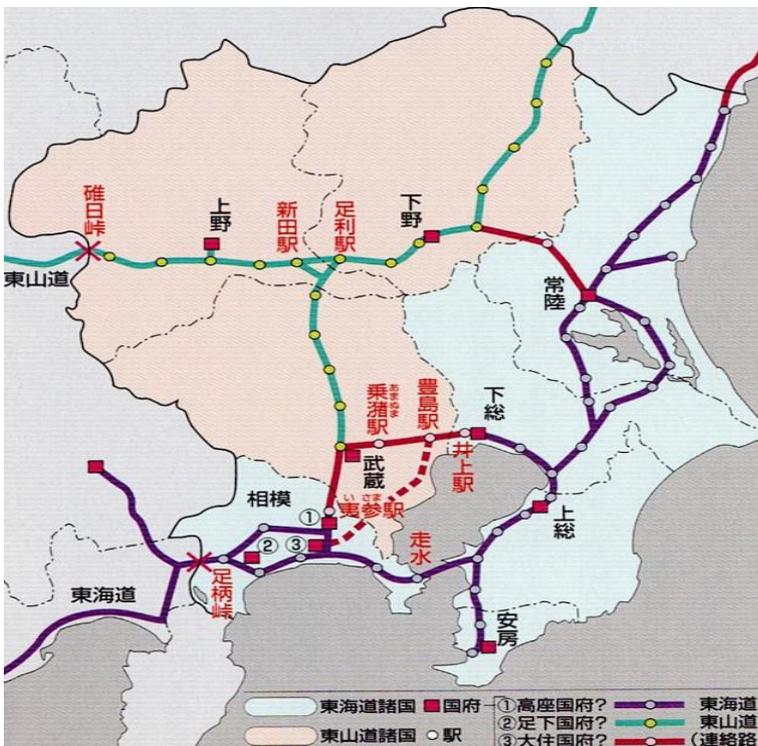
(2) 武蔵国の官道 宝亀2年(771)武蔵国東海道所属替え以前の官道



武蔵国は東山道に所属。東山道本道から上野国新田駅で南に分岐。東山道武蔵路で4駅を経て武蔵国府（東京都府中市）に到達。その先は東山道武蔵路を戻って下野国足利駅から東北に向かった。

2011 木本雅康 古代官道の歴史地理 同成社

(3) 相模国の官道 宝亀2年以前の初期古代東海道



駿河国から足柄峠で国境を越え相模国坂本（現在の関本）から246ルートあるいは相模湾ルートで相模国府（高座、足下、大住？）を経て鎌倉郡衙に至る。鎌倉郡衙から三浦半島を横断し走水から東京湾を渡海し房総半島上総に上陸するルートが定説。

しかし本当に初期の古代東海道は陸路ではなく東京湾を渡海したのでしょうか？

神奈川の東海道（上）1999 神奈川東海道ルネッサンス推進協議会

神奈川新聞社／かなしん出版

## 東京湾渡海ルートを通った傍証

- ① 房総半島の国名 房総半島の南が上総国、北が下総国となっている。都から近い順に国名に上下をつける慣行。陸路であるなら逆になったはず。
- ② ヤマトタケル東征ルート 古事記日本書紀のオトタチバナヒメ伝説にあるように東京湾を渡海上総に上陸。ヤマトタケル伝説は古代の交通ルートを示す。
- ③ 武蔵国は当初東山道所属 宝亀2年(771)以前は武蔵国は東山道所属。陸路では相模国から東北方向に進むためには武蔵国を通過せざるを得ない。武蔵国が東山道所属の時期は東海道は武蔵国を通過しない。七道所属の各国では一国に二つの官道は原則通過しない。(近江国は東山道、東海道の2道が通過するが、これは近江国が都に隣接するための例外)  
初期東海道が陸路武蔵国を通過していたなら武蔵国は当初から東海道所属であったはず。

## なぜ初期古代東海道は海上ルートをとったのか

初期古代東海道建設時期には現在の東京低地の地盤は安定していなかった。東京低地は利根川、荒川が氾濫を繰り返す一面の低湿地で官道は建設困難であった。

## (5) 古代東海道は鎌倉を通ったのか？ 古代の鎌倉とは？

- ① 初期古代東海道が海上ルートをとるとしたら、最短幅7kmの浦賀水道を横断するのが最短で房総半島に到達するルートである。
- ② 相模国府から浦賀水道を渡るにはどうしても三浦半島西側の付け根である鎌倉を通過する。
- ③ 鎌倉は海上ルートで房総、常陸に向かう渡海拠点として重要な場所であった。よく言われる三方を山に囲まれた防塞都市というより東北への玄関口。古代の相模国において、鎌倉・三浦半島は鎌倉別(かまくらわけ)が支配する大王家の直轄領であった。鎌倉別はヤマトタケルの子の足鏡別(あしかがのわけ)を初代とする皇族。
- ④ JR 鎌倉駅西側の御成小学校から古代の鎌倉郡衙(今小路西遺跡)が発掘。

(6) 三浦半島のどこを古代東海道は通過したのか



国土地理院地図に加筆

武相国境

(7) 三浦半島横断ルート候補

①六浦ルート

朝比奈峠を越え鎌倉幕府の湊である六浦、金沢、平潟湾に向かう。  
鎌倉から最短で到達する。鎌倉幕府になって朝比奈切通を開削し六浦道を開いたと言われている。途中杉本観音など鎌倉幕府以前の古代の寺院があり鎌倉以前から朝比奈峠を越える東西ルートがあったのではないかと考えられる。  
ただし六浦は武蔵国。東山道所属の湊には古代東海道は通過しないと考えられる。

陸路5 km 海上15 km

②榎戸ルート

JR横須賀線に沿って逗子田越川沿いを遡上し船越峠を越えて榎戸に出るコース。  
相武国境線が六浦の南で直角に東京湾側に曲がったところの相模国側に榎戸がある。  
鎌倉から名越の山中を越える難点はあるがJR横須賀線に沿って田越川を遡上し船越峠を越せば比較的容易に到達できる。船越は船で峠を越える場所の地名。  
長柄桜山古墳、神武寺など古墳、古代寺院が近隣にある。

陸路9 km 海上13 km

- ①幅6～12mの直線道は発掘されていない。
- ②文献にない。
- ③葉山は馳馬（ハイマ、ハユマ）が訛ったものか？官道があった証拠

ルート探索のカギ

三浦半島のどこから房総半島に渡海したのか 古代からの湊の場所が鍵

湊候補 [三浦半島の東京湾側]

- ① 六浦：鎌倉幕府の港
- ② 榎戸：JR横須賀線沿い 東京湾海上交通の要所
- ③ 走水：ヤマトタケルの渡海

### ③走水ルート

半島中央部の葉山、下山口、木古庭を経て古代寺院宗元寺があった公郷を通りヤマトタケルが渡海した走水に出る、近世の浦賀道、現在の県道27号線ルート。  
走水が房総半島との渡海が7kmで最短。日蓮も通ったといわれるルート。  
ただし鎌倉からの距離が最長。

陸路19km 海上7km

### (8) 3ルートの評価

- ①ルートは陸路距離が最短で山越えも一回であるが六浦が武蔵国に所在し、当初武蔵国は東山道所属なので官道としての東海道ルートにはなりえない。
- ②ルートは最後の船越峠越えが厳しいが逗子の田越川に沿って比較的楽なルート。
- ③ルートは古代東海道の言い伝えがあり古代寺院もルート上にあり従来から有力なルート。ただし走水神社付近は断崖が迫り官道の渡海湊としては難点あり。  
広く走水郷の湊として考えれば鴨居、浦賀のほうがふさわしい。  
発掘による古代東海道の痕跡発見が待たれる。

### 『参考文献』

- 「神奈川の古代道」 藤沢市教育委員会 1997  
「神奈川の東海道」 神奈川東海道ルネッサンス推進協議会 1999 神奈川新聞社  
「海の日本史 江戸湾」 石村智 谷口榮 蒲生眞紗雄 2018 洋泉社  
「かながわの古道」 阿部正道 昭和60 神奈川合同出版  
「相模の古代史」 鈴木靖民 2014 高志書院  
「神奈川県歴史」 神崎彰利 大貫英明 福島金治 西川武臣 1996 山川出版社  
「廻国雑記」 栗原仲道 2006 名著出版  
「三浦半島の史跡みち」 鈴木かほる 平成19 かまくら春秋社  
「かながわ風土記」 199号～209号内日本武尊の東征路と古代東海道 多々良四郎  
平成6 丸井図書編集部  
「倭建命相模のみち」 柳下利行 平成25

[資料1] 続日本紀771年(宝亀2年) 口語訳

太政官が天皇(光仁)に奏上

- ・武蔵国は東山道に属するが同時に東海道からも連絡していて国の役人の往来が多く饗応が手一杯
- ・東山道では上野国新田駅から5駅を経て武蔵国府に来て公務を終え同じ道に戻って下野国足利駅に出て下野国府に向かう
- ・現在東海道は相模国夷参駅から4駅を経て下総国府に通じている 武蔵国を東海道に移せば公私とも楽になり人馬も休まる 天皇はこれを許可した