道の社会史

(縄文時代から鎌倉時代まで ——主として東国を中心に——)

財団法人道路施設協会
常任参与 広報室長　飛　田　　孝

人類はこの世にあらわれた時から，輸送方法に工夫を重ねて来ました。人・モノ・情報等をいかに正確に早く大量に運ぶかであります。その媒体となったのが道路であります。道路は人間が共同して社会生活を営んでいくのに全く欠く事のできないものです。つまり最古の社会資本といえます。

その道について，オーストリアの歴史家ヘルマン・シュライバーは「道の文化史」の序言の中でこう書いています。「道は人間のもっともすばらしい創造の一つである。道は数千年間を通じて人間と共に発達し，人間を助けてその生活の領域を征服し，拡大し，他の民族の生活領域を連絡する役割を果たした。あらゆる道路の線は，土地と人間の間を目に見えるかたちで結び，人間の移動に役立つ土地形態をかたち造った。」

その道の歴史，道から見た歴史を縄文時代から，東国が文化の低いところとして都人から蔑まれている中で，源頼朝によって鎌倉に幕府政権が開かれ，東国が日本の中心となった鎌倉時代までをできるだけ千葉の話題を入れて話をしてみたいと思います。

よく縄文時代は西の弥生文化に対して，東の縄文文化と言われています。青森県で発見された三内丸山遺跡を御存知の方も多いと思います。

今から5500年前から1500年間にわたって集落があったところです。もっとも多い時は100戸位の村であったと言われています。想像を超える大遺跡です。

この遺跡から不思議な道路が発見されています。現物は埋め戻されていて見ることはできませんでしたが，幅2m高さ2mの台形状で，長さは60m位です。海岸へ，それは港かも知れない海辺へ向かってのびています。この道路の法面の保護のため一面に土器が，それも新しい土器が貼られていたといいます。したがってこの道路は，形からまた貴重な土器によって飾られていることから，私は祭祀用の道路であると思います。

西洋の町や村の中心にある広場のようなものであります。日本人は広場で祭りをするよ

り，今でも道で行います。道というのは，多くの場合非日常的な世界の場と考えられています。アジールつまり異界のことです。

ところで縄文時代の道具の多くが石でつくられていたのはご存知のとおりです。ヤジリ・ナイフ・オノ・スプーンあるいは変ったもので釣りに使うウキ，これは軽石で作られていました。体を飾るものとして地位を象徴する装身具（アクセサリー）の代表にヒスイがあります。これらの石の製品は千葉県ではつくれません。ヤジリを作る黒曜石は伊豆七島の神津島からも採れますが，その多くは長野県諏訪市の東側にある和田峠のものです。

ここからは黒曜石大工場跡（50 m × 120 m）が発見されています。ウキの材料の軽石は群馬県の赤城山産です。ヒスイは日本で採れる唯一の宝石で新潟県の糸魚川近くの姫川産であります。このヒスイは全国至るところの遺跡で発見されています。三内丸山遺跡・千葉の加曽利貝塚からも，遠く韓国からも発見されています。

一方千葉県の遺跡は何んと言っても貝塚です。貝塚は全国1100ヶ所程あるといわれています。このうちの約半分の560ヶ所は千葉県にあり，更にこの千葉市内には110ヶ所もあります。このうち最も有名なのが加曽利貝塚です。今から3000～4000年に作られたといいます。幅300 m，長さ400 m，厚さは2 mくらいあります。形は∞字形です。いくら千葉の縄文人が貝を好きで食べたとはいえ，それ程に食べたとは思えません。全国の貝塚の半分が千葉県にある，全国の一割が千葉市内にあり，規模も大きい。千葉の縄文人がひたすらに貝を食べ，それを捨てた跡ではないと私は思います。塩水で貝を煮て，それを干して干貝を作った，または佃煮のようなものを作った工場跡と思います。今風にいえば産業廃棄物処分場，産廃物の捨て場であります。

千葉の縄文人はヤジリ・ナイフ・ウキ・あるいは毛皮などと，塩辛い塩分豊富な干貝・魚の干物・海藻・貝殻で作ったアクセサリーなどとを交換していたのです。塩は人間が生きるために不可欠のものです。日本は岩塩を産しませんから，塩を海水から製造していた明治の頃まで，大変な貴重品でありました。（人間の必要量・1日10 g～15 g・年間4～5 kg）千葉から送られた塩を中心とする海産物によって，山国の人達は塩分を採る事ができたのです。

千葉には入江が沢山あり，それも遠浅で岩礁は全くない。漁業には極めて有利であったのだと思います。なお千葉の語源は沢山の入江があるところ，千端から来たといいます。

今から数千年前の縄文時代であっても，人々は定住生活を営み，専門（分業）にあるモノを作る人々がいたのです。そして工場ともいえる製造センター，もっと大袈裟に言うな

ら，あちこちの貝塚は工業団地であったのです。地域的にも社会的にも分業化があったのです。海と山との間に商業・交易関係があり，モノを効率よく輸送する道路があったのです。どんな商品でも原料のままより，加工し付加価値をつけた方がずっと高く売れます。千葉から海産物を持った人達が山国へ向かっていたのです。

旅や交易を行うために最も危険なことは大雨・大雪などの自然の脅威でも，狼や熊などの動物に襲われることではありません。いつの時代であっても，最も恐ろしいのは人間です。敵に襲われれば商品はもとより，生命まで奪われてしまいます。それを防ぐためには，産地と産地との間には協定のような約束，いろいろな条件を決めた約束がきちんとあった筈です。

黒曜石・軽石・ヒスイ・貝・干物・塩などの道が，この千葉から遠く長野や群馬・新潟へと続いていたのです。長野県に塩尻という市があります。塩尻は太平洋・日本海の丁度真中にあたります。塩が運ばれる最後の地，終点という意味で名付けられたと思います。

また琥珀の道があります。琥珀は銚子と岩手県の久慈しか産出しません。もし博物館などで琥珀を見ることがありましたら千葉か岩手から運ばれて来たと思って下さい。

銚子の余山遺跡からアスファルトが発見されています。アスファルトは石器や土器の接着剤や防水剤として使われます。アスファルトは石油の採れるところしか在りませんから，秋田か新潟です。その殆どは秋田の槻木のものと言われています。

このように様々な道が，実にきめ細かく縦横に走っていたのです。特に千葉からの塩の道は，塩を産しない地方に住む山国の人達の生命を支えたのですから，山国の人々は千葉を決して忘れることは無かったと思います。

時代はずっと下がりまして，3世紀に書かれたという邪馬台国論争で有名な「魏志倭人伝」に入ります。日本の道路の文献上の最古の記録はここにあります。投馬国，今の対馬には1000余戸の住まいがありますが，「禽鹿の径の如し」とあります。先日対馬へ行ってきましたが，平地・平野部が全く無い，川もありません。したがって道は険しく急峻なのは止むを得ないことです。次は佐賀県の唐津あたりにあったといわれる末盧国，4000余戸，「ここの道は草木茂盛していて，前を歩いている人が見えない程である。」とけなされています。

しかし一方邪馬台国では，詳しいことは分かりませんが「文書を伝送する制度がある。」

と書かれています。これは実に大変な事で，先ず読み書きができる人が数多くいる，そして中央と地方との間の連絡，通信手段が整っていたという事です。後で詳しく話をしますが，駅伝制・文書を送るような組織が存在していたと思えます。

邪馬台国がどこにあったか不明ですが，天皇家の祖先が大和から出て日本を統一していったことには異論がないと思います。国を統治するためには道路が絶対的に必要です。大和朝廷が，唐・新羅の連合国に対抗するために律令制度を作った大化改新の頃から道路整備は急速にすすんでゆきます。

律令国家は，法律によって国を統治する，人民を支配する，全国各地から税を納めさせる，あるいは各地に軍隊を駐屯させる，常備軍をつくる等中央に権力を集中させる中央集権国家であります。そして権力を極めて少数の者，つまり天皇家に集中させています。

このため中央政府と出先である地方政府（国府）を結ぶ道路を整備しなければなりません。また地方政府とその出先となる郡とを結ぶ道を整備する必要があります。この整備された道路によって政府の役人の移動，法律，各種の文書の伝達及び報告が速く確実に行われます。

更に税としての租・庸・調，これらも早く確実に都に納めさせなければなりません。律令制度は官僚制度によって支えられているのですから，税が滞っては官僚に給与を支払えませんから国家は成り立ちません。

そして軍事用です。地方の反乱，特に陸奥の蝦夷（エミシ）や九州南部の隼人との対決と融和，朝鮮半島や中国との対決や交易及び外交など，これらも滞りなく行うためには道路が不可欠です。この様々な目的のための道路が整備されます。七道といいます。反時計廻りに東海道です。都から太平洋に沿って進んで茨城まで，東山道は本州の中心部を貫いて青森まで，最も奥行があります。北陸道は日本海に沿って北上し新潟まで。山陰道は日本海側を西に下って島根まで，南海道は和歌山を通って四国各地まで。山陽道は瀬戸内海に沿って福岡の大宰府までです。西海道は大宰府から九州各地と対馬・壱岐島までです。この七道とは道路つまり国道という意味です。そして地方・行政区画という意味もあります。つまり東海道という行政区画です。

七道は各国々を貫いており，政治・文化・経済など全ての中心は都にありますから，こういうものの伝搬する道であります。

また地図をみれば分かりますように,ある程度自然地理的地域区分にも対応しています。気候区にも対応しているともいえます。いうまでもなく気候と文化は極めて密接な関係にあるわけですから，文化領域と一致しているといえます。和辻哲郎風に言うならば風土にあわせてこの七道が定められ，この風土は後に相乗効果を生みながら今日に及んでいるような気がします。

現在の道路でも鉄道でも七道に合わせる様に造られているのを御理解戴けると思います。特に高速道路は七道をなぞるが如くと言っても差し支えありません。

この七道には道路としての格（グレード）が定められていました。山陽道は一級の大路です。東海・東山は二級中路です。それ以外は三級の小路です。山陽道が大路であるのは，中国や朝鮮半島との外交・交易・軍事的対決のためであります。東海・東山道がこれに次ぐのは東国・陸奥の開発や蝦夷との融和や対決のためであります。

これらの道路がどのように管理・運営されていたかについてお話をしてみたいと思います。歴史は古代・中世・近世・近代と進んで来たのですから，道路もこれに合わせて造られて来たと思われ勝ちです。つまり律令時代，七世紀の半ば頃の道路は幅２～３ｍの畦道のような農道と変わり無い，という風にです。

ところが全く違います。律令時代の道路は幅12～15ｍもありました。今風にいえば四車線道路です。道の両側には側溝があり砂利敷であった所もありました。そして目的地，これは国府でありますが，その目的地に早く着けるように不必要と思われる程に直線的に造られていました。直線に執着していたと言えます。今の高速道路と全く同じ考えであります。高速道路は既存の町を避け，全く新しい計画のもとに目的地と目的地を最短に結ぶように造ります。それと同じ考えでつくられました。

いくつかの例を紹介しますと，九州佐賀平野，あの吉野ケ里遺跡の一角を貫いている古代の道路は，幅10ｍ長さ17kmにわたって直線であります。小さな丘は切通しをつくり，あくまで直線にこだわっています。これは西海道の一部と思われ，大宰府と肥前国府を結んでいると思われます。静岡では幅12～13ｍくらいで，長さ22kmにわたるのではないかと思われる直線の道路が先年発見されています。古代の東海道です。いずれも私は見ましたが，只々驚きの一語であります。

また最近東山道の一部が東京都国分寺市で330ｍにわたって発見されています。この千葉県では，東海道ほどの大きなものは発見されていませんが，地方道クラス（伝路）が市原市でみつかっています。これは幅６ｍ前後で，５km位が直線と言われています。こう

いう道路の発見は，最近実に著しいものがあります。

直線にこだわると言いましたが，道路というものはこの古代道路以降直線的につくられたのは，この千葉敬愛大学の近くにある徳川家康がつくった御成街道しか知りません。道路というのは仲々直線的に造れないのです。既存の権利関係があるためです。

なお，道路といえば「全ての道はローマに通ず」といって古代ローマ帝国が有名ですが，そのローマ帝国の道を代表するのが道の女王といわれるアッピア街道であります。しかし幅はたったの６ｍです。

これらの七道が整備され完成したのは七世紀末頃の事，天武天皇の頃ではないかと言われています。当時の交通は舟と人と馬によっていました。人と馬の能力・運動量・エネルギーには自ずと限界があります。特に日本の馬は今の競争馬と違ってずっと小さい。この限界を乗り超えるための制度が駅伝であります。ある一定間隔に休憩したり，宿泊したりできる施設をつくり，そこの駅に人，馬，食料等を予め準備しておきます。今日の高速道路にあるＳＡ，ＰＡと全く同じであります。駅から駅へと次々リレーする事によって人や馬のエネルギーを確保して，役人や文書等を送ります。駅伝です。中央集権国家は実に沢山の書類を必要とします。この文書や官僚の移動を保証するためには駅伝制度が絶対に必要です。

駅伝制度は国家行政組織といいますか，国家の支配装置の一種であり，極めて重要な制度であり機関なのです。これがうまく運営されねば律令制度は成り立っていきません。このため当然の如く一般の人達の利用を認めませんし，たとえ官僚であっても政府の許可が必要であり無料です。こういう駅伝制度は，中央集権国家であれば古今東西の全ての国が持っていました。エジプト，ペルシャ，ローマ，唐等の巨大な国家が帝国の端々まで統治できるのは，よく整備された道路と駅伝制度によっていたからであります。この駅伝制度は，形を変えながら明治まで続いたのです。

駅は原則として約16km毎に置かれていました。山陽道のような大路ですと馬20頭，東海道のような中路ですと10頭，北陸道などの小路は５頭が準備されていました。これらの駅は，律令制度が相当にゆるんでしまった平安時代に作られた延喜式によっても，駅の数402，馬の数は3500頭です。七道全体の距離合計は約6500kmもありました。現在の高速道路は，北海道を含めて約5900kmです。本州以南ならば5600kmです。その長さの素晴らしさがお分かり戴けると思います。

ところで千葉県は東海道です。そして三つの国に分かれていました。半島の中央部が上

総国であります。国の名前は国を分割した時に都に近い方へ「前」とか「上」をつけています。たとえば越前（福井）・越中（富山）・越後（新潟）です。かっては越国と呼ばれていました。あるいは上野（群馬）・下野（栃木）です。ここはかつて毛野国です。しかし上総と下総は，陸路なら下総の方が都に近いのです。全国唯一の例外です。

東海道は三浦半島の走水から浦賀水道を横切り，富津市の天羽駅に上陸していたと推定されています。天羽駅から大前（富津）・藤潴（君津）・嶋穴（市原）を通って上総国府に向かっていたと思われます。次いで井上（千葉）で二つに分かれて一方は下総国府へ，もう一方は鳥取（佐倉）・山方（成田）を経て常陸国府（石岡）へ向かっていました。このうち成田あたりから分かれて香取神宮の参拝の道も設けられ，特に香取道と呼ばれていました。

しかし時代が進んで来ますと東京南部の低地が開発され，武蔵地方と相模地方と更に下総地方との交流が盛んになってきます。ところが東海本道は海上を通りますので，どうしても季節や天候に左右されてしまう。したがってより安全な陸路を通る事になります。小岩から市川の国府へ，そして千葉市方向に向かい，左に（東）に行けば鳥取，山方を経て常陸国府，そのまま南へ向かえば市原の国府を経て安房の国府であります。そして今度は小岩から市川・松戸を経て常陸へ向かう道が開発されます。その上に香取道にあった鳥取・山方・真敷の駅が延暦24年（805年）に廃止されてしまいます。という事で千葉県内の東海道は三回変わったことになります。こうして千葉は東海道から外れた事により，行き止まりの半島になってしまい，その後多くの不利益を蒙ってしまうのです。

この東海道は，その後名前は変わってしまいますが，現在の千葉県内の国道が基本的には今もこの交通体系になっているのはお分り戴けると思います。

駅と並んで関所の存在も忘れてはなりません。関所は人間の行動を制限するのですから，政治的・軍事的性格の強い行政機関であったといえます。この関所も目的や形を変えながらも明治まで続いています。有名なのは三重県にあった鈴鹿，滋賀県と岐阜県の境にあった不破（関ケ原名のおこり），そして福井県と滋賀県の境にあった愛発です。これは後に滋賀と京都の境の逢坂に移されています。この三関は東国との境で，交通の要衝であり隘路に設けられています。このため都を東国の攻撃から守るためと考えられ勝ちですが，逆に奈良・京都の都の政治犯が東国へ逃亡し，そこで兵を集め勢力を得て都へ攻め上るのを防ぐためでもありました。このことは幾つかの歴史がそれを物語っています。（恵美押勝の乱等）これは政治的・警察的性格が強いといえます。

東北陸奥との境にあったのは今のいわき市にあった勿来（菊多），白河，新潟山形県境にあった念珠，これらは蝦夷からの東国の防衛のためです。この三関は軍事的性格が強い関です。勿論この外に数十の関所がありました。

関東地方という言葉があります。関東とは関の東ですから，かって鈴鹿などの三関の東側の地方を指していました。いまの東日本というかんじです。しかし鎌倉時代あたりから碓氷坂，箱根の足柄坂の東側を指すようになりました。「あずま」の語もありますが，今の関東地方と同じ範囲です。また坂東（坂東武者・坂東太郎）という語もあります。これは足柄坂，碓氷坂の東，つまり坂の東側という意味です。これも今の関東地方と同じ範囲を示します。厳密に言えば碓氷坂の東側は山東といいます。

この頃は峠という言葉はできていません。峠を坂と呼んでいたのです。峠の麓の集落を坂本というのはここから来ています。だから坂本という地名は全国あちこちにあります。

律令国家は，土地は公有です。国から口分田を貰います。その代償として税を納めたり，兵士として軍役につきます。この税のことを租・庸・調といいます。庸と調はその地方の特産物ですから中味は一緒です。これらの税は農民が都へ運び朝廷に納めます。千葉からはアワビ，麻紙，ウルシ，絁（あしぎぬ），木綿（ゆう）が納められました。

木綿（ゆう）は楮の皮を剥ぎ，その繊維を蒸し，水に浸して裂いて糸としたもので主として幣（ぬさ）とし，祭りのとき榊につけました。望陀布（望陀は木更津の小櫃川の下流付近）は，細貲（さよみ・シナの木の皮の繊維を細かく裂いて織った布）と呼ばれ最上の布として名高く，遣唐使が皇帝への土産として持って行ったそうです。また麻の繊維から作られた麻紙も高級品として名高く，詔勅や写経用の紙として珍重されたそうです。正倉院の献納帳に麻紙がありますが千葉県産かも知れません。

千葉から何故に租といわれた米が無いかといえば，運ぶのは人間か馬ですから，軽くて嵩の張らないもので，価値の高い貴重品が税となったのです。都で消費される米は，瀬戸内や九州から水上交通で運ばれたのです。

これらの税はどの位の日数で都へ届けられたかといえば，上総・下総からは上りで30日，下りで15日です。都へは往きが1日20km，帰りは1日40kmです。この1日40kmというのは明治に至るまで変わりませんでした。急ぎの便ですと1日120～150kmは走ります。これも明治まで変わりません。毎年こうして多くの人達が税を納めるため，都を造営するため，また防人として遠く大宰府や対馬まで向かったのです。

都へ上る道，九州へ向かう山陽道も，道路自体は幅広くよく整備されていたのですが，

今でいうソフト面は駄目なので辛い旅でした。都へ向かう時はまだしも，帰りは食べる物も無く餓死したり，病気になったり，また他所者を嫌う習慣がありました。これは今でも結構残っていますが，他所者はケガレを持って来るとして嫌われて大変であったようです。道祖神・道陸神・塞ノ神等と呼ばれ，村境に祀られる道祖神の信仰は，このケガレや疫病を防ぐ力があるとしてこの頃から始まったのです。

大化改新の頃から急に日本が統一され，東北の先端や沖縄までとはいきませんが，種子島や奄美諸島まで大和朝廷の支配下に入ってしまう。これもやはり幅12ｍもある途方もない道路の存在があったからと思います。

陸奥へ向かって千葉から沢山の人が移住させられたり，兵士として狩り出されて行く，また防人として九州や壱岐・対馬へ行く，更に各地に軍団が置かれ兵士が駐屯し，いざという時に備える。これも途方もない道路の存在抜きには語る事ができません。

道路を造って日本を統一する。また辺境を守りつつ領土を拡大して行く。一度大きな政権ができますと，国を割るような大きな反乱や戦いは起き難いのではないかと思います。この道路の存在が有形無形の圧力となって反乱などの抑制に大きく働いたと思います。

こうして道路が整備された事によって，それがたとえ都から一方的にもたらされはしましたが，文化・社会の面でも各地に影響を与えました。一つには各地に国分寺・国分尼寺が造られ仏教が広がった。そこまで行かないまでも広がる素地ができたことです。

宗教というものは普遍を求めます。信ずる者の価値観や世界観を統一しようとします。教化支配・思想統一と言っても良いと思います。宗教と政治とは表裏一体のところがあります。

また律令政治は法律によって政治・行政が行われるわけですから，あるレベルの役人，下級役人であっても，あるいはその下の有力農民くらいまで読み書きがある程度できるようになったのです。日本全国に同じ文字が通用するようになったのです。

これは大変な事で，意志の疎通がやり易くなったのです。全国各地のうたを集めた万葉集の成立も，これを側面から物語っているような気がします。

このように古代の交通，道路は基本的には政治，軍事目的によってつくられ運営されました。したがって交通は公交通であり，私交通はなかったところに特色があると思います。別の言い方をするなら，交通は国家が独占したという事ができます。少なくとも私人が私的目的のために遠く旅することはありませんでした。

この実によく整備されたといいますか，不必要なまでの整備道路も時代の推移と共に

段々と衰退していきます。

駅は周辺の土地の収益によって運営されています。そして当たり前ですが道路は全体が一本の線となって，有機的に結ばれる事によって初めて効果を発揮します。隣の駅と協力することで駅伝は成り立ちます。ところが駅周りの土地が荘園制の発達によって段々に取り込まれてしまいます。一つの駅が潰れれば線は切れてしまい駅伝は成り立ちません。

また国が安定してくれば，軍事用の道路も不必要になってきます。更に道路自体が何度か言いましたが，効率を急ぐため目的地と目的地を最短に結ぶため直線的に造られており，その上に幅も不必要な程に広い。これは逆に考えれば，既存の集落や交通体系を無視し現状と遊離していることになります。こういう交通体系では，地域内交通に利用されることはありません。こうした事が重なって駅路は衰退して行ったのだと思います。

しかし駅路が無くなっても交通が無くなったわけではありません。現状遊離の巨大な道路が不必要なだけです。朝廷・貴族・大寺院などは大いに繁栄します。この繁栄を支えたのが荘園であります。荘園領主である天皇以下の貴族や大寺院とを結ぶ年貢交通や荘官の交通が盛んになってきます。荘園交通は私的な交通，経済的な交通であります。律令時代の役人や租庸調や軍役に変わって，荘園領主の下で働く荘官の往来，あるいは荘園からの年貢の交通であります。これは律令時代には都や国府に運ばれた租庸調や役人の往来が荘園交通に変わったのです。

東国からは，やはり律令時代と同じように軽くて価値のあるもの，絹・麻布・海産物や動く年貢ともいうべき馬や牛が荘園で働く農民達によって都へ運ばれました。これは鎌倉時代に入って商人交通や商品流通が本格的になるまで続いたのであります。

平安時代といえば，様々な文学が生まれます。紀行文学・日記として千葉県に縁があるのは，上総介菅原孝標女の書いた更級日記があります。その更級日記を通じて，当時の道の様子を紹介してみたいと思います。孝標女が，藤原道長の時代で枕草子や源氏物語が書かれた頃，いわば平安時代の最盛期ともいえる1020年に，三年間の上総介の任期を終えた父親と継母と姉と一緒に，市原の国庁を発って京都へ帰った時のことを回想したのが更級日記であります。孝標女は当時13才です。

市原を旧暦9月3日，今なら10月に入った頃に出発します。この頃の東海道は，茨城・松戸を通って武蔵へ入っています。そのせいか書き出しで市原を「東路の道のはてより，なお奥つかた」といっています。千葉が行き止まりであることをこう表現しています。「東

路のなお奥つかた」というのは文学上の表現としては，また都で遠く千葉を想うには面白い表現とは思いますが，市原あたりに住んでいる方はいかがでしょうか。

市原を出発して，早くもその日のうちに「いかた」というところに泊まります。駅ではなく仮屋を作って，とありますから野宿のようなものです。そして松戸に出ます。東海本道です。それから江戸川を渡って武蔵国に入ります。武蔵野は芦荻のみ高く繁っていて，馬に乗っている人が持っている弓の先が見えない程，と言っています。少し大袈裟ですが雰囲気は分かります。

実は驚いたことがあります。孝標の一行は荷車なのか人が乗る車か分かりませんが，その車を舟に載せて江戸川を渡った，と書いています。この時代，いや江戸時代の頃までの車輌交通はよく分かっていません。都の中，あるいはその周辺ではそれなりにあったようですが，地方でそれも旅で使われているのが驚きなのです。しかし残念な事に車の表現はここだけで，その後は何も書かれていません。

そして足柄坂を越えます。足柄では50才，20才，15才くらいの遊女にあいます。彼女達は美人で，都へ上り貴族の侍女になっても良い位の女性である，と誉めています。そして彼女達の歌う声は，比べるものが無く，恰かも空に澄みのぼるようである，と言っているのです。「空に澄みのぼる」実にきれいで，素直で，美しい表現です。

旅と遊女は極めて縁の深い，それはいつの時代であっても，勿論今もって同じですが切っても切れない関係にあります。女郎・売春婦・飯盛女・遊女といいますと，かっては辛く悲しい商売の代表です。身体を売って生活の糧を得る，恥ずべき生業であると江戸時代・明治以降は思われていました。暗い宿命を担って，心ならずも一夜妻として媚びを売り生業をたてる。しかし孝標女は，社会から疎外された生き方をしていると思っても，見てもいません。

途中の話もまだありますが，一行は様々な苦労，道中で乳母がお産，自分も病気したりして苦労を重ねて12月2日にようやく都へ戻ります。真冬の旅です。実に3ヶ月も掛かっています。1日に僅か6 kmしか進んでいません。少女13才の頃を回想して書いているのですから，思い違いや感傷的なところもあります。しかし東海道旅行全体に貫くのは，楽しさとか嬉しさあるいは未知への期待や憧れ等，少女特有の躍動するような気持ちは全然伝わってきません。辛さ，悲しさ，苦しさばかりです。宿も，野宿か有力者の家を借りての旅です。これが上総介（知事）一行の旅であり，道路の状況でもあったのです。律令時代の道路の衰退，駅の様子が分かって戴けると思います。

鎌倉時代に入ります。頼朝が平家追討を始めたのは1180年頃からです。この頃から頼朝のいる鎌倉と京都，更にその先に遠征している義経をはじめとする各武将への命令，逆に遠征先から報告や問い合わせが盛んになってきます。都にいる後白河法皇をはじめとする朝廷とも頻繁に往復がなされます。勿論軍事物や兵士も次々と都や西国へ送られました。

大和に大和政権ができてから何百年間に亘って，奈良や京都から東国を見ていたのですが，今度は逆に東の鎌倉から京都やその先の西国を見るようになったのです。東海道の存在がにわかに高まったといえます。鎌倉と京都が夫々に日本の中心地となったわけです。政治はもとより，経済・宗教・文化等の中心です。

鎌倉を中心として，東海道を基軸とする新しい道路体系をつくらねばなりません。この時代の交通・道路の特色は，既に駅は消滅してしまっているのですから，いかにも武士政権誕生の新しい時代に相応しく，宿（シュク）ができたことです。宿は駅と違って営業を目的にした，営利目的の民間施設です。

宿は二つの事が要求されます。先ず強盗や盗人からの安全の保障，次に旅に必要な寝たり休んだり食事をしたりの休泊機能，更にワラジなど旅に必要な物を提供することです。宿で生業を立てている人達は，旅人の存在それも出来るだけ多くの人が立ち寄ってくれることを願っています。より大きな商売をしたいということです。したがって旅人を大いに歓迎します。

先程の安全の保障と休泊機能は最低限のことで，これだけでは十分ではありません。もう一つ娯楽といいますか，旅の辛さを忘れさせてくれる，楽しませてくれる歓待機能が必要です。これが何かといえば遊女であります。先程更級日記でも言いましたが，この頃から旅と遊女の存在は切っても切れないものとなり，現代までとは言いませんがずっと続いたのです。

宿はどういう所に出来たかといえば，川の渡り易い所や峠の麓等の自然条件の良い所，また街道が交わる所やその地方の中心である荘園など人の集まり易い所です。社会・経済・自然条件の良い所にできました。その上に寺ができたりして，後には単なる交通集落から色々な点での中心となった所が沢山あります。東海道の都市は，宿が発展し都市となった所が多いのです。

宿に寺が出来たと言いましたが，鎌倉時代には実に多くの新興仏教が生まれました。日蓮宗・浄土真宗・禅宗（輸入仏教）・浄土宗・時宗です。鎌倉時代に限って，それも僅かの期間に何故生まれたのでしょうか。あの時代に限って宗教心の厚い民衆が多いとも，あ

の時代に限って多くの天才的な宗教人が生まれたとも思えません。全く不思議な時代です。

しかし言えることがあります。新興仏教は旧勢力の強い地域には入り難い。しかし教えは広めたい。宿は全くの新興の町です。しかも先程話したように排他性はなく，人の出入りは大いに歓迎する。営利追究によって成り立っているから活気がある。そして既成社会から外れた人達，疎外された人達も多い。こういう人達は宗教に縋りたい気持ちが強い。宿ほど布教に都合の良い所はありませんでした。

こうして新興鎌倉仏教は新興の町・自由な町を拠点にして，街道に沿って次々と勢力を伸ばして行った，と私は思っています。また親鸞・日蓮・一遍などは，布教を広めるため彼等自身が諸国を廻りました。特に一遍は旅自体が宗教の実践であるといっています。一遍はまさに生涯に亘って旅を続けます。この旅を遊行といいます。したがって一遍の開いた時宗は遊行宗とも呼びますし，その本山は遊行寺と呼ばれるくらいです。一遍は生涯に亘って旅を続け，多くの信者が一緒に旅したのです。

このように鎌倉新興仏教に宿や街道が果たした役割は，実に大きなものがあったのです。

また忘れてならないものに社寺参詣があります。11世紀半ばの白河天皇の頃から盛んになった和歌山の熊野詣があります。この熊野詣は東北・関東武士に広がり，多くの者が熊野詣に訪れています。また仏教各宗派も本山詣を盛んに勧めましたし，一社一寺ではなく西国三十三札所詣，四国八十八札所詣のように各宗派にこだわることなく各寺院を廻るのも，この頃から始まっています。

こうした信仰の旅は強制された旅ではなく，自分で選ぶ旅，楽しみの旅であります。有名な絵巻物の一遍聖絵を見てみますと，実に多くの女性が描かれています。金持ちも貧しい人も女性も様々です。つまり女性でも安全に旅をする事ができたという事ではないでしょうか。古代と違って交通は国家の独占ではなく，庶民の交通にもなったのです。

ところで源氏と平家との戦い，更には後鳥羽上皇が中心となって幕府滅亡を図った承久の乱（1221年）で，東国武士団は圧倒的な勝利を収めます。この戦いで，西国にあった平家の荘園や後鳥羽上皇方の荘園は没収されてしまい，これらの多くの荘園は東国武士団に恩賞として与えられました。こうして恩賞を得た武士達は，地頭・守護あるいは荘園領主として，中国・四国・九州へと赴任して行ったのです。

この千葉からは，千葉氏が鹿児島・佐賀に領地を得ています。佐賀県佐賀市のやや北側に小城町という小さな町があります。この小城町に赴任した千葉氏は栄枯盛衰を繰り返しながらも室町・戦国時代を生き抜き，その後鍋島氏に仕え，姓も鍋島と改め家老となって

明治まで続いています。この小城町に先日行ってきました。小城町には千葉氏の拠った千葉城が良く残っています。そして千葉氏が深く帰依した妙見（北斗七星）信仰も，妙見神社として今でも残っています。また佐賀への赴任の途中に京都へ寄り勧請した八坂神社（祇園神社）は，千葉城の下にあり，ここの祇園祭りは小城町最大の祭りであります。そして日蓮宗による教化支配のため中山法華経寺の僧を招き光勝寺（九州の日蓮宗の本山）を建立しています。

少し時代が下がりますが，室町時代にはこの光勝寺に同じ中山法華経寺から，山武町出身で激越な日蓮宗の僧として名高い「鍋冠り日親」（1407～1488）を，布教のため佐賀まで招いて日蓮宗の振興につとめています。

長崎市内に深堀という地名があり，ここには深堀氏の拠った深堀城趾があります。深堀氏は大原町深堀を拠点とする御家人で，承久の乱での活躍により大原町から長崎に領地を得て赴任したのです。そして故郷の大原町深堀の地名を採って深堀と名付けたのです。深堀氏はその後戦国時代を生き残り，鍋島氏に仕え家老として明治を迎えています。なお，長崎市内にはこの深堀氏の末裔と思われる深堀姓の人が350人もいます。遙か800年も昔に，この千葉県から赴任した武士がいて，それが九州で大いに栄え今に続いていることに大きな感慨があります。

その外にも東国から実に多くの武士が領地を得て九州へ赴任しています。島津・大友・伊東・相良氏がその代表といえます。

前置きが長くなりましたが，私が何を言いたいのかといえば，こういう東国武士団の西国への赴任が何をもたらしたか，という事です。東国と西国との大いなる交流が始まったことです。今までは都・畿内という途方もない大きな壁が立ちはだかっていました。殆ど交流は無かったのです。むしろ九州と関東は無縁の存在であった，と言っても良いと思います。その大きな壁が東国武士団によって打ち破られたのです。御家人達は自分の家族はもとより，多くの家臣いわゆる一族郎党を引き連れて赴任します。東国の信仰・言葉・生活様式などの文化が西へ広がったのです。その多くは長い間に埋没してしまったかも知れませんが，信仰や地名は割合に不変なので，今でも残っているのです。それを具体的に示すものが長崎の深堀や佐賀の小城にはっきり残っているのです。詳しく調べればもっとある筈です。

先程妙見信仰の話をしましたが，東国武士が信仰した諏訪神社や鎌倉殿の氏神である八幡神社が九州各地に沢山あります。私の住む福岡にも八幡神社が沢山あります。

東国と西国との間に年貢などを納める経済交通・通信・その他の輸送機関が，そして文化交流が大いに生じた事が想像して戴けると思います。文化の運搬者は言うまでもありませんが人間です。武士は知識人・文化人の代表そのものです。こうした人間の往来が有形無形に文化を運んだのです。

この頃から商業も発達してきます。それまでは大都市といえば，京都・奈良・九州大宰府ぐらいのものです。これらの都市は典型的な政治都市ですから都市住民を養うため，あるいは納められた年貢を売り捌くため市（イチ）がありました。

これが平安末期，鎌倉時代になりますと，機織・染物・酒・油・紙・燈心などの新興手工業が発達し，分業化が一層進みます。一方宋からは宋銭が輸入され，貨幣として流通します。

市は定期的に開かれるようになり，荘園からあがって来る年貢の販売や先程の分業化によって作られた品物も売られます。市はところ構わず出来たのではなく，交通の便の良い所，大寺院・神社の門前等の人の集まるところです。また，場合によっては社会的分業の接点，山の産物・海の産物・農村の産物の接点となるところに出来ました。市はある一定の広さが必要ですから，既存の勢力や権利の複雑なところには出来ません。当然ですが，街道筋の宿はもっとも市を開くには適した所であります。為替もこの頃（1264年初見）から始まった，と言われています。為替は現金決済を必要としませんから，商品の流通を促進します。

各種の商人，行商人もこの頃から登場して来ます。念の為ですが，市は奈良時代に始まったのではなく，魏志倭人伝にも対馬や壱岐などで市が開かれていると書いてありますから，規模は別としてはるか以前からありました。こうして商業の発達，街道の整備，東西交流の活発化等が相乗効果を発揮して，大いに旅はしやすくなったのです。

この頃書かれた紀行文（海道記・東関紀行・春の深山路等）が沢山あります。特に有名なのが阿仏尼が書いた「十六夜日記」です。

これらの紀行文・旅日記は，東海道筋の名所や古跡を訪ねたり，遊女と遊んだりしながら，京都から鎌倉へと向かっています。農村の風景，市場の賑やかさ，宿の様子等が一様に明るく楽しく活々きとした様が描かれています。

十六夜日記の阿仏尼は，1279年の初冬（旧暦10月）に都を発って，僅か13泊14日で鎌倉に着いています。途中で名所を訪ね，うたを詠みながらです。初冬で寒かったと思うのに，辛いとは書いていません。更級日記の孝標女の旅は，事情があったとはいえ3ヶ月

も掛かっています。鎌倉時代の道の様子が分かって戴けると思います。

余り時間もありませんので，最後に鎌倉街道の話をしてみたいと思います。鎌倉幕府を作り支えたのは，言うまでもありませんが東国武士達であります。幕府権力の強さ弱さは彼等御家人の忠誠度によります。したがって幕府と全国各地に領地を得て居住している御家人達とは，強く繋がっていることによって幕府政権は安定します。特に東国武士達は，自分達が作り支えているという強い自負心があった筈です。

この東国武士団と幕府を精神的にも物理的にも，つまり有機的に繋げ，ネットワークとして良く調っていたのが鎌倉街道です。今でも関東地方には鎌倉街道と呼ばれている道や地名が沢山残っていて，人気があります。岐阜や長野にもあるといいますが，基本的にはこの関東です。勿論千葉にもあります。市原市内には今でも鎌倉街道という地名がありますし，木更津にもあるといいます。

千葉の鎌倉街道は古代の東海道と同じように東京湾を介していました。鎌倉七口（朝比奈・大仏・化粧坂・極楽寺坂等）のうち朝比奈口を出て，六浦と木更津，横須賀と大貫，浦賀と上総湊の３ルートがありました。この鎌倉街道は，「いざ鎌倉」の時に将軍である鎌倉殿の日頃の恩に応えるべく，東国武士達が馬を走らせた道です。いや「いざ鎌倉」の時でなくとも幕府警固（大番役）のため武士達が通った道です。武士達ばかりではなく，東国の中心地・全ての点で日本の中心地になろうとしている鎌倉を目指す商人，職人，新興仏教の僧侶，熊野神社などの御師，山伏，一遍上人に付いて廻った人々，あるいは流浪の人々が行き交った道でもありました。

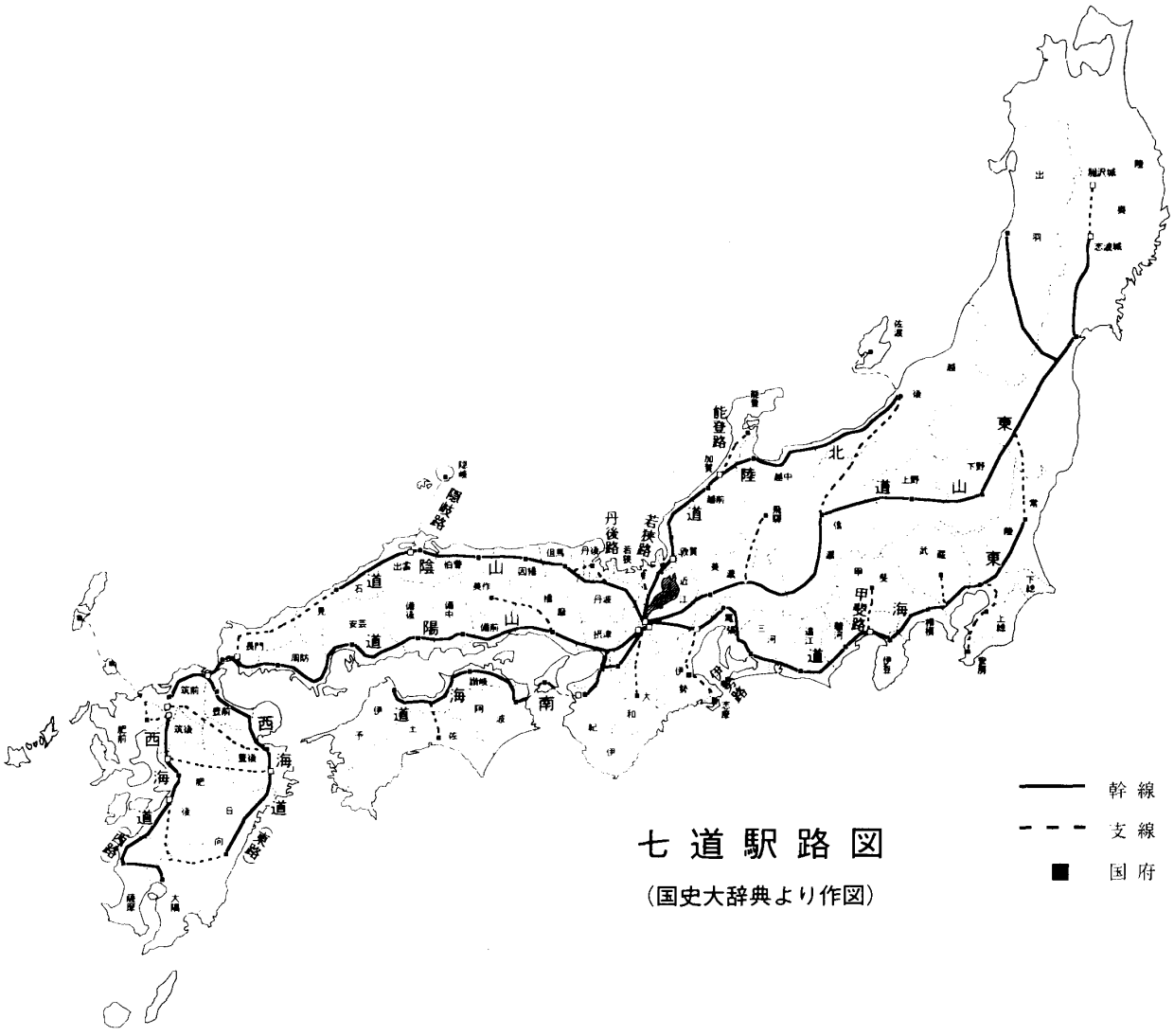
そして新興都市の鎌倉からは，政治・行政上の命令だけではなく，それこそ日本各地，九州の果てにまで新しい情報・技術・宗教・思想などの文化が運ばれて行く道でもあったのです。鎌倉街道は，まさに鎌倉時代を象徴する道であったといえます。

さて，時間も来ましたので話を締め括らねばなりません。今日私は，水上交通（海・川の交通）について話しませんでした。この水上交通もいつの時代であっても道路と同じように，あるいはそれ以上の時もあったかも知れない程盛んでありました事を付け加えます。

私の道から見た歴史，雑駁で申し訳けありませんがいかがだったでしょうか。

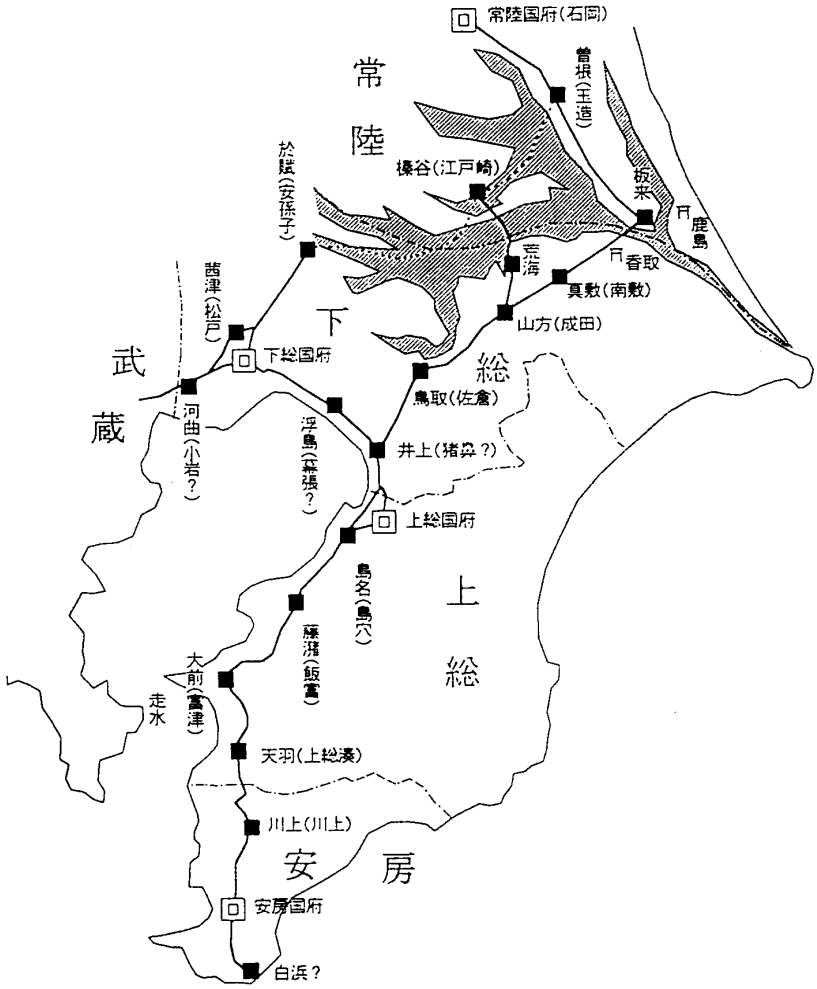
最初の貝塚の話，平安・鎌倉時代の紀行文や日記も一寸違った見方が出来ると思っています。何としても知って戴きたいのは，律令時代の官道の幅の広さ，直線性，つまり信じられない程の道路整備の凄さであります。そして，千葉と九州の交流です。

何れにしろ，道はその時代を写す鏡のようなものであります。そして同時にその時代を引っ張る太い綱であると思っています。つまり道はいつの時代であっても，考えられない程の大きな力，無限の力を持っていたという事を申し上げて私の話を終わりにします。



七道駅路図

（国史大辞典より作図）

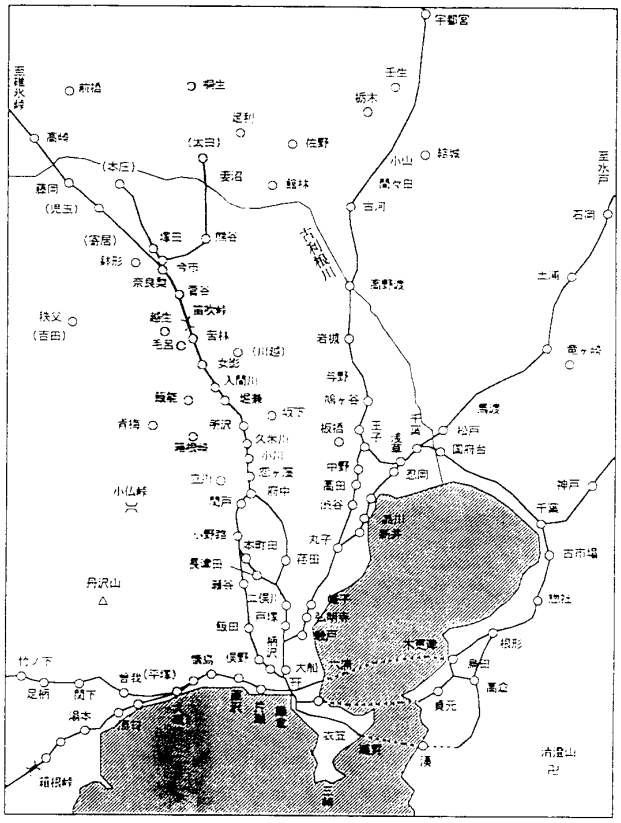


房総の駅図

(古代の日本の交通路より)

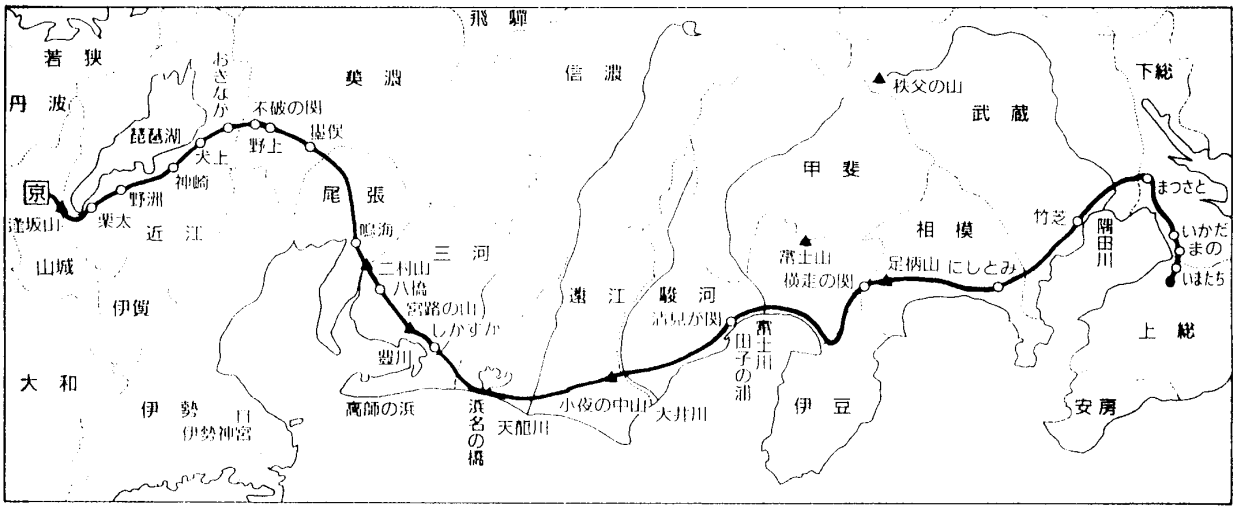
静岡曲金遺跡，古代東海道

(直線道路であることがよく分かる。人がいるところが道路巾，両側側溝)



鎌倉街道図

（国史大辞典より）



更級日記