埋文よこはま

Archaeological research institution of Yokohama

― 横浜の古道 ―

36

中世の道路状遺構

泉区中ノ宮北遺跡の道路状遺構

写真が動くよ

AR
左の写真にスマホをかざしてみよう
※詳細は裏表紙に

栄区笠間中央公園遺跡の道路状遺構

縄文時代や弥生時代には、道＝私道が多く、一般的には草分け道でした。中には集落の基幹道路として大規模な造成が行われることもありました。古代になると、中央集権化による公の道である「官道」が造られるようになります。官道は山間部以外は直線であることを基本とし、また側溝や石敷きなどを有することもあります。

鎌倉時代、鎌倉を中心とした交通網である鎌倉道が各地に造られます。この鎌倉道はすでにあった道の一部を改修したり、部分的に新設するなどして整備され、中でも上道、中道、下道の３つが幹線道路として知られています。鎌倉に隣接する横浜市域ではこれら３道が通っており、栄区笠間中央公園遺跡から検出された道路状遺構は、その規模や検出地点から鎌倉中道の可能性があります。また、泉区中ノ宮北遺跡から検出された道路状遺構は、西側に側溝が設けられ、道路の最大幅は15mと非常に広く、上面は固く締まっています。正安３(1301)年成立の『宴曲抄』には、鎌倉から善光寺に向かう鎌倉上道の地名が謡われており、その中に隣接地の「飯田」との記載があることからも鎌倉上道であった可能性があります。また、中ノ宮北遺跡南側に位置する中ノ宮遺跡でも脇道の一つとみられる道路状遺構が検出されています。

Let's imagine 縄文時代の道

住居から山野に狩猟・採集活動のために出かける、河川や海に漁撈・採集活動のために出かけるなど、人々は同じような歩きやすい所を歩きます。当時の道は生活の道であり、集落の人々が同じ道筋を通れば、自然とそこに道が発生します。むろん、集落から別の集落へと向かう道も同様です。いわゆる獣道といわれるような道が幾つも通っていたことでしょう。また当時は、陸路だけでなく、海路や特に河川にも道としての機能がありました。川筋にいくつもの集落が成立し、川が大きな交通の役目を果たしていたことが分かります。

小梅谷遺跡の木道

道＝私道

縄文時代の遺跡で道として確認されているものの多くは低湿地遺跡から検出された木道です。木道とは文字通り、木を並べて造った道路です。都筑区古梅谷遺跡では谷を渡るための縄文時代後期前半の木道が検出されています。埼玉県寿能遺跡や東京都の下宅部遺跡では木道設置の可能性のある杭列、兵庫県佃遺跡では丸木舟を転用した木道が検出されています。

木道の他には、千葉県の三輪野山貝塚や秋田県の漆下遺跡にみられるような、台地から低湿地へ降りる斜面地にみられる階段状の道遺構があります。また、青森県の三内丸山遺跡の大規模な土木工事による計画的なムラづくりによる道、新潟県奥三面元屋敷遺跡の住居付近の川の流れを変え、砂利を敷き詰めて整備したとみられる道など、大規模な造成による道があります。

古梅谷遺跡の木道全景(北より撮影)(左)と交点部分(右上)、三輪野山貝塚の階段状遺構(右下)(右下は流山市立博物館提供)

古梅谷遺跡の木道は、まず地面に木枝を枕木状に並べ、杭を打ち込んで固定し、その上に長い木の幹を直線状に継ぎ足し、幹の端部は次の幹と重複させながら置いていくという簡単なものです。この道路を通る人は、この直線状につないだ木の上を平均台を渡るかのように歩いていくという、誰でも安全に通行できるものではなく、利用者は一定の運動能力が求められました。古梅谷遺跡の縄文時代後期の木道は、谷の上の集落である西ノ谷貝塚の人々が造った集落までの最短距離の計画的な人口の道でした。この木道がなければ、谷を隔てた対岸へ行くには谷の奥を迂回しなければならず、大変な時間がかかったことでしょう。

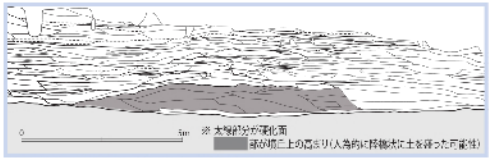
Let's imagine 弥生時代の道

環濠にみられる硬化面

※1　埋没途中の土の面が固くしまってカチカチになった部分
※2　四角く周りに溝を巡らせた墓

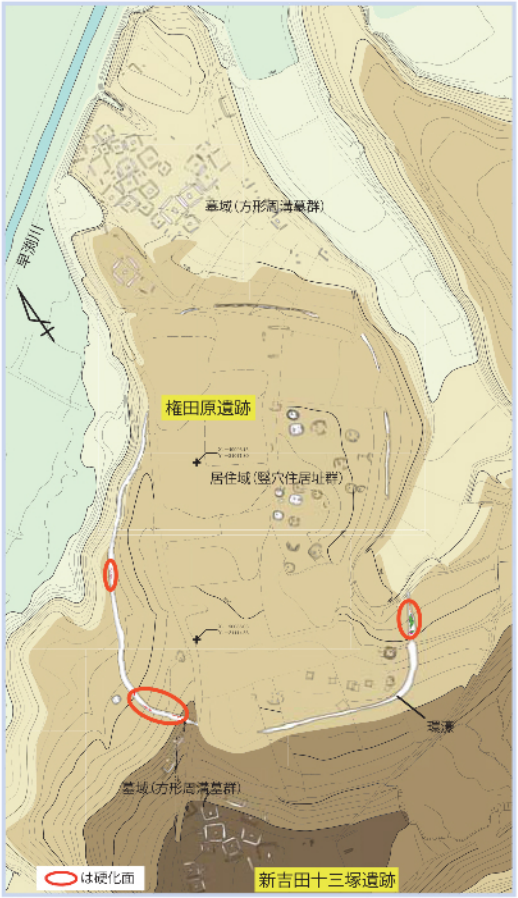
都筑区権田原遺跡の弥生時代中期後葉の環濠では、硬化面[※1]が３か所確認されました。この硬化面は何層も重複し、周辺には土器や石器の破片が散在しています。人がここを何度も通り、踏み固められた結果、つまり硬化面部分は通路であったと考えられます。硬化面の縦断面図をみると、墳丘状になった部分もみられ、これは人為的に土を盛っている可能性が高く、環濠を横断するのに周囲に比べて浅くなったこの部分を渡っていたと考えられます。環濠の東溝部分の硬化面は谷戸田へと降る際の通り道、西コーナーの硬化面は、環濠外すぐに方形周溝墓[※2]群がみられることからも、南側の墓域への通り道であった可能性が考えられます。

環濠内の硬化面は鶴見区上台遺跡の１号溝からもみられます。また都筑区折本西原遺跡のV字溝でも２か所で長さ２～３mの人為的な埋め返しと敲きしめが認められ、陸橋部形成の可能性が提示されています。折本西原遺跡以外でも、南関東の弥生時代中期後葉や後期の遺跡の中には、溝に部分的に掘られていないブリッジを持つ遺跡が幾つかあり、ブリッジ部は集落の出入り口と考えられています。



権田原遺跡環濠東溝部の縦断面図

権田原遺跡環濠９区第８硬化面の遺物出土状況



権田原遺跡にみられる硬化面

弥生時代の計画的道路

弥生時代の道について『魏志倭人伝』の中に以下のような記載があります。対馬国が「土地険しく、深林多く、道路は禽鹿の径の如し」とあり、「下戸が大人に道路で会うと、草むらの中に隠れる」との風俗についての表記があります。当時の中国人が見た日本の道は草に覆われた踏み分け道であることが文献にはみられます。しかし、長崎県原ノ辻遺跡にみられるような環濠の外から東方１kmの海岸に向かう側溝を持つ道や福岡県比恵・那珂遺跡群にみられるような道路と推定される並列した２条の溝（弥生時代終末期から古墳前期）などは道路網の可能性も提示され、計画的・人工的な道路も検出されています。

Let's imagine 古代の道

様々な道（官道，地域幹線道路，生活道）

現在の横浜市域は、古代の相模国の一部と武蔵国の一部が相当します。10世紀前半に編纂された「和名類聚抄」によると、神奈川県内には相模国の足上・足下・余綾・大住・高座・愛甲・鎌倉・御浦の８郡、武蔵国の橘樹・都筑・久良の３郡が置かれていました。相模国の国府は大住郡（平塚市）から平安時代には余綾郡（大磯町）に移転、武蔵国の国府は多摩郡（東京都府中市）に所在していました。

国府は国庁を中核として、官舎、正倉、館、駅、付属寺院など様々な施設で構成されており、それらは発掘調査からも明らかになりつつあります。郡家は郡庁、正倉、館、厨、門、塀などで構成されていたことが文献史料で知られており、これらも発掘調査からその様相が解明されつつあります。また近接して寺院が設置されていることが多く、橘樹郡家関係の遺跡である川崎市の千年伊勢山台北遺跡の西隣には天平11（739）年創建と伝えられる影向寺があります。また南区の弘明寺は久良郡の郡家と関連する寺院と考えられています。青葉区長者原遺跡は都筑郡の郡家と考えられており、郡庁とみられる大型の掘立柱建物をはじめ、厨、館、正倉とみられる遺構が検出されています。

←武蔵国の住人が東海道を利用して西へ向かったことが分かります。武蔵国は宝亀2(771)年までは東海道ではなく東山道の交通体系・行政ブロックに属しており、上野国（現在の群馬県）へと北上し、信濃国・美濃国を通って都へ至るのが正式ルートでした。しかし、防人歌には「足柄」が歌われており、足柄峠を越えて西へ赴く東海道ルートも利用されていたことがうかがわれます。

古代になると、中央集権化のための公の道である「官道」が造られるようになります。都を起点に、文書や情報の伝達、租税の運搬、全国の国府に赴任や帰任する国司の移動、外国からの使節の往来、軍隊の派遣などが行われるようになります。これらの道が、東海道・東山道など「七道」という官道（国道）です。官道は側溝や石敷きなどを有し、山間部以外は直線であることを基本とするので、遺構として確認しやすいという特徴があります。

相模国内では東海道が東西に延び、平塚市東中原E遺跡では側溝を伴う古代東海道が確認されています。幅約９.５m、表面は固く締まり中央寄りに２条の轍状の凹みも確認されています。また相模原市田名稲荷山遺跡ではムラの北側に、中央部が窪んで硬化面が層状になった道が一直線に延びています。また秦野市下大槻峯遺跡でもムラを結ぶ幹線道路と考えられる道が見つかっています。残念ながら、横浜市内では古代の道路遺構が見つかっていませんが、都筑郡家と想定される青葉区長者原遺跡からはL字形やコ字形の規則性のある建物跡が検出されています。国府と郡家間や郡家と郡家間を結ぶ官道（伝路）の存在が指摘されていることからも、長者原遺跡の傍を官道(平安時代以降は東海道)が通っていたと考えられます。

左：古代交通網復元図　藤沢市教育委員会　考古学研究所調査　1997「神奈川の古代道」より転載
左下：古代東海道（平塚市東中原E遺跡）　平塚市教育委員会提供
中下：地域幹線道路（相模原市田名稲荷山遺跡）　神奈川県教育委員会提供
右下：ムラを結ぶ道(秦野市下大槻峯遺跡)　神奈川県教育委員会提供

青葉区長者原遺跡　日本窯業史研究所所蔵
「郡庁」と推定される部分の発掘状況。長大な建物を L 字に配置。斜めに横切っている道路は東名高速道路。

Let's imagine 中世の道

横浜市内の鎌倉道

笠間中央公園遺跡の波板状凹凸遺構

鎌倉街道の物資輸送の想像図
倉田太郎　1968　考察・鎌倉街道の開発工法概要」「多摩のあゆみ」第92号を基に一部加工

鎌倉街道要図
峰岸純夫　1998「鎌倉街道上道」『多摩のあゆみ』第92号より転載

笠間中央公園遺跡の１号道路状遺構

笠間中央公園遺跡からは波板状に凹凸した道路状遺構が検出されています。これは横断歩道の縞模様に似た掘り込みです。道路がぬかるまないように雨水を早く浸透させたり、より堅牢な道路造成のため地面を突き固めるなどの路面築造工法に由来するとの解釈や、枕木状の丸太を敷き運搬を楽にする、またわざと窪ませることにより足掛かりになり力が入りやすくなるなどの使用上の工夫とする解釈、さらには牛馬歩行痕説などがあります。

教えて！Kさん

道路遺構の時期決定～道路遺構が出てきたけど、いつの時代のものかってどうやってわかるの？

考古学の時期決定の基本となるのは層位学と型式学です。遺物を含む層（遺物包含層）の上下関係（同一地点において上層の方が新しい年代を示し、下層の方がより古い年代を示すという相対的な年代）や遺構の切り合い関係（遺構が複数重なっている場合、前の時期のものを破壊して造られている遺構の方が年代的に新しい）などのような層位から時期を決定したり、出土した遺物から時期を決定したりします。建物の跡や溝などは、廃絶の際に土器など時期がわかる遺物が投棄されており、遺構の時期決定が比較的容易ですが、これに比べ道路は、長期間使用されたり、補修を受けていたりと遺物が直接的にその道路の構築時期を示しません。またそもそも土器などの時期決定の決め手になる遺物がほとんど出土しません。側溝などから遺物が出土することもありますが、道路が使われていたどこかの時期のものか、あるいは使われなくなって廃棄なのか、不明なことも多いのです。

このため道路遺構の時期の決定には以下の点が重要となってきます。

①駅家などの道路の付帯施設から出土する遺物

②道路とその他の遺構との関連（道路が壊す,道路を壊す）

③稀なケースだが、道路をつくる際に行った祭祀行為による地鎮の土器などの遺物

Let's imagine 近世の道

道標とは道路の辻や街道の分岐点に建てられた交通標識です。古くは木製のものも多かったとみられていますが、現存するものの多くは石製のものです。形は四角柱状のものが多く、灯篤や石塊などに案内表示を刻んだものもあります。近世に造られたものが多く、それらの多くはその土地の有力者によって寄進されています。裏面に年月とともに寄進者の名が刻まれていることが多いですが、明治時代以降のものは自治体によって設置されています。

東海道と一里塚

江戸時代の五街道の一つである東海道は、江戸と京都を結び、横浜市の中も通っています。この道の中で当時の面影を示すものの中に、街道に一里（約４km）ごとに土を盛った「塚」があります。この塚は旅人の距離の目安となったと同時に松などの木が植えられ、人々はこの下で休憩をとったりしていました。一里塚は原形をとどめるものは数少ないですが、戸塚区の品濃一里塚は道の両脇に塚がほぼ東西に両相対し、原形に近い形で保存されています。両塚が残る県内でも唯一の例で、県指定史跡に登録されています。発掘調査は行われていませんが、道路拡張時の記録が残されています。

←↓品濃一里塚
（神奈川県指定史跡）

←品濃一里塚傍の
東海道沿いに建つ庚申塔

品濃一里塚　赤星ノート　神奈川県教育委員会提供

↓戸塚区舞岡公園付近の庚申塔

庚申塔と道

庚申塔とは道教に由来する庚申信仰※に基づいて建てられた石塔のことです。江戸時代には多数の庚申塔が建立され、石形や像や文字等の彫刻は様々ですが、申は干支で猿に例えられることから、「見ざる、言わざる、聞かざる」の三猿を彫るものが多いようです。また江戸中期から後期にかけては「庚申塔」あるいは「庚申」と文字のみの彫刻も増加するようです。

庚申塔の中には石橋建設の供養塔に用いられたり、道標名のあるものもみられ、後者は特に18世紀後半以降に急増するようです。

信仰と道

大山は丹沢山系にあり、古くから雨乞いや豊作祈願の神として山岳信仰の対象となってきました。江戸時代になると大山信仰は一層盛んになり、各地から大山に向かう参詣道が造られました。戸塚区柏尾町の国道一号線不動坂交差点近くに「柏尾通大山道」の東海道からの分岐点があります。ここには大山道の道標が４基あり、横浜市の登録史跡になっています。柏尾大山道はここから横浜市泉区和泉・藤沢市長後・用田・海老名市門沢橋・厚木市戸田を経由して伊勢原市下粕屋に至り、上粕屋の咳止橋で矢倉沢往還と交差します。『新編相模国風土記稿』によると、柏尾辺りの大山道は「幅２間」とあり、3.6mほどと当時の主要道であったと思われます。伊勢原市上粕屋・石倉中遺跡の調査では大山道に関係すると思われる道路状遺構が検出されています。

戸塚区柏尾の大山道道標
（横浜市登録史跡）

伊勢原市上粕屋・石倉中遺跡　神奈川県教育委員会提供

大山道

各地に展開する大山道が伊勢原市域で集約されていきます。東海道藤沢宿方面からの経路である「田村大山道」や平塚宿方面からの経路と東海道脇往還の矢倉沢往還を主体とする経路の「青山通大山道」・「柏尾通大山道」などが主要経路であったと考えられていますが、各路線の名称については統一的な呼称は確定していません。

※庚申信仰では庚申講と言って、庚申の日（暦で60日に一度来る申の日）の夜に、人間の体内にいる三匹の虫（三尸）が寝ている間に体から抜け出して天帝にその人の悪事を報告しに行くため寿命が縮むといわれており、それを防ぐため庚申の日の夜は身を慎んで夜通し寝ずにいる風習があります。

Let's imagine 近代の道

横浜の街づくりと道

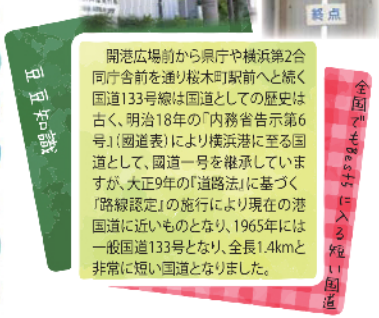
幕府は横浜村を開港場に定めると、急ピッチで開港場を建設し、横浜村は急速に都市化していきました。開港場の区域は波止場と運上所が設置され、海から運上所に向かって左側が外国人居留地、右側が日本人居留地と定められました。

安政６(1859)年の開港時には、幕府は東海道の芝生（今の浅間下交差点近く）から湿地帯であった岡野・平沼の新田を埋立て、戸部村まで一直線の道路を造り、橋を架け、戸部坂・野毛の切り通しを開き、現在の吉田橋に至る横浜道を完成させました。

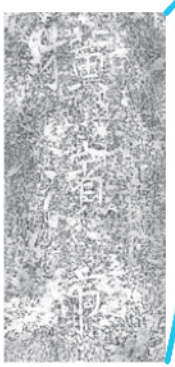
慶応２(1866)年の横浜大火後はこれまで以上に街の整備が進められ、日本大通は幅36mと広く、日本人町との境界に延焼防止の防火帯として造られた道です。

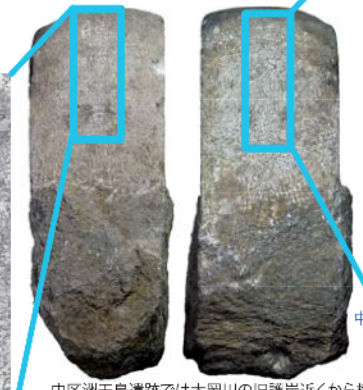
横浜道のマーク

日本大通り（明治13（1880）年頃）　横浜開港資料館提供



開港広場前から県庁や横浜第2合同庁舎前を通り桜木町駅前へと続く国道133号線は国道としての歴史は古く、明治18年の「内務省告示第6号」（國道表）により横浜港に至る国道として、國道一号を継承していますが、大正9年の『道路法』に基づく『路線認定』の施行により現在の港国道に近いものとなり、1965年には一般国道133号となり、全長1.4kmと非常に短い国道となりました。




中区洲干島遺跡の道標

中区洲干島遺跡

中区洲干島遺跡では大岡川の旧護岸近くから横浜市の道路境界標が検出されました。北側に横浜市立本町小学校、南側に灯台局が位置しており、道標はこの境界標とみられます。

考古学と周辺科学

古代道路の研究には歴史地理学からの多くの研究があります。地名や古地図などから古代道路の復元画行われており、地図では旧道、地割、行政境界線、条里余剰帯などを探し出し、路線の復元研究が行われてきました。また空中写真から地割を見るだけでなく、ソイルマーク（土壌跡）やクロップマーク（作物跡）に注目し道路痕跡を探してきました。近年では空中写真や衛星から得られる画像・データから画像解析技術や地理情報システム（GIS）も駆使して、それらしい直線状の痕跡を探す手法もみられます。こうした空と宇宙からの視線という最新技術を駆使することも考古学の新しい視点となっています。

秋の催し物

event 001
○講座　平成29年度
「横浜の考古学」

横浜いにしえの道―考古学から解き明かす古道

横浜市内で発掘された古道跡遺構などを含め、様々な古道について解説します。

11月3日(金・祝) 13:30～16:00

1. 先史時代の道―ムラの中の道、外の道
2. 空から古道を探る―地理情報システムと空中写真を用いた考古地理学的研究の最新成果

11月11日(土) 13:30～16:00

3. 古代の官道と横浜市域
4. 中世の道と文献資料

◇日時：平成29年11月3日(金・祝)・11日(土)
◇会場：横浜開港資料館・講堂
　　定員：100名（2日とも参加できる方）
◇費用：1,000円（資料代）
◇申込：往復はがきに講座名・住所・氏名（ふりがな）・電話番号を記入の上、埋蔵文化財センターへ
◇締切：平成29年10月18日(水) 必着
主催：(公財)横浜市ふるさと歴史財団埋蔵文化財センター

event 002
○第10回地域歴史散策
栄区内の古道を歩く3

栄区内には鎌倉道をはじめ、古道がいくつも走っていたことがこれまで分かっています。このうちのいくつかを実際に歩いてみて、当時の人々が通った道筋を実感し、歴史を学びます。

◇日時：平成29年11月25日(土)
◇集合：9時30分に栄図書館前
◇対象：中学生以上（健脚向きです）
◇人数：25人（応募者多数時は抽選となります）
◇費用：500円（資料・保険代）
◇申込：FAXか往復はがきに行事名「地域歴史散策10」・住所・氏名（ふりがな）・連絡先（FAXの場合はFAX番号も記入）・申込人数・「埋文よこはま」36を見た旨を記載し、埋蔵文化財センターへ
◇募集期間：平成29年10月15日(日)～11月15日(水)必着

AR
赤のイラストにスマホをかざしてみよう

～編集後記～

今回のテーマは「道」です。横浜市内には東海道をはじめ、古道をたどれるところがいくつもあります。古道を歩くと、庚申塔などの石塔類や道標などの発見があるかもしれません。心地よい秋風に吹かれながら、地面の下の文化財に想いをよせる、そんな歴史散策を秋の行楽に加えてみませんか。本紙を通じて、少しでも歴史を身近に感じて頂ければ幸いです（担当N）。

（公財）横浜市ふるさと歴史財団埋蔵文化財センター

Message

※AR(拡張現実)とはコンピューターを利用して、現実風景に情報を重ね合わせて表示する技術です。

ARあります

AR閲覧期間（2017.9.30～2018.3.31）

ARをご覧いただくにはアプリのダウンロードが必要です

～ご利用手順～
①アプリをダウンロードしてください。
②アプリを起動し、のマークのある写真やイラストにスマートフォンをかざすとARコンテンツが表示されます。

AR専用アプリ（無料）
COCOAR 2
コ コ ア ル 2

スマートフォンやタブレットでご利用になれます
（※パソコンではご利用できません）

●本アプリケーションにおける動作推奨環境は iPhone5 以降（iOS7.X 以上）iPad2 以降（iOS7.X 以上）Android 搭載端末 OS4.0 以上です。
●Android の一部端末では動作しない場合がございます。

iPhone・iPadの方
①「App Store」をタップ
②「検索」をタップ
③検索に「ココアル2」と入力
④出てきた「ココアル2」をタップ
⑤「入手」をタップしてダウンロード

ダウンロード App Store

Androidの方
①「playストア」をタップ
②「アプリ」をタップ
③検索に「ココアル2」と入力
④出てきた「COCOAR2」をタップ
⑤「インストール」をタップしてダウンロード

ダウンロード Google Play

≪埋蔵文化財センターのご案内≫

ＪＲ根岸線「港南台」駅
　２番バス乗り場より神奈中バス港３６・８６系統「上郷ネオポリス」行き
　または港４０系統「栄プール」行き、「上郷ネオポリス」下車徒歩１分

京浜急行「金沢八景」駅
　国道沿い１番乗り場より神奈中バス金２４・２５系統「上郷ネオポリス」行き
　　終点「上郷ネオポリス」下車　徒歩１分

・見学等の施設利用は、平日の９～17時となっています（受付16時まで）。
・団体の施設利用にあたっては、事前にご連絡ください。

埋文よこはま３６

発　行　日　2017年9月30日
編集・発行　公益財団法人　横浜市ふるさと歴史財団
　埋蔵文化財センター
　〒247-0024　横浜市栄区野七里2-3-1
　TEL. 045-890-1155
　FAX. 045-891-1551
印　　刷　株式会社ナデック