

第1章

遠州のあけぼの



1 舟による交通

“けものみち”しかなかった時代

太古の時代、日本の国土を大づかみに見ると、原生林におおわれた山々はけわしく、恐ろしい峡谷があり、いたるところ絶壁が立ちふさがり、急流があっただろう。

そうした緑と水の豊かな国土の中で、とりわけ気候温暖な遠州の地には、古くから人が住み着いていた。

諏訪湖を源として、山岳地帯を太平洋に向かって流れ下る天竜川は、遠州に入り北遠地方を過ぎると、流域の両側にそれぞれ大きな台地を形成した。東側に磐田原台地（海拔三〇〇～一〇五m）、西側に三方原台地（海拔三〇〇～一二五m）。ともに遠州灘に向かってなだらかに延びている。この二つの台地の間に肥沃な遠州平野が広がっている。

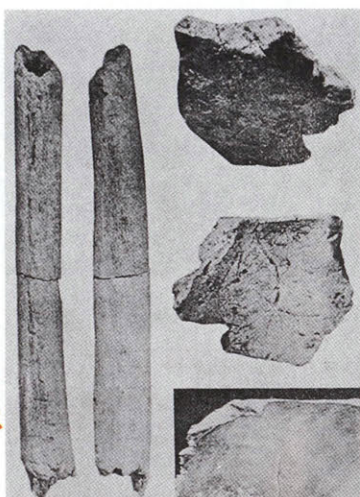
台地のゆるやかな南斜面には、旧石器時代からの遺跡がとりわけ集中していて、たとえば

浜松市博物館に行くときよく

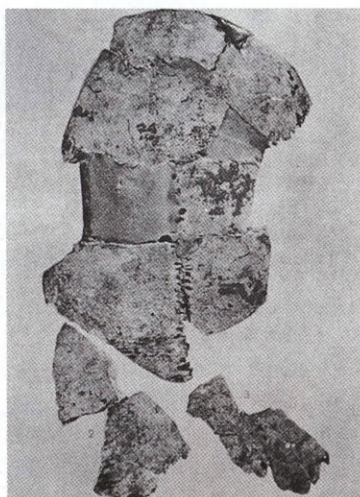
わかるが、約二万年前と推定される化石人骨（三ヶ日人、浜北人）も発掘されている。

その時代には、人々は小さな集落をつくって住んでいた。近くの森や浜辺で、狩りをしたり、魚や貝をとったり、木の実などの採集をして生活していた。

集落ごとに一定の領域があった。そこから他の地域まで足を



三ヶ日人の化石



浜北人の化石

延ばして遠い旅をすることは、ほとんどなかったようである。

つまり社会現象としての「交通」がまだなかったこの時代、陸地には、「けものみち」はあっても、人が行き交う道らしい道はなかった。

舟で遠くへも出かける

やがて縄文時代、そして農耕が始まる弥生時代になる。集落のまわりに、濠うりをめぐらせたムラも現れる。濠は外敵を防ぐのが主な目的だったと見られている。それと同時に濠が運河の役割を果たしていたムラもあり、そこから舟で湖に、あるいは川に出る。さらに河口を経て海へ出ることも可能だった。

まだ歴史が記録されるようになる以前のこの時代には、人々は集落を出て遠くまで行くこととすると、交通の手段は舟しかなかったと思われる。

古墳時代に入り、日本神話の中で九州から大和への神武天皇の東征も、陸伝いではなく舟であった。紀州から大和への道中は、人がふたり並んで通れなかったとある。道というより「けものみち」だったのである。

大和に強い政権ができると、東国に向かつては、伊勢湾が海上交通の起点となった。まだ陸の道は整備されてなくて、東海道の沿岸沿いに行く海の旅である。舟は伊勢湾を横ぎって、東国に向かい遠州灘に出る。風待ちや、水・食料の補給のため、遠州との交渉も生じたに違いない。それは文化が伝わってくるルー



ナウマン象の骨格（複製）

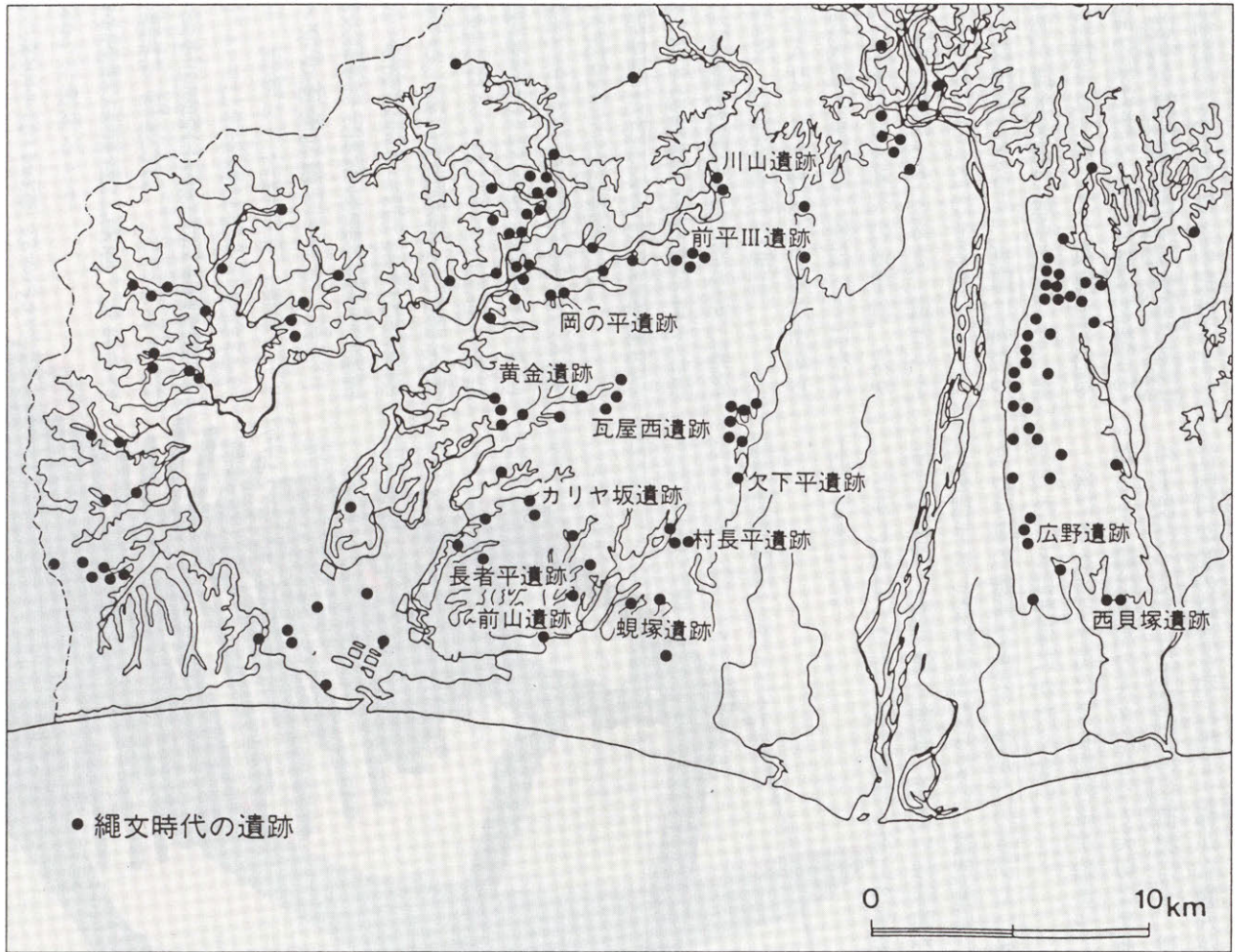
トでもあった。

しかし舟はいつも、急に変わる海上の気象や、舟を押し流す速い潮流、あるいは暗礁などを相手にしなければならぬ。遠州灘はとりわけ海の難所である。命がけのきびしい旅だったことは想像にかたくない。

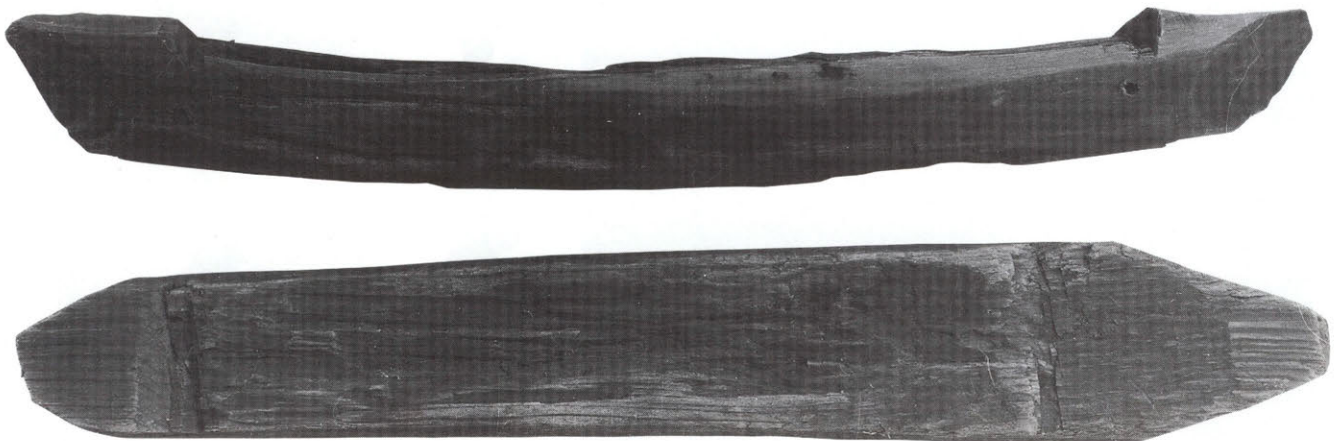
次にみるように馬による陸の旅が始まってからも、船は遠州の人々にとって大切な交通の手段だった。「日本書紀」の仁徳紀にんとくにも、遠江国司が船の建造を申し出て、都から職人が出向いて船を造ったと記されている。



伊場遺跡



遠州地方の縄文時代の遺跡分布 (『図説浜松の歴史』)



舟型木製品

浜松地方の古代遺跡

遠州地方には古代の遺跡が非常にたくさんある。浜松地方を中心に、時代を追ってその主なものを見ていくと、

旧石器時代（只木遺跡／根堅遺跡）——約2万年前のヒトの骨が出土。

縄文時代（蛭塚遺跡）——3000～4000年前。土器や弓矢を使うようになっていた。

弥生時代（伊場遺跡）——農業が波及し定着。伊場の集落は紀元2世紀頃のもので、三重の濠（ほり）が設けられていた。

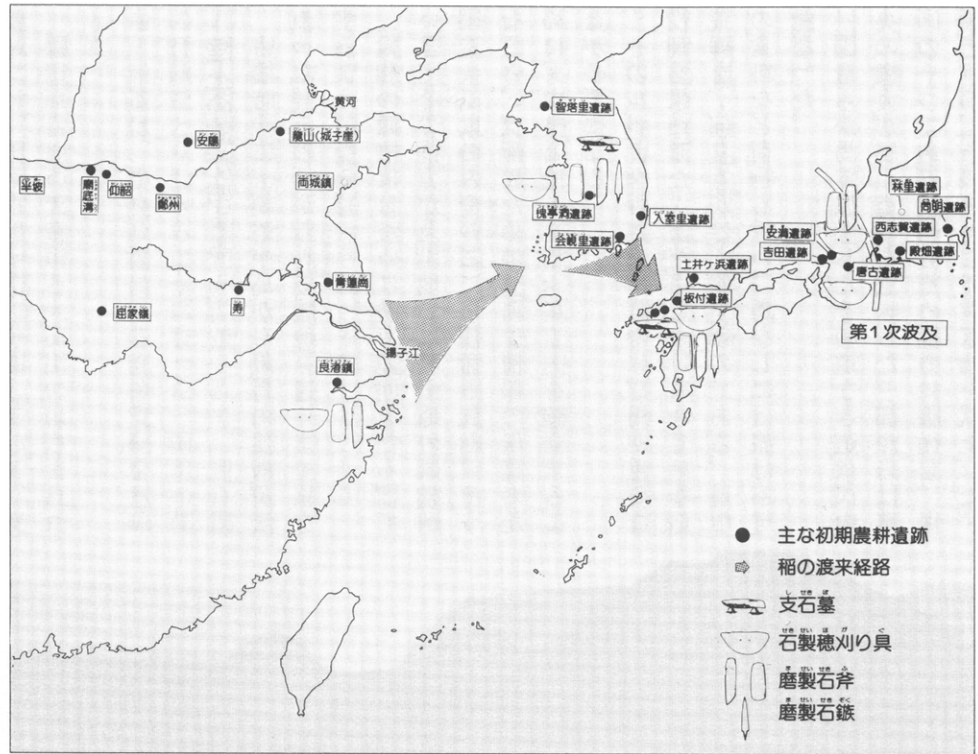
古墳時代（千人塚古墳）——かまど、鉄器の使用が始まる。5世紀頃。地域に「国」がつくられる。

律令時代（伊場遺跡）——伊場遺跡は弥生時代～古墳時代～律令時代にかけての複合遺跡。陶馬、土馬、絵馬なども出土し、またあぜ道の跡も残っている。

農業生産の開始

日本列島は東南アジアの中の一つの地域。稲の栽培は紀元前5000年頃に中国の長江流域で始まり、それが朝鮮半島の西南部に伝わり、さらに日本に伝わってきた。そのときに、朝鮮半島でそれ以前から行われていた雑穀栽培も日本に伝わった。

こうして日本列島では北九州で初めて農業生産が始まり、しだいに全国に波及し定着していったが、それが弥生時代である。遠州地方は、尾張から西の地域より農業の定着はおそく、弥生文化では後進地域だった。



農耕技術の渡来（「目で見える浜松の歴史」）



伊場遺跡環濠

2 馬による交通

陸上の旅が始まる

古墳時代に、朝鮮半島から乗馬の技術が伝わった。その頃から馬で陸地を遠くまで旅をするようになる。

大和の政権はしだいに勢力範囲をひろげていき、その権力が及ぶ地では、土地の豪族が国造（くにのみやつこ）に任命された。そうになると、支配のための公務や情報の伝達のために、中央と地方を結ぶルートを確認することが必要になる。

そのルートを行き来するのに、馬が重要な役割を果たした。まだ道もつけられていない荒野を、何日もかけて旅するのである。道中の食料など荷物も重い。馬なしには旅は不可能だった。

国造らが馬で旅をしたその道なき道は、中央の権力が届く道筋を意味した。都からは東国の一つである遠州もその権力に服従し、保護を求め、その証として貢ぎ物を献上した。



陶馬



形代（人形）



形代（人形）

それを運ぶための道でもあった。

こうして遠州に最初にひらかれたのは、中央の権力と結ばれる道だった。その道は、遠州よりさらに東の国々へも延びていったのである。

奈良・平安時代の遠州路

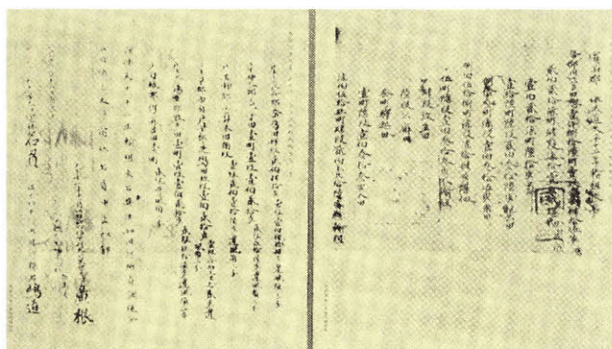
大化の改新（六四五）以来、律令を基本法として、権力の中央への集中と整備が進められていった。

いまの静岡県西部が、遠江国と呼ばれるようになったのは、七世紀末である。それまでは天竜川東側の素賀国（原野谷川流域中心）、久努国（現在の袋井市付近）、西側の遠淡海国（現在の磐田市付近から西）に分かれていた。それぞれ国造が任命され、支配していたが、それが統合されて遠江国となったのである。

現在の磐田市に役所として遠江国府が置かれ、大和朝廷から国司が派遣されて、遠江国の行政をとりしきるようになった。国司の任命・派遣は、中央政権による直接支配を意味した。

磐田原台地の天竜川と太田川にはさまれた地域には、前期古墳が密に分布していて、交通の要地であったことを物語っている。

遠江国の中の浜松周辺には、敷智、長田、鹿玉、引佐などの郡があった。それらの郡にもそれぞれ役所が設けられ、郡司が任命された。税の徴収や、住民の動向の把握などが郡司の任務だった。



天平12年遠江国浜名郡輪租帳



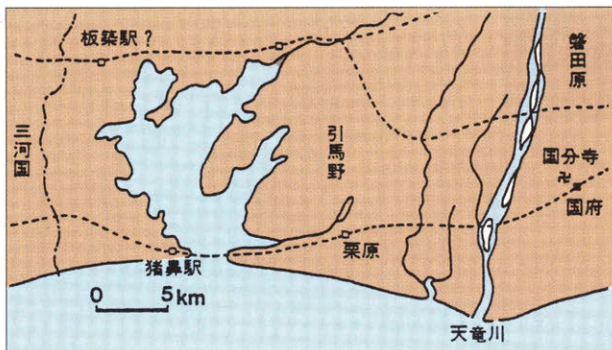
馬長の文字が残る墨書土器



木簡



荷札



古代の街道（推定図）（図説「浜松の歴史」）



日本最古といわれる絵馬

八世紀初めには確立されたとみられるこの律令制度の下で、長距離の陸上交通路としては、駅制による官道があるだけだった。遠州も含めて東国では、その官道のもとになったのは、日本武尊に代表される古代政権の英雄たちの遠征・支配のルートだった。

官道交通の中継所として駅家（うまや）を置き、公務のため通過する役人らが使用できる馬を配備した。これを駅馬といった。つまりは早馬である。

駅に泊まることもできたが、それも役人だけだった。

駅馬のほか、国司が管内を視察するときなどに使用する伝馬も配備されていた。一〇世紀初めころの遠州で、駅馬と伝馬が置かれていたのは次の各地である。

駅馬 猪鼻いのほな・栗原くりはら・引摩ひくま・横尾よこお・初倉はつくら

各一〇匹

伝馬 浜名・敷智・磐田・佐野・葵原郡

各五匹

引摩は浜松地方の古い呼び名で、「万葉集」にもよく詠まれている。猪鼻は後の橋本、栗原は伊場・城山遺跡のあたり、横尾は掛川、初倉は金谷のあたりとされている。



万葉の森（浜北市）

また一説によれば、猪鼻は、奥浜名湖のほうだとされる。そうなると官道は海沿いではなく、奥浜名湖の山沿いのコースをとって、磐田原台地に出たことになる。この台地の南には、大乃浦と呼ばれた大きな海が広がっていた。

官道の旅の哀歎

地位の高い役人が命令で地方へ出向くときは、朝廷から駅鈴を賜った。旅を続けて駅家に近づくとき、馬につけた鈴が鳴る。早馬が来たとき、駅家ではわかるわけである。

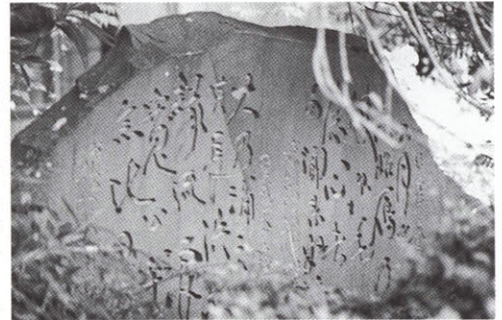
ひと休みした役人は、新しく馬を徴発して再び旅を続ける。「万葉集」に次のような歌がある。

鈴が音の早馬 駅家の堤井の

水をたまへな妹が直手よ

早馬の鈴の音が聞こえる駅家に勤めるいとしい人よ、井戸の水をあなたの手から直接飲ませてほしい、というのである。当時の街道の光景が目につく。

ところで、役人の往来のほかに、別の「公務」で官道を旅する人々もいた。庸(都)に上つて(労役に従事)や兵役などのために徴用されて、また貢ぎ物を運んで都へ、あるいは防人として九州へ、長い旅をした人々である。馬が使えないと歩くよりほかにないが、それは苦難に満ちた道中だった。裸足の旅も珍しくなく、食料切れ、雨や風、疲労などで、生きて帰れる保証は何もなかった。



万葉の歌碑



行き倒れの旅人の霊の石仏

家ならば妹が手まかむ草枕

旅に臥やせるこの旅人あはれ

家にいたら妻の手を枕に眠るであろうに、旅の道で倒れているこの旅人は哀れなことだなあ、とこれも「万葉集」の歌である。ほかにも行き倒れの旅人を詠んだ歌はいくつもある。

また、家族や恋人と別れての旅立ちがあった。

闇の夜の行く先知らず行く我や

いつ来まさむと問ひし子らはも

闇の夜を歩くように行く先もわからない、お先真つ暗な旅。いつ帰ってくるのと、別れ際にたずねた人は、いま頃どうしていることだろう。

苦しい道中で、いとしい人が思い出され、万感胸に迫ることもあった。官道の遠州路では、そうした歌が数多く詠まれた。