

古代・中世の東海道を発見

－ 多目的屋内施設整備に伴う飽海遺跡の発掘調査で－ 資料

教育部美術・文化財課（文化財センター）

●古代東海道とは

公道としての駅路

古代（奈良・平安時代）には「駅制」という中央と地方を結ぶ交通システムがあり、各地の駅家に配備された駅馬を乗り継ぎながら中央と地方を往来するもので、駅馬が運用された道は駅路と呼ばれた。日本国内には東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道の7つの駅路（7道）があった。駅制は、大宝元年（701）以降に体系的に整備されたと考えられている。

駅路の構造

駅路は一般的には、両側に側溝を掘って路面をならした構造を取り、奈良時代の道幅は12m～9m程度であった。駅馬が短時間で往来するために直線的に設置されており、地形や地質を問わず一直線に設けられている。したがって小丘陵では切通しが、低湿地などの軟弱地盤では手の込んだ改良工事を行うことがあった。駅路には30里（約16km）ごとに駅家が設けられて駅馬が乗り継がれ、最速では1日に10駅を移動した。東海道には各駅家に10匹の駅馬が配置されていた。

駅路の性質

駅路の設置は、中央と地方を最短距離で結ぶことを目的にしている。情報の伝達だけでなく、税を納めるための搬送経路になるなど中央と地方の物流を担った幹線道路でもある。現代でいえば国道よりも高速道路の概念に近い。また、駅路は多くが国府（三河国など、国を統治する機関）や郡家（渥美郡や八名郡など、郡を統治）など、各地方の公的政治機関の近くを経由する場合が多い。

●飽海遺跡の古代・中世東海道

古代東海道

飽海遺跡は古代から現代まで利用され続けた土地のため、後世の開発の影響を受けている。古代東海道は、残存状態が良くない浅い側溝がとぎれとぎれに続いているが、調査区をほぼ貫通するかたちで発見されている。側溝に挟まれた道幅は約9mあり、古代の東海道としては一般的な規模である。側溝の出土品から、平安時代前期（9世紀）に設けられたものである。国内で駅路が最初に整備されたのは7世紀後半から8世紀であるが、平安時代には駅路の多くが再整備・改変をされており、その時の東海道と考えられる。

古代の飽海遺跡とその周辺

飽海遺跡では、奈良時代（8世紀）の建物跡などの遺構が豊橋公園東側エリアを中心に、現在の飽海町や豊橋警察署付近など広域で確認されており、墨書された土器や硯が多数出土するなど、公的な機関を示す優れた出土品があることから「渥美郡家」跡と推定されている。さらに10世紀には、この付近に伊勢神宮領の飽海神戸が設定された。また、この付近は豊川の渡河地点であり、平安時代中期（10～11世紀）には渡し舟の「しかすがの渡し」が存在した。豊川の対岸には「渡津駅」

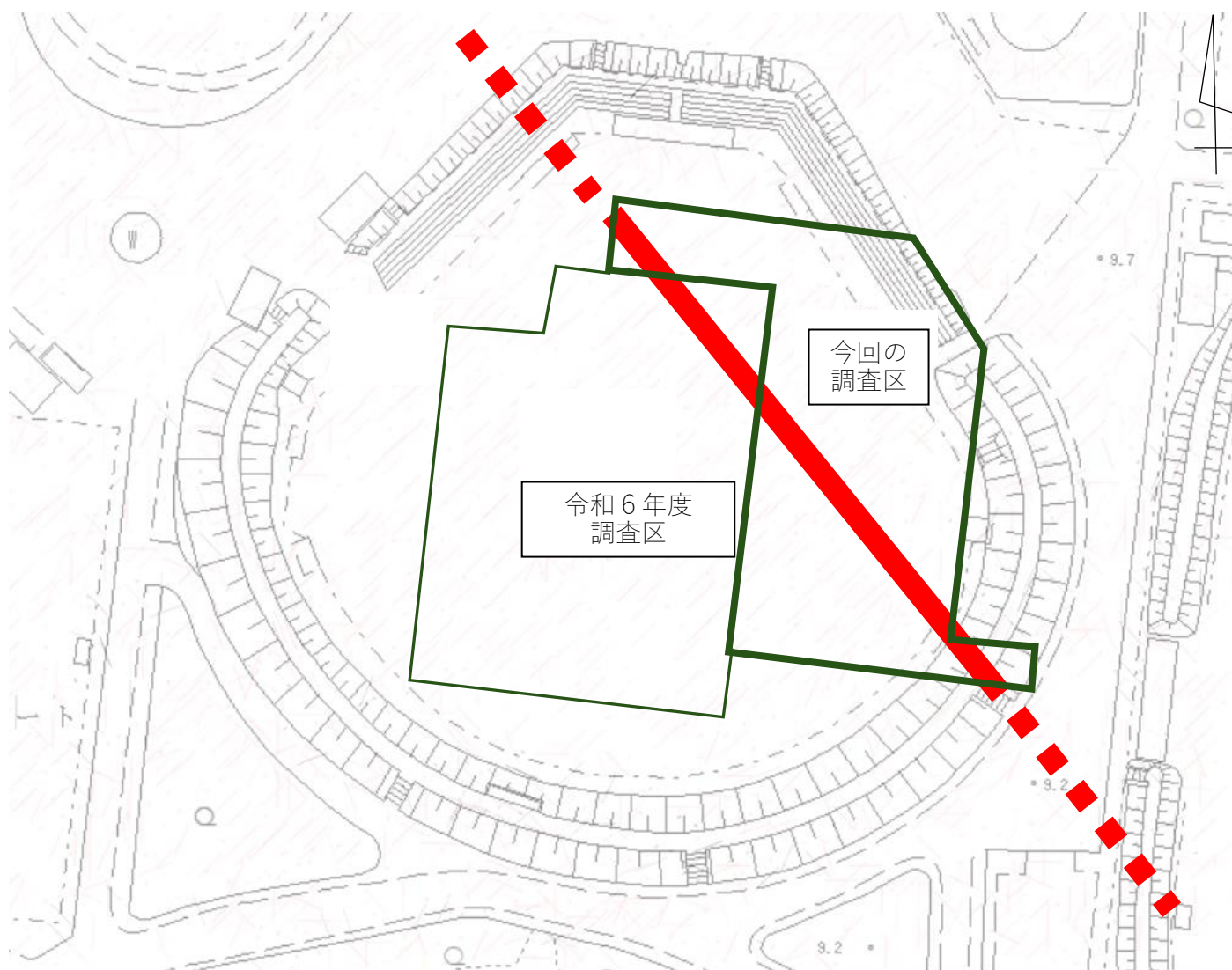
家」が置かれており、現在の豊川市五社稲荷神社に近い坂地遺跡付近にあったと考えられている。今回の古代東海道は、これらの歴史事実をつなぐ重要な発見といえる。

なお、承和2年（835）の太政官符に飽海川（豊川）と矢作川の渡船を2艘から4艘に増やすこととあり、これは古代東海道の再整備に連動すると考えられる。

中世東海道

豊川の流路の変更によって、平安時代末から鎌倉時代の12世紀～13世紀前半ごろまで、東海道は一時廃れ豊川の渡河地点は上流の豊川市古宿町付近に移動した。しかし飽海遺跡では伊勢神宮領の飽海神戸が存在したためか、道路自体は存続していた。

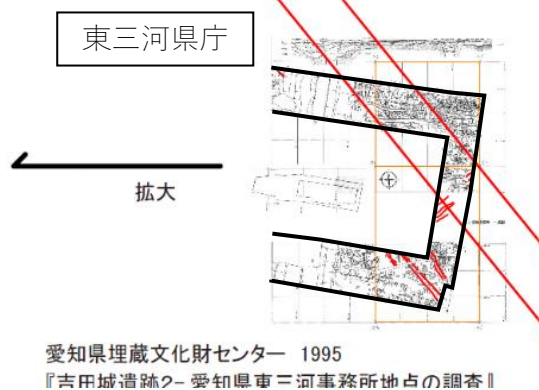
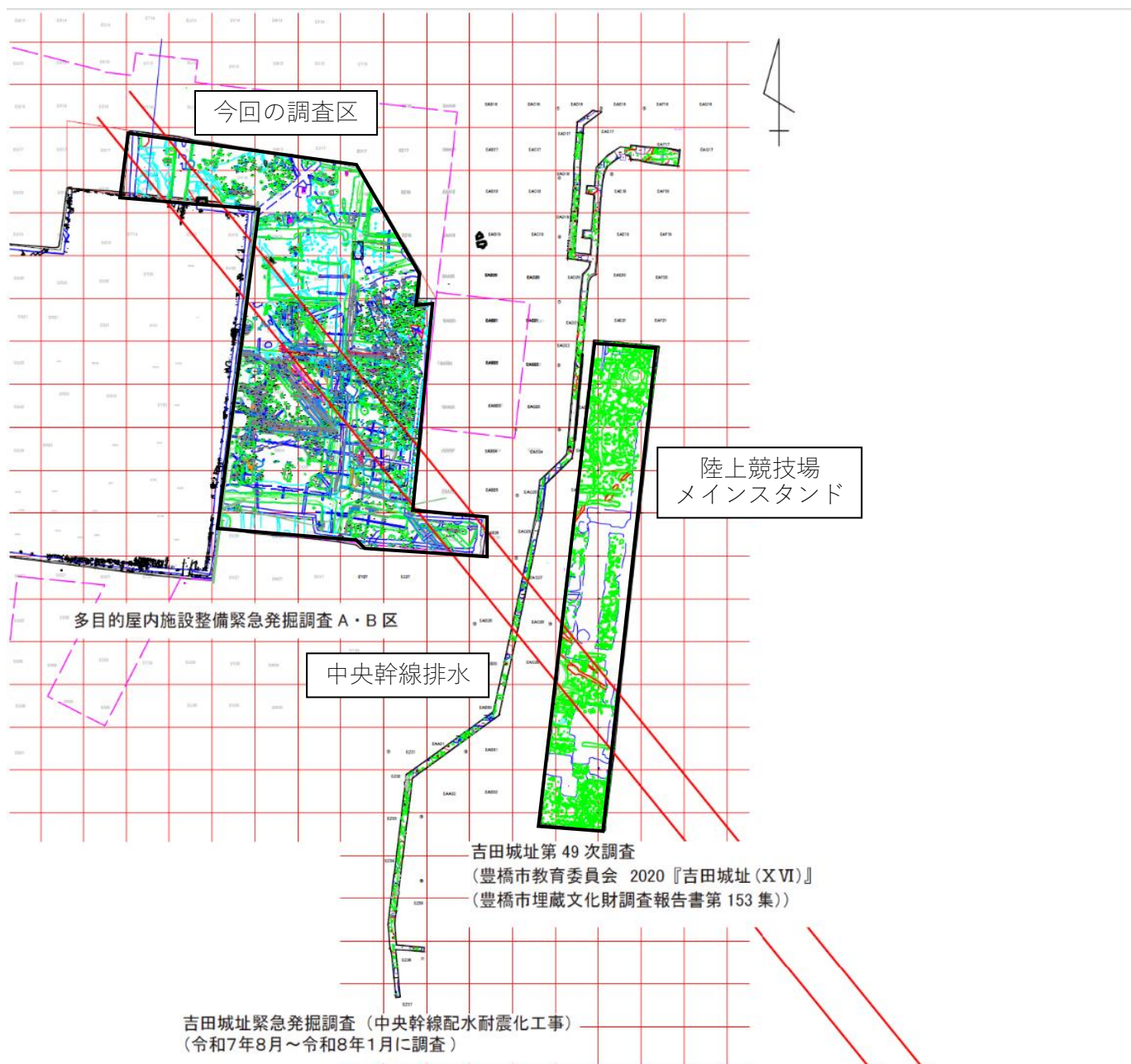
鎌倉時代中ごろの13世紀半ばに、再び豊川の流路が変わり渡河地点が元に戻ると、交通ルートとしての東海道（中世東海道）が復活する。飽海遺跡の中世東海道はわずかに折れ曲がるなど、直線性はじょじょに失われ始めたようである。この間、幹線道路として石敷き路盤を伴う舗装が行われながら、道路自体は戦国時代の16世紀まで存続した。吉田城が前身の今橋城と言われたころは、この東海道がまだ使用されていたと考えられる。その後の吉田城整備や城下町の整備などの中で、微妙にルートを変更しながら近世東海道に姿を変えていった。



調査区と古代・中世東海道の位置



古代・中世東海道的位置



今回の調査区と過去の調査で確認されていた古代・中世東海道の位置

