

研究

相武間の交通状態沿革を論じて大東京 實現に對する善後措置に及ぶ

長谷川久一

讀者諸賢に向ひ豫めお断はりして置かねばならぬのは、最初には相武間の陸上の連絡といふものが更になかつたといふ一事である。古代にあつては武藏國は東山道の中であつたので東海道には屬してゐなかつた。然らば東海道の東部はどれくの國々かといへば相模、上總、下總、常陸であつて、後に至り上總を分つて安房國を置いたのである。そんな譯で武藏國は信濃から上野それから武藏次に下野と

續くので東山道の一部となつて居たものである。これは奈良朝の終頃迄その通りであつた。蓋し當時にあつては東京灣は今日よりも遙かに奥深く入り込んで居たので、粕壁あたりから更に左右に分れ、西の方は北足立郡の奥の邊りまで、又東方は北埼玉郡まで灣入して終に關宿の附近に達してゐた。文献では萬葉集などにも埼玉の津といふ語があるので證明され得るし、又貝塚の分布状態から云つて見ても

容易に領かれるのである。海が深く入り込んでゐたから岩槻あたり又は尙ほそれより二里程西北に當る貝塚村にも貝塚が發見された。更に東方に當つては下總の西北隅に位置する關宿邊にまで分布してゐるところから考察して見るといふと、貝塚の所在地はつまり海に極く近い邱陵の端であつた譯であるから、そこらまで海が入り込んでゐたことが容易に分るのである。

斯る次第であるから、其の當時に於ける相武間の交通は三浦半島から小舟でもつて房總半島に渡つてから行くといつた様な工合で隨分交通には困難したものである。

此の習慣は實にズット後世まで持續されたもので、三浦半島の走水から房總へ渡つてから武藏國へ行くのを順路と考へられてゐたのである。後世造船術のやゝ發達した時代には左程にも困難を感じなくなつたと思はれるのであるが、古代の小舟に乗つての交通は屢々海難に遭遇したことは敢て想像に難くはないのである。日本武尊の御東征の時に海上風波烈しくして、寵姫弟橘姫が御身代りに入水せら

れた悲劇は之を雄辯に物語つてゐる。そこで陸路でゆけるならば、東海道は相模から武藏へ出て、武藏の海岸を傳つて下總の國府の所在地たる國府臺に達して、それから常陸へも又上總、安房へも通ずることにしたいといふ所から始めて相武間の陸上交通が開けて來たものと思はれるのである。

以上を以て本篇の前論を終つたつもりであるから、こゝで暫らく足踏みをして兩國の國名につき考察して見たいと思ふ。鳥居博士は頻りに「ムサシ」は「モン、」であつて朝鮮語の麻のことである。麻を澤山に植えた地方であるからそれで物産の關係から國名となつたと説いて居られるが、他にも幾多有力な説もある様である。同じく物産の關係から云つて、武藏には澤山の牧場があり、武藏の馬は古代に於て頗る有名であり、常に朝廷へ向つて之を献上してゐた位であつたから「ムサシ」の「ム」は馬の「マ」の轉じたものでそれに「サシ」即ち城所謂ガヴァメント(縣)をつけて馬の國といふことから起つたと説く向きもある。

そこで今度は相模の國名如何といへば、元は枕詞をつけて「サネサシサガミ」と云つたことである。「サネサシ」の「サ」は單に發語であり、「ネ」は續で「サシ」は前記の如く城であつて、「山城サガミ」といふ起源であると説かれてゐる。山城國の相模郡を「サガラ」と讀み、又遠州及肥後の相良を「サガラ」と讀むから「サ」は髓かに「相」である。而して古事記には武刺國造、武刺國造と書いてある處から考へて見るといふと武藏相模の兩國は瑞西のオーバーワルデンとウンターワルデンの二邦の如く、殆んど一つの單位であつたものを「上」といふ字と「下」といふ字の區別の如く、互に逆さにして區別したのではあるまいか。之れは筆者の素人觀に過ぎないが、以て江湖諸大家に向ひ叱正を乞はんとする所である。

兩國間の陸路の交通の利便は尙ほモウ一つの理由より促進せらるゝことゝなつて來た。今日では利根川は下總と常陸の間を流れてゐるが、是は徳川時代に北の方の鬼怒川の流末に利根の本流を移した以來の事であつて、もとは利根

川は東京灣へ注いでゐた。荒川も素よりさうであつたら、そこでは是等の諸川が土砂を運んで來て、盛んに東京灣を埋めて行く結果、段々と下流の方に平地ができて來て武藏と下總とがながつて來る。従つて交通路も亦變つてきたのであつて、當初海上の風波を冒して東京灣口を船で渡つたのを廢し、東海道は相模から武藏それから下總へと道路を求める様になつて來て、そこで奈良朝末に至り、武藏國は東海道に編入されることになつたのである。

而して陸路の選定は官府の所在地の關係によつて著るしく左右せられるのは古今其の軌を同ふせるは勿論である。相模の方にはもと師長國と相武國此の二つの國造の名前が見えてゐた。相模川即ち馬入川の流域地方が相武國で、酒匂川の流域地方が師長國であつたらしい。段々其の後行政整理が行はれて來ると國造を二人置く必要もないから、中央に位する厚木の附近に一官衙にまとめてしまつたが、厚木附近では海岸通りの交通に没交渉でこまるといふところから、この役所が又海岸附近に移つて行つた。

それで現今の一號國道の如き路線が段々出来てくる様に
なつたと見るべきであらう。

かういふ次第で兩國間に陸上交通が頻繁になつて來た以來は統治の客體として見ても、此の兩國は單一のものと思はれることが一層ハツキリとしてきた。即ち嵯峨天皇の皇子の信、融、勤と仰せられる方々は、皆源氏の姓を賜つて相模守武藏守に任ぜられ、北條氏の當主は執權となるや、相模守若くは武藏守に任ぜられるといふ風で武相一體といふ觀念は愈々濃厚の度を加へて來た。今日京濱道路が帝國の模範道路として築造せられてゐるのを見るは洵に故ありと謂ふべきである。室町時代に足利直義が始めて後醍醐天皇の皇子成良親王を奉じて關東に下り十州（甲斐伊豆及關八州）を治めるといふことが建武式目に出てゐるが、此の十州の眞中は何處であるかといへば相武兩國に他ならぬ。相武兩國の中心に政廳を置いて此の十州を駕御しやう

といふ所から鎌倉の地に鎌倉府を置き、其の組織權限等は京都の室町幕府と同様にしたのである。それ位に相武は關東方面の重鎮である。今やまさに十月一日を期して大東京市は生れんとしてゐる。然らば地方制度として之を如何にすべきやは自ら明瞭であらう。大東京市をフランスのセイヌ府とするならば、武相兩國の殘りの部分は、セイヌ府を子持ち狀に圍んでゐるセイヌ・エ・オアズ縣に匹敵すべき一縣たらしむる事である。昔は三府五港の所在の府縣は皆府と稱せられて居た。新潟の如きも新潟府（最初の新潟府知事は西園寺公爵——但し故ありて御赴任なくして外遊せらる）であつた。然らば此の一大新縣をば横濱府若くは神奈川府と稱するに何の躊躇すべき所があらう。

切に此の事の實現を翹望するの餘まり敢てこゝに蕪辭をつらぬる次第である。
——八月五日稿——