

社会科編-7：東海道は道じゃない

矢澤 洋爾

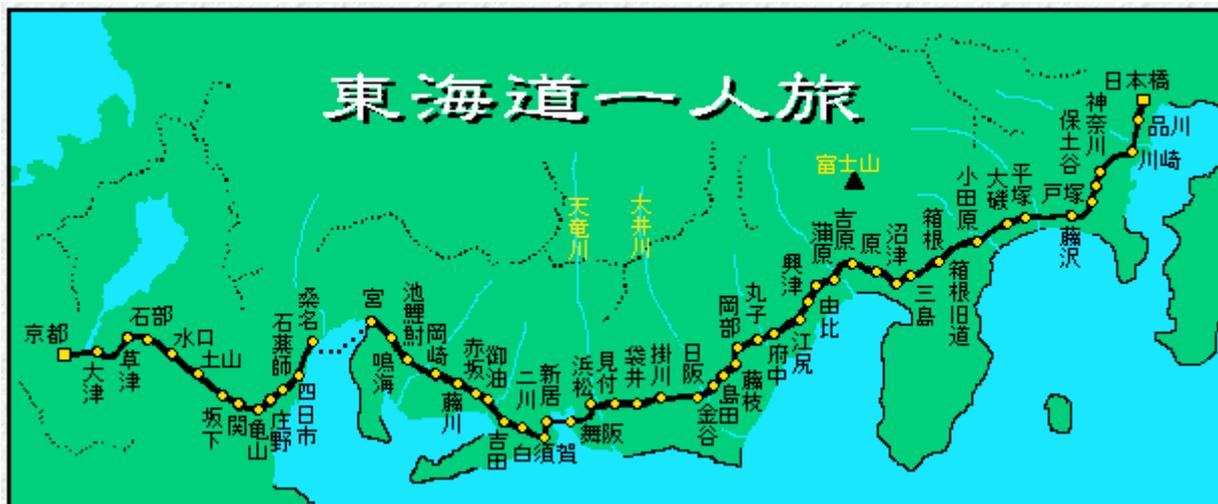


数年前、友人と関が原を旅した時の事。大垣で待ち合わせて関が原へ向かった。東海道本線の乗り場案内が何か変。後で良く見たら大垣から関が原まで東海道本線は二手に分かれていた。(図-1) なんでも明治の頃この場所の坂を登るのに当時の機関車の力不足で上り坂は機関車を二両つないで登ったとか。登りきった後一両の機関車を元に戻すために別ルートが必要だったことの名残である、とどこかで読んだ。左程きつい坂とも見えないし、これ程の坂なら東海道本線のほかにもあって良さそうに思えるが、真偽の程はどなたかお調べ頂けると有難い。



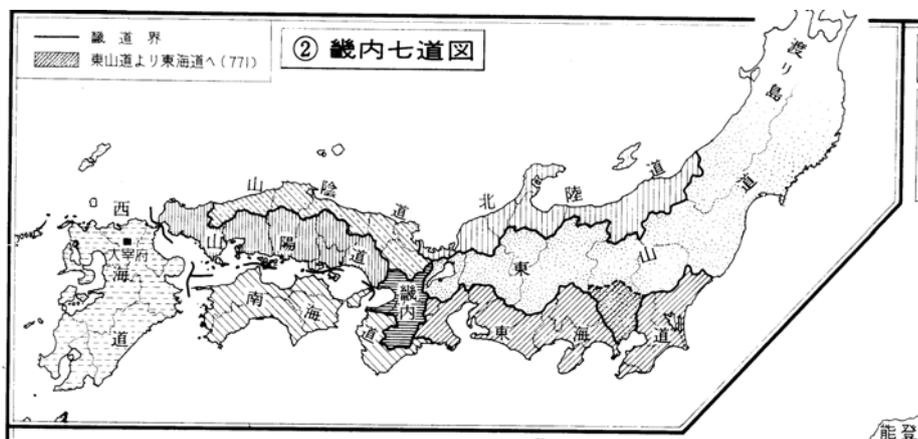
図-1) なんでも明治の頃この場所の坂を登るのに当時の機関車の力不足で上り坂は機関車を二両つないで登ったとか。登りきった後一両の機関車を元に戻すために別ルートが必要だったことの名残である、とどこかで読んだ。左程きつい坂とも見えないし、これ程の坂なら東海道本線のほかにもあって良さそうに思えるが、真偽の程はどなたかお調べ頂けると有難い。

関が原を歩いて、東西のメインの道路が国道1号線でないことに気付いた。そこは国道21号線。1号線はどこへ行ったかという、名古屋から南に向かい三重県は四日市、亀山をとおって鈴鹿峠をとおって京都に向かう。じつはそのルートこそかつての東海道の道だった。(図-2) 東海道53次が国道1号線になったのにどうして東海道本線はそれに沿えなかったのか？ 木



曾川、揖斐川、長良川の木曾三川を当時の土木技術で克服できなかったかも知れない。大垣から関が原までの坂を登るのさえしんどかったのだから。注意してみると東海道本線が東京を出てからいろんな川を横切る場合、おおむね東海道（1号線）より少し上流側の川幅が小さい場所を選んでいる。古代において東海道が宮から七里の渡しを使ったのも同じ理由・木曾三川の困難さが原因だったのかも知れない。秋葉原の鉄道博物館の資料室で調べたら、関西の財閥が関西線を私鉄としてすでに走らせていたことが原因の様にも思えるが、詳しくはここでは語れない。東海道本線の延伸の歴史を見ると、社会的利権の影響の大きさが手に取るように分かるはずだ。

東海道について調べていると東海道が道ではないことに行き当たる。もともと「東海道」についている「道」とは道路の意味ではなく行政区分であった。古代における行政区分「五畿七道」がそれである。（図-3）



五畿すなわち山城国（京都府南部）、大和国（奈良県）、河内国（大阪府南東部）、和泉国（大阪府南部）、摂津国（大阪府の大阪市と大阪府北部、兵庫県の神戸市以東）と七道すなわち東海道、東山道、北陸道、山陰道、

山陽道、南海道、西海道である。たまたま行政区分が主要な道に沿って細長く区画された結果が道路との混乱につながっている。明治に入って作られた北海道は東海道と一文字しか違わないがこちらを道路と勘違いする人は一人もいない。それが「道」の本来の姿だ。

お隣韓国を見ると事情はもっと明確だ。どの「道」も道路を連想させるものはない。（図-4）名前もわが国の様に東西南北を割り振ったような安易なものでなく、何か由緒正しさを感じるのは僕だけなのだろうか？



(06.07.19)