

# 厚木市史たより 第18号

平成30年3月1日

題字は渡辺華山筆「游相日記」から文字を抽出して作成したため、清音の「たより」としました。

## 墓を建てられなかった「英霊」たち ～戦争末期の軍の指示をめぐって～

厚木市史編さん委員会委員長

樋口雄一

日本は昭和十二年（一九三七）から始まった戦争で多くの戦死された方を地域で迎えてきました。特に戦死者が多くなる日中戦争以降は丁寧準備し、村を挙げて、村長から小学校の生徒も動員されて「英霊」の迎え、葬儀が行われていました。写真も作られました。

この頃は立派な墓も建てられて、軍人としての上等兵などの階位が刻まれているのが一般的であると思われま

す。その後、太平洋戦争が始まると陸・海軍軍人で戦死される方が著しく多くなりました。それまでの中国戦線からアジア全体へ戦死者が広がりました。

特に戦争末期になると制空権を失い、艦船による戦場への補給もできずビルマ、フィリピンなどで陸軍主力の多くの兵士達が餓死するという事態になっていました。海軍の場合も航空母艦を全て失い、戦艦も海没し、兵士の輸送船護衛の船も少なくなり輸



図1 荻野神社慰霊塔(上荻野 荻野神社)  
昭和29年(1954)建立

送も安全ではなくなりました。

ついには特攻機の玉砕、太平洋の硫黄島などの島々での全員玉砕が多くなりました。

当時、海軍基地横須賀では合同葬が実施され遺族は横須賀へ遺骨を受け取りに行っていました。英霊たちの地元では町村長の迎えなどはありませんが、盛大な葬儀は見られず、自粛されていました。その際は紋服、式服を着ることは認められず通常服<sup>11</sup>国民服に儀礼章・喪章を付けて参加することが決められていました。これは公葬・私葬にかぎらず守られていました。

「英霊」として故郷で迎えた遺族達は悲しみを抑えて墓を建てようという想いをもったのは当然のことであつたと思われま

す。しかし、戦争末期には墓を建てることはできなかつたと考えられます。墓石が入手出来なかつたということでもありません。一通の軍からの通達文書があり、これが墓を建てられなかつた理由を示していると思われま

す。この文書は荻野村へ昭和十九年（一九四四）一月にあつた軍からの通達です。通達の表題は「墓碑建設指導要領」で、この要領の内容の概要には以下のように書かれています。

この第一は墓碑を先祖代々の墓に設置し、現住所に墓を作る傾向があるがこれは認められない。その理由は祖先の觀念を薄くし、無縁墓を増やすことになる。したがって先祖代々の墓に合祀すべきである。第二は戦死軍人の武勲顕彰のため別個に墓を建設することは、墓はどこまでも祖先と家との問題であること、さらに靖国神社や地方

には忠霊塔があることでもあり、個人が別個に建てるのは一考すべきこと、第三には国の興亡に関する大戦中であり、我々は全ての物資を戦力増強に捧げるべきであること、戦死者の墓碑を立派に作るの是一家の事であり墓碑建設の手間暇は増産に振向くべきであること。墓碑建設費用は国防献金して戦費に充てるべきである。

などの理由を挙げて墓碑建設を見合わせる指導をするように指示しているのです。これが「英霊」として華々しく戦場に送り出し、名誉なこととして報じられていた戦死者に対する処遇でした。戦死者を出した家の遺族に、すでにある家の墓に「合祀」し、これとは別に靖国神社や忠霊塔があり個人が別個に墓を建てるべきでないこと、墓を建てる費用、時間、手間はすべて献金、労働をして国に捧げるように要求しているのです。

また、墓碑は今後の七回忌をめどに考えるように通達しています。その頃には戦争は終わっていると考えていたのでしょう。当面は墓を建てるなど指示しているのです。この公文書の本文は長く紹介しきれませんが、軍は墓の建設をやめて、全ての時間と費用を戦争に使えと指示しているのです。当時は軍の指示は絶対ですから通達を受けた役場や家では反対などできなかったと考えられます。「英霊」を迎えた残された遺族達はどう思われたのでしょうか。こうした軍の直接的な通達の存在は今までもほとんど知られていないと考えられます。

実際に最も戦死者が多くなつた昭和十九年～二十年には墓は建てられなかつたと思

われます。こうした通達を押し切って新たに墓を建てた場合はあるのでしょうか。これから市内で調査をしていき、こうした事実があったかどうかを明らかにする作業も厚木の近代市史の課題の一つであろうと思います。

なお、この公文書は荻野村役場文書「昭和十八年陸海軍恩給扶助料其ノ他手続関係書類」にあります。残されている公文書には、当時の様々な暮らしの様子が判る文書が含まれています。

## ヤマトタケル伝承と古代東海道

厚木市史編集委員会委員 永井 肇

### 1 ヤマトタケルとは

「さねさし 相武の小野に 燃ゆる火の」

火中に立ちて 問わし君はも」

これは、『古事記』のヤマトタケル東征伝承（『古事記』では「倭建命」、「日本武尊」、「常陸国風土記」では「倭武天皇」と表記しますが、本稿ではすべて「ヤマトタケル」というカタカナ表記に統一します。）のなかで、妻の弟橘比売が走水（浦賀水道）でよんだ歌として載せられているものです。ここに登場する「小野」を厚木市の小

野にあてる説が古くからあるとともに、小野にはヤマトタケルを祭神とする小野神社が、また温水には弟橘比売を祭神とする吾妻神社が存在します。そこで厚木とヤマトタケルについて考えてみます。

ヤマトタケルは、幼名を小碓命といい、父は景行天皇、母は播磨の稲日大郎女です。これらは記紀に共通する記述ですが、人物像となると、両書に大きな違いが認められます。まず、『古事記』では、兄を殺すなど勇猛なために父から遠ざけられ、各地の賊や蕃神の平定に疲れ果て、東征の帰路、伊勢でこの世を去ったという悲劇的英雄として語られています。『日本書紀』では従順な皇子として描かれています。また、東征経路や伝承の内容も両者には少なからず違いが認められ、『書紀』は以下に述べる小野の火難を駿河の焼津での出来事とし、全体的に簡略化した記述になっています。

ところで、これまでの研究で、ヤマトタケルは伝承上の人物であり、以下に述べる『古事記』の小野での説話は「相武国造」との衝突を、また走水での海神の妨害は三浦半島に勢力をもつ「鎌倉別」との争いを、そして東国からの帰路、足柄坂での神との戦いは「師長国造」との対立と平定をそれぞれモチーフにしたものと考えられています。ヤマトタケルがこの三つの争いに勝利したということは、のちの相模国域を支配した国造国がこのような段階を経てヤマト政権の支配下に入ったことを象徴するものといわれます（荒井秀規「神奈川古代史素描」『考古論叢神奈河』七）。

### 2 東征伝承と小野の火難

『古事記』には東征に先だって次のような話を

載せています。父の命で追放同然の旅に出たヤマトタケルは、西征に際し熊襲建を討ち、勇者としての「タケル」の名を贈られます。ついで出雲では、偽りの刀で出雲建を欺いて殺し、ヤマトに帰還すると、今度は東征を命じられます。東征を前に齋王として伊勢にいる姨の倭比売命を訪ねたヤマトタケルは、「天皇すでに吾に死ねとおぼしめすなり」と泣きながら訴えます。それに対して、倭比売命は、草那芸剣と御囊を与え、「若し急の事有らば、この囊の口を解きたまえ」と言って送り出します。その後、尾張国造の祖、美夜受比売と結婚の約束をして東国に向かいます。それでは以下に小野における伝承を引用してみます。

故ここに相武国に到りましし時、その国造詐りて白しく、「この野の中に大沼あり、この中に住める神、甚速振る神なり。」とまをしき。ここにその神を看行はしに、その野に入りましき。ここにその国造、火をその野に著けき、故、欺かえぬと知らして、その姨倭比売命の給いし囊の口を解き開けて見たまえば、火打ちその裏にありき。ここにまずその御刀もちて草を刈り撥ひ、その火打ちちて火を打ち出でて、向火を著けて焼き退けて、還り出でて皆その国造等を切り滅ぼして、即ち火を著けて焼きたまいき。故、今に焼遣と謂ふ。

（倉野憲司氏校注の岩波文庫による）

これをまとめると、ヤマトタケルが相武国に入ったところ、その地域の国造が、「この野原の中に大きな沼があります。その沼には乱暴な神が住んでいます。」といったので、それを見ようと野原に入ったところ、国造は野に火をつけます。欺かれたことを知ったヤマトタケルは、刀で草を切り払うとともに、叔母からもらった囊の口を開



図1 横須賀市 走水海岸

野」を厚木市の小

け、中に入っていた火打石で火をつけて向火により火難を退けました。そして、国造らを切捨て、火をつけて焼いてしまったので、この地を「焼遣」というと伝えていきます。これがいわゆる焼津の火難の内容ですが、『古事記』は続けて次のように述べています。

ヤマトタケルが走水の海を渡ろうとしたとき、海の渡りの神が浪を荒立て、ミコトの乗った船は前に進むことができなくなりました。そのとき、弟橘比売が、「わたしがあなたに代わって海に入りましょう。あなたは任務を果たして、お返事を天皇に申し上げてください。」といって入水して神の怒りを鎮めたことで、ヤマトタケルは無事に



図2 想定古代相模国交通網図(①高座国府 ②足柄国府 ③大住国府 ④余綾国府) (『鎌倉・横浜と東海道』所収 道路を色分けし、原図を修正しています。)

渡海できたというものです(図1参照)。冒頭の歌はこの時の弟橘比売の心情が表れています。

その後、東国から蝦夷の地を平定したヤマトタケルは、足柄坂の麓の坂本(南足柄市関本に比定される。)における坂の神との戦いにも勝利して甲斐へと移動していきます。その際、坂の上に立って、「吾妻はや(我が妻よ)」と言ったことから、足柄山から東の国をアズマと呼ぶようになったといわれます。

上記の東征ルートから、初期の東海道は相模国内において三浦半島を横切って走水から上総にわたっていたことがわかります。都に近い国を「上」、遠い国を「下」とするのには、現在の千葉県は、北が下総、南が上総となっているのはそのためであり、アクアラインをイメージしてもらえばわかりやすいと思います。

このようにヤマトタケル伝承にみえる東征ルートには、古代の相模の道を復元する手がかりがあるので、以下で当時の交通路を考えてみたいと思います。

### 3 律令に決められた駅制と駅路

「すべての道はローマに通ず」の諺で知られるように、古代ローマでは、すでに紀元前四世紀にアッピア街道の建設が始まったようです。やや遅れて中国では秦の始皇帝によって馳道といわれる道路の建設が命じられたことが知られています。

一方で、日本における道路の記録は、いわゆる『魏志倭人伝』に、「土地は山険しく深林多く、道路は禽鹿の径の如し」とみえるのが最初だと言われます。これは、紀元三世紀に日本の対馬にきた中国の使者の感想です(武部健一『道路の日本史』)。

さて、日本の律令国家の全国支配には、迅速な交通・通信の整備が不可欠でした。駅制の整備についてはすでに大化二年(六四六)のいわゆる改新の詔の第二条にみえていますが、実際は天武朝(六七二―六八五)以後に始められ、大宝令で体系化されたと考えられています。『古事記』が書かれたのは、大宝令制定から十年余りがたった和銅五年(七一三)でした。

駅制のもとになる駅路は、畿内から東海道など七道の駅家を結ぶようにして伸びていました。駅路は緊急連絡や公文書の通送、要務に携わる官司の通行などに備えたもので、身分による刻みの入った駅鈴をもった官人がそれを鳴らしながら通行しました。

さて、この道路の実態については、かつては、踏分道から発達した自然の通路を若干整備した程度の狭くて曲がりくねった小道と考えられ、その復元は困難だとされてきました。それは江戸時代の街道でさえ道幅二間(約三・六尺)程度の道であることから、より貧弱だと考えられたことは無理もないことでした。

ところが、昭和の終わりから平成にかけて、開発にともなう発掘調査が進んだことから、各地で古代の直線的な駅路の存在が明らかになりました。

関東地方では、埼玉県所沢市の東の上遺跡で、道幅十二尺の直線道が確認された、東山道武蔵路(図2では奥州古道)の事例があげられます。この遺跡の溝からは、七世紀後半の須恵器の蓋などが見つかっており、当時この道が機能していたとみられます。そもそも東山道武蔵路とは、宝亀二年(七七二)に武蔵国が東山道から東海道へと所属替えになる以前の駅路です。これに関する『続

日本紀』の記事には、武蔵国府（東京都府中市）に向かう本来の東山道の不便さとともに、夷参駅（座間市に比定され、のちに浜田駅が置かれると廃止されたと考えられています。）から武蔵国府に向かう連絡路の存在が記されています。つまり、相模川を隔てた厚木市の対岸を古代道が貫いていたことがわかります。

#### 4 『延喜式』にみえる東海道と駅家

『養老令』の厩牧令には、三十里（約十六段）を基準に駅家を設置し、そこに所定の駅馬を置くことが規定されています。また、平安時代の十世紀に編さんされた『延喜式』（兵部式）駅伝条によれば、相模国は東海道に属し、「駅馬 坂本廿二疋。小総・箕輪・浜田十二。」とみえています。坂本に他を上回る駅馬が置かれていたのは峠越えに備えた措置と考えられます。駅路の復元は駅家の所在地を求めてそれをつないでいく作業を通しても行われてきました。

その復元の歴史は、江戸時代後期の天保十二年（一八四一）の『新編相模国風土記稿』に遡りますが、明治時代になってからも、その所在地を探る動きは盛んで、榑岡良弼氏の『日本地理志料』や吉田東伍氏の『大日本地名辞書』をはじめ、多くの先人がそれぞれに取り組んできました。これらの業績は木下良氏が『神奈川の古代道』で整理されています。

これを見ると坂本駅を関本に、小総駅を小田原市国府津付近に、浜田駅を海老名市浜田に求めることで諸説ほぼ一致しています。中でも、小総駅の復元の根拠になったものは、『大和物語』の「小総駅といふところは、海辺になむありける。」という記述です。

一方で問題になるのは、箕輪駅です。沼田頼輔氏が大正時代に大磯町に比定した以外、木下氏が整理する以前は、いずれも秦野市から伊勢原市にあてています。現在小田急線鶴巻温泉駅近くには石碑が建っており、両市の市史も基本的にこれらの立場を継承しています。

しかしながら、こうした説は、相模国府の位置がはっきりしない段階に書かれたものが多く、現在は、奈良時代から平塚市内にあったという理解でほぼ共通認識されています。そして、国府域の構之内遺跡第三地点と東中原E遺跡第四地点（ともに平塚市）で、両側に側溝を持つ幅約九・五メートルの道路遺構が発見されており、これを東海道にあたる説がある（田尾誠敏・荒井秀規『古代神奈川の道と交通』）ことから、箕輪駅も平塚市域にあったとみる説が有力ですが、明確な結論には至っていません。

#### 5 市内を通った古代道

それでは改めて初期の東海道を考えてみます。延暦年間（七八二〜八〇五）に富士山の噴火に伴い、富士の焼砕石が道を塞いだため、足柄路を廃し、管荷（箱根）路を開くとみえます（『日本紀略』）。足柄路廃止とともに管荷道が開かれたことは、噴火する以前に何らかの道が存在したからだと考えられます。翌年には早くも「管荷路を廃して足柄旧路に復す」（『同書』）と述べられており、その後足柄路が使われたことは、昌泰二年（八九九）の、いわゆる「餓馬の党」の蜂起によって足柄に閉が置かれたことからうかがえます（『類聚三代格』）。武部氏は古代における危機管理として、迂回路の存在を指摘しています（前掲書）。

一方、荒井氏は、相模国内には奈良時代には海

岸部と内陸部に二本のルートが併存したと指摘しています（図2参照）。丹沢山麓や丘陵の律令制以前の在地首長の勢力拠点を結ぶ交通路を継承した内陸ルートは、これを伝路とみる説もあります（木下氏前掲書）、いずれにしても、のちの矢倉沢往還に近いルートとみることができません。古代官道が現在の高速道路のルートと重なることは度々指摘されており、矢倉沢往還は多くの地点で東名高速道路と並行しています。

そのように理解すると、厚木市内を初期の東海道が通っていたと考えられます。承和二年（八三五）には、流れが速いため鮎川（相模川）に浮橋（板を渡した小舟を綱などで結びつけたもの）を置いたという記述があります（『類聚三代格』）。推測を逞しくすれば、この浮橋を厚木市域に求め、九世紀にも浜田駅につながる官道が機能していたと想像することもできます。弟橘比売の歌にみえる「小野」の背景には、初期の東海道のルートがあとと思われれます。

#### 新刊『語り継ぐふるさと 厚木の口承文芸』

◆価格 410円 242頁 A5判  
◆厚木市役所1階市政情報コーナー、文化財保護課で販売しています。

#### 厚木市史たより 第18号

平成30年3月1日発行  
編集 厚木市教育委員会文化財保護課  
発行 厚木市  
住所 神奈川県厚木市中町三ー一七ー一七  
電話 〇四六ー二三五ー二〇六〇  
FAX 〇四六ー二三三ー〇〇八六

「厚木市史たより」は厚木市ホームページにも掲載しています。