

1 - 1 - 2 交通変遷と街道の整備実態、機能・役割

わが国は、戦後の高度成長期を経て成熟社会を迎えるにあたって、価値観の再考の兆しがある。現代社会の骨格を形成する交通網は、400年以上前に整備された街道が基となっており、街道の担ってきた役割が地域の文化となっている。本調査は、街道の持つ機能・役割について改めて着目し、街道の持つポテンシャルを再確認しながら、地域づくりに活かしていく事に資する資料をまとめるものである。

(1) 交通変遷と街道の整備実態

交通とは、①人のゆきき。ゆきかよい。②運輸・通信の機関による人の往復、貨物の輸送、通信などの総称。(広辞苑)とある。

わが国の交通は、京の都を中心とした『五畿七道』にはじまり、鎌倉を中心とした『鎌倉街道』、江戸を中心とした『五街道』の整備、明治期の鉄道網、昭和の高速道路・鉄道網、平成の情報通信網と変遷してきた。ヨーロッパにおいても、ローマ帝国のアッピア街道(紀元前312年)にはじまる道路網、産業革命以降の鉄道網、自動車発明以降の道路網の整備と同様の変遷をしている。

交通網の整備には、時の権力者による統治という背景(と同時に整備の中心的な役割)が必ず存在する。しかし、整備された交通網では、人や物資、情報がゆきかい、地域や文化が形成され今日に到っているのは、今も昔も変わらないのである。

わが国における現在の交通網の骨格は、400年以上も前の江戸幕府によって整備された街道が骨格となっているのが地図を見れば一目瞭然である。

明治期には、街道に沿って鉄道網が形成され、昭和には、国道や高速道路が整備された。

江戸期には、街道を通じて人や物資・情報がゆきかい、宿ではそれらの伝播に大きな役割を果たし、独自の文化が形成された。街道は、「東海道中膝栗毛」などの書物や「東海道五十三次」などの浮世絵によって庶民の旅行への関心が高まり、伊勢などの社寺詣に赴く旅行者によって賑わった。当時の様子については、外国人旅行者によっても紀行文が多く残されており、江戸幕府の統治機能を担うだけでなく、わが国の文化形成や景観形成にも大きな役割を担っていたことが分かる。



(出典：地図で訪ねる歴史舞台/帝国書院)

・「この国の街道には毎日信じられないほどの人間がおり、2,3の季節には住民の多いヨーロッパの都の市街路と同じくらいの人が街道に溢れている。(中略)1つにはこの国の人口が多いこと、また1つには他の諸国民と違って、彼らが非常によく旅行することが原因である。」

「西海道の一部と東海道では、その間にある町や村を除いて、木陰をつくって旅行者を楽しませるように、松の木が街道の両側に狭い間隔でまっすぐに並んで植えてある。雨に対しては、簡単な排水口があって、低い畑地に流れるようになっているし、見事な土堤が高く築かれているが、これは流れる雨水を防ぐためである。」(ケンペル 著、斉藤信 訳「江戸参府旅行日記」平凡社東洋文庫)

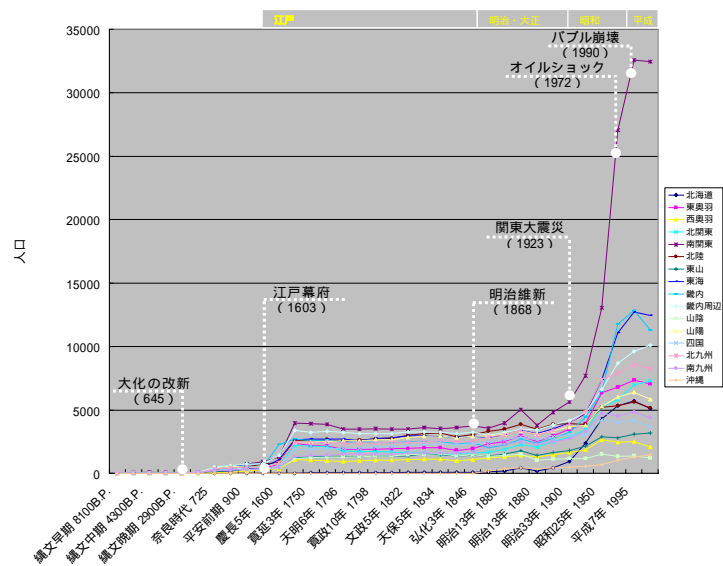
・「おそらくアジアのどんな国においても、旅行ということが、日本におけるほどこんなに一般化している国はない。自分の領地から江戸へ行き来する大名の絶え間ない行列・活発な国内商業・その貨物の集散地大坂にはこの国のあらゆる地方から売手や買手が殺到するし、また巡礼旅行も非常に盛んである。」

「一般に道幅の広い街道には地形の許すかぎり両側にモミ・イトスギ・コノデガシワなど蔭の多い樹木を植え、また、必要に応じて堀・堤防・水路を設けている。」(ジーボルト 著、斉藤信 訳「江戸参府紀行」平凡社東洋文庫)

明治期には、開国と同時に西洋の文化が流入したように、交通についても蒸気機関車もたらされ驚異的なスピードで整備が進められた。(2万キロのネットワーク完成)一方、道路は、五街道期のままの構造でほとんど整備がされず氷河期を迎えた。(ヨーロッパでも蒸気機関車が開通した1830年以降同様の状況となった。この当時、ローマ期に整備された道路がないがしろにされ、荒れ放題となった。)

戦後昭和期以降は、ラルフ・J・ワトキンスによる「日本の道路は、信じ難いほど悪い。工業国にしてこれほど完全にその道路網を無視してきた国は、日本のほかない」というレポートに端を発して、道路整備が急進的に進められ今日に到っている。また、特に街道沿いの関東地区では、爆発的に人口が増加するとともに、宿の外側に新興住宅地が建設され同時に自動車の台数が増えたため、街道は国道として姿を変えて整備され、多くの交通を裁くためにバイパスなどが経済の発展のため交通機能優先に整備された。

[地域別人口推移]



(資料：明治維新までは、鬼頭宏「人口から読む日本の歴史」1920年以降は、総務省「国勢調査」)

(2) 交通変遷調査

交通変遷の整理

交通網は、太古のけもの道から、江戸時代の街道、近代の鉄道・高速道路網にいたるまで様々な形態が、時世に応じて存在している。

交通変遷の整理は、古代からの時間軸で区切って俯瞰してみると、交通網の形態によって6期に区分して整理することとしている。区分は、1.古代～平安時期 2.鎌倉期 3.室町期 4.戦国期 5.江戸期 6.近代期 として整理をする。

時代	縄文	弥生	奈良	平安	鎌倉	室町	江戸	明治	大正	昭和	平成
西暦	-300		-793	-1191	-1333	-1602	-1867	-1911	-1925	-1988	1989-
期	古代～平安				鎌倉	室町	戦国	江戸	近代		

時世（時代）による交通網整備の変遷と街道（道）の果たした役割について、時間軸（古代～近代）を中心にトピックと共に以下に整理する。（参考文献：丸山雍成・小風秀雅・中村尚史編『日本交通史辞典』、国土技術政策総合研究所資料『国土形成史から見た社会資本整備』）

時代	年	期
縄文・先土器・弥生	0	古代 平安
	100	
	200	
奈良	300	
	400	
	500	
	600	
	700	
平安	800	
	900	
	1000	
	1100	
鎌倉	1200	鎌倉
室町	1300	室町
	1400	
	1500	戦国
江戸	1600	江戸
	1700	
明治	1800	近代
大正・昭和	1900	
	平成	

[1. 古代～平安時期]

・交通網整備の状況と役割

【原始時代】

交通網：陸上は、「けものみち」に近いもの。海上は、多数の丸木舟の出土により各地で発達していたことが推定されている。

役割：黒曜石や玉類、あるいは各地の特産物の遺跡における発見状況より、かなり広範囲に交易流通が行われていたことが推察できる。また多数の丸木舟の出土により、水上交通が各地で発達していたことが推察される。

【大和時代】

交通網：陸上は、飛鳥京や藤原京が建設されると、七世紀初めからは大和・河内の幹線道路が整備された。やがて律令制が施行されると、これらの道路を整備拡大または新設して駅伝制が布かれた。京師と大宰府あるいは各国府を結ぶ山陽道・東海道などの七本の幹線道路（五畿七道）や、国府と郡家(郡衙)を結ぶ伝馬の道もでき、公用旅行者のために通送や旅宿の便がはかられ、交通・通信の施設網が全国に張りめぐらされた。駅路上には関割があり、非常の警備にあたった。水上は、遣隋使や遣唐使を数次にわたって派遣しているほどで、沿岸交通や瀬戸内海の舟運はきわめて盛んであった。

[律令体制化での地方区分と五畿七道の整備状況]



(出典：地図で訪ねる歴史舞台/帝国書院)

役割：駅や伝馬の施設は公用旅行者のためのものであったから、庶民は食糧や寝具まで携帯して旅行した。調庸の運脚や防人・衛士その他の役民の往来も盛んであったか、その労苦が大きかったことは、その救済を命じた詔や『万葉集』などで知ることができる。官物の輸送には官船のほか民間船も徴用された。また、淀川をはじめ各地の河川や湖沼も水上交通に利用されていた。

【平安時代】

交通網：律令制の崩壊とともに駅制も衰退し、駅家や駅子も国家の支配を離れて駅の機能を果たさなくなった。代わって国司が公用旅行者に宿所や食糧・馬・船などを供給する義務を負うことになる。

役割：貴族の社寺参詣も国司の設営によって行われた、宿所は仮設されたり民家や寺院があてられた。旅の実情は『土佐日記』『御堂関白記』『更級日記』、鎌倉時代初期の『後鳥羽院熊野御幸記』などによって知ることができる。荘園の発達とともに平安時代中期から鎌倉時代にかけては荘園の年貢の輸送が著しく増加したが、陸上輸送に比べて水上輸送は低廉であったから、各地に港津ができて、米などの重量物資は水路によることが多くなった。

時代	年	期
縄文・弥生・先土器	0	古代 平安
	100	
	200	
奈良	300	
	400	
	500	
	600	
	700	
平安	800	
	900	
	1000	
	1100	
鎌倉	1200	鎌倉
室町	1300	室町
	1400	
	1500	戦国
江戸	1600	江戸
	1700	
明治	1800	近代
大正・昭和	1900	
平成	2000	

- ・我国で初めて全国的な規模の道路整備がされた時代であり、当時、既に現在の高速道路に匹敵する道路網が高い規格で整備されていた。
- ・五畿七道は、律令制度、中央集権体制を支えるために整備されており、都を中心とした放射状で、各地方の国府を直線的に結ぶものだった。また、駅馬、伝馬の制が成立した。
- ・当時の交通は、官人・公使の移動、政令の伝達が中心であり、一般庶民の移動も税の移送等、公的なものがほとんどであった。

時代	年	期
縄文・先土器・弥生	0	古代
	100	
	200	
奈良	300	平安
	400	
	500	
	600	
	700	
	800	
平安	900	鎌倉
	1000	
	1100	
鎌倉	1200	室町
	1300	
	1400	
室町	1500	戦国
	1600	
江戸	1700	江戸
	1800	
明治	1800	近代
昭和	1900	
	平成	

[2. 鎌倉期]

交通網：鎌倉幕府の成立後は、京都と鎌倉間の交通が発達（東海道）する一方、京都または鎌倉への各地からのになり、鎌倉街道などの名になった。

役割：幕府は鎌倉ー京都いて駅制を整備し、宿ごと備させ、また飛脚の行程を路や並木にも留意した。駅の名は平安時代末期から用いたが、鎌倉時代以後は宿があった。古代の関所は軍事なものであったが、鎌倉時行税を徴収する経済的なも港における津料や河岸の河主や地頭の財源となった。地や山麓などの宿には遊女旅人の滞留や遊興に応じた。熊野詣が平安時代中期から盛んであったが、やがて武び、鎌倉時代末期には伊勢詣が盛んになり、庶民の参詣も始まった。

【 鎌倉街道概要図 】



(出典：日本交通史/吉川弘文館)

往復が盛んを残すこと

間に宿を置に早馬を常規定し、道に代わる宿いられてい一般的とな的・警察的代からは通のとなり、手は荘園領河川の渡渉などもいて、社寺参詣は貴族の間で士社会に及参宮や高野

- ・政治の中心である鎌倉を中心にした鎌倉街道の整備等、東国の道路が整備された。
- ・京都への一極集中から京都と鎌倉の 2 極構造となり、2 極を結ぶ東海道の機能が強化された。
- ・宿が成立、発展し、単なる交通集落的構造から経済中心地として都市化するようになった。

[3. 室町期]

交通網：鎌倉期に準じる。

役割：馬借・車借など専門の交通業者が年貢米や商品の輸送に活躍した。建武新政時に新関を禁じ関銭を廃止することなどがあったが、室町時代には、社寺・国司・豪族などが種々の名目を設けて関所を濫立して関銭を徴収した。旅行が容易ではなかったことは一条兼良の『藤河の記』にも記されている。しかし商品経済の発展に伴って海上輸送が発達し、定期船や廻船が出現し、瀬戸内海のほか日本海や琵琶湖畔にも港津が栄え、さらに遠く遣明船も出された。

時代	年	期
縄文・先土器・弥生	0	
	100	
	200	
奈良	300	古代
	400	
	500	
	600	
	700	
平安	800	平安
	900	
	1000	
	1100	
鎌倉	1200	鎌倉
室町	1300	室町
	1400	
	1500	戦国
江戸	1600	江戸
	1700	
明治	1800	近代
大正・昭和	1900	
	平成	

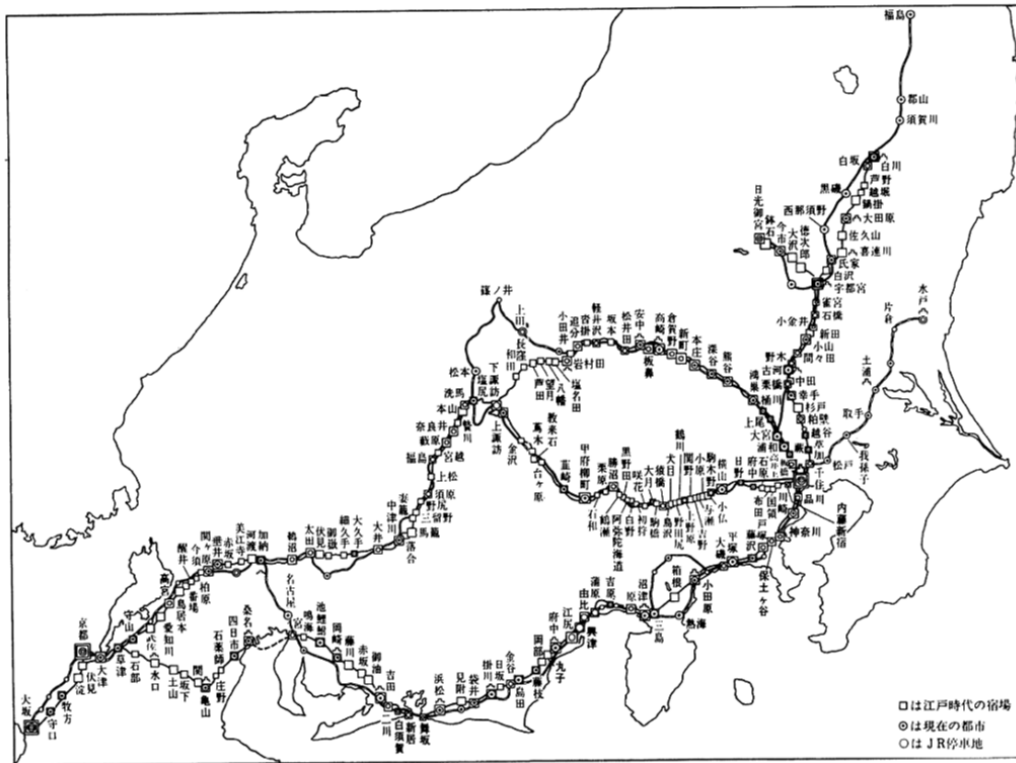
[4.戦国期]

諸大名は領国内に独自の交通政策を施し、道路を修理し、橋銭や渡船賃の規定などをしたが、特に北条・今川・武田・上杉・徳川などの東国大名が宿を設けて伝馬制を布いたことは近世のその起源となった。織田信長が関所を撤廃し、道路や橋梁を架設したことは豊臣秀吉にも受けつがれ、ことに多年にわたって西日本の海上を横行していた海賊を制圧したことは、その後の航海を安全なものとした。

[5.江戸期]

交通網:陸上交通は、関ヶ原の戦の翌慶長六年(一六〇一)には東海道の宿駅を定め、伝馬制を実施したが、ついで中山道などに及ぼし、幕府の直接管理する五街道の宿駅制を整備。のちには、それを専管するものとして道中奉行を置いた。また主要地点には関所を置いて警察的な任務を持たせた。諸藩もほぼそれに準ずる交通政策を執り、大藩では領界に口留番所を置いて、出入国者を取り締まるとともに、物資の移出入を規制した。五街道は、江戸幕府、藩幕体制の安定のために、中央集権的に整備されたものであると言え、脇街道とともに、参勤交代制度によって、整備されていった。

[五街道図]



(出典 : 日本交通史 / 吉川弘文館)

五街道には、日本橋を起点として、一里ごとに一里塚が築造されていた。一里塚は、五間四方の小山形の塚上に1本から数本の榎を植えたものであった。また、街道沿いには、杉や松、柏、榎などの並木を植えていた。

水上交通は、瀬戸内海は物資や旅行者に多く利用されたが、江戸一大坂間をはじめ廻船による貨物の運搬は盛んであり、湖沼・河川も運航の可能な限りは利用された。

役割 : 参勤交代や物資の運搬、旅行も一般に容易となり、庶民が参拝・湯治・観

時代	年	期
縄文・先土器・弥生	0	古代 平安
	100	
	200	
奈良	300	
	400	
	500	
	600	
	700	
平安	800	
	900	
	1000	
	1100	
鎌倉	1200	鎌倉
室町	1300	室町
	1400	
	1500	戦国
江戸	1600	江戸
	1700	
明治	1800	近代
大正・昭和	1900	
平成	2000	

光などの目的で遠隔地に赴くこともしばしば行われるようになった。旅籠屋や茶屋、雲助なども多く利用された。しかし伝馬制度は古代の駅制に類似するもので、公用旅行者には人馬の供給など多くの便益を与えたが、その負担は宿や助郷に転嫁された。そのために宿・助郷の疲弊ははなはだしく、ほとんどその制度が維持できなくなる直前に江戸幕府が崩壊した。

- ・ 街道には並木が整備されていること
- ・ 側溝が整備されていること
- ・ 沿道の人が道路美化をしていること
- ・ 旅行者がヨーロッパと比べて多いこと
- ・ 道路標識が整っていること

時代	年	期
縄文・先土器・弥生	0	古代 平安
	100	
	200	
奈良	300	
	400	
	500	
	600	
	700	
平安	800	
	900	
	1000	
	1100	
鎌倉	1200	鎌倉
室町	1300	室町
	1400	
	1500	戦国
江戸	1600	江戸
	1700	
明治	1800	近代
昭和 大正	1900	
	平成	

[6.近代期]

【明治時代】

交通網：明治維新後の交通は、制度と交通機関の両面にわたって、大きな変化を経験した。

[陸上交通] では、

諸道関門の廃止(明治 2 年(1869)正月)

…商品経済の発展と交通量の増大

津留の禁止(明治 2 年(1869)9 月)

…商品経済の発展と交通量の増大

宿駅制度の廃止(明治 5 年(1872)1 月)

…東海道の宿駅制度廃止(その他の街道は、8 月末かぎり廃止された。)また、宿駅制度の廃止と前後して人馬継立も駅制にかかわらず四～五里までの継ぎ通しが認められるようになり、大八車・人力車・馬車などの通行も認可された。

馬車の営業開始(明治 2 年(1869)9 月)

…外国人の自家用馬車がすでに幕末期にあらわれていたが、東京－横浜間で日本人の営業が始まる。宿駅制度廃止ののちは、官営郵便物の通送と結びついて、東京－高崎間、東京－八王子間、東京－宇都宮間、京都－大阪間などに一斉に登場した。

…明治 10 年代には、製糸・織物などの在来産業の発展や、道路の改修、河川の架橋の進展に伴い、かなりの発展をみた。しかし世界はすでに鉄道時代に入っていたため、西欧の近代初期にみられたような繁栄を期待することはできなかった。

鉄道開通(明治 5 年(1872))

…新橋－横浜間の鉄道開通

…明治 20 年代には新橋－神戸間の開通(明治 22 年 7 月)、上野－青森間の開通(明治 24 年 9 月)、上野－直江津間の開通(明治 26 年 4 月)などが相つぎ、ほぼ三十年前後には、鉄道を中心とした資本主義的陸運体系が確立することになった。

馬車鉄道の開業(明治 15 年 6 月)

…馬車と蒸気鉄道の間形態としての馬車鉄道を営業する東京馬車鉄道会社が開業(新橋－日本橋間)。以来、各地に登場した。また明治中期から大正期には、人車鉄道もあらわれた(たとえば小田原－熱海間)。

明治中期

…市街区を中心に電車の導入がすすみ、末期から大正期には郊外や都市間へも進出した。

[創業時の鉄道線路図]



[国有鉄道線路図- (昭和 11 年度末)]



[国有鉄道線路図- (昭和 25 年度末)]



(出典：日本交通史/吉川弘文館)

時代	年	期
縄文・先土器・弥生	0	古代 平安
	100	
	200	
奈良	300	
	400	
	500	
	600	
	700	
平安	800	
	900	
	1000	
	1100	
鎌倉	1200	鎌倉
室町	1300	室町
	1400	
	1500	戦国
江戸	1600	江戸
	1700	
明治	1800	近代
大正・昭和	1900	
平成	2000	

明治 30 年代

…自動車が登場され、大正末期にはバスやトラックによる貨客輸送も盛んになった。航空機は明治四十三年にはじめて導入され、大正末期には定期航空路も開設された。

【水上交通】では、

川蒸気（明治 10 年代）

…高瀬舟・艀舟などによる河川舟運も、維新後の貨客移動の増加に伴って盛んになり、明治 10 年代には利根川・江戸川・淀川などに川蒸気があらわれた。また明治 10 年代末から明治 20 年代には、利根運河や琵琶湖疎水などの建設も行われたが、三十年代以後は鉄道網の伸展によって旅客から貨物へと急速な衰退がすすみ、大正末期には自転車・自動車の普及もあって、致命的な打撃をうけることになった。

大阪商船・日本商船の開業（明治 17・18 年）

…海運では、旧来の和式帆船に対して洋式帆船と汽船の導入がすすみ、大阪商船・日本郵船の開業や外国航路の開拓によって、明治 20 年代末には汽船の覇権が確立した。またこうした変化のなかで自家運送から他人運送への転換がすすみ、汽船と大船会社を中心とする資本主義的海運体系が確立することになった。

【大正・昭和時代】

道路法(大正 8 年 4 月)

…「本法ニ於テ道路ト稱スルハ一般交通ノ用ニ供スル道路ニシテ行政廳ニ於テ第二章ニ依ル認定ヲ爲シタルモノヲ謂フ」（第一條）

…道路は、国の公物としている。

全国自動車国道計画（昭和 18 年）

…全国 5490km に渡る国道計画が内務省が策定

道路法(昭和 27 年 6 月)

…「道路網の整備を図るため、道路に関して、路線の指定及び認定、管理、構造、保全、費用の負担区分等に関する事項を定め、もつて交通の発達に寄与し、公共の福祉を増進すること」（法第 1 条）

…国道（高速道路及び一般国道）のみを国の公物とし、都道府県道・市町村道はそれぞれ都道府県・市町村の公物としている。

ワトキンス調査団来日（昭和 31 年 5 月）

ワトキンス・レポート（昭和 31 年 8 月）

…名古屋・神戸高速道路調査報告書「日本の道路は信じがたい程に悪い。工業国にして、これ程完全にその道路網を無視してきた国は、日本の他にない。」

"The roads of Japan are incredibly bad. No other industrial nation has so completely neglected its highway system."

[1950 年代の道路状況]



(出典:ワトキンス調査団 名古屋・神戸高速道路調査報告書/勁草書房)

時代	年	期
縄文・先土器・弥生	0	
	100	
	200	
奈良	300	古代 平安
	400	
	500	
	600	
	700	
平安	800	
	900	
	1000	
	1100	
鎌倉	1200	鎌倉
室町	1300	室町
	1400	
	1500	戦国
江戸	1600	江戸
	1700	
明治	1800	近代
昭和 大正	1900	
	平成	

日本道路公団法・道路整備特別措置法（昭和 31 年 3 月）

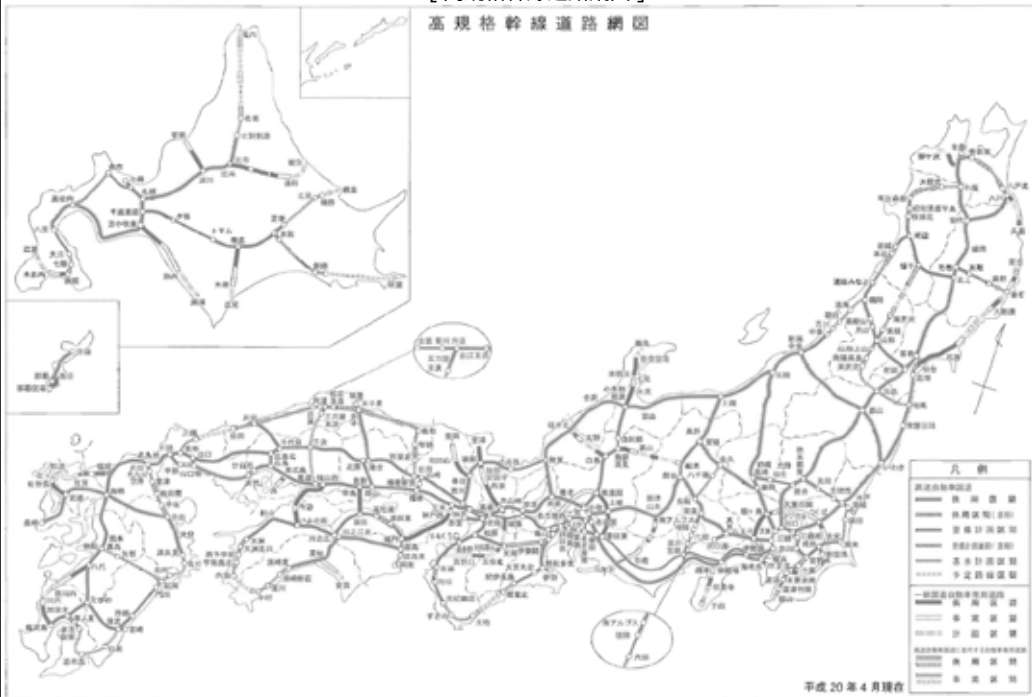
「国土開発縦貫自動車道建設法」・「高速自動車国道法」・「道路特別措置法の一部を改正する法律」公布（昭和 32 年 4 月）

…ネットワークを定める「縦貫道法」、建設管理のシステムを定める「高速自動車国道法」、有料道路として公団に建設管理させる「道路整備特別措置法」の 3 本柱となる法律が成立

道路整備緊急措置法（昭和 33 年）

…道路整備五箇年計画の策を作成して閣議の決定を求めなければならないことや、道路整備五箇年計画の遂行のための揮発油税収入相当額と石油ガス税収入の 1/2 に相当する額を道路整備五箇年計画の国費の財源に充てることを規定し、同五箇年計画期間内における国の地方公共団体に対する道路の改築修繕費の負担金や補助金の率の特例などを定めている。

【高規格幹線道路網図】



（出典：高速道路と自動車/高速道路調査会）

「首都高速道路公団法」公布（昭和 34 年）

…東京オリンピックに向けて、さっそく道路法改正に基づく「自動車専用道路」の都市圏内のネットワーク形成の第一歩が踏み出された。

「全国新幹線鉄道整備法」(昭和 45 年公布)

…新幹線鉄道による全国的な鉄道網の整備を図ることを目的とした日本の法律

東海道新幹線開業（昭和 39 年）

バブル経済波錠（平成 4 年）

人口減少社会へ突入（平成 18 年）

- ・明治政府が力を入れた交通近代化政策は、鉄道と海運であり、道路の整備は停滞した。
- ・道路の精力的な整備は、戦後に至るまで行われなかった。（半世紀の空白期）
- ・高度経済成長期のスピード重視の整備

交通に関するトピックの整理

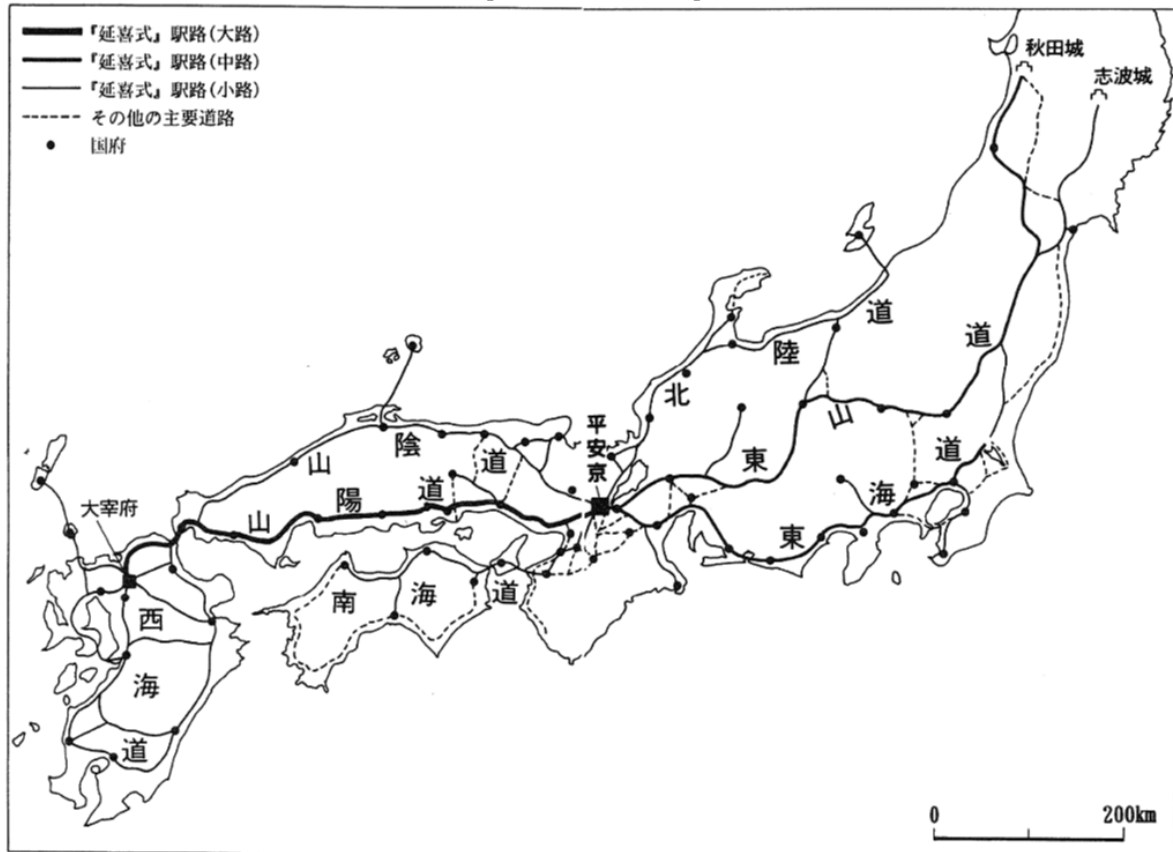
①交通変遷の整理で記載した内容のうち、各時代における交通のトピック的項目について以下に整理をおこなう。(参考文献：丸山雍成・小風秀雅・中村尚史編『日本交通史辞典』、国土技術政策総合研究所資料『国土形成史から見た社会資本整備』)

[1. 古代～平安時期]

五畿七道

律令国家の地方行政の基本区分。五畿は、京周辺の大和・山城・摂津・河内・和泉の五国をいう。中国で天子の居所の周辺地域を王畿・畿県と称したのにならう。大化改新の時、名墾の横河、紀伊の兄山、赤石の櫛淵、近江の狭々波の合坂山以内を畿内国と定めた。その後、大和・山城・摂津・河内を四畿内としたが、天平宝字元年(七五七)、和泉国の建置によって五畿となる。民政上他の諸国と異なる待遇をし、調は諸国の半分、庸は免じた。七道は、東海・東山・北陸・山陰・山陽・南海・西海の諸道で、道ごとに都から放射状に各国府を連ねる官道を設けた。西海道は九国二島を総管する大宰府を置いたほかは、諸道ごとに行政の単位とはしなかった。天武朝では、東海・東山・山陰・山陽・南海・筑紫の六道、文武朝には七道となっていた。所属国は年代により多少の分合があるが、弘仁十四年(八二三)加賀国建置以後、六十六国二島に定着した。

[律令時代の主要道路]



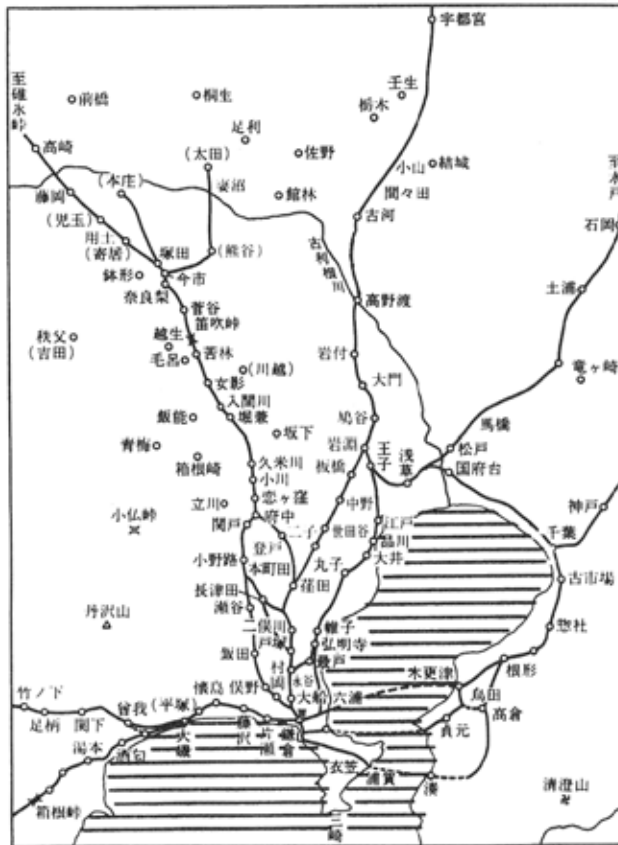
(出典：道と駅/大巧社)

[2. 鎌倉期]

鎌倉街道

鎌倉を中心として放射状に走る主要な道筋で、鎌倉幕府開設以来、各地から「鎌倉へ向かう」中世および近世古道の呼称である。同じ道筋でも鎌倉から地方へ向かう場合は武蔵路・信濃街道・上州路などとよばれた。鎌倉街道の名称のはじまりは不明だが『新編相模国風土記稿』や『新編武蔵風土記稿』などに「鎌倉街道」「鎌倉海道」

「鎌倉より奥州への街道」などとみえるところから、おそらく江戸時代のことであろう。それ以前は『吾妻鏡』などでいう「鎌倉往還」が古く正しい呼び名と思われる。一般には『太平記』『梅松論』にみえる上ノ道(武蔵路)・中ノ道・下ノ道が、後世鎌倉街道とよばれる主体となった。上ノ道は、化粧坂(神奈川県鎌倉市)－洲崎(同)－渡内(藤沢市)－柄沢(同)－飯田(横浜市)－瀬谷(同)－鶴間(東京都町田市)－木曾(同)－小野路(同)－関戸(多摩市)－分倍(府中市)－府中(同)－恋ヶ窪(国分寺市)－野口(東村山市)－堀兼(埼玉県狭山市)－菅谷(比企郡嵐山町)－鉢形(大里郡寄居町)－雉ヶ岡(児玉郡児玉町)から上野・下野・信濃方面に通じた。建久四年(一一九三)源頼朝の入間野・那須野の狩や、元弘三年(一一三三)新田義貞鎌倉攻めの進路になっている。中ノ道は、山ノ内(神奈川県鎌倉市)－小袋谷(同)－大船(同)－笠間(横浜市)－永谷(同)－柏尾(同)－秋葉(同)－名瀬(同)－二俣川(同)－鶴ヶ峰(同)－



鎌倉街道概要図

「日本交通史」/吉川弘文館

白根(同)－中山(同)－荏田(同)－是政(東京都府中市)－府中で、ここで上ノ道と合流した。文治五年(一一八九)奥州征圧の頼朝軍の進路や元久二年(一二〇五)畠山重忠が菅谷の館から軍を發して二俣川で討死した時の路程でもある。下ノ道は、中ノ道の永谷から分かれて、最戸(横浜市)－弘明寺(同)－井戸ヶ谷(同)－岩井(同)－帷子(同)－神大寺(同)－片倉(同)－新羽(同)－日吉(同)－丸子(同)－池上(東京都大田区)－新井宿(同)－芝(港区)－忍岡(台東区)で、これより房総方面へ通じた。元弘三年、義貞鎌倉攻めの援軍として千葉貞胤軍が南下した進路である。このほかの主要幹線は、京都から美濃路を経て東海道筋を東下し、足柄または箱根峠をこえて鎌倉に至る「京鎌倉往還」があった。

関所

古代の軍事的関、近世の警察的関とは異なった特徴を有し、交通料徴収のための経済的関所であった。律令制度下においては、交通路・交通施設は国家の経営で、その利用も無料を原則とした。しかるにその後、国家財政の衰弱化に伴い、その政策は次第に破綻をきたし、その経営費の一部を利用者に転嫁するようになった。弘仁七年(八一六)以来、摂津国大輪田船瀬の修造のため、官私船に積荷の勝載料と水脚の労役とを宛てたが、これこそは中世的関所の先蹤といえる。その後の土地国有制の衰頹、荘園制の発達などは、自然、交通路・交通施設の修理や経営などの多くを、荘園領主・在地領主・現地民衆などの民間側に委ねるようになった。彼らは、当然、それらの無償利用を認めず、利用者より一定の使用料を徴して、修理費などを分担させるようになった。このような交

通路・交通施設の使用料や交通税の徴収所が、中世一般にみられる関所であるが、特に修理費の多くを要する港湾に、比較的早くから、かかる関所がみられたのは当然であった。鎌倉時代中期以降、このような経済的関所が次第に増加したが、その原因の一つに関所の社寺への寄進があった。これまで大社寺の造営・修理などには、多くの場合、国領などの寄進が行われていたが、国領の減少に伴い、その代替財源として国家から港湾などに関所を設けて、それを寄進するようになったからである。弘長元年(一二六一)山城国の淀津艘別銭が高野山大塔修理費に寄進され、弘安九年(一二八六)摂津国の兵庫艘別銭が讃岐国の善通寺修造の資に宛てられるなど、特に鎌倉時代中期、顕著となった。そのほか、荘園領主や地頭など在地領主による私的な関所の設置も少なくなかったが、幕府の抑制策により、その増加はかなりの程度おさえられた。しかし、その後、南北朝時代五十余年の動乱以来、関所は急激に増加した。それは政治的、社会的規範の弛緩とともに、荘園制の衰頹に伴い、その代替財源として、皇室・公卿・幕府・守護・地頭・荘園領主・在地領主その他が競って関所を設けたからである。しかし、これまで関所は港とか渡・橋など、造替や修理を必要とする箇所だけにいたい限られていたが、次第に修理費徴収の必要性の薄い街道の至る所に設けられ、関所は著しく増えた。この増加の背景には、商品流通の発展による人および物資の交通量・輸送量の増大と、荘園領主の抵抗により、荘園年貢からの関税徴収が比較的困難であったのに対し、商品への課税が容易であったことが挙げられる。こうして室町時代の中ごろには、関所の爛熟期を迎える。関所は交通量の多い通路や街道に設けられやすく、一定間隔の関所の密度は、その交通量にある程度比例するといえる。京都の七つの入口(京都七口)、京都-奈良間の街道、参詣者の多い通路や社寺門前には、多くの関所が設けられた。室町時代中期、伊勢街道の日永-桑名間のわずか十数キロに六十余の関所があり、さらに同じころ、伊勢一国で百二十の関所が数えられたという。これは、当時の伊勢参宮の発達と密接な関係がある。さらに、水路では淀川が最もはなはだしく、長祿元年(一四五七)ごろ、最高四百ぐらいの関所が数えられた。淀川が船舶航行量最大の水路であったからにはほかならない。さらに一つの関の収益は、船の寄港の多い港や、人の集中度の高い所ほど多く、応長元年(一三一)東大寺領兵庫関の請負額が年間千七百貫、暦応四年(一三四)園城寺領淀関の請負額は年間千百貫であるから、実質収益はそれ以上であり、文明年間(一四六九-一四八七)伊勢神宮門前の岡本関の年収は三千貫にも達したといわれる。したがって、関所の交通界に与えた影響には計り知れぬものがあり、旅行者は困却し、しばしば旅の続行を断念せねばならなかった。文明のころ、伊勢一国内に百二十の関所があったが、伊勢参宮者の十人に一人は関税が払えず、大神宮を目前にして途中から引き返したという。また関所により、物資の潤滑な流通が阻まれ、その上、商人は関税を商品に転嫁するため、物価の慢性的高騰を招き、民衆の経済生活を圧迫していた。このように関所は、直接、旅行者・行商人のみならず、広汎の人々に甚大な悪影響を与えていた。このため、鎌倉幕府以来、建武政府・室町幕府など歴代政府は、これの廃止を企てたが、関所有主の頑強な抵抗にあって容易に成功せず、また関所有主の重圧に苦しむ馬借などの交通業者の闘争によって、一時的な撤廃の実現することもあったが、たちまち旧に復するのが常であった。中世には、以上の経済的関所のほか、古代・近世的な軍事的また警察的な関所が存在しないわけではなかった。特に南北朝時代や戦国時代のような戦乱期に、かかる関所の果たす役割は重要であった。戦国大名は分国の国境に関所を設け、輸出入品の課税のほか、人々の出入りの監視にあたったが、そのいくつかは、そのまま次の近世に継承された。中世的関所がかなり徹底的に廃止されたのは、織田信長・豊臣秀吉の時代である。信長は人心の収攬と商品流通の促進を目ざして、占領地の拡大ごとに関所の撤廃を進めていったが、秀吉もこの政策を受け継ぎ、やがて全国的に関所の大半が姿を消すようになった。この関所の撤廃は治安の回復などと相まって、交通の発展と商品流通の発達とを推進し、交通量は増大し、商品価格は低落し、近世社会の到来を間近に迎えるようになった。

宿

やどり・旅宿の意から、旅宿の並ぶ集落をさし、江戸時代には交通運輸の機関となり、明治維新後は地方行政の単位となった。「すく」ともいった。平安時代に入り駅制が崩壊した後は、官使の旅には沿道の国司が路次の供給をし、貴族の社寺参詣には、国司のほか荘園や社寺が伝馬・渡船・宿所などの接待をした。平安時代中期以降、熊野・吉野・高野山などの社寺参詣が頻繁になると、沿道には常置の宿舎が設けられ、食糧や人馬の供給が行われるようになり、それを宿と称した。宿の長者と称せられる富強な者も生じ、また遊女なども集まった。鎌倉幕府は全国的な交通網は整備しなかったが、鎌倉ー京都間の東海道には、宿ごとに人馬を常備して、使節や飛脚の用に供した。

熊野詣

熊野三山に参詣すること。熊野三山は、熊野三所権現ともいい、紀伊半島南部に所在する熊野本宮大社・熊野速玉大社(新宮)・熊野那智大社の総称。延喜七年(九〇七)年の宇多法皇の参詣を初例とし、ついで十世紀末の花山法皇の参詣が古い。十一世紀になると、貴族の参詣がみられるようになるが、大流行のきっかけとなり、参詣ルートや作法の固定化が行われたのは、寛治四年(一〇九〇)の白河上皇の参詣である。これ以前には、伊勢路からの参詣、海路の利用があったが、紀伊路中辺路ルートに固定され、徒歩を原則とするようになった。これは、白河上皇の参詣に先達(道案内人)をつとめた増誉・行尊など、園城寺・聖護院系の山伏の流儀によると考えられる。紀伊路中辺路ルートを利用した場合、京都から熊野三山を往復して、二十~三十日間を要した。白河上皇の二度目の参詣は永久四年(一一一六)で、これ以後、上皇や女院の熊野詣は年中行事化し、回数を競うようになった。白河上皇は九回、鳥羽上皇は二十一回、後白河上皇は三十四回、後鳥羽上皇は二十八回をかぞえ、女院では待賢門院(鳥羽上皇の皇后)の十三回、修明門院(後鳥羽上皇の後宮)の十一回が多い。貴族も上皇・女院の参詣に随行したほか、個人でもしばしば参詣しており、藤原資実・藤原頼資・藤原宗行・藤原信経・藤原長房の参詣回数は、少なくとも二十回以上である。承久の乱に熊野別当家が後鳥羽上皇方に加担したため、この時期を境として、上皇・女院・貴族の熊野詣は衰退した。代って地方の武士が参詣するようになり、室町時代には民衆の参詣も盛んになった。民衆の熊野詣が最も盛んであったのは、西国三十三所観音巡礼とも一体化する十五世紀後半で、「蟻の熊野詣」という言葉は、この時期にふさわしい。また、熊野の神々は穢れに寛容であって、早くから女性や身体障害者の参詣がみられる。中世には、参詣ルートは紀伊路中辺路ルートにほぼ限られるが、近世になると先達を必要としなくなるため、伊勢路が復活したほか、高野山から本宮に直行する小辺路、紀伊半島を海岸沿いにまわる大辺路が、新たに参詣道として開かれた。なお、本宮と吉野を結ぶ大峯奥駈道は、山伏の修行ルートである。これらの参詣道と熊野・高野・吉野の三霊場は、「紀伊山地の霊場と参詣道」として、近く世界文化遺産に登録されることになっている。

伊勢参宮

伊勢参りともいう。伊勢神宮への参詣のこと。伊勢神宮は本来皇室祖先神を祀る所として、臣庶の奉幣を禁じていたが、平安時代末期朝廷の財政上の支持が不足すると、一般の霊地霊山と同じように御師の制度を生み、師檀関係によって広く国民各層の信仰を集めるという情勢に至った。当初見られたのは貴族が使僧を遣わして行う代参の形式であったが、鎌倉時代後期には尾張・美濃を中心に広汎な層による伊勢詣が現出するに至った(『文保服假令』など)。南北朝時代のような動乱期を経てもこの動きは増大する一方で、室町時代に入るところには、御師の側では檀那株を売買することも、参詣者集団の間には伊勢講または神明講を結成することもしきりに行われた。すでに正応元年(一二八八)のころ通海権僧正(神宮祭主家出身)は『太神宮参詣記』を著わして、仏法に帰依することが神宮崇敬と毫も矛盾するものでないことを説いたが、康永元年(一三四二)に参詣した坂十仏は宮禰宜家行の口から、参詣の心として「念珠をもとらず、幣帛をもささげずして、心にいのる所なき」内清浄の境地が至極のものであると説かれている。当時行われていた神仏習合説に立って、内

外の両宮は金剛界・胎藏界の両部の大日の表現であると説くことも一般化した。おそらく中世の民衆は、熊野三山や高野山とならべて、「南無天照大神ハ一切衆生ノ父母」(『身自鏡』)であり、ここに参詣すれば現当二世の福を得られると信じていたのであろう。事実関東・東北からは当時伊勢・熊野をあわせて参詣する風があり、そのコースも駿河の江尻港から伊勢の大湊へ航行することが多かったという。西国の方でも、室町時代中期に備中国から牛が伊勢詣をするといつて評判になった例があり、九州南端の島津域やその家臣(上井覚兼など)も詣でている。こうして狂言に「伊勢は諸国のつきあいで晴いなに依て」などと語られ(『素襖落』など)、天正十三年(一五八五)キリスト教宣教師が本国に報じたごとく、「かれらは、同所(伊勢神宮をさす)に行かざる者は人間の数に加ふべからずと思へるが如し」というほどの景況となったのである。中世末のはげしい政治上、社会上の変動を経た直後、慶長十九年(一六一四)はげしい伊勢踊の流行という爆発的現象が起つた。踊の村々辻々における盛行と種々の託宣の降つた評判とが、いよいよ伊勢参詣を盛大にしたことはいうまでもない。この傾向は江戸時代の民衆に引きつがれてゆき、一般民衆のあいだには、一生に一度は伊勢参りと上方めぐりを兼ねた大旅行に、仲間数人とともに出るものだ、との通念が広まった。それは村落共同体の構成者である家父長(戸主)による本参りに始まり、妻子などの家族や被雇傭者(奉行人等)の抜参りが一般化し、五、六十年周期で龐大な大衆が群参する御蔭参りから、幕末期のええじゃないかへと推転した。

[5.江戸期]

宿

やどり・旅宿の意から、旅宿の並ぶ集落をさし、江戸時代には交通運輸の機関となり、明治維新後は地方行政の単位となった。「すく」ともいった。平安時代に入り駅制が崩壊した後は、官使の旅行には沿道の国司が路次の供給をし、貴族の社寺参詣には、国司のほか荘園や社寺が伝馬・渡船・宿所などの接待をした。平安時代中期以降、熊野・吉野・高野山などの社寺参詣が頻繁になると、沿道には常置の宿舎が設けられ、食糧や人馬の供給が行われるようになり、それを宿と称した。宿の長者と称せられる富強な者も生じ、また遊女なども集まった。鎌倉幕府は全国的な交通網は整備しなかったが、鎌倉一京都間の東海道には、宿ごとに人馬を常備して、使節や飛脚の用に供した。

道中奉行

江戸時代、五街道とその付属街道宿駅の取締りや道路・橋梁以下、道中関係すべてを管掌した幕府の役職。その初見は『吏徴別録』の「大目付 寛永九年(一六三二)壬申十二月始置二四人一、道中奉行兼帯」という記事であるが、一般的には万治二年(一六五九)大目付の高木伊勢守守久が道中奉行を兼任したのをはじまりとしている。その後、元禄十一年(一六九八)勘定奉行の松平美濃守重良が道中奉行の加役となって以降、道中奉行は大目付・勘定奉行兼任の二人職となった。道中奉行の役料は、享保八年(一七二三)以降、年間米三千石ずつ、文化二年(一八〇五)からは年間金二百五十両ずつを支給された。道中奉行の下には道中方があり、勘定組頭のうち伺方・帳面方組頭の一方が兼ね、支配勘定四人がこれに付属した。その職掌は、御伝馬宿入用などの下付米金、宿助郷貸付、助郷割替、五街道の並木・一里塚管理および道橋普請など、多岐にわたる。なお、諸藩でも、道奉行・道橋奉行・人馬奉行など交通関係の職掌があるが、特に人馬奉行は、戦国大名と在地の伝馬衆との中間にあって、伝馬衆を監督・使役する伝馬奉行(代官・惣司とも呼ばれた)に系譜をひくものとみられる。

関所

[近世] 近世の関所とは「出女・入鉄炮」を統制するために、江戸幕府により設置された関所施設をいう。その設立目的について、大名統制に加え、江戸防衛をも担う政治・軍事的機関説と、軍事的性格を否定する治安警察的機関説が対立していたが、近年に至り、政治・軍事的機関として設立された関所は、その後、治安警察的施設としての機能を強めていくとする見解をはじめ、諸説が出され、未だ定説をみていない。関銭徴収を目的として中世に濫設された関所を撤廃する豊臣政権の政策を継承した徳川政権は、寛永十二年(一六三五)以来の『武家諸法度』で、私関の禁止と新法津留の制禁を諸大名に命じた。このため、幕府が「出女・入鉄炮」取締りのために設けた以外の関所は原則的には否定されるが、諸藩領や領域をなす飛驒などの幕領でも、領内支配のために物資・人の往来を領境で改める関所施設を必要とした。これは口留番所や番所とよばれ、公式に関所とよばれることは、一般にみられない。しかし、津軽・秋田・加賀など一部の藩では主要な番所を関所とよぶこともみられるが、寛政年間(一七八九―一八〇一)に秋田藩では、幕府の吟味のためとして関所呼称をやめている。徳川家康の関東領国時代、すでに、近世関所の前身となる江戸周辺の市川・松戸・房川の関所や、碓氷・小仏などの関所が成立していた。徳川氏は関ヶ原の戦後には、今切・気賀の関所や近江の山中関所など遠隔地への関所設置を進め、さらに大坂の陣後の元和年間(一六一五―二四)には、確保した大名の人質の逃亡を防ぐためにも、また交通路の整備にも対応し、関所としての定船場が定められ、東海道・中山道の主要関所の箱根・碓氷・木曾福島の関所は移転新設された。さらに寛永期に入ると、寛永八年に渡船場の関所設定や脇道への関所設置などにより、関東の江戸廻りの関所が整備されるとともに、関所制度の整備が一段と進められている。寛永二年八月に関所改めのための通関規定が定められ、同八年九月に欠落者召捕りの褒美を定め、同十年には証

人と手形発行を司る留守居が定設されることになり、翌十一年には関所手形発行権者の判鑑が関所に送付され、さらに同十二年の『武家諸法度』で私闘禁止が明示され、ここに幕府の関所制度は確立することになった。その後、商品経済の展開により交通は活発化し、それに伴い通行者が増え、改めを必要とする街道がでてきたため、寛文二年(一六六二)に上野国の狩宿・大笹両関所が設置されている。一方、大量の女手形発行の必要のある江戸では、万治二年(一六五九)に市中の女手形が町奉行発行に改められ、また寛文元年八月に女手形の書式が定められた。なお、海上交通も増大し、流通統制の必要からも、幕府は享保五年(一七二〇)に伊豆の下田番所を廃し、相模の浦賀番所を新設した。かくして、十八世紀前期に近世関所と同制度は完成したが、この段階の関所は最重要の関所の箱根・今切・碓氷をはじめとして五十三を数え、これに海上の関の浦賀番所が加わった。各関所は相互に関連し補い合い、特に重要な関所の周辺にはそれを補助する脇関・裏関が設けられ、両者が一体となって取締りの効果をあげた。また、この時期の関所は、重き関所と軽き関所とに区分され、後者の特に藩領を除く軽格関所の場合は、番所または口留番所ともよばれ、また口留番所としての法的取扱いをうけた。たとえば、寛政八年の浪(波)合「軽格関所」破りの娘いしを、口留番所破りとして扱った事例はよく知られている。この関所の管理は大名や代官・交代寄合にまかされるのがほとんどであり、関所奉行を置いた今切も、元禄十五年(一七〇二)に吉田藩に管理が委ねられた。関所役人の構成は関所により異なる。女改めのため改女を置くが、小仏のように改女を置かない所もみられた。また、雑役に従事する下級番人を、近隣の村を関所付村に指定し徴発する関所もみられた。関所の改め方は、箱根の代りに今切で厳重な鉄砲改めをするように、各関所は「出女・入鉄砲」統制のために、女と鉄砲をはじめとする武器の検閲を有機的結びつきをもって実施した。通関には証文改めをするが、その改めは、人は女を中心とし、禪尼・尼・比丘尼・髪切・小女のほか、乱心者・手負・囚人・首・死骸は男女ともに厳しく取り締まられ、留守居証文がなければ江戸より出国はかなわなかった。また、鉄砲をはじめとする武器も改められ、特に江戸への入鉄砲は、厳重に老中・留守居証文を以て統制された。関所破りの防止対策も含めて、箱根・碓氷・気賀・狩宿などでは要害地や要害村を定めていたことが知られる。しかし、のちには間道を利用し関所を避けることもみられるようになった。ペリー来航後の急速な幕府権力失墜のなかで、文久二年(一八六二)参勤交代制変更により、大名の妻子の帰国が許可され、その後、慶応三年(一八六七)八月には関所改の大幅緩和がなされたが、幕府の崩壊により、明治二年(一八六九)正月に関所は廃止された。諸藩の口留番所の廃止はその二年後であった。

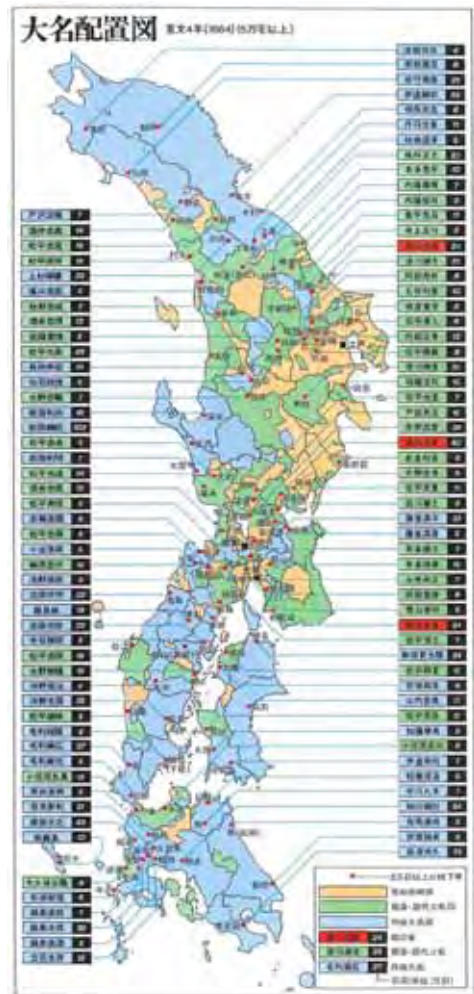
参勤交代制度

江戸時代、諸大名が一定の時期を限って江戸に伺候することを参勤といい、交代の期になって封地に就くこととの総称。参観交替とも書く。一般に参勤交代とは、将軍に対する大名の、また本藩主に対する支藩主や知行主らの、主従関係の表示としての拝謁・勤役を前提とした上洛・参府または本城伺候および就封をさすが、この参勤を契機として、当事者間には御恩一奉公の主従関係が成立する。「参勤」の語源は、鎌倉・室町幕府の評定衆や奉行人らの出仕制に関連ある語句として現われているが、歴史的には鎌倉幕府の御家人の鎌倉番役や京都大番役などの軍役負担に、その原初的形態をみる。一方、室町幕府は、将軍の直接支配下にある守護大名に対しては、京都に屋形を構えて集住することを強制し、将軍の賜暇を得ず勝手に下国するものを謀叛とみなして、容易に下国、在国を許さなかった。その後、幕府の大名統制がゆるみ、群雄割拠の時代に入ると、戦国大名はその家臣統制策の一環として、本城勤仕の制法を定めて支配を強化し、領内限りの参勤交代を強制した。近世の統一権力は、こうした従来の支配方式を全国的規模で、新たな大名統制策として近世的権力構成に改編して、参勤交代制を形成したのである。まず、織豊政権下では、織田信長は服属した大名を岐阜城・安土城に参勤させ、豊臣秀吉もまた、大坂城・聚楽第・伏見城の周辺に諸大名の邸宅をおき、その領国とを往復させる一方、在京賄料などを給した。特に秀吉は、大名妻子の在京、家臣とその妻子の城下集中を全国的規模で強制して、参勤交代制の雛形を完成させた。慶長五年（一六〇〇）の関ヶ原の戦いの勝利によって、徳川家康が天下の覇権をにぎると、外様大名のうち江戸に参勤するものも現われたが、同八年の彼の征夷大將軍への就任はその傾向に拍車をかけた。家康も、外様大名の江戸参勤とその妻子の江戸居住を奨励し、参勤の大名には屋敷地のほか刀剣・書画・鷹・馬・糧米などを下賜する一方、大大名には将軍みずから鷹狩に託して、東海道は高輪御殿、中仙道は白山御殿、奥州街道は小菅御殿まで出迎えるなど優遇策を講じた。十四年幕府は、中国・西国・北国などの豊臣勢力圏の諸大名に江戸参勤・越年を強要、十六年には豊臣秀頼を京都二条城一謁見して、徳川氏と豊臣以下全国大小名との間の主従関係を確定させた。ここに従来の豊臣系大名による大坂・駿府・江戸各城への参勤形態は消滅し、江戸参勤へと統一される。元和元年（一六一五）大坂夏の陣後の『武家諸法度』は、その第九条に「諸大名参観作法之事」として、京都二条城ないし伏見城における徳川氏への諸大名の参勤規定を掲げているが、寛永六年（一六二九）の『武家諸法度』では削除され、事実上隔年の江戸参勤をふまえて、同十二年六月二十一日の『武家諸法度』の第二条において、「大名小名在江戸交替所相定也、毎歳夏四月中可致参勤」と定め、大名は毎年四月交代で江戸に参勤することが正式に制度化された。十九年には、従来在府中の譜代大名に六月または八月の交代、関東の譜代大名に二月・八月の半年交代、さらに城邑を占める大名には交互の参勤を命じ、ここに参勤交代制は全大名に一般化されるに至った。もっとも、三家のうち尾張・紀伊両家は三月交代で在府・在国各一年であるが、水戸家は江戸に常住して就封せず（定府）、また幕府の老中・若年寄・奉行なども定府であった。一方、対馬の宗氏は三年一勤、蝦夷地の松前氏は六年一勤、そして黒田・鍋島両氏が長崎警備との関係で十一月参府・二月就封の各交代であるが、これは慶安元年（一六四八）以降のことに属する。なお、寛永二十年には、将軍への大名の拝謁順序が定められ、貞享三年（一六八六）以降は、表礼衆・那須衆・美濃衆・三河衆など旗本三十余家にも隔年参勤が義務づけられた（交代寄合）。享保七年（一七二二）幕府は財政窮乏を打開するため、大名より高一万石につき百石の上米を徴して、その在府期間を短縮、交代期を三月・九月に変更して在府半年・在国一年半（半年交代の譜代大名は一年在国）とした。これは参勤交代制の根幹にふれる政策であるため、同十五年には上米を免じて、参勤交代を旧制に復した。幕末期、内外情勢の緊迫化に伴い、文久二年（一八六二）には一橋慶喜・松平慶永らの幕政改革によって、大名は三年に一年または百日の在府、その妻・嫡子とも在府・在国自由となった。これは幕府の大名統制力の低下によるもので、慶応元年（一八六五）再び旧制への復帰を計ったが効なく、幕府倒壊を早めただけに終わった。なお、参勤交代は、将軍一大小名間だけでなく、陸奥仙台・長州萩・肥前佐賀・薩摩鹿

兒島などの有力外様大名と、その支藩主または知行主との間にも行われ、さらに大知行主と在郷武士との間にも存在して、重層的かつ複雑な構造を示したが、これもまた幕末期には消滅した。このように参勤交代制は、幕藩制国家支配の政治的基幹として、幕府が諸大名の地方割拠の形勢を抑制して中央集権の実をあげるのに絶大な効果があった。一方、大名は江戸と在国との二重生活によって繁忙と経済的窮乏に苦しむこととなり、特に遠隔地の外様大名に多大の負担を強いた。しかし経済面では、江戸の都市的発展による三都を中核とする国内市場の形成、水陸交通の整備と宿場町などの繁栄、文化・思想面では江戸文化の地方伝播と庶民文化の発達、全国各地方の人心の一体化傾向を促進した。

大名配置図 (1664年)

「朝日百科 日本の歴史6 中世から近代へ」/朝日新聞社



一里塚

道路の両脇に一里ごとの印として木を植えた塚。この制度は中国の榎樹を植え銅表を立てて里数を記した喉槐の制に起源をもち、日本では古代における国界の標を一里塚のはじまりとする説もあるが、一般には徳川氏の制度をさす。古くか里程について六町一里、三十九町一里、四十八町一里、五十町一里、六十町一里など区々であった。『本朝世事談綺』に、天正年中（一五七三―九二）織田信長が三十六町ごとに一里塚を築き、榎を植えたとあるが、小瀬甫庵の『信長記』には記載がなく、やや疑わしいが、織田信長か分国内に一里塚を築いたことは認められる。豊臣秀吉は、五間四方の塚を三十六町一里として一里塚を築き、新たに定めた度量衡制の全国的普及をも意図して造築した。しかし、制度として確立したのは徳川氏に至ってからである。徳川家康は秀忠に命じて、慶長九年（一六〇四）江戸日本橋を起点として東海道・東山道・北陸道に榎を植えた一里塚を築かせ全国に普及させた。榎を一里塚に採用したのは、榎は根が深く広がって塚を固め、塚が崩れにくいことにあった。なお、榎の代りに松（一本松）や印木をもってした地方もある。一里塚造築に際し、まず東海道・東山道には永井弥右衛門白元・本多佐太夫光重を奉行としてあたらせ、ひきつづいて北陸道には山本重成・米田正勝が造築に従った。さらに、江戸町年寄樽屋藤左衛門や奈良屋市右衛門らが、これに属し、大久保長安が、これらを総督として司った。そのほかの公領は代官、私領は領主に沙汰して一里塚を造築させた。こうして構築された一里塚は、旅人にとっては里程の目安、乗り賃支払いの場合の目安となり、日ざしの強い日には木かげの休所ともなった。しかし、十八世紀後半ごろからは一里塚も荒廃してきたが、幕府が積極的な対策をとった様子はみられない。明治以後、鉄道の発達とともに一里塚の必要も次第に失われ、現在では地方公共団体や、史跡保存会などによってわずかに維持保存されているにすぎない。

並木

交通施設の一つ。街道に並木を植えることは古代より行われ、天平宝字三年(七五九)に諸国の駅路に果樹を植えたのが最初といわれている。その後鎌倉時代に北条泰時が柳を、安土桃山時代に織田信長が松・柳を主要街道に植えさせている。近世に至り徳川秀忠は慶長九年(一六〇四)諸街道の改修に際し、一里塚の築造とともに並木を植えさせた。これより以前並木を植えている藩もあり、加賀藩では慶長六年主要街道に二間に一株の割合で松の植栽を命じており、肥後熊本より同大津に至る大津街道の並木は一説には加藤清正が植栽させたのがはじまりといわれている。幕府の並木植栽令は五街道を中心とし、諸藩はこれに準じたものと思われるが、次第に諸藩も並木を植栽するようになり、北は松前から、四国・九州に至るまで並木が植えられ、特に水戸藩は並木植栽に力を注いだことで知られる。樹種も松・杉・柏・榎・柳等々多種に及んだ。幕府は並木植栽を命じたものの、その後の維持管理は十分ではなく、宝暦十二年(一七六二)の並木法令によると、品川から駿河にかけての並木や街道の手入がほとんど行われていないことがわかる。このころより幕府は並木の維持管理に関する法令をたびたび発するようになり、街道の並木数の調査を実施したり、並木が立枯れた場合の処置を具体的に指示したりし、安永元年(一七七二)には植継の苗木は樹高五一六尺以上と定めている。並木の中でも箱根や日光の並木は有名であるが、道路の拡張や立枯れなどにより旧道の並木は失われつつある。

旅籠屋

江戸時代、街道宿駅において本陣・脇本陣以外に、主として武士や一般庶民などを宿泊させた食事付きの旅宿をいう。『和名類聚抄』行旅具には、「笥」を「波太古」と訓じて「飼馬籠」としている。これは馬料入れの竹籠で、丈の高いのを籠、低いのを旅籠といったようで、『今昔物語集』では「宿をかり、はたご開いて物などくひ」とあり、食料入れの旅具に変化している。中世には宿屋が出現、発達し、馬の飼料を用意してその馬槽を宿屋の看板としたので、これを「馬駄飼」といい、後世、転じて旅籠屋というようになったともいう。旅籠の語源については、これ以外に泊籠・刷籠・幡籠・旗籠・八多(服)籠などの諸説もあり、『かげろふ日記』の「はたご所」を旅中の荷をおろして食物をたべる所と解釈することもできるが、旅籠なる語自体は、近世初期、旅宿の食料から旅宿または宿料の意味に転化したことは確かであろう。旅籠屋の成立時期は、文禄二年(一五九三)の『大和田近江重清日記』の記事などから近世初頭に認める説と、前・中期とする説とがあるが、右の日記中に同一宿屋で「はたご」「木ちん」の両方式が併存し、かつ「ハタコヲ喰」とある点に留意すべきである。地域差はあるが、後説の時期に木銭(木賃)→(木銭・米代)→旅籠という宿泊形式の推移をみたと考えられる。旅籠屋の一般的成立後、早くも分化のきざしが現われた。享保年間(一七一―一三六)の田中丘隅『民間省要』に「凡そ道中の旅籠屋に二品あり、本百姓と女持となり、百姓を兼たる旅籠屋は、耕作を業として敢て是を心とせず、女を持たる者は、其品々に依て毎日銭の涌事有て富、美肴美酒に耽り、遊楽成物成と雖ども、又消際の早き物なれば、所見と違い終りを能守る事少なし」とある。平旅籠屋と並ぶ飯盛旅籠屋の出現がそれである。また、同書は「惣て旅籠屋と言物、草木と共に春夏は往還繁ければ栄へ、秋に至り往還少なき時は草枯と成」と、営業の季節的影響を指摘する。概して東海道など交通量の多い地域は、これが緩和される傾向にあるが、その一般的な克服は江戸時代後期の宿場町の繁昌という段階以降である。この時期の各街道の旅籠屋は、規模の上から大・中・小に三分区され、大旅籠は脇本陣と同規模かこれを兼ねるものもあるが、東海道の三島宿では表間口五間以上のものが大旅籠に相当し、中旅籠は四間前後、小旅籠は三間以下に分類できるという。家屋構造は、一般的には土間・板の間・部屋・座敷・勝手向・土蔵・湯殿および雪隠などからなる。もっとも、平旅籠が表通りに表札をかけて、広い土間・板の間を見はらしにするのに対し、飯盛旅籠は表札がなくて土間が狭く、格子をした板の間の少し後ろに飯盛女を並べ

る見世(昼敷)を置くのが普通である。いずれも二階建てを原則とする点で、本陣・木賃宿とは異なる。参勤交代の大名一行は、本陣・脇本陣のほかに札宿・幕宿・駕籠宿・並宿・油紙宿に分宿するが、このうち旅籠は札宿以下、並宿までで、油紙宿は木賃宿にあたる。平旅籠は多く一般旅行者が宿泊し、幕府役人などの御用宿にも充てられたが、飯盛旅籠も同じく利用された。飯盛女は、万治二年(一六五九)の東海道諸宿に対する遊女禁止令以降、宿駅において遊女にとって替わることになり、正徳年間(一七一―一六)には毎戸四、五人に増え、享保三年の法令で道中筋旅籠屋の飯盛女を各戸二人に規制するに至った。しかし、宿駅によっては旅人誘致策から、平旅籠をふくめた惣旅籠に二人ずつと解釈して、飯盛旅籠の抱人数をふくらませるところも多く、宿内・助郷村々の風紀を乱し、淫蕩の俗をかもす傾向がみられた。このため幕府も、その弊風匡正のため取締りを強化したが効なく、その肅正運動として民間より各種の旅宿の講が起った。その代表が文化元年(一八〇四)大坂玉造上清水町の松屋甚四郎の手代源助らによる浪花講で、その全国的普及と相まち、各地で三都講・東講以下の各種名目の講が簇生し、健全かつ誠実な指定旅宿として発達した。しかし、こうした旅籠も、近代に入り宿駅制度が廃止され、鉄道が開通・普及するとともに、特定地域を除いて衰退の一途をたどることとなった

茶屋

江戸時代、街道筋の宿場で旅行者などに昼食や茶・菓子などを提供する休憩所。その始源は、鎌倉時代の中期、街道沿いの寺院などが開設した接待所(接待茶屋)・施行茶屋にまでさかのぼるが、室町時代以降は社寺門前などでの茶屋(一銭茶屋)や、戦国大名などの御茶屋として引きつがれた。江戸時代には、御茶屋が藩営の本陣として機能する一方、民営の茶屋本陣も全国各地に簇出して、領主階級や一般庶民の旅行増大により繁昌の一途をたどった。茶屋は、宿内では一般に町並み両端の一面に集中する傾向が大で、茶屋本陣を中心として茶屋町を形成する例もみられるが、宿場はずれの街道筋の間の村には立場茶屋が設けられて、参勤交代の大小名や一般旅行者などの休憩に供された。なお、立場とは、人足が駕籠などをとめて休息する場所をいう。茶屋の家屋構造は、正面から土間、そして中央を境に左右二構に分かれるものが多く、また部屋を一室ごとに仕切らず、すべて建具仕切りとした開放的な間取りとし、隠れ場所のないようにするのが定法であった。茶屋の繁昌は、旅籠屋と同じく、その給仕女の売笑化を随伴するものだったため、幕府は延宝六年(一六七八)従来の茶屋以外の新規の茶屋営業を禁ずるとともに、給仕女の数を一軒に二人以内に、その衣装も布・木綿に制限し、茶屋の営業時間は明け六ッ(午前六時)より暮れ六ッ(午後六時)までとして、それ以外の時間に客を置くことを禁じた。しかし、茶屋による飯盛旅籠屋まがいの行為は衰えず、幕府はその後も正徳二年(一七一二)・享保八年(一七二三)・文化二年(一八〇五)と禁令を出したが大した効果もなく、飯盛女と給仕女とが宿内はおろか、宿はずれまで出て客引き合戦をする状景を呈した。こうした茶屋も、幕末期には物価騰貴のためその経営が破綻し、旅籠屋とともに、貧民安売米と同じく宿困米の拝借を願わなければならぬものが続出した。そして、江戸幕府の倒壊による五街道以下の交通制度改変、交通量の減少により、茶屋も衰退の一途をたどった。

雲助

江戸時代、道中の歩行荷物を運搬した住所不定の宿場人足。その語源としては、往來の日雇駄賃を取って露命をつなぎ、住所を定めぬ浮雲のような境涯だから雲助というとか、路傍の立場ごとに巢を張り、往來の旅人に駕籠を勧めるところから蜘蛛と呼び、助は賤称で、蜘蛛助(介)と書くべきだとかの説もある。江戸時代中期ごろまでは、広義には一定の住所なく流浪する者をすべて雲助と呼んだが、後年、「所定めぬ籠かきの宿なし者の惣名なり」といった雲助が出現するに及び、幕府・諸藩では浮浪者を無宿といい、雲助の言葉はその中の交通労働者である長持・駕籠舁をさすようになった。江戸幕府はその成立当初から、五街道を中心とする宿駅制度を定めて交通の発達を促進し、

さらに助郷制度を確立して貨客の運送に万全を期したが、他方、これは商品経済の農村浸透とも関連して、助郷村民の課役負担の過重とその経済的窮乏、没落を招来した。助郷村民は直接の力役従事から免れるため、過分の金銭を提供して宿駅の間屋場に課役代行を依頼し、間屋場ではこの金銭によって無宿の浮浪者を抱え、必要に応じて助郷村民の代役をさせた。かくして発生した雲助は、多くが助郷村出身の身代を潰した欠落人か、身持不埒の無宿者などであり、彼らの生活状態はその日暮しで、「飲み・打つ・買う」が最上の娯楽であった。間屋場裏に雲助の屯集する人足部屋があり、その部屋頭が人足指で、多くは博奕打の胴元でもあって、部屋人足たる雲助を支配した。人足部屋での博奕は、「賃銭勘定」と呼んで黙許され、賃銭の呼称には独特の符牒を用いた。博奕に負けた時、労役に出るのが雲助の勤方で、間屋塊備えつけの粗末な駕籠（雲助駕籠）と杖（息杖）を使用し、駕籠を舁いで休息するとき、杖を地上に立てて駕籠の棒を支えて肩をはずすのである。駕籠の舁ぎ方も、二人持を「ぶっつけ」、三人持を「とんぼ」、四人持を「よつ天」といったが、これは人足の配置による呼び方である。雲助は多く無頼漢で無宿者であるから、取締りの目をくぐって種々悪事をはたらくものもいたが、他方では大名以下の武士階級、富裕な町人階級に屈しない意気地があり、それが雲助唄などに表現されている例もある。明治以降の交通・運輸機関の急速な近代化は、雲助の転・失業をもたらし、これを消滅させた。

宿

やどり・旅宿の意から、旅宿の並ぶ集落をさし、江戸時代には交通運輸の機関となり、明治維新後は地方行政の単位となった。「すく」ともいった。平安時代に入り駅制が崩壊した後は、官使の旅には沿道の国司が路次の供給をし、貴族の社寺参詣には、国司のほか荘園や社寺が伝馬・渡船・宿所などの接待をした。平安時代中期以降、熊野・吉野・高野山などの社寺参詣が頻繁になると、沿道には常置の宿舎が設けられ、食糧や人馬の供給が行われるようになり、それを宿と称した。宿の長者と称せられる富強な者も生じ、また遊女なども集まった。鎌倉幕府は全国的な交通網は整備しなかったが、鎌倉―京都間の東海道には、宿ごとに人馬を常備して、使節や飛脚の用に供した。旅行者の増加につれて、その宿泊や滞留の多い河川の渡渉地や山麓などにまず宿が発達した。摂津の神崎河畔の江口や神崎は平安時代から遊女が群集する歓楽地として知られていたが、鎌倉時代には、大井河畔の島田、天竜河畔の池田、浜名湖畔の橋本、矢作河畔の矢作、杭瀬河畔の青波賀（青墓）、足柄峠の東西山麓の関本・藍沢などがそれであり、また釧倉近郊の大磯宿のごときもあった。これらの宿には、荘官の住宅や市場などの集落から成立したものもあるが、文治五年（一一八九）に、手塚家綱が陸奥の戦陣の功によって駿可国麻利子（のち丸子）一邑を賜わって浪人を招いて駅家を建てることを許された例もある。すでに宿次・宿継などの語があって、継立をしたことも明らかであり、通行を保証するために、駅制の過所より転訛した過書が発行され、六波羅探題府には宿次過書奉行が設けられた。室町幕府は宿駅制度については特に規定するところはなかったが、交通の発達につれて、各地に宿が成立して、旅行者の休泊や人馬の供給に応じた。戦国大名はそれぞれの勢力圏内に伝馬制度を布き、宿より必要に応じて馬を提供させた。それは戦時と平時、あるいは領主用か否かの別によって、無賃あるいは有賃の定めがあった。伝馬を出す宿民には、駄賃稼ぎを許し、あるいは普請役を免除するなどの代償を与えた。今川・北条・武田・徳川・上杉・伊達など東国の大名において伝馬制度が敷設されていた。江戸幕府の宿駅制度も戦国時代の伝馬制度の拡充されたものであった。関ヶ原の戦いの終結した翌慶長六年（一六〇一）正月に、徳川家康は東海道の各宿に、伝馬手形携帯者には一月三十六疋までの馬を出すことを命じ、その代償に、一疋について居屋敷三十坪ないし八十坪ずつを与えることとした。すなわちその分の地子を免除したのである。ついで中山道の諸宿にも伝馬および人足の負担を命じた。東海道や中山道の多くの宿は慶長六年には成立したが、遅く設けられたものには、東海道の川崎（元和九年（一六二三）、箱根・袋井・石薬師（元和二年）、庄野（寛永元年（一六二四）、中山道の細久手（慶長十一年）、甲州道中の内藤新宿

(元禄十一年(一六九八)設置、享保三年(一七一八)廃止、安永元年(一七七二)再置)などがある。宿の位置は交通路の変更や災害などで変動することもあった。中山道の下諏訪と贛川の間ははじめ牛首峠を越える道で、中間に小野宿があったが、慶長末年に塩尻峠を越える道に変更されて小野宿は廃せられ、塩尻・洗馬・本山の三宿が設けられた。東海道の吉原ははじめ駿河湾に面する位置にあったが、津波や漂砂などの風水害のために、寛永十六年に西方に移り、天和二年(一六八二)にさらに西北方に移った(旧地を元吉原・中吉原という)。宿は中世以来の宿駅をもとにしたものもあるが、新しく造成されたものもある。東海道の箱根宿は小田原町と三島町から五十戸ずつ移住させ、中山道の八幡宿は付近の三ヶ村から移住させて造成した。一宿が一町村を単位としている所が多いが、東海道の藤枝宿は二郡八ヶ村にまたがり、日光道中の草加宿は九ヶ村の惣名であった。城下町の場合には、伝馬役を負担するのはその一部で、伝馬町などと呼ばれて、それが一宿を形成した。名称は江戸幕府では宿を正規としたが、駅・宿駅・伝馬宿・馬継(馬次)・馬継場などともいわれた。宿の機能は運輸・通信・休泊を主とするが、運輸と通信のためには人馬(宿人馬)があり、寛永ごろに、東海道は一〇〇人・一〇〇疋、中山道は五〇人・五〇疋、他は二五人・二五疋を一日に提供するのを原則とした。それを超過する分は助人馬村または助郷などに負担させた。駕籠・馬・背負いなどの運搬のほか、幕府公用使の継飛脚も宿の負担であった。これらの業務を一宿で負担できない小宿で、二宿以上が日割で業務を分担する場合は合宿といい、継立を一方面のみに行う場合には片継ぎと称し、甲州道中にはその例が多かった。宿は公用のために設けられたことは古代の駅に類似しており、人馬も宿を追い通すことは原則として禁ぜられ、次宿に継立てることも、駅制に近かった。その業務を扱うために宿役人が置かれ、問屋場を事務所とした。公務旅行者は戦国時代の伝馬手形に相当する朱印または証文(宿継証文)を携帯しており、公用人馬に余裕がある場合には、一般旅行者は馬士や人足を相対賃銭で使用した。五街道とその付属街道は幕府の道中奉行が管理し、他は勘定奉行または沿道の各藩で管理した。宿民は無賃または低廉な賃銭の伝馬役・人足役などを間口割などで課せられ、旅宿は御用宿などの負担があったので、宿助成のために、幕府や藩は米金を給付または貸与した。宿に食売女(飯盛女)を置くことも助成の一法とされた。間の村での旅人止宿を禁じていたのも宿保護のためであった。しかし宿の負担は次第に過重となり、幕末にはほとんどの宿が多額の借金を抱えるようになった。宿は交通機関として発達をしたほか、周辺村落の産物の販売地であり、文化の流通路でもあった。また遠隔地の情報が最も早く伝わる所であった。江戸周辺の品川・板橋・干住・内藤新宿のように歓楽地として繁栄した所もある。したがって経済・文化の一中心地としての意義も存した。ただし江戸または畿内より遠隔地の宿には、その機能を十分に果たさなかった所も少なくない。明治五年(一八七二)正月に東海道・中山道・甲斐道の伝馬所・助郷廃止の布達があり、ついで全国に及ぼされ、八月末日を以て宿駅制度は廃止されたが、行政上の単位として、宿または駅の名は明治二十二年の市制・町村制の実施まで存した。

助郷

江戸時代、街道宿駅の常備人馬だけでは継ぎ送りに支障をきたす場合、補助的に人馬を提供する宿駅近傍の郷村、またはその課役、制度をいう。このような助郷の概念規定のあいまいさは、その成立時期について諸説をうんでいる。まず、鎌倉幕府の執権北条氏が文応元年(一二六〇)田五町ごとに馬一疋・人夫二人を賦課して駅伝の欠乏を補った政策、あるいは豊臣政権が文禄三年(一五九四)京都一尾張清須間の宿駅を定めて、人馬超過の時は「此外に隣郷則可出候」と命じた法令に、助郷の濫觴または成立を認める説がある。さらに、江戸幕府の奉行大久保長安が慶長八年(一六〇三)中山道御嵩宿に出した伝馬定書で、大伝馬の時は「在郷井かね山之馬」を使用するよう命じ、また同十六年に北国街道諸宿に宛てた大久保長安ら連署の伝馬定書で、同様の時は「隣郷之人馬をつかひ」継ぎ立てるよう命じた条項を重視する説、元和二年(一六一六)幕府が宿駅に対して「馬多入候時者、其町5在々之馬をやとひ」提供するよう命じた法令、寛永十四年(一八三七)東海道・美濃路など江

戸一京都間の幹線の宿駅に対する助馬村の設置、あるいはそれ以降の幕府の交通政策に指標を求める説など、必ずしも一致していない。これは宿駅とその近傍郷村との人馬の相対雇傭により事実上助郷の機能を果たすもの(相対助郷)、ないしはその幕藩権力による制度化(助合制)、人馬提供を強制的賦役として特定郷村と勤高をきめた助郷(指定助郷)に対する考え方の違いによるところが大きい。いずれにせよ、助郷制は寛永十四年の助馬制の設定と、その後の制度的整備によって形成されていった。元禄二年(一六八九)幕府は助郷の実態調査をした上で、同七年新たに助郷制を画定したが、そこでは従来の助郷が封境・国郡を限界としたのを改めて、領主のいかんをとわず各宿駅近傍の郷村を付属助郷に指定し、高百石につき二人・二疋の人馬役負担としている。そして、東海道宿駅の大部分は定助郷・大助郷の二本立てとし、東海道岡崎より大坂に至る諸宿および中山道・日光道中は大助郷のみをおき(ただし、東海道箱根・伏見両宿には助郷なし、守口宿は助郷人足のみで馬はない)、奥州・甲州両道中では幕府指定の助郷はないが、臨時に宿駅近傍の人馬を徴発する態勢をとることにした。ここに助郷制度は確立したが、その後の交通量の増大は、元禄度の人馬負担基準を突き破って、これを何らの歯止めとせず、江戸時代後期には実にその数百倍の人馬課徴となった郷村も少なくない。すでに、正徳元年(一七一)の駅制改革や享保期の交通政策において、宿駅・助郷の負担過重を打開する方途として助郷国役化案や、江戸町人による東海道惣助郷請負請願も出されていたが、いずれも実現をみることなく終わった。一方、脇街道の宿駅では、定助・加助・大助など諸種の助郷が設けられ、そうでないところでも全藩的または郡役規模の人馬徴発が行われ、その役負担は過重化の一途をたどった。定助郷は定付・本助郷ともいわれ、宿駅近傍の十〜二、三十カ村からなる基本的な助郷であるが、人馬役負担の重圧に困窮・疲弊して助郷休役を願う村が続出し、定助郷でない他の郷村を指名して代助郷とする例も少なくなかった。一方、新たに特定の大通行時にかぎって定助郷負担の補充をする加助郷、あるいは臨時の特別大通行の時だけ勤役するか特定年限を定助郷に常時付属して勤める増助郷、ないしは義務年限の明示されない当分助郷など、各種名目の助郷がつぎつぎに設定されていった。こうした傾向は、宿駅と各種助郷との間の人馬役負担・賃銭配分などをめぐる紛争を頻発させ、このため定助郷などは助郷惣代を宿場内の助郷会所に派遣、宿役人らの不公正な取扱いを監視させたりしている。なお、助郷役は、各村の村高に等しいか若干少ない助郷勤高を基準に賦課されるが、それは個別的に家別に割り当てる方法から持高負担へと変化し、そのため零細農民をふくむ全村民の問題と化した。直接夫役に応じきれぬ農民あるいは村は、紙幣で代勤してもらい、それが宿駅や助郷村内に助郷役請負業者をうみ出し、ひいては助郷村の財政を破綻にみちびき、村入用の助郷関係支出が全体の四、五〇%以上を占めるに至った。脇街道の諸藩などでは、助郷役に徴発した郷村民の犠牲分を補填するため、藩庫からの支出をよぎなくされ、藩財政の窮迫に拍車がかけられた例も少なくない。宿駅・助郷間の矛盾が、幕府権力や宿駅問屋・名主・豪農らに対する広範な農民大衆の抵抗として爆発したのが、明和元年(一七六四)から翌二年にかけての武蔵・上野・信濃および下野の一部にまたがり参加者二十万人にのぼる伝馬大騒動である。これは同元年二月の朝鮮通信使来朝に伴う過重な国役金賦課と、翌二年の日光東照宮百五十回忌のための増助郷賦課(高百石につき六人・三疋の人馬役)にあるが、特に遠村のため直接出役できぬ村々から高百石につき金六両二分ずつを徴収し、これを宿駅問屋と結ぶ商業高利貸や豪農らの人馬請負によって行い、幕府も利潤吸収にあずかろうと企図したことへの反発に端を発している。そして農民は各地で蜂起して江戸へ強訴を試み、途中から右の陰謀に加わった宿駅問屋や豪農など村落支配層に対する打ちこわしへと転じた。その後、宿駅と助郷とは、ただに交通上の問題にとどまらず、両者間の商品流通をめぐる主導権争い、豪農層と半プロレタリアートとの階層対立を内包しながら、多様で複雑な対立・抗争を繰り返し、幕末期には訴願・強訴をふくめた広範な助郷反対闘争を展開した。当時、道中奉行は累積した助郷役忌避の訴願を処理できず、新たな助郷を指定するに際して、「椀伏助郷」といわれるような、地図上に椀を伏せて円形の線をひき、そのなかの村名すべてを指定するなどの乱暴な措置を講じたこともあるという。幕府倒壊直前の関東農村

では、宿駅・助郷村とも人馬役忌避を契機とした世直し一揆を頻発させ、混乱の極に達した。幕府は慶応三年(一八六七)諸街道宿駅の助郷・当分助郷を廃止したが、維新政府は翌明治元年(一八六八)海内一同に助郷を勤むべきことを布告し、さらに一般農村をも助郷に編入して、東海道の宿駅に七万石、中山道に三万五千石、脇街道に一万石ほどを付属させ、京都にも伝馬所を設けて助郷十三万石を付属させた。そして諸街道の助郷惣代などの名称を廃止して、新たに伝馬所取締役をおいた。その後の組替えや改正などを経て、同五年には陸運会社が設置され、伝馬所と助郷は完全に廃止された。

大名の旅・庶民の旅

・参勤交代の旅

参勤交代の随行者や諸道具の内容・数量は、禄高・格式により一定の区別があった。享保6(1721)年の諸大名参勤道中の供人数制限令によると、20万石以上は馬上10~20騎、足軽120~130人、中間人足140~150名で、10万石・5万石・1万石と、段階ごとに数値が通減する。しかし初期においては供人数は超過することが多かったようで、金沢藩など多い時は2千5百人にも及び、1宿を通過するのに三日を要したという。150~300人程度の行列が最も多かったが、なかには国許と江戸府内だけ町人などを雇って定数を満たし、郊外に出ると減らすという方法もとられた。

大名は江戸参勤の数ヶ月前、幕府の老中に参勤伺いをし、出発間近になると、随行者の家臣などに「道中法度」を示して、違反行為のないよう訓戒し、また領内の主要社寺に藩主自身か代参者をもって参詣し、道中の安全と領国の平穏を祈願した。そして一族、在国大臣らの謁見を受け、一同に見送られながら出発する。一行が携帯するのは食糧から膳椀・調度品・寝具・風呂桶まで、小荷駄として持ち運んだ。大名は行列中央の乗物で移動するが、乗り続けるのも退屈であり、かならずしも快適とはいえず、痔疾防止の意味もあり、時々歩くこともあった。

宿に到着すると、大名と近侍者が本陣に宿泊し、その他の随行者は旅籠屋から一般民家(下宿)に分宿する。大名が止宿した時には本陣門前には大名の定紋入りの幕を張り、警備の番士が立ち、本陣前や宿端には関札(宿札)を立てた。大名の食事は、多くは随行者の料理人による自身賄いであったが、小大名の場合は、本陣亭主が食事を調理する本陣賄いも行われることもあった。大名といえども概して食事は慎ましく、随行者の家臣の昼食も握り飯に新香程度が普通であった。それでも道中の経費は苦しく、国許からの送金が遅れて立ち往生したり、借金返済を求める町人たちが大勢押しかけることなどもあった。賑わう東海道を避けて中山道を使う大名に対し幕府が注意をしたり、本陣を使わず宿端の茶屋で休憩することをやめさせていることなどは、裏返せば各大名がそのような手段で経費節減を図ったことを示している。

江戸に到着後、参勤の大名がその旨を幕府に報告すると、折り返し参勤御礼言上の老中奉書がくる・これを待って藩主は参勤御礼に登城する。この時に将軍に献上する金品を持参する。献上品はしだいに家禄・家格などによって一定化し、幕府は明暦3(1657)年に、向こう3年の進物について定めている。享保18年にも10万石以上と以下の大名に分けて、それぞれが将軍・西丸御簾中(夫人)へ献上する参勤進物および年頭祝儀と、端午・重陽・歳暮の献上進物を規定した。

在府中の大名は、毎月朔日と28日、そして大礼の日の将軍拝謁をこなし、平日の江戸城諸門の警護・防火・辻番を担当した。また将軍が上野の寛永寺や芝の増上寺に参詣する際には行列に加わり市街の警護にあたり、勅使の江戸下向時には接待・饗応をつかさどった。これらの任務を1年間勤めると、江戸藩邸で行事をした後、出立する。藩主の出立は藩邸の家老により老中に報告される。帰路は勤めを終えた安堵感から、経済的に余裕のある大名は観光・保養に立ち寄ることもあったが、多くは帰路を急いだ。国許へ到着すると、領内から大勢の者が慶賀に訪れ、様々な感謝行事が催された。そして再び帰城御礼の使者を江戸へ送り、献上品の目録を提出した。

参勤交代の費用は、在府中の進物・交際贈答、在勤番士への手当てなどの経費が、通行の旅費以

上かさみ、増加の一途をたどった。多くの藩では藩財政の半分以上の経費が江戸での支出となり、財政を大きく圧迫した。江戸後期には各藩の財政は破綻し、病気などを理由に参勤交代を忌避する大名も現れる。この傾向は黒船来航以来強まり、外圧に抵抗する力をつけるには、大名を疲弊させる一方の参勤交代制度の廃止以外に道はなかった。それはすなわち幕藩体制国家の終焉が用意されていたことを意味していた。

・庶民の旅

近世の人口は2千～3千万の間で、その内訳は武士・農民・町人がほぼ1・8・1の割合だといわれている。このうち武士の旅行は、ほとんどが参勤交代の随行や、公務出張であった。一方、町人は商用で遠隔地に赴く他に、社寺参詣を繰り返し、遊里や劇場で財を消費していた。大多数の人口を占める農民の場合、過酷な農作業からの一時的解放感を求め、信仰に名を借りた物見遊山の旅をしたといえる。

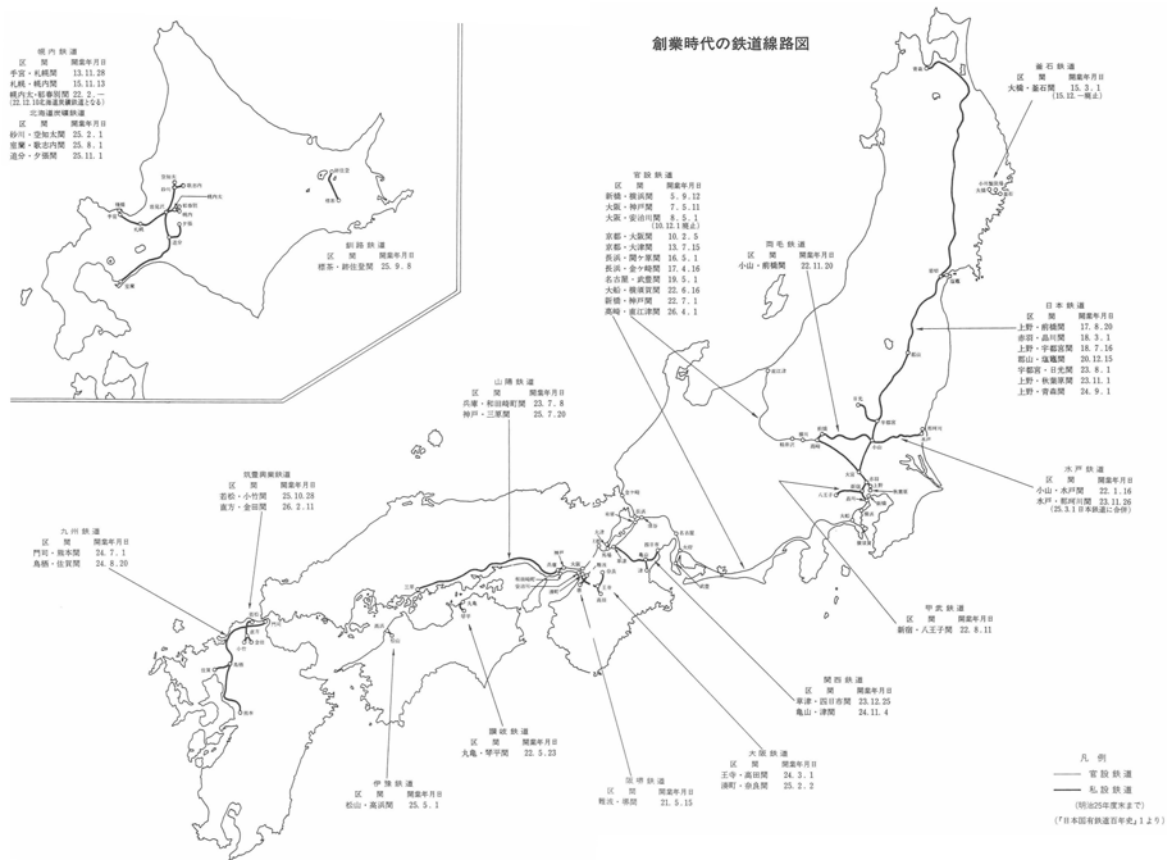
それら庶民の旅の行く先として代表的なものが伊勢参詣であった。遠隔地から参詣するのは費用がかかるため、地域共同体ごとに「伊勢講」を結んで、代表者を送り出すなどの方法をとった。参詣の際には、多くの旅行者が奈良・京都の名所旧跡や大坂での芝居見物もあわせて行った。関東・東北からの旅行者は、往路と帰路を東海道・中山道と分けるなどして、信濃善光寺などへ参詣した。参詣の性格も、中世以前の敬虔な信仰行為から、観光・遊楽の要素の強いものになっていたといえよう。

しかしこの講の代表者となるのは家父長であり、婦女子が長旅に出ることは富裕層以外ではほとんどなかった。家父長制的な社会通念の下、一定程度抑圧されていたためである。また、奉公人や小作人、都市の小職人なども主家に束縛され、経済的にも貧困であったため、旅行から疎外された存在であった。

しかし慶安・宝永・明和・文政・慶応の5回、ほぼ5～60年の周期で、爆発的に民衆が伊勢参詣することがあった。これは伊勢神宮の御祓や大麻が空から降ってきたという風聞を契機として、短期間の間に婦女子や被雇傭人・零細民らが、沿道住民から受ける食糧や草履・提灯などの施しを頼りに参詣したもので、「お蔭参り」、と呼ばれた。

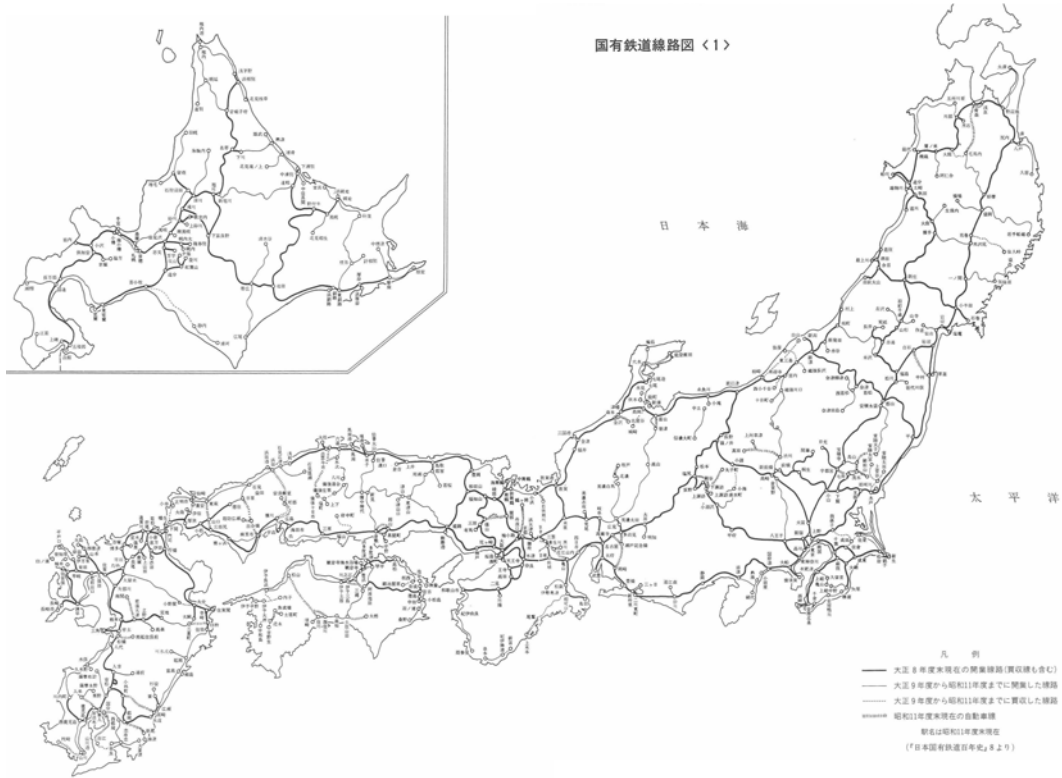
伊勢参宮の他にも、善光寺・金比羅宮、下総成田山から江戸見物、西国・板東・秩父・四国の霊場巡り、出雲大社巡礼、または富士山や豊前彦山などの霊山への登山、湯治の旅などが盛んに行われるようになった。巡礼の旅人には沿道住民による食糧・宿泊の施しが行われていたが、そこには乞食に身をやつした人々や、不治の病に苦しみつつ流浪する悲しい旅人の姿も多く見られた。

[6.近代期]
 鉄道の整備



創業当時の鉄道路線図
 「日本交通史辞典」/吉川弘文館

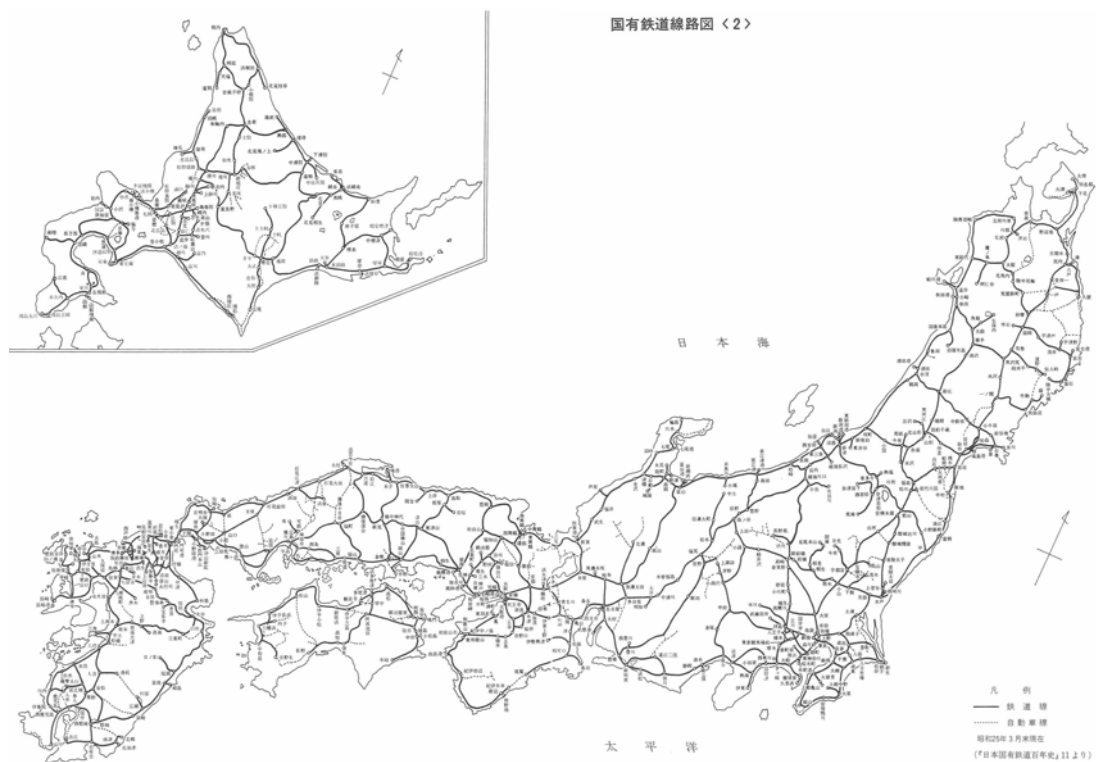
昭和 11 年の鉄道網



国有鉄道線路図

「日本交通史辞典」/吉川弘文館

昭和 25 年の鉄道網



国有鉄道線路図

「日本交通史辞典」/吉川弘文館

(3) 街道整備実態調査

江戸幕府の交通政策

[背景]

慶長8年に家康が征夷大將軍に補任されると、江戸は名実ともに天下の覇府となる。江戸城は増改築されて大城郭となり、城下には諸大名・旗本らの邸宅が立ち並ぶ武家地や、神田山を崩して埋め立て商工業者の町が作られた。

三代將軍家光の時代に参勤交代制が定められるに至り、江戸は人口百万を超える大都市に発展してゆく。大都市江戸の著しい特徴は、参勤交代の大名が住むことであった。

[五街道の呼称]

五街道とは、東海道・中山道・甲州道中・日光道中・奥州道中が五街道である。これらの街道は江戸時代前期にすでに一体的なものとして道中奉行の監督下におかれていた。街道の呼称については、享保元(1716)年、新井白石の意見に基づき名称の統一が図られた。すなわち中仙道ではなく「中山道」、日光海道・奥州海道・甲州海道というのは海のない国で海道というのは不合理なのでそれぞれ「海道」ではなく「道中」とし、五街道の名称は次第に統一されていった。しかし民間では依然として「海道」の名が使われたり、中山道を「木曾海道」と呼ぶこともあった。

[交通政策の必要性]

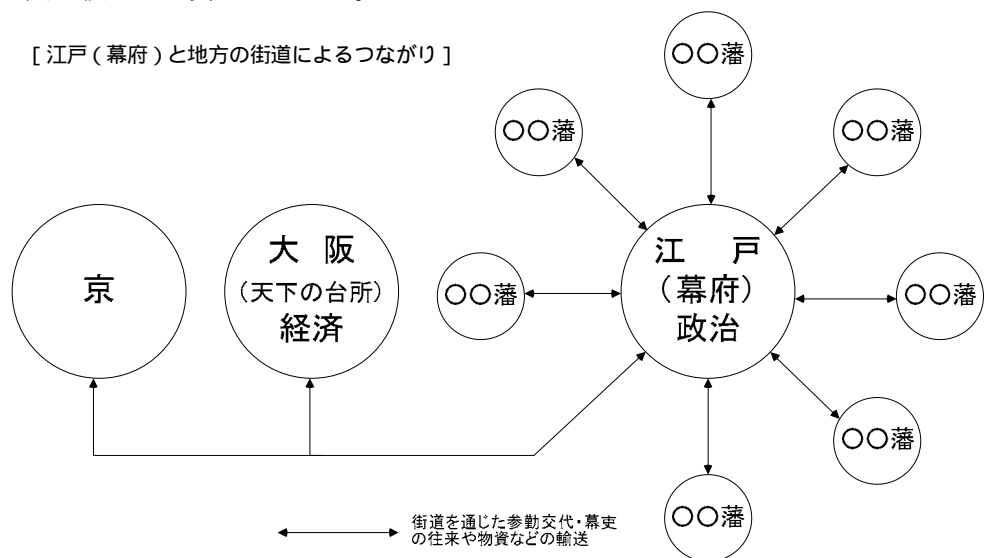
幕府による全国の統治のため、江戸を防衛するため、江戸の生活資源を確保するため、交通政策の樹立は、江戸幕府にとって急務であった。関ヶ原の戦い直後に宿駅が設置されたのはそのような目的を果たすための第一歩だったのである。万治2(1659)年に大目付の1人・高木守久が兼任する道中奉行が置かれ・元禄11(1698)年には勘定奉行の松平重良が加役を命ぜられた。これにより大目付(主席)と勘定奉行(次席)1名ずつが兼ねる道中奉行が、五街道とその付属街道を管轄する体制が確立した。

参勤交代制・・・多くの大名は1年ごと(関東の大名は半年ごと)に、何百～何千の大人数で、その領地と江戸の間を往復する必要があった。また領国との間では頻りに連絡も行われた。

幕吏の通行・・・朝廷対策のために京・大坂の勤務に赴く幕吏の通行も多かった。

物資の輸送・・・江戸初期において江戸は政治の中心地ではあっても、経済の中心は大坂・京都の上方であり、多くの加工製品が海陸両路を通じて江戸へ輸送された。食料などの日常必需品は東日本の各地から江戸へと運ばれた。生産とは直接関係のない武士やその奉公人が人口の半数を占める江戸は、多くの物資を全国に頼る大消費地であった。

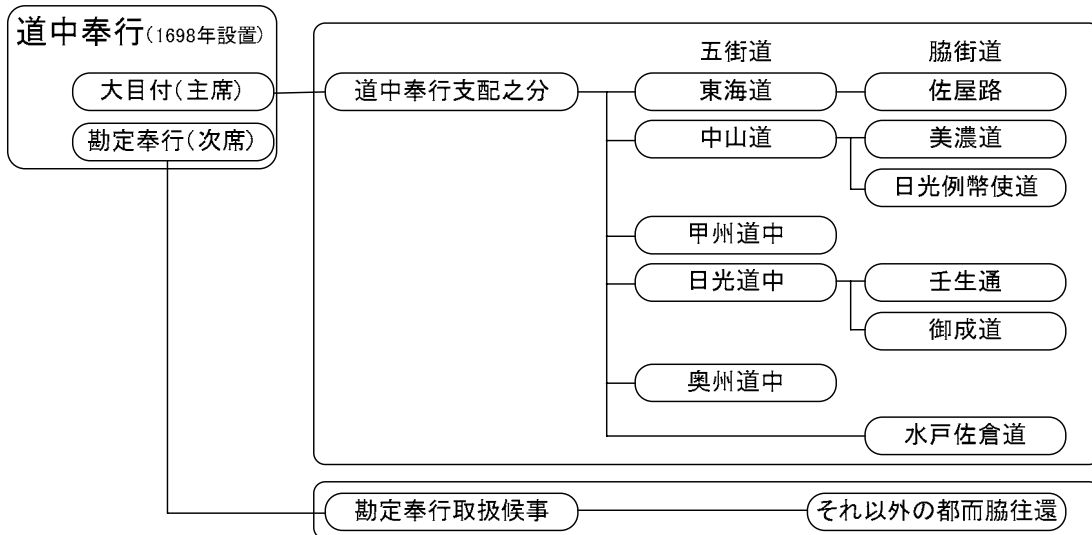
[江戸(幕府)と地方の街道によるつながり]



[幕府による五街道の交通支配]

天保 7(1836)年道中奉行は東海道に佐屋路を、中山道に美濃路と日光例幣使道、日光道中に壬生通・御成道をそれぞれ付属させ、奥州道中・甲州道中および水戸佐倉道を加え、これらを「道中奉行支配之分」として、それ以外の「都而脇往還」については「御勘定奉行取扱候事」と述べている。五街道と付属街道を道中奉行が「支配」し、脇街道以下の全国の道路は勘定奉行が「取扱」という表現の違いは、そのまま交通支配のあり方を通じて見る、幕藩制国家の構造特質ともなっている。

[幕府による五街道の交通支配]



それは本州中央部のかなりの地域(五街道・付属街道とその周辺のベルト地帯)では、幕府権力を体現する道中奉行(大目付・勘定奉行)が、関所～口留番所の網羅的な配置によって政治・軍事的機能を補完しながら、諸藩など在地勢力を媒介とせず直接支配権を行使したのに対し、その延長線上の主要幹線(脇街道)とその周縁部では、財政的機能を主体とする勘定奉行が、在地権力を通じて間接的権力行使(「取扱」)をするにとどまったことを示唆している。

このように五街道こそは政治・軍事上、またその地理的位置からしても、全国支配の根幹をなすものであった。そこで幕府は、この一帯に原則として腹心の譜代大名・旗本(代官)を配置し、道中筋の宿駅・道橋その他の整備に意を注ぎながらも、他方では在地権力としての独自性を一定程度削減するかたちで、中央集権的支配を貫徹させようと努めたのであった。

幕府直轄の街道では、宿駅の設置から道路の付け替えおよび拡幅、人馬賃金の改定など、すべて道中奉行が管理して、その地の領主といえども何らの権限を与えられてはいなかった。

[宿場の形成]

宿を設定する時には、そこにある集落をそのまま指定したというよりは、街道に沿って、一定の屋敷割りをして1つの宿を形成させたことが多い。今日残されている宿絵図を見ても、それらは決して自然に形成された集落ではなく、街道沿いに軒を並べて屋敷を配分されたことが明らかである。

1つの宿が1つの村または町から成り立っていることもあるが、城下町などの場合は、その一部が伝馬町として宿駅の負担をした。江戸では日本橋の大伝馬町・南伝馬町・小伝馬町があったが、宿継業務をしたのは大伝馬町・南伝馬町であって、何百とある他の町々は宿継には関係がなかった。

宿場の間隔の平均的な距離は、東海道の場合、2里14町(約9.3キロメートル)であるが、小田原～箱根間では4町8里、御油～赤坂間は16町など、一定しているわけではない。中山道の場合は

平均すれば2里にも達していない。しかし甲州道中などになると合宿が多く存在する。合宿とは複数の宿で業務の分担をする宿場のことである。上高井戸宿と下高井戸宿は、1ヶ月のうちの前半の15日は上高井戸、後半の15日は下高井戸が継立業務を扱っていたので、上り下りで宿場の距離に違いが生じた。「調布五宿」または「布田五宿」といわれた国領・下布田・上布田・下石原・上石原では、1ヶ月のうち6日ずつ継立業務を分担していた。また、小原宿と与瀬宿では小原宿が上り(甲府方面)の継ぎ立てのみ、与瀬宿は下り(江戸方面)のみを継ぎ立てるという特殊な方法をとっていた。こうしたことから同じ1宿とはいっても、その内容には相違があったといえよう。

〔街道沿道住民の負担〕

宿の負担は第一に人馬の提供である。東海道に伝馬制度が設けられた当初は、各宿は1日36疋の馬が提供すべき数であった。しかし次第にその数は増加し、寛永15(1638)年から17年には100疋になる。また人足も100人となるが、これらの数の増大は参勤交代制の確立と関係すると考えられる。中山道は50人・50疋が原則であるが、木曾谷の11宿は万治4(1661)年に半減され、25疋・25人となっている。日光道中・甲州道中は25疋・25人であった。ただし、中には宇都宮宿のように馬100疋・人500人だったところから、天保9(1838)年になって人馬共に25と激減させられたところもあった。

何にせよそれだけの人馬を用意するのは宿の住人であった。中でも街道に面する家屋に住むものが、その間口に応じて負担する仕組みになっていた。1日に人1人、馬1疋を提供するのは、50坪～100坪の屋敷を与えられる地子の免除を受けても、重い負担であった。しかも地子の免除が行われたのは東海道のみで、他の街道ではそれすらしていないから、負担だけを押し付けられていたことになる。


馬を飼養することができなければ、金銭で代謝せざるをえない。それで近隣の村落から馬を雇うとか、半職業的な馬方を利用することになった。人足も同様で、職業的に業務を行う馬子や駕籠かきが生まれてきた。

宿の業務を行うのは問屋である。中世においては宿の長者などがおり、宿駅の中心的役割を果たしていたが、その一方で問または問丸と呼ばれる、物資輸送や保管を業務とするものも生じてきた。近世の宿の問屋はこの両者の性格が結びついた上に、その地位を幕府に公認されたものであった。すなわち宿役人の長であり、その家屋の一部を問屋場として、人馬の継ぎ立て業務を扱っていた。宿内の有力者が勤めるのが常で、戦国時代には武将であったというような由緒を誇る家も多く、世襲がほとんどであった。また名主や本陣を兼ねていたところもある。問屋が2人で問屋場も2ヶ所というところもあった。

問屋の下には数名の年寄がいて、これも交代で問屋場へ詰める。その他に帳付という書記、馬指・人足指などという荷物を差配する者たちが毎日出勤して、人馬の手配や宿泊のことまで扱う。大通行といわれて、特別な大名・旗本あるいは公家などが通る時に問屋場は戦場のような騒ぎになった。

(4) 街道ごとの機能・役割調査

本業務の目的である、街道をテーマとした地域の資源、文化、歴史的遺産の保全・再生等を各自治体が連携して取り組む統一コンセプトの必要性や連携方策を検討するうえで、五街道・脇街道が果たしてきた機能や役割について把握することは、検討にあたっての基礎的な情報として整理をおこなった。調査は、既往の文献を参考に整理をおこない、街道毎に整理をおこなった。

東海道	
<p>区間 東京都～神奈川県～静岡県</p> <p>経由地 東京都(中央区～港区～品川区～大田区)～神奈川県(川崎市～横浜市～藤沢市～茅ヶ崎市～平塚市～大磯町～二宮町～小田原市～箱根町)～静岡県(三島市～清水町～沼津市～富士市～静岡市～岡部町～藤枝市～島田市～掛川市～袋井市～磐田市～浜松市～新居町～湖西市)</p> <p>延長 70里22町45間(約277.4km)</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p> <p>[街道の成立]</p> <p>江戸日本橋より京都までの街道と、大津より分かれて大坂に至る街道とをいう。武蔵・相模・伊豆・駿河・遠江・三河・尾張・伊勢・近江・山城の十カ国を通り、大坂への道は河内・摂津が加わる。江戸ー京都間が一二六里六町一間(約四九五キロ)、江戸ー大坂間が一三七里四町一間(約五三八キロ)であった。関ヶ原の戦終結直後の慶長六年(一六〇一)正月、徳川家康の朱印状で各宿に伝馬を出すべきことを伝え、奉行名で一宿の伝馬数を三六疋とし、馬数に応じて屋敷を与えることを通達した。宿場の大部分はこの時に設けられたが、戸塚(慶長九年)、袋井・石薬師(元和二年(一六一六))、箱根(同四年)、川崎(同九年)、庄野(寛永元年(一六二四))などはのちに設けられ、御油・赤坂は五位赤坂として一宿分で、のちに二宿に分かれている。その結果、江戸と京都との間に五十三宿が置かれて、東海道五十三次(継)といわれた。また、大津ー大坂間にも四宿が置かれた。地子免許の屋敷は、最初は一疋当り三十坪・四十坪・五十坪・六十坪・七十坪など、宿によって区別であったが、のちには宿全体としての坪数が定められたりもしている。</p> <p>[宿の成立]</p> <p>江戸ー京都は箱根峠・伊勢湾・鈴鹿峠を通る中世以来の街道筋であったが、城下を通るのが原則で、駿河国の田中城に少し離れて藤枝宿を設けたほかは、城下町の一部を伝馬町として、宿の機能を持たせた。各宿は旧来の集落を主体としたものもあるが、新しく町場を形成したものが大部分で、街道に面して屋敷割りをし、その間口に応じて人馬役の負担をするようにした。箱根宿は東麓の小田原から五十戸、西麓の三島から五十戸を移して新駅を作り、小田原町と三島町とに分かれ、一方は小田原藩領、一方は幕領として推移した。藤枝宿は二郡八カ村の各一部から成立していた。東海道の各宿では、当初、三六疋の伝馬を提供することが義務づけられていたが、寛永年代までに、一日に馬一〇〇疋・人足一〇〇人の提供が要求された。それを超過する人馬を必要とする時は、近隣の村落から人馬の提供を受けたが、やがて、それらの村落は助郷として指定された。街路・宿駅・並木などは、初期には江戸幕府の奉行衆が管理し、当初の駄賃は江戸の町年寄が通達したが、のちに道中奉行が置かれると、その管轄となった。</p>	

[街道の機能・役割]

・交通（参勤交代他）機能・役割

海道は東日本と西日本とを結ぶ最重要幹線で、参勤交代をする百五十前後の大名、年賀その他で参府する公家、京都・大坂・長崎などへ往来する幕臣をはじめ、武士や庶民の往来が盛んであった。また物資の輸送や通信なども、主に宿の人馬によって行われた。箱根と新居とには関所を設けて、武器や武家・公家の女性を主として検査したり、大井川・天竜川などの大河川、箱根・宇津谷・鈴鹿などの峠、今切や伊勢湾(桑名七里の渡)の渡海などの難所があったが、時代とともに交通量は増加した。


・交流（物流・文化交流）機能・役割

東宿駅の施設も次第に整備され、沿道では特産物も売られ、物資の流通、文化の伝播に大きな役割を果たした。『東海道名所記』をはじめ、多くの道中案内書が発行され、ことに『東海道名所図会』『東海道中膝栗毛』などの書物や、「東海道五十三次」などの浮世絵その他によって庶民の旅への関心が高まり、十九世紀初期には伊勢参宮、奈良・京都・大坂などの社寺詣に赴く東日本の旅行者で、非常な賑いを見せた。近世初頭からの紀行文・道中記の類は多数にのぼる。沿道には沼津の千本松原、田子の浦、吉原の富士などの景勝地もあり、鎌倉・江の島・金沢・三保の松原・久能山・熱田神宮も遠くはない。『伊勢物語』で知られた宇津谷峠は十団子を名物とし、西行の歌で有名な小夜の中山は夜泣石で旅人の足をとどめたが、近くの無間山淡ヶ嶽が『傾城小夜の中山』や『ひらかな盛衰記』で人口に膾炙し、川柳の好題材にもなった。沿道の名物には、大森の麦藁細工、小田原の外郎、箱根の木工細工、府中の茶、丸子のとろろ汁、その近くの柴屋寺の吐月峯(灰吹き)、掛川の葛布、鳴海の有松絞、桑名の蛤、石部と草津間の六地藏の和中散、草津の姥ヶ餅、大津の大津絵などがある。旧宿の多くは変貌したが、鈴鹿峠の前後には旧態を残す所もあり、関宿跡は重要伝統的建造物群保存地区の指定を受けている。

東海道宿駅一覽

宿名	国名	江戸からの距離	宿高	人口			家数	本陣	脇本陣	旅籠屋				現在地	
				合計	男	女				合計	大	中	小		
				人	人	人				軒	軒	軒	軒		
品川 川崎 神奈川 保土ヶ谷 戸塚 藤沢 平塚 大磯 小田原 箱根	武蔵	里町間	石斗升合勺	6,890	3,272	3,618	1,561	1	2	93	9	66	18	東京都品川区 神奈川県川崎市川崎区 横浜市神奈川区 同 保土ヶ谷区 同 戸塚区 藤沢市 平塚市 中郡大磯町 小田原市 足柄下郡箱根町	
		2.0.0	987.0.8.9.0	2,433	1,080	1,353	541	2	0	72	9	29	34		
		4.18.0	1,321.3.8.7.0	5,793	2,944	2,849	1,341	2	0	58	4	28	26		
		7.0.0	*1,727.0.3.1.0	2,928	1,374	1,554	558	1	3	67	7	24	36		
		8.9.0	2,120.6.4.6.0	2,906	1,397	1,509	613	2	3	75	24	20	31		
		10.18.0	2,326.6.2.2.0	4,089	2,046	2,043	919	1	1	45	10	15	20		
		12.18.0	1,559.8.4.0.0	*2,114	1,106	1,008	*443	1	1	54	2	29	23		
		16.0.0	692.8.0.9.0	*3,056	1,517	1,498	*676	3	0	66	5	19	42		
		16.27.0	464.3.0.1.2	0	5,404	2,812	2,592	1,542	4	4	95	17	31		47
		20.27.0	0	844	438	406	197	6	1	36?	23	20	29		
24.35.0	0	4,048	1,99	2,119	1,025	2	3	74	9	19	46				
28.27.0	2,632.4.2.9.0	5,346	2,663	2,683	1,234	3	1	55	18	21	16				
30.9.0	2,253.4.9.4.0	957	984	984	398	1	1(1)	25(9)	0	4	12				
31.27.0	1,767.0.3.9.0	*2,832	1,328	1,504	*653	2	3	60	11	14	35				
34.27.22	101.7.1.3.0	2,480	1,251	1,229	509	1	3	42	9	14	19				
37.21.45	1,065.3.9.6.0	713?	356	351	160	1	1	32	1	10	21				
38.21.45	340.5.1.0.0	1,668	809	859	316	2	2	34	5	18	11				
40.33.45	638.3.4.8.0	*6,498	3,160	3,338	*1,340	2	3	50	6	16	28				
41.35.45	947.5.1.6.0	14,071	7,120	6,951	3,673	2	2	43	3	21	19				
44.24.45	0	795	366	429	211	1	2	24	2	16	6				
46.4.45	1,497.1.4.0.0	*5,322	1,157	1,165	*487	2	2	27	3	7	17				
48.4.45	458.5.2.0.0	4,425	2,208	2,217	1,061	2	0	37	5	11	21				
49.30.45	1,279.5.9.9.9	6,727	3,400	3,327	1,461	3	0	48	6	7	35				
52.2.45	2,970.8.5.2.0	*4,271	2,074	2,197	*1,004	3	1	51	15	16	20				
53.2.45	813.7.4.7.0	750	353	397	168	1	1	33	3	22	8				
54.26.45	127.6.5.4.0	3,443	1,634	1,809	960	2	0	30	3	11	16				
56.19.45	0	843	379	464	195	3	0	50	5	12	33				
58.35.45	0	3,935	1,898	2,037	1,029	2	1	56	10	24	22				
60.17.45	1,175.8.3.3.0	5,946	2,932	3,032	1,622	6	0	94	19	22	53				
64.24.45	0	*2,475	1,254	1,221	*541	2	1	28	0	15	13				
67.16.45	170.1.7.9.0	1,776	1,698	1,698	*797	3	0	26	4	7	15				
68.34.45	174.7.4.4.0	*3,474	1,381	1,323	*613	1	1	27	15	2	10				
70.22.45	1,063.6.1.0.0	*1,468	721	734	*328	1	1	38	7	10	21				
72.3.45	677.5.4.5.0	5,277	2,505	2,772	1,293	2	1	65	1	13	51				
73.23.45	570.9.0.4.0	1,298	560	738	316	4(2)	0	62	11	23	28				
76.9.45	706.4.5.3.0	1,304	578	726	349	3	1	62	19	19	24				
76.25.45	864.1.2.6.0	*1,231	540	673	*302	1	1	36	7	16	13				
78.34.45	434.7.7.2.0	6,494	3,081	3,413	1,565	3	3	112	23	28	61				
80.23.45	1,123.0.4.6.0	1,620	876	744	292	1	1	35	2	11	22				
84.17.7	1,178.9.8.3.6	*3,643	1,792	1,851	*847	1	2	68	2	10	56				
87.11.7	*3,645.4.6.8.0	10,342	5,133	5,209	2,924	2	1	248	36	33	179				
88.35.7	0	8,848	4,390	4,458	2,544	2	4	120	8	34	78				
95.35.7	1,348.9.2.8.0	*7,114	3,522	3,592	*1,811	2	1	98	22	32	44				
99.7.7	1,145.3.1.6.0	*991	472	519	*241	3	0	15	7	5	3				
101.34.7	699.7.7.1.0	855	413	442	211	1	1	15	4	6	5				
102.23.7	1,332.7.1.7.0	1,549	790	759	567	1	1	21	0	9	12				
104.23.7	1,076.4.1.3.0	1,942	1,008	934	632	2	2	42	10	18	14				
106.5.7	1,750.2.1.6.0	564	272	292	153	3	1	48	2	9	37				
107.29.7	16.5.4.6.0	1,505	760	745	351	2	0	44	5	18	21				
110.11.7	1,348.6.1.7.0	2,692	1,314	1,378	692	1	1	41	7	18	16				
113.0.7	2,464.4.0.9.0	1,606	808	798	458	2	0	32	4	14	14				
116.18.7	1,719.8.6.3.0	2,351	1,172	1,179	586	2	2	72	7	16	49				
119.18.1	1,571.3.5.7.0	14,892	7,306	7,586	3,650	2	1	71	19	27	25				
123.6.1	0	24,227	11,996	12,231	6,245	4	2	39	6	21	12				
127.14.7	0	2,847	1,451	1,396	836	0	0	16	0	0	16				
128.28.1	1,369.5.5.8.0	1,549	630	919	378	1	0	69	31	21	17				
132.4.1	642.3.0.9.0	764	370	394	177	1	0	27	5	9	13				
135.4.1	430.6.8.8.0														

(1) 東海道宿村大概帳(『近世交通史料集』4)により作成 (2) *は加宿、枝宿を含めた数値 (3) 人口は天保14年(1843)調査の数値
(4) 本陣・脇本陣・旅籠屋欄の()内は、天保末年に焼失していた内数 (5) 合計数と内訳数とが合わないは記載どおりとして、?印を付した。

甲州街道	
<p>区間 東京都～神奈川県～山梨県～長野県</p> <p>経由地 東京都(中央区～千代田区～新宿区～渋谷区～杉並区～世田谷区～調布市～府中市～国立市～立川市～日野市～八王子市)～神奈川県(相模原市)～山梨県(上野原市～大月市～甲州市～山梨市～笛吹市～甲府市～甲斐市～韮崎市～北杜市)～長野県(富士見町～芽野市～諏訪市～下諏訪市)</p> <p>延長 全長約 55 里(約 220 キロ)</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p> <p>[街道の成立] 江戸日本橋を起点に八王子―甲府を経て中山道の下諏訪まで、全長約五十五里の幹線道路。慶長九年（一六〇四）に高井戸宿がおかれているので、このころの開設と推定される。はじめは甲州海道と呼んだが、享保元年（一七一六）、海端道旭でないとの理由から甲州道中と改称された。</p> <p>[宿の成立] 内藤新宿から上諏訪までの宿数は全部で四十五あり、各宿二五人・二五疋の人馬を常備する定めであったが、布田五宿などのように数宿が交代で一宿として機能したり、上りまたは下りのみの片道継立てを行うものなどがあったので、宿駅の数え方には古来諸説があり、一定しない。もと第一宿であった下高井戸は、江戸から四里という遠距離の地にあるため、元禄十一年（一六九八）、中間の萱野の地にあった内藤氏（信州高遠城主）の下屋敷内に宿駅を新設して内藤新宿と称した。古い城下町の八王子は、絹織物の集散地および千人同心の居住地で、三十軒余りの旅宿があった。甲府は武田信虎以来甲州の政治経済上の中心で、青梅・秩父・鎌倉・中道・駿州・関屋の諸往還が集中し、宿駅は寛永十三年（一六三六）柳町に定められ、馬数五〇疋、茶壺通行などは付近の七町が助けた。韮崎は北へ佐久甲州街道、南へ駿信往還が分出する要地で、富士川舟運による海産物を集散した。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <p>・交通（参勤交代他）機能・役割 甲州道中は江戸防衛のための軍事的な意義が大きく、小仏関所をはじめ境川・鶴瀬・山口には口留番所が設けられていた。 参勤交代の大名通行は、信州の高島・高遠・飯田の三小藩にすぎず、江戸城への茶壺道中のほか、常時の公用通行は江戸幕府と甲府勤番および代官所との連絡が主であった。</p> <p>・交流（物流・文化交流）機能・役割 民間通行としては甲州産の葡萄・梨・煙草・繰綿・甲斐絹などの江戸への輸送、登せ糸の上方への出荷などがあり、信州からの中馬の通過も多かった。</p>	

甲州道中宿駅一覧

宿名	国名	江戸からの距離	宿高	人口			家数	本陣	脇本陣	旅籠屋				現在地
				合計	男	女				合計	大	中	小	
内藤新宿	武蔵	2.0.0	石斗升合勺	人	人	人	軒	軒	軒	軒	軒	軒	軒	東京都新宿区
下高井土		4.0.0	861.4.6.9.0	*890	439	451	*183	1	0	3	1	1	1	杉並区
上高井土		4.12.余	1,038.0.7.5.0	787	415	372	168	1	0	2	1	0	1	同
国領		5.32.余	513.4.7.5.0	308	169	139	61	0	0	1	0	0	1	調布市
下布田		5.35.余	662.1.3.6.4	429	218	211	95	0	0	3	0	3	0	同
上布田		6.1.余	268.5.8.3.0	*314	153	161	*68	0	0	1	0	0	1	同
下石原		6.9.余	439.9.0.6.1	448	219	229	91	0	0	0	0	0	0	同
上石原		6.16.余	600.8.9.2.0	411	210	201	73	0	0	4	0	4	0	同
府中		7.26.余	3,285.0.7.0.0	2,762	1,386	1,376	430	1	2	29	12	10	7	府中市
日野		9.26.余	2,304.7.2.1.0	1,556	796	760	423	1	1	20	5	8	7	日野市
横山	11.17.余	862.8.0.5.0	6,026	3,112	2,914	1,548	2	3(1)	34	10	17	7	八王子市	
駒木野	13.8.余	164.9.9.5.0	355	178	177	73	1	1	12	-	-	-	同	
小仏	13.35.余	164.9.9.5.0	252	116	136	58	0	0	11	-	-	-	同	
小原	15.21.余	178.6.2.4.5	*275	151	124	*61	1	1	7	0	2	5	神奈川県津久井郡相模湖町	
与瀬	16.4.余	390.4.8.6.0	566	281	285	114	1	0	6	0	4	2	同	
吉野	17.3.余	329.7.4.8.0	*527	247	280	*104	1	1	3	1	2	0	津久井郡藤野町	
関野	17.29.余	344.4.8.0.0	635	323	312	130	1	1	3	0	0	3	同	
上野原	18.27.余	986.8.2.0.0	784	386	398	159	1	2	20	5	7	8	山梨県北都留郡上野原市	
鶴川	19.9.余	153.8.5.8.0	295	151	144	57	1	2	8	3	3	2	同	
野田尻	20.12.余	145.2.0.8.0	*607	313	294	*118	1	1	9	2	3	4	同	
大目	21.7.余	81.2.1.2.0	255	125	130	56	2	0	15	3	5	7	同	
下鳥沢	22.14.余	235.2.2.7.0	699	364	335	144	1	2	11	3	4	4	大月市	
上鳥沢	22.19.余	184.5.7.0.0	650	333	317	151	1	2	13	5	3	5	同	
猿橋	23.10.余	246.1.1.5.0	*542	267	275	*138	1	2	10	2	5	3	同	
駒橋	23.32.余	328.1.7.8.0	267	128	139	85	0	0	4	0	2	2	同	
大月	24.12.余	226.6.5.2.0	*373	171	202	*92	1	2	2	0	1	1	同	
下花咲	24.26.余	164.3.2.9.0	374	202	172	77	1	2	22	6	5	11	同	
上花咲	24.32.余	200.5.2.9.0	304	150	154	71	1	2	13	6	4	3	同	
下初狩	25.26.余	337.1.1.8.0	*616	308	306	*156	2	2	12	3	4	5	同	
中初狩	26.4.余	331.5.7.0.余	459	228	231	108	1	1	25	8	10	7	同	
白野	27.6.余	103.6.1.2.0	318	149	169	84	1	1	4	0	3	1	同	
阿弥陀海道	27.24.余	84.9.3.9.0	272	127	145	65	1	1	4	0	3	1	同	
黒野田	28.0.余	121.0.0.6.0	334	170	164	79	1	1	14	4	6	4	同	
駒飼	30.5.余	135.5.6.3.0	274	139	135	64	1	1	6	1	2	3	東山梨郡大和村	
鶴瀬	30.23.余	109.6.7.5.0	242	125	117	58	1	2	4	1	1	2	同	
勝沼	31.26.0	1,198.6.4.9.0	786	394	392	192	1	2	23	5	7	11	東山梨郡勝沼町	
栗原	32.22.余	627.4.3.5.0	*1,057	538	519	*240	1	1	20	8	5	7	山梨市	
石和	34.6.余	608.6.5.3.0	*1,143	578	565	*166	1	2	18	6	5	7	東八代郡石和町	
甲府柳町	35.25.余	0	905	486	419	209	1	1	21	-	-	-	甲府市	
葎崎	39.10.余	1,405.2.1.1.0	1,142	574	568	237	1	0	17	9	5	3	葎崎市	
台ヶ原	43.10.余	422.6.8.3.0	*670	340	330	*153	1	1	14	1	6	7	北巨摩郡白州町	
教来石	44.24.余	365.8.3.2.0	*684	360	324	*144	1	1	7	3	2	2	同	
鷲木	45.30.余	381.0.5.3.0	508	233	275	105	1	0	15	0	10	5	長野県諏訪郡富士見町	
金沢	48.35.余	637.5.1.0.余	622	335	287	161	1	0	17	2	7	8	茅野市	
上諏訪	52.13.余	830.7.6.0.余	73	488	485	232	1	0	14	0	0	14	諏訪市	

(1)駒木野の旅籠は百姓家 (2)小仏の旅籠は特に定めたものではない (3)甲府柳町の旅籠は文政中に類焼、復興のため区分できず
 (4)*印は加宿、枝郷を含めた数値 (5)脇本陣欄の()内は天保未年に焼失していた数値 (6)合計数と内訳数とが合わないは記載どおりとして、?印を付した。

中山道	
<p>区間 東京都～埼玉県～群馬県～長野県</p> <p>経由地 東京都(中央区～千代田区～文京区～豊島区～板橋区)～埼玉県(戸田市～蕨市～さいたま市～上尾市～桶川市～北本市～鴻巣市～行田市～熊谷市～深谷市～本庄市～上里市)～群馬県(高崎市～藤岡市～高崎市～安中市)～長野県(軽井沢町～御代田町～佐久市～立科町～長和町～下諏訪町～岡谷市～塩尻市～木祖村～木曾町～上松町～大桑村～南木曾町)</p> <p>延長 81 里 64 町 47 間(約 318km)</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p> <p>[街道の成立]</p> <p>江戸日本橋より京都に至る街道であるが、最後の草津・大津の二宿は東海道と重なる。中山道とも書いたが、享保元年(一七一六)に江戸幕府は、東山道の内の中筋の道であるから、古来より中山道と称しているとし、東山道・山陽道などの「山」はセンと読んだと説明している。しかし、民間では中仙道とも書き、信濃国の木曾路を通るので、木曾街道・岐蘇路・岐岨路などともいわれた。武蔵・上野・信濃・美濃・近江の五カ国を通り、京都に入るには山城国が加わる。江戸から草津まで一二九里一〇町八間(約五〇八キロ)、京都まで一三五里三四町八間(約五三四キロ)であった。古代の東山道とは異なった通路も多いが、戦国時代末期には成立していた宿駅が少なくない。</p> <p>[宿の成立]</p> <p>慶長六年(一六〇一)には木曾路の集落に対して大久保長安が伝馬掟状を出しており、翌七年には徳川家康の朱印伝馬掟書を与えた所もあり、駄賃や渡船賃も定められているから、両年間に宿駅制が整ったとみることができよう。しかし、下諏訪と贄川との間は小野峠・三沢峠・牛首峠を越える道で、間に小野宿が設けられたが、慶長十九年に塩尻峠を越す道に改め、塩尻・洗馬・本山の三宿を加えた。本庄宿と倉賀野宿との間は、はじめ本庄から玉村を経由して倉賀野に出たが、慶安四年(一六五一)に落合新町、承応二年(一六五三)に笛木新町が伝馬役を命ぜられたとされ、最も遅い成立である。これによって板橋より守山まで六十七宿であるが、東海道と重なる草津・大津の三宿を加えて、中山道六十九次とよぶのが通例である。なお番場と高宮との間は、はじめ小野町が継場とされたが、のちに十町ほど離れた鳥居本が宿場になった。各宿立の人馬は五〇人・五〇疋が通則であったが、信濃国佐久郡の塩名田・八幡・望月・芦田の四宿と、木曾路の十一宿は二五人・二五疋立であった。助郷^{※1} 高も一万石以上が大部分であったが、杓掛と中津川との間は、二宿から四宿で共通の合助郷^{※1} が多く、その助郷高も一万石未満が過半で、この地域の助郷負担が重かったことが明らかである。宿も東海道と異なり、地子免許のない宿が大部分であった。追分は北国街道の分岐点、洗馬は北国西街道(善光寺道)の分かれ道で、両道は善光寺の手前の</p>	

丹波島宿で合する。美濃国では大井宿から岩村に行く岩村街道が出ているが、これは遠江国の秋葉山にも通ずる。垂井からは東海道の熱田に達する美濃路があり、五街道につぐ重要路である。関ヶ原からは南に向かう伊勢街道と、北へ向かう北国街道とがある。鳥居本から北に進む北国街道とは木之本で一つになる。鳥居本からは彦根を通り、琵琶湖東岸の安土や八幡を経て、守山の手前で中山道に合する朝鮮人街道も分かれている。

[街道の機能・役割]

・交通（参勤交代他）機能・役割

この街道は上野・信濃・越後・越中・加賀国などの三十余の大名の参勤交代のほか、日光例幣使の下向などもあり、また徳川將軍の夫人となるため東下した皇族や撰家の女性は多く中山道を通った。わけても、文久元年（一八六一）の和宮（親子内親王）の通行は前例のない設備・警衛であった。

・交流（物流・文化交流）機能・役割

十八世紀以降は善光寺・妙義山・榛名山などの参詣者も次第に増加した。ことに近江国の多賀神社は長寿の神として近畿地方一帯から多数の参拝者があった。

沿道には碓氷（横川）・福島に関所があり、碓氷・和田・塩尻・鳥居などの峠が多く、木曾の棧道など険しい山道もあったが、木曾の寢覚の床、太田宿と鶴沼宿との間の木曾川を見おろす所にあつて、美濃路第一の勝景といわれた観音坂の岩屋観音、関ヶ原の古戦場、日本武尊の伝説にからまる泉の湧いている醒井、琵琶湖はもとより近江一国の山水を一望のもとにする摺針峠、歌文に名高い老蘇の森や鏡山など、名所・旧跡も多い。

各地の産物には、桶川の臙脂、鴻巣の雛、木曾路の木工品（わけてもお六櫛や漆器は名高いが、御留山の木曾の良材の余木を利用したものである）、柏原の伊吹き艾、鳥居本の赤玉などの薬品、高宮の麻織物などが知られた。脇道には板橋宿から出る川越街道、倉賀野から日光へ向かう日光例幣使街道があるが、倉賀野河岸は利根川舟運の上流起点で、信濃国方面から馬で運ばれてきた領主米などを江戸へ送り、また山間地への物資の中継地であった。


中山道では古い宿が残っている所が多く、奈良井と妻籠の雨宿は重要伝統的建造物群保存地区の指定を受け、ことに妻籠はその復元・修景が徹底したことで有名である。

中山道宿駅一覽

宿名	国名	江戸からの距離	宿高	人口			家数	本陣	脇本陣	旅籠屋				現在地
				合計	男	女				合計	大	中	小	
板橋	武蔵	里町間	石斗升合勺	人	人	人	軒	軒	軒	軒	軒	軒	軒	東京都板橋区 埼玉県蕨市 さいたま市 同 上尾市 桶川市 鴻巣市 熊谷市 深谷市 本庄市 群馬県多野郡新町 高崎市 同 安中市 同 碓氷郡松井田町 同 長野県北佐久郡軽井沢町 同 同 北佐久郡御代田町 佐久市 北佐久郡朝科村 同 北佐久郡望月町 北佐久郡立科町 小県郡長門町 小県郡金田村 諏訪郡下諏訪町 塩尻市 同 同 木曾郡榑川村 同 木曾郡木祖村 木曾郡日義村 木曾郡木曾福島町 木曾郡上松町 木曾郡大桑村 同 木曾郡南木曾町 同 木曾郡山口村 岐阜県中津川市 同 恵那市 瑞浪市 同 可児郡御嵩町 同 美濃加茂市 各務原市 岐阜市 同 本巣郡巣南町 大垣市 不破郡垂井町 不破郡関ヶ原町 不破郡関ヶ原町 滋賀県坂田郡山東町 坂田郡米原町 同 彦根市 同 愛知郡愛知川町 近江八幡市 守山市
蕨		2.18.0	1,087.8.6.6.0	2,448	1,053	1,395	573	1	3(1)	54	35	12	7	
浦和		4.28.0	1,419.4.2.8.0	2,223	1,138	1,085	430	2	1	23	8	9	6	
大宮		6.6.0	763.8.8.8.0	1,230?	609	616	273	1	3	15	5	6	4	
上尾		7.16.0	1,282.3.0.8.2	1,508	679	829	319	1	9	25	1	5	19	
桶川		9.16.0	619.3.5.6.0	793	372	421	182	1	3	41	3	9	29	
鴻巣		10.14.0	722.0.6.9.0	1,444	717	727	347	1	2	36	9	16	11	
熊谷		12.8.0	806.5.6.5.0	2,274	1,132	1,142	566	1	1	58	11	23	24	
深谷		16.14.40	2,204.0.3.7.0	3,263	1,706	1,557	1,075	2	1	19	4	5	10	
本庄		19.5.40	224.6.5.9.8	1,928	895	1,033	524	1	4	80	7	20	53	
新町	21.30.40	2,158.2.3.5.0	4,554	2,264	2,290	1,212	2	2	70	23	24	23		
倉賀野	23.30.40	862.8.3.9.0	1,437	713	724	407	2	1	43	16	10	17		
高崎	25.12.40	1,946.8.5.1.0	2,032	1,047	985	297	1	2(1)	32	4	4	24		
板鼻	26.31.40	0	3,235	1,735	1,500	837	0	0	15	4	5	6		
安中	28.25.40	1,298.3.3.8.0	1,422	649	773	312	1	1	54	14	18	22		
松井田	29.19.40	0	348	162	186	64	1	2	17	3	8	6		
坂本	31.35.40	363.7.3.0.0	1,009	547	462	252	2	2	14	3	4	7		
軽井沢	34.14.47	268.7.0.7.0	732	376	356	162	2	2	40	20	10	10		
沓掛	37.13.14	352.2.1.4.0	451	189	262	119	1	4	21	6	9	6		
追分	38.18.14	586.4.9.0.0	502	244	258	166	1	3	17	3	11	3		
小田井	39.21.14	317.4.6.3.0	712	263	449	103	1	2	35	5	17	13		
岩田村	40.31.14	943.0.3.2.0	319	159	160	107	1	1	5	0	2	3		
塩名田	42.2.14	2,627.8.3.8.0	1,637	808	829	350	0	0	8	0	2	6		
八幡	43.13.14	545.3.6.7.0	574	293	281	116	2	1	7	0	2	5		
望月	44.4.14	1,513.0.0.0.0	719	372	347	143	1	4	3	0	0	3		
芦田	45.0.14	805.5.1.5.0	360	189	171	82	1	1	9	0	5	4		
長窪	46.8.14	1,816.9.0.8.0	326	177	149	80	1	2	6	2	2	2		
和田	47.24.14	887.8.1.8.0	721	341	380	187	1	1	43	10	12	21		
下諏訪	49.24.14	1,115.1.3.8.0	522	272	250	126	1	2	28	12	4	12		
塩尻	55.6.14	898.4.3.1.0	*1,345	706	639	*315	1	1	40	2	20	18		
洗馬	58.3.14	822.3.6.6.0	794	411	383	166	1	1	75	8	26	41		
本山	59.33.14	159.2.6.5.5	661	340	321	163	1	1	29	18	5	6		
鷺川	60.27.14	332.1.8.8.0	592	297	295	117	1	1	34	12	12	10		
奈良井	62.27.14	0	545	304	241	124	1	1	25	8	6	11		
敷原	64.22.14	0	2,155	1,104	1,051	409	1	1	5	1	0	4		
宮越	65.35.14	0	1,493	706	787	266	1	1	10	1	3	6		
福島	67.32.14	0	585	299	286	137	1	1	21	3	4	14		
上松	69.24.44	0	972	494	478	158	1	1	14	1	5	8		
須原	72.3.24	0	2,482	1,258	1,224	362	1	1	35	8	8	19		
野尻	75.12.24	0	748	377	371	104	1	1	24	7	6	11		
三留野	77.6.47	0	986	490	496	108	1	1	19	2	10	7		
妻籠	79.27.47	0	594	310	284	77	1	1	32	7	19	6		
馬籠	81.6.47	0	418	216	202	83	1	1	31	7	10	14		
落合	83.6.47	0	717	360	357	69	1	1	18	6	7	5		
中津川	84.12.8	480.4.1.0.0	370	182	188	75	1	1	14	4	5	5		
大井	85.12.8	1,334.6.3.0.0	928	454	474	228	1	1	29?	8	8	14		
大久手	87.30.8	546.9.8.5.0	466	245	221	110	0	0	41?	4	23	14		
細久手	91.12.8	109.8.2.0.0	338	170	168	66	1	1	30?	5	17	8		
御嶽	92.30.8	0	256	134	122	65	1	1	24?	6	7	11		
伏見	95.30.8	1,070.4.4.0.0	600	323	277	66	1	1	28?	9	10	9		
太田	96.30.8	629.6.5.8.0	485	230	255	82	1	1	29?	6	8	15		
鶴沼	98.30.8	1,939.2.3.0.0	505	259	246	118	1	1	20?	3	11	6		
加納	100.30.8	3,206.6.4.5.0	246	119	127	68	1	1	25?	8	7	10		
河渡	105.4.8	558.1.7.3.余	2,728	1,296	1,432	805	1	1	35?	0	14	21		
美江寺	106.22.8	1,388.4.3.3.0	272	133	139	64	1	0	24?	4	9	11		
赤坂	107.29.8	898.9.1.3.0	582	302	280	136	1	0	11?	0	4	7		
垂井	110.1.8	1,081.1.4.0.0	1,129	576	553	292	1	1	17?	0	9	8		
関ヶ原	111.13.8	704.9.8.0.0	1,179	598	581	315	1	1	27?	0	10	17		
今須	112.27.8	1,904.0.0.0.0	1,389	685	704	269	1	1	33	12	13	8		
柏原	113.27.8	1,549.1.5.6.0	1,784?	891	878	464	1	2	13	0	7	6		
醒井	114.27.8	2,141.2.3.6.0	1,468?	740	728	344	1	1	22	0	7	15		
鳥居本	116.9.8	528.4.0.2.0	539	266	273	138	1	1	11	0	3	8		
高宮	117.9.8	559.9.5.6.0	808	389	419	178	1	1	10	0	7	3		
愛知川	118.10.8	115.3.9.7.0	*1,448	726	722	*293	1	2	35	6	9	20		
武佐	119.28.8	2,923.6.2.0.0	3,560	1,755	1,805	835	1	2	23	7	10	6		
守山	121.28.8	406.4.5.0.0	929	471	458	199	1	1	28	7	12	9		
	124.10.8	890.9.2.6.2	537	272	265	183	1	1	23	6	8	9		
	127.28.8	2,019.1.1.0.0	*1,700	837	863	*415	2	1	30	7	12	11		

(1) 中山道宿村大概帳(『近世交通史料集』5)により作成 (2) *は加宿を含めた数値 (3) 人口は天保14年(1843)調査の数値

(4) 脇本陣の()内は、天保末年に焼失していた内数 (5) 合計数と内訳数とが合わないは記載どおりとして、?印を付した。

日光街道	
<p>区間 東京都～栃木県</p> <p>経由地 東京都(中央区～千代田区～台東区～荒川区～足立区)～埼玉県(草加市～越谷市～春日部市～杉戸町～幸手市～栗橋町)～茨城県(古川市)～栃木県(野木町～小山市～下野市～上三川町～宇都宮市～日光町)</p> <p>延長 36里3町2間(約141.6km)</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p> <p>[街道の成立]</p> <p>江戸から、日光東照宮門前の鉢石(栃木県日光市)宿に至り、二十一宿を設ける。すなわち、日本橋を出て、千住―草加―越ヶ谷―粕壁(春日部)―杉戸―幸手―栗橋―中田―古河―野木―間々田―小山―新田(大町新田・羽川)―小金井―石橋―雀宮―宇都宮―徳次郎(南から下・中・上の三宿あり)―大沢―今市―鉢石である。江戸本郷追分で中山道と分かれ、岩淵―川口―鳩ヶ谷―大門―岩槻を経て幸手宿に至る日光御成街道(御成道)、小山宿の北の喜沢村から西北へ分かれ、飯塚―壬生―楡木(日光例幣使街道を合わせる)―奈佐原―鹿沼―文挾―板橋を経て今市宿に合する日光道中壬生通りが付属する。</p> <p>もともと、慶長五年(一六〇〇)天下統一を成し遂げた徳川家康が、江戸にあって、奥州の抑えとしてこの道筋を重視したことに起源を持つ。慶長七年正月、徳川家康の代官頭大久保長安(石見守)ら三名の名で、宇都宮町に地子免許状が出され、伝馬役が義務づけられたことがそれを示す。宇都宮以南の街道がその後順次整備され、宿駅が設けられ始めたことは、同年十二月から小金井宿において集落移動が行われ、同九年に間屋が定められるなど、町割りが定められたことなどからわかる。小金井・石橋など五宿を除いて多くは一万坪の地子免許。</p> <p>しかし、元和二年(一六一六)十月から日光山内に家康廟の造営が開始され、日光への通行が増大し始め、その役割が変化した。まず壬生経由の壬生通りが、造営資材の搬入などにも利用され、鹿沼宿の整備もその時に行われ、元和三年、家康の遺骸も、武蔵府中から、川越―館林―天明(佐野)を経て、それを通っている。家康廟(東照大権現社)が完成した一周忌法会(元和三年四月十七日)の際、将軍徳川秀忠は、越ヶ谷宿から岩槻城へまわって泊り、御成道経由で古河城を経、奥平美作守忠昌の宇都宮から日光に入っている。これが将軍の第一回日光社参となるが、以後、もっぱら江戸から日光への将軍その他の社参路として利用された。元和五―八年宇都宮城を領した本多上野介正純は、城下の町割りの大改変と宇都宮城の改築を行うが、併せて江戸から日光・奥州への街道の分岐としての宇都宮宿の町立ても新しくした。宇都宮経由がいわゆる日光道中となり、三泊四日が通例の将軍社参の際は、宇都宮城が宿泊所となった。壬生経由は日光西街道ともいわれ、将軍徳川秀忠・家光の代には、特に帰路に使われることが多かった。秀忠・家光の将軍時代の三十年余の間に、将軍家の社参は十五回に及ぶが、特に寛永十三年(一六三六)日光廟の大改築が成ってから、その通行は大規模となった。諸宿の人馬のほか、早くから周辺の村々よりの助</p>	

馬の動員が行われたが、元禄九年(一六九六)壬生通りも併せて全宿一斉に、各宿十数ヵ村、総村高一万石程度の定助郷村が定められた。

[宿の成立]

宿の定備は、宇都宮宿の一〇〇人・一〇〇疋のほかは二五人・二五疋で、内五人・五疋は困人馬。四月十七日の家康忌日の東照宮大祭、法会前後に集中して通行が極度に増大し、特に将軍社参や特別回忌の大法会の際には助郷村がさらに拡げられ、農繁期にもかかり、沿道村々の過重負担が累積、江戸時代中期以降の村落荒廃の有力因となった。

[街道の機能・役割]

・交通(参勤交代他)機能・役割

宇都宮宿から分岐して奥州道中が伸びるので、下野北部から奥羽全城の大名の参勤路にもなったが、その他は年間を通じて、武家や公家の日光関係の通行に利用者が限られたとよい。

・交流(物流・文化交流)機能・役割

奥羽南部から江戸への廻米や商品輸送は、下野北部の鬼怒川の阿久津・板戸両河岸からの舟運が利用され、また会津西街道・日光例幣使街道・壬生通りなどの脇道とそこにつながる諸河川の河岸が、その機能を担った。


雀宮宿の南側の鞘堂新田から東南へ分かれて、日光道中に併行、多功―薬師寺―仁良川―結城城下―七五三場―諸川を経て、利根川の境河岸へ至る道が日光東街道と呼ばれた脇道で、これも諸物資の輸送などに用いられ、特に下野国内では養蚕地帯を通るため、「絹の道」ともいわれた。

家康・秀忠・家光三代の側近松平右衛門大夫正綱が寛永年間以降二十余年間にわたり大沢宿南から今市宿を挟んで日光鉢石宿まで(壬生通り・会津西街道も)沿道に植樹したのが日光杉並木で、山口村(今市市)や日光神橋北側など四ヵ所に、慶安元年(一六四八)四月十七日付の林道春(羅山)の碑文による寄進碑も建てられている。宇都宮までは現在の国道四号線で、東武鉄道日光線と JR 東北本線が併行し、日光までは国道一一九号線と JR 日光線が添う。

日光道中宿駅一覧

宿名	国名	江戸からの距離	宿高	人口			家数	本陣	脇本陣	旅籠屋				現在地
				合計	男	女				合計	大	中	小	
千住	武蔵	里町間	石斗升合勺	人	人	人	軒	軒	軒	軒	軒	軒	軒	東京都足立区
草加		2.8.0	1,590.9.7.0.0	9,956?	5,005	4,551	2,370	1	1	55	4	34	17	埼玉県草加市
越ヶ谷		4.16.0	1,679.4.0.9.0	3,619	1,693	1,926	723	1	1	67	2	30	35	越谷市
粕壁		6.8.0	1,603.7.5.3.0	4,603	2,272	2,331	1,005	1	4	52	11	28	13	春日部市
杉戸		9.2.0	1,696.9.3.1.0	3,701	1,791	1,910	773	1	1	45	12	8	25	北葛飾郡杉戸町
幸手		10.23.0	1,166.3.1.0.0	1,663	789	874	365	1	2	46	4	7	35	幸手市
栗橋		12.12.0	2,095.0.6.0.0	*3,937?	1,946	1,941	*962	1	0	27	0	7	20	北葛飾郡栗橋町
中田		14.15.0	689.2.7.9.0	1,741	869	872	404	1	1	25	4	7	14	茨城県古河市
古河		14.15.0	456.7.1.1.0	403	169	234	69	1	1	6	0	0	6	同
野木		15.35.0	2,037.7.4.0.0	3,865	1,992	1,873	1,105	1	1	31	5	6	20	栃木県下都賀郡野木町
間々田	下野	16.24.20	286.2.2.7.0	527	271	256	126	1	1	25	0	2	23	同
小山		18.15.20	944.0.8.8.0	947	440	507	175	1	1	50	5	17	28	同
新田		20.2.20	1,233.2.3.8.0	1,392	636	756	423	1	2	74	11	27	36	同
小金井		21.13.20	75.4.1.2.0	*244	127	117	*59	1	1	11	2	4	5	同
石橋		22.6.20	1,269.9.8.6.0	*767	374	393	*165	1	1	43	5	13	25	下都賀郡国分寺町
雀宮		23.24.20	712.7.5.4.9	414	192	222	79	1	1	30	6	9	15	下都賀郡石橋町
宇都宮		25.11.20	574.6.5.5.0	268	138	130	72	1	1	38	11	17	10	宇都宮市
下徳次郎		27.12.20	4,270.2.2.9.0	6,457?	3,302	3,154	1,219	2	1	42	15	0	27	同
中徳次郎		29.25.20	1,935.6.2.3.0	653	339	314	168	1	1	72	18	31	23	同
上徳次郎		29.29.20												同
大沢	30.7.20	262.9.4.3.0	278	125	153	43	1	1	41	9	25	7	今市市	
今市	32.3.20	563.6.9.0.0	1,122	609	513	236	1	1	21	7	7	7	同	
鉢石	34.3.20	176.7.2.8.9	985	516	469	227	2	0	19	5	8	6	日光市	

(1)鉢石:本陣のほか、名主宅に日光法会の時休泊 (2)*印は加宿、枝郷を含めた数値

奥州街道	
<p>区間 栃木県～福島県</p> <p>経由地 栃木県(宇都宮市～さくら市～大田原市～那須塩原市～那須町)～福島県(白河市～泉崎村～矢吹町～鏡石町～須賀川市～郡山市～本宮市～大玉村～二本松市～福島市～伊達市～桑折町～国見町)</p> <p>延長 約 21 里 18 町 14 間半(約 85.1 キロ)</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p>	
<p>[街道の成立]</p> <p>江戸幕府の直接的支配下にあり、道中奉行が管轄した厳密な意味での奥州道中は、日光道中宇都宮宿から分岐して、白沢・氏家・喜連川・佐久山・大田原・鍋掛・越堀・芦野・白坂・白河宿に至る十宿である。白河宿の隣北、根田宿から以北も奥州道中と呼ばれることもあったが、宿次も一定せず、また管理も勘定奉行に属し、幕府の間接的支配下にあった。なお、日光道中千住宿から宇都宮宿に至る十七宿は、その機能上、奥州道中に兼ねて属するものであり、事実これら宿駅^{*1}が両属を称した場合もしばしばあった。しかし、あえて「日光道中」と公称したことは、日光に鎮座する幕府祖廟の重さを示すものである。</p> <p>[宿の成立]</p> <p>奥州道中の開発は、かなりの年限を要し、初めはその東を、宇都宮から板戸・鴻野山・鹿子畑・福原・余瀬・寒井・稲沢・伊王野・蓑宿・旗宿・白河の十一宿を連ねた街道だったようであるが、それが寛永四年（一六二七）ごろあらためられ、正保三年（一六四六）越堀宿の宿並の整備によって完成した。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <p>・交通（参勤交代他）機能・役割</p> <p>奥州道中は、奥羽・北関東諸大名の参勤交代の通路だったので、諸大名の交通量が多く、これを文政五年（一八二二）についてみると、三十七家、高二百五十七万二千七百石となっている。これは東海道の百四十四家、高千九十四万八千二百石に次ぎ、中山道の三十家、高二百十二万八千二十三石を凌ぐものであった。このうち陸奥の大名は十八家(定府一家)、出羽は十三家、蝦夷一家、下野四家であった。このうち、最も多く継立人馬を要したのは、普通千人程度の行列を従えた仙台藩伊達氏であった。天保二年(一八三一)の参府に際し、越堀宿が必要とした継立人馬は、三二五人、二二四疋であった。このほか、会津藩松平氏・秋田藩佐竹氏らが多くの人馬を必要とした。したがって宿駅と助郷村との間に人馬請負契約が結ばれる場合、これら諸大名の通行は除外例とされるのが普通であった。なお、寛文十二年（一六七二）六月に芦野宿がはじめて他領助郷を徴集することとなったのをみれば、諸大名の奥州道中通行は、このころすでに始まっていた</p>	

と思われる。

・交流（物流・文化交流）機能・役割

奥州道中は後進地域を通過していたので、大名の交通量はともかく、交通量全体はさほど多くはなく、したがって、黒羽藩のごとく領内越堀宿助郷を領内助郷のみで賄う体制を樹立することも可能であった。しかし、北門の急を上げて以来、幕末期の混乱に際して公用人馬の継立は激増し、一方、経済的発展によって諸物資の運送量は増大した。上り荷は幕・藩の廻米を主とし、諸穀類・煙草・蠟・生糸・紅花などがあり、下り荷は衣料品・金肥などを主としていたが、また江戸文化伝播通路ともなった。しかし、廻米および商品荷物は、その性格上脇街道を通行し、河川の舟運によるが多かった。

奥州道中宿駅一覧

宿名	国名	江戸からの距離	宿高	人口			家数	本陣	脇本陣	旅籠屋				現在地
				合計	男	女				合計	大	中	小	
白沢 氏家 喜連川 佐久山 大田原 鍋掛 越堀 芦野 白坂 白川	下野	里町間	石斗升合勺	人	人	人	軒	軒	軒	軒	軒	軒	軒	栃木県河内郡河内町 塩谷郡氏家町 塩谷郡喜連川町 大田原市 同 黒磯市 同 那須郡那須町 福島県白河市 同
		30.4.20.	825.7.0.4.余	369	179	190	71	1	1	13	7	3	3	
		31.22.20.	2,381.8.9.2.余	879	449	430	235	1(1)	1(1)	35?	5	6	26	
		33.22.20.	1,584.1.6.4.0	1,198	611	587	290	1	1	29	6	10	13	
		36.16.56.	1,548.7.6.0.0	473	230	243	121	1	1	27	4	5	18	
		38.6.37.	2,111.4.8.8.0	1,428	672	756	245	2	1	42	9	14	19	
		41.8.34.	527.8.6.5.0	346	160	186	68	1	1	23	3	3	17	
		41.17.22.	42.0.5.0.0	*569	283	286	*113	1	1	11	0	5	6	
		43.29.4.	516.0.0.0.0	350	160	190	168	1	1	25	2	9	14	
		46.33.34.	479.1.4.9.0	*289	139	150	*71	1	1	27	7	8	12	
		48.30.34.	4,463.8.1.4.0	5,959	3,041	2,918	1,285	1	2	35	7	16	12	

(1) *印は加宿を含めた数値 (2)本陣・脇本陣欄の()内は天保未年に焼失していた内数。

川越街道・秩父往還	
<p>[川越街道]</p> <p>区間 東京都～埼玉県～群馬県</p> <p>経由地 東京都(板橋区～練馬区)～埼玉県(和光市～朝霞市～新座市～三芳町～ふじみ野市～富士見市～川越市～坂戸市～東松山市～滑川町～嵐山町～小川町～寄居町～深谷市～美里町～本庄市～神川町～上里町)～群馬県(藤岡市)</p> <p>延長 約 43km</p> <p>[秩父往還]</p> <p>区間 埼玉県～山梨県</p> <p>経由地 埼玉県(熊谷市～深谷市～寄居町～皆野町～秩父市)～山梨県(山梨市～甲州市～山梨市)</p> <p>延長 約 114km</p>	<p>位置図</p>  <p>[川越街道]</p> <p>[秩父往還]</p>
<p>役割・機能</p> <p>[川越街道]</p> <p>[街道の成立]</p> <p>東京都豊島区の池袋から埼玉県川越市に至る国道 254 号の街道名である。15 世紀に江戸城と川越城を築いた太田道灌が部分的にあった古道をつないだものを、17 世紀の江戸時代に川越藩の松平信綱によって、中山道の脇街道として整備されたのが川越街道である。この頃の川越街道は、板橋宿より中山道に分かれ、川越城大手門に至る 13 里半の道(注)であった(ほぼ現在の旧川越街道、埼玉県道 109 号新座和光線)。さらに川越からは、児玉街道が上野国藤岡に通じて中山道に合流しており、この 2 つの道を合わせて川越・児玉往還と呼ばれていた。</p> <p>明治期になると、川越街道に沿って東京から上州を結ぶ東上鉄道(現、東武東上線)が開通し、鉄道時代の幕開けとなった。</p> <p>昭和初期になると、交通手段は徒歩から自動車となり、川越街道も東京都内において道路拡張工事がなされ、現在の川越街道の形になった。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <p>・交流(物流・文化交流)機能・役割</p> <p>中山道より行程距離が短かったため多くの通行者があり、物資の輸送を行う舟運と合わせ川越の重要交通路であった。</p> <p>新座市の北の入間郡三芳町、ふじみ野市近辺では、現在も街道筋の松並木が残り、当時の風情</p>	

を伝えている。

川越の特産品であるサツマイモを指して「九里（栗）より（四里）うまい十三里半」という言い回しが生まれ、江戸で宣伝文句として使われたという（ただし、由来については諸説あり）

関越自動車道が開通するまでは交通情報の渋滞名所として名高かった上板橋の「五本けやき」は、川越街道の拡幅工事の際に上板橋村村長であった飯島氏が屋敷庭の木を残すことを条件に土地を提供したもので、現在も道路の中央に5本のけやきが残っている。

〔秩父往還〕

[街道の成立]


秩父往還道（ちちぶおうかん）とは、秩父大宮（秩父市）から荒川溪谷沿いに秩父盆地を横断し、雁坂峠を越えて甲州に入り甲府に至る街道である。秩父甲州往還とも呼ばれ、甲州側からは雁坂口、秩父路、秩父側からは甲州路、信玄路などの呼称が見られる。

江戸から甲府を経て中山道に通じる甲州街道の裏街道であり、大菩薩峠越えの青梅往還とともに甲府と北関東を結ぶ街道であった。甲州街道は内藤新宿から分岐して大宮へ至り、青梅街道は多摩田無宿で分岐して大宮へ合流する間道がある。

[街道の機能・役割]

・交流（物流・文化交流）機能・役割

古くから甲斐国、武蔵国両国間の往来に利用され、秩父巡礼や富士登山、身延参詣など信仰の道として利用され、戦国時代には甲斐国守護武田氏の行った金山経営も秩父方面に及んだため往来に利用され、武田氏の北武蔵侵攻路の一つにもなった。近世には埼玉県側の秩父市（旧大滝村）の栃本と山梨県側の甲州市（旧塩山市）にそれぞれ口留番所が設置され、牛馬による米穀や繭の輸送に利用された。明治初期には山梨県の主用産業となった生糸の輸出路として着目され、山梨県令藤村紫朗の主導した道路改修がなされるが、雁坂峠は1998年に雁坂トンネルが完成するまで長く未整備のままであった。

三国街道	
<p>区間 群馬県～新潟県</p> <p>経由地 群馬県(高崎市～前橋市～吉岡町～ 渋川市～高山村～みなかみ町)～新潟 県(湯沢町～南魚沼市～魚沼市～川口 町～小千谷市～長岡市～燕市～長岡 市)</p> <p>延長 km</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p> <p>[街道の成立]</p> <p>江戸と越後国とを結び、佐渡国に至る三道の一つ。中山道高崎宿から分かれ、上州側は金古・渋川・中山・永井など十一宿、永井より三里半の三国峠越えて越後に入り、浅貝・湯沢・六日町・川口・長岡・与板など十七宿を経て佐渡への渡海場寺泊宿に到着する。長岡で分かれ見附・加茂・新津・新発田・村上へ通じる山通りの道筋も、新発田藩や村上藩では三国街道と呼び、浜通り(北陸道)とともに越後の主要街道の一つであった。三国街道は途中の六日町から魚野川を経て信濃川へ下る舟便があり、長岡で舟継ぎして新潟まで通じた。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通(参勤交代他)機能・役割 <p>参勤交代の定式通路として利用した大名は越後の長岡・村松・与板藩主で、新発田・村上藩主の通行もみられる。また正徳二年(一七一二)から佐渡奉行が赴任に利用し、安永七年(一七七八)から佐渡送り無宿人の目籠が北国街道と隔年で通行した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交流(物流・文化交流)機能・役割 <p>越後から三国街道を輸送した貨物は、魚沼郡の農民が北上州へ向けて売り出す米や雑穀、越後の各産地から江戸へ送る越後縮・三条金物・塩鮭・紫蕨・薬種などの特産品であった。幕末には鉛や生糸が大量に江戸や横浜へ向けて送られている。越後から江戸向けの輸送は他の二道(北国街道・会津街道)と比べて距離が短く、六日町まで上り舟、倉賀野から下り舟が利用できたので三国街道が主に利用された。しかし、十二月から三月までの厳冬期は豪雪のため通行困難となった。しかし、幕末には、呉服問屋に年末納めの縮荷を運んで雪の峠道を越えて行く飛脚たちが現われた。</p>	

水戸街道	
<p>区間 東京都～千葉県～茨城県</p> <p>経由地 東京都(中央区～台東区～荒川区～足立区～葛飾区)～千葉県(松戸市～流山市～柏市～我孫子市)～茨城県(取手市～龍ヶ崎市～牛久市～土浦市～かすみがうら市～石岡市～小美玉市～茨城町～水戸市)</p> <p>延長 全長約 29 里 31 丁(約 117km)</p>	<p>位置図</p>
<p>役割・機能</p> <p>[街道の成立]</p> <p>日光道中千住宿で分岐し水戸に至る。岩城街道と合流し、陸前浜街道とも呼ばれる。五街道の日光道中に付属するが、道中奉行の支配は千住から松戸まで。一説によると、元禄期に佐倉道が千住－新宿経由になった。主な経由地は松戸・我孫子・取手・牛久・土浦・府中・片倉・長岡で、江戸川右岸に金町・松戸関所があった。享保十五年(一七三〇)土浦－小金間に新道が開かれると、その間の本街道の宿駅が衰微したため、水戸藩は本街道の通行を指示するが、その後も新道は盛んに利用された。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <p>・交通(参勤交代他) 機能・役割</p> <p>水戸藩は藩主定府のため、家臣の通行や物資運送が頻繁で、藩は道路整備・並木造成を積極的に実施した。藩士は江戸－水戸間を二泊三日で歩き、土浦・小金に宿泊を指定されている。藩主旅行の休泊用に小幡・長岡に御殿が、小金・取手・藤代・牛久・府中に宿館が指定されていた。このうち取手の染野本陣は現存する(茨城県取手市取手二丁目)。</p>	

水戸佐倉道宿駅一覧

宿名	国名	江戸からの距離	宿高	人口			家数	本陣	脇本陣	旅籠屋				現在地
				合計	男	女				合計	大	中	小	
新宿 八幡 松戸	武蔵 下総	里町間	石斗升合勺	人	人	人	軒	軒	軒	軒	軒	軒	軒	東京都葛飾区 千葉市川市 松戸市
		3.27.0	1.628.2.3.8.0	956	474	482	174	0	0	4	2	0	2	
		5.33.0	417.4.8.4.0	582	302	280	106	0	0	8	0	4	4	
		4.32.22	756.6.5.2.0	1,886	951	935	436	1	1	28	8	7	13	

陸前浜街道	
<p>区間 茨城県～福島県</p> <p>経由地 茨城県(水戸市～ひたちなか市～那珂市～東海村～日立市～高萩市～北茨城市)～福島県(いわき市～広野町～檜葉町～富岡町～大熊町～双葉町～浪江町～南相馬市～相馬市～新地町)</p> <p>延長 約 345.8km (日本橋～宮城県仙台市まで)</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p>	
<p>[街道の成立]</p> <p>街道そのものの歴史については古く、奈良時代には既に石城国（福島県いわき市周辺）に駅が設置されていたことや、平安時代の千載集に茨城・福島県境の勿来関に関する歌が残されており、浜街道として整備が進められていたことが知られている。</p> <p>江戸時代には、水戸では日本橋から茨城県水戸市までを水戸街道、水戸市から岩沼市までを岩城街道（もしくは磐城街道）などと呼んでいたが、明治に入り両街道をまとめて陸前浜街道として扱うようになった。街道名としては比較的新しい名称である。なお、公式な文書に名が残るのは、陸前浜街道という名を用いた通達が出された 1872 年から、国道に番号制度ができる 1885 年の間のわずか 13 年間である。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <p>・交流（物流・文化交流）機能・役割</p> <p>なお、常磐線取手～藤代間をはじめとして、成田線・新金線などを交差する踏切には「陸前浜街道踏切」「浜街道踏切」などの名称を持つ踏切がいくつも存在し、現在も名を残している。</p>	

日光例幣使街道・日光壬生街道

[日光例幣使街道]

区間

群馬県～栃木県

経由地

群馬県(高崎市～玉村町～伊勢崎市
～太田市)～栃木県(足利市～佐野市
～岩舟町～大平町～栃木市～津賀町
～西方町～鹿沼市～日光市)

延長

約 92.2km

[日光壬生街道]

区間

栃木県

経由地

小山市～下野市～栃木市～壬生町
～鹿沼市～日光市

延長

12里 27町 (約 50.1km)

位置図



[日光例幣使街道]

[日光壬生街道]

役割・機能

[日光例幣使街道]

[街道の成立]

中山道倉賀野宿から分かれ、日光道中壬生通り楡木宿に至る、上野国と日光を結ぶ街道。例幣使街道とも。楡木から日光道中今市宿までの壬生通りの北部も、例幣使街道と言いつけられている。

[宿の成立]

玉村・五料・柴・木崎・太田・八木・梁田・天明(佐野)・犬伏・富田・栃木・合戦場・金崎の十三宿である。各宿常備の義務は、人足二五人・伝馬二五疋で、内五疋・五人は困人馬。明和元年(一七六四)、翌年の東照宮百五十回忌法会を前に、幕府道中奉行支配となり、明和三年に、各宿の定助郷村が定められた。

[街道の機能・役割]

・交通(参勤交代他)機能・役割

日光例幣使は、元和三年(一六一七)四月徳川家康廟東照大権現社の遷座祭に、朝廷から勅使と奉幣使が派遣されたのを起源とし、その後も家康の七回忌・十三回忌などに出向しているほか、正保二年(一六四五)十一月、東照宮号宣下の伝達なども、一旦江戸へ下ってから日光へ往復している。翌三年四月の奉幣使も同様であるが、その年から奉幣使が四月の東照宮例祭に詣でることが毎年の行事となり、例幣使と呼ばれるが、その日光への下向路(帰路は江戸経由)が中山道からこの道をたどるようになった。五料宿と柴宿の間に利根川本流があり「平水川幅四拾間程、出水之節は三百六拾間程」(『例幣使街道宿村大概帳』)で、渡船によって通行し、西岸五料宿側に関所があった。また梁田宿の北側には渡良瀬川の渡船場があった。

・交流（物流・文化交流）機能・役割

天明宿は隣町の小屋町を加宿とし、佐野の城下町でもあり、館林一忍(行田)を経て江戸への近道で、天明鑄物師が居住した。富田宿の南方からは、日光道中小山宿へつながり、栃木宿は巴波川の河岸で活発な商都であった。日光例幣使以外の公用通行がない代わりに、各所で河川の河岸と結びつき、商品輸送路として利用された。

北は今市宿を経て会津西街道を通過して下野の奥地や南会津地方につながり、山村の特産物である木材・板・薪炭・藁加工品などが壬生河岸や栃木河岸に運ばれ、逆に利根川・渡良瀬川・思川などやその支流を遡行して肥料・塩・各種消費物資が内陸部に送られた。

元禄二年(一六八九)俳人松尾芭蕉と門人曾良の『奥の細道』紀行は、小山ー壬生から鹿沼を通り、この道を北上して日光へ入っており、のち明治十一年(一八七八)、英人女性イザベラ＝バードは、例幣使道杉並木から日光・会津への旅行記を Un-beaten Tracks in Japan(高梨健吉訳、『日本奥地紀行』)に書いている。

【日光壬生街道】

【街道の成立】

日光壬生道は、日光道中の小山の喜沢の追分から飯塚宿、壬生宿、楡木宿、奈佐原宿、鹿沼宿、文挾(ふばさみ)宿、板橋宿を経由して今市で再び日光道中と一緒になる経路。

小山宿から今市宿まで12里27町(約50.1km)と、日光道中より1里10町(5km)ほど短くてすむことから江戸時代、日光に行く人には大いに利用された。

【街道の機能・役割】

・交通（参勤交代他）機能・役割

慶安4年(1651)に亡くなった三代将軍徳川家光の遺骸を江戸から日光に改葬するときはこの壬生道を通ったこともあって、道中奉行の管轄下に置かれました。公式の将軍の日光社参は、往路は日光道中を経由、帰路はこの壬生道を通った。

例幣使道宿駅一覧

宿名	国名	江戸からの距離	宿高	人口			家数	本陣	脇本陣	旅籠屋				現在地
				合計	男	女				合計	大	中	小	
玉村	上野	里町間	石斗升合勺	人	人	人	軒	軒	軒	軒	軒	軒	軒	群馬県佐波郡玉村町 同 伊勢崎市 新田郡新田町 太田市 栃木県足利市 同 佐野市 同 下都賀郡大平町 栃木市 下都賀郡都賀町 上都賀郡西方村
五料		1.18.0	1,629.5.0.3.0	1,032	522	510	270	1	0	36	9	12	15	
柴		3.0.0	484.8.0.3.0	541	263	278	161	0	0	2	0	0	2	
木崎		4.0.0	803.2.4.5.0	*805	429	376	*219	1	0	17	0	7	10	
太田		7.28.0	309.4.7.2.0	917	444	473	147	1	0	34	7	10	17	
八木		9.22.0	548.4.4.4.0	1,496	791	705	406	1	1	10	3	3	4	
築田		11.32.0	27.3.2.0.0	*542	222	320	*96	1	0	19	0	6	13	
天明		12.26.0	248.1.1.2.0	431	185	246	105	2	0	32	-	-	-	
犬伏		15.8.0	2,057.9.1.7.0	*4,149	2,071	2,078	*1,095	1	0	8	0	4	4	
富田		15.35.0	2,005.8.0.1.0	*2,757	1,351	1,406	*728	2	0	44	0	13	31	
合戦場	18.26.0	2,331.9.7.6.0	848	429	419	248	1	0	28	7	8	13		
金崎	20.20.0	2,166.1.5.5.0	3,999	2,180	1,819	1,030	1	0	7	0	2	5		
	21.17.0	226.2.4.5.0	444	214	230	105	1	1	25	4	7	14		
	23.11.0	500.3.9.3.3	380	181	199	86	1	0	12	5	2	5		

*印は加宿を含めた数値。



壬生道宿駅一覧

宿名	国名	江戸からの距離	宿高	人口			家数	本陣	脇本陣	旅籠屋				現在地
				合計	男	女				合計	大	中	小	
飯塚	下野	里町間	石斗升合勺	人	人	人	軒	軒	軒	軒	軒	軒	軒	栃木県小山市 下都賀郡壬生町 鹿沼市 同 同 今市市 同
壬生		21.27.20	566.7.8.8.0	310	155	155	65	2	1	11	4	4	3	
楡木		23.12.20	2,111.5.8.6.0	1,870	1,000	870	429	1	1	10	2	5	3	
奈佐原		26.2.20	666.8.6.3.0	511	253	258	128	1	2	15	0	4	11	
鹿沼		26.14.20	149.4.8.6.0	330	155	175	63	1	0	22	0	15	7	
文狭		27.24.20	1,699.4.0.0.0	2,844	1,427	1,417	751	1	1	21	8	8	5	
板橋		29.32.20	140.2.9.3.0	156	69	87	30	1	2	14	5	5	4	
		30.29.20	146.0.0.0.0	222	101	121	42	1	2	25	5	11	9	

会津街道・会津通り	
<p>[会津街道]</p> <p>区間 栃木県～福島県</p> <p>経由地 栃木県(日光市)～福島県(南会津町 ～下郷町～会津美里町～会津若松市 ～湯川村～喜多方市)</p> <p>延長 約 32 里(130km)</p> <p>[会津通り]</p> <p>区間 福島県～新潟県</p> <p>経由地 福島県(会津若松市～湯川村～会津 坂下町～柳津町～西会津町)～新潟県 (阿賀町～新発田市)</p> <p>延長</p>	<p>位置図</p>  <p>[会津街道]</p>  <p>[会津通り]</p>
<p>役割・機能</p> <p>[街道の成立]</p> <p>江戸より陸奥国会津若松に至る街道。これには三通りある。</p> <p>その一は奥州街道を白河で分岐し、山路に入り長沼・勢至堂・赤津などを経て、若松に達するもので会津東街道といった。</p> <p>第二は奥州街道の氏家より分かれて、石上・板室・三斗小屋を経て大峠を越え、松川・弥五島などを過ぎて若松に至る街道で中街道と呼ぶ。中街道は天和三年（一六八三）戸板山が崩れ男鹿川を堰とめ五十里沼となり、西街道の往来を阻んだから、その代りに元禄八年（一六九五）に開通した。最短の街道ではあるが、高峰を通るだけに道の傷みや輸送米もぬれ腐りやすいので、享保八年（一七二三）五十里湖が決壊し干拓すると、西街道がこれに代わった。</p> <p>第三は日光街道の今市より高德・藤原・三依を経て山王峠を越え、川島・田島・楢原・大内を過ぎて若松に至るもので西街道といった。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <p>・交流（物流・文化交流）機能・役割</p> <p>東街道を運送する貨物は、白河より原街道を転送して氏家より阿久津に至り、鬼怒川を水上江戸に運ぶこともあった。西街道を輸送した物貨は、浅草御蔵入米のほか種々あったが、これらを婦人が一人で牝馬数頭を巧みに操縦したのは一特色であり、この街道に会津線が開通しているのは、西街道の輪廻とも見られる。</p>	

下田街道	
<p>区間 静岡県 経由地 三島市～函南町～伊豆の国市～伊豆市～河津市～下田市 延長 約70km</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p>	
<p>[街道の成立] 下田街道（しもだかいどう）は、東海道、三島宿の三島大社を起点に、伊豆の国市葦山・大仁・伊豆市湯ヶ島を通り、天城峠を越えて河津町梨本に至り、更に小鍋峠を越え、下田市箕作・河内を経て下田に至る通計十七里十四町二十一歩の口伊豆（北伊豆）と奥伊豆（南伊豆）とを結ぶ幹線道路であった。江戸時代には下田路と呼ばれた。現在の国道 414 号（一部区間は国道 136 号と重複）にあたる。</p>	

成田街道（佐倉道）	
<p>区間 東京都～千葉県</p> <p>経由地 東京都(葛飾区～江戸川区)～千葉県(市川市～船橋市～八千代市～佐倉市～酒々井市～成田市)</p> <p>延長</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p>	
<p>[街道の成立]</p> <p>成田街道（なりたかいどう）は、江戸時代には水戸街道新宿（にいじゅく）から分岐して佐倉藩や成田山新勝寺に向かう街道であり、現在は千葉県道路愛称名により国道 296 号の船橋市前原西の中野木交差点～印旛郡酒々井町下台と、国道 51 号の酒々井町下台～成田市寺台の寺台 IC を指し示す。ただし、この成田街道は江戸時代後期に成田山参詣が盛んになってからの愛称であり、江戸幕府の公式文書では「佐倉街道」（江戸城と譜代の藩佐倉藩を結ぶ街道の意味）と呼称されていた。</p> <p>このほか、水戸街道我孫子宿から分岐して利根川沿いに成田へ向かう道も同名で呼ばれた。現在は国道 356 号の一部となっている。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交流（物流・文化交流）機能・役割 <p>成田山参詣が盛んになり成田街道と呼ばれる。</p>	

北国街道・北国西街道	
<p>[北国街道]</p> <p>区間 長野県～新潟県</p> <p>経由地 長野県(軽井沢町～御代田町～小諸市～東御市～上田市～坂城町～千曲市～長野市～飯綱町～信濃町)～新潟県(妙高市～上越市～柏崎市～刈羽村～出雲崎町～長岡市～燕市～弥彦村～新潟市)</p> <p>延長 約 250km</p> <p>[北国西街道]</p> <p>区間 長野県</p> <p>経由地 長野県(塩尻市～松本市～筑北市～麻績村～千曲市～長野市)</p> <p>延長</p>	<p>位置図</p>  <p>[北国街道]</p>  <p>[北国西街道]</p>
役割・機能	
<p>[北国街道]</p> <p>[街道の成立]</p> <p>本州中央部と新潟および北陸 3 県を結ぶ北陸道とを連絡する近世の街道で、二つある。一つは浅間山麓(あさまさんろく)の信濃追分(しなのおいわけ)で中山道(なかせんどう)と分かれ、小諸(こもろ)、上田、長野、高田を経て直江津(なおえつ)で北陸道に合流するもの。また、長野の南方、篠ノ井(しののい)から松本を経て木曾谷(きそだに)の北端、洗馬(せば)で中山道に合流するものを北国西街道(善光寺街道)とよび、善光寺参詣(さんけい)者が多く利用した。他の一つは、近江(おうみ)(滋賀県)、美濃(みの)(岐阜県)西部と越前(えちぜん)(福井県)を連絡する街道で、中山道と彦根(ひこね)市街北東の鳥居本(とりいもと)で分かれ、米原(まいはら)、長浜、木之本、栃(とち)ノ木峠を経て今庄(いまじょう)へ通ずる。このうち近江国境の栃ノ木峠までは北国街道、峠を越え越前に入ると北陸道とよんだ。また、関ヶ原で中山道と分かれ、伊吹山麓を通り、木之本で北国街道に合流するものを北国脇(わき)往還とよんだ。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <p>・交通(参勤交代他)機能・役割</p> <p>加賀・高田藩が江戸へ出仕のおり通行したが、江戸幕府の財政をまかなった佐渡の金を江戸へ輸送するのに利用され、五街道に次いで重要視された。</p>	


・交流（物流・文化交流）機能・役割

善光寺参詣

〔北国西街道〕

〔街道の成立〕

北国西街道（ほっこくにしかいどう）は信濃国に存在した脇往還で、中山道と北国街道を連絡し、松本藩や松代藩、善光寺へ向かう道のひとつとして整備された。正しくは北国西脇往還という。善光寺街道、善光寺西街道などの別名を持つ。洗馬で中山道と分かれた後、松本城下を経て山間地に入り、街道最大の難所である猿ヶ馬場峠を超えて善光寺平の南端（稲荷山宿・桑原宿）に至り、丹波島で北国街道に合流する。

千国街道	
<p>区間 長野県～新潟県</p> <p>経由地 長野県(松本市～安曇野市～池田町～大町市～白馬村～小谷村)～新潟県(糸魚川市)</p> <p>延長 約 30 里 (120km)</p>	<p>位置図</p> 
<p>役割・機能</p>	
<p>[街道の成立]</p> <p>長野県の松本市から大町市を経て、新潟県糸魚川（いといがわ）市に至る近世の街道。糸魚川街道、松本街道ともいう。</p> <p>糸魚川から姫川の険しい谷をさかのぼり、白馬（しろうま）岳山麓（ろく）から佐野坂峠を越え、青木、中綱（なかづな）、木崎の仁科（にしな）三湖の西岸を経て大町に至った。</p> <p>[街道の機能・役割]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通（参勤交代他）機能・役割 白馬山麓の千国集落に松本藩の番所があり、この集落を通ったことから千国街道の名がつけられた。 ・交流（物流・文化交流）機能・役割 糸魚川方面から塩を中心に海産物を松本や大町など信州の内陸地へ輸送する道として重要で塩の道とも呼ばれた。塩倉、塩を運んだ牛や牛方が泊まった牛宿が残り、石仏群もあり、大町以北は遊歩道として整備されている。白馬山麓の自然美とともに、近年観光地として注目されている。 	