

東海道五十三次

48期生

I テーマ設定の理由

最近歴史に興味を持つようになり、様々な時代に生きた人々が、どのように生きていたのか考えると好奇心が尽きない。そこで、「歴史」という広い分野のうちで、現在もその姿を残し、往時の人々を偲ばせるものを探してみても、文化と文明の交錯する場であった「道」、特に街道について知りたくなった。なかでも、五街道の一、東海道はその宿場町、東海道五十三次と共に、かつて隆盛を誇ったという。道はどの様にして発展したのか、宿場は何の機能を持ち、何を売りものにしたのか。そもそも、街道をゆく旅人達の目的とは何なのだろうか。この研究で、答えが明らかになればと思ひ、設定した。

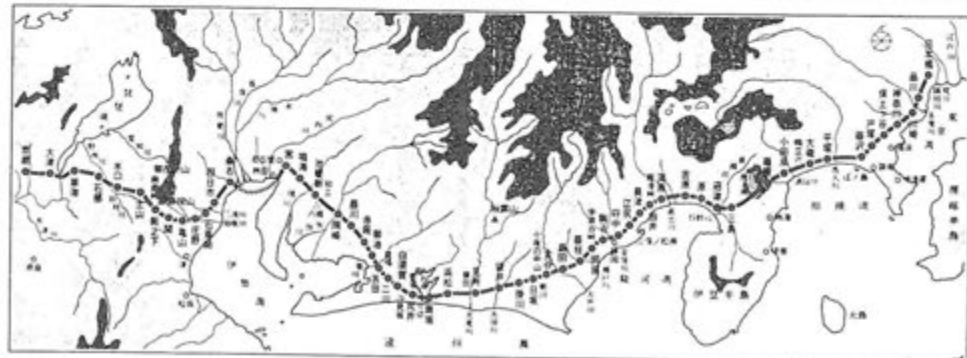
II 研究方法

- (1) 文献調査 東海道、東海道五十三次、浮世絵「東海道五十三次」、その他東海道にまつわるものを調べる。
- (2) 現地調査 畿内の宿場数ヶ所を訪ねる。

III 研究内容

1 東海道

- (1) 東海道 古代には七道の一つで、太平洋に面した十五国からなり、一般にはその主要道路を指す。鈴鹿から尾張に入り、足柄峠から関東にはいって常陸の国府に達するもので、古くから発達し、大化の改新以後、律令制度によって交通制度（駅馬、伝馬の制）が整備された。平安時代にはいと制度が崩れてきて、末期には宿が出来たが、著しく発展したのは、鎌倉に幕府が出来て京都と鎌倉を結ぶ東海道が主要幹線となってからである。その道は、近江から不破関を越えて美濃にはいり、尾張・三河を経て箱根から鎌倉に達するものであった。室町時代の記録では、京都



▲ 図1 東海道全図 (徳力富吉郎著「東海道 昔と今 (改訂版)」保育社)

—鎌倉間百二十里に、六十または六十一宿を数える。戦国時代には、武田・北条氏らが伝馬制を設けたが、関ヶ原の役後、徳川氏は京都—江戸間に宿駅制を整えた。道は旧に戻って鈴鹿峠を越え、桑名から海上七里を熱田に渡り、箱根から関東に入るもので、その間に五十三宿を置いて継ぎ立てしたので、東海道五十三次という。また、大津から大坂へ行く道をも東海道とした。

江戸時代には、五街道中最も重要な道路で、道中奉行の管理に属し、各宿に百人、百匹の人馬を準備して、公用旅行者の使役に応じた。諸川に架橋をせず、また新居・箱根などに関所を置いたのは、江戸の警備のためである。明治五年に宿駅制は廃止されたが、東海道は鉄道路線名として残り、ほぼ鎌倉時代のそれを通っている。

(2) 利用目的 東海道の利用目的として、主に次の三つが挙げられる。

a. 飛脚 江戸時代の通信機関は主に飛脚によるものであった。宿駅制度の中に飛脚の義務を設けて、幕府の公文書を無料でリレー運送した。これが継飛脚である。元禄九年の定めによると、江戸から京都まで急ぎの場合は六十時間以内、大坂までは六十六時間以内としている。時速十キロというスピードで、しかもお上の御用だから周囲に遠慮会釈もない。宿場であろうと何処であろうと、大声をあげて通行人をはねとばす勢いで走った。別に、親藩が用いた七里飛脚、民間の町飛脚である三都飛脚、定飛脚、参勤交代に関する上下飛脚（六組飛脚）などがあった。

b. 参勤交代 幕府の中央集権体制を強化するために、原則として江戸と国許を各一年ずつ在住させることにし、寛永十二年に発足した。しかし諸大名が一度に江戸に集まり、一度に去るのも困りものである。そこで譜代、親藩、外様、近隣ないしは遠隔地に領地を持つ大名それぞれの時期と回数を調節して、江戸と街道の混雑を防いだ。大名行列はある意味で示威行進であるから、城下と領地境、宿場の発着時、それに江戸入りの時は整然と通行したが、その他の時はばらばらであった。とはいえ午前四時出立、午後八時宿場到着の強行軍であった。これは宿泊費を減らす経費削減のためで、特に九州の大名は脚が速かった。

c. お伊勢参り 一般庶民の旅の代表というべきは、伊勢参りである。年間およそ数十万人、最高時には幾千万とも知れぬ群衆が詰め寄せた。室町幕府は伊勢参りに多くの関所を設けて参詣者から関銭を徴取した。

2 東海道五十三次

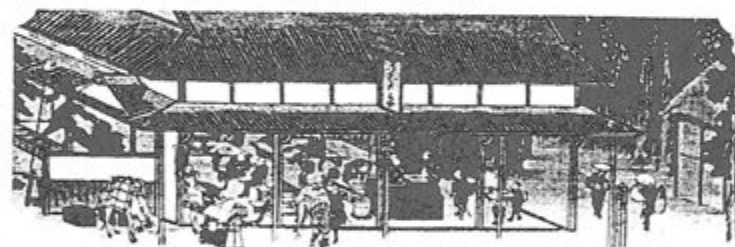
(1) 宿の成り立ち 徳川家康は関ヶ原の役後、戦争状態が一段落するとすぐに翌慶長六年正月には東海道の宿駅を定め、伝馬を出すことを要求し、代わりに地租を免除した。宿の造られ方としては、古くから宿駅の形をしていた所は、それを利用したと思われるが、その数は多くはない。城下町（駿河府中・藤枝・掛川・浜松・岡崎などの類）はいずれも宿の所在地である。東海道のうちでも、箱根は元和四年、川崎宿は同九年の設置で、五十三宿が一斉に設けられた訳ではない。宿は、もとあった集落を利用した場合もあるが、箱根のように小田原から五十軒、三島から五十軒移住させて造った例もある。そして、箱根宿のうち小田原町は小田原藩領、三島町は幕領で代官支配であった。藤枝宿は行政上では二群八ヶ村にまたがり、道の左右で村名が違っていたりした。このように宿というのは、一般の行政区域と重ならない場合が多くあったが、更に、五街道の宿場は、原則的には道中奉行の支配を受け

る。人馬の賃銭や並木や道路の管理等も扱うことで、城下町の道路の拡張も道中奉行に問い合わせている。箱根のように、新しく人家を設置して出来た場合は明白であるが、そうでない場合、地割りをして、街道に面して家を建てる計画的な街造りが行われたのであろう。宿の中心になるべき問屋や本陣・脇本陣などが、ほぼ宿の中心部に集中していることでも、そのことが考えられる。

(2) 宿場の構成と機能 宿の機能は人馬の継立、通信、旅客の休泊の三つが主要なものである。人馬の継立を行うのは問屋で、その事務者が問屋場である。問屋は宿役人の長であるから、宿内の有力者がなるのが普通である。問屋場で扱うのは幕府の公用旅行者や武士などで、一般庶民の人馬は扱わない。問屋では、幕府公用の通信物やそれに付随した荷物も扱う。大名は本陣に泊まるのが原則である。本陣は一等旅館で、門や玄関、書院を備えている。これは一般の旅籠屋では許されない。本陣やそれに次ぐ脇本陣は、東海道の宿では二軒ずつある。箱根や浜松では本陣だけが六軒、岡崎では本陣と脇本陣が三軒ずつと、違いがある。一般の旅籠屋にも、食売女（飯盛女）のいる食売旅籠屋と、そのいない平旅籠屋がある。平旅籠屋は旅客を泊める所、茶屋は休息所と職業分担が決められていた。宿と宿の間に、間の宿とか立場などがあった。立場は一息つく程度の休息所のある所で、間の宿には旅籠屋造りの宿もあって、旅人を泊めたりしたので、宿としばしば争いを起こした。宿では旅宿・茶屋の他に商家があって、これも三業分立が原則だから、旅籠屋が喫茶所や土地物売り場を設置してはならないことになっていた。

(3) 草津 草津

は琵琶湖南湖の東岸にある。中世から中山道と東海道の分岐点という交通の要衝であった。主要街道が同流するのは、ここ草津だけである。そういう意味でいえば、草津は道によって形成されたといえる。



▲図2 「東海道五十三次」名物立場（草津）
（徳力富吉郎著『東海道 昔と今（改訂版）』保育社）

近世には草津宿が置かれ、軍事、政治上にも重要な位置を占めてきた。東海道が南北にまっすぐに通る、草津宿北部で草津川に沿って直角に東へ曲がっており、元来の中山道に東海道が接した形態をとっている。宿の長さは十一町五十三間（約一・三km）で、県下五つの宿駅の中では最も短い。しかし、旅籠屋数は最も多く、このことから賑わいの様子が窺える。草津宿の特色は、天井川となった草津川によって区切られていたことである。この河を渡らなければ宿に入れず、旅人にとっては関門の一つであった。草津村の町続きの矢倉村で、東海道と矢橋道の分岐点に当たっ

ていたが、その接点にそれを示す石造道標がある。広重の描く「名物立場」の右上にも、それが見てとれる。矢倉には名物、姥が餅屋もあった。



▲写真1 姥が餅屋跡（中央に道標）

↑伝説によれば、草津郷代官の佐々木某が故あって殺され、乳母が小さな餅に白い砂糖をのせたものを売りながら、その遺児を育てた。後に家康がこの地を通り、その善行を聞いて「姥が餅」と名付けたという。

→草津宿の本陣は二つあったが、片方は明治以後に絶えて、田中七左衛門本陣だけがほぼ完全な姿を今に残している。この本陣は、寛永十二年から明治三年に廃止されるまで、二百三十五年間本陣職を務めている。宿張には、忠臣蔵の吉良上野介、浅野内匠頭、皇女和宮や新選組、その他シーボルトらが宿泊した記録が残っている。享保三年に類焼の難にあったが、膳所藩の特別のはからいで、その城内にあった建物を拝領して急場を凌いだ。現在の建物はこのときのものである。

→矢橋港は琵琶湖が最も湾入した地点に所在する。南は大津に、東は矢橋街道を經由して東海道に通じ、草津に達する。京を目指す旅人で、急がない者は陸路で大津へ出る本道をとったのに対して、急ぎの者は矢橋街道を通った。矢橋—大津間約六キロは、旅人の疲れを癒す船旅であった。大津への短縮路として栄えたが、近現代の交通体系の变革や琵琶湖の水位低下が起因となって衰退し、その旧状を失うに至った。現在は「弘化三年」の銘のある常夜灯のみが当時を偲ばせるだけで、湖岸堤や人工島ができ、全く港の姿はない。



▲図3 草津宿周辺

- ①草津本陣跡 ●姥が餅屋
- ④姥が餅屋（現）
- ⑤矢橋港跡

（滋賀県高等学校歴史散歩研究会
『滋賀県の歴史散歩（上）』山川出版社）



▲写真2 草津本陣跡（国指定史跡）



▲写真3 常夜灯

(4) 大津 大津

は琵琶湖の湖尻に位置し、古代から主要道の集束点にあっていた。東海道と西近江路が結ばれ、湖上交通の発着地になっていた。そのため、京都の外港的役割を兼ね備えて発展してきたといえるだろう。

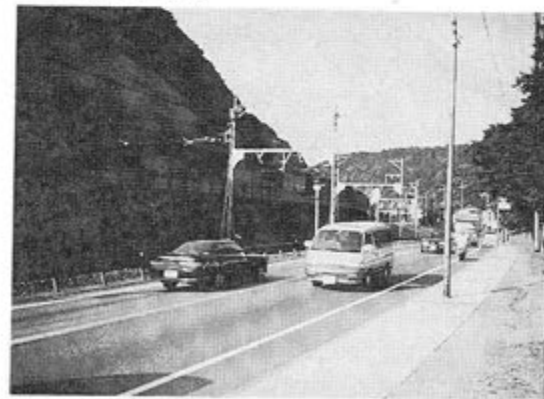
また大津は近江最大の湖港であり、湖上水運による北国の諸物資の集散地として重要な位置を占めていた。この水運の要港の港町と、東西交通路の要衝としての宿場といった両機能を有して繁栄したのであった。家康は地形的好条件にある大津を直轄地とし、慶長七年に地租を免除した。更に東海道の最後の宿駅を設置したのである。保永堂版の「走井茶店」では、「寒暑に増減なく美味也」とたたえられた名物の走り井が茶店の店先に湧き出ている。その傍らで魚屋が魚を洗い、店内に四国巡礼の女二人が見える。俵や薪を満載した牛曳の車が三台も登場させられており、都近いこの地域からの物資輸送の様子を伝えようとするなど、さらなる情緒が付加されている。



▲図4 「東海道五十三次」走井茶屋（大津）
（徳力富吉郎著『東海道 昔と今（改訂版）』保育社）



▲写真4 走井の泉



▲写真5 月心寺前



▲図5 大津宿周辺

- ②月心寺・走井の泉
 - ⑨膳所城跡・膳所神社
 - ⑩瀬田の唐橋
 - ⑬石山寺
- （滋賀県高等学校歴史散歩研究会『滋賀県の歴史散歩（上）』山川出版社）

↑旅人の喉を潤した走井の泉と、名物走井餅で名高かった走井茶屋（現在は月心寺）前。駅のすぐ近くではあるが人気はなく、ただ前の国道を車が通り過ぎていくだけだ。人家もひっそりとし、空家が多い。また、バスは三時間に一本という不便さである。かつて旅人が足を留め、賑わった面影は殆んどない。反対に、大津市街は近代的な発展を見せている。高層ビルや鉄筋コンクリート製の建物が並び、歴史を感じさせるものは少ない。月心寺前にしろ、市街にしろ、どちらにしても往時の宿場町を偲ばせるものは、忘れられていくのだろうか。

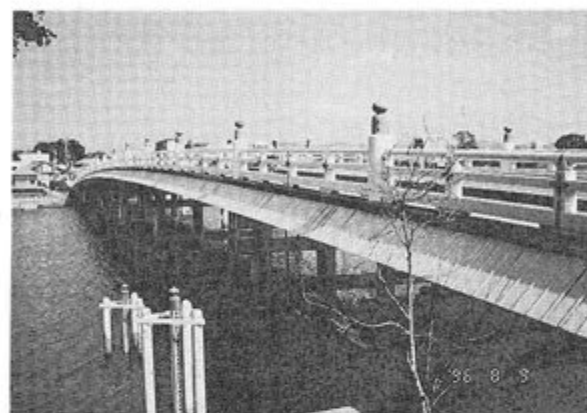
→瀬田の唐橋は古来、京と東国を結ぶ交通の要衝として、「唐橋を制するものは天下を制す」とまでいわれ、また、唐金擬宝珠の欄干を持つ美しい橋として、近江八景の一、「瀬田の唐橋」としても有名



▲写真7 近江絵

である。中世の唐橋は現在より下流にあり、「搦橋」「青柳橋」ともいわれてい

た。今の位置に移したのは織田信長で、長さ百八十間（327m）、幅四間（7m）の大橋をわずか九十日で架けかえさせた。その後もこの唐橋は東海道の交通史上、重要な役割を果たしてきた。江戸時代に16回、明治・大正で3回架けかえられ、現在のものは、交通量の増加と老朽化に伴ってかえられた昭和五十四年のものである。大橋の全長は百七十二メートル、幅は十二メートルである。



▲写真6 瀬田の唐橋（塗装工事中）

(5) 京都 東海道は、京都の三条大橋が終点であった。目前に千年の都として栄えた京都の街が広がっている。保永堂版「東海道五十三次」も京師の「三條大橋」で終着である。比叡山や東山連峰の山並が右上からなら



▲図6 「東海道五十三次」三條大橋（京都）
（徳力富吉郎著『東海道 昔と今（改訂版）』保育社）

かに左下へと下っていく。その勢いは大橋に受け継がれて反転し、湾曲しつつ右下へと下降してくる。そして更に、橋の下には清らかな水がゆったりと、橋とは別方向の左下へと流れ下っていくのである。時の流れにも似たゆるやかな動勢が画面をひたして、さりげない別れを告げている。



▲写真8 京都三条大橋

3 今の旅、昔の旅 弥次さん喜多さんが歩いた東海道中と、文明の利器を活用した現代の東海道の旅では様々な異なる点があるだろう。二世紀を隔てたことによる違い、または共通点があるかどうかを探るために、江戸の旅と現在の旅を比較してみる。

(1) 移動方法と所要時間 江戸日本橋～京都三条大橋までは百二十六里六丁一間で、今の約四百九十二キロメートルに相当する。以下はその道中における比較である。

江戸 — 京都		東京 — 京都	
徒歩	・急ぎの場合（大名行列）…戸塚、小田原、沼津、江尻、金谷、浜松、赤坂、宮、石葉師、関、草津泊 —11泊12日 （『参京上京道中一覽雙六』より） →一日平均十里（約三十九キロ） ・見物しながらの場合… （宿泊省略）—18泊19日 （『騷族漫録』より） →一日平均六里半（二十五・五キロ） ・女連れの場合… →一日平均六里（約二十三・六キロ）	新幹線	・東海道新幹線… 東京～京都間約二時間半 →最高時速二百キロメートル ・「のぞみ」… 東京～京都間約二時間 →最高時速二百七十キロメートル
飛脚	・継飛脚（急ぎの場合）… 江戸～京都 六十時間以内 →平均時速十キロメートル ・民間飛脚… 江戸～大坂、六日間 →一日平均二十一里（約八十キロ）	飛行機	・国内線… 東京～成田（バス）約一時間 成田～伊丹 約一時間半 伊丹～京都（タクシー） 約二時間半 —計五時間
		車	・乗用車…東京～名古屋（東名高速） 約四時間 名古屋～京都（名神高速） 二時間強 —計六時間 →平均時速八十キロメートル *時間は全て乗り継ぎ・渋滞時間を入れない概算とする。

(2) 旅装束と持ち物 長道中の旅に出るとなるとどうしても持ち物は多くなる。ましてや歩くことが基本だから、より身軽な旅仕度が求められた。文化七年刊『旅行用心集』では「道中所持すべき物、懐中物の外、成丈事少にすべし。品物多ければ失念物等有りて、却而煩はしきものなり」としていた。そこで、江戸と現代での旅行の用意を比較し、昔と今で対応しているもの、あるいはどちらか独特のものがあるか調べてみた。

〈対応している持ち物・装束〉

手籠・風呂敷——旅行鞆・バッグ
手拭——タオル・ハンカチ
頭巾——帽子
股引・脚絆——ズボン／スカート
足袋・甲掛——靴下・手袋
着替え下着——左に同じ
皮胴着・革羽織——防寒具…など衣類
大小財布・巾着——財布・小銭入れ
道中記——ガイドブック
関所手形——身分証明書…など

〈江戸のみの持ち物〉

脇差・指刀(ナイフ)・錐・小算盤・秤・
携帯用枕・提灯・蠟燭・付木…など

〈現代のみの持ち物〉

カメラ・フィルム・テレフォンカード・
携帯電話・ポケットベル・カード・
ウォークマン・ラジオ・腕時計

*江戸時代の持ち物は『旅行用心集』、
現代の持ち物は現地調査のときの我々
の持ち物と、旅行に持っていく必要が
あると考えたもの。

(3) 宿泊施設と休憩所

〈宿泊〉	木賃宿(食事なし)	—————	ビジネスホテル
	旅籠屋(食事付き)	—————	民宿、旅館
	本陣・脇本陣	—————	高級旅館、ホテル
〈休憩〉	立場・茶屋	—————	喫茶店、名物料理の店、レストラン
	その他		ファミリーレストラン、ドライブスルー

IV 考察 五十三次の内の三宿を巡って感じたことは、時代の移り変わりである。さびれていた史跡は、かつての交通の要衝が必ずしも現在のそれと同じでないことを物語っている。反対に、東海道の起点・終点である東京と京都は今も歴史の中心であり、この二つに挟まれた東海道五十三次は、各地様々な盛衰を見せている。そしてこの研究で、江戸時代の交通に占める道の存在の大きさを実感できた。文明の未発達の中で果たした「道」の役割は、そこをゆく人々によって初めて成り立つものであり、道は歴史そのものなのだと思ひ知った。

V 総括 この研究によって歴史を身近に感じることができた。どの地にもその地を形成してきた歴史があるということを大切に思いたい。

・参考文献

- ・原色百科事典 6 小学館
- ・監修：児玉 幸多(1985) 東海道五十三次 広重から現代まで 第一法規
- ・読売新聞社編(1963) 広重と東海道 人物往来社
- ・白石 克編(1988) 広重 東海道五十三次 八種四百八景 小学館 p.154
- ・徳力 富吉郎(1992) 東海道『昔と今』(改訂版) 保育社 p.158
- ・今井 金吾(1988) 江戸の旅・東海道五十三次物語 河出書房 p.248
- ・今野 信雄(1986) 江戸の旅 岩波書房 p.206
- ・滋賀県高等学校歴史散歩研究会(1990) 滋賀県の歴史散歩(上) 山川出版社
- ・山本 四郎(1995) 京都府の歴史散歩(上) 山川出版社 p.306