

五街道の付属街道に関する一考察

——特に水戸佐倉道を中心として——

山本光正

- はじめに
 - 一 五街道の呼称
 - 二 水戸佐倉道の概要
 - 三 佐倉道と水戸佐倉道
 - 四 五街道付属街道と水戸佐倉道
- おわりに

論文要旨

江戸幕府は主要街道を幕府の直接支配下に置き、次第にこの街道が五街道と呼ばれるようになった。さらに五街道から派生する街道のうちのいくつかを道中奉行支配下に置き、幕府支配の道としている。こうした街道を現在研究の便宜上五街道に付属する街道などと呼んでいる。

本稿においては幕府における五街道の意識と五街道という名称および五街道付属街道のうち、水戸佐倉道の性格について考察を試みた。

五街道の名称は現在広く使用されているが、五街道とは幕府当初から意識されたわけではなく、交通制度を確立していく過程で意識され、五街道という名称もでき上ったものである。幕府が明確に五街道を意識するようになったのは寛文期頃からで、延宝期に至ってより一層五街道意識が確定したとみることが

できる。また五街道の名称が初めて幕府公文書に表われるのは現在のところ貞享四年（一六八七）に至ったことである。

五街道に付属する街道はほとんどが起点・終点をみた場合完結している。つまり主要街道間を結んだり、主要地に達している。ところが水戸佐倉道の場合千住から水戸又は佐倉まで道中奉行支配下にはなく、いずれも中途半端な松戸・八幡で道中奉行の支配が終っている。

水戸佐倉道の成立及び支配に関する史料が残っていないため、明確な結論を得ることはできないが、こうした形態は幕府の東国に対する防衛及び、房総半島を近世初期の幕府がどうみていたか、即ち幕府にとって房総の地が重要な要害の地であったことによるものであろう。

はじめに

近世の主要街道といえは五街道と呼ばれる東海道・中山道・日光道中・奥州道中・甲州道中である。五街道の定義については諸説あるが、道中奉行支配下に置かれた街道で、交通路・宿場が大名領や旗本知行地等を通じていようと、原則として交通面では幕府の直接支配を受ける街道である。

五街道の研究は協往還などに較べると研究も進んでいるといえるが、基本的な部分では明らかにされていない面がかなりある。近年中島三佳氏が中学校社会教育の面で、東海道宿駅数のことに疑問を呈していることも基本的な問題の一つである。⁽¹⁾ さらに五街道及びそれに付属する街道についても、いつ頃成立し幕府の直接支配下に置かれるようになったのかという研究の整理も行われていないといつてよからう。

本稿では右のことを総合的に取上げることができないが、現在一般に使用されている五街道を幕府がいつ頃から意識しだし、五街道という呼称がいつ頃から使用されるようになったのかをみてみたい。次に日光道中に付属する水戸佐倉道の成立と街道の特質について若干の考察を加え、五街道研究のための一助としたい。

一 五街道の呼称

現在近世の街道というところ、多くの人は五街道を想起する。その大きな原因の一つは学校教育である。たとえば一九九一年の高等学校日本史教科書⁽²⁾には、

幕府は江戸から諸方に至る東海道・中山道・甲州道中・日光道中・奥州道中の五街道を幕府直轄の主要街道として整備し、

とある。教科書という性格上記述内容がこの程度であることは当然であるが、周知のごとく、五街道という概念は近世初期から存在したものはない。丸山雍成氏は五街道について次のように述べておられる。⁽³⁾

万治二年(一六五九)設置の道中奉行は、東海道・中山道・日光道中・奥州道中・甲州道中および水戸佐倉道を管轄下におき、これを五街道ならびに水戸佐倉道とよび、また単に五街道とも略称した。延宝二年(一六七四)の「伝馬宿拝借銭覚」によれば、東海道・中山道・日光井奥州海道・甲州海道の各宿および佐倉海道の三宿に拝借銭が認可されているところをみると、当時幕府には五街道の概念が生じていたものと思われる。

筆者自身の考えも基本的には丸山氏の域を出るものではないが、ここでは五街道の概念が生じていく過程に焦点をあて考察してみたい。

五街道の中でもその成立年代がはっきりとしているのは東海道である。慶長六年(一六〇一)幕府は東海道各宿に伝馬朱印状等を発行し、幕府

の道とした。この時点においてすべての宿駅が設定されたわけではないが、慶長六年に近世的な東海道が成立したと見て異論はなからう。

東海道の宿駅は俗に五三駅といわれるが、この五三という数字を巡り、歴史分野外でいくつかの解釈がある。岩波書店発行『日本古典文学大系』所収の『東海道中膝栗毛』の注には、

物類称呼、四にも「五十三駅とは、山谷が詩、鬼門関外莫道遠、五十三駅是皇州と有る詩によって定められしと云ふ」とあるが、実は暗合である。

とあるが、この暗合というのは一体何を指すのだろうか。幕府が設けた五三宿の五三に何か意味が記されているということなのか。

内藤正敏氏は「上野寛永寺と徳川マンダラ」⁽⁵⁾において、東海道五十三次には呪的機能があるとし、

そして徳川家にとって、天皇に対する最も呪術的な都市計画は、「東海道五十三次」だったのであるまいか。東海道五十三次は、華厳経入法界品で、善財童子が発心して、五十三人の善知識を歴訪する故事に基づいて、五十三の宿駅がもうけられたものである。

内藤氏によれば、幕府は意図的に五三の数にこだわり宿駅を設けたことになる。しかし東海道宿駅の成立過程をみていくととも幕府が五三を意識して宿駅を設定したとは考えられない。

たとえば児玉幸多氏⁽⁶⁾は、川崎・戸塚・箱根・岡部・袋井・石薬師・庄野などは後年に設けられた宿であると述べられ、赤坂五位(御油)は最初一宿であったものが、後に二宿に分れたとされている。こうした事情

は内藤説によればすべて五三の数字にするため、幕府がとった政策ということになるが宿の成立事情を勘案すると、内藤説は承伏できるものではない。

東海道の成立から五三を巡る論に入ってしまったが、幕府は東海道に引き続き中山道の掌握・整備も実施している。その後徐々に日光道中・奥州道中・甲州道中も整備され、幕府の直接支配下に置かれるようになるわけだが、ここでは幕府の出した交通関係法令の中に、幕府がどのように五街道を意識し、五街道の呼称が使用されるようになったかをみてみよう。

幕府は運賃の改定を実施する場合、江戸から最初の宿場までの運賃を例示する場合が多くみられる。最初の宿場とは後に言う五街道の宿場である。

慶長一六年(一六一一)七月幕府は駄賃及び人足賃を次のように定めている。⁽⁷⁾

一江戸より品川迄、上下駄賃荷一駄四拾貫目付、びた銭貳拾六文、同板橋へ三拾文之事

ここに記載されたのは東海道と中山道の初宿のみである。この時点では幕府が五街道を意識したかというより、幕府にとっての主要街道は一街道であったといったほうがよからう。

その後幾度か人馬賃金の改定が実施されるが、寛永一五年(一六三八)六月一日の改定では次のように人馬賃金の例示がなされている。⁽⁸⁾

一江戸より品川迄駄賃、沓駄付而四拾貳文、板橋へ四拾八文、せん

じゆへ四拾六文、帰馬之駄賃同前之事、

付人足賃は馬之半分たるべき事、

右のように寛永一五年に至って品川・板橋そしてせんじゆ(千住)が記されている。これで東海道・中山道・奥州・日光道中が運賃の例示対象になったわけである。日光道中は家康の遺骸が久能山から日光に移された元和三年(一六一七)前後から急速に整備されたと考えられるが、宇都宮城主本多正純により、元和五年に設定されたという。⁽⁹⁾日光へ達する街道という性格上、街道設定当初から重要視されたであろう。このことから、千住には奥州・日光両道の意味を含ませることができると推察される。

寛文五年(一六五五)二月江戸府内において庶民が駕籠に乗ることが禁じられるが、この禁令の中に高井戸がでてくる。⁽¹⁰⁾

一町中にて籠・あんたに乘候者有之由ニ候、従前ニ御法度ニ候間、自今以後ハ、町中は不及申、品川・千寿・板橋・高井戸、此内を限り堅乗申間敷候、若相背、乗候もの有之候ハ、相改捕、急度可申付候事、

一乗物・籠・あんた、御赦免無之者旅に出候共、又ハ旅より江戸之罷越候共、品川・千寿・板橋・高井戸此内にて堅乗申間敷候、是又相背、乗候もの有之候ハ、相改、急度可申付事、

二月

これにより高井戸、甲州道中がでてくる訳だが、駕籠等の府内における利用禁止区域に四つの地名が記されるということは、幕府にとって江戸を囲む重要な地ということになる。人馬賃改定の面からみると、

甲州道中初宿への人馬賃が例示されるようになるのは、延宝二年(一六七四)二月に至ってである。⁽¹¹⁾

一近年八木・大豆高直なるゆへ、江戸より品川へ駄賃、沓駄付て、六拾四文、乗掛荷ハ人共に同前、荷なしに乗は四拾沓文、人足賃は老人に付て三拾沓文、千住へ沓駄に付て七拾文、荷なしに乗は四拾六文、人足賃ハ三拾五文、板橋へ沓駄に付て七拾式文、荷なしにのらは四拾七文、人足賃ハ三拾六文、下高井土へ沓駄に付て百拾五文、荷なしに乗は七拾四文、人足賃ハ五拾五文、小松川へ沓駄に付て五拾式文、荷なしにのらは三拾五文、人足賃ハ廿六文可取事

ここにおいて人馬賃例示の上からも五つの街道が揃うわけだが、この外に小松川への人馬賃が例示されている。小松川は佐倉道の初宿に当たるが、これについては別に述べるのでこの程度に留めておこう。さらにこの年の五月、幕府は主要街道に拝借金を交付しているが、その対称となった街道は、

東海道

中仙道

日光并奥州海道

甲州海道

佐倉海道

の六街道である⁽¹²⁾(街道名称は原本のまま)。

江戸から佐倉に至る街道は古くから存在した筈であり、この時期に主

要街道と肩を並べるようになったというのは政治的判断からであろうか。これについても別に述べることにしたい。

天和元年（一六八一）三月諸街道の人馬賃銭が二割増になるが、この時江戸からの賃銭が例示されたのは次の区間である。¹³⁾

東海道宿々二割増之覚

一江戸より品川え二里

（人馬賃銭省略）

中仙道宿々二割増之覚

一江戸より板橋え二里半

（人馬賃銭省略）

日光海道宿々二割増之覚

一江戸より千住え二里八町

（人馬賃銭省略）

一江戸より岩淵え三里拾五町

（人馬賃銭省略）

甲州海道宿々二割増之覚

一江戸より下高井戸え四里

（人馬賃銭省略）

甲州海道宿々二割増之覚

一江戸より上高井戸え四里拾三町

（人馬賃銭省略）

ここに例示されている区間は、東海道・中仙道・日光海道・甲州海道

以外に岩淵への人馬賃銭が掲示されている。江戸から岩淵への道は日光御成道であるが、当時この街道に対し、固定的な名称が付されていないからだったのであろうか。本間清利氏によると、¹⁴⁾

江戸の本郷追分から王子・岩淵・川口・鳩ヶ谷・大門・岩槻を経て幸手で日光道に合する六宿二里の道を日光御成道と公称した。こ

の道は中世のいわゆる鎌倉街道と呼ばれた古道であったが、江戸時代將軍が日光社参に通行した通路であるのでとくに御成道と呼んだ。

と日光御成道の成立について述べ、御成道が日光社参に利用されるようになるのは寛永九年（一六三二）以降のことであろうとしている。天和元年に至って人馬賃銭例示区間に突如岩淵が取り上げられたわけであるが、これは日光御成道がこの時点で道中奉行の管轄下に入っていたことを示すのであろうか。これに対し佐倉道の小松川までの人馬賃銭は表示されなくなってしまうわけである。但しこれ以降人馬賃銭例示区間に岩淵が常に入っているかという点、ほとんど入っていないといった方がよい。

貞享四年（一六八七）七月幕府は旅籠屋が一人旅を止宿させないため、一人旅の止宿を道中奉行高木伊勢守の名によって命じているが、この時の宛先は「五街道宿々」であった。¹⁵⁾法令と実態との間には開きがあるので、当然これを以て五街道という呼称が成立したなどとはいえないが、少なくとも徳川氏が慶長六年に東海道を設定掌握して以降、公文書に五街道が表われるのに八六年かかったことになる。

五街道はその後新井白石の建言により享保元年（一七一六）に呼称が

定められている。⁽¹⁶⁾

五畿七道之中に

東山道 トウサンダウ

山陰道 サンインダウ

山陽道 サンヤウダウ

いづれも山の字をセントよみ申候、

東山道の内の中筋の道に候故に、古来より中山道と申事に候、

海道と申事ハ、

東海道

南海道

西海道

いづれも海国の道筋を申候、

海なき国と申伝へ候ハ、

下野の国

甲斐の国

此道に海道と申事のあるへき事にもなく候へは、

日光道中

甲州道中

右之通にて可然候、

白石の建言により、東海道は従来のまま、他は中山道・日光道中・甲州道中と呼称が定められたわけだが、この背景には古くより道を表示する語句として海道が用いられてきたことがある。

海道が五畿七道の海道に依るものかどうかは不明であるが、易林本『節用集』⁽¹⁷⁾には、

海道 カイダウ

とあり、街道は掲載されていない。このためこれまで引用してきた史料からも明らかのように日光海道・甲州海道などと表示されることが一般的で、日光街道と表示されることはあまりなかったようである。また中山道については中仙道と記されるのが一般的であった。

海道・仙の字は極めて一般日常的に使用されていたため、民間のみならず幕府が出す公文書にその後も使用されている。たとえば享保七年(一七二二)三月宿場や助郷からの御蔵前入用と六尺給米の徴収を免除した規定⁽¹⁸⁾にも、中仙道・奥州海道・水戸海道・佐倉海道などの表示がみられる。

海道は近代に至っても用いられたらしく、坪内逍遙は大正一五年に、海道が街道と書き替へられるのは、或ひは遠い未来でもあるまい。と書いているほどである。

二 水戸佐倉道の概要

水戸佐倉道は日光道中千住宿で分岐し、さらに新宿(現葛飾区)で水戸道と佐倉道に分岐し水戸道は水戸へ、佐倉道は佐倉へ達する街道である。

水戸道は新宿から金町・松戸関所を経て江戸川を渡り、松戸・小金・

我孫子・取手・藤代・若柴(芝)・牛久・荒川・中村・土浦・中貫・稲吉・府中・竹原・片倉・小幡・長岡の各宿を経て水戸に達する。

水戸藩は参勤交代はなく、藩主は定府であったため、水戸―江戸間の物資輸送や藩の役人が頻繁に通行する街道であり、水戸藩は比較的早い段階から交通運輸の便を図っていたという。年代不詳の「上野牧一件」⁽²⁰⁾によると、正保年中(一六四四―四七)に現在の柏市内を通じる水戸道の付替えが実施されている。

正保年中御林ヲ御伐払、右跡地面拾石面与申、水戸黄門公柏村江被下、其節水戸海道御引直シ被遊候処、本村へ往来之事故、人家皆引越享保十五戌年右廻り野馬入原之分三ヶ所新田願御高入ニ相成、其後宝曆式申年本地之内御繩入之節、名主拾石面之御書付屏風下張致シ置候をへがし差出候処、ほんご同様ニ付御取持難成、終不残高入ニ相成、依之其節高百五拾式石巻斗七升五合增高成ル、右場所へ原三新田与御牧場与合、当時柏居村水戸海道内なり、元水戸海道へ戸張村・台柏本村内なり、当呼塚田新田土橋下ニ往来土橋跡有リ、依之右拾石面へ無之、

「上野牧一件」は近世後期の成立であることを念頭に置かなければならないが、右の記述によれば水戸道の一部付替を指示したのは水戸光圀ということになる。この付替により従来高台を通っていたと思われる道は、低地の平坦な道に変ってきている。

『水戸市史』⁽²¹⁾によると、江戸・水戸間は二泊三日の行程で、江戸勤番の藩士は土浦と小金に宿泊を指定されたという。また足の早い飛脚は水

戸から江戸まで二日で行った。定府とはいえ藩主が国許を往復する場合もあったが、この場合は三泊四日が一般的であった。藩主用に小幡・長岡には御殿が設けられ、小金・取手・藤代・牛久・府中には宿館が指定されていた。

佐倉道は新宿から小岩・市川関所を経て江戸川を渡り、八幡・船橋・大和田・臼井そして佐倉に達する。水戸道は水戸それから延長して東北方面に達する。これに対し佐倉道は延長すれば太平洋岸の東北方面にも達するが、房総半島に達するメインルートとしての機能が大きかった。尤もその道筋が千住・新宿を回るため房総に達するには遠回りになり、江戸の住人は普通行徳船を利用して江戸小網町の行徳河岸から行徳に上陸して船橋に出たり、元佐倉道を利用して小岩・市川関所に達するようなルートを利用していたようである。

佐倉道またはその一部は房総諸大名の参勤交代路として利用されたが、近世中期以降は成田参詣路として多くの人々に利用され、街道名称も民間では成田道と呼ばれるようになっていた。

船橋市の『道標』⁽²²⁾によると、船橋市古和釜に所在する元禄一四年(一七〇一)の念仏塔や、同市宮本の東光寺境内に保存されている宝永六年(一七〇九)の庚申塔には「さくら道」と刻まれているが、同市前原所在の安永六年(一七七七)の道標には「なりた道」、やはり同所にある明治一年と一二年の道標には「成田山道」と刻まれている。その外の佐倉道沿道または周辺の道標などを見ても同様の傾向がみられる。しかし「成田山」をメインにした道標は地元外の成田山信徒が建立したものと

が多く、佐倉方面の人々が建立したものは「佐倉」がメインに刻まれている。こうしたことから、成田道の名称は、成田参詣が盛んになるにつれて、地域外の信徒によって呼ばれるようになったとみられる。

成田山新勝寺が急速に多くの人々の信仰を集めるようになったのは、中興第一世貫主照範上人の尽力によるもので、彼は元禄一四年には再建した本堂の落慶供養を実施し、同一六年には江戸深川永代寺において出開帳を行い、以降度々出開帳が行われるようになっていく。さらにこれに初代市川団十郎の信仰が加わり、多くの人々の信仰を集めるようになったわけである。

関東各地、特に江戸の人々にとって成田は手軽な観光地と化していくわけであるが、成田観光ルートはさらにその後背地の香取・鹿島・息栖の三社と銚子をも取りこみ、一つの観光圏を形成していくわけである。

水戸道はその主要な機能が水戸藩士の往来にあり、佐倉道は成田道とその呼び名を変え、信仰・観光としての道の機能を果たしたのである。

三 佐倉道と水戸佐倉道

水戸佐倉道は前にも述べたが、佐倉道の場合千住・新宿を経て小岩・市川関所に達するとかなりの遠回りになる。これは佐倉道が江戸から小岩・市川関所へ達するのに別のルートを通っていたためで、ある時期に水戸道と一部が合併してしまったのである。

『新編武蔵風土記稿』⁽²³⁾によると、随所に「元佐倉道」という記載を見

出すことができる。いくつかその例を示してみよう。

○東小松川(中略)村内に行徳道かかれり、西は小松川より入西一之江村に達す、元佐倉道は西小松川村より松本村へ達せり、

○中小岩村(中略)村内南の方に元佐倉道かかれり、

一里塚 江戸川通、堤の上元佐倉道にあり、

また同書の葛飾郡の総説には、⁽²⁴⁾

又元佐倉道とて本所堅川道り亀戸逆井渡を渉り、小松川村小名四ツ

又と云処より西路に別れ、左して下総国市川村に達す、右すれは今

井村に出て行徳に達す、

とある。延宝二年(一六七四)五月幕府は東海道・中山道・日光道中・

奥州道中・甲州道中及び佐倉道各宿に対して助成金を貸付けているが、

佐倉道については次のように記されている。⁽²⁵⁾

佐倉海道

八幡 小松川 小岩

合三ヶ所 壱ヶ所三百五拾貫文宛

右銭高合千五拾貫文

これによると佐倉道の宿駅としてあげてあるのは八幡・小松川・小岩の三宿であり、そのルートは『新編武蔵風土記稿』にある元佐倉道と一致する。このコースであれば千住・新宿経由と異り、江戸からほぼ直線的に小岩・市川関所に至り、房総に達することができる。

この佐倉道がいつの頃か廃止され、水戸道経由で水戸佐倉道となるわけだが、合併時期に関する考察は後述することにして、まず五街道に対

する佐倉道の位置付けについてみてみよう。

幕府は交通に關係する法令、特に人馬賃錢については江戸から主要区間の賃錢を例示している。第一章でも述べたように、その宿場は道中奉行の支配を受ける五街道又は五街道に付属する街道である。

延宝二年(一六七四)二月の人馬賃錢例示区間に佐倉道の小松川が初めて表示されるが、この時期以前に佐倉道は五街道並の街道として幕府が認識していたことは事実である。これに対し水戸道は人馬賃錢表示からみることができない。それは水戸道が千住から分岐し、新宿に達するため、江戸から千住への人馬賃錢を例示すれば事が足りるためである。しかし延宝二年五月の「伝馬宿拝借錢覚」に「佐倉海道」への助成はあるものの、水戸道への助成は行われていない。助成を受ける程宿駅財政が困窮していなかったとはとても考えられない。

ここで延宝二年の水戸道松戸宿の状況をみてみよう。松戸宿にはこの年の九月に交通に関する「条々」が出されている。⁽²⁷⁾

一 近年八木・大豆高直たるゆへ、宿々令困窮之間、松戸より葛西へ駄賃錢、老駄に付而四拾五文、乗掛荷は人ともに同前、荷なしにのらは貳拾九文、人足賃は老人に付而貳拾貳文、小金町江(中略)、行徳へ(中略)、八幡町へ(中略)、流山へ(中略)

一 往還之輩、次馬・次人足近年甚おほきゆへ、宿々為困窮之間、縦国持大名たりといふとも、一日に次馬貳拾五疋・次人足貳拾五人に過へからず、此外人馬入におめてハ、其日をのそぎ跡先へ順々可遣之事、

附、人馬ともに伝馬次にて御定のことく可次之、若先より次来宿々を追たをす輩あらは、穿鑿之上人馬不出之、町の間屋年寄可為曲事、

一 乗物老挺人足六人、山乗物は四人にて御定之人足賃取之可相送事、一 長櫃老棹三拾貫目を限へし、それよりおもき荷物は持はこふへからず、人足老人に五貫目之積りにて、三拾貫目ハ人足六人、それよりかるき荷物は、貫目にしたかい人数減少すへし、此外いつれの荷物も可准之事、

一 乗掛の荷物は五貫目迄ハ荷なしに乗、駄賃錢同前たるへし、それよりおもき荷物ハ本駄賃錢可取之事、

附、夜通ハ荷なしに乗といふとも本駄賃錢可取之事

右條々可守之、若違背之族有之は、縦後日に相同といふとも、糺料之輕重、或死罪籠舎、或可為過料者也、仍下知如件

延宝二年九月 日

松戸宿に出された「条々」は第一条の行先と人馬賃錢の違いを除けば、寛文六年八月日光御成道鳩ヶ谷宿に出されたものと同文である。⁽²⁸⁾この「条々」について、『近世交通史料集』八の注に「これは各宿に、凶年に付き馬次臨時札として出され、添高札にされたもの」とある。ところがこの高札文言が各宿に宛てて出された様子はなく、この時主要街道に對し人馬賃錢値上も行われていない。

『会田落穂集』及び杉山正司氏によると、日光御成道は最初鳩ヶ谷宿から大門宿を通らず岩槻宿に對していたが、その後大門宿を通るように

なり、元禄一〇年(一六九七)大門宿が成立したという。しかし元禄以前寛文年間には宿方同様の人馬役を命じられていた。右のことから、寛文六年八月に出された「条々」は、大門村が人馬役を命じられたため、その人馬賃銭の決定及び人馬使用・継立等の確認の意味を含めて発行されたものではないか。

松戸に出された「条々」も水戸道の一部道中奉行支配下に置かれた段階で発行されたものとも考えられるのである。松戸宿には延宝二年九月の条々の外、同年五月二五日の年紀のある宿絵図が残されている。⁽³⁰⁾この図は松戸の宿並のみを描いたものであり、その作成意図は不明であるが、道中奉行支配下としての宿駅成立と何等かの関係があると思われる。

右のことから、佐倉道は道中奉行支配下の水戸道に合併したのではなく、水戸道が道中奉行支配に置かれる時に付替えられたとみることもできる。それではその時期についてであるが、『江戸川区史』⁽³¹⁾は、

この水戸佐倉道は元禄十年(一六九七)に道中奉行の直轄となり、千住宿から新宿を経て一路は金町を経て松戸宿まで、一路は新宿から分れて小岩・市川渡から八幡宿までが、管下に入っていたが、ごく近距離で、松戸以北と八幡以東は、沿道の領主の管轄であった。

と述べ、佐倉道が道中奉行の手を離れたのは元禄一〇年のこととしている。しかし水戸佐倉道が道中奉行直轄となったのが元禄一〇年に断定してはいるが、その根拠となる史料は示されていない。さらに以下に示す史料からみても、元禄一〇年説は首肯し難い。

天和元年三月幕府は諸街道の人馬賃銭の二割増を決定するが、この時⁽³²⁾

の例示宿駅から佐倉道小松川宿は姿を消し、日光御成道岩淵宿が例示されるようになっていく。単に例示から外したとも考えられるが、天和元年(一六八一)七月の江戸府内における乗駕禁止令には、⁽³³⁾

品川・千住・板橋・高井戸・中川此内を限一切乗申間敷候とあり、この当時佐倉道が道中奉行支配下であれば「小松川」と記載されたのではないかと思われる。

これより時代が一〇年程下った元禄三年(一六九〇)五月五街道の駄賃銭が割増されるが、その時の街道名が次のように記されている。⁽³⁴⁾

中山道・日光海道・甲州・奥州海道・美濃路・水戸佐倉道、右宿々此度相立候添高札

右の水戸佐倉道を甲州・奥州海道同様水戸・佐倉道と読むか、水戸佐倉道と読むかで大きな差が生じるが、いずれにせよ水戸道が道中奉行支配下の道になっていたことは確かである。水戸佐倉については、天和元年三月・七月の表示からみて、この時点で佐倉道は道中奉行支配から離れ、水戸道と合併して水戸佐倉道が成立していたと解釈してもよいのではないだろうか。

四 五街道付属街道と水戸佐倉道

(一) 五街道付属街道の成立とその機能

水戸佐倉道は五街道に付属する街道の中でも道中奉行の支配区間が短く、中途半端な街道であった。水戸道は江戸川を渡った松戸まで、佐倉

道は同じく江戸川を渡った八幡までが道中奉行の支配で、それより江戸以遠は脇街道になる。それではここで水戸佐倉道以外の五街道に付属する街道を概観してみよう。

○山崎通

伏見から山崎・芥川・郡山・瀬川・昆陽・西宮を経て兵庫に達する街道。山崎通の機能は『山崎通宿村大概帳』⁽³⁵⁾の山崎宿の項により知ることができる。

一前々西国・中国・四国江往返之面々、伏見・淀・枚方・守口・大坂・尼ヶ崎・西宮・兵庫江掛り通行いたし可申儀ニ候処、山崎宿通り江相掛り候得と道法も近く、其上便利ニも相成候故、近來右道筋を通行之面々別而多相成、山崎通り宿方難儀いたし候趣ニ付、安永之度諸家江御触有之、右ニ付以來通行致度面々も、其段相願、御下知有之候上ニ而通行可致儀ニ而、勝手次第ニ通り候事と不相成儀ニ有之、

これによると、山崎通は東海道伏見宿方面から西宮・兵庫方面に達するのに近い道であり、便がよかったという。このため参勤諸大名が山崎通を使用するようになったため、幕府もこれを禁止することができず、許可を得てから通行するように通達している。

○佐屋路

東海道熱田宿から岩塚・万場・神守を経て佐屋に至り、これより川船を利用して桑名に達する。

大山敷太郎氏は佐屋路の成立と役割について次のように述べておられ

⁽³⁶⁾

更に、佐屋路における宿駅の起立を見よう。この街道に当る万場・砂子・佐屋の諸村は寛永十一年（一六三四）伝馬所を仰付けられ、これより遅るゝこと二年にして、岩塚村が砂子村に代って伝馬所となり、更に、神守村は万場・佐屋宿等の起立より、十五年を経過した正保四年に伝馬所に仰付けられ、宿駅に列してゐる。（中略）元來、東海道は熱田宿より海上七里の渡を経て、西の方桑名宿に続くものであるが、後には海上風波の難を慮り、陸路この佐屋路をとるものも尠くない様になったもので、（後略）

右のように佐屋路は熱田―桑名間の海上七里の迂回路として設定され、道中奉行の支配下に置かれるようになったものである。

○美濃路

東海道熱田宿から名古屋・清須・稲葉・萩原・起・墨俣・大垣を経て中山道垂井宿に達する。東海道と中山道を結ぶ街道で、成立についてはやはり大山敷太郎氏が次のように述べておられる。⁽³⁷⁾

更に又、美濃路の起立について一考して見よう。名古屋はこの街道の一宿とされたものであるが、その起立は慶長七年（一六〇二）とあって、東海道の多くの宿駅の起立に遅るゝこと、ただ一ヶ年に過ぎない。尤も、次宿たる清須宿は之より遅るゝこと十四年の、元和二年（一六一六）十一月以来の伝馬所とあり、更にその次宿たる稲葉宿については、その起立の年次を瞭らかにし得ない。けれども、既に起終点たる名古屋の起立が慶長七年である以上、恐らく右と同

年と推測して誤らないであろう。

ここでは美濃路全区间については述べていないが、慶長期に美濃路の多くの宿が成立したものと考えてよいであろう。

○本坂通

東海道浜松宿から気賀・三ヶ日・嵩山を経て再び東海道の御油宿で合流する街道。本坂通の成立については『本坂通宿村大概帳』に詳しい。⁽³⁸⁾

一本坂通之儀も、明和元年道中奉行支配被仰付、一林本坂越旅行之儀も御書付も有之候に付、其向より前広本坂越旅行いたし度旨相伺候得も、右書面御下ヶ有之候に付、諸荷物と本道相廻し旅行いたし候様被仰渡旨取調之上、右之趣を以御差図有之、尤京都より姫・宮方下向之節も、気賀・三ヶ日・嵩山右三ヶ宿共、人馬御定無之場所に付、前より仕来に而加助郷触書差出、其外御用通行并諸家参勤交代之節、病氣等も而旅行いたし候得も、御書付之趣を以其向より相伺候得も、伺書江承付いたしよ、尤風雨等も而渡海難相成、又も差掛り病氣等之節も、自分手廻り計に而相廻り、諸荷物へ本坂道差遣し通行可致旨、旅中御届申上、右書面道中奉行江御下ヶ有之、諸家問合等有之候節も、御書付之趣を以及挨拶来り、其後天保度評議之趣も有之候事、

右の記述から明らかなように本坂道は明和元年に道中奉行支配となつた。この街道は今切渡しを迂回するための街道で、諸家がこの街道を利用する場合、本坂通の宿場は小規模であったため、荷物は東海道を通すよう指示されている。なお『本坂通宿村大概帳』によると、本坂通の宿

場にはいずれも宿の字は付けられておらず、たとえば「嵩山」とあるだけである。

○日光御成道

本郷追分で中山道と分岐し、岩淵・川口・鳩ヶ谷・大門・岩槻を経て幸手宿で日光道中と合流する。徳川家康を祀った日光東照宮へ將軍が参詣するための通行路。⁽³⁹⁾

街道の成立に関し先の記述と重複するが、杉山正司氏は、岩槻以北については元和三年(一六一七)、それ以南については寛永年間としていゝ。鳩ヶ谷宿が宿駅と定められたのが寛永一三年(一六三六)であるから、この頃御成道全線が一つの街道として成立したものであろう。但し道中奉行の設定と同時にその支配下に入ったかどうかは定かでない。

○壬生通

日光道中小山宿と新田宿間の喜沢で分岐し、飯塚・壬生・楡木・奈佐原・鹿沼・文挾・板橋を経て日光道中今市宿に達する。成立時期は定かでない。

○例幣使道

中山道倉賀野宿より分岐し、玉村・五料・柴・木崎・大田・八木・築田・天明・犬伏・富田・栃木・合戦場・金崎を経て壬生通の楡木宿に達する。道中奉行支配下に置かれたのは、『例幣使道宿村大概帳』⁽⁴¹⁾によれば明和元年のことである。

例幣使道は参議以上の公家が朝廷より持参した金幣を日光東照宮に捧呈する時に通る街道である。日光例幣使は四月一日に京都を出発し、中

山道を通って例幣使道に入り、壬生通から四月一五日に日光に入るのが慣例になっていた。⁽⁴²⁾

以上が五街道に付属する街道であるが、いずれの街道も起点から終点まで道中奉行支配下に置かれており、水戸佐倉道のごとく中途半端なところで道中奉行の支配が切れている街道はないのである。

(二) 水戸佐倉道とその機能

度々述べてきたように、水戸道・佐倉道は共に江戸川を渡った所で道中奉行の支配が切れる。単に江戸防衛という点では、他地域から江戸へ入流する又は江戸から流出する人・物を監視・取締るには、江戸川を渡った所に幕府直轄の宿場を設定しておけばよいのかもしれない。さらに江戸川を渡る手前には小岩・市川関所及び金町・松戸関所が設けられている。この推論の正否は別としても、水戸佐倉道は他の五街道付属街道とはかなり性格を異にする街道であったといえよう。

右のような背景には、単に房総地域における交通路の設定というだけでなく、幕府の房総及び東北方面に対する監視・支配と関連する部分があるのではないだろうか。

江戸幕府にとって箱根・丹沢・奥多摩・秩父の山々は天然の要害であり、ここに関所を設置している。一方東北方面に対しては適当な山岳がなかったため、河川を利用しここに関所を設置している。水戸佐倉道の関所も、こうした政策の一環として設けられたといっていよい。

しかし利根川・江戸川筋に関所の原型ともいべき定船場が定められ

たのは元和二年（一六一六）八月のことである。渡辺和敏氏によれば、大坂落城後の政治的処置、家康死亡による内乱防止策の一環として、定船場を利用して関所の機能を發揮させようとしたもので、元和二年に出された「定船場之事」は、後の関所法の原型であることに疑いないと述べられている。⁽⁴³⁾

なお「定船場之事」には松戸・市川とあり、後に設置される関所は水戸道の場合金町であるのに金町松戸関所、佐倉道も関所が小岩にありながら小岩市川関所と呼ばれるのは、松戸・市川に渡船の権利があり、又は与えられ関所の役割を負わされたため、後年に至るまで松戸・市川の名称を冠したものであろう。

右のように関所の前駆的なものが成立したのは元和二年のことであるが、それではそれ以前についてはどうであろうか。

徳川氏は関ヶ原の戦いに勝利を得、慶長八年（一六〇三）には江戸に幕府を開くが、豊臣勢力は一掃されたわけではなく、これの一掃に向けての準備を行っていた。西に対しては前述のごとく山岳地帯、さらに駿府という一大拠点が設けられていたが、東に向けての対策はこれに較べれば不十分といわざるを得ない。たとえ東の大名が反旗を翻す可能性が少なくないにしてもである。

このような対策の意味も含めて、幕府は慶長一四年（一六〇九）に徳川頼房をもって水戸藩を成立させ、翌一六年には土井利勝を佐倉に移し佐倉城築城を命じたと考えられる。

さらに慶長一十九年九月には安房館山藩主里見忠義は伯耆倉吉藩に転封

を命じられた。実質的には改易である。こうして幕府は房総を中心とした地域を確実に掌中に納めた。

このような状況の中で、慶長一八年の暮から翌年一月にかけて、船橋から東金に達するほぼ一直線状の街道「東金御成街道」が造成されている。

東金御成街道は本保弘文氏によると、慶長一八年一二月徳川家康は明年東金において鷹狩を行うと命じ、これに関連してのことと思われるが土井利勝が呼び出され、家康と二人で密談を交している。恐らく諸々の意味を込めて東金への道の造成を命じられたのだろう。

従来からある東金への道は幅も狭くかなりの迂曲、上下差が大きく見通しの悪い道であった。そこで土井利勝は船橋―東金間を道幅三間で、谷をS字形のカーブにしたほかは、ほぼ直線で結ぶ新道を造り上げた。造成は「三日三晩」で完成したという伝承がある程短時間で造られたものらしい。

さらに慶長一九年には房総半島中央部を走る大多喜から江戸への街道の一部も改修されている。『殖生郡聞見漫録』⁽⁴⁵⁾によると、

○いにしへ大田喜より江戸へ往来は、下大田喜より駒返坂を経て、

妙楽寺大上を過ぎ、それより殖生郡に入り、森、芝原古のつぎばなり、給

田、葛田、坂本を経て長南に至りしを、大坂冬御陣の時、本多大

内記忠朝は、大田喜の城より出て、駒返坂を過ぎ給ふ。時に馳出

で、路よこぎりしかば、それより馬をかへし、更に新道を開き、

小土呂、市ノ野、佐坪、茗荷沢を経て長南に至る、行程三分二の

労を省けり、道づくりの武^(民之)、本多侯の鉄棒を見て、いかてつかひ給はんやといひしを聞給ひて、つかいて見せ給ひし地を棒坂といふ。佐坪と市野との間にあり。

本書は近世後期に成立したものであるが、街道成立事情については信頼を置いてよいのではないだろうか。但々イタチ云々の件は、千葉県立総南博物館の菅根幸裕氏によると、当地方にはイタチ伝説が多くあるとのことである。

さて右の記事によると、大坂冬の陣に際し大多喜から長南に至る街道が造成され、従来の三分の一に短縮されたという。この間の難所の一つに小土呂坂があるが、実査したところ明らかに道を切り拓いた形跡が認められた。

伝承ではあるが、佐倉・東金方面と、房総半島太平洋岸の茂原と一の宮の間に位置する金田村を結ぶ道も御成街道と呼ばれている。この道は佐倉・東金・大網・本網を経てほぼ一直線に南下し、年貢米輸送や成田参詣に利用されたという。また大多喜や安房・勝浦方面からもこの街道に入ることがあった⁽⁴⁶⁾という。

伝承をも含めた上での推論は危険であるが、敢えていうなら幕府は慶長一九年の大坂冬の陣を迎えるにあたり、江戸の近傍である房総の地から外様大名を駆逐し、さらに交通網の整備を行い、房総半島を要害化しようとしたのではないだろうか。そのため交通路にしても幕府中枢部が直接支配できるよう、道中奉行支配も江戸川を渡った房総の入口で切れることになったのではないかと考えられる。

おわりに

江戸幕府は東海道をはじめとする主要街道を整備し道中奉行支配下に置いた。幕府は恐らく初めは五街道という意識はなく、街道を整備していく段階で五街道という意識がでてきたものと考えられる。筆者は幕府が五街道の意識を持つ手懸りを主に人馬賃銭の江戸からの例示区間によってみてきたが、それによると寛文・延宝の頃に五街道という意識が生まれ、幕府法令の上からだけみると、貞享四年に至って初めて「五街道」の語句が使用されている。

これ以降街道は五街道とそれに付属（準ずる）する街道と脇往還に区分されるようになった。五街道及び付属する街道のほとんどは、起点から終点までが道中奉行の支配下にあったが、水戸佐倉道のみは水戸・佐倉という名称がありながら、江戸川を渡った所で道中奉行の支配が切れてしまっている。これは幕府の房総半島の要害化に関係すると考えられるのではないだろうか。

論証根拠の薄弱な部分が随所にみられ、特に水戸佐倉道とその機能の部分は綿密な考証を必要とすることは十分承知しているが、五街道を考えるための素材として敢えて述べてみた。今後は各章ごとに十分な史料をもとに検討していきたい。

註

- (1) 中島三佳「東海道五十三次（宿）への問題提起」、『交通史研究』二八。
- (2) 『詳説日本史』、(平成三)、山川出版。
- (3) 丸山雍成『日本近世交通史の研究』(平成元)吉川弘文館。
- (4) 引用書二〇頁の註1を参照。
- (5) 『歴史手帖』一二一五所収。
- (6) 児玉幸多『近世交通史の研究』(昭和六一)筑摩書房。
- (7) 児玉幸多編『近世交通史料集』八 幕府法令上九五号史料(昭和五三)吉川弘文館。
- (8) 大藏省編『日本財政経済史料』四(大正一一)。
- (9) 奥田久監修『栃木の街道』(昭和五三)栃木県文化協会。
- (10) 註(7)の二六六号史料。
- (11) 註(7)の三〇一号史料。
- (12) 註(7)の三〇五号史料。
- (13) 註(7)の三二一号史料。
- (14) 本間清利『日光街道繁昌記』(昭和五〇)埼玉新聞社。
- (15) 註(7)の三五六号史料。
- (16) 註(7)の四六九号史料。
- (17) 与謝野寛外編『日本古典全集』一所収(大正二五)同集刊行会。
- (18) 註(7)の四九六号史料。
- (19) 三田村玄龍編『東海道中膝栗毛輪講』下(昭和五)春陽堂の序文。但し序文は大正一五年。
- (20) 流山市史編纂委員会編『流山市史』近世資料編Ⅱ(昭和六三)流山市。
- (21) 水戸市史編纂委員会編『水戸市史』中の一(昭和四三)。
- (22) 船橋市郷土資料館編『道標』(昭和五八)船橋市教育委員会。
- (23) 大日本地誌大系8『新編武蔵風土記稿』二(昭和四五)雄山閣。
- (24) 同右7『新編武蔵風土記稿』一。
- (25) 註(7)の三〇五号史料。
- (26) 註(7)の三〇一号史料。
- (27) 松戸市誌編さん委員会編『松戸市史』中巻近世(昭和五三)松戸市。
- (28) 註(7)の二八二号史料。
- (29) 『会田落穂集』(昭和四六)埼玉県立図書館・杉山正司「日光御成街道の

- 成立と将軍社参」〔埼玉県立博物館紀要〕一一。
- (30) 註(27)の付録。
- (31) 『江戸川区史』一(昭和五一) 江戸川区。
- (32) 註(7)の三二二号史料。
- (33) 註(7)の三三四号史料。
- (34) 註(7)の三六四号史料。
- (35) 児玉幸多校訂『近世交通史料集』五所収(昭和四六) 吉川弘文館。
- (36) 大山敷太郎『近世交通経済史論』(昭和四二復刻版) 柏書房。
- (37) 註(36)に同じ。
- (38) 註(35)に同じ。
- (39) 埼玉県立博物館編歴史の道調査報告書『日光御成道』(昭和五九) 埼玉県教育委員会。
- (40) 註(29)の杉山論文に同じ。
- (41) 児玉幸多校訂『近世交通史料集』六所収(昭和四七) 吉川弘文館。
- (42) 五十嵐富夫『日光例幣使街道』(昭和五二) 柏書房。
- (43) 渡辺和敏『近世交通制度の研究』(平成三) 吉川弘文館。
- (44) 本保弘文『房総東金御成街道』(平成三) 聚海書林。
- (45) 『房総叢書』二一(大正三) 同刊行会。
- (46) 千葉県教育庁文化課編千葉県歴史の道調査報告書一一『伊南房州通往還』(平成元) 千葉県教育委員会。

(国立歴史民俗博物館歴史研究部)

A Study of Roads Adjunct to the Five Highways
—Focussing Mainly on the Mito and Sakura Roads—

YAMAMOTO Mitsumasa

The Edo Shogunate had direct control of the main highways, and these roads gradually came to be called the "Five Highways". Furthermore, several routes deriving from these Five Highways were also under the direct supervision of the Shogunate, under the control of the *Dōchū Bugyō* (Route Magistrate). At present, these latter roads are, for the convenience of research, called "roads adjunct to the Five Highways".

In this paper, the author examines the concept of the Five Highways within the Shogunate, the naming of the Five Highways, and the characters of the Mito and Sakura Roads, which were roads adjunct to the Five Highways.

At present, the term "the Five Highways" is used extensively; however, it was not recognized as such in the early stages of the Shogunate; the Five Highways came to be recognized, and the name established, during the process of the establishment of the traffic system. It was around the time of the Kanbun era (1661 to 1673) that the Shogunate became clearly aware of the Five Highways; and it was in the Enpo era (1673 to 1681) that the concept of the Five Highways became more firmly established. It was in the 4th year of Jōkyō (1687) that the name of the Five Highways first appeared in an official document of the Shogunate.

Most roads adjunct to the Five Highways were complete in terms of their starting points and destinations, that is these routes linked the main highways, or reached important places. However, in the case of the Mito and Sakura Roads, the sections from Senju to Mito or Sakura were not under the control of the Route Magistrate. The control of the Route Magistrate terminated at Matsudo and Yawata, respectively, both part way along the route. Though clear-cut conclusion cannot be reached due to the lack of historical documents regarding the establishment and control of the Matsudo and Sakura Roads, roads of this type were the Shogunate's defense against the Tōgoku (eastern part of Japan) and shows how the shogunate of the early modern period looked on the Bōsō Peninsular; in other words, the Bōsō Region was a place of strategic importance to the Shogunate.