

近世及び近現代における道標の成立と展開

山 本 光 正

はじめに

- 一 近世の道標
 - (一) 近世の道標概観
 - (二) 近世における道標の設置
- 二 近現代の道標
 - (一) 近代初期における里程調査と里程標
 - (二) 政府による里程調査と里程標
 - (三) 千葉県における里程調査
 - (四) 諸地域における里程調査
- 三 現存道標の状況
 - (一) 千葉県内に現存する道標
 - (二) 諸地域に現存する道標
 - (三) 街道沿いに現存する道標
 - (四) 記念碑の流行と道標
おわりに

はじめに

近世の交通施設に関する研究は多くの成果があるとはいえないが、概説書等には必ず一里塚や並木・架橋については触れられている。⁽¹⁾

これに対し本稿で取り上げる道標は、初めての地を旅する人々にとって重要な役割を果たしたものと思われるのに、交通史の立場からの研究はほとんどなされていないようである。

しかも道標を素材とした交通史研究の必要性を石造物研究者によって督促されているのが現状である。たとえば芦田正次郎氏は、

「道標および道標銘」の研究上重要なのは、その表現方法ではなくその対象である。地名を対象とした場合、その立てられている土地からの遠心的な交流圏および住民の旅行指向、土地の交通路としての環境等がうかがえるし、付近周辺の他の土地の「道標および道標銘」の調査によって、その土地への求心的な交流圏を推測することも可能になるので、郷土調査上の貴重な資料である。

と述べている。⁽²⁾ このほか道標銘の刻まれている石仏などとの関係や古道復元、経済的活動など様々な指摘をしている。

道標に関する記述は道標の調査報告書の解説にもしばしば見られるが、単独のものとしては、交通史という観点からではないが、出雲路敬直氏がいくつかの発表をしている。⁽³⁾ 出雲路氏が発表した主なものは、①「道標小論」、②「道標と信仰」さらにエッセー風であるが、③「京の覚書(3)―道標」などである。

①は安藤広重の版画『東海道五十三次』に描かれた道標の分析、最

古の道標発見のための苦心談、道標の形態について述べている。

②は道標が単に道標としての目的のみで造られた場合は少なく、何らかの石造物と兼ねることが多いことを指摘し、いくつかの事例を挙げているが、統計的处理は行われていない。

③では主に道標の定義について述べている。

道標に関する調査報告書は近年数多く出版されるようになってきたが、それに伴う研究が遅れすぎているというのが現状である。こうした調査は文化財の保護という立場から実施されているが、文化財としての道標の調査保護を推進する上でも、道標が交通史の中にどのような位置付けられるのかを研究する必要がある。しかし道標の調査研究には、石造物に関する広範な知識を必要とする。それは道標が地藏や庚申塔などと併用している場合が多いからである。(本稿ではこのような道標を便宜的に併用道標と呼ぶことにする。)

本稿においても石造物の解釈をめぐる間違いがかなりあると思うが、以上のような観点から、本稿においては近世から近現代にかけての道標と交通政策及び現存する道標について言及してみたい。

一 近世の道標

(一) 近世の道標概観

道標は道印・傍(勝)示などとも呼ばれているが、道標の定義について、出雲路敬直氏は次のように規定している。⁽⁴⁾

一 現在地の方角(東西南北)

二 目的地への方向(左、右、すぐ、方角、矢印、指形)

三 現在地点

四 道路名(○○街道、○○道、○○越)

五 目的の地名や社寺名(目的地名)

六 目的地への経由地

七 目的地への距離

これらがすべて当てはまることはまずないといってよく、その一つ乃至複数の条件を満たす場合に道標と認めている。それ故に、社寺号標や町石、里程標などの道標類似品として道標の仲間には入っていない。

まず右の定義は恐らく近世の道標を対象としたものと考えられる。

道標は現在でも登山道や観光地等に木・石製・金属製のものがみられるし、自動車道の交通標識の一部も広く考えれば道標とみることができる。

筆者自身各地の道標を調査したわけではないので、ここで厳密に道標の定義をすることができないが、最低限次のいずれかが記されていれば道標と考えてよいのではないだろうか。

(一) 行先地名等の表示

(二) 道路名

出雲路氏の掲示した一・二・三・六・七は五の要件があつてこそ満たされるもので、五をいかに懇切丁寧に教えるかということにはかな

らないだろう。三の現在地点ということでは道路元標・社寺の標石をはじめ、多くのものが道標になってしまふ。

時間的なことは、本稿では一応、第二次大戦敗戦までのものとし、それ以降は戦前の系統を引いたものを対象とした。甚だ曖昧ではあるが、この点については今後各地の道標を見ることにより考えていきたい。また本稿における現存道標の分析は石造のものに限り、木製のものは除外したことをお断りしておく。

町石については、本稿で扱った地域にも、目的地まで何丁と彫られたものもあるが、『日本石仏事典』⁽⁶⁾が規定するような町石がないようなので、目的地まで何町とあっても道標として取り上げた。

道標即ち旅人に道の行先を知らせるには多様な方法があったと考えられる。木の枝を折る、木に疵を付ける。道に石や木で一定のマークを描く、さらに柳田國男によれば、「東北では広い野路の雪に迷うて死んだ者があって、それから道しるべの竝木を栽ゑさせたといふ話もある。」⁽⁶⁾と記している。これらの標識は旅人にとって文字を読むことができなくてもよいものである。

これに対し本稿で扱う道標は文字によって行き先等が示されたものである。こうした道標が設置されたということは、設置者側は道標の文字を読んでくれることを期待して建てたわけであり、このことは一般庶民の識字率もある程度関連してくると考えられる。

近世の道標がいつ頃から造られるようになったかは、石造の道標についてはある程度の見解を示すことができる。しかし木製をも含めた

道標となると、現存している近世の道標は皆無であろうから、追求することは不可能である。

木製の道標について、出雲路敬直氏は安藤広重の各版の『東海道五十三次』をもとに検討を加え、

木製の道標と思われるのは、戸塚（丸清、葛吉）、吉原（保永堂）、江尻（江崎）、袋井（江崎）、池鯉鮒（丸清）の五箇所、六枚に見える。中には棒端と区別のつかないものもあるが、文字は形だけで読みとることはできない。

と述べている。⁽⁷⁾ 広重がどの程度当時現存した道標を描いたかは別として、この版画により街道に沿ってかなりの木柱が建てられていたことを知ることができるし、このうちのいくつかは道標であったと思われる。広重は石造の道標も描いているが、近世における道標の設置状況の一端は、幕府が編纂した『分間延絵図』⁽⁸⁾により窺うことができる。たとえば『東海道分間延絵図』第一巻によると、品川〜神奈川間には合計七基の道標が描かれている。七基のうち道印石とあるものが二基、道石とだけあるもの、不動道印石・浦島観音道印石・小池観音道印・大師河原道印石とあるものが各一基宛となっている。

『分間延絵図』には洩れなく道標が記載されていたわけではないようだが、『東海道分間延絵図』作成のための調査を実施した享和年間（一八〇一〜一八〇三）の状況をかなり詳細に知ることができる。

『分間延絵図』に描かれた道標等の分析は本稿では行わなかったが、いずれ稿を改めて発表をしたい。

(二) 近世における道標の設置

近世の道標は一里塚や並木と異なり、幕府の交通政策の一環として設置されたものではなかった。但し藩領内において道標設置を義務付けたところがあるかどうかは現在のところ定かではない。

右のような理由から、道標設置に関する史料はあまり確認されていないようだが、若干の史料から道標設置について見てみよう。

『五街道取締書物類寄』⁽⁹⁾式拾之帳には、日光例幣使道と日光道中宇都宮宿の道標設置関係史料が収録されており、設置理由とその手続きを知ることができる。

日光例幣使道芝宿と木崎宿の間の村である境町には柵矢来があり、旅人がこの所から分岐している伊勢崎への道を間違えるため、道標の設置を計画している。

文政五年七月酒井与八郎家来^江達

一与八郎領分例 幣使道之内、芝宿と木崎宿之間、境町ニ柵矢来

有之、旅人共伊勢崎道^江之往還を取違ひ候儀間々有之趣ニ付、

右柵矢来取縮、旅人不迷ため傍示杭立置候様可致旨、申達候事、

日光例幣使道芝宿と木崎宿の間の村である境町には、柵矢来があり、旅人がこの所から分岐している伊勢崎道を間違えるため、道標設置を願ひ出ている。この達は道標設置を願ひ出た伊勢崎藩に対し、道中奉行が許可を与えたものである。

達の内容からみると、伊勢崎藩が道標を建てたように読めるが、後

述の事例からみて、街道沿いの住民、この場合境町の役人が設置を藩に願ひ出したものと考えてよからう。

ここで『例幣使街道』⁽¹⁰⁾により、境町の柵矢来と街道についてみてみよう。同書によると、

町の四隅に丁切（ちようぎり）と称した木戸口があつて、東丁切は木崎世良田へ通じ、南口は平塚、江戸道北口は大間々道で、西口は芝、伊勢崎へ通じた。丁切には、九尺の柱があり、左右に四〇本ほどの木柵がしつらえられ、丁切口はいずれも一丈である。

『五街道取締書物類寄』にいう「柵矢来」とは、丁切に設けられていた木の柵を指していたことがわかる。また「伊勢崎道^江之往還を取違ひ」とは、西の丁切を指しているのだらう。

前掲『例幣使街道』は西の丁切に建つ道標について次のように記している。

西の丁切を出ると道が左右に分かれるが、そこに見上げるほど立派な道しるべがあつた。

右側に 「いせさき まやはし道」

正面東に 「日光 木崎 太田道」

左側に 「五料 高き道」

円形の基石に東西南北と十二支が刻され、さらに二段の礎石があった。すなわち西の丁切を出ると右に伊勢崎道、左に折れると芝宿に通じた例幣使道である。

道標の年号については記載されていないが、恐らく文政五年の達に

より許可され造られたものであらう。

日光道中宇都宮宿においても、旅人が道を間違えるため道標の設置を願ひ出ている。⁽¹¹⁾

文政六_末年六月戸田鉉之進家来江達

一鉉之進領分日光道中宇都宮宿地内奥州道中追分之處、毎度旅人踏迷ひ候趣ニ付、右場所江差障不成様、傍示杭相建候様可致旨申達候処、同七月左之通間合書差出、

一鉉之道領分日光道中宇都宮宿地内、奥州道中追分之所江傍示杭相建可申旨、達之趣致承知、在所江申達、右場所江傍示杭相建申候、然ル処木ニ而者保方不宜候付、右ニいたし度旨、宿役人共願出候段、在所役人共より申越候、右願之通承届候而も不苦哉、「右挨拶」

書面之趣承届不苦筋と存候旨、及挨拶候事、

日光道中宇都宮宿は奥州道中の起点ともなる宿であったが、ここで旅人が日光道中と奥州道中の道を間違えるため、幕府の許可をとって道標を設置したわけである。しかし宇都宮宿の役人達は、最初設置した道標は木製であり、何年もちたないということで、石の道標にしたと改めて願ひ出て許されている。

このことから道標の設置発起人は宇都宮宿の宿役人で、彼等が藩にさらに藩が道中奉行に設置を願ひ出たことがわかる。また道標を木から石にしたことは、木が腐るといふことの外に、木の道標を取り替える度に道中奉行まで伺いを立てる必要があったからではなからうか。

石にすればその必要はほとんどなくなるわけである。

次に東海道における道標の設置を、草津宿近隣の矢倉村に建てられた道標によりみてみよう。⁽¹²⁾

矢倉村からは矢橋への道が分岐しており、姥ヶ餅屋の軒下に道標が建てられている。矢橋からは大津宿への湖上往来の船が発着しているが、この分岐点には享保一七年（一七三〇）七月に五尺の道標が建てられた。その後矢橋の船持惣代はより多くの客を獲得しようとして、寛政一〇年（一七九八）二月に六尺六寸の大きな道標に建て替えたとい願ひ出ている。同時に姥ヶ餅屋四郎右衛門と矢倉村の庄屋・肝煎・組頭も口上書を提出している。願ひ出た先は膳所藩で、許可も膳所藩家老からおりているが、恐らく膳所藩では道中奉行に伺いを立てていたのであらう。

以上の五街道に対し、協往還における道標の設置及び参考として道標外の石造物設置についてみてみよう。

下総国葛飾郡柏井村（現千葉県市川市）所在の唱行寺は、正徳五年（一七一五）一月船橋（現千葉県船橋市）から同寺に達する往還の寺の入口に当たるところへ「道印杭」を建てたいと、柏井村役人に願ひ出て許可をされている。

一札之事⁽¹³⁾

一宝伝寺作場道勿論船橋より当村江之往還道入口へ、唱行寺へ入口と申道印杭立申度存候付、各々へ相談申候へ、先規より無之場所、殊ニ往還道候故、延引之段尤ニ候へ共、拙僧境内傍故、千

ヶ寺札打其外江戸等参詣等道迷無之ため、達願候へ、右道印杭立候様各々相談忝存候、万一末々道障リニ成罷成候へ、取のけ可申候、為後日仍一札如件、

正徳五乙未曆正月十四日

今島田

唱行寺廿二代日從◎

栢井村

名主

組頭中

唱行寺は日蓮宗で「太鼓の霊場」とも呼ばれ、利根川沿いの木下河岸と行徳を結ぶ木下街道に程近い所に位置する。木下街道はこの辺りでは佐倉道に次ぐメインストリートといえる街道である。こうしたことから寺側としては一人でも多くの参詣者を誘導したいという気持ちがあつたのだろう。

往還に道印杭を設置することはなかなか認められなかったようであり、通行の障害になる場合は撤去することを約束している。この時設置したものは、「道印杭」とあるだけで、木製のものか石かは不明である。

享保八年（一七二三）十一月同じく唱行寺は、境内にある石仏を上山新田・藤原新田方面より当村の入口に当る道端に移設したいと願ひ出ている。

口上書ニ而願申候事⁽¹⁴⁾

一先年施主有之候而、拙寺境内ニ建置申候石仏、此度上山新田・藤原新田ニ当村江之入口道端へ出し建置申度候意趣者、八幡町ニ鎌箇谷村江往還目通り候得者、往来之諸人功德を茂取候事ニ存候、依之右之場所へ建申度候、万一御支配之御役人様方ニ御咎メ有之候々、又ハ村中へ障リニ成候義茂有之候へ、早速拙寺境内へ引取可申候間、右之場所江建申様ニ願申候、以上、

享保八年卯霜月日

栢井村之内今島田

唱行寺日亮（花押）

名主 武 平 次殿

組頭 安右衛門殿

伝 衛 門殿

平左衛門殿

兵 衛 門殿

八幡より鎌ヶ谷村に達する街道とは木下街道のことである。正徳五年に道印杭を建てた場所は、木下街道から派生した道であつたが、今回は本道ともいうべき木下街道に石仏を移設しようとしたわけで、往来諸人の目につき功德となるとはいうものの、実際は寺への参詣者増加策であつたろう。

唱行寺の場合新設・移動許可を求めた先は、本文中に「万一支配之御役人様方ニ御咎メ……」とあることから、その地の支配者にまで許

可を求めることなく、村役人の段階で事を済ませてしまっていたことがわかる。許可を求めるというより、村側の同意を得るといったほうが適切かもしれない。

正徳五年の時も石仏移設の時と同様であったと思われる。なお両度共に往還は不特定多数の人々が通行する道で、村内連絡路とは異なるといったような意味で用いており、往還＝公道ゆえ、道標や石仏の設置に気を遣っていたものの、五街道に比較すれば設置手続は極めて簡単であったことがわかる。

これまで述べてきた事例は、自村の中に道標や石仏を設置したものについてであるが、設置者が他地域の住人であった場合の事例を見ることにしよう。但し道標ではなく常夜燈の設置についてである。

文政二年（一八一九）成田山新勝寺の信者で、江戸和泉町の河内屋孫左衛門が佐倉道成田村入口に石燈籠を設置したい旨を成田村に願いつたため、成田村村役人は役所に願書を提出している。

乍恐以書付奉願上候⁽¹⁵⁾

一江戸和泉町河内屋孫左衛門^与申者、数年不動尊信仰^ニ御座候処、此度右^者願主^ニ而、佐倉海道当村入口^ニ石燈籠式本相建申度旨、私共方^江申来候間、為建申度此段奉願上候、尤地所之義^者村方持之地所^ニ御座候、則別紙絵図面奉差上候間、右願之通被為、仰付被下置候ハ、難有仕合奉存候、已上、

(文政二)
閏四月

成田村

役 人

御 役 所 様

御掛り御代官御手代^江酒老升ツ、差上願書出し申候、追而為御見分御手代都筑藤十郎様被成 御出御引取、五月二日御召之上願之通被 仰付候、礼廻り^ニ不及御見分都筑様へ斗御見分為御礼酒老升遣し申候、

五月十七日、世話人伊場屋勘左衛門并久右衛門両人名主宅^江呼、村役人畑主立合之上、証文相渡金子請取申候、

千葉県成田市の成田山新勝寺は、近世中期より多くの信者を集めるようになり、江戸を中心に講も結成され、近世においては江戸住人にとって手頃な参詣地であった。

河内屋孫左衛門は石燈籠一對を設置したいと、図面を添えて成田村役人に提出したが、成田村の領主である佐倉藩へは、成田村が願書を提出し、河内屋は別に藩側へ願書を提出することはなかったようである。

村側も石燈籠設置には積極的であったが、それは文政二年五月一七日に「金子請取申候」となるように、燈籠設置地を河内屋が一五両で購入してくれることになっていたからであろう。

売買された土地は成田村民二名の所有地で大半が下畑であった。売買証文の後書に次のように記されている。⁽¹⁶⁾

(前 略)

右者此度不動尊^江御構中^江石燈籠御寄附被成候^ニ付、右書面之地所御入用^ニ付、代金拾五両相定、一同立合之上儘^ニ請取流地売渡申

処実正也、尤年々之御年貢諸役諸懸り共、此方ニ而相賄可申候、然上者右地所ニ付、^(他カ)佗方妨申者決而無御座候、為後証之売渡一札仍而如件、

文政二年五月

下総国埴生郡成田村

名主 売主 助
百姓 伊平次

栢原 三九郎殿

河内屋 孫左衛門殿

伊七屋 長左衛門殿

湯浅屋 重左衛門殿

前書之通相違無御座候ニ付致奥印候、已上、

組頭 三郎左衛門

同 又左衛門

同 清左衛門

同 矢兵衛

百姓代 善兵衛^印

河内屋は成田講中の講員であり、代表者として成田村に燈籠の件を申し出たものであろう。こうした手続きを経て、文政二年一〇月成田村は佐倉藩に燈籠完成を報告している。但し、この間提出図面に記載のなかった玉垣を造ったため、役所側から叱責を受けている。燈籠設置場所が藩領であったこと、多くの参詣者を集めた新勝寺のある成田

村であったことなどから、その手続きも面倒になったのであろう。

設置場所も街道内ではなく、街道に沿った民有地を使用したため土地の売買行為も伴い、寄進という善意の行動も簡単に実行することができなかったわけである。

以上のように道Ⅱ公道に道標を設置する場合、五街道及び五街道に付属する街道では、その村の支配者を通じて道中奉行に伺いを立てなければならなかった。道標が石造であれ、木製であってもその手続きは同様であり、建て替える時も新設時通りの手続きを必要としたようである。

一方小規模な協往還においては、自村内に道標等を建てる場合、本来は村の領主の許可を得るべきであっただろうが、実際には村役人の同意を得る程度でよかったらしい。

他地域の者が街道に石造物等を設置する事例は適切なものではなかったが、設置する村さらに村の領主に許可を得る必要があったようである。尤成田の場合燈籠で、大きなものであったことが手続きを複雑にしたのであろう。村側の協力を得るため、村内居住者を世話人にすることが多かったようで、他所の者が建てた道標に、設置した村の人を世話人として刻むことがしばしばあったようである。安永六年九月千葉県船橋市内を通じる佐倉道に建てられた道標は、日本橋左内町和泉屋甚兵衛が建てたものだが、村の世話人伊勢屋富蔵の氏名も刻まれている。以上僅かな事例を挙げただけで結論的なことを記すことはできないが、道標設置の一端を窺うことはできるのであろう。

二 近現代の道標





二 近現代の道標

(一) 近代初期における里程調査と里程標

近世を通じて道標はあくまでも私的なものであったが、近代に至ると道標又は道標の役割をも兼ねた標柱の持つ意味は一変する。地方支配の一端を担い、さらには国家統制の材料の一つになるなど、国家の道具の一つとして利用されるようになってくる。本項においては、明治六年に政府が実施する里程調査以前における政府・県の道路行政を、里程及び道標の面からみることにする。

明治二年一月二二日、政府は各府県に対し府県境界木標の設置を達している。⁽¹⁸⁾

第六十五正月廿二日(沙)
(行政官)

從是  方角  地名
府
從是  県  支配所

諸州府県境界木標認方区々ニ相成候テハ不宜候ニ付、以来右之通御定ニ相成候間、此段為心得相達候事、




この木標は厳密には道標とはいえないが、道標に準じるものと見てよからう。設置目的は、従来の境界木標への記入が不統一であったため、これを統一することにあった。しかしこの背景には日本国土の再把握があった。

国土把握の基本となるものは地図であるが、政府は明治元年一二月二四日府県及び諸候に対し管轄地の地図作成を命じている。作成規準は次の通りである。⁽¹⁹⁾

一 国図 一枚

但一里三寸ノ見積リヲ以テ図取可致事、御料之村々 朱色

宮堂上領之村々 薄色 諸候領之村々 白 中下大夫上士領之

村々 青 社寺領之村々 黄 府県  城下  村々 

宿駅  関門 卅 社寺  古城跡 凸 山 青 海湖沼

川 浅黄 郡分 黒筋 往来 朱筋

右之通国図美濃紙裏打ニ認、夫々色分合紋ヲ以分明取調、早々可

差出候事、

このような地図の作成により、国土の再把握をすると共に、地方支配の基本資料ともなり得たわけだが、明治二年一月の木標設置はこうした政策の一環として実施されたのであろう。

これ以降道標に間接的に係る政策を政府はうち出している。例えば明治五年六月二四日には「諸街道往還道敷取調⁽²⁰⁾」を実施し、街道・往還と称される道の道敷及び左右並木除地ノ間尺等に関する、近世の記録提出を命じている。

同年一〇月二八日には「道路掃除ノ条目⁽²¹⁾」を定め、近年道路掃除が等閑になったことを指摘し、三カ月に一度は道路を掃除することをはじめ、全六条の条目を布達している。

この条目のうち第五条は道標とは異なるが、掃除丁場の範囲明示標

杭（木標か）についてである。

第五条

一 掃除丁場標杭往々等閑ニ致シ置候向モ有之、右ニ必ス其請持丁場境ニ從是東西、或ハ南北何百何十何丁何郡何村掃除丁場ト誌シ標杭可相建事、

掃除丁場区間を示す杭が近世から建っていたものかどうかは不明であるが、区間表示文からみて、この標杭が旅人にとって現在地を知るための手懸りとなったであろう。府県等の境界杭をはじめ、道路に沿って様々な杭の建っていたことがわかる。

政府はこの時点では明らかに道標といえるものの設置は命じていないが、各県における状況は政府の動きと少々異なったようである。

胆沢県（現岩手県）においては、明治三年四月に庁内に駅通掛を新設し駅制交通のことを分掌したが、同年四月及び五月管轄諸村に次のようなことを命じている。⁽²²⁾

此頃村境杭并掃除丁場境杭、或ハ追分杭等拔捨候者往々有之、実ニ上ヲ恐レザル致方不届至極ニ付、夫々御探索之上、嚴重之御咎メ可被仰付候、以来右様之拳動致候輩於有之ハ、速ニ召捕ヘ置、可訴出候、此旨村々辻々江早々可張出者也、

四月十八日

胆 沢 県 庁

上下伊沢郡東西磐井郡

本県扱村々肝入同心検断共

村々境杭並追分ヶ杭等、拔捨候者往々有之、不埒至極ニ付、速ニ召

捕ヘ置可申出旨、兼而布告致置候得共、此節相建候一里標等迄拔捨候者有之候聞、^(間々)精々遂吟味可申出段、右之趣村々辻々江張出シ候様達置候処、中ニハ等閑之村々モ有之由、早々張出シ可申候、総而御布告向、衆人之眼ニ付候儀肝要ニ候間、可成丈大文字ニ認メ可申、且是迄拔捨有之候杭ハ、早々建直シ候様可致候、

追而右杭拔捨候者、召捕候者並御褒美可被下候モノ也、

右両条相達候間、早々順達留リヨリ可差返者也、

五月廿九日

胆沢県庁駅通掛

上下伊沢郡西磐井郡

東磐井郡本県扱

村々役人中

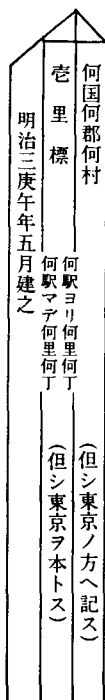
胆沢県においては村境杭・掃除丁場杭・追分杭及び此の度設置した一里標を抜く者がいるため、これを吟味し、早々建直すことを命じている。

このうち村境杭とは明治二年一月に政府が命じて設置させたものであり、掃除丁場杭は同五年一〇月の「道路掃除ノ条目」にいう杭である。しかし「此節相建候一里標」は全国的に実施されたものではなく、県段階で実施されたものようである。

明治三年の初めに建てられたと思われる一里標は、間もなく半里杭に改定することが計画されている。⁽²³⁾

一里票取立之儀ニ付、先般巡駅之儀相達置候処、追々御用繁務ニ付、不能其儀候条、兼而用意致シ置候木杭未取建相向ハ、其駅ニ

而左之通相認メ早々取立可申候、



追而是迄可仮一里標ハ拾八丁標ニ致シ可申事

一管内住還筋近來掃除不行届、^(往)地方江対シ候而セ不相濟儀ニ候条、

追々掃除可致、差当リ駅々住来ニ芥積リ草茂リ居候而ハ、^(往)別而不

相濟儀ニ候条、駅々検断伍人頭共、厚ク世話致シ可ク、右ニ付

駅々江左之通

住還并前堀江蘆芥捨る事堅ク無用
若捨候者ハ宍丁丈之掃除可申付事

建札可致候事、

六月十九日

胆沢県駅通掛

水沢ヨリ相去迄

駅々検断共

但水沢ヨリ下宮野駅迄同断ニ触

これによれば駅通掛の者が主要道を巡見し、道路掃除状況や一里標の設置状況を調査するとしており、一里標は一八丁標にするというわけである。そのため既に街道沿い諸村には、次のように高さ七尺、七寸角の木材を用意させていた。

兼而申達候一里杭建替之儀、来ル十二日ヨリ巡駅致シ候間、渡置候雛形之通、高七尺七寸角用意致シ置可申、且是迄建置候一里杭

ハ半道杭ニ致シ可申候条、巡駅之節削リ直シ可申候、此段及布告候者也

六月七日

胆沢県駅通掛

水沢駅ヨリ相去町迄

右宿々役人共

前沢駅ヨリ下宮野駅迄同断布告

駅通掛の巡見は何らかの理由で中止になり、用意させておいた角材は図にあるような記事を書き入れ、沿道に建てることになった。水沢県（現岩手県）においては明治五年七月に各村間及び県庁までの里程標等の設置を命じたが、実行しない村が多かったため次のような布達を翌年四月に出している。⁽²⁴⁾

布達

各駅各村ノ区分標杭今以テ建設セザル向有之、区々ニテ甚ダ不体裁ノ至リニ付、別紙雛形ノ通り来月二十日限り、屹度相建テ届出ツ可ク、等閑置ニ於テハ嚴重ノ所置ニ可及者也、

明治六年四月二十日

水沢県七等出仕 岡谷 繁実

別紙雛形によると、標杭は村名標・一里標・追分標の三種類で、寸法、記載事項は次の通りである。

・村名標

此標管内駅、村々ニ建設スベシ、地形ヨリ出ル長七尺

(七寸角)



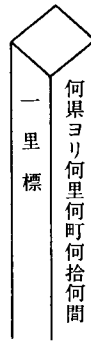
(表) 例 陸中国第十三大区胆沢郡前沢村

(裏) 明治六年 月

・一里標

此標従前一里塚ノ代リナリ地形ヨリ出ル長五尺

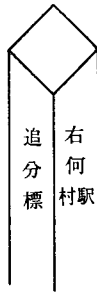
(裏) 明治六年 月何国何大区何村



(左側) 何駅ヨリ何里何町何拾何間

・追分標

此標従前ノ追分場所へ建ル地形ヨリ出ル四尺アマリ余



(左側) 左何村駅

(裏) 明治六年 月何郡何大区何村

現在の岩手県内において右のように里程の表示について何度も指示が出されたのは、仙台藩が独自の単位を長さに使用していたためである。仙台藩では大道一里が三六丁、小道一里が六町となっていた。

仙台藩では貨幣単位も独得のものをを用いており、胆沢県では明治三年六月一九日これを廃止する旨を布達し、さらに同月二九日にも次の

ように布達を出し、その徹底を図っている。⁽²⁵⁾

布達

管内從來通称ノ内、錢何百文、又ハ小錢何百文、或ハ大道何里、小道何里ト唱ヘ候義ハ、全国ニ無之通称ニテ旅人通行ノ惑イニモ相成リ、不都合ノ事ニ付、以後ハ左ノ通り改メ可申候事、

一錢ハ都而小錢何百文ト通称可致候事、

一路ハ都而大道何里何丁ト唱ヘ可申候事、

一金ハ何両何分何朱ノ通称可申候事、

右之通り洩無ク可触示者也、

(明治三年)

庚午六月二十九日

勸業係

一方秋田県にあつては、道標というより、村勢要覽標ともいうべき木標が設置されている。⁽²⁶⁾

今般管内邑里標相立候ニ付、每村石高・反・戸・人口・里程共ニ別紙図面ノ通り標木ヘ相記シ、里中ニ建置可申事、但戸数・人口等毎年七月中取調、出入有之候ハ書改可致事、

(明治五)

壬申九月

秋田県

標木杉八寸角、長サ一丈三尺ノ内、土入三尺

村勢まで記させる意図が何であるのかは定かでないが、毎年七月に石高以下の調査を実施し、移動があれば木標を書き替えるよう指示していることから、村内の基本データをより正確に調査させるための、デモンストレーションであつたのだろうか。

(二) 政府による里程調査と里程標

明治初期の県によってはその実情に依じて、道標又はこれに類似するものを設置していたようだが、明治六年一月二〇日、政府は正確な里程の把握のための調査を命じると共に、里程仮標の設置を命じている。長文ではあるが、明治初期における道路交通行政にとって重要な政策と考えられるので、以下に全文を掲載しておく。⁽²⁷⁾

○第四百十三号（十二月二十日）（達）

府 県

従前諸街道岐路共里程計算の実ナラス口碑流传等ニ因襲来候土地モ有之不都合ニ付追テハ全国実測確定ノ期モ可有之候ヘ_レ差向キ左ノ方法ヲ以テ精ク取調且里程仮標ヲ取建之ヲ画図面ニ記入シ来明治七年三月三十一日限大蔵省ヘ可差出此旨相達候事

但北国深雪ノ場所ニオイテ時季相後_レ取調難出来分ハ相当ノ延期同省ヘ可申出事

里程取調ノ方法

一 一里ハ三拾六町老町ハ六拾間老間ハ曲尺六尺ト相定可申事

一 測器ハ分間用麻縄或ハ鎖ヲ可用事

但麻縄ハ極テ伸縮セサルモノヲ可用事

一 麻縄及鎖共使用ニ相充候時ハ必ス尺度ヲ以テ錦密ニ照査可致事

但晴雨変更ノ都度麻縄ノ伸縮ヲ照査可致事

一 路幅ノ中央ヲ測ルヲ法トス故ニ屈曲ノ部分ハ最モ注意可致事

一 渡船場有之線路ハ時々変換可有之ト雖共定渡船場有之分ハ其定

所ニ抛リ又定所無之分ハ仮橋架渡ノ地ヲ貫テ兩岸ノ道ヲ取り或ハ可変換地位ノ中央或ハ其平均ヲ取り里程ヲ可定事

但現今難一定場所ハ現場ニ就テ仮ニ之ヲ取調其子細大蔵省ヘ

可具状事

一 渡海ノ場所ハ当分ノ内従前ノ称呼ニ可据置然共格段不都合ニテ改正ヲ可要分ハ適宜ニ取調大蔵省ヘ伺出ノ上相定可申事

但両管轄分境ノ海路ハ両県申合甲乙符合候様可致事

一 三府其他大市ニオイテ一駅ニ達スル若干路アルハ各路皆其里数ヲ可取調ト雖共其内一路線ヲ以テ本線ト可定事

里程標ノ位置及記載ノ法

一 東京ハ日本橋京都ハ三条橋ノ中央ヲ以テ国内諸街道起程ノ元標トナシ大阪府及各県ハ其本庁所在地ニ於テ四達枢要ノ場所ヘ木標ヲ建テ之ヲ管内諸道起程ノ元標ト可定事

但東京京都両府ハ国内諸街道ノ元標ヲ以テ管内諸道ノ元標ト可致事

一 各府県共其管轄地界ヘ木標ヲ可取建事

但河海ノ中央或ハ涯岸等ヲ以テ境界トナシ標柱難取建分ハ両

管轄申合図面上ニ之ヲ細記可致事

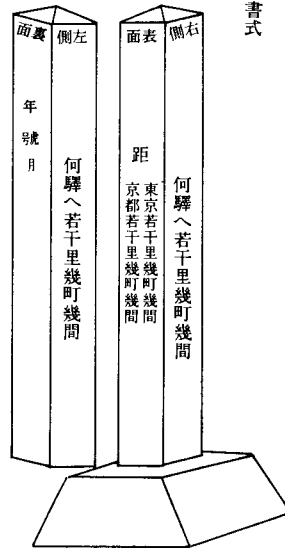
一 毎駅及郵便役所或ハ陸運会社有之村市ハ高札掲示場等其肝要ニシテ便宜ノ地ヘ里程標柱可取建事

一 前ニ掲ル元標及標柱ハ大蔵省ヨリ達ノ日ヲ待テ可取建事

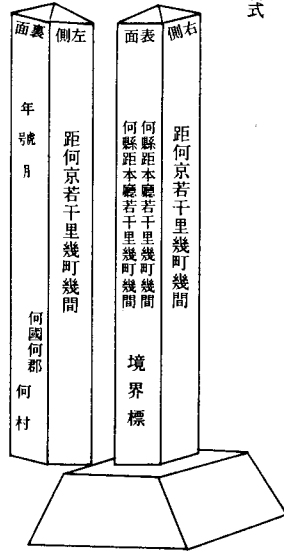
但其迄ノ間ハ仮杭取建置可申事

一 標柱ノ記載ハ全道ノ里程ヲ取調地図完備ノ上於駅通寮毎地ト兩京ノ距離ヲ通算シ各地ノ里程表ヲ造リ之ヲ大蔵省ヨリ達次第左ノ式ノ如ク可認事

元標及里程標柱書式



管轄境界標柱書式



一 標柱ハ桧櫟ノ内ヲ用テ左ノ寸尺式ニ照シ製造可致事

大阪府並各県本庁所在ノ地及管轄境界ハ

一 尺角地上壹丈貳尺

驛村へ可取建目標ハ

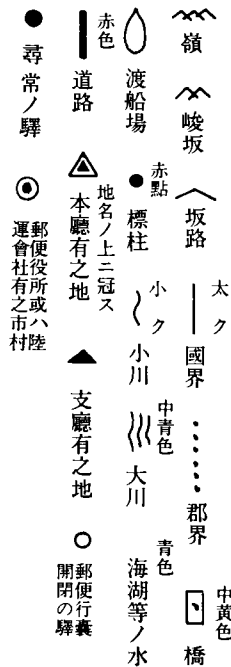
一 八寸角地上壹丈

但適宜ニ石据或ハ竹矢来等可取設事

地図製造ノ方法

一 地図ハ素ヨリ粗絵図ニ付方位ヲ定メ或ハ尺度ノ割合等精密ヲ不要ト雖共東南位置ヲ転シ長短殊違ノ甚敷ニ不致様且国郡ノ境界河溝橋梁渡船等ノ路上ニ係ルモノ及ヒ沿道地名ノ脱漏無之其文字明了ニ可記載事

一 図中ノ符号ハ左ノ如ク可致事



一 管轄境界ノ地ニ到ラハ其道路ヲ示ス赤線ノ末へ何管轄何国何郡何町村へ接続ト可記事

一 管轄境界標柱ノ赤点へ本庁ヲ距ル若干及ヒ是ニ最モ近キ標柱赤点ノ地名ヲ距ル若干ト其里町間尺迄詳ニ記載可致事

一 本庁地其他驛村ノ標柱赤点ニハ字何町何番地前面何方位何間何尺ノ所ニ建之ト可記事

費用ノ制限

一 里程取調ノタメ該県属ノ内耆名出張為致毎地ヨリ取調方手助ノ者並測器運搬人夫ヲ可差出素ヨリ出張官員ハ定則ノ旅費ヲ官ヨリ支給スヘシト雖モ毎地ヨリ差出候助手及ヒ人夫ハ其区ノ入費

タルヘキ事

一標柱木材及職工其他ノ費ハ常備金ノ内ヲ以操替仕払置追テ請取
方駅通寮ヘ可申出事

里程ヲ可取調道路ノ順次

一東京ヨリ京都大阪夫ヨリ中国筋長門国下ノ関豊前国小倉肥前国
佐賀ヲ経テ同国長崎ニ至ル

一東京ヨリ陸羽街道岩代国福島陸前国仙台陸中国盛岡ヲ経テ陸奥
国野辺地夫ヨリ同国大間ニ至ル

一東京ヨリ中山道通り信濃国追分夫ヨリ同国長野越後国高田越中
国魚津ヲ経テ加賀国金沢ニ至ル

一東京ヨリ甲州街道甲斐国甲府ニ至ル

一東京ヨリ陸前浜街道常陸国土浦及水戸ヲ経テ磐城国平ニ至ル

一東京ヨリ下総国行徳ヲ経テ同国船橋ニ至ル

一下総国松戸ヨリ船橋ヲ経テ同国千葉ニ至ル

一陸羽街道岩代国福島ヨリ羽前国米沢山形羽後国秋田ヲ経テ陸奥
国青森夫ヨリ同国野辺地ニ至ル

一陸前国仙台ヨリ小野ヲ経テ同国登米ニ至ル

一陸羽街道磐城国白川ヨリ岩代国若松夫ヨリ越後国新潟ニ至ル

一同下野国小山ヨリ同国栃木ニ至ル

一信濃国篠ノ井ヨリ同国松本ニ至ル

一越後国新発田ヨリ同国村上通り羽後国酒田ニ至ル

一中山道上野国高崎ヨリ三国通り同国渋川越後国小千谷三条ヲ経

テ同国新潟ニ至ル

一越後国高田ヨリ柏崎ヲ経テ同国新潟ニ至ル

一越後国新潟ヨリ同国寺泊夫ヨリ渡海佐渡国相川ニ至ル

一北海道武蔵国神奈川ヨリ同国横浜ニ至ル

一尾張国熱田ヨリ同国一ノ宮通り美濃国岐阜ニ至ル

一美濃国笠松ヨリ近江国鳥居本越前国今庄ヲ経テ同国敦賀ニ至ル

一美濃国加納ヨリ美江寺赤坂ヲ経テ同国垂井ニ至ル

一尾張国清須ヨリ美濃国墨俣ニ至ル

一越前国今生ヨリ加賀国金沢ニ至ル

一東海道伊勢国四日市ヨリ同国山田ニ至ル

一同伊勢国関ヨリ伊賀国上野通大和国奈良ニ至ル

一近江国大津ヨリ山城国伏水木津ヲ経テ大和国奈良ニ至ル

一京都ヨリ丹波国亀岡通り篠山福知山及ヒ同国小原ヲ経テ但馬国

豊岡ニ至ル

一大阪ヨリ河内国松原ヲ経テ大和国奈良ニ至ル

一大阪ヨリ和泉国堺ヲ経テ紀伊国和歌山ニ至ル

一播磨国姫路ヨリ因幡国鳥取伯耆国米子出雲国安来ヲ経テ同国松

江ニ至ル

一播磨国姫路ヨリ美作国津山夫ヨリ伯耆国米子ニ至ル

一出雲国松江ヨリ石見国浜田ニ至ル

一備中国七日市ヨリ同国笠岡ニ至ル

一安芸国広島ヨリ石見国浜田ニ至ル

一周防国宮市ヨリ同国山口ニ至ル

一筑前国山家ヨリ同国福岡ニ至ル

一肥前国轟ヨリ筑後国久留米肥後国熊本通り同国田ノ浦薩摩国阿

久根ヲ経テ同国鹿児島ニ至ル

一豊前国小倉ヨリ豊後国府内通り日向国上別府ニ至ル

一備中国板倉ヨリ備前国下津井夫ヨリ讃岐国丸亀伊予国川ノ江及

西条ヲ経テ同国松山ニ至ル

一伊予国川ノ江ヨリ土佐国川口ヲ経テ同国高知ニ至ル

一讃岐国丸亀ヨリ高松引田ヲ経テ阿波国徳島ニ至ル

一播磨国明石ヨリ淡路国岩屋通り須本福良ヲ経テ阿波国徳島ニ至

ル

政府は道路延長距離の正確な数字、里程仮標の設置及び里程標を書き入れた道路図の作成を指示し、明治七年三月三十一迄に大蔵省へ提出するよう命じた。

里程調査については正確に実施させるため、まず一里三六丁、一丁は六〇間、一間は曲尺六尺と定めた。これは仙台藩内のように、独自の規定を作っているところや、地域によっては慣例として一里〓三六丁以外の単位を以って距離を表示している場合があったためである。

これはいかに徳川幕府が度量衡の統一を完全実施できなかったかを物語っているものといえよう。

測量用具については特に麻縄使用の際、晴雨による伸縮に注意を与え、測量は道路の中央とすること、渡船場・渡海などの指示や、大都

市内における駅間ルートが幾条ある場合は、そのすべてを測量し、うち一本を本道とすることなどが決められている。

里程標には元標と標柱があり、元標はさらに日本国内と府県のものに分けられた。日本国内のものは東京日本橋の中央と京都三条橋中央に設け、府県の元標は県庁所在地の交通要衝の地に設置することが命じられた。但し東京と京都は日本国内の元標を管内の元標とした。

標柱は府県境に設置するものと駅や郵便役所・陸運会社のある村や市に設置するものがあった。後者を純然たる道標といつてよからう。

元標をはじめとする標柱の材料は松・榎のいずれかを使用し、府県の元標と境界標は一尺角、地上一丈二尺。駅や市村に建てるものは八寸角、地上一丈とし、適宜石を据えるなり、竹矢来を設けることが指示されている。

里程の正確な把握に対し、道路図は略式のもので、縮尺の統一もなかったようである。しかし交通に関連するものは洩れなく記載することになっており、地図記号も統一がなされている。

調査対象道路は東海・山陽道をはじめ全国に及び、合計四二街道になっている。調査対象になった街道が当時の政府にとっての重点街道ということになる。

これだけ大規模な調査にしては、調査態勢が十分とはいえず、当該県庁が担当者一名を提出し、調査補助者達は各区の負担であった。

この道路政策が各県においてどのように実施されたかは別として、ここに道標は全国規模で設置されることが義務付けられたわけである。

本稿は道標について述べているため、道路行政についてあまり触れていないが、今後近代の道路行政という、巨視的な観点から道標をみる必要がある。

(三) 千葉県における里程調査

明治六年一二月に達せられた里程調査は、実際各府県においてどのように実施されたのであろうか。ここでは千葉県を中心に、数カ所の実施状況をみることにしよう。

千葉県にあつては、明治九年一月二十九日、里程調査に關し次のような布達を出している。⁽²⁸⁾

実測里程ノ儀ハ、明治六年太政官第四百拾三号公達ニ基キ、管内本支道駅々ノ線路ハ掛官員派出ノ上、既ニ取調済ニ付、追テ實際施行可致旨、明治七年県庁第四百四拾六号^{十月三}ヲ以テ相達置候処、右實際施行儀其筋ヘ伺済ニ付、各駅々間里程調整ノ上、別紙ノ通相達候条、従前ノ里程ハ相廃シ、更ニ別紙実測量里程ニ改定、本年二月十五日ヨリ實際施行可致候、此段布達候事

但、各駅村内国通運会社於テハ、継場各駅村ヘノ里程明瞭ニ記載出張置可申候事<sup>甲第
八号</sup>

千葉県では明治六年の太政官公達に基づき早速調査を実施したようであるが、施行までは二年余の期間を要している。これは一つは安房国も調査の対象としたこと、千葉県合併前の新治県が里程調査を実施しなかったためのものである。千葉県令柴原和は明治八年一二月一四

日内務卿大久保利通に次のような伺いを出している。⁽²⁹⁾

明治六年^{十月}十二太政官第四百十三号公達ニ因テ、管内諸道岐路トモ実測里程取調、既ニ進達済ニ有之、然ルニ管下房総州之儀ハ、従前里程長短伸縮之差異有之、一般ノ不便不少ニ付、実測里程ニ改正施行致度旨、再応駅通寮ヘ申牒及ヒ候処、右実測之儀ハ、同寮於テ全国一般ニ調訂イタシ候迄ハ、實際施行難相成趣回答有之、東西兩京距離ノ里程記注ヲ削リ標記ノ訂正ハ、其地方ニ止リ候儀ニ御達相成候間、当県ニ限実測里程ニ改定候モ、他ノ差響モ有之間敷ト被存、且前述ノ如ク従前ノ里程ハ差異不少、実地不便ヲ極メ候ヘハ、実測里程ノ確実ナル方々速ニ改定實際施行候様仕度、此段相伺候也、

伺いによると、千葉県においては政府が指示した街道の実測里程調べは既に終了し、政府へ進達済になっている。しかし「房総州」の里程は長短が一定せず、非常に不便であったという。長短が一定していないということは、従来の里程があてにならないということなのか、距離の単位が一里⁽³⁰⁾三六丁ではなかったのかは判然としないが、たとえば上総の場合『南総珍』によれば、次のように一里の距離が短かった。

当国は馬蹄の踏ならはせる地も多からされば、里数一里三十六丁も、或は五十丁も有る所多し、三里の道を一里来り、先を問に未だ三里と云、是を上総の其一里と云、九十九里は古を以て六丁一里と積り、二十五里村も是に同し、鎌倉七里が浜は四十二丁あり、

是に准ふ、古人の句に「道問へば一里く」と秋の暮」

このように上総国内にあっては一里の長さが一定していなかったわけである。現在もなお「上総のそこ一里」という言い方が残っており、道程を聞いてもあまりあてにならないという意味を持っているところである。⁽³¹⁾

右のような事情から、千葉県においては政府指定外の街道についても里程を実測したいと、駅通寮に申牒している。しかし駅通寮においては、政府の指示した街道の実測施行が終了していないことなどを理由に許可を与えていない。

これに対し千葉県側は駅通寮を飛びこし、大久保利通に伺いを出したわけである。伺い文中に、当県に限り実測里程に改正しても、他県に影響を与えないということは、千葉県が半島であり、下総北部から上総・安房にかけての街道は他県に通じていないためであろう。

伺いは容れられ、千葉県にあっては指定外の街道も里程の実測を実施することになった。また千葉県のうち海上・匝瑳・香取三郡は新治県に属していたが、明治八年五月七日新治県が廃止され、千葉県に所属している。ところが新治県では里程実測に着手していなかったため、調査に遅れを生じた。⁽³²⁾但し海上・香取・匝瑳の三郡には政府が里程実測を指定した街道が通じていない。この件は明治八年一二月の大久保利通への伺いに含まれているのであろうか。

明治九年四月二五日千葉県は遅ればせながら、第一四・一五・一六大区Ⅱ香取・海上・匝瑳各郡戸長に対し、里程取調べを達している。

その内容は当然明治六年一二月二〇日の太政官達に沿ったものであるが、その内容は「里程取調ノ方法」と「里程標ノ位置及記載ノ方法」を簡約し、千葉県の実状に合せたらしいものになっている。

千葉県においては標柱を起程標と導標に分け、起程標は村の中央に建て、県庁への距離・順路駅名、最寄駅への里程を記載し、導標は道沿い、分岐点に建設し、最寄駅への里程を記載した。特に人家の無いような山林広野などは注意を促している。また両標共に東西南北の方位を記し、最寄駅への方向を解りやすくしている。

恐らく他府県においても、政府の指示をそのまま実行したのではなく、地域の実情や府県民により一層理解しやすい内容にして実行に移されたのであろう。

(四) 諸地域における里程調査

明治六年一二月以前から東北方面では里程に関する政策が実施され、道標設置も行われたが、明治六年の太政官からの達はどのように実施されたのであろうか。明治七年一月一〇日水沢県ではこの件につき次のような達を出している。⁽³³⁾

一 里程表

里程改正ノ義、太政官第四百十三号ヲ以テ御布告有之ニ付、不日官員派遣測定候条、其ノ旨心得、差支ヘ無之様致ス可ク、且ツ本道脇道共往還ノ村々、左ノ雛形ノ標杭大村ハ三本、小村ハ一本ツツ用意致シ置ク可ク、此段相達候事、但シ官員ノ派出日限、別

ヲ相達可申事、

甲戌一月十日

水沢県参事増田繁幸

標杭雛形

四寸角 地上六尺

右の標杭は太政官四一三号にいう「駅村へ可取建目標」に該当するものと思われるが、四一三号では「八寸角地上六尺」となっているのに較べると、かなり標柱が小さくなっている。水沢県においては、町村に對し里程取調べを命じたのは定かでないが、あまり積極的に取組んでいないようである。⁽³⁴⁾『秋田県史』でも前述の村勢まで記した標柱を明治五年に設置させて以降の記事は、明治二七年五月県が「駅標里程標存置規則」なるものを判定したことについて述べており、四一三号についての記載はない。県としては当然政府の指示に何らかの対応を示したであろうが、矢張り積極的に取組まなかったのであろう。

群馬県においては里程調査を早速実施したようであるが、里程標の設置は明治九年七月頃から行われている。⁽³⁵⁾しかし道路改修が頻頻に行われ、屈曲した道が直線に、従来の道が廃止され新道が出来るなど、四一三号に基づいて実施した調査は実情に合わないものになってしまった。このため群馬県では明治一〇年一月一八日に改めて路程取調概則を達し、図面を三月三一日迄に提出するよう命じている。

右のような状況は群馬県に限らず、各県同様であったと推測される。次に里程標設置の反響を、新聞報道によってみてみよう。

明治七年二月八日の『新聞雑誌』⁽³⁶⁾によると、この年東京府内に里程

標が設置されている。

昨今府下四方浅草四ッ谷本所等々諸所エ、距日本橋何里ト記シタル標柱ヲ建ラレタリ、行人ノ便喜ブベキニ堪ヘタリ、

東京府にあっては、明治七年二月段階で里程標が府内各地に設けられ、評判もよかったようである。記事中に「距日本橋何里」とあり、行先の新しい表示方法を強調しているのが注目される。

明治一〇年一月二日には京都に里程が設置されたことを『東京日日新聞』⁽³⁷⁾が報じている。

此ごろ京都の加茂川より高瀬川へ流るゝ樋の口と云ふ処の河中へ、大坂よりの里程標を建られたり。その表面には大坂天保山基点より淀川を襲ひ、東高瀬川筋まで里程十五里十二町三十五間、横面には大坂天保山海面より淀川を襲ひ、東高瀬川筋北の黒線に至りて、高さ百五十尺を上る、裏面には京都府と記し、横には明治十年一月建之と書てあると申すこと。

この里程標は河川の中に建てられたものであり、石で造られたものと思われる。また里程標が建てられた場所などからみて、太政官達四一三号にいう里程標の設置が、この年から開始されたとは考えられない。これ以前既に里程標が設置されていたのであろう。

樋の口は中京区樋の口で、加茂川より分流して高瀬川となる分水の要口であり、河川舟運の発達したこの地域では、河中に里程標を建てることは、里程標の普及にはうってつけであつたろう。

京都の道標設置より十年余を経た明治二〇年二月一〇日の『高知

「日報」⁽³⁸⁾は、「村々へも里程標」という見出しで里程標の記事を載せている。

本年八月県達六百三十一号を以里程標の事達せられ、今日はそれぞれ村々へ建設になり、或は東京近衛へ何百里、或は広島鎮台へ何十里（中略）此は畢竟兵事上緊要なることにあれど、傍ら我々人民の旅行する者に取りても、亦至極便利なりと思はる、然るに爰に一つの疑団と云ふは吾川郡伊野村の里程標を見るに、東京近衛へ到る二百五十二里二十一町とあり、ソレより僅かに一里ばかり東に距り土佐郡枝川村の里程標を見るに、東京近衛へ二百四十里十三町とありシテ見れば此の伊野枝川両村の距離は十里の差あるものゝ如し、双方いづれかの標が或は間違ひならん歟と或人の話。

近世における里程の不正確さを正すことを第一の目的として里程の実測調査が行われたわけであるが、相変らず新聞の指摘するように、大きな矛盾が生じており、里程の統一、正確な把握がいかに困難な事業であったかを知ることができる。

記事中には「到る処に此の標を見ることゝなりたり」とあることから、高知県内においてもかなり広範囲に数多くの里程標が建てられていたとみることができよう。

高知県の記事で注目されることは、里程標に記載される地名が、軍事施設を中心としたものになり、県庁や郡役所・隣村への地名は表面的には従になっている。

里程標設置理由の一つは、住民に県の中心である県庁を意識させることにあったと考えられる。

住民にとって従来各地の中心であったのは城下町などであるが、この意識を払拭し、日常生活の中で県庁を意識させるには、里程標の地名は大きな効果を上げたであろう。敢えていうならば、「新城下町宣言」である。さらにその上に位置する東京・京都を、県の中心部に建てられた里程標に記すことにより、新国家を国民に意識させたわけである。

しかし年が経るに従い、国家が国民に意識させなければならない対象が変化していった。その対象とは軍隊であり、これをいかに住民の日常に定着させるかである。このため道標地名も軍都が中心の座を占めるようになったのである。

千葉県長生郡長南町佐坪所在の道標は軍都を刻んだ典型の一つともいえるものである。

（右側面）

衛戍地 佐倉十二里三十二町習志野十三里二十一町
下志津十一里三十三町国府台十七里十二町

（正面）

距 東京二十一里余茂原三里七町
千葉十里七町庁南一里二十一町 左側通行

（左側面）

距 大多喜三里一町
東村一里二十八町 大正十年四月佐坪青年

右の道標は石造で政府の指示によって設置されたものではないが、

明治の里程標をそのまま踏襲したものといってもよい。

政府の指示によって設置された道標は、いつまで「公」のものとして存続したのかは明らかでないが、交通機関の発達により、政府指示の道標設置は行われなくなったであろう。

里程標の設置は一方で近世の交通施設廃止に結びついていった。明治政府は明治九年十月十日乙第二二〇号を以て一里塚廃止を打ち出した。⁽³⁹⁾

各街道一里塚ノ儀、里程測定標杭建設既済ノ地方ニ限り、古墳旧跡ノ類ヲ其假一里塚ニ相用、或ハ大樹生立往還並木ニ連接シ、又ハ目標等ニ相成、自然道路ノ便利ヲナスモノ等ヲ除之外、耕地ノ翳陰スルガ如キ有害無益塚丘ヲ総テ廢毀シ、最寄人民へ入札ヲ以テ払下候積相心得、近傍形況及ビ存別等明瞭ノ図相副可伺出、此旨相違候事、

これによれば、古墳や旧跡をそのまま一里塚に用いた場合や、往還

表一 諸地域現存道標一覽

地名	総数	近世	近現代	最古の道標及形態	最新の道標及形態	備考
千葉県千葉市	二二四	五四	七〇	宝永二・ (庚申塔)	昭和一五・二・ 吉(秩父供養塔)	
〃 船橋市	五九	二七	二五	元禄七・一〇・二六(道標)	昭和一二・五 (庚申塔)	
〃 佐倉市	八二	二二	六〇	延享五・二・ 吉(地藏)	昭和二四・九・一五(秩父供養塔)	
〃 八千代市	一八	一八	未調査	寛延二・二・ 三(庚申塔)	未調査	
〃 流山市	一六	二二	二	寛保三・三 (庚申塔)	明治四一・三 (無縁塔)	
〃 松尾町	二七	七	二〇	寛政一・三・ 吉(故人供養塔)	昭和一二・一 (道祖神)	
〃 芝山町	七	七	一	文化一・六・ (諸国巡礼塔)	安政六・六 (西国供養塔)	
東京都江戸川区	三二	二六	一	正徳三・七・二四(西国・坂東・秩父供養)	文久二・ (西国供養塔)	近世のみ調査 一基は葛飾区所 在

並木と連続する場合は、目標・交通の便となるもの以外はすべて廃毀し、払下げることになった。この達に対し『東京曙新聞』はサブタイトルに「乱暴なお達し」⁽⁴⁰⁾と付している。この時代にあった一里塚はただ一般庶民にとって馴染の深いものであったのだろう。

三 現存道標の状況

(一) 千葉県内現存道標の状況

近世以来設置されてきた石造道標は現在も各地で目にすることができ。道路拡張や宅地造成などにより失われた道標もかなりあると思われるが、本項においては千葉県内の数地区をはじめ、いくつかの地域に残る道標の現状とその残り具合について述べてみたい。⁽⁴¹⁾

葛飾区	四四	四二	二	元禄六・六・吉(仏形浮彫)	大正四・	(大正天皇即位記念)
品川区	一六	一一	四	元禄八・一〇・二五(橋供養カ)	大正一〇・七	(馬頭観音)
目黒区	二九	二五	四	宝永三・	昭和三・一二	(道標)
世田谷区	六八	五九	二	享保一三・	大正一五・三・	吉(道標)
神奈川県大和市	一九	一七	一	室永七・九・二九(庚申塔)	大正一四・一一	(名号塔)
大阪府大阪市	七〇	二八	一八	室曆二・一一・七(大峯山三三回登山)	大正九・七	(道標)

○ 千葉市

千葉市は本稿で取り上げた地域では最も道標の数が多く、一二四基に上っている。『報告書』には一二八基報告されているが、四基は道路元標であるため除外した。一二四基のうち近世の道標は五四基、近代は七〇基で、最古のものは宝永二年の庚申塔と併用の道標(No.50)である。但し『報告書』によれば、年号は不明であるが、園生町所在の道標(No.41)が市内最古の可能性があると記している。

併用道標は馬頭観音が二〇基で近世が七基、近代が一三基である。このうち横戸町所在の大正六年五月の道標(No.18)は運送連が設置したものである。次いで庚申塔が一七基で、一五基が近世、二基が近現代である。なお千葉市域には六六基の庚申塔が確認されている。

秩父供養塔は一三基であるが、坂東供養塔・西国供養塔等と共に刻まれているものも含めると計二〇基に及ぶ。このうち一三基は近現代のものである。この外地蔵との兼帯が七基みられるが、いずれも近世のものである。近現代の道標は七〇基で、明治期が二〇基あり、明治二年五月のものが最も古い。大正期は三五基と最も多く、一五基は青年会(団)又は青年会(団)が設置したと思われるもので、中でも和泉支

表二 千葉市内併用道標内訳

種別	総数	時代別内訳		
		近世	近現代	不明
庚申塔	一七	一五	二	
馬頭観音	二〇	七	一三	
地蔵	二	二		
観音	三	二		
秩父供養塔	三	二		
西国・坂東・秩父供養塔	二	一		
秩父・坂東・秩父供養塔	一			
出羽三山・秩父・坂東・西国・秩父供養塔	一			
西国・秩父・坂東・西国供養塔	一			
出羽三山供養塔	一			
二読	二	一		
読	一			
猿田彦	一			
舟動	一			
不動	一			
宮城	一			
宮旗	一			
国成	一			
御婚	一			
御典	一			
東宮	一			

三 現存道標の状況

部は大正八年三月に七基の道標(No.100~106)を設置している。青年会(団)設置道標の初見は大正五年一〇月(No.126)に、土気青年団が大正天皇の大典記念に設置したものである。

㊦ 船橋市

船橋市は五九基の道標のうち二七基が近世、二五基が近代で、最古の道標は元禄七年(No.50)のものである。設置者は海神村の講仲間とあるから、宗教関係の講仲間であろう。これに次いで元禄一四年・宝永六年の道標(No.17・49)がある。最も新しいものは昭和一二年の庚申塔併用の道標である。

併用道標は庚申塔の九基を除いて特に多いものはないが、併用道標としては数の少ない二十三夜塔が四基あり、うち三基が近世、(No.5・10・21)一基が近代(No.3)となっている。これとは逆に馬頭観音は三基のうち一基が近世(No.31)、二基が近代(No.6・8)となっている。近現代道標のうち明治期のものは一一基で、明治七年(No.8)のものが最も古い。大正期は七基あり、四基が青年団の建てたもので、大正八年九月の二基(No.16・補3)は豊富村青年団八木ヶ谷支部が、大正四年一〇月の二基(No.2・7)は豊富村青年団小野田支部が設置している。昭和期のものは七基、うち昭和三年の二基は「大神保支部」が設置したものだ、これは青年団のことであろう。昭和三年に設置された道標は四基あるが、これは昭和天皇の大典を記念して設置されたものかもしれない。このほか時代は確定できないが、大神保青年団の設置したものが一基(No.14)ある。

行先表示地名で最も多いものは船橋で二〇基の道標に刻まれている。次いで木下の一一基である。いずれも周辺地域にとって経済的に重要な地である。

船橋市域には佐倉・成田街道が通じていたが、佐倉と記された道標は五基で、このうち最古の道標(No.17)は元禄一四年である。成田と記されているのは四基あり、最古のものは安永六年で近世のものはこれ一基(No.37)である。設置者は二基が地元外の新勝寺信徒、一基が地元か地元外かは不明であるが、新勝寺の信徒である。

表三 船橋市内併用道標内訳

種別	総数	時代別内訳			
		近世	近代	不明	
庚申塔	九	三	一	一	三
馬頭観音塔	四	一	一	一	一
念仏塔	二	一	一	一	一
題目塔	二	一	一	一	一
弘法大師塔	二	一	一	一	一
石徳太子塔	二	一	一	一	一
廻国子供養塔	一	一	一	一	一
不動尊塔	一	一	一	一	一
道路改修記念塔	二	一	一	一	一
恩師追記塔	二	一	一	一	一
読誦観音塔	一	一	一	一	一
如意輪塔	一	一	一	一	一

③ 佐倉市

佐倉市は併用道標の中では秩父供養塔が最も多く一五基に及んでいる。これは佐倉の一部の地域が秩父供養塔と道標を兼ねたものを設置することが慣例になっているためである。一五基のうち坂戸と大田には四基ずつ小竹には二基というように地域的片寄りが見られる。坂戸の四基は明治一四年二月(No.74)、大正七年四月(No.77)、昭和二年四月(No.73)、同二年九月(No.71)、このほか坂戸には秩父・坂東供養塔とを兼ねた明治七年四月の道標(No.72)もある。

太田の場合は文化四年一〇月(No.48)、文政五年五月(No.46)、大正九年九月(No.45)、近代と思われるもの(No.47)があり、近世から秩父供養と道標を兼ねたものが造られていた。このほか小竹には文久元年一月(No.20)と明治三三年一月(No.17)、高崎には嘉永二年一基(No.61)と、年号不明の坂東・西国と秩父を兼ねた道標(No.60)がある。

以上のように地域的片寄りは見られるが、残りの四基はそれぞれ地域が異なっている。

次に多い併用道標は馬頭観音で計六基となり、このうち年代不明の一基を除いた五基は近現代に設置されたものである。上座の明治四二年一〇月一五日の道標(No.16)は上座区の運送連が設置したもので、一

九名の名が刻まれている。『佐倉の道標』の解説によれば
 碑の右側には「東生ヶ谷イゴ道」とあり、「イゴ」とは飯郷のことと思われ、生谷・飯郷の明治当時の山林地帯から印旛沼水運を経て移出された木材、薪炭類の運送に当地の業者が従事する場合

が多く、その際の道順が(以下略)

とあり、上座地区に多くの運送業者がいたことを知ることができる。他の馬頭観音併用道標のいくつかも運送業者が設置したものではないかと考えられる。昭和天皇の大典記念の道標は五基あるが、そのうち四基は小竹修斌会が設置したものである(No.19・22・24・25)。

表四 佐倉市内併用道標内訳

種別	総数	時代別内訳			
		近世	近現代	不明	
秩父供養塔	一五	五	三	一	一
馬頭観音塔	六	一	五	一	一
御大典記念塔	五	一	一	一	一
二大参宮夜記塔	二	一	一		
伊勢参宮夜記塔	一				
地蔵塔	一				
念仏供養塔	一				
坂東・秩父供養塔	一				
坂東・西国供養塔	一				
愛染明王塔	一				
句碑兼廻国塔	一				
弘法大師供養塔	三				
道元祖師供養塔	一				
紀元二千六百年記念塔	一				
皇太子(現天皇)誕生記念塔	一				
子安講カ	一				
念仏講和記念碑	一				
戦勝講和記念碑	一				

三 現存道標の状況

佐倉市内の道標は八二基のうち五四基が近現代のもので、このうち明治期は一七基で明治六年のものが最も古い。大正期は六基でこのうち大正三年の道標(№80)は弥富青年会が設置したもので、青年会が設置したものとしては、佐倉市内で最初のものである。大正期に青年会が設置したものは合計三基となっている。

昭和期の道標は二四基で、このうち昭和三年が五基あるが、いずれも昭和天皇の「御大典」を記念して設置されたものである。昭和五年にも五基の道標が設置されているが、すべて上代青年代が設置している。昭和期に青年団が設置した道標は合計一五基に及んでいる。但しこのうちの一基は刻銘がないが、六崎のものと推定されるものである。近現代のうち七基は時代を特定し難いものである。

なお庚申塔は四基に留っている。

④ 八千代市

八千代市の調査は近世のみで、一八基の道標が確認されている。最も古いものは寛延二年二月三日(№庚申199)のもので、庚申塔との併用である。併用道標で最も多いものは庚申塔の五基、次いで如意輪観音と二十三夜塔の各二基である。

行先表示のうち佐倉・成田方面をみると、佐倉を表示しているものは四基で、設置者は地元又は近傍の人である。一方成田の表示は二基あり、うち一基は文政三年九月(№道標3)のもので、設置者は品川宿和国屋である。

⑤ 流山市

流山市所在道標は一六基で、うち近世が一二基、近現代が二基、不明二基である。最古のものは寛保三年(一七四三)三月で庚申塔と併用(№301-83)、最新のものは明治四一年三月で無縁塔(№410-4)との併用である。併用道標の主なもの庚申塔は三一五基が確認されている。但しこの中には青面金剛が刻まれているも、三猿等の刻まれているものもある。

⑥ 松尾町

松尾町所在道標は計二七基あり、このうち七基が近世、二〇基が近

表五 松尾町内併用道標内訳

種 別	総 数	時代別内訳			
		近世	近現代	不明	
庚申塔	一	一			
道祖神	一				
御大典即位記念(大正天皇)	三		三		
即位・大札記念(昭和天皇)	二		二		
金毘羅・伊勢参宮記念	一		一		
金毘羅・伊勢参宮供養	一		一		
西国・金毘羅・天照皇大神宮供養	一		一		
西国	一				
伊勢・熱田・金毘羅参宮記念	一		一		
出羽・金毘羅・四国・西国・秩父・坂東・大山供養	一		一		
氏神社建設記念	二		二		
伊勢・金毘羅参宮記念	一		一		
伊勢・参宮記念	一		一		
伊勢・四国・西国記念	一		一		
伊勢・四国記念	一		一		
安房(神社参拝カ)	一		一		

現代である。最古のものは寛政十一年（一七九九）三月で、供養塔（No. 5）と併用、最新のものは昭和十三年一月で道祖神（No. 20）と併用である。

併用道標は伊勢参宮に関連したものが七基、天皇の慶事に関連したものが五基である。近現代道標のうち、青年団が設置したものは六基となっている。

⑦ 芝山町

芝山町の調査は近世のみで、計七基の道標が確認されている。同町所在の道標は僅かであるが、併用道標には著しい特徴がみられる。

七基の道標のうち四基までが西国札所供養塔との併用道標である。

さらにあと一基は文化十一年（一八一四）六月に建てられた諸国巡礼塔である。

四基の道標は文政八年・弘化二年・嘉永七年・安政六年に設置されたもので、いずれも角柱で高さが一メートル余、幅四〇センチメートル前後のものである。但し文政八年のものは寸法が記されていないが、写真から見る限りでは他の三基とはほぼ同様である。これら四基の道標は隣接する地域であるため、流行—というには数が少ないが—を生み出したものであろう。

七基のうち六基は情報量—行先表示—が多いのも特徴である。その例を弘化二年八月の道標によってみてみよう。

奉順礼西国三十三所供養塔 たこ なかむら 松さ記 やまくら
かとり さわら おみ川 みち 西 加茂 酒々井 さくら な

りた なめ川 河波 東 □山□山□ □や とうか
ね 小ミなど 道 （文字の配列は報告書のまま）

一つの道標にこれだけ行先が表示してある道標は余りないようである。芝山町は近世の道標こそ少ないが、面白い事例といえよう。

(二) 諸地域に現存する道標

① 東京都江戸川区

江戸川区の道標は三三基のうち二六基が近世であるが、他の道標も近世のものかと思われる。なお一基は現在葛飾区内にある。

区内最古の道標は正徳三年七月二十四日（No. 21）のもので、西国・坂東・秩父の供養塔との兼帯である。

併用道標は圧倒的に庚申塔が多く、一〇基に及んでいる。

行先表示をみると成田を示すものは文政九年十二月（No. 19）と文久二年九月（No. 13）の二基で佐倉を示すものは一基もない。岩槻・慈恩寺への道標は正徳三年七月二十四日（No. 21）、安永四年八月（No. 28）、安政四年（No. 8）の三基がある。葛飾区内にも多くの岩槻・慈恩寺への道標があるが、同寺は坂東札所の第一二番にあたり、この地域の人々の信仰を集めていたようである。

行先表示で最も多いものは「河原道」と記されたもので計一一基が確認されている。河原道は江戸川対岸下総国河原村に至る道で、下篠崎村に河原の渡しがあり、ここが岩槻道の起点になっていた。区内には河原の渡しへの道が幾つもあったが、元佐倉道から松本村を経る道

三 現存道標の状況

と、行徳道から西一之江・谷河内を経て河原の渡しに達するのが代表的な道であったという。この道は小岩・市川関所を避けるため、庶民が切りひらいていったものかもしれないといわれている。

右のことから河原道の道標が多い理由の一つは岩槻・慈恩寺への起点であったことが考えられる。江戸川区内には小岩・市川関所を通らず房総の地に入る道がいくつかあり、行徳道もその一つで、行徳を表示した道標が七基程ある。このような道が幾条も通っているということは、小岩・市川関所を考える上で大きな意味を持っているといえよう。なお安政三年（No.7）の道標は道標を詠み込んだ句が刻まれているので次に掲げておく。

虫なくや□にかくれし傍示杭

表六 江戸川区内併用道標

種 類	総 数	時代別内訳		
		近 世	近現代	不 明
庚申塔	一〇	九		一
観音・秩父供養像塔	—	—	—	—
西国・坂東・秩父供養塔	—	—	—	—
日出三山供養塔	—	—	—	—
日蓮上人供養塔	—	—	—	—
金毘羅・石尊供養塔	—	—	—	—

② 東京都葛飾区

葛飾区内所在道標のうち、明和五年四月（No.5）の道標は現在奥戸三二七一一にあるが、旧地は江戸川区の下篠崎であるので、当区か

ら除き、江戸川区に入れた。

葛飾区の道標は四四基のうち、四二基が近世である。区内最古の道標は元禄六年六月（No.20）のもので、形態は角柱、正面左右に浮彫りがあるが磨滅しているため、併用道標としては仏形とした。次いで元禄七年七月（No.37）と正徳二年一〇月一〇日（No.21）のものがあり、共に舟型に地蔵を浮彫りにしてある。但し（No.21）は庚申供養とも彫られている。併用道標は庚申塔四基だがNo.21をここに含めると五基になる。次いで出羽三山碑三基であるが、これも各種霊場等供養塔と一緒にすると計六基になる。

道標に表示された行先地名等を見ると、慈恩寺又は岩槻と彫られたものが最も多く八基で、すべて地元の住人の建立になり、このうち最も古いものが元禄七年七月（No.37）のものである。

区内を通じている水戸佐倉道の表示をみると、安永六年八月（No.30）には「水戸街道」と街道の文字を使用している。街を用いるのは総体的に少ないので、珍しい例の一つといえよう。近世の年号不明（No.29）には「みとかる道」と平仮名を用いている。一方区内から江戸に向う道の表示のほとんどは「江戸道」であって、佐倉道、水戸道などと記してあるものはない。

街道の語句は近世においても使用される場合があるが、多くは海のようにであった。律令制下の地方行政区分として五畿七道が設定されたが、七道を通る幹線道路も七道と同じ名称で呼ばれたたとえば東海道・西海道と称した。このため道を海道と呼ぶようになったと思われる。

佐倉道の方をみると、元禄六年六月（No.20）には「さくら海道」、安永六年八月（No.30）には「なりだちぞ寺道」「さくらミチ」と記されている。なおNo.30は石橋供養のために設置されたもので、背面銘文に「安永二年巳ノ十月廿三日酉ノ十一月十三日まで 石橋廿七ヶ所建立仕候為供養尊像辻石立置申候」とあり、道標を辻石とも称していたことがわかる。

年号不明だが近世（No.6）の道標には「成田山道」と刻まれている。しかし水戸道にしても、佐倉道にしても、正徳二年一〇月（No.21）に「やわたみち」、享和二年正月（No.19）・文化六年正月（No.25）に「市川道」・「松戸道」とあるように、地元の生活に密着した地名を冠している場合が多いようである。

安永六年九月（No.4）・天明三年十一月（No.26）をはじめとする数基には矢切渡しが刻まれているが、この渡しは原則的には地元外の旅人が利用することはできなかったわけであるが、⁽⁴²⁾実際は利用されていたことを示すものであろう。

区内道標のうち、確実に地元外の住人が設置した道標は一四基ある。うち七基は日本橋の住人が設置したもので、さらに七基のうち六基は文政五年三月のもので、東四つ木の白髭神社への道筋を示し、一基は題経寺即ち帝釈天への案内である。白髭神社への道標の銘文はほとんど同じで次の通りである。

（正面）
左客人大権現道

（右側面）
日本北さや町 岡本屋長右衛門
裏河岸

伴清次郎

（左側面）
京山人百樹
文政五年壬午三月

設置者はどういう人物か不明であるが、文字を書いた京山人は山東京伝の弟である。また窪世祥の道標は当区以外にもみられるという。

次に文政六年六月のものが三基（No.27・28・31）あり、いずれも千葉県流山市の諏訪大明神への案内である。設置者は深川の人で、No.27が深川六間堀町の井筒屋善兵衛、和泉屋清兵衛、No.28が深川元町の牛

表七 葛飾区内併用道標一覧

種別	総数	時代別内訳			
		近世	近現代	不明	
庚申塔	四	四			
出羽三山碑	三	三			
観音蔵	二	二			
地蔵	一	一			
馬頭観音	二	二			
橋供養	一	一			
西国・秩父・坂東・出羽三山供養塔	一	一			
西国・秩父・坂東・出羽三山・諸国神社仏閣供養塔	一	一			
坂東・西国・秩父供養塔	一	一			
新四国八十八ヶ所	二	二			
即位記念（大正天皇）	一	一			
仏形浮彫	一	一			
浅草千日参成就記念	一	一			

三 現存道標の状況

久屋伝兵衛、同森下町の石井喜太郎、No. 31が深川大和町小林善治郎、同海辺大工町の寿野屋初次郎で、三基の道標設置者は当然諏訪大明神の講仲間であったのだろう。

文政八年正月のものが二基（No. 34・35）あるが、これは半田稻荷への道を示したもので、二基共に浅草講中のものの設置したもので、一三名の氏名が刻まれている。なお「再建」とあるから、これ以前に古い道標が建っていたのであろう。

このほか明治三十七年七月（No. 32）に日本橋区浪花町、薬研堀町、本所、千住一丁目の人々が設置した「帝釈道」と彫られた道標がある。

これに対し成田を示す道標で地元外の人が設置したものは一基もないようである。

㊦ 東京都品川区

品川区内で確認されている道標は一六基で、うち一一基が近世、四基が近現代である。このうち最も古いものは元禄八年（一六九五）一〇月二五日（No. 60）で、橋供養塔との併用と思われる。新しいものは大正一〇年七月（No. 41）の馬頭観音との併用である。

併用道標は庚申塔二基、題目塔・名号塔・四国供養塔・歓喜天供養塔各一基ずつとなっている。

行先表示は池上本門寺へのものが四基、目黒又は目黒道と刻んだものが四基、目黒不動としたものが一基である。目黒道とは「目黒不動」を指しているものであろう。

道標設置者のうち、明治三十七年九月（No. 61・No. 70）の二基は「東京

建碑講」なる仲間が建てたもので、趣味として道標を含む碑を各所に設置していたものであろう。

表八 品川区併用道標一覧

種別	総数	時代別内訳		
		近世	近現代	不明
庚申題目塔	二	二		
名号塔	一	一		
四国供養塔	一	一		
歓喜天供養塔	一	一		

㊦ 目黒区

目黒区は二九基のうち二五基が近世、四基が近現代である。このうち最古の道標は宝永三年（No. 14）のもので、地藏との併用、最新のもののは昭和三年二月（No. 17）で青木昆陽墓地への道標である。

併用道標の主なもの、庚申塔の七基、地藏の三基、名号塔・馬頭観音の各二基となっている。このうち嘉永三年七月（No. 23）の馬頭観音道標は馬喰中・馬持中が世話人になっている。なお目黒区で現在確認されている庚申塔は七〇基、馬頭観音は一三基である。

『目黒区の馬頭観音と道しるべ』によると、地名の頻出回数は池上一〇、不動九、目黒八、祐天寺八、二子七、九品仏・丸子・堀ノ内・品川五その他となっており、このうち不動と目黒、九品仏と奥沢の三件は同一とみてよからうとしている。

表九 目黒区内併用道標内訳

種別	総数	時代別内訳			
		近世	近現代	不明	
庚申塔	七	七			
馬頭観音塔	二	二			
地蔵蔵	三	三			
四国・西国・秩父・坂東供養塔	一	一			
法界万霊塔	一	一			
三名万霊塔	一	一			
題名目録	一	一			
大正天皇大典記念	一				

⑤ 世田谷区

世田谷区は六八基のうち五九基が近世、二基が近現代のもので、古の道標は享保一三年（No.庚申103）の庚申塔併用道標、最新のものは大正一五年三月（No.イ16）の道標で、千歳村青年団船橋支部が設置したものである。

区内所在道標のうち、寛延二年（No.イ2）は、

寛延二年己巳年

建立

文化九年壬申年 昭和三十一年丙申三月吉日□建

（再カ）

とあり、昭和に至って再建又は修理したものと思われるが、これは寛延二年の道標とした。

併用道標の主なもの、庚申塔が二五基、地蔵が一〇基、馬頭観音

が七基、橋供養塔が四基となっている。

行先表示をみると、「大山」と刻したものが一六基で、大半は地元民又は地元民と江戸住人の協力で設置されたものである。次いで「九品仏」の道標が一〇基で、九基は地元民の設置と思われ、残り一基は日本橋の住人である。

表一〇 世田谷区内併用道標内訳

種別	総数	時代別内訳			
		近世	近現代	不明	
庚申塔	二五	二五			
馬頭観音塔	七	七			
地蔵蔵	一〇	一〇			
橋供養塔	四	四			
淡島大明神尊形塔	二	二			
不浄霊塔	一	一			
弘法大師供養塔	一	一			
三法界万霊塔	一	一			
秩父・坂東・西国供養塔	一	一			
出羽三山・秩父・西国・坂東供養塔	一	一			
榛名山供養塔	一	一			
地藏・橋供養塔	一	一			
馬頭観音と地藏	一				

⑥ 神奈川県大和市

大和市で確認されている道標は一九基で、このうち近世が一七基、近現代が一基である。

最も古い道標は宝永七年（一七二〇）九月二十九日（No.庚申20）で、

庚申塔との併用。最新のものは大正一四年一月（No名号1）で名号塔と併用である。

併用道標はほとんどが庚申塔で一五基に及んでいる。他は出羽三山供養塔・馬頭観音・名号塔各一基である。なお市内で確認されている庚申塔は六〇基、出羽三山供養塔は二基、馬頭観音は五六基、名号塔は一基である。

行先表示をみると、八王子道・八王子と刻まれたものが九基、厚木・厚木道が七基、藤沢・藤沢道が七基、神奈川が五基、大山道が三基となっている。

表一一 大和市内併用道標内訳

種 別	総 数		時代別内訳		
			近 世	近現代	不 明
庚申塔	一	五			
出羽三山供養塔			一	四	
馬頭観音	一	一			
名号塔				一	
					一

⑦ 大阪府大阪市

大阪市所在の道標は七〇基で、うち二八基が近世、一八基が近現代、二四基は年代不明である。このうち最も古いものは大峯登山記念併用道標で、宝暦二年（一七五二）十一月七日、新しいものが大正九年七月の単独道標である。

関西方面の事例として取り上げたのは大阪市のみであるので、この結果をもって関西と関東の比較の素材とはできないことは当然である

が、それにしても大阪市のみの事例をみただけでも関東との相異が少しは明らかになる。まず第一に角柱道標がその大半を占める。関東では扁平な角柱や舟型石の中央に像を配し、その左右に行先・年号等を刻むものが多くみられるが、大阪市では舟型のもは東住吉区瓜破東元町所在のもの一基であるが、像は中央上部に浮彫りで配され、その下部と左右側面に行先が表示されている。関東では併用道標や小さい道標の場合、文字も小さく、彫りも浅い場が多いが、大阪市のものは文字も大きく彫りが深く、一目で道標と確認することができる。方向指示は右・左・すぐ（真直の意）・東西南北以外に指を彫ったものが多く、わかりやすい交通標識としての要件を備えているといえよう。

市内所在道標総数からみれば数は少ないが、燈籠併用道標が四基ある。いずれも棹部分は角柱で、文字も目立つように彫られている。岩井宏實氏は、大阪市周辺の道標の特徴について次のように述べている。市の周辺部にいくと仏像形式のものが多く見られる。東高野街道千代田や大和川高野大橋畔のは、いずれも童形の地藏像が道しるべになっているが、八尾市にはいたるところこうした例がたくさん見られる。

併用道標として地藏が多いことを指摘されているが、いずれも地藏を主としたものではなく、あくまでも道標を主としたもののように見受けられる。このほかにも併用道標はみられるものの、これもまたほとんどが道標を主としたものである。

本稿で取り上げた関東の地域をみると、石造道標が各地で建てられ

るようになるのは、元禄期頃からのようである。もちろんこれ以前
道標もみられるが、あくまで道標設置が定着しはじめた時期とい
とである。このことは当然のことだが、道標以外の石造物がいつ頃
から一般的に造られるようになってきたかということと関連する。

一方僅か一例の関西大阪の場合をみると、道標はかなり時代が下
ってから造られるようになっていく。もしこれが一般的であるとす
れば、石造物が一般的に造られるようになったことは別の視点で考
えなければならない。

関東では庚申塔など各種の併用道標がみられるが、これは民間信仰
などにも関連するものであろうから、本稿ではこれについての分析は
これまでとしておきたい。

(二) 街道沿いに現存する道標

① 成田街道

前項においては、道標の地域別現存状況つまり面としての状況をみ
てきたが、本項では街道を通しての現存状況についてみてみたい。

街道に沿って道標を調査するのには大きな困難が伴う。それは本来
街道とは関係ない道標が街道沿いに移設されたり、逆に街道沿いの道
標が他所に移設されたりするからで、本稿においても若干の間違ひは
あると思うが、街道全般の特徴を捉える上では大きな支障はないと思
う。
まず最初に取り上げる成田街道は、関東においてはその名をよく知
られる街道である。成田街道は本来五街道付属の佐倉道によって発達

した道で、近世中期以降成田山新勝寺に対する信仰が盛んになり、多
くの人々が成田に参詣するようになると、佐倉道は次第に成田道と呼
ばれるようになり、近代以降一般に成田街道と称されるようになった。⁽⁴⁾
佐倉道Ⅱ成田道のコースは、日光道中千住宿で分岐し、新宿・小岩
市川関所・八幡・船橋・大和田・臼井・佐倉に至り、酒々井を経て成
田に達する。このうち八幡までが道中奉行支配下にあり、以遠は脇街
道になる。經由地域は現在の東京都足立区・葛飾区・江戸川区、千葉
県市川市・船橋市・八千代市・佐倉市・酒々井町・成田市である。

成田街道に残る道標は次の通りであるが、銘文全文を掲載すると多
くの頁数を必要とするため、ここでは最少必要限を記し、銘文の配列
も原文と異なることをお断りしておく。

① 東京都足立区千住（現同区大谷田足立区立郷土博物館内）

（正面）
水戸海 道

（裏面）

天明元□□月 坂田七兵衛建之 松戸 成田

② 東京都葛飾区新宿

（正面）

右なりだちそ寺道 左水戸街道

（右側面）

成田山 さくらもち 万人講 不動講 女中講

（左側面）

安永六丁酉年八月吉日 石橋供養石

（裏面）

安永二年巳ノ十月廿三日ノ酉ノ十一月十三日まで石橋廿七ヶ所建立

仕候為供養尊像辻石立置申候

③ 東京都葛飾区高砂

- (正面)
是より右ハ下川原村 さくら海道 (人名)
(右側面)
これより左下の割への道 (人名)
(左側面)
元禄六年酉七月吉日 (人名)
- ④ 右の③と同所
(正面)
奉納庚申供養仏□□ 左やわたみち 正徳二_{壬辰}十月十日
- ⑤ 東京都江戸川区北小岩
(正面)
奉供養西国坂東秩父百箇所諸願成就所 正徳三癸巳天七月廿四日
愛宕山法林寺
(右側面)
是より右岩村慈恩寺道 岩付迄七里
(左側面)
これより左千手道 新宿迄壱里 千手迄貳里半
- ⑥ 東京都江戸川区北小岩
(正面)
左 成 田 ミ チ
(右側面カ)
文久二年九月 (正確な銘文不明)
(左側面)
願主中川平蔵 田辺茂□
- ⑦ 東京都江戸川区北小岩
(正面)
安永四_未ノ年 是よりあさくさくわん世おん道 二り六丁 伊与田村中
(左側面)
舟ばし迄三り 右いちかわ道
(右側面)
左にいしく道 いわつきぢおんじ迄七り
- ⑧ 東京都江戸川区北小岩 (俗称御番所町)
(正面)
右せんじゅ岩附じおんじ道 左り江戸本所ミチ
(左側面)
左りいちかわミチ 小岩御番所 世話人忠兵衛
(右側面)
右いち川みち 安永四_{乙未}年八月吉日 北八丁堀石土かつさやが右衛門
- ⑨ 千葉県市川市市川
(正面)
安永三_午年十一月吉日 これより行とくみち
- ⑩ 千葉県市川市市川新田
(正面)
青 面 金 剛
(右側面)
東 八わた十六丁 中山一り 天明元年五月吉日 市川新田
(左側面)
西 西市川八丁江戸両こく三り十□□ 北真間寺七丁国分寺十二
- ⑪ 千葉県市川市平田 諏訪神社参道近傍
(正面)
寛政十一_未年七月吉日 当村講中
(右側面)
や わ た 道
(左側面)
左 す か の 道
- ⑫ ⑪と同所
(正面)
左 宮 久 保 山 道
(右側面)
東京開運女人会

- ⑬ 千葉県市川市八幡（現在は同市稲荷木に移動）
 （地蔵台石右側面）
 東 八〇〇町 かしま さく〇〇 南 行とく 西 こくぶんじ 市
 川 江戸 北 か〇〇〇さく
 （※享保十二年建立）
- ⑭ 千葉県船橋市海神
 （正面）
 右いち川みち 左行とくみち
 （右側面）
 是よりいち川
 （左側面）
 是より行とく
 （裏面）
 元禄甲戌七歳十月廿六日 海神村講中間
- ⑮ 千葉県船橋市宮本（現在は東光寺境内に移動）廻国塔
 （正面）
 宝永六丁巳丑右ハかつさ道 奉納大乘妙典六十六部上総国殖生郡長
 南乗運院花覚宗清 十月〇五日左ハさくら道 千手堂村森田弥兵衛
 （外三名略）
- ⑯ 千葉県船橋市前原 不動明王像
 （正面）
 なりた道
 （右側面）
 （左とうかねカ）
 道
 （左側面）
 安永六年丁酉秋九月建 願主 日本橋 左内町 和泉屋甚兵衛 当
 邑世話人伊勢屋富蔵
- ⑰ 千葉県船橋市前原
 （正面）
 左 成 田 山 道
- ⑱ 千葉県船橋市滝台
 （正面）
 成 田 山 道
 （右側面）
 成 田 山 從是房総街道 土倉弥兵衛書
 （左側面）
 成 田 山 道
 （裏面）
 維時明治十二年己卯三月立之 發起人 応阿弥新三郎謹書 高橋
 善助謹書
 （台座正面）
 信 成 集
 （※台座周囲の人名略。）
- ⑲ 千葉県船橋市滝台
 （正面）
 俱 梨 伽 羅 不 動 是より〇丁
 （右側面）
 文政三己卯六月 願主 上飯山満村 完倉
 舟橋〇〇拾八町
- ⑳ 千葉県船橋市薬円台（現在は船橋市三山に移動）
 （正面）
 延喜式内茂侶神社 二宮大明神 是ヨリ七町 耳なくてきかるゝも
 のよ閑子鳥遠近庵三市
 （裏面）
 安政六己未年冬十一月吉辰 門石 鰻三市門人並有因者建之（以下
 人名略）
- ㉑ 千葉県八千代市大和田新田
 （正面）
 成 田 山 是より七〇〇

三 現存道標の状況

- (左側面)
大和□道□ 一り塚 大和田町
- ②② 千葉県八千代市大和田新田
(正面)
な り た る ち
(右側面)
文政三^{庚辰}年九月吉日 品川宿和国屋
(左側面)
左り 米もとゑち
- ②③ ②②と同所
(正面)
奉納坂東西国秩父百ヶ所成就修 右さくら道 左□道
(右側面)
宝曆三癸酉天
(左側面)
二月吉日 同行三十人
- ②④ 千葉県八千代市大和田新田
(正面)
□□ お た き さ ん 道 是より耆り半
(右側面)
慶応元乙丑年七月
(左側面)
麦丸村 佐倉□町 願主桜井幸八 桜井幸七 升屋武右衛門
- ②⑤ 千葉県八千代市萱田
(正面)
い つ な 大 権 現 道
(右側面)
是□十二町 別当 長福□
(左側面)
天保四年六月吉祥日
- ②⑥ 千葉県八千代市下市場(八坂神社境内)
(正面)
庚 申 塔 当村 講中
- (右側面)
右さんど 左よこと 千ど ゑち
(左側面)
天保十一子三月吉日
- ②⑦ 千葉県佐倉市井野(現在所在不明)
(正面)
(判読不可)
(右側面)
東成田山
- ②⑧ 千葉県佐倉市井野
(正面)
成田山道 是より北エ半町 清水原中有
(右側面)
天保二辛卯年九月吉日 天はちゝ地はかゝさまの清水かな 七代目 団十郎敬白
(※左側面・裏面銘文略)
- ②⑨ ②⑧と同所
(正面)
舟橋へ四里 春駒やこゝも小金の原つゝき 江戸小網町古帳庵 成
田山へ五里半 立ちとまりたちとまるかや舞雲雀古帳女
(裏面)
日本四国六十六部鈴木金兵衛 天保十一庚子年正月吉日 江戸靈岸
島南新川石間屋伊豆屋与兵衛 井野新田林屋惣七 石工小坂新兵衛
- ③⑩ ②⑧と同所
(正面)
成 田 山 信集講社内 岩田長兵衛
(右側面)
大和田□里井野新田
(左側面)
うす井□里いの新田

③① 千葉県佐倉市上座

(正面)

成田山五里 信集講社内 岩田長兵衛

(右側面)

臼井迄廿八丁 元上座新田

(左側面)

大和田迄沓里 元上座新田

(裏面)

明治廿七年甲午五月吉日 雪□書

③② 千葉県佐倉市上座

(正面)

馬頭観世音 上座区 運送連(人名略)

(右側面)

此より東生ヶ谷イゴ道(人名略)

(左側面)

明治四十二年十月五日建之

③③ 千葉県佐倉市臼井

(正面)

師仏□ 是先

(右側面)

□郎右衛門

(左側面)

年四月

③④ 千葉県佐倉市臼井

(正面)

右成田ミち

(右側面)

左江戸ミち

(左側面)

西さくむみち

(裏面)

文化三丙寅 伊勢屋半重郎

③⑤ 千葉県佐倉市臼井

(正面)

西江戸道

(右側面)

南飯重生ヶ谷道

(左側面)

東成田道

(裏面)

文化三丙寅仲秋吉日

(台座主要銘)

品川新宿二丁目 油屋藤次郎 大津屋国次郎

③⑤と同所

(正面)

(仏像陽刻) さくら道 願主文太郎

③⑦ 千葉県佐倉市田町

(正面)

従是岩名二王道 十三丁

(右側面)

飯野観音道

(左側面)

天保九戌戌年 田町馬持中 鍋木馬持中 角来馬持中

③⑧ 千葉県酒々井町

(正面)

いわな 二王みち

③⑨ 千葉県成田市

(正面)

馬頭観世音 宗吾霊神

(右側面)

宗吾霊堂

(※安政五年 信心講建立)

成田道(佐倉道)に現存する道標三九基のうち、地元民が設置又は設置したと思われるものが一六基、地元外又は地元外と思われる者が

設置したものが一五基、不明八基である。

地元外のうち⑬は近傍の稲荷木村の村民が、⑮は千手堂村（現千葉県長南町の内）の村民が設置したものである。不明のうち⑳は地元の俳人遠近庵三市の門人が設置したものであり、地元に入れてもよいかわれる。

道標に刻まれた地名等は、その地域の人々の空間認識をみる上で重要な素材となりうるものであるが、ここでは数多く刻まれた地名のうち、街道の性格から「佐倉」と「成田」について取り上げてみたい。

三九基のうち、佐倉と刻まれたものは六基、成田と刻まれたものは一四基みられる。

「佐倉」在銘道標をみると、年号不明の㉔を除くと、いずれも安永六年以前の道標である。㉔も年代不明であるが、その形態からみて安永以前の設置の可能性もある。

設置者は地元三基、地元外二基、不明一基であるが、地元外のうち⑬は設置場所近傍の稲荷木村民が設置したものであり、年代不明の㉔は矢張りその形態からみて地元住民とみてよいと思われることから、「佐倉」在銘道標はほとんどが地元民の設置したものとみてよからう。これに対し「成田」在銘道標は安永六年以降に設置されており、設置者は地元外の者が建てたもの一〇基、地元住民一基、不明三基となっている。なお地元外のうち㉔は七代目市川団十郎が設置したものである。

次に「佐倉」「成田」在銘道標の現存状況を佐倉市域と千葉市域を

例にとってみることにしよう。

佐倉市域所在道標のうち、「佐倉」在銘道標は三六基、「成田」在銘道標は一九基で、「成田」在銘道標のうち地元外及び地元の成田山信徒が設置したもの六基、「成田」・「佐倉」が併記してあるもの六基で、残る四基が地元民が設置した「成田」在銘道標である。

千葉市域では「佐倉」在銘道標が二一基、「成田」在銘道標が七基、このうち佐倉・成田と併記したものが二基となっている。

以上のように両市域所在道標のうち「佐倉」と記したものが圧倒的に多く、「成田」はその数も少なく、特に佐倉市域は地元外の成田山信徒が設置したものが五基、地元の信徒が設置したものが一基を数えている。

成田山新勝寺に対する信仰は近世中期以降盛んになるといわれているが、成田道沿道に建つ道標の設置年代からみてもそのことが裏付けられるといえる。

「佐倉」・「成田」の表示も、成田街道沿いでは「成田」表示が多いものの、その大半は地元外の信徒が設置したものであり、佐倉・千葉両市域の場合は圧倒的に「佐倉」表示が多くみられる。このことは地元民にとって必要な地名は日常生活に係るものであったことを示しているといつてよからう。

成田は確かに多くの人々が参詣に赴いた地ではあるが、佐倉市域や千葉市域の住民にとっては日常生活上重要な地は佐倉であったわけである。但し千葉市域で最も多いと思われる表示地名は「千葉」である。

成田道沿道所在道標も、地元民が設置したものは「成田」「佐倉」という表示より、成田道から分岐した道が何処へ通じているかに力点が置かれているようである。

このように道標に表示された地名を分析することにより、地域住民の空間認識を知ることができると思うが、これについては今後調査範囲を広げて分析を行ってみたい。

⑤ 大網―四天木の道標

千葉県山武郡大網白里町域を通じる街道の一つに大網と九十九里浜の四天木を結ぶ街道がある。特に街道の愛称名はなかったようで、『上総国誌稿』⁽⁴⁴⁾にはこの街道について次のように記している。

四天木より野田道四天木より野田に至る延長六里武町四拾貳間老尺、大阪を除くの外大抵平坦にして車通す 山辺郡四

天木式里式拾四間 大網宿老里七町十間五尺大坂有り、土気町式里

拾壹町七間老尺文六原、十文字原有 下総国千葉郡野田村

『上総国誌稿』では四天木―野田間を一区切りの道としているが、本稿では四天木―大網間二里余の道を対象とする。なお野田とは現在の千葉市誉田のことである。

四天木―大網の道は漁獲物輸送路として重要な役割を果たしていたと思われる道である。近世における大網は周辺村落の中心的立場にあったが、その大きな理由は流通経済の要地であったことにある。

大網から内房に達するには丘陵地帯を越えなければならない。標高こそ低いものの、起伏に富んだ道を物資輸送するのは大変なことであったと考えられる。大網はこうした丘陵地帯の丁度裾野に位置し、諸

方からの道が集まる交通至便の地であった。

大網は近世初期に長南・一之宮・茂原・本納と共に定期市開設を命じられていたが、これも交通の要衝に位置していたためと思われる。

大網の交通上の優位は鉄道が開通しても変らなかった。それは大網市街の裏に駅舎が設けられたこと、さらに大網―土気間の急坂を列車が上るために、スイッチバックが採用され、停車時間が長かったことなどによる。なお現在は大網駅が移転したため、旧大網市街は往時程の賑いはいない。

右のような状況のもとに四天木―大網の道は物資輸送に利用されたわけであるが、この道には明治―大正期の道標が七基も現存している。

① 千葉県大網白里町富田

(正面)
是より南一ノ宮道 太政大神□ 明治三十九年二月建之

(裏面)
東京浅草区福富町広瀬幸之助 大網町栗原藤吉 世話人向後辰五郎

② 同町木崎

(正面)
右柿餅ヲヘテ大網町ニ至ル 左柳橋ヲヘテ白里村ニ至ル

(右側面)
□北飯塚南横川ヲヘテ本納ニ至□

(左側面)
柳橋ヲヘテ上谷片具方面□

(裏面)
大正八年九月増穂村青年団木崎支部

③ 同町木崎

(正面)
右太政大神道 東京駒込□ 石原町 林□ □

三 現存道標の状況

- (左側面)
九十九里
(裏面)
明治卅五年十一月
- ④ 同町木崎
(正面) 海岸 □ □ 方面
(右側面) 六月十日
(左側面) 貝村方面
(裏面) 会
- ⑤ 同町柳橋
(正面) 桂山九十根九十九里方面 木崎柿沼大網方面
(右側面) 時ノ記念日六月十日各 時ハ金ナリ
(裏面) 大正十一年一月 柳橋青年会
- ⑥ 同町桂山
(正面) →東中島ヲ経テ東金町ニ至ル
(右側面) 柳橋経大網町ニ至ル ← 下傍示ヲ経テ九十九里海岸至ル
(左側面) 大正十一年三月二十週記念 桂山青□会
(裏面) →長国ヲ経テ栗生野ニ至ル
- ⑦ 同町南今泉
(正面) 御成婚記念 千葉県庁正八里十二町 佐倉兵營正八里七町 東京府正

十九里十町
(右側面)
→本村役場及郵便局ヲ経テ四天木海岸 ← 大網駅正式里半
(左側面)
←南今泉海岸江拾五町
(裏面)
大正十三年式月廿六日建立

右のうち①と③は沿道にある太政大神への道標で②④⑤⑥は青年会が、⑦は設置者が不明であるが、旧白里町域にあと一基このような道標があること、さらに二基ともコンクリート製で一メートル六〇センチメートルあることから役場が昭和天皇成婚を記念して設置したものと思われる。

青年会の設置した道標はこの街道から分岐した道にもみられ、たとえば大正一四年富田区青年会、大正□年増穂村青年会、大正二年瑞穂村青年会などが現存している。

これまで述べてきた現存道標の残存状況から、千葉県内においては近現代道標が多くみられることがわかる。本章で取り上げたような道標は交通機関の発達にも関連してくるであろうし、全国的にみた場合、近世及び近現代道標の比率がどうなっているかをみる必要があるが、青年会(団)の設置した道標をはじめ、近現代道標の多くは明治政府の命じた木製里程標のあとを受け継いだものと思われる。

受け継がれた理由は多くあるであろうが、その一つに次章で述べる記念碑の流行をあげることができよう。

四 記念碑の流行と道標

明治政府は明治初年旧弊の打破という名目のもとに、旧来からの諸行事が廃止されたり規制をうけたりした。

石造物もその例外ではなく、明治六年一月山形県内では管内道路田畔に建つ供養石・石像・塔婆等を取り除いている。⁽⁴⁵⁾

また同年同月の郵便報知新聞には、「石仏を靴ぬぎに―お上殿達」のタイトルで、⁽⁴⁶⁾

管下一般埋葬場を除くの外、山園田畝又は路傍総て謂なき地に設立有之候堂宇、石仏、石塔の類、十一月廿九日限一切取除き、石仏坏は敷石靴ぬぎ其他無用を以有用を助け候場に用候儀不苦、尤寺院へ相移し度向は勝手たりと雖も、聊の一字たりとも石仏入置の爲め新規取設の儀、決して不相成、追て官員巡廻の節不都合有之候はゞ、該区に長は勿論、戸長副の落度たるべく条、夫々注意取除き可申もの也、

右の達はどこが出したものか定かではないが、この達によってかなりの石造物が移動破却されたものと思われる。

その後明治中期頃になると、石造物は「記念碑」に姿を変えて流行するようになる。

明治一五年五月一六日の朝野新聞は次のように伝えている。⁽⁴⁷⁾

記念碑の流行

役にも立たぬとキツイ叱りやう

〔五・一六朝野〕意外の流行（向両国 可驚庵一水）○覗キ眼鏡止ンデ而シテ玉転シ起リ、売薬行商衰ヘテ而シテ勸業場盛ンナリ。嗚呼世界ノ流行ハ実ニ不思議ノ事ナリ然リト云ヘドモ、眼鏡ト云ヒ、玉転シト云ヒ、売薬ト云ヒ、勸業場ト云フモ、皆是レ各自生計ヲ立ツル為メナレバ、強テ之ヲ咎ムルニモ及バズ。今又此ニ生計ニモ何ニモナラヌ物ニシテ意外ノ流行物ヲ現出セリ、即チ記念碑是レ也。

夫レ記念ハ人ノ念ニ紀シテ忘レザラントスル為ニ設クル者ナリ。碑ノ字ヲ按ズルニ、釈名ニ云ク、臣子君父ノ功美ヲ追述ス云々。又初学記ニハ、碑ハ以テ往事ヲ悲ムナリ、郭泰羊祐ノ碑、姚崇ノ紀徳ノ碑、磨崖ノ碑、姜行本ガ紀功ノ碑、平淮西ノ碑等ハ皆有名ノ碑ナリ。其ノ之レヲ建ツル所以ヲ原ヌルニ或ハ道徳ヨリシ或ハ功伐ヨリス、皆其大功大徳アル者ノタメナリ。然ルニ今ノ記念碑ヲ見ルニ、向島ニ、上野ニ、増上寺ニ、其外ニ林立シテ殆ソド日比谷練兵場ニ兵隊ヲ配布シタルガ如シ。其中偶マニハ英雄豪傑トモ謂フベキ人ノタメニセシ者ナキニ非ズト雖モ、此ノ林立シタル石碑ヲ、一々分析シテ見レバ、必ズシモ念ニ紀セズトモト思フ人亦多カラシ。今ノ如ク記念碑流行セバ、明治二十三年比マデニハ、飴屋モ納豆屋モ等外出仕モお三モ権介モ、皆記念碑ノ列ニ在ルベシ。然ルトキハ、折角朝廷ヨリ設ケ置カレタル公園地モ、此記念碑ノタメニ充塞シ、我我ヲシテ遊歩スルコト能ハザラシムルニ至

ラントス。加之五十年後ノ人民ヲシテ、今ノ世界ヲ目シテ諛墓ノ世界トイハシメントス。我我深ク之ヲ慙ゾ。且ツ死者ニシテ靈アラシメバ、不知能甘受之否。

記事中明治二三年頃までには云々とあるが、記念碑の流行は衰えを見せず、明治二六年二月一日の読売新聞も「近頃⁽⁴⁸⁾の流行は相変らず記念碑と花合せなり、」とその盛行を伝えている。

あまりの流行に政府もこれを黙視し難かったのか、明治三九年九月政府は記念碑建設禁止の内訓を出している。これについて同月二八日の日本新聞は左のように記している。⁽⁴⁹⁾

記念碑建設禁止の内訓出づ

〔九・二八、日本〕各地方に於ては三十七八年戦役に於ける戦死病死者の忠魂を慰し、且つ永久記念の爲め招魂祠又は記念碑の建設を企てつゝあるが、寺内陸軍大臣は去る廿五日を以て全国各師団に対し、此等の計画は一切差止むべき旨、左の如き内訓を發したりと。

三十七八年戦役は実に空前の偉業にして帝国最大の記念となす而して此の役に歿せる将士無慮數万人は、皆諸種の栄典と靖国神社合祀の恩命を拝し、其芳名万世に朽ちずして死者固より憾みなく、遺族故旧又以て其意を安するに足るべし、然るに近來各団隊若くは軍人相結んで此等殉死者の爲め、招魂祠記念碑を陸軍用地に建設せんとするの挙ありと聞く、固是れ戦友故旧遺族の之を迫慕し、忠君愛国の龜鑑を表示せんとする至誠敬虔の

衷情より出でたるものにて、深く諒察すべきものと雖も、既に官幣社に合祀せられたる英魂は、赫灼として帝国の光榮と共に長へに光輝を無窮に伝ふるに余りあり、復た曷んぞ私費を抛ちて如上の企を為すの要あらん哉、況んや一団隊の力一時善く祠碑を建立し得るとするも、其保存維持の結果未だ確實なる能はざるの事情なきにあらざるに於てをや、他年若し桑滄の變に際し保存の途なきに至らば、独り企業を貫徹する能はざるのみならず、反て忠魂神威を瀆すに至るあらんも亦知るべからず、豈深く思はざるべけんや、以上の趣旨に基き定期に依る合葬墓碣、若くは特別の事情ある建碑の外、各地に於ける招魂祠記念碑等の設立は一切之を止むべし。

それではここで東京及び千葉方面の記念碑についてみてみよう。

この地域の記念碑材料の石は、明治一〇年前後から宮城県石巻産の井内石（粘板岩）が多くみられるようになる。井内石は宮城県稲井町字井内の地名をとったものだが、全国的には稲井石・仙台石で知られる。中生層の粘板岩といわれ、比較的黒色が薄く、淡い青黒色、淡灰色といった色調である。石の特質から、記念碑には最高の石材といつてよからう。⁽⁵⁰⁾房総では通称「仙台石」と呼ばれ年を追うごとに井内石の記念碑が増加してくる。

西南・日清・日露戦争、第二次世界大戦等の戦死者記念碑をはじめ、個人の顕彰碑・出羽三山・富士登山記念碑、明治天皇行在所・御小休所記念碑等々枚挙に遑ない程の碑が、井内石と思われる石で造られる

ようになり、それも高さが二メートル、三メートルを超えるものが数多く建てられるようになっていく。井内石は薄く剝離し、数メートルの高さの碑を造ることが可能であり、しかも文字が刻みやすいというまさに記念碑にはうってつけの石といえよう。

それでは何故井内石が関東に多く流入したのであろうか。その大きな原因の一つは明治教育に使用した石盤に求めることができる。

唐澤富太郎氏は、石盤について次のように述べておられる。⁽⁹⁾

日本では明治初年には輸入品が用いられていたが、明治七年（一八七四）頃には瓦盤、木盤、すりガラス二枚を合わせたものなどの代用品が現われ、ついで明治八年には宮城県雄勝浜でスレートが発見され、以後はその他の地方の製品も加わって全国的に普及した。

右の雄勝の石とは井内石同様粘板岩であるが黒一色で古来硯に利用されたものである。これに対し井内石には白色を帯びた線が入っている。

雄勝石が明治に入って石盤材料として数多く関東に流入するようになるわけである。こうした石は宮城県以外でも多く産出するが、雄勝は運送の便Ⅱ海上交通Ⅱに適していたため、当地の石が関東に多く流入したものであろう。

雄勝石Ⅱ石盤材料の輸送と同時に井内石も運ばれるようになり、それが記念碑へと利用され、見栄えの良さから各地で利用されるようになったのであろう。

井内石の記念碑は関東ではそのほとんどが明治期以降といっていが、千葉県館山市立博物館学芸員岡田晃司氏の御教示によると、館山市那古の那古寺に井内石と断定できそうな近世の石碑が確認された。その銘文は次の通りである。

安政三年歳次丙辰六月吉日

仙台石巻世話人

八 大 龍 王 高橋屋作右衛門

願主

大徳丸徳藏

諸国廻船海上安全^印那古

（台石銘文）

世話人 那古船仲間

若者中

※台石の銘文は右から左へ横書き。

碑のみの高さは一九三センチメートル、幅六四センチメートル、厚さ一五センチメートルである。

世話人が石巻の人であることから、この石は井内石とみられ、近世において既に井内石が海上を運ばれてきたことが判る。安房方面にこのほかどの程度近世の井内石の石碑が残っているかは今後の調査に俟たなければならないが、近世においては井内石の石造物があまり広がりなかったようである。

右のように東京・千葉を中心とした地域では井内石を中心として近代記念碑の流行が展開したが、記念碑の流行は下火になるというより、

流行が定着したといった方がよからう。

時代と共に各種の記念碑が造られていく中で、一つの画期をなしたと思われるものが明治天皇行在所・御小休所の記念碑である。

両碑は大正期から出現し始め、明治天皇の行在所・御小休所が国の史跡に指定されるに及んで頂点に達したものと思われる。石碑が天皇神格化への一端を担うようになったわけである。

こうした記念碑の流行に乗って建てられるようになったのが近現代の道標とみることができる。

固い石を産出しない房総は石への憧れがあったようで、房総の神社には近世に建てられた石の鳥居などが多く見られるが、近代以降も房総の村民は井内石を使い、出羽三山・富士登山等の碑を競うように、それも大きなものを建てた。それは村民のステータスシンボルでもあった。これら記念碑の費用は調査を行っていないが、かなり高額であろうと思われる。これに対し道標は安価な村人のそして青年団のステータスシンボルになったのだらう。

御大典記念・天皇の成婚記念・昭和天皇渡欧記念等々との併用道標は政府にとって奨励すべきものであっても禁止すべきものではなかった筈である。

おわりに

近世においては民間人によって設置された道標が、近現代には道標

Ⅱ 里程標が制度として設置される過程及び現存道標について述べてきたが、本稿では道標そのものに焦点をあてたため、近代の道路行政について詳述することはできなかった。尤も筆者は近現代の道路行政は専門外であるため、言及できたかどうかは疑問であるが、特に近現代の道標は道路行政・里程の統一等の観点から捉るべきであらう。

また現存道標についてはほとんど事実の列挙で終わってしまったが、これについては民間信仰や石仏等々の知識を要求されるため、後日分析を試みてみたい。

本稿では述べることができなかったが、幕府の石造物の高さ等の制限令において、不特定多数の人々に貢献する道標も制限対象になっていたのかである。対象になった場合、制限令が出た数年はあまり道標―他の石造物も―が造られなかったのかどうかということである。法令の遵守については、制限令が出たあとの石造物の寸法をみることによってある程度を知ることができよう。また法の網を潜るために、制限令の出た年以前の年号を刻む場合や、無年号としてしまうことも考えられる。

しかし道標が制限対象になったとしても、不特定多数に貢献するということで、他の石造物より製作・設置が容易であったとすれば、併用道標を造ることによって地蔵・庚申塔等々の石造物を造ったと思われる。このことは、制限令の有無にかかわらず言えることだらう。

副次的に道標を造った場合と、道標を本来の目的とした場合に分けることができるが、石造物に道の行き先を刻む行為の中に、呪術的な

要素がなかったかということにも留意しておきたい。石造物に道の行先を刻むことにより、村々に入ってきた悪しきものを村外に出すという思いや、死者が生前好きであった周辺の繁華の地などを刻むこともあったのではないだろうか。

まとめというより問題点ばかり列挙したが、従来道標の研究はほとんどなされていなかったようであり、拙稿がこれからの研究の叩き台になれば幸いである。

註

- (1) たとえば豊田武・児玉幸多編『体系日本史叢書24交通史』(昭45) 山川出版には、丸山雍成氏が道路・並木・一里塚・橋・隧道について詳述されている。
- (2) 庚申懇話会編『日本石仏事典』(昭50) 雄山閣
- (3) 出雲路敬直氏の業績を列挙しておく。『道標小論』京都精華学園研究紀要13(昭50)、『道標と信仰』同15(昭52)、『京の覚書(3)―道標―』創造的市民13(昭61)、このほか道標に関する著述として宮本友喜枝『道標からみた鮮魚街道』房総の石仏四号(昭61)、大森義朗『成田参詣の道しるべ』日本の石仏三九号(昭61)、阿由葉司『道標と利根川流域地域史』房総の石仏五号等々研究者が片手間に、又は郷土史家が道標を紹介したものは各地で数多く発表されていると思われる。しかしそれらは短篇であり、且つ論文とは言い難い。さらに道標銘文にのみ頼り、文献・古文書も併せて利用しているものは少ないようである。道標のみに頼ったのでは歴史事実を明らかにすることは不可能であろうし、研究に道標を利用することがマイナス効果になることもあろう。尚本稿と前後して、吉村光敏・白井豊共著の『道しるべからみた近世の交通圏』千葉県立中央博物館研究報告人文科学三号が発表される筈である。
- (4) 『京の覚書(3)―道標―』
- (5) (2)に同じ

- (6) 柳田國男著『明治大正史』(定本柳田國男集24(昭45) 筑摩書房)
- (7) 『道標小論』
- (8) 『東海道分間延絵図』第一卷(昭) 東京美術
- (9) 児玉幸多校訂『近世交通史料集』二(昭43) 吉川弘文館
- (10) 相葉伸編『例幣使街道』みやま文庫28(昭43)
- (11) (9)に同じ
- (12) 草津市史編纂委員会編『草津市史』二(昭59)
- (13) 市川市史編纂委員会編『市川市史』六史料近世上(昭47)
- (14) 右に同じ
- (15) 成田市史編さん委員会編『成田市史』近世編史料集五上門前町1(昭51)
- (16) 右に同じ
- (17) 船橋市郷土資料館編『道標』船橋市郷土資料図録5(昭58) 船橋市教委
- (18) 『法令全書』明治二年第六五号
- (19) 同右。明治元年第一一三九・一一四〇号
- (20) 同右。明治五年第一八九号
- (21) 同右。明治五年第三二五号
- (22) 岩手県著『岩手県史』六近代篇1(昭47復刻) 名著出版
- (23) 右に同じ
- (24) 前沢町史編集委員会『前沢町史』下巻二(昭63)
- (25) 右に同じ
- (26) 『秋田県史』県治部四第七冊(大6)
- (27) 『法令全書』明治六年
- (28) 千葉県史編纂審議会編『千葉県史料』近代篇明治初期四(昭46)
- (29) 右に同じ
- (30) 房総叢書刊行会『房総叢書』二(大3) 所収
- (31) 千葉県富津市青堀在住高橋在久氏談
- (32) 註(28)に同じ
- (33) 註(24)に同じ
- (34) 註(26)に同じ
- (35) 群馬県教育会『群馬県史』四(昭2)

- (36) 『新聞集成明治編年史』二(昭57復刻) 本邦書籍
 (37) 『同右』三
 (38) 『同右』六
 (39) 『法令全書』明治九年内務省乙二一〇号
 (40) 註37に同じ
 (41) 便宜上「四現存道標の現状況」で引用した報告書類を次に列挙しておく
 千葉市教育委員会編『千葉市文化財調査報告書』第五集 路傍の石仏(昭56)
 船橋市郷土資料館編『道標』船橋市郷土資料図録5(昭58)
 木村雅夫編『佐倉の道標』稿本(昭60)
 佐野二郎編『八千代市の石造物』—江戸期—(昭61)
 流山市立博物館『流山の石仏』流山市立博物館調査研究報告書5(昭62)
 松尾町『石造物シリーズ』(道標・道祖神)』(昭63)
 芝山町史編纂準備室編『芝山町石造文化財調査報告』(昭57)
 江戸川区教育委員会社会教育課文化財係編『江戸川区の文化財』(昭57)
 『同1』(昭58)『同4』(昭61)
 東京都葛飾区教育委員会『葛飾区宝篋印塔・道標調査報告』(昭61)
 品川区教育委員会『品川区史料2』(昭58)
 目黒区教育委員会『目黒区の馬頭観音と道しるべ—石造文化財その2—』(昭52)
 世田谷区教育委員会『世田谷区石造物調査報告書Ⅳ道標および供養塔』(昭60)
 大和市役所管理部庶務編『大和市史資料叢書1大和市の石造物』(昭57)
 大阪市立博物館『研究紀要第三冊』(昭46)所収「大阪府下の道標(1)」岩井宏實
 (42) 『五街道取締書物類寄』拾三之帳(児玉幸多校訂『近世交通史料集』一)によると、矢切の渡しに關し、次のように渡船が禁止されている
 文政五年八月御代官大原四郎右衛門・柑本兵五郎に達
 柑本兵五郎御代官所
 武州葛飾郡
 小向村

- (43) 山本光正『房総の道成田街道』(昭62)聚海書林
 (44) 房総叢書刊行会『房総叢書』二(大3)所収
 (45) 『新聞集成明治編年史 第二卷』
 (46) 『同右一巻』
 (47) 『同右五巻』
 (48) 『同右九巻』
 (49) 『同右一三巻』
 (50) 中江勤編『石材・石工芸大事典』(昭53)鎌倉新書
 (51) 唐澤富太郎著『図説明治百年の児童史下』(昭43)講談社(本館 歴史研究部)
 樋ノ口村
 大原四郎右衛門御代官所
 野間金左衛門知行
 下総国葛飾郡
 上矢切村
 下矢切村
 松平内匠頭組
 野間金左衛門知行
 下総国葛飾郡
 上矢切村
 下矢切村
 右と水戸道中新宿と松戸宿之間、金町御開所前渡船場は可相懸旅人共、書面之村々作場渡に相懸り渡船いたし候由相聞候、以来右牀之儀堅致閑敷旨、村役人共に可申渡候、尤野間金左衛門にも相達置候旨、石川主水正に申達候事、
 同月御小性組番頭松平内匠頭に達
 右と水戸道中新宿と松戸宿之間、金町村地内御開所は可相懸旅人共、書面之村々作場渡に相懸り渡船いたし候由相聞、以来取締之儀大原四郎右衛門に申渡候間、其段相心得候様金左衛門に申渡候様相達候事、

YAMAMOTO Mitsumasa

It is not too hard to imagine how helpful guideposts were for ancient travelers who had to set out for the practically unknown. Little research, however, has been made from the standpoint of transportation history on the importance of guideposts, indispensable though they were as part of the transportation facilities at the time. The purpose of this paper is to add to what little research there has been made about the guideposts by evaluating the significance of them in the Edo period as well as in the Meiji period or later, and by analyzing those that have survived to this day.

In the Edo period, guideposts construction was not regarded as belonging to the governmental works. Most guideposts were built by individuals and were made of wood. Although the remaining guideposts are all made of stone, many wooden guideposts may be observed in some wood-printed works by Hiroshige or in some wood-printed works entitled 'Tokaido Goju San Tsugi (Fifty-Three Stops on the Tokaido Road)'. Simply, guideposts made of wood did not survive, and no research can be made about them now.

Guideposts in the Edo period were built by individuals, post-town locals or religious groups with official approvals from the authorities. In the cases of Kusatsu post-town on Tokaido, Sakaimachi on Nikko Reiheishi road, and Naka-Utsunomiya post-town on Nikko road, builders of guideposts had to get approvals from the local fief who in turn had to get approvals from the transportation magistrate of the Bakufu.

In minor roads, unlike the five major national roads or their equivalents, to which the above mentioned roads belonged to, approvals for building guideposts were granted unofficially by village superintendents although officially approvals were to be granted by the local government.

Very few historical documents exist from the Edo period for guideposts and little is known about them. In the Meiji period, however, a distinct change may be observed in the significance of guideposts and in the way they were built.

The Meiji government decreed in December, the sixth year of Meiji that mileage

from station to station and from village to village should be correctly measured. The Edo Bakufu attempted to unify the weights and measures at the beginning of the Edo period but failed to do so as the unit of mileage differed from place to place; in some places one Ri counted 36 Cho whereas in other places one Ri counted something else. The methods of measurement were also too poor to be correct.

The Meiji government also decreed that an initial post should be erected at the seat of a prefectural office and that mileage posts should be erected at every village. Both of them were made of wood. The mileage posts also served as guideposts. They were used, however, as instruments for national control as well. For example, initial posts were inscribed with the mileage to Tokyo or Kyoto and mileage posts were inscribed with the mileage to the seat of prefectural offices. With these posts, the government must have tried to indicate that the old regime had ended and the new regime had started.

The remaining guideposts show that they served not only as guideposts but as targets of worship as well: they were made images of Jizo deities or monuments of Kojin deities. Stone guideposts first appeared in the southern part of Kanto in the Genroku period and greatly increased in number year after year.

The oldest guidepost in the Kansai area, found in the city of Osaka, was erected much later than most of the remaining guideposts in the Kanto area. Most of the guideposts in Kansai are inscribed with much larger characters and easier to read than their counterparts in Kanto.

Among the guideposts surveyed this time are included ones in Chiba prefecture, which are characteristically different from the rest: they are typically new. Many of them were erected in the Meiji period or later. The time of their erection coincided with the period that monument-building nationally came into vogue in about the tenth year of Meiji. In Chiba where they did not produce many stones suited for building monuments, people seemed to have satisfied their craving for monuments by erecting much simpler guideposts instead.

The government tried to control the monument-building, which had become too rampant, but the vogue did not show any signs of subsiding. Especially in the Taisho period, monuments for commemorating the late Meiji Emperor stood in many places as high as 2 to 3 meters, commanding official recognition.

Most guideposts were erected for religious or charitable causes, or as status symbols

for the builders. Some magical effect might also have been expected. Village name inscribed on a stone was expected to expel evils visiting the village.

Guideposts are getting revived attention as cultural assets now. They have received little attention from researchers, however. This paper is an attempt to illuminate them from academic standpoint.