

東海道の歴史地理学的考察—京都から薩埵峠（駿河）までの近世東海道の現状—

八田茂樹*

Historical Geographical Study on Tokai-do in the Edo era.

— the Status Quo of the Road from Kyoto to Satta Pass (Suruga) —

Shigeki HATTA

Abstract

Tokai-do was the greatest kai-do in Japan in the Edo era. This time, I surveyed the early modern Tokai-do from Kyoto to Satta Pass (Suruga Province). There are 35 *shukuba* (post town) in this route. I surveyed the status quo of the road. Mainly I study historical landscape along the Tokai-do. At the same time, I compare Tokai-do with Sanyo-do. Tokai-do remains near present national road Route 1. Tokai-do also remains along Meitetsu Line in Aichi Prefecture. The historical landscape along Tokai-do is more wonderful than that of Sanyo-do. Honjin remains in Kusatsu-shuku and Futagawa-shuku. Waki-honjin remains in Maisaka-shuku. Hatago remains in Akasaka-shuku, Nissaka-shuku, Arai-shuku and Okabe-shuku. Pine tree-lined streets remain in Goyu-shuku, Maisaka-shuku and so on. Ichirizuka is bigger in Tokai-do than in Sanyo-do. Many famous old restaurants remain along Tokai-do.

Keywords : *Kai-do, Tokai-do, Post Town, Honjin, Waki-honjin, Hatago, Pine tree-lined street, Ichirizuka*

1. はじめに

1-1 研究の目的

東海道はそもそも古代から存在したが、古代において街道の中心は京畿（京都・奈良）であった。そこで最重要な幹線は京畿と太宰府を結ぶ山陽道であった。中世に鎌倉と京都を結ぶ道が最重要となる。そして戦国大名の伝馬制度と豊臣政権の政策を経て、街道に関する全国的な交通政策を確立したのが近世の徳川政権であった。

東海道は、その徳川政権の交通システムの中で、現在と同じく一番重要な幹線となった。五街道のうちの筆頭の街道である。慶長6年（1601）徳川家康は江戸～京都間に御朱印状を公布し宿駅を設定した¹⁾。東海道53次の設定である。次いで慶長20年（1615）の大坂夏の陣後、東海道は大坂まで延長され57次となった²⁾。本稿においては、九州・中国地方の西国大名が陸路、山陽道（中国路）を通り、西宮から西国街道（山崎街道）を経由し、東海道を通って参勤した場合を想定して、東海道53次をたどることにした。なお、この場合は伏見から大津に出たことが多いと考えられる。また大坂から淀川を舟で上り、藩の京屋敷で休んで、江戸へ向かった例も多かった。この場合はまさに京都から江戸へ53次を歩くことになる。また江戸後期の文化8年（1811）ころから京都～大坂間を京街道として切り離し、東道を江戸日本橋から京都三条大橋に戻したという記述もある³⁾。京都から江戸まで距離にして126里6町1間（約495km）になる⁴⁾。

1-2 従来の研究

言うまでもなく東海道や中山道の研究が我が国の近世交通史を始めとする街道研究のフィールドとなったが、東海道の経路に沿った現状報告や景観研究としては、各県の『歴史の道調査報告書』が基本である⁵⁾。個人の著作物としては、

本多隆成（2007）や、静岡県内や草津宿を対象とする例⁶⁾ などがある。

1-3 研究の方法

近世東海道の経路と景観については『東海道分間絵図』や歌川広重の『東海道五十三次』、秋里籬島の『東海道名所図会』⁷⁾ がある。これらを参照しながら、前述の各県の『歴史の道調査報告書』や諸書⁸⁾ による情報を二万五千分の一地形図に落とし、現地踏査をしながら補足等を行った。多くの一般書の経路記述は、江戸から始めて京都に至るものであり、京都から記述するものは皆無と言ってよい。その意味でも、京都から始める本報告は若干の意義があると言えよう。

以下踏査年月日順による現状を報告する。踏査年月日はそれぞれ記しているが、2001年から2016年まで足かけ16年間に渡っている。21世紀初頭において、江戸期の東海道がどのように残存していたか、特に歴史的景観の視点から報告したい。その際、街道の結節点としての宿場町を重視しながら報告したい。また、筆者の主要な研究フィールドである主要脇街道の山陽道との比較の観点からも考えたい。

2. 東海道の宿場

幕府の設定した東海道の宿場を道中奉行必携とされた『五駅便覧』⁹⁾ に従って、西から薩埵峠まで列挙すると次のようになる。なおここでは大坂を起点としている。守口・枚方・淀・伏見・大津・草津・石部・水口・土山・坂下・関・亀山・庄野・石薬師・四日市・桑名・賢田（宮）・池鯉鮒・岡崎・藤川・赤坂・御油・吉田・二川・白須賀・新居・舞坂・濱松・見附・袋井・日坂・金谷・嶋田・藤枝・岡部・丸子・府中・江尻・興津となり、京都→大津のルートで考えると、この間53宿のうちの35宿があり、3分の2といえる。なお次の章で述

べる現状において、宿場名は現在、よく見られる表記を採用している。

3. 東海道の現状

3-1 京都府と滋賀県(山城と近江)の東海道

3-1-1 京都三条大橋から大津宿札の辻まで (京都～大津宿)

朝10時、京都三条大橋から踏査を開始する。道路は改修され、道路幅は往事に比べて明らかに広い。町並みも、地下鉄東西線開通の故か新しい所が多く、歴史的景観は余り残っていない。地下鉄「^{けあげ}蹴上」駅から峠を下りた所に「京国道改良工事」の碑(昭和8年)がある。その後約1キロメートル、旧道をたどらず新道をたどってしまったが、旧道が交わる御陵地区に達する。街道の北側に天智天皇陵がある。「右ハ三茶道」の碑がある。大津畑橋を越えて、「明治天皇御遺跡」のそばを通り、山科駅前に11時30分に到達する。昼食後、踏査を再開、すぐ東海道の碑がある。三条まで1里半とある。廻地蔵。伏見六地藏への道標がある。三井寺観音堂の道標もある。大津市に入り、閑栖寺前に、東海道の碑と「車石」とその説明板がある。「車石」は荷車のために花崗岩に溝を刻んで敷き詰めた石であった。文化2年(1802)に発案されたともいう。大津の札の辻から京都三条大橋までの3里、道路の片側に敷き詰められたらしい。

追分に達する。東海道と伏見街道の分岐点(写真1)である。振り返れば右は、京への東海道で、左は伏見への道である。この伏見への道が、57次となったときの大坂への東海道と解される。諸大名は京都に寄らない場合は、ここから伏見へ抜け、大坂または西国街道を経由して、山崎から西宮に向かうことが多かったであろう。追分には道標と民家がある。大津への東海道歩きは、ここからしばらくは国道1号線の歩



写真1 伏見街道(左)と東海道(右)の分岐点(2004年3月)
道を通る。排気ガスがひどい。京阪京津線の電車も並行して走る。

大津算盤の始祖、片岡床米兵衛の碑がある。追分から約30分で逢坂山関址(写真2)に達する。古代からの三大関所があった所である。「これやこのゆくも帰るも別れては知るもしらぬも逢坂の関」という蟬丸の有名な短歌が、街道脇の壁に京女の絵とともに刻まれている。逢坂峠を下りていく。逢坂山弘法大師堂のそばを通る。国道1号線から外れ、大津

の市街地に入る。現滋賀労働局が大津宿本陣跡である。そして京町1丁目の札の辻で、東海道が東に右折するところで踏査を終了する。大津宿の中心の場所である。



写真2 逢坂山関址(2004年3月)

(2004年3月23日踏査、使用地形図1:25,000『京都東北部』『京都東南部』)

3-1-2 大津宿札の辻から手原稲荷神社前まで (大津宿～草津宿～手原稲荷神社)

前日京都泊で朝、烏丸御池から地下鉄乗車。9時に浜大津に着いて踏査を開始。札の辻に道路元標がある。滋賀県庁が右手に見える。付近には寺が多い。地形図は『瀬田』に移る。札の辻から約2kmで義仲寺(写真3)に達する。木曾義仲の墓がある。



写真3 義仲寺(2004年8月)

義仲が好きで遺言により義仲寺に葬られることを望んだ松尾芭蕉の墓もある。大津高校の北側を通る。膳所城北総門跡。石坐神社・和田神社・膳所神社と200～300m毎に続く。琵琶湖の南東岸の少し入った所を直角に曲がりながら南に下る。地形図中の目印になるものを決めて、土地の人から聞き取りをしながら歩く。若宮神社表門。膳所城瀬田口総門跡。中学校の敷地に沿って、NECの工場の道路を挟んで、松並木が残存している。昔は松原であった。

10時50分、瀬田の唐橋に着く。奈良時代からこのあたりに橋があったようだ¹⁰⁾。橋の下をいろいろな学校のボート部の練習艇が行く。橋を渡ると北東方向に向かって、直角に曲がりながら上がる。正午前に瀬田駅到着。小字の「一里山」に、少し移動した一里塚跡がある。「月輪池」に、新田開発発祥の地の碑。付近には「月輪池」と総称されるため池が多い。古代の道の駅である「野路駅」を記念して土地の人が作った、「玉川」の跡がある。古来和歌に詠まれた場所らしい。

約500mで、新宮神社の鳥居のそばに、文政8年の常夜燈がある。地形図は『草津』に移る。旧東海道が現国道1号線と交わる場所で昼食を取る

野路一里塚跡。川を渡り草津宿の京都側の入口に当たる「黒門」にある立木神社に達する。境内に元は追分にあった延宝8年（1680）の道標が移設されている。草津宿は大津から3里24町（14km）であった。建坪468坪の田中七左衛門本陣（写真4）と街道交流館には以前に訪問済みであった。



写真4 草津宿本陣（2004年8月）

田中本陣からすぐ東に行った所に中山道との分岐点があり、文化13年（1816）の道標が建つ。「左中山道美のち」「右東海道いせみち」と刻まれている。中山道は旧草津川の下を、今ではトンネルで抜けるが、東海道は旧草津川の堤防上に上がり横断する。堤防に上がってみると、旧草津川の河道に水は無く雑草が茂る。小字の「目川」に一里塚跡。地形図は『野洲』に移り、JR手原駅前の手原神社に着く。

（2004年8月3日踏査、使用地形図1:25,000『京都東北部』『瀬田』『草津』『野洲』）

3-1-3 手原稲荷神社前から石部宿石部駅前まで （手原稲荷神社～石部宿）

手原稲荷神社前から「和中散本舗」（小休本陣）（写真5）までは2回歩いたことになる。2001年は9時頃歩き出し30分で旧和中散本舗着。大角弥右衛門家である。小休本陣として使用された。「和中散」とは『東海道名所図会』によると、元和ころ当地に梅の木があって、その木陰で作った薬であり、名物で風邪薬として使用されたのである¹¹⁾。



写真5 旧和中散本舗（2001年8月）

2005年に手原地区を再訪すると、手原駅は近代的な駅に建て変わっていた。手原の町の街道筋にも、東海道を意識して「旅籠」の看板を掲げた家が出てきていた。石部宿の西縄手にあった松並木も復元されていた。江戸時代に大名行列が宿

場に入る前に、行列を整列し直したところらしい。JR石部駅前にも石部宿の休憩所ができていた。

（2001年8月1日・2005年3月28日踏査、使用地形図1:25,000『野洲』）

3-1-4 石部宿石部駅前から土山宿本陣前まで （石部宿～水口宿～土山宿）

JR石部駅からまず、石部宿本陣の小島家跡の碑。石部宿茶屋。高札場跡は空間が広がるばかりであった。宿場内の景観は、街道筋でよく見られる風景で、道幅は車がギリギリすれ違える程度であり、人通りも少ない。特別な歴史的景観はないのだが、宿場町の雰囲気が醸し出されている。

地形図は『三雲』に移る。家棟川橋を渡る。東海道は、心持ち曲がりくねりながら、南東方向に続く。由良谷川と大沙川の河道下を隧道で通る。琵琶湖東岸天井川の地形の特色を体感する。石部駅から約1時間で三雲駅前に到達。

野洲川を渡る。「横田渡し」の常夜燈がある（写真6）。文政5年（1822）建立である。高さが10.5mもあり、これまで筆者が実見したものでは最大、と思う。説明板によると、横田渡しは、東海道の十三渡しの一つで、3月から9月までは4隻の舟による船渡しで、10月から2月は土橋であったようだ。



写真6 横田渡しの大常夜燈（2005年3月）

地形図は『水口』に移る。すぐ復元移設された泉村の一里塚がある。土山宿までの今回のルートでは移設された一里塚跡や古木ではないが小規模な松並木が度々出てくる。「北脇」の松並木は、説明板によると、当地は江戸期には「北脇縄手」と呼ばれていた。縄手は、「田の中の道」のことで、曲がりくねっていた伊勢大路を整備し、一直線的にして松並木を配したようだ。水口宿の入口にあたる西の見付を過ぎた、五十鈴神社角に林口の一里塚跡がある。そして



「水口石」がある。写真7 大野の松並木（2005年3月）

昔からあった街道の曲がり角の大石であり、「力士」とも呼ばれたようだ。側に「水口宿・小坂町」の碑もある。通りすがりの食堂にて昼食後、踏査再開。市夷がある。街道を直

角に横切る近江鉄道の水口石橋駅近くにて、からくり時計と曳山を入れた蔵があり、曳山の由来の説明板がある。

曳山は近世の水口の町を象徴するものらしい。高札場跡があるが、本陣跡や脇本陣跡は気付かぬ程度だった。そして東見付跡。その後は、長く続く道。今郷一里塚、「従是東淀領」の石柱、大野の松並木(写真7)、大白川堀切と続く。

土山の地形図に移る。野洲川に架かる自転車・歩行者専用橋が「歌声橋」という名称がついて、東海道、とされている。15時35分、土山宿入口到達。すぐ大黒屋本陣跡、少し進んで土山本陣跡(写真8)がある。戻って北上した元土山町役場(現甲賀市役所支所)前のバス停から草津沿線へ出る。



写真8 土山宿本陣跡(2005年3月)

(2005年3月29日踏査、使用地形図1:25,000『野洲』『三雲』『水口』『土山』)

3-1-5 土山宿本陣前から鈴鹿峠まで (土山宿～鈴鹿峠)

土山宿本陣跡から東へ4軒隣に、土山宿伝馬館がある。ここは問屋場跡で、問屋場の風景が再現されている。二階に東海道のうまいもの菓子類が、レプリカで陳列されており興味深い。二階屋脇本陣跡がある。来見橋。江戸期の街道の用水路の跡かと推測される少し広い溝がある。道の駅で休憩し、田村神社に達する。坂上田村麻呂を祀った神社である。鈴鹿の鬼神を退治したらしい。「かにが坂」を歩く。ゆるやかな登り坂。途中街道歩きの人に出会う。国道1号線につかず離れずの道が続く。「東京から437km」と出る。廃業したドライブインが目立つ。「道の駅」が出来たためとも考えられる。第2名神高速道路の下をくぐり、鈴鹿峠の万人講の常夜燈に到達。馬子唄に「坂(坂の下)は照る照る、鈴鹿は曇る、相の土山雨が降る」とある、鈴鹿峠を越える。箱根に次ぐ難所で、追いはぎも多かったとされるのが、納得の山道であった(写真9)。



写真9 鈴鹿峠への道(2005年8月)

自然と県境(国境)も越えることになる。

(2005年8月5日踏査、使用地形図1:25,000『土山』『鈴鹿峠』)

3-2 三重県(伊勢)の東海道

3-2-1 鈴鹿峠から坂下宿まで(鈴鹿峠～坂下宿)

鈴鹿峠越えの東海道は、一部石畳の部分や東海自然歩道の部分もあった。急坂もあり、馬の飲み水跡も下りの途中であった。途中、山の水でのどを潤す。鈴鹿峠の麓の片山神社を過ぎて、山道をたどり坂下集会所前のバス停に13時ころ着く。丁度あと10分強でバスが来るところで、逃せば4時間待ちのところであった。JR関駅までバスで出た。バス停近くの坂下宿本陣跡は2つ並んでいたが、現在、跡地は水田となっていた。

(2005年8月5日踏査、使用地形図1:25,000『鈴鹿峠』)

3-2-2 坂下宿から庄野宿加佐登駅前まで (坂下宿～関宿～庄野宿)

朝8時18分から踏査開始。7～8月に歩くよりはよかったが、陽が差すとまだ夏を感じてきつい踏査になる。鈴鹿馬子唄会館に寄る。国の重要伝統的建造物保存地区に選定されている関宿(写真10)に、9時31分、西の追分から入る。大和街道との分岐でもある。



写真10 関宿(2007年9月)

関宿の中心にある地藏院に9時54分に着く。関宿は鈴鹿の関の跡である。宿場町となる前はこの地藏院の門前町であったようだ。関宿旅籠玉屋歴史資料館と関まちなみ資料館は前日見学した。10時12分、宿場町の東端に当たる東追分に着く。伊勢参詣に利用される伊勢別街道が右手に別れる。修復されたとはいえ、現存する東海道中で最良の宿場町景観であろうと推察された。そのため近辺の坂下宿や亀山宿の景観は今ひとつの印象になる。関宿を出て、神辺小学校のところに大岡寺。昔は松並木であったようだ。陸橋を渡る。布毛神社。野村一里塚。樹齢300年ともされる棕の巨木が生え、国の史跡となっている。亀山の高台に当たる小アーケード商店街(車道部分はアーケードなし)に11時42分着く。亀山宿である。亀山ローソクの工場



写真11 和田一里塚(2007年9月)

を過ぎ、国道1号線際のレストランで昼食後、13時和田一里塚(写真11)。元禄3年(1690)の和田の道標がある。法悦の供養塔。井田川駅に13時40分着。庄野宿を目指す。

地形図は『鈴鹿』に移り、江戸期より東側にある和泉橋で

安楽川を渡る。中富田一里塚跡。神戸領領界石「領界従是神戸領」がある。公民館前に庄野宿本陣跡。問屋跡が庄野宿資料館になっている。JR加佐登駅にて踏査を終了。

（2007年9月13日踏査、9月12日準備調査、使用地形図1:25,000『鈴鹿峠』『亀山』『鈴鹿』）

3-2-3 庄野宿加佐登駅前から四日市宿諏訪神社前まで （庄野宿～石薬師宿～四日市宿）

JR加佐登駅から踏査を開始する。雷混じりの大雨のため道を間違え、元来た庄野宿への道を2kmたどるといふ長い踏査の記憶でもまれにみる間違いをした。江戸期の旅ではいかにばかりであったか。道標で分かり、戻ると正午になっていた。

庄野宿と石薬師宿の間は近い。両宿とも東海道中では小村で宿立てでも遅かったようだ。亀山・四日市間が5里を越えて長いので宿を設置した。自動車専用道路や4車線の国道1号の渡り方などについては、図入りの東海道の案内板が有り助かる。

歌人・国文学者の佐佐木信綱記念館がある。石薬師宿の景観は、即席麵を食した雑貨店の人の話では「あまり残っていないでしょう」とのことだったが、12時34分に見た西外れの一里塚は趣があった。小澤本陣跡がある。

地形図が『四日市西部』に移る所にある坂の上に14時02分。四日市まで後10kmの地点。この坂は、日本武尊の頃から難所として知られた杖衝坂である。芭蕉も詠んだようだ。

昨日から珍しい地名に出くわすが、ここで内部という地名が出現。日永地区の東海道が長く感じられたが、伊勢街道との分岐点に当たる追分の道標が良い。街道屈指のものと言えよう。伊勢神宮の二の鳥居もある。名残の一本松。200前創業の鈴木薬局。そして急坂。

四日市市中央部では、山陽道における尾道や岡山・姫路と同じく街道がアーケードの商店街になっていた。諏訪神社と手差の道標まで踏査し、JR四日市駅へ出る。

（2008年9月3日踏査、使用地形図1:25,000『鈴鹿』『四日市西部』）

3-2-4 四日市宿諏訪神社前から桑名の七里の渡しまで （四日市宿～桑名宿～七里の渡し）

前回終了地点の諏訪神社前から8時40分発、すぐ手差道標前から、9時に三滝橋。四日市宿の東端で、三滝川は広重によって描かれたようだ。天文19年（1550）創業で、「なが餅」が名物の笹井屋の立派な新支店ができていた。三ツ谷一里塚跡。道標。志氏神社入口に水準点。「かわらず」の松。今回のルートでは常夜燈が多かった。茂福神社、力石、十四橋、明治天皇富田御小憩所跡。富田一里塚跡。朝明川。浄土真宗の寺の浄泉坊。桑名市との境の町屋橋跡に達する。火の見やぐらあとで右折、東芝工場前を通る。13時昼食。昼食後、50分で桑名側の「七里の渡し」（写真12）に到達。伊勢神宮一の鳥居がある。桑名の焼蛤の店前を何軒か通過したが、味見せず。街道名物はなるべく現地で食体験すべきと後で思った。江戸期には松ぼっくりの火で焼いて食したようだ¹²⁾。七里の

渡し直前においては、寺が連続し、揖斐川と長良川の河口に面していた。大塚本陣跡は懷石料理の船津屋となっていた。伊勢湾台風後に防波堤がつくられたようだ。



写真12 七里の渡し（桑名宿）（2009年9月）

（2009年9月3日踏査、使用地形図1:25,000『四日市西部』『四日市東部』『桑名』『名古屋南部』）

3-3 愛知県（尾張と三河）の東海道

3-3-1 宮宿の七里の渡しから地下鉄堀田駅前まで （七里の渡し～宮宿）

七里の渡しの海上ルートは、現在、定期便がないため、未踏査部分である。未踏査部分をなくしたい人は、現国道1号線を歩く人が多いらしいが、筆者は明らかに江戸期の東海道とは違うので歩かなかった。また年に数回、チャーター観光便が出るらしいので、将来的にはそれへの乗船を考えている。

そこで今回は、熱田神宮から「七里の渡し」まで歩き、その後、東海道を地下鉄堀田駅前まで踏査した。宮宿側の「七里の渡し」（写真13）は、桑名側と違って、入江となっていた。クルージング用の突堤もできていた。すぐ近くに脇本陣格の旅籠屋丹羽家がある。東海道を歩いて行くと、裁断橋跡。姥堂には「都々逸発祥の地」の表示もあった。10時44分、地下鉄堀田駅前で終了。その後愛知県図書館に資料収集に出かけた。



写真13 七里の渡し（宮宿）（2009年9月）

（2009年9月4日踏査、使用地形図1:25,000『名古屋南部』）

3-3-2 地下鉄堀田駅前から名鉄知立駅入口まで （宮宿～鳴海宿～池鯉鮒宿）

9時、前回終了地点の地下鉄堀田駅前から踏査を開始。ブラザーの工場前を通り、呼続地区を歩く。鎌倉街道との分岐点がある。踏査日は台風による大雨となり難行となったが、午後には陽が出て濡れた服も乾いてしまった。雨天の場合、

地形図を朱でたどるのが難しい。大きな木のある笠寺一里塚、丹下町常夜燈(寛政4年(1792))、鳴海宿本陣跡、瑞泉寺、とすぎ、有松地区に達する。有松では、間の宿の景観がよく保存されている。有松駅前で昼食後、名鉄の中京競馬場駅前から南へ100mの所に永禄3年(1560)の戦の跡である「桶狭間古戦場跡」(写真14)がある。今川義元の墓もある。



写真14 桶狭間の古戦場跡(2010年9月)

13時30分、阿野一里塚(写真15)。他所でも見られた「境川」がある。ここは尾張と三河の境である。知立の町に入り、古城址を過ぎて、リリオ・コンサートホールの地点で15時26分に踏査を終了し、徒歩で5分の名鉄の知立駅へ出た。

(2010年9月8日踏査、使用地形図1:25,000『名古屋南部』『鳴海』『知立』)



写真15 阿野一里塚(2010年9月)

3-3-3 池鯉鮒宿名鉄知立駅入口から岡崎宿名鉄東岡崎駅入口まで (池鯉鮒宿～岡崎宿)

朝9時、前回の地点から踏査開始。台風一過の好天の一日。今回のコースでは松並木がよく残っていた。池鯉鮒宿の先で「並木八丁」と呼ばれた松並木が、説明板によると約450m続く。並木中に明治用水の暗渠跡がある。



写真16 来迎寺一里塚(2010年9月)

その後、安城市内になるとポツポツと街道松が出現する。こんなもりと2m程度盛り上がった来迎寺一里塚がある(写真16)。

元禄の道標。沿線には町工場が多い。左手に永安寺。樹齢300年の「雲竜の松」がある。永安寺は、江戸時代の大浜茶

屋村庄屋柴田助太夫の屋敷跡、とされる¹³⁾。続いて熊野神社。神社の門前に一里塚跡。21.7mを示す水準点がある。矢作川手前で昼食後、矢作橋を渡る。江戸時代は現在よりも河口方向に200m下った所に架かっていたようだ。当時は長さ208間(約374m)の大橋だった。現在の橋は270m。橋を渡り約200m下り、「八丁味噌の郷」に入るが、江戸期の当時は、橋から直進してすぐ八丁味噌の蔵群に入ったと思われる。NHKの連続ドラマのロケ地となった味噌蔵も東海道に面していた。

岡崎城下の東海道は、「二十七曲がり」と呼ばれるように複雑に折れ曲がっており、ガイドブックに寄れば「曲がり角に方角を示すものがあるので歩きやすい」とされるが、目に付かないところもあり、間違えて歩き直したり、少しだが歩かなかったところもある。江戸時代も旅人は「二十七曲がり」を曲がるような、不自然な歩き方をしたとは思えず、往時も街中ではそれぞれの目的に合わせて最短コースを取ったことが多いに違いない、と考える。街道に近い岡崎中央図書館に立ち寄る。龍田公園の中を通り、本陣跡や問屋場跡前を過ぎ、備前屋という古い和菓子店前にレプリカの道標がある。そこで東海道の踏査は終了するが(名鉄東岡崎駅への道に当たる)、岡崎城址にとって返す。天守閣もあるこぢんまりとした平城だが、なかなか趣がある。

(2010年9月9日踏査、使用地形図1:25,000『知立』『安城』『岡崎』)

3-3-4 岡崎宿名鉄東岡崎駅入口から名鉄名電山中駅駅まで(岡崎宿～藤川宿)

正午に前回終了地点に立つ。しばらく歩いて右に曲がる。岡崎市制作の道標が曲がり角にある。「おかざき元気館」という施設もできていた。法光寺前を通る。常夜燈がある。大平一里塚(写真17)に達する。江戸まで80里に当たる。昭和12年に国指定史跡になり、さらに南側の塚は昭和45年に整備された。



写真17 大平一里塚(2011年9月)

中央に榎木(2代目)がそびえる。西大平陣屋跡。今回のコースでは松並木が2回出現したが、まず1回目、美合の松並木である。岡崎東高校入口に道標。そして東海道は名鉄本線を踏切で渡る。

藤川宿に近づく。かつては藤川村であった。現在は岡崎市藤川町となる。藤川宿はなかなかまとまりのある宿場町である。まず一里塚がある。地形図はここで『幸田』に移る。藤川小学校前に「従是東 藤川宿」の木柱が立つ。ここは西の樺鼻(宿場の西の入口)であった。そして江戸へ向かって街

道の左側にある脇本陣跡に達する。現在は藤川宿資料館になっている。脇本陣を偲ぶ唯一の遺構がその門である。資料館は無人で戸が閉まっているので、見学者が自分で開けて自由に見る。脇本陣の東隣が本陣跡（森川家）で、現在は建物裏に石垣のみ残る。すぐ前を名鉄本線の電車が通り過ぎる。西棒鼻から20分強で東棒鼻に着く。名鉄の操車場が左手の小さい所に広がる。30分後、名鉄名電山中駅で終了した。

（2011年9月14日踏査、使用地形図1:25,000『岡崎』『幸田』）

3-3-5 名鉄名電山中駅前から吉田宿本陣跡まで （藤川宿～赤坂宿～御油宿～吉田宿）

名鉄名電山中駅前を9時過ぎに出発する。松並木が少しある。約15分で、松と道標のある「本宿」につく。藤川宿と赤坂宿の間の宿だったようだ。一里塚跡や常夜燈・本宿村道路元標・陣屋跡もある。地形図は『御油』に移る。法蔵寺において、入口に徳川家康にちなむ松がある。法蔵寺は、行基が創建した古刹で、家康が幼少期を過ごした所らしい。10時、寺の境内にある近藤勇の首塚に行く。その後国道1号線に合流した東海道は、工場側を通りながらの少々退屈な道となる。赤石神社を過ぎて存在した常夜燈は点灯中であった。昼間だが、常夜燈が生きていると感じた。11時、一等水準点（68.6m）を過ぎて、運動会の練習中の長沢小学校前を過ぎる。豊川市立音羽中学校前通過が11時30分。赤坂宿歴史資料館がある。旅籠「大橋屋」の内部を見る。復元された高札場。赤坂宿本陣彦十郎宅跡。赤坂宿を抜けたと思う所からすぐ、東海道中でも指折りの松並木の「御油の松並木」（写真18）を歩き始める。国の天然記念物となっている。枯れ松の跡がある。赤坂宿と御油宿間は16町（約1.7km）と短かった。



写真18 御油の松並木（2011年9月）

12時25分に御油宿に着く。御油宿本陣跡・高札場跡と続く。ベルツ夫人ゆかりの地（夫人の実家跡）がある。説明板によると、エルウィン・ベルツ博士は、明治初期の東京医学学校教師として来日し、御油に住んでいた戸田花子と結婚した、とのことである。御油宿を抜けて13時過ぎに昼食の場所をやって見つけ食事後、13時25分から17時までほとんど休まず歩くことになった。国道1号線に並行したほぼ一直線の旧道で、抜け道となり車は多い上、所々歩道がなく危ないし、見所もない退屈な道となる。街道中には今では、こういう場所もある。14時28分を過ぎて、小坂井町を歩く。伊奈村立湯茶屋加

藤家跡。豊川放水路に架かる高橋に15時24分に着く。その後豊川に架かる豊橋に16時18分着き、その後何回か曲がり、吉田宿本陣跡の鰻屋「丸子」に16時37分着。ここで今回は終了する。7時間半歩いた。路面電車で豊橋駅へ出た。

（2011年9月15日踏査、使用地形図1:25,000『幸田』『御油』『小坂井』『豊橋』）

3-3-6 吉田宿本陣跡から二川宿二川駅前まで （吉田宿～二川宿）

前回終了地点の吉田宿本陣跡を9時02分発。国道1号線沿いに歩く。豊橋東高校近くで山中橋、その後の殿田橋手前で左にそれる。つい数年前まであった旧東海道のクロマツの切り株跡があった。その後、東海道の案内板はあるが、景観はすっかり新興住宅地となっている中を通る。10時58分JR二川駅前に到着。半日の行程で、ここで終了。名古屋へ出て、地形図を購入後、熊本へ戻る。（2011年9月16日踏査、使用地形図1:25,000『豊橋』『二川』）

3-3-7 二川宿二川駅前から三河・遠江国境の境川まで （二川宿～境川）

九州を朝出て、JR二川駅12時50分着。二川宿本陣跡（写真19）と隣の本陣資料館は月曜日で休館（2011年10月、交通史研究会のシンポジウム参加時に見学済み）であった。本陣職は後藤家→紅林家→馬場家と受け継いだようだ。紅林家の子孫に当たる紅林太郎氏の『東海道二川宿の研究』（から沢文庫、昭和56年）という労作がある。



写真19 二川宿本陣跡（2012年9月）

二川八幡神社前を通る。地形図に「神鋼電機豊橋工場」と出てくる工場は「シンフォニア・テクノロジー」と改名していた。この工場前から国道1号線に合流する。現代では、約4km、大型トラックの行き来する側を通りぐったりする。潮見バイパスとの分岐点から左に入ると、14時35分に小さな小川を渡ることになる。これが「境川」で、橋は「境橋」。文字通りの三河と遠江の境を成していた。現在の愛知県と静岡県との境でもある。橋上は、交通量もあまりなく、誰も立ち止まらない。次いで2016年9月、二川本陣資料館にて補足調査をした。資料館で翻刻出版された3冊の宿帳を調査したが、本陣での大名の食に関する情報は見当たらず、その他の資料にも食に関するものは見当たらなかった。

（2012年9月10日踏査、2016年9月17日補足調査、地形図

1:25,000『二川』)

3-4 静岡県(遠江国と駿河国)の東海道

3-4-1 三河国・遠江国境の境川から新居宿J R新居町駅まで(境川～白須賀宿～新居宿)

境川を越えた当地の地名は「境宿」であった。すぐ白須賀宿に入る。本陣・脇本陣がある。白須賀小学校と白須賀中学校を過ぎると遠州灘が見える。西から来た旅人が大きく太平洋を見ることができる最初の地であることを実感する。富士山が見える西の限界でもあったらしい¹⁴⁾。明治天皇行幸の地でもある。長い下り坂が出現。潮見坂である。白須賀宿は、宝永時の地震による津波でこの坂下にあった宿が、坂上の現在地である天伯原に移った¹⁵⁾。中学生が挨拶をしながら坂を下ってゆく。坂下から東に向かってほぼ一直線の単調な旧東海道が約4km続く。その3分の1くらいが松並木。江戸期からの木とは限らないが、残存。「浜名旧道」という表示が出る。北に直角に曲がり17時19分に新居関所に着。月曜日で休館のため、また明日見ることにして駅へ出て、豊橋に戻る。近くに旅籠の紀伊国屋があった。

(2012年9月10日踏査、使用地形図1:25,000『二川』『新居町』)

3-4-2 新居宿新居町駅から浜松宿伝馬町まで(新居宿～舞阪宿～浜松宿)

朝9時50分、J R新居町駅に着。10時新居関所(写真20)着。復元された関所内部を見学。この関所は宝永4年(1707)の宝永大地震の後に移ってきた三番目の位置にあたる。



写真20 新居関所 (2012年9月)

その後東にある二番目の関所に行く。中屋敷と呼ばれ、元禄12年(1699)に移転してきたらしい。現在は門が復元されている。さらに東に行くと、江戸初期、慶長期の最初の関所で現在大元屋敷跡とされるところに行く。

その後、浜名湖上は歩けないので、西浜名湖橋を渡り、新弁天へ歩き、さらに中浜名橋を渡り弁天島に到達する。浜辺を歩く。夏場は海水浴場になるところであるが、秋口の今は水が汚い。浜名湖は、明応7年(1498)の地震と津波で砂州が決壊し今切で切れて、海水が入るようになった¹⁶⁾。

弁天橋を渡り舞阪宿に入る。大名達が今切を渡る船に乗った渡船場跡の「北雁木」に着く。明暦3年(1657)から寛文元年(1661)にかけて作られたようだ。雁木とは階段状にな

った船着き場。ここでは北・中・南と三カ所あったようだ。北雁木からすぐで、東海道中唯一、建物が残存する(復元された)脇本陣の脇本陣茗荷屋(写真21)に到達。二階建ての建物内部と中庭などを見学。斜め前の本陣跡は空地となっている。



写真21 舞阪宿脇本陣茗荷屋 (2012年9月)

本陣跡から1km弱で東海道中随一である舞阪の松並木(写真22)になる。松並木は約700m続く。スーパーの片隅の飲食コーナーで簡単に昼食後、結局10km近く交通量の多い道路の歩道をただひたすら歩くことになる。途中高札場があった。14時22分可美中学校の側を通る。14時53分、国道が大きく北東に曲がる所に二ツ御堂。そして新幹線の下をくぐり伝馬町に出る。この伝馬町は、慶長6年(1601)に指定されて、十王町を伝馬町と改称し、公務を負担した¹⁷⁾。本日の踏査はここで終了し、浜松城近くの市立中央図書館に行った。



写真22 舞阪の松並木 (2012年9月)

(2012年9月11日踏査、使用地形図1:25,000『新居町』『浜松』)

3-4-3 浜松宿伝馬町から見付宿磐田駅前まで(浜松宿～見付宿)

熊本から中部国際空港経由、空港バスで13時前にJ R浜松駅前に到着。13時30分、前回終了地点の伝馬町から踏査開始。13時52分馬込橋を渡る。蓮尺町あたりでゆるやかに東北東に曲がる。植松郵便局前を通る。現代の歩行者としてはしかたないのであるが、地下道を通る場所がある。このあたりはほぼ一直線の道。14時40分浜松アリーナ前。14時53分、小さな六所神社。街道松が数本ずつある。15時30分金原明善^{きんばらめいぜん}の生家。明治時代に天竜川の治水に功があった人の家である。記念館でビデオによる説明を見る。隣が松林寺。境内に百度石。約700m進んで16時、天竜川縁の大きな六所神社。すぐ脇に天竜

川の河畔に数段上がる階段がある。階段脇に木橋跡の説明板がある。江戸時代はもう少し上流の「池田の渡し」から渡船があったが、明治元年の天皇の御東行の際に、船を並べその上に板を敷いた舟橋がかけられた。その後舟橋と洲に架ける木橋からなる橋がこの場所に完成した。そして全線、木の橋が明治9年に完成した。

天竜川を池田の渡しより下流の国道1号線の橋である新天竜川橋で渡る。渡って500m強南下すると長森立場がある。東に方向を転じ、南小学校前を通り、「宮之一色」という地名のところで常夜燈。幅が狭い寺谷用水を渡って約1.5kmの17時37分、JR磐田駅前付近に到着。磐田駅から北上してすぐの東海道が直角に曲がる所である。ここを今回の終了地点とする。

（2014年9月3日踏査、使用地形図1:25,000『浜松』『磐田』）

3-4-4 見付宿磐田駅から掛川宿JR掛川駅前まで （見付宿～袋井宿～掛川宿）

朝8時45分、磐田駅前の前回終了地点から歩き始める。750mくらいで街道の西側に磐田市役所、その北隣に遠江国分寺跡。今は広い空間に草が生い茂る。街道を挟んで府八幡宮。9時14分、加茂川橋を渡る。近くに見付宿の入口を示す見付宿大木戸跡。見付宿とは「富士山を見付ける」から来たと言う説もあるようだ¹⁸⁾。東へ曲がり400mくらいで、9時30分に、旧見付学校の白い木造3階建て（一部5階）に到達する。見付学校は明治8年築の小学校校舎で国史跡になっている。土台の石垣が丸い石を積み重ねてユニークである。校舎内には昔の教科書などが展示されている。

脇本陣の大三河屋の門がポツンと残る。本陣跡・問屋場跡（現静岡銀行）がある。一里塚跡で二股に分かれるが、左方向を取る。秋葉灯籠がある。街道筋に沿う夏草が生い茂った崖（一部残存）の上に遠州鈴ヶ森刑場跡がある。大盗賊日本左衛門の首が晒された所と言われている。そしてここから後に松並木が何回も出現する。地形図は『袋井』に移る。10時20分、県立支援学校前を通る。10時41分三ヶ野。三ヶ野坂上から左に入る。このあたりは大日山と呼ばれる一帯で異なる時代に開削された道があるらしいが、目に付いた「明治の道」（「緑のトンネル」）を通る。切り通しの中の森中の道であった。11時に三ヶ野橋を渡る。旧東海道は県道413号線になっている。

袋井宿の入口である木原に到達。県道から一部旧道に入った所に木原一里塚（写真23）がある。コンパクトで頂上に大木が一本残る。東海道ではこのように保存状態の良いものはいくつも見受けられる。

現県道に戻る。昼食後、本町と東本陣前の宿場公園を見る。袋井市役所のところで複雑に曲がり、斜め方向にたどる。新屋の秋葉山常夜燈。また七つ森あたりで杉並木が出現。地形図は『山梨』へ移る。

13時23分に小雨が降り出す。袋井東小学校の校地内に久津部一里塚の南塚がある。江戸から50里になるらしい。そして上貫名に松並木と土塁。原川で、旧東海道は現在では階段を



写真23 木原一里塚（2014年9月）

渡ることになる。袋井バイパスの沼田ICで、旧道はバイパスをくぐらないのに、くぐったため、このあたりから約1km道を間違えた。結局掛川駅（15時55分着）までにもう一回間違えたため、翌日掛川駅前から、江戸から上方の方向に歩き直すこととなった。

なぜ間違えたかという、過去にもやったことがあるが、街道が緩やかに左に曲がるのに、新道が右寄りに直線的に進むところで、その新道をたどってしまったためである。

翌日掛川駅9時16分着。9時30分に中町より上方方面に戻る。あちこちにある「東海道」を示す案内板が目につく。東から西に歩く人に見やすいように設置されているのでは、ともかんぐりくなった。街道から右に少し入った所に十九首塚がある。平安末期に天慶の乱を起こした平将門の首などが埋められたところである。昨日の二回目に間違えたところを終了。

秋葉信仰が盛んな場所らしく、大池橋のたもとに、秋葉神社参道の標識。宗心寺。一里塚跡。一回目に間違えたバイパスの地点に到達。南東方向に約2.5km新しい道をたどり、11時23分、愛野駅に出て、浜松駅に戻り、浜松市立中央図書館に向かう。

（2014年9月4日・9月5日踏査、使用地形図1:25,000『磐田』『袋井』『山梨』『掛川』）

3-4-5 掛川宿掛川駅から金谷宿金谷駅前まで （掛川宿～日坂宿～金谷宿）

熊本から中部国際空港・名鉄経由で豊橋へ出て、豊橋から新幹線で掛川着12時55分。今回は12月で日没が早く先を急ぐため、新幹線を利用した。13時08分、前回終了地点の中町商店街から出発。掛川城下を出るところに葛川一里塚跡。藺ヶ谷で国道1号線の225.7kmポスト。小字の山鼻、本所と過ぎて、14時25分に諏訪神社。伊達方で伊達方一里塚跡。八坂を過ぎて宮村で道の駅を遠望し、事任八幡宮から左に入る。日坂宿である。宿内には秋葉常夜燈が目につく。火災が多かったようだ。下木戸跡。高札場がちゃんと復元されている。

旅籠の川坂屋(写真24)を見学。ボランティアの方々数名による説明を受ける。川坂屋2階で夕陽を通して絵を浮かび上げさせる仕掛けがあった。こういう仕掛けは初見である。



写真24 旅籠川坂屋 (2012年12月)

脇本陣黒田家跡、問屋場跡、本陣跡と続く。本陣跡には建物はなく空間のみ広がる。国道を横断し右に折れ、長い上り坂である杓掛の坂を上る。以後アップダウンを繰り返しながら牧ノ原台地を横断することになる。石畳の道が3回出てくる。しかも菊川坂と金谷坂は復元されて長い。最後の石畳の金谷坂では17時を過ぎ、灯りも皆無の中、携帯の灯りを頼りに歩いた。石畳の石が丸くすべりやすく、ひやひやであった。牧ノ原の茶畑中に夜泣石跡、佐夜鹿一里塚がある。西行の「年たけて又こゆべしと思いきや 命なりけりさやの中山」¹⁹⁾で有名な小夜の中山に達する。現地では、次のような大きな看板が出ていた。「東海道の茶どころ 小夜の中山 そろそろ緑茶ごいっぷくしませんか」。看板の建物は冬の夕方まで店じまいした後だった。久延寺が16時30分。山内一豊が茶亭を建てたところらしい。16時45分菊川坂の石畳の道にかかる。菊川は間の宿であった。金谷坂。金谷駅17時25分。駅前はクリスマスのイルミネーションがされていた。17時36分の列車で掛川に戻る。牧ノ原を抜けるのに1時間はかかると聞いていたが、急いでも1時間半もかかってしまった。

(2014年12月23日踏査、使用地形図1:25,000『掛川』『島田』)

3-4-6 金谷宿金谷駅前から藤枝宿蓮華寺池バス停まで (金谷宿～島田宿～藤枝宿)

快晴の日、掛川発、JR金谷駅着8時52分。駅を出てすぐ一里塚跡がある。現在の大井川に出る前に、昔の大井川の渡し場跡がある。「天正の瀬直し」と呼ばれる天正18年(1590)の河川改修で、約500m強東の現在の河川ルートに付け替えられたようである。旧河川の方は、細長い水路となっている。

今の大井川河畔に出ると、大井川越しに雪をいただいた富士山の山頂部が望める。夏場では見られない光景で、12月に来て良かったと思う。1km以上ある大井川橋を渡る。遠江から駿河に入る。対岸に渡ると島田宿の大井川川越遺跡。10時に、島田市博物館の2階から大井川越しの金谷方面を望む。牧ノ原台地がはっきりわかる。牧ノ原台地の茶業は、主として明治に入ってから旧武士のための殖産興業であった。10時25分、川会所跡がある。建物内部には川庄屋の人形が鎮座

する。江戸期には、通行人は、川会所で川札を買い、川越人足にこれを渡して、肩車・連台などを選び、川を渡ったようだ。建物前の日向では近所の人たちが四方山話をしていた。昔も今も人々の集まる所と言えそうだ。大善寺。11時5分、島田宿本陣跡には時計台ができていた。江戸期には、大井川の川越し人足が時を知った「時の鐘」があったようだ。本通り2丁目に一里塚跡。小字名「御飯屋」を通る。島田工業高等学校あたりで左に少し入る。1号線に戻って、今度は右に少し入ったあたりで昼食。その後1号線につかず離れずと言う感じで旧道は進む。12時46分、短い松並木中の小字名「一里山」に「上青島一里塚跡」。江戸から51里にあたる。昭和32年当時の写真が道路脇の説明板に残る。13時15分、瀬戸の染飯茶屋伝承館に寄る。近くにあった茶屋に名物の染飯があったらしい。染飯は、くちなしの実で黄色く染めた強飯で握った携帯食であったと考えられる²⁰⁾。14時12分、瀬戸川に架かる勝草橋の手前にある志太一里塚跡がある。江戸から50里となる。藤枝宿問屋場跡を過ぎ、蓮華寺池公園入口にあるバス停留所にて14時45分に踏査を終了した。そこからバスに乗り藤枝駅に出て、JRで掛川に戻る。

(2014年12月24日踏査、使用地形図1:25,000『島田』『向谷』『焼津』)

3-4-7 藤枝宿蓮華寺池バス停から岡部宿柏屋前バス停まで (藤枝宿～岡部宿)

朝、新下関から静岡まで新幹線を乗り継ぎ、在来線で藤枝宿に戻る。快晴の14時から踏査を開始。14時34分以下伝馬町の恵比須神社(大黒天)がある。東大木戸跡を過ぎ、進行方向左手に須賀神社が現れてくる。下校中の小学生が「こんにちは」と挨拶してくれる。地元民の手作りと思われる「鬼島一里塚跡」がある。江戸日本橋へ49里の地点。飯屋交差点の歩道橋を小学生に混じって渡り、国道1号線の藤枝バイパスを南から北へ斜めに横切る(写真25)。



写真25 旧東海道(左)と国道1号線(右) (2015年9月)

朝比奈川に架かる横打橋を15時25分に渡る。岩村藩領標示杭である「従是東巖村藩領横打」の杭が立つ。ここは享保20年(1735)より明治維新まで岩村藩領だった。街道松が続く。そして「従是西巖村藩領横打」の標示が出てくる。

岡部宿(写真26)に入るが、空模様が怪しくなり16時30分に本陣前付近で踏査を終了することにする。



写真26 岡部宿（2015年9月）

本陣の隣が大旅籠の柏屋で歴史資料館となっている。その前のバス停から静岡駅前に向かうバスに乗った。

（2015年9月14日踏査、使用地形図1:25,000『焼津』『静岡西部』）

3-4-8 岡部宿柏屋前バス停から府中宿札の辻まで （岡部宿～鞠子（丸子）宿～府中宿）

朝、静岡市内の宿から岡部営業所行きのバスに乗る。9時4分に前日終了地点の柏屋前に着くが、昨日見落とした場所を確認すべく少し戻る。まず「小野小町姿見の橋」。街道を横切る小さな川（限りなく溝に近い）に架かる橋（こちらは限りなく「ふた」に近い）である。小野小町が、晩年に岡部宿に泊まった際、夕陽を見ていて、水面に映った自分の姿が、長旅でやつれていて嘆き悲しんだことにちなむそうだ。2つある問屋場跡の1つの前を通る。岡部宿の宿場の部分は、一部を除いてバス通りから外れて歩きやすいが、このあたりから北はバス通りになる。本陣跡の敷地は広いが、建物はない。草取り中であった。大旅籠柏屋の建物は、天保7年（1836）の建築で国の登録有形文化財となっている。中では人形を使って再現している（写真27）。



写真27 大旅籠柏屋（2015年9月）

宿場から東海道が右折する所の丘の上に、「笠掛の松」がある。西行にまつわる伝承がある。松に至る階段は急であった。街道に戻り、左手の崖の上に十石坂観音堂がある。今は廃れている。徳川家康から家綱までの位牌があり岡部町指定文化財らしい。道の駅の「宇津の谷峠」が左側にある。道の駅を過ぎたあたりから旧道に入る（写真28）。

ここには昔から現在までの道がある。古代・中世の道である「蔦の細道」。秀吉が小田原攻めの時に開いた江戸期の道、



写真28 宇津の谷峠の旧道入り口（2015年9月）

明治期の道（トンネル有り）、大正の道（トンネル有り）、昭和の国道1号線と平成の1号線。それほど宇津の谷峠が険しい道であったことを示すといえよう。筆者はもちろん江戸期の道を進む。結構狭く急な道である。途中、日蓮宗関連の「髭題目碑」や地藏堂跡がある。その後山中にて、江戸期は道幅が2間であったが、明治43年の山崩れで地形が大きく変わった、との説明板が出る。雁山の墓がある。俳人の雁山は、享保の頃、旅に出て温室不通になり駿河の文人が墓標を建てた。11時17分、峠を下りきると、現代風に石を敷き詰め直した場所に出る。さらに降りると右側に、また道の駅「宇津の谷」がある。街道の両側に離れて同じ名前の道の駅が造られていたのだ。11時53分、赤目の谷に達する。

そして鞠子（丸子）宿に到達する。宿に入ってすぐ慶長元年（1596）創業のとろろ汁の名店「丁字屋」（写真29）がある。歌川広重も描いた茅葺きの構えの店で、多くの客が入る。旅と食は大きな関係がある。松尾芭蕉も「梅若菜 丸子の宿の とろろ汁」と詠んだ。とろろ汁に味噌汁とお新香がつく。ご飯がおかわり可であった。約30分滞在し出た。



写真29 鞠子宿の丁字屋（2015年9月）

鞠子宿の町並みはいくつかの工夫がしてあるが、歴史的景観は期待したほど残っていない。本陣跡や脇本陣跡の碑はある。しかし街道松が所々有り、それが東海道の目印になる。鞠子宿を過ぎて、一カ所左斜めに進むところを真っ直ぐに歩き間違えたので（掛川で間違えたのと同様）、聞き取りをして、元に戻り歩き直した。歩き直したコースに街道松があり安心した次第である。

14時5分手越バス停を通過。安倍川橋を渡る。すぐ元祖、安倍川餅の店である「石部屋」（写真30）を発見する。安倍川餅は、徳川家康が茶屋に立ち寄った際、主が砂金に見立てた黄な粉を、できたての餅にまぶして献上したところ、家康

が気に入って安倍川餅と名付けたようだ。これには八代將軍吉宗が好んだからではないか、という説もある²¹⁾。本日中に食べるのでなければ持ち帰りは駄目、と言われた。もちろん駅等では販売していない。そこで昼食後あまりたっていないが、ここで食することにした。壁に現在の有名人の色紙が飾ってあった。



写真30 安倍川餅の石部屋 (2015年9月)

西の見付のあった川越町で、府中宿に入り、街道沿いの創業240年のわさび漬けの店「田尻屋」でお土産を購入。津島神社手前で右に折れ、さらにサッカーショップで左折、現県庁前のストリートである七軒通りに入る。夕暮れ時に、現在のデパート「イセタン」の前にある「札の辻」(写真31)に到達した。その後、駿府城跡の駿府公園に行った。



写真31 府中宿の札の辻 (2015年9月)

(2015年9月15日踏査、使用地形図1:25,000『静岡西部』『静岡東部』)

3-4-9 府中宿札の辻から興津宿興津駅前まで

(府中宿～江尻宿～興津宿)

朝、前回終了地点の府中宿の札の辻から出発、9時伝馬町。問屋場・本陣・脇本陣がかつてあり、ここが江戸期の宿場の中心と言えるが、建物等何が残っていない。そして東の見付があった横田町。ここまでが宿内となる。

曲金^{まがりかね}で行きすぎたので迂回して旧道に戻る。9時26分、新幹線の下をくぐり、静岡鉄道沿線に出る。昔の道はJRの敷地内となりたどれなく、短区間、国道1号線に出る。「グランマックス」という大規模商業施設ができています。静岡鉄道長沼駅の側にパンダイのビルがある。10時33分、後久橋(平

成7年)を渡る。北村地下道をくぐる。車も通れる地下道で、近所の人も歩いていたが少し危ない。地下道を出たところに旧東海道記念碑がある。小字の栗原地区の人々が造ったらしい。静鉄の運動場前駅で休憩。草薙駅の所を過ぎ、草薙神社の大きな鳥居の脇を通る。清水七中の側を通る。清水銀行敷地内に、草薙一里塚跡の標柱がある。十七夜宮(十七夜山千手寺)、上原地蔵堂、子安地蔵と続く。11時55分、上原宗丹池。そばにイオンの商業施設が出来ている。本日は日曜日で休みだが、徳川慶喜も好物であったという「追分羊羹」の店がある。店の敷地脇に清水港への分岐を示す追分道標(写真32)がある。



写真32 追分道標 (2016年9月)

「是より志ミづ道」とある。追分羊羹は、この後出てきた地元のスーパー店で購入した。この店で昼食後、13時16分、江尻宿の大木戸跡。宿の西端である。ちご橋を渡り、宿場の中心部に入る。ちご橋の親柱にはいろいろな河童の像がある。慶長12年(1607)架橋し、渡り初めた日に川中から河童が現れたことに因む。銀座のところで曲がり、清水江尻郵便局前を通る。寺尾本陣跡は駐車場である。14時04分、ほそいの松(細井の松原)。松は現在ない。ここが宿の外れと思われる。1時間歩いて興津宿へ。興津宿は、現在の行政区画では、静岡市清水区の一部である。15時05分、明治から昭和初期の政治家、西園寺公望の別荘であった坐漁荘^{ざいりやう}に着く。現在無料開放してある。15時20分、臨濟宗の清見寺。若い住職談によると、朝鮮通信使の休憩所だったらしい。琉球通信使扁額もあって琉球通信使も利用したようだ。貴人が利用したと想像される玉座があり、庭も見事である。休日につき、街道歩き^{まち歩き}の団体が江戸方面から続々と着き、すれ違いざま「一人ですか」と声をかけられる。15時49分、西本陣址は空地。東本陣址は駐車場となっている。15時56分、興津宿場公園。16時04分JR興津駅前に到着。静岡駅に戻り宿泊。なお興津は江戸時代、興津鯛で有名であったが、興津鯛は甘鯛であつたらしい²²⁾。

(2016年9月18日踏査、使用地形図1:25,000『静岡東部』『清水』『興津』)

3-4-10 興津宿興津前から薩埵峠を経て由比宿由比駅前まで(興津宿～由比宿)

静岡駅からJR興津駅前に8時26分着。昨日の続きを踏査開始。



写真33 薩埵峠の案内図 (2016年9月)

宗像神社前を通る。興津川に架かる橋を渡る。興津川の中に入り釣りをする人や、東海道線の高架下でバーベキューをする人達を見る。橋の東側のたもとの案内図（写真33）に、薩埵峠の3本道である下道・中道・上道の三本の旧道が示されている。

下道はまさに一番標高が低い波打ち際を通ったようだ。古来からの道で、薩埵山（標高224m）が海に迫る「親不知子不知」の場所の海岸を通る。くしくもフォッサ・マグナ（糸魚川・静岡構造線）の北端の新潟県の場所と同じ地名が付いている。こちらは南端の場所付近である。中道は、明暦元年（1655）朝鮮通信使通行の際に開かれたらしい。その後、津波などがあり、天和2年（1682）に上道が開かれた。上方から江戸方面を目指すとき、現代では内陸を迂回する上道を行くように案内表示が出る。まず現代の興津川の橋より少し上流部に、川越遺跡の場所が標示される。台風が近づいて蒸し暑く汗だくになる。薩埵峠の「薩埵は、菩提薩埵の略で、この山の浜で、漁夫の網に地藏菩薩像がひっかかった」ことに由来するとも言われている²³⁾。9時23分、トイレのある休憩所兼墓所の駐車場の場所から山道になる。金属製の杖が10数本置いてあり、非常に助かる。9時34分、歌川広重の『東海道五十三次 由井』に描かれた薩埵峠の場所に到達。富士山は見られない。9時53分、今度は、一般書に薩埵峠から景色として紹介されることが多い場所である展望台に到達し富士山方向を望む（写真34）。そこから少しで、自動車も来られる薩埵峠のトイレのある駐車場に到着。観光客が増えたので造られたそうだ。富士山は依然として見えず。ボランティアで清掃中の地元の人の話だと、冬場の方が富士山が見えやすいそうだ。今なら朝8時頃までとのこと。元旦の朝はカメラマンの車で駐車場がいっぱいになる、との話も聞いた。

10時30分、西倉沢、一里塚跡がある。多くの文人が訪れたという望嶽亭富士屋がある。10時56分、東倉沢、名主の家だった小池家が公開されている。ここに広重の画の複製があった（写真35）（展望台の位置より少し南から見た構図であるが比較のために載せておく）。次いで、寺尾地区。このあたりの街道の道幅は江戸期と変わらないとのこと。あいにくとメジャーは持参してなかったが、自分の歩幅で4歩（両側の側溝を除く）だったので、少し狭いが、1間半くらいか、と想像される。倉沢屋など（開店待ちの人がいた）名産の栄螺

と桜エビの店が登場した経路であった。11時15分JR由比駅着。静岡駅に戻り、新幹線で帰路につく。



写真34 薩埵峠展望台から富士山方向を望む (2016年9月)

写真35「歌川広重の東海道五十三次 由井」複製 (2016年9月)
(2016年9月19日踏査、使用地形図『興津』『蒲原』)

4. おわりに

山陽道（江戸期には、正式には「中国路」と称する）とそれに接続する西国街道（山崎街道）をたどって京都に到達して以来、東海道を踏査して江戸に達することが次の目標となった（一方、山陽道の延長部分に当たる長崎街道も同時に踏査を開始し、門司・小倉から長崎を目指して、佐賀を過ぎた段階である）。山陽道を研究するにしても、東海道を知っておかなければ始まらないと自覚したこともある。東海道に接続する山陽道と西国街道ならびに脇街道の豊後街道については、過去に山口地理学会の『エリア山口』、熊本地理学会の『熊本地理』、交通史学会の『交通史研究』そして『熊本電波工業高等専門学校紀要』で発表したことが、東海道については、まだ未報告であったので、今回北九州高専に奉職し、『研究報告』にまとめる機会を得たので、発表する次第である。もとより江戸まで到達していないが、距離にして真ん中と称する袋井宿を過ぎて、京都から宿場数にしておおむね三分の二の宿は超えたので、情報が余り古くならないうちに、この時点ですべてまとめておくことも意義が有ると考えた。

今回のコースで判明した東海道の特徴を、山陽道との景観の違いを頭に置いて、列挙してみる。

○現国道1号線と同じところもあるが、国道1号線近くに別のコースで残存している。愛知県では名鉄沿線である。

○宿場町も全体として修景保存されている関宿のほか、街道を挟んで短冊型の地割りが配置する景観が各地に残る。

○本陣が残っているのは草津宿と二川宿である。小休本陣として手原の旧和中散本舗が残る。修復・復元されたものとしては、土山宿本陣などがある。

○脇本陣が修復されて残存しているのは舞阪宿である。

○旅籠が残っているのは、関宿の玉屋、赤坂宿の大橋屋、日坂宿の川坂屋、岡部宿の柏屋などである。

○間の宿の景観が有松などに残る。

○街道松の松並木が山陽道筋では、ほとんど残存していないが(あっても幼木である)、東海道筋では池鯉鮒・岡崎間の並木八丁、御油の松並木や舞阪の松並木など、各地に残っている。

○一里塚も山陽道筋より、大規模で塚そのものやその上の木が残っている保存状態の良いものが多い。野村一里塚、和田一里塚や来迎寺一里塚、大平一里塚、木原一里塚などである。

○石畳の道も菊川坂・金谷坂・鈴鹿峠などに復元されたりして残る。

○難所の峠や坂としては、鈴鹿峠、庄野の杖衝坂、土山宿のかにが坂、白須賀宿の潮見坂などがある。

○古代・中世・近世の道が残る場所がある。宇津の谷峠などである。

○薩埵峠や白須賀宿など富士山を見る景勝の地が特記されている。

○常夜燈も横田渡しなどに大規模な物が残る。

○道標も草津の追分や日永の道標など、大規模な物が残る。

○鞠子宿の丁字屋、府中宿の石部屋、江尻宿の追分羊羹などの食に関する街道名物の店が現存する。

注および参考文献

注1) 児玉幸多(1960) : 『宿駅』至文堂、p. 21ならびに太梅島一男氏所蔵の慶長6年の「蒲原宿宛伝馬朱印状」、本田隆成(2007) : 『歴史の旅 東海道を歩く』吉川弘文館、pp. 8-9所収。

注2) 丸山雍成(2007) : 九州の街道と宿駅、アクロス福岡文化誌編纂委員会 : 『街道と宿場町』海鳥社、p. 13 所収

注3) 遠藤元男 : 東海道名産譜、高橋洋一編集(1977) : 『太陽コレクション「地図」第1号「江戸・東海道」』平凡社、p. 144所収。

注4) 丸山雍成ほか(2003) : 『日本交通史辞典』吉川弘文館、p. 601

注5) ①滋賀県教育委員会(1998) : 『中近世古道調査報告書3 東海道(二)』、並びに、滋賀県教育委員会(1999) : 『中近世古道調査報告書3 東海道(一)』

②三重県教育委員会(1987) : 『歴史の道調査報告書 東海道 七里ノ渡しから鈴鹿峠』

③愛知県教育委員会文化財課編(1989) : 『愛知県歴史の道調査報告書Ⅰー東海道ー』愛知県教育委員会

④静岡県教育委員会文化課編(1994) : 『静岡県歴史の道 東海道』、静岡県教育委員会

注6) ①本田隆成(2007) : 『歴史の旅 東海道を歩く』吉川弘文館。②渡辺和敏(2000) : 『東海道の宿場と交通』静岡新聞社。③草津市立街道文化情報センター編(1996) : 『宿場と街道・草津』草津市(東海道中唯一、本陣の建物が現存する草津宿の景観について記述される)。

注7) ①遠近道印作・菱川師宣画(1690) : 『東海道分間絵図』国立国会図書館デジタルコレクション

②歌川広重(1833-1834) : 『東海道五十三次』宝永堂版(デジタル画像で参照可能である)

③秋里籬島編(1797) : 『東海道名所図会』(明治43年、吉川弘文館、葵文会翻刻葵文庫)国立国会図書館デジタルコレクション

注8) ①高橋洋一編集(1977) : 『太陽コレクション「地図」第1号「江戸・東海道」』平凡社。(本書は、現代東海道地図の上部に、東海道分間絵図が示されており有効である)

②児玉幸多監修(1999) : 『東海道五十三次を歩く』²小田原〜箱根〜府中(駿府)』講談社

③児玉幸多監修(1999) : 『東海道五十三次を歩く』³丸子〜新居』講談社

④児玉幸多監修(1999) : 『東海道五十三次を歩く』⁴白須賀〜桑名』講談社

⑤児玉幸多監修(1999) : 『東海道五十三次を歩く』⁵四日市〜三条大橋』講談社

注9) 駒沢大学近世交通史研究会編(1979) : 『近世交通史料一 五駅便覧』駒沢大学文学部箭内研究室近世交通史研究会

注10) 鈴木晋一(1991) : 『東海道たべもの五十三次』平凡社、p. 183

注11) 前掲10) p. 172

注12) 前掲10) p. 154

注13) 前掲8) ④p. 66

注14) 前掲10) p. 134

注15) 前掲8) ④p. 12

注16) 前掲6) ①p. 139

注17) 前掲8) ③p. 86

注18) 前掲8) ③p. 74

注19) 前掲6) ①p. 120

注20) 前掲10) p. 98

注21) 前掲10) p. 78

注22) 前掲10) p. 68

注23) 前掲10) p. 62

(2016年11月1日 受理)