

近世東海道における新宿の立地条件

Location of new post stations in the early modern Tokaido

村上晴澄

Haruto MURAKAMI

近世東海道の宿は、徳川政権の公用輸送を担う宿駅であった。それらは慶長 6（1601）年、伝馬朱印状および伝馬定書が各宿へ交付されて成立した。その後、寛永元（1624）年までに、新宿として 8 宿が立地して 53 宿となった。本稿では、GIS を使用して、宿間距離や地形など新宿の立地条件を分析した。その結果、新宿が輸送の負担軽減を目的として、宿間距離が長い区間や、山地など比高差の大きい区間に設けられたことが判明した。

キーワード：近世東海道，新宿，立地条件，GIS

Key words : the early modern Tokaido, new post stations, location, GIS

I はじめに

1 本研究の目的

近世の東海道は、徳川家康の伝馬朱印状と、代官であった伊奈忠次・彦坂元正・大久保長安による伝馬定書が各宿宛てに交付されたことで成立した¹⁾。それは慶長 6（1601）年正月のことであり、慶長 7（1602）年から寛永元（1624）年にかけて、8ヶ所の新宿²⁾が設けられた結果、東海道五十三次が形成された（図 1）。

近世において、東海道など主要な街道の宿は、江戸幕府の公用輸送を担った宿駅であった。朱印状によって輸送した分は無償であり、その代わりに宿側は税が減免されていたが、大きな負担となっていた。寛永年間以降は、宿に本陣などが整備されて、参勤交代を行った大名などの宿泊・休息地としても機能した。庶民の宿泊や、商人の荷物の輸送などは収入となったが、どの宿も財政は厳しかったことが知られている。さらに、長い宿間距離や比高差の大きい区間では、輸送に携わる人夫と伝馬の負担を軽減することも課題であったと考えられる。そこで、本稿の目的は、新宿が設けられた交通上の立地条件を明らかにすることである。

東海道の経路に着目すると、大規模な河川の中～下流域に形成された平野と、険峻な山道が繰り返すことが地勢面での特徴であった（図 1）。江戸と京都を太平洋側で結ぶため、関東山地や富士山周辺、身延山地や赤石山脈、美濃三河高原といった山々の南側に迂回し、鈴鹿山脈は最も標高の低い鈴鹿峠を越えた。これらの山脈からは、春季になると大量の雪解け水が発生す

るため、河川下流部では増水して川止めに遭いやすかった。

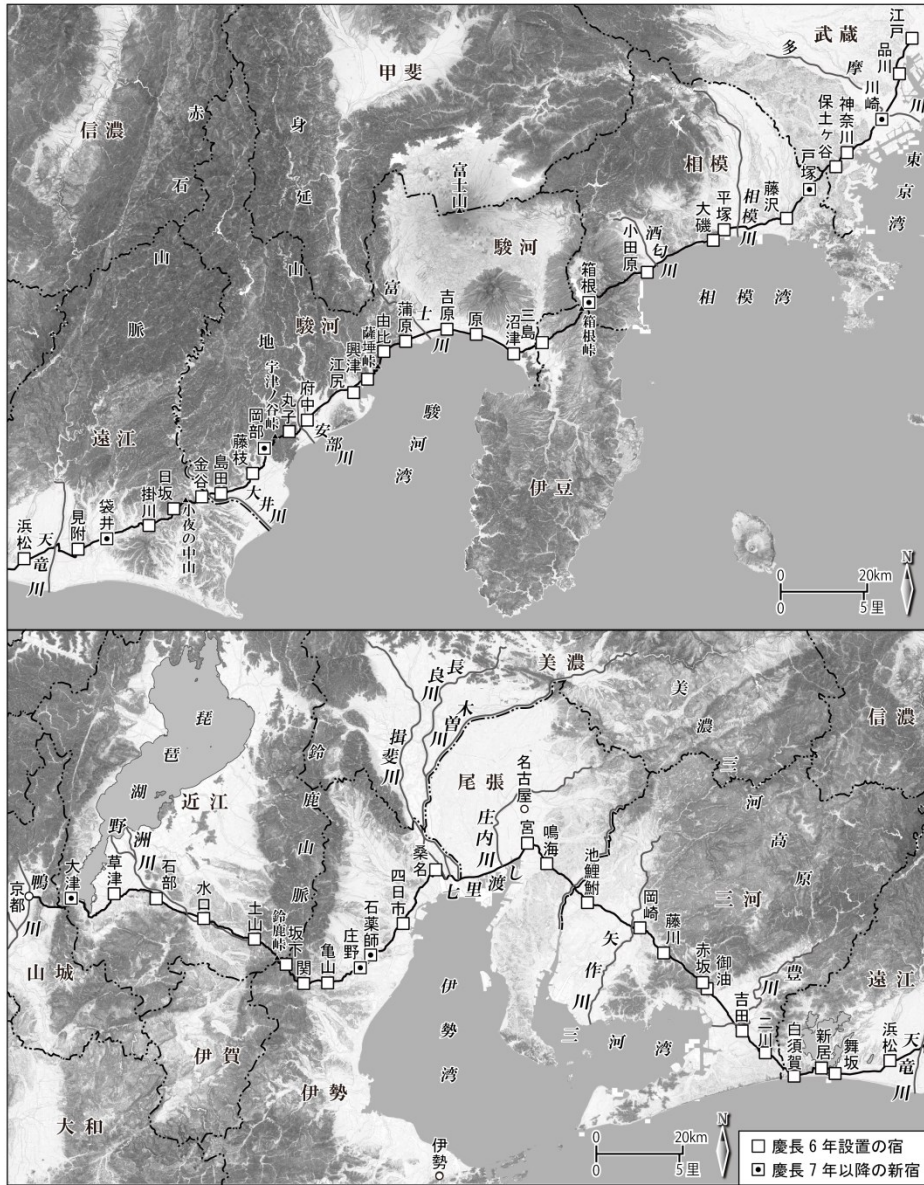


図1 近世東海道の経路と宿の設置時期

注) 平野部を中心に、主要河川の一部を灰色で表示している。

基図：国土地理院タイルレイヤ「傾斜量図」をQGIS3.18で表示。

また、東海道を取り込む形で造られた近世の城下町は、平野部を流れる大規模な河川の中～下流域で河道の近くに立地することが特徴である。「東海道五十三次」などの浮世絵でも、峠や河川を描いたものが多く、名所となった一方で、移動する際の難所であった。

街道と地形に着目した研究では、鈴鹿山脈を越える峠道の標高断面図を比較し、東海道の鈴鹿峠の標高が最も低く容易に通行できることが明らかにされた（高橋 2001）。また、地形判読が難しい平野部の街道に関して、GIS の標高データを使用した分析により、関東平野の中山道は、大宮台地などの台地上を通っていることが判明している（熊原 2010）。東海道蒲原宿が中世末期に蒲原城の城下居館と城下町であり、廃城となった後も町が近世の宿に継承されたこと、近世中期の津波による被災後は、元の都市構造を基本的に継承して移転したことが、地割や絵図などにに基づき明らかにされた（伊藤 2007）。このように、近世東海道の宿は、中世から継承された例も多いが、町の構造や性格は変化してきた場合も多いと考えられる。

街道の移動に関して、中世文書の「路次不自由」という記述が、大雨で河川を渡ることができない場合や、降雪により峠を越えられない場合など、交通が遮断された状況を示すことを明らかにされた（齋藤 2010）。鎌倉時代の東海道では、川を道として利用したことや、急崖の下を通っていた東海道の薩埵峠で、干潮の時間に急いで通行したことなど、紀行文に基づき移動の実態が判明した（榎原 2008）。また、交通路には、流通・軍事・信仰の道という役割が存在し、峠はその境界を成していたと考えられている（服部 2007）。

以上のように、街道の経路や宿の立地は、地形に大きく左右されていたといえる。慶長 6 年に宿として指定されたところは、中世に遡る政治や交通など様々な要因があると考えられる。そこで、本稿では、慶長 7 年以降の東海道に 8ヶ所の新宿が設けられた要因に関して、輸送の負担軽減などの交通上の要因を想定し、宿間距離や地形から立地条件を分析する。

2 対象地域と時代背景

近世の東海道は、先述した通り、慶長 6 年に伝馬朱印状と伝馬定書が各宿宛に交付されて成立したように、徳川政権が支配下に置く必要のある街道であった。政治的視点で東海道の経路に着目すると、幕府が置かれた江戸から、のちに徳川家康が隠居した駿府、尾張徳川家の城下町となった名古屋の外港であった宮（熱田）を通して、京都を結んだことがわかる。そのため、徳川政権による政治・軍事拠点の城下町などを結ぶ公的な交通網といえる。

徳川政権によって、東海道の宿が設けられた慶長 6 年正月は、関ヶ原合戦から 4 か月ほど後であった。慶長 8 年に徳川家康が征夷大將軍となり、江戸に幕府を開く前のことで、大坂城には豊臣家が存在し、西国を中心に一定の影響力をもっていた。元和元（1615）年の大坂の陣で幕府方が豊臣家を滅すと、翌年の元和 2 年には、江戸幕府による支配の基本となった武家諸法度が発布された。この時期、徳川将軍は度々上洛しており、東海道はその通行路となった。徳川将軍の上洛は、寛永 11（1634）年の徳川家光の後は幕末まで途絶えた。その一方で、武家諸法度の改正によって、寛永 12 年頃から参勤交代が始まり、東海道をはじめ主要な街道の宿に本陣が整備されるなど、宿の構造が確立した。

以上の通り、東海道の新宿が設けられた慶長 7 年から寛永年間にかけては、江戸幕府の支配

が確立していった時期であった。その後、明暦5（1659）年に幕府の道中奉行が置かれた。

II 新宿の立地分析

1 新宿による宿間距離の短縮

慶長6年、東海道の成立当時は、小田原宿～箱根宿の8里をはじめ、4里を越える区間が複数存在した。慶長7年以降、宿間距離が3里以上の区間に、新宿として8宿が設けられた。その結果、宿間距離が短縮され、小田原宿～箱根宿の4里8町を最長として、おおむね4里以内となった。江戸～京都間の約126里（約492km）が53宿54区間で構成されるため、1里（36町）＝3.927kmとして宿間の平均距離を計算すると、約2.3里（約9.1km）となる。新宿の設置された区間の宿間距離は長かったが、おおむね中間地点に新宿が設置された結果、平均的な距離となった区間が多い（表1）。そのため、新宿は、宿間距離の短縮を目的に設置された可能性が浮上する。後述する通り、庄野宿は石薬師宿の補助として設けられた。

表1 新宿の設置年と宿間距離の変化

| 設置年 | | 新宿 | 新宿設置前 | | 新宿設置後 | |
|-----|------|------|-----------|-------|-----------|-------|
| 和暦 | 西暦 | | 区間 | 距離 | 区間 | 距離 |
| 慶長7 | 1602 | 岡部宿 | 丸子宿～藤枝宿 | 3里26町 | 丸子宿～岡部宿 | 2里 |
| | | | | | 岡部宿～藤枝宿 | 1里26町 |
| 慶長7 | 1602 | 大津宿 | 草津宿～京都 | 6里33町 | 草津宿～大津宿 | 3里33町 |
| | | | | | 大津宿～京都 | 3里 |
| 慶長9 | 1604 | 戸塚宿 | 保土ヶ谷宿～藤沢宿 | 4里9町 | 保土ヶ谷宿～戸塚宿 | 2里9町 |
| | | | | | 戸塚宿～藤沢宿 | 2里 |
| 元和2 | 1616 | 袋井宿 | 掛川宿～見附宿 | 3里34町 | 掛川宿～袋井宿 | 2里16町 |
| | | | | | 袋井宿～見附宿 | 1里18町 |
| 元和2 | 1616 | 石薬師宿 | 四日市宿～亀山宿 | 5里18町 | 四日市宿～石薬師宿 | 2里27町 |
| | | | | | 石薬師宿～亀山宿 | 2里27町 |
| 元和4 | 1618 | 箱根宿 | 小田原宿～三島宿 | 8里 | 小田原宿～箱根宿 | 4里8町 |
| | | | | | 箱根宿～三島宿 | 3里28町 |
| 元和9 | 1623 | 川崎宿 | 品川宿～神奈川宿 | 5里 | 品川宿～川崎宿 | 2里18町 |
| | | | | | 川崎宿～神奈川宿 | 2里18町 |
| 寛永元 | 1624 | 庄野宿 | 石薬師宿～亀山宿 | 2里27町 | 石薬師宿～庄野宿 | 27町 |
| | | | | | 庄野宿～亀山宿 | 2里 |

注) 1里=36町=3.927kmである。

資料：『宿村大概帳』（児玉（2013））により筆者作成。

その一方で、小田原宿～箱根宿（4里8町）に次いで宿間距離の長かった大磯宿～小田原宿（4里）、桑名宿～四日市宿（3里8町）、見附宿～浜松宿（3里7町）³⁾などに新宿が設けられることはなかった。その理由は、いずれも河川の下流域を含む比較的平坦な地形のため、距離の割に輸送の負担が少なかったものと推定できる。

次節では、慶長7年以降に新宿が設けられた区間の宿間距離や標高断面に着目するとともに、史料からも新宿の立地条件を考察する。宿間距離や標高断面といった空間分析のため、国土地理院のGISデータである基盤地図情報（数値標高モデルDEM10mメッシュ）から、標高ラス

その一方で、慶長4年以降、川崎へ臨時に伝馬が課されていたことが明らかにされている(村上1968)。さらに、慶長5年7月から六郷大橋が架橋されており、これらの時期が同年9月の関ヶ原合戦の直前で、軍勢の移動には、渡船では輸送力不足であったものと考えられる。多摩川の橋は何度も流出して架け替えられたが、貞享5(1688)年の流出後は舟渡しとなり、当初は東岸の六郷村が運営していた。渡船料を宿の運営資金とするため、宝永6(1709)年から西岸の川崎宿が渡船を担うことになり、宿財政の安定につながった。

3 戸塚宿

戸塚宿付近の地形は、柏尾川の谷を挟んで多摩丘陵と下末吉面が存在する(貝塚・小池・遠藤ほか2000:239-248)。戸塚宿は、東海道を江戸から西へ向かうと、はじめて本格的な坂となる

多摩丘陵を越える区間に位置するため、2度の山越えとなる(図4)。

もとは、富塚村と呼ばれており、現在でも宿の南端付近に富塚八幡宮が鎮座する。天正年間から街道の輸送を担っていたといわれるが、藤沢宿にとって戸塚の駄賃稼ぎや旅人を宿泊させることが宿業務の妨害に当たると、藤沢宿から幕府に訴えられた。そこで、宿でない戸塚の駄賃稼ぎなどが、幕府によって禁止されたことを受けて、戸塚の方から正式な宿に指定するよう幕府に願い出た。

しかし、戸塚が宿としての設置を願い出ると、保土ヶ谷宿は設置を承認したが、藤沢宿は反対した。保土ヶ谷宿の承認理由は、戸塚宿の『沢辺氏蔵文書』に、「殊更ほかや(保土ヶ谷)の町人衆申様は、御伝馬道遠候る甚迷惑申候間、幸之儀に候とて納得に候」と記されている

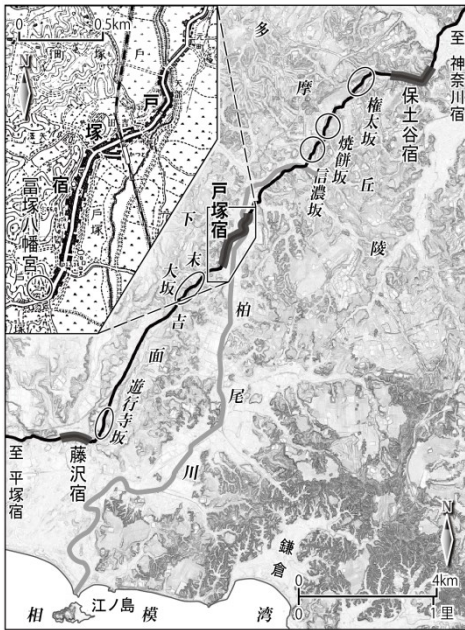


図4 戸塚宿の立地

基図:正式2万分の1地形図「戸塚」(1903年測図)および国土地理院タイルレイヤ「傾斜量図」をQGIS3.18で表示。

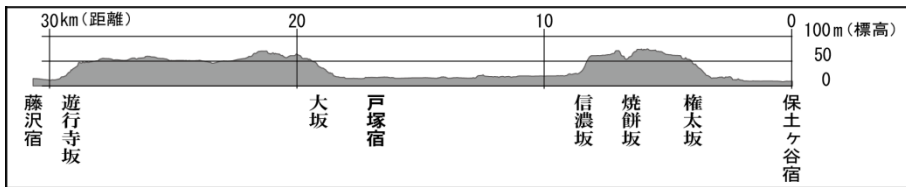


図5 戸塚宿周辺の標高断面

注) 図3と同じ。

る（神奈川県企画調査部県史編集室 1974: 124-126）。保土谷宿にとっては、藤沢宿までの御伝馬道（東海道）が遠く、伝馬負担が迷惑であり、戸塚宿の設置は幸いなことと受け入れられている。また、保土ヶ谷宿の横を流れる帷子川の舟運による利益も指摘されており（戸塚区史刊行委員会 1991: 55-73）、東海道の駄賃稼ぎの重要性が低かったと考えられる。

そこで、標高断面図（図5）をみると、保土ヶ谷宿～藤沢宿は距離が長い上に、先述した2つの丘陵を越える地形が判明し、輸送の負担が大きかったといえよう。そのため、距離と地形の双方が要因となって、戸塚宿の設置に至ったことが判明する。結果として、戸塚宿が柏尾川付近に設置され、保土ヶ谷宿側は多摩丘陵、藤沢宿側は下末吉面と、丘陵を1度越えるだけで済むようになり、輸送の負担軽減につながったと考えられる（図5）。

その一方で、藤沢宿は、駄賃稼ぎで収入の得られる一般の荷物が減少することや、宿の利益を重視して反対していた。それにもかかわらず、戸塚宿を設置することを幕府が決定した要因として、宿設置に関わった幕府代官の彦坂元正の妻が、戸塚の村役人を務めていた沢辺宗三信久の妹であったためといわれる（神奈川県県民部県史編集室 1981: 189-192）。彦坂元正のいた岡津陣屋は、戸塚宿の北西約4kmという近さであった。また、東海道の宿に本陣が置かれると、沢辺家は幕末まで戸塚宿の本陣のうち1軒としての役割を担った。

4 箱根宿

箱根宿は、小田原宿～三島宿の間で箱根山を最短経路で越える区間に位置し、東海道で最も標高の高い箱根山の芦ノ湖畔に立地した（図6）。箱根越えは、宿の設置直前の元和2年に経路が変わっている可能性もある。宿の東には、後に箱根関所が置かれた。小田原宿から三島宿まで8里もの長距離かつ標高が高く険しい地形による輸送の負担が大きいため、新宿が設けられたことが標高断面図から容易に推定できる（図7）。元和元年の大坂の陣に際して、箱根の東では平塚宿と大磯宿、西側では三島宿に、一般の通行者を滞留させたことが指摘されており、幕府優先の街道であったことが判明する（神奈川県県民部県史編集室 1974: 223-228）。滞留させた宿に城下町の小田原宿が含まれないことも、城下町の軍事的役割を考える上で重要と思われる。そして、箱根宿は、大坂の陣から3年後の元和4（1618）年に設けられたことから、大坂の陣の際に箱根越えの輸送力不足が判明した可能性も高いといえよう。Ⅲ章で述べる通り、箱根宿の設置によって宿間距離が半減したため、逆に小田原宿～三島宿間の輸送力は2倍になったと推定できる。幕府の交通網として、新宿を置いた効果があったものと考えられる。

当初、幕府は箱根権現の門前町（後の元箱根）を宿に指定する計画であったが、反対されたため、小田原宿と三島宿から住人を移住させて、門前町とは異なる場所に新宿として設けた。そのため、箱根宿は、大名領の小田原藩と幕府直轄領の三島藩の支配に二分された。また、箱根宿は山上に位置した無高の集落であり、幕府も継飛脚給米などで援助したが、東海道の宿の中でも財政が極めて厳しかったことが明らかにされている（丹治 2019: 199-247）。

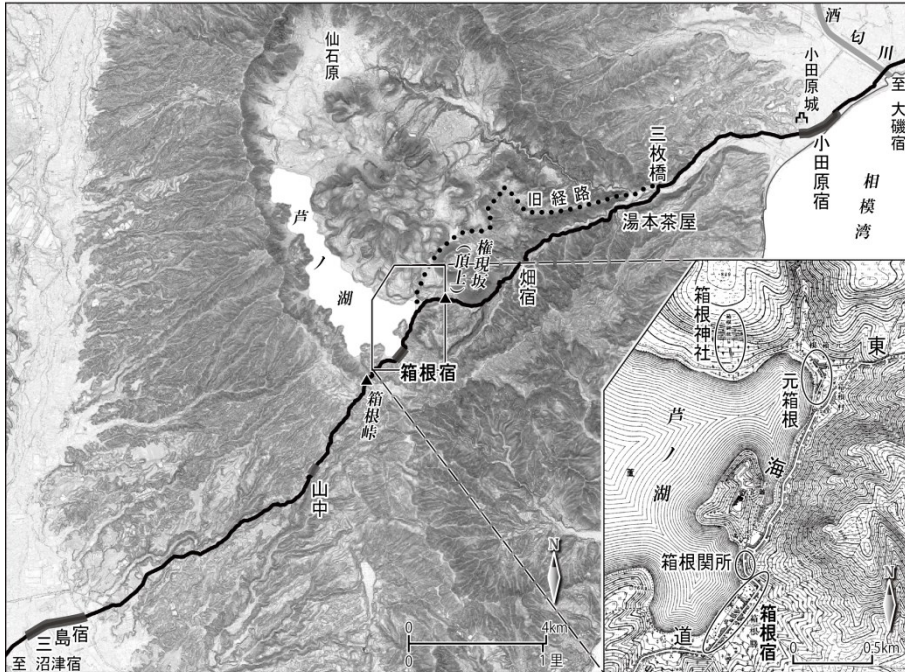


図6 箱根宿の立地

基図：正式2万分の1地形図「畑宿」「箱根驛」（各1886年測量）および国土地理院タイルレイヤ「傾斜量図」（QGIS3.18で表示）を使用。

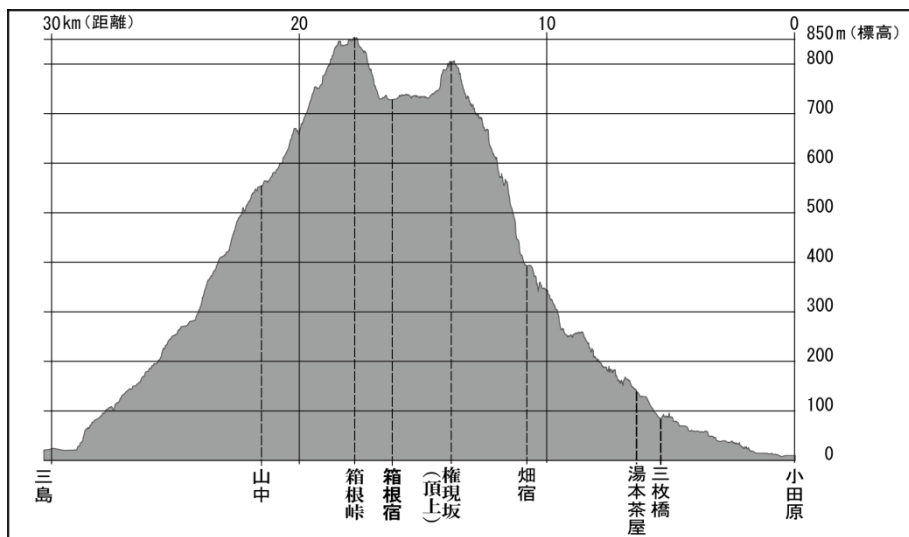


図7 箱根宿周辺の標高断面

注) 旧経路ではなく、畑宿経由で算出。畑宿は「宿」という地名であるが、宿駅ではなかった。その他は図3と同じ。

5 岡部宿

岡部宿は、宇津ノ谷峠の西側に位置する（図 8）。慶長 6 年正月の藤枝宿の伝馬定書では、藤枝宿からの継立範囲が丸子宿までとなっており、ほかの東海道宿から 1 年遅れて、慶長 7 年に設けられた。この要因に関して、慶長 5 年 2 月、豊臣秀吉近臣の大名であった横田村詮によって、旧来の岡部宿ではなく岡部新宿が伝馬宿に設定されたためと考えられている。具体的には、慶長 6 年正月時点で、徳川家康の代官は、横田村詮の権力でつくられた岡部新宿を否定することができなかった。慶長 7 年 6 月 2 日に至って、もとの岡部を再び宿に指定して、徳川政権下の宿として設置することができた（岡部町史編纂委員会 1970）。

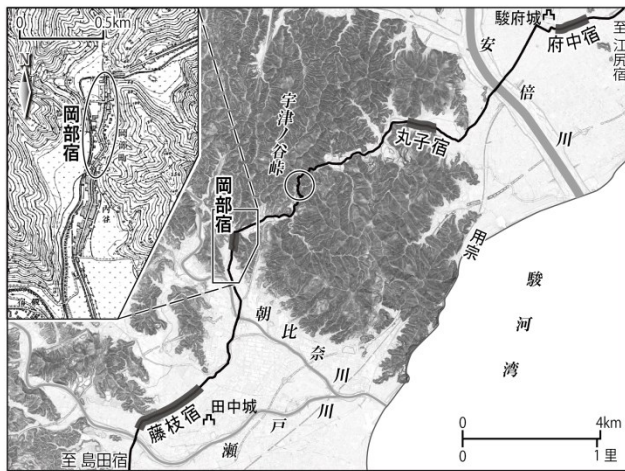


図 8 岡部宿の立地

基図：正式 2 万分の 1 地形図「藤枝町」（1889 年測図）および国土地理院タイルレイヤ「傾斜量図」を QGIS3.18 で表示。

このように、岡部宿はすでに集落が存在していただけでなく、政治的要因によって慶長 7 年に設けられたため、厳密には新宿といえない。その一方で、丸子宿～藤枝宿間は 3 里 26 町という距離だけでなく、急峻な宇津ノ谷峠を含むため宿が必要であったことが、標高断面図からも判明する（図 9）。徳川政権としても、岡部新宿を廃止した状態では不都合であったと考えられる。

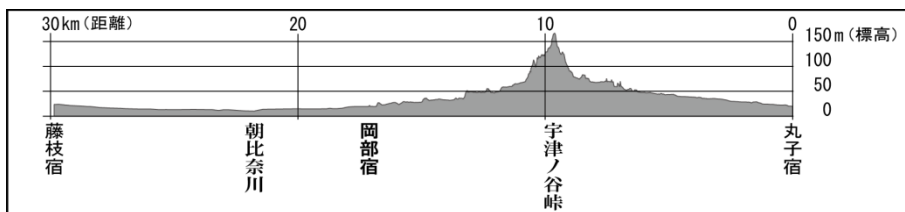


図 9 岡部宿周辺の標高断面

注) 図 3 と同じ。

6 袋井宿

袋井宿は、原野谷川沿いの平野に立地する（図 10）。西本陣に残された、袋井宿の間屋宛ての文書（『太田家文書』）によって、元和 2（1616）年 8 月 4 日に宿に指定されたことが判明する（袋井市史編纂委員会 1982: 409）。その理由として、掛川宿～見附宿の宿間距離が長い

ことで、宿設置に至ったと考えられている。さらに、江戸幕府の代官ではなく、駿河・遠江を支配していた徳川頼宣による設置であり、当時は東海道の宿すべてを幕府が管轄していなかったと解釈可能なことの重要性が指摘されている（本多 1983）。標高断面図を見ると、西隣の見付宿との間に、三ヶ野坂や久保坂といった急坂が存在する（図 11）。これらは、かつての天竜川扇状地が隆起した磐田原台地であつた（町田・松田・海津ほか 2006: 234-235）。

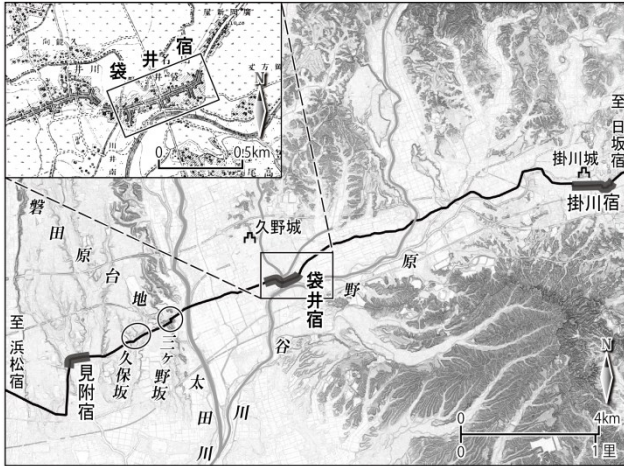


図 10 袋井宿の立地

基図：正式 2 万分の 1 地形図「大須賀村」（1890 年測図）および国土地理院タイルレイヤ「傾斜量図」を QGIS3.18 で表示。

川扇状地が隆起した磐田原台地であつた（町田・松田・海津ほか 2006: 234-235）。

その設置時期に着目すると、元和四年の箱根宿と同じく、元和元年の大坂の陣の直後に設けられたことから、幕府の輸送が目的で設置された可能性が考えられる。当時は、北方 3 km ほどに久野城が存在するなど、近世中期以降とは、袋井宿をめぐる政治情勢が異なっていた可能性も推定できる。

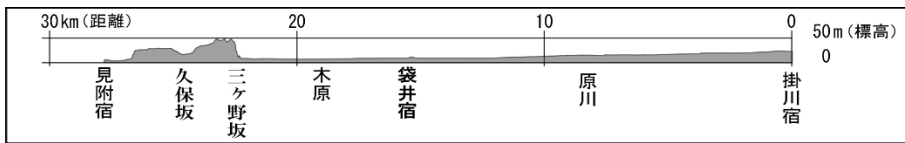


図 11 袋井宿周辺の標高断面

注) 図 3 と同じ。

7 石薬師宿・庄野宿

元和 2 (1616) 年、京都所司代によって宿駅に指定され、高富村が中心となつて、石薬師寺の近くに新宿をつくつたことが宿の名称になった。その由来となつた石薬師寺の山号は、現在でも高富山である。当時の家数は 32 軒で、上野村などを併せて 180 軒で運営したといわれる。『小澤本陣文書』に、「往古は四日市宿を亀山宿江馬継に而御座候処、此間道法五里余に而人馬共難儀仕候に付」と記されている（鈴鹿市教育委員会 1985: 617-618）。この通り、当初は四日市宿から亀山宿まで継立てしていたが、5 里 (20 km 弱) もの距離があり、人馬とも難儀していたことが判明する（図 12）。このように、長い宿間距離が要因となつて人馬とも疲弊していたことに加え、比高差の大きい河原田丘陵などの存在も、石薬師宿が設けられた要因と考えられる。四日市宿～亀山宿間の地形は、河原田丘陵や亀山宿のある亀山丘陵のように、河川浸食により形成されたため、丘陵の端は急勾配となつていることが特徴である（図 13）。

近世東海道における新宿の立地条件（村上晴澄）

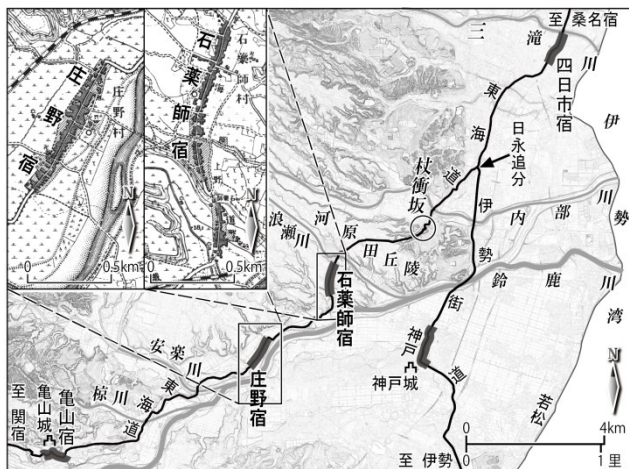


図12 石薬師宿・庄野宿の立地

基図：正式2万分の1地形図「神戸町」（1889年測図）および国土地理院タイルレイヤ「傾斜量図」をQGIS3.18で表示。

石薬師宿は、耕地の少ない丘陵上に立地する小規模な村落であり、石高も小さく運営上の負担が大きかった。そこで、寛永元（1624）年には、庄野宿が設置されることになった。しかし、庄野宿も小規模な集落であった。その上、東海道と伊勢街道はともに伊勢へ向かう参宮者で賑わったが、石薬師宿と庄野宿が存在する区間は参宮者が通行せず、収入が少なかった。

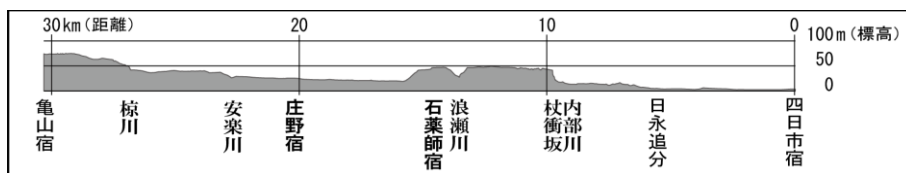


図13 石薬師宿・庄野宿周辺の標高断面

注）図3と同じ。

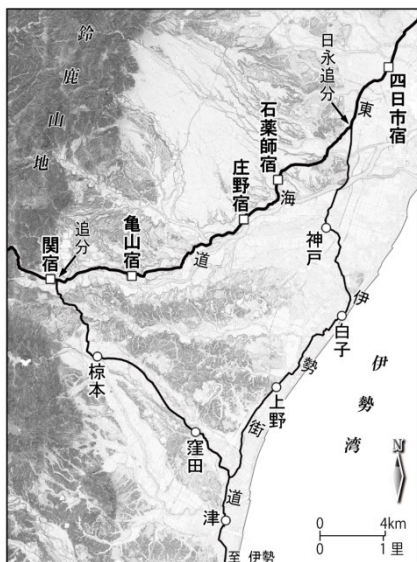


図14 北勢の東海道と伊勢街道

基図：国土地理院タイルレイヤ「傾斜量図」をQGIS3.18で表示。

四日市宿以東の東海道から伊勢へ向かう場合、日永追分で伊勢街道に入り神戸などを経て南下した。関宿以西の東海道からの場合は、関宿の東の追分から棕本などを経て伊勢街道と合流した⁴⁾。すなわち、東西いずれからの場合も、東海道から伊勢街道へ向かう場合は、石薬師宿・庄野宿・龜山宿は通らないことが地図を見ると判明する（図14）。近世中期の嘆願書でも、大名の利用に加えて旅人の利用も少ないことに言及されている（鈴鹿市教育委員会 1983: 500-518）。この点からも、東海道が江戸～京都間の政治的要素の強い城下町などを結ぶ幕府の交通網のため、旅人の需要と関係なく宿が設けられたと考えられる。箱根宿と同年、大坂の陣の直後に設けられたことも、政治・軍事的視点から重要である。

8 大津宿

大津宿は、琵琶湖の南かつ近江盆地の南の出入口といえる立地である（図15）。関ヶ原合戦の前哨戦といえる大津城合戦で市街地が焼失したことで、慶長7年に入って町が復興してから宿に指定されたものと一般に理解されている。地形をみると、京都との間に逢坂と日ノ岡の2つの山越えを含む地形であり、大津宿は東海道交通に必須の存在で、廃止できなかつたと考えられる（図16）。

しかし、関ヶ原合戦後、大津城は廃城となった。そして、大津の東方に位置する膳所に、東海道を城下町の街路とする膳所城がつくられたが宿は設けられず、大津宿が存続した。一般には、逢坂から東海道を下った場所に立地し、関ヶ原合戦の直前に攻められた大津城よりも、琵琶

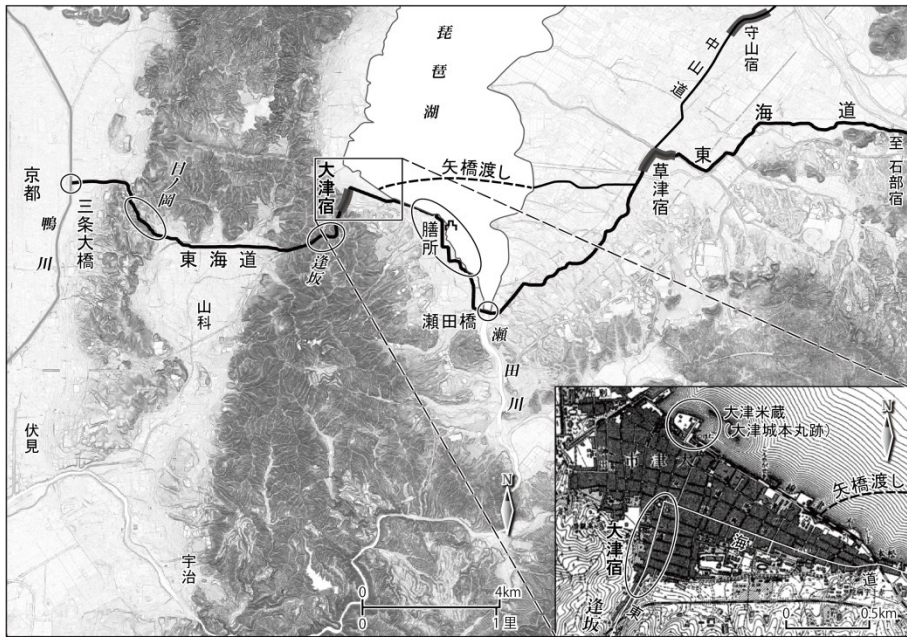


図15 大津宿の立地

基図：正式2万分の1地形図「大津」（1909年測図）および国土地理院タイルレイヤ「傾斜量図」をQGIS3.18で表示。

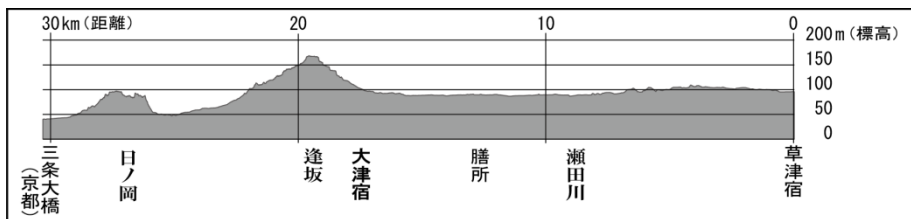


図16 大津宿周辺の標高断面

注) 図3と同じ。

近世東海道における新宿の立地条件（村上晴澄）

琵琶湖と東海道を押えられる膳所に、徳川家康が城郭を築いたものと考えられている。しかし、大津は東海道が通るだけでなく、琵琶湖の南端の湊のため経済上重要な拠点となっていたことから、限られた土地を活用するために、軍事上も好立地の膳所に城郭が移されたという考えも示されている（鎌田 1980）。大津城跡には、江戸幕府の代官所や米蔵が置かれた。さらに、百艘船と呼ばれる幕府の公用輸送を担った琵琶湖の船持ち集団や、京都まで米を輸送した牛車の拠点であった。以上、幕府の輸送拠点としての宿は、大津に設ける必要があったといえよう。近世の街道では、車の使用が原則として禁止されたが、この牛車は例外として認められていた。大津宿から京都に至る東海道の逢坂や日ノ岡などの峠には、牛車のために石畳が整備された。牛車の轍が残る石は、現在では車石と呼ばれており、大津市内で多数保存されている。

Ⅲ 分析結果と今後の課題

1 新宿の立地条件

本稿では、近世の東海道における慶長 7 年以降の新宿の立地条件に着目した。関ヶ原合戦の翌年の慶長 6 年に、徳川家康の代官らによって東海道の宿が設置されたが、それらは中世以来の宿などであったと推定できる。そこで、Ⅱ章で述べた通り、慶長 7 年から寛永元年にかけて設置された新宿に関して、宿間距離や地形との関連性を分析した。その結果、宿間隔の長い区間に輸送負担の軽減を目的として新宿が設けられたこと、江戸～京都間の宿間距離が最大 4 里程度の東海道五十三次が完成したことが明らかとなった。

新宿の立地条件は、宿間距離だけでなく、地形にも要因があると考えられ、地図や標高断面図に基づき分析した。そこで、基盤地図情報の標高メッシュデータや QGIS を使って東海道の標高断面図を作成すると、比高差の大きい山地を越える区間に新宿が設けられたことが判明した。その場所は、箱根宿のように、標高の高い山地のみならず、戸塚宿や石薬師宿のように、比較的標高の低い山地である丘陵を越える区間にも設置された。Ⅱ章で取り上げた戸塚宿や石薬師宿などの史料から、宿間距離の長さに加えて、丘陵の急峻な地形による輸送の負担も新宿設置の要因となったことが裏付けられた。丘陵地形と新宿の立地条件との関係は、GIS によって標高断面図を作成して得られた結果である。地形図による分析では、標高の低い丘陵の抽出は難しかったと考えられ、GIS が街道の標高断面や新宿の立地分析に有用であるといえる。

しかし、慶長 7 年の岡部宿と大津宿は、政治的要因によって設置が遅れた。すでに中世末期には宿の機能を果たしていたことから、厳密には近世の新宿ではない。その一方で、峠を含む宿間距離の長い区間に位置するなど、交通上の立地条件から宿が必要であった。また、新宿の設置に関して、自ら要望した例は、以前から街道の輸送や旅人の宿泊を行っていたことから、慶長 9 年に設置された戸塚宿のみであった。そして、大坂の陣が、軍勢の移動に街道が果たした機能を検証する機会になった可能性が指摘されている（神奈川県県民部県史編集室 1981: 223-228）。元和 2 年以降の 5 宿は、幕府など街道支配者の要請によって、交通上の要因で設置

されたことを本稿でも述べたが、大坂の陣の翌年以降という時期からも、幕府の政治・軍事目的の東海道交通網を強化する目的が考えられる。

宿としての設置に際しては、箱根権現の門前町のように、東海道の宿に取り立てられることを拒否した例もあった。従って、宿の設置は幕府の要請という政治的要因が強く関与したが、幕府側が住人側の拒否に応じるなど、一方的な決定ではなかったこともわかる。しかし、小田原宿と三島宿から住人を移住させて箱根宿が成立したことは、幕府として交通上の要因から、箱根に新宿を置く必要があったと考えられた。

2 時代背景と新宿設置による輸送効率の向上

箱根に関して、鎌倉時代には近世の箱根宿よりやや西方に芦川宿が存在したが、中世末期の戦国時代になると、箱根峠は北条領の西の境界を形成し、東海道交通は制限されて、芦川宿は衰退したと推定できる。その後、上方の豊臣政権による小田原征伐によって北条氏が敗北した結果、東海道全域が豊臣政権下に組み込まれた。やがて江戸を拠点とした徳川政権が形成されると、江戸～京都間の東海道交通網が機能した。今度は、徳川政権が大坂の陣で西方へと移動した際、箱根山を越える輸送力の不足から、再び宿の必要性が生じたものと考えられる。

そこで、箱根宿の設置を事例に、宿間の距離と往復時間から、新宿設置による輸送効率の向上に関する分析を行う。小田原から箱根までは、鷹巣山経由の尾根道から、南側の畑宿などを通る谷道（図6）に変更された時期が定かでないが、後方で分析する。

小田原宿～三島宿の8里という距離は、東海道で最も長かった。旅日記に基づく研究（谷釜2012）では、近世の男性旅人の平均移動距離が1日あたり30km台と算出されていることから、小田原宿～三島宿は片道1日、往復に2日要する行程であったと考えられる（図17）。荷物を輸送する伝馬や人足役を負担する宿にとって、拠点とする宿に日帰りできることのできない距離では、早朝に出発しても、目的地に午後に到着して、翌朝まで滞留する1泊2日での往復となる。そのため、費用が増加し、万一の事故・事件の際に手間も増えることが想定できる。

そこで、おおよそ中間地点の箱根宿を設けると、小田原宿～箱根宿と箱根宿～三島宿は約4里ずつになり、1日で往復できた。箱根宿に逗留するのであれば、午後に出発する行程も可能となった（図17）。このように、箱根宿が設けられて往復時間が半減すると、輸送効率が2倍になり、同じ数の人馬で2倍の輸送力を確保できるため、1宿あたりの負担軽減につながると推定できる。

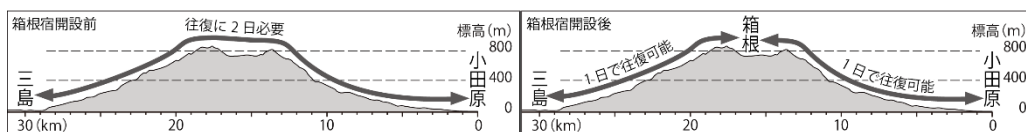


図17 箱根宿の設置による街道交通の変化

当然、小田原宿～三島宿間は、箱根峠を越える急勾配が連続するため、平坦な区間と単純に比較できない大きな負担であったことが容易に推定できる。大坂の陣で箱根越えの輸送力が不足したことで、軍道としての機能を高めるために、大坂の陣から3年後の元和4年に箱根宿を設置するきっかけとなった可能性が推定できる。実際には、箱根宿の負担能力が小さく、幕府の御状箱と御用物以外は、通常は小田原宿～三島宿間を継ぎ通したとされる（児玉 1986: 8-9）。

本稿では、近世の東海道における慶長6年の宿駅制定以降の新宿の立地条件を明らかにした。そこで、支配者である徳川政権の政治・軍道的街道として、東海道五十三次として完成したと考えられた。8ヶ所の新宿について、慶長7・8年に設けられた戸塚宿・岡部宿・大津宿以外は、元和元年の大坂の陣以降であった。軍動としての機能を考慮して、宿間距離の長い区間に宿が新設されて、53次が完成したものと考えることが可能である。大坂の陣では、岡崎～名古屋間の岡崎街道のような東海道の支線相当の道に宿や御殿を置いた例もある。また、慶長10年代には、三河東部の吉田～御油間に小坂井宿が設けられていた可能性が指摘されている（本多 2007: 155）。このように、近世初期の東海道では、支線の利用や短期間のみ宿として機能した集落の有無に関しても、明らかにする必要があるといえる。当時は宿の業務を補助する加宿や助郷が本格的に機能する前であり、新宿の設置によって輸送負担の軽減や輸送力向上が図られたと推定できる。

しかし、東海道は、古代・中世から何度も変遷してきた上、特に鎌倉時代から史料上に地名が現れる宿が多い。とりわけ中世末期の東海道をめぐる事件に目を向けると、豊臣政権による天正18年の小田原征伐や関東仕置なども、東海道の整備に大きな影響を与えたと推定できる。また、近世の東海道沿いに立地した政治・軍事的要素の強い城下町は、基本的に豊臣政権時代から継承されたものであった。そのため、近世東海道の経路や宿の立地に関して、中世末期に遡る必要性に加え、海沿いの湊や山間の集落など地形上の立地条件に着目することも、今後の研究課題といえる。

（京都大学大学院人間・環境学研究科 院生）

【付記】本稿は、2022年5月15日第48回交通史学会大会（オンライン開催）において発表した内容の一部である。貴重なご意見をいただいた皆様にお礼申し上げます。

【注】

- 1) 慶長6年の伝馬朱印状・伝馬定書は現存しない宿もある。ただし、伝馬定書には継送り先となる宿の名が書かれているため、その宿に資料が現存していなくても、存在を確認できることが多い。一般的に、本稿で扱った8ヶ所の新宿以外が、慶長6年から存在していたと考えられている。
- 2) 本稿では、近世東海道の形成期として、慶長6年の伝馬朱印状・伝馬定書の発給を重視した。そのため、中世から宿として存在していた場合も、徳川政権の宿駅に指定された年次が慶長7年以降であれば、新宿として扱った。

- 3) 寛文元（1661）年の経路変更で、さらに1里延びた。
- 4) 近代以降は伊勢別街道と呼ばれている。

【文献】

- 伊藤裕久 2007. 宿・根小屋について—中世における宿の空間構成—. 静岡市教育委員会『蒲原城跡総合調査報告書』静岡市教育委員会.
- 榎原雅治 2008. 『中世の東海道をゆく』中央公論新社.
- 貝塚爽平・小池一之・遠藤邦彦・山崎晴雄・鈴木毅彦編 2000. 『関東・伊豆小笠原』東京大学出版会.
- 岡部町史編纂委員会 1970. 『岡部町史』岡部町.
- 神奈川県県民部県史編集室編 1981. 『神奈川県史 通史編2（近世1）』神奈川県.
- 神奈川県県民部県史編集室編 1974. 『神奈川県史 資料編9（近世6）本編』神奈川県.
- 鎌田道隆 1980. 膳所領の成立. 『新修 大津市史 3 近世前期』大津市, 305-308.
- 熊原康博 2010. 平野地域における歴史的街道沿いの地形条件. E-journalGEO5(1), 15-34.
- 児玉幸多（校訂）2013. 『近世交通史料集 オンデマンド版 4 東海道宿村大概帳』吉川弘文館.
- 児玉幸多 1986. 『宿場と街道—五街道入門—』東京美術.
- 齋藤慎一 2010. 『中世を道から読む』講談社.
- 鈴鹿市教育委員会編 1983. 『鈴鹿市史 第2巻』鈴鹿市.
- 鈴鹿市教育委員会編 1985. 『鈴鹿市史 第4巻（史料編1）』鈴鹿市.
- 高橋美久二 2001. 歴史地理学的に見た八風街道. 滋賀県教育委員会編『八風街道 中近世古道調査報告 4』滋賀県教育委員会, 8-15.
- 谷釜尋徳 2012. 近世庶民の伊勢参宮の旅にみる歩行距離の実際～旅の全行程の検討～. 東洋学 56(1), 59-75.
- 丹治健蔵 2019. 『東海道箱根関所と箱根宿』岩田書院.
- 戸塚区史刊行委員会編 1991. 『戸塚区史』横浜市戸塚区.
- 服部英雄 2007. 『峠の歴史学 古道をたずねて』朝日新聞社.
- 袋井市史編纂委員会編 1982. 『袋井市史 史料編 2（近世）』袋井市.
- 本多隆成 1983. 第四編 近世の袋井. 『袋井市史 通史編』袋井市史編纂委員会, 601-610.
- 本多隆成 2007. 『東海道を歩く』吉川弘文館.
- 町田 洋・松田時彦・海津正倫・小泉武栄編 2006. 『中部』東京大学出版会.
- 村上 直 1968. 第一編第三章 近世の川崎. 川崎市編『川崎市史』川崎市, 105-124.