

東山道が果たした役割と地方の地域社会発展に及ぼした影響について(その3)

足利工業大学 正会員 福島 二郎
足利工業大学 正会員 西片 守

On the Tosendo, about the Functional parts and Influences
with a Development of a Social-Community (Part III)

By Jiro FUKUSHIMA and Mamoru NISHIKATA

(概 要)

本研究は、京畿と東国とを結ぶ幹線道路であった東山道を取りあげ、古代から近世を通じて、どのような役割を果たしてきたかを時代毎に明らかにすると共に、それに伴って、地方の地域社会発展にどのような影響を及ぼしたかを、東山道の経路に位置した栃木県足利市を例として考察したものである。

今回はその第3報(終報)として江戸時代を取りあげたが、この時代は、江戸に幕府が開かれたことにより江戸を中心に交通網が再編され、東山道は、その中ほどを踏襲した中山道として京畿と江戸を結ぶ幹線道路となったのである。本稿では、この中山道の機能を①参勤交代による30家大名の通行路、②日光例幣使の往路、③公的荷物の運搬路として各々詳述すると共に、当時の足利について述べた。

又、本研究の終報として、古代から近世までの東山道の機能と足利の発展のあらましについての総括を行った。

〔近世・道路・地域開発〕

1. はしがき

我が国の古代から近世に至る歴史は、畿内を中心とした古代の皇族や公家勢力、さらに鎌倉幕府から江戸幕府に至る武家政権にみられるように、その時代その時代における為政者による統一国家建設の歴史である。このような統一国家・政権を維持するためには、幅広い情報網とより迅速な通信網が必要であり、そのことが道路網整備を促す大きな契機になったものと思われる。同時に道路は経済面からも重要な施設であり、又文化や技術の伝播・交流という機能をも有しており、沿道の地域社会発展にも大きな影響を及ぼした。

本研究ではこのような前提を踏まえ、古代から江戸時代を通じて京畿と東国を結ぶ幹線道路であった東山道を取りあげ、東山道の果たした機能を時代毎に明らかにすると共に、地方の地域社会発展に及ぼした影響を、東山道の経路に位置した栃木県足利市を例として考察しようとするものである。

第1報では大化改新～平安時代を取りあげ、東山道の機能を征夷・調席輸送・仏教普及の3項目に分けて述べると共に、当時の足利の開発の状況について考察を行った。続く第2報では鎌倉～室町時代を取りあげ、調席輸送路として使われてきた東山道が、中央諸都市の発達と地方の領主層・庶民層の成長に伴う地方産業の勃興により、商品輸送路としての機能を有したこと、又足利は、鎌倉時代においては幕府御家人足利氏の本領として、さらに室町時代には將軍家の御料所として、足利氏歴代の管理のもとに開発が進められてきたことを述べた。今回は第3報として、江戸時代における交通の概要と、東山道の中ほどを踏襲した中山道の機能、さらに当時の足利の状況について述べると共に、本研究の終報としての総括を行った。

2. 江戸時代の交通の概要

徳川家康は、1590（天正18）年の小田原落城後関東に入部し、1600（慶長5）年の関ヶ原の役に勝って政権を掌握し、1603（慶長8）年に江戸幕府を開設した。まず幕府は、諸大名の改易・転封を行い、関東・中部・近畿地方に徳川一門・譜代大名を配置して支配領国を形成すると共に、政権を維持し支配を貫徹するため、江戸を中心とした交通網の整備に着手した。図-1は江戸時代における主要街道であるが、そのうち1659（万治2）年に設置された道中奉行の支配下に置かれたのは、東海道（品川・大津間53宿）、中山道（板橋・守山間67宿）、日光道中（千住・鉢石間21宿）、甲州道中（内藤新宿・上諏訪間44宿）、奥州道中（白沢・白河間10宿）の五街道と、その付属街道である水戸佐倉道、佐屋路、美濃路、日光御成道、壬生通り、1764（明和元）年からは日光例幣使街道、本坂通りも道中奉行の管轄下に置かれ、それ以外の街道は脇往還（又は脇街道）と呼ばれ、勘定奉行の支配下に置かれた。東海道は前代の東海道・鎌倉街道を、中山道は東山道の中ほどをほぼ踏襲し、江戸中心に再編成されたものである。

次に五街道の宿駅制については、開幕以前の1601（慶長6）年、東海道諸宿に対して伝馬掟朱印状が発行されると同時に伝馬定書が下され、各宿に伝馬36疋を常備することが義務付けられ、さらに翌年には、中山道・奥州道中にも伝馬制が実施されている。その後伝馬の疋数は、1640（寛永17）年に東海道各宿100疋、中山道各宿50疋、1661（寛文元）年には中山道25疋に半減、等々たびたび変更されている。宿駅の機能は、幕府公用の伝馬・休泊が主たる目的であったが、1615（元和元）年に発布された武家諸法度、さらに1635（寛永12）年の武家諸法度の改訂による参勤交代制の確立により、全国諸大名が五街道を通行路として江戸と領国を年々往復したため宿駅機能も充実し、又、参勤交代の諸大名や幕府役人が利用した本陣・脇本陣以外にも、一般庶民の経済的向上に伴う社寺参詣や行商人・文人墨客等を供する旅籠屋も発達し、交通量の増大に伴って宿場としての形態も整っていった。

又、農業生産力の発展に伴って江戸・大坂・京都を中心とする中央市場が形成されたが、五街道の宿駅制度はあくまで公的旅行者・公的物資の輸送が主であったため、このような私の商品流通の発達を促したのは水上交通であった。特に17世紀後半には、在郷商人の成長に伴い地方市場が形成され、地方市場と江戸・大坂・京都の中央市場とを結ぶ海運や内陸河川交通網が形成され、従来の年貢米のみならず、広く一般の商品の輸送をも担ったのである。

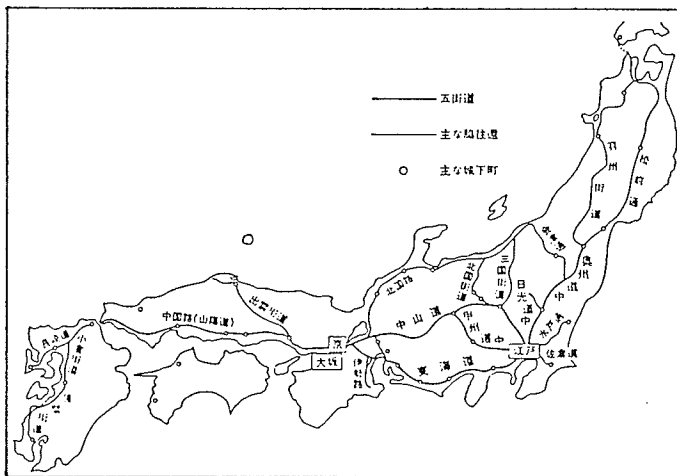


図-1 江戸時代の主要街道
（永原慶二・山口啓二編 「講座・日本技術の社会史
第8巻 交通・運輸」から転載）

しかし、舟運に恵まれない内陸山岳地域での商品の輸送や河岸までの輸送は陸路に頼らなければならず、特に信州各地と江戸を結ぶ甲州道中・中山道には中馬と呼ばれる私的な陸上運輸業者もあらわれ、宿場問屋の利権を侵し、各所で荷物の争奪や賃金をめぐってしばしば訴訟を引き起こしたが、1764（明和元）年の幕府の再度の裁許により、中馬による商人荷物の輸送が慣行化していったのである。

（海運については、この時代の流通に多大な貢献があったのであるが、本研究は内陸交通に主眼を置いているため、ここでは特に取り扱わないこととした。）

3. 中山道の機能

(1) 参勤交代による諸大名の通行

参勤交代とは、徳川幕府が全国の諸大名に対して、一定の期間江戸に参勤させた制度であり、これは諸大名を統制し幕府の中央集権を強化する上で有効な政策であった。この制度が確立されたのは、前述のとおり1615（元和元）年の武家諸法度により江戸参勤の大名の供数が定められたのをはじめとして、次いで1635（寛永12）年の武家諸法度の改正の第2条において参勤の時期等が規定され、制度としての確立をみたのである。1615年制定の武家諸法度に定められた江戸参勤の大名の供数の規定は、

百万石以下二拾万石以上不可過二十騎、十萬石以下可為其相応

であり、100万石以下20万石以上の大名は20騎を超えてはならず、さらに、10万石以下の大名はその分に応ずるように定められている。次いで1635年の武家諸法度の改正では諸大名の江戸参勤の時期が規定され、その内容は、譜代大名の交替期が6月か8月、そのうち関東の譜代大名は江戸と国許を半年交替とし、又、外様大名は東西に分けて毎年4月を交替期として、1年は江戸に詰め、次の1年は国許に在住するというものであった。参勤交代制による諸大名の江戸と国許との往来は五街道を通行路としており、又、その行列は、初めは軍旅としての意味合いだったものが、定着し恒例化するに伴い諸大名の威勢を示す行進に変わり年々華美になり、幕府は1721（享保6）年、供の人数を、20万石以上の大名－馬上15騎・足軽120～130人・中間人足250～300人、10万石以上－馬上10騎・足軽80人・中間人足140～150人、5万石－馬上7騎・足軽60人・中間人足100人、1万石－馬上3～4騎・足軽20人・中間人足30人に制限している。

又、参勤交代による諸大名の通行はその道すじが決められており、1821（文政4）年調べによると、東海道を通行すべき大名146家、中山道を通行すべき大名30家、日光道中4家、奥州道中37家、甲州道中3家、付属街道である水戸道中23家であったとされている。このうち、中山道を通行すべき大名30家は表－1に示すとおりである。

領主	藩地	所領高
松平加賀守	加州金澤	102万2700石
松平輝正大弼	上州矢田	1万0000石
松平淡路守	越中富山	10万0000石
牧野備前守	越後長岡	7万4000石
松平備後守	加州大聖寺	10万0000石
堀原遠江守	越後高岡	15万0000石
眞田輝正大弼	信州松代	10万0000石
松平下總守	武州忍	10万0000石
松平丹波守	信州松本	6万0000石
松平伊賀守	信州上田	5万0000石
溝口伯爵守	越後新發田	5万0000石
土岐山城守	上州沼田	3万5000石
永井肥前守	濃州加納	3万2000石
板倉百助	上州安中	3万0000石
本多豊後守	信州飯田	2万0000石
井伊右京亮	越後奥板	2万0000石
牧野周防守	信州小諸	1万0500石
堀丹羽守	越後村松	3万0000石
安部攝津守	武州岡部	2万0250石
酒井宮内少輔	上州小幡	2万0000石
酒井與八郎	上州伊勢崎	2万0000石
内藤豊後守	信州岩村田	1万5000石
戸田長門守	野州足利	1万1000石
堀淡路守	信州須坂	1万0053石
前田大和守	上州七日市	1万0000石
柳澤伊勢守	越後黒川	1万0000石
柳澤美濃守	越後三日市	1万0000石
松平日向守	越後糸魚川	1万0000石
堀近江守	越後椎谷	1万0000石
遠山美濃守	濃州苗木	1万0000石

表－1 中山道通行30家諸大名

（大山數太郎「近世交通経済史論」参照）

このような参勤交代による大がかりな大名行列の江戸と領国との往来は、五街道の整備はもとより、その宿泊を担った宿駅の発達にも大きく寄与した。大名が泊まる宿は参勤交代制が確立された寛永年間以降本陣と呼ばれたが、この本陣に宿泊できるのは大名・公家・勅使・門跡等の特権階級であり、大名の通行が多かった宿場は本陣が一つとは限らず、さらに脇本陣も置かれた。又、身分の低い供の者達は、宿場の旅籠屋や一般民家に分宿したので、自然この大行列の宿泊を可能とする宿場としての機能も徐々に整備されていった。表－2は中山道67宿の1843（天保14）年における本陣・脇本陣・旅籠屋数等を示したものである。

このように、諸大名を統制し幕府の中央集権を強化することを目的とした参勤交代制により、中山道は加賀百万石の前田家をはじめとする30家の諸大名の、毎年江戸と国許との往還の通行路としての役割を担っていたわけであるが、中山道にはもうひとつ、日光例幣使の往路としての公的な役割も持っていた。次にその詳細を述べる。

[illegible]

表-2 中山道67宿の構成 (児玉幸多監修 「日本史総覧Ⅳ 近世一」参照)

(2) 日光例幣使の往路としての中山道

例幣使とは、御幣を神前に奉呈するため派遣された朝廷の勅使である。古くは奈良時代以降、朝廷から伊勢神宮への奉幣勅使の派遣が行われていたが、1616（元和2）年に徳川家康の霊が久能山から日光山東照宮へ改葬され、翌1617（元和3）年、日光へ奉幣使として初めて勅使が派遣され、その後、幕府の強い要望もあって、1646（正保3）年に朝廷は、室町時代以降中絶していた伊勢例幣使の再興と日光例幣使を毎年派遣することを決めたのである。

日光の例祭は毎年4月と9月であるが、例幣使が派遣されたのは4月の例祭であり、その日程・道すじも

宿 駅 名	所 在 地	木 陣	脇 木 陣	旅 館 屋	宿 高
玉 村	上野国群馬郡・那波郡	一	〇	三六	一六二九石五斗 三合
五 料	上野国那波郡	〇	〇	二	四八四石八斗 三合
柴	上野国那波郡	〇	〇	一七	八〇三石二斗四升五合
木 崎	上野国新田郡	一	〇	三四	三〇九石四斗七升五合
太 田	上野国新田郡	一	〇	一〇	五四八石四斗四升四合
八 木	下野国梁田郡	一	〇	一九	二七五石三斗二升
天 田	下野国梁田郡	二	〇	三二	二四八石一斗一升二合
策 田	下野国安蘇郡	二	〇	八	二〇五七石九斗一升七合
犬 伏	下野国安蘇郡	一	〇	四四	二〇〇五石八斗 一合
富 田	下野国都賀郡	一	〇	二八	二二一石九斗七升六合
栃 木	下野国都賀郡	一	〇	七	二一六石一斗五升五合
合 戦 場	下野国都賀郡	一	〇	二五	二二六石二斗四升五合
金 崎	下野国都賀郡	一	〇	一二	五〇〇石三斗九升三合

表-3 日光例幣使街道13宿の構成
(児玉幸多監修 「日本史総覧IV
近世一」 参照)

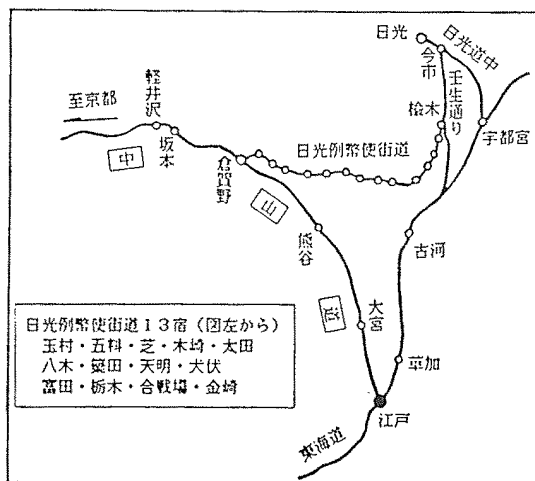


図-2 日光例幣使街道の略図と宿駅
(児玉幸多監修 「日本史総覧IV 近世一」・
五十嵐富夫 「日光例幣使街道」 参照)

て、榎木宿から壬生通りへ出て、さらに今市宿から日光道中を通り日光へと向かった。この日光例幣使の日程や宿泊等については五十嵐富夫氏著『日光例幣使街道』に詳しく、それによると、宿泊する宿駅は概ね一定しており、中山道では近江国守山、美濃国加納、上野国坂本宿等10泊し、日光例幣使街道に入ってから上野国玉村、下野国天明、同じく鹿沼・今市と4泊5日の行程であった。帰路は、4月16日午前の奉幣の後、日光道中を経由して江戸へ出て、東海道により帰京したのである。又、例幣使街道は、朝廷の勅使である例幣使が通行する道であったため幕府も重要視し、1764（明和元）年、道中奉行の支配下に置かれ、五街道に次ぐ街道とみなされたのである。表-3は例幣使街道における13宿の1843（天保14）年における構成である。

このように、1647（正保4）年からはじまった例幣使の派遣は、1867（慶応3）年の派遣までの221年間という長きにわたり毎年派遣され、中山道はその往路としての重要な機能を担っていたのである。

（3）公用荷物の運輸

近世における宿駅の主たる機能は、参勤交代制確立以降の交通量の増大に伴う宿泊機能と、公用荷物に対する人足・伝馬の提供による輸送であった。中山道における宿駅制は、前述のとおり1602（慶長7）年に伝馬掟朱印状が下されたことにはじまり、伝馬役は朱印手形による公用の朱印伝馬役（無賃）と幕府公定賃金による駄賃伝馬役の二つに分けられ整備され、彼らは屋敷地子や諸役が免除されたのである。中山道各宿駅に常備すべき人足・伝馬数は、1640（寛永17）年に人足50人・伝馬50疋と規定され、1661（寛文元）年には25人・25疋に半減されたが、1665（寛文5）年には再び50人・50疋常備に戻された。又、公用による無賃伝馬の使用は1日25人・25疋以内と定められ、それ以上の使用にあたっては賃金を払えばよしとされ、さらに無賃により人・馬を使用できるのは、幕府官吏や公家衆・門跡などの所謂特権階級であった。

このように宿駅制は徐々に整備されてきたが、特に参勤交代制確立以降の交通量の増大や商品流通の増加に伴い、幕府が規定した常備人・馬数では対応できなくなり、幕府は1694（元禄7）年に助郷の制度を定め、宿駅付近の村・農民をあててその不足を補った。

次に、宿駅制度による荷物の輸送方法であるが、荷物は宿場から次の宿場まで1宿毎に人・馬を継ぎ代えての輸送であり、又、幕府の公文書や公用荷物が優先され、私的な商人の荷物等の輸送は後回しとされ、さ

らに脇往還や問道へと追いやられた。公用荷物の主たるものは、幕府荷物や諸藩の献上物、又参勤交代により江戸に藩邸を構えた諸藩の領国からの年貢米等であった。諸藩は、江戸や大坂に蔵屋敷を設け領国から年貢米や特産物を輸送し、蔵屋敷を通じて商品化・換金化し、藩の財政に充てたのである。表-4は、中山道を主街道としたと思われる中部・関東諸国の特産物の一覧であるが、農業生産力の向上と江戸・大坂を中心とする人口集中による消費量の増大に伴い、これらの特産物や年貢米の輸送は、その後、馬の背を利用した陸送から、大量且つ低廉な舟運へと移行していったのである。換言すれば、舟運の発達を促したのは輸送物資の増大によるものであり、それほど大量の荷物が江戸・大坂を中心に輸送されていたのである。

国 名	特 産 物
越 前	紙、鏝、鍬、羽二重、轡、素麺、漆器、塗物
加 賀	絹織物、漆器、醤油、羽二重、象眼彫、製箔、陶器
能 登	漆器、上布、白布
越 中	絹、八講布、木綿、紙、薬、銅器、仏具、漆器
越 後	上布、紬、縮、包丁、釘、鍬、鍋、釜、鋤物、元結、水引
美 濃	紙、陶器、小刀、包丁、鏝、鍬、提灯、かさ、縮緬、木綿
飛 騨	漆器、紬、木綿
信 濃	製紙、麻布、縮
上 野	絹織物、綿織物、煙草
下 野	絹織物、綿織物、煙草

表-4 中部・関東諸国の特産物一覧

（藤岡謙二郎編 「日本歴史地理総説 近世編」・奈良本辰也編 「日本歴史大辞典 別巻」参照）

以上述べてきたとおり、中山道は江戸に幕府が開かれた直後から宿駅制が施行され、参勤交

代による30家の諸大名の通行、日光例幣使通行の往路として、さらに公用荷物の輸送という役割を担っていたのであるが、人・荷物の交通・流通の増大は、街道はもとより宿場の整備を促し、且つ又、上方・江戸の所謂中央文化の地方への伝播をも促したのである。

4、江戸時代における足利の概況

江戸時代の足利地域は、足利郡・梁田郡を合わせた74ヶ村から成り、それは現在の足利市域とほぼ同じである。幕府は開府当初、関東一円には譜代大名・徳川家一門を配置し、さらにたびたび改易・転封を行ったが、足利郡の中心地であった足利も、1606（慶長11）年～1608（慶長13）年代官小林十郎兵衛重勝支配の後、翌1609（慶長14）年からは代官小林十郎左衛門時喬支配、さらに1633（寛永10）年～1681（天和元）年古河藩領、1682（天和2）年～1688（元禄元）年幕府天領等々、その支配はたびたび代わり、1704（宝永元）年甲府8000石から3000石の加封を得た戸田長門守忠利が、1万1000石の大名として翌1705（宝永2）年に足利に入部してのち明治維新に至るまで、足利は譜代大名である戸田氏の領地としてその支配が続いたのである。前述のとおり当時の足利地域は74ヶ村であり、又、総石高は4万6100石であったが、そのうち戸田足利藩の所領は10ヶ村・4646石で（戸田足利藩は、足利のほか都賀・河内にも領地を有しており、合わせて1万1000石である）、そのほかは足利藩以外の大名・旗本・寺社領に分割支配されていたのである。図-3は足利藩領だった現在の足利市中心部の絵図であるが、図中、足利学校領や、さらに錢阿寺領等の寺院領を除いた地域が足利藩の領地であり、又、藩政を管掌した陣屋（図中央）は1758（宝暦8）年に設置されている。又、

町の規模は、新田町が8丁、横町が1丁半、本町14丁半、八日町は東西18丁・南北19丁であり、寺36、神社21、御堂8を有し、その当時町並みはかなり整備されていたことが窺える。

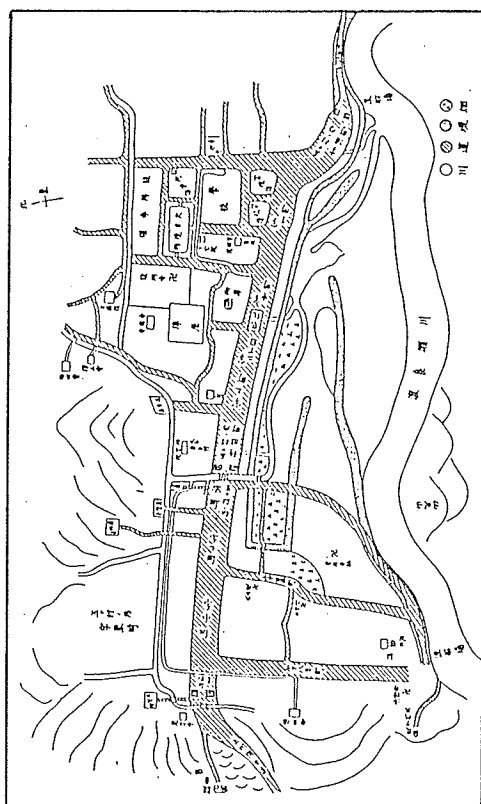


図-3 足利藩領（現足利市中心部）の絵図
（川島守一 「足利考古図録」から転載）

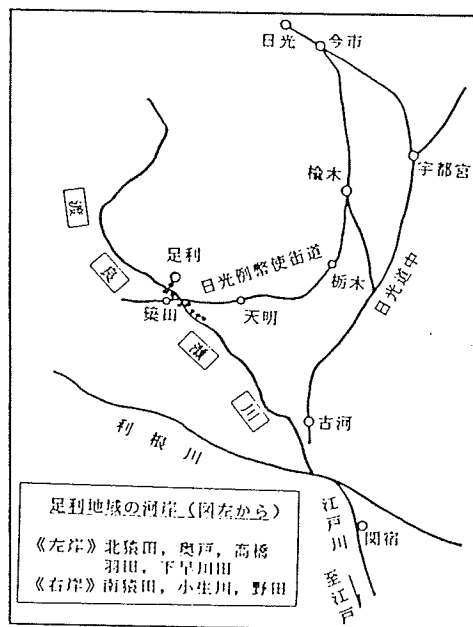


図-4 足利～江戸の水路と足利地域の河岸
（栃木県教育委員会編 「ふるさと栃木県の歩み」・奥田久監修 「栃木の水路」参照）

次に、足利を取りまく交通についてであるが、足利藩主戸田氏は1万1000石の小大名ではあったが譜代大名であり、参勤交代により江戸に藩邸を構え、江戸と足利を往還していたのであるが、その通行路は前掲表-1のとおり中山道であった。足利から上野国館林（現群馬県館林市）・武蔵国忍（現埼玉県行田市）を経て中山道に入り、そして江戸と結ばれていたのである。又、現在の足利市域の南部には日光例幣使街道が通り日光道中と結ばれていた。この日光例幣使街道には、現足利市域では梁田（築田）・八木の両宿が置かれ、伝馬25疋・人足25人が常備され、本陣・脇本陣・旅籠屋数等は前掲表-3に示したとおりであるが、宿場は宿泊・公用荷物の継立てという機能上、その地域の交通・流通の中心を成すものであり、梁田・八木の両宿もこの地域のひとつの中心地として栄えたものと思われる。ともあれ、日光例幣使街道は朝廷からの勅使である奉幣使の通行を主とし、さらに京畿と東国とを結ぶ街道として利用されていたのである。

次に江戸と足利とを結ぶ河川交通（舟運）についてであるが、図-4は足利から江戸までの航路と、足利市域の河岸の分布を示したものである。足利から江戸までは、渡良瀬川を下り古河付近で利根川に入り、さらに関宿から江戸川を下って、堀割溝渠を通り江戸日本橋浜町河岸に通じていた。又、渡良瀬川に開かれた河岸は左岸に5、右岸に3の計8ヶ所であった。このうち北猿田河岸は1624（寛永元）年に初めて開かれ、その後図-4のように各所に開設されたが、その目的は、天領・諸大名・旗本領の年貢米を江戸に輸送することであった。足利藩の年貢米は、足利郡（足利藩領地10ヶ村の内8ヶ村）は北猿田河岸、梁田郡（2ヶ村）は南猿田河岸（1779年開設）から積み出されたのである。

時代が下り領主米の金納化が進むにつれ、舟運による米の廻送量は減少したが、足利を含む関東一円は、江戸という大消費都市の後背地として種々の物資を江戸へ輸送するようになり、足利の諸河岸からは織物を中心として薪炭・紙・木材等が積み出された。特に織物は18世紀以降隆盛を極め、1832（天保3）年には本町・新田町に市場が開設されるに及び、足利の産業の中心として発展したのである。もともと織物は、農家が農業の副業・農閑余業として行われていたのが、やがて専業へと移行し、さらに織元・繰糸・染色等に細かく分業化し、足利を中心に周辺農村を含む一大機業市場を形成するに至ったのである。このような織物業の発展の背景には、農業生産力の向上に伴う農家の経済的成長と、隣市桐生市を通じての京都西陣からの織機・技術の移入、さらには買継商等商人層の成長と共に、大消費都市江戸と直接結ばれた舟運の発達があったのである。

このように、江戸時代の足利は日光例幣使街道が南部を通っており、梁田・八木の2宿が置かれていたため交通・流通の中核として繁栄をみせた。又、近傍を通る中山道により江戸と結ばれ、さらに渡良瀬川を利用した舟運の発達により直接江戸へのルートが開かれ、18世紀中葉以降足利の主要産業として発展した織物により、一層江戸との結び付きを強めたのである。

5. むすび

本研究は、古代から近世に至る間京畿と東国とを結ぶ幹線道路であった東山道を取りあげ、その果たしてきた役割を時代毎に明らかにすると共に、地方の地域社会発展に及ぼした影響を、東山道の経路に位置した栃木県足利市を例として、第1報大化改新～平安時代、第2報鎌倉～室町時代、そして今回の第3報江戸時代に分けて考察したものである。

まず第1報では大化改新～平安時代を取りあげたが、東山道が、京畿と東国とを結ぶ幹線道路として整備され、且つ駅制が成立したのは、大化改新詔・淨御原令・大宝令を通じて概ね7～8世紀の頃であった。畿内を中心とした当時の国家が目指したものは、統一国家の建設と中央集権的支配体制の確立であり、東山道を含む七道が整備されたのもその目的に沿ったものであった。大化改新～平安時代にかけての東山道は、主に国家への貢納物（調庸等）輸送路として使われ、又、辺境の地であった蝦夷の地・東北を開拓し、その支配体制に組み込むための征夷の道として、さらには国家が保護し育成した所謂国家仏教の普及のための道としての役割を担っていたのである。当時足利には駅家が置かれ、又、国家による地方の統治機関である郡衙

も設けられていた。周辺には駅家を運営するに可能な水田が開発され、又近隣に下野国分寺・国分尼寺が建立され、それに伴って足利にも、8世紀末以降堂宇や寺院が建ち並ぶなど仏教の東漸について触れ、さらに寺院の鏡瓦の製造も行われていたこと等について述べた。

続く第2報では鎌倉～室町時代をとりあげたが、鎌倉時代は公家政権から武家政権へと移行した時代であり、鎌倉に幕府が開かれたことにより、前代の京都を中心とした一元的な政治・経済・文化さらには交通が、鎌倉をも枢軸として二元化した時代でもあった。前代までの七道の駅制は、荘園の発達による令制土地国有制の崩壊等により機能に低下をきたしたが、京畿と東国を結ぶ東海道は活況を呈し、それに伴って東山道の機能は低下したものの、京畿と東山道諸国を結ぶ大動脈であることには変わりなかった。この時代の東山道は、国家への貢納物輸送から荘園年貢物の輸送、又中央諸都市の発達と地方の領主層・庶民層の成長に伴う地方産業の勃興による商品の流通路として、さらに、平安時代末期に興った時宗や禅宗などの波及路としての機能を有したのである。又足利は、鎌倉時代にあつては幕府御家人足利氏の本領として、室町時代には將軍家の御料所として足利氏歴代の管理のもとに開発が進められ、特に足利氏の尊崇と保護をうけて所領を拡大した東山道の近傍に位置した錢阿寺は、足利荘の中心的役割を果たすと共に、又その門前には定期的な市が立ち、さらには時宗や禅宗寺院が多く建立されるなど、庶民層の経済的・文化的向上が認められたのである。

続く今回の江戸時代では、江戸を中心に交通網が再編され、東山道はその中ほどを踏襲した中山道として京畿と江戸は結ばれたのである。京畿と江戸を結ぶ幹線道路は東海道が表街道であり、中山道は裏街道として位置付けられたが、この中山道は参勤交代制の確立により30家の諸大名の通行路として、又朝廷からの勅使である日光例幣使の往路としての機能を有し、さらに宿駅制の整備により公用荷物・商品流通路としての機能も果たしたが、海運・内陸河川交通の発達によりその機能は低下したのである。足利は、再編された中山道の経路からは外れたが、日光例幣使街道が市域内を通り、且つ宿場が設置されたことにより、足利をとりまく周辺地域の交通・流通の中心として繁栄をみせ、地域内を流れる渡良瀬川の舟運を利用し、利根川・江戸川を通じて直接江戸へのルートを開いたことにより、18世紀中葉以降の織物の、足利の主要産業としての発展に結び付いたのである。

以上、東山道の機能と、中央からは遠隔地であつた足利の発展のあらましを追ってきたが、古代から中世にかけての足利の発展は京畿からの影響が認められ、江戸時代に至ってからは江戸との関連が深くなっている。これは、大まかな捉え方をするなら、行政機能との結び付きによることは勿論のこと、人・物の往来の媒体として、道路がいかに大きな役割を果たしてきたかを物語っているものと思われる。本研究は、古代から近世に至る間の東山道の機能を時代毎に分類し地方へ及ぼした諸々の影響についてまとめたものであるが、交通・流通による文化の伝播に主眼を置いており、道路そのものの技術史的な考察は行っていない。これらについては今後の課題として、後日に期したいと思う。

(参 考 文 献)

- 1) 辻達也 「日本の歴史13 江戸開府」 中央公論社 pp.105～139 1971.5.14
- 2) 大島延二郎 「日本交通史概論」 吉川弘文館 pp.125～143, 218～251 1966.2.25
- 3) 大山敷太郎 「近世交通経済史論」 国際交通文化協会 pp.1～32, 547～549 1941.6.1
- 4) 豊田武・児玉幸多編 「体系日本史叢書24 交通史」 山川出版社 pp.105～187, 236～240 1982.8.5
- 5) 豊田武・児玉幸多編 「体系日本史叢書13 流通史Ⅰ」 山川出版社 pp.123～139 1982.12.20
- 6) 永原慶二・山口啓二編 「講座・日本技術の社会史8 交通・運輸」 日本評論社 pp.154～182

1985.6.30

- 7) 藤岡謙二郎編 「日本歴史地理総説 近世編」 吉川弘文館 pp.229～281 1977.5.1
- 8) 児玉幸多編 「史料による日本の歩み 近世編」 吉川弘文館 pp.78～80, 156～157 1983.4.1
- 9) 五十嵐富夫 「日光例幣使街道」 柏書房 pp.16～72 1977.3.15
- 10) 奈良本辰也編 「日本歴史大辞典別巻日本歴史地図」 河出書房 第33図 1964.7.20
- 11) 児玉幸多監修 「日本史総覧Ⅳ 近世一」 新人物往来社 pp.435～437, 442～443, 454～456
1984.5.15
- 12) 桑田忠親監修 「日本史分類年表」 東京書籍 pp.246～251 1984.6.1
- 13) 日本歴史大辞典編集委員会 「日本歴史大辞典第5巻」 河出書房新社 pp.181～182 1985.5.31
- 14) 稲垣史生監修 「日本の街道事典」 三省堂 pp.28～29, 96～104 1983.11.1
- 15) 今野信雄 「江戸の旅」 岩波書店 pp.26～67 1986.9.10
- 16) 宮本常一編 「旅の民俗と歴史1 日本の宿」 八坂書房 pp.140～176 1987.4.30
- 17) 宮本常一編 「旅の民俗と歴史2 大名の旅」 八坂書房 pp.10～60 1987.6.30
- 18) 栃木県教育委員会編 「ふるさと栃木県の歩み」 栃木県文化振興事業団 pp.233～249 1986.10.1
- 19) 奥田久監修 「栃木の水路」 栃木県文化協会 pp.292～321 1979.12.20
- 20) 川島守一 「足利考古図録」 泰文堂 p.61 1938.8.1
- 21) 山口照房編著 「わが郷土足利」 岩下書店 pp.101～126 1970.5.1
- 22) 足利市史編纂委員会 「近代足利市史 第1巻」 pp.359～443, 533～581 1977.3.1
- 23) 足利教育会編 「足利の歴史 ひらけゆく郷土」 pp.64～84 1984.3.30
- 24) 日本道路協会 「日本道路史」 pp.9～14 1977.10.31
- 25) 福島二郎・西片守：東山道が果たした役割と地方の地域社会発展に及ぼした影響について（その1）
「第5回日本土木史研究発表会論文集」 pp.289～294 1985.6.25
- 26) 福島二郎・西片守：東山道が果たした役割と地方の地域社会発展に及ぼした影響について（その2）
「第6回日本土木史研究発表会論文集」 pp.103～109 1986.6.25