

箱根路の変遷について－海路から陸路へ－

パシフィックコンサルタンツ㈱ 西 淳 二
都市地下空間活用研究会 森 田 真

A Historical Study of the Transportation on Hakone and Tomo-no-ura.

By Junji NISHI and Makoto MORITA

The purpose of this paper is to analyze the development history of the transportation on Hakone and Tomo-no-ura.

Hakone and Tomo-no-ura which have characteristics of beautiful view, transportation of Korean correspondent, were key point of transportation in old time, and now both town aim to locate to sight seeing.

Until Heian-period, people used Usui-michi which has two-peaks, because of wonderful view point of Mt.Fuji from Otome-mountain-pass. They who had not a chance of travel, went to the heavy trouble route, Usui-michi, as they desired to see the magnificent spectacle of Mt.Fuji.

Hakone has been a tourist resort for long time. The reason is that Hakone has not only natural resources of Mt.Fuji and hot springs, but also an art gallery, natural museum, Music Festival and so on.

Tomo-no-ura, situated about 14km to the south of Fukuyama Station is a beautiful place representing the Seto inland Sea National Park, where we can enjoy picturesque views of green islands in the calm Seto Sea. The town has been prosperous as a port town where ships wait for turning of the tide in the Sea.

The view from Tomo-Taichoro at Tomo-no-ura is spectacular, "Eastern Japan's most scenic beauty", as praised by a Korean correspondent in 1711.

キーワード：交通史、朝鮮通信使、箱根路

はじめに

瀬戸内海における自然の制約条件である潮待ちによって古代から発達・発展してきた福山市鞆の浦と、一方は、急峻な地形という自然の制約上から、古代～近世、交通の要衝として発展してきた箱根町、この両町に共通する事項は、すばらしい眺望、朝鮮通信使の通行、交通の要路からはずれた後は「観光」で立地もしくは立地しようとしているという点である。

本報告は、箱根路の変遷に関する、一つ二つのエピソードから、その両町の生きざまを考察してみた。

1. 朝鮮通信使

古墳時代、日本列島内において、大和の王権に対する国造の定期的な貢納・奉仕は、畿内と地方の国々との交通を発達させ、船とともに馬が交通の手段として用いられた可能性が強い。そして馬が通る陸上の道が大きく変化するのは、古代国家の形成期であった。また、国家としての統治技術（律令制）の手本も中国から導入された。一国につき僅か数人の国司で地方の社会を支配できたのは、全国を直線道路網で結び、駅家に馬を配備して、情報を緊急に運ぶことができるシステムである、このような交通体系によるところが大きかった。

律令国家の交通体系は、このように中国の古代帝国の国制や宗教と深いかわりがあったが、大陸の古代帝国の形成と維持に大きな役割を果たした戦車（戦闘用の馬車）は——一般の交通のための馬車とともに——日本の古代には継受されなかった。それは、日本の古代国家の版図が狭かったことだけでなく、日本列島の地理的な条件とも深く関連していたと考えられる。細長い島の中央を高い山脈が貫き、その山脈から海にそそぐ急流と主要な交通路とが直交することが多い日本列島では、馬車を通す橋を維持することは困難であった。地形的条件とともに台風圏にあることも、日本の河況係数（最小流量と最大流量との比率）を著しく大きくしており、橋の維持の困難さを増大させている。日本列島の河川は、中国やヨーロッパの大陸の河川のような、地域と地域を結びつける機能よりも、切り離す機能の方が大きかった。地域と地域を結びつける役割をおもに担ったのは、日本では“海”だった。¹⁾

朝鮮では遣日使節を通信使という。この使節は文明年中以後やみ、豊臣秀吉の時、対馬宗氏の努力で、天正18年（1590年）ふたたび来朝をみた。使命は、和平修好（1607）、日本統一（1617）、泰平、家綱誕生、その他前後12回に及んだ。一行は四百数十人を例として、釜山→対馬→壱岐→釜山→赤間関から瀬戸内海をへて、大阪に着き、淀川を溯航して京都から中山道を取り、大垣から美濃路に入り、宮から東海道をくだって江戸に入府した。沿道の護送や饗応は大部分が領主の負担で、宿所も大寺を使用した。明暦元年（1655年）の道路・宿所の普請状況について、『此時国々道筋難所の分、大かた平かに成、箱根も道よく成、薩埵坂も上の山を切なだらめ、広く道開き、替りの山の中段を通る故に、親知らず子知らずいふ所をば通らぬ也、殊外成御馳走にて、道中宿在所迄古家を作直し、綺麗に成、まして城下は町家大方普請あり』との記録もあり、通信使の入府のたびに幕府や諸藩の費用は多額に達したことがうかがわれる。^{2) 3)}

瀬戸内海は、単なる物資の輸送路としてだけではなく、海外の文化交流の経路としても重要な位置を占めていた。古代の遣唐使派遣をはじめ、古代末から中世にかけての日宋貿易、日明貿易において、この海の道の担った役割りは大きい。

鞆は、福山市の南、沼隈半島の先端に位置し、瀬戸内のほぼ中央の備讃瀬戸に臨む港町である。そこは潮待ちの港として古来、利用されており、天平2年（730）、大伴旅人が九州太宰府から都に帰る途中立ち寄り歌を残し、天平8年には遣新羅使の阿倍継麿を乗せた船も鞆の港に碇泊している。

風まかせ、潮まかせに船が航行していた時代、この、上げ潮と引き潮が分かれる地点は、重要な意味もっていた。すなわち、船が潮にのって航行する機会をうかがうための潮待ちの場所に選ばれるという条件をそなえていた。

当然に、朝鮮通信使の船も鞆に着いた。鞆に最初に寄港をみたのは、慶長12年（1607年）で、最後の宝暦13年（1763年）まで前後11回の寄港をみている。⁴⁾ 朝鮮通信使正使の宿舎には、福禅寺があてられるのが慣わしであった。福禅寺は仙酔島を眼下に望む景勝の地にあり、客殿対潮楼が接待所として用いられた。そのため福禅寺には朝鮮通信使の揮毫による額、詩文などが数多く残されている。町中の寺々は随行者の者の宿所となり、対馬藩宗氏家臣、福山藩士の宿舎には、鞆の商家が割りあてられた。

江戸時代中期、朝鮮通信使来訪の折、対馬、福山藩士の宿をした家、あるいはその一族と思われる家が、関町魚町に、大坂屋、正月屋、米屋の3軒を数える。それは、この小路が当時、まちの中心のひとつをなしていたことを想わせる。

1711年（正徳元年）、通信使上官の8人が対潮楼に遊び、対馬より江戸まで、鞆の浦の佳景が最も美麗であると評し、従事官の李邦彦は日東第一景勝の書を残した。⁵⁾

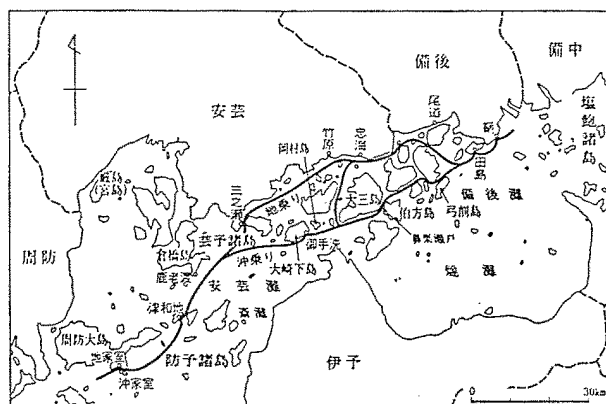


図-1 18世紀半ば中部瀬戸内海の公式定航路⁶⁾



図-2 朝鮮通信使上関往来の図⁷⁾ (山口県・超専寺蔵)

表-1 朝鮮通信使通行順路⁸⁾[illegible]

2. 箱根路の変遷

箱根山を中心に、その北側、足柄、丹沢の二山塊と南側、熱海、天城の二火山とを結ぶ線は上方より関東へ入ろうとする交通の一大障壁である。

箱根越えのための西麓の起点は、奈良時代頃「横走」であったが、これを起点として、箱根火山の北部外輪山の峠を越える「碓氷道」、あるいはこの外輪山と足柄山塊との接合地の鞍部の峠を越える「足柄道」の二つの路があった。そして、箱根越えの主干道としては、碓氷道の方が足柄道より古いといわれ、その経路も、横走から箱根外輪山の乙女峠を越えて、一旦火口原に入って仙石原に下り、碓氷峠、宮城野を経て、再び外輪山を登って明神峠に達する。ここから関本に向かって下って行くのが、箱根最古の路と考えられる。⁹⁾

現在も、仙石原の東南、俵石のあたりから明神岳の南側を通して宮城野に通ずる坂道を「碓氷道」と呼称していて、その中ほどにある峠を「碓氷峠」と呼んでいる。ここからは、晴天時、相模湾を越えて、遠く三浦半島を望むことができる。

この碓氷道は、御殿場方面から、乙女峠(999m)を越えて、一旦火口原の内部に下りながら、再びまた明神岳(1,169m)を越えて足柄平野に下るという2回も外輪山の千m級の峠を越えている。横走から山路に向う場合、竹の下から足柄峠(759m)に向った方が、距離も短く、峠も低く、外輪山を越えて直接足柄平野に出られるのに、わざわざ遠くて高い乙女峠を経ている。

奈良、平安の時代になると、足柄道が主として東海道箱根越えの官道として使用された。¹⁰⁾ 今日の足柄道の経路は、御殿場から竹の下に通じ、ここから山路にかかり、箱根火山の北部外輪山と矢倉ヶ岳との接合部の鞍部に開かれた道路を、足柄峠(795m)に登る。峠を越えて下りになり、地蔵堂、関場、荻野などの集落を通して関本に達するもので、坂路のみではおよそ3里(12km)、箱根火山の横断道路としては短く、峠も低い。

そのうち次第に、箱根道が開け、平安の末頃からは、箱根道の利用が促進されることになってきた。官道としての箱根道は、永倉駅を起点として延暦21年(802年)に、富士山噴火による降砂、降灰、火山碎石の路塞のため、交通杜絶を契機としている。¹¹⁾ 「箱根道」は、永倉駅より山へ登り、途中、元山中などの山間集落を縫って、山伏峠の南東の肩を経て、蘆の湖の南岸、蘆川宿、次に、今の元箱根、湯本、小田原に至るルートである。このルートは、後の江戸時代の東海道、現在の国道1号とほぼ並行して、その西北側を、外輪山の頂上に向っている。中世の箱根道の発達を促進した最大の原因として箱根権現¹²⁾の興隆にある。中世箱根道も、平安の末、永倉駅の廃絶によって、黄瀬川から三島に至り、三島を基点として山にかかる、すなわち、中世初期には、箱根山を挟んで、三島宿と小田原宿とを結ぶ路線ができあがった。この路線上に、宿駅として、三島、蘆川、湯本、小田原、酒匂であった。¹³⁾

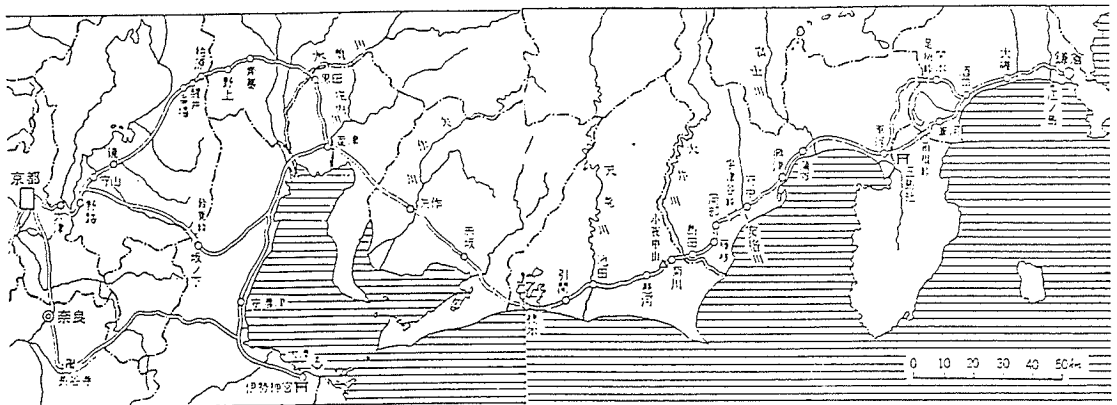


図-3 中世の東海道地図¹⁴⁾

表-2 文政4、5年五街道通行大名の御暇月別数
および合計石高表²⁰⁾

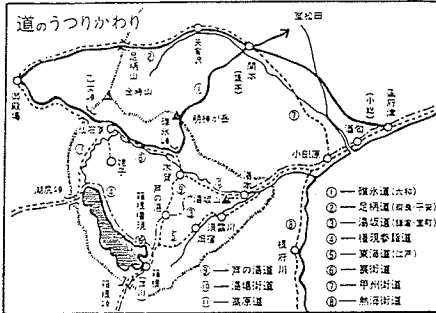


図-4 箱根路の変遷¹⁵⁾

街道	月	正月	2	3	4	5	6	7	8	定府	不明	計	合計石高
東海道		6	3	72	3	45		1	16			146頭	1194万8200石
中山道		2	1	3		17		4	3			30	212万8023石
奥州道中		1		16	1	14			3	2		37	257万0720石
日光道中						2		2				4	18万3850石
甲州道中						3						3	8万3000石
水戸道中		8				2		8	5			23	89万1317石
岩槻道								1				1	2万0000石
練馬通り					1							1	15万0000石
計		0	17	4	92	4	83	0	16	27	2	245頭	1797万5110石

江戸幕府は、政治のしくみをつぎつぎと、整えていき、また支配を強めるため、江戸を中心として東海道・中山道など四方に街道を拓き、全国交通網を整備させた（1716年五街道の名称をつける）。

そして、二代将軍秀忠は、松平正綱に命じて東海道の改修にあたらせ、江戸の守りのためにも数多い間道を整理させ、ここに湯本・畑宿・箱根宿の東海道が建設されることになった。この箱根路は、すでに北条氏のころから盛んに通行されていたものであるが、さらに道幅も広く改修されることになった。¹⁶⁾

1604年（慶長9年）、街道に一里塚を設けた。この塚は、一里（約4km）ごとに道の両側に塚をつくり、榎を植えて旅の目印にした。塚ははじめ5間（約10m）四方もあり、旅のいい場所となった。

1619年（元和5年）には関所が置かれ、東海道の宿駅の制度も定められ、53の駅がきまり、小田原、三島とともに箱根にも置かれた。通行人の便をはかるため、宿駅には、交通・通信・産業などに関する機関や施設を置いた。¹⁷⁾

このようににぎわった街道は急な山坡道が多く、その補修が大変であった。そのため幕府は、沿道の村人に、その工事に当らせた。しかし、竹で土止めをするくらいでは、すぐ道はこわれてしまう。そこで1668年（寛文8年）、沿道の人たちは幕府から資金を借り、永久的な石畳の道を造ることとした。^{18) 19)} これが、今に残る箱根旧街道の石畳である。

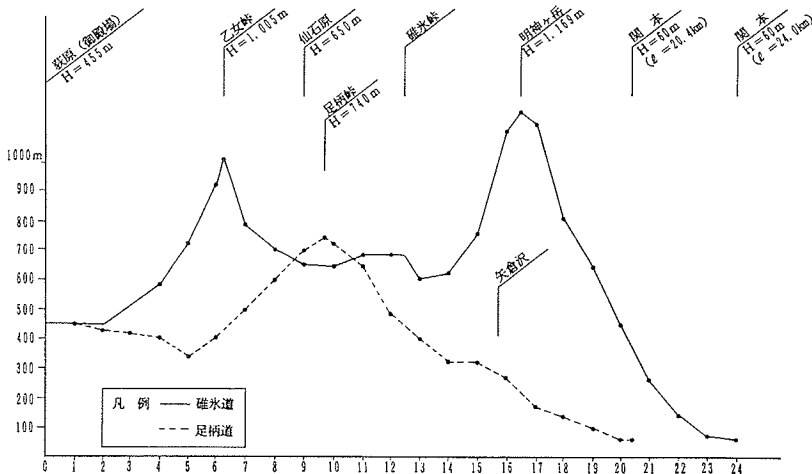


図-5 碓氷道・足柄道縦断図（荻原～関本間）

3. まちの生きる道

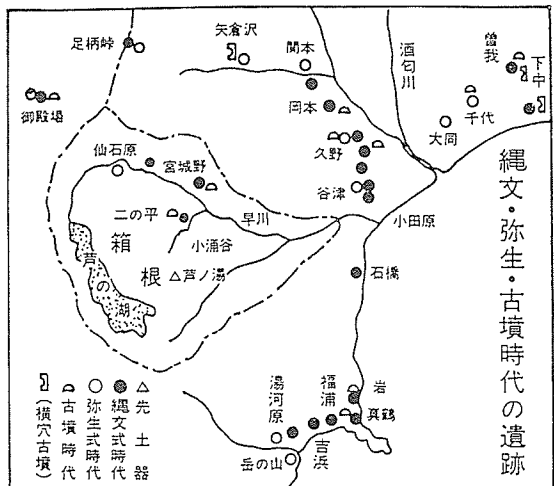
朝鮮通信使の通行路であったという共通点のもとに、古代～中世～近世まで、交通の要衝として発展してきた、福山市鞆の浦と箱根町に関する交通史の一齣について、前節までに記述してきた。

近世のある時点（1711年）においては、対馬～江戸間の中で、鞆の浦からの景観が日本一であるとの評を得た。そもそも鞆の港が発展してきた要因は、瀬戸内海の上げ潮と引き潮が分かれる地点であり、古来、潮待ちの港として利用されてきたものであった。後年（明治20年）山陽鉄道、近年山陽新幹線など陸路の開発並びに船舶の技術的進歩により潮待ちの必要性が失われた結果、当時の賑いからは忘れられた港となっていた（一時、福山との間に鞆軽便鉄道開通（大正2年）により、海陸交通の接点となり、さらに観光客、海水浴客の入り込みが見られた時代もあった）。

表－3 箱根町、鞆の浦文化比較

項 目	箱 根 町	鞆 の 浦
シンボル	富士山	瀬戸内海
天然・自然条件	急峻な地形	潮の変化点
景 観	富士山の眺望	対潮楼からの海の眺望
観 光 資 源	温泉、石畳、杉並木	街並み保全、鞆対潮楼
文 化 施 設	成川美術館 彫刻の森美術館 箱根美術館 大涌谷自然科学館 ポルシェ博物館 箱根関所資料館 箱根町立郷土資料館	中川美術館 広島県立歴史博物館 鞆の浦歴史民俗資料館 ベルカントホール（瀬戸田町）
交 通 史	古代～中世～近世まで、地形的要因から交通の要衝として、賑わってきたが、トンネル技術など技術進歩の結果、主要交通路から、はずれていった。	海路が主流であった近世まで「潮待ち」という自然の制約条件の中で、瀬戸内海有数の港として栄えてきたが、陸路の開発以後、主要交通路からはずれていった。

箱根山は、急峻という地形的条件から、古代～中世の徒歩交通においては、碓氷道、足柄道が使われてきた。特に、碓氷道は乙女峠と明神岳の2箇所を外輪山を横断している。このことは、火口原にある仙石原（例えば、弥生時代の大原遺跡（図－6）など）に定住した集落があり、すでに縄文時代早期からの長い世代に渡っての道が存在したとも考えられている²¹⁾が、筆者自身は、それに加えて、乙女峠からの富士山眺望が、足柄峠からのそれに比較して、格段のものであると、縄文人が認識し、かつ子孫にも伝承された結果ではないか、との仮説を提示したい。つまり、2度の外輪山登攀をも厭わないだけのインパクトを、この眺望景観が与えたというわけである。



図－6 縄文・弥生・古墳時代の遺跡²²⁾

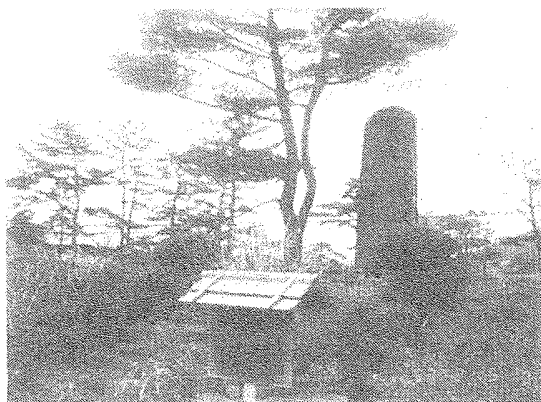


写真-1 日本武尊の碑（碓氷峠そば）²³⁾



写真-2 乙女峠からの富士山眺望

封建時代、お伊勢様への参拝などを除けば、観光のような無目的の旅を一般人が行うことは、制限されていた。明治以降鉄道の開通と共に、一般市民の旅が触発され、箱根は交通の要衝としてではなく温泉場として、観光地として、その歴史を歩んできた。

福山市鞆地区（人口 7,657人、世帯数 2,553戸、平成元年7月31日現在）は、昭和35年海岸を埋め立て、110余の企業から成る鉄鋼団地が造成され、「鞆鍛冶」の伝統を受けついだ製鉄鋼業を、まちの基幹産業とすると同時に、古い町家、屋敷跡、山麓の多くの寺院、常夜燈（1651年）などを中心に鞆の街並保全を図り、美術館、博物館、音楽ホールなど文化施設と合わせて、瀬戸内海の観光拠点の一つとして、相当健闘している様子が窺われる。瀬戸内海は、海岸線は複雑に入りくみ、多数の島々が海上に点在するという、景観の特徴は、多くの人を魅了する要素をもっていることから、これを生かす形で、再び、その賑いを取り戻すことを期待したい。



写真-3 対潮楼からの眺望を朝鮮通信使に代わって説明する寺僧



写真-4 鞆の街並み（電柱が邪魔）

4. 結 び

本報告における結論は以下のとおりである。

- (1) 交通路開設に当って、自然条件が重要である。例示として、瀬の浦、箱根路が挙げられる。
- (2) 日本列島の河川は、古代～近世の交通路にとっては大いなる障害であったため、我が国においては先ず海路（沿岸）が確立した（高低差の少ない海岸沿いの陸路は、河川、州、湿地帯等）。
- (3) 朝鮮通信使の通行は、京都～江戸の交通路整備にとって、とりわけ箱根路整備に対して、大きなインパクトを与えた（参勤交替制度が定着する以前において）。
- (4) 高低差の激しい碓氷道が、古代～中世（平安時代まで）の間、主に利用されてきた背景には、①中世以後官道となる足柄道が、標高差は少なく距離も短い、鮎沢川、内川、狩川などの流域沿いのルートとなるため、特に雨期におけるルートの維持が困難であったであろうこと、②明神ヶ岳（1,169m）は箱根外輪山の中でひときわ高く、ランドマークの役目を果たしたであろうこと、③乙女峠からの富士山眺望が大変すばらしいものであり、当時、旅行とは縁の薄かった一般大衆にとっては、西欧のことわざに『ナポリを観て死ね』があるが、この「ナポリ」に匹敵するものとして代々伝承されていて、一生に一度か二度の機会には、必ずこの乙女峠を通行しようと考えたのではなかろうか、の3つの理由が考えられる。
- (5) 箱根町への入込客数が現代まで維持されてきた背景には、単に観光資源（芦の湖からの富士、温泉）のみに依存するばかりでなく、文化施設（美術館、博物館、野外音楽祭等）の拡充に意を用いてきた部分も少なくない。瀬の浦においても、今後瀬戸内海ネットワークを生かして、その方面からの充実が期待される。

本文作成に当り、また現地見学に際し貴重な御助言を頂いた（財）都市みらい推進機構の今井義浩氏、瀬の浦の（株）キンスイインターナショナルリゾートの北村浩子氏に誌上を借りて深く感謝を表します。

文献・註

- 1) 永原慶二、山口啓二：講座日本技術の社会史第8巻／交通・運輸、P3～P4、日本評論社、1985.6
- 2) 豊田 武、児玉幸多：交通史、P144～P145、山川出版社、1970.12（明和元年（764年）の朝鮮使節の来朝に伴う国役金賦課等に反対する武蔵・上野・下野などにわたる20万人の大一揆が起こった。P142）
- 3) 福山市瀬の浦歴史民俗資料館：朝鮮通信使と福山藩港・瀬の浦、P32、1990.7
（江戸幕府は、日本の国費として招請した朝鮮通信使の接待に莫大な経費をかけ、将軍一代の盛儀をして内外に権威を誇った。幕府の政治顧問となった新井白石が一回の五十三次の接待費用を「人夫230,550人、駄馬40,124頭」（『折たく柴の記』）と計算しているように、一國の経済を費消するような莫大な経費であった。）
- 4) 米沢 明：瀬戸内の町並み——港町形成の研究、P272、未来社、1991.2
- 5) 全上 3)、P20
- 6) 大林太良：瀬戸内の海人文化、P360、小学館、1991.3
- 7) 全上 6)、P391
- 8) 全上 3)、P13
- 9) 箱根町誌編さん委員会：箱根町誌第一巻、P12、箱根町役場、1967.3
- 10) 全上 9)、P19
- 11) 全上 9)、P28～P29
- 12) 802年富士山の大噴火で道がふさがり、そのため、三島から芦の湖に沿って、箱根町・芦ノ湯・鷹ノ巣 山・浅間山・湯坂山から湯坂道がひらけ（図の③）、その翌年（803年）には、もとの足柄道が復旧され、再び官道として通行されたが、湯坂道も便利であったため多く利用された（P60）。805年（延暦24年）坂上田村麻呂は、蝦夷征伐のため、この箱根を越えた。箱根権現に必勝の祈願のため、矢を献じて参拝したという。田村麻呂の軍勢は、今の湯坂道を通ったと考えられ、権現と湯本に、矢立杉の遺跡が残されている。（足柄道が官道なのに、わざわざ湯坂道を通ったのは、箱根権現の勢力があったことを物語っている。）（箱根町教育委員会はこね編集委員会：はこね、P60、箱根町教育委員会、1958.11.3）
- 13) 全上 9)、P37～P38
- 14) 式部健一：道のはなしⅠ、P63、技報堂出版、1992.4
- 15) はこね編集委員会：はこね、P53、箱根町教育委員会、1958.11
- 16) はこね編集委員会：はこね、P86～P87、箱根町教育委員会、1958.11
- 17) 各時代の関所：平安時代……足柄峠（足柄関）
鎌倉時代……湯本、芦の湯
室町時代……湯本、葦川（芦川）、山中
江戸時代……箱根関所、仙石原関所、矢倉沢関所、板府川関所
- 18) 全上 16)、P97～P98
- 19) 箱根町立郷土資料館 箱根旧街道石畳と杉並木
- 20) 全上 2)、P136
- 21) 箱根町誌編さん委員会：箱根町誌第一巻、P14～P15、1967.3
- 22) はこね編集委員会：はこね、P51、箱根町教育委員会、1958.11（1972.3改訂版）
- 23) 碓氷峠から明神ヶ岳を経て関本に至る箱根外輪山の尾根道は、日本武尊東征伝説の道である。ミコトは東征の帰路、碓氷峠にかかると自分のために命を投げ出し、海に沈んでいた妃の弟橘姫（おとたちばなひめ）をしのびアツマハヤ（吾が妻よ）と喚び、といわれている。