

交通路の変遷について（その3）*

— 南北幹線から東西連絡道路の整備へ —

A Historical Study of the Transportation on Kisoji in Nagano Prefecture

西 淳 二**

By Junji NISHI

Nakasen-Dou-Kisoji was gone on equipping for a trunk line to national land formation in stead of Tosan road.

With the changes of the means of transportation (people → oxen and horses → railway and national road → expressway and Shinkansen), the route was obliged to alter.

In Edo period, four connection roads which linked Kiso road (Kiso valley) with Tosan road (Ina valley) of a north-south principal road, it were improved as a road which oxen and horses were able to pass, and a network of roads was established. And it promoted an exchange of goods and people between Kiso and Ina area. These four roads crossed Gonbei, Usikubi, Seinaiji, and Oodaira pass from the north.

This paper describes about the process of building up Gonbei pass road.

信州中山道木曽路は、国土形成を担う官道として、東山道に替るものとして整備が進められてきた¹⁾。そして、交通具においても、人→牛馬→鉄道（国道）→高速道路（新幹線）と変化する中で、具体的なルートは、それなりの変更を余儀無くされてきたことも事実であろう。

本報告は、中山道木曽路という南北幹線に加えて、東西方向の連絡路として、権兵衛街道の成立に至る状況について記述するものである。

1. 鳥居峠

“日本の屋根”長野県からは太平洋に天竜川と木曽川、日本海には信濃川と姫川が流れ出している。木曽の鳥居峠は木曽川と犀川との分水嶺となっている。昔から人や文化は川にそって往来し、峠をこえてまわりの地域と結ばれていた。

木曽は南は木曽川を通じて東海地方、さらに西日本ににつながり、西は王滝から裏木曽、開田や境峠

から飛騨地方に通じてさらに北陸地方とも結ばれている。北は鳥居峠から松本平に、東は木曽山脈の両端の峠——神坂峠、権兵衛峠などから伊那谷と結ばれ、各地域の文化が見られる²⁾。

木曽川は鉢盛山に発して遠く伊勢湾に注いでいる。最上流部の木祖村は意外と広々としていて、段丘地形が発達している。この段丘上に縄文・平安時代の遺跡が分布する³⁾。その一つ、木曽郡日義村宮ノ越の日義小・中学校付近、標高880m 段丘より発掘された「お玉の森遺跡」からは、縄文時代中期後半住居址3、平安時代後半住居址24軒ほかが発出されている⁴⁾。

中世においても、木曽川を利用して運搬される木曽材（南禅寺の造営ほか）や木曽駒の産地として荘園という形で都との関係が保たれていた⁵⁾。

そして、木曽が正史の上に姿を現わすのは8世紀の初頭である。すなわち『続日本紀』大宝2年12月壬寅（10日）の条に「始開美濃国岐蘇山道」と見えるのがそれである。この702（大宝2）年の記事が史籍の上での木曽の「夜明け」に当たるが、それから11年を経た同書の和銅6年7月7日の条には「秋7月戊辰、美濃・信濃二国之堺、径道險隘、往還艱

* Keywords : 中山道木曽路、塩道、交通ネットワーク

** 正会員 工博 パシフィックコンサルタンツ㈱総合研究所
(〒206 東京都多摩市関戸1-7-5)

難、仍通吉蘇路」とある⁶⁾。

和銅の「吉蘇路」は、美濃と信濃の国府を結ぶ最短距離であって、しかも神坂越えのような峻難路ではなかったにもかかわらず、延喜の「官道」がこの道を選び、再び神坂越えの山道を選ぶようになったのは、その当時の木曾谷は、「吉蘇・小吉蘇の両村」があるだけと指摘されるような山間僻地であったために、駅通上の便が悪かったこと、つまり、官道としての機能を果す上の継送条件を欠いていたことに原因があったといわれている⁷⁾。

官道の選に入らなかったとはいえ、吉蘇路は廃道に帰したわけではなく、日程の短縮を望む旅行者や、信濃から上進する貢馬など貢物の輸送などには、吉蘇路が多く利用された（その後、良質材としての木曾材⁸⁾は、江戸へも中山道木曾路を経て流通した）。

時間を経て現在、中央西線に乗車すると「田毎の月」の姨捨山と、木曾川の「寝覚の床」とともに、車窓説明されるものに「鳥居トンネル」がある。

この峠が有名なのは、太平洋側と日本海側とを二分する単なる分水嶺ではないことである。信濃川－犀川の支流である奈良井川と、木曾川の最上流とが、峠を境に全く正反対の方向に流れ、しかも水量が豊かで、汚れを知らない清流が、視覚に訴えるに十分な要素をもっているからである⁹⁾。

713（和銅6）年岐蘇路が開通していらい、1250年以上の歳月を経ているが、この間、鳥居峠を含めて信州は、自然的・地理的・人文的に、日本の中央部を、継続して制してきたといえる。

2. 中山道のルート設定

1600（慶長5）年、関ヶ原の戦いで勝利をおさめた徳川氏は、翌年、まず東海道の伝馬の制を設け、次いで1602（慶長7）年、中山道にも伝馬の制度を設けた。

こうして、再び、中央集権的国家の管理する駅制に近い機能と軍事障壁の機能を併せもった幹線道路整備が着手された。

東山道の信濃路におけるルートは、当初、京から美濃、御坂峠、伊那、杖突峠、諏訪、雨境峠、佐久入山峠（碓氷）に通じていたが、平安時代に入り、信濃国府が上田から松本に移ったことにより、松本、保福寺峠、上田、碓氷峠回りに変更され、何世紀も



図-1 鳥居峠¹⁰⁾

Fig-1 the Torii Pass

の間使われていた。

1602（慶長7）年の徳川氏による中山道の制定により、母体であった東山道のうち、信濃路の諏訪湖付近ルートは再び変更された。すなわち、伊那、杖突峠、諏訪を経て、武田信玄が軍用道路（棒道といわれる）としても使った大門峠を越え、佐久入山峠に抜けるルートから下諏訪、和田峠、和田、長窪、芦田回りのルートに変わったのである。

この路線への変更は「2～3里毎に必ず宿駅を置き、宿駅は戦国時代以来の城下町、小領主の館など、既成集落を極力活用する方針でルートを設定した」ためであるといわれている。当時の宿駅設定は、徒歩、駕籠、馬などを前提として、それらの生理的な一日の行動圏の制約、既成集落の活用を基礎とした。一方、駅間距離よりも地勢に主眼をおいて対向的に設けられる特殊な場合もあった。例えば、川の兩岸、峠の両麓などがそれである。

このような街道ルートと宿の設定策は、徳川政権の早期安定を図る趣旨から、少ない投資で即効性が発揮できる側面はもちろん、これらが歴史的にみて要害の地であることからまわるとおり、軍事的要請にもかなうものであった¹¹⁾。

3. 塩道としての中山道木曾路

信州長野地方は、日本の屋根と呼ばれ、中央部に急峻な山岳が重畳し、南北幅も最大であるだけに、



図-2 中山道ルート地勢図¹²⁾

Fig-2 Route Map of Nakasendou

内陸・臨海両地域を結ぶ交通は、地域経済の維持の上から重要な位置を占め、早くから発達した。とくに、近世に入り日本国内の流通経済の進展により一層促進された。

生活上欠かせない塩、米の流通は、中でも最重要品目であった。

中津から木曽谷に向かう塩の移送路は中山道によったが、そのコースは山道で落合・馬籠・峠・馬籠峠と北進し、峠麓の大妻籠を過ぎて蘭川に沿う橋場・妻籠を通り、木曽川左岸を三留野・野尻・須原・上松と結び、南木曽谷の中心の木曽福島に達した。福島からさらに木曽谷を北上して、宮越を経て鳥居峠南麓の藪原に至るものである。谷道を利用した比較的平坦な移送路であった¹³⁾。

福島は、「此宿八木曽中之府中にて諸商人多く諸物資交易いたし身柄頭分有福之者も有之第一女馬買上近在村々百姓へ預ヶ置駒取上毎年馬市を立其外糸真綿類麻布木具氷餅干瓢煮山椒干蕨岩茸南海北海塩肴を買谷中にて八繁華之場所也」¹⁴⁾と木曽谷の経済中心地であった。しかも、塩魚をはじめ一般の南海・北海両物資が交錯しているところから、南・北両塩がともに搬入されたことが容易に想像される。

福島以北では、宮越・藪原が主要な中継地となった。前者は、天保9年(1838)には農商家262軒、口数1,152人、後者は、農家126軒、口数494人の宿場町であった。また、木曽川と奈良井川(信濃川支流)の分水界をなす鳥居峠の南麓集落をなす藪原

は、木曽谷の北限集落として経済的に重要な位置におかれた。

木曽谷への塩の移入は、主として木曽の中牛による今渡・中津・名古屋方面からの移入塩と中馬による松本・塩尻方面からの搬入があり、南・北・東の三塩が複合した。木曽谷へ移入されたこれらの塩は、市が開かれて経済の中心地となった木曽福島をはじめ、牛方の中継問屋や塩店の置かれた藪原・田の上・馬籠・宮越その他から山間諸村へ転売されていった。交通機関は、牛背とともに「持子」という人背移送が利用された¹⁵⁾。

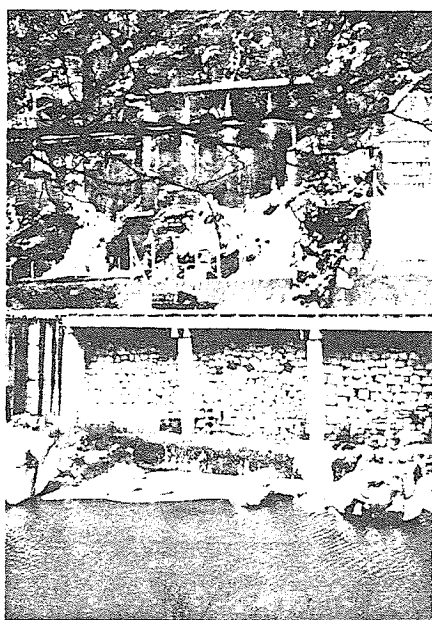


写真-1 上松～福島間の栈道

Photo-1 Plank Road in Kiso



写真-2 権兵衛峠頂上より木曽を望む

Photo-2 View from the Gonbei Pass

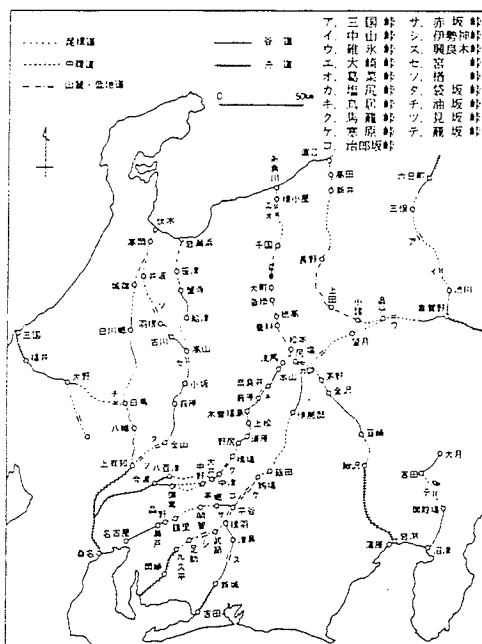


図-3 中部地方の地形位置から分類した塩道(近世)¹⁶⁾

Fig-3 Type Classification of Salt Roads

4. 東西交通路としての権兵衛街道

木曾での経済交流は、以上にみた南北交通を幹線路としたが、それを培養する東西交通も看過できない。東西方向の交通路には、木曾山脈を横断して伊那谷と連結した権兵衛街道や大平街道、飛騨高山と結んだ野麦街道などがあげられる。権兵衛街道は1696(元禄9)年に開削され、北部の木曾・伊那両谷を結ぶ連絡路として重要であった。とくに、伊那からの御蔵米や売米の移送が多かった。古老談によれば、その交通日程は、伊那を早朝出発し、神谷の間屋へ2時ごろ到着し、夜半遅く伊那に帰着する行程であった¹⁷⁾。権兵衛街道が完成してから、峠をこえて木曾へ移出した米の量は、表-1に示すとおりである。

しかし、野麦街道と権兵衛街道は、ともに高山盆地・木曾谷・伊那盆地を連絡する主要な横断路であったにもかかわらず、塩の移入に関する記載がないのはどうしてだろうか。

権兵衛峠は古く鍋懸峠と言われていたことが1757(宝暦7)年の『吉蘇志略』にあり、險難要害の地であることが記されている。

表-1 権兵衛峠越しに木曾へ移出した米の量

Table-1 Amount of Rice through the Gonbei Pass

年 代 (西暦)	移出俵数	送 り 先
元禄10 (1697)	423	神谷権兵衛
宝永6 (1709)	845	神谷
寛保1 (1741)	455	253俵蔵原, 192俵宮越
文政7 (1824)	2494	神谷
	333	
文政8 (1825)	2121	
文政9 (1826)	370	
	1987	
文政11 (1828)	916	神谷
文政12 (1829)	1129	299俵宮越, 126俵福島, 713俵神谷
	899	
	151	
文政13 (1830)	1231	1057俵神谷, 144俵宮越
天保2 (1831)	540	70俵宮越, 25俵奈良井, 454俵神谷
	10	
天保3 (1832)	227	神谷
天保4 (1833)	259	199俵神谷, 60俵宮越
天保6 (1835)	853	神谷

(『木曾福島町史』より)

開道のいきさつについて、『上伊那誌』歴史編には「権兵衛峠の開鑿はおそらく彼の発意であろうと思われる。すなわち権兵衛は支配者の山村家に請い、木曾11宿の賛成を得1695(元禄8)年幕府に出願して許可を得ようとしたが、まず地元伊那側の同意を得ることを要するというので、翌9年福島町の年寄永井三右衛門、宮越の斎藤治右衛門の両代表者に権兵衛も同行し、箕輪領の木下村割元名主治郎四郎方へ来て、此の道が切開かれれば、米穀不自由の木曾谷故、当郡から買求め付送ることができ双方勝手が宜敷いことと思うから何卒御得心下されたいと申入れた。そこで、治郎四郎は箕輪領各村の名主を参集させて協議し、衆議承認に傾いたが、この時、大出村名主藤右衛門が、この道が切開かれれば木曾宿への助郷が課せられる恐れがあることを指摘した。この結果、木曾側に対し、道中奉行に願って箕輪領の村々からは助馬1匹も呼ばないこと、万一、助馬を仰付けられたらば、その助馬の代りを木曾中で勤めるとの確約を要求し、次の一札を取って得心した。」とあり、箕輪町木下の萩原太郎氏蔵の「一札之事」を掲げてあるが、その一札(元禄九年子之二月)には「今度木曾之谷拾壹ヶ宿にて、宮腰村より其元江直クニ越候歩行路馬足之自由ニ通ひ候様致候へハ木曾中勝手ニ罷成候ニ付」と書き出され、助郷については「右之通御相对之上ハ御道中御奉行神尾備前守様江弥道筋御許可可仕候、我等共願之通相呼申ニおひては、助馬之義被仰付候共 右申合候通り壹匹も

呼申間敷候事」とあり、さらに、万一にも助馬を仰せつけられたとしても、其の代り馬を木曾側で勤める上、その為の御詮議があったとしても、どこまでも出向いて決して御迷惑はかけない事、また此の申合せは、たとえどの様に御仕置替りであろうと、道中奉行が替っても、古証文の年数切れだと言われても、後々永々に相違まじき事、というもので、その証文の固さには後に道中奉行が驚いたという念の入ったものである。しかし、1695（元禄8）年11月、木曾11宿問屋が連名で幕府に出した文書には木曾御伝馬宿11宿とも小村であるにもかかわらず往還の他の富裕な宿場同様に勤めてきたが近年は山も繁昌せず商人の荷物も伊那街道を通してしまい困窮をしているので御求金を願ひ度いとし、又、今後は道程5、6里までの村へ助郷を仰付けて欲しいと願ひ、宮越宿から伊那への道は宮越から小沢まで5里であり今までは歩行道であったが牛馬が通行出来るように道を造り立てることを許可してほしい、というもので、助郷の設置と権兵衛峠の開道を願っている（徳川林政史研究所所蔵文書、『長野県史』）ので、木曾側の開道計画には単に米穀移入の事だけではなく、併せて、助郷設置の底意も強かったと思われる。

一方、高遠領の村々では開道に対して反対で、『上伊那誌』によれば「木曾側の要請に対して名主の協議の結果、平沢村名主八郎右衛門は相役の長三郎と共に藩庁に赴き代官並木惣内に相談し、この時地元の意向として開道後の道作りに村人が難儀をする、今まで背負荷渡世の者が生活に困窮する、の2点から反対である旨を告げ、高遠藩でもその意を汲んで消極的であった」としている。

しかし、開道について木曾側の熱意は固く、箕輪領では領主板倉氏の諒解を得て積極な協力態勢であったので、高遠領を通らず箕輪領内に道をあけることに決めて工事をすすめた。結局、最終的には高遠領側も賛成せざるを得ない状況となって合意し、1696（元禄9）年6月に工事は終了した¹⁸⁾。

時を経て1975（昭和50）年に、伊那市、木曾福島町・高山市を結ぶ国道361号線が決められた。国道の羽瀨・神谷間は、まだ車道としては開通していないが、姥神峠の下にトンネルをあけて通す計画である²⁰⁾。

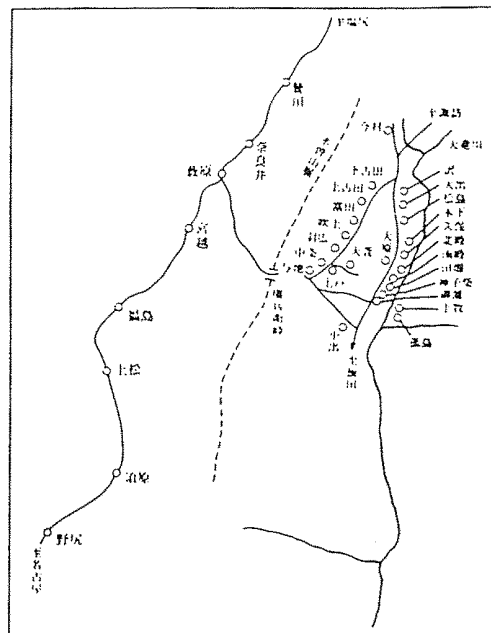


図-4 中三宿助郷村位置図¹⁹⁾

Fig-4 Location of the Sukegou Village connected to the Gonbei Pass

5. 結びに代えて

陸上交通路展開の阻害要因の第1は、自然的地形的条件である。日本列島約1万の峠のうち500以上が信州に位置しているといわれる峻険な地勢的条件の中で、物流を担うための道路拡幅（最初は、人力から牛馬の通行を目標に）が進められてきた。

第2は、木曾本流の右岸・左岸を通行するにしても、その支流には、河川を渡る施設（橋、渡船）の整備が必要となる。東海道と中山道とがよく対比されるゆえんともなっている。

第3は、最も重要なことであるが、それはソフト面の条件整備である。たとえ、物理的なモノとしての道路網が敷設されたとしても、それを支える「宿場」というソフト機能の問題である²¹⁾。

しかし、信州の百姓が農間余業的に行っていた馬稼ぎに端を発した「中馬」が、寛永時代には江戸・駿河・相模にまで活動の範囲を広げていった²²⁾

（いわば現代の宅配便）ように、このソフトのシステムは相当「柔」な構造にしておく必要がある。

いずれにせよ、市・民・官・学が良い意味での政治の場に協働し、智恵を出し合っていく中で、「政

策」の形成システムづくりが、今、改めて欲求されている。

このような視点から権兵衛街道をプロモートした宮越村神谷在の古畑権兵衛をみると、そこに、土木のもつ社会的役割の一端を垣間見ることができるのではなかろうか。同時に、名を残すことなく、営々と働いてきた多くの先達の上に、今日の日本の国土が形成されてきたことは言うまでもない。

峠の案内板に、「伊那郡西箕輪村上戸、中条の両部落民が木曾谷からの引水を思いつき……。」と記されているように、後日、権兵衛峠を経て用水路の建設が行なわれた。木曾側が米を熱望していたと同じように、伊那側、特に西箕輪では水田用水が不足していた。

西箕輪（現、上伊那郡西箕輪村）の上戸、中条、与地、大萱の4ヶ村が、水田用水を権兵衛峠の向う側を流れる奈良井川の上流白川に求めたという、長期間にわたる水利権抗争運動にも、「塩」に加えて「水」に対する人間の生命源への限らない希求を感じる次第である。

参考文献・註

- 1) 西 淳二：交通路の変遷について（その2）、土木史研究第14号、P331、1994.6
- 2) 生駒勘七・神村 透・小松芳郎：図説・木曾の歴史、P18、郷土出版社、1982.2
- 3) 長野県考古学会：遺跡と遺物、P17、信濃毎日新聞社、1982.3
- 4) 長野県教育委員会文化課：長野県埋蔵文化財発掘調査要覧その3、P340、1979.7
- 5) 小林計一郎：信濃中世史考、P294～295、吉川弘文館、1982.5
- 6) 所 三男編：近世林業史の研究、P499、吉川弘文館、1980.2
- 7) 全上5)、P502～504
- 8) 木曾川は運材河川として開発され、秀吉の時代から家康・義直時代へと降るにつれてますます顕著となる。これが木曾川舟運の発達をいちじるしく阻害した。近世になってからの木曾川は「運材が一般の通船に優先する」を建前としたため、冬から春にかけての運材期間中の舟航は杜絶状態に陥るのを常とした。とくに慶長末から寛永年間に
- およんだ濫採期の運材は年間を通じて行なわれることが多かったので、岐阜・加納・笠松辺と飛騨方面とを上り下りする荷物は船を避けて飛騨街道を、一方の名古屋と東濃・木曾筋との間の商品荷物は、小牧街道から中山道を駄送することを余儀なくされ、それが陸上運輸と継荷問屋の発達を助長するのである。そのような荷動きの重心が木曾川の船に移るのは、城下町の造営がほぼ一段落し、それまでの爆発的な木材採運活動が大方平静を保つようになる延宝以降のことである。（豊田 武・児玉幸多：交通史、体系日本史叢書24、P367～368、山川出版社、1970.12）
- 9) 市川健夫：信州の峠、P214、第一法規出版、1972.12
- 10) 川崎 敏：木曾——歴史・文学・地誌——、P98、木耳社、1973.10
- 11) 長井典雄：中山道和田宿の記録、P5～6、山海堂、1990.6
- 12) 全上11)、P4
- 13) 富岡儀八：日本の塩道、P316、1978
- 14) 脇田雅彦：木曾巡行記、P22～23、一宮史談会、1973、福島宿は、宿内に農商家313軒、口数1,022人、宿外上之段町に農商家111軒、口数302人、同向町に農商家48軒、口数186人、同八澤町に職人家82軒、口数198人、（天保9年）
- 15) 全上13)、P316～320
- 16) 全上13)、P67
- 17) 全上13)、P319
- 18) 伊那市教育委員会：権兵衛街道、P1～5、1985.2
- 19) 長野県文化財保護協会：中山道信濃二六宿、P370、信濃毎日新聞社、1980.11
- 20) 野村和正：峠の道路史、P236、山海堂、1994.3
- 21) 西 淳二・森田 眞：箱根路の変遷について、土木史研究No.13、P531、1993.6
- 22) 大石 進：日本技術の社会史、P181、第8巻、交通運輸、1985