

近世東海道の道路延長と一里塚の尺度について*

A Study on the Road Extension and the Measure of setting Milestones
on the Tokaido Road during Edo era

木下 良** 武部 健一*** 大澤 聡****

By Ryo KINOSHITA, Kenichi TAKEBE and Akira OSAWA

要旨

近世最重要の街道であった東海道は、江戸から京都までの道路総延長が時代によって変化した。1604年(慶長9)に設置された一里塚はこの間を120里として計画されたが、18世紀末以降の公称総距離は126里6町1間であった。この変化は江戸時代初期と後期では尺度が異なったのではないかと想定して、江戸時代初期の測量に基づいて作製された『東海道絵図』を主な資料として神奈川県下において検証した結果、同絵図は1分5間、ただし1間は6尺5寸の分間で作製された可能性が高く、一里塚も1間を6尺5寸として設定されたと考えられる。

本論は、平成14～15年度の2年間にわたって国土交通省横浜国道事務所の委託に基づいて(財)国土技術研究センターにおいて実施された「東海道道路構造解析調査」の研究成果の一部である。

1. 近世東海道の全距離と一里塚の数

(1) 東海道江戸・京都間の道路延長

近世東海道は江戸日本橋を起点に京都三条大橋を終点とするが、その全距離は一般に126里6町1間とされる。これは18世紀末から19世紀初めの寛政年間(1789～1801)に設定された公称里程で、1843年(天保14)に道中奉行が作製した『東海道宿村大概帳』(以下、大概帳)などにも記載される、各宿間距離を集計したものである。

この数値は間単位まで示しているが、各宿場間の距離は表-1に示すように里・半里また1/4里単位の区間が多く、間単位までを挙げるものは4区間に過ぎないから、本来は1/4里単位程度の概略距離で示されていたものに、部分的に正確に測定した数値を加えたに過ぎない。なお、間単位まで記される区間は、原・吉原、吉原・蒲原、岡崎・池鯉鮒、石部・草津の各区間であるが、前2者は1682年(天和2)に吉原宿が移転して街道も付替えられたことにより、また石部・草津間は野洲川沿いの道が水損したので1683年(天和3)に迂回路が開かれた結果、これらの区間を新たに正確に計測したものと思われるが、岡崎・池鯉鮒間はどのような理由によるものか不明である。

一方、1658～1661年(万治)頃の成立とされる『東海道名所記』(以下、名所記)による江戸・京都間は118里30

町になるが、その浜松・舞坂間の1里10町は短か過ぎ、その間に一里塚が3カ所在することからみても明らかに誤りで、おそらく1690年(元禄3)に刊行された『東海道分間絵図』(以下、分間絵図)に記す2里10町であったと考えられる。とすれば全距離は119里30町ということになる。

分間絵図の全距離は名所記よりは若干増えて121里4町になっている。

以上によれば、17世紀中頃から18世紀末頃までの間に約6里伸びたことになる。この間に距離が伸びた確実な例は、前記した2個所以外に保土ヶ谷宿の移転、薩埵峠路の変化、天竜川渡河点の移動、舞坂・新居間の海上渡しの変化などによる距離の増加があるが、これらを集計して約3里余であるから、なお約3里の差がある。

1877年(明治9)の実測値は129里24町21間であった。その測定路線が厳密に近世東海道と同じであるかどうかは不明であるが、前記した石部・草津間は野洲川沿いの近道が復活しており、明治の値は8町少ないのでこの路線をとったものと思われる。それでも、なお明治の総延長はかなり大きく、一般に江戸時代の里程は実距離よりは少なく示されていたことを証することになる。

(2) 東海道に設置された一里塚の数

一方、1682年(天和2)以前の状態を示す『東海道絵図』¹⁾(以下、絵図)によれば、東海道の一里塚は江戸・京都間を120里として設置されていたことを示す。これに記載される各一里塚には、それぞれ江戸と京都からの里数が記され、その合計が120里になるからであるが(図-1参照)、前記の名所記の修正距離がほぼこれに対応する。

従来、東海道の各一里塚が江戸から何番目かということについては、前記した19世紀始めの公称宿間距離を根拠にして、各宿間の塚の江戸からの里数を算定したので、例えば『静岡県歴史の道調査報告書—東海道—』(1980年、静岡県教育委員会)は、県内の一里塚の江戸からの

* keyword : 東海道、一里塚、尺度

** 古代交通研究会

(〒286-0201 千葉県富里市日吉台 4-19-22)

*** フェロー 工博 道路文化研究所

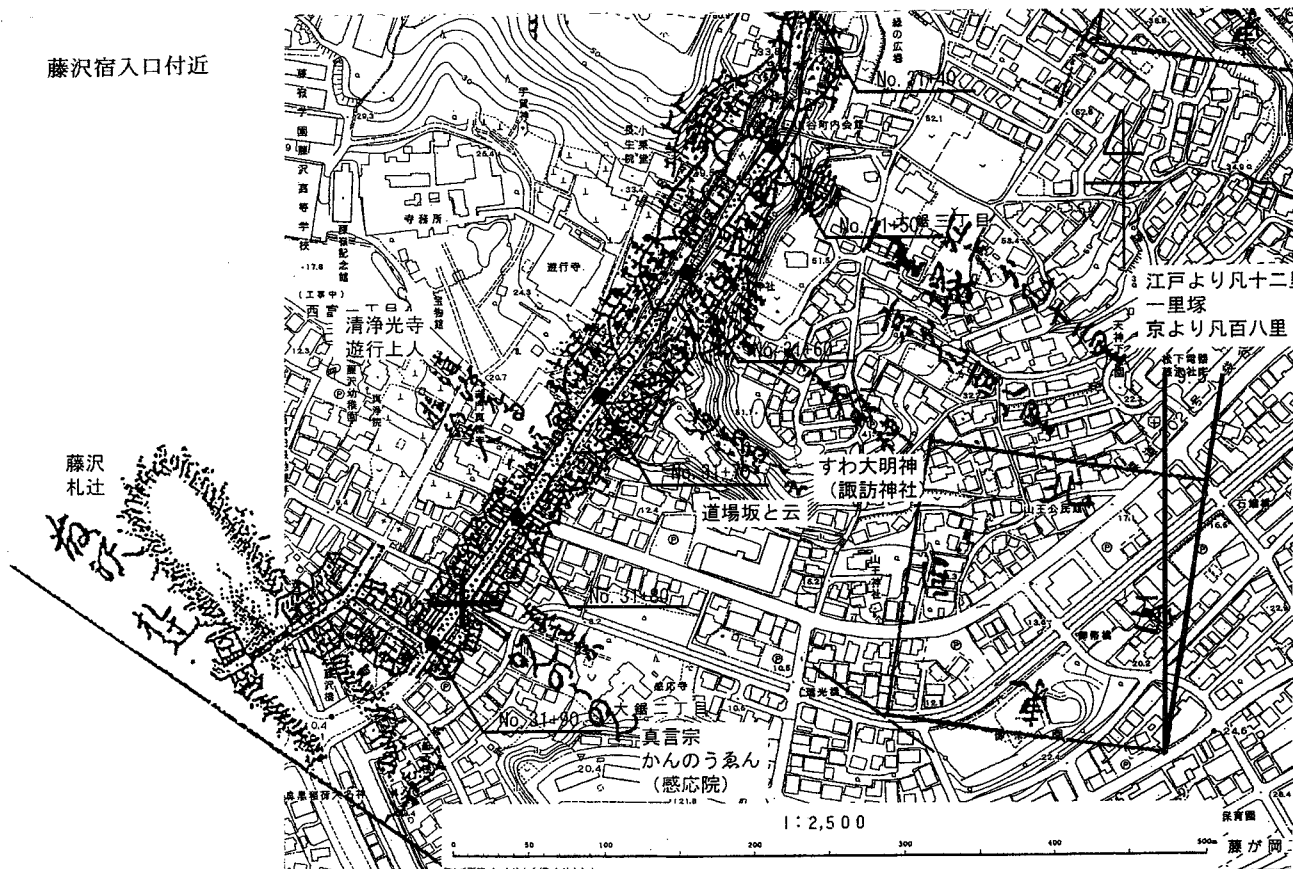
**** (株)片平エンジニアリング

表-1 東海道宿駅間距離の変遷一覧

資料名 年代		東海道名所記 万治(1658-61)		東海道分間絵図 元禄3年(1690)		宿村大概帳 天保14年(1843)		明治の実測 明治9年(1876)			備考		
宿駅間名		里	町	里	町	里	町	間	里	町		間	尺
1	江戸～品川	2		2		2			2	8	19		
2	品川～川崎	2	18	2	18	2	18		2	21	25		
3	川崎～神奈川	2	18	2	18	2	18		2	18	47		
4	神奈川～保土ヶ谷	1		① 1	9	1	9		1	12	47	1	
5	保土ヶ谷～戸塚	2		① 2	9	2	9		2	15	53	1	
6	戸塚～藤沢	2		2		2			1	33	59	3	
7	藤沢～平塚	3		3		3	18	*	3	24	39		
8	平塚～大磯		20		20		27	*		29	55	5	
9	大磯～小田原	4		4		4			4	6	52	3	
10	小田原～箱根	4		4		4	8	*	4	9	54	1	
11	箱根～三島	3	28	3	28	3	28		3	24	13	5	
12	三島～沼津	1	18	1	18	1	18		1	18	19	3	
13	沼津～原	1	18	1	18	1	18		1	24	25	3	
14	原～吉原	2	18	2	18	② 3		22	2	29	57	3	
15	吉原～蒲原	3		3		③ 2	30	23	3	5	19		
16	蒲原～由比	1		1		1				33	28		
17	由比～興津	2		2		④ 2	12		2	10	33	3	
18	興津～江尻	1	2	1	2	1	2		1	14	48		
19	江尻～府中	2	20	2	20	2	25	*	2	30	22	3	
20	府中～丸子	1	18	1	18	1	16	*	1	17	12		
21	丸子～岡部	2		2		2			2		45	3	
22	岡部～藤枝	1	26	1	26	1	26		1	26	2	3	
23	藤枝～島田	2		2		2	8	*	2	13	57		
24	島田～金谷	1		1		1			1	5	8	1	
25	金谷～日坂	1	24	1	24	1	24		1	24	20		
26	日坂～掛川	1	29	1	29	1	29		1	32	38	1	
27	掛川～袋井	2	16	2	16	2	16		2	21	39	3	
28	袋井～見付	1	18	1	18	1	18		1	21	15	5	
29	見付～浜松	3	7	3	7	⑤ 4	7		3	21	10	3	
30	浜松～舞坂	⑥ 1	10	2	10	2	28	*	2		30	3	
31	舞坂～新居		23		23	⑦ 1	18		1	7	42	5	
32	新居～白須賀	1	10	1	10	⑧ 1	24		1	28	16	2	
33	白須賀～二川	2	6	2	6	⑧ 1	17		1	19	30	4	
34	二川～吉田	1	22	1	22	1	20	*	2	3	27	3	
35	吉田～御油	2	22	2	22	2	22		2	33	8	3	
36	御油～赤坂		16		16		16			17	17	3	
37	赤坂～藤川	2	9	2	9	2	9		2	19	46		
38	藤川～岡崎	1	7	1	7	1	25	*	2	1	44		
39	岡崎～池鯉鮒	3	8	3	8	3	29	22*	3	27	9		
40	池鯉鮒～鳴海	2	28	2	28	2	30	*	3	3	46		
41	鳴海～宮	1	18	1	18	1	24	*	1	28	49	3	
42	宮～桑名	7		7		7			7	(計測せず)			
43	桑名～四日市	3	8	3	8	3	8		3	23		2	
44	四日市～石薬師	2	25	2	25	2	27	*	2	30	28	4	
45	石薬師～庄野		25		25		25		1	1	28	3	
46	庄野～亀山	2		2		2			2	3		2	
47	亀山～関	1	18	1	18	1	18		1	23	21	5	
48	関～坂下	1	24	1	24	1	24		1	21	37		
49	坂下～土山	2	18	2	18	2	18		2	20	51	1	
50	土山～水口	2	25	2	25	2	25		2	35	46		
51	水口～石部	3	18	3	26	*	3	18	*	3	6	18	2
52	石部～草津	2	16	⑨ 3		2	35	54	2	27	53	4	
53	草津～大津	3	24	3	24	3	24		3	27	33		
54	大津～京	3		3		3			2	25	45		
		118	30	121	4	126	6	1	129	24	21	0	

本表は「東海道道路構造解析調査」で、大熊喜邦『東海道宿駅と其の本陣の研究』丸善、1942年、p.12所載の表に他の資料を加えて作製したものを、発表者が一部削除整理して「備考」を加えたものである。

藤沢宿入口付近



図一 『東海道絵図』と「1/2,500記本図」の照合例（作製：東海道道路構造解析調査委員会）を70%に縮小

里数または順番を1～4里多く算定している。

以上、(1)江戸・京都間の距離の変化と、(2)東海道における一里塚間の設置数からみて、江戸時代初期と後期では距離算定法の変化があったのではないかと考えた。

2. 検証の資料としての『東海道絵図』と『東海道宿村大概帳』

(1) 『東海道絵図』について

国会図書館に蔵される『東海道絵図』は、深井甚三²⁾によって紹介されるまでは、研究者の間にも知られていなかったが、測量に基づいて作製された距離も方位も正確な、手描着色の卷子本(全10巻)の街道図で、54cmの紙幅に街道の屈曲を収めるために、原則として各宿の札の辻間を一連の図にしているが、街道の屈曲が大きい個所では適宜に区切って書き改め、その両側にそれぞれ方位記号を付している。

この絵図には作者や作製年代の記載が無く、凡例もないので原図ではなくその写図と思われるが、分間(縮尺)も不明である。作製年代は記載内容から1682年(天和2)頃の状態を示すと見られるが、1690年(元禄3)に刊行された『東海道分間絵図』との類似性、特に同じ方位記号を用いていること、共通する誤記が多いことなどから考えて、作者は同じ遠近道印である可能性が高い。分間絵図は凡例に「三分一町の積り」としているが、絵図の分間については後述する。

深井によれば、『東海道分間絵図』の作者として知られる遠近道印は、本名藤井半知という富山藩の医者であ

ったが、加賀藩の前田家にも接近したことがあるらしい。加賀藩主前田家関係の史資料を所蔵する尊経閣文庫に、「天和癸亥夏閏五月初九 藤井氏 献之」(癸亥は1683年)と箱書のある『東海道絵図』があり、その冒頭の凡例に「江戸より京まで東海道絵図 道筋一分五間のつもりに仕り候 方角吟味仕り候 (以下略)」と記している。しかし、この絵図の分間をはるかに小さく、おそらく1分50間程度になるという。この絵図でも『東海道絵図』や『東海道分間絵図』と同じ方位記号を用いている。

おそらく、藤井半知は別に1分50間の東海道の絵図を持っており、それを1/10に縮小して作った絵図を前田家に献上したが、原図の分間をそのまま誤記したものと思われる、その1分50間の東海道の絵図こそが国会図書館蔵の『東海道絵図』と同一のものであった可能性が高い。

また遠近道印は、1657年(明暦3)の大火後に幕府が江戸市中で実施した測量結果に基づく、詳細・正確な『新板江戸大絵図』『新板江戸外絵図』(4部)を1670年(寛文10)から1673年にかけて刊行し、寛文5枚図として知られるが、その分間は1分50間、ただし1間は6尺5寸であった。すなわち、縮尺 1/3,250になる。しかし、岩田豊樹³⁾が現存する寛文図によって、大手町から日比谷までの堀の長さを現在の地図と対照して測定した結果では、その縮尺は 1/3,478になるという。岩田は縮尺が小さくなった理由は、紙の縮みによるものではないかと推測している。

『東海道絵図』には分間を記していないが、その江戸

市中は前記の寛文5枚図とほぼ同等であるから、同図も1分5間、ただし1間は6尺5寸である可能性が高い。そこでこの絵図についても、神奈川県下の各宿駅間を現代の1/2,500基本図と対照して測定した結果、1/3,346から1/3,533の間に分散し平均1/3,451になり、岩田の計測とほぼ同じ結果になったので、その分間は寛文図と同じとみてよいだろう。

距離の単位としての1間は6尺と理解するのが一般であるが、上記寛文5枚図の例から見れば近世初期には6尺5寸であった可能性がある。

(2) 『東海道宿村大概帳』について

『東海道宿村大概帳』（以下、大概帳）は江戸幕府が直接管轄した、五街道とこれに付属する諸街道の、各宿と沿道の状況を記したもので、戸口は1843年(天保14)の数なので、それ以後の成立と見られる。この中で街道の距離に関する記録には表-4のようなものがある。

3. 神奈川県下における一里塚間の距離、宿駅間距離と往還長距離の検証

1章において取り上げた問題点を、神奈川県下をフィールドに、2章に挙げた両資料によって検証する。

(1) 神奈川県下の一里塚間距離

『東海道絵図』によれば、現在の神奈川県内には川崎市市場の「江戸より凡5里」の塚から、箱根町元箱根の24里目の塚まで、8里目の塚を欠いて19の塚が描かれている。

8里目の塚が描かれていないのは以下の理由による。保土ヶ谷宿付近の街道は図-2に示すように、当初は台地上を通過して、保土ヶ谷宿は台地を下りて権太坂下にかかる谷底の、絵図に「本じゅく」とある今は元町と

呼ばれる場所に在ったが、1648年(慶安2)に街道を谷沿いに付け替え、宿の位置も移転した。本来の8里目の塚は台地上の旧道に在ったが、絵図作製当時は未だ新道への塚の設置はなされていなかったと見られる。なお、旧一里塚の痕跡は無く、これに関する記録もないので、その位置は全く不明である。

一方、1806年(文化3)に完成した『東海道分間延絵図』には、保土ヶ谷宿を出外れた地点に左側(江戸から京都に向かって)の塚だけを描いており、大概帳にも記されているが、それを新置した時期は不明である。

20ヵ所の塚のうち現存するのは、9里目の平戸村・品野村(横浜市戸塚区)の両塚と、14里目の茅ヶ崎村(茅ヶ崎市)の左塚だけで、23里目の畑宿村(箱根町)は両塚が旧位置に復原されている。

そこで、絵図を各市町の1/2,500基本図に照合して一里塚の位置を考定し(図-1)、それぞれの区間距離を測

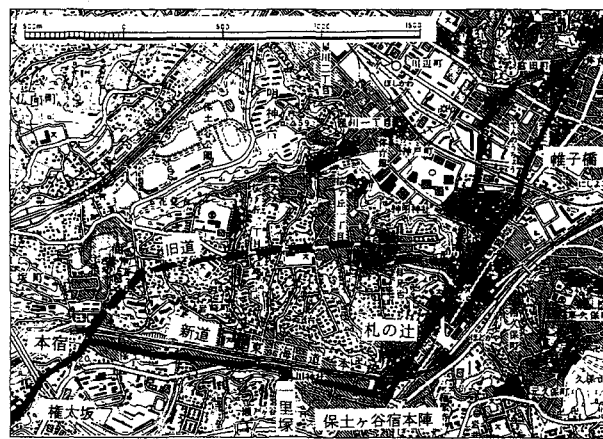


図-2 保土ヶ谷宿付近の東海道新旧ルート

--- は旧道 ——— は新道

(武部健一「東海道絵図を歩く」(4)『道路建設』645、2001年、道路建設業協会、掲載図に加筆)

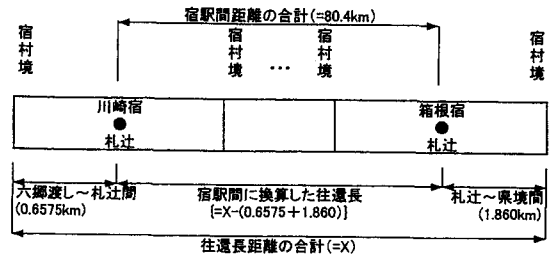
表-2 神奈川県下における一里塚の距離と位置

宿場	江戸からの一里塚数	所在地	標識樹		照合図計測距離(km)	備考
			『東海道分間絵図』(左)	『宿村大概帳』(右)		
1 川崎	5	市場村地内	榎かず~	榎かず~		1/2,500基本図の記載と一致
2	6	東子安村地内	松二本	榎三本	3.99	標識無し
3 神奈川	7	神奈川宿地内	(塚無し)	榎二本	3.98	説明板在り、一致
4 保土ヶ谷	8	保土ヶ谷宿地内	(不記載)	榎塚無し	4.77	『絵図』に不記載、標識なし
5	9	平戸村・品野村地内	榎	榎	3.28	1/2,500基本図の記載と一致
6 戸塚	10	戸塚宿地内	榎二本	榎二	4.23	標識在り、一致
7	11	原宿村地内	松二本	松三本	4.08	標識在り、一致
8 藤沢	12	藤沢宿枝郷西村地	榎三本	榎三	4.11	標識在り、一致
9	13	辻堂村地内	小松五本	榎	4.30	標識在り、一致
10	14	茅ヶ崎村地内	榎一本	榎	4.12	一里塚跡と一致
11 平塚	15	馬入村地内	榎二本	松二榎三	4.51	標識無し
12 大磯	16	大磯宿地内	榎五本	榎四本	4.19	標識在り、一致
13	17	国府本郷村地内	松かず~	榎二	4.36	標識無し
14	18	山西村地内	木なし	木なし	4.18	標識在り、一致
15	19	小八幡村地内	松数二	榎	4.10	標識無し、バス停「一里塚」
15 小田原	20	山王原村地内	松原ノ内二	一里塚有	3.88	『延絵図』『大概帳』に不記載
17	21	風祭村地内	榎一本	榎三	4.45	標識在り、一致
18	22	湯本茶屋村地内	榎二	榎一松三	3.87	標識在り、一致
19	23	畑宿村地内	榎一本	榎一	4.41	復原位置に一致
20 箱根	24	箱根宿地内	榎二本	榎一本	4.12	標識在り、一致

※ 一里塚間の平均距離は4.15km、街道の付替え後に新置された保土ヶ谷の塚の前後の区間を除けば4.17kmになる。

表一三 『東海道絵図』照合図による宿駅間距離と公称宿駅間距離

宿駅間	照合図 km	1876年	1690年	6R5寸1匁 / 6R1匁	1843年	6R1匁
		換算km	里・町	km 換算 km	里・町	換算km
川崎～神奈川	9.63	9.90	2・18	10.63 / 9.82	2・18	9.82
神奈川～保土ヶ谷	4.76	5.32	1・9	5.32 / 4.91	1・9	4.91
保土ヶ谷～戸塚	9.83	9.59	2・9	9.57 / 8.84	2・9	8.84
戸塚～藤沢	7.11	7.64	2	8.51 / 7.85	2	7.85
藤沢～平塚	14.64	14.47	3	12.76 / 11.78	3・18	13.74
平塚～大磯	3.51	3.27	20	2.36 / 2.18	27	2.94
大磯～小田原	16.39	16.46	4	17.02 / 15.71	4	15.71
小田原～箱根	16.45	16.79	4	17.02 / 15.71	4・8	16.58
	82.32	83.44	19・20	83.19 / 76.80	20・17	80.39

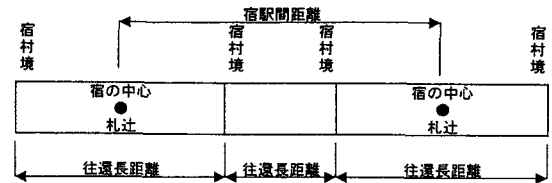


図一三 宿駅間距離と往還長の概念図

(作製：東海道道路構造解析調査委員会)

表一四 各距離の定義

史料名	用語	定義
『大概帳』	次宿迄の距離	A 中心位置は不明のため、宿場の中心から中心までの距離と仮定。
	立場距離	
	往還通間之村に記載されている距離	
	往還通間之村但に記載されている往還長	B
	道幅に記載されている往還長	C
	往還長掃除丁場	D
『東海道絵図』	照合図計測距離(宿駅間距離)	E 東海道絵図に記載されている、各宿の札辻から札辻まで計測した距離。
	照合図計測距離(往還長距離)	F 川崎宿の端から箱根宿の端までを計測した距離(神奈川県境間)



図一四 宿駅間距離に換算する模式図

(作製：東海道道路構造解析調査委員会)

表一五 宿駅間距離と往還長距離の比較

引用データ	距離表示項目	合計	両側の延長の合計	宿駅間距離に換算(両側合計)	各距離/A (%)	各距離/E (%)		
東海道宿村大概帳	A 宿駅間距離	次宿迄の距離	20里17町 =737町	=80.4 × 2 =160.8km	160.8km	100%	97.7%	
		立場距離	=44220間 =8040.0m					
		往還通間之村に記載されている距離	=80.4km					
	B 往還長距離	往還通間之村但に記載されている往還長	両側	682町50間	=74.49 × 2 +7.87 +8.35 =165.20km	=165.20 -(0.6575 1.860) × 2 ≒162.0km	99.6%	97.3%
			右側	72町10間				
			左側	76町34間				
			40970間 =74491.7m =74.49km	4330間 =7872.8m =7.87km				
	C 往還長距離	道幅に記載されている往還長	両側	40994間	=74.54 × 2 +10.25 +7.67 =167.00km	=167.00-(0.6575 +1.860) × 2 ≒162.0km	100.7%	98.4%
			右側	5637間				
	D 往還長距離	往還長掃除丁場	両側	39478間	=71.78 × 2 +12.89 +13.54 =169.99km	=169.99-(0.6575 +1.860) × 2 ≒165.0km	102.6%	100.2%
右側			7090間					
東海道絵図 照合図計測距離	E 宿駅間距離(km)	82.32	169.68km	164.64km	102.4%	100%		
	F 往還長距離(km)	84.84						
史料 宿駅間	G 明治九年實測 尺貫法 宿駅間距離 km	21里8町48間2尺	166.86km	166.86km	103.8%	101.3%		
		83.43km						

※ 宿駅間から札辻まで、東京側 657.5m、箱根側 1860.0m

定した結果が表一2である。最長は8・9里目間の4.77km、最短は7・8里目間の3.28km、平均4.15kmであった。

上記の数値から、新置された8里目の塚がかなり偏在していたことが判る。これは、7里目の塚と9里目の塚の間は移転後の保土ヶ谷の宿中になるが、宿が整備された後に新たに塚を設けることになって、適当な位置が無いまま、宿を出外れた地点に定めたものと思われる。

以上のように、7・8・9里目間は本来の塚間距離を示すものではないから、設置当時の一里塚間の距離検証にはこの区間を除く必要があり、その場合の最長は14・15里目間の4.51km、最短が21・22里目間の3.87km、平均は4.17kmとなった。曲尺1尺は0.303mであるから、1間を6尺とすれば1里は3.927km、1間を6尺5寸とすれば1里は4.254kmになるので、前記の平均4.17kmは1間6尺5寸の方に近い。

なお各区間距離を見れば、2番目に長い20・21里目間の前後が、それぞれ1・2番目の短区間になっているので、短区間の次に長区間、長区間の次は短区間とそれぞれ調節した可能性がある。

(2) 神奈川県下における東海道の道路延長

大概帳には宿駅間距離の他に各種の往還長が示されているので、これらを集計して神奈川県下の東海道の総延長を算出した。各種往還長の性格については表一4に示すが、宿駅間距離は前記したように概数で示されることが多いのに対して、往還長は実務に関係するので間単位で示されるので、より正確な距離を示すと考えられる。また絵図についても、これを現在の1/2,500基本図に照合して距離を測定した。これらの比較は表一5に示すが、宿駅間距離に対して掃除丁場の往還長は2.6%長くなったが、他はほぼ同等の数値を示す。絵図の距離は往還長掃除丁場の距離にほぼ等しく、明治の実測値がこれに次いで近い距離を示している。

以上によれば、宿駅間距離は概数で示されることが多いが、川崎・箱根間は17世紀中頃の『東海道名所記』の19里20町から、19世紀の大概帳では20里17町と33町の増加を見ているので、この間に実態に応じて少しずつ修正されていったのではなかろうか。

4. 結論と今後の問題

以上の検証によれば、先ず『東海道絵図』の間間は寛文江戸5枚図と同様に、1分5間ただし1間は6尺5寸であったと考えられること、次に神奈川県下の一里塚も1間を6尺5寸としての1里に近いことなどからみて、近世初期の距離算定の尺度は一般に考えられていた6尺1間ではなく、1間は6尺5寸であったと考えられる。

従来、近世の距離測定における尺度の変化を明記した文献は少なく、小泉袈裟勝『ものさし』（法政大学出版局、pp.145～153、1977年）にも、室町時代は柱間が6尺5寸であったが、江戸時代には1間を6尺とする検地が影響してか柱間が6尺間に縮まったとしているが、江戸時代初期の距離測定の単位が1間を6尺5寸としたという記述は

見られない。

一里塚の設置距離について論及したものも少ないが、『歴史の道調査報告書 京街道』（1989年、大阪府教育委員会、pp.10-12）と『歴史の道調査報告書 西国街道』（1990年、大阪府教育委員会、pp.10-12）は、京街道や西国街道の一里塚はほぼ40町の区間距離で設置されたとみられるとしている。京街道では『東海道分間延絵図』に示される一里塚を現在の1/1万地図に写して測定すると4.3～4.35kmになり、また西国街道では慶長国絵図と正保以後の国絵図とで一里塚の位置が異なるが、これらも現在の地図に写して計測すると、慶長絵図では区間平均距離約4.500m、元禄絵図は平均約4.360mになるという。

近世初期までは地方によって1里の長さも不定で、児玉幸多⁴⁾によれば熊本藩では城下から最初の1里は40町としたというから、40町1里は十分に考えられうることであろう。しかし、この場合は1間を6尺として40町は4.364kmになるとしての考察のようであるから、近世初期は1間は6尺5寸であったとすれば、また異なってくるので再考の余地がある。

以上のように、一里塚の設置当時は江戸・京都間を約120里と考え、また1間を6尺5寸としていたとすれば1里は4.254kmになるので、江戸・京都間は約510kmということになり、1876年(明治9)の実測値を換算した509.239kmにきわめて近い。神奈川県下における検証でも判明したことであるが、江戸時代初期に設定された一里塚は必ずしも厳密に一里ごとに設置されたものではなく、また宿駅間も概略の距離で示されるが、総体的にはある程度の距離測定がなされたことを示すものであろう。

宿駅間距離は駄賃に関係するので、公称宿駅間距離と実際の距離は1間を6尺とするようになると差が大きくなっていくので、著しく不均等と考えられる個所から逐次改められて行ったのではなかろうか。それでも当初の距離をそのまま踏襲した所も多いので、結局は全体としては実際よりは少なく表示されてきたことになる。

これらの問題をさらに推進させるためには、東海道全路線について同様の検証を進めると共に、その他の街道についても、検討すべきであろう。

注・参考文献

- 1) 国会図書館蔵の原図は各巻10m以上の長大なものであるから、閲覧も容易ではなかったが、これを約1/2に縮小した複製版『東海道絵図(I)・(II)』(A3版、昭和礼文社、2000年)が刊行されたので、利用しやすくなり図上計測も可能になった。ただし、複製版は単色なので情報量には限界がある。
- 2) 深井甚三『図翁 遠近道印——元禄の絵地図作者』桂書房、pp.170～176、1990年、
- 3) 岩田豊樹『古地図の知識100』新人物往来社、1977年
- 4) 児玉幸多『宿場と街道』東京美術、p.69、1986年