

近世東海道の橋梁の全貌とその分析*

The Whole Aspect and Analysis of Bridges on the Tokaido in Edo Era

武部 健一**

by Kenichi TAKEBE

徳川幕府は江戸を中心として五街道を整備し、交通環境を整えた。またその管理のために道路台帳ともいべき『宿村大概帳』を作成した。本稿はそれに基づいて当時の最大幹線である東海道における橋梁について、まずその全容を明らかにした。すなわち、東海道には板橋・土橋・石橋の3種に区分されたおよそ1,100個の橋梁があるが、その分布は地域によりかなりの変動のあること、およびその施工主体には御普請・領主普請・自普請の3種類があり、施工主体の選定は工事の難易度や工事費総額を考慮した極めて合理的な配分を実施していたことを明らかにした。

1. 五街道と宿村大概帳

筆者は昨年の本研究発表会において、江戸期において徳川幕府が直轄管理した五街道を中心として橋梁整備の全体像を明らかにし、それに関連して刎橋の地域的分布について分析した¹⁾。今回は五街道の中心的存在である東海道の橋梁について、その形式の選定及びその施工主体の分析・評価を実施した。その基礎資料が『東海道宿村大概帳』である。『宿村大概帳』とは、幕府の道中奉行が管理する五街道（東海道、中山道、日光道中、奥州道中、甲州道中およびそれらの付属街道）のそれぞれについて、その街道の名称を冠した詳細な道路台帳である。このなかには、各街道の宿場間距離、沿道宿村の通過距離、各宿村における道路幅員などの道路関係諸元、橋梁その他の構造物の位置、形式、寸法、施行主体などが克明に記され、まさに現代の道路台帳に比すとも劣らない内容を含んでいる。これは近世交通史の泰斗である児玉幸多氏によって翻刻出版され²⁾、現代人にも容易に利用可能となっている。『東海道宿村大概帳』については、その成立年代は不明とされるが、その収録項目のうち、最も新しいものが安政6年（1859）であるので、幕末に近い成立となる。

2. 『宿村大概帳』の性質とその問題点

『宿村大概帳』を統計資料として見た場合、現代の視点からは大きな問題点が存在する。それは五街道の全てに共通な事柄であるが、起点の日本橋から最初の宿場までについては一切の記録がないことである。これは道中奉行の管轄が最初の宿場から先であることがその理由とされている。宝暦8年（1758）11月16日の江戸大伝馬町名主の馬込勘解由の書付に、道中奉行の支配は、「一、

東海道 品川より守口まで、一、中山道 板橋より守山まで 一、日光道中 千住より鉢石まで（以下略）」とされているように³⁾、五街道のすべてにおいて最初の宿場以遠が管轄となっている。日本橋から最初の宿場までの差配は江戸大伝馬町の名主に委ねられていた。

これは幕府道中奉行の命によって作成された絵地図である五街道の『分間延絵図』についても同様で、例えば『東海道分間延絵図』⁴⁾ではその始まりは高輪の大木戸付近であり、『中山道分間延絵図』⁵⁾では本郷駒込追分付近であるように、これはいわゆる江戸御府内の道路は道中奉行の管轄下でないことを示しているものといえよう。『延絵図』の成立は寛政年間（1789～1801）とされるが、1806（文化3）年とする説もある。いずれにせよ先の『宿村大概帳』よりやや早い。

五街道の宿場間距離はそれぞれの『宿村大概帳』において、各宿場ごとに次の宿場までの距離が示されているが、記述のない起点の日本橋から最初の宿場までの距離は最初の宿場（東海道で言えば品川宿）の項に示されている。したがって、全区間の距離が明示されている。

また『宿村大概帳』を作成した時点では、東海道の終点は京都ではなく大坂となっており、大津に続いて伏見、淀、枚方、守口の五宿が追加され、京都はむしろ支線扱いがされている。ただし本稿では、東海道の終点は江戸初期と同じく京都（三条大橋）とし、53宿についての状況をデータとした。しかし京都については、日岡村を過ぎて京都の御府内に入ると、江戸と同様に道中奉行以外の管轄となったと見られ、現東山区から西の三条大橋までは一切の状況が記載されていない。したがって、本稿の叙述も、最初の品川宿までの間2里（約8km）、ならびに最後の京都御府内およそ半里（2km）についての橋梁データは欠落している。すなわち総延長およそ500kmの内の約10km、約2%は欠落していることになる。

*keyword：東海道、橋梁形式、江戸期、

**フェロー会員 工博 道路文化研究所

（〒157-0067 東京都世田谷区喜多見9-14-15）

3. 東海道における橋梁配置の全体的傾向

以後の東海道における橋梁の概況分析は、既に第 24 回土木学会講演集(2004 年)において、伊東孝ほか「近世東海道の橋梁について」⁹⁾で神奈川県内 9 宿に対して分析がなされている。本稿はこれを東海道全線に亘って実施し、これに新たな検討事項を加え、分析・整理したものである。

まず最初に全宿場ごとの橋梁の設置数を示す(表-1)。前述のように、最初の宿場の品川までのデータおよび最後の天津宿における日岡峠を越えて当時の京都府内(現在の東山区)のデータはない。『大概帳』の記述は、すべて沿道 53 次の宿場ごとの届出書類によるもので、次の宿場の直前までの宿および沿道村について取りまとめられている。したがって、〇〇宿という場合には宿場だけを指す場合と、次宿までの全宿村を含む場合の両者がある。本稿では出来るだけ〇〇宿管内の表現を用いた。

橋梁は『大概帳』の記載に従って、板橋・土橋・石橋の 3 区分で示す。刳橋は板橋に含む。筆者は昨年度の報告資料において五街道の各道の 3 橋種に分類した設置数を上げ、東海道では総数を 1,081 橋としていた⁷⁾。この数値は、今回提示した表-1 では 1,096 橋である。これは精査により、天津・京都間の橋梁は増加し、また幾つかの個所で宿場の境界にある同一橋梁が双方で二重に登録されていたことを修正するなどの変更が生じたためである。

表-1 には宿場ごとの距離および総距離も示している。これは『大概帳』に記されている数値である。1 里、2 里といった概略値と見られるものと 2 里半 12 町 23 間などと間単位まで示しているものがある。これら間単位まで記されているものはすべて東海道の駅伝制発足以後の年次がかなり経過した後に道筋が変更された修正値である。したがって、全体としては町単位の精度を持っているものであるといえる。

全体として、全区間 126 里 6 町 1 間(496.5km)から品川までの 2 里、海上 7 里の熱田・桑名間および浜名湖横所の舞坂・新居間 1 里半、さらに旧京都府内区間半里を除くとおおむね 115 里 6 町(452.3km)となる。これを橋梁総数 1,096 で除すと、0.105 里即ちおよそ 412m に 1 箇所の橋梁が存することになる。

これを宿ごとに見ると、単位距離当りに最も橋梁数の多いのは、吉原宿管内(吉原・蒲原間)で、橋梁総数 108 個、即ち宿間距離 2 里半 12 町 23 間(11,169m)に対しては、103m に 1 橋が存在する。平均値のおよそ 4 倍である。これに対して単位距離当りの橋梁数が最も少ないのは、東隣の原宿管内(原・吉原間)で、3 里 22 間(11,822m)に対してわずか 4 橋で 2,955m に 1 橋となり、ほぼ 30 対 1 と極端な差がある。これは地形上の理由によるもので、吉原宿付近は富士山のふもとの扇状地で、多量の伏流水が地上に出てきて流れ落ちるので、それを

横切る街道としては必要な措置というべきであろう。なお、橋種選定については次節で述べるが、吉原宿では橋梁総数 108 に対して石橋が 93 で、実に 90%を越えていることもこの地域の特徴の一つである。

一方、東隣の原宿(原・吉原間)はほぼ全線が旧潟湖(ラグーン)の海岸沿いの砂州上に街道を通しているので、橋梁は 4 個しかなく、それも吉原宿近くに集中している。

表-1 東海道橋梁宿別一覧

宿番号	宿名	宿間距離	橋種			
			板橋	土橋	石橋	計
起点	(日本橋)	2里	記載なし			
1	品川	2里半	3	3	18	24
2	川崎	2里半	1	1	21	23
3	神奈川	1里9町	1	1	17	19
4	保土ヶ谷	2里9町	2	12	13	27
5	戸塚	2里	6	4		10
6	藤沢	3里半	2	9	7	18
7	平塚	27町	1	1		2
8	大磯	4里	1	10	9	20
9	小田原	4里8町		5	18	23
10	箱根	3里28町		1	16	17
11	三嶋	1里半	2	1	28	31
12	沼津	1里半			7	7
13	原	3里22間	1	1	2	4
14	吉原	2里半12町23間	3	12	93	108
15	蒲原	1里	4	2	6	12
16	由比	2里12町	2	7	26	35
17	興津	1里2町	1	9	6	16
18	江尻	2里25町	4	8	10	22
19	府中	1里16町		2	24	26
20	丸子	2里	1	8	2	11
21	岡部	1里26町	1	14	12	27
22	藤枝	2里8町	2	27	1	30
23	嶋田	1里	2	12		14
24	金谷	1里24町	5	11		16
25	日坂	1里29町	2	15	3	20
26	掛川	2里16町	2	9	1	12
27	袋井	1里半	1	4		5
28	見附	4里7町	12	22		34
29	浜松	2里半10町	10	11		21
30	舞坂	1里半		3		3
31	新居	1里24町	6	1		7
32	白須賀	1里17町	7			7
33	二川	1里半2町	2	10	9	21
34	吉田	2里半4町	9	6	14	29
35	御油	16町	1	2		3
36	赤坂	2里9町	6	7	24	37
37	藤川	1里半7町	1	5	4	10
38	岡崎	3里半12町22間	3	10	33	46
39	知鯉鮒	2里は12町		19	5	24
40	鳴海	1里半6町	2	5	6	13
41	熱田	7里	1			1
42	桑名	3里8町	3	27	3	33
43	四日市	2里半9町	1	8	18	27
44	石薬師	25町		5		5
45	庄野	2里		6		6
46	亀山	1里半	2	2	1	5
47	関	1里半6町	2	2	2	6
48	坂下	2里半	2	29	5	36
49	土山	2里半7町	1	7	5	13
50	水口	3里半	4	26	15	45
51	石部	2里17町54間		1	32	33
52	草津	3里半6町	3	4	32	39
53	大津	3里	1	2	10	13
計	京(三条大橋)	126里6町1間 (495.6km)	129	409	558	1096
橋種比率(%)			11.8	37.3	50.9	100

このように、東海道の橋梁は地形に即応して配置された、きわめて合理的な構造物といえることができる。

4. 橋梁以外の渡河手法

橋梁の詳細を述べる前に、橋梁以外の渡河手法について述べておかねばならない。東海道には、河川や海を渡るのに、橋を構築しなかった場合が 10 箇所ある（表-2）。その渡河方法には大別して船渡しと歩行渡しがあり、歩行渡しが 4 箇所、船渡しが 6 箇所である。船渡しは必ずしも川幅が広いことによるものではなく、水深など、橋梁架設の難易度によって生じている。歩行渡しは旅行者が自力で渡河してもよいが、所定の賃金を払って人足の助けを借りることもできる。歩行渡しでも、酒匂川では 3 月 5 日から 10 月 5 日まで仮橋が架けられる。逆にここには記載していないが、横田川（水口宿管内）では 10 月より 2 月まで土橋が架けられ、夏場は渡船とする。この場合には、仮土橋がその諸元と共に『大概帳』に記録されており、東海道の橋の一つに分類されている。つまり、同一の条件でも、届出の宿の考え方により、片や橋梁としての届出がある一方、片や酒匂川のように歩行渡しとして届け出る場合もある。

なお、表-2 で最初に記されている六郷川には、近世東海道開設時には板橋が架けられていたが、その後たびたび洪水で流され、元禄元年(1686)以降は、渡船となった。したがって、『大概帳』編纂の時点では船渡しとなっている。

表-2 東海道宿村大概帳橋 橋梁以外の渡河・渡海方法一覧

	河川・海 名称	場所 (宿場)	川幅 (里・間)	渡河方法	備考
1	六郷川	川崎	69間	船渡し	出水時川幅83間
2	馬入川	藤沢	40間	船渡し	出水時80間
3	酒匂川	大磯	320間	歩行渡し	3月5日より10月5日まで仮橋
4	富士川	吉原	260間	船渡し	渇水期は歩行渡し
5	興津川	興津	25間	歩行渡し	歩行渡しに賃金あり
6	安倍川	府中	360間	歩行渡し	川越え札銭定めあり
7	大井川	島田・金谷	720間	歩行渡し	蟹台渡しあり
8	天竜川	見附	大天流25間 小天流100間	船渡し	
9	今切	新居	1里半	船渡し	
10	海路	熱田	7里	船渡し	

5. 橋種選定と橋長、スパン長との関係

橋種選定の理由を探るには、橋種と橋長の関係を見るのがよい。まず 3 橋種の配分を見ると表-3 の合計値および図-1 の円グラフに見るように、全橋梁の 50.9%、つまり半数が石橋で、ほぼ 3 分の 1 が土橋、残りの 10% 強が板橋である。これら 3 橋種の特徴は表-3 の橋長分布に表されている。橋長の分布は間・尺・寸の単位で表した。これは『大概帳』の橋長表示に基づくもので、それにしたがって分類したものである。またこれと同じデータをヒストグラムで表した（図-2）。これらを見ると、まず

板橋ではヒストグラムの山が 2 箇所あってかなり分散している。また土橋は橋長 2 間～3 間未満が最頻値である。石橋の最頻値は 3 尺～1 間未満にあるように最も短い。これを全橋梁で見ると、3 尺～1 間未満がピークで、全体のほぼ 3 分の 1 を占め、スパンの長いほうに緩やかな漸減傾向を示している。

表-3 橋種別橋長集計

橋長	板橋	土橋	石橋	計
3尺未満		10	54	64
3尺～1間未満	14	78	279	371
1間以上～2間未満	30	67	153	250
2間以上～3間未満	19	88	45	152
3間以上～5間未満	10	78	26	114
5間以上～10間未満	26	50	1	77
10間以上～20間未満	13	26		39
20間以上～50間未満	13	10		23
50間以上	4	2		6
合計	129	409	558	1096
橋種別比率(%)	11.8	37.3	50.9	100

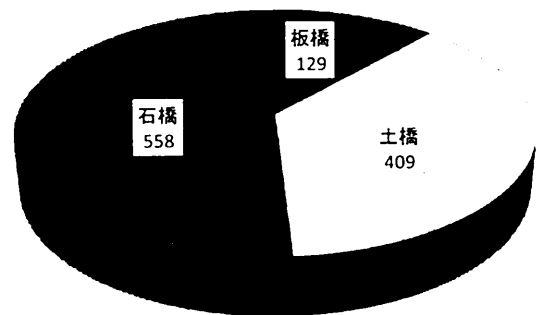


図-1 東海道全橋梁橋種区分

橋梁延長を各橋梁ごとに個別にメートル換算して求めたデータによる平均値の結果を表-4 に示す。全体として表-3 における最頻値よりは長い。例えば、土橋についての平均値は 7.21m であるが、これは 3.96 間に相当し、最頻値橋長（2 間～3 間未満）より上のランクになる。全体として、橋長の平均が板橋・土橋・石橋の順であることには変わりはない。橋種の選定は一般に橋長が短い場合はまず石橋を選択し、続いて土橋・板橋の順となる。石橋の最も短い橋長は 2 尺（60 cm）であるが、これより短い場合は「埋樋」として「内法 3 尺四方」という形で表示される。この場合には、土蓋の上に土を置く構造となり、通行者からは見えない。

表-4 橋種別橋梁延長（全数）

橋梁延長	板橋	土橋	石橋	計
橋梁数	129	409	558	1096
平均長(m)	15.7	7.21	1.84	5.47

次にこれを平均スパンとしてみよう（表-5）。この場合、中間橋脚のある場合のみを対象とした。それは『大概帳』の記載には欠落などの疑問事項があることが少なくないからである。その例のいくつかを挙げれば、土橋で最も長い町屋川橋（桑名宿管内）は、仮土橋とされ

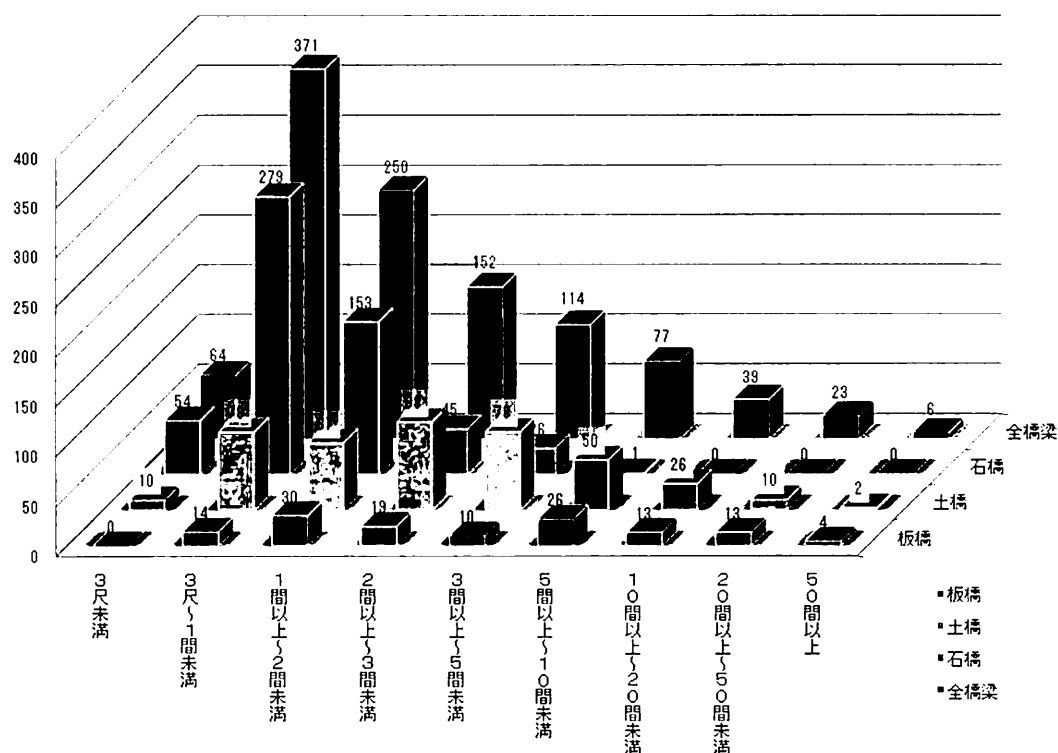


図-2 東海道全橋梁種別延長区分

ているが、全長 125 間もあるのに中間橋脚の記載がない。また小田原宿管内の三枚橋は 22 間の橋長を持ち、『延絵図』にも多数の橋脚が描かれているが、中間橋脚については何等の記載もない。このような記載事項の欠落や誤りが散見されるので、確実性を期して中間橋脚の記載のある橋梁についてのみの統計値とした。その結果、通常の単径間の橋も除かれたため、対象総数は全体の 2 割弱の 168 橋に留まった。スパン長もまた橋長と同じく、構造が強固な板橋のスパン長が最も長くて 9m であるのに対し、土橋は約 6m、重量の特點に重い石橋が最も短く 2.35m となっている。このような序列は各橋種の構造特性からして当然のことといえよう。

表-5 橋種別スパン長 (中間橋脚のある場合のみ)

スパン数	板橋	土橋	石橋	計
橋梁数	49	99	20	168
平均スパン長(m)	9	6.07	2.35	6.48

6. 橋梁形式によるその他の特徴

橋種比較の一つとして 3 橋種別にそれぞれ橋長による三傑を表-6 に示す。まず板橋では、①矢作橋、②吉田橋、③勢多大橋である。矢作橋は岡崎宿管内矢作村にあり、矢作川に架かる。広重の版画「東海道五十三次」では各宿場ごとの代表的な構図 1 枚ずつを示しているが、岡崎宿としては矢作橋が描かれている(図-3)。全長 156 間(283.6m)である。②の吉田橋は全長 96 間(174.5m)で、これも広重版書の吉田宿に豊川橋の名で見られるが(図-4)、『大概帳』に「橋杭 3 本立 7 組」とあるのは疑問で

ある。橋脚 1 組の杭本数が 4 本であるのはよいが、組数の 7 は、③の勢多大橋(90 間 4 尺=164.8m)の 31 組に比べても全く過少であり信ずるに足りない。このように『大概帳』の記載には十分に注意しなければならない。

土橋については、一般にあまり知られていない。橋長の①は町屋橋(桑名宿管内)であり、橋長は 126 間(227.3m)もあるが、仮土橋と記載され、橋杭の記載もなく、詳細は不明である。②、③についてもあまりその名も知られていない。しかし広重の「東海道五十三次」の掛川宿に見られる橋は土橋の大池橋であり、これは掛川宿管内の大池村に架かるもので、全長 29 間 7 寸(52.9m)、橋杭 3 本立 12 組である(図-5)。

石橋は最大橋長でも 5 間と短い。3 傑の橋長 5 間～4 間半(9.1～7.3m)では、いずれも中間橋脚を持つ。橋長 3 間では中間橋脚のない場合もある。箱根宿の芦川橋(『大概帳』の箱根宿に「字芦川橋 石橋 長 3 間、横 2 間、高欄付」と記されている)は、箱根恩賜記念公園内に移築保存されており(図-6)、堅固な高欄を有しているが中間橋脚はない。本橋については前掲伊東論文で構造の安全性が確かめられている⁸⁾。また、小田原市東町 4 丁目の旧東海道の道筋に高欄のみが現存する千貫橋がある。『大概帳』の大磯宿に「字千貫川 石橋 長 2 間、横 2 間半<高欄の記載無し>」と記載されている。これは、道路拡幅の際に橋台部分がコンクリートに改造され、高欄の位置も若干移動したものと見られる(図-7)。その橋板の一部は近くの「新田義貞の首塚」脇の公園に残されている。さらに箱根西坂に現地復元されている一本杉

表-6 橋種別三傑

橋種	順位	橋名	所在地 (宿場名)	橋長	橋幅	前後の道幅	橋杭*	高欄	普請	備考
板橋	①	矢作橋	岡崎	156間(283.6m)	4間(7.3m)	3間～4間	3×52	有り	御普請	
	②	吉田橋	吉田	96間(174.5m)	4間(7.3m)	4間	4×7	有り	御普請	橋杭組数は疑問
	③	勢多大橋	草津	90間4尺(164.8m)	4間(7.3m)	3間余	3×31	有り	御普請	
土橋	①	町屋川橋	桑名	125間(227.3m)	1間半(2.7m)	2間半～3間半	記載無し	無し	領主普請	仮土橋
	②	御龍川橋	四日市	55間(100m)	2間(3.6m)	2間半	3×27	無し	御普請	
	③	松尾川橋	土山	52間(94.5m)	3間(5.5)	3間	3×21	無し	自普請	
石橋	①	山川橋	水口	5間(9.1m)	2間(3.6m)	3間～2間	2×2	無し	領主普請	
	②	志津川橋	草津	4間2尺(7.9m)	2間半(4.5m)	3間余	3×2	無し	領主普請	
	③	北川橋	四日市	4間(7.3m)	2間半(4.5m)	4間	4×1	無し	領主普請	

* : 橋杭は本数×組数を示す



図-3 矢作橋(広重)

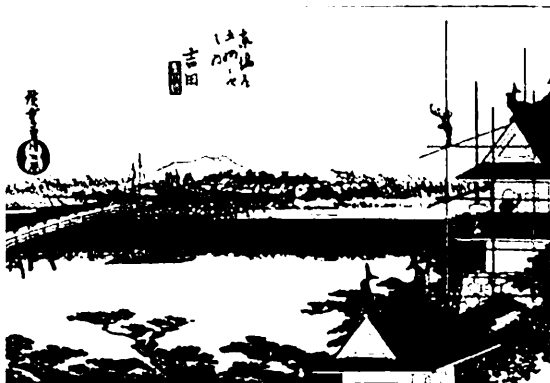


図-4 豊川橋(広重)

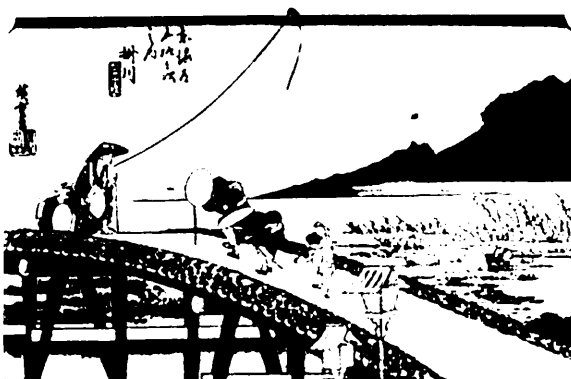


図-5 大池橋(広重)

石橋(図-8)も、『大概帳』の箱根宿に「字一本杉 石橋 長1間、横2間」とある。橋長1間程度では、前後の石畳とほとんど見分けがつかないほどの目立たないものであるが分かる。東海道で石橋の痕跡が具体的に跡付



図-6 箱根芦川橋(箱根恩賜記念公園)



図-7 小田原千貫橋

けられるのは、この箱根界隈のみのように思われる。ただし、石橋の多い吉原宿管内(静岡県富士市)には一部の橋板は保存展示されている。

3種の構造的特徴比較に際して、高欄の有無も特徴の一つである。表-6の三傑において、板橋はすべて高欄を備えているが、土橋と石橋には高欄は全く見られない。ただし、土橋と石橋に全く高欄がないかといえ、そうではない。

高欄については、表-7に見るように全体としては51橋に高欄があり、その設置率は4.6%に過ぎない。これを橋種別に見ると、板橋は38橋で設置率は約30%であるが、土橋では8橋で僅か2%、石橋では更に低く5橋で0.9%である。ただし前述のように、千貫橋では高欄は

実在したのに『大概帳』の記載はないので、この統計値も基本となる史料に欠落のある場合が存在することを念頭に置かねばならない。全体として、土橋は高欄を設置しないのが原則に見える。また石橋においては、1%にも見えず、設置されている橋長も2～3間のものが占めている。このように高欄設置は全体として数が少なく、また設置の判断の基準も判然としていない。



図-8 箱根西坂の一本杉石橋

表-7 高欄設置数

	板橋	土橋	石橋	計
高欄設置数	38	8	5	51
橋梁数	129	409	558	1096
高欄設置率(%)	29.5	2	0.9	平均 4.6

最後に橋幅と道幅についての概況について述べると、『大概帳』にはすべての区間においての道幅が示されているので、すべての橋梁について前後の道路幅との関係がつかめる。表-6 に示した橋種別3傑における前後の道幅も、それによって示した。

一般に仮土橋のような特別な場合を除いては、橋幅は道幅と同じかやや狭い程度であり、表-6 の板橋3傑の例で見るように、前後の道幅より若干広めの場合もある。

7. 橋梁の施工主体と領地支配の関係

ここでは工事および維持管理の主体即ち施工主体について論じる。『大概帳』によると、街道の構造物については、すべて「普請」の主体が明らかになっている。「普請」とは一般に工事のことを言い、改築、改修等の維持管理も含まれると解される。このほかに「往還掃除丁場」が沿道および近隣の宿村に割り当てられているので、橋梁の清掃や軽易な補修は掃除丁場の担当者が実施したものと思われるが、その限界は明らかでない。

普請は①御普請、②領主普請、③自普請の3種に分かれる。①御普請とは幕府が直轄で実施するもの、②領主普請とは当該構造物が存在する宿村を領有・管理する大名や旗本などの領主が実施するもの、③自普請とは当該構造物の存する宿村が自ら実施するものである。普請の責任は一般に工事の規模、難易度に関係するものと考えられ、最も規模の大きいかまたは難易度の高いものが御普請となり、次のランクが領主普請、比較的軽易な構造

物は自普請とされていると見られる。

そのことを実証的に見てゆくに当たって、初めに東海度沿道の地域の支配・領有関係の見ておかねばならない。沿道地域の領有形態には3種ある。①は御領であり、これは幕府が直接領有し、代官を置いて地域の行政差配を講じる。②は寺領と呼ばれ、寺院が領有を許されている地域であり、③は私領で、大名・旗本などが領有し、管理しているものである。

①御領の場合には②領主普請に相当する場合でも領主に代わるものとして代官が実施するので、御普請と同じ扱いになる。また②寺領の場合も実質的には①御領と同じ扱いになる。したがって一つの地域に①御普請、②領主普請、③自普請の3形態が見られるのは、③私領の場合に限られる。

『大概帳』には、沿道宿村の領有関係が例えば御領の場合には「築山茂左衛門御代官所」というように記され、また私領の場合には「大久保加賀守領分」のように記されている。東海道の場合について、全ての領有関係を調べて一覧表にしたのが表-8である。東海道の全宿村469のうち、私領は336でおよそ70%を占める。また本稿の主題である橋梁の存在する宿村についての状況も示した。その宿村数は298で、全宿村に対する比は約63%となる。ほぼ2/3に当る宿村に橋梁が存在していることになる。

東海道全体を概観すると、御領には地域的な偏在が目立つ。具体的には、状況の知られる品川宿から順に見てゆくと、4番目の宿の保土ヶ谷に入って初めて私領が現れるもので、それまではすべて御領または寺領である。またこのほかに御領の多い地域としては、駿府城のある府中宿管内あるいは京都に近い大津宿管内が目立つ。

そのほか、各宿場自体はその他の沿道村に比して御領の場合が多い。橋梁の存在する宿村に限った298宿村の場合も上に述べた状況は大筋で変わらない。

これに対して、橋梁はどのような形で普請されているかを見たのが表-9である。全橋梁1,096個のうち、私領に属するものは617個で、全数の約56%と少なくなった。御領・寺領の場合は、当然のことながら領主普請はない。普請別の区分の実態を見るためには、私領に限るのが妥当と考え、それを基本として以下に見ることとしよう。

8. 私領における橋梁の施工主体

本稿では、すでに表-3において全橋梁1,096個に対して板橋・土橋・石橋の3分類とさらにこれを橋梁延長別に分類した形を示した。表-10はこれを私領に対する617個に対して適用し、さらにこれをすべて御普請・領主普請・自普請の3分類に細別した。またこれをヒストグラム図形として示した(図-9)。

まず全体としては、御普請は65個で、全体の10%を僅かに超える程度であり、領主普請が344個で、約55%とほぼ半ば以上を占め、自普請は208個で約33%とほぼ3分の1を占める。

表-8 東海道宿村支配別一覧

宿番号	宿名	全宿村支配別				橋梁在宿村支配別			
		御領	寺領	私領	計	御領	寺領	私領	計
起点	(日本橋)	記載無し				記載なし			
1	品川	8	2		10	8	2		10
2	川崎	7			7	6			6
3	神奈川	2			2	2			2
4	保土ヶ谷	1		6	7	1		4	5
5	戸塚	2		4	6	1		1	2
6	藤沢	8		5	13	7		2	9
7	平塚		1	1	2		1	1	2
8	大磯			15	15			11	11
9	小田原			8	8			7	7
10	箱根	4		3	7	1		2	3
11	三嶋	1		7	8	1		7	8
12	沼津	2		5	7			2	2
13	原	13		3	16	2			2
14	吉原	4		9	13	4		7	11
15	蒲原	5			5	4			4
16	由比	7			7	7			7
17	興津	3	1	3	7	1	1	3	5
18	江尻	8		13	21	4		8	12
19	府中	5			5	4			4
20	丸子	2			2	2			2
21	岡部	1		4	5	1		4	5
22	藤枝			10	10			8	8
23	嶋田	1			1	1			1
24	金谷	2		5	7	1		3	4
25	日坂	2		19	21	2		11	13
26	掛川			20	20			8	8
27	袋井	2		4	6	1		4	5
28	見附	8		23	31	5		12	17
29	浜松	1		19	20			4	4
30	舞坂	1			1	1			1
31	新居			2	2			1	1
32	白須賀	2			2	1			1
33	二川	1		5	6	1		3	4
34	吉田			10	10			8	8
35	御油	1			1	1			1
36	赤坂	2		3	5	2		1	3
37	藤川	1		5	6	1		5	6
38	岡崎			15	15			8	8
39	知鯉鮒			10	10			8	8
40	鳴海			5	5			3	3
41	熱田			1	1			1	1
42	桑名	1		17	18			13	13
43	四日市	4		6	10	4		2	6
44	石薬師			3	3	1		1	
45	庄野	1		8	9	1		4	5
46	亀山			6	6			3	3
47	関			3	3			2	2
48	坂下	2		2	4	2		2	
49	土山	2		10	12	2		3	5
50	水口			10	10			10	10
51	石部	1		13	14			4	4
52	草津	2		15	17	2		12	14
53	大津	9		1	10	5		1	6
計		129	4	336	469	90	4	204	298
支配別比率(%)		27.5	0.9	71.6	100	30.2	1.3	68.5	100

これを橋種別に見ると、まず板橋では 62 個のうち御普請は 10 個で約 16% を占め、橋梁 3 種のうちでは比率が最も高く、また長大橋が多い。このことは既に見た橋種別三傑（表-6）でも、板橋の三傑はすべて御普請であ

表-9 橋梁の土地支配形態別普請別分類（個数）

	①御普請	②領主普請	③自普請	計	比率(%)
①御領					
②寺領	313	0	166	479	43.7
③私領	65	344	208	617	56.3
計	378	344	374	1096	100

る。板橋の領主普請は約 67% を占める。板橋の自普請は 10 個に過ぎず、板橋のような本格的構造は領主普請や御普請に抛っていることが分かる。

土橋の場合には、全 279 個のうち御普請は 7 個と全体の 2.5% を占めるに過ぎず、大部分を領主普請と自普請がほぼ分け合っている。

石橋の場合はやや特殊である。御普請の比率が 17.8% と 3 橋種の中では一番高い。また同時に自普請の比率もかなりあるなど特異な傾向を示す。御普請は相対的には比較的橋長の長い場合が多いが、橋長の短い場合でも少なからず存在する。

石橋の多い特殊な地域である吉原宿管内では、橋梁総数 108 個のうち、石橋は 93 個に上っているが（表-1）、これを『大概帳』の個別データに戻って詳細に分析すると、私領の場合の石橋総数 42 個のうち 35 個が御普請となっており、御普請が実に 83% も占めている。私領における石橋全体に占める比率も全 65 個のうち 42 個が吉原宿管内のものであり、吉原宿の石橋の構築には幕府の特別な配慮が働いているのかもしれない。

一般に橋長別に見ると、橋長の比較的長いものに領主普請が多く、自普請はその逆に短いものがやや多いが、長いものでも自普請の場合も少なくない。橋種別三傑（表-6）でも、土橋は普請別のいずれの場合も含まれていることにもその特徴が現れているといつてよい。

以上のように私領における普請別の状況をかかなり詳細に分析したが、結論的には、普請別の決定は全体的には領主普請が中心であり、軽易なものは自普請に任せられ、高度な技術や費用の多額にわたる場合など特に必要な場合に御普請とするという基本的なあり方は、以上の詳細な分析によっても裏付けられたと言つてよいであろう。

- 2 これについて、前述の伊東論文では、神奈川県内 9 宿においては、御普請が全体の約半分を占めていることを示している²⁾。これは前述のように、江戸に近い一帯では御領が多数を占めるために、結果として御普請が半数を超えるに至ったのであり、御普請の本来の役割である「特に必要な場合」の規程には当てはまらないことに留意しておく必要があろう。

9. 終りに

本稿は『東海道宿村大概帳』という江戸期の幕府が作成した資料を基に分析と考察を進め、東海道の橋梁建設と管理が当時の技術と管理の状況下において、極めて合理的な方法によって運営されていたことを明らかにした。なお『大概帳』の成立の事情、特に五街道の第 1 宿場ま

表-10 橋種別橋長別普請別区分（私領のみ）

橋長	板橋				土橋				石橋				合計			総計
	御普請	領主普請	自普請	計	御普請	領主普請	自普請	計	御普請	領主普請	自普請	計	御普請	領主普請	自普請	
3尺未満	0	0	0	0	0	0	9	9	1	22	25	48	1	22	34	57
3尺 ～1間未満	0	4	0	4	1	18	38	57	19	78	28	125	20	100	66	186
1間以上～ 2間未満	0	11	2	13	1	20	17	38	20	37	10	67	21	68	29	118
2間以上～ 3間未満	3	6	1	10	1	35	20	56	3	8	9	20	7	49	30	86
3間以上～ 5間未満	0	4	3	7	0	29	30	59	5	8	2	15	5	41	35	81
5間以上 ～10間未満	1	9	3	13	4	25	6	35	0	1	0	1	5	35	9	49
10間以上 ～20間未満	0	2	1	3	0	14	2	16				0	0	16	3	19
20間以上～ 50間未満	3	5	0	8	0	6	1	7				0	3	11	1	15
50間以上	3	1	0	4	0	1	1	2				0	3	2	1	6
合計	10	42	10	62	7	148	124	279	48	154	74	276	65	344	208	617
比率	16.1	67.8	16.1	100	2.5	53.1	44.4	100	17.4	55.8	26.8	100	10.5	55.8	33.7	100

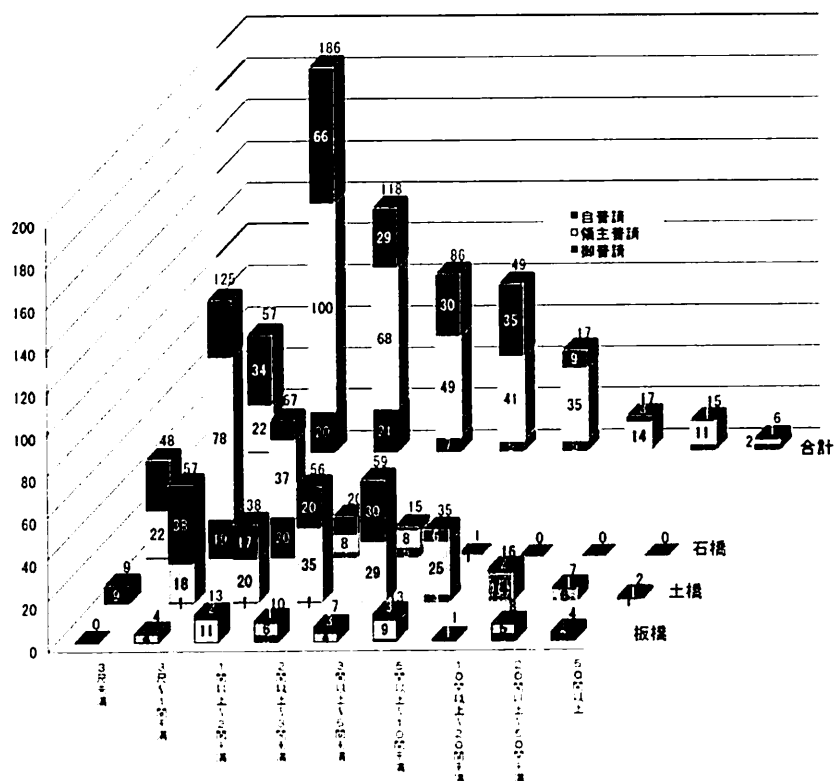


図-9 橋種別橋長別普請別区分

での資料の欠如の事情については、丸山雍成氏（交通史研究会会長）のご教示を得た。ここに謝意を表したい。

なお、本稿に使用した図・表・写真は図-3、4、5の広重版画以外はすべて筆者の作成・撮影したものである。

参考文献

- 1) 武部健一「江戸期橋梁の形式と分布、特に刳橋について」『土木史研究 講演集』Vol.30 土木学会、2004年7月、p19
- 2) 児玉幸多校訂『近世交通資料集 4, 5, 6 宿村大概帳』吉川弘文館、1970～72
- 3) 児玉幸多校訂『近世交通資料集 3 御伝馬方旧記』1989、pp631～632
- 4) 監修児玉幸多『東海道分間延絵図』第1巻解説版、1977 p1
- 5) 監修児玉幸多『中山道分間延絵図』第1巻解説版、1976年11月 p1
- 6) 伊東孝、斉藤司、伊東孝祐「近世東海道の橋梁について」『土木史研究 講演集』Vol.24 土木学会、2004年7月、p17
- 7) 前掲1) p21
- 8) 前掲6) p20
- 9) 前掲6) p18