

国土マネジメントと江戸

陸のネットワーク



江戸五街道

関ヶ原の戦いの後、徳川家康は江戸を全国支配の拠点とするため、江戸と各地を結ぶ道路網の整備を行った。特に、東海道、中山道、日光道中、奥州道中、甲州道中の五つの街道は、伝馬制度を伴う公的な道路であった。これらの街道は、軍事目的だけではなく、大名や幕府役人の往来、朝廷から派遣される公家の往来、外国使節やオランダ商館長の往来など政治・外交のための道路であり、また物流や庶民が移動するための生活道路であった。

道幅は四間前後（一間は約1.8m）、箱根のような山道では二間。舗装は、一部の峠道で石畳を敷く程度で、車の通行は京都周辺を除き禁止されていた。

街道の整備と橋

江戸幕府の五街道を中心とする街路整備において、最も重要な課題は「安全」であり、河川をいかに渡るのか、また河川の氾濫からいかに防御するのかに多大な労力を捧げていた。それ以前、太閤秀吉は淀から大阪に到る淀川左岸堤を整備したが、この堤防は京都～大阪間の街道も兼ねていた。

東海道についてみると、六郷川（多摩川）・富士川等は渡船、安倍川・大井川は歩行・馬・蓮台で渡っていた。当時の架橋の土木技術力から判断すると、これが合理的であった。安全な橋を造ることができず船で渡ったのである。また安倍川・大井川は、土砂の堆積が著しく、滞筋は激しく移動する。歩行越・蓮台越・馬越が合理的であった。背梁山脈を間において日本海に流れ込む黒部川・姫川等でも、徒歩で渡っていた。



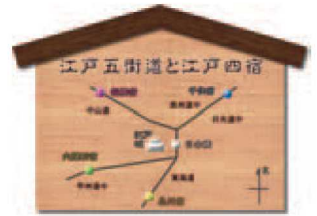
木曾街道六拾九次
岐阻街道熊谷宿八丁堤景(国立国会図書館HP画像)

名所江戸百景 四ツ谷内藤新宿
(国立国会図書館HP画像)

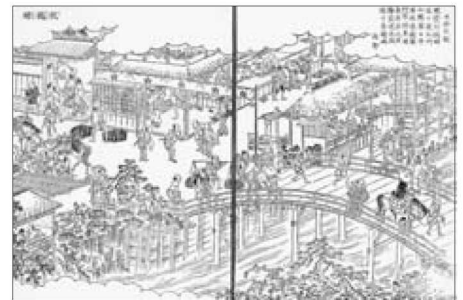
江戸四宿

宿場の任務は、旅行者や荷物を次の宿まで送ること（継立）、公用・私用の通信連絡網（継飛脚、大名飛脚、町飛脚など）、旅行者の休息・宿泊施設などであった。食事を出すのが旅籠屋、自炊するのが木賃宿、大名・貴人用は門や玄関のある本陣、大名の家臣達が使用するのが脇本陣であった。

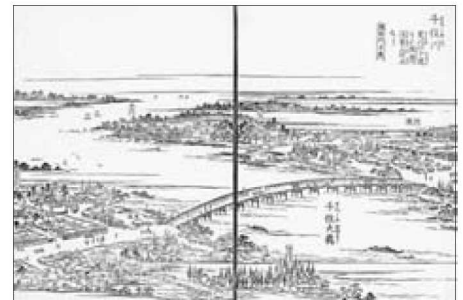
幕府は江戸五街道の宿駅制度を定めたが、日本橋を起点とする最初の継立駅は、東海道が品川宿、中山道が板橋宿、日光道中・奥州道中が千住宿、甲州道中が高井戸宿であった。甲州道中は、後に日本橋・高井戸間に内藤新宿が設置されている。これらの宿場を総称して「江戸四宿」と呼んだが、宿駅であると共に遊興の地であり、物資の江戸への入口、江戸文化の出口でもあった。



品川駅(『江戸名所図会(原寸復刻)』評論社 1996から転載)



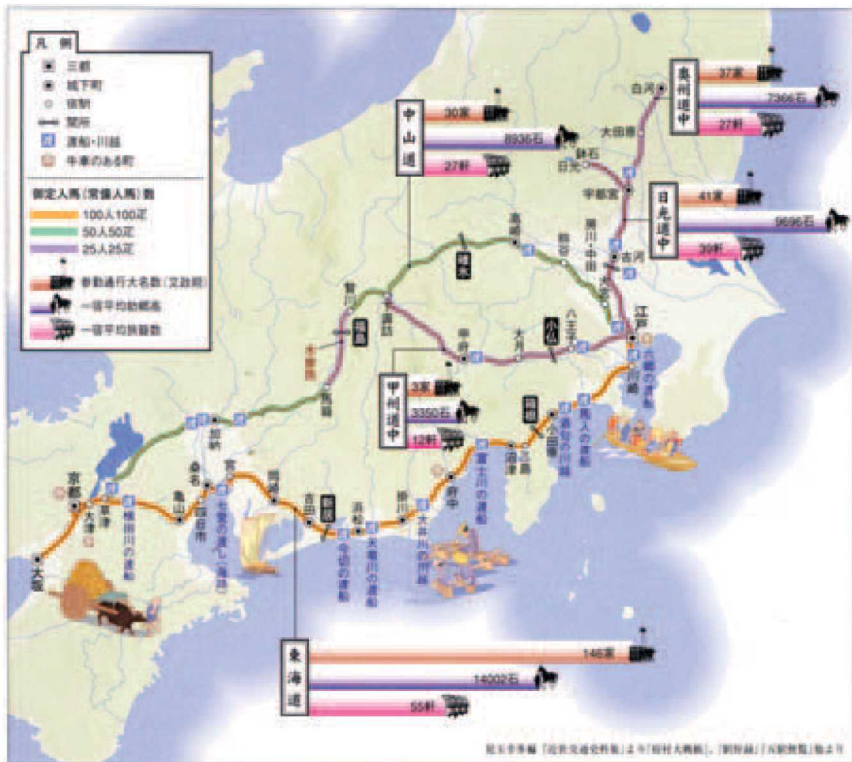
板橋駅(『江戸名所図会(原寸復刻)』評論社 1996から転載)



千住川(『江戸名所図会(原寸復刻)』評論社 1996から転載)



四ツ谷内藤新宿(『江戸名所図会(原寸復刻)』評論社 1996から転載)



天保期の五街道(深井甚三作図「江戸時代館」小学館 2002から転載)