



夢の道と呼ぶにふさわしいむかしの道のはなしをしてください。

③夢とロマンの旅街道「東海道」

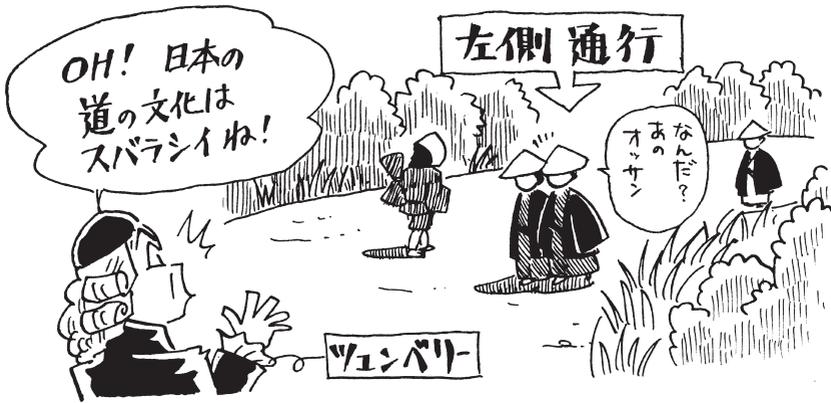
江戸時代も今も、日本では最も交通量の多い重要な街道、「東海道」。江戸幕府が最も重視した街道。お江戸日本橋から、品川を通り箱根の山を越え、遠方に富士山を眺めつつ、京都三条大橋まで、宿駅は「五十三次」「海上七里」を含む約126里（505km）の道。さらに、京～大坂間を含めると58駅、137里（548km）となります。この道は、当時の2大主要都市を結ぶ政治的にもまた文化の交流のうえでも、重要な役割を果たしました。

江戸時代の東海道を、医師で植物学者だったスウェーデン人ツェンペリーは、安永5（1776）年の『江戸参府随行記』のなかで次のように礼賛しています。

「道路は広く、かつきわめて保存状態が良い。そして、この国では旅人は通常駕籠かごに乗るか徒歩なので、道路が車輪で傷つくことはない。その際、旅人や通行人は常に道の左側に行くという良くできた規則がつくられている。その結果、大小の旅の集団が出会っても、一方がもう一方をじゃますることなく互いにうまく通りすぎるのである。この規則は、ほかの身勝手な国々にとって大いに注目するに値する。なにせ、それらの国では地方のみならず都市の公道においても毎年、年齢、性別を問わず、特に老人や子供は軽率なる平和破壊者の乗物にひかれたり、ぶつけられてひっくり返り、身体に障害を負うのが珍しいことではないのだから。啓蒙された民族にとって、その品位を落とすようななげかわしい経験をしているのである」

彼の目には、当時のヨーロッパの多くの国の道路より江戸時代の東海道のほうがはるかに安全で快適だと映ったようです。

江戸幕府は、慶長17（1612）年に、3cmほどの厚さに砂利や小石を敷



き、砂を撒いて路面を固めることを指示し、江戸市内の道路については道路の中央を高くして横断勾配をつけることなども実施しています。街路樹や並木、一里塚などの整備も精力的に進めたのです。特に、東海道では朝廷や幕府の重職などの通行の際には沿道に白砂を敷き、数間ごとに盛り砂が置かれたという記録もあるくらいです。街道の道幅は、江戸のような市街地では7間から10間（約13～18m）ありましたが、市街地を離れると2間から3～4間程度（約3.5～7.5m）でした。

少し東海道から話題がそれますが、肥後の熊本藩において加藤清正が築造して、歴代藩主の参勤交代に利用された豊後街道のうち「熊本より大津までの五里」は、道幅が30間（約55m）もあり、両側には土手もあったようです。並木や石畳などの遺構が今も残っています。当時としては、全国最大規模の道幅だったと思われます。

このような道路整備の状況が、かのヨーロッパ人の目を見張らせたのでしょう。また、彼のいう大小の旅の集団とは、「大名行列」と庶民の連れを指しているのではないのでしょうか。全国で大小合わせて約250藩の大名行列は、大きいところで加賀（石川県）の前田藩などでは2000人前後、小さいところでも100人前後だったようです。長い行列は2kmにもなった

のです。これを庶民の旅人たちがよけて見送るか、一緒に歩くなどしている様子は『江戸名所図会』などにも描かれています。これによると、大きな街道では庶民が大名行列とすれ違っても、土下座まですることはなかったようです。

大名行列のほかに、東海道を上り下りする旅行者は年間200万人くらいあったといわれています。日割りにすれば5000~6000人、等間隔に割り振れば約90mに1人の割合となります。しかし、歩くのは昼間だけで、真冬や真夏にも同じ人数が歩いたとは思えないので、陽気の良い旅行シーズンの昼間にあてはめると10m前後の間隔で旅行者が行き交っていた計算になるといいます。これに、大名行列を合わせると相当な人が東海道を切れ目なしに、まさにぞろぞろ歩いていたようです。その姿は整然として「じゃますることなく互いにうまく通りすぎていた」というのですから、とかく交通マナーの悪さを指摘される現代人も少し見習う必要があるのではないのでしょうか。

大名行列は、当時最も身分の高かった武士たち、いわゆる大名たちの参勤交代により宿場を繁栄させました。江戸幕府は、諸藩の統一と国家の安定を目的として、諸国の大名たちの妻子を人質として江戸に住まわせました。そして、自分の統治する国と幕府の置かれていた江戸とを、原則として一年交代で行き来することを義務づけたのです。この参勤交代の制度により、江戸へと続く五街道の宿駅（宿場）に繁栄がもたらされたのです。

このような制度のもとで、江戸時代には大きな戦さもなく、300年近くも安定した世が続いたのです。その結果、町人文化が発展し多くの庶民向けの書物が出版されました。それに伴い数多くの旅のガイドブックや、十返舎一九の『東海道中膝栗毛』のような旅をテーマとした読み物などが出版されました。

これにより、人々の間に旅へのあこがれがふくらみ、やがて空前の旅行ブームとなったのです。もっとも、当時は幕府が目的のない旅を禁止していたため、今日のように自由気ままな旅とはいかなかったようですが、比較的規制の緩かった神社仏閣への参拝を名目とした旅が流行したようで



す。なかでも、東海道は伊勢神宮へと通じる街道であったため、伊勢神宮を参詣する「お伊勢参り」の流行によってほかの街道に比べてかなりのにぎわいをみせました。先の『膝栗毛』や『富嶽三十六景』『東海道名所図会』など東海道を舞台とした書物や絵画、詩歌などが当時数多くつくられ、現存していることから、当時の東海道の繁栄ぶりが想像できるのではないのでしょうか。

現在、新幹線で3時間足らずで行ける東京～大阪間ですが、昔の人は半月かけて歩いたようです。もっとも、宿場（宿駅）ごとにバトンタッチして走った「継飛脚」によれば、大井川の川止めにはひっかからなければ、東京～大坂間を65時間で走り抜けたといます。つまり、早朝に出した速達が翌々日中には届けられたのですから、交通手段が発達していなかった当時あって、東海道を利用した郵便システムはかなり進んでいたといえます。このような飛脚制度は、現在も「駅伝」としてスポーツの中に残っています。