

巻頭論文

海道・街道と交通路の名称

山本 光正

はじめに

現在交通路としての「カイドウ」を漢字で書くようにと言われれば、誰もが「街道」と書くだろう。歴史などの研究者は別にして、「海道」という表記は思いもよらないだろう。

「街道」という用語は現代生活に定着しており、ある程度長距離の道として認識されている。現代生活に定着しているといっても日常頻繁に用いるのは道路・道で、街道は交通路の愛称として〇〇街道などと用いられたりしているが、歴史的な道を示す表記としての認識のほうが強いだろう。関東地方の事例だが、大山街道・川越街道・成田街道などと呼ばれている交通路があるが、この街道名を見た通行者は漠然とこの道路は歴史的な道だろうと認識してしまう。こうした街道名は研究者もあまり抵抗なく利用している。

街道は歴史的な道の代名詞のようになっているが、当然のことながら近世には歴史的な道を表現するためではなく、交通路・道路といった意味で使われている。ところで「街道」という表記だがこの表記が頻繁に使われるようになったのは幕末近くになってからのことのようにあり、それ以前は「海道」と表記するのが一般的であった。

街道か海道かなどということは一般的にはどうでもよいことであり、旧道歩きを楽しんでもらえば交通史を研究している筆者にとっては嬉しい限りである。しかし交通史研究者は改めて「海道」と「街道」、交通路の名称、発着点などについて一考してみる必要があるだろう。既成概念に隠れて見えなかったものが見えてくるかもしれないからである。

1 「カイドウ」について

(1) カイドウ

カイドウを街道という漢字で表記することについて、多くの交通史研究者は何の疑問も抱かないだろう。筆者自身もある時期まではそうであった。こうした疑問を持つようになったきっかけの一つは、近世の交通史料を読んでいると、カイドウを街道と表記することもあるが、どちらかというと海道という表記のほうが多いように思われたからである。

試みに慶長2年(1597)頃に刊行されたとみられる易林本『節用集』(『日本古典全集 大15』)によると、カイドウは「海道」と表記され、「カイダウ」と振り仮名が付せられており、「街道」は記載されていない。『節用集』を隈なく見たわけではないが、このほか交通路に関する用語として「往還」が挙げられている。

慶長8年に刊行された日葡辞書(岩波書店より『邦訳日葡辞書』として昭55刊)には「カイドウ」の項目はあるが漢字による記載は無い。なお日葡辞書には「ダイドウ」(大道)などの項目がある。

明治19年に出版されたヘボンの『和英語林集成』(講談社学術文庫 昭55)には海道・街道

の両方が立項されており、海道は「A road near the sea coast」とあり、街道は「A highway」とある。

このほか移動の場に関する語句として大道・道路・往還などが立項されている。

次に昭和5年刊の『言海』（618版 大槻文彦著 六合館）を見てみよう。

かいだう 街道 國中ノ往来ヲ通ジ、駅ナドアル大道。

かいだう 海道 (一)海辺ノ国國ニ通ズル街道。(山道ニ対ス) (二)誤テ、街道。

とある。

海道・街道について、坪内逍遙は『東海道中膝栗毛輪講 下編』（三田村鳶魚編 昭5 春陽堂）の序文において次のように記している。

さやう、膝栗毛は今ではもう歴とした古典である。寺子屋が大震災以来一斉にバラック扱ひにされて、寺小屋と書かれるのが恒例となつたと同じく、道中はミチナカ、十遍舎一九はジフヘンシャとも一キウとも読まれ、海道が街道と書き替へられるのは、或ひは遠い未来でもあるまい。

坪内逍遙は安政6年（1859）の生まれであるから、明治のある時期までは「カイドウ」と言う「海道」の文字を意識したし、文をかくときは「海道」が一般的であったということだろう。

(2) 海道と街道

海道及街道について交通関係史料にどのように記されているのかを、ここでは児玉幸多編『近世交通史料集』8・9（吉川弘文館 昭53・54）の「幕府法令」上・下によりみてみよう。（本書を引用した場合例えば「上の1」と表記した。「上の1」とは「幕府法令」上所収の1号史料という意味である。）

○海道について

①慶長19年（1614）11月19日（上の111）

「幕府法令」上に「海道」が見える初めのものである。丹念に調べていないためこれ以前に海道の表記のある可能性もある。法令の大要は大坂の陣に際し、東海道諸村に海路往來の監視を命じたものである。

②慶安3年（1650）8月14日（上の211）

北信濃の物資輸送に関する訴訟文書中に「北国道」「北国海道」「仁礼海道」とあり、カイドウ名称として使われている。但し同じカイドウを北国道と記したり、北国海道と記したりしている。

③明暦元年7月2日（上の228）

江戸市中に出された触れに「海道」とある。「海道江出す、み候者」「海道江水打候とて」というように町の中の道というように使われている。貞享3年（1686）9月の江戸市中道路整備の触れにも、市中の「海道之掃除」とある。

④寛文2年（1662）1月9日（上の254）

美濃路の人馬賃銭値下げ通達書中に「本海道之外脇之道筋へも」とある。

⑤寛文7年4月22日（上の287）

那珂川の川越高札の末尾に「右ハ奥州海道鍋掛・越堀之間中川之高札写」とある。

⑥延宝2年（1674）5月（上の305）

五カイドウほか各宿に拝借銭を交付したときのカイドウ名称。「日光并奥州海道」「甲州海道」「佐倉海道」とある。

⑦延宝8年11月（上の317）

日光カイドウの風水害の検分命令文中に「日光海道筋馬次宿々之民屋破損之様子……」「海道町付之田畑損亡」とある。

⑧延宝8年11月26日（上の318）

日光カイドウ検分の先触文中に「日光道中」「日光海道」とある。

⑨天和元年（1681）3月（上の321）

人馬賃銭値上げ通達に、「日光海道」「甲州海道」とある。

⑩天和元年5月（上の323）

江戸市中における馬士の乗馬禁止範囲に関する覚の中に「千住海道」とある。この千住海道とは日光カイドウというより江戸から千住に出る道という意味合いのようである。

⑪元禄9年（1696）9月（上の387）

日光カイドウ越谷宿の助郷を定めた文中に「五海道」とある。

⑫正徳2年（1712）2月27日（上の443）

宿役人（代官の手代が勤めた宿役人）停止に関し、参考資料として掲げてある『折りたく柴の記』に「海道」とある。

⑬享和3年（1803）2月（下の655）

分間延絵図作成のために役人を派遣する達に「五海道分間絵図仕立為御用」とある。

⑭文政4年（1807）11月（下の697）

朱印地と人馬賃銭に関する文中に「諸海道」「五街道」とある。

○街道について

①寛文8年（1668）（上の294）

日光カイドウ草加宿の助郷を定めた文中に「日光街道中草加宿」とある。

②貞享4年（1687）7月（上の356）

一人旅の止宿禁止令の宛先に「五街道宿々」とある。

③明和8年（1771）5月4日（下の574）

574号史料の内「撰陽見聞筆拍子」に「京街道」とある。

④寛政11年（1799）3月（下の641）

食売女誘引・駆落ちに関する文中に「五街道宿々」とある。

⑤享和三年（1803）12月（下の658）

並木保護・管理の申渡し文中に「五街道往還筋」とある。

⑥天保5年（1834）12月28日（下の752）

脇道における人馬継立に関する伺い文中に「街道宿継」「本街道」とある。

⑦天保13年9月12日（下の782）

並木保護・管理触書文中に「五街道筋往還並木」とある。

以上は『近世交通史料集』8・9を拾い読みして気がついた箇所だけを列記したものであり、漏れ落ちた事項もあると思うが、これらにより「海道」「街道」についてみてみよう。海道あるいは街道という表記は古くより行われてき、『近世交通史料集』8に「海道」の表記が登場するのは慶長19年のことである。

慶安3年には「北国海道」「仁礼海道」と特定の道の名称として海道が使われている。但し同一文中に「北国海道」を「北国道」とも書いている。海道・街道というと旅をするような道、ある程度以上の距離を有する道を連想するが、明暦元年7月2日、貞享4年9月江戸市中に出された触れをみると、街路、市街地の道として海道が用いられている。

海道の表記は次第に奥州海道・日光海道・甲州海道というように五カイドウを構成する各カイドウの名称に使われるようになっていく。このような表記は列挙した以外に数多くあるが、煩雑になるので省略した。

元禄9年には五海道という表記が登場する。余談になるが、周知の通り五カイドウという概念は近世初期からあったわけではない。なお街道の貞享4年7月の項に「五街道」という表記があるが、貞享4年段階で「五街道」と記されたのか、後年写本を作成する時五海道を五街道としたのか検討を要する。五海道か五街道かは別にして、五カイドウという概念、あるいは用語が一般的になってきたのは1600年代末期と考えられる。

五カイドウという表記というか用語は定着するが、五カイドウと表記した場合も海道と書くのが主流であったようだ。幕府は寛政末年に五カイドウ及びそれに付属するカイドウを中心とした精密な分間延絵図の作成を命じるが、この絵図に関しては「五海道」と表記している。

街道に関する表記をみてみよう。寛文8年に「日光街道」という表記が、それより時代は下るが明和8年には「京街道」の表記がみえる。貞享4年7月の「五街道」は別とすると、五街道という表記は寛政11年の食売女関連史料に記されている。以後享和3年、天保13年の並木関係資料に「五街道」と表記されている。

海道については文政4年まで、街道については天保13年まで列挙したが、それは天保頃から海道と街道の表記の量が逆転し、街道を列挙するとその数が多くなるためである。このことから解るように、天保頃から街道の表記が海道に換わって主流になるのである。何故街道と書くことが主流となるのかは解らないが、坪内逍遙の書いた序文から考えると、公文書等に街道と書かれるようになって世間一般ではカイドウは海道と認識していたのだろう。

世間一般はともかく、明治に至ると政府の文書や法令類に「海道」と表記されることはなくなり、総て「街道」と表記されるようになったとって間違いなからう。

(3) 往還・大道

道を示す用語として海道及び街道についてみてきたが、往還や大道などについて簡単に述べておこう。

往還は道を指す場合と通行者・旅人を指す場合とがあった。例えば寛文4年(1664)7月13日の人馬使用規定(上の263)によると、

一駄賃馬御定之事万治三年高札之通、往還諸大名壺頭分……

とあり、往還は街道(これまでは街道と書くと混乱するので「カイドウ」と書いたが以後は街道と記す)を行き交う諸大名の意で書かれている。このほか往還を通行者・旅人としている場合は多く見られる。

明和7年(1770)9月25日の北信濃の物資輸送に関する裁許の文中(下の572)に北国往還とあり、道そのものを指す用語として用いられている。

大道は中世においては幹線道路を指すものであったようだが、近世の交通関係史料にも大道の記載が見える。

元和元年(1615)5月13日大坂夏の陣に遅参した大名が大坂附近の道路修築を命ぜられるが、その文中に次のように記されている(上の116)。

一大坂大道すし道普請可被仰付候由候而……

道といっても大道の普請を命ぜられている。以下目に留まった大道の記事を挙げておこう。

寛文元年(1661)11月21日(上の251)大坂市中の道に障害物となるような行為を禁止するが、その文中に、

一大道江家を建出候儀、可為曲事事、

大道に家屋がはみ出てはいけないとしている。

時代は下るが寛政3年(1791)12月13日(下の625)及び同11年4月(下の642)大坂市中のべか車が大道や溝石を損壊するので規制を加えている。

大道という用語自体は珍しいものではなく、天下の大道とか大道芸とよく使われる。しかし法令を初めとする文書に大坂のように大道が頻繁に出てくる事例はあまりないようである。中世的な意味で大道という用語が使われているのであろうか。

大坂以外あまりないようであると書いてしまったが、少なくとも岩手県内を中心とした地域には近世に入っても、中世的な大道及び小道が残っていたようである。『盛岡の一里塚』(草間俊一著 昭62 盛岡市教育委員会発行)によると、盛岡藩領では本街道である大道には36町ごとに一里塚が築かれ、小道である「脇街道は四十二町(七里)で塚が築かれていた」という。42町とは6町=1里のことで古代の里程である。街道の里程とは異なるが、鎌倉の七里ヶ浜や千葉県九十九里浜の1里もまた6町=1里である。

2 街道の名称について

現在、近世あるいはそれ以前からの主要な街道の多くは特定の名称で呼ばれることが多く、筆者自身も時にそうした名称を論文に引用したり、論文の題名として使ったりしてきた。しかしこうした街道名称は幕府や地域支配者によって定められたものではないということを改めて再確認しておく必要があるだろう。それは街道名称により街道の見方が制限されてしまうこともありえるからである。

広域藩領内では街道名を定めた事例はあるだろうが、その街道が藩領を出た時も同じ名称で呼ばれていたかは、甚だ疑問である。こうした中で街道名を定めた事例として出されるのが五街道の名称である。享保元年(1716)4月15日幕府は新井白石の意見をもとに、以下のような触を出している(上の469)。

五畿七道之中に

トウセンタク
東山道
センヨンタク
山陰道
センヤウタク
山陽道

いつれも山の字をセントよみ申候、

東山道の内の中筋の道に候故に、古来より中山道と申事に候、

海道と申事ハ、

東海道

南海道

西海道

いつれも海国の道筋を申候、

海なき国と申伝へ候ハ、

下野の国

甲斐の国

此道に海道と申事のあるへき事にもなく候へは、

日光道中

甲州道中

右之通にて可然候、

これに依れば、五畿七道の制において「山」は「せん」と読んでいるし、東山道の中筋の道であるので「中山道」が妥当である。東海道を初め南海道・西海道は海国の道筋、つまり海のある国であるから、東海道は理に叶っている。これに対し下野・甲斐両国には海がないのだから、日光道中・甲州道中とするのが妥当であるとしている。

この文面からは強力に五街道の名称を定めるという意識は伝わってはこないが、街道名称を定めたとしてよいだろう。

五街道の名称について一応定められたものの徹底したわけではなく、享保7年（1722）3月宿・助郷の御蔵前入用・六尺給米免除の文書（上の496）には、中仙道・日光道中・甲州道中・奥州海道・水戸海道・佐倉海道と記載されている。中山道は中仙道と書かれることが多かったようなので、長年親しんできた名称は一朝一夕には改めることはできなかったであろう。奥州・水戸・佐倉は海道と表記されている。奥州は少なくとも五街道の一つであり、日光・甲州が道中としているのだからこれに倣うべきところだが海道になっている。これは享保元年の五街道の名称制定の中に記されていなかったからであろうか。さらによく考えれば享保元年の五街道の名称云々は、四街道ということになる。

文化8年（1811）6月17日道中奉行に五街道等の発着地の問合せ（下の673）がきている。

道中掛御勘定奉行へ差出

覚

東海道と申者

右、何れ之宿より何れ之宿迄之儀に御座候哉、

東海道 品川より大津迄

中山道 板橋より守山迄

木曾路

甲州街道 内藤新宿より上諏訪迄

奥州街道 白沢より白川迄

日光街道 千住より鉢石迄（マッ）拾駅

水戸街道 水戸道中

佐倉街道 佐倉道中

右七海道も、何れ之宿より何れ之宿迄之儀に御座候哉、

右為心得奉伺候、以上、

この問合せは誰からのものかは不明だが、大名からの問合せだろう。この問合せに対する回答は次の通りである。

書面、東海道は品川より大津迄、中山道は板橋より守山迄、尤木曾路と相唱申候、甲州道中は内藤新宿より上諏訪迄、日光道中は千住より鉢石迄、奥州道中は白沢より白川迄、水戸海道、佐倉海道とは唱不申、水戸・佐倉道とは唱候儀、千住より松戸迄に有之候、

問合せの内容には不明の点もあるが、中山道については木曾路という付記があり、甲州以下の街道については「街道」と表記し、水戸・佐倉街道については道中を付記している。

道中奉行側の回答には、街道の発着点とともに、中山道は木曾路とも言う。水戸・佐倉街道については水戸道・佐倉道と呼ぶと申し添えている。しかし問合せ文書中には道中も付記しており、水戸道中・佐倉道中でも支障がないのではと思えるのだが、水戸道・佐倉道とするよう指示している。恐らく道中奉行は「道中」はあくまでも五街道に用いるものであって、脇街道に用いるものではないという認識があったからだろう。

なお問合せ文書中には「街道」とあるのに、回答文書には「海道」とあるが、「街道」と「海道」を同一視しているのであろうか。

この問合せ文書を作成した藩庁の役人も一応五街道の名称については気にしていたようであるが、五街道の名称が徹底していなかったことが解る。こうした状況をみると、坪内逍遙が書いているように、明治政府の公文書には街道とあっても、明治中頃までは世間一般では街道は海道であったろうことが納得できる。

藩領内において街道名称を正式に制定していたかどうかは別として、幕府が街道名称を定めたのは五街道だけであった。初めの頃は幕府自体が発行する文書にも幕府が定めた五街道の名称をそのまま書くことは無かったが、次第に五街道については東海道・中山道そして……道中と記すようになっていく。

以上のことから分かるように、街道には本来「正式名称」など無かったのである。例えば房総半島に内房に沿って船橋から館山方面に達する街道がある。現在この街道は歴史的には「房総往還」という名称がつけられている。この名称はどうやら近代に至って千葉県等が命名したもののである。

房総往還について近世の史料を見ると船橋から館山まで統一された街道名称は見当たらない。それは街道沿線の住人が船橋・館山方面を結ぶ道であることを承知してはいても、生活空間・日常生活の上ではそのような認識はなかったからだろう。船橋から館山への道の名称について、船橋方面では上総道などと呼ばれている。船橋つまり下総の人々にとっては上総方面へ通じる道という認識である。街道が南下し市原市域辺りへ来ると、木更津道・房州道などと呼ばれるようになる。明らかに生活空間における地理認識である。

現在旧道の調査をしようする時、どうしても調査者の既成概念である国・県道や鉄道の意識が出てきてしまう。この道は船橋あるいは東京から館山に達する道という意識を払拭することができず、一筋の道として捉えようとするため、時に街道の特質を見逃してしまう場合もある。街道名も船橋から館山までの名称を付けようとするのである。その名称は従来から地元で呼ばれてきた名称であったり、史料等の中から適当な名称を見つけ出すことになる。

神奈川県内を中心とした街道の一つに大山街道がある。江戸を中心とした地域の信仰を集めた大山に向う街道である。大山街道と呼ばれる街道は幾筋かあった。それでは大山街道沿線に住む人々も大山街道と呼んでいたかといえば、必ずしもそうではなかったろう。その地域の住民が例えば小田原を強く意識していれば小田原道と呼んでいたであろう。大山道とは信仰者にとっての名称である。40年程以前のことだが、神奈川県内の某市の職員から、我市域を通っているのが正しい大山街道ですね。と確認を求められて困ったことがあったが、同一名称の街道は各地にあるようだ。千葉県内では成田山新勝寺にむかう成田街道が有名で、同名の街道が幾つかある。

愛称的街道名として「鯖街道」がよく知られている。越前若狭から京都に鯖を運んだ街道ということであるが、鯖街道なる名称はかなり新しい時代に作られたものと考えられる。若狭方面からの輸送物資として鯖が、それほど重要な位置を占めたとも思えない。

また千葉県の事例であるが、県内の旧下総地域には「ナマ街道」と呼ばれる街道が三つほどある。この街道は鮮魚を運んだ街道であるが、今のところ近世の史料にはナマ街道の記載を見ることはない。例えあったとしても、それが街道名として広く普及していたとは思えないのである。

現在我々が馴染んでいる街道名のほとんどは、近代に至り政府が各県の歴史編纂を命じたり、郷土史家が郷土史を編纂する過程で街道に名称を付けたのではないかと考えている。

街道の発着点についても簡単に触れておこう。言うまでも無く街道の発着点は人為的に決められたものである。決められたといってもこれもまた制度として決められていたのは五街道だけである。街道沿いに住んでいる住民にとっての起点は、自分達の住んでいる町であり村であったのである。こうしたことから当然到着点と意識していたのは起点となる町や村にとって重要な町や村、生活空間における地理認識の限界地辺りであっただろう。

街道の発着点についても、我々は地元で言われている発着点をあまり抵抗無く受け入れているが、これもまた街道名同様そのほとんどは近代に至り設定されたのであろう。

3 道標に見る街道の名称

道標に記された銘文から街道の名称を簡単にみておこう。文書に記された街道名に対し道標に刻まれた街道名は、地元の日常的な道に対する名称、呼び名とみられるからである。などと書くと大きな展開があるように思われてしまうが、とりあえず手許にある『品川の古道』（品川区教育委員会編・発行 平10）、『八千代の道しるべ』（八千代市郷土歴史研究会（千葉県）編・発行 平13）、『大和路いせ路道標の旅』（稲神和子著しるべ文庫発行 昭54）、『たからづかの道標』（宝塚市教育委員会編・発行 昭61）など各地の道標の調査報告書を見ると、最も多いのは「……道」という表記である。

千葉県八千代市の道標をみると、「なりたミち」「千葉道」というように刻まれている。各地のこうした銘文を見てみると、成田道という街道の名称なのか、成田へ行く道ということなのか判断し難くなってくるのである。東海道なども京都に近くなると、東海道に建つ道標に「みきハ京ミち」（京都市と津市境界に建つ道標）などと刻まれている。この「京ミち」を京街道とするか、京都へ行く道とするか判断は迷うが、必要なのは道が何処へ通じているかということである。

最後に水戸道に建つ道標について紹介しておこう。水戸道は日光道中千住宿で分岐し、葛飾区内の新宿で再び佐倉道と分岐し、金町・松戸関所を越えて江戸川を渡り、松戸・小金を経て水戸に達する街道である。

千住宿の分岐点に建っていた道標（現在は足立区立郷土博物館に移設）は天明元年（1781）のもので、正面に「水戸海道」と彫られている。海道についてはこれまで述べてきた通り、近世においては極めて一般的に使われた用語というか表記であるが、東海道は別にして街道名として道標に刻まれるのは珍しいことである。

新宿の水戸道と佐倉道の分岐点には安永6年（1777）8月の道標が建っており、正面には「右なりた ちは寺道 左水戸街道」右側面には「成田山 さくらミち」と彫られている。「海道」ではなく「街道」である。しかも成田・千葉寺・佐倉については道である。

「水戸街道」と刻まれた道標はここだけではない。近世の水戸道と国道6号が合流した辺り（松戸市八ヶ崎）には、高さ170センチの角石に「左水戸街道」と大きく彫った道標が建っている。文化3年（1806）10月の紀年銘がある。右側面には「右印西道」とあり、「道」である。

以上の三基の道標はいずれも民間人の設置したもので、水戸藩が何らかの関わりをもったとも考えにくいのである。このほかにも「水戸街道」と彫った道標があるのか調査していないが、水戸道は特別な道として認識されていたのであろうか。それが「海道」「街道」という文字に象徴されたのであろうか。何れにせよたまたま「海道」「街道」と表記したとは考えられないのである。水戸道については江戸の防衛等様々な役割があったのでは、と考えているがこれについては、本稿と別問題なのでここで述べることはしない。それにしても水戸道は近代に至っ

でも政府にとって何かあるのでしょうか。

明治5年4月29日太政官は、

武州千住駅ヨリ常州水戸ヲ経テ、陸前岩沼駅ニ至ル迄ノ道筋自今陸前浜街道ト可称事、
という布告（『法令全書』）を出している。これはあまりにも唐突なことである。他の街道につ
いても街道名を定めたり、発着点を決定しているのならばともかく、陸前浜街道だけである。

おわりに

これまであまり気にもせずになっていたようなことに焦点をあててみた。このように書いたからと
いって、海道と街道は使い分けろとか、これまで発表されてきた論文の街道の名称や発着点等
について異論を申したる積りなど毛頭ない。そんなことをしたら先ず自分の論文を槍玉に挙
げなければならなくなる。今後交通史研究をするに際し、こうしたことに若干でも気をつけれ
ば別の視点、新しい見方ができるのではないだろうかと思われる。

本稿は気軽に随筆として執筆するつもりであった。しかし裏付け史料の確認をしたり、研究
仲間と話しているうちに、あれも書こう、これも書こうというわけで、随筆でもなく研究ノー
トでもない中途半端な読みにくい文章になってしまった。機会があれば実証的な事例を多く盛
り込んで改稿したいと思っている。

(やまもと みつまさ 元国立歴史民俗博物館教授)