

Title	東海道五十三宿の盛衰に関する問題：特に一日行程を中心として
Sub Title	Rise and decline of the 53 stages on the old Tokaido highway (東海道五十三宿) : especially from the view point of one day's journey
Author	西岡, 秀雄(Nishioka, Hideo)
Publisher	三田史学会
Publication year	1958
Jtitle	史学 Vol.31, No.1/2/3/4 (1958. 10) ,p.252- 274
JaLC DOI	
Abstract	We travelled several times by car and bicycle and studied the old Tokaido Highway 東海道 or old national road from Yedo 江戸 (Tokyo) to Kyoto 京都 which consists of fifty-three post stations scattered along the Pacific coast line. (# Table I) At present, some of the fifty-three stages are particularly prosperous, but the others have declined. Table II, for example, shows the rate of increase of population in each of the stages from 1843 to 1955. These villages have many different natural and social conditions. In this report, only the geographical location related to one day's journey are studied. According to many old notes, the rate of lodging in each fifty-three stations is shown in Table III and IV. Almost all of the stations in high ratio over 40% on lodging are now big cities. The town of Seki 關 at the foot of the mountain pass called Suzuka 鈴鹿 is the only exception. It seems to me that the geographical location of the villages on the highway which were convenient for lodging after one day's journey is one of the important causes to promote the prosperity of villages. The distance of one day's journey is now extended through the development of means of communication.
Notes	慶應義塾創立百年記念論文集
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19581000-0256

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

東海道五十三宿の盛衰に關する問題

——特に一日行程を中心として——

西 岡 秀 雄

筆者は一九五二年に自轉車を利用し、片道十二日を要して東京から京都まで、舊東海道を旅してみた。それから一九五六年に産業經濟新聞社後援で自動車をもつて五日間で京都まで行つた。その後も機會あるごとに、舊東海道宿驛の局的調査旅行を反復している。

東海道五十三次は誠に村落盛衰の生きた教材であり、貴重な文化財でもある。ある所は廣重が繪を描いた天保のころとほとんど變つていない。ある所は全く彼がどこでどの方向を書いたのかも判らないほど一世紀余りの間に變貌している。河川が日夜土砂を上流から流してくるので、舟着場としての機能を失つてしまつた部落、明治初年に鐵道の布設を頑迷に拒否する町村民がいて、新しい時代の波に乗り損なつてしまつた部落、新しい工場をどんどん誘致して明日を目ざしている活氣のある部落、古い傳統と新しい息吹きとがまともに衝突している所、兩者が靜かに變轉して行く街、誠に五十三次は色々の實例をわれわれの目前に身をもつて示してくれる。舊東海道を通り抜けるだけでも、その盛衰や驚

くべき差異が、われわれの胸をぢかに打ち、心から人文地理や歴史の興味を覺えずにはいられない。

二

ところで舊東海道に關しては既に多くの立派な研究が幾つか行われている。

東海道を含めて江戸時代の交通全般については、

青江 秀編「大日本交通史」朝陽會 一九二八

〔本書は明治十五年上梓「大日本帝國驛遞志稿」と、その後の考證「大日本帝國驛遞志稿考證」を合本せるもの〕

樋畑雪湖著「江戸時代の交通文化」刀江書院 一九三一

昭和初期の東海道の道路實態に關して、

關西道路研究會編「東海道道路調査報告書」日本ポルトランドセメント同業會 一九三五

本陣の研究について、

大熊喜邦著「東海道宿驛と其の本陣の研究」附 中山道宿驛と其の本陣 丸善株式會社 一九四二

大島次郎著「本陣の研究」吉川弘文館 一九五五

特に最近は、中山道を取扱つたものではあるが、東海道宿驛の研究にも貴重な參考書として、

兒玉幸多著「近世宿驛制度の研究」——中山道追分宿を中心として——吉川弘文館 一九五七

古島敏雄著「江戸時代の商品流通と交通」——信州中馬の研究——御茶の水書房 一九五一

などが擧げられる。

そこで本稿では、これらの著作では觸れるところがなかつた問題として、五十三の宿驛が江戸時代から現在までの間に、それぞれ色々の理由で盛衰があるろうが、その盛衰の度合がどのようなものか、またその原因に關して旅行者の一日行程に對する宿驛の位置といったものが、どのような意味があるかないかを調査してみた。つまり、徒歩から駕籠・馬車・自轉車・自動車・汽車・電車・飛行機と各種の交通機關の發達によつて、一日の旅程が次第に延長されることは明かである。したがつて色々の條件によつて常に宿泊の基點になる集落は良いが、しからざる所に位置する集落は、少くも宿場町としては不安定であることが豫想される。

三

まづ江戸から京都までの舊東海道の距離であるが、これも判つていようでなかなかはつきりしない。
例えば

- A 「東海道名所記」一六五八（萬治ごろ）
 - B 「東海道名所圖繪」一七八九（寛政年間）
 - C 「東海道宿村大概帳」一八四三（天保十四年）
 - D 「金谷町山田家記録」一八七六（明治九年）實測里程
- の四種によつて、五十三次間の里程を比較すれば次表のごとくである。

第一表 東海道宿驛里程比較表

13 12 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1
 原 沼 三 箱 小 大 平 藤 戶 保 神 川 品 江
 田
 津 嶋 根 原 磯 塚 澤 塚 谷 川 崎 川 戶

一里半 一里半 三里二八町 四里 四里 二〇町 三里 二里 二里 一里 二里半 二里半 二里

A

一里半 一里半 三里二八町 四里八町 四里 二七町 三里半 一里三〇町 二里九町 一里九町 二里半 二里半 二里

B

一里一八町 一里一八町 三里二八町 四里八町 四里 二七町 三里一八町 二里 二里九町 一里九町 二里一八町 二里一八町 二里

C

一里二四町二五間三尺 一里一八町一九間三尺 三里二四町一三間五尺 四里九町五四間一尺 四里六町五二間三尺 二九町五五間五尺 三里二四町三九間 四里九町五四間一尺 二里一八町四七間 一里一二町四七間一尺 二里一五町五三間一尺 一里三三町五九間三尺 三里二四町三九間 二九町五五間五尺 四里六町五二間三尺 四里九町五四間一尺 三里二四町一三間五尺 一里一八町一九間三尺 一里二四町二五間三尺

D

東海道五十三宿の盛衰に關する問題

30 29 28 27 26 25 24 23 22 21 20 19 18 17 16 15 14
舞 濱 見 袋 掛 日 金 嶋 藤 岡 丸 靜 江 興 由 蒲 吉

坂 松 附 井 川 坂 谷 田 枝 部 子 岡 尻 津 比 原 原

一里一〇町	三里七町	一里半	二里一六町	一里二九町	一里二四町	一里	二里	一里二六町	二里	一里半	二里二〇町	一里二町	二里	一里	三里	二里半
二里三町	四里八町	一里半	二里一六町	一里二九町	一里二九町	一里	二里八町	一里二九町	二里	一里半	二里二七町	一里三町	二里一二町	一里	二里三〇町	三里六町
二里三町	四里七町	一里一八町	二里一六町	一里二九町	一里二四町	一里	二里八町	一里二六町	二里	一里一六町	二里二五町	一里二町	二里一二町	一里	二里三〇町二三間	三里 二二間
二里 三〇間三尺	三里二一町一〇間三尺	一里二一町一五間五尺	二里二一町三九間三尺	一里三二町三八間一尺	一里二四町二〇間	一里五町八間一尺	二里一三町五七間	一里二六町二間三尺	二里 四五間三尺	一里一七町一二間	二里三〇町二三間三尺	一里一四町四八間	二里一〇町三三間三尺	三三町二八間	三里五町一九間	二里二九町五七間三尺

47 46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33 32 31
 關 龜 庄 石 四 桑 熱 鳴 知 岡 藤 赤 御 吉 二 白 新
 藥 日
 山 野 師 市 名 田 海 立 崎 川 坂 油 田 川 賀 居

一里半	二里	二五町	二里半七町	三里八町	七里(舟渡)	一里半	二里半十町	三里八町	一里七町	二里九町	一六町	二里半四町	一里半四町	二里六町	一里一〇町	二三町
一里半	二里	二七町	二里二七町	三里八町	七里(海上)	一里半	二里三〇町	三里三〇町	一里半	二里九町	一六町	二里半四町	一里半	一里	一里二六町	一里
一里一八町	二里	二五町	二里二七町	三里八町	七里(海上)	一里二四町	二里三〇町	三里二九町二二間	一里二五町	二里九町	一六町	二里二二町	一里二〇町	一里一七町	一里二四町	一里一八町
一里二三町二一間五尺	二里三町二尺	一里一町二八間三尺	二里三〇町二八間四尺	三里二三町二尺		一里二八町四九間三尺	三里三町四六間	三里二七町九間	二里一町四四間	二里一九町四六間	一七町一七間三尺	二里三三町八間三尺	二里三町二七間三尺	一里一九町三〇間四尺	一里二八町一六間二尺	一里七町四二間五尺

東海道五十三宿の盛衰に關する問題

53 52 51 50 49 48
京 大 草 石 水 土 坂

全 行 程
〔但し宮・桑名間の
海上七里を除く〕

津 津 部 口 山 下

A 111里30町

一里半六町
二里半
二里半七町
三里半
二里一六町
三里半六町
三里

B 116里32町

一里半
二里半
二里半一町
三里一六町
二里半七町
三里半余
三里

C 118里18町
2間 0尺

一里二四町
二里一八町
二里二五町
三里一八町
二里三五町五四間
三里二四町
三里

D 122里24町
21間 0尺

一里二一町三七間
二里二〇町五一間一尺
二里三五町四六間
三里六町一八間二尺
二里二七町五三間四尺
三里二七町三三間
二里二五町四五間

時代が降るにしたがつて、江戸京都間の距離が次第に長くなつていのが面白い。常識的に考えると、後世になるほど、曲りくねつた道を短絡して短くなりそうなものであるが、それよりも昔は尺間の差異や計算誤差が大きくひびいたのか、この邊詳しくは調べていない。なお、現在日本橋のもとに立つている里程表によれば、日本橋の道路元標より

京都まで五一〇軒と刻されている。つまり、一二九里二八町二尺四寸余となり東海道はさらに長くなつた勘定である。米原經由の現在の國鐵東海道本線の東京・京都間が、五一〇・九軒であるから、現在日本橋の里程表は非常にこれに近い。

四

このように長さが不明確な東海道ではあるが、この間に五十三次がともかく適當な間隔で散在し、宿場の機能をはたしていたとき、旅行者の一日の行程には自ら限度があるから、江戸方から出立しようと、上方から江戸に向おうと、特別の事由がないかぎり、ある距離の所に位置する宿場は、常に中食をとるには便利だが宿泊するには近過ぎ、泊りには丁度どどこが都合良いという場所がある筈である。飛脚のごときは例外として、普通一般には一日の行程は約九里(三五キロ強)で、川止め・病變その他の事故がない限り、江戸・京都間を諸侯は凡そ十三日、その他の者でも十四乃至十五日が常識である。しかし一應、東海道往還に関する種々の文献記録に基いて、實際に最も利用された宿場がどこであるかを概観してみよう。次表は大熊喜邦氏の資料に、筆者が新に入手した資料(N・V)を補い、さらに筆者一行の自轉車(X)、自動車(Y)による二回の旅行の例も、参考までに加えて作つた。自轉車で筆者一行が東京から京都へ行つた際は、決して競輪のように早く走つたわけではなく、途中、寫眞を撮つたり資料見學などして、諸大名の行列より一兩日早いぐらいの十一日間を要した。自動車の場合も同様で、途中大いに道草を喰つているから、普通の自動車なら三日のところを、五日間を要している。しかし、道路の良否と交通機關の進歩が宿場の盛衰にどのような影響をもたらすか、

將來の研究のためには興味ある資料となるう。

第二表 東海道五十三次宿泊事例頻度表

5 戸塚	4 保土ヶ谷	3 神奈川	2 川崎	1 品川	江 戸	事 例	年 代	略 號
→	→	→	→	→	着	琉 球 人 來 聘	1624~ (寛永年間)	A
→	→	泊	→	→	着	朝 鮮 人 來 朝	1624~ (寛永年間)	B
泊	←	←	←	←	發	神 尾 飛 驒 守	1689・ (元祿2年)	C
→	→	泊	→	→	着	ケ ン フ エ ル	1691・ (元祿4年)	D
泊	←	←	←	←	發	ケ ン フ エ ル	1691・ (元祿4年)	E
→	→	→	→	泊	着	對 州 候 參 觀	1692・ (元祿5年)	F
泊	→	→	泊	→	着	朝 鮮 人 來 朝	1711~ (正徳年間)	G
→	泊	→	→	→	着	改 元 紀 行	1801・ (享和元年)	H
泊	→	→	泊	→	着	小 春 紀 行	1805・ (文化2年)	I
→	→	→	→	→	着	御 茶 壺 道 中	1805~ (文化年間)	J
泊	←	←	泊	←	發	德 川 家 茂	1863・ (文久3年)	K
						大 久 保 加 賀 守	1863・ (文久3年)	L
						大 久 保 加 賀 守	1863・ (文久3年)	M
泊	←	←	←	←	發	黑 川 日 記	1863・ (文久3年)	N
←	泊	←	泊	←	發	德 川 家 茂	1865・ (慶應元年)	O
←	泊	←	泊	←	發	進 發 五 番 隊	1865・ (慶應元年)	P
→	→	泊	→	泊	着	明 治 天 皇 御 東 幸	1868・ (明治元年)	Q
泊	←	←	←	←	發	明 治 天 皇 御 還 幸	1868・ (明治元年)	R
→	→	→	→	泊	着	明 治 天 皇 御 再 幸	1869・ (明治2年)	S
泊	→	→	→	泊	着	御 東 啓 先 行 女 儀	1869・ (明治2年)	T
→	→	泊	→	泊	着	皇 后 宮 御 東 啓	1869・ (明治2年)	U
←	←	←	←	←	發	伊 勢 參 宮 道 中 記	1881・ (明治13年)	V
泊	←	←	泊	←	發	ス タ - ル	1929・ (大正4年)	W
←	←	←	←	←	發	西 岡 一 行 [自 轉 車]	1952・ (昭和27年)	X
←	←	←	←	←	發	西 岡 一 行 [自 動 車]	1956・ (昭和31年)	Y
9	3	4	6	5	例數			
39	13	17	26	22	%			

28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6
見袋掛日金嶋藤岡丸府江興由蒲吉原																津	嶋	箱	小	大	平	藤
附井川坂谷田枝部子中尻津比原原																			田	磯	塚	澤
→	→	→	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	泊	
→	→	泊	→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	泊	
←	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	
→	→	→	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	泊	
←	←	←	←	泊	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	
泊	→	→	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	泊	
→	→	泊	→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	泊	→	泊	→	→	→	
→	→	→	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	→	
泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	→	
→	→	→	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	泊	
←	←	泊	←	←	←	泊	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	
←	←	泊	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	泊	←	←	←	發	←	
→	→	泊	→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	泊	→	着				
泊	←	←	←	泊	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊	←	泊	←	←	←	
泊	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊	←	泊	←	泊	←	
泊	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊	←	泊	←	泊	←	
→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	泊	
←	←	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	泊	
→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	→	
→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	泊	
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	
5	1	12	0	6	5	11	0	2	8	12	3	1	3	10	1	6	18	2	22	3	1	10
20	4	48	0	24	20	44	0	8	32	48	12	4	12	40	4	24	72	8	96	13	4	44

51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29
石	水	土	坂	關	龜	庄	石	四	桑	宮	鳴	知	岡	藤	赤	御	吉	二	白	新	舞	濱
							藥	日			海	鯡	崎	川	坂	油	田	川	賀	居	坂	松
部	口	山	下		山	野	師	市	名		海	鯡	崎	川	坂	油	田	川	賀	居	坂	松
泊	→	→	→	泊	→	→	→	泊	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	→	→	→	泊	→	→	泊	→	→	→	→	→	泊
←	泊	←	←	←	←	←	←	泊	..	泊	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊
→	→	泊	→	→	→	→	→	泊	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊
←	←	泊	←	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	泊
→	→	泊	→	→	→	→	→	泊	→	..	泊	→	→	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	→	→	→	泊	→	→	泊	→	→	→	→	泊
泊	→	→	→	泊	→	→	→	泊	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊
→	泊	→	→	泊	→	→	→	泊	→	泊	→	泊	→	泊	→	→	→	→	→	泊	→	→
泊	→	→	→	泊	←	→	→	泊	→	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊
泊	←	泊	←	泊	←	←	←	泊	泊	泊	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊
泊	←	←	←	泊	←	←	←	←	泊	泊	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊
→	泊	→	→	→	泊	→	→	→	泊	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊
←	泊	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	泊
泊	→	泊	→	泊	→	→	→	泊	泊	泊	泊	→	泊	→	→	→	泊	→	→	泊	→	泊
泊	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	泊
→	泊	→	→	泊	→	→	→	泊	泊	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊
→	→	→	→	泊	→	→	→	→	泊	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	泊
→	泊	→	→	→	→	→	→	→	泊	泊	→	→	→	→	泊	→	→	→	→	→	→	→
									(伊勢)	泊	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	泊
←	泊	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
←	←	←	←	←	泊	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←	←
7	7	5	0	13	2	0	2	11	8	18	3	2	15	1	7	0	14	0	2	5	1	19
35	35	25	0	65	10	0	10	55	42	72	12	8	60	4	28	0	56	0	8	20	4	76

宿驛名	人口		倍率 B/A
	A:1843年 (天保14年)	B:1955年 (昭和13年)	
1 品川	6,890	273,341	39.7
2 川崎	2,432	445,520	183.2
3 神奈川	5,793	142,797	24.6
4 程ヶ谷	2,928	96,822	33.1
5 戸塚	2,906	82,084	28.2
6 藤澤	4,089	109,101	26.7
7 平塚	2,114	67,022	31.7
8 大磯	3,056	22,231	7.3
9 小田	5,404	113,099	20.9
10 箱根	844	2,429	2.9
11 三島	4,048	58,179	14.4
12 沼津	5,346	29,287	24.2
13 原	1,939	16,768	8.6
14 吉原	2,832	73,473	25.9
15 蒲原	2,048	18,559	9.1
16 由井	713	14,003	19.6
17 興津	1,668	14,647	8.8
18 江尻	6,498	7,363	1.1
19 府中	14,071	295,172	21.0
20 丸中子	795	1,170	1.5
21 岡部	2,322	10,774	4.6
22 藤枝	4,425	61,466	13.9
23 島田	6,727	51,238	7.6
24 金谷	4,271	13,906	3.3
25 日坂	750	2,115	2.8
26 掛川	3,443	37,301	10.8
27 袋井	843	26,794	31.8
28 見附	3,935	10,268	2.6
29 濱松	5,964	268,792	45.1
30 舞坂	2,475	9,088	3.7
31 荒井	3,474	12,901	3.7
32 白須賀	2,704	5,084	1.9
33 二川	1,468	2,592	1.7
34 吉田	5,277	202,985	28.5
35 御油	1,298	2,498	1.9
36 赤坂	1,304	2,143	1.6
37 藤川	1,213	1,341	1.1
38 岡崎	6,494	155,902	25.6
39 知立	1,620	17,610	10.8
40 鳴海	3,643	24,557	8.7
41 宮	10,343	74,678	7.2
42 桑名	8,848	58,899	6.7
43 四日市	7,114	170,602	24.0
44 石薬師	991	2,783	2.8
45 庄野	855	1,543	1.8
46 龜山	1,549	31,498	20.3
47 關	1,942	8,584	4.4
48 阪下	564	933	1.7
49 土山口	1,505	12,149	8.1
50 水口	2,692	21,668	8.0
51 石部	1,606	4,491	2.8
52 草津	2,351	31,853	13.5
53 大津	14,892	107,498	7.2

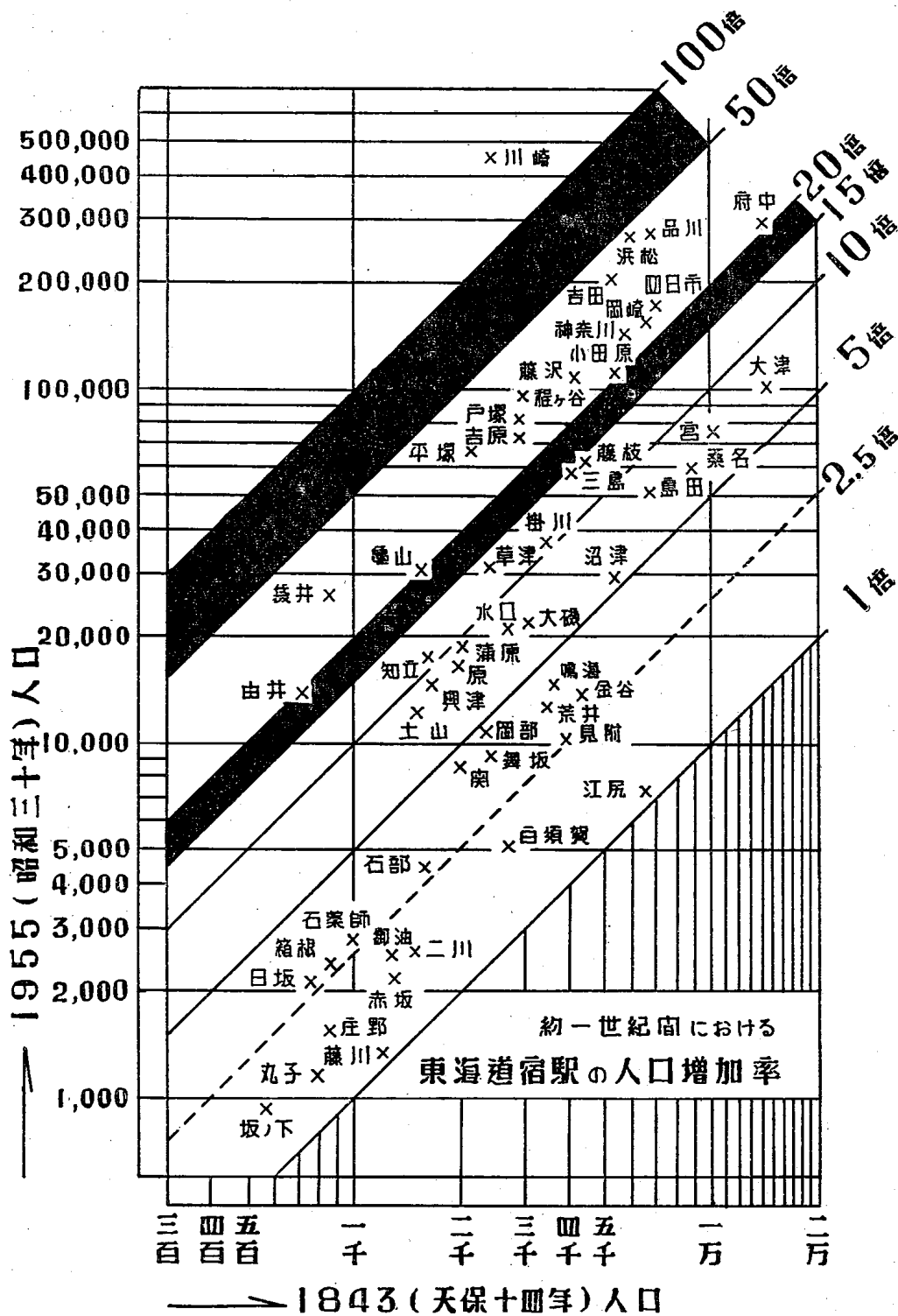
第三表 東海道五十三宿人口増加率

〔備考：B欄は一九五〇年・一九五二・一九五三・一九五四年の統計による。〕

宿場町の盛衰というものを、數字で現わすことは容易なことではないし、第一なにをもつて盛衰の基準としたら良い

五

所要日數	53 52	
	京大	草津
	都	津
12	→	→
	→	..
11		泊 ←
13	發	泊 →
12	着	泊 ←
	(伏見より)	泊 → ..
13	發	泊 →
15		泊 → (伏見より)
	着	泊 ←
	着	泊 ←
	發	泊 →
14	←	泊 ←
	着	泊 ←
22	着	泊 ←
14	發	泊 →
18	着	泊 ←
16	發	泊 →
	發	泊 →
16	着	泊 ←
11	着	← 泊
5	着	← ←
	15	4
	68	20



第四表

田岡秀雄 原図

かもいろいろ問題がある。しかも五十三宿そろつて同時に一定の基準資料を得ることは、はなはだ困難であるが、幸い一八四三年（天保十四年）における五十三各宿の人口が「東海道宿村大概帳」に記録されているので、これと現在の人口を比較して、その増加率を算出したのが第三表である。

第三表を對數グラフにして示せば第四表のごとくなる。そして倍率によつて假に

倍率	200倍	100倍	50倍	15倍	5倍	2.5倍	1倍
クラス	A	B	C	D	E	F	

と六クラスに分けてみると、Bクラスは皆無で、川崎のみが一八三倍余に増加して、東海道五十三宿中で最も發展した集落ということになる。逆に藤川は一・一倍でFクラス中の最下位にくる。江尻も倍率では一・一で藤川と同率ではあるが、江尻は實際は清水市に編入されているので實情が異なる。赤坂や御油なども白須賀・藤川同様に東海道本線から脱れて發展が全く立ち遅れている部落である。天保のころ大津や府中（静岡）は、五十三次中で最も人口が多く發展していた街であつたが、その割には伸びなかつたようである。各宿驛について自然・人文色々の事情が存することは論を俟つまでもないが、本稿では觸れないことにする。

六

先に第二表で示された五十三次宿泊頻度において、宿泊事例が四〇％を越えた宿驛は江戸の方から列擧すれば、藤澤・

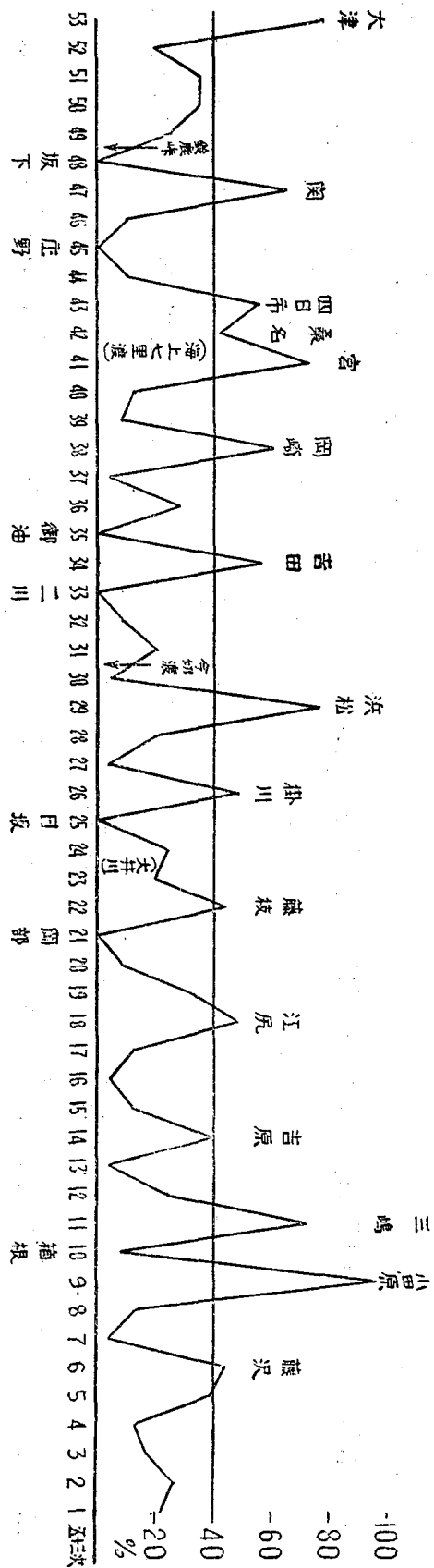
小田原・三島・吉原・江尻・藤枝・掛川・濱松・吉田・岡崎・宮・桑名・四日市・關・大津の十五宿に限定される。しかも、この十五宿を第四表で見れば、江尻と關を例外として他の十三宿はCクラス七宿・Dクラス六宿で、現實に人口三萬七千以上の立派な市ばかりであり、例外の中の江尻も實際には清水市に屬して淋しい村落ではない。したがって、鈴鹿峠の山麓宿場として往昔大いに繁榮していた關のみが、その宿場町としての機能を失うや、新しい時代に取り残されてしまった不運な一例である。

しかし、關に限らず、關西本線に沿った龜山・庄野・石薬師や、鈴鹿の山村「坂ノ下」、鈴鹿峠を越えた土山・水口・石部などかつての宿驛は、五十三次の中でも比較的発展の遅れている地域である。

以上のようなわけで關のごとき例外もあるが、總括的にみて宿驛當時に旅行者の一日行程の宿泊地として最も利用される位置にあつた宿場町は、それだけでもその後の發展に大きな素地を得ていた恵まれた場所であつた。(第五表参照) そのことは逆に第二表で宿泊頻度が0を示したような岡部・日坂・二川・御油・庄野・坂下の六宿をみれば一層明確である。岡部や日坂・坂下などは比較的山間に位置して、自然的惡條件も重なつてゐるが、ともかく第三・第四表に明かなることく、岡部・日坂の二宿はEクラス、二川・御油・庄野・坂下の四宿はFクラスといういづれも低率の發展しかみていない。それら宿驛位置の不遇が、相當部落の發展を阻害したことはないかと思ふ。

一日の行程が、徒歩の時代から汽車や電車の發達に伴つて延長され、更に航空機の進歩によつて一日の行程は一層擴大されつつある。鐵道を拒否したり、停車場を設けられなかつた部落は遅れをとつたが、折角驛があつても、急行が停車する驛は飛び飛びとなり、特急の停車場ともなれば、さらに限定されてしまう。東海道本線で現在特急が停車する位

第五表 東海道五十三次宿泊頻度圖表 (西岡秀雄原圖)



置になった敷都市は、誠に恵まれた場所といわねばなるまい。飛行機となると、全日空機なら定期便で東京(羽田)から名古屋(小牧)へは行けるが、日航機では最早や名古屋を飛び超えて大阪へと一気に飛んでしまう。つまり文明の速度に應じて一日の行程の基點になれなかつた集落は、少くともそれだけは文明から立ち遅れるということはいえそうである。

七

最後に第二表に用いた黒川日記(N)と伊勢參宮道中記(V)は、最近筆者の入手したもので、前者は丹後宮津の本莊氏の武士黒川四郎なる者が、國元より文久三年に江戸にいる若殿様を迎えに出たとき、下り中仙道、上り若殿様と東

海道を旅したときの直筆の日記であり、後者は山形縣鶴岡近在の石黒葎・後藤惣助ら一行が、明治十三年十二月山形より仙臺經由で東京に出て、それより東海道を通つて伊勢參宮をなし、更に四國を見物して北陸經由で明治十四年四月歸國するまでの墨筆の旅行記である。いずれも未公開の資料であるから、本稿では紙數の關係で前者の日記中、特に舊東海道を西下した部分のみを、極力原文をそこなわれないようにして紹介して置く。たゞし賀加守や揆揆のごとき明かな誤字は、加賀守・揆揆に訂正した。文中・印は小休、▲印は食事、●印は宿泊の意である。

五月十三日七ツ時之一ノ拍子木之而起キ二ノ拍子木之而仕度三ノ拍子木之而御玄關前へ御供揃之而□□□リ引之而御屋敷御發駕今日朝非番ノ處品川迄惣供之付相勤ル品川・品川ヨリ非番大森・夫より六郷川舟渡ヲ打渡リ川崎之而▲生麥・同處ヲ出ル時横濱之而黒船二十四之而炮大ヲ打立候之付何とも肝ヲ涼ス悉空炮之御座候間安心仕リ見物仕ル夫より神奈川・程ケ谷・境木・同處之而名物道明寺ノ保多餅ヲ喰ウ戸塚之着七ツ半五ツ時之寢

壹日天氣暑強シ ▲川崎 ●戸塚 倉屋文左エ門
境木ヨリ寸ガミ

同十四日朝番一ノ拍子木之而起二ノ拍子之而仕度二之而御本陣へ相揃ウ御立六ツ過□ケ□・同處へ着迄之繩手ヨリ富士ノ景 [富士のスケッチがあるが省略する]

藤澤・四ツ谷・南郷・夫より馬入川舟渡シ平塚大磯之而▲同處ヨリ非番梅澤・夫ヨリ酒匂川前渡シ夫ヨリ小田原へ着

七ツ時過五ツ過之寢ル壹日 天氣小雨 ▲大磯

●小田原

小田原 久保田重次郎

大久保加賀守 十一萬三千百廿石

大磯之而町田平馬歸府之而祖父ヨリ出狀並之金子受取

同十五日壹日當番一ノ拍木之而起キ二ノ拍子木之而仕度三之而御本陣へ相揃六ツ時之御出立湯本・烟・是ヨリ誠之ケ
ソ也夫ヨリ□家御見合セ之而・御關所ヲ打通箱根之而▲夫ヨリ山中宗閑寺之而・三ツ谷松雲寺・夫ヨリ三嶋之着七ツ
時夫より山越し挨拶之處泊リへ行歸リ日ノ入 今日山越し御祝儀之御料六拾四文頂載仕候五ツ時之寢ル壹日天氣

▲箱根 ●三嶋

同十六日朝非番三ノ拍子木之而立仕沼津之而・是より原迄駕籠之乘リ原之而・柏原・同處名物ウナギ之而食事スル夫
ヨリ吉原・同處より當番夫ヨリ富士川舟渡シ打渡リ岩淵之而・同處名物栗粉餅ヲ喰イ又水晶石ノ玉賣ウ蒲原之着七ツ時
六ツ時之而寢ル壹日天氣

▲吉原 ●蒲原

沼津五萬石 水野出羽守

東海道五十三宿の盛衰に關する問題

同十七日朝番由井倉津・同處名物鮑ヲ喰夫より奥津川前渡打渡夫より奥津之而・江尻・小吉田同處名物押壽シヲ喰府中・彌勒・阿部川前渡シ打渡リ同處茶屋名物阿部川餅ヲ喰夫より丸子之着八ツ過夫より床へ行髮ヲ洗五ツ時之寢ル壹日天氣 ▲江尻 ●丸子

大井川駿河遠江

同十八日壹日持切番三ノ拍子木之而御供揃夫より宇都谷・同處峠ヲ打越岡部・藤枝之而▲瀬ノ川之水一水も無し三〇家・嶋田之而・夫ヨリ大井川打渡リ金谷之着八ツ時

今日大井川無滯相濟候之付御伽料六十四□□□□ 五ツ時之寢ル壹日天氣

▲藤枝 ●金谷

岡部四萬石 本多豊前守

同十九日朝非番之處山中之替三ノ拍子木之而七ツ時過御供揃夫ヨリ金谷峠ヲ越菊川・名物アメヲ喰夫ヨリ日坂ヲ越同處之峠之夜啼石ノ下リ坂ノ眞中之有ル掛川之而▲同處名産葛ノ馬乘リ袴ヲ買ウ價三步同處宿ヨリ非番原之而・袋井・同所より駕籠へ乘リ見附之着八ツ時四ツ前之寢ル壹日天氣

▲掛川 ●見附

掛川五萬三十七石 太田攝津守

同廿日朝番三ノ拍子木之而御供揃之而立出池田・夫ヨリ天龍川舟渡打渡リ濱松・志能原・舞坂之而▲夫ヨリ五拾丁船渡シ夫ヨリ直之今切御番所打通リ直之新居之而名物ウナギヲ喰夫ヨリ白須賀へ着七ツ時濱松繩手ヨリ大雨四ツ着寢ル

▲舞坂 ●白須賀

濱松六萬石 井上河内守

白須賀ヨリ二川迄ノ内壺□三□

同廿一日壹日通シ番三ノ拍子木之而御供揃二川之而・吉田・稻村・御油赤坂▲寶藏寺・同處名産早繩ヲ買藤川・岡崎之着七ツ時五ツ時之寢ル壹日天氣

今夜岡嶋織部長澤文太郎出府之出逢

▲赤坂 ●岡崎

岡崎五萬石 本多中務大輔

吉田七萬石 松平伊豆守

同廿二日朝非番之而駕之乗ル三ノ拍子木之而出矢ハギ川船渡シ渡大濱之而・池鯉鮒▲是迄乗ル此宿之而大勢出府向之出逢ウ人數五十三人内十貳人出府後ハ直之御供之而歸ル前後・同處繩手ヨリ昭海繩手迄之右之今川義元ノ鎧掛松有ル左

之桶波佐間古戰場へノ道有ル同處之義元死場並之墓有リ

〔松のスケッチがあるが省略する〕

松左ヲ通り宮へ着八ツ時夫ヨリ新規之參リ候向部屋挨拶之罷越四ツ時之寢ル壹日天氣何れも女郎ヲ買ウ

▲地鯉鮒 ●宮

地鯉鮒より昭海迄ノ内ニ三河尾張

同廿三日五ツ時ヨリ御供揃之而宮船揚ヨリ出船之而桑名之着九ツ時誠之海上靜之而順風之而無ク滯目出度しく夫ヨリ春日大明神三崎大明へ參訪仕リ

尾州勢州海上ヨリ ●桑名

桑名十一萬石 松平越中守

歸リ日ノ暮五ツ時ニ寢ル壹日天氣

同廿四日壹日通シ番三ノ拍子木之而御供揃小旬・富田・同處名物燒蛤ヲ喰ウ四日市・追分▲石薬師・生野・西岡田御野立・龜山・關之着七ツ時五ツ時之寢ル壹日天氣

▲追分 ●關

龜山六萬石 石川主殿頭若名保之助

同廿五日夕番三ノ拍子之而御揃六ツ前之出立鈴鹿山ヲ打越シ同處權ケンへ參詣仕り坂ノ下之而・□ノ鼻・土山松ノ尾
・御領分大野村▲夫ヨリ水口・御領分田川へ着七ツ時六ツ時之寢ル壹日天氣

水口 加藤越中守

▲大野 ●田川

同廿六日六ツ過之三ノ拍子木之而御供揃朝番石部・梅木・草津矢倉▲同處名物うばが餅喰夫より月ノ輪御野立・鳥居
川・瀬田ノ唐橋打渡リ大津之着八ツ半夫より三井寺へ參詣仕り遠目金之而遠見仕候所誠之能景勢也夫ヨリ奥へ行辨慶ノ
引摺金ヲ見物シ宿へ歸リ七ツ過五ツ時之寢ル壹日天氣六ツ時ヨリ夕立

善所六萬石 本多主膳正

▲矢倉 ●大津八丁海老屋

同廿七日六ツ時御立壹日通シ番山科奴茶屋・□上ケ・夫ヨリ京都三條通りヨリ室町へ出二條通りヨリ御諸同代七萬四
千石牧野備前守様へ御出夫ヨリ御老中五萬石水野和泉守様へ御出夫ヨリ堀川通ヨリ四萬石板倉周防守様へ御出右無滯相
濟何とも案心致候誠之ニ條御城見事也夫ヨリ桂之而▲沓掛・老ノ坂・同處峠ハ誠之暑氣強ク候而苦しき事之而有是候龜
山へ着七ツ過五ツ時之寢ル壹日天氣

丹波龜山 松平豊前守

▲桂 ●龜山

同廿八日六ツ時ヨリ御立夕番□ノ林・八木・園部・水之坂ヲ登候處米屋之而・夫ヨリ峠ヲ越須知▲檜山・三原・大久保之着七ツ過檜山ヨリ大雨大雷五ツ時之寢ル

圓波岡部 小出主祝

▲須知 ●大久保

同廿九日七ツ過之御立中山不快之付壹日通シ番卯原峠ヲ打越卯原之而・手□・生野・同處川橋渡長田・波瀬渡打渡リ福知山之而▲夫ヨリ横川打越天津・同處之着七ツ時誠御地走有之五ツ過之寢ル壹日天氣暑氣甚強シ

▲福知山 ●□ □

〔本研究は慶應義塾學事振興資金規定により昭和三十二年前期分の研究補助を受けた「宿場町の盛衰に關する人文地理學的研究」の一部である。〕