

## 道から見た江戸時代

飛田 孝

人類は、この世にあらわれた時から、輸送、これはモノであり、人であり、情報であっても、いつもその輸送方法に工夫を重ねて来ました。その輸送の媒体となったのが、海と川と道でした。海や川は、船が通った跡は、またもとの水に戻り、軌跡は消えてしまいます。

しかし、道は違います。人が踏みつけた跡、つくった道は、忠実に保存され、何百年経っても残っています。我々はその道を今でも使っています。また道は一定の線として固定されます。更に道は障害物にあたれば、一点に集中にします。障害物とは、川であり山であります。この障害物を乗り越えるには、一人の力では不可能であります。川には橋、山には山を越える峠道、あるいは切り通しが必要です。橋も切り通しも峠道も多くの人が力を合わさなければつくることはできません。

「このように道路は、人間が定住して集団生活を営むようになった時からあったのです。したがって最古の社会資本といえると思います。

「この道について、オーストリーの文化史家ヘルマン・シュライバーは、「道の文化史」の中でこう書いています。

「道は、人間の最も素晴らしい創造の一つである。道は数千年間を通じて、人間とともに発展し、人間を助けてその生活の領域を征服し、拡大し、他の民族の生活領域と連絡する役割を果たした。あらゆる道路の線は、土地と人間のあいだを目に見えるかたちで結び、人間の移動に役立つ土地形態をつくった。それはむかしから何度も繰り返して、行われて来た。」

「何とも素晴らしく、道を表現していると思います。その道という語を、我々は何のためらいもなく使っています。しかし我々の遠い先祖は、シュライバーが言ったように極めて深い思いを込めて「ミチ」という語をつくりそして使ったのです。

ミチの事を、古くは単に「チ」と言っていました。今でもチという語は、熟語としてよ

く使っています。恋路・夢路・旅路・家路という風にです。また、チマタ（衢）・辻も同じく、チをもとにして出来た言葉です。

日本書紀の中では、チ・ミチを併用して使っていますから、それ以前に出来た言葉です。だからといって弥生時代までは逆上らないとおもいます。

ミチの「ミ」は、いわゆる美称のことで、接頭語です。文字どおり美しく呼ぶ、美しく讃えることです。したがって神聖なもの、神が宿るようなもの、尊敬すべきものに限ってミ（御）を付けたのです。

例えば山の峰、元々はネ（嶺・根）であります。海に突き出ている岬、元々は崎です。神社や皇族の方を尊称する宮も、元々は家（屋）であります。それぞれが信仰の対象、聖なるものとして崇め奉ったものであります。ミチも全く同じです。

チに「ミ」を態々付けた時、いや「ミ」を付け美称する以前から、我々の先祖はミチに対して大きな思いと深い特別の感情をいただいていたのです。

道は、未知の世界・未知の領域とをつなぐ不思議な力・素晴らしい力が潜んでいたからこそ、美称したのです。

今日は江戸時代を道からみれば、というような話をさせていただきますが、いきなり江戸時代では分かりにくいので、律令・奈良時代から江戸時代迄の道の歴史を簡単に話し、江戸時代に入りたいと思います

道の歴史は、普通の歴史と同じで五つの時代に分けることができますと思います。第一の時代は踏み分け道、人間の意志が少し加わった程度の道・弥生・縄文時代の道です。第二の時代は、律令・奈良・平安時代で古代の道です。第三の時代は、鎌倉・室町時代の中世の道です。第四の時代は、信長・秀吉から江戸時代近世の道です。第五は、それ以降の近・現代の道です。それぞれの時代とも特長・特色のある時代ですから、道も同じです。

道は、いつの時代であっても、その時代を映す鏡であり、同時に歴史を動かす動脈であります。その時代に生きる人々の進歩を引っ張る太い綱であったのです。

日本が強い国家意志のもと、道路整備を始めたのは、国が天皇のもとに統一された大化の改新（645年）の頃からです。随・唐の律令制度にならって、天皇制・中央集権国家が成立しますと、道路・交通政策もこれになります。国家統一の重要な施策・中央集権国家確立のために道路整備は進められ、飛躍的に発展します。

この古代の道路政策は明治に至るまで、ある意味では現代にまで及ぶような国内交通の大きな骨格をつくりあげています。

まず、中央政府と地方政府である国府をつなぐ七本の国道をつくります。これを七道といい、奈良を中心に反時計回りに、東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道です。この場合の道は、もともとはルートであったのが後に一定の地域・行政区画を表すようになりました。なおよくこれに畿内五か国を加えて、五畿七道と言います。

この七道の管理の基本が駅制であります。各道路には、30里、今の約16km毎に駅家（ウマヤ・エキカ）が設けられました。駅家には、乗り換え用の馬・食料・酒・塩・接待用の女性など、泊まったり休んだりするのに必要な機能が備えられていました。この時代の道は信じられないと思いますが、巾は少なくとも12mもあります。目的地と目的地を最短に結ぶため直線的につくられています。この道は官道とよばれ、最近全国各地でその遺構が発見されています。整備目的は軍事用であろうと思います。

16km毎というのは、原則であって、山間では16kmを超えて駅はありましたが、山陽道のような大重要路線には明石～下関500kmに56の駅がありましたから9km毎に、駅はありました。この駅制の維持は、律令制の衰退により難しくなって来た平安時代につくられた延喜式（927年）によれば、それでも駅の数402・馬の頭数3,500頭です。したがって、これ以前は、駅の数・馬の数はもっと多かったのです。この駅を維持するために、駅戸がつくられ、大きい駅ですと50戸、小さな駅でも20戸が配備されています。もし仮に一駅に30戸平均とし一戸5人とすれば、 $30戸 \times 5人 \times 402 = 60,000人$ です。

また、駅間を平均16kmとすれば  $16km \times 402 = 6,432km$  です。今高速道路の延長は5,800km余りです。その凄さが分って戴けると思います。

奈良時代の人口は、560万といえますから、1%以上の人がこの駅の維持に費やされたという事になります。朝廷・天皇の道路に対する力の入れ方が分かって戴けると思います。東京の国府は今の府中です。府中から京都まで、450km、往きが29日、帰りが15日と決められていました。鹿児島までなら往きが39日、帰りは20日です。往きが帰りの倍するのは、往きに税を持って行ったからです。大体一日の距離は、往きが20km、帰りが40kmです。これだけの費用をかけても、この駅を利用できたのは、国の役人が公用で旅行するときだけで、無論無料です。

このように古代の交通は、公共交通であることに大きな特長があります。この駅制は、律令制度の衰退、これに合わせる荘園制度の発展によって自然に消滅して行きます。しかし道がなくなったのではなく、国家による一元的な管理がなくなっただけです。

鎌倉幕府が成立しますと、京都・鎌倉に二元的に政治・経済・社会・文化の中心地がで

きます。幕府によって京都～鎌倉の街道整備が進められます。この道は、東海道とは言わずに京鎌倉往還と言ったようです。再び国家レベルでの道路整備が始まります。鎌倉幕府も律令時代と同じように、駅を定め、馬と人足を配置しました。しかし、これは全国的ではなく、東海道筋に主体が置かれていたところに特長があります。（律令時代は山陽道に主体が置かれていた。）馬で3～4日で着いていますから、道路整備はかなりのものであったと思います。鎌倉幕府の施策が律令時代と全く異なるのは、駅家を宿にしたことで、この宿は京鎌倉で28ありました。もっと多かったという説もあります。

宿（シュク）と駅の違いは、宿ならばお金を払えば誰でも自由に泊まることができます。道路が民衆にずっと近付いたことです。宿によって、旅人は安全に宿泊できることを保障され、そして宿には旅人を歓待するため当然の如く遊女がいます。遊女は妻の役割を果たしてくれます。きっと旅の辛さを忘れることができたと思います。その事がまた旅を促したと思います。

宿は川の渡り易いところ、橋のあるところ、山の麓、あるいはその地域の中心地に出来たのですから、のちには単純な交通集落から発展して、市場ができれば交易の中心地となり、寺が出来れば信仰の中心地となり、その地方の社会・政治・経済・文化の中心となっていたのです。

十六夜日記の作者阿仏尼は、いわゆる蒙古襲来の文永の役（1274年）弘安の役（1281年）のさなかの1280年京都から鎌倉へ旅します。当時阿仏尼は57才です。旧暦10月16日（初冬）京都を出発し10月29日鎌倉へ着きます。13泊14日の旅です。日記には苦勞したとは書かれていません。阿仏尼よりも300年前の更級日記の菅原孝標の女は、千葉の市原市から京へ向かっています。途中で病気などをしますが、三か月もかかり何回も野宿をしています。辛い旅であったと盛んにこぼしています。十六夜日記によれば、長良川と浜名湖は橋で越えています。当時の浜名湖は、浜名川で海とつながっていたのですが、明応7年（1497年）の大地震による津波で海とつながったのです。多分相模川には、橋はあったと思います。何故なら頼朝は、相模川の橋の落成式の帰り道に落馬し、それが原因で亡くなったのですから。

鎌倉街道という名で親しまれている街道が関東地方のあちこちにあります。しかし駅制はありませんから、道路としては、やや地方的ではありますが、新興都市鎌倉を中心にした、ネットワークの調った道であり、そして「いざ鎌倉」の時や、都市鎌倉を目指した商人・僧侶・職人達が通った鎌倉時代を代表する道であります。

鎌倉幕府の成立は交通が京都・鎌倉と二元化された上に、京都を中心として、西国と東国間の交渉が活発化されましたので、交通が全国的になったと思います。また九州にも東国の武士が守護や地頭として数多く赴任し東西交通が活発化されたことも交通上で忘れてはならないと思います。

次の室町時代は、中央の権力が弱かったので、見るべき道路政策はありません。

応仁の乱（1467年）以降の戦国大名は、合理性追求の権化ですから自らの領国内の道路・渡し場などの整備・あるいは関所の廃止などを軍事上の要請から進めました。特に東国の戦国大名北条・今川・武田・上杉・徳川などは、その地理的条件により、交通路の大部分を陸上にたよざるを得ません。したがって宿・伝馬・飛脚などの運営に強い意欲を示しています。一方西国・九州は、河川・海上交通が発展していました。

信長と秀吉、この二人は、交通政策から見ても先覚者です。信長が他の戦国大名と異なるのは、商業交通の推進に強い意欲を示していることです。ヒトの往来とモノの流通を妨げる関所を徹底的に廃止したことです。勿論道路も橋も整備しています。6町1里を中心としてマチマチであった1里の単位を36町1里に統一したのも並木も一里塚をつくったのも信長であります。この政策を受け継ぎ、全国に広げていったのが秀吉であります。秀吉の特長は、大きな橋を沢山架けたことです。大阪市内に長さ200m以上の天満橋・天神橋・難波橋を架け、また長さ327m・幅9m・橋脚数138という途方もない橋を淀川の山崎に架けています。この山崎橋はその後流されてしまい、それ以来、誰もこの地に、今もって橋を架けた人はいません。更に京都三条大橋の橋脚を石でつくっています。その石の橋脚の一部が、三条大橋の西詰めに保存されていますし、またその残りの多くは平安神宮の中の池の飛び石となって残っています。

信長が武田を長篠の戦いで破ったのが1575年、秀吉が小田原攻めをして全国を統一したのが1590年、僅か15年で時代は全く変わってしまったのです。これ程の短期間でこれ程の大変革は日本の歴史にあったでしょうか。戦国時代が終わり、寺院勢力を寺の中へ押し込め、山賊・海賊を鎮圧し兵農を分離すればもう中世ではありません在地勢力の力は消滅し時代は近世です。

民衆のエネルギーが経済・文化へ大きく転換し、民生が安定し更にこれが民衆・庶民の力を大きくしてゆくのです。大平和時代の訪れです。

家康が1600年の関ヶ原の戦いで勝ち、あらためて天下を統一します。国の統一体制の形成・維持この場合幕藩体制と呼ぶのが手っ取り早いですが、この幕藩体制の確立のために

は、信長・秀吉またそれ以前の室町幕府を含めて、政治・文化・経済などあらゆるものが、京都と大阪にありましたのを、江戸へ移動させなければなりません。この為に家康は、江戸を中心として、それも全国をにらんだ交通体系を、全く新しくつくる必要があります。この骨格となったのが江戸から放射状に出る五本の街道、五街道であります。五街道とは、東海道・中山道・甲州道中・日光道中・奥州道中であります。

東海道は、江戸・京都・大阪の三都を結ぶ大重要路です。品川から京都まで五十三次です。中山道は、板橋から草津で一緒になり69宿です。宿の数が多いのは、山間部を通るから、宿場をきめ細かく設けたからだと思います。日光道中は、千住から日光まで21宿、このうち宇都宮までは奥州道中と一緒にです。奥州道中は、宇都宮から白河まで10宿です。甲州道中は、新宿から中山道とぶつかる下諏訪まで44宿です。宿の数が多いのはいくつかの宿が一緒になって、一つの宿場の機能を果たしたからです。

杉並に高井戸という地名があります。甲州道中の宿場のあったところで上高井戸・下高井戸とに分かれています。全ての街道は、京都へ向けてが上りです。したがって京都寄りが「上」であります。調布に上・下石原、上・下布田がありますが、同じく宿場あとですから上の地名が付いている方が京都寄りです。

この五街道は、いくつかの付属する街道・脇道（バイパス）を持っています。五街道の一部とされていました。例えば水戸あるいは千葉の佐倉へ行く水戸・佐倉道、浜名湖を迂回し、三ヶ日を通り、音羽蒲郡IC付近の御油までの道、本坂通りです。通称姫街道とよばれています。

姫街道と呼ばれるようになった由来は、新居の関が、大名の奥方や姫君の通過に厳しかったからこれを避け裏道である本坂通りを通ったからと言います。事実、新居の関は姫君ではなく、女性には少し厳しかったのですが、そのために裏道を通ったというのは、伝説であり全くのでたらめであります。姫街道のいわれは三つあります。一つは姫君が避けて通ったから、二つは今切の海上一里の船渡しを女性が嫌がり本坂通りを通った、何れも余り説得力がありません。三つ目は、本坂通りは、東海道のバイパスを姫街道・本通りを男街道と言った。この説の方が説得力があります。今でも、神社や寺に参道が二本ある時は、ゆるやかな方を女坂、急な方を男坂と呼びます。あれと同じであると思います。

江戸時代も姫街道と言ったか、全国にその他に姫街道という名の街道があるかは知りません。私は幕末期にできた名称と思っています。なお、姫街道・本坂通りにも気賀に大旗本近藤氏が管理する関所がありました。

この五街道の延長で特に重要な道を、脇往還といい、これも幕府が管理していました。例えば、中国路（山陽道）、その延長の長崎路、長いのになりますと、関ヶ原から福井へ出て、金沢・富山・新潟・秋田と日本海を北上し、津軽半島の内側の三厩港までの北国路、佐渡へ向かう三本の道、即ち三国街道・会津街道・善光寺街道などがそうです。

徳川幕府以前の、京・大阪（上方）中心の交通体系を否定し、江戸中心の交通体系に変えたのがお分かり戴けると思います。今の我々は、家康のつくった交通体系の延長上にいます。道路でも鉄道でも五街道なぞるが如く放射状につくられています。

家康の凄いのは、小田原ではなく、江戸に政府を置いたことです。普通の政治家なら様々な蓄積のある小田原に政府を置きます。あえて一寒村に過ぎなかった江戸を選んだ家康に感謝せねばなりません。もし小田原であったら、日本は別の歴史をたどったかも知れません。

道路の出発点を示す道路元標は、日本橋にあるのはご存知の通りです。家康が定めたものです。日本橋は、家康が江戸市内の整備を始めた頃、1603年將軍宣下の年に架けたといえます。

日本橋のいわれは、日本中の人達が集まり、日本橋を架けたからといえます。一寸うますぎるような気がします。事の真偽は別としても、家康は、江戸が日本の中心となるように思いを込めて、日本橋を各街道の起点としたのは、確かであるとおもいます。長さ37間4尺5寸、巾4間2尺、決して大きな橋ではありません。しかしその後日本橋は日本を代表する橋となり、江戸を代表する地名となっているのはご存知の通りです。

江戸城の大手前あたりを街道の起点とせずに、町人の町である日本橋を出発点としたところが極めて面白いと思います。いかにも中世から近世へと時代が変わり、庶民の力が強くなって行き、新しい時代を迎えるのを家康が見越しているような気がします。

余談ですが、日本橋を描いた絵を何枚か見たことがあります。橋脚に火打ちのあるのと、ないのがあります。明暦の大火（1657年）の頃のものには有りません。江戸末期の歌川広重の絵には火打ちはあります。

我が国はいつ頃火打ちを考え出したのでしょうか。広重の絵に橋脚を下から軸方向から描いた絵があり、その絵の火打ちは、カスガイで無造作にとめてあります。

話が外れましたが、この五街道こそ、政治・軍事上から考え、また地理的な位置から言って、幕府の全国支配の根幹を成す道路と言えます。

そこで幕府は、この街道筋に幕府に縁の深い譜代大名・旗本（交代寄合）を配置し、街

道の管理・宿場・道路・橋・渡し場・並木・一里塚などの整備に意を注いだのです。またその一方で、寺院土豪などの在地勢力を排除しつつ、中央集権的な支配を進めたのです。

街道を整備した目的は、大名などの参勤交代や庶民の旅行が安全にするために整備をしたわけではありません。

全国を統治するため、政治・軍事目的を達成するために整備したのです。幕府の命令・方針などが早く確実に各地方に伝えられ、逆に地方からは、税はもとより各種の情報が、これもまた早く確実に江戸へ届くように。また場合によっては、政治的な対立、その極限が戦争ですが、そこまで行かなくとも、政治的な示威行動・デモンストレーションを行う、あるいは百姓一揆のようなものが起きた場合（結果的には軍事的な一揆は島原の乱が最後。）には、兵員の移動・軍事物資の調達や移動・集積がスムーズに行われることを目的としたのです。これは幕府ばかりでなく各藩においても、程度の差こそあれ同じでありました。

この街道の中身について具体的にお話したいと思います。管理の最高責任者は、分かり易い名称で道中奉行です。道中奉行は、大目付の中から一名が任命され兼職であります。

大目付は定員四名で、本来の役は、その名の通り大名・旗本を監察する役職で、老中に次いで若年寄りと並んで極めて高い役職です。この道中奉行の補佐となつて、五街道以外の脇街道の管理にあたったのが勘定奉行です。勘定奉行は、その名の通り、幕府財政の最高責任者で、定員4～5名で、そのうち一名が道中奉行となつたのです。道中奉行は、奉行所としての独立した行政機関を持って、数人の与力と同心を配下に持っていました。

道中奉行は、道路・宿場・人足・飛脚・助郷などの街道の施設や利用方法・利用料金などのあらゆる面の管理を担当したのですから、その実質的な行政範囲は、街道通じて北は青森から南は九州までに及んでいたといえます。

大目付の監察権と勘定奉行の財政権がお互いに補完しあつて、道路・交通行政を進めたのです。街道、特に宿場にはあらゆる情報が集まります。その情報を配下である宿役人（問屋）を通じて収集しつつ、大名・旗本・農民・商人・寺や神社などの在地勢力の動向を道中奉行は監視できたのです。

幕府260年余りの超安定政権、この安定政権を道中奉行は側面から強力に支えたのです。

この街道の中身を更に具体的にお話したいと思います。



街道でもっとも重要な施設は、宿場にあります。宿場には、三つの機能がありました。第一の機能は、人馬継立で、次の宿場まで人や荷物を届ける運送・輸送機能で、宿場の機能でもっとも大事な機能です。この継立で行うため、宿場は常時人足と馬を準備し、幕府の公用旅行に備えていました。

例えば東海道なら、馬100頭、人足100人です。中山道ならその半分、その他の三街道は、そのまた半分の25頭25人です。継立の担当義務は、次の宿場までですから8km～10kmでしょうか。この次の宿場までというのが継立の特長です。人足、馬百人・百頭というのは、一日に準備すべき延べ数ですから、宿場に常時100頭の馬が飼われ、人足が100人いたわけではありません。実際は半分も必要ではないと思います。でも大変な数字です。この継立は、幕府の公用である旨の証明があれば、無料で使用できました。むしろ幕府の公用旅行・公用輸送のために継立制度をつくったのです。律令時代の駅制と全く同じです。

大名達は、道中奉行が定めた料金で、人足と馬を使用できました。一般の旅行者は、公定料金ではなく、相対で料金を決めました。大体公定料金の倍であったといえます。この人馬の維持に要する費用は、宿場の負担です。これは宿場の特権とも言えますし、大変な義務でもありました。その義務の代償は、地子（固定資産税）の免除です。これではとても足りませんから、一般旅行者に転嫁したり、宿場内で商売している人達の上納金でまかされたのです。人足・馬は、交通が増えたり、公的旅行が重なればとても足りません。足りない分を周辺の村々から徴発したのが助郷であります。助郷というと無理矢理という感じがしますが、実は税のようなもので、義務であります。公交通労役負担です。交通・輸送が人と馬に頼っていたので止むを得ないのです。

助郷の範囲は遠いのにになりますと40kmまで及びます。ということは、往復2日、安い手間賃で1～2日、合計3～4日はつぶれます。

島崎藤村の「夜明け前」によるとあの馬籠で、実は馬籠の公的準備は、山の中なので人・馬は25人25頭と少ないので直ぐに助郷です。

和宮降嫁のときには、2,500人もの人足を集めさせられ、助郷の対象は、山向こうの伊那谷まで及び大変であった話が書かれています。

元禄年間の沼津の宿の例によれば、毎日平均人足22人、馬40頭が助郷の対象となったそうです。後になるとこの助郷を実際の人足ではなく、金銭である程度納めることが可能になり、宿場は、このお金で人足を雇う、つまり人足のプロ化です。このプロ人足を雲助と呼びます。

こうして村々が金銭で助郷役を免れるようになったのは、大きな意味合いを持つようになります。

貨幣経済が、村々へ浸透して行く、貨幣経済の発達です。そして人足のプロ化は、女性・子供・老人・あるいは商人など金さえあれば、人足でも馬でも自由に雇えるようになったのです。こうしてお金さえあれば、誰でも自由に長期の旅行ができるようになったのです。この人馬継立と後でお話します飛脚を司ったのが問屋です。問屋は宿役人の筆頭で、いわば駅長・宿場長であり、宿場行政全体の責任者でした。場合によっては名主をも兼ねていました。

宿場の第二の機能は、休み泊まりの休泊機能です。本陣と旅籠屋が担当しました。

本陣は、もともとは天皇が行幸する場合に、その行列の護衛を言ったのですが、転じて大名などの位の高い人が泊まったり休んだりする家を指すようになりました。だから本陣は1軒ではなく、ない宿場も5～6軒もあった宿場もあります。東海道ですと平均2軒・中山道1軒、甲州道中は1軒弱であります。

また私の知る限り、警備の都合からでしょうか、本陣は平屋建てです。本陣は、職業ではなく役目です。だから本陣職の家、本陣役と言って言えば名誉職であります。そのため宿賃ではなく礼金・ご祝儀でよくて2両位であったといえます。よく使われる東海道筋で年十数回といえますから、年30数両の収入です。したがって本陣は、他の職業例えば問屋・材木屋・薬屋など様々です。藤村の実家は、問屋兼小地主です。ちなみに江戸末期の大名の数は266家、東海道で参勤する大名は146家60％です。中山道30家・水戸街道23家・奥州道中37家・甲州道中にいたっては僅か3家であります。収入の少なさが分かって戴けると思います。

本陣の大きさは、東海道・中山道あたりになりますと大きいのは建坪700坪、平均で200坪、敷地は1,000坪といえます。落語に出て来る長屋は九尺2間・3坪ですから、その途方もない大きさが分かって戴けると思います。よくて30数両で大半は十数両では本陣の維持はできません。

宿場の街並みはあちこちに今でも残っています。しかし本陣は先ず残っていません。大名からの礼金は、たとえ僅かでも、門・玄関・上段の間を構えることが許されたのは大変な信用であり、幕府・大名から有形・無形の援助があり、それが大変な信用となって商売に大いに役立っていたのだと思います。また本陣は宿場の繁栄を象徴する建物ですから、宿場全体で支えたのです。

だから明治になって宿場制度が廃止になると、あっという間につぶれています。藤村の家も明治維新と同時につぶれているのです。

一般庶民・参勤交代のお伴の武士が泊まるのは旅籠屋です。旅籠とはもともと馬の飼料を入れる桶であったのが、後に旅行用の食料を入れる籠を指すようになり、更に転じて食事を提供する宿屋と言うようになりました。

行商人や巡礼などが泊まる安宿は木賃宿です。木賃とは文字通り薪代のことでその昔は、旅人は食料持参でしたから、宿で薪を買い自炊したのです。後になると米も売り、なべ・釜も貸すようになり、そして遂には単なる安宿を指すようになりました。もう死語になりましたが木賃アパートの語源はここにあります。

湯治場に行くと朝市などと言って土地の名物を売っています。あれは付近の農民や漁民が湯治客にその日のおかずを売った木賃方式の名残りだと思います。

江戸～京都は12～15日位です。一日に大名も庶民も平均40km歩くのが普通です。十返舎一九の「東海道中膝栗毛」によれば、宿代200文～350文あれば充分です。一両は時代によって違いますが4,000文～10,000文、一両あれば充分です。

宿屋には、飯盛女がいます。公認の遊女は宿場にはいませんから、給仕・水仕事などの名目で売春をします。1軒に2名が決まりであったそうですが、現代を含めていつの時代であってもこの手に商売で法律を守ったことはありません。

五街道の宿場の人口をみると、大体どこも女の方がずっと多いのです。品川宿ですと公式でも男3,272人・女3,618人、女が340人多いのですが、実際は1,350人の飯盛女がいたそうです。こうなると完全な遊廓です。吉原から商売に障るとずいぶん取締強化の陳情がありましたが、効き目はなかったそうです。

遊び客は、旅人ではなく江戸市中の武士・坊主・町人・職人の類です。なお、吉原の遊女は、同じ頃5,000人といえます。

東海道五十三次のうち33宿、中山道六十九次のうち23宿が女性の方が多い。これは公式統計ですから、実際は途方もない程の飯盛女がいたと思います。飯盛女は、旅人は勿論、周辺の村々の男達を相手にしたのですから、助郷で若者達が宿場に徴発されて来た時の飯盛女と若者達のことが容易に想像できます。飯盛女を買うには、お金が必要です。これもまた貨幣経済の更なる浸透を呼び、村々に与えた影響は大きなものがあったと思います。遊びの気分の浸透が、村や家の秩序を崩して行こうとする時、結婚式・葬式・祭などの家や村の行事を豪勢にして行くのは、意識があったかどうかは別として、その対抗策であっ

たといわれています。飯盛女がいなければ、逆に宿場はさびれてしまうのですから、様々な矛盾がありながらも、やはり飯盛女の存在は宿場に欠かせなかったのだと思います。新宿歌舞伎町が、清く正しく美しい町では、新宿の持つエネルギーは半減し、面白くもお可笑しくありません。単なる普通の町では新宿ではありません。同じです。

飯盛女の代金は200文位、宿代と同じです。この飯盛女の風俗は、広重や英泉の浮世絵に実に活々と描かれています。

三つ目は、飛脚業務で、通信・郵便業務です。江戸と天領あるいは大阪城代、京都所司代・長崎・佐渡・伊勢山田などに置かれた遠国奉行との間を往復する公的文書の運搬です。定飛脚といいます。これも問屋の仕事であります。極めて重要な仕事で責任も大きい。

飛脚は、定飛脚以外に大名や江戸と自分の領地との間の通信のために持った大名飛脚・一般庶民、特に上方の商人がつくったといわれる町飛脚があります。定飛脚は、2人一組となって次の宿場まで継ぎ立てします。江戸～大阪ですと特急で64～66時間・時速9km、勿論昼夜兼行です。普通でも4～5日であったといいます。

鎌倉時代は早馬で往復したのが、江戸時代になると何故か人間の足に頼るようになる。不思議な制度変更です。

これに対し、一般の人が利用するのが町飛脚で、京・大阪・江戸の三都間あるいはその三都間を地方都市を結ぶのを背景として発達してきたのです。特に上方商人の江戸進出に伴って、町飛脚は急速に発達しました。江戸～大阪で普通で20日、速達ですと4～5日です。料金は、普通で130文位です。この飛脚制度の発展により、為替制度が発達し、取引の決済がお金を動かすことなくできるようになったし、また大金を持ち歩くことなく旅行ができるようになりました。これは商売の範囲、商圏が全国にまで及ぶことを意味しました。これが商品流通と人々の往来を促進したのです。為替・速達・送金の自由、これはもう近代です。

以上申しあげましたように、宿場は休泊・伝馬継立・飛脚の機能を持ち同時に商業機能を若干ですが持ち、あの独得の宿場風景をつくったのです。

宿場は陸上ばかりではなく、海にも、特に瀬戸内海に多くありました。機能は一寸違い、泊まりと商業機能で成立っていました。

兵庫の室津・岡山の牛窓・広島の手賀の浦が有名です。なおこれは道中奉行の管理は受けません。最近室津へ行って見ましたが、街道筋と全く違います。例によって本陣はありません。風待ち・日和り待ちのため遊女が多かったといいます。それも安手の遊女が。

宿場について、いろいろ申し上げましたが、様々な問題・矛盾がありながらも、江戸時代の交通制度の根幹を成していました。

260年余り続いていたのですから基本的には素晴らしい制度であったと思います。

もう一つの存在に関所があります。関所は古代からあったのはご存知の通りです。鎌倉・室町・戦国時代にもありました。関所の設置の目的は、時代によって大きく異なります。関所はある目的を達するためにつくるわけですから、目的が違えば中身も違います。

律令時代のものは、秀れて政治的・軍事的であります。大きなものも畿内を囲むように、それも東側にありました。三重の鈴鹿・岐阜の不破・福井の愛発、後に滋賀の逢坂に移りますが、この三関は、政治目的の強い関です。畿内を東側から守るというより、むしろ畿内・都での政治犯が東国へ逃亡し再び勢力を得て攻め上らさないため、大海人皇子（壬申の乱672年）・恵美押勝（764年）の乱等がこれを物語っています。大海人皇子は東国へ入り、そこで勢力を得て、近江へ攻め上り天皇の地位につきます。

一方東北の三関・勿来・白河・念珠は、東北の防衛や治安維持を目的とした軍事的色彩の強い関です。したがってそれが不必要になった平安時代には自然に消滅しています。なお愛発の関は、何処にあったか今もって分かりません。

中世の関は、荘園領主や豪族が橋・道路・港の維持のための費用の負担を利用者に求めたところによりますから有料道路制度に似ています。その料金徴収所即ち関所は、その後大寺院（東大寺・興福寺・延暦寺等）・朝廷・貴族に寄進され、遂には力あるものは競って関所をつくりました。これは経済的目的を達するためです。

淀川に40km余に380・伊勢街道には12km余に60余・京都への入口全てに関所があったといえます。とにかく乱立しました。運送業者・商人は、関所でとられたお金は、当然に商品に上乗せしますから、庶民はたまったものではありません。この関所を廃止したのが、信長であり秀吉であります。

道路・橋・港の管理を税で負担しきちんと管理する一方、大寺院の勢力を寺の中に押し込め、在地性の強い土豪の勢力を弱め、朝廷・貴族の収入を確保すれば、関所はいらないのです。近世になったのです。

江戸時代の関所は江戸を囲むようにつくられています。そして関所は、幕府以外の者につくらせませんでした。言うことは、各藩に対して政治的・軍事的優位を保って、大名

を統制するためといえます。

関所の枕言葉に有名な「入鉄砲に出女」があります。各大名から差し出された人質である妻女や子供、あるいは幕府への反乱につながる鉄砲や武器類の江戸市内の持ち込みを防ぐ為に、関所をつくり取り締まった。その関所は53ヶ所ありました。この53ヶ所のうち重要視されていたのは、箱根・新居・木曾福島です。江戸時代の街道の歴史や旅行について書いてある本を読みますと、必ずこう書いてあります。「関所の取り調べは厳しく、通るのは大変であった。そしてその理由は人質の逃亡と反乱につながる鉄砲を取り締まる」と。ほんの初期はそうであったかもしれませんが。しかしもともと五街道の沿線には、幕府と縁の深い親藩と譜代大名や旗本を配置してありましたし、潜在的に反抗能力のある大名は、中国・四国・九州・北陸・東北と極めて遠い地方にしか配置してません。

関所は、幕府直轄ではなく、元禄15年（1702年）には、新居・箱根は地元藩に委託されていますし木曾福島は最初から尾張藩の家臣である山村氏が管理していました。

新居の関は、出女・入女とも少し厳しく・木曾福島は、木曾から出る女に厳しく入る女には寛大、他の関所も女には厳しかったようです。関所には改女がいて、場合によっては髪をほどかせ、胸に手を入れたそうです。

何れにしろ女性に厳しかったことは、女性の社会的移動を若干制限したかったのかも知れません。研究が待たれるところであります。人質の逃亡を防ぐため女性を取り締まったのではありません。これが誤解のもとです。

しかしチップを渡せば通れたし、関所手形は、手前の茶屋や旅籠で買うことができました。だから茶屋などは、もっと厳しく取り締まれと関所に陳情したそうです。関所破りはいくらかあったそうだし、関所破りが余り多いので、茶屋などに手形を売らせたのだと思います。中山道の碓氷の関でも、手前の茶屋・旅籠62軒に発行権を与えられていたそうです。こうなると寺や神社のお守り札と一緒にです。

新居の関で、200年間で、関所破りがあって罰したのは2件、それも2年も経ってです。仕方なく罰したと思います。関所の取締りは、あくまで建前・表面的でありました。

関所役人の数は、最大といわれる新居で全員で40人、このうち12～13人が勤務です。トップは昼過ぎには家へ帰ってしまったそうです。箱根は全員21人ですから7～8人が勤務です。駅前派出所の大きいというところですよ。他の関所は10人位あるいは2～3人、それも足軽級です。こうなるともう交番です。

しかし犯罪者にとっては、やはり関所の存在は大きかったと思います。死体・手負傷の

あるものは取締りの対象でした。治安上大きなプレッシャーがあったと思います。

何れにしろ、関所は商品流通・人の往来を阻むことなく、むしろ治安上プラスになったのです。

「大名の妻女が江戸から逃げる理由は全くないのです。彼女達に人質という意識はあったのでしょうか。多分なかったと思います。

「組織というものは、往々して重要な役目・大事な仕事をしていると誰しも大袈裟に言うものです。関所役人が大袈裟に言ったのを明治になって誤って伝えられたのではないのでしょうか。

明治になって関所を廃止するにあたって、反対したのは関所役人だけです。江戸時代は封建時代で、後世極めて窮屈な時代であったと説明するため、関所の存在をあげたのです。一般庶民がいくら街道を通っても幕府はつぶれません。鉄砲も全く同じで、江戸へ鉄砲を持ち込む理由がないのですから、誰も持ち込みません。取締りがあるから持ち込まなかったのではないのです。いつの時代であっても、現代でも同じですが武器の所有は野放しではありません。管理は厳重です。

「街道の利用者であった参勤交代と一般庶民の旅行について話します。参勤交代は徳川幕府によって始められただけではなく、似たような制度は鎌倉・室町時代にもありました。これを制度的・全国的に行ったのが信長であります。参勤制度はその支配制度・政治形態・権力関係を具体的に示す重要な制度であります。

「権力者から領地を与えられれば、定期的にお礼に行かなければならないし、また与えられた領地・石高に見合った義務を果たさなければなりません。この義務を果たすとして領地が与えられるのです。

「義務は言うまでもなく軍役が一番です。川の堤防修理・お城の建設（江戸・大阪城・尾張城等）上納金の納入、江戸にあった大名火消し、江戸市内の警備など、皆同じ義務の一種です。よく参勤制度は、大名に無駄なお金を費やさせて、反抗能力を減ずるためなどというのは、全くのでたらめであります。

「幕府は、大名の妻子の全てを江戸に住まわせ、毎年四月中に参勤させました。大名266家のうち老中などの幕閣を除いた半分が自らの領地に帰国（就封）し、残り半分が江戸（在府）にいます。

参勤に要する費用は遠い藩ですと収入の10％、江戸藩邸の費用を入れますと半分を越したそうです。だから各藩とも参勤費用の節減につとめています。

大名行列は、石高によって格式によって定められており、金沢の前田ですと2,500名・島津で1,500名・10万石クラスで500名・1万石でも150名です。金沢藩になりますと、宿場を通過するのに3日もかかったといえます。したがって各大名にとって大変な負担であったのは事実です。費用の節減のためか、東海道中膝栗毛によれば、行列にいる仲間は、宿場人足つまりアルバイト仲間であるとバカにしていますし、西国街道沿いの本陣の記録によれば、粗相があっても良いから、宿料を安くするようにと書いてあります。体面を重んじる大名ですが、このようにお金には勝てません。

しかしこの参勤制度や江戸藩邸制度が社会に与えた影響は大変なものがあります。西国の大名達は、京都へ寄り寺院に参詣し様々な芸術品に触れることができ、大いに知的刺激を受けたと思います。大阪では、上方経済を目のあたりに見ると同時に、それを動かす町人・あるいは町人学者との意見交換による刺激・勉強もあったと思います。

江戸においても全く同じで、これが自らの領地で様々な形をもって花開いたと思います。江戸藩邸ですと大藩ですと5～6,000人、小藩でも4～500人の人がいたといえます。

藩邸詰めの武士は外交官です。幕府はもとより、他の藩との接触する機会も多く、そこで得た知識や情報は、様々な形で国元へ送られました。今でも各地に歌舞伎・田楽能・文楽などが残っています。これもその影響であります。藩校設立も同じと考えても良いと思います。

言葉の統一・標準語は、江戸・東国の言葉が中心になって出来た言葉です。江戸の上層の町人・知識階級・武士などが使っていた言葉が、江戸藩邸詰めの武士達の共通語となり、上方の言葉の影響や使っている中で洗練されて、標準語・中央語が形成されていったのです。

上方の影響の例といえば、関西弁は、ウ音便を好んで使います。標準語にはありません。早いを早う・暑いを暑う・寒いを寒うと言うように。でも丁寧に言う場合には、ウ音便を使います。お暑うございます。お寒うございます。お早うございます。と言うようにです。

こうして東国の言葉は、万葉集以来、鳥が鳴くアズマと言われバカにされていたのが、千数百年経て、上方の言葉と並んで中央語としての地位を勝ち得たのです。（鳥が鳴くアズマとは、東言葉は鳥が鳴いているようで、何をしゃべっているか分からないという意味。）

江戸は政治の中心許りでなく、元禄ごろから、経済・社会・文化などあらゆる点の中心



地となりそれを各地方に発信していたのです。家康が日本橋に道路元標を定めて、日本の中心となるよう願ったことが、参勤制度を通じて実現したのです。

各大名が街道へ落としたお金の影響・結果的の道路整備・治安維持・商品流通の促進などそれは計りしれないと思います。

参勤制度に合わせる如く、庶民の旅行・僧侶・巡礼・学問・武芸・職人の修業の旅など、あらゆる階層の人々が、いつでもどこへでも自由に安全に旅ができるようになったのです。

各地に交通公社のような講ができ、指定旅館制度が江戸時代に既にあったのです。あの富山の薬売りは、青森から鹿児島までが行商の範囲であったといえます。こういうことが、更に情報交換・物流の促進をさせ経済を発展させ、社会的束縛をゆるめて行ったのです。そしてわが国の平準化・均質化が進み各地の差が縮まっていったのです。

明治維新、あれだけの大革命がこれと言った混乱もなく短期間にできたのも、参勤制度にその側面をみることができると思います。

よく贅沢旅行を大名旅行・お供を多く連れ歩くことを大名行列といえます。三代将軍家光は、1634年京都へ、天皇のみもとへ参上します。その時のお供は、37万人、西国大名を入れれば40万余の武士が京都へ集まりました。

江戸からの37万人は、東海道を通って上洛します。江戸～京都450km余もし二人ずつ並んでも1kmに340人、先頭が京都へ着いても最後尾は江戸を出ていません。

日光東照宮へは歴代の将軍が参拝します。吉宗は質素にしたと言っていますが、それでもお供は13万3,000人日光まで130km,1kmに500人です。これではとても江戸を出ることはできません。この時馬は延べ33万頭、人足は23万人が徴発されています。政治力の誇示・デモンストレーションここに極れりです。

14代将軍家茂が上洛した時は、お供3千人、家光の10分の1です。

庶民の旅行の凄いのは、伊勢詣りお陰詣りです。60年位に一度熱病にかかったように日本中から伊勢神宮へ押し寄せます。宝永2年(1705年)362万人、明和7年(1771年)207万人、最高は天保元年(1830年)500万人といえます。これだけの人間が主として農閑期である3～5月に伊勢神宮に押し寄せたのです。凄いエネルギーです。

江戸時代の人口は、慶長時代から明治維新までが、1600年 12,300千人(慶長), 1721年 26,000千人(享保), 1775年 25,000千人(天明), 1834年 27,000千人(天保)で、大体2,500万～2,700万位ですから5～6人に一人は伊勢に行ったことになります。こうした

旅行が何をもたらしたかといえば情報の自由化です。今まで幕府や大名が情報を独占していた、あるいは情報の操作を行うことが不可能になってしまったのです。

情報の面でも近代は来たのです。明治維新です。

皆さんは、最後の伊勢詣りはいつであったと思いますか。大阪で開催された万博です。1970年、今から25年前です。138日間で、約6,421万8000人、1日46万余人です。病人・赤ちゃんを除けば6～7割の人が万博へ行ったのです。日本人のエネルギーのすざまじさを感じます。

東海道の交通量は、どの位あったかと言えば、厳密なものはありませんが、新居の渡しと富士川の渡しの統計があります。

江戸の中後期で新居の渡しで参勤交代などの特権交通が5万人、一般旅行者が7～8万人、合わせて13万人位です。姫街道を入れて15万人というところでしょうか。富士川の渡しで、1807年の41日間で、1万337人でこれを年間に直し、特権交通をいれれば、やはり15万人位です。一日平均410人くらいです。

他の街道は、この半分も三分の一もなかった筈です。

東海道の橋についてお話したいと思います。東海道筋には沢山の大きな川がありますので、どの川に橋があったかを調べてみました。

1685年貝原益軒の東路記・1719年の朝鮮通信使の記録（海游録）・1826年ジーボルトの江戸参府紀行・1834年歌川広重の浮世絵であります。

この中で朝鮮通信使のがもっともていねいでありますので、それに沿っておはなしします。

先ず西から瀬田川、橋があります。揖斐川・木曽川・長良川には橋があります。ただし舟で作った舟橋で木曽川のものが、最も長く舟三百隻でつないであり、長さ千余歩といいます。

しかし、この橋は通信使通過のために架けたものです。というのは、30年後の次の通信使の時に、舟橋を3カ月もかかって架けたという記録がありますから。

次は矢作川、ジーボルトは、長さ379m、幅12.2mのケヤキとヒノキでつくられていると書いてあります。天竜川は、大小二つの橋の、小さいのは板橋、大きいのは舟橋です。有名な大井川は人足渡しです。安倍川も同じです。富士川は舟橋です。これも通信使のため

架けた橋と思います。酒匂川は不明、ジーボルトは橋と書いています。相模川は舟橋、ジーボルトは舟渡しです。多摩川も舟渡しです。多摩川には、江戸時代初めの頃は橋がありました。いつの時代でも橋があったのは、瀬田の橋と矢作川のみのようです。

越すに越されぬ大井川、普通は水の深さ二尺、五尺で川止めです。冬の川越しが思いやられます。島田宿あとに川渡りを差配したり川人足の溜り場である川会所のあとが今でも残っています。

よく幕府は軍事上の理由から江戸防衛上から態々交通障害をつくるため、大井川を始め大きな川に橋を架けなかったといいますが、そういう事はありません。木橋の耐用年数は約20年、しかし大水の時上から流れ来る材木でもあたれば終りです。大井川を川人足らによって渡らしたのは、川人足千人とそれに連なる宿場の反対によるためです。

むしろ幕府は川渡りが大変なので何回も人足渡しではなく、より安全な舟渡しにするよう宿役人と相談したのですが、結局明治になるまで実行できなかったのです。

ということは、橋を架けなかった理由は、社会上・財政上・技術上・あるいは街道の通行が一日に4～500人では、橋が本当に必要か、即ち採算上・経済上であります。少なくとも政治・軍事上の理由ではないのです。大井川は宿場にとっては恵みの川、旅人にとっては恨みの川であったのです。

橋も江戸時代の窮屈さを語る伝説の一つであります。

先程お話したように、江戸防衛のためなら入口にあたる多摩川に橋を架けません。幕府を開いた頃が、最も不安定であり、その頃には多摩川に橋はあったのです。

車についてお話をします。日本は明治に至るまで、車交通が発展しなかったのはご存知の通りで、そのため車道と歩道を分ける概念はつい最近までありませんでした。江戸時代は何故か街道筋では車使用が禁止されていました。解除されたのは文久二年（1862年）です。ただ大津～京都間牛車が通っていました。この間の日の岡峠には元文元年（1736年）長さ500m程の石で舗装された道、一種の軌道があったことで有名です。

大八車は江戸市内で利用されていました。大阪ではベカ車です。ベカ車は、梶棒の中へ人が入ってひくのではなく、後で梶を取り、前は綱でひく上に車輪は輻がない軽車という奇妙な車であります。

江戸・大阪とも馬方や舟業者が強く反対していました。車は極めて便利な運搬具であり

ながら、先発業者の強い抵抗により様々な制限をくわえられていたのです。

助郷などで困っていながら、車に変えることができなかったところも深い因習と古い制度があったのです。規制緩和が日本経済を甦せるために必要だといえ乍らも、現在仲々うまく実行できないことと全く同じであります。

もっとも江戸時代の交通体系は、基本的には人は陸上・物は水上という理念で組み立てられていたのです。もともと車輛輸送の概念はなかったのです。

大都市は最初から運河が開かれ、物資はそれを通して運ばれてきたのです。江戸の人口は、初期で100万、大阪・京都ははっきりしませんが40～50万といえます。これだけの人口になると、消費物資だけでも大変で八代将軍の頃から、大八車が江戸市内にかぎって漸く自由化されました。

江戸は超過密都市で人口200万～300万という説があります。一寸信じられません。何故ならそれだけの人口を養うため消費物資の運搬は不可能のような気がします。

当時も道幅は狭く大八車はいろいろ問題を起こします。

安永五年（1705年）幕府は町中の狭い道、往来の障りになるので、車を置くなという駐車禁止令を出します。また車が数多く続いて通ると危険なので、一定の間隔を保て、という命令を出します。しかし命令は一向に守られないので、持ち主を罰する雇用者責任を問う命令も出します。そして遂には享保元年（1716年）凄い法律が出来ます。

今まで、馬・車・渡し船等で事故を起こして人を殺しても過失であるから罪を問わなかったが、これ以降過失であっても殺人罪を適用し、島流し、場合によっては死刑、という法律です。享保七年（1722年）車引きが子供を引っ掛け大怪我をさせ、車引き6人は島流し、雇い主は罰金、享保13年（1727年）子供を2台の車で挟み殺した事件では、主犯は死刑、従犯は島流しです。何故こう言う法律、厳しい法律ができたか研究したら面白いと思います。勿論、人権擁護からではありません。

さて、話も長くなりましたので締めくくる時間がきました。

今まで道を通じて江戸時代についていろいろ話しました。私は、江戸時代の特長の一つは庶民の力が強くなり、庶民の歴史が始まった時代と思うことです。今の我々の基礎が江戸時代にあったということです。

もう一つは古今東西、これからもあり得ない超大平和時代であった、ということです。

政治的・軍事的・思想的対立は一度もありません。

逆に言えば最も政治的変動の乏しい、これはとりもなおさず歴史としての面白さやドラマはありません。

約2,700万人の大民族が、何等の緊張もなく、ずっと富と文化を蓄積していたのです。しかし、何故か我々は、江戸時代の平和を誉めたたえるには、大きなためらいがあります。

こういう見方を我々はしていないでしょうか。幕府と外様大名、特に毛利藩や島津藩とは敵視関係にあったという見方です。落ち着いて考えれば全くおかしい話で、謀略・強制・圧迫・対立が260年余も、続くわけがないし、もしあったとすれば、もっと早く何れかが滅ぼされています。

幕府と各藩・各藩と農民との間は極めて安定した関係にあり、基本的な点での矛盾はなかったのです。

幕藩体制ができあがり、大名も、旗本も庶民も幕府の公権力・公儀といますが、公儀に絶対的に服従していたのです。だからといって、秘密警察がいる恐怖政治ではありません。

さもないければ、改易・転封などあれ程簡単にはできません。一揆も島原の乱以降武力によるものではありません。江戸時代は、上は天皇から、下は一庶民に至るまで、夫々の権力・立場・役目に応じて、これを分といますが、その分に応じて体制維持に力を貸し、社会の秩序を保ち、あの大平和時代をつくったのです。

そして、次の時代、明治が来るのをじっと待ちながらエネルギーを蓄えていたのです。

と思えば参勤交代・関所・大井川の川渡し、大八車・宿場・助郷・500万の伊勢詣りなどあらゆることが見えるような気がします。

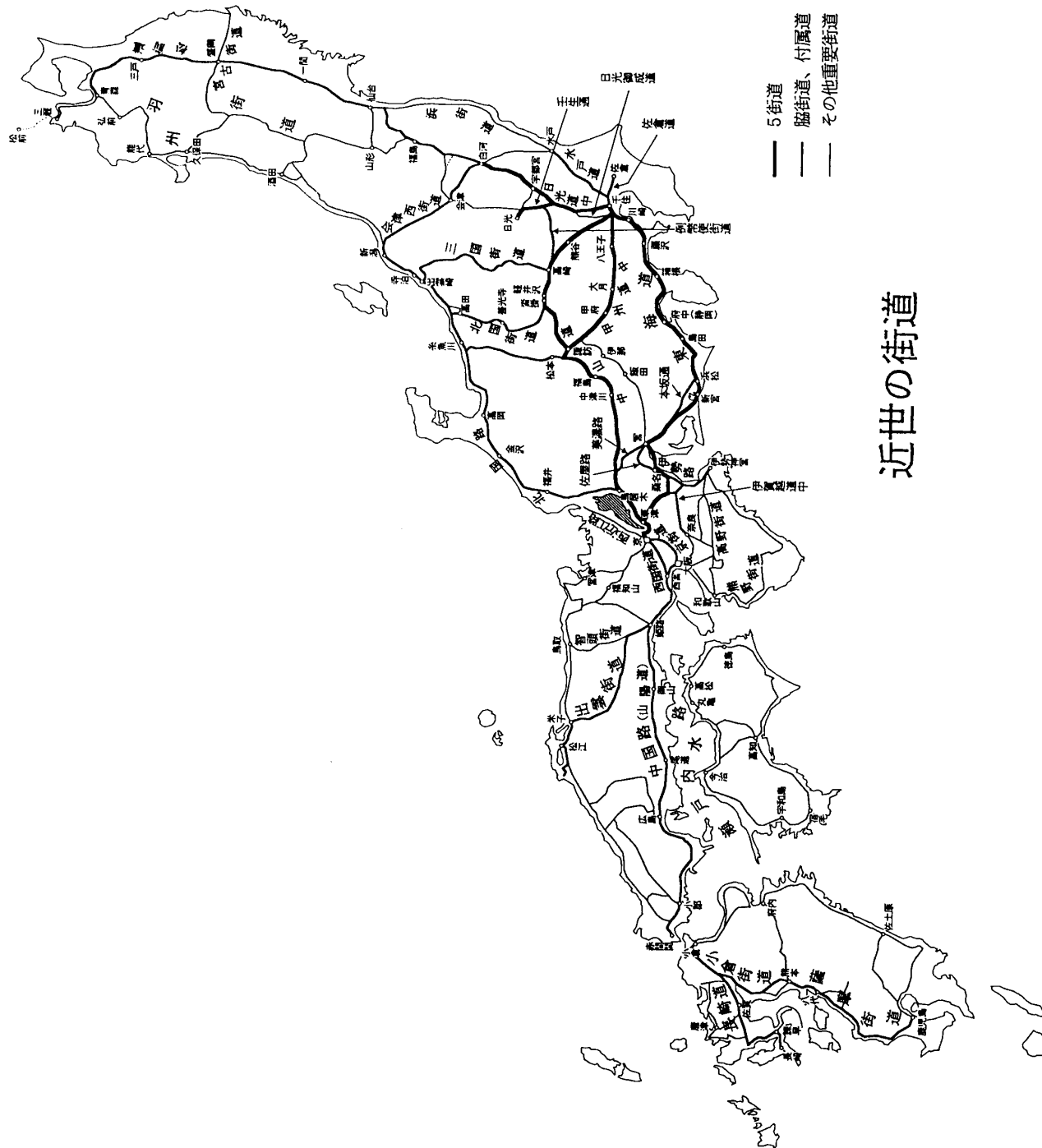
いかがでしょうか。江戸時代、窮屈・封建・圧政ではないのです。伝説です。今の我々の考えや見方の多くは、その源は江戸時代にあったのです。

以上が私の道から見た江戸時代です。

最後にシュラバーの言葉を紹介して私の話を終りたいと思います。

「道路に関する限り、過去の遺産に頼ってゆくわけにはいかないことを認識し、現代の要請にしたがって新たな道をつくるならば、道は過去の多くの時代と民族にとってそうであったように、われわれ時代にとっても生命の動脈となるだろう。」

「近世の街道」



(ひだ・こう 日本道路公団福岡建設局次長)