

さいたま市立浦和博物館館報

## あかんさす

VOL. 38-2

通号 第 99 号

ACANTHUS : BULLETIN OF SAITAMA MUNICIPAL URAWA MUSEUM

## 平成21年度特別展関連文化講座の概要

平成21年12月6日、特別展「中山道をひもとく」に関連する文化講座を開催しました。講座では、「中山道と浦和・大宮宿」をテーマに、さいたま市文化財保護審議会委員の大村進先生よりご講演を頂きました。ここにその概要をご紹介します。

皆さんこんにちは、只今ご紹介賜りました大村でございます。本日は時間の制約上、「中山道と浦和宿」を中心とし、「大宮宿」については随時触れるということで始めさせていただきます。

まず中山道ですが、この道路は古くからの歴史をもち、現在の国道17号線にほぼ重なる主要道で、交通量の多さから、いつも渋滞している印象を人々に与えています。このことは江戸時代、特に幕末の頃も程度の差こそあれ、大変な交通繁多の現象を呈していました。これは埼玉県が、他県と首都東京を結ぶ渡り廊下の役割を負わされた宿命、即ち地理的、歴史的条件によるものと考えられます。そこで中山道という窓口を通して、埼玉県やさいたま市の歴史を考えることは、大いに意義のあることと思われまます。

さて、中山道は皆さんご存じのように、徳川時代の主幹線である五街道の一つです。五街道とは、まず東海道。これは京都から江戸へ向かう海辺の道の意味で、古代以来重要な交通路とされてきました。それに次ぐのが中山道、次に日光道中、甲州道中、奥州道中を含めて言います。これらの街道が五街道とされたのは、万治2年(1659)のことです。

東京の日本橋の傍に「日本道路元標」という金属板が置かれています。ここが街道の基点で。西



当日のようす

へ向かう山辺の道が中山道です。古代では東山道(トウサンドウ)といわれ、正しい読み方は「トウセンドウ」です。五畿七道の「山」で表現されている字は、大体「セン」と読まれています。京都から西へ向かう山陽道(センヨウドウ)、裏日本を通る道を山陰道(センランドウ)と読まれるのはその好例です。従って幕府が享保元年(1716)、五街道の呼称について決めたとき、中山道は東山道のうちの中筋の道で、古来から東山道をトウセンドウと読んでいたことから「中仙道」は適切でなく、今後は「山」の文字を使うように、と達しています。ルートもほぼ東山道のルートを踏襲しながら、やがて江戸へとつながっています。ただ

## ■ 目 次 ■

|                    |   |
|--------------------|---|
| 平成21年度特別展関連文化講座の概要 | 1 |
| 文化講座アンケート集計結果      | 4 |



し県内は東山道ルートと合致していません。別名は信州木曾の山道を通ったので、木曾街道や岐蘇路などとも呼ばれました。

ところで五街道は何のためにできたのかと言いますと、徳川氏が全国の諸大名の支配を貫徹するための重要な政治・軍事手段として整備されました。これらの交通網は、徳川家康が天下を統一する以前から、戦国大名などにより整備が進められてきました。道筋は民衆の生活に根ざした古くからのルートなどを利用していました。それを受け継いだ徳川幕府は、主要な道を五街道として位置づけ、その主要幹線に付属する主要な脇街道を合せて幕府の直轄道路としました。その管理者として、万治2年に幕府から任命されたのが道中奉行です。道中奉行は兼務職で、大目付と勘定奉行から一人ずつ選ばれました。大目付は大名の監察者として、勘定奉行は地方政治や地方財政を分担する代官の支配者として選ばれました。

徳川氏は、はじめ諸大名の離反を防ぎ、統制するために、諸大名の奥方や世嗣などを江戸に集めて人質にする政策をとりました。さらに寛永12年(1635)、三代将軍家光の時に参勤交代の制度を実施し、その徹底を図りました。そのため諸大名がスムーズに江戸へ参勤できるように、街道には2~3里ごとに宿駅を設け、伝馬制を整備した交通制度を作りました。これが宿駅制度です。

こうして街道整備は進められましたが、通常中山道は69次といわれます。これは東海道の草津と大津の両宿を含んでいます。実際の中山道は板橋宿から守山宿までの67宿で、距離は合流点までで東海道より10里ほど短く、129里10町8間といわれています。街道におかれた宿場は、幕府成立後すぐに成立したわけではありません。戦国大名などの遺制を利用しながら、地域の実情に応じて多額の資本と時間と労働力をかけて整備されました。

中山道の成立は東海道に遅れること1年ほど、慶長6~7年(1601~2)のこととされています。その証として、慶長6年、幕臣の大久保長安が木曾の集落に伝馬掟状を出しています。伝馬とは通行者の人や荷物を人馬によって運送することで、古代から行われてきました。その翌年には、美濃国の御嵩宿にも伝馬掟が出されていますし、同年6月には県下の熊谷宿にも駄賃掟が交付されました。こうして徐々に中山道の宿駅が整えられました。

宿駅には旅行者に対する休泊施設や、人足や馬を替えたり荷物を積み替えたりする伝馬制が不可欠です。浦和宿や大宮宿にも、伝馬継立のための

問屋が置かれ、休泊施設の本陣・脇本陣、旅籠屋、茶店がありました。伝馬制のためには各宿とも馬と人足を備えていなければなりません。東海道には常時100人、100匹の人馬が置かれ、これを常備人馬といいました。中山道は東海道ほど交通量がありませんので、その半分の50人50匹を、他の日光道中などは25人25匹の用意を命ぜられていました。しかし、各宿では決められた人馬を常備することは大変な負担でした。そこで幕府は、地子免(ぢしめん)という固定資産税免除という特権を与えて保護しましたが、その有無は宿により異なりました。例えば大宮宿は64,300坪余の地子免を受けたのに対し、浦和宿には与えられませんでした。その違いは、大宮宿が新街道開削により新しい宿駅を形成したのに対し、浦和宿は戦国期以来の既存の市場集落をもとに宿駅を形成したことによる違いと思われる。

宿駅の人馬や休泊施設の提供でもっとも困難を伴うのは大通行の場合でした。例えば中山道を使用する参勤交代の大名は30諸侯余を数えました。参勤大名は石高により慶安2年(1649)以来の軍役令によって、供奉する家臣や人数と装備が決められていました。例えば加賀の前田家の一行は大変な規模の行列でした。それに宮家や摂関家から将軍家に嫁入りする場合の行列も同様で、特に文久2年(1862)の皇女和宮降嫁の行列は大変なものでした。宿駅はもとより、広範な農村が大助郷として徴用され、今に至るもその盛列は巷間に伝えられています。

また、江戸時代も後期以降になると商人の商業活動による往来、裕福な農民達の寺社参詣や物見遊山の旅行が盛んになり、それらが一層交通の激しさを増しました。

さて、宿場の様子を調べる時に非常に便利な本があります。『中山道宿村大概帳』がそれです。これには各宿の状況や沿道の村々の様子がよく書かれています。宿内の宿高をはじめ、天保14年(1843)の戸口数、本陣、脇本陣の規模と旅籠屋の軒数、人馬賃銭、宿役人、社寺など全般にわたって書かれています。それに隣の宿場までの距離や町並みの距離、高札や市、問屋の場所と軒数などが記されています。それに街道や宿場を縮小して絵図化した『中山道分間延絵図』を併せ用いると、当時の宿や街道の様子が手に取るようになります。

伝馬役の負担には歩行役と馬役があります。歩行役は人足のこと、旅行者の荷物や人を運ぶのが役目です。馬役は馬で人や荷物の運搬に当たります。負担は馬役の1に対し歩行役は2分の1の



割合で、中山道では大凡間口割が多く見られ  
ます。街道に面した間口が6間で馬役1匹、半分の  
3間で人足1人となります。大宮宿は間口割です  
が、負担の間口が他宿に比べ少し広いよう  
です。

ところが浦和宿の場合は間口割ではなく、田  
畑屋敷地の持高割となっていました。浦和宿本陣文  
書の中に、慶安5年(1652)に代官熊沢彦兵衛が  
浦和宿の名主や年寄に対し、「往還役の儀は板橋  
町、蕨町、大宮町並次第なるべし」と命じていま  
す。蕨宿の場合、歩行役は屋敷地だけの所有者に  
対し、御伝馬株(馬役)は高15石相当の田畑付屋  
敷地の持主に対し馬1匹を負担させる方法によっ  
ていました。基準に満たない半端の持高分は「分  
勤」と称して、何株か合せて伝馬役を負担させ  
ていました。浦和宿もこれと大差なかったと思わ  
れます。

人足や馬の駄賃には無賃(無料)と有賃(有料)  
があります。無賃には御朱印、御証文、無賃の3  
種類がありました。將軍家が発行する証明書を御  
朱印、老中とか京都所司代のように高い身分の  
人が出すのが御証文、無賃は道中奉行の触書伝達  
に使用されます。有賃は賃銭の安い御定賃銭と高  
い賃銭の相対賃銭の2種類がありました。御定賃  
銭の利用は幕府の許可による特権でしたので、  
超過分は相対賃銭になります。相対賃銭は旅行  
者と馬子の直接交渉で決められ、大凡御定賃  
銭の2倍くらいで、宿場や助郷の収入になりま  
す。

こうして駄賃が決まりますが、浦和宿から大  
宮宿へ行く場合と、浦和宿から蕨宿へ行く場合  
とは距離が違います。普通1里16文として正徳  
元年(1711)に幕府が各宿と隣宿の間の駄賃を  
決めました。これは正徳の元賃銭と言い、宿村  
大概帳に書かれていて、各宿の駄賃がわかりま  
す。駄賃は本馬、乗掛、軽尻の3種類に分か  
れています。本馬は荷物だけ乗せて、馬の背の  
左右に振り分けて20貫ずつ40貫までで伝馬  
1匹と決められていました。次に人間が1人  
乗って、荷物を20貫くらいの目安で乗せて、  
最大合わせて40貫、これが乗掛で本馬と駄賃  
は同じです。軽尻は人間1人と手荷物5貫  
くらいで半額、庶民の旅行はこれで十分  
でした。しかし、不心得な人は本馬1匹40貫  
の規則を守らず、45貫、あるいは48貫ぐ  
らい乗せる者もいました。これでは宿場を混  
乱させるので、幕府は買目改所を設けて秤で  
きちんと調べました。宿駅維持のために幕府  
もいろいろな措置を講じましたが、宿や助郷  
村の負担は大変でした。そのためか正徳2年  
(1712)の書付を見ると、浦和宿では商人  
荷物に対し意図的に荷止めして、1駄5  
銭(文)宛の保管料を徴収し問屋場の費用に  
充てて

いました。代官所は命令で停止させていま  
す。

次に街道について見ますと、道幅は大凡5  
間から6間ぐらい、但し山間部の木曾街道  
では3間から3間半ぐらいの所もありま  
した。浦和宿や大宮宿は道幅6間で、両側  
に用水路がありました。また街道の日常の補  
修や清掃は沿道の村々に分担区域が定め  
られ、それを掃除丁場、掃除町場といい、  
大通行の際には大変な負担を強いられま  
した。

さて、浦和宿についてももう少し詳しく  
見てみましょう。大宮宿の場合は、江戸時  
代の初めは戦国時代の馬次場を利用し、街  
道も今の氷川参道を大凡利用していまし  
た。これでは氷川神社の境内を横切って中  
山道の土呂宿へ出るルートでしたので、氷  
川神社に対して不敬に当たります。そこ  
で代官伊奈氏は寛永5年(1628)に、吉  
敷町の一の鳥居辺りから土手宿にかけ  
て、当時原野であった所を開削して今の  
中山道を開通しました。そこに氷川大門  
で門前町を形成していた村々を移して宿  
をつくりました。このため大宮宿は宿割  
の整然とした宿駅となったのです。

これに対し浦和宿は戦国時代以来の市場  
集落をもととして、宿駅を形成したとい  
われます。戦国末期の天正18年(1590)  
に、岩槻城攻めで浦和に來た豊臣秀吉  
の家臣浅野長吉が、浦和の市を保護する  
禁制を出しています。この文書から当時  
浦和に市があったことが分かります。そ  
の市を中心に人や物が集まり交易を行っ  
ていて、市に関係した集落もあったと思  
います。これが後に二七の市となります。  
この市場集落が核となって宿駅化し、浦  
和宿が成立したと思われます。宿駅化を  
さらに促したのは御殿の存在です。徳川  
家康は武技や体力の維持と民情視察を  
目的として鷹狩を好み、越谷や春日部、  
岩槻や中山道周辺に度々來ました。その  
時に泊まる所が必要になります。一番安  
なところは岩槻城ですが、他に安全な宿  
泊所がなかったので御殿を造りました。例  
えば越谷御殿、鴻巣御殿、浦和御殿など  
がそれです。これが本陣などの宿の施設  
に転用されました。

浦和宿は、元禄10年(1697)6月に書  
かれた「浦和宿高見世場絵図」によります  
と、宿の両側に土手が築かれていて、宿  
内は北(京都)の方から上市場、中市場、  
下市場の3つに分けられ、別に上宿(町  
とも)、中宿、下宿とも呼ばれ、それぞれ  
に1か所宛高見世場が設けられていまし  
た。往還の両側には131軒の家並みがあ  
り、幕末には273軒に増えています。上  
宿と中宿の境あたりの西側に本陣があ  
って、その西側に御殿山と呼ばれる所  
があり、今は公園になっています。この  
御殿山に御殿が置かれていましたが、や  
がて家康が使用しなく



なった慶長16年(1611)に代官伊奈半左衛門によって取り払われました。その時、表門は玉蔵院に下渡され、裏門や非常用道具、建物の一部は本陣家の星野家に下賜されたと伝えます。恐らくは、その大部分は本陣施設に転用されたのでしょう。

本陣は幕府の公用使や参勤大名、有力武士、公家衆などが宿泊し、一般の旅行者は旅籠に泊まりました。浦和宿の本陣職は、宿の初めから星野家が代々権兵衛を襲名して勤めていました。さらに市場取締りと問屋や名主も兼務する宿内屈指の名家でした。屋敷は間口が35間5尺余、本陣の建物は門構、玄関付きで総建坪222坪と、県下の宿場で最大の規模を誇っています。そのため本陣の維持経営費は多額になり、もはや負担に耐えがたいとして、享保19年(1734)に本陣職の返上を願い出ましたが許されませんでした。その後も幾多の苦難を乗り越えて本陣職を継続していききましたが、明治元年(1868)と同3年に明治天皇行在所を勤めた後、宿駅制の廃止と共に衰退していきました。

宿内には本陣を補助する脇本陣が3軒ありました。上町の星野豊後家は建坪120坪、中町の東本陣といわれた星野新助家は65坪、上町の星野平兵衛家は60坪ありました。旅籠屋は天保年間(1830

~43)の記録に大きいのが5軒、中が6軒、小が4軒あったと記されています。

最後に助郷について触れます。中山道各宿は50人・50匹の負担を原則としていましたが、時と共に伝馬役を負担する宿民の経済的没落や、参勤大名等によって交通繁多が生じ、宿人馬による人馬継立が困難となりました。寛文9年(1669)の定助郷の指定以来、近隣農村への人馬負担の依存は、益々拡大していきます。元禄7年(1694)には大助郷と名称を改められ、沼影村外28か村が助郷に指定されました。そして享保10年(1725)には定助郷と名称が統一され、翌11年には浦和宿の困苦により宿建人馬を25人25匹とし、不足分は助郷負担として、助郷も36か村に拡大されました。助郷の村々では助郷組合を結成して5組に分け、1組が1か月に6日勤めとしましたが、交通量の増大で浦和宿の人馬継立負担は増加するばかりでした。文久3年(1863)の総継立数は4万5000人を超えていました。

こうして各宿とも人馬継立の負担増に苦しみました。さらに幕末に近づくにつれ社会不安の拡大と共に交通量は一層増大し、宿と助郷村との間の争いも激しくなって、宿駅制は多くの矛盾を露呈して次第に崩壊の道を辿っていきました。

## 文化講座アンケート集計結果

文化講座へのご意見などを伺うため、ご参加の皆様  
にアンケートを行いました。当日の参加者数は141名  
(市内在住130名、市外在住11名)、アンケートの全回  
答数は126でした。数値は各回答の割合(%)です。

### 1、今回の講座はどのようにして知りましたか。

- 1) 市報：29.4
- 2) ホームページ：2.2
- 3) 公民館・図書館の掲示：18.4
- 4) 講座開催案内のはがき：27.2
- 5) 浦和博物館に来館したとき：8.1
- 6) その他：14.7

### 2、時間配分はどうかでしたか。

- 1) 長すぎる：3.3
- 2) 少し長い：13.2
- 3) ちょうどよい：43.8
- 4) 短い：26.5
- 5) 短すぎる：9.1
- 6) その他：4.1

### 3、内容について。

- 1) 難しすぎる：0.9
- 2) わかりにくい：23.1
- 3) よくわかった：66.6
- 4) 少しやさしい：1.7
- 5) やさしすぎる：0.9
- 6) その他：6.8

### 4、参加の動機は。

- 1) 題名に興味があった：57.0
- 2) 講師に興味があった：12.3
- 3) 文化講座によく参加するから：13.5
- 4) 博物館の講座だから：10.4
- 5) 人に誘われて：3.1
- 6) その他：3.7

### 5、講座全体について。

- 1) とても満足した：20.0
- 2) まあまあ満足した：40.0
- 3) 普通：28.4
- 4) 不満：5.8
- 5) とても不満：3.3
- 6) その他：2.5

### 6、次回のテーマとして、希望するものがございましたらお書きください。

中山道、武蔵武士、江戸時代の浦和宿、中世の浦和宿、など

### 7、そのほか、ご意見、ご感想等がございましたら、ご自由にお書きください。

声が小さい、聞き取りにくい、映像や地図がほしかった、レジメの字が小さい、市を理解するのに参考になった、資料が良かった、など

ご意見は今後の事業の参考とさせていただきます。  
ご回答ありがとうございました。

さいたま市立浦和博物館館報 **あかんさず** No.99  
編集・発行 さいたま市立浦和博物館  
〒336-0911 さいたま市緑区三室2458番地  
TEL・FAX 048-874-3960  
発行日 平成22年3月31日  
ホームページ <http://www.city.saitama.jp>  
E-mail [urawa-museum@city.saitama.lg.jp](mailto:urawa-museum@city.saitama.lg.jp)

