



江戸から信濃、美濃など
本州中央を通る官道

中山道



中山道は、江戸日本橋を起点にして、武蔵、上野、信濃、美濃、近江を経て東海道の草津宿と合流するまでの主要幹線として利用され67次でした。(東海道草津宿と大津宿を経由し京に至るので、この2宿を加えて中山道69次ということもある)伝馬制は慶長7年(1602)に始まり、幕末距離は約129里(508 km)です。

中山道の特徴は、その地理的な環境から山道のイメージが強く、その様子は歌川広重の「木曾海道六十九次」にも坂道を往來する人が描かれています。特に東濃地方は大井宿、細久手宿を見ると、周辺の描写が今と同じ面影を残しています。

しかし、一見暗そうな雰囲気のある中山道も、両脇には並木敷が設けられ、里山を縫う形で通行し、名古屋から信濃方面への流通、伊勢、善光寺参りなど老若男女の往來が活発だったとされています。今も、その面影は沿線史跡とともに、人々の目を楽しませてくれる魅力のある古道です。



「京への53次」と「大坂への57次」

東海道



東海道は、家康が関が原に勝利すると最初に伝馬制を導入した街道。慶長6年(1601)江戸日本橋から京三条大橋までの約126里(496 km)ですが、2代将軍秀忠が大津宿の先で大坂まで分岐延伸し、この間に伏見、淀、枚方、守口の4宿を置きました。幕府は57次(約137里、540 km)を記載しており、53次と57次が併存していました。

道中は、日本最高峰の富士山を見ながら、難所の箱根を超えると太平洋沿いの平地を沼津宿から白須賀あたりまで通行します。磯の香りが漂い海産物など物流が盛んな幹線で、日本の大動脈の一つとして利用されました。

この平地を利用して発達したのが、飛脚稼業です。中山道に比べ歩きやすく、走りやすい利便性が重宝され、肩に荷物を担いだ足自慢の走り屋が往來しました。そのための飛脚宿もおかれ、宿場や街道筋は活気のある地域として栄えました。