

江戸時代における東海道薩埵峠道の変遷について

長 澤 桃 子

はじめに

薩埵峠は、現在の静岡県静岡市内の興津と、その東に隣接する庵原郡由比町との境界に位置する、薩埵山にある峠の名前である。江戸時代にはここに東海道が通り、駿河湾と富士山を望む景観の美しさで知られていた。薩埵峠を描いた安藤広重による浮世絵はあまりにも有名である。

薩埵峠は景観の美しさと同時に、通行の難所としても知られ、数度にわたり街道の付け替え工事が行われた。その結果、東海道における「薩埵峠道」は、上中下の三つの道筋が存在することになった¹⁾。この峠道の変遷をたどり、各道のルート調べるのがこの論文の目的である。まず第一章では江戸時代中の峠道の変遷を追っていく。また上中下の峠道の各ルートについては、静岡県教育委員会による歴史の道調査によって考察が行われているが、中道・上道については、疑問もある。第二章でその疑問点について述べ、第三章で当時の峠道が描かれている「東海道分間延絵図」及び「東海道絵図」を使用して、年代の異なる絵図による道の比較を試みた。

薩埵峠道の付け替えを扱った研究は無く、薩埵峠関連の本に記述が少しある程度で、史料もあまり多くない。また、現在の峠道も当時とは大分様子が変わっ

てしまっているため、不明な部分も多いが、可能な限り本来のルートに近づきたいと考える。

第一章 薩埵峠道の変遷

「東海道宿村大概帳」²⁾に、

薩埵峠登りハ西倉沢村より拾八町程、下り興津川手前洞村迄拾二町程有之峠也。往古ハ海岸を伝へ、老騎掛³⁾之場所にて、容易に通路難⁴⁾成場所也。明暦の比波高二テ山崩、今の山腹二道有⁵⁾之候処。其後も年暦不相知今の海道に附替候由。

とあるように、東海道における薩埵峠道とは、由比・興津両宿駅の間に位置する、東は西倉沢村（現由比町西倉沢）から西は洞村（現静岡市清水区興津東町）までの三十町（約三・二七キロメートル）をさす（地図1）。薩埵峠道には上中下の三つのルートが存在したが、最も古くから利用されていたのが下道で、これは実際には峠道ではなく、薩埵山下の海岸を通る道である（地図1①）。山道、古道とも呼ばれる。「一騎掛の道」とあるように、馬では一頭ずつでしか通れないような、狭隘な道だった。この最も通行の困難な峠の部分は峠崎⁶⁾と呼ばれた。



地図1 薩埵峠道（ルートは『東海道』より）

- ① 薩埵峠下道（山下道）
- ② 薩埵峠中道
- ③ 薩埵峠上道（内洞道）
- ④ 薩埵地蔵道

明暦元年（一六五五）、徳川家綱の四代將軍襲職祝賀のための朝鮮通信使来朝に際して、薩埵山中に街道が開かれた。この時、薩埵峠以外でも街道の難所が整備されている。

明暦元年朝鮮人来る。此時道筋難所の分大方平に成、箱根も道よくなり、薩埵坂も上の山を切りなだらめ、広く道あき替り、山の中段を通る故に、是より親しらす子しらすと云所をば通らぬなり。

『徳川実紀』によると、明暦元年三月二十八日に使番石川貴成、書院番妻木頼熊が江戸から大坂までの街道巡視に向かい、同年四月十五日小姓組柘植正直、江原親全、佐藤吉次が薩埵峠道作奉行に任ぜられている。

使番石川弥左衛門貴成、書院番妻木伝兵衛頼熊、韓聘によって、大坂まで道橋の巡視につかはざる暇たまふ。（明暦元年三月二十八日条）

小姓組柘植右衛門作正直、江原与右衛門親全、佐藤勘右衛門吉次韓聘によつて、駿河薩埵峠道作奉行命ぜられ暇給ふ。（明暦元年四月十五日条）

このときに薩埵山腹に切り開かれたのが薩埵峠中道である。薩埵峠を通る中道ができて以後、東海道における「薩埵峠」の呼称が定着した。因みにこの頃

は、中道という呼称はまだ無く、新道と呼ばれ、以前からあった山下道（地図1①）を古道と呼んでいた。

中道は『駿国雑志』に「道悪し」とあるように、坂が急で道幅も狭い、通行の困難な道だったという。山腹を通る道も海岸の道と同じく難所だったわけである。また中道が開かれた後も、風がなく、波が穏やかな時は、依然として海岸を通る下道が利用されていたようである。道路の修理普請も、古道と新道つまり中・下道の両方に対して行われていたと考えられ、中道だけでなく、天候に応じて下道も引き続き利用されていたことがうかがえる。中道のルートについては第二章以降で詳述する。

中道が開かれてから約三十年後の天和二年（一六八二）、五代將軍綱吉襲職祝賀のため、再び朝鮮通信使が来朝することになった。その直前の延宝八年（一六八二）に、薩埵峠道では高波によって中道と下道が崩れており、通信使来朝を機に、新たな道に付け替えることとなったらしい。

拙者御代、官所駿州薩埵古道新道二筋共先年破損之節油井町并薩埵坂近所之百姓申付致修復候二付迷惑仕右之者共御訴訟申上候二付其段被開召届寛文五巳年より為道料大破之年は御扶持米五拾石小破之時ハ米百俵宛油井町江毎年被下之修復仕来候所二延宝八申秋高浪二而古道不残打崩申候故右御扶持米五拾石を以古道築立申儀不罷成候二付新道一筋二被遊坂道急二御座候所并平道も修復成難分は廻り道仕天和二戌年御入用を以坂道之修復被仰付候依之最前被下置候道料之儀ハ戌年より被召上今程道料無御座候然所薩埵山坂道式拾六間之分山之手迄二而御座候故少之風雨二も所々山崩出石ぬけ申候往還海道之儀二御座候得は少も難指置奉存油井町并近所之村々江申付早速石砂取のけさせ通路滞無御座候様二毎度申付候只今迄ハ人足出石砂取のけ掃除等をも仕候得共年中度々之儀二而候不得は百姓迷惑仕候殊油井町は御伝馬役その上近所之村々は油井町江之定助役二掛合難儀仕候段年々

拙者方迄訴申候二付今度佐州より御帰被成候御方并西国筋御巡見之御衆中
江も右之段々申上候

何分ニも此度道作料御付被遊被下候様ニ奉願候為御披見先年之道料御証文
写差上申候¹⁾

来朝前年の天和元年（一六八一）十一月二十八日に勘定頭の大岡清重と書院
番の村上正尚が駅路巡察を命じられ、翌年の二月三日に江戸に戻っているの
付け替え工事はこの後に行われたと考えられる¹⁾。

又韓使まかるをもて駅路巡察命ぜられ、勘定頭大岡五郎座衛門清重、書院
番村上孫八郎正尚暇下さる。勘定の輩も同じ。（天和元年十一月二十八日
条）

勘定頭大岡五郎座衛門清重、書院番村上孫八郎正尚は東海道巡察はてて帰
り、ともに拝謁す。（天和二年二月三日条）

工事の際、崩れた二筋の道のうち、山下道の修復は行われず、峠道のみを修
復した。この時坂道の急な箇所や、平らな道でも修復の難しい箇所は、迂回路
を作って付け替えた。こうして開かれたのが薩埵峠上道である。この道は幕末
に再び下道が利用されるようになるまで、東海道の本道として通行された。

上道のルートは『東海道分間延絵図』に描かれている道とはほぼ同様と思われ
るが、峠を降りた後の洞村を通る道については、上道完成後に付け替えられて
いる可能性がある。詳しくは中道と同じく次章以降で述べていきたい。

第二章 峠道のルートについての疑問

前章で薩埵峠道付け替えについての流れを述べたが、そのルートについては、
『静岡県歴史の道 東海道』（以下『東海道』と略称）で考察がされている。

『東海道』による薩埵峠道のルートは以下のとおりである。

下道（山下道）『東海道分間延絵図』（以下『延絵図』と略称）の「古往還道
之由」。薩埵山下を通る道。現在の国道一号線。（地図1①）

中道 明暦元年（一六五五）に開く。『延絵図』の「古往還」。西倉沢坂口より
薩埵山腹を縫い、峠越え後に外洞地区（海側）へ抜ける。（地図1②）

上道 天和二年（一六八二）に開く。『延絵図』の往還。峠越え後、中道から
分かれ内洞地区（陸側）へ抜ける。（地図1③）

従来は中道は薩埵峠山腹を縫って内洞へ抜けるルート（『東海道』で上道と
しているルート、地図1③）、上道は途中で地藏道と呼ばれる、薩埵山の名称
の由来ともなった地藏堂（現十勝院）へ向かい、洞村北に位置する薩埵村（現
興津井上町）内を通る道へ合流し、薩埵村を抜けて洞村へ南下するルート（地
図1④）とされてきたが、この時の実地踏査で従来の説とは違う経路が想定さ
れた。上道が地藏道を通らない根拠は、『東海道宿村大概帳』に薩埵峠は西倉
沢から洞村への道とあり、薩埵村へ行く道ではないからである。『延絵図』の
峠道途中の脇道の注記に、

村道薩埵地藏江道法四丁余是ヨリ二丁程先梶原馬ノ足跡石アリ

とあるので、この脇道が地藏道にあたり、上道とは別の道と確認できる。

以上が『東海道』で想定されているルートである。ここでは上道のルートに
内洞道が含まれているが、内洞道が上道開通当時からあったかどうかは疑問で
ある。なぜなら、江戸時代に編纂された駿河国の地誌には内洞道の成立につい
て違う年代を記した記事が存在するからである。

洞村。今は略して洞村と云、此村南海岸に官道ありしが、天明三年卯六月
十八日大波を打揚て、民家没し官道崩る。これに依りて北の方内洞と云所
を切開て官道を開き、民家をも引移たり。されど漁夫鹽濱を營もの十の二
三は舊地に残る。その後もまた波の入しことありて今は悉移たり。（『駿河

記¹⁾



地図2 「東海道分間延絵図」薩埵峠～洞村



地図3 「古往還」

分郷 元洞村。元官道なり。天明三卯年六月十八日大波にて民家没し官道崩る。今の道に作る。今は漁塩のために僅に三四家あり。(『駿河雑志』)

この他『駿国雑志』、『駿河志料』にも同様の記述が見られる。これらによれば、東海道はもともと洞村の南海岸を通っていたのが、天明三年(一七八三)

六月十八日の大波によって洞村及び同村を通る官道が破壊されたため、村を北方の内洞という場所に移し、街道もそちらに付け替えたということである。もとの村のあった場所には製塩、漁労を営む者が何件か残ったが、この場所が『駿河雑志』や『延絵図』に見える「元洞村」という洞村の分郷で、場所からすると外洞地区にあたる。対し

て『延絵図』で「洞村」とされているのが内洞地区なので、津波被害によって洞村の中心地が外洞から内洞へ移動したということだろう。

つまり、街道は天明三年までは外洞を通っていたことになり、内洞を通る道に付け替えられたのはそれ以降なので、天和二年に開かれたとされる薩埵峠上道に、内洞道を含めることに疑問が出てくる。なお「東海道」では天明三年の事項についての言及は無い。

次章でも述べるように、『東海道分間延絵図』は文化三年(一八〇六)に作成されたものである。前述のとおり、天和二年に上道ができてから『延絵図』が作られるまでの間の天明三年に、峠道の下り部分が、外洞道から内洞道へ変更されているのだとしたら、本来の薩埵峠上道は、『延絵図』の本道ではなく「古往還」のほうにあたると思われる(地図2、地図3)。

以上のように、私は天和二年の付け替えの後、天明三年にもう一度付け替えが行われたと考え、そこから次のようなルートを推測した。なおここでは便宜上天和二年に開かれた道を上道、天明三年に開かれた道を内洞道と呼んでいる。上道 天和二年付け替え。西倉沢坂口から山道を上り、外洞へ抜ける道。

「延絵図」の「古往還」(地図1②)

内洞道 天明三年付け替え。峠を越えてから内洞へ抜ける道。

「延絵図」の本道。(地図1③)

しかし、このように「東海道」で中道としているルートを上道とすると、中道のルートが問題となってくる。ここで再度中道について検証してみる。

(1) 明暦元年(一六五五)に朝鮮通信使来朝を機に新たに開かれた。

(2) それまで薩埵山下の海岸を通っていた東海道が、このとき初めて峠道となった。

(3) 中道と下道を併用していた。

(4)天和二年(一六八二)に上道へ付け替えられるまでの約三十年間使用された。

以上(2)でもわかるように、中道とは海岸を通る下道に対し、峠を通る道である。また(3)については中道開通後も依然として下道も利用され、また道路の修理も中道下道の二筋とも行われていた。別の見方をすると、中道は波が激しい時など、下道が通行不可能な場合に通る、バイパスの性格を持っていたとも考えられるのではないか。しかし(4)のとおり、中道は明暦元年から天和二年までの三十年にも満たない短い期間に利用された道である。街道が上道に付け替えられてからは修復も行われず、放置されたという¹⁸⁾。したがって上道ができてから百二十年も経過してから作成された『延絵図』の頃には、もはや中道は残っていないのかもしれない。

そうすると『延絵図』で中道のルートをたどるのは不可能である。ならば、『延絵図』以前に作成された東海道分間絵図による中道の検証は可能だろうか。

第三章 『東海道分間絵図』に見える薩埵峠道

本章では、峠道のルートについて、三種の『東海道分間絵図』の比較を交えて述べていくが、それに入る前に、分間絵図とは何か、また何故分間絵図を利用して薩埵峠道の比較を試みたかについて整理しておきたい。

分間絵図とは、江戸時代に作成された、測量に基づいて方位、縮尺を正確に記した絵図のことで、東海道を描いた分間絵図で代表的なものが『東海道分間延絵図』と『東海道分間絵図』である。

『東海道分間延絵図』(以下「延絵図」と略称)は文化三年(一八〇六)に、幕府の道中行政をつかさどる道中奉行によって作成された、五街道及び付属街道の分間絵図の一つである。全十三巻、手書彩色の卷子本で、縮尺は一里七尺一寸(一八〇〇分の一)となっている。同図は幕府が道中行政のための、正確

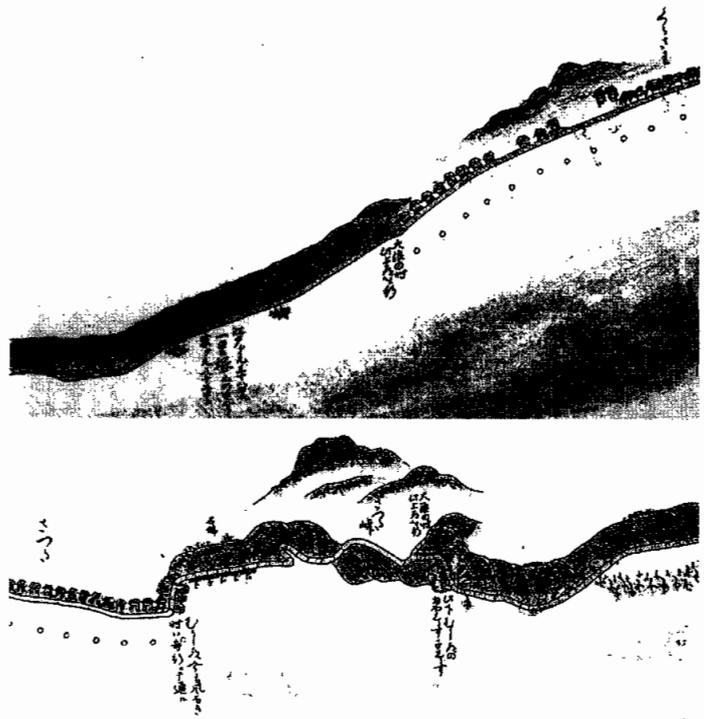
な街道図の必要性から、幕府役人を派遣して詳細な街道調査を実施し作成したもので、これによって江戸後期の東海道などの街道の状況を仔細に把握することが可能となっている。

それに対して、より古い時期の東海道が描かれているのが『東海道分間延絵図』(地図4、以下「分間絵図」と略称)で、同図は元禄三年(一六九〇)に、遠近道印という人物が作成した街道図をもとにした絵図を、さらに旅人などの道中風俗図を描き加えて刊行された。今回利用した絵図のうち、出版目的で作られたのは同図のみである。『分間絵図』は木版刷りの折本形式で全五巻からなる。同図の縮尺は三分一町(約一万三〇〇〇分の一)になる。また同図は道線図・交会法という西洋流の測量術に基づいた、きわめて正確な道中図で、出版当時から高い評価を得て、その後も長く刊行され続けた。

作図を行った遠近道印については深井甚三氏による研究がなされており、¹⁹⁾ここでは省略するが、彼が作成した「分間絵図」の元図には、さらに原図が存在した。深井氏は、その原図が延宝年間(一六七三〜八一)に幕府関係者によって測量されたもので、この最も忠実な写図として、国立国会図書館蔵『東海道絵図』(地図5、以下「絵図」と略称)をあげている。深井氏は「絵図」と「分間絵図」の街道状況などの描写に類似点が多く見られることから、両図が同じ原図をもとにしており、か



地図4 『東海道分間絵図』薩埵峠



地図5 「東海道絵図」薩埵峠（抜粋）

つ「絵図」が原図に最も近い写図だと指摘している。

「絵図」は天和元年〜二年（一六八一〜八二）に作成されたと推定される。全十巻の手書彩色の卷子本で、縮尺は正確にはいえないが一分五間程とされている。

「絵図」及び「分間絵図」は同じ原図をもとにした街道図ではあるが、「分間絵図」のほうは、折本という形式上、街道の屈曲が紙面に収まるように修整がほどこされている。また絵図作成にあたって、元禄当時の街道状況の調査が行われ、街道に変更があった箇所にはその旨の注記が加えられている。

ここで重要なのは、両絵図の原図の測量された推定年代が、延宝年間ということである。この時期は薩埵峠上道が開かれる直前で、まだ中道が通行されて

いた頃なのである。つまり「絵図」及び「分間絵図」に描かれている道筋は薩埵峠中道となる。

前章で「延絵図」の道筋は上道及び内洞道と推定したが、同図と「絵図」、「分間絵図」を比較することによって、中道から上道への、街道の付け替えによる変更状況が明らかになるのではないかと考える。なお比較には「分間絵図」よりも縮尺の精度の高い「絵図」のほうを主に利用した。

まず「延絵図」の道筋を見ていく。繰り返すが、同図に見える道は、現在も残存する道で、天和二年に開かれた薩埵峠上道と、天明三年に付け替えられた内洞道と推定される。

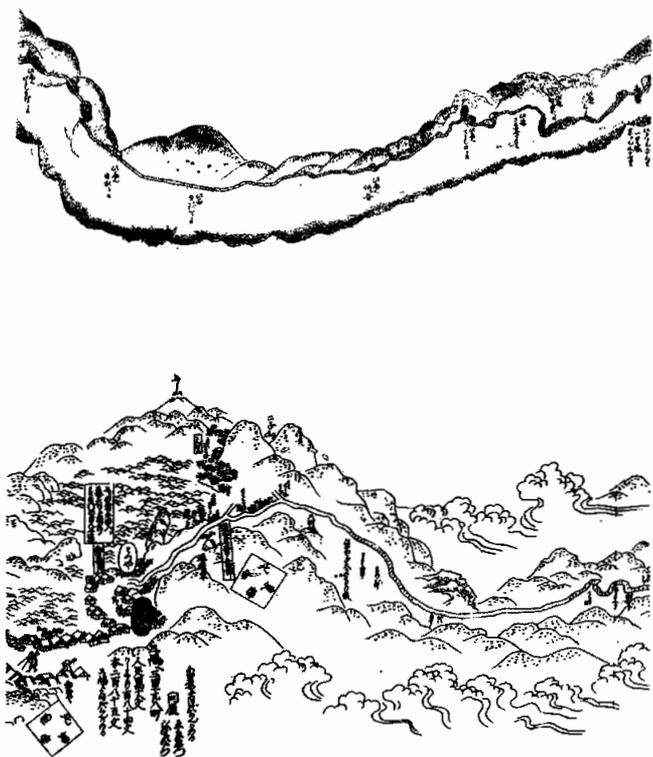
薩埵峠道と呼ばれるのは、「延絵図」中の西倉沢村から洞村奥津川手前辺りまでの区間である。西倉沢の高札付近から山道に入り、一番坂、二番坂と坂を上っていく。道は「字山中」を過ぎた頃に薩埵峠へ通じると注記された脇道があるが、これが薩埵地蔵道にあたる。さらに進んだ先の「字牛房坂」付近にも脇道があり、道の先に地蔵堂が描かれている。この道も先の地蔵道と同じく、地蔵堂へと通じているものと思われる。現地を踏査すると、現在もこの辺りに牛房坂と呼ばれる脇道が残っていて、峠道から内陸側に山を下り、東名高速道路に突き当たったところで直進できなくなっているが、おそらくもとはそのまま地蔵道に合流して十勝院（地蔵堂）へ向かっていたのであろう。

道はさらに進んで、「薩埵峠」を越えて下り坂に入り、「洞村」へと抜けるのだが、この道は天明三年に付け替えられた道で、後述のように峠越え後に本道から分かれ、「洞村之内 字元洞」へ続く、「古往還」だったと推定している。

次に、中道が描かれていると考えられる「絵図」、「分間絵図」を見ていく。両図は作成された年代は異なるが、同じ原図をもとにして作られており、従って街道の道筋も、同じ道が描かれていると考えられるが、縮尺は「絵図」のほうが細かく、道筋を検証するのに適しているので、主には「絵図」を用い、「分

間絵図」は補助的に見ていく。

さて、「絵図」における薩埵峠道の道筋だが、まず「くらさわ」町並端から「むかし道」の注記までのルートは、「東海道」にあるような山腹を上るといふように、山の下を通っているような描写がされている。これは「分間絵図」も同様に見える。他の山道の描写はどのようにされているか、両絵図の箱根山中部分（地図6）と比較してみたが、箱根山中の道筋が両側に山を描いているのに対し、薩埵峠道では、片側のみで、もう一方は海になっている。やはりこの部分は、山下の海岸線を通っていると考えてよいだろう。確かに倉沢の町並の終わりに山中へ入る道があるが、この道が本道ならこちらを主にして描くはずで、それはあくまでも脇道と考えられる。「分間絵図」の道も、原図の脇道をその



地図6 山道の描写（上・『繪図』下『分間絵図』）

まま描いたものであり、中道もしくは上道との関連は無いと思う。

街道筋が山に入るのは、「むかし道」の手前からである。「むかし道」すなわち下道の「親知らず子知らず」とは、峠崎を通る箇所であり、通行の一番困難な場所である。街道筋はこの難所を避けて山に入り、峠を越している。「絵図」には「さつた峠」の手前にも脇道を記している。因みにこの道は「分間絵図」には描かれていない。おそらく縮尺の関係で省略されたのだろう。この脇道が、「延絵図」に描かれているか探してみると、候補は薩埵地藏道と、牛房坂の脇道の二つになる。位置的には峠崎により近い後者のほうが適していると考えられる（地図7）。

再び「絵図」の道筋に戻るが、街道は峠越え後に「さつた」と表記された町並に入っている（地図5）。そうするとこの道は薩埵村を通っているように見えるが、「分間絵図」では該当箇所は「ほら」と表記されている（地図4）。加えてどちらの町並にも塩釜が描かれており、海に面しない薩埵村では製塩は行



地図7 脇道（上・『延絵図』下『繪図』）

われていないので、「絵図」の「ざつた」は洞村の誤記と考えなければならぬ。また、前章での考察から、この洞村の道は外洞を通っていると見てよいだろう。

以上が「絵図」及び「分間絵図」に見える薩埵峠道のルートである。このルートが中道だとすると、中道のルートは、親知らず子知らずの峠崎手前までは下道と同じく海岸を通り、そこから山の斜面を上って牛房坂付近で『延絵図』の峠道と合流し、「古往還」を通って外洞へ出ると考えられる。峠崎を避けて峠越えをする以外は下道と共通するため、旅人は天候に応じて山道か海岸道を通行するか選んでいたことが、両道が併用されていたことから推測できる。

おわりに

最後に、今まで検証してきた薩埵峠の上中下三つのルートをまとめると次のようになる。

A. 下道 江戸時代初めのルート。薩埵山下の海岸道。

B. 中道 明暦元年（一六五五）に新設。峠崎手前で山肌を上り、峠越え後に外洞へ出る道。開通後も下道と併用。

C. 上道 天和二年（一六八二）に新設。西倉沢坂口より山腹を縫って峠を越えた後、外洞へ抜ける道。

D. 上道（内洞道） 天明三年（一七八三）に新設。峠越え後内洞へ抜ける道。

このうち下道のルートは従来の説と変わらないが、中道は峠崎手前で山道に迂回するルート、上道は「東海道」では中道としていたルートと考えた。上道は現在でもある程度たどることができるが、中道の場合、道は早くに失われており、絵図によって推測するのみである。また今回上道開通後にも再度街道の付け替えがあったことがわかった。よって薩埵峠上道は、初期の外洞を通る道

と、後期の内洞を通る道の二種類が存在したとも考えられるわけである。江戸初期に東海道が薩埵峠を通るようになってから、数度の街道付け替え工事を経て、ようやく道が定着するのには江戸中期までかかったのである。

注

- (1) 「東海道薩埵峠―東と西の出会い道」、中部建設協会静岡支所、一九九四年
- (2) 『静岡県歴史の道 東海道』、静岡県教育委員会、一九九四年
- (3) 『近世交通史資料集四 東海道宿村大概帳』、吉川弘文館、一九七〇年
- (4) 『通航・覧』第二卷、鳳文書館、一九九一年
- (5) 国史大系『徳川実紀』第五編、吉川弘文館、一九六五年
- (6) 注(1) 参照
- (7) 注(1) 参照
- (8) 手島日真「由比町の歴史」、由比文教社、一九七二年
- (9) 静岡県立図書館蔵「山比家文書」(一)「元禄四未年閏八月駿州薩埵古道新道」筋破損のため道作料御下附願。
- (10) 『静岡県史』通史編三近世、静岡県、一九九〇年
- (11) 注(5) 参照
- (12) 桑原藤泰著、足立鉄太郎校訂『駿河記』、臨川書店、一九七四年
- (13) 花野井有年『駿河雑志』、東北大学狩野文庫本
- (14) 阿部正信著、校注・解説・編集 中川芳雄、安本博、若尾俊平『駿国雑志』、吉見書店、九七七年
- (15) 新宮高平著、橋本博校訂『駿河志料』、歴史図書社、一九六九年
- (16) ただし、『駿河志料』のみは天明七年となっている。
- (17) 『静岡県史』別編二自然災害誌、静岡県、一九九六年
- (18) 内藤亀文『駿遠峠の古道』、名文堂、一九七一年
- (19) 児玉幸多監修『東海道分間延絵図』第六卷、東京美術、一九七九年
- (20) 木下良監修、深井甚三解説『東海道絵図集成』(二) 東海道分間絵図、昭和礼文社、二〇〇一年

- (21) 深井甚三『図翁遠近道印』、桂書房、一九九〇年
- (22) 木下良監修、深井甚三解説『東海道集成(一) 東海道絵図(Ⅰ)』、昭和礼文社、二〇〇〇年
- (23) 深井甚三「十七世紀における東海道の景観と沿道の人々―『東海道絵図』(国会図書館蔵)と『東海道分間絵図』をとおして―」『交通史研究』第二十六号
- (24) 注(23)参照
- (25) 上道については注記があるのみで、絵図には描かれていない。
- (26) 現存する道も薩埵地蔵道、旧東海道、さらに山下の国道一号线とちよど三つのルートがあり、こちらも上・中・下の道といえなくもないが、江戸時代の呼称はこれとは別である。