

## 序説 1

# 宝来講の輪郭



宝来講は、日本近世史専攻の学生（演習・講読生）を中心に、昭和61年（1986）に始められた。歴史を文献の上だけで語るのはなく、体験に基づく視点で文献を見ることはできないか——。鎌田ゼミ名物「農業実習」などと同様、歴史を追体験する「実験歴史学」の一環として、江戸時代の旅を再現してみようと始められたわけである。もちろん、提唱者は鎌田先生であった。

参加資格は特に限定しておらず、卒業後も参加を続けるOB、ゼミ外・学科外の学生のほか、学外の参加者も多い。我こそはと思う者なら、だれでも参加可能である。ただ、宿泊設備などの問題から、毎年35人程度が上限になっている。歩く旅のことゆえ、これは仕方ないところであろう。

## 「お伊勢参り」追体験

近世の旅でもっとも一般的だったものは伊勢参宮である。近世にはたびたび、「おかげまいり」と呼ばれる伊勢への大量群参が起こっている。また、戸主や勤め先の主人、庄屋などの許しを得ずに参宮の旅に出る「ぬけまいり」もあり、村ぐるみで抜けて行った実例もある。こうした非日常的状況を別としても、人々は日々旅費を積み立てて、一生に一度は参宮したいと夢に見ていたのである。

これら近世の人々の動きは、完全に解明されているとはいえない。人々は、現在よりよほど困難な状況のもとで旅をしている。そうまでして出たい旅とは何だったのか。どんな魅力があったのだろうか。追体験でもこれを解き明かすことは困難かもしれないが、歴史を見る際に参考となることがあるのではないかと、現在の視点でだけ物考えるよりは前進があるのではないかと、というのが「実験歴史学」の旅の目的地に伊勢を選んだ理由である。

以上からいえば当然のことだが、伊勢へ参宮するということについて、宝来講独自の宗教的な意味は持っていない。敬神団体ではないので、他の宗教に帰依する人、無神論者の人も、安心して参加していただいても大丈夫である。

### 〔参宮ルートと宝来講のコース〕

江戸時代の旅を追体験するにあたっては、「歩く」ということに重点を置いている。単なる旧街道の調査ではなく、歩いてみる、旅をしてみる、ということからのアプローチ、という意味である。

奈良から伊勢神宮へのルートは、別項のように、宇陀越の伊勢本街道、阿保越の伊勢北街道、高見越の伊勢南街道などがあるが、宝来講では、三街道の中央を往く伊勢本街道を通ることとした。これは、北街道・南街道にくらべて改修が遅れている、新道の建設率が低い、峠道が多いために近世に近い姿で残されている部分が多い、などの条件によっている。また、現実的な問題として、自動車の通行量が比較的少ないということもあげられる。奈良から本街道に入るまでは、上街道・初瀬街道を通り、榛原から伊勢まではほぼ一直線で東進する。

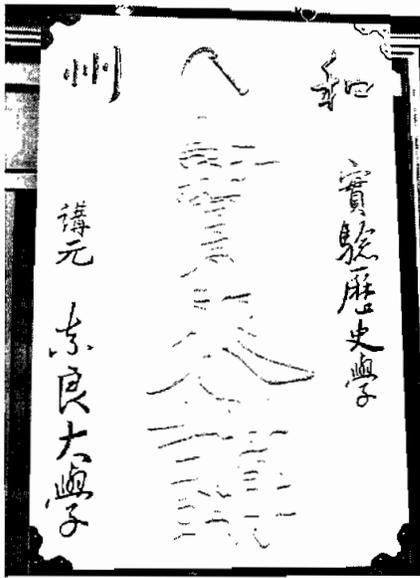
日程は4泊5日としている。第1日は奈良大学～桜井市初瀬、第2日は初瀬～御杖村土屋原、第3日は土屋原～三重県飯南町横野、第4日は横野～伊勢市外宮前、そして第5日は外宮～内宮と参拝し、近鉄五十鈴川駅でひとまず解散、近鉄特急にて奈良へ（有志は大学まで）帰るという行程である。

第1回(1986)と第2回(1987)は、奈良市宝来町にあった旧キャンパスより出発し、暗越奈良街道経由で上街道に入っていた。第3回(1988)からは山陵町の新キャンパス発となったため、散策路「歴史の道」を通り、三条大路2丁目交差点で暗越奈良街道に入るよう変更された。当初、なるべく旧街道を通りたいということで、歌姫街道経由も考えられたが、若干の迂回になること、道幅が狭く車が多いということで、現在のコースが選ばれた。また、現在の日程は、旅館の所在地に大きく影響されている。各日の距離のアンバランスなど、若干の問題を残しているのだが、解決の方法がないというのが現実である。

旧街道を歩く部分は、江戸時代の道を忠実にたどることを基本としている。峠道に関しては、幸い旧道が残されているところが多いが、全体で見れば、開発にともない旧道の不明瞭な部分、現在では通行不可能な部分、新道の開通で新道を歩かなければならない部分などが多々ある。また「江戸時代の道」といっても、江戸時代の間に行われた新道工事で廃止された道もある。こうした旧道を忠実にたどるのは、厳密にいえばかなり困難であるが、確認した限りにおいては、なるべく旧道を通行するよう心掛けている。



荒れた峠道を行く  
(第3回 飼坂峠西側)



講札（吉野館）

### 〔「講参り」とその再現について〕

中世以来、社寺への参詣の際には、「講」を組織して参詣費用を出し合ったり、代参者を出すのが例であった。伊勢神宮に参詣するために結成された講は「伊勢講」といい、多くの場合は村単位だったが、村内に何組かの伊勢講を組織することもあった。

農耕を中心とする村共同体に暮らす人々は、皇祖神ではなく、農耕の神として伊勢神宮を崇敬していた。積立米などで旅費を出し合い、日頃は「天照大御神」の神号軸を各家に巡回させながら、共同飲食などの行事を催す、というのが、農村共同体に組織された近世伊勢講の一般的な姿である。当然、講の最大の行事は伊勢へ

の参宮だが、近くても10日前後、遠い地方なら1～2ヵ月がかりというような大行事に、村全員で参加（「総参り」）するわけにもいかない。また、村ぐるみでの逃散を警戒した領主は、戸主全員がそろっての旅行は認めない場合が多かった。そこで大部分の講は、くじなどで順番を決めて代表を出しこれに全員の意を託すという形をとった（「代参」）。

宝来講は、実際に講としての機能を果たす組織ではないが、近世伊勢参宮の基盤となった伊勢講、ひいては村共同体の形態にもちなむ意味で、名称のみは講参りのスタイルをとっている。「宝来」講の名称は、発足当初の大学が、奈良市の西部、宝来町にあったことからきている。厳密な江戸時代風とするなら「宝来村伊勢講」であるが、現代的な通称としては「宝来伊勢講」「宝来講」とした。キャンパスが奈良市北部の山陵町に移転したため、「宝来」の文字には講の所在村名という意味がなくなってしまったが、宝来キャンパス時代に始まった行事として、この名称をうけついでいる。

各地からの参宮者が多かった江戸時代には、雑踏のなかでもはぐれぬよう、講の幟<sup>のぼり</sup>を作って持ち歩き、定宿とする旅籠<sup>はなご</sup>には、講札<sup>こうさ</sup>（講看板）を表に掲げてもらって逗留の目印としていた。宝来講でもこれらの再現をめざした。

幟は大小2種類を作り、道中では先達と殿が掲げて目印としている。国名・村名などを記すのが一般的だが、おかげ年なら「おかげ」「伊勢太神宮」などの文字を入れたりした。宝来講は当初「おかげまいり再現」と銘打っていたため、講参り色が強くなってきた最近でも、幟には「おかげ」の文字が入ることが多い。

講札はながらくなかったが、第6回(1991)実施を前に製作された。デザインは近世のものを参考としている。途中の定宿4宿と、「諸木野立場」の大門字屋・森本家（本文参照）の合計5か所に掲げてもらっている（製作担当は、63年度卒業OBの吉瀬文人）。

なお、携行品の「再現小物」と同様、後世の混乱を避けるため、幟・講札ともに「実験歴史学」の文字を入れてある。

## 編成と運営

### 〔本隊の編成〕

宝来講全体は、さまざまな役割を持つ者で構成されている。まず、大きく分けると、出発前の仕事と出発後の仕事について、それぞれ役割がある。出発前にしておかねばならない仕事としては、本隊の運営の基幹にかかわる部分（日程の決定、本隊の構成の決定、旅館の手配、参加者との連絡など）や、それ以外の準備（織・柄杓など小物の製作、携行する医薬品・食品・飲料などの準備）などがある。

出発後の役割はさらに細かく分かれる。まず、ほぼ全員が属する本隊と、この本隊を支えるサポート隊に分かれている。本隊は、道中のさまざまな事柄に対処するため、さらに細かく役割が決められている。

具体的な役割分担としては、次のようなものがある。

【先達】<sup>せんだち</sup> いうまでもなく、先頭を道案内しながら歩くリーダーである。また隊全体の諸問題を取りまとめる役でもある。単に先頭を歩くというだけでなく、ペースや時間の配分も考える必要がある。後方で遅れはじめている人とは離れ過ぎぬようにし、先頭でどんどんピッチを上げてしまう人はおさえる。サポート隊との連絡を取ったりで、行動中は忙しい役である。

【殿】<sup>しんがり</sup> 本隊の最後尾を守る。この殿の後ろは歩くことができない。調査班が調べおわるまで根気よく待ち、また疲れや足の痛みなどで遅れている人を上手に追い立てながら歩かなくてはならない。自分のペースでは歩けない役である。後方から、道中で起きるさまざまなことを見守っている。

【中締】<sup>なかじめ</sup> 隊列の中間付近を守る。列が前後に長くなりすぎたときに必要となる。

【救護班】 つねに救急バッグを運び続ける、宝来講のナイチンゲールである。靴ずれ、まめつぶしなど、道中でお世話になる人は多い。

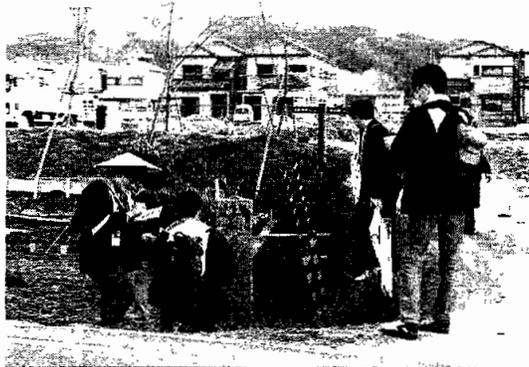
【調査班】 近世の旅の姿を明らかにするために設定されたさまざまな調査項目について、データを集めながら歩いている（詳細は後述）。その項目についての調査が終了すれば、次回からはなくなることもあり、固定的な班分けではないが、これまでに存在した調査班として、「道標・常夜燈」「溝・川・橋」「通過時間」「歩数」「温度」「高度（気圧）」などがある。「溝・川・橋」班は、ほぼ調査を終了して、最近の設定されていない。

一方、OBを中心とする「旧道調査班」が新たに活動を開始している。

### 〔サポート隊〕

本隊とは別動であるが「サポート隊」を忘れるわけにはいかない。食料などの調達や会計について全権を任された、宝来講の命綱である。

江戸時代、街道として繁栄した道筋も、現



調査風景（道標・燈籠班）

在の車交通社会の中では、新道の開発のためさびれ閑散としている。以前は茶店や旅籠などがあって賑わったと思われる宿場や立場にも、その面影は全くない。そのため、現代社会の中で江戸時代と同じ旅をすることは、非常に困難・不便で、一息つくにしても、休み処がない。食料、水、また草鞋など、必需品の調達も、大人数となると困難である。

その解決策として、本隊とは別にサポート車を走らせることにした。乗務する者は「サポート隊」と呼ばれ、通常は2人編成。このサポート隊に、弁当の調達、お茶の用意などを任せている。いわば「走る茶店」「移動立場」で、本隊到着前に先回りして、休憩場所や昼食をとる場所を確保してくれている。宝来講全体で見ても、現金を扱う回数をもっとも多いため、通常はこのサポート隊が会計も預かることになっている。

このほかにも、途中参加者の送迎、体調を崩して歩けない人の搬送など、多くの役目をこなしており、「近世と現代との橋渡し」といっても決して過言ではない。宝来講にとっては、なくてはならない存在である。また、本来背負わなければならない着替えなどの荷物もサポート車に積んでもらっている。この点は江戸期とは少し形態が違うが、社会の変化のなかでは、仕方のないことであろう。

(別稿「サポート隊、かく奮戦す」参照)

## 「実験歴史学」としての取り組み

[装束や携行品]

先述したように、基本は「歩く」ことに置いている。江戸時代の旅人になりきることから、装束も可能な範囲で再現、着物に手甲・脚絆、菅笠に草鞋履きといういでたちを、代表数名がすることになっている。

草鞋については、ワラを打ち、縄をなって、草鞋を編むということから始めている。熟練したものは、各々の足にあった草鞋、強く長もちする草鞋など改良の工夫も凝らし、近世一般の草鞋との比較なども行ってきた。また、雨天時も歩くことで、晴天時の草鞋の減り方との比較、雨天時の旅の知恵なども発見するよう努めている。

装束も追体験することにより、着物の便利さ・不便さ、笠の応用範囲の広さなど、発見することが多い。小道具としては、水筒がわりの瓢箪・竹筒、伊勢参宮時独特の持物である柄杓を作り、携帯する。柄杓は、道中で水を飲むときに用いるのはもちろん、<sup>ききょう</sup>施行を受けるための道具であった。施行とは、抜け参りをしている人々などのために、沿道で宿や休憩所の提供、飲食物の接待などを行うことである。これによって、施す側も伊勢神宮に参拝したと同様の功德を積んだことになるという、道中さまざまところで見られた。

これらの小道具類には、「宝来伊勢講」の名と、実施の年を記している。やはりこれらも、当初は「おかげ」と入れたものが多かった。しかし、仮にこうした「再現小物」が永く保存され、後世になって発見された場合、昭和にもおかげまいりがあった、平成にも伊勢講が残っていた、などという誤解を生む危険もある。そこで、「奈良大学」「鎌田研究室」などの名とともに、「実験歴史学」の文字を入れるようにしている。講札に「実験歴史学」と記しているのも、同じ観点からである。

「道中へ持参すべき品々」

『新撰伊勢道中細見記』に「道中へ持参すべき品々」の大略として、39品目があげられている。衣類、脇差、頭巾、三尺手拭のほか、硯、算盤、秤や髪結道具、蠟燭ならびに付木など当時の生活様式の縮図を見る思いだが、中には綱三筋が含まれている。説明書きに物干し、荷物のまとめ用に使用するとあるが、これは現在の宝来講でも通用する、誠に重宝なアイテムである。

この「品々」には、宝来講でおなじみのひしゃくがない。路銀も準備も十分の、ごく一般的な参宮者を読者として考えていたからである。しかし「おかけ参り」「抜け参り」のような、十分な準備のないままに出ていったと思われる場合、何を持っていったのだろうか。

元禄11年、入野村（兵庫県龍野市）の「抜け参り」母子二人が、7日目に守口市で行き倒れた時の記録がある。これによると死亡者の遺品は、衣類のほかひしゃくと菅笠だけであった。これで六歳の娘と参宮に出たのであるからかなり無謀にも思えるが、沿道の施行で「抜け参り」でも旅は可能であった背景が存在する。その施行を受けるために持ち歩いたといわれるひしゃくは、ぎりぎり最低限の「持参すべき品」であったのである。



〔データ収集などについて〕

これも先述したが、宝来講では調査班を置いて、種々のデータも集めながら歩いている。街道にある道標・常夜燈、溝・川・橋を調査し、街道施設としての道標・常夜燈の果たす役割、川や橋の幅や大きさ、渡りかたを考察する。また、時間・歩数・気温・高度などを測るためのチェックポイントを設けて、距離や草鞋の減り方、寒暖の差、昔の人もしたであろう野宿の場合の夜中の気温、峠の高さ・険しさなどを記録している。

現在はまだ、綿密な分析を行うところまで至っていないが、データの集積と年々の経験から、さまざまな仮説が出現しはじめている。川・橋調査の積み重ねから、近世的な渡河の仕方かどうか、ある程度見分けが付き始め、それが本来の旧道を発見する手がかりになったりもした。第6回(1991)から活動している旧道調査班は、これら集積されたデータと経験を基礎資料にしている。川・橋だけでなく、道標や常夜燈などの位置は、旧道を特定する材料になる。江戸時代のうちに付け替えられた街道や、抜け道として使われていた街道などの推定も、これらが材料となる。

今後の課題としては、街道沿いの建築物について、資料を集める必要があるだろう。街道沿いは当時の一等地であり、経済的にも恵まれていたためか、沿道の家屋には贅を尽くしたものや豪壮なものが見かけられる。文化財としてだけでなく、街道沿いの生活文化の面から見ることもできよう。

また、江戸時代の携帯用道中案内記との比較などもすすめれば、近世の人々の旅行観・歩行観・地方観なども分かってくるのではないだろうか。

## サポート隊、かく奮戦す



サポート隊奮闘！(第3回 隊長は筆者)

現代に歴史の旅を再現するにおいては、さまざまな困難が付きまとう。とくに「歩く旅」を支えた設備には、近代文明のおおりに受けて消滅したものが多し。江戸時代なら「御隠居、あそこに茶店がありますよ。ちょっと団子でも食べて行きましょう」「はっはっは、八兵衛の食い意地にも困ったもんですな」と、こういう気楽な会話ができたようだが、現在では伊勢への街道もすっかりさびれてしまった。特に山間部の旧道では、濁いたのを潤すにも、飲料の自動販売機すら姿が見えない。また、気軽に休めるところがない、というのは、足を痛めた者の治療などをするにも不自由である。

歩くことを前提に作られていた旅の道具も今は少なくなり、荷物も大きくなりがちで、これをすべて持って歩くのも大変なことである。サポート隊は、こういった不自由さをなるべく解消するために存在する、本隊にとっては縁の下力持ち、通称「動く茶店」である。

サポート隊は、本隊の徒歩旅行とは違い、どっぷりと近代文明につかりきる分野である。機動力という利点を生かし、東奔西走する事が多い。

昼食用弁当の調達、場所の確保、午後からは宿との交渉など、さながら旅行社の添乗員である。また、随時、途中参加者・帰還者の送迎、食品・医薬品などの購入・配給もおこなう。

以下、サポートの一日を振り返っての諸注意点である。

まず、前夜に本隊との合流予定地点を打ち合わせしておく必要がある。当日は、本隊が地点間を移動する間に他の職務を遂行していくことになる。

冬の早起きはつらい。朝起きると、その日に飲むお茶を沸かし始める。昼食や、途中で寒さをしのぐなど、最低20ℓは必要なので、宿で一番大きいやかんを拝借し、ひたすら沸かし続ける。朝食をとる頃には、その日の訪問地(宿、昼食場所、最終日には赤福本店など)に電話を入れ、確認をとっておく。朝食が終わると、玄関に続々と荷物が集まり出す。個人の荷物は奥へ、コップ・草鞋・懐中電灯などは手前へ区分けして車に積んでいくが、寝ぼけた状態でその判断をするのは至難の技だ。

本隊が出発すると、宿の人に礼を述べて、サポート車も出発である。さっそく調達・配給などの任務遂行にかかる。

諸物品購入については、店の位置などを正確に把握しておかなければならない。とくに、都市部から外れる榛原～大石間では、商店の種類・軒数ともに少なくなり、大量の調達に耐えられる商店はほとんどなくなるため、その間の調達は、榛原、名張、松阪などに委ねることになる。医薬品・リポビタンDなどの調達のための薬局、アメ玉・チョコレートなどの菓子類のための食料品店・スーパー、「夜」に備えては酒店、燃料補給にはガソリンスタンドなども十分な把握が必要である。

さまざまな調達のなかでも、昼食の調達は最大の任務といえる。弁当は、前日もしくは朝一番に予約しておき、本隊と接触しながら頃合いを見て調達に走る。そのタイミングが鍵である。

このような遠距離調達の場合、移動中は本隊と大きく離れるため、敏速且つ安全、的確に事を運ば

なければならない。また、自らの移動時間とともに、本隊の動きも計算に入れた上で接触地点を設定しておかないと、接触不能という事態を引き起こす。本隊はどんどん進んでいるのである。過去の各地点通過時間を参考に、本隊がどのあたりを歩いているかの予測、サポート車の現在地からどの道を走るとどのあたりで出会うのかなどの瞬時の判断も必要となってくる。

そのためには、周辺の道路状況（例えば、渋滞多発地点、規制、工事箇所、山間部の凍結など）も把握しておかなければならない。渋滞に巻き込まれて昼食に間に合わなかったでは許されないからである。まさに時間との勝負であり、しかも安全性を問われる。

ただ、状況把握につとめ、一寸の怠りなく準備を進めたとしても、いかなる突発事故が起こるとも限らず、スケジュール通りにいかないのが通例である。このような場合、瞬時の判断力、決断力が問われるのはいうまでもない。



昼食場所確保も重要な任務である。2日目の森本家、4日目の相可第一区公民館、5日目の岩戸屋は固定しているが、1、3日目が問題である。例年は、1日目在原神社、3日目伊勢奥津駅で、8畳ほどもあるビニールシートを広げて本隊の到着を待つ。晴れていれば問題はないが、雨が降ってくれば青空広場とはいかない。第4回(1989)では1日目が雨で、在原神社は水びたし。この時のサポート隊（中村勝行氏、福田祐子氏）は、代わりにと周辺を探しまわって石上児童館を見つけている。第5回(1990)には、3日目昼前ごろから雲行きが怪しくなり、サポート隊（須永和子氏、小野直哉氏）が伊勢奥津駅近くの八幡生活改善センターに飛び込みで交渉、場所を確保した。このような場合には、判断力・決断力のほか、交渉力も求められる。それぞれ、大変な苦労があったであろう。

ちなみに、現在は固定している2日目、4日目の昼食地点も、数々の困難・変遷の末に決定されたものである。第2回(1987)では、2日目、榛原の山中でみぞれに降られ、サポート隊（今井吉則氏、山下英子氏）が諸木野へ先行、軒を借りられそうな民家を捜して、飛び込んだ先が森本家であった。サポート隊から事情を聞いた森本夫妻が味噌汁を用意してくれており、本隊到着と同時に味噌汁40杯がおそろいのお碗で出てきて驚かされた。第4回(1989)では、1日目のほか4日も雨が降り、飛び込んだ先は相可の長盛寺。たまたま法事と重なり、厳粛な雰囲気となってしまった。4日目は第5回(1990)でもまたまた雨となったが、前回の気まずさから、となりの相可第一区公民館に飛び込んでお願いするなど、エピソードが多数残されている。

このように走りまわるサポート隊にも、特権は与えられている。昼食メニューの決定権がそれである。第3回(1988)では、隊長のエビぎらいにより、メニューにエビフライが1回も（あの岩戸屋食堂でさえ）なかったことはいうまでもない。



午後になると、積載している荷物を宿に運び込む作業が待っている。これも本隊とはかなり離れるため、遠からず近からずの地点にて宿に向かわなければならない。宿に着くと、まず部屋割を確認する。第3回(1988)当時は、それに合わせた荷物を各部屋に運び込んでおり、体力との勝負であった。運び込む荷物が少々違っても、同じ宿の中であるからあまり差し支えはない。作業量見直しの結

果、現在は玄関に積んでおくことが多いが、それでも体力頼みになることは変わらない。

ただし、まだ本隊が必要とするお茶のポットやカップ、草鞋の替え、杖、懐中電灯などは積んだままにしておかなければならないので、その区分けが大変である。朝、荷物を積み込む際に区分けをしておけば、ここで役に立ってくる。宿に荷物を置くと、休む間もなく本隊に向けて出発する。

冬期のことであるから、夕刻にはかなり冷え込む。一日中歩き続けた疲労もたまっており、どうしても本隊の行き足が遅くなりがちである。こうした時は落伍者も出やすくなるため、本隊に対するさまざまなフォローが必要となってくる。日が暮れば懐中電灯や上着が必要になるので、本隊が夕刻に峠を越える場合などは、その前に接触しておかなければならない。

宿にとって返し、本隊を出迎える。全員が宿に到着、各部屋に分散して玄関の混雑が収まったら、最後まで積載していた物品のうち、草鞋の替えなど、翌日の用意に必要なものを玄関脇に下ろしておく。これでようやく、運行終了である。

ただ、本隊・先達とは、翌日の接触予定地点について打ち合わせておく必要があるし、日によってはこのあとも途中参加者・帰還者の送迎などに駆り出され、なかなか気が休められないのが現実である。夜は夜で、その日お茶を飲むのに使った各人のコップを洗うなどの雑用も待っている。さらに、会計処理も受け持ったため、その日使った弁当代、菓子代、薬品代などの領収書と金額とを照合・計算し、合致したところでやっと床につける。ところが第3回(1988)のある夜、何度計算しても1,000円足りない。小一時間、あたりをひっくり返して騒ぎ立てたが、結局は会計担当の猿渡真弓氏が、自分のふとんの下敷きにしていた、という笑い話もあった。

車の運転者にとって気がかりなのは燃料補給とエンジンの調子である。宝来講では1日平均120kmを走行する。燃費にもよるが、ガス欠防止のためには早めの給油が肝要であり、前述のようにガソリンスタンドの把握は不可欠である。山間部でガス欠が起これば悲惨な結果になることはいうまでもない。また、冬期の朝とあって、出発時エンジンの調子はよくないことが多い。適当な暖気運転をするなどの配慮が必要である。運行前点検なども心がけておけば、さらに安全走行が期待できる。

最後に、本隊は慣れない徒歩旅行を続けているため、特に3～4日目くらいになると、心身ともに疲れ果ててくる。サポート隊の側もいろいろと気を回し続けてきたためか、この時点になるとだんだん気が立ってくることは否めない。よくありがちなことだが、この両者が顔を合わすことによって、突然一行全体の心が張りつめたような状況に陥りやすい。しかし、本隊を補助するはずのサポート隊が、本隊の全員に余計な気を回させるような行為は好ましいことではない。少しでも本隊にホッとさせるような行動、時には大きく余裕を見せるくらいのことは必要であろう。

以上、サポート隊の任務の内容と心がけについて簡単に述べた。サポート隊は本隊にいる他の役割とは違い、常に行動を別とし、自動車という機動力を生かして、徒歩旅行に不便な事柄を補うという特殊な内容である。しかし、山間部や峠などの、ほとんどけもの道と化した旧道などには入っていくことができない。そのなかで不慮の事故が発生した場合は本隊のみで解決しなければならず、サポート隊にはどうすることもできない。結局のところ、サポート隊はあくまでも「補助」であり、これに頼りすぎようでは歩く資格はないのではないだろうか。最後は自分自身の力を最大限に発揮して旅を続けることになるのである。

(第3回宝来講サポート隊長 佐藤 寛 =現OB、S62年度卒=)

# 土木用語辞典

この道中記には、一般にはなじみの少ない土木・建築用語も多く登場する。「道」の状態について記述する必要から、他の簡単な言葉に言い替えられないこともあるので、用語の解説をしておこう。

【築堤】つくひ 読んで字の如く、道路を通すため谷などの凹部に築かれた堤状の部分。平地での高架工事にも用いる。いわゆる「盛土(もりど)」。曲線・勾配の緩和に効果が大きいため、これらに弱い鉄道によく使われる。工事規模が大きくなるため、一般道路ではあまり用いなかったが、近年はバイパスなどで多用されている(例：3日目銅坂トンネル直前で旧道を遮断している国道など)。

【切り通し】きりとおし 尾根や峠などの凸部を切り開いて道路化した部分。「開削」ともいう。重機の発達で、以前は考えられなかった大規模な開削が可能になったので、各所で多用されている(例：2日目の西峠、3日目の桜峠など)。

【切り取り】きりとり (「切り通し=両側開削」と区分して) 片側開削のこと。谷沿いの道路拡張工事では、必ずといってよいほど使われる工法(2日目高井入口、旧道・国道合流点付近など)。

【法面】のりめん 築堤、切り通しなどの斜面の部分(例：3日目銅坂トンネル直前で旧道から国道に上がる斜面や、4日目玉城町体育センター手前の「駆け上がりの坂」など)。ちなみに築堤の場合、法面と道路の境目(路肩の部分)を「法肩」という。

【犬走り】いぬしり 切り通しなどの法面途中につけられた、踊り場状の細い平坦部分のこと(例：3日目銅坂峠東口、国道合流直後左側「茨で通行不能」の部分)。低い法面では省略されることもある。

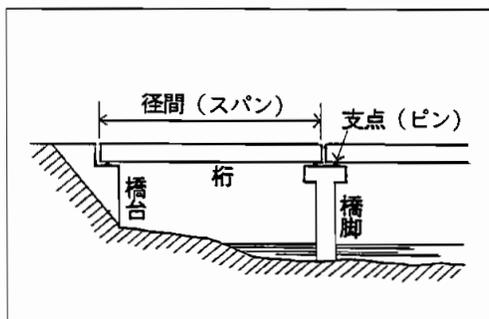
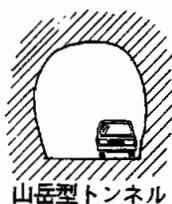
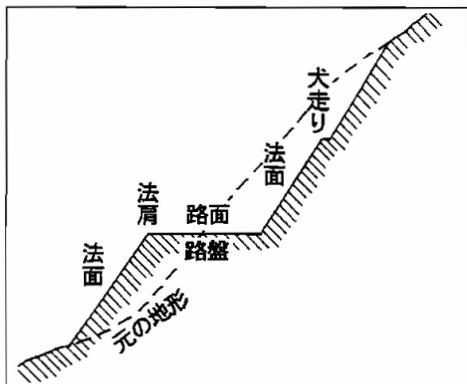
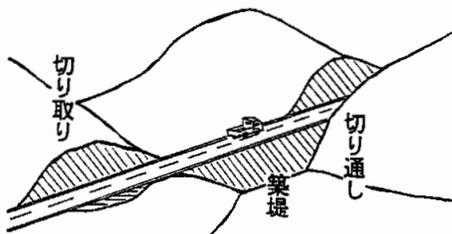
【蛇籠】へびかご 竹で編んだ籠に石を詰めたもの。大蛇のように見えることからこの名がある。現在は竹の代わりに針金製の籠を使う。石を積んだだけのものより崩れにくいので、築堤・堤防等の工事で基礎に用いる。

【山岳型トンネル】さんかくくわんとんねる 円形の断面を持つトンネル。高い地圧を分散させながら掘り進むためには最も有利な断面形状。銅坂トンネルなど。

【函型トンネル】にらべくわんとんねる 天井が平らで、側壁が垂直になったトンネル。一度開削してトンネル部分を築造したあと、上に土を被せる。トンネルというよりは地下道の構造。上に乗る土が多くなる場所では使えない。鍋倉峠の伊勢自動車道下など。

【トンネルポータル】 トンネル出入口にある、外側に向けた壁。

【橋台】はしだい 【橋脚】はしあし 【径間(スパン)】 など、橋関係の用語は、右図参照。



# 旧道調査法概論

「…現在は通行できないが、本来の旧街道はこちらである。」本文で何回となく繰り返されるこの言葉。普通の道はともかく、通行不能の道の場合などは、いかなる方法で旧道と判断しているのだろうか。宝来講が誇る旧街道フリークス集団「旧道調査班」の調査法を基に説明してみよう。

## 〔まずは地図を見る〕

最初に、街道の経由地を確定する。近世に刊行された道中案内の類を見れば、通過する宿場や集落の名、峠や河川の場所、茶屋の有無など、かなり細かい情報がかめめる。裏街道・間道（抜け道）的な道にはこうした史料がないこともあるが、主要な街道ならこれをもっとも確実だろう。五街道など幕府管理の街道ならば、さらに詳細な「宿村大概帳」が残っている。

当然のようだが、次に地図を見る。第一段階で使用するのは、現行の25,000分の1地形図（建設省国土地理院発行）である。5万分の1は細い道路の省略が多いため、道路数の少ない地域では有効だが、街区を形成している宿場町などでは信用できない。

街道は、今日のバイパス国道とは違い、集落を縫うように進んでいく例が多い。不自然な曲折は少ないが、一直線に伸びることもまた少なく、ちょうどフリーハンドで線を引いたような、細かい曲折を無数に繰り返すのが普通である。現在の国道・県道と主要経由地が似通っている場合は、これを丹念に追っていくと、その脇に旧街道が現れる。国道が旧市街地を避けて通ったりしている場合、旧市街地の前後を見てみると、浅い角度で国道から分岐して旧市街地を貫いている道があるはずだ。それが旧街道である。また、一直線に改修された現国道の所々に、まるで石狩川の半月湖のような道が残っていたら、これもほぼ間違いなく旧街道である。この「半月湖」は、短いものなら数十mだが、長いものでは数百m、1km以上になるものもある。国道を改修する際、線形を直線状に改良すること、家の立ち退きを避けることの両方を狙ったのであろう、こうした「半月湖」は、集落を伴っていることが多い。



これで大体の目星をつけたら、旧図を参照する。ただし、25,000分の1は15年ほど前によく全図版が揃ったところである。旧図ということになると、大部分の地域では5

万分の1しかない（明治前期に仮製2万分の1地形図が作製された一部地域の場合はこれを参照する）。もちろん最初から5万分の1の旧図で探すという方法もある。しかし、明治・大正期の地形図でも、すでに旧街道が消滅していることもあり、これに頼りすぎるのも危険だ。回り道のように、まず新図で目星をつけるというのは、旧図に頼りすぎて先入観を持つことを避けるための方便なのである。当然ながら、旧図から先に探す場合も、現行の地形図と比較することは必要である。

それでも、地図上だけで旧街道を確定することはできない。25,000分の1地形図でさえ、道の省略があり、これらは現地へ行ってみないと分からないからだ。宝来講でも、こうした事情で地図にない道の発見が遅れてきたわけである。

[現地調査では…]

調査のポイントは、当然地図で確認できないもの中心になる。すなわち、地図にない道、家屋の並び方と軒や玄関の向き、道標・常夜燈の所在地と碑文の指示方向、渡河の仕方などである。

### ●地図にない道を捜す

地図にない道の大部分は、先述の「半月湖」状の旧道のうちのごく短いものである（2日目吉隠付近など）。沿道に家屋がないか、あっても2、3軒程度の場合が多い。

同じような例だが、地図表現上の問題として、集落の中を通る細い道が省略されることがある。半月湖状旧道の、少し大規模なもの、といえる（2日目角柄付近、同黒岩付近など）。

新道の建設でかなり長い区間が旧道化しても、通る人がないと一部を残して廃道となる。この「残された一部」が、やはり短い「半月湖」になる（3日目土屋原堂前付近＝61.2km付近など）。旧道として残る部分は、家屋が建っていることが多い。

まれに、新道の両側に「半月湖」が続き、新道と縄をなったような形になっていることもある（4日目津留付近＝103～104kmなど）。この場合は、区間の延長距離も長く、集落2つ、3つを貫いていくこともある。

峠道も廃道になったり、林道となったところが多い。こうした道は測量用の航空写真に写らないため、地図から消えてしまう（2日目西峠西側付近、3日目桜峠付近など）。

### ●家屋の向きを見る

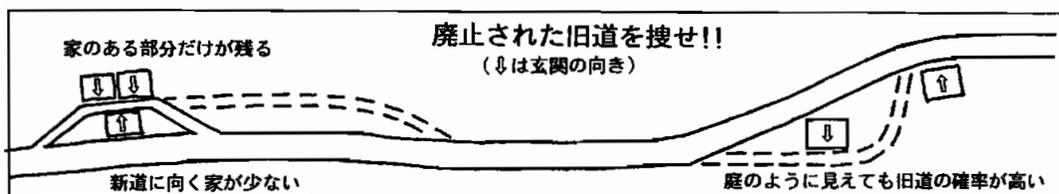
歩いているとすぐ気がつくが、街道沿いの古い家屋は、街道に直接面して玄関を設けていることが多い。縁側も道に面しており、いわば「街道が庭がわり」という状態である。最近、こうした風景は少なくなってきたが、それでも2日目の山間部など、所々に昔に近い姿を目にすることができる。

こうした中で、街道に背を向けている家があれば、疑問の対象になる（3日目上多気の齋藤家、4日目津留の岡田家など）。大概の場合、背を向けている部分の街道は新設されたもので、もともとは家の前を通っていた例が多い。ただこの場合、家の前に残った旧道は庭のようになり、道としては残らない。旧道と確認されても通行できないことが大半である。

### ●道標・常夜燈

街道を行く旅人を案内した道標や常夜燈。当然これらの場所から旧道を知ることができる。道標は①分岐する2本の街道を案内するもの（例：「右いせみち 左松坂道」など）、②街道の分岐点ではないが、里道との分岐点・交差点、街道の曲折部などを案内するもの（例：「右いせみち」など）、③街道から離れて立地する集落や社寺を案内したもの（例：「右くわんおん」など）に大別できる。それぞれに細かなバリエーションがあるが、いずれも旧街道に面して建つのが普通である。

しかし、例外もある。「ぬけみち」「ちかみち」を示す道標である。これらは、①主要街道沿いに建てられて抜け道を指示する場合、②抜け道沿いに建てられて主要街道への方向を指示する場合、がある。道標がある道、即「街道」とはいえないわけだが、こうした抜け道も江戸時代の道には違いがなく、「古い道」「旧道」を捜す手だてとしては、やはり道標の力が大きい。





・常夜燈は、集落の中心部や入口、主要街道の分岐点、渡し場などに建つ。分岐点や渡し場は、もっぱら実用目的である。分岐点では、見落として通りすぎないための目印として、また道標を読むための照明灯として役立ち、渡し場は灯台としての役割を持っていた。分岐点に建つ常夜燈の中には、竿石に道標を刻んで、両者を兼ねたものもある。

集落中に神社がある場合などはその前にも建つが、この場合は碑文を確認し、純然たる神社の常夜燈か、街道を行く人々のために建てられたものか、検討する必要がある。竿石に「太神宮」「太一」などの文字があれば、参宮者の便を図ったものと考えられるだろう。「愛宕山」など、他の参詣地を示すものもある。渡し場などに建つ実用目的の常夜燈に較べれば、「献燈」という性格や遙拝の意味を込めるものも多いが、これも大部分が街道沿いに建っている。道に灯をともすことは、道につながる聖地に献燈したのと同じ意味合いを持つのであろう。

ただ、道標・常夜燈は、道の改修に伴って原位置を離れていることも多い。移転先の大部分は、神社・寺院・役場・学校・公民館など公共の場所だが、まれに個人の邸内もある。移転している場合、原位置の確定が先決である。常夜燈はともかく、道標の場合は原位置不明だと史料として使うことができない。また、街道に面して立っていても、そこが原位置とは限らない。注意が必要である。

### ●渡河の方法

街道にとって峠や川は大きな障害だったが、「馬でも越す」峠より、川のほうがより難儀だっただろう。街道の管理者も、旅行者も、なるべくなら川をあまり渡らないコースをとりたかったはずである。谷の反対側は広くても、橋を架けるのが億劫なばかりに狭い側を通過していた道さえある。

自動車の時代となって以来、車の走れる幅・車の走りやすいカーブへと改良が進んだ。拡幅用地が取れなければ、橋を架け川の対岸へ新道を付け（2日目山粕付近など）、蛇行する川に沿った旧道から、蛇行を串刺しするような形の新道へと変更する（3日目奥立川付近、工事中的の新国道）。こうなると何度も何度も川を横切るわけで、これは江戸時代のコースでないと疑ってみたほうがよい。

さらに、江戸時代から橋があったところでも、今と同じ渡り方をしていただろうかは別問題だ。現在でこそ橋は堤防から堤防へ架ける。また、深い谷間の小川で橋脚が立てられないような所を渡るときも、一気に長い橋を架ける。しかし、これでは橋の総延長が長くなり過ぎるし、水面からの高さも必要以上に高くなる。当然、工費もかさみ、技術的に不可能になる場合もあるだろう。

一部の大規模橋を除けば、近世の橋の大部分は、必要最小限度の長さだっただろう。中洲のある広い川では、橋をふたつに分けて架けた例もある。深い谷川なら、その谷底まで下りていって渡ったり（3日目境橋75km付近など）、上流までぐるりと捲き込んでから渡ったり（3日目杉平入口、同飼坂峠東側、同欄坂など）する。こうした観点で道を見れば、まだまだ旧道が見つかるはずだ。

橋のない大規模河川を渡る際は、渡船が用いられる。渡し場こそ、川の流れの際まで下りなくては役に立たない。現在の橋の前後に、流れに向けて下る道がついているはずだ（4日目津留橋付近）。海に近い地域では、水面と地面の標高差がそうないことも多い。この場合は、堤防上へ上がって橋を渡る新道と別に、堤防に突き当たって途切れたような旧道が残ることになる（4日目宮川付近）。堤

防がなかった当時は、旧道から川が見通せたことだろう。

### ●聞き取り調査・文書調査

そして、最終的にはこれである。旅籠を経営していた家や、本陣・問屋場の位置、新道の建設時期など、人々の記憶や伝承に残る部分と、道の現状とを照合する。現況からでは想像つかないような話を聞き出せれば、大成功。問題なければ、これで旧道確定である。ただ、確定に結びつかないばかりか、これで問題がこじれることもあり（2日目山粕、4日目横野など）、人々の記憶に頼ることは一長一短ともいえる。

近世の文書や村絵図などを見て、「街道」「往還」などの道筋を確認する方法もある。しかし、史料が残されていない村もある。旧街道を遠く離れた役場や資料館に寄託・寄贈していることもある。歩きながらの調査、十分な時間がとれない調査では、ここまで手を回すことは無理であろう。

### 〔調査に役立つ街道雑学〕

これらのほか、地蔵、道祖神、庚申塔、馬頭観音、水神・山神なども街道沿いにあることが多い。それぞれ、意味は多少違うが、道が神仏や靈魂の通る所とも考えられていたため、このような信仰施設も街道沿いに多いのである。境には精霊・悪神がたむろしていると考えられており、それらの侵入を防ぐため、村境の街道沿いには神社や祠が設けられていた。また、街道沿いでとくに多く見かける地蔵は、もともと現世と来世の境を越えて自由に行き来する仏と考えられていた。これが元来の道祖神と習合した結果、村境・国境などの「境」を守る仏とされたため、街道沿いにも多く建てられたのであろう。もちろん、こうしたものも旧道確定の要素になる。

近代以後のもの、中央集権制度の象徴と思われるようなものも、意外と役に立つことがある。代表的な例は、郵便局と道路元標である。郵便制度は明治4年(1871)の創業で、業務の性格から旧街道に面して局を設けるところが多かった。一方、道路制度は明治6年(1877)以降逐次整備され、この過程で街道の里程管理のために設けられたのが道路元標である(43頁参照)。現在の形式は大正11年(1922)に定められたものだが、元標を置く規定そのものは明治6年(1873)の太政官達のなかにあり、明治初期の街道を教えてくれることが多い。

ただ、両者とも時代の変化に伴って状況が変化している。歩く道であった旧街道にも自動車が増加し、郵便集配業務に影響するようになったため、とくに普通集配局は郊外のバイパス沿いなどに移転する例が多い。道路元標もまた道路制度の変化で用をなさなくなり、旧道に取り残されたままとなった。現在では失われたものも多い。

このほかに、役場、公民館、集会所、駐在所なども旧街道沿いに多い。これは、こうした施設が、問屋場、代官役所、伝馬所、本陣、高札場など、近世の公的建物の跡地に設けられることが多かったためである。そのすべてが街道沿いの施設だったわけではないので、即、役に立つ指標とはならないが、注目してみる価値はある。

そんなわけで、旧道調査班はまた今年も目の色を変えながら歩く。車道から斜めに分かれていく細い道を見ては「旧道や!」と叫び、民家に飛び込んで話を聞く。路傍の石を見ては道標かと疑り、地蔵を見ては光背に地名が刻まれていないかと撫でまわす。成果があるときもあれば、空振りに終わることもある。こうした中から旧道がひとつ、またひとつ、見つかってくるのである。

(旧道調査班 樋口 肇 =現OB、S61年度卒=)

### 〔まめ〕

まめは草鞋より靴のほうができやすい。少々意外に感じるが、これが現在の結論である。まめには、大きく分けて「血まめ」と「水泡まめ」のふたつがある。このうち「水泡まめ」は、歩くことそのものでできるわけではなく、蒸れ・濡れ、長時間にわたる摩擦などが原因でできてくる。草鞋よりも靴のほうが、こうした条件を多く持っているため、言ってみれば必然的に、靴のほうが多くまめができるわけである。

ただ、必ずしもそうならないということも、過去の経験からわかっている。草鞋の利点は、軽いこと、蒸れないことであり、これを生かせないと草鞋でもまめはできる。たとえば、底が密着しないような履きかたをしていれば、軽くて密着しやすいという利点を生かすことができず、足の裏との摩擦が増えてまめができる。慎重になり過ぎて、足袋の下に何枚も重ね履きをして歩けば、靴と同様に蒸れてしまう。また、血まめは草鞋で予防できるメカニズムではない。

逆に言えば、靴にも、足を保護できること、底が厚くショックを吸収しやすいこと、などの利点があるわけで、これをうまく使えば、まめを作らずに済むわけである。

### 〔温度と体力〕

気温が体力に大きく影響することはよく知られているが、宝来講のように一日中歩いているような旅だと、まさにその通りだと思知らされる。

宝来講は1～5回目まで2月下旬に行なわれた。近世にも農閑期に参宮する例が多かったので、その再現ともいえる。一般的にいえば「厳寒期」にあたるわけだが、意外にも、歩き続ける旅ではそれほど寒さを感じないことが多い。立ち止まればたしかに寒いが、峠越えでは汗も出るほどである。

ところが、初めて3月の実施となった第6回、それまでの日程との差が、いろいろな形で現れてきた。まず、1、2日目は暑さとの戦い？である。気温は20℃を突破、歩くには少々高すぎる気温のためか、昼食時もゴロゴロと転がって休むものが多くみられた。初瀬に着くころには、胃がバテてしまい、夕食をとるのも一苦勞、という姿もあった。3日目になると、一転して冷たい雨と風に追い立てられた。2月実施の過去5回でも、5日間の日程中、雨・雪の降らないことはなかったが、風のない雨なら、体が多少濡れてもそうつらくはない。しかし、雨と風のセットメニューは6回目にして初めての体験。濡れた体に風を食らっては、体温は下がる一方である。太平洋側では、春先の雨は旋風を伴うことが多く、2月と3月では同じ雨でも表情が異なる場合が多い。

春に近ければ何でもよい、というわけでもないのである。天候不安定な3月は、なるべくなら避けたいほうがよい、というのが第6回参加者の偽らざる気持ちであろう。

### 〔食事と歩行ペース〕

旅の楽しみのひとつに「食べる」ということがある。…はずなのだが、宝来講では、諸般の事情により、5日目を除く各日も、昼食はほかほか弁当である。グルメ旅行からはかなり遠い旅である。それでも、歩いている者にとって、楽しみのひとつに違いはないだろう。

食事と歩行との関連については、まだ詳細なデータが出ていないわけでもないが、体験的にいうと、食事前にはペースが上がり、食後はペースが落ちる。過去の参加者に感想を聞いたところ、昼食直前の区間を、「長い！」と感じている者が多い。昼食を意識した地点から昼食地点までの距離感、というのが、この「昼食前ダッシュ」の原因であろうか。

「ペース」が上がる、と書いたが、あるいは「ピッチ（一定時間当たりの歩数）」といったほうが的確かもしれない。歩数計で計測したところ、これについてはどうやら相関関係がありそうである。単位時間ごとの歩数をグラフに描いてみると、昼食前は上昇していた曲線が、昼食とともに下降を始め、夕方の「到着直前ダッシュ」でまた上昇する。だれしも満腹時は行動が鈍る。歩くというもっとも単純な運動でも、やはり同じであるようだ。

#### 〔価値を再発見したアイテム〕

最近では使わないものでも、近世のような旅のなかで、価値を再発見するものもある。たとえば笠。雨のときに、傘ではなく、頭につける笠が重宝することは、意外な再発見であった。

長く歩くときには両手をあけておいたほうがよいが、傘は片手を固定してしまい、歩く動きを阻害して非常に使いづらい。合羽のフードは歩いていると後ろに脱げたり、汗で蒸れたりする。また聴覚に与える影響が大きく、車の接近に気付くのが遅れるといった悩みもある。

その点、笠は両手があき、頭は濡れず、五感には影響を与えない、とよくできている。また一見耐水性がないように見える素材は、水を含むと膨らんで隙間を埋め、実用上問題のない程度には雨を防ぐことが出来る。人間、頭がぬれなければ、体はそう冷えきらないものである。これで蓑があれば完全なのだが、まだ付けて歩いたものはない。

また、脚絆も案外重宝する。脚絆をゲートルの一種と考えれば、もともとは股引の裾を固定して行動しやすくするためのものであろう。状態のよくない道では、根や枝、つるなどに裾を引っかけて転倒するような事故を防ぐ役目もある。この意味での効果も大きい。もうひとつ、股引（現在ならズボン）の汚れが少なくなるという副次的効果がある。膝から上というのは意外に汚れないもので、雨の日の泥汚れでも、脚絆だけを洗えば済む場合が多い。

#### 〔草鞋から見る近世経済学〕

草鞋は足に悪い、と思いついてきた人は多いだろう。第1回実施前も、取材の新聞記者には「痛い」と言うの？」「足、ずるずるになるで」と脅かされたものである。しかし実際には、靴で歩くよりはるかにきれいな足で帰ってくるのができた。先にもあげたが、靴との対比ということで考えるなら、必ずしも「草鞋全面不利」ではないのである。

ただ、草鞋にとってもっとも不利なことは、「不経済」である、ということであろう。たとえば、熟練した編み手が、上質のわらを使って編むとする。それでも、ひもから編みだせば、1足の製作に3～4時間程度はかかるだろう。時給600円で計算しても、材料費抜きで1足2000円前後の履物になる。これが、地道の多い区間で2日、現代風アスファルト道路ではわずか1日しか持たない。といって、土産物屋で600円で売っているような草鞋では、実際に歩くことなど無理に等しい。実用になる草鞋を作ろうと思えば、それなりの手のかけかたが必要になる。

おそらく近世には、擦り切れるところまで徹底的に履き込んだであろう。そうでなければ、年柄年中、草鞋を作り続けていなければならなくなる。また、地道の上なら、擦り減るのは遅くなる。擦り減った草鞋を履いていても、アスファルト道路と違って歩行の衝撃はさほどでもない。一方、材料や労働力の面から考えれば、必ずしも「1足2000円」になるとは限らない。労働力や労働原価は、現代と同じ計算では考えられないわけである。欠けた陶器を焼き接ぐように、物がなければあるものを最大限に使っていく以外、方法がない。

ただ、そう考えてもなお「不経済性」は残るように思われる。利点・欠点を知り抜いたうえで草鞋を選んできたのだとしたら、その「知恵」に、もう少し近づいてみなくてはならないだろう。