

序説 2

近世の旅と伊勢

宝来講の目的地であり、すべての伊勢街道の終点である伊勢神宮は、現代人の我々にとっても、非常になじみ深い存在である。ことに大阪地区では、戦前から「小学校の修学旅行は伊勢」というのが一種の“定番”であった。また、志摩とひとくくりにして「伊勢志摩」と呼ばれるように、観光地としても魅力的な地方である。伊勢神宮は年間約数百万人の参拝客を集めるが、その圧倒的の大部分は宗教的な目的ではなく、観光地の一つとして訪れていることだろう。

しかし、先の敗戦までは、天皇に連なる国家神道の聖地として崇敬されていたことも、また事実である。ではさらに以前、明治新政府によって国家神道が政策的確立を見るまでの時代、伊勢神宮や伊勢参宮は、一般の庶民にとってどのような存在だったのだろうか。また、江戸時代の旅とはどんなものだったのだろうか。そして、参宮客たちはどのようなコースで伊勢へと至ったのだろうか。

近世の旅・伊勢参宮

〔伊勢神宮と参宮の歴史〕

現在では「伊勢神宮」という呼称が一般的であるが、正式には単に「神宮」と呼ぶ。他の“神宮”と区別して、それらの頂点にあることを示すためであろう。社務所にあたる機関が「神宮司庁」と呼ばれるのも、また一般に「参宮」といえば伊勢参宮を指すことも、同じような意味合いといえる。

その「神宮」は、皇大神宮（いわゆる「内宮」）と、豊受大神宮（いわゆる「外宮」）のふたつの正宮から成っており、その下には別宮14社、摂社・末社・所管社109社が属している。「神宮」はこれらすべての総称である。

内宮の祭神、天照大神は、皇室の氏神（「皇祖神」）として天皇親祭とされてきた。記紀によると、皇居を出たのちも皇女が御杖代となり、現在地に鎮座以後は未婚の皇女を斎王代として、皇祖神としての信仰が続いた。このため、長らく私幣禁断とされ、これが緩和されたのは平安末期以降である。伊勢神宮を、皇室だけでなく国家の最高神・全国八百万の神々の祖神とする思想、また、太陽神（天照大神）と御饌神（豊受大神）からの連想か、農耕の神としての崇敬などもあり、次第に広い信仰圏を持つようになっていった。

鎌倉中期以降、御師の活動によって信仰が庶民層へ浸透、交通事情も改善されて、参宮者は増加する。神宮の被官で神役人であった御師は、伊勢信仰を弘布しつつ、神宮の暦（伊勢暦）、大麻、御札などを配布して米銭を受ける遠隔地商人であり、檀家が参宮する際は自宅に宿泊させる旅籠経営者で



江戸時代の参宮風景
（『伊勢参宮名所図会』）

もあった。いわば神宮のセールスマンである。

戦国末期に各地の関所が撤廃されると、旅行者は飛躍的に増加した。なかでも中世から着々と信仰を拡大してきた伊勢神宮への参詣は、爆発的な状態を見せるときさえあった。天正13年(1585)、イエズス会のルイス・フロイスはその書翰の中で伊勢参宮に触れ、「伊勢に行かぬ者は人間の数に加えられぬと思っているかのよう」と述べており、参宮者の多さに驚いている。

江戸時代に入ると、宿駅制度などの交通システムの整備も進み、天下泰平のもと民衆にも時間とお金の余裕が生まれ、旅の大衆化はさらに促進された。享保3年(1718)、伊勢山田奉行は正月から4月初旬までの参宮者を42万7,500人と報告している。ちなみに享保6年頃の全国人口は2,600万人(武士・公家を含めると3,000万人以上)だった。

近世的な村落のシステムが確立していくなか、村共同体を基盤として、伊勢講が全国津々浦々にできた。その多くは御師と師檀関係を結び、御師は伊勢講を窓口として檀家を回り歩いた。伊勢講による参宮は、講員の積立金による代参が多かった。参宮者は伊勢路を経て宮川の渡しを渡り、御師の家に案内され、そこに宿泊、屋敷内の神楽殿で神楽をあげ、内宮・外宮をはじめ、摂末社を回って参拝した。

一方で、旅は日常からの脱却・逃避をかき立て、家族や主人などに告知せず抜け出す「抜け参り」や、数十年周期で何百万人が大挙して伊勢へと向かう「おかげ参り」という集団参宮現象も招いた。集団参宮にはいくつかのピークがあり、慶安3年(1650)、宝永2年(1705)、明和8年(1771)、文政13年(1830)などがよく知られている。とくに文政13年のおかげ参りは前年の伊勢正遷宮と重なり、阿波国百姓・治郎右門家笹のような奇談が人心を扇動させ、いっそう参宮を促進したのである。

伊勢へ七度 熊野へ三度 愛宕さまには 月参り
伊勢へ伊勢へと 萱の穂もなびく 伊勢は萱葺き こけら葺き
わしが国さは お伊勢が遠い お伊勢恋いしや 参りたや

〔江戸時代の旅〕

ここで江戸時代の旅と交通システムについて、簡単に見ておこう。

「東海道五十三次」「五街道」といった言葉は、教科書でもよく目にしてきた。しかし、これら以外については、教科書でもあまり語られていない。現実には、人々が幕府の指定したとおりに歩くとは限らない以上、そこにはさまざまな人の流れがあった。

江戸幕府の交通政策は、幕藩体制の複雑さそのままに、「幕府」と「藩」の支配が複雑に絡み合うものだった。幕府では「道中奉行」が交通政策の最高責任者で、実際には勘定奉行が兼任、官僚組織も含めた役所全体として「道中方」と呼ばれていた。この道中方が、五街道とそれに準じる脇街道を直轄支配し、それ以外の道については、道中方の監督のもと、各地の領主が支配した。

幕府道中方直轄の街道では、幕府によって整備が進められた。街道沿いには宿駅が定められて、宿継ぎの業務を行なうかわりに、租税を免除した。

宿駅には本陣・問屋が置かれ、馬・人足が常備された。本陣は、参勤交代などの時、一行が宿泊するための施設で、各宿場の旧家など、格式・財力のある者が充てられた。既成の城下町を宿駅とする場合は、本陣を置かない決まりであったが、実際には多くの城下町が経済発展とともに商都化し、宿泊する大名が増えたため、本陣を置くところが多かった。

問屋は常備人馬の管理、毎日の宿駅業務の実際を担当した。宿駅の駅長にあたる職で、村ならば庄屋・名主にあたる。本陣や常備の人馬を公用で利用する場合は、公定価格(「御定賃錢」)によった。人馬については、公用以外の利用の場合も、交渉の上相当と思われる賃錢(「相対賃錢」)で利用することができた。しかし実際には、公用人馬の不正使用が跡を絶たず、また公定価格は低く据え置かれたままになりがちで、事実上は「勤勞奉仕による納税」であった。こうしたことから、本陣や問屋は財力の裏打ちが必要になり、宿財政を支えきれない者は、没落していった。

こうした中で、一般旅行者が宿駅に落としていく「外貨」は、数少ない収入源であった。このため幕府は、一般旅行者の通行方法について厳しく規定し、宿泊は宿駅に限る、抜道を通行してはいけない、との通達がくりかえし出されている。宿駅以外で客を泊める村は、宿駅側にとって「負担をせざるに収入だけ得る」と見えただのである。しかし「川留めになったら前の宿場へ戻れ。そこが満員ならさらに前の宿場へ戻れ」といわれても、現実これを守ろうとする客は少なかったようである。

同様に、荷物輸送についても問題が頻発した。各宿場の利益を守るため、ひと駅ごとに荷物を積み替えるのが決まりで、宿場を飛ばして直行する「付け通し」は禁止されていた。しかし、駅ごとに積みなおしては、荷痛みも激しくなる。これに目をつけて、付け通しを行なう運送業者が現れる。宿場は幕府にこの禁止を訴える……。

街道の整備についても、大規模なものは、要人が通行する前と決まっていたようである。道標や常夜燈も、公的機関によって整備されたものはほとんどない。圧倒的 대부분は、沿道の村人や、都市の豪商などによって建てられたものであった。

このように、幕府が街道を維持する目的と、庶民の旅とは、相容れない部分があった。これは、幕府直轄街道以外においてもほぼ同じだったようである。近世の交通システムはあくまで「戦時に備える」ものである。一般の旅行や、業者間・宿駅間の自由競争を前提とはしていない。とはいえ、平時

が永く続いて、経済問題をないがしろにできる状態でもない。そのために、さまざまな問題が起きてくるわけである。

目を転じて、旅行者側から街道の旅を見てみよう。現実の旅は、テレビ時代劇が描くほど気楽なものだったとも思えないが、難行・苦行というほどつらいものではなかったようである。旅に出るについては、庄屋（町場なら町年寄、都市では家主）に許可を得て、道中手形^{どうちゆうてがた}を発給してもらうのを建前とした。手形は土産物屋で見かけるような「鑑札タイプ」の物ではなく、書状形式である。発給元の地方・旅行目的・通過する関所などによって、内容は多少変わるが、もっとも基本となる本文には、旅行者本人の居村・宗旨・風体・旅行の目的などが記される。箱根関所あての手形には、この本文だけで終わるものが多いようだが、長文のものになるとこのあとに、宗旨・身元に間違いはないので関所を通していただくよう、と続ける。遍路などの場合に発給された手形はさらに長く、もし行き倒れるようなことがあれば、ご当地の方法にて葬ってやってください、居村への連絡は不要です、と結ぶのが一般的であった。これが、近世の旅に随分悲壮なイメージがつきまとう原因になっているようである。しかし、死亡の場合とはかく、病気の場合なら、路銀などがなくても各村の負担で居村に返送（「村送り」）するのが決まりで、それほど悲壮に思う必要もなかった。

いざ、旅立ち。一日の行程は、成人男子で10里（約40km）程度といわれている。女子供連れでも8里（約32km）というが、当時の旅人は朝が早く、夜明けとともに歩き始めていたので、それほど駿足だったわけでもない。食事や休憩は、沿道の「立場^{たてば}」や「茶屋^{ちや}」でとった。毎日擦り減っていく草鞋、道中日記や落とし紙などに使う紙類などの必需品も、沿道の村々で手に入った。おもな分岐点には道標が建ち、渡し場には常夜燈が建っていた。今に伝えられる「追剽^{おひさま}」などの話は、後に誇張されたものが多いようで、タチの悪い交通労働者の代名詞「雲助^{くもすけ}」も、当時は誇りある特権的労働者だったという。

路銀に余裕があれば、駕籠や馬にも乗っている。道中日記の類では、やはり峠道で「馬代」の文字を見ることが多い。このあたりの心理は、今も昔も変わらないものがあるようである。さらにうれしいこと？には、現代人と同じように「まめ」を作って苦しんでもいる。道中でどこの医者がよいと聞いているそこを訪ね、ヤブだったといっちはまた別の医者を探す。歩く時代の人たちでも、歩くことに苦労がなかったわけではない。

不安も多い。講などでの旅を除けば、宿は予約がきくものではなく、行ってみないとわからない。当たり外れもかなりある。相部屋が常識だから、となりに寝るのはどんな奴かと気を遣う。川留^{かわどめ}めなどの混雑時には、それどころではなく、宿場自体が満員になって、今来た道を前の宿場へ逆戻り。峠道で行き暮れたら、という不安。やれやれ――。

それだけに、目的地に着いたり、帰郷したりしたときは、大きくはめをはずしている。とくに宗教聖地参拝に名を借りた旅は、「精進落とし」という絶好の口実をも与えた。伊勢の「内宮」「外宮」に「古市^{ふるいち}」を加えて「参(三)宮」という、粋な洒落も残っている（『歌の道楽船』）。

現代の旅に似ているようで似ていなかったり、似ていないようで似ていたり、のようである。

伊勢への道

〔伊勢街道と呼ばれた道〕

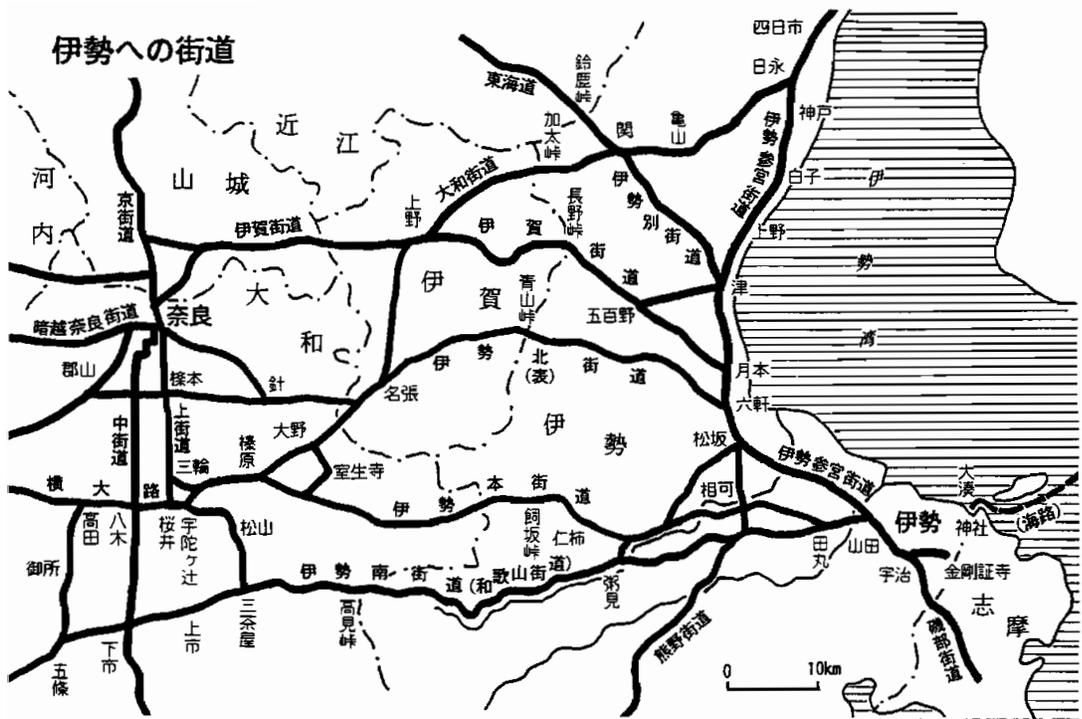
伊勢神宮に至るには、さまざまなルートがあった。大きく分ければ、関東方面からと、京・大坂方面からのルートがあり、後者にはさらにいくつかのルートがある。

関東・東海方面からのルートは、伊勢参宮街道（単に「伊勢街道」「参宮街道」とも）と呼ばれた道である。四日市の日永追分（三重県四日市市）で東海道から分岐し、伊勢湾岸に沿って南下するものである。近世には幕府から脇往還に指定され、沿道の遊興施設も非常に多かったという。主な宿場には神戸（鈴鹿市）、白子（同）、上野（安芸郡河芸町）、津（津市）、松坂（松阪市）、小湊（宮川町）があり、宮川を渡って山田（伊勢市）に着く。現在このルートは、国道23号線になっているが、実際の国道の大部分は、新たに建設された新道である。近世の旧道の内にも国道に転用された部分はあるが、集落など拡幅の困難だった個所では、古い姿を留めている。

このほかはいずれも京・大坂・奈良などからの道で、その大部分は大和から伊勢に入る道である。よく利用された道としては、阿保越（青山峠経由）の伊勢北街道（初瀬街道・伊勢表街道）がある。この道は、竹内峠から長谷寺まで大和盆地南部をほぼ真東西に貫通する横大路（竹内街道・初瀬街道・伊勢街道）の延長部分といえる。初瀬から西峠を越え、榛原（奈良県宇陀郡榛原町）の「札の辻」から東北の方向に進み、三本松（同郡室生村）、名張（三重県名張市）、阿保（同県名賀郡青山町）、伊勢地（同）、青山峠を越え垣内（一志郡白山町）、二本木（同）、大仰（同郡一志町）、田尻（同）、八太（同）を経て、三渡（同郡三雲町）で参宮街道に合流する。現在、この道は国道165号線として指定を受けているが、伊勢湾側の終点は久居市となっており、一志町から三雲町にかけては国道指定から外れている。また、この国道もほぼ全線で改良工事が終了、青山峠付近は青山・白山の2本のトンネルを穿って通過しており、昔日の峠越えの労苦を偲ぶことはできない。現在、このルートにはほぼ沿うように近鉄大阪線（昭和5年[1930]開業）が走っており、青山峠以東を除けば、車窓からでも街道の家並を目にすることができる。

いま一つは榛原・札の辻で伊勢北街道と分かれて奥宇陀の山間部に入り、ほぼ東進して伊勢に入る伊勢本街道である。北街道が比較的平坦なのに比べ、本街道は最短距離ながら、険阻な山道が多い。「おいせまいりしてこわいとこどこか、ひっさか（櫃坂）、かいさか（飼坂）、くらとりさか（鞍取坂）、津留のわたしか宮川か」と謡われたが、これらの坂は全て本街道上の峠である。その他にも、石割峠（奈良県宇陀郡榛原町～室生村）、岩坂（同郡御杖村）など、大小さまざまな坂や峠が進路を阻んだ。しかし本街道は“神の御心に叶ふ”道として、多くの利用者があった。これは鞍取峠、菅野、御杖など倭姫命の神鏡奉安の地探しの道と重なっていたからかも知れない。伊勢本街道は、横野（三重県飯南郡飯南町）で、和歌山・吉野からの和歌山街道と一時合流、小片野（松阪市）で再び分かれたあと、相可（同県多気郡多気町）で熊野街道と交差、田丸（同県度会郡玉城町）で和歌山別街道（伊勢南街道）と合流し、宮川を渡って山田に至る（伊勢本街道については次項で詳述）。

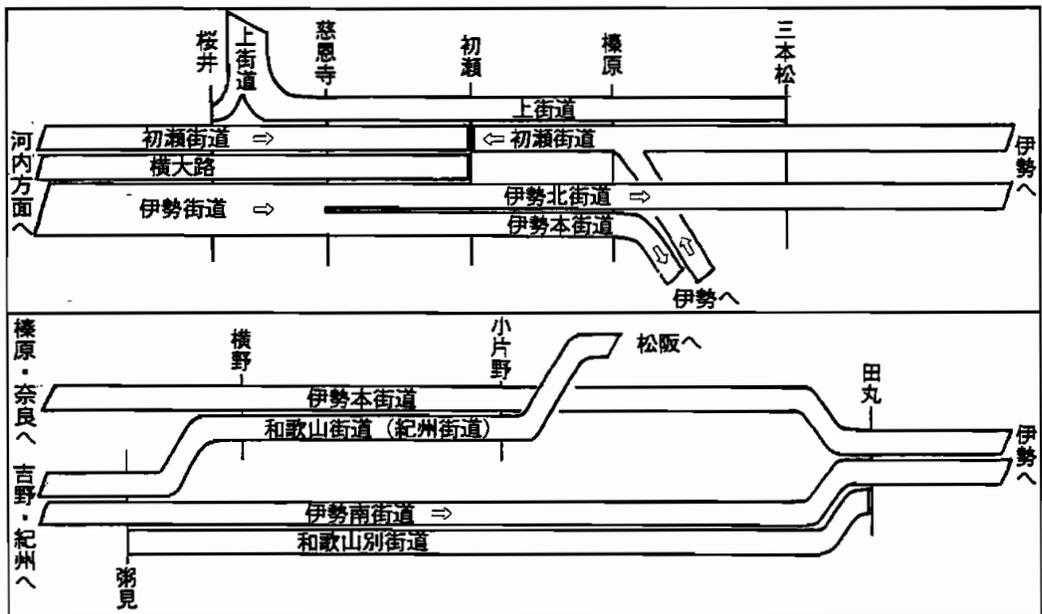
和歌山と伊勢松坂をむすぶ和歌山街道は、紀州徳川家の参観交替の道として、また紀伊（28頁へ）



錯綜する街道名

慈恩寺～初瀬～榎原付近は、現実には1本の道しかないにもかかわらず、数多くの名前の街道が入り乱れている。近世の街道名は、現在の国道のようには起点・終点を明確にできないため、この区間のように数本の道の末端部が乗り入れてくる場合には、いったいどの道の延長部なのか、人によって受け取り方が異なってくるわけである。しかも、この区間の中に、初瀬街道の目的地である長谷寺が含まれているため、話が余計にややこしくなる。

横野～伊勢にかけてもこれと似ているが、こちらはたくさんさんの道が入り乱れて貫通していく。粥見～田丸は、和歌山に付属する区間とされながら、大和から直通するときには、本道も含めて「伊勢南街道」に変わってしまう。



半島の西にある本城（和歌山）と、東にある領地（松坂・田丸など）の連絡道として、藩の全力を挙げて整備された街道である。和歌山から粉河（和歌山県伊都郡粉河町）、橋本（同県橋本市）、五条（奈良県五条市）、檜垣本（同県吉野郡大淀町）、上市（同郡吉野町）、鷺家（同郡東吉野村）を経て高見峠を越え、伊勢に入って波瀬（三重県飯南郡飯高町）、七日市（同）、宮前（同）、粥見（同郡飯南町）、横野（同）、大石（松阪市）、小片野（同）、六呂木（同）、駅部田（同）と進み、松坂城下に至る。先述のように、途中の横野から小片野までは伊勢本街道と共用である。また、藩道として使用されてきた歴史から、沿道には藩主参観のおりの遺物や伝承を多く残している。

参宮客のためには、粥見から田丸への短絡道が設けられていた。粥見で和歌山街道を離れ、桜峠、朝柄（多気郡勢和村）、丹生（同）、野中（同郡多気町）を経由し、田丸で本街道に合流する。この区間だけをいう場合は和歌山別街道と呼ばれるが、高見峠を越える参宮ルートとしては、伊勢南街道とも呼ばれている。近世の道中細見記の類には、松坂への「和歌山街道」ルートではなく、この「伊勢南街道」ルートで掲載されていることが多い。

一般に、大和側で「伊勢街道」という場合は、この北街道・本街道・南街道の3本のことをいう場合が多い。

〔奈良盆地内の道〕

さて、奈良からこれらの道に入るには、上街道・横大路などが利用されていた。上街道は、暗越奈良街道の終点、猿沢池のほとりから南進し、榎本（奈良県天理市）、丹波市（同）、柳本（同）、三輪（桜井市）を経て、慈恩寺の追分（同）で横大路に合する。現在でいえば、国道169号線の北部（天理街道）やJR桜井線沿いのルートである。

横大路は奈良盆地の西端、竹内峠からはほぼ真東へ進み、高田（大和高田市）を経て、八木（橿原市）で奈良から吉野方面へ向かう中街道と交差、桜井（桜井市）、宇陀ヶ辻（同）、慈恩寺を抜け、長谷寺の門前町・初瀬（同）に至る。長谷寺参詣路として初瀬街道とも、またその先、伊勢へ通じる道として伊勢街道とも呼ばれた。竹内峠から宇陀ヶ辻までは国道166号線のルートと、高田以東・初瀬までは、国道165号線とはほぼ同じである（大和高田～宇陀ヶ辻は、165・166号線共用区間）。鉄道では、近鉄大阪線が大和高田以東ではほぼこの道に沿って敷設され、同様に高田以東・桜井まではJR桜井線も並走している。また、宇陀ヶ辻から南へとは、土佐（宇陀郡大宇陀町）を経て三茶屋（吉野郡吉野町）で和歌山街道（伊勢南街道）に合する。これらの道の基幹となる横大路は、奈良盆地南部の最重要幹線であった。

ただ、横大路の終点を慈恩寺と見るか、初瀬と見るかは微妙なところ。同様に、慈恩寺～初瀬～橿原は本街道か北街道か上街道か、という問題もある。仮定県道の「上街道」は、慈恩寺も初瀬も通り過ぎ、橿原から北街道を進んで三本松（宇陀郡室生村）の三重県境に至っている。後述するが、近世の人々には道を一つの名称で縛る概念は少なく、その意味では自分の現在地から伊勢へ向かう道は全て「いせみち」であった。現在のような街道名は、のちにつけられたものがほとんどなのである。

ここでは便宜上、横大路と上街道の双方とも慈恩寺を終点とし、ここから橿原までを初瀬街道と呼ぶ。したがって橿原の萩原追分を本街道・北街道双方の起点とする。

奈良から北街道へは、上街道の榎本（奈良県天理市）で東に折れ、高瀬街道を経て、福住（同）、都祁山（同県山辺郡都祁村）を抜け、笠間越えで名張（あるいは香醉峠越えで榎原）から合流する道もある。奈良の高畑から田原を經由、笠間越で名張へ出るもの「いせみち」として使われた。

奈良盆地西部・南部からは、竹内峠（御所市）から檜垣本（吉野郡大淀町）に抜けて和歌山街道に合流する道や、中街道・芦原峠經由でやはり檜垣本で和歌山街道に出る道などがよく使われていた。

〔そのほか「伊勢街道」として使われた道〕

奈良からは、木津川沿いに伊賀街道が通っており、これも参宮路として使われていた。京街道（京～奈良）を奈良坂で離れ、加茂（京都府相楽郡加茂町）、笠置（同郡笠置町）經由で伊賀に入り、島ヶ原（三重県阿山郡島ヶ原村）、上野（同県上野市）、長野峠から長野（同県安芸郡美里村）を経て津に至る。この街道は、津藩藤堂家の領地のなかを貫通している。津藩は、津に本城、上野に支城、大和・山城にも領地を持っており、この道は紀州徳川家にとっての和歌山街道と同様の意味を持つ、まさに生命線。このため、参観交替に使われる道ではないものの、津藩の手で宿駅制度などの整備が進められた。また、この道には大和側にも伊勢側にも付属する道があった。大和側では、京街道の北垣内（京都府相楽郡山城町）から神童寺峠を越え、瓶原（同郡加茂町）を経て五軒屋（同郡笠置町）で本道に合流する。伊勢側は、五百野（三重県安芸郡美里村）で本道から分かれ、伊勢参宮街道の月本追分（同県一志郡三雲町）に入る。藩にとっては、奈良～津が本道になるが、参宮客は月本に至る道を本道として通っていた。神童寺峠を通して伊賀街道に入るルートは、山城南部からの参宮には非常に便利な道であった。

京都・近江からはほかにも、東海道の関宿（鈴鹿郡関町）で東海道から分かれて伊勢別街道に入り、南下して津で参宮街道に合流するルートがあった。楠原（安芸郡芸濃町）、椋本（同）、窪田（津市）を経て、津の江戸橋で伊勢参宮街道と合流、津城下に入る。

これらの街道の他、伊勢に入る道としては、南からの熊野街道や磯部街道があった。熊野街道は、熊野、那智山方面からの道である。尾鷲（三重県尾鷲市）、長島（同県北牟婁郡紀伊長島町）を経て、荷坂峠から伊勢に入る。内宮別宮滝原宮の所在地である滝原（度会郡大宮町）を經由し、佐奈（多気郡多気町）で伊勢南街道、相可で伊勢本街道と交差、大黒田で和歌山街道と合流して松坂に至り、伊勢参宮街道に合する。この道も全区間が和歌山藩領のため、和歌山街道同様、藩の道として重要視された。しかし信仰の道としての側面もあり、熊野方面からの参宮に使われる場合は、佐奈で南街道に入って田丸經由で宮川へ出た。これとは逆に、参宮ののち、田丸からの熊野詣でに使われることも多かったらしい。このためか、道中細見図の類は佐奈～松坂を描かないものが大半である。このため、熊野街道の伊勢側起点を田丸とする考えかたもある。

磯部街道は志摩地方からの道で、朝熊ヶ岳南方を抜け、内宮にほど近い朝熊岳道の登り口へ出るコースであった。

〔街道の呼称〕

以上が伊勢神宮に通じる主な街道であるが、各街道の呼称は統一されたものではない。現在の国道番号・県道名のように、ひとつの呼称でひとつの道を特定するという概念は、近世の人々の中にはなかった。たとえば、伊勢北街道は「阿保越」「伊勢表街道」などとも呼ばれていた。さらに、同じ道でも通る向きによって名称が異なることが多く、北街道・本街道ともに、伊勢側では「初瀬街道」と呼ばれている。大和から入る旅人にしてみれば伊勢道であっても、伊勢から出かける人にしてみれば初瀬道、奈良道であったのである。同様に、同じ道でも目的地によって呼ばれかたが違う、という現象も起こる。先述したように「横大路」は、奈良盆地の中だけ歩くなら横大路でもよいが、初瀬参詣の目的で通る人には初瀬街道であり、伊勢参宮なら伊勢街道になってしまうのである。その意味では奈良・猿沢池横の上街道を「伊勢街道」と呼んでも間違いではないわけである。

余談だが、近鉄奈良線（当時大阪電気軌道）開業当時（大正3年、1914年）の写真をみると、上本町駅に「なら行」というネオンが掲げられている。「大軌上本町駅」ではなく「奈良行電車の駅」という発想であり、近世の考えかたに近い。フランスは現在もこの発想であり、リヨン駅はリヨンではなくパリにある。また「横大路」のような例としては、JRの線名愛称がある。線区の一部に、正式な線名と別の愛称がつけられたが、たとえば「大和路線（湊町～奈良）」を超えて加茂へ直通する列車は、大和路線なのか関西線なのか判然としない。同じ電車でも、奈良で降りる人には「大和路線」であり、加茂まで的人には「関西線」であろう。近世の街道名と同じ問題を抱え込んでいる。

さて、街道の名称が複雑である原因は、いくつか考えられる。いわゆる「五街道」やそれに付属する脇街道など一部の主要道を除けば、幕府などの公的機関が統一名称を創らなかつたこと、そのため、沿道の人々が銘々、自分の居所を基準にして道と呼んだこと（「伊勢道」「京道」というように）などである。五街道のひとつである中山道でさえ、近世一般の人々の間では「木曾街道」と呼ばれることが多く、しかも「東海道」からの援用？で「木曾海道」という、およそ木曾にふさわしくない文字が当てられたりした。

さらに明治になって、仮定県道を決定する際、その呼称がこれら近世の通称の延長線上に考えられ、余計に問題を複雑にしてしまった。たとえば、ここで「伊勢参宮街道」と呼んだ、現在の国道23号線にあたるルートは、近世の道標を見るかぎり「さんぐうみち」と呼ぶのが妥当と考えられる。近代的に呼ぶなら「参宮街道」であろう。ところが「伊勢路」という名称で幕府の脇街道に指定されていたため、仮定県道指定のとき「伊勢街道」と呼ばれるようになってしまった。これに対して、大和からの伊勢街道もまた「伊勢街道」と名乗った。のちに混同が問題となったが、歴史地理学者たちも四日市～伊勢の「伊勢街道」を改めないまま、大和側の街道名を変えて対処しようとした。この結果、近世の道標などでは「いせみち」とされ、もともと「伊勢街道」と呼ばれるべきであった伊勢本街道は「参宮本街道」と呼ばれるようになって、「伊勢」と「参宮」の逆転が起きてしまったのである。現在の国道のように番号で呼ぶのはともかくとして、「鳥羽松阪線」というような、両端の地名で区間を特定する県道名型の発想も、近代当初にはなかったのである。

本稿では、歴史的にももっとも妥当と思われる呼称を使用した。従って、一部の地名辞典などとは呼称の違いがある。御了解・御注意をお願いしたい。

伊勢本街道

伊勢街道のうち、近世後期までよく利用されたのが伊勢本街道である。この北側に北街道があり、両者は密接な関係にあった。

本街道と北街道のどちらが古い道かということは明確にできない。本街道沿いには倭姫命による神宮東遷にまつわる伝承や、古代祭祀遺跡などが多く、箸墓古墳（奈良県桜井市）と斎王宮（斎宮、三重県多気郡明和町）を結ぶ、北緯34度31分、いわゆる「太陽の道」との関わりがあるともしわれた。一方、奈良・平安期の斎王道はのちの北街道にあたると思われる道であった。このルートは都から東国への最短路にあたり、駅通の制度もあつたらしい。壬申の乱では、大海人皇子（のちの天武天皇）がこの道を東国へ向けて進み、伊賀・隠（名張）の駅家を襲撃している。しかし、鈴鹿峠からの街道が開かれ、南北朝期に斎王制度が断絶するなどして、北街道は一時衰退した。

逆にこの時期、伊勢国司北畠氏の城下、多気（三重県一志郡美杉村）を街道筋に持つ本街道が、とくに南朝側の重要幹線として重視された。本街道沿道には北畠氏系の家臣や地侍の山城が険阻な地形をたてに点在し、さらに吉野への街道が開かれていったのである。

折りしもこのころ、御師の浸透などによって参宮者が増大していた。街道沿いに領地を持つ支配者にとっては、領地を通過するものから関銭を徴収すれば、重要な収入源になるとあって、関所が数多く作られた。伊勢参宮街道では関所の濫設を室町幕府が戒めるほどに乱立していたが、本街道では大和国内だけでも萩原、長谷、角柄、赤壇、田口、諸木野ほか、5つの関所があった。

統一政権の成立と江戸幕府の開府以後、関所撤廃、街道筋の整備などの交通政策がとられ、より多くの参宮をうながした。本街道は“神意に叶ふ”道として多くの利用者があつたが、険阻・急峻な道は旅行者から次第に嫌われるようになる。本街道の大部分は幕府領であったが、積極的な交通政策もなく、比較的平坦な北街道が大和からの参勤交代による整備で発展するにつれ、次第に北街道にとってかわられていった。前項で「ひっさか、かいさか、くらとりさか……」の謡にふれたが、これはそう大袈裟な話でもなかったようである。本居宣長の紀行『菅笠日記』には、宣長が大和の旅を終えた帰路、榛原で一行に本街道越えを指示した際の様子がかかれていて、一行はこの道を通るなど考えただけでも恐ろしい、とふるえあがっている。

明治に入って一時本街道の改修、新道建設が盛んとなり、馬車・荷車が通行できない峠道の改修、迂回路の建設が各所で進められた。とくに、高井（宇陀郡榛原町、当時内牧村）から山粕（同郡曾尾村、当時室生村）にかけては、本街道は全面的に放棄され、トンネルを穿って樽坂峠越えのルートに変更された。しかし、このころすでに、奈良～伊勢は関西鉄道・参宮鉄道によって結ばれており、徒歩による参宮そのものが旧時代のものとなっていた。徒歩参宮の記録は、大正ごろを最後に見られなくなる。街道筋は往年のにぎわいを失い、幕末に創業した宿屋等は次々に閉店、転業していった。さらに昭和5年(1930)の参宮急行電鉄（現近鉄大阪線）の開通は、大阪や奈良からの日帰り参宮を可能にし、本街道に決定的な打撃を与えることになる。現在、街道の旧宿場町は過疎化の波にあらわれており、残された道標や常夜灯、また古い町並がかつての姿を今に伝えている。

さて、伊勢本街道の道中についての詳細は後述にまわすとして、ここでは明和5年(1768)の『伊勢

