

# 江戸時代における街道交通量

土田良一

## はじめに

江戸時代における街道交通量はどの位あったのか。その全体を知ることは困難であるが、公用旅行者の人馬継立状況については、断片的ながらも史料が残存し、ある程度の把握が可能である。人馬継立数の推移は、宿・助郷の負担動向を示すものではあるが、公用旅行者の増減を反映するものとして、交通量の一端を明らかにできるものと考えられる。

従来の個別宿駅研究においても、人馬継立状況は部分的に取り上げられ、街道間の比較も行われているが、街道全体にわたる把握や、時代的推移については検討されることもなく、単に交通量の増加として片付けられてきた傾向がある。その中で、喜多村俊夫の近江における東海道・中山道宿駅の本陣利用者からみた交通量の分析や、人馬継立状況の比較検討<sup>1)</sup>は注目され、田村栄太郎の中山道宿駅の助郷負担の状況からみた交通量の変化に関する指摘は、単に交通量が増加の一途をたどったのではなく、江戸時代<sup>2)</sup>を通じていくつかの変動があったことを示している。筆者も甲州道中における公用人馬継立数の推移について若干の検討を行っている<sup>3)</sup>。

本稿では、五街道全体にわたって公用人馬継立数の推移を明らかにし、相互の比較検討を行うことを目的としている。このことは、近世宿駅の変容過程や助郷負担の地域的動向を明らかにするための前提<sup>4)</sup>作業であるだけでなく、幕府の交通政策の展開と交通量との対応関係や政策の効果をみる上でも、検討すべき課題であると思われる。

## I 東海道の交通量

東海道宿駅の人馬継立数が明らかにできるのは、断片的ながらも元禄期以降のものである。図1から馬の継立数の推移をみると、元禄5年(1692)赤坂宿の2万6千疋台を初見として、元禄末年には沼津宿で5万5千疋前後を継立しており、2倍以上に急増している。この傾向は、宝永～正徳期にかけても水口宿でみるように続いている。しかし、宝永4年(1707)10月東海地方の大地震・大津波で新居宿が大被害を受けて以後は、特に美濃路から中山道を通る大名が増加したものと思われ、この傾向は正徳4年(1714)までの7年間続いている<sup>5)</sup>。享保8年(1723)の吉田・掛川・三島宿では3万～4万疋の継立にまで減少し、18世紀中頃から後半にかけての延享～安永期の岡崎・吉田宿では、さらに減少傾向をみせ、2万6千～3万疋の継立となり、元禄初期の赤坂宿の水準にまで戻っている。続く安永末～享和期にかけては、馬継立数が最も少なかった時期で、保土谷・四日市宿では2万疋前後の継立となる。天明4年(1784)の池鯉鮒宿にみるように、前年の浅間山噴火に伴う急増もみられるが一時的なものであった。文化期以後は、かなりの宿での継立状況が判明する。文化期には4千疋程度の増加を示し、文政期に入るとさらに4千疋程度の増加をしており、再び増加傾向をみせていた。天保期に入ると若干の減少傾向がみられるが2万5千疋前後を継立しており、幕末になって大きな変動を迎え、急増する年があったが、元禄～正徳期の継立数を越えるまでには至って

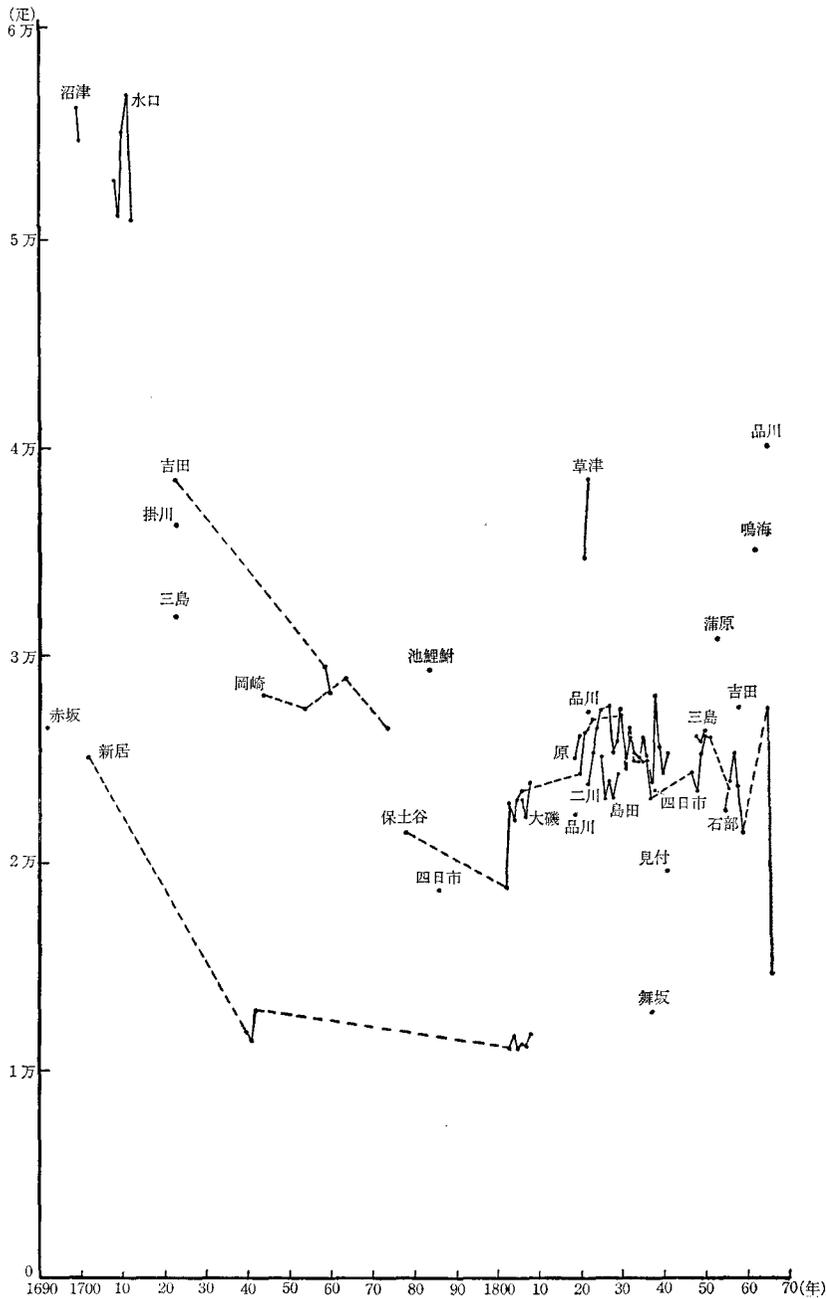


図1 東海道馬継立数の推移

(喜多村俊夫『近江経済史論攷』、『品川区史資料編』, 大山敷太郎『近世交通経済史論』, 『横浜市史第1巻』, 『神奈川県史資料編9』, 丸山雍成『近世宿駅の基礎的研究第1』, 『三島市誌中巻』, 『静岡県史料第2輯』, 沼津市立駿河図書館編『原宿問屋渡辺八郎左衛門日記付原宿の構成』, 佐々木清治「助郷村の諸問題」歴史地理学紀要5, 『島田市史中巻』, 中井信彦「江戸時代中期における陸上交通の一断面—享保9年東海道掛川宿の実態」史学34—1, 『舞阪町史史料編3』, 『新居町史史料編1・4』, 近藤恒次編『東海道御油・赤坂宿交通史料』, 『岡崎市史第4巻』, 『豊橋市史第2巻』, 『池鯉鮒宿御用向諸用向覚書帳』, 『大府町史』, 『四日市市史』, 『水口町志上巻』, 『石部町史』により作成)

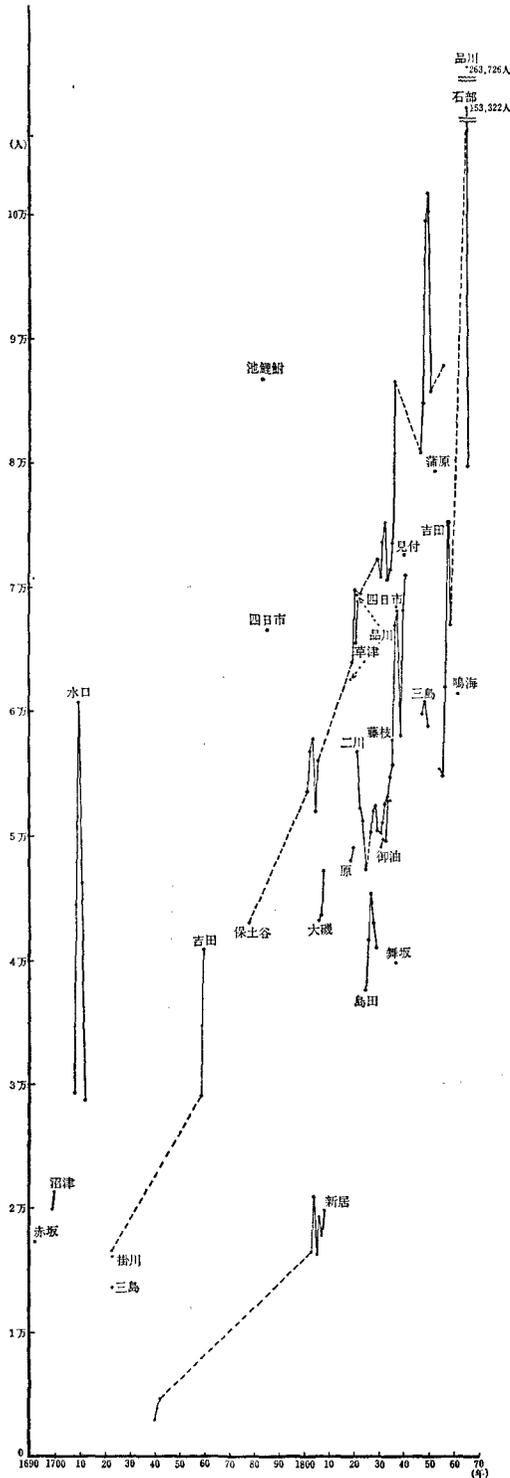


図2 東海道人足継立数の推移  
 (図1作成史料より『岡崎市史第4巻』を除き『藤枝市史上巻』を加えて作成)

いない。このことから馬の継立数の推移は、元禄～正徳期をピークに減少していき、安永末～享和期を最低としたが、以後再び増加傾向を見せ、幕末にもうひとつのピークを迎えている。

一方、人足の継立数の推移は、図2にみるごとく、元禄5年(1692)の赤坂宿1万7千人台を初見とし、元禄末年の沼津宿では2万人を越え急激な増加を示し、水口宿の宝永7年(1710)の6万人台をピークに急減していく。享保8年(1723)の吉田・掛川・三島宿では1万5千人前後の継立となっている。元文～寛保期には、上り継立のみの新居宿の継立数から推定して、1万人を下回ったものと思われ、以後再び増加傾向を示し始めている。宝暦10年(1760)の吉田宿では4万人を越え、「近年馬方先年より相減申候義へ、諸大名様方御荷物初メ、三度飛脚等相減、平日御通行薄御座候ニ付、馬立方ハ減申候、人足之儀ハ御公家様方之御用御通行、其外人足立方相増申候」と馬に代わって人足継立が再び急激な増加をみせている。安永7年(1778)の保土谷宿は同程度の継立に留り停滞しているが、天明期には浅間山噴火の影響で一時的な急増がみられ、享和期の保土谷宿では5万人を越えており、以後人足継立は急増していき、特に江戸に近い品川・保土谷宿では著しいものがあつた。幕末には、莫大な人足負担が東海道宿駅に課せられている。こうした人足継立の推移は、馬継立に比べて大きな変動をしていることが特徴である。人足継立数の推移は、宝永期を最初のピークとしたが急減し、享保末～元文期を最低に18世紀中頃から急増し始め、いくつかの変動をみせながらも増加が著しく、幕末に最大のピークを迎えている。

馬と人足の継立数を比較すると、元禄～享保期では人足の2倍の馬継立が行われていたが、宝暦期にはほぼ同数となり、安永～天明期には一時的にせよ人足が馬の2倍以上の継立を示し、文化・文政期にはそれが定着、天保末期からは人足が馬の3倍の継立を示す状況が生れている。馬1疋に対し人足2人

の換算でみる実質的な逆転現象は、天明期にみられ、享和期以降は人足継立が主流となっていく。

人馬の継立状況からみた東海道における交通量の変動は、元禄末～正徳期（熱田以東は宝永期）をピークとして減少し、享保末～元文期を最低に以後再び増加していき、幕末になって元禄末～正徳期を上回る状況を示すようになっている。このことは、幕府の交通政策が展開された元禄～享保期・宝暦～寛政期・文政期の3つの時期が交通量の増加期に当たっていることを示すとともに、交通量の減少という観点からすれば、東海道においては元禄～正徳期さらに享保期にわたる交通政策が最も大きな効果をあげていることが指摘できる。

表1 東海道上下人馬継立数

宿	年	行先 種類	上り		下り	
			人足 (人)	馬 (足)	人足	馬
赤坂	元禄5 (1692)		7,871	8,790	9,341	17,734
三島	享保8 (1723)		7,580	13,177	6,039	18,704
岡崎	延享元 (1744)		—	12,966	—	15,209
〃	宝暦4 (1754)		—	12,737	—	14,717
〃	明和元 (1764)		—	13,265	—	15,659
〃	安永3 (1774)		—	12,935	—	13,516
保土谷	〃7 (1778)		19,590	9,095	23,463	12,399
品川	文政5 (1822)		19,418	10,104	23,495.5	11,551
見付	天保12 (1841)		31,993	9,506	40,793	10,104
三島	嘉永元 (1848)		27,359	13,231	32,560	12,829
〃	〃2 (1849)		28,479	12,901	32,508	12,930
〃	〃3 (1850)		26,238	13,554	32,646	12,742
吉田	安政5 (1858)		35,310	12,927	30,483.6	14,557

(近藤恒次編『東海道御油・赤坂宿交通史料』『三島市誌中巻』『岡崎市史第4巻』『神奈川県史・資料編9』『品川区史・資料編』佐々木清治「助郷村の諸問題」歴史地理学紀要5, 1963, 23頁『豊橋市史第2巻』により作成)

また、東海道の交通流は概して下りが多かった。表1にみるごとく元禄5年(1692)の赤坂宿では、下りの継立が人足で1,500人程、馬では9千疋多く、特に馬の継立は上りの2倍以上となっている。享保8年(1723)の三島宿では、馬で下りが5千疋以上多く継立っており、18世紀中頃の岡崎宿では馬で下りが2千疋程多く継立ている。19世紀に入ると馬に代わって人足の継立数が下りで1千～8千人多くなっており、東海道では江戸へ向かう旅行者が相対的に多かったものと思われる。

## II 中山道の交通量

中山道の宿駅においても、元禄期以降の継立状況が断片的ながらも判明する。東海道に比べ他街道との接続があるため、いくつかのブロックに分けることが必要となるが、その状況が把握できるのは18世紀末以降になってからである。

馬の継立数の推移を図3でみると、元禄5年(1692)の芦田宿を初見とするが、東海道同様元禄～宝永期がひとつの増加期であった。芦田・追分・沓掛宿は合宿勤めをしているため、中津川・塩尻宿の数字をみると、中山道山間部宿駅の馬継立数は、元禄～宝永期1万疋前後であった。この時、追分・沓掛宿の平均継立数から、北国街道と中山道との出入が馬で4千～5千疋程あったことが推定される。宝永4年(1707)の富士山の噴火や東海地方の大地震・大津波の影響とともに、この時期東海道の新居の渡しを避け、賃銭の安い中山道への通行が増加していた。<sup>8)</sup>

このため幕府は、正徳4年(1714)に中山道の通行規制を行っている。享保期には減少したものと思われる、寛保期以後は合宿勤めとはいえ、小田井宿の継立状況にみるように増加傾向を示し始め、幕府は再び延享3年(1746)に参勤交代大名の中山道通行規制を行っている。<sup>9)</sup>しかし、安永8年(1778)には下諏訪宿で1万4千疋台、安永6年(1776)の本庄宿で1万8千疋台となり、天明3年(1783)の浅間山<sup>10)</sup>

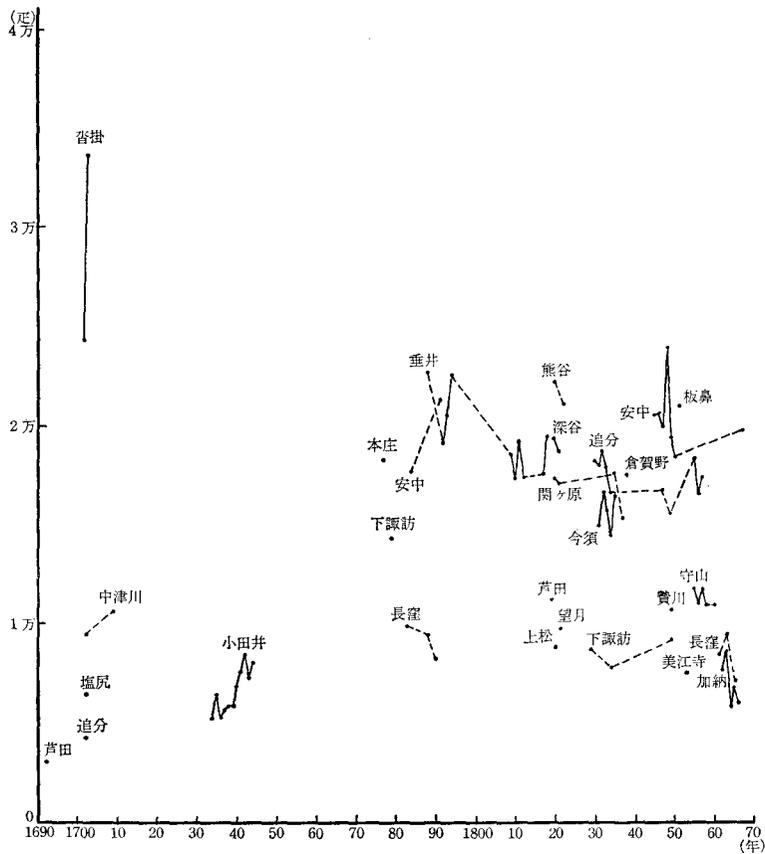


図3 中山道馬継立数の推移

(丸山雍成『近世宿駅の基礎的研究第1』、『深谷市史』、『本庄史』、川島一郎『中山道板鼻宿』、児玉幸多『近世宿駅制度の研究』、藤沢 晋『近世封建交通史の構造的な研究』、長野県文化財保護協会編『中山道信濃二六宿』『諏訪資料叢書25巻』、『長野県史近世史料5巻(3)』、『中津川市史中巻別編』、『岐阜県史史料編近世7』、『岐阜市史史料編近世1』、『垂井町史通史編』、『関ヶ原町史史料編3』、『守山市史上巻』により作成)

噴火に伴う一時的減少を除けば、天明6(1786)～寛政2年(1790)の5年間における板鼻宿の年平均馬継立数は、2万5千疋近くに<sup>11)</sup>のぼり、北国街道との合流点から江戸までの宿では、天明期に東海道と同程度の馬の継立を行う、江戸時代を通じて最大の増加期を示している。幕府は再度寛政元年(1789)に中山道参勤大名の通行規制を行い、同11年(1799)<sup>12)</sup>には家来の通行規制<sup>13)</sup>、そして文政5年(1822)の参勤大名交通路の限定等<sup>14)</sup>にみる一連の交通政策を行い、中山道側の馬継立は漸減の傾向をたどり幕末に至る。

19世紀における中山道の馬継立数は、江戸より北

国街道分岐点までは2万疋前後、さらに美濃路との合流点までの山間部は1万疋前後を示し、美濃路との合流点から近江北国街道分岐点までは1万7千疋前後、さらに東海道との合流点までは1万1千疋前後の継立となっている。中山道の馬継立は、元禄～宝永期で東海道の5分の1から3分の1程を示していたが、天明期には同程度か上回る状況となり、文化・文政期には江戸から北国街道分岐点までは東海道の5分の4程度、山間部は3分の1程度、美濃路との合流点以西は5分の3程度、近江北国街道分岐点からは5分の2程度であった。

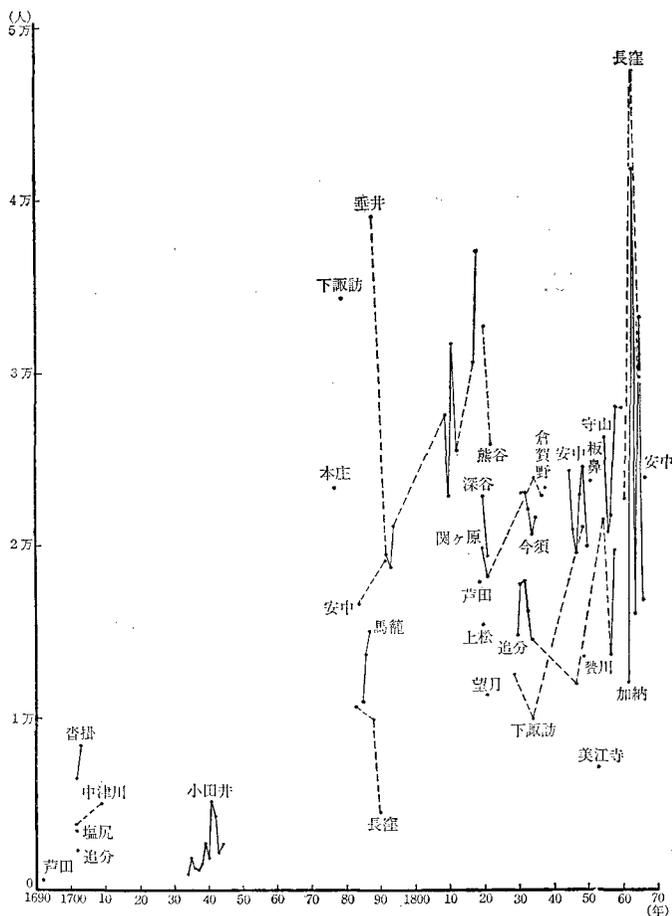


図4 中山道人足継立数の推移  
(図3 同様史料により作成)

一方、人足の継立数の推移を図4でみると、元禄5年(1692)の芦田宿を初見として、馬同様元禄~宝永期をひとつの増加期としている。中津川・塩尻宿でみるように、4千~5千人と馬の半分程度の継立をしているが、幕府の大名通行規制により享保期には減少し、小田井宿にみるように享保末年からは再び増加をみせ始め、安永期には下諏訪・本庄宿で馬継立を上回る3万人前後の継立をしている。天明期には浅間山噴火による減少がみられるが、天明6(1786)~寛政2年(1790)の5年間の板鼻宿年平均継立数は2万8千人台を示し、天明8年(1788)の垂井宿では4万人近い継立を行っている。この時期に

は、馬の継立同様山間部を除く中山道では、東海道来に匹敵する継立を示すようになる。しかし、寛政元年(1789)の幕府の中山道通行規制で急減し、垂井宿では2万人の減少がみられる。以後再び増加をみせたが、寛政11年(1799)・文政5年(1822)の交通路規制で再び減少し、以後山間部を除く中山道では2万~2万5千人程度、山間部宿駅では1万~1万8千人程度の継立を行っている。文久3年(1863)の一時的増加は、参勤交代制の緩和によるもので、幕末期には東海道側との間に人足継立の上で大きな較差が生れていった。中山道通行規制はある程度の成果をあげていたといえるが、それだけ東海道を通

らず中山道を通行する者が多かったことを反映している。特に美濃路との分岐点に当たる垂井宿の寛政期の大規模な減少は、東海道を通らず垂井宿以西の中山道を通過する大名・家臣が多かったことを物語<sup>21)</sup>ている。

中山道宿駅では、元禄～宝永期には馬継立が人足の2倍以上も示していたが、安永～天明期にかけては逆転の傾向をみせ、以後人足の継立が上回る状況

にあった。しかし、馬1疋を人足2人に換算した場合の比較では、幕末にようやく一時的に人足が2倍以上を示す場合がありえただけで、東海道に比べ馬の継立割合が高く、人足の急増をみなかったのである。

人馬継立の推移から、中山道の交通量の変動は、元禄～宝永期を最初のピークとし、享保末年から始まる増加は、天明期に江戸時代を通じて最大のピークを迎え、以後寛政・文政期にわたる3度の交通路

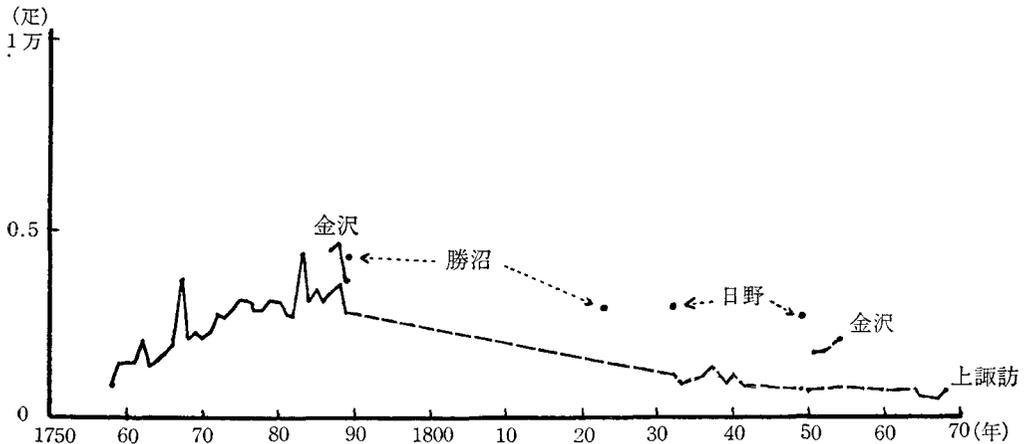


図5 甲州道中馬継立数の推移

(拙稿「甲州道中上諏訪宿の宿財政」地方史研究 135、『長野県史近世史料編第3巻』、小平英嗣氏所蔵嘉永4・5年、安政元年「宿助郷人馬勤辻仕訳并宿入用割合調帳」、『勝沼町史料集成』、柳田和久「近世における宿駅助成貸付金の役割について」信濃31-7 により作成)

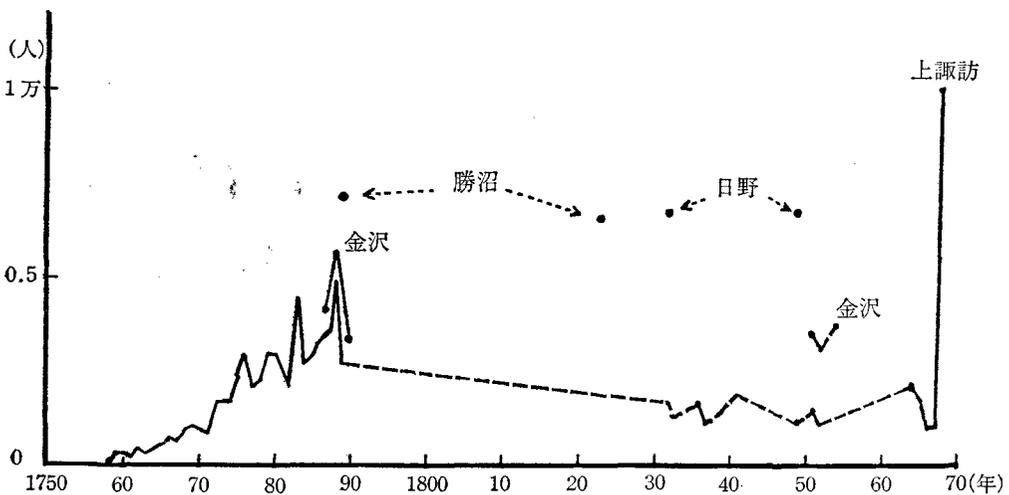


図6 甲州道中人足継立数の推移 (図5 同様史料により作成)

規制により、横ばいから減少傾向さえみせるようになった。中山道でも最大の交通量を示したのが、江戸から北国街道分岐点までで、次いで美濃路合流点から近江北国街道分岐点までであった。山間部はこれらの半分より若干上回る交通量であった。

中山道の交通流は、東海道と異なり概して上りが多くなる傾向にあったようである。須原宿の下間屋分の文政9年(1826)の継立数では、上りが馬で400疋、人足で1,300人程<sup>23)</sup>多く、嘉永6年(1853)の美江寺宿では、上りが馬で600疋、人足で2,600人程<sup>24)</sup>多くなっている。

### Ⅲ 甲州・日光・奥州道中の交通量

甲州道中の人馬継立数の推移は、既に明らかにし

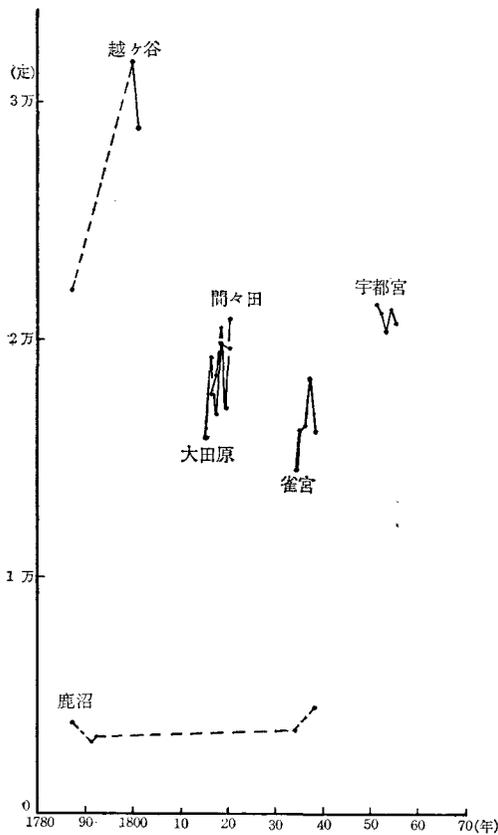


図7 日光・奥州道中馬継立数の推移

(本間清利『日光街道繁昌記』、『栃木県史史料編近世1・2・4』、大山敷太郎『近世交通経済史論』により作成)

<sup>25)</sup> たごとく宝暦末年から把握できる。図5・6にみるように、人馬ともに中山道同様の傾向を示し、天明

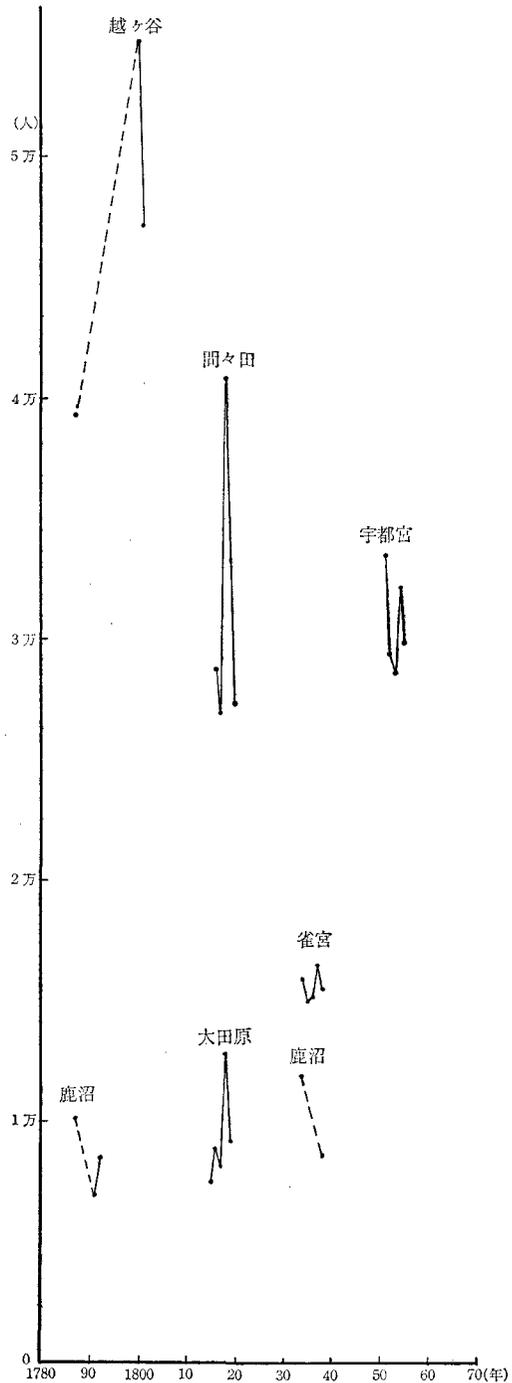


図8 日光・奥州道中人足継立数の推移

(図7同様史料により作成)

期を最大のピークにしており、寛政元年（1789）・同11年（1799）幕府は中山道とともに甲州道中の通行規制を行っている。<sup>26)</sup>急減した人馬継立は、享和期以降再び増加をみせるが、文政期以降馬継立は漸減の傾向をみせ、人足は幕末に一時的増加をみせるものの横ばい状態を示している。甲州道中は中山道下諏訪宿と接続しているが、金沢宿は金沢街道を通り伊那街道へ出る分岐点に当たり、19世紀には人馬ともに上諏訪宿の2倍以上の継立を示すようになっていた。上諏訪宿の人足継立数が1千～2千人、馬が千疋を下回る状態であるのに対し、金沢宿では人足で3千～4千人、馬で2千疋程度の継立を行っており、中山道との出入より金沢街道との出入の方が上回っている。甲州道中は上りの継立が多くなる傾向にあったが、金沢街道は下りが多く、熱田・岡崎・加納から入り込み伊那・甲州道中を利用する者が多くなっていた。中山道の度重なる交通規制によって、甲州道中と伊那街道を利用する者が増加したため、幕府は文政9年（1826）伊那街道の通行規制を行わなければならなかった。<sup>27)</sup>金沢街道御堂垣外宿の人馬継立は、安政以降馬が千疋程度、人足で1千～2千人程度と停滞している。<sup>28)</sup>甲州道中は江戸～甲府間の交通が多く、19世紀には人足で金沢～甲府間の2倍の継立を行っている。甲州道中の交通量の多い所でも、中山道山間部の半分程度であった。

日光・奥州道中は史料不足のため、天明期以降の断片的なものではないが図7・8に示した。日光道中越ヶ谷宿の日光法会通行のあった寛政12年（1800）をピークとしており、馬で3万疋以上、人足で5万人以上の継立が行われており、この時には東海道を上回る継立がみられる。それ以後は、馬で2万疋前後、人足で3万～4万人程度で、中山道と東海道の間継立数を示している。日光道中から壬生通りを通して日光へ出るコースがあり、この継立数は鹿沼宿で馬が4千疋前後、人足で1万人前後であり、甲州道中と中山道山間部の中間的水準となつて

いる。このため日光道中雀宮宿では継立数の減少がみられる。

奥州道中は、大田原宿の文化・文政期の例しか得られなかったが、馬の継立が圧倒的に多いのが特色で、馬で1万8千疋、人足で1万人前後と交通量では中山道山間部と平野部の中間的水準にある。

その他の街道では、三国街道金古宿が文化文政期に馬で3千疋前後、人足で2千～3千人、日光例幣使道の栃木宿では、嘉永2年（1849）馬で2千疋、<sup>29)</sup>人足で5千～6千人程度継立しており、<sup>30)</sup>甲州道中の甲府～金沢間の交通量を上回るものであった。

### おわりに

江戸と京・大阪を結ぶ東海道は、最も重要な交通路として機能していた。表2に示した江戸より諸街道を下る寛文～享保期の公用旅行者の人馬継立の推移にみるように、急増していく人馬継立は元禄末～正徳期にひとつのピークを迎え、この時期幕府は対応策を打ち出さなければならなかった。特に正徳～享保期の一連の交通政策は、交通量の抑制に一応の成果をあげている。例えば添人馬等無用な人馬使役をやめさせることや、荷物の重量制限を守ること、

表2 交付された人馬数

年	種 類	朱印・駄賃馬 (疋)	朱印人足 (人)
寛文3～5年平均		6,179	3,331
〃 6～10年 〃		6,817	2,901
〃 11～延宝3年 〃		8,264	3,674
延宝4～8年 〃		9,449	4,524
元禄7・8年 〃		9,914	9,745
〃 9・10・13年 〃		9,489	8,294
〃 16～宝永2年 〃		11,306	11,628
宝永3・5～7年 〃		6,791	8,703
正徳2～5年 〃		9,433	10,053
享保4・5年 〃		6,171	6,563

(『横浜市史第1巻』1958, 727頁による)

また参勤交代大名の従者の制限が主要なものであった。

しかし、再び増加をみせ始めた交通量は、特に東海道を避けて中山道側にみられ、18世紀中頃から急増し始める。東海道では人足の継立増加はみられるものの、馬継立は減少し、天明期には最低の馬継立数となる。中山道は人馬ともに増加し、江戸時代を通じて最大のピークを迎え、中山道と接続する甲州道中も同様の傾向をたどった。幕府は大名・家臣の交通路規制を繰返し、東海道通行を求め、文政5年(1822)の参勤交代大名交通路の限定によって一応の結着をつけた。この結果、東海道の交通量は増加し、人足継立がそれを吸収していく。東海道・中山道・甲州道中は、それぞれ相互関連の中で交通量の変動がみられるとともに、人足と馬継立の比重の変化がみられるのである。文政改革時には、人馬の使用量である大名・旗本・公家等に詳細な人馬使用規定を定め、守らせようとしたが、交通量の減少という効果はそれほどあがらなかった。<sup>31)</sup>江戸時代における人馬継立の増加時期は、田村栄太郎の指摘するごとく、五代綱吉の末年と十代家治の田沼時代に対応し、文政の改革以後は東海道での交通量の増加を抑制することができず、幕末の動乱の時代に入ることになる。特権的な公用旅行者それ自体の数を減らすことは、到底行い得ない状況下におかれていった。

史料の得られた19世紀前半の五街道の交通量を、人足換算で模式的に示すと図9のようになる。

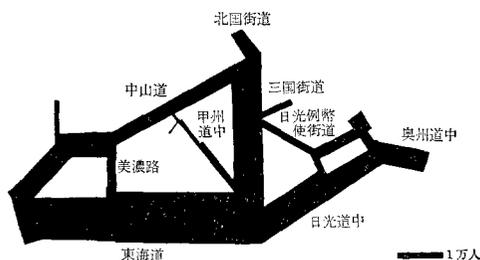


図9 19世紀前半における五街道交通量模式図(馬1疋を人足2人に換算した人足合計で示した)

本稿では、五街道交通量の変動に関する概観に留まらざるを得ないが、交通量の増加はそれに対応した宿・助郷体制を生み出していく。幕府にとって人馬継立の増加に対して、交通量そのものを抑えることよりは、交通路の規制や人馬使用規制といったもので解決を見出そうとした。公用旅行者の無用な人馬<sup>33)</sup>使役に限らず、絶対的な旅行者の増加は、その負担が宿・助郷にかかる以上、宿・助郷の継立をめぐる対立を生み出し、負担の地域的な拡大を伴うことになる。このことは、負担に対する抵抗としての一揆が、幕府に向けられていく情勢を生み出していった。しかし、街道間の交通量やその変動が、本稿で指摘したごとく同一のものでない以上、時代的变化に対応した宿・助郷負担の動向や、助郷制の変遷について検討しなければならず、別稿を期したいと考えている。(鹿児島短期大学)

〔注〕

- 1) 喜多村俊夫『近江経済史論攷』大雅堂、1946、151～189頁
- 2) 田村栄太郎『江戸時代の交通』雄山閣、1970、92～93頁
- 3) 拙稿「甲州道中の宿場所」(豊田武・原田伴彦・矢守一彦編『講座日本の封建都市・第3巻』文一総合出版、1981、545～563頁所収)
- 4) 児玉幸多「近世宿駅制度における文政改革」交通史研究6、1981、19～40頁参照
- 5) 太田三郎『中山道一美濃十六宿』大衆書房、1969、29～31頁
- 6) 「吉田宿人馬立方覚」(近藤恒次「東海道吉田宿とその助郷(下)」愛知大学総合郷土研究所紀要20、1975、36頁所収)
- 7) 本稿作成後知り得た延宝8年(1680)の関ヶ原宿の馬継立は、3,638疋であり、元禄末には6倍に増加している。(延宝8年「関ヶ原宿書上」関ヶ原町『関ヶ原町史史料編3』1978、4～5頁所収)
- 8) 新井白石「折たく柴の記」(『日本古典文学大系95』岩波書店1964、149～426頁所収)
- 9) 『御触書寛保集成』887頁
- 10) 『日本財政経済史料9』310頁(児玉幸多編『近

- 世交通史料集9』吉川弘文館，1979，4頁所収)
- 11) 川島一郎『中山道板鼻宿』板鼻史蹟保存会，1972，70頁
  - 12) 前掲10) 335頁(前掲10 86頁所収)
  - 13) 同上346頁(同上110～111頁所収)
  - 14) 本稿作成後知り得た関ヶ原宿の延宝8年(1680)の人足継立数は1,590人で，元禄末に5倍に増加している。(前掲7)
  - 15) 前掲4) 31頁
  - 16) 前掲9)
  - 17) 前掲11)
  - 18) 前掲12)
  - 19) 前掲13)
  - 20) 前掲15)
  - 21) 喜多村俊夫も，中山道の交通量が寛保・延享頃より著しく増加し，東海道を避けて通行した大名が多かったことを指摘している。(前掲1) 152～155頁)
  - 22) 人馬継立数が把握できる元禄以降のことであり，それ以前においても増加の時期があったことが認められる。万治4年(1661)中山道の落合～本山宿は交通量が増加し，東海道同様であるとして拝借金を要求している。(万治4年「乍恐以書付御
  - 訴詔申上候事」長野県『長野県史近世史料編・第2巻(2)』158～159頁所収)
  - 23) 長野県文化財保護協会編『中山道信濃二六宿』信濃毎日新聞社，1980，368頁
  - 24) 嘉永6年「人馬継立宿助郷仕訳其外書上帳」(岐阜県『岐阜県史史料編・近世7』1971，215～217頁所収)
  - 25) 前掲3)
  - 26) 前掲12) 13)
  - 27) 道中方秘書(児玉幸多校訂『近世交通史料集10』吉川弘文館，1980，166～167頁所収)
  - 28) 上伊那誌編纂委員会『上伊那誌第2巻』1965，1,045頁
  - 29) 相葉 伸編『三国街道』みやま文庫，1968，79頁
  - 30) 「嘉永2年分析木宿人馬勤高書上帳」(栃木県史編さん委員会『栃木県史史料編・近世2』1976，522～523頁所収)
  - 31) 前掲4) 25～40頁
  - 32) 前掲2)
  - 33) この実体に関しては藤沢 晋の研究がある。(藤沢 晋『近世封建交通史の構造的研究』福武書店，1977)