

## 道しるべからみた近世の交通圏

### —上総・下総地方の道しるべを例として—

吉村光敏<sup>1)</sup>・白井 豊<sup>2)</sup>

1) 千葉県立中央博物館 地学科, 〒280 千葉市青葉町955-2

2) 千葉県立中央博物館 環境科, 〒280 千葉市青葉町955-2 (旧姓 西沢)

**要 旨** 千葉県下にある江戸時代の道しるべ638基をもとに、1700年代以降の上総・下総地方の道路交通の様相変化を概観し、上総、下総地方にある大小37の都市・都市的集落について、道しるべを利用して江戸期末の交通圏図の作成を行った。(図8～17)。この結果、従来の手法では復元の方法がなかった江戸期の都市交通圏の空間的な把握が可能であることがわかった。

さらに、交通圏図の読図によって、上総・下総地方には、階層化した都市交通圏が推定され、これらの都市交通圏の中心地(都市・都市的集落)を地方広域中心地、地方中心地、地方小中心地の3グループ(名称は仮称)に区分した。

また、これら各中心地の分布状態からみると、上総地方南部、下総地方西部、下総地方東部・上総地方北部の3地域で、異なった特徴を持つことがわかった。

**キーワード**: 房総, 江戸時代, 交通圏, 道標。

#### I. はじめに

千葉県は、石造物に好適な堅牢な石材の産地が少なく、他地方から輸送された石材によって石造物が建立されることが多いが、かえって石への愛着は深く、多くの石造物が建立されてきた地方である。

千葉県下の、安房・上総・下総の3国において、江戸時代中期以降多数の石造道しるべが路傍に建立されるようになった。この数は、江戸時代のものだけに限っても、おそらく800基近くのにほるものと推定される。

これらの道しるべには、案内の対象となる地点の地名とその地点への方向が簡潔に刻まれているほか、建立年代などが併せて刻まれていることが多い。

建立された地点に現在も残っていれば、道しるべに刻まれている地名・方向・年代は、道しるべの立っている道に関して、その道がいつごろ、どこに行くために主に利用されていたのかを示す史料となる。

また、道しるべに刻まれた地名は、これらの道しるべの建立者の空間意識の反映でもあり、近世都市の交通圏、近世の生活圏などを示す史料ともなりう

る。

これらのことは、道しるべが近世交通、近世都市の研究にとって1つの史料となりうることを示している。

しかし、道しるべには、短い銘文しか刻まれないため1基1基の道しるべの伝える情報が断片的であるためか、史料としての利用は重視されてこなかった。わずかに、近世の道しるべが、寺社参詣の旅行者を対象とする性格をもつことから、寺社参詣の旅行の研究に補助的に用いられてきただけであった。

ところで、近世の道しるべは、各地に多数建立されたありふれた石造物であり、史料の空間的な分布という観点からみると、広域的で密な分布を特質としている。そのことは、存在の限られる古文書史料などの利用を主としてきた歴史学的手法と違った、歴史地理学的手法による道しるべを利用した交通史研究の可能性を示している。さらに、市町村単位での石造文化財所在調査がすすみ、その過程で多くの道しるべの所在と銘文が明らかになってきた。従来、研究のネックにいた、道しるべの所在情報の貧困がおおいに改善されてきたといえる。

道しるべの交通史、歴史地理研究における利用の

可能性は、芦田（1980, 1985）により指摘され、また、道しるべを古道復元に利用した例は数多く見られる。

古道の復元にとどまらず、道の機能の研究に道しるべを利用した例としては、道の利用目的の推定、生活圏の復元、参詣路の復元などを行った、金子（1986）、阿由葉（1987）、田中（1988）、榎本（1990）などの研究がある。

しかし、従来の研究は1～2市町村程度の狭い地域を対象としたり、ある街道ぞいの道しるべを対象としており、道しるべの広域的な分布という特質を十分に生かしていないように思われる。

筆者らは、道しるべの広域的な分布に着目し、道しるべによる交通網、あるいは都市の交通圏の復元を目的として、千葉県全域を対象に道しるべの採録調査を行いつつある。

今回対象地域とした上総・下総地方の交通については、主な街道について山本（1976～1987）の、歴史学的手法による研究があり、各街道の発祥、経路、宿場・継場等が明らかになっている。すなわち、地域の交通については、線的、点的な把握はなされていると考えられる。その上に、道しるべによる広域的な（面的な）情報を加えることによって、それらの街道が結ぶ都市の勢力圏や都市間の階層関係について、また、それら主要な街道を中枢としている道路網の状態などの復元に、より新たな知見を加えられるのではないかと考えられる。

また、対象地域とした上総・下総地方の地形は、安房地方との境界部分にあたる上総南部の山地を除くと急峻な地形がなく、低平な洪積台地と沖積平野よりなる。交通上の障害物である急な山地がなく、道路は上総・下総地方各所に四通する状態であり、道路網の分布、道しるべの分布には地形の影響をあまり考慮しなくてもよい好条件にある。

今回は中間報告として、上総・下総地方の近世における都市交通圏の復元について、江戸時代の道しるべ638基を処理対象とした調査結果を報告する。

なお、平行して作業を進めている、上総・下総地方各地域の道路交通網とその時代的变化の復元については、稿を改めて報告する予定である。

## II. 千葉県下の道しるべの採録調査

現在、筆者らは千葉県下の江戸期以降～現在までに涉る道しるべおよびその他の交通に係る石造

物の採録調査を行いつつあり、採録調査結果のうち、文字化できる情報についてはデータベース化を進めている（表1参照）。

なお、今回の報文では、データベース化した諸情報のうち、江戸時代の道しるべに限って、所在位置、地名、年代等のデータの分析結果を報告し、他の情報の分析については次回以降に報告したい。

道しるべの所在に関する既存の調査データの採録は以下の通りに行った。

全県を対象とした調査としては、千葉県教育委員会が1978～79年に千葉県内全市町村を対象に行った、千葉県石造文化財調査（調査結果は、千葉県教育委員会、1980、『千葉県石造文化財調査報告』、131p.にまとめられている）があり、その際に記入された調査カードをまず利用した。ただし、上記の調査は全市町村を対象とする画期的なものではあるが、短期間に行われたため、各市町村の石造物の全数調査と言うにはほど遠いものであった。

そのため、千葉県下各市町村が行った近世石造物所在調査の結果をできる限り参照し、また、個人研究者の所在調査結果を利用させて頂いた。その他、県立中央博物館にて実施している近世石造物所在調査の結果も利用した。

しかし、近世の石造物所在調査は、最近10年間に著しい進捗がみられたとはいえまだ不十分の地域が広く残っている。そのため、後述するように、現状では全県下を通してみると、道しるべについて同一精度の所在分布が得られているわけではない。

図1は現在入力されている道しるべの所在を千葉県を2km四方のメッシュに分割してメッシュごとに示したものである。あわせて、市町村界も記入したが前述したデータの採録精度の影響があり、市町村ごとに分布密度の違いがあることが分かる。

図2に、入力の不十分なことが明白な市町村を示した。後述の分布図の判読にあたり、留意されたい。

しかし、このような入力精度による見掛けの不均質分布の他に、そもそも上総・下総地方の近世の道しるべは、空間的に完全には均等に分布していないと考えられる。図1からみて、もともと利根川沿い・東京湾沿いの地域に多く外房・九十九里地方には少なかったと考えられる。

以上のように、調査の不十分により分布図上で道しるべが少ない市町村がある一方、もともと道しるべの少ない地域もあるわけで、現在の入力状況では、道しるべの分布についての完璧なデータとは言い難

表1 道しるべデータベースのデータ例

		道 標 個 票	4 K0410 2 K 3 No	3001
番 号	市川市 0088	道標種別	道標銘	石塔名称
所在地 [現]	市川市稲越208地先T字路 [石垣の上]			移動有無
[元]				0
所有者判明の有無	0	形 状	駒型	総 高
銘 文 [正]	[日月] 帝釋天王			156
[右]	嘉永六癸丑十一月吉日。北 まつどみち。當村講中。			
[左]	東<八わた/ふなばし>みち。西 さくばみち。			
[裏]				
[台]	[三猿] 當村 太治郎 [他14名] 世話人 孫吉 [他2名]			
主地名	—			
副地名	松戸 八幡 船橋 作場			
年 号	嘉永6年			
西 曆	1853			
月 日	11月吉日			
建立者 [対人]	… 団体 [庚申講]	建立者 [対地]	… 村内	
石塔所在地の表示有無	… 0	立地の種別	… 枝交上村?	
建立目的銘文の有無	… 0			
進路方向の表示法	… 側面 北 東西			
目的地名の表示法	… □□道			
距離表示の有無	… 0			
経路表示の有無	… 0			
進路方向数	… 3			
進路方向密度	… 3/3			
調査年月日	— — 19890503	調査者	… 君塚生郎 市川友の会 吉村・西沢	写真ネガ番号
				… —
備 考	… 「市川にみる民間信仰と道標」市川博物館友の会 (1988) 記載 A12			

(注) 建立者 [対地] 欄は、建立者の居住地の区分を示す。

立地の種別欄は、略号で立地状況を示す。

枝：迅速図の国県道以外の道 交：交差点 上：坂の上 村：ムラの中心地に存在する

？：建立土地所有の種別未調査

進路方向数は、道しるべの示している道の数。

進路方向密度は、進路方向数/交差点の道路本数。

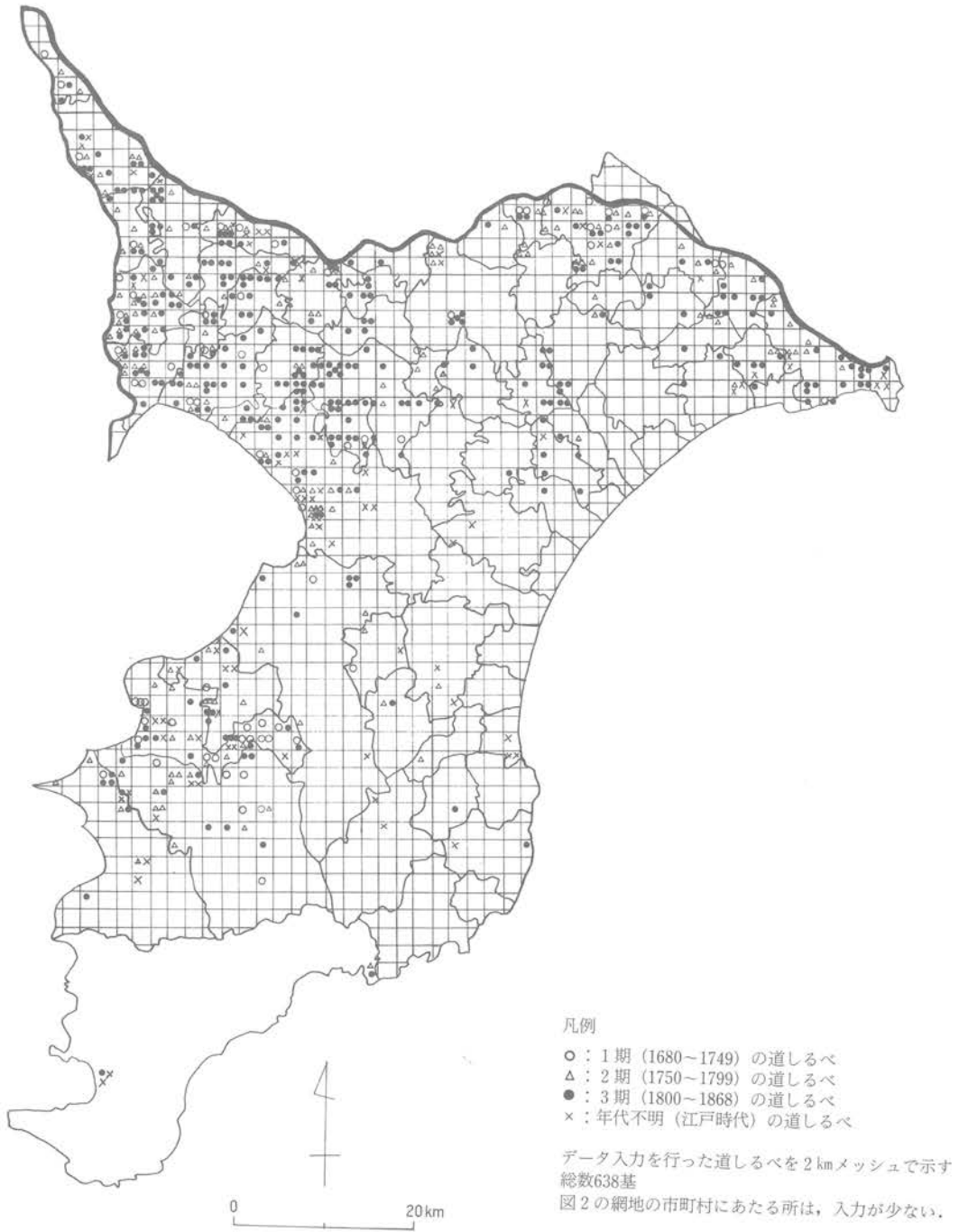
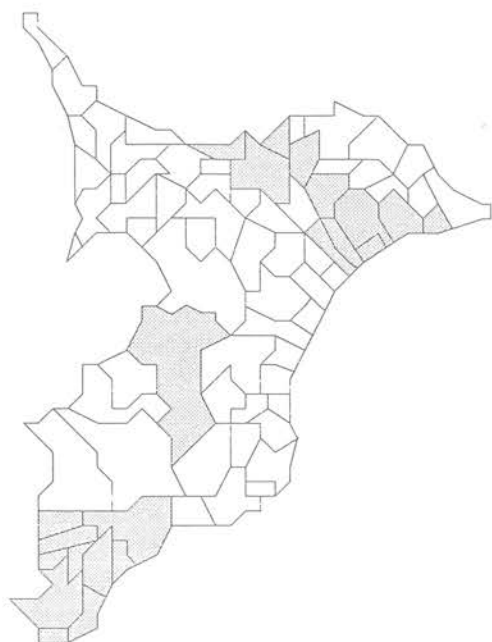


図1 千葉県下の道しるべの所在



網地の市町村は、道しるべの存在基数にくらべて、データ入力が少ないと推定される市町村

図2 道しるべのデータ入力状況

い。

しかし、今回、使用した江戸期の道しるべデータ数は、638基であり、推定存在総数が800基であることを考えると、道しるべ分布の概略を知ることができると考える。

なお、今まで、「道しるべ」という語を使用したか、近世の石造物名称としては、「道標」（道案内を主な目的として建立された石塔）および「道標銘」（他の目的で建立された石造物に刻んだ道案内の銘文）が使われている（芦田，1985）。この報文では、道標および道標銘のある石塔の総称として、「道しるべ」を使用し、目的地への道案内の銘文が刻まれている石造物すべてを指すものとする。

また、調査地域として、千葉県下の下総・上総地方を対象としたので、「下総地方」という場合、現在の千葉県内の下総地方の範囲とする。なお、隣接する安房地方の道しるべ5基のデータも、今回の分析対象に含めた。

### III. 上総・下総地方の道しるべの概要

#### (1) 建立要因と建立時期区分

江戸時代の道しるべは、上総・下総地方に推定800基近く所在すると思われる。建立年代の古いものを表2に示したが、延宝年間より建立が始まり、年間平均3.4基が建立された。

表2 上総・下総地方の古い道しるべ

[建立時期]	[所在地]	[種類]	[刻まれている地名]
1680	延宝8年 木更津市吾妻	庚申塔	江戸街道
1687	貞享4年 柏市根戸	道標 [町石]	布施弁財天
1689	元禄2年 君津市俵田	六地藏塔	江戸おかみち 江戸ふなみち
1691	元禄4年 市原市能満	庚申塔	— [破損]
1692	元禄5年 長柄町長柄山	観音塔	笠森
1694	元禄7年 船橋市海神	道標	市川道、行徳道、市川 行徳
1696	元禄9年 佐原市佐原	月待塔	佐原 香取 牧野 成田 江戸 大崎 与倉
1700	元禄13年 印西町木下	庚申塔	江戸 鹿島 佐倉
1700	元禄13年 東庄町笹川い	月待塔	銚子 作道

このような多数の道しるべの建立がどんな交通上の意味を持つと考えられるか、638基の道しるべについて、建立要因に関する情報を整理してみる。

まず、建立者についてみると、圧倒的に道しるべの建立された地点の地元の人々が建立したものが多く、例外的に、江戸の町人が建立した道しるべが14~15基みられるが、ほとんど、時代的には1800年以降、場所的には西下総地方の有力社寺参詣路に限られている。

また、すべて個人または講中・村中などの民間有志の自発的な建立によるものである。なお、江戸期には幕府をはじめとする公的権力は、道路施設としての道しるべについて積極的でなく、幕府は新規の石塔の建立等についてたびたび禁令をだしている。上総・下総地方には官製のものは1基もない。

これら、地元有志による道しるべの建立の動機は、特定の信仰に結びついてなされたのではない。道しるべとして建立されている石塔の種類は、道標の他に、道標銘としては、庚申塔、地藏塔、巡拝塔、馬頭観音塔、月待塔(十九夜塔も含めて)、不動明王塔・成田講供養塔、霊場標石などがある(表3、図3参照)。これらの、道しるべ化される石塔種類は、路傍に建立されることが多い種類のほとんどにわたっている。

この理由としては、小松(1986)によれば、路傍に石塔を建立する際、それに道標銘を付すことや、

道標を建立することは、石に道案内の銘文を刻む行為に善根を積む意義を込めて、広く行われたためとされている。

表3 上総・下総地方の道しるべの石塔種類

[石塔種類]	[構成比率]	[基数]
庚申塔	24%	151基
道標(町石等を含む)	18	117
地藏塔	14	87
巡拝塔	12	74
馬頭観音塔	6	35
月待塔(十九夜塔も含む)	4	28
観音塔	5	34
不動明王塔・成田講供養塔	3	17
霊場標石	2	11
その他	13	84
計	100%	638基

- \* 安房地方の道しるべ5基を含む
- \* 江戸時代の道しるべのみ



(右面)



(正面)



(左面)

図3 道しるべの一例 石塔名称：庚申塔。形状：駒型。建立年代：正徳3年(1713)。所在地：市川市稲荷木3丁目 一本松バス停前。銘文：正面：〔日月、一面六臂青面金剛、二鶏、邪鬼、三猿〕〔願主銘11名(下部欠損)〕 右面：これより左市川国分寺みち 十一月十六日 左面：これより右やわたとうり 正徳三癸巳歳 台座(正面)：講中



一般に広く行われた習俗であった故に、房総のほとんどの地域で道しるべの建立がみられたのであろう。一方、路傍の辻々に建立された石塔がすべて道しるべ化されるかという点、路傍にあっても道しるべ化されない例の方が勿論はるかに多い。このことは、当然のことながら建立者側の主観上で道案内銘文が必要と考えた場合にのみわざわざ石塔に道案内を刻んだからと考えられる。すなわち、どんな道でも当然少々の旅行者の通過はあったであろうが、それだけで道しるべの建立がなされたとは思えない。道案内の必要性が客観的に存在していた場合に、道案内銘文を刻むという行為が、建立者の主観上でも意味を持ち、道しるべの建立が行われたと考えられる。

このことから、道しるべの存在は、その道しるべの立っている道における交通量が大きかったことを示し、その建立年代は交通量の増大期に対応したものと考えてよいと思われる。

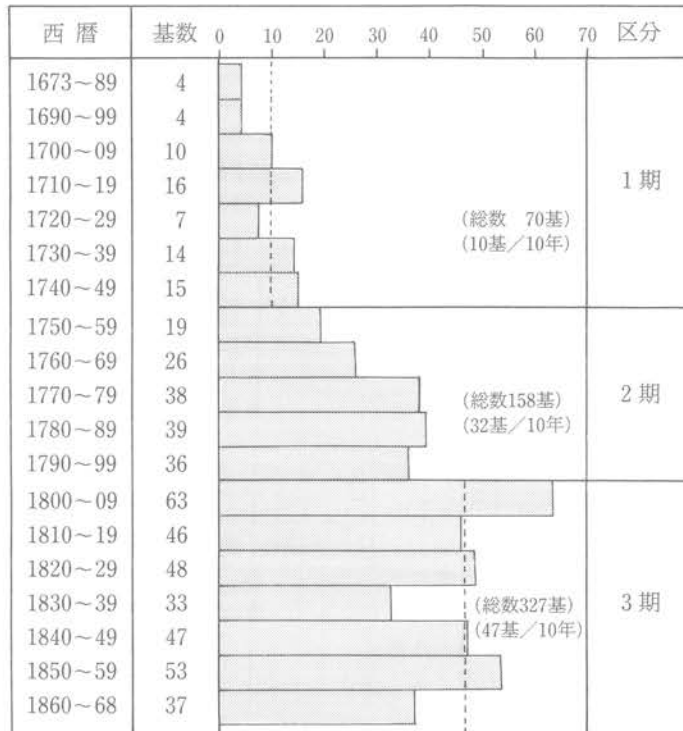
次に、江戸時代の道しるべの建立状況についてみる。道しるべは建立年代が刻まれているものが多く

(今回の例では、638基中555基)、建立状況の変遷を知ることができる。

今回分析対象とした道しるべの年代分布を、図4に示す。

図4によれば、江戸時代初期(～1680年)は、道しるべが建立されていない。江戸時代前に建立された例はないので、江戸時代になっても約100年間は石造の道しるべは存在しなかったことになる。その後1680年ごろから石造道しるべの建立が始まるが、この建立開始の時期が、庶民の旅行の量的な拡大期にあたるといわれる元禄期頃に一致することは、道しるべの利用者として想定される旅行者の性格を考える上で興味深い(注1)。

さて、図4によれば、道しるべの建立がなされるようになって以後、年間建立数は年次ごとに変動がみられるが、長期間を通してみると、1680～1750年頃の年平均1基程度の建立数の時期と、1800年～1868年の年平均4～5基程度の時期、および、両期の間の1750～1800年ごろの建立基数の増加期の3期に分けられる。



建立年代のわかるもの：555基 建立年代の不明なもの：83基 総数：638基

図4 道しるべの年代別建立状況

このことから、1680～1749年までの70年間で1期(年平均建立数1.0基/年)、1750～1799年の50年間で2期、1800～1868年の69年間で3期(年平均建立数4.7基/年)と区分した。

この時期区分は、単に建立数のみでなく、後述するように、道しるべの所在する地域、道しるべの立地、道しるべに刻まれる道案内の地名の性格などにおいても、異なった様相を示す。このため、時期的な変遷を考える際、この時期ごとの変化としてみていくこととした。

## (2) 地名の種類

次に、道しるべに刻まれている地名についてみる。

今回対象とした道しるべ638基には、507種類の道案内銘文が、回数にして2283件刻まれていた。

表4に10基(件)以上の出現をみた道案内銘文種類の一覧を示す。

件数の一番多いものは、江戸で、ちょうど100件(道しるべ100基)刻まれていた。道しるべ6基あたり1基、地名の刻まれている回数23件あたり1回は、江戸と刻まれていることになる。

なお、道しるべの道案内銘文の表記方法は統一がなく、同じ目的地を示していても表記の方法は個々の道しるべごとに異なっている。そのため、同じ目的地、意味を示していれば表記の違いにかかわらず同一の種類として統合した：例(「江戸」「えど」「えどみち」→「江戸」)、「作場」「さくぼ」「さくぼの道」「さくみち」→「作場」(「神保新田」「大神保村」→「大神保」)など。

507種類の道案内銘文は、示されている道の先にある目的地の性格によって、以下の3つに区分することができる。

- ① 地域をしめす： 4種、35件  
九十九里 15件、房州10件、上総9件など、
- ② 道の先が進入無益などをしめす： 6種、22件  
作場、作道、山道など(22基)、
- ③ 地点をしめす： 486種、2226件

③の地点を示す例が、当然のことながら、大部分を占める。図5に10基以上の地名の所在図を示す。

なお、大半の道案内に、『□□道』(神崎道、八日市場道等)のように「この場所から□□へ至る道」の意味で、『道』という語が刻まれているが、「□□街道」という意味での道路の固有名称とはいえない。ただ、「水戸街道」「江戸ふな道」「江戸おか道」

など明らかに地名の他に道路そのものも示している例が少数みられた。

なお、道しるべに刻まれた地名には、通称が多いので利用するにあたっての方針を述べておく。

道しるべに刻まれている地名は、たとえば、木下(正式には竹袋村木下河岸)のように、当時の正式な行政名称でなく簡略化された通称である。大部分の場合は簡略化された地名から、対象となっている集落、寺社を推定することができるが、推定の際の問題点として、以下のような事例があった。

事例1. 道しるべに刻まれた地名がある都市・村落を指しているが、正式にはその名前の都市・集落はない場合：銚子、千葉など。

当時の行政組織としては、銚子や千葉は存在していない。しかし、行政的組織としては存在していなくても、明らかに当時の人々にとって銚子という町、千葉という町として意識されていたことになり、都市として現実には機能していたと思われる。そこで、以下の文章でも、都市の名前として銚子、千葉等を使用することとした。

事例2. 道しるべに刻まれた地名が、ある都市・村落を指しているが、明らかにその都市・村落ではなくそこにある有力寺社を示していると考えられる場合：笠森(笠森観音)、高倉(高倉観音)、香取(香取神宮)、清澄(清澄寺)など。

この場合、地名の示す村落が、小規模な村落で都市的な機能を持っていないことが明らかであれば、有力寺社を指しているものとした。

次に、この地点をしめす地名は、さらに2つに大きく大別できる。

(ア) 信仰の旅の目的地と考えられるもの。

寺社名：成田山、千葉寺など。

霊場・霊物名：真名の井など。

集落名：前述した、笠森などのように、銘文は村落の地名であるが、明らかにその村落ではなくそこにある寺社等を示していると考えられる場合。

(イ) 信仰の旅の直接の目的地とは考えられないもの。

集落名：佐倉、江戸、木更津など。地域の中心都市と思われるものから、宿場・継場・河岸等の交通上の機能を持った集落も多く見られる。また、交通上の機能をもたないと思われる小集落の地名も3期になると多くなるようになる。



表4 10基以上の道しるべに刻まれた道案内銘文の種類

種類	現所在地	性格	全件数	1期件数	2期件数	3期件数	年代不明
江戸	東京都	都市	100	12	16	54	18
成田・成田山	成田市	信仰	91	7	16	63	5
佐倉	佐倉市	都市	74	7	13	48	6
高倉(観音)	木更津市	信仰	64	16	16	21	11
千葉・千葉寺	千葉市	信仰・都市	63	4	15	28	16
銚子	銚子市	都市	62	3	10	42	7
木更津	木更津市	都市	45	5	14	18	8
佐原	佐原市	信仰	44	4	9	29	2
香取・香取神宮	佐原市	信仰	38	4	12	21	1
鹿野山	君津市	信仰	37	4	13	13	7
笠森(観音)	長南町	信仰	33	9	12	8	4
東金	東金市	都市	31	1	9	15	6
松戸	松戸市	都市	30	2	9	18	1
流山	流山市	都市	30	2	8	15	5
八日市場	八日市場市	都市	28	3	6	16	3
滑川(観音)	下総町	信仰	27	7	2	16	2
木下	印西市	都市	27	2	6	18	1
多古	多古町	都市	25	1	5	18	1
飯岡	飯岡町	都市	25	1	3	17	4
飯沼観音	銚子市	信仰	24	1	13	7	3
久留里	君津市	都市	23	9	5	6	3
船橋	船橋市	都市	22	3	4	14	1
小見川	小見川町	都市	22	1	2	19	0
作場, 野道等	—	進入無益	22	0	5	16	1
布施・布施弁天	柏市	都市・信仰	21	5	4	10	2
小金	松戸市	都市	21	4	8	7	2
野田	野田市	都市	20	2	8	9	1
樹林寺	小見川町	信仰	17	1	7	9	0
芝山・芝山仁王尊	芝山町	都市・信仰	17	0	0	14	3
九十九里	—	地域名	15	0	0	14	1
行徳	市川市	都市	14	3	5	6	0
鎌ヶ谷	鎌ヶ谷市	都市	14	1	4	10	0
山倉	山田町	都市	14	0	2	12	0
市川	市川市	都市	13	4	4	5	0
岩井・岩井不動	海上町	信仰	13	0	4	8	1
一宮	一宮町	都市	13	0	3	7	3
検見川	千葉市	都市	13	0	1	10	2
神崎	神崎町	都市	12	1	5	6	0
安食	栄町	都市	12	1	0	11	0
猿田・猿田神社	銚子市	信仰	12	0	4	8	0
野尻	銚子市	都市	12	0	2	7	3
佐貫	富津市	都市	11	1	6	3	1
成東	成東町	都市	11	1	1	9	0
臼井	佐倉市	都市	11	0	1	10	0
牛久	市原市	都市	10	3	2	3	2
房州	—	地域名	10	2	2	3	3
犢橋	千葉市	都市	10	1	1	7	1
笹川	東庄町	都市	10	0	5	5	0
中村	多古町	都市	10	0	0	10	0
馬渡	佐倉市	都市	10	0	0	9	1
計			1,333	138	302	751	142

(注) 1期: 1680~1749年, 2期: 1750~1799, 3期: 1800~1867, に建立されたものを示す。  
件数は、地名の刻まれた回数 (=道しるべ基数)。

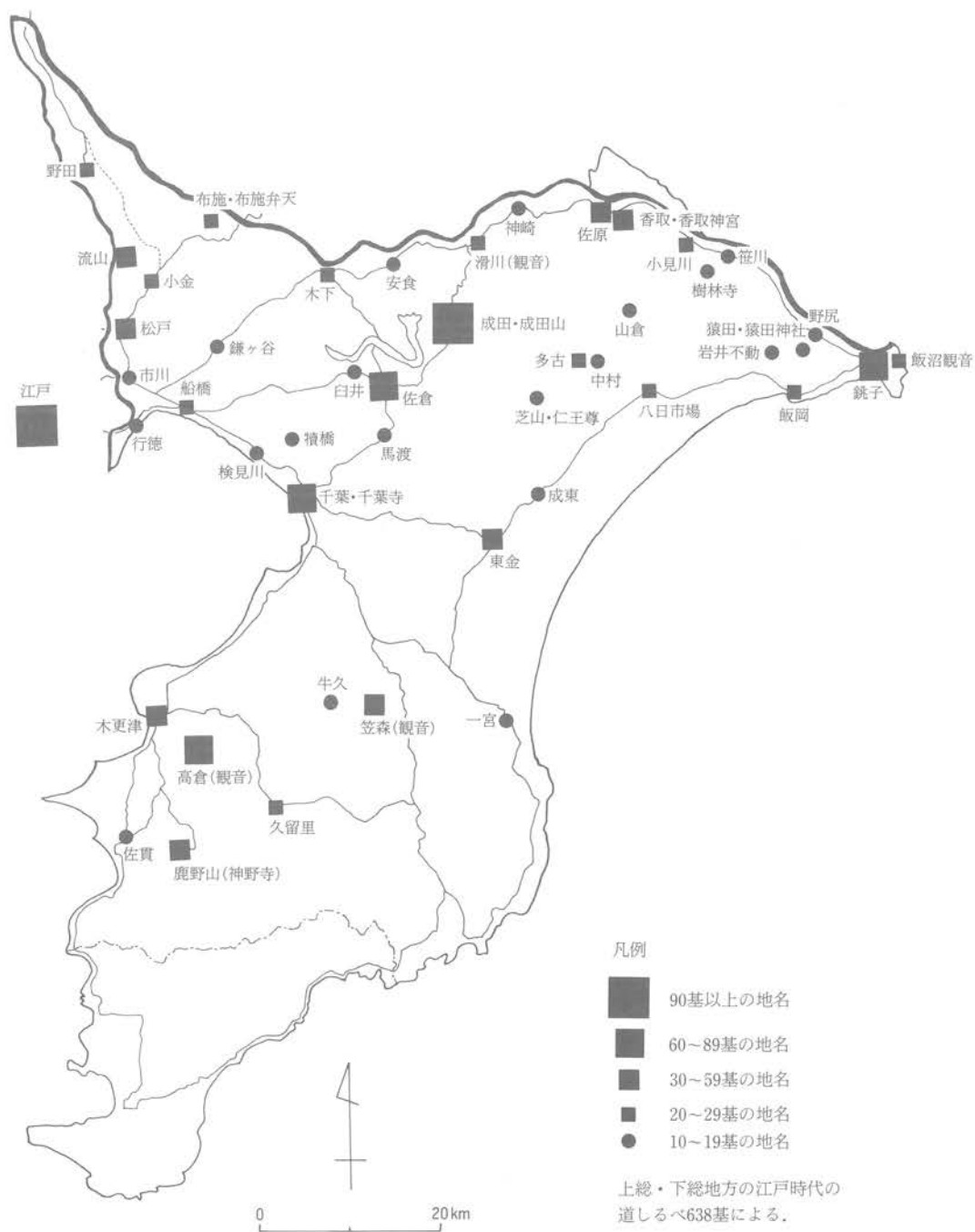


図5 10基以上の道するべに刻まれた地名

渡し場所：基数は少ないが、各地にみられる。

なお、成田（成田山がある）、布施（布施弁天がある）、芝山（芝山仁王尊がある）などのように、都市としても大きく、かつ、参詣地としても重要な地点の場合、(7)、(イ)のどちらともいえない。また、今回、都市の地名として処理したものについても、「千葉」は「千葉寺観音」の道案内として、「銚子」は「飯沼観音」（銚子市飯沼所在）への道案内として建立された道しるべが含まれている可能性も完全には否定できない。

次章で扱う、都市の交通圏復元にあたっては、この問題の詳細な検討はさけ、成田・成田山は、後述するように道しるべの分布から江戸に次ぐ広い交通圏を示すことから信仰関係の地名に、布施、芝山は地域的な狭い交通圏を示すことから、布施弁財天、芝山仁王尊と刻まれたものを除いて、都市関係の地名に含めた。

### (3) 道しるべによる上総・下総地方の交通の発達と都市の発展

前述したように、1680年以降石造道しるべが各地に立てられ基数の増加がみられた。

この増加は、空間的にはどのような様子であったかをみよう。

今回分析の対象とした道しるべの分布を図1に示す。前述したように、市町村ごとに収録の粗密による分布密度の違いがあるが、図1から上総・下総地方の道しるべの分布の概要をうかがうことができる。

全体としてみると、一見して、西下総地方、東京湾岸、利根川沿いに多く、九十九里、上総地方東部などには少ない。道しるべの分布は、交通量の多い道路の存在に一応は対応しているものと考えられるが、この道しるべの分布は従来の交通状態の知見と一致している。

すなわち、房総の主な交通ルートは、①江戸より江戸川沿いの松戸、流山、野田などにいたり、下総西部を横断し利根川ぞいの布施、木下などに出て北関東・東北方面、あるいは利根川沿いに銚子方面にいたる、②江戸より船橋あるいは千葉にいたり、木下、佐倉・成田、銚子、東金、茂原などの下総中部・東部、上総北部・東部にいたる、③江戸より東京湾内の水運により対岸の木更津等にいたり、上総西部にいたる、などが考えられている。このことから、西下総地方、東京湾岸、利根川沿いの地方は、交通の中心地である江戸に近いので、交通量が多く、交

通量の多い道路の存在密度も高くなると考えられる。一方、九十九里地方、上総地方東部などは、江戸から遠く、交通量が少なく、交通量の多い道路の存在密度も低くなると考えられる。道しるべも、概略的には江戸に交通的に近い地域に多く、遠い地域に少ない分布を示していることになる。

なお、道しるべの分布要因として、他に、道しるべの建立の風習の有無、石材の入手しやすさなども考えられるが、これらの要因に関連がありそうな道しるべの分布を示す地域もあり、後述する。

次に、時期別にみると、1、2期においては、全体の分布と比べて分布地域が狭く、江戸に近い地域に限られている。3期になると、分布域がより遠方に広がる結果、江戸から離れた地域では、道しるべは3期にほとんど建立されていることになる。

また、3期にかけて分布域がひろがるだけでなく、江戸により近い地域はより多数建立されている結果、江戸により近い地域ほど道しるべの存在密度がより大きくなっている。

また、3期については、千葉～東金を結ぶ線より北の下総地方・上総地方北部と、その線以南の上総地方南部とでは明瞭な差異があり、下総地方・上総地方北部では多数の建立が見られるのに対し、上総地方南部ではあまりふるわない。

道しるべの建立は、道路の交通量の増加に対応したものと考えられるから、これらの、道しるべ分布の特徴は、同時に、近世の交通量分布とその時間的変化にも対応しているのではないかと考えられる。

すなわち、近世の房総の交通量は、山にたとえれば、江戸を山頂とし、江戸川・利根川ぞいの都市、江戸～東京湾沿いの都市を経由して、房総の太平洋岸、上総南部地方を末とする山をなしていた。そして、時間的にみると、3期になるにつれて、山頂も高くなり、山すそも広がっていったと考えられる。すなわち、近世房総の交通量は中心においても周辺においても拡大していったといえる。ただし、周辺部における拡大において、下総地方・上総地方北部は上総地方南部にくらべて発展が著しかった。

下総地方・上総地方北部と上総地方南部との地域的な交通量の不均等の理由としては、前述したように、前者の交通網は北関東・東北を含む広い範囲の交通網の一部であったのに対し、後者の交通網は房総半島のみを地方的な交通網であったことにその理由の1つが求められよう。また、前者では、成田山、樹林寺などの信仰霊場の発展が顕著であったことも

理由と考えられる。

次に、このような交通の発展の様相を、より細かく見ていくことにする。

まず、道路網の密度の変化を見るため、道しるべが、時期別にどんな道沿いに建立されているかを調べてみた。

道しるべの所在地（移動しているばあいは旧所在地の確認を行う）を現地調査し、明治13～17年測図の参謀本部陸軍陸地測量『第一軍管地方迅速図』（以下「迅速図」と呼ぶ）の図上で道しるべの所在地を求め、道しるべが迅速図上のどの種の道に立っていたかを確認した。迅速図の道路種類は、国道、県道、里道、村道、騎小径、徒小径に分けられている。そのうち、国道、県道になっている道路は、江戸期においても主要な道路であったと考えられ、山本(1976～1987)の指摘した主要な街道は迅速図ではほとんどが国道となっている。現地調査の結果、迅速図上の道との立地関係が判明した道しるべ161基について、それらの建立地点が迅速図の国道・県道沿いか、または、それ以下の道路沿いかを集計してみると、表5が得られる(注2)。

表5から、道しるべは、1、2期には国道・県道沿いに建立される場合の方が多いが、3期になると、その他の道沿いに建立される場合の方が多くなることがわかる。

すなわち、3期になると、主要な道路(国道・県道)以外の枝道の交通量が増加したと考えられる。道路網図上では1・2期の少数の重要地点(寺社・

表5 道しるべの建立時期と、建立されている道路種別との関係

道路種別	1期	2期	3期	年代不明	計
国道道沿い	12	24	41	6	83
その他の道	5	17	50	6	78
計	17	41	91	12	161

注) 国道道は、迅速図による。 単位は基数

都市)を結ぶ主要道路のみの道路網から、3期には枝道が発達し道路網の複雑化・高密度化がおこったと考えられる。このことについては、西下総地方の道路網の復元作業によっても確かめられたが詳細は別稿にゆずりたい。

次に、道しるべに刻まれた地名によって、交通の流れの目的地をみてみよう。

表4に10基以上の道しるべに刻まれた都市・寺社を示したが、近世における名のある都市・寺社はほとんど網羅されていることが分かる。

ただ、東上総地方の有力都市である茂原、高師、大網が含まれていないのが目につく。

このことについては、後述する。

これらの交通の流れの目的地がどう時期的に変化したかをみてみる。

表6 基数の多い地名・少ない地名の初出時期と地名の刻まれた件数

基数の多い地名・少ない地名	初出の年代ごとの種類数				計	地名が刻まれた件数
	1期	2期	3期	不明		
100～20基の道しるべに刻まれた地名	26種	0種	0種	0種	26種	1,027件
19～10基の道しるべに刻まれた地名	10	8	3	0	21	259
9～5基の道しるべに刻まれた地名	19	14	15	0	48	306
4～1基の道しるべに刻まれた地名	29	88	234	40	391	634
計	84	110	252	40	486	2,226

千葉県全県の道しるべ(638基)による。

地域名、進入無益の地名は除く、また、破損等により所在地が不明の地名を除く。

地域名や進入無益等を除き、地点の名称を示す地名は486種類ある。これらの地名について、1～3期別の出現状況の概略を、表6に示した。

表6より、100～10基の道しるべに刻まれている基数の多い地名（実例は表4参照）は、1～3期を通してみると、種類は少ないが出現件数が多く、出現件数の半数近くを占める。一方、9～1基の道しるべにしか刻まれない基数の少ない地名は、種類数は多いがその割には出現件数は少ないことがわかる。

さらに、基数の多い地名は1期から初出し、基数の少ない地名の大部分は3期に初出する。たとえば、20基以上の地名についてみると、すべて1期に出現する。

基数の多い地名は、その地名の示す都市・寺社への交通量も多いと考えられ、広い範囲から交通の目標になっているわけで、交通上重要な地位をしめる。表4に示すように、これらの地名は、主要な都市や社寺にあたる。

一方、基数が少ない地名が、数多く刻まれるようになることは、目的地が多様化したわけであるから、主要都市や社寺以外の小都市、集落、小社寺への交通が活発化したことを示すと考えられる。

このことから、1期には、交通の状況は、少数の都市・寺社への交通が主であったが、3期になるとさらに交通量が増大し、1期からの都市・寺社への交通は勿論増大していったが、それ以外に、周辺の各所への交通が増大したと推測され、前述した道路網の高密度化と対応した現象と考えられる。

以上の地名による目的地の変遷について、表7に西下総地方の例を示す。1期に初出する地名と3期に初出する地名との性格差がはっきり認められる。

しかし、表6の基数19～10基の地名についてはやや異なった傾向がある。表8に19～10基の地名と20基以上の地名に分けて示した通り、19～10基の地名は、基数が多いにもかかわらず、初出の年代が1期、2期、3期のいずれにもあり、2期、3期出現のものもかなりある。これらの地名は、20基以上の地名の示す都市・社寺より、一段小規模な都市・都市的集落や社寺を示している。

このことは、比較的小規模な都市や寺社への交通量が増大したことを示す。すなわち、これらの小都市の発展や寺社の参詣旅行者の増大が、2期、3期を通じて起こっていたことがわかる。

また、これらの2期3期から初出（発達）する都市や寺社は、下総地方・上総地方北部に所在してお

り、上総地方南部には少ないことが読み取れる。

以上をまとめると以下の通りである。

江戸時代の上総・下総地方の交通は江戸中心に発達していたが、1期、2期では、交通量の相対的に多い部分は、江戸近辺に限られ、主要な地点（中心都市、有力社寺）を結ぶ主要街道中心のものであった。

その後、3期にかけて次第に、江戸からみて遠方の地域でも交通量が増加し、主要都市周辺の小都市、小社寺への枝道の利用度の増加による道路網の高密度化と、小都市、小社寺の発達が進んだ。

上総地方南部と下総地方・上総地方北部との地域的差異は、1・2期ではあまりないが、3期になると、全体交通量の差異があらわれ、下総地方・上総地方北部では小都市、小社寺の発達がみられるが、上総地方南部ではその発展は顕著ではなかった。

次章では、都市の交通圏図を作成することで、3期末の上総・下総地方の都市の規模、階層関係、地域差について具体的に考察する。

#### IV. 道しるべによる交通圏の復元

##### (1) 道しるべと交通圏

一つの道しるべに刻まれているいくつかの地名は、建立者の空間認識を示すものである。

つまり、ある道しるべに1つの都市名が刻まれることは、建立者がその都市を重要であると意識し、選択した結果である。

さらに、前述したように、道しるべの建立者はそのほとんどが建立地点周辺の地元住民であり、その都市の重要性は建立者個人または団体にとどまらず地元民すべての共通意識であったと考えられる。

一方、1つの地名について、その地名の刻まれている道しるべ全部の空間的分布を調べてみると、一般に、その地名の示す都市なり寺社なりを中心とした限定された分布を示す。これらのことから、ある1つの地名について、その地名の刻まれた道しるべ全てを地図上に記入し、その分布の最外縁を結べば、その線で囲まれる地域空間は、住民すべてがその地名の示す都市なり寺社なりの交通上の重要性を認識している空間といえる。

地理学の空間概念用語で言い換えると、住民の交通上の空間認知を基準にして、ある都市または社寺を中心地とする地域空間が示されたことになる。





表8 10基以上の道しるべに刻まれた地名の年代順出現状況

地名	所在市町村名	出現件数	初出年	一六七八九〇一七二二三三四四五五六七八九〇一八二二三三四五六												時期不明	時期区分	地域	信仰関係地名
				一六七八九〇	一七二二三三四四五五六	一七八九〇一七二二三三四四五五六	一八二二三三四五六												
《基数100~20の地名》																			
江戸	東京都	100	1680	③①②③②	①④③②⑤②	⑩④③⑤⑦③⑥	⑬												
布施・布施弁天	柏市	21	1687	②	①②	①①④②	②												
笠森(観音)	長南町	33	1692	①①③①①②	①②②③④	②②	⑥												
成田・成田山	成田市	91	1696	①	①	②③	①⑤④⑥⑨⑩④⑤⑫⑩	⑤											
佐原	佐原市	44	1696	①	②	①	①①④②④①②⑤⑤⑤⑦	②											
香取・香取神宮	佐原市	38	1696	①	①	②	③③④③①③④④②④	①											
銚子	銚子市	62	1700	①①	①②	③③②③②⑥⑦②⑤	⑦												
佐倉	佐倉市	75	1700	③	②	②②①③②⑤⑥⑦⑧②⑦③⑤	⑥												
船橋	船橋市	22	1701	①	①	①①②	②③	③②④	①										
小高	松戸市	21	1701	②	①②①①	①⑤③②	②①												
高倉(観音)	木更津市	64	1702	②④③④	②⑤③②④	③⑤⑧②①②	⑩												
鹿野山	君津市	37	1702	①	①①①③④④①①	③④③②①	⑦												
久留里	君津市	23	1702	②④	②①①①①①②②	①①	③												
千葉・千葉寺	千葉市	63	1704	①	②①③④②②④⑤④⑥③④③③	⑩													
小見川	小見川町	22	1708	①	①	①④	①④③④③③												
木更津	木更津市	45	1715	③	①①②⑦②①②③③⑥④②	⑧													
滑川(観音)	下総町	27	1716	②	②③①	①	③④②②④①	②											
松戸	松戸市	30	1718	①	①	①①③④⑥③②①②①③	①												
木下	印西市	26	1726	①	①②①①①①④①①③④④①	①													
流山	流山市	30	1730	①①①①③①②④①④①④①	⑤														
八日市場	八日市場市	28	1732	①②①	②①②②	②②④⑤①	③												
東金	東金市	31	1737	①	①①③①③①①③①③④②	⑥													
飯岡	飯岡町	25	1737	①	②	①	④②⑦③	④											
野田	野田市	20	1739	①①①	④①②②②①①①	①													
多古	多古町	25	1741	①	①	③①②①②③⑦	①												
飯沼観音	銚子市	24	1748	①	③	②	①③①③												
《基数19~10の地名》																			
行徳	市川市	14	1694	①	①①	①①②①	③②	①											
市川	市川市	13	1694	①	①①①	①	③	②											
樹林寺	小見川町	17	1708	①	①	②①④④①①②①													
鎌ヶ谷	鎌ヶ谷市	14	1715	①	①	①①②②	①③②												
牛久	市原市	10	1715	②①	①	①①	①①	②											
佐貫	富津市	11	1721	①	①③	②	①①①	①											
横橋	千葉市	10	1728	①	①	①①	②①②	①											
安食	栄町	12	1739	①	①	①③	⑤②												
神崎	神崎町	12	1745	①	②①②①	①①②①	①												
笹川	東庄町	10	1751	①	②	②①	②①①												
野尻	銚子市	12	1772	②	①①①①②①	③													
白井	佐倉市	11	1772	①	②②	②③①													
検見川	千葉市	13	1773	①	③	①③①①①	②												
一宮	一宮町	13	1775	①	②①	②②	①①③												
岩井・岩井不動	海上町	13	1775	②	②	②	②①②①	①											
猿田・猿田神社	銚子市	12	1775	②	②	②①②①①①													
山倉	山田町	14	1792	②②	②③③②														
成東	成東町	11	1799	①	①③①	③①													
芝山・仁王尊	芝山町	17	1800	①①①②③⑤①	③														
馬渡	佐倉市	10	1807	①	①①④②	①													
中村	多古町	10	1814	①①②③③															

注) 地域名, 進入無益の地名等を除く, 千葉県全県の江戸期道しるべ(638基)による。

凡例) 外: 地名の所在地が千葉県外, 下: 同 下総地方及び上総地方北部, 上: 同 上総地方南部。

●: 寺社または, 有名寺社の所在する集落, ○: 参詣地と都市の機能をもつ集落, 無印: 都市・都市的集落。

①~⑩: 表7と同じ。

のうち中心地が信仰的要素の少ない都市である場合は、その交通圏は、周辺住民が認知している都市の影響圏（前に述べたように1つの道しるべに殆どの場合複数の都市名が刻まれることが多いので、都市圏とはいえない）と考えられる。このことは、道しるべという交通用の設備に旅人の交通上の観点から刻まれているにせよ、その都市地名は地元住民にとっても日常的な経済文化活動の重要性を持っていたからこそ、選択された可能性が高い。すなわち、道しるべによる都市の交通圏は、交通上の影響圏としてだけでなく、経済・文化上の影響圏とも考えられる可能性が高い。このような、個々の都市の交通圏（影響圏）の復元は、近世の都市商圏あるいは、生活圏の復元の資料となりうるものである。

さらに、個々の都市の交通圏（影響圏）にとどまらず、多数の都市の交通圏を復元し、それらの交通圏相互の空間関係を検討することによって、近世の地域構造や都市の階層関係を示すことができるのではないだろうか。

以上のような考えをもとに、個々の地名について、その地名の刻まれた道しるべすべての所在地点と、地名の所在地点を図上で直線で結び、その地名の所在地点を中心とした放射線でしめされる図形を作成した。図6～16に、その結果を示す。この図形の外縁線で囲まれる空間が、個々の地名を中心地とする交通圏である。その交通圏の中心地を通る主要な道路ぞいでは、遠方でもその中心地の地名が道しるべに刻まれるので、図に示すように、この交通圏の形状は、主要な道路ぞいに遠方に張りだし、アメーバ一状を呈する（注3）。

図6、7に、社寺参詣旅行に関連した地名の交通圏を示し、図8～16に、道しるべ基数10基以上の都市の交通圏を示した。

都市の交通圏図については、1枚にまとめると隣接する都市の交通圏が重複し図が見にくくなるので、なるべく隣接の都市の交通圏が重ならないように9枚の図に分割した。

そのため、一地域について交通圏の相互関係を読み取るのが難しくなったが、ご容赦ねがいたい。また、前述したように、道しるべのデータに粗密があるので、予察図としてみていただきたい。今後、データの収集をさらに進める予定である。

また、地名の概要の章で述べたように、信仰的要素の多い地名で、かつ、都市機能をもった集落も多く、都市の交通圏としてよいか判定しがたいものも

ある。たとえば、銚子については、都市としても大きいのが、同時に坂東札所の飯沼観音の所在地でもあり、「銚子」=「飯沼観音」への道しるべとも考えられる。他に、布施（布施弁天）、千葉（千葉寺）、成田（成田山）、鹿野山宿（鹿野山神野寺）、芝山（芝山仁王尊）などがある。今回は、便宜的に、布施、千葉、芝山については、寺院名のないもののみを集計した。また、成田、鹿野山は参詣旅行の目的地として都市の地名からはぶいた。

なお、注記すると、道しるべによる交通圏は相互に重なり合うという点で、「都市圏」「生活圏」とは異なっており、交通圏から都市圏、生活圏を復元することは別の課題である。

また、今回作成した交通圏図を見ればわかることであるが、この交通圏は道しるべの利用者である参詣旅行者の実際の交通圏ではない。なぜなら、交通圏の範囲設定の指標にした「中心地の地名を刻んだ道しるべの分布範囲」は、地元住民の空間認知の反映であって、道しるべの利用者である参詣旅行者の空間認知の反映でもなく、参詣旅行者の実際の移動範囲を示しているわけでもない。

このことは、図7に示した坂東三十三番札所の交通圏によく示されている。すなわち、三十三番札所の巡礼者の交通圏は当然房総所在の札所をすべて含む広大なものであるはずだが、個々の道しるべは隣接した寺院を示すのみであり、道しるべによる個々の札所を中心地とする交通圏は、隣接する札所を越えることがなく、予想される参詣旅行者の移動範囲（交通圏）に較べてはるかに狭い空間を示すからである。

もう一つ重要な問題として、前述した、上総東部の茂原、高師、大網などの都市が基数の関係で図には含まれていない。

この原因の1つは、隣接する広大な市域を持つ市原市のデータが現状ではほとんど得られていないことにもよるが、それ以外のより本質的な原因が考えられる。

すなわち、茂原、高師のある茂原市、大網付近の大網白里町、千葉市東部、その北の東金市など九十九里浜地方の中部、南部は道しるべが少ない地域にあっている。さらに、路傍にもともと石造物が少ない地域でもあるらしい。この地域は、上総地方南縁部の山地地帯のように集落や道路が地形の理由から少ない所と違い、集落も多く、東金街道、大網街道・伊南房州通往還などのかなり重要な道もある。

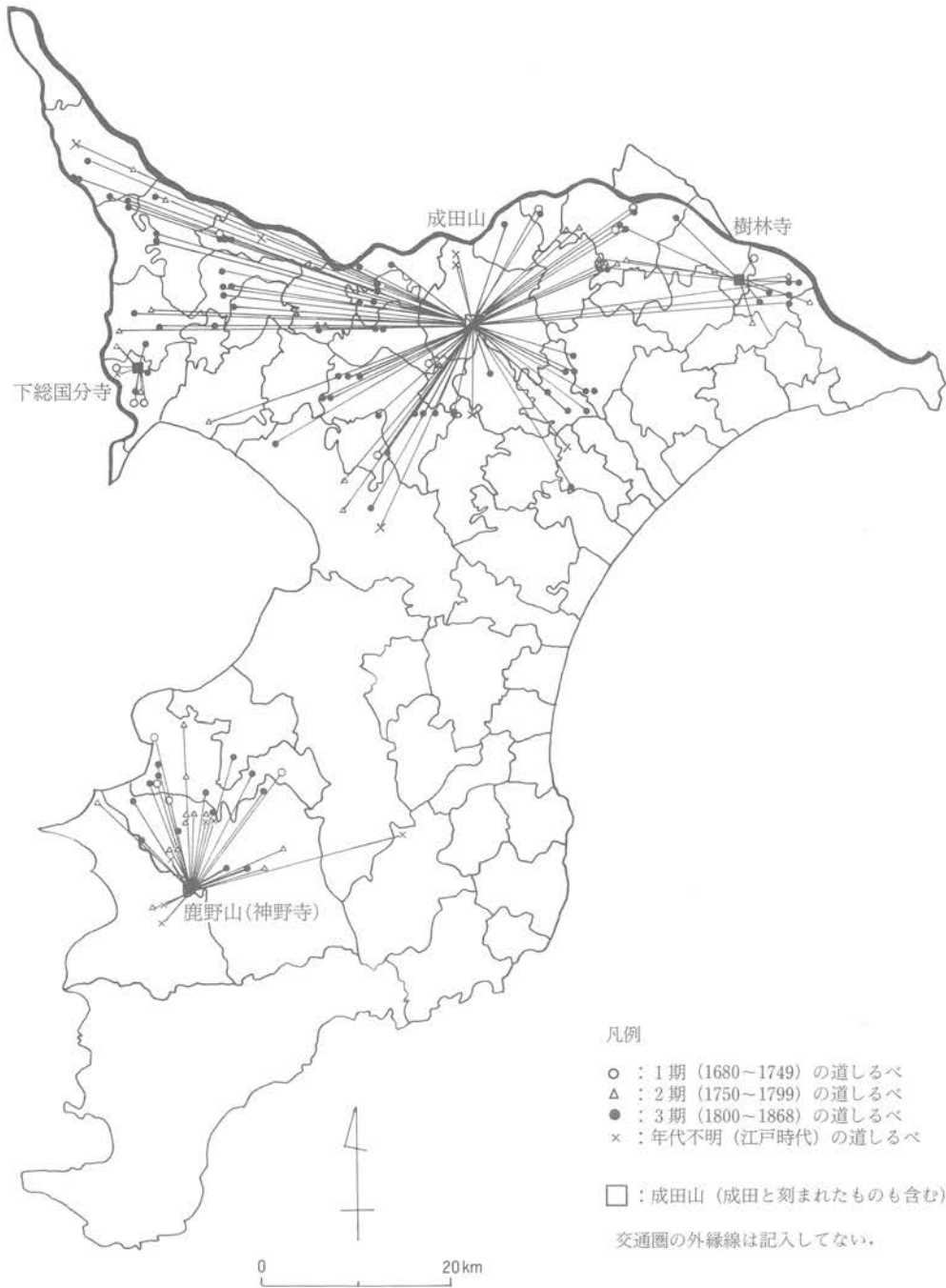


図6 道しるべからみた寺院の交通圏  
〔成田山, 鹿野山, 下総国分寺, 樹林寺〕

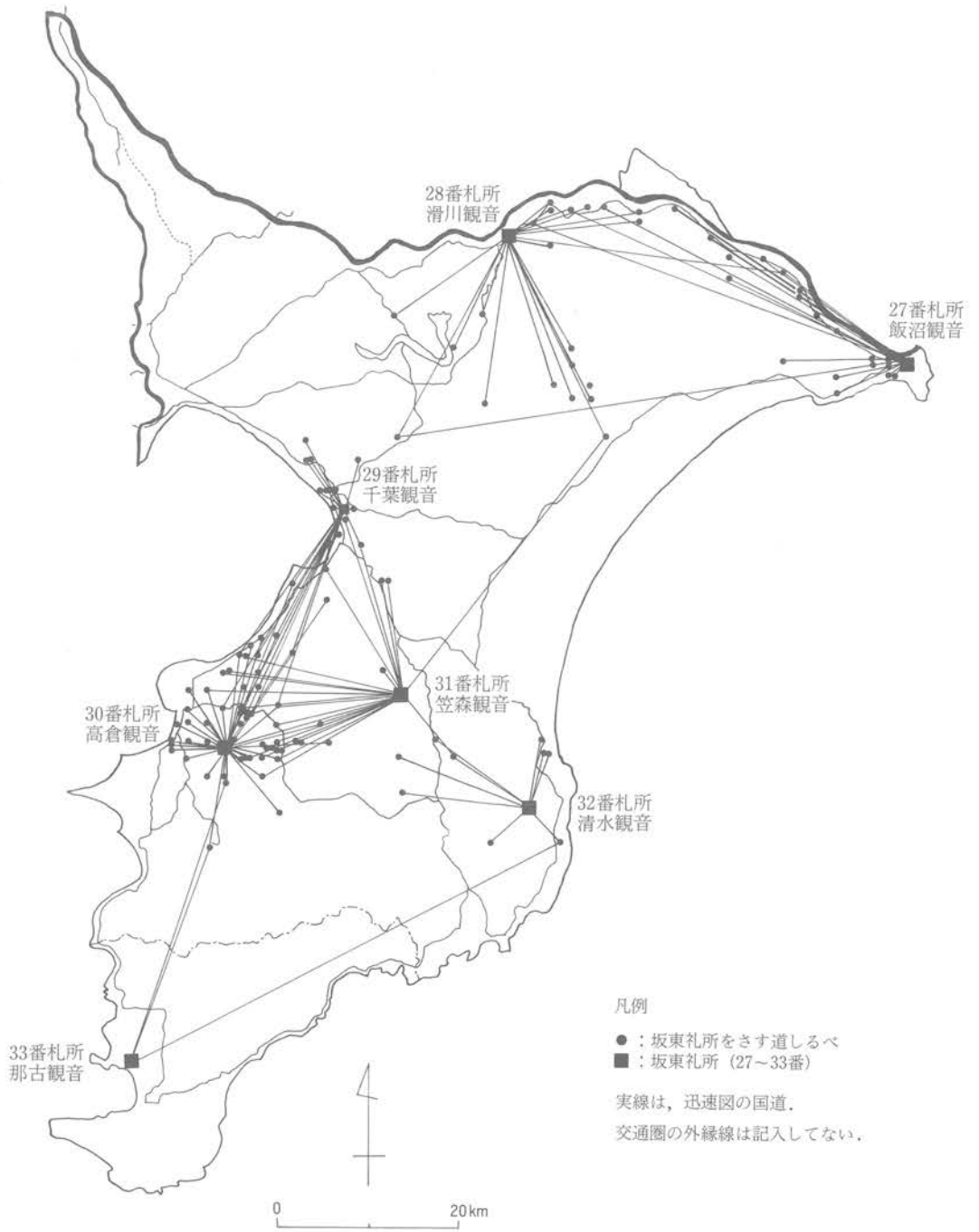


図7 道しるべからみた寺院の交通圏  
〔千葉県内の坂東札所〕

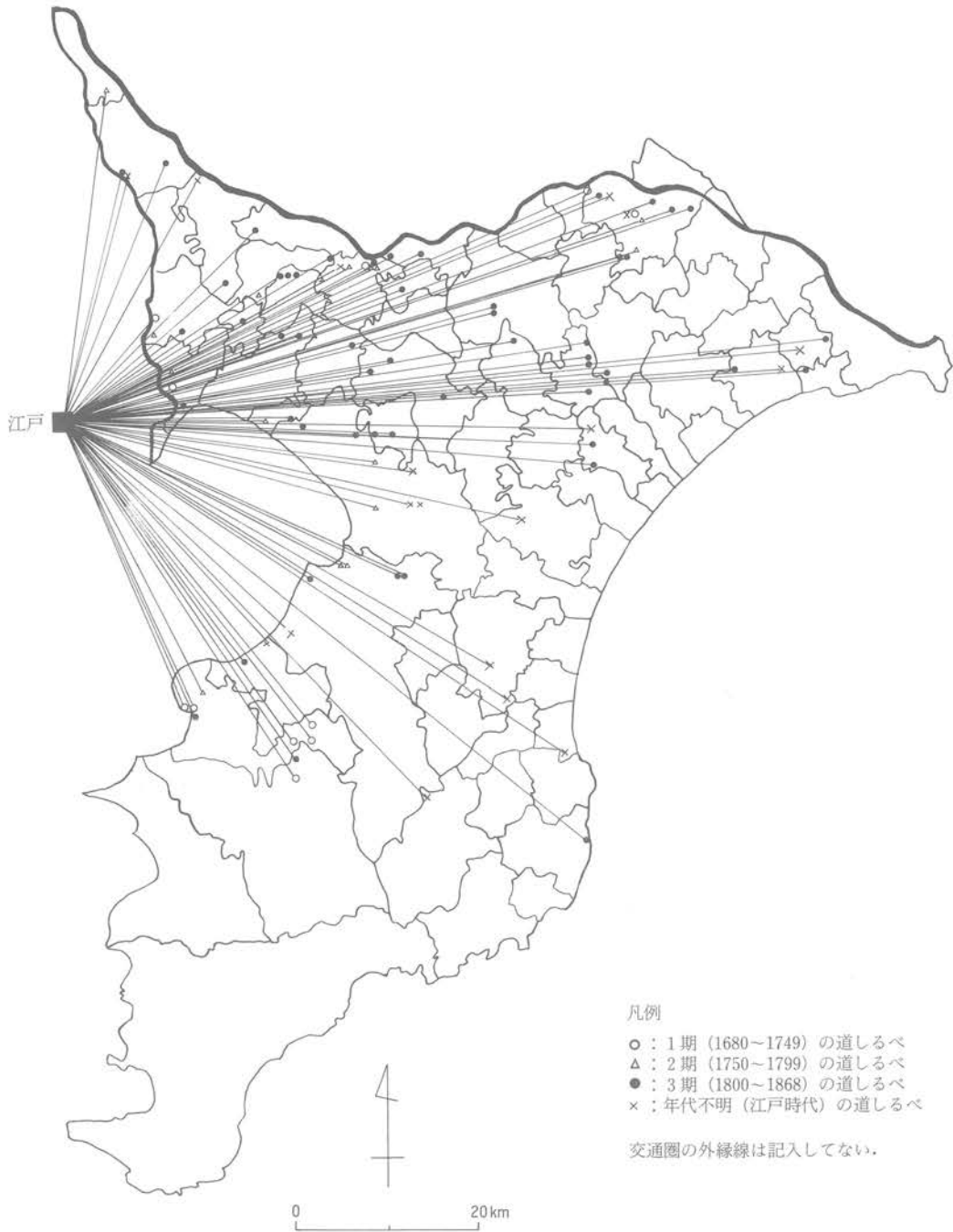


図8 道しるべからみた都市の交通圏 (江戸)

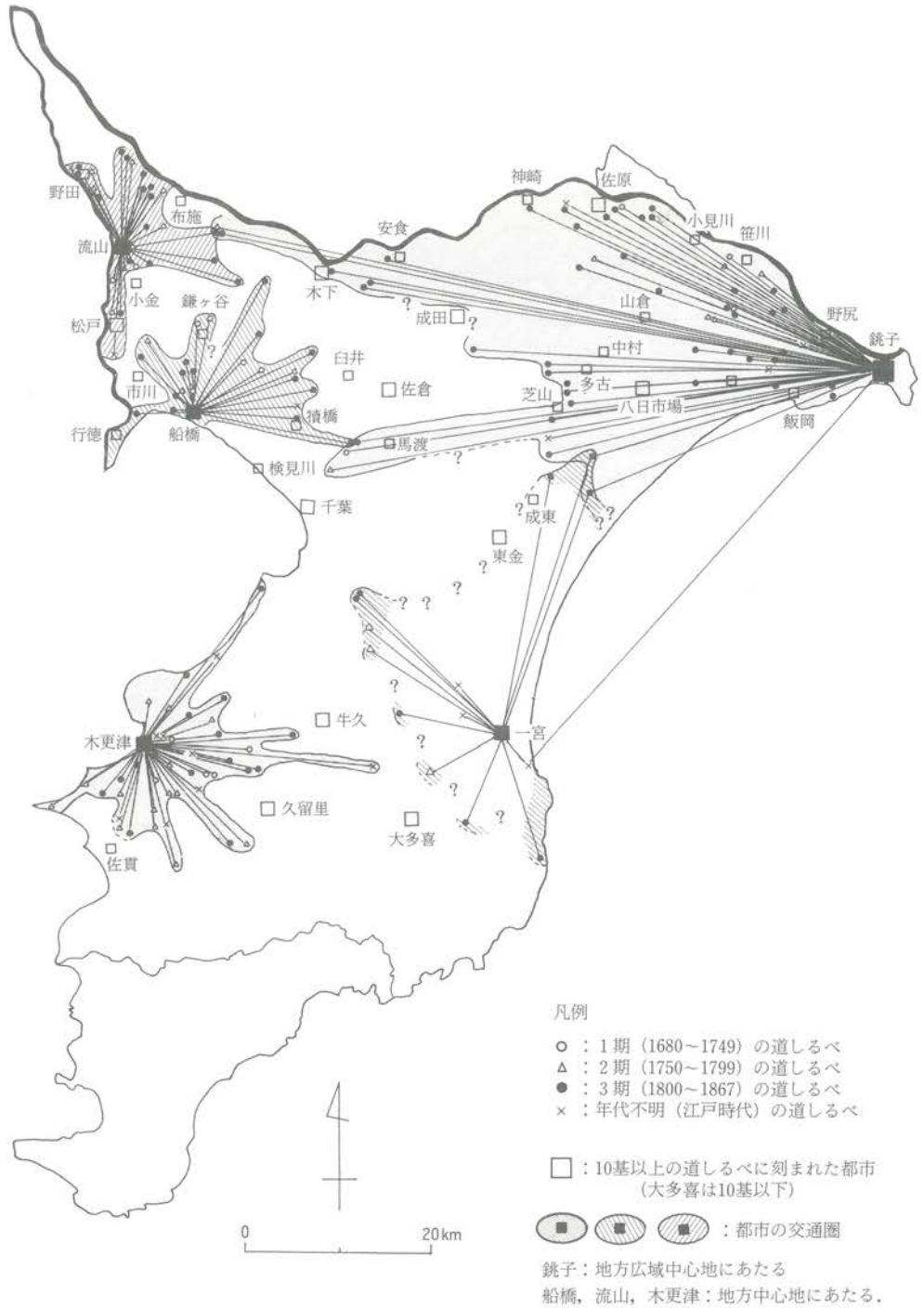


図9 道しるべからみた都市の交通圏  
〔銚子, 船橋, 流山, 木更津, 一宮〕



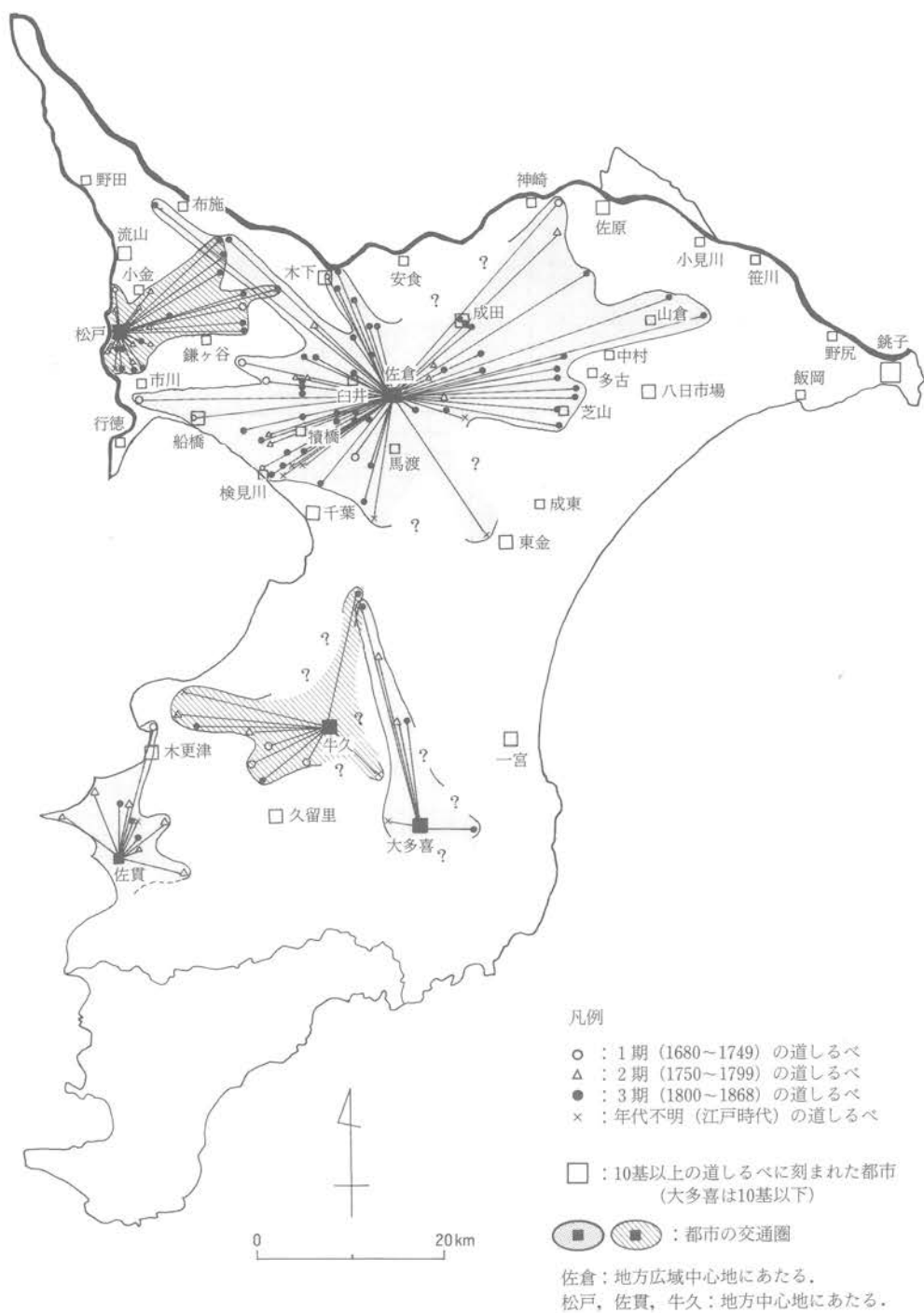


図10 道しるべからみた都市の交通圏  
 [佐倉、松戸、佐貫、牛久、大多喜]

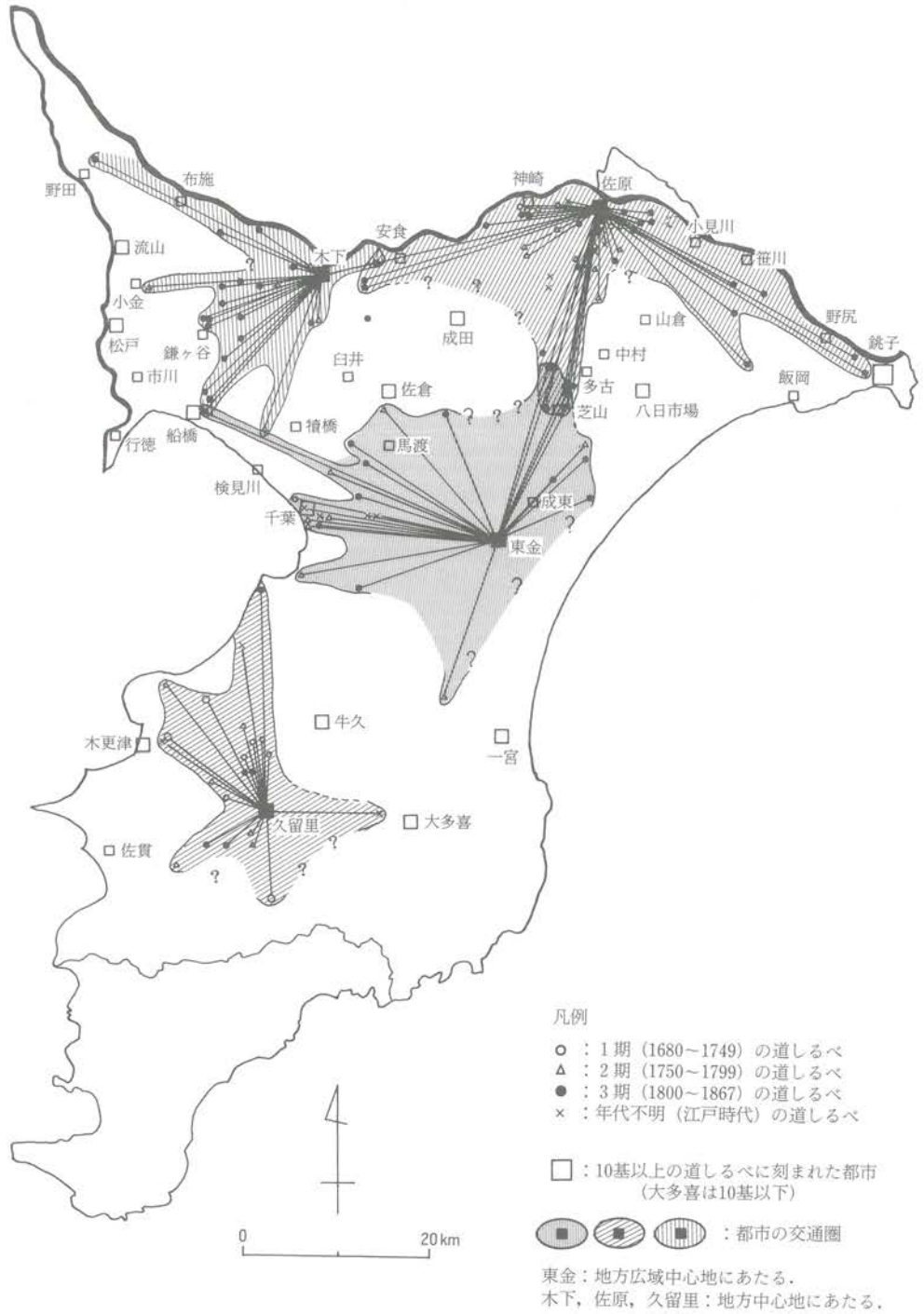


図11 道しるべからみた都市の交通圏  
〔東金, 木下, 佐原, 久留里〕

道しるべからみた近世の交通圏

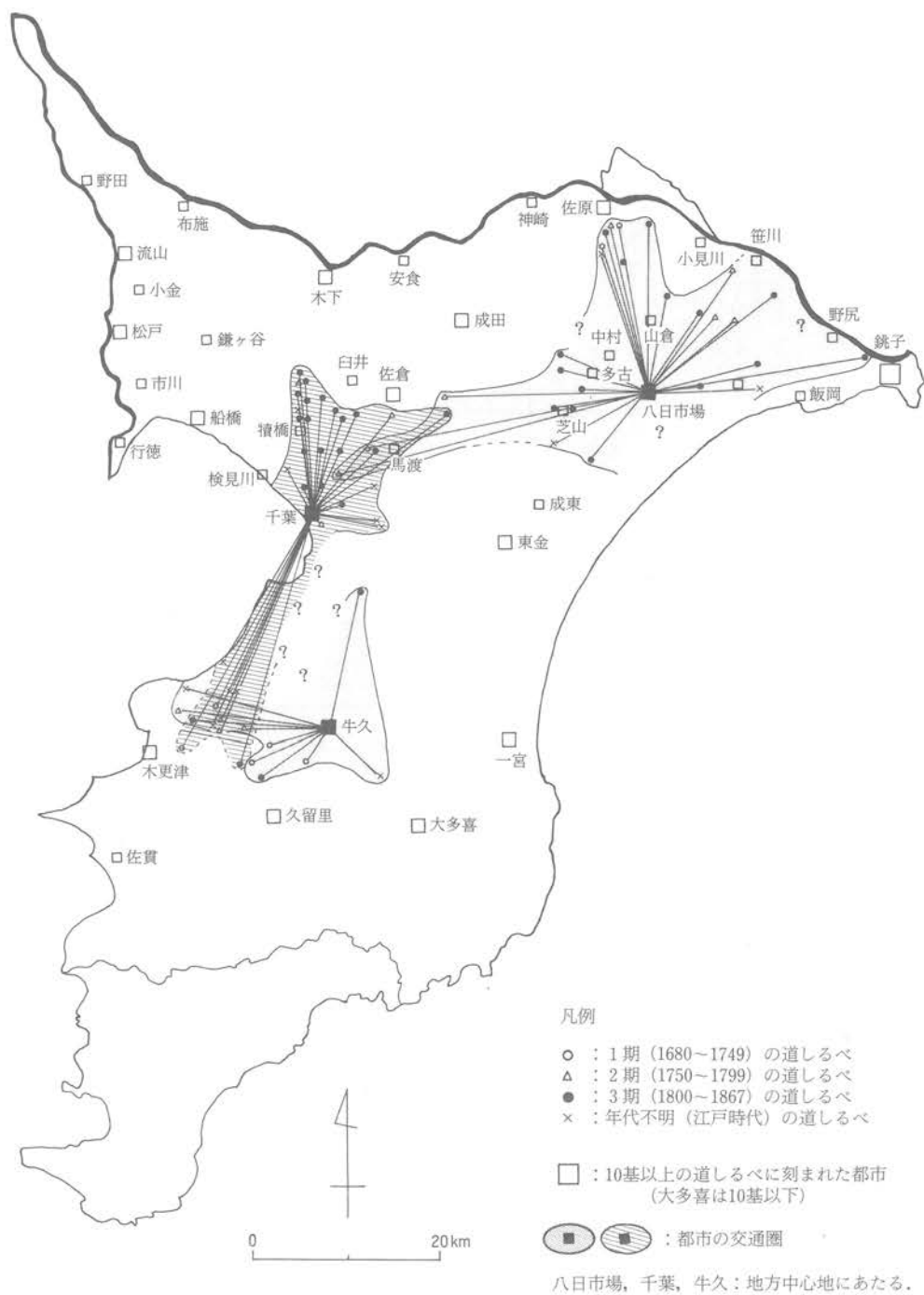


図12 道しるべからみた都市の交通圏  
〔八日市場, 千葉, 牛久〕

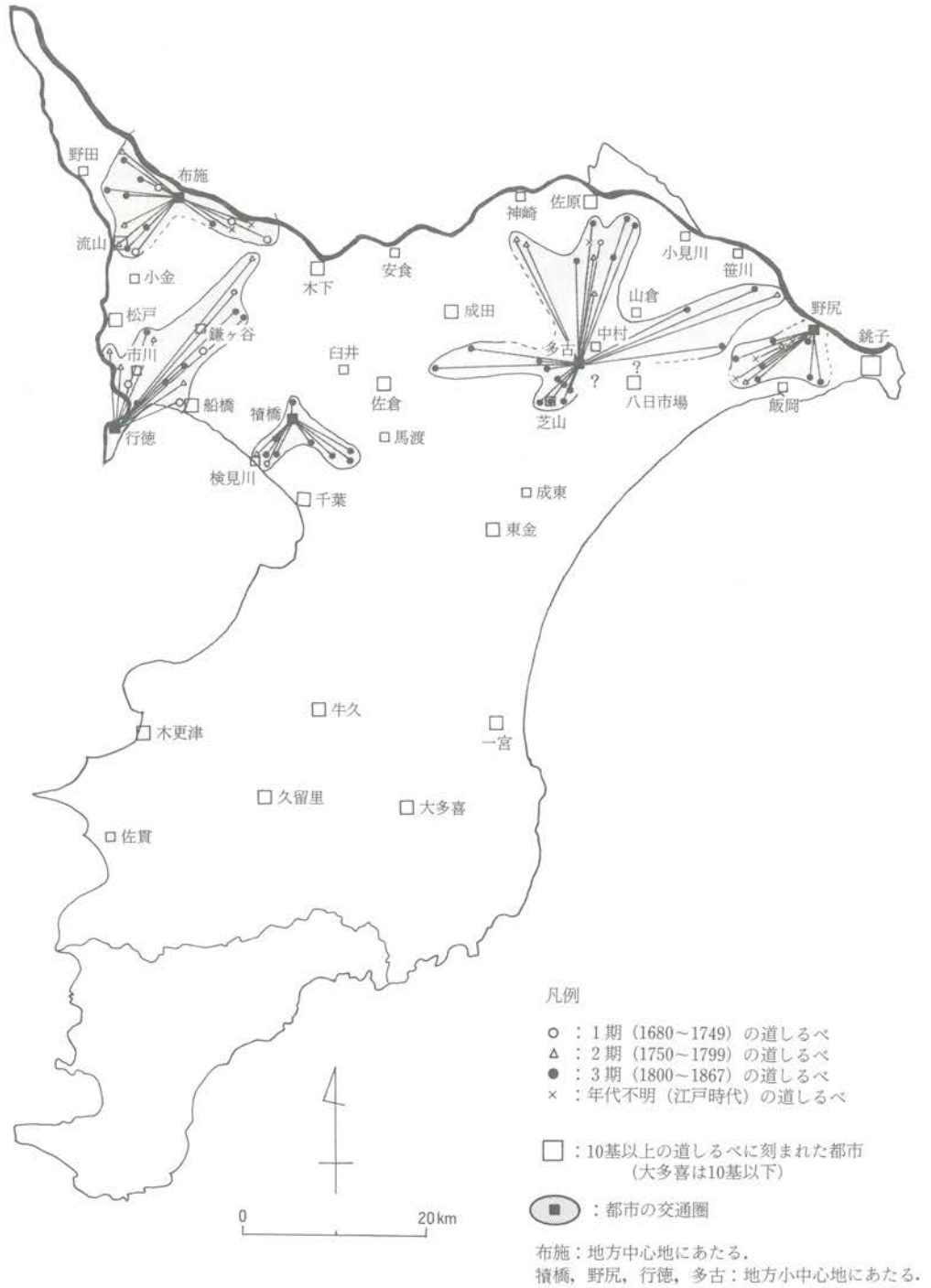


図13 道しるべからみた都市の交通圏  
 [布施、積橋、野尻、行徳、多古]

道しるべからみた近世の交通圏

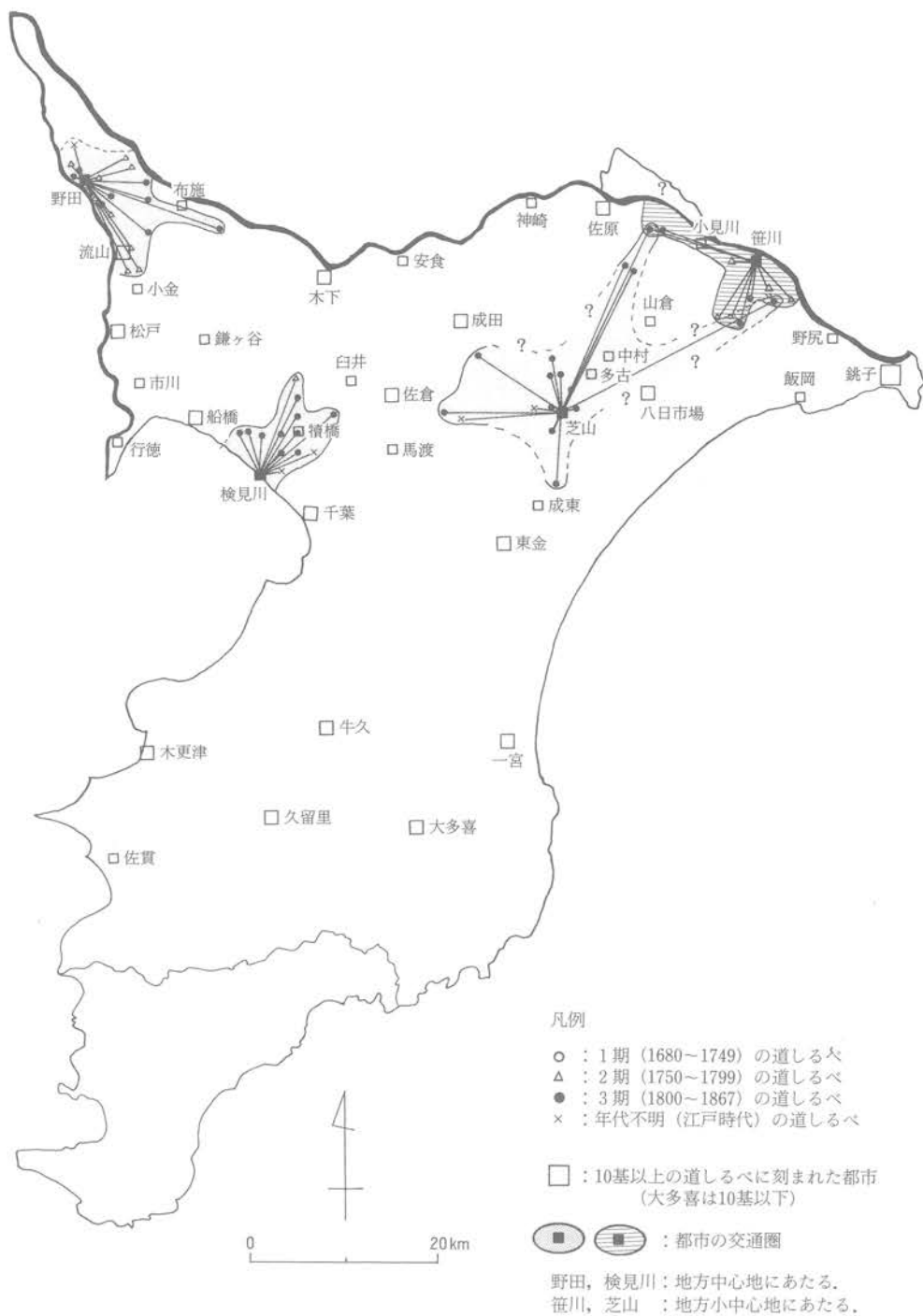


図14 道しるべからみた都市の交通圏  
 (野田, 検見川, 笹川, 芝山)

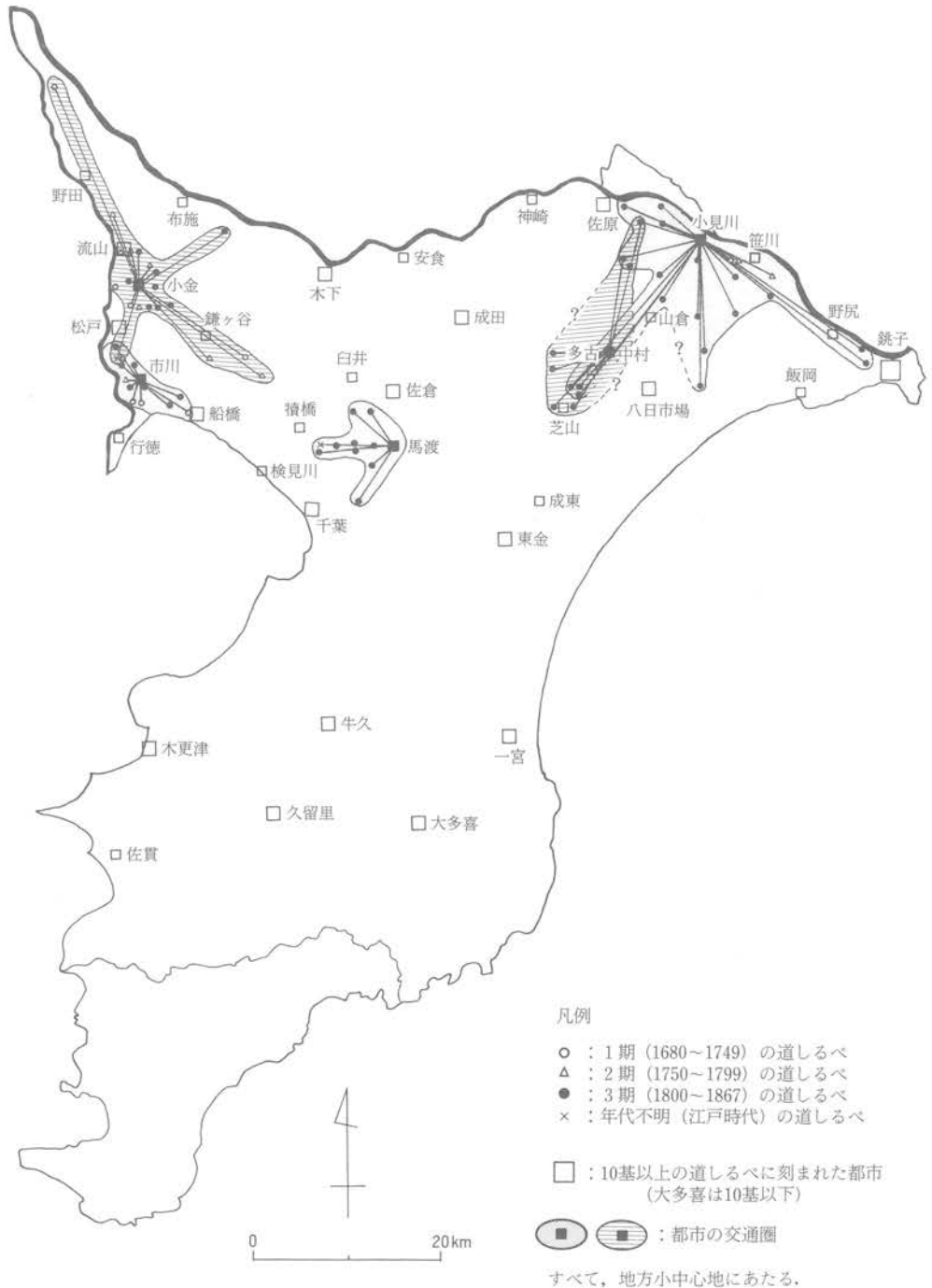


図15 道しるべからみた都市の交通圏  
〔小金, 市川, 馬渡, 中村, 小見川〕



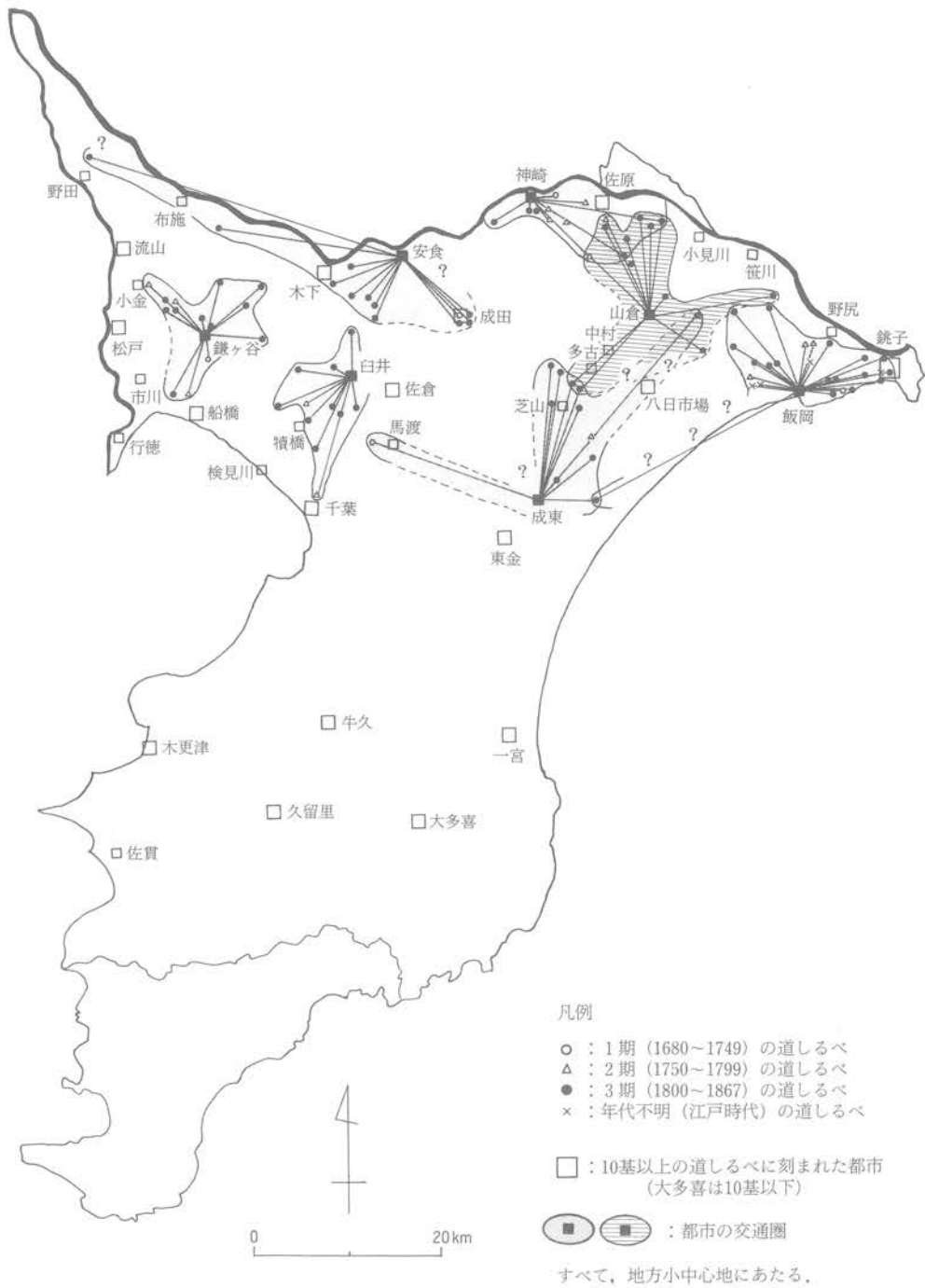


図16 道しるべからみた都市の交通圏  
〔鎌ヶ谷、白井、安食、神崎、山倉、成東、飯岡〕

にもかかわらず、路傍の石造物・道しるべが少ない理由としては、①信仰上の理由：この地域では日蓮宗が優勢で、道標銘化されやすい庚申塔、巡拝塔、月待塔などの建立主体となっている庚申講などの各種の講が浸透しにくかった。②石材入手の困難度：前述したように港から遠く重量物である石材の移入価格が高かった等の理由が仮説として考えられる。この問題の検討は今後検討していきたい。

## (2) 上総・下総地方の交通圏

まず、社寺参詣旅行に関連した地名の交通圏についてみてみよう(図6~7)。

半径40~60km程度の交通圏を持った大きなものとして、成田・成田山、坂東札所の諸寺、香取・香取神宮がある(香取・香取神宮については図省略)。

いずれも有名な社寺で、江戸市民の参詣の対象となっていた。

なお、成田・成田山(新勝寺)の交通圏については、榎本(1990)により、今回我々の採録対象地域とした千葉県下以外の東京都下・埼玉県下にも広く成田山参詣の道しるべが存在することが示されており、その交通圏は、図6に示した範囲より広い。

図6に成田山の他に、参詣旅行の対象となったと思われる地名で、上述のものより狭い交通圏をもつ例の一部を示した。これらの中には、樹林寺(小見川町)のような地方的な霊場といわれているものがあり、これらの交通圏と信仰圏との一致が予想されるが後考を待ちたい。

次に、都市を中心とする交通圏(図8~16)をみよう。

まず、最大の交通圏をもつ都市は、江戸である(図8)。その交通圏は半径80~100km位で、上総・下総地方のほとんどを覆っている。

近世の房総地方が社会、経済、文化的に江戸との一体空間を作成していたこと、また、上総・下総地方の都市はすべて江戸を最高位とする階層関係をなしていたろうことの反映であろう。

江戸以下の都市では、銚子がずばぬけて大きな交通圏を持つ(半径75km)。それに続く都市の交通圏は、半径40~10km程度である(図9~16)。

各都市ごとに交通圏の広がりには大小があり、一般にその地名を刻む道しるべの基数の多い都市ほど広い交通圏をもっている。

また、佐倉に対する白井・馬渡、銚子に対する佐原・八日市場・飯岡・野尻・笹川などのように、そ

の交通圏が佐倉、銚子の交通圏内に全て含まれてしまう都市もあり、都市間の階層関係の存在が見られる。

この都市の交通圏の階層関係と大小に注目して、交通圏図を見直してみると、大きく3つの階層に区分することができる。

① その都市の交通圏が比較的広域で半径15km程度以上の交通圏を持ち、江戸と銚子以外の他の都市の交通圏にその都市の交通圏が全域を覆われることがない都市：木更津、久留里、牛久、東金、千葉、佐倉、八日市場、佐原、木下、船橋、松戸、流山、野田、布施など。

これらの都市群の交通圏を図上で重ね合わせてみると、上総・下総地方の全域がこれらの都市群の交通圏に覆われ、空き地がないことがわかる。

この都市群を、仮に「地域中心都市」と呼ぶことにする。

② ①より狭く、かつ①の都市の交通圏によってその交通圏が覆われてしまう都市あるいは都市的集落：鎌ヶ谷、小金、犢橋、馬渡、多古、中村、山倉、笹川、小見川、安食、神崎、野尻、飯岡、成東、芝山など。

これらの都市群の交通圏を図上で重ね合わせてみると、周辺に広く空き地ができ、地域全域を覆う交通圏をなさない。

この都市群を、仮に「地方小中心地」と呼ぶことにする。

③ ①の都市の交通圏の大半を、その都市の交通圏内に含むより広域な交通圏を持つ都市：銚子(佐原、八日市場を含む)、佐倉(船橋を含む)、東金(千葉を含む)など。

これらの都市群の交通圏を図上で重ね合わせてみると、おもに利根川沿い、江戸川沿いの部分にひろく空き地ができ、地域全域を覆う交通圏をなさない。

この都市群を、仮に「地方広域中心地」と呼ぶことにする。

3つに区分した都市群の交通圏は、それぞれの都市群の都市機能の差異を反映しているものと考えられる。

まず、地方中心地は、上総・下総地方全域をその交通圏(影響圏)で覆い、かつ地方小中心地の交通圏を内部に含んでいることから、上総・下総地方の全住民が地域の違いなく共通に必要としている種類の財貨の供給を行う機能をもっていたことが推測される。現在の都市でいえば「地方都市」の機能をは

たしていたと考えられる。

地方中心地の交通圏が、半径10～20km程度で、徒歩による日帰りが可能な大きさであること、交通圏の図上での形状が地方小中心地にくらべて略円形であることなどでこれを支持する。

次に、地方広域中心地（銚子、佐倉、東金）は、1個以上の地方中心地の交通圏を含むより広域な、半径40km程度の交通圏を持ち、地方中心地より上位の機能を持つとみられる。

これらの都市の交通圏に覆われていない地域のうち、西下総地方は江戸に近く、直接江戸がその機能をはたしていたと考えられ、もう一つの上総地方南部地域は、前述した、房総半島内部の地方のみを後背地とする交通網の状態からくる交通量の少なさからみて、地方広域中心地にあたる都市の発達がまだみられないと考えられる。

なお、地方広域中心地の都市群内では、銚子の交通圏が佐原、八日市場という、大きな地方中心地の交通圏をほぼすべて覆うのに対し、佐倉は、船橋、東金は、千葉の半分程度を覆うのみであり、東金については、佐原、八日市場と図上での交通圏の大きさをいえば、ほぼ同一といえる程度である。このことから、銚子と、佐倉・東金間では、かなりの都市機能上での格差が存在すると思われる。

地方小中心地（小金、鎌ヶ谷、白井、犢橋、馬渡、多古、芝山、中村、山倉、成東など）は、2～3個の地方中心地の交通圏の重なり合う境界部分や1個の地方中心地の交通圏内に存在する交通圏を持ち、交通圏の図上での形状も主要な街道にそって伸びた歪んだ形状をしていることが多い。いずれも、脇往還の継場あるいは河岸等の局地的な交通機能、商業機能を持つとみられる。

なお、交通圏図上の操作では、地方小中心地になる、行徳、市川、小見川、安食、神崎、野尻、飯岡、笹川など江戸川、利根川沿いの小都市については、地方中心地の交通圏の境界部分に立地する傾向はあるが、交通圏の形状は歪みが少く地方小中心地と地方中心地の中間的な性格をもつと推測される。

地名の年代順出現状態（表8参照）と、これらの都市群との関係を見ると、地方広域中心地および地方中心地は、すべて1期（～1749年）に道するべが出現している。このことは、これらの都市の機能からみて当然と思われる。

地方小中心地は、西下総地方所在および利根川沿岸のものは1期ないし2期に、道するべが出現して

いるが、下総地方東部・上総地方北部の山倉、成東、芝山、馬渡、中村などは、犢橋、多古を除き2期末～3期になって道するべに刻まれるようになる。すなわち、この地方の内陸部の交通集落の発展は、西下総地方あるいは利根川沿岸よりかなり遅れたことがわかる。

なお、上総地方南部には、基数10基以上の地方小中心地は存在していない。このことは、地方広域中心地が未発達なこととともに、交通量の少なさを示すものと考えられる。

以上の、都市群間の階層関係に注目して、上総・下総地方の都市交通圏を地域別に述べる。

#### ① 下総地方西部

現在の習志野市～印西町をむすぶ線より西の地域である。地方中心地としては、船橋、松戸、流山、野田、木下、布施があり、地方小中心地としては市川、小金、鎌ヶ谷、行徳がある。地方広域中心地はなく江戸が直接に上位の階層である。

この地域では、地方中心地の交通圏は長径15km程度のやや小型の交通圏で、江戸川、利根川沿岸にある。交通圏は江戸川と利根川を結ぶ道沿いにそれぞれ東西方向に伸びている。両河川の間に挟まれた内陸部には、各地方中心地の交通圏の境界に小金、鎌ヶ谷などの地方小中心地がある。

いずれの中心地も1期より道するべが出現している。

#### ② 下総地方中部・東部および上総地方北部

現在の千葉市城南縁～東金市南縁を結ぶ線の北側の地域である。この地域では、地方広域中心地として銚子・佐倉・東金がある。地方中心地としては、八日市場、佐原、千葉があり、地方小中心地としては、検見川、飯岡、野尻、笹川、小見川、安食、神崎、白井、馬渡、犢橋、白井、成東、中村、山倉、多古、芝山がある。

地方広域中心地に注目すると、この地域は銚子、佐倉、東金の3つに区分される。銚子の交通圏は利根川沿いに伸びていて、利根川沿岸の佐原以外の諸都市と利根水運を通じた密接な交通の存在を背景にしているものと思われる。佐倉および東金は内陸にあり、多数の道するべが、内陸交通の要地であったことを示しているが、交通圏図からみると東京湾岸の船橋、検見川、千葉など、利根川沿岸の木下、神崎などの港や河岸に結び付いており、利根川と東京湾の水運交通との関係が考えられる。

なお、この地域では都市のはっきりした発達順序



刻まれた地名と建立年代の情報を使用して、道しるべによる都市の交通圏の復元を試み、上総・下総地方37の都市について交通圏図の作成をおこなった。個々の交通圏は図9～16に示した。

当地方の都市交通圏は、江戸を都市階層の最高位とし、銚子・佐倉・東金等の地方広域中心地、木更津・佐原等の地方中心地、より下位の地方小中心地という階層性が認められた。

これらの都市、都市的集落の各階層は、交通圏図からみる限り、それぞれ異なった機能を持っていたと考えられる。

交通圏相互の関係に注目してみると、上総地方南部、下総地方西部、下総地方東部・上総地方北部の3地域で、異なった特徴をもっていることがわかった。

今後の課題は以下の通りである。

(ア) 道しるべの採録が完全でなく、データに市町村単位で地域的な粗密があり、各都市の交通圏の復元、あるいは、各都市の交通圏相互の関係などを論ずるには十分ではない。このため、データの収集につとめたい。

(イ) 復元した交通圏あるいは都市圏について、

他の方法によって近世の都市交通圏が復元された例がなく、道しるべにより推定された交通圏の妥当性を検定することがはできないが、道しるべによって得られた交通圏という地域空間について、たとえば組合村の分布等の他の地域空間との図上での比較を行い、その妥当性について検討をすすめる必要がある。

また、今回指摘した、地方中心地、地方広域中心地、地方小中心地にあたる都市等の機能の内容について、各々の都市の個々の商家等の生業の比較等により、検討する必要がある。

(ウ) 今回十分に論じられなかったこととして、「道しるべの存在」=「交通量のある道路」という前提の吟味が必要である。すなわち、道しるべを建立する行為そのものは、極論すれば建立者の自己満足であるために、道しるべの存在が客観的・数量的な道路交通量の増加に対応しているかどうかについて、さらに検討を深める必要がある。たとえば、道しるべの示している交通の中身は、建立の趣旨からいうと、参詣旅行者の交通を対象にしていることは明らかであり、地元の経済活動による交通とは一致していないと思われる等の問題が存在する、この問題について、道しるべ以外の諸情報とのつきあわせや、石塔

の種別等の信仰的データ、地名の表記方法などの空間認知にかかわるデータ、石造の形態寸法等に石塔移入にかんするデータなどの活用も検討していきたい。

(エ) 上総地方東部のように、信仰等の原因により、道しるべの存在が少ない可能性のある地域について、道しるべが何故建てられなかったのか、地域の石造物全般のデータをふまえて検討を行う必要がある。

## 謝 辞

本研究は、千葉県立中央博物館グループ研究「道標を指標とする房総半島の空間構造の研究」の一環として行われたものである。本研究を進めるにあたり、日頃、ご指導頂いている千葉県立中央博物館客員研究員 千葉徳爾先生、国立歴史民俗博物館歴史研究部助教授 山本光正先生、から貴重なご助言をいただいた。所在調査にあたっては、千葉県立上総博物館学芸課に石造物調査カードの閲覧につきご配慮をいただき、また、市川博物館友の会の上野博氏、房総石造文化財研究会の大森義朗・榎本正三・沖本博・綿貫啓一・佐野二郎・佐野正行・吉田文夫・平岩毅氏、銚子市文化財審議委員永沢謹吾氏、木更津市文化財審議委員高崎繁雄氏、佐倉市在住の木村雅夫氏には、ご自身の所在調査結果の提供をいただいた。また、本館歴史科の方々からは、本稿の内容に対し助言をいただいた。以上の方々に深く感謝いたします。

なお、本研究は、昭和62年度文部省科学研究奨励研究(B)の研究補助金を使用した。

## 参考文献

- 芦田正次郎(1980):「道標・道標銘」(庚申懇話会編『日本石仏事典 第二版』p179-282, 雄山閣)
- 芦田正次郎(1985):「歴史的研究と課題」(庚申懇話会・小花波平六・縣 敏夫・芦田正次郎・石川博司共著『石仏研究ハンドブック』p253-267, 雄山閣)
- 阿由葉 司(1987):「道標と利根川流域地域史」房総の石仏、5号, p1-8.
- 榎本正三(1990):『金石文が語る利根川物語1, 河岸の人々の暮らし』, 332p, 崙書房.
- 金子 弘(1986):「戸田の道標—二つの流れ」日本の石仏, 39号, p17-29.
- 小松 孝(1986):「大山道と道しるべ」日本の石仏, 39号, p2-10.

- 田中智彦 (1988) : 「大坂廻りと東国の巡礼者—西国巡礼路の復元—」歴史地理学, 142号, p1-16.
- 千葉県石造文化財調査団編 (1990) : 「千葉県石造文化財報告」千葉県教育委員会, 131p
- 山本光正 (1976) : 「近世における房総の交通について(上・下)」, 千葉県の歴史, 11号, 12号, p17-24, p1-11.
- 山本光正 (1979) : 「近世上総における交通の展開—特に東上総を中心として—」(豊田武編『近世の都市と在郷商人』, p184-213, 巖南堂)
- 山本光正 (1983) : 「近世における江戸湾交通について—特に陸上交通との関連において—」, 国立歴史民俗博物館研究報告, 第2集, p109-124.
- 山本光正 (1986) : 「上総伊南往還について」, 国立歴史民俗博物館研究報告, 第11集, p37-62.
- 山本光正 (1987) : 「房総の道 成田街道」, 283p, 聚海書林.

## 注

- (1) 新城常三 (1971) 『庶民と旅の歴史』, 日本放送出版協会, p48.
- (2) 迅速図は明治になってからの地図であるが, 迅速図上の道は, 江戸後期に建立された道しるべの道案内と矛盾しないのは当然としても, 江戸時代中期建立の道しるべの道案内の方向とも矛盾なく一致する。このことから, 迅速図の道路網を江戸期の道路網とほぼ一致するものと考えた。
- (3) 作製する交通圏の境界線は, その地名を刻む道しるべの分布外縁を結んだが, 関係する道しるべが多数でない場合や, 分布が遠方に張り出して空白域がある場合は, その空白域に所在する他の道しるべ(交通圏図を描こうとしている地名が刻まれていない)を避けるようにして線を引いた。いずれにせよ, 多分に主観が入るので, 線の引き方については今後さらに検討する必要がある。