

4 暮らしと道

松河戸の道は、昭和の終わり頃まで昔の面影を残していました。

区画整理がされ、道は便利にきれいになりましたが、昔の面影はすっかりなくなっ
てしまいました。

道はムラ人にとって最も重要な生活基盤と同時に習俗の場所でもありました。

街道、村と村をつなぐ道、生活道路、それから村の儀式に使う道など、住民にとっ
てどれも大切な道でした。

松河戸の人々の暮らしと道の関わりについてみてみます。

- (1) 松河戸の道 p154
- (2) 生活道と慣習 p156
- (3) 耕地や外と接する道 p158
- (4) 松河戸の本道 p158
 - ① 玉野道、② 関田名古屋線、松河戸枇杷島線、松新への道
 - ③ バス路線
- (5) 区画整理事業 p162
- (6) 道、溝などの管理 p163
- (7) 松河戸の今日の道 p164
- (8) 春日井の下街道 p166
- (9) 五街道、木曾街道、下街道 p168



松河戸文化科学探求隊

隊長 長谷川 浩

080-3657-7052

松河戸町の沿革ホームページ

<http://matsukawado.com/>

(1) 松河戸の道

道には、木曾街道(上街道)、下街道のように旅人が通行する道、これらの脇道、玉野道のような村々をつなぐ道、代官所への道、そして庄内川の渡しなどがあり、また、郷中には村人が日常的に利用する里道、生活道、田畑への道などがありました。

道は、古来から人々の生活にとって身近で、大切なものの一つでした。道は人々が行きかう場所であると同時に、福や邪悪なものも入ってくると考えられていました。

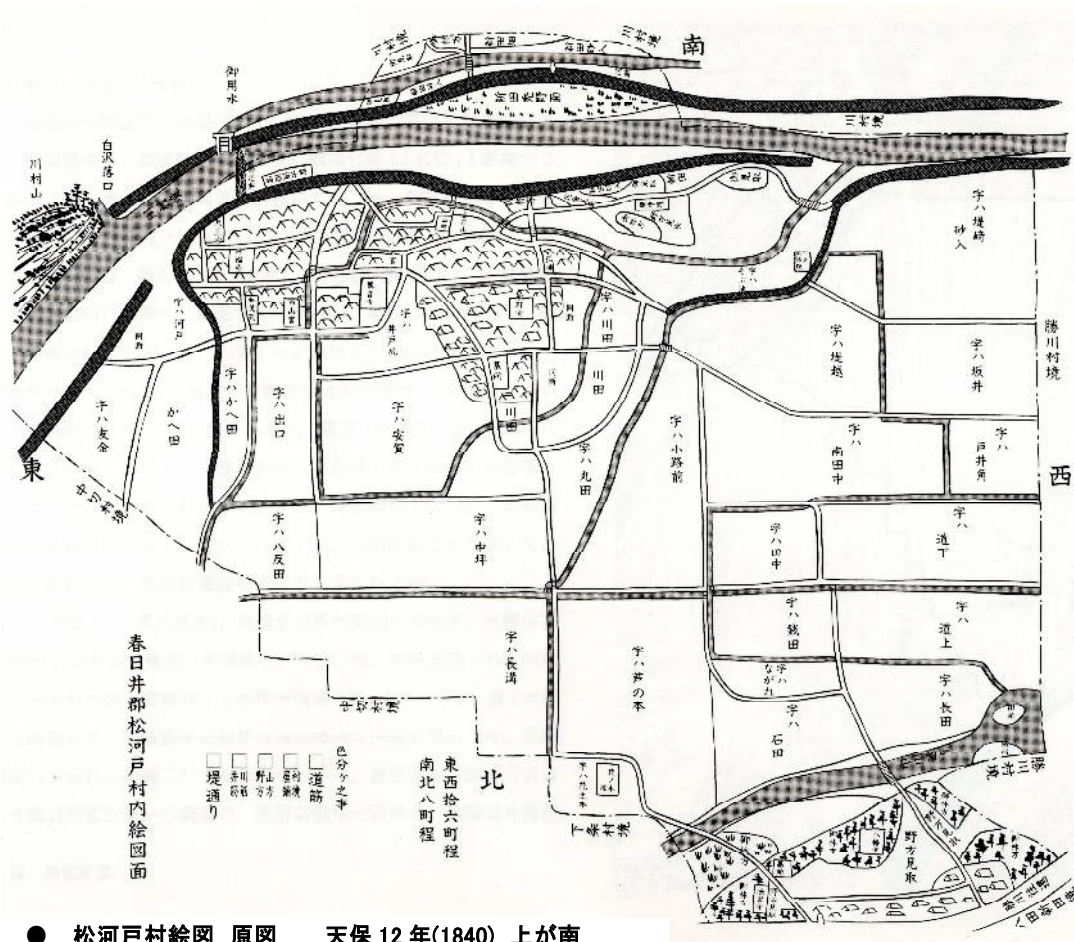
道は常にきれいに保たれており、道路掃除は村の重要な行事でした。外と接する道から良くないものが入らないよう天王祭りの御札を村境に縄を張って下げたりしました。

荷車などの通行のために、道の拡幅などは行われてきましたが、江戸から昭和の初め頃まで、松河戸の道はほとんど変わっていませんでした。

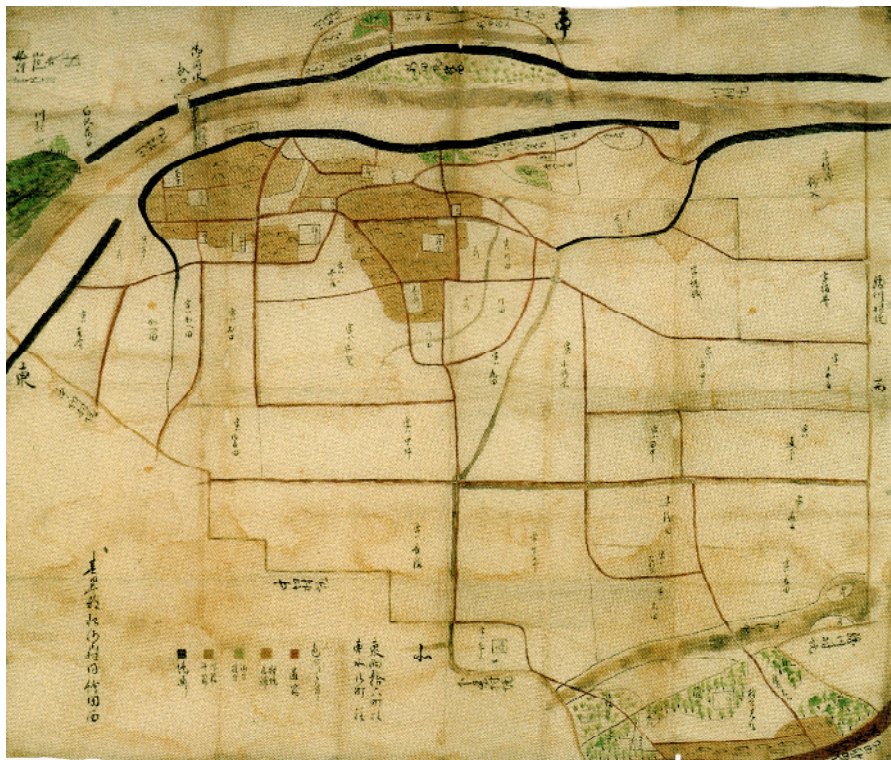
その後、自動車などの通行のため「大通り」といわれる外と接する道は広く直線的になりましたが、生活道路などは今回の区画整理がされるまではほとんどそのままでした。



● 松河戸村絵図 天保12年(1840) 上が南



● 松河戸村絵図 原図 天保12年(1840) 上が南



村絵図… 代官の交代や藩巡見使の廻村に対して、村が作成した。

(2) 生活道と慣習

生活道路を歩けば、道路石標識や地蔵の祠など昔の人の生活を偲ばせるものに出会うことができましたが、区画整理が終了した今はほとんど見つけることが出来ません。

明治17年の地籍図(p157)をみると、松河戸内の道は、三尺道(25.2%)と六尺道(21.8%)が多くを占めていました。

三尺道は家々をつなぐ道であり、六尺道は島々をつなぐとともに、名古屋、勝川など外部を結ぶ幹線でした。

集落内は曲がった道や三叉路が多く、田の中の道は条里制地割の影響で直交する道が中心でした。

ほとんどの家は農家で、家のオトグチ(玄関)の出た所から小路が屋敷の入口へ伸び、そして、公的空間である街道・往還へつながっていました。

屋敷内の一帯は「カド」といって、糶干しや子どもの遊び場など多様に使われていました。

軒下やカドを通して隣接する家を結ぶ「経路」は、日常的に使われており、往還へ出なくても直ぐ行ける通路として、ちょっとした用事や急ぐときには便利でした。ただ、この通路に対する固有の呼称は伝わってないようです。

節分の時にいわしのカブ(頭)を公道と私有地との境目であるカド先で焼く慣例や、父親が数えの42歳(厄年)で生まれた子は、箕に入れて四ツ角に捨てて親せきの人などに救い上げてもらう風習などがあり、道はけがれを消してくれると考えられていました。

溝役は5月に用水路、道役は10月に道路掃除と、村の重要な行事でした。

田のあぜ道をジグザグに進んで稲の害虫を追い払う虫送りの行事や、外と接する道から良くないものが入らないよう天王祭りの御札を村境に縄を張って下げたりしました。

集落内の道は、住民の生活道だけの役割だけではなかったようです。



▲蔵の石積と生活道路

(表1) 春日井市内3村の道幅別郷内道

村	道幅尺	2尺	3尺	4尺	5尺	6尺	7尺	8尺	9尺	計
松河戸村	数	21	30	15	12	26	5	6	4	119
	%	17.7	25.2	12.6	10.1	21.8	4.2	5.0	3.4	100
下原村	数	3	5	7	2	21	14	—	—	52
	%	5.8	9.6	13.5	3.8	40.4	26.9	—	—	100
下市場村	数	—	8	12	23	29	9	20	8	109
	%	—	7.3	11.0	21.1	26.6	8.3	18.4	7.3	100

資料: 愛知県文書館蔵「松河戸村、下原村、下市場村地籍帳」明治17年(1884)より

下図をみると、村の中心道は中切村から入り、中小路、八ツ家、川原島を通るAからFを結ぶ六から九尺道で、各島の本道はこの経路に入口があり、島の家々を結んでいました。



お嫁入 昭和 25 年頃 個人蔵



葬礼 昭和 37 年 観音寺から出て墓地へ向かう

村の慶事には 本道が優先されます。

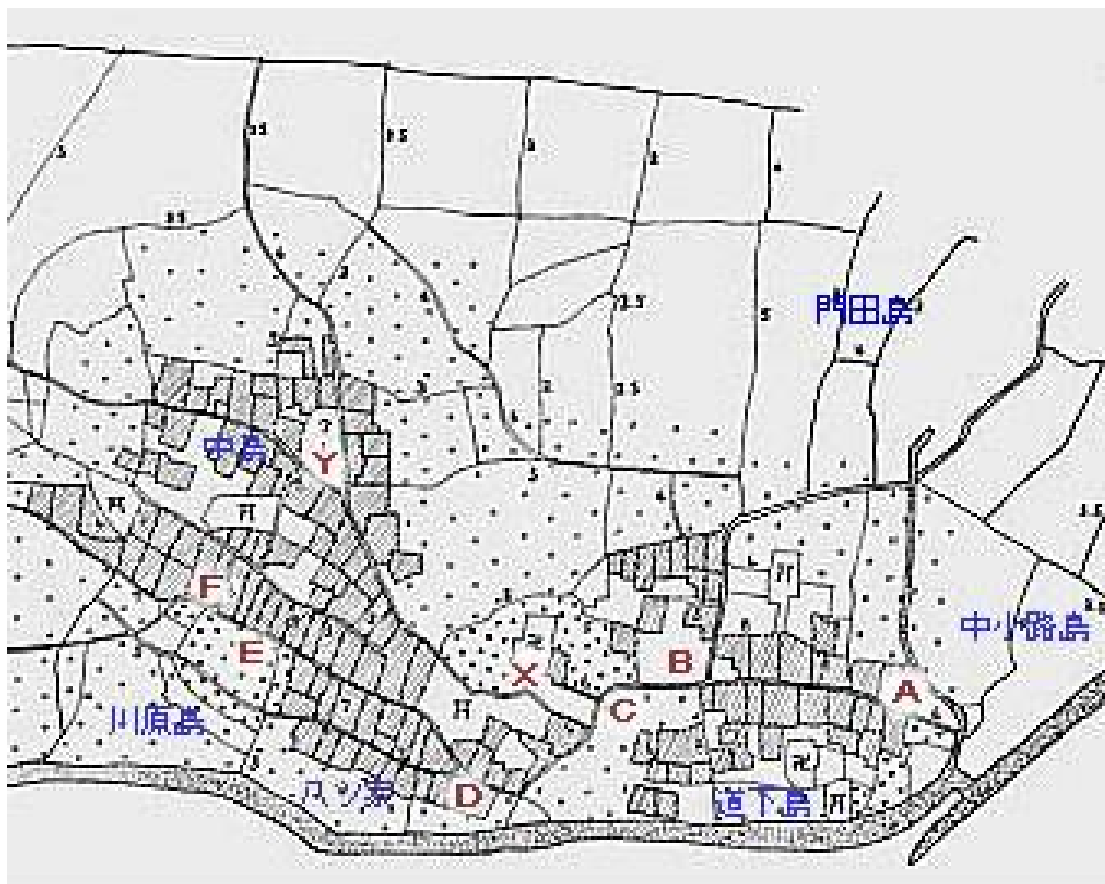
おまんとの祭り行列の経路は、島ごとの宿から各家を X から Y(お墓)の葬式道を避けて本道をつなぐ入り方で巡回する慣わしでした。

嫁入りの時は、島ごとの本道を通って村人に披露しながら家へ入っていきました。

これに対し、葬式の時は墓地への道を野辺の送りの行列が進みました。

おまんと道、葬式道、作業道、虫送りの道、本道などは、行事や機能に応じて使い分けをしていました。

郷土誌かすがい第 60 号 春日井をとる街道 18 村の道その 2



松河戸村の道 明治 17 年地籍図 (愛知県公文書館蔵)

(3) 耕地や外と接する道

郷中と外部をつなぐ道は、東は玉野道で庄内川沿いの古村を結ぶ道であり、西は堤防へ出て下街道から名古屋へ行く道や勝川への道、北は小野小学校へ行く学校道や柏井へ通じる「こじき道」（さみしい裏道の意味か）、南は庄内川を渡って川村へ通じていました。

川の向こう側にも松河戸村の新田があり、小幡・川村から嫁入りした人も多く、往来は相当あったと考えられます。



西国三十三ヶ所巡礼や御嶽参拝など、遠国への旅の出発には、お宮で安全祈願をした後、村境まで見送るのが慣例でした。

外と接する道からは、人・物・情報・文化や悪霊を始め、あらゆるものが入ってくるので、集落では、不浄なもの、危険なものは外へ出し、悪霊などは入り込まないように、入り口でくい止めようとしていました。

津島神社へ毎年祭礼の日に代表が参ってお札を受けて帰り、村で「お天王祭り」を行い、受けたお札は、村境に縄を張って下げたりしました。

また、道の要所にはお地蔵さんなどもみられました。

村境は旅への送迎地点であるとともに、悪いものが村へ侵入するのを防ぐため、お天王などを配置し、道端には、地蔵、秋葉、観音、山神など、日常的な信仰の対象を祀っていました。

郷土誌かすがい第60号 春日井をとる街道18 村の道その2

(4) 松河戸の本通

① 玉野道

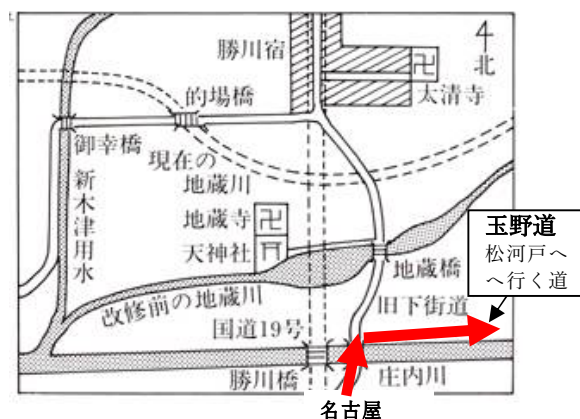
玉野道は、下街道の庄内川を渡った所から東に折れ、松河戸、中切、下津尾、下条、上条、桜佐、神領、下大留、上大留、足振、高蔵寺、玉野と、ほぼ庄内川に沿って東へ進む道です。

この経路は村々をつなぐ郷道であるので、定まった名称はなく、松河戸では「大通り」「下条、中切への道」と言っていました。

この沿道の村々は条里制の名残りが認められる中世以前に成立の村がほとんどなので、玉野道は庄内川の自然堤防を結びながら、集落の間を何回も曲がって通じており、新田地域のように直線的な道に沿って集落が立地しているのと大きな違いがあります。

近世になって下街道(当初は内津川沿いに勝川、松河戸、上条、下市場、出川、内津へと通じていたが、江戸時代後期に勝川と内津ほぼ直線的に結ぶコースになった)が中心となってからは、里道としての性格が強くなり、外部の旅人の通行はほとんどなかったと思われます。

しかし、名古屋城下から木曾、江戸へと抜ける脇道としては重宝な道でありました。



昭和初期の地蔵橋周辺

昭和33年に改修工事が始まる前までは、地蔵橋は、今より100m南方にあった。
郷土誌かすがい 第50号 地蔵川物語

つまり、入尾の渡し（高蔵寺一水野）から片落坂を登り、杳掛村を経て下半田川へ出て中馬南街道をたどれば木曾へ出られます。

名古屋城の築城に際して、万一落城した場合、藩主が脱出する道が極秘に定められていました。

これは城内の二の丸の庭園より、石垣を降りて空濠に出て、濠を舟で渡って鶉の口に出る。

ここから清水、大曾根、勝川、杳掛を経て木曾に落ちていくルートでありましたが、玉野道もこの逃避の道の一部として位置づけられていました。 郷土誌かすがい第19号 春日井をとおる街道6 脇道・里道

② 関田名古屋線、松河戸枇杷島線、松新への道

戦後の松河戸の主要道路は、戦時中に整備された「関田名古屋線」と「松河戸西枇杷島線」、それと「松新への道」でした。

「**関田名古屋線**」は、春日井市中心部と名古屋市街地東部を結ぶ幹線道路で、明治41年に郡道となり、郡制廃止の後には県道となりました。昭和34年(1959) 県道203号となりましたが、平成6年(1994) 主要地方道に指定されたことにより、路線番号を203号から30号に変更されました。

昭和23年名鉄バスの春日井線(守山-小牧)が開設され、市内ではこの「関田名古屋線」松河戸一上条一鳥居松を結ぶ路線を走りました。しかし昭和32年集中豪雨で松河戸橋が大破してしまったことで勝川橋から松河戸を経由する路線(松河戸西枇杷島線)へと変更されました。昭和36年に現在の鉄筋コンクリート製の松川橋が完成すると、乗合バス路線も一部復活しました。

また、「**松河戸西枇杷島線**」は、松河戸町と清須市西枇杷島を結び「関田名古屋線」と接続しており、昭和34年(1959)に「関田名古屋線」と同時に県道162号と認定されました。

松河戸の南堤防沿いを東西に走っており、下街道から東は玉野道ともよばれ、松河戸では大通り(本道)と呼んで、お祭りなどでは主要な役割を果たしました。

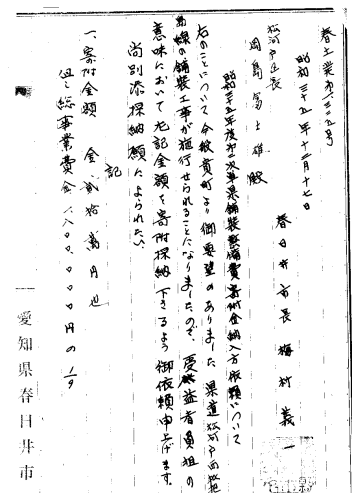
この道は松河戸の主要道路に関わらず昭和30年代中まで未舗装で、市に要望し昭和36年に国道19号線まで舗装されました。

この舗装工事については、受益者負担とのことで総事業費180万円の1/9(20万円)を松河戸区が負担しています。

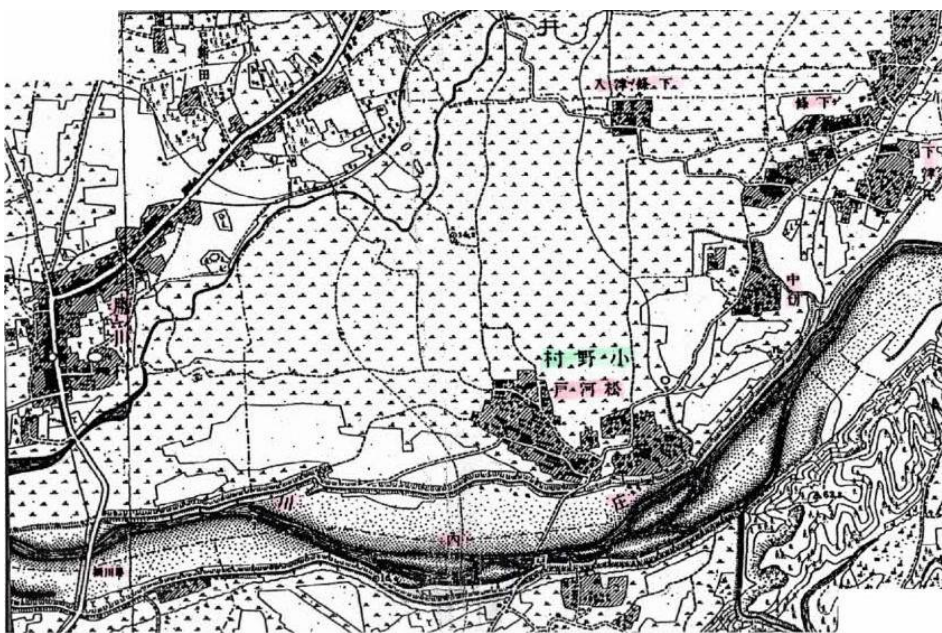
「**松新への道**」は入り組んだ道でしたが、明治33年に鉄道が開通し勝川駅ができると次第に利用者も増え、大正13年停車場行道路の整備が始まり市道勝川線「松新線」として、今のような直線的な道に整備されました。

これらの道は、戦前戦中に整備された道でした。次ページの明治24年と昭和22年の図を比較してみても、整備された3道路以外の集落の様子は、勝川駅が出来たことで松新の辺に家が増えている以外ほとんど変わっていない様子がわかります。

松河戸は、古くからの村の姿を戦前までそのまま残してきました。戦後は周辺に工場や家が立ち並びましたが、生活道路はそのままでした。しかし、しだいに自動車が増えてくると、道幅が狭い、歩道がないなど危険性が指摘されるようになり、今回の区画整理に繋がっていきます。



「松河戸西枇杷島線」
舗装工事時の市との取り決



明治 24 年の測量地図

鉄道はまだ開通(明治 33 年開通)していないので、勝川駅の辺りは家が少なく、勝川の町の中心は現在より西の方にあるが、松河戸、中切、下条、下津などの民家数や配置は、下の写真(昭和 22 年)と比べてもあまり変化はない。

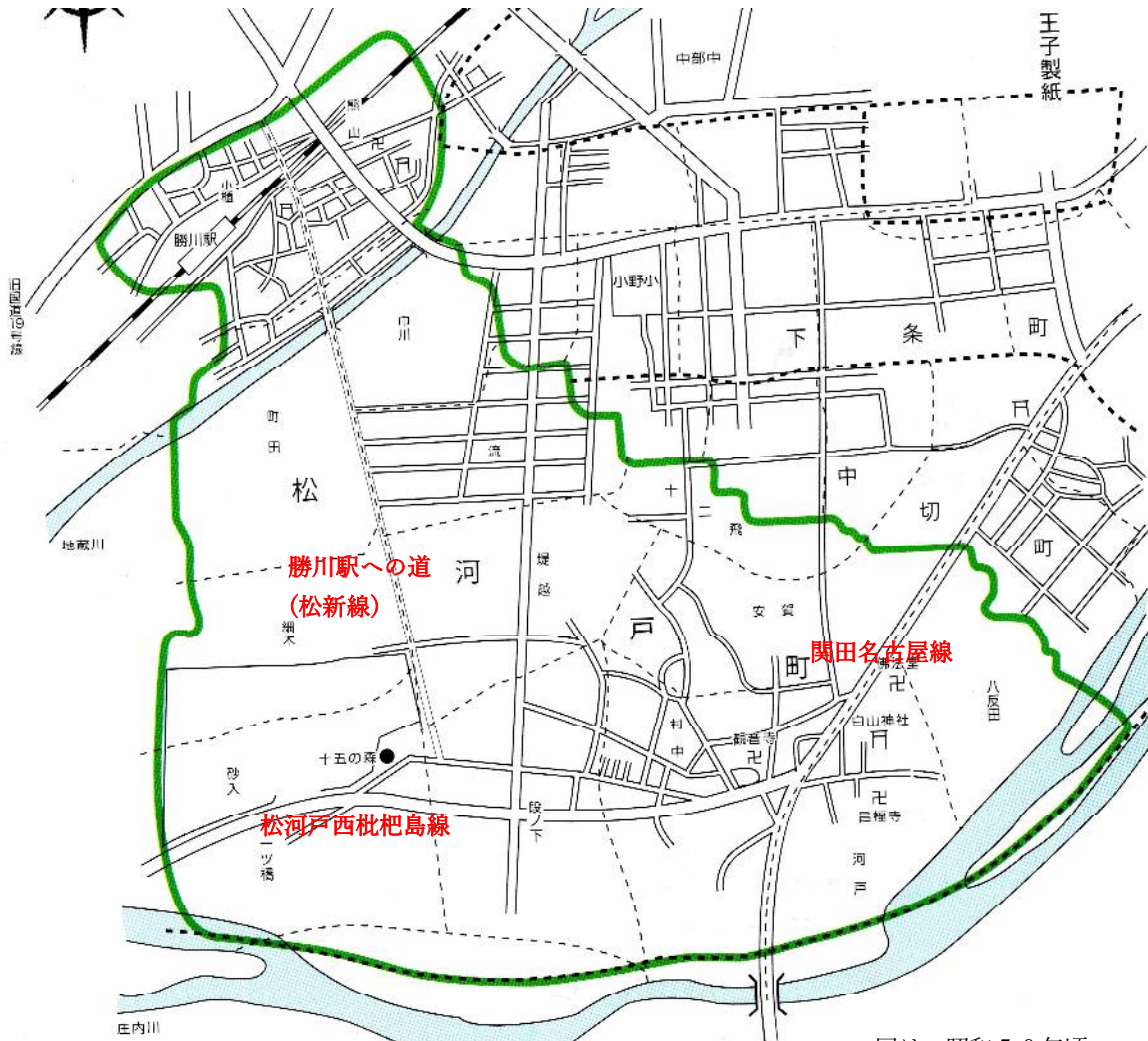


昭和 22 年の小野校区の航空写真

昭和 22 年の航空写真

松河戸の民家数や配置、生活道路は上図とあまり変わらないが、幹線道路(関田名古屋線、勝川駅への道、松河戸西枇杷島線)ができています。松河戸西枇杷島線は現在より北側で、現在の線も薄く見える。

松新の辺りは、勝川駅も見え民家も増えており、翌年の昭和 23 年に松河戸新田が松河戸から分離し松新となった。小野小学校は田んぼの中にある。



昭和 23 年に「松新」が分離するまで松河戸は緑枠の地域であった。
写真と図表で見る松河戸 松河戸誌研究会

図は、昭和 50 年頃

③ バス路線

戦後、市内におけるバス路線の大半は、名古屋鉄道株式会社が経営する名鉄バスの路線でした。

昭和 23 年に春日井線の守山・小牧間が最初に開設され、守山から松河戸を経由(松河戸橋)して、上条、鳥居松を結ぶ路線を走っていました。

また、昭和 25 年には名古屋駅と多治見駅を結ぶ名多線が、東濃鉄道と相互に乗り入れを行っていました。

昭和 35 年以降は勝川橋から松河戸を経由する路線へと変更されていましたが、松川橋(現在の橋)の完成により、松川橋バス路線も一部復活しました。

松河戸の住民にとって、春日井市役所や名古屋へ行くには非常に貴重な交通手段で、皆利用していました。

昭和 40 年代には市域全体を覆うようになりましたが、市循環バスが昭和 53 年から営業を開始し、充実するに従い、本数も少なくなり、松河戸経由は昭和末頃に廃止となりました。



松河戸の交差点
(関田名古屋線×松河戸西枇杷島線)
しげさ(角屋商店)の横、写真中央に名鉄バス停があった。 写真 昭和 40 年

(5) 区画整理事業

松河戸周辺の市街地整備については、昭和40年代から50年代にかけて、南部第一、南部第二、中切、下条地区の土地区画整理事業が組合施行で進められましたが、本地区の中央部から東部にかけては、土地区画整理事業から取り残された形で市街地形成が進みました。

松河戸の道路は、幅員4m未満道路が60%を占め、車のすれ違いが困難になりました。

徒歩を日常交通の手段としていた時代に集落が形成されたため、道路の形状も不規則に曲がりくねったものが多く、火事などの災害が起きた場合、救急車両の進入に支障をきたし、消火・救助活動や避難が困難でした。

また、松河戸地区を通過する関田名古屋線と松河戸西枇杷島線は歩道が狭く、それ以外の道には歩道がないため、歩行者は常に交通事故の危険を感じながら歩いている状態でした。

そこで、都市基盤整備が遅れた本地区においても区画整理の必要性が出て、当初は組合施行での区画整理の動きがありましたが、環状2号線や南部処理場など大規模な公共施設整備が計画され、市街地の整備が急務となったことなどにより、市施行による区画整理事業が1992年(平成4年)から施行され、平成28年(2016)11月総事業費180億円、24年間の歳月をかけ松河戸土地区画整理事業は終了しました。

平成29年(2017)10月14日に道風公園にて区画整理事業竣工式典が行われました。



【参照(p111) 2 松河戸土地区画整理事業】

(6) 道、溝などの管理

村の道の普請や修繕は、古くから自前で行うのが原則であり、村をあげての重要な年中行事でした。

村では各戸から1人ずつ出て、5月に「溝役」「杵役」という用水路の清掃、10月に「道役」という道直しといった共同作業が実施されてきました。

欠席した家には出不足金を徴収する島もありましたが、島の人たちは欠席した理由をお互いによく理解していたので、特別なペナルティは課さなかったようです。それを機会に島ごとに自前の慰労会(お日待ち)が持たれており、農業・地域などについての情報交換の場として役立っていました。



▲平成5年頃 松河戸が行った最後の杵役で堰堤の掃除をする(中島の人びと)

明治になり、国道、県道、郡道、里道(市町村道)に区分して、国やそれぞれの自治体が管理していますが、明治の始め、全ての道路の改修や開設は地元住民の共同作業や寄付を募りながら、村の予算枠内で行われていました。

郡制廃止の後には、大部分の郡道が県道に残り、町村にそれぞれ移管されました。

1886年(明治19年)内務省訓令により、道路の施行方法について基準が定められ、割石道路(マカダム道路)が標準道路となりました。この道路工法は、路床と路面は中央が少し高くなるように歪曲を持たせて、路床の上に4-5(cm)大の砕石を厚さ12.5cmに敷き、その上の表層面に細砕石および接合剤を厚さ7.5cmで敷き固めたものであるが、国道以外この様な施行はされていませんでした。

戦時中に整備された松河戸の主要道路である「関田名古屋線」「松河戸西枇杷島線」「松新への道」は、戦後荒廃していました。

自動車の重量を支えられずに^{わだち}轍はのめり込み、トラック走行によって舞い上がる砂塵は、日常生活や周囲の農作物に対して被害を及ぼしていました。

雨が降ればたちまち道路は泥沼と化し、車のタイヤが泥にのめりこみ、でこぼこ道にたまった水溜まりを通り抜ける車のはねた泥水は、通行人に浴びせられることも日常茶飯事でした。

1960年頃まで、日本の道路のほとんどは非舗装といってよい状況でしたが、1960年代半ばまで一般国道の改良率や舗装率を伸ばすことが最重要課題で、道路整備五箇年計画の計画的・重点的实施により、道路水準は著しく向上し、高度経済成長期を支える基本インフラ整備に貢献しました。

松河戸の主要道路である「関田名古屋線」は昭和34年舗装されました。

昭和34年に県道に認定された「松河戸西枇杷島線」は未舗装のままでしたので、松河戸が市に要望し昭和36年に舗装されていますが、この舗装工事については、受益者負担とのことで総事業費180万円の1/9(20万円)を松河戸区が負担しています。

現在は、それぞれの管理者が改修工事などをおこなっていますが、公園・庄内川や道溝など公共施設については、市と協力して区民総出で清掃活動をしています。

道路は、人や物を運ぶ以外に、水道、電気、ガス、電話線、下水道などを通すために、道路の地下や上空の空間を提供しています。もし災害が起きたとき、道路は避難のための場所や避難路にもなり、防火帯の役割や人々を救援する通路にもなります。大事に使用していきたいものです。

(7) 松河戸の今日の道

区画整理前までは、地区外をつなぐ主要として、関田名古屋線、松河戸西枇杷島線と、勝川駅への道(松新線)の3道路があり、地区内には集落が形成された時代の細く曲がりくねった生活道路が残っていました。

区画整理後は、幹線道路6本が通り、地区内の道路もきれいに整備されました。

幹線道路にはゆったりとした歩道が出来て安全に通れるようになり、曲がりくねっていた生活道路も直線で幅員も広くなり車も楽にすれ違えるようになりました。

大雨時には、多くの箇所であふれていた道も、排水機能の改善と公共下水道の整備により快適な生活環境となりました。

区画整理で変貌した松河戸

1988年(昭和63年)撮影(事業施行前)



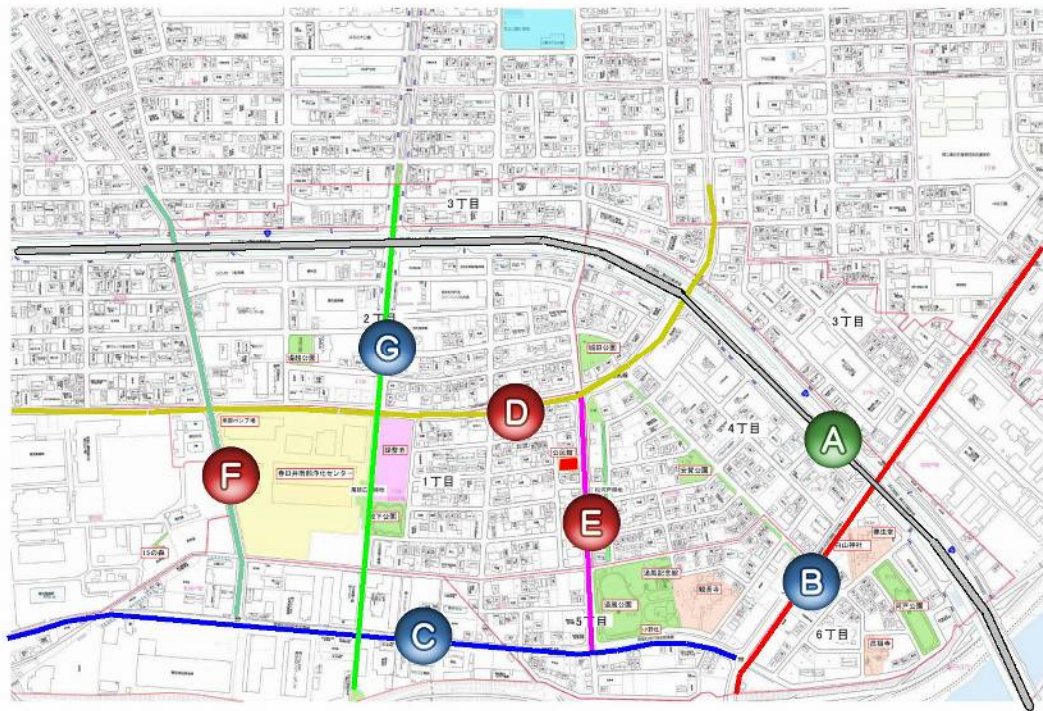
2014年(平成26年)撮影










松河戸を囲むように町の中を環状2号線が通っている。町の北に残っていた田んぼには整然と住宅が建ち並んでいる。

春日井市まちづくり都市整備課

松河戸を通っている主要道路



	道路	備考
 国道	名古屋環状2号線 国道302号線 松河戸IC	本地区の北部を横断し都市間を連絡する広域幹線道路、一宮春日井線との交差付近にハーフインターチェンジを備えている。 ※名古屋環状自動車道は、名古屋市外周を走る環状一般道として昭和32年に計画された。昭和42年に自動車専用部(高速道路)を併設する道路に都市計画が変更され、以降、順次各区間が開通していった。
 県道	関田名古屋線 県道30号線	本地区の東部を横断し、市の中心部と名古屋市を結ぶ南北交通の主要道路
 県道	松河戸西枇杷島線 県道162号線	本地区の南部を横断して、国道19号と一宮春日井線及び道風公園線を連結する道路
 市道	道風線	市中心部から本地区の中央部を横断し、国道302号線、松新線及び道風公園線に連結する道路
 市道	道風公園線	本地区の補助幹線道路で、中央部の道風線と南部の松河戸線を連結する道路
 市道	松新線	JR勝川駅と松河戸線を結び、本地区の西部を横断し南北交通の軸となる道路
 県道	尾張広域緑道	名古屋市上水道の導水敷地を利用して作られた。庄内川畔(春日井市松河戸町)から木曽川畔(犬山市)までを結ぶ約19.5キロメートルに渡って整備されている。



東名阪自動車道(勝川～清洲東)開通式(平成3年3月)
当初、所属路線は東名阪自動車道だったが、平成23年に名古屋第二環状自動車道と名称変更された。



環状2号線の庄内川大橋の開通式(平成6年10月)
写真は、勝川～名古屋守山区喜多山の庄内川大橋区間の開通式の様子。

(8) 春日井の下街道

東春日井郡では、明治41年（1908）から大正9年（1920）まで、郡内主要路線24線を郡費補助線として整備を行いました。

大正2年頃に下街道の一部路線が変更されました。即ち、大泉寺丘陵地帯の坂道を避けるために、篠木で下街道と別れ、その丘陵地帯の裾を回って出川を経て坂下の三坂で下街道と合する新道が開設されました。

「土木史料」には、『中央線は開通（明治33年7月）したけれども車馬による東濃方面から名古屋への陶磁器の輸送はかえって増加し、加えて篠木村、高蔵寺村で産出する亜炭は年に1千万貫以上を搬出するので車馬の交通が一層頻繁となったが、道路は狭隘^{きょうあい}曲折が多く、郡部の幅員は2間ないし2間半である。』と述べています。

更に同史料によれば、勝川橋について、江戸時代庄内川の流水部分のみ板橋が架かっていたが、明治15年（1882）に庄内川堤防より松丸太を伐採し、はじめて木造土橋が架設された。

その後数度の改築があったが、大正8年（1919）9月橋長160間、幅員2.5間の木造土橋が架設された。

工費は45,994円であった、などと記載されています。

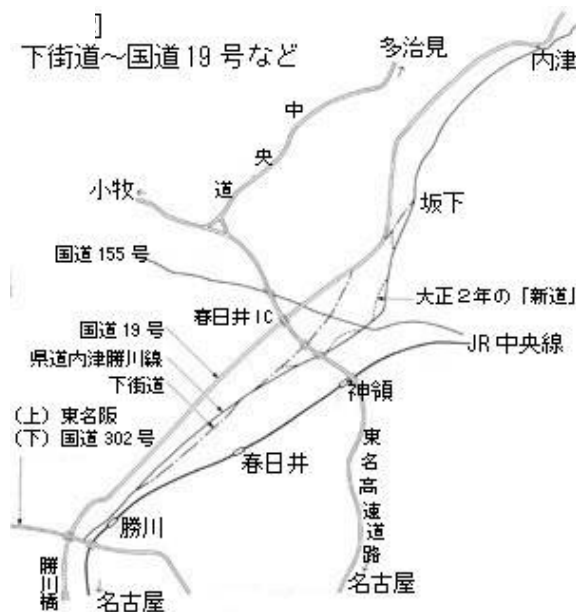
大正9年4月に道路法が施行された。下街道は、県道名古屋長野線と呼ばれました。

昭和10年代に勝川一坂下間に新しい道路が開設された。勝川一篠木間は、それまでの下街道とほぼ平行して、北側に200メートル程離れて開設され、篠木一坂下間は出川と松本町とで大正2年頃に出来た道路と一部合流するが、ほぼ直線に開設されました。

この道路が昭和19年（1944）3月6日付けで県道名古屋長野線となり、下街道は市道2号線等となりました。

坂下から内津峠迄は、ゆるいS字状の下街道の真ん中に道路が抜けている箇所が幾つかあったが、特に著しい経路の変更はありませんでした。

この県道名古屋長野線が昭和27年（1952）の新道路法により、同年12月4日、一級国道19号に指定されました。



勝川周辺拡大図

一級国道に指定されてから、昭和29年11月10日に勝川橋が長さ300メートル、幅員7.5メートル、鋼桁、橋面コンクリートの永久橋に改築完成し、同31年6月には内津峠まで、市内全線有効幅員7.5メートル以上の道路改良工事が終了しました。

同29年4月5日より舗装工事が開始され、同34年に内津峠まで市内全線の舗装が完成しました。

現在の勝川橋は、幅27.5メートル、長さ301.2メートルの鉄筋コンクリート橋で、工事費約50億円を要し、昭和59年度から8年間かけて平成3年度に完成しました。

この後も増加する交通量に対処し、輸送の円滑化、迅速化を図るため、国道19号バイパスの計画が昭和37年調査に着手、昭和39年度に着工され、昭和43年3月に瑞穂通6丁目から国道155号の間が暫定供用を重ねて、平成6年3月に多治見市まで全線が開通しました。

完成とともにこれが国道19号となり、それまでの国道19号は県道内津勝川線となりました。

なお、昭和44年に東名高速道路春日井インターチェンジが開業、平成5年3月23日に東名阪自動車道勝川インターチェンジが開業しています。



旧国道19号線 鳥居松、市役所付近 昭和46年
下街道とほぼ同じところを通っている

資料 郷土史かすがい 第53、54号春日井の下街道を歩くから

《参考資料》

郷土史かすがい第60号 春日井をとる街道18
郷土史かすがい第19号 春日井をとる街道6
郷土史かすがい第53、54号春日井の下街道を歩く
松河戸誌研究会写真と図表で見る松河戸
春日井市『春日井市史』地区誌編2(1985)
春日井市『新修春日井市近世村絵図集』(1988)
松河戸土地区画整理事業の歩み 春日井市都市整備課



昭和29年 国道19号線
(現県道内津一勝川線)の舗装の始まり、年内に勝川一篠木間が完了した。
なお、勝川橋が永久橋になったのもこの年である。



国道19号線を勝川橋より北方向を見る
昭和34年頃
勝川橋から集落のある勝川口までの両側は一面の田んぼが広がっていた。



開通した国道19号バイパス
坂下町まで開通した。

大泉寺町 昭和49年

松河戸文化科学探求隊
隊長 長谷川 浩
080-3657-7052
松河戸町の沿革ホームページ
<http://matsukawado.com/>

(9) 五街道、木曾街道、下街道

●五街道

五街道は、江戸時代の江戸・日本橋を起点に伸びる東海道、中山道、日光街道、奥州街道、甲州街道の五つを指した陸上幹線道である。1601年（慶長6年）に徳川家康が全国支配のために江戸と各地を結ぶ以下の5つの街道を整備し始め、2代将軍秀忠の代になって基幹街道に定められた。

街道には宿駅が設けられ、参勤交代の時大名が宿泊する本陣及び脇本陣、一般旅行者が宿泊するための旅籠が造られた。宿駅には茶店や商店もでき、また人や荷物を運ぶための駕籠かきや馬も用意され、宿場町として発展した。

●木曾街道(上街道)

木曾街道は、尾張徳川家が治領であった信濃国木曾地方と名古屋を結ぶ道として整備した尾張藩公認の街道で、元和9年(1623)に竣工された。具体的には名古屋市と可児市を結んでいる道で、現在では国道41号として名残を留めている。宿場町や一里塚(約4km)が設置されるなど、五街道に準じる街道として扱われていた。

木曾街道を藩営街道に格付し重視した理由は、

- ① 名古屋城より中山道（鶴沼宿）へ出る最短ルートである。
- ② 家老成瀬氏の居城である犬山へ直結する街道である。
- ③ 尾張藩の所領となった木曾と名古屋城を他国領を通らないで結ぶ経路である。

間屋は公用貨客を無料ないし安価な運賃で運ぶかわりに、一般旅客、商荷物を運んで利益をあげる営業権を保障されていた。

しかし、木曾街道は庶民にとっては信州へ行くにも、木曾方面から名古屋や伊勢へ行くにも不便な街道であったので商荷物等利益を上げられる庶民の通行は極めて少なく、公用貨客が多かったため、宿及び寄付村への負担が増加していった。

寄付村は、5街道の助郷に相当するもので、宿常備の人馬だけで貨客の運搬ができない場合に、人馬を出すよう義務付けられた村で、小牧宿の寄付村は、弘化5年(1848)の御用留には51カ村が記録されている。多くの人馬が必要な大通行のある場合に特別加えられる加寄付村には下幕末に松河戸も加えられている。

●下街道(善光寺道)

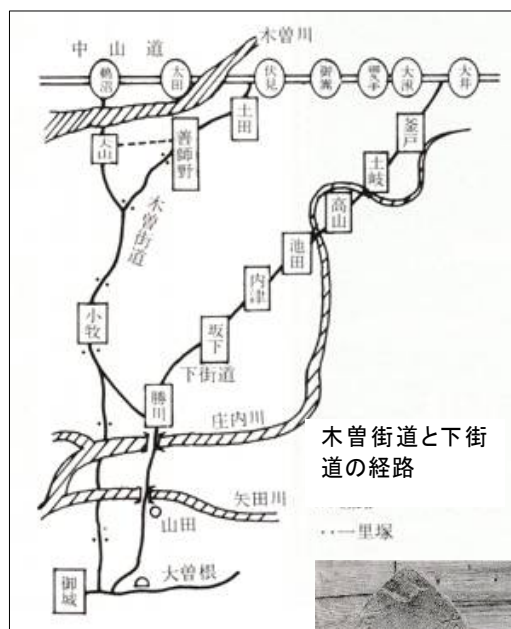
木曾街道と同様に名古屋と木曾地方を結ぶ街道として、現在の国道19号としてその名残を留めている。東海道と中山道を結ぶ脇道としてつくられた。木曾街道と中山道の宿場を保護するために荷物と公人は木曾街道のルートを通る事が義務づけられ、下街道の通行は禁じられた。そのため下街道は裏街道の扱いとなり、正式には宿場は設けられなかった。

(1795年藩士の公務旅行に下街道の使用を禁止された)

しかし、中山道・上街道ルートは山深い道を19里も行かなければならないが、下街道なら川沿いの平たんな道を15里で済んだので、禁止されているにもかかわらず、多くの荷物が下街道を通行していた。(上街道と中山道の宿場は、たびたび下街道の商人荷物輸送の停止を訴え出ているが、これが逆に下街道の利用が多かったことを示している)

公人ではない一般の旅行者には規制はなく、名古屋方面からの御岳参りや善光寺参り、木曾方面からの伊勢参りなどの利用者が多かったため、善光寺道、伊勢道とも呼ばれた。

当初の「下街道」は内津川沿いに、勝川、松河戸、上条、下市場、出川と内津へ通じていたが、江戸時代後期に、内津と勝川をほぼ直線的に結ぶコースになった。



木曾街道と下街道の経路



馬頭観音(勝川口)
「左善光寺、右名古屋」