

# 新説・雫石街道（秋田往来）の一里塚

平成21年3月

柴田 慈幸（雫石町教育委員会社会教育課）

## 第1章 はじめに

盛岡から雫石を通り、国見峠を越えて生保内（秋田県仙北市）に至る雫石街道（秋田往来とも言う。以下すべて「雫石街道」と表記する）の一里塚は、鍛冶町一里塚を起点として前潟・日向・生森・高前田・赤渕に築かれたとされ、このうち日向・生森・高前田一里塚が県指定史跡として現存している。

赤渕より西の一里塚については、「ない」とするもの、「あった」とするものの両論があったが、詳細は長い間不明のままであった。

しかし、平成14年頃から諸機関の協力も得ながら橋場～国見峠間の街道ルートを特定する作業を進めてきた中、平成17年、かつてこの区間を幾度となく行き来した方からの「一里塚はあった」という証言を元にした踏査で、ついに一里塚と思しきものを発見することができた（平成18年2月開催の国見・仙岩峠フォーラムで発表）。これが、正式に一里塚として認定される日もそう遠くないと考えている。

自分にとって、この発見は雫石街道の一里塚を根本的に見直すきっかけとなった。かねてから、日向から生森・高前田一里塚までの1里の間隔と、鍛冶町から前潟・日向一里塚までの1里の間隔が全く異なっていることに疑問を抱いていた。日向・生森・高前田一里塚間の間隔はおおむね4.5km前後と言われるが、対して鍛冶町から日向一里塚までの距離は約11kmあり、その中間に前潟一里塚があったと仮定してもその間隔は5.5kmである。途中ならまだしも、なぜ起点から計算が合わないのだろうか？

そのような疑問も解消するべく、古文書や文献など既存資料の再精査を行った。再精査にあたっては、これまでの定説に関わらず、1から見直しを行うために、雫石街道だけでなく、南部藩内外の街道に関する資料も確認しながら進めることを心がけ、総合的に考察と検証を進めてきた。

その結果、大きく以下の2点において、これまでの定説とは異なるであろう新たな説を導き出すことに成功した。

①雫石街道一里塚の起点について

②一里塚の間隔と里程について

また、広く資料を調査分析したことにより、付随してさまざまなことが分かってきた。本稿は、資料の分析を行いながら、これらに関する仮説の提示と検証を行ったものである。

## 第2章 古絵図から見る雫石街道・奥州街道等

当初、雫石街道の一里塚を考える際、雫石街道のみから考察を行っていた。しかし、検証を進めるにあたり試行錯誤を繰り返した結果、雫石街道だけでなく、他の街道に関する資料も広く集め、比較分析を行う必要性を感じるに至った。

特にも、まずは江戸時代初期の古絵図の分析が重要であり、次に掲げる古絵図を参考とし、検証を進めた。

- (1) 寛永 10 年巡見使国絵図（成立時期：寛永 10（1633）年頃か）
- (2) 奥州羽州全図（成立時期：寛永 11（1634）年頃か）
- (3) 伝・慶長日本図（成立時期：寛永 16（1639）年前後か）

### (1) 寛永 10 年巡見使国絵図（成立時期：寛永 10（1633）年頃か）

#### 1) 絵図の特徴

①雫石へのルートとしては以下の2つが記載されている

A) 郡山（二日町）から直接

B) 盛岡以北から峠を越える

\*具体的な地点は不明だが、下田（現：盛岡市玉山区下田か）付近からのようである

\*この絵図には盛岡からの雫石・鹿角街道は書かれていない

②里程は一切入っていない

#### 2) 分析と推測

ここでは、寛永 10（1633）年に南部藩を訪れた巡見使について、古文書と総合し分析・検証を行った。古文書によると、雫石巡見のルートとしては、大きく以下の2つの説がある。

【説1】『繫村肝入館市家留書』…寛永 8 年と誤載

8月 10 日盛岡から雫石泊

→8月 11 日国見峠・橋場泊

→8月 12 日盛岡へ

【説2】『雫石歳代日記』…寛永 8 年と誤載

日時は記載されていないが、巡見使は「角掛より直々」来ており、そのために雫石から「鬼ヶ坂」まで道路整備を行っている。

\*角掛＝滝沢村一本木周辺か？ \*鬼ヶ坂＝鬼越か？

### 【説3】『書留』

9月5日沼宮内泊

→9月6日高根・雫石泊 \*高根＝地点不明…滝沢村鶴飼・高峰山周辺か？

→9月7日山伏峠・太田泊 \*太田＝西和賀町沢内

→9月8日白木・太田泊 \*白木＝西和賀町県境付近

→9月9日山伏峠・雫石泊

→9月10日橋場（国見峠）・雫石泊

→9月11日鹿妻・郡山泊 \*鹿妻＝盛岡市太田 \*郡山＝紫波町二日町

以上、寛永10年巡見使国絵図に記載のルートとこれら3つの説を比較検証すると、説2及び説3が合致している。従って、当時の巡見使は、沼宮内から奥州街道を南下後、盛岡に至る前に西進し、鬼越を越え9月6日に雫石に入ったと考えるのが自然である。説1『館市家』の記載は、寛永期・寛文期のものが混在したものと考えられる。

つまり、寛永10（1633）年までは、雫石への公式の往来ルートは「郡山」から及び「盛岡以北（下田付近?）」からであり、盛岡からの直接のルートはあったかもしれないが、「街道」としての位置づけはなされていなかったと考えられる。

ちなみに、秋田藩巡見の際に、秋田藩では藩境塚を国見・的の方に1つずつ築いている（6月5日・藩境確定）。その後、南部藩側でも1つずつ境塚を築くとあり、時期は記載されていないが6月5日以降南部藩巡見（9月）までの間が予想される。

## （2）奥州羽州全図（成立時期：寛永11（1634）年頃か）

### 1）絵図の特徴

①雫石へのルートとしては以下の2つが記載されている

A) 郡山（二日町）から直接

B) 盛岡以北から峠を越える

\*具体的地点は不明

\*この絵図にも盛岡からの雫石・鹿角街道は書かれていない

②陸奥国中では奥州街道のみ里程が示されている

### 2）分析と推測

まず、前述の「寛永10年巡見使国絵図」との比較を行った。基本的には同一の内容となっているが、全体的に見て簡略化されていること、一部ではあるが里程が明記

されていることが違いとして表れている。このことから、先の「寛永 10 年巡見使国  
絵図」は本絵図の原版であったことが考えられる。

次に、絵図そのものの解題を行った。記載されている奥州街道の里程は以下のとお  
りとなっており、江戸～盛岡・盛岡以北を中心に、分析検証を進めた。

### ①江戸～盛岡

#### ・江戸～岩槻(?) 9里

江戸 → 岩淵?(赤羽岩淵) → 川口 → ハトカヤ(鳩ヶ谷) →  
ウハ〇ノ(浦和野?) → イシ〇(不明) → 大〇(大崎?) →  
岩付(岩槻) \*江戸ヨリ九里

#### ・岩槻(?)～古河7里半

岩付(岩槻) → 荒井(不明) → ワト(和戸) →  
サツテ(幸手) → クリ橋(栗橋) → 中田 \*附文あり不明 →  
古河 \*岩付ヨリ七里半

#### ・古河～宇都宮 11 里半

古河 → マ〇タ(間々田?) → ヲヤマ(小山) →  
金井(小金井) → 石橋 → 〇宮(雀宮) →  
宇都宮 \*古河ヨリ十一里半

#### ・宇都宮～氏家(記載なし・4里程か)・氏家～大田原 8 里半

宇都宮 → 白沢 → アクツ(阿久津) → 氏家 →  
喜〇川(喜連川) → 河崎(矢板) → [イツミ(泉)] →  
[金沢(不明)] → 大田原 \*氏家ヨリ八里半

#### ・大田原～白川 10 里

大田原 → ナハカケ(鍋掛) → 芦野 → ヲリ井(寄居) →  
山中 → 白坂越(境明神) → 白坂 →  
白川(白河) \*大田原ヨリ十里

#### ・白川～須賀川 6 里半

白川(白河) → 大田川(太田川) → 大クワ(大池?) →  
久来石 → 須賀川 \*白川ヨリ六里半

#### ・須賀川～二本松 8 里半

須賀川 → 〇ノ川(篠川) → 郡山 → 日和田 → 高倉 →  
本宮 → 杉田 → 二本松 \*スカ川ヨリ八里半

#### ・二本松～福島 5 里 /

二本松 → 二本柳 → 八町〇(不明) → 若宮 → 清水町 →  
福島(福島) \*二本松ヨリ五里

#### ・福島～白石(不明・8里半程か)・白石～岩沼 8 里

福島 → 鎌田 → 瀬ノ上(瀬上) → 〇〇(不明) →  
桑折 → 藤田 → 福島(不明) \*附文あり不明 → 越川(越河) →  
サイ川(斎川) → 白石 [\*カイトヨリ四里半]  
白石 → 宮 → 大河原 → 舟〇(船岡) → ツキノ木(槻木) →  
八幡町(不明) → 岩沼 \*白石ヨリ八里

#### ・岩沼～仙台 5 里

岩沼 → [仙台] \*岩沼ヨリ五里

- ・仙台～吉岡 6 里  
〔仙台〕 → 七北田 → 吉岡 \*仙台ヨリ六里
- ・吉岡～高清水 7 里半  
吉岡 → 七北田 → 古川 → 高清水 \*吉岡ヨリ七里半
- ・高清水～一関 11 里  
高清水 → 金城（金成） → 二ノ関 →  
一ノ関（一関） \*高清水ヨリ十一里
- ・一関～水沢 6 里半  
一ノ関 → 山ノ目 → 平泉 → 米澤（前沢） →  
水沢 \*一ノ関ヨリ六里半
- ・水沢～鬼柳 4 里  
水沢 → 金ヶ崎 → アヤサリ（相去） →  
鬼柳 \*水沢ヨリ四里
- ・鬼柳～盛岡（記載なし・12 里程か）  
鬼柳 → 花巻 → 郡山 → 盛岡  
(注) 赤字は「増補行程記（寛延 4（1751）年）」を参考とし仮定

絵図中の里程と「御絵図御用覚書（元禄 12（1699）年）」、「増補行程記（寛延 4（1751）年）」での一里塚数を比較したのが以下の表である。

区 間	本絵図の里程 （1634 頃）	御絵図御用覚書 里程（1699）	増補行程記 塚数（1751）	比較
盛岡～仙台	47 里程	47 里	47	一致
盛岡～白石	60 里程	59 里 28 丁 25 間	60	ほぼ一致
盛岡～二本松	73 里半程	73 里 25 丁 27 間	74	ほぼ一致
盛岡～白川	88 里半程	89 里 3 間	89	ほぼ一致

この表を見る限り、盛岡～白川（白河）の区間においては、寛永 11（1634）年頃の里程はそのまま引き継がれていったと解釈することができる。

続いて、白川（白河）以南については以下のとおりである。

区 間	本絵図の里程 （1634 頃）	修正里程	増補行程記塚数 （1751）	比較
盛岡～大田原	98 里半程	—	98	ほぼ一致
盛岡～氏家	107 里程（*1）	104 里半程	104	ほぼ一致
盛岡～宇都宮	111 里程（*2）	108 里半程	109	ほぼ一致
盛岡～江戸	139 里程（*3）	136 里程	136	ほぼ一致

\*1 で、氏家～大田原間のルートは、現在は氏家～喜連川～佐久山～大田原で 6 里程だが、絵図にあるもう一つのルート（氏家～喜連川までは同じだが、そこから

矢板（川崎）を經由し大田原に向かうもの）で計算すると、里程は 9 里弱となり、絵図中の里程（8 里半）にほぼ一致、\*2 も同様である。また、\*3 でも、古河～江戸の区間では、現在越谷を通るが、里程は岩付（槻）を經由したもので計算されている（通称「日光御成街道」の区間と重複）。これらの区間について修正を行うと、増補行程記の塚数と整合するのである。

②盛岡以北（盛岡～野辺地～油川～石崎 …三厩まではルートなし）

- ・盛岡～沼宮内 8 里
- ・沼宮内～福岡 8 里
- ・福岡～五戸 7 里
- ・五戸～七戸 5 里
- ・七戸～野辺地 4 里
- ・野辺地～小湊 5 里
- ・小湊～油川 7 里半
  - ・油川～蓬田～石崎までの里程記載なし
  - ・石崎より先（～三厩）はルートなし

本絵図・公儀書上（正保 4・1647 年）の里程と「北奥路程記（1850 年頃?）」での一里塚数の比較は、以下の表のとおりである。

区間	本絵図の里程 (1634 頃)	公儀書上 (1647)	北奥路程記里程 (1850 頃) 現存塚状況	比較
鬼柳～馬門	45 里程か	49 里 12 丁	—	—
鬼柳～盛岡	記載なし (12 里程か)	(12 里 10 丁 46 間)	—	—
盛岡～馬門	33 里程	(37 里 1 丁 14 間) *上記により計算	36 里半程 (37)	(*1)
盛岡～沼宮内	8 里	—	8 里程 (7)	ほぼ一致
沼宮内～福岡	8 里		9 里半程 (10)	差異あり
福岡～五戸	7 里		8 里程 (9)	差異あり
五戸～七戸	5 里		5 里程 (5)	ほぼ一致
七戸～野辺地	4 里		5 里程 (5)	差異あり
野辺地～馬門	記載なし (1 里程か)		1 里程 (1)	ほぼ一致

\*1 で比較すると、公儀書上と塚の状況はほぼ一致するが、本絵図との里程は一部合わない。差異が見受けられる区間は、沼宮内～福岡・福岡～五戸・七戸～野辺地間である。これらの区間において考えられることとして、次のようなことが挙げ

られる。

ア) 単なる誤記

イ) ルートそのものが違う

ウ) 詳細な測量はまだされていなかった（一里塚が築造されていなかった）

現段階ではいずれとも結論は出せないが、少なくとも寛永年間には公称里程としては確定していなかったと考えるのが自然である。

その他、参考として、次の里程も紹介する。

①その1 野辺地以北（野辺地～田名部（里程はここまで）～大畑・（?））

- ・野辺地～横浜 6 里
- ・横浜～田名部 6 里
  - ・田名部～大畑まで（記載なし）
  - ・田名部～（?）まで（記載なし）

②その2 油川以西（羽州街道）

- ・油川～浪岡 4 里
  - 浪岡～弘前（記載なし）
- ・浪岡～碓ヶ関（記載なし）
- ・碓ヶ関～大館 6 里

(3) 伝・慶長日本図（成立時期：寛永 16（1639）年前後）

1) 絵図の特徴

- ①雫石へのルートが盛岡からの 1 本になっている（鹿角街道も同様）
- ②南部藩内は奥州・雫石・鹿角街道の 3 つのみが記載されている
- ③街道の里程が明記されている

2) 分析と推測

ここでは、まず基本的に絵図そのものの解題を行った。記載されている奥州街道の里程は以下のとおりとなっており、江戸～盛岡を中心に、分析検証を進めた。

○江戸～盛岡

- ・江戸～古賀（古河）16 里
  - ☆江戸 → さって（幸手） → くり橋（栗橋） → 古賀（古河）
  - \*江戸～岩付 8 里半 / 岩付～古賀（古河）7 里? …日光御成街道
  - 江戸 → 岩付 → さって（幸手） → くり橋（栗橋） → 古賀（古河）
- ・古賀（古河）～宇都宮 1[?]里
- ・宇都宮～大田原 1[?]里
- ・大田原～白川（白河）10 里
  - ☆大田原 → ○○○（不明） → 白坂 → 白川（白河）
- ・白川（白河）～二本松 10 里



- ☆白河 → 本宮 → 二本松
- ・二本松～白石 14 里半？
- ・白石～仙台 13 里？
- ☆白石 → ○○（刈田？） \*1 里 → ○○（不明） → 仙台
- ・仙台～盛岡 47 里
- ☆仙台 → ○○（吉岡？） → 一関 → 花巻 → 盛岡

先述の「奥州羽州全図」による里程と合わせ、本絵図・「御絵図御用覚書（元禄 12・1699 年）」、「増補行程記（寛延 4（1751）年）」での一里塚数を比較したところ、以下の表のとおりとなり、ほぼ一致していることが分かった。

区間	奥州羽州全図 (1634 頃)	伝慶長日本図 (1639 頃)	御絵図御用覚書 (1699)	増補行程記 (1751)	比較
盛岡～仙台	47 里程	47 里	47 里	47	全て一致
盛岡～白石	60 里程	60 里？	59 里 28 丁 25 間	60	ほぼ一致
盛岡～二本松	73 里半程	74 里半？	73 里 25 丁 27 間	74	ほぼ一致
盛岡～白川	88 里半程	84 里半？ (*)	89 里 3 間	89	

なお、(\*) では、白河～二本松間が 15 里と 10 里の違いとなっているため差異が生じているが、里程がいきなり 5 里短縮になるとは通常考えられず誤記と推測され、そう考えれば盛岡～白河 89 里半となりほぼ一致となる。

その他、参考として盛岡以北・雫石街道・鹿角街道等の里程も紹介する。

#### ①盛岡以北

- ・盛岡～弘前 84 里？
- ☆盛岡 → 沼宮内 → 〇戸 → 〇〇〇 → 弘前

#### ②雫石街道

- ・盛岡～窪田（久保田）27 里半？
- ☆盛岡 → 橋場 → 〇〇 → 〇〇 → 窪田

#### ③鹿角街道

- ・盛岡～大館 27 里半（17 里半の間違い？）

#### ④羽州街道

- ・大館～窪田（久保田）18 里半

ところで、この時期、雫石街道では公儀御馬買衆の通過が大きな出来事となっている。このことについて、古文書の記述から検証を進めた。

公儀御馬買衆が雫石街道を恒例として通ったのは、寛永 12（1635）年からと言

われる（『雫石歳代日記』）。それによれば、寛永 12（1635）年 10 月に初めて役人が通り、その後恒例の行事となったとされる。ルートとしては、秋田側から国見峠を越え雫石を通過し、盛岡に至るものである。

馬買衆が盛岡藩に来るようになったのは、寛永 7（1630）年からという資料もあり、実際はそれより前から来ていたことが知られているが、おそらく寛永 10（1633）年の巡見使来藩直後に盛岡から直接入るルートが整備され始め、遅くとも寛永 16（1639）年頃には整備が終わっていたものと考えられる。特に、『雫石歳代日記』の記事から勘案するに、寛永 12（1635）年には、幕府関係者も通る公式の街道として、雫石街道（秋田往来）が整備されていた可能性が高い。

また、古文書には仁沢瀬橋のことも記録されている。橋がかかったのは寛永 17（1640）年とされ、一説にはこの時雫石街道が開通したとも言われるが、一部資料ではそれ以前も道はあり、雨等の際には通行が滞ったことが記されている。上記のことも併せて勘案すれば、やはり架橋以前に街道自体は整備されていたと考えるのが自然であろう。

以上、ここまで 3 種類の古絵図と古文書類の資料を総合して分析検証を行ってきた。その結果、奥州・雫石街道についてはおおむね次のことをまとめとして掲げることができる。

## 1. 奥州街道について

- 1) 江戸～仙台について、江戸～古河間では寛永 10 年頃（巡見使視察時）までは岩槻経由のルートを正道としていた可能性があり（岩槻方面のみ里程が記載されているため）、氏家～大田原間の矢板（川崎）経由なども同様に、以後正道の切り替えが行われた可能性が高い。寛永年間の里程と「増補行程記」の塚数が一致しないのはこのためと考えられ、これらの初期の道で一里塚をカウントすると、ほぼ公称里程と一致する。
- 2) 仙台～盛岡では寛永年間の里程と元禄年間の里程（ここで言うのは宿ごとの合計里程ではない）、「増補行程記」中の一里塚から想定される里程とすべて一致することから、寛永年間には公称里程として確定したものが、その後も路線を変更し距離が変動してもそのまま引き継いでいったことが言える。
- 3) 盛岡以北については、寛永年間中は公称里程が定まっていなかったと考えられる。正保年間に公称里程を確定後、引き継がれていったものとするのが自然である。
- 4) 石崎から三厩まで延伸したのは、寛永年間より後であろう。

\* 参考

資料① 寛政 12 (1800) 年：盛岡～江戸 139 里 35 丁・塚数 138  
(『江戸・盛岡間行程記』)

資料② (時期不明) : 仙台芭蕉の辻～江戸 93 里  
仙台芭蕉の辻～三厩 107 里 22 丁  
(仙台芭蕉の辻石碑)

\* 計算すると江戸～三厩 200 里 22 丁

\* ①②から計算すると、仙台芭蕉の辻～盛岡 46 里 35 丁

仙台～盛岡 47 里・一里塚数 47 とほぼ合致…①②の資料が整合

## 2. 雫石街道について

1) 少なくとも、寛永 10 (1633) 年までは雫石への往来ルートは「郡山」から及び「盛岡以北 (下田付近?)」からとなっており、巡見使もこの道をたどった。この時点では盛岡から雫石に至る直接のルート自体はあったかもしれないが、「街道」としての位置づけはなされていなかった。

2) 公儀御馬買衆の来藩に関する古文書等を合わせると、盛岡から雫石に直接至る雫石街道は、寛永 10 (1633) ～12 (1635) 年に整備された可能性が高い。

### 第3章 南部藩内の一里塚と里程に関する仮説と立証

前章では、江戸時代初期の絵図の分析検証を行ってきた。

さて、一般的に、一里塚とは、36丁（1間=6尺・約4km）の基準で築かれたと言われている。南部藩では、奥州街道が36丁、その他の街道は42丁を1里としたなどと言われているが、実際のところはどうかであったのであろうか。

前章で分かったことを踏まえ、現存する一里塚の間隔を参照しながら分析検証を行った結果、最終的には次の仮説を提示するに至った。

仮説① 南部藩内では、当初1間=7尺（2.121m）を基準としていた。

これまで出されたことはないと思われるこの仮説を出していいものかという迷いはあったが、この仮説からスタートすると、実はかなり多くのことが整合性をもって説明できることが分かった。

以下には、まず当初基準に関する仮説を(1)とし、そこから導き出される基準変更(2)、里程再計算(3)、街道の種類による里程基準(4)に関する仮説をそれぞれ提示し、説明と立証を行っている。

(1) 仮説① 南部藩内では、当初1間=7尺（2.121m）を基準としていた。

俗に、陸奥国内では中世の1里=6丁という基準が残っていたと言われ、一般的にはこれが「小道」であると理解されている。しかし、1間が何尺だったかについては明確ではない。

初期の一里塚（慶長期か）が、この仮説①に従って築かれていたと考えると、以下のような計算が成り立つ。

- 1) 小道1里=6丁
- 2) 小道1里の距離は、1間（=7尺・2.121m）×60間×6丁=763.6m
- 3) 一里塚の間隔を36丁とした場合、一里塚の1里=小道1里（6丁）×6里
- 4) 一里塚の1里の距離は、763.6m×6=約4,582m

この方法により計算された里程が、南部藩内の公称里程となったと考えられる。

例) 盛岡～鬼柳 12里 10丁 46間  
鬼柳～馬門 49里 12丁

そして、この基準（公称里程）がそのまま「大道」1里を示したものと考えられるのである。ここでいう「大道」とは、道の広さではなく距離の基準であり、「大道」1里＝36丁（1間＝7尺）＝約4,582mである。

(2) 仮説② 初期一里塚建設後、第2期の一里塚建設前に1間＝7尺から6尺へと基準の変更が行われた（道法改）。

一般的に、脇街道の一里塚はおおむね寛永年間に築かれたとされ、塚の間隔は42丁（小道7里・俗に言う七里塚）であったと言われている。

しかし、なぜ42丁の塚を築かなければならなかったのか？という根本的な疑問については、これまで説明されていないと思われる。

その根本的な疑問を解消するのが、仮説①から続くこの仮説②である。

まず、この時期に築かれた一里塚を、仮に第2期の一里塚とする。

おそらく、この時は基本的に藩内での一里塚の間隔は、本街道・脇街道に関わらず（特にも他領へ通じる街道は）同じにしたかったのではないだろうか。つまり、1間の基準は変わっても、一里塚の間隔は変わらない（＝公称里程（＝「大道」）の基準が変わらない）ようにする工夫が必要だったのではないかと考えられる。

そこで、1間＝7尺から6尺（1.818m）に変更し、間隔を変えないようにした場合、次の計算が成り立つ。

- 1) 小道1里の距離＝763.6m（不変）  
小道1里＝（763.6m÷1.818m＝）420間  
420間＝60間×7　つまり、小道1里＝7丁
- 2) 1丁の距離は、763.6m÷7＝109.08m
- 3) 一里塚の1里の距離を約4,582m（不変）とすると、  
一里塚の間隔は、4,582m÷109.08m＝42丁

このことから、初期一里塚は36丁（1間＝7尺）、第2期の一里塚は42丁（1間＝6尺）で同距離（約4,582m）となる。つまり、「大道」の36丁と小道の42丁が同距離であり、この間隔がまさに「大道」1里だということを説明することができる。

「大道」の36丁と小道の42丁の距離については、工藤利悦氏も「同距離（もしくは近似値）ではないか」という推測をしているが、以上の方法により計算すれば指摘どおり同距離になるのである。

なお、地図上で距離を算出できるソフトを利用し、試みに奥州・雫石・鹿角街道で現存する一里塚間の距離を計測したところ、以下の数値が得られた。

【奥州街道】成田～二子	約 4,410m	／	鍛冶町～上田	約 4,380m
【雫石街道】日向～生森	約 4,330m	／	生森～高前田	約 4,420m
【鹿角街道】鍋屋敷～菊塚	約 4,550m	／	七時雨～荒屋	約 4,380m

実際の距離はこれより若干長いものと考えられるが、これらの数値を見る限り、やはり一里塚の間隔については本街道・脇街道（のうち、少なくとも他領に通じる街道）の区別はないことが分かるのである。

ちなみに、上記から分かるように、42丁の計算方法は、小道1里（6丁）×7里ではなく、小道1里（7丁）×6里となる。実際に、『八丁夜話』にはこのことを裏付けるような記述がある（橋場～雫石15里の次に「是7丁1里なり」の但し書き）。特に、盛岡から他領に通じる街道に限っては「七里塚」と呼ばれる一里塚がない（と認識している）のも、このためではないかと考えられる。

（3）仮説③ 上記の里程（公称里程）とは別に、領内街道の駄賃設定のために里程の再計算が行われた。

盛岡～鬼柳間の距離は、公式には12里10丁46間であったと言われている。しかし、以後（明暦年間）に大規模な道路改修が行われたにも関わらず、元禄年間の領内駄賃算定のための里程を合計すると13里2丁余りに増加している。改修によって距離短縮につながっているはずが、里程が数字上で増となっているということは、1里の距離の基準そのものが（より小さいものに）変わったと考えるのが自然である。

正保図 12里10丁46間：元禄領内駄賃 13里2丁程 +  $\alpha$ （距離短縮分）  
 $= 26,566$  間：  $28,200$  間 +  $\alpha$   $=$  約  $1 : 1.06 + \alpha$   
 $7$  尺  $\div (1.06 + \alpha) = 6.6$  尺未満

この計算によると、1間 = 6.5尺という基準を考えることが可能である。つまり、再計算した里程での1里は、1間 = 6.5尺（1.97m）から計算したものとなる。

元禄里程 1里 =  $1.97\text{m} \times 60$  間  $\times 36$  丁 =  $4,255.2\text{m}$

地図上で距離を算出できるソフトを利用した実測値との比較は以下のとおりである。

\* 盛岡～郡山（二日町）  
元禄里程：3里34丁1間（計算値：16.786km） $\div$  実測値：16.82km  
\* 盛岡～郡山（日詰）  
元禄里程：4里11丁（計算値：18.321km） $\div$  実測値：18.52km

このように、計算値と実測値がほぼ同一となった。この区間は、領内においても特に古くから並木道として整備が行われた区間であり、明治以降もほとんど路線の改良が行われていないことを考えると、仮説の妥当性が立証できる。

(4) 仮説④ 仮説③で示した里程 1 里の距離 (4,255.2m) は、領内全街道の基準ではなく、街道の種類 (区間) ごとに、さまざまな基準が適用された。

公称里程 (一里塚を基準とした距離) と、元禄期の領内駄賃で示されている里程を比較した場合、盛岡以北では以南と比較しても相当の差異が見受けられる。

盛岡～沼宮内間を見た場合、公称里程の計算では 8 里 (実際は 8 里弱) のところが、領内駄賃での里程では合計 8 里 31 丁 45 間と、数字上で大幅に増加している。

これを仮説③と同様に計算してみる。

公称里程 8 里 : 元禄領内駄賃 8 里 31 丁 45 間  
= 17,280 間 : 19,185 間 = 約 1 : 1.11  
7 尺 ÷ 約 1.11 = 6.3 尺

この計算によると、1 間 = 6.3 尺という基準を考えることが可能である。そこで、再計算した里程での 1 里は、1 間 = 6.3 尺 (1.91m) から計算することとする。

元禄里程 1 里 = 1.91m × 60 間 × 36 丁 = 4,125.6m

この数字をもとに、地図上で距離を算出できるソフトを利用した実測値との比較は以下のとおりである。

\* 盛岡～渋民  
元禄里程 : 4 里 27 丁 46 間 (計算値 : 19.684 km) ÷ 実測値 : 18.86 km  
\* 渋民～沼宮内  
元禄里程 : 4 里 3 丁 59 間 (計算値 : 16.959 km) ÷ 実測値 : 16.58 km

これらの計算値と実測値を見ると、盛岡以南より差異が大きいことが分かるが、盛岡以南に比べ、明治以降の道路改良による距離の変動が大きかったことがその理由として考えられる。江戸時代中の正確な路線をたどることができれば、計算値 = 実測値にかなり近づくのではないだろうか。

ちなみに、盛岡～馬門間の公称里程 (鬼柳～馬門の里程から鬼柳～盛岡の里程を差し引き計算) と、元禄期の領内駄賃里程の比較は以下のとおりである。

公称里程 37 里 1 丁 14 間：元禄領内駄賃 41 里 19 丁 2 間（盛岡以北総計）  
=79,994 間：89,702 間 =約 1：1.12  
7 尺÷約 1.12=約 6.25 尺

この計算によっても、盛岡～沼宮内間の 1 間 6.3 尺とほぼ変わらない。つまり、盛岡以北の奥州街道はおおむね 1 間=6.3 尺程度の基準で里程を再計算したことが想像できるのである。

つまり、領内の街道ごとに、ある一定基準を設けて里程を再計算していた可能性が高く、雫石街道も例外ではなかったと考えられるのである。



## 第4章 新説・雫石街道の一里塚

ここまで、南部藩内の街道そのものについて、そして街道の里程と一里塚について、それぞれ仮説の提示と分析検証を行ってきた。

雫石街道で一般的に認知されている一里塚としては、県指定史跡として現存している日向・生森・高前田一里塚と、現存しないがその位置が明らかな赤淵一里塚であるが、これまでの検証に基づき、その概要を整理すると、以下の2点のことが言える。

- 1) 上記4つの連続する一里塚の間隔は、それぞれおよそ4.3~4.6kmとなっており、おおむね一定である。この間隔は「大道」1里の距離(約4,582m)とも合致するものであり、これらの一里塚はすべて一連のものと考えるのが妥当である。
- 2) これらの一里塚が一連のものとするれば、盛岡~雫石間の街道が整備された時期が寛永10(1633)~12(1635)年と推測されることから、日向一里塚も当然寛永10年以降の築造となる。つまり、雫石街道の一里塚はいわゆる第2期の一里塚であり、1間=6尺の42丁一里塚である。

さて、街道中にあるこれらの一里塚はいずれも起点になり得ないことは明らかである。つまり、当然どこかを起点として作られたものであると考えられ、この概要からは、上記4つ以外にも同規格の一里塚があったことを読み取ることができる。

この考えから検証を進めた結果、赤淵一里塚より西、日向一里塚より東ともに対応する一里塚を提示することができ、最終的には次の結論に至ることができた。

結論) 雫石街道一里塚の起点は、国見峠(藩境)であった。

### (1) 赤淵一里塚より西

一里塚として想定されるものとして、まずは2ヶ所を提示する。1つ目は、今回の踏査で発見した塚(仮に「国見山中一里塚」と呼ぶ。)である。2つ目は、現存はしないがかつて橋場から坂本川沿いにあったと伝えられている大きな石積みの塚(仮に「坂本一里塚」と呼ぶ。)である。これらの塚が、上記の基準に当てはまるかどうか、検証を行った。

#### 1) 坂本一里塚(仮)

この塚については、一部資料にその存在が記されており、位置としては橋場御番所から坂本川沿いの道に入っておよそ300間(5丁)のところにあるとも言われる。試しに赤淵一里塚からの距離を計測すると、約4.5kmであり、これは「大道」1里の距離

に合致する。このことから、この塚は赤淵一里塚に続く一里塚ということが出来る。

## 2) 国見山中一里塚（仮）

今回の踏査で発見したこの塚は、掘割道を挟んで2基あることを確認している。坂本一里塚（仮）からその場所までの距離を計測すると、約4.6kmとなり、これも「大道」1里の距離に合致することが確認できた。

つまり、坂本一里塚（仮）・国見山中一里塚（仮）ともに、赤淵～日向一里塚と同様の基準により作られた一里塚であると考えることが可能である。

ところで、国見山中一里塚（仮）の西はどうなっているのだろうか。国見山中一里塚（仮）から距離を計測していくと、ちょうど国見峠（藩境）までが約4.6kmとなった。ということは、国見山中一里塚（仮）から国見峠（藩境）までがちょうど「大道」1里だったと考えられ、このことから国見峠（藩境）が一里塚（「大道」）の起点であったことが指摘できるのである。

## （2）日向一里塚より東

一里塚として想定されているものとしては、位置は明確ではないもののその存在が伝えられている前湍一里塚がある。さらに、もう一つ挙げておきたい塚がある。それは、『盛岡砂子』で仁王小路西南角にあると紹介されている「昔の一里塚」（仮に「仁王一里塚」と呼ぶ。）である。

これらについて検証を行うが、前湍一里塚については検証の時点では位置を特定することができないため、先に仁王一里塚（仮）について記述する。

### 1) 仁王一里塚（仮）

この塚は先述のとおり『盛岡砂子』で「昔の一里塚」と伝えられているものである。位置は仁王小路西南角にあるとの記録から、おおよその場所として、仮に中央通3丁目バス停付近としておく（誤差があったとしても半径100m以内には収まるであろう）。

試しに日向一里塚から仮定地点までの距離を計測したところ、約8.9kmとなっていることが分かった。このことから、仮定地点に幾分の誤差があったとしても、仁王一里塚（仮）は日向一里塚からちょうど「大道」2里の距離にあたり、日向一里塚から2里の一里塚であるということが言える。

### 2) 前湍一里塚

上記の検証により、位置が不明と言われる前湍一里塚の位置を推定することも可能で

ある。日向一里塚と仁王一里塚（仮）の中間地点となる場所は、前潟橋北袂から西におよそ 100m の地点であり、ここから計測すれば、日向・仁王（仮）両一里塚まで「大道」1 里となる。つまり、かつてこの地点周辺には何らかの形で一里塚があった可能性が高い。

このように、日向一里塚より東の一里塚についても、前潟・仁王（仮）の一里塚が同様の基準でつくられたものであるということを確認することができた。

ところで、仁王一里塚（仮）から領内街道の起点とされる鍛冶町一里塚までの距離を計測すると、2km 弱という中途半端なものであることが分かる。ということは、当然仁王（仮）・鍛冶町一里塚の間隔は 1 里ではなく、鍛冶町一里塚は雫石街道の起点とすることはできても、雫石街道一里塚の起点にはならないことが明らかとなる。また、仁王一里塚（仮）についても、奥州街道（古道も含む）上に位置しないことから領内一里塚の起点であった可能性もなく、雫石街道一里塚の起点となるべき理由も見当たらない。

以上のことから、雫石街道の一里塚を考える場合は、起点と終点の概念をこれまでとは逆に考えることが必要であり、整理すれば次のようにまとめられる。

【起点】 国見峠（藩境） →

- ① 国見山中一里塚（仮） →
- ② 坂本一里塚（仮） →
- ③ 赤淵一里塚 →
- ④ 高前田一里塚 →
- ⑤ 生森一里塚 →
- ⑥ 日向一里塚 →
- ⑦ 前潟一里塚 →
- ⑧ 仁王一里塚（仮） →

【終点】 盛岡城下（鍛冶町一里塚） \* 「大道」換算で合計 8 里 +  $\alpha$

さて、雫石街道の里程については、資料によれば数種類あることが知られていて、里程もまちまちである。しかし、これまで述べてきた一里塚や里程の再計算に関する検証の結果、この里程の差は基本的には 1 間の基準の差なのだろうと考えた。主なものを以下に挙げ、順に検証を進めていく（検証の都合上、時代順には並べていない）

（1）御在所中道程（封内貢賦記）（天和 3（1683）年）

盛岡～雫石 4 里 10 間 / 雫石～生保内 6 里 \* 合計に関する記載はない

この里程は、「大道」(＝一里塚)を基準として計測されたものと考えられる。つまり公称里程にあたるものである。雫石～高前田一里塚の距離を計測すると約 1.45km、仁王一里塚(仮)～鍛冶町一里塚の距離は最短で約 1.55km となっている。つまり、差し引くと 4 里+約 100m となり、4 里 10 間にかかなり近い数値となることが分かる。また、雫石～生保内 6 里についても、この計算方法によればほぼ近い数値であることが確認できる(雫石～国見峠約 4 里+国見峠～生保内約 2 里)。

## (2) 御領分中道法 物留札写(元禄 9 (1696) 年)

盛岡～雫石 4 里 8 丁 6 間／雫石～橋場 2 里 20 丁 38 間／

橋場～生保内 5 里 25 丁 22 間

\*合計に関する記述はない

\*安政 4 (1857) 年もこの里程は変わっていない。

この里程は最も一般的に知られているものであるが、「大道」(＝一里塚)の基準とは合致しないことが、先の里程との違いによって明らかである。つまり、この里程は再計算されたものであると考えられる。

第 3 章で奥州街道を例としたものと同様の計算を行ったところ、以下ようになった。なお、計算にあたっては、便宜上、1 里=36 丁で統一させる必要があることから、1 間=7 尺としている。

御領分中道法 4 里 10 間：元禄領内駄賃 4 里 8 丁 6 間  
=8,650 間：9,126 間 =約 1 : 1.06  
7 尺÷1.06=約 6.6 尺

この計算によると、1 間=6.6 尺という基準を考えることも可能であるが、普通に考えて、領内の最主要道である奥州街道盛岡～鬼柳間の 1 間=6.5 尺より大きな基準を用いるとは考えられないことから、ここでは 1 間=6.5 尺(1.97m)として再計算を行ってみる。

元禄里程 1 里=1.97m×60 間×36 丁=4,255.2m

地図上で距離を算出できるソフトを利用した実測値との比較は以下のとおりである。

\*盛岡～雫石

元禄里程：4 里 8 丁 6 間(計算値：17.978km) ≒ 実測値：17.77km

このように、計算値と実測値がかなり近いものとなっていることが分かったが、興味深いのは、領内最主要道である奥州街道盛岡～鬼柳間と同等の基準をもっていた可能性が高い（奥州街道盛岡以北の基準（1 間 6.3 尺）よりも大きい）ことである。延宝元（1673）年に並木道の整備補修が行われた際、領内において指定された区間は盛岡～鬼柳間と盛岡～雫石間だったことが知られている。このことから、実は雫石街道盛岡～雫石間も、奥州街道盛岡～鬼柳間と同様に領内の最主要道という位置づけがなされていた可能性を指摘できるのである。

一方、雫石以西ではどうであろうか。雫石以西（領内）では公称里程となるような里程は残されていないが、一里塚を参考とすればおおよその里程を計算することが可能である。

雫石～橋場間を考えると、まず橋場御番所～赤湊一里塚の距離を計測すると約 3.62km、高前田一里塚～雫石の距離は約 1.45km となっている。つまり、差し引くと 2 里＋約 500m、おおよそ 2 里 4 丁程度となる。この数値を基に、同様の計算を行ったものを以下に示している。

公称里程（一里塚から計測）約 2 里 4 丁：元禄領内駄賃 2 里 20 丁 38 間  
＝約 4,560 間：5,558 間　＝約 1：1.22  
7 尺÷1.22＝約 5.74 尺

この計算を参考とし、1 間＝5.8 尺（約 1.76m）という基準により再計算を行ってみる。

元禄里程 1 里＝1.76m×60 間×36 丁＝約 3,801.6m

地図上で距離を算出できるソフトを利用した実測値との比較は以下のとおりである。

\* 雫石～橋場

元禄里程：2 里 20 丁 38 間（計算値：9.78km）≒実測値：9.95km

雫石～橋場間では一部正確にたどることが難しい区間もあったが、計測の結果、おおむね計算値と実測値が近いものとなっていることが分かった。このことから、同じ雫石街道でも、再計算にあたっては雫石を境として 1 間の基準を別にしていただということが言えるのである。そして、次に示す宝永 7（1710）年の実測が、このことを補強しているのである。なお、橋場～生保内については特殊な計算方法が用いられている可能性

があり、別に検証を行ったものを後述する。

### (3) 宝永年間実測（宝永7（1710）年）

盛岡～雫石 4 里 27 丁 55 間

（盛岡～仁沢瀬橋 2 里 34 丁 9 間半／仁沢瀬橋～雫石 1 里 29 丁 46 間）

雫石～橋場 2 里 19 丁 42 間／橋場～国見峠 2 里 30 丁 40 間

\*合計 10 里 6 丁 17 間

これを見てまず気付くのは、盛岡～雫石間の里程が先の元禄年間の里程と大きく異なり、およそ 20 丁も長くなっていることである。しかし雫石～橋場間の里程はほとんど変わらない。ここから考えられることは、盛岡～雫石間の里程のみ、また別の基準で再計算されていたということである。

これまでと同様に、公称里程との比較計算を行ったところ、以下のような結果が得られた。

御領分中道法 4 里 10 間：宝永里程 4 里 27 丁 55 間

＝8,650 間：10,315 間　＝約 1：1.19

7 尺÷1.19＝約 5.88 尺

この計算で得られた数値は、よく見ると先に雫石～橋場間で示された 1 間＝約 5.74 尺にかなり近いものとなっている。このことから考えられるのは、この時の計算は雫石以西と同じ基準を用いたということであり、1 間＝5.8 尺程度という基準が、街道の里程を計測する際の 1 つであった可能性を指摘できるのである。

試しに実測値との比較を行うと、次のようになった。

\*盛岡～雫石

宝永里程：4 里 27 丁 55 間（計算値：18.154 km）≒実測値：17.77 km

計測の結果、おおむね計算値と実測値が近いものとなっていることが分かった。このことから、同じ路線であっても、その時によって違う基準で再計算を行うこともあったということが言えるのである。

雫石～橋場間については、先述の数値とほとんど変わらないことから省略し、橋場～国見峠について同様に計算を行う。橋場御番所～赤湊一里塚の距離を計測すると約 3.62km となっていることから、単純計算では橋場御番所の西の一里塚までは 1km 弱

となる。つまり、合計すると2里+1km弱、おおよそ2里8丁程度となる。この数値を基に、同様の計算を行ったものを以下に示している。

公称里程（一里塚から計測）約2里8丁：宝永実測2里30丁40間  
＝約4,800間：6,160間　＝約1：1.28  
7尺÷1.28＝約5.47尺

この計算からは、この区間においては1間＝5.5尺（約1.67m）程度という基準が適用されていたことが推測される。この基準をもとに再計算を行ってみる。

宝永里程1里＝1.67m×60間×36丁＝約3607.2m

地図上で距離を算出できるソフトを利用した実測値との比較は以下のとおりである。

\* 橋場～国見峠

宝永里程：2里30丁40間（計算値：10.287km）≒実測値：10.29km

計測の結果、計算値と実測値がほぼ合致していることが分かった。

以上のことから、駄賃算定のための里程計算にあたっては、路線ごとの基準を設けながら行っていたということが言える。これまでの分析検証を総合すると、南部藩内には少なくとも4種類以上の路線種類があったものと考えられ、まとめると次のようになる。

- 1) 最主要路線（1間＝6.5尺）　　里程1里＝4255.2m  
奥州街道盛岡～鬼柳・雫石街道盛岡～雫石
- 2) 準主要路線（1間＝6.3尺）　　里程1里＝4125.6m  
奥州街道盛岡以北
- 3) 一般路線（1間＝6尺）　　里程1里＝3,927m  
\*これについては可能性のみ指摘する
- 4) 一般路線（1間＝5.8尺程度）　里程1里＝3801.6m程度  
雫石街道雫石～橋場
- 5) 山道（1間＝5.5尺程度）　　里程1里＝3607.2m程度  
雫石街道橋場～国見峠

今回の検証では対象としなかった他の街道についても、実測と計算を行うことによって、上記のどれかに分類することができるのではないかと考えている。

ところで、この宝永7（1710）年の実測は、巡見使の来藩に先立って行われたもの

で、1里ごとに間杭を立て、あるいは立て直したことが知られている（『繫村肝入館市家留書』ほか）。間杭の詳細は明らかではないが、かかった日数や人手（2日間・延べ13人）の少なさからも、『雫石街道の歴史』で田中喜多美氏が指摘しているように、標柱（+小丘？）程度のものだったと考えられ、現存するような塚ではなかったことが容易に想像できる。その中で、盛岡～国見峠間の距離は合計10里6丁17間半となっており、間杭の位置は次のように記されている。

＜間杭の位置＞ 起点：鍛冶丁一里塚  
→ ①三ツ屋外れ → ②続け橋・関向 → ③仁佐瀬駈上り  
→ ④大森東平の下 → ⑤蒼前堂新道古道きわ → ⑥二つ沢小坂  
→ ⑦あづまい川の端あいの野 → ⑧高倉川端 → ⑨国見の山中  
→ ⑩にらうどう → 終点：国見峠

間杭の設置にあたっては、「続け橋塚から仁沢瀬橋まで34丁9間」「橋から間杭（仁佐瀬駈上り）まで1丁51間」の記述から計算すると、その間隔は36丁、つまり間杭1里＝36丁で計算されていたことが分かる。この記録は、雫石街道で間杭を立てたという具体的なものとしては最も古いものと考えられるが、「間杭立」だけではなく「間杭有」という表現が見られることから、間杭はこの時初めて立てたのではなく、それ以前から存在し、一里塚の役目を果たしていたことも窺い知ることができる。

間杭が最初にいつ立てられたのか、そのことに関する記録は不明だが、寛文3（1663）年の訴状の中には、仁佐瀬国見峠間を7里半としており、宝永実測時の7里11丁余りと近似していることから、この時には既に間杭での里程計算が成り立っていたことが分かる。また、承応2（1653）年には一里塚の破損状況を調査していることが知られている。上記の記録を考慮すると、この時調査された一里塚は、実は塚ではなく間杭だったと考えることはできないだろうか。というのも、あのような大きな塚が簡単に壊れるとは思えず、また仮に壊れたとしてもそれを「破損」と言うだろうかという疑問があるためである。

これらのことから、間杭は承応2（1653）年より前に設置されたものと考えている。

また、この間杭と一里塚の関係については、これまで詳しく論じられてきたことはなかった（と思われる）が、先に一里塚について導き出した結論により、国見峠（藩境）を起点とする一里塚と鍛冶町一里塚を起点とする間杭は基本的にまったく別物であることをまずもって理解できる。4番目の間杭「大森東平の下」付近に「古塚」があったことが記されているが、「古塚」とは現存する生森一里塚を指すものと考えられ、やはりこの時点で既に大きな土盛りの一里塚は「古い」塚という認識になっているのである。



#### (4) 正保国絵図（正保4（1647）年）

まず、絵図の特徴は次のとおりである。

##### <特徴>

- ①伝・慶長日本図を基本とし、詳細な記載となっている
- ②図中に一里塚（黒点）が記載されている
- ③雫石・鹿角街道にも同様に一里塚（黒点）が記載されている

図中には、里程として「盛岡雫石間3里」、「雫石橋場間2里10丁」、「橋場国見間3里1丁28間」との記載があり、合計すると盛岡国見間の距離は8里11丁28間となっている。しかし、これまで見てきた里程とは大幅に異なっている部分があり、図中の一里塚と実際の一里塚の位置も整合性が取れていないように見受けられる。このため、図の正確性には疑問も呈されているのが現状であり、確かにこれまでの説明の中でも立証できない部分がある。しかし、幕府に提出する資料を根拠もなく作ることなど考えられず、これらの数字には何か理由があるのではないかと考え、分析検証を進めた。

##### 1) 盛岡～雫石の里程（3里）

これまでの里程の種類でも3里というものはなく、最も大きい基準である「大道」の1里から計測してもまったく合わないことが明白である。このことが絵図の正確性に対する疑問の大きな理由となっているが、古文書中に別の換算方法を用いる場合があることを発見した。

それは、『北行日記』（寛政2（1790）年）で「小道25里」を「3里」と称することがあったことと、『八丁夜話』（天保2（1831）年）で盛岡～雫石が小道25里であることが記されていたことである。この2つの古文書の記載を合わせれば、盛岡～雫石は小道25里であり、「3里」でもあるということができ、絵図中の記載に整合するのである。

つまり、おそらく、絵図に記されている「3里」とは、実測距離のことではなく、この換算方法による通称なのだろうと考えられ、その意味では絵図の正確性が保障されるのである。

ところで、小道25里を実際の距離に換算するとどうなるだろうか？普通であれば小道1里＝6丁となるところだが、先述の42丁一里塚での換算方法にあてはめると、小道1里＝7丁となる。ここから計算すると、小道25里＝175丁であり、「大道」1里

42丁では4里7丁となるが、この数値は、1間=6.5尺基準と考えられた元禄里程の4里8丁6間に極めて近いものである。

このことから考えられることは、最初は「大道」1里（＝一里塚の間隔）とは1間=7尺の36丁もしくは1間=6尺の42丁を言うものであったのが、いつのころからか1間=6.5尺の36丁に（民間では）変わっていたのではないだろうか。

## 2) 雫石～橋場の里程（2里10丁）

ここの里程も、これまでの里程の種類にはない数値となっているが、当初の「大道」での里程（約2里4丁）からの換算によりその推測が可能である。実際の計算は以下のとおりである。

公称里程（一里塚から計測）約2里4丁：正保国絵図里程2里10丁  
＝約4,560間：4,920間　＝約1：1.079  
7尺÷1.079＝約6.49尺

つまり、1間=6.5尺で計算すると雫石～橋場間の距離はちょうど絵図記載の里程（2里10丁）に合致することが分かる。

さて、先に引用した『八丁夜話』には、橋場～雫石は15里と記されている。これを換算した場合どうなるか、実際に計算を行った。

盛岡～雫石と同様に、小道1里=7丁として計算すると、小道15里=105丁であり、「大道」1里42丁では2里21丁となる。この数値は、1間=5.8尺程度基準と考えられた元禄里程の2里20丁38間に極めて近くなることが分かるのである。

## 3) 橋場～国見峠の里程（3里1丁28間）

この里程は、これまで紹介してきたものよりずっと大きな数値となっている。しかし、この数値にも根拠があることを別資料で確認している（天和元（1681）年の古文書中にある生保内街道の里程で、橋場～国見峠のものを合計すると、3里2丁9間とほぼ同一の数値となっている）。これを実際に換算したものが次のとおりである。

公称里程（一里塚から計測）約2里8丁：正保国絵図里程3里1丁28間  
＝約4,800間：6,568間　＝約1：1.37  
7尺÷1.37＝約5.1尺

このことから、橋場～国見峠間では1間=5.1尺（というよりむしろ5尺か）という

基準を適用させて換算していたと考えられるのである。

以上のことから、正保国絵図の里程は、公称里程（一里塚の里程）とは合わないものの、それぞれ一定基準によって算定されたものが採用されている可能性が高いことが分かった。幕府への提出用の絵図に適当な基準で算定された里程を記入するとは考えにくいことから、絵図中の里程は作成当時に記載されたものではなく、後に加筆されたものではないだろうかということが考えられる。ただし、合計（8里11丁28間）だけは当時記載のものかもしれない。というのは、「大道」計算でいくと、この合計値とほとんど変わらない数値となるためである（盛岡～雫石4里10間＋雫石～橋場約2里4丁＋橋場～国見峠約2里8丁）。もしかすると、実は最初は合計のみ記載されていたが、後世になってそれぞれの区間の里程を出す際に、合計を変えると都合が悪くなるため、合計が変わらないよう都合のいいように再計算したのではないだろうか。

最後に、これまで提示してきた説を以下のようにまとめる。

### 1. 一里塚について

- 1) 起点は国見峠（藩境）であった。
- 2) 築造は寛永10（1633）年以降の早い時期と考えられる。
- 3) 間隔は1間＝6尺での42丁（約4,582m）であった。
- 4) 「昔の一里塚」仁王一里塚（仮）は雫石街道の一里塚であろう。

### 2. 間杭について

- 1) 起点は鍛冶町一里塚である。
- 2) 築造は承応2（1653）年より前ではないか。
- 3) 間隔は1間＝5.8尺、橋場以西は1間＝5.5尺程度での36丁であった。

### 3. 街道の里程について

- 1) 里程の種類として「大道」1里（1間＝7尺）のほか、区間によりさまざまな基準が設けられ、再計算された。
- 2) 盛岡～雫石の里程は次のとおりである。
  - ①4里10間（「大道」…1間＝7尺・一里塚の間隔）

②4里8丁6間（領内最主要道…1間=6.5尺） =小道 25里

③4里27丁55間（一般道…1間=5.8尺程度）

3) 雫石～橋場の里程は次のとおりである。

①2里10丁（領内最主要道としての計算…1間=6.5尺）

②2里19丁42間・2里20丁38間

（一般道…1間=5.8尺程度） =小道 15里

4) 橋場～国見峠の里程は次のとおりである。

①2里30丁40間（山道…1間=5.5尺程度）

②3里1丁28間（山道…1間=5尺程度 \*数字合わせのための計算か。)

## 第5章 おわりに

雫石街道の一里塚、時期ごとの里程、間杭のことなど、さまざまな角度から分析検証を進め、多くの説を打ち立てることができたが、おそらく中には誤認や修正を要する事項があるだろうと思う。これまでの定説と異なる部分が多いことから、異論や反論も起こると思われるが、議論の積み重ねが行われていけばさらに多くのことが明らかになるとの期待も込めて、今後も検証を継続していくことが必要であろうと考えている。

雫石街道は、町の歴史と文化を語る上で第一級の資料であると同時に、重要な観光資源ともなり得る要素をもっている。街道に関する調査活動を行い、整備活用を進めていくことは、これまで眠っていた歴史を掘り起こす単なる歴史再発見にとどまらず、町おこしにもつながっていくことが考えられ、町にもたらされる効果は非常に大きいと考えられるのである。そのことから、調査活動に加えて啓発活動も進めていくことが重要であると考えている。

〔参考〕 雫石街道（秋田往来）関連年表（江戸時代中期まで）

寛永 10（1633） 巡見使来藩

\*このときの巡見使のルートは先述のとおり、沼宮内から鬼越を越えて雫石に入り、鹿妻を經由し郡山へ向かった。

\*藩境塚を築いたのもこの時期と考えられる。

\*この後盛岡からの雫石街道が整備されたものと考えられる。一里塚もこの時築造か？

寛永 12（1635） 御馬買衆通過が恒例となる

寛永 17（1640） 仁沢瀬橋架橋

\*この前後に一里塚として間杭が打たれたと考えられる。

承応 2（1653） 一里塚破損調査

寛文 7（1667） 巡見使来藩

\*このとき雫石に入ったのは巡見使の家来 3 名で、国見峠まで巡視している。

8月8日雫石入り・橋場泊 →8月9日国見峠・雫石泊 →8月10日盛岡へ

延宝元（1673） 並木補修・整備

\*区間は夕顔瀬橋から雫石町まで

天和元（1681） 巡見使来藩

\*8月27日盛岡入り（「館市家」では延宝8（1680）としている）

→8月28日大釜まで来るも、そのまま盛岡へ引き返す …雫石には来ていない

天和 3（1683） 新道取り付け

\*蒼前堂谷地（高前田～小日谷地か）の区間を八卦・林経由に改める

→慶応年間の絵図では元に戻っている

元禄 3（1690） 最後の御馬買衆通過

宝永 7（1710） 巡見使来藩

\*7月27日盛岡から郡山経由で大迫へ

→3月からの多大な準備も結局雫石には来なかった

雫石宿舎 3 軒・橋場宿舎 3 軒・国見茶屋・坂本茶屋・橋場御番所屋根

仁佐瀬から国見峠までの道路整備

宝永 7（1710） 里程実測・間杭立て

<主な参考文献>

- ・雫石町史編集委員会『雫石町史』1979
- ・雫石町教育委員会『雫石歳代日記』雫石町誌史料第1集 1963
- ・雫石町教育委員会『雫石街道の歴史』雫石町誌史料第2集 1967
- ・雫石町教育委員会『繫村肝入館市家留書』雫石町誌史料第4集 2000
- ・盛岡市教育委員会『城下町盛岡』盛岡市文化財シリーズ第23集 1994
- ・岩手県教育委員会『奥州街道』岩手県文化財調査報告書第36集 1979
- ・岩手県教育委員会『秋田街道』岩手県文化財調査報告書第45集 1980
- ・秋田県教育委員会『生保内街道』秋田県文化財調査報告書第143集 1986
- ・郷土文化研究会『図説盛岡四百年 上巻』1991
- ・星川龍司『岩手県の一里塚』2006
- ・工藤利悦「岩手県の街道と一里塚」平成16年度岩手県史跡整備市町村協議会文化財行政担当職員研修会資料 2004