

し、隣の村との境で引き継ぎをしました。

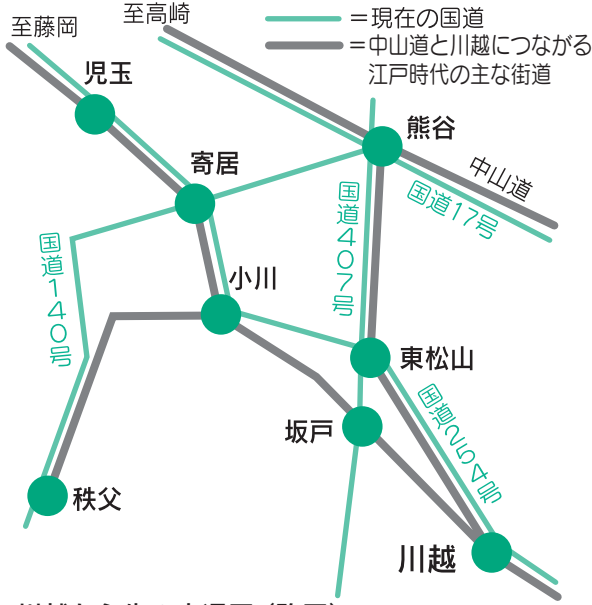
脇街道としての川越街道

川越街道は、中山道や秩父に通じる脇街道としての役割もありました。五街道の一つである中山道は、通過する旅人に加え、参勤交代で利用する大名が多くいたために混雑していました。混雑を避けるため、熊谷宿（熊谷市）から現在の東松山市を経て、川越から川越街道を経由して江戸に向かう旅人もいました。また、同様に児玉（現在の本庄市）から川越に通じる道もあり、この道を使う旅人もいました。

秩父へ向かう道は、現在の小川町までは児玉に向かう道を使い、そこから山を越えて秩父を目指していました（左下図参照）。

助郷としての負担

大名やその家臣などは、宿場に用意された人や馬を優先して利用することができました。各宿に用意される人馬の数は、街道により決められていました。例えば、東海道で



川越から先の交通図（略図）

は、人百人・馬百頭、中山道では人五十人・馬五十頭でした。川越街道では、中山道の五分の一とされていきました。その数で足りないときには、助郷といって宿場周辺の農村から人馬が駆り出されました。川越の次の宿である大井宿の助郷には、現在の寺尾・藤間が含まれていました。大名行列の場合、助郷だけでは足りなくなるため、加助郷が置かれていました。その加助郷には、現在の高階・福原・大東地区にあたる村々が含まれ、大名行列を支えていました。

川越街道と新河岸川舟運

川越街道に沿って、江戸へ流れて

いた新河岸川。寛永一五年（一六三八）の川越大火以後に、舟運が整備されました。

舟運開設当時、物資は主に新河岸川、人は川越街道を利用するのが、江戸への交通手段でした。

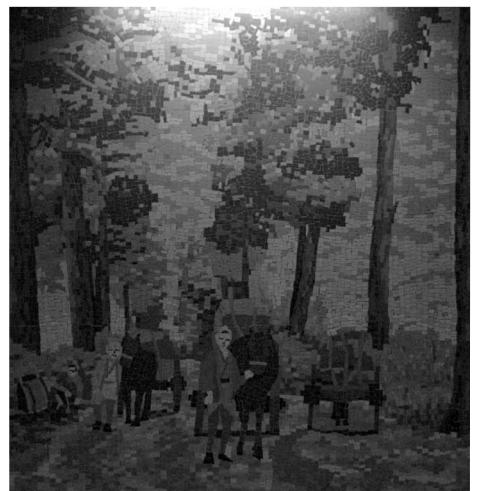
しかし、幕末の文化・文政の時代に、外国船が日本沿岸に現れるようになり、その警備に当たると、川越藩の武士が頻りに江戸へ向かうようになり、武士が優先的に川越街道を利用するため、一般の旅人の利用が少なくなる原因の一つになりました。

そして、天保年間になると、交通手段の秩序が崩れてしまいます。それは、新河岸川の舟運に今までより速い舟が登場し、旅人に乗せるようになったためです。これにより、川越街道の宿場を通行する人がさらに減り、打撃を受けてしまいました。

そこで、大井宿を中心に各宿が、新河岸川舟運を行っていた市内の五河岸を相手取り、道中奉行に訴訟を起こしました。

その結果、「舟に乗れるのは荷主のみ」という判決が下りました。しかし、その後も舟に乗る人がいて、宿場の河岸に対する訴訟は続きま

した。また、運賃が必要でしたが、座つたままで江戸まで行ける舟が旅人にとっては魅力的だったのかもしれない。初めは、舟問屋が旅人を取り込んでいました。しだいに旅人みずから、舟による旅客輸送を望むようになっていきました。



新河岸駅近くの地下道にあるモザイク画。並木道を行く馬と人が描かれています。昔の川越街道でこのような光景が見られたのでしょうか。

宿場にとって、大名や家臣の通過では、人馬を提供することはあっても収入を得ることはできませんでした。各宿場にとっては、一般の旅人が休憩するとき、荷物を運ぶときなどの収入が頼りでした。しかし、武士の通過が増え、一般の旅人の利用が減ると、宿場の収入が少なくなってしまう。そのため、舟運に旅人が流れてしまわないように、訴訟が繰り返されたとはいえます。

明治から現代へ

時代は明治に入り、明治六年（一八七三）に政府は「河港道路修築規則」を施行しました。この中で、全国の主要道路を一等から三等に区分しました。川越街道は二等道路に指定されました。川越街道の名前が公に出てきたのは、この時からです。

そしてこの時代には、人力車や馬車が登場します。明治十三年（一八八〇）に白子・浅草（現在の台東区）間の乗合馬車が走り始め、同二十二年（一八九二）には、川越から万世橋（現在の千代田区）への乗合馬車

も登場しました。また、川越から大井宿への乗合馬車もあつたそうです。

昭和十六年ごろ、現在の国道254号にあたる道路の工事が始まりま

す。同年に発行された川越市の市勢要覧を見ると、成増（板橋区）までの路線バスが運行されているのがわかります。

昭和三十年代から四十年代にかけては自動車の所有台数が増え、交通量が増加していました。同三十七年

の交通量調査では、市内における川越街道の自動車通過台数がおおよそ一万一千台、翌三十八年にはおおよそ一万四千台、同四十年には一万六千台を超えました。交通量の増加は、川越だけではなく、川越街道沿線の問

題でした。

新道部分は、かつて畑が広がっていましたが、今では、宅地やレストラン・量販店・自動車販売店などがあり、店の前には大きな駐車場が用意されています。

江戸と川越をつなぐために生まれた川越街道。現在、東京と川越だけではなく、周辺の自治体をつなぐ道であり、物資が輸送され、店舗が連なり、市民の皆さんの生活を支える道路となっています。これからも川越にとって最も重要な交通路の一つとして、その役割を果たしていくことでしょう。



うちでバスの切符を売っていました

新井與一さん（83歳・藤間・左）

新道は新宿町へ抜ける予定だったそうです

新井庄之介さん（80歳・藤間・右）

藤間に住む2人に、川越街道に関する話を伺いました。

新井（與）さんは「うちの先祖は、元禄のころにここに移ってきました。その前は、高階南公民館の辺りにいたようです。街道沿いでは古い方になります。旧道に成増行きバスが走っていた当時、うちの前にバス停があつて、切符を売っていました。バスに乗る人呼びに、その人の家まで行っていましたよ。はじめはガソリン車でしたが、戦争が始まってしばらくしてから、木炭車に変わりました。バスは2時間に1本くらい来たと思います。旧道沿いには橋があつて、南側から一の橋・二の橋・三の橋と呼んでいました。よく、その川で遊んでいました」

「戦前、今の国道は砂新田を通して、新宿町の方に抜けると工事をしてる人に聞きました。今は烏頭坂



杉並木があつたという高階中学校付近。道の幅も昔から変わりはありません

の方に去了が、戦争があつて、戦後はしばらくの間、新道は未完成のまま使われていませんでした。旧道は今の高階中学校

のあたりに、杉並木が500mくらいあつたと思います。戦後、自動車が普及するまでは、牛車や馬車で野菜を川越の市場に運んでいました。練馬大根も、旧道を通して川越に運ばれていましたよ」と新井（庄）さん。

旧道も国道も、出来た当時から道の幅は変わらないそうです。旧道沿いの雰囲気は、新道と比べると昔からの家が多いため、さほど変わりがないそうです。