

江戸時代の陸上・河川交通 ～スライド本文～

◎ スライド No. 1

東海道は、律令制のもとでは五畿七道のうちの中路であったが、鎌倉時代にはすでに国内で最も重要な幹線になっていた。しかし室町・戦国時代にはその統治は分断的で、統一的な交通政策がとられなかった。

江戸幕府を開いた徳川家康は、交通政策に着手し、1601（慶長6）年には東海道に宿場を設置し、伝馬を常備することとした。また、1604（慶長9）年頃から街道筋に並木が植えられ、36町（約4km）ごとに街道の両側に一里塚が構築された。静岡県内には東海道五十三次のうちの半数近くの22宿が設置され、平均すると2里10町（約9km）で次の宿場と結ばれていた。

幕府の交通政策により、東海道をはじめとする五街道の整備が進み、旅の便は極めて良くなった。しかし一方で幕府は、街道の要所いまざれに関所を設置して

旅人や通過荷物を厳しく検閲した。また、東海道には箱根と今切渡船場の新居宿側に関所が設置され、「入り鉄砲に出女」を厳しくとりしめた。

東海道筋では、遠江国より東方の大河川や湖には橋が架けられておらず、徒歩か船で渡った。すなわち浜名湖今切・天竜川・富士川・相模川・多摩川六郷は渡船であり、大井川・安倍川は川越人足に頼らざるを得なかった。

これらの河川はその渡し場が定められており、旅人が勝手に迂回して自分渡しをすることは禁じられていた。しかも幕府はその渡し場が一定以上の水量になると川留を行った。特に夏季の大井川では、満水になって川留になることが多く、馬子歌に「箱根八里は馬でも越すが、越すに越されぬ大井川」と歌われた所以である。

◎ スライド No. 2 江戸時代の陸上交通の発達

- ・陸上交通：豊臣秀吉の天下統一の過程で整備が始まる
これを江戸幕府が引継ぎ、江戸、京都、大坂の三都と各地の城下町をつなぐ全国的な街道が完成した。
- ・五街道：東海道、中山道、甲州道中、日光道中、奥州道中
江戸日本橋を起点として、道中奉行が管理した。
- ・脇街道：伊勢街道、北国街道、中国街道、長崎街道

◎ スライド No. 3 宿駅について

- ・ ^{しゆくえき}宿 駅：街道が通る城下町の中心部の町におかれた。

それ以外の宿駅は小都市（宿場町）として地域の流通センターとなる。宿駅には問屋場がおかれ、問屋・年寄・長付などの宿役人が伝馬役の差配、公用の書状や荷物の継ぎ送り（継飛脚）にあたる。やがて本陣、脇本陣、旅籠屋、木賃宿などの宿泊施設が設けられた。

- ・ 東海道の宿は、品川～大津間に 53 宿、大津～大坂間に 4 宿
- ・ 中山道には板橋～森山間に 67 宿があった。

◎ スライド No. 4 一里塚、箱根・新居の関所、伝馬役

- ・ 一里塚：約 4 キロごとに設置された道標
- ・ 関所：東海道の箱根・新居、中山道の碓井・木曾福島
甲州道中の小仏、日光道中・奥州道中の栗橋
- ・ 関所手形持参が義務 「入り鉄砲に出女」を特に厳しく取り締まる。
- ・ ^{てんまやく}伝馬役：幕府や大名の御用通行のために、使用される人馬を、無料あるいは通常の半額程度の賃銭で徴発し、宿駅の町人や農民が負担した。
17 世紀中ごろから、東海道各宿駅 100 人・100 疋、中山道では 50 人・50 疋、甲州、日光、奥州道中では 25 人・25 疋を常備した。

◎ スライド No. 5

伝馬朱印状 磐田市教育委員会所蔵資料

1601（慶長 6）年正月、家康は東海道の宿場を設定し、その宿場への印鑑証明ともいえる伝馬朱印状と、その宿場の継立区間や無私の伝馬屋敷地の広さなどを示す伝馬定書を下付した。見付宿へ宛てた伝馬朱印状である。

◎ スライド No. 6

慶長六年正月 見付宿宛の徳川家伝馬朱印状(翻刻)

定

此 御朱印なくして伝馬不可出者也、仍如件

慶長六年 正月 日
見付

◎ スライド No. 7

左富士 歌川広重 東海道五十三次 吉原 静岡県立美術館所蔵資料

東海道を西方へ向かうと、右側に富士山が見えるのが普通である。しかしその中で吉原宿は宿場を北方へ移したために、前後の宿場とその道筋が変わり、原宿と吉原宿の間の一部分で富士山を左前方に見る場所が出現した。

◎ スライド No. 8

問屋場 歌川広重 東海道五十三次 藤枝 静岡県立美術館所蔵資料

歌川広重は保永堂版での東海道五十三次の藤枝宿で、問屋場の様子を描いている。問屋場は宿場の人足や馬を差配する宿場機能の中核で、問屋商人以下の宿役人が詰めて業務にあたった。

◎ スライド No. 9

沼津藩水野氏入部行列図 西尾市岩瀬文庫所蔵資料

石高5万石とあるので1829(文政12)年以降であるが、忠義・忠武・忠良の3代のいずれかの沼津入部行列を描いている。

◎ スライド No. 10

二川宿本陣 二川宿本陣資料館所蔵資料

街道筋の宿場には旅人が宿泊する旅籠屋や茶店が軒を並べた。その中で本陣は参勤交代の大名や幕府役人・公家などが利用する最高級の宿泊施設であった。本陣は宿場文化の発信地でもあった。

◎ スライド No. 11

舞阪脇本陣 浜松市西区役所町づくり推進室所蔵資料

東海道の宿場には平均して2軒の本陣があった。しかし参勤交代で東海道を利用する大名は150家前後あり、時期が集中したので、それを補完するために脇本陣を設置した宿場も多い。

◎ スライド No. 12

松並木(舞阪町) 歴史文化情報センター資料

1604(慶長9)年ごろから幕府は東海道をはじめとする五街道の道の両側に土手を築き、そこに多くの松を植樹した。成長した松並木は冬は寒風を防ぎ、夏は日陰となったので、旅人から喜ばれた。

◎ スライド No. 13

岩淵の一里塚 歴史文化情報センター資料

江戸時代に築造された東海道の里塚である。慶長9年(1604)2月、幕府は東海道の一里ごとに、5間(約9m)四方の塚を築いて榎を植え、「一里塚」と呼び大名等の参勤交代や旅人の道程の便を図った。

(この一里塚は、起点である江戸日本橋から37里目にあたる。この地は、岩淵村と中之郷村の村境で、付近には岩淵名産「栗ノ粉餅」を売る茶店が立ち並んでいた。また、東側の塚の榎は虫害のため昭和42年枯死してしまった。そこで昭和45年3月、2代目を植えたものである。)

* ()内はスライドにないので、追加説明です。

◎ スライド No. 14

遠州新居関所之図 湖西市教育委員会所蔵資料

新居関所は初め幕府直轄で江戸から新居関所奉行が派遣されていたが、1702(元禄15)年より三河国吉田藩が管理した。これは1854(嘉永7)年の倒壊前の建造物図である。

◎ スライド No. 15

新居関址 湖西市教育委員会所蔵資料

箱根とともに重要な関所であった新居関所は、今切渡船の発着所に設けられたので、今切関所ともいった。現在全国で唯一残る関所の建物は1855(安政2)年の築造で国の特別史跡に指定されている。

スライド No. 16

箱根関所之図 神奈川県 小田原市立図書館所蔵資料

江戸時代の関所は俗に「入り鉄砲に出女」を取り調べたが、小田原藩が幕府から預かって管理した箱根関所は特に出女を取り調べた。箱根関所を無事通過した旅人の中には、山祝いをして喜ぶ者もいた。

◎ スライド No. 17

箱根関所 箱根関所資料館所蔵資料

江戸時代には街道が整備されて治安も良くなり、庶民の旅が急速に発達した。しかし一方で街道の要所に関所が置かれ、遠江国以東の大河川には橋が架けられておらず旅人を悩ませた。箱根・新居の関所は全国でも最大規模の関所である。

◎ スライド No. 18

関所手形 湖西市教育委員会所蔵資料

「入り鉄砲に出女」を取り調べた関所は、江戸方面へ向かう鉄砲は老中が発行する鉄砲手形、江戸方面から西方へ向かう女性は幕府所定の役人や大名が発行する女手形がなければ通ることができなかった。

◎ スライド No. 19

関所手形 湖西市教育委員会所蔵資料（翻刻）

女上下四人内 小女三人乗物壱挺 浅野内匠頭 家頼西沢弥兵衛与申者之
妻女娘下女ニ而御座候 幡州従赤穂江戸江引越申候 今切御関所無滞罷通候
様ニ被為仰付 可被下候 右之女ニ付 已来 出入御座候ハバ 内匠頭方江
可被仰聞候 為後日仍如件 浅野内匠頭内
近藤仁左衛門
寛文九年酉ノ七月十三日 板倉内膳正様 御取次衆中

◎ スライド No. 20

家康の朱印状 豊田町 大庭家所蔵資料

東海道の富士川・天竜川・今切などは船によって渡った。そのうち天竜川・今切渡船については、家康が浜松在城時代に池田・新居の船守へその運営権を保障した。

◎ スライド No. 21

天正元年十一月 池田渡船の諸役を安堵する家康判物（翻刻）

天正元年十一月 池田渡船の諸役を安堵する家康判物

遠州天龍池田渡船之事

- 一 河上河下雖為何之知行、地形於可然地、船可通用之事
- 一 棟別參拾五間寺方共仁、此屋敷分扶持者出置、并拾二座ニ付役等竹木不可見伐之事
- 一 於分国中、夏秋兩度升を入、致勸進之由申上之間、可為先規事
右条々、有河原昼夜令奉公之条、停止諸役永為不入免許畢、
然者、彼拾人之者共為雑色分上者、聊不可有非分、
於背此旨輩者、急度申出之上、可加下知者也、仍如件

天正元年 十一月十一日

家康（花押）

船守中

◎ スライド No. 22

東海道五十三次（蒲原）静岡県立美術館所蔵資料

歌川広重は 1833（天保 4）年に保永堂版・東海道五十三次の浮世絵で大好評を得た。これは隸書版のうちの蒲原宿であり、富士川渡船を描いている。

◎ スライド No. 23

東海道五十三次（府中）静岡県立美術館所蔵資料

広重は 1832（天保 3）年京都へ旅をした経験により、翌年に保永堂版・東海道五十三次を出版した。これは府中宿で、安倍川の川越しを描いている。

◎ スライド No. 24

東海道五十三次（奥津）静岡県立美術館所蔵資料

興津川は川幅 25 間（約 45m）で徒渡しであった。駕籠からはみ出しそうな力士を 4 人掛りで担ぐ駕籠かきと、自分よりも大きな力士を乗せた馬の絵をユーモラスに描いている。

◎ スライド No. 25・No. 26

大井川往来之図・大井川徒渡（財）利用運送振興会 物流博物館所蔵資料

江戸幕府は各地の街道施設を整備したが、遠江国以東の大河川には橋を架けず、渡船や川越人足によって渡ることを強制した。なかでも大井川の川越しは、旅人から最も恐れられた東海道の難所であった。

◎ スライド No. 27

研究の手引き（参考資料）

『静岡県史通史編 3 近世一』

第二章 徳川政権の成立と駿遠豆

第四節 東海道二十二宿の成立 142 頁～164 頁

第四章 交通制度の整備と藩政の展開

第一節 宿駅制度の確立 423 頁～453 頁

『図説静岡県史 静岡県史別編 3』

第 4 章 近世

7. 東西の道 東海道 136 頁～139 頁

12. 大名と参勤交代 148 頁

14. 箱根の関と新居の関 152 頁・153 頁
15. 越すに越されぬ 154 頁・155 頁

◎ スライド No. 28

- ・慶長六年正月 見付宿宛の徳川家伝馬朱印状 磐田市教育委員会
- ・左富士 歌川広重 東海道五十三次 吉原 静岡県立美術館
- ・問屋場 歌川広重 東海道五十三次 藤枝 静岡県立美術館
- ・沼津藩水野氏入部行列図 愛知県西尾市岩瀬文庫
- ・二川宿本陣現況 二川宿本陣資料館
- ・舞阪宿脇本陣 浜松市西区役所町づくり推進室
- ・松並木（舞阪町） ・岩渕の一里塚（富士市） 歴史文化情報センター
- ・遠州新居関所之図 ・新居関址 ・関所手形 湖西市教育委員会
- ・箱根関所之図 小田原市立図書館
- ・箱根関所 現況 箱根関所資料館
- ・天正元年十一月 池田渡船の諸役を安堵する家康判物 大庭家
- ・東海道五十三次（蒲原） 静岡県立美術館
- ・東海道五十三次（府中） 静岡県立美術館
- ・東海道五十三次（奥津） 静岡県立美術館
- ・大井川往来之図 ・大井川徒渡（財）利用運送振興会 物流博物館
- ・『資料に学ぶ静岡県の歴史』

<http://www.tosyokan.pref.shizuoka.jp/contents/history/ssr.html>

江戸時代の陸上・河川交通 ～補足説明～

◎参考図書

1. 『静岡県史通史編3 近世一』
第二章 徳川政権の成立と駿遠豆 第四節 東海道二十二宿の成立
142 頁～164 頁 参照
2. 第四章 交通制度の整備と藩政の展開 第一節 宿駅制度の確立
423 頁～453 頁 参照

1 宿の設置・説明

慶長 6 年(1601)正月、徳川家康が全国統一政策の一環として東海道の宿を設置し、伝馬の徴発を目的とした「伝馬定書」と「伝馬朱印状」を下付した。

「伝馬定書」：36 疋の伝馬を用意すること（代償として地子=税金免除）

伝馬への積載量は 30 貫目と規定する（のちに 40 貫目）

「伝馬朱印」：印文の下に馬士が馬を引く絵を描いた朱印状で、通称「駒引朱印」と呼ばれる。この印文を押した朱印携行者には、朱印状に書いてあるだけの人馬を無条件で提供しなければならない。

慶長 6 年(1601)年の「伝馬定書」では、東海道全体で宿は 13 宿分のみ。静岡県内では沼津・由比・駿府・藤枝・金谷・日坂・掛川・浜松・舞阪宿の 9 宿。その後適時追加され、寛永元年(1624)に 53 宿が設置された。

これら東海道 53 宿のうち、静岡県内には 22 宿がおかれている。

また、東海道の里程 126 里のうち、県内を横断する距離は 56 里である。

万治 2 年(1659)7 月に設置された道中奉行は、江戸～大坂間を管轄した。

2 宿駅制度

・宿駅制度：街道筋の宿々で、一定の人足・馬数を常備し、その人馬によって貨客・手紙などをリレー方式で輸送すること。これは律令時代の駅馬・伝馬の制度と鎌倉時代の宿を基礎としたものである。

律令時代の駅馬・伝馬を利用できる人は国家公用旅行者に限られ、私用では利用できなかった。それに対して江戸時代の宿駅制度は幕府公用を最優先としたが、宿駅に人足・馬が余っていれば、人足賃・駄賃を払うことにより、私用でも、また庶民でも利用が許された。江戸時代の宿は、旅行者用の休泊施設の建造が許可され、運輸機能に休泊機能が付与され、陸上交通発展の基礎となった。

・問屋場：江戸時代の宿駅に課せられた第一の任務は公用貨客を人馬によって次宿へ継送することであった。この人馬の負担を伝馬役、宿から宿への輸送を宿継と称した。そして、この伝馬役に付随して、本陣・脇本陣や旅籠屋などの宿泊施設が設けられた。

伝馬役をはじめとする宿としての業務を運営するのが宿役人である。その中で問屋といやは最も重要であった。問屋は人馬による継立のいっさいを管掌し、公用旅行者のためには休泊施設の世話をした。川崎宿の問屋であった田中丘

隅は『民間省要』の中で、問屋は「某駅の人馬を主る役」と規定し、戦国時代には武士に仕えたもので、宿によっては名主より上位にすることもであると記している。見付宿の問屋3名は、中世以来の問丸の系譜を引くものであり、新居宿の最初の問屋は戦国期には今切湊の廻船をも差配していた。いずれも在地の土豪の流れをくむ土地の有力者であった者が多い。

問屋は1宿に1~2名が普通で、沼津・見付宿には3名いた。2名であれば月の半分ずつに分けて業務を行い、3名であれば10日交代というのが一般的であった。問屋の家の一部を問屋場として、そこへ問屋以下の宿役人が交代で勤務し、重要な通行があれば宿役人全員が出仕した。

問屋を補佐するのが年寄である。掛川宿ではこの年寄のことを吟味役と称した。年寄の人数は2~5人が一般的であるが、藤枝宿では9人いた時期がある。問屋と年寄、それに名主(庄屋)を合わせて「宿方三役」と称した。

この宿役人の下には、帳付^{ちやうづけ}や馬指^{うまさし}・人足指^{にんそくさし}等がいた。帳付は問屋場へ出勤して人馬の出入りや賃銭などを記帳するのが本来の勤務であった。しかし実際には人馬の差配や通行人との交渉にもあたり、『民間省要』では「其人なくして事を欠くは帳付なり」と高く評価されている。

・継飛脚：公用文書を入れた御状箱^{ごじやうばこ}を宿継で送る幕府の飛脚制度である。通常は宿々用意する人足が2人1組となり、一人が御状箱を担ぎ、残りの一人が肩代わりして付き添って夜間には高張提灯を持って走った。この御状箱は江戸京都間を64~66時間、急行で59~60時間、江戸大坂間を72~74時間、急行で64~66時間で送り届けた。

・参勤交代：寛永12年(1635)6月、武家諸法度において、従来大名、小名の自主的に近い参勤交代制から、初めてそれを義務付けた。さらに寛永19年(1642)には、外様大名を東西に分けて毎年4月に在府、在国の交代とし、譜代大名は6月と8月に分けて在府、在国を1年交代とすることなど、詳細な規定を決めた。

大名の参勤交代は將軍に対する忠誠の証としての軍役^{ぐんやく}であるから、当初は行軍形式であった。しかし次第に形式的になり、また華美に流れはじめた。一般的な大名行列の形式は、まず先道具として道具役と鉄砲、弓が先頭で進み、ついで挟箱^{はさみばこ}、蓑笠、合羽籠、台笠、立笠持ち人足が続き、大名の乗物の前後には槍持が囲んでその中に供頭^{きんじゆう}や近習が従うというものであった。

行列の人数も増加を競う傾向にあったので、幕府はしばしばその従者制限を発令した。たとえば享保6年(1721)の規定では、10万石の大名の場合、馬上10騎、足軽80人、中間140~150人に制限するとある。しかし実際にはその2倍程度の人数を出す大名もあって、ほとんど守られなかった。

東海道は全国の大名の中の約6割が通行し、1年間には実に3万人前後が参勤交代のために往来したことになる。こうして街道筋では毎年、とくに4月と6月に集中して、参勤交代の大行列が往復するようになり、まさに年中行事となった。

・本陣：参勤交代が制度化すると、その大名と重臣は本陣で休泊し、下級家臣などは下宿と称して一般の旅籠屋などに分宿した。本陣にはこのほかに幕府役人や宮家、公家、高僧等の貴人も休泊した。

江戸時代の本陣の起源については不明確な点もあるが、寛永12年(1635)以前にも多くの大名が自主的に江戸へ参勤しており、その際に宿内の有力者が、自らの家屋を「大名宿」として提供したことに始まった例が多い。また将軍の上洛に際し、御殿として利用されていた高級な休泊施設が中絶したために、建物を建て替えて本陣に転化した場合もあった。

金谷宿の河本本陣は元和年間に「大名宿」として成立し、寛永年間に「本陣名目」になった。三島宿の世古本陣は、寛永7年(1630)の成立であり、沼津宿の清水本陣と島田宿の置塩本陣は寛永10年(1633)の成立、吉原宿の長谷川本陣は寛永14年(1637)の成立という。

袋井宿の本陣であった田代家には元和4年(1618)から寛永11年(1634)までの「御宿帳」が残されている。それによると、この17年間で大名が310回泊り、休息も340回を数える。田代家はこうして「大名宿」の提供という実績により、本陣となった。

本陣の施設は、広大な敷地の中に多くの間取りを有していることはもちろん、門構え、玄関と上段の間を有していることが一般的である。本陣を補足する脇本陣は、これらの施設の一部を欠いていることが多い。東海道各宿の本陣、脇本陣の数は一定ではない。平均すると1宿に本陣が2軒、脇本陣が1軒である。箱根、浜松宿には6軒の本陣があり、沼津、島田、金谷、袋井、新居宿には3軒の本陣があった。これらの宿では、参勤交代で宿泊や昼食する大名が多かったからである。

そのほか多くの旅行者は旅籠屋に休泊した。江戸時代の旅籠屋とは食料を提供する旅宿を指し、木賃＝薪代を払って泊まる木賃宿とは区別した。

3 松並木と一里塚

幕府は宿駅の設置とあわせて、街道の整備にも着手した。街道筋への一律的な施策としては、並木の植樹と一里塚の構築がある。並木植樹は慶長9(1604)年頃とされているが、その前の織豊政権が行っていた街道への植樹政策を引き継いだものと考えられる。並木に関する幕府の触書には、並木の落葉・枯枝などの処理に至るまで道中奉行の許可が必要であるとしながらも、下草や蔦の除去などについては当該の宿村の日常的な負担と記されている。

並木の樹木のほとんどが松であったが、松が育成しない土地には杉、なかには楓や檜を植えた。元禄4年(1691)に参府したエンゲルベルト＝ケンペルは、「西海道の一部において、また東海道においては間々なる都市町村を除く外は、大抵路の両側に間隙せまく、また真正に並びたる松の並木ありて、日の蔭をなし、また旅人の慰安となる」と評している。(『ケンペル江戸参府記』、異国叢書) 松並木は、炎暑・寒風を防ぎ、休息の場として重宝された。

一里塚の起源については、慶長9年(1604)8月に江戸日本橋を基点として、36町ごとに塚を築いて榎を植えたとされている。並木と同様に、一里塚の効果も多様であるが、特に人足・駄賃銭の決定に大きな役割を果たした。

慶長14年(1609)に江戸・駿府から長崎へ旅をしたドン＝ロドリゴは、一里塚と並木の効用に着目して「里数を尋ねる必要なからしめる為に之を測り、1レグロの終る所には小山1つ2つの樹木を置ける」と記している。(『ドン＝ロドリゴ日本見聞録』、異国叢書) すでにこの時期には一里塚がほとんど完備していたことを示している。

また慶長14年(1609)5月、美濃国真桑まぐわ(岐阜県真正町)より駿府にいる家康のもとへ新鮮な瓜が昼夜兼行で各宿の人足の継ぎ送りにより届けられていることから、すでに街道整備や宿駅機能もかなり進んでいたことが窺える。前述したドン＝ロドリゴは東海道の様子について「此の如く広大にして交通盛に、また街路及び家屋の清潔なる町々は世界の何れの国においても見ることなきこと確實なり」と記し、その美観と交通量の多さに驚嘆している。

なお天保14年(1843)前後における五街道の一里塚の存在状況は、東海道・中山道で80%強、甲州道中が65%ほどであるが、将軍の日光社参がある日光御成道はほぼ完備している状況であった。

このような江戸幕府による交通政策は、元和3年(1617)の武家諸法度で、はじめて交通関係の3カ条目を加え、以降の大名・旗本支配の根幹となったのである。

4 新居（今切）・箱根関所

江戸幕府は東海道宿々の設置・整備によって交通の円滑化をはかる一方、要地には関所を配備したり、故意に大河川へ橋を架けなかったりした。その目的は幕府の政治的基盤である江戸を中心とする関東を防衛するためである。

幕府が全国に設置した関所は、小規模なものを含めると全部で 50 数か所ある。そのうち東海道の箱根・今切、中山道の碓井・木曾福島、甲州道中の小仏関所はとくに著名である。

浜名湖口の今切には、戦国時代に今川氏によって関銭を徴収するための関所が設けられたが、徳川家康の関東移封後に新領主となった吉田城主池田輝政によって一旦撤去された。そして慶長 5 年(1600)の関ヶ原の戦い直後、徳川軍は今切に関所を設けた。関所が今切渡船場の新居側に設けられたので、今切関所とも、また新居関所ともいう。

幕府は新居関所奉行として、1000～5000 石程度の旗本を派遣した。関所奉行の配下には、多い時で与力 15 騎、同心 50 人がおり、全国でも最大規模の関所となった。幕府が直接関所奉行を派遣した関所は今切が全国で唯一であり、いかに重視されていたかをうかがうことができる。

今切関所では東海道を上下する女性や、江戸方面へ向かう鉄砲をはじめとする武具類を取り調べた。江戸から西方へ向かう女性については幕府の留守居が発行する女手形が必要であり、鉄砲については老中が発行する鉄砲手形がなければ通過できなかった。同関所では、この「入鉄砲に出女」の取り締まりに加えて、江戸方面へ向かう女性の通行も所定の女手形が必要であり、関所近辺にある今切湊へ入出津する他国の廻船も取り調べた。

一方東海道ではその所在地は相模国足柄下郡に接して箱根関所があった。箱根路には古代・中世以来多くの関所が設けられていたが、江戸幕府が箱根に恒常的に関所を創設したのは、箱根宿を開設した翌年の元和 5 年 (1619) である。箱根関所は小田原藩主の管理下に、20 名前後の関所役人が詰め、特に「出女」を厳重に取り調べた。

こうして東海道筋には、今切・箱根を中心とする二重の関所網ができた。これらの関所は幕府公用を除き、原則として明六つ（午前 6 時頃）から暮六つ（午後 6 時頃）の間だけ通行人を取り調べ、夜間は閉門して通過を禁止しており、特に女性の取り調べが厳重に行われた。

5 渡渉運営

関所は交通の発展を阻害するものであったが、同時に河川・湖沼等の渡渉

制も旅人を悩ませた。とくに東海道では、遠江国以東のほとんどの大河川に橋が架かっておらず、渡船か徒渡しであった。

渡船で渡るところは、東海道では西から順に桑名七里渡し・浜名湖今切渡し・天竜川・富士川で、相模国以東では馬入川ばにゅうがわと六郷渡しである。渡渉制については、宿駅人馬継立制度と同様に徐々に拡充整備されたものである。

天竜川は「あばれ天竜」と称されるが、富士川と同様に幕府の命令によって角倉了以が舟運路の開削を行った。17世紀後半には信濃国から河口の遠江国掛塚までの舟運が可能となった。主要な荷物は伊那地方から出される建築資材くれきの樽木で、掛塚湊から江戸へ送られた。

今切渡船については、新居の船守が徳川家康から天正2年(1574)12月に渡船運営に関する判物を発給されたという由緒に基づき、また関所が新居宿側に設けられたこともあって、全面的に新居宿が運営した。

また、天正元年(1573)11月に家康から判物(1)を受けたという池田村も独自で渡船を運営した。しかし、近隣の船越一色村がこれに参画するに際し、運営権の4分の1を船越一色村に渡し、残りの4分の3を池田村が担当することとなった。天竜川渡船に利用する船は、池田・船越一色村の共用で、その数は大番船6艘、小番船22艘、それに池田村が所有する11艘前後の高瀬舟であった。

富士川は当初渡船場が川成島村地内にあって同村が渡船を運営したが、出水によって流路が変化し、慶長年間には岩淵村がそれに変わった。さらに寛永年間には対岸の岩本村も渡船運営に参画するようになり、以降は岩淵村が3分の2、岩本村が3分の1を分担した。富士川は全体の川幅が260間余、その中に通常時は流幅50間・20間程度の二筋が流れ、ともに渡船を利用した。定期渡船6艘のほかに、高瀬舟18艘も通常時の渡船に充て、大通行には「寄せ船」や「助郷舟」を徴発した。

6 越すに越されぬ大井川

東海道筋での徒渡しの川は、大井川・安倍川・興津川・と相模国の酒匂川さかわがわなどであった。全体の川幅が720間(約1309m)の大井川は、箱根山とともに東海道最大の難所であった。大井川の通常時の実際の流幅は30~240間程度で、常水深は2尺5寸であった。旅人は一般的には4~6人の川越人足れんだいで担ぐ輦こし台越で

渡ったが、2 人の人足に手引きを依頼して自ら歩いて渡ることもできた。兩岸の川会所には川越人足が 500 人前後おり、計 500 挺の輦台が常備され、そのうち 250 挺については、幕府が公用で往来に使用した。

大井川に架橋されなかった要因については、一般的には「箱根・大井川は坂東 2 ヶ所の難所にて敵を防ぐ要害」のためと考えられている。しかし社会情勢が安定してからは要害の意味は薄れ、川越人足や兩岸の島田・金谷両宿の利害関係によってこの徒越制が継続したと考えられる。すなわち、江戸中期以降の幕府による架橋案に対し、この両宿が反対していたからである。

安倍川・興津川にも川越人足や輦台が常備され、旅人の助けを生業とする人々がいた。これらの川が増水などで川留になる場合は、そのつど飛脚によって江戸の道中奉行へ届け出た。

とくに夏期の大井川では、満水になって川留になることが多く、そのために兩岸の島田・金谷両宿場では、しばしば旅人が滞留した。旅人のなかには中山道の方が距離は若干長いにもかかわらず川留が少ないから、東海道を避けて中山道を利用する者もいたようである。