

1000km達成

街道歩き日帰り旅

街道名	出発地	到着地	歩行距離	開始日	終了日	歩行回数
甲州道中	東京新宿	下諏訪駅	213.5km	2020.10.21	2021.11.4	11
東海道	東京日本橋	掛川駅	243.9km	2022.1.18	2022.12.3	11
日光街道	東京日本橋	日光東照宮	161.8km	2023.1.5	2023.6.10	8
中山道	東京本郷	長野奈良井宿	274.1km	2023.10.27	2024.11.29	14
北国街道	信濃追分駅	長野県善光寺	79.4km	2025.5.23	2025.11.14	4
青梅街道	新宿追分	青梅駅	49.2km	2026.1.10	2026.1.24	3
歩行距離合計			1021.9km	2020.10.21	2026.1.24	51

2020年10月21日 新宿出発



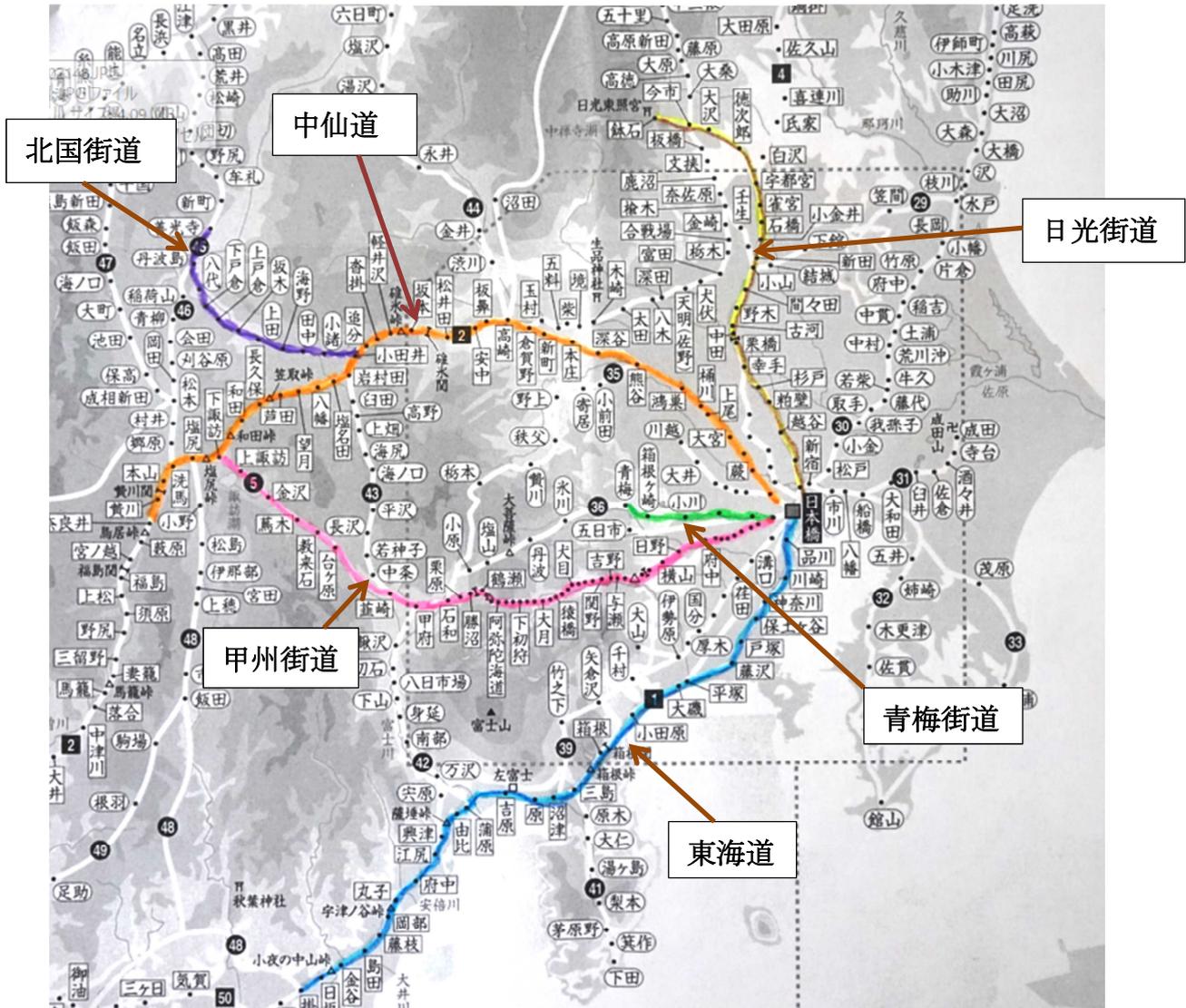
2026年1月12日 東村山千キ口



2026年

今井 晴彦

歩いてみた街道



2026年の1月12日、青梅街道を歩いて東村山駅にさしかかったところで、街道歩き1000kmに到達した。そこで乾杯でもやりたいとこだが、単に歩道の上で写真一枚とって終わり。コロナで自宅に軟禁されているような生活から逃れるため、突然甲州街道を歩くことをおもいつき、実行したのが5年3か月前のこと。平均すれば年間に200kmほど歩いたことになる。道中無事を祈って、車にもはねられず、熊にも襲われず、崖から転落もせず歩けたことが一番ありがたい。

昔の人にとっては、旅することは己の二本の脚を信じで歩くことだったのだろうが、実際にそれをしてみると、街道には様々な発見があり、変化に富む自然があり、多少大変だが結構楽しい旅の仕方であることが分かった。実際街道とはどんな道であったのかという好奇心を満たすこともできた。

歩いているうちに、いつか1000kmという区切りの良い数値に到達した。勿論当初目標があったわけではなく、昨年北国街道を歩いた際、ところでどのくらい歩いたのかとふと思い計算してみると、結構な距離となっているのに気が付いた。そこであと少しで1000kmならそれを急遽目標にしてしまおうと思いついた次第である。

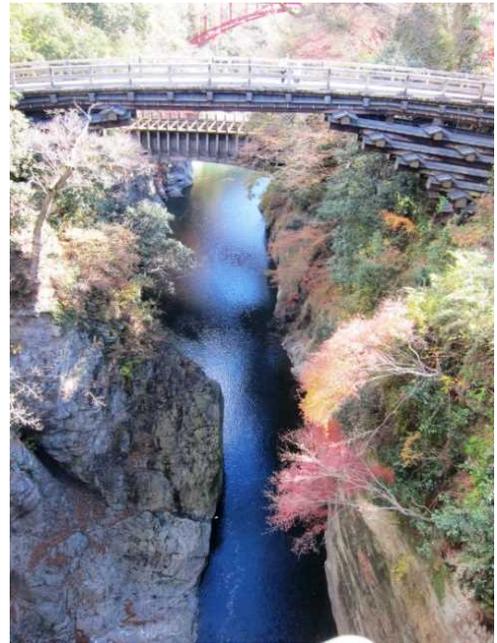
思い出の街道風情

甲州道中	東京新宿	下諏訪駅	213.5km	2020.10.21	2021.11.4	11回
------	------	------	---------	------------	-----------	-----

初めての街道が甲州街道（甲州道中）であった。なれないことも色々あったが、とにかくガムシヤラに歩いてしまった。やはり山道であった。しかし小仏峠、笹子峠の難所を除けば、アップダウンがひたすら多いものの、山々に囲まれのどかな田園風景を楽しめる道で、昔の道ということの風情を十分楽しむことができた。



高尾の街並み



日本三大奇矯の猿橋



国道 20 号線をいく



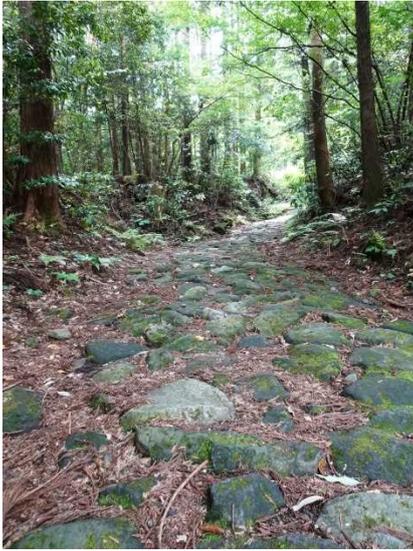
笹子峠



甲州道中と中山道の合流点
(下諏訪宿)

東海道	東京日本橋	掛川駅	243.9km	2022.1.18	2022.12.3	11回
-----	-------	-----	---------	-----------	-----------	-----

東海道は太平洋岸に沿って延々と続く道である。そのため山から流れてくる多くの川を次々に横切って進む道である。大井川が難所で有名だが、橋のかからない時代、それに匹敵するような大河を越えないといけない時代は大変だっただろうと思う。また東京から歩いていくと、午後は西から太陽をまともに浴びることが多く、眩しく先が見えない。これも人を悩ませただろう。更に、天下の検として有名な箱根だが、行ってみると石畳だらけ、これが大変な人工難路となっていることが分かった。意図的に天下の險が造られていたのだ。



箱根の石畳



箱根の関所

広重の画にある左富士のあたり



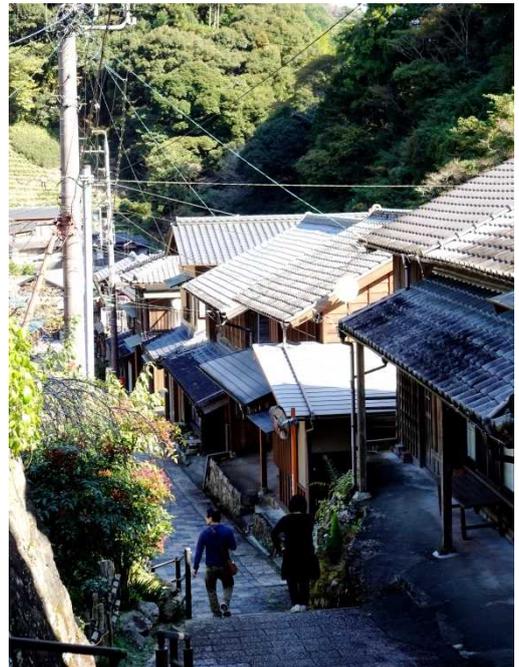
広重画にある丸子の丁子屋、原型をとどめる



宇津谷峠への道の集落



やたら川幅の広い大井川

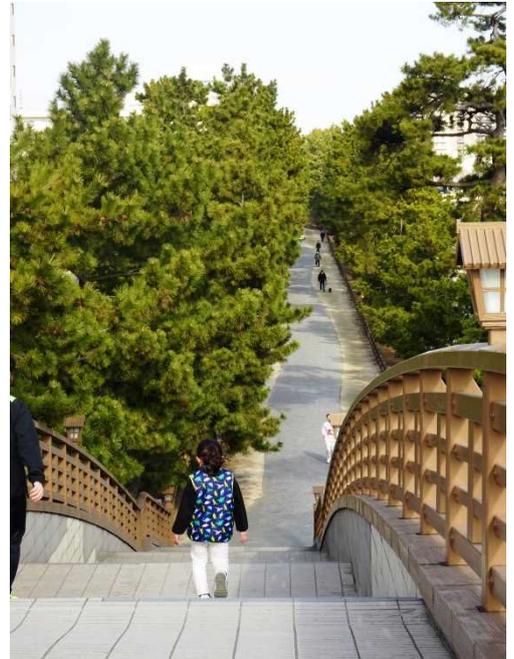


日光街道	東京日本橋	日光東照宮	161.8km	2023.1.5	2023.6.10	8回
-------------	--------------	--------------	----------------	-----------------	------------------	-----------

ひたすら我慢の街道だった。かつての街道はほとんどが国道などに吸収されてしまっているため、広幅員の道をトラックなどが轟音をたてて走っており、道には派手な看板や郊外店が並んでいるという具合で、風情もそっけもない。それでも宇都宮を過ぎると、ややまともな景色があったり、最後は昔の壮大ともいえるべき杉並木があって、ようやく報われる思いだった。しかしながらその杉並木の道を車優先の道としていて、横をとぼと歩かなくてはいけない区間が多く、さらに排気ガスで杉を枯らしていた。



日光街道のスターは松尾芭蕉



草加の立派な松並木

広大な関東平野を歩く



日光東照宮



杉並木でも公園化され車がない区間もあった



中仙道	東京本郷	奈良井宿	274.1km	2023.10.27	2024.11.19	14回
------------	-------------	-------------	----------------	-------------------	-------------------	------------

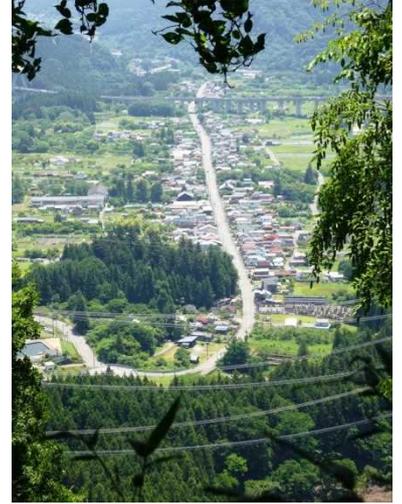
自分は軽井沢生まれであり、下諏訪には祖母の家がありと中山道には縁が深く、歩きたいと思っていたが、熊の出没が話題となっており、しかもその目撃例も多い地区を抜けなくてははいけなかった。また碓氷峠と和田峠という中山道の2大難所もあったが、気合を入れて乗り切ることができた。長野県は、宿場町など昔の風情が他の街道よりずっと残っており、加えて山々や河などの自然景観にも恵まれ、街道歩きにはじつに魅力ある道であった。



本郷のかねやす



安中あたりの道



碓氷峠からみる坂本宿



板橋の仲宿



塩名田宿 (佐久市)



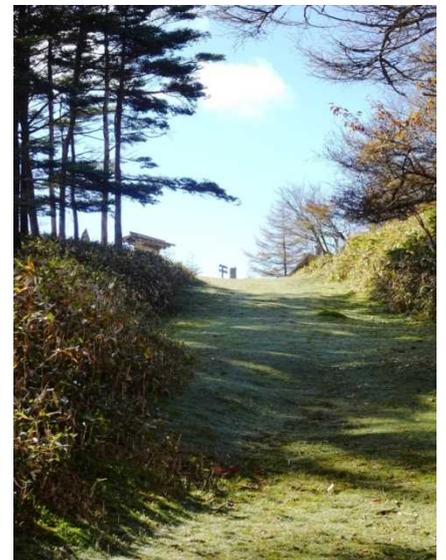
碓氷峠の登り道



茂田井・間宿



大門川 (長和町)



和田峠頂上



御柱で木を落とす坂



下諏訪宿本陣、岩波家



塩尻峠より諏訪湖を望む



漆工の平沢村（重要伝統的建造物保存地区）



木曽路の奈良井宿（重要伝統的建造物保存地区）

北国街道	信州追分	善光寺	79.4km	2025.5.23	2025.11.14	4回
------	------	-----	--------	-----------	------------	----

熊の被害報道が増え、気候も猛暑日が増えるというなかで、景色の良かった長野を歩こうと、楽そうな北国街道を歩いた。北国街道は北陸から江戸へ至る道で、佐渡金山の金を運ぶ道でにぎわい、また今回は善光寺街道ともいわれるところであった。昔からの道が良く残り、のんびりとした田園景観が続いて大変お勧めな道であった。ただ田園地域であるため、コンビニとか飲食店とかは極めてまれでいささか苦勞があった。



間瀬口（御代田町）の街並み



小諸城大手門



秋の北国街道風景



海野宿（東御市）



17世紀創業の酒蔵「亀齢」上田市柳町



犀川（長野市丹波島）



善光寺境内

青梅街道	新宿追分	青梅駅	49.2km	2026.1.10	2026. 1.24	3回
-------------	-------------	------------	---------------	------------------	-------------------	-----------

青梅の木材などを江戸に運ぶためできた道だが、その後延伸され大菩薩峠を越えて甲州で甲州道中に合流する街道である。熊もいない青梅駅までの道を歩くこととした。都市幹線道路の青梅街道なので、特段の風情などはないが、青梅街道も途中は歩道が無い区間があることが分かった。

青梅街道の風景



西武線の青梅街道駅



新宿の追分だんご

ぶたの駅（豚肉売店）



青梅市街なかは昭和レトロ



街道は今どうなっている？一歩いてみたら

1. 宿場町関連

東京から各地へでるのは、江戸四宿を通して出ていくことになるが、多少風情が残るのは品川宿だけで、あとの内藤新宿、板橋、千住はもう東京の市街化に飲み込まれ、ほとんど宿場を偲ばせるものは無かったが、地方にいくと様々に宿場の跡形が残っていた。

【宿場の景観】

かつての宿場町の風情がほとんど残っているのは、会津街道（大内宿）、中山道（奈良井宿、妻籠宿、馬籠宿）、北国街道（海野宿）、東海道（関宿）、鯖街道の熊川宿などが有名だが、そのうち奈良井と海野を訪れることができた。

しかし、それ以外でも、中山道の茂田井、本山、平沢とか、東海道の宇津谷、甲州街道の下諏訪、北国街道の小諸、上田などかつての風情を残している所があった。県では長野県に多いようだ。ただそこに泊まろうとしても、観光地化していたり、都市発展したりしていないと旅館を見つけるのは難しい。宿場を形成していた、問屋場、本陣、高札場、旅籠などの建物が、機能は変わって一部残っているというところが多いようだ。特に本陣や脇本陣は、もともとその地の名主などの有力者がなっていたのか、代々引き継がれて残っている。例えば下諏訪の本陣の岩波家の御主人は28代名だとおっしゃっていた。

かつて宿場であったということは、多くの元宿場でアピールしていて、看板で紹介しているとか、宿場の名を沿道に吊り下げたりとかしている。また歴史資料の展示館はかなりあちこちにあった。例えば中仙道でみると蕨宿の市立歴史民俗資料館、桶川宿の中仙道宿場館、追分宿の中仙道63次資料館、下諏訪宿の宿場街道資料館といった具合である。またかつての旅籠を改修して展示をしている東海道岡部宿の柏屋のような例もある。



中仙道倉賀野宿脇本陣



東海道岡部宿の柏屋



中仙道蕨宿の市立歴史民俗資料館



日光街道栗橋宿



東海道藤沢宿



甲州道中 鶴川宿

【宿場の位置】

宿場は、かなりの密度で設けられていた。飛脚や馬により書類等の引継ぎをするだけなら、もう少し間が空いていておかしくないと思うが、歩いている人間の様な都合を考えると密度が高いほうが便利だ。今回歩いてみたところの宿場町間距離を計算してみたところ、甲州道中など5 kmくらいしかなく、一方東海道は9.4 kmと倍くらい長い。多分二里間隔くらいで、あとは現地の事情を踏まえて宿場が決まったのではないかと思うが、甲州道中はどうしてこう宿場が多いのか理由は分からなかった。

歩いた街道別の宿場間距離

街道名	宿場数	平均宿場間距離
甲州道中	4 5	4.7 km
東海道	2 6	9.4 km
日光街道	2 1	7.7 km
中仙道	3 3	8.3 km
北国街道	1 2	6.6 km

このような密度で宿場があれば、途中の休憩も食事も問題なくとれるし、足が痛くなってもすぐ泊まれるという具合で、今回は10 km、15 km歩いてものにも無いということから考えると、昔のほうが楽に旅できたと思われる。

また気が付いたのは、鉄道が近くにあることが多いことであった。このため日帰りが可能になったと言える。考えてみれば、移動需要の方向は大きくは変わっていないし、また平地を移動するのが合理的なので、結局のところ多様なところに交通路ができやすい。従って街道にほぼ平行して鉄道が敷設される。ただ丘陵や山間地になると、近現代は橋を架けたり、トンネルを掘ったりと緩やかに直線的な線ができるのに対し、街道は地形にそのまま沿って、登ったり下ったり、山をよけたりとなる。そのため峠やその近くになると鉄道とは大きく離れてしまう。また宿場も峠の中には無いので、現代でもやはり峠は難所となる。

なお宿場と鉄道とが一体化して大きな市街地が形成されている場合と、距離をおいて鉄道が通り、宿場は集落になっている場合とがある。しかし奈良井宿のように、宿場の入口に駅があるにもかかわらず、まったく近代化しなかった例もあり、一概に言えることではないようだ。

2. 一里塚

あちこちに一里塚の痕跡は残っていたが、元の姿をそのままとどめているような一里塚には出会わなかった。元の姿に近いと思ったのは、甲州道中の富士見町にある御射山神戸の一里塚である。当初のケヤキが巨大に成長して残り、道の両側に塚があった。多くは片側の塚だけが残っている者が多い。東海道の富士川にある岩淵の一里塚もかなり大きいものであった。

上戸祭 (宇都宮)



岩淵 (富士川)



御射山神戸 (富士見町)



御射山の一里塚は、江戸から48里目といわれ、東塚にはエノキが西塚にはケヤキが植えられていたそうだが、エノキは明治初期に枯れてしまった。ヒノキは樹約380年だそうで、塚が造られた慶長年間に植えられたものと推定されている。

なおせっかくの一里塚だから、腰を下ろして一服と思ったが、あまり腰を下ろすような箇所がなかった。

3. 関所

江戸から出ていくと、今回の歩いた範囲でも、箱根（東海道）、小仏（甲州道中）、碓井（中山道）、栗橋（日光街道）と、重要な関所を通過することになる。しかし関所の形態が復元されているのは、箱根と中山道の贅川の2か所だけで、あとは関所跡という表示になってしまっていた。なお東海道で昔新居の関が復元されていたのを見たことがある。



碓井関所跡（松井田）



贅川関所跡（塩尻）

4. 峠等

峠は昔なら山賊、今は熊といった具合で旅人にとっては難所になる。歩いてやはり峠を越えた時の事が一番印象に残る。最初の甲州道中で初めて峠越えとなった小仏峠の時には、どうなるか色々緊張したが、実際歩いてみたらいたしかなかったのが安心したのだが、次に笹子峠となったら、登るほうはさておき、下りは道も判然とせず、単なる急斜面を転げ落ちないように道で拾った枝を頼りに恐る恐る降りていくことになり、やはり峠は大変だとなった。次に東海道で、かの箱根峠が出て来たが、これは著しく急勾配でやたらと階段であるか、極めて歩きにくい石畳とか、標高は846mに過ぎないにもかかわらず大いに苦しめられた。ついで由比の先の薩埵峠、標高というほどの標高ではないが突然の豪雨に見舞われ、ずぶ濡れになって清水まで強行したので、やはり大変であった。次に安倍川を越え宇津谷峠、さらに夜啼き石で有名な小夜の中山と峠が出て来るが、それほど大変なものではなかった。やはり峠が多いのは山道になる中山道であり、熊が多く出没する碓氷峠、標高1600mの和田峠は思い出深い。峠というほどでない香取峠、逆に勾配がやたらきつかった塩尻峠、と峠を越えるとあらたな地域が展開してくるのを感じた。一方日光街道には峠は全くなく、また短い距離だった北国街道や青梅街道でも峠にはお目にかからなかった。



薩埵峠から見た東名高速、東海道線

峠の標高

甲州道中：小仏峠 548m、笹子峠 1096m、中仙道：碓氷峠 1200m、和田峠 1600m、塩尻峠 1055m
東海道：箱根峠 846m、薩埵峠 244m、宇津谷峠 210m、小夜の中山 252m

なお昔は峠に劣らず難所であった川は、全て橋が架かっており全く難所ではなくなっていた。特に大変だった大井川には、当時の川会所が残っていたり、その記録を残す博物館などがあつた。また明治で失職した川人足をすくうべく明治政府に訴えた所、牢屋に放り込まれ拷問された人がいる。しかしめげずに訴えを通したことで、その銅像もある。結局多くの人足は徳川家臣団が開拓していた牧之原で面倒を見たようだ。



5. 石造物

街道沿道には夥しい数の石造物があつた。道祖神、馬頭観音、廿三夜灯、庚申塚、地藏、様々な石碑等色々だが、現代の道にはほとんどないものが遥か昔から旅人にメッセージを伝えている。

甲州道中



庚申塔、馬頭観音（笹子）



廿三夜灯（1836年）（韮崎）



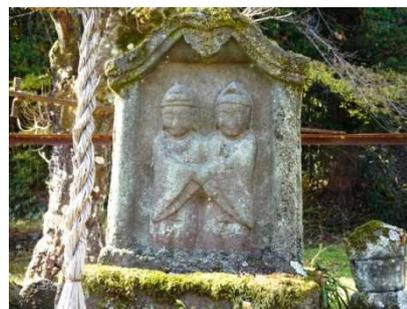
赤地藏（1721年）



秋葉大権現常夜石灯笼
（台ヶ原）



葛木宿(1372)



道祖神（瀬沢）

東海道

湘南発祥の地の碑



中山道



賽の神道標 (伊藤博文による)



芭蕉句碑 (倉賀野)



1740年に村で建てた碑



不明の碑



道祖神 (下諏訪)

北国街道



力士雷電の碑 (佐久間象山)



地藏 (上塩尻村)

6. 道

大名行列などイメージすると、街道はたいそう立派な道になるが、実際歩いてみたらそれどころではない、どこが道か分からないようなところもあり、本当にここは街道だったのだろうかという疑問が湧いてきてしまう。しかし街道の最低復員を2尺と書いてあった記述もあり、明治以降に歩く人もいなくなり失われかかる道ができて不思議ではない。



甲州道中、犬目宿



中仙道 烏川土手



中仙道、碓氷峠下り

一方で、日光街道などは特に近現代に整備された国道などに、かつての街道が飲み込まれてしまった結果、広幅員道路を大量の車が行き交い、その傍らを歩いてくという場面も出て来る。中には歩道もない幹線道路も多く、身を守るすべもなくひたすら無事を祈る状況におかれることもある。



日光街道



甲州道中



青梅街道

街道によるが、中山道、甲州道中、北国街道などでは、のどやかな田舎道という風情で集落や山々の景色など歩いて楽しい道が多い。勿論山の中に入っていくと細々とした道になり、景色も見えないということになるが、車がないというだけで楽しい。できる限り残っている昔の道を歩いたが、洪水だとか火山の噴火だとか、ルートが長い歴史の中では多少変更されてきており、古道、江戸の道AとかBとかあった。



甲州道中：台ヶ原



北国街道：馬瀬口



中山道：追分



中山道：荒川土手



中山道：望月の百沢集落



東海道：富士川のまち

なお街道に街路樹はつきものと思っていたが、残っているところは以外にない。松並木であったところが多かったと思われ、特に東海道は基本松並木だったようだ。残っているのは大磯の松並木くらいだったが、所々に名残の松というのが1本で往時を伝えるべく頑張っていた。日光街道は杉並木で有名だが、残っているのは日光・今市のあたりに限られていた。なお中山道でも安中には杉並木があった。酷暑ではなくても、少し日差しが強い時期には、並木があると大変助かった。歩く時代から車の時代になるとかえって並木は邪魔者となったしまったわけで、街道を歩く者にとっては誠に残念としかいいようがない。



東海道：大磯



東海道：名残の松、安倍川



中山道：笠取峠の松並木

7. 街道のスター

初めての街道、甲州道中を歩いてみたら、至る所に明治天皇が訪れたという記念碑があった。明治維新となって、戦勝者として明治天皇が各地を行幸したことによる。次に東海道を歩くと、明確なスターは不在だったが、京都の三条大橋のもとに弥次喜多の像があることや、似たような人の絵だとか人形があることから、東海道のスターは弥次喜多と言えよう。次に日光街道を行くと、これは奥の細道を旅した松尾芭蕉が、銅像があつたり歌碑があつたりで、芭蕉を知らずして旅はできないという感じになっていた。そして中山道はなんといっても、徳川家茂に嫁いだ皇女和宮で、彼女の旅が楽になるように難所に新たな道ができていたり、ここで休んだとか泊まったとか記念碑などが次々に出て来る。ところが北国街道では、そのような突出した人は見あたらず、明治天皇と松尾芭蕉とがその痕跡を所々に残していた。即ちこの2人が、いわば街道の有名人、街道のトップスターといえる。明治天皇は、明治5年に九州、9年に東北・北海道、11年に北陸・東海道、13年に甲州・東山道、14年に山形・秋田、18年に山口・広島・岡山と合計6回もの行幸を行っている。甲州道中には明治13年に行幸しているが、伏見の宮、三条実美、伊藤博文など総勢400人、私も泊まった台ヶ原では酒蔵七賢に宿泊している。平坦な道では馬車、傾斜地は板輿、急傾斜地では山駕籠に乗り換えていったようだ。しかし人数では、皇女和宮の行列のほうがすごい。総勢4000人と明治天皇の10倍だが、それに人足が2万2千人も動員されていた。



明治天皇休憩所（甲州道中の小仏峠頂上）



松尾芭蕉像（日光街道、足立区の市場前）



弥次喜多の像（東海道、三条大橋）

いかに歩いたかの記録

1. 歩行距離

約一千キロを51回で歩き、一回あたり平均20.04km歩いたことになる。昔の旅日記などを調べて、かつての旅がどういうものだったのか調べた人の本を読むと、平均して男だと34km、女だと27km一日に歩いていた。勿論50kmとか中には60kmも歩いている記録もあるようだが、平均してこの程度であった。また一日の行程は朝6~7時頃に出立して夕刻の6~7時頃に次の宿に到達と、12~13時間をかけていたようだ。

10kmくらいなら歩いた経験もあったが、しかし初めは、はたしてそれ以上歩けるかどうかはわからなかった。試しにまず新宿から府中まで約23kmを歩いてみたら、歩けた。そこで20kmを標準とした旅行の計画を作成することにした。というのは、20kmなら歩く時間で4時間、飯をくったり休憩したりと1時間、併せて5時間でこなせそうで、歩き始めと終わって新宿に戻ってくる時間を足しても、だいたい1日仕事の範囲になる。時間と費用をかけないで歩こうと思えば、日帰り旅でできる範囲でやることになる。例えば東海道では掛川に到達すると、往復の交通時間で数時間とられてしまい、ほぼ限界になったのでそこでやめた。ただ宿場に駅ができたたり、平行した鉄道があったり、交通利便性は概して高い。

しかし、都合よく電車駅が無い場合もある。そのため、20kmでうまく区間設定できず、長くなったり短くなったりする。また峠越えがあると、歩行速度はかなり遅くなるため、同様の時間で対応しようとする区間距離を短くしなくてはいけなくなる。ただ結果的には丁度20km平均となったので、まあうまく区間設定できたと思う。

街道別歩行区間距離の分布

歩行距離	甲州道中	東海道	日光街道	中山道	北国街道	青梅街道	計
5.0~9.9km						1	1
10.0~14.9km	1						1
15.0~19.9km	5	3	5	9	2	1	25
20.0~24.9km	5	6	3	4	2	1	22
25.0km~		2					2
計	11	11	8	13	4	3	51

2. 歩行速度

旅行計画では1時間に5km歩く予定であったが、ほとんどの場合はそれ以上の速度であった。最速では5.8kmとなったが、一方峠が入ると時速4km以下になってしまうこともあった。江戸時代の人の速度を見ると、途中の休息をいれた旅行速度で時速3km程度になるが、私の場合は旅行速度が時速4kmほどになり、江戸の人より速いということになってしまう。

街道別の歩行速度分布

歩行速度	甲州道中	東海道	日光街道	中山道	北国街道	青梅街道	計
3.5~3.99km/h				2			2
4.0~4.49km/h	1	1		1			3
4.5~4.99km/h	3	3		3	2		11
5.0~5.49km/h	6	5	3	6	2	1	23
5.5km/h~	1	1	5	2		2	11

しかしこれは、江戸の人は道中寺社仏閣とか名所旧跡など、好奇心赴くまま色々見物したり、茶店で名物を喰ったりと、楽しみながら旅行していたことが原因であろう。私の場合では、道がわからずその確認であったり、写真をとったり、信号待ちしたり、たまに石碑を読んだり、社寺を除いたりとするので、体験的にその程度次第で歩行速度がかなり異なってくるのがわかってきた。なるべく疲れずに、いかに速く歩くかということが重要で、そのためにはどういう歩き方が良いのか、色々調べたり試したりした。するとやはり江戸の人の歩き方がお勧めという結論となった。まずはなんば歩きである。手と足を平行し同時に前に出す歩き方で、江戸時代には肩の荷を左右に振り回さないよう、飛脚はなんばで走った。体をひねらない分、体力の消耗が少ない。さらにやや前かがみで、小刻みに歩くことで、足を前にもっていく力の消耗を少なくする。ネットで調べると江戸時代には神速歩行術というのがあったそうで、これは前かがみでほとんど小走りに近い歩き方をしていたようだ。まあそこまではいかないが、なんばで前かがみ、足は後ろにけるものと思いつつあるいた。すると登りでは、抜群に効力を発揮し、あまり速度を落とさず登れてしまうことが分かった。

ただ峠となると、ほとんど階段状になっていたりし、下りは崖下に滑り落ちないように進まないといけなくなり、そのようなことは言っていられず、速度は低下する。

峠道における歩行速度分布

	3.5~3.99km/h	4.0~4.49km/h	4.5~4.99km/h	5.0~5.49km/h
区間数	2	3	5	1

ただ峠の険しさ、長さなどで区間で見るとかなり違っていた。例えば小仏峠の区間では、平均歩行速度は4.7kmと多少遅くなっただけだが、碓氷峠では3.5kmと著しく低下している。なお一番標高の高い和田峠についてみると、先日に標高1000m近いところまで歩いてきたためか、4.0kmと碓氷峠より速く通過している。

3. トイレや昼食

歩いてみて、はじめて気が付いたのはトイレである。幸い初めての時は、街なかでコンビニ、公園トイレ、公的建物のトイレなどなんとかなったが、地方に行くともったにコンビニもなく、トイレにお目になかなかかかれない。人里離れた山中であれば、そこら辺でとなるが、集落がつづく田園地域ではそうはいかにない。というわけで、出発の駅では必ずトイレに入ること、途中でコンビニとか出てきたらなんでもいいからトイレに入るという原則で、幸いなんとか切り抜けることができた。特に昼食を食べる時、食堂などがあれば問題がない。

51回歩いたから、51店に入ったかというのと、ついに昼食をとらなかったのが1回、店がどこにもなく、山中の石の上とか、神社の境内、駐車場などで昼食としたのが11回あって、店に入れたのはおおよそ四分の三であった。そういう場合には昼食といっても、菓子パン一個、カロリーメイト、おにぎり一個といった具合で、わびしい時間だったが、休憩できるだけでも良いと思うことにした。出発前にどこで昼食が取れるか、地図で調べていったのだが、実際行ってみるとその店は無かったり休みだったりすることもあり、一方ないところに突然店があったりすることもあった。ということで、昼時になって店ができれば、その後どうなるか分からないので、基本的に入ってしまおう。食べたもののおおよそ半分は麺類で、そばが9回、ラーメンが8回、そのほかはスパゲティとかタンメンとかになった。美味しかったかというのと、そばは諏訪で食べた以外はダメ、ラーメンはそこそこ美味しかったのは2回だけ、あとは油がギトギトしていたりで、適切な選択とは言えないのだが、ラーメン屋と蕎麦屋はなにしろ数が多く、また歩くのにあまり腹にたまるのは敬遠気味だったこともあって、麺を喰うことになった。なおうまかったのは、うな重は当然で、あとカレーライスで、美味しいのが甲州道中にあった。中山道で、追分あたりではカフェしか食事できるところがなく、

そこに入ったら食事はフレンチトーストしかなかった。次の回で佐久を歩くと、またカフェしがなく、どういわけかまたフレンチトーストになった。フレンチトーストを連続して喰う羽目になった。

一方酒はほとんど飲まなかった。やはり酒を飲んでしまうと、ちゃんと歩く自信が持てなかったため、さらに酒を買うと持っていくのが重いので諦めた。しかし途中には、酒蔵は出て来る。甲州道中では笹子峠野前の、笹一、台ヶ原の七賢、諏訪の真澄、本金、舞姫、麗人、横笛の5蔵、東海道では原の高嶋酒造、岡部の初亀、日光街道の西堀酒造、中山道では桶川の酒蔵文楽、岩村田の戸塚酒造〈冬竹〉、奈良井の杉森酒造、また北国街道の亀齢など、街道は酒を運ぶにも都合が良かったせいか、結構あった。飲まなかったと書いたが、例外が日光街道の西堀酒造で、酒蔵が立派なので中へ入ったら利き酒をやっていた。まあ一杯ならと飲んだのだが、店の人に勧められ、5杯ほど美味しく頂いてしまった。また甲州道中の七賢は、近くで泊まるので、4合瓶を買って宿で飲んだし、思い出深い初亀では300mlを買ってしまった。

茶屋は現代ではなくなっていた。しかし東海道で芦ノ湖に近い箱根の山中に甘酒茶屋というのが、現存していた。芦ノ湖当たりの散策をする人も立ち寄るといことで残った所ようだ。一休みと甘酒をいただいたが、道中安全というお守りをいただいた。また小夜の中山にも茶店があり、そこでは伝承の飴がまだ売られていた。

西堀酒造

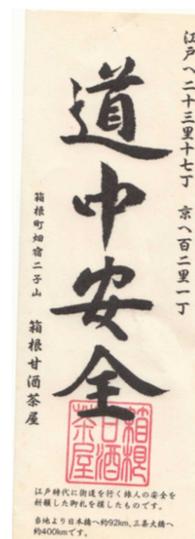
日光街道、間々田



七賢：甲州道中台ヶ原宿



真澄：甲州道中上諏訪宿



甘酒茶屋の御札

4. 宿泊

日帰りで旅をしたものの、鉄道駅が全くないという区間もあったり、箱根では温泉入るためとか、最後のほうになると行き帰りが大変だとかの理由で若干宿泊もした。甲州道中では、葦崎から最後の下諏訪の間で、台ヶ原宿、上諏訪宿で泊まった。台ヶ原では宿場の時代に旅籠鶴屋で、今も残る鶴屋旅館に泊まり、上諏訪では馴染みのビジネスホテルであった、東海道では、箱根温泉入ろうと、関所の近くの箱根ホテルに泊まったが、びっくりしたことに民宿は全て閉鎖しており、選択肢は高級和風旅館とこのホテルしかなかった。なお夜は空いている飲食店はゼロ、という死の町と化していた。また中山道では、佐久平から下諏訪の間が鉄道がなく、2泊した。そのうち金丸土屋旅館は、芦田宿の旅籠であったところで1804年創業とのこと。また最後の奈良井宿に行くため、塩尻で駅前のホテルに一泊した。ということで全部で5泊したことになる。



鶴屋旅館



金丸土屋旅館

附：歩きの記録

甲州道中(2020年,2021年)

歩行日	出発地	到着地	距離(Km)
10/21	新宿	府中	23.4
10/31	府中	高尾	20.9
11/18	高尾	藤野	18.8
11/23	藤野	鳥澤	20.2
11/18	鳥澤	笹子	19.7
12/5	笹子	鶴瀬	13.5
4/3	鶴瀬	石和	16.4
4/10	石和	韮崎	21.5
11/2	韮崎	台ヶ原	17.6
11/3	台ヶ原	青柳	23.6
11/4	青柳	下諏訪	19.3

東海道 (2022年)

歩行日	出発地	到着地	距離(Km)
1/10	日本橋	六郷	18.5
1/29	六郷	東戸塚	22.1
2/23	東戸塚	平塚	26.5
3/5	平塚	小田原	22.3
5/19	小田原	元箱根	18.2
5/20	元箱根	沼津	21.4
5/29	富士川	沼津	25.7
6/18	富士川	清水	24.3
10/22	清水	丸子	19.4
11/5	丸子	島田	24.8
12/3	島田	掛川	20.7

日光街道 (2023年)

歩行日	出発地	到着地	距離(Km)
1/5	日本橋	草加	21.6
2/4	草加	春日部	19.7
2/23	春日部	栗橋	22.1
3/21	栗橋	間々田	18.7
4/30	間々田	自治医大	18.6
5/4	自治医大	宇都宮	19.9
5/27	宇都宮	下野大沢	22.7
6/10	下野大沢	鉢石	18.5

中山道 (2023年、2024年)

歩行日	出発地	到着地	距離(Km)
10/28	本郷	浦和	22.4
11/11	浦和	北本	23.5
11/23	北本	熊谷	20.8
12/9	熊谷	本庄	24.0
3/16	本庄	倉賀野	17.9
4/6	倉賀野	安中	16.0
5/11	安中	横川	17.8
6/8	横川	中軽井沢	17.6
6/29	中軽井沢	佐久平	20.4
11/5	佐久平	芦田	18.4
11/6	芦田	男女倉口	19.1
11/7	男女倉口	下諏訪	17.8
11/28	下諏訪	洗馬	19.0
11/29	洗馬	奈良井	19.4

北国街道 (2025年)

歩行日	出発地	到着地	距離(Km)
5/23	信濃追分	小諸	15.6
10/18	小諸	上田	19.7
10/29	上田	屋代	22.6
11/14	屋代	善光寺	21.5

青梅街道 (2026年)

歩行日	出発地	到着地	距離(Km)
1/10	新宿	小平	23.8
1/12	小平	瑞穂	15.6
1/24	瑞穂	青梅	9.9

