

中山道加納宿

JR 岐阜駅の南側に位置する加納地区は、近世の頃から中山道の宿場町として、また加納藩の城下町として発展した地域である。1945（昭和 20）年 7 月の戦災で、加納の東北部の新町、柳町、安良町、東広江、南広江あたりを除いて、ほとんどが焼失したが、近年、地域の各種団体や行政との協働によって、中山道の地道風舗装や案内板などから、宿場町の面影を偲べるようになってきた。



中山道

五街道の一つである中山道は、江戸日本橋を起点として、現在の埼玉県、群馬県、長野県、岐阜県、滋賀県を通り草津宿で東海道と合流し、京都まで至り、宿場は 69 宿あった。

1601（慶長 6）年、東海道に伝馬制度が設けられたのに始まり、順次、宿駅が設置され、中山道は東海道とともに江戸と京都を結ぶ街道として重要視されていた。

中山道は、大名のほか、日光例幣使、お茶壺道中、皇女の嫁入り行列が通った。特に嫁入り行列は、大名行列や庶民の通行が多く、また七里の渡しを始め幾つかの河川の渡しなど難所の多い東海道を避けて、比較的順調に通行できる中山道を利用するが多かったという。



城下町でもあった加納宿

1601（慶長 6）年、徳川家康が新たに加納城を築城、奥平氏を封じた。この結果、政治上軍事上の要地であったのみならず、岐阜、名古屋、伊勢路あるいは郡上、飛騨方面との交通の要となった。美濃 16 宿といわれた当時の宿場の中でも唯一の城下町であった加納宿は、慶長・元

和の頃から本陣、脇本陣、町年寄、問屋場などの諸役を置くなどして徐々に体勢を整えていった。宿場内の沿道地域は比較的狭かったが、家屋は隙間なく並び、街道は整然としていた。さらには、加納の発展にともない清水町、本町九丁目などに商家が建ち並び、町方へ編入されていった。貞享 2（1685）年の人口は約 4000 人（武家を除く）であった。

また 1634（寛永 11）年に加納藩大久保氏 5 万石の時に、加納・岐阜・鏡島という中山道のルート、岐阜を経由せず直接、加納・鏡島というルートに変更している。



このように発達をした加納は、当初の10万石奥平氏の時代は、石高に応じて侍屋敷の敷地は広大であったが、その後、奥平氏より石高の低い大名の入封が続き侍屋敷は徐々に減退し、最後の永井氏3万2千石の頃には減退地は外畑となっていた。

また加納と接する北部の上加納村、南部の農村部は、地方（ぢかた）と称して別域をなしていた。

本陣と脇本陣

本陣は元和以来代々、松波藤右衛門がその任にあたり、建坪はおおよそ170坪で障壁が巡らされ、大きな材木を用いて建立されたことが遺構や古い図面などからうかがうことができる。建物は現存しないが、現在、和宮の碑が立っている。また脇本陣は、寛文年中に森与次右衛門が命じられ、1745（延享2）年に退役。次の森孫作家がこれを受け継いで明治維新に至った。建坪106坪であつた。幕末には当分本陣に宮田家や三宅家が命じられた。

森家、宮田家はその後、改築が行われ、当分本陣であった宮田家は元禄の頃の建築が残り、大部分が本宅として使用されていた。このような例は全国でも珍しく貴重な資料とされていたが、この脇本陣を含む加納宿の旧家は1945年7月の戦災で焼失している。

加納からの水運は関西・江戸へ

加納の物資の多くは長良川の鏡島湊へ陸送され、ここから舟で桑名湊へ、さらには関西や江戸へ運ばれていた。また、加納城下の湊として大野湊（茜部）が設置され長刀堀、荒田川（百曲川）を経て長良川へ運ばれていた。江戸期前期から明治初期まで、物資の輸送に利用されていたこれらの水運は、また伊勢参りを始めさまざまな人々が便乗することもあったのである。



－（『加納町史 下巻』『岐阜市史 通史編 近世』より－