

江戸時代後期における三河・遠江間の内陸交通

渡辺 和敏

Inland transportaion between Mikawa and Tōtōumi in the late Edo period

Kazutoshi Watanabe

要約：江戸時代における東三河と西遠州の内陸部の主要交通路は本坂通（姫街道）である。しかし本坂通は浮沈がありながらも主として旅人・情報の飛び交う道筋であって、物流は豊川舟運と脇道での駄送りが中心であった。その物流を担っていた一人に、豊川中流域の一畝田村に住む在方輸送問屋の理平治という者がいた。理平治は弘化3年（1846）11月に東海道二川・白須賀宿から、吉田（豊橋）・浜松間の商品輸送の独占を公認されている東海道宿々の経営を脅かす存在として訴えられ、同年12月に示談書を取り交わすが、それは実質的に理平治の敗訴であった。この訴訟の結果、理平治がいったん脇道輸送業務から身を引くことになったものの、この地域での商品物資の脇道流通が数里も隔てた遠方の東海道宿々の経営に影響を与えるようになるまでに発展していたことは重要である。なおこの示談書の中に、例外として理平治が取り扱ってもよいとされた物資として、三ヶ日近郊の平山・長根村から三河・尾張国へ販売する蜜柑があった。当時、すでに両村は蜜柑の産地であって、言わば「三ヶ日みかん」の発祥の地でもあったのである。

キーワード：江戸時代後期，豊川舟運，脇道駄送，在方輸送問屋

はじめに

小稿は、特に江戸時代後期の東三河と西遠州（地元では西遠江とは言わない）浜名湖北岸地域との間の商品物物流通問題を取り上げ、その流通を担った新興の在方輸送問屋に対する東海道宿駅側の対応の仕方について、資料を紹介しながらみておきたい。併せてこの物流問題に関連して、この時代の「三ヶ日みかん」についても言及したい。

常識的に考えれば、この両地域を結ぶ交通路については、直ちに本坂通（通称「姫街道」、以下同じ）が思い浮かぶであろう。しかし江戸時代後期になるとその流通経路の主流は本坂通よりも、吉田（現

豊橋市）から舟運により豊川を約5里（20キロメートル）上って一畝田村（現新城市）で荷揚げし、馬背に付け替えて標高154メートルの急峻な三遠国境の宇利峠を超え、一畝田から約4里離れた三ヶ日宿（現浜松市北区）まで運ぶルートが多く利用されているのである¹⁾。何故に、このような迂回路が採られたのかが大きな問題である。

一般に江戸時代の流通史については、全国的市場圏と藩領域市場圏という二元的市場圏の成立・展開という視点から、両者の研究はかなり進んできている。しかしこうした研究の中であって、前近代における国境を越えた交通・流通の問題はほとんど蔑ろにされてきた。また当該の自治体史でも、県境を

1) 江戸時代における豊川の名称は、一般的に城下町吉田をはじめとする下流域では「大川」と呼び、中・上流域の人々は「吉田川」と呼んでいるが、ここでは資料引用以外は「豊川」に統一する。

超える問題はほとんど扱われることがなかった。

それでも東海道とか中山道のような主要街道を介しての交通・流通に関しては、それぞれの街道毎の個別研究もあり、こうした国境・県境問題はほぼ克服されている。ところが内陸部の中小流通路に関しては、依然として研究が取り残されたままである。ここで扱う浜名湖北岸の本坂通を避けた流通路の問題についても、すでに刊行を終えた『静岡県史』や現在進行中の『愛知県史』、あるいは当該の市町村史で詳細に扱われることはなかった。そこで、ここでは東三河と西遠州間の内陸交通について、まずこの地域を横断する主要幹線の本坂通をめぐる論点から整理し、その上で改めて物流の担い手について論ずることにしたい。

一 本坂通（姫街道）に関する諸問題

本坂通に関しては、戦前からのいわゆる「姫街道論争」があり、筆者もこの論争の研究史を整理して新たな問題提起を行ったことがある²⁾。また最近、交通史研究会が本坂通に関するシンポジウムを開催し、筆者もその時に記念講演を担当した³⁾。その際に報告したことについて、次に簡単に紹介しておく。

まず「本坂通」名称については、本坂峠を通るのでその名称があることに疑いはないが、その「本坂峠」名称の由来については古代の「板築山（ほうづきやま）」や「穂の国」への坂、「穂の国」との境という説などがある。この論争は、ほぼ永久に結論がつかないであろう。

次に、特に昭和4～13年（1929～38）前後に大山敷太郎・白柳秀湖・内田旭（以下、論者の敬称略）の間で展開された「姫街道論争」であるが、これは多岐にわたる。まず、①本坂通と気賀関所の性格について。大山は女性が東海道の今切関所を避けて本坂通を利用したものの、気賀関所の検閲も厳重であったとする。これに対し、白柳秀湖は気賀関所には「犬潜り道」があり検閲に手心が加えられた、内

田旭は古代より女性に関係する街道であった、とする。次に、②「姫街道」呼称問題について。大山は公文書に「姫街道」の文字は未発見であるものの、その呼称を否定しない。これに対し、白柳は江戸初期より「姫街道」と呼んでいた、内田は平安時代初期より、とする。

次に、③「姫街道」名称の由来について。大山は、イ女性が今切関所を避けた、ロ女性が今切渡船を避けた、ハ女性が「今切」名称を忌み嫌った、の3点に要約して、このうちハが正しいとする。これに対し、白柳はイが正しいとし、内田は全てを否定する。また、④その道筋について。大山は見付・市野・気賀・御油コースとするが後に一部訂正、白柳は区間は公式的なものではないと主張、内田は安間・市野・気賀コース、とした。

こうした論争の内容に関し、筆者は①については概ね大山説を支持するが、女性が東海道を避ける理由はさらに多岐にわたり、②については幕末の文書・記録にその記載があり決着済み、③は主要街道に対する脇街道（小規模街道）の一般的名称、すなわち大きいものに対する「小」で、「姫」はその美称である、④は明和元年（1764）に幕府道中奉行が管轄することになってその管轄区間を公表しているので決着済み、と考えている。

以上が昭和4～13年（1929～38）前後に交わされたいわゆる「姫街道論争」の主要な論点と、それに対する私見である。しかしこの論争では、本坂通の歴史的・社会経済史的な問題点を全面的に包括していたわけではなく、重要な視点も多く残されているように思う。以下、特に江戸時代に限定し、残された主な問題点を列挙しておきたい。

まず、戦国時代末期～江戸時代初期の本坂通をどのようにみるか、である。少なくとも戦国時代末期にはこの地域に井伊・堀川・浜名氏等の有力武将がおり、天正年間（1573～92）以前に本坂に関が設けられたほど交通の要衝であった⁴⁾。そうしたことから江戸幕府は、慶長15年（1610）に本坂通の気賀宿に「伝馬駄賃掟書」を発給し、年

2) 拙著『東海道交通施設と幕藩制社会』（平成17年、岩田書院）259～275ページ。

3) 交通史研究会シンポジウム、平成23年10月22日、於豊橋市二川宿本陣資料館。

4) 『遠江国風土記伝』（昭和44年、歴史図書社）10ページ。

月不詳であるが野地に將軍上洛時の休憩施設である「御殿」を設置したのである⁵⁾。

しかし17世紀を通じて浜名湖今切口近くを通る東海道と今切渡船路が整備されるとともに、この本坂通は徐々に主要な大通行が減少したらしい。すなわちこの時期を通じて言わば「鄙びた」街道に変質し、それがやがて「鄙街道」と呼ばれ、さらに変化して姫街道と呼ばれるようになったという説もあるが、これは考え過ぎであろう。ただしこの時期以降の本坂通は、常に東海道と対比させながら考えておく必要がある。

東海道との対比という点では、宝永4年(1707)10月4日午上刻(午前11時頃)に発生した大地震とその直後に押し寄せた大津波により浜名湖今切口が決壊し、東海道を往来する旅人のほとんどが東海道を嫌って本坂通に殺到し、本坂通の宿場が対応に苦慮するようになった問題が象徴的である。今切口の修復と新居宿の移転は翌5年4月に一応の完了をみたのであるが、幕府道中奉行の指令にもかかわらず旅人がなかなか東海道筋に戻らず、やがて本坂通は「鄙びた」街道ではなく、その宿場も一定の大通行に耐え得る機構に成長した。

その結果、幕府は明和元年(1769)9月に本坂通を道中奉行の管轄とし、東海道の付属街道として位置づけたのである。すなわち幕府は参勤交代等の公的交通は東海道を利用すべきであるが、病気その他特別の事情がある場合には幕府へ届け出ることにより本坂通の利用も可としたのである。本坂通の道中奉行管轄化により、その宿人馬による商人荷物輸送の独占化も保障されたはずである。

なお「姫街道論争」の③名称由来とも関連して、本坂通が特に女性の利用する街道であったのか否かを解明することは、宿帳などが残っていない現実からみてかなり困難な作業である。ただし抜け参りの人々が本坂通を多く利用したことは間違いない。文政13年(1830)のお蔭参りの際にも本坂

通が多く利用されて、後に気賀関所との関係で問題となっている。本坂通を利用した抜け参り・お蔭参りの人々は、本道(東海道)の今切関所に対して「畏怖の念」を示す意味で、脇街道である本坂通を利用したのであろう。

本坂通に関するもう一つの大きな問題点は、この街道と宿場が物流にどの程度関与していたのか、という点である。道中奉行管轄化により、その宿人馬による駄賃稼ぎの独占が保障されはしたが、道筋には山坂峠越えが多く、都田川などもあって物資輸送には不向きな街道であったのではないだろうか。それに対し、三ヶ日・気賀宿間の南側は気賀・今切関所の要害地に指定された原則舟運禁止の浜名湖であるが、現実にはその原則に違反した舟運がかなり活発であった⁶⁾。したがってこの間の物流の多くは、浜名湖舟運によったものと推測されるのである。

二 豊川舟運と一鍬田村

三河・遠江間の内陸物流の経路としては、この本坂通とは別のルートもあった。すなわち、①東三河の東海道筋から伊那街道・別所街道で分岐北上し、途中で東西を結ぶ脇道に入り遠江国との国境の本坂峠・宇利峠などを越えて本坂通の三ヶ日宿に通ずる道筋、②豊川舟運により一鍬田村(現新城市)まで北上し、同村から馬背に付け替えて宇利峠を越え三ヶ日宿に通ずる道筋、この二つのルートである(次ページの図参照)。

前者、すなわち①は、中馬稼ぎの道筋の南端とも重なる部分があるが、陸路を遠く迂回するため、その利用頻度が極端に高かったとは思えない。それに対し後者②は、同様に迂回路ではあるが、東海道吉田宿方面から一鍬田村の海倉河岸まで約5里の間が豊川舟運(一般に鵜飼船)であるのでこの間の輸送賃が安価であり、その利用頻度はかなり高かったようである。因みに、豊川で運航する鵜飼船は長さ7間半・幅4尺5寸、舟人2人が乗込み、運航区間の最上流の乗本・長篠村から最下流の吉田・下地・前

5) 三井文庫蔵「大日本道中図屏風」に野地の「御殿」が描かれている。

6) 拙著『近世交通制度の研究』(平成3年、吉川弘文館)134~146ページ。

7) 『豊橋市史』2巻(昭和50年、豊橋市)581ページ。

芝までの間約11里を大体9～10時間で下った⁷⁾。この程度の川舟の規模であれば、一般的に米10石(1,500キログラム)前後を積載することが可能で、その積載量は馬10疋程度の荷担量に匹敵する。

こうしたことから乗本・長篠村だけでなく、豊川中流域にも船稼ぎ業者が出現した。『新編豊川市史』によれば、一鍬田村には理平治(理平治の治については資料により「次」の文字を宛てているものもあるが、ここでは資料引用を除いて以下「治」に統一する)という者がいて同村の海倉河岸で問屋を営み、新城・吉田間の豊川舟運、さらには遠江国の三ヶ日宿方面への荷物を中継輸送することにより生計を立てていたという⁸⁾。

旧一鍬田村に残る近世文書を翻刻した『一鍬田文献集』という膨大な資料集があり、その中に理平治が幕府代官所の出張陣屋である赤坂役所へ宛てて書いた願書が多く収録されている。そのうちの天保4

～5年(1833～4)の3点には、一鍬田村の海倉河岸と理平治家の由緒が記されており興味深い。

この天保4年3月の願書と⁹⁾、天保5年4月、及び後欠のため年月不詳の願書の3点は¹⁰⁾、ほとんど同様の内容である。この3点は、荒削りな文面から推測して、実際に赤坂役所へ提出されたものか否かは定かではなく、しかも翻刻の際に誤読もみられるようである。しかし内容的に重要な点も内包されているので、次に天保5年4月のものを中心にして、この3点の願書の内容を要約して紹介する。

すなわちそれは、私(理平治)は古来より「作間之稼」として「川船」2艘を所持し、吉田河岸問屋より送られてくる荷物を海倉河岸で降ろして添状により荷物を改め、それより陸路を馬背に付けて新城近辺や本坂通の遠州路の処々へ商品荷物や「御屋敷方御荷物」を輸送してきた。ところがが

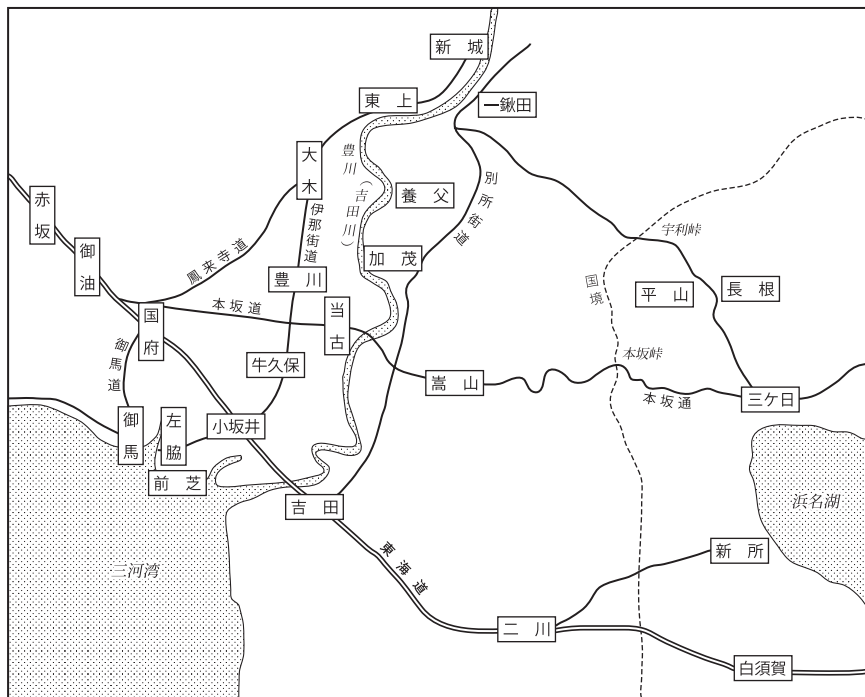


図 東三河・西遠州の交通路

8) 『新編豊川市史』第2巻(平成23年, 豊川市, 267ページ。
 9) 瀧川一編『一鍬田文献集』参(平成11年, 自家版,) 所収六一号文書。
 10) 同右所収六二・六三号文書。

近年、一畝田村より1里ほど下流の養父村の源六という者が新規に河岸を造り、同人の親類に当たる本坂通三ヶ日宿の間屋まで運ぶようになったので、海倉河岸まで輸送されてくる「船荷物追々相減シ」してしまった。「海倉河岸渡場」は、「恐多くも東照神君様（徳川家康）が野田村より中宇利村や遠州へ出陣した際に、私先祖の理平治が渡船役を勤め、その際に「かいくら」という地名を尋ねられ、「其上御判物頂戴」したという由緒がある。その由緒に基づき、駿河・遠江・三河国やその外より当国の本宮山への参詣人は「海倉渡船」を利用し、その冥加として私（理平治）が吉田・浜松城主やその他の「御屋敷方」の「江戸御下シ荷物」を取り次いできた。しかも6年以前の文政10年に、江戸城「御本丸御用炭」を三州村々より焼き出した時に、海倉河岸より吉田河岸へ船積みで川下げをした経緯がある。このように海倉河岸から陸路を馬背に付けて三・遠州へ運んでいるので、一畝田村や「近辺之馬持共」の駄賃稼ぎにもなり、それにより「本坂道三ヶ日宿助郷役」も勤まり、一畝田村は昨天保4年から東海道「新居宿之代助郷」にも指定されたのである。しかし「外村江川岸場出来」してしまえば「作間之稼を失」い、困窮して助郷役も勤まらなくなるのは必至である。そこで止むを得ず、今般「一畝田村より吉田河岸迄之内海倉川岸場之外者新規之儀」であるので「御差留」としていただきたいと願ひ上げる次第である、というものである。

一畝田村の理平治による赤坂役所宛の願書は、以上の3点以外にも、天保5年（1834）8月のものがある。それは、前記3点の願書と同様に海倉河岸の由緒を述べた上で、「一ヶ年冥加永御受御上納仕度」と、冥加永の上納を願ひ出ることを主眼にした内容となっている。何故に冥加永を上納したいかと言えば、建前上では「然ル上者商ひ荷物者勿論、御屋敷之荷物等も猶手広ニ川船稼ぎが可能になり、そうすれば「御伝馬役代助郷」役の勤務もできるようになる、とある¹¹⁾。すなわち冥加永を上納することによって理平治の輸送業が幕府代官所より公認されれば営業拡大につなが

り、そうすれば助郷という公儀役を果たすことが可能であるという筋立てである。

以上の計4点の願書から推測されることは、まず先の3点、すなわち天保4年3月と翌5年4月及び年月不詳の願書は、下交渉で赤坂役所への提出を諦めたのか、提出した後に却下となったのかは判明できないが、いずれにしても全てにおいて叶えられなかった。次節で紹介する[資料1]は、天保5年から12年後の弘化3年（1846）のものであるが、そこには「近頃（中略）養父村（中略）加茂村、都合三ヶ村」で「商人荷物取次」をしているとあり、依然として養父村も商人荷物の輸送を続けており、さらにそれに加えて加茂村も同様のことを行うようになったとある。

そこで理平治は対赤坂役所への方針を替え、財政的に厳しい状況にある代官所へ冥加永を上納することにより、海倉河岸での稼業の実績をつくることにしたのであろう。この上納願ひは、次節の[資料4]で紹介するように天保8年（1837）になって聞き届けられることになるが、言うまでもなく天保8年はこの地域での天保飢饉の最中であった。

三 協道輸送差し止め訴訟資料

一畝田村の理平治による豊川舟運と協道を利用した駄送による私的な商品荷物輸送は、東海道・本坂通沿いの宿場による公的な輸送業務の権利を侵害するものであった。街道筋の宿場は一定の人馬数を常備して公儀荷物を無賃か極めて低廉な公定賃銭により次宿まで継送り、その代償として商品荷物を独占的に継送る権利を有していたからである。

近世中期以降、各地でこうした私的運輸に対して街道筋の宿場側が訴訟をおこすようになったが、その代表的なものが信州中馬稼ぎに対する各種の訴訟事件である。この地域でも近世中期以降、しばしば東海道白須賀宿や新居・舞坂宿が浜名湖舟運と直結した浜名湖西岸の私的な在方輸送問屋を訴え、その

11) 同右所収六四号文書。

都度、在方輸送問屋を敗訴に追い込んだものの撲滅することができず、幕末にはこの在方輸送問屋へ一定の口銭を支払わせることによりその営業を黙認することで決着したという問題があった¹²⁾。

これと類似した内容の訴訟が弘化3年(1846)に、一鉢田村の理平治の商品荷物輸送に対し、東海道二川・白須賀宿によって行われているのである。その一連の訴訟とそれに対する理平治の反論、その結果を推測させる文書5点が、二川宿の加宿であった大岩村の伝馬方「御用留」に収録され残っている。この一連の資料は、今まで全く公表されていないと思われるので、以下「御用留」特有の誤字・当て字・省略部分等もみられるが、その全文を紹介し、若干の解説を付しておく¹³⁾。

[資料1]

是ハ二川・白須賀より差上候願書

当御支配所二川宿・白須賀宿問屋・年寄共一同奉申上候、吉田宿より浜松宿迄往還商人諸荷物、近來 松平徳之丞様御領分八名郡一鉢田村理平次義、商人諸荷物問屋と唱、三ヶ日村運送為致候ニ附、往還商人荷物追々相減、御伝馬役相勤候者ハ余業稼相潰、下夕地難洪之者共^(付脱)難立行、殊ニ元來困窮之私シ共宿々商人荷物口銭相減、宿賄元備江相響、尤三ヶ日村ハ海道筋之義ニ付無是非次第ニ候得共、脇道往来之儀ハ前々より御制禁之所、猶又文化年中道中 御奉行様より嚴重ニ被仰出候も有之候義ニ付、右村方江度々及懸合ニ候得共一円不聞入申、別而近頃安部御知行所養父村、安部虎之助様御領分加茂村、都合三ヶ村ニ而商人荷物取次可申様ニ相成、弥増相減、私シ共宿方叶成潰同様ニ相成、以甚難洪仕、逆も下方ニ而掛合行届兼候間、無扨今般御嘆願奉申上候、何卒格別之御慈悲を以、右三ヶ日村・吉田宿商人共脇道荷物運送不仕候様、両御領主様御役ト御掛合被成下置、已來御差留相成候様偏ニ奉願上候、乍恐此段式ヶ宿問屋・年寄一同連印を以奉願上、以上、^(候脱)

弘化三年十一月 白須賀宿
年寄 源 助
名主 重次郎
問屋 惣左衛門
二川宿
年寄 弥五郎
同 甚五郎
問屋 八左衛門
同 彦十郎

赤坂 御役所

東海道二川・白須賀宿の宿役人が、赤坂役所へ提出した願書である。この[資料1]には、近來、一鉢田村の理平治が「商人諸荷物問屋」と称して東海道吉田・浜松間を往来する商人荷物を三ヶ日村(宿)へ運送しているため、東海道両宿では商人荷物が減少して宿賄いに影響しはじめた。三ヶ日村は本坂通筋であるので仕方ないが、脇道運送はもともと禁止である。そこで一鉢田村と交渉してきたのであるが聞き入れられず、そればかりでなく近頃は同じ豊川筋の養父村や加茂村でも商人荷物を取り次ぐようになり、私どもは益々難洪に陥っている。就いては、三ヶ日村と吉田宿の領主役場へ対し、脇道に荷物を輸送しないように掛け合ってもらいたい、という内容である。

この白須賀・二川宿の願書は直ちに受け入れられて、一鉢田村の理平治は領主である吉田藩役所から「差留」を命じられたらしい。次に示す一鉢田村の理平治と同村惣百姓が吉田藩へ提出した[資料2]の願書で、その「差留」の撤回を求めている。なお、この[資料2]は、弘化3年の2年後の嘉永元年(1848)に理平治が再び吉田藩へ願書を提出した際に、それに関連し、改めて記録して残したもののようである。

[資料2]

此願書一昨年暮吉田より御添翰ニ付赤坂御役所へ願出候

12) 拙著『近世交通制度の研究』134～146ページ。

13) 山本家文書(豊橋市二川宿本陣資料館寄託)同館刊『山本家・大岩区有文書』の山本家目録756号。

乍恐書附を以奉歎（願脱）候

一今般山上藤一郎様御代官所二川・白須賀宿より私シ問屋渡世之儀、右両宿差障りニ相成候様御訴訟奉申上候ニ附、御差留被仰付候段奉恐入候、然処私川岸之儀も往古より船式艘所持仕、安部様御荷物并遠州三ケ日・気賀・金差^(指)辺商人荷物取次仕来り候儀、猶又文化度御本丸御用炭運送被仰付候御儀も有之候得共、浜松行荷物東海道筋差障りニ相成候荷物之儀ハ、安部兵庫様御知行所養父村源六ト申者、并安部虎之助様御領分加茂村藤三郎ト申者、右兩人近年新規ニ問屋相初メ、浜松行并気賀・金差辺行商人荷物継立仕候、依之私川岸之儀も二川・白須賀より御訴訟奉申上候通り、近年ハ皆無同様ニ相成必至と難渋仕居候、何卒往古より之通り被仰付被下置候ハ、右両宿差障りニも相成申間鋪哉奉存候、遠州気賀・金差辺より出申候商人荷物之儀、右奉申上候通り五六年以前より養父村・加茂村両所江新規ニ問屋継立仕居候間、往古よりトハ違ひ東上御分一御番所も脇道故抜荷ニ相成申候、此上私方へ浜松行荷物之儀縦令継立参り候共、今般被仰附候通り急度奉畏候而一切取次申間鋪候、猶又右両宿より難渋願仕候得共、私共村方^(仕カ)より已来り候取次荷物之儀、今般新規ニ御差留ニ相成候而ハ当村ハ不及申、安部虎之助様御領分三ケ日・新城海道筋村々百姓余業稼相潰レニ相成、必至と難渋困窮仕候之儀、前文奉申上候通り阿部虎之助様御領分・御分家安部兵庫様知行所両村々新規問屋相立候得共、安部虎之助様御用荷物当年杯別而江戸御送り荷夥鋪御座候、御領分ニ問屋ハ出来候得共、往古より私方右殿様より毎年御目録奉頂戴罷在候事故、御領分ニ新規ニ問屋出来候而も一切御出不被遊候程之御儀、右等厚御勘弁御慈悲を以新規問屋御差留被下置、私義ハ往古より之通被仰付被下置候ハ、右両宿より願通り願之儀も可奉畏候間、何卒乍恐右之段亦

坂御役所江仰上被下候様、村役人諸共奉歎願候、以上、

弘化三年十二月

一鍬田願主問屋

理平次

長百姓惣代 三人

組頭 三人

庄屋 三人

吉田

御役所

すなわち、私（理平治）の間屋渡世は二川・白須賀宿による訴訟で「差留」になったが、私は往古より遠州浜名湖北岸の三ケ日・気賀・金指辺りの商人荷物を取り次いできた由緒がある。白須賀・二川宿の指摘する「浜松行荷物」を取り扱っているのは、近年新規に問屋をはじめた養父村の源六と加茂村の藤三郎という者で、この兩人のために私も荷物が「皆無同様」になって難渋しており、しかも私の河岸と違って養父・加茂村は東上分一番所の下流に位置する脇道にあり、抜け荷を行っていることにもなる。もし私が新たに差留められたら、一鍬田村や「三ケ日・新城海道筋村々」も難渋に陥ってしまう。今後、たとえ私の所へ「浜松行荷物」を継立ててきても、「今般被仰附候」ことを遵守して「一切取次」をすることはないので、養父・加茂村の「新規問屋」を「差留」め、私については白須賀・二川宿が願い出たことを遵守するので、「往古」の仕来り通りにしてもらいたい、というものである。

理平治は、東海道白須賀・二川宿が理平治を訴えた論理をそのまま借用して、同じ豊川筋の養父村源六と加茂村の藤三郎を訴え、自身に対する「差留」の撤回を願い出たのである。もっとも養父村と加茂村は東上分一番所より下流に位置しており、東海道吉田宿の河岸からの舟運荷物を両村河岸で下ろせば分一改めの対象外となることは事実である¹⁴⁾。

理平治のこの〔資料2〕の願書は、ほぼ聞き届けられたらしい。次の〔資料3〕によれば、吉田藩から「添翰」をもらって赤坂役所と掛け合い、理平治

14) 東上分一番所については、『新編豊橋市史』2巻584～589ページ、および『新編豊川市史』第2巻259～262ページ。

自身については赤坂役所の近くの梅屋という「公事宿」で白須賀・二川宿と示談を行なったが、養父・加茂村の河岸は「新規」のために領主より「差留」となった、とある。しかしこの示談書が後日問題になる。

[資料3]

午十二月赤坂梅屋ニ而示談取極二川・白須賀あさむかれ理平次調印仕候請書下

乍恐以書附奉願上候

当御支配所東海道二川・白須賀両宿より松平健之丞様御領分八名郡一楸田理平次并ニ安部虎之助様御領分同郡加茂村、安部舎人様御知行所同郡養父村、右三ヶ所ニ而商人荷物脇道往返取次いたし候ニ附、両宿賄元備へ相響候ニ付差留方願出、夫々領分・地頭役場(江カ)ハ御懸合相成、加茂村・養父村ハ新規之義付領主・地頭より差留方被申付可相止旨御請申上、然ル処一楸田村義ハ旧来之儀ニ附、御差留ニ相成候而ハ居村ハ勿論、最寄村々一同及迷惑候義ニ附、是迄之通被仰渡候段領主役場江願出、御添翰以戴当 御役所江出願仕、二川・白須賀両宿御召出し御糺之上、双方差障りニ不相成様可及示談旨被仰付難有承知仕、夫々示談仕候処、旧来よりとハ乍申一併脇道之義ニ付可差留旨両宿申立、乍併安部虎之助様半原村御陣屋出入御荷物旧来より御用相勤罷有候、右者最寄之義ニ而往還筋ト不拘義、并ニ最寄村々商人荷物手馬・手人足ニ而運送いたし、且又遠州長根・平山村其外右最寄村々より、当国又者尾州其外差送り候蜜柑荷之儀ハ勘弁可有之、外荷物之義ハ一切難相成、其余諸向より差送り候荷物、是迄之通り差配人抔と唱、理平次方ハ勿論、其外たり共決而取次致間鋪取極候上ハ、以来取極之通り急度相守可申候、依之此段乍恐書附を以奉申上候、以上、

弘化三年年十二月

松平松平健之丞様御領分

八名郡一楸田村

百姓 理平次

同人惣代

組頭 六郎右衛門

山上藤一郎様

赤坂 御役所

前書之通理平次より赤坂御役所へ御請書差上候ニ付、右写を以双方江為取替候、已上、

午十二月

八名郡一楸田村

百姓 理平次

同人惣代

組頭 六郎右衛門

東海道二川宿

惣代問屋 彦十郎

白須賀宿

名主 重次郎

これは、二川・白須賀宿が一楸田村の理平治、及び加茂・養父村で行っている脇道を利用した商人荷物輸送の差留を願い出た結果、加茂・養父村のそれは「新規」のために領主より差留となって両村が承知した。しかし一楸田村ではその輸送行為は「旧来」の慣例で、差留られては同村や最寄村々が「迷惑」であるとして「是迄之通」を領主の吉田藩役場へ願出し、その「添翰」をもらって赤坂役所へ訴えてきたために、赤坂役所から二川・白須賀宿が呼び出され、双方で示談することになった。示談の内容は、一楸田村が「旧来」と言っても「脇道」は「差留」であるが、例外として同村に近い半原村の安部撰津守の「陣屋出入御荷物」と近辺村々の商人荷物については手馬・手人足での運送を認め、遠州長根・平山村などから尾張国などへ送る「蜜柑荷」も「勘弁」する、という内容である。

この示談書の内容に一楸田村の理平治と同村の惣代が赤坂役所へ宛てて誓約したものへ、当該の2名と二川・白須賀宿の惣代の双方が示談書として取交わす形式を採っている。文書の冒頭の「二川・白須賀あさむかれ理平次調印」とある文意については明確にし得ないが、後掲の[資料5]との関係で見ると、理平治が二川・白須賀宿に欺かれて不用意に調印をしてしまった、というように解釈できる。

次の[資料4]は、今まで紹介してきた文書とは内容的に異質なものである。その内容は、一楸

田村の理平治が赤坂役所へ冥加永125文を毎年上納したいと願い出たもの、それに奥書で同村役人全員が賛同して連印している。冒頭の「酉年」は、天保8年(1837)のことと推定してよいであろう。これにより、前節の最後に記した理平治による天保5年8月の冥加永の上納願は、それから3年後になってようやく実現したことがわかる。

[資料4]

^(江カ)
去ル酉年赤坂御役所ト相伺奉申上、相叶候積ニ付冥加永取極、此願書相認申候処

乍恐以書付奉願上候

一冥加永百式拾五文

^(送)
右者吉田川筋諸国産物贈り荷物、私先祖代々為渡世問屋仕来り候処、冥加永毎年奉差上、問屋株御免被下置候ハ、子孫迄も永々無亡失問屋渡世仕度、此段奉願上候、弥願之通り被仰付候ハ、難有仕合奉存候、

三州八名郡一畝田村願主

問屋 理 平 次 印

右理平次願之通り相違無御座候、尤於村方故障之筋少も無之、私シ共一同願上候、已上、

右村

百姓代 三 人

組頭 式 人 印

名主 式 人

赤坂

御役所

この冥加永上納願の本文内容を繰り返して記せば、私(理平治)は先祖代々豊川筋で諸国産物の輸送問屋を稼業としてきた。この度、赤坂役所へ冥加永を上納し、その代償として「問屋株」を認可していただければ子孫まで問屋稼業を継続することができ有難い、というものである。その本文に添えて、一畝田村の村役人が村方としても支障はないと奥書している。何故に、天保8年に提出した理平治による冥加永上納願がここに収録されているかと言えば、これも次の[資料5]とともに、理平治が輸送問屋の再興を願い出る際に出した書類であったからであろう。

次の[資料5]は、前掲の[資料3]で脇道輸送

を行わないと誓約してしまった理平治が、再び領主である吉田藩を頼って問屋の再興を願い出たものである。文書が後欠でその年月を記してないが、冒頭に「当七月」とあり、文中に「出入三ケ年」とか「一昨午年」、あるいは「拾六年已前已年」とあるので、この願書は嘉永元年(1848)7月のものであることがわかる。そしてこの再興願書の結果についても、冒頭に「御下ケニ相成」った、すなわち却下されたとある。

[資料5]

^(嘉永元年)
是ハ当七月吉田御役所へ差出申候願書尤之事ニハ候得共、少々行届ず被仰聞御下ケニ相成申候本書

乍恐以書附再応奉歎願候

一尾州・西三河辺酒・油其外人荷物浜松往返之義、近年加茂村・養父村新規問屋出来取次仕候付、東海道吉田・二川・白須賀三宿ヨリ、往古ヨリ仕来り候私問屋諸共赤坂御役所江御訴訟奉申上、御差留ニ相成申候所、商人荷物取次来候右在々荷物荷物之義者先規通奉願上之処、赤坂御役所表ニ而御札之上御聞濟ニ相成、御召出シ双方差障リニ不相成様可及示談旨被仰聞難有承知仕、夫々及示談ニ処、右三宿之者兎も角も半年成共皆留承知致具候様ニ情ニ申、夫共不承知ニ付而者江戸御役所江罷出候哉杯種々難渋申立られ、其節私十方ニ暮レ、乍迷惑も無扨願之通請印仕差出申候所、出入三ケ年ニ茂相成候得共、^(共カ)御請印仕候事故渡世皆無ニ相成、元来困窮成私節及極難罷在候処、此節尾張様御焼出シ瀬戸物其外名古屋荷物向々之義者、吉田川岸問屋方江数度催促有之候ニ付、私同様可願上候奉存候、私方へ有之往古ヨリ取次来候遠州岡本村・三ケ日・気賀・金差・笠井辺在々商人共、最寄違之東海道遠廻り道筋運送仕候而者存外多分ニ相懸り、所詮諸物売買出来不申事故、当時商ひ相休ニ罷在候所、先年ヨリ諸荷物引当金子取引仕候中茂、当時家潰ニ及候者も数多出来難渋仕候、駄賃取仕候者迄も皆潰ニ相成、当村并ニ近村八ケ村之義ハ三ケ日宿御伝馬助郷役相

勤、其上拾六年已前巳年ヨリ新居宿助郷被仰付相勤候所、一昨午年迄ハ荷物多少共ニ通行仕候事故、馬持其駄賃取上、相応之馬所持仕役立相続仕候所、此節荷物皆無ニ相成り候間、馬士共馬持立かたく相成、右御役立勤兼必至と難渋ニ相成り申候、依之右村方惣代として下宇利村惣右衛門、商人惣代遠州岡本村茂兵衛・気賀村半重郎、右之者ヨリ私方へ数度前条難渋之始末歎願致呉候様申出候得共、一昨年奉懸御苦勞赤坂表江御添翰頂戴罷出、則赤坂御役所表厚御勤弁之上、双方差障ニ不相成様可及示談旨被仰渡、及示談候所、私不調法ニ而皆潰之御請仕、誠ニ及難渋候のミならず、商人・馬持迄商人・馬持迄為難渋、只今ニ而者何共御願奉申上様無御座奉恐入（後欠）

本文の内容は、近年豊川筋の加茂・養父村の新規問屋が尾張・西三河辺りから、浜松へ出荷する酒・油やその外の商人荷物を取り次ぐようになったので、東海道吉田・二川・白須賀宿が私（理平治）「諸共」に赤坂役所へ訴え、私の輸送業務がいったん「差留」になったが、改めて赤坂役所で「御札之上」示談することになった。その際に3宿側が「兎も角も半年」だけでも「皆留」を承知してほしいと「情ニ申」すので、迷惑ながらも「請印」をしてしまったが、それから3年も経つのに業務が皆無のまま「極難」に陥っている。最近になり、尾張藩の瀬戸物や名古屋からの荷物の取扱いについて豊川下流の吉田河岸へ問合わせがあり、私も同様をお願いしようと思っている。何故なら、私が「往古」より取り次いでいた浜名湖北岸・浜松北方の遠州岡本・三ヶ日・気賀・金指・笠井（いずれも現浜松市北区）辺りの在方商人が、東海道を迂回して荷物を運送すると「存分多分ニ相懸り」商売ができないために休業しており、私と取引のあった家や駄賃稼ぎの家も潰れ、一畝田村をはじめ近辺8か村は本坂通三ヶ日宿の助郷、また16年以前からは東海道新居宿の代助郷を勤めているが、「差留」となる以前の「一昨午年」まで

は何とか「相続」してきたものの、今では「役立兼」ね「必至と難渋」に陥っている。そのため村方惣代として下宇利村惣右衛門、商人惣代の岡本村茂兵衛・気賀村半重郎が私方へ来て「前条難渋之始末」を歎願して欲しいと言ってきた。一昨年も赤坂役所への「添翰」をいただいて示談に導いてもらったのに、私の「不調法」で「皆潰之請印」をしてしまったという経緯があり何とも申し訳ないのであるが、多くの人々が難渋しているので再び只今お願いをしたい、というものである。

ここでは吉田・二川・白須賀の3宿が一畝田村の理平治を赤坂役所へ訴えたとあり、前掲3点の二川・白須賀の2宿による訴状・願書と異なっている。訴訟の途中で吉田宿が加わったのか、理平治が間違えたのか、それともこの文書を収録した大岩村の「御用留」の記録ミスか定かでないが、おそらく記録ミスであろう。

以上の5点が、二川宿の加宿であった大岩村の伝馬方「御用留」に収録された一畝田村の理平治による脇道利用での商人荷物輸送を差し止めるため、東海道の二川・白須賀宿が行った訴訟の記録である。これによれば、弘化3年（1846）に二川・白須賀宿が実質的に勝訴し、その2年後に理平治が挽回しようとしたものの失敗に終わったことを示している。

仮に、幕末期の三河・遠江間の内陸交通輸送の実態がこの「御用留」のまま、すなわち商品輸送は全面的に東海道宿駅にのみ委ね続けたということであったとしたら、同地方の経済は悲惨なものであろうが、実態はそうではなかったことが歴史的に証明されている。この「御用留」にある5点の資料は、弘化3年から2年間だけの、しかも一畝田村の理平治という一人の在方輸送問屋に対する訴訟文書であるとするべきで、理平治のような業者は雨後の筍のように輩出したはずである。この5点の資料は、こうした社会背景の一端を垣間見せたに過ぎないのであり、換言すれば当時、三河・遠江の内陸交通にはこうした重要な問題が内

15)『三ヶ日町史』上巻（昭和51年、三ヶ日町）340ページ。

16)『近世交通史料集』五（昭和46年、吉川弘文館）790ページ。

在していたことを示しているのである。

四 幕末の「三ヶ日みかん」

江戸時代における遠江国三ヶ日地方の主要特産物は琉球表であり、やがて後期になると煙草や茶なども商品として栽培されるようになった¹⁵⁾。『本坂通宿村大概帳』の「三ヶ日宿雑之部」にも、三ヶ日宿では「男女とも琉球草にて畳表を織る」とある¹⁶⁾。この時代の畳表は一般庶民にはぜいたく品で、その多くは大都市へ輸出販売されたはずである。その輸送方法は、一般的に本坂通の宿場の人馬より運賃の低廉な一鉢田村の理平治のような私的な在方輸送問屋によったものと推測される。

現在のこの地方の主要特産物は言うまでもないことであるが、いわゆる「三ヶ日みかん」である。もっとも三ヶ日地方の蜜柑が全国的に知れ渡ったのは戦後に青島系の樹種を導入してからのことで、その基礎は大正年間の蜜柑園拡大開墾と栽培技術等の改革にあった。もっとも大正年間に蜜柑がこの地方の主要産業になったとは言え、例えば大正9年(1920)の西浜名(旧三ヶ日町)の蜜柑生産売上高は9万円弱、それに対し繭は25万円弱、畳表は11万円強であった¹⁷⁾。

この「三ヶ日みかん」の発祥が、実は江戸時代であったらしいのである。前節で紹介した[資料3]は、弘化3年(1846)暮に一鉢田村の理平治の稼業範囲を極端に規制するために理平治と東海道二川・白須賀宿の間で交わされた示談書であった。その中に、規制の例外として「遠州長根・平山村其外右最寄村々より当国又者尾州其外差送り候蜜柑荷」とあった。長根・平山村とその近辺より三河・尾張方面へ輸送する蜜柑の出荷は理平治が行ってもよいとあるから、この時期にはこの両村から三河・尾張方面へ蜜柑を出荷販売していたのである。平山は現在でも良好な蜜柑を生産する

地域として有名であり、長根は大福寺村の内では平山村の東隣である。

実は「三ヶ日みかん」の発祥が江戸時代であったことは、旧三ヶ日町(現浜松市北区)の教育委員会やJAみっかびの宣伝活動により地元ではかなり知られており、そのことを記した著書もいくつかある。その著書の2~3を紹介すれば、まず『三ヶ日町史』が挙げられるが¹⁸⁾、同書を参考にした『郷土の発展に尽くした人々』には「はじめは平山の山田弥右衛門通称弥太夫が江戸時代享保の頃紀州みかん(小みかん)を苦心して導入したに始まり、江戸後期天保年間に平山の人加藤権兵衛が新品種温州みかんを導入(中略)大発展の基礎は大正期三井財団経営の釣開南組農場みかん専任技術員として来町した中山宗太郎の青春をかけた新しい栽培技術と販売方法の指導」によるとある¹⁹⁾。また『心の姫街道』には「1716年頃(享保年間)平山の山田弥右衛門が西国巡礼の旅の途中、紀伊国那智地方で小みかんの苗木を入手し、栽培したのがみかん作りのはじめである。温州みかんも、平山の加藤権兵衛が1830年頃(天保年間)三河吉良で苗木求め栽培し穂木を町内に広めた」とある²⁰⁾。

もっとも『三ヶ日町史』をはじめとする上記の3点の著書にある江戸時代の「三ヶ日みかん」に関する記載は、いずれも主に『静岡県引佐郡誌』に記された山田弥右衛門と加藤権兵衛という人物伝を参考にしたもので、しかもその記述内容が少しずつ脚色されている。そこで次に、原本となった同書から、この両名のみかんに関する記述のみを紹介しておく²¹⁾。

まず山田弥右衛門については、「その名を弥太夫といひ、引佐郡西浜名村平山山田政治の高祖たり(中略)嘗て西国巡遊の砌、紀州那智地方に於て蜜柑の苗木を携へ帰り、之を庭園に栽植す。これ今を去る百六十年前にして西浜名橘の鼻祖と謂

17) 『三ヶ日町史』下巻(昭和54年, 三ヶ日町) 228ページ。

18) 『三ヶ日町史』上巻341~345ページ。

19) 『三ヶ日町郷土の発展に尽くした人々』(昭和56年, 三ヶ日町教育委員会) 37ページ。

20) 『心の姫街道』(平成14年, 三ヶ日町教育委員会) 42ページ。

21) 『静岡県引佐郡誌』下巻(大正11年, 引佐郡教育会。ここでは昭和47年, 名著出版復刻による) 553ページ。

べし。後、同好の土積穀樹に接木して次第に広まり、今より百年前に全く同村平山一円并長根大福寺区の一部に増植するに至り、五六十年前その全盛を極めたり（中略）翁享保十五年十一月六日没す」とある（句読点筆者、以下同じ）。

次に加藤権兵衛については、「山田弥右衛門翁が西浜名に於ける紀州蜜柑の鼻祖として忘るへからさると共に、加藤権兵衛翁が亦温州蜜柑の元祖たることを伝えさるべからず。翁は平山区加藤良蔵の祖たり、天保年間三河国吉良地方より苗木を購ひ来り、之を庭園に栽培す。その樹根元の周囲三尺余・高亦之にかなふ大樹となりしが、明治十七年間家火災の砌り樹も共に焼損せしは惜むべし、今日西浜名に於ける温州蜜柑の産額実に大なるものあるは、蓋翁の創業によると謂ふべし」とある。

引用した『静岡県引佐郡誌』は初版発行が大正11年（1922）のことで、残念ながら資料の出典がなく、多くは口頭伝承によるものであろう。ここでの山田弥右衛門の引用文の「百六十年前」は弥右衛門死後30余年後の宝暦12年前後に当たり、記述内容に矛盾がみられる。加藤権兵衛の引用文の「根元の周囲三尺余」にしても、温州蜜柑の樹の根元太さが周囲3尺（約90センチメートル）の大木になるとは考えられず、誇大な記述というべきであろう。

しかし『静岡県引佐郡誌』が記すところの大正11年より「百年前」（文政5年ごろに当たる）には、蜜柑樹が平山村一円から長根や大福寺村の一部に広まったとか、「五六十年前」（文久2～明治5年ごろに当たる）に接木で増やした蜜柑樹が全盛期を迎えたとい記述には、一定の説得力があるように思う。何故なら、前節で紹介した弘化3年（1846）の〔資料3〕に「長根・平山村其外右最寄村々より当国又者尾州其外差送り候蜜柑荷」とあり、蜜柑の出荷地名が全く符合し、その出荷年代も全く矛盾がないからである。

もっとも先に紹介した山田弥右衛門・加藤権兵衛のことを記す著書には、具体的に1761年頃に那智地方で苗木を入手したとか、1830年頃に吉良で苗木を求めたとあったが、その基となった『静岡県引佐郡誌』にはそこまで詳しく書いてない。紹

介した著書の著者が拡大解釈をしたのであろう。

ただ重要な点は、現在の「三ヶ日みかん」の原始的なものは江戸時代にあり、すでに当時から三河・尾張国へ出荷販売していたことである。もっともその樹種や栽培・管理・出荷販売方法は、江戸時代と現在では大きく異なっていることは言うまでもない。

おわりに

要約と展望をもって結びとしたい。前近代、特に江戸時代における国境（県境）を超えた内陸交通についての研究は、資料調査手段や刊行されている資料集にも制約され、極めて遅れた分野であった。小稿が取り上げた東三河・西遠州の内陸交通に関する研究も、その立ち遅れは例外でない。

東三河・西遠州を横断する幹線街道は、一般に姫街道と称されている本坂通であった。本坂通についての研究は、戦前のいわゆる「姫街道論争」をはじめとして比較的活発であり、その社会的・文化的な役割についてはかなり明らかになっている。しかし本坂通の宿人馬が、この地域の物流にどの程度の役割を果たしていたかについてはほとんど明らかでなく、この地域の物流は別の手段によった可能性が高い。

国境近くの東三河側の主要な輸送手段は、吉田（現豊橋市）河岸から豊川を舟運で上り、豊川中流域の一鉄田村（現新城市）で川舟から下ろし、その荷物を馬背に付け替えて国境の宇利峠を超え、西遠州の本坂通三ヶ日宿（現浜松市北区）まで駄送された。この川舟から下ろして駄送する業務に当たっていたのが、一鉄田村で代々在方輸送問屋を家業としていた理平治という人物であった。この理平治は弘化3年（1846）11月に東海道二川・白須賀宿から、脇道を利用して商品輸送を行っているとして訴えられ、同年12月に示談書を取り交わしたものの、その示談書の内容は実質的に理平治の敗訴であった。

ただし重要な点は、東海道筋から数里も離れた在方輸送問屋による商品物資の脇道利用が、この

時期には東海道筋の宿財政にまで影響を及ぼしかねなかったという事実である。東三河と西遠州を行き交う大量の商品物資が、特権的交通輸送手段である東海道の宿人馬利用を回避し、こうした新興の在方輸送問屋に依拠するようになっていたのである。

なおその示談書の中に、例外として理平治の取り扱いが許容される輸送物資として、西遠州三ヶ日宿近郊の平山・長根村から三河・尾張国方面へ輸送販売する蜜柑があり、そのことからすでにこの時期には両村が蜜柑の特産地であったことが知られるのである。この両村は現在でも「三ヶ日みかん」の中心的特産地であり、しかもその生産は江戸時代から継続して行われており、その意味では言わば「三ヶ日みかん」の発祥地であったわけである。

しかし小稿では、江戸時代後期における東三河と西遠州の主要流通ルートが本坂通ではなく宇利峠越えのルートであったこと、その具体的な商品の一つが「三ヶ日みかん」であったことを明らかにし得た程度であり、圧倒的に多くあったはずのその他の産物名は明らかにし得なかった。また宇利峠を越えて三ヶ日宿まで輸送された物資が、それより東方へは浜名湖舟運によったであろうことを推測したものの、未だそれを実証したわけではない。後日の研究の展開を待ちたい。

受稿：2011年1月26日

受理：2012年2月1日

