

## 近世東三河の交通

渡辺 和敏

Traffic in the east-Mikawa area at early ages

Kazutoshi Watanabe

要約:江戸時代の三河国内の水陸交通の特徴は、まず東西に主要幹線である東海道が横断し、東三河では豊川、西三河では矢作川舟運が発達した。ここでは特に東三河を中心に東西地域との交通の在り様をみたが、東隣の遠江国西部に幕府が設置した今切・気賀関所や北部に厳しい山岳地帯がありながらも、両者間の交通的繋がりは密接であった。遠江西部・南信濃を南北に流れる天竜川水運を考慮すれば、明確に三遠南信という地域概念を設定することが可能である。

キーワード:江戸時代, 東三河, 交通, 地域形成

### はしがき

『地域政策学ジャーナル』6巻2号の編集委員長である鈴木臣氏から、愛知大学地域政策学部を退職するに当たり本号に何か文章を寄稿せよ、と指示された。そこで、さて、何を書くべきかと少し悩んだのであるが、素より簡単に新しいテーマで直ちにまとめる能力が私にあるわけもない。

私が最近関心を抱いている研究テーマは、以前に監修して出版した『二川宿本陣宿帳』（二川宿史料集2～4集、平成19・21・23年）の分析である。しかしこのテーマでの分析結果を本号に収録すると、まず内容的に地域政策学と直結するものではないので地域政策センター所員のほぼ全員からブーイングが出そうである。併せて、それでも敢えて掲載するとなるとページ数がかかなりの量になってしまうので、常識的には複数号に分割ざるを得ないのであるが、それは退職を直後に控えた者の採るべきミチではない。

ということで、最も安易な、ヒキョウなミチを考えついた。すなわち、以前に公式の席で話をしたものをそのまま再録することであった。

それは、平成27年10月24～26日に愛知大学豊橋校舎で開催された地方史研究協議会大会においての記念講演（24日）の再録である。これはすでに地方史研究協議会編『三河—交流からみる地域形成とその変容—』（平成28年、雄山閣）として出版された本にも収録されているので、明確に重複、というよりも三重の発表である。無能をお許しいただきたい。

以下、その時の記念講演の中身である。

### はじめに

しばしば指摘されていることであるが、同じ愛知県内でも西部の旧尾張国と東部の旧三河国ではその歴史性に起因し、風土が大きく異なっている。また同じ三河国内でも、矢作川流域の西三河と豊川流域の東三河でもそれぞれに地理的特性があり、この西三河と東三河の相違性に関しては『地方史研究』376・377号での2015年度地方史研究協議会大会の問題提起に関する諸論考で多くの指摘がある。

ここでは、愛知県全体の江戸時代の交通の話ではなく、まず三河国内に限定してその交通路に関して

概略する。その上で、そのまた東部の東三河に視点をしぼり、特に東三河が、江戸時代の交通史上で東に隣接する遠江国とどのような関係を有していたのかについて論ずることとする。

もとより江戸時代の西三河と東三河間が、交通上で疎遠であったというわけではなく、両者間は特に東海道交通を介して一定以上の交流があったし、沿岸地域での海上交通や内陸部での各種流通路を介しての交流も盛んであった。西・東三河の北部である内陸地域は歴史的・文化的に一つのまとまりを有しているのので地元では一括して「奥三河」と呼んでいるが、現在の行政ではこの「奥三河」についてもこれを西・東三河に分けている。

ここで特に東三河と遠江西部地域（地元では「西遠」という）の関係を中心に論ずる理由は、両者間には西遠の南部に浜名湖を要害とした幕府設置の関所網があり、中・北部は険しい山岳地帯が続いているので、交通上でのその影響の有無を検証してみようというものである。

## I 東三河と西三河の交通路

江戸時代における三河国内の主な交通路を示したものが図1である（作図は鈴木伴季氏）。まず水運から簡単に紹介する。

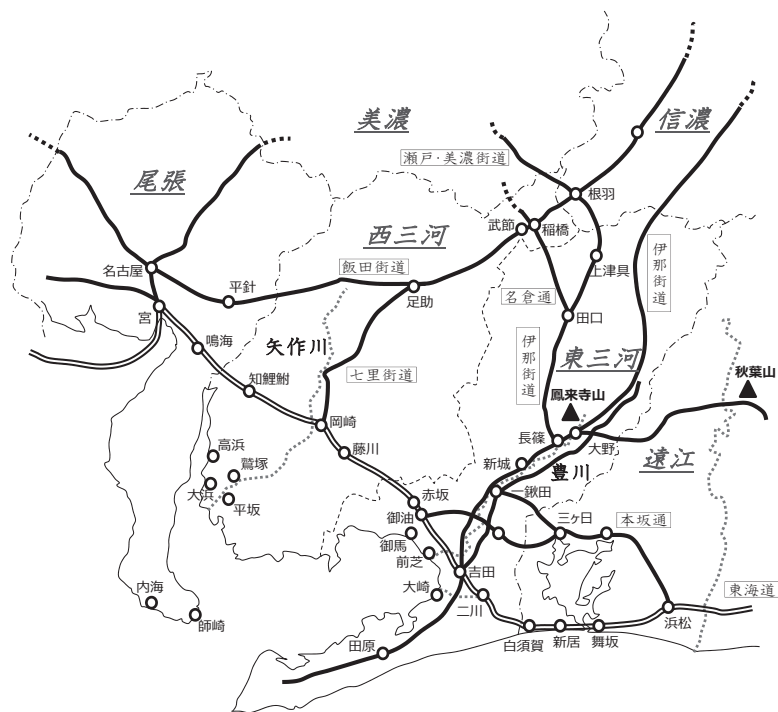


図1 江戸時代の三河国主要交通路

江戸時代の三河国内の海上交通は、尾張国知多半島地域のような華々しい展開こそみせていないが、三河湾沿岸には例えば寛政10年(1798)に三河国内の25カ所の湊から伊勢大湊に大小の船が入津しているように実に多くの湊があり、特に三河湾・伊勢湾内での航行が盛んであった。これらの湊の内の「高浜・鷲塚・大浜・平坂・御馬」を以て「三河五湊」

と称することもあるが、実際に三河湾内で最大規模の湊は東三河の吉田(豊橋)湊であった(村瀬正章『近世伊勢湾海運史の研究』法政大学出版局、昭和55年)。なお吉田湊については後述する。

河川交通では、流域がそれぞれ西三河と東三河を形成する矢作川舟運と豊川舟運が出色であった。図1では、両河川について細かな破線で示してあるが、

見づらいかもしれない。西三河海辺の大浜と平坂の間を河口付近として北方から流れているのが矢作川、東三河海辺の前芝を河口として東北方面から蛇行しているのが豊川である。

矢作川舟運では中流域の古鼠・越戸、あるいは少し下流の岡崎辺りで中継し、積荷を中馬に付け替えて七里街道・飯田街道を通りて信州飯田方面へ運んでいた。豊川舟運は河口の前芝とか吉田から新城へ、あるいはもう少し遡って乗本より荷物を中馬や三州馬に付け替えるのが一般的であるが、これも後述するように途中で積荷を下して西遠方面へ駄送することも行われていた。

次に陸上交通では、三河国を東西に横断する主要街道が東海道であり、三河国内の宿場としては西方から順に知鯉鮎宿・岡崎宿・藤川宿・赤坂宿・御油宿・吉田宿・二川宿があった。この東海道は二川宿からさらに東進すると、三遠の国境（境川）を越えて白須賀宿・新居宿と続き、吉田宿より約5里東方の新居宿に今切（新居）関所があった。新居宿は元禄15年（1702）に同所の関所が吉田藩に移管されたことにともない周辺地域とともに吉田藩領に編入され、吉田藩の飛地となって吉田藩が町役所（町奉行所）を設置していた。なお、赤坂が三河の東西分岐で、赤坂より東を東三河と呼んでおり、ここには幕府の遠江見附（磐田）代官所の出張陣屋があった。

東海道の付属街道（脇街道）として、御油宿の東端で東海道と分岐し、豊川を渡り高山宿を経て三遠国境の本坂峠を越え、三ヶ日宿から浜名湖北岸を迂回し気賀宿を経て浜松宿で東海道と合流する本坂通（通称「姫街道」）がある。この本坂通にも、途中の気賀宿東端に新居関所の裏関所である気賀関所があり、気賀関所の裏関所として三河国の鳳来寺方面に抜ける脇道に金指番所もあった。本坂通はこのほかにもいくつかのルートがあるが、明和元年（1764）に道中奉行の管轄となったのがこの道筋である。

この東海道・本坂通の宿場と関所の存在が、東三河の内陸交通の在り様に少なからず影響していた。すなわち周知のようにこの東海道と本坂通、特に東海道は、他のさまざまな街道と比較すれば公用通行が極めて多い。公用交通に対応する東海道の宿場は、無賃（＝無償）か極めて安価な公定賃銭で人足や馬

を提供する義務があり、その損失分を一般の商品荷物や旅人荷物の運送費に転嫁しなければ再生産できないわけである。したがって東海道の宿人馬を利用したの商品荷物の輸送費、あるいは東海道を利用したの庶民の旅費は相対的に高額になる仕組みであった。

東海道・本坂通以外の、三河国内の内陸交通路についても簡単に触れておく。東三河のほぼ東端、現在の飯田線に沿って南北に縦断しているのが伊那街道であり、これを鳳来寺道と呼ぶ人もいる。北は信州飯田（現長野県飯田市）を起点とし、飯田から新野峠を越えて三河に入り、東三河随一の在町である新城を通って吉田（豊橋市）と結んでいる。途中の大野（新城市）から東へ分岐すれば遠江国の秋葉山へ、西に分岐すれば近くに鳳来寺があり、言わばこの地域の参詣道でもあった。この伊那街道に沿って、その東側に別所街道も通っている。

西方に目を向け、信州根羽（現長野県根羽村）から上津具・田口（現愛知県設楽町）を経てこの伊那街道の長篠（現新城市）へ合流する道筋も、一般に伊那街道と呼ばれている。これは信州飯田方面と東三河の新城・吉田を結ぶメインルートで、信州中馬や三州馬が多く利用した。東三河の物資集散中心地である新城は、よく「山湊馬浪」と表現されるが、これは幕末の元治2年（1865）に新城の庄屋で問屋をも営んでいた太田金左衛門という人物が著した書物名で、新城を行き交う馬の背を海の波に譬え、新城は山の湊のようであるということ表現したものである。

この伊那街道の田口と西三河の稲橋・武節（現豊田市）を結ぶのが、途中で名倉村（現設楽町）を通るので一般に名倉街道と呼んでいるが、西三河地方からの秋葉詣でのルートでもあるので西三河の人々は秋葉道とも呼んでいる。名倉街道は文化14年（1817）に上・下津具村（現設楽町）が信州中馬の横暴を幕府へ訴えて伊那街道の通行を停めたため、幕府の裁決が下る文政3年（1820）まで信州中馬稼ぎが利用していた。

信州飯田から根羽（長野県根羽村）を通り、西三河の稲橋・武節・足助（現豊田市）を通るのが飯田街道である。飯田街道は足助で分岐し、一つは西へ向かって尾張国名古屋（名古屋市）に通じ、一つは巴川右岸沿いに南下する七里街道で岡崎（岡崎市）

に通じている。この飯田街道や七里街道は、信州と三河・尾張を結ぶ中馬稼ぎの幹線道路で、中馬街道の名称で馴染まれている。

信州根羽や西三河の稲橋からは、美濃の岩村（現岐阜県岩村町）・恵那や中山道大井宿（現恵那市）へも通じていた。

## II 東海道を迂回する交通路

### 浜名湖両岸より横越

次に、東三河・遠江西部地域（西遠）において、東海道新居関所を避けた交通、すなわち関所横越の実態とその矛盾解消の方便を紹介する。新居関所は浜名湖を要害地とし、東海道を往来する旅人に対し、関所に併設された渡船場から発着する今切渡船の利用を強制しており、今切渡船路以外での浜名湖の横断を原則的に禁止していた。

ところが17世紀末頃より、一般商品の荷主の中には、相対的に輸送費の高い東海道宿々の宿人馬の利用を回避し、関所所在地とは別の土地、すなわち宿場から離れた内陸部の浜名湖岸から荷物を船で横越させる人々が出現した。こうした行為に対し、新居関所やその裏関所である本坂通の気賀関所では、それらの湖岸村々に対し横越禁止の制約書を提出させたり、関所通行規則を強化したりして対応した。これを海辺改め・要害村制度という。

しかしそれでも18世紀後半以降になると、浜名湖岸の在方新興輸送業者によって関所通過を避ける抜荷行為、すなわち横越事件が多発するようになった。こうした行為によって輸送荷物を奪われることになる東海道の二川（現豊橋市）・白須賀・新居（湖西市）・舞坂宿（浜松市）では、これら浜名湖岸の村々からの横越が発覚するとその都度、そのことを新居関所へ通告した。しかしこれらの横越行為は、結果的にほとんどが公式的な関所破り事件として扱われることなく、関係した在方新興輸送業者が詫び状を書いて提出し、東海道の関係宿々との双方で内済している。こうして18世紀後半～19世紀前半には、脇道・浜名湖舟運利用の在方新興輸送業者の横越行為が半ば公然化していた。

こうした問題にある程度の決着をみせたのは、在

方新興輸送業者から東海道の関係宿々へ口銭を支払い、荷物の浜名湖横越を半ば公式に認めさせることであった。この口銭支払いは嘉永元～安政4年（1848～57）頃から始まり、これによって一般商品物資の横越、すなわち関所の検閲を受けることなく浜名湖岸からほぼ自由に荷物を船積みすることが公然化されたのである。しかもこうして口銭を支払うことにより横越が認められるようになると、その直後から今度は荷主がその口銭を支払わないという事件も多発するようになった（渡辺『近世交通制度の研究』吉川弘文館、平成3年）。

### 一 一鉄田・宇利峠越

この浜名湖岸からの荷物横越とはほぼ同じ性格のもので、地理的にもう一回り拡大化した横越もあった。それは、商品物資輸送に際し東海道の宿人馬利用を避け、東三河の吉田辺りから豊川を舟運で約5里程遡って一鉄田（現新城市）辺りで荷物を下ろし、それより一鉄田村周辺の馬背によって三遠国境の宇利峠を越え、浜名湖北岸の本坂通の三ヶ日・気賀（現浜松市）方面へ輸送する、言わば越境輸送であった（図1参照）。

豊川舟運では、米にして10石前後を積載する鵜飼船が利用されており、一鉄田村には海倉河岸という小規模な渡船場兼河岸があった。この越境輸送がいつごろから行われ始めたのか定かでないが、天保4～5年（1833～4）に一鉄田村の荷物問屋の理平治という人物が幕府代官出張陣屋の赤坂役所に対し、一鉄田村近隣下流の加茂（現豊橋市）・養父村（現豊川市）の新興輸送業者の業務差止めを求める訴訟をおこしている。この訴状中で、一鉄田村が「吉田河岸迄之内、海倉川岸場之外は新規」と記しているので（愛知大学総合郷土研究所蔵山本家文書「御用留」）、理平治からみれば一鉄田経由・宇利峠越の越境輸送は従前の仕来りという認識であったらしい。

弘化3年（1846）、今度は東海道の二川宿と白須賀宿が一鉄田村の理平治等による脇道利用の越境輸送の差止めを求めて赤坂役所へ出訴した。その結果、一鉄田・加茂・養父村の3か村による脇道輸送は差止めとなった。その結果を受け、一鉄田村の理平治は赤坂役所に対し、二川・白須賀宿との示談を申し込み、示談が成立した。その直前に一鉄田村の理平



治は赤坂役所に対して冥加金を上納しているの  
 示談成立にはその冥加金効果があったのかもわ  
 からない。その際の理平治の嘆願書によれば、以  
 前からは「尾州・西三河辺酒・油其外商人荷物、  
 浜松往返」してきており、さらに近年は「尾張  
 様御焼出シ瀬戸物其外名古屋荷物向々（中略）  
 取次来候」とあり（以上は同前「御用留」）、  
 尾張・西三河と遠州間の荷物輸送がこのル  
 ートを利用していたことがわかるのである。

いずれにしてもこの示談の結果、一鉢田村の  
 理平治は手馬・手人足による「蜜柑荷」（三ヶ  
 日ミカンの原初）等の近辺商人荷物の輸送に  
 ついては「勘弁」、要するに越境輸送が認め  
 されたのである（渡辺「江戸時代後期におけ  
 る三河・遠江間の内陸交通」『地域政策学  
 ジャーナル』創刊号、平成24年）。

### 秋葉山廻り

以上の二つの事例は、東海道の宿々を避け  
 て輸送した荷物の関所横越であるが、実は荷  
 物だけでなく人間、すなわち旅人の多くも旅  
 の途中で浜名湖を大きく迂回し、北方の秋  
 葉山や三河・鳳来寺を参詣していたのであ  
 る。この道筋は、一般に秋葉道と呼ばれて  
 いる（図2）。

東から西へ向かう場合の一般的な秋葉道は、  
 浜松より約8里東方の東海道掛川宿で北に分  
 岐し、森町（現静岡県周智郡）を通って秋  
 葉山まで掛川・秋葉山間が約9里、秋葉山  
 から西方へ向かうと石打から遠三国境を越  
 えて巢山・大野（現新城市）から鳳来寺ま  
 で足を延ばし、この秋葉山と鳳来寺の間が  
 約12里、そして鳳来寺を下山して再び大  
 野に戻って南下し、新城を経て御油宿（現  
 豊川市）で東海道と合流することになる。こ  
 の鳳来寺から御油宿までの間が約8里、す  
 なわち東海道を旅する人が秋葉山を迂回す  
 ると御油宿まで計約29里で、東海道をそ  
 のまま直進すると御油まで約19里半余であ  
 るから、秋葉山廻りの方が9里余も遠距離  
 しかもそのほとんどが険しい山道の行程で  
 ある。大野から鳳来寺を参詣せずにそのま  
 ま南下して御油宿に出ることも可能である  
 が、多くの旅人は大野の旅宿などに荷物を  
 預けて鳳来寺を登山し、帰路にその荷物を  
 受け取って南下している。

この秋葉山は江戸時代以降、火伏（火防）  
 の神として知られているが、江戸時代に一  
 般庶民も自分の家屋を持つようになったた  
 め、その家屋の火防を目的として急速に信  
 仰圏が拡大したものと考えられる。その信  
 仰圏拡大の契機が貞享2年（1685）の秋  
 葉祭の大流行で、幕府はこの秋葉祭の騒ぎ  
 を禁止しているが、翌年には早速、井原西  
 鶴が『好色一代女』の中で秋葉山三尺坊の  
 天狗咄を登場させたので、その認知度がさ  
 らに拡大化したものと考えられる。正徳3  
 年（1713）刊行の『和漢三才図会』でも  
 紹介され、寛延4年（1751）に刊行され  
 た『増補東海道巡覧記』以降の各種道中記  
 （旅行案内書）でも紹介されるようになった。

ところで平成9年（1997）に東京都大  
 田区立郷土博物館で『弥次さん喜多さん旅  
 をする』と題する特別展が開催されたが、  
 その際の図録中で、江戸時代後期に関東・  
 東北地方から伊勢神宮へ参詣に出掛けた  
 人々の旅日記100点を無作為に抽出してそ  
 の内容を要約的に紹介している。その100  
 点の旅日記によって、それらの旅人が利用  
 した往復路について行程別にみると（表1）  
 A往路に秋葉山を廻ってから東海道に戻  
 って参宮をした事例が69点もあり（ほと  
 んどが帰路は中山道経由）、G往復とも東  
 海道を



図2 秋葉道略図

利用してそのどちらかで秋葉山を迂回した事例が3点（内2点は帰路秋葉山）、B 中山道廻りで伊勢参宮を済ませその帰路では東海道を利用しながら秋葉山へも迂回したことを示す旅日記も6点、E 往路で

秋葉山を迂回しているものの帰路の行程が不明なもの3点である。すなわち伊勢参宮の途中やその帰路に秋葉山へ迂回した旅日記が、100点中で実に81点にも達しているのである。

表1 旅日記にみる東国からの旅人の足跡

年代	A往秋復他	B往他復秋	C往東復秋	D往秋復東	E往秋復不	F往東復他	G往東復東	H往他復他	I往他復東
1706～68	2	1				2	1		1
1771～99	6								
1803～36	29	4			1				
1841～66	32	1	2	1	2	9	2	1	3
計	69	6	2	1	3	11	3	1	4

註 出典は大田区立郷土博物館特別展図録『弥次さん喜多さん旅をする』。表中、Aは往路秋葉廻り・復路他街道（東海道以外）、Bは往他街道・復秋葉廻り、Cは往東海道・復秋葉廻り、Dは往秋葉廻り・復東海道、Eは往秋葉廻り・復不明、Fは往東海道・復他街道、Gは往復とも東海道、Hは往復とも他街道、Iは往他街道・復東海道を利用したことを示す。

もちろん旅日記という資料の性格を考慮する必要があり、この時代に東海道を旅した人の81パーセントが秋葉山経由であったというわけではない。これら旅日記を書いた旅人のほとんどが、東海道の旅の途中で険しい山道を通して秋葉山に参詣するという特別の旅であったからこそ記録に留めたのであろう。ただし、江戸時代には現在では容易に想像できないほど秋葉山に迂回する旅人が多かった、ということだけは言えるであろう。

この山道である秋葉道には、さまざまな女性が活躍していたことも特記しておきたい。寛政9年（1799）に秋里籬島が著した『東海道名所図会』には、秋葉道の太野（現新城市）辺りで、旅人の荷物を代わりに担いで働く女性の絵を乗せ（図3）、その絵の説明で「太野といふ所の女ハ旅人の荷を背負て坂路をやすやすとゆききして世わたりとする也、洛北矢背大原の婦人にや比せん」と、京郊外の大原女のように記している。司馬江漢も『西遊日記』で、この地域の女性のことを、微に入り細にわたって書いている（渡辺『東海道交通施設と幕藩制社会』岩田書院、平成17年）。

こうしてみると、浜名湖を要害とした新居・気賀関所の存在は、関所横越や関所の外側を迂回するこ

とにより、東三河と西遠間の物資輸送には大きな障害とはなっていないかとみてよい。また遠隔地からの旅人の中には、秋葉道経由を辿っている事例が多くみられ、山岳地帯が大きな交通の障害物となってもいなかったと言ってよい。



図3 秋葉道で荷物を運ぶ女性と旅人（出典『東海道名所図会』巻之四）

### Ⅲ 二度交代した二川宿本陣

#### 二川宿の概要と本陣交代

次は、東三河東端の東海道二川宿（現豊橋市）を事例に、東海道交通の一端を紹介する。江戸時代に東海道交通が著しく発展したことは事実であるが、その発展の恩恵にあずかることが少なかった宿場もあった。それが二川宿である。

二川宿は寛永20年（1643）以降、天和元～享保11年（1681～1726）の志摩国（三重県）鳥羽藩飛地時代を除けば幕府領で、西隣村の大岩村を加宿とし、人馬役の3分の2を負担していた。残りの3分の1の人馬役を大岩村に負担させていたのである。正保元年（1644）に二川宿・大岩村の集落はそれぞれ西・東に移転して町並みを接続させ、両集落併せての町並みは12町6間（約1.3キロメートル）になった。二川宿単独の町並みは6町36間、宿高677石余、家数204軒前後、人口870人前後、東海道宿々中では数字的に5～6番目に小規模で、隣に吉田（現豊橋市）という城下町でもある大規模な宿場があったために旅人の宿泊者が極めて少なかった。

宿泊所としての二川宿の評判は全国的にも芳しくなかったようで、幕末の安政2年（1855）の写本である旅行案内書の『旅行須知』には、「五拾三宿之内、泊る事ならざる宿有、舞坂・二川・原之宿共也（中略）二川ともハ近年年度大火にて一宿中旅籠をするものなく」とある（『日本交通史料集成』第3輯所収、昭和14年）。確かに、二川宿は江戸時代中期の享保20年（1735）・寛政5年（1793）・文化3年（1806）の3度、大火災に遭っているが、文化3年から『旅行須地』が書写された安政2年まで50年も経っているのに、火事が多いので宿泊するなど書かれては、まさに風評被害である。

二川宿はこういう状況であったため、1軒しかなかった本陣ではあるが、江戸時代を通じて2度も経営者が交代している。最初の本陣経営者は後藤五左衛門という人物の家で、同家の享保13年（1728）の所持高は宿全体の16パーセントに相当する109石余であったが、享保20年の火災で類焼し、安永9年（1780）には所持高を10石弱にまで減らし、寛政5年の火災でも類焼した後、家そのものものが途絶えてしまった。

その本陣を継承したのは、紅林権左衛門という人物であった。紅林家も本陣になる前の安永9年の所持高が47石余と、二川宿では有数の資産家であった。本陣に就任すると、前任の名を受け継ぎ後藤五左衛門に改名した。しかし就任時に行った本陣建物築造などに大金を費やし、文化3年には所持高を6石余にまで減らし、その年暮れの火災で建物を焼失して本陣職を宿方へ返納してしまった。

その跡の本陣に推挙されたのが、馬場彦十郎という人物であった。馬場家は、寛文4年（1664）に宿内で屋敷を購入して二川宿住人となり、家業として米穀商・酒造・質屋などを営み、安永7年の所持高が68石余に達していた。文化3年の大火後の宿内からの本陣推挙では固辞していたが、翌年に赤坂役所より改めて次期本陣就任者に指名され、馬場彦十郎は就任条件として、①馬場の姓をそのまま用い、②本陣の場所を現住地とする、③現在住む家の間口12間に加えてさらに隣家（当時脇本陣）の5間分を貰い受けて拡大する、の3点を主張し、それらが受け入れられて本陣を引き継いだ。

#### 本陣馬場家の経営

改めて本陣に就任した馬場家はさまざまな経営改革を行ったが、中でも特筆すべきは文書・記録類を整理したことで、その一つが「宿帳」であった。整理した「宿帳」には「御休泊記録」31冊、「御休泊早見」・「御通行日記」各1冊があり、これらは出入り顧客名をイ・ロ・ハ順に整理してあって、現在愛知県の有形民俗文化財に指定され、豊橋市二川宿本陣資料館から渡辺監修『二川宿本陣宿帳』全3巻として活字化されている（平成19～23年）。

もう一つの注目すべき記録として「年凌留」と命名されたものがある。これは馬場家が、文政8年（1825）頃に文化3年（1806）まで遡って同本陣の各年間の収支と財産状況を詳細にまとめ、それに若干のコメントを付したもので、それを馬場家本陣当主が3世代にわたり嘉永6年（1853）まで記録し続けたものである。表2は、この「年凌留」のうちから文化5年・天保3年（1832）・嘉永6年分を抽出し、各年の収支の小項目をすべて省略して合計と当年財産状況のみを示したものである。

表2 二川宿馬場本陣の経営収支

年 度	文化5年	天保3年	嘉永6年
収入(A)	金 113 両 1 分 2 朱 銭 3 貫 109 文	金 43 両 2 分 銭 5 貫 840 文	金 147 両 1 分 永 91 文 626
支出(B)	金 217 両 2 分 銭 2 貫 916 文	金 104 両 1 分 銭 4 貫 目 198 文	金 11 3 両 1 分 永 051
過不足 (A - B)	- 金 104 両 銭 683 文	- 金 60 両 2 分 2 朱 銭 443 文	金 34 両 永 40 文 026
動産	金 306 両 2 分	金 10 両 3 分 2 朱	金 391 両 3 分 永 60 文

表示はしていないが、本陣就任1年目の文化4年の本陣経営は建物増改築などがあって金304両余の赤字であった。それでも従前の貯えがあったので、動産として質物貸金382両2分余・貸金高46両余・現金4両2分2朱の財産があった。

本陣就任2年目の文化5年は、表2に示したように金104両余の赤字、動産は306両2分に減少しているが、これが24年後の天保3年になると動産が金10両3分2朱のみになっていた。その後は、一層厳しい経営改革を展開し、本陣就任46年目（この間に馬場家は2度の世代替り）の嘉永6年には本陣としての総収入が金147両余、それに対し総支出が金113両余で、34両余の収入超過、動産も金391両余に復している。

この間、馬場家では、信じられないような内容の副業も含めた家政改革を行っている。その副業による収入の事例を「年凌留」から拾い出して列挙すれば、①大通行時に宿内の旅籠屋へ馬場家所有の夜具・膳・椀・風呂桶等の諸道具の有料貸付け、②馬場本陣を利用する大名家などへ質屋時代の質流れ品の売却、③参勤交代大名の随行者用の下宿へ食事の有料提供や宿泊用具の有料貸付け、④宿内の年中会所へ炭の独占販売、⑤所持する田畑の一部売却（文政2・天保9年）、⑥本陣の店や土蔵の賃貸、⑦家族による裁縫教室・細工仕事等の内職、⑧当主が宿役人に就任したことによりその役人給取得、⑨裏稼業として質屋家業を本格的に再開（天保6年頃より）、などがそれである。

### 茶屋との顧客争奪

前述したように大岩村が東海道二川宿の加宿となっており、二川宿の伝馬役の3分の1を負担していた。この大岩村内に「茶屋町」という小字があり、

元禄3年（1690）の遠近道印・菱川師宣『東海道分間絵図』にも「茶屋 そば切」と紹介されており、文政年間（1818～30）には村内に12軒の茶屋があったという記録がある。江戸時代の街道筋の茶屋は、幕府法令で宿泊や荷物付け送りを禁止されていたが、一部に旅人を宿泊させたり、荷物運送サービスを行ったりする茶屋もあったのであろう。

この大岩村の茶屋が、何時の頃か不明であるが、旅人のみならず、参勤交代大名の休息を請け負うようになっていた。そのため二川宿の本陣や旅籠屋の営業が侵害され、さらには隣宿の吉田や吉田町内の船町による伊勢への渡海船営業までも妨害するようになった。

後述するように、元禄8年に吉田船町が大崎村（吉田より南方約1里半の三河湾梅田川河口、現豊橋市）を相手に、大崎村から伊勢へ参宮船を出すことの停止を幕府評定所へ出訴している。その訴状の中で「遠州・駿州其外東国之参宮人、六月八日・十三日、年々吉田江大勢罷出候、大岩之茶屋にて休仕候」と参宮の旅人が大岩村の茶屋で休息し、その茶屋が「大崎村江之脇道案内いたし」とあって、隣宿の吉田ではなく新規に参宮船の営業を開始した大崎村への脇道を案内していると糾弾している（訴状は旧版『愛知県史』別巻所収、昭和14年）。

一方、二川宿の本陣は、参勤交代の大名が本陣に休泊した場合には、二川宿内の旅籠屋だけでは随行者用の下宿が不足することがあるので、時に茶屋へ下宿を振り分けることもあったらしい。幕府が、大名の茶屋休泊を禁止しても、宿場の本陣が参勤交代大名一行の下宿を茶屋に振り分けるのであるから、茶屋が休泊営業への展開を志向するのは当然の成り行きである。大岩村の論理では、宿泊施設を構える権利は確かに二川宿の方にあるが、宿人馬役の3分



の1を大岩村が分担しているのであるから、ある程度は宿泊させる権利も分割されるべきである、ということであったのかも知れない。

天保13年(1842)正月、二川宿本陣の馬場彦十郎は同宿へ廻ってきた幕府の論所改役に対し、自らの窮状を訴え、その要因は幕府役人・参勤交代大名の多くが本陣ではなく大岩村の茶屋を利用しているためである、としている。この時に改役へ提出した報告書によれば、二川宿で本陣を利用している特権旅行者としては「宮家・門主・勅使・御茶壺、二条・大坂城番頭預り鉄砲、八朔献上用御馬」がいるだけである。それに加えて参勤交代大名の中でも、二川宿の本陣を利用しているのは、「尾張・紀伊・高松・福井・津山・明石・鹿児島・福岡・広島・萩・鳥取・岡山・彦根・津・徳島・高知・久留米・小倉・対馬府中・桑名・徳山」の21藩主のみで、これ以外の大名等は「茶屋御小休」であるという(渡辺編著『古文書による江戸時代の二川宿』豊橋市二川本陣資料館、平成11年)。東海道を参勤交替で利用する大名数は全部で150藩前後であるのに、二川宿の馬場本陣を利用しているのは21藩主のみとは俄かには信じ難いが、有り得ないことを報告したとも思えないから、天保末年における二川宿本陣の利用状況はこのようなのであったのであろう。

なお二川宿の旅籠屋についても、茶屋の影響が多大であったが、旅籠屋側は特に茶屋による旅人宿泊を問題視していた。すなわち、茶屋が旅人を宿泊させたことを聴きつけると、その都度、赤坂役所へ出訴するなどして厳しく糾弾した。茶屋の側はこれに対し、旅人に対する宿泊営業ではなく「商人宿」の営業である、という論理で応じたのであるが、旅籠屋側は茶屋による「商人宿」も排撃した。(渡辺前掲、平成17年)。

#### IV 吉田湊から出航する参宮船

##### 船町による参宮船運営権

この地域では旅人が東海道の宿場を利用しないこともあったという事例について、もう一点を紹介しておきたい。それは、東海道吉田宿の吉田湊から船に乗って伊勢神宮まで直行してしまう、要するに吉田より西方の宿場を利用しないで参宮をする旅人も

いたという事例である(これに関しては村瀬前掲書をはじめ2~3の先行研究がある)。

通常、吉田より伊勢神宮までは東海道を西方に向かい、四日市宿を過ぎて日永の追分から伊勢路に入る道筋が一般的で、これだと吉田から神宮まで陸路約43里、一般には片道3泊4日の行程、旅費は片道で渡船賃を含め1人大体約銭1貫文程度かかる。言うまでもなく江戸時代の旅は徒歩が原則で、東海道を船を使うのは六郷(初期には架橋)・馬入川・富士川・天竜川渡船、それから前述した今切渡船、それに宮・桑名間の七里の渡しということになる。

吉田より船に乗れば、三河湾・伊勢湾を直行して伊勢大湊や神社・河崎湊まで海路約15里、乗船すれば約12時間程度で着いてしまう(通常は深夜に出船し翌日昼前着)。その渡海(伊勢まで)船賃は、享保15年(1730)の事例では1人=銭66文、そのうち13文を吉田船町が上前銭として徴収する。後で触れる寛政元年(1789)の1人前船賃はこの2倍の銭132文になっているが、それでも陸路の旅費の10分の1程度である。

江戸時代の城下町吉田は24町からなり、吉田湊は24四町のうちの船町が仕切っていた。吉田湊は最初に触れたように三河国内では最大規模で、正徳2年(1712)には江戸廻船が4艘、伊勢・尾張廻船が17艘あった。

船町に伝わる由緒書によれば、船町は関ヶ原の役に際し、伊勢の津城主(富田信高)・松坂城主(古田重勝)へ船を提供したことにより、吉田城主(池田輝政)より種々の特権が付与され、その一つとして伊勢までの渡海(参宮船)運営権を認められるようになったという。ただしこの由緒書の内容が縦令正しかったとしても、それは吉田城主からのみ認められた特権であり、公儀より認可されたものではないという点には注意しておく必要がある。

江戸時代前期にはこの船町の参宮船の運営権をめぐって、しばしば近隣村々と訴訟合戦があり、吉田藩の裁決ではその都度、船町の独占的運営権を追認している。しかし元禄3年(1690)に大崎村が参宮船を出したことに、船町が出訴した件では、大崎村が旗本領であったために吉田藩で裁決できず(以上『三州吉田船町史稿』所収、昭和46年)、改

めて5年後の元禄8年に船町が大崎村住民の所有船による伊勢渡航禁止を幕府へ出訴した(訴状は旧版『愛知県史』別巻所収、昭和14年)。しかしその判決文は残っておらず、おそらく出訴そのものが却下されたのではないかと推測される。

出訴が却下されたと推測される理由は、幕府の道中行政として、吉田から船で旅人を伊勢へ渡すということは有り得ず、これを裁決すれば幕府開設以来約100年間、幕府が吉田からの参宮船の実態を知らなかったことが明白になってしまう。だから参宮船はありえず、出訴も却下という理屈ではなかったのかと推測されるわけである。仮にこの推測が正しく、したがって訴訟が未裁決であったとすれば、大崎村による伊勢への渡航船も文書面では禁止とはなっていない、半ば公認のようなものであり、この伊勢への渡海船はさらに周辺へも波及することになる。

#### 参宮船の利用実態

俳人の服部嵐雪は、元禄13年(1700)に江戸から上京途中、この吉田から船で伊勢へ渡っている。その著書『杜撰集』によれば、嵐雪が吉田宿に着くと参宮船への呼び込みがあったのでその人に聞くと、この船に乗れば伊勢の白子・河崎へは3日も早く着くと言ひ、船中を覗いてみれば旅慣れた3~40人が乗り込んでいた、とある(『日本俳書大系』3巻、大正15年)。嵐雪は結局、この参宮船に乗って伊勢まで渡ったのである。

元文3年(1738)6月6日に、遠江国新居宿の宿役人が同宿内の町役所へ対し、同宿からの言わば抜参りの予告ともとれる文面で届書を提出している。それによれば「当町之男女共」は「吉田并大崎辺よりいつも舟二乗」って、「例年来ル八日より十四五日頃迄、伊勢御参宮ぬけ参り」を行っており、今年もその時期が近付いたので「日和見合追々罷立申候、日数四五日ツ、相掛」ることになる、とある(『新居町史』5巻所収、昭和58年)。これが本来の意味の抜参りかどうかかわからないが、いずれにしても新居宿から出発する抜参りが、吉田、または大崎辺りから船で伊勢まで出掛けていたことがわかる。

もう一つ、寛政元年(1789)に浜名湖東岸の遠江国伊左地村(現浜松市)の12人による伊勢・大和

方面への旅日記の一部を紹介しておく(浜松市博物館蔵、下線筆者)。

六月十二日立、茂路(牟呂)湊より舟二のり、  
難風吉、十三日九つ時伊勢曾弥谷太夫殿へ着  
ス、直二両参宮首尾好相濟、此所ニ泊る、  
十四日 五つ時出立(中略)

大舟九反帆壹艘分 運賃上下メ九貫六百文

大久保・あらいのり合

七拾人余のり 壹人前百三拾式文宛

(中略)

廿六日 九つ時 吉田へ出ル、

一百文 差添兩人分

一金壹分 壹貫百貳拾四文 吉田

一金壹分 壹貫百貳拾四文 同

此日、七つ時新所出ル、是より舟二のり、四つ  
時分帰国、目出度存候、千鶴万亀也、

この旅日記では、いくつかの注目しておきたい点がある。それは、①6月12日に出発している点、②牟呂(吉田より南西約1里の三河湾沿岸、現豊橋市)より乗船している点、③伊左地村の12人は大久保(浜名湖東岸、現浜松市)・新居(西岸、現湖西市)の人々と(相互で連絡して合流し)「のり合」っている点、④そして旅の最終日には新所村(浜名湖西岸、現湖西市)から浜名湖を舟で渡って帰村している点、である。

すなわち、①新居の抜参りでも「例年来ル(6月)八日より十四五日頃迄」とあり、前述した元禄8年(1695)の船町による大崎村を糾弾した訴状でも「六月八日・十三日、年々吉田江大勢」とあって、この地域では毎年6月10日前後に伊勢参りを行っていたらしい、②吉田船町・大崎村に加え、牟呂村も伊勢への出航地になっている、③新居関所を隔てて、浜名湖東西の村々で互いにコミュニケーションが成立している、④そして新所村(浜名湖西岸)より舟で帰村というのは明らかに関所抜けであり、しかもこの旅日記には記述がないが出発時にも舟で浜名湖を渡ってその舟を新所村へ係留しておいたのであろう。そのほか、ここでは伊勢以降をすべて「中略」としたが、旅の最中は残り梅雨の時期でほとんど毎日雨に降られている点など、この旅日記には面白い情報が詰まっている。

### 参宮船公認の裁許

吉田船町からの参宮船, 実際には船町だけでなく周辺の海岸村々も出航地になっていたが, 参宮の旅人がこの船を利用するということは, 実質的に吉田以西の東海道宿々では旅人の減少=収入減として作用することになる。

そのため東海道宮(熱田)・佐屋路佐屋宿は, 寛政9年(1797)正月に幕府評定所へ吉田船町からの参宮船の出航を禁止するように出訴した。評定所では, 元禄8年(1695)の吉田船町の出訴の時とは違って, 意欲的にこの地域や対岸の伊勢河崎・神社などを調査し, 宮・佐屋の両宿に対しての審問も18回に及んだ。

この訴訟の裁決は, 2年後の寛政11年正月にあった。この時の裁決に対する宮・佐屋・吉田宿と神社・河崎・大湊の請書が残っている。その請書の内容は,

イ, 佐屋宿の通行量は減少していない,

ロ, 宮(熱田)宿の宿泊者数は確かに減少しているが, それは参宮船の影響ではなく七里の渡しの影響である,

ハ, 吉田船町の参宮船は昔からの「仕来」である, ただし今後の船町からの渡航者は三河国内の住民に限る,

ニ, 参宮船着岸地の神社・河崎の両村は「湊并川岸場」ではないので, 今後, 「紛敷儀致間敷」せよ,

というものであり(旧版『愛知県史』別巻所収), 簡単に言えば吉田船町の独り勝ち, 宮・佐屋宿の訴えは退けられたということである。

それにしても何とも不思議な裁決内容である。吉田船町の主張だけが通った理屈が不明であり, 対岸の着岸地である神社・河崎は湊でも河岸でもないののでそうした景観を排除せよ, というのも無理な内容である。またこの種の訴訟案件としては, 審理期間と判決までの期間が比較的短い。

当時の吉田藩主は, 松平定信の後を受けて長期幕府政治の中核にあった松平信明であった。この判決

内容の裏には, その政治的な影響があったのかも知れない。

### おわりに

江戸時代の三河国内の交通路を紹介した上で, 東三河の交通について, 特に遠江西部地域(西遠)との関係を中心に, いくつかの問題を紹介した。西遠の浜名湖を要害とする新居・気賀関所の存在は, 物資輸送の面では正規の東海道ルートとは別に, 実質的な横越が厳しい監視体制からほとんど除外されていたので大きな障害とはなっていなかった。東三河・西遠の北部山岳地帯についても, この時代の好奇心に満ちた全国からの旅人にとっては, 恰好の迂回ルートであって, 両地域を結ぶ交通の障害とはなっていなかった。

この時代には, 前代に比して東海道交通が飛躍的に発展していた。東海道には平均すれば2里半程度ごとに宿場が設置されており, その集落規模や経済規模等を度外視して一定の人馬役を課し, 本陣・旅籠屋などの宿泊施設も完備させていた。そのため東海道二川宿のように, 人馬役に耐えられない宿場もあり, 旅人や参勤大名がほとんど宿泊しない宿場・本陣もあった。吉田から三河湾・伊勢湾を渡る参宮船の存在は, 吉田以西の宿々に経済的悪影響を及ぼし, 延いてはそれが人馬役の負担に喘ぐ一因ともなった。

嘉永7年(1854)8月, 二川宿は同じ三河国内の東海道御油・赤坂・藤川宿とともに東海道の外宿に先駆け, 幕府道中奉行に対し, 宿内の人馬数が不足していることを理由に継立輸送用の地車(荷車)の導入を出願した。道中奉行は代官を通じて間の村・助郷村の意向調査を指示したものの, 関係する村々からの反対意見がなく, 安政4年(1857)4月にこの4宿へ地車の導入を認可した(渡辺前掲, 平成3年)。これがきっかけとなり, 幕府は文久2年(1862)に全国の街道筋へ荷物運搬用車輛の使用を許可するようになるのである。