

第3章

代表的な南北の道



1 秋葉街道

信仰の道「秋葉みち」

遠州人にとって秋葉道は、古くから特別の意味を持ってきた。秋葉信仰の道であり、また他の地域との人・情報・物の交流の道でもあった。

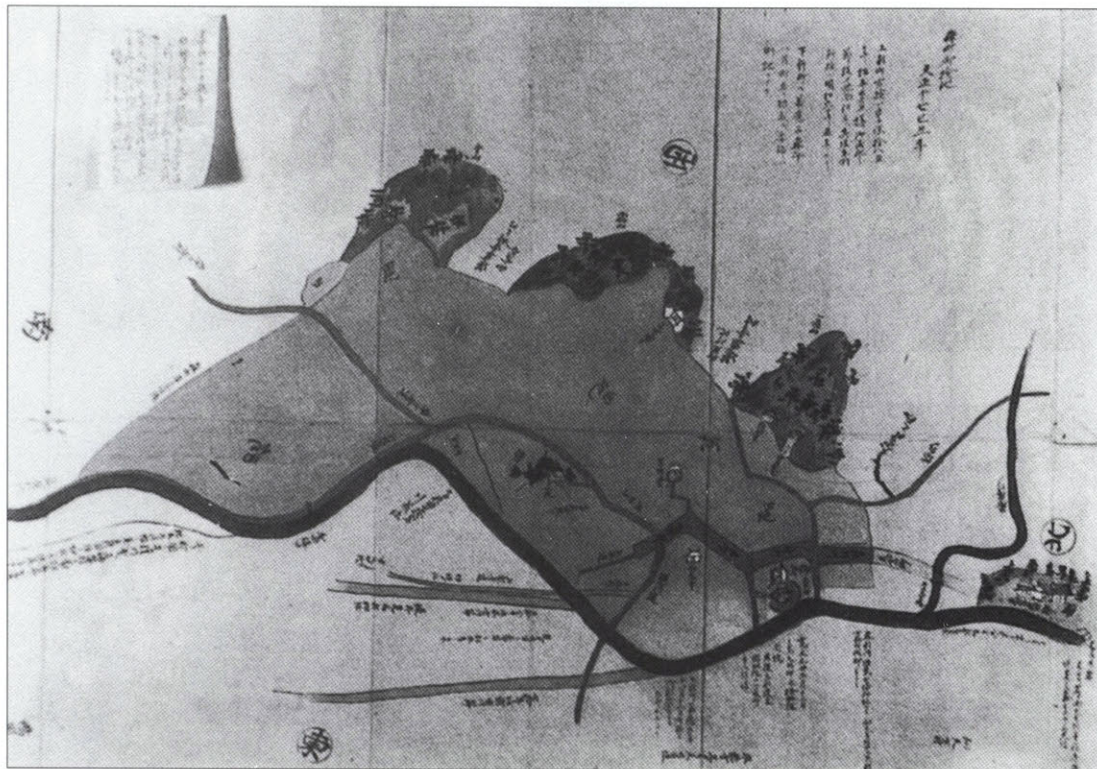
遠州には数多くの「秋葉みち」が、秋葉山を中心に縦横に走っていた。その主なものをあげると次のとおりである。

- ・ 掛川起点のコース
 - ・ 袋井起点のコース
 - ・ 見付起点のコース
 - ・ 浜松起点のコース
 - ・ 姫街道から分離するコース
 - ・ 三河の御油から鳳来寺を経るコース
 - ・ 駿河から大井川を越えて西進するコース
- これらのなかで最も代表的なのが、東海道の掛川を起点とする「秋葉みち」である。

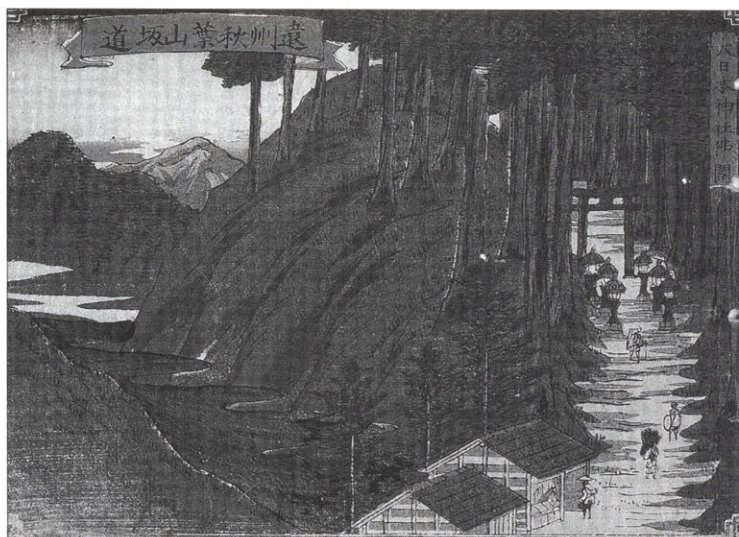
掛川は城下町で、東海道の宿場になる以前から、南遠の海岸部の海の幸、また北遠の山

間部の山の幸の、交易市場として発達してきた。秋葉信仰が非常に盛んになった江戸時代以降、ここから北へのびる秋葉道の起点として、南北の交通の中心地であった。

この信仰の道は、東海道掛川宿に近い大池という小さな村から東海道と分かれ、北へ向かう。火除けの神・秋葉山(春野町。海拔八八五m)まで、約一〇里(約四〇km)の道である。



秋葉道の宿場町として栄えた森町村の古地図



三代広重 大日本神社仏閣 秋葉山頂上への坂道 (浜松市美術館蔵)

秋葉信仰が盛んになる以前、おそらくは太古の時代から、この南北の道は秋葉山からさらに北へと山道を行き、青崩峠^{あおくずれ}を経て、信州につうじる『塩の道』でもあった。どのような地に住んでいても、塩は一日も欠かせない生活必需品である。北遠の奥地やさらに信州方面からいえば、その『塩の道』が、秋葉山へと参る信仰の道ともなった。青崩峠を越えて南下する旅人は多く、遠州の人はこの道を信州街道といった。秋葉街道信州路ということもできる。

掛川から北に向かうこの『塩の道』は、掛川と南遠地方とを結ぶ相良往還^{さがらむかうかん}とつながって



秋葉街道略図 (塩と魚の道=秋葉街道スケッチ画帖より)

いる。相良地方には塩田が発達し、塩の生産地として古くから知られていた。秋葉信仰は、火の神をまつる秋葉神社と、その別当寺の秋葉寺の修験・三尺坊にまつわる、火除けの信仰である。

秋葉神社は、七〇九年(和銅二)に秋葉山を神体として社が建てられ、九世紀の後半には火の神としてまつられるようになった。

また秋葉寺は、七一八年(養老二)に僧行基によって開かれたとされる。その後この秋葉寺は山岳修験の拠点として栄え、修験者三尺坊に象徴される霊験のあらたかさをもって知られるようになる。

神仏習合しんぶつじゅうごうによる秋葉神社と秋葉寺がある秋葉山は、やがて遠州一円のみならず隣の信州や三河をはじめ、近畿、関東、北陸、東北など全国的に火除けの信仰を集めるようになったのである。

全国各地で、秋葉参りをするための講が組織され、参詣者が多数訪れるようになった。辻には「秋葉みち」と彫った石の道標が立てられ、村々には常夜燈じょうやとうがともされた。その街道筋には宿場も発達した。

こうして秋葉信仰が、道路や街道の施設を整備する原動力ともなった。

明治初め頃の秋葉道

明治時代に入って、神仏分離で秋葉寺は一時廃寺となっていた(明治五年)。しかし秋葉信仰は秋葉神社により再編成され、すたれることなく続き、一八八〇年(明治一三)に秋葉寺は再建されることになった。そのとき三尺坊の本体は、秋葉山総本殿として可睡斎に残ることになった。

秋葉道のなかでもつとも賑わった掛川起点のコースは、秋葉参りの幹線道路であった。関東以北の人たちは東海道を經由してこのコースを利用した。その行程はマレー『日本案内』では、

掛川から

森 三里

三倉 六里

犬居 一〇里一四町

坂下 一〇里二四町

秋葉山 一里二八町
戸倉 一三里 六町

(一里〓三六町〓約四^キ、一町〓約一〇九^リ)
となつている。

掛川から垂木・家代・細谷・本郷・戸綿を経て森までは、丘のふもとの田んぼに沿った道がほとんどで、道幅は人力車がやっと通れるくらいで狭かった。

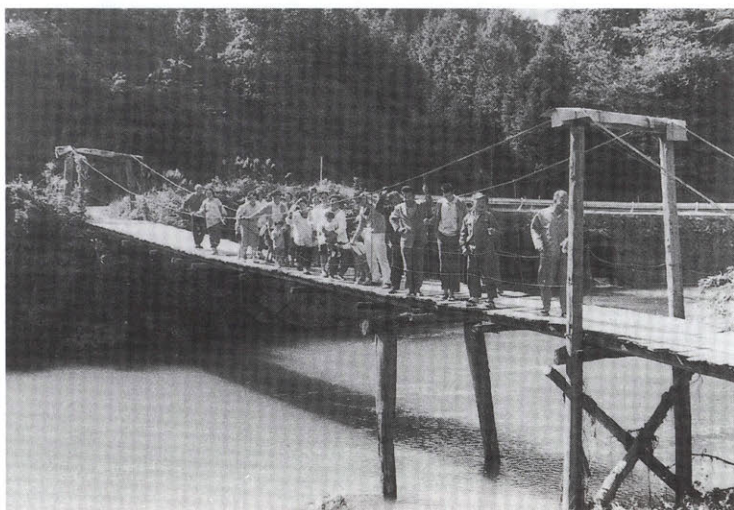
人力車は第5章でみるように明治の初期に登場し、「くるま」または「ジンリキ」と呼ばれたが、三倉まで「くるま」で行くことができた。

森町は、茶の産地として、また古着市場として古くから知られた。天竜市二俣ふたまたと並んで北遠への入り口の町で、太田川による舟運も含めて交通の要衝である。一八八〇年代の人口が約一七〇〇人だった。

森から三倉の間は、道は太田川の瀬をジグザグに何度も渡る。昔から「四八瀬の渡し」といわれてきたほど、瀬を渡る回数が多かった。橋がかかってもグラグラするような板橋、木橋だった。

三倉からは山道になる。坂道、谷間の道、うっそうと茂る杉林、小さく開けた空き地の畑が、代わりばんこに続く。犬居まで、この山道を昔から馬で物資を運んだ。途中にある小奈良安そのほかの集落は、かつて荷継ぎ場だったところである。

気田川けたがわを渡ると犬居である。この渡しには明治の中頃に木橋がかけられたが、それまで



三倉川にかかっていた吊り橋



火防せの靈場 秋葉神社本殿 (標高866メートル)

は底の浅い川舟で、一日に数回往復して人と物資を渡していた。犬居は城下町であり、この地域の交易の中心地で宿場町でもあった。犬居から遠州灘沿岸への舟運も発達していた。気田川を下り、天竜川に出て、二俣、中野町を経て掛塚まで、一日で流れ下った。帰りは、川の流れにさからって舟を岸から綱で引っ張るので、四日がかかりであった。国道や県道が整備されるまで、北遠の人々の暮らしは、その多くが舟で支えられていたのである。

秋葉山からのすばらしい眺め

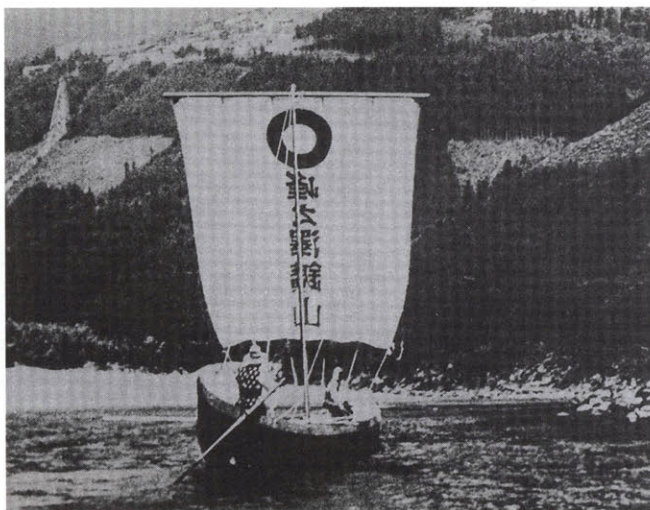
坂下から秋葉山頂までは、約四^キあまりの坂道である。昔はその途中の三か所に銅の鳥居が立ち、茶屋もたくさんあった。

「この山を上りはじめると、一町(約一〇九^ミ)ごとに番号を彫った小さな石の里程標が立っている。その数は五〇で、山頂から戸倉への下り坂にも同じく五〇。しかし実距離はこれより少なくて、せいぜいこの五分の四程度である。合わせてちょうど一〇〇町になるようにしたのである。(中略)

山頂までには茶屋がいくつかあり、参詣者たちは立ち寄って富士山を眺めるのである。最後の急坂を上ると、視界がひらけ、すばらしい眺めが楽しめる。遠州一円が眼下に広がり、その向こうに海が見える。海に向けて天竜川の広い河床が曲がりくねり、白く光っている。右手には遠州の低い山波が連なり、左手には甲州の山々と、その向こうに富士山が円錐形の麗わしい姿を見せている(『マレー』日本案内)

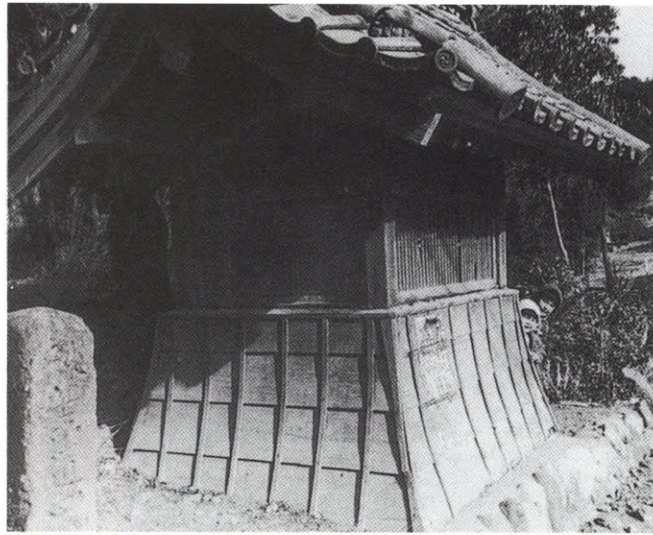
神社の入り口にはお寺があった頃の名残りの美しい二層の門楼(もんろう)があり、左右の彫像は移されて榊(さかき)にとって代わっている、と同書は伝えている。また、神仏習合の名残をとどめた社殿が一八七五年(明治八)に火事で焼失し、再建されたのは純神道風で、かつての境内に比べると味わいに乏しいとも述べている。

一九四三年(昭和一八)三月、秋葉山の北側の方もとから出火し、火は山頂まで燃え広がり、秋葉神社は全焼した。このため坂下に



天竜川を下る鉾石船

下社が建てられ、山頂には神社跡が残るだけだったが、一九八六年（昭和六一）に再建された。



秋葉山常夜燈と道標

秋葉山から水窪への道

マレー『日本案内』によると、秋葉山頂から天竜川沿いの戸倉側に下る道の、最初の鳥居のところには茶屋があった。そこから戸倉に下る道と、平山を経て水窪にいたる山道とが分かれていた。

戸倉に下る道は、天竜川を渡って、鳳来寺へと向かう山道になる（第2章参照）。秋葉山頂から戸倉よりやや下流の雲名に下りるコースもあり、この道も天竜川を渡って西進すると、石打で戸倉からの道と合流する。

鳳来寺方面に向かわないで、秋葉山から浜

松方面にもどる場合には、雲名から舟で鹿島を経て、浜松に出る人が多かった。

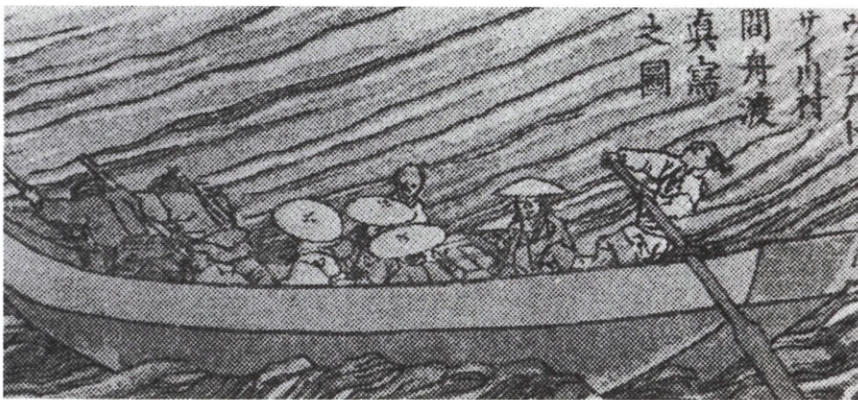
秋葉山頂から尾根筋を歩いて北へ、水窪みくぼに向かう道が、信州へとつじる秋葉街道信州路である。天竜川東岸の山の尾根道から中腹をたどる道で、平山を経由し、天竜の流れを百数十メートル下に見下ろす大滝の村を通る。それからやがて西渡に出る。

西渡は、水窪川が天竜川に流れ込む地点にあり、秋葉道の宿場で、「山の港」として栄えたところである。天竜川を上り下りする舟が、西渡でさまざまな物資を陸揚げした。それらの物資は陸路、人の背や馬の背で運ばれて、水窪や信州へと届けられた。

西渡のやや上流には、一七三一年（享保一六）開山の久根鉾山があり、明治時代には銅鉾石を積んだ帆掛け舟が「一日に一〇〇艘そうほど天竜川を下っていた。それは実に壯観ともいふべき眺めだった」と古老は回想している。

旅人が下流の戸倉まで約四きを舟で下ることも可能だった。これは舟をチャーターすることになり、その舟は帰りに苦勞するから、しばしば法外な料金を要求された。そのため通常は、上りも下りも陸の道に頼った。

西渡から明光寺峠まで、道は心臓破りともいわれる急坂である。峠には荷継ぎ場があって、そこまで運び上げられた塩、魚、醤油、酒、米、日用雑貨などの物資は、馬や荷車で北に向けて運ばれた。その道は水窪川沿いの山の中腹を、瀬戸、間庄、立原、横吹、島、



五雲亭貞秀 東海道五十三次勝景 雲名～西川舟渡真写之図

切間、芋掘を経て、水窪へと向かった。

南信州との深いつながり

水窪は、信州とつうじる秋葉道の最大の宿場だった。これまで見てきたように、南遠州からはるかに遠い。難所の連続である秋葉道や天竜川を經由して、この山中の町まで、はるばる物資が運ばれた。

一方、信州の飯田方面から南下して遠州との境の青崩峠を越え、信州中馬ちゅうまが運んでくる物資も多かった。このルートで運ばれてくる物資のほうが多くくらいで、文化もむしろ南信州から水窪地区に入ってきた。

中馬というのは、一人で三〜五頭の馬をひいて、仕入れた物資を運ぶ。途中の荷継ぎ場で馬を替えないですむ。信州でとくに発達した物資運搬方法だった。

こうして水窪の町は物資集散の中心地として栄え、多くの商店、宿屋などがあり、また芸者などもいて、たいへん賑わった。

遠州と信州の境の青崩峠は、海拔一〇八二きゅうしゅん峰にある急峻な峠。中央構造線の露出地として知られ、信州側は息をのむばかりの大崩壊面が谷底までつづき、斜面の岩はいたるところ崩れ落ち、青い岩肌をさらしている。草木



信州との境にある青崩峠

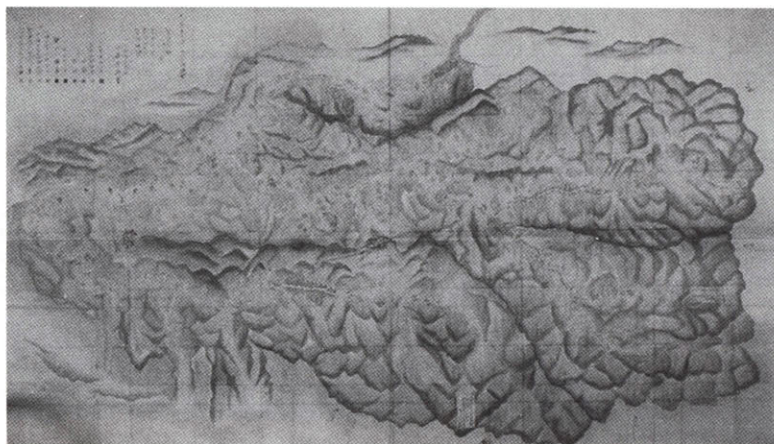
らしいものはほとんどない。信州へ下る道は、この大崩壊面を斜めに横切って、細い紐のようになっているが、昨日あった道が今日はいもう崩れ落ちていいる。

足元がすべり、馬、荷物もろとも谷底に転落して死んでしまう人も珍しくなかった。

人も馬も 道ゆきつかれ死ににけり

旅寝かさなるほどの かそけさ

釈 迢空（折口信夫）



北遠地方の秋葉道の宿場として栄えた水窪の絵図

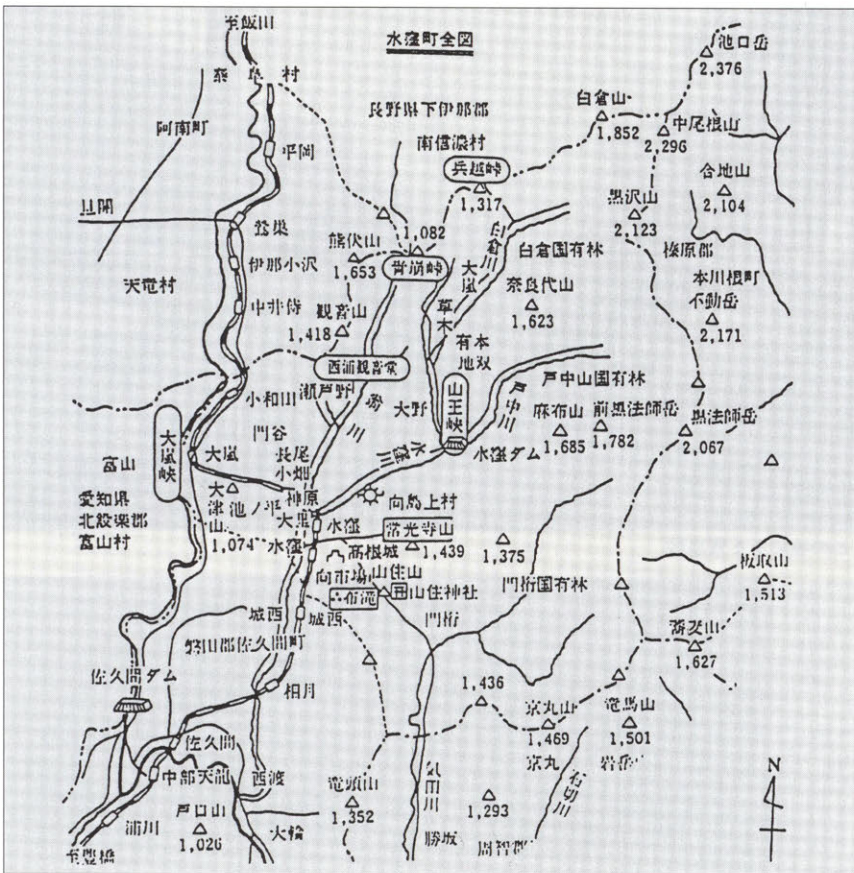


産業・観光にエポックを画するとされるスーパー林道

戦国時代、甲斐の武田信玄が三方の大軍を率いて遠州に攻め入ったが、そのときのコースも伊那谷からこの青崩峠を越え、秋葉道を南下した。そして北遠・中遠を攻略し、浜松城の徳川を三方原の戦いで破った。

ちなみに、信州飯田からの秋葉道の行程は次のとおりである(マレー『日本案内』)。

- 飯田から
- 越久保 二里二五町
- 和田 八里三一町
- 青崩峠 一〇里三一町
- 水窪 一四里五町
- 西渡 一七里五町
- 平山 二〇里一〇町
- 秋葉山 二二里二八町
- (一里〓三六町〓約四*、一町〓約一〇九^レ)



水窪町全図 (『みさくぼ』)

青崩峠は、現在は林道も整備され、水窪から車で林道終点まで約三五分、そこから歩いて二〇分程度で峠に着く。

この遠州側の中腹に、かつて辰乃渡村という村があり、秋葉参り、善光寺参りの人々や、塩をはじめ遠州や信州の諸物資を運ぶ「馬追い」の人たち、諸国からの商人などで賑わった。商店、宿屋、博打場などもあったが、いまは廃村となり姿を消してしまった。

2 そのほかの主な南北の道

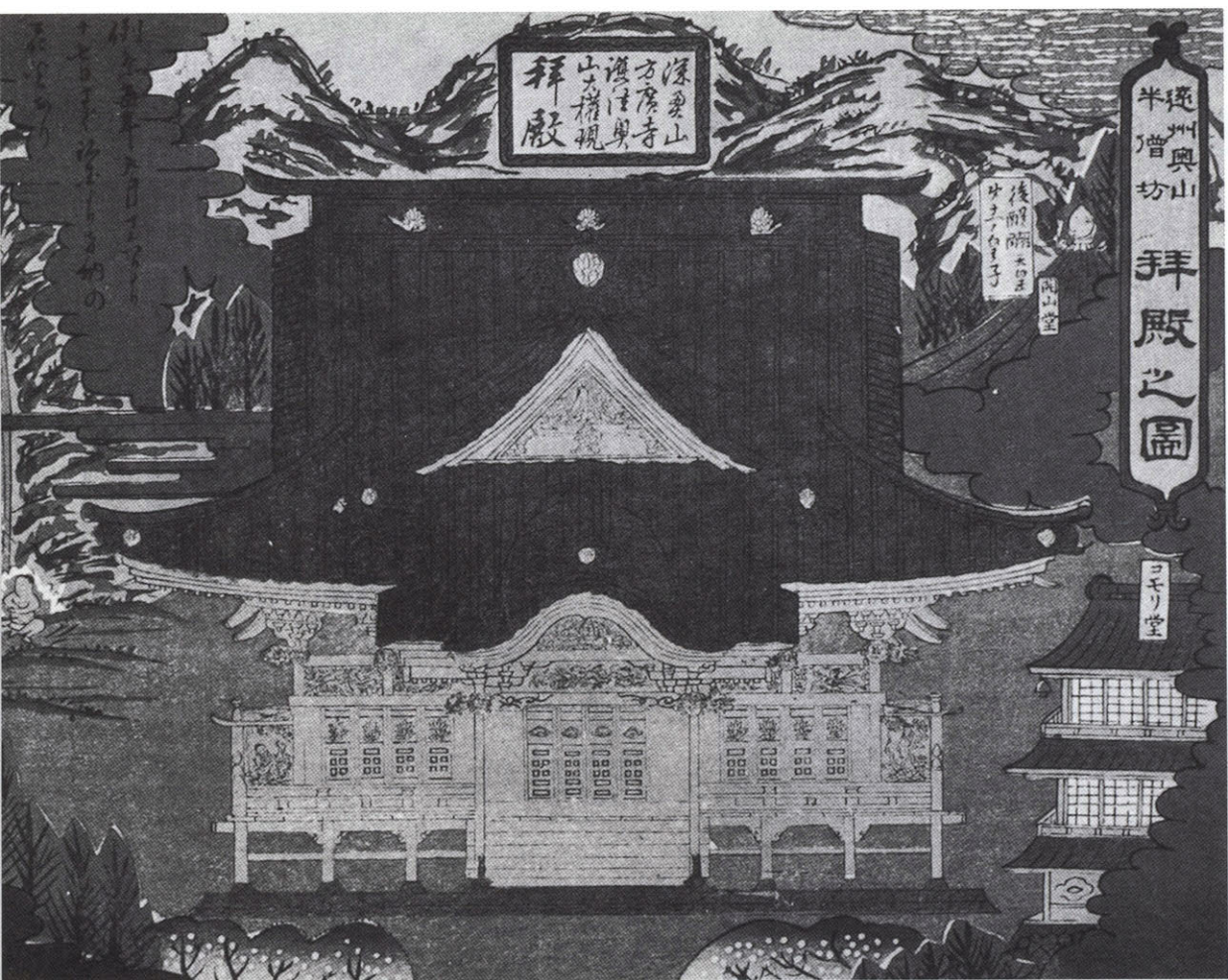
半僧坊道

遠州の信仰の道として、もう一つ半僧坊道はんそうぼうがある。

秋葉道と同様に、この信仰の道にもいくつかのルートがあった。もっとも代表的なのは、浜松の半僧坊別院正福寺（高町）を起点に、姫街道を北上して気賀に出、奥山へといたる約六里（約二四き）の道である。

引佐町奥山の半僧坊（方広寺）にいたるこの道は、一九世紀の終わり頃（明治の中頃）から参詣者が多く訪れるようになった。弾除けの神として信仰され、日本が明治以降、日清戦争、日露戦争、日中戦争、太平洋戦争と戦争が続いたこともあり、急に信仰を集めるようになった。

大正時代になって、この道には軽便鉄道が走るようになる。一九二三年に奥山まで全通した奥山線がそれである。
この浜松から北上するルートのほかに、東



遠州奥山半僧坊拝殿之図（浜松市美術館蔵）

海道線の鷺津から船で三ヶ日に渡り、そこから北上するルートも多くの参詣者を集めた。

相良往還

駿河湾に面した相良は、最近急速に都市化が進んでいるが、古くから漁業と農業の町として、また城下町（江戸中期に老中として腕をふるった田沼意次の居城）として発達した町である。静岡市へ約四〇^〇、浜松市へ約五〇^〇の地にある。

萩間川河口の相良湊は、天然の良港で、南遠地方の物資の積出し港であった。

一九〇五年（明治三八）に国が塩の専売を開始するまで、相良の海岸には塩田が広がり塩の産地としても知られていた。

戦国時代の武田・徳川の戦いにもしばしば登場する塩買坂は、相良から掛川へ向かう相良往還の途中（小笠町）にある。全長約二^〇の山坂で、ここで死んだ今川忠親（義元の祖父）の墓がこの坂の正林寺にある。

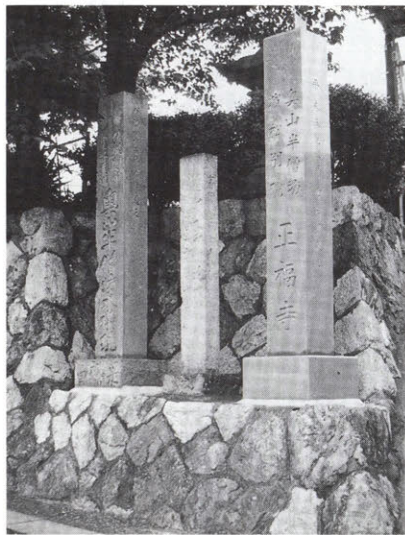
駿河湾や遠州灘でとれた塩や魚が、相良の間屋から、この道を人が担いだり大八車に積んだりして、荷継ぎ場を経てリレー式に掛川へと送られた。車が通れないところは、人が担いだり、馬の背に乗せて運んだ。そのコースは、

相良^〇園坂^〇塩買坂^〇磯部^〇川上市場^〇高田^〇板沢^〇掛川

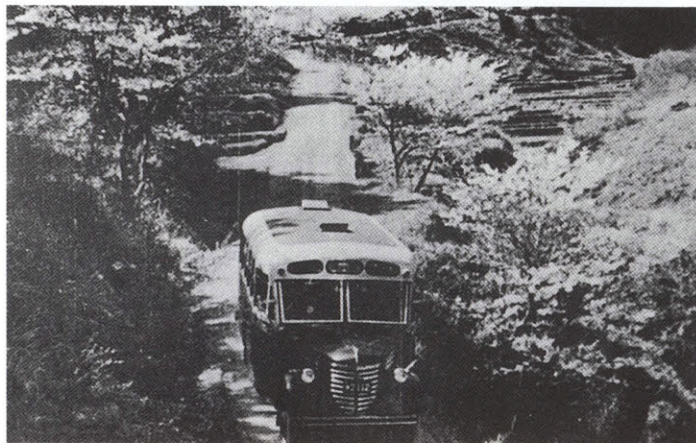
の七里（約二八^〇）の道のりだが、この相良往還も秋葉街道に含めている場合もある。ようやく掛川に着くと、塩は塩間屋に買い



半僧坊道基点の曳馬山正福寺（大正期撮影）



浜松市の半僧坊道基点



昭和26年頃の県道相良—金谷線

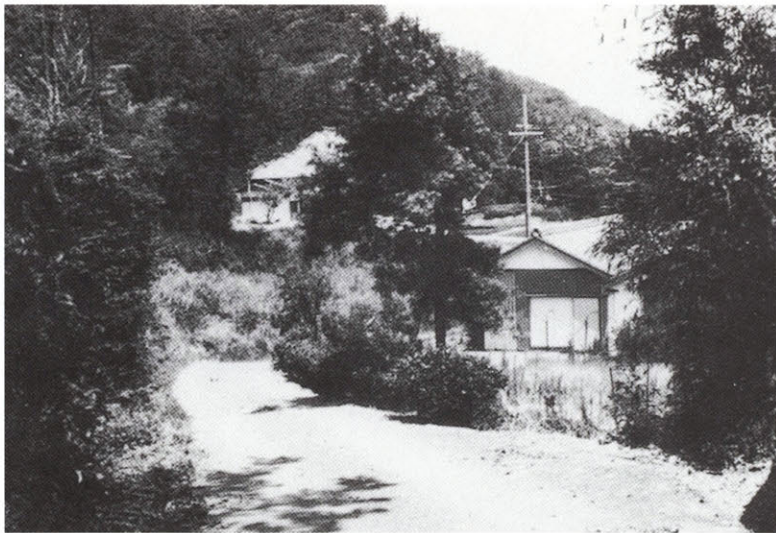


明治末期の相良港

取られた。そこから東海道筋や、さらに秋葉道を北へ、馬の背に荷物をつけて運ばれていくものも多かった。行商で売り歩く女性たちもいた。

現在もこの相良往還には、秋葉山常夜燈をはじめ道標、馬頭観音などがいくつも残り、人馬が賑やかに往来した昔をしのぶことができる。

なお、相良から東海道筋に出るには、掛川

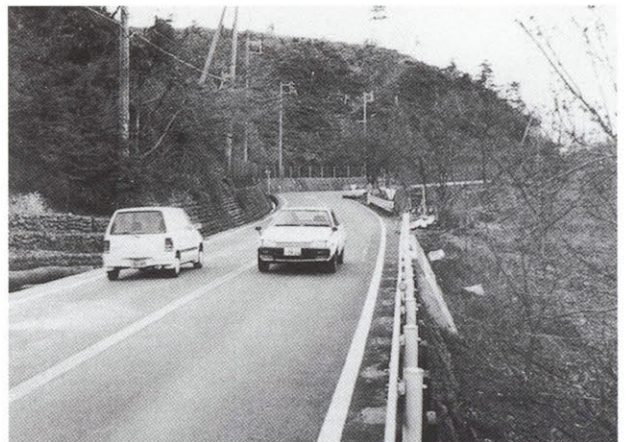


田沼街道

に出るこの往還のほかに相良（六里）、相良（藤枝）（六里）があり、さらに田沼街道もある。

田沼街道は権力者によってひらかれた、江戸時代としては例外的な道路である。安永年間（一七七二～一七八一）に田沼意次がその権力にものをいわせて、萩間川に架けた橋を渡って東海道につうじるこの道をつくった。

この地の人たちには便利でよく利用された。ほかに沿岸部の港と東海道とを結ぶ道として、川崎湊（掛川）（六里）もあった。



全面舗装された県道相良—金谷線 昭和46年