

第2章

代表的な東西の道

1 本坂越えの道（姫街道）

山の手の古道

七〇二年（大宝二）に持統上皇が、官道を三河の国府（こう）まで旅した記録が残っている。遠州のすぐ隣である。さらに東へ旅することなく、上皇は国府の南三[＊]ほどの津（港）から、海路をとり、伊勢を経て、都に帰った。

このとき上皇が、さらに遠州へと足を延ばしたとすれば、どうだっただろう。道しるべもなく、迷いそうな荒れ野原の中を歩き、苦しい峠道を越えなくてはならなかったはずである。その先には南アルプスへとつらなる幾重もの山並が見える。気が滅入るような寂しい、不安な道だったのである。

現代の感覚では道ともいえないその道は、浜名湖の北側をまわって、やがて天竜川の急流を渡り、磐田原台地の北部を抜ける。一説によれば遠州森から掛川を経て、小夜の中山へ。また一説によれば森を経て、東へ山を越え、大井川に出たであろうという。



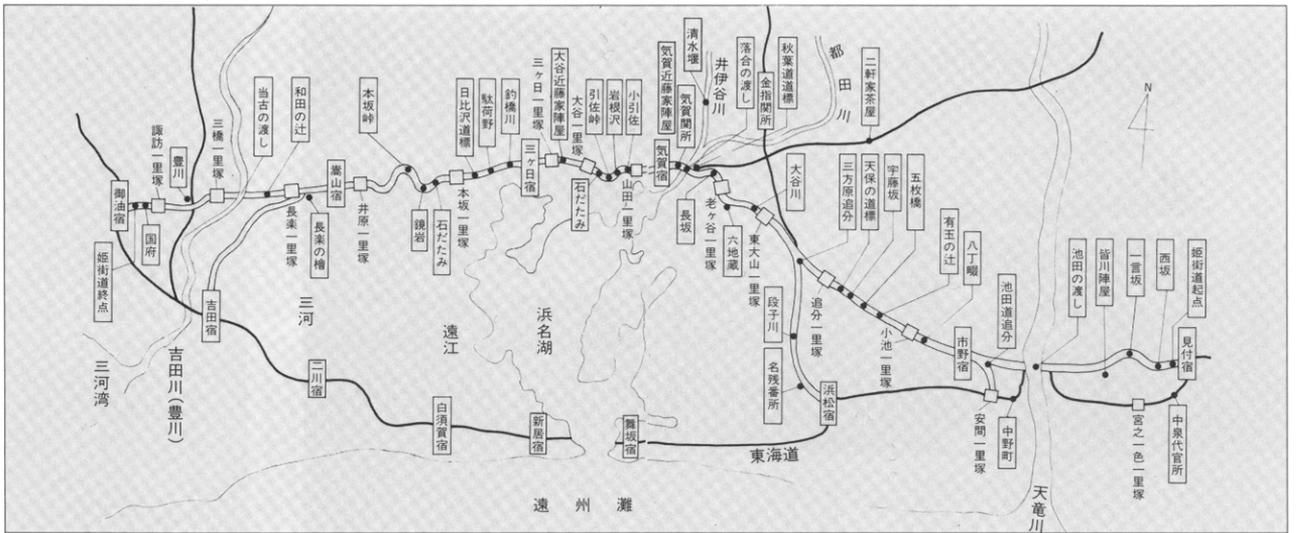
昔の面影が残る大正時代末頃の姫街道

いずれにせよ、前期古墳は浜名湖の北側のルートに沿って残っている。遠州の山の手をぬう古道がそもそもの「東海道」の本道で、遠州でもっとも早くひらけた東西の道だったことは確かだろう。

第1章でみたように、公務を帯びた役人が馬で往来し、また兵士たちが通過するとき、



姫街道を行く姫道中



姫街道のコース（「気賀御関所」）

この道は大和王朝が東国へとその勢力・権威を広げていく「王の道」であった。「万葉集」の東歌の中で、遠江国の関係の歌はいずれもこの古道で詠まれている。
三河と遠州の国境いの本坂峠から東が、東国（あずまのくに）だった。その東国につながるこの歴史的な古道は、後に「本坂越えの道」あるいは「本坂通」といわれるようになる。東国から徴用された防人たちは、この道をさらに西の果てへと、長い旅を続けていったのである。

東海道の脇往還として

九世紀になって、海沿いの東海道の往来がしだいに盛んになる。それに伴って本坂越えの道は、遠州の東西の道の脇役的な存在になっていった。

江戸時代、本坂越えの道は東海道の脇往還（裏街道）として位置づけられ、整備された。表街道の東海道の新居の関所では、鉄砲が入ってくることに、また女性の往来に対して、とくに厳しい監視の目を光らせたので、その「入り鉄砲に出女」の取り締まりを避けて、女性はこの裏街道を利用することが多く、「姫街道」とも呼ばれるようになる。

■姫街道を歩いたゾウ

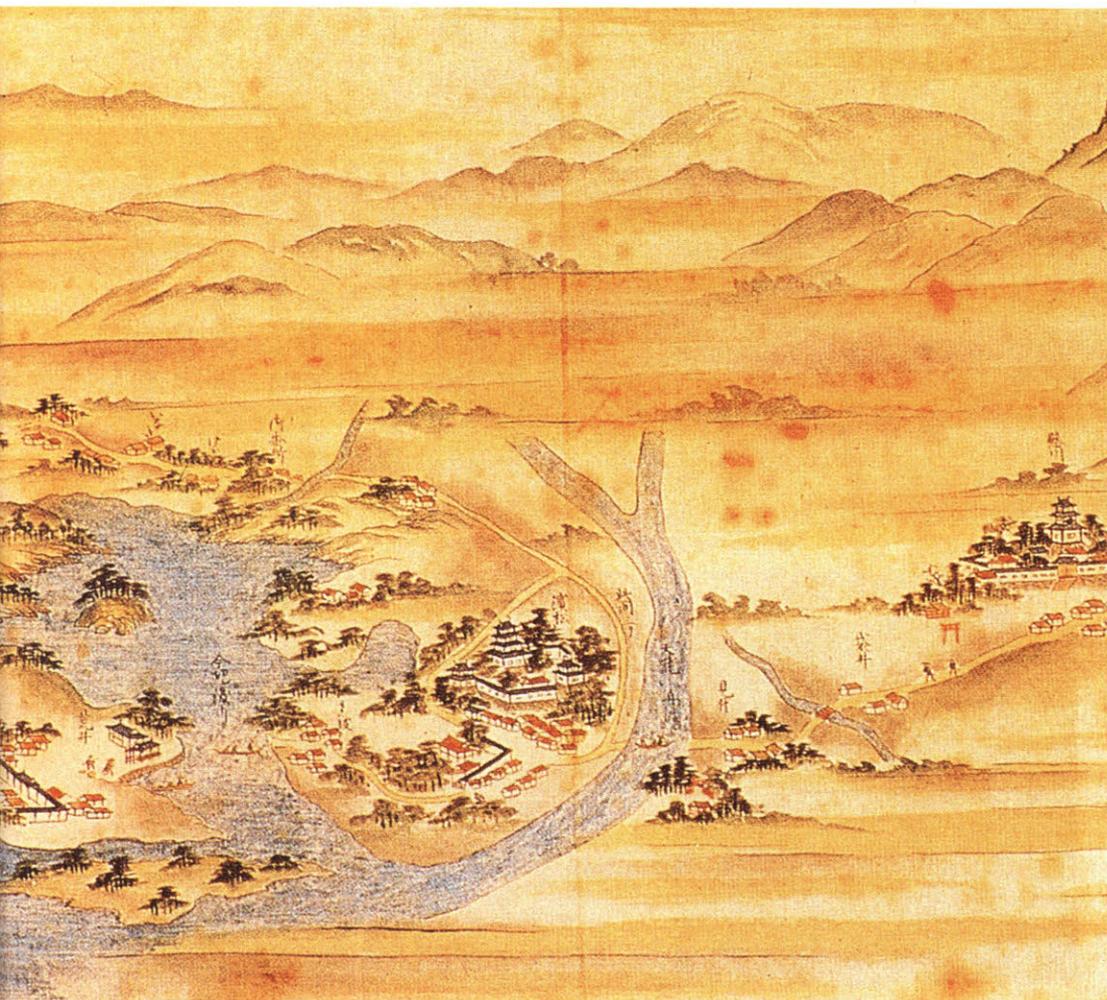
八代將軍吉宗は、日本にはいないゾウを見たいと望んだ。そこである中国人貿易商人がベトナムからゾウを船で運んできて、將軍に献上するため長崎を発って江戸に向かった。

巨大な動物なので東海道の今切の渡しを船で渡るのはむずかしい。そこで姫街道を通して、気賀の本陣に泊まった。落合の渡しを船に乗せて渡ろうとして失敗し、やむなく都田川を上流まで進み、ゾウは浅いところを歩いて渡ったという。それから浜松を経て、日坂の急坂をゾウはあえぎながら越え、なんと大井川を渡って江戸への旅をつづけた。一七二九年（享保一四）のことである。





復元された気賀関所



姫街道と気賀関所

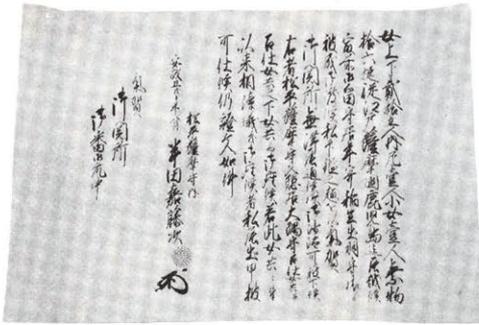
気賀は1587年(天正15)に本坂道の宿として定められた。そして1601年(慶長6)に徳川家康がここに関所を創設し、東海道の脇往還の関所・宿場町として栄えた。

「入り鉄砲に出女」といわれ、幕府は江戸に鉄砲が持ち込まれないように、また人質として江戸に住まわせていた大名の妻子などが国元に逃げ帰らないように、関所の通過を厳しく取り締まった。女改めも、手形の発行者・印鑑・記載事項などを調べ、少しでも問題があると通らせなかった。

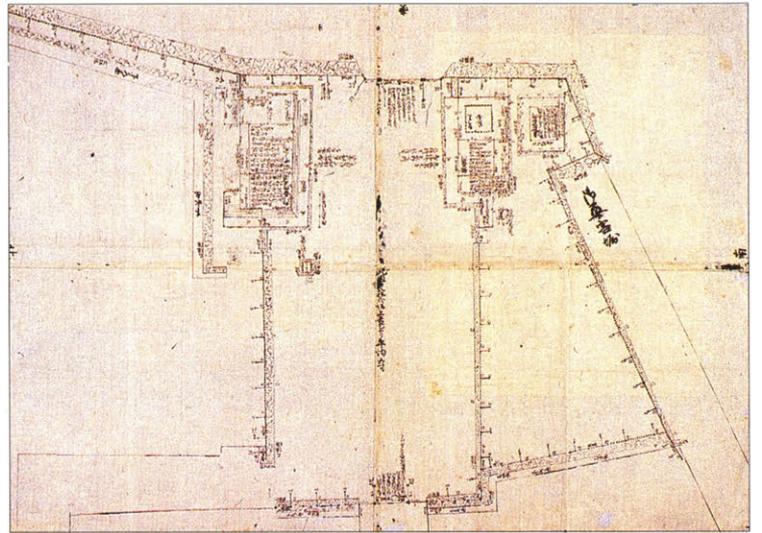
気賀関所の敷地は547坪(約1805㎡)で、まわりを石垣、矢来(竹で組んだ柵)、瓦塀などで囲み、要害の堀も設け、大砲や多くの武具も常備した。

近くに住む村人たちも、この関所を通るたびに通行手形が必要だった。大変わずらわしく不便で、領主は裏道をつくることにしたが、それは「犬くぐり道」と呼ばれた。その道の途中にムシロが一枚垂らしてあり、立って歩く人間は通せないが、犬がくぐるには差し支えないとしたのである。住民はそのムシロの下をくぐる時四ツ足になった。武士は絶対に通らなかった。この犬くぐり道は、今日から考えると屈辱以外の何物でもないが、当時の住民たちは領主の慈悲に感謝し、旅人の通行を進んで監視したということだ。

1717年(享保2)から特別の場合のほかは大名・旗本などはこの湖北の道を通れなくなって、文人、僧侶や、舞阪～新居の今切口を舟で渡ることを嫌う女性が多く通るようになり、いつしか「姫様道」「姫道」「姫街道」などと呼ばれるようになった。



女手形 (上) と鉄砲手形 (下)



気賀関所古図



気賀関所 本番所 (中の間)



姫街道終点 (豊川市御油の街並)



道中図一巻



毎年4月第一土・日に行われる「姫様道中」

女性が東海道を避けた理由としてこのほかに、舞阪↪新居間には一里半（約六^キ）の海があり、波風が強く、小舟で渡らなければならぬ。昔の風習として女性を舟に乗せることを好まなかったし、女性たちも命の縮む思いをして海を渡りたくはなかったのだらう。また舞阪↪新居間の海を「今切」といい、「今、縁が切れる」という連想から、ここを避けたともいわれている。

ともあれ、脇往還だったこの「東海道本坂道」を西からたどると、

御油（欠間）↪嵩山	約一七 ^キ
嵩山↪三ヶ日	〃一〇 ^キ
三ヶ日↪気賀	〃一二 ^キ
気賀↪市野	〃一五 ^キ
市野↪見付	〃八 ^キ

両端の御油（豊川市）と見付（磐田市）は、いずれも東海道の宿場。全長約六〇^キ。余りの行程である。

姫街道はこのコースのほかに、浜松から北上して追分で合流する道、また天竜川近くの安間から北上して市野で合流する道もあった。脇往還でも、東海道などの主要街道と同じく、幕府の道中奉行の支配下に置かれていた。気賀には関所が設けられ、また姫街道の裏道を取り締まる拠点として、金指に気賀関所の出番所があった。

大地震で新居関所をはじめ浜名湖南部が大きな被害を受けた年など、この姫街道を通る人は多く一日に五〇〇〇人を数えることもあった。気賀関所や落合の渡しは大変な混雑をみせた。

その東国に行く海寄りの道が東海道（うみつみち）、山沿いの道が東山道だった。

東海道 伊賀・伊勢・志摩・尾張・三河・

遠江・駿河・伊豆・甲斐・相模・

武蔵・安房・上総・下総・常陸

（二五か国）

東山道 近江・美濃・飛騨・信濃・上野・

下野・陸奥・出羽

（八か国）

東山道は近江から美濃を通り、神坂峠を越えて伊那谷に抜け、天竜川上流を北上していく道で、わが国で最も早くひらかれた東国へのルートだった。



遠江国絵図・遠江小国



歌川広重 保永堂版東海道五十三次 浜松（浜松市美術館蔵）

海沿いの道が発達しはじめた

東海道には大きな川がいくつもある。海沿いを行くと当然のこと川は河口付近になり、その川幅は広い。これが交通の大きな障害になっていった。

当時は長い橋をかける技術は未熟だった。渡し舟に頼るにしても、風雨や増水などで、すぐに舟は出せなくなる。長期にわたる交通途絶も珍しくなかった。

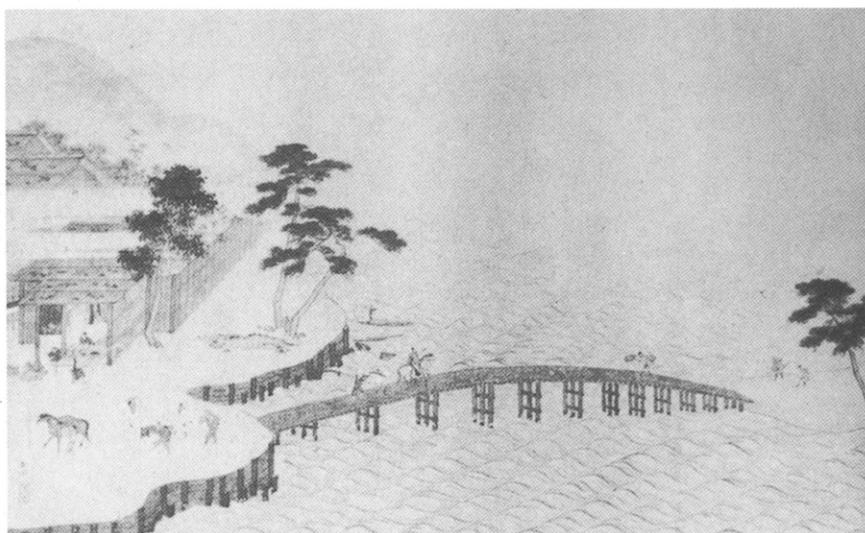
一方、東山道のほうは深山幽谷を行く。山の中のけわしい道が多く、冬など気候は厳しい。道のりも東海道よりはるかに長い。しかし平安時代の中央政権にとって、陸奥・出羽の経営や、その北方まで支配を及ぼすことは、重要な政治課題になっていた。だから道中の状態や、行政的な事情から、東海道よりも東山道のほうが、よく利用されていた。

八三五年(承和二)に、各地の河川に橋あるいは渡し舟を増設する命が出されている。遠州では、八六二年(貞観四)に浜名の橋が修造された。長さ約一七〇尺、幅約七尺で、当時としては立派な橋である。このような橋が必要だったほど交通が盛んになってきたのである。

もともと東海道は平坦部が多く、気候も温暖、しかも景色のよいところが多い。交通の悪条件が軽減されれば、その往来がにぎわうのは当然であった。

この頃には、国府のある見付の南にひろがっていた大乃浦も、天竜川の流出土砂でしだいに浅くなり縮小しはじめていた。海沿いの「海

道」の往来が、ようやく本格化するときを迎えたのである。

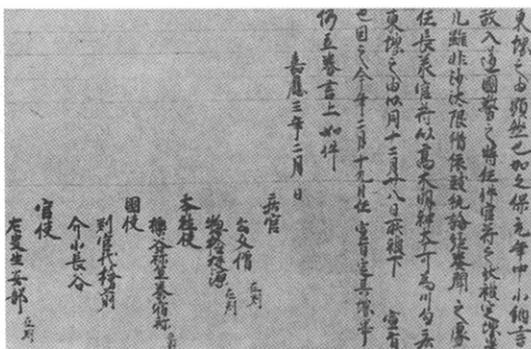
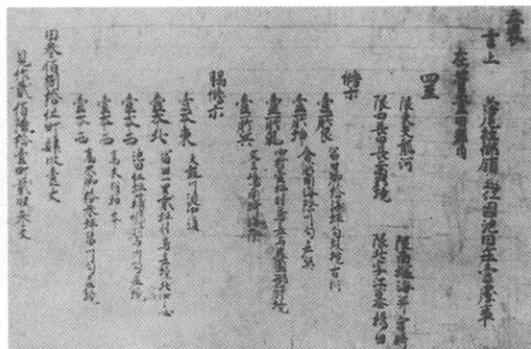


平安時代の浜名の橋

私的な交通が盛んになった

(平安末期〜鎌倉時代)

律令時代に、都の貴族や社寺仏閣が所有する「植民地」ともいえる荘園が各地にでき、平安時代の終わり頃から鎌倉時代にかけて、それらの荘園を管理・支配する地頭の勢力がしだいに強くなった。



池田荘立券文書 冒頭(右)と末尾(左)

鎌倉が政治の中心になると、交通に大きな変化が起きた。鎌倉に移り住む公家もいたし、公用あるいは訴訟や陳情、また荘園年貢などの物資の運搬で、鎌倉と京都間を往来する人が多くなった。東海道は、政治・経済・文化的にも軍事的にも、その重要性が飛躍的に高まり、それまでの山陽道を抜いて名実ともに日本の幹線道路として脚光を浴びることになった。

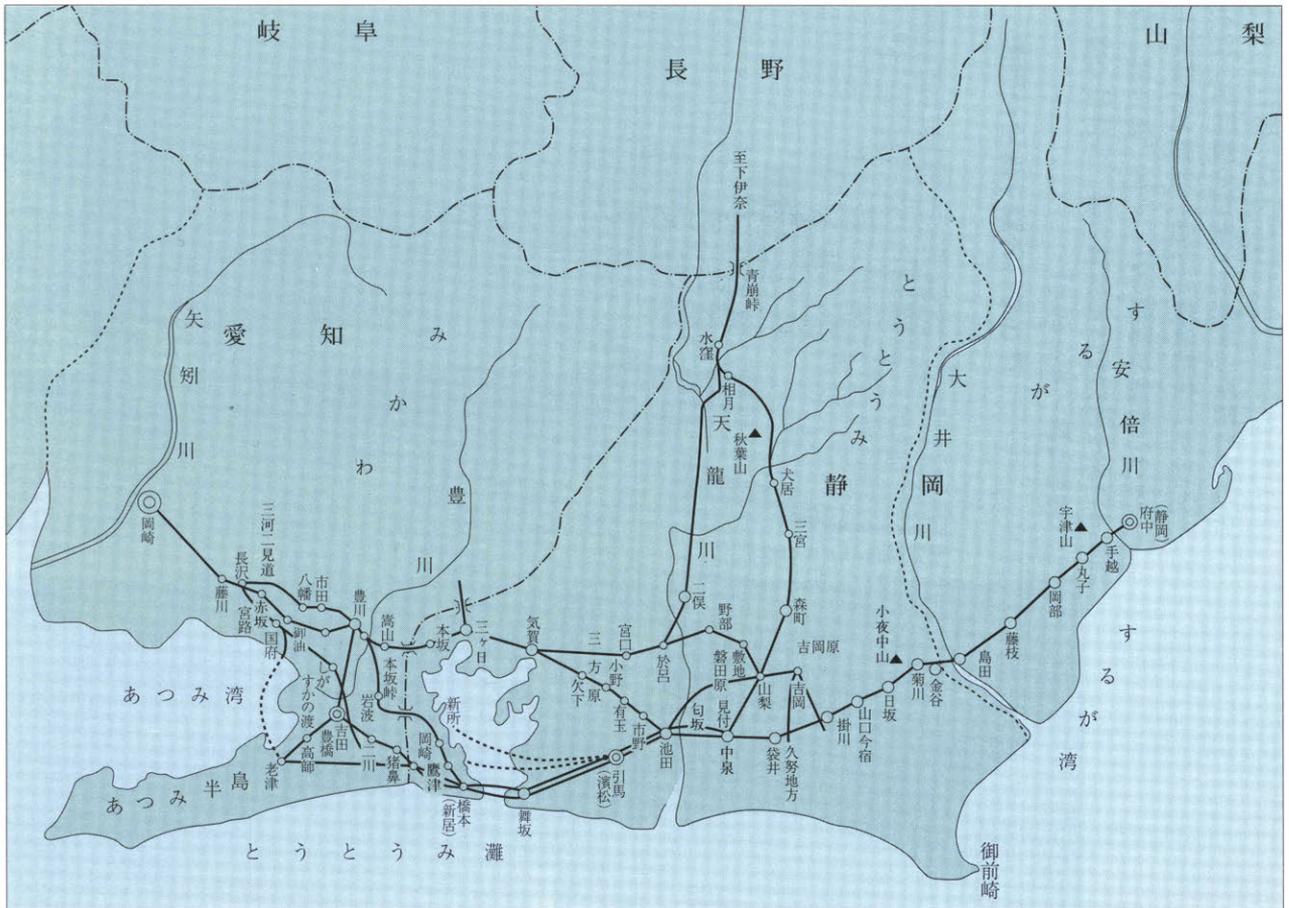
鎌倉幕府は、駅制を整備し、橋を架け、あるいは渡し舟を置くなど、交通の整備を図った。

各地の荘園が自律的な発達をみせるようになり、その地域の自然の地形や、経済の状況に即して、道がしだいに形成されていった。つまり官道の交通のほかに、私的な交通もいろいろ行われるようになったのがこの時代である。

遠州はとりわけ荘園の発達が著しい地域だった。村櫛、飯田、浜松、池田、浅羽、山香、相良、初倉などに荘園があり、たとえば池田荘などは大きくて田畑約五五〇町、これをおよそ五〇世帯の荘民が耕作していた。

また遠州には、伊勢神宮の荘園である御厨（みくりや）が多く、尾奈、浜名、刑部、都田、美園、蒲、大墓、川匂、鎌田などにあった。この関係もあって伊勢商人が各地で活躍するようになる。

官道の駅とは別に、それに代わるものとして地域の長者の私的経営による宿が、経済と交通の要所に形成されていった。大体が身分



上代遠江の交通路 (一部鎌倉時代の宿) (『磐田市誌』)

の高い人たちのための宿で、この時代にはまだ庶民は農家などに一夜の宿を借りるか、野中のお堂に寝るか、野宿をするかしかなかった。

遠州では、橋本、池田などの宿が有名だった。橋本は現在の新居のあたりである。池田は浜松地区で、平安時代から京都松尾社領だったところだが、その中心部に池田宿が形成されたのである。どちらの宿も遊女で知られている。当時の旅は苦しく、寂しさは骨身にしみ、苦行のようなものだったから、その旅の憂さを遊女はまぎらせてくれたのであろう。

中世の旅人たちと遠州路

この時代には、西行のような漂泊の歌人も現れた。彼らは当時の隠者であり文化人で、各地の名所や、歌枕を訪ねるなどした。

僧たちのなかには、親鸞、日蓮、一遍など大きな旅をする人がいた。

仕事を持つ旅人も、この頃から以降現れてくる。たとえば行商人、旅職人、旅芸人、旅絵師などがそうである。

また各地の霊山・霊場参りも、盛んに行われるようになった。杜寺巡礼は平安時代の終わり頃から流行しはじめていた。

こうした背景の中で、中世には旅の記録や文学が数多く残されている。

「東関紀行」(一二四二年に東海道を鎌倉へ下った)は、遠州の旅をこう述べている。

「天竜と名付たる渡りあり。川深く流れけはしくと見ゆる、秋の水みなぎり来たりて、舟

の去る事すみやかなれば、往来の旅人たやすくむかへの岸に着難し。この川増れる時は、舟などもをのずからくつ帰りて、底のみづくとなるたぐひ多かりと聞く」

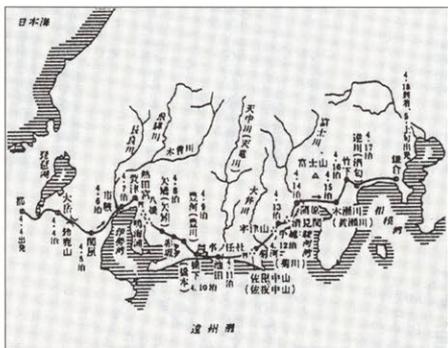
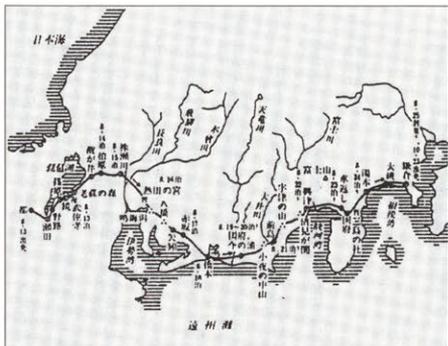
また、「十六夜日記」(一二七九年に東海道を鎌倉へ下る)にみる遠州の旅――

「今宵は遠江見付の里といふ所にとどまる。里荒れて物恐ろし。傍に水の井あり。

誰か来て見付の里と聞くからに
いとど旅寝ぞ空恐ろしき」

「万葉集」に行き倒れの旅人を詠んだ歌が少なくなかったように、この時代の旅もやはり危険に満ちていた。天竜川で舟が転覆して溺れ死ぬ旅人もいた。見付も非常に寂しい里だった。なんとも心細い道中だったことが、こうした紀行文からもよくわかる。

一一世紀の中頃書かれた「更級日記」では、東海道の旅は三か月近くかかっていたが、それから約二〇〇年経っても旅の実態はあまり変わりはないのである。



十六夜日記(上)と東関紀行のコース
(『中世日記紀行集』)

天竜川を舟で渡る西行
西行が舟に乗り込んだところ人数が多くて危険だから降りろといわれ、船頭に鞭で打たれたと鎌倉時代初期の「西行物語」に書かれている。



西行物語絵巻

新しい時代への息吹き

(室町・戦国時代)

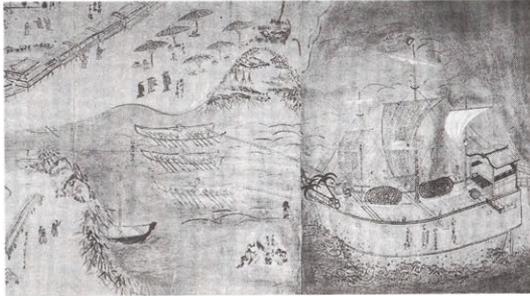
鎌倉時代の末から室町時代にかけて、荘園の解体が進む。その所有者(貴族・社寺)たちの没落は決定的となり、それにとつてかわつて守護が任国を自分の土地とし、守護大名になっていった。

そして商品の流通が盛んになった。物資を運ぶ船もしだいに大きくなり、戦国時代には朱印船などが海外へも盛んに進出し、日本の「大航海時代」が始まるのである。

遠州は、都からみると、政治的にも戦略的にも関東に対する最前線の地であった。そのため、鎌倉幕府が滅びたあとの南北朝時代にも、動乱の重要な舞台となる。

新しい時代への模索のなかで、群雄入り乱れて相争う中から、駿河の守護の今川氏が東海地方で勢力を伸ばし、一六世紀初めには遠江と三河一帯をも支配下に収めた。

その今川氏を桶狭間に破った織田信長が、天下を取るのが一六世紀後半である。応仁の乱以後、およそ一〇〇年間にわたる動乱の間に、各地の道路や橋などはいたるところ荒廃していた。信長は



朱印船入港

四人の道中奉行を置いて道路の整備に着手し、東海道は幅三間半、その他の主要道路は幅三間と定めて改修工事を行わせている。

信長のあと全国を統一した豊臣秀吉も、長塚正家を奉行として街道を整備した。また各駅に飛脚を置くなどしたので、宿駅しゆくえきが発達した。権力を手中に収めた者にとつて、交通路を整備し管理を強化することは、つねに至上の課題だったのである。

主な街道の整備が進む

(江戸時代)

信長、秀吉に次いで、徳川家康が武田勝頼との長篠の合戦を経て遠州の支配も確立し、最終的に天下を統一する。

家康は一六〇一年(慶長六)、幕府直轄の官道として、江戸を中心とする五つの主要街道の整備に着手した。東海道を手始めに、街道筋の主要拠点に宿駅を設け、また関所を設置した。五街道は道中奉行が管理した。家康以後も、交通路の整備はつづけられていった。



今川義元木像



後藤善太夫使用の印

五街道に次ぐ脇街道でも、美濃路、例弊使道（日光街道）、本坂道（姫街道）、佐屋路は道中奉行が支配した。しかし人馬、宿泊などの施設は、五街道に比べるとかなり劣っていた（本坂道が道中奉行の管轄下に置かれたのは一七六四年）。

街道を整備するといっても、主な目的は公務の往来のためである。これは律令時代と発想はまったく変わらなかった。人が歩いて踏み固められたところが道で、その両側に松あるいは杉の木を植え、根を張らせて土が流れないようにした。また里程標として一里塚を設け、そこには榎を植えた。それが道路の整備であった。計画的に、広く効率のよい道路をつくるのか、路面を改良するとかは、考えなかった。

軍事上の警戒から、街道で車を使用することを禁止した。人、駕籠、馬が通ることができれば、それでよかったのである。だから宿場町に入ってからはともかく、道中の道幅は



徳川家康画像

狭かった。

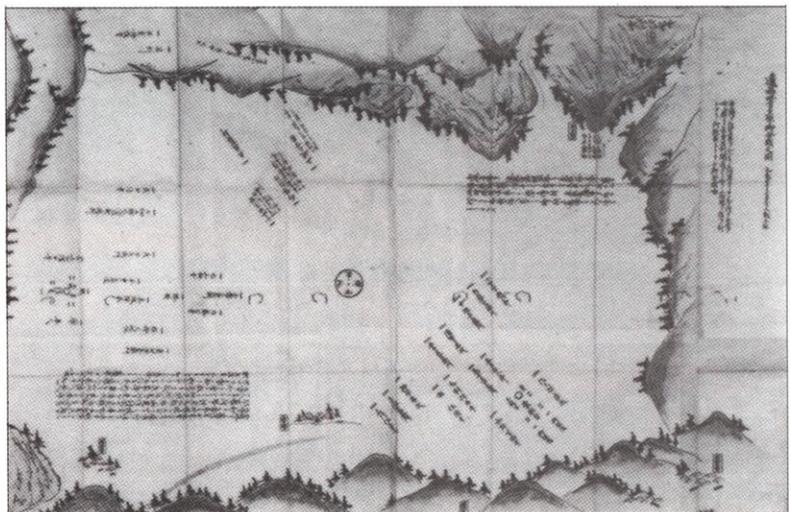
また、大きな川には橋を架けることを禁じた。当時の技術では、たとえ橋を架けても、洪水などですぐに流されてしまう。それに反乱勢力が蜂起した場合、その行動を制約するという軍事的な見地からも、大きな川には橋を架けなかったのである。

こうして、西欧では早くから発達していた車（馬車など）による遠距離交通は、日本では発達しなかった。その代わりに海運と河川舟運で物資を輸送し、その積み下ろしの河岸・港が各地につくられた。

家康は天竜川の水運をひらいて信州から遠州の掛塚まで、舟による年貢米の輸送体系を整備し、必要個所に渡し舟を置いた（水運については第4章参照）。

東海道五十三次の宿駅

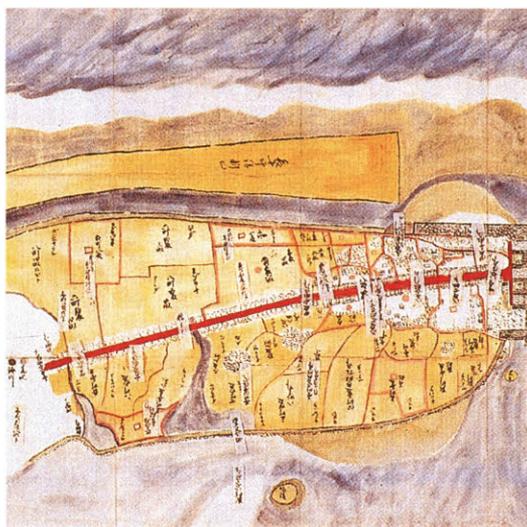
東海道五十三次の整備が完成するのは、三代将軍家光（一六二三～五一）の時代で、遠



遠州三方原御合戦之図

州では、東から金谷、日坂、掛川、袋井、見付、浜松、舞阪、新居、白須賀の九つの宿駅が設けられた。

宿には本陣があった。本陣は「大名宿」ともいわれ大名、勅使、公家、旗本などの定宿である。本陣は富裕者の家であり、名主を兼ねるなど村の有力者で屋敷は広く、使用人も多かった。



舞阪宿絵図

本陣での宿泊は事前に連絡されるのが普通だった。大人数で収容しきれないとき、あるいはどうしても二組の客がかちあうときなどは、脇本陣が本陣を補う役割を果たした。

家臣や従者などは、旅籠はたごに泊まった。旅籠がいっぱいときは、寺院や農家にも泊まった。

本陣、脇本陣、旅籠の数は、他の街道に比べて東海道が際立って多かった。それだけ交通量が圧倒的に多かったのである。

宿駅制度のそもそもの目的が、公用の旅を円滑に行うことにあり、公儀こうぎの輸送を優先することにあつた。そのために宿場には人手と馬とを常に用意しておくことが必要だった。大きな宿場と小さな宿場によって、その人馬の数は異なっていたが、常備している数では間に合わない場合、近くの村々から人手や馬が徴発された。これを助郷すけごうといったが、頻発したために農民は仕事がろくにできない。村々にとっては深刻な問題だった。

宿駅と並んで幕府の交通政策のもう一つの柱は、検閲機関としての関所の設置だった。東海道では箱根と遠州の新居の関所が取締りが最も厳しく、江戸を守る関門としての役割を果たした。関所の通行には手形が必要で、とくに「入り鉄砲と出女」といわれ、江戸へ入ってくる鉄砲と、江戸から出ていく女には目を光らせた。

なお、新居の関所と次の東の宿場・舞阪との間は、海上約一里半（ハキ）、およそ二時間の船の旅だった。海はいつも静かとは限らず、とくに女性にとっては船は苦手で、この関所を通ることを避けて姫街道のほうに回る場合が多かったのである。

浜松宿の発展

前にみたように浜松の地は、万葉の昔には「ひくま」（引摩あるいは引馬）と呼ばれていた。

一〇世紀前半の「倭名類聚鈔」に出てくる「波万々津」（はままつ）が、この呼び名が記



浜松宿絵図

録に現れる最初だとされる。平安時代末期になつて、宿名は引馬だが、「浜松庄」の地名で登場するようになる。

一六世紀初め（永正年間）に浜松に城が築かれたが、その名は引馬城だった。一五六八年（永禄一一）に家康が入城して増改築を行い、これを機に城名、宿名ともに浜松と呼ばれるようになった。

浜松はそれ以後、東海道の城下町・宿駅として発展していく。

浜松宿の人馬は一〇〇人一〇〇匹。伝馬町に人馬を継ぎ立てる問屋場があり、ほかに塩町、肴町、田町、旅籠町などもそれぞれ宿の任務・事務を果たしていた。

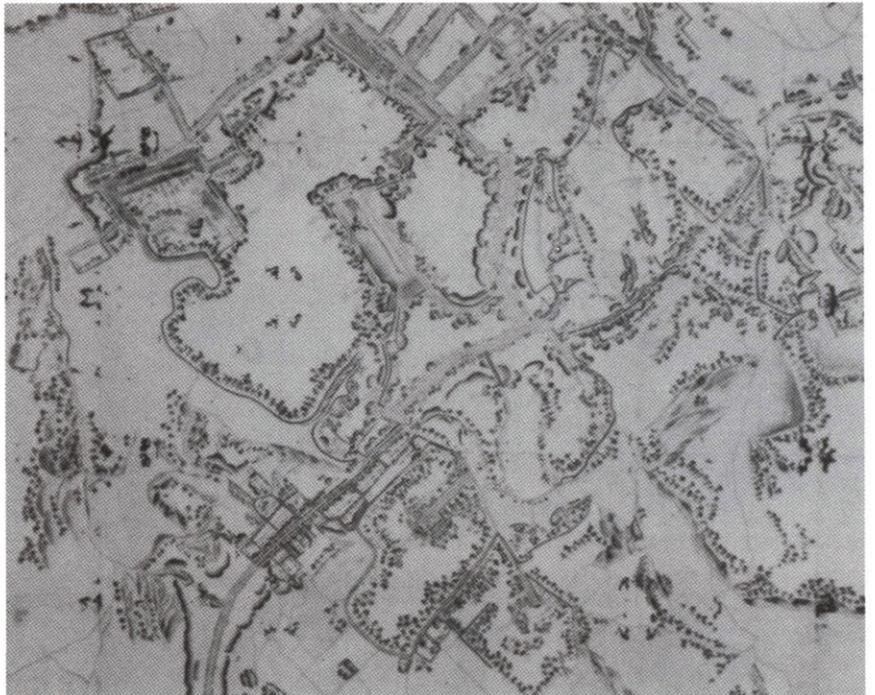
幕末に近い一八四三年（天保一四）には、浜松宿の規模は別表のように大きくなり、武家屋敷七地区、町屋敷は二四町であった。比較のためにほかの宿場の例もあげてある。

水陸交通の要地・笠井の繁栄

浜松を中心にした天竜川沖積平野と、浜名湖の周辺地域は、土地の生産力が高い。江戸時代に平野部で新田の開拓が盛んに行われ、また山間部でも木材、茶、和紙などの生産が増大した。

遠州でとくに注目されるのは綿作である。一七世紀以来盛んになり、江戸時代の終わり頃には浜松藩で第一の産業になった。そして明治時代に遠州綿織物として大きく発展する基盤がつくられた。

生産力が発展すると、それに伴って市場が



浜松細見絵図 浜松城と宿場

各地に現れ、交易が盛んになる。商圏としては城下町、吉美市場（湖西地方）、金指市場、二俣市場、笠井市場、山梨市場などがあつた。これらは地域の中だけでなく、地域を越えての経済活動に発展していこうとする。そうした経済活動は、人と物の移動を伴うから、陸上の交通ばかりでなく、海や川の交通の整備・発達もうながした。

浜松周辺では水陸の交通の要地だった笠井の市場が、遠州物産の集散地として大いに発

浜松以西の遠州の宿駅の規模（1843＝天保14）

宿駅	人口	家数	本陣	脇本陣	旅籠		
					(大)	(中)	(小)
浜松	5,964	1,622	6	0	19	22	53
舞阪	2,475	541	2	1	0	15	13
新居	3,474	797	3	0	4	7	15
白須賀	2,704	613	1	1	15	2	10

（新居関所史料館）

展した。毎月六回の市が立ち、その繁栄は鉄道の開通によりその地位を浜松に奪われるまで続いたのである。

盛んだった社寺参詣

街道がもともと公務のためのもので、それが円滑に行われるように整備されたのであったにせよ、庶民も街道を利用しなかつたわけではない。庶民をその土地にしばらく、移動・旅行などを原則として認めない時代だったが、伊勢参りや善光寺参りをはじめとする社寺参詣は許された。とくに伊勢参りは、すでに室町・戦国時代から全国的に広がりはじめていて、「一生に一度はお伊勢参りに」と

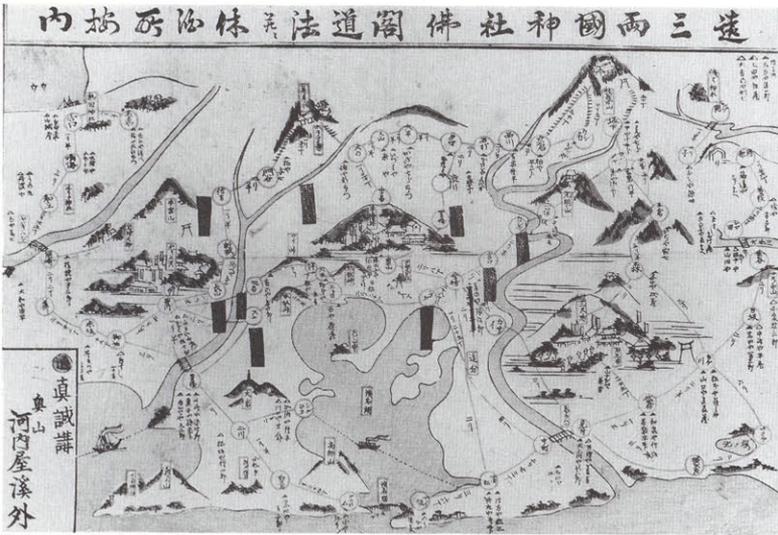


秋葉大鳥居

いうのが庶民の願いだった。

伊勢参り（秋葉山参りも同様。第3章を参照）は、たいていの場合、講（講中＝敬神団体）によって行われた。講は全国に無数にあった。会員は毎月、小額のお金を出し合って積み立てておく。毎年ある時期になると、会員の何人かが抽選で選ばれ、ほかの会員たちに代わって参詣に出かけるわけである。その費用はすべて共同の資金から支出された。

道中で泊まる宿は、毎年の慣習でたいてい決まっていたから、宿では玄関先にその巡礼団の名を記した旗や看板を掲げて歓迎した。



遠三両国神社仏閣道法並休宿所案内（浜松市美術館蔵）

■ 乞食をしながらの旅

北遠地方の今は水窪ダムの底に沈んだ村に住んでいた古老は、次のように書き残している。

「明治元年生まれの父の話を総合して書いてみる。今から二〇〇年から一五〇年前の話。昔は西国参りに四国まで出かけたという。現金収入のない村だった。舟にしても、金がないと乗せてくれない。それでも出かけた。今ならヨーロッパへ行くのに匹敵するという。無銭旅行で、その長い間の生活は乞食をしていたようだ。『乞食は三日したら止められない』というから、いつまでに帰らなければという必要もなく、人間の最低生活ながらノンキな旅をしたわけだ」（坂下弁蔵「水窪ダム湖底最年長者手記」昭和五四）

■ おかげ参り

奇跡的なことが起こったとか、噂が火元になって、伊勢参りのエネルギーが爆発的に発生し、熱狂的な参詣者が群れをなして伊勢に押しかけることがあった。村じゅうが出かける例もあった。一八三〇年（天保一）には遠州にもこれが流行した。（『袋井市史』資料編第五巻）

当時の人々の多くは、貧しく、単調で変わりばえのない日々を送っていた。自由な旅行などできず、抑圧された生活を強いられていた。それが伊勢参りともなると、信仰のためという大義名分があり、このときばかりは街道を大手を振って歩くことができた。日常性からの脱却、しかも気心の知れたグループでの旅、文字通り「命の洗濯」である。

だから社寺参詣もさることながら、むしろ道中そのものに意義の大半があった。伊勢参りなら、目的の伊勢神宮にお参りするついでに、京見物、大和見物もした。なかには四国の金毘羅さん(金刀比羅宮)、あるいは広島島の宮島にまで足を延ばす巡礼団もあった。

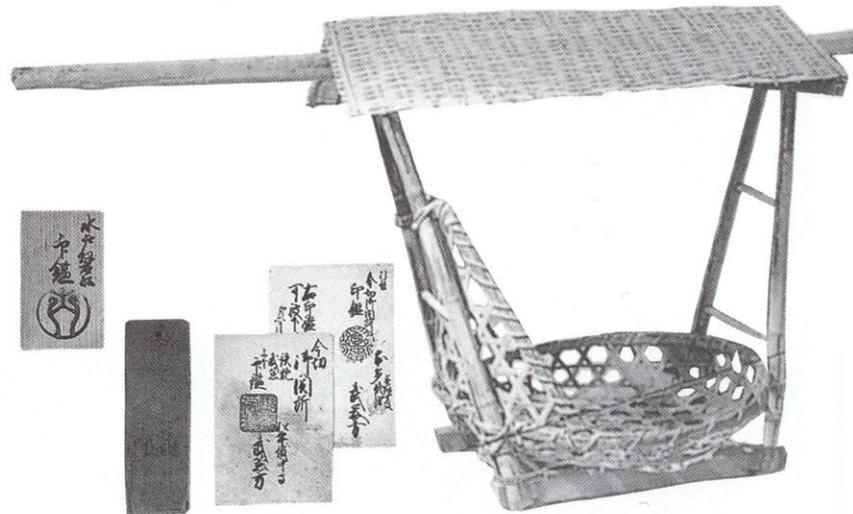
旅の行先では、夜ともなれば娯楽が提供され、「動く宴会のような」(柳田国男)性格も持っていた。

外国人が見た明治初め頃の遠州路

一九世紀の後半から二〇世紀の初めにかけて、欧米では海外への関心から旅行熱が高まり、主な国々の地理・歴史・風俗を紹介した国別のガイドブックが出版された。もつとも有名で海外旅行者の必携書とされたのが、マレー社の旅行案内である。

『日本案内』は、第一版が一八八一年(明治一四)に出版された。それを書いたのは外交官として日本で活躍した英国人アーネスト・サトウである。

同書は携帯に便利な小さな判型だが、約五〇〇ページにわたり活字がぎっしり詰まった



通行手形と山籠籠

ハードカバー本。何年かごとにデータを新しくして版を改め、第九版(一九一三)まで出されている。第三版以降は、同じく英国人のB・H・チェンバレンが著者である。彼は三年間の世界旅行の末に、一八七三年(明治六)二三歳のとき来日、以後三〇年以上にわたって過渡期の日本をつぶさに見た。日本語、日本古典を深く身につけ、荒木某という浜松藩士の教えも受けたというから、遠州ともゆかりのある英国人である。海軍兵学校の教師を経て、東京大学の日本語学教授になった碩学。

ここでは同書第二版(一八八四)により、明治初期の東海道の遠州路をみてみよう。



旅道具

■ 抜け参り

ある人たちは親や主人の了解もなしに、何の準備もなく伊勢参りに飛び出した。道中は施しを受けながら旅をした。治安上、役人などはこれには頭を悩ませたという。

こうして社寺参詣はなかなかの盛況で、各地に信仰・観光の道が発達し、近代になっても明治から大正の初め頃までそうした旅人が参詣コースを賑わせた。

当時、遠州にはまだ鉄道はなく、駕籠に代わって人力車がお目見えして間もない頃で、江戸時代のままの面影が残る時代である。乗合馬車もまだ走っていないかった。

金谷

宿 小沢屋／山田屋

食事 あぶみ屋

金谷を過ぎると、東海道を右にそれて人力車で行ける、ゆるやかな上り下りの脇道がきている（筆者注・一八七九年に開通した中山新道のことだろう）。日坂までの途中に、夜泣き石がある。近くの茶屋では餠餅を売っている。

日坂

宿 あずま屋／かわざか屋／黒田屋

日坂は西坂の訛った地名。道はしだいに下って掛川へ。

掛川

宿 ふじ屋／松屋／常磐屋

五万石の城下町だったが、城は一八七六年に焼失した。葛布の産地。この掛川は、秋葉山を経て、三河の御油で再び東海道に出る道の起点である。

掛川の西の大池を過ぎると、金谷道越しに富士山が見える。やがて道は平坦になり、両側はたんぼが続く。

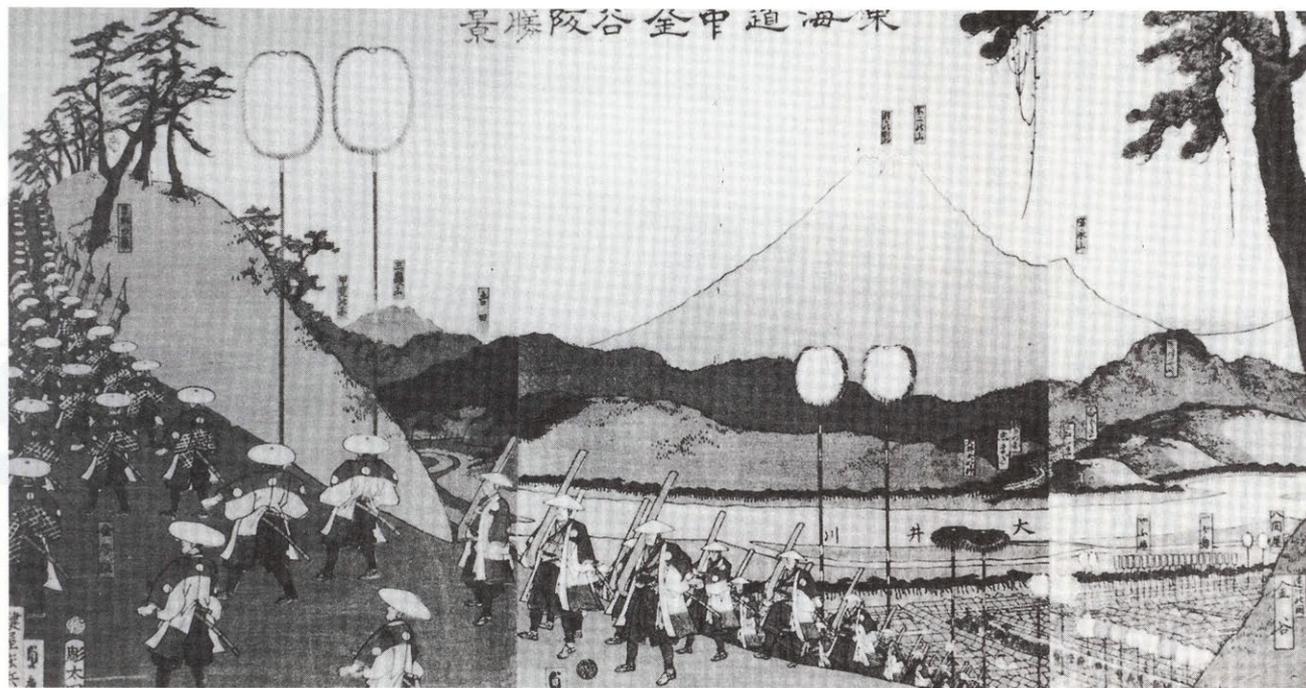
袋井

宿 本田屋／若松屋

食事 山田屋

わびしい町である。半里ほど北に可睡斎がある（宿は三好屋）。観音と三尺坊をまつる寺

東海道中 金谷阪勝景



東海道中金谷阪勝景

院。三尺坊は火除けの信仰を集めて以前は秋葉山に祭られていた。可睡斎の後ろの山に不動があり、そこから平野を越えて海を望む眺めはすばらしい。

袋井から秋葉山への道もある。森までの近道があり掛川からの秋葉街道に出る。

袋井から東海道を西へ二マイル（二マイル＝一・六キ）、三ヶ野川を渡り、松におおわれた三ヶ野坂の丘を上る。やがて道は下りになる。

見付

宿 石橋六郎／大江戸屋／大三河屋

食事 中野屋／村田又蔵

人力車では見付から天竜川に出る近道に行く。約半里の近道になる。東海道はこのコースより左に延びて、境松の村の八幡宮の森に出る。この社は二階建ての山門があり、拝殿には奉納物の絵がいっぱいある。

中泉

古代のこの地方の都で、駅家のあった土地だが、今はさびれている。

天竜川東岸の池田も、昔の宿場である。信州の諏訪湖に源を発する天竜川は、飯田の時の湊から舟で流れ下ることができるが、西渡までの間は急流でエキサイティング。雨の後などは危険である。五月と六月にはこの川で鮎がとれる。

天竜川西岸の町家村あるいは中野町は、東京から京都のちょうど中間とされている。

浜松

宿 おおよね屋／はな屋／いまる屋

食事 吉野屋



掛川宿



歌川広重 保永堂版東海道五十三次 日坂（浜松市美術館蔵）

六万石の元城下町で、人口一万二〇〇〇人の賑やかな町。この町の北側の西はずれに近く、五社明神と諏訪明神がある。江戸時代には、どちらも徳川將軍家の基金により祭られて通常より規模が大きく、見事な壁画などが建物の内や外を飾っていた。維新以降、これらのすばらしい建物は荒れるに任せている。

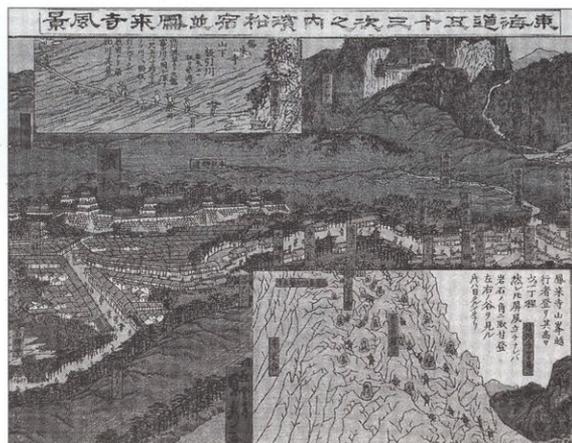
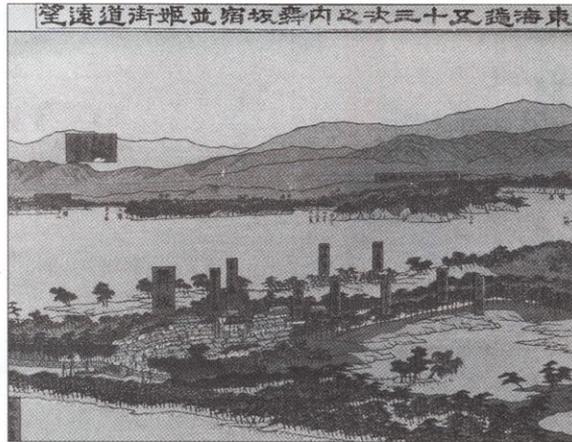
浜松の南約一マイルに、真言宗の頭陀寺がある。七〇二年の創建とされる。三重の塔には大日如来が祭られ、その隣の建物にある阿彌陀如来像は、春日仏師の作という。この寺は現在修復中である。

浜松から西へは、いちばん近道は蒸気船で浜名湖を渡る。町の西約一〇町の入野まで行き、そこから乗船する。さもなくば郊外の堀留から、和舟で入野の西約一マイルのところまで下り、そこで蒸気船に乗る。

入野ノ新所 所要時間二時間

料金一〇銭

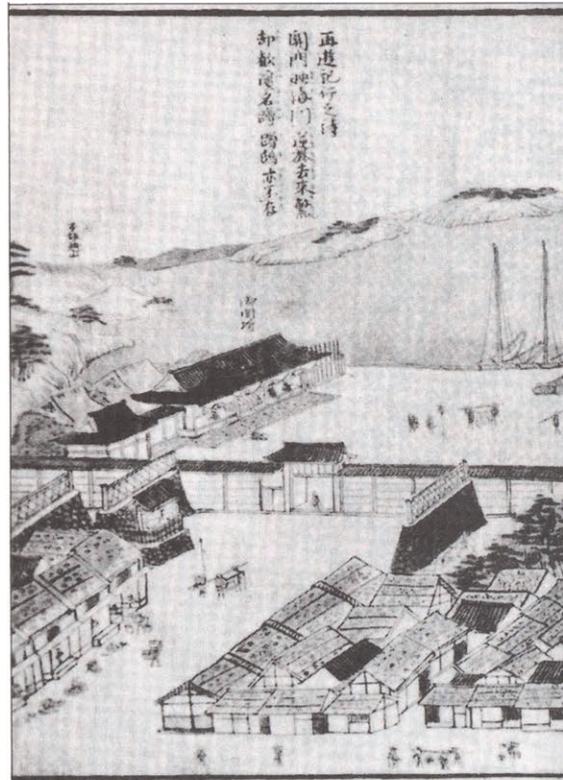
堀留ノ新所 所要時間二時間半



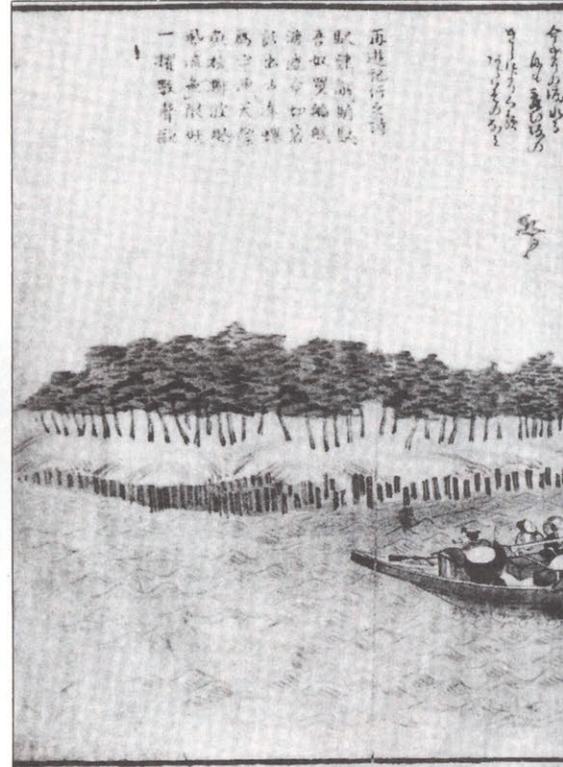
五雲亭貞秀 東海道五十三次勝景 舞阪宿(上) 浜松宿(下)

料金一二銭

浜名湖を渡る蒸気船からの眺めは、実にすばらしい。湖というが、正確には湾で、湾口は約六〇〇ヤード(一ヤード＝一九一・四寸)と狭い。もとは湖だったのが、一四九九年に地震で砂洲が沈んで開口した。遠江というこ



新居関所 全景



今切渡海の図

の地方の名は、この浜名湖に由来している。都に近い琵琶湖を近江（近い海）と呼んだのに対して、浜名湖を遠江（遠い海）といったのである。

宿 浜田屋

新所からは、道は上りになり、やがて平らな高原に出て荒野の中を行く。谷川村が三河との国境。

舞阪へ新居

入野あるいは堀留から船を利用して新所に渡るの新しいコース。もとの東海道は、浜松から平地を舞阪まで歩き、ここから船で渡った。いまでは、舞阪から対岸の新居まで、いくつもの堤防や橋でつながっている。

このあたりから北東に、連なる山並の向こうに富士山が見える。

新居

宿 きのくに屋

江戸時代にはここに関所があり、旅人を厳しく取り調べた。それをさけるために女性は

浜名湖を迂回して、本坂越えの道を行くことが多かった。新居はうなぎがうまい。

ここから道は、沿岸近くの低い丘の麓を二〜三マイル行き、坂道を登る。登りつめると汐見坂である。遠州灘の雄大な眺めが素晴らしい。

再び丘を下ると、白須賀に出る。やがて境川という小さな川があり、これが遠州と三河の境である。



舞阪の松並木

遠江小図

江戸時代末期の1852年（嘉永5）に作成された。当時遠州地方には12の郡があった。官道の東海道をはじめ姫街道、秋葉街道、鳳来寺道、横須賀街道そのほかの多くの道路によって各地がどのように結ばれていたか、三河や信州や駿河とはどの道でつながっていたか、また主な港から海路がどのように他の港に通じていたかなど、眺めていると興味がつきない。



例		凡	
名所	御城	御園	御城
古跡	御園	神社	御園
古跡	御園	佛園	御園

郡名	
豊田	佐野
磐田	長上
山名	鹿玉
三河	南
三河	高
三河	高

遠江小図
全
官道
三河國境御川ヨリ駿河國境
大井川ニ至テ十八里半七町



例言

此圖繪實ノ爲ニ小ナルノ尚之
故ニ簡小ニシテ三字四字ノ村名
又ハ畫勢繁キ字ハ筆ヲ察ニ難
故ニ畫字畫文ヲ用ルテ尺地如左
カハ新左ノ藤場ハ場段ハ即チハ輪抄ハ機
今ハ銀字ハ銀字ハ常字ノ類ナリ又砂字ハ
浪質ノ類トシ筆字ハ屋敷ノ二字ニ代ス
又石字ノ類スルモノ年字ノ新製レテ以テ
二字三字ナル者ニ代用スルノ亦如左
例ハ右衛門ハ右衛門關ハ左衛門關ハ新屋
和ハ新田字ニ代スルルナリ又新田字ニハ
家ハ関内村考ノ下ニ黒点ヲ加テ如左
柱考又出右ノイハル線家ヨク將來リシ
又路次ノ徳ル処ハ之ヲ載ス木村ノ頭字
儀請レテ以テ之ノ分ツ

村名多ク果ガ標置悉ク正スト雖モ千圍ノ廣ク尚
細線標置有ニテヲ獵ル義ハ四方ノ君子於覽レテ
此ノアハハ之ヲ訂補シ玉ヘキガ幸甚ナリ
神社佛閣者乃中地キ城跡等未嘗探査故ニ穴地ヲ舉ルノ
此國ハ凡ノ北極中地五十五度亦道以北五十五度前後ニ
此國邊境大抵ヲ得ルニハ此國原野ヲ以テスル者ニ非ル
神祇無クテ免レズ東西官道ノ如クハ尺地一寸ノ事
至知シガタレ神祇ハ儀ノ少ク此ノ線千餘ノ覽者測
天我ニ

明治八年己未
六月十日某風
高油ニテ以路
ヲ中斷ス



無掛城
解江ノ海
野九十五里

福田村ヲ
是ヨリ諸方
左ノ如シ

日大地米
リ共其山
福田村ヲ
是ヨリ諸方
左ノ如シ

3 そのほかの主な東西の道

クマも出没する寂しくけわしい鳳来寺道

この道は東海道や姫街道の裏街道。遠州の東西の道のなかでいちばん山奥を通り、新居や気賀の関所を通らないですんだ。

秋葉山と鳳来寺とを結ぶ、古くからひらけた信仰の道である。行者たちが掛川から秋葉山に参詣し、東雲名から西雲名に渡り、トサカ峠を越え大井平を通り、石打から鳳来寺に向かった。また三河方面から、石打、市乃瀬を通って西川に出て、渡船で戸倉から秋葉山詣でをする旅人も多かった。

修験者や参詣者が通ったほか、役人の目のがれたい無宿者なども、この道をよく利用した。

鳳来寺道の主なコースは、まず秋葉山から戸倉へと杉林の中を下る。山頂近くは巨木がそびえているが、下るにしたがって大きな木は少なくなる。杉は二〇〜三〇年くらいで伐採し、また植林するので、巨木は少なくなっ



江漢西遊日記 西川茶店の図



ているのである。

戸倉から天竜川を渡る。それから鳳来寺へと西に向かう道は、深い山の中の道なき道が大部分である。クマなども出没し、案内人なしでは迷ってしまうような、険しく、寂しい道であった。

戸倉から鳳来寺を経て、さらに東海道の豊橋にいたる行程を、マレー『日本案内』は次のように記している。(一里 \parallel 三六町 \parallel 約四 \parallel 、一町 \parallel 約一〇九 \parallel)

- 戸倉から
- 石打 二里 三町
- 熊 四里三一町
- 鳶巢山 九里二八町
- 大野 一里一〇町
- 鳳来寺 一二里一〇町
- 門谷 一二里一九町
- 新城 一五里二九町
- 長山 一七里二六町
- 豊川 一九里二三町
- 豊橋 二一里一七町

横須賀街道

家康が浜松に進出したとき、武田勢の前線基地である高天神城に対して、徳川の最前線基地として築かれたのが横須賀城である。

その城下町として発達してきた横須賀(大須賀町)は、南達の政治・文化・経済の中心となってきた。

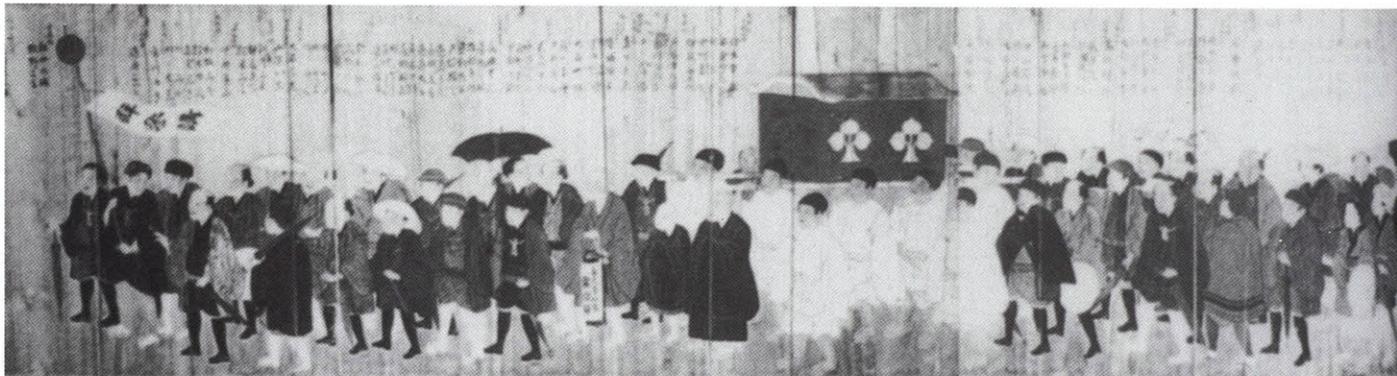
遠州灘に面するこの町から、東海道筋の宿場につうじる道、駿河湾に面する相良につう



江漢西遊日記 熊村の図

じる道、天竜川河口の掛塚につうじる道などがひらけていた。交易の道あるいは参勤交代の道だったもので、それらを総称して横須賀街道と呼ばれた。

- 横須賀 \searrow 見付
 - 横須賀 \searrow 袋井
 - 横須賀 \searrow 掛川
 - 横須賀 \searrow 金谷
 - 横須賀 \searrow 掛塚
 - 横須賀 \searrow 相良
- このうち後の二つは、ほぼ東西に延びる道である。



普門寺善光堂の奉納額