

28 関所と河川の徒渉

～近世交通政策と江戸要害論～

「箱根八里は馬でも越すが、越すに越されぬ大晦日」、何か違うと、思った人もいるだろう。昔は盆・暮れに支払いが待っていたので、大晦日をどのように過ごすかがとても大切であった。この「大晦日」と「大井川」の語感が似ていること、江戸を守るといふ関所機能ということで、「大井川」となったという。箱根と大井川は東海道の二大難所であった。

1 箱根関所と石道普請

箱根には西坂（静岡県側）・東坂（神奈川県側）があり、発掘調査によって東坂でも石道があったことがわかっているが、実態は不明である。西坂については発掘調査を始め、実態解明が進んでいる。1786（天明6）年『東街便覧』に富士見平の石畳の様子を描いている。1769（明和6）年には今井坂22間・愛宕坂79間が修理され、なかでも最大の普請は、1861（文久元）年、孝明天皇の妹・和宮内親王が、14代将軍徳川家茂に嫁ぐ時、大補修を行ったものといわれる（和宮は実際には中山道を下向した）。

箱根に石畳の道－石道－が完成したのは1680（延宝8）年である。すでに安定した社会となり、要害論－自然の関所－が必要なくなっていた。駿河国の「親知らず子不知」として有名な薩埵峠は海岸線の道を通っていたが、朝鮮通信使の江戸参府に便宜をはかるため1655（明暦元）年に中道を開き、幅4m以上の道が完成した。ここを大名行列が通り、1682（天和2）年には上道も別れて開かれた。

1616（元和2）年、箱根越えを東海道の本道とすることに決定し、これにより1618年に箱根宿が開設された。当初開かれた西坂は箱根竹を敷いてローム層で滑らないように工夫したが、この道作りのため毎年、入用金120～130両、人足約3,000人、竹1万7～8,000束が必要であった。これを奥伊豆2万石余の村々が負担したが、1680年になると江戸町人請負で石道の敷設が行われ、相模・伊豆の境界から三島川原ヶ谷の橋まで約11kmの区間で金1,406両2分と銀1匁2分の経費がかかった。石道の維持管理は伊豆全体へ強制貸付をする箱根石道金で運用した。1826（文政9）年3月1日には、オランダ商館医師シーボルトも石道を歩き、「ただときには道は荷を負った馬には非常につらかった。なぜならここでは舗道のように敷かれた石は、人馬が普通はく藁靴のためにすっかり減っていたからである」（『江戸参府記』）と記す。道幅は約2間（3.6m）とされ、道の両側には松や杉が植えられ人馬を保護した。

〔史料〕井川山御用木流失等に関する手形

指し上げ申す手形の事

一近山六左衛門様御代官所井川奥山より出し候御用木、山々に取置き大井川通り川流し仕り候につき、大水出の節は流出村々川原へ流れ寄り申す儀これあるべく候間、壺本にてもかくし取申さず様に村中堅く申しつけ、〔中略〕

元禄二年巳ノ極月日

神尾村庄屋

八十郎（他の連名略）

御代官様

（金谷町史 資料編二 357頁）

2 橋を架けなかった大井川

このように通行の便宜がはかられるようになったにもかかわらず、大井川だけがいつまでも要害ではなかったはずである。架橋の技術がなかったという説もあるが、日本の築城技術をもってすれば、架橋が難しいことは考えにくい（〈裏表紙写真中〉に歌川広重が描いた大井川の川越しの浮世絵を掲載した）。

1689（元禄2）年、〈史料1〉にあるように井川御林から御用木を伐り出し、大井川を川流しする計画を立てた。この時流失した御用木は必ず届けるよう命じられるが、その後、大井川上流に御林があるにもかかわらず、川流しが行われなかった。すなわち、江戸時代の産業の基本は農業であり、災害によって堤防が破損してしまうと、年貢収入を得ることができないことになる。特に金谷地域は、大井川の流れを変えて広大な耕地を生み出した場所なので、常に洪水と対峙していなければならなかった。材木を川流しすることによって堤防を破壊してしまい、架橋をすることによって、大水になった場合、橋が堰となって周辺地域に大きな災害をもたらす可能性が大きい。このような危険をさけるためにも、通船や架橋はできなかった。

さらにもう一つ次のような大きな理由が考えられる。それは、渡し人足の職業保障の問題である。明治維新後、近代化を進めるために、大量輸送ができる船の利用や架橋が次々に行われた。しかし、大井川での徒歩渡し稼業を行っていた者たちは、農業主体の生活のなかで新たな職業を得ることができずと訴えている。これを解決しようと茶園の開発に乗り出し、この茶の生産は輸出の目的に合致して成功した。しかし、国内で経済活動が完結していた江戸時代に、架橋や通船、渡船が行われたら、生活の根拠を失ってしまうことになる。〈史料2〉には、島田・金谷宿で1,200～1,300人が従事していた渡し人足は、明治になって、大井川上流への輸送、または渡船にかかわる渡守になったとしても100人程度しか仕事に就くことができずと記されている。経済活動が自己完結した近世社会では職業の種類も限られ、閉塞状態のなかで、それぞれがもたれあって生きていた。当然、架橋もできるし、大きな船の建造も安宅船に代表されるような技術をもっていた。しかし、それぞれが役割を果たすことで自己完結できるよう統制された産業構造がくまなく浸透し、その一端が大井川の徒歩渡しにみられた。近代になると、他国との貿易のなかで様々な職業選択が可能となり、その場所への移動もたやすくできるが、近世社会を成立させる経済政策のために、要害論とは別に、渡しを廃止することができなかったと理解できる。

〈参考文献〉

三島市教育委員会『箱根旧街道石畳整備事業報告書』

『金谷町史』通史編 本編

〈史料2〉大井川徒歩越廃止に関する嘆願書

恐れながら書付を以って申し上げ奉り候

〔前略〕大井川の儀、是迄徒歩越の処今般船に相なり、荷積船川通り登り下り運送御差し許しにて、行旅運送の利益少なからず、去りながら島田・金谷両駅川越渡世の者並びに大井川上村々へ米・塩・茶・椎茸・薪・炭、其外産物往返運送稼ぎ致し候者ども、かれこれ両駅にて千弐三百人はこれ有るべし、この内下通りは渡船並びに荷積船の水主に相なり暮らし方も仕るべく候えども、残り千百余人の者ども俄に産業を失い、差し向かい他の稼ぎも土地狭き故できがたく、且つ川越賃銭丑年より巳年まで五ヶ年平均、凡そ一ヶ年島田・金谷両駅にて一万六千六百両余と差し積り、右賃金は川越人足どもの手を経、詰まり右両駅へ潤沢いたし来り候所、渡舟に相なり候ては、徒歩越賃銭十分の一程の船賃上り高にて、左候はば島田・金谷追々疲弊仕り、両駅の者数千難渋に陥り、終には退転いたすべき者もでき仕り、〔中略〕

明治三庚午年十月

駿州志太郡島田宿

願人百姓増野弥三七

（他の願人略）

島田御役所

〔金谷町史』資料編二 521頁〕