

歴史は未来の羅針盤

温故知新



これまでに刊行しました『近江日野の歴史』は、第一巻「自然・古代編」、第二巻「中世編」、第三巻「近世編」、第五巻「文化財編」、第六巻「民俗編」、第七巻「日野商人編」、第八巻「史料編」となりました。教育委員会や各公民館などにおいて、一冊四、〇〇〇円で好評販売中ですので、ぜひともお買い求めください。

『近江日野の歴史』第三巻「近世編」の中から、今回は江戸時代の交通について御代参街道と石原・鎌掛の二つの宿駅を中心に紹介します。なお、現在広く知られている「御代参街道」という呼称は、明治初年以降に登場したもので、江戸時代には街道の起点や通過点・終点を交えたさまざまな表記が用いられていました。

御代参街道と宿駅

御代参街道は、江戸時代の地方幹線道路ともいえる脇往還の一つでした。その宿駅として日野には石原宿と鎌掛宿があり、人馬を常備して公用の旅行者や荷物・通信をリレー方式で継ぎ送る「継立」を行っていました。人馬の使用料は旅行者より徴収されますが、公用旅行者には安価な公定料金が定められ、幕府から特別な許可を得た者に至っては無料とされました。この不足分を含めた経費負担が、どの宿駅にも重く押し掛かっ

ていたのです。

御代参街道における初めての大きな継立は、寛永十七（一六四〇）年に春日局が伊勢神宮から多賀大社へ参詣するために通行した時でした。通行当時の史料は伝来していませんが、この時に石原宿の助郷（宿駅の負担を助勢する近郷の村）が定められたとされています。石原宿では、自身の助郷が他の宿駅に奪われそうになった際、この事例を引き合いに出し、由緒の古さを楯に戦うのが定式化していたようです。

また、著名な通行の事例として、文化六（一八〇九）年に中山道および山陽道の街道筋測量のために通行した伊能忠敬が上げられます。伊能一行は、十一月一日に鎌掛宿に宿泊しました。さまざまな測量器具を持った総勢十七名の一行に対し、大勢の人足と賃金が掛かりました。しかし街道筋の小谷村に伝来した史料によると、地元住民は一行の通行目的も知らされ

ぬまま、ただ物々しい様子から事の重大さだけを感じ取っていたようです。

助郷問題

東海道をはじめとする幕府の管轄する五街道は、御代参街道のような脇往還より優先されたため、石原村と鎌掛村も自らが宿駅を務めているながら五街道の助郷として指名されたり（差村）、自身の助郷が他宿に奪われそうになることがたびたびありました。

鎌掛村では、東海道の坂下宿・土山宿の助郷として指名されることと何度もありました。文化十三（一八一六）年、鎌掛村は一念発起して差村の永久免除を道中奉行へ訴えました。永久免除は当然容易ではなく、実現までには二十年を要しました。その決め手となったのは、鎌掛村の領主であった井上氏が天保五（一八三四）年に寺社奉行に就任し、幕府要職同士で直に交渉することが可能になっ

たことだったと思われる。念願の永久免除が叶った鎌掛村民は井上氏を称え、その仁政に大いに感謝したと伝わっています。後年、井上氏が国替えになると、村民はそれを阻止するため、命がけの駕籠訴に乗り出します。結果、訴えは叶いませんでしたが、鎌掛村民の井上氏への敬慕が並々ならぬものであったことが察せられます。

こうして鎌掛宿が免除を勝ち取る一方、石原宿では困窮が続いていました。石原宿は、石原村・増田村・小谷村の三か村が一体となつて継立を務めていましたが、文化十（一八一三）年には増田村と小谷村が他宿の助郷に組み込まれ、石原村単独で務める状況になっていました。石原村は、石高が鎌掛村の半分以下で大藩の領主を擁していたこともなく、単独宿駅となつて以降は、人馬の不足分を補うための借金も積み重なり、助郷増加の依頼も認められない苦境にありました。それでも役を辞めることは許されなかつたのです。

助郷問題は、立場の弱い宿駅の窮状を一層際立たせるものでもありませんでした。