

第二節 幕末・維新期の東海道と交通

第一項 宿駅制度の限界と新しい動き

貸付金再開と宿組合 幕府は天保改革の一環として、公金貸付制度の変革を発令した。十七世紀半ばより、五街道の宿駅はほとんど例外なく幕府や当該の領主役所などから拝借金を付与されていた。その拝借金は、代官所や所轄役所が宿駅の代わりに運用して近在へ貸し付け、その利息を宿駅財政に組み込んだ。た。

その貸付金の運用を廃止するということになったのである。しかし天保十五年（一八四四）になって、幕府は宿駅・助郷に対する助成としての貸付金利息に限り再検討することとし、貸付金の元金を処分せずに三年ほどが経過した。当然その間、宿駅に対する貸付金利息の下げ渡しは途絶えていたのであるが、それに代わる立て替え金が従来通り下げ渡された。

弘化三年（一八四六）十二月、道中奉行の久須美祐明・深谷盛房から、五街道の宿駅・助郷に対する貸付金の利息下げ渡しを再開するという触書が出された。その触書の内容は、すべての貸付金は天保十四年（一八四三）の貸付金半高棄捐ほんだかきえんなどによって利息金の下げ渡しを止め、出資金も五年賦で返納することになっているが、五街道の宿駅・助郷に関する貸付金に限り特別に貸付を継続していたので、その利息金を来年より下げ渡す。利率は、最初の一〇カ年は八分（八％）、一一年目からは従来通り一割とする、というものであった（『近世交通史料集』九、七九六号）。

これにより弘化五年（一八四八）から、利率は八％と従前よりかなり低率であるが、再び公儀貸付金の利息が宿駅財政に組み込まれることになった。しかしこの利息金の下げ渡しが遅延

に遅延を重ね、幕末期の宿駅財政の逼迫の大きな要因となった。

それどころか、幕府は嘉永三年（一八五〇）に宿駅に対し、従来の拝借金を五〇年賦により返納を求めた。貸付金の元金である拝借金は、宿駅が幕府、あるいは領主役所などから借りたものであり、いつかは返納することが建前である。しかし宿駅側としては、財政状況が悪化しているために拝借しているのであって、その返納は容易ではない。この返納問題が、これ以降の宿駅財政の破綻に拍車をかけることになった。

一方、嘉永四年（一八五一）八月に道中奉行は改めて東海道の品川―箱根宿、三島―府中宿、丸子―舞坂宿、新居―宮宿、桑名―草津宿で宿組合しゆくくみあいを編成し、組合ごとに取締役をおかせた。東海道の宿組合は天明七年（一七八七）に編成されたことがあったが、それはやがて寛政年間に中絶してしまった。幕府領の宿駅では、文政改革の一環として再び宿組合を結成したこともあった。

しかし今度の宿組合編成は、領主の異同を超えた画一的なものであって、その目的も多岐にわたっていた。その目的の中で特に重要な点は、宿から助郷村すけごうむら増加願いや、助郷村からの助郷免除願いについては、宿組合とその取締役を通じて願い出ることとしたことである。すなわちこの時期になると、領主的交通量が急激に増大して、宿・助郷による負担軽減願いが激増したために、道中奉行ではそれを取りさばくことができず、その事務を宿組合に転嫁したわけである。道中奉行が、その本務である道中行政について、新たに再編した宿組合に押し付けたわけである。幕府道中奉行による道中行政が、末期的症状に陥っていたことが伺われるのである。

継立に車利用 江戸時代の五街道・脇往還わきおうかんの交通手段は人力が中心であった。人力にも単純労働形態としての人足と、道具として乗物・駕籠かごを利用したり、あるいは牛馬を使役したりする場合がある。

人足一人の荷担量は五貫目（一八・七五kg）が基本で、一〇貫目になると二人で担ぐ。乗物と駕籠は似て非なるもので、前者は高級身分の者が乗る引戸のついた特殊なもの、後者は宿場などで所有する一般庶民用の交通用具で、両者ともさまざまな種類があり、それぞれ二〜八人掛かりで担いだ。したがって乗物や駕籠の利用は協業による運搬であると言えるが、これはまさに単純協業であつて、この協業によつて輸送量の拡大をもたらず性格ではない。

そこで、より多くの重量物を運ぶ手段として駄獣の使役があつたが、街道筋で使役される駄獣は一般に馬であり、牛は中部山岳地域や大都市での利用に限られた。馬は一疋につき四〇貫目（一五〇kg）までの貨客を運ぶので、確かに人力よりも輸送能力が高い。しかし馬一疋につき馬士一人がつくという非能率性の問題があり、何よりも江戸時代を通じて日本国内は馬数が減少するという構造的な問題があり、宿場では例外なく馬不足に陥っていたのである。

人力・駄獣による交通発展の限界を打破するものとしては、前近代社会においては車両の導入が唯一の方法と言つてよい。しかし江戸時代における運搬用具としての車両の使用は極端に制限され、一部の大都市だけに限られていた。すなわち、まず牛車うしぐるまについては、京都とその近郊、江戸・駿府（静岡）・仙台で利用されたに過ぎず、人力の大八車は名古屋と江戸、大八車より簡素なべか車が大坂で稼働していただけで、五街道筋の宿場では利用されていなかった。

しかし江戸時代後期・幕末になると公私の交通量が激増する一方で、それを担うべき宿馬が減少していた。そこでまず弘化二年（一八四五）に中山道の垂井（岐阜県垂井町）・今須宿（岐阜県関ヶ原町）が板車の導入を出願し、嘉永三年（一八五〇）に両宿へ二〇台ずつの板車の導入が認可された。次いで嘉永七年（一八五四）に東海道の二川（愛知県豊橋市）・御油（同県

豊川市)・赤坂(同県豊川市)・藤川宿(同県岡崎市)が地車の利用を出願し、安政四年(一八七五)にこの四宿へ一〇台ずつの地車の導入が認可された。街道筋の宿場の一部で車両が使用されるようになると、その利便性のうわさがたちまち全国に広まった。

文久二年(一八六二)十一月、幕府はついに一般の街道の宿場で荷物継立つぎたてに車を利用することも認め、大目付・目付を通じて沿道の代官・領主へ通達することを命じた。その通達には、車を利用できる場所であれば荷物を積載してもよいが、車はなるべく小型に作って往来の妨害にならないようにし、道橋を破損しないように用心することとある(『徳川実紀』第四篇四四二頁)。

これは直ちに五街道の宿駅にも通達された。関宿では、この文久二年の内に各町内で二挺ずつの車を導入することになり、その費用金六両をとりあえず宿方より借用したという次のような記録が残っている。

文久二亥の年

一 金六両也 宿方二而借用
右之金子、町内車代金ニスル、

此訳

近年来、御上洛度々被仰出、并ニ諸家様方京都御警衛ニ付御通行夥敷相増候二付、宿馬并助郷出馬二而ハ中々足り不申、此度 御公儀様方駄荷、車二而御継立可致様被仰出候付、則壹丁ニ付車式挺ツ、拵へ、今年車之始也、

右之金子夫々心配して宿方ニ返済ニ相成申候也、

丁代

中村三九郎

山田多吉

万屋善吉

宿場としては、待望の荷物継立用の車の導入であったのであろう、わざわざ「今年車之始也」と記してある。

それと同時に、町内の住民として宿経済の動向を心配し、最後に「宿方ニ返済ニ相成」とも追記してある。継立用の車の導入という新たな施策と、宿経済の心配という旧態依然とした問題が同時に進行している点に、この時期の宿場のおかれた立場を端的に表現していると言えよう。

参勤交代制の緩和 幕末期になって、いよいよ時局多難な状況のなかで、幕府は一面で諸大名と妥協しながら、また一面で幕府権力の再強化をはかった。尊皇攘夷をかかげる諸大名との妥協策としては、安政の大獄の弾圧関係者を罰したり、弾圧されたものを賞したりしたが、特に大名の参勤交代の緩和は重要な意味をもった。

幕府は文久二年（一八六二）閏八月、松平慶永が政治総裁職のとき、大名の参勤を三年一勤とし、溜間詰・同格以外の大名はおよそ一〇〇日間の江戸滞在とし、人質としての大名の妻子も国元へ帰ることを許可したのである。

参勤交代制は、従前の慣例などにに基づき寛永十二年（一六三五）の武家諸法度で制度化され、幕府老中などの幕閣を除き原則的に全ての大名が一年交代で江戸へ参勤して国元と往復することになっていった。参勤交代で往復する街道筋も決められ、全国三〇〇前後の大名のうち一六〇前後の大名が東海道を利用していた。途中、享保の改革のなかの上米制の代償として享保七年（一七二二）から八年間、半年在府・一年半国元としたことがあるが、それでも一年交代で国元と江戸を往復することには変わりはなかった。

したがって文久二年の参勤交代の緩和令はこの制度がはじまって以来の大改革であり、一面では幕府権威の失墜を示すもの

でもあった。しかし、もしも幕府がこの改革を行わなければ、雄藩が実力でこれを打ち破らぬとも限らない情勢であり、そのために幕府側が先手を打ったのである。同時に、この改革によって諸藩の財政負担が軽減され、その結果、当時の大きな政治課題であった対外防備の充実に尽力できるであろうという見通しもあった。

この参勤交代の緩和策により、早速、文久二年九月になると江戸から国元に帰る大名の妻子の一行が街道筋に押し寄せた。特に東海道各宿の本陣は、その一行への対応のために一時的な大盛況をみせた。ただしそれはあくまでも一時的な大盛況であって、帰国が済むと、かえってその利用が激減して一層の本陣の経営難を将来することになった。

もつともこの参勤交代の緩和策には、決して長期的な展望があったわけではない。元治元年（一八六四）になると、幕府は長州征伐をひかえ、再び強硬な大名統制を実施するために参勤交代制の復旧令を発したのである。

しかし参勤交代制の復旧令には、幕府の時局認識に対する甘さがあった。大名の多くは、いろいろな口実を並べてこの復旧令に従わなかったのである。また幕府側にしても、この時期の実力関係から判断して、強いてこの政策を実行することもできず、かえって幕府権力の弱体化をさらけ出す結果となったのである。

将軍上洛と長州征討 文久二年（一八六二）九月、幕府道中奉行から東海道宿々とその助郷村に対し、将軍家茂の翌三年二月の上洛をひかえて人馬備置の廻状が回った。それによれば、本来であれば当分助郷を触当てる場所であるが、不馴れな在郷人馬ではかえって宿駅が混雑するので、江戸より通し人馬を雇い、その費用は後日に国役として徴収する。しかし通し人馬の中から足痛・病馬がでるかもしれないので、一応は宿駅・助郷村々でも人馬を確保しておくこと、とある。『舞阪町史』史料

將軍の上洛は、三代將軍の家光が寛永十一年(一六三四)に行つて以来、実に二二八年振りのことであつた。その上洛による大通行を、幕府が設置した宿駅の人馬による継立によるのではなく、またその補完的な助郷村から徴発するのでもなく、江戸で雇つた人馬でそのまま京都まで上ろうという計画であつた。上洛の準備は極めて慎重であり、十一月には沿道へ餅・団子や湯茶・沓・草鞋などの持ち出しを命じたりした。休泊所の調査をするために東海道の宿々はもとより、間の村に対しても略絵図を作成して提出することを命じたりした。その略絵図には、街道筋の家々の間口・奥行き・坪数や、休泊所として利用した場合のランクをつけたり、二階家を特記したりしてある。

ところが同年十二月になつて、突如、宿駅が疲弊していると理由で將軍の上洛を陸路ではなく、軍艦を利用すると通達した(『続徳川実紀』第四編四八八頁)。こうして將軍家茂は軍艦を利用して大坂まで向かうことになつたが、同勢のほとんどは陸路を通ることになつた。幕府はこの上洛に際し、宿々へ人馬元賃錢の五倍を支給するなどで、道中筋に対する経費のみでも計一万四一一三両を出費した。家茂は文久三年(一八六三)六月に軍艦順動丸に乗り、大坂から海路で帰東した。

將軍家茂は文久三年十二月末にも再び上洛したが、今度は初めから海路で、品川から軍艦翔鶴丸に乗船した。翌元治元年(一八六四)五月の帰東の際も、やはり海路であつた。この間、文久三年七月には禁門の変が起こり、幕府は八月に萩藩追討の陣を命じた。將軍の江戸出発は翌元治二年五月となつたが、その前月に品川く箱根宿・三島く府中宿間の宿組合の取締役が、宿々の疲弊状況を具体的に報告している。(『神奈川県史』資料編九 三二頁)。それによれば、すでに宿駅は破滅に近い状況であるが、今回の「不容易御趣意」であるので、「宿・助郷即時に退転破滅致し候迄も、身命限り御国役可相勤」といふ覚

悟の様子が記されている（『神奈川県史』資料編九 二二二頁）。

こうして強行した長州征討であったが、幕府軍は長州軍に悪戦苦闘した。将軍家茂が慶応二年（一八六六）七月に大坂城で死去すると、征長軍は撤退を開始して街道筋が再び大量の助人馬を徴発した。

このように幕末期には、世情の一般的な混乱に加え、特に東海道筋では幕藩領主による大通行が頻繁におこなわれた。その領主的な大通行は、公用通行ということで若干の助成金があったものの大部分が宿駅・助郷の負担であった。しかも幕末期には全国的に不作が続き、幕府の征長軍が撤退した慶応二年はその恒常的飢饉のなかでも最悪の作柄であった。全国各地で、幕府による長州征討や将軍死去という政治的空白をぬって、従来
の年貢減免の要求に加え、世直しを標榜する一揆が頻発した。

第二項 亀山宿助郷一揆

亀山宿助郷一揆の発端 幕末期には、東海道筋でさまざまな矛盾が顕著となったが、その中で極端な形で矛盾が露呈したものが慶応三年（一八六七）二月五〜六日におきた亀山宿の定助郷による一揆であった。この一揆では、一揆勢による同宿役人や宿内富裕者に対する打ちこわしがおこなわれた。

すなわち慶応三年二月五日、亀山宿ではこの日の幕府鉄砲隊の通行に備え、宿人足に加え、定助郷の井尻・川合・和田・野尻・野村の五カ村へ助郷人足を徴発していた。ところがこの日の午後四時ごろ、助郷人足として働いていたこれらの人々と宿人足の間で、継立荷物の分担方法を巡り激しい口論になった。宿場の宿人足と言っても、実際には彼らは問屋から賃銭を受け取って雇用された人足であり、「雲助」とも呼ばれていた。こうした雇い上げられた亀山宿の宿人足（雲助）は、東野の裏町

に屯居していた。日ごろから、問屋をはじめとする宿役人は、軽量の運びやすい荷物や駄賃として現金収入がある商人荷物を宿人足に担がせ、重量があり荷崩れのしやすい荷物や駄賃の支払いが滞り勝ちな武士荷物などを助郷人足に分担させていた。少なくとも、助郷側はそのように感じていた。

この口論をきっかけに、亀山宿定助郷による一揆へと展開することになった。この一揆の模様については、亀山藩士の「天野家日記」慶応三年二月六日条（亀山市歴史博物館所蔵天野家文書三六・一〇）、および定助郷一四カ村の庄屋・肝煎が一揆直後にまとめた「古助郷十四村擾乱之記」（亀山市歴史博物館所蔵加藤家文書五三・〇・三九）に詳細である。以下、後者の記録を主資料とし、前者の記録で若干補足しつつ、また別の資料をも加味し、この一揆の発端から集結に至る経過について記しておく。

二月五日午後四時ごろの口論は、宿人足（雲助）と助郷人足による継立荷物の分担方法に直接的な原因があった。もつともこの日の口論は、単に突発的な出来事ではなかったという見方もある。昭和二年（一九二七）に刊行された『鈴鹿郡野史』（柴田厚二郎著）には、慶応三年（一八六七）「正月ニ至リ諸村百姓密ニ集合シ一揆ヲ起シ此苦痛ヲ脱セント企テタレトモ人之ヲ知ラス」とある（同書二三五頁）。定助郷村々は一カ月以前から一揆を計画していたが、そのことを誰も気付かずいたのであつて、この日の口論は一揆勃発のきっかけとして利用されたに過ぎないというのである。

いずれにしてもこの日の口論で、助郷人足は「左様勝手成義、いたされそうろうてはごうかたなんじゆういやまし毎々被致候あいな而者郷方難渋ひき弥増ニ相成ひき」るから、今日は「引とりもつすべし取可申」、すなわち夫役ぶやくを放棄して帰ると言い放った。それに對し、宿詰の山口谷助は「明日より者亦々相談之上如何様共いたすべし可致」、すなわち明日からは相談の上でどのようでもするといふ条件をだし、「先まづ今日者相勤あいつとめそうろう候」と説得した。しかし助

郷人足としては今までの宿役人の対応振りから判断してこの口約束だけでは信用できず、宿場の惣代や大庄屋が詰める郷会所へ談判に出向いたのであるが、あいにく惣代も大庄屋も留守であった。そこで助郷人足の人々は全員、亀山宿から五〜六町（約〇・五km）隔てた阿野田の河原、天神の渡し（「古助郷十四村擾乱之記」では「関河原津道渡場」・「天野家日記」では「関川原天神渡」と記される）に引き上げたのである。

常日ごろの亀山宿の宿人足（雲助）と、その宿人足と結託した宿役人の対応に助郷人足の不満が爆発し、まずこの日出勤した定助郷の五カ村の人足勢が一揆を企てたのである。この五カ村の定助郷人足による阿野田での屯集に呼応するかのようになり、そのほかの亀山藩領内の九カ村の定助郷（太岡寺・落針・住山・亀山・羽若・椿世・田村・菅内・八野）の人々も集結し、夜八時ごろにはその人数が五〜六〇〇人に膨れあがった（以上「古助郷十四村擾乱之記」）。

夜十時過ぎ、一揆勢は亀山城下へ押し寄せ、まず十二時ごろに魚屋庄助方の表店を打ちこわし、次いで横町の山口屋与七の店を打ちこわした。そしていったん阿野田の河原へ引き上げた（「天野家日記」慶応二年二月六日条）。

亀山藩ではこの一揆を沈静化させるため、同藩役人を一揆勢が屯集する場所に向かわせたのであるが、一揆勢から小石を投げられて退散せざるを得なかった。そこで「宅参会」に出席中で留守をしている大庄屋を呼び寄せ、代官も入って評議をした。そこへ亀山藩の奉行が立ち入りとなり、奉行の指示によってこれら定助郷村々の庄屋のうちの一〇人ほどを、日付の替わった（二月六日）深夜二時ごろに呼び集めた。そしてその庄屋に対し、一揆勢の屯集する場所に出向かせ、何のために大勢が打ち寄っているのかを尋ねてくるよう命じたのである（以上「古助郷十四村擾乱之記」）。

一揆勢の要求項目

呼び集められた定助郷村々の庄屋のうちの

八人と肝煎の三人は、高張提灯たかはりちようちんに「何ようにてても此者ものへ可もうしうけたまわるべきこと

申承事」と書いた札を付け、一揆勢が屯集している場所へ出向いた。彼らの任務は、一揆勢に対して一揆の解散を説得することであつた。一揆勢としては、それぞれ自分等の居住する庄屋や肝煎であるから、彼らに攻撃することはなかつた。

庄屋・肝煎衆は一揆勢に対し「如何之義いかのぎニ而寄合居候哉いかのぎにてよりあいそうろうや、重キ御停止也ごちようじなり」と述べ、大勢集ることは「御上様」の「察当」とするところであるので、お願い事があるなら「拙者共承せつしやどもうけたまわ」

つた上で藩役人へ「言上」すると説得した。これに対し一揆勢は、「大勢口々」に「是迄宿方人足共我儘これまでしゆくかたにんそくどもわがままいたし」て、無賃の

荷物や乗駕籠・宿駕籠などの運びにくいものばかりを助郷人足に持たせ、宿人足（雲助）へは有賃の「よき荷物」や長持などの歩合のよいものなどを選んで持たせている上に、久居藩領に属する「南助郷」四力村（田茂・三寺・阿知本・中ノ庄村）の分も宿役人が引き受けて同様に「我儘いたし」ているので、当藩領の助郷人足は「迷惑致し」ている。そこで「難渋者打寄相談なんじゆうものうちよりそうだん」して、このような行動に及んだのである、と打ち明けた。

こうした交渉の上で、説得に來た庄屋・肝煎衆の言い分を聞き、次のような願い事を言上してもらいたいとして、一〇項目を列挙した。

①宿人足が荷物を選んで運ぶので迷惑をしている。宿人足も荷物の「着帳」をつけて、助郷と同様に順番で荷物を継ぎ立てるようにしてもらいたい。

②助郷人足の二四時間勤務は迷惑であるので、従来通り六時間間の拘束にしてもらいたい。

③弱人足一人につき二〜三分位の「步入」を、以前通りに戻してもらいたい。

④昨年夏に仰せられた通り、助郷が平均勤めとなるようにしてもらいたい。

⑤助郷馬の荷物についても、宿方で荷物を選ばないようにし

てもらいたい。

⑥今までに勤めた人足賃金については、直ちに宿方より支払い、不足分については明日中に支払ってもらいたい。今後は直ちに渡してもらいたい。

⑦宿場の惣代・宿役人・御取締衆は全員交代すること。

⑧これまで勤めた分については、「人馬日々帳」ひじめちよう通りに全て支払ってもらいたい。

⑨人馬の「才配役」さいはいやくについては、亀山宿だけが役立っていないようであるが、どうか。

⑩まず宿方が請負って勤めている「南助郷」勤め分については、今後は是非ともやめて、亀山藩領助郷と同様の取扱いにしてもらいたい。

右の一〇項目の要求は、内容的にごく当然のもので目立った重複もない。したがって一揆勢は、一揆に先立って右の一〇項目の要求を準備し、交渉を通じて要求の実現を期待していたのであろう。

この要求は、常識的にみれば無理難題というものではない。ただし⑦については宿役人のプライドが許すわけがなく、⑩については他領の村々との交渉事項であり、いずれも簡単に解決するとは考えにくい。

交渉に当たった庄屋・肝煎衆はこの一〇項目の要求を受け、一揆勢に対して「早々ニ言上ニ可及候」およぎべくそうろうと約束した。ただしそのためには、このように「騷候而者後日御察斗」さわぎそうろうてはごじつおさつしばかりになるから、とりあえず「神妙ニ致」かみまうにぢして「慎居可申」つつしみおりもうすべしと注意し、その後に一揆勢が屯集している場所から離れた(以上「古助郷十四村擾乱之記」)。

この一揆勢と庄屋・肝煎の交渉中、大助郷村々の人々が広瀬野に寄り集まり、定助郷の要求が聞き入れられるか否かを見計らい、場合によってはそれらの人々が亀山城下へ進出する様子であるという「風説」もあったという(「天野家日記」慶応三

年二月六日条)。虚実は定かでないが、そこで亀山藩では広瀬野と鈴鹿磧すずかがわらとの連絡を遮断するため、同心を配備して一揆を解散させようとしたという(柴田厚二郎『鈴鹿郡野史』二二―三六頁)。

一揆勢の暴発 一揆勢に対する庄屋・肝煎衆の説得は、成功したかにみえた。しかしその庄屋・肝煎衆が離れた直後の六日午前二時ごろ、阿野田の河原に屯集していた一揆勢のうちの二―三〇人が、酒飯を調達するために亀山宿へ出向いたのであるが、深夜のために宿内で対応する家がなかった。そこで仕方なく、宿役人のうちの山口屋与七と魚屋庄助の家を打ち壊した。一揆勢による暴発がはじまったのである。

一方、説得に当たった庄屋・肝煎衆は亀山藩の重役と面会し、一揆勢が示した一〇項目の要求を説明した。その結果「御領分平等勤」以外、すなわち一〇項目のうちの⑩以外は了承を得て、その「御聞届之書付」おききとどけのかきつけを持って再び一揆勢の屯執している場所に向かった。⑩についての重役の言い分は、その代償として「去冬金子千両」さるふゆきんを分与してあるというものであった。この一千両というのは、前年七月に將軍家茂が大坂城内で死去したのにもない幕府の征長軍が撤退することになり、その際の助人馬の対する支払い賃銭であろう。

庄屋・肝煎衆から藩重役の「聞届」書付をみた一揆勢は、「難有」がたいが、その書付を亀山藩領内の定助郷一四カ村にそれぞれ一通ずつ渡してもらいたいと主張した。その主張に基づき戻つて書付を書いている途中、一揆勢のなかから「人足才配人共」にんそくさいはいにんどもが来て、宿役人のうちの米屋久太郎と惣代の藤田伝八郎へ「面会致度」いたしたしと申し出があった。しかしちようどそこへ、藩役人の佐藤権左衛門・大久保彦次郎が出勤になり、「人足才配人共」は取り押さえられてしまった。

そうこうしているうち、六日午前十時ごろになって、阿野田の河原に集っている一揆勢のなかの六―七割ほどの人々が亀山

の城下へ出向き、五く六軒の宿役人の居宅を打ちこわした。さらにその打ちこわし勢が上田村の藤田伝八郎宅へ押し寄せようとしていたところへ、新しく奉行に任じた山崎弘人が来て打ちこわし勢を呼び戻した。山崎弘人は一揆勢に渡そうとして持参した書付を打ちこわし勢に読み聞かせ、とにかく阿野田の河原に引き返すように説得したので、打ちこわし勢は全員立ち戻った（以上「古助郷十四村擾乱之記」）。

この打ちこわしについては、「天野家日記」慶応三年二月六日条には、まず六日午前十時前に横町へ上って山口屋与七・白子屋四郎兵衛方を打ちこわし、東町へ廻って伊勢屋嘉七・佐野屋源治・米屋市兵衛方を打ちこわし、そして再び魚屋庄助方を打ち壊して売物の諸品を切り解いて道へ撒き散らし、それより江戸口外へ出て岩田屋作右衛門方を打ちこわし、それより村方の庄屋を打ちこわすつもりで三本松まで進んだところ、奉行が馬に乗って追いつき申し諭したので再び関河原に寄り集まった。一揆勢は酒屋から多くの酒を出させて河原へ運び、西町の扇屋嘉兵衛方では砂糖二桶と菓子などを出させ、塩屋善太郎方へは焚き出しを申し付けて夜明けまでに六俵の焚き出しと酒一樽を出させた、とある。

一揆の鎮静化と処分 いずれにしても一揆勢が阿野田の河原に立ち戻ると、そこへ亀山藩の奉行・代官や山崎中助・郷目付、四人の大庄屋や村々の庄屋・肝煎も出頭し、一揆勢のうちの三カ村について一く二人ずつ呼び出した。しかしその呼び出しに応ずる者はいなかった。そこで代わりに村々の「才配人」一人ずつが呼び出され、一揆勢による前記要求項目のうちの聞届けになった箇条を申し渡された。この申し渡しに対し、一揆勢はありがたくしようちつかまつ「難有承知仕」り、この河原より「退散」することにした。

ただし一揆勢としては、集まっている亀山藩の重役や庄屋等にあとしきごぎんみ対し、このまま帰村して「跡式御吟味」をされては「おそれいりたてまつ奉恐入」るし、上田村の藤田伝八郎には「一応面会」だけでもしておき

たいと申し立てた。これに対し大庄屋からは、そのような申し立ては「御上様へ対し奉恐入」ることであり、伝八郎に「不^{よろしからざる}宜^{よろ}」ことがあればどのような「御咎メ可被仰付候間、兎も角引^{かくひき}払^{はら}」うように再三説得され、上田村へ向かうことを断念した。一揆勢は「引^{ひきはらい}払^{はら}」に際し、亀山藩役人による「跡式御取調」に関しての要望を述べた。すなわち一揆勢が言うには、今回は「発頭人」という者はおらず、ただ宿人足（雲助）が「毎々我儘」をして助郷人足を「突廻」すので「寄合」をしただけである。就いては「御憐愍を以^{もつてこのままおすま}此儘御済し被成^{なされそうろう}候^{そうろう}」というものであった。

これに対し、藩の重役から「無余儀次第^{よぎなきしだい}」と言われたので、一揆勢は後々に「御調」べのないことを記した書付を要求し、それに対しては藩に帰って「御伺^{おうかがい}之上^{のうえ}」で書付を渡すと言われた。こうしたやりとりがあつた後、一揆勢は六日午後四時ごろになつて「御礼申上^{ごれいしんじやう}」げて引き払つた。村々の庄屋・肝煎もその後、火の用心を確認して引き取つた（以上「古助郷十四村擾乱之記」）。

以上、慶応三年（一八六七）二月五〜六日に勃発した亀山宿助郷一揆の様子と経過について、定助郷一四カ村の庄屋・肝煎が記録した「古助郷十四村擾乱之記」を中心に記述した。この記録をまとめた庄屋・肝煎は、一揆勢が暮らすそれぞれの村を代表する村役人であり、同時に藩役人と村人の中間にいる立場であつて、どちらの立場にも偏らないように配慮した記述になつているが、助郷人足と宿人足（雲助）の関係では明らかに助郷人足の側に立った記述である。

記述の最後部分は、一揆勢と藩役人とがこの一揆に関して後日の取調べについて交渉した結果、藩役人側が一揆勢に対し後日に「御調べ」を行わないと約束したことが記してある。しかし事件の性格上、一揆の首謀者が後日に厳しい処分にあつたことは間違いないであろう。

『鈴鹿郡野史』には、この助郷一揆の処分について「一揆魁首ノ氏名、断罪処分等ハ亀山藩司法ノ書類ヲ安濃津県ニ交附セシタメ之ヲ詳にすること能^{あた}ハス」とある（同書二三六頁）。

一方、藩役人の処分については、一揆から十日も経ない二月十五日に町奉行平井三二・原佐五大夫等が職を免ぜられている（「天野家日記」慶応三年二月十五日条、亀山市歴史博物館所蔵加藤家文書三六・〇・一〇）。

無賃人馬の廃止 慶応三年（一八六七）二月に勃発した亀山宿の定助郷一四カ村による一揆では、一揆勢が一〇項目の要求書を亀山藩役人に提出し、そのうちの九項目については亀山藩が承諾した。しかし現実はその要求内容が実現したか否かを示す資料は残っていないのでわからない。ただし事件後に、亀山藩の町奉行が罷免されているので、行政に何らかの影響を与えたことは間違いないであろう。

一方、この慶応三年は江戸幕府にとって最も大きな変革を余儀なくされた年であり、陸上交通に関しても幾多の大きな変革があった。同年七月二十五日には、幕府は万石以下の面々に対し、その家臣が宿駅で非分をはたらくことを制した。これには、近年の旅行者の激増に加え、將軍上洛の供や警備などの交代で通行人が一層拡大し、その結果として「宿駅疲弊之折柄」という背景があった（『続徳川実紀』五卷二二五頁）。

こうした「宿駅疲弊之折柄」において、幕府は慶応三年九月十三日にいくつかの改革令を出した。その第一は、人馬の公定賃金を当年十一月より元賃金の六倍五割増（現在の七・五倍）に増額することを通達した。その二は、やはり当年十一月より万石以下に対する宿駅での無賃人馬を廃止し、代わりに幕府から旅行者へ人馬賃を渡すことを通達した。その三は、それと関連して幕府が万石以下の面々に対し、御用旅行の際に宿駅で利用できる人馬数と道中での諸入用費を示した。第四は、従来極めて安価におさえられていた御用旅行者の旅籠代・木銭・米代

を改定して相場に近付け、宿駅を救済しようとしたことである（以上は『続徳川実紀』五巻二五四〜二六九頁）。これらは、いずれも「宿駅疲弊」を立て直すことを目的とした改革令であったが、すでにこうした改革令のみによって宿駅機構が改善する状況にはなかった。

この慶応三年九月には、江戸・大坂間に二〇〇人乗りの蒸気船が運航され、極めて高い船賃ではあるが、武家・百姓・町人や婦女子ともに希望があれば乗船してもよいことになった。これより二カ月前に婦女子の関所通行の規定を男子同様にすると改定しており、新しい時代の到来が近いことが窺われる。

慶応三年十月五日、道中奉行は五街道筋へ二点の通達を出した。その一点は、先の九月十三日の改革令をまとめたもので、それに御用旅行者に対する宿駅での案内人は一人でよいと付け加えている。残る一点は、来る十一月より余荷助郷と当分助郷を免除し、村方困窮のために助郷免除を出願中の村々に対してはやがて沙汰に及ぶであろうという内容の通達である。この助郷に対する大変革は、先の亀山宿の助郷一揆の影響があつたかも知れない。しかしこれらの宿駅・助郷に対する救済策は、余りにも遅すぎた。

慶応三年十月十四日、將軍慶喜は朝廷へ大政奉還を請い、翌日には勅許となった。慶喜も出席した十月二十日の朝儀では、外交問題などの八カ条について伺いを立てたが、その四条目に「五街道・脇往還宿々人馬之儀、まずこれまでのとおりなしおかれそうろうぎ先是迄之通被成置候儀ニ御座候ハ、其段御両役より御国中江御触達ニ相成候儀ニ可これ有之哉」とある（『続徳川実紀』五巻二八八頁）。これに対し、朝儀ではこの宿駅人馬を含む八カ条全てについて決定することができず、規則ができるまでは従前どおり慶喜に庶務を委任することとした。

慶応三年十二月九日に王政復古の大号令があり、慶喜へは官位を辞して納地すべきことを命じた。慶応四年（一八六八）正

月三日の鳥羽・伏見の戦いに敗れた慶喜は、大坂より海路で帰東した。その前の十二月二十五日に、幕府は万石以下の面々に對し、將軍進發御用で使役した宿駅人馬賃錢の支払いに關し、同年十一月から無賃人馬を廃止していたので、その時の約束に従って使用分の賃錢を支払うということを通達した（『続徳川実紀』五卷三二六頁）。しかしすでに王政復古の後であり、これは実行されなかつたであろう。

第三項 新政府の宿駅・助郷政策

東征軍の通行と駅制改革 慶応四年（一八六八）正月七日、新政府は徳川慶喜の追討令を出した。二月九日には總裁熾仁親王（有栖川宮）が東征大総督に任じ、東海・東山・北陸の三道を指示することになった。東征大総督府の京都進發に先立って海陸軍局・會計事務局の連名により、二月七日に東海道大津く府中（静岡）宿の沿道諸藩に對し、宿々の護衛や人馬継立管理を命じた。

続いて二月十九日には軍務局から東征御用の際の通行証の様式が達せられ、京都進發部隊は二十五日より、諸道より進發する部隊については三月一日よりその通行証發行が実施されることになった。東征大総督裁熾仁親王はすでに東行のために京都を出發しており、二月十八日には龜山を通過した。

三月二十七日には、會計局から大津く駿府宿間の宿駅問屋に對し、大総督の本陣より各地への御用往来については置印刷を持参しているので、宿駅ではその置印刷を請取って人足・休泊賃とも無賃で提供し、後日にその置印刷を會計局へ提出し賃錢の精算をすることなどを通達した。こうして新政府は、二く三月には東征に必要な人馬継立や宿泊施設などを掌握し、軍事輸送に役立てる手はずを整えたのである。

慶応四年六月三日には宿駅心得書八カ条が触渡され、無賃人馬や木銭・米代による休泊形態が廃止された（『法令全書』明治元年一八一号）。これによりそれまで無賃であった公儀の御用状なども、すべて賃銭が支払われるようになった。

七月十七日、江戸を東京と改めた。九月九日には、慶応を明治と改元し、一世一元号制が定められた。改元直後の明治元年（一八六八）九月二十日、明治天皇は東幸のために京都を出発した。

明治天皇は九月二十三日に土山宿の行在所あんざいしよを出発して鈴鹿峠を越え、正午に坂ノ下宿の松屋本陣で小休昼食、ここより亀山藩が前衛のさらに先にいる部隊を先導した。予ねて関宿の川北本陣が同日の行在所と決められており、御座所をはじめ各所が新築補修された。同日は、輔相の岩倉具視が伊藤本陣に、広幡内大臣が蔦屋脇本陣に、議定の中山儀同三司が萩屋脇本陣に、参与の木戸孝允が田中屋利三郎宅に、それぞれ二五名前後の従者とともに宿泊した（以上『鈴鹿関町史』下巻一〇～一六頁）。

翌九月二十四日卯半刻（七時）に明治天皇一行は関宿を出発し、関宿の東追分の大鳥居の東側に設えられた伊勢両宮遥拝所で遥拝の儀が執り行われた。五ツ時（八時）に亀山藩主が奉迎するなか亀山城下を通過して樋口本陣で小休、当日は四日市宿の黒川本陣が行在所に当てられた。かくて京都出発から二十二日間を要し、十月十三日に東京城へ入城して同所を皇居としたのである。

しかしこの東幸は準備不足であったために、十一月になって京都への還幸の旨が発せられ、十二月八日に東京を明治天皇は出発した。十八日には佐屋路の佐屋宿で宿泊、十九日には関宿の川北本陣が行在所となり、二十二日には京都御所に還幸になった。東幸の際には二十二日を要したが、今回は一五日間で還幸した。

翌明治二年（一八六九）正月に、来る三月上旬を期して伊勢

神宮参拝と東京再幸の旨が発せられた。その際、今度の東幸の奉迎は質素にし、湯殿も関・熱田・江尻・小田原の四カ所のみに設ければよいと指示された。明治天皇は三月七日に京都を出発し、九日に関宿の川北本陣の行在所に着いた。十日、少雨の中を出発し、関宿の東追分から伊勢別街道に入って津の行在所に入った。それより伊勢両宮を親謁し、三月二十八日に東京に着いた（山田木水『亀山地方郷土史』第三卷二五六～二六〇頁）。

新政府の駅制・助郷改革策 新政府の運輸行政は、慶応四年正月のいわゆる三職分化によって内国事務科の所轄となり、続いて二月の官制改正によって内国事務局の所轄となった。しかし実際には、この時期の運輸行政のほとんどは軍事機関である海陸軍務科や軍防局が指示した。この傾向は、四月一日に京都へ宿駅役所をおき、閏四月二十一日に宿駅役所を駅逋役所と改定するまで続いた。

閏四月二十一日、太政官職制の改定により宿駅役所をえきていやく駅逋役所と改称し、その総管理当局を駅逋司と名付けた。こうして江戸開城から関東平定が進行するに従って、運輸行政は駅逋役所の総管理当局である駅逋司が担当するようになり、九月十二日の駅逋規則公布によって駅逋事務のほとんどが統括されたのである。

新政府は王政復古の名の通り、政府内の職制についても律令制の呼称を復活させることにした。陸上交通では江戸時代の「宿」に代わり、「駅」という名称を復活させようとした。もつとも王政復古から閏四月の政体書発令までは折衷的な「宿駅」という名称を多く使用しており、それ以降も「宿」や「宿駅」という名称を使用することはあった。しかし全体的にみれば、宿駅役所を駅逋役所と改定したことが象徴するように、「駅」呼称を積極的に導入している（豊田武・児玉幸多編『交通史』四五―頁）。

一方、宿駅内部の組織名では、六月の駅逋改訂仕法書で問屋

を伝馬所と改称し、問屋役人・助郷総代という呼称も廃止して、新規に伝馬所取締役を置いて人馬継立業務の総指揮者とした。そして伝馬所取締役とその配下の宿役人の選出に当たっては、宿内だけに限らず、宿・助郷組合全体のなかから人望のある者を入札で決めることを通達したのである（『法令全書』明治元年四五四号）。この措置は、次に述べる助郷改革とも関連することであった。

新政府は東征用の軍事物資輸送機関の掌握と並行して、助郷改革にも着手した。まず慶応四年（一八六八）三月四日、東征の道筋の宿駅が困窮のために助郷を願い出ているから、その負担軽減のために今まで助郷を免除されていた宮・堂上方の家領村々に対しても、東征中に限って助郷賦課を命ずると通達した（『法令全書』明治元年一三九号）。

続いて三月二十九日の弁事達では、東征中という時限を取り除き、助郷の枠も拡大して海内一同の助郷化を告示した（『法令全書』明治元年二〇〇号）。

先般御領ヲ始、宮・堂上并寺院領地村々へ

御親政限ニ助郷相勤候様被 仰付候へ共、近年宿駅・助郷共至極難渋ニ及候段、追々歎願仕候ニ付、旧弊御一新ノ折柄、且私ヲ以助郷不同無之様、向後ハ海内一同ニ助郷可相勤候様被 仰付候事、

これが海内一同に助郷を命ずる告示文である。新政府の採った助郷政策の基調は、助郷夫役の外延的拡大であったのである。慶応四年五月八日に駅逋司布告があつて、助郷の組替え・拡大の方向を具体的に明らかにした（『法令全書』明治元年三七八号）。その内容の一部を列举すれば、今まで助郷勤役が平等でなかったのをこれを改め、天皇御料や宮・堂上方の家領、寺社領を含め、村高の四割を助郷勤高とし、一宿に東海道では七万石、中山道では三万五〇〇〇石、そのほかの街道では一万石程

度の助郷高で編成し、まず一カ年だけ一円助郷に組み込み、情勢をみた上で永世の良法を確定する、というものである。

この助郷海内一同化の方針は、六月八日の駅逓改正仕法書でも表明し、同時に宿・助郷一体化の上は双方から伝馬所役人を選出するように、と指示した(『法令全書』明治元年四五四号)。新政府の駅制・助郷改革策案は、その実現の可否は別にして、現実を十分に把握していないだけに、逆に斬新さがあつた。

駅制再改革と本陣廃止 助郷の海内一同化については、特に新しく指定された助郷村から強い反対の運動にあつた。宿駅のなかでも人馬継立業務に慣れた従来の宿・定助郷と、不慣れな新助郷の間でさまざまな問題が生じ、新たな助郷編成は不評であり、順調に運用できなかった。

駅逓司はこうした状況を緩和するために、再び人馬の公定賃金を値上げし、併せて人馬遣い高を大幅に制限した。人馬賃金については旧幕府時代に決定されていた元賃金の七倍五割増を、慶応四年(一八六八)四月に一年という期限で継続していたが、その期限を待たずに明治二年(一八六九)二月に元賃金の一〇倍増に値上げた。人馬遣い高についても、慶応四年六〇七月の規定では一万石以上の大名は東海道では一宿に五〇人・五〇疋であつたが、明治二年二月にはこれを大幅に削減した(豊田・児玉『交通史』四五四頁)。

しかしこの改定案が実行されても、依然として宿・助郷間の対立という構図が続き、助郷の不勤運動の拡大が止まなかつた。その結果、助郷の海内一同化を基軸とした助郷の再編計画は完全に挫折してしまつた。駅逓司による直接的に村々への助郷賦課が、村々の抵抗によつて不可能であるということが判明したのである。

そこで駅逓司は、明治三年三月九日の告示と別添の駅逓改正表について府藩県を通じて布告し、それによつて再び宿・助郷制編成と公定賃金・人馬遣い高を改変することにした。再改変

の内容は、まず二年前に決定した「駅郷合併」を「当三月晦日限り更ニ廃止」するとして、再び東海道では各駅に一〇〇人の定立人足を復活することであった。人足数の不足分については、助郷高一石につき年間人夫一人とし、一万石で一万人が課せられることになった。また人馬賃については、宿馬の公定賃金を廃止してすべて相対賃金とし、元賃金の一〇倍であった人足賃金の公定賃金を一二倍に値上げし、人足遣い高については四位相当で一七人、五位相当で一二人に制限する、というものであった。

旧幕府時代の宿場の問屋は、これより以前の慶応四年六月に伝馬所と改称されていた。続いて明治二年（一八六九）十一月の留守官布告で京都の伝馬所が廃止され（『法令全書』明治二年一〇七二号）、旧問屋の実質的な廃止の端緒となった。

本陣・脇本陣は、旧幕府時代に特権的旅行者の休泊施設として幕府・諸大名から特別に経済的援助を受けていた。しかし明治三年（一八七〇）閏十月の民部省布告により、本陣・脇本陣の名目が廃止することが決まった。次に示すものがその告示文である（『法令全書』明治二年七七三頁）。

諸宿駅本陣・脇本陣ノ名目、自今被廢、燒失其外諸手当類一切被差止候条、夫々生業可相當、尤従前取立置候門並玄関・上段之間等廢置ノ儀ハ可為勝手事、

但、平常旅籠屋ニテモ新規門・玄関・上段之間等取立候儀不苦、尤本陣・脇本陣名義被廢候共、類焼及ヒ候節ハ平常旅籠屋並之家作料拝借被 仰付候事、

これにより、平旅籠屋でも旧本陣・脇本陣の象徴であった門・玄関・上段の間などを敷設することが許されるようになった。また拝借金などの面でも、旅籠屋と本陣・脇本陣でほとんど同格となったのである。

伝馬所の廃止 人馬継立業務に関しては、前述した明治二年（一八七〇）三月九日の告示で伝馬所取締役を廃止し、代わって府藩県より駅逋掛を派遣して定詰とし、人馬継立などの伝馬所業務を管掌させた。しかし輸送量の激増傾向にもかかわらず助郷の海内一同化に失敗したことから、新政府による人馬継立業務の直轄支配に限界がきていた。

そこで民部・大蔵省の合議の結果、明治三年五月十二日に「しゆくえきじんばつぎたてがいしやとりたてのしゆいせつゆぶり宿駅人馬継立会社取建之趣意説諭振」を告示し、各駅に対して私的な継立会社の設立を行政指導しはじめ（『駅逋名鑑』巻四第十一編）、継立会社の設立願書や営業見込書を提出させた。伝馬所を廃止し、運輸業務を民営化させるためであった。そして明治四年（一八七一）五月には、民部・大蔵省によって「陸運会社規則案」が作成され（『駅逋名鑑』巻六第十編）、重ねて東海道の各駅に継立会社の設立を勧誘した。「陸運会社規則案」は、営業規則である「旅人心得書」と、他社との申合せ条項である「社中申合」・「沿道駅々申合」の三部からなっていた。この内容は、外見上では各宿駅の輸送業の同業者組合の形式であったが、実態は旧来の宿駅問屋の団体であったので、宿駅側からは大きな反論がおきなかった。明治四年十月、亀山県では大蔵省に対し、県内の宿駅に陸運会社設立の伺書を提出した（『駅逋名鑑』巻六第十編）。

その結果、東海道の各宿駅には明治四年末から同五年初頭にかけて、その地域の輸送独占を付与された陸運会社が設立されることになった。こうした情勢のなかで大蔵省は明治四年十二月に太政官正院に対し、東海道各駅の伝馬所を廃止しても支障がないという伺書を提出した。伺書は正院において裁可され、翌五年正月十日に大蔵省から東海道各駅の伝馬所と助郷を廃止する省達が発せられ、八日後の十八日に次のように布告されたのである（『法令全書』明治五年四四号）。

今般東海道駅々伝馬所被廢候条、諸官員通行之節休泊等、総テ相
対ヲ以相当ノ旅籠料相払、駅方ノ厄介ニ不相成様心付可申事、

こうして東海道の各宿駅では陸運会社が設立されたことによ
つて伝馬所が廃され、府藩県より派遣されていたえきていがかり駅遞掛は引
き上げ、人馬継立業務や郵便業務は陸運会社に委託されたので
ある。