

Saya-Jyuku and Saya Road in the Edo Period (Part II)

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-10-02 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/2297/5284

江戸期の東海道佐屋路と佐屋宿（後編）

梶川 勇 作

前編

1. 佐屋路の成立
2. 佐屋路の4宿
3. 佐屋路の道筋
4. 街道の工事と掃除
5. 助郷の村々

（以上 本誌 第1号 37-55頁）

後編

6. 佐屋宿と渡船
7. 津島・吉田と佐屋宿
8. 佐屋宿の移転計画

（以上 本号）

6. 佐屋宿と渡船

本稿の前編では佐屋路を全体的に論述したが、後編では佐屋路4宿のうちで最も重要であった佐屋宿をとりあげることにする。

天保14年（1843）に幕府が調査した「佐屋路宿村大概帳」¹⁾によれば、佐屋宿の石高は2,037石であり、戸数と人口は290戸、1,260人であったが、これらの数値は、佐屋、依田、須賀の3ヵ村と海西郡の六条新田を合わせたものである。これは、依田村と須賀村、六条新田が佐屋宿の「加宿」であり、佐屋村と同様に伝馬役を務めたからである。文政5年（1822）に脱稿した「尾張徇行記」²⁾によれば、佐屋宿のあった佐屋村の村高はわずか107石であり、戸数・人口は179戸、726人である。

寛永11年（1634）に設置された佐屋宿は、単なる宿駅ではなく、渡船場でもあった。佐屋路を通行する人々は、上りは佐屋から渡船で桑名宿までの「三

里の渡し」を利用し、下りの場合も桑名から船でさかのぼり佐屋に上陸して、神守、万場・岩塚、熱田へ向かった。しかも、桑名宿が桑名藩の城下町であるのに対して、佐屋宿は尾張藩領であったから、その渡船場は尾張藩の口留番所としての役割をもったのである。

人馬継立が問屋場で行われたのに対して、渡船の取締りと運営は船番所・船会所が当たった。佐屋の船番所の創設の年次は、承応元年（1652）とする史料³⁾と、翌2年（1653）とする史料⁴⁾の両方があるが、確定できないが、「佐屋には御上洛之節、建置候番所有之候間、其所に番人差置、手代屋敷も相渡、佐屋宿に差置候様にと被仰出」（注1）762頁）、当初は足軽8人（切米48石・16人扶持）が当てられ、「昼は御足軽式人、夜は三人宛、有明定燈、暮六ツより明六ツ迄は、佐屋より往来の輩、出船致させ不申事。右御足軽居屋敷壹反八畝歩、慶安三寅砂入所之内にて渡る」という（注3）334頁）。船番所は藩の船奉行の指揮下にあった。

代官所の前身である佐屋奉行が置かれた元禄8年（1695）からは船番所もその支配下に入ったが、佐屋奉行は享保11年（1726）に廃止される。「所付代官」の1つとして佐屋代官所が設けられるのは天明元年（1781）である。「此時御代官、手代四人、御足軽四人附置れ、何れも所附にて勤役せり。寛政三亥年に至り両役兼官舎一字を造営あり。初め手代・御足軽宅地、手代一人百六十坪づつ、御足軽一人百八坪づつ被下、是は佐屋船御番所南の方、佐屋川堤外川方見取畑の内にて四反一畝二十一歩定引に立り」（注2）361頁）。

万延2年(1861)の「佐屋御役人并宿村役儀附」(注1)175-8頁)によれば、代官所には代官の下に手代・並手代14人と同心(足軽)2人が配置され、うち6人が湊方であった。船番所には同心2人と水主3人が勤番している。佐屋の宿方では惣年寄、同見習、宿年寄5人が全体の責任者であった。問屋場には問屋3人と帳付6人、馬差4人がいた。一方、船会所には船年寄5人(うち2人は定仕理)、同見習、帳付、船差4人、船問屋2人、肝煎5人、拝借締締役が置かれている。これらとは別に地方役人がいた。庄屋2人、組頭3人、立合役3人、頭百姓16人である。

本陣は岩間権右衛門と加藤五左衛門、脇本陣は越川屋治郎兵衛であった。岩間権右衛門は船年寄と地方頭百姓を兼ねていた。また加藤五左衛門は、惣年寄、宿年寄、問屋、船問屋、地方頭百姓でもあった。このように兼務もかなりみられる。たとえば庄屋の佐藤太兵衛・黒宮織之助と問屋の大河内竹右衛門はいずれも宿年寄を兼ねていた。ちなみに、大河内竹右衛門は須賀村の住人である。問屋場の帳付のうち2人、馬差のうち1人も須賀村住民であり、宿年寄には依田村の依田久兵衛が加わっている。須賀・依田両村が佐屋宿の伝馬役を務めたからである。

佐屋宿における旅籠屋の数は、天保14年(1843)の調べでは、「三拾壱軒 内 大三軒、中拾三軒、小拾五軒」であった(注1)79頁)。安永5年(1776)の「旅籠屋定書連判帳」では、33軒の旅籠屋が次のように取り決めている。すなわち、「大廻り拾四軒 右は拾六人組より以上順番に相廻し可申事。平廻り拾九軒 右は五人組以下順番相廻し可申事。六人組より拾五人組迄 大廻り・平廻りともに惣廻り順番に可致事。宿々へ仕入頼に参候事、堅相止め可申事。……宿引に参候場所、上海道は諏訪村、下海道は追分江出合、其場所に居合候者斗、順番に相廻し可申事。宿引拾五人以上、諏訪村・追分に相揃候得ば、順番にいたし候事。……津島御師附旅人は、順番相

除き可申事」というものであった(注1)528-9頁)。客引き競争が激しかったことを推定させる。天保14年(1843)の史料によると、旅籠屋の広さは、大は脇本陣より広い、敷地267坪、建坪112坪のものから、小は敷地33坪、建坪16坪のものまでであるが、平均は敷地117坪、建坪47坪であった。ちなみに、本陣の面積は、岩間家が敷地534坪、建坪126坪、加藤家は敷地365坪、建坪181坪である(注1)553-7頁)。

佐屋の渡しの船頭(船手番方船役人)は、「平生公儀御用御朱印御証文并御国御用其外諸大名并諸往還旅人渡船之儀、其外船手へ附候御用之儀相勤」めっていた(注1)9頁)。海西郡六条新田は藩が彼らに「為御救御取立御築被下置、……新田は船手番方之新田にて船役共、不残所持仕居申候由に候得共、其已後段々と船役人共困窮仕外之者売払、当時番方船役人之内右田地控居候者は無数御座候」と記されている(延享2年。注1)9-10頁)。船頭は68人に定められていたが、「内式人は庄屋・問屋に古来より引居申候由、船役相勤候者六十六人」であった(注1)26頁)。船に乗り組む場合、彼らを「敷水主」と呼び、船助郷の村の船頭「浦水主」を指揮する役割が与えられていた。

佐屋宿の定助郷(常寄付)は21ヵ村(後に16ヵ村)、大助郷(加寄)は32ヵ村(後に60ヵ村)であったことは前編で述べたが、これらの村は人馬継立を務めた(第1表)のであり、佐屋の渡しの「船助郷」は別に定められていた。すでに寛文12年(1672)には、「佐屋より桑名へ渡海場御役船大小拾七艘。……右之船にて不足之時は津島・鯛浦・西保・山路・上古川・下古川・大森・船頭平・松田・福原・下立田・上立田・葛木、此拾三ヶ村より寄船にて相勤る」とされている(注3)333-4頁)。これは定助郷である。これも後に一部変更された。延享2年(1745)の史料では、定助郷(常寄付)は立田輪中16ヵ村と西保村(前ヶ須新田を含む)、鯛浦村であり、この「三

第1表 人馬継立 (天明4年)

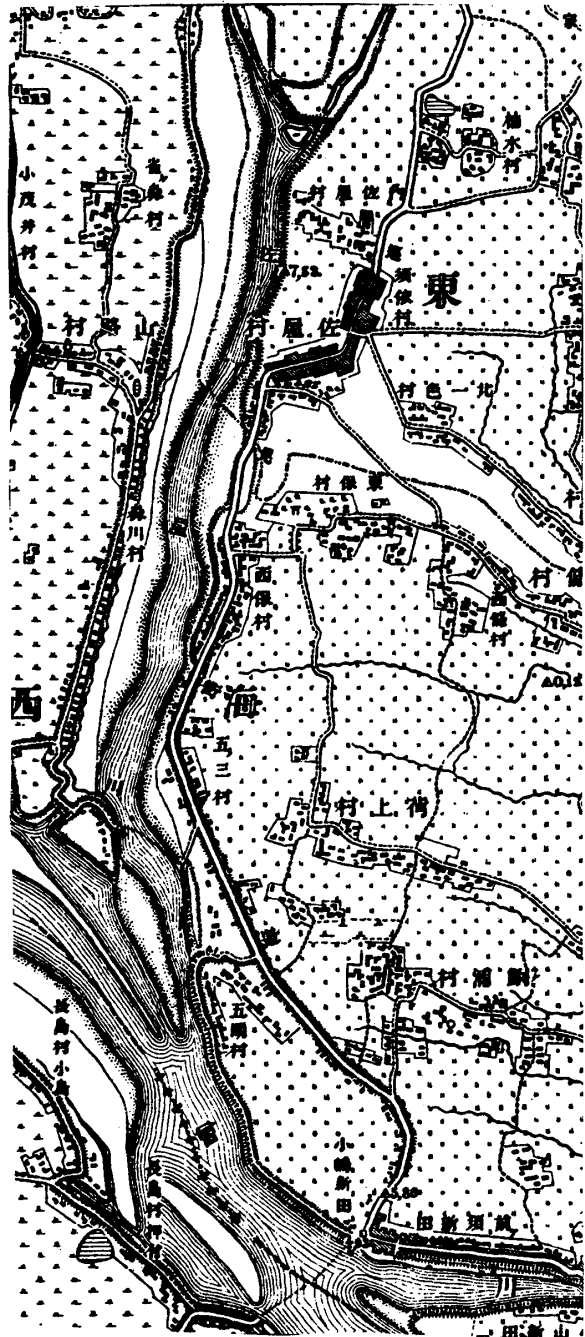
		宿 勤	助郷勤	計
人 足 (人)	御朱印御証文人足	105	213	318
	無 賃 添 人 足	2,510	3,152	5,662
	賃 人 足	1,821	957	2,778
	荷 積 荷 揚 人 足	2,326	550	2,876
	待 人 足*	2,822	470	3,292
計		9,584	5,342	14,926
馬 (匹)	御朱印御証文馬	55	79	134
	無 賃 添 馬	45	69	114
	賃 馬	756	465	1,221
	待 馬	552	635	1,187
	計	1,408	1,248	2,656

出典、注(1)673-4頁。

※ 待人足とは、「佐屋路御先触返候分人足手当仕相待居申候処、天気により宮・桑名俄に直御渡海相成候分」であり、待馬も同様。

ヶ所は、……船水主不足仕候時は、先年と呼寄船水主之御用相勤させ申候。尤毎暮に至り浦水主老人一日に付、銀壺勿宛賃銀被下置候。延宝八申之年時分迄は、津島村も常寄に年中船役佐屋湊へ相勤候様に相見へ申候。」また「佐屋湊江加寄附之村々川並之内にて、拾式三ヶ村御座候。是は時々船持絶、或は持初め候に付、村数船数共に増減御座候。此村々は於佐屋、大通り衆又は臨時之大御用之節に四ツ乗船斗呼寄御用相立申候。尤平生御用相勤不申候に付、賃銀は不被下置候。右村々……寛文六年之年已前と船役相勤申候由」であった(注(1)6-7頁)。

佐屋湊の定置の船は、寛文12年(1672)には「渡海場御役船大小拾七艘」と御座船3艘であった。後者は、藩が「佐屋宿へ御預け、御舟奉行水主老人定詰、御舟の支配す。但、御舟の上げおろし人足、当村(佐屋村)より出る」ものであった(注(3)333-4頁)。元文3年(1738)の史料によると、定置の船は、番御座船と仕組屋形平田船が各2艘、塗御鳥船・鯨船・丸木作御鳥船が各1艘、拝借平田船が10艘で



第1図 佐屋とその周辺 (明治22年測量)

この地図は、建設省国土地理院長の承認を得て、同院発行の5万分の1地形図を複製したものである。(承認番号)昭60北複、第27号。

ある(注(1)3-6頁)。「拝借平田船十艘は、公義御用通り諸往還渡船の時、佐屋は小湊故船数なく公用つとまりがたきに付、御救として万治年中上より渡り、破損の時々修復を加へられる。佐屋宿船手番方六十八人の船役人共平生あづかりを」という(注

(2)361頁)。享和2年(1802)の「御分間御用御尋答書」によると、ほかに小船と定湊船が各10艘あり、それらは「大通之節は、瀬取船に相用ひ」られていた(注(1)32頁)。

天保14年(1843)においては、「船数凡四十六艘程、水主八拾式人有之。此外小越船拾艘有之共、右者旅人渡船にては無之、川普請等に相用候由」である(注(1)82頁)。

渡船は乗り組む水主(船頭)の人数により区別された。天保6年(1835)の史料によると、佐屋湊の渡船44艘のうちわけは、2人水主船が28艘、4人水主平田船が9艘、5人水主平田船が6艘、6人水主平田船は1艘だけであった。(注(1)551頁)。

佐屋から桑名までの渡船についても、正徳元年(1711)に公定された船賃が「元賃銭」とよばれて、その後の基準となった。それは、前編の第4表に掲げたように、人一人・17文であったが、これは乗合の船賃である。借切の船賃は別に定められている。それは、乗り組む水主(船頭)の人数によって異なる。すなわち、2人水主1艘263文、3人水主547文、4人水主687文、5人水主814文、6人水主937文であった(注(1)32頁)。明治2年(1869)3月における船賃は上記の元賃銭の4.5倍となっているが、その内訳は第2表に示した。上前銭は船会所の諸雑

第2表 渡船賃銭(明治2年3月)

乗組水主数別	2人	4人	5人	6人
乗船定員(人)	15	39	46	53
船賃(銭・文)	1,184	3,084	3,640	4,192
上前銭(〃)	71	231	243	262
湊 銭(〃)	12	24	36	36
預り銭(〃)	101	229	257	392
船 代(〃)	200	448	521	613
水主払(〃)	800	2,152	2,582	2,887

出典 注(1)975-6頁。

費であり、湊銭は桑名船会所へ支払われた。預り銭とは、「賃銭之内にて除置、船人共不時難渋方為手当積銭に取計申候分」である(注(1)975頁)。船賃の7割が水主に支払われ、船代はおよそ1割5分をしめている。

慶応4年(1868)1年間の渡船の出航回数は2,660回であり、その乗客人数は74,452人であった。1日平均200人ほどの通行である。明治3年(1870)8月21日から翌年の3月16日までの「出船手形留」による乗客は2,813人であり、うち女性が342人であった。乗客の住所は、尾張が685人と第1位であるのは当然であるが、次いで奥州が348人、信州が321人、三河が126人、近江が117人、越後が102人などとなっている。(注(1)1049-62頁)。

7. 津島・吉田と佐屋宿

佐屋宿の設置以前は、桑名などへの渡船場として津島の方が佐屋より重要であった。すでに文禄2年(1593)、津島一帯の領主・徳永寿昌法印は津島湊に船頭44人を申し付け、その持高諸役を免許して、船会所を設けている(注(2)132頁)。「諸国御大名様、津島御通行之節は、本陣加藤三蔵と申者所へ御休泊御座候⁹⁾とある様に、本陣も置かれていたのである。しかし、「寛永十一甲戌年、將軍家光公御上洛の時より、佐屋駅御取立ありて、其後津島は漸々と旅行薄く」なっていた(注(2)131頁)。そのため、「寛文六午年津島湊船高札相止申候。また「番組四十四人之者船役相勤候に付、持高御役銀御勤不申候処、寛文年中……向後持高御役銀上納仕候様」にと命ぜられて、従来の特権を奪われた(注(5)266頁)。通行が少なくなって、「加藤三蔵本陣難相勤、夫と藤左衛門・八左衛門・七郎左衛門と申三人之者本陣相勤申候へ共、御通行無御座候様相成、御願申上、延宝七未年本陣相止申候。其後御大名様津島と御渡船度々御座候」という。しかし、元禄6年(1693)に、「津島と桑名へ渡船之義、向後は天王参詣之歩

行立の旅人計乗船仕候様」に藩の船奉行から言い渡され、同11年(1698)7月、それに関する18カ条の定書が制定されている。これは佐屋宿の間屋・船肝煎らの嘆願運動の結果で、藩は桑名への渡船の一本化を図ったのである。

すなわち、「佐屋海道も渡船之往還人を津島舟に乗申候義御制度之事、先年役所も申渡候趣猶以相守申、縦所之荷物たりとも往還荷に紛申物は、急度其際迫立猥敷儀有之間敷候。各亦道筋にて旅人を引入或は海道筋に舟合往還をわけ申躰之所意於有之は、たとひ已後に相知候とも吟味之上船庄屋・船主急度可申付候事」とし、また「津島天王参詣之者は、津島船にて下り申事前以各別なりといへども、是に事寄紛敷義有之由相聞候。往還之旅人天王参詣に立寄申候はば、荷物は定之品々を直々佐屋へ遣、佐屋も船積仕候様致、定振之人斗之分は不依上下天王詣之上は不苦候」であり、駄荷や釣荷、にない荷、「かがしはさみ箱くつかご弁当共に天王参詣之供たりとも陸を遣可申候」であった。「鑓・長刀・立弓もたせ候衆」や「乗物駕籠にて参供之人数有之衆」は「天王参詣にて歩行にて参候共、歩行立天王参詣之内へは入不申候事に候」それゆえ、津島からは乗船できず、佐屋宿を経由せねばならなかった。逆方向の通行も同様である。なお、「天王祭礼市中之事は格別に候間、毎歳六月十三日も市中は前申渡候通、津島も荷物積不苦候。市過候ても仕廻之運送有之候事に候。是亦六月中は同前之事」と、天王祭の市中の荷物は6月中は船積が許されている。佐屋宿の者に対しては、「海道筋を功に立、理不盡之法度、正しからざる物など押留往還之類を仕候はば、吟味之上申付可有之事」と注意している。

享保8年(1723)11月、佐屋宿の間屋、船肝煎らは、「常々歩行立旅人之分多く津島村も渡船に付、佐屋宿之船働薄、船持船役人共甚令困窮、船役人共追々禿除、諸往還湊役御用筋難相動に付、津島村も渡船之歩行立旅人之分不残佐屋にて継船に仕度段」

を船奉行に願い出た(注5)270頁)。佐屋宿の言い分は、「宿々勤方候儀、一宿切に相動、追通間舗旨、御高札にも御座候。……津島之儀、宿にて無御座候場所も佐屋湊を乗越、桑名江渡船仕候に付、佐屋湊弥賃取無数、夫上御役難勤難儀奉存候」であった(注(1)771頁)。しかし、「津島村舟方之者共、段々先規も之功をも申立、尤当時とても御国御役等相動候筋も有之、そのうへ佐屋にて継舟に罷成候はば、船路之間も無之近辺之儀、左候得ば必定歩行立旅人は不残、佐屋湊江落込、津島村舟方之者共は、一向船かせぎ相はなれ可及」であるので、「只今迄之通に罷指置被下候様」訴えた(注(1)770-1頁)。船奉行は佐屋宿と津島の双方「御手当之御了簡にて向後歩行立旅人乗せ方之御定法」を翌年3月に決めた。すなわち、「自今已後毎月大小に不拘上十五日之間は津島村も渡船可相立候。其外之品々は前定之通に可相心得候。下十五日之内は津島村も出船望申談有之候とも、向後堅令停止候間、佐屋へ陸路を指遣し、佐屋宿も渡船可仕事」とした。ただし、「六月中は祭礼市仕舞之運送可有之候間、津島村之船にて成とも佐屋宿之船に成とも、渡舟之儀は可任勝手事。……且亦佐屋船に諸荷物積方旅人乗せ帰之義は、佐屋・津島於両所可仕勝手事」であった(注(5)269-70頁)。津島にとって、月の上15日だけに渡船が制限されたことは大きな痛手であったであろう。

津島が弱い立場にあったことは、「津島船にて旅人病死致候節佐屋へ引受候趣書上」(享保8年)にみられる。船奉行の手代が佐屋宿に来て、「今度津島舟にて相果候旅人之儀、佐屋舟にて相果候との証文仕、差出候様」と命じた。その理由は、「津島舟に旅人乗せ参候儀、表不立儀に候得ば、御公儀濟不申候」からであるという。結局、佐屋宿は命令通りの証文を手代に提出し、死者も佐屋に埋葬された。しかし、その費用は津島が出している(注(1)772頁)。

津島に対して佐屋が優位であったのは、佐屋と桑名の渡船が公認された通路であるためである。三河

の吉田宿（現、豊橋市）との紛争においても同様であった。それは、寛政9年（1797）に佐屋宿と宮（熱田）宿が連名で尾張藩に歎願書を提出したのが始まりである⁹⁾。すなわち、「東海道吉田宿も伊勢参宮人致渡海候儀に付、……近年者関東筋之参宮人、其外他国之者第一に乗組、吉田宿も致渡海候船多相成候ては、御定之渡海場、宮・佐屋其外之宿々も衰微に相成候」というものであった（注(1)533頁）。これは幕府道中奉行の審理するところとなる。その際に審問を受けたのは、佐屋・宮両宿と吉田宿の外に、伊勢国渡会郡大湊町・同神社村・河崎村、東海道の御油・赤坂・藤川・岡崎・池鯉鮒・鳴海の6宿にまで及んでいる。寛政11年（1799）正月に道中奉行の裁決があった。すなわち、「佐屋宿は近年格別通行相減候儀にも無之、末々之儀見越候申立にて、熱田宿之儀者、渡海船路之六か敷を恐れ、都て之旅人佐屋等江相廻修事にて、……両宿願出候趣は難御取用……向後吉田船町之儀、諸運荷物其外右荷物幸領のもの、且三州海辺其国限之参宮人等者、仕来之訳を以、何方江致運送候とも、是迄之趣を以取計、他村之船を雇ひ候儀は相止、三州之外地国之旅人参宮人、其外往還可相成継合荷物は為致渡海間敷、勢州神社・河崎両村之儀は、湊并川岸場に紛敷儀致間敷」とされた（注(1)533頁）。これによって、吉田からの渡海は三河人と売荷物に限定され、他国人や往還荷物は熱田・佐屋を廻ることになったのである。

8. 佐屋宿の移転計画

佐屋宿は佐屋川の水運によって桑名と結ばれていたが、近世の後期になると、佐屋川の土砂の堆積が進んで、佐屋湊の渡船に支障が出てきた。明和9年（1772）10月に佐屋宿と桑名宿は幕府道中奉行に佐屋川の川浚を訴願している。検分の結果、安永4年（1775）9月に、「此度定浚為入用佐屋宿江金子千五百両、桑名宿江金千両、都合式千五百両拝借被仰付」となった（注(1)125頁）。同時に、「渡船賃銭之

儀、御定之外当年も熱田・佐屋・桑名江式割増、四日市は三割之増銭、十ヶ年之間被仰付候……右増之内割割は宿方江、為助成被相渡、相残割割之増銭は役所江取立、四ヶ宿増銭取立高之内にて、百両宛年々定浚入用足金相渡、残金は年割割之利足、質地取之村方江貸付、年々利倍被致、十ヶ年目に至り右貸付金を以、此度之拝借千五百両返納之積、可被取斗候」ことが決められている。佐屋宿では、「佐屋川定浚入用百八拾両之極り金を以、去る安永五申年も佐屋湊番組船人に為浚、右極り金にて船役人共受負同様之姿に御座候処、去る寅年（天明2年……筆者注）もは……右入用金役所に差置、入用之節に船役人共江、金子相渡来申候」であった（注(1)137頁）。川浚に従事したのは船頭達である。

前述の安永4年（1775）の幕府からの拝借金の返済期限である天明5年（1785）に10年賦の約束を永年賦に変更方を佐屋宿から願ひ出ている。その理由は、「近年渡船旅人少く罷成申候所、別て去々卯（天明3年——筆者注）秋頃もは、東筋も之参宮人敷敷無御座、船賃取立高至て相減申候。……其上又々近年寄洲夥敷増長仕、上手もは次第に砂押込、存外に浚金入増、甚以難儀至極仕候」ためであった（注(1)128—9頁）。

このように、佐屋湊の「佐屋川之儀洲高に付、定浚相成居候処、水旱之節は通船差支申候付、文化5年も湊堤添三拾丁余、川通下手五之三村地内字川平と申所にて湊相設、川浅之節に同所迄人馬取踏、無償にて往還御用物御継立取計申候」（注(1)154頁）。この川平に湊と出会所が設置された文化5年（1808）から佐屋宿を五明村（現、弥富町）へ引っ越す案が考えられ始めている。すなわち、文化5年7月に佐屋宿から佐屋代官に出した願ひ書において、「当春御見分之上、御目論見通佐屋宿五明辺江引越被仰付候はば、是迄駅路同様相成候。熱田も同所新田三拾三番割、夫も一色・福田・舟入・善太・佐古木・又八新田・東条中地・鯛浦・五明江海岸替被成下候は

ば、宮5道法四里之場に相成、往々御国益も可有御座と奉存候。……佐屋宿五明江引越被仰付被下置候様、今一応公込江為御達被下置候様仕度奉願候」と記されている。検分に来た幕府役人が五明への引越を暗示したようである。

翌年(1809)11月の願い書によると、「川通之儀も出会所近辺道々砂高に相成、五明堤ならでは着船不仕、五明堤通之儀も、竹木生繁り、人馬通路難相成迷惑至極奉存候。……佐屋宿之儀、五明込江引越新規海道相立、宮宿迄一継に相成候様被仰付被下置候はば、里数も近く相成御国益も不少、宿方渡世仕能奉存候。……尤宿方引越之儀、先年水行御目論見之節、笠松御役所江奉願、内輸入用積も御座候」という。この内輸入用積とは、「引越海道替諸入用三万五千両拝借奉願、内三万両を以、御普請御仕立被下、過金五千両に間銀を加へ、無利三十五ヶ年賦返納之積」という莫大な金額であった(注(1)546-7頁)。

五明への移転の最終案ができあがったのは天保14年(1843)である。その見積りは、「五明輪中堤丈夫附、地概藻草川両築留、代金五千両、宮迄新海道四里之場所并大橋四ヶ所、小橋三四ヶ所 代金壹万五千両」と佐屋宿の引越料約1万2千両で、合計3万2千両ほどである(注(1)582頁)。佐屋宿の引越料は詳細に計算されている(第3表)。旅籠屋33軒、船人(船頭)の家79軒などを含む214軒を移転させるのに金11,512両かかるのである。この見積り書は、佐屋代官を通じて藩の勘定所に提出されている。藩は幕府へ申達したに違いないが、結局、この五明への引越は実現しなかった。それゆえ、文化5年(1808)に設けられた川平湊が明治4年(1871)まで使われるのである。これは佐屋宿にとって大きな負担であった。慶応2年(1866)の願い書に、「連々佐屋川寄洲増長致し、三十丁程下手川平新田湊にて、年内七八分通御継立仕候。……非番之者は川平湊江罷出、非番当番之無差別御用而已打懸相勤申候に付、難渋

第3表 引越料の試算(天保14年4月)

	軒数 (軒)	建坪 (坪)	引越料 (両)
本陣	2	307	1,228
旅籠屋	33	1,564	4,693
問屋場・船会所	2	40	128
船人	79	949	1,580
佐屋村人馬役	55	432	1,215
佐屋村その他*	22	1,246	2,028
依田村人馬役	9	260	260
須賀村人馬役	12	359	380
合計	214	5,157	11,512

出典 注(1)553-73頁

※ 「船陸役人其外仮役人并御休泊之節多分御用宿為相勤候者」

不少、尤熱田湊船役人よりは人数も少く相勤候」と記されている(注(1)584頁)ように、佐屋宿の渡船の機能は著しく低下していたのである。

明治5年(1872)の太政官布告によって、新しい東海道は、熱田から福田(現、名古屋市港区)と前ヶ須(現、弥富町)を結び、前ヶ須から桑名へ船で渡る経路に変更され、佐屋路は消滅することになった。さらに後、木曾・長良・揖斐の三川分流案実施に伴い、佐屋川は明治32年(1899)木曾川との分流点の拾丁野で締切られ廃川となって、佐屋の水運も消滅するのである。

注

- 1) 佐屋町史編集委員会編『佐屋町史 史料編一』愛知県海部郡佐屋町役場(昭和51年)78-9頁。
- 2) 名古屋市教育委員会編集・発行『名古屋叢書続編 第七巻 尾張徇行記(四)』(昭和43年)352-4頁。
- 3) たとえば、名古屋市教育委員会編集・発行『名古屋叢書続編 第二巻 寛文村々覚書』(昭和40年)334頁。
- 4) たとえば、「瑞竜公実録」は「承応二癸巳年四月七日、佐屋船番所初而出来、夜船停止。」と記す(注(1)762頁)。

- 5) 「尾州村々證文留」小野武夫編『近世地方經濟史料 第三卷』吉川弘文館（昭和44年）266頁。
- 6) この紛争は、大山敷太郎『近世交通經濟史論』（国際交通文化協会，昭和16年，378－83頁）にも取りあげられている。