

記念講演

「熊野街道『伊勢路』の特質—江戸時代の道中記から—」

塚本 明 (三重大学教授)



はじめに

みなさまこんにちは。塚本と申します。よろしくお願い致します。

先ほど少し御紹介頂きましたが、私は4、5年前から尾鷲に残る江戸時代の古文書の調査をしています。最近では紀南地方や紀北町の調査も行いました。また、尾鷲市にこの度建設されました熊野古道センターの構想に関わるなかで、諸国からこの地を訪れた旅人の日記、道中日記を調べる機会がありました。今日は、それらの史料からわかる熊野古道伊勢路の特質と、そこから見て取れる、人と道との関係について考えてみたいと思います。

御承知のように、熊野古道は3年前に「紀伊山地の霊場と参詣道」の一部として世界遺産に登録されました。道が世界遺産に登録されたのは、スペインの巡礼道に続いて2番目ということです。誰もが驚くような建造物とか大自然だけではなく、道という身近な生活のなかで生まれ、育まれてきたものが、世界的な文化遺産として評価されたことは、とても意味のあることだと思います。

ただ、注意しておきたいことは、「霊場と参詣道」として登録されたがゆえに、熊野古道の「信仰の道」としての側面が実態以上に強調されてしまった、ということでもあります。確かに熊野街道は、信仰心を持って旅をする巡礼たちによっても利用されました。しかし、この道は巡礼者たちのためだけに造られたというわけではありません。本来は「生活の道」としてそれぞれの地域ごとに造られ、生活の道が結ばれて、また領主の手により整備されたものであります。それが、信仰の道＝参詣道としても使われ、また、その後はそれを意識して整備されるようにもなります。

本来は生活の道であったという点、これは世界遺産に登録されたことや、その価値を否定するものではありません。熊野古道の世界遺産登録にあたりましては、「文化的景観」という概念が適用されました。「文化的景観」とは、人間が長い時間をかけて自然に働きかけることによって、結果的に生み出される景観のことです。熊野古道は、そのように評価されるのがふさわしいと思います。巡礼が利用したという点のみではなく、地域社会との関わりの中で道が生まれ、整備され、守られてきた、こういったことを重視したいと思います。

今日ここで考えたいことは、大きく分けて二つあります。まず、熊野古道伊勢路が参詣道として旅人たちにどのように利用されてきたのか、という点です。ここでは、紀伊路との違いや大和越えの道との関係、参宮街道や東海道などとはどう違うのかということ、それから京都・大坂の旅籠屋との関係についてもお話をしようと思います。もうひとつは、この地域において、道のルートはどのように選ばれてきたのか、ということでもあります。予め申しておきますと、この地域の道は、目的地を目指して一本の安定した道が続くのではなくて、複線的である、つまり複数の道が多様に展開していた点に特徴があります。そのあたりを少し考えたいと思います。

一 熊野街道伊勢路の利用

1 中世までの紀伊路と伊勢路

まず、概略的なことを申しておきます。古来、熊野に至る道として、「紀伊路」と「伊勢路」の二つの道が知られていました。伊勢路は、伊勢神宮から延びている道であります(図1)。一方、大坂から和歌山を経由して熊野に至る道が紀伊路です。12世紀の院政期、後白河法皇が編纂した『梁塵秘抄』のなかには、「熊野へまいるは紀路と伊勢路のどれ近しどれ遠し、廣大慈悲のみちなれば、紀路も伊勢路も遠からず」と謳われております。この文句は、紀伊路と伊勢路

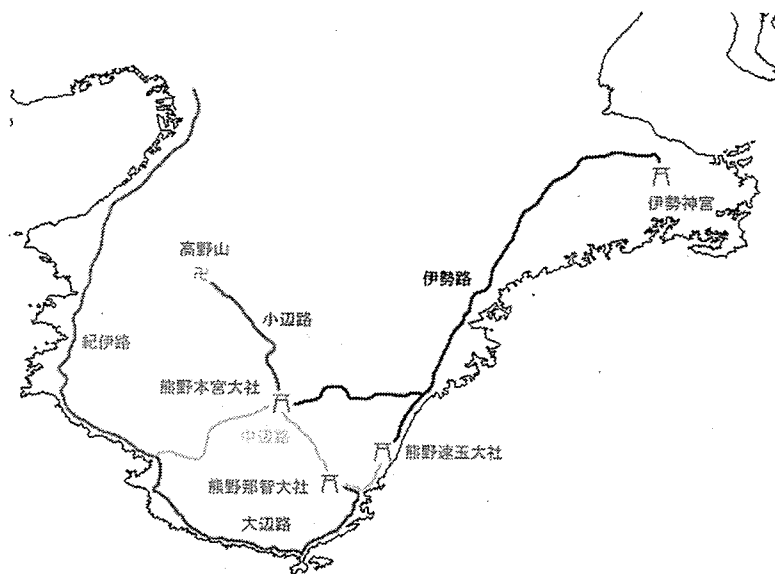


図1 熊野参詣道の略地図

を同等に扱ったものとして、伊勢路の宣伝にはよく使われます。確かにこれは、院政期に伊勢路が熊野に至る道として認識され、かつ、そのように利用されたことを示すものではありません。

しかし、伊勢路が紀伊路と同じように用いられたわけでは、決してありません。後白河法皇自身、熊野へ34回も参詣したことが知られております。彼だけではなく院政期には多くの上皇が、再三にわたって熊野参詣を行い、いわゆる三上皇による百回を超える熊野参詣としてよく知られております。しかし、彼らの参詣はいずれも紀伊路を利用するもので、伊勢路とは無縁です。中世段階までは伊勢路の比重は低く、旅人が伊勢路を通った形跡もあまり多くはありません。

もうひとつここで注意しておきたいのは、中世段階の熊野街道・紀伊路は、上皇らの熊野詣でに代表されますように、上方から熊野との間を往復する道であったという点です。

2 近世の伊勢路

近世、江戸時代に入りますと、それが大きく変わります。まず旅の担い手が変わります。中世までの熊野参詣の主役は、上皇以下の公家たち、および武家でした。庶民の旅というものは、主人に連れられて仕事に行くか、あるいは戦争に駆り出されるかであり、それ以外は例外的なことです。江戸時代に入ってから、庶民の「旅を目的とした旅」が成立します。まず参詣の主体が上皇以下の公家や武家から庶民に変わること、これがひとつのポイントです。

庶民の旅は、何をめざす旅であったのか。旅の中心は伊勢参宮でした。これには伊勢神宮の神官、御師と言われる神官たちの活動が背景にあります。

さて、中世の旅との違い、また諸外国の巡礼との違いとして重要な論点になるのですが、江戸時代の信仰の旅というのは、一つの目的地を目指して到着後はそのまま往復して帰ってくるという形態ではなく、多くの宗教施設を周遊する形態が中心となります。伊勢参宮をした後で、参宮街道をそのまま引き返して国へ帰る旅人たちは例外的な存在です。多くの旅人たちは、伊勢参宮をした後に京都・大坂へ向かいます。なかには、金毘羅まで足をのぼしたり安芸の厳島神社まで行ったりする者もおります。東国からの旅人の場合、行きは東海道ですが、帰りは中山道を通

て善光寺に詣でて帰るとというのが一般的です。

熊野街道は、伊勢から京都・大坂へ至る道のひとつとして利用されたわけです。つまり、中世段階までは紀伊路が上方からの往復形のルートとして用いられたのに対して、近世には伊勢から熊野へ、そこから和歌山を経由して上方へと至る一方方向の道となったのです。往復型から一方方向の道へと転換することで、伊勢路は熊野を目指す道に、紀伊路は、熊野を後にして上方へ至る道となりました。熊野への参詣道としては、近世には伊勢路こそがそれにあたるわけです。

ただし次に重要なことは、近世に熊野街道を通った旅人は、実は熊野三山への参詣自体を目的としてはいない、という点です。もちろん熊野三山にも詣でるのですが、巡礼たちが一番に目指しているのは、熊野那智大社に隣接する青岸渡寺であります。

青岸渡寺とは何かと言いますと、西国三十三所巡りの第一番札所でした。ここを起点として、上方周辺を中心に散在する、三十三か所の観音を廻るのです。図2に示しましたように、一番の青岸渡寺から二番の紀三井寺以下を廻って行って、最後に美濃の谷汲山華厳寺で札納めとなるわけであります。

まさに周遊型の参詣です。そして中世の三上皇の時代とは違い、熊野信仰を目指したのではなく、観音信仰に基づいている、ということでもあります。近世に入りまして、庶民が参詣の主体になる、周遊型の道として使われるようになる、そしてそれは観音信仰に基づいている、これがポイントであります。

3 参宮街道・大和越えとの違い

三重県の歴史街道図（図3）を御覧頂きます。東海道から参宮街道へ入りまして、伊勢神宮へ至ります。そこから京都・大坂を目指すのですが、そのルートとして、大きく分けて二つあります。ひとつは初瀬本

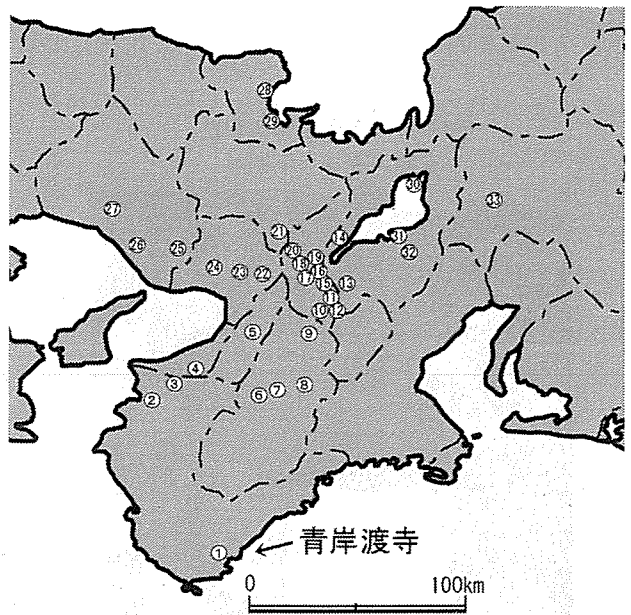


図2 西国三十三所巡礼位置図

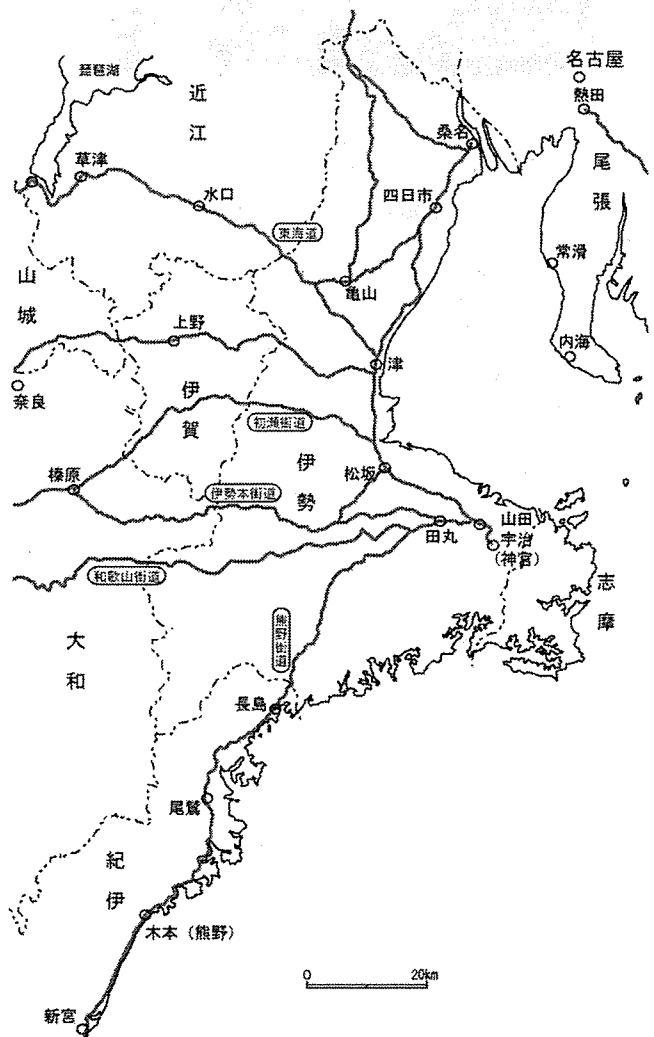


図3 三重県付近歴史街道図

街道（現在は伊勢本街道と呼ばれる）を通り、上方へと至ります。田丸という地が大和越えと熊野街道との分岐点です。初瀬本街道（伊勢本街道）以外に、参宮街道の月本（松阪市中道）追分で分岐する初瀬表街道、また高見峠を越えて高野山から大坂に至る和歌山街道があり、伊賀街道もあるのですが、大きく分けると、大和（奈良）を經由して上方へ行くルートと、熊野を目指す熊野街道とに分かれます。

この違いですが、大和越えは比較的平坦な道でありまして、また奈良や吉野などの繁華な観光地を通るところです。参宮を終えた旅人の圧倒的多数は、大和越えを致します。それに対して、熊野街道伊勢路を辿った旅人というのは、全体の十分の一以下ではないかと推定しています。なぜ、大和越えに比べて熊野街道の利用が少ないのか。何より険しく厳しい山道が続くためかと思えます。熊野に至るまでの伊勢路の険しさは、旅人たちの間で良く知られておりました。道中日記のなかでも、そうした記述が頻繁に出てまいります。

伊勢路が険しい山道であることはよく知られているのですが、人里離れた寂しい道である、ということが強調されている点も、ちょっと覚えておいていただきたいと思えます。

さて、伊勢から上方へ抜ける二つのルートのうち、大和越えと、熊野街道をたどる道とは、どのような性格の違いがあるのか、という点を整理してみたいと思えます。

参宮街道から初瀬街道などを使って大和越えをする旅人と、熊野街道とでは、旅人の性格にも違いがあります。既にお気付きの方もいらっしゃるかと思いますが、伊勢参宮というのは、神社信仰、神様への信仰です。それに対して三十三所巡礼、観音様をめぐる旅というのは、仏教信仰に基づくものであります。明治維新以前は神仏習合が一般的でありまして、庶民の間では神様・仏様の区別はあまりなかった、意識されなかったという傾向はありますけれども、やはりこれは大きな違いであります。

その違いが象徴的に現れるのが、大和越えの道と分かれて熊野街道へ至る分岐点の田丸の地であります。田丸の地で、旅人は装束を着替えます。「及摺」という、薄い衣を纏い、菅笠を被ります（写真1）。及摺や菅笠は田丸の旅籠屋で売っていたのですが、これに年号・住所・名前に加えて「奉納西国三十三所」などと記し、西国三十三所の観音めぐりをするということを明示します。

対して、伊勢参宮から大和越えをする旅人たちというのは、衣服を替えることはありません。つまり、熊野街道へ向かう人々というのは、わざわざ着替えて意識的に観音巡りをする人々、ということであります。その意味で、大和越えに比べて熊野街道は、「信仰の道」としてはずっと濃厚であったことは間違いのないと思えます。

観音信仰というのは、現世利益の信仰であります。特に病氣快癒、病が治ることを願っての信仰であったと言われております。そのような願い事、信仰を持った旅人たちが、厳しい山道をわざわざ越えていく、そういう道であったわけです。

参宮街道や大和越えに比べて、熊野街道の厳しさ、不便さというものがどのように現れるのか、ということをもう少し考えてみます。



写真1 及摺と菅笠
(県立熊野古道センター蔵)

まず仏教信仰の旅ゆえの特質があります。伊勢参宮をした時に旅人たちは、通常、宇治・山田の神宮御師の家で山海の珍味、豪華な料理を振る舞われます。道中日記にもしばしば、驚きとともに献立が記されます。神社世界では、獣の肉は強く忌みますけれども、魚は通常は特に問題とされません。一方仏教では、「精進」として魚も忌避されます。ですから、熊野の宿坊で取る食事というのは、完全な精進料理です。魚は一切出ません。では熊野に至るまでの伊勢路ではどうであるか。事例はあまり多くはないのですが、旅人のなかには観音信仰を意識して、熊野街道を通っている間も精進する、「魚が取れているのを見ただけでも、我々は精進の旅であるから、魚は食べなかった」と道中日記に書いている者もおります。熊野街道の旅というのは、伊勢参宮の時はもちろん、大和越えに比べましても、食事の楽しみというはずっと薄かった。現在でも、旅の楽しみのなかで食事は大きな比重を占めますが、熊野街道にはその要素は非常に弱かった、と言えます。

先ほど、田丸の旅籠屋で旅人が及摺と菅笠を購入して、着替えて行くと申しましたが、それ以外にも田丸の地で旅人が買うものがあります。まず、「飯行李」、弁当箱です。これも、東海道や参宮街道では必要のないものです。賑やかな街道筋では、昼御飯を取る場所に不自由しません。しかし熊野街道では、山道とか峠の途中、店のないところで昼時を迎えてしまうことがしばしばあるわけです。あるいは集落を通りましても、昼食を提供する店がそうたくさんあるわけではありません。道中日記にしばしば出てくることですが、熊野街道沿いの旅籠屋では、料金設定が一泊二食ではなくて、一泊三食になっております。東海道や参宮街道では一泊二食の設定です。つまり、熊野街道の旅籠屋では弁当が付いている。旅人は、これを持って翌日旅立っていくわけです。あるいは木賃宿に泊まった場合には旅人が自炊するのですけれども、着いた晩と翌日の朝だけではなく、翌日の昼御飯も作って旅立ちます。そのために飯行李、弁当箱が必要になるのです。

もうひとつ、田丸の地で旅人がよく買っているものに「道中案内記」があります(写真2)。これは、実際に旅をした記録＝「道中日記」とは異なり、本屋さんが出版した刊行物で、現在の旅行ガイドブックにあたります。地名と距離、山道や川渡しなど注意すべきところ、道を越えていくときの留意点・注意点などが記されているものです。

実は、先ほどお話ししましたように、旅人に利用された道としては、大和越えに比べて熊野街道は十分の一にしか過ぎないのに、熊野の道中案内記の数は大変多い。これは、厳しく寂しい熊野街道だからこそ、こうしたガイドブックがより必要だったからではないかと思えます。集落とその間の距離を記した程度のものであっても、途中で日が暮れてしまったりする危険を避けるためには不可欠な情報です。東海道や参宮街道のように、賑やかな街道では、ガイドブックはそれほど必要ではないわけです。

以上のように、様々な不便や、道中に楽しみがないことを忍んで、あえて我慢して足を進めるのが熊野街道であった、ということでもあります。

4 京都・大坂の旅籠屋と熊野街道

では次に少し違う観点から、熊野街道伊勢路というものを考えてみたいと思います。京都・大坂の旅籠屋との関係であります。「道中案内記」には、先に申しました本屋が発行するもの以外に、



写真2 道中案内記(県立熊野古道センター蔵)

京都や大坂などの都会の旅籠屋が製作するものがあります。伊勢から上方に向かう旅人たちに対して、客引きを兼ねて自分の店に至るまでの道案内を記し、店の宣伝にします。旅人の記した「道中日記」のなかで、津島・佐屋や桑名あたりから参宮街道に掛けての記載を注意して見ていきますと、京都・大坂の旅籠屋の手代が盛んに姿を現しております。彼らが道行く旅人たちに客引きをするわけです。「道中日記」には、その客引きの様子や、客引きへの対応に困ったという記述が出てまいります。この客引きたちは、「引札」(手札)という旅籠屋のチラシ(写真3)を渡します。これを持って、「京都・大坂に着いた時には、うちに来てください」と誘うわけです。そして気の利いた旅籠屋は、それに地図を付ける(写真4)地名と距離を書いただけの簡便なものですが、旅人たちにとっては、便利でありがたいものだったと思います。

このように簡便な「道中案内記」を作成して渡していたのですが、実は写真4と写真5は、ほぼ同じものであります。最初に「伊勢ヨリ熊野路道中記」とあります。写真4の、最後のところのマークをちょっと見てください。屋根に目印を付けているのですが、この形だけ違います。写真4が河内屋庄右衛門、写真5が河内屋四郎兵衛という旅籠屋が出したものです。つまり、基本的な情報内容はもちろん版木自体が同じで、旅籠屋の名前の所だけ摺り替えて作られているわけです。大坂の旅籠屋仲間が、ここでは長町七丁目の旅籠屋仲間ですが、共同して「道中案内記」を作ったのです。

もう少し見てみます。写真6は、京都の旅籠屋仲間が作ったものです。表紙に「京都より道順 西国順礼道中 美濃国谷汲寺迄」「金毘羅道中并ニ播磨名所廻り」「ひとり案内」と記されております。「一人案内」とは、一人でも歩けるような親切な道中記、という意味でしょう。写真6は、京都の「鑑屋」という旅籠屋が出しているものですが、これも旅籠屋の名前だけが違う道中記がいくつかあります。こういったものを参宮街道沿いで盛ん

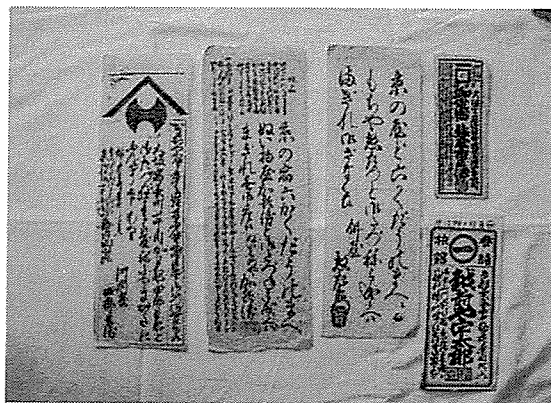


写真3 引札 (個人蔵)

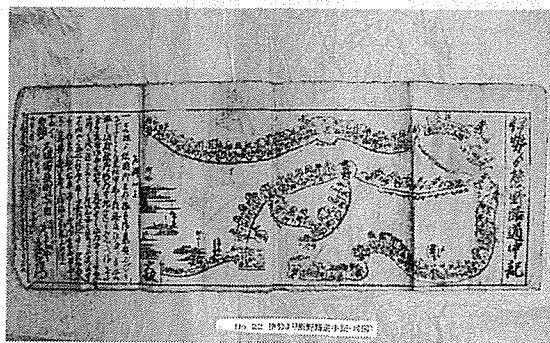


写真4 道中案内記 (河内屋庄右衛門)
(県立熊野古道センター蔵)

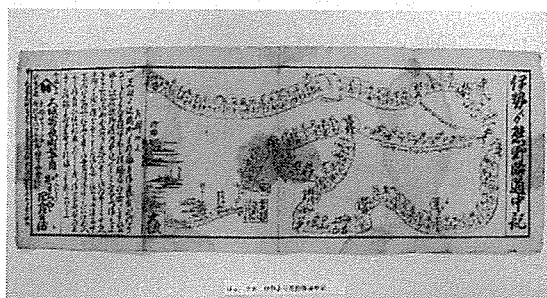


写真5 道中案内記 (河内屋四郎兵衛)
(県立熊野古道センター蔵)

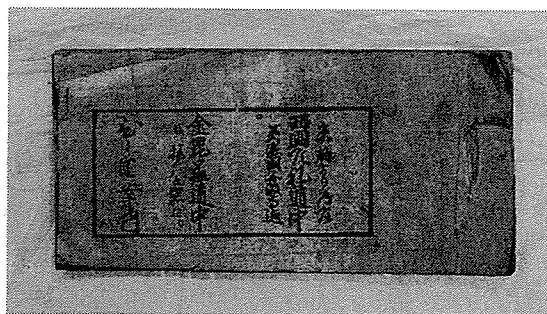


写真6 道中案内記 (京都鑑屋)
(県立熊野古道センター蔵)

に配っているわけです。

さて、写真3をもう一度見て頂きますが、一番左の引札が、先ほどの簡便な道中案内記を作っていた河内屋四郎兵衛のもので、左から二つめ、京都の六角堂前の「ぬいものや加兵衛」という旅籠屋の引札に注目したいと思います。この上の方に、右のような記載があります。この引札は参宮街道で旅人に渡したものと思われるのですが、参宮街道を歩いて宮川を渡り伊勢神宮の領地に入ったところで、私の旅籠屋の出店がある、そこに訪ねて下されば、京都まで荷物を運んであげますよ、加えてそこで道中案内記を差し上げます、ということが書いてあります。つまり、荷物を京都まで送ることを請け負うと共に、宿泊の先行予約を取るわけです。

旅人たちにとっては、このようなサービスを受けることで厳しい熊野街道を身軽な格好で行けるといいうメリットがありました。熊野路に行く旅人たちは、長旅のわりには意外なほど荷物は小さかったのですが、その理由のひとつに、このような荷物を運搬するシステムがあったのです。ですから、「道中案内記」を提供する、荷物を運搬するという点に関しては、上方の旅籠屋たちによって、熊野街道伊勢路は伊勢と上方とを結ぶ旅のシステムに組み込まれていた、ということが言えるかと思えます。

先ほど、簡便な道中案内記を京都や大坂の旅籠屋仲間として作っていると申しました。江戸時代の後期になりますと、その派生・発展したものとして「定宿帳」というものが生まれてきます。これは京都とか大坂だけではなく、街道沿いの多くの旅籠屋たちが連携して連合組織、ネットワークを作り、それらがお勧めの宿の連合として宿名を書き上げて旅人たちに提供した、というものです。有名なのが「浪花講」という組織です。文化元（1804）年に大坂の旅籠屋の松屋甚四郎とその手代の源助という者が提唱して作られました。これが発展して様々な定宿帳が出来てくるわけなのですが、いわば現在の旅行代理店の指定旅館のようなものをイメージして頂ければ宜しいかと思えます。こうしたものができる背景としては、一人旅の宿を断るような宿屋や、あるいは無理に客引きをして博打を打たせたり、遊女屋で遊ばせたり、あるいは土産物を高く売りつける、といったあくどい旅籠屋が横行していたことがあります。京都や大坂の旅籠屋手代が、なぜわざわざ参宮街道まで客引きに赴いたかと言いますと、こうした手口により多大な儲けが得られるからであります。

しかしそれは、普通の旅がしたい者たちにとっては迷惑なことであります。そういう一般の旅人たちにむけて、道沿いの旅籠屋が手を結んで、「優良旅籠屋」として名を連ねるようになったと

口上
いせ宮川をわたり
中川原町二私方出みせ
御座候間、手代六兵衛と
御たづね下され、京都へ
おくり荷物御用被仰
付可被下候、并二道中
記さし上可申候、以上

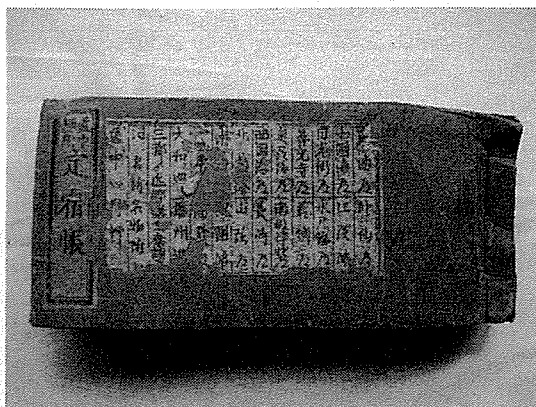


写真7 道中細見定宿帳 (個人蔵)



写真8 道中細見定宿帳 (個人蔵)

考えております。

東海道だけではなく全国の街道、五街道以外の脇往還などについても、定宿の記載が見られます。ひとつ事例を見ていただきます。写真7は、「道中細見定宿帳」というもので、この表紙のところに東海道以下、様々な街道が名を連ねています。ほぼ全国的に街道を覆っております。写真8に見られますように、表紙の裏には「浪花講」だけではなく「関東講」という江戸で作られた組織や、他にも仲吉講、東国組という組織が記されます。ここでは示しておりませんが、奥書を見ると江戸・京都・大坂の旅籠屋たちが連合して作ったものであることが分かります。明治初年の刊行だと思われ、言うなれば江戸時代の達成点を示すものと考えられます。

例えば東海道筋では、大坂では当然のことながら浪花講の提唱者の松屋源助が名前を見せ、守口、枚方、淀など、それぞれの地名ごとにお勧めの宿の名前が記されます(写真9)。三重県に関するところでは、坂之下では糸屋や小松屋、関では玉屋という名前が書かれております(写真10)。このほか、東海道や中山道のみならず、奥州白河から会津町や高山から越前道などでも、定宿を構成する旅籠屋の名前が同じように並んでいるのです。

さて、では肝心の熊野街道伊勢路はどうか。熊野街道伊勢路には、全国に知られた旅籠屋として、どんなものがあつたのだろうか。私はそういう興味で見ていたのです。ところが、伊勢路の部分は写真11のようになっております。田丸から尾鷲、木の本(現在の熊野市)、さらに新宮まで、地名と距離は記載されているのですが、「伊勢田丸ヨリ熊野道」の部分だけは、地名と距離しか書かれず、旅籠屋の記載が一切ないのです。

そして、伊勢路を越えて那智山のあたりになりますと、また旅籠屋の名前が出てきます。なぜこういうことになるのか良く分からないのですが、とにかく熊野街道伊勢路沿いには定宿帳に記載される宿は成立しなかった、ということです。定宿帳については、まだ十分な検討はできておりませんが、私が見た限りの定宿帳には、いずれも伊勢路の旅籠屋は載っていないのです。それだけ熊野街道伊勢路というのは不便な道で、都会の旅籠屋の講元たちも、地名と距離は把握できても、伊勢路沿いの旅籠屋までは統括できなかった、ということかと思えます。つまり、熊野街道伊勢路は、上方の旅籠屋による定宿システムに組み込まれていない、定宿帳の対象外になっていた、と言えます。

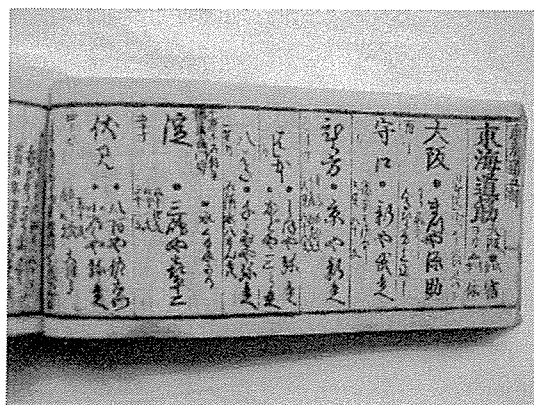


写真9 道中細見定宿帳(大坂付近)
(個人蔵)

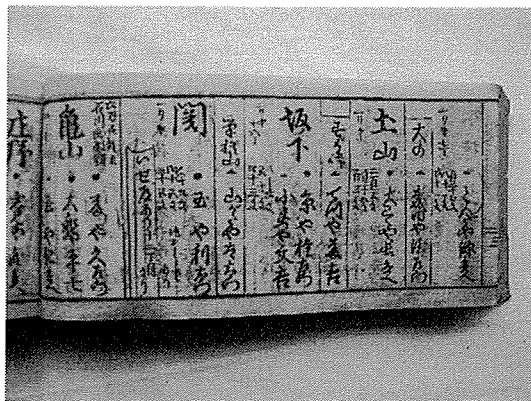


写真10 道中細見定宿帳(伊勢関付近)
(個人蔵)

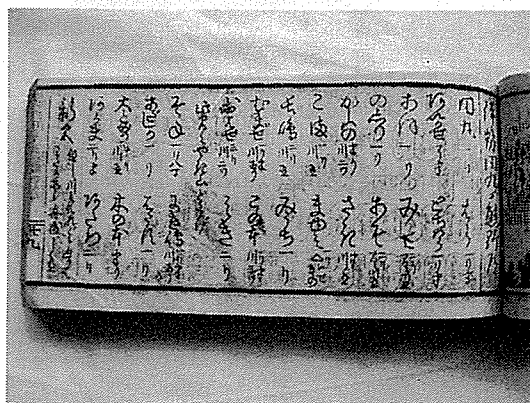


写真11 道中細見定宿帳(伊勢路部分)
(個人蔵)

【別表1】熊野路を經由した道中日記の全国分布（2007年4月現在）

ブロック	国名(県名)	数	小計
東北	出羽(秋田・山形)	15	76
	陸奥(青森・岩手・宮城・福島)	61	
関東	下野(栃木)	10	74
	上野(群馬)	8	
	常陸(茨城)	11	
	下総(千葉・茨城)	11	
	上総(千葉)	2	
	武蔵(埼玉・東京・神奈川)	32	
	相模(神奈川)	3	
中部・甲信越	甲斐(山梨)	1	21
	越後(新潟)	2	
	若狭(福井)	1	
	美濃(岐阜)	2	
	信濃(長野)	2	
	伊豆(静岡)	1	
	駿河(静岡)	3	
	遠江(静岡)	6	
	近江(滋賀)	3	
	紀伊(和歌山・三重)	8	
近畿	播磨(兵庫)	1	16
	大和(奈良)	3	
	山城(京都)	1	
中国・四国	備後(広島)	3	9
	伊予(愛媛)	3	
	讃岐(香川)	2	
九州	阿波(徳島)	1	4
	豊後(大分)	2	
	肥前(佐賀・長崎)	1	
筑前(福岡)	1		
合計		200	200

【別表2】尾鷲でお教いを受けた旅人の分布（1813～57年中の33年半分、「尾鷲組大庄屋文書」より）

ブロック	国名	人数	小計	ブロック	国名	人数	小計	ブロック	国名	人数	小計
北海道	蝦夷	8	8	近畿	近江	95	2001	九州	筑前	18	208
東北	陸奥	177	262		紀伊	1,078			筑後	1	
	出羽	77			山城	170			豊前	17	
関東	下野	58	810		摂津	141			豊後	57	
	上野	70			河内	21			肥前	52	
	常陸	58			和泉	36			肥後	52	
	下総	33			大和	290			日向	6	
	上総	12			丹後	31			大隅		
	安房	17			丹波	31			薩摩	3	
	武蔵	525			但馬	29			対馬	1	
	相模	37		淡路	10	壱岐	1				
	甲斐	44		播磨	69	無宿	98				
	越後	188		因幡	21	総計	6248				
中部・甲信越	佐渡	5	2319	中国	伯耆	22	353				
	越中	46			出雲	24					
	加賀	91			石見	26					
	能登	13			隠岐	0					
	越前	38			美作	24					
	若狭	10			備前	35					
	飛騨	25			備中	41					
	美濃	141			備後	31					
	信濃	231			安芸	64					
	伊豆	38			周防	24					
中国・四国	駿河	31	9	四国	長門	41	197				
	遠江	146			讃岐	49					
	三河	126			伊予	70					
	尾張	273			阿波	73					
	伊勢	804			土佐	5					
志摩	52										
伊賀	17										

5 伊勢路を通った旅人たち

前半の最後に述べておきたいことがあります。今までのお話は、「道中日記」という史料を用いております。現在、熊野街道を歩いた旅人の日記を、青森から鹿児島まで、全国的に調査を行いまして、現在200点ほどを把握しています。別表1に示しましたが、このブロック単位の数だけ見て頂きますと、東北地方で76点、関東地方で74点です。つまり、全体のうちの四分之三は関東・東北で占められています。近畿・中国四国・九州では非常に少ない。しかしこれが、旅人の実態を反映しているか否かは検討の余地があります。

道中日記を書くような旅人というのは、基本的に富裕層です。村から「講」を組んで、正式な手続きを踏んで旅に出てきます。それに対して、地域社会からお金を恵んでもらって旅を続ける貧しき旅人が居ります。尾鷲市に残る「尾鷲組大庄屋文書」のなかには、彼らにお金を与えた側の膨大な記録が残っています。まだ全体の分析は済んでおりませんので中間報告として聞いてください。1813～57年の33年半分のデータですが、合計6,248名の旅人が施しを受けています(別表2)。旅人の出身地として蝦夷から薩摩まで、佐渡や壱岐、対馬の者も少数ながら居ります。ブロック単位で数だけ見て頂きます。巡礼以外に商売の旅人たちもおりますので、中部・甲信越や近畿が多くなるのですが、比較的遠い地域に注目します。東北で262名ですが、それに対して九州は208名、中国353名、四国197名と、それほど差のない数が出ております。道中日記の分布とは全く違いますが、これが旅人の実態であるわけです。ですから、道中日記の世界だけで熊野街道伊勢路の旅人を語るといささか間違ってしまう。そのことを申しておきます。

二 伊勢路の多様な道

つぎに、今日の二つめのお話を致します。道のルートがどのように選ばれてきたのか、という問題です。

熊野街道の伊勢路は、この点を考える材料が非常に豊富であります。それは各所で複数のルートが併存しているからです。平地でしたら、目的地と目的地を結ぶ道は、ほぼ一本の安定した道が続きます。しかしこの地域は、地形的な条件、自然気候の厳しさ、様々な事情からいくつもの道が生まれ、廃れて行っている。具体的にいくつかの事例を紹介しながら見ていきたいと思います。

1 伊勢路の特質

まず、世界遺産に登録された部分でも、複数のルートが存在します。伊勢国から紀伊国に入る道は、ツヅラト峠と荷坂峠の二つがありました。この黒い実線が世界遺産に登録された部分、点線がそれ以外の部分です(図4)。中世まではツヅラト峠が使われておりました。近世に入り紀州藩によって、荷坂峠越えの道が新たに造られ、以後、旅人は専らこちらの荷坂峠を通ります。しかしツヅラト峠を越える道も、生活道路としては使われ続けます。

次に馬越峠の手前、銚子川を渡るところを見てみます(図5)。現在の紀北町海山区相賀という集落から馬越峠の登り口、鷲毛の集落に至る間には、銚子川という大きな川が流れております。なお、江戸時代の銚子川は、下流で三本の川に分かれていたとされています。道中日記を見ますと、この川の渡り方は3種類あります。一つには浅瀬を渡る。おそらく少し濡れながらジャブジャブと歩いて渡るとだと思います。二つめには、岩と岩の間に簡便な板橋を渡して越えていった。橋銭はなかった、という記述があります。三つめが舟で渡るといふものであります。

道のルートとしては、まず相賀の集落から現在の国道42号線そのままの道を行き、小山浦という集落に向かって川を渡る道があり、次にここでは渡らずに少し川上の方に行って鷲下の集落の前くらいから渡るルート、そして、川が増水した時などに、さらに川上の便ノ山の集落まで行って、舟を出してもらって渡った、という記述が道中日記にあります。つまり川の水量などによりまして、歩いて渡る、板橋を渡る、舟で渡る、という使い分けがされたのだと思われます。川の水量によって渡るルートが異なるということは、この地域に限らず大きな川のあるところでは、共通して見られるものと思います。

次に馬越峠について考えてみます。熊野街道のなかでも石畳の道が最も美しく残っている峠道

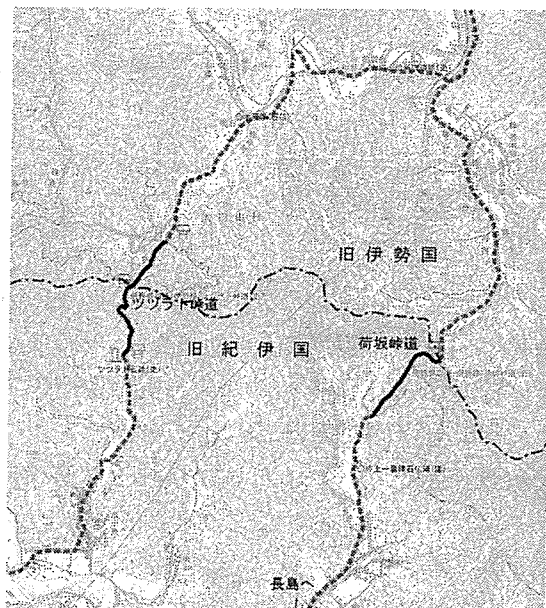


図4 熊野参詣道
(ツヅラト峠道・荷坂峠道付近)



図5 熊野参詣道(相賀～尾鷲)

として人気があるところですが、今のルートが中世以前からのものであったかどうかは検討の余地があります。写真12は、尾鷲側、熊野古道センターの前から海山方面を見て撮った写真です。旅人の視点からみれば、峠を越えて振り返って見える風景ということになります。便石山と天狗倉山と二つの山の間を越えていく、間を越していくから「まごせ＝間越」と呼ばれたのだろうと考えられています。江戸時代の古文書では、ほとんど「間越」の字が使われています。「間」から「馬」へ変わる問題については

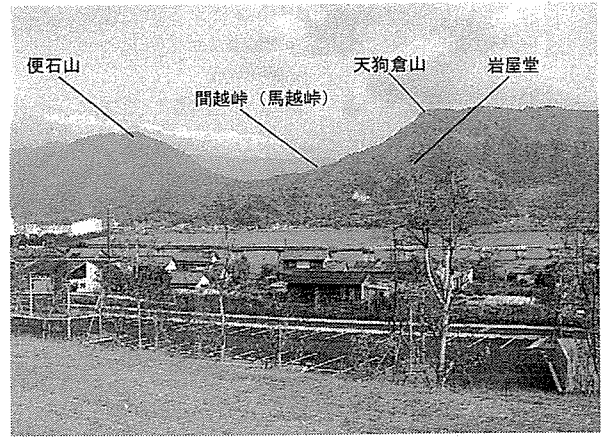


写真12 馬越峠付近の遠望

今日は触れませんが、注意したいのは、山の間を越える時には普通が一番低い鞍部を通ることが考えられますけれども、馬越峠が一番低いところではなく、鞍部と山頂との三分の一ぐらいのところを通っているのです。写真ですとなだらかに見えるのですが、峠から鞍部にかけては、かなり急な下り坂です。つまり峠道はわざわざ高いところを通っている、そのために、道中日記ではしばしば「馬越峠は険しい道で難所である」という記述が出てくることになるのです。

地元の郷土史家の植村明さんがおっしゃるには、実は一番低いところを通る道が昔はあった、ということです。私も調べに行ったのですが分かりませんでした。紀州藩が整備する前の段階、中世に遡る道なのかどうかは分かりませんが、可能性としては十分にあると思います。もしそうだとすると、一番低いところを通る道があるにもかかわらず、なぜわざわざ険しい高い所に道を通したのか、という疑問が生じます。地図(図5)を見て頂きますと、実線で示したところが現在の世界遺産に登録されているところですが、この紀州藩によって新たに造られた道が、鷲下の集落と尾鷲の街中とをほぼ一直線に結ぶ道であることが分かるかと思えます。それに対して一番低いところを通る道は、湾曲して距離が長くなってしまいます。

もうひとつ、図5で山麓に岩屋堂という場所を示しました。実は、旅人たちのなかには、馬越峠を越えてそのまま尾鷲の街中に下りるのではなく、峠からわざわざ天狗倉山に登りまして、そこから街中に下りていく者が居りました。なぜかと言いますと、天狗倉山から岩屋堂に向い、そこから尾鷲の街中に下りて行くのです。岩屋堂というのは、山中の岩屋のなかに石仏が並んでいて、弘法大師が作ったとの伝説がある観音像と三十三体の石仏が安置されています。言うまでもなく、西国三十三所を模しているわけです(写真13)。

現在、馬越峠から天狗倉山に至る道と山麓から岩屋堂に登る道はあるのですが、天狗倉山と岩屋堂を結ぶ道は見出せておりません。しかし年配の方の話を聞きますと、昔は天狗倉山から岩屋堂に下りる道があった、つまり、古来はあって、現在は埋もれている道だということです。おそらくこの道は、中世にまで遡る道ではないかと思えます。

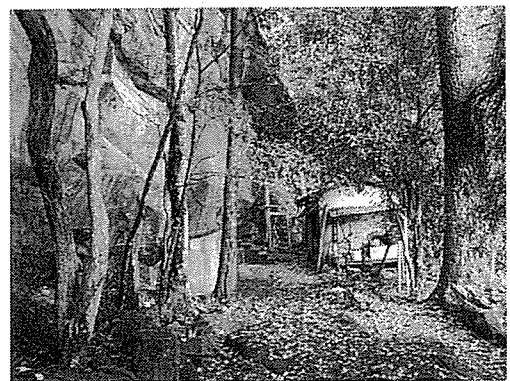


写真13 岩屋堂

また近代以降、明治21(1888)年からですけども、馬越峠を越えずに海岸線に沿って岬側を經由する猪ノ鼻

水平道という道が築かれます(図5)。見て頂くとすぐ分かりますように、はるかに距離は長い。しかし、水平道という名前の通り、平らな道です。つまり車を通すために、新たにこのような道が拓かれるのです。このように、道は目的に応じて複数のルートが展開するという事を申しておきます。

次に、三木里から曾根に至る道です(図6)。ここでは三木峠・羽後峠が世界遺産に登録されておりますが、旅人のほとんどは陸路の峠道を越えずに、三木里から舟を使って曾根に着きます。陸路は海路の倍の時間がかかる、とされています。

では、現在の熊野市に入る前、波田須という集落から大泊へ至る地域を見てみます(図7)。大泊から松本峠を越えますと、木本=現在の熊野市の街中に至ります。普通の旅人は、波田須から大吹峠を越え、大泊に入って、松本峠から木本へ至りますが、なかには大泊から少し戻り、観音堂を往復する旅人も居ます。それ以外に、波田須から駆け抜け道と言いまして、直接観音堂へ至る道もありました。ここまでは分かっていたのです。ところが道中日記のなかに、波田須から大吹峠に行って、そこから観音堂に行って大泊に下りる、という記述がありました。実際にどのルートを通ったのか、記述が混乱しているのか、私には分かりませんでした。しかし近年、熊野古道語り部の向井弘晏さんをはじめとする方々によりまして、大吹峠と観音堂とをつないだらしい道が発見されたのです。大変立派な猪垣が見つかりまして、それに沿って道があったのではないかとのことです。そうすると、道中日記の記述も理解できるのです。このことは、道中日記の記述から新たに道が見出せる、という可能性をも示します。

次に少し広い範囲で、また近代まで含めて考えてみたいと思います。熊野街道で尾鷲から木本(現在の熊野市)に至る道は、地図に実線で示した道であります(図8)。尾鷲から八鬼山を越えまして海岸線を縫っていきます。この道はどういう道かと言いますと、矢浜から名柄、ここから少し間が空きますが、あとは三木里・古江・賀田・曾根と、集落と集落とを縫っている道である

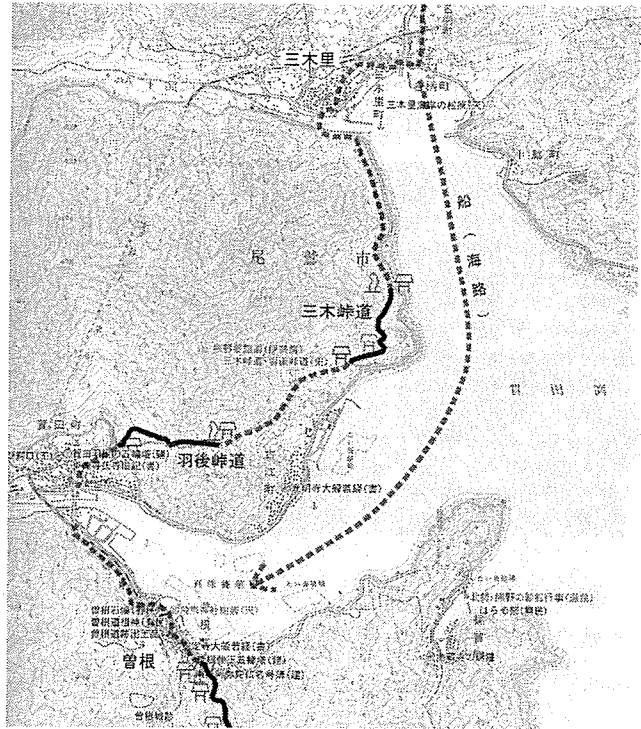


図6 熊野参詣道(三木里～曾根)

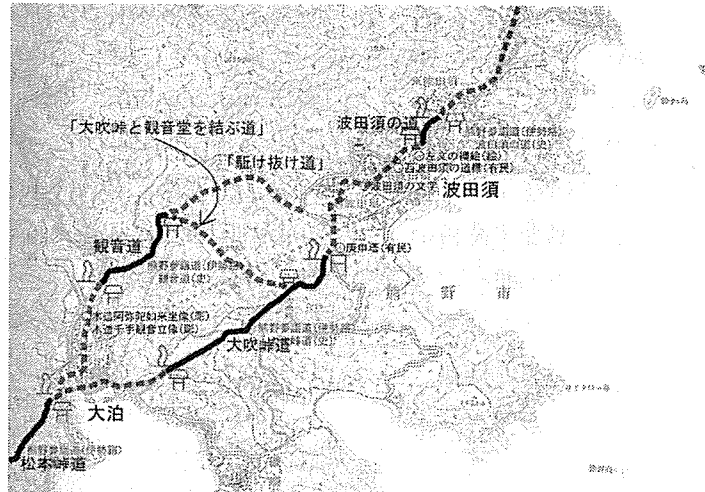


図7 熊野参詣道(波田須～大泊)

ことは、一目瞭然だと思えます。この道が江戸時代には使われていたのですが、明治13(1880)年以降に矢ノ川峠を越えるルートが新たに整備されて行きます。江戸時代の道とは異なり、山側を歩いていくわけですが。なぜ従来の八鬼山越えではなく、こちらの道になるのか。これは近代に入って車を通行させるために、傾斜が緩い道が必要としたからであります。明治21(1888)年には、荷車が通れるほどに改修整備がなされた、とされています。八鬼山越えというのは、どんなに整備しても車道にはなりません。それに代わる車道が必要となり新たなルートが生まれたというのは、先ほどの猪ノ鼻水平道と同じであります。

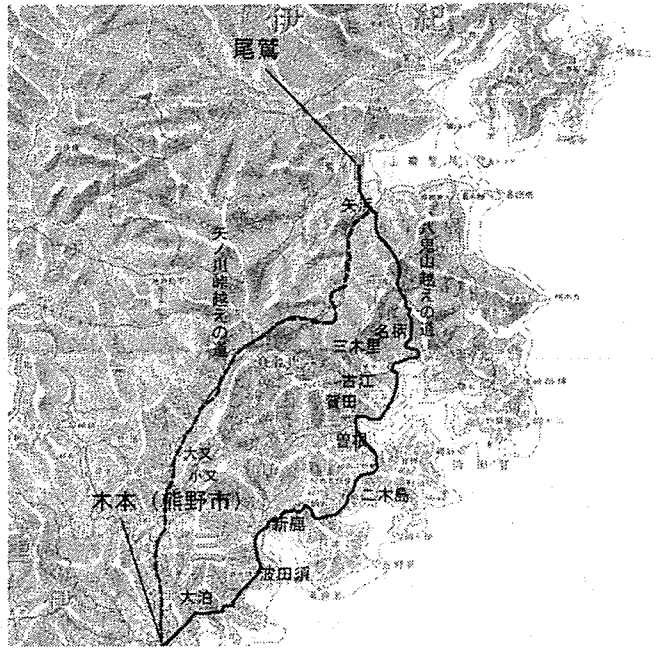


図8 尾鷲から熊野への道

さて、矢ノ川峠越えの道のルートは、全く新たに作られたわけではないようです。

多少ルートは違うのですが、江戸時代にも生活道としては存在しておりました。では、なぜ江戸時代にはあまり用いられなかったのか。特に巡礼たちが全く利用していないのはなぜなのか。この矢ノ川峠越えの道は、地図上に集落名を落としますと分かるのですが、矢浜から大又・小又までの長い区間、ずっと集落がありません。明治23(1890)年に福島県から来た旅人は、道中日記のなかで、矢浜の地点で「新道と旧道の別れあり、我等は左の旧道二行、是より八鬼山峠」と記しております。新道=矢ノ川峠越えを辿らなかった理由として、「新道行ハ六里の間人家なし」ということが書かれております。恐らく矢ノ川峠越えの道も八鬼山越えの道も、所要時間はさほど変わらなかったと思います。道の厳しさという点では、旧道の八鬼山越えの方がより厳しい。しかし八鬼山越えの道は、新道の矢ノ川峠越えとは違い、集落の間を縫っていく、その点が重要であったわけです。江戸時代に限りませんが山道を行く旅人たちにとって、集落がない、人に出会わない道を長時間歩くというのは、極力避けたいことでした。道中日記では、熊野路は寂しい、人家が乏しいということが強調されます。参宮街道や東海道などではさほど問題にならないでしょうが、熊野路では集落を経由する必要が強く意識されたわけです。一番は安全のためですし、食事や、草鞋などの必要な装備を手に入れるためでもあったでしょう。肝心なことは、このように熊野街道の伊勢路は、道沿いの集落との深い結びつきのなかで成立し、用いられて来た、ということでありました。生活の道としてはもちろんですが、信仰の道という点でも、道沿いの地域社会との深い関係がなければ成立しえなかった、ということです。

ところが、近代以降の車で通る道というのは、その必要性が低下します。車の通行が可能な平らな道であれば、集落を通る必要はさほどありません。こうした理由で、ルートは変わっていきます。ちなみに、今日の話の範囲を越えてしまいますけれども、矢ノ川峠越えのルートはその後、昭和初年には一部に日本で最初の客を乗せるゴンドラが敷設され、それが省営バスの運行に替わり、さらに国鉄紀勢線の開通に伴い廃れていく、という変遷をたどります。

近年、地元の方々によって、元の矢ノ川峠越えの道に新たな脚光が当てられております。岩を

素掘りで掘り抜いた魅力的なトンネルがいくつもある道なのですが、これなども近代に車を運行させるために造られたもので、江戸時代には生まれなかったものです。近代以降の道について調べるといことは、それによって捨てられ、廃れた江戸時代までの道を知る上でも重要なことです。

なお、現在では八鬼山をトンネルで抜ける新たな高速道の工事が進められております。道を作る技術にも規定されて、ルートが変わっていくということかと思えます。

さきほど三木里から曾根のところで舟の問題に触れましたけれども、実は熊野路の大半を舟で行く旅人が居りました。伊勢国から紀伊国に入って、最初に熊野灘に面する長島から木本へ、十六里の舟の便が出ていたのです。道中日記を書いているような旅人はほとんど利用しておりませんが、それ以外にも、沿岸に行く小規模な舟というのが盛んに出ていたようであります。

道中日記のみからでは分からないことなのですが、実際には陸路を行かずに、この舟を使った旅人たちというのはかなり多かったと考えられます。「陸の熊野古道」と同じぐらい、「海の熊野古道」も重要だということでもあります。

現在、熊野灘沿岸で定期的な交通手段としての船は、尾鷲港と、尾鷲市の飛び地である須賀利町という集落とを結ぶ巡航船が、唯一残っております。歴史的な船の道であります。現在、存続の危機に晒されているわけなのですが、海の熊野古道を残すものとして、この地域の文化遺産のひとつとして、なんとか存続して欲しいと願っております。

後でお話を伺えるかと思いますが、熊野川の川下りにも舟を用いておりました。「川の熊野古道」と言えるかと思えます。熊野古道は、陸の道のみではなく、様々なかたちで成り立っていた、と言うことです。

2 道の形成と消滅

さて、いくつかの事例を紹介してまいりましたが、道の形成と消滅という点、ルートが選択される要因というものを整理しておきたいと思えます。複数のルートが考えられる時に、それが造られる要因、どの道が使われるのかの判断材料として次のような点が考えられます。まずは距離です。短いか長いか。これは、時間がどれだけかかるかという問題でもあります。距離とセットになるのが道の険しさ、勾配であります。険しく疲れるけれども早く着くことを選ぶか、多少時間がかかってもなだらかな方が良いか。この二つの要因と関わりながら、道沿いの便宜という問題があります。集落を経由するか否かという問題です。それから宗教的施設に立ち寄るか否か、自然条件、銚子川の渡しのように水量によって渡る方法が変わる場合があります。それから、舟を使う場合はお金がかかりますから、費用の問題もあります。

江戸時代の巡礼に即して考えますと、道は険しくても、距離が短く早く着く方が選ばれたと思えます。巡礼者たちは、比較的軽い装いで来ているようです。これは、前半の方でお話ししましたが、荷物を伊勢から京都・大坂の方へ運ぶシステムが成立していたこともひとつの要因かと思えます。ただし、慣れない道に行くには道沿いの便宜、すなわち集落を経由するということが重視されました。何度も申しますが、熊野街道は、集落との深い関わりのなかで成り立っているということでもあります。

一方で、当時の住民たちについて考えてみれば、例えば商売とか生活物資の運搬などで道を用いる時、重い荷物を背負って行く場合には、時間がかかっても緩くなだらかな道の方が良かったと思えます。集落を経由することは、地元の方にとってはそれほど必要ではなかったでしょう。

徒歩のみの道であるか、それ以外の交通手段を採るかによっても、道の選び方が変わります。

江戸時代の紀州藩が、熊野街道を藩の公的な道として整備した際に課題となったのは、殿様たちが乗る駕籠が通ることのできる道幅が必要だ、ということでした。紀州藩によって新たなルートが造られた場所では、この要因も影響したのではないかと思います。さらに近代以降になると、車を通すための平らな道が求められます。

こうした条件の違いで、全く異なるルートの道が拓かれていきます。平地でしたら、同じルートの道を広げるといって対応できるでしょうけれども、この地域では条件が違う。その結果、全く違うルートの道が築かれ、古い道は捨てられ、廃道となっていくわけです。すこし皮肉めいた言い方をすれば、この地域の熊野古道は、だからこそ新たな開発の手を逃れて残されてきたといえるかも知れません。

ちなみに交通手段として鉄道が開通しますと、参詣ルートもまた大きく変わります。西国三十三所巡礼は近代以降にも行われますが、その案内書、ガイドブックでは、当初は伊勢参宮から、つまり伊勢から熊野街道伊勢路を含めて、ガイドブックに記載されています。ところが戦後、特に国鉄紀勢線が全通し、国道も整備された段階では、ガイドブックも出発点として第一番札所の青岸渡寺から紹介をはじめようになります。ここに至りますと、西国巡礼と伊勢路との関係、また、伊勢参宮後に西国巡礼に赴くという関係、伊勢から熊野へという関係が断ち切られる、ということになるかと思えます。

おわりに

後半で、この地域では複数の多様な道が展開したことをお話ししました。世界遺産に登録された伊勢路の道というのは、地理的にも歴史的にも、多くの道のごく一部に過ぎません。それ以前やそれ以後の道もあり、併行して他に様々な道があったわけです。まだまだ埋もれている道、これから発掘される道も多いと思います。そうした道も、世界遺産に登録された道と同様に、歴史的な価値を持っています。世界遺産に登録された道というのは象徴的な意味を持ちますが、本来、こうした多様に展開した道の総体が「文化的景観」として評価されたのだ、そのように考えたいと思います。

ある語り部の方から「道は生きている」との言葉を聞きました。道が生まれ、利用され、廃れていく。この状況をみるうえで、伊勢路の状況は格好の材料を提供している、ということです。熊野街道伊勢路というのは、伊勢と熊野との二つの重要な精神的拠点を結ぶ道であります。当時の人々の宗教意識に神道と仏教の二つがあったという問題のみならず、旅の文化として信仰と遊覧の二つの類型・性格が含まれる、という点も重要です。この地域には、優れた文化財が多数遺されています。埋もれた道もそのひとつですが、古文書などの地域史料も多数残っています。地域の人たちに、その価値を十分に知って頂きたいと願っています。

この2月に尾鷲市向井にオープンしました三重県立熊野古道センターは、熊野古道伊勢路を対象に、自然・歴史・文化を再発見し、守り伝えていくために建てられた施設であります。尾鷲地方の桧と杉をふんだんに使った立派な建物です。これから、その中身を充実させていかなければなりません。

全国に、旅籠屋や宿場町をテーマにした博物館や資料館などの文化施設は多数あります。しかし、道自体をテーマにした文化施設は、多分まだ珍しいのではないかと思います。熊野古道センターが、この地域の特質を明らかにするということはもちろんなのですが、熊野古道伊勢路をフィールドに、その多様な道の特質を材料にして、歴史的に「道」とは何かということや、道を通

した人と自然環境との関わりを多角的に考える場となり、その成果を全国に情報発信していく、そういう役割を担っていくことを期待したいと思います。

少し時間が延びました。以上で私の話を終わります。御静聴ありがとうございました。

<<質疑応答>>

(紀北町・玉津さん) 図5にあります、銚子川に沿った歴史の道についてです。塚本先生の使われた道中記に、便ノ山村というのが何回か出ています。そこから銚子川を渡ったり、あるいは舟で渡ったりして馬越峠に行くという道筋ですが、図5では、銚子川の南岸の道となっています。私は、北岸側の道ではないか(便ノ山村から渡っていた)と思うのですが、このあたりの見解について、お教えてください。

(塚本) 先ほども説明しましたが、おそらく3つのルートがあったと思います。ここに書かれているのが公式ルートで、それ以外に川の北側を通して、鷺下の北から渡るルート、おそらくこれが板橋ではなかったかと推定しています。もう一つが玉津さんの言われたルートです。ひとつの道だけではなく、その周辺に複数のルートがある、そのように考えたいと思います。玉津さんは、このように図で一本の道だけで示されると、他の道が捨象されてしまうのではないかという点を危惧されたのかと思います。それは私も全く同感です。様々な道を図に加えて頂きたいと思います。

(紀宝町・大西さん) 伊勢路の特徴として、観音巡礼の道ということがありましたが、これは当然そうですが、熊野三山には詣でなかったのでしょうか。また、道中日記を色々見ておみると、熊野三山が終了した後で餅をついたり、田辺でも餅つきがあります。熊野三山を詣でた後に特別な行事が入っているものがあるのですが、この辺をどうお考えなのかお聞かせください。

(塚本) 大事な論点だと思います。先ほども申し上げましたが、旅人は熊野三山にも当然詣でます。神仏習合の時代ですから、神様・仏様、なんでも御利益のあるものは詣でるとというのが江戸時代の旅だったと思います。ただ、やはり熊野三山よりも西国三十三所巡礼という意識の方が強いです。田辺の餅の話ですが、熊野三山に詣でた記念の餅ではなく、伊勢路から続く山越えをした後に出るもので、熊野の地域色の表れかと思っています。熊野三山の信仰とは少し違うようです。弁慶信仰とも結びついており、弁慶の仕舞い餅という記述も出てきます。

(尾鷲市・植野さん) 西国巡礼の那智青岸渡寺から紀三井寺までの道筋ですが、中辺路を通ったルートとか、小辺路を通ったルートもありますが、一般的にはどちらのルートを通って行ったのが多いのかお教えてください。

(塚本) 私は伊勢路のことを主に勉強しておりますので、あまり確かなことは言えません。小辺路と中辺路の利用者数ですが、ざっとみていると中辺路が多いように思います。ただ、どういう理由で多いのか、そこまでは見ておりません。高野山にも中辺路を通らずに、和歌山街道で行く道もあります。これらを含め、全体を考えていくのがこれからの課題だと思います。今後の宿題にさせて下さい。