

助郷村の諸問題

佐々木清治

一、序 言

従来歴史地理学の立場から村落を分類する場合、古代ならば条里の村、中世ならば荘園の村や在家村・豪族屋敷村・名田村、近世ならば新田村というように成立原因にもとづいて分けられ、しかもそれぞれ形態上に特色があり、景観的にも地域の特徴が鮮明に表現されるものである。ところが村を機能の方面から分類する試みはほとんどなされていない。ここに述べる助郷村の如きは近世の村を機能面から特色づけている典型であつて、景観的には一般普通村落と何の変りもないが機能的には特異なものをもっている。しかもその機能が、一つの核心宿駅を取り囲んで定助郷・代助郷・加助郷・宿附助郷・増助郷・当分助郷と重層関係におかれ、それぞれ異つてゐるばかりでなく、地域的にも東海道筋の助郷村と中山道筋のものとの間にはいもじるしい差異が認められ、中山道には二つの宿駅が合宿して共通の助郷「合助郷」をもつようなところもある。

助郷村は、宿駅とのつながりにおいて、また他助郷村との関係において、あるいは助郷村内部における basic-non basic 活動の結びつきにおいて種々考慮しなければならぬ問題がある。とくに宿駅から遠く隔つたところにある助郷村では助郷機能は大きな負担となり、宿駅近隣の助郷村とくらべて異つた様相を呈することとなる。

助郷村への負担は街道交通の性質によって違いを生ずる。参覲交替のため諸大名が江戸と領国との間を往来する道筋にあたる諸街道沿いの助郷村の人馬が徴発されるのは江戸時代を通じて恒常的なものであるが、京都の皇室から江戸の將軍家に輿入れする宮姫の行列が中山道を通行する場合、助郷村は広範圍に亘って動員されるが、これは臨時的の助郷負担である。その他、日光街道では將軍の日光社参があり、日光例幣使は中山道から例幣使街道を通り、特定の路をもたないものに茶壺道中があり、朝鮮人賀使や琉球人使節も大行列をなして街道を通る。このような場合いずれも助郷人馬の徴用となっている。

助郷というのは本来宿駅における常備人馬の不足を助ける郷村という意味であるから、当然宿駅を本として考察されるが、また別に河川や湖海が街道の交通機能障害となり、これに基因する特殊助郷がある。東海道安倍川にみる『川助郷』といったようなものはその好例で、これまた充分吟味せねばならない助郷である。

こういった助郷村の諸問題について色々な視点から多角的に検討してゆく素材を提起することが当面の目的である。

二、街道と助郷村

(1) 五街道と助郷村

助郷村成立の前提条件の第一は街道である。江戸時代の街道は、徳川幕府の利便を主な目的として開かれたものであるから、幕府の所在地である江戸を中軸として、幕府とつながりの深いところに向っていた。京都は皇居の所在地で、朝幕の関係は最上位にあり、大阪には定番・在番・加番がおかれ、堺・伏見・奈良にはそれぞれ奉行を設けてい

るので、江戸・京都間の街道は最も重要なものであり、したがってこの間には東海道・中山道の二条の街道が開かれた。東照宮の鎮座する日光へは日光道中があり、北海道に箱館奉行が置かれていたので、その往来に奥州道中が開かれ、甲府には勤番支配があり、下諏訪で中山道に連繫する必要もあつたから甲州道中が開かれている。

五街道といへば、普通には以上あげた五つを指すが、地方凡例録には、このうち奥州道中を除いて水戸道中を加え、また甲州道中の代りに北陸街道を数えるというようなこともあり、また諸例撰要によると、江戸を起点とする主要街道は東海道・中山道・甲州街道・奥州街道・日光街道・水戸道・佐倉道の七街道としている。

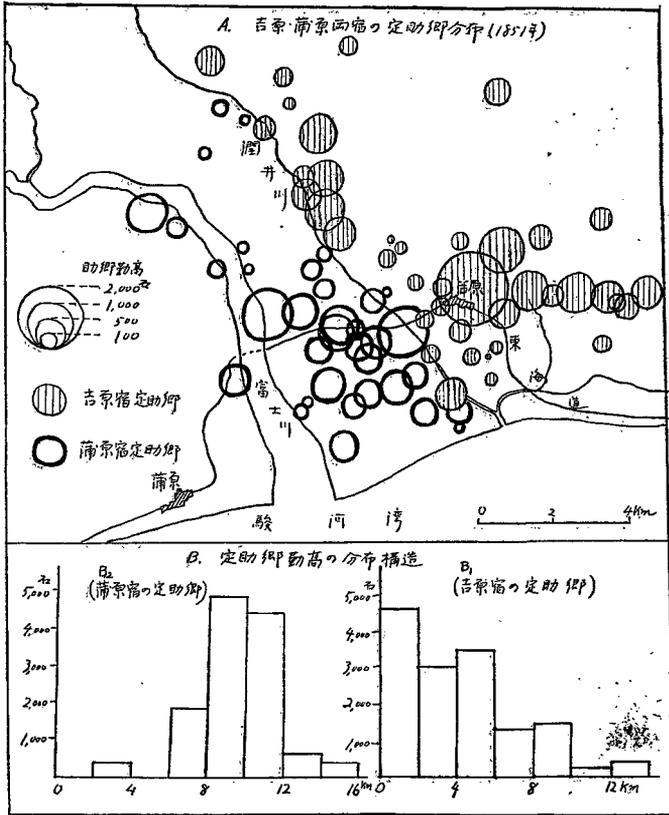
東海道には周知のように品川にはじまり大津までの五十三次があるが、ときには京都から大阪に至る京街道も東海道の延長と見て、この間にある伏見・淀・枚方・守口の四宿を加える場合もある。中山道は板橋から守山までの三十七宿で、東海道と重複する草津・大津を加えると六十九次ということになる。甲州街道は内藤新宿から石和までの三十八宿であるが、さらに甲府から下諏訪までの間にある韭崎・台ヶ原・教来石・葛木・金沢・上諏訪の六宿を加えて、四十四宿を数える場合もある。日光街道は千住から宇都宮までの十七宿と、徳次郎（上・中・下に分かれる）から大沢・今市・鉢石までを合わせて二十一宿（徳次郎を三宿に数えると二十三宿）である。したがって十七宿は奥州街道の宿駅を兼ねているから、厳密な意味における奥州街道は、白沢・氏家・喜連川・佐久山・大田原・鍋掛・越堀・芦野・白坂・白川の十宿である。ときには江戸・青森間の六十九宿を意味する場合もある。

次に五街道の宿駅における常備人馬の規模について一瞥しておこう。徳川氏が東海道の伝馬を定めたのは慶長六年（一六〇一）で、その際の各宿駅常備伝馬数は、駅通志料記載の日坂宿にあてた「御伝馬之定三十拾六疋に相定」というように三十六疋であつたが、元和二年（一六一六）には七十五疋に増加し、参覲交替制度の確立して後三年の寛永

十五年（一六三八）にはさらに百疋に増加した。中山道でも、慶長十一年（一六〇六）細久手宿に宛てた文書に「御伝馬二拾五疋、人足拾人に相定候」とあって、はじめは常備伝馬数二十五疋であったが、後には五十疋に増加した。このようにして五街道の宿駅の常備人馬は、交通量の最も多い東海道が百疋百人、これに次いで中山道と佐屋路が五十疋五十人、日光・奥州・甲州の三街道が各二十五疋二十五人と定められた。しかし各宿駅では困人馬などがあって実動人馬数は常備人馬数よりも下廻っている。したがって大通行の場合にはこの宿駅常備の人馬だけでは不足を告げた。この不足を充たす必要に促されて発生したのが助郷制度である。かようにして元禄七年（一六九四）に全国主要街道の助郷が定められた。

この助郷は地域によって種々の特色がある。いまその一つとして助郷圏の大きさを東海道・中山道・奥州街道について較べてみよう。そのために主として第一次助郷圏すなわち定助郷の分布を考察する。

まず東海道について五十三次中の凡そ中ほどに位する宿駅を選んで、その定助郷の分布をみるため、富士の裾野の吉原宿の場合からはじめると、嘉永四年（一八五一）定助郷の村数四十村、その助郷勤高一三、八三九石、分布形態はほぼ円形を呈している（第1図A）。定助郷の分布を距離的にみると、宿駅からの距離が二キロ圏内に十一カ村、四、四三石が入り、四キロ圏までを数えると二十一カ村、七、三九五石となり、さらに八キロ圏に拡大すると三十二カ村を含み、全助郷勤高の八七%となる。各距離圏の助郷勤高をみると、宿駅に接して集中し、遠ざかるに従って漸減している（第1図B）。吉原宿には二十カ村の加助郷が用意され、定助郷が人馬の需要に応じきれないときに、その不足を補う第二次助郷である。その加助郷勤高は四、二一五石、分布は宿駅から一〇キロ乃至二六キロはなれた潤井川流域が主体をなしている。



第1図 吉原・蒲原両宿の定助郷圏

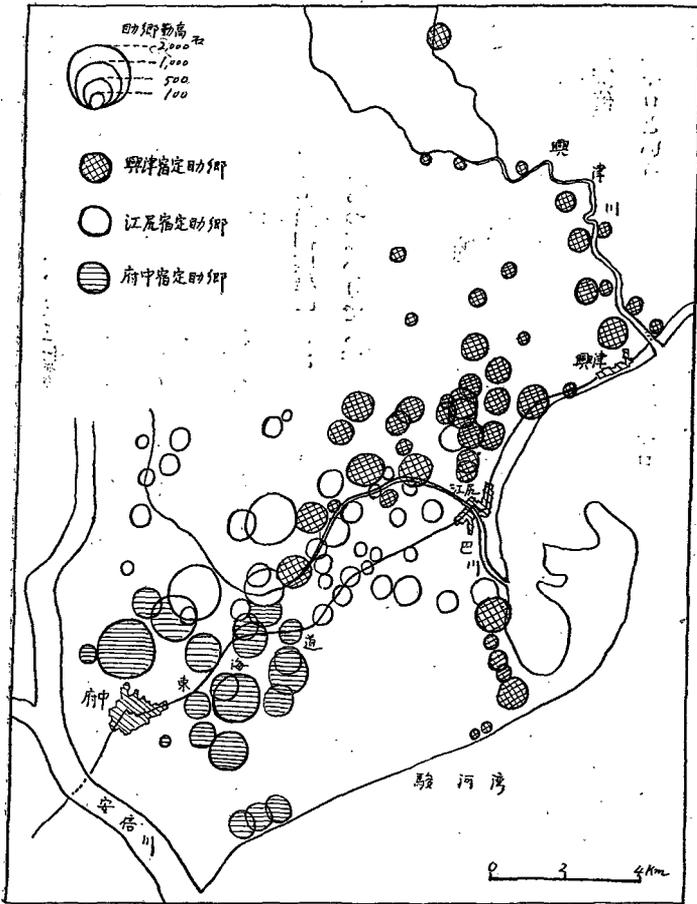
吉原宿から西に向って富士川を越えると蒲原宿となる。宿場町という観点からすれば、両宿は富士川の対向宿場町を形成しているが、定助郷圏を考察すると、蒲原宿の助郷圏が、その宿駅のある富士川の右岸になくて、吉原宿助郷圏と同じ左岸にあり(第1図A)、両宿の助郷圏は決して対向型になっていない点に興味がある。蒲原宿の定助郷三十一カ村は富士川下流東岸から潤井川にはさまれた地域に分布しているの

で、宿駅からはなれ、大体

八キロから十四キロの間に多い。したがって各距離圏の助郷勤高もそのピークが宿駅を遠ざかったところにできている(第1図B)。このように蒲原宿の助郷が特異な分布形態を示すのは、この宿駅の南は海、北は山地で村がなく、勢い富士川のデルタ面の村々に求めざるを得なかったのである。この宿には、文政六年(一八二三)加助郷高五、一三九石、天保七年(一八三六)加助郷二十カ村という記録があるように、かつては加助郷があったが、嘉永三年(一八五〇)に加助郷の編成替が行われて、増助郷・代助郷合せて四十八カ村ができた。この第二次助郷圏は潤井川上流に拡がっているが、黄瀬川流域などに飛地をもっている。

薩埵峠を西に越えると興津宿。文政三年(一八二〇)この宿から江川太郎左衛門に差出した「御尋に付以書付奉申上候」^(註)によると、定助郷四十八カ村、勤高一、八一二石、なお「当宿に加助郷無御座候、代助郷無御座候」とあって、定助郷だけで、加助郷や代助郷をもたなかったのが特徴である。嘉永四年(一八五一)には助郷村が一村増して四十九カ村になっているが、勤高は従前と変っていない。この定助郷圏は、東に薩埵峠で阻まれて伸びず、興津川流域から西へかけて拡がり、さらに江尻宿助郷圏を飛び越えて折戸湾沿岸にまで延び(第2図)、最も遠い助郷村でも十四キロ。大体十キロ圏内に助郷勤高七、六二七石、全体の六四%がある。そして各助郷村の勤高に差が少ないことが分布上の一つの特色をなし、吉原宿の定助郷今泉村の如きは一村で二、九四九石(総定助郷勤高一三、八三九石の二一%に当る)も持っていたが、興津宿の助郷村で最も大きいのも村松村の六二五石に過ぎない。

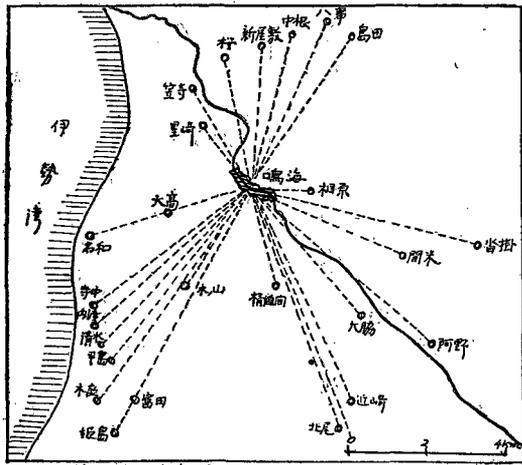
江尻宿では宿に近接して辻・江尻・入江・江尻出作・元追分・上野原の六町村が宿附になり、また高橋・上清水・下清水・有東坂・吉川・北矢部の六カ村が加宿となっているので、定助郷はその外圏に位置することとなる。宝暦七年(一七五七)江尻宿助郷惣代が奉行所に差出した歎願書に、「駿州江尻宿助郷三十三ヶ村惣代のものども申上候、



第2図 興津・江尻・府中3宿の定助郷圏

私ども村々惣高八千九百七十七石にして、江尻宿助郷を相勤め候」とあって、助郷が三十三カ村、勤高八、九七七石であったが、嘉永四年（一八五一）には三十九カ村、九、七一四石に増加している。各助郷村の勤高の最高は下足洗村の一、五八五石、瀬名村の一、三三七石、最小は山合いの長尾村が二八石、羽高村が二五石である。助郷圏は偏心的に四方に拡がり、主として巴川流域の平野が中心で、惣勤高の四四％に当る四、三二六石が宿駅から六キロ内であり、五四％が一〇キロから一八キロまでの間の地域に分布する、というように二つのグループに分れている（第2図）。

府中宿の助郷は二十一カ村で、村数の少ない宿であった。そして文政六年（一八二三）の「宿助郷人馬取調写」に「加宿・加助之儀当宿に無御座候」とあって、定助郷ばかりで、第二助郷をもっていない。このようにわずか二十カ村だけの定助郷をもつばかりでも府中宿の助郷としての任務は果し得たのである。それは、村数においては少なかったが、勤高においては他の宿駅と同じように一一、八四五石を有していたからである。このことは各村の勤高が多いことを意味している。すなわち、馬淵村の二五石だけが例外で、他はすべて一〇〇石以上で、最も多いのは北安東村の一、八〇三石、曲金村の一、三九一石、平均して五六四石となる。各助郷村の勤高が均等に大きいことは第2図によく表現されている。その分布形態は、宿駅を中心とした半円形で、西方は安倍川に遮られて定助郷村はなく（実はこの安倍川沿いに川助郷の村々がある）、東部と北部に分布し、しかも二キロから四キロの間に最も多く、平均すれば三キロということになる。そして四キロ圏内にはほとんどの助郷村が入ってしまうのである。このように助郷の大きい村々を近距離に得られることは、宿駅にとっても、また助郷村にとっても好都合であって、色々な面で負担の軽減になる。府中宿における助郷の分布は最も理想的なかたちといえよう。



第3図 東海道鳴海宿の定助郷分布

安倍川を越えて丸子宿、それから以西三遠国境の白須賀宿までの十三宿の助郷圏については筆者が既に「新地理」誌上で発表したもので、ここでは省略する(註2)。

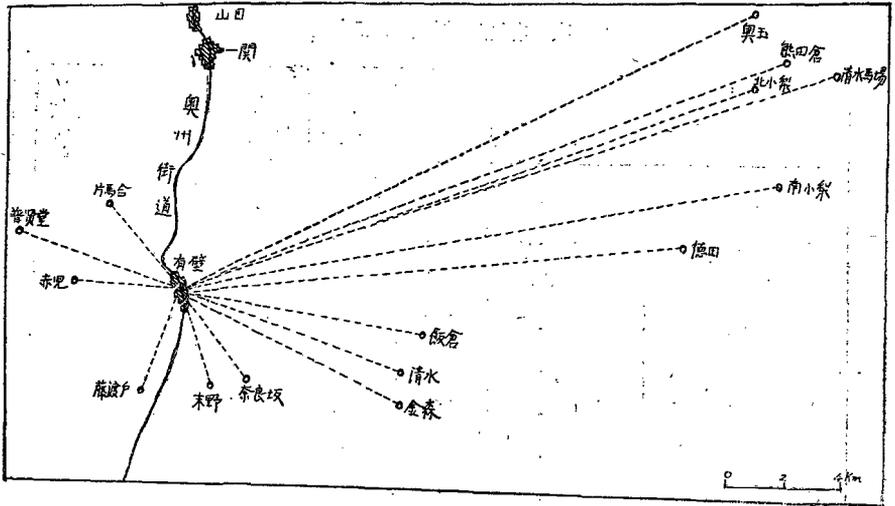
東海道の西方の宿駅の一例として鳴海宿の助郷圏を挙げてみよう。鳴海は宮と知立の両宿の間にある宿駅で、尾張領の宿場として三河知立の宿場に対していた。定助郷の村数は二十五カ村、その助郷勤高は一五、九五四石であった。助郷圏は第3図に示すように、宿駅を中心に八キロ圏を描くと二十五の村々が悉く入ってしまう。

これら東海道地域の助郷圏に対して、中山道の場合ほどのようにちがっているだろうか。中山道には後述するように合宿が多いので、単独の宿駅として和田宿を選んでみると、こ

こは中山道最大の難所和田峠を控え、下諏訪宿と共に山麓型対向宿場町となっている。玉置哲郎氏の研究(註3)によると、宿立入馬五十人五十足のうち困入馬を除いて四十五人四十五足を、宿と加宿で十八人十八足、総助郷の余荷負担で十人十足、諏訪湖西南部の十六カ村で十七人十七足というように振分けていた。そして第4図に示すように、中山道に沿って大出・鍛冶足など十二カ村が加宿となって和田宿を中心として約八キロ圏内を占めるので定助郷の村々は上田盆地の諏訪街道沿いに拡がることとなり、約十六キロの第一次助郷圏を形成することとなる。和田宿ではこ

第1表 有壁宿助郷村の加人数

村名	村高	人足	加入足			実課役
			山目 まで	一ノ関 駅まで	計	
片馬合	596.05	124	78	21	99	223
普賢堂	513.73	107	61	17	78	185
赤児	557.58	116	68	18	86	202
藤渡戸	547.33	114	67	18	85	199
末野	627.74	130	77	21	98	228
奈良坂	682.89	142	84	23	107	249
清水	646.66	135	85	23	108	243
金森	717.44	149	91	25	116	265
金沢	1,620.49	337	—	—	—	—
飯倉	483.97	101	—	—	—	—
有壁	813.81	169	101	27	128	297
金田	328.90	69	54	15	69	—
清水馬場	235.60	49	39	10	49	—
熊田倉	433.50	90	71	19	90	—
徳田	796.25	166	131	35	166	—
中奥玉	977.02	203	160	43	203	—
下奥玉	759.61	158	124	34	158	—
南小梨	679.48	141	111	30	141	—
北小梨	1,119.51	233	183	50	233	—
寺沢	582.05	121	95	26	121	—
増沢	570.04	119	94	25	119	—
上奥玉	698.94	145	114	31	145	—
合計	14,990.40	3,118	1,888	511	2,409	—



第5図 奥州街道有壁宿の加人足助郷分布

十月十九日より閏十月二十五日迄斗南御藩御移住に付加人足助郷村々江割合書上

人足 二千五十八人五分 御継立高

内人足 二百八十三人五分 一ノ関迄

人足 千六百二十一人 山目迄

人足 百五十四人 一ノ関迄

此五分増 人足 千二十九人二分五厘

二口ノ 人足 三千八十三人七分五厘

人足 三千百十五人実仕高

内人足 二千四百五十二人 山目駅迄御継立仕候分

人足 六百六十三人 一ノ関駅迄御継立仕候分

そして加人足助郷村二十二カ村が供出した人足数は第1表の通りで、村高合計一四、九九〇石四斗、人足三、一一八人、実仕高より三人多くなっている。これらの村々の分布を図示すると第5図の如くで、有壁宿から約二十四キロ圏を描くと、どの村もその中に入る。これは東海道の助郷圏の凡そ三倍の拡がりともみることが出来る。

(2) 脇街道と助郷村

前述したような幹線である五街道に対して、数々の脇街道または脇往還或は脇道が支線として存在している。それらの中でも、とくに往來の頻繁なのは、水戸道・美濃路・佐屋路・伊勢路・中国路である。水戸道は千住から金町・松戸を経て水戸に至るもの。美濃路は垂井で中山道に分かれて名古屋に至るもので、その間に大垣・墨俣・起・萩原・稲葉・清洲の六宿がある。佐屋路は岩塚・万場・神守・佐屋を経て桑名への馬次四宿があり、舟路を入れて三十六キロの短路にすぎないが、河川が多く水難に悩まされる難路であった。伊勢路は四日市で東海道と分かれ、神戸・白子・上野・津・松坂・小俣・山田に至る間で、参宮者が多く賑わった道である。中国路は大阪から下関に至り、さらに大里から小倉に至る甚だ長距離の道であつて、かつては京都と太宰府とを結ぶ大路であつたが、江戸時代には脇街道的存在となり、幕吏としてはわずかに長崎奉行が往來するに過ぎなかつた。

幕吏の多く往來した道に佐渡路がある。佐渡は金を多く産出していたので、佐渡奉行が置かれ、新潟は裏日本の要港だから新潟奉行を置いていたので、江戸と新潟・佐渡の間を幕吏が多く通行したのであつて、そのため三道が開かれたのである。その一は、白川で奥州街道から分かれ、長沼・勢至堂・赤津・原を経て、若松に達し、坂下に出て、阿賀川に沿うて野沢・赤谷等を通り、新発田・新潟・弥彦を経て、寺泊から佐渡に航する道筋であつて、冬季積雪深く往來し難いときは、つぎの信濃通りによつた。その二は、中山道を追分から分かれ、上田・矢代・善光寺・荒井・高田・柏崎を経て、出雲崎から佐渡の小木に渡るのである。その三は、中山道を高崎で分かれ、三国通りを通行するもので、渋川・北牧・横堀・中山・塚原・布施・須川・相俣・永井・浅貝・二居・三俣・関・六日町・浦佐・川口・長岡・与板を経て、出雲崎から佐渡に渡る道筋である。

こういつた脇街道の宿駅に助郷村があるのか、ないのか。佐渡路のような寒冷な山路で人通りも少なからうと思われるところに助郷村のあるわけがないように皮相的には感じられるが、この想定に一つの問題があるとして狙ってみたのである。

すなわち、三国峠を越す佐渡路にある中山宿では、

塚原宿江二里之間、是又極嶮岨にて馬足難相立程之場所に御座候間、三国通第一の難場にて、都て御触とは継立人馬平日倍増に相懸り候

と「往還難渡助郷願書帳」に書かれており、また三国通りの最も越え難いのは永井・浅貝間十四キロの三国峠越えで、冬季降雪多く、道も埋められるので、往來の前日は、斧をもって氷雪を切り砕き、道を造るといふ作業を行い、また「馬附荷物迄人足にて脊おひ、既に人足拾人持之荷物ほ五六拾人位にて漸く持運び」というように、人が馬に代つて荷物を運んだほどであり、しかも多数の人足が必要としたのである。「奉行所宛助郷願」によると、註(5)

三国峠之儀は大難所にて、当時平地雪中五六尺、吹溜之場所者、菅丈四尺程も有之、御通行の節は、前日斧を以て道筋を附候程之難場にて、年々十月より三四月頃までは馬足相立不申候

というように、助郷のことが散見するので、このような僻遠の道筋にも助郷村の存在したことが知られる。なおこの三国通りの難路は、永井宿本陣に収蔵されている関札からみても、「牧野備前守宿、牧野駿河守休、牧野玄蕃頭休十一月二日、牧野雪堂休十月、堀丹波守宿六月朔日、溝口伯耆守宿、柳原遠江守休」とあるように、長岡・三根山・村松・新発田・高田など越後の藩主の往來があり、参勤交替の通路になっていたのである。したがってこのような場合には宿駅の少数人馬では到底間に合わず、その負担は当然助郷村へかかってくる。

このことは信濃通りの佐渡路、すなわち北国街道でも云えるのであって、中山道と北国街道との分岐点にある追分宿と沓掛宿とが一緒になって正徳四年（一七一四）代官に訴え出た申し分によると、佐渡および越後から上ってくる金銀銅鐵の荷物は、追分・沓掛・輕井沢の三宿が一致して勤め、一宿二十五疋宛、三宿七十五疋までは、もつ助宿馬で附け送り、なお不足の分は助郷を集めて勤めるようになってゐる、とあるので、同じ荷物が佐渡路を通過するからには、その街道の宿駅はみは助郷村に頼らなければならぬ筈である。

ところが、これまで脇街道の助郷村に関しては殆んど研究がなされていない。今後に期待せねばならぬ課題である。

幹線街道や脇街道のほかに、見通してはならない道として、特権者の通行する二筋がある。それは日光御成道と例幣使道であるが、これらについては後述する。

三、助郷村の諸相

これまで述べたような街道の性質や交通量の流れ具合などによつて助郷村には種々相が現われてくる。以下逐次それらの問題について瞥見してみよう。

(1) 助郷村以前の助馬村

助郷制度が確立する以前において、宿駅常備の人馬を使い果してなお不足するようなことが、大通行の場合には当然おこり得る筈であるが、その場合はどうしてゐたであらうか、またその呼称は何と云つたであらうか、ということが問題となつてくる。

助郷村以前の助郷的村を助馬村といっていたことは、正保三年（一六四六）に東海道の宿駅に出された通達から窺知することができる。すなわち「本伝馬百足並助馬出払、馬無之時は、其所之庄屋・問屋往還之面々え、其趣可申断、然上は往還互に申合、前後之人馬不滞様に、農時刻定、段々に可相通」とあつて、助馬と称していたこと、また初期においては助馬まで遣い切つたときは断ることもできたようである。また人馬の継立の上で、宿馬と助馬の使用についての問題もあり、宿駅では付けにくい荷物を助馬に付けさせたり、或は必要もないのに朝から呼び寄せたりしたことがあり、助馬村の方ではあまり役に立たぬ老人や子供を人足に出したり弱馬を出したりすることもあつた。そのため「万治元年（一六五八）宿駅と助馬村との両方に誓紙を出させている。宿方の誓紙前書には「馬出し候村之馬に、付にくき荷物を付させ、付能荷物は我等共町之馬に計付申間敷候、或は不入馬を朝よりよび寄、或は用なくして日暮迄も置候儀仕間敷候、総て不寄何事、助馬之方え非儀申懸間敷候」とあり、助馬村からは「何町え助馬之儀被仰付候、少も我儘なる儀不仕、何町より触次第、馬急度出し可申事」を誓っている。

(2) 合 助 郷

山形県下では金山峠から上山盆地の樋下に出て上山で米沢街道に接する羽州街道が参観交替の通路で十二、三の大名が通つたから、上山・黒沢・松原・山形・天童・六田・宮崎・楯岡・本飯田・土生田・尾花沢・名木沢・舟形・新庄・金山・及位を経て秋田に通じているが、これらの宿駅のうち、黒沢と松原、六田と宮崎、本飯田と土生田はいずれも合宿で、二つの集落で一つの宿駅の機能を發揮しており、長井政太郎博士によると、それぞれ上中甸と下甸とに別れて継立していた。例えば黒沢は上・中甸に松原の補助を勤め、下甸は松原が黒沢の援助に当る任組であつた。そして酒井・佐竹のような大藩の参観交替には六田・宮崎は楯岡に、土生田・本飯田と名木沢は尾花沢に合宿と

なつて上山・山形・天童・楯岡・尾花沢・舟形・新庄だけが宿駅の仕事をする定めであつた。また山形三日町から嘉永元年（一八四八）提出した文書には、十二人の大名家中等の交通に要した人足が年平均五、三〇〇人、大名通行の当日は人足一、六〇〇人・馬一、八〇〇疋程で、山形の助郷十八カ村のうち当時は四カ村八、六〇〇石で負担した。また文久三年（一八六三）の記録では、黒沢松原合宿の常備人馬は人足五〇人・馬三〇疋、尾花沢は五〇人五〇疋を交代に常備した。他の宿駅は二五人二五疋を常備し、そのうち二二人二二疋を使用して不足分を助郷に割当てるならわしになつていたというが、合助郷については明かにしていないが、その可能性は充分考えられるのである。

中山道の宿駅は一宿ごとに五〇人五〇疋の常備人馬を用意しておく規定であるが、宿駅規模の小さい信濃路では二宿または三宿が一緒になつて継立てをしている場合が多い。はじめの頃は軽井沢・沓掛・追分すなわち浅間山麓根越の三宿とか、塩名田・八幡・望月・芦田の四宿は、それぞれ組合宿であつた。宝永三年（一七〇五）の「信州軽井沢沓掛追分人馬継立之覚」には、

御伝馬之儀、一宿式拾五疋宛三ヶ宿舩、七拾五疋迄は宿馬を以附送、右之外駄数有之節は助郷召呼（中略）、七拾五駄之外御荷物有之候節は何れの宿にても式拾五疋之外勤候分者助郷同前に心得（中略）、三宿助郷御証文一致に有之上は、一宿同前之儀に候

とあつて、三宿の助け合で継立をすること、この三宿の助け合の方法を舩（最合と書くこともある）と呼んでいることが察知される。これは完全な合宿までには至らないが、人馬数に制限をつけた合宿とみてよい。そして道中奉行は助郷村の指定を一紙証文で三宿連体に下附している。これはこの三宿が浅間山麓の村方が少ないためである。

そこで三宿舩と証文一紙の助郷村との間には複雑な問題が起つてくるのであるが、このことは省略する。こうした

舩制度は延享三年（一七四六）に改められた。これは中山道全般に亘るものであるが、沓掛と追分、小田井と岩村田、塩名田と八幡、望月と芦田がそれぞれ合宿して合助郷をもつようになった。中山道各宿駅の助郷高は、板橋宿の一五、八〇〇余石を筆頭に、大体は一宿一万石以上であるが、沓掛から和田までの十宿は、二宿ずつの合助郷でありながら一万石前後となっている。追分と沓掛の合助郷高は九、四八三石である。木曾の諸宿は三宿または四宿が合宿して合助郷をもち、その高は八、三〇〇石から一五、〇〇〇石の間にあった。

一口に合助郷といっても、その中に定助郷もあれば代助郷もあり、また加助郷・宿附助郷・増助郷・当分助郷もあることは、一般の助郷の場合と同様である。追分・沓掛両宿の合助郷についてみると甚だ広範囲に拡がり、遠いところでは六〇キロにも及んでいる。註？

(3) 人足助郷

羽州街道のような僻遠地とか中山道のような山間を縫う街道の場合には宿駅規模の小さいことから合宿が生じ合助郷ができることをみてきたのであるが、街道の末端部の宿駅付属の助郷はどんな状態であろうか。その適例を守口宿の場合にみる。江戸時代の東海道は江戸と京都とを結ぶ大街道で、所謂五十三次は品川に始まって大津に至るのであるが、しかし伏見・淀・枚方・守口を経て大阪に出る京街道も東海道の延長と見做されている。すると、守口は東海道最末端の宿駅といつてよいこととなる。

守口宿は東海道でも最末端だったばかりでなく、京街道に平行して、淀川の舟運があつて人貨物を運び、また西国街道があつて、西国大名の参覲交替には捷路となつており、大阪が近距離にあるため、旅人の宿泊は少なく、馬は大坂枚方間を直行して、守口宿では馬継を行わなかった。こういうわけで守口宿は交通量も平常は多くなく、殷賑でも

第2表 守口宿の人足助郷勤高

定 助 郷		加 助 郷	
村 名	助郷高	村 名	助郷高
土 居	439	門真二番	853
大 枝	587	南 十 番	359
西 渡 波	432	下 島	320
世 木	512	北 十 番	257
馬 場	252	八 番	422
門真四番	852	七 番	434
門真三番	758	六 番	355
計	3,832	計	3,000

なかつた。この点大津以東の東海道諸宿と異なっており、したがって助郷の状態も大分ちがつてくる。日常は閑散な宿駅であっても、大通行があれば急に多数の人員を集めねばならない。守口宿は紀伊家通行の際、人足一、七〇〇人余を集めているが、そのためには助郷村が必要になるのである。

菊田太郎氏によると(註8)、守口宿付属の助郷村では、その助郷義務は土木水利などと共に村政の一部とされ、したがって特別の役員はなく、助郷惣代も助郷村の庄屋が交代に勤めていた。また助郷関係の負担・経費も普通の村小入用の一部として、高持百姓に高割で課していた。守口宿にはじめて人足定助郷が付属されたのは元禄二年(一六八九)頃で、今市・南島・江野・上ノ辻・別所・般若寺・焼野・土居の八カ村だったが、守口宿とは中間に村落を隔て隔ったところが多く、あまりよい配置ではなかつた。これは元禄七年(一六九四)に第2表のように改められ

爾後幕末まで踏襲された。

ところが、宝永元年(一七〇四)になって、この定助郷七カ村のうち土居・西橋波を除く五カ村は助郷役に堪える方がないとて助郷の割替を出願したが、その「乍恐御訴訟言上」の文書中に「守口宿人足定助之儀(中略)人足助郷相勤被申候」というように人足助郷の呼称がみえるが、馬継がなく人足継だけをいう守口宿の特色上、助郷も人足だけを供出することとなつたのである。また隣りの枚方宿には大助郷だけがあつて定助郷がなかつたのに、守口宿には定助郷のある点も異っている。

宝曆十三年（一七六三）紀州侯通行の節、人足が一、七〇〇人余も必要で、宿と定助郷だけでは負担し切れないとあって第2表の如く七カ村の加助郷が設定された。

この加助郷に続いてみられたのは代助郷である。本来代助郷というのは定助郷が困窮して休役した場合、これに代って出役する助郷をいうのであるが、守口宿のそれは定助郷に代るものではなく、その負担を軽減するため課役を分担したのであるから増助郷の性格に近いものであった。守口宿の代助郷は天保六年（一八三五）から十カ年間、仁和寺・今市・赤川等の十一カ村。定助郷を補助する任務のものであっただけに、村高に比較して勤高が一層少なく、例えば、村高六三四石の仁和寺では三〇〇石を勤高として、紀伊侯通行の時一人、大阪御番衆通行の時に一人、これを女名前を除く全戸から出し、他の人足や諸経費は高割で出していた。そして天保八年（一八三七）から五年間の状況を見ると、次のように、村方人足が最初は全然出なかった、後には出勤超過になっている。

年次（天保）	八年（一八三七）	九年（一八三八）	十年（一八三九）	十一年（一八四〇）	十二年（一八四一）
人足割当高	五三三・九七 _人	六二一・〇〇	六三六・〇四	六九五・〇四	—
内、村方出人足	〇 _人	六〇・〇〇	一四一・八一	一五八・五三	七四八・五〇

これらの代助郷が弘化二年（一八四五）に年明きとなって定助郷が困窮したので、嘉永元年（一八四八）に、仁和寺・南寺方・馬場など三十一カ村が増助郷に指定された。期間は二十年間だから、慶応四年（一八六八）となるわけで、幕府は互解し、助郷制度の全面的改正と時を同じうしている。

さらに幕末に至り、長州征伐など継立のための人足経費増大し、当分助郷が設けられることとなる。守口宿では元治元年（一八六四）に三島・新田・放出・深江・東我堂・榎坂・垂水・熊野田・麻田組・牧落・平尾・浜・御幣島など広汎にわたって当分助郷となった。

(4) 助郷村の負担

宿人馬で継立を勤めるのと助郷人馬で勤めるのとの割合は年間についてどのようであるか。また地域によってその関係がどのように相違するものであろうか、東海道の中央部、その末端、中山道の山間部の宿駅を選んで比較してみよう。

東海道蒲原宿の嘉永六年（一八五三）における年間人馬勤方をみると、人足総立数七九、五四五人、うち宿人足立数二二、五三二人に対し、助郷人足立数はその二倍半の五七、〇一三人となっているが、馬の方はその逆で、馬総立数三〇、八二四疋のうち、宿馬立数二三、五二三疋、助郷馬立数はその三分の一の七、三〇一疋である。またこれを月別にすると四月・八月・十二月がピークとなり、助郷村では四・八月の農繁期と重っている。

宿駅に対する助郷村の負担を考える場合、注意を要することは、一助郷村が必ずしも一宿駅だけに附属するとは限らぬ、ということである。例えば嘉永三年（一八五〇）蒲原宿の加助郷に編成替が行われたときの二十カ村のうち他種の助郷を兼ねたのが十二カ村あり、内房村では蒲原宿の加助郷だけではなく、その宿駅の代助郷をも勤め、さらに甲州街道穴原宿の定助郷でもあった。こうなると、村高に対する助郷高の割合が上昇するばかりでなく、人馬の徴用度が頻繁に行われることとなって助郷村の負担は過重なものとなるのである。

つぎに見付宿について、「天保十二年（一八四一）分の人馬立並並銭請払仕帳」によって宿勤と助郷勤とを比較し

第3表 見付宿における宿勤と助郷勤との比較 (1841年)

人馬種別	宿 駅 側		助 郷 側	
	上 り	下 り	上 り	下 り
人足賃払	5,226	5,356	13,626	16,956
〃 無賃	5,937	7,164	7,204	11,317
本馬	5,145	6,175	904	716
軽尻	3,112	3,018	345	195

第4表 中山道追分宿における宿勤と助郷勤との比較

年 次	総 継 立 数		宿 勤		助 郷 勤	
	人 足	馬	人 足	馬	人 足	馬
元禄15 (1702)	2,310.0	4,335	1,270.0	1,259	1,040.0	3,076
天保 1 (1830)	14,742.2	18,197	10,810.2	14,253	3,932.0	3,944
〃 2 (1831)	17,797.7	17,987	10,460.8	13,061	7,336.9	4,926
〃 3 (1832)	17,935.5	18,626	10,911.1	13,592	7,024.4	5,043
〃 4 (1833)	16,128.0	17,832	10,193.4	12,860	5,934.6	4,972
〃 5 (1834)	14,521.7	16,481	9,816.1	11,998	4,705.6	4,483
弘化 4 (1847)	11,874.0	16,641	7,495.4	11,114	4,378.6	5,527
嘉永 2 (1849)	14,564.9	15,436	8,003.1	10,391	6,561.8	5,045
安政 2 (1855)	21,498.8	18,355	8,079.3	10,139	13,419.5	8,216
〃 4 (1857)	13,629.7	16,474	8,750.7	11,918	4,879.0	4,556
〃 5 (1858)	19,648.3	17,324	8,661.8	10,088	10,986.5	7,236

てみると、第3表のようで、馬数こそ少ないが、人足数においては助郷側は宿駅側の二倍を超える負担をしている。

東海道の中央部では蒲原宿でも見付宿でもともに年間人足総立数が七十万人を超えるのに、東海道末端の守口宿では十二万人ぐらいで、著しく少ない(註⑧)。また守口宿よりも助郷の出勤数の方が一般に少ないのも特色である。これは継立量が少ないため、宿の常備人足はいつも出勤するが、それを越えての助郷課役の負担の少ないのに基因する。

無賃人足を宿・助郷に均分するのはこの宿駅の慣行である。江戸の方へ上りの継立の方が著しく多い。これは守口が片宿と呼ばれる原因をなした。御証文人足・賃人足のいずれでも、距離が近くて楽な大阪行は宿勤が多く、遠い枚方行には助郷勤が多いのであって、困難な仕事は助郷人足にさせるような傾向が窺われる。この宿は前述したように馬継は行われないから、人足継だけについて眺めたのである。

中山道追分宿の年間人馬継立数をみると第4表に示すように、交通頻繁な東海道に比べると人足継立も馬継立もともに及ばないが、馬が割合に多く用いられているところに特色がある。この表によると、元禄十五年(一七〇二)には、人足は宿勤がやや多いが、馬は助郷勤が七一%にも及んでいる。宿方の歎願書には伝馬五十足のうち、役にたつ役馬は二十一疋だけで、残りのうち十六疋はやせ馬で半荷軽尻ばかりをつけて送り、十二疋は疲れ馬で役にたかない、とあって勢い助郷馬の負担が増加することとなる。天保年代に入ると人馬の継立数が激増するが、大体三分の二は宿勤であった。人馬の継立は宿人馬を遣い切つたのちに助郷に触れ当てるのであるから、助郷人馬を徴さなくて済む日も多い。「宿方計りにて御継立相済候日数書上帳」によつて嘉永二年(一八四九)の追分宿の状況をみると、百七十五日は宿人馬だけで間に合い、助郷人馬出勤は二百九日で三月から十月にかけて使役されることが多く、農繁期と重なるのである。なお追分宿の助郷は同時に沓掛宿の助郷でもあるので、助郷村はこれに倍する負担をしていたと

思われる。

以上は東海道と中山道とを比較しながら助郷村の年間人馬継立数の差異を考察したのであるが、一般にどの宿駅でも内面的には助郷村との間に持ちつ持たれつの関係がある。その一つは「宿助郷人馬の打込み遣い」である。どの宿駅でも定まった常備人馬のうちから困人馬を引去ったものを遣い切った時に助郷から人馬を徵発することになっているのであるが、往々にしてこの宿人馬を遣い切らない場合でも助郷と話合いの上触れ当てることもあった。かような先遣いの方が後遣いよりも助郷村にとっては都合のよいこともある。昼過ぎに触れ当てるよりは朝のうちに触れ当てられた方が好都合であるからである。したがって宿助郷人馬の打込み遣いが行われたのは必ずしも宿側の都合ばかりではなかったのである。その二は「助郷村の内実余荷」である。宿場が火災などで大半焼失し伝馬役にも差支えらるというような困窮の宿駅に対して、助郷村の方でも見かねて、内実は余荷すなわち補助をするということがある。例えば嘉永四年（一八五二）の「追分宿助郷人馬遣方内実書上帳（註7）」によると、「中山道追分宿之儀連々困窮仕り（中略）途方に暮罷在候を、助郷村々にも見るに不忍示談致し呉、去る申年より宿立人馬五拾人五拾疋之内三人三疋困人馬引、四拾七人四拾七疋日々宿方にて遣払可申処、当時宿方にて三拾人三拾疋を遣払、残拾七人拾七疋助郷にて日々内実余荷呉申候」とあるように、嘉永元年（一八四八）以来、宿方人馬三十人三十疋を遣い切れば助郷に触れ当てることとしたので、四十七人四十七疋のうち十七人十七疋を助郷が内実余荷してくれているというわけである。

大通行の場合、先触によって集めておく人馬の数は、指定数だけでは不足することもあるから、かなり多く触れ当てるのが通例で、その中には実際は使役されないでそのまま返されるものもある。これを「不用揚返し人馬」といって、これは助郷の負担となった。その他先触に示された数以上の人馬を用意して通行者の使役に供するものに添人

馬と称するものがあつた。これまた助郷の負担となる。追分宿では弘化四年（一八四七）の継立人足総数二万二千八百余人中、添人足が百十五人で、約一%、馬総立数一万六千六百疋中、添馬十八疋で、〇・一%であつた。

(5) 定助郷村の勤め方

一つの宿駅には多数の定助郷村が附属しているが、宿人馬を遣い切つた場合にいつでも定助郷村全部に触れ当てるのだろうか、それとも順番に徴用してゆくのであろうか、従来不明であつた。菊田太郎氏も「東海道守口宿守口駅」の著書中に、「享保十年以後、守口宿の定助郷が隔年勤務であつたことは、残存史料中にこれを立証するものがない」といつている註(8)。筆者は最近東海道原宿の資料註(9)を入手することができたので、つぎにその全文を掲げておく。

東海道原宿助郷三十三ヶ村は往古定助大助と相分り人馬差出且大通行之節は加助村々えも触当来り候然る処北条安房守様稲垣下野守様道中御奉行勤中享保十己年十一月より定助大助之名目御差留右両助共以来無甲乙人馬割合可差出旨被御付候其砌り御支配市野惣太郎様御役所より助郷村々半分宛隔年に相勤可申旨被御渡高六千五百三拾四石をの東西と引分り隔年に相勤め候筈取極め縄引致し翌午年者東組年番に相当り同組村は連印之書付を以同御役所被申立候事

但し右掟書原宿に所持有之候

助郷高西拾七ヶ村

東助郷拾六ヶ村

一、高八十石

長沢新田

一、高百二十三石

柳沢村

〃千二百九十六石

中里村

〃二百九十五石

鳥谷村

〳二百十六石	川尻村	〳三百十八石	東原村
〳四百七十八石	東谷村	〳四百六石	西椎路村
〳百六十一石	西増川村	〳六百八十五石	東椎路村
〳三百八石	東増川村	〳五百九十二石	西沢田村
〳三百二十一石	境村	〳五百九十五石	中沢田村
〳四百二十一石	江尾村	〳三百八十三石	東沢田村
〳百四十二石	西船津村	〳四百九十七石	西熊堂村
〳三百二石	船津村	〳三百三十二石	東熊堂村
〳五百六石	石川村	〳六百五十四石	岡宮村
〳百二十三石	西平沼村	〳百二十六石	沢田新田
〳二百二十九石	東平沼村	〳三百三石	小諏訪村
〳二百三石	西井出村	〳五百二十二石	大諏訪村
〳三百八十九石	東井出村	〳三百三十八石	松長村
〳四百二十一石	根古屋村	〳二百六十六石	今沢村
〳五百七十二石	青野村	〳高六千四百三十四石	
〳二百六十六石	柳沢村	全高壹万二千八百六十八石	
〳高六千四百三十四石		村数三十三ヶ村	

その分布は、原宿を境として東組と西組に分れ、その中間の柳沢村だけが両組に跨っている。定助郷村の大部分は愛鷹山麓を走る根方街道に沿っているが、一部分は東海道筋の村々となっている。

註1 興津町誌収録

- 2 拙稿 一般助郷村―東海道三遠国境安倍川間十三宿の助郷村に取材して 新地理 第六卷第一号 一九五七年
- 3 玉置哲郎 山間部の助郷村の問題―中山道和田宿の場合 人文地理 第十二卷第五号 一九六〇年
- 4 五駅便覧(日本交通史料集成 一九三八年)
- 5 大島延次郎 日本の路 日本歴史新書 一九五五年
- 6 長井政太郎 東北の集落 一九五六年
- 7 児玉幸多 近世宿駅制度の研究―中山道追分宿を中心として 一九五七年
- 8 菊田太郎 東海道守口宿・守口駅 一九五九年
- 9 原町誌編集委員会 原町誌資料篇(その二)―古文書集録 一九五九年