

浜名湖開湖500年祭協賛

新居関所史料館

夏の特別展

今切の渡し

いま

ぎれ



浜名湖渡船と
新居関所



平成10年7月14日(火) ▶ 8月30日(日)

新居関所史料館

「今切の渡し」展 開催にあたって

わが国の数ある湖のなかで、8番目の面積を有して明るく変化に富んだ景観が人の心をとらえる浜名湖。漁獲水揚げ高、魚種ともに屈指の豊かさを誇り、人々の暮らしの舞台でもあり続けたこの浜名湖が、中世の地震・津波により外海とつながって、今年で500年を迎えました。

太平洋との接点、荒波立つ「今切」の出現は、以後5世紀にわたって土地のありようを大きく左右しました。近辺の住人にそれぞれ独立した地域意識を育てたことがまずあげられます。新居、舞阪、さらに湖西、湖東の地域特性と住民意識は今切という境界をぬきにして語れません。

東海道を遮断したことによる交通への影響にもはかりしれないものがありました。日本の動脈は、ここ今切において400年間というものの東西の連絡を木の葉のような船に頼らざるを得ませんでした。まさに海道一の難所であったのです。新居の地に関所が設けられたのもこの地理的条件の故でした。

今回開催する特別展「今切の渡し 浜名湖渡船と新居関所」では、浜名湖の変遷、渡船をはじめとする交通手段の移り変わり、関所の役割などをさまざまな資料によりご紹介します。「今切」の存在の特異さ、この地域に与えた影響、そのなかで続いた人々の暮らしに思いを馳せていただくとともに、平成13年の東海道宿駅制度400年への認識を深めてくだされば幸いです。

平成10年7月 新居関所史料館



- 表紙写真：明治天皇行幸の際、今切渡しに使った御座船。当時の図面をもとに片山延次郎氏(元船大工)が復元した模型。

とおつあわうみ 古代の浜名湖

浜名湖はもともと、今も湖北に注ぐ都田川河口に広がった湾で、氷河期のあと、天竜川が運ぶ砂が開口部をふさいだことによってできたといわれます。

奈良時代になると、都の人たちは浜名湖を「とおつあわうみ(遠い淡海)」と呼ぶようになりました。淡海・あわうみ—近江・おうみ—琵琶湖に対し、遠い東国にある湖という意味です。静岡県西部を遠江(とおとうみ—とおつあわうみ)というのもこのためです。奈良時代には近江を「淡海国」、この地方を「遠淡国」と表した時期もありました。

浜名湖という名は、「浜の(そばにある)湖」からきているといわれます。現在でも、浜名湖を中心に見て東は御前崎まで、西は伊良湖岬までの砂浜の連なりをそれぞれ「片浜十三里」と呼びます。なるほど浜名湖は両脇に二つの長い浜を控えた湖です。



浜名橋之図 天明6年(1786)

新居町・飯田純男氏蔵。浜名の橋は古代の東海道・浜名湖南端に架けられていた。平安初期の国撰歴史書『三代実録』によると、貞観4年(862)、全国4大橋の第2橋として勅命により建造、長さ約170m、幅約4m、高さ約5mの長大橋で、付近の景観とともに多くの和歌や紀行文に登場した。室町時代末期の永正7年(1510)、高波で破壊・廃棄されるまで流失、破損、火事などで11回も修復を重ねた。

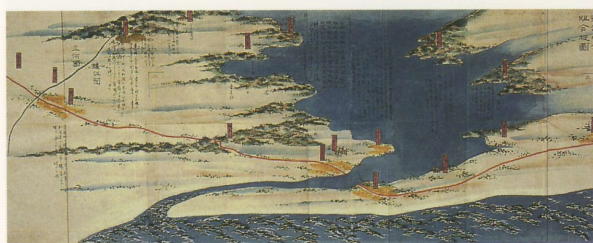
明応の天変地異

今切が出現し海とつながる

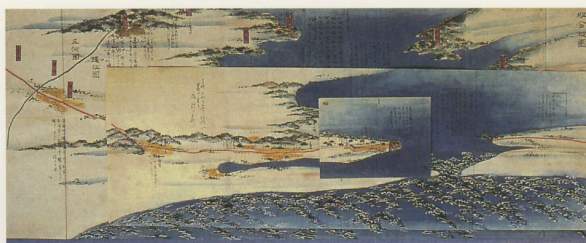
今から500年前、明応年間の地震・津波・高波などによって海との間を画していた砂州が切れ、浜名湖は遠州灘と直接つながりました。海への開口部を「今切」と呼びます。今切ができる前の新居は、東の対岸舞阪と地続きで、お寺のお坊さんが舞阪への用足しに木履ばきで歩いていったとの記録もあります。そのころの東海道は、新居・橋本の宿から浜名の橋を渡って東へ向かいましたが、浜沿いに行けば長く伸びた砂州を歩くこともできたのです。

この一帯は、古くから地震・津波による被害が目立ち、主なものだけでも応永12年(1405)、文明7年(1475)、明応7年(1498)、永正7年(1510)、慶長9年(1604)などがあります。新居宿と新居関所が移転を余儀なくされた元禄12年(1699)や宝永4年(1707)、また「安政の大地震」ともいわれる嘉永7年(1854)、さらに昭和19年(1944)の地震・津波は土地の記憶に新しいところです。

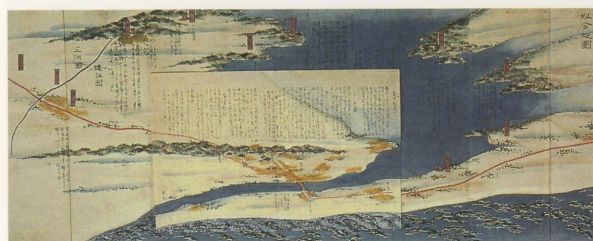
権威あるとされる国史編年史料『史料綜覧』(東京大学史料編纂所編)巻九には、明応7年8月25日の項に、この近辺の様子が次のように記されています。「大地震(中略)海嘯アリ 死者多シ又 遠江海溢レ 荒井崎ヲ壊リ 浜名湖ト通ズ」。



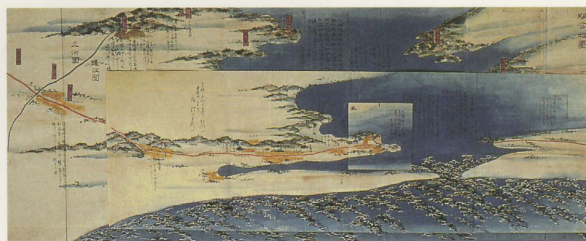
奈良時代～平安時代



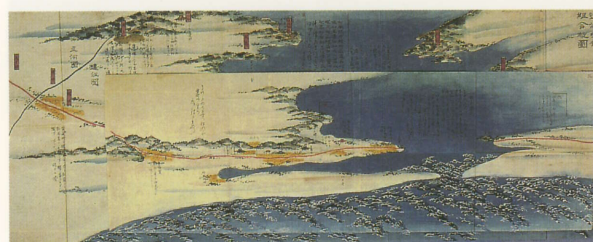
江戸時代初期～元禄年間



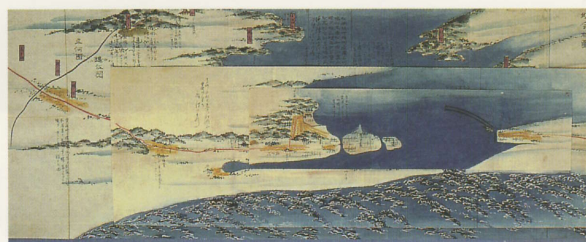
平安時代～鎌倉時代



元禄年間～宝永年間



鎌倉時代～室町時代 今切出現



宝永年間以降

浜名湖変遷図

江戸中期

史料や言い伝えをもとにいくつか描かれたものの一つ。

宿場を潤す「海上一里半」

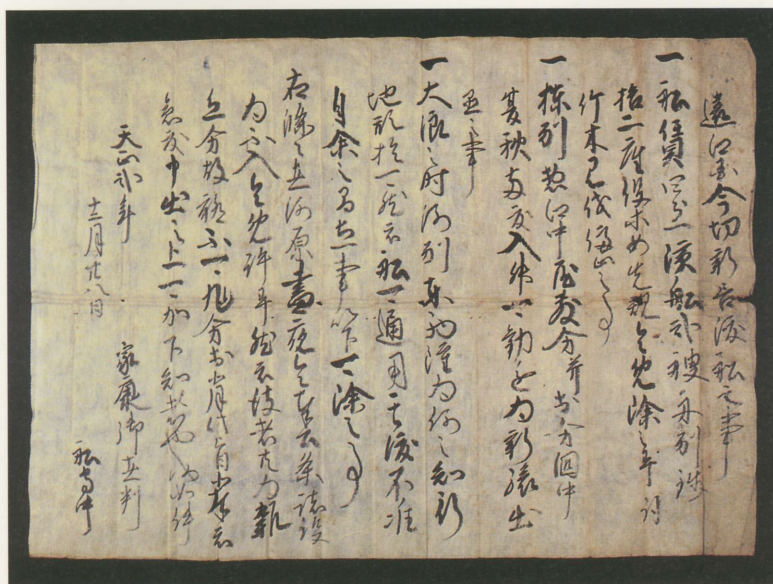
今切の渡しと新居関所

今切の船渡し自体は浜名の橋廃棄(永正7年・1510)以後から始まったものと考えられます。ここが東西交通上の難所であっただけに、この地方の権力者・今川義元や徳川家康などは、権威維持と政治目的のため渡船を承握することを怠りませんでした。

慶長5年(1600)、江戸に幕府を開いた徳川家康は新居東端の岬に関所を設けました。設置当初も移転後も渡船場は関所の柵の内にあり、旅人や鉄砲は関所を通らずして今切を渡ることができませんでした。江戸防衛を目的とした関所を置くには、東海道が今切によって分断される新居は恰好の地でした。

今切渡船の業務は新居宿が運営しました。天正2年(1574)、家康が新居の船守に定書を下して以来、幕府によって新居宿の独占運営が認められたとされていたのです。

新居・舞阪間の渡船距離は「海上一里半」といわれました。関所との関連で少なからず政治的意味あいを帯びていた今切渡船は、その一方、運賃収入によって新居宿の財政を潤しました。



徳川家康の定書

天正2年

新居関所史料館蔵・新居の船守に渡船業務を任せる一方、諸役を免除し渡船運営に支障が起きないようにした

東海道五拾三次之内荒井

天保3年(1832)ごろ

歌川廣重

中央に御座船を配し大名の渡船風景を描く。向こうに見えるのが新居関所と街並み。版元の名をとって保永堂版といわれるシリーズの1枚。



常時120艘が待機

今切渡船の運営

新居は宿場であると同時に漁業や廻船のための新居湊を擁していました。正徳3年(1713)の調べでは、当時、新居には渡船120艘、廻船37艘、浜船16艘、鰹船24艘、丸太船41艘の合わせて238艘の船がありました。

今切の渡しは新居宿の船頭12人のもとに12組に組織され、1組は船頭を含め乗り手30人・船10艘と決まっていた。全体では乗り手360人・船120艘となります。船頭は2人がペアになり、1人が本番、もう一方が遊番、両者は7日目ごとに交替、組もこれに従って替わりました。渡しに要する時間は約2時間、1艘で12、3人を運びました。

渡船用の船は次のように区分され、数もそれぞれに決められていました。

かきの番船	毎日船着き場に詰め通行人や飛脚を運ぶ	50艘
遊番船	御用継飛脚の状箱や御用物、触れ状などを受け渡す役船	10艘
舞坂詰船	前夜から対岸の舞坂へ詰め、夜間の御用を務め、翌朝通行人を乗せて帰る	16艘
非番船	諸大名の通行など特に通行人が多い場合に出る	44艘

新居湊に出入りした廻船とほぼ同型の千石船。垣立(欄)を菱形に組むところから菱垣廻船といわれた。



普通の旅人の渡しに使われた「かきの番船」。
当時の図面を基にした復元模型。
(左の千石船とも片山延次郎氏作製)

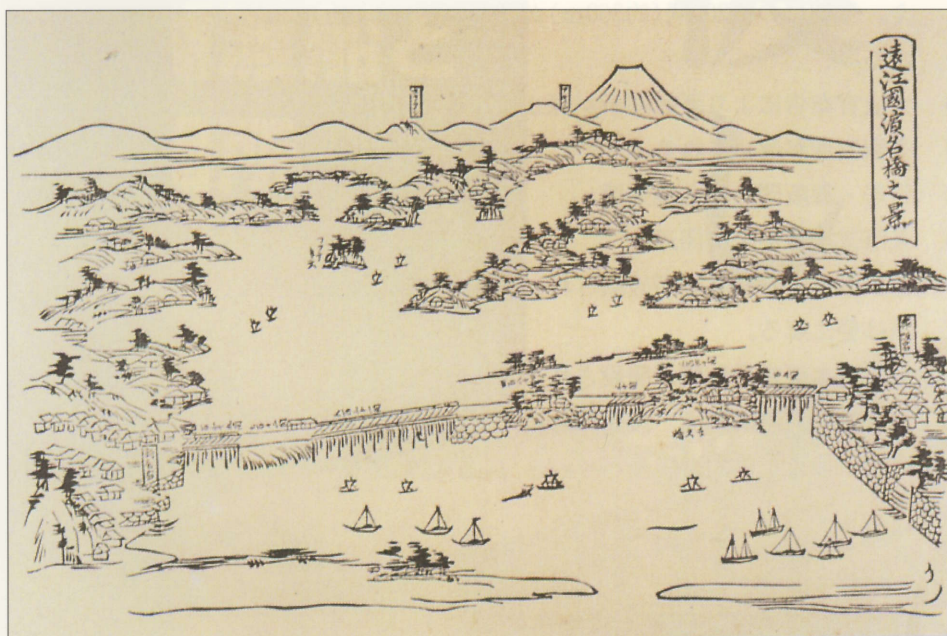
渡海の苦労は続く

明治以降の今切渡し

明治に入り、飛躍的に増大した人や物資の移動に対応できなくなった宿駅制度は明治5年に廃止されます。手漕ぎの今切渡船が時代遅れであることは明らかでした。関所や渡船の政治的意義は、江戸幕府とともに消滅しました。明治21年、東海道本線浜松・豊橋間が開通、しかし新居町には大正4年(1915)まで駅ができず、「街道の要衝」は一転「陸の孤島」と化しました。

そこで明治14年、新居・舞阪間の今切渡しのコースに沿って架けられたのが有料の「浜名橋」です。弁天島を経由して四つの部分に分かれ、橋部分全長1.6km、しかし「へなへな橋」とけなされたとおり、木の構造がこの長大さに耐えきれず、風波にさらされて破損・落橋を繰り返し、架橋後18年で廃棄されます。新居・舞阪間の陸上交通は昭和7年(1932)の国道浜名橋完成まで、33年間、再び船に頼ることになったのです。

いま、この間には新幹線、東海道本線、国道1号など主要幹線の橋、大小15以上が架けられ、日本の大動脈を維持しています。橋上を疾駆する車の列の向こうに、渡海で苦しんだ昔の人々の姿が浮かびます。



浜名の木橋

へなへな橋といわれながらも明治時代中期の新居・舞阪間の陸運を担った（舞阪町立郷土資料館蔵）



今切渡船と関所に関する年表

- 貞観 4 年(862) 浜名湖南端から太平洋に注ぐ浜名川河口に「浜名の橋」が架けられ古代東海道・東国方面への交通が確保される。
- 明応 7 年(1498) 地震・津波により今切が出現、浜名湖は海と通じる。
- 永正 7 年(1510) 暴風雨により今切口が広がる。浜名の橋、高波で破損、以後架橋されず。東西の交通は渡船に頼る。
- 天正 2 年(1574) 徳川家康が新居の船守に対し渡船定書を下す。
- 慶長 5 年(1600) 家康が今切の地に関所を設置する。
- 慶長 6 年(1601) 徳川幕府の奉行三名が新居宿に対し新造船の諸役を免除する免許状を下付、渡船の運営を保障する。他宿の「伝馬朱印状」「伝馬定書」に相当。
- 元禄12年(1699) 暴風雨により関所と新居宿が西方に移転。渡船距離が延びる。
- 宝永 4 年(1707) 地震・津波により関所と新居宿が現在地に移転。渡船距離は約 6 km に。
- 嘉永 7 年(1854) 地震・津波が東海地方を襲い、新居関所は全壊、建て替え。今切口の幅200間(約360m)が700間(約1,260m)に広がる。
- 明治 2 年(1869) 太政官布告により新居関所が廃止される。
- 明治 5 年(1872) 宿駅制度が廃止される。
- 明治14年(1881) 新居・舞阪間に浜名橋架橋。
- 明治22年(1889) 東海道本線が全線開通。
- 明治32年(1899) 暴風雨により浜名橋が破壊され、新居・舞阪間の交通手段は船に戻る。
- 大正 4 年(1915) 東海道本線新居町駅が開設される。
- 昭和 7 年(1932) 国道の浜名橋が開通、渡船終わる。
- 昭和53年(1978) 今切口の真上に国道 1 号バイパス「浜名大橋」架橋。

