



# 東海道の宿場町 土山

土山町立歴史民俗資料館  
学芸員 杣田 美佐登

## 《はじめに》

土山町は、滋賀県の南東部に位置し、鈴鹿山脈の西側に広がる山間の町です。近江国と伊勢国とを結ぶ鈴鹿峠のふもとに位置した土山は、古くから東西交通の要衝として機能してきました。平安時代の仁和2年（886）から、斎王群行の行路として鈴鹿越えのルート「阿須波道」<sup>あすはのみち</sup>が利用されるようになり、中世には、伊勢参りの人々が度々この道を通っています。近世には東海道の宿場として繁栄し、鈴鹿峠をひかえた宿場として多くの旅人でにぎわいました。このように、土山はその地域性から道を通じてさまざまな影響を受けつつ歴史と文化を形成してきました。今回は、近世東海道の宿場町として機能した土山を中心

にご紹介したいと思います。

## 《土山宿の概要》

「土山」という地名は、中世の紀行文の中にみえ、室町時代応永31年（1424）の『室町殿伊勢参宮記』には「つち山と申所をこえ侍るに…」との記述があり、そのころから街道に集落を形作っていたと考えられます。天正19年（1591）には、南北土山を中心とした村々が、徳川家康の在京賄料として組み入れられ、文禄4年（1595）には、この地の代官であつた美濃部氏に宛てて、伊奈忠次、大久保長安、彦坂元正の連署により、土山郷の伝馬飼料にあてるため、屋敷年貢の内より30石を免除する通達が出されており、この時代すでに伝馬



『伊勢参宮名所図会』より

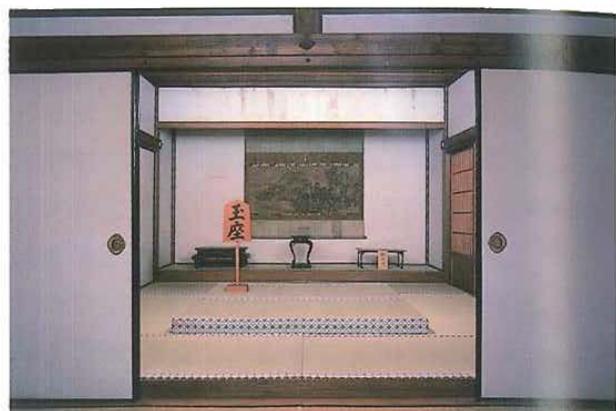
が置かれていたことがわかります。その後、慶長6年（1601）に東海道の整備が行なわれる中で宿駅に定められ、土山伝馬役中に宛てて伝馬36疋の常備が命ぜられています。

土山宿は、江戸から49番目の宿で、水口宿まで2里半7町、坂下宿まで2里半の行程でした。宿は北土山村・南土山村中に設けられ、『東海道分間延絵図』によると、東の田村橋から西へ生野町・一里山町・中垣外町・稻荷町・中町・吉川町・大門町・愛宕町・辻町・滝町と続き、松尾川（野洲川）までの22町55間（約2.5km）に細長く連なっていました。当時、野洲川には10月1日から2月末日までは仮土橋を架けていましたが、3月1日から9月末日までは歩行越えとなっていました。そのため、川越賃は水量によって、膝6文、股12文、腰24文、乳下48文、脇60文と決められていました。宿の規模は、天保14年（1843）の『東海道宿村大概帳』によると、宿高1348石余、家数351軒、人数1,505人、本陣2軒、旅籠屋44軒とあります。宿は幕府領で、代官による統治を受けていました。宿の中心は、中町から吉川町にかけて、本陣・問屋場・陣屋・高札場などの施設があり、宿内の一里山町には、一里塚が設けられていました。また、土山宿から笛尾峠を越え、日野・八日市を経て中山道の小幡までをつなぐ御代参街道が通り、滝町の分岐点には、「右 北国たが街道ひの八まんみち」「瑞石山永源寺 たかのよつぎ かんおんみち」と刻まれた2基の道標が建っています。

土山宿の助郷は、享保10年（1725）の助郷帳写によれば、助郷高18,216石、助郷37ヶ村となっていますが、元禄～宝暦年間頃の記録によると51ヶ村が定められ、現在の甲賀町や甲南町、蒲生郡の村までにも及びました。また、現在の土山町内でも、土山宿より東に位置した村は、坂下宿の助郷に定められています。

### 《土山宿本陣》

土山宿の本陣には、土山氏本陣と大黒屋本陣の2軒がありました。土山氏本陣は、寛永11年（1634）三代将軍家光上洛の際、初代土山喜左衛門が本陣職に任命され、明治時代に至るまで代々世襲されました。大黒屋本陣の設立年代についてはわかっていないが、江戸後期の交通量の増加にともない、豪商の大黒屋（立岡氏）が本陣の補佐宿として控本陣に指定されたと考えられています。また、江戸中期の土山氏本陣の記録によると、二階屋（堤氏）についての記述があり、その頃から脇本陣としての役割を担っていたことがわかります。

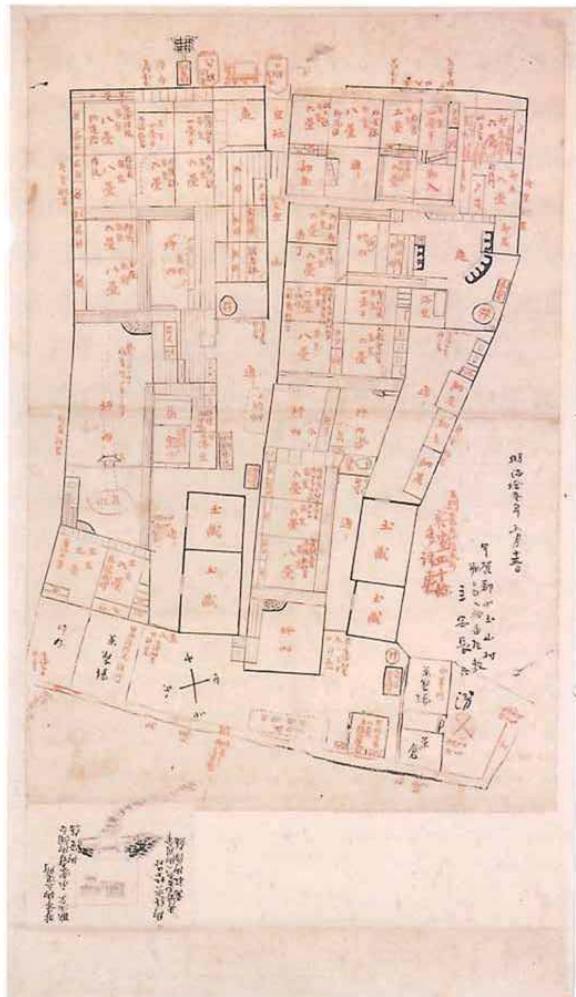


土山氏本陣 上段の間

現在でも土山氏本陣は、旧街道沿いに面し、大名などが宿泊した「上段の間」や庭などが当時のまま残されています。また、休泊者を記録した「宿帳」や、休泊者の名前を記し、本陣の玄関や宿の入口に掲げられていた「関札」などの資料が多く保存されています。代々の当主によって内容は異なりますが、後世に伝えるための覚書として、休泊した人物・年月日・人数などや、本陣の職務について記録されているものもあり興味深い内容となっています。

諸侯が本陣を利用する場合は、各本陣に休泊の旨を伝えて予約をし、本陣では、請書を出して迎える準備を整えますが、天候などの関係で行程に急な変更があったりするとその対応が大変であったようです。宿帳からみて

みると、文政12年（1829）7月18日、大坂町奉行の新見正路の記録によると、この日は、関宿からの出発で、土山宿では休憩の予約が入っていました。しかし、前日からの天候の悪化で、松尾川の通行ができなくなり、急遽土山宿に宿泊することになりました。宿泊のための部屋割り、関札の設置、同行の人々の宿泊所の確保など、宿中で対応したことがうかがえます。また、嘉永3年（1850）6月23日、土佐藩主山内豊信の時には、行程が早まったため、24日休憩であった予約が23日宿泊となり、対応におわれたこと、料金で折り合いかがつかず、問屋たち宿役人が交渉にあたったことが記されています。また、中には休泊時の献立などが記されているものもあり、安政4年（1857）3月12日の熊本藩細川家休憩の際には、焼き物（塩ぶり）・平（いたゆば、長いも、青み、牛蒡、人じん）・汁（干大根、



大黒屋本陣 間取図

わかめ）・猪口（人じん、いか）・飯・煮しめ（富田えび、干瓢、やき、小さいも、牛蒡）・硯蓋（高や、玉子やき、きすし、いか、くわぬ、玉すだれ、いた）という内容で、野菜の煮付けが多く出されていたようです。土山氏は、熊本藩細川家との関係が深く、同家より名字帯刀ならびに同家の家紋を用いることを許されており、細川家ゆかりの品なども残されています。

### 《街道の名物》

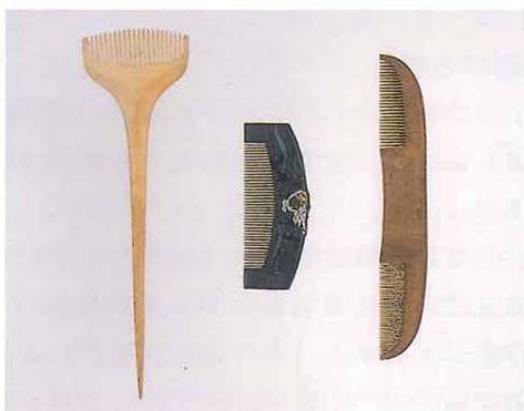
土山での名物としては「お茶」「木櫛」「蟹が坂餡」があり、名所図会などでも紹介されています。

土山で茶の製造販売が行われるようになつたのは江戸時代中頃からで、京都府宇治市の永谷家が所蔵する『古今嘉木歴覧』によると、明和年間には、「曙」<sup>あけぼの</sup>という銘柄があったと記されており、18世紀中頃には、土山で煎茶が産出されていたことがうかがえます。土壤や気候条件の他に、当時から茶所として有名であった宇治と地理的に近いことから、早くに技術導入できたこと、街道筋で茶の流通が容易であったことなどが製造が盛んになった理由と考えられます。幕末の開国により、茶は主要輸出品となり、明治維新後の需要の拡大に伴い製造も飛躍的に伸びました。現在でも、近江茶の主要生産地となっています。

木櫛については『東海道名所図会』に「名物指櫛」とあり、太田南畠の『改元紀行』にも「土山の宿に入りても櫛うる家多し、土山龜井くし、又御櫛所お六櫛などかきたる札を出せり」の記述がみられます。この櫛は、昔、信濃国の旅人が伊勢参宮を終え上京する途中、土山の地で病にかかったが、村人の手厚い看護によって回復したことに感謝し、国元で櫛作りをしている技術を村人に伝えたのが始まりとされています。その櫛作りの製法が「おろく」という人の創意によるものだったので、その名をとり「おろく櫛」としたと伝えられ

ています。しかし、明治時代以後、宿場制度の廃止による交通量の減少により、櫛を売る店も次第に姿を消していきました。

蟹が坂飴は、麦芽糖を原料とし、これを煮て冷やし固めたもので、表面には畳表で付けた模様がみられます。大昔の大蟹退治の伝説にちなんで作られたとされ、模様は蟹の甲羅を模したものといわれています。現在でも田村神社前で販売されています。



おろく櫛（個人蔵）

### 《峠を越えて》

土山を称した言葉に「あいの土山」があります。「坂は照る照る鈴鹿は曇る　あいの土山雨が降る」と鈴鹿馬子唄に唄われるこの言葉には、鈴鹿峠をはさみ、坂（坂下宿）と相対する土山（土山宿）という意味、また宿駅制度が整い、土山が本宿となる以前は間の宿であったことからなどさまざまな説がありますが、土山を訪れた人々が親しみを込めて呼んだ言葉かもしれません。鈴鹿峠は東海道の中でも箱根に次ぐ難所でした。特に伊勢側からの上りは急峻で、旅人たちは苦労したようです。そんな中で、人や荷物を運搬する馬子たちは重宝され、大いに活躍しました。鈴鹿の馬子唄は、そんな馬子たちの労働歌として生まれ、後に人形浄瑠璃や歌舞伎の演目の中で登場し、広く知られることとなりました。

江戸時代の駄賃銭について見てみると、正徳元年（1711）の「人馬賃高札控」に定られた元賃銭によると、坂下宿まで本馬（馬に40

貫目を基準とする正規重量の荷物を乗せる、または人と20貫目までの荷物とを乗せる場合）で225文・軽尻（馬に人一人が乗る、または20貫目までの荷物を乗せる場合）で146文・人足で111文となっており、水口宿まで本馬127文・軽尻81文・人足61文とあります。距離に比べて坂下宿までの料金は倍近くに定められており、この差に峠越えの厳しさがあらわれているようです。時代を経るにつれて料金は値上がりし文政元年（1818）には坂下宿まで本馬268文・軽尻174文・人足132文、水口宿まで本馬152文・軽尻101文・人足73文となり、幕末の文久2年（1862）には元賃銭の8割増、元治元年（1864）には元賃銭の2倍半となっています。度々おこなわれた賃銭の値上げは、幕末の物価の上昇により、宿駅や人馬を提供していた助郷の村々の困窮を伝えています。

### 《おわりに》

幕末の混乱期が過ぎ、明治維新という新しい時代を迎え、土山も近代化の道を歩んでいくことになります。明治元年（1868）明治天皇が東京への行幸の際に土山宿本陣に宿泊した記録が残されていますが、明治3年（1870）には本陣が廃止され、同5年には東海道の伝馬制度の廃止に伴い、土山宿も廃止されました。その後も陸上交通の一中継地としての役割を果たしましたが、明治22年（1889）の東海道線の開通、翌年の草津線の開通により次第に鉄道輸送が主になり、宿駅としての機能は衰退していきました。しかし、大正12年の鈴鹿隧道の開通から戦後の国道1号の整備、今後の第2名神高速道路の建設と自動車交通による利便性は高まり、道との歩みは新たな展開を迎えていました。

滋賀文化財教室シリーズ No.189号

発行年月日 1999年12月20日

編集・発行 財団法人 滋賀県文化財保護協会

〒520-2122 大津市瀬田南大萱町1732-2

TEL(077)548-9780 FAX(077)543-1525