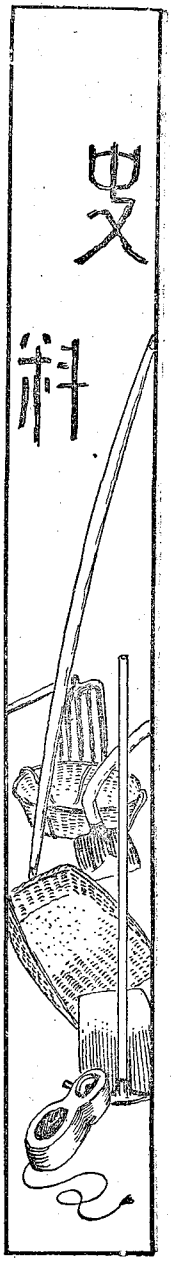


東海道行脚〔十三〕

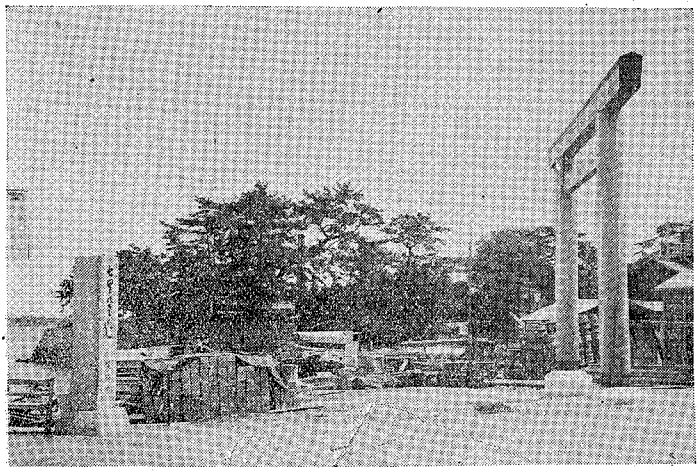
田中好

桑名

前にも物語つたやうに七里渡＝間遠の渡は遠い昔の旅話しの種、今は揖斐長良川を渡れば可いのだ、其處を縣營渡船の厄介に爲つて渡ると桑名の町だ。

日本書紀は、日本武尊が東征されたとき尾津につかれ、尾津濱、今の桑名郡多度村の戸津で食事されたことを傳えてゐるから、其の當時の東海道は此處桑名には關係が無かつたが、延喜式が此處桑名を榎撫驛として指定したので宿驛と爲りだしたのだ、土地の人は日本記に、聖武天皇十一年十一月壬辛幸＝伊勢國＝至＝桑名郡石占頓宮＝。と傳えてゐるから聖武帝以來の土地ぢやと言つてはゐるが、假令夫れがそうであつたにしても夫れは東海道の道筋とは緣の無いことだ、先きに語つたやうに東海道の旅に美濃路をとつた時代に此處桑名が言ひ囃されなかつたのは當然だが、元龜二年織田信長が三ケ城を築いてから、政治上重要な土地と

爲つた、そこで慶長六年になつて本多中書侯と其の息子美濃守が桑名城へ這入つて政をとり、町割を定め今の都市計畫に似たやうな事をやつたので町らしい町が出來だしたのだ、夫れに前面には例の七里の渡を控えてゐるので、東海道を往來する旅人やら關西諸侯の參勤者が此地に逗留する、其の勢で尾三勢三國の物貨は自然と此處へ集まつて商賣が盛になり、經濟上にも重要な土地と爲つた、寛文五年に幕府は御用を達する問屋肝煎へ宿米七石宛を下けるやら、寛永十五年以後は此渡に關船を設けて扶持米を下け渡し、官用は無賃で平民共からは賃錢を取つて、今で言へば官營渡船を經營しだしたので一層繁榮に爲つたのだ、東海道名所圖會は、桑名と專號する事は、永祿年中以後の事なり。勢尾都會の湊にして町數多く、賈人の家軒をつらねて繁華の驛なり。と言つてゐる、官營渡船は相當なものだつたらしい、五鈴遺響は、桑名答船の岸に纜する處を船場と稱し、大鳥居一基を建て、船の的の爲に燈籠を挑け置けり、又看監所あり諸侯公卿東關往還するは、城主より官船を裝て凡て風濤の患なし。と言つてゐる、兎も角陸と海との交通連絡の爲に盛なものだつた。

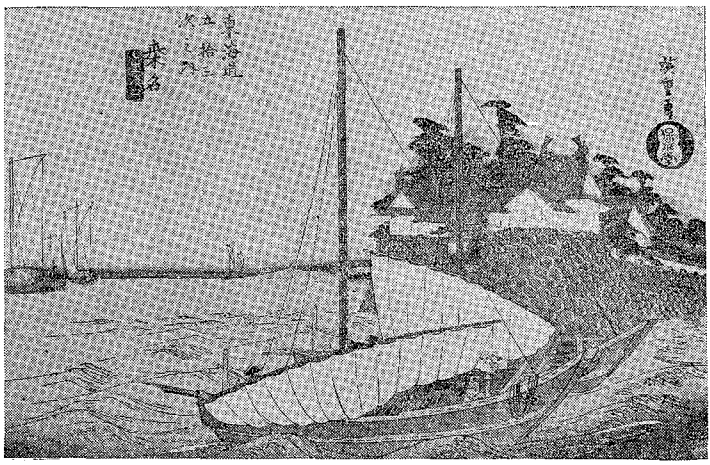


今の桑名

世は明治の時代と爲つて、其の四年に官營渡船は陸運會社が德川氏の制度を繼いで經營したが、夫れは六年に爲つて廢止され、前に物語つたやうに國道の路線は陸上に變更されて、七里の渡は木曾揖

斐長良川の川渡しに換えられた、夫ればかりでは無い明治の初年に敷かれた東海道鐵道は、木曾揖斐長良の三川に橋を架ける厄介さを避けて岐阜方面を通ることに爲つて、古來の宿驛桑名は日一日と勢力を失ふやうに爲つた、漸く明治二十七年に鐵道は敷かれたが、昔のやうに東海道交通の役には立たない、桑名の殿樣時雨で茶々づけ。と歌はれるやうに爲つた、假令夫れが一汁一菜主義の節約であるにしても、茶漬で辛棒しなければならぬ浮目を見るやうに爲つた。

此樣な町勢だから街の中の海道の有樣は、お話しにならぬ程貧弱だ、巾員はやつと二間位、いやと言ふ程に曲つてゐて自動車は通れないと言つた方が可

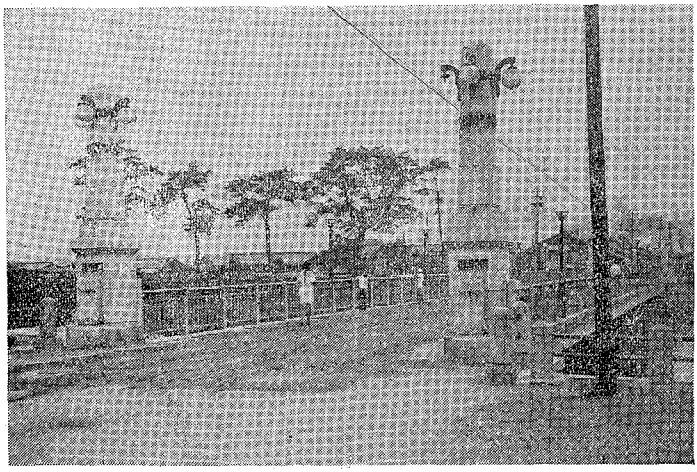


昔の桑名

い位だ、昔船場と言ひ囃された船付場も今は桑名港と言はれてゐるが、昔の儘の設備でやつと帆船が附くだけだ、唯だ一ノ鳥居だけが立派に保存されてゐて今の此有樣を笑つてゐるやうだ、船場の邊は伊勢で名高い女郎屋が軒を並べて客を誘つてゐる、ドー最眞目に見ても明治初年の漁師町としか思へない、此有樣だから例の失業救濟道路事業は、此國道を西桑名の方へ附け替えることにして今工事の眞最中だ、此工事と例の三大架橋が出來上つたら桑名の町も德川時代のやうに發展するであろうが、町民がモー少し目醒めなけりや夫れも覺束無いであろう事を、町民に告げて私の旅を急ぐであろう。

○

桑名の町を出ると直ぐ町屋川だ、こゝから西は昔の東海道らしい氣分が起る、と云ふのは點々松並木を見受けるからだ、今の朝日村、壬申の亂に、天武帝が天照大神を拜まれたと言はれてゐる、延喜式の朝明驛、だが、今は街道沿の一寒村で夫れ程の歷史を持つてゐるとは思はれない位だ、是から先きの東海道は變つてゐるらしい、何でも足利時代の海道は桑名の宿を出てから此處朝日村を通つて、八郷村大矢知村を經て四日市の北方に出て常盤村芝田を經、東海道と伊勢街道との分岐點にある追分に出たものだ、夫れを俵秀郷の後裔田原美作守忠彥が今の四日市の西にある鵜森神社のところに築城してから、今のところに海道を移したと言はれてゐる、其のお蔭で漁村だつた富田や四日市が發展するやうに爲つたのだ。



今の四日市

蛤の燒かれて鳴くや　ほとゝぎす

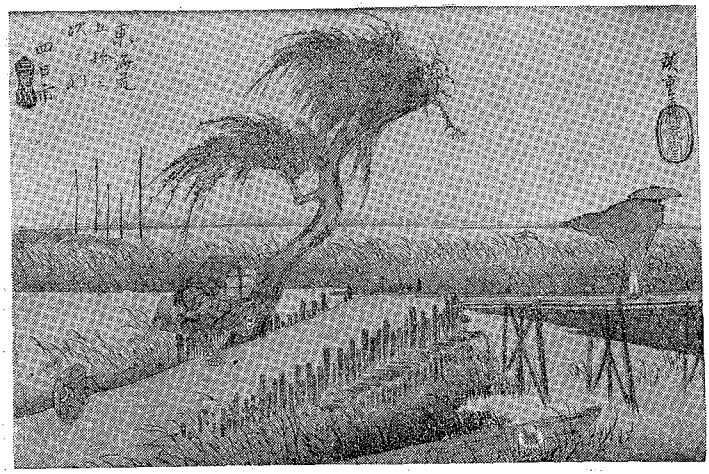
其角が詠んだ燒蛤で有名な富田町、町の中心地は海道から離れてはゐるが、燒蛤で桑名と本家爭ひをしてゐるのも、新進部落の若さであろう。

四日市

四日市、明治三十年に市制を布いて今では戶數一萬一千を數える立派な都會だが、夫れは三國地志が言つてゐるやうに德川氏が慶長六年に此處を東海道五十三次の驛

に指定して呉れたお蔭だ、夫れ迄は海道を旅する人には餘り囃立てられ無かつた、夫れと云ふのは前に言つたやうに築城以前は、東海道はこゝ四日市を通らなかつたからだ。

天正十年六月、織田信長が脆くも本能寺の露と消えたとき、例の東照公が潛かに此土地に走つて來て、此處四日市から船に乘つて尾張國の大町に渡つて所望を遂げたものぢや、其のお禮の積りであろう、四日市と熱田との間海路十里に渡を營む御朱印を下げたと言ふことだ、之が固と爲つて此交通を四日市乘と言ひ桑名に劣らない船の仕立場が出來た、夫れが四日市發展の原動力と爲つたのであろう。皈家日記の天和時代さえも、四日市といふ所にやどる。日毎にたつ



昔の四日市

民の、さぞ四日とかきりてつけたるさとの名ぞ。なぞと言つて民が市の間違と見られるから此時代から繁盛であつた。五鈴遺響は、其の町勢の有樣を物語つて、四日市は明暦年中七百餘戸、海陸都會の地にして富有の商賈あり。と言つてゐる位だ。

商賈の盛な所であつたのに街道は矢張り狹かつたと見え、驛内で車の通行を禁止したと言はれてゐる。

天保九年七月十六日、比丘尼町石屋新助十三日夜、臺車ヲ曳キ、候ヲ見及候ニ付見留置、同夜ノ義取込故、今十六日呼出シ子細承候處、不心得ノ爲相詫候ニ付、此度ノ義差免シ候以來車打クダキ相用申間敷樣

申付置候。

此樣な古文書が今も殘つてゐるやうに街路の幅が狹いので交通物體を制限したものと見える、今でも車の通行が出來ないやうな道が澤山にある、自動車が通れるか通れないか氣遣かはれる道を市內循環の乘合自動車が走つてゐる、其の大膽さには驚かされるが、人口の過剩を慮つて命位を氣にしないのだろう。

此處四日市の海は遠淺だ、五町ばかり沖に出なけりや、本船に乘れない地形だが、夫れでも昔から港灣都市として名を擧げた、明治時代には神戸から東の方橫濱方面に航するまでの中間港灣として働いたものだ、夫れは明治六年に稻葉三右衞門と言ふ人が築港を目論んで呉れたお蔭ぢや想だ、夫れを大正の年代に大規模な近代的な港灣に改良して政府も之を援助したと言ふことだが、東隣りの名古屋にも亦大きな港灣を慥えて船の來集を待つてゐる、東西指呼の間に此樣な大きな港を二つも造るのは何と言つても不得策なことぢや、夫れに私が旅して來た東海道は、名古屋からこゝ四日市までの間はこゝ二三年の內に近代道路に改めらるゝのだから益此港灣の効果は薄らいで來るであろう、いつも交通施設を策するときには遠い將來のことを考えねばならぬ、と言はれてゐるが、夫れを言はしむるのは是等の失敗を避ける爲だ。

○

四日市も隨分發展したものぢやと、街の長いのに驚かされたが、夫れは四日市で無かつて早や日永村だつた、旅人がこう感ずるのも街道の兩側に人家が並んでゐて、街の形が四日市と同じからだ。

日永村の追分。神風や伊勢と都の分れ道、東海道と伊勢路との分岐點だ、左するのが伊勢路で神戸の町を經て伊勢へ行き、右するのが私の旅する東海道、伊勢路には桑名の一の鳥居に次いでの二の鳥居が建つてゐる、三國地志が神戸町を物語つて、神戸驛、按、神宮の間道なり(中略)天正三年五月、織田信孝地子を許して初て驛を置。と言つてゐるから當時からの伊勢路であらう、併し伊勢路の竝木は東

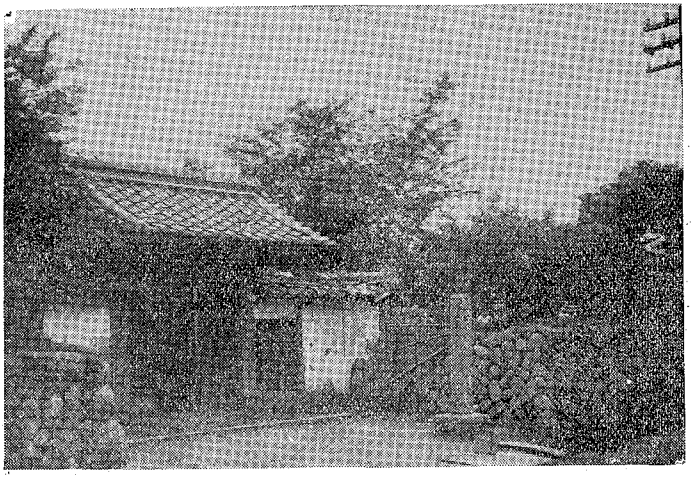
海道のに較べて貧弱だ、之は道路の發達が遲かつたのか夫れとも神宮への間道を閑却した勢であらうが、漢學者に言はしめたら言ふを已めよ、といふところだ、と言ふのは、德川氏は五街道の制を立てゝ交通の便益を計つて呉れたが、日光街道を其の一つに加えながら伊勢路を普通の道路として待遇した、夫れだから竝木が貧弱であるのも路の惡いのも怪むに足らないことだ、併し明治時代からは國道の第一號として尊重したから今も竝木が保存されてゐるのは嬉しい。德川の制度に不平を語つて私は右に旅するのであるが、私の旅物語に伴れ合つて來た、東海道中膝栗毛の主人公彌次喜多の連中は追分の建場から伊勢參宮にと洒落たので此處で私とお別れだ。

古事記が日本武尊の東征を傳え、自二其地一差少幸行、因二甚疲一衝二御杖一稍歩、故號二其地一謂二杖衝坂一也。と言つてから名高くなつた杖衝坂、今の人が言つてゐる杖衝坂とは違ふが、今のは昭和二年に路線を北方に採つて道幅を四間に改修したので勾配も緩かに爲つた、夫れ以前の坂は勾配六分一位で幅二間の道だつた今も夫れが殘されてゐる、芭蕉が。歩行ならば杖つき坂を落馬かな。と歌つたのも矢張此坂路だらうが、日本武尊の通られたのは此道でも無かつた古事記傳は。此坂は實に三重郡と能煩野の間にて、采女村の西のはづれより登り、坂の上は平野なり、但古の大道は今のより三町許北方とぞ。と言つてゐるが、三町ばかり北の方とすれば内部川の平野で坂なぞ有らう筈はない、夫れに此山の南にある河曲村山邊は、延喜式に傳馬、河曲五疋と定められた河曲驛だから三町ばかり南方とするのが正當であらう、詰り古事記傳は南と北とを間違えた譯ぢや。

日本武尊の旅の御苦心を浮べつゝ今の杖衝坂を下ると、立派な竝木に包まれた東海道だ、併し大谷附近には八分一の勾配を持つてゐる坂があつて旅人を惱ましてゐる、之を改良せなけりや折角改良された杖衝坂も餘り效果を擧げないであらう。

石藥師

此處、石藥師は西福寺――石藥師寺の在るお蔭で發達しだした宿驛だ、で昔から此處を旅した人にはお寺のことを物語らないものはない位だ、林羅山でも、一地衆生承二願恩一。溫公會比藥師尊。若磨二此石一作レ鍼去。甘草人參不レ足レ言。と言つてゐる、何でも此お寺は神龜年間に泰澄と言ふお坊さんが此處を通つたとき、籔の中から靈光のある奇石を發見したので堂宇を建てゝ之を祭つた、夫れを例の名僧空海が弘仁三年に其奇石に醫王尊像を刻したので有名に爲つた、土人に聞くと、本尊石像長七寸五分と言つてはゐるが、古史は七尺五寸と言つてゐる、何れが眞かの詮議は私の旅には關係はないが、藥師さんの靈驗は乳のない婦人に乳を與えると言ふのぢや想だ、で之に歸依信仰の善男美女が殖えて此處石藥師を發展せしめたものだ、神鳳抄も矢張り私と同しやうに、河曲郡高富御厨、按、五十三驛の一也、天和二年高富村を轉じて驛家とす、驛名石藥師佛に依ると言つてゐる。



今の石藥師

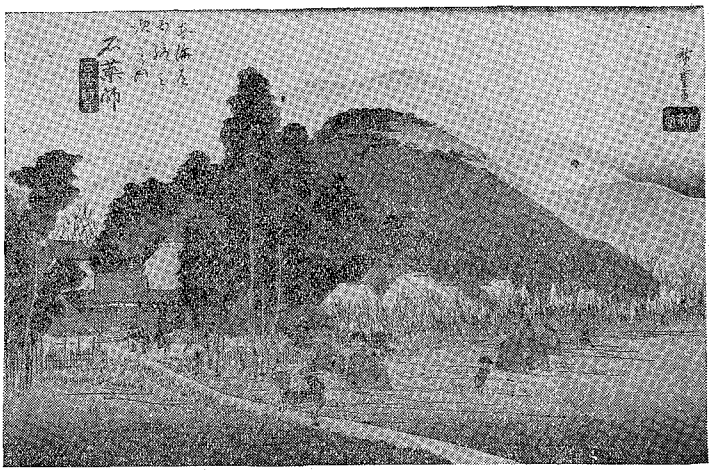
德川氏は天和二年に此處、石藥師を宿驛にした、併し餘り重要な驛では無かつたらしい、天馬所で强力駄馬の繼立をしたが、矢張り助鄕の制だけで十分だつたのぢや、で德川時代の旅日記でも餘り囃し立てゝはゐない、歸家日記が。ぐしたる女などまうで侍るなり。と言つてゐる位だ。

今は昔の宿驛だつたと思へない位に荒れてゐる一農村だ、夫れで

も明治の時代までは旅館もあつたらしいが、藥師さんの御利藥も時代の勢には抗じ兼ねると見え土人は何れも農業に轉職して昔時の影もない、矢張りお隣にある延喜式の河曲驛と同じやうに廢れて行くのであらう。

部落の終端、勾配八分一もあらうと思はれる坂の途中に、此處石藥師を產んで呉れた石藥師寺が淋しさうに殘されてゐる、土人は狩野法眼の書いた綱を附けない馬の繪を寶物にして、此馬が夜飛出して附近の田畑の作物を荒したとかの傳說に鼻を高くしてゐる。

坂を降ると直く鐵道關西本線との平面交叉だ。坂路にある平面交叉、是程交通に危險なものはない、鐵道の御連中に言はしめたら、一日に何回も通らない鐵道交通だ、左樣なものに澤山の金を出して高低交叉にしてゐては經濟が立たない、と言ふであらうが、夫れは昔の言草だ。



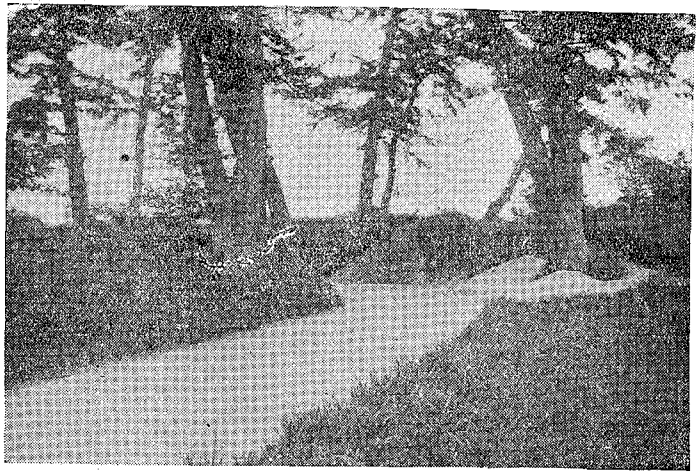
昔の石藥師

庄野

石藥師の零落を憐みながら庄野につく、矢張り此處も亦同じ運命にあるのは氣の毒だ、併し此處庄野は石藥師とは違つて昔莊園の地であつた想だ、ところが天正年中例の勢陽の亂に民家は總て兵火に罹つて住民は離散してしまつた、併し人間愛鄉の念は今も昔も變らぬものと見え文祿年代に歸鄉し復興を計つて、鈴鹿川のほとりに一村落を建てた、ところが復興地の選擇を誤つたものか其の地は鈴鹿川が氾濫する度

毎に水害を蒙るので、元和の初年に今の處に移轉したものぢやと言はれてゐる。五鈴遺響は、此ことを傳え莊野は古の莊園の地にして、能褒野の内なるが、寛永元年より郵亭を置て驛となれり。と言つてゐる。

寛永三寅年德川家光公二條在城のときに定められた宿驛だから德川氏のお蔭で芽を萠した部落だが、驛に爲るのには一つの資格が必要であつたらしい、鄕土誌の物語つてゐるところに依ると、元和の初年に復興した此處庄野は、戸數纔に三十六で尙之に戸數を殖やさなければ驛に爲れないと言ふので、近在の屋敷を此處に移してやつと七十戸にしたので驛を置かれたと言つてゐる、言はゞ無理をして建てた宿驛だ、元和時代の旅日記、丙辰紀行は。此處庄野の事を傳えて、此所の民家は火米をちいさき俵に入れて、毎戸ならべておく、其俵の大さこぶしの如く、又は槌の如くなるもあり、輪子のせいに包み縛つてあるを旅人賞取りて家づとにすといふ。と物語つてゐる、今は火米を賣つてゐる家も見付からないが、假令夫れを賣つても買つて呉れる旅人さえもない位の一寒村だ。



今の庄野

此有樣だから東海道は荒れるが儘に見放されてゐる、町を出ると井田川村、海道の惡さは益著しい路面の凹凸は當然のこと、路肩の整理なぞは思ひも寄らないと言つた調子で、三重縣下第一の惡街道だ、此調子だからいつになつても

庄野は更生する時期が來ないであらう。此樣な浮目を見るのは德川時代に無理をして驛家を建てた祟りかは知らないが、兎に角建てられた部落だもの矢張り近代文化に惠まれてやりたいものだ。

○龜山

太閤記で名高い龜山城を持つ龜山の宿、今でも戸數二千七百と言はれ鐵道でも關西本線と參宮線との分岐點に爲つてゐて、東海道の伊勢路に於ける大都會だ、コー爲つたのは天正十五年豐臣氏が岡本下野守重政を此處に封じて呉れたお蔭だ、併し夫れ以前に安藝守關宗一が關の城を此處龜山に移したことに溯ると兵火を弄した豐臣よりは安藝守に敬意を表すべきであらう。

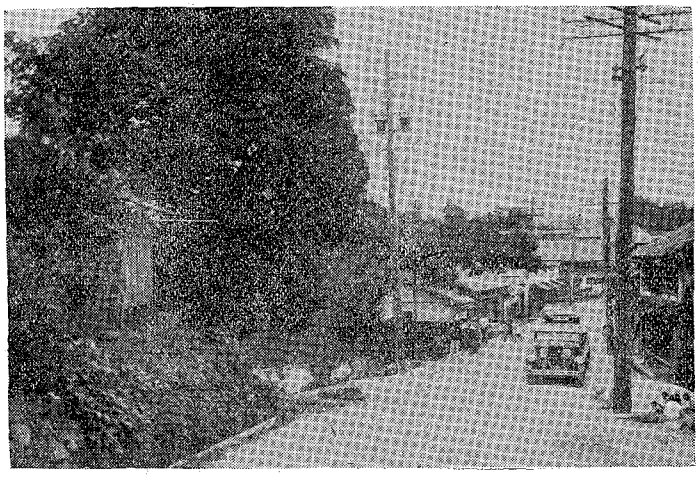
昔の庄野

德川以前からの城下町だが、東海道の宿驛に爲つたのはいつの世か判らない、が併し室町時代の大永年間を物語る、例の宗長手記は龜山は慈恩寺新福寺阿彌陀寺長福寺など神院の七堂見え、各々の宿所宿所ありて、東西に市あり。と言つてゐるから築城以前にも街として相當なものであつたであらう夫れに元和の丙辰紀行は、庄野や鈴鹿を物語りながら此處龜山には及んでゐない、歸家日記の女でも龜山を過ぎて、城いときよらに見ゆ、ゆき〳〵て鈴鹿の關にいたりて、晝の程しばらくいこふ。と言つてゐる位で輕易な驛に取扱はれてゐる。矢張り時代の變遷に依つて盛衰があつた

のであらう。

城下の町として發達した龜山、其のお蔭で町の中の街道は曲つたり屈つたり、上つたり降つたりと言つた調子だ、防城の戰術はコーした街を造らなければならなかつたのであらうが、交通の立場から見りや迷惑なことだ、路幅も至つて狹い、此有樣だから今では自動車は裏道を通つてゐる、で路線變更の問題も起つてゐる。いかに古物を保存することが大切であるにしても民生を前提としてのことだ、早く改良せなけりや大永時代の龜山の昔に還るであらう。

昔から此處を通つた旅人は、元祿の復讐談を物語らぬものはない、併し夫れは赤穗の義士とは違つて濱松の浪人の事だ、何でも元祿年中、濱松の浪人、石井源次郎が同僚赤堀源藏に殺されたが、石井の僕常右衞門が二人の遺兒を養つて、此處龜山城下で其の仇を討たしめたと言ふ美談である、今も町の中に碑を立て、夫れを傳えてゐるのも懷かしい。



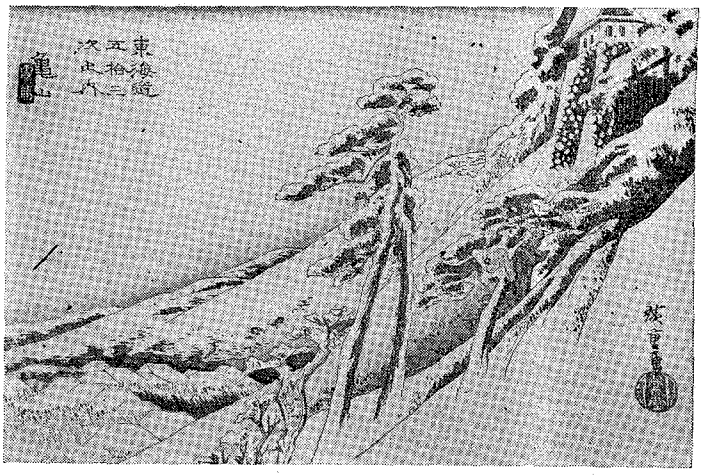
今の龜山

町を出ると東海道は立派なものだ、路幅三間乃至四間、鈴鹿川の流れに沿つて築造せられ石藥師附近のものとは面目を改めてゐる、唯だ私の旅に嫌な鐵道との踏切が御叮嚀にも殘されてゐるのが憾だ。

關の小まんが龜山がよひ
月に雪駄が二十五足。

享和の時代から今日まで歌はれた有名な小まんの仇討ちを物語る

墓は、東海道の關町の中心に這入らうとする手前福藏寺の境内に納められ、今も旅する人の心を痛めてゐる長州侯の家臣某の未亡人、姙娠の身でありながら仇人を追ふて此處龜山まで來たが、旅館山田屋に泊つてゐる内に小まんを產んだ、產後が惡く死ぬるとき、山田屋の主人に遺言して小まんに母の意志を繼ぐやうに託したので、山田屋の夫婦は小まんを己が娘として文武兩道を學ばし十八歲で仇を討つたと言ふ話だ、未亡人の仇討ちや、夫れを我が事のやうに援助した心根やらは、今の世に見る未亡人の若い燕ぐるひとは違つて、人情の純眞を表はしてゐる。」



昔の龜山

關

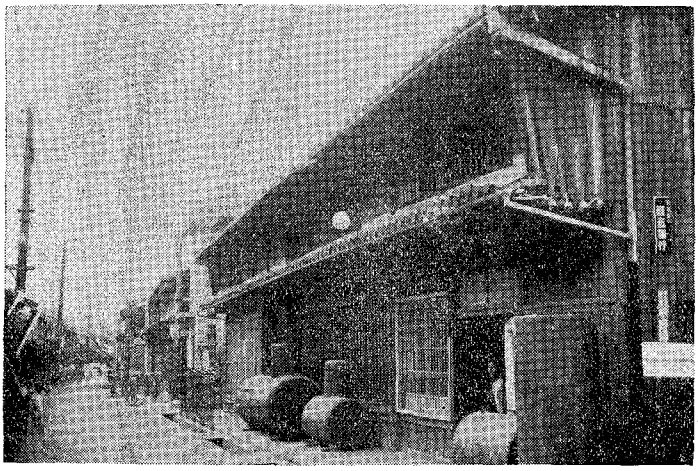
昔から八ケ間數言ひ囃されてゐる關の宿――關町。今も戶數八百を數え伊勢路では龜山に次いでの勢力を持つてゐる、夫れと言ふのも、近江路と伊賀路の分岐する所だから此勢力を維持してゐるのであらう、三國地志は、按、五十三驛の一なり、新處中町木崎是を關の地藏とも關町とも云、慶長六年公案あり、古は關谷とも關谷野とも云、天正十一年八月舊領主安藝守關盛信、其家臣岩間某に命じて今の中町を建と云。と言つてゐるから慶長六年に宿驛と爲つた町だ。

俗謠で名を賣つた關の地藏さんも、此處東海道の坂路沿

に納まつてゐる、五鈴遺響は、關の地藏堂は勢陽府志に、元應年中炎燒、此時尊像火滅せり、文明四年再び尊像を興し、本堂も建營、洛北大德寺眞珠庵一休和尚を開眼の尊師とす、宗長及び紹巴の記に行基の作と載せ、東路記に一休開眼の事を載す、今の堂宇は元祿九年再建す。と傳えてゐる、之を拜むのも俗謠を離れて旅人のなぐさみだが、昔から囃されたゞけに權威があるやうにもある、名高い地藏さんはあつても、私の旅する東海道は路幅が狹い上にも坂路があつて德川時代其のまゝの海道だ。

○

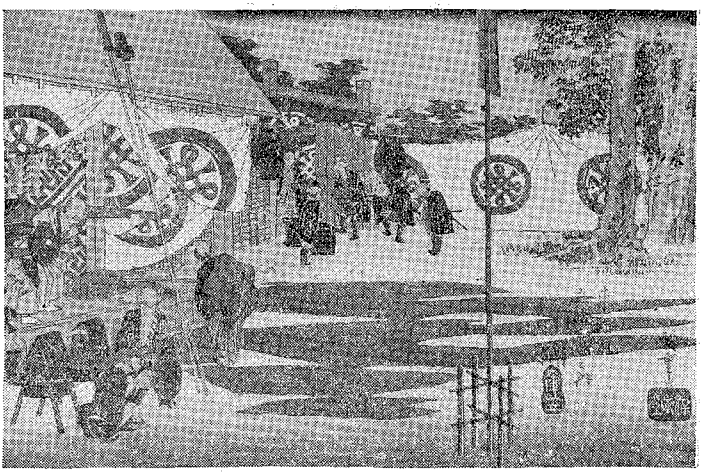
此處關の附近から鈴鹿峠に至る間の東海道は幾度か變つてゐる、海道の古きを尋ねてゐる私は少し堅苦しいことではあるが夫れを物語らねばならぬ、前にも語つたやうに大和に都があつた時代の東海道は、大和から伊賀を越え此處關を通つた。詰り加太越えをしたものだ、桓武帝が平安に都されてからは近江路を通つて鈴鹿を越え關に出たことには間違はない、鎌倉時代や室町時代に伊勢路が捨てられたことも前に物語つた通りであるが、奈良朝時代から平安朝時代へかけての東海道の伊勢路の此區間は何處を通つたか、詰り鈴鹿越は何處であつたかゞ問題ぢや。



今の關

延喜式には、鈴鹿二十疋と定めてゐる、併し其の鈴鹿と言ふのは今の鈴鹿峠を指すのであるかゞ問題なのだ、參宮圖會は、鈴鹿關は

古來九度其所を換えらる、凡崇神帝以來東海道往來は皆伊賀路に依る、近江より通ずるは光孝帝仁和二年新道を開かれしより始まる。と言つてゐるやうに同じ鈴鹿と言つても二つあつて、奈良に都のあつた時代は、伊賀路を採つて加太越えにある鈴鹿に依り、京に都のあつた時代は此處の鈴鹿に依つたのだ、天武記に自伊賀積殖山口、越大山、至伊勢鈴鹿、發五百軍士、塞鈴鹿山道とあるのは加太越の鈴鹿だ、源平盛衰記に、平田四郎貞繼法師が源氏の爲に散々に蒐立てられ今に返合するに及ばずとて、鈴鹿山に引籠。と傳えてゐるのは此處の鈴鹿だ、で時代に依つて鈴鹿の路線を區別せなけりやならぬ。夫れに就ては三重縣名勝舊蹟天然紀念物調査



昔の關

書の說明を拜借する。

往古鈴鹿越（近江ヨリ伊勢ニ通ズル道路）ノ道路ハ三線アリシモノニシテ何レモ殆ド山林作業用ノ不完全極マレル道路ヲ僅ニ人力ヲ加ヘテ連絡セシメタルニ過ギザリシ程度ノモノナリシナラン其北方ナルヲ山內村大字猪ノ鼻ヨリ黑川市場ニ出テ山女原峠ヲ越エテ野登村坂本ニ出デタルモノ之ヲ安樂越ト稱ス（現在ノ俗稱）次デ日本書紀ニ記載ノ天武天皇ノ御通過アリシ柘殖ヨリ加太ノ北ヲ越エ長峯（坂下中津河瀧ノ西北ト大山茂ノ川野々谷等ノ堺ノ峯ヲ總稱シタルモノナラン現在ノ小サキ長峯ニ非ス）ヲ越エ野々谷及兜谷（加太村ニ至ル道故其當時カラ命名シタルナラン）ノ低ニ下リ鈴鹿川ヲ渡リ坂下村字古町ニ出デ幾十回モ川ヲ渡リテ漸ク字番屋

ニ出デ沓掛ニ至リ（稍展開シタル安全地帶ニテ旅人ノ草鞋ヲハキ替フル一定ノ場所アリシヨリ命名シタルナラン）辨天ノ北ヲ通過シ筆捨ノ峠ヲ越エ（明治六七年ノ頃現在ノ新道ヲ開キ峠ヲ廢道トス新道ノ名コレヨリ起ル）市瀨ノ南側ヲ通リ關大和街道ニ出デ宿屋沖ニ至リシナラン此路線ヲ鈴鹿ノ中道ト稱セシナラン、其南ナルハ加太村小字市場ヨリ坂下村中津河山ニ出テ俗稱タコデ畑、オテラカ平等ヲ過ギ辨天ニ出デタルナラン（中津川ハ加太川鈴鹿川ニ對シ中間ノ川ノ意、鈴鹿川ハ鹿多キ意ニヨリ命名シタルナラン、後ニ佳字ヲ以テ漢字名ヲアテハメタルカ）

安樂越の鈴鹿は兎も角、其の外の鈴鹿は矢張り加太越の鈴鹿で私の旅する鈴鹿には關係がないのだ。

徳川時代は何處を通つたか、地名辭書は、關の驛舍、今中町と曰ひ、其東口を木崎と呼び、龜山町に至る凡一里半西口を新所と曰ふ、寛永年中、東海道往來の路程を定められし以後の事也、其已前は鈴鹿川の南岸、今古厩と云地を東海參宮兩道の衝と爲したり。と言つてゐる、其の古厩、今も鈴鹿川の右岸にあるが、東海道は此處から坂下村の市ノ瀨に出たときもあつたらしい、觀音山の裏今の高鷲山を通つて坂下村の沓掛に出たときもあつたと言はれてゐる、併し旅人が此邊を通るやうに爲つたのは、仁和二年此處に新道を開かれたお蔭だ、當時は幅七八尺の道で橋なぞは勿論架けられ無かつた、夫れを信長や家康が改修したが、夫れでもまだ鈴鹿川沿にあつた貧弱なものだつた、慶安三年鈴鹿川が氾濫して東海道の原形を止めない迄に流したので今の道を拵えたものだ、だから元祿三年に造られた東海道分間繪圖なぞは、今の東海道と同じ所を通つてゐる、寛永から元祿に亘つて路線は變つてゐないから矢張り徳川時代は、今の東海道であつたのだ。

東海道名所圖會は、いにしへ此所に鈴鹿關あり、山頭に關守第の古跡あり、又右の方に伊賀大和の街道あり、これを加太越といふ、と言つてゐるが關址は明かではない、縣廳の調査に依ると、鈴鹿の關御番所は關町字木崎小字關臺今の關停車場の東部にあつたと言はれてゐるだけで、夫れを證明するだけの證據は殘つてゐない、併し此處關の町は伊賀の方から來る加太越え道や、近江の方から來る鈴鹿越

え道や、參宮道として津の方面に出る道やらが、鈴鹿川の二つの支流に沿ふて此處で相會してゐるから、咽喉の要衝に方つてゐるところからすれば關所を設けるだけの理窟はある譯だ、だから私も和名抄に鈴鹿郡驛家郷と云はれ、延喜式の鈴鹿と言ふのも此地であつたことを主張したい。

○

昔から旅人に悲喜色々の感を與えた關町を通つて觀音山を右に見て進むと、山は愈〻迫つて來て鈴鹿の峠が間近にあるのを感ずる。

すゞか山浮世をよそに振り捨てゝ
いかに成行我身なるらん。

西行法師が詠んだ筆捨山、東海道名所圖會が、山頭まで〻ところ〴〵に巖あり、其間みな古松にして枝葉屈曲にして作り松の如し。と言つてゐるやうに、岩石の疊成した中から古松が生え茂つて自然美を誇つてゐる、俚諺に狩野古法眼が、此勝景を寫して心に遂はないと言つて筆を捨てたと言はれてゐるのも滿更嘘でもないやうだ。併し今は筆捨山と對峙してゐた市瀨峠を明治七年に改修してゐるから狩野時代とは趣が違ふであらう。

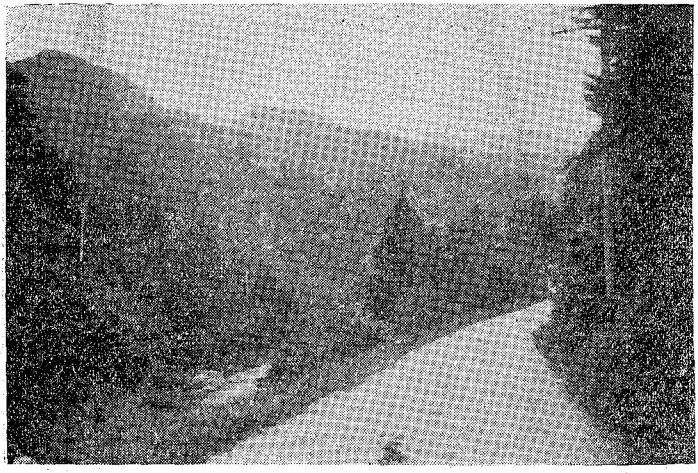
辨天やら沓掛も今は改良されて旅するのに餘り苦痛を感じない、沓掛から坂下の間は寛永年代に改良されたものだと言はれてゐるが、夫れを亦明治時代に改良したのであらう、山間道としては立派なものだ。

坂下

鈴鹿の支流一瀨川に沿ふて緩かな坂路を上つて行くと、坂下の部落につく、坂下の名が出たのは多津加美坂の下に位してゐるからだと言ふことぢやが、今は村名の起源を尋ぬる必要もない位に淋れた一寒村だ、三國地志は此處坂下のことを語つて、坂下驛、按、五十三驛の一也、慶長六年の公案あり（俗御駒の印と云）慶安三年九月の洪水に流潰せしゆへ八町許り退て今の驛家となる。と言つてゐる、慶安以前は十町許り西にある鈴鹿明神の處にあつたものだ想だ、此處坂下に驛が設けられたのは行く先に交通の難所鈴鹿峠があつたお蔭で人馬の繼立の爲に旅客が留まつたからだ、最初

驛が設けられたときは戸數四百もあつて其の内旅館は五十餘戸を占めたと言ふやうな盛大さで、東海道名所圖繪が、坂の下の驛には大竹小竹とて大きなる旅舍あり、之を俗に本陣脇本陣なぞと言ふ。と言つてゐる樣に立派なものだつたらしい、で宿場に附きものゝ飯盛女も澤山に居て土人の總ては旅人相手に渡世したものだつた、明治時代に爲つて東海道に鐵道が敷かれ誰れ通る人もないやうになり、土人は離職して散し今では憐れな狀景を呈してゐるのは時代の勢とは言ふものゝ氣の毒な心地もする。

此樣に宿驛の有樣は影も形も無いが、萬古に傳え殘つてゐるものは、例の孝子萬吉の話だ、天明の頃、年齒も行かぬ七八歲の身でありながら鈴鹿通ひの馬の手綱をとつて其の金で母親を養ひ德川幕府から銀の褒美や御扶持を貰つた鈴鹿の萬吉、今も記念碑が建てられ孝は百行の基だと言はんばかりに旅人に敎えてゐる、昔四百戸を持つた坂下が淋れてゐても此話だけは萬古に殘つてゐることこそ嬉しい。

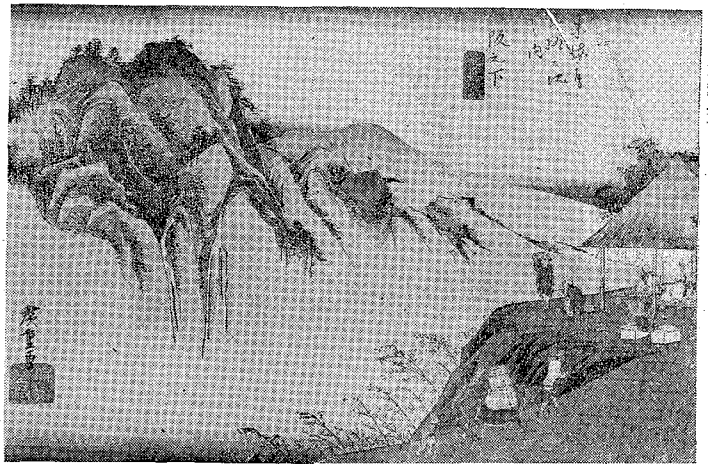


今の坂下

○

坂下の部落を出ると昔から難された鈴鹿峠にかゝるのだ、鈴鹿峠固を洗えば篤之山から起つたもので古名は須受我嶺、後世には栖鹿又は鈴鹿と訛つたものだ想だ、三子山の一部であつて、そこを東海道が通るのである、五鈴遺響は、三子山は路を挾み三峰崔嵬、深谷幽溪嶮岨にして南北に聳えたり、

土俗に八百八谷ありといふ、官道の坂路廿六町、樹木陰欝として、屈曲すること羊腸に似たり、且は險なる處八町許廿七曲あり、東海道第二の嶮難の所なり。と言つて往昔の海道の有樣を物語つてゐる、此有樣だつたから今昔物語が。鈴鹿の山を通りけるに、其の山中に昔より何に云ひ始めけるにか有りけむ、鬼ありとて人更に宿らぬ舊堂有りけり、然許りの道中なる堂なれども、かく云ひ傳へて人更に寄らず。と傳え、古今著聞集が、朱雀門女强盗の事を記して昔こそ鈴鹿山の女盗人とて云ひ傳へたるに、近き世にも斯る不思議侍るにこそ。と言つたりしてゐる、矢張り丙辰紀行が、此處にありし鬼を、苅田丸が討從へたりといふ、是も又おほつかなし、むかしより山賊ある所と言ひ傳ふれば、それを鬼とは言ふにや、伊勢三郎も鈴鹿の山賊なりけるとなむ。と言つてゐるやうに鬼にも等しい山賊が横行して旅人を惱ましたのであらう。



昔の坂下

坂はてる〳〵鈴鹿はくもる
あひの土山雨がふる。

俚謠に歌はれてゐるやうに難路であつた、林羅山の紀行文にも、鈴鹿坂、羊腸四百八十間土人謂之八町。と言つてゐるやうに急坂な峠であつたのだ。

明治の時代に爲つても矢張り構はれ無かつた、坂下村の大字坂下から十町程の處が峠の上り口で、坂下驛の出口から百九十五尺ばかり上つたところに昔から有名な琴橋がある、此處

が峠の上り口であつて、此處から峠の頂上まで三百四間曲りが十九箇處あつて、平均十六間に一つの曲りがある勘定だ、平均勾配は五分の一最も急な所は四分の一もある、此有樣だから人馬の交通に難所と言はれたのも無理は無い、恰度峠の七合目位の處の路傍に石の手水鉢が殘されてゐる夫れは牛馬の水呑用に備へたものだつた、之が交通難の有樣を物語る、と言ふのは、何でも昔のこと、一人の馬子が骨を惜んで終日の働きに疲れきつてゐる馬に乘つて峠を上つたが、馬が渴して水を呑まんとしても手綱を曳いて呑まさない、馬子も疲れて馬背に眠つたとき、馬が馬子に無情を訴へる夢を見て發心し此水呑鉢を拵え馬を愛護したと傳えられてゐる程に人馬を惱ましたものだ。

大正の世に爲つて自動車が輸入され、漸く道路を改良することに目醒めて各所に改良工事を見るに至つたが、東海道に位してゐる此處鈴鹿が此樣な有樣では、東海道の交通の總てを抑えると言ふので眞先きに改良の必要が叫ばれたのであつた、そこで大正八年に三重滋賀兩縣の當局者が協力して改良する議を定め、舊道に依つて改良することは困難なので延長千三百間幅員三間半の新道を拵え、百三十五間の鈴鹿隧道を造つた、之に投じた工費は六十六萬圓と言はれ、大正時代の大工事として賞えられてゐる、其のお蔭で今は自動車で眠つて通つても馬が無情を訴へるやうなことは無い。

新道は舊路を捨てた爲に、昔から八ヶ間敷言はれた鈴鹿御前社や、鈴鹿川の水源谷の迫つた神秘的な景勝を見ることが出來ないやうに爲つたのは心殘りがするやうだが、近代交通の爲には之も犧牲にせなければなるまい、峠の頂上に設けられた隧道、是は三滋の兩縣に跨つてゐて、東の入口は三重縣、西の夫れは滋賀縣と言ふ具合だ、併し長い隧道に燈火の設備が無いので晝でも眞暗闇だ、いかに自動車の交通を標準としたとは言へ、矢張り此處を步行する人もある、是等の人は德川時代のやうに山賊に見舞れるやうな危險は無いにしても恐怖の感を起すのは當然だ、何とか考えて貰ひたいものぢや、折角出來上つた隧道にケチを附け

る譯ではないが、隧道内の漏水は豪雨の日と少しも變りが無いやうに水が落ちてゐる、昔の舊道を通つて足を痛めるのも厭だが、頭から水をかぶせらるゝのも亦厭だ、天氣の可い日に此處を通らせて貰ふだけに傘を持たねばならぬと言ふやうでは、折角の改良道路も役に立たない、是も何とか考えて貰ひたい事項の一つであらう。

大正の路政の第一番に此處、鈴鹿峠を改修したことを非難する人もあるやうだ、東海道にはもつと急いで改良せなければならぬ箇所があるのに、夫れを捨てゝおいて此處を改良したのは無謀だと言ふのぢや想だが、私達はそうとも思はない、成る程東海道には改良せなけりやならぬ箇所は隨分多い、併しながら此處程に悪い所はないのであつたから眞先きに改良したのは強ち咎むべきではなからう、此峠が改良されたお蔭は遠い熊野の邊にまで及んでゐる、熊野灘から尾鷲附近で採つた魚を夜を晝に次いでトラックで京阪神地方へ直送することが出來るやうに爲つたことを想ふと、改良した效果が判るであらう。

鈴鹿の天險を平げて見ると、其の前後道路も何とか始末せなければならぬ樣に爲つたので、隧道を出て、前に物語つた鈴鹿古道——安樂越の分岐點猪鼻までは四間幅の近代道路に改良され、夫れから先きの土山までも改良することに爲てつ盛に仕事をやつてゐる、是も鈴鹿峠改良の餘德と言つても可いだらう。

◇ ×————————× ◇

◇ ×————————× ◇