

# 史料



## 徳川時代道路及道路附屬物史物語 (終篇)

|| 渡 船 場 ||

渡 部 英 三 郎

### — 目 次 —

- (一) 序
- (二) 古代に於ける渡船場の重要性
- (三) 徳川時代に於ける渡船場
- (四) 渡船場經營の主體
- (五) 渡船場に對する補助
- (六) 渡船場の取締
- (イ) 渡船賃 (平水時、増水時)
- (ロ) 交通の圓滑

- (ハ) 船頭の行動
- (ニ) 船頭の過失に對する刑罰
- (ホ) 其の他事故の防止
- (七) 結 語

### 一 序

徳川時代に於ける道路の種類、規模、路面の状態、道路  
 工事等に關する一斑及び道路の效用増進を目的として設置

された、當時の重要な道路附屬物である並木、一里塚等に就いては、極めて粗笨にはあるが、既に一通り述べ了つた。本號に於いては、續いて、河川による道路の中断を連絡するための、道路附屬物である渡船場、橋梁、徒涉施設等の状態を述べて一先づ此稿を結びたいと思ふ。但し徒涉制度に就いては既に多くの人々によつて比較的詳細な研究が遂げられてゐるから前二者との聯關に於いて、必要な範圍に限つて述べるに止めるであらう。

少しおかしな言ひ廻しではあるが、渡船場の重要性は文化の進歩に逆比例する。架橋に關する技術上の進歩が極めて幼稚であつて大河に架橋することが不可能であるか、または極度に困難であるばかりでなく、其經濟的負擔にも堪へ得ないやうな時代に在つては、大河川によつて中断せられる道路は、それが如何に重要な幹線であつても、比較的簡単な技術的の工作与、輕微な經濟的負擔とによつて設置され得る渡船によつて、其連絡を保持するより他に方法がないからである。

徒涉施設も斯る時代に於ける道路連絡の手段ではあり得るが、それは非常な煩らはしさと、危険とを伴ふばかりでなく、水量の多い大河の徒涉は不可能であるから、利用し得べき範圍に於いて甚しく局限されざるを得ない。また平常は徒涉し得る河川であつても、水量の増加によつて瀨繁に交通が中断され、非常な不便を伴ふことは、大井川其他の徒涉物語等によつても明かに窺知せられる。

## 二 古代に於ける渡船場の重要性

遠く王朝時代の昔から、交通制度に關する法令中、屢々渡船に關する規定の散見するのは、當時の交通施設の上で既に渡船が重要な地位に在つたことを示すものでなければならぬ。例へば大寶令雜令に、

凡そ要路の津濟涉渡に堪へざるの處は船を置きて運び渡せ。津に至らん前後に、次て爲せ、國郡の官司檢校し、及び人夫を差して其の度子に充てよ。二人以上十人以下二人毎に船各一艘

と規定せるなどは其の最も顯著な事例であらう。即ち大寶令雜令は重要な交通路が、河川によつて遮斷せられしめて徒歩で渡河することが困難な場所には船を置いて旅人を渡すべきことを明かに規定してゐる。單に船を設備して置いたばかりではなく、國、郡の官吏をしてこれを監督せしめた様子も窺はれる。恐らくは船が旅人を渡すに危険を伴ふことなきや否や、舟楫の事に當る人夫共が、旅人に不當な迷惑を及ぼすやうなことなきや否や等に至るまで監督せしめる趣旨に出でたものであらう。そして本文の「人夫を差して其の度子に充てよ、二人以上十人以下、二人毎に船各一艘」といふ文の註に

雜徭を以て差配す、即ち其の土地の人民の雜徭を以て渡船の大小多少に准じ、船頭に差し當るなり

とあるに徴し、當時渡船場の經營には徭役に徴した地方人民の勞力が使役せられた様子が窺はれるが、この經營方法に於いて少くとも徳川時代以降などに於ける多くの場合とは著しき相異が認められる。渡船場を利用する旅行客が

ら若干の代償を支拂はしめたかどうかを直接に立證すべき資料を見出し得ないが、交通施設に關する法令中に何等の規定もないのであるから無賃渡船であつたものと考ふべきであらう。この點に於いても、有賃であることを原則とする後代の渡船場と趣を異にする。交通の支障を防止し、安全を保持するために渡船場の船舶や、取付道路や、其他の設備なども、一般の道路橋梁等と共に、毎年一定の時期に於いて修理されてゐたことは次の全文によつて知られる。

凡そ津橋、道路は毎年九月の半より起つて當界修理し十月に訖らしめよ、其の要路陥ち壞れて水を停め、交にほがに行路を廢せば、時月に拘らず、量りて人夫を差し修理せよ（1）當司能く辨するに非ざれば申請せよ。

「註」(1)「大寶令雜令」

津橋道路とあるからこの中には渡船場に關する修理をも含むことが明かである。そして地方官（當司）のみによつて其修理が困難な場合には申請せしめ中央政府の手によつて修理を實施せんとする意圖をも窺はれる。兎に角渡船場

が古代の交通上極めて重要視せられてゐたことは、これ等の法令のみに依つても疑を挟む餘地がない。勿論上代に於いては、他の古代諸國に於けると同じやうに、道路でも橋梁でも渡船場でも驛傳等の諸制度でも、凡ての交通施設は主として官人の往來や貢米の運搬等の如き官用を目的として設置せられたものであるが、それがために一般旅人の利便が無視せられた譯ではなく、却つて反對に津濟（渡船場）等は一般旅人の往來が瀟繁な要路に設置せらるべきことを原則としてゐるから、民衆によつても随分利用せられたであらう。

(1) 有賀長雄氏「日本古代法釋義」

大寶律令による諸制度は何れも唐制の模倣であつて、當時に於ける日本の社會實情に適せざるものが尠くなく、隨つて實施後有名無實の結果に終つたものも多いが、渡船場の制度の如きは事實上必要であつたがために、この際設備された各所の渡船場の船が、後代によつて却つて加増されてゐるのを見る。例へば承和二年（西曆八三五年）六月の太政官

符によれば遠江駿河國境の大井河、下總武藏國境の住田河下總の太日河（大體現在の江戸川）<sup>(1)</sup>尾張美濃の國境の墨俣河、三河國、飽海、天作の兩河などは何れも元二艘であつたものが四艘に加増され、尾張國草津渡や、武藏國石瀬河は元一艘であつたものが三艘に加増されてゐる。即ち右の太政官符に

一、加増渡船十六艘<sup>(2)</sup>

とあるのは斯等の諸河に於ける渡船の加増數を指すのである。

「註」(1) 吉田東伍氏「利根治水論考」

(2) 「類聚三代格」

交通量が次第に増加し、承和二年を去る百三十五年の往古に當る大寶律令制定の當時に定められた舟數を以しては交通の支障が免れない状態に立到つた結果、舊制を改めて加増せられたものであらう。當時の太政官符は、斯等の諸大河に架橋することが不可能であつたために渡船の加増を行ふの已むなき事情に在つたことを次の如く述べてゐる。

例に下總國、太日河を擧げよう。

……下總國太日河、四艘、元二艘、今加二艘

……石河等崖岸廣遠不得造橋、仍増件船<sup>(1)</sup>

「註」(1)「類聚三代格」

以つて重要な幹線道路も、大河によつて中斷せられる場合、渡船によるの外連絡の方法がなかつた當時の實情の一斑が窺はれるであらう。

斯如く、當時に於いて重要な交通施設であつた渡船場も、王朝政府の衰微と共に、何時か國家施設としての形態を失ひ、地方豪族等の私的經營に變つたらしく、そして其の頃から渡船場は所謂有賃渡船場となり、甚しく旅人を惱まし、煩はした様子が窺はれる。地方の豪族等が、其の財源に充てるために關料津料を旅行者から徴收したことは種々の文献に散見するが、津料の中には、河川を通航する船舶から徴收する通航料ばかりではなく、道路を連絡する渡船料をも含むものと考ふべきであらう。

「註」(1) 諸國新關並津料事

成諸人往來之煩之條、太以不可、然、早本新共可被停廢之歟（「建武以來追加」）

構ニ新關號ニ津料ニ取ニ山手河手ニ成ニ旅人煩ニ事（同上書）

○池本泰兒氏「日本道路史」三七頁

以て渡船料、其の他の津料が旅人を甚しく煩はせる様子を察すべきである。

それがために旅行者が蒙る煩らひは餘程甚きものがあつたものと見え、建保二年（西曆一二一四年）鎌倉幕府は（執權義時）各地の地頭に令して諸國の關料津料に料田を充て、迷惑を除去することに努めてゐる。<sup>(1)</sup>

「註」(1) 池本泰兒氏「日本道路史」

徳川時代になつてからも、渡船場の船頭に一定の土地を以て其の租税を免除せる事例を所々に見るのは、此の時代に於ける料舊制度の殘影と見るべきであらう。

要するに王朝政府の衰微以來、渡船場は整然とした國家施設としての形態は失つたが、尙豪族、または其他の私人の經營の下に不可欠な交通施設として存在することに異り

はなく、旅行者は瀬繁に徴收される通行料にひどく煩はされたながらも、この施設に寄頼せずして旅を續けることは出来なかつたのである。

### 三 徳川時代の渡船場

交通上に於ける渡船場の重要性は徳川時代に入つてからも依然として存續する。幕府は五街道に於ける橋梁の架設、架換を其負擔に於いて實施し、大いに交通の發達に努め、殊に府内には兩國橋、新大橋等の大規模な橋も架けて既に著しく交通量の増加せる時代の要求に應じてゐる。然かも當時の架橋技術はまだ王朝時代の踏襲に過ぎず、所謂「高橋」の様式以上に出でざるのみならず、僻邊の地方まで互つて諸川に架橋することは財政的にも困難な事情があり、随つて架橋の比較的整備せるは、最も主要な交通路のみに限られてゐたから、河川によつて中斷せられてゐる道路の連絡を渡船の方法によることの必要は此時代になつても著しく減じてゐない。

「註」(1) 樋畑雪湖氏「江戸時代の交通文化」

(2) 「同上書」

江戸幕府が渡船場の設置、經營を厳格な監督下に置き、屢々法令を發してこれを取締つてゐるのは、當時の交通上に於ける渡船場の重要さを反映するものと見るべきであらう。「家康百箇條」が、道路の種類、幅員及び其兩側に於ける免租地域を規定せる條に於いて、同時に

船渡場は川端より雙方、左右共六十間宛皆竿を除くを定法とす。

と規定して、渡船場の兩側に於ける租税免除地域を明かにしてゐるなどは、幕府が道路自體と同様に、これを重要視せることの一つの證左であらう。また手代(代官の下役)が公用にて旅行する場合に、

渡船、川越賃可<sub>レ</sub>被<sub>レ</sub>下<sub>レ</sub>之<sup>(1)</sup>

と規定せるなども、幕府當局の渡船場についての關心と當時の社會に於ける渡船場の一般性を思はせるものがある。

「註」(1)「地方要辨」

其の他後に述べるやうな渡船場の設置許可出願に對する幕府の慎重なる態度や、渡船場の經營に關する各般の取締規則の如きは何れも、當時の交通上に於ける、その重要性和一般性を示すものと考ふべきであらう。また、例へば利根川、江戸川、隅田川等に於ける、數里若くは數十町毎に設けられてゐたといふ數多の渡船場なども同じ事實を肯定せしめるに充分である。

「註」(1) 吉田博士「利根治水論考」

「附記」——これ等の諸川中殊に利根川の如きは、尙往時の渡船場址がそのまゝ現代に遺り、府縣道または町村道の附屬渡船場として經營せられてゐるものが非常に多い。けれ共、これを利用する交通者は、多くは近隣一帯の住民が、近距離間の往還をなすものであつて「旅行者」を含むことが少い。其重要性が昔日に比すべくもないことはいふまでもない。

#### 四 渡船場經營の主體

徳川時代の渡船場は如何なる主體によつて經營されたか。

現代の道路法が、渡船場の設置經營を、それが附屬する道路の管理者によらしむることを原則としながら、地方の實情に應じて、地元公共團、部落民、私人等の設置經營に委ね得ることを認めてゐるやうに、徳川時代に在つても、其の實情により、時に、幕府自からこれを經營して、町人等に負債はせた場合もあれば、宿驛に經營せしめた場合もあり、また、村や私人の設置出願に許可を與へてこれに經營させた場合もあり、經營の主體が必ずしも一つの原則によつて貫かれてゐない。少くとも嘗つて王朝政府が、其の經營を國營の下に統一せるが如き事實、若しくはそうした意圖は全然認められない。

左に當時に於ける渡船場經營の主體に就き、一、二、三の事例を掲げよう。

貞享五年（一六八八年）六郷川に架せられてあつた六郷新大橋が洪水のために流れた際、幕府は時を移さず御船手頭向井將監（當時の海將に  
て水上取締官）所屬の水主を派遣して、船を用意し無賃を以つて公私の旅客を渡船せしめ、應急連絡を圖ること七ヶ月に及んだなどは、幕府直營の事例であるが、これ等は寧ろ、應急を目的とする特別の場合に屬する。同じ六郷川の渡船を元祿二年（一六八九年）から江戸町人に請負はせ、經營に要する諸經費を幕府の負擔として無賃渡船を繼續經營せしめること三年に及んだなどは町人の請負による渡船場經營の一例である。利に敏なる町人が單に實際必要な經營費のみの支給を受けて三年間も無賃渡船を經營するなどいふことは考へられない。何か代償として利權を與へられるか、または幕府から支給を受けた經營費の中に利益が含まれてゐるかしたことを思はれるが、それ等の事情に就いては知るべき資料を見出し得ない。兎に角その頃から次第に商業資本として社會の表面に登壇しつゝあつた町人等の事業慾や資力が既にかうした交通事業

の方面にまで現はれてゐた有様が窺はれるであらう。そしてそれは後に述べる橋梁に關する町人の工事請負等と併せ考ふることによつて一層明かになる。

元祿四年の四月から六郷八幡塚の處役（即ち地元請負）に移してはじめて有賃渡船場となし、一人一人に就き六文、本馬十五文、輕尻十文の渡船賃を徴することを許してゐる。地元請負經營の一事例である。<sup>(3)</sup>次に個人經營の事例は江戸御厩河岸の渡等をはじめ各所に多くの事例を見出し得られる。

#### 御厩河岸之渡

右三好町地先渡船之儀は先年同町地先に御厩有之候に付御厩河岸之渡と唱來候由申傳候。

右渡船請負人南本所外手町家持與左衛門外壹人右兩人先年より茶船にて渡錢貳文宛自分渡有之候處元祿三年二月申町御奉行北條安房守様御勤役中船錢貳文取被仰付。尤間口六間一尺海岸撫垂迄左右共拾三間四尺程地所被下置候由申傳に御座候。<sup>(4)</sup>



「註」(1) 山田藏太郎氏「川崎誌考」

(2) 「同上書」

(3) 「同上書」

(4) 「御府内備考」

江戸外手町の家主（家屋所有者）與左衛門外壹名が従前無許可のまま、で經營して來た御厩橋渡船場を、元祿三年に公に許可を與へ従前通りの渡船賃で經營せしめた經過を知り得るであらう。恰かも現在の道路法が同法施行以前に無許可で經營して來た渡船場を何れも道路管理者の許可または承認の下に置く方針を執つたと同じやうに、當時も、從來無許可で經營してゐた渡船場を、官の許可を受けしめ其監督の下に經營せしめる方針を採りつゝあつたのではあるまいか。そこに幕府の交通政策の一斑としての、渡船場に對する態度が窺はれるやうな氣がする。

要するに、前にも言つたやうに、徳川時代に於ける渡船場經營の主體は、其の實情に應じてそれと異つてゐて、王朝時代の様に官舎によるを原則としたものでもなく、ま

た現在の道路法が執つてゐる方針のやうに道路管理者による經營を原則とするものでもない。前時代からの各地の慣行に従つてそれを經營せしめたゞ交通の圓滑を期するがために、それを許可制度の下に置き、次に述べるやうに、渡船賃の額や船頭共の旅人を困惑させるやうな行動等を取締つたものと考へられる。

## 五 渡船場に對する補助

現在の道路法は道路附屬物としての性質に隨ひ、渡船場の經營に必要な限度を超えて渡船賃を徴することを認めないが、その經營に必要な一切の經費、例へば船、船具の修繕維持費、雇夫の給料、元資銷却金、雜費等を、通行者より徴收せる渡船賃によつて支辨することを否定しない。隨つて渡船場經營者に對しては、國庫其の他の補助を與へざるを常態とする。

然るに徳川幕府及諸大名の渡船場に對する方針はこれと異り、ある場合には一方に於いて一定の渡船料の徴收を認

めると共に、他の一面に於いては經營者に土地を與へて其の租税を免除したり、またはそれを經營する村の石高を國役免除地としたりして、種々の様式による補助を與へてゐる場合もあれば、また渡船に従事する船頭に生活の資源とする土地を附與したり、一定の給米をしたりして、その生活を保障した場合等もある。左にこれに關する三、四の事例を求め、そして斯如き補助制度の行はれた社會的、經濟的事事情等も窺視したい。

前記の御厩橋河岸の渡の場合に就いて見るに、經營者與左衛門は渡船者一人に就き二文の渡賃を徴收することを許可されると共に、一面、間口六間一尺、奥行十三間四尺程の土地を河岸附近に於いて下附せられてゐる。恐らくは、家屋所有者であつたらしき彼は、其土地へ家屋、荷揚等を建て、それより一定の收入を得てゐたことであらう。<sup>(1)</sup> またこれも前に掲げた六郷川の渡船場を地元村である六郷八幡塚村が經營せる場合にも一定の渡船賃の徴收を許されると共に、同村の石高百三十八石餘の土地は全部國役を免ぜら

れてゐる、海西郡鵜多須賀村木曾川渡船場に於いては、船頭に畑三反五畝二歩免稅地として、これを下附し、船の破損したる場合には藩の費用を以つて修繕する慣習が行はれてゐたことは左に掲げた文献によつて明かである。但しこれは渡船場が藩の公營によつて經營された場合と思はれる。

一、海西郡鵜多須村木曾川通渡船並船頭給田等之事。

右は往古より渡船壹艘有之、破損仕候得は上より追々御作替被<sub>レ</sub>仰付<sub>二</sub>候事

但御作替之儀御代官々相願候へば、右之御國御用人衆へ申達、御船方江被<sub>レ</sub>郷渡出來仕候。船頭之儀は往古作助と申者相勤來候付、船頭給田として右作助控畑本田之内にて畑三反五畝三步除地にて相渡居申候由、其後慶安元年右村檢地之節も、右之通御除地に相定今以右之通御座候(後略)

次に起川渡船場(尾濃地方)に於いては慶長十三年以來船頭二十人に對し六十石の高き除地(免稅地)として下附してゐたが後に左掲の文献が示す如くに改められ、そして船

の修繕を官費とし船竿を一ヶ年に八十本官給として給してゐる。

一、中島郡起川渡船並船頭給之事

右は慶長十三年十月より渡船出来、船頭貳拾人と相極、

右爲ニ給米一伊奈備前守除地にて高六十石相渡居申候處、寛永十戌年右高被ニ召上ニ御扶持方貳人(二人分とあふ分の誤)分被ニ下置ニ候處右之通にては相勤不レ申旨にて相願候付、萬治三子年御代官今村次郎兵衛取扱、八

人分御増都合貳拾人扶持に相極申候由、已來當時迄も右之通御座候、尤右渡方之儀は毎歲御年貢米之内を以相渡り申候

但右船之儀は貳艘有レ之及ニ大破ニ候得ば右村より相願候付御國御用人衆之申達、御船方之被ニ仰渡ニ右役所より追々出来仕候。依レ品役所にて取扱入札にて出来仕候儀も御座候且又船竿之儀も毎年八拾本宛被ニ下置ニ候右は例年入札に被ニ仰付ニ代金銀にて被ニ下置ニ候、尤萬治三年子年より右之通之由に御座候

船貳艘に對して船頭二十人であるは、地元の農民が交代に勤務し、それ等の各々に對して二石宛給米せるものであらう。

「註」(1)「御府内備考」

(2) 山田藏太郎「川崎誌考」

(3) 及(4)「尾藩地方根居」——(近世地方經濟史料八卷)

慶長四年(未だ嚴格の意味では徳川時代とは云ひ難いかも知れないが)に横田内膳正が富士川の渡船場の船頭に與へた文書も略々同じ方針の行はれたことを示してゐる。

其他船越共居屋敷之分七反七畝二十三歩半指遣候上は往來之者、無レ滯様に晝夜共可ニ渡越ニ候。就レ其此前相走者共呼寄、其地家數出来候様に令ニ才覺ニ尤候。然上者國役等可ニ相除之間可レ成ニ其利也。<sup>(1)</sup>

文意から推測すれば、從前、不利な條件の下に渡船場勤務を命ぜられ、堪え得ずして逃散せる船頭共があつたらしく、これに對する對策として領主の横田内膳正が、彼等に對して有利な條件を提供したものとと思はれる。

然しそれでも尙船頭等を満足させることが出来なかつたものと見え、翌慶長五年に、内膳正は村々から(地元に近い村であらう)一軒に就き米一升宛を徴しそれを渡船場の經營費に充てる方針を執つたらしい。

河成(註)地名、渡船之裏其方へ申付候上者、國中在々、河成島相通候所に、藏納之地に候共、家一間(註)一軒に付米壹升宛、爲レ船賃ニ可レ致候。爲レ其如レ此(2)候也

「註」(1) 及 (2) 「静岡縣史料」

御厩橋河岸の渡と六郷渡の場合を除いてはそれが賃取渡船場であつたか否か明かでないが、恐らくは毎日の連續勤務を必要としなかつたであらう。船頭に一人二石宛の給米をなし、または少くとも三、四段の土地を免租地として船頭に與へたらしい形蹟等を當時四公六民、または五公五民の重き負擔の下に五、六反位の田畑を耕作してゐたらしい普通農家の収入と比較して考へれば、斯様な場合には渡船料を徴收することを許可してなかつたものと考ふべきであ

らう。公營で且つ無賃の渡船場であつたものと思はれるのである。

それは兎も角、有賃渡船場であつても、無賃渡船場であつても、それに對して、幕府が種々の形式に於いて補助を與へることは可なり一般的に行はれたらしく思はれる。

それは前にも述べたやうに鎌倉時代、室町時代にかけて所謂關料津料に煩はされた旅人を救済し、交通の圓滑を圖る目的を以つて渡船場の經營費に料田を充てた慣行を急に廢止することの困難な事情にもよつたであらうし、また當時の經濟事情の下に在つて渡船場の經營に必要なだけの渡船賃を徴收することが交通の圓滑を阻碍する等の事情もあつたこと、推測せられるが、それ等は寧ろ、渡船場の補助制度制定の重要な動機ではなく、幕府が宿驛に一定の補助を與へ、または租税を減免して、公用の(諸大名の用務をも含む)交通事務に奉仕せしめたと同じ方針に基く交通政策が渡船場の上にも適用された結果と考ふべきであらう。即ち渡船場にも少くとも、重要な街道筋に在るものには、宿驛と同じ方

針の下に補助を與へ、同時に公用に奉仕せしめたものと考へられる。そしてそれは當時の交通上に於いて渡船場が占めてゐた重要な地位を裏書すべき一つの資料であらう。

## 六 渡船場に關する取締

徳川時代に在つて、渡船場が交通上極めて重要な施設であつたゞけ、其取締は嚴重を極めるものがあり、取締規則に對する違反者には時に相當嚴罰主義を以つて臨んでゐる。その主要な取締事項を（イ）渡船賃、（ロ）交通の圓滑（ハ）船頭の行動、（ニ）船頭の過失の場合、（ホ）渡船事故の防止等に分つことが出來よう。

### （イ）渡船賃

渡船賃を徴收することを許可せる渡船場に就いては、渡船賃に關する取締は最も嚴重を極めてゐる。

幕府は、渡船場の設置許可申請、または渡船賃變更の申請等があつた場合には、常に其適否に就き嚴密な調査を遂げ、高きに失すると認める場合にはその變更を命じてゐる。

る。

例として、六鄉村渡船場が川崎宿の經營に移るときの渡船料に對する幕府の態度を擧げよう。

### 乍恐以書付奉願候

川崎宿段々困窮仕、往還御用當分の體にては相續難相勤奉存候に付、今度爲御報奉願上候は……（中略）……今度川崎渡へ爲御救、所役に爲仰付被下候は、舟賃一人に付六文、本荷十五文、輕尻十文、水主十六人之御扶持方一人五合宛、渡船大小十四艘、先年は御入用を以被仰付候舟用來候處段々破損仕候に付其分打替被下、右八幡塚村へ被仰付候員數を以て奉願上候。然る上は第一出水の節送り御狀箱を初、御用爲滯申間敷候、並双方乗場上り場共常々拵置、御公家衆様、御名代様、御上使様物而御用等領内へ一切かけ申間敷、兩岸より板を以て張出し仕、往還の衆並晝夜御傳馬渡送持送候。物而人馬共寒氣の節はふみ込難義不仕候様改、増舟賃取不申候様に相續可申候。若また右之内水主扶持方も

不被下、船之儀も拙者共自分之入用を以相勤め候はゞ  
舟賃一人十文、輕尻十二文、本荷十五文爲仰付被下候  
様奉願上候(1) (下略)

これは寶永四年(一七〇四年)從來八幡塚村が經營して  
ゐた六郷川渡船場の經營を、川崎宿に移される際に、川崎  
宿から幕府に提出せる、渡船賃其他の條件變更に關する陳  
情書であるが、そして其陳情書には、當時名郡代の聲譽が  
高かつた伊奈半左衛門が、陳情の趣旨を是認せる副申を附  
せるにも拘らず、安藤筑後守、石尾阿波守等は幕議に於い  
て合議の上渡船賃が高きに失する理由を以つて、右の願を  
却下し、二年後の寶永六年に至つて一人六文、輕尻十文、  
本荷十二文に變更して設置出願を許可してゐる。

「註」(1) 山田藏太郎氏「川崎誌考」

渡船賃が如何なる標準によつて定められたかは明かでないが、恐らくは河川幅員の廣狹渡船の難易、交通量の多少  
等其の他の事情を斟酌して決定せられたであらう。何れに  
しても一度規定された渡船賃はこれを嚴守せしめ、規定以

外の金錢、物品を旅行者に要求することを嚴しく禁じてゐる。例へば

何方川越並渡船船橋以下可ニ申付事。

船頭川越人足等、對ニ武士慮外我儘之品堅ク可ニ申付候。並町人百姓堂宮參り神社以下通候節法外の賃錢取レ之酒手に仕或は困窮之旅人は渡しを通り急候義、又者時刻を費し滯留爲レ仕候事古より多し如レ此之類堅無、之様に間屋馬指、渡守、川越等に急度可ニ申付(1)と觸れ、また、

渡船有レ之村々定之通船賃取レ之、縱雖ニ大水之時定之通船賃多く取間敷事

と觸れてゐるなどはそれを示すが斯種の觸書は他にも隨所に見出される。

「註」(1)「地方竹馬集」

(2)「五人組異同辨」

然し斯種の規定は獨り渡船場に於いてばかりでなく、右に掲げた觸書によつても其の一斑が窺はれるやうに、川越

賃道路上の運賃に關しても多く見出されるのであつて、それは徳川幕府の交通取締を一貫する原則と考へられる。既に「家康百箇條」に於いて

海陸舟筏人馬の賃料は路經の遠近を量り駄賃、運賃、夫賃等及び貫目の輕重を積り、委曲定法を以て申し付くべし。但公用傳馬は遲滞なき様吟味せしめて、格別と爲すべき事<sup>1)</sup>

と規定してゐるのはそれを裏書するものであらう。この交通取締上の原則が川越賃に關しては、

川越吟味する所より札を取、川越すべし。旅人と相對にて賃取取うべからず、並旅人をいひかすめ札錢の外一切取るまじきこと<sup>(2)</sup>

等の觸書となり、旅人から規定以外の越料を取ることを避ける目的で、川越入夫と旅人が直接に川越料を交渉することを禁じ、また道路上の運賃に關しては

人馬之賃御定の外増錢を取るに於いては牢合せしめ、其町の問屋年寄は過料として鳥目五貫文宛、人馬役の

ものは家壹軒より百文宛出すべき事<sup>(3)</sup> (正徳元年觸書)

と命じて規定以外の運賃を欺取せる者はこれに體刑を科し且つ町の問屋年寄、人馬役の者にまで其責任を連帶せしめて罰金または料料を科するまでに、嚴重な取締を實施してゐるのである。其他にも陸上運賃取締に關する略同様の規定は救擧に違なき程屢々見出される。

〔註〕(1)「家康百箇條別本」

(2)「大井川高札文」

(3)「日本古代釋義」

これ等は平水時に於ける渡船科に關する規定であるが、増水時に於ける渡船科も船頭または渡船場の經營者等に往々不當な賃錢を要求する口實を與へたものと見え。それに關する規定も屢々觸れ出されてゐる。

水出候節川越賃増を掛事過分之増仕間敷候。船賃杯も満水候共過分の増錢不可レ取レ之。一割一倍上之内を以て役人中相談之上水之太細に依て可レ様レ之。但至而満水に而長ケ外れ問屋より川越不申付候節、相對に

而一命をかけ越候儀は可<sub>レ</sub>爲<sub>ニ</sub>各別歟。或片<sub>も</sub>脚等、  
官參出家等路金遣張、大分之賃銀難<sub>レ</sub>出仕合紛無<sub>レ</sub>之に  
於いては、縦雖<sub>レ</sub>爲<sub>ニ</sub>満水、過分之増に不<sub>レ</sub>仕、一割二割  
之内を以差引爲<sub>レ</sub>仕候。如<sub>レ</sub>斯之類、常に問屋年寄可<sub>レ</sub>  
有<sub>ニ</sub>了簡事<sup>(1)</sup>。

右觸書の後半は川越のみに關する規定のやうにもとれる  
が前半との關聯に於いて考へれば、渡船に關しても適用せ  
られる趣旨に出でたものと思はれる。増水時の渡船賃を規  
定して、平水時より、一割乃至十割迄の増額を認め、出水  
量によつて、係役人相談の上個々の場合に於ける料金を定  
むべき原則を定め、例外として長期川止めの場合行先を急  
ぐ旅人があり、船頭または川越人夫が生命の危険を賭して  
渡船または川越することを應諾したる場合に在つてはそれ  
以上の賃錢を取り得ることを規定してゐるが個人の場合に  
於ける實情を考慮せる點で興味深い。

「註」(1)「地方竹馬集」

渡船賃に關する取締が斯様に嚴重を極めてゐるのは、一

面に於いて、旅人に對し不當な渡料を吹掛けたり、酒代を  
ねだつたり、増水等の場合に、行先きを急ぐ旅人の弱味に  
つけ込んだりする船頭が非常に多かつたことを反映するも  
のであつて、當時の物語などに現はれて來る。雲助、川越  
人夫等によつて代表されるやうな型の、荒んだ船頭共など  
が渡船する旅人を屢々煩はしたことであらう。  
斯種の取締規定がどの程度まで勵行されたかは極めて疑  
問であつて、今日府縣などが、賃取渡船場の設置を許可す  
る場合の命令書に例へば、

渡船設置者は其の被使用者に於て渡船賃の外何等の名  
義を以てするに拘らず物品金錢を請求し粗暴輕海に涉  
るが如き言語形容、其他嫌忌すべき行爲を爲すことな  
き様相當取締を爲すべし

等といふ事等ある點から考へても船頭の雲助型は可な  
り一般的に、明治時代以後まで存続した事であらう。

(ロ) 交通の圓滑

現在の道路法や渡船場に關する内務省令等は渡船場に於



ける交通の圓滑を保障することを重要な目的として有つものと考へられ、また府縣から渡船場設置者に向つて發する命令書などは、例へば

渡船者の請求ありたる時は何時にても出船せしむべしといつたやうな條項を設けて、設置者や船頭などが勝手に渡船の回数を制限して旅人の通行を停滞せしめることを禁じてゐるが徳川時代に在つても、これに關し種々の規定を設け、交通の圓滑が阻碍せられることを取締つてゐる。文和四年頃から寶永五年頃にかけて、常陸地方の田制を記述せる「田制考證」中に勝倉村、石神寺村久慈村等の船頭が官に提出せる誓約書が掲載してあるが幕府や領主が如何に渡船場に於ける交通の阻碍を嚴格に取締つたかを示す有力な資料であらう。

### 指上申手形之事

一、往來の業上下によらず、夜中をかざらず、又は大方の風吹申候共無<sub>レ</sub>油斷<sub>一</sub>舟を渡し可<sub>レ</sub>申事

一、商人荷のうんちん、ぜんくより取來し外、壹せ

んもおほく取申まじく候事。

一、渡し舟常に無<sub>レ</sub>油斷<sub>一</sub>そうじ可<sub>レ</sub>仕事、右被<sub>レ</sub>仰付候旨少も相そむき申まじく候。もし相そむき候は

何様にも御法度可<sub>レ</sub>被<sub>レ</sub>仰付<sub>一</sub>爲<sub>レ</sub>後日<sub>一</sub>一札さし上申候、仍如<sub>レ</sub>件<sup>(1)</sup>

寛永十一年

姓名

渡船する者が如何なる身分の者であつても、そして日晝ばかりでなく、夜間であつても、また、大抵の風が吹いても渡船者があれば出船すべき義務を船頭が負はされてゐる點、また渡船用の船は泥土等に汚したまゝ旅人に不快を與へることがないために、常に清潔に掃除手入れをして置くべき義務を負はされたりしてゐる點に、幕府、または諸藩の渡船場に對する態度の一斑を窺知し得るであらう。

また、元祿三年に定められた「富士川渡船控書條々」の中に

一、役船如<sub>レ</sub>前々<sub>一</sub>彌無<sub>レ</sub>懈怠<sub>一</sub>出<sub>レ</sub>之<sub>一</sub>晝夜可<sub>レ</sub>相勤<sub>一</sub>事

一、往還人多時はよせ船を出し人馬荷物等無<sub>レ</sub>滯入<sub>レ</sub>精可<sub>レ</sub>渡<sub>レ</sub>之……(下略)

とあり、前記の御厩橋河岸之渡に關する渡船規則書中に

一、火事出水總て何事によらず常により人多く渡候に付ては、早速に増船を出し、往還の無<sub>レ</sub>滯様にすべきこと。

とあるなども、同様に、交通上の圓滑に付いて渡船業者または船頭等が負はされてゐた義務を示すものである。即ち平時に於いて渡船を怠り、交通を杜絶するやうなことが許されなればかりでなく、火事、出水その他祭禮等、人間の糺踏する場合には、これに應じて不便を來さないだけの船を準備して置く義務が負はされてゐるのである。

「註」(1)「田制考證」

(2)「富士川渡船控書條に」——(靜岡縣史料所収)

(3)「御府内備考」

渡船場に關するこの種の取締方針は道路上の交通取締や

川越の取締方針をも一貫する。例へば「大井川高札」の中に

一……(前略)たとへ輕き旅人たりといふも大切に思ひ、あやまりなきやうに念を入れるべき事

と掲記し、「田制考證」の中に

一、往來之衆上下によらず、夜中をかぎらずおちなく駄ちん馬を出し通し可<sub>レ</sub>申候事

などに見えるなどは其一例であらう。

これによつて幕府が凡ゆる交通機關が、圓滑に利用せられるために相當努力を拂つた様子が窺はれるであらう。

(ハ) 船頭の行動

江戸幕府時代に於ける渡船場の船頭に、所謂雲助型の粗野な人間が多かつたことは、前に述べたところによつても想像に難くないが、旅人等にとつて、それは一つの煩はしさでもあり、婦女子などにとつては一つの嫌忌と恐怖でもあつたことであらう。

悪質な雲助共のために、旅人が苦しめられ惱まされたこ

とは種々の物語などにも反映してゐるが、渡船場の船頭にも、思ふやうに酒手がねだれなかつたり、その他の要求が却けられたりした場合には旅人を惱ます無頼の徒が少くなかつたものと見え、これに關する種々の取締規定が遺つてゐる。

婚禮の節不吉成仇をなし、大勢申合樽肴を入れ途中にて妨げ、渡船場にて船頭並穢多非人祝儀をねだり候様の儀有之は可<sub>三</sub>訴出<sub>二</sub>事<sup>(1)</sup>

とあるなどを見れば、婚禮などの場合に、船頭や穢多非人などが、うるさく祝儀などをねだり着き纏ふことなどは渡船場で屢々見られる光景であつたであらう。また寶曆九年美濃郡上郡内ヶ谷村「五人組仕置帳」に掲げた渡船場に關する規定に

往來の旅人に對し不法成儀仕間敷事<sup>(2)</sup>

とあるなども其の一例であらうし、また前記の江戸御厩橋河岸渡の渡船規定の一項に、

一、番人並船頭とも、往還の人に對し上下によらず、

無禮惡口等の事あるべからざること。

とあるなども、同じ部類の取締規則である。

「註」(1)「五人頭異同辨」——(近世地方經濟史料第八卷)

(2)「同上」

(3)「御府内備考」

中には武士に對してさへ、粗暴な態度を示すものがあつたものと見え前にも記したやうに「地方竹馬集」の中にある總手代への申渡條目にも

……船頭川越人足等對<sub>三</sub>武家<sub>二</sub>慮外我儘之品堅く可<sub>三</sub>申付<sub>二</sub>候……

と見えてゐる。講談にある神崎與五郎の忍耐に附け込むで困惑させた雲助のやうな船頭も少なくなつたものと思はれる。正徳四年の觸書に

往還之輩理不盡之儀を申かけ又は往還之のものに對し非分之事有之べからざること<sup>(4)</sup>

とある取締規則は、獨り道路上に於いてばかりでなく、渡船場の船頭や川越人足等までを一般に取締るものであつ

たであらう。

「註」(1)「日本古代法釋義」

(二) 船頭の過失

船頭の職務上の過失で乗船者を死傷させた場合に如何なる刑罰を受け、如何なる責任を負はされたか。左の文獻はその一斑を示す。

正徳六年に觸れられた「馬車を引掛並渡船乗沈人を殺候もの儀に付町觸」に

車を引き馬を追ひ重き物を持ち候もの共馬車を引かけ持物等を取落、又は渡船に人を乗せ、其船かへりて人を殺し候類はあやまちより出来候事にて、故有て殺し候とは同じからず候に付て唯今迄は罪科にも行はれず候。然に近來此等の類度々に及び候事は下賤の輩其愼なき故と相見え候。然らばすべて其罪なしともいふべからず自今以後は此等の類、たとへあやまちより出候て人を殺し候共一切に流罪に行はれ、事の體によりて猶亦重科にも行はるべき者也

四月

右之趣支配之町々へ急度可被相觸候<sup>(4)</sup>

とある等に徴すれば、正徳六年以前には渡船場の船頭が過失によつて、船を覆し、人を死に致らしめるやうなことがあつても何の罪にも問はれなかつたものと思はれる。然るに當時そうした事件が餘程瀕繁に惹起されたものと見え、彼等に充分の注意を促し、そうした不祥な事故を防止する目的を以つて、その時から、假令過失によつても、渡船の際人を死に致らしめた場合には輕くとも流刑に處し、事情を調査して事件の原因が一層多く、船頭の責に歸すべき場合には更に重刑に處することゝなつたらしい。それは從來、斯種の事故が不可抗力な原因に因るものとする觀方から船頭が責任を負ふべき重大な過失に原因するものとする觀方に、幕府の態度が變つて來た結果であらう。

それから、これは直接渡船場には關係のないことであるが右に掲げた渡船場船頭に關する規定との聯關も推察されるから序に記して置く。正徳六年から十二年後の享保十三

年には、車荷附馬之儀には御觸書」が觸出され、道路で車馬を取扱ひ、運搬等に從事する者が、車や荷附馬等に引かけ、他人に傷害を與へた場合には、其責任を、其者の主人、家主、五人組、名主までに連帶せしめてゐる。それは、主として江戸市街に於けるものであるが、江戸市内の交通量が著しく増加し車馬（手車、大八車、地車、荷附馬<sup>(2)</sup>）の往來等も繁盛となり、隨つて交通事故が瀕繁になつた事實を反映するものと考へられる。

……自今車引馬士等此趣を急度相守可申候、此以後往來之者之我儘怪我人等於有之は當人共は重き仕置被仰付、人の召仕に候はゞ其主人並家主、五人組、名主迄夫夫に御咎可被仰付候雇ひ候もの方にて念入候様に彌可申付候<sup>(3)</sup>……

「註」(1) 有賀長雄氏「日本古代法釋義」

(2) 觸書中に掲記

(3) 有賀長雄氏「日本古代法釋義」

一寸車馬を引かけて怪我をさせても、本人が重刑に處せ

られ、其の者の主人、家主、五人組、名主まで連帶で罪されるといふのであるから、取締の嚴重さ思ふべきであつて、封建警察國家の色彩を濃厚に露出した規定である。これによると馬車曳や電車や自動車<sup>(2)</sup>の運轉手などは現代に生れたことを、感謝していゝ筈である。

一定以上の増水の場合には所謂川留めが行はれ、徒渉も渡船も止められ、旅人が困難したことは周知されてゐる事實であるが、かかる場合にも飛脚については、ある程度の例外が認められてゐる。例へば

若洪水夥敷しく往來止り候節たりといへ共、早追として是非越すべきに其飛脚主人名、官、並在所、本人の名其外様子相尋ね書付置候て注進致すべし<sup>(1)</sup>

と觸れ、または

川越渡舟洪水にて往來止まるといへ共某川某渡に至ては如斯水たらば如<sup>(2)</sup>斯用意をもつて越すべきと申飛脚あらば渡すべし

と觸れてゐるなどは、それであつて、たとへば洪水でも

飛脚が渡船を要求するならば、船を出すことを許してゐる。注意すべきはかゝる場合に、船頭に不當に重い責任を負はせてゐることである。例へば、

尤越渡に至て自然難に遇ふ時は飛脚と共にすべし、本人を損させ候て越手の者共無恙候は後難重かるべきこと<sup>(3)</sup>

と同じで洪水の場合飛脚を船に乗せまたは川越させて、河中で遭難するときは、必ず飛脚と運命を共にすべきことを船頭に命じてゐる。飛脚を見殺しにして自分だけ無事であることが判明すれば後日重刑に處すべきことを規定してゐるのである。恐らくは川越人夫や船頭がかゝる特殊の場合に許されてゐる所に従ひ客と相對で高い渡船料川越賃等を取らうとし、慾に目がくらんで明かな危険さも顧みずに川越させたり、渡船したりすることを警戒する趣旨に出でた規定であらう。

「註」(1) (2) 及 (3) 「若林巖書」

事故の防止

斯様に渡船場の船頭に職務上の過失に對し重き責任を負はせてゐたばかりでなく、事前に、斯種の事故を防止するために、乗船せしむべき人数や積載すべき荷物の量を制限したり、其他これに類する取締も行はれたものと見える。左に掲げる文献などはそれを示す

定

筏川通

一、海西郡<sup>(註)</sup>尾張) 森津新田、自分渡船壹艘長四間五尺五寸幅三尺七寸

右渡船常に往來乗人数高貳拾五人程迄乘來候由候へ共、已後乗人数拾四人迄に限り乗船致させ、其内乘馬壹疋人八人前、駄荷壹駄は三人前、乘懸壹駄は貳人前、長持壹棹四人前、乗物壹挺四人前、狹箱壹荷壹人前之積りに相心得、其外手馬荷物等右に準じ、乗人数之高に積り渡り越可申候。且又右渡船作直し又は修復等にて間數延縮有之候は、其旨早速役所へ申達乗人数之定可請差圖事。

一、渡場往來指湊候節は船人より斷等不<sub>二</sub>聞入<sub>一</sub>船上相應に大勢乗込候故怪我等有<sub>レ</sub>之旨相聞候間、以後右定之外人數乗込候はゞ、船人より強氣に無<sub>レ</sub>之様委斷申聞、船よりおろし後船迄爲<sub>レ</sub>待置<sub>一</sub>可<sub>レ</sub>申候。若斷承知無<sub>レ</sub>之族も有<sub>レ</sub>之候はゞ幾度も斷申船出し申間敷候。勿論漕渡し候節船扱等骨折を不<sub>レ</sub>厭隨分大切に取扱可<sub>レ</sub>申事。

一、出水風雨之節は別而入<sub>レ</sub>念乘人數相減船人相増大切に渡越可<sub>レ</sub>申事。

一、渡場往來指湊候節敷、又は出水風雨節は床屋、組頭令<sub>二</sub>裁許<sub>一</sub>過等無<sub>レ</sub>之様可<sub>二</sub>相心得<sub>一</sub>事

右之趣已來相守無期鹿略無<sub>レ</sub>之様に取扱可<sub>レ</sub>申候、己後若忽に相心得猥之儀於<sub>レ</sub>有<sub>レ</sub>之者、船人は勿論、庄屋組頭、等迄吟味之上急度咎可<sub>二</sub>申付<sub>一</sub>者也

寶曆十二年十二月

御船奉行所<sup>(1)</sup>

「註」尾州村に證文留——(近世地方經濟史料第三卷所收)

これは尾張藩の船奉行が私設渡船場を取締つた觸書であるが、當時の渡船場に關する取締の模様を窺ふべき有力な資料たるを失はないであらう。

觸書の内容は、船の積載量の制限、定員以上の人數が乗込みたる場合の船頭の任務、出水風雨の場合に於ける乗込定員の減少及船頭の増員、かゝる場合に於ける庄屋組頭の責任等の四項目に分れてゐるが、要するに何れも渡船事故の事前に於ける防止を目的とせることは明かである。

長四間五尺五寸、幅三尺七寸の船に、從來二十五人を定員とせるものを急激に半分以下の十四人に減じたなどは、これ以前度々危険な事故が繰返されたことを示すものと見るべきであらう。駄荷、乗馬、乗掛、長持、乗物、挾箱等をそれ〴〵積量に應じて人間の數に換算する標準を定めたり、船を修繕した場合に多少でも、原型より延縮されればそれを奉行所へ届出て、更めて定員の指定を請はしめる等用意の周到さを思はせるものがある。また、定員以上の者が船に乗込んだ場合に船頭に粗暴な態度に出でずに、穩か

に説得して定員超過の分だけを下船させた上、船を漕ぎ出させるやうに命じたり、出水風雨の場合には乗船すべき人数を、常時に於ける定員以下に減じさせ、且つ乗組み船頭を増員すべきことを命じたり、また、渡船場が幅狭したり、風雨、出水等で危険を伴ふ場合には、庄屋、組頭にまで事故防止の責任を負はせたりする等、それ等は何れも當時の領主が渡船場に於いて惹起される虞のある事故を防止するがために、如何に細心の注意を拂つたかを示すものでなければならぬ。要するにそれは當時の交通事情の下に在つて渡船場が極めて重要な施設であつた事實を有力に裏書するものであらう。

元祿三年の「富士川渡船場控書條に」中に

荷物つけながら馬を船にのすべからざる事

など、あるのも渡船場に於ける事故防止に關する取締の一例であつて、この種の取締規定は、その他にも種々の文獻に見出される。

## 七 結 び

徳川時代に於ける渡船場に關する文獻を蒐集し、その内容を調べてから到達する一つの法論は冒頭にも觸れて置いたやうな事情に因つて渡船場が現代などと比較して尙遙かに重要な交通施設であり、且つより一般的に利用せられたものであつたといふことである。

× × ×

今蕭條とした河川沼湖のほとりなどに古い小舟の繋いである渡船場を見る毎に時代に取残れたものゝ姿を感ずると共にその昔つて有つてゐた重要性和長き傳統を偲ぶのである。(完)

「附記」——渡船場と共に當時の橋梁、徒渉制度等に就いても記述する豫定であつたが、あまり長きに失するを思ひ、一先づ稿を結び、他日更に筆硯を新にして舊時代の交通現象を物語りたいと思ふ(筆者)