

## 西国街道と宿駅

### 廿日市宿 -式-

広島藩の宿駅は、御茶屋（藩主の別荘）が設けられた駅と、庄屋らの居宅や町屋を本陣・脇本陣として宿泊する駅とに分けられる。当宿は寛永十年（1633）の幕府巡見使の巡察に際し御茶屋が設けられたが寛文年間以前に廃しされたようである。

寛政七年の「津和野亀井記」によれば、廿日市本陣役は鳥屋市右衛門が勤めていた。

その後廿日市本陣役は大庄屋や元禄八年（1695）に宿送り役（幕府の書状や荷物を扱うことを「天下送り」、藩のものを扱うことを「宿送り」と呼ぶ）に任ぜられた山田次右衛門が代々勤めている。

幕府諸役人や諸大名の宿泊には、本陣以外にも脇本陣として有力な商人の民家、蓮教寺などの寺院があてられ、その従者や人足の宿舎には一般の民家もあてられた。文政二年（1819）ごろの廿日市には家数六六五軒で、内、西国街道に面した表町屋が三三三軒、その内一二〇軒が「御大名様御下宿二相成分」、一五〇軒が「御同様御雇方宿二相成分」、六一軒が「右御用二付罷出候村役人其外人夫共宿二相成候分」（みぎごようにつきまかりだしそうろうむらやくにんそのほかにんふともやどにあいなりそうらうぶん）となっていた。

表町屋で不足の場合は裏通りの民家もあてられた。公定旅籠料は低く押さえられていたため、利益どころか赤字となり、それも宿駅が負担することになっていた。

廿日市宿の年間旅宿の利用回数について

天保六年（1835） 二十五回

天保十年（1839） 二十一回

昼食所としての利用も二十回

旅宿・昼食合わせて四十五回、四十一回（ $45 \div 12$  ヶ月=3.75 回/月、 $41 \div 12$  ヶ月=3.4 回/月）

月に平均三～四回利用されていた。

月に一回大規模な公用旅行者を迎え低い公定賃銀で勤めなければならないため、公用に差し支えなければ、民衆の利用が許され、その場合は当事者間で取り決める相対賃銭（あいたいちんせん）故、相当儲かったようである。

以上、宿駅の機能として公用旅行者に対する旅宿の手厚い提供のほかに、人馬の継ぎ立てがあった。

公用貨客輸送は、宿駅の責任において人馬を準備し、次の宿駅へ継ぎ送る建前となっていた。

この伝馬役には、歩行役（あるき）と馬役があり、東海道 一〇〇人・一〇〇匹、其の他五街道は四分の一を常備することと定められていた。

一方西国街道 廿日市では十五匹の伝馬を常備することが義務づけられていた。

しかし、天保九年（1838）の継所伝馬数は一〇匹で、規定数の維持は、相当困難であった。

人馬の調達采配は、正徳二年（1712）ごろには従来の庄屋・月行事に代わって馬差、当駅では人馬方・人馬役人とも呼ばれ、銀六十目、享保十六年（1731）には米一石の給銀・給米、寛政七年（1795）には三石

に増加、文政期（1818～30）には二軒の継ぎ人馬所があり、平日は一軒、多忙の際は二軒に人馬役人が昼夜にわたり人馬の調達・差配にあたった。

幕末期になると、大規模な人馬の調達が困難になったようで、強力な体制がとられた。天保六年（1835）佐伯郡代官所の回達では、割庄屋・庄屋夫々六名が廿日市・玖波駅の人馬見届役に任命され、大掛かりな人馬調達には四人が出勤し、中くらいのときは頭取一人と介添え役、小規模のときは介添え役一人の出勤とするなど指示されている。廿日市駅の人馬見届頭取に割庄屋十次郎・割庄屋同格太吉、添え役に白砂村庄屋利兵衛・五日市村庄屋五郎右衛門など割庄屋・庄屋を任命し、郡村全体の責任による人馬の調達・継ぎ立てを円滑にしようとした。

駅馬の維持は宿駅にとって重要課題であって、広島藩は、低利で五ヵ年賦の駅馬代銀が貸し付けられる拝借銀制度が行われた。

幕府の規定で宿駅で徴発する伝馬人足は、将軍の朱印状や老中・京都所司代・大坂城代・勘定奉行などの証文がある者は無賃であり、幕府巡見使や天下送り（幕府の書状や荷物を扱うこと）も無賃とされた。しかし、長崎奉行・幕府役人・参勤大名やその家中が使役する伝馬人足は公定の御定め賃銭とされた。寛永八年（1631）主要街道の一里基準人馬賃銭を銀三分に定め、寛永十三年（1636）寛永通宝の発行に伴い一里十八文の銭建てとなり、その後も数回改定が行われたが天保十年（1839）まで改定が行われなかったため享保元年（1716）の改定の御定め賃銭は元賃銭と呼ばれた。

具体的に廿日市駅の御定め賃銭を見てみると、駄賃は宿駅間の里数と本馬を基本として、軽尻馬（空尻馬）・人足について定めている。

軽尻馬は本馬賃銭の三分の二、人足は本馬の二分の一、宮内村・大野村境の四郎峠と大野村の四十八坂では坂の増しが認められていた。

本馬とは荷物を専門に運ぶ荷駄のことで、荷重制限は四十貫目（寛文七年までは米六斗目）とされ、軽尻馬は、人が乗る場合はほかに荷物五貫目（寛文七年までは米二斗目）、荷物だけの場合は二〇貫目、人足は原則五貫目までとされた。

往来規模の最大について見てみると、天保六年（1835）九月長崎奉行の往来が廿日市駅で八一六人、八七匹、同年十一月同駅で一一七四人、一二〇匹徴発している。また同年大名の参勤往来で最も多く人馬を徴発したのは松平豊後守一行で六〇〇人、四三匹徴発されている。

また宿駅とは別に長崎・西国以西の天領（幕府直轄領）と大坂・江戸間を行き来する幕府公用の文書や荷物の通送にあたる天下送りの制度が行われていた。広島藩はこれを宿駅業務から特定の家を指定して専門に行かせた。佐伯郡では廿日市（山田次右衛門）・大野村（喜左衛門）・小方村（和田家）に天下送りが置かれ給米が支給された。

寛文（1661）から正徳（1711）にかけて諸大名の参勤交代などで西国街道の交通量が増えてからこれに徴発される人馬数も次第に増え、宿駅に常備された人馬のみでは到底賄えられなくなった。これはいずれこの諸国も同じ状況に陥っていた。そのため、「助郷（すけごう）」制度が設けられた。宿駅常備の人手や馬で足りなくなると助郷すけごうにお触れを出して応援を頼み、人馬の不足分は郡内の村落から徴発しようという制度であった。

当時佐伯郡には八三ヶ村あり、二四ヶ村を除く五九ヶ村に人夫か人馬が割賦され、また除かれた二四ヶ村

の内能実島一六ヶ村、草津、井口、海老塩浜、地御前、黒川、小方は浦方（漁村・海辺の称）に属するため水主役（かこやく）・・・海上交通の義務を負った。負担を免除された飯山・中道は山間僻地で人馬調達の負担に耐えがたく割賦されなかったと推測されるのである。人夫と馬の両方を出しているのは宿駅の廿日市・玖波両駅と倉重村（現 広島市佐伯区）・下平良村（現 廿日市市）・和田村（現 広島市佐伯区）のみであった。

これら助郷（すけごう）人馬には公定の御定め賃銭が支払われたが、低く抑えられていたので到底実費を賄うまでに至らず、その不足は郡・村の郡割・村割の「足銀（足し銀）」が使われた。

助郷（すけごう）で割賦された人馬は村全体の責任で果たす義務があり、その賃銭の不足分についても郡村民全体の負担により賄われるべきものとされていた。この助郷役の負担は、村の財政と農民の生活を極度に圧迫する最大の原因となった。

幕府は各街道筋に宿駅を設けて、公用の旅行者や荷物を宿駅から宿駅へと送る伝馬制度を敷きこれに必要な人手や馬を常備することを各宿駅に義務付けた。さらにその補充として、宿駅周辺の村々に課役を負わせたのが助郷（すけごう）制度である。しかし、低廉な御定め賃銭のもとで廿日市宿駅の負担は一層増大し、天保十年（1839）四月に幕府は御定め賃銭の二割り増しを五年間許可するほど疲弊の度を深めていった。

幕末期になると多くの宿駅が破綻寸前に追い込まれていた。嘉永6年（1853年）、アメリカ合衆国の通商使節ペリーが来航し長い鎖国が終焉を迎え、極限状態にあった宿駅制度は明治5年、新政府の手で廃止されたのである。