勢田川調小留書（５）

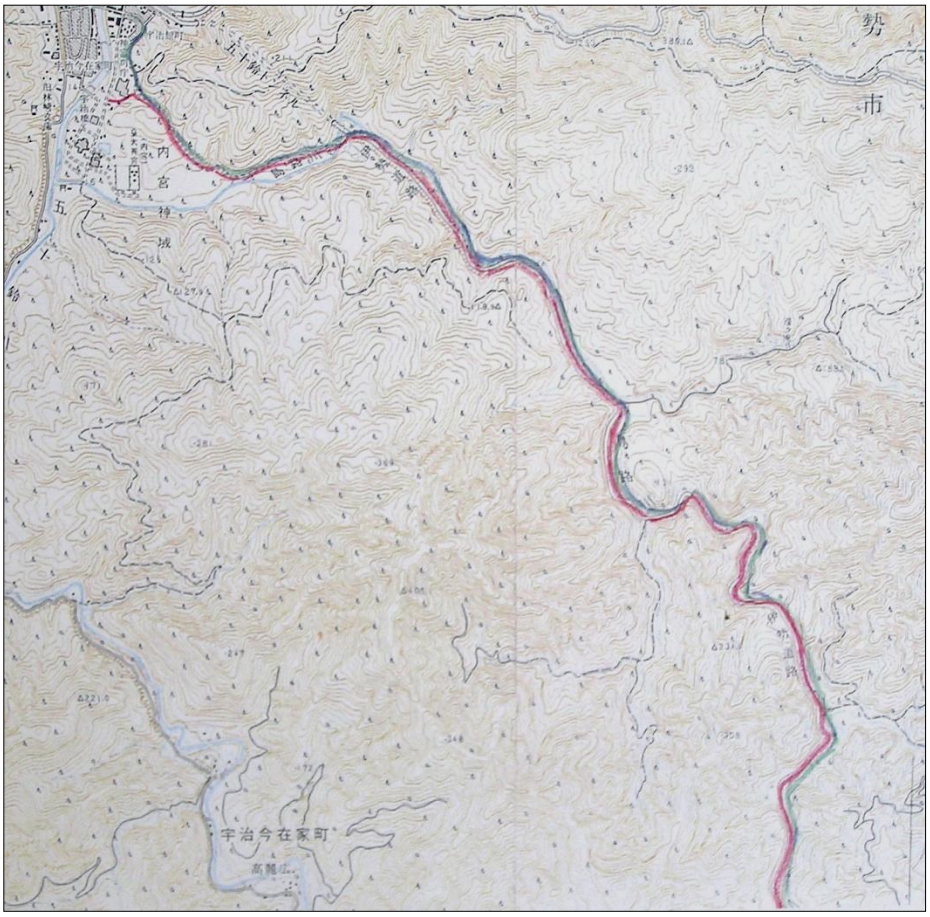
逢坂峠越磯部道あれこれ（１）

（地勢的に見た峠道の変遷）

平成２１年８月改定

大　屋　行　正

)



逢坂越磯部道の地図（伊勢側）

古道（赤）・旧道（青）新道（伊勢道路）はほぼ重なって宇治から峠まで続いている。

次ページに示す峠から恵利原までの古道は頑固に真直ぐを貫き、地勢に合わせて開かれた旧道・新道とは異なったルートを通っている。

)

逢坂越磯部道の地図（磯部側）

古道・旧道とも磯部ダムが建設される前のルートを示す。

逢坂峠越磯部道あれこれ（１）

（地勢的に見た峠道の変遷）

まえがき

唐突であるが、幼い時に接したことのある「峠のバーチャン」こと大叔母「岩崎よし」が本シリーズ「逢坂峠越磯部道あれこれ」学習の動機である。幼い子供心にもほっそりとした色白の清楚な老美人であった。何故か６０年を経た今もその印象が消えないのは不思議である。

この「勢田川調小留書」は私が数年来続けてきた故郷学習のレポート集である。何故かなと思ったことを思いつくままに調査した結果の纏めである。そのために津や伊勢、志摩の図書館・資料館に足繁く通っている。その時、逢坂峠や磯部道（古道）や伊勢道（旧道）に関係のある資料があるとその都度収集していた。中でも三重県教育委員会発行の『伊勢街道　朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道』で逢坂峠の「およし茶屋」の記事を見て、学習の意欲が沸いた。「峠のバーチャン」が私の頭の何処かに宿っていてそれが急に蘇った。

私の知る「峠のバーチャン」は幼い時の断片的な思い出ででしかない。明治・大正・昭和に生きた磯部地区の古老達が書残した資料を見るたびに、彼女は磯部の町内では中々の話題の多い女性であり、その著者達も彼女のファンクラブの方々であったのではないかとも思われるくらいの存在の女性であったことに驚きを感じた。

今回中村精弐氏の『伊勢志摩逢坂越え覚書』（昭和４６［1971］年出版）を拝読し、その識見に敬意を表すと同時に、逢坂峠・磯部道（古道）伊勢道（旧道）について、深い造詣を持ち続けて研究されたこのような先学者が居られたことに意を強くした。この方も熱烈な「およしファンクラブ」の一人であったのではないか、その著書の中には「およし一代」という項が特に設けられている。私の知らなかった多くのことを詳しく紹介さているのを見て、私の知る「峠のバーチャン」について、私の「老女岩崎よし観」を急遽書き留めたいと思い立った。

本稿は「およし茶屋」の女将として志州と勢州勢田川の商都河崎を陸路でつなぐ逢坂峠茶屋を最後まで守りぬいた気丈な「峠のバーチャン」を学習することの中の一編であり、先ずはこの**峠道を地勢的な観点**から考えることにした。

本稿もこれまでと同様、先学の諸先生方の研究成果に依るものであり、それに私の独断的憶測を加えたことについての失礼をお詫びする。

『伊勢志摩逢坂越え覚書』の要約（抜粋）

逢坂峠の名称の由来

資料の乏しい今となっては、中村精弐氏の『伊勢志摩逢坂越え覚書』が唯一の教科書である。後にも先にもこれを凌ぐ資料は出ないだろう。本稿に関連する部分を以下に抜粋する。

)

逢坂は伊勢志摩の国境を限って、南北に連亘する山脈の一角である。地理調査所の地図では逢坂峠と記され、標高２４３ｍとある。小さな峠に過ぎない。この峠は伊勢と南志摩を結ぶ最短のそして唯一といえる道路の中ほどにある。だから南志摩では逢坂越えと言えば伊勢への旅を意味した。

われわれのオウサカは、『志陽略志』の昔から多く逢坂と書かれた。合坂（『伊勢参宮名所図会』）、相坂（『勢陽五鈴遺響』）などと書かれた例はあるが、大坂と書かれた例は殆ど無い。

本来からいえば、逢坂・合坂・相坂はアフサカあるいはアヒサカでなければならぬ。従って逢坂は大坂と同じ意味ではない。アヒサカのアヒは「間」である。アイダである。例えば伊勢参宮の名所「間の山」は山田と宇治との間の山である。村と村の間（アイ）は境である。

アフサカのアフは逢うである。われわれの逢坂では、神々がお逢いになり、それが名のいわれとされている。倭姫宮が太田命と逢われたといい（『志陽略志』・『三国地誌』）、倭姫命が猿田彦大神と逢われたことにもなっている（『伊勢参宮名所図会』）。

古道……祖先の道

この道は樵や狩猟等のために自然に出来た道であろう。『世伝御料神路山島路山前山沿革誌』（神宮司庁所蔵）は、この古い道を次の様に書残しているという。「神路山島路山ノ道路ハ並ニ宇治郷ニ起リ、山中ヲ一貫シテ志摩国ニ達シ或ハ岐シテ近郷ニ達スル小路アルモ何レノ世ニ開キタル乎文献ノ徴スルニ足ルモノアルヲ見ス。按スルニ樵漁ニヨリ自ラ蹊（コミチ　横切って渡る）ヲ為シタルモノナルモ未タ知ルヘカラス。到処険悪ニシテ其細シキ宛（マガリ　くねくねと曲ったさま）ヲ綫（スジ　細い線）ノ如ク乍（タチマ）チニシテ林ヲ穿チ乍ニシテ溪（タニ　細くつながる谷川）ニ沿ヒ或ハ石ヲ履キテ溪ヲ渡リ或ハ葛ヲ攀（ヨ　攀じ登る）チテ峯ヲ越ヘ一路半日僅ニ能ク界ヲ踰（コ）エタリト云ウ」

この古道のはじまりは分からないにしても、明治の中期までずいぶん長く利用された。古い時代は、歩くことが主であった。だから道の勾配などはあまり問わなかった。ひたすらに歩数を省くことをのみ、こい願った。そのためには、峠に最も近い麓、つまり谷のドン詰りの奥から登りにかかった。そして右顧左べんすることなく、まっすぐに、峠まで一気にかけ上がったのである。そういう道が、今も残っている。恵利原の奥、家立の茶屋から峠までの古道がそれだ。茶屋から少し登ったところに、天の岩戸への岐れ道がある。岩戸へは新しい回り道が通じたので、ここまでは全く廃道に近い。

岩戸から上の苔道は、少しは人の通る気配がある。峠を仰ぎ見るところに猿田彦の森があり、いわゆる片枝の杉が、高い所にボソボソと枝をつけて、山の嵐に鳴っている。

この恵利原の奥、家立の茶屋から峠までの古道が常道であった時代は、峠がもっと高かった。明治中期に新道（私の注　現在の旧道）を拓くとき、峠を切り下げて切通しとしたのである。

峠から坂下（七曲り下、志摩路トンネルの北口）までは、伊勢から「昇り四丁、下り八丁」といわれた、その四丁の道は、一人で駆け出さざるを得ないほどの急坂であった。この急傾斜を、明治中期に七曲りに拓いた後も、古道が間道として残っていた。岩角に爪先をかけて登り、木の根にかかとを踏みしめて降りた。近いがけわしいみちである。

坂下からの道（伊勢側）は島路川にもつれ合って、川水とともに下った。右に左に幾たびも川を横切っていた。そのさまを諸書に見ると、

『五鈴遺響』1833）　「飛石橋及歩渡多し」「杉坂ヨリ小坂ニ至リ三十六町、此間ニ溪流十二瀬アリ」

『伊勢参宮紀行』（1785）　「五十鈴川の水上にして左へ流れ右へ流れ、四十八瀬とかや。道の程五となん」

『志州道中記』（不詳）　「此流れ四十八瀬に曲流し、岩石を並べてその上を飛越歩行するなり」

)

『磯部まいり』(1834)　「一ノ瀬より逢坂峠下まで十九缸（トビコエ)」

『神都名勝誌』(不詳)　「近年まで飛石を以て渡りし処四十八ヵ所ありき」

「缸」という字は事典ではイシバシ・トビイシ・ハネイシなどと読ましているが、イシバシといっても今の石橋ではなく、飛渡りのための置石のことである。四十八とは数多いことの表現で数そのものは意味がない。十九缸あたりが真に近いと思う。要するに、逢坂峠から宇治まで、橋は一つもなかった。橋のない飛渡りをひよいひよいと渡りながら、岩陰で喉をうるおし、ついでにワラジを濡らして、心細い旅をつづけたのである。今もところどころの向岸に、足で踏みかためた径の跡が落葉にうもれて残り、稀には川岸をおぼつかなく石積みしてあるのが見られる。

逢坂の古道は、明治の中期までの久しい間利用された。この道は細くけわしかった。この道は交通量の最も大きな割合を占めたカチニモチ（徒荷持）即ち徒歩者だけの利用を許して、車の乗り入れを拒んできた。

（本書には古道の起点・終点、里程が明記されていないが、文化9（1812）年9月写秦光基の『志摩国地理之図』には、「宇治より杉坂へ卅丁、笹原へ十六丁、峠に五十丁、磯部に五十丁（合計約4里)」とある)。

江戸時代のはじめ九鬼守隆は、磯部の「まつらはぬやから」が神宮と連絡するのを絶つため、ここ（逢坂峠）に関所を置いたという。

当時、伊勢河崎から志摩的矢をつなぐには次の経路があった。

1．外海廻り　河崎湊から的矢まで全部海路

当時この海路は、相当困難な航路であった。荷物を送っことは書簡に出ているが、自身この険呑な海路を利用したと推定される事実は何もない。

2．堂坂越え　鳥羽経由、全部陸路

この陸路は、山路の多い迂回路であり、時間的にも不利であった。的矢から鳥羽をめざすには便利な道であったが、伊勢をめざすには何としても迂遠であった。

3．逢坂越え　磯部まで陸路、磯部から湾内航路

宇治から逢坂越えで磯部に出、そこから便船で伊雑浦を的矢に渡る経路である。伊勢・的矢間の往復はこの経路によるのが常道であったということだけはいえるだろう。

旧道……明治の道

逢坂の古道は、明治の中期まで久しい間利用された。この道は細くけわしかった。この道の交通量の最も大きな割合を占めたカチニモチ（徒荷持）即ち徒歩者だけであり、車の乗り入れは不可能であった。

志摩でも平坦部には荷車が通り出した。人力車も姿を現し始めた。それはおよそ明治２０年頃であったと思われる。その頃、カツオの漁獲はまだ多かった。そのカツオを、天秤棒の前後に３本ずつつるして、一日がかりで伊勢通いをするのは、迂愚なふるまいに（志摩の人達には）思えてきた。逢坂山に車を通したい。県会議員刑部千太郎（檜山路）と橋本清六（恵利原）とは、当時犬道に過ぎなかった道に大改修を施して、県道に認めさせようと、逢坂の山坂を幾往返して猛運動を試み成功した。

その大改修は何時施行されたか。『世伝御料神路山島路山前山沿革誌』（明治３２年に記述された）には、「磯部道（一名、前島道）明治二十四年及二十六年ニ改修。備考　再三改修シ廿六年ニ大改修ヲ加ヘ始メテ車道ヲ磯部ニ通シ廿七年度県道ニ編入」とある。逢坂峠の街道に車が通じたのは明治２６年の改修以降で、県道に編入されたのはその翌年である。

明治の改修の目標は、車を通すことにあったから、道幅も９尺（約 2.7m）に広げられた。そして道の里程よりも、勾配が忌避された。遠きをいとわず、平坦を喜んだ。だから逢坂山では谷の奥から真直ぐ

)

にかけ上がった古道が廃されて、遠くから山にかかり、山腹をくねくねとつづら折りして、這い上がる道が開かれた。

この逢坂山の道（旧道）を、志摩では俗に、三曲り、大曲り、峠道（志摩側）そして下り(伊勢側)は七曲りと呼んだ。もとの俗称「上り八町、下り四町」の呼び替えである。つまり新しい道の特徴は、曲ることにあった。山の頂点にかかるわずかの道のりは、勾配が急になる。右に折れ、左に曲って勾配をごまかそうにも、峠では地面に余裕がないからである。どこの山にもある胸突き八丁というのは、策を失って投げ出した結果である。越えるが目的の峠では、胸突き八丁を避けたいところである。その方策の一つは頂上を掘り下げて切通とすること。もう一つは、穴をぶちぬいてトンネルを通すことである。明治の改修は前者（切通）を、昭和の新道は後者（志摩路トンネル）を採用した。

逢坂の古道は、勢志国境の頂上を通った。山のあるがままに従って、まるきりの無策であった。明治の旧道は、その横に唐鍬を打ち込んで、３０mほど切り下げた。平地の改修は村請負ですませたが、この工事には毎日百人ものよそ者の土方（クロクワ）を使ったという。

峠の茶屋を出ると、すぐ七曲りにかかる。この坂では、羊腸という形容は、このあたりでぴったりする。車を通すにはやむをえないかったろうが、歩く身にはなんともまだるっこい。だから息をはずませて、古道の名残をぬけるものが多かった。時間にして五分の一もかからなかったからである。この間道は、われわれの言葉で「ぬけ道」と呼んだ。

逢坂の向うは、古道も旧道も、そしてこのごろの新道も、山の根を洗う島路川に沿って、ただ一路伊勢に急ぐ。古道では川にもつれて、右に左に河岸を変え、十九瀬とも四十八瀬とも呼ばれた飛び石渡りを重ねた。だが、明治の道はこれらの飛石を廃して、川の左岸のみを通ることになった。そして崖を崩して道を築き上げ、もう咽をうるおすこともワラジを濡らすことも、難儀になったがその必要もなくなった。飛石の代わりに処処の枝流には土橋を渡したが、唯一の橋らしい橋として「一ノ瀬橋」がかかった。「内宮ヨリ磯部ニイタル其第一ノ渡ナルガ故ニ一ノ瀬橋ト名ヅク」と『勢陽五鈴遺響』に出ているが、そこにはじめて木橋が誕生して『勢陽五鈴遺響』や『名所図会』の記載を訂正した。この橋は、いくたびか大水で流された。

新道……昭和の道

新道つまり今の伊勢道路は、昭和４０（1965）年８月に開通した。それは逢坂山を（全長）４５５mの志摩路トンネルで貫通して、峠の難所を解消した。このトンネルの計画は明治３６（1903）年頃からあった。その人は磯部村長西村源之助と旧道の建設に邁進した元県会議員橋本清六であった。明治３６年第１回の隧道の測量を行ったが実現しなかった。第２回の測量が昭和１０（1935）年に県都市計画課によって行われた。この測量は今の志摩路トンネルより約１ｋm西側を抜いて高麗広へ出るコースだったと言うが、この計画も日支事変などの影響で中止に終わった。

南志摩から伊勢に行くには築地から高麗広へ出るのが平易であったので、この道を行く人もあった。時間的にはこの方が速かったし坂もゆるやかであった（うじ山道）。

かちにもち

（私の注　この学習を通して、中村精弐氏の『伊勢志摩逢坂峠越覚書』から多くの事柄を教えられた。その一は幻のように私の頭の中に漂っていた「およし一代」であり、その二つ目が「かちにもち」についてである。私がこの学習を始めるまで「かちにもち」という言葉を知らなかった。逢坂越えについては伊勢側の人たちには余り関心がなかったと

)

いえよう。然し、この磯部古道にとっては重要な存在であるので、以下、『伊勢志摩逢坂峠越覚書』を引用しながら更に頁を割きたい)。

逢坂越えの常連は「かちにもち」であった。南志摩の産物、おもに海産物を伊勢の市場まで運搬することを業とした人々である。当初は馬にも頼らず車を引かず、天秤棒に荷を引掛けて、もっぱら徒歩で逢坂を越えたのである（古道では道幅が狭く車馬に頼ることが出来なかった)。

「かちにもち」とは徒荷持（歩荷持）のことである。船で運搬する船荷、牛馬の背に乗せる駄荷に対して、人の肩に担って運搬される貨物が徒荷あるいは歩荷である。そしてその仕事に従う人夫が「かちにもち」である。後に道路が改修されてから、貨物はおおむね荷車（大八車）で運ばれる様になったが、それらをも依然「かちにもち」と呼んだ。

カチニの荷物

「かちにもち」の扱う貨物は先志摩の村々の鮮魚・塩干魚・貝類・海藻類が主であったが、季節により土地により、鵜方の茶、立神の繭、神明のコノシロ、国府のハマグリ、越賀のビワ、穴川・鵜方のウナギなどの特産品もあった。

荷物の多くは荷篭に容れ、それを天秤棒で担った。天秤棒という名は志摩にはない。農村ではシナイボウ、漁村ではニナイボウあるいはオークと呼んだ（助田時夫氏から天秤棒という名は志摩にはないということに疑問を寄せられた。中村氏は徒荷持達の間では天秤棒という呼び方はしていないと言いたかったのだと思う)。

塩サバなどは籠の底に筵やアンペラ（私の注　ampela マレー語　熱帯地方の湿地に自生するカヤツリグサ科の多年草。茎の繊維を袋、・むしろなどの材料にする。転じてアンペラの茎で編んだむしろ）　を敷き、たっぷり塩をふった。生カツオは竹のサギッチョ（私の注　左義長、三毬杖に由来する。３本の柱の頭を結んで三脚にしたもの）の３本足にそれぞれ１尾づつを吊るし（前後）二つのサギッチョにニナイボウを通して担った。道中で休息の時はサギッチョをそのまま立てればよかった。一人の荷は鰹６本ということになる。それぽっちをはるばる伊勢まで運んで、それで勘定にあったのだから、何とものんびりした商売という外はない。

ニナイボウ一本の「かちにもち」時代はそうとう長く続いたが、明治中期逢坂に県道が開通して、悲願の車（私の注　大八車）を通すようになった。このことは「かちにもち」の歴史では空前の変革であった。コアゲという商売があらわれたのも、大八車が使われるようになってからである。

エッサエッサと歩いた時代のカチニの荷量は１２～３貫。それが車となると一人で３０貫、頑強なものは４０貫を積んだ。車に後押しがつけば5～６０貫、犬の先曳きでもちょっと２０貫近くちがった。

車時代のはじめ、「かちにもち」の日当は1円５０銭であった。クロクワ（土方）の日当が２０銭の時代だ。宿へ泊まってもカチニ宿（商人宿）では１５銭であったから、とにかく勘定に合う仕事だったろう。

大正に入ってからも、クロクワ２５～３０銭、大工で４０～５０銭の時にカチニの日当は3～5円。この頃になると重量制で、１貫当たり７～８円、５０貫積んで3円５０銭から４円になった。

小揚げ

「かちにもち」の伊勢通いは鵜方から７里の道程だが、途中に逢坂越えの難所があり、なかなかの骨折りだった。この難所を越えるには、車の積載量を勘考することが大事であった。坂登りが造作ないほどの積荷では平地では軽すぎて損。平地で手一杯に積めば坂が登れない。平地では大概々々、坂登りに

)

ちょっとした後押しがいる程度が、まず経済積載量となる。ほぼ４０～５０貫という所であろうか。

そのため家を出る時から後押しの妻女をつれて行くものも多かった。ここかしこの小さな坂に耐えれば、「三里山道、五里畷」と唄われたその三里の、しかも上り半分だけのために、協力者を同伴することは無駄である。カチニ同士が相棒を組んで相互に押し合うという知恵も湧いたが、同じ坂を二度登る勘定となり、時間は勿論、気持ちの上でもまだるっこい。そこで肝心なときだけの協力者として「後押業」が自然発生した。われわれ志摩では、この合力を「コアゲ　小揚げ」と呼んだ。コアゲをする家は坂橋・日向郷のあたりに４、５軒あった。

コアゲの駄賃は坂下から峠まで１０～１５銭であった。たか茶屋から峠までも同じであった。明治３５（1902）年頃のことである。後には２０～２５銭にもなった。

後押の代わりに先曳きの犬を使う「かちにもち」もいた。

カチニ道中

「かちにもち」には朝立ちと夜立ちとがあった。朝立ちは冬など荷の少ない時季、あるいは枇杷・茶など特殊な荷の場合で、「かちにもち」の常態ではなかった。

夜立ちは、夕方浜に帰る漁船の漁獲物を受け、翌朝の河崎の魚市に間に合わせて着こうというのだから、夜をこめての道中であった。鵜方で車を仕立てて立つのが夜の１０時頃。峠を真夜中の１時前後に越して、河崎の市場に朝８時前に着くのであった。

「かちにもち」の休む茶屋は自然に定まっていた。最初に麓の茶屋で休む。体調を整えたり、車になってからはコアゲを雇ったり、交代で後押をしあう同業者を待ったりするためである。峠ではおよしの茶屋か島見茶屋かに休んだ。峠から向うはいつも真夜中だった。それから先の茶屋では帰路に一服立寄る程度であったろう。それでも一之瀬のこちらの水呑茶家では、早暁往きがけの「かちにもち」がよく休んだ。朝が早すぎれば河崎に着いても市場が立たぬ。その時間待ちをここで過ごす事が多かった。

道中唄

カチニモチが夜の山越えに唄う唄があった。生魚を運ぶ業だったので、狐狸のわるさを防ぐためといわれるが、そればかりではなく、山中夜行の、何とも救い様のない寂寥感をまぎらわし、疲労からくる執拗な睡魔を退ける意味の方が強かったと思う。

長々と続けた中村精弐氏の『伊勢志摩逢坂越覚書』の一部要約はここで終える。この原本は志摩市立磯部図書館（磯部町）、三重県立図書館（津市）にある。逢坂峠についての貴重な資料といえる。

次項以降はこれをベースとして、私なりの学習の所見を書き留めることとする。

参考資料　伊勢志摩逢坂越覚書　中村精弐　志摩郷土会

地図で見る磯部道

峠道の斜度

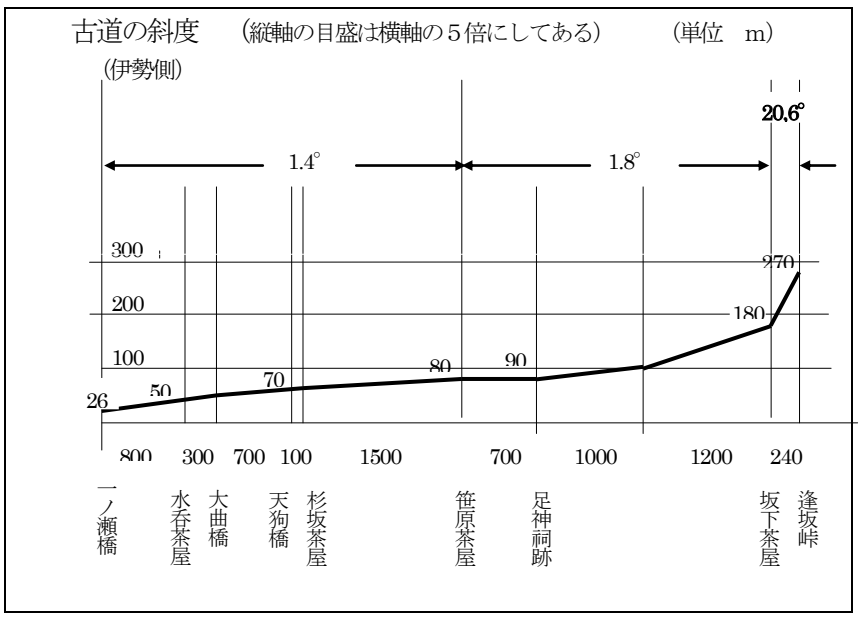
)

磯部町史によると、磯部町は奥志摩と伊勢とを結ぶ道路の集結分岐点で、昔から交通の重要拠点となっている。その中の一つが逢坂峠越えの磯部古道・伊勢旧道で現在の伊勢道路と姿を変えた。今も昔も幹線道路となっている。そのため、色々と幹線道路に相応しい改修が進められて来た。

逢坂峠は伊勢と志摩の国境に位置し、標高２７０m（開削後２４２mとなる）の小さな峠であったが、磯部古道は比較的低い山々の間で暮す志摩地方の人々にとっては非常に険しい峠道であったといえる。頂上の切り通しのなかった頃のこの峠越えの古道の斜度を国土地理院発行の「２万５千分の１の地図」上で想定してみる。

古文書等に書かれた「或ハ葛ヲ攀（ヨ　攀じ登る）チテ峯ヲ越ヘ」とか「この急傾斜を、明治中期に七曲りに拓いた後も、古道が間道として残り、岩角に爪先をかけて登り、木の根にかかとを踏みしめて降りた。近いがけわしいみちである」とはどんなものであったかを検証した。

先ず伊勢側、一之瀬橋から逢坂峠までは、頂上の直前を除いて殆ど緩斜度である。一之瀬橋から６ｋm位進んだ坂下茶屋跡といわれる地点でも、その標高差は約１５０mでその平均斜度は1°強程度である。胸突き八丁の坂下と、ここから約２４０m進んだ峠の頂点およしの茶屋跡といわれる地点との、切り通しのなかった当時の標高差は約９０m近くあり、この間の平均斜度は凡そ２０°強（１００m進んで３８m登る勾配）となって一挙



に急坂になる。峠に近くなるに従ってこの斜度は更に急峻となり、切り通しのなかった頂上直前の斜度は３０°（１００m進んで５０m登る勾配）に近かった（次項の「逢坂峠越えの断面図」参照）。長いダラダラ坂を歩いてきた旅人や徒歩荷持ちにとって、両側に迫る尾根の谷底の道から見上げる峠越えの道は最後の険しい試練であったに違いない。明治の旧道はこの急傾斜を緩和するために、頂上に切通しを設けたり、七曲がりの回り道を設け車馬の

)

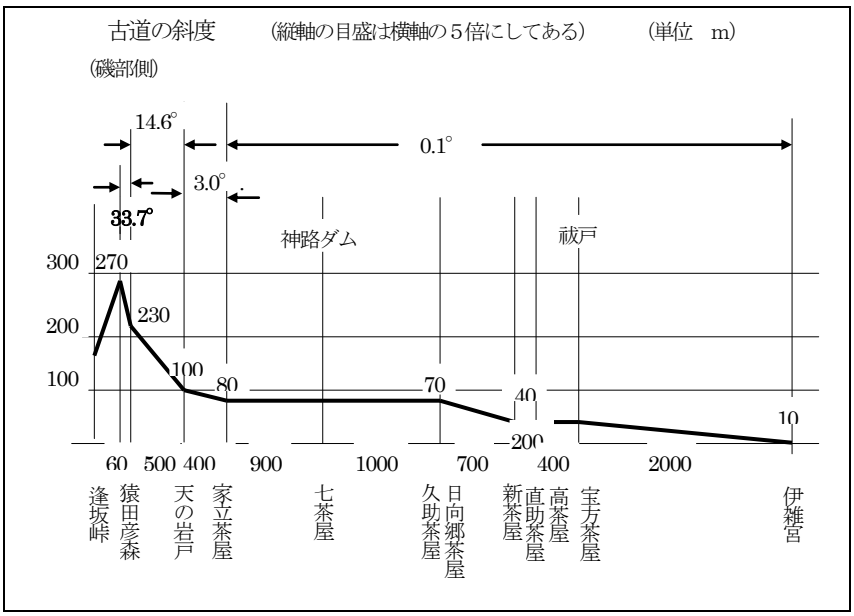
通行を可能にした。然し、その後も古道は間道として徒歩荷持ちに利用されたという。

磯部側から伊勢に向う場合は、これは駈け落ちるような厳しい下り坂であったといえる。それを過ぎた長い峠道は宇治までは平坦で歌でも歌いながらの旅となったのではないか。

然し夜間、漆黒の闇の中を歩く徒歩荷持ちにとっては孤独と恐怖を感ずる長い長い道程であったと思われる。これについての数々の言伝えは、中村精弐氏の『伊勢志摩逢坂越覚書』に詳しく紹介されている。

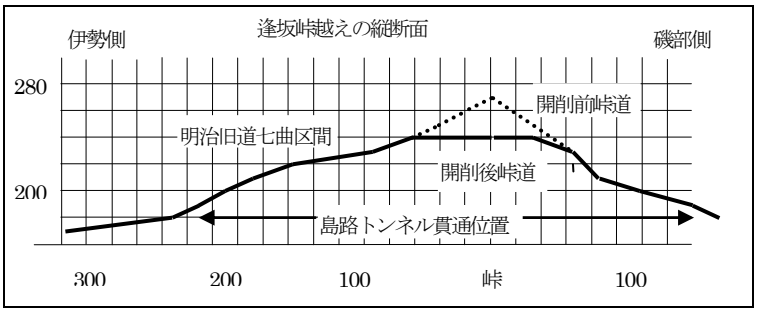
次は磯部側、峠の茶屋で一息ついた旅人達が磯部の里に入るには、今度は更に急峻な坂を下らなければならない。今度は磯部側から峠に向う峠道の斜度を計ってみる。

磯部側の起点恵利原の里から５ｋｍ峠に入った家立茶屋跡附近の標高は８０ｍくらいで、起点附近との標高差は約７０ｍで殆ど斜度は感じられない。天の岩戸から恵利原まで実際に歩いてみたが斜度は殆ど感じられなかった。家立茶屋から天の岩戸までの斜度約3°、ここから猿田彦森まで約１５°、更にここから峠の頂上まで約３４°弱（１００m進んで７２m登る勾配）と想像を絶する急斜度となる。然し、峠の頂上の切り通しによりこの斜度は１１°強に緩和されたと思われる（次項の「逢坂峠越えの断面図」参照）。古道は現在の天の岩戸附近から峠までの僅か６００m足らずで１７０m余り登るという険しい道を攀じ登っていたことになる（私はこの道を登ってはいない）。天の岩戸から３００m位進んだ風穴から先には私の脚力では進むことが出来なかった（この道が古道であったと思っていたが助田時夫氏のご指摘により誤りであった）。この様な険しい道を往古の徒歩荷持ち達が天秤を担って峠越えをしていたことを想像すらできない。伊勢側とは比較にならない険しい峠道であった。旅路の苦痛を和らげるため、街道には茶屋はなくてはならない存在であった。



明治の旧道は峠の頂上に３０ｍの切り通しを設け更に中腹にかけて右に大きく迂回して等高線に逆らわず、頂上から裾野附近まで行きつ戻りつ曲りに曲って約２倍強の道

)



程をかけて殆ど斜度を感ずることなく峠から七茶屋へ下りていた（私はこの道は歩いてはいない）。磯部街道の伊勢側は古道、旧道そして新道がほぼ重なっているが、磯部側はこの急斜面を避ける工夫として明治期では切り通しを設けたり、斜度を軽減できるように回り道ルートを選んだ。更に昭和に入ると新道は山の中腹にトンネルを通して道路の標高差を解消した。

土木技術と輸送機器の進歩によって伊勢と奥志摩の距離は短縮された。**その三つのルートが今尚残るのは素晴らしいことである**。家立の茶屋から天の岩戸までの古道が神宮林に含まれ進入困難となっているが、道路遺産として保存されることを望みたい。

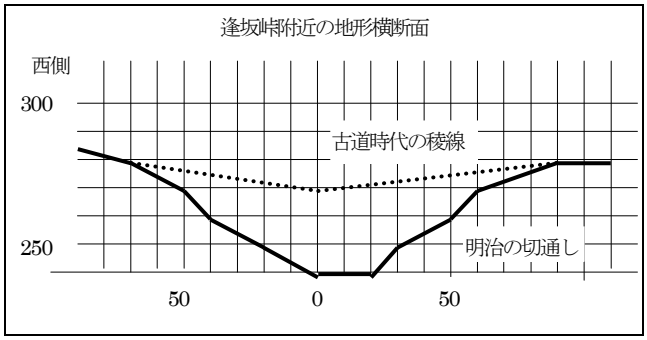
参考資料　1:25000 地形図　大正９年測図　平成９年修正測量　国土地理院
伊勢道路今昔（絵地図）　津川三男・井爪伊造
伊勢街道　朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道　三重県教育委員会

地図が語る３０ｍの切り通し

峠の頂上を３０m切り通したことにより峠の断面はどのように変化したであろうか。そしてそれが斜度緩和にどのように貢献したかを図で検証して見る。

使用した地図は国土地理院の『地図閲覧サービス（試験公開）』である。この地図の記載内容は 1/25000 と同じであるが、略 1/10000 の大きさに拡大されているため、印刷された 1/25000 地図より距離や標高線の読み取りの精度が少しよくなる。

下の図は、上記の地図から現在の地形と、明治の切り通し　.
による開削前の地形から等高線の変化を推定し、開削地点の断面（稜線）を推定したものである。



)

これにより色々な文献で述べられている切り通しの深さ２０～３０ｍということも実際に約３０ｍであることが確認出来、又、開削後の標高も大正９年測量の地図に示される逢坂峠の標高２４２.５ｍとの照合も出来た。

古道の位置は特定できないが、前頁（下図）の東９０m地点附近（志摩路トンネルのほぼ直上）を通っていたのではないだろうか。その為、古道時代から頂上にあった「おえい茶屋」が切り通しが出来たために頂上に取り残され廃業したという。

この切り通しにより峠の頂上附近は大きく様変わりした。前頁（上図）の図から明治の切り通しにより、頂上附近の斜度は１１°くらいとなり、所謂胸突き八丁の３０°強の急峻な斜度が解消されたことは一目瞭然である。徒歩荷持ち達も天秤棒を背負っての通行から車馬による通行に変わり、急峻な古道を避け旧道を通るようになり、古道は天の岩戸への参詣道となっていった。

因みに**この工事で排出された土砂は前掲の両断面図から約 320,000m³,640ｔと推定される。１０トン積みダンプで６４台分である**。当時は黒鍬（クロクワ）により担がれるモッコに頼って運ばれ、１荷の量を５０ｋｇとすると、12,800 荷となり一人一日の仕事量を４荷と仮定すると、土砂の搬出だけでも凡そ３０人×３．５ヶ月位の仕事量となる。この土砂は多分谷間を埋めたり新しい道路の道床などに利用されたであろう。鍬一丁で岩石を掘り起し、生い茂る樹木を伐採するなど、この開削工事に要した総人工（ニンク）が如何程であったかは分からないが『伊勢志摩逢坂越覚書』によると、家立茶屋の亭主のご子息の話として、「明治の新道を拓く時毎日黒鍬百人を使って百尺（約３０m）も切り下げられた」とある。この百人とは峠附近の道造りの黒鍬の総人員であろう。どれ位の期間を要したかも不明で恐らく現代人の想像を超えた難工事であっと思う。

この黒鍬の出身地は多分、知多半島西部であったと思う。知多地区には黒鍬稼ぎと呼ばれる一般の土石を運搬する人足とは別に組織された技術者集団がいた。この地区にこの集団が生まれた理由は次のことが挙げられよう。

１．現在の常滑市の大野湊に大野鍛冶と呼ばれる鍛冶職人が集住し、鍬や備中など優れた農機具などを生産していた。

２．この地区は人口の増加に対して新田・新畑の開発が進まず、回船や製陶などは専門性が高く、農民層の余剰労働力を吸収できず、農間（農閑期）稼ぎが盛んになった。この農間稼ぎは村内にいて村内の雨池や堤防工事に従事するものと、他所稼ぎといわれる出稼ぎとがあった。黒鍬（師）とはこの出稼ぎの集団であり、尾張・三河・伊勢地方はもとより京都・奈良・大阪など果ては甲斐など全国広く出かけて高い評価を得ていた。

黒鍬稼ぎはこの二つの条件が相俟った結果であろう。彼等は鍬頭を中心に十数人から数十人が集団をなして出稼ぎに出た組織的な技術者集団であった。

参考資料　1:25000 地形図　大正９年測図　平成９年修正測量　国土地理院
伊勢街道　朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道　三重県教育委員会
伊勢志摩逢坂峠越覚書　中村精弐　志摩郷土会

)

知多半島が見えてくる本　日本福祉大学知多半島総合研究所
知多半島の歴史（上）総監修　杉崎章　（株）郷土出版社
古文書からみる知多の歴史日本の歴史　講座の教材（黒鍬の図）日本福祉大学生涯学習

磯部古道は徒歩道（巡拝路から徒歩荷道）

磯部古道の生い立ち

この道は何時出現したか分からないが、樵や狩猟等のために自然に出来た道であろう。
その昔、この山地を駆け巡ったであろう縄文人の狩猟（鳥獣・渓流魚）や木の実・山菜の収集によって出来た小道がこの古道の発祥だと憶測できないだろうか。「合坂」や「天の岩戸」といい「家立茶屋」その他の神話伝説は縄文時代の狩猟のキャンプ地に関わる伝承ではないかという連想が湧く。渓流があり、涌き出る泉があり、更にまた地図で見ると標高１００m前後の比較的なだらかな南下がりの斜面にあり、絶好の立地条件を備えていると思える。
『磯部町史』によると磯部地内に旧石器時代から弥生時代居住跡などの遺跡が神路川、池田川、野川など標高３０m前後の段丘縁端部やその下流部の沖積低地に数多く点在する。
更に、そこから標高３００m前後の勢志国境の急峻な尾根を挟んではいるが、約２ｋm西方に大床谷（おおいすたに）遺跡（旧名：朝日谷遺跡）がある。伊勢市立郷土資料館発行の『伊勢を掘る』によると、この遺跡は旧石器～縄文時代にかけてのものである。出土遺物は縄文早期後半～晩期にいたる土器類・石器類である。その他五十鈴川上流域のこの地には同年代と思われる深戸遺跡、田代口遺跡などもある。
これらのことは五十鈴川の上流域や神路川流域一帯には古代人居住が定着していたことを物語っている。
この地域の数々の神話伝説の中に家立茶屋について『伊勢参宮名所図会』に「猿田彦大神この地を開き家をたて始め給ひしゆえに家立の茶屋といふ。云云。然れども慥成（なる）書、見る事なし」とある。
さて我が国の木造建築の始まりも縄文時代と云われている。当時、木材加工技術は相当な進歩を始めており、竪穴住居や高床式住居が始まっていたという。
家立茶屋跡は残念ながらその遺構・遺物が発掘されていないため、泡沫の夢というべきであろうか。大床谷遺跡は平成元（1989）年に精密機器試験場建設予定で試掘調査の時に発見されたという。開発は自然を破壊するというデメリットが大きい反面、遠い古の人類の営みの跡である遺構や遺物を発掘するというメリットもある。
いずれにしても神話めいた伝承があっても不思議ではない古の道である。

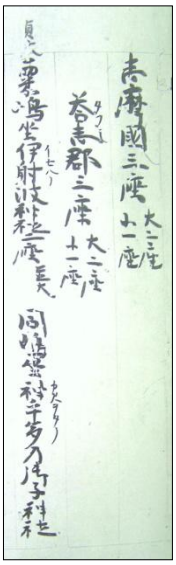
参考資料　伊勢を掘る　伊勢市立郷土資料館
　　竪穴住居を考える　大屋行正

内宮から伊雑宮への巡拝路

)

その後この道は、伊勢神宮と伊雑宮とをつなぐ巡拝路として宇治から逢坂峠まで９６町（１０．４７ｋｍ）、峠から磯部恵利原まで５０町（５．４５ｋｍ）と伊勢と志摩を結ぶ最短の道路となり重用されるようになった。伊雑宮が内宮の摂社別宮となったことに始まる。

延喜５(905)年に編纂が開始され康保４(967)年に施行されたといわれる『延喜式神名帳』には志摩国答志郡「粟島座伊射波神社二座　並、大　　同嶋座神乎多乃御子神社」とあり伊雑宮のことと言われている。



然し鳥羽市安楽島にも同名の神社が存在し、由緒・伝承は伊雑宮と全く同じであるが、これが『延喜式神名帳』の社であるということは疑ありとされている。(右図は『金剛寺本延喜式神名帳（上)』の抜粋である)。後世最も権威があるといわれる『延喜式神名帳』に記されている年代より、伊雑宮が実際に内宮の摂社別宮となったのは更に時代が遡る。次項でこれを検証する。

建久３（1192）年編『建久年中行事』（皇太神宮年中行事　神宮年中行事大成全篇）の６月２５日には、「於一瀬行水」とあるが、この一之瀬は宇治の一之瀬をさすものと思われる。

『伊雑宮遷宮記』では安貞２(1227)年に伊雑宮の遷宮に就いての記述があり、寛元３（1246）年７月　磯部から逢坂を越えて宇治への道筋が書かれているという（私の調べた限りでは見つけられなかった)。

神宮関係者の磯部道往来の始まりについては項を改め次項に記す。

一般参詣者の巡拝路となった磯部古道は江戸時代から著名人の往来した記録が残されている。これらの記録からこの自然道が何時頃から巡拝路として重用されて来たのだろうかを考える。

この道の最も古い茶屋とされている「家立茶屋」については、寛政９（1797）年に成立した『伊勢参宮名所図会』に「合坂山を下り麓にあり、此所磯部村御師より参宮人を出迎ふ所なり」と記述され、また『磯部町史』には「文献によるとこの茶屋の初見は安永３（1774）年で、更に江戸時代中期以前まで遡れる」という。また『伊勢参宮名所図会』には「猿田彦大神この地を開き、家をたて始め給ひしゆえに家立の茶屋といふ」とあり、さらに古い時代からの言伝えがあるらしいことを暗示するような記述である。

この道が宇治から伊雑宮への神宮関係者以外の一般参詣者の参詣路となったのは室町時代に入った西暦１５世紀頃からで、徐々に通行が増えてゆき西暦１６世紀以降に激増したと私は推測する。この事を示す史料はないが、伊勢神宮への庶民の参詣は中世後期、室町時代後期（１５世紀後半から１６世紀初頭）以降になって激増したことがそのことを暗示しているのではないだろうか。磯部道の道標もこれに合わせて建てられたと思う。

巡拝路は外宮―月読宮―内宮―（磯部道）－伊雑宮―（鳥羽道）－青峰さん―鳥羽―（鳥羽岳道）朝熊―（峯道・朝熊越え道）－宇治が一般的ではなかったろうか。

参考資料　伊勢街道朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道・三重県教育委員会
磯部町史　磯部町史編纂委員会　磯部町
伊勢志摩逢坂峠越覚書　中村精弐　志摩郷土会
延喜式神名帳の研究　西牟田崇生　国書刊行会

）

伊雑宮について

磯部道の参詣道の始まりを考えるために、伊雑宮についてもう少し調べる必要がある。

先ず内宮と猿田彦神社の創祀について田中卓氏の意見を引用する。「伊勢には内宮の創祀以前から宇治の元来からの首長である宇治土公の祖先神の猿田彦大神を祀る社があり、古くから伊勢地方の神として存在していた。そこへ垂仁期に大和朝廷の伊勢地方への版図拡大にともなって皇祖神である天照大神が、倭姫命によって宇治の地に祀られることになった。この為この地区における信仰の中心は猿田彦大神から天照大神へと移っていくことになった。内宮の遷座の絶対年代は３世紀の後半から４世紀の初頭にあたる（私の推定年代は４世紀前葉）」。このことについては種々の学説があり定説はない。私の推論では天照大神的人物の実在時期は２世紀中葉であり、猿田彦大神的人物も同時期と思う。逢坂峠に由来するこの２神はほぼ同時期に実在したのではないだろうか。天照大神より猿田彦大神のほうがこの地区においては先住神といえる。因みに倭姫命の実在時期は２世紀ほど下って内宮が遷座された４世紀前葉～中葉といえる。

さて、伊雑宮の話に戻る。

神宮司庁発行の『伊雑宮参拝のしおり』によれば、「祭神は皇大神宮（内宮）の別宮で古くから［天照大神の遥宮］と称せられ、御祭神は天照座皇大御神御霊（あまてらしますすめおおみかみのみたま）です。恒例および臨時の祭典は、内宮に準じて行われ、二十年ごとに式年遷宮も行われます」と記されている。また、鎮座の由来として「当宮の創祀は、約二千年（私の推定では千七百年）前の第１１代垂仁天皇の御代のことです。皇大神宮御鎮座の後、倭姫命が御贄地をお定めになるため、志摩国を御巡幸の際に、伊佐波登美命（いさわとみのみこと）が奉迎して、この地に当宮を創建して、皇大御神の御魂をお祀りしたと伝えられています。正殿の構造は内宮に準じ、唯一神明造で、御屋根の鰹木は６本、東西両端には内宮と同じく内削ぎ（水平切）の千木が高く聳え、南に面して建てられています。正殿横の空地には古殿地といい、二十年毎に新しいご社殿を造営して、東西交互に式年遷宮を奉仕するご用意の御敷地です。」と記されており内宮の別宮としてしっかり位置付けられている。

『伊雑宮参拝のしおり』に伊雑宮所管社「佐美長神社」別称「大歳社」「穂落社」について「倭姫命が志摩国御巡幸の際、鳥の鳴く声高く聞こえて夜昼止まないので、これを見に行かせると、葦原の中に一株の稲が生えており、根元は一本で穂が千穂にも分かれて茂っていました。一羽の真名鶴がその穂をくわえて飛びながら鳴いているのを発見し、この鶴を大歳神（五穀の神）と崇めて、この地におまつりしたと言い伝えられています。」と記されている。

この『しおり』では伊雑宮は由緒正しい内宮の別宮と位置づけしている。

別宮とは正宮（大神宮）の「わけのみや」のことで、所属の宮社の中でも尊重崇敬され、社でなく格上の宮号を称する。また遥宮とは遠くで皇太神「天照大神」を祀る宮であるといわれているので、祭神は天照大神と考えてよいと思う。式年の遷宮など恒例祭は、正宮に準じて行われる。

祭神については諸説相乱れるが、最も確かと思われる『磯部町史』に従って私の理解したことを記す。８世紀前葉には粟島神（出雲氏支系の氏神として祀った小名彦神）と伊雑神（宇

)

治土公氏の祖である海洋民磯部氏が氏神として祀っていた日神＝猿田彦命）の神戸が設定されている。その後、的矢に祀られていた伊雑神が粟島社（現在の伊雑宮のある場所）に並祭された。その為延喜式神名帳では当初は伊雑神より粟島神が上位の神であるとされた。然し９世紀初頭には伊雑神戸が残り粟島神戸が消え、伊雑宮内人に把笏がゆるさたれという。これは内宮荒木田氏の勢力の伸長によって粟島神と伊雑神の立場が逆転し、伊雑神が主祭神、粟島神が相殿と考えられるようになった。つまり神宮は『日本書紀』等の神話から伊雑神＝日神＝稚日女尊（わかひるめのみこと）＝天照大神と考え、伊雑神を天照大神の遥宮・別宮として祀ることになった。延暦２３（804）年成立の『大神宮儀式帳』に別宮の称号が記されている。

参考資料　日本国家の成立と伊勢の神宮　田中卓　伊勢国の歴史　田中卓編　皇學館大學出版部
皇大神宮別宮　伊雑宮参拝のしおり　神宮司庁
磯部町史　磯部町史編纂委員会　磯部町
我が国の紀年を考える　大屋行正

参詣路（神道）の始まりは８世紀中葉か

伊雑宮が別宮として内宮との係わりが強まったのは、８世紀中葉以前であろう。大神宮に準じて式年遷宮が始まったのも、大神宮の第四回式年遷宮の行われた天平１９(747)年からである（『大神宮諸雑事記』天平十九年条）。

従って**内宮と伊雑宮との交通路が神道として開けたのは、非常に古く平城京に都があった奈良時代後期（天平時代）８世紀前葉まで遡る**と見てよい。その神道のルートについて『磯部町史』には通常は逢坂峠越えであり、島路川、神路川が洪水の場合には、峯道（宇治岳道―朝熊岳―五知）を通っていたと記している。実際このルートは現在でも宇治山田と伊雑宮を結ぶ最短距離である。因みに三重交通バスで宇治山田駅から川辺まで３４分７７０円、近鉄特急志摩磯部経由川辺まで３４分（バスの待ち合わせ時間を含まず）１１７０円、普通電車だと上の郷駅まで３９分、５１０円である。私は天の岩戸から伊雑宮を巡る道標の取材には伊勢道路経由のバスを利用した。昔歩いた明治改修の旧道を偲ぶことも出来、なかなか快適である。

内宮のお膝元浦田町から川辺までならバスで２３分しか掛からない。昔の古道逢坂峠越えの苦労話とは隔世の感がある。

参考資料　磯部町史　磯部町史編纂委員会　磯部町

巡拝路から生活道へ

逢坂の古道は細く険しかったが、明治の中期まで徒歩道として永く利用された。神宮を参拝した後、伊雑宮へ参る一般庶民が歩いたほか、志摩地方からは主に天秤棒を担いで魚介類を運ぶ徒荷持の往来が盛んであった。徒荷持は志摩地方で揚った魚介類を、翌日の河崎の朝市までに届けるため、夜を徹して逢坂峠を越えたという。又磯部道は志摩の人々が伊勢に出る生活道であったが、明治の中頃までは人が通るのが精一杯の道であ

)

った。

志摩地方で水揚げされた鮮魚などの魚介類が徒歩荷持ちによって、逢坂峠を越えて山田に運ばれるようになったのは、山田が所謂門前町となる前の、神宮関係者達の町として成立していた鎌倉時代（１２～１４世紀）頃に遡るのではないだろうか。中世の山田の市場を形成したのは、三日市場（岩淵町）、五日市場（下馬所前野町）、六日市場（岡本町）、八日市場（八日市場町）の各通りで、現在各地の残る朝市のように、自家の生産物や収穫物を持って仮設の市場に通っていたのではないだろうか。

伊勢神宮への庶民の参詣は中世後期の室町時代後期（１５世紀後半から１６世紀初頭）以降になって激増した。これによって山田の都市化が始まり、仮設の市から店舗商業へと転業した。これにより峠越えの徒歩荷持ち達も運搬の専門職と進化していったと考えられる。すなわち**専業の徒歩荷持ちの起源は１５世紀末の室町後期**と見ていいのではないか。

磯部道は、昼間は参詣客、夜間は徒歩荷持ちの道として重用された。

参考資料　伊勢街道　朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道・三重県教育委員会
門前町　藤井利治　古今書院
伊勢・河崎の町屋の特徴（1）勢田川調小留書（1）　大屋行正

徒歩荷道路への変身

江戸時代初期慶安３（1650）年頃に始まる大規模な「お陰参り」で宇治・山田地区が大消費地へと変身していく過程で、磯部道（古道）は志州と勢州を最短距離でつなぐ陸路での流通の大動脈となっていった。この古道を利用して、大物流拠点となった伊勢河崎を中心とした市場や問屋に向かって徒歩荷持ちの往来が頻繁となったことは確かであろう。『伊勢参宮名所図会』や『伊勢参宮　春の賑い』に画かれた「家立茶屋」に徒歩荷持ちの姿が旅人達に混ざってその姿が画かれている。

この頃からつまり江戸時代初期頃から、この古道は島路川の両岸を飛石で行き来しながらも道幅も３尺位に改修された。いずれにしても徒歩道であり、徒歩荷持ちが主役であった。

江戸時代の物流は大量・長距離は海上輸送であった。例えば当地区でも天和元（1681）年に生の鮑・鰹・海老などの他鰹節・若布など多くの海産物が船越村から釣船・商内船・海士小船等で、積荷は異なってもほぼ年間を通して、伊勢河崎に輸送されているという記録が『大王町史』に見える。又、大湊古文書『船々聚銭帳』に永禄８（1565）年１１月から翌年６月までの七ヶ月間に大湊に入津した１２２隻の船の記録がある。この内、奥志摩方面からの船は片田２隻、安乗１隻、名田（夏田）２隻、崎島１隻、和具１隻、布施田２隻、甲賀４隻、志島１隻、浜島１隻合計１４隻となっている。積荷は何であるかは分からないが多分海産物が主であろう。１２０年後の船越村の例と比較すると非常に少ない。この頃はまだ伊勢河崎が流通センターとして未成熟であったことと、小船では難しい海上輸送を避け徒歩による陸上輸送にたよっていたのではないかと思うが、交易の歴史は古い。残念ながら今の所、河崎側の資料には接していない。

少量近距離の荷物の移動は徒歩か牛馬であった。然し主流は徒歩であったようだ。江戸期に於ける道路は大都市圏を結ぶ街道は牛馬が通うことは出来るように整備されてい

)

たが、峠を越えて集落間を結ぶ道は改修されたといっても人一人が歩けるような自然道に近かった。我が逢坂峠越えの磯部古道もその例であろう。

有名な徒歩荷道として次のようなものがある。何れも日本海で獲れた鮮魚を海から遠く離れた京の都や、高山・松本など山間の都市に運ぶものであった。我が逢坂峠越えの磯部古道とは比較にならないほど遠い道程であった。遠く海から隔てられた地においても古くから日本人は魚を求めた。

鯖（さば）街道　　若狭街道を鯖街道という。若狭の商人達は海で獲れた鯖に塩をするとすぐに天秤棒で担ぎ、京の都を目指した。その距離は１８里（７２ｋｍ）で磯部道の約４倍という長い道程であった。一晩かけて運ばれた鯖は丁度塩がよくなじみ、特別のおいしさであったという。

鯖は若狭と京都の間を荷を担いで歩いて運ばれることになる。むろん代わり番こで担ぐわけだが、大変な重労働である。なお担ぐ荷は五駄八（ごだはち）ともいう。５匹の馬に乗せる荷を８人が背負って運ぶ。一人が１５貫（約５６ｋｇ）ぐらいになるという。この街道では「セオイ」「カイドカセギ」と呼ばれた。途中「小揚」といわれる「助荷持」が運搬を助けてくれたという。そして京の錦市場の朝市にかけた。

鰤（ぶり）街道　　中央日本を南北に走るフォッサ・マグナ（糸魚川・静岡構造線を西縁とし直江津・小田原構造線を東縁とする地構帯）を境にして、年取り魚（正月の祝い魚）は東日本の鮭文化圏と西日本の鰤文化圏に分かれていた。

鰤は富山県東岩瀬から越中東街道と西街道を経て高山に入った。この道は北アルプスのように雪が深くないので、牛や馬の背で鰤を運んでいた。鰤は竹籠に４～８本入れて８貫目（３２ｋｇ）の重量にした。牛馬には４篭（３２貫）が一駄の負荷量であった。東岩瀬から高山の間２３里（約９２ｋｍ）の行程を４日間かけて運んだ。高山では毎年１２月１９日（太陰暦）に「鰤市」が開かれた。

北アルプスを越えて信州に出るには五つの峠がある。何れも標高が高く冬の積雪が深い。夏の間は牛の背で魚や塩が信州に運ばれたが、積雪の深い冬季には峠越えをする者はいなかった。冬季に運ばれる鰤は比較的越し易い野麦峠を越える野麦街道で松本へ運ばれた。夏の間、奈川の牛方によって荷物を運んでいたが、積雪期には牛が使えない。その為高山の歩荷（ぼっか）たちが鰤荷の輸送に活躍した。歩荷は５～６本の鰤を篭に入れて背負ったが、その重量は５０～６０ｋｇにも達していた。高山と松本の間２４里（９６ｋｍ）を８日間かけて運んだ。

高山には数十人の歩荷衆がいて、高山と松本を往復する者、一部分の区間を、継ぎ荷の運賃を取って運ぶ者、背負った物を途中で商いながら行く者の三通りのポッカがいた。我が磯部道の徒歩荷持ちにも伊勢へ鮮魚を夜を徹して運び、帰りには空荷で帰らず伊勢で仕入れた雑貨を、二見から鳥羽を廻って売りながら帰ったという商売熱心な徒歩荷持ちがいたという。

今でもポッカというのは背負子に荷物を背負って山を登る男のことを指し、北アルプス周辺で用いられる言葉の様である。富士山周辺ではゴウリキ（強力）といい、糸魚川から松本に至る千国街道（北アルプスの東側）には女のポッカもいたという。

野麦街道は道幅が狭く広い所で３尺（約９０ｃｍ）、うち歩ける所は２尺（約６０ｃｍ）で、いたるところに転落の名所があったという。

運搬人足の呼び名も地方によって異なっていた。逢坂越えで専ら使われた「カチニモ

)

チ」は若狭街道では「セオイ」「カイドカセギ」、飛騨では「ポッカ」、富士山周辺では「ゴウリキ」と呼ばれていた。

逢坂越えの徒歩荷持ちは天秤棒に荷物を前後に振り分けて担いでいる姿で絵図に画かれているが、他地域のカチニモチは背負子で肩に背負って歩いていた。この違いは何故か。確かな理由はよく分からないが、天秤棒は雪道には不向きであるが、長所としては夜間、獣や暴漢に襲われたとき護身の武器になること、険しい坂道を登る時前後の荷を二度に分けて担ぎ上げることが出来ること、天秤棒に中央に荷を提げれば「小揚」など「助荷持」と二人で共同して担ぎやすいこと、荷物が鮮魚であるので風通しのよい状態で運べるなどが上げられようが真実はよく分からない。例によって私の憶測である。

一人で背負う荷量は凡そ５０～６０ｋｇであったというのは共通している。

参考資料　伊勢街道朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道　三重県教育委員会
大王町史　大王町教育委員会
大湊中世文書のはなし（2）『船々聚銭帳』　森幸朗　濱七郷第二号　勢田川惣印水門会
鯖街道　上方史蹟散策の会　編　向陽書房
鰤の来た道　松本市立博物館　市川健夫監修

磯部道峠越えの道中記（あらまし）

旧道伊勢道の着工直前の明治２０年調『三重県統計書』には、国県道は鳥羽街道のみで、逢坂峠道は山道里道の前島（さきしま）道として、「度会郡宇治ヨリ答志郡恵利原村、英虞郡鵜方村・波切村ヲ経テ、同郡御座村ニ至ル　九（里）・〇〇」とある。

明治３２（1899）年の『世伝御料神路山島路山前山沿革誌』（神宮司庁蔵）には、「磯部道　一名前島道、明治二十四（1891）年及び二十六年ニ改修、備考　再三改修シ二十六年に大改修ヲ加ヘ始メテ車道ヲ磯部ニ通ジ、廿七年度県道ニ編入」とある。

先人がこの道について書残したものをなぞって古い昔の風情に浸って見よう。私が幼い頃、この道を宇治から逢坂峠まで歩いたのは、昭和１０年頃の明治の改修道であり古道の趣は多少残っていたようには思う。人っこ一人会うことなく勿論徒歩荷持ちにも会うことなく、最早この道の使命は終わっていたと感じたことを覚えている。

昭和６２（1987）年出版の『伊勢街道（朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道）』（三重県教育委員会発行）に、この道の道中の記録が記されている。以下にこれを抜粋して古い時代の峠道の片鱗を偲ぶと同時に、今は消滅してしまった古い道がどうであったかに就いて、その中で私の想像を交えて記してみたい。

文化９壬申（1812）年９月写　秦光基の『志摩国地理之図』には、宇治より杉坂へ卅丁、笹原へ十六丁、峠に五十丁、として、十二回、川瀬を渡るように記されている。この道程は今と変わらない。

嘉永７（1854　安政元）年に著された山口猛之亮献納本『志州道中記』５月１３日には、「朝熊嶽登り口より上り右之方江磯部路、実いう是神路山、五十鈴川上也、此流れ四十八瀬に曲流し岩石を並て、其うへを飛越歩行す也、景石沢山、小鳥なとちんちんとなき、川鹿鳴、ほととぎす蹄、面白き事ニ覚候」とあり、これは、『勢陽五鈴遺響』「度会郡　山神社」の「飛石橋及歩渉多し」、同書「獅子鼻岩」には「杉坂ヨリ小坂（笹原のことか）ニ至リ三十六町、此間ニ渓流十二瀬アリ……各歩渉ナリ」とあり、十二瀬

)

は合致する様であるが、小坂までの三十六町は『志摩国地理之図』とはあわない。

『勢陽雑記』「渡会郡」の「五十鈴の上り、山々の名」には、「鳴滝　五十鈴川の上、磯部への道なり。大坂（逢坂）の峯　杉坂の上、磯部へ下る峠なり。　山伏峠　金子山北、朝熊岳の南に当りて高き山也」、また同書「神路山」には「又一ニ神道山。内宮の山の惣名なりと云云。但し取分けては、内宮より伊雑宮への行程をいふといへり」とある。

『伊雑宮遷宮記』寛元３（1246）年７月　磯部から逢坂を越えて宇治への道筋が書かれている（前にも記した通り私の調べたところではこの記述は見当たらなかった）。

延徳元（1489）年『神戸七郷の衆島路を越えて』（内宮子良館旧記写）磯部七郷（伊雑浦七ケ村）の郷民が通ったものと思われる（助田時夫氏から磯部七郷（伊雑浦七ケ村）は誤りで、神戸七郷[五知・上野郷・下之郷・恵利原・築地・迫間・穴川]が正しいとのご指摘を頂いた）。

建久３（1192）年編『建久年中行事』（皇太神宮年中行事　神宮年中行事大成全篇）の６月２５日には、「於一瀬行水」とあるが、この一之瀬は宇治の一之瀬をさすものと思われる。

『新任弁官抄』（群書類従　公事）には、「伊雑宮去内宮半日」とあり、今の逢坂越を通ったことと思われる。

さて、遠い古のことはさて置き、『伊勢街道（朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道）』には昭和６２（1987）年代の磯部道踏破の記録が次の様に記されている。「地図で見る磯部道」の章の「古道の斜度」の図中に示す中間地点の距離表示はこの記録によった。

宇治から逢坂峠

現在の神宮司庁舎裏に、寛永３（1626）年に建てられた朝熊岳道を示す大きな天然石の道標が建っている。ここが朝熊岳への登山口であり、また逢坂峠を越えて磯部に至る磯部道の起点でもある（次章に詳しく記す）。道は内宮の北側の山裾をめぐり、その先は島路川に沿い、現在の伊勢道路の五十鈴トンネル南口あたりの一之瀬で川を渡る。この辺りまでは神宮域である（古道・旧道との合流点はバスから望見できる）。伊勢道路五十鈴トンネル南口にかかる新一之瀬橋より歩くと、約800mで水呑茶屋跡を経て、鳴ヶ滝橋に至り、次の大曲橋まで300m、さらに天狗橋まで、約700m、それより西河橋笹原を経て足神の土橋まで、約2.2ｋｍである。附近は神宮自然林で容易く入ることは出来ない。古道らしい山道が右側の山裾の所々にあるが、今の伊勢道路に大部分は吸収されたものと思われる。夕ヶ谷橋を過ぎると、間もなく志摩路トンネル（455m）の入り口が望まれる。坂道を登りきった処である。ここの頂までが伊勢市に属するところである。志摩路トンネルの右側の山道（幅 4m）が旧道前島（さきしま）道（旧道磯部道のこと）である。ここより１ｋｍは屈曲した旧道で、矢張り荒れていて、小石がゴロゴロとして凹道も多い。

逢坂峠から磯部

逢坂峠は七曲り八曲りの急坂である。明治になっても石積みをして、自動車・馬車・人力車・大八車をやっと通した道である。徒歩の人達は、この七曲り八曲りを更にちぢめて、逆落しで急坂をかけおりたという。頂上附近には、およし茶屋跡があり、20m程、切通しの坂を登りつめた処は、もう、磯部町恵利原となっている。

およし茶屋は、勢志国境附近にあり、今もその跡らしいのが残っている。およし茶屋より 20m上り、山の背に至ると、（右？）恵利原地内に分岐道があり、**左の方向に折れると、明治 26 年の改修道**となる。伊勢より登り四丁、下り八丁といわれたのは、この左の明治改修道の七曲り八曲りをいったのである。

やや真直ぐに、この下の谷筋に沿って山道を下っていくのがどうも古道らしい。この下り口のところ

)

に杉の大木があったという。『伊勢参宮名所図会』「志州答志郡」に、「合坂　杉坂より五十町、嶺に地蔵堂ありて、是勢州・志州の境なり」とあるのはこの辺りのことか。

ほの暗い樹林の南側の境道を降りて行くと、片枝の杉といわれた杉の大木が数本残る沢筋を行く。左側は、神宮大沢林であるという。土地の古老は、この沢は人々が御池さんと呼び、この沢一帯は、土民の踏み入れる所ではないといっている（この沢筋には土砂崩れや天狗伝説がある為か）。古道（明治 26 年以前）は、この山境を通る（助田時夫氏のご指摘　峠から家立の茶屋への道筋は神宮領地と恵利原区地の境を大沢の谷底をに左下に眺めながら下る道で今も昔も変わっていない）。明治２（1869）年の『伊勢参宮春の賑』には、「峠に登り南坂少し下れば、猿田彦森の神木伏拝ミ、此森の木は名も高く片枝の杉と名づけしは、いつよりにて阿らさん」とある。

元禄４（1690）年７月１４日、曽良はこの坂を下りて伊雑宮に詣でている。『元禄四年日記』（曽良奥の細道随行日記　山本安三郎編　1942）に、「内宮ヨリ壱リ斗ニ杉坂茶ヤ有、二リ程ニ過テ大坂ヲ越ル、大杉谷也」とあるように、大杉の谷であったらしい。『志州道中記』にも、「逢坂片枝杉、坂の両側に数本大杉有、おのおの本より末まで片側に枝有、両がわ共、坂道のうへ枝なし、ことことく其通也」と記されている。

猿田彦の森の小道を真直ぐに急坂を下りると、家立茶屋跡に至る。その途中にある天の岩戸と称する滝祭の岩屋は、昔は分岐した山道で入り（岩戸附近から頂上までの古道は分かりにくい。岩戸から風穴までの小道は整備されているが、岩戸からＵ字型になった登り道を少し進むと鳥居のある所で道が十字に分かれる。ここに古びて刻字が不明瞭であるが「天の岩戸」「御池道（助田氏のご指摘）」「山田道」と読める昭和に出来た小さいコンクリート製の道標がある。この辺りが分岐点であった。（次章で検証する）。安政３（1774）年２月８日、高山彦九郎も「それより少し行道の右壱丁斗（私の注　約１００m。上記の分岐点からの距離に近い）入て滝祭宕（いわや）とそ、岩屈より水流出る、是五十鈴川の源也と言、それより本道（助田時夫氏のご指摘　上記注に示した小さな道標付近から東方へ今は痕跡もない下り道、これが家立茶屋跡の裏に繋がる今は立ち入りが困難となっている古道）へ帰り、少行ハ家立の茶屋」（甲午春旅高山彦九郎全集１）と訪ねている。現在は岩戸詣での人のために、立派な道路が作られ、鳥居・燈篭も、最近新たに奉献されたものが多い。（昭和６２年に発行された『伊勢街道』に風穴が紹介されていないのは何故か）家立の茶屋に至る細い古道は、神宮林に接し雑木が繁茂し、たやすく通行することが出来ないので、天の岩戸道より、回り道をして田の道（現在の天の岩戸道から分岐して家立茶屋跡までをつなぐ古道、）を通り、家立の茶屋跡に達する。『伊勢参宮名所図会』に「家立の茶屋」は、「磯部村御師より参宮人を出迎ふる所なり」とあり、江戸時代末より明治にかけて相当賑った茶屋であった。

家立の茶屋から恵利原集落のほうに歩くと、900m で伊勢街道に出る。岩戸道の右側は、神路ダムの奥に当たり、伊勢道路に出る寸前の所に七茶屋（明治２９年に明治の旧道と古道の分岐点に出来た茶屋）があったという。七茶屋の下の古道は、ダム（昭和４８（1973）年完成。多分旧道はこの地点で、古道は家立の茶屋に進入する地点で今は湖底と成った道に続いていたと思う）に没してしまった。

（私の追記　話を逢坂峠の頂上まで戻し明治の旧道に入る）道は逢坂頂上で分岐し、右は朝日谷方向に（これは最近の作道）**左に入ると明治２６年の改修道**（旧道）である。志摩路トンネル伊勢側、坂下の辺りより頂上のおよし茶屋（明治の旧道の開通時の明治２５年頃に出来た）までは１.１ｋｍ、およし茶屋からおえい茶屋（古道時代から頂上にあった）まではすぐだったというが、その跡はよくわからなかった。

旅人は大抵、休憩したという島見茶屋（明治３５年に旧道に沿って出来た）は、雑草がおい茂り植林がよく伸長しているので、先志摩方面も何処も分からず眺望はきかず、とても往年の島見茶屋の面影はない。傍らに椎の大木があり、わずかに昔日を偲ばせる。ここより山を下るに従って、山桃・椿・針葉樹の木々が繁茂し、昼なお小暗い道もある。下になる程、羊歯が多く歩行を困難にするが、少し手入れをすれば

)

ハイキングコースとして、浮かび上がるのではないだろうか。この峠道を降り切ってしまうと、前記の岩戸道（古道）も、ここで伊勢道路に吸収される。磯部町観光案内板が建っているところである（磯部バスセンター方面行きの天の岩戸バス停附近）。

ダムに架けた恵利原橋を渡り、神路ダムの堰堤に着き、堰堤の階段を下りると今は拡張された旧道に入る。300m進んだ日向郷の「鯖鮓」の看板のあるドライブインで伊勢道路に吸収される。古道はここの山寄りを通っていたが今は廃道に近い（**私の仮説　山寄りという表現は曖昧でよく分からないが、現在のダムにつながる神路川上流で瀬渡りをして右岸の川沿い（山の裾野沿い）を只管に下り、日向橋の下流付近で瀬渡りして一旦左岸に出て更に喫茶軽食 ALOALO の手前の湾曲部で瀬渡りをして右岸に出て神路川に沿って旧甑（こしき）橋の辺りから現在農道として残る左岸の道に出て、祓戸の瀬渡りまで下ってきたのではないだろうか。古道は経路が明快な川沿いに道を開いているように思える。国土地理院の大正９年測量の地図及び平成９年の地図及び Yahoo マップから推定**）。新日向郷橋を渡ると、横に旧日向橋（明治の旧道に架かる橋。新日向橋の右手に架かる）があり、蔦や茨の這うに任せとなっている。左側はすぐ曲折して（喫茶軽食 ALOARO の付近）、全長１５０mの旧道に入るが、ここは高茶屋・直助茶屋（明治２９年に出来た）があった所で、今も改造された家が並んでいる。この小道を下るとまた伊勢道路に吸収されて、旧道は（私の追記　新道）を跨いで向側（私の追記　新道の右側）に続く。近くに志摩水道事務所があり、この敷地と小川の間に旧道が続くが、茨や蔦のため歩行困難である（**私の注　私の仮説に記した通り水道事務所と小川の間の小道は明治の旧道ではなく古道である。古道は神路川の左岸に沿って下り続け、今は農道として残る上記の小道を経て祓戸で二度瀬渡りして左岸に続く。この編集筆者は新道から水道事務所への取付道路を旧道と誤ったのではないだろうか。旧道は新道の右側に吸収されて喫茶ロイアル付近手前の分岐点まで続く**）。１００m戻って築地口より右側に入ると、築地農道が立派に改修され、昔日の感はない。この道は、磯部築地を経て山原に出、南勢町方面に行くことが出来る（大正９年測量の地図では築地への道は旧甑（コシキ）橋で古道に繋がっているが、旧道には繋がっていない）。

水道事務所の所から旧道を尋ねながら歩くと、神路川に突き当たってしまう。水涸れの川を渡って向こう岸につくと、成程とうなづける旧道らしい道がある。３０m程で右岸の道は尽きて、また瀬渡りである。この所は今も利用されているので、飛石が置かれている。ここは祓戸と呼ばれ、最近、天然石に祓いの神の名を記した標石が建てられている。伊雑詣での人々が集落に入る前に、身を清めたところという（**車馬も通れるように改修された旧道に飛石の瀬渡りがあったとは考えられない。この水道事務所から祓戸までの小道は前に記した通り旧道ではなく古道である。旧道は新道の右手に寄り添って喫茶ロイアル付近で新道を横切って左に分岐する**）。

喫茶店（ロイアル）の前より左側の支道に入ると、左側は鸚鵡石の山麓に当り、左右は田畑である。この支道の入口に道標があったというので調べてみたら、伊勢道路工事（私の注　昭和４０年完成）の時５００m先の恵利原農協支所（恵利原区民センター）の前の蘇鉄の中に移したという。見失うところであった。里老山下六郎氏のお陰であった。この石の寸法は小さく、高さは６５ｃmで字は半分土に埋まっていた。「右（左の誤り？）さんぐう道」とあり、天然石を利用したものである。これを喫茶店前の支道におけば、伊雑さんへの「さんぐう道」はよく分かる筈である。ゆるい坂を上ると名所鸚鵡石登山古道に接続する。（**磯部町立図書館・郷土資料館編集の『磯部の道標と町石地蔵』によると、この道標は恵利原区民センターの少し西側で迫間からの近道と昔の伊勢道が合流する地点に建っていたものと思われると記されている。『志摩国一の宮　磯部まいり』（天保５（1834）年）に「往還の恵利原は北の山にそひ鵜方道の恵利原は南の山にそへり」とあり、ここがその古道の分岐点であったと見てよい。左に分岐した恵利原の北路は伊雑宮参宮のために古くから開けた古道であり、明治の旧道として改修された。右に進む南路は奥志摩へ続く古道であったと考えてよいと思う。徒歩荷持ちはこの道を歩いた。と考えると問題なく喫茶ロイアルの付近の分岐点に建てられていたと考えるのが妥当であると思う。祓戸での二度の瀬渡りで神路川の左岸に出た古道はこの分岐点で北路（さんぐう道）と南路（鵜方道）に別れた。**

)

この分岐点は新道・旧道・古道の三つの道路の合流点である。この様に考えれば「左さんぐう道」という刻字が納得できる。迫間からの道と昔の伊勢道との合流地点とすれば、「左」という方向指示がどの方向から来た旅人に示そうとしたのか理解がし難い。助田時夫氏も同意見である)。

池渓寺の前の旧道を通り抜けると、(旧道は) 大正橋のあたりで伊勢道路に吸収されるが、(古道は) 更に左に折れて里道を歩くと、恵利原垣内に出る。この丘陵には、古道らしいといわれる道が農道として利用されて残っているが、早い時期に消滅したものかはっきりしない、眼下には宮地沖 (くじおき) といわれる田圃が展開する。大正年間、耕地整理をして現状となった。この付近の古道はこの時消滅し、現在の畑田前橋よりの道が出来たものと思う。

参考資料　伊勢街道　朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道　三重県教育委員会
1/25000 地図　磯部　平成９年修正測量・大正９年測図　国土地理院
磯部の道標と町石地蔵　磯部町立図書館・郷土資料館
伊勢志摩逢坂峠越覚書　中村精弐　志摩郷土会
伊勢道今昔　津川三男・井爪伊造
志摩国一の宮磯部まいり　志摩はしりかね附　岩田準一
Google マップ　磯部町恵利原
Yahoo マップ　磯部町恵利原

消えた逢坂峠越磯部古道・旧道と道標（私の仮説・推論を交えて）

宇治から逢坂峠まで

現在の神宮司庁舎裏に、寛永３（1626）年に建てられた朝熊岳道を示す大きな天然石の道標が建っている。又神宮神域からの岳道とこの道標のある十字路に大正１３年に建立された伊雑宮・磯部を示す道標がある（右図のＣ点）。ここが朝熊岳への登山口であり、また逢坂峠を越えて磯部に至る磯部道の古道・旧道の起点であるといわれている。

起点からは内宮神域の北側の山麓を巡って一之瀬橋に出る。明治の旧道は木橋の旧一之瀬橋、古道は瀬渡り（矼）である。ここから逢坂峠までは殆ど新道伊勢道路に吸収されて所々の川淵に古道の跡が残るという。狭い沢筋を通る道は大部分が新しい道が古い道の上にそれぞれ重さならざるを得なかった。古い部分は消えてしまう所謂「上書き保存」である。

幼かった昭和１０年代に旧道を歩いて逢坂峠茶屋の大叔母の所へこの道を登った時

)

の断片的な思い出が蘇る。山蛭に悩まされたり、蜩（ひぐらし）のけたたましい鳴き声、山深い道の脇に黄金に色づいて頭を垂れた稲穂など懐かしい。大正９年測量の地図で川の両岸の僅かな平地に田圃の記号を発見して記憶に間違いのないことを知る。峠付近の七曲の旧道は地図に画がかれているが、古道は切通しの工事で消えてしまっている。喜寿を過ぎた私にはとても踏破出来る道では無くなってしまった。最早峠の茶屋跡を確かめることは悲しいかな不可能となった。バスの車窓は昔の片鱗を思い出させてくれる。

この道については、前出の『伊勢街道　朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道』や『伊勢志摩逢坂峠越覚書』に詳しく紹介されているとおりであり付け加えることはない。残されている道標で昔の道を追ってみる。

伊勢側の道標が語る古い道

この道は島路川に沿っているため複雑な分岐がなく従って道標も少なく、入口である神宮の周辺にしか存在していない。前頁の「磯部道始点附近図」に従って整理する。

Ａ分岐点の道標

宇治橋北詰近くの衛士詰所の前まで来ると、道は二つに分かれ、右へ行けば神宮司庁であり、左は宇治館町に通ずる山道である。現在は綺麗に舗装されているので山道とは言い難いがこの旧山道を少し登ると、すぐ右手の山地に２基の道標がある。

その一つは**文政１３（1830）年**に建てられた花崗岩の角柱型のものである。朝熊道と磯部道と二見浦道を示している（右図右側）。

刻字

「(東面)　文政十三年庚寅九月吉日（施主名１０名)」

「(南面)　右あさまみち六三丁　いそべみち三り半」

「(西面)　左二見浦百丁」(正面)

「(北面)　大坂㕝　万家寿講（施主１０名)」

私はこの道が内宮と伊雑宮との間の神道として開けたのは、非常に古く平城京に都があった奈良時代後期（天平時代）８世紀前葉まで遡るが、一般参詣者の参詣路となったのは、室町時代に入った西暦１５世紀頃からで、その後徐々に通行が増えてゆき西暦１６世紀以降に激増したとの推測は既に記した。中でも明和８（1771）年、文政１３（1830）年にはお蔭参りが最高潮となった（文政１２年には第５３回遷宮が行われた)。磯部道の道標もこれに合わせて建てられたと思う。一般参詣者にとっては必要であった。

もう一つはそのすぐ北側にかなり風化して文字の読み取りにくい道標が立っている。（上図左側)。**明治２６（1893）年**に建てられた花崗岩の角柱型のものである。

北面、南面ともに読み取りが出来ないので『伊勢市の石造遺物』を参照した。

刻字

「(北面) 建設主　神宮教京都月読教会　金風講社　寺村三次郎」

)

「(西面) 月よみ宮さんけい道」(正面)

「(南面) 明治廿六年五月」

伊勢参宮名所図会内宮宮中図其三

司庁舎前からC分岐点への古道跡

この道標は、磯部道が明治２４及び２６年の大改修直後に立てられた。然し同年にこれ以外にこの教会名で浦田（1）、宮後（1）、神田久志本（1）、中村（4）に月読宮を示す道標が計８基建立されている。この教会は現存せず動機は調査不能である。

この二つの道標は古道二見道と古道宇治岳道・磯部道の分岐点（右図赤枠内）にあり、神宮の宮域からの最初の分岐点である。『伊勢参宮名所図会』の「内宮宮中図其三」の左上に分岐点は画かれている。道標の建立は『伊勢参宮名所図会』の成立から３０年後のことであるので画かれていない。二見道は綺麗に舗装された新しい道に生まれかわっているが、古道朝熊道・磯部道は神宮司庁新築（昭和４８年）の際、庁舎正門の石段手前右側の一部（分岐点A、C間の点線部分の一部）を右図の如く一部保存した他は殆ど破壊されたため、現在では神宮神域からこの古道を経て朝熊道・磯部道の古道の始点（C分岐点）に到ることは出来ない。

尚、宇治橋を渡った所は現在では神苑として整備されているが、明治２０（1887）年頃以前は下館町・中館町として御師の屋敷が立ち並んでいたという。当時のA分岐点附近は家並みの中の交差点であった。

B分岐点の道標

おかげ横丁を突き抜け赤福横の新橋を直進すると旧二見道と合流する。それを神宮方向に進むと三方別れのB分岐点がある。現在、A分岐点からC分岐点に至る宇治岳道には入れない為、朝熊道・磯部道はB分岐点からしか入れない。ここに立つ道標はA分岐点の「月読宮参詣道」を示す道標と同時期の**明治２８（1895）年の建立**で花崗岩角柱型である（右図）。

刻字

「(西面) ☞ さんくう道」

「(北面) ☜ あさま道、いそ遍道」

「(東面) 明治二十八年五月」

矢張りこの分岐点も磯部道が明治の大改修をされたとき、整備された三方別れ道であろう。

C分岐点の道標

B分岐点で旧二見道を背にして、右に進めばA分岐点を経て内宮神域に、左に進めば

）

朝熊道・磯部道に入りＣ分岐点に到る（２１頁地図参照）。この分岐路附近は神宮職員の駐車場となっている。

Ｃ分岐点に到る途中７０ｍ位の所に現在の「島路山森林監守見張所」がありこの手前を左に入ると幅の広い道路がある。これが昭和１３（1938）年に開通した新しい朝熊道の入り口である。等高線にそって緩傾斜のＵ字形の道から朝熊道の古道に続く。戦中・戦後に内宮・朝熊岳間の乗合バスの路線となったという。

それを曲らず真直ぐに進むとすぐ門扉に行きつく。ここから５０ｍ足らずでＣ分岐点に到る。神宮司庁舎のすぐ左上である。古道時代はここが朝熊岳の登山口であり、また逢坂峠を越えて磯部に至る起点でもあった。

昔この辺りは俗称オンベ坂という小坂であった。その坂の上は宇治からの磯部道（Ｂ分岐点から辿った道）と、内宮からの朝熊岳への登山道（Ａ分岐点からＣ分岐点への旧岳道）との交差点であった。この辺りは人家の名残があり、数軒の屋根瓦の散乱した倒壊家屋が旧宇治岳道（朝熊道）を挟んで両側に残っており、土留めの石垣、井戸や排水路らしい構築物が見られる。相当に荒れている。右下図の巨大な道標の手前を左に入り、平均斜度２０°以上の急傾斜の荒れた岳道を７０ｍほど進むと昭和１３年に整備された朝熊道に合流する。曲らずに直進するのが磯部道である。右手は宇治岳道の起点Ａ分岐点につながる（現在はフェンスに阻まれＡ分岐点には行けない）。

このＣ分岐点に二つの道標がある。

その一つは、**寛永３丙寅（1626）年2月吉日に建てられた**朝熊道を示す2.3m大きな天然石の道標である。ここが朝熊岳の登山口であり、また逢坂峠を越えて磯部に至る起点でもあった。朝熊岳登山口の東南角にこの道標が立っている（右図）。高さ2mを越える巨大な天然石なのでよく目立つ。伊勢市内最古の道標という。正面に次の三行が刻まれている。

刻字

「（右側）　「寛永３丙寅年」

（中央）　「[illegible]　朝　熊　岳　道」

（左側）　「二月吉日」

中村精弐氏の『逢坂峠越覚書』に、この附近には朝熊頂上へ「これより６０町」などと記し虚空蔵菩薩の梵字を彫った江戸時代の道標など３基が残っているという。そして上記の道標は路傍の草むらの中に大きな図体を横たえていた。貞享年代（西暦 1684～1687年）のものは傍らの民家の石垣に積みこまれ、延享年代（西暦 1744～1747 年）のものは道を離れて畑の一角に立っている。いずれもその時代には使命を果たしたのだろうが、今は顧みる人もいないと述べられている。昭和４０年代の話であり確認は出来ない。

『伊勢街道』（三重県教育委員会　昭和６２（1987）年発行）によると、上記の「朝熊岳道」の道標は一時、他所へ持ち出されて（放置されて）いたが神宮司庁の手で元の道の東南端に立てられたという。恐らく昭和４８（1973）年の神宮司庁舎の新築に伴う道路の改廃（Ａ

)

分岐点からC分岐点への古道の廃止もこの時行われた）時に復原されたと思う。私はこの地点に残る旧民家の石垣を丹念に調べたが、立派に復原された「朝熊岳道」の道標以外の、貞享・延享年代の江戸時代に立てられたという道標はこの近辺では発見できなかった。朝熊道は本編のテーマでないのでこの辺りで止める。

もう一つの道標は、「朝熊岳道」の道標と磯部道を隔てて神宮域を示すフェンスの向こう側にひっそりと立っている小さな道標である。A分岐点から古道の旧宇治岳道を登りきった磯部街道との交差点にある。古道の跡の面影が残っている。

『伊勢街道』に記されている「磯部道の起点」を写した写真の旧「島路山森林監守見張所」のある辺りであろう。道標は花崗岩角柱型である。然し横面、背面はフェンスに阻まれ近寄り難く、何故か神宮司庁にも拒まれ結局、建立年など刻字は確認出来なかった。『伊勢市の石造遺物』（伊勢市教育委員会）によると**大正１１年（1922）年１月１１日建立**となっている。朝熊道改修の前、磯部道大改修より３０年後となる。恐らくこの頃「岳参り」のあと宇治を訪れる参詣者が増えていたのかもしれない。

刻字
（北面）「☞　すぐ内宮様御さん」
（東側）「左　伊雑宮さま　いそべ
　　右　外宮様　月読様　二見（ふたみ?）」（正面）」
（南側）「大正１１年1月１１日　御膝元某」

この辺りの道標は、西暦１７世紀から１９世紀にかけての約２００年にわたる「お陰参り」、明治２４，２６年の磯部道の大改修をそれぞれ画期として建立され、これらの道の歴史が垣間見えるように思う。大正１１年がどういう年であったかは不明である。又一連の道標はこの附近の土地改良に当たって神宮司庁によって復原・保存されて現在に至っているのではないだろうか。私の立場では神宮司庁から聞き出す能力はない。

内宮・朝熊岳・二見・磯部を繋ぐ**これらの街道が一般の参詣客に重用されたのは、江戸時代をさかのぼる桃山（織田豊臣）時代後期の慶長年間（西暦１７世紀初頭）から始まった「お陰参り」による。**特に慶安３（1650）年から文政１３（1830）年の約２００年間にほぼ６０年間隔で大規模な「お陰参り」が繰り返されるなど盛況を極めた。これらの古い道標はこの期間に建立されている。地下の人達の通い道が、全国から集る参詣者や観光客のために利用されるようになり道案内が必要になったためであろう。「お陰参り」が忘れ去られてしまったり、交通機関の発展によりこの道の利用度が下がったため、これらの道標も顧みられなくなり、歴史的遺産からも遠くなった。

古市倭町の道標

)

この道標は磯部道にないので本編の主題には合わないが折角取材したので記録しておく。

小田橋を渡って古市の方へ進むと上り坂になる。この坂を尾部坂、または間の山という。昭和３（1928）年の改修工事で頂上が切通しされ勾配が緩やかになった。この頂上付近にバス停「倭町」があり、左手にのびる道が昔の常明寺門前町（古市につぐ花街）の通りである。この角に今では廃家となっている「両口屋」がある。この角に立派な道標があった。間の山の切通し工事の際、伊勢市河崎の若松屋蒲鉾店の先代当主美濃氏が譲り受け邸宅の庭に建てられて現存されている。立派な庭園の木々や数々の石造物の中にひと際聳えている。この道標は**明治３４（1901）５月**、願主欣浄寺（ごんじょうじ）の住職大江俊翁によって建立された高さ２．９ｍの巨大な花崗岩角柱型である（右図）。欣浄寺という寺名が意外なので少し調べてみた。この寺は元、現在の一之木町にあったが、寛文１０（1670）年の大火で堂宇を越坂に移転、明治２（1869）年の廃仏棄釈で一旦廃寺となったが、同１５（1882）年に倭町の常明寺境内跡（現在の金毘羅神社の辺りか）に寺堂を再建し、大正１３（1917）年に現在地の一之木町に戻った。然し、この道標を建立した動機は、欣浄寺の存在を顕示させるためなのかよく分からない。写真は肝心の正面が植え込みにより遮られ撮れていないが右の面が正面となる。刻字は『伊勢市の石造遺物』による。

取材に応じて頂いた若松屋の女将様には感謝している。

刻文

「間宮耕山　書　　石工　黒田九兵衛」

「右　内宮　朝熊岳　磯部道」　（正面）

「左　欣浄寺　河崎　二見　神社道」

「明治三十四年五月　建立願主　欣浄寺住職　大江俊翁

功徳施主　石川濱田町　石田ふさ」

参考資料　伊勢街道　朝熊道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道　三重県教育委員会

伊勢市の石造遺物　伊勢市教育委員会

伊勢志摩逢坂越覚書　中村精弐

山田惣絵図　（財）伊勢文化会議所

逢坂峠から恵利原まで

私は峠から恵利原までの古道や旧道を歩いた経験を持たない。只、今回道標を調べるために天の岩戸（風穴）から伊雑宮まで主として新道を歩いた。７７歳を越えた私にとっては厳しい道であった。色々調べたいと思っていたことも疲労のため端折ってしまい十分目的を果たせなかった。その為、先学諸氏の資料や地図に頼って古道・旧道について

)

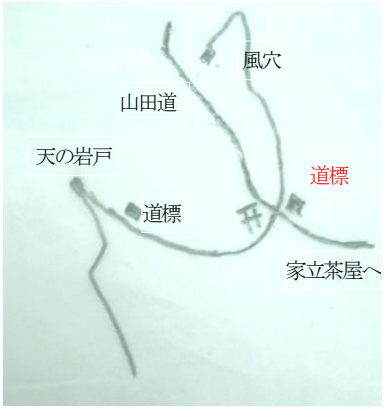
の学習を試みた。従ってこの学習結果については地元の先学者である助田時夫氏のご指導を頂くことも出来たことは幸いであった。峠から磯部側の道は伊勢側とは異なり、新旧の道の重なりが少ない。伊勢側の「上書き保存型」と違って所謂「名前を付けて保存型」である。従って、古い道を探り当てる楽しみがある。

峠から天の岩戸までの古道

明治の旧道については地図に明示されているので考慮の余地はない。

大正・平成に作成された国土地理院の地図でこの区間の経路は全く一致している。道幅は大正の地図では半間～１間、昭和の地図では1.5m未満と記されている。

然しこの古道の経路については大正９年測量の地図通りでよいのか私には此の疑問が中々解けなかった。助田時夫氏のご指摘や恵利原区事務所作成の「天の岩戸散策コース」の案内図、国土地理院の地図を重ね合わせることで私の疑問は漸く解けた。



その図を右に示す。赤文字で示した道標が古道と天の岩戸、風穴の別れの十字路に建っているものである。

助田時夫氏によると、昭和になってから出来た比較的新しいコンクリート柱である。その為、『磯部の道標と町石地蔵』には取り上げなかったということである。

山田道は十字路の北西にある鳥居をくぐり、大沢と岩戸の谷筋に挟まれた尾根を峠に進む。中村氏の『伊勢志摩逢坂越覚書』に強調されている古道は沢筋を只管、峠に最も近い麓、つまり谷のドン詰まりの奥の登りにかかった。そして右顧左眄することなく、真っ直ぐに峠まで一気にかけ上がったのであるということに私は拘り過ぎ、尾根を通る道に思い至らなかった。

私が幼かったころ外宮を中心とした宇治山田市（現伊勢市）の繁華街を特に山田と呼んでいた。この交差点のコン柱の作成者も、志摩と山田の繁華街を結ぶ生活道路としてこの道を考えていたものと思う。老体の私の体力・脚力では風穴までが精一杯でそれ以外の道の探索は出来なかった。

このコン柱の刻字は次の通り。

刻字　（助田時夫氏のご指摘）

南面　「天の岩戸」　岩戸からU字路をへて登った正面

西面　「山田道」　正面に向かって左。左手の鳥居をくぐって大沢を右手にして尾根を峠に登る。

北面　「御池道」　風穴への道。尾根と大沢の中腹を等高線に沿って北上。

東面　刻字は確認出来ないが神宮林との境界を家立茶屋に下る道

この道標は『磯部の道標と町石地蔵』には収録されておらず左程重視するに値しないのかも知れないがこの十字路を理解すには意味があると思う。一応整理しておく。

)

1．この道標に向かって**左側を真直ぐ進むと風穴に至る整備された道がある。**

2．この道標の**正面前の小道を右に１０mほど進むと左に折れて沢筋へ下りる荒れた家立茶屋に至る往還の道**がある。その先を右に折れる家立茶屋方向への古道は確認出来ない。

3．この道標に向かってすぐ道を隔てて現在**左手に鳥居がありこれを潜って山道に入ると往還の小道が峠へと続く**（この十字路にある鳥居の位置は寛政年間には岩戸へ曲がる小道の入口に、また天保年間には風穴に至る道の入り口にあったと記述されており全く逆の位置にになる。何れにしてもこの十字路付近に鳥居があったのは事実のようである)。

古文書による確認

1．『伊勢参宮名所図会』（寛政９（1797）年）

瀧祭窟　合坂より下る中程の右の方にあり　前に鳥居あり**是より谷へ二町斗下り**て岩窟あり…。

2．『志摩国一ノ宮　磯部まいり』（天保５（1834）年）

滝祭の窟へ下る支路にてかの男に別れ、我党は滝祭の窟に至る。往還より**一丁あまり右へ下る**なり、……。此度は我党此中（水洞）に入ず、もとの往還に戻る。……此所に向ひ左側にも経路有、入口に鳥居を建たり是御池の**から穴**道なるよし、入て見ばやと木の葉分け一丁余行しに、猶遠く思はるれば中途より戻り往還に出て坂を下る、……。

この十字路は峠の信仰の対象である岩戸と風穴へ至る分岐の要衝であるにも関わらず江戸期には道標が存在していなかった。只、天の岩戸脇の祠前から右手の山道への登り口の左側に自然石で出来た道標がある（右図)。

刻字

西面　「(右)　　㑹　意味不明

(中央)　右いせ道　十字路への道案内

(左)　　㑹　」意味不明

「右いせ道　㑹㑹」と刻まれているが、「㑹㑹」の意味は不明である。恐らく寄進者を暗示する符合ではないかと思う。同じ様な符合「㑹」の入った他の道標から推測して**この道標が建てられたのは確証はないが大正３（1914）年或いはそれ以前のものであり、旧道が明治２４～２７**（1891～４）**年に出来て古道が伊勢側から天の岩戸への参詣道として盛んに利用された時期の頃**であると思う。

磯部町立・郷土資料館編集の『磯部の道標と町石地蔵』よると大正３年には恵利原地区の耕地整理が完了したとあり、道路が整理された機会に「大正三年　㑹」と彫られた多くの道標が寄進された。これらの道標はすべて角柱である。

私はこの意味不明の符合に少し拘って見たい。「㑹」を「人＋山」と解字すると「仙」となる。この字には色々な意味がある。

1．長生きした末、魂が体から抜け去って空中に帰した者、

2．人間界を避けて山中にはいり、霞と露を食べて不老不死の術を修行した者、

3．**世俗を離れ仙人の気風を備えた者**

など何れも山中に住む人をあらわす暗示ではないだろうか。

)

「𠆢」もこの様な文字は存在しないが「人＋上」と解字してみると

１．高い位置に住む人、

２．身分の高い人、

３．しっかりした地盤の上に載っている人

などの意味があり、高い山の上にしっかり足をつけている人を暗示しているのではないだろうか。

この二つの記号はこの地区の民話に出てくる「天狗」を連想させたり、「天の岩戸」の霊気を旅人に触れさせ伊勢への旅の安寧を願った人、或いはそれで一儲けした人の符合ではないか。とすればその人は「家立茶屋」の亭主ではないだろうか。これはあくまでも私の憶測である。中村氏の『伊勢志摩逢坂越覚書』によると「家立茶屋」は明治４１（1908）年に廃業となっているからその頃はまだ健在だった頃であったと思う。

岩戸から家立茶屋までの古道

この間の古道は全く消滅してしまっている。明治の旧道が出来てからは利用者が無くなり荒廃してしまった。

大正９年測量の地図には現在の岩戸参詣道の東側の尾根を下る幅１間未満の小道が記されている。これが古道である。現在の参詣道はこの地図には記されていない。明治初期に出来た『伊勢参宮春の賑』に描かれているという「家立茶屋」の図会(右図)がある。

この図の**右下から茶屋に進入する小道がある。恵利原方向から来た古道である。右中ほどのビランと思われる木の蔭を右に入り更に左上に伸びる小道が画かれている。注連縄の張られた猿田彦の森も画かれている。十字路を通って峠に通じる古道である。**ビランの木の下に安政の石標が描かれている。右下から進入する小道は田の中を通る現在の小道であり古道である（助田時夫氏のご指摘）。『磯部まいり』には「家立茶屋でビランの樹何処にありやととへば、家の前の往還の東なる田の岸にて垣の際なり……」と記されている。実際の石標（詳細は次項）の向きも辻褄が合っている。

岩戸参詣道

平成９年測量の地図には現在の参詣道が岩戸から神路ダムに注ぐ川の源流に沿って記されているが、この地図には前項の古道は記されておらず既に消えている。

新道伊勢道路の天の岩戸のバス停附近から分岐したこの道の入口に「天の岩戸道」と彫られた立派な石柱がある(右図)。それによると建立は昭和４７年となっている。又滝の傍に立つ「句碑」（次頁図右）には昭和５２年と彫られ、また「天乃岩戸参道」（次頁図左）と彫られた石柱には昭和５３年奉納と彫られている。何れも比較的新しい。

神路ダムが昭和４８年に完成し引き続き昭和５１年まで拡張工事が行われた。ダム工

)

事の前後の地図を比較すると、この分岐点付近から家立茶屋付近までの古道はダムに水没している。つまり**ダム工事により失われた古道が新しく出来た湖畔沿いに立派な道として付け替えられた事**を記念する石柱であろう。灯篭・鳥居の類も同じころ奉納されたものである。水窟の脇に「罔象女大神（美都波女神）水神」と彫られた石標（左下図）がある。この神は各地の天の岩戸で祀られ広く信仰されている神である。天の岩戸信仰は水神信仰である。

刻字（前頁図下）
正面　「天の岩戸道」
右面　「昭和４７年　壬子　（寄進者氏名）」　　以下略
刻字（上図右）
正面　「神路なる岩戸の瀧に禊して　こころも身をも祓ひつるかな」地元の人々の信仰の深さが分かる。
左面　「昭和五十二年　伊爪伊造建之　寄進者氏名」　　以下略
刻字（上図左）
正面　「天乃岩戸参道」
背面　「奉納　昭和五十三年四月　羽山昭男」

この参詣道の起こりは可なり古いと思う。逢坂峠の麓にある家立茶屋跡に安政３（1865）年に建立された高さ１．５ｍの石柱がある（右下図）。この石柱は『伊勢参宮春の賑（明治初1868）年』には大木となったビランの木と共に画かれている

石柱は当時、天の岩戸へは古道の峠側（前記の十字路から入る道）と麓側の二ヶ所の道から入っていたことを示している。この麓側から登る道が現在の参詣道の前身といえよう。

刻字
「東　安政3辰１２月建立施主前橋幸助」
「南　天の岩戸案内所」
「西　磯部名所家建茶屋」
「北　天の岩戸案内所」

では、安政年間の参詣道は何処を通っていたのか。私は半間（約９０ｃｍ）にも満たない川沿いの道を、裾で両側の草を掻き分けて登る、里の人のみ知る地図にも記されない極細の里道であったのではないかと思う。**安政の石柱が示す麓側からの岩戸への登り道はこの道**ではなかったか。一般の参詣者には知られざる道であった。安政３年から２０年程遡る天保５年に記された『磯部まいり』では岩戸からこの道を下るという選択肢は記されていない。家立茶屋の亭主

)

も茶屋をバイパスしてしまう道はＰＲもしなかったであろう。そのため旅人にはあまり知られていなかったと思われる。

家立茶屋から恵利原までの古道

家立茶屋を出た古道は岩戸参詣道を合流して、明治の旧道と合流するが合流点は神路ダムの北端で水没してしまっている。

水没してしまった道は実証のしようがなく先学者の記憶や記録に頼ることになる。大正９年測量の地図によると湖底となった地域は田圃であり、神路川がダムの中央部（旧田圃の中央部）を北西方向に家立茶屋の進入路付近を通り岩戸へと上流に遡る。**明治の旧道は田圃を避けてダムの北東側の湖畔寄りを通って水没した七茶屋で古道から右に折れ屈曲する山道に入る。古道ほぼ旧道に沿って進むが七茶屋を西に直進し神路川の上流に沿って西北西方向へ家立茶屋へと**急ぐ道を選んでいる。

『伊勢志摩逢坂越覚書』（中村精弐氏）によると、昭和４１年頃の七茶屋について次の様に記述されている。

「七茶屋は逢坂山の裾をまっすぐに天の岩戸につづく古道から、平地に別れて山道にかかる曲がり角に、この茶屋はあった。店の外の隅に谷奥の天の岩戸の標杭が立っていた。……店をたたんで家は里中に移築した。その時期ははっきりしない。昭和１０年頃であったろう。……今見ると、茶屋の跡は浅茅生（あさじお　ぼうぼうに生えたチガヤの水辺の野―水辺の荒れ果てたところ）というべき姿である。茶屋の跡地の前、爪先上がりの道を隔てて、石垣が残りカエデの木が立っている。当時の名残はただそれだけである。」

長閑な田圃と小川のほとりの茶屋風景であった。助田利夫氏のお話によると、七茶屋は岩戸参詣道入口の湖畔から１０m位先の湖底にあったということである。

逆に堰堤を南に出た旧道は日向郷の「鯖鮨」の看板のあるドライブインで新道伊勢道路に接近しほぼ右側（一部左に沿う区間があるが）を祓戸の瀬渡り地点（喫茶ロイアル付近）まで下る。

一方、堰堤を旧道と一緒に出た古道のルートについては、前章の私の仮説の通りではないか。この仮設を再掲する。

私の仮説　山寄りという表現は曖昧でよく分からないが、現在のダムにつながる神路川上流で瀬渡りをして右岸の川沿い（山の裾野沿い）を只管に下り、日向橋の下流付近で瀬渡りで一旦左岸に出て更に喫茶軽食 ALOALO の手前の湾曲部で瀬渡りをして右岸に出て神路川に沿って旧甑（こしき）橋の辺りから再び左岸に出て、祓戸の瀬渡りまで下ってきたのではないだろうか。古道は経路が明快な川沿いに道を開いているように思える。大正９年測量の地図及び Yahoo マップから推定。

このルートはやや蛇行する神路川をほぼ直線に瀬渡りを繰り返して下るという考え方である。ダムから下流は河川の氾濫により生じた氾濫原を形成しながら伊雑湾に流れ込む。その為、川は大きく蛇行を繰り返す。**古道は樹木もない平らなこの氾濫原に出来た段丘崖の縁端部の荒れ地を真っ直ぐに下った**であろう。

私の仮説である古道は旧道とは別にその西側を蛇行する神路川をほぼ直線に瀬渡りを繰り返して下るという考え方で、古文書『磯部まいり』の記述に負うところが大きい。

)

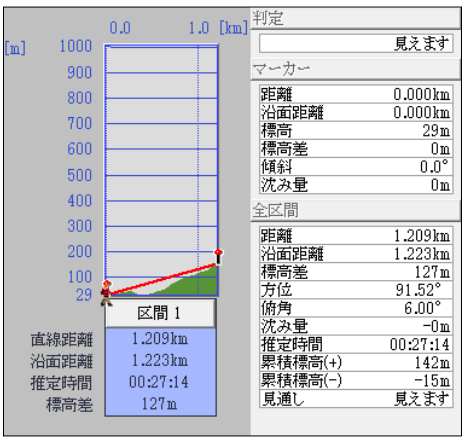
その記述を引用する。

「獅子岩を右に見上稍恵利原も遠からず、鸚鵡石の山、向うの左に見えかかるあたりに右側に茶屋あり、是建てし家也。此家にて鼎石へ行く道を問わんと欲して……」

この茶屋は中村精弐氏の推定では、文政の後半から天保の初年（１９世紀中期）位に開業し、明治２１（1888）年に廃業した。とすれば明治の旧道とは全く関係のない茶屋である。敷地は現存（昭和４６年頃）していたという。私は確認していない。

従って私の仮説を証明するためには、先ず新茶屋の位置を確定する必要がある。

つまり獅子岩から少し恵利原に近づくと鸚鵡石の山が手前の山影から見えはじめた所の右側に新しく建てられた新茶屋があるという。遠くにあって容易に確かめる術のない私は地図を三次元的に見る「カシミール３Ｄ」というソフトウエアに頼ってこの地点は何処であるのかを調べた。



その結果（右図）は**神路川の三つ目の屈曲点付近の（３４°２３′N，１３６°４７′E）「まぐろや末広水産」裏の川向うあたりの地点（右岸）である。**明治の旧道からでは見通せない。

伊爪伊造氏の『伊勢道路今昔』では古道と旧道は同一ルートとして描かれているが誤りであろう。

この辺りまでの古道は氾濫原で出来た平地の新田開発によって完全に消滅した。

『磯部町史』の甑岩の小見出しの中にも次の一文があり私の仮説は正しいのではないかと思う。

「（甑岩は）かなへ石へ行く道の右なり」と書かれた古道は、茶屋跡から磯部川沿いの道を飛び石伝いに何度か渡りながら鼎石へ向かうが、ダムや護岸工事などで一変しておりルートの確認は出来ない。

新茶屋から築地道までは幅半間未満の小道、それに続く甑橋から祓戸までは幅１間を超える比較的幹線道路として大正９年測量の地図に記されており、後者は平成９年測量の地図にも幅１．５m以上の道として記載され現存している。

つまり、神路川右岸を下り築地道を分岐し甑橋の辺りで川渡りをして左岸を祓戸まで下る。この辺りも氾濫原で出来た平地である。『磯部まいり』に記されている甑岩は甑橋の西方の崖地である。助田時夫氏にこの辺りの小道を案内して頂き、氾濫原を貫流する神路川によって河道は深く浸食され現在の段丘崖と段丘面を形成していることが分かった。河道の両岸を飛石伝いに古人の歩いた古道も氾濫の都度経路を変え現在の段丘面を通る小道として残されていると思う。

新茶屋の推定位置は甑橋の上流３００m位の右岸にあり、日向郷橋を３００m位恵利

)

原に下った所辺りである。

祓戸の飛石を渡った古道と、新道に寄り添って下ってきた旧道はここで合流し、北の山に沿う参宮道（往還）と南の山に沿う鵜方道に分岐する。つまり現在の喫茶ロイアルの北西にある重要な分岐点である。

右図の道標がこの分岐点にあった。

刻字　　天然石
（正面）　左さんぐう道

この道標が何時頃建てられたのかよく分からない。私は天然石で出来ていることから古道時代からあったと思う。旧道の改修工事では生き残ったが、昭和の新道工事でお役御免となり、区民センター前の記念碑の傍に移された。

分岐点を左に曲がった**参詣道（古道）は新道の北側を並行して真っ直ぐ恵利原の北の集落を抜けて宮地沖といわれる三角州北縁部から伊雑宮へ通じる。完全な参詣道である。**

旧道は分岐点から恵利原のバス停までの古道を吸収・改修して、途中大正橋（小田橋）で南回りの鵜方道と合流し、川沿いに進み川辺橋を経由して鵜方方面へ延伸する。途中有名な鸚鵡石の山があり古道時代から旅人に暫しの癒しを与えた。この道は国道１６７号線の一部となる。

分岐点を右に出た鵜方道は川の左岸沿いに進み、井口橋辺りで川を渡り右岸に出て、国道１６７号線を横断して恵利原の南の集落に入る。『磯部まいり』に次のように記されている。

……程なく村に入る、村の間長くして或は人家にそひ田道に出、南に折、東にあゆみいつまでも同じようの道也。…村の内にも溝多し此辺ならびにて僅の溝にも橋を架す、或は一ツ或は二三の石を置て矼になせり。これらを幾カ所越てやうやく村を行きぬけ、亦川を右に見て其末に穂落社の小山の森も稍近く……。

上記の記述からこの道順はyahoo（恵利原周辺図）でなぞることが出来る。この道は現存している。

明治１０～４０年に亘って営業したといわれる田中茶屋は大正橋（小田橋）の西詰めにあり、旧道の開通によって徒歩荷持による嘗ての物流の大動脈と共に消えざるを得なかったのかも知れない。

伊爪伊造氏の『伊勢道路今昔』では大正橋を渡らず川の右岸を通り落穂社に至る道を記しているが、これは昔から集落の人達のみが知る里道であったのだろう。

『磯部まいり』ではこの道を選ばず大正橋から川の左岸に出て落穂社に参詣したと記されている。

さて話を少し戻して、参宮道の終着点を記す時が来た。北の道は宮地沖といわれる田圃の北縁部の、今は失われた道を通り上之郷地内に入り伊雑宮に至ることはすでに記した。

)

南の道は南の恵利原の集落で鵜方道と分かれて畑田前橋で神路川を渡り宮地沖の田圃の中に真直ぐに作られた農道を経て上之郷地内で北の道と合流して伊雑宮に至る。

合流した道は途中鳥羽道を分岐し、千田御池道を分岐して伊雑宮に至るが、このT字路の角に「伊勢・鳥羽・朝熊道」を示す角柱の道標があったという。劣化が激しい為、現在は補強されて郷土資料館に移されている（右図上）。

又伊雑宮正面鳥居の左前正面の「中六」という割烹旅館の北角に、地面の嵩上げの為、石柱の半分以上が埋まってしまい刻字も全く読めなくなった「いせとば道」を示す道標（右図下）がある。何れも刻字は『磯部の道標と町石地蔵』（磯部町立図書館・郷土資料館）によった。

刻字（右図上）

（北面）「寄進　世古右太夫」

（東面）「右千田御いけ　是𠆢半丁」

（南面）「左いせと𠂉あさま」　（正面）

（西面）「嘉永二巳酉年二月吉日」

刻字（右図下）

「右青峰まとや道」

「左いせとば道」

「今　大正三年」

以上で私の逢坂峠越えの磯部道についての学習は終了した。

以上長々と記した道順は巻頭図に図示した。

参考資料　伊勢街道朝熊岳道・二見道・磯部道・青峰道・鳥羽道　三重県教育委員会
磯部の道標と町石地蔵　磯部町立図書館・郷土資料館
伊勢志摩逢坂越覚書　中村精弐　志摩郷土会
1/25000 地図　磯部　平成９年修正測量・大正９年測図　国土地理院
伊勢参宮名所図会　蔀関日
志摩国一の宮磯部まいり　志摩はしりかね附　岩田準一
カシミール３D　CD－ROM　杉本智彦
Yahoo 地図（恵利原周辺図）yahoo Japan

あとがき

この一編を纏めるのに約１年半の月日を費やした。当初は「峠のバーチャン」こと「岩崎よし」と地勢的な街道を一緒に学習する積りであったが、中々纏まらず先ずは街道に

)

ついてのみに標的を絞り替えたため、廻り道をしてしまった。

この学習を始めるにあたって平成１９年１１月に磯部郷土資料館に学芸員の崎川由美子女史を訪れ、貴重な資料を頂いたり、色々ご指導を受けたことは甚だ幸運であった。深く感謝申し上げる。

鳥羽市教育委員会の野村文隆氏からご自身の貴重な資料の中から『志摩国一ノ宮磯部まいり』（志摩はしりかね附　岩田準一著）のコピーを頂くと共に、有益なご指導を受けた。古道の道筋を私なりに特定するのに大いに役立った。野村氏と名張市でお会い出来たことは幸運であった。深く感謝申し上げる。

当初私はこの街道を自分の足を使って踏破する積りであった。然し伊勢から峠までの古い道は殆ど伊勢道路に吸収され、又神宮林に阻まれ困難であった。仮令そうでなくても齢、喜寿を過ぎた老人の足ではそれはとても不可能であると悟った。「峠のバーチャン」は７０歳を過ぎても峠で独り暮らしをしていて、この峠道を一人で往復していたことはまさに驚異である。風穴から天の岩戸を経て恵利原の里へ新道を歩いて下りたが周囲の観察など出来ないほど疲れてしまった。私個人の問題なのか現代人一般の傾向なのか昔の人と比べてひ弱になってしまったことを痛感した。

足で探索できない私は先学の諸先生の資料や国土地理院の白地図、yahoo、google の地図、航空写真、立体地図カシミール３Ｄなどのソフトウエアに頼る結果になった。

そして、磯部地区の地理に疎いが故に先学の諸先生方の研究結果と異なる結論が出てしまったり、不明のまま積み残してしまいそうになった問題もあった。郷土の歴史・民俗に造詣の深い地元の方のご指導を更に頂きたくこの一編を纏める事が出来た。前掲の崎川女史に紹介して頂いた志摩市文化財委員の助田時夫氏のご指導のお陰で全ての疑問点が解消された。深く感謝申し上げる。

地元では逢坂越えは最早価値を持たない過去のものとして風化し忘却の彼方に消えてしまっていると思う。然し私には何か価値あるものに思える。この道を何時か一度踏破したいという願望は失ってはいない。

今回の地勢的な学習に対して、次は民俗的な側面を学習してみたいと思っている。引き続きご指導を仰ぎたい。

以　上