

三、雲石街道

(一) 歴史的解説

雲石街道は、西国街道を堺町から分かれ、太田川に沿って可部にのび、さらに根之谷川に沿って上り、上根峠・吉田・三次等を経て出雲に至る。出雲路と、可部から南原川に沿って北上し可部峠・本地・中山等をへて石見に至る石見路の二つの道を総称した脇往還をいうが、その成立がいつかは定かでない。ただ、出雲路の開通については、「慶長以後往還土橋通り五竜山南麓下小原往還筋広島より三次へ北海道に相成」(吉田・小都家「高田郡村々社古城山由来記」とあることから、その開通時期が一六世紀末一七世紀はじめと推測される。出雲路の開通の背景としては、天正十九年(一五九二)、広島に入城した毛利氏の領内の道路整備政策が行われたこととの関係が深かったと考えられる。もちろん、出雲路と同様、石見路についても、広島入城以前に毛利氏が、吉田に本拠を置き、領国内の経済活動の推進のために、領内の道路を整備したことと深く関わっていることは十分考えられる。

一般的に、近世の交通制度が整備された時期は、豊臣秀吉の全国統一後、江戸幕府が幕藩体制を確立する過程で、諸制度が整えられていった頃である。広島藩においても、交通制度が整備されたのは、やはりこの時期であった。慶長五年(一六〇〇)の福島正則の入国と、それに次ぎ元和五年(一六一九)に入国した浅野氏の交通政策のもとで整備がなされている。まず、福島氏は、領国支配の安定のために西国街道などの主要交通路を整備するとともに、物資輸送路や水運の開発をしている。さらに、西国街道を広島城下に引き入れ、街道筋の町並みを整備し、橋をかけている。また、領内の農民を伝馬人足・町送りなどの労役に徴発している。この頃、広島城下の可部街道筋の町屋も形成された。こうした福島氏の政策から広島城下での消費人口を養うための物資確保の一ルートとして、

広島から山陰の交通路が整備されたと考えられる。(「広島県史」)。以上のことから、福島時代に、詳細にはわからないが、一応雲石街道の整備もなされたと推測される。次に入国した浅野氏は、福島時代の交通政策をさらに整備充実させるため、領内の道・橋が破損した場合の法令を出している。その道路架橋の普請を見ると、当初は代官権限で「当座々々」に農民の迷惑にならないよう指示している。その後、普請は、「道橋之普請耕作以前」とか「道橋之普請、百姓手透之時分」とあるように、農作業の妨げにならない農閑期などに行うように指示し、修繕の費用を村単位で整える仕組みを打ち出している。また、領内伝馬人足の徴発については領主の許可のもと公用通行に限定をし、さらに伝馬・人足の数を定めるなど交通政策の整備充実をはかっている。こうした政策は、脇往還である本街道にも適用されたと考えられるが、いずれも公用道として、整備が進められていったといえる。さらに、徳川幕府が幕藩体制を確立した寛永中期は、直轄街道を中心とした幕府の交通体系が確立した時期でもあったが、当地においてもそのことが指摘できる。

幕府は、寛永十年(一六三三)、全国を六地域に分け、一斉に巡見使を派遣し監察している。この諸国巡見使は、領主の権力を監察することを主眼にしていたようであるが、諸大名の巡見使を迎えるにあたっての対応は大変なものであった。広島藩においても同様であったが、この中国筋巡見使を迎えるための調査・準備の中で、広島藩の大規模な交通施設の整備が行われ、交通制度が確立していった。この時、藩は、幕府が五街道について実施した内容にならない、御茶屋作事・道橋・一里塚のそれぞれを奉行を任じて、石見・出雲街道は道路幅七尺、村伝いの小道は三尺と定め、要地に公用宿泊施設として御茶屋を三軒ずつ建築する事とした。雲石街道関係では、道橋普請奉行に根尾次郎助・丹波太郎八、可部の御茶屋作事奉行に山部助之丞が任命されている。また、一里を三六町とし、一里毎に塚を作ることも定めそこに松・榎などを植えた。本街道にその

痕跡を残す「地藏河原一里塚」（現安佐北区可部九丁目）も、この時に作られたものと思われる。こうして、脇街道としての雲石街道も、広島藩の交通制度が固まった寛永期に、公道としての制度が確立され発展していく。このことは、一方では、従来年貢米の輸送路として主要な働きをしていた三篠川筋の機能を衰えさせていくことにもなった。当初は道路の付け替えなどの変更もあり、路線も固まっていなかったが、延宝・元禄期までにはほぼ固まったと考えられている（『可部町史』）。

さて、その里程概要を『芸藩通志』で見ると、雲石路（赤名越）は「広島より、雲石に赴く、三次通りにて、里程凡二一里餘」で、石見浜田路は「同（広島より）里程凡十四里」であった。郡内の内訳は、広島から沼田郡界まで三里六町、沼田郡内は「南広島府界楠木村より、北高宮郡界は（八）木村渡まで、里程凡三里六丁」、高宮郡内は、石見路が「南は沼田郡界、下中野村より、北は山県郡界、南原村まで、里程凡二里廿六町餘」、雲石路が「下町屋追分橋より、南は石見路と同じ、橋より右に轉じ、東に北路道を取り、高田郡界、大林村まで、里程一里廿二町餘」とある。なお、文化年中に伊能忠敬が県下を実測したものによると、広島堺町二丁目から可部まで四里四町四七間五分、可部から本地まで三里二〇町五二間五分、可部横川から吉田まで六里一八町四七間とある（『広島県史』）。広島から可部の間では、太田川には楠木渡しと八木渡しの二つの渡しがあった。楠木渡しは渡し賃を取らず、八木渡は渡し賃を取っていた。また、一里塚は、広島から可部までに「新庄一本木原・古市三貫（三貫島・八木ふじた（伏田）」、石見路では「可部市中（渡り町）・上町屋こな原（小南原）・南原山間（郡中国郡志）では「谷中二一里塚有」とある。南原嶺上（同「峠ニ登り一里塚有」とある）、雲石路では「下町屋臺ノ坪・大林臺」にあった。さらに、旅客・物資の輸送を便利にするための駅所は、本街道では広島堺町二丁目と可部町の二箇所にあつて、その間四里八丁あった。駅所には所定の伝馬人足を揃えていたが、伝馬数は広島で四〇疋、可部で二〇

疋であった（『新修広島市史』第二巻、いずれも享保年代）。この駅所利用は、本来公用を目的としたものであったが、駅所の人馬が公用以外に当事者間の取り決めで利用することも認められ、公定賃銭が決められ、往還利用には欠かせないものであった。

ところで、こうした道の維持管理はどのようになっていたのだろうか。西国街道や本街道のような脇往還の主要道の維持管理は、本来公道としての意味から、修復などについては、藩費でなされるものであった。そこで、慶安二年（一六四九）の「郷村の取締に関する書付」（『広島県史』近世資料編Ⅲ）に見られるように、道修繕は近隣の村へ申しつけ、その村は六厘米を免除した。しかし、藩が直接支出し実施するのは難しかったようである。そこで藩は、基本的に主要道では、沿道の村々に村高に賦課される郡中夫役のうち、道作り分として「引高」を設け、村々の管理範囲を宿駅・一里塚などを目安に示し、村の責任で維持管理をさせていた（『沼田町史』）。なお、災害などで破損のひどいときや南原の場合のように「道作り之儀、南原村ハ道長ク」といった特別な事情では、村単位を越えて、郡夫の負担で行われることもあった（『可部町史』）。また、村道のような「小道之分」は、村で日頃から修復・管理を行うようになっていた。

近世後期になると、一般的に商品生産の発展にともない物資の流通が活発になり、旅人の往来もさかんとなり、街道の整備が進められたが、さらに、従来村道として利用されていたような道も物資流通の上で重要な位置を占めるようになった。本街道の利用も、特に太田川の水運利用との関係、近隣地域の商品・年貢米などの物資輸送との関係で隆盛となった。さらに、それに関わり従来施設の道の利用に変化が見られるようになった。まず、公的利用に欠かせなかつた駅所運営の衰退である。

例えば、広島への物資輸送の川船の要所である可部の発展は、可部以北の街道利用を更に活発にさせた。しかし、この街道筋には「公用・商人荷の運送を行う駄賃稼・諸施設」（『可部町史』）が出来たり、駅所の利用に

対して有田・壬生村から可部までの荷を荷主の馬・人夫で運ぶ要求がでてきた。物資流通・旅客の増大の中にあつて、近世後期の運輸業者の興隆と脇道輸送の利用の現象は、多くの駅所を破綻寸前に追い込んだが、可部駅も同様に駅所経費不足に陥つたことが推測されている（『広島県史』近世²、『可部町史』）。つきに、変化としては本街道につながる水運・利用路の開設・発展があげられる。例えば、文政十二年（一八一五）から本格的に計画された雲石街道沿いに流れる根之谷川の船路開削（ただし、この開削は経済的效果はあまりみられなかったようである）と伴、相田から祇園町を経て広島にいたる路線や高田郡三田から中深川・矢口・戸坂を通り広島に至る（高田からの近道として利用された）東筋往環整備などである。こうして近世後期以降、主要往環だけでなく、さらに村道などの脇道も、物資流通・人の往来が活発になつた。

そして、明治以降、本街道は物資輸送のための車利用の近代道路として、変化していく。その契機になつたのが、文久三年（一八六三）の「運送に車の使用を許す触書」（『広島県史』近世資料編IV）や第二次長州戦争以後の荷車の普及であると言われている（『広島県史』近世²）。

明治十年（一八七七）代になり、一里塚の払い下げ、車利用道としての雲石街道の道路幅の拡張（三圃）や直線の道路の建設が始まつた。その結果、明治十四年（一八八一）頃までには可部町まで車利用可能な道となつた。その頃、可部から南原峠に入り可部峠を越える従来の石見路が廃止され、変わつて可部から飯室・鈴張を通る本地への路線が改修され、陰陽連絡路として整備された。さらに、広島・松江線の道路改修の最大の難所であつた上根峠の道路つけ替え工事が、明治二十三年（一八九〇）には終わり、明治二十年代前半に陰陽連絡の主要幹線道の改修は終わった。なお、里道については、明治三十―四十年（一八九六―一九〇七）代に改修工事を終つていようである（『可部町史』）。

最後に、雲石街道の道筋を、『芸藩通志』の絵図によつてたどつてみる

と、次のようになつてゐる。

雲石街道は、西国街道を城西にある堺町二丁目から北に折れ、道の両側に町屋が立ち並ぶ猫屋町・十日市町・西引御堂町・佛護寺がある寺町などの各町をまっすぐ北に延びる道を通つて城下を出る。長さ三六間の横川橋を渡ると、橋の袂から町屋の並ぶ、沼田郡楠木村に入る。さらに道は、楠木村の入口にある町屋の中を通り抜け、新庄村に入り、安川を右に見、村内の的場・松原を通り、安川を渡り、一本木原の一里塚の側を通つて、長束村の一本木に入る。

それから、安川を右にみながら、長束村内の上下芦田屋・市場を通り、南下安村に入る。安川を右にみながら、南下安村の掘立（帆立）を通り、祇園町の町屋を通り抜け、北下安村に入る。北下安村では村界をなす安川に沿つて北上し、高宮郡中筋古市村に入る。安川を渡り、村内の原・寺家を通り古市に出、古川を右に見ながら、一里塚（三貫島）の側を通り、中須村に入る。中須村内では、安川に流れ込む常用水渠（八木用水）を渡り、緑井村でも二箇所の常用水渠を渡つて、八木村に入る。

八木村に入つた道は、市現八木市かを通り、八木城主香川氏の屋敷跡といわれている「土井」を右にみて、フジタ（伏田）にある一里塚の側を通つて、八木峠にかかる。峠を越えた道は、太田川に向かって右に折れるが、再び山に向かい、山の裾に沿つて行き、八幡峠を越えて本往還の要所である太田川の八木渡場にする。

太田川を渡つた街道は、高宮郡上下中野村から可部町に入る。渡り町にある一里塚の側を通り、可部町の渡り町・寺町と通り、中ノ町で直角に左に折れ胡町を通り、再び胡町から直角に右に折れ上ノ町を通つて可部の町を通り抜ける。可部町を出た街道は、上市あたりで根之谷川を右側に川に沿つて北上し、水落村の友定に入る。水落村から下町屋村に入る。さらに北上した道は、可部山川（現南原川）と根之谷川が合流する横川にでる。ここで街道は、下町屋村で可部山川に沿つて上る石見路と根

之谷川に沿って上る出雲路に分かれる。

まず、石見路から見ていくと、下町屋村に入った道は可部山川の手前で左に折れ西光寺を左、川を右にみながら川に沿って上っていく。下町屋村から、上町屋村の下小野に入り一里塚の側を通って、南原村に入る。南原村では、途中、右に折れると上町屋村の山倉に抜ける道との三叉路を通り過ぎ、可部山川に沿って川の上流に上る。いよいよ道は溪谷から山道に入り、ついに山県郡の本地村との境となる可部峠に到達する。ここに一里塚がある。

一方、出雲路は、下町屋村で可部山川に架かる横川橋を渡り右に転じ、横川の古戦場を通り、左に観音城跡、ウチノ城跡などがある山の裾を東北に道を取り、川を渡る。川を渡ると壹ノ坪という所に一里塚があった。一里塚の側を通った街道は東善坊の前を通り、上町屋村の砂原に入る。上町屋村の本郷を通り大林村に入る。街道は、左に山、右に根之谷川に挟まれた大林村内の五反田・山手・大杉・台を通り、高田郡向山村に入った。村内絵図では、二つの川を渡り臺の一里塚の側を通って高田郡向山村にはいつている。

(樋井 勝)