

特別史跡 新居関跡

保存整備事業報告書 I

—渡船場・護岸整備事業—

2006

新居町教育委員会



渡船場・護岸整備完了状況（東より）



1 渡船場・護岸整備完了状況



2 渡船場・護岸整備完了状況

序

新居町は、眼前に悠々たる遠州灘を望む、静岡県西部、浜名湖の南西に位置する緑豊かな町です。

古くは伊場遺跡から出土した691年の木簡に「新井里」とあり、さらに740年の「遠江国浜名郡輸租帳」にも「新居郷」と記されています。また、中世には橋本宿が交通の要衝として殷賑を極め、近世に至っては宿駅・関所の所在地として栄えました。こうした歴史的背景から本町には歴史文化遺産が数多く残っていますが、ことに新居関所は、全国で唯一関所建物が現存することで知られ、今ではまちづくりの中心的存在となっています。

新居関所は大正10年5月23日に保護建造物の指定を受け、その後、昭和30年8月22日に新居関跡として3,023㎡が国特別史跡に指定されました。そして昭和46年に解体修理を行い、昭和50年代になり新居関所の保存整備の必要性が叫ばれるようになりました。しかしながら本来の関所構内の殆どがすでに民有地になっていたこともあって、まず公有地化を進めることが最大の課題でした。こうしたなか昭和51年11月3日に関所史料の保存及び普及を目的に新居関所史料館が開館、ときには年間10万人に達するほどの入館者がありました。

新居関跡の保存整備事業が本格化するのには平成の時代になってからでした。平成5年度に土地所有者の理解のもと、文化庁をはじめ静岡県の協力により面番所北側の1,010㎡の民有地を買い上げることができました。これを契機に、平成8年度には近世交通史の第一人者であります九州大学名誉教授の丸山雍成先生を委員長に特別史跡新居関跡整備委員会を立ち上げることができました。

その後、周辺地権者の方々のご協力もあり、平成11年1月27日に2,453㎡の特別史跡追加指定が行われ、12年度末までには史跡指定総面積5,476㎡の公有地化を行うことができました。

また、平成11年度には「特別史跡新居関跡整備基本計画」を策定し、新居関跡の保存整備の基本的方針が示されました。この間、関所構内の発掘調査をはじめ絵図・文献史料調査を進めてまいりました。そして平成13年度・14年度に保存整備事業の第一弾として渡船場・護岸整備を完了することができました。本書はその整備事業についてまとめたものです。

新居関跡の保存整備事業はまだ緒についたばかりです。本町では平成16年度に新居関所をまちづくりのシンボルとした「新居町歴史を活かしたまちづくり基本計画」を策定しました。今後は、文化庁・静岡県のご指導・ご助言を賜りながら、まちづくり事業と連携し、新居関跡保存整備事業を進めてまいりたいと思います。

平成 18 年 3 月

新居町長 古橋武司

新居関所渡船場の整備に寄せて

特別史跡新居関跡の保存・整備事業は、平成8年度その整備委員会が発足して以降、文化庁・静岡県教育委員会の指導・助言に加え、特に新居町・同教育委員会を中心とし広範な町民各位による、歴史遺産・重要な文化財の保存・活用への非常な熱意・努力が、大きく前進させてきたと思います。これまで累年の整備委員会の詳細かつ多角的な検討資料群や、発掘調査書などをあらためて繙くとき、全国唯一の現存する江戸時代の関所を、全体としていかに精確に復元・保存するかの基礎作業が積みかさねられた跡を読みとることができます。

その内部構造の全体的検討に始まる保存・整備は、現存構築物以外を平面的な遺跡保存というよりはむしろ立体的景観に配慮しながら、歴史資料の再検証から従来在先入観を排した、冠木門より大御門復元という方針を打ちだし、さらに二次・三次的には関所諸施設の復元ないし管理施設の設置という方向性が確立されていきました。しかし、新居関所の旧・現境域と国道301号線との関係から、関所の渡船場跡や護岸石垣等の復元に優先順位を変更して事業を推進することになりました。その成果を示すものが、本事業報告書であります。もっとも、この国道のバイパス化による関所前の町道化（コミュニティ・ロード化）が実現すれば、将来この渡船場・護岸整備はさらに拡張される可能性を秘めています。

ここでは、新居関所の創設・変遷から叙述を始め、その保存整備事業の内容や実施経過、すなわち渡船場や護岸の整備計画と内容、史料の調査と検証、意義や課題にまで踏みこんで総合的に論じられ、単なる事業報告を遥かに超えた、学術的にも価値ある貴重な著作物となっていることが特色といえましょう。かつて、本事業にささやかながら携わった私としましても、本事業報告書の刊行を心から喜び、広く江湖の方々に推奨いたす次第です。

平成 18 年 3 月

九州大学名誉教授

特別史跡新居関跡整備委員会前委員長 丸山 雍 成

例 言

1. 本書は静岡県浜名郡新居町新居1227-1他に所在する特別史跡新居関跡の渡船場・護岸保存整備事業についてまとめた整備事業報告書Ⅰである。
2. 史跡整備事業は特別史跡新居関跡保存整備事業計画にあわせて、新居町が実施したものである。
3. 発掘調査・整備工事・事業報告書作成は文化庁・静岡県の文化財保存費補助金を受け、「特別史跡新居関跡保存修理事業」として平成10～17年度に実施した。
4. 事業体制は、第2章第2節に記した。
5. 本書の作成は新居町教育委員会 切池融・岡本聡・鈴木紀子及び（株）文化財保存計画協会 中田英史が行った。整備にかかる復元検討・整備内容について中田が執筆し、他を切池・岡本がとりまとめ、文責は文末に記した。なお、編集は新居町教育委員会事務局が実施した。
6. 特別史跡新居関跡整備委員会前委員長の丸山雍成先生からは巻頭言を賜り、そして渡船場整備事業の意義について同整備委員会委員の渡辺和敏先生に玉稿を賜った。ここに記して感謝申し上げます。
7. 発掘調査における現地測量では日本測地系（旧測地系）を使用し、本書の実測図もこれに基づいている。
8. 本書に掲載した工事設計図は施工時に作成したもの編集して用いた。
9. 整備事業に関する記録資料は、すべて新居町教育委員会事務局が管理・保管している。

新居町教育委員会事務局 文化振興係
〒431-0303 静岡県浜名郡新居町浜名519-1
H P <http://www.town.arai.shizuoka.jp/>
E-mail kyoiku@town.arai.shizuoka.jp

TEL 053-594-8116
FAX 053-594-8120

目 次

第1章 特別史跡新居関跡の概要	
第1節 新居関所の変遷とその概要	1
第2節 新居関所構内の概要	8
第2章 新居関跡保存整備事業の概要	
第1節 事業にいたる経過	12
第2節 事業の内容・実施経過	15
第3章 新居関跡保存整備計画	
第1節 新居関跡保存整備全体計画	22
第2節 渡船場・護岸の整備計画	30
第4章 渡船場・護岸の保存整備	
第1節 絵図・史料にみる新居関所の渡船場・護岸	32
第2節 渡船場・護岸の遺構	37
第3節 復元検討	57
第4節 渡船場・護岸の整備	70
第5章 新居関所に隣接した渡船場復元の意義	86
第6章 今後の保存整備に向けた課題	89

挿 図 目 次

<p>第1図 新居関所変遷図</p> <p>第2図 新居御関所平面図</p> <p>第3図 元禄6年新居関所平面図</p> <p>第4図 新居関跡位置図</p> <p>第5図 新居関跡現況平面図</p> <p>第6図 整備事業位置図</p> <p>第7図 宿並絵図重図</p> <p>第8図 整備全体配置図</p> <p>第9図 段階の整備図</p> <p>第10図 渡船場・護岸整備全体図</p> <p>第11図 今切関所平面図</p> <p>第12図 東街便覧図略</p> <p>第13図 東海道分間延絵図</p> <p>第14図 発掘調査区域図</p> <p>第15図 遺構全体図</p> <p>第16図 護岸石垣 平面・立面図</p> <p>第17図 湖底面平面図</p> <p>第18図 渡船場石敷実測図</p> <p>第19図 護岸石垣立面図</p> <p>第20図 湖底面平面図 (1)</p> <p>第21図 湖底面平面図 (2)</p> <p>第22図 湖底面平面図 (3)</p> <p>第23図 湖底面平面図 (4)</p> <p>第24図 杭列1平面図</p> <p>第25図 杭列1・杭群2平面図</p> <p>第26図 上り口・通路平面図</p> <p>第27図 常夜灯想定遺構平面図</p>	<p>第28図 渡船場・護岸遺構復元図</p> <p>第29図 整備遺構平面検討図</p> <p>第30図 浮世絵版画等</p> <p>第31図 護岸石垣遺構検討図</p> <p>第32図 渡船場遺構検討図</p> <p>第33図 上り口・通路遺構検討図 (1)</p> <p>第34図 上り口・通路遺構検討図 (2)</p> <p>第35図 杭列・湖底面遺構検討図</p> <p>第36図 常夜灯想定遺構検討図</p> <p>第37図 船町秋葉常夜灯</p> <p>第38図 舞阪町常夜灯</p> <p>第39図 渡船場・護岸整備全体図</p> <p>第40図 護岸石垣整備図</p> <p>第41図 護岸石垣整備詳細図</p> <p>第42図 渡船場整備図</p> <p>第43図 上り口・通路整備図</p> <p>第44図 湖底面整備図</p> <p>第45図 管理用木柵整備詳細図</p> <p>第46図 角柵整備詳細図</p> <p>第47図 尖柵整備詳細図</p> <p>第48図 L型擁壁断面図</p> <p>第49図 L型擁壁・土留丸太詳細図</p> <p>第50図 浮棧橋・説明板詳細図</p> <p>第51図 給排水設備・植栽詳細図</p> <p>第52図 新居関所構内整備構想</p> <p>第53図 新居関所大御門復元整備構想</p>
--	---

表 目 次

第1表 関所構内建物の概要	9
第2表 渡船場・護岸整備事業費	18
第3表 現存常夜灯基礎計測一覧	68
第4表 渡船場・護岸整備内容一覧	70

写 真 図 版

<p>巻頭図版 渡船場・護岸整備完了状況 (東より)</p> <p>巻頭図版 1 渡船場・護岸整備完了状況</p>	<p>2 渡船場・護岸整備完了状況</p>
<p>図版1 1 渡船場・護岸発掘調査状況</p> <p>2 渡船場・護岸発掘調査状況</p> <p>3 渡船場・護岸発掘調査状況</p>	<p>図版3 1 護岸石垣・杭列1 (東より)</p> <p>2 護岸石垣 (東より)</p> <p>3 護岸石垣 胴木・根石・杭 (東より)</p> <p>4 胴木確認状況 (東より)</p>
<p>図版2 1 渡船場・護岸発掘調査状況 (東より)</p> <p>2 護岸石垣発掘調査状況 (東より)</p> <p>3 護岸石垣発掘調査状況 (東より)</p> <p>4 渡船場・護岸発掘調査状況 (南より)</p>	<p>5 護岸石垣・杭列1 (南より)</p> <p>6 護岸石垣・杭列1 (北より)</p>

- 図版 4 1 杭列 1 (南より)
2 渡船場石敷・杭群 2 (東より)
3 渡船場石敷 (南より)
4 護岸石垣・渡船場石敷 (東より)
5 渡船場石垣 (東より)
6 上り口通路 (東より)
- 図版 5 1 護岸石垣 整備前全景 (東より)
2 護岸石垣 基礎工・養生工 (北より)
3 護岸石垣 基礎工 (南より)
4 護岸石垣 胴木位置設定 (北より)
5 護岸石垣 土台丸太設置 (東より)
6 土台丸太設置・湖底埋戻し (北より)
7 護岸石垣設置 (北より)
8 護岸石垣 石粗割 (北より)
- 図版 6 1 護岸石垣 石積状況 (東より)
2 護岸石垣 裏込状況 (南より)
3 護岸石垣 石積状況 (東より)
4 護岸石垣 石積状況 (東より)
5 護岸石垣 石積状況 (南より)
6 護岸石垣 石積状況 (南より)
7 護岸石垣 完成 (東より)
8 護岸石垣 完成 (東より)
- 図版 7 1 渡船場 整備前 (東より)
2 渡船場 割栗石敷均し (東より)
3 渡船場 丸太設置・造成工 (北より)
4 渡船場 粘土敷均し (南より)
5 渡船場 石積工 (北より)
6 渡船場 石積工 (東より)
7 渡船場 石張工 (南より)
- 図版 8 1 渡船場 土質舗装転圧 (東より)
2 渡船場 土質舗装完成 (南より)
3 渡船場 完成
4 上り口通路整備前 (東より)
5 上り口通路 北面石積工 (南より)
6 上り口通路 施工状況 (東より)
7 上り口通路 完成 (東より)
- 図版 9 1 土舗装 薬剤添加 2 土舗装 薬剤攪拌
3 土舗装 薬剤混合土敷均し (北より)
4 土舗装 転圧状況 (南より)
5 土舗装 施工状況 (東より)
6 土舗装 完成 (北より)
7 杭列 整備前 (北より)
8 杭列 設置状況 (南より)
- 図版 10 1 杭列・土留板 施工状況 (南より)
2 湖底面 砂利敷均し (東より)
3 杭列 (北より)
4 湖底面 礫整備前 (南より)
5 湖底面 礫材料検取
6 湖底面 礫敷均し (南より)
7 湖底面 礫完成
- 図版 11 1 湖底面 礫完成 (南より)
2 湖底面 礫完成 (南より)
3 尖柵 建方状況 (東より)
4 柵 縁石設置 (西より)
5 柵 施工状況 (南より)
6 柵周辺 芝張状況 (西より)
- 図版 12 1 柵 完成 (北より)
2 管理用木柵 建方状況 (東より)
3 管理用木柵周辺 芝張状況 (北より)
4 管理用木柵 完成 (東より)
5 土留 L 型擁壁 土のう設置 (東より)
6 土留 L 型擁壁 設置状況 (南より)
7 土留 L 型擁壁 埋戻・転圧 (南より)
8 土留 L 型擁壁 裏込材取付 (北より)
- 図版 13 1 土留 L 型擁壁 設置状況 (西より)
2 土留 L 型擁壁 設置完了 (北より)
3 擁壁前土留丸太施工前 (北より)
4 土留丸太施工前 (西より)
5 土留丸太設置状況 (西より)
6 擁壁前土留丸太立て板設置 (北より)
7 擁壁前土留丸太 材料加工
8 擁壁前土留丸太 取付状況 (北より)
- 図版 14 1 擁壁前土留丸太 取付 (東より)
2 擁壁前土留丸太 防腐剤塗布 (東より)
3 擁壁前土留丸太 完成 (北より)
4 擁壁前土留丸太 完成 (西より)
5 土留 L 型擁壁 塗装工 (北より)
6 土留 L 型擁壁 塗装工 (北より)
7 土留 L 型擁壁 塗装完了 (南より)
- 図版 15 1 浮棧橋 EPS ブロック
2 浮棧橋 EPS 鋼材取付
3 浮棧橋 据置状況 (西より)
4 浮棧橋 床板取付 (西より)
5 浮棧橋 完成 (南より)
6 浮棧橋 完成 (南より)
7 説明板 礫設置 (南より)
8 説明板 完成 (南より)
- 図版 16 1 デッキ・階段・ポンプ柵 (南より)
2 排水用ポンプ柵 (東より)
3 排水ポンプ 設置完了
4 井戸水給水管 設置完了 (西より)
5 排水管理設施工状況 (南より)
6 給水用井戸 完成
- 図版 17 1 ロープ柵・縁石 施工状況 (北より)
2 ロープ柵・縁石 完成 (東より)
3 植栽・照明 施工前 (北より)
4 照明器具 取付 (南より)
5 植栽 ヤマブキ植込状況 (東より)
6 湖底面 植栽プランター設置 (西より)
7 植栽・照明 完成 (北より)
8 渡船場・護岸 完成 (東より)

第1章 特別史跡新居関跡の概要

第1節 新居関所の変遷とその概要

延享2年（1745）閏12月、全国にある関所とその管理者の実態調査が行われ、「諸国御関所書付」としてまとめられた（註1）。これによるとこの時期、全国では53ヵ所に関所があったことがわかる。そのうち23ヵ所が「重キ関所」で、残りは「軽キ関所」とある。「重キ関所」の中で特に重要な関所としては東海道箱根関所と新居関所、中山道木曾福島関所と碓氷関所が知られている。関所の規模や重要度はさまざまであったにせよ、江戸中期に53ヵ所にあった関所の中で現存するのは新居関所だけといわれる。

その意味において、現存する遺構を保存しながら諸施設の復原を図り、周辺の町並みと一体となって江戸後期の新居関所の歴史的な史跡空間の復原を目指していこうとする関所整備事業は、極めて貴重とあっていいだろう。

さて、ここでは今切渡船（渡船場）を中心に新居関所の創設と変遷について述べるものであるが、そのためには戦国期における戦国大名と今切渡船とのかかわりを抜きにすることはできない。そこで、はじめに今切渡船と戦国大名について触れることにする。

1. 今切渡船と戦国大名

今切渡船は、浜名湖を隔てた東海道舞坂宿と新居宿とを結ぶ船渡りで、今切の渡しとも言った。現在の浜名湖は今切口で太平洋とつながっているが、かつては湖水から浜名川が太平洋に流れ込んでいたに過ぎなかった。

浜名湖が太平洋とつながったのは、地震・津浪災害によるものとされるが、その時期については諸説ある。代表的なものとしては、明応7年（1498）8月に起きた明応の大地震によるもの、あるいは永正7年（1510）8月の津浪によるものなどで、いずれも決定性に欠くが、16世紀前後に度重なって起きた災害によって浜名湖と太平洋がつながったことは確かであろう。

今切の形成後、今切渡船の存在を示すものとして、天文22年（1553）閏正月の今川義元の手形がある（註2）。

但、今切渡相定船賃可有之、

㊦（朱印、印文「如律令」）

此参宮道者四拾余人、不及諸関船賃之沙汰、路次無相違可通過之者也、仍如件、

天文廿二年

閏正月十一日

駿遠参 諸関

渡守中

これは、管見の限り今切渡船に関する最も古い資料である。参宮同者40余人については駿河・遠江・三河に位置する関・渡船場において関銭や船賃の沙汰に及ばず通行させる手形であるが、「但、今切渡相定船賃可有之、」とあることから、今切渡船には定まった船賃があったことがわかる。翌天文23年、鎌倉妙本寺、池上本門寺、身延山久遠寺などを参詣のため東海道を往復した備前国法華門徒一行も「今切渡り」を通過し（註3）、さらに弘治2年（1556）9月、駿府の今川氏に厄介になっている養母を訪ねるために東下した山科言継もその道中記の中で「又過一里、今キレノ渡也、舟渡シ遅々」と記しており、翌年の帰京に際しても今切渡しを利用している（註4）。

このように今切渡船は16世紀中頃にはすでに運営形態を整えていたとみてよい。それは西進を目指す今川氏にとって今切の渡しをいち早く掌握する必要があったためと考えられ、これらのことからすれば今切渡船の起源は少なくとも今川氏が三河国に侵攻する永正末年頃、すなわち今切の形成直後と考えられる。

桶狭間の戦いで義元の敗死後、当主となった氏真は永禄5年（1562）2月24日、宇布見（浜松市雄踏町）の中村氏に対し、今切内浦通航用の船2艘について氏真の印判状あるいは過書があれば公用船として自由に航行できるという特権を与えた（註5）。そして、この2艘については村櫛、荒井（新居）に立ち寄る必要もないことから、この2ヵ所には浜名湖を航行する船の積荷や漕ぎ手の荷物などから通行税を徴収する船番所があったと推測される。

また同年、中村氏は宇布見周辺を知行する今川氏の家臣中安定安の非法を訴え出たところ、翌6年9月9日に裁許があった（註6）。そのなかに「兼亦巳年指出ニ新居関銭員数不同ニ書載之條、五拾貫文ニ相定畢」とあり、新居関銭を50貫文に定めることが規定されている。これらのことから今切渡船場には船荷や通行者から関銭（通行税）を徴収するような関所が設置されていたと考えられるのである。

今川氏の滅亡後、当地方を支配下に治めた徳川家康は元亀元年（1570）浜松城へ入城、天正2年（1574）12月、今切渡船の船守に対して渡船を保護する定書を与えた（註7）。家康はこの前年の天正元年（1573）11月には天竜川池田・馬籠渡船場に対しほぼ同じ内容の定書を与えている（註8）。

家康によるこうした今切渡船をはじめとする一連の渡船場保護策は、本国三河国との交通路を確保することが目的であって、東進政策をとった家康にとって領国経営拡大のため重要な課題であった。そしてこの定書は、近世の今切渡船の運営を決定づけるものとなり、渡船の権利を保障するものとなった。すなわち、この定書の存在により江戸時代を通じて今切渡船の経営権を新居宿が独占するところとなったのである。

天正18年（1580）、徳川家康が関東へ移されると当地は吉田城に入った池田輝政の支配下になった。輝政も文禄4年（1594）12月22日、屋敷10町2反の地子と諸役を免除する定書を下付し、渡船運営の保護に努めた（註9）。

2. 関所の変遷

(1) 関所の創設

今川氏領有下において今切渡船場には関銭を徴収する関所が設置されていたことはすでに述べた。この関所が徳川氏領有下でどのような経過をたどったかは明らかでないが、徳川氏も織田、豊臣政権下の関所撤廃策に基づき、通行税徴収を目的とする関所を廃止したものと思われる。

いずれにせよ今切出現後の新居は、渡船場が設置されたことなどからみて交通の要衝として重要視されていたことは間違いなく、江戸期においては今切渡船との関連において幕藩体制維持のために新たに新居関所が設置された。

ところで、近世の新居関所の創設時期については確定しているわけではなく、今のところ慶長5年(1600)説と慶長6年説がある(註10)。前者は江戸中期頃成立の新居関所に関する記録等の記載を踏まえた上で、慶長5年の関ヶ原の戦いにより東西関係が緊張するなかで交通の要衝にあった新居に関所を設置したとする考えである。一方、後者の説は、「寛政重修諸家譜」「譜牒餘録」等に記載される初代関所奉行江馬一成の経歴や、一成の遠州地方での知行目録の発給が慶長6年7月19日付けであることに基づくものである。新居関所の創設年代については今後の研究に期待したいが、ここでは江戸期の文献や当時の社会情勢等を総合的に判断し、慶長5年と考えておきたい。

ところで、現在の関所の位置は創設当初からの場所ではなく、宝永の災害以後の場所である。新居は今切出現後、度重なる災害を受けた歴史があり、江戸時代にも関所・宿場の移転を余儀なくされた。創設当初の関所の位置は現在の場所から南東方向約1.6kmのところ、現在ヤマハ発動機(株)新居工場がある辺りと考えられている。

慶長6年(1601)の東海道宿駅制度の実施にともない、新居も宿駅に指定されると、新居関所を中心として西方向に城町・中町・西町の町並みが形成された。そのころの新居宿のようすを描いた絵図を見ると、東西に走る往還を挟んで南北に民家が建てられ、関所はその東端の浜名湖岸に設置されていた。新居宿から舞坂宿までは海上26町(約2.8km)の今切渡船で結ばれ、新居側の船着場は関所構内にあった。新居関所は常に荒波にさらされた、災害を受けやすい場所にあったのである。

(2) 元禄・宝永の移転

元禄12年(1699)8月、三河・遠江地方は暴風雨に襲われ、新居一帯も大きな被害を受けた。関所の西側に位置した城町(のちの泉町)では1尺2寸の床上浸水があり(註11)、新居宿全体でも多くの町家が流失したり倒壊したりした。新居宿ではこれより先の延宝8年(1680)閏8月にも暴風雨被害があったことから、幕府は関所の移転を決定、最終的に関所と城町の移転が行われることになった。

関所の移転工事は元禄14年7月19日に始まり、10月29日に完了した(註12)。そして移転完了後の翌15年閏8月、新居関所は三河国吉田藩に移管された。

元禄の移転から間もない宝永4年(1707)10月4日、東海地方は大地震と引続いて発生した津波に襲われた。新居宿一帯も大きな被害を受け、関所をはじめ宿場は壊滅

状態となり、関所並びに宿場の総移転が行われることになった。関所の移転は宝永5年3月21日に、宿場の移転は4月に完了した（註13）。

宝永の宿場総移転は、現在の新居町の市街地形成の基本となったまちづくり事業とあってよい。街道筋だけでなく裏通りにも町屋が建ち並び、周辺部に寺社を配置した計画的な町割が行われたのである。

3. 関所の管理と運営

(1) 幕府直轄時代

新居関所の歴史は、その管理のあり方から大きく二期に大別できる。すなわち慶長5年の関所設置以後の約100年間と、元禄15年閏8月から明治2年（1869）の関所廃止までの約170年間で、前者は幕府によって直接管理され、後者は三河国吉田藩に管理が移管された時期であった。

関所創設期の管理体制については不明な点が多い。江戸幕府の諸役人の任免をまとめた「柳堂補任」をみても、元和5年(1619)の服部奎助政重・服部権大夫政信兩名の関所奉行就任以後の任免は記載されているが、それ以前の任免については

始紀伊殿家来江馬与右衛門勤之、服部権大夫始而被仰付、御役所与右衛門ヨリ請取之、

とあって(註14)、関所設置当初江馬与右衛門なる人物が守衛に当たっていたことがわかる程度である。幕府直轄時代の関所奉行の変遷等については『新居町史』第1巻・通史編上の「第5章今切関所」（渡辺加寿子氏執筆）に詳しいので同書を参照されたいが、いずれにせよ関所設置から元和5年の服部奎助政重・服部権大夫政信就任以前については関所奉行も臨時的に置かれたものであって、幕府体制の創設時期と相俟って、関所奉行制も未だ確立していなかった時期と考えられる。

服部奎助政重・服部権大夫政信兩名が就任してからしばらくの間、関所奉行2人制が続いたが、寛文4年（1664）4月、土屋忠次郎利次が奈良奉行に転出したために関所奉行は1人制となった。その後元禄9年（1696）2月、成瀬滝右衛門重章・佐野与八郎政重が就任し再び関所奉行2人制となり、隔年交代で勤務した。

関所役人の構成については初期の段階ではよくわからないが、服部奎助政重・服部権大夫政信の代までは幕府から与力・同心の配属はなく、各関所奉行の家来を関所の運営にあたらせていたようである。その後慶安元年（1648）、服部中保俊・佐原甚兵衛吉次の代になって幕府から直接与力・同心が配属されることになった。その体制はそれぞれの関所奉行に与力6騎・同心20人ずつ配属され、合計で与力12騎・同心40人であった。

寛文4年に関所奉行が1人制になると、2組に別れていた与力・同心は本多彦八郎助久のもとに配属された。元禄9年2月、成瀬滝右衛門重章・佐野与八郎政重が就任し再び関所奉行2人制となったが、隔年勤務であったため、与力・同心はその年に勤務する奉行に配属された。またこのとき与力3騎・同心10人が増員されたので、合計与力

15騎・同心50人の体制となった。

(2) 吉田藩への移管

元禄15年閏8月16日、幕府は三河国吉田藩主久世出雲守重之に対し、新居関所の管理を命じた。この措置にともない関所奉行制度は廃止され、奉行に付属した与力・同心たちも江戸へ引き上げ、江戸町奉行の丹羽遠江守長守のもとに配属されることになった。

この時期、関所の管理を吉田藩へ移管した最大の理由は、関所機能の再編強化にあったと思われる。綱吉政権下にあったこの時期は、江戸時代初期に続いて大名の改易・転封など大名統制を極めた時代にあつて、関所運営に便のよい吉田藩に管理を任せることで、新居関所の機能を強化する必要があつたと考えられる(註15)。またこの時期、幕府財政が非常に窮乏していたことも関所の管理を吉田藩に移管した理由の一つだったのかもしれない。

こうして明治2年(1869)正月に関所が廃止されるまで新居関所は吉田藩によって管理されることになったが、これまで関所運営など一度も経験したことのない吉田藩では、すでに江戸町奉行に配属されることになっていた旧関所役人の中から関所運営に精通した与力・同心を吉田藩士として召し抱えることにした。このとき吉田藩士となったのは与力の五味六郎左衛門と、同心の神田四郎兵衛・服部加左衛門・鈴木次郎右衛門・神田新助・加藤忠太左衛門・中村源左衛門の7名で、「貰請け役人」といわれた。彼ら7名はこれ以後、吉田藩主の転封に関係なく、代々関所運営に携わった。

吉田藩管理下の関所役人の構成には時代により多少変動があつたが、おおむね者頭(番頭)、者頭に付属した組足軽、給人、下改、関所足軽、改女が勤務していた。者頭は関所の最高責任者で定員2名。そのうち1名は幕府直轄時代の与力の五味六郎左衛門が代々世襲し、特に番頭といわれた。そして残り1名は吉田から派遣された。者頭にはそれぞれ10名ずつの計20名の組足軽が配属された。

馬廻ともいわれる給人は8~9名で、手形や判鑑の管理のほか、門・木戸の開閉の指示等を行った。下改は実際に通行人を改める者で、6~8名いた。このほか関所常備武器の出し入れや者頭・給人の使い走りをする関所足軽が2人、女性の通行人を取り調べた改女が2名というように、大体40名前後の役人で構成され、交代で勤務していた。

4. 廃関とその後の新居関所

(1) 関所の廃止

嘉永6年(1853)のペリーの来航は幕府に大きな衝撃を与えた。翌年には開国を余儀なくされ、鎖国制が崩壊する一方で尊皇攘夷運動が活発化し、もはや幕府権威の低下は否めなかった。

こうした情勢のなかで幕府は諸大名と妥協せざるを得なく、中でも文久2年(1862)閏8月に参勤交代制を緩和したことは、幕府権威の失墜だけでなく幕府体制そのものを崩壊させるものであつた。この措置によって大名の妻子の帰国が自由になると、同年

11月にはその検閲機関である関所の通行規定も緩和されることになった（註16）。すなわち従来は大名の妻子が帰国する場合には幕府留守居の手形が必要であったが、以後は大家来の証文に留守居が裏書をするだけで通行できるようになった。

ところが幕府は元治元年（1864）の長州征伐を機に再び強硬策に転じ、9月には参勤交代制を従前の規則に戻し、さらに12月には諸国関所の改め方を従来に戻すように通達した（註17）。しかし諸大名はこの命令に従わず、幕府の思惑は結局実現しなかった。これによって幕府権威の失墜は決定的なものとなった。そして慶応3年（1867）7月、関所通行規定が大幅に緩和され（註18）、関所は実質的な役割を失ってしまったのである。

明治2年（1869）正月、新政府は箱根関所をはじめ諸道の関門の廃止を決定した。新居関所へは正月27日に通達が届けられ、さらに翌2月5日に次のような指示があった（註19）。それは、今般新居関門の廃止を命じられたので、門の開閉も、番人を置く必要もないとしながら、「陽ニ廃止、陰ニ守衛、兵備置候様仕度奉存候」とあって、表向きは廃止としながらも、実際には番人を置いて守衛していたことがわかる。しかし5月には守衛のための経費も打ち切られ、7月には新居宿周辺が静岡藩へ移管されると、新居関所は8月2日までに静岡藩郡方役所の鈴木幸一郎へ引き渡された。

（2）新居関所の保存

明治2年の廃関後、旧幕臣の深津登門が関所建物を利用して士族の子弟や庶民に読み・書きなどを教えていたというが（註20）、その実態についてはよくわからない。

翌3年7月には静岡藩の布令に基づき、静岡・沼津・田中・小島・掛川・浜松・横須賀・相良・中泉とともに新居に修業所が設置されることになり、旧関所が使用された（註21）。さらに明治5年（1872）8月の学制頒布によって新居では翌年5月に隣海院に小学校が開校していたが、6月の浜松県小学校設置令にともない旧関所内に移転し、77番小学新居小学校として開校した。小学校用地として使用されたのは、関所構内のうち大門から東の船着場を見通したラインの北側であったと思われる。

その後、明治41年（1908）には旧関所東側の湖面1反2畝、さらに同44年には3反1畝の湖面が小学校の運動場用地として埋め立てられた（註22）。このように幕末維新期の動乱期をくぐり抜けた関所は、廃関後には教育機関として利用されることにより、全面的な破壊から免れることになったのである。

こうして関所建物は小学校として大正5年（1916）まで、役場として昭和26年（1951）まで使用された。この間大正10年3月3日には内務省より史跡名勝天然記念物に指定、さらに昭和30年には国特別史跡に指定され文化財として保存されることになった。そして昭和46年に解体修理工事を行い、現在に至っている。（切池）

註

1 『続々群書類従』法制部第七所収

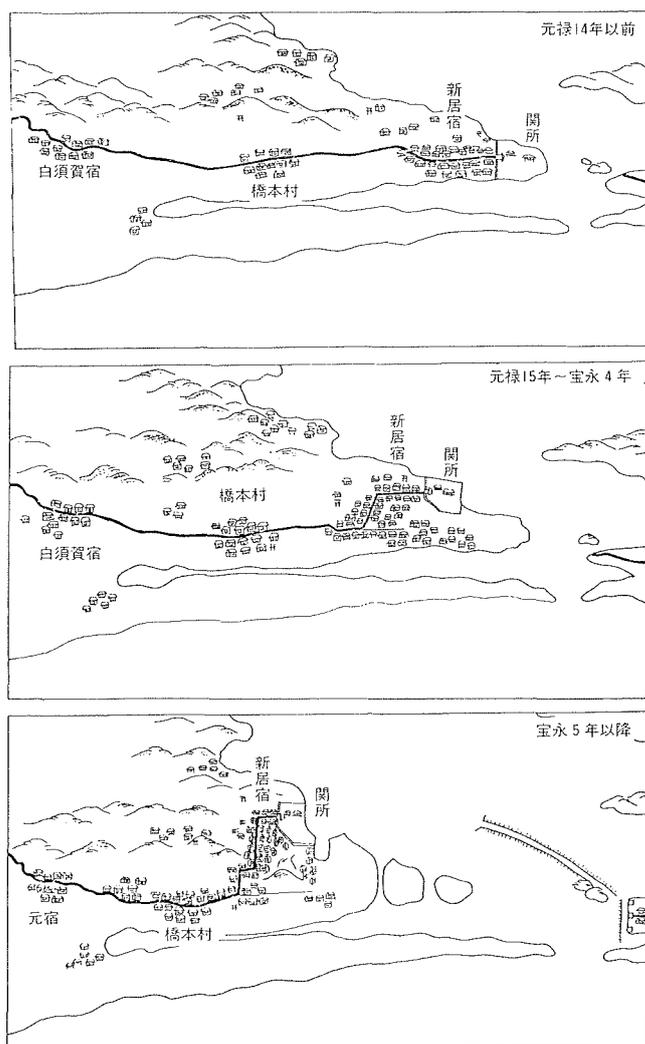
2 『静岡県史』資料編7（中世3） 2167号資料

3 同前 2265号資料

4 同前 2357号・2552号資料

5 『新居町史』第4巻（考古・古代中世資料） 古代・中世編173号資料

- 6 同前 古代・中世編176号資料
- 7 『新居町史』第8巻(近世資料4) 第2編1号資料
- 8 『静岡県史』資料編8(中世4) 697・698号資料
- 9 『新居町史』第8巻(近世資料4) 第2編2号資料
- 10 慶長5年説をとるものは、渡辺和敏『街道と関所』(のち1983年に改訂版を発行)、同氏『近世交通史制度の研究』、渡辺加寿子「第5章 今切関所」(『新居町史』第1巻通史編上所収)、慶長6年説をとるものは近藤恒次『東海道新居関所の研究』、などがある。
- 11 『新居町史』第8巻(近世資料4) 第2編23号資料
- 12 同前 第2編27号資料
- 13 同前 第2編36号資料
- 14 『大日本近世史料』柳營補任5
- 15 渡辺和敏『改訂街道と関所』70頁
- 16 『続徳川実紀』4-435頁
- 17 『日本財政経済史料』9巻-916頁
- 18 『続徳川実紀』5-223頁
- 19 『吉田藩日記』明治2年2月5日条
- 20 『静岡県浜名郡誌全』(復刻版)395頁
- 21 『明治初期静岡県史料』4巻-125頁、『新居町史』第2巻通史編下-45頁
- 22 『新居町史』第2巻通史編下-260頁



第1図 新居関所変遷図

第2節 新居関所構内の概要

新居関所は浜名湖畔に設置され、常に地震津波や高潮被害を受けやすく、中でも元禄12年（1699）の暴風雨、宝永4年（1707）の地震による被害は大きく、このため2度にわたり移転を強いられた。このように、江戸時代を通して新居関所は移転に伴う建て替えに加え、小規模な修繕が繰り返し行われた。

関所構内の建物等の概要については『新居町史』第1巻通史編上に詳しいので参照されたいが、天和元年（1680）11月、讃岐国丸亀藩士井上儀左衛門の娘の通が藩主の養母に仕えるため江戸へ下った際の紀行文「東海紀行」には、新居関所の挿絵が添えてある。それによると門は木柵風の冠木門程度で、番所が二間あることはわかるが、屋根は瓦葺きかどうかはこの挿絵からではよくわからない（註1）。

関所は元禄12年の暴風雨により同14年に移転するが、「此節方御関所瓦屋ね二成、御門も前方かふき門故木戸と申伝、瓦門・扣門など出来、是方御門と申なり、以後御門と申候様ニ被仰付候故也」とあって（註2）、このときより関所は瓦葺きとなり、門も冠木門から瓦葺きの門になり「御門」と称するようになったという。この記述を全面的に信用することは出来ないが、元禄以前は簡単な作りであったものが、元禄の移転にともない関所構内の施設も拡充されたのであろう。

そこで、関所構内にどのような建物があったのか、またその配置やどのように変遷したのかをみるために、全体構造が比較的正確にわかる2点の平面図をもとにみておきたい。1点は元禄6年（1693）に作成された平面図、もう1点は安政の改築後に作成されたと考えられる平面図で（註3）、そこに記載されている建物、施設を拾い出しまとめたものが第1表である。

関所建物内の書院棟には「書院」と「次の間」があり、元禄6年の平面図には「次の間」が二間ある。文化2年（1805）6月、吉田藩主松平信明は帰国に際し「殿様船場方御上り、御関所御書院迄御上り」と（註4）、渡船場から上がった後で関所の書院を利用していることから、書院は公的な対面の場であったと考えられる。

番所棟、すなわち検閲機能を有する面番所は関所建物の中で公の部分にあたり、両平面図とも「上の間」「中の間」「次の間」がある。このうち「中の間」は上番所、「次の間」は下番所ともいわれ、関所役人の身分により座る場所が決まっていたようだ。

関所建物の奥の部分にあたる勝手棟には両図面ともに「上番勝手」と「下番勝手」があり、これに台所と土間が付設されているが、その配置に大きな変化はない。この勝手棟は関所に勤務する役人の休憩所と生活空間である。関所が吉田藩管理となつてから上番勝手は「給人勝手」ともいった。給人は馬廻ともいって、関所の最高責任者である者頭（あるいは番頭とも）に次ぐ職で、手形・判鑑などの重要書類の管理、門・木戸の開閉を指図した。また、下番勝手は「下改勝手」ともいわれ、関所改めを担当した。なお、安政改築後の平面図にはさらに「同心休息所」と「御用達場」がみえている。「同心休息所」は「足軽勝手」ともいって、それぞれの者頭に付属した足

軽の休憩所である。御用達場は町方、あるいは宿方に関する用件を伝達する、まさに関所に出入りする町役人や宿役人の御用達の間であったことが指摘されている（註5）。

次に外部施設をみると、両平面図ともに描かれるものに「大門」「裏門」「長屋」「井戸」があり、安政改築後の平面図には「土蔵」がある。元禄6年の平面図にある「船会所・馬会所」は個別に建物があったのではなく1棟の棟続きの建物を二分して船会所、馬会所として使ったもので、名称こそ異なるが安政改築後の平面図の「船頭会所」と同じ機能を果たした建物である。正徳2年(1712)の「御指出シ帳」によれば、船会所へは12人の船頭頭のうち1日に2人ずつ詰め、馬会所へは3人の馬指のうち1日に1人ずつ詰めるとある（註6）。天保14年の

「東海道宿村大概帳」によると船（頭）会所が問屋場を兼務していたようで、問屋1人、年寄1人、船頭頭2人、下役3人、帳付・馬指・人足指1人ずつ詰めた（註7）。

両平面図を比較する中で建物の配置が異なるのは「女改長屋」（元禄6年平面図では「長屋」）である。元禄6年の平面図では関所建物の北側に位置しているが、安政改築後の平面図には船頭会所の北、すなわち関所建物の西側に位置し、女改め長屋としての性格上、より機能的な配置となっている。

なお、本節では取り上げなかったが、実は元禄期から安政の改築までの間で関所構築物の構造がわかる資料がある。それは関所建物等の修復関係資料で、今のところ天明2年(1782)、寛政4年(1793)、文化2年(1805)のものが残っており、各施設のほかに柵や板扉などの構造と寸法等が判明する。これらの資料の記載内容は、安政改築後の平面図に記載される構造や寸法等とほとんど違いがないことがわかる。

以上をまとめると、元禄の移転以前の平面図である元禄6年の平面図と、安政改築後と思われる平面図を比べてみて、関所構内の建物や施設の名称、配置については多少の変化があるものの、基本的には江戸中期以降ほとんどかわっていないということである。すなわち両平面図に描かれている建物、施設が関所にとって最小限必要な施

		元禄6年平面図	安政改築後平面図
関所 建物	書院	書院	御書院 (8)
		次ノ間 (二間)	次ノ間 (6)
	番所	上間	上ノ間 (10)
		中間勤番所	中ノ間 (20)
		次間勤番所	次ノ間 (25)
	勝手	上番勝手	上番勝手 (12)
下番勝手		下番勝手 (8)	
		同心休息所 (8)	
		御用達場 (8)	
台所		台所 (9)	
土間		土間	
外部 施設	御門	大御門	
	裏門	裏御門	
	長屋	女改長屋	
	船会所		
	馬会所		
		船頭会所	
	井戸	井戸	
	土蔵		

*安政改築後平面図の（ ）内は畳数を表す。

第1表 関所構内 建物の概要

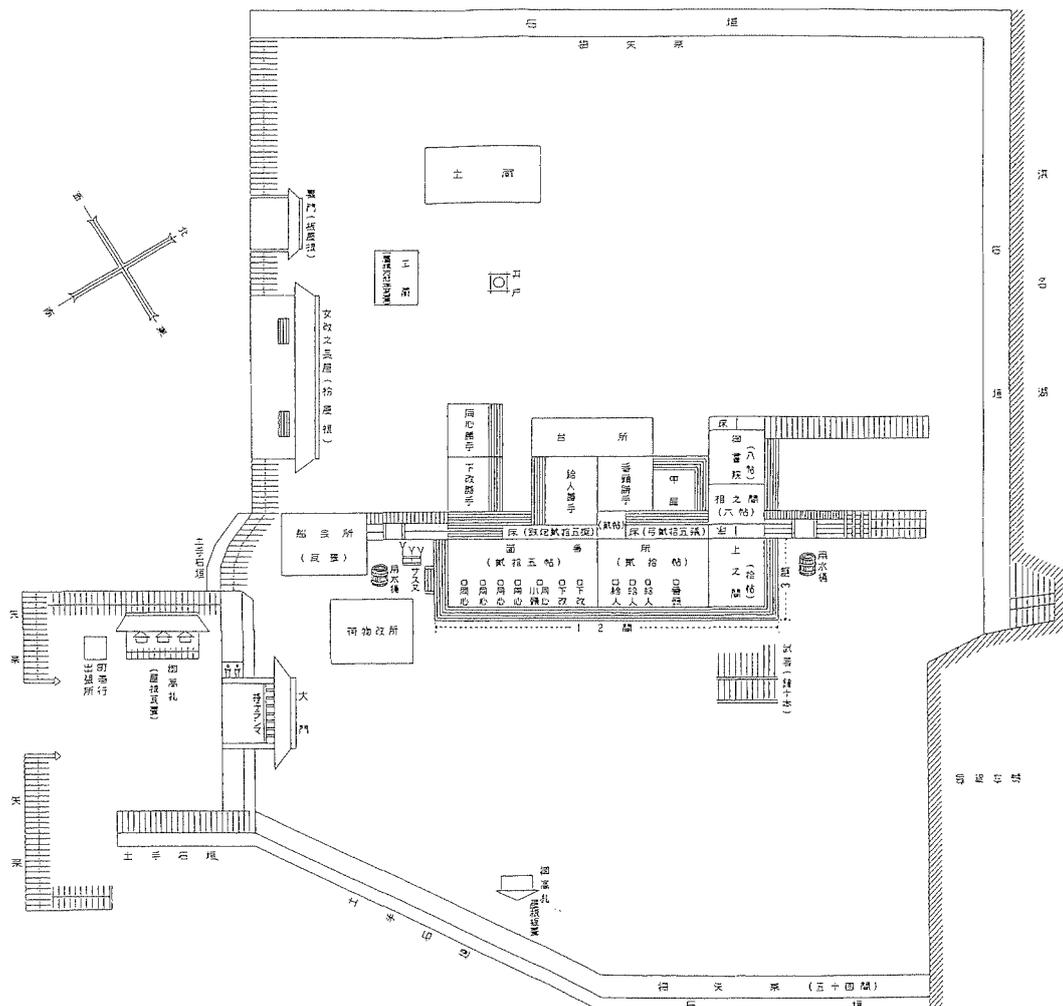
設であったということで、建替えや修繕に際して関所建物の構造、配置が大きく変わることはなかったであろう。そして、それぞれの建物、施設の使途も江戸時代を通して変えることはなかったと考えられる。(切池)

註

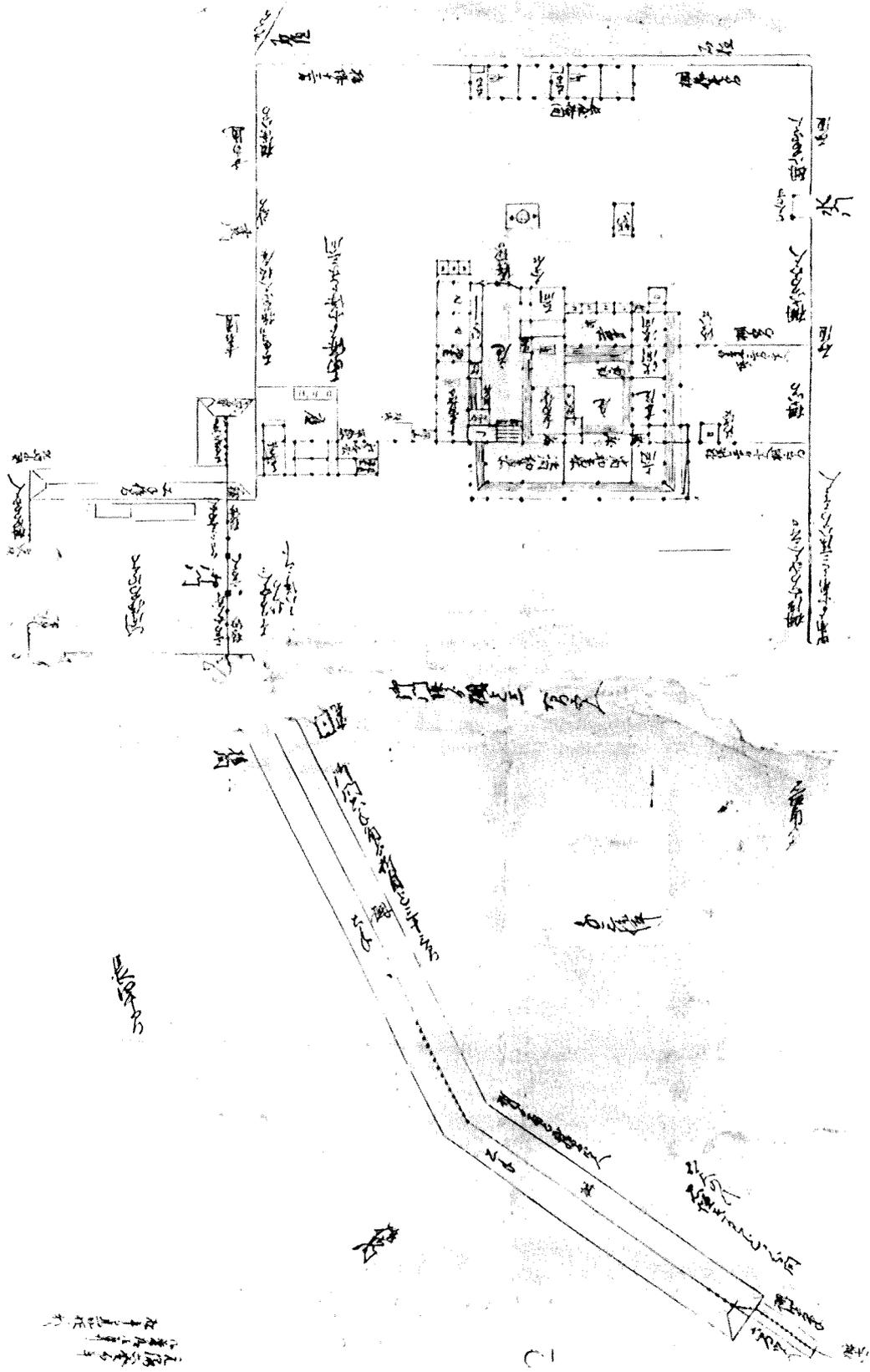
- 1 『新居町史』第4巻(考古・古代中世資料) 近世紀行・文学編8号資料
- 2 新居町原田家文書「御関所歳記・手鑑・法度并覚書」
- 3 関所絵図については『特別史跡新居関所跡調査報告書Ⅰ』(1996)所収「第3章関所絵図調査」、『特別史跡新居関所跡—記念物保存修理・一般事業概報—』(平成10年度)所収「2. 調査の概要、史料調査」(いずれも切池執筆)を参照のこと。本節では報告書Ⅰ掲載絵図のうちNo③「(今切関所平面図)」とNo⑥「新居関所普請当時の平面図」(元禄6年)を使用した。このほか関所全体がわかる平面図にNo①「(新居御関所平面図)」があるが、現時点で実物の所在が不明のため、本節では取り上げなかった。なお、関所絵図の年代特定については、その後の文献調査、発掘調査の結果により再検討を加える必要があるが、これについては今後の課題としたい。
- 4 『新居町史』第6巻(近世資料2) 文化—55号資料
- 5 鈴木紀子「2. 遺構の概要 (1) 絵図・史料にみえる面番所周辺」(『特別史跡新居関所跡発掘調査概報—平成15年度保存修理事業—』2004)
- 6 『新居町史』第8巻(近世資料4) 第1編13号資料
- 7 同前 第2編43号資料

新居御関所平面図

作成年代は不詳であるが築城修築直後のものである
本文第三章第一節参照 原図所居町鈴木六氏蔵



第2図 新居御関所平面図(近藤恒次『東海道新居関所の研究』より)



第3図 元禄6年 新居関所平面図 (新居関所史料館蔵)

第2章 新居関跡保存整備事業の概要

第1節 事業にいたる経過

新居関所は明治2年（1869）の廃関後、中心建物だった面番所が明治6年（1873）に新居学校として使用されてから新居尋常高等小学校・新居町役場として使用されて現在に至っている。その間、大正10年3月に内務大臣より史跡名勝天然記念物・保護建造物として指定され、後の昭和30年8月には文化財保護委員会より特別史跡として指定された。

特別史跡指定後の昭和32・33年度には面番所に付設した書院棟の復元整備工事（国補助事業）を実施した。その後、昭和45～46年度には建造物保存修理事業として面番所の半解体修理工事（国補助事業）を行った。そして、昭和51年度には特別史跡の隣接地に新居関所史料館が開館し、史跡・建造物と展示施設が一体化した歴史的空間として公開されることとなった。史料館開館後には新居関所の整備拡張にむけての基礎調査等が行われたものの実現化しなかった。

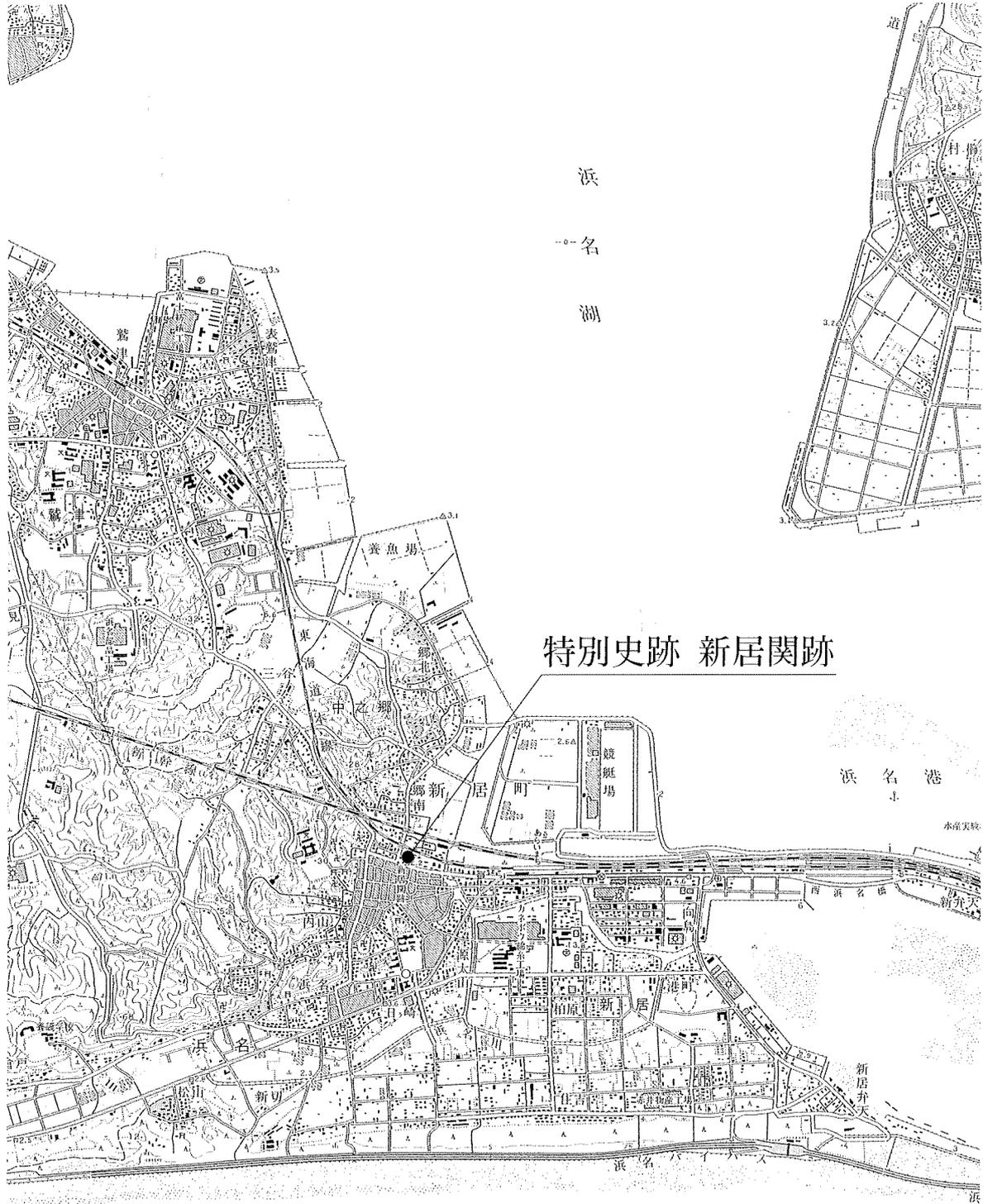
そして、平成4年になって特別史跡指定地（当時：面積3,023㎡）を含んだ一括の土地について売却の打診があり、平成5年度に文化庁・静岡県の補助事業として史跡地買上げ事業を実施し当時の特別史跡地全体を公有地化した。

この特別史跡公有地化を契機として、新居町では長年の懸案であった新居関所の史跡整備構想を掲げた。史跡地買上げ後の平成5～6年度には漠然とした構想であったが、平成5～7年度の史跡地内外の発掘調査で部分的ながらも江戸期の遺構を確認できたことや関所絵図の調査成果などから建物復元をも含んだ史跡整備が念頭におかれた。

平成9年3月に史跡整備のための指導機関として特別史跡新居関跡整備委員会（以下、整備委員会という）が発足し、平成9年度中にはこれまでの調査成果と課題・整備方針を協議し、史跡整備にあたっては特別史跡の拡大・追加指定が前提条件・課題として示された。

江戸期の絵図からみても面番所の東西の民有地は関所構内であることが明白であり、史跡の追加指定をはかって公有地化した上で史跡整備を進めることが整備委員会・文化庁の基本方針となった。平成10年7月になって隣接土地所有者と史跡追加指定に向けての協議・申請を行い、平成11年1月27日付けで総面積5,476㎡が特別史跡指定地となった。また、追加指定申請作業と平行して平成10年度内に追加指定地の一部（渡船場・護岸整備予定地）買上げ事業・一部発掘調査事業を計画・完了した。なお、この発掘調査では渡船場・護岸の一部が検出された。

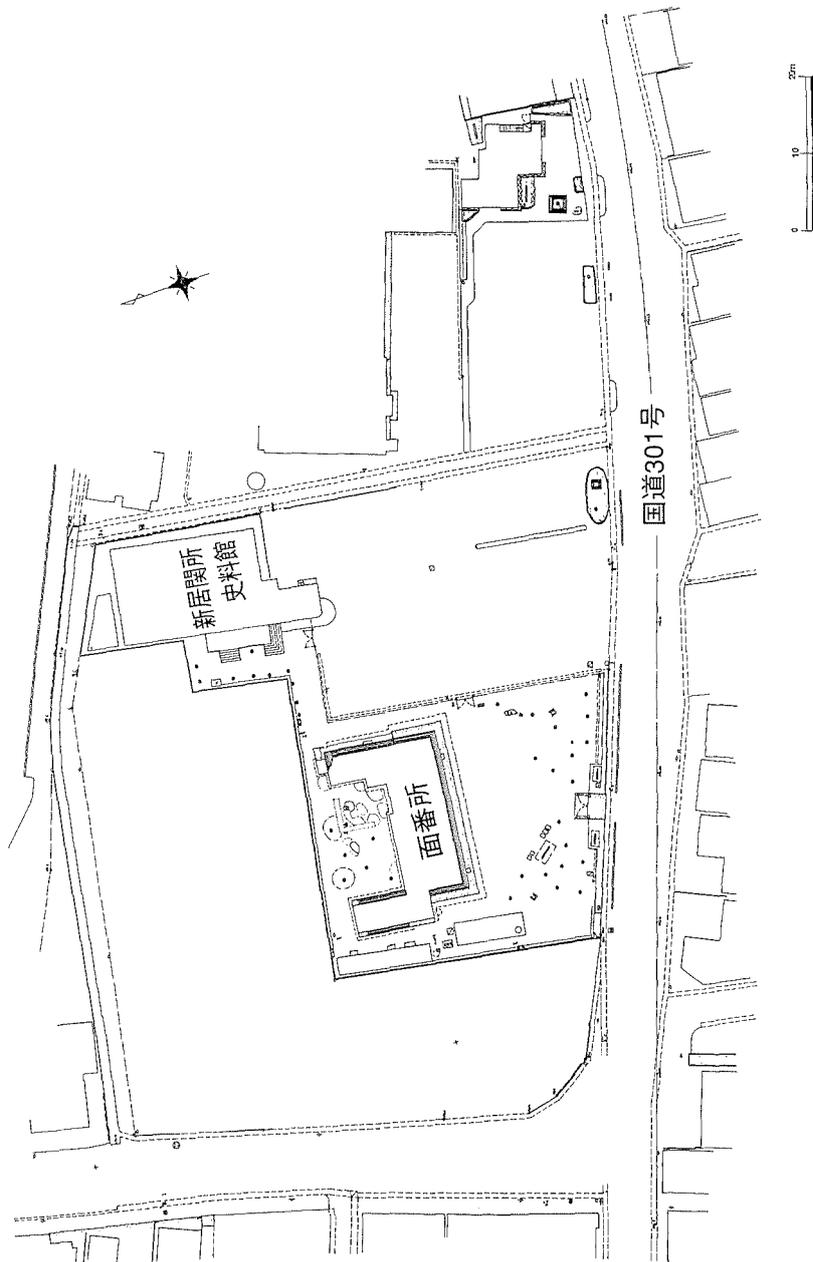
平成11年度には史跡買上げ事業と平行して整備基本計画の策定作業を整備委員会で進め、平成12年3月に「特別史跡新居関跡保存整備基本計画書」をとりまとめた。



遠 州 灘

1/25,000

第 4 図 新居関跡位置図



第5図 新居関跡現況平面図

この整備基本計画書で整備フローが具体的に示され、特別史跡東区域に位置し平成10年度調査で一部確認された渡船場・護岸の復元整備を短期整備計画STEP1として事業化する計画とした。この渡船場・護岸整備は平成13年度の東海道宿駅開設400年に関わる歴史的な節目事業として計画し、平成13年度内の整備完了を目標として調査・設計等の作業を進めることとなった。(岡本)

第2節 事業の内容・実施経過

1. 事業の内容

整備基本計画書で新居関跡の保存整備は、「歴史拠点としての中核施設」として現存する面番所を中心に江戸期の関所機能・空間構成・特徴を表現する位置付けがなされた。

その計画の基本方針として、①遺構の保存②面番所を中心とした新居関跡の特徴を示す視覚的な表現③関所の体験を重視した展示運営④新居宿まちなみ・まちづくりの核、の4項目を掲げた。その上で関所構内の総合的整備・空間構成の再現をめざす計画とした。

整備基本計画で短期整備計画STEP1とした整備箇所は、現存する面番所の東側に展開する渡船場・護岸跡である。

新居関跡は「海の関所」とも呼ばれ、その特徴を端的にあらわすものが渡船場と護岸である。しかし、新居関跡周辺は明治以降の埋立てによって宅地化したため渡船場・護岸の面影は失われてしまった。かつて新居関所が浜名湖西岸の要害の地に設置されたという立地上の特質・関所構内と湖水面の関係を体感できる空間の再現を目的に渡船場・護岸の復元整備が短期整備計画STEP1として計画されたのである。

この渡船場・護岸の復元整備は、平成13年(2001)が東海道宿駅開設400年という節目の年であることから、それにあわせるよう平成13年度に復元整備工事に着手するという計画とした。

整備にあたっては絵図資料の調査検討・発掘調査による遺構検討をふまえて基本設計を行うこととし、平成12年度後半に発掘調査と基本設計を同時並行ですすめた。それらを整備委員会で審議した上で文化庁と詳細協議し、文化庁・静岡県補助金を受け史跡保存修理事業として平成13・14年度にかけて渡船場・護岸整備工事を実施した。

2. 事業の組織

事業は以下の体制により進めた。

事業実施にあたっては事務局を新居町教育委員会事務局(平成13年度まではスポーツ文化課)内におき、工事・技術面においては新居町都市産業課(平成13年度は都市整備課)が参画して渡船場・護岸整備工事に着手した。なお、設計監理業務は専門業

者に委託して実施し、遺構保存と整備工事について工事関係者を含め十分に協議調整を行い整備工事を進めた。

以下、平成10年度以降の事業指導・執行体制について記しておく。(敬称略)

事業指導

特別史跡新居関跡整備委員会

委員長	丸山雍成	九州大学名誉教授（～平成16年度）
委員	渡辺和敏	愛知大学教授
”	向坂鋼二	静岡県考古学会会長
”	木村 勉	奈良国立文化財研究所建造物研究室長 （～平成10年度）
”	箱崎和久	奈良文化財研究所研究員（平成11年度～）
”	牧野 盾	新居町文化財保護審議会委員
”	飯田純男	新居宿本陣当主
”	田中俊男	新居町議会議長（～平成10年度）
”	中嶋正夫	新居町議会議長（平成11年度～）
”	太田晴善	新居町助役（～平成13年度）
”	疋田竹幸	新居町助役（平成14～15年度）
”	佐藤一彦	新居町助役（平成16年度～）

文化庁

記念物課	本中 眞	文化財調査官（～平成11年度）
”	平澤 毅	文化財調査官（平成12年度～）

静岡県教育委員会

文化課	鈴木利男	指導主事（平成10～12年度）
”	中鉢賢治	主査（平成13～15年度）
”	河合 修	副主任（平成16年度）
”	溝口彰啓	副主任（平成17年度）
”	岩本 貴	副主任（平成17年度）

事業主体 新居町

町 長	片山茂生（～平成15年12月）
”	古橋武司（平成15年12月～）

事務局 新居町教育委員会

教育長	高須義雄（～平成14年9月）
”	高内勢次（平成14年10月～）
スポーツ文化課長	近藤忠男（平成9～10年度）
”	寺本宗弘（平成11～12年度）

事務局長	清水 勝 (平成13～15年度)
〃	疋田敏行 (平成16年度～)
課長補佐	大石好廣 (～平成12年度)
〃	疋田芳男 (平成13年度)
局長補佐	袴田誠志 (平成14年度)
〃	外山 明 (平成15年度～)
係 長	高田三佐子 (平成12～13年度)
主 幹	田中 昭 (平成14～15年度)
主 幹	切池 融 (平成16年度～)
主 任	岡本 聡
主 任	尾崎 誠 (平成10～12年度)
主 査	中村美代子 (平成15年度～)
主 事	疋田卓也 (平成13年度)
主 事	鈴木紀子 (平成14年度～)

基本設計・実施設計・工事監理

新居町都市産業課

課 長	疋田 隆 (平成13年度)
〃	疋田敏行 (平成14年度)
主任技師	馬淵 豪

(株)文化財保存計画協会

代表取締役	矢野和之
主任研究員	中田英史

工事請負業者

平成13年度

渡船場・護岸整備工事 (国県補助事業)

ミツヤ建設株式会社 代表取締役 宮脇正樹

擁壁・浮棧橋等工事 (町単独事業)

株式会社 新居建設 代表取締役 中村道隆

平成14年度

敷礫工事 (国県補助事業)・修景整備工事 (町単独事業)

株式会社 新居建設 代表取締役 中村道隆

ポンプ・井戸工事 (国県補助事業)

有限会社 桶清ポンプ店 代表取締役 斉藤順良

3. 事業費

平成10年度以降に保存修理事業として実施した渡船場・護岸整備事業に関する発掘調査・整備工事・設計監理等に要した経費は下表のとおりである（一部町単独事業含む）。

年度	補助事業名	事業費内訳	
	総事業費		
10	新居関跡保存修理事業	発掘調査	5,194,073円
	5,433,433円	その他	239,360円
12	新居関跡保存修理事業 10,282,957円	発掘調査	4,836,987円
		地質調査	2,982,000円
		測量	404,250円
		その他	169,720円
		基本設計	1,890,000円
13	新居関跡保存修理事業 54,576,663円	補助対象工事	28,035,000円
		町単独工事	21,126,000円
		設計監理	4,998,000円
		その他	417,663円
14	新居関跡保存修理事業 11,329,430円	補助対象工事	5,022,150円
		町単独工事	4,368,000円
		設計監理	1,617,000円
		その他	322,280円
16	新居関跡保存修理事業	資料整理等	840,000円
	840,000円		
17	新居関跡保存修理事業	資料整理	645,750円
	645,750円	印刷製本	
総計	83,108,233円		

第2表 渡船場・護岸整備事業費

4. 実施経過

<平成10年度>

8月に第4回整備委員会を開催。今後の整備年次計画案を提示し、平成11年度に整備基本計画の策定、平成11年度後半から渡船場・護岸の基本設計を行って渡船場・護岸の整備工事を平成13年度末に完了することが了承された。また、渡船場・護岸の確認調査計画も提示し、構造把握をめざした十分な調査について指導を受けた。

国・県へ発掘調査にかかる補助申請・計画変更承認申請後、平成11年1月18日～3月3日の間に発掘調査を実施した。調査終盤の2月24日に第6回整備委員会を開催し、調査現場の現地視察指導・渡船場整備案の検討を行った。

<平成11年度>

8月の第7回整備委員会にて10年度発掘調査結果を報告し、あわせて整備基本計画案の検討を行った。その後、12月の第8回整備委員会でも整備基本計画案・12～13年度史跡整備事業案が検討され、平成12年3月の第9回整備委員会で整備基本計画がとりまとめられた。なお、平成12年1月には整備基本計画案について文化庁 本中調査官と協議を実施している。

また、11月3日には新居町町民センターで「近世関所フォーラムin新居」を開催し、今後計画される史跡整備事業のPR活動を行った。

<平成12年度>

渡船場・護岸の全面発掘調査にかかる補助金申請・史跡現状変更申請後、11月～3月の間に発掘調査を実施した。11月末には第10回整備委員会を開催し、現場視察と今後のスケジュールが検討された。平行して地質調査・発掘調査地の横断測量も業者委託により実施した。なお、調査現場は整備工事へそのまま引き継ぐことから調査後は埋め戻さずブルーシートで遺構面を保護養生した。

また、渡船場・護岸の整備基本設計を（株）文化財保存計画協会へ委託し、基本設計書を作成した。

<平成13年度>

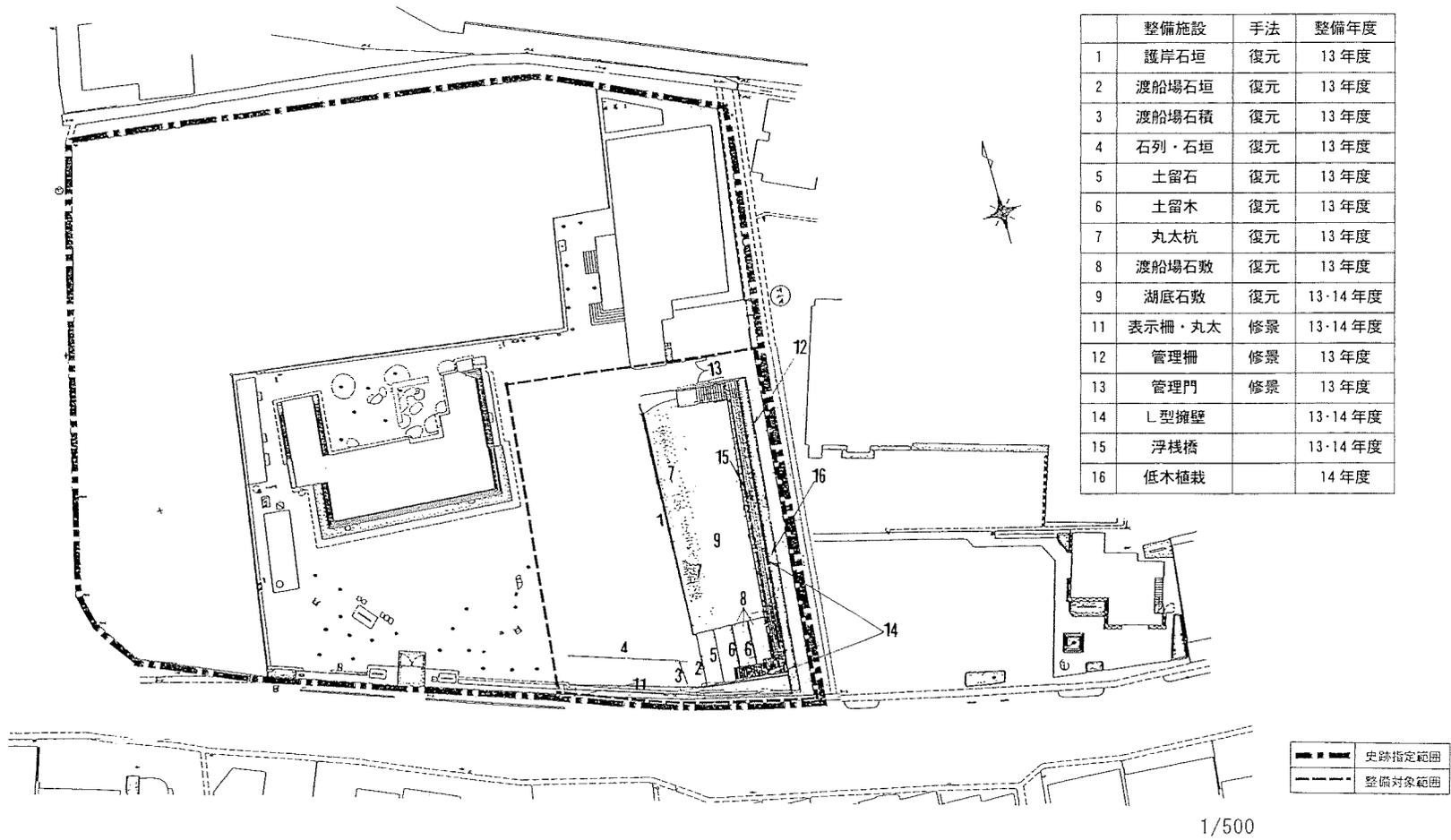
4月に補助金申請後、6月に文化庁調査官、8月に第11回整備委員会で渡船場・護岸の発掘現場を視察・指導いただき、設計図書の検討審議を行った。なお、補助対象工事と町単独工事の工事種別わけを行い、10月に計画変更承認申請した。

整備工事にかかる実施設計図書の作成・工事監理については（株）文化財保存計画協会へ委託した。

そして、11月に町単独工事を入札発注し、平成14年1月には補助対象工事について入札発注した。週1度の工事工程会議を行い、史跡の保護保存と工事内容・工程について現場で十分協議して工事を進めていき、3月25日に竣工検査を行って工事は完了した。

なお、実施設計の過程で13年度工事での渡船場・護岸の復元整備工事未完部分が発生することが明らかとなったため、14年度までの継続事業とするよう文化庁・静岡県

第6図 整備事業位置図



文化課と協議し了承された。

<平成14年度>

4月に補助金申請、6月に史跡現状変更申請後、7月に第12回整備委員会にて13年度整備工事完了箇所の視察と14年度整備工事計画について指導・審議を受けた。13年度と同様に補助対象工事と町単独工事の工事種別わけを行い、国庫補助事業計画について計画変更承認申請した。

14年度対象工事の実施設計図書の作成・工事監理は（株）文化財保存計画協会へ委託した。

新居町では新居関所渡船場整備完成イベントとして「新居宿にぎわい祭」を10月開催と計画したため、6月以降ポンプ設備工事をはじめ井戸工事・湖底面敷礫工事・修景整備工事に着手し、イベント前の10月初旬に竣工検査を行って渡船場・護岸復元にかかるすべての工事を完了した。なお、平成15年2月の第13回整備委員会で整備完了後の渡船場・護岸の現地視察を受けた。

PR活動として、11月に静岡市で開催された「全国歴史の道会議」で史跡整備の事例発表を行った。

<平成17年度>

特別史跡地内の史跡整備事業計画が再検討され、大幅に事業期間を延長・変更する計画について平成16年度の第16回整備委員会です承された。整備計画当初は史跡整備にかかる事業報告書は整備最終年度での印刷を計画していたが、事業計画の延伸により渡船場・護岸の整備事業報告書を平成17年度事業で印刷製本する計画へと変更した。

4月の補助金申請後、史跡整備にかかる計画・設計・工事については（株）文化財保存計画協会が執筆・図版作成、その他を町教育委員会事務局が作成・編集して印刷に付した。

(岡本)

第3章 新居関跡保存整備計画

第1節 新居関跡保存整備全体計画

1. 新居関所保存整備の位置付け

新居町には、新居関跡をはじめ、宿としての町並みや地割など、江戸時代からの系譜が現在の生活と景観の中に息づいている。これは観光者だけでなく、ここに住む人々にとっても親しまれているものである。新居関跡は、この宿が発展した礎であり、新居の歴史について最も多くを語る遺跡である。

新居町では、平成15年度から「新居町・歴史を活かしたまちづくり事業」に着手しており、その中で新居関所は象徴となるべき中核施設として位置付けている。

新居関所保存整備事業は、このまちづくり事業と連携して行うものであり、歴史を伝える拠点として、本来の空間構成と機能を総合的に表現することでまちづくりの象徴とするとともに、まちづくり活動の中心として位置付けられるものである。

ここで、新居関跡と新居関所史料館は、歴史拠点としての中核施設として、以下の機能を担うものとする。

○新居宿まちなみ整備の象徴

○まちづくりの核、運営、連携の中心

- | | |
|---------|--|
| 新居関跡 | ・まちづくり活動の場としての機能を備える
・重キ関所であり、また船着の関所でもあった特徴を正しく伝える
・現存する面番所を中心に、本来の空間構成や関所機能を表現する |
| 新居関所史料館 | ・新居宿のまちづくり、運営・連携の中心
・新居関所の歴史と特徴
・豊富な史料の展示
・新居宿に関する展示
・新居宿を中心とした近世交通史 |



現在の地図と、「新居宿並絵図」(幕末期)の墨絵図

第7図 宿並絵図重図

2. 新居関跡保存整備の基本方針

新居関跡保存整備では、その位置付けを踏まえ、以下の4点を基本方針として掲げている。

- ①遺構の確実な保存
- ②面番所を中心とした新居関跡の特徴の視覚的な表現
- ③関所の体験を重視した展示・運営
- ④新居宿まちなみ・まちづくりの核、運営・連携の中心

①遺構の確実な保存

新居関跡の特別史跡としての価値は、現存する面番所建物と発掘調査によって確認された地下遺構にある。従って、本整備では、地下遺構の確実な保存を図るとともに、面番所建物に対する充実した防災対策を行う。

②面番所を中心とした新居関跡の特徴を視覚的に表現

新居関跡は、浜名湖に面して護岸・渡船場を持ち、東海道に向かつては大御門を構えていた。またその構内には、面番所をはじめ船会所（船頭会所）・女改之長屋（女改人長屋）・土蔵等の機能的な建物が集約されていた。

本整備では、この特徴的な空間構成を重視し、構内建物や護岸石垣等の構造物について発掘調査・文献調査を行い、総合的に整備する。

また、全国で唯一現存する関所建物である面番所を重視し、その積極的な活用を図る。

③関所の体験を重視した展示・運営

新居関跡の整備では、その意義をいかに正確に伝え、利用者に有意義な時間を過ごしてもらうかが重要であり、そのためには、利用者が江戸時代の新居関所を感じる設え・演出や、また理解を助ける適切な展示・解説を行う。

さらに、地元の人々との出会いによって、今にいきる新居宿との関わりを体感できるものとするため、整備施設の活用とともに、まちづくり団体との連携を重視した充実した体制を整える。

④新居宿まちなみ・まちづくりの核、運営・連携の中心

新居関跡は新居宿をはじめとする地域の歴史的な財産であり、ここを活かし、育成するためには「官」・「民」の連携が不可欠である。これを推進するために、新居関跡と新居関所史料館を“歴史を活かしたまちづくり”の核として、その拠り所となる管理・運営部門の創設をめざし、“地域の会所”として活用する。

また、整備施設の地域の活用を重視し、各種のイベント等の多目的な活動が可能なものとする。

3. 全体計画

■配置と空間構成の表現

新居関所構内の建築群は、遺構と史料から配置が明確になっている。関所の空間構成を表現しこれを体験できるものとするためには、これら建築群を復元的に表現するとともに、関所の区画を視覚的にあらわすことが重要である。

新居関跡は、面番所を中心に、その南北で性格を二分する。即ち、その南側は往来の通行改めを行う公的な場であるのに対し、北側は関所役人等の生活的、内的な領域といえる。この構成を成す面番所を中心とした一連の建築物の表現は関所空間を表現する上で極めて重要である。また、新居関所の機能を表現する上で、土蔵と女改之長屋は不可欠である。したがって、現存する面番所を保全するとともに、一連の船会所、また土蔵、女改之長屋を復元的に整備する。なお、これらの建築物は後述する活用において不可欠なものである。

また、面番所の北側にかつて存在した勝手・御用達場等の棟は、遺構と史料を基に平面形状の表示を行う。その他、土蔵南側では井戸跡が発見されているが、井戸屋等の形状は不明であるので、井戸ヶ輪の表現のみ行う。なお、「今切関所平面図」には女改之長屋の東に2棟の雪隠が描かれるが、遺構が発見されず位置等が特定できないことから、原位置での表現は行わず、説明資料等で補うものとする。

新居関跡の東辺、北辺は湖に面していた。この東辺の南半には幅47間(84.6m)に及ぶ渡船場を備え、それ以北と北辺は護岸石垣と尖柵によって厳重に区画していた。

一方、西辺では街道・宿に向かって大御門と枳形の構えを持ち、その南北には土塁と柵を廻らせていた。大御門から北側では、土塁・柵に続いて女改之長屋の建物を利用して外周区画とし、裏御門を備え、尖柵を建て、北側へと折れまわす。また南側は、長大な渡船場を圍繞すべく南東方向に土塁、柵を廻らせ、その外側には馬寄場を備え、町屋域との明確な区画を成していた。

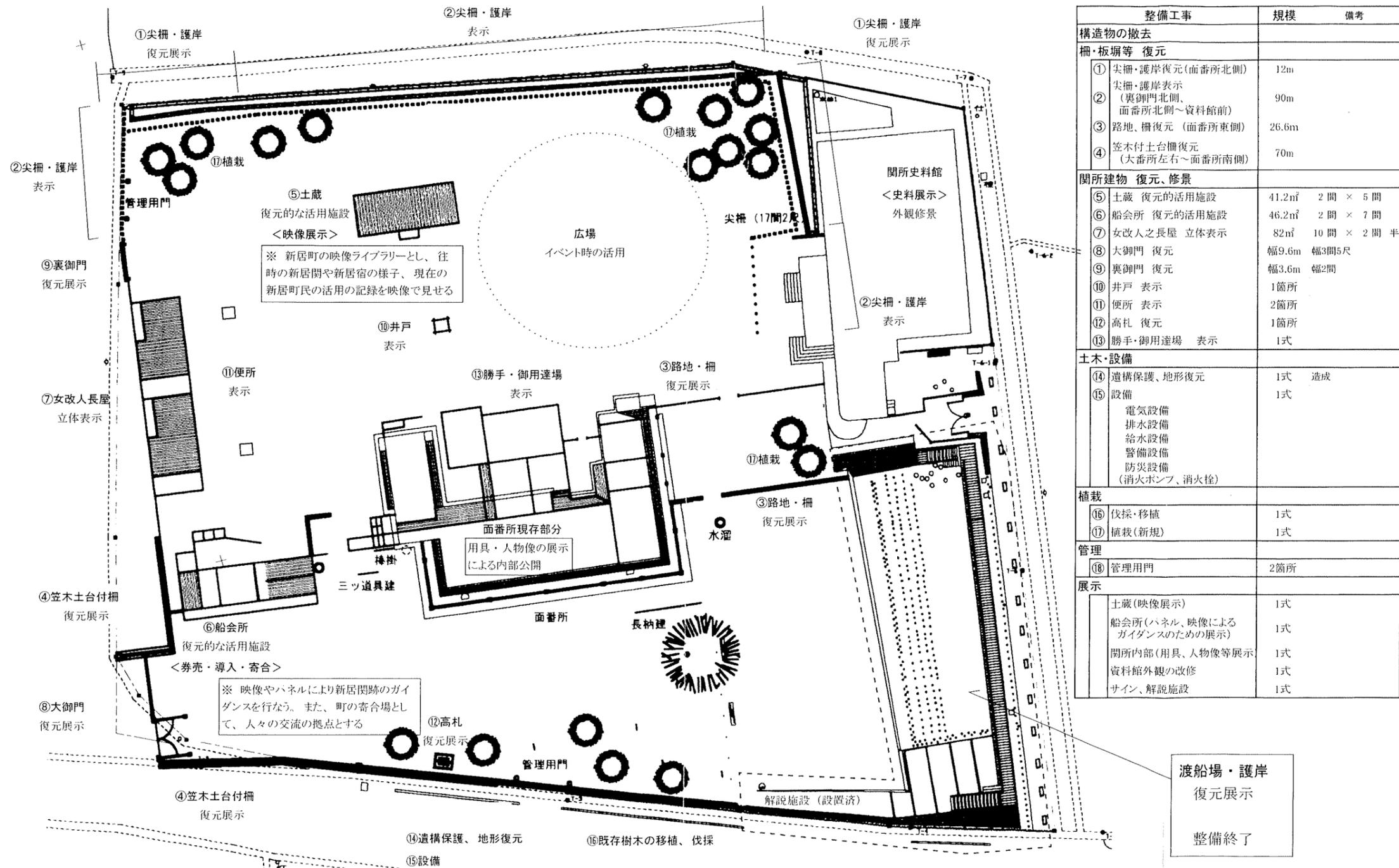
この西辺の北半については、特別史跡指定地内に区画を成す遺構が確認されていることから、関所の象徴たる大御門と以北の区画施設は原位置での復元的整備を行う方針とする。なお、大御門は平成14年度の発掘調査で道路範囲に及ぶことが明らかとなっている。また、南側は現在国道301号によって分断されており、大御門と道路以南の取り扱いについては、今後まちづくりの検討とともに取り組むものとする。

東辺、北辺が湖に面したことは、渡船の関所として極めて重要である。護岸石垣、渡船場等を復元展示するとともに、湖面を掘り下げ、水を湛えるものとすることで立地上の特徴を表現する。なお、護岸石垣上に想定される常夜灯については、今後の研究によって上部構造が明らかになった時点で整備対象として検討する。

■遺構保護と地形復元

新居関跡の遺構面は、現況地盤から概ね60～80cm下に確認されている。遺構の検出された地盤面はほぼ平坦ではあるものの、護岸石垣方向に若干の勾配を持つなど、排水を考慮した造成地形であると考えられる。また、船会所と面番所の南側には石礫

■新居関跡整備 全体計画



第8図 整備全体配置図

敷の地盤面が発見されている(現在範囲確認の調査を継続中)。

整備地盤は、現存する面番所の高さを尊重して基準高さを定め、遺構面から読み取られる微地形を復元するとともに、盛土による遺構保護を行う。また、今後の調査の結果により石敷舗装を施す。

■活用

新居関跡の理解を深め、さらには「新居町・歴史を活かしたまちづくり」の拠点として、その活動の場として、船会所、土蔵、女改之長屋を復元的な活用施設として整備する。

船会所は、大御門に近接することから、入場管理とガイダンスの機能を持たせ、さらには利用者の休憩とともに、地元案内人との交流窓口として活用する。

また、土蔵はその内部空間の特性を活かして、新居関所に関する映像展示や映像情報の蓄積を行う。

女改之長屋では、新居関所や新居宿で展開する各種まちづくり関連団体の活動拠点として活用する他、電算検索システムを用いた学習機能を持たせる。ここでは日常的な寄り合いや子どもたちの学習の他、少人数の講座や研究会等の活動を想定する。

■展示

新居関跡の理解を深め、より充実した体験が可能なものとするために、当時の通行改めや関所役人の勤務と生活の実態を表現する展示を充実させる。活用で述べた船会所と土蔵の展示の他、面番所、書院、下番勝手等の役割を表現する用具・人物等の展示を充実させる。また、屋外に置かれた関所飾りである三つ道具建や長柄建、常備した水溜め、通行の定めを公示した高札場等については、関所の実態を表現する上で不可欠なものであるため、復元的に展示する。

■防災

現存する面番所の保護は、極めて重要な整備事項である。そのための防災施設は現在も設置しているが、この整備に合わせ、自動火災警報器、侵入感知等の機械警備の他、既存受水層を生かした消火栓系統の整備を行う他、巡回巡視等の管理体制を充実させる。

4. 整備目標とする時期

新居関所は、宝永5年（1708）に現在の新居関跡の地に設けられた。その後、度々大風雨や地震の災害を受け、大規模な修復として天明5年、安永2年、寛政4年、文化2年、安政2年の記録が残っている。特に、嘉永7年の地震では壊滅的な被害を受けたと考えられ、翌安政2年には面番所を建替えている（棟札）。

修復の内容を知る史料として、「（今切関所御普請目論見帳）」（天明2年）、「一 今切御関所御普請目論見帳」（寛政4年）、「今切御関所御普請仕様帳 目論見帳二」（文化2年）、また幕末期と考えられる絵図「今切関所平面図」がある。これら目論見帳の内容から、修復の内容はほとんど部分修理であり、各時期とも大きく改変されたという記録は見当たらない。また、嘉永7年大地震後の形態を描く「今切関所平面図」と、「今切御関所御普請仕様帳 目論見帳二」（文化2年）を比較すると、大御門が冠木門に表現される（幕末期に改変）以外は、建物・柵・塀とも極めて多くの点で合致する。

また、現在までの発掘調査の結果からも、石垣、建物等の遺構に変遷過程は捉えられていない。

以上のことから、新居関所は、宝永5年（1708）現在地に設けられ以後、基本的な構造を変えることなく修復を繰り返し、明治2年（1869）廃関まで維持されたと考えられる。さらにその後も、面番所建物は払い下げを受け、校舎・役場に転用されつつ維持され、昭和46年の復元修理を経て現在に伝えられたのである。

ここで、新居関所の整備対象とする時期は、現在に伝わる面番所が新規建替えされた安政2年（1855）から明治2年（1869）廃関までの時期とする。

なお、各構造物の復元検討においては、「今切関所平面図」を優先史料とする。さらに、それ以前の史料についても、慎重に変遷等を検討した上で参考資料として用いるものとする。

5. 段階的整備

新居関跡保存整備事業では、以下に示すように事業を大きく3段階に区分し、それぞれの目標を定めて整備実施と公開を行う計画である。渡船場・護岸の整備は、新居関跡の構造を実体化する事項として、STEP1に位置付けるものである。

- ・STEP1 渡船場・護岸の整備

湖に面した新居関跡の立地に関わる構造的な特徴を表現する。

護岸石垣、渡船場、湖面の整備・公開

- ・STEP2 現特別史跡指定範囲の関所構内の総合的整備

関所構内の諸施設と区画施設を総合的に整備し、まちづくりの核として機能する。

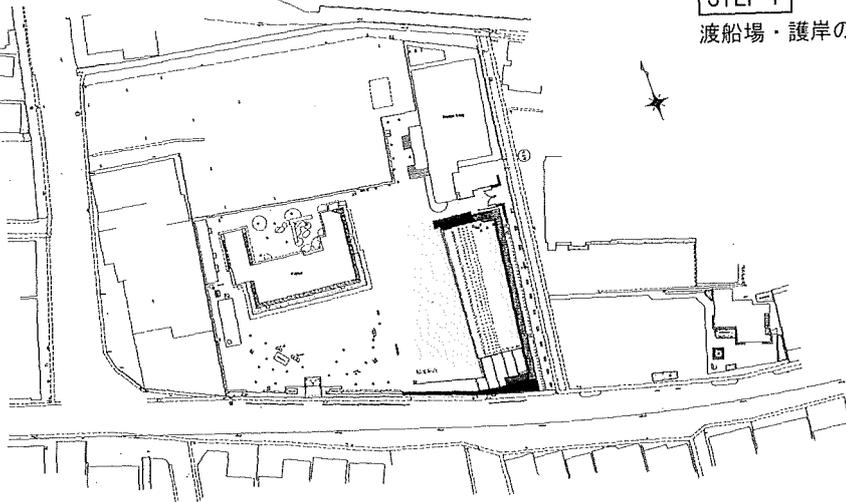
大御門、船会所、女改人長屋、土蔵と外周柵等の整備・公開

- ・STEP3 広域のまちづくりと一体的な整備

新居関所史料館の移設拡充、護岸石垣、湖面の拡大、枡形の整備（中田）

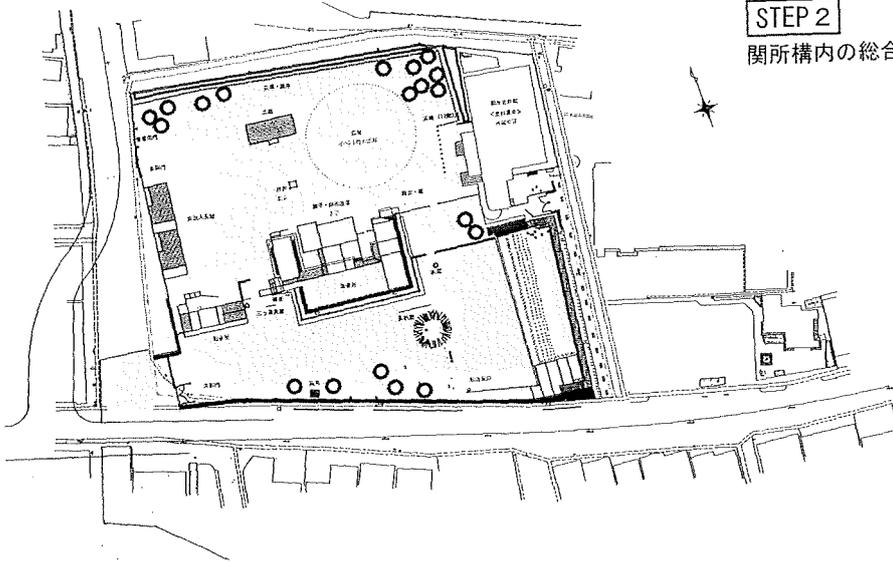
STEP 1

渡船場・護岸の整備



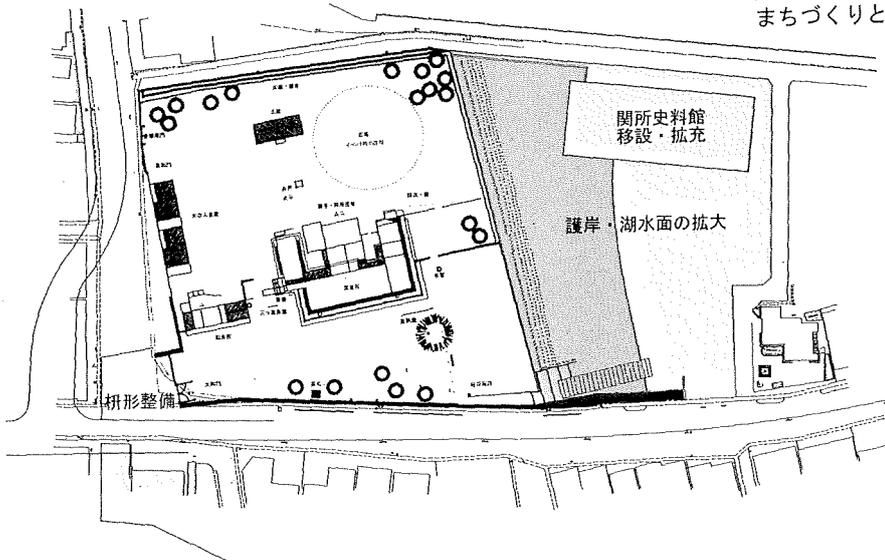
STEP 2

関所構内の総合的整備



STEP 3

まちづくりと一体的な整備



第9図 段階的整備図

第2節 渡船場・護岸の整備計画

渡船場・護岸の整備は、新居関跡保存整備計画の中でSTEP1にあたるもので、湖に面し渡船機能を持つ関所という立地上の特徴を実体化しようとしたものである。

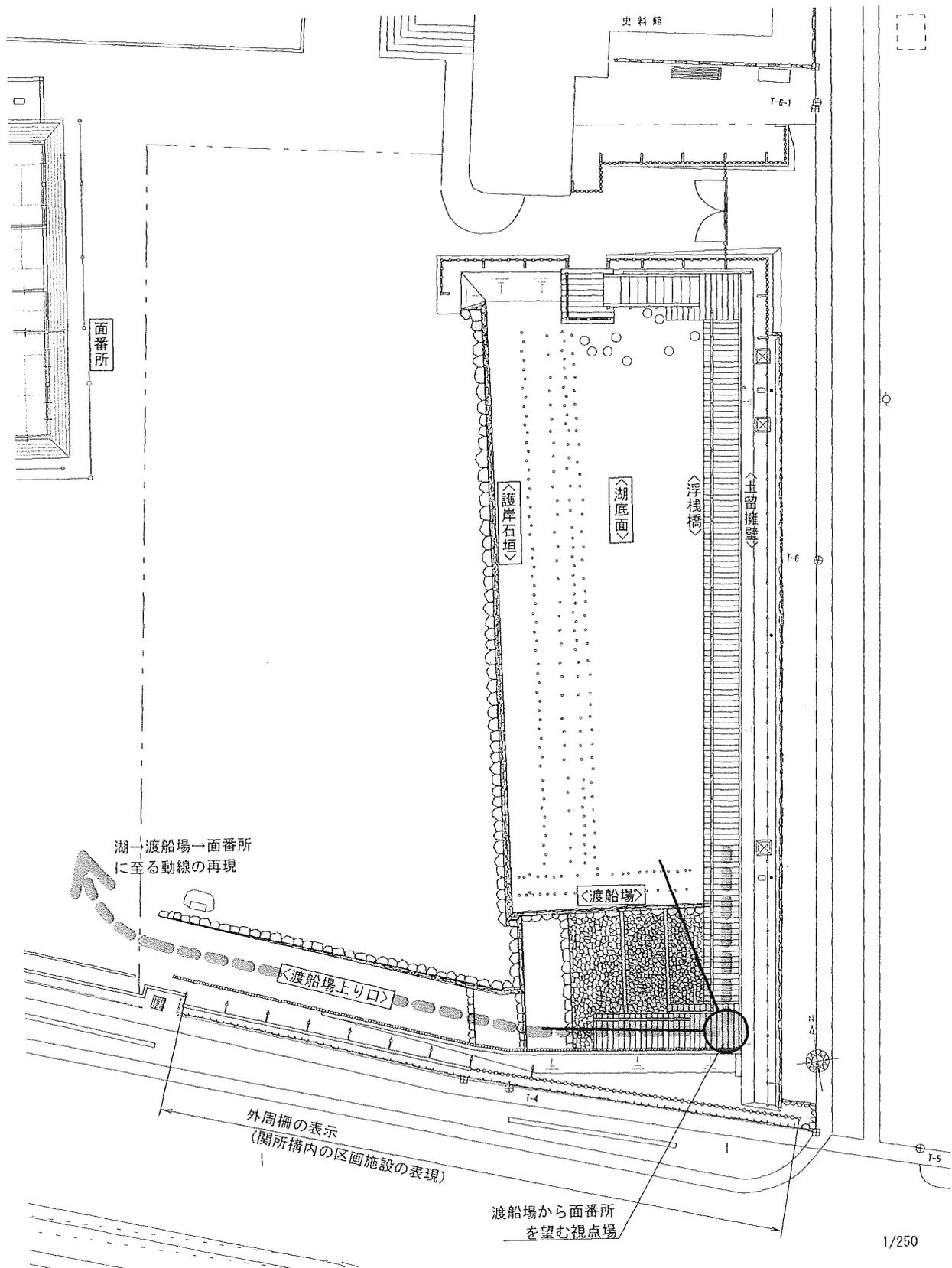
ここで対象とする特別史跡東区域では、発掘調査によって、護岸石垣・渡船場・渡船場上り口・湖底面の遺構が確認されている。さらに、絵図や文献資料から復元的検討が可能と判断された。この状況を踏まえて、湖面・護岸・関所構内という造成地形と構造物の構成を実体化すること。また、当時と同様に、湖に張り出す渡船場から面番所前に至るといふ公開動線をつくることをこの整備の目標とした。特に、護岸石垣の遺構から、渡船場から面番所を望む景観は重要な“見せ場”としてつくられたものと考えられるので、公開上も渡船場から上がるという行為を体験できることを重視した。

さらに、関所を区画する施設として柵を整備した。現特別史跡範囲は、国道301号によって渡船場以南が分断されているが、視覚的に面番所南側の公的空間を区画することは重要と考える。この施設は、関所の南辺に想定される外周柵の立体的な表示として捉え、史料から想定される構造を参考にした。

ここに、渡船場・護岸の整備対象は以下とした。

対象範囲	特別史跡東区域
対象遺構	護岸石垣 湖底面および水面 渡船場 渡船場上り口 整地地盤
公開に伴う施設等	土留め擁壁 動線通路施設（浮棧橋） 外周柵表示(笠木土台付柵、角尖柵、尖柵) 給排水設備 照明 説明板

(中田)



第10図 渡船場・護岸整備全体図

第4章 渡船場・護岸の保存整備

第1節 絵図・史料にみる新居関所の渡船場・護岸

関所構内に位置した今切渡船場については、江戸時代を通して定期的な補修や災害等にもともなう改修が行われたと思われるが、それに関連する史料は皆無とあってよい。かつて絵図、平面図からみた渡船場の構造等について触れたことがあるが（註1）、実際に発掘された遺構と比べてみると、絵図、史料から渡船場の構造を知るには限界がある。

そこで、前回の検討を再検証しながら関所構内の渡船場、護岸の構造について改めて整理してみたい。

前回、検討材料に用いた絵図等は、①尾張藩士の高力種信が天明6年（1786）に江戸へ下向した際に街道筋の風景を描いた「東街便覧図略」、②道中奉行の指示により寛政年間から調査が進められ文化3年（1806）頃に完成した「東海道分間延絵図」、③安政改築後の関所全体を描いた「今切関所平面図」、そして④天保末年から慶応期にかけて描かれた浮世絵版画5点の計8点である。このうち④の浮世絵版画5点についてはその性格から渡船場等の構造を忠実に描いているとは思われないので、今回の検討材料から外すことにする。はじめにこれら3点の絵図史料の概要と性格をみておこう。

1. 絵図史料の概要と性格

①東街便覧図略（第12図）

「東街便覧図略」は、尾張藩士の高力種信（猿猴庵）が天明6年（1786）、尾張から江戸へ下向したときの道中の様子を描いたもので、その後、何年かかけて浄書されたようで、最終的に完成したのは寛政7年（1795）であった。

凡例によると「道すがら目に遮所の名跡・勝地・産物等ありのまゝに写し留し」とあり、さらに「其真景を写せし所には圓此印を用ゆ」とあって、「新居驛御関所」の図にもこの圓印が押されていることから（註2）、その内容については信憑性が高い。

この絵図は関所の西方上空から俯瞰した構図になっており、大御門をはじめ面番所の様子がはっきりと描かれているものの、東側に位置した船着場の状況についてはいま一つはっきりしない。

②東海道分間延絵図（第13図）

「東海道分間延絵」は、『五街道其外見取延絵図』の一つで、幕府道中奉行の指示により寛政年間から調査がはじめられ、文化3年（1806）に完成した絵図である。縮尺は1里を7尺2寸とする1,800分の1の縮図で、綿密な基礎調査に基づき作成されたもので、街道や宿場の建築物、構造物などが詳細に描かれている点に特徴がある。

この絵図は上述の「東街便覧図略」とは逆の東方上空から関所を俯瞰した構図となっており「上り場」と記載された船着場のほか、関所構内全体を描いている。しかし、描写がやや雑であるため詳細はよくわからない。

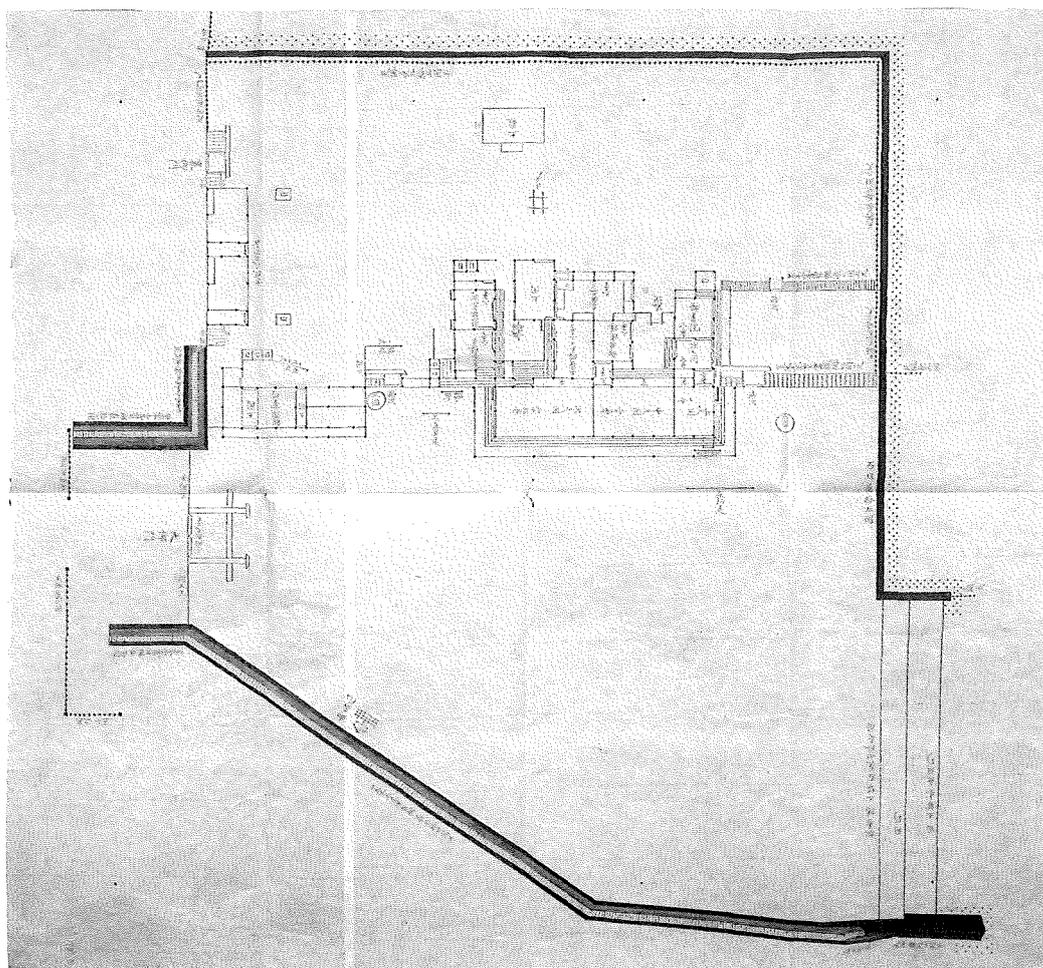
③今切関所平面図（第11図）

前二者の絵図に対して本図は関所の平面図である。建物の名称や寸法は朱書きになっているほか、関所西側大御門付近の矢来部分の土手と面番所南側の土塁柵部分は着色されている。面番所内部の間取りや各施設の規模が細かに記載されているところを見ると、関所修復のために作成されたものであろう。

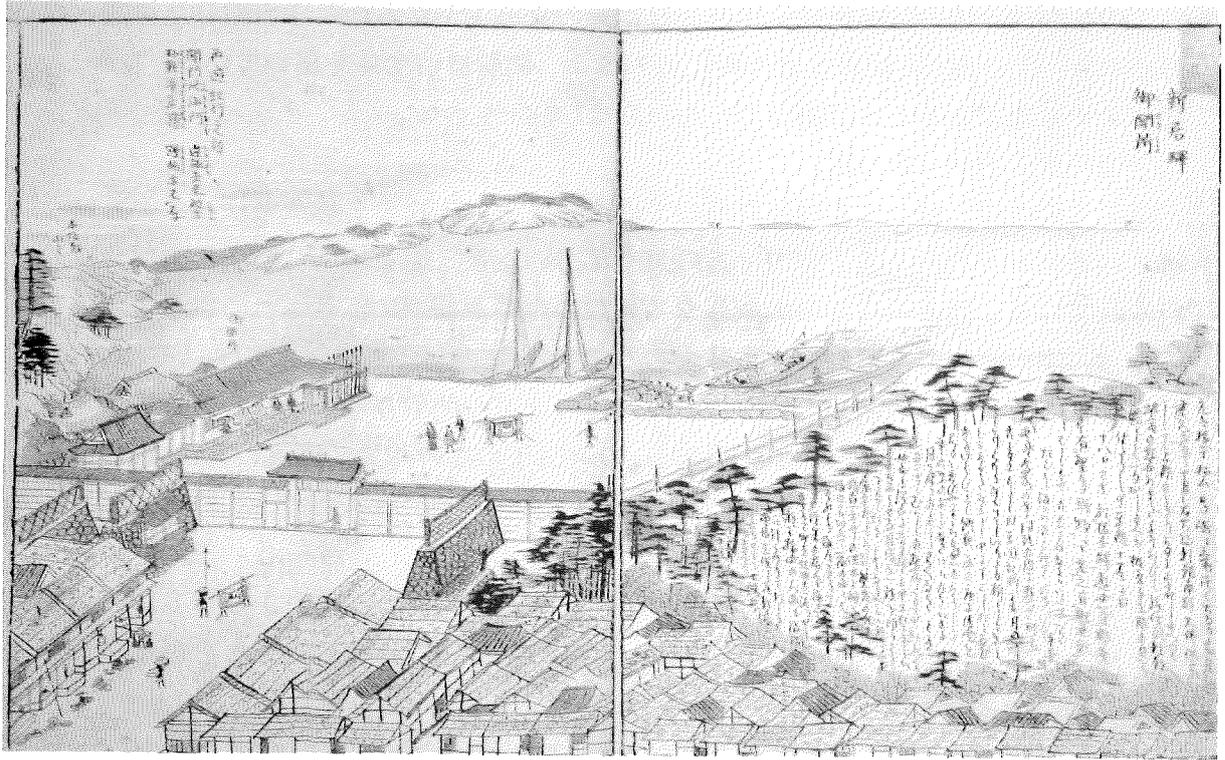
残念ながら年代は判明しないが、関所内部の構造や間取り等が現存の関所建物と殆ど同じであることから、安政2年（1855）の改築後のものと見て間違いのないであろう。

2. 絵図史料にみる渡船場・護岸の構造

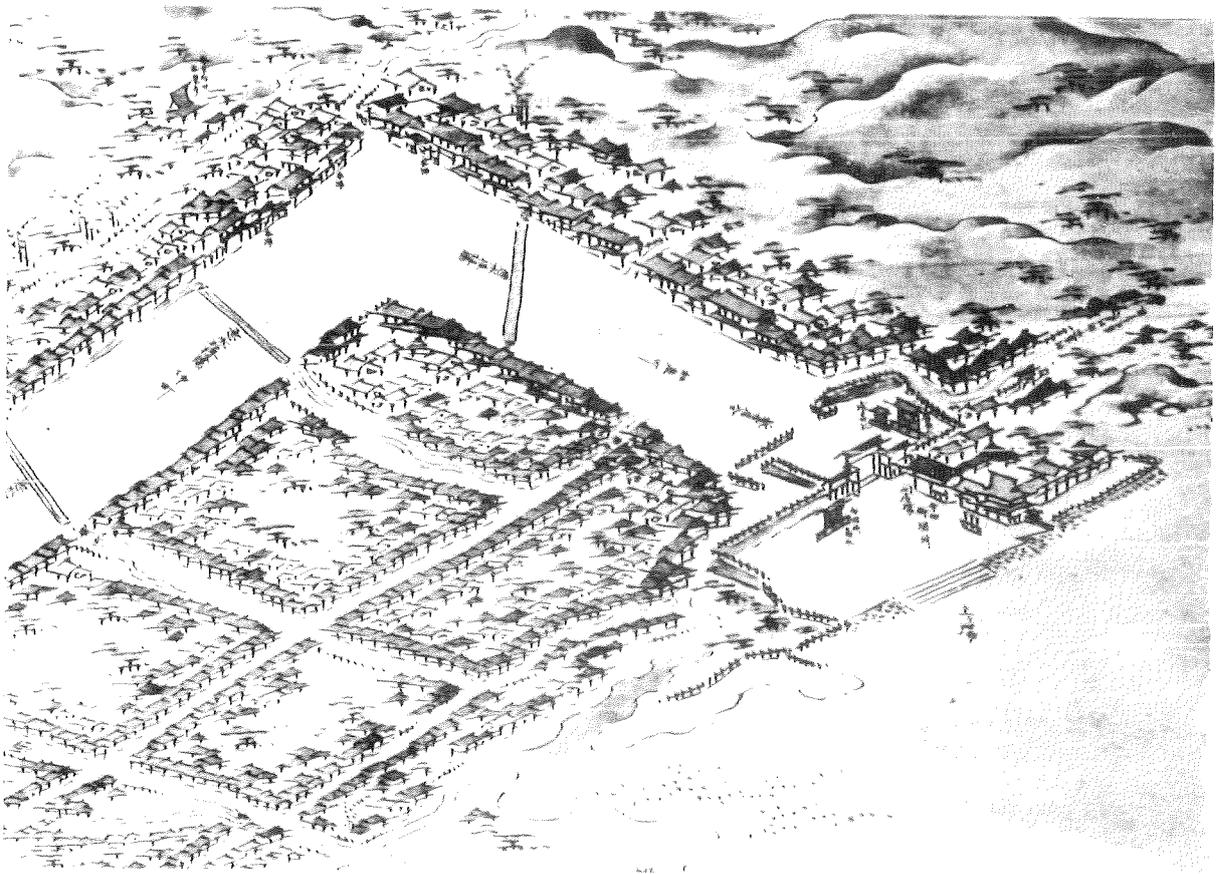
上記3点の絵図史料うち、「東街便覧図略」「東海道分間延絵図」からは立体的な構造を知ることができ、「今切関所平面図」からは構築物の平面的構造と詳細な規模を知ることが出来る。



第11図 今切関所平面図（新居町疋田順之氏蔵）



第12図 東街便覧図略（名古屋市博物館蔵）



第13図 東海道分間延絵図（東京国立博物館蔵）

そこで先ずはじめに護岸、渡船場の平面的な配置について見ておこう。関所の東側は浜名湖岸になっていたが、その一部に今切渡船の発着場となった渡船場（船着場）があった。「今切関所平面図」によると、関所構内の北東隅から南方向の護岸に22間5尺の突柵が続く。途中17間2尺の所で書院北東隅に向かって7間5尺の笠木土台付柵が、さらに22間5尺の所で同じく書院から面番所への通路に当たる2畳間に向かって7間1尺の笠木土台付裏板柵が延びており、この東西2列の柵によって改めを行う表の部分と裏の部分が区画されていた。なお、2列の柵のうち南側の板柵の延長上には護岸より東に3間の突柵が湖面に延びている。

ここからさらに南へ15間の石垣が続くが、この部分の護岸に突柵類はない。そして護岸の石垣はL字状に東へ折れ曲がり、湖面へ5間突き出た構造となり、その先端に1丈（10尺）の突柵が続いた。「今切関所平面図」には、関所北側の護岸からこのL字状に曲がる構造までの護岸を取り巻くように湖面に幾列かの黒点が記載されている。これは発掘調査によっても明らかとなった杭列を表しているようである（註3）。

このL字型構造の南は「船着場 土留石長四拾壹間」とあり、ここから南側41間が渡船場（船着場）であった。すなわち関所東側の護岸の南北の長さは78間5尺で、そのうち41間が渡船場（船着場）であったことがわかる。

渡船場の構造をみると上述の「船着場 土留石長四拾壹間」の東に「同断」、「同土留木長同断」とあり、どうやら渡船場は3段の階段状になっていたらしい。そして上段、中段は「土留石」が、下段は「土留木」が構築されていたことがわかる。下段が土留木であったのは、着船した際の衝撃を考えてのことであろう。

以上が、「今切関所平面図」からみた護岸、渡船場の平面的状況である。これらの点については発掘調査からもほぼ同じような状況で遺構が検出されたことが報告されている。ただ発掘調査で新たに判明したことは、L字状の石垣護岸の位置から西側の面番所に向かってスロープ状の通路があったことであり、渡船を降りた旅人が自然と面番所に向かうような構造になっていたという（註4）。

次に「東街便覧図略」と「東海道分間延絵図」から護岸、渡船場の立体構図についてみておこう。前回の検討でも述べたが、「東街便覧図略」と「東海道分間延絵図」をみる限り渡船場の構造には若干の違いが認められる。

「東街便覧図略」をみると船着場には2段の階段がみえる。2段の階段とも石組みとなっており、これは「今切関所平面図」にある「土留石」と一致するものと思われる。もっとも「東街便覧図略」は関所西方の上空から俯瞰した構図で描かれているため、湖面側の船着場のようすは今ひとつはっきりしておらず、「今切関所平面図」にある「土留木」の存在や階段の段数はわからない。また、発掘調査で判明した船着場から面番所へ向かうスロープ状の通路も「東街便覧図略」では描かれていない。

一方、「東海道分間延絵図」では「上り場」と記載された船着場が描かれるが、描写がやや雑なため幾段かの階段状にも見えるし、緩やかなスロープ状にも見えるものの、詳細はよくわからない。

こうしたことから前回の検討では、船着場の描かれ方が「東街便覧図略」では関所構内に切れ込んだ構造になっており、「東海道分間延絵図」ではこの点をはっきりとはわからないが、護岸から東へ突き出た構造になっているようにもみえ、船着場の構造に時期的な変化があるのではないかと推察した。そして「東街便覧図略」が描かれてから「東海道分間延絵図」が成立するまでにわずか20年しかなく、しかもその間、寛政4年（1792）、文化2年（1805）に関所の改修が行われているが、船着場の改築があったという記録がないことなどから、その画期となったのは「今切関所平面図」の例から見て安政改築後であろうと結論付けた（註5）。

はじめに述べたように、絵図や平面図だけでは渡船場の構造を知るには限界があること、そして船着場の改修史料も今のところ皆無であることから、上述のごとく船着場の構造に時期的な変遷があったのかどうか、現在のところ確実なことは不明であるといわざるを得ない。ただ、発掘調査で渡船場から面番所に向かう上り口北側の区画石列の上層に造成土の積み重なりが認められることから、ある時期にこれらの区画石積みが造成され埋没したことが判明しており、確定的な裏付けこそないものの絵図史料との関連において寛政～文化期にかけて構造的な変化＝改修があったのではないかと推定している（註6）。

以上、絵図史料から渡船場・護岸の変遷についてみてきたが、史料的な制約もあってはっきりしたことはわからないものの、発掘調査の結果なども踏まえ総合的に判断するならば、江戸時代中・後期ごろにかけて渡船場の構造に何らかの変化があったのではないかと推測される。この点については今後も絵図史料の分析に加え、文献資料の総合的な調査を進める必要があろう。

いずれにせよ発掘調査によって得られた情報との整合性をはかりながら江戸時代後期の護岸、渡船場の復元が行われた意義は大きい。すなわち新居関所の特徴である今切渡船場に設置された関所空間の復元であり、現在進めている新居関跡整備事業のまさに記念すべき第一歩といつてよい。（切池）

註

- 1 『特別史跡新居関跡—記念物保存修理・一般事業概報』平成10年度。なお、絵図史料の性格、特徴については『特別史跡新居関跡調査報告書Ⅰ』1996を併せて参照されたい。
- 2 『東街便覧図略』（伊豆・駿河・遠江の部）羽衣出版
- 3 前掲註1の『概報』平成10年度、並びに『特別史跡新居関跡—発掘調査概報—』平成12年度保存修理事業
- 4 前掲註3
- 5 前掲註1の『概報』平成10年度
- 6 前掲註1の『概報』平成10年度

第2節 渡船場・護岸の遺構

平成12年度に実施した発掘調査で渡船場・護岸に関する遺構を確認したので、その概要を個々に記しておく。なお、発掘調査で確認した遺構の詳細については別途刊行の発掘調査報告書Ⅲを参照いただきたい。

1. 護岸石垣

南北方向およそ30mにわたって石垣の痕跡を確認した。調査では胴木・石垣根石とそれらを留めた丸太杭・石垣築石・裏込礫・石垣上端に打たれた杭などを確認することができた。

以下、構造部分ごとにわけて説明しておく。

胴木

胴木は茶褐色を呈する粘土層面に置かれており、北端では標高-0.2mとやや深くに胴木が位置し、確認した胴木南端では標高0.1mの高さであった。木は太さ20cmほどの松材で、金属工具等によって部分的に面取りされているが、場所によっては皮が残っている箇所もある。

丸太は直線的な材を用いているものの、湾曲した部分については曲面を削って上面が平坦になるように加工している。材の端は平坦にきれいに切り取っているものや斜めに粗雑な切断の跡の残る材もあり、統一されていない。南側で確認された胴木の切れ目部分は継手状にカットされていた。そして、胴木をつなぎ目には角礫がぎっしり詰め込まれている。

確認された30mもの範囲の中で、胴木の切れ目が3ヶ所で確認できた。材の両端部の確認できた胴木は長さ8.5mであり、それを基準に考えると調査区内では少なくとも4本の胴木が置かれていることになる。

胴木の東側に接するように打たれた丸杭・角杭が11本確認された。この杭は主に胴木の前面（東側）を固定するために打たれたものである。丸杭はいずれも径6～7cmの細い杭であり、茶褐色粘土面から高さ20cm確認できた。北側の2本は根石が胴木よりも30cm近く前面にせりだしていることから、根石をささえるような形で杭が検出されている。おおむね1間おきの間隔で留め杭の打たれた箇所があるので、計画的に構築されたことが見てとれる。胴木1本を単位として留め杭が打たれるのではなく、胴木の切れ目と留め杭の打設位置はほとんど無関係であった。また、南側では10cm近い角杭が2.5m間隔で胴木下部から60～80cmも直立した状態で2本検出されている。

なお、整備にあたり調査区の中で石垣・裏込石の断割調査を1ヶ所で行った。断割調査では既検出の胴木の後ろ側に太さ13cmの丸太材が1本置かれているのを確認した。つまり、2本の胴木が前後に平行して置かれた胴木組により石垣基礎が構築されていることが判明した。前胴木は太さ18～20cmのもので、後胴木はわずかに細い材となっている。前後胴木間は16cmの間隔があり、胴木間・後胴木後方には15～25cm程度の角礫が詰め込まれていた。前胴木は前面を丸太杭によって固定され、背面側に礫を詰めることによって固定されている。また、後胴木は前後を礫によって固定して

いるらしい。わずか幅50cmの断割調査であったため、2本の胴木下に枕木の有無は確認できなかったが、石垣を据え置くための堅固な梯子胴木組の基礎が構築されたものと思われる。

根石

胴木上に石垣の根石・その上に石垣築石が検出されている。胴木上面で大小さまざまな大きさの根石67個が確認された。

北端では根石となる60～80cm四方もの角礫が残っており、これら礫の下に幅20cm・高5～10cmの比較的偏平な角礫がいくつかはめ置かれているところも1ヶ所あった。

この部分から南側は根石が部分的に残るのみで、根石自体もはらみ・転落しているものが多い。根石は幅60cm・高30cmの横長角礫（チャート）が主体的に用いられ、わずかに高60cmのものも1石あった。はらみも見られるが、基本的には東側に面をそろえて残っている。いずれも控長はつかめなかったが、少なくとも50cm以上はある奥に長い角礫が使用されたようである。なお、これら根石の中には方形にはなっているものの細かな部分が粗割されただけの礫がいくつかみられた。

中央部分では、幅30～70cm・高30cmほどのやや偏平な角礫を据え置いている。チャート材が主体で、他に石材不詳の円礫も使っている。表面的には根石間はすき間だらけで、すき間部分には緑灰色砂が露出している。前述の前胴木留め杭は根石部分までのびているが、細い杭なので根石を留めるまでの役割はなかったようである。

南側部分では根石はほとんど残っておらず、ほとんど撤去されているようである。わずかに残っているものをみると、その他のブロックの根石よりも小さいもので高・幅とも20～30cm内外のものが使用されたようである。

調査区の最南端では約6mにわたって石垣2段分が残っており、幅60cm～100cm・高60cm程の角礫が2段積まれた状態で遺存していた。この部分の石垣は、前述の胴木・根石などより50cm東へ平行するように全体に突出して構築されている。突出した部分の北端にはコーナーを形作る礫はみられず、北側の胴木・根石ラインとの整合部分が不明である。ただ、石垣裏面の堆積土は緑灰色砂ではなく、貝殻破片の混じった汚れた土であるので、意識的に前面にだされたものと推定される。この石垣本体の角礫下から一部径8cm程の丸太材が検出されている。この丸太材は途中で折れていることまで確認したが、根石を完全に撤去するまでの調査でないため詳細はよくわからない。根石下部にピンポールを何ヶ所か刺しこんでみたが胴木にはあたらず、この部分の根石は緑灰色砂上に直接置かれて構築されているようである。下部に位置する根石は40cm～60cm前後の大きさで、北側に連続する根石よりも全体に大きいものの不揃いな石材を用いている。

築石

築石は根石上に1石残っているところばかりで、31石が確認された。石材は根石と同様にチャートであり、横長の根石に比べ正面からの見た目が方形ないしは五～六角形に近い不整形な角礫をのせている。角礫は幅40cm前後・高30cmほどの規模の石が平均的で、一部に70cm近くの大きな礫が使用されている。

良好に残る中央やや北側部分では、横長の大小の角礫を根石間の谷部に置いたかのよ

うに検出されている。そして、築石の天端をそろえるような積みようである。また、最北部でも大小の角礫を積んでいるが、根石にでも使うような70cm近くもある礫が積まれたところもある。その部分では、やはり築石の天端をそろえるような積みようである。

最南端では、幅30cm～90cmと礫法量の大小が著しく、ここでは築石の天端は意識されていないようである。おそらく、本来の石垣の高さも低くて、検出された部分にもう一石分積まれて石垣が完成しているものと推定され、最上部の一石で高さをそろえているらしい。

石垣高は南端で0.8～1m、中央部分で1.2～1.4m、北端で1.7～1.8mという具合に北へ向かって高くなるように検出されている。

裏込石

コブシ大の角礫や長軸10cm前後の円礫が主体であり、瓦破片も相当数混在する。まさに瓦礫のごとくであった。なお、ところどころに大きな角礫が位置している。石垣を構築するための基盤表層はおおよそ70度近い角度でもって鋭角的に切り込まれているものと思われる。

北端では30～40cmの角礫が5～6石ひな壇状になった箇所がある。それぞれの石に規格性・計画性はないようで、乱雑でしかも大石の間に小石を詰めただけであって裏込の最奥部の姿とみられる。この部分は湖底面と陸部との高低差が大きく、現場作業のおりにはこのひな壇状の部分を使って上り下りするのにちょうど便がよかったほどである。

中央から南側の石垣高の低いところでは裏込石がぎっしり詰まっているものの、北側の石垣高の高い部分では裏込石の崩落が著しく、埋立土を除去した段階で湖面側に裏込石が大量に流出していた。また、最南端の石垣が2段残る箇所では貝殻破片を含む土が裏込礫の中に多く混入していた。

2. 丸太杭列

平成10年度調査では2ヶ所にわたって杭群が確認されたものの、その関係は不明であった。平成12年度調査によって両者は緊密な関係をもって構築された姿が明らかとなった。杭列はその位置関係によって杭列1・杭群2とわけて記述しておく。

杭列1

護岸石垣に平行するように南北方向に打たれた杭列を杭列1とした。現段階で明らかになっているのは4列であり、護岸石垣に近い西から1A列～1D列として説明しておく。

1A列

石垣根石・胴木を確認するため粘土層まで掘り込んだことにより、石垣から1.2m程東の部分に杭列が1列あることが判明し、これを1A列（1～71）とする。1A列の方向は南北に一直線状であるが、細かくみれば東西にぶれながら続いている。1A列の杭は太さ3～4寸であり、おおむね40～60cm間隔ぐらいで打ち込まれて列をなしている。杭は皮付きの松丸太で標高0.4m付近の高い位置に遺存するものは残存部上部に虫食いの跡がある。残りの悪いものは粘土層上面、標高0m付近まで下げてやっと検出されたものもある。

1 B列～1 D列

1 A列から1.2～1.4 m 東へ離れて3列の杭列が確認された。1 B列は72～118、1 C列は120～152、1 D列は153～199までである。平面的には3列が千鳥状に打ち込まれている様子が確認された。なお、南側へいくほど杭の残存状況は悪く、松皮しか残っていないくて杭内部は灰色砂に入れ替わっていた。

太さも3～4寸の松丸太材であり、残存部上部では虫食いの跡が残っている。確認された杭上面のレベルは標高0.2～0.3 m 付近であり、東に遺存するものの方が低いレベルで検出されている。なお、1 D列付近から東の湖底面に5～10 cmの小円礫を主体に破片瓦等がぎっしりつまって確認された。

これら杭列は調査区北端からおよそ26 m 続いており、後述する杭群2付近では石敷遺構との関係ではっきりと確認できなくなる。ただ、わずかなサブトレンチを杭未確認部分から1.5 m 掘ってみたものの杭列の続きらしいものは確認できなかった。ちょうどこのあたりが杭群2との交差するような場所であることは重要である。杭群2に向けてクランク状に折れ曲がるのであろうか。

なお、1 A列～1 D列間に松丸太の杭が乱杭状に確認された。それらは2～3寸の太さのものがほとんどで、列をなす当初の杭列とは明確に異なっている。この杭群は次々と継ぎ足して打たれていったようで一見無秩序にも見えるものの、同一方向へ同じように点々と倒れている列もあって規則性もみいだせよう。また、上面に切り込みのある丸杭などもいくつかあり、その規則性の根拠となるかもしれない。また、この杭群の中には焼けて黒化した杭も多数確認されている。

杭群2

杭列1の南端付近から東西方向にのびる杭列である。杭列1ほど整然としてはいないが、平面的な位置関係からみて北列と南列の2ブロックにわけられそうである。北群を2 A群、南群を2 B群として説明しておく。

2 A群

渡船場石敷遺構の東端から西へ不規則に並ぶ杭群（590～642）である。石敷と同一レベルで確認された杭は焼けて黒化したものが何本か並ぶように打ち込まれていた。この黒化した杭列の杭は4～5寸とやや太めのものであった。より西にあるものは黒化した杭に比べて細く2～3寸のものが主体であった。

2 B群

2 A群の南側に位置するもの（648～705）で、焼けて黒化した松丸太が不規則に打たれたものである。2 A群のように細く2～3寸の杭はほとんどなく、杭規模の違いは認められなかった。この2 B群は渡船場石敷遺構の中に構築されているものである。

3. 浜名湖湖底面

護岸石垣から杭列1 B付近までは緑灰色砂が湖底面となっていたようだが、1 C列・1 D列ぐらいから杭の周囲に5～10 cmの小円礫を主体に破片瓦などがぎっしりと詰まっていた。杭列は深く打ち込まれているにもかかわらず瓦礫が密集しており、礫下の灰褐色砂が流れないようにするための工法かと想像される。

渡船場石敷遺構・杭群2の北側にも比較的大きな礫が敷き詰まった部分があるが、渡船場石敷遺構とは異なり円礫や小角礫が主体なため、やはり湖底面を形成する礫分布とみられる。杭群2付近から北側では礫の重なり・分布状況が異なっており、杭群2が渡船場石敷遺構との境界をなしていたものと推定される。

4. 渡船場石敷

2段に積まれて残っていた南端の護岸石垣の東側は10～20cmの角礫が天端をそろえるように置かれた石敷遺構が確認された。調査当初は後述する上り口石列遺構の延長線上から南側に石敷遺構が展開するものと考えていた。しかし、史跡地南端の可能なところまで調査範囲を広げたところ、石敷がそれよりも北側に面的に広がっていることが明らかになった。

確認されたのは調査区南端の護岸石垣東の南北2.5m・東西8.5m分である。東側は末端を確認したが、南側は国道301号下の調査不能区域まで続いているものである。土層断面を確認したところ、灰色砂層の上面に角礫がぎっしりと置かれているものの、何層にもわたり礫があるのではなく礫集積が1面をなしているのみであった。多少の凸凹はあるものの護岸石垣から東はほぼ平坦となっており、護岸石垣の4m東からゆるやかに東側へ傾斜し、さらに2m東で大きく落ち込んでいた。この大きく落ち込んだ東末端は落ち込みにあわせるかのように石が置かれていた。なお、東末端部分は大きな角礫がいくつか原位置でないような形で分布しており、礫が流出したように検出された。

最南端で検出された護岸石垣とこの石敷遺構の関係は検出レベルでみて、護岸石垣底部よりも上位に石敷が構築されており、調査区最南端では護岸石垣天端と石敷遺構上面とのレベル差は約50cm程度となっていた。

護岸石垣から東へ1.5mの場所には長軸30～50cmもの上面の平らな角礫3個が連なった石列Aが確認された。なお、石列Aの北側には近代の井戸が掘られていて攪乱が著しく、石の大きさからみても石列Aは北側へ続いていた可能性が高い。また、石列Aの護岸石垣側は小礫が散漫に分布している状態であった。

この石列Aの東側では石敷レベルが若干さがっており、護岸石垣から東4m付近と東5.5m付近が傾斜変換点及び石敷のやや凹み部分となって確認されている。

これら傾斜変換点付近の石敷間には丸太杭が礫におおわれるようにいくつか確認されたが、その全部が確認できたかどうかは定かでない。したがって、石敷間の杭に規則性があるのかも今回の調査では判断できなかった。しかし、杭上部の切断されたものも存在するなどなんらかの構築物（たとえば栈橋等の構築物）の存在もまったく否定できない。

なお、石敷下層の状態を確認するためのトレンチ調査範囲では石敷面の下部で貫穴のある角材などの建築材と思われる木材が南北方向に横並び状態で検出された。これらは石敷の中を区画する工法の一部かもしれず、場合によっては石敷面の下部には石敷の区画や石敷・砂を固定するための工夫がこらされているかもしれない。今回の調査では石敷の下部まで掘り下げていないのでそこまでははっきりしないが、礫間の杭の在り方を考え合わせてもその可能性はありえよう。

また、石敷間には前述した杭群2のとおり東西方向に無秩序な杭が群集して確認された。杭が東西方向にのびることから、渡船場の北側の境がこの杭群であった可能性が高い。この杭群2以北にも礫は分布しているのだが、その礫は円礫中心であったり、無秩序な分布状態であったりする。明確に境界を確定できないものの、杭群2によって渡船場石敷と湖底面の石敷が分けられるのであろう。

5. 石列・石垣

この遺構は調査区南端で検出されたもので、護岸石垣から西へ角礫が列状にのびる遺構・石垣裏込状の段差をなす遺構である。

石列Cは護岸石垣から1m程西へ離れた位置から5m西方へのびている。角礫列は30～40cmのもので、上面をそろえるように検出され、きわめてゆるやかに西へ上っている。この石列の北側は裏込状の小角礫・小円礫が詰まった状態であった。

石列Cは東西方向に5m分確認され、さらに西側に続くことが予想されたが、残念ながら後世の攪乱によって石列延長部分は残っていなかった。

石列Cの西延長部分は南北で60～80cmほどの段差があつて南側に落ち込んでおり、その落ち込み部分に10～20cmほどの裏込状の小礫が残っていた。この石列はその南面及び上面をそろえるように設置され、背後に裏込礫が残っていることから石垣根石と考えられた。石列Cとその延長部分には南に面をもつ高さ60～80cmほどの石垣があつたらしいことが判明した。

なお、調査整備後の平成16年度の第9次調査でこの石列・石垣の西延長部が検出された。その成果によると、石列Cは石垣の南側に隣接するもので、石垣根石を保護する役割・排水にかかわる遺構などと想定された。

6. 通路面

この石垣が想定される部分の南側はスロープ状となっていて、黄灰色土・灰褐色土の表面が堅くしまっていた。今回の調査区内では、南北幅1.6m分の通路を検出したのみである。路面内部には混入物が確認されており、護岸石垣付近の灰褐色土中には小礫を中心に焼土や焼けて赤化した瓦小破片が大量に含まれていた。この灰褐色土面にくい込むようにして10～20cmの角礫が南北方向に分布し、階段状となる石列Bも部分的に確認されている。

このスロープ状の部分が護岸石垣をこえて関所へ向うための通路の一部と考えられる。なお、この通路は石列Cに沿うように浅い溝状にくぼんでいた。たぶん、石垣に沿った部分を雨水等が流れることから、石垣下部分が削られたように検出されたものと考えられる。

このようにみると、石列C・裏込礫は関所へ向う通路の北側の境界部分に構築されていたものである。そして、この部分は護岸石垣とは直交することなく、護岸石垣から現存面番所前へ向うように構築されている。なお、石列Cは平成16年度調査により面番所前まで続いていた様子が確認されている。

7. 集石（常夜灯基礎？）

調査区南端の東へ突出した護岸石垣付近で不自然に広がる集石を確認した。この集石は護岸石垣と上り口通路石垣の接点付近であり、両者の裏込に連続するように検出された。

集石中には40～50cmもの角礫が点々と残っており、明確な規則性は見受けられないものの角礫分布範囲から1辺1.5～1.8m程の方形区画を想定できそうである。

この方形区画想定地は浮世絵にみえる渡船場際の常夜灯跡の痕跡と思われる。しかし、基礎石は大きく攪乱されているようで、石組遺構としていまひとつ明確なものではない。集石の広がり方が不自然なこと・大きめの角礫の所在によって何らかの構造物の基礎の可能性が考えられ、構造物があったすれば常夜灯基礎ではないかと推定されるものである。

8. 発掘成果からみた新居関所渡船場・護岸

調査区を南北に縦断する形で浜名湖に面する護岸石垣の痕跡が確認できた。護岸石垣は胴木・根石・築石1石分で大半が裏込石のみであったが、南端付近では大きめの角礫で構成された石垣を確認した。それぞれの遺構は連続するもので関連しあっているので、調査区全体の遺構を概観しておこう。

南北に検出された護岸石垣ラインは胴木・根石の存在により確定することができた。根石ラインはおおむねまっすぐなのだが、細かくみるならきわめてゆるやかながら湾曲しつつ南北に連なっている。護岸石垣は高1.8m程度の規模で、検出された築石規模から推定すると根石を含めて5～6石の石垣が構築されていたものと思われる。調査区南端ではこの胴木・根石ラインよりも東へ50cm程出張るように2段の石垣が残っており、石材規模・裏込のあり方から改変された石垣とみられる。したがって、検出された護岸石垣も時期不明ながら構造上の変遷があったことが明らかとなった。

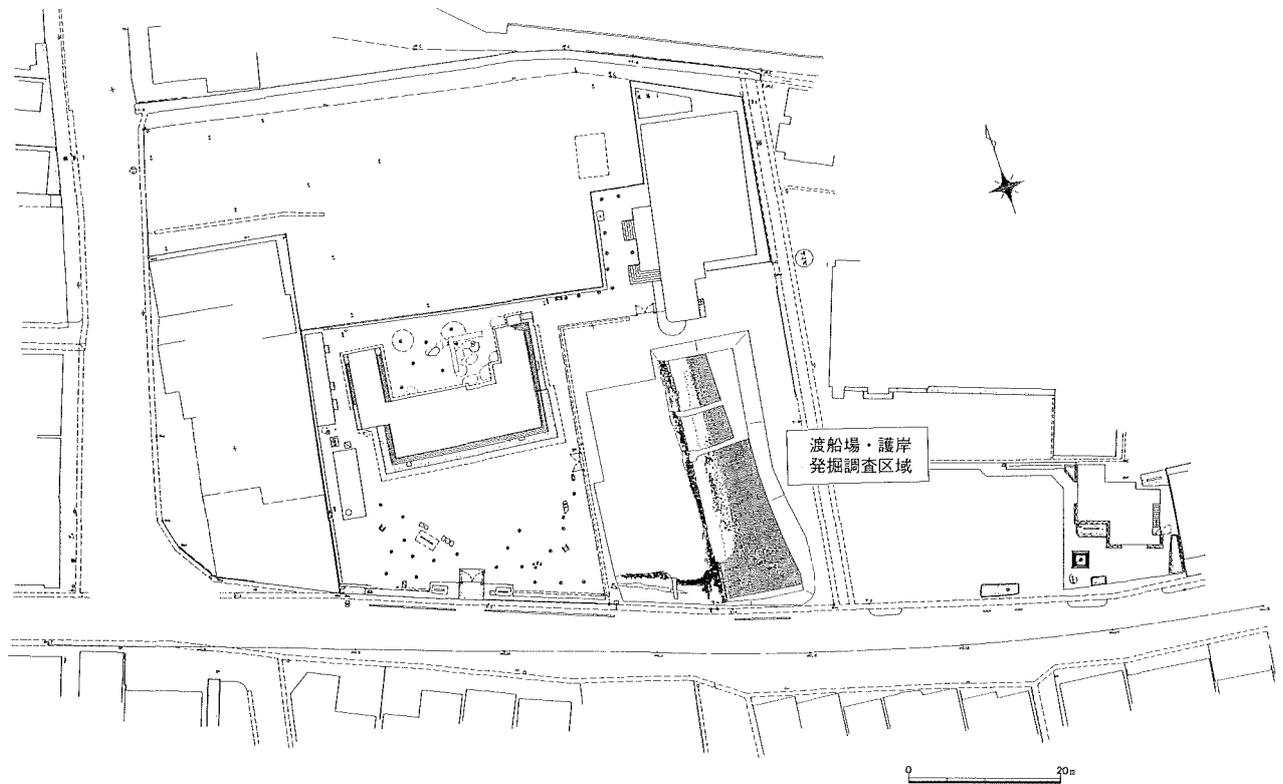
南端部の2段の石垣の東側は、特に杭群2B群の南側で角礫が敷き詰められたようになっており、スロープ状となって東側へ落ち込んでいく。大きな角礫が2段残る石垣の存在と上面をそろえるように角礫を敷き詰めた石敷であることから、絵図・古文書等にみえる渡船場（船着場）付近の遺構と判断される。杭群2が東西方向に設置されていることから何らかの境界を意識したものと考えられ、杭群2を境に北と南では遺構の性格が異なっていると考えられる。ちょうどこの杭群2の東西ラインは、古絵図にみえるように面番所から東へのびた柵を基準に南へ「石垣長15間」（約27m）の位置にあたり、古絵図と遺構位置が符合する部分なのである。つまり、杭群2の南側が渡船場に該当する部分ということが明らかになった。そして、渡船場の湖底側は石を敷き詰めた場所だったということが確認されたわけである。

そして、この渡船場遺構の護岸石垣を越えた西側では南に面をもつ石列と裏込状の段差が検出され、南側に面をなす石垣があったようである。この石垣の南側は硬くしまったスロープをなして、面番所へ向かうための通路空間となっていたことが明確になった。これらは浮世絵版画などに描かれた渡船場で、船をおりて面番所へ向かう光景を彷彿とさせる遺構である。そして、渡船場～面番所前まで旅人を導く新居関所構内で最も重要な動線を示す遺構として評価されよう。

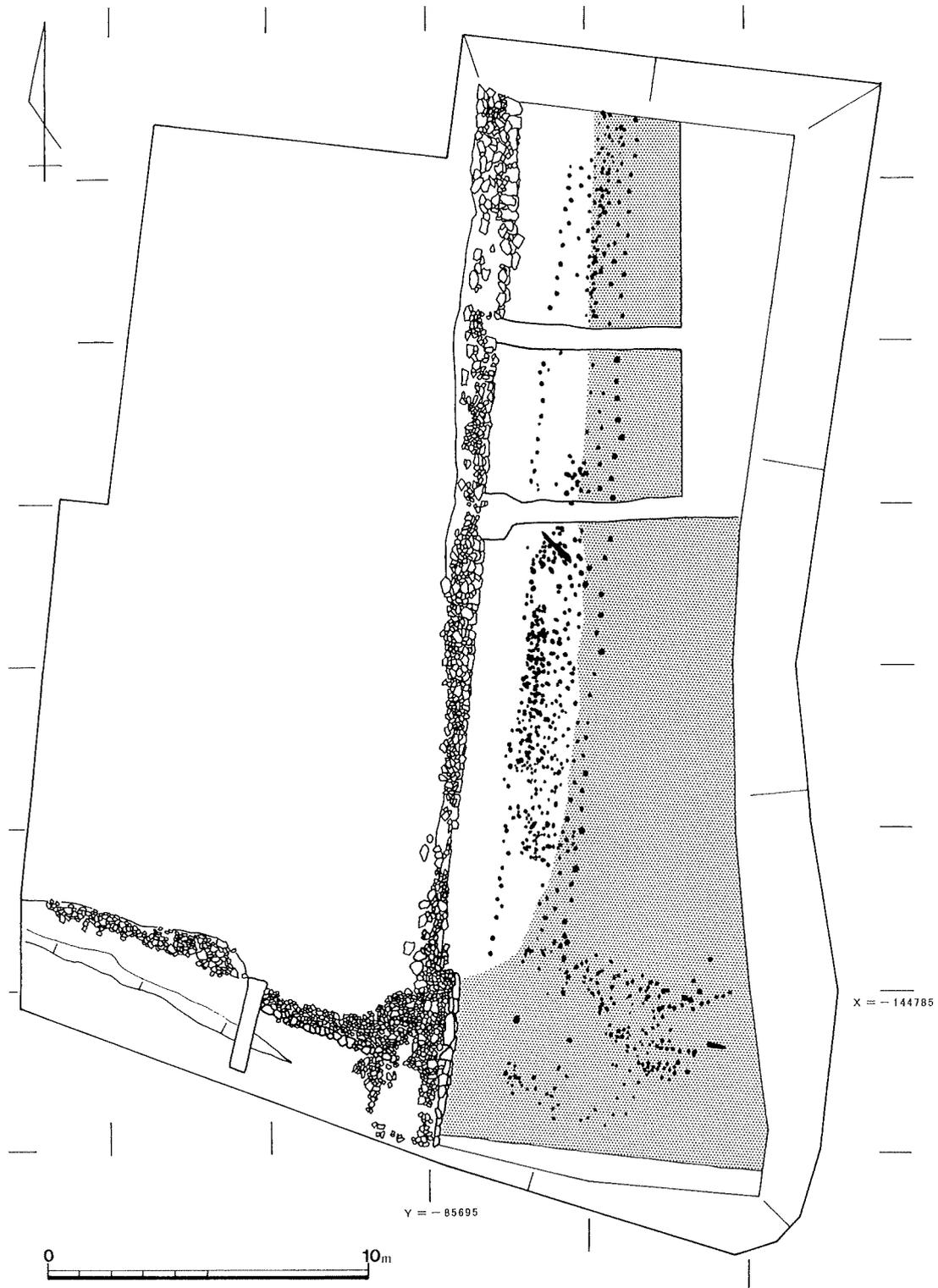
なお、胴木・根石ラインに平行する形で、湖底面に丸太杭が列状に打ち込まれた杭列1を確認した。杭列1はその位置関係からみても護岸石垣の構築・保護などに関連して設置されたものと考えられる。護岸石垣に近い1A列は根石前面を埋めた砂質土の土留を目的として打設されたことが推定され、1B～1D列は波除杭としての機能が推定される。そして、杭群2は南北を区画する構造物（絵図にみえる渡船場北端を区画する石垣など）に伴う杭群と考えられよう。

調査区南端は関所の船着場となっていて、船着の場所は石が敷き詰められた人工的な構造物だった。この船着の場から護岸石垣をこえてスロープ状の通路を通して面番所へ向かうという姿が復元できる。その北側で検出された胴木とその上部の根石・石垣築石・杭列1は浜名湖岸に位置した新居関所の護岸の光景を想像させる貴重な遺構として評価されよう。そして、今回の調査区では渡船場の北端の一角がわずかに確認されたということになる。

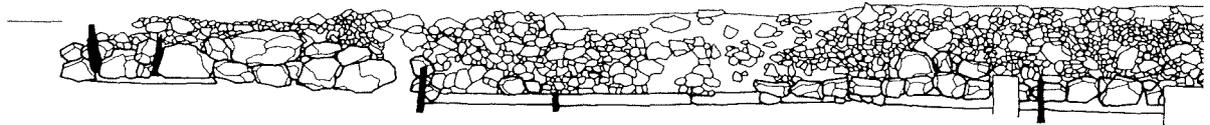
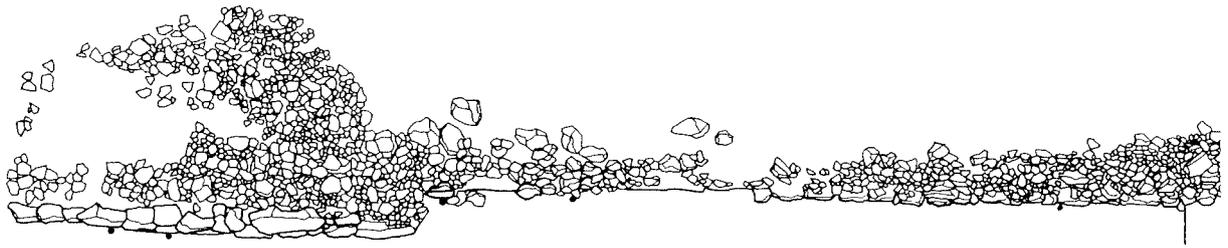
なお、杭群2A群の北側の湖底面においても円礫・瓦破片が密集して残っていた。これらは敷き詰められるというよりもばらまかれたような状態であった。このような状態が江戸時代の護岸付近の湖底面の姿ということになる。この湖底面をなす堆積土からカキ・ハマグリ等の貝殻も採取している。二枚貝などは口を閉じたままのものもいくつか確認している。これらを含め出土遺物については別冊の調査報告書Ⅳに掲載される予定なのでそちらを参照いただきたい。（岡本）



第14図 発掘調査区域図



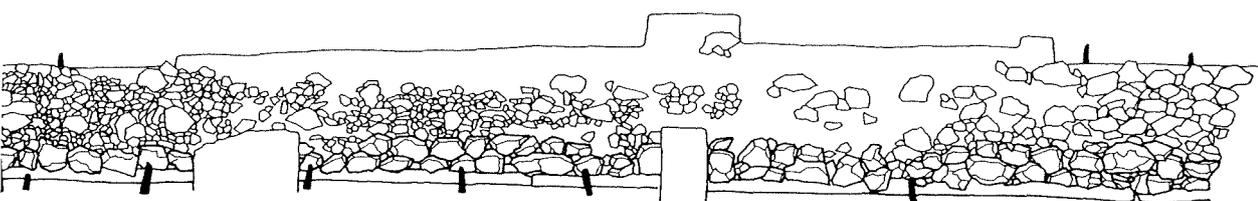
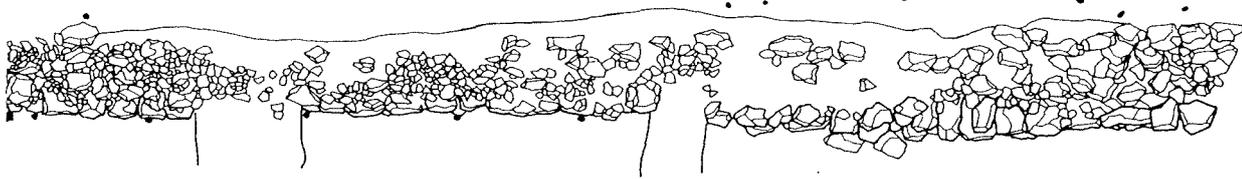
第15図 遺構全体図



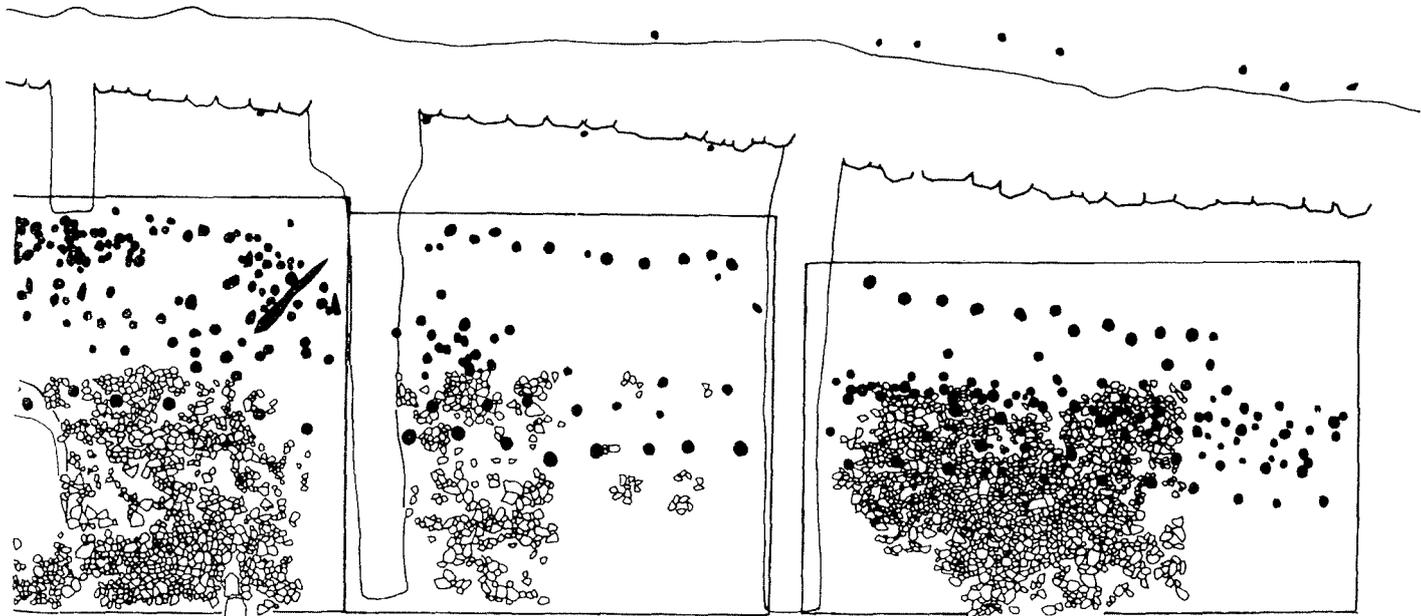
第16図 護岸石垣 平面・立面図



第17図 湖底面平面図



1.0m

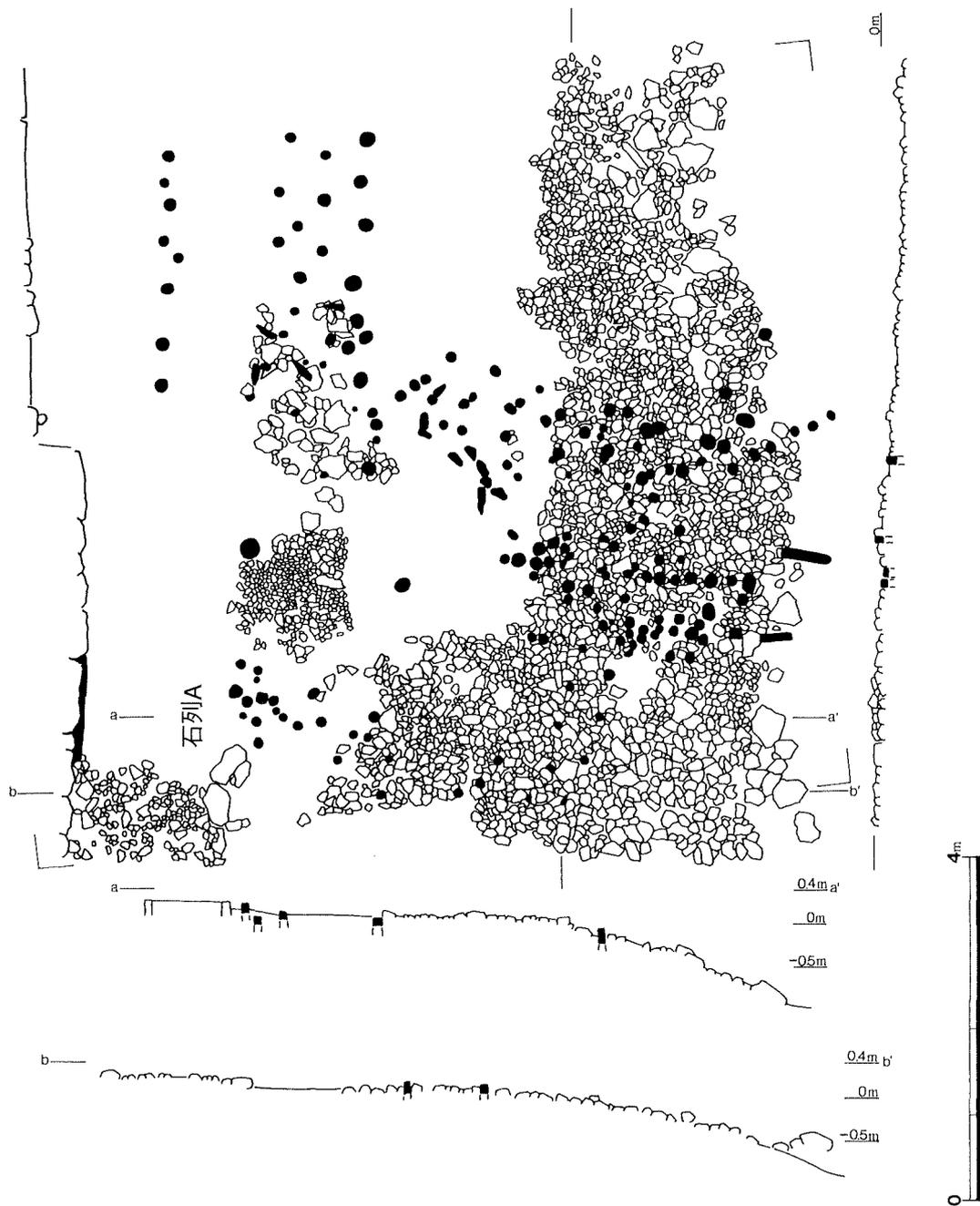


第 22 图

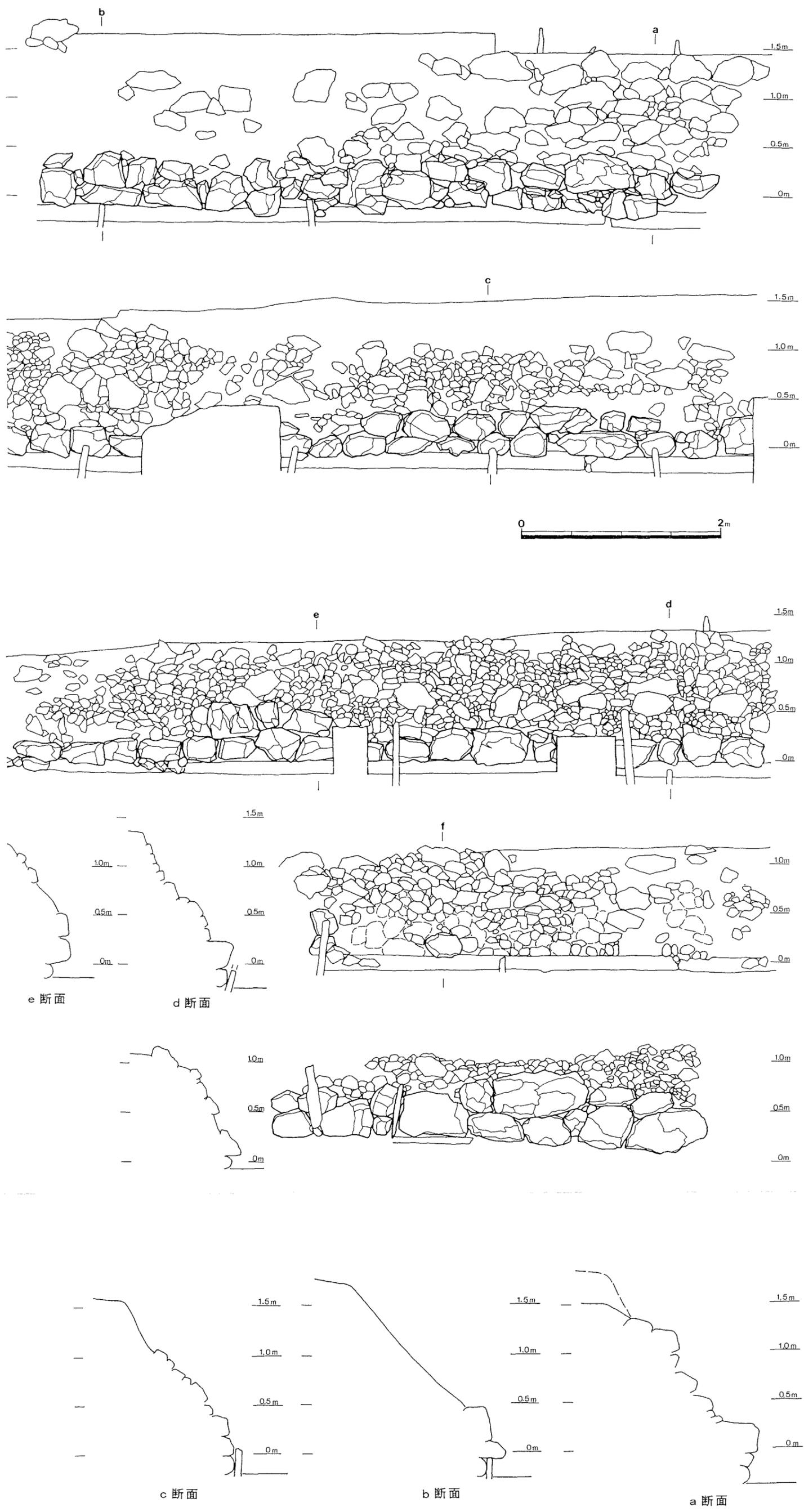
第 21 图

第 20 图

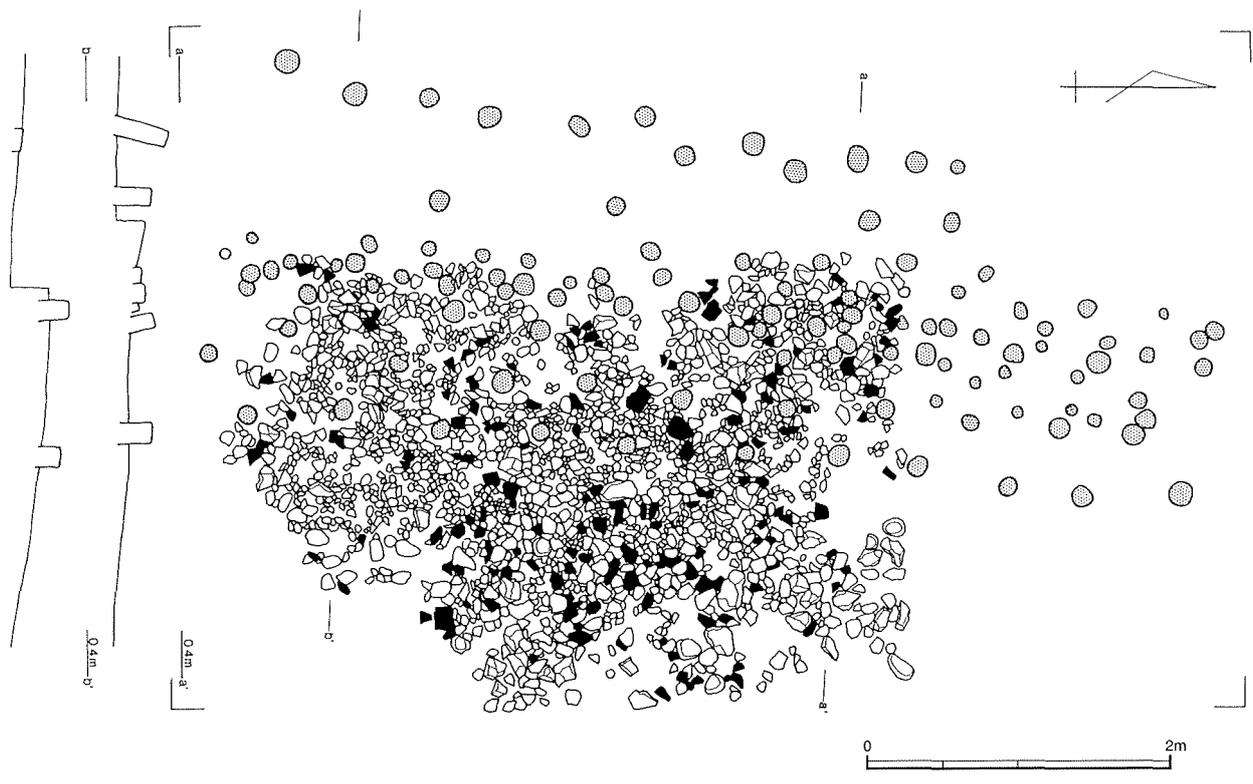




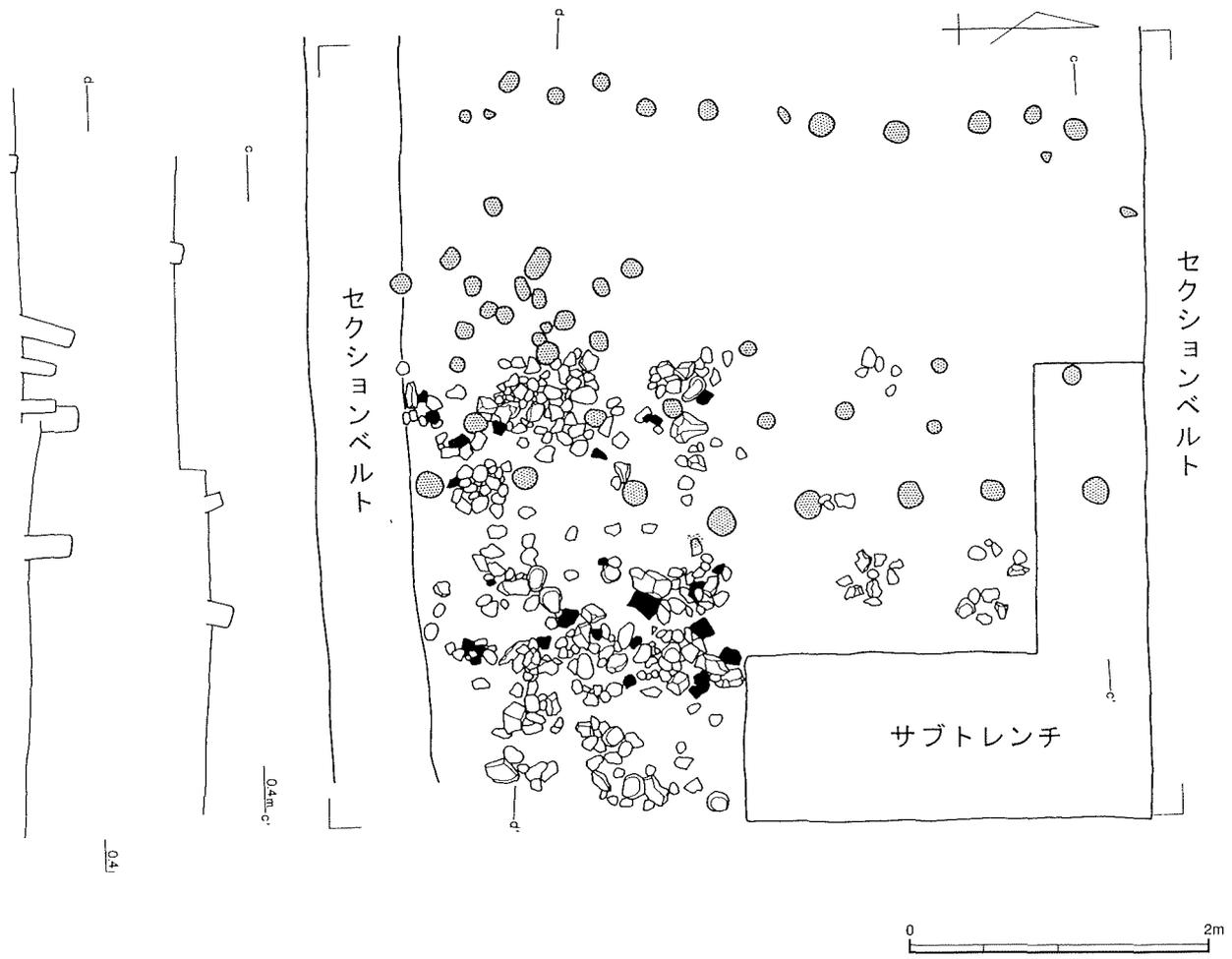
第18図 渡船場石敷実測図



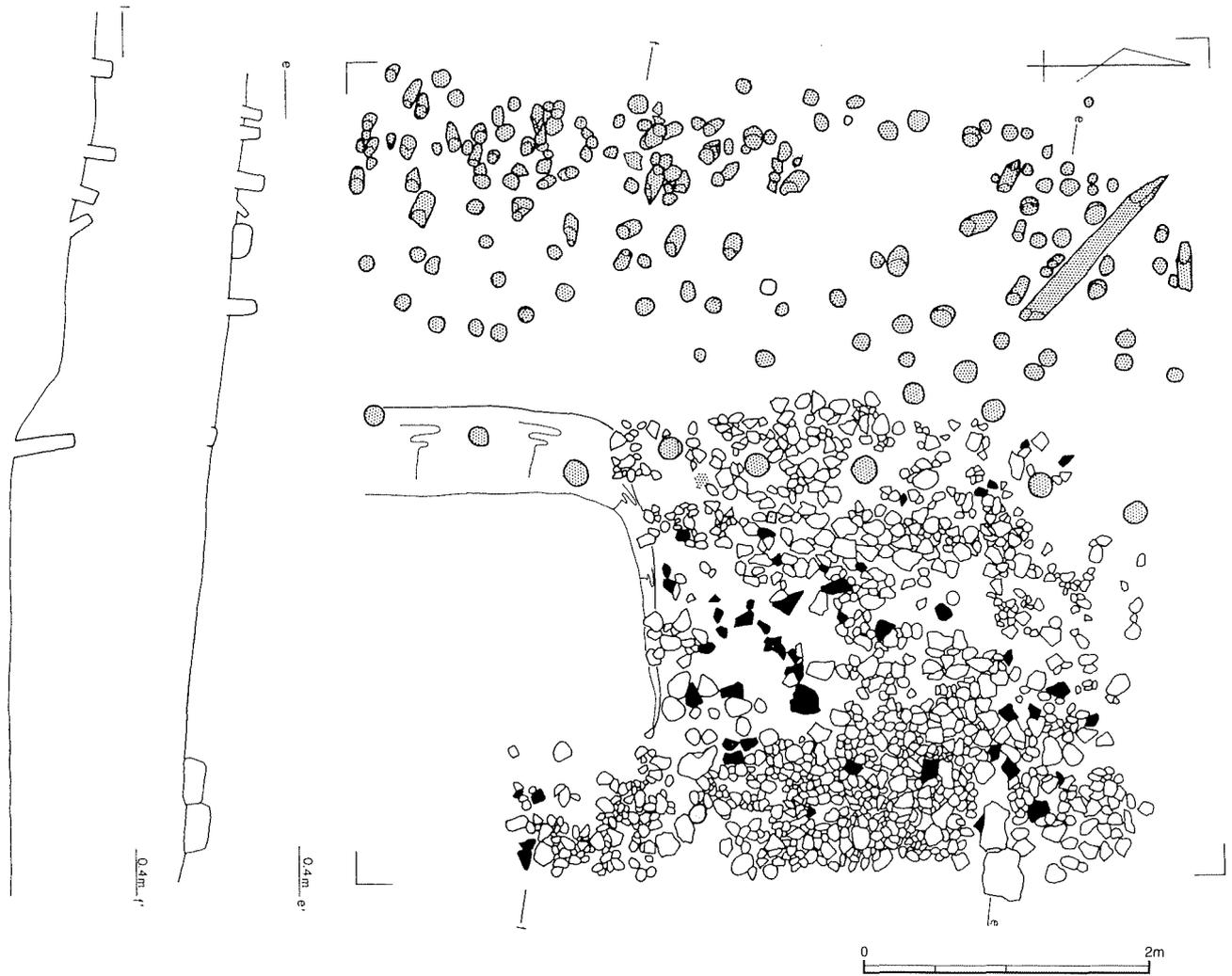
第19図 護岸石垣立面図



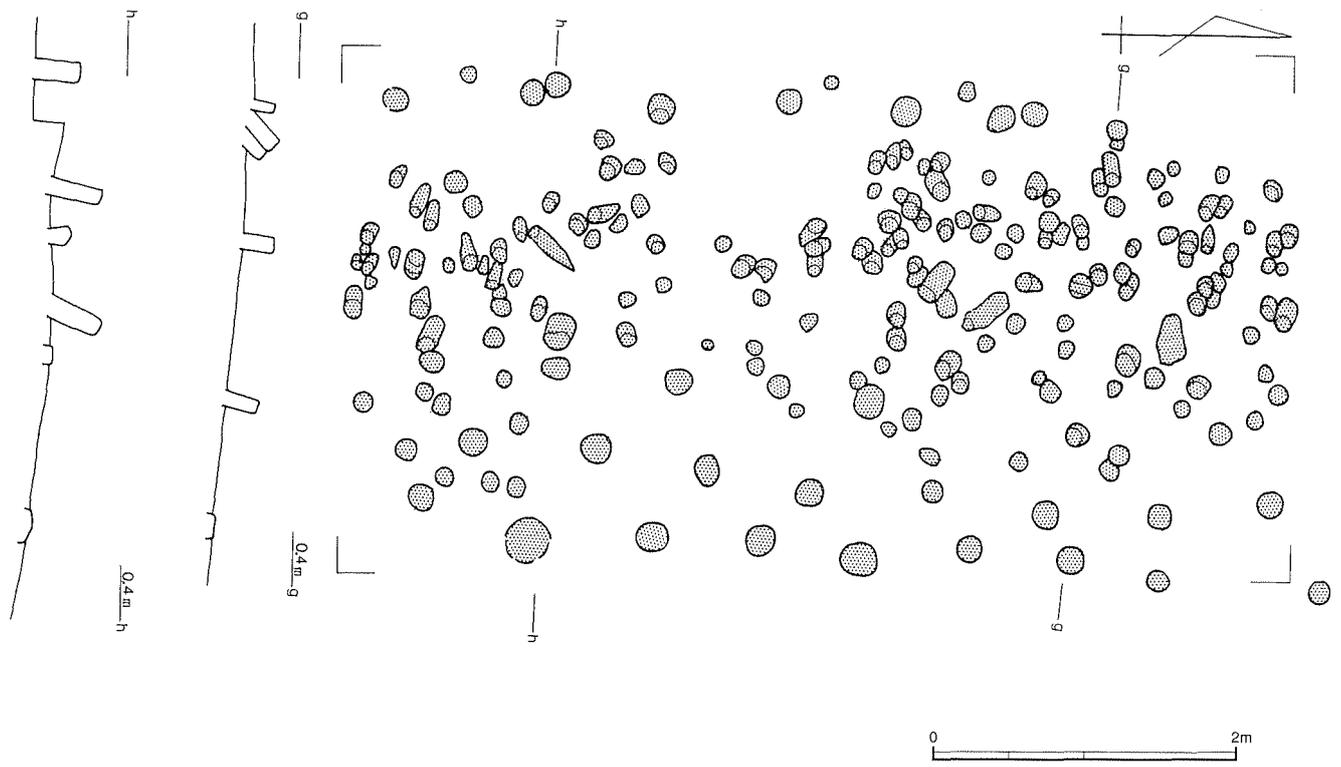
第20図 湖底面平面図（1）



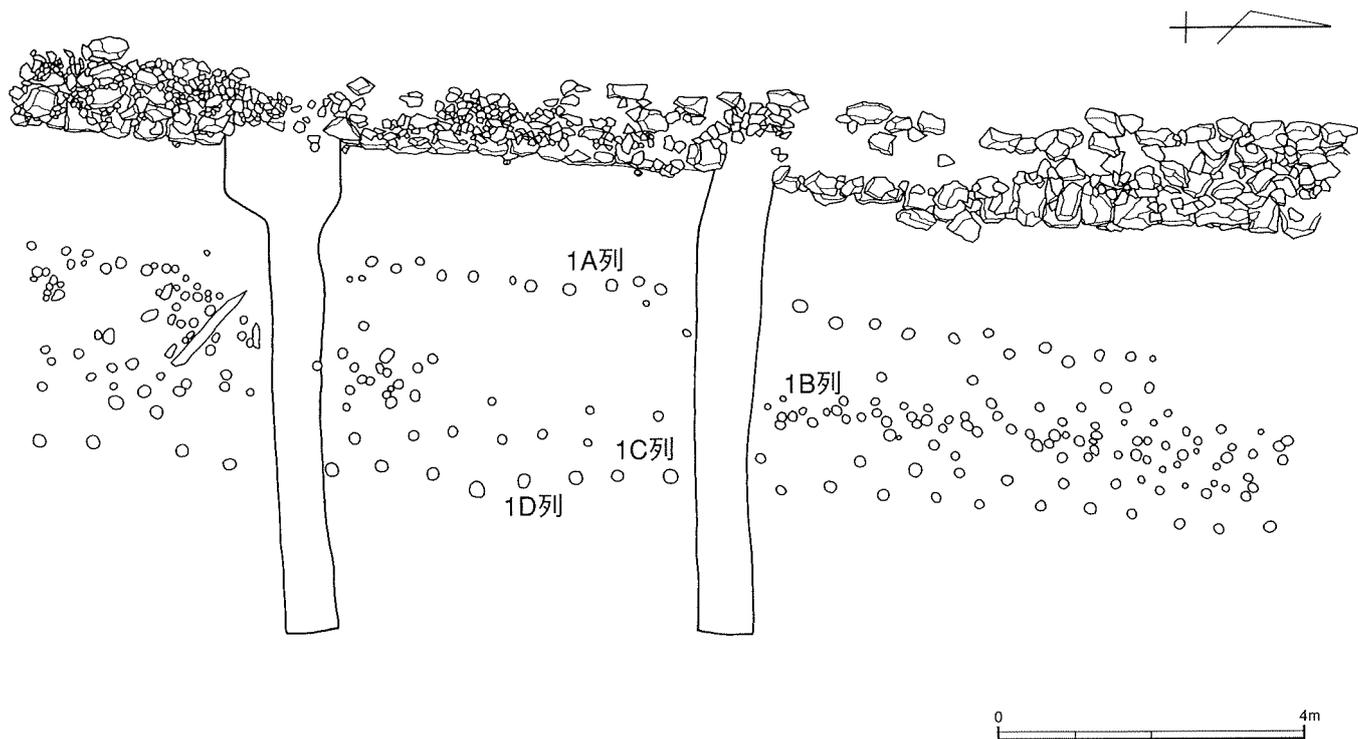
第21図 湖底面平面図（2）



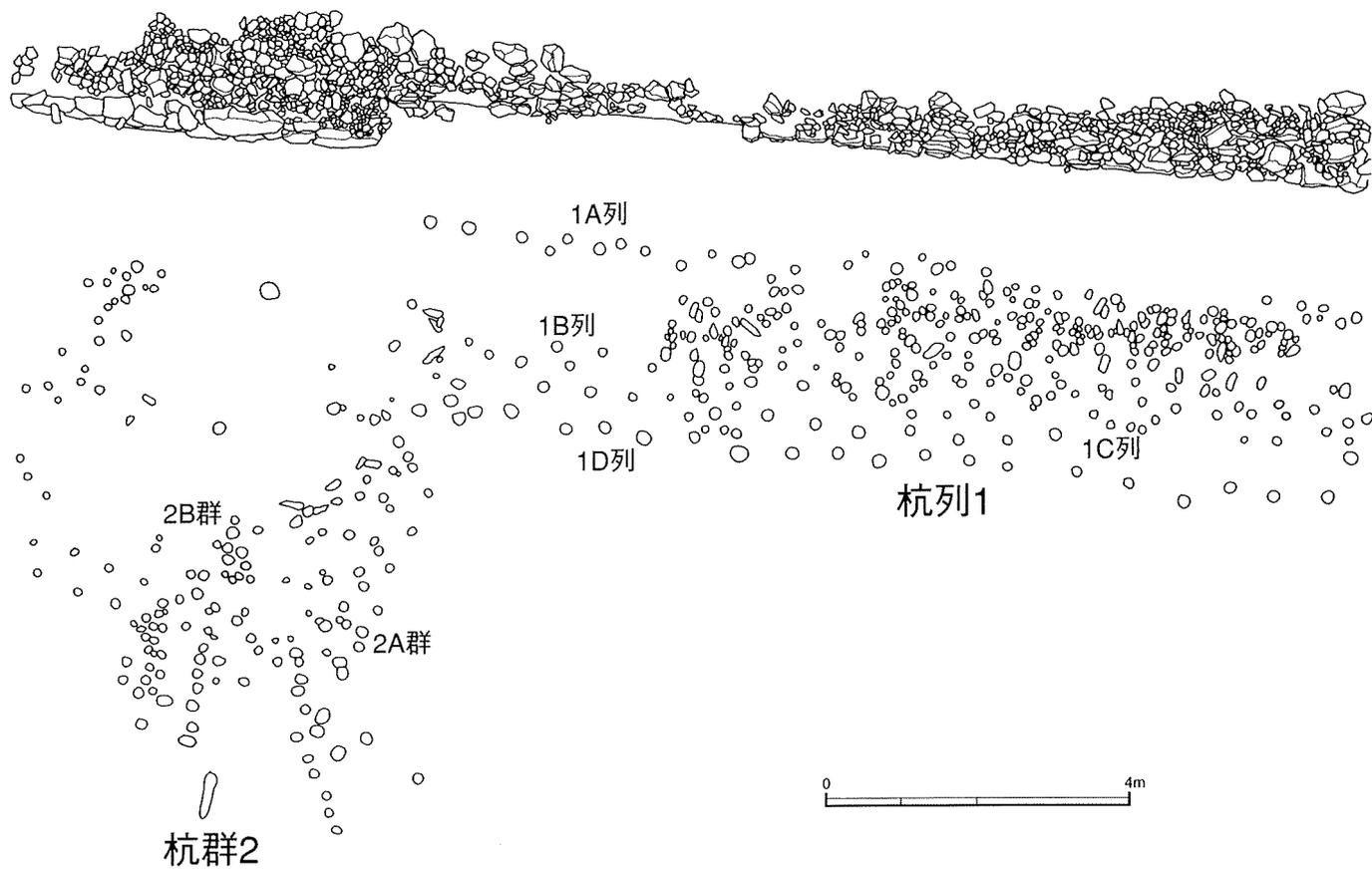
第22図 湖底面平面図 (3)



第23図 湖底面平面図 (4)



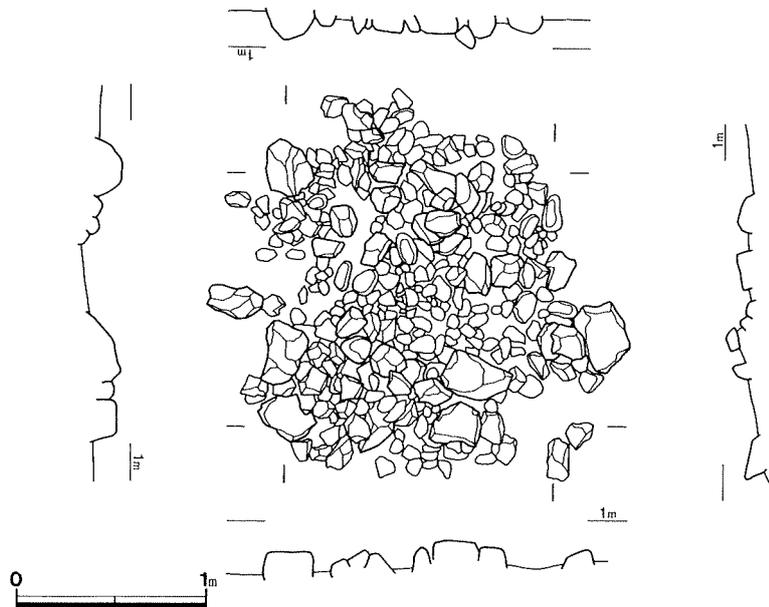
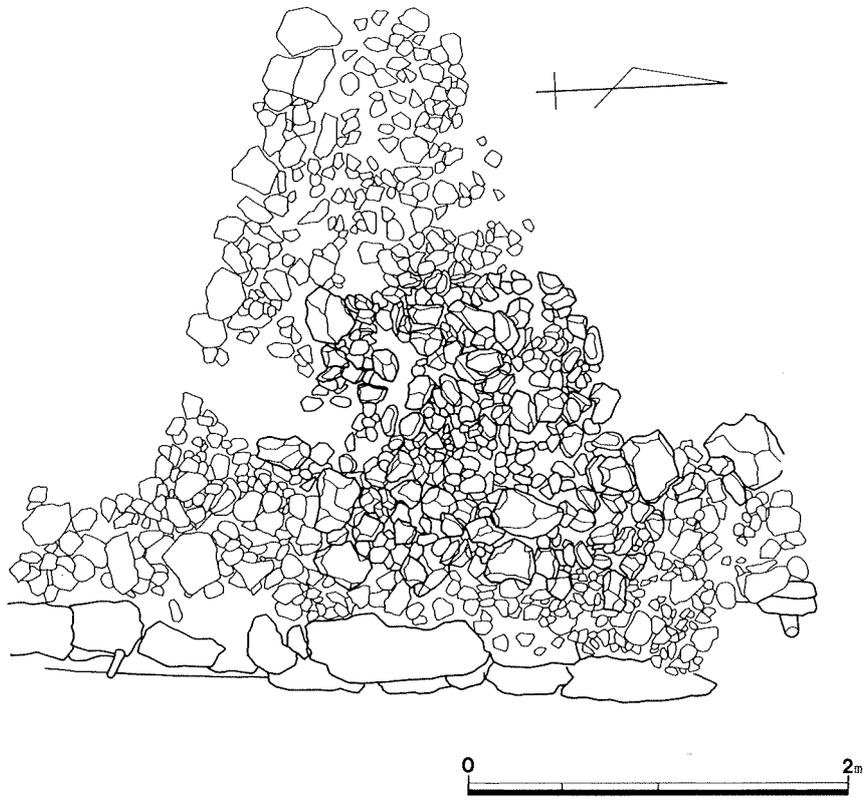
第24图 杭列1平面图



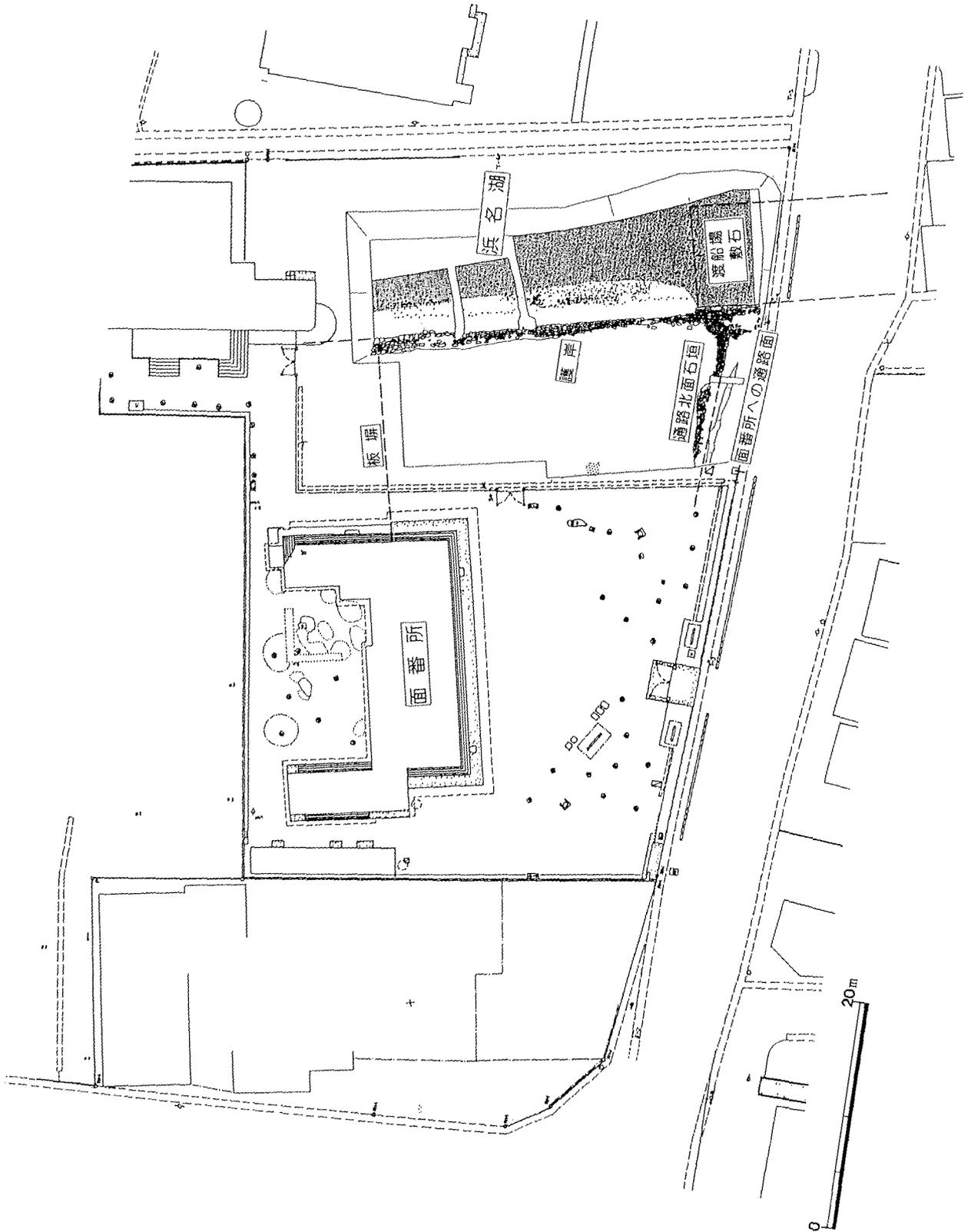
第25图 杭列1·杭群2平面图



第26図 上り口・通路平面図



第27図 常夜灯想定遺構平面図



第28図 渡船場・護岸遺構復元図

第3節 復元検討

1. 配置・構成

発見された護岸石垣と渡船場の遺構は、「今切関所平面図」（幕末か）をはじめとする絵図史料の配置と一致する。また、上り口は「今切関所平面図」には表現されていないが、「東街便覧図略」（天明6年1786）・「東海道五拾三次 荒井」（天保末）・「五十三次名所図会 あら井」（安政2年1855）・「東海道五十三次 新井風景」（文久3年1863）・「末広五十三次 荒井」（慶応元年1865）に常夜灯とともに描かれている。これら絵図には、上り口の石垣について陸地側に折れまわすところは描かれているものの、長いスロープは表現されていない。しかしながら、渡船場から1m以上の高さを上げるためには、遺構のようなスロープ状の地形が自然である。

これらの遺構には変遷は認められないことから、新居関所が現位置へ築かれてから廃関まで、この形状が維持されたものと考えられる。

面番所と護岸石垣遺構の位置関係は、面番所東側庇柱芯から発見された石垣根石外面までは約16.3mを測る。史料によると、ここには路次口・角柵裏板付が想定され、その延長距離は、「今切関所御普請目論見帳二」（文化2年1805）より、路次口2間、柵7間1尺5寸、計9間1尺5寸＝約16.8mとなる。路次口と面番所の位置関係は判然としていないが、護岸石垣との距離関係はほぼ一致しているのではないかと考えられる。

面番所東側の護岸石垣までの遺構検出面は、面番所を中心に西から東へ、また北から南へ緩やかに傾斜している。これは、建物からの排水を意図したものと考えられる。また、絵図や文献史料から想定される面番所東の柵・塀には段差が無いことから、面番所から護岸石垣に向かって引き通した勾配と考えられる。

護岸石垣の天端レベルは一定と考えられ、地盤の東西方向の勾配は、面番所東側位置で最も大きく、南側ほど水平に近くなるものと想定される。

以上の想定のもとに、各地点の遺構検出レベルを尊重して各断面を検討した結果、石垣天端レベルは1.75m、面番所周辺は2.1m、その南方、渡船場上り口の延長付近で1.83mと推察された。

護岸石垣の根石下端は、渡船場付近で0.05m前後、面番所手前付近で-0.2m前後であり、渡船場に向かって若干高くなっている。したがって、石垣高さは1.7～1.95mとなる。

渡船場付近では、護岸石垣よりも50cmほど湖側に突き出した位置に延長約3.2mの石垣がある。南端の隅石は失われているが、陸地側に折れまわし、上り口の腰石積に連続したものと考えられる。この突き出した石垣の上面には集石があり、絵図史料に見る常夜灯の位置と一致することから、その地業面が残ったものと考えられる。

上り口は、想定される渡船場地盤から石段で約30cm上り、そこから東側にスロープの地盤が造られている。この石段は、「今切関所平面図」に記される「船着場土留石長四拾壹間」の一部と考えられる。また、上り口の南側への広がり、国道301号が横断するため未確認ではあるが、同絵図の記述通りとするならば、41間＝約74.5mとなる。

渡船場は、直近の護岸石垣地盤よりも40~50cmほど高い位置に平地を設け、土留石から湖側約2mに石列があり、その先は石敷となって、湖に向かって徐々に勾配が急になっている。

また、湖中には護岸石垣と渡船場石敷に沿うように丸太杭列が打ち込まれている。この丸太杭列は、「今切関所平面図」に描かれる点々の表現に相当すると考えられる。さらに、護岸石垣に並行する丸太杭の中ほどから以東には、湖底面を埋め尽くすように小礫等が分布している。



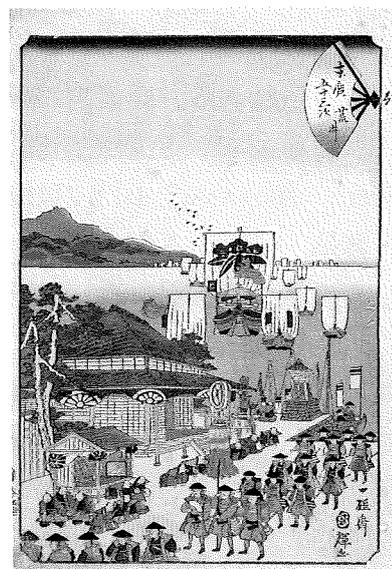
五十三次名所図会 あら井



東海道五十三次 荒井



東海道五十三次 新井風景



末広五十三次 荒井

第30図 浮世絵版画等

2. 護岸石垣

護岸石垣は、新居関所の築造に際して行われた造成地盤を形成する土留め・護岸石垣である。発掘調査の結果と絵図史料から、浜名湖に面する東面、北面の方形状の護岸を形成したものであり、今回の整備対象となる範囲は東面の南半にあたる。

・関連資料

発掘調査で確認された遺構は、「今切関所平面図」に「石垣長拾五間」として描かれる石垣に一致する。

・位置・規模

配置・構成で検討した通り、面番所の東方16.3mの位置にある。

石垣天端は、地盤の検討から1.75mと考えられ、石垣の高さは、渡船場側（南端）で1.7m、面番所付近（調査区北端）で1.95mと考えられる。

・遺構

護岸石垣の遺構は、根石から概ね2段の積石と裏込め、また根石下に梯子胴木が発見された他、根石から湖側1.0～1.5mの位置に杭列があり、それ以东にも3列の杭列が続く。

3段目以上の積石は湖底面からも発見されること無く、何らかの事情で廃関後に抜き取られたものと考えられる。残された積石は水面下であったためであろうか。

・基礎

発掘調査で発見されたとおり、丸太を用いた梯子胴木である。直径12～15cmの丸太を、前後約30cm（丸太芯々）の間隔で置いている。積み石が残るため未確認ではあるが、これら胴木を繋ぐ栈木が設けられているはずである。また、石積手前の胴木湖側には1.5～2.0mの間隔で留め杭が打ち込まれている。

この梯子胴木から湖側の杭列までの間は石垣の構造上重要で、強固で安定した埋め戻しが必要である。杭列の第1列目は他の杭群に比べて整然としていることから、横木やシガラ等を伴って土留めの役割を担った可能性がある。

・石積

残る石積から、野面割石積で控長60～80cmとわかる。石材は当地の土中より産出される硅岩で、色調や節理の方向等は様々である。勾配は、渡船場に残る高さ約80cmの部分から、1：0.2以内と考えられる。

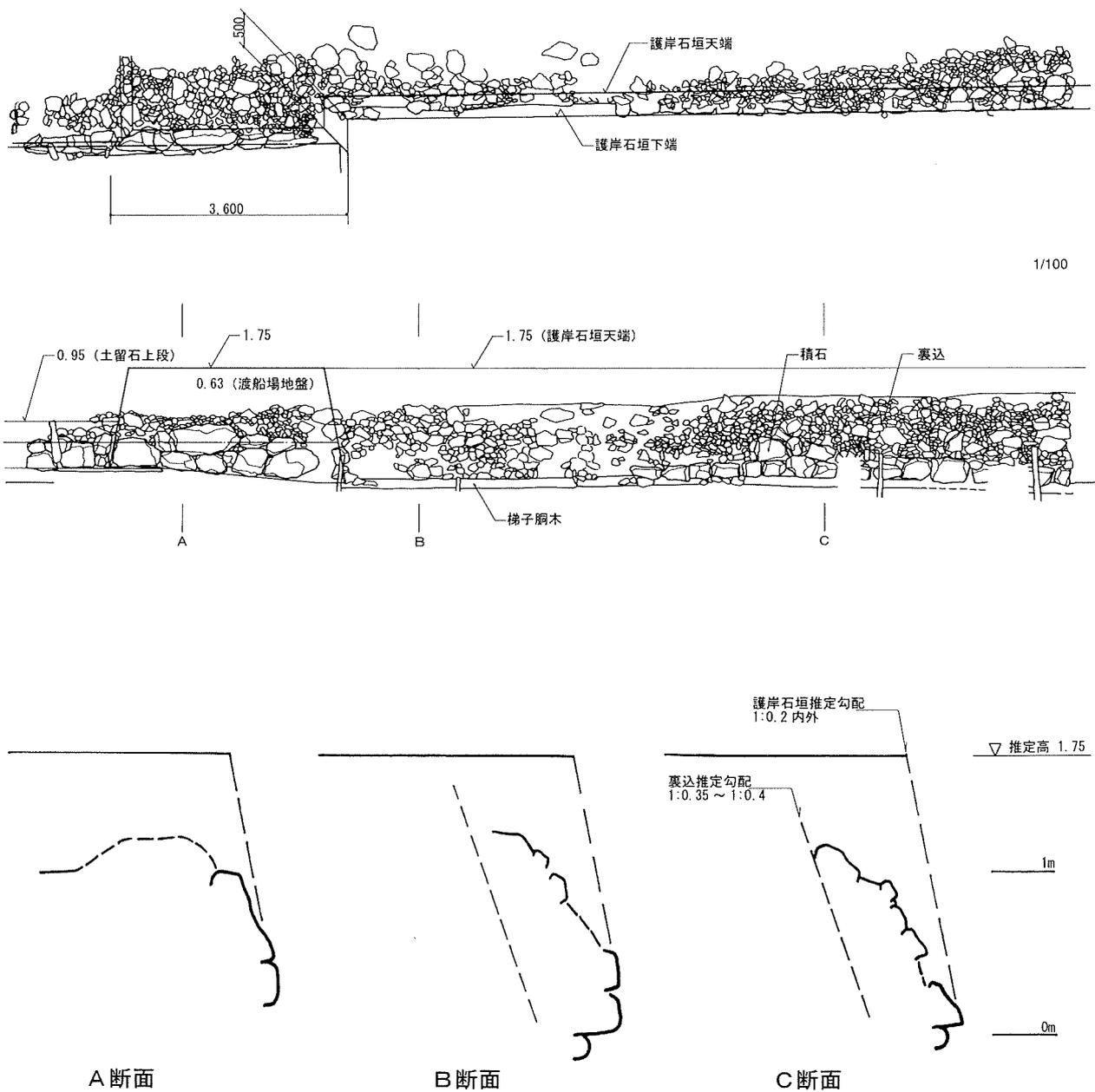
・裏込

発掘調査の状況から、根石下端から約1mの高さで石垣面から0.9m内外（渡船場付近）、同じく1.8mの高さで1.2m内外（調査区北端付近）となっており、裏込背面の勾配は1：0.35～1：0.4程度と考えられる。

裏込材は径10～20cm内外の礫を中心に隙間を土で埋めた状況が確認された。礫の種類は多様であるが、大半が川原石である。径30cm以上の硅岩も見られるが、数は少なく、積石の残材のようである。

護岸石垣は、石垣面からは湖水が出入し、また地盤側からは浸透水や地下水が出入

りする状況が想定される。裏込には、強固であるとともに緩やかな透水性能を持ち、しかも土を流出しないことが求められる。発見された裏込は、江戸時代に培われた経験技術の結果であろう。



1/100

1/40

第31図 護岸石垣遺構検討図

3. 渡船場

渡船場は、渡し舟が着いて乗り降りする場所であり、新居関所の湖側の出入口である。

「今切関所平面図」に「船着場土留石長四拾壱間」（約75m）と表現されており、船の往来の多さを窺わせる。

・関連資料

「今切関所平面図」をはじめとする絵図に描かれている。

また、関連遺構として、浜名湖対岸の舞坂宿に「北雁木（きたがんげ）」が残り、整備されている。

・遺構

周囲の湖底面から40～50cm高いところに、湖側に傾斜を持った石敷面が形成されている。この石敷面では護岸から約2mの位置に、長径35～50cmの石材による石列Aがあり、そこから護岸側には石敷は無い。石敷面は、この石列Aから湖に向かって緩やかな傾斜を持ち、径10～30cmの礫が敷き詰められ、上面は乱れた状態で発見された。傾斜面は、石列Aから約2mの位置と約4.3mの位置で徐々に急勾配に変換している。この2mの位置では、木杭が護岸に平行に並んでいる。また4.3mの位置では木杭とともに、掘り窪められたような痕跡が認められた。

・土留石・土留木

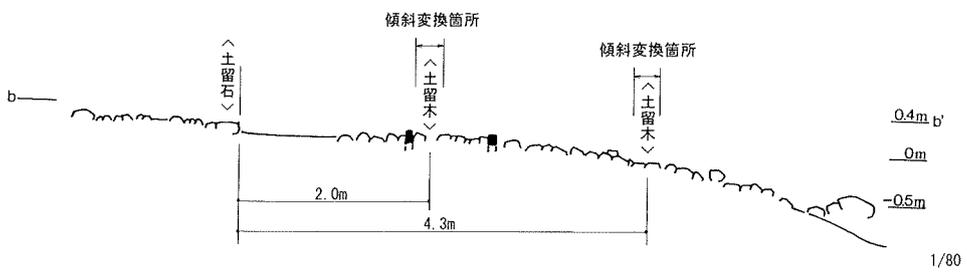
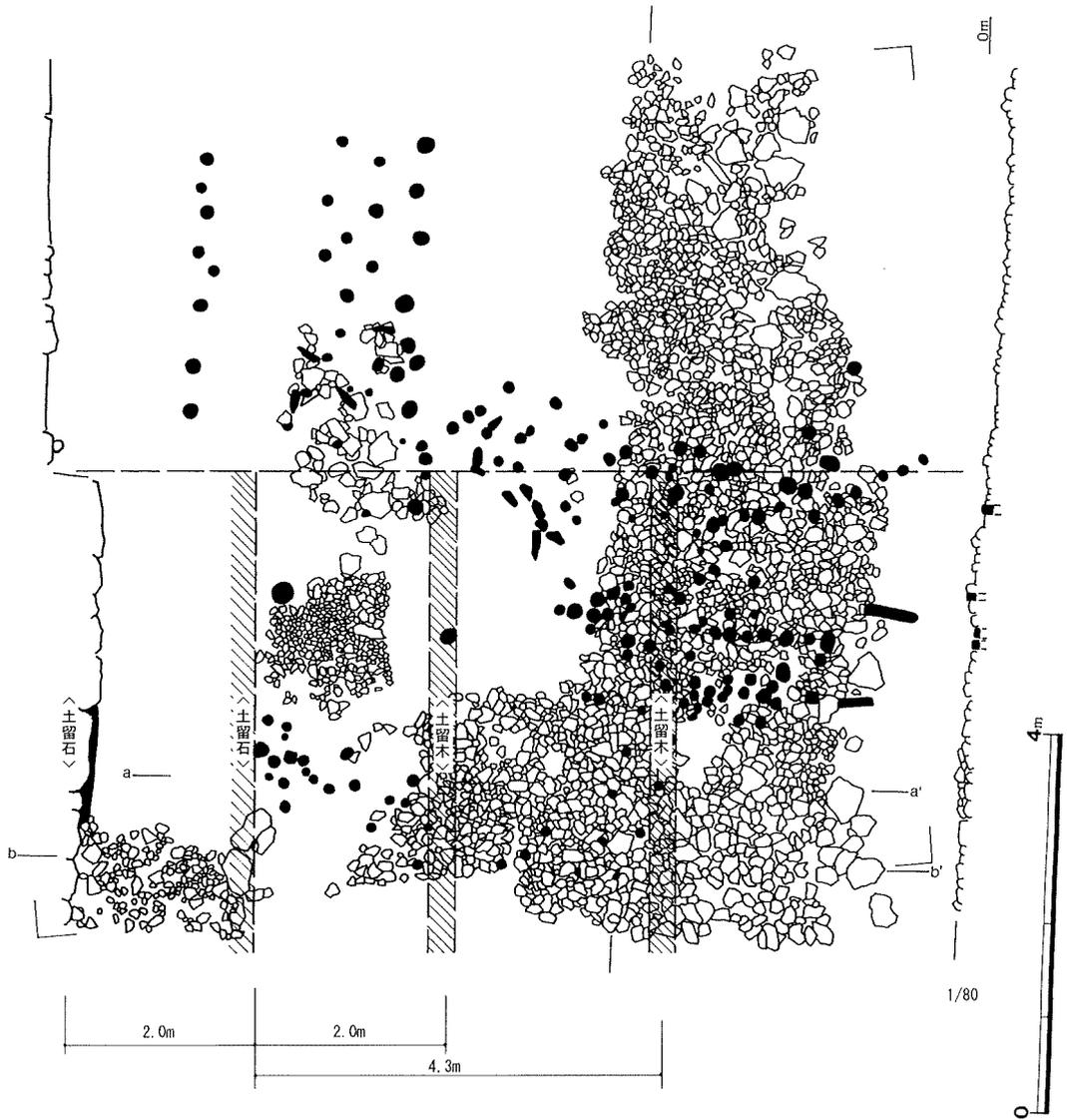
「今切関所平面図」に「船着場土留石長四拾壱間」「同断」「同土留木長同断」とある。最も護岸に近い「土留石」は、渡船場上り口の石段に相当すると考えられる。次の「同断」も土留石であり、渡船場に発見された石列Aであろう。ここで、1石分の段差があったものと判断され、上段には敷石が無いことは、水位より高い位置であったためであろうかとも推察される。

さらに、「土留木」は、石敷傾斜変換箇所の窪みと丸太杭がその痕跡と判断され、木材を護岸と平行に据付けたものと考えられる。発見された丸太杭は、その固定や浮き上がり防止のためとも考えられる。

「今切関所平面図」の表現では、2列の土留石の間隔とほぼ同じ間隔で土留木が描かれており、石列Aから約2mの位置にある土留木を表現したものとも思われる。

・石敷

径10～30cmの礫であり、材質は珪岩の他、多様なものを混入する。発見された状態では、上面は乱れているが、人の歩行したところであり、隙間無く石があることから当初は上に面（ツラ）を持った石敷と考えられる。



第32図 渡船場遺構検討図

4. 上り口通路

渡船場から面番所へと向かうスロープ状の通路であり、発見された範囲はその北端にあたる。絵画史料ではスロープの表現は無いが、面番所寄りの上り口から大名たちが通る姿等が描かれている。

・遺構

スロープ状の地盤と腰石積の痕跡が発見された。

地盤面は硬く締め固まっており、渡船場近くでは焼土や焼瓦片が多量に含まれていた。また、緩やかに北側の腰石積みに向かって傾斜している。さらに路面には、渡船場土留石から約2m上がったところに南北に伸びる石列Bがある。

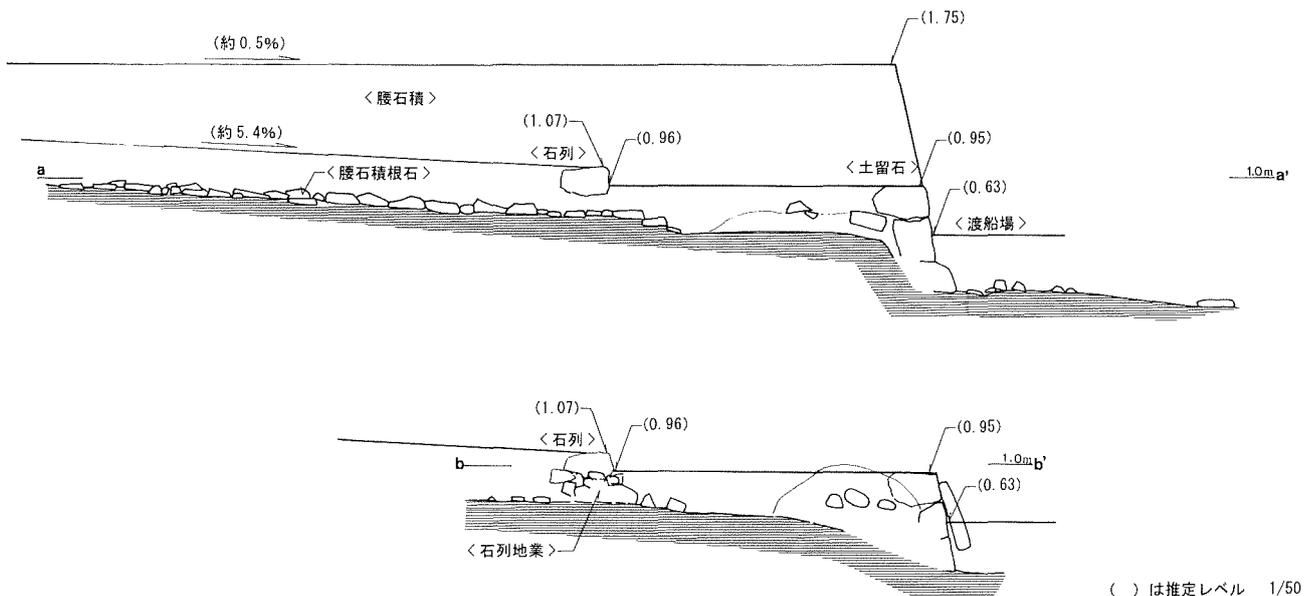
腰石積は、護岸石垣から面番所側にやや鋭角に折れまわしている。遺構では、その根石が約5mにわたって発見された他、それに連続する根石の抜き取り痕、また裏込が発見された。この調査区では、渡船場から延長約13mの腰石積が想定されるが、さらに西側に伸びると思われる、その端部は未確認である。石材は、護岸石垣と同様な珪岩で、径30～40cmの角礫が発見された。

・スロープ

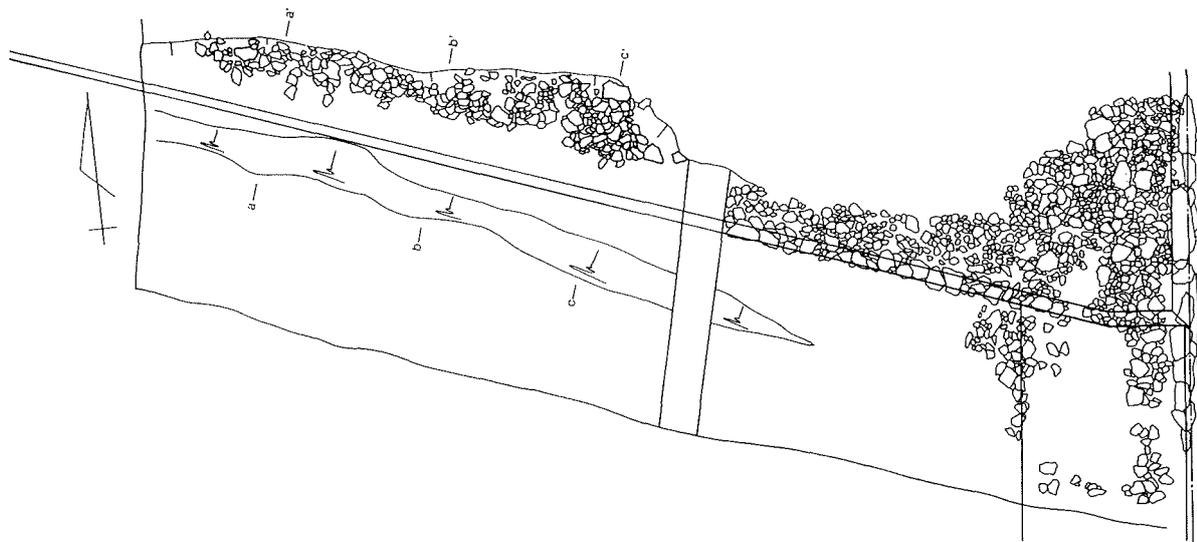
極めて緩やかな路面で、勾配を明確に測る程の痕跡は認められなかった。渡船場手前に発見された石列Bは石段状となり、路面の表土流失に対する土留石と判断される。また、北側への傾斜は路面の横断排水勾配と考えられ、表流水は腰石積の際を流下したのであろう。

・腰石積

腰石積の根石から護岸石垣天端までの高さは、上り口で約80cmであり、西に向かって徐々に下端が上がり、石積は低くなる。珪岩を用いた割石積で、控長は30cm程度である。裏込は護岸石垣と同様であり、5～10cmの礫を主体として、その中に土を詰め込んでいる。



第33図 上り口・通路遺構検討図 (1)



1/80



第34図 上り口・通路遺構検討図 (2)

5. 杭列と湖底面

護岸石垣と渡船場石敷の手前に数列の丸太杭が打ち込まれている。この性格については定かではないが、湖中の地盤の安定のためか、あるいは船を護岸に近寄せないためなどの機能が想像される。また、湖底面にぎっしり置かれている礫は、湖底表土の保護と考えられる。

・関連資料

「今切関所平面図」に点々の表現があり、この杭列に相当すると考えられる。

・遺構

杭列は、護岸石垣の手前に南北に伸びる杭列1と、渡船場の石敷の北側に東西に伸びる杭群2が発見された。

杭列1は、護岸石垣から概ね1～4mの範囲に分布し、列状を呈する4条（杭列1A～1D）の他、部分的には密集して打ち込まれていた。列状を呈するものは径12～15cmと比較的太く、40～60cmほどの間隔で、計画的に成されていたようである。特に護岸石垣から1A列は整然としている。一方、密集しているものは1A～1B間に顕著で、6～10cmほどと細い杭が何度も打ち込まれたような状況であった。

杭材は皮付き松丸太で、先端を尖らせており、打ち込み深さは0.4～0.8mであった。上端は腐朽のため失われているが、湖水面よりも上に伸びていたと考えられる。また、杭の表面が焼け焦げていたものも見られた。

杭群2は、列状を呈すると思われるものの、湖底面に残る礫のため、配列は十分に把握されていない。径12～15cmの皮付き松丸太であり、やはり表面が焼けたものがみられた。

また湖底面は、杭列1C列以東に小円礫・瓦破片がぎっしり分布し、部分的に40～50cmの角礫がみられた。

・杭列

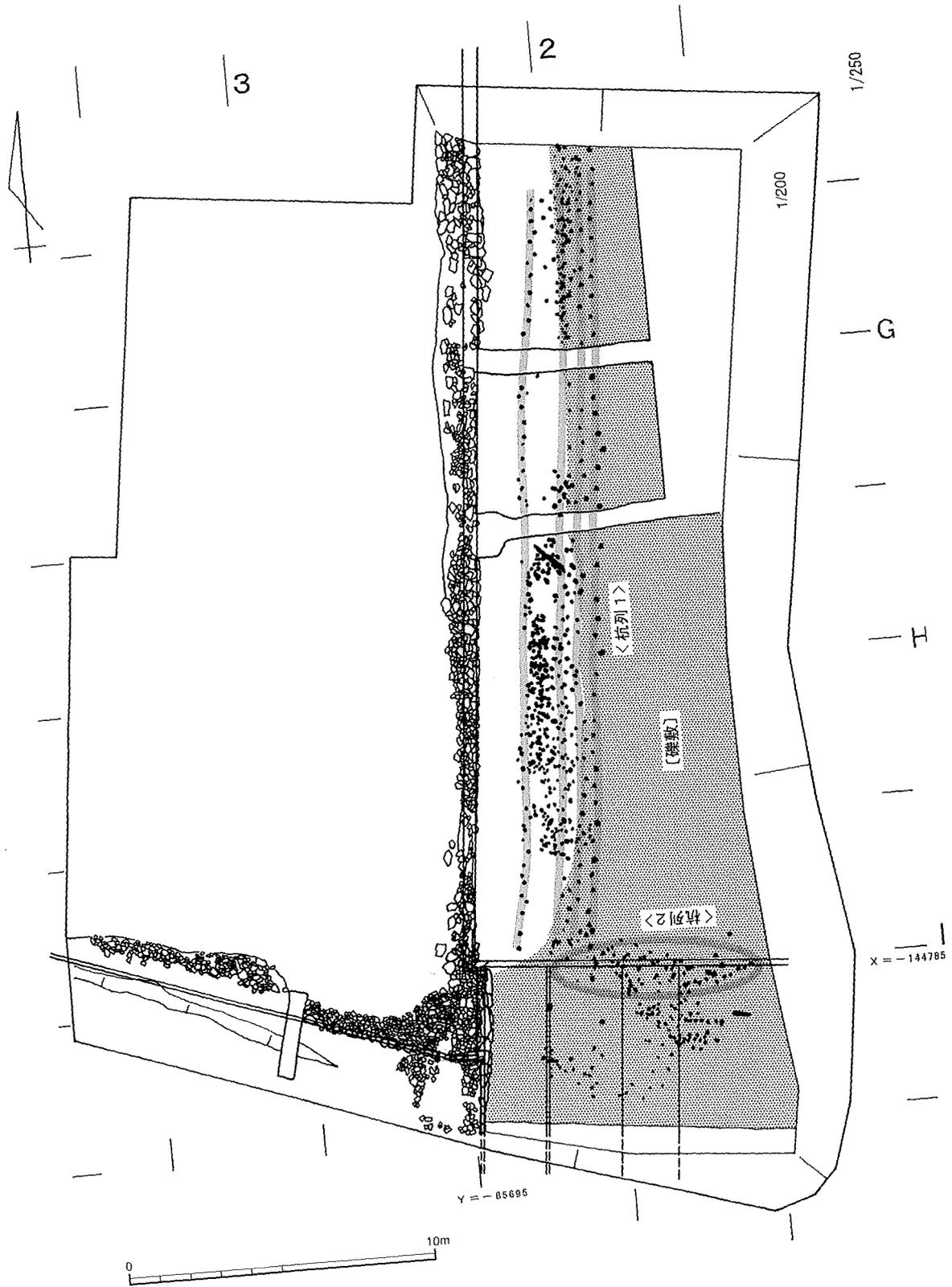
配列と杭材は遺構の通り、皮付き松丸太、径12～15cmである。湖水面上にどれ程の高さを有したのかは想定される機能によるが、関所の護岸という性格上舳い杭とは考え難く、石垣近くの湖底地盤の安定のためか、船を近寄せないためなどの役割が想像される。

その場合、湖水面上にあまり高く伸びてはいなかったのではないかと考えられる。

特に整然としている1A列は、先に述べたように、石垣の基礎地盤の安定のためと考えられ、土留め板やシガラなども伴った可能性が指摘される。

・湖底面の礫等

明らかに人為的に投入されたものであり、湖底面の土壌が波等の影響で流失することを防ぐためのようにも思われる。



第35図 杭列・湖底面遺構検討図

6. 常夜灯の痕跡

新居関所の常夜灯は、浜名湖の船の往来に対するものと考えられ、絵画史料等にも描かれている。今回発見された集石はその痕跡と考えられる。

・関連資料

「東海道五拾三次 荒井」(天保末年)、「五十三次名所図会 あら井」(安政2年 1855)、「東海道五十三次 新井風景」(文久3年 1863)、「末広五十三次 荒井」(慶応元年 1865)に描かれる。

また、新居関所南方の船囲場跡近くに秋葉常夜灯が現存する他、舞坂宿中雁木付近の常夜灯(文化6年)が現存する。これらは船着場の常夜灯として用いられたものと考えられている。

・遺構

護岸石垣から上り口の腰石積に折れまわす入り隅上部に集石が確認された。5～10cm程度の円礫を敷き並べたもので、深さは1～2石分であることから、明らかに石積の裏込とは異なる。大きさはほぼ1間四方を測る。

・常夜灯基礎地業

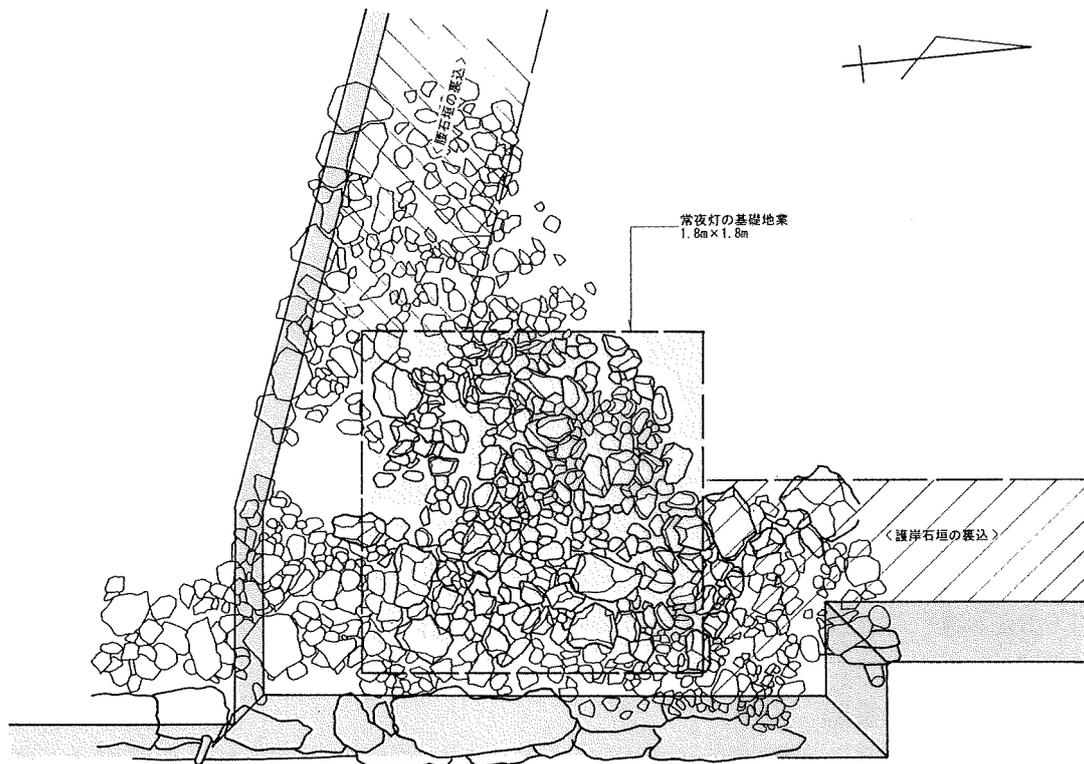
発見された状況は何らかの構造物の基礎地業と思われる。

絵図史料からはこのあたりに常夜灯が想定される。また、この位置は護岸石垣が張り出したところであること、他にこの近辺には構造物の痕跡が発見されないこと、さらに、舞坂宿中雁木付近に残る常夜灯の基壇1間四方であることから、これと同様な構造の常夜灯基壇の基礎地業の可能性が極めて高いと言える。(中田)

単位cm

No	所在地	場所	建立年	西 暦	形態	全高	土台形状	面	土台基部	土台上部	土台高	備 考
1	新居町	俵 町	文政 8 年	1825 年	石造	320	石積	正側	186 176	150 149	75	
2	〃	上 田 町	慶応 2 年	1866 年	石造	260	不明		?	?	?	周辺整備により計測不可
3	〃	船 町	天明頃?	1781?~	鞘堂	?	石積	正側	205 232	183 207	48	石塔なし
4	〃	高 見	明治11年	1878年	石造	?	石積	正側	170 174	162 156	35	
5	〃	二宮神社	天保 3 年	1832 年	石造	?	石積	正側	180 170	147 154	48	参道脇
6	〃	諏訪神社	文政 6 年	1823 年	石造	?	?	正側		147 153	30	参道脇
7	〃	若宮神社	文化 6 年	1809 年	石造	?	?	正側		121 121	?	基礎石積未確認
8	〃	天 神 社	明治34年	1901年	石造	?	石積	正側	130 130	123 120	61	参道脇
9	〃	恵比須神社	文化 8 年	1811 年	石造	?	不明	正側		92 92	?	境内
10	白須賀	火鎖神社	文政 2 年	1819 年	石造	?	石積	正側	134 135	116 115	50	参道脇
11	舞阪町	仲 町	文化10年	1813年	石造	270	不明	正側		153 150	?	基礎石積未確認
12	〃	中雁木東	文化 6 年	1809 年	石造	260	石積	正側	190 190	172 170	66	渡船場の常夜燈に兼用
13	浜松市	坪 井 町	文政 9 年	1826 年	鞘堂	?	石積	正側	160 170	135 150	66	
14	〃	坪 井 町	?		鞘堂	?	石積	正側	160 200	128 156	90	石塔なし
15	〃	篠 原 町	文政 2 年	1819 年	石造	190	石積	正側	110 110	100 105	32	
16	〃	東若林八幡神社	天明 8 年	1788 年	石造	240	石積	正側	135 110	135 110	50	

第3表 現存常夜灯 基礎計測一覧



1/40

第36図 常夜灯想定遺構検討図



第37図 船町秋葉常夜灯



第38図 舞阪町常夜灯（文化6年）

第4節 渡船場・護岸の整備

1. 整備の考え方

渡船場・護岸の整備は、新居関所の特徴である「船着の関所」という性格を端的にあらわすものとなる。この整備では、当時の地盤形状・護岸石垣・渡船場・上り口・湖底面などの復元検討を踏まえて、極力その状況に近付け、体感できる整備を目指した。

・遺構との整合

護岸石垣や渡船場の遺構は、遺存状況が悪く、また石材も劣化していることから、修復ではなく復元展示による整備とした。

復元展示の考え方では、遺構の平面位置を尊重してその真上に復元物をつくることが原則である。しかしながら、新居関跡の場合、現存する面番所の高さが固定していることなどから、護岸石垣の遺構を損傷することなくその真上に新たに石垣を構築することは不可能と判断された。そのため、護岸石垣の手前側（東側）に1m、また北側に0.5m移動した位置に石垣等の復元構造物をつくることとした。また、遺構復元想定面からの高さは、30cmを原則とした。

・湖底面・水面の整備

発掘調査で確認された湖底面の形状や杭列、また置き石なども護岸を形成する重要な要素として捉え、その状況を復元した。さらに、湧水と給排水施設を利用して水を湛え、水面と護岸・渡船場との関係を再現した。

・表示

新居関跡の南側は、国道301号によって分断されているが、関所構内としての空間表現として、現指定地南辺に木柵を設けることとしている。この木柵は関所の区画施設の表示物と考え、絵図や目論見帳からわかる構造とした。

・動線

新居関所への当時の動線は、舞坂から船でこの渡船場に至り、上り口から面番所手前

国庫補助		町単独	
地盤整備	面番所東側 約700㎡	既存構造物撤去	1式
護岸石垣復元	延長約31m 高さ1.6m	暗渠排水管	約45m
渡船場復元	石張約38㎡	土留擁壁	東側・北側 41m
渡船場上り口復元	延長約15m 幅2.5m	浮棧橋	延長約34m 階段・渡り場あり
湖底面整備	杭列 敷磔 約330㎡	管理柵設置	木柵 約25m 扉2箇所
外周柵表示	尖柵 11.7m (6間半)		ロープ柵 約33m
	角尖柵 2.7m (1間半)	照明	足元灯3基
	笠木土台付柵 12.8m (7間)	歩道整備	幅1.5m 延長約40m
土留擁壁	南側 約10m	植栽	幅1.8m 延長約37m
説明板設置	1基		
給排水施設	排水ポンプ 1箇所2基		
	井戸 削孔・ポンプ		

第4表 渡船場・護岸整備内容一覧

に至るものであった。整備においても、水面から上がってくるものが体験できることを目指して、浮棧橋（町単独事業）を設け、渡船場から上がることができるものとした。

・説明板

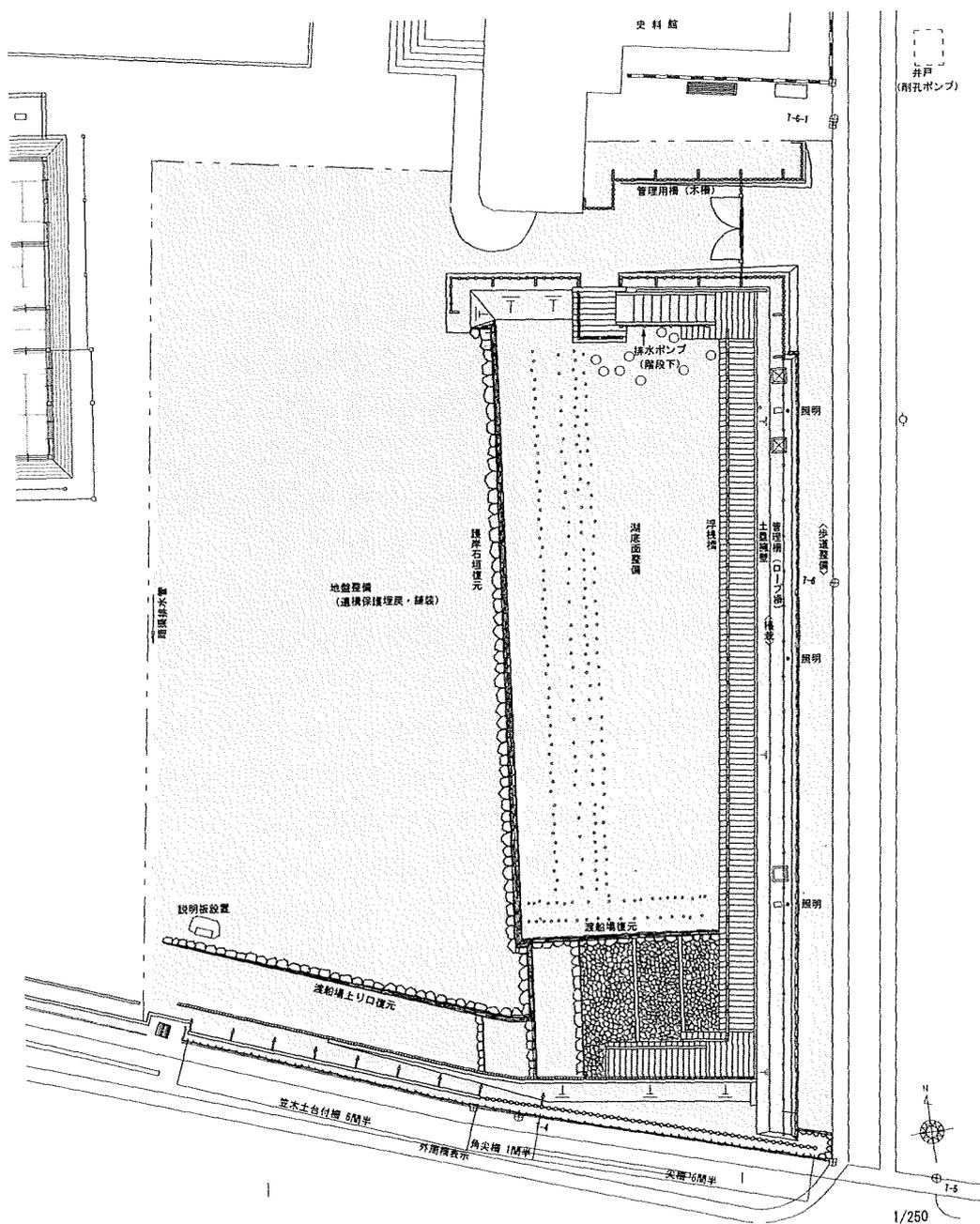
渡船場上り口を昇った端部に、当時の状況を示す説明板を設置した。

・常夜灯

第3節復元検討で述べた通り、常夜灯基礎の痕跡と考えられる遺構が発見されている。しかしながら、上部構造に関する資料が不足していることから、現時点では整備対象とせず、将来の研究成果に委ねるものとした。

・その他（町単独事業）

この整備事業の一環として、上記浮棧橋の他、構造上必要な施設や管理施設などを新居町単独事業として整備した。



第39図 渡船場・護岸整備全体図

2. 護岸石垣

・遺構保護

先述の通り、復元展示として行う石垣は、復元想定高さから30cm上、1 m湖側として、遺構保護と復元展示の両立を図った。

また、発見された石垣、胴木、裏込の遺構は不織布によって覆い、その上に整備として行う石垣や裏込、盛土を施すことで、施工中の損壊防止と恒久的な保存を図った。

・基礎

不織布で保護した湖底面上に養生砂を施し、松丸太を用いた梯子胴木を設置した。また梯子胴木の内部、裏面、前面には栗石地業を施した。これら不織布による沈下防止と拘束された栗石層によって、新設する石垣と裏込の荷重に対する反力を得るものである。

・石垣

復元検討の結果から、護岸石垣天端レベルは1.75 m、根石下端は0.05～0.2 mである。整備では、復元想定レベルより30cm上を基本とすることから、天端は2.05 mとした。しかし、下端については、遺構を保護した上に梯子胴木を設けるためには30cm上(0.35～0.1 m)では不可能であったので、根石下端を0.45 mとした。その結果、整備上の石垣高さは1.6 mとした。

また、勾配は約1:0.2以内とするが、一般的に直線状に長い石垣ではその中央付近に、内側に向かって緩やかな反りを持たせることで面剛性を高める工夫がなされている。この石垣についても、想定される延長は南北15間(約27.3 m)と長いことから、この中央付近で若干反りを持たせるものとした。この反りは、笠石の天端は直線で引き通した上で、石垣の勾配を両端部で1:0.2とし、中央付近の勾配を約1:0.15とした。今回の整備範囲では、この中央付近が復元する北限となる。

復元に用いた石材は、遺構と同様な硅岩としたが、同材の入手は困難を伴うものであった。この硅岩は、新居町付近には伝統的家屋の土台下等にも用いられているものであるが、切り出す石山が存在するわけではなく、土中に存在する転石を利用したものである。この地域では浜名湖北側の集石場を調査したが、石質が脆く、石積には不適當なものであった。結果として、栃木県産の硅岩を用いたが、将来に亘って安定供給される保証は無く、今後の整備に向けては大きい課題である。

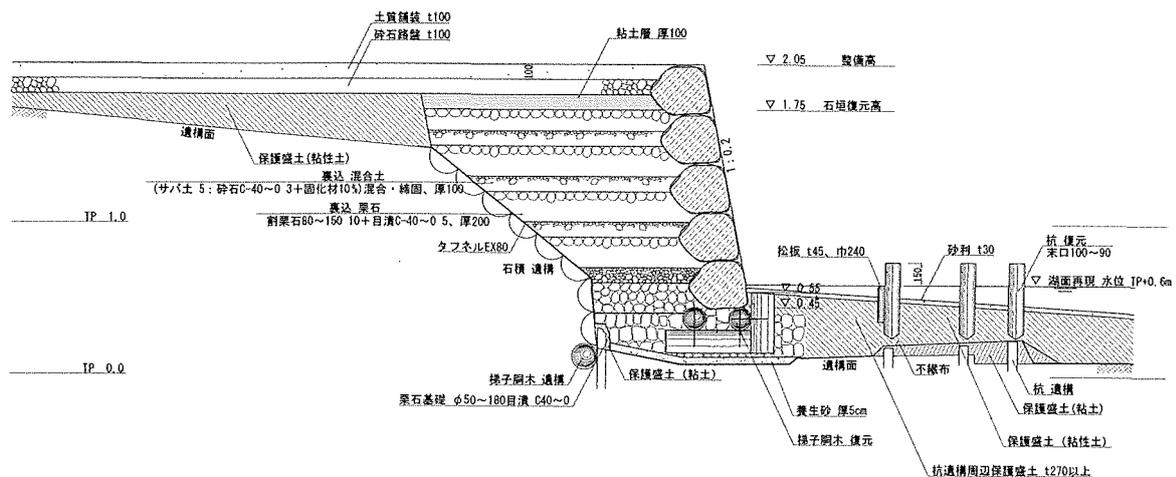
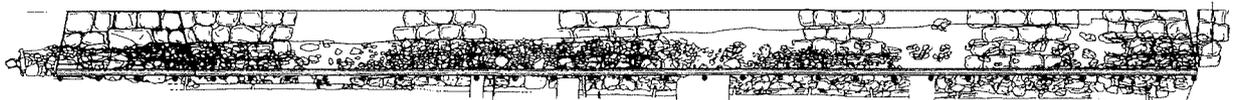
石積は、硅岩を用いた割り石積で、控長さ30～50 cmとし、要所に楔状の補強効果のため控長さ80 cm内外のものを用いた。特に、上り口付近の張り出し部では、遺構でも見付の長径80 cm内外の石材が用いられており、「見せ場」として意図されたと考えられることから、入手可能な範囲で大振りの石材を用いた。

この石積工事には、石材間の合羽、詰め石、差し石、胴込めの固定、笠石・隅石の加工など、熟練した技術が必要であったことから、伝統的 stone 積の修復経験を持つ石工の参加を求めた。用いた石材の性質上、加工整形が困難なものであったが、この技能者の参加によって目的とする石積は成されたものと思われる。

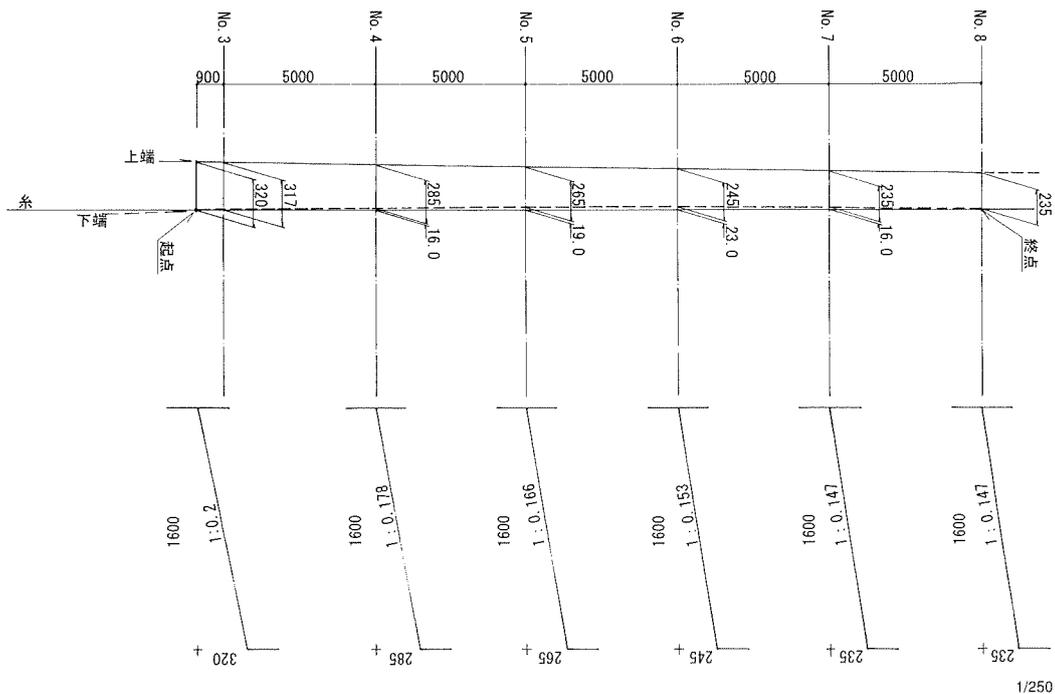
・裏込

裏込は、表面からの水と裏面からの滲出水の影響を受ける。これらの水の出入りを止めず、なおかつ流失しないととも、十分な強度を持つことが要求される。ここでは、割栗石の層と、改良材混合土の層を互層にし、層毎に十分締め固めることに留意した裏込とした。この栗石層で排水の整流化を図るとともに、混合土層を介在することで断面すべり抵抗の補強を図ったものである。

また、常に整備上の湖水面以下となる下方の裏込は土の使用を避け、栗石層とするとともに、裏込最上面には、粘土による止水層を設けた。



第40図 護岸石垣整備図



第41図 護岸石垣整備詳細図

3. 渡船場

この整備範囲では、渡船場の北端約6m分が対象となる。復元検討の通り、護岸石垣から約2mの位置に土留石があり、そこから湖底面に向かって緩勾配を持つ敷石面となる。また、この土留石から2m、4.3mの位置に土留木があり、この位置が勾配変化点となる。整備では、遺構面から上30cm、湖側に1mを整備仕上げ面として、上記構造を復元した。

・遺構保護・基礎地盤

遺構面に存在する杭丸太等の木質遺物の保護のため、これらを良質粘土で覆った。その上で、保護層として山砂による盛土を行い、基礎地盤とした。

・土留石

基礎地盤上に松丸太（太鼓落）を据え付け、土留石の基礎とした。石材は護岸石垣と同質の硅岩とし、前面及び上面のツラを合わせて一石を並べた。

また、渡船場と上り口の境界にある石段は、栗石基礎の上に3段の石積を復元した。

さらに、渡船場の高まりと湖底面との間の段差に土留めが必要である。遺構では明確には発見されていないが、石材が散乱していることから、やはり石材による土留めが妥当との判断から、1～2段の腰石積を施した。

・土留木

遺構に倣って、木杭の上に丸太を据える形状とした。木杭は、保護盛土中に根絡みを付けて立ち上げ、その上に、下面を付けた松丸太を据え付け、鍔金物で固定した。なお、この金物は仮止めであり、丸太周囲の敷石で固定するものである。また、木材には全て浸透性防腐剤を塗布した。

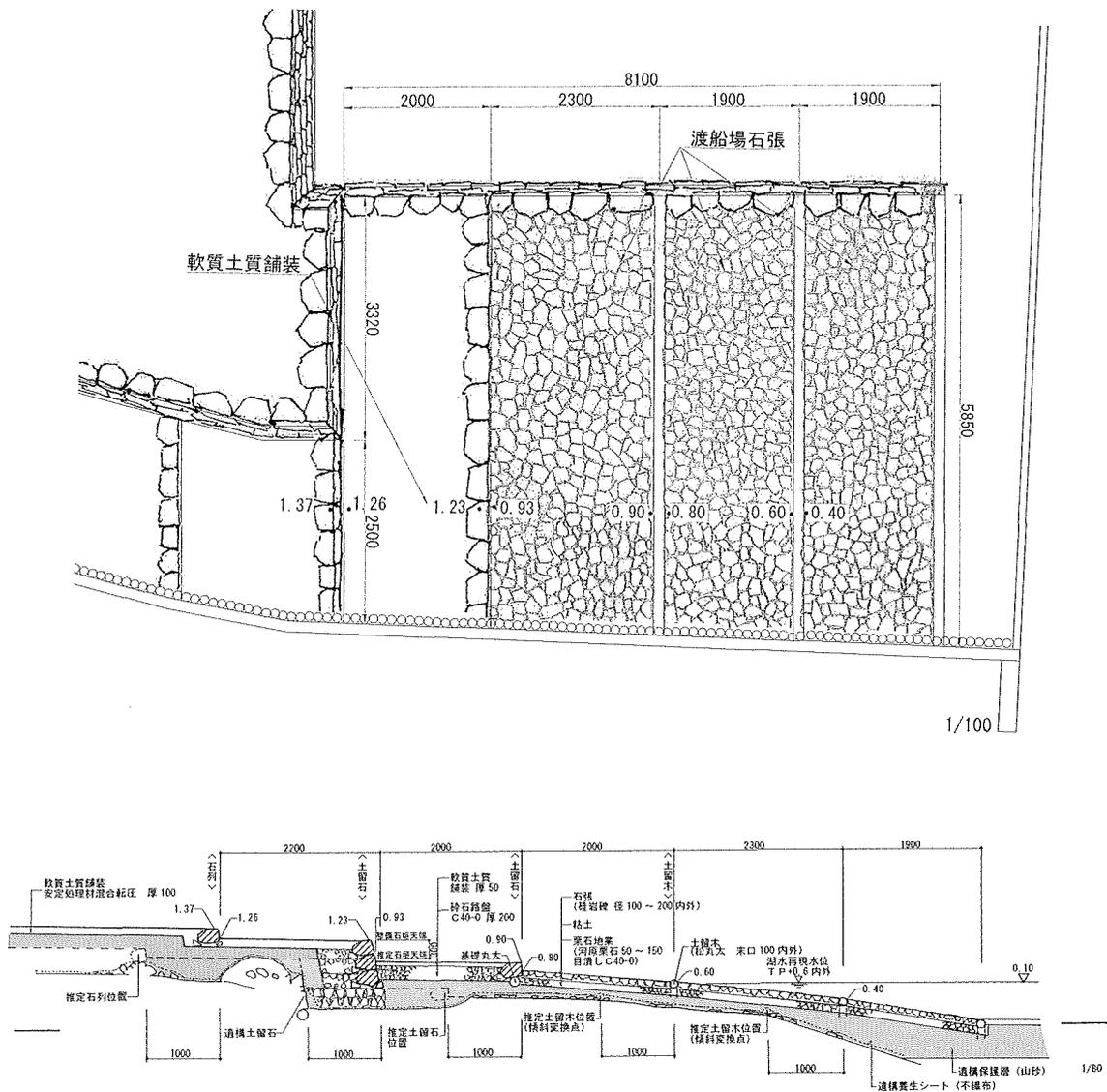
発見された痕跡は2箇所であるが、整備上、敷石の最下段に、そのずれ落ち防止のため1箇所追加した。なお、この1箇所は浮棧橋の下となり、公開上は見えない。

・敷石

保護層となる山砂盛土上に栗石路盤を施し、地盤強度を確保した上で敷石を行った。栗石路盤は、河原栗石（径50～150mm）を敷き並べ、碎石（C40-0）にて目潰しを行った。その上に、目地材として粒状に乾燥した粘土を置き、珪岩（径100～200mm）を上につらに向けて敷き詰め、叩き込んで仕上げた。

・舗装

土留石から護岸石垣側の平面には、石材が発見されなかったことから、土質舗装を施した。この舗装は、整備上の湖水の影響を受けることから、水による侵食を受けにくい硬質土質舗装とした。



第42図 渡船場整備図

4. 上り口通路

渡船場から面番所に向かうスロープ状の上り口であり、復元検討に記すとおり、護岸石垣から折れまわす腰石積と、スロープ面上の段状石列（石列B）からなる。しかしながら、スロープ・腰石積の西端は不明である。この整備では、面番所の東側で当面完結し、公開する必要があることから、対象範囲内で面番所周辺の地盤面にすり付ける形状とした。なお、将来その延長の構造が判明した時点で石積・スロープの延長を調整するものとしておく。

・遺構保護・基礎地盤

護岸石垣と同様に、腰石積裏込等の遺構には不織布を敷設した上で整備に必要な盛土を行い、基礎地盤とした。

・腰石積

護岸石垣からやや鋭角に折れ曲がるが、隅石の納まり上、一旦90度に折れまわした上で、その延長をさらに折り曲げるものとした。腰石積の高さは、最大約1m（4段、見掛りは82cm）で、西側端部で0.3m（1段）、また延長は約16mである。

石材は護岸石垣と同質の珪岩とし、発見された石材に倣って、護岸よりやや小振りな控長30cm内外とした。整地地盤上に栗石基礎を行い、護岸石垣と同様に割り石積とした。また、裏込は、割栗石と目潰し碎石を層状に締め固めるものとした。

・段状石列

段状石列は、遺構に残る集積が小範囲であることから、あまり大径材ではないと考えられるので、腰石積に用いたものと同様に、控長30cm内外の石材を1列に並べた。この石列は、若干石段状となると考えられることから、石材の半石分、約10cmの段差を設けた。

・舗装

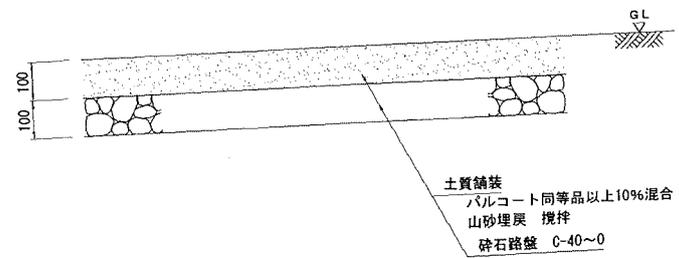
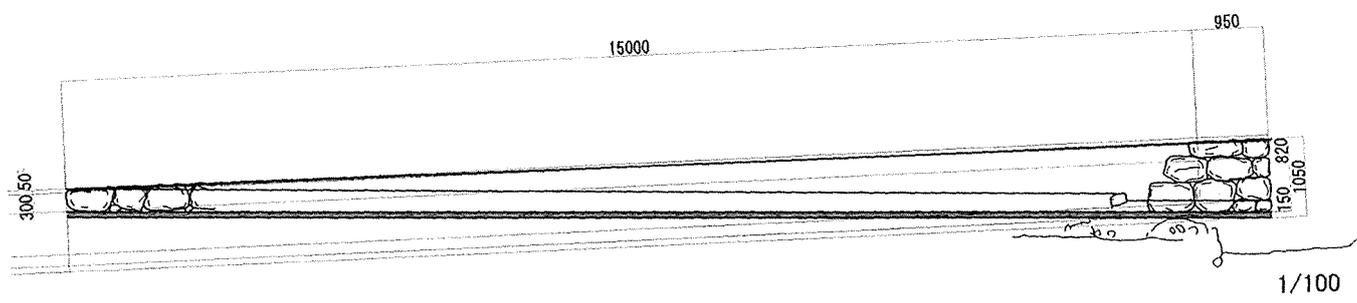
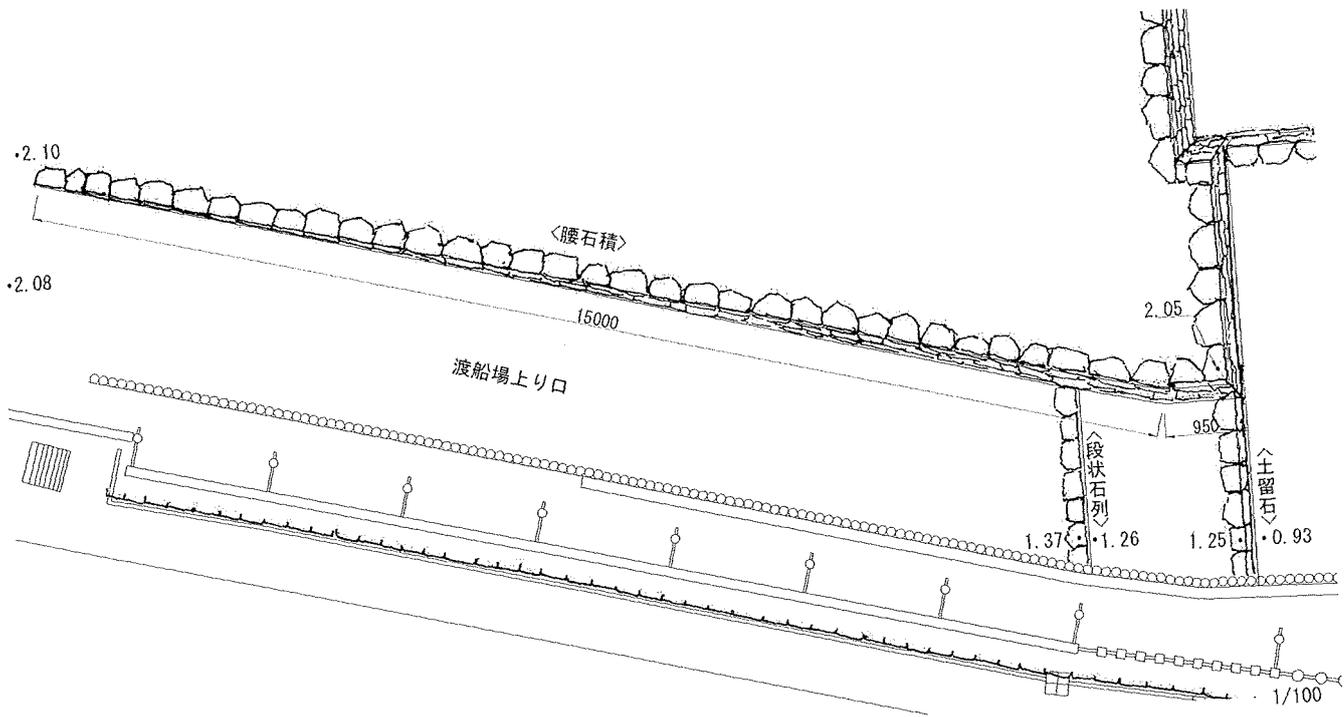
スロープ面の舗装は、土の質感を重視した土質舗装として、盛土材に用いた真砂土（現地呼称 サバ土）に安定材を混合したものとした。

5. 地盤整備

面番所東側の地盤は、護岸石垣に向かって緩やかな傾斜を持つ形状である。この地盤面は、発掘調査の結果から土の面と考えられる。

整備では、発掘調査後の埋め戻し面上に真砂土による保護盛土を行い、仕上げとして軟質の土質舗装を行った。

この舗装は、碎石路盤（厚10cm）上に、盛土材に安定処理剤を混同したものを敷設し、転圧したものである。



第43図 上り口・通路整備図

6. 湖底面

護岸石垣の手前に杭列があり、そこから湖底面の勾配が徐々に落ち込む状況を再現した。また、湖底面には大小の礫が投入された状況とした。

・杭列

湖底面に発見された湖底面の杭は、腐朽防止のため粘土で被覆し、さらに不織布を敷設して、その上に山砂による保護盛土を施した。

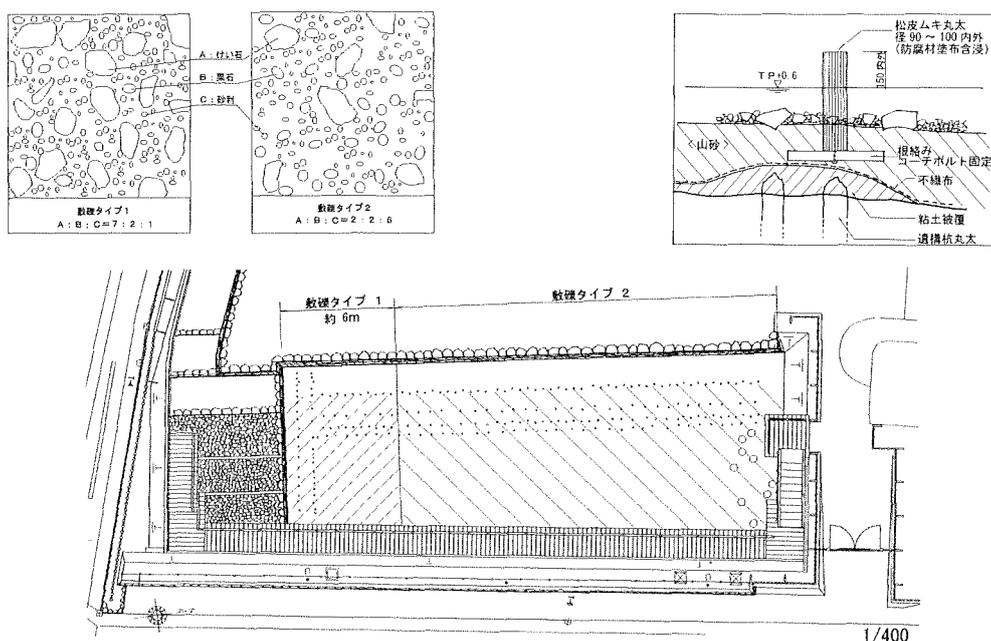
遺構では、発見された護岸石垣手前4条と渡船場手前3条の杭列の他、密集する部分があるが、これは後補として何度も打ち込まれた結果と考えられるので、整備では比較的整列する杭列を表現するものとした。

また、当初の杭の高さは不明であるが、護岸石垣に接して舳い杭があるとは考えがたいので、水面から少し頭部を出す形状で表現した。この頭部は、打ち込み杭であることから、切断した切り口を見せるものとした。

設置した杭は、遺構に倣って松丸太とし、根絡みを付けて保護盛土内に根元を埋め込み、直立するものとした。なお、木部には浸透性防腐剤を塗布した。

・礫

湖底面に発見された礫は、大きさ、材種とも多様なものが投入されている。その分布を見ると、渡船場側に大きい礫が多いようである。また、その中でも杭列付近に比較的大きいものが多い傾向がある。整備では、A 珪岩礫径150～200mm、B 河原栗石径50～150mm、C 河原砂利径20～40mmに分類し、渡船場側約6mはA : B : C = 7 : 2 : 1 (面積比) とし、それ以北は、同じく2 : 2 : 6として材料を用意した。この敷設作業ではまず河原砂利を敷き、その上に栗石・珪岩礫を投棄するように仮置きし、その後礫が地中に半ば埋まるように据付けた。この際、特に人為的な配置とならないように留意した。



第44図 湖底面整備図

7. 外周柵

整備区域の南辺に、構内区画施設の表示として木柵を設置した。これは、「新居関所平面図」や「(今切関所修復目論見帳)」(天明2年)に見られるものである。また、新居関所の公開上の入り口となる新居関所史料館側、護岸東側には管理用の木柵を設置した。

・構内区画施設の表示としての柵

絵図より、関所構内から渡船場に向かって、笠木土台付柵、角尖柵、尖柵という記述が見られる。本来の柵の位置は、現特別史跡範囲よりもさらに南方であるが、大御門から渡船場土留石手前までの間が笠木土台付柵、それに続く2列目の土留石手前までの間が角尖柵、そこから湖中に向かって尖柵が延びるものである。

建築物の整備の基本資料とする「今切御関所御普請目論見帳二」(文化2年)には、これらの柵についての記述は無い。しかし類似する構造物として、「面番所東之方角柵裏板付」や「板塀」などがあり、標準的な高さは6尺となっていること、柱材等には栗材を用いていることがわかる。

また、「(今切関所修復目論見帳)」(天明2年)には以下の記述が見られる。

- ①「一 栗柵延長七拾四間貳尺 是ハ大御門南土手上 海中迄一箇所・・・」[右入用 柵木 栗丸太百本 長六尺 末口三寸]
- ②「一 笠木柵延長八間高四尺 但路次口格子戸有之」[右入用 柵木 栗木壺七本 長四尺 三寸角 (略) 是ハ長八間之所上下帯入、但間ニ七本ツ、古木とも五拾六本と 遣候積]
- ③「一 尖柵延長六拾□間一尺 」[書院乱杭上 長貳拾三間二尺 高六尺 一箇所 柵木 栗丸太貳拾本 長六尺 末□□寸 (略) 是ハ長貳拾三間二尺之所、古木共百□拾七本、間八本打、有来之通御修復之積]

①の記述より、大御門から渡船場に延びる一連の柵の柵木は長6尺である。また③は、書院の東方護岸石垣上の柵と考えられ、高さ6尺、柵木長6尺であることがわかる。したがって、ここで対象とする一連の柵は、高さ6尺を標準と考える。

○笠木土台付柵 位置、高さは異なるが、②の記述を参考に、柵木 栗3寸角 高6尺 1間当たり8本とし、同じく栗材にて笠木、土台、貫を設け、土台建ちであることから、1間毎に控を設けた。

○角尖柵 笠木土台付柵と同様に、柵木 栗3寸角 高6尺、1間当たり8本とし、栗材の土台、貫を設け、1間毎に控を設けた。

○尖柵 湖中に延びる柵であることから掘立柱と考えられる。記述には見られないが、他の柵に倣って地上高6尺とし、①の地上の柵木(末口3寸)よりやや太い5寸とした。その場合、根元が接することとなるので、1間当たり7本とした。また、柵木先端の形状は、面番所西区域より発見された柵木を参考に鋭角に尖ったものとした。

○木柵の仕上げ

「今切御関所御普請目論見帳二」(文化2年)に「面番所東の方角柵裏板付 (略)

板塀裏表共有来之通墨塗之積り」とあり、「今切御関所御普請目論見帳」（寛政4年）では大御門の破風板、冠木鼻留押板、桁鼻、裏甲等に「墨塗渋留」とある。

渋墨塗りは、木材の防腐と化粧を兼ねたものであり、建物外壁や雨掛りとなる部分に施すことが一般的である。新居関所の建物でも、上記の記述より雨掛部分に施したと考えられるので、木柵については渋墨塗りであったと考えることが妥当と考えられる。

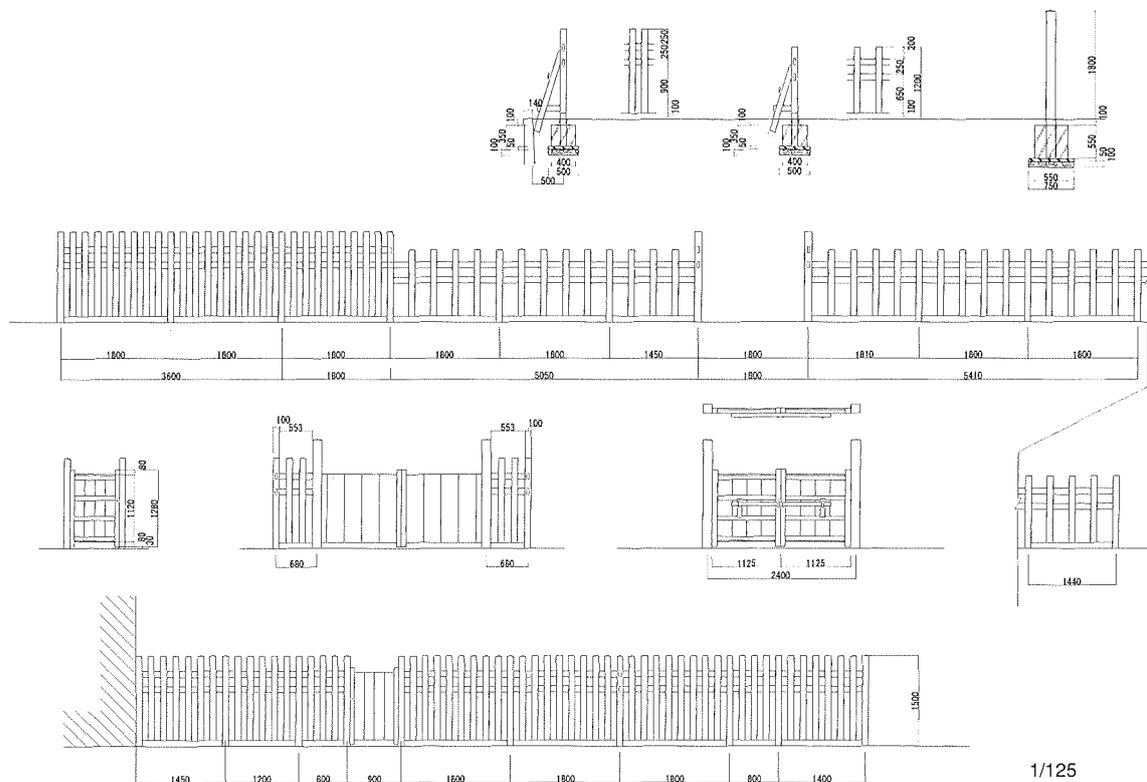
この整備では、復元でなく表示物であることから、渋墨に替わる着色防腐材によって黒く仕上げた。

・管理用の木柵（町単独事業）

復元する湖面周囲に転落防止と入場管理、また修景を兼ねた木柵および管理用門扉を設置した。なお、これらの意匠は表示としての柵よりも簡便なものとした。

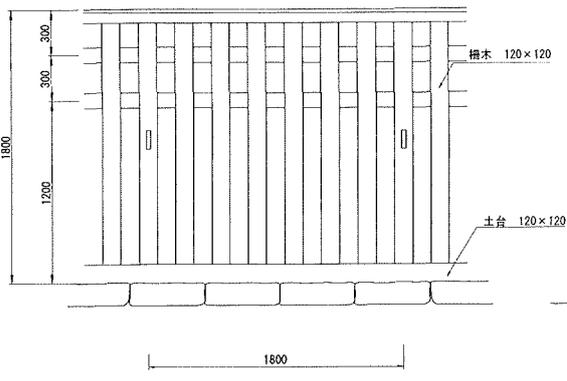
○木柵 新居関所の出入口となる周辺であり、門扉より外側は高さ1.5m、柵木100×100を密に配置し、内側は高さ1.2m、柵木100×100を疎に配するものとした。また、門扉は幅2.8m、両開き木製扉とした。

○ロープ柵 復元する湖面の東側町道に対し、杭高さ1.6mのロープ柵を設置した。これは、立ち入り防止とともに、町道側からの景観を阻害しないものとして計画した。

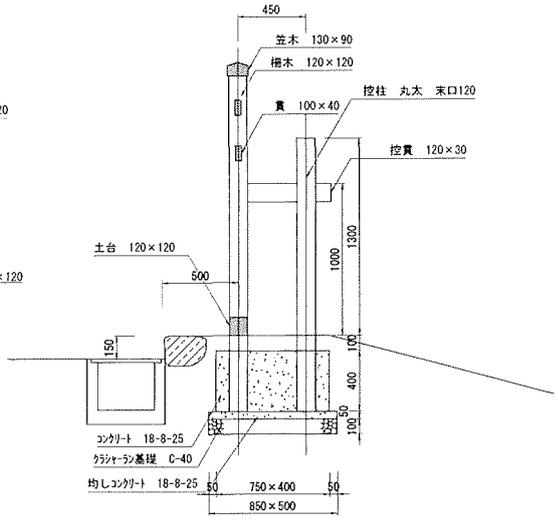


1/125

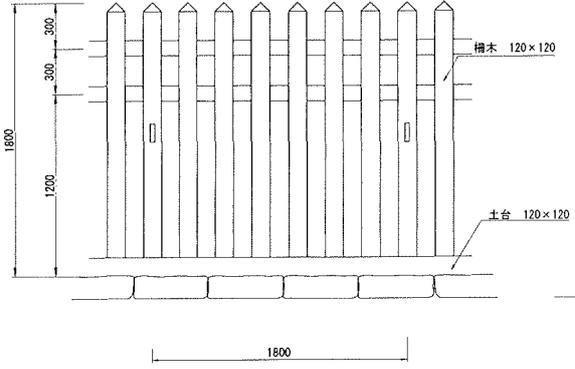
第45図 管理用木柵整備詳細図



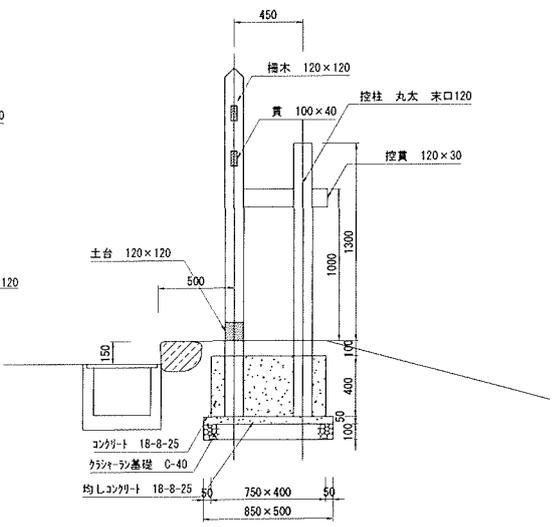
立面図



断面図 1/50

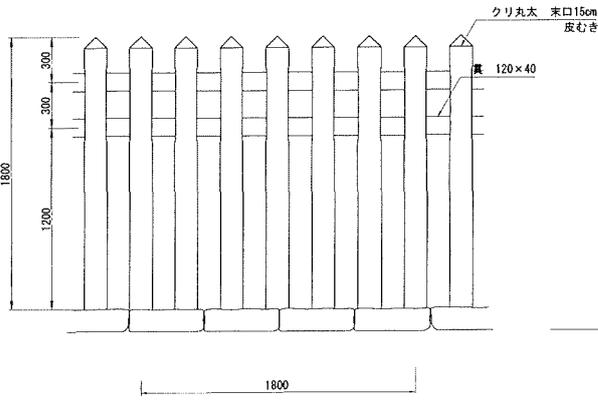


立面図

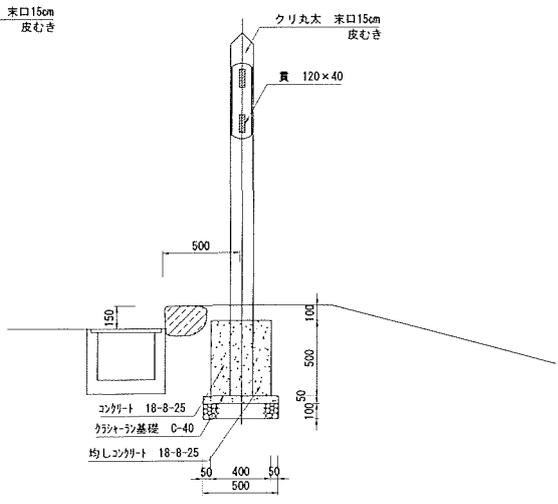


断面図 1/50

第46図 角柵整備詳細図



立面図



断面図

1/50

第47図 尖柵整備詳細図

8. 土留擁壁

復元する湖面を取り囲む石垣以外の外周には、コンクリート製L型擁壁による土留めとした。

・国道301号側土留擁壁

渡船場の遺構上に埋め戻し土による保護層を設け、その上に基礎砕石、均しコンクリートを打設してL型擁壁（2次製品）を設置した。擁壁の高さは、渡船場上り口手前で1 m、東側（町道側）で1.8 mであり、それまでの間は渡船場の勾配に合わせ段階的に高くした。なお、景観上の配慮から、擁壁天端は周囲の地盤よりも約30cm低くし、斜面に芝張りとしてすり付けた。さらに、コンクリート面に対しては、外観上丸太土留めのような修景として松丸太を立て並べた。この松丸太は、径・高さとも同形状の材が揃いすぎないように留意した。

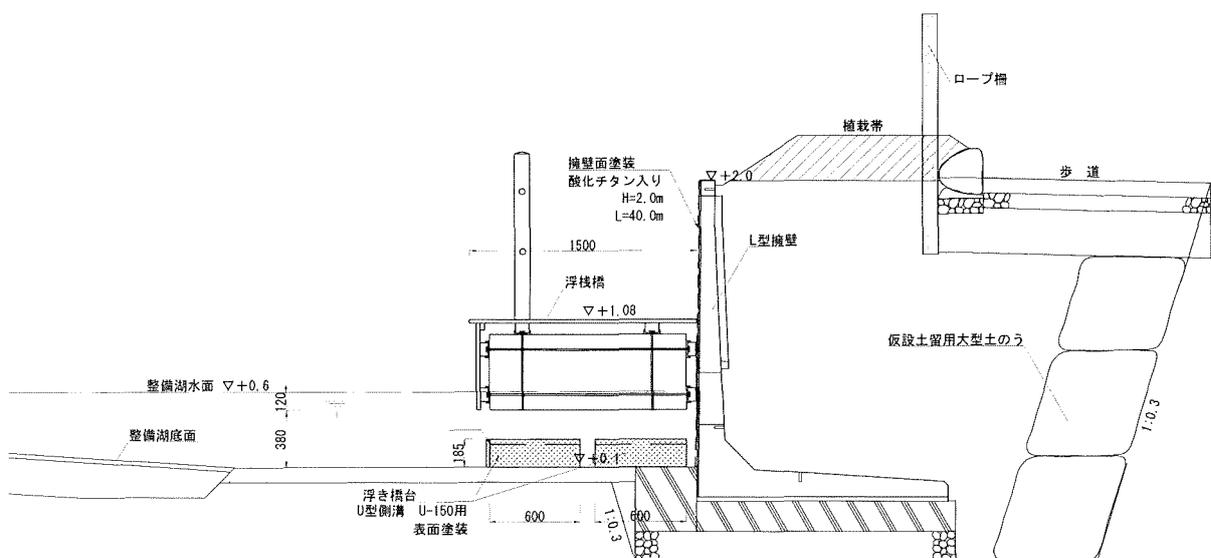
また、上り口スロープでは、雑割石練積による土留めとし、その前面に修景として同じく松丸太を立て並べた。

・東側（町道側）及び北側(史料館側) （町単独事業）

地下に存在するかつての湖底面はさらに深い位置にあり、擁壁基礎は遺構に抵触しない。また、新居関所の長期整備計画では、湖面をさらに東側・北側に拡大する計画であるので、それまでの間の土留めと捉えている。

掘削地盤上に栗石基礎を設け、コンクリート基礎を打設した上にL型擁壁を設置した。擁壁の高さは2.3 mである。見え掛かりとなるコンクリート面には、修景を兼ねて撥水材を塗布し、色調を抑えたものとした。

これら擁壁工事にあたっては、当該地盤が埋め立て地であることから、急勾配での掘削に苦心した。遺構保護の観点から、地下に深く親杭・鋼矢板等を打ち込む鋼材による土留めは不可能であるので、掘削直後に大型土嚢を積上げて仮設土留めとする工法とした。



1/50

第48図 L型擁壁（東側）断面図

9. 浮棧橋（町単独事業）

湖面から渡船場を通り、上り口から関所構内に至るという動線を体験する施設として、浮棧橋を設置した。これは、上下する水面に対応するためと、歩行時に水面上の感覚が得られることを重視したものである。

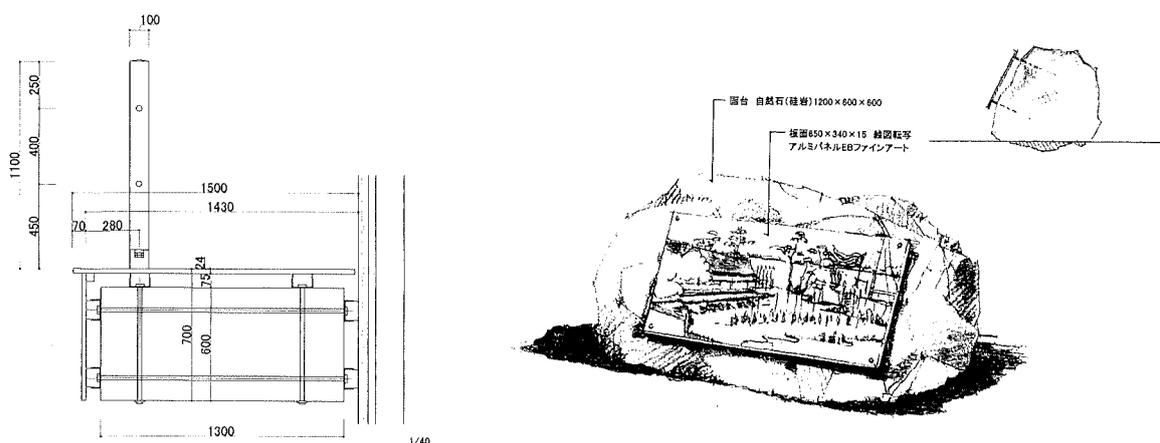
浮棧橋は、EPS（発泡プラスチック）を鋼材で繋ぎ、上面及び側面に木製板を張った構造で、歩行面の湖水面側には安全上ロープ柵を設置した。また、関所の出入口付近から浮棧橋へは階段で降りるものとし、また浮棧橋から渡船場へは渡り橋を設けた。

10. 説明板

上り口から関所構内に至る部分に、当時の状況を物語る説明板を設置した。

その状況を具体的に表すものとして、大名たちが渡船場から面番所前を通過する様子を描いた浮世絵「東海道五十三次 新井風景」（文久3年 歌川芳盛）を用いた。

説明板は、護岸石垣で用いた石材と同質の自然石（硅岩）に、浮世絵を転写したアルミパネルを取り付ける構造とした。



第50図 浮棧橋・説明板詳細図

11. 給排水施設

整備した湖面の水は、湧き出す地下浸透水によって目的とする貯水は確保される。しかしながら、狭い範囲の滞水であるので、アオコの発生や微生物の発生などによる水質の悪化は免れない。水質浄化の方法は多様であるが、ここでは最も確実な方法として、物理的に水を入れ替える設備を設置した。

排水は、水面北端に排水枡と排水ポンプを設置し、給水は、隣接地に削孔井戸を設け、東側擁壁の中間点に2箇所給水口を設けて、湖水が循環するように計画した。

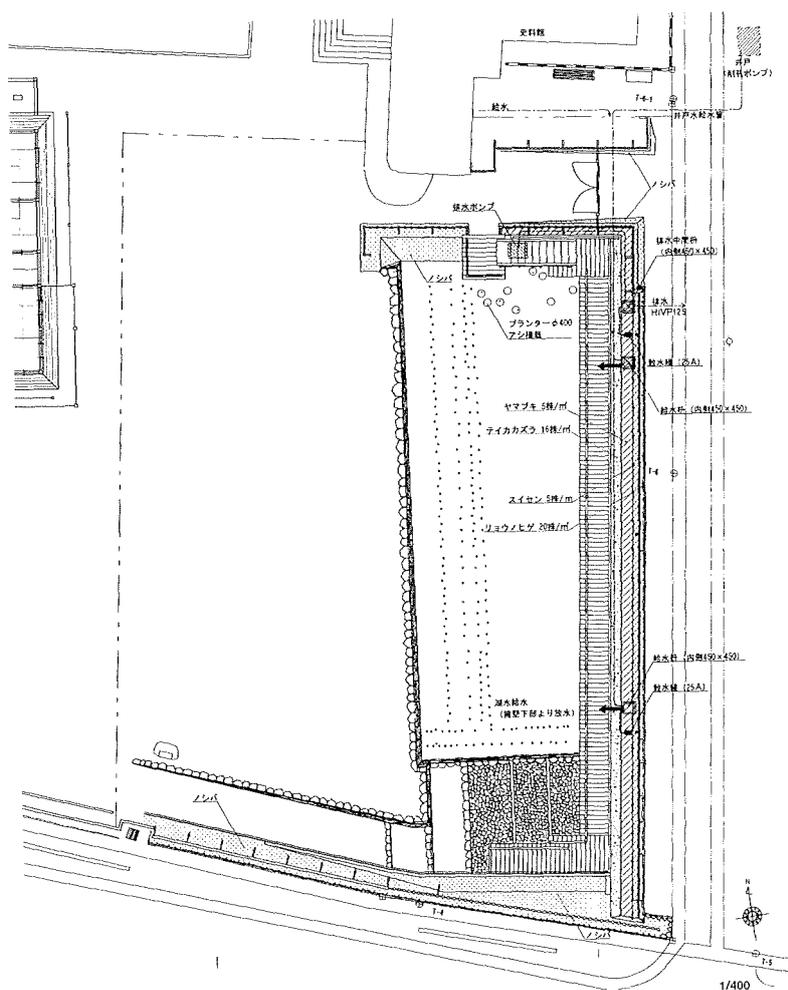
排水ポンプは事故回避のため2基設置し、フロートにより一定水位以上の場合に自動的に起動する他、手動でも管理できるものとした。

また、清掃や植栽管理のため、散水栓を2基設置した。

12. 植栽（町単独事業）

東側（町道側）のL型擁壁上に、高さ約30cmの植栽用土塁を設け、ヤマブキ、リュノヒゲ、スイセン、テイカカヅラ、ノシバを植栽した。

また、北側の擁壁面に対する修景として、湖水中にプランターを置き、アシを植栽した。
(中田)



第51図 給排水設備・植栽詳細図

第5章 新居関所に隣接した渡船場復元の意義

愛知大学教授

特別史跡新居関跡整備委員会委員 渡辺 和 敏

1. 渡船場の復元

最初に、江戸時代の新居関所（今切関所と記した文書も多いが、ここでは新居関所と記す）について地理的に理解するため、十返舎一九の『東海道中膝栗毛』三編下の終わりの部分を紹介しておこう（句読点を付し一部の漢字を変換した）。

船は、早や新居近くなる。

船頭「サアサアお関所前でござる。笠をとって、膝を直さっしゃりませ。ソレソレ船が当たりまするぞ」

乗合「ヤレヤレ滞りなく着いてめでたいめでたい」

程なく船は新居の浜に着きければ、乗合皆々船をあがり、お関所を打ち過ぎける。

弥二郎・北八も船をあがり、

舞坂を乗り出したる今切と まだたく暇も新居にぞ着く

上記は、『膝栗毛』の主人公である弥次郎兵衛と喜多八が、浜名湖の今切渡船を下船する直前から関所を通過するまでの記述である。今切渡船の船頭が、弥次郎兵衛・喜多八をはじめとする乗船客に対し、船着場の前が関所であることを告げている。

上記に見るまでもなく、江戸時代の新居関所は今切渡船の発着地に設置されていたのであり、そのことに重要な意味がある。その渡船場は、後述するように明治以降の浜名湖埋め立て工事により、近年までその場所も分らなくなっていた。

新居町は文化庁と静岡県の補助金を受け、平成10年と同12年に新居関所に隣接していたという今切渡船場跡を発掘調査し、平成13・14年にその景観を一定程度復元した。これにより関所を訪れる人々は、右の『膝栗毛』の記述をすんなり理解できるようになり、視覚的に何故ここに関所が設置されていたのかを伺い知ることができるようになった。渡船場景観の復元は、文化財保護と歴史教育の両面からみて大きな進歩であったと確信している。

2. 新居関所と今切渡船場

関所に関して広く日本の歴史上で見れば、すでに大化改新の詔に関塞を置くとある。以降、関所は各時代に各所に設置されてきた。関所の性格・意義も、それぞれの時代の社会背景を反映してさまざまに変化してきたのであるが、その機能を端的に言えば、

古代の関所は軍事的意義が濃厚であり、中世になると通行税（関銭）を徴収することが中心になったと言える。

江戸時代には、正式な関所は幕府だけが設置する権限を有していた。その数は全国で五十数か所にのぼり、中でも東海道の箱根・新居関所と中山道碓氷・木曾福島関所が最重要であった。これらの江戸時代の五十数か所の関所は、それぞれに若干の個性はあるものの、その検閲機能が概して「入り鉄砲に出女」と言われたように、江戸幕府への反乱を未然に防止することにあつた。この江戸幕府が設置した関所は、明治2年（1869）1月に明治新政府によって一斉に撤廃され、以降「関所」という言葉は歴史用語としてのみ使用されている。

新居関所は、慶長5年（1600）の関が原の役直後に、徳川家康によって東海道今切渡船の新居側の渡船場に設置されたものである。ただし同所へは戦国時代にも今川氏によって関所が設置されたことがあるので、家康によって再設置されたと言うべきかも知れない。もちろん今川氏が設置した関所と家康の設置した関所の機能は随分異なり、家康の設置したそれもやがて「入り鉄砲に出女」を主な検閲対象とするようになる。

以来、江戸時代を通じて今切渡船路は、暴風雨や地震・津波により二度変動し、それに伴って関所も二度移転している。すなわち新居関所は、常に今切渡船の発着地＝渡船場に設置され続けたのである。別の言い方をすれば、関所は今切渡船場であるその場所に設置したのであり、渡船場と新居関所の施設は表裏一体の関係にあつたわけである。

江戸幕府の設置した全国の五十数か所の関所は、いずれも交通の要所にあつた。その所在地を地理的にみると、険阻な山岳で旅人が抜け道を探すことが困難な地にあるか、旅人が横越することが困難な河川・湖沼の渡船場に設置されたものか、この二つに分類することができる。前者の代表が箱根・碓氷・木曾福島関所であり、後者の代表が新居関所や関東の利根川や江戸川の渡船場に設置された関宿、房川渡し中田・新郷川俣関所、金町・松戸関所、小岩・市川関所である。

要するに、江戸時代の関所は旅人が関所破りをするのが難しい場所に設置されていたのである。その中で現在、山岳に設置された関所はその跡地を探し求めることが比較的容易いが、渡船場に設置された関所は明治以降の河川流路の工事などによって跡地そのものが分らなくなっている場合が多い。渡船場に設置された関所の中では、現在でもその実像をほぼ知ることのできる新居関所は稀有な存在である。

3. 歴史教育の教材として文化財

新居（今切）関所は廃止後、明治5年（1872）の学制頒布によって翌6年からその建物が新居小学校として使用されることになった。無用の長物と化していた建物が再利用されることになり、旧関所の建物がその取り壊しから免れることになったのである。新居小学校は大正5年（1916）に源太山へ移ったが、その跡の建物を今度は新居

町役場として利用した。

新居町役場として利用され出したとき、すでに全国には江戸幕府が設置した関所の主要建物は、新居のそれが残るだけであった。そこで大正10年（1921）3月、文部省から「新居関址」として史蹟に指定された。さらに昭和25年（1950）5月に文化財保護法が制定されると文化財保護委員会から改めて史蹟の指定を受け、さらに昭和30年（1955）には文化財保護委員会指定の「特別史跡」となって現在に至っている。

しかし新居（今切）関所と表裏一体をなす渡船場については、交通の近代化の中で徐々に、そしてやがて完全に消滅してしまった。すなわち、ほぼ従来の渡船路に沿って明治14年（1881）に堤と橋ができ、その後も紆余曲折がありながら時代の趨勢で渡船は衰え、特に東海道線の敷設を契機に渡船場は完全に埋め立てられてしまった。新居関所近辺の景観は、関所機能の廃止後20年間で一変して陸地続きとなり、渡船場の形跡は全く失せてしまったのである。そしていつしか渡船場そのものの位置も、多くの人々から忘れ去られるようになったのである。

近年までの一般の人々の理解では、江戸時代に建てられた関所の建物が現存するのであるから、ここが関所であったことがわかる。しかしその周辺は、一面が市街地と道路敷である。そのため新居関所を訪れる人々にとっては、江戸幕府がなぜここを選んで関所を設置したのか理解するのに無理な景観であった。言葉で、「昔はここまで浜名湖で今切渡船が往復していてこの場所がその渡船の発着地であった」と説明しても、あまりにも現状景観がかけはなれていて、実感してもらうのに極めて困難であった。

その渡船場を平成13・14年に一部復元したわけである。復元された渡船場の規模は江戸時代のその一部であり、その主要部分は依然として国道301号線の地下に埋もれたままである。しかし一部とは言え、その復元によってその場所が渡船場であったことが誰にも分るようになったので、新居関所の歴史的教材としての価値は大幅に拡大したと考えられる。そしてその結果、将来的に関所の歴史的意味を真に理解する人々が増加することであろうと確信する。

第6章 今後の保存整備に向けた課題

1. 渡船場・護岸について

特別史跡新居関跡保存整備は新居関所の範囲と建物・構造物の復元をめざすもので、これまで保存してきた現存建物の保護継承とともに周辺景観を江戸時代の姿に再現・復元しようとするものである。

特に新居関所は江戸時代の関所建物である面番所が遺存していることから、現存建物にならう形で活用を目的とした建物等の復元整備をもくろんでおり、これを整備の基本方針としている。その整備の第1段階・STEP1として着手したのが現存建物東面に展開していた渡船場・護岸の整備事業である。

整備事業の着手以前の新居関所は市街地の中に埋没してしまっていて、関所の置かれた位置・環境はまったくとっていいほどわからなくなっていた。東側に広がっていた浜名湖岸も明治以降の埋め立てによってその景観は失われており、関所東側護岸範囲や構造物の所在状況についても不明な現状であった。

整備事業の初期には、これら渡船場・護岸の位置を特定するため事前に古絵図を集成してその平面的構造を想定し、その後に発掘調査を実施して遺構の残存状況から位置・構造を推定していくこととなった。

絵図資料からは渡船場の姿がいくつか想定され、時期差・変遷があるらしいことが推定された。そして、文献史料についても渡船場に関わるものを探索したが、これら変遷を想定できるような史料は現段階では確認できず、新居関所の渡船場がどのような姿であったのか史料から描くことは残念ながらできなかった。

その後、発掘調査を実施して遺構の残存状況を確認したのだが、整備における根拠資料として発掘調査結果をもとに復元検討を行った。ただ、発掘にあたっては絵図資料が大いに参考となり、絵図資料がなければ遺構の位置・性格の特定・推定がなしえなかったのが現実である。護岸石垣は胴木・根石・築石の一部をそれぞれ確認しており、護岸の位置・構造を一部ながらも明らかにできた。

また、渡船場の位置・範囲については絵図・遺構状況によってその北端の一部が検出されたものと想定され、絵図中の護岸石垣東側の列点も発掘確認された丸太杭列であることが明らかになるなど、絵図との照合によって絵図中の構造物が遺構として確認される部分も見受けられた。

このように絵図資料は発掘遺構の解釈において重要な資料となった。ただ、絵図にも変遷があるようで、発掘調査での出土遺物からみた遺構変遷や絵図年代の特定などが課題としてあげられよう。また、各種史料の悉皆調査・再検索も継続課題として残されている。

なお、上り口通路は絵図に描かれていないが、渡船場～面番所までの新居関所にとっては重要な動線として評価できる遺構である。いまのところ、上り口通路の西端が

未確認なので今後の位置確定が課題として残るし、面番所前の整備にあわせた調査・検討作業が必要であろう。上り口通路は国道301号との境界をなすところでもあり、将来的な構想のもとに整備が望まれる場所である。

また、復元検討の中でもふれているように、渡船場の中に所在したであろう常夜灯についても当初計画では整備予定であった。常夜灯の遺構については浮世絵版画などに描かれた場所とほぼ同様な位置関係となる護岸石垣際で不自然に残る集礫部分を想定した。ここは護岸石垣の裏込と上り口通路石積に挟まれた場所で、50cm前後の大きな角礫なども分布していた。常夜灯基礎自体は攪乱されたもののようで、大きめの角礫が不整形（しいて言えば方形）に残っている状態であった。

この常夜灯遺構は1.5～1.8mの方形区画を想定したのだが、基礎遺構として明確でない、常夜灯基礎であったとしても遺存がきわめて悪い、そして周辺に現存する常夜灯基礎と比べて想定方形区画規模が小さい、そして上部構造を示す資料が明確でないなどの理由によって、常夜灯の整備は見送ることとなった。

そして、整備の基本とした絵図にも常夜灯の記載がないし、管見に及ぶかぎり文献史料にも常夜灯の記載はないということである。史料的には常夜灯が実在したかどうかは明確にしないが、浮世絵版画にはどれをみても常夜灯が描かれていて非常に対照的である。この常夜灯整備復元については今回の整備の中では先送りとなったが、今後の資料再検索・新たな資料確認を含めた調査・研究課題として残されている。

渡船場・護岸整備事業は東海道宿駅開設400年にあわせた事業として計画されたもので、工程的にかなり無理をしている。その一例としては発掘調査と基本設計をほぼ同一時期とせざるをえず、翌年度の実施設計までに遺構の解釈・検討に時間的余裕があまりない状況であった。また、実施設計図書作成が史跡整備工事と同一年度となってしまったことによって、予算的な面からも単年度で実施できない範囲が発生してしまい2ヵ年事業となってしまった。これらは史跡整備事業計画の立案・調整における今後の課題となろう。

このように2ヵ年継続で実施した渡船場・護岸の整備事業により、浜名湖岸に設置された江戸時代の新居関所の景観を一部ながらも再現することができた。視覚的に渡船場・護岸の姿がみえることによって現存関所建物の存在も映えてくるもので、新居関所の歴史的な重要性もより明確化できたものと思われる。

渡船場・護岸は将来的に整備範囲の拡大が史跡整備の第3段階・STEP3という構想として残されており、周辺環境が整えば浜名湖水面が広範囲に展開され、よりリアルな渡船場・護岸の景観がよみがえるであろう。

また、今後は現存建物と整備された渡船場・護岸区域を中心に公開・活用面が課題としてあげられよう。ひとまず渡船場・護岸整備を完了した場所において、平成14年10月に渡船場整備完成を記念して「新居宿にぎわい祭」を開催し、イベント拠点会場として渡船場・護岸整備エリアが活用されて多くの入場者でにぎわうこととなった。そして、整備と時を同じくして新居関所を中心に旧宿場域を案内・解説するボランティア

ィア団体「新居宿史跡案内人の会」が設立され、整備された渡船場・石垣・浜名湖水面を臨場感たっぷりに説明案内している。こうした地道な積み重ねによって新居関所の設置意図や景観が来場者に深く理解されていくものと思われる。これまでのように新居関所において大きなイベントは打てないまでも、まずは新居関所に来場していただけるような広報・PR活動など情報発信も検討課題である。

2. 特別史跡周辺を含めた今後の課題

特別史跡地内については渡船場整備後に継続して発掘調査を実施しており、新居関所構内に所在した建物・構造物等の位置が特定されてきている。現在は建物・構造物の平面的位置のみ確定しているが、関所構内建物は史跡活用を目的とした整備復元をめざしていることから、発掘遺構・遺物の整理検討と修理記録に基づく建物立面構造の検討を現在進めているところである。

先に記したように新居関所構内の姿を把握できる絵図と発掘遺構の照合作業とともに遺構の変遷過程・変遷時期の確定が課題であるし、そこから絵図資料の作成年代の推定も必要になってこよう。また、新居関所構内での人の動きをみる上でも古文書等の文献史料からの調査成果もおおいに重要になってくるし、あわせて整備完了後に展示公開すべき資料の整理・選定なども視野にいれておく必要がある。

新居関所は交通遺跡ということもあってか、現在も国道・町道に取り囲まれた場所に位置している。新居関所構内は絵図からみても現在の国道301号以南にまで広がっていることは確実であるが、道路区域・住宅密集地となっており、その範囲は明確でない。

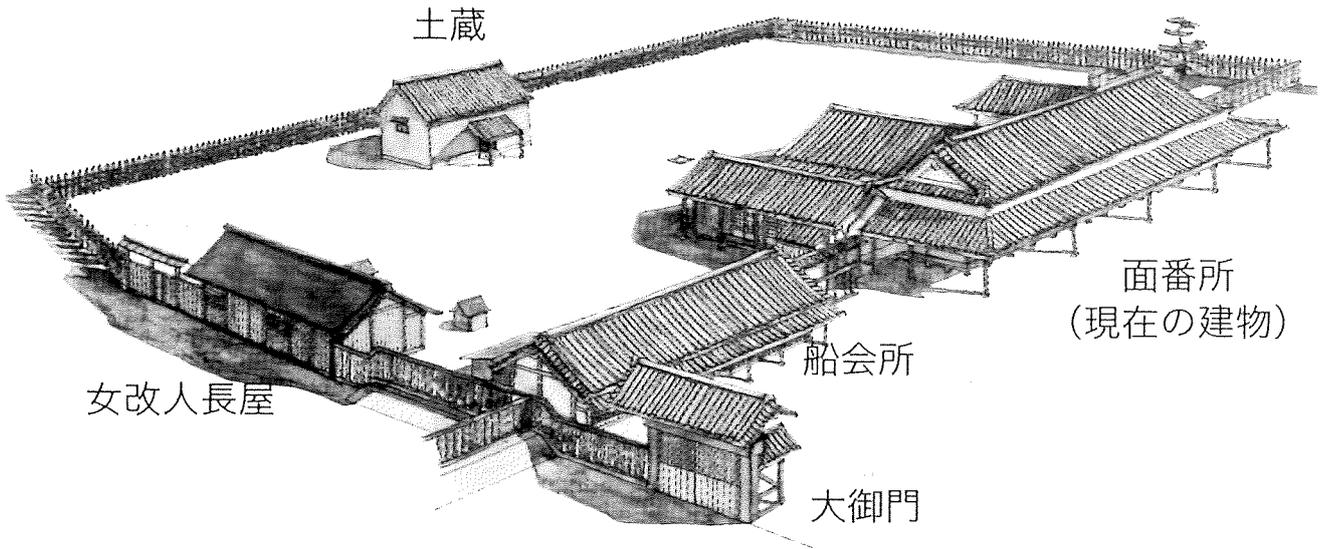
発掘調査成果によって国道301号・町道など道路区域にまで新居関所に関わる遺構が連続していることが明らかになっている。ひとまず整備を完了した渡船場についてもその大半は国道301号内および以南の範囲に展開していることは明白であって「周知の埋蔵文化財包蔵地」として登録されるのみで、そちらは計画的な調査・整備の予定がいまのところたっていないのが現状である。

現在、特別史跡南辺に位置する国道301号は道路整備事業が計画されていることから、新居町では平成16年度に「新居町歴史を活かしたまちづくり基本計画」を策定し、道路整備事業と史跡整備事業を連携しあって進める計画としている。

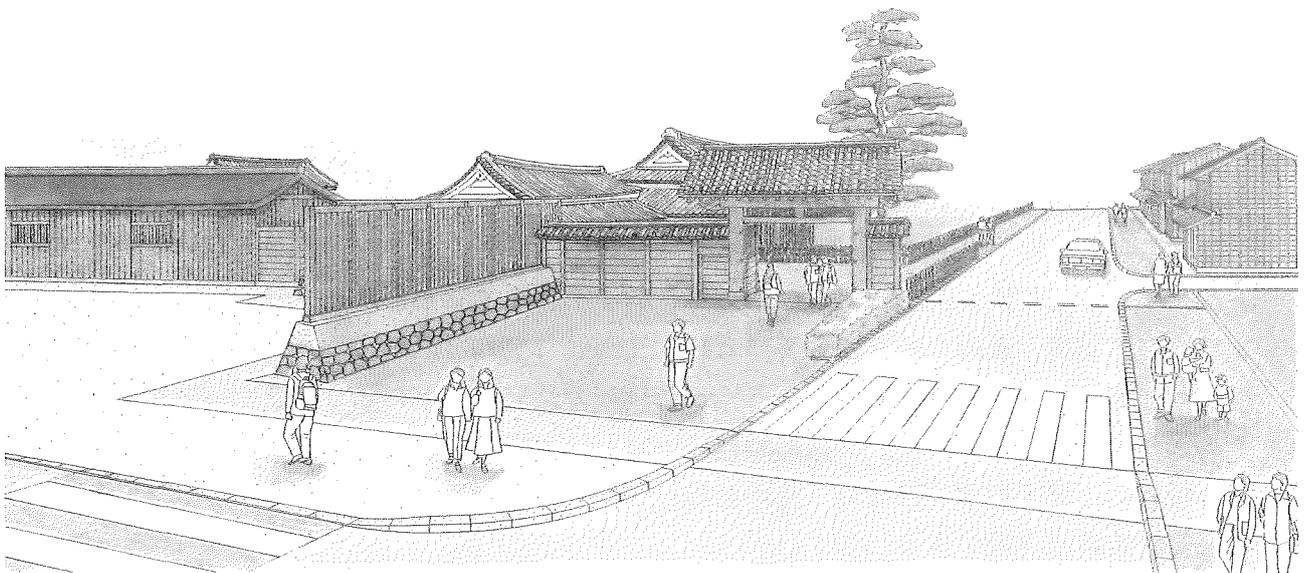
今後、このまちづくり計画に基づき史跡整備事業を計画しているが、現在は関係諸機関と連絡調整中である。これらを十分調整しないことには道路に囲まれた市街地に存する特別史跡の保存整備が完結しないことは明らかで、県・町道路管理担当課とも連携しあって特別史跡として十分な保存整備を実施する必要がある。

そして、現在計画を練り直している特別史跡保存整備計画はかなり長期にわたる計画へと変更せざるをえないことから、新居関所が近い将来どのように変わっていくのか広報・PRしていった、整備計画の内容などを浸透させていくことが重要になってくるものと思われる。渡船場・護岸区域とあわせ、今後の史跡整備事業についての情報発信も検討課題である。

また、史跡内に隣接している新居関所史料館も開館後30年を迎え、主に江戸時代の関所・街道・交通に関する展示を行っているが、史跡整備と展示内容を連動させた展示施設として活用していくことも一案である。財政的な面からもすぐに大幅な施設・展示内容のリニューアルはできないものの、これまでの調査成果を展示に組み入れ、整備内容の具体的な内容を公開していくことも史跡整備とあわせた重要な活用策かと思われる。(岡本)



第52図 新居関所構内整備構想



第53図 新居関所大御門復元整備構想



1 渡船場・護岸発掘調査状況



2 渡船場・護岸発掘調査状況



3 渡船場・護岸発掘調査状況



1 渡船場・護岸発掘調査状況（東より）



2 護岸石垣発掘調査状況（東より）



3 護岸石垣発掘調査状況（東より）



4 渡船場・護岸発掘調査状況（南より）



1 護岸石垣・杭列1 (東より)



2 護岸石垣 (東より)



3 護岸石垣 胴木・根石・杭 (東より)



5 護岸石垣・杭列1 (南より)



4 胴木確認状況 (東より)

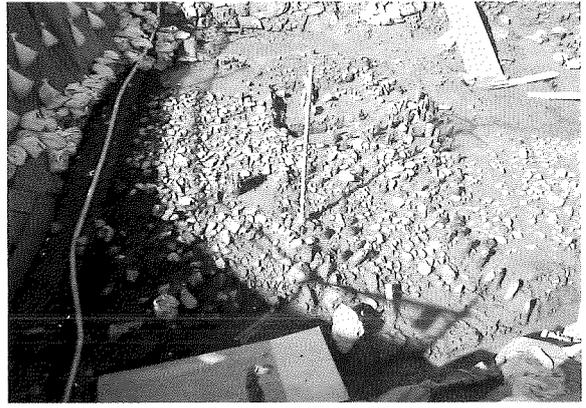


6 護岸石垣・杭列1 (北より)

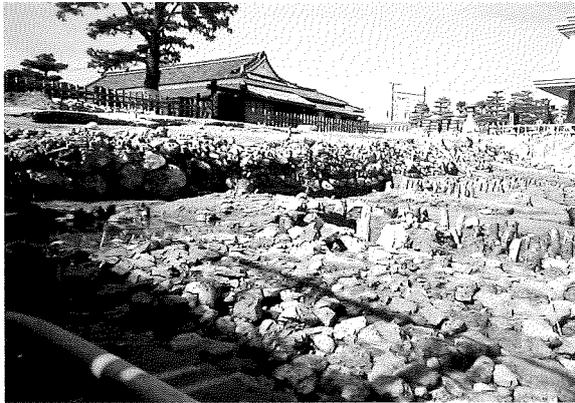
図版 4



1 杭列1 (南より)



2 渡船場石敷・杭群2 (東より)



3 渡船場石敷 (南より)



4 護岸石垣・渡船場石敷 (東より)



5 渡船場石垣 (東より)



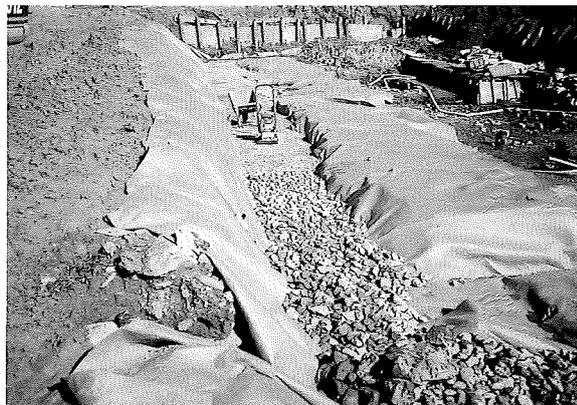
6 上り口通路 (東より)



1 護岸石垣 整備前全景（東より）



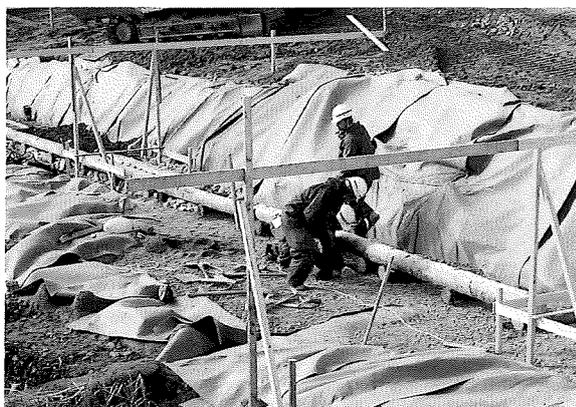
2 護岸石垣 基礎工・養生工（北より）



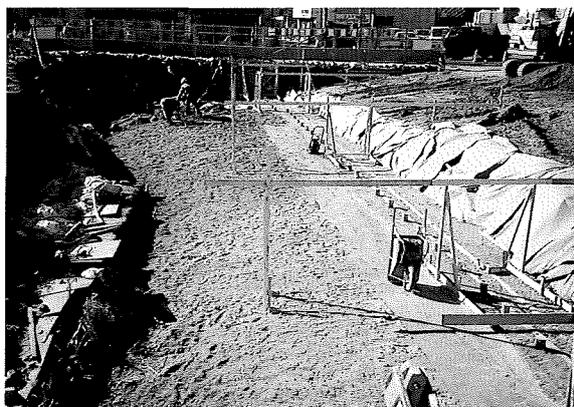
3 護岸石垣 基礎工（南より）



4 護岸石垣 胴木位置設定（北より）



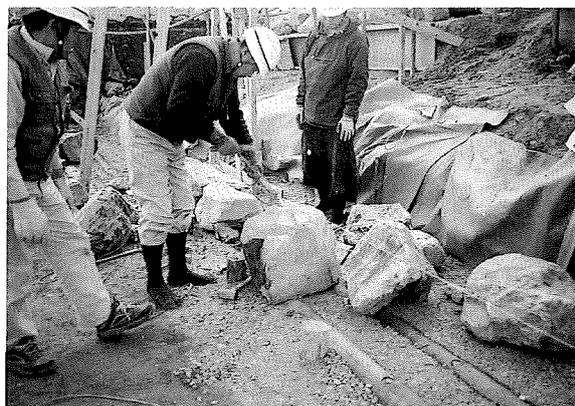
5 護岸石垣 土台丸太設置（東より）



6 土台丸太設置・湖底埋戻し（北より）

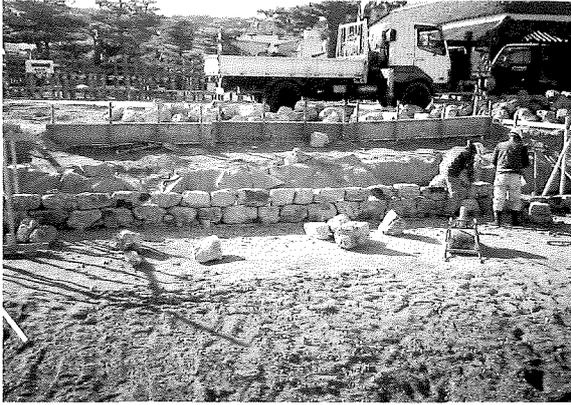


7 護岸石垣設置（北より）

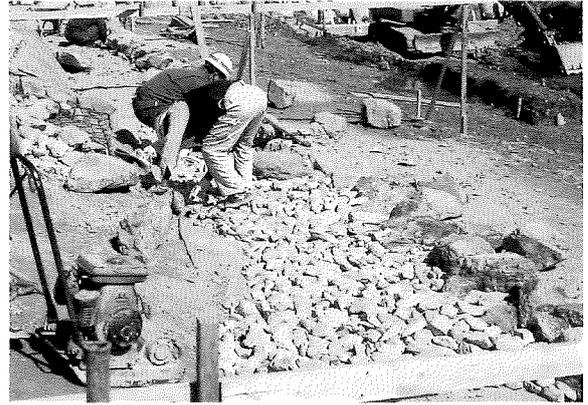


8 護岸石垣 石粗割（北より）

図版 6



1 護岸石垣 石積状況 (東より)



2 護岸石垣 裏込状況 (南より)



3 護岸石垣 石積状況 (東より)



4 護岸石垣 石積状況 (東より)



5 護岸石垣 石積状況 (南より)



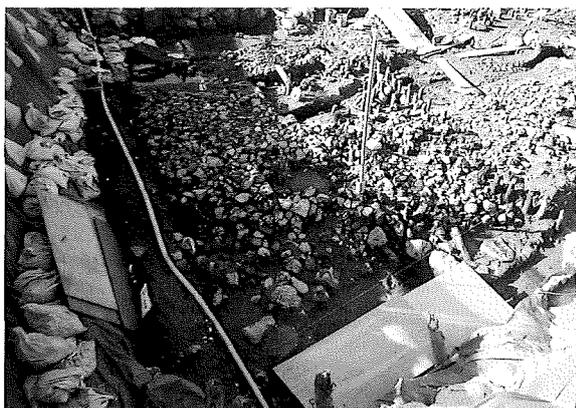
6 護岸石垣 石積状況 (南より)



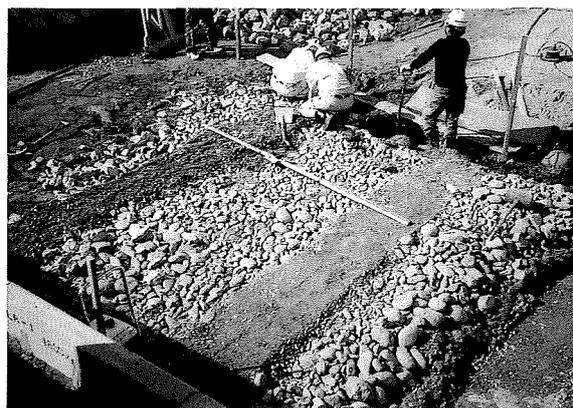
7 護岸石垣 完成 (東より)



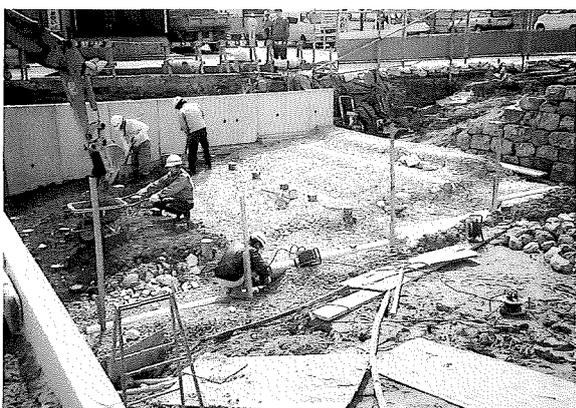
8 護岸石垣 完成 (東より)



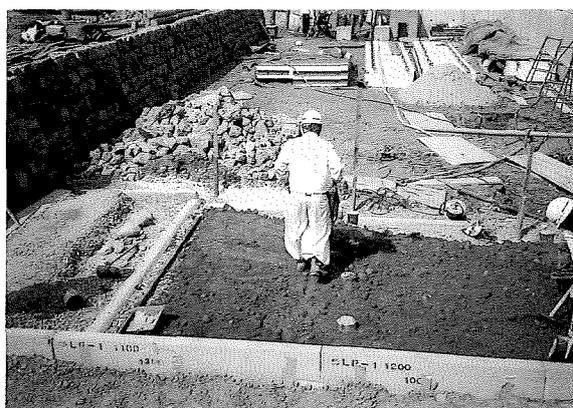
1 渡船場 整備前 (東より)



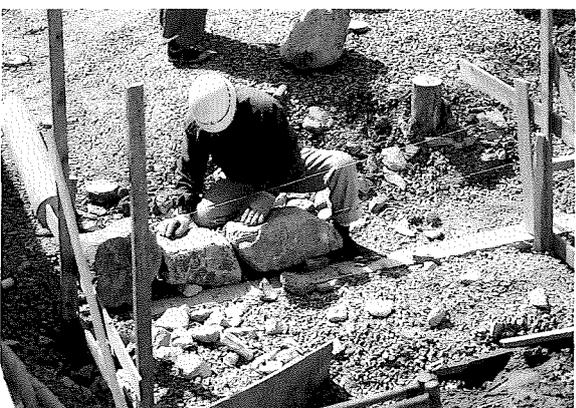
2 渡船場 割栗石敷均し (東より)



3 渡船場 丸太設置・造成工 (北より)



4 渡船場 粘土敷均し (南より)



5 渡船場 石積工 (北より)



6 渡船場 石積工 (東より)

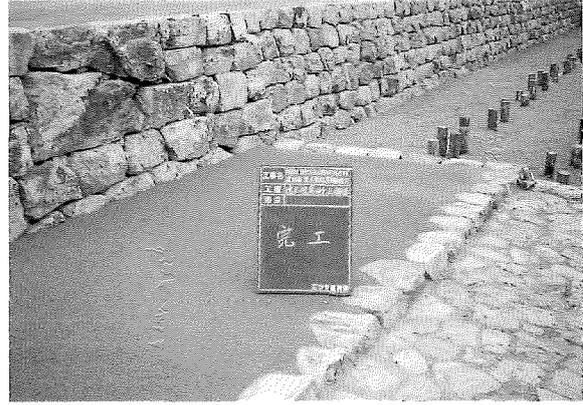


7 渡船場 石張工 (南より)

図版 8



1 渡船場 土質舗装転圧 (東より)



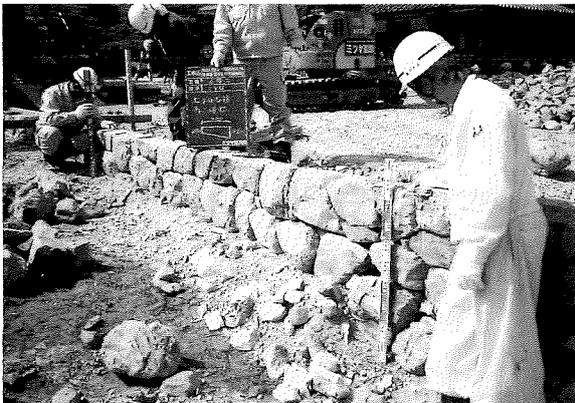
2 渡船場 土質舗装完成 (南より)



3 渡船場 完成



4 上り口通路整備前 (東より)



5 上り口通路 北面石積工 (南より)



6 上り口通路 施工状況 (東より)



7 上り口通路 完成 (東より)



1 土舗装 薬剤添加



2 土舗装 薬剤攪拌



3 土舗装 薬剤混合土敷均し (北より)



4 土舗装 転圧状況 (南より)



5 土舗装 施工状況 (東より)



6 土舗装 完成 (北より)



7 杭列 整備前 (北より)

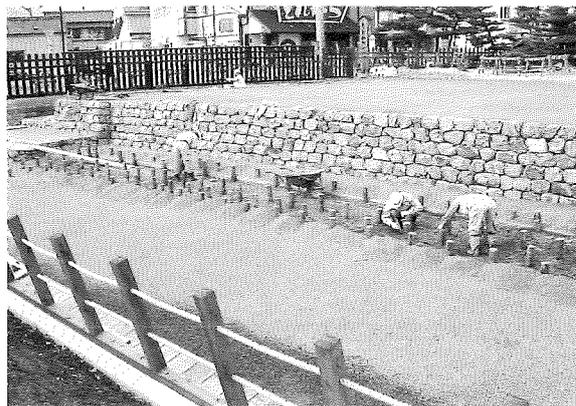


8 杭列 設置状況 (南より)

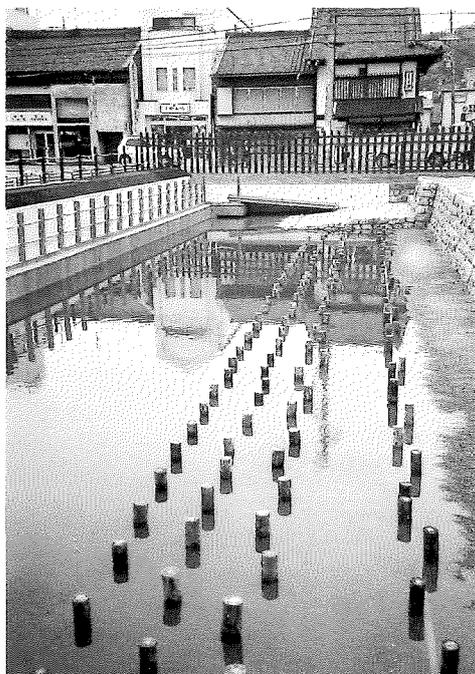
図版10



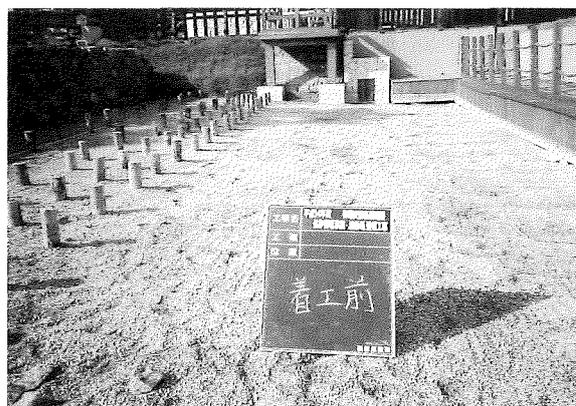
1 杭列・土留板 施工状況 (南より)



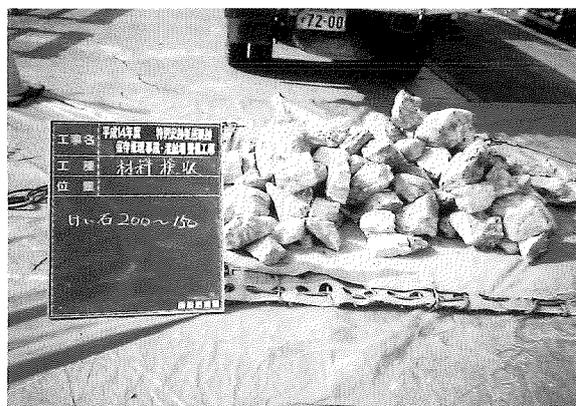
2 湖底面 砂利敷均し (東より)



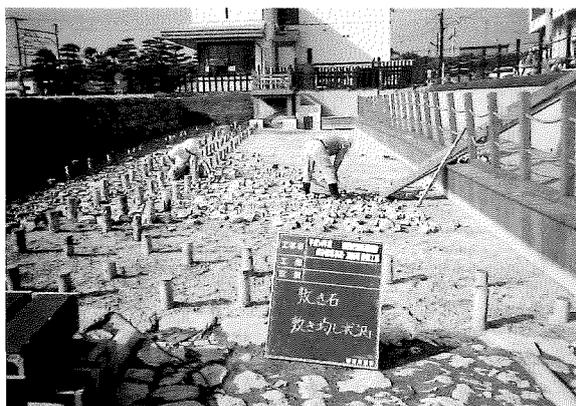
3 杭列 (北より)



4 湖底面 礫整備前 (南より)



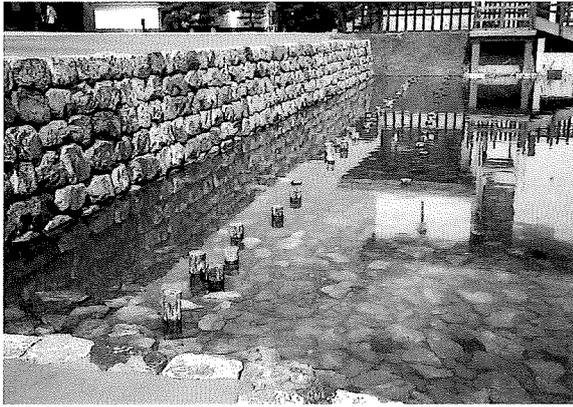
5 湖底面 礫材料検収



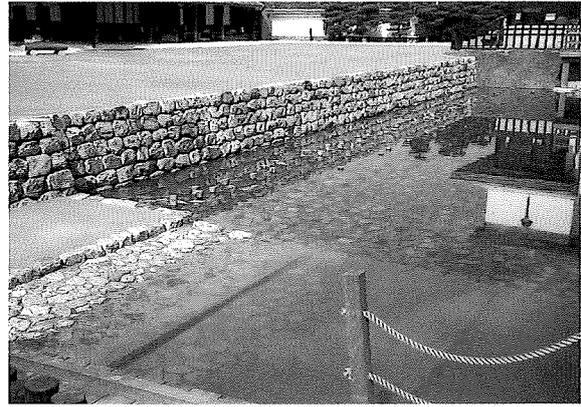
6 湖底面 礫敷均し (南より)



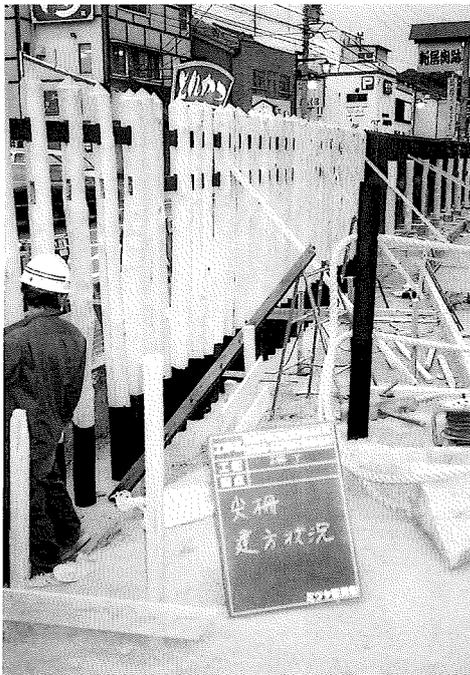
7 湖底面 礫完成



1 湖底面 礫完成 (南より)



2 湖底面 礫完成 (南より)



3 尖柵 建方状況 (東より)



4 柵 縁石設置 (西より)



5 柵 施工状況 (南より)

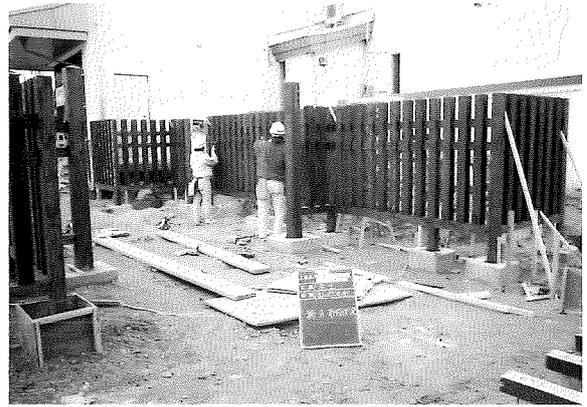


6 柵周辺 芝張状況 (西より)

図版12



1 柵 完成 (北より)



2 管理用木柵 建方状況 (東より)



3 管理用木柵周辺 芝張状況 (北より)



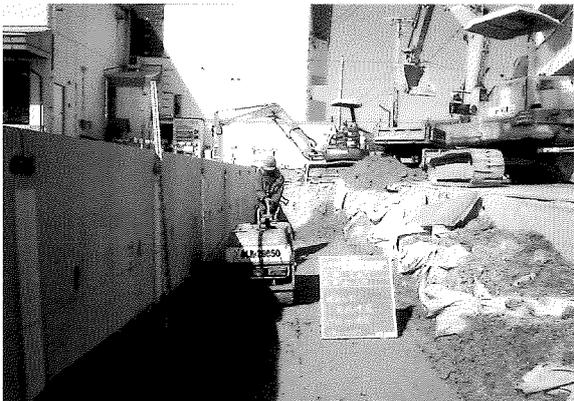
4 管理用木柵 完成 (東より)



5 土留L型擁壁 土のう設置 (東より)



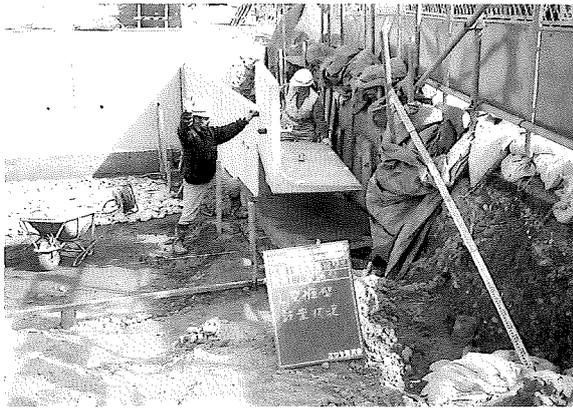
6 土留L型擁壁 設置状況 (南より)



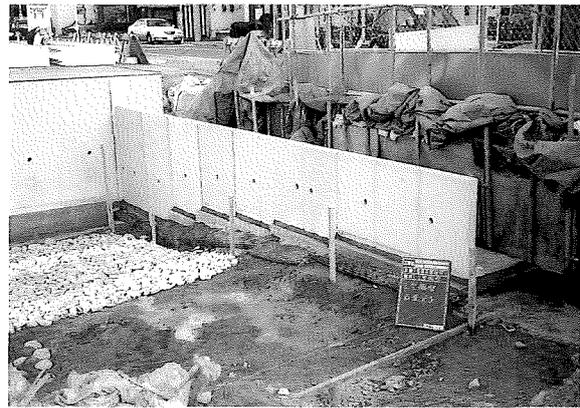
7 土留L型擁壁 埋戻・転圧 (南より)



8 土留L型擁壁 裏込材取付 (北より)



1 土留L型擁壁 設置状況 (西より)



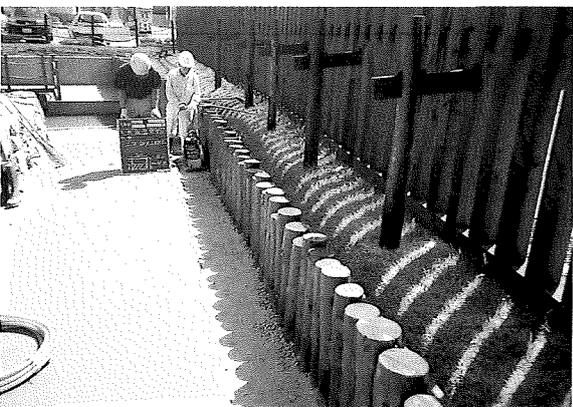
2 土留L型擁壁 設置完了 (北より)



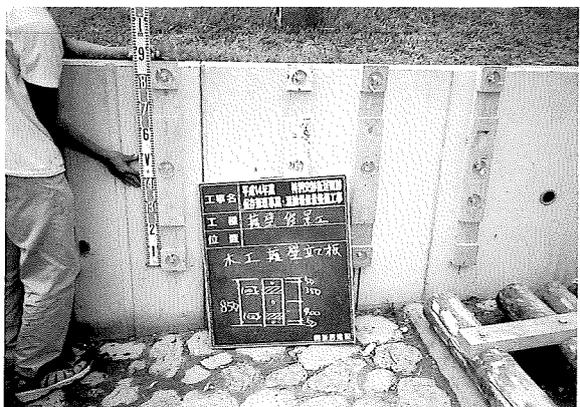
3 擁壁前土留丸太施工前 (北より)



4 土留丸太施工前 (西より)



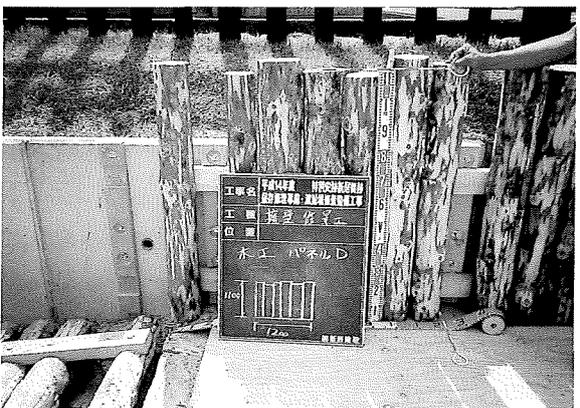
5 土留丸太設置状況 (西より)



6 擁壁前土留丸太立て板設置 (北より)



7 擁壁前土留丸太 材料加工



8 擁壁前土留丸太 取付状況 (北より)



1 擁壁前土留丸太 取付 (東より)



2 擁壁前土留丸太 防腐剤塗布(東より)



3 擁壁前土留丸太 完成 (北より)



4 擁壁前土留丸太 完成 (西より)



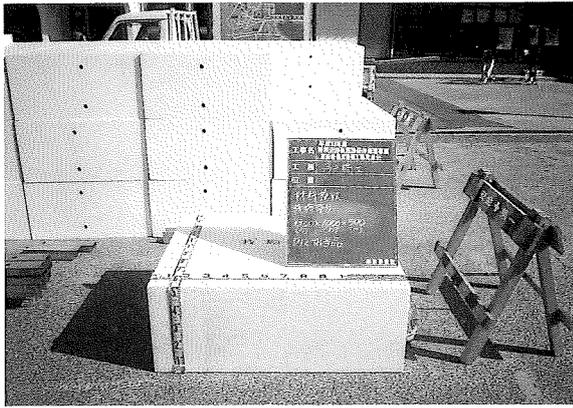
5 土留L型擁壁 塗装工 (北より)



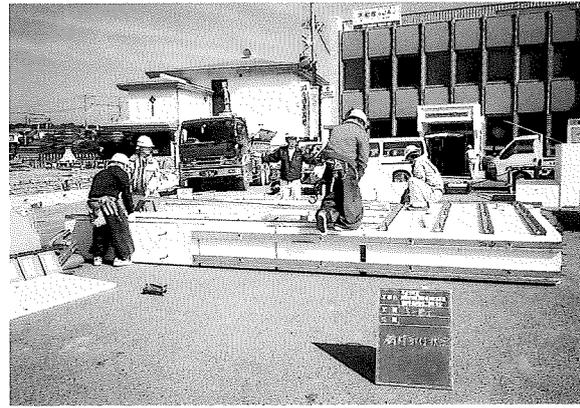
6 土留L型擁壁 塗装工 (北より)



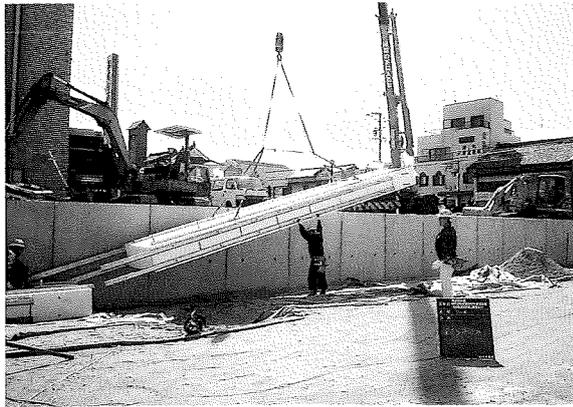
7 土留L型擁壁 塗装完了 (南より)



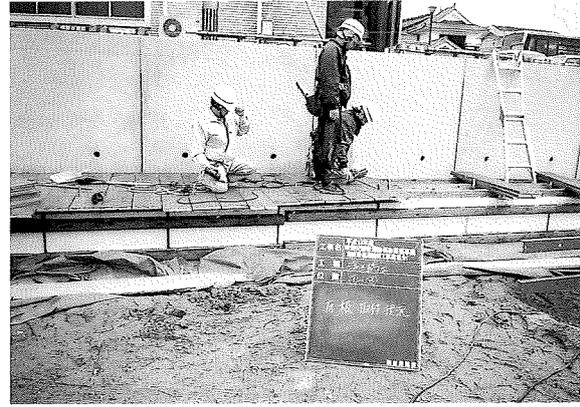
1 浮棧橋 EPSブロック



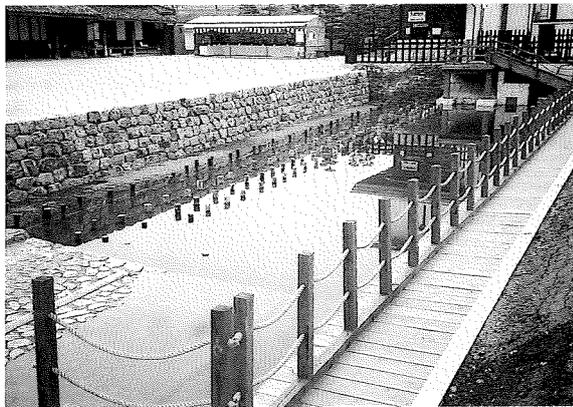
2 浮棧橋 EPS鋼材取付



3 浮棧橋 据置状況 (西より)



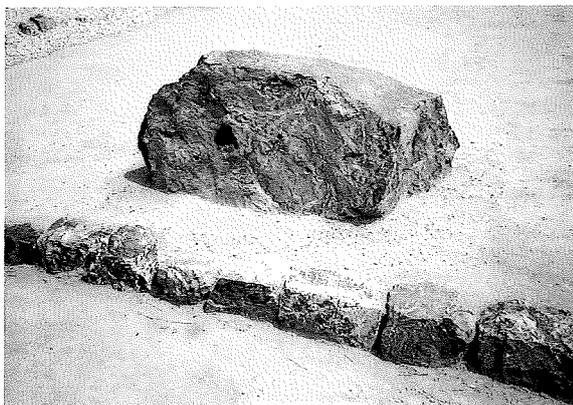
4 浮棧橋 床板取付 (西より)



5 浮棧橋 完成 (南より)



6 浮棧橋 完成 (南より)



7 説明板 礫設置 (南より)

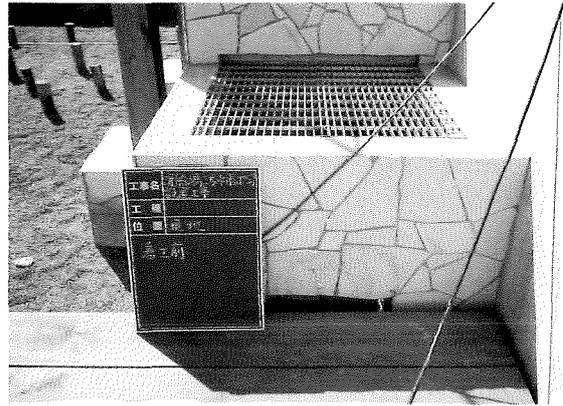


8 説明板 完成 (南より)

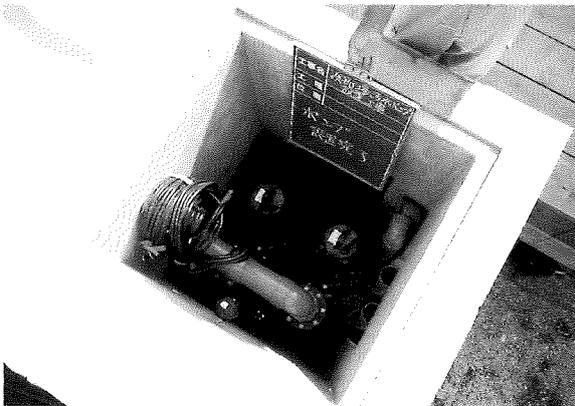
図版16



1 デッキ・階段・ポンプ枡（南より）



2 排水用ポンプ枡（東より）



3 排水ポンプ 設置完了



4 井戸水給水管 設置完了（西より）



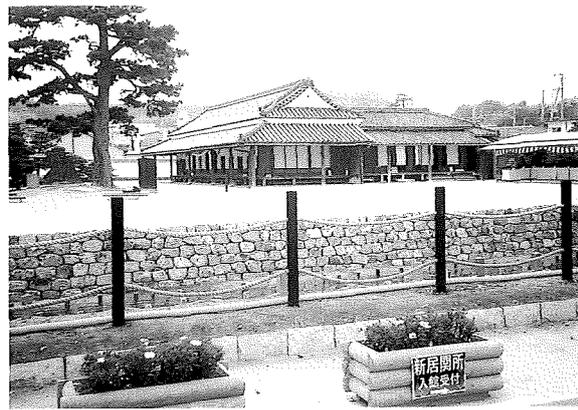
5 排水管 埋設施工状況（南より）



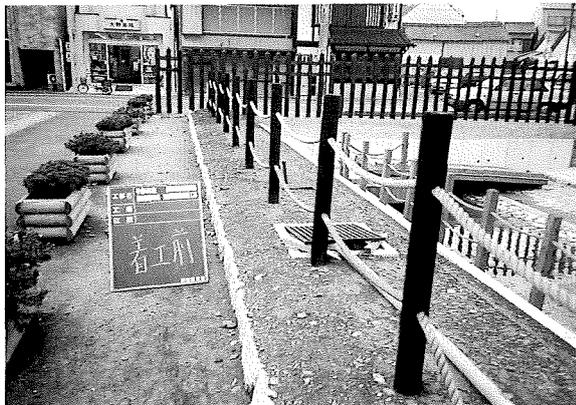
6 給水用井戸 完成



1 ロープ柵・縁石 施工状況（北より）



2 ロープ柵・縁石 完成（東より）



3 植栽・照明 施工前（北より）



4 照明器具 取付（南より）



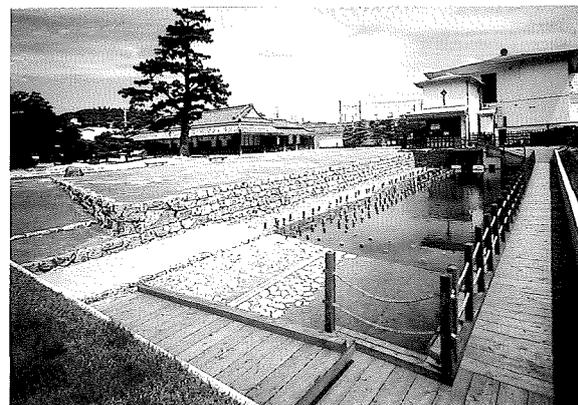
5 植栽 ヤマブキ植込状況（東より）



6 湖底面 植栽プランター設置（西より）



7 植栽・照明 完成（北より）



8 渡船場・護岸 完成（東より）

報 告 書 抄 録

ふりがな	とくべつしせき あらいせきあと							
書 名	特別史跡 新居関跡 保存整備事業報告書Ⅰ — 渡船場・護岸整備事業 —							
副 書 名								
巻 次								
シ リ ー ズ 名								
シ リ ー ズ 番 号								
編 著 者 名	切池 融 岡本 聡 中田英史							
編 集 機 関	新居町教育委員会							
所 在 地	〒431-0303 静岡県浜名郡新居町浜名519-1							
発 行 年 月 日	平成18年（2006）3月24日							
ふりがな 所収遺跡名	ふりがな 所 在 地	コード		北 緯	東 経	調 査 整 備 期 間	調 査 整 備 期 間	調 査 原 因
		市町村	遺跡 番号					
特別史跡 新居関跡	静岡県浜名郡 新居町新居 1227-1他	22503		34 度 42 分 43 秒	137 度 33 分 50 秒	発掘調査 2000年 11月～ 2001年 3月 史跡整備 2001年 11月～ 2002年 10月	1,000 m ²	史跡整備 に先立つ 確認調査 及び 史跡整備
所収遺跡名	種 別	主な時代	主な遺構		主な遺物	特 記 事 項		
新居関跡	関所跡	江戸時代 中～後期	護岸石垣・杭列 上り口通路 渡船場・湖底面		瓦 陶磁器他	発掘調査で確認した遺構 を中心に史跡整備を行い、 渡船場・護岸景観が復元 された。		

※使用測地系：日本測地系

特別史跡 新居関跡

保存整備事業報告書Ⅰ

— 渡船場・護岸整備事業 —

発行年月日 平成18年3月24日

編集・発行 新居町教育委員会
静岡県浜名郡新居町浜名519-1

印刷・製本 有限会社 エヌプロ

