

白井城周辺における渡河と街道

飯森康広

1 はじめに

白井城は、交通上の要衝に選地した拠点的城郭として知られる。また、政治的には室町期上野国守護となった山内上杉氏に代わり、守護代として在地支配に当たった白井長尾氏の拠点として位置づけられてきた。しかし、交通の具体的な内容として、渡河施設とそれに結びつく街道を、白井城に関連づけて論じたものではなく、白井城が本拠として成立する要因も不透明なままであったと言わなければならない。

このため、本稿は白井城と関連づけられる渡船として、渡屋の渡し、落合の渡し⁽¹⁾、各々の様相を見ると同時に、それに結びつく街道として、前橋一吾妻道、旧沼田道、高崎一沼田道⁽²⁾も合わせて考えたいと思う。なお、白井城は江戸初期に廢城及び廢藩という結末を迎えることとなるが、そこには中世から近世への変化の中で、立地的な重要性を喪失した側面があると考える。また、この時期は幕府交通政策の確立期に当たり、白井周辺の交通を考える上でも、三国街道と杁ヶ橋関所の成立を抜きに考えることはできない。したがって、絶えずそれを意識しながら、言及していく必要がある。白井城とその関連交通を見ることは、戦国期から江戸初期にわたる大きな変革期を追う作業と位置づけたい。

2 渡屋の渡しと前橋一吾妻道・旧沼田道

(1) 江戸期の状況

渡しの存続を確認できる史料は、必然的にその許可や禁止に係わるものが多い。したがって、渡しの開始時期を捉えることは難しい。白井では、元和2年(1616)に「白井渡」の存在が、「定船場之事」⁽³⁾によって確認できる。これは、利根川筋である可能性が高く、渡屋の渡しが想定できる。また、この定船場の法令は、幕府の関所制度確立過程で重要な段階に当たる。岡田昭二氏⁽⁴⁾によれば、「元和元年(1615)5月、大阪夏の陣で事実上の勝利をおさめた徳川幕

府は、その後、『一国一城令』や『武家諸法度』等の法令を制定して大名統制政策に着手するが、翌2年8月になると、関東の主要河川にある渡船場に対し、「(中略) 法令を公布した」。「この法令は、利根川及び江戸川筋にある16か所の渡船場を幕府公認の定船場として設定したものであり、定船場以外では旅人の渡河を禁止するよう指示している」。また、「この法令こそが江戸幕府の関所法の最初の成文法として考えられている」。「近世の関所制度は、慶長期から元和初年にかけて徐々に整備されてきたが、寛永期に入ると一段とその整備が進み」、「寛永8年(1631)の規定によって明確に成文化されたと考えができる」としている。なお、「白井渡」が元和2年段階では、上野国内でも最有力な渡船場であったことに注意しておきたい。

一方、白井では正保2年(1645)頃「川通渡舟之御改」があり、落合の渡船(後述)が廃止された⁽⁵⁾という。これに関して渡屋の渡し或は「白井渡」との係わりを示す史料はない。ただし、状況は同じだという推測は可能である。そこで、元和2年から正保2年までの約30年間における状況変化を追ってみる必要がでてくる。

幕府の関所政策に係わるものとして、本地域では杁ヶ橋の関所が挙げられる。ここは、三国街道の吾妻川渡河点に設置されたものであり、従来五十嵐富夫氏⁽⁶⁾により「関所としての機能を完全に発揮することの出来るものが創設されたのは(中略)、寛永20年(1643)である」とされてきた。しかし、岡田氏⁽⁷⁾は「杁ヶ橋の関所は元和9年(1623)の將軍秀忠の上洛に際して設置され、寛永8年の幕府目付の検分で正式に關所に定められ、關所番も新たに3人が定番として勤めるようになった」とする。また、「寛永20年についても、この年が何を意味しているものなのか明らかでなく疑問が残る」としている。こうして見ると、正保2年頃の渡船改めが杁ヶ橋の関所の完備

を受けたものである可能性がでてくる。後述のとおり、杁ヶ橋は中世からその存在は明らかであり、元和2年の存在も疑いようがない。したがって、元和2年「白井渡」が重要視された時点でも、その重要性は比類なく、単に橋であったために言及されなかつたものと考える。一方、杁ヶ橋に関所が設置されたことは、三国街道の経路から見て必然的だが、同時に「白井渡」(渡屋の渡し)の弱体化を意味するのではないだろうか。それは、元和9年(1623)の白井城廃城及び白井藩廃藩が示すとおり、白井の政治的な位置が弱体化したためにほかならない。

渡屋の渡しに関して、正保2年の渡船改め時の状況は不明だが、その後の位置づけを象徴するものとして、「自分渡船」⁽⁸⁾という名称が注目される。その初見は、元禄13年(1700)の「村明細帳」であるが、内容として「商人荷物渡し候には、壱駄に付き船賃六文づつ、壱人にも六文、牛馬同前」⁽⁹⁾(読み下し文)とある。また、天明5年(1785)の「渡船取調書上」では、「近辺村々又は前橋市などへ通行致し、その外近村々よりまき株薪等当村へ附込売り払い申し候渡船にござ候。何方への通筋と申すにてはござなく候」⁽¹⁰⁾(読み下し文)とある。これにより、渡屋の渡しは人の往来や商品運送を有料で行う渡船であったことが判る。しかも、「何方への通筋と申すにてはござなく」、近辺村々等を相手にしていたことにより、「自分渡船」と称していたという。つまり、川向こうの農地を耕作するための出作船のように、利用者が限定されたものではなく、より多人数を対象とした渡船と言える。ただし、このような渡船が存在し得たのは、幕府関所制度のルーズさからではなく、岡田氏の言う「関所破りの発見者への褒賞は、関所が単に関所番などの関所役人だけで取締りが可能であったわけではなく、関所周辺に位置する地元村々の村民の協力が必要不可欠であったことを示唆しており、ここに近世関所の本質の一面が窺われる」⁽¹¹⁾したこととの共通性が認められ、白井村民の監視行為に対する信頼に委ねられていたものと考える。また、「自分渡船」と称しながらも商業活動に関与す

る渡船として存在していたことは、専らこの渡船が他に代替することのできない利根川両岸を結ぶ貴重な経路であったことに由来すると言わなければならぬ。

一方、白井が抱える商圈として、「近辺村々」という漠然とした言い方であるけれども、一定の範囲を示していたはずである。「白井」⁽¹²⁾では、月に6回の市が催され、馬草・薪等が商われた。近郷では、沼田・吾妻中之条・前橋・渋川に市があつた⁽¹³⁾という。つまり、「白井」は、これらの近郷と同格の経済拠点として、周辺に商業圏を形成していたことができる。白井は、元和9年(1623)の白井城廃城以後、城下町から周辺郷村を相手とする六斎市を持った市場集落へと移行したけれども、その商業活動を交通面で支えていたものは、渡屋の渡しであったと位置づけることも可能である。

(2) 戦国期の状況

白井内における前橋—吾妻道経路は、杁ヶ橋—白井—(渡屋の渡し)—八崎である。杁ヶ橋白井間(吾妻道)の往来は、従来から万里集九の紀行文⁽¹⁴⁾などによって紹介されてきた。一方、白井八崎間(前橋道)の往来は、直接の史料がなく取り上げられてこなかった。しかし、利根川の渡河点は、江戸期の状況から考えて【渡屋】(【 】は小字名を表す)周辺であったに違いなく、合戦記録もそれを示唆している。永禄10年(1567)武田信玄に白井城を攻略された長尾憲景は⁽¹⁵⁾、「白井ヲ退キ領内東上州不動山ノ館に入」⁽¹⁶⁾ったとされる。白井城と不動山城⁽¹⁷⁾の間に【渡屋】がある。また、天正8年(1580)真田昌幸に不動山城を落とされた城主杤和泉守は、「樽の郷に落下り白井をさして引退」⁽¹⁸⁾(「加沢記」)いたとされる。【樽】は【渡屋】の対岸【舟戸】の隣接地である。以上は、【渡屋】周辺が軍事的に重要な渡河点であったことを示す記録である。これは、利根川西岸に白井長尾氏の居城白井城があり、東岸にも不動山城や八崎城⁽¹⁹⁾など拠点的な城があったことを反映した事例である。また、江戸期における渡船の発達

を考慮すれば、当期から既に渡船が存在し、城下町経済を支える交通網を成していたと見るのが妥当だろう。

さて、【渡屋】から西に向かう前橋一吾妻道は、白井城惣曲輪内を東西に貫通していた。このため、この道は現在の町割においても、その軍事的性格を色濃く残している。つまり、経路に屈曲が多いことが、注目される。この道は、【渡屋】から西進して東の城戸から「白井の道しるべ」⁽²⁰⁾に導かれて西の城戸に至るまでに、4回の屈曲を繰り返している。城の防衛面に着目すれば、曲がった道は見通しが効かず、通り抜け難く、防衛的に優れた構造である。また、「松原の道しるべ」⁽²¹⁾で北に折れて、北の城戸へ貫ける旧沼田道も、同様に2度折れている。つまり、城の虎口（入り口）を北上し「松原の道しるべ」を起点にして、北東西の3方向へ向かえば、必ず2度折れる構造になっている（第1図の→）。したがって、前橋一吾妻道・旧沼田道は、白井城下町を通る街道として、意図的に路線配置されたことが想定される。なお、両街道について再確認すべきことは、その成立当初から路線形状の屈曲があったはずはないことであり、それが城下町の形成あるいは再編成の過程で為されたということである。

3 落合の渡しと高崎一沼田道

(1) 江戸期の状況

江戸期における落合の渡しの運行は、極めて短期間であり、正保2年（1645）頃の渡船廃止以前に限られる⁽²²⁾。渡船廃止となる政治背景については、前述のとおり、寛永20年（1643）の杁ヶ橋関所整備を契機とする渡船規制或は街道規制が考えられる。それでは、廃止以前の落合渡船は、どのようなものであったのだろうか。元禄8年（1695）の「株渡船願」⁽²³⁾では、「北国への往還渡船」つまり沼田道の渡しであったとされる。また、開始時期を考えるについて、この史料を最古として、正保2年（1645）頃の渡船を確認できるけれども、元和年中（1615～1624）という史料もある⁽²⁴⁾。

前章でも述べたとおり、本地域では慶長年間（1596～1615）の三国街道設置が大きな変革期となり、経済的打撃となった。つまり、三国街道は杁ヶ橋から北牧宿を北上してしまい、それまでの沼田への経路（旧沼田道或は沼田道）と違い、白井を経由しなくなってしまったからである。したがって、それまで吾妻川の渡河点として、条件の良い杁ヶ橋が通用されていたのに対して、対抗上白井に直接渡河させる落合の渡しが成立した可能性が高い。ただし、運行条件が杁ヶ橋に比べ劣性だったことは容易に想像され、経済効果も限界があったと思われる。三国街道成立以前、既に白井に宿場機能が完備していたとすれば、成立後宿泊や運送に係わる様々な需用が根底から消滅したことを意味ただろう。したがって、市場集落への変換は、産業構造を根本から覆すことになったに違いない。

ところで、落合の渡しは、渋川宿⁽²⁵⁾との直接的な往来を確保できた点で、規制されない限り、三国街道を横目に第2の往還道として機能できたことを意味する。したがって、一時的にしても、落合の渡しと高崎一沼田道が相応の経済効果を生んだことが考えられる。つまり、旧沼田道が往還道から外れて、沼田道が主要道となり、「白井」が独立した路村として機能してくるのは、この時期を契機とする以外考えられない。その結果、落合の渡し廃止後についても、渡屋の渡しと沼田道の組合せの形で受け継がれていったものと思われる。

(2) 戦国期の状況

落合の渡しと高崎一沼田道の成立時期を、文献史料から考えた場合、まず長享2年（1488）禪僧万里が、白井城訪問を目的としながら、城の対岸を通り過ぎ、渋川から路を曲げて杁ヶ橋を渡ったこと⁽²⁶⁾が挙げられる。ただし、この史料では落合の渡しの存在は、全く伺い知れない。

一方、天正18年（1590）には、前田利家が白井城攻略のため杁から侵入した時、「白井領内渋川の宿の人家を壊して、杁川に筏を渡し」⁽²⁷⁾（読み下し文）た

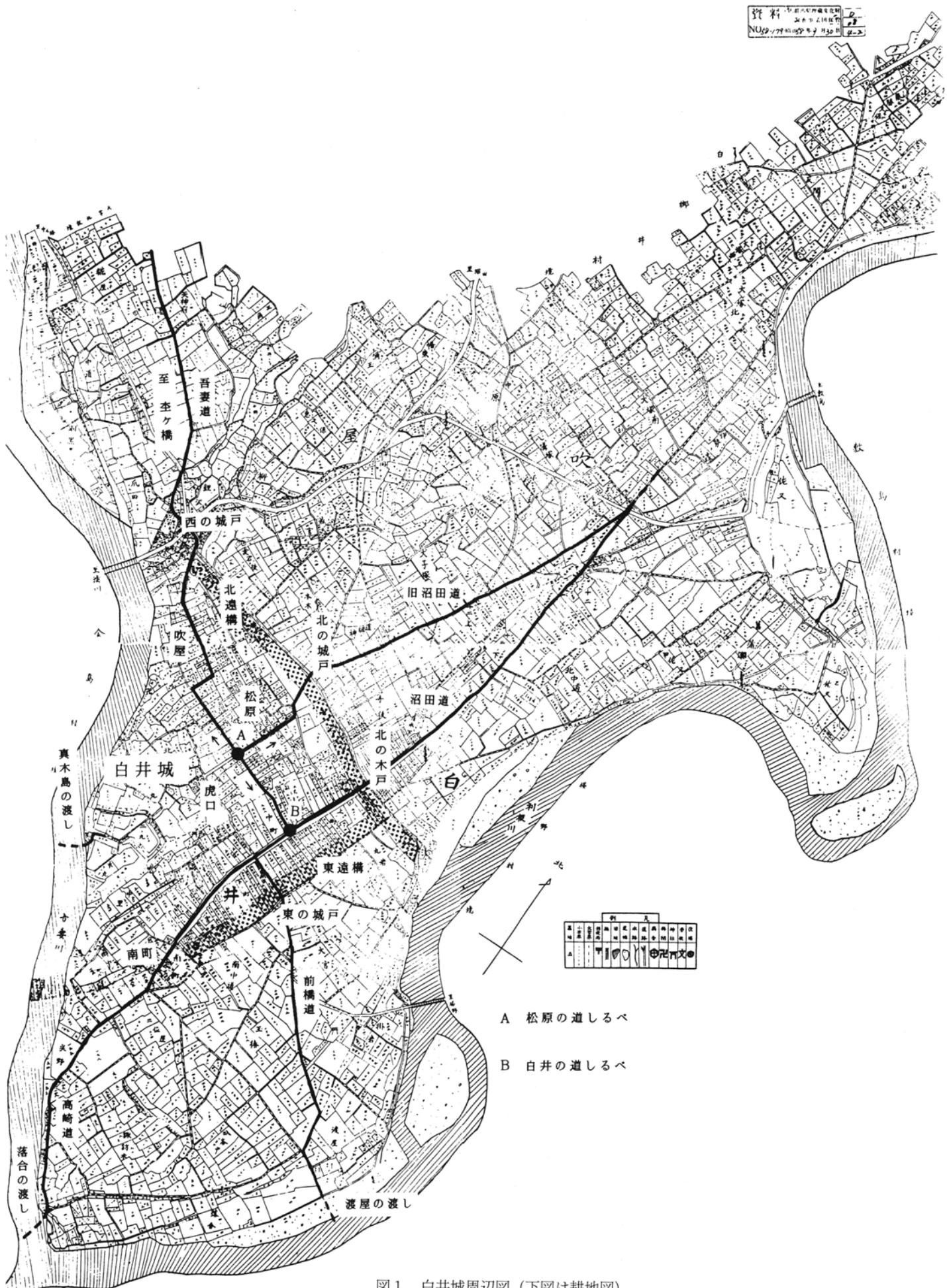


図1 白井城周辺図（下図は耕地図）

という記録がある。杅(上牧)が、平時における吾妻川の渡河点であることは万里の記録で知れるが、軍事面でも白井への侵入路であったことがここで確認できる。

白井城の縄張りは、杅を渡り西方から寄せて来る敵に備えるものとなっている。この城では、西の城戸の手前辺りから急に下り込み、最下点では15m程の比高差を持つ。特に土壘などの施設は確認できないけれども、ここは鯉沢川によって形成された地形を利用した天然の堀であり、川水をせき止めれば、水田域一帯が水堀と化す恵まれた地形である。更に、この上流は、山崎一氏によって「館野の遠堀」⁽²⁸⁾とされた所である。特に「同心林」と呼ばれるところには、現在も堀と土壘が残り、激戦地という伝承がある⁽²⁹⁾。また、「御影之記」⁽³⁰⁾の伝える武田氏の白井城攻めでは、城将矢野氏を双林寺の森に伏せさせたとあり、同じくこの付近が激戦地であったことを示している。つまり、城の西の備えは堅固であったがため、双林寺の南面辺りが戦場となったと思われる。

また、白井城は崖端城であり、吾妻川北壁の断崖によって、南からは全く敵を寄せつけないのが、基本的な選地条件である。そして、落合は城との位置関係から、当然そのような意図の影響下にあったと考えられ、むしろ渡河させない方向に作用したと推測される⁽³¹⁾。これは、地形的にもまた特に川が急流である点からも⁽³²⁾、実現可能な方策である。つまり、南方からの敵が杅を渡ることは、城の選地意図から考えれば、必然的な経路なのであり、戦史上からも裏付けられた。また、落合の渡しは城との結びつきが認められず、前述のとおり「白井」の経済的危機を受けて成立したものと考える。その点で、元和元年(1615)頃を、この渡しの開始時期と伝える史料があるのは、最も理解し易いところである⁽³³⁾。

4 渡河と街道から見た白井城下町の形成

現在、通称「白井宿」と呼ばれている町並は、高崎一沼田道に沿って短冊状に町割され、その形成は

この道に規制されている。「白井」内の町名を記録した最古の例としては、寛永11年(1634)に西町・東町が確認できるけれども⁽³⁴⁾、現在その町名は残っていない。しかし、この道を中心として、東西に分割された状況が想像され、現況ともよく合致しているため、この頃には既に現況の町割が、成されていたものと思われる。なお、この道の経路に着目すると、「白井」の中心を真直ぐに貫く状況は、城の防衛機能を担っていた吾妻道や旧沼田道と異なっており、

【松原】・【吹屋】の状況と対照的である。それは、高崎一沼田道が白井城の大手道とは無関係に、城の東端を南北に走る状況が示すとおり、城に寄生するのではなく街道の往来を指向して形成された宿場的なものだからである。つまり、現在の町割は、江戸期では脇往還沼田道と呼ばれた往還道の宿場的機能を果たしていた「白井」往時の状況を反映しているからにちがいない。一方、【松原】・【吹屋】は、ともに松原屋敷・吹屋屋敷と呼ばれていた⁽³⁵⁾その名のとおり、市とは関係の浅い地域であった。ただし、宿場すなわち直線的な町割、居住地すなわち屈曲した町割という機能からの分類は、法則性がなく偶然の一致でしかない。むしろ、この形態上の相違は、時代的な相違と考えるべきであって、【松原】・【吹屋】がより旧状をとどめていた結果だと考える。したがって、第2章で述べたとおり、屈曲した街道に規制されている点が、城下町白井の特徴であるという視点に立つと、直線的な特徴を持つ沼田道は新しい段階のものと判断され、前段階として【下之町】で北に曲がり、更に「白井の道しるべ」で西に曲がる前橋一吾妻道と旧沼田道だけの時期が想定できる。ここで便宜上、前者を第1段階、後者を第2段階と呼ぶ。こうした時期差は、「白井」の町割形態、特に短冊状地割の出現時期とも大きく係わることとなる。

白井の町並を示す史料として、長享2年(1488)禪僧万里が、白井城を訪問した折、「屋は京洛の如く、地は槃(盤)の如し」⁽³⁶⁾ (読み下し文)と白井を詠んだものがある。これは、平らな地形に家屋が建ち並

ぶ様子を詠んだものだが、地形から考えて【松原】や【吹屋】の状況としてはよく合致する。しかし、利根川岸の中位段丘面に位置して、白井城や【松原】・【吹屋】に比べ一段低く立地する「白井」を、考慮していたとは思えない。この長享2年頃は、文明の乱に係わり白井城に越後上杉氏が駐留していた時期であり⁽³⁷⁾、上野国内が戦乱期の様相を呈し始めた頃に当たる。この点で、万里が見た町並が、未だ白井の第1段階の状況を示していた可能性は高い。

次に、第2段階の状況を考えるについて、「白井」を惣曲輪として囲い込み、この町割とほぼ平行かつ同様な長さを為す東遠構を無視することはできない。この構えの立地する地形に着目すると、これが利根川によって形成された軽微な段丘面の端部を、巧みに利用したものと看取される。したがって、城の縄張りに沿う形で、町屋が新設または再編されたと見るのが自然である。なお、落合の渡しが江戸期に運行を開始し、同時に高崎一沼田道の重要性が高まった状況を考えると、この道が白井城と並存するのも、江戸期以降と見るのが妥当だろう。したがって、「白井」も閉鎖性の高い防御面に優れた惣曲輪と見てよいものと考える。この点で、南町(第1図参照)の形状が、城に見られる「馬出し」や「桟形」に似ているのは示唆的であり、或は軍事的な機能を持った「虎口」(入り口)であった可能性もでてくる。以上を整理すれば、第1段階は北遠構・東遠構とともに存在せず、城と集落が分離した中を、前橋一吾妻道・旧沼田道が通行していた状況と考える。次に、両遠構の構築が計画され、ある程度屋敷地と町屋との分離も模索した集落再編がなされる。【吹屋】・【松原】が屋敷地、「白井」が町屋へと変換された段階を第2段階とすることができる。なお、【吹屋】・【松原】と「白井」では、立地的に大きな違いがあり、前者が本城と同じ上位段丘面にある一方、後者が一段低い中位段丘面に位置したことが、惣曲輪の機能とも係わりながら、集落再編に作用したものと想定できる。また、前章で見た落合の渡し(その後渡屋の渡し)と高崎一沼田道とが連携した市場集落への再生は、城

下町を克服した新たな展開であり、ここでは省略する。

5 まとめと課題

本稿は、白井城周辺の渡河と街道について、白井城との関係に注目し、戦国期では成立時期の検討と城下町との関係を見た。その結果として、渡屋の渡しの重要性が再認識されたが、史料不足は否めず、殆ど実態の把握ができなかった。また、街道に対する城の関与は、前橋一吾妻道、旧沼田道に明確に現れており、街道掌握に対する領主の姿勢を反映していた。一方、城下町形成については、2段階の発展形態を想定し、初步的な方向性はつかめたものと考える。今後は、城の縄張り研究と発掘調査成果の検討を加えていきたい。なお、白井城は、白井長尾氏や武田氏・後北条氏など複数の勢力が関係しており、本稿では言及できなかったが、いずれそれらの関与の仕方なども追う必要がある。

江戸期では、当初有力な渡船場であった渡屋の渡しが、幕府交通政策の変化によって「自分渡船」へと縮小化した経過を見た。また、落合の渡しも、三国街道の成立に僅かでも対抗したにちがいないが、結局廃止されたのである。これら渡船に見られる規制の状況は、白井城の廃城と無関係ではない。ただし、白井城の廃城と廃藩自体、全く不透明な事例であり、むしろ解明の糸口となることを期待する。上野国内では、白井藩以外に大戸藩・三之倉藩・総社藩・板鼻藩・豊岡藩・藤岡藩・長根藩・大胡藩・那波藩・阿保藩・青柳藩の計11藩が江戸前期で廃藩となっている。ただし、これらの事例を論究する力量もないのが現実である。しかし、白井藩と相通じる可能性は十分あり、中世から近世への変換期を追う上からも研究課題である。

註

- (1) 渡屋の渡しは、現子持村大字白井字渡屋と現北橘村大字八崎字舟戸間の利根川の渡船で、前橋一吾妻道に連絡していた。落合の渡しは、現子持村大字白井字尖野と現渋川市東町字落合間の吾妻川の渡船で、高崎一沼田道に連絡していた。
- (2) 前橋一吾妻道・旧沼田道・高崎一沼田道の名称は、子持村指定史跡「白井の道しるべ」・「松原の道しるべ」(後述)の刻字を参考

第6章 まとめ

- 考にした。なお、位置は第1図に示したとおりである。ただし、白井を中心と考えている都合上、前橋一吾妻道は「松原の道しるべ」を境に二分し、東を前橋道、西を吾妻道とし、総称して前橋一吾妻道という。同じく高崎一沼田道は「白井の道しるべ」を境に二分し、南を高崎道、北を沼田道とし、総称して高崎一沼田道という。また、沼田道の新旧命名の意図は、本文中で明らかとなる。
- (3)「御触書寛保集成」関所之部。
- (4)岡田昭二「寛永期における幕府の関所政策 一上州の関所及び番所の創設年代に關連して」『双文』第3号 1986。
- (5)落合の渡しでは、正保2年(1645)頃往還渡船が廃止された際に、「川通渡舟御改御奉行」へ訴えて、一度「出作舟」のみ許されたけれども、更に不服としたため渡船は当初どおり廃止されてしまったという(元禄8年9月群馬郡白井村吾妻川株渡船願群馬県史資料編13近世5中毛地域1〔以後県史中毛と略す〕334号)。
- (6)五十嵐富夫「杁ヶ橋関所の研究」『群馬文化』25号・3巻1号 1959。
- (7)註(4)と同じ。
- (8)元禄13年12月 群馬郡白井村明細帳(県史中毛47号)に「自分渡船」、また天明5年10月 群馬郡白井村渡船取調書上(県史中毛337号)に、「利根川通自分渡船」とある。
- (9)註(8)初めの史料に同じ。
- (10)註(8)後の史料に同じ。
- (11)註(4)と同じ。
- (12)白井は、現子持村全域とほぼ重なる範囲として使用するが、特に集落を考える場合においては、現大字白井の中でも、北遠構・東遠構によって、城域として囲い込まれた範囲を想定している。また、特に狹義な使用として、通称「白井宿」と言われる沼田道沿道に発達した南北に長い町割を「白井」として区別して使用する。
- (13)註(8)初めの史料に同じ。
- (14)「梅花無尽藏」万里集九(群馬県史資料編7中世2〔以後県史中世と略す〕1761号)には、長享2年(1488)「路をまげて吾妻河を渡る。危き橋有り。舟を編んで橋と為す。目という。白井城を歴観す」(読み下し文)とあり、また「北国紀行」堯恵(県史中世1782号)も、文明18年(1468)三国峠から白井を訪れ、棧路を経て草津に向かったとあり、各々吾妻道一白井一(旧)沼田道の経路を紹介している。
- (15)武田氏の白井城攻略は、永禄10年であることが近年柴辻俊六氏によって明らかにされた(柴辻俊六「武田信玄の関東経略と西上野支配」〔『戦国期東国社会論』所収〕)。なお、筆者もこれを受けて、長尾憲景の白井城争奪を中心に論じたことがあるので参考願いたい(拙稿「武田氏の白井城攻略と長尾憲景の動向」『ぐんま史料研究』第7号 1996)。
- (16)「双林寺伝記」(県史中世2087号)所収「御影之記」。
- (17)現赤城村大字見立字二城に所在した城。利根川東岸の上位段丘面に在り、白井城と非常に近い。天正期には利根川東岸の拠点として争奪がなされた(筆者前掲論文参照)。
- (18)真田昌幸が不動山城を攻略した折、利根川東岸に拠していた須田新左衛門尉などの北条方諸将は、川西に退き真田軍に道を譲った(天正9年7月10日付け須田新左衛門尉宛 真田昌幸朱印状写〔県史中世3071号〕)。同日付け石田主計佐ほか10名宛真田昌幸朱印状写(県史中世3072号)。当時川西(白井城とその支配地域)は、武田方にあったことから、杁氏が川西へ後退することは考え難い。この点で「加沢記」の記事には、事実認定の混乱がある。
- (19)現北橘村大字分郷八崎字城に所在した長尾氏の居城。天正6年頃から同10年にかけて、白井長尾氏の本拠であった(筆者前掲論文参照)。
- (20)白井字中町 金井建三郎家前に所在。嘉永2年(1849)建立。「日光江戸道 えちご・くさつ道 ぬまた道」と彫られる。

- (21)白井字松原 四本辻に所在。嘉永3年(1850)建立。「右 まいば志 おほご道 右 ぬまた 双林寺道 左 えちご あがつま道」と彫られる。
- (22)正保2年(1645)の廃止以降、元禄8年(1695)再度渡船許可を願い出たけれども(元禄8年9月 群馬郡白井村吾妻川株渡船願〔県史中毛334号〕)、元禄13年(1700)の「群馬郡白井村明細帳」(県史中毛47号)に記載されていないことから許可されなかつたことが判り、明治元年(1868)の「渋川村白井村落合渡船往来願」(渋川市誌第5巻歴史資料編537号)まで復活されなかつた。
- (23)註(22)の史料に同じ。
- (24)明治2年12月 群馬郡渋川・白井村吾妻川渡船許可につき取替議定(県史中毛346号)。
- (25)渋川宿は三国街道の宿駅として、同市内梅木谷戸から集落移動して慶長18年(1613)に町割が完成したという(渋川市誌第2通史編上573頁)。つまり、落合の渡しが通船しても、渋川側も早い段階から、三国街道に係わる整備に着手しており、白井との交通の関連性は希薄だった。
- (26)註(14)の万里集九紀行文に同じ。
- (27)註(16)参照。
- (28)山崎一「群馬県古城墨跡の研究 下巻」82頁。
- (29)子持村誌補遺編「伝承と路傍の文化」9頁。
- (30)註(16)に同じ。
- (31)吾妻川の渡しで、白井城内に位置するものに、真木島の渡しがある(第1図)。この渡しの経路は、白井城の本丸と二ノ丸間の堀切を降って、吾妻川河岸に至り、中州の真木島から対岸阿久津へ渡るものとされるのが、「赤城行」(「高山彦九郎日記第1巻」千々和寛 萩原進)記載の経路と現況地形に合致すると思われる。ただし、北郭と三ノ丸の間の堀を伝わったという伝承もあるらしく(註〔29〕同書15頁)、経路には多少混乱がある。戦国期に存在していた場合、城に強く帰属する施設と位置づけられるが、城の繩張りとして可能なものか疑問がある。いずれにしろ、本稿で扱う街道と関連した渡しではない。
- (32)吾妻川は、非常に急流であったらしく、明治に入つて再開された落合の渡船は、「放ちごし」という方法を探つたという。「放ちごし」とは、「両岸に綱を張り渡して、それを手縄つて運行する」(子持村誌上巻1079頁)方法で、船が急流に流されないように考えられた方法らしい。
- (33)落合の渡し及び高崎道が、短期間しか存在していなかったことを肯定する事例を、地名の中に認めることもできる。白井では、字名に往時の交通状況をとどめたものが多く、大字白井では、字渡屋が渡屋の渡し、字南中道が吾妻道、大字吹屋でも、字大道が吾妻道の存在を伝えている。また、明治6年段階では、イクマミチ(伊熊道)という字名が確認でき(地券発行にかかる地引絵図群馬郡吹屋村所載〔県立文書館所蔵〕)、旧沼田道と対応する位置にある。このような見地から、「白井」の南町以南において、渡しや道に関係する地名が見られないのは示唆的である。
- (34)寛永11年9月 西町畠方寄帳。同 東町畠方寄帳。同 下之畠方寄帳(子持村誌上巻638頁に紹介記事あり)。
- (35)註(29)同書15頁。
- (36)註(26)に同じ。
- (37)文明9年(1477)越後上杉定昌は、長尾景春蜂起を受けて白井城に張陣し(「松陰私語」群馬県史資料編5)以後支配下とした。白井長尾氏の白井城復帰は、永正2年(1505)と言われる(落合厚志「長尾右衛門尉景英について」『戦国史研究』第30号1995)。