

ら は た 訪 探 歴 史 35 其の クラブ

伊勢街道は海に沈んだか？

渥美半島が重要な交通の要衝だったことは前号でお話ししました。政治、経済の拠点として戦国時代に築かれた田原城は、川を渡らなければ到達できない場所であり、おのずと陸路からのアクセスを重視していない立地となっています。それは三河湾の海路を重視した選地だったからです。また、渥美半島の先端は陸路では行き止まりです。そこから先は海路、つまり船を使って行くしかありません。しかし、陸路になれた現代人にとって、海路の安全性は不安

に思えてしまいます。

昔の人々は、我々の想像を越えた航海技術、したたかな判断力を兼ね備えていたようです。船も千石船のような大きなものではなく、小刻みに海岸線を走り、荒天などの緊急時には湾港施設もないところでも碇泊する、といった機動性の高い人力で漕ぐ櫓走を中心とした船だったと考えられています。なぜなら、大きな船は積載量が多すぎて湾港施設がないと碇泊できませんし、緊急の場合に小回りも利かず、座礁の可能性が高いため、大きな船ほど、その被害が大きというリスクがあるからです。航海の難所とされた表浜ですが、それは近世以降、大型の帆船が主流になったことが理由でしょう。中世までは航海技術によって重要視された渥美半島ですが、大きな輸送船が碇

泊できる港がなく、また港からの輸送方法（東海道から離れている）もない渥美半島の表浜は、自然に通過する場所として重要視されなくなつたようです。しかし、中世までは、陸路以外にこのような機動性の高い船が想像以上に東へ西へと頻繁に往来していました。もう一つの伊勢街道は海の道であり、文化、経済をつなぐ重要な道でもありました。

さて、赤羽根にあった関所は、これまで陸路の関所という先入観で説明されていたようです。かつてその場所として、海と山で道が挟まれた似有山の麓（太平洋ロングビーチの入口あたり）が候補の一つにあげられていましたが、果たしてそれに限定して良いのでしょうか？

表浜を往来し、物資などを搬送する船をみすみす見逃し、陸路を往来する人だけを徴収の対象にしていたとは思えません。ましてや、その関所を設置した戸田氏は三河湾を中心とした海運に関わる人だったので、赤羽根の関所は、港などに設置した関所だったことも想定しなければなりません。

中世までに文化・流通の拠点となった「伊勢街道」は海に沈んでしまったのかもしれませんが、時を現代に転じてみれば、三河港は全国的にも輸出拠点基地として重要です。渥美半島を取り巻く海は、かつての經由地としてだけでなく、新たな機能を附加し重要な位置を占めています。渥美半島における交通の要衝としての「伊勢街道」という機能は姿を変え、現代に息づいています。

（増山）

生涯学習課 ☎ 23局35331



蔵王山から太平洋を望む（かつて関所のあったとされる似有山麓が海に迫っている）