



渥美半島の古道

—海の道・陸の道—

「一つの街道は、時代とともに形を変えながらも、「伊勢街道」は現在の国道42号と、「田原街道」は国道259号と、似たようなルートをたどっていました。位置は違っても、どちらの「陸の道」も、「海の道」と密接な関係を持っていました。」

北へと移動した「伊勢街道」

都が近畿地方にあった中世から戦国時代にかけて、伊勢街道は、都や伊勢参り、熊野詣などに向かう人々が行き交いました。寺や周辺の村々も、かつてはこの街道沿いにあり、にぎわいを見せていたと考えられています。海の難所といわれる伊良湖水道を渡る船旅は、決して容易なことではなかったでしょう。しかし、尾張を迂回し、都などへの近道となるこのルートは、当時としては魅力的だったに違いありません。

当初の伊勢街道は、現在の国道42号よりも南の沿岸にあったようです。しかし、たび重なる海岸侵食や地震で海に落ち、次第にその位置を北へと移していきました。宝永4年(1707)の東海地震では、津波により多くの村落が流失しました。それを契機に、暮ら

しの中心も、街道とともに現在のような高台へと移りました。

近代化の証「田原街道」

江戸時代に入ると、東海道など陸路の整備が進み、三河湾沿岸で海上運輸が盛んとなり、「湊」が発達してきたことなどから、伊勢街道に替わり、三河湾沿いの田原街道が、渥美半島の主要な街道となっていました。

寛永12年(1635)に、徳川家光が参勤交代制を定めると、吉田城(豊橋市)〜田原城〜大垣新田藩・島村陣屋(福江町)を結ぶ田原街道は、大名行列や藩士の通る道として、徐々に整備されるようになりました。

さらに、経済が近代化し、大量の物資を船で運ぶようになると、街道沿いの船倉湊(田原町)や島湊(福江町)が大いに栄えました。それらの湊からは、名古屋や江戸へ、さまざまな商品や年貢米などが輸送されていました。

また、田原城は入江に面していたため、田原藩は幕末、大型の帆船を所有するなど、海を活用した藩政を行っていました。船の処女航海では、伊勢参りに行ったと伝えられています。

◆ 近世の「伊勢街道」「田原街道」の街道図

※この図は、参考文献を基に現在の地形や交通機関に街道を重ね合わせたもので、大まかな人や物の流れを表現したものです。実際のルートは細かく入り組んでおり、時代ごとに移り変わっています。

