

「越ヶ谷宿のおはなし」

平成 30 年 11 月 21 日作成、令和 7 年 9 月改訂、加藤幸一

1. 日光街道と大名行列

ア. 日光街道の名称

江戸時代の初期は「東海道」のように、「〇〇海道」と書かいて「日光海道」「奥州海道」「甲州海道」とした。すると享保元年(1716)、新井白石は海がないのに「日光海道」「奥州海道」「甲州海道」というように海の道と書くのはおかしいと言って、「日光道中」「奥州道中」「甲州道中」とすることが適当であるとの進言が出された。以後は幕府としての公式名称は「海道」ではなく「道中」となり、公式な文書では「日光海道」ではなく、「日光道中」のようにすべて「道中」となる。しかし、庶民の間では「日光海道」のように、その後もあいかわらず「海道」が使われていた。一方、現在見られる「日光街道」の名称は天保年間によく見られるようになり、今日ではそれが一般に浸透している。なお、「日光道中」との名称の初出は新井白石が「道中」と指摘する 90 年前に既にあった。「徳川実紀」の中の寛永元年(1624)の記述である。

イ. 日光街道の宿場

江戸を出発し、第 1 の宿場は千住、次に草加、越ヶ谷、粕壁、杉戸、幸手、栗橋と続き、栗橋の関所を通過して船で対岸の中田に渡る。次は古河、その先の宇都宮で奥州街道と日光街道が分かれ、鉢石までの 21 宿が日光街道である。奥州街道は白沢から白河までが正式の宿場。その先は青森の三厩まで通じる。

ウ. 日光街道を通る大名行列

奥州(東北)の大名 41 家が参勤交代の大名行列として日光街道を利用する。仙台藩の伊達氏、秋田藩の佐竹氏、会津藩の松平氏などである。このような大藩の大名行列を「大通行」と呼んだようである。

各大名の江戸参勤の時期は、正月が 1 家、2 月が 6 家、4 月が 17 家、5 月が 1 家、6 月が 18 家、8 月が 8 家の合計 41 家で、時期を分散して江戸に参勤していたことがわかる。

大名行列は現代の軍隊の行列にあたり、夜明け前の暗いうち(七つ立ち)に第一陣、その後に本隊が出発、日が暮れるまで行軍。宿場や江戸に入る時などに限って庶民に権威を見せびらかすために、ゆっくり歩いて演出、それ以外は隊列を組まずにさっさと早歩きでひたすら進む。庶民の歩行速度は一日 10 里(40 km)という早足であるが、大名も同程度のように早朝から夕方まで急ぎ足で歩いた。

大名行列でよく聞く「下に下に」(当時の言い方は十返舎一九の「東海道中膝栗毛」の記述によると「下あに、下あに」と思われる)は、「下に居れ」を略したもので、「下に座れ」という意味である。決して「土下座せよ」という意味ではない。江戸時代の「下に下に」とは、行列の邪魔になるから、道の

脇にすわって通過を待ちなさいとの意味である。そうすれば隊列が襲われる心配もなく安心して演出できる。将軍家と御三家の紀伊家、尾張家や日光御門主に限られていた。（水戸藩主は常時江戸在住）

一般の大名行列の場合は、庶民は普通に立ったまま、まるでパレードでも見るかのように楽しんで見学していた。一般の大名の場合には「脇寄れ、脇寄れ」、「片寄れ、片寄れ」「寄れい、寄れい」とか「避けい、避けい」といった掛け声を掛け、庶民は邪魔をしなければ立ったまま大名行列を見物しても決して無礼には当たらなかったという。

大名行列の時の庶民の例外として「飛脚」と「産婆さん」だけは、大名行列の前を横切っても、立ち止まらなくても許されるという“特権”があった。

エ．第2代将軍秀忠^{ひでただ}の日光社参（日光東照宮の参詣）の苦労話

元和2年（1616）4月17日 徳川家康が亡くなり、その夜、静岡の久能山に埋葬される。江戸時代全般を通して将軍の日光社参は18回行われる。うち秀忠と家光の二人の同行が1回、2代将軍秀忠のみが4回、3代将軍家光のみが9回である。元和3年4月13日に2代将軍秀忠による最初の日光社参がおこなわれる。その時の詳細が『徳川実紀^{じつぎ}』に以下の通りに書かれている。

将軍秀忠の社参は、出発の前日までは未曾有^{だいに}の大風雨であり荷物持ちの僕^{しもべ}の中には、千住・草加二里の間で風雨に打たれて死んだ者が十三人。出発当日も入間川（現在の千住大橋に架かる隅田川）が増水して千住の大橋が押し流されそうだったので、小石を詰めた俵、数万俵を橋下へすきまのないほど水中に沈めた。（『日野資勝』の記録によると、この時、大風であったが晴天。）こうして将軍一行はつつがなく橋を渡ることが出来たが、後陣の牧野ら十三騎は（増水する入間川の水流に巻き込まれて馬ごと）水に流された。かろうじて泳ぎあがったものの、溺死^{できし}したものが三人いたという。㊦『日光街道繁昌記』6頁

このとき、日光への奥州道には既に（仮の？）宿場ができ、人馬の宿継ができていたはず

オ．日光例幣使^{れいへいし}の日光社参（日光東照宮の参詣）

ルートは、京都の御所^{ごしよ}を出発、中山道^{なかせんどう}、倉賀野^{くらがの}から例幣使街道^{れいへいし}を使って日光へ向かう。日光社参が終わると、日光街道を使って越ヶ谷宿を通り、江戸の将軍に挨拶する。

神前に供える御供米（5～6粒を菊のご紋章^{もんしょう}を押した紙に包んだもの）を休憩や宿泊の時に宿泊代の一部のように渡したので、例幣使^{くげ}の公家側からすると宿泊代は少なくて済んだという。

その御供米には病気が治るとの迷信があつて、競って庶民が神棚^{かみだな}にあげた。例幣使（公家）が入浴した湯は薬湯^{やくとう}（せんじぐすり）としてありがたく飲んだ。他に「ゆすり・例幣使の駕籠落ち」、古い幣帛の初穂料。

例幣使は明和年間（1764～）以来、帰りに越ヶ谷宿の市神様の宮司須藤撰津の昼食接待を本陣（八右衛門家）で受けた。

その他の日光街道を使った日光社参として「朝鮮通信使^{つうしんし}」（「通信」とは信^{まこと}を通ずという意味で、今日でいう友好使節団、将軍が代わると江戸時代を通して12回）や「琉球慶賀使^{けいがし}」（将軍が変る時）・「琉球謝恩使」（琉球国王即位の報告の時）があげられる。

カ．日光御門主^{ごもんしゅ}

将軍を除くと、日光街道で一番重要視されているのが「日光御門主」である。日光御門主とは、日光山^{にっこうさん}

輪王寺の門跡（皇族の住職）を江戸幕府の側から立った呼称。上野の東叡山寛永寺の貫主も兼ねている。庶民からは上野宮様、公家からは輪王寺宮様と呼ばれていた。

日光御門主をお迎えする越ヶ谷宿の問屋の対応は、問屋は麻 袴 の礼装姿、二人の年寄は股引をはいた礼装姿で日光御門主様を丁重に迎え接した。

《日光御門主の本陣差合》

差合とは、かちあうこと。つまり本陣差合とは、本陣の宿泊客が何かの手違いでかちあうこと、ダブルブッキングのことである。それにより本陣利用者同士の争いが生じた。越ヶ谷宿の福井家本陣における本陣差合の具体例をあげる。

文政13年（1830）、日光御門主の名代が日光からの帰り道に越ヶ谷宿の福井本陣に突然宿泊する旨を伝える。本陣には先約として岩槻に向かう浄国寺の住職が入っていた。あとから来た日光御門主の名代は、本陣と問屋の宿役人に断られる。それに激怒した名代は早速明け渡せと迫るが丁重に断る。既に夜となっていた。後日、本陣と問屋の宿役人は奉行所に呼び出され、日光御門主の名代に対する扱いには粗相のないようにと訓示されるが、差合の時の対応のことはお咎めなしとなった。『越谷市史』863頁

2. 本陣と旅籠

越ヶ谷宿の越ヶ谷町は商店が多く商業が中心となっていて栄えているが、越ヶ谷宿の大沢町は下組や中組に旅籠屋や茶屋が多くあり宿泊業が中心である。その下組には大名などを宿泊させる本陣があった。

旅籠屋の宿賃は食事つきでおおよそ銭200～300文のようである。

ア. 本陣

大名や幕府の高官、寺院の門跡（皇族の住職）や公家などを宿泊させる幕府公認の宿屋である。門構え、式台付き玄関、上段の間を備える。越ヶ谷宿では、大沢町の下組（現・大沢一丁目）の日光街道と野田街道の追分に福井家が経営した本陣がある。本陣の主人（名主）は常時 袴 を着て、帯刀している。

イ. 脇本陣

本陣の補助的宿泊施設である。本陣に泊まり切れない時には受け入れるが、普段は旅人の旅籠屋（平旅籠）としての営業を行う。本陣にみられる式台付き玄関や床の間程度は備えている。

ウ. 御用旅籠（御用宿）

幕府から御用を承るという意味からか、平旅籠（遊女などを置かない一般の旅籠屋）の中から脇本陣と同様に幕府や諸藩の公用旅行者を宿泊させた幕府指定の旅籠のこと。「本陣付きの御用旅籠」と称された。

大大名は本陣、脇本陣、御用旅籠、一般の旅籠に宿泊し、それでも足りずに商家や農家にも分宿することが珍しくなかった。大名にとっての参勤交代の費用は藩財政の一割以上を占めるところもあり、財政上とても厳しかった。

《帰国の途につく大名の旅費不足に困り果てた奇策》

仙台藩の伊達氏が帰国のときに、旅費が不足したために幕府に借金を願い出たが、断られたので千住を過ぎたところで野営の陣を構えて盛んに銃を連発した。これに困った幕府はしかたなくお金を貸したと

いう。『日光街道繁昌記』 199 頁

《御用旅籠を拒み続けた・つちや所左衛門》

文化13年(1816)の大沢町大火後のことである。

- ① 御用旅籠屋の所左衛門は早くも再建したが、宿泊に公用旅行者を取るようにとの宿役人の依頼を無視し、只今満員だ、家内に病人が出たとか言い訳をして、利益のあがる一般の旅人しか取らなかった。
- ② 問屋の宿役人は幕府の役所に訴えると、つちや所左衛門は詫言書を入れた。
- ③ ところが所左衛門は詫言書に反し御用宿の受け入れを拒み続けた。それを真似する御用旅籠も出てきた。
- ④ 宿役人は幕府の役所に訴えた。役所は旅籠屋を大中小の3つに格付けして、所左衛門は規模が大きいので大宿に属した。しかし、その後も所左衛門は御用宿の受け入れを拒み続けた。
- ⑤ 三度目の訴訟が行われる。幕府の役所は所左衛門を牢に入れてもよいが、咎人を出すことは本意ではないとして内済することを勧めたので、互いに示談したという。『越谷市史一』 877 頁

エ. 飯盛女

宿駅の旅籠屋で旅行者相手に寝食の世話をした幕府黙認の売春婦である。宿場の旅籠屋で客に出す飯盛(給仕奉公)だけではなく実際には遊女奉公もした。したがって契約証文も一般に永代売(永久に売渡すこと)または借金の担保として質入れの形がとられた。普通の宿場では、旅籠屋一軒につき飯盛女二人ずつと定められていたが、各街道の出入り口にある品川・板橋・千住・新宿にはそれ以上の人数が許されていた。

初めは万治2年(1659)、幕府の東海道宿駅における遊女禁止令とともに出現したという。公認の遊女と違って衣類は華美でなく、木綿着用と規定されていたが、次第にくずれ事実上遊女化した。飯盛旅籠には一軒に二人を置くのが原則であるが、法の網をくぐって下女の名目で抱えた女に売春させる例も少なくなかった。幕府の正式名は「食売女」で、公式文書では「食売女」としてみられる。

【越ヶ谷宿】

寛文2年(1662)に藤屋伊兵衛によって大沢に飯盛旅籠が誕生した(「大沢町古馬宮」)。その後、飯盛旅籠は大沢下組(現・大沢一丁目)に多く見られるようになる。享和2年(1802)、大沢町の人口は男791人、女941人で、女が男よりも150人多かったのはそのことを物語っているであろう。

江戸初期においては宿場の遊女は禁止されていたが、後に飯盛旅籠一軒につき一人の飯盛女は許されるようになる。さらに享保年間(1716~35)からは、飯盛旅籠屋一軒につき二人の飯盛女を抱えることを正式に認められた。それと同時に飯炊きなどの雑用をする下女に対して華美な服装をすることを禁止したり、麻や木綿の粗末な服を着るようにとのお触れを出したりして遊女まがいの行為を防ごうとした。しかし、飯盛女を抱えた旅籠屋の違反とその取り締まり(手入れ)との間でイタチごっこがみられた。

違反の一例をあげると、明和元年(1764)の飯盛女で知られる品川宿はあわせて飯盛女500人と制限されていたが、実際にはその倍以上はいたと推定されている。

飯盛旅籠は、取締りがあるにもかかわらず盛況であって、町に納める税が多く、御用宿の不足費用や宿場の臨時の費用を補うことができたので、宿場としては幕府役人が飯盛旅籠を厳重に取り締まってほしくなかった。厳重に取り締まると宿場自体が財政難で潰れてしまうのではとの心配があったからである。

飯盛女の出身地は享保年間までは江戸であったが、後には越後（新潟県）出身者によって占められるようになる。

伝馬とは、人馬継立のことで、馬と人足で宿場から宿場へとリレー形式で人や物資を輸送することである。今日の駅伝にその形態が残っている。

3. 宿場と伝馬（人馬継立て）

ア. 宿場

街道筋で、荷物の運搬に要する人馬（人足や馬）の継立（宿継）や旅人の宿泊をおこなった宿駅のことで、江戸時代はこれを「宿場」と呼んだ。

人馬とは宿場において荷物の運搬のためにあてた継立用（宿継用、宿送り用）の人足や荷物を運ぶ駄馬（伝馬）のことである。

宿駅の「宿」は私営の駅家（うまや）、「駅」は官営の駅家がもともとの意味である。それぞれ別々であったが、宿と駅を合せて宿駅と呼ぶようになり、江戸時代になると宿場と呼ばれるようになった。

イ. 伝馬

伝馬とは各宿場において幕府や諸藩のために荷物の運搬にあてた継立用（宿継用）の馬のことであるが、広い意味では伝馬の制度をさす。街道筋に二里か三里ごとに宿場を設置している。荷物の運搬のために人馬（人足や荷物を運ぶ馬）を宿場から宿場へと次々とバトンタッチする駅伝のようなりレー方式で輸送が行われた。本来は幕府や諸藩などの公用のための制度であるが、民間の荷物の運搬にも利用した。人馬は地元の宿場と宿場の間を往復して宿継を行っている。戻りは人馬の疲労を考えて空荷が原則。

ウ. 人馬

慶長六年（1601）江戸幕府は東海道の宿駅に36匹ずつの伝馬を常備させ、宿場居住者から人足と馬とを徴発（取り立てを）した。これがのち五街道に広まり、東海道の各宿は「御定人馬」（常備人馬）が100人100匹、中山道は50人50匹、その他の街道は25人25疋を原則とした。これは馬役と歩行役に分れたが、交通量の増大に伴い御定人馬では需要に応じきれず、助郷の制を生むにいたった。伝馬の宿継は大八車や牛車などの使用は認められなかった。

【越ヶ谷宿】

日光街道筋の越ヶ谷宿の「御定人馬」は25人25疋から、伝馬需要の増大もあって元文元年（1736）に50人50匹に増える。

なお、「囲人馬」という制度があり、御定人馬（常備人馬）のうち臨時非常用に備えて使用せずに囲い置いた人馬。越ヶ谷宿では享保年間（1716～35）以後に見られ、人馬50人50疋のうち囲人馬は10人10疋であった。

囲人馬が名目だけで、実質は常備人馬の減少を意味するようになると、その不足分を補うため助郷の村々にとっては人馬の要請は増えていき、助郷への依存が増大していく。

エ. 伝馬の料金

幕府の公用の馬（伝馬）であれば原則無賃（御朱印人馬や御証文人馬※）であるが、有料の場合もあり、

その時の料金を「御定賃錢」と呼ぶ。庶民は公用外なので問屋場では扱わない。実際には旅人が宿場や往還端にいる駕籠かきや馬子に直接交渉して人馬を調達した。その時の駄賃の決め方が「相対賃錢」と呼ばれ、御定賃錢の2倍程度の相場で取引されていた。これは「伝馬」（無料）に対して「駄賃馬」（有料）と呼ばれた。

※御朱印人馬とは、将軍が発行する無賃人馬使用の許可証（公家、門跡寺院など）

※御証文人馬とは、幕府の老中や勘定奉行などが発行する無賃人馬使用の許可証。

※大名は、一部は御定賃錢を利用するが、大部分は相対賃錢のようである。

オ. 伝馬屋敷

伝馬役負担者のいる屋敷。この屋敷の間口の広さや面積ないし持ち高に応じて馬役（伝馬役）、歩行役が賦課され、そのかわりに屋敷の地子（屋敷地の年貢のことで、現代の地代）は免除される場合が多かった。問屋場のさまざまな諸経費は伝馬屋敷の伝馬百姓（本百姓）によって賄っていたのである。

街道筋の商店は、間口は狭いが奥行きがあって「鰻の寝床」と呼ばれ、ずっと奥まで続いていた。

【越ヶ谷宿】

表の間口6間（10.8m）以上の「伝馬屋敷」の伝馬役百姓は伝馬役（馬役）として馬一匹を負担される一軒役、6間未満の「伝馬屋敷」の徒歩役百姓は人足一人を負担される半軒役であった。馬一匹の負担は人足二人分の負担に相当することになる。実際の負担の割合は、徒歩役は馬役の三分の一程度の負担のようである。馬役の伝馬屋敷も徒歩役の伝馬屋敷も、ともに本百姓身分として町政に参加した一人前の町人である。それに対して伝馬屋敷以外の「地借」（土地を借りている人）や「店借」（屋敷を借りている人）は町政には参加できなかった。越ヶ谷宿などの宿場は行政面では百姓としての村扱いであるが、交通面では宿場としての町扱いとして扱われた。

越ヶ谷町も大沢町も伝馬屋敷は全体の2割、地借り・店借りは残りの8割を占めていた。

カ. 助郷

宿場（宿駅）の常備の人馬（御定人馬）が不足する場合に、幕府または諸藩がその補充のため人馬を提供させた宿場近隣の村（郷村、むらざと）のこと。最初は臨時的なものであったが、参勤交代などによる交通需要の増大に伴って恒常化し、宿駅には集会所・事務所として助郷会所が設けられ、交代で駐在する助郷惣代が置かれるようになった。なお、助郷村の人馬勤めは金銭で雇って勤める「雇替勤」は、江戸初期においては禁止されていたが、助郷は農家にとって秋の農繁期にあたったりして助郷の人馬勤めは農作業に大きく差し支えていたので、越ヶ谷宿では、天明年間（1781～89）になると金銭での人馬の雇替勤めがむしろ一般的になった。

【越ヶ谷宿】

江戸時代初期は、伝馬の人馬の不足分を赤山陣屋からの御触書で周辺の村々から人馬を徴用していたが、元禄9年（1696）より道中奉行から助郷候補の村々が書かれた助郷帳が各問屋場に交付された。助郷人馬の調達の権限が赤山陣屋から道中奉行に移ったのである。その時の助郷村は20ヶ村である。以下の通りである。

四町野村・花田村・袋山村・西新井村・七左衛門村・大間野村・越巻村・大里村・大林村・大房村・
弥十郎村・小林村・大吉村・登戸村・西方村・瓦曾根村・神明下村・荻島村・後谷村・砂原村

一方、草加宿に近い蒲生・伊原・麦塚は草加宿の助郷に属し、粕壁宿に近い平方・大泊・船渡などは粕壁宿の助郷に属した。

特別の大通行がある時は以上の助郷（これを定助郷という）を加えただけでは人馬が不足するので、さらに遠くにある村々からの助郷としての協力が必要であった。これを加助郷という。越ヶ谷宿の加助郷は2国4郡にまたがる70か村以上あり、定助郷の村々と合せると90か村以上になる。

なお特別の大通行がある時は定助郷の村々の他に臨時に大助郷という制度で他村に人馬を出させたようであるが、後に大助郷は定助郷に含まれるようになり、その上でさらに加助郷が生まれたようである。

キ．助郷差村

差村とは、宿駅又は助郷村が、課役の減勤、休役を道中奉行に願い出る際、それに代わる特定の村を指定すること。この場合、相手の村高や領主などを記した差村高書上帳などを提出した。

【越ヶ谷宿】

享保11年（1726）になると、瓦曾根・西方・大吉の各村では、松伏溜井や瓦曾根溜井関係の負担があるために助郷から除かれた。そのかわりに下間久里・上間久里・川崎・向畑が助郷に加わった。これを助郷差村というが、助郷差村について説明を加えると、次の通りである。

宿駅又は助郷村が、課役の減勤・休役を道中奉行に願い出る際、それに代わる特定の村を指定する必要がある。助郷差村である。助郷ができないとされる村ができるであろうと思われる村に差し替えるのである。差し替えられた村にとってはとんでもない迷惑な事である。差村を願い出て助郷を免除された村と、差村になって助郷を引き受けることになった村との争いが起きるのは当然のことであった。

《差村争論》

延享元年（1744）、助郷村であった向畑・川崎の両村は、向畑・川崎に代って助郷村が免除されている西方・瓦曾根・大吉の各村々を差村として助郷村に入れるように奉行所に訴え出た。これは却下されたが、今度は西方村のみ一村を差村となるように訴え出た。これも却下された。これに対して向畑と川崎の代表者は納得せず、強情に奉行所の結論を拒否したために牢に入れられ、入牢中に病死した。

㊦『越谷市史一』925頁

ク．日光街道は東海道と比べて、周辺の村々からの助郷に負うことが大きい

常備人馬が百人、百疋の東海道と比べ、「常備人馬が少ない日光道中では、助郷村々にその負担が多く課せられていた」（丹治健蔵著「日光道中の人馬継立負担」92頁・越ヶ谷宿の常備人馬は五十人、五十疋）日光街道は他の街道と比べて、街道周辺の村々にかかる助郷の負担が大きいのである。

4．宿場と問屋（といや）

ア．問屋場（といやば）

街道の宿場で、人馬の継ぎ立てなどの伝馬事務や業務を行った所。人馬を手配したり、公文書の郵送を扱ったりした。伝馬所ともいう。

問屋場で働く宿役人は、胸くらいの高さの高い場所で仕事



をしている。これは、交渉相手の武士が激高し、抜刀して脅すことがあり、その場合の安全を考えたと言われる。右の図では武士の供が問屋場の役人に書類を提出し（中程）、宿役人が証文と思われる文書を確認している（向かって左端）場面である。外では人足たちが前の宿場から運ばれてきた荷物を新しい馬に積み替えている（向かって右半分）。

宿役人とは、伝馬業務に携わった役人で、問屋・年寄・帳付・馬差（人馬差）をさす。

イ．問屋

問屋は問屋場で伝馬業務を統括する責任者である。名主が兼務した。

【越ヶ谷宿】

越ヶ谷町の本町（会田八右衛門）・中町（会田五郎兵衛）・新町の三町と大沢町の一町（江沢太郎兵衛）の四人の名主の間で、それぞれの名主宅にて月番交代で問屋を務めた。問屋場が4か所あったのである。

当番月の4人の組合せは、正月・八月・十一月、二月・四月・十月、三月・六月・九月、五月・七月・十二月となる。

宝永4年（1707）になると、問屋場は越ヶ谷中町の会田五郎兵衛と大沢町の江沢太郎兵衛の2か所になる。当初は隔日交代でおこなわれた。安永2年（1773）になると、伝馬業務を両町合体し、10日交代でおこなわれるようになる。本間清利氏は延享4年（1747）に合併し「越ヶ谷宿」と唱えたとしている。

問屋は名主が名誉職的に兼ねているが、激務の上、薄給であり、さらに公用の伝馬の取り扱い中に武士の傲慢さによる不法狼藉が見られることがあり、問屋を勤めることはいやがられていたのが実情である。

【越ヶ谷宿】

問屋は薄給である。本町の問屋は役料をもらう代わりに伝馬役二軒分の役引（免除）があり、中町と新町の問屋は役料の代わりに伝馬役一軒分の役引があり、大沢町の問屋は役料もなく役引もなしである。

《問屋での不法狼藉の例》

天明7年（1787）、酒井雅楽守の家中が伝馬の人足の支払いをしなかったので、問屋場の文之亮がこれを咎めると酒井家の大勢の雇人足たちが文之亮を木刀でたたいて傷を負わせた。『日光街道繁昌記』69頁

《問屋になりたがらなかった例》

天保8年（1837）、本町の名主・問屋、塩屋吉兵衛が病気で辞退したあとの問屋を引き受ける者がなかなか決まらなかった。ようやく年寄役の源右衛門が名主はやらずに問屋のみとの条件で引き受けたが、その後も紛糾した。『日光街道繁昌記』68頁

ウ．年寄

問屋を補佐する役人

【越ヶ谷宿】

越ヶ谷町と大沢町の両町あわせて10人から12人いる年寄が問屋のもとで二名ずつ同様に月ごとの交代勤務をおこなった。問屋と同様に伝馬役一軒分の役引の負担軽減があり、役料も支給された。

エ. 帳付^{ちやうづけ}

問屋関係の事務を処理する下役人^{した}である。宿駅の間屋・年寄^{もと}の下に雇用契約で働き、毎日の人馬の出入りなどを帳簿に記帳したり、公私旅行者の依頼に応じて宿泊その他の世話などしたりして、事実上宿場における一切の事務を処理した。

【越ヶ谷宿】

享和^{きやうわ}2年(1802)の例では、帳付が越ヶ谷町・大沢町の両町2名ずつ計4名が2名ずつ5日間の交代勤務をおこなった。役引の負担軽減があり、給金が支給された。

オ. 馬差^{うまさし}

問屋場で荷物を運ぶ必要人馬(人足や駄馬)を差配^{さはい}する下役人。本来は「人馬差」の名称が正しい。宿駅で問屋、年寄などの下で人馬の用立てや指図をした。問屋と年季奉公の雇用契約を結び、運輸業務の実際にたずさわって、助郷の馬子^{まご}などに権勢をふるった。

【越ヶ谷宿】

享和^{きやうわ}2年(1802)の例では、馬差が越ヶ谷町3名、大沢町2名、両町あわせて5名が2名ずつ帳付と同様に5日間の交代勤務をおこなった。役引の負担軽減があり、給金が支給された。

《帳付や馬差の活躍ぶり》

気の荒っぽい馬子や人足を指図し、かつ大名や旗本、その他の公家や門跡などに随行した家人^{けにん}(家来^{けらい})らの横暴に対しても、適切な応対をしながら毎日何百人何百個という通行人や荷物の継立(宿継)を支障なく取り仕切らねばならなかった。気転がきき、しかも度胸のあるものでなければ勤まらなかった。気が弱い人は向いていなかったという。

カ. 定使^{じやうつかい}

定使は、内外の連絡や文書の配送、問屋場の雑用等の使い走りをおこなった。

【越ヶ谷宿】

享和^{きやうわ}2年(1802)の例では、定使が越ヶ谷町3名、大沢町1名、両町あわせて4名が1名ずつ10日間の交代勤務をおこなった。給金が支給された。

キ. 本馬^{ほんま}

本馬は、馬に荷物のみを40貫目(150 kg)までを限度に載せて運ぶ馬をいい、人は乗らない。宿場に設けた駄馬である。一駄を40貫(150 kg)とした。幕府公用や諸藩が一定の賃金^{ちんせん}で使用した。正徳元年(1711)の本馬の賃金は、越ヶ谷と粕壁間の二里二十八丁では百六文であった。人足は50文である。本馬の賃金は一里あたりでは約40文、人足は約20文。この正徳年間の賃金がこれ以降の基準となる。

ク. 乗掛^{のりかけ}(乗懸)

乗掛とは荷物を運ぶ馬に人が乗ることで、駄馬^{だば}(荷物を運ぶ馬)一頭に人が一人乗り、20貫目までの荷物を付けて運んだ。人が座る座布団を敷き、荷物入れの明荷^{あけに}を両側に付ける。賃金は本馬と同額。

ケ. 軽尻^{からじり}（空尻）

軽尻とは荷物が空^{から}という意味か、人のみを乗せた馬で手荷物は5貫目まで携行できた。人を乗せない時本馬^{ほんま}の半分20貫目までの荷を軽尻として積むことができた。軽尻の賃金は本馬の賃金の三分の二程度。

コ. 人足^{にんそく}

人足が荷物を運ぶ場合は、人足一人当たり5貫目までで、例えば30貫目の長持ちは六人掛かりで運ぶことになる。一人当たりの人足の賃金は本馬の賃金の半分程度である。

なお、以上の本馬・乗掛・軽尻や人足が荷物を運ぶ時の「早迫い」（急ぎ）や夜間の場合は、通常の駄賃に対して当然ながらかなりの割増駄賃となる。

《問屋場の苦労^{といやば}》

幕府や藩を相手の商売は益が少ないばかりか、大名の荷や日光御用荷の不正が以下の方法でかなり横行して問屋場に損害を与えていた。肝心の儲けの出る庶民は街道を使わずに違法な舟運を利用した。

- ・私的な商人の荷物を紛れ込ませて、安くすませる御定め賃^{あいたい}金として本来支払うべき相対賃金の半分程度で問屋場に支払う。
- ・「添人馬^{そえ}」という制度は、非常時用として臨時に用意する囲い人馬とは違って、御朱印・御証文人馬の使用が疲労したときの予備として用意する付き添う人馬のことである。この添人馬は全くの名目で、御定人馬^{おさだめ}として定められた数以上に添人馬として多めに徴発することができ、実際には御朱印・御定人馬と同様に無賃で使用され、徴発する大名側にとってはうまい話であったため、俗に「御馳走人馬」とも呼ばれた。
- ・不法な手段で荷物の目方を超過させて、あたかも正規の目方として正規の賃金で宿継させた。

《幕府の取り締まり》

幕府は上記の不正に対して宝永4年（1707）に宿手代^{しゅくてだい}の役人の派遣によって監視にあたらせたが効果をあげられなかった。

寛保3年（1743）に幕府は日光道中の千住宿と宇都宮宿^{かんめあらためしよ}に貫目改所を設置して過貫目（重量超過違反）を取り締まった。それでも裏では大名からの付け届けなどを通して過貫目や不法な宿継の黙認も相変わらずにみられ、越ヶ谷宿などの宿場、宿場では困り果てていた。取り締まりの対象が大名や公家などであったから、なかなか取り締まりが行き届かなかったのである。

【「越ヶ谷宿のおはなし」に関する主な参考文献】

- 「越谷市史一」（市史編纂室）、「日光街道繁昌記」（本間清利著）、「わが町の歴史・越谷」（本間清利著）、
「近世宿駅の構造一日光道中・越ヶ谷宿の場合一」（本間清利著）、「日光道中草加宿」（横山正明著）、
「平成21年度埼玉県教育委員会長期研修教員報告・地域を見る目を養う教材開発の工夫
—越ヶ谷宿の成り立ちと街道を行き交う人々に着目して—」（平成22年3月、小峰俊章著）、
「日光街道越ヶ谷宿の町並形成と境界構造」（明大科学技術研究所紀要、松本勝邦・古川和典）、
「新編武蔵風土記稿」、「越ヶ谷瓜の蔓」、「大沢猫の爪」、「大沢町古馬宮」、「宿村大概帳」
「日光道中の人馬継立負担」（丹治健蔵著）