

翌九年四月までの一〇か月間に九〇件に及ぶ不審火事件が起きた。同村の戸数は当時一二三戸であるが、うち罹災戸数が五六戸もあり、四回も付け火された家が四戸あった（保科齊彦『砂山か』「らくり夢物語」）。

三、宿駅の窮乏

御定駄賃と 寛永十六年（一六三九）に朱印切手による伝馬が廃止された。その後の事情は、寛文二年（一六六二）・宝永五年（一七〇八）の触れ、及び寛延三年（一七五〇）に郡奉行がなした宿駅の実状調査が教えてくれる。寛延三年の調査（川合文書「御用諸触留」）によれば、町人は加越能三州の御藏・町藏からの払出米や、買い集めた小豆、馬飼料用の大豆を、侍中の名で伝馬によって、金沢町の搗屋・酒屋・米問屋などに過半を輸送している。また赤松類・木綿・繰綿・葉種・煎茶なども、侍中の名義、寺庵の名義で金沢に輸送している。小松地方の畳・葎よしず簀などは作事方御用として、また同地方の炭は侍中・足輕・侍中家来の名判の送状を添え、身分不相応の分量が金沢に送られている。

また京都の中使により運ばれる葉種・太物問屋の荷物にも、侍中の指札が使用され、能登・越中の塩鯛・塩鯛、能美郡・石川郡の山方でできた煙草を、侍中が身上柄より過分に取り寄せている。これが宿駅の困窮の原因であると述べ、その対策として、侍中・寺庵名義で商家に輸送される品物や身上不相応の量目のものは取り扱わぬようにせねばならぬ、と記している。

この調査から、伝馬駄賃は侍中・寺庵の場合と、商人の場合とでは差があり、前者が原価償却するに満たぬ安価なものであり、後者は前者の赤字を補填するほどに高値なものであったこと、そして商人は侍中や寺庵名義を借り、安い駄賃による輸送をなしているので、宿方が困窮してきたことなどが理解される。

馬借もその後再三、宿再建のために、家中の荷物に対しても商い荷物と同様の駄賃の支払いを願ひ出ている。

北陸街道の駄賃

宿駅の疲弊の原因の一つに、北陸道と中山道・東海道の間における駄賃差の問題があった。安永四年（二七七五）の書上（川合文書「御用諸融留」）によると、元来、北陸街道の駄賃は下値で、一里につき

本馬が三五文であった。そこで、たとえば越前国や京都・大坂の武家方、本山寺院からの下り（京都から東日本へ行く）荷物は、北陸街道を多く利用していた。

ところでこの度東海道に三割、中山道二割の運賃の増額が認められたので、いよいよ北陸街道に多く下り荷が通ることになったとあり、駄賃の二・三割の増額の願ひが提出された。

これから、御定駄賃は従来より北陸街道は割安であったが、据置きとなりいよいよ割安となり、中山道・東海道を利用して荷物が北陸街道を通ることになり、赤字が更に増大していったことが知られる。この安永年間の駄賃割増願ひは、文政五年に至ってようやく認められた（加越能文庫「御郡典」）。

抜

荷

宿を通過する荷物は宿継ぎと称し、各宿の人足及び馬を雇い、宿から宿へと継送するのが原則であった。荷主が外からの雇人足・雇馬に乗せ、そのまま宿を通り抜けることは、抜荷と称し禁じられており、藩も宿駅保護の立場からこれを支持した。しかし、宿ごとに荷物を積み替えることは手数がかかり繁雑であったので、そのまま付け通したい



並町岡福

ときに、宿に断って一定の挨拶料ともいふべきものを支払って通ることが認められていた。これを「上まい口銭」・「庭口銭」と称した。この抜荷の実態についてみてみよう。

金 沢 登 米

御蔵米は主として大坂登米となったが、越中の給人米は金沢登米となった。すなわち加賀藩では家中の知行所を一か所にまとめず、知行高九九石以下は全部加賀、一〇〇〜一九九石までは加賀知三分の一、越中知三分の二、二〇〇石以上九九九石までは加賀知三分の一、能越知三分の一、加賀知四分の一、能越知四分の三の割合で与えた（『石川県史』第三編二二三頁）。家中は各地の知行米をそれぞれ最寄りの町蔵に預け、自家の飯米以外は米商に売り渡した。この米が商い米として金沢城下に送られたのである。越中は給人知が大きかっただけに、この金沢登米が大きかった。

越中と金沢城下とを結ぶ本道は、今石動を通る北陸街道であったが、その南に津沢から内山峠を経て金沢に至る小原越、福光から小又こまたを経て金沢に至る二俣越の間道があった。殊に津沢以南の砺波の人々にとって、小原越・二俣越は金沢城下と結ぶ近道であった。

ところで蔵宿から売られた知行米、また農民の作徳米は、これらの道を通り金沢に運ばれたが、百姓馬で輸送された。明暦二年（一六五六）、津幡・竹橋両宿は駅馬による輸送を願ひ出て、次の御印を受けた。

侍・町人、金沢江之届米、百姓馬ニ付通り候儀無用候、竹橋・津幡両宿之馬を以、金沢江可相届事

（『加賀藩史料』第三編四六三頁）

こうして、両駅は「御米過分ニ参候故、馬共茂多出来仕」、宿中にぎにぎしくなっていた。しかしその後、百姓馬で小原越をし金沢に米を運んだので、津幡・竹橋両宿は「たへ申体」になり、両宿の者は小原越禁止を願ひ出た。藩では両宿保護のため、明暦四年に次のように申し渡した（『御池文書「小矢部川起米之儀」付御懸合之案件抜書」）。

越中より登候米共、石動通を不参、皆々小原越を参候ニ付而、津幡・竹橋両宿馬退転ニ及申旨、如此書付出候ニ付而、（中略）自今以後越中より登米、侍并商人小原越不通候様ニ堅可申付、（中略）然上ニ相通候者、荷物之

義者不及申ニ、馬共津幡・竹橋之者おさへ取可申候、城端より二又越候儀者、有来往還ニ候間、城端手寄之者共二又越可然通候、石動・高岡近辺之米共小原越参候ニ付此如候

この明暦二年・同四年の申渡書は、①津幡・竹橋両宿に大きな特権を与え、②明暦四年の申渡しは今石動宿と砺波郡農民に大きな問題を残した。すなわち、今石動宿は、前半の「越中より登候米共、石動通を不参、皆々小原越を参候ニ付」から、越中より金沢に輸送するすべての米は、今石動を経、津幡・竹橋宿を通るものと解釈した。しかし砺波郡の農民は、末尾の「石動・高岡近辺之米共小原越参候ニ付」から、津幡・竹橋經由での金沢登米は、今石動・高岡近在の農民に限定されていると解釈した。この解釈は、同時になされ争われたものではなく、初期において前者が、後期においては後者がなされた。

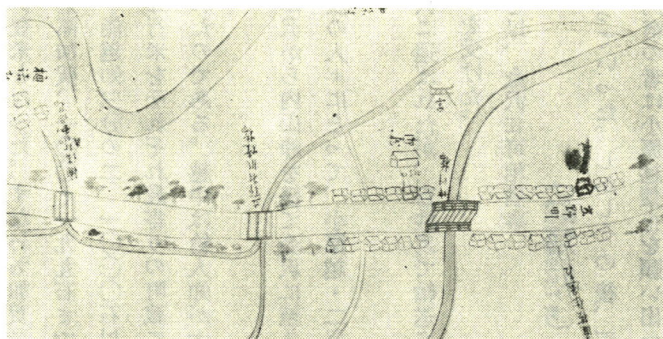
今石動宿の疲弊

殖生宿は今石動宿の西方にあ

り、古くから、農民の作徳米を集め金沢に運ぶために、加賀国河北郡中須加村などの牽売馬に販売してきた。しかし、次第に福野・津沢方面の米を仕入れ、販売に当たるようになり、その量



北陸道の街道松



街道絵図(立野町付近)

を増していった。この米は今石動を通らなかったので、埴生宿は今石動宿と対立を続けた（小矢部市立石動圖書館蔵「埴生宿立証」・菊池文書「越中今石動米之儀ニ付御懸合之電件拔書」）。

今石動・埴生両駅の争論中にも、小原道を通る砺波郡の埴生組・金屋本江組・田中組の農民の稼馬が普及し（小矢部之儀ニ付御懸合之電件拔書）、今石動宿と農民稼馬が対立した。

これらの争論は、今石動が、明暦二年・同四年の申渡しを盾に有利に展開させていたが、この埴生宿の発展と農民稼馬の普及は、今石動の衰退に連なるものであった。そして、天保飢饉により金沢への米の供給が減少した天保三年に、藩は河北郡の農民の二七三疋の馬で六三〇〇石を、砺波郡の農民の二四九疋の馬で三五〇〇石の米を小原越によって金沢へ輸送することを命じた（川合文書「御懸合之電件拔書」）。この埴生宿及び農民稼馬の台頭を藩は無視できず、天保四年（一八三三）に至り、既述の明暦四年（一六五八）の申渡しは、今石動より高岡辺の米は今石動を通るということが本旨であると断じ、埴生宿・農民稼馬を支持する立場に立った（小矢部川越米之儀ニ付御懸合之電件拔書）。

今石動宿の御定馬数は五九疋で越中では最高であった。しかし小原越・農民稼馬の増加からも今石動宿の疲弊が始まり、それは駅馬の減少となって表われた。延宝九年の馬数が四〇疋（『加賀藩史料』第4編六五九頁）、寛保元年に三四疋（『今石動町由来』）、幕末の元治元年には一五疋（小矢部川越米之儀ニ付御懸合之電件拔書）と減少している。寛政二年（一七九〇）二月、当時今石動町奉行であった石野主殿助は、今石動のことを、今度、巡見して町並の様子を見分したところ、弥増の見苦しさに驚いた。表通り往来筋にも空き家・空き地が多くあり、参勤交代の御旅屋の軒並にも空き家が続いていて、表通りに二〇軒の空き家と二、三か所の空き地があり、裏通りに一二軒の空き家と六八か所の空き地があり、合せて空き家が三二軒、空き地が九一か所となると述べている（小矢部市中央町千葉敬一氏蔵「石野主殿助様御支配中拔書」並御懸合之電件拔書）。

金沢登魚と佐加野宿

越中で獲れた魚のうち、上魚の多くは金沢町の魚問屋に送付することが建前であった（高類保「加越の魚の流通と統制」『日本海地域史研究』第二輯所収）。生魚の金沢への輸送は宿継ぎでなされると時間がかかり、鮮度がおちる

ので、雇馬で直送されることが多く、各宿との間で争いが繰り返された。

この金沢登魚のうち、氷見浦からのものには特殊な事情があった。

氷見浦は漁業の本場で、そこでとられた魚は多く金沢に輸送された。その経路は、①氷見・守山・佐加野・今石動を通り、俱利伽羅峠を越えるものと、②氷見・沢川・能登子浦を経て金沢に至る近道とがあった。前者は駅馬による継立てであって、藩は宿駅保護の立場からその励行を触れ出すことがあった。後者は氷見町魚商・獵師雇馬による魚輸送のためのもので、一刻を争う鮮魚の輸送に必要であった。

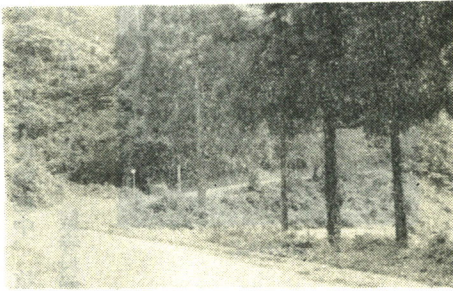


並町岡高

佐加野駅は駅馬維持の必要から宿継ぎによる輸送を主張し、明暦元年（二六五五）以来、氷見商人・獵師と争った（『氷見漁業史』資料編五七頁）。寛政七年（二七九五）に、妥協として毎年三月から九月まで、生魚三荷に限り氷見より能登子浦を通ることが許可され、更に天保十四年（二八四三）には、氷見町の魚商人に限り、子浦を通ることが許可された。弘化二年（二八四五）の春以来氷見浦で漁獲が多かったが、佐加野駅を通る魚が少なかったため、佐加野駅の馬借は守山駅の馬借とともに子浦越の道筋を監視し、規則違反の魚の通過を差し押え、争論となった。この争いは弘化三年に至り、子浦越は一荷持届だけが許可されることになった。

このほか、佐加野駅は桑葉・干鰯などの通過に対しても争った。井波の

飼蚕屋は、氷見地方の仏生寺村にまで桑葉を求めた。買い入れた桑葉は蒸せるので、寸刻を争い雇馬で運ばれたので、佐加野駅などは駅馬による輸送を主張し、対立した（『国吉小史』四六六頁）。また、宮島谷で生産された薪炭が、小矢部川を上下する長舟によって運ばれ、砺波地方で消費される干鰯・鰱肥も小矢部川の水運を利用して運ばれた。これに対して、佐加野駅は、駅馬による継立荷が舟積みされると守山駅とともに主張し、これらの舟荷に対し口銭の徴収を要求した。藩は、農民の稼ぎのためのもの、開作要用のためのものであれば無口銭とし、転売し利を稼ぐものに口銭を課すと裁断したが、商い荷かどうかをめぐって争いが繰り返された（『国吉小史』四六六頁）。



飛驒への街道

飛驒登塩と 飛驒材木

越飛交易の歴史は古い。山国である飛驒へ越中から塩・魚・米を送り、飛驒から木材などを輸入した。文禄三年（一五九

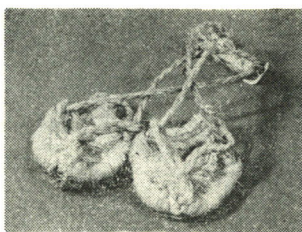
四）に、前田利家は牛ヶ増より猪谷までの百姓中に米・諸荷物の輸送についての印物を下しており、慶長六年（一六〇二）にそれが確認されている（上新川郡大沢野町布尻（谷井順次郎氏蔵文書））。

この神通川沿岸の稼牛は、西岩瀬・四方・東岩瀬・富山から飛驒登塩を積み、帰荷に飛驒より板・美濃茶を、富山・東岩瀬・金沢に運んだ。この稼牛が富山・高岡宿を通り抜けたので、両駅より上前銭を要求され、争論が続いた。婦負郡細入村榆原の江尻文書は、この争論を具体的に教える貴重な史料の一つである（『富山県史』史料編一〇五七頁）。

享保二十年（一七三五）五月三日、笹津・蟹寺村の稼牛が飛驒より商い板をつけ金沢に輸送途中、高岡馬借に差し押えられ、上前銭を要求された。高岡馬借の主張は、従来飛驒商い荷は宿継ぎで輸送されたが、最近は稼牛が運ぶので、宿継ぎ荷がなくなり、馬借は困っている。富山宿では稼牛から上前銭三五文を取り立てている

から、高岡宿でも取り立てたいというものであった。同様に享保二十年九月二十四日、八木山村太右衛門が飛驒の挽板五駄を高岡に輸送中、抜荷であるとして富山愛宕町で上前銭を要求され差し押えられた。また元文元年（一七三六）五月十一日に、蟹寺村間兵衛ら二名は、飛驒登塩の帰荷に桧板を積み金沢へ輸送途中、富山舟橋で差し押えられた。

馬のわらじ



また、稼牛は、飛驒登塩についても抜荷だと主張され、差し押えられることがあった。元文元年五月一日、笹津村左右衛門ら三名が四方より塩六駄を買い入れ輸送途中、富山中野口で、また、同月七日八木山村孫兵衛が飛驒登塩を輸送中に富山愛宕町で、同月八日に、蟹寺村稼牛が登塩を輸送途中、富山布瀬で差し押えられた。

神通川沿岸の稼牛は、前田利家の御印物に由来するので、この差し押えと上前銭の要求は「新規の謂無き申懸」であると主張した。この争論の結末は明らかではないが、神通川沿岸の稼牛が、富山・高岡宿を脅かすまでに成長していたことが考えられる。

駅馬の減少

既述のごとく、御定駄賃、盛大な参勤交代、低廉な北陸街道の駄賃、抜荷問題

などは、宿を疲弊させた。そしてまた、駅馬数の配置の妥当性や飼料代の高騰、駅馬負担者の貧窮化・零細化の問題もからんで、これが駅馬の減少となって表われた（保科齊彦「新川の駅」馬「越前」三号所収）。

砺波・射水郡の各宿では、寛文六年（一六六六）から延宝九年（一六八二）にかけて、すでに第13表にみられような減少が

第13表
砺波・射水郡の駅馬

	寛文 6 年	延宝 9 年
壇 生	48 ^疋	41 ^疋
今 石	59	40
立 動	21	21
高 野	47	35
小 杉	20	20
下 新	23	23
城 端	13	10
井 波	14	14
氷 見	17	17
守 山	13	13
佐 加	21	21
中 野	28	26
水 戸	23	17

注『富山県史』史料編Ⅷ816頁、『加賀藩史料』第4編659頁により作成

みられた。

また新川郡の各駅馬の変遷は第14表のようであった。

また、富山宿では二五疋の駅馬が定められていたが、享保五年（一七二

〇）には一〇疋が不足していた（『富山県史』史料、編V二三三頁）。

この減少した駅馬では、加賀藩主・富山藩主・大聖寺藩主や巡見上使などの往来の御用に対応できず、郡方の助郷が増大してゆき、宿方と郡方が対立していった。そしてまた、既にみたように、郡別に北陸街道に沿う宿の馬数には差があり、郡間の対立を生んでいた。

正徳三年の再建策

元禄十五年（一七〇二）十月砺波郡の十村・御扶持人は連名で、郡奉行に次のように願ひ出た（『川合文書』「元禄

年迄触留」）。元禄八年の参勤往来のとき、東岩瀬宿へ砺波・射水郡から詰馬す

ることになった。砺波郡の内、五箇山・加賀境の村より東岩瀬までは道程

が一五〜一六里もあり、また郡奉行も違うので、一組より十村手代一人、

村肝煎五〜七人を付けて遣わしている。殊に、最近はその郡方の馬数が減少し

て、郡内の宿への詰馬にも困難している。そこで、東岩瀬への詰馬は近い

所に命じてもらいたい。また家中・待などの通行に際し、不時詰馬を宿方

近村より勤めているが、これらの余荷銀が参勤の時の余荷銀と合わせ、草

高に応じて割符されるので、遠所であり不時詰馬を勤めない砺波郡の十村

第14表 新川郡駅馬数の変遷

調査年 宿駅	寛文1〜3	寛文6	天和1	元禄9	文政2	天保8
東岩瀬	24	18	16	16	16	16
滑川	20	20	20	20	16	20
魚津	(19)	19	19	19	19	19
三日市	26	26	26	16	15	19
浦山	25	25	20	18	14	18
舟見	25	25	25	14	11	15
入膳	23	23	22	17	17	17
泊	35	35	35	25	25	25
計	(197)	191	183	145	133	(149)

注・文政2年は実働駅馬数である

・保科齊彦氏の「新川の駅馬」『故郷』2号による

組では、銀四〇五貫目を負担する組もある。そこで参勤詰馬は別として、不時詰馬は郡切としてもらいたい。砺波郡ではこのほか、春先に各御蔵から米を伏木に輸送する負担があり、また庄川の流木が洪水で流失すれば、その始末のための人馬負担があり、これを射水郡と共同負担にしてもらいたい。

正徳元年（一七一二）に、これを受け、算用場は改作奉行と相談の上、参勤詰馬は別として不時詰馬の廃止を申し渡し、やむをえないときは別に申し渡すと触れ出した（菊池文書）。しかし、宿方は「宿馬退転之上」といい、「商荷を付、宿馬不足」を申し立て、不時馬を郡方に負担させ、殊に小杉新・下村宿の不時寄馬が甚しかった。

これに対し、砺波郡十村は正徳三年（一七二三）、郡奉行・改作奉行に重ねて抗議した。宿方に提供する不時馬は、駅馬一疋に対し在郷馬二疋であり、宿馬一疋の余荷銀は元禄十五年（一七〇二）に一六匁と定められたが、不時馬が拡大し、宝永（一七〇四）一七二二以降余荷銀は年季出銀となり、その余荷銀がおびただしい額になっている。今度砺波・射水両郡では、今石動・高岡・小杉新の三宿が参勤詰馬の場所に定められたが、不足馬をまず郡方に不時詰馬として要求しているのは不当である。守山は以前は高岡に詰めたが最近詰めていない。また井波・城端・氷見宿は今石動・高岡・小杉新に詰馬していない。これら四宿からも詰馬させ、その上での不足馬を郡方寄馬にされたいと申し出た。

これに対して、算用場は砺波射水郡奉行に対し、小杉新・下村宿で不時寄馬のあったことを認め、両宿の馬肝煎を更迭したこと、宿々駅馬の余荷は、本来郡切のものであるが、射水郡は砺波郡より小郡であり、その上に宿数も多いので、従来どおり打込みとすること、また、参勤詰馬も従来どおりとするが、不時詰馬は、以後近在よりの雇馬とすること、射水郡の下村宿の馬数を二三疋から二〇疋とすること、荷物が多く駅馬不足のときは、小杉新駅馬は東岩瀬に、東岩瀬駅馬は小杉新まで継ぎ立てること、各宿は下村宿を除き寛文六年の御定馬数に調えること、そのための郡



水戸田町並

方宿の入用銀は、両郡から一〇か年賦で貸与することを申し渡した
（『富山県史』史料）
 編Ⅳ八四四頁）。

この申渡しに対し、新川郡十村天正寺村重右衛門らは、東岩瀬は宿馬一六疋の小宿で、千原崎川（神通川）・水橋川（常願寺川）の舟渡場があるので、飛脚馬が必要であり、駅馬のすべてが女馬であるので、小杉新までの継送に応じきれない、また、本郡には脇宿がなく、当時八宿の一四九疋の宿馬は在郷馬を寄せて宿御用を勤めてきた、二〇か

年以前（元禄六年）に願い出て、参勤詰馬箇所を四宿としたときは、うち半宿を射水・砺波郡より、五か所としたときは一宿分を両郡より勤めるようにしたが、今、八宿に詰馬している上に、更に東岩瀬より小杉新まで付け通すことになると、郡方への余荷が増加し百姓が難儀すると反論した。しかし算用場はこれを認めなかった（『富山県史』史料）
 編Ⅳ八四七頁）。そしてこの正徳三年（一七一三）に、小杉新宿（駅馬二〇疋）に、水戸田宿（同二三疋）、中田宿（同二八疋）を寄宿とし、合計馬数七一疋とする。今石動宿（駅馬五九疋）に、埴生宿（同四八疋）を寄宿し、合計馬数を一〇七疋とする。高岡宿（駅馬四七疋）に、守山宿（同二三疋）・佐加野宿（同二二疋）・立野宿（同二二疋）を寄宿とし、合計馬数一〇二疋とすることを定めていた（川合文書「御用諸上留」）。

このようにして、郡方の退転駅馬一疋に対し打銀八〇〇匁が渡され、駅馬が補充され、宿の再建がなされたかにみえた。しかし、これは宿駅再建の根本施策ではなかったので、数年を経ずして再び疲弊することになった（川合文書「中田内嶋留書」
 按書）。

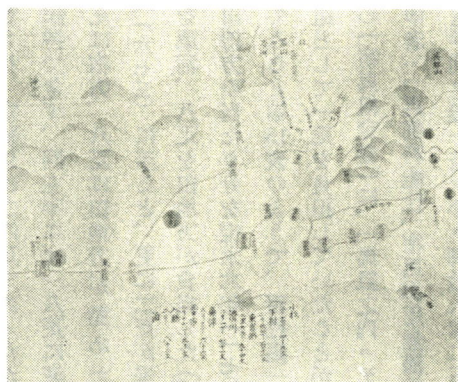
正徳六年（一七一六）、射水郡では駅馬補充貸銀の取立放棄を申し出た。砺波郡では享保九年に、埴生・中田・佐加

野・立野四宿の四四疋の退転馬補充資銀一五貫一〇〇匁の援助をなし、以後いかなることがあっても郡方から援助しないと申し添えた。しかし享保二十一年（二七三六）に、砺波・射水郡の宿駅は郡方に救済を願い出た。これに対し両郡の十村は、郡方も同様に困窮していると述べて拒否し、埴生・立野・佐加野・中田・小杉新・水戸田・下村・守山など八宿一九四疋の駅馬維持のため九七〇石の貸米を願い出た。藩は四一二石の貸米を許可した。また、延享四年（二七四七）には前述の八宿に井波宿を加えた九宿は、藩に一二三四石の貸米を願い出た。宝暦六年にこの九宿は、銀一〇〇貫目を二〇か年賦で借り受けた（〔川合文書 触留〕）。

富山宿の実状

富山城下の宿の御定馬数は二五疋であったが、早くよりそれを維持できず、享保五年（二七二〇）には一〇疋が退転していた（『富山県史』史料）。そして伝馬御用に差し支えたときは、百姓持馬に頼ってきた。元禄年中（一六八八～一七〇四）、富山町の羽根屋甚兵衛・羽根屋伊右衛門は、この郡方からの詰馬を草高一〇〇石につき銀五匁五分で受けきり、往来伝馬・家中御用に応ずることを願い出て許可を得、郡方伝馬才許となった。宝永元年（一七〇四）に船橋町権右衛門・同町又右衛門は、それを礼銀一貫四五〇匁に手上げし引き受けた。同四年には、小竹屋善兵衛・二口屋市郎兵衛が礼銀二貫三〇〇匁に手上げし、伝馬才許を勤めた。しかし、元文三年に、藩は諸役銀の五割増を布達したので、小竹屋ら二名は百姓から取り立てる銀高が決まっており、礼銀増加に応じきれないことを理由にやめた。藩では、永年続いた礼銀を退転できないと主張したが、引受け手がなく、とりあえず百姓直勤めとなった（『富山県史』史料）。この間、享保五年三月、駅馬一〇疋が退転したので藩は再三郡馬を差し出すよう命じたが、耕作の最中で農民が応じなかったので、外見もあることであるから馬一疋に日用銀二人分と口牽人一人の計三人分の雇銀を渡すと触れ出すことがあった（『富山県史』史料）。

寛保二年（一七四二）、柳原小平太が藩磨姫路より越後高田へ国替になったとき、四〇〇〇駄の伝馬が必要とされ



街道図 (富山町付近)

た。これを、駅馬二三疋が四〇日間勤め九二〇駄を請け合い、残る三〇八〇駄を郡方に負担させた(『富山県史』史料、編V一二四七頁)。

安永元年(一七七二)十月、遊行上人が来富し、十六日に出立したが、その折一三四疋の伝馬を予定し、駅馬二三疋のほか、一一一疋を郡方に負担させた(『富山県史』史料、編V一二五五頁)。

加賀藩主・大聖寺藩主が富山を通過することがあった。延享二年(一七四五)、大聖寺藩主は千原崎舟橋が風水で通行できず、富山城下を通った。このとき婦負郡の八幡・八町村に馬を差し出したが、伝馬本締は藩に対して銀五五〇匁の貸与を願い出た(『富山県史』史料、編V一二四九頁)。

富山藩の八尾・西岩瀬・四方は合せて三宿と呼ばれていたが、駅馬は定置されなかった。近村から寄馬された(『富山県史』史料、編V一二三九頁)。ただ婦負郡長沢新村

には駅馬役八六匁が課され、不時の伝馬御用のため馬九疋が置かれたが、寛政元年(一七八九)には五疋に減少している(富山市任海岡崎初雄氏蔵「廻国御巡見留」)。

四、宿駅の維持

駅馬の維持

越中の各宿は、寛文六年(一六六六)に第9表のように駅馬の定置を定められた。最大は今石動の五九疋、最小は城端の一三疋であった。

この馬の飼育には、一疋が一日に大豆二升を必要とした(小矢部市中央町千葉敦一氏蔵「御仕法等時々被為仰渡之留」)。寛政十一年(一七九九)の高岡の