

近世の公用交通路と情報の伝達

丸山 雍成
Maruyama Yasunari

電話やインターネットなどの近代的な情報通信手段をもたない近世において、情報流通は幕府の整備した公用交通路を利用しておこなわれ、政治のみならず商業や文化の情報の伝達をも伝播していった。近世の公用交通路の成立と情報の伝達の様子をたどり、情報通信手段が発達した現在においても学びうる視点を探る。

まるやま・やすなり
1933年、熊本県生まれ。歴史学者。九州大学名誉教授。専門は日本近世史、交通史。日本学士院賞受賞。主な著書に『近世宿駅の基礎的研究』『日本近世交通史の研究』『封建制下の社会と交通』『邪馬台国魏使が歩いた道』『参勤交代』など。

一 近世の公用交通路

●家康による街道の整備と在町宿駅の発展

ここで近世を、織豊政権の安土・桃山時代と徳川政権の江戸時代とを合わせたものとするならば、公用交通路の体系も、前代のその延長線上にあるとはいえず、大幅な連続的改革による発展と見なければならぬだろう。天下統一をめざす織田信長、その実現者であった豊臣秀吉は、これまでの戦国大名の領国かぎりの交通体系（伝馬制^{＊1}に代表される）を大きく全国的なものに拡張させた。しかし、それは依然として、古代以来の伝統的な京畿中心の交通体系の枠組から外れるものではなかった。

これを突きくずしたのが、徳川家康である。彼は天正18（1590）年秀吉の転封策をうけて、江戸中心の関東領国経営に専心することになるが、それは後の五街道の原型を形成する時期でもあった。まず、関東領国の境界には、東海道の箱根、

中山道の碓氷、奥州街道（のちに日光道中も）の栗橋、甲州街道（のち甲州道中）の小仏など重要関所が配置され、領国内の各街道宿駅も江戸各関所間で創出、整備されていった。

これは秀吉の没後、慶長5（1600）年の関ヶ原の戦を経て、大きく変貌する。東海道はその翌6年、京都まで延長されて東海道宿駅（伝馬）制の実施を見（のち五十三次）、中山道も同7年に東海道草津まで延び（のち六十七次）、奥州街道は宇都宮から白河へ（のち奥州道中）と日光鉢石へ（のち日光道中）、さらに甲州街道も同9年以降は上諏訪へと延長された。また、関所も東海道は荒井（今切、新居）、中山道は木曾福島というふうになり、徳川勢力圏の拡大とともに配置範囲がひろがり、元和元（1615）年の大坂夏の陣後は、東海道は徳川氏の所領となった大坂城下まで延長され（五十七次）、幕府の関所も畿内近傍まで増加する。こうして、五街道は本州中央部に拡張し、それ以外の脇街道も五街道の付属街道に編入されるものが相ついだ。東海道には佐屋路（熱田・桑名・

本坂通（浜松・御池）、中山道には美濃路（熱田・垂井）、日光道中に例幣使道（今市・中山道倉賀野）・壬生通（小山・今市）・日光御成道（幸手・本郷追分）・水戸佐倉道（千住・八幡、松戸）が付属した。近世後期には、東海道伏見と中国路西宮とを結ぶ脇街道の山崎道以下も、付属街道に格上げされる。

五街道とその付属街道は、人馬継立（伝馬役）の負担面で、それぞれの宿駅やこれを補完する都市の助町^{＊2}と郷村の助郷^{＊3}とを包摂した、本州中央部の広域地帯をはしる幹枝の道であった。それだけに、江戸幕府の大目付（大名監察）と勘定奉行（財政担当）とを兼任する道中奉行が、交通関係の行政名目でストレートに在地支配する、地政上でも最重要の地域である。それは幕府権力が、これら広域の街道宿駅・郷村とその住民を、在地権力（大名・旗本ほか）の掣肘を排除して直接支配する場だったからである。ここには天領・譜代藩・親藩を配置し、要衝の地点には各城下町・関所・口留番所^{＊4}以下をおくなど、単なる交

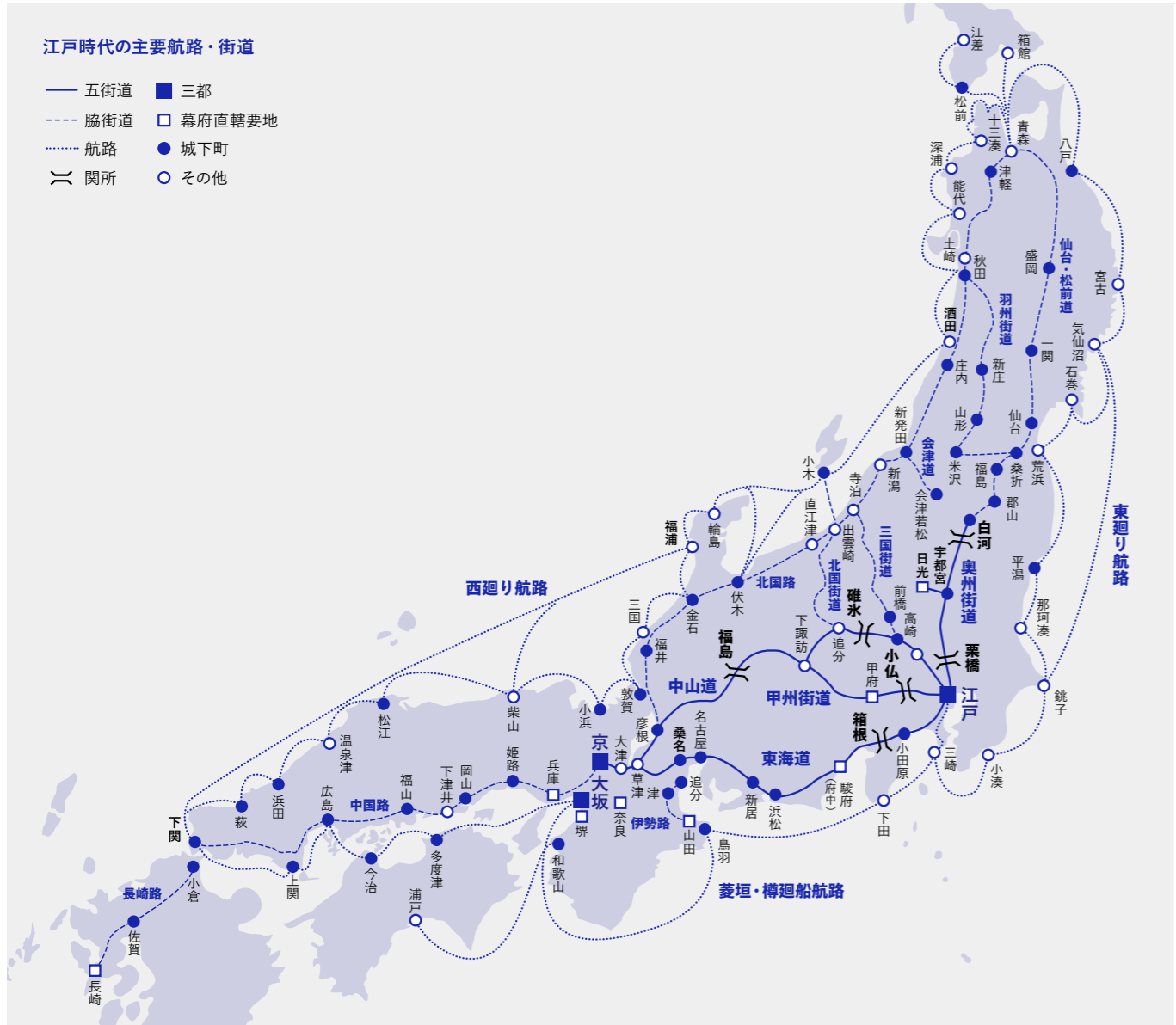
通機能にかぎらず、政治・軍事・経済・情報の諸機能を十全に發揮できるように配慮されていた。

五街道・付属街道の延長線とか脇往還と呼び、それよりさらに分岐する中・小道を脇道、横道などという。その代表的なものに、東海道の終着地大坂の延長上には中国路と長崎路（西国路）が、また奥州道中白河の延長として奥州街道（仙台・松前道）がある。これらは脇街道でありながら、幕府が全国支配を実現・維持する上での、日本列島（蝦夷地・本州・九州）上の最重要幹線（天下道）であった。このほかにも本州には、幕府が佐渡金山と連絡するための佐渡路（会津道・三國街道・北国街道）や羽州街道・北国路・伊勢路その他があり、四国・九州でも主な脇街道とその分岐道があった。こうした主な脇街道の線上に点在する領国的な

大藩では、城下町中心の「ミニ五街道」的な幾筋かの脇道、そこに並ぶ在町宿駅^{＊5}群が放射状ないし網の目状を呈し、それが藩領域市場の成立を促進するカタチで、地域色豊かな藩社会をつくり出していた。ここでは、脇街道の宿駅機能のひとつ人馬継立業務も、「天下送り」（幕府関係の運送）と「御国送り」（藩の役人や財貨の運送）とで構成され、これを在地権力が管掌した。それは幕府権力にとって、街道コースの変更や人馬賃金の許認可権のみを勘定奉行がにぎり、そのほかは関与しないという間接支配でもあった。もともと、右の許認可権の行使を通じて遠隔地の外様大藩の財政支出などを遠隔操作できたことは、幕藩制国家の支配構造と特質をよく示すものである。このように見れば、五街道・脇街道とも公用交通路そのものであり、そこでの私用交通は当初これに付随するものであった。

江戸時代の主要航路・街道

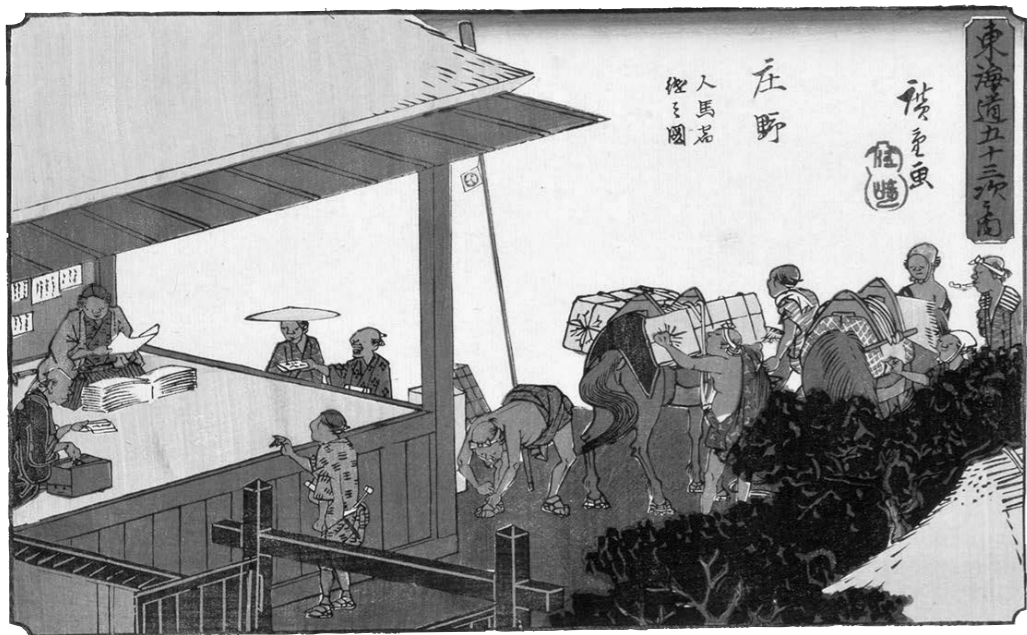
- 五街道
- 脇街道
- ⋯ 航路
- ⌒ 関所
- 三都
- 幕府直轄要地
- 城下町
- その他



●幕府の海運政策と商品・情報の流通

近世の水上交通には、海上・河川・湖上の各交通があげられるが、このうち海上交通は「鎖国」制の下、日本列島の沿岸海運が中心で、大坂・江戸の二元的海運が展開したといわれる。それは幕府城米・大名蔵米などの大坂・江戸への海上輸送を全国的規模で発達させたが、そこには陸地の中小都市（城下町・陣屋町「*6」・在町宿駅）や港湾都市と、三都（大坂・京都・江戸）とを結ぶ商品流通や情報伝達などの一大ネットワークが形成、機能するようになったからである。

こうした海運の発展に寄与したのが、江戸幕府の海運政策である。河村瑞賢「*3」は、その下命により寛文10（1670）年廻廻り海運（出羽→津軽海峡→房総半島→江戸）、同十二年には西廻り海運（出羽→下関→瀬戸内海→大坂→紀伊半島→遠州灘→相模灘→江戸）を刷新して、幕領米の江戸直送をはかったが、これは諸大名の蔵米輸送はもとより一般的な商品輸送体系にまで大きな影響をおよぼした。特に、江戸→大坂間の太平洋側では、生活必需品などの輸送から出発した菱垣廻船「*8」や酒荷専用の樽廻船も、江戸→十組問屋「*9」や大坂二十四組問屋「*10」などの仲間結成とともに発展、変転をみた。他方、日本海側では、蝦夷地と大坂などを結ぶ北前船が活動したが、特に瀬戸内海は諸国の地廻り廻船が集中するところで、かつて幕府の城米や諸大名の蔵米および参勤交代の大名荷物の輸送引き受けから出発した民間の商船が自己または委託荷物の販売目的を中心として、全国海運に雄飛するものも出現した。九州・四国や中国の瀬戸内海沿岸の大名は、参勤交代に藩船を利用することが多く、また民衆も海上乗合船で遠



東海道五十三次之内 庄野人馬宿継之図

歌川広重画
庄野宿の問屋場の様子。帳付役が書類を確認し、馬士・人足たちが荷物を新しい馬に積み替えている。
所蔵/中山道広重美術館



東海道五十三次之内 平塚 縄手道

歌川広重画
平塚宿近くの東海道の縄手道（田の間の道）を目的地へ急ぐ早飛脚などが行き交う。
所蔵/知足美術館

く江戸間に御継所18カ所を7里ごとに設け、下級藩士の中間3人ずつを配置して、藩用の御用状・荷物などの運送にあたらせた。一般的な大名飛脚の例では、鳥取藩の場合、江戸→鳥取間を往復する御飛脚、参勤交代の大名行列より江戸・鳥取へ

報知する御道中飛脚、鳥取・倉吉・米子その他へ連絡する領内飛脚があるが、これは他藩とも共通していた。福岡藩では、足軽2人が1組となり、江戸→福岡間を10→11日（大早）便・13日便・15日便で連絡している。

町飛脚は、江戸の定飛脚、京都の順番飛脚、大坂の三度飛脚が有名で、寛永19（1642）年江戸・京都の町人が申しあわせて10里ごとに飛脚宿を定めて運用し、大坂の飛脚が江戸へ進出したのも寛永年間だという。もともと、その成立は、先

隔地旅行や社寺参詣をした。一方、東海道では、大名の参勤交代に熱田→桑名間の七里渡し、舞坂→新居間の今切の渡しは海路利用となるが、民衆もこれに乗船、また伊勢参詣には吉田城下の港津から伊勢の川崎・大湊まで海路を利用する者も多かった。

関東平野の江戸城米や大名蔵米は、陸上輸送よりも多くは利根川・荒川などの川船によって搬入されたが、興味深いのは両川とも商品運送のほか、一般旅客を川船に乗せて江戸などへ運送したことである。これは街道宿駅への宿泊者を減少させるとの激しい反対もあり、夜船が多く用いられている。九州の豊後佐伯・臼杵藩主などは内陸部で川船のみを利用、肥後人吉藩主も当初は山路を日向灘へむかっていたりしたが、寛文5（1665）年同藩商人による急流の球磨川開削の成功後は、八代の不知火海まで川船でくだった。もちろん、これは商品流通兼用であり、川船においても政治・経済関係の情報交換は随時おこなわれた。

二 公用通行をめぐるネットワーク

●陸上交通路の主要通信手段——飛脚

一般に、陸上交通路における情報、特に通信機能は、飛脚や手旗信号、烽火（狼煙）によっておこなわれた。まず、織豊政権下、特に豊臣秀吉は、朝鮮侵略の本陣である肥前名護屋城と大坂・京都との通信・輸送路を確保するため、陸・海2コースの駅制を施行した。いわゆる継舟・継飛脚制の実施である。これらの継舟・継飛脚は、豊臣氏の奉行・舟奉行が現地近辺の船子・農民を使役して、運送業務を遂行した。この継飛脚では1里につき2人を配したが、奥羽平定に先立ち江戸→宇

都宮間でも一里飛脚をおいたという。秀吉は、その朱印状「*11」を一城ごとに将士に送付させたが、そのほか各宿駅にも運送方を命じている。

この当時、京都では、御次（継）飛脚または馬借が御用飛脚業をつとめたが、大坂・奈良・大津・丹波・越前・加賀・伊勢・姫路・高野・敦賀・美濃・播磨を冠称する各飛脚業者が京都中心に形成されたようで、これを徳川政権下の飛脚業者の先蹤とみる説もある。もともと、徳川家康の関東入国を始源とする江戸幕府の継飛脚は、関ヶ原の戦後の五街道宿駅制のなかに包摂されているが、寛永10（1633）年の継飛脚給米の各宿駅への下付を契機として制度的に確立した。それは將軍の朱印状や、幕府の老中・道中奉行その他の役職者の証文による御用状を沿道の町・村、後には宿駅が順次運送するもので、この範囲は江戸を中心に京都・大坂・駿府以下、西は長崎、北は蝦夷地にまでおよぶ。この場合、宿駅の間屋・名主・本陣宅などが御継所となり、問屋ら宿役人が零細貧困な人足に継飛脚の仕事を請け負わせて、御状箱持・御書飛脚・飛脚番等々と呼び、諸用経費は継飛脚給米をあてた。これには大急御用・中急御用・常躰の別があり、江戸→京都間を最急便が2日半→3日、4日・5日で走行、幕府は渡河優先・夜通し継立・夜間関所通過などの特権をあたえている。

これに対して、諸大名は参勤交代制の下、江戸の藩邸、大坂の蔵屋敷、封地の居城や領内各地との連絡を密にするため独自の飛脚をおいた。このうち名古屋・和歌山・福井・津山・松江・高松・川越・姫路など御三家以下の親藩が本国→江戸間を連絡するものを七里飛脚と呼ぶ（うち、姫路は譜代藩で特例）。例えば、名古屋藩の場合、名古屋

の豊臣政権のときの京都・大坂以下、各地の飛脚業者の通信網が先蹤だったようで、これが三都のそれを中心に発達、各地方との関係を深めたとみるべきだろう。このうち、定飛脚問屋は、寛文4（1664）年京都二条城・大坂城内の各番衆が、これまで江戸へ月三度往復させてきた三度飛脚を請け負い、「御用飛脚」の名目で宿駅人馬の提供をうけて、城番衆以外の一般商用の分をふくめた飛脚として、経営を独立させた。18世紀ごろの三度飛脚仲間には江戸・京都・大坂に31軒の間屋を数え、東海道などには飛脚取次所がおかれた。

定飛脚問屋の著名なものに、大坂屋・十七屋・伏見屋・和泉屋・京屋・嶋屋などがある。その支店網は、後二者の例のように生糸・絹織物の生産地、上野・下野・甲斐から奥州におよんだが、さらに北は箱館、南は長崎など全国に拡大し、書状・現金・為替・荷物などを通送、現代の郵便局の前身的役割を果たすようになる。また、大名家に出入りして用達をし、参勤交代時の荷物運送の人足を提供するものに、通日雇請負人がおり、その仲間を江戸上下飛脚六組（上下飛脚屋）と呼んだ。これは定飛脚問屋へ飛脚を提供する下請的存在だったのが独立したもので、当然ながら定飛脚と紛争を生じた。飛脚のなかには、かわら版を出したり、米相場を報知したりする者、遊郭などに関係のある文使や町使などがいたりし、飛脚が情報通信に果たした役割は大きい。

●「鎖国」下の海外情報収集

「鎖国」体制下の幕府にとって、海外情報に大きな関心が払われたのは当然である。その代表が、長崎出島から発せられる『阿蘭陀風説書』で、これはヨーロッパ・インド（ジャカルタをふくむ）・

中国の各風説の3部からなるが、それ以外の世界の多岐にわたる情報もふくまれる。近世末期には、定型化されない「別段風説書」、それに「唐通詞」¹²を媒介とする「唐風説書」も書かれたが、これらは通詞仲間などを經由して幕閣のほか諸大名・公家その他にひろまった。特に西南大名などは長崎の蔵屋敷に聞役¹³を配置して、国内外の情報収集に努めたが、江戸参府途中のオランダ商館長やその一行からも海外の知識や情報が知識人・民衆にもたらされ、また日本国内の諸情報がヨーロッパ諸国に伝播していった。

こうした情報伝達のルートは、陸上の主要街道（長崎路・中国路・東海道・中山道）の諸飛脚のみならず、海上航路（玄界灘・瀬戸内海）の飛脚船をも利用した。後者は、公私をとわず連絡に急を要するとき、日和・風向も無視して艀走と帆走を交えて急行するもので、瀬戸内海以外の各港津にも存在した。このほか、河川の小船による急便もみられる。異国船の接近・漂着などの際は、九州・四国・本州の海辺諸藩は、遠見番所¹⁴・津口番所・船番所・火立場（烽火台）などを設けて、藩庁へ報知させ、さらに大坂城代ないし江戸城へ連絡するのを常とした。

●大坂・堂島の米相場の影響

三都など巨大都市や中小都市（中小城下町・陣屋町ほか）、街道宿駅や主要な街村には高札が立てられ、幕府や諸大名の基本的な政令・禁制公布の場とされたが、これは政治支配を主眼とするものである。一方、巨大都市は全国の商品流通のヒンターランド¹⁵でもあり、特に大坂は日本列島の各地から膨大な量の米穀以下の商品が諸大名の蔵屋敷などに集中する関係上、その経済的地位は



『撰津名所図会』

大坂・北中之島ほとりの各大名の蔵屋敷に、舟で運ばれた米穀を陸揚げして運び込む光景が描かれている。所蔵／大阪市立図書館

著しく高まった。特に堂島には、元禄10（1697）年米市が移転してきた後、米会所も設けられるが、そこでの米相場の情報把握は、諸藩やその町人蔵元にとっても経済的死亡にかかわる重大事であった。大坂近傍の城下町や宿駅・在町にとっても、これは無視できぬ問題であり、例えば宿駅本陣の宿帳などに、米穀その他の商品相場を明記し、一般旅籠屋や商店に周知させている。

安永4（1775）年大坂町奉行は、大坂三郷（北・南・天満の3組）と撰津・河内の郷村が幟を立てて種々の合図をし、米相場を他所へ伝えるのを禁じたが、後には商人の相模屋又市らに堂島米市場の営業を許可したとき飛脚利用を許可している。手旗信号は、例えば岡山藩などの場合、堂島を起点として、尼崎・六甲山・碓山・高取山・旗振山・国包・龍野・赤穂・熊山から岡山に設置されているが、同藩では藩主の参勤交代の際は、烽火で連絡した。赤間関（下関）でも大坂米市場へすべてを廻送せず、ここで米穀等の集散、取引をおこなったので、大坂米市場のそれとを烽火で伝達しあった。明治6（1873）年の広範かつ激しい筑前竹槍一揆も、その発端は米穀商人の烽火による米相場操作に対する疑惑、誤解に起因するといわれる。

なお、都市や在町宿駅は、その大小にかかわらず周辺地域（助町・助郷）の中核である関係上、街道という「線」を通じて流入する全国各地の政治・社会などの諸情報や文化・思想などを深く摂取し、また他地域へ逆伝播させる「面」の拠点でもある。このため諸情報の、「線」を通じた各地点ごとの「面」への広範な浸透は、その逆作用とも相まち、在来の武士・民衆間にもる広義の諸格差に楔を打ちこみ、その変質と普遍化をもたらした。

ながら、新しい次元の世界（明治維新）をうみ出す契機ともなった。

- 注
- * 1 公用旅行者などの貨客運送のために、人馬動めに従事させる制度で、古代から近世を通じて存在した。
 - * 2 近世都市内の街道伝馬町の貨客運送に、人馬を補助的に提供する隣接の諸町。
 - * 3 近世の街道宿駅の貨客運送に、人馬を補助的に提供する郷村、またはその課役。
 - * 4 近世の幕府領や旗本・藩領の境界警備のため、旅人の出入りや物資の移出入を監視するための番所で、幕府の関所格に至らない地域的なもの。
 - * 5 法的には農村でありながら実質は町として商業活動も営んでいた集落を在町といひ、宿駅業務も果たした。
 - * 6 近世の城主格でない1〜2万石の小大名や交替寄合（旗本）の屋敷を中心に発達した小都市。
 - * 7 江戸時代の有力商人、海運・土木事業家（1618〜99）。地方の米を江戸、大坂へ運ぶ東廻り・西廻り両海運の刷新と畿内治水の二大事業の功労者。
 - * 8 上方〜江戸間を木綿・油・酒・紙など日常必要物資を輸送する廻船。船側垣立（かきだつ）部分の筋を菱形の格子に組んだことから、その名が付いた。
 - * 9 菱垣廻船の渡航危険を避けるために結成された江戸有力問屋の組織。
 - * 10 菱垣廻船で大坂から江戸へ積み送る商品の買次にあたった大坂側の江戸積み問屋仲間。
 - * 11 朱印を押しした公的文書。中世には戦国大名が花押（書判）代わりに捺印したもの、近世では將軍専用の重要文書を指す。
 - * 12 近世の長崎における中国語の通訳官。長崎奉行所と中国人との間の外交・通商事務を担当。
 - * 13 近世の九州・中国の諸藩が、その家臣を長崎に派遣した情報収集役。
 - * 14 近世の内陸部の幕府関所や幕府領・藩領境の口留番所に付属した見張番所、日本列島海辺で異国船来航などを監視する見張番所を指す。
 - * 15 港などの後背地で、その経済活動を支える地域。内陸地。