

近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能について

——公儀役の下り通行を中心に——

鴨 頭 俊 宏

はじめに

本稿は、近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能の特質を解明するという大きな目的を達成するための一段階として、幕府公儀役人の下り通行に際する、領国の垣根を越えた情報面の連携について明らかにすることを目的とする。

近世の一般的な公用通行に関わる情報を巡っては、これまで、大別して二つの視点でもって研究が進められてきた。

(a) (先触や公儀浦触など) 触を通じた上意下達の一環として、先触は、公用通行者が通行予定の各宿駅・本陣に宛てて利用の可否を問い合わせるための触であり、近年では、兎玉幸多氏や池田真由美氏などがその伝達方法と手続きとを示している。公儀浦触は、勘定奉行所をはじめとする幕府諸機関が海事に関して対象とする諸国浦々(海辺付村々も含む)に

宛てて発給する公儀触の一種であり、水本邦彦氏がその研究の中心的役割を果たしている。両者は、途中藩権力を經由せず、直接宿・町(村)・浦(以下「迎接主体」あるいは「迎接の場」と表記)に伝達されることを原則とするという点で共通する。

この視点からの研究には、例えば水本氏が、浦触について「公私の領域を度外視して浦継ぎ・村継ぎで送られる触れを包含するなど、近世幕藩体制の統治構造を考えるうえでも、興味深い題材」と論じるように、集権(幕府)と分権(藩)とが両立する体制にあつて、いかに領国の垣根を越えて全国に共通する通達制度を成立させていたのかという問題意識が根底にあるといえる。

(b) 「馳走」を達成するための手段として、近世における馳走とは、一つの迎接主体が通行者を迎接するための、準備に始まる一連の行為を意味する。久留島浩氏は、それまでの近

世史研究においてほとんど顧みられることがなかった近世馳走の内容を豊富化する研究の一環として、これに際する情報伝達の内容と目的にも注目した。そして、①迎接主体同士で通行に関する情報交換を、盛んに、かつ支配領域を越えてもスムーズに行っていたこと、②情報を詳細に収集していたのは、他の場所での馳走内容より劣らないようにするためであること、などを指摘した。加えて高野信治氏は、佐賀藩の情報活動に注目して、馳走に関わる情報収集は迎接の場だけでなく、領主層間でも行っていたことを指摘した。

この視点からの研究には、近世の交通路は「公儀の道」であり、馳走を、それを維持するための方法として捉える考え方が根底にある。久留島氏は、近世馳走の本質に関して「幕藩領主にとって、こうして民衆に行わせた『馳走』は、領主間の儀礼的關係を維持するために不可欠だということのほかにもっと大きな意味があった(中略)。道筋の民衆に幕藩領主の權威を具体的かつ直接的に知らしめたのである」と指摘した。つまり、近世馳走には、「一領国内における支配維持の問題が要素として多分に含まれていたという訳である。従って、この視点における情報の問題に對しても、一つの迎接主体または藩がいかにそれを収集・確保していたのかという検討が中心となつていたのである。」

以上の研究動向から指摘したいのは、では結局の所、一つの交通路全体を通じていかなる機能が形成されていたのか、つまり全体像はどうなのかとなると、そこまで十分踏み込ま

れていないのではないかという点である。いうならば、近年まで(a)(b)の視点を中心として研究が進められる中で、この一番大きな問題点が捨象されてきたのである。そこで、交通路を通じて伝達される情報を、一つの迎接主体が馳走を達成するための手段としてだけではなく、一件の通行を支えるための機能としても捉え直していく必要がある、というのが本稿の趣旨である。

この指摘は、瀬戸内海路に関する研究動向にも当てはまる。同交通路を巡っては、これまで、主要な海駅を拠点とする情報交換ルートが存在していたこと自体は論じられていた。

柚木学氏は、(安芸地乗り航路)Ⅱ(瀬戸内海における「海上公路」と設定されており、この航路に沿って本陣・御茶屋・番所が置かれ、それらが「公式の海駅」と指定されていたとした。更に、それら海駅同士で、船や篝火などを用いて情報交換を行っていたと論じた。

井上淳氏は、この海駅同士の情報交換に関する問題提起において、実際にその役割を担っていたのは諸港に在勤する藩役人であることを指摘した。同提起は、前述した公用通行に関わる上意下達原則、すなわち先触や公儀浦触が途中藩権力を經由せず、迎接の場に直通するということに対して、当該交通路においては、藩権力が情報伝達を直接かつ海路全体を通じて行っていたことを明らかにするものである。

ただ、井上氏は、この在勤藩役人間の情報伝達ルート(以下「藩役人ルート」と略記)について、主として①(伝達以

外に) 具体的にいかなる機能を有していたのか、②いかに成立し維持されたのか、の二つの課題を残している。これら二つは、最初に掲げた大きな目的を達成する上でも重要な点である。

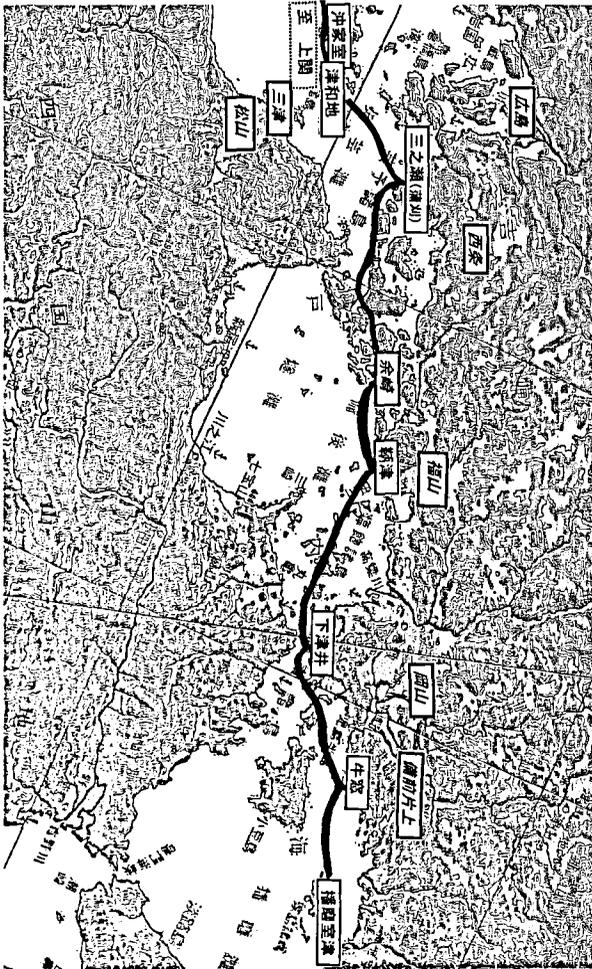
そこで本稿では、具体的には、長崎上使の下向(長崎奉行ほか長崎に赴任するために下ること。本分析では、御目付役の九州下向も含める)に際する情報伝達を分析対象として、まず①を中心に解明を試みることにする。そして、②については、帰府(江戸に帰ること)の場合も含めて、全体像を捉えた上で次の段階において結論を示すこととする。今回は、まずは情報機能の特質を解明する上での基礎を構築することとしたい。

一、史料と分析方法

本分析においては「八原家文書」の一部を翻刻した「八原家御用日記」(以下「日記」と略記)を主たる素材とする。そこで、まずはこの「日記」の概要に触れた上で、具体的な分析方法について説明しておく。

(一) 分析史料の概要

「日記」は、八原氏が津和地島(現愛媛県松山市)(地図参照)に松



【地図】 瀬戸内海中央部の公用通行に関わる情報伝達拠点(1:1,500,000地図に筆者加工)

【註】(1)ゴシック字体等は、藩役ルート上の拠点。斜体字体は、宿駅(問屋)・藩所在地など、その他の拠点。

(2)太線は、近世後期における長崎上使の一般的な瀬戸内海航行路を指し示す(依拠:「日記」第2巻)。

近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能について (鴨頭)

山藩士として代々在勤する中で記録してきた、いわば公務日誌である。特長として挙げられるのは、単に情報が伝達されてきたという事実のみを記録するだけでなく、到達した来状に添付されている書簡写までもほぼ忠実に転写している点である。これら写を一通ごと順に繋ぎ合わせることににより、通行者が出発して以降、いかなる行程で津和地まで通行し、対していかなる経緯で情報が伝達されたのか、日時までも含めて全体像の大半を窺い知ることが可能となるのである(一八世紀の交通史料で、その特長を有するものは少ない)。

(二) 分析方法

交通に関わる情報機能の本質を解明するに当たっては、単一の通行形態に注目するだけでは、これに対する情報伝達も単一の形態しか見出せない。その全体像を明らかにするためには、様々な情報伝達の形態が存在した時期、すなわち変容期に注目する必要がある。

(表一) から見て取れるように、長崎上使の場合には、安永寛政期間において、下向・帰府の双方とも海路中心から陸路すなわち中国路(山陽道とも。以下も「中国路」と統一)中心へと選択が変化している。この変化については、新井白石の主導による、いわゆる「正徳改革」の一環としての、街道に対する改革と東海道の利用促進とが中国路にも波及し、更に、長崎上使のような重要な幕府公儀役人の海陸選択にも影響を与えた結果であると考えられる⁽¹⁸⁾。藤澤晋氏は、中国路

近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能について (鴨頭)

(表1) 長崎上使通行における海陸選択の動向(明和5～寛政12年)(筆者作成)

NO.	時期区分	下向(江戸→長崎)			帰府(長崎→江戸)			備 考
		件数	海陸選択		件数	海陸選択		
			海路	陸路		海路	陸路	
1	明和5(1768)～ 明和8(1771)年	6	5(83%)	0	7	6(86%)	1	(下)明和6年の海陸双方巡見の例外1件を含む。
2	安永3(1774)～ 天明元(1781)年	8	7(88%)	1	7	4(57%)	3	
3	天明2(1782)～ 天明7(1787)年	9	6(67%)	3	8	1(13%)	7	
4	天明8(1788)～ 寛政5(1793)年	11	8(73%)	3	10	1(10%)	8	(帰)寛政3年の長崎街道塚崎宿にて客死1件を含む。
5	寛政7(1795)～ 寛政12(1800)年	10	3(30%)	7	5	0(0%)	5	
	合 計	44	29(66%)	14	37	12(32%)	24	

(『日記』第1・2巻に基づき作成)

[註] 御目付役など、その他幕府公儀役人の九州下向・帰府も対象に含む(幕府巡見使は除く)。

における公用通行について、正徳二（一七一一）年以降、それまでの瀬戸内海航行中心から中国路通行の増加へと転じ、安永期（一七七二—一七八〇年）にはこれが安定化したとしている。この論と（表一）を照合すると、一般的な中国路選択の安定化を受けて、やや遅れて長崎上使もその選択を慣例化するようになったとも指摘できる。実際、幕府は、寛政三（一七九一）年九月において「前々海路乗船之面々も、近來多く陸路通行有之趣^②候」と指摘しており、中央権力もこの動向を認識していたことが確認できる。

以上に基づいて今回は、その明和と寛政期を大きな変容期の一つとして捉え、明和五（一七六八）と寛政一二（一八〇〇）年間の下向四四件を具体的な分析対象と定めて、事例ごとにパターン分けを試みることにした。

（三）パターン分けの概要

長崎上使下向において瀬戸内海諸港に伝達される情報は、そのほとんどが拠点港在勤の藩役人を差出人とする書簡（「〇〇来状」や「飛札」など）に基づいている。この作成においては、通行者たる公儀役によって直接発せられる先触に関する情報が、通行予定や事情の変化などに応じて様々な形でリンクしている。それがここでいう「パターン」である。

パターン分けに当たっては、まず八原氏の下に伝達されてくる情報を、（A）先触に基づく情報（＝確定情報）、（B）

先触以外の、幕府公儀役関係者による伝聞推定情報、そして（C）幕府公儀役以外による伝聞推定情報、の三種類に分類し、それぞれが一度の下向においてどのように伝達されたのかを判別基準とした。

（四）分析の前提として

最後に、分析に入るに当たって踏まえておくべき要点を整理しておく。それは、姫路藩領播磨室津（以下「室津」と略記）の在勤藩役人である名村次兵衛という人物の役割についてである。後に示すように、瀬戸内海を通じて津和地まで伝達される書簡は、差出人がほとんど名村次兵衛となっているからである。

前稿（研究ノート^②）では、同人物の役割について具体的な整理を試みた。この結果、そもそも大坂と室津間と室津以西とは長崎上使の通行情報を伝達するルートが異質であり、すなわち、前者は藩の船奉行所レベル、後者は諸港在勤の藩役人レベルの情報伝達であり、名村氏は両者を接続する重要な役割を担っていたことを指摘した。この点は、前出の井上氏が提起したルートについて具体化を図った第一の成果である。同稿では、そのような名村氏の役割は、姫路藩の正式な職務として規定されていたことも指摘した。

室津は、これまで、幕府公儀役や藩主の参勤交代などの、瀬戸内海航行に当たつての重要な乗船地の一つとして論じられてきた。しかし、前稿における分析結果から指摘できたの

は、同所は単にそれだけではなく、公用通行に関わる情報の重要な拠点の一つでもあったという点である。そして、同所にあつて、実際に情報を伝達するキーマンを担っていたのが名村氏だということである。

二、長崎上使下向情報の伝達形態とそのパターン

本節では、前節において示した分析方法に基づいて、具体的にパターン分けを試みる。

明和く寛政期間の向下向四事例については、（ここでは、通行と情報伝達の双方が例外的アクシデントもなく順調であつたという意味で）標準的事例を含めて以下に示す四つのパターンに分けるに至つた。

（一）パターン①：標準的事例、に見る先触情報の順達の概要
 明和五（一七六八）年の長崎奉行石谷備後守一行下向においては、二通の書簡と一度の番船報告とが津和地島に伝達されている（表二参照）。

まず第一通目では、

【史料一】表二（NO. 一）「日記」明和五年七月廿八日条
 長崎御奉行石谷備後守様（名）当月廿三日江戸御出立被成、道中御滞無御座候得者来月五日六日頃大坂御着可被成由、且又御支配御勘定上羽与平次様・御普請役柑本佐兵衛様・備後守様、御一同三御下可被成由、尤海陸之（名）誤ハ大坂御

（表2）パターン①：明和5（1768）年度長崎上使（奉行石谷備後守ほか）下向において津和地島に伝達された情報（筆者作成）

NO.	到達	伝達形態 (書簡表題)	発信地	差出人	差出	宛先(送信先)	要件
1	7/28	「室津来状写」	室津	名村次兵衛	7/25	尾関九郎兵衛様	・7/23江戸出立。
2	8/18	「室津来状写」	室津	名村次兵衛	8/15	尾関九郎兵衛宛	・8/13大坂到着。 ・室津迄陸路。
3	8/20	「番船承」	?		?	八原佐野右衛門	・8/18室津乗船。 ・8/19牛窓泊船。

（「八原文書」の内、明和5年「子歳御用日記」に基づき作成）

着之上可申来由、右之段上筋を申送^三而明石より申来候^二付、
早々御知せ如此御座候、此段下筋へも可然順達可被下候、
尚御様子到来次第可得貴意候、恐惶謹言（後略）、

と、江戸出立から大坂到着までの予定が明記されているが、これは江戸から大坂まで発せられる第一段階の先触到来に基づく情報である。長崎上使下向においては、先触は①江戸→大坂、②大坂以西（海陸選択も含む）、の二段階で発するものが基本となっている。本事例においても、その基本通りに発せられることが明記されている（傍波線（B）の箇所）。

そして、具体的な第二段階の先触情報として順達されるのが第二通目である。

【史料二（表二）NO. 二（日記）明和五年八月一八日条】

以飛札致啓上候、然者長崎御奉行石谷備後守様・御勘定上羽与平次様・御普請役柑本佐兵衛様、一昨十三日大坂御着被成、同所より室津迄陸路御旅行被成候由、尤来^カ十六日大坂御出立^三而可有御座旨御奉行付御役人中被申候旨、右之趣上筋より申送^二而明石より申来候^二付、早々御知せ如斯御座候、下筋へも可然順達可被下候、最早相替儀も不致到来候、得御意間敷候（後略）、

両史料の内容を繋ぎ合わせると、本事例では、一行は七月二三日江戸出立、八月一三日大坂到着となったことを確認でき、それに対して、第一通目の津和地到達が七月二八日、実際の同所沖航行が「今廿三日未刻此表御通船」より八月二三日であることを考えると、八原氏としては、というより

も松山藩としては二〇日以上の準備日数を得たことになる。この枠内において、七月二八日に、藩に対して御進物用意すなわち馳走開始を伺い始めて「同月六日 一、御使者中川貞兵衛今巳中刻爰元参着」より、八月六日には使者役の準備が完了したことを確認できる。準備には、事例によって多少の差はあるが、平均して一週間を要する。この馳走開始が二通目の「同所より室津迄陸路御旅行被成候由」（「室津迄陸路」は、裏を返せば室津からは海路と推定できる）を承知してからとなると、一八日から二三日までの六日以内に準備を完了しなければならず、間に合わせるには困難を伴うといえる。

以上の点からしても、津和地にとっては、海陸いずれを選択するに関係なく第一段階の先触情報が不可欠だったことを指摘できるのである。

それ以外の各拠点港についても、同様だったと考えられる。例えば室津の場合では、（表二）より、上使の同所乗船が八月一八日（NO. 三）なのに対して、名村次兵衛が第二段階の先触情報を明記した書簡（NO. 二）を発信したのが同月一五日（+先触情報の入手日）となっており、三日ほどしか準備期間がなかったことを窺い知れる。よって、実際の通行と第二段階の先触情報順達との間隔が、津和地のこれと同じ、あるいはそれ以上に短かったと考えられるということである。

(二) パターン②：第一段階の先触情報が遅延した場合

標準的事例に対して、第一段階の先触情報が順達されない場合もある。典型的事例が明和八（一七七二）年の御勘定方一柳忠四郎一行下向であるが（表三参照）、これは第一段階の順達が全くないまま、第二段階のそれが急遽なされたというものである。

第一段階の先触情報が遅延する要因は様々である。例えば、天明二（一七八二）年の長崎奉行久世丹後守一行下向に注目すると「東海道筋大水ニ付、何處之宿ニ御逗留可有之哉、大坂表ニ而日々被聞合候得共、一向相知不申候由」と、東海道の河川が大水のため、その伝達自体が遅延した場合もあったことがわかる。

第一段階の先触情報が不明のままであるということは、すなわち、第二段階のその到達に基づいて馳走に取り組まなければならないことを意味する。しかし、それが到達するのを待つてからとなると、物理的に馳走が間に合わない可能性が高くなるというのは前述した通りである。

この点に関して、（表三）NO. 一の書簡を受け取つての八原氏の対応に注目すると、①「御進物並御小早、早々爰元へ参着之様仕度奉存候、且亦御馳走漕船・水船前廉の通取計、同十六日昼より用意可申付奉存候」此度ハ過急ニ御左右承、御順風ニ御座候故、無程御通船可被成御座奉存候、②「同月十七日（中略）御進物御兩人分、御小早榊丸参着、船付「房八」の二点より、本事例では予めある程度の準備を

（表3） パターン②：明和8（1771）年度長崎上使（御勘定方一柳忠四郎ほか）下向において津和地島に伝達された情報（筆者作成）

NO.	到達	伝達形態 (書簡表題)	発信地	差出人	差出	宛先(送信先)	要件
1	① 3/16 辰刻	飛船	蒲刈	(在番)明石保左衛門	3/15	八原佐野右衛門当テ	・上筋より「急順達」到来。
	②	「室津来状」	室津	名村左之丞(次兵衛カ)	3/13	河瀬吉太夫当テ	・3/10大坂到着。 ・3/13同所出立。 ・室津より乗船。
2	3/19	附船カ	余崎※		?		・3/18余崎泊船。
3	3/22	(問い合わせに対する返信)	蒲刈	(在番)明石保左衛門	3/22	八原佐野右衛門様	・悪天候に付、3/23朝、蒲刈出船カ。

〔八原家文書〕の内、明和8年「卯歳御用日記」に基づき作成
 (※)「余崎」は、現広島県尾道市(旧御調郡向島町)向島の南端に位置する。

行っていたためか早急な対応ができてきているものの、あくまで馳走開始の正式な判断は、先触情報が到達してからとなつていることを確認できる。

先触情報が何日も遅延した場合、瀬戸内海諸港レベルでは各拠点港から「附船」^②や「聞合」^③を派遣することにより有効な情報を入力しようとし、藩の船奉行所レベルでは「大坂聞合之趣尼崎御船奉行中より申来候段明石より申来候」と、尼崎藩船奉行所が代表して大坂へ問い合わせを行うことになっている。また、明和八年の事例では、八原氏独自の情報収集の成果として、(表三) NO. 二にて「此度御下之御役人中、昨夜余崎へ御泊船之由相聞候」を得ていることも確認できる。

(三) パターン③…大坂→室津の情報伝達が遅延し「御先触」が先着した場合

以上二つの代表的事例からも確認したように、瀬戸内海諸港が長崎上使下向において馳走開始の拠り所とするのは、室津の名村次兵衛が作成し順達させる書簡である。それに記載される先触情報は、前述した通り、藩の船奉行所レベルの情報伝達に基づくものであるが、この伝達は、全てにおいて通行者の意思決定に即応するものではなかった。名村氏の下には、通行者が直接発する「御先触」の方が先着する場合もあったのである。それが、安永五(一七七六)年の長崎奉行久世丹後守一行下向(表四参照)を代表的事例とするパターン③である。

(表4) パターン③: 安永5(1776)年度長崎上使(奉行久世丹後守ほか)下向において津和地島に伝達された情報(筆者作成)

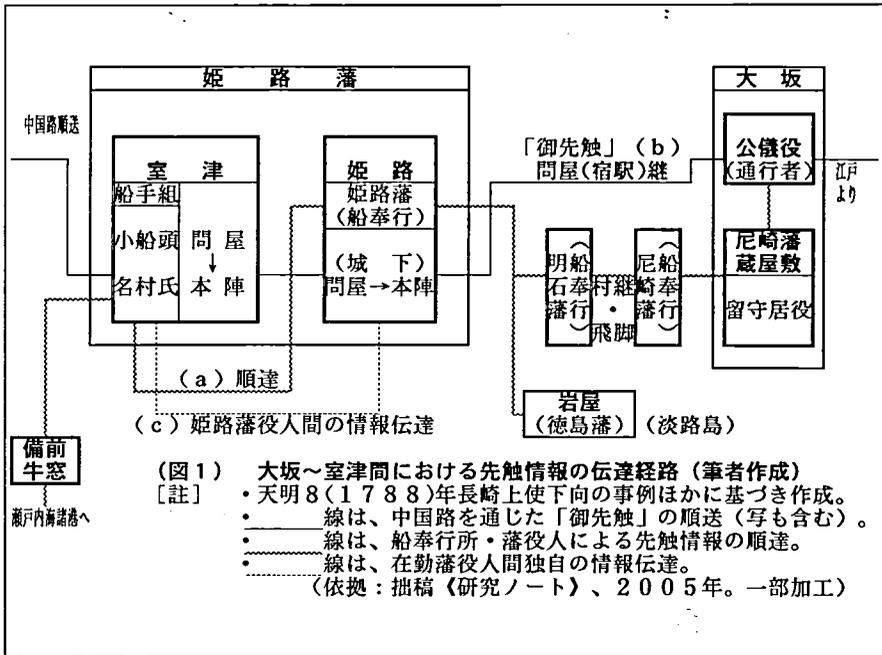
NO.	到達	伝達形態 (書簡表題)	発信地	差出人	差出	宛先(送信先)	要件
1	7/11	遠見カ			7/11		・御迎船通船。
2	7/28	① 飛船カ	蒲刈	(在番)明石保左衛門	7/27	八原佐之右衛門当テ	・上筋より順達到来。
		② 「写」	室津	名村次兵衛	7/22	阿部藤左衛門当テ	・7/21比江戸出立。
3	8/13	① 飛船	蒲刈	(在番)明石保左衛門	8/12	八原佐之右衛門様	・上筋より順達到来。
		② 「室津来状写」	室津	名村次兵衛	8/9	阿部藤左衛門当テ	・8/9大坂出立(依拠:「御先触」)。
4	8/16	(附船派遣に対する伝達)	蒲刈	(在番)明石保左衛門	8/15	八原佐之右衛門当テ	・8/17昼、蒲刈通船カ。

(「八原家文書」の内、安永5年「申歳御用日記」に基づき作成)

このパターンについては、前稿《研究ノート》^②において、史料を挙げてすでに検討を加えている。従って、ここでは検討の繰り返しは避けることとして、要点の整理のみに止めておく。

このパターンで問題点となったのは、名村氏による先触情報の入手経路とその表面化の要因である。長崎上使の下向に際しては（図一参照）、（a）船奉行所レベルの情報伝達、（b）中国路宿駅を通じた「御先触」の順送の二つのルートでもって先触情報が伝達され、名村氏本人は、少なくとも三つの経路でもって両者の情報を入手していた。このパターンは、長崎上使が大坂に到着したにも拘らず従来のルート（a）を通じた伝達が遅延し、結局ルート（b）を通じて伝達された「御先触」の方が同氏の下に先着したために表面化したものである。同氏は、ルート（a）の伝達を待たずして先着した「御先触」を写し取り、そのまま藩役人ルートに合流させたのである。

そこで次の問題点となるのが、この（a）より（b）を通じた伝達の方が先着した点についての解釈である。本事例の場合では、上使の大坂到着が、（表四）NO. 二①②の書簡「写」中の「当月廿一日比江戸表御出立^三而八月五日比大坂御着可被成御積^三之由上筋も申来候^三付^三」より八月五日前後と推定されるのに対し、（表四）NO. 三①②より、室津への「御先触」到達が九日となっている。それに第二段階の先触を発するの「海陸之訊八大坂御着之上可申来由」（史料一）となつ



ている点を加味すると、大坂到着後四日程度という所要日数でもって室津に到達したことになる。この所要日数は、前出明和五年(表二)や同八年(表三)の各下向に際する船奉行所ルートでの伝達と比較しても一日程度内の差となる(前者は、八月一三日大坂到着、同月一五日室津到達で所要日数三日。後者は、三月一〇日到着、同月一三日到達で所要日数四日である)。

従って、本事例における「御先触」先着については、その伝達が例年より速達化したというよりも、船奉行所ルートの順達機能の方が低下したからだと捉えるべきである。

(四) パターン④…室津よりの藩役人情報・先触の双方が不明な場合

第二段階の先触情報については、その遅延もしくは書状文言の不備などにより、藩役人ルートに正確に伝達されないままとなる場合もある。この場合、諸港にとっては馳走開始の判断ができないままの状態となり、自主的に情報を収集しなければならなくなる。それがパターン④である。ここでは代表的な事例として、まず寛政七(一七九五)年の御支配御勘定方大嶋栄次郎一行下向を挙げておく(表五参照)。

このパターンの問題点は、第一段階の先触遅延の場合すなわちパターン②とは異なり、所要日数との関係から、その書簡の差出人に折り返し問い合わせをすることができないことにある。本事例では「陸路」(＝中国路)を通行するため結

(表5) パターン④：寛政7(1795)年度長崎上使(御支配御勘定方大嶋栄次郎ほか)下向において津和地島に伝達された情報(筆者作成)

NO.	到達	伝達形態 (書簡表題)	発信地	差出人	差出	宛先(送信先)	要件
1	3/2	飛船	明石	(船奉行所) 大塚茂惣	2/23	羽倉又左衛門・ 杉源左衛門 当	・2/23、4比江戸 出立カ。
2	3/17	飛船	蒲刈	(在番) 妻木嘉兵衛	3/16	八原佐之右衛門 様	・上筋より順達 到来。
		「急以沓里継」	明石	(船奉行所) 大塚茂惣	3/9	白金又左衛門・ 杉源左衛門	・3/7晩、大坂 到着。
3	3/17	(問い合わせに 対する返信)	蒲刈	(在番) 妻木嘉兵衛	3/17	八原佐之右衛門 様	・鞆津と下津井 へ関合。
4	3/21	飛船カ	蒲刈	(在番) 妻木嘉兵衛	3/20	八原佐之右衛門 様	・陸路通行(依 拠：備前片上駅 到達「御先触」)。

(「八原家文書」の内、寛政7年「卯歳御用日記」に基づき作成)

果的に馳走は不要であったものの、これまでの海路選択の事例と照合しても、実際の通行と第二段階の先触情報順達との間隔内において、問い合わせの時間的余裕はなかつたことを窺い知れる。

この問題の発端は、伝達された第二段階の先触情報が、(表五) NO. 二②の書簡において「是迄之通陸路御越被成候由承合候」と、海陸双方の通行の可能性を推察させる文言であったということにある。つまり、そのまま直訳すれば中国路を通行すると解釈できる一方で、前掲した海路選択の事例でも、大坂から室津までは陸路を通行しているため、室津より乗船の可能性も残していると考えられる訳である。

このような情報の不備に対しては、三月一七日の八原氏の指摘「上筋之来状^一是迄之通陸路御越^二有之候^三而海陸之訳難相分^四リニ付、蒲刈に聞合差遣^五」を受けて、蒲刈在番妻木嘉兵衛が代表して上筋への問い合わせを行っている。本事例では、(表五) NO. 三の書簡にて「鞆・下津井右両所^一海陸之訳相知次第早速被申越候様申遣^二候」と、福山藩鞆津と岡山藩下津井の双方に対して行っていることを確認できる。いずれも、蒲刈から見ても上筋すなわち大坂方面の拠点港であるが、文言から見て取れるように、正確な情報が到達したら早急に蒲刈まで伝達することを依頼する趣旨であつて、不明瞭な書簡を発した明石藩船奉行所（大塚茂惣）に対して折り返し問い合わせることは明記していない。

問い合わせを受けた下津井在番は、(表五) NO. 四の書

簡中の「下津井之被相尋、去ル十四日備前片山駅御泊^一り先触有之候由^二」より、同藩領内の中国路宿駅の一つ、備前片山駅（現岡山県備前市）に問い合わせをして、先触の到達を確認していることがわかる。中国路に先触が発せられていたということは「左候得^一いよ／＼陸路御通行之趣^二」（同前書簡）と、中国路を選択したと判断できるとして、蒲刈在番にその旨を返答している。これにより、藩役人ルート上における通行情報の共有が成立したということである。

以上のような下津井在番の情報活動は、広島藩にも伝播していたといえる。蒲刈在番も、この後寛政一〇（一七九八）年において、同藩領内の中国路宿駅の一つ、安芸西条駅（現広島県東広島市）に直接問い合わせることにより先触到来を確認しているからである（史料から確認できるのは、御勘定方「坂本伝之介^一」一行下向においてであるが、この事例については、別稿にてすでに検討を加えているため、史料の揭示を省略する^二）。

このような、在勤藩役人が個々に、そして主体的に行う情報活動は、いずれの情報についても名村氏差出の書簡と同様に順達されている点より、藩役人ルートの機能を補う役割を果たすものであると指摘できる。

三、伝達形態の分化とその特徴

以上に示したパターン①～④の分化は、すなわち長崎上使

下向における中心的情報ルートである藩役人ルート機能が、全体的に、段々と低下していく過程を示しているとも指摘できる。本節では、長崎上使の海陸選択の動向とパターンの分化とを照合して、この変化の特徴について整理する。

これら四つのパターンが当該期間においてどのように分布しているのかを整理してみると（表六参照、主として以下の三点を指摘することができる）。

①機能低下の開始とその認識について 天明期においては、海路選択の割合がまだ六六%以上を維持しているにも拘らず、まずパターン②が急増している。つまり、海路選択の可能性がまだ高いという状況にありながら、まず大坂→室津間の船奉行所レベルにおいて情報を確実に伝達しなくなつたということである。天明期が伝達機能に関わる一つの転換期であることを指摘できる。

この変化について在勤藩役人の間では、以下の史料より、天明八（一七八八）年までにその認識を共有するようになってきたことを窺い知れる。

【史料三】「日記」天明八年八月朔日条

（前略）長崎御奉行御下之儀、例之趣^二而ハ^一取早近々之内
大坂御着比合^二御座候処、未為何義も相聞不申候、近年
ハ江戸御出立御先触無御座、大坂御着後順達御座候故、
毎々過急之儀御座候、既^二去秋^{天明七年}杯甚急々^二而所々御手当等
間^二合兼申候、右^二付御進物并御小早来^{天明八年}ル十日過御差出し
御座候ハ、何時過急之儀御座候共都合能可有御座と奉存

（表6）長崎上使下向における各パターンの時期区分別分布（明和5～寛政12年）（筆者作成）

NO.	時期区分	件数	海路選択	パターン				備 考
				①	②	③	④	
1	明和5(1768)～ 明和8(1771)年	6	5(83%)	2(33%)	2	1	0	
2	安永3(1774)～ 天明元(1781)年	8	7(88%)	6(75%)	1	1	0	
3	天明2(1782)～ 天明7(1787)年	9	6(67%)	2(22%)	7	0	0	
4	天明8(1788)～ 寛政5(1793)年	11	8(73%)	6(55%)	3	2	0	藩役人ルート ^二 の機能低下認 識が表面化(【史料3】)。
5	寛政7(1795)～ 寛政12(1800)年	10	3(30%)	3(30%)	1	1	5	長崎上使下向における海陸 選択が逆転。
	合 計	44	29(66%)	19(43%)	14	5	5	

（依拠：拙稿《研究ノート》、2005年。一部加工）

候、尤海陸之訳も相知不申候得共、御迎船も罷登リ居申候事故、此段御伺申上置候、御他方^三兩ハ御使者乗リ船常渡リ御進物等も兼々御差出之様相聞申候、其余之儀^者臨時ニ取計可相済と奉存候（中略）、

八月朔日

八原佐野右衛門

（公口書奉行）
落合右平次様

一、右之段御船御奉行所へも申遣候（後略）、

史料文言からは、①近年第一段階の先触情報が順達されなくなつたため（Ⅱパターン②の急増）、毎年緊急的な馳走を強いられてしまうこと、②「去秋」の長崎奉行末吉撰津守一行下向時のような馳走が間に合わない事態を避けるべく「御迎船」が瀬戸内海を航行するのを確認した時点で、御進物と小早船の用意をお願いする（Ⅱ馳走開始）ように変更したこと、の二点を読み取ることができる。この「御迎船」情報については、海路選択の安定期にも馳走開始における目安の一つとして位置付けられていたようであり、「日記」中でも複数確認できる。例えばパターン③の代表的事例においても、（表四）NO. 一の情報として「長崎御奉行迎船此表御通船」が明記されているが、同事例では、この情報を受けてからは別段何も対応していない。従つて、機能低下が明確化する以前は、あくまで目安であつて、馳走開始の正式な判断基準ではなかつたことを窺い知れる。

以上の変化に対する認識は、単に八原氏に限つたものでは

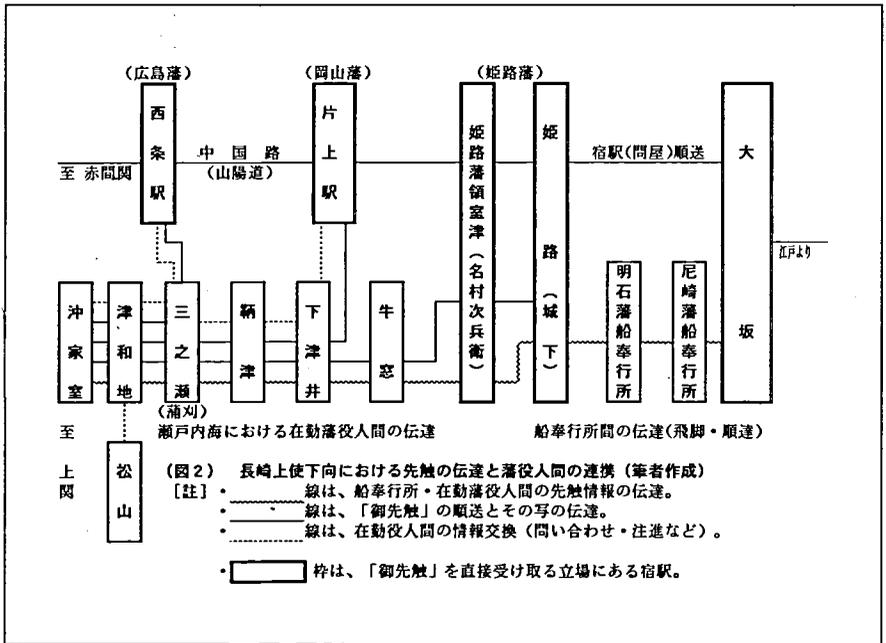
なく「御他方」、恐らく同氏と密に連絡を取り合つている蒲刈（三之瀬）、沖家室あるいは上関においても同様であつたと考えられる。そこからは、海陸選択に関係なく第一・二段階双方の先触情報を必要不可欠とした室津以西の瀬戸内海諸港に対して、大坂く室津間すなわち船奉行所レベルの、海路を選択しない可能性が高くなつたのだから細かく情報を流すのは徒勞である、といったような意識の齟齬を窺い知ることができるのである。

②長崎上使の海陸選択の変化との関連性について 寛政後期の、長崎上使の海陸選択が逆転する時期においてパターン④が急増している。このパターンは、海路選択が五〇%以上を上回る寛政前期までの時期区分においては、まだごく少数であつた。

よつて、藩役人ルートの機能低下が室津以西の瀬戸内海諸港にまで波及した要因は、長崎上使の海陸選択にあると指摘できるのである。

③（以上二点を踏まえて）全体的な機能低下の経緯について 全体的な流れに注目すると、寛政後期における機能低下は、天明期におけるパターン②の急増が段々と室津に（Ⅱパターン③の表面化）、更に瀬戸内海諸港へと伝播（Ⅱパターン④の急増）していく中で明確化したと指摘できる。つまり、藩の船奉行所レベルが海路選択の減少開始を受けて正確に情報を伝達しなくなつたことを契機としているのである。

第二点として整理した長崎上使の海陸選択の逆転は、当該



期間の経緯を見れば、その伝播を瀬戸内海諸港にまで到達させた確定要因として捉えるべきである。

以上、(表六)に基づいて、明和〜寛政期間における藩役人ルート機能低下について整理した。この変化については、藩ごとに各拠点港と中国路先触ルートとを結ぶ情報ルートを機能させるようになり、その結果、(図二)のような、瀬戸内海の情報ネットワークと中国路先触ルートの一体化をもたらしたとまとめることができよう。

なお、今回の整理については「日記」すなわち津和地島における記録に基づくものであるため、瀬戸内海といっても同島を含む防予諸島以東の実態を明らかにするに止まっている。今回見て取れた変化が、これ以西のどこまで、そしてどのように伝播していくのかについては今後の課題としたい。

四、瀬戸内海における先触情報と藩

―特質解明へのアプローチとして―

以上第二・三節を通じて、長崎上使の海陸選択の変化に伴う藩役人ルートの機能低下について整理した。重要なのは、これまでの整理から、同ルートの機能の全体像とその特質とを読み取ることである。本節では、同ルートに対する藩の意識・姿勢について整理することを中心に、特質の解明にアプローチしていくこととする。

今回のパターン分けから特徴として指摘できるのは、長崎

上使の陸路選択が増加し、藩役人ルートの機能が低下していく状況下にあっても、自藩で入手した「御先触」を合流させることなどによりルートを通じた提携関係を維持し続けたという点である。これは、特質を説明する上での重要な点でもある。

ここにおいてまず注目すべきなのが「はじめに」でも掲げた、馳走に当たって、情報を詳細に収集していたのは「他の場所での『馳走』内容より劣らないように」^①するためである、との久留島氏の指摘である。実際、瀬戸内海の藩は、寛政後期における機能低下以後も、馳走内容に関する指示を発しているからである。

例えば松山藩は、享和元（一八〇一）年の紀州漂着南京人長崎送還に際して、八原氏に対し「今般御浦触有之候南京人通船之節、諸仕成・手當之儀上筋承合否之儀、早々可申達旨御奉行中より申来候」と、馳走内容について「上筋」拠点港に問い合わせることの可否をすぐに進達するようにとの通達を發している。つまり、いかなる馳走をすべきか判断が付かない通船に対して、藩役人ルートを通じて他藩に問い合わせることによって、その対処法を得ようとしているのである。これにより、少なくとも自藩の馳走内容が他藩より劣ることは防げる訳である。

以上だけからすれば、問題の藩役人ルートが維持されたのは、藩が馳走内容を確保するためであり、単に、久留島氏の指摘が瀬戸内海路にも当てはまっているだけであるといえよ

う。しかし筆者は、この問題に関して、決してそのように単純化できないと考える。見落としてはならないのは、藩が馳走の達成を目的とするからこそ、この機能を制限しうる要素も存在したという点である。

そこで、次に注目すべき存在となるのが藩の留守居役である。これまでの近世史研究においては、①長崎上使の出発地となる江戸と第二段階の先触を發する大坂とには、諸藩が蔵屋敷を設置し「留守居役」と呼ばれる役人を派遣していたこと、②同役は組合化し、情報面ほかで幕府公儀権力と藩権力を繋ぐ重要な役割を果たしていたこと、などが明らかにされている。前稿《研究ノート》においては、実際に大坂・室津間の船奉行レベルで伝達される先触情報は、尼崎藩大坂留守居の一員が直接入手したものであることを明らかにした^④。つまり瀬戸内海諸藩も、先触情報に限って言えば、藩役人ルートを通じた順達に依存しなくとも、本来直接入手することは可能なはずだということである。

実際、自藩の大坂留守居役関係者から直接先触情報を入力した事例は確認できる。その代表として、寛政一二（一八〇〇）年の長崎奉行肥田豊後守一行下向が挙げられる。

【史料四】「日記」寛政二年三月一日条

下津井より来状写

一筆致啓上候、然者長崎御奉行肥田豊後守様去ル六日御着坂、九日同所御出立、陸路御下被成候由大坂当家用留守居共より承合、以急飛申越候、尤御両役之儀者何とも

不申越候得共、定^而御一所^而と奉存候、毎度海陸之訊上筋
に順達見合申候処、今日迄何之様子も不申来候、如何
之間違^二候哉、不審奉存候、右飛脚去ル八日致^而当着候処、
順達余^リ延引いたし候故、先右之趣御知せ得御意候、若
此後順達到来致候共、同様之儀^二而相替儀も無御座候、
取早得御意申間敷候、左様御承知被下、下筋江も宜敷御
通達可被下候(中略)、

三月十一日

(岡山藩下津井在番)
寺崎善左衛門(後略)

以上の史料は、岡山藩下津井在番役である寺崎善左衛門が、
自藩の大坂留守居から飛脚によって入手した第二段階の先触
情報(①三月九日大坂出立、②陸路選択)を藩役人ルートに
合流させたものである。その文言より、主として以下の二点
を指摘することができる。

①大坂留守居役による先触情報の伝達機能について 上使の
大坂到着が三月六日なのに対して、留守居発信の先触情報の
下津井到達が同月八日となっている。前述した、第二段階の
先触は上使の大坂到着後において正式に発せられるという点
を加味すると、三日間の内に伝達されたことになる。この最
大三日との所要日数は、従来の藩役人ルートを通じた順達と
比較しても短い。その点については第二節(三)においてす
でに考察したが、大坂と室津間の、船奉行所ルートを通じてた
順達だけでも平均四日を要するからである。つまり、大坂留
守居の伝達機能の方が、飛脚を用いる分、勝っている訳であ

る。

よって、岡山藩は、藩役人ルートを通じた順達に依存しな
くとも、本来、それより早く先触情報を入力することが可能
だったといえるのである。

②大坂留守居役情報の、藩役人ルートの情報との分別 次
に注目すべきなのは、藩役人ルートに合流させるに当たっ
て「余^リ延引いたし候故」との理由を明記している点である
(実際下津井在番は、三月八日に入手したにも拘らず、同月
一日まで四日間も合流を留保している)。

このような下津井在番の姿勢は、藩役人ルートを通じた情
報伝達の遅延、すなわち機能の制限に直結するものである。
しかし、それにも拘らずこのような姿勢に及んだのは、久留
島氏が指摘した馳走内容の確保という重要な課題を克服する
ために、在番自身が他藩との信頼関係を強く意識せざるを得
なかつたためであると考える。つまり、自藩大坂留守居から
の先触情報を積極的に合流させなかつたのは、ここからの入
手自体が、藩役人ルートを通じた連携から逸脱して抜け駆け
することを意味し、信頼関係を損なうことに直結するとい
うのである(反対に、自藩領内における中国路宿駅からの「御
先触」入手は、そこまでを意味するものではないということ
である)。「史料四」の「余^リ延引いたし候故」との文言は、
あくまで、①同ルートを通じた連携関係を重視していること、
②やむを得ない緊急的な措置であること、を他藩に弁解する
ものであり、その関係が損なわれないようにする意図をはら

んでいると考えられるのである。⁴⁷

かくして藩役人ルートを巡っては、馳走の達成を目的とするからこそ、自藩領内の中国路宿駅から入手した「御先触」は合流させるが、自藩大坂留守居からの先触情報は積極的に合流させようとしないう、一見して矛盾する、特徴的な実態も見取れたのである。そこからは、近世瀬戸内海における馳走とは、単に先触情報をいち早く入手しさえすれば達成されるのではなく、複数の藩に関わる問題だからこそ、領国の垣根を越えての人間関係・信頼関係の構築・維持を重視して初めて達成されるものであったということを垣間見えるのである。

おわりに

本稿では、これまでの近世史研究において、一つの交通路全体を通じての情報機能の解明が十分取り組まれていないという問題提起を出発点として、井上淳氏が提起した、藩役人ルートを通じての情報面の連携の一端を明らかにした。具体的には、長崎上使の通行の大きな変容期に当たる明和・寛政期間の下向四四事例を分析対象と定めて、同ルートにおいていかに情報が確保されたのかを、パターン分け作業を通じて整理した。今回の分析・考察の結果については、以下の通りにまとめることができる。

井上氏が提起したルートを巡っては、長崎上使の中国路選

択が増加し、先触情報の伝達機能が低下するという変化に対して、個々の在勤藩役人が主体的に中国路先触ルートとの一体化を図っていくという動向を見て取れた。つまり、同ルートは、単に大坂を起点として発せられる先触情報を回覧として順達するだけではなく、領国の垣根を越えて、協同して情報を共有していくための場としても機能していたのである。この機能については、途中藩権力を經由せず直接迎接の場に到達されるという、近世公用交通に関わる情報の原則に、瀬戸内海諸藩が連携して対応しようとしていたものであると指摘できる。

しかし、その一方で、大坂留守居からの早急な、かつ直通的な先触情報の伝達を積極的に藩役人ルートへ合流させようとしないうという事例も見取れた。この点については、馳走というものは、単に先触情報を入手しさえすれば達成できるものではないということ、伝達の担い手たる藩役人自身が意識していたことを示すものとして指摘できる。つまり、瀬戸内海の藩は、馳走の達成を目的とするからこそ、独自に入手した情報の伝達を制御（＝安易に一体化させない）して共有関係を維持しようとした、ということである。今回注目した藩役人ルートは、各藩のその意識を集約して、瀬戸内海路全体に通ずる一つの形として機能したものであるとも考えられるのである。

最後に、本分析を通じて、ある程度井上氏が提起したルートの機能について具体化することはできた。そして、領国社

会の交通路において、①（幕府公儀権力による上意下達の構造とは別に）在地独自の情報機能がいかに通行を支えていたのか、②情報と馳走とがいかに密接に関連していたのか、の二点（に注目することの重要性）を提起することもできたと考ええる。しかし、今回は、あくまで公儀役下り通行に対象を限定して分析を試みただけである。真の意味での全体像を解明するためには、当然その登り通行の場合にも注目する必要がある。次の段階では、今回残した登り通行の場合について同様の分析を試みることとする。この上でその藩役人ルートが、日本近世史において、そして瀬戸内海における情報機能の特質として、いかに位置付けられるのかを総括したい。

註(1) ①『国史大辞典』第六卷(吉川弘文館、一九八五年)三〇〇頁、

児玉幸多執筆「先触」、②児玉幸多「宿駅と街道」(東京美術、

一九九五年(第三刷))一一八―一三〇頁。

(2) 註(1)②、池田真由美「本陣史料の基礎的研究―四日市宿清水本陣の休泊関連史料を中心に―」(大石学監修「東海道四日市宿本陣の基礎的研究」、岩田書院、二〇〇一年)ほか。

(3) 水本邦彦「公儀浦触」(発給の諸段階)(朝尾直弘教授退官記念会編「日本国家の史的特質」近世・近代、思文閣出版、一九九五年)。

(4) 水本氏が明らかにした公儀浦触及びそのルートの概要については、紙幅の都合により、①《研究余録》「公儀浦触について」(『日本歴史』五〇一号、一九九〇年)、②註(3)、③「浦

触と房総の村々―上総国の名主文書から―」(『立命館文学』五四二号、一九九五年)、そして④「近世の国継浦触と海事―九州の場合―」(『洛北史学』四号、二〇〇二年)ほかを参照された。

本稿に関わる要点としては、①浦触本状写が「幕下藩のルートを経ることなく、村継ぎで通達される」こと(①《研究余録》)、②瀬戸内海路を巡っては「山陽ルート」(「摂津と和泉」播磨「備前」備中「備後」安芸「周防」長門国)と「四国ルート」(紀伊「讃岐」阿波「土佐」伊予「豊後」日向国)の、二つのルートが存在していたこと(註(3))、の二点が挙げられる。

(5) 註(4)―④論稿。但し、水本氏は註(4)―③論稿の段階より、浦触ルートを通じて「上は幕府勘定奉行所から下は近隣村の村役人にいたるまで、各種のレベルで作成された浦触が頻繁に行き交っていた」としている。

(6) この問題意識は、金指正三「近世海難救助制度の研究」(吉川弘文館、一九六八年)など、幕府による海難救助制度の整備・推進に関する研究においても明確に示されている。

(7) 林英夫「宿駅における本陣の餐宴」(「旅と街道」、光村国書、一九八五年)。

(8) 久留島浩(「研究ノート」)「盛砂・蒔砂・飾り手桶・符」近世における「馳走」の一つとして―(『史学雑誌』九五―八号、一九八六年)。なお、同氏は馳走について、実際には、在地領主たる藩からの「御馳走」と迎接の場での「馳走」との二重構造になっていたことを指摘している。本稿は、前者を対象とするものであるが、本文中では「馳走」と統一して表記している。

下)〔伊予史談〕二八六・二八七号、一九九二年)、または東昇「瀬戸内海の本陣と御茶屋」(「海道をゆく―江戸時代の瀬戸内海―」、愛媛県歴史文化博物館、一九九九年)を参照されたい。

(18) 渡辺和敏「近世交通制度の研究」(吉川弘文館、一九九二年)一七五―一七九頁。

(19) 藤澤晋「近世封建交通史の構造的な研究」(福武書店、一九七七年)三一七―四一六頁。

(20) 「徳川禁令考」前集第四(創文社、一九六八年(第二刷))三三三―三三三頁、二四三〇「参勤之節海路乗船之儀」付御書付」項。但し、この指摘自体は、藩主の参勤交代を取り上げてのものである。

(21) 拙稿「研究ノート」(「瀬戸内海の公用通行に関わる情報と播磨室津・名村氏―長崎上使御下向の事例を手掛かりに―」〔史学研究〕二四九号、二〇〇五年)。

なお、同拙稿について複数の誤記を確認したので、この場を借りて以下に訂正する(頁数は同誌同号のもの)。

○三七頁下段一―五行目(誤)村継ぎで伝達される:遠国奉行所発給:。↓(正)村継ぎで通達される:遠国奉行発給:。

○三九頁下段七行目―四〇頁上段三行目(誤)柑本佐兵衛:候ハ、最早:長崎奉行・久世:。↓(正)柑本佐兵衛:候ハ、最早:長崎御奉行・久世:。

○四三頁下段六行目(誤)甚々申訳無調法御座候:。↓(正)甚々無調法申訳無御座候:。

(22) 註(21) 拙稿「研究ノート」では、名村氏の役職について、姫路藩船手組の一員たる「室津詰小船頭」と比定した。

(23) 近世の交通における室津利用の実態については、例えば下

里静編「姫路藩御船手組」(小野高速印刷株式会社、一九八四年(改訂版))二五―六〇頁、「御津町史」第一巻(御津町、二〇〇一年)四八六―五三八頁を参照されたい。

(24) 「日記」第一巻二―三頁、明和五年八月廿三日条。

(25) 註(24) 一〇―一頁、明和五年八月六日条。

(26) 註(24) 三一―三二頁、天明二年八月廿日条。

(27) 註(24) 九四―九五頁、明和八年三月一六日辰刻条。

(28) 註(24) 九六頁、明和八年三月一七日条。

(29) 水先案内あるいは様子の下見のために、予想される航路へ派遣する船を「附船」という。

(30) 明和八年の事例では、註(24) 九六―九七頁、同年三月廿二日条中の「此度御下之御役人御積取付、蒲刈正聞合差遣候」との文言より、八原氏が蒲刈在番明石氏に、直接問い合わせをしたことが確認できる。その返信が(表三) NO. 三の書簡である。

(31) 註(24) 三一―三二頁、天明二年八月廿日条。

(32) 註(24) 九六頁、明和八年三月一九日条。

(33) 註(21) 拙稿「研究ノート」。

(34) 註(24) 一九三―一九四頁、安永五年七月廿八日条。

(35) (37) 「日記」第二巻三六五―三六七頁、寛政七年三月一七日条。

(38) 註(35) 三六七―三六八頁、寛政七年三月廿一日条。

(39) この事例については、拙稿「公儀浦触山陽ルートと松山藩の情報ルート―岩城と津和地ルート―の明確化過程を手掛かりに―」(上)〔伊予史談〕三三九号、二〇〇五年)を参照されたい。確認史料は、註(35) 四六〇―四六一頁、寛政一〇年三月廿日条。

(40) この事例は、天明七年「未歳御用日記」（註(24) 四三二～五一三頁所収）によるとパターン②の典型例であり、八月一日大坂出立、室津にて乗船の情報、同月一六日になって初めて津和地に到達している。

(41) 石丸和雄氏は、註(17) 同氏論稿（上）において、長崎上使の瀬戸内海航行に用いる御迎船の準備は、福岡藩と佐賀藩とが担任したとしている。同氏は、この両藩が一年交代で長崎港の警備を受け持っていたこと、すなわち「長崎警備」（「長崎警衛」などとも）と関係があるのではないかと考察している。

なお「長崎警備」については、例えば丸山雍成「海の関所と遠見番所」（渡辺信夫編「近世日本の都市と交通」、河出書房新社、一九九三年（再版））を参照。

(42) 註(24) 一九三頁、安永五年七月一日条。

(43) 「紀昴逸話」漂着夷人御用控」（愛媛県歴史文化博物館所蔵「八原家文書」整理番号：一〇七）享和元年二月条。但し書簡は、松山藩の通達内容を、同藩嶋方代官である牧軍太が「八原佐之右衛門」に直接宛てたものであり、三月四日が差出日となっている（同史料同月条より、二月において四国ルート宛に公儀浦船が発せられたことから、その関連として「二月条」に記録されたと考察する）。

なお、牧軍太の役職については、寛政一二年「庚申歳御用日記」（註(35) 四七七～五一八頁所収）冒頭にある、関係役職一覧中の「嶋方御代官 牧軍太」との記載に基づいて比定した。

(44) 諸藩が派遣した留守居役については、①笠谷和比古「大名留守居組合の制度史的考察」（「史林」六五一五号、一九八二

年）、②服藤弘司「大名留守居の研究」（創文社、一九八四年）が代表的な先行研究として挙げられる。但し、いずれも江戸留守居に関する検討・考察が中心であり、大坂留守居に関しては未解明な部分が多い。

(45) 註(21) 拙稿（研究ノート）。尼崎藩大坂留守居については、水嶺信孝氏が「天保期における尼崎藩大坂留守居」（「地域史研究—尼崎市立地域研究史料館紀要—」二八一—三三〇号、一九九九年）において、岸和田藩のそれと共に、政治・経済の両面で大坂の蔵屋敷に対して肝煎の立場にあり、平素より大坂城代や両町奉行所との堅密な関係が維持されていたと論じている。

(46) 岡山藩大坂留守居の活動については、註(44) で掲げた①②の研究を基礎として、その他、次田元文「岡山藩の留守居について」（「岡山地方史研究」六四号、一九九〇年）、水嶺信孝「天保期における岡山藩大坂留守居」（「日本歴史」五九八号、一九九八年）、そして泉正人「藩庁文書の伝来秩序と藩職制—岡山藩大坂留守居作成文書を素材に—」（岡山藩研究会編「藩世界の意識と関係」、岩田書院、二〇〇〇年）など、複数の論稿が発表されているが、長崎上使など、一般的な公用通行に際する先触への具体的な対応については未解明であり、今後の課題となる。

ただ、手掛かりが全くないという訳ではない。例えば水嶺氏は、註(45) 同氏論稿において、天保八（一八三七）年のいわゆる「大塩平八郎の乱」に際して、岡山藩大坂留守居が国許重職宛に、尼崎藩大坂留守居発信の廻文の写を同封して送っていたことを明らかにしている。つまり、岡山藩大坂留守居と同藩国許との間には、尼崎藩大坂留守居が発

信した情報を直接転送するルートが存在していたというのである。この機能が、長崎上使下向に際する先触情報の伝達にも応用されていた可能性はある。

(47) その他の要因として挙げられるのが、通行者の、アクシデント・予定変更に際する情報確保の問題である。この点については、①註(16) 拙稿、②拙稿「近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報とその特質―情報の共有を巡る問題を中心に―」(『中国四国歴史学地理学協会年報』二号、二〇〇六年)において少しばかり検討を加えた。

〔特記〕 本稿註(21)において『史学研究』二四九号掲載前稿(研究ノート)の誤記を訂正している。

〔付記〕 本稿は、平成一六(二〇〇四)年度「学園都市づくり推進事業補助金交付事業」(東広島市「学園都市づくり交流会議」)の研究助成に基づく成果である。この成果については、同年度「九州史学研究大会」(於 九州大学、一〇月一七日)において口頭発表した。

史料の閲覧に当たっては、愛媛県歴史文化博物館の職員の方々に大変お世話になった。記して謝意を表したい。

なお、註(47)―②で掲げた拙稿は、本稿を基礎として、瀬戸内海路を巡る情報の特質に更なるアプローチを試みたものである。同稿では、本稿脱稿後になされた、筆者の問題意識と共通する和田実(『口頭発表』(於 第三一回「交通史研究会大会」)に注目している。また、本稿第四節で掲げた問題を、本稿に先んじて提起している。原因は、本稿と掲載・発行の順序が逆転したことにある。

(広島大学大学院文学研究科)

**About the information function relates to the official business traffic
in Seto-Naikai (the Inland Sea) in the early modern age
— In the center of “*Kuda-ri*” (going from Edo to Nagasaki) —**

Toshihiro Kamogashira

This article aims at elucidating a characteristic of the information function about the official business traffic in Seto-Naikai (the Inland Sea) in the early modern age. And for one phase to achieve this purpose, I set “*Kuda-ri*” (going from Edo to Nagasaki) of Nagasaki shogun’s bureaucrats as an object example and from “*Mei-wa*” (明和) to “*Kan-sei*” (寛政) years as an object time here.

This analysis, so to speak, approaches a big problem how traffic in Seto-Naikai was supported in its age.

It became clear that “*zai-ban*” (a bureaucrat of a feudal clan working in port) went over the fence among the feudal clans, and to have developed original activities so that he can ensure an information of Nagasaki shogun’s bureaucrats. In other words, information and “*chi-so*” (welcoming tourists) by a feudal clan were linked closely in this sea in its age.