

# 学位請求論文

## 近世瀬戸内海路を巡る情報とその特質

——幕府公用通行を中心に——

広島大学大学院文学研究科 人文学専攻 博士課程後期

(学籍番号) D〇三〇二九一

(氏名) 鴨頭 俊宏

# 目次

## 《序論》

### 序章 本論文の目的と構成

第一節 本論文の目的	8
第二節 本論文の構成	2
第三節 津和地と「八原家文書」及び八原家の概要	2
註	3

### 第一章 近世瀬戸内海交通における津和地とその成立

#### ——御茶屋設立年への検討を通じて——

本章の目的	5
第一節 近世前期の津和地関係史料とその整理	3
第二節 信使来航研究の整理と論点の限定	5
第三節 明暦度信使の津和地寄港記録への検討	7
おわりに	1
註	6

# 《本論》

## 第一部 瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩

——漂着異国人長崎送還を中心に——

はじめに	71
第二章 瀬戸内海における公儀浦触ルートの整備と藩	73

### 本章の目的

第一節 近世統一政権の交通政策とその展開

第二節 公儀浦触及びそのルートの概要

第三節 瀬戸内海における公儀浦触と藩

第四節 芸予く防予諸島を巡る公儀浦触ルートと藩

おわりに

註

## 第三章 瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩の情報ルート

——鞆津く岩城く津和地ルートの成立過程を手がかりに——

### 本章の目的

第一節 課題の限定

本章の目的	106
第一節 課題の限定	107

第二節 瀬戸内海の公儀浦触ルートと岩城 . . . . . 109

第三節 寛政度幕府巡見使の場合 . . . . . 114

第四節 漂着異国人長崎送還の場合 . . . . . 119

おわりに . . . . . 124

註 . . . . . 125

#### 第四章 瀬戸内海における公儀浦触ルートと地域社会

——明和と享和年間の漂着異国人長崎送還を手がかりに—— . . . . . 132

本章の目的 . . . . . 132

第一節 分析の前提 . . . . . 133

第二節 漂着第一報の伝達とその変容 . . . . . 134

第三節 第一報く在地通過にいたるまでの情報伝達とその変容 . . . . . 137

第四節 変容から見る公儀浦触ルートと地域社会 . . . . . 142

おわりに . . . . . 144

註 . . . . . 145

小 括 . . . . . 148

## 第二部 諸港在勤藩役人を担い手とする情報伝達とその機能

——長崎上使の通行を中心に——

はじめに ..... 153

第五章 大坂を起点とする長崎上使下向情報の伝達とその機能 ..... 155

本章の目的 ..... 155

第一節 分析方法 ..... 156

第二節 長崎上使下向情報の伝達形態とそのパターン ..... 159

第三節 瀬戸内海における在番ルートと播磨室津・名村氏 ..... 175

第四節 天明く寛政年間におけるパターンの分化とその意味 ..... 184

第五節 在番ルートと藩の留守居機能

——特質説明の一環として—— ..... 188

おわりに ..... 194

註 ..... 196

第六章 長崎を起点とする長崎上使帰府情報の伝達とその機能 ..... 205

本章の目的 ..... 205

第一節 着眼点の限定 ..... 205

第二節	長崎上使帰府情報の伝達形態とそのパターン	209
第三節	先触に先行する通行情報と長崎聞役について	226
第四節	長崎街道から赤間関への伝達経路	231
第五節	長州藩に見る領国独自の情報補完のネットワーク	235
おわりに		238
註		239

小括		245
----	--	-----

### 第三部 近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能の特質

——五街道との比較にもとづいて——	250
-------------------	-----

はじめに	251
------	-----

第七章 五街道における通行情報の伝達とその機能	252
-------------------------	-----

本章の目的	252
-------	-----

第一節 五街道における宿駅間の情報共有とその実態	
--------------------------	--

——「心得触」を中心に——	253
---------------	-----

第二節 五街道における通行情報の廻達と収集	261
-----------------------	-----

おわりに	265
註	266

**第八章 瀬戸内海路を巡る情報機能の特質** 271

本章の目的	271
-------	-----

第一節 馳走形態の相違から見る特質	271
-------------------	-----

第二節 陸・海の交通路の相違から見る特質	272
----------------------	-----

第三節 瀬戸内海路における特質形成の要因	273
----------------------	-----

おわりに	274
------	-----

註	276
---	-----

**小括** 278

**《結論》**

**終章 本論文のまとめ** 281

第一節 本論文のまとめ	281
-------------	-----

第二節 残された課題	285
------------	-----

むすびにかえて	290
---------	-----

註	290
---	-----

図表目次……………293

基礎発表・初出論文・依拠研究助成一覧……………298

【註記】① 原史料中の変体仮名については、史料書き下しの原則にもとづき「江」「而」「茂」「連」そして「者」を除いて

平仮名で表記した。ただし、刊行史料を引用する場合は、原則として掲載されているままの仮名遣いで表記した。

② 原史料中の漢字の字体については、筆者の責任において一部常用漢字に改めたものもある。

③ 史料に施された傍線・傍点と引用文に施された傍点とは、すべて筆者による。

④ 原史料のルビ欄に施された註記については「朱書」のように「◆◆」で、筆者もしくは原史料編纂者が施した  
ものについては（◆◆）で示した。また、誤記と思われる箇所には（ママ）または（◆カ）をルビ欄に施した。

⑤ 史料中の、文字の判読ができなかった箇所は□□で示し、そのルビ欄に（◆カ）を施した。

⑥ 未翻刻史料を活字化しての引用は、すべて筆者の責任において行った。

⑦ 二次史料について、読点の施し方に問題があると思われる箇所は、筆者の責任において改めた。

⑧ 章によっては、引用する史料について【史料（章）―◆】の形態でもってナンバリングした。

## 《序論》

### 序章 本論文の目的と構成

#### 第一節 本論文の目的

##### (一) 本論文の目的と課題

本論文は、近世の交通に関わる情報機能の本質を解明するという大きな目的を達成するための一環として、瀬戸内海路を巡るその特質を明らかにすることを課題とする。

情報は、国家社会の交通を成り立たせるうえで不可欠な要素の一つである。この点は、時代を問わず共通するものであり、当然近世にも当てはまる。近世の情報を巡っては、戦前では農商務省驛遞局による『大日本帝国驛遞志稿』<sup>(1)</sup>の編纂において、戦後では藤村潤一郎氏の研究など<sup>(2)</sup>において、まず飛脚制度の解明が先行して進められ、近世後期には信書運搬の社会的制度にまで成長していったことが明らかにされた。このあとも、石井寛治氏が情報・通信の社会史の視点からアプローチする<sup>(3)</sup>など、同制度に関する史実及び展開過程についてはある程度の段階まで明らかにされたといえる。<sup>(4)</sup>

しかしこの一方で、後述するように、交通に関わる情報機能については研究が進展しているといえず未解明な部分が多い。すなわち、主として先触・浦触など人・物の公用の移動に際して発せられる触の研究を指すのだが、これまでは、それらを封建・幕藩の体制における支配構造の分析素材として捉えてきた。このため、それらの発給・伝達と、在地の藩や宿駅・海駅・浦など（以下「迎接主体」あるいは「迎接の場」と表記）の対応ばかりが分析され、結果として①上意下達・下意上達とは別に、交通路に関わる人々が一体となっていくかに交通を支えていたのか、②前近代において、いかにこれを支える機能を育んできたのか、といった全体像や時代的特質に関わる問題が課題点として残されることとなったのである。

本論文は、これらの課題点のうち、まず①の解決を試みるものである。その第一歩として今回は、人の移動を対象とし、この一つである幕府公儀役人の通行すなわち幕府公用通行を分析素材として設定する。それへの対応は、藩領・地域に関係なく全国に共通する課題であり、地域別の情報ネットワークの特質を説明するうえで格好の素材といえるからである。②については、①を解決したうえで、次の段階において説明を試みることにしたい。

## (二) 研究を巡る問題の所在

本項では、近世の公用通行に関わる情報を巡る研究の問題点を整理し、本研究における課題を明確にしておく。その情報を巡っては、これまで、大別して二つの視点から研究が進められてきた。

①(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、<sup>(5)</sup>戦前では、例えば田村榮太郎氏<sup>(6)</sup>がその機能を説明し、近年では、児玉幸多氏<sup>(7)</sup>や池田真由美氏<sup>(8)</sup>などが伝達方法と利用手続きを具体的に示している。

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(史料では「海辺付村々」などと表記)に宛てて発給する公儀触の一種であり、<sup>(9)</sup>水本邦彦氏<sup>(9)</sup>がその研究の中心的役割を果たしている。この触については、同氏が「従来の漁村史研究や海事史研究の関心が(中略)向いていなかったことや、触の多くが村役人作成の『御触留帳』<sup>(10)</sup>に痕跡を留めるに過ぎず、意識的<sup>(10)</sup>追求なしには発見しにくいことなどから、従来殆ど注目されることはなかった」と指摘する<sup>(10)</sup>ように、存在こそ認識されてはいたものの、近年まで長らく注目されてこなかった研究素材の一つだといえる。両者は、途中藩権力を經由せず、直接迎接の場に通達されることを原則とする点で共通する。

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<sup>(11)</sup>」と指摘するように、集権(幕府)と分権(藩)とが両立する体制にあって、いかに領国間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の問題意識が根

底にあるといえる。<sup>(12)</sup>

⑥「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、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。<sup>(13)</sup> 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、ほか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。<sup>(14)</sup> 加えて高野信治氏は、佐賀藩の情報活動に注目して、馳走に際す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。<sup>(15)</sup>

この視点からの研究には、近世の交通路とは「公儀の道」<sup>(16)</sup>であり、馳走は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。<sup>(17)</sup> 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のである。従って、この視点における情報の問題に対しても、一つの迎接主体あるい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るのである。このような意識にもとづく研究例としては、ほかに今村和昭氏の、上野国における幕府巡見使通行に際する情報収集を題材とした分析が挙げられる。<sup>(18)</sup>

以上に整理した研究動向から問題として指摘できるのが、交通路全体で通行を支える機能には十分踏み込まれていない点である。交通は、関係する交通拠点に通行予定を到達しさえすれば成り立つのではない。人・物の移動に急な予定変更やアクシデントはつきものであり、それに対応するため、交通路の側からも情報を確保する仕組みを整えていなければならない。つまり、双方を備えて、初めて安全な交通が成り立つのである。しかしいうならば、これまで、①②の視点を中心として研究が進められるなかで、つまり支配構造の分析素材として捉えられるなかで、その重要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なく、視野を拡げて、交通路全体で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、というのが筆者の考えである。

### (三) 問題の背景

ではなぜ、本研究の課題が日本史学の研究において捨象されるにいたってしまったのかを説明しておきたい。少し寄り道となるが、以下、次の二点に整理して述べていくこととする。

① 近世交通史研究の展開との関連から わが国の近世交通史研究は、端的にいえば、支配権力がいかに交通路及び宿駅を整備し支配したのか、対して迎接主体（主に「宿」）はいかに応えていたのか、の分析にもとづいて「公儀の道」維持のメカニズムを解明しようとするものであった。この分析では、主として助郷制度・宿駅支配に主眼が置かれ、戦前・戦後をとおして展開されていった。

まず戦前・終戦直後の研究史については、宇佐美ミサ子氏の整理が明快であり、参考になる。同氏は、その期間の特徴として①「近世社会経済史研究」の一環としての、本庄栄次郎氏を中心とした京都帝国大学の経済史研究グループによる助郷研究が交通史研究の端緒となったこと、②同グループの構成メンバー（黒正巖氏・大山敷太郎氏・黒羽兵治郎氏など）によって本格的に継承され発展させられたこと、を主として挙げて<sup>(19)</sup>いる。このうえで、当該期では社会経済史的視点に立脚した研究方法にもとづいて、領主の支配政策の基本構造を究明することに主眼が置かれていた<sup>(20)</sup>ことも指摘している。

以上の、同氏見解については、第三〇回「交通史研究会大会」（二〇〇四年）にて催された「記念大会シンポジウム『二十世紀の交通史研究』」内の池田真由美氏の指摘「明治期・戦中期、社会経済史的な視点から本格的な研究が開始され、戦後・五〇年代は、構造把握の視点から近世交通の特質は特権的交通であるという認識のもとに、主に幕府関係史料に基づいて宿駅・助郷の研究が<sup>(21)</sup>進化した」と同様である。

戦後では、このような動向に対し、幕府の交通路政策において規定された宿駅制度の有する機能・体制に焦点が当てられ

るようになった。すなわち、単なる助郷制度の解明だけに止まらず幅広い視点でもって、幕府の交通政策の意義を解明しようとする研究が進められたということである。この契機として挙げられているのが、児玉幸多『近世宿駅制度の研究』<sup>(22)</sup>である。

一九六〇年代〜一九八〇年代にかけての研究の大まかな流れは、前掲シンポジウムでの池田氏の整理によると、

(前略) 六〇年代は、特権的交通を崩壊させる要因としての商品流通や私的交通機関の研究が進み、その関連で脇往還や通信機関の研究(飛脚)も行われた。さらに、五〇年代の町村合併と六〇年代の高度経済成長による自治体史編纂事業・史料公刊が盛行し、地域史料による制度の実態に関する微細な再検討が加えられるようになった。七〇年代は、交通史研究に公儀・役論等の国家史的視点が取り込まれ、領主的・集権的なものとして交通を把握し、街道交通体系を国家的交通体系とする見解が提起された。また、文化庁補助事業の「歴史の道」調査が全国的に開始され、脇往還・商品流通史・私的運輸研究が進展した。八〇年代には、七〇年代の国家的交通体系・役負担体系の解明から引き続き従来の「交通史」の位置付けが問われ、伝馬・助郷役研究が蓄積される一方で、私的運輸機関に見る交通体系の動揺・崩壊過程について具体的・実証的研究が積み重ねられ、私的運輸機構・都市(江戸・京都)交通・旅行史・女性史・技術史等、研究対象の多様化が見られた。これらの成果は研究対象資料の多様化に裏付けられたものである<sup>(23)</sup>(後略)。

要約すると、この年代では大まかに分けて①研究対象の多様化、②戦前から引き続いて、宿駅・助郷の研究の蓄積、の二つの動きがあったということである。そして、これらを推進する力となったのが、国家的交通体系の概念だということである。

以上のように、わが国の近世交通史研究は、一見して年々研究の多様化が進められるなかで、根本では、戦前は主として社会経済史的視点で、戦後は主として幕藩体制の視点でもって展開したのである(論の展開の都合により、一九九〇年代の研究動向については、本節第五項にて後述)。そしてここでは、ある特定の宿駅史料に注目し、その分析から宿駅が関わる交

通路の特質と支配関係を読み取る研究が主流になっていた。これが、前述した情報機能の全体像の問題を、長らく捨象することに直結したと考えるのである。

①近世交通史研究と情報史研究との関係から わが国の近世史研究と情報史研究の関係については、高部淑子氏がすでに整理している(ただし、二〇〇二年までの段階として)。同氏は、まず「日本近世史のなかで、情報をキーワードとした研究が数多く発表されるようになったのは、一九七〇年代半ば以降のことであり、近年の新しい研究動向の一つ」<sup>(24)</sup>だとしている。そのうえで、情報は様々な分野を複合的に捉えうる素材であるだけに「他の諸分野との関連を意識しながら、近世社会における情報の位置づけを行っていく必要がある」と<sup>(25)</sup>提起している。ただ、同論稿においても、本論文のテーマすなわち交通を巡る情報に関する動向・展望について、具体的な言及はなされていない。すなわち、近世情報史研究の立場からしても、その情報を「近世情報史」の一要素として位置づけていないのである。

これについては、以下に示す二点が原因となったと考える。

その第一点は、近世の情報史研究において、そもそも先触・浦触など公用通行に際して発せられる触を「情報」の一つとして捉えていなかったことである。例えば先触の廻達は、前述したように、近世交通史研究において長らく封建・幕藩の体制における上意下達あるいは(休泊)利用手続きの行為として捉えられてきた。しかもこの考え方は、近年にいたるまで広く定着していた。

第二点は、近世情報史研究における分析手法である。高部氏が指摘するように、この分野では、一九八〇年代半ば以降より地域あるいは組織内の情報ネットワークの実態とその特質とにアプローチしようとする研究が着実に積み重ねられてきた。<sup>(26)</sup>しかしここでは、主に「大塩平八郎の乱」「ペリー来航」など、幕末におけるある政治情報・時事情報を対象として設定し、それがいかに伝達されたのかを分析する手法が中心となっていた。<sup>(27)</sup>この手法では、確かに、一つの情報を誰が、いかなる経路で、いかなる手段で、そしていかほどの日数で地域にもたらしたのかなどまでは明らかにできる。しかし、それ

だけで、地域あるいは交通路を巡る情報ネットワークの全体像を明らかにできるはずがない。一つの主体に情報を伝達する手段・経路は必ずしも単一とは限らないのであり、ましてや、このような情報は通常とは異なる臨時の手段で伝達する可能性もあるからである。

その手法の問題点は、管見の限り、近年まで提起されていない。

以上のように、近世公用交通に関わる情報は、結果として、近年まで交通史・情報史双方の研究の展開において重要な課題としての位置を得られないままとなり、かつ、双方間で具体的にその問題点を提起・指摘しあうこともなかったのである。しかし前述したように、情報は交通を支える一要素であり、当然、近世交通史研究の一分野として組み入れられて然るべきものである。ここで必要となるのが、今まで定着してきた分析手法の根本的な見直しである。

#### (四) 本論文の具体的な課題とその意味

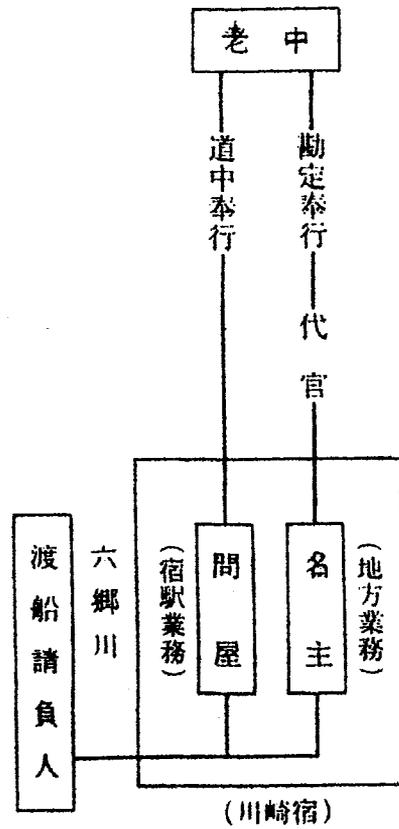
これまで述べてきた筆者の問題意識にもとづき、本論文では、具体的には瀬戸内海路を対象と定め、公用通行に際する情報伝達の全体像について解明を試みる。そして、近世における交通の中心である幕府直轄街道（以下「五街道」と表記）のそれにも注目し、両者を比較することを課題としている。

そこで、ではなぜ瀬戸内海路に注目し、かつ五街道と比較するのか、この意義を説明しておく必要がある。それは、端的にいえば、瀬戸内海路は五街道とは二つの点で対極の位置関係にあり（数学・論理学などでは、これを対偶の関係にあるという）、同時に、中央と地方の相違点を明確にできるからである。

まず五街道は、陸上交通路であり、かつ本陣や宿駅の間屋役人など被支配層（民間）が馳走を直接担うべく整備された。

この点は、丸山雍成氏をはじめとする近世交通史研究者がすでに明らかにしているところである。また（図序一）（<sup>28</sup>）

は東海道川崎宿（現神奈川県川崎市）の場合）の、五街道における宿駅支配の形態からもわかるように、宿駅業務は、幕府道中奉行を通じる形で幕府公儀権力が直接宿駅の間屋役人を支配することとなっている。<sup>(30)</sup>これが「幕府直轄」たる所以であ



図序一 五街道宿の支配形態（東海道川崎宿の場合）

（三輪修三氏作成）

依拠：三輪修三『東海道川崎宿』所収「川崎宿機構図」

る。

対して瀬戸内海路は、海上交通路であり、かつ（民間の本陣も各地で機能するなかで）藩直営の御茶屋が近世を通じて残存し、基本的には藩権力が直接馳走を担っていた。同海路における本陣・御茶屋の整備状況については、東昇氏がすでに整理しているが（〈図序―二〉〈表序―二〉参照）、その要因は明確にされていない。丸山氏は、近世における全国的な（御茶屋）↓（本陣）の変容について分析・考察しているが、このなかで、五街道・三都から遠距離にあり、かつ地方の有力藩の支配と関係する交通路ほど、藩直営の御茶屋が引き続き残存していたとの傾向を明らかにした。<sup>(31)</sup> 東氏は、この傾向との関連性を指摘している。<sup>(32)</sup>

以上、両者間の相違点について整理し①陸・海の交通路の種類、②馳走形態、の二点で対極の位置関係にあることを示した。単に瀬戸内海に注目するだけでは、その特殊な地理的条件における実態を明らかにするに止まるが、両者を比較することにより、江戸幕府はいかなる制度の整備を意図し、対して地方ではいかなる独自性（≡特質）が形成されていたのか、また、これに陸・海路の相違がいかに関わっていたのか、といった点にアプローチできるのである。

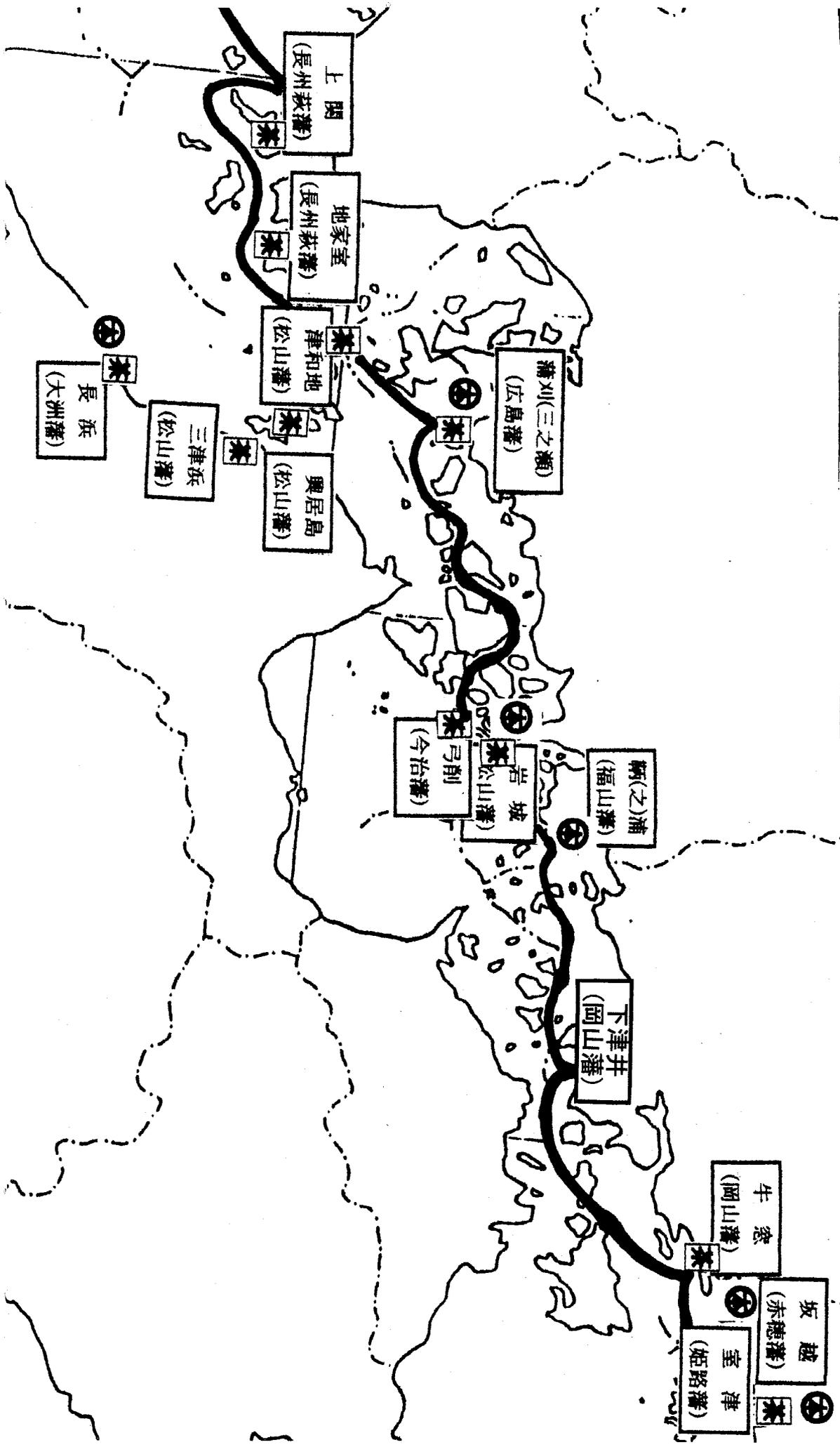
#### （五） 研究の意義

本節の最後に、本論文の意義について説明しておく。ここでは、以下に示す二点にもとづいて論じることとしたい。

①**近年の新たな動向にもとづく研究の一つとして** 前述したように、わが国の日本交通史学界は、公用通行に際して発せられる触を、情報というより支配構造の分析素材として捉え、歩んできた。しかし一九九〇年代に入ると、研究者の間からこの問題点が指摘されるようになり、二〇〇〇年代に入ってその本格的な提起がなされるようになった。本論文は、端的に言えば、学界におけるこの大きな変化を受けていち早く具体的な分析に取り組み、それを提起から実証の段階に移そうとするものである。

この大きな変化は、管見の限り、以下に示す丸山雍成氏の提起が重要な契機になったと考える。

図序一2 近世瀬戸内海路に関する休泊施設の整備状況(筆者作成)  
 ・本図は(表序一1)の整理の内、播磨室津～上関航路間を対象とする。  
 ・は本陣または浜本陣、は御茶屋の所在を示す。  
 ・太線航路は、近世における一般的な公用航路を示す。



表序-1 近世瀬戸内海路に係る休泊施設一覧(東昇氏作成を筆者加工・加筆)

現県名	旧国名	支配権力	港名	種別	名称(※1)
兵庫県	摂津国	幕府 (直轄)	兵庫津	浜本陣	網屋(三好)、小豆屋(畠山)、絵屋(鷹見)、肥前屋(諸井)、網屋(増田)、網屋(南条)、網屋(安田)、網屋(県)、壺屋(九鬼)
	播磨国	姫路藩	室津	本陣	紀伊国屋(野本)、薩摩屋(高島)、一津屋(津田)、肥前屋(名村)、筑前屋(吉田)、肥後屋(名村)
		赤穂藩	坂越	本陣	奥藤家
岡山県	備前国	岡山藩	牛窓	御茶屋	
広島県	備後国	福山藩	鞆(之浦)	本陣	土佐屋→大坂屋、福禅寺、対潮楼
	安芸国	広島藩	蒲刈 (三之瀬)	本陣 御茶屋	善右衛門 宅 上の御茶屋、下の御茶屋
山口県	周防国	長州萩藩	地家室	御茶屋	
			沖家室		泊清寺
			上関	御茶屋	
			三田尻	御茶屋	
	長門国	長府藩	赤間関	本陣	伊藤家、佐甲家 阿弥陀寺
愛媛県	伊予国	今治藩	弓削	御茶屋	
		松山藩	岩城	御茶屋	
				本陣	三浦家
			津和地	御茶屋	
			三津浜	御茶屋	
		興居島	御茶屋		
		大洲藩	長浜	本陣 御茶屋	佐々木家
宇和島藩	三机	御仮屋	(※2)		

依拠: 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、1999年)(表1)「瀬戸内海の本陣と御茶屋一覧」。

註

- (1) 表中「名称」欄の( )内は、その休泊施設の経営に関わる家の苗字である。
- (2) 「御仮屋」とは、御茶屋に準ずる、藩の簡易的な休泊施設である。

(前略) 情報機能の重要性について、従来の歴史学がまったく無関心だったわけではない。それは実際の歴史叙述においては自明のこととして内包・処理されたまま、研究方法上の問題として真正面からの議論にまではいたらなかったのである。

しかし、このことは、歴史学研究における情報機能に対する方法の欠如と不即不離の関係にあるから、高度の情報化社会の下で、歴史を現代的関心から合理的ないし感性的に理解しようとする読者の知的欲求を十分に満足させうるものではない。情報のシステム・質量・処理・機能などに関する歴史理論の方法的確立が、現今緊急の課題となっている所以も実にここにある。この場合、しかし当然のことながら、情報自体がその時代の政治・経済・社会的諸関係に大きく規定されていることを看過すべきではなからう(中略)。

これまで近世交通史の研究は、交通と通信を両軸に解明のころみが行なわれてきた。ここでいう交通とは、隔たった土地相互間の人間の往来と商品の輸送を主な対象とするものであり、流通は当然、交通概念に包含されるものとして取り扱われたのである。他方、通信とは、飛脚や文使の例にみるように、人間が自己の意志を他者へ伝達することをさしているが、これはとりもなおさず情報伝達の一形態といえる。

この意味では、交通とは、広義には人間・財貨および情報の移動そのものであり、交通それ自体は運輸・通信をふくむ総体といわねばならない(中略)。

このように交通概念は、たんなる人間や財貨の場所的移動のみならず、情報や通交、さらには思想・文化の交流をふくむ時間的・空間的次元の移動ということができるが、従来は前者のみが研究対象とされてきたのである(中略)。近世における情報化社会を考えるさい、とくに重要と思われることは、民衆のなかの情報伝達・収集方式が、統一権力以下の領主階級のそれと別個なかたちで独自の発展をとげながらも、しだいに競争的關係から一歩進み、相共に混沌化することを通じて、情報の領主による独占・操作の羈絆から脱却、打破する可能性を示していた点の具体的究明であろう(後略)。(33)

要約すると、丸山氏の提起以前では、歴史学自体が情報機能の重要性について真正面から議論しようとはせず、近世交通史研究においても同様だったといたうえで、これに対して、交通とはそもそも情報も含む時間的・空間的次元の移動であることからこれを見直す必要がある。そして、近世の情報化社会を考える際には、民衆のなかの情報伝達・収集方式が、統一権力以下の領主階級のこれとは別個な形で独自の発展を遂げていて、前者が後者から脱却する可能性がある、すなわち両者の動向に注目すべきだというのである。その指摘が、前述した本論文の問題設定に直結しているのである。

実際この丸山氏の提起以後、近世交通史の研究において、徐々にではあるが分析の多様化が進み、<sup>(34)</sup> かつ情報の問題を意識した研究発表・提起もなされるようになった。これらのうち、直接に本論文の前提となるのが①井上淳《問題提起》「瀬戸内海の情報ネットワーク―松山藩津和地御茶屋を中心に―」<sup>(35)</sup>（二〇〇一年）と②和田実《口頭発表》「近世東海道を巡る情報―二川宿本陣の休泊情報―」<sup>(36)</sup>（二〇〇五年）である。

①は、近世当時に存在した瀬戸内海独自の情報ネットワークを対象として、その具体的なルートと伝達の担い手とを示すものである。それまでは、前掲した先触・公儀浦触の論などにおいて、近世後期の交通情報は、中央の幕府から途中藩権力を經由せず直接通行予定の交通路に通達されると指摘されていたのだが、これにより、瀬戸内海ではそれとは別に藩独自の情報ネットワークを構築していたことが具体的に提起されたのである（この提起についての具体的な考察は、第二部にて試みる）。

②は、近世当時の陸上交通の中心だった五街道を対象として、一つの交通路を通じていかなる情報がいかに伝達されていたのかを、東海道宿駅の一つ二川宿（現愛知県豊橋市）を例に考察するものであり、主として近世後期における「心得触」に注目した。この触は、通行者が発する先触とは異なり宿駅の間屋役人が発する廻達触であり、入手した公用通行に関する情報を宿駅間で共有するため、馳走に際する「心得」という意味で機能したものである。同氏の提起は、それまで先触など公用通行に際する触伝達が、情報というより封建・幕藩の体制における上意下達・休泊利用手続きの行為として捉えられて

きたことを問題にすることを出発点としているのだが、この実証により、五街道でも上意下達とは別に交通路全体を通じる独自の情報ネットワークが構築されていたことが明らかとなったのである（この具体的な考察は、第三部第六章にて試みる）。

①②とも、それまでの公用通行に際する触の捉え方を根本的に見直す、すなわち、一つの情報として捉え直すことを提起するものであり、前掲した丸山氏提起を具体化したという意味でも重要な発表だと考える。ただ、いずれも、発表時間あるいは論文化するうえでの紙幅の都合もあつてか、注目した触（情報）の概要・機能・特徴などを説明することが中心となり、時代的特質や意義の問題については明らかな結論が示されなかった。本論文は、①②が残したこの課題点を克服することによって、近年萌芽しつつあるこの研究を、さらに一段階進展させようとするものである。<sup>(37)</sup>

すなわち第一の意義は、研究の全体的な流れからすれば、最初に掲げた問題点について（一九九二年における丸山氏の問題提起）↓（二〇〇〇年代における井上氏・和田氏による本格的な提起）から、実証の段階へと進めようとすることにあ

る。  
②近代交通成立の前提として —— 連続性・非連続性の問題から —— 本研究のそもそもの動機は、昭和五三（一九七八）年における武知京三氏の指摘、

明治維新がわが国の近代化にとって大きな意味をもつことは改めて喋々とするまでもないが、運輸・通信部門についても、それは一つの変革をもたらしたといえる。旧来の宿駅制度の改廃を通じてその近代化はすすめられていくが、「上から」の色彩が強いものであったことは否めない。<sup>(38)</sup>（後略）。

にある。これは、同氏の昭和四五（一九七〇）〜同五一（一九七六）年間の発表論文をまとめるなかで得た一つの結論だと考えるが、疑問点として指摘できるのは、近世近代移行期に、通信部門でいかに「下から」（在地あるいは被支配の側から）突き上げがあつたのか、それを具体的に示さない限り安易に「上から」の優位性を説くことはできないはずではないだろうかということである<sup>(40)</sup>（もちろん、近代交通の成立全体において「上から」の力が優位であつたこと、つまり明治政府の

政策・指導力がそれを成立せしめたことを否定するつもりはない。つまり、まずは近世・近代の連続性・非連続性の問題を解決し、このうえで近代交通の成立について結論づけるべきだということである。筆者はむしろ、在地におけるその通信の実態こそが「上から」「下から」の優位性を見るうえでの指標になると考えるのである。

なお、この問題について日本交通史の学界では、一九九〇年代に意識され始めた<sup>(41)</sup>。しかし現状では、それに関する明確な結論は出されていない。<sup>(42)</sup> その結論を導き出すためには、やはり近世においていかに「下から」交通を支える機能を育んでいたのかという課題を解決する必要がある。本論文のもう一つの意義は、これを解決するための礎の一つを提示することにあるのである。

## 第二節 本論文の構成

本論文のうち《本論》の構成は以下のとおりである。

まず第一部「瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩」では、瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩及び藩領の関係を、主に伊予国松山藩の情報活動を分析することを通じて明らかにする。水本邦彦氏は、公儀浦触について「幕↓藩のルートを経ることなく、村継ぎで通達される」<sup>(43)</sup>との原則を有していたことを指摘した。しかし前述したとおり、瀬戸内海路では、その經由されない立場にある藩が、御茶屋などを通じて直接公用通行者への馳走を担っていた。つまり、同海路では、原則と実際との間で齟齬を来たしていたのである。本論文の目的を達成するためには、まずこの触と藩の関係について明確にしておく必要がある。これが第一部の趣旨である。

具体的には、水本氏が、全国的な公儀浦触ルートの整備が完成され安定化したとする宝暦年間（一七五一〜一七六三年）

以降を対象時期として、松山藩がいかに公儀浦触ルートと接し、いかに情報を確保したのかを分析する。この年間以降を対象とするのは、発給・通達の形態が安定化したとされる時期における在地側の変化を追うことによって、在地独自の機能を抽出できるからである。

水本氏は、同海路を巡る公儀浦触と藩の関係について「領内に海辺を持つ大名たちは、その通過に神経をとがらせていた」としたうえで「たとえば、大洲藩では、近隣の松山藩や土佐藩と盛んに情報を交換しあい、また村役人を何力所かに集合させて署名捺印させ、適当に刻付けを作文させるなどの対策を講じている（『大洲藩郡奉行役方日記』愛媛大学教育学部架蔵、<sup>(44)</sup>など）」と指摘しているが、これ以上の具体像には言及していない。第一部には、同氏が残したその課題について補足を試みるという意味もある。

第一部により、幕府公用通行の予定を正式に通達する公儀浦触に対して、瀬戸内海の藩はいかに対応していたのか、また藩領では実態としていかなる情報伝達がなされていたのか、その基本構造を示すこととする。

**第二章「瀬戸内海における公儀浦触ルートの整備と藩」**では、第一部の目的を達成するための前提として、水本氏の公儀浦触及びこのルートに関する原則について、さらに瀬戸内海路に関係する諸藩のこれへの対応規定について整理する。そして、この整理をとおして、まず瀬戸内海における公儀浦触ルートの整備と藩の関係について明らかにしておく。

具体的には①近世の統一政権はいかなる政策を志向したのか、②①を受けて、同海では、いかなる公儀浦触ルートが整備されたのか、③関係する藩は、その整備に対していかなる対応をとったのか、そして④芸予諸島を巡っていかなる規定があったのか、以上の四点について説明することとする。

**第三章「瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩の情報ルート」**から、本格的に公儀浦触ルートと藩の関係解明に入っていく。

この章では、公儀浦触ルートに対して整備された藩独自の情報伝達ルートについて分析する。

具体的には、幕府による天明四（一七八四）年の改定、すなわち送還の迅速化・効率化を意図する通達が、地域の情報ネットワークに宝暦年間以降最初の大きな変容をもたらしたとの仮説を立て、この前後にある事例を分析する。そして、従来の公儀浦触山陽ルートに対して、それを逸脱する福山藩領頼津く岩城島（現愛媛県越智郡上島町。以下「岩城」と表記）く津和地島（現同県松山市。以下「津和地」と表記）のルートが寛政年間（一七八九く一八〇〇年）までに機能するようになっていたことを指摘し、この成立過程を分析する。そこから、松山藩が公儀浦触ルートについていかに認識し、交通路上でいかに対応させていたのかを読み取ることとする。

**第四章「瀬戸内海における公儀浦触ルートと地域社会」**では、第二・三章にもとづき、さらに視野を拡げて、公儀浦触ルートと藩の関係が同ルートと藩領すなわち地域社会との関係にいかなる影響を及ぼしたのかを明らかにする。

具体的には、漂着異国人の長崎送還（以下「送還」と略記）を分析対象として設定し、天明四年の前後それぞれ的事例について第一報到達から在地通過にいたるまで、いかなる情報がいかに伝達されたのかを整理する。これにより、当時地域に存在した情報ネットワーク全体における伝達過程とその変容とを明らかにする。

以上にもとづいて、瀬戸内海路における公儀浦触ルートと藩の関係について結論づけを試みる。

**第二部「諸港在勤藩役人を担い手とする情報伝達とその機能」**では、第一部で注目した公儀浦触ルートとは別に存在する、瀬戸内海の藩同士で直接通行情報を交換するルートの全体像にアプローチする。

具体的には、幕府公儀役の長崎奉行ほか配下役人（以下「長崎上使」と表記<sup>(45)</sup>）の上下通行に焦点に当てて、第一部と同様、宝暦年間以降（実際の分析は、史料の残存状況により明和五年から）寛政年間にいたるまでの変容の分析からその機能を見出すこととする。

ここで注目するルートとは、主に瀬戸内海山陽側沿岸の拠点港に在勤する藩役人、すなわち「在番」を担い手とするものである（以下「在番ルート」と表記）。在番ルートについては、前掲した井上氏《問題提起》において、すでに具体的な伝達の担い手を示している。第二部は、いわば、その提起を受けてさらなる具体化を図ろうとするものである。

**第五章「大坂を起点とする長崎上使下向情報の伝達とその機能」**では、まず長崎上使の下向、すなわち江戸を出立して九州・長崎へと向かう公用通行に際して、在番ルートを通じていかなる情報がいかに伝達されたのかを分析する。

具体的には、これを通じて津和地に伝達されてくる情報を分類し、それぞれの伝わり方によって事例ごとにパターン分けを試みる。そして、同時期に見られた長崎上使の（瀬戸内海航行中心）↓（山陽道通行中心）の変化において、各パターンがいかに表れるのかに注目する。

また、ここでは、前掲した公儀浦触の原則に対して、藩権力がいかに海事・航行の情報を確保できたのかという問題を解決するため、在番ルートにおける情報伝達のキーマンの一人であった、播磨国室津（現兵庫県たつの市。以下「室津」と略記）に在勤する姫路藩船手組の小船頭名村次兵衛の活動も取り上げていく。

**第六章「長崎を起点とする長崎上使帰府情報の伝達とその機能」**では、逆の伝達となる長崎上使の帰府、すなわち九州・長崎を出立して、江戸へと帰る通行に際する情報伝達を分析する。

ここでの着眼点は、支配権力の領域を越えた情報共有の在り方と藩の認識である。下向の場合では、原則として、江戸出立↓大坂（第一段階）、海陸選択も含む大坂出立以西（第二段階）の、二段階で先触が発せられた。そして、この双方ともが在番ルートを通じて伝達されることによって、瀬戸内海の藩は、時間的余裕をもって馳走に取り組むことができた。つまり、通行者が発する先触の情報を確保するルートさえ維持しておけば、藩は、基本的にはそれを達成できたというのである。しかし帰府の場合では、同触は、従来長崎出立に際して一度発せられるだけであった。つまり、藩の立場としては、この一度の先触情報の伝達だけでもって馳走を達成しなればならなかったのである。その問題点は、在番ルートという一本の情報

ルートを通じた連携だけでは到底解決できない。ここで重要となるのが、それに限定しない、藩を越えた情報共有の機能なのである。

この章の分析では、主に、長崎街道から赤間関への帰府情報の伝達経路を中心に、長州萩藩（以下「長州藩」と統一表記）における情報伝達の実態に注目し、その在り方について考察することとする。

以上第一・二部をとおして、近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能について結論づけを試みる。

**第三部「近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能の特質」**では、第一・二部をとおして明らかにした瀬戸内海路における情報機能がいかなる特質を有したといえるのかを検討する。

具体的には、通行情報の①宿・藩を越えた「共有」の在り方、②「廻達」そして③「収集」をキーワードとして設定し、瀬戸内海路と五街道それぞれの実態について比較を試みる。近世における情報ネットワークの発展にとって、当時の支配権力間の垣根が一番の問題点だったと考えるからである。特質を説明するに当たっては、実際の情報伝達においていかにこの垣根が克服されていったのかに注目する必要がある。第三部は、以上のキーワードのうち、特に①の問題を重視する内容となっている。

前述したように、両交通路は二点で対極の関係にあった。この比較により、江戸幕府はいかなる交通制度の整備を意図し、対して瀬戸内海では、いかなる独自性（＝特質）が形成されていたのかを明らかにし、同時に、近世当時における中央と地方の相違を明確にするうえでの基礎を構築することとする。

**第七章「五街道における通行情報の伝達とその機能」**では、まず比較対象たる五街道における宿駅間の垣根を越えた通行情報の共有・廻達・収集の実態について整理する。

ここでは、特に、その共有の手段として機能した近世後期における「心得触」について考察する。同氏は、東海道二川宿（現愛知県豊橋市）を事例に指摘したのだが、この種の触はそれ以外の交通路でも機能していた。中山道でも確認される。この章は、東海道以外の幕府直轄街道における事例にも検討を加えることによって、同氏の研究からさらなる深化を試みるという意味もある。

そして第八章「瀬戸内海路を巡る情報機能の特質」では、第一・二部をとおして明らかにした瀬戸内海における実態と、第七章にて整理・考察した五街道におけるこれとの比較にもとづいて、瀬戸内海が有する特質について考察する。

具体的には、前掲した両交通路間にある二つの対極する点にもとづいて、それぞれ相違点の整理を試みることにする。

以上により、最初に掲げた本論文の課題を解決することとする。

本論文では、近世瀬戸内海の公用通行について、まず公儀浦触が直接発給されるか否かで二種類に大別し、①それが発給される送還と②発給されない長崎上使の通行を代表的事例として対象に設定し、双方とも分析することによって当該地域における情報伝達の具体像にアプローチしている。しかももちろん、近世公用交通には、それら以外にも幕府巡見使や藩主の参勤交代など様々な形態が存在する。また、朝鮮通信使など国家を挙げて迎接するようなものもあり、本論文の分析だけでは、到底真の意味での全体像を解明することにならない。また、年貢米や金・銀・銅など、幕府御用商品の移送すなわち「物の移動」も見落としてはならない。これら、そのほかの通行については今後の課題として残すこととし、今回は、ともかく交通に関わる情報機能の、中央と地方の間における普遍性と特殊性を明確にする基礎を構築することに限定することとした。

### 第三節 津和地と「八原家文書」及び八原家の概要

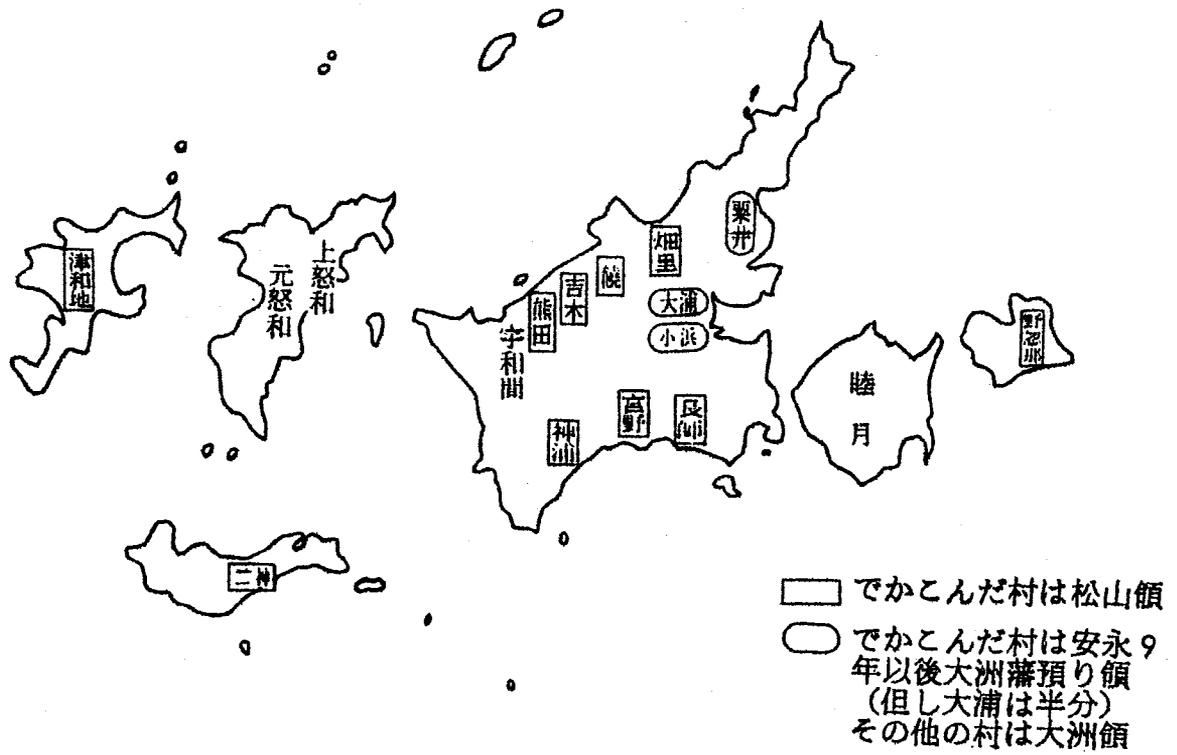
本論文では、代々松山藩士として津和地に在勤した八原家の活動に関する御用記録である愛媛県歴史文化博物館所蔵「八原家文書」(以下「八原」と略記)と、その「御用日記」の一部分を翻刻した『八原家御用日記』第一・二卷<sup>(46)</sup>(以下「日記」と略記)。これ以外の日記史料は、正式名称を表記)を分析史料の中核に位置づける。そこで本節では、前提の第一として、津和地と「八原」及び八原家の概要について、先行研究での指摘に若干の考察を加えつつ整理する。そのなかで、この史料の、本論文の目的を達成するうえでの有効性も説明していくことにしたい。

#### (一) 津和地とその御茶屋の概要

津和地及び同御茶屋の近世交通史における位置については、自治体誌『中島町誌』<sup>(47)</sup>(以下『町誌』と略記)。これ以外の自治体史誌は正式名称を表記。愛媛県温泉郡中島町は、現在は、同県松山市に編入合併)をはじめとして、そのほか「八原」の翻刻・編集にも携わった西村亀太郎氏、または石丸和雄氏・東昇氏などがすでに考察を試みている(それぞれの発表論稿は随時後掲)。

①津和地の概要 津和地は、瀬戸内海中央部の伊予・安芸・周防の国境(今日の愛媛・広島・山口の県境)に、かつ「中島地方」とも呼ばれる忽那諸島地域の西端に位置する小さな島である(前掲「図序一」<sup>(48)</sup>「図序二」<sup>(48)</sup>「図序三」<sup>(48)</sup>参照)。この地方自体が、地理的にも瀬戸内海交通の要衝として位置づけられることから、江戸幕府成立以前は支配の交替が相次いだ。そして、成立以後も松山・大洲の藩領、そして幕府直轄領(天領)が入り組む状態が続いた。そのなかで、江戸時代をとおして松山藩の支配を受け、海上交通拠点としての、公用通行者への馳走拠点としての位置を有し続けたのが津和地である。

同所は(表序一)から確認できるように、中島地方の諸村のなかでも、決して面積・農業生産力が飛び抜けて高いという訳ではない。それでも同所が海上交通拠点としての地位を確立できたのはなぜか、この理由として、以下の三点が挙げら



図序-3 中島地方の諸村と津和地村(『中島町誌』所収図)

依拠:『中島町誌』第14図「中島地方の大洲領・松山領・天領支配入組図」。

表序-2 中島地方(忽那諸島地域)各村の面積・石高一覧(安永5  
(1776)年現在)(『町誌』所収表に筆者加工・加筆)

領有	村名	石高(石)	田 方		畑 方	
			高(石)	面積(歩)	高(石)	面積(歩)
松山藩	長師	216.590	120.590	10.68	96.000	16.38
	宮野	158.053	106.510	12.45	41.543	8.57
	神浦	225.556	114.271	17.74	71.285	16.88
	熊田	116.476	88.914	7.91	27.563	4.74
	吉木	197.072	128.658	11.47	68.415	13.34
	饒	145.857	94.807	8.76	51.770	9.96
	畑里	63.768	37.318	4.89	26.450	10.71
	津和地	140.510	80.020	9.28	60.490	18.73
	二神	82.445	48.179	7.76	34.266	17.89
	野忽那	68.780	61.280	5.93	7.500	5.00
	小 計	1415.107	880.547	96.87	485.282	122.20
大洲藩	◎大浦(2)	485.898	370.074	30.58	115.824	20.19
	◎小浜	216.868	139.900	15.24	76.968	13.81
	無須喜(3)	231.658	160.468	24.60	71.190	16.22
	◎粟井	152.600	91.000	7.16	61.600	9.24
	宇和間	138.345	89.615	7.79	48.730	7.09
	桑名(4)	103.529	76.506	(不明)	27.023	(不明)
	嶋尻(5)	155.293	114.789	(不明)	40.534	(不明)
	小 計	1484.191	1042.352	————	441.869	————
総 計	2899.298	1922.899	————	927.151	————	

依拠:『町誌』181頁(第19表「各村の面積・石高表(懐中万年鏡より)」)。

註

- (1) 表中「面積」欄の表示は(町・反)であり「畝」分については、四捨五入のうえ省略した。
- (2) ◎の村は、このあと、安永9(1780)年2月に幕府直轄領(天領)となる。ただし、大浦村は半分のみ(『町誌』174~176頁)。
- (3) 無須喜村は、このあと天保9(1838)年に、正式に「睦月村」へと改称する(『町誌』181~182頁)。
- (4) 桑名村は、天明4(1784)年までに「上怒和村」と改称する(『町誌』180~181頁)。
- (5) 嶋尻村は、天明4年までに「下怒和村」と改称され、寛政3(1791)年には「元怒和村」へと変更している(『町誌』180~181頁)。

れる。

①「沖乗り」航路利用の一般化 一七世紀後期、寛文二二（一六七二）年において商人河村瑞賢がいわゆる「西廻り航路」を確立させた。これを受けて見られた変化が、いわゆる「沖乗り航路」（瀬戸内海中央部を東西に直進する航路。「中乗り」とも）の一般化である。同所が関係する芸予（防予諸島を巡っては、鞆津から田島（弓削島）岩城（鼻繰）の瀬戸（大崎下島）御手洗（下蒲刈島）（三之瀬）（津和地）周防国沖家室（屋代島）（上関のコースが採られた。<sup>(49)</sup>））それにより、公用通行者も同所沖を航行することが多くなり、同所の、交通拠点としての地位が確立されたのである。

②港灣の条件 同所は、隣接する怒和島との間で海峽を成立させ、また港灣自体も半月状に湾曲している。これにより「いちおう強風をさえぎり、かつ帆船に必要な『潮待ち』『風待ち』の条件を満足させた」と、指摘されている。<sup>(50)</sup>

③必要物資の補給 同所は、内海の島々と比較しても水に恵まれていて、長い航行をする人々にとって必要な飲料水や薪炭を供給することができたとされている。<sup>(51)</sup>

以上の地理的条件により、同所は、その決して飛び抜けていない面積と農業生産力にあつて、松山藩を代表する海上交通拠点としての地位を確立するにいたつたのである。

④津和地御茶屋の概要 そのような津和地にあつて、松山藩が公用通行者を迎接するために整備したのが津和地御茶屋である。この内容について近年では、東氏が伊予国内そのほかの御茶屋との比較を踏まえつつ検討を加えている。

内容を窺い知れる史料として、地方文書の一つ「岡田家文書」所収の安永五（一七七六）年「懷中萬手鑑」が挙げられる。その記載に注目すると、

無高畑 長式拾式間式尺四寸、横拾壹間三尺六寸、八畝式拾歩 御茶屋屋敷 <sup>(52)</sup>

とあり、これにより、まず広さについては約二六〇坪（約八三二㎡）だったと推測されている。東氏は、その広さについて「ほぼ岩城御茶屋・三机御飯屋と同規模であり、狭い島の中ではかなり広い敷地であつた」と、考察している。<sup>(53)</sup>

次に、御茶屋の構成についてである。東氏は、天明八（一七八八）年六月における記録より、御茶屋には「御書院・御菓子部屋・物置・重門・上御門・大手渡堀・湯殿・雪院・御次并御老中部屋・鐘の間・御料理間・上御台所・下台所・上ノ間・次ノ間、御長屋には、奥・外台所・玄關・内台所があつた」<sup>(54)</sup>ことを明らかにしている。この内容については、例えば山陽側大藩の一つである岡山藩の牛窓御茶屋と比較してしまうと、大きく劣っている感は否めない。<sup>(55)</sup>ただ、同氏は「岩城御茶屋と同じく御書院や御次之間など高官の休息・宿泊に対応した造りになっている」と、島嶼部に立地する御茶屋にあっては高官（上使）を迎接しうる内容だったと指摘している。

以上、津和地御茶屋の成立と内容について整理した。ここまでをまとめると、松山藩は津和地を、単なる瀬戸内海交通の一拠点としてだけでなく、重要な公用通行者迎接の拠点としても認識し、整備を進めていたといえるのである。

## （二） 「八原」の概要

「八原」は、端的にいえば、松山藩士として代々津和地に在勤していた八原家が公務に関する事項を書き残した記録史料である。文書の概要及び内容については、愛媛県歴史文化博物館発行の目録と解題にて説明している、<sup>(57)</sup>解題は東氏が執筆している。

①「八原」の内容 文書は、総数一三一点で①「御用日記」八八点、②「公儀巡検」<sup>(見)</sup>一四点、③「異国人漂流」一三点、④「その他」一六点から構成される。このうち①には、御茶屋での主たる業務である公用通行者への接待をはじめ、松山藩士としての触書・願書にいたるまで、様々な事項が日記形式で記されている。

②分析における有効性 なぜ「八原」が有効なのかについては、同文書自体が、以下に示す二点の特長を有するからである。

③記録の詳細性 その第一は、単に津和地に通行情報が伝達されてきたという客観的事実を記録するだけでなく、到達した本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により、通行者が出発して以降、いかなる行程で同所まで通行し、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

全体像の大半を把握することが可能となるのである。

⑥**現存量の充実** 「御用日記」は、明和五（一七六八）年から慶応四（明治元）一八六八）年までのうち、八二年分が現存し、連続はしていないが、近世後期のほぼ一世紀にわたる詳細な記録である。この充実度により、年次ごとの具体的な変化を追究できるといふことである。

なお（表序―三）に整理したが、このうち明和と寛政年間の二二年分を翻刻した成果が前掲『日記』である。

以上、二点の特長を双方とも有することにより、一事例ごとの情報の到達事実のみならず、瀬戸内海路を通じた全体像とその変容にもアプローチできるのである。管見の限り、現存する一八世紀の交通関連史料で、**㉑****㉒**双方の特長を有するものは少ない。

### （三） 八原家の概要

最後に「八原」を作成した八原家の概要について説明する。この整理についても、石丸氏・東氏などがすでに取り組んでいる。従ってここでは、それら先行研究の成果のうち、本論文の分析において必要な事項のみ、以下の三点にもとづいて説明することにした。

①**松山藩における八原家の位置** 代々松山藩士であった八原家は、儀左衛門を初めとして「儀左衛門助久―佐野右衛門包

好（昌親）―隼太（昌算・儀左衛門）―團蔵―熊之進昌義（儀左衛門）―高次郎昌計」の系統で一八世紀初頭より代々松山

藩士として津和地役を担ったとされている。<sup>(58)</sup> まず儀左衛門の役職に注目すると、宝永元（一七〇四）年頃の藩士役録に關す

る記録には、

福本孫兵衛

谷崎善助 預り

式人フチ

八石 八原儀左衛門<sup>(59)</sup>

とある。石丸氏は、ここに登場する福本孫兵衛・谷崎善助とは、松山藩領の和氣郡（現愛媛県松山市）と島嶼部を共同で担

表序-3 「八原」所収「御用日記」の現存及び翻刻状況(明和～享和年間の場合)(筆者作成)

No.	和暦年(含 作成開始月)		西暦年	現存	整理番号	翻刻		備考	
						第1巻	第2巻		
1	明和	5年 5月	1768	●	1	○		破損	
2		6年正月吉日	1769	●	2	○			
3		7年正月吉日	1770	●	3	(4)			
4		8年正月	1771	●	4	○			
5	安永	元年正月(表題は明和 9)	1772	●	5				
6		2年正月	1773	●	6			紐ハズレ	
7		3年正月	1774	●	7	○			
8		4年正月	1775	●	8				
9		5年正月	1776	●	9	○			
10		6年正月	1777	●	10				
11		7年正月	1778	●	11				
12		8年正月	1779	●	12				
13		9年正月	1780	●	13	○			
14		天明	元年正月(表題は安永10)	1781	●	14	○		
15			2年正月	1782	●	15	○		
16			3年	1783	×				
17			4年正月	1784	●	16	○		
18	5年正月		1785	●	17				
19	6年正月		1786	●	18	○			
20	7年正月		1787	×		○			
21	8年正月		1788	●	19		◎		
22	寛政		元年	1789	×			◎	
23		2年	1790	×					
24		3年正月	1791	●	20		◎	表紙破損	
25		4年	1792	×			◎		
26		5年正月	1793	●	21		◎		
27		6年正月	1794	●	22				
28		7年正月	1795	●	23		◎		
29		8年	1796	×			◎		
30		9年正月	1797	●	24		◎		
31		10年正月	1798	●	25		◎		
32		11年正月	1799	●	26				
33		12年正月	1800	●	27		◎		
34	享和	元年正月(表題は寛政13)	1801	●	28				
35		2年正月	1802	●	29				
36		3年正月	1803	●	30				

依拠:「八原家文書目録」(『愛媛県歴史文化博物館資料目録第7集 武家文書目録』114～116頁)ならびに『日記』第1・2巻。

註

- (1) 「現存」とは、愛媛県歴史文化博物館に現在所蔵されていることを示す。
- (2) 「整理番号」は、愛媛県歴史文化博物館の整理にもとづく。
- (3) 「翻刻」とは『日記』に翻刻・掲載されていることを示す。
- (4) 『日記』第1巻では「年号不詳」の「御用日記」として掲載している。そして、通行事実及び史料中にある干支「寅」を根拠として、明和7年と比定している。

当する代官であり、よって儀左衛門は、藩領代官の「預り」すなわち監督下の藩士だと推定している。<sup>(60)</sup>

さらに、現存する「御用日記」を作成し始めた佐野右衛門についても注目する（「八原」においては「佐之右衛門」などと表記している場合もあるが、本論文では、以下、史料からの引用を除いて「佐野右衛門」と統一表記）。文化五（一八〇八）年頃の記録には、

二十二 郡奉行手付兼支配（中略）

式人扶持	郡奉行支配	末寄合大小姓格（佐野右衛門カ）
拾式石		八原佐之衛門
式人扶持		同 御歩行格（61）
七石	八原 隼 太	

とあり、八原家は、この時期には①「末寄合大小姓格」という格だったこと、②松山藩郡奉行の支配へと異動していることを確認できる。まず①については、石丸氏によると、この格は松山藩の職制ではいわゆる「足軽」のなかにあつて「歩行格」「十五人格」の上位に立つ、比較的俸禄の高い格だとしている。<sup>(62)</sup>②については、松山藩「郡奉行」とは、藩領内各郡を担当する代官を統率する役だとしている。<sup>(63)</sup>つまり、儀左衛門代における代官「預り」から郡奉行支配へと異動したことになるのだが、これは、中間の代官職を飛び越えて藩の郡奉行が直接支配するようになったことを意味する。

以上により八原家は、俸禄自体は決して飛躍的に上昇した訳ではないものの、一九世紀の初めには、松山藩の職制において郡奉行が直接支配するほどの重要な役に就くようになったことを確認できる。この点については「津和地詰役」という任務が、松山藩内で重視されるようになったことを示すものとして指摘できるのである。<sup>(64)</sup>

②「津和地詰役」着任について 八原家の津和地着任については「御用日記」から窺い知れる。

③儀左衛門の着任 まず安永三（一七七四）年一二月の記録に注目すると、

（安永三年二月）  
同月十八日

一、左之通御代官江伺書持参、直々差出申候、

長崎御奉行御通船之節、御馳走船数元禄十丑歳(一六九七年)同十二卯歳迄廿艘宛御手当被仰付、御使者松山(一六九九年)御越、同十三辰歳(一七〇〇年) (65)

八原儀左衛門存意を以御伺申上、船数拾五艘宛御手当被仰付、今以右之趣御座候(後略)、

とあり、元禄一〇〇同一年までの間は松山から直接使者役を派遣して長崎上使への馳走を行っていたが、同一年より八原儀左衛門が使者役を担うようになったことがわかる。これが「津和地詰役」の始まりだと考えられる。

なお、これについては、留意すべき点がある。幕末の慶応三(一八六七)年五月九日に、当時津和地詰役を継いでいた高次郎が八原家代々の活動の概要を記録しているのだが、これには、

覚

一、元禄六(一六九三年) 酉年

公儀御役人様御往来之節、諸御用向(并カ)達(為カ)申合シ、御隣領江八原儀左衛門罷渡(中略)、

一、上関在番 二階堂藤左衛門

一、蒲刈在番 増井忠太夫(後略)(66)

とあり、元禄六年には儀左衛門自身が、公儀役人の往来に備えて隣領の長州藩上関在番と広島藩蒲刈在番のもとへ挨拶に出向いたとされていることがわかる。つまりこれだけからすれば、八原家の松山藩士としての活動は、正式な「津和地詰役」着任以前から始まっていた可能性があるということである。ただ、この記録は、問題の元禄年間より一六〇年以上も経過してからのものであり、要検討だといえよう。この点は、今後の課題としたい。

### ⑥佐野右衛門の着任

明和六(一七六九)年十二月二日の記録には、佐野右衛門提出の勤功書として、  
(明和六年)  
十二月二日

一、十二月二日出富田半兵衛ノ書面之趣、拙者勤功書早々差出候様、尤御代官ノ被仰聞候段申来候、右ニ付左之通相認差出

申候、

八原佐野右衛門

一、(一七六五年) 御勘定・御普請役江之御使者被仰付、

(一七六六年)

二、同三戌年、御普請役樋口宇右衛門様御下之節、御使者相勤、翌年御登之節右同断、

一、同年、御普請役佐久間甚八様御登之節右同断(中略)、

(一七六八年)

一、同五子年、保田定市様江之御使者於宮嶋右同断、

一、同年五月、親休足被仰付、親勤方之通末寄合格被仰付、御切米拾石式人扶持被下置(後略)(67)、

が記録されている。これにより①佐野右衛門は、明和二年より正式に使者役を任命され、翌三年より実際に使者役を務め始めたこと、②三年後の同五年に、父の「休足」(≡退職)を受けて正式に「末寄合大小姓格」を引き継いだこと、の二点を確認できる。前述したように、佐野右衛門が現存する「御用日記」を作成し始めたのは明和五年である。これも、②を契機としていると考えられよう。

### ③佐野右衛門代における八原家の展開

佐野右衛門が、公用通行者への使者役に加えて「末寄合大小姓格」を正式に引き継

いでからは、積極的に中島地方における血縁強化に乗り出している。東氏によると、まず明和八(一七七二)年に大洲藩の

中本田忠太夫の姪と結婚、天明六(一七八六)年には同藩領無須喜(睦月)村庄屋の九左衛門二男である信次郎を従兄弟と

して養子に迎えていることが明らかとなっている。(68)これについては、大洲藩・松山藩・幕府直轄による複雑な支配が絡む中

島地方にあって、大洲藩との関係強化を図ることにより、藩領のみならず地域(諸島)レベルで自身の基盤を強化しようとしていた表れだといえる。

以上の点に、八原家の旦那寺が津和地に所在する洞源寺だったことも加味すると、同家は、もはや単なる松山藩の藩士一家ではなく、在地で強固な血縁関係を構築した有力一族だったと見るべきであろう。(69)

や単なる松山藩の藩士一家ではなく、在地で強固な血縁関係を構築した有力一族だったと見るべきであろう。

## 註

- (1) 農商務省驛通局編『大日本交通史』(原題…『驛通志稿』)(朝陽會〈出版〉、表現社〈発売〉、一九二八年)。同編著書は、青江秀編<sup>ひいず</sup>『大日本帝国驛通志稿』(一八八二年)の復刻版である。
- (2) 藤村潤一郎氏による飛脚制度の研究については①「飛脚問屋について」(『日本歴史』二三八号、一九六八年)、②「上州における飛脚問屋―京屋藤岡店富田永世との関連において―」(『史料館研究紀要』一号、群馬県立図書館〈所蔵〉、一九八八年〈コピー製本〉)、そして③「情報伝達者・飛脚の活動」(丸山雍成編『日本の近世』第六卷、中央公論社、一九九二年)が代表として挙げられる。
- (3) 石井寛治『情報・通信の社会史』(有斐閣出版、一九九四年)。同氏は、上野国出身の生糸商人である吉田幸兵衛が幕末において生糸相場に関する情報を飛脚によって交換していたことを素材として、近代経済史の視点からこれへの評価を試みた。同著書では、飛脚問屋は、書状以外にも商品や現金の輸送、為替や金融の業務、そして情報通信など商業経済史の展開において重要な役割を果たしたことを指摘している。
- (4) 宮路正人「江戸後期の手紙と社会」(永原慶二・山口啓二編『講座 日本技術の社会史』第八卷 交通・運輸編、日本評論社、一九八五年)。しかし、近年では、例えば渡辺和敏氏が史学会編「二〇〇〇年の歴史学界―回顧と展望―」(『史学雑誌』一一〇―五号、二〇〇一年)にて「飛脚の研究に関しては昨年も低調であった」としたうえで「歴史研究でも情報がキーワードになって久しいが、その要となる通信手段の研究が等閑視された状態に危惧を抱かざるを得ない」(一四二頁)とするなど、近世情報史研究の進展に比べて通信手段としての飛脚研究は遅れていると提起している。この点については、近代郵便成立史研究の見地からもそれ以前より指摘されている。代表例として、藪内吉彦「東海道守口駅の御用状継立の変遷過程―継飛脚より郵便へ―」(『交通史研究』四五号、二〇〇〇年)における「近世交通史のなかでも飛脚とくに継飛脚についての研究が遅れており幕末・明治初年の継飛脚の実体がよく理解できなかった」(一七頁)と

の論が挙げられる。

このように、近年その問題点が指摘されるようになった飛脚研究であるが、このあとにも引き続き成果の発表がなされてきて、着実に深化が図られていると考える。例えば、巻島隆「江戸後期、上州桐生新町の定飛脚問屋について―京屋と嶋屋―」（『地方史研究』三〇九号、二〇〇四年）では、それまで未解明のままとされていた「定飛脚問屋」すなわち幕府公認の江戸飛脚業者の実態を明らかにした。具体的には①奉公人の実態、②災害情報、③賃上げ願い、そして④背負っていたリスクなどに焦点が当てられている。

(5) 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」項）、②児玉幸多『宿駅と街道』（東京美術、一九九五年〈第三刷〉）二二八―二三〇頁ほか。

(6) 田村榮太郎『近世日本交通史』（清和書店、一九三五年）三三〇―三三八頁。同氏は、先触について「休泊附」と共に「道中傳馬宿に継送るが、人馬を多数使役するが故に、その前に幕府の道中奉行へ、先触に記載する宿人馬の使用数を伺ふか、或は後ちに届出る。これは時代によって相違がある」ことを指摘している。

(7) 註(5)―②。児玉氏は、先触には、各宿駅の間屋に対して伝馬・人足の手配を通達する「伝馬触」（「人馬触」とも）と、本陣に対して休泊の可否を問い合わせる「休泊触」とがあり、両者は同一触として廻達されていたと説明している。これは、註(6) 田村氏著書にて示された先触論を、さらに具体化したものである。

(8) 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）。同氏は、東海道四日市宿本陣の清水家の休泊関連史料を分析することなどにより、本陣を主体とする先触廻達の手順を確認している。

(9) 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）。同氏の、公儀浦触に関するそのほかの論稿については、このあとの註釈でも随時掲げるが、触の内容の具

体的な整理は第二章にて試みる。

- (10) 水本邦彦『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)。
- (11) 水本邦彦「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)。なお、同氏は「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)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」ことを明らかにしている。
- (12) この問題意識については、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。
- (13) 林英夫「宿駅における本陣の餐宴」(『旅と街道』、光村図書、一九八五年)。
- (14) 久留島浩『研究ノート』「盛砂・蒔砂・飾り手桶・箒―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。本論文では両者を取り扱うが、本文中では、史料よりの引用を除いて「馳走」と、統一表記している。
- (15) 高野信治「給人知行地における巡見使迎接をめぐる一考察―佐賀藩を素材に―」(藤野保先生還暦記念会編『近世日本の社会と流通』、雄山閣出版、一九九三年)、のちに、同『近世大名家臣団と領主制』(吉川弘文館、一九九七年)二二七―二五七頁(第七章「巡見使・大名・給人領主」)。
- (16) 安藤正人「近世初期の街道と宿駅」(『講座 日本技術の社会史』第八巻 交通・運輸、日本評論社、一九八五年)では「全国の街道は、『往還は御公儀の地』(中略)の理念のもとにおかれ、その維持・管理は『公儀の御役儀』として沿道民衆の肩にかかった」(一四四頁)と、指摘している。

(17) 註(14) 久留島氏《研究ノート》。

(18) 今村和昭「幕府巡見使迎接における在地の馳走」(『ぐんま史料研究』一一号、一九九八年)。同氏の分析内容については、第七章にて注目し検討する。

(19)(20) 宇佐美ミサ子『近世助郷制の研究―西相模地域を中心に―』(法政大学出版社、一九九八年)一―六頁(序章「助郷研究の回顧」)。なお、同著書五頁では、本庄栄次郎氏を中心とする研究グループが端緒になったと評価できる根拠として、本庄栄次郎編『日本交通史の研究』(改造社、一九二九年(大正一五)(昭和元)一九二六)年より、本庄栄次郎氏の指導する京都帝国大学経済学部経済史研究会の日本交通史研究グループの研究業績)の刊行を挙げている。

(21) 池田真由美「近世・近代移行期の陸上交通史―研究動向と庶民史料にみる課題―」(『交通史研究』五六号、二〇〇五年)。同期間における研究動向の整理については、同論稿以前でも、児玉幸多「交通史研究の発展」(『交通史研究』三四号、一九九四年)、渡辺和敏「近世陸上交通史研究の二十年」(『交通史研究』三五号、一九九五年)ほか複数の論稿・著書で試みられている。

(22) (吉川弘文館、一九五七年)。この児玉氏著書は、端的にいえば、中山道の宿駅関係史料の分析をとおして、戦前の経済史的な分析に偏った研究によって捨象されていた部分を補おうとするものであり、かつ、幕藩体制における宿駅の位置を明らかにするものである。宇佐美氏は、註(19) 同氏著書二頁において「戦後の交通史研究者にとって大きな刺激となり、指導的役割を果たしてきた」と、これを評価している。

(23) 註(21) 池田氏論稿。これに、筆者自身が具体的な著書を掲げて補足すると、以下のとおりとなる。

全体的に見れば、近世交通史研究は一九七〇年代から本格化・活性化したといえる。丸山雍成『近世宿駅の基礎的研究』第一卷(吉川弘文館、一九七五年)は、同年代以降の近世交通史研究を推進させるうえで重要な役割を果たした。同著書は、近世宿駅の展開過程を、それを構成する宿役人の変化をとおして捉え直し、さらに幕藩体制の展開過程とも

照合して、近世の交通を巡る権力構造を具体的・立体的に明らかにするものである。この刊行以後は、山陽道すなわち幕府直轄街道以外（以下、本文中も含めて「非直轄街道」と表記）の宿駅機能について研究した藤澤晋『近世封建交通史の構造的な研究』（福武書店、一九七七年）、児玉幸多先生古稀記念会編『日本近世交通史研究』（吉川弘文館、一九七九年）、児玉幸多監修・交通史研究会編『日本近世交通史論集』（吉川弘文館、一九八六年）、児玉幸多『近世交通史の研究』（筑摩書房、一九八六年）、そして丸山雍成『日本近世交通史の研究』（吉川弘文館、一九八九年）と、相次いで様々な研究成果が発表された。

(24) (26) 高部淑子「日本近世史研究における情報」『歴史評論』No.六三〇、二〇〇二年。

飛脚制度以外の、日本近世史の一環としての情報史研究の展開について整理すると、以下のとおりとなる。

まず、一九七〇年代以前から同年代初めまでは、平井隆太郎「江戸時代におけるニュース流布の様相」(『東京大学新聞研究所紀要』二号、一九五三年)、小野秀雄『かわら版物語 江戸時代マスコミの歴史』(雄山閣出版、一九六〇年)、同『新聞錦絵』(毎日新聞社、一九七二年)など、主としてかわら版などの刊行物を対象として、そしてメディア史の視点でもって分析が進められた。

一九七〇年代に入ると①今田洋三「農民における情報と記録」(『地方史研究』一三二号、一九七四年)、同「幕末における農民と情報」(『地方文化の伝統と創造』、雄山閣出版、一九七六年)など、情報を地方における文化生産の能力や可能性の根源として位置づける研究や、②大藤修「近世中期～幕末維新期の農民層の政治・社会・経済認識」一～三(『史料館研究紀要』九・一一・一二号、国文学研究資料館史料館、一九七七・一九七九・一九八〇年)、同「地域とコミュニケーション」(『地方史研究』一八五号、一九八三年)など、地域の内外それぞれのコミュニケーションの存在とその機能に注目した研究、さらに③吉原健一郎『落書というメディア』(NHK出版、一九七八年)といった、江戸における情報流通を解明した研究などが発表されるようになった。

そして一九八〇年代後半に入ると、近世における情報の意義が積極的に考察されるようになり、在地における被支配層の情報収集活動に関する研究が進められるようになった。対象も、江戸・上方のみならず地方へと広がっていった。高部氏は、同年代における研究の動向について①「多くは、日本各地に伝来する情報集や日記・書状などの事例を掘り起して、それを具体的に分析するところからスタートしている。その分析を通して、それらを作成した個人や家の特性に応じた情報をめぐるネットワークなどが具体的に明らかにされつつある」こと、②「今田洋三氏や大藤修氏らの研究が「情報とそれが伝達されるコミュニケーションのあり方を通して、地域あるいは地域文化を多面的かつ具体的に明らかにしたという点で、情報研究の新しい方向性を示したものと位置づけ」研究蓄積の「皮切り」となったこと、の二点を指摘している。

なお、一九七〇年代後半からの主要な発表論文については、同高部氏論稿「一 研究の歩み」にて詳細かつ具体的に整理しているので参照されたい。

(27) 先行研究において、江戸時代後末期の地域の情報ネットワークを分析する素材の一つとしてよく用いられたのが、嘉永六（一八五三）年におけるアメリカ東インド艦隊司令長官ペリーの浦賀来航の第一報である。例えば、野田美芳氏は『紀北の近世 庄屋の記録』（三重県良書出版会、二〇〇三年）一七四〜一七七頁において「江戸からのニュースはどのルートで紀北に入ったか。何日位かゝったか」との問題意識にもとづき、江戸と紀州藩領間の情報伝達能力に注目した。この結果、ペリー来航情報が一〇日ほどの日数でもって、重複をいとわず紀伊国奥熊野にまで伝達されたことを明らかにした。その情報を素材とする先行研究は、ほかに加藤祐三『黒船異変』（岩波書店、一九八八年）、太田富康「ペリー来航期における農民の黒船情報収集」『文書館紀要』五号、埼玉県立文書館、一九九一年）などいくつもある。

なお、本文中で掲げた二つ以外でよく取り上げられた分析素材としては、農民一揆の情報（「農民一揆の情報が挙げられる。近年におけるその代表例として、荻慎一郎「百姓一揆と情報・庄屋・藩境―土佐藩池川紙一揆研究覚書―」（丸山雍成編『日本近世

の地域社会論』文献出版、一九九八年）が挙げられる。同論稿では、土佐藩を中心として、四国地方の、地域レベルにおける情報伝達機能の解明を試みている。また、この関連として、吉田昌彦「近世情報伝達システムに関する基礎的考察―土佐藩の事例を中心として―」（『同右』編著）も参照されたい。

(28) 例えば、註(23)丸山氏『日本近世交通史の研究』二六七～三二二頁(第二章「宿駅と助郷」第三節『初期本陣』をめぐる問題)では、五街道における宿泊施設の変遷について検討している。具体的には、將軍ないし藩直営の御殿・御茶屋は寛永一〇年代(一六三三～一六四二年)を境に減少し始め、その機能を失い、元禄年間(二六八八～一七〇三年)までに特別なものを除いて消滅したことを明らかにした。そして、これと軌を一にするがごとく、従来、大名などの私的休泊に依っていた民間の旅亭(大名宿)が寛永一〇(一六三三)年頃本陣役に任命され、元禄年間以降は、ほとんど民間の旅宿(Ⅱ「本陣」)に取って代わられる傾向が見られたことも併せて指摘した。

(29) 道中奉行については、例えば『国史大辞典』第一〇巻(吉川弘文館、一九八九年)一七九頁(丸山雍成執筆「道中奉行」項)にて「五街道とその付属街道宿駅の取締りや道路・橋梁以下、道中関係すべてを管掌した幕府の役職」だとし、たうえで「元禄十一年(一六九八)勘定奉行の松平美濃守重良が道中奉行の加役となって以降(中略)大目付・勘定奉行兼任の二人職となった」と、説明している。

(30) 宿駅業務については、例えば渡辺和敏『近世交通制度の研究』(吉川弘文館、一九九一年)一九六～二二八頁(第二章「宿役人」)でも説明している。同氏は、東海道新居宿(現静岡県浜名郡新居町)の関連史料を中心的な手がかりに「宿場集落は幕藩制社会の本質である村請制の論理から外れた存在ではなく、伝馬役(人馬役)を負担し宿泊施設を有したから『宿』名称があるだけで、同時に村であり、町でもあった。その宿の構成員を代表し、人馬継立機能を統轄して運営したのが宿役人、地(町)方業務を担当したのが村(町)役人である。すなわち宿には、宿役人・村(町)役人が併存していたのである」と、説明している。このうえで、宿役人について「一般に、宿役人とは問屋・名主(庄屋)・

年寄までを指して『宿方三役』と称し、問屋場詰の下役人はこれに含めない」ことも併せて説明している。

(山陽道)

(31) 註(23)丸山氏『日本近世交通史の研究』二六七―三三二頁。同氏は、具体的には「五街道に準ずる重要性のある中国路のうち大坂に近い備中以東の街道筋では、五街道のそれに近似した御茶屋の消滅、本陣の出現という交代現象が顕著であるが、備後以西の中国路筋では、江戸時代後期に至るも御茶屋・本陣の両者併存か、御茶屋が多数を占めるといった形態を示す。こうした中国路の西筋みる状況は、五街道から遠く離れた東北、西南辺境地帯などの脇街道筋においてきわめて特徴的であり、たとえば九州地方では御茶屋・御飯屋などが圧倒的に多く、民営の本陣は幕末近く城下町や交通要衝の地に若干出現するにとどまるのである」と、説明している。

なお、同氏が指摘した山陽道備後以西の実態に関しては『広島県史』近世一 通史Ⅲ(広島県、一九八一年)八五二―八五八頁にて、具体例を挙げて説明している。ここでは、広島藩領では御茶屋と本陣とが併存し、福山藩では「もっぱら庄屋居宅・町屋が本陣として用いられた」との傾向を示したうえで「寛永十年(一六三三)、広島藩は領内二五カ所に三軒ずつ御茶屋を建設したが、このうち西国街道など主要道の駅所に設けられたものは、のちに本陣として利用され維持されるものも少なくなかった。しかし、駅所でもなく他に転用のきかないものや、維持費の過重になったものの多くは廃されていった」としている。そして、この具体例として、吉田御茶屋(安芸高田郡)は享保五(一七二〇)年に廃止されたこと、可部御茶屋(安北郡)は宝暦元(一七五一)年四月に解体されたことなどを挙げている。

(32) 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。

なお、ここにおいて留意すべき点の一つある。それは、全国的な(御茶屋)↓(本陣)の流れにおいて、地方の非直轄街道に所在する本陣のなかには、必ずしも積極的に利用された訳でなく経営・維持に苦心していたものも存在したという点である。この原因の一つとして、その町(村)役人などの居宅が本陣として充てられ、設備・迎接内容の面で通行者の期待に添えなかったことが挙げられる。瀬戸内海におけるこの代表例が(表序―一)にある兵庫津(現兵庫県神

戸市) 浜本陣である。『新修 神戸市史』歴史編Ⅲ・近世(神戸市、一九九二年) 四八六〜四八八頁では、同浜本陣の不振には、公用通行者の利用の問題のみならず複数の原因があることを指摘している。そのうえで、難船処理などのため同浜本陣の存続は必要だとして、利用する藩の協力を得ることなどにより、結局、明治維新まで九軒が存続したことを明らかにしている。

(33) 註(2)―③『日本の近世』第六卷五三〜五六頁(第一章「近世情報化社会の形成」第六節「情報と交通をどう考えるか」)。

(34) この丸山氏の提起が出された一九九〇年代は、全体的にみても、分析の多様化が進められた年代だといえる。例えば渡辺和敏氏は『近世交通制度の研究』(吉川弘文館、一九九一年)において、東海道を主要な研究対象として近世交通制度の有する意味について、社会生活など制度以外の側面からも検討を加えた。深井甚三氏は『幕藩制下陸上交通の研究』(吉川弘文館、一九九四年)において、助郷制度を幕府の政治・経済政策上の重要な課題としても捉え、戦後の研究成果から分析をさらに深化させた。土田良一氏は『近世宿駅の歴史地理学的研究』(吉川弘文館、一九九四年)において、それまでの制度研究や負担の問題だけでなく、歴史地理学の視点も加えて宿駅の解明にアプローチした。

以上に示した同年代における動向の特徴は、一つの宿駅のみに止まらず、街道を総体的に捉えようとする問題提起や研究成果が積極的に発表されるようになったという点にある。つまり、本文中にて、これまでの近世交通史研究では一つの交通路を通じた全体像を捉えようとする研究が十分取り組まれていないと論じたが、同年代において、その見直しが進められ始めたと言指摘できるのである。

ちなみに、註(21)池田氏論稿では、同年代の研究動向について「主に近世・近代移行期の政治主体形成、自律的社会の形成、商品流通を論じるための情報通信・伝達と旅のあり方についての指摘が注目でき、後に交通史研究者側からも情報を含む交通概念と方法論への提言が行われた」と、指摘している。

(35) 『地方史研究』二九二号(二〇〇一年)四七頁。この提起は、二〇〇一年度(第五二回)「地方史研究協議会大会」の《共通論題》「海と風土―瀬戸内海地域の生活と交流―」(於 テアトロシエルネ(広島県尾道市、しまなみ交流館)においてなされたものである)。

(36) 第三一回「交通史研究会大会」(交通史研究会、於 愛知大学)。この《口頭発表》は、のちに、和田実「近世東海道を巡る情報―人馬継立情報と休泊情報―」(『交通史研究』五九号、二〇〇六年)として論文文化された。

(37) 岡田昭二氏は《問題提起》「近世上州の交通史研究の動向―街道・舟運・旅―」(『地方史研究』三二〇号、二〇〇四年)において、平成一六(二〇〇四)年近年の近世交通史研究の動向について、上野国に関するそれに即しつつ「従来の交通制度・運輸史といった視点から、新たに旅と信仰、情報と通信、さらに街道・宿場等の歴史的景観の復元などへと拡がりをみせており、ますます豊かで多様化しつつある」と、指摘している。つまり、近年の研究の広がりによって「情報」も交通史研究の一視角として広く認識されつつあるということである。

(38) 武知京三『明治前期輸送史の基礎的研究』(雄山閣出版、一九七八年)一頁(「まえがき」)。

(39) 註(38)二〜三頁に、その論拠となった発表論文の一覧を掲載している。

(40) ただし註(38)第二部では、信濃国内において「中牛馬会社」<sup>ちゅうま</sup>など、農民的運送会社の経営も存在したことを認めている。つまり「下から」の近代化の存在自体を否定した訳ではないということである。なお、同国の運送組織の機能及びその特質は戦前より注目されていて、古島敏雄『信州中馬の研究』(伊藤書店、一九四四年)など、これに関する著書・論稿は複数発表されている。戦後の主な先行研究については、註(38)二五七頁にて掲げている。

(41) 註(21)池田氏論稿。

(42) 確かに、山本弘文編『近代交通成立史の研究』(法政大学出版局、一九九四年)などこのテーマに関する編著書は複数発表されているのだが、肝腎なこの結論が示されていない。そのような状況にあつて、本研究のテーマと近代郵便制度

の成立との関連性について重要な問題提起をしたのが註(4) 藪内氏論稿である。同氏は、江戸時代における先触など御用状のすべてが郵便によつて差し立てられるようになるまでの過程分析にもとづいて「わが国の郵便創業を考える場合は西欧制度の移植過程も大切であるが、それ以上に近世飛脚・宿駅制度との関連性が重要である」と、指摘している。

なお、註(21) 池田氏論稿では、近代交通成立史に関する先行研究についても整理・考察している。

(43)(44) 註(10) 水本氏《研究余録》。なお、大洲藩は、現愛媛県南予地方を領有する藩である。藩庁は大洲(現大洲市)にあるが、それ自体は瀬戸内海の主要航行路(いわゆる「沖乗り航路」「安芸地乗り航路」)からは大きく外れた所に位置する。この点だけからすれば、藩としての馳走とは関係が薄い。その立場にあつて同藩がこのような対策を講じたのは、中島地方を一部領有し、ここを拠点として馳走を行おうとしていたからである(前掲〈図序〉三〈表序〉二参照)。

(45) 第二部の分析では、御目付役の江戸と北部九州間の通行を含むが、幕府巡見使は対象から外すことにしている。理由は、それ自体、江戸幕府が將軍の代替わりごとに派遣する特別なものだからである(『日本史広辞典』(山川出版社、一九九七年)一〇六五頁〈「巡見使」項〉ほか)。瀬戸内海を含めた西国へのその派遣については、例えば小宮木代良「幕藩体制と巡見使―九州地域を中心にして―」一・二(『九州史学』七七・七八号、一九八三年)を参照されたい。また、該当する各自治体史誌でも説明がなされている。

(46) (中島町八原家御用日記刊行会、一九八五・一九八七年)。

(47) (中島町役場、一九六八年〈第二版〉)。

(48) 註(47) 町誌一六九―一七三頁。ここでの本論文に関する要点は、慶長五(一六〇〇)年のいわゆる「関ヶ原の合戦」後、藤堂高虎・加藤茂勝(嘉明)の「飛躍的な加増」(各々二〇万石)を受け、中島地方が両者によつて、徹底的かつ錯雑に二分割されたことである。この分割は、江戸幕府成立以後にも、藩領問題として後遺症を残すことになるのである。

なお、同町誌では「幕府御城米(年貢米)などの輸送には、九州などから直接伊予国に入り、讃岐・阿波の地乗りコ

コースを利用し、北上して淡路を経て播磨の明石から本土伝いに大坂へというコースがとられた。これは幕府が年貢米を運搬するにあたって、迅速性もさることながら、安全性を求めて地乗りコースをとった」との考察も加えている。

(49) (51) 註 (47) 町誌二七三〜二七六頁。

(52) 「岡田家文書」所収「懷中萬手鑑」抄『中島町誌史料集』〈中島町役場、一九七五年〉四四七〜四六七頁。

(53) (54) 註 (32) 東氏論稿。同氏の、津和地御茶屋の内容に関する指摘は、註 (46) 日記第二卷四四〜四七頁(天明八(一七八八)年六月廿六日条)記載の見分記録中にある「御茶屋痛為見分御奉行手寄松浦嘉右衛門・小普請方御役人入込ミ、去ル廿一日<sup>イ</sup>昨廿三日迄<sup>ニ</sup>被仰付相済申候」との文言にもとづいている。

(55) 岡山大学附属図書館所蔵「御茶屋絵図」(註 (32) 『海道をゆく―江戸時代の瀬戸内海―』四八頁)。この絵図は、正徳元(一七一二)年頃の牛窓御茶屋の間取りを示したものと推定されている。同御茶屋は朝鮮通信使の来航に際して、幕府指定饗応地として、通信使一行の宿泊地として機能した。従って、間取りもそれを意識した内容となっていて、部屋数も多い。

(56) 註 (32) 東氏論稿。なお同氏は、津和地御茶屋は高官を迎えるに十分な内容だったものの、実際に上陸して利用する割合は低く、大多数は航行者の船を「水案内船・漕船で松山藩領内を曳航し、その後水・薪の供給と八原氏が使者役として進物を進呈し、御用を伺うという流れであった」こと、御勘定方・御普請役など長崎奉行付添役人の利用が多かったことも併せて指摘している。

(57) 東昇『解題』「八原家文書解題」(『愛媛県歴史文化博物館資料目録第七集 武家文書目録』、愛媛県歴史文化博物館、二〇〇〇年)。これによると「八原」は、平成一一(一九九九)年六月に、八原昌元氏(東京都)より寄託を受けたものであり、この際に、同博物館において再分類したとされている。

また、同文書は、昭和八(一九三三)年に九州帝国大学法文学部教授の長沼賢海氏が借用し、戦後になって返却され

たという経緯があるが、その際には、茶箱二つに収納されていたとしている。

(58) 註(57) 東氏《解題》。

(59) 宝永元年「懷中便覧松山役録」「郡方手代」項(『伊予史談会双書第一九集 松山藩役録』(伊予史談会、一九八九年)七八〜七九頁)。

(60) 石丸和雄「八原家御用日記を讀んで」上・下(『伊予史談』二八六・二八七号、一九九二年)。

(61) 文化五年「松山俸録」二二二「郡奉行手付兼支配」項(註(59)一一八頁)。ただし、この史料名については、留意すべき問題が一つある。それは、註(59)三〜五頁(「はじめに」)において、この史料に「書名がないので、ここで『松山俸録』と称しておく」と、編者が任意に史料名をつけていて、しかも「俸禄」と「俸録」を混用している点である。いずれかが誤植だと考えられるが、現時点では確認できなかった。本論文では、目次での記載が正しいと判断し「松山俸録」と掲げた。

(62)〜(64) 註(60) 石丸氏論稿。なお同氏は、この八原家の所属について、さらに指摘を加えている。それは、佐野右衛門代においても、藩の島方代官と郡奉行の間で支配の所屬が何度も変更されていたという点である。これは、郡奉行自体が一定せず度々欠員となったためである。

その一例として挙げられるのが、寛政四(一七九二)年三月における異動である。註(46) 日記第二卷二七八〜二七九頁(寛政四年三月廿五日条)に注目すると、

(寛政四年)  
三月廿五日

一、御目附中 y 左之通申来、

一筆令啓達候、然者今日郡奉行闕役ニ相成候ニ付、各儀嶋方御代官支配ニ被仰付候、尤今日左之者嶋方御代官被仰付候間、可被得其意候、恐惶謹言、

野中儀左衛門

三月廿三日

皆川 作弥

飯塚庄太夫

八原佐野右衛門殿

八原信次郎殿

とあり、郡奉行を「闕役」とし、新たに野中儀左衛門を「嶋方御代官」として任命するので、その支配下に就くよう佐野右衛門父子に通達していることを確認できる。

なお、松山藩の職制における郡奉行と島方代官所の関係、及びそれぞれの役務の概要については、例えば『関前村誌』(関前村役場、一九九七年)一七三〜一七八頁でも詳しく説明している。

ちなみに、東氏は註(32)論稿において、津和地御茶屋では代々八原家が務めた「津和地詰役」のほかに「御茶屋番」という役職も設けられていて、実務として御茶屋の管理を担っていたとしている。

(65) 註(46) 日記第一卷一七〇〜一七一頁(安永三年一月一八日条)。

(66) 「八原」所収慶応三年「卯歳御用日記」(整理番号…八四)慶応三年五月九日条。

(67) 註(46) 日記第一卷四九〜五〇頁(明和六年二月二日条)。

(68)(69) 註(32) 東氏論稿。なお「八原」に関する先行研究については、これまで掲げたもののほかに、西村亀太郎「八原家御用日記摘録」(『愛媛の文化』二五号、愛媛県文化財保護協会、一九八六年)がある。

(補) なお本章の作成に当たっては、以上に掲げたもののほかに、山口啓二「近世における公私の交通」(『日本の社会史』

第二卷 境界領域と交通（岩波書店、一九八七年）五五〇—五五二頁）なども参考とした。

〔付 記〕 本章は、筆者がこれまで発表してきた各論文のうち先行研究の整理に当たる部分をまとめ直し、内容を充実化させたいという新たな一つの論稿として成したものである。

# 第一章 近世瀬戸内海交通における津和地とその成立

——御茶屋設立年への検討を通じて——

## 本章の目的

本論文では、津和地を主要な分析対象地、そこでの公務記録たる「八原」を主要な分析史料として設定する。しかし、この津和地については、序章第三節にて指摘したように、自治体誌『町誌』をはじめとして西村亀太郎氏・石丸和雄氏・東昇氏などが研究に取り組んだのだが、個々の成果について総括も結論づけもなされていない。また、主として現存する明和五（一七六八）年以後の「八原」所収「御用日記」と『日記』にもとづいて分析が進められたため、結果として近世前期における実態に、本格的に踏み込まれることはなかった。それらにより、いかに瀬戸内海における重要な交通拠点としての地位を得たのか、そしていかに情報拠点としての地位を得るにいたったのかといった重要な点が明確にされないままとなったのである。《本論》に入るに当たっては、まずこれらの問題を踏まえておく必要がある。

ここで筆者が注目したのが、津和地御茶屋の設立年の問題である。これは、前掲した問題を解決するうえでの要点であるにもかかわらず、今までほとんど踏み込まれてこなかったからである。先行研究を整理すると『町誌』では「津和地の御茶屋がいつ建てられたかは明らかではない」とし、近年でも、例えば井上淳氏が「松山藩は早くから津和地島に御茶屋を設置し」たとするに止めるなど、明確にされていない。つまり『町誌』編纂以後、研究の進展自体がなかったのである。

本章では、先行研究でも不明とされている同御茶屋の設立年の比定を試みることをとおして、近世前期における海上交通拠点としての確立について検討する。このなかで、同所の位置づけについても考察することとしたい。

ではまず、どうすれば解明できるのかが問題点となる。筆者は、津和地の地方史料が一八世紀以降分しか現存していない

以上、朝鮮通信使（以下「信使」と略記）の航行記録に注目するのが適当だと考える。後述するように、信使は、江戸幕府成立以後では慶長一二（一六〇七）〜宝暦一四（明和元）一七六四）年間に計二一回瀬戸内海を航行していて（最後の第一二回文化度は対馬止まり）、これを分析することによって明和五年以前の同所の、海上交通拠点としての実態にアプローチできるからである。

そこで、具体的には①近世前期の津和地に関する史料を年代順に整理して、まず設立年を比定するうえでの材料を揃える、②信使研究の指摘を整理して、来航における同所寄港を巡る問題点を明らかにする、そして③として①②の整理結果を照らし合わせる、以上三つの手順を踏んでいくこととする。

## 第一節 近世前期の津和地関係史料とその整理

本節では、先行研究でも注目された、近世前期の津和地に関する史料を年代順に整理して、まず御茶屋の設立年を比定するうえでの基礎の一つを構築する。

### （一）寛永一四（一六三七）年、常夜灯の設置

ここで第一の前提となるのが、松山藩は、御茶屋の設立とは別問題として、藩成立後の早い段階より、同所を瀬戸内海交通の要衝の一つとして認識していた点である。

これは『町誌』編纂以前より考察されていたようであり、同誌中でも解説されている。その根拠として挙げられている史料が、松山藩の歴史を年代順に整理した「松山叢談」である。

このなかの文言に注目すると、

○十一月一説に十月廿三日肥前島原の農民と唐津の農民と三万七千餘人天艸城に楯籠る（中略）、

○同時、津和地村の東の出崎へ夜分船を磯へ乗掛ん事をはかり、初て燈籠を置く、今燈籠ヶ鼻と云ひ今に絶ず火を點すとぞ垂憲録拾遺(4) (後略)

とあり、寛永一四年の、いわゆる「島原の乱」に際し初めて「燈籠」(＝常夜灯)を設置したことを確認できる。文言からは、戦地島原へ向かう軍船が夜間でも安全に航行できるようにとの意図をもって設置されたといえる。(5)

整理すると、御茶屋ではなくまず常夜灯が設置された点より、寛永年間の松山藩は、津和地を、瀬戸内海航行を補助するための一拠点としては認識していたものの、重要な馳走拠点としてはまだ位置づけしていなかったと指摘できよう。

### (二) 寛文七(一六六七)年、幕府巡見使による巡見

次の手がかりとして挙げられるのが、寛文七年度幕府巡見使による伊予国巡見記録「西海巡見志」である。同記録のうち、津和地の実地調査の部分に注目してみると、

#### ▲ 津和島 是迄松平隠岐守領

##### 一、燈明堂 有

一、湊 有 南風に悪し、百石以上之船五百艘斗かゝる(後略)、(6)

とあり、前出常夜灯(史料では「燈明堂」とある)の存在は明記されているものの、御茶屋は記録されていないことを確認できる。確かにこの記録自体、公的施設については遠見番所・舟番所など海事の監視に関するものを主たる対象としていることから、これだけで断定はできない。しかし、もし序章第三節第一項②にて説明した一八世紀後期のもののような、幕府高官を迎えるに十分な内容だとすれば、それは記録されていてしかるべきである。

従って、寛文七年の時点では、まだ設置されていなかったと見るべきであろう。たとえ設置されていたとしても、簡易的な宿泊施設の段階のものだったということであろう。

(三) 元禄元(一六八八)年、ケンペルの瀬戸内海航行

その次の手がかりとして挙げられるのが、元禄元年の、ドイツ人医師ケンペルの『江戸参府旅行日記』である。これは、長崎のオランダ商館から江戸に参府するいわゆる「オランダ使節」に随行した際の記録である。斉藤信氏の翻訳によると(津和地については、復路の方の記述に具体性があるため、こちらに注目する)。

四月二十七日 われわれは早朝、順風に恵まれ、打ち寄せる波を切って、わずかの時間で津和の漁村まで帆走して行った。

この港は半円形で、頂上まで耕された高い岬のすぐ近くにあつた。その丘の一番外側の高い所に、航海者のために燈台(常夜灯)が建ててあつた。この村には一つの寺、一本の磔柱はりつけ、一つの堂のほかは一五〇戸の家がある。一五分ここに留まり、新しい水を補給し、それから順風を受けて(中略)、上関の海峡に船を進めた(後略)(7)。

とあり、ここに初めて「一つの堂」(8)なる、津和地御茶屋の存在を推定しうる記録を確認できる。むしろ、前後の文言にも注目して寺院や一般家屋とは区別されている点より、その可能性が高いといえる。

すなわち、同御茶屋は、寛文七(元禄元年間に設立された可能性が高い)ということである。

(四) 八原氏の元禄六(一六九三)年活動開始/同三(一七〇〇)年津和地着任

津和地が松山藩の重要な馳走拠点へと本格的に発展し始める契機として指摘できるのが、八原氏の同所での活動開始である。それについては序章第三節第三項②にてすでに史料を掲げて説明しているので、ここでの説明は省略する。

同所で長崎上使への馳走を開始したという事は、すなわち、同所にそれが休泊するための施設が整備されていなければならぬことを意味する。対一般旅行者・従者などであれば、ここ的一般家屋を休泊施設に充てたので十分だろうが、対重要な公用通行者となると、そういう訳にはいかなからである。実際、同所では、後者に対しては御茶屋を用いて藩を挙げ(9)て迎接し、前者に対しては「八原氏の長屋・庄屋・組頭の居宅をはじめ、民家一六軒を宿舎に提供して(10)いたことが指摘されている。

以上を踏まえても、遅くとも八原氏が着任した元禄一三年までには、御茶屋が設立されていたと考えられよう。

## (五) 小括

本節での整理をまとめると、以下のとおりとなる。

津和地には、寛永一四（一六三七）年に常夜灯が設置された。これにより、松山藩は同所を、早くから瀬戸内海交通の要衝の一つとして位置づけていたことをまず確認した。

問題は、それから進展していつ御茶屋を設立したのか、すなわち、松山藩がいつ重要な公用通行者への馳走拠点として整備し始めたのである。先行研究でも注目された史料を年代順に整理した結果、元禄元（一六八八）年に初めて「二つの堂」なる、御茶屋の存在を推定できる記録を確認した。同元禄年間において八原氏の着任・活動開始があったという史実を踏まえても、これは御茶屋である可能性が高いと考える。

ただ、寛永一四〜元禄元年間の史料からは、その存在を窺える記録は確認できなかった。本節での整理から浮き彫りとなったのは、この年間のいつ設立されたのかという点である。

## 第二節 信使来航研究の整理と論点の限定

本節では、信使来航に関する先行研究の指摘内容を整理する。

これまでの津和地研究では、必ずしも信使関連史料は積極的に注目されなかった。原因は、同所がその来航に際して、幕府饗応地と指定されなかったことにある。芸予〜防予諸島を巡っては、広島藩蒲刈（三之瀬）と長州藩上関がこれに指定されたのだが、同所は、両者の中間拠点として位置づけられるに過ぎなかったのである。<sup>(11)</sup>

## (一) 信使来航研究の整理と津和地

信使の来航及びこれへの馳走を巡っては、三宅英利・李元植・辛基秀・仲尾宏・高正晴子の諸氏を中心として、一九七〇年代後半〜一九九〇年代に研究が盛んとなった。<sup>(12)</sup> その集大成の一つとして刊行されたのが『善隣と友好の記録―大系 朝鮮通信使』<sup>(13)</sup>（以下『大系』と略記）である。これは、信使の来航・帰国の経緯について、一度ごとにそれまでの研究成果を図示も含めて解説するものであり、津和地寄港にも触れている。また、国外史料・絵図なども併せて紹介している。

まずは『大系』にもとづいて、信使の同所寄港及び上陸・御茶屋利用の有無について整理してみた（表一―参照）。

表からわかるように、来航では、全一回の瀬戸内海航行のうち六回同所に寄港している。しかも、松山藩が常夜灯を設立する以前に当たる、寛永元（一六二四）年にもある。内容を整理すると、同所は、江戸幕府成立後の早い段階より、幕府指定饗応地たる上関と蒲刈の間における中間拠点として、比較的高い頻度で利用されていたといえるのである。

次に、問題の御茶屋の有無についてである。表から確認できるように、同所では、基本的には「船上泊」や「船繋」すなわち上陸せずに港に船を泊めるだけという寄港形態であるが、二回上陸して御茶屋を利用したことも指摘されている。その最初が、明暦元（一六五五）年度の来航である。すなわち、同年までに津和地御茶屋は設立されていた、ということになるのである。

## (二) 御茶屋設立年を巡る論点の限定

しかし、この『大系』の指摘は安易に受け入れるべきではない。前節における整理と齟齬を来しているからである。

双方を照らし合わせてみると（表一―参照）、寛文七年「西海巡見志」に津和地御茶屋の存在は明記されていないのに、これ以前、明暦元年には同御茶屋を利用したということになってしまふ。齟齬はそこにある。すなわち『大系』の指摘は、再検討を要するということである（実際、これを指摘する『大系』第三卷所収「明暦度通信使旅程」表（二二六〜二二八頁）自体、決して完成されたものとはいえない。例えば、津和地上陸に同伴した「御馳走奉行」を「毛利右京」と表記している

表1-1 『大系』に見る信使の津和地寄港(筆者作成)

No.	和暦 (年)	西暦 (年)	前寄港	津和地 寄港	形態	次寄港	備考	
1	慶長12	1607	上関	×		蒲刈		
2	元和 3	1617	上関	×		可留島 (鹿老渡カ)		
③	寛永 元	1624	上関 (11/4)	11/5	船上泊	鞆(津)		
④	寛永13	1636	上関 (11/2)	11/3	船上泊	蒲刈		
5	寛永20	1643	上関	×		蒲刈		
⑥	明暦 元	1655	上関 (8/15)	8/17	(上陸) 御茶屋	蒲刈	御馳走奉行は「毛利 右京」(1)。	
⑦	天和 2	1682	上関 (7/16)	7/17	船上泊	蒲刈	御馳走奉行は「毛利 大膳大夫吉就」(2)。	
8	正徳 元	1711	家室	×		蒲刈		
9	享保 4	1719	上関	×		蒲刈		
⑩	延享 5	1748	上関 (4/9)	4/10	(上陸) 御茶屋	蒲刈	御馳走奉行は「毛利 大膳大夫宗廣」(3)。	
⑪	宝暦14	1764	上関 (1/3)	1/5	船上泊	加老島 (鹿老渡カ)		
12	文化 8	1811	(瀬戸内海を航行せず)					

依拠: 拙稿《修士論文》「瀬戸内海における藩主・公儀役の通航と津和地(副題略)」(三重大学附属図書館(製本・所蔵)、2003年)。『大系』第1~8巻の指摘内容をそのまま整理。

註

(1)(2) いずれも、防長国域における馳走を担当する長州藩「御馳走奉行」であり、次の幕府指定饗応地である広島藩領蒲刈(三之瀬)まで見送りをするため、結果的に津和地寄港にも同行した。

(3) 「毛利大膳大夫宗廣」は『新訂 寛政重修諸家譜』第10巻(続群書類従完成会、1984年)第616によると、長州藩第5代藩主毛利宗元の嫡子であり、後に第6代藩主に就く。なお、この寄港については、通信使側の使行記録『奉使録』(西村毬子『日本見聞録にみる朝鮮通信使』、明石書店、2000年)によると、正使の病気が完治しないため、正使を含む「三使」(=信使の代表)のみが下船して津和地御茶屋に宿泊し、他の官員は船中泊だったとしている。

表1-2 津和地御茶屋設立年を巡る問題(筆者作成)

元号 (年)	西暦 (年)	『大系』の指摘		問題 期間	その他の史料	
		御茶屋 の存在	依拠		御茶屋の存在	依拠
寛永14	1637				×	「松山叢談」
寛永20	1643	—	第2巻			
明暦元	1655	○	第3巻			
寛文7	1667				×	「西海巡見志」
天和2	1682	—	第3巻			
元禄元	1688				「一つの堂」	『江戸参府旅行日記』
元禄6	1693				八原氏が上 関・蒲刈を訪問	「八原」84
元禄13	1700				八原氏着任	『日記』第1巻

が、これは『毛利右近』<sup>なりのぶ</sup>就信』の誤りである。毛利就信は、長州藩領のうち現山口県防府市にある右田（地図参照）の領政を担当した、いわゆる「右田毛利氏」の三代目である。<sup>(14)</sup>また、次の寄港地を「蒲刈」としているが、これも、厳密にいえば「加老島」すなわち倉橋島鹿老渡である。<sup>(15)</sup>

もし、御茶屋の利用が事実ならば、寛永一四〇明暦元年間にそれが設立されていたことになり、誤りならば「西海巡見志」も踏まえると、寛文七〇元禄元年間に設立されたと指摘できよう。

### 第三節 明暦度信使の津和地寄港記録への検討

明暦度信使の津和地寄港については、管見の限り、その具体的事実を明記する国内史料は確認できない<sup>(16)</sup>（ただ、長州藩・毛利氏の史料など、まだ渉猟していく余地はある。今後の課題としたい）。そこで本節では、信使側の記録史料に検討を加えることによって、同年における津和地御茶屋の有無について検討していくこととする。

#### (一) 南龍翼「扶桑録」への検討

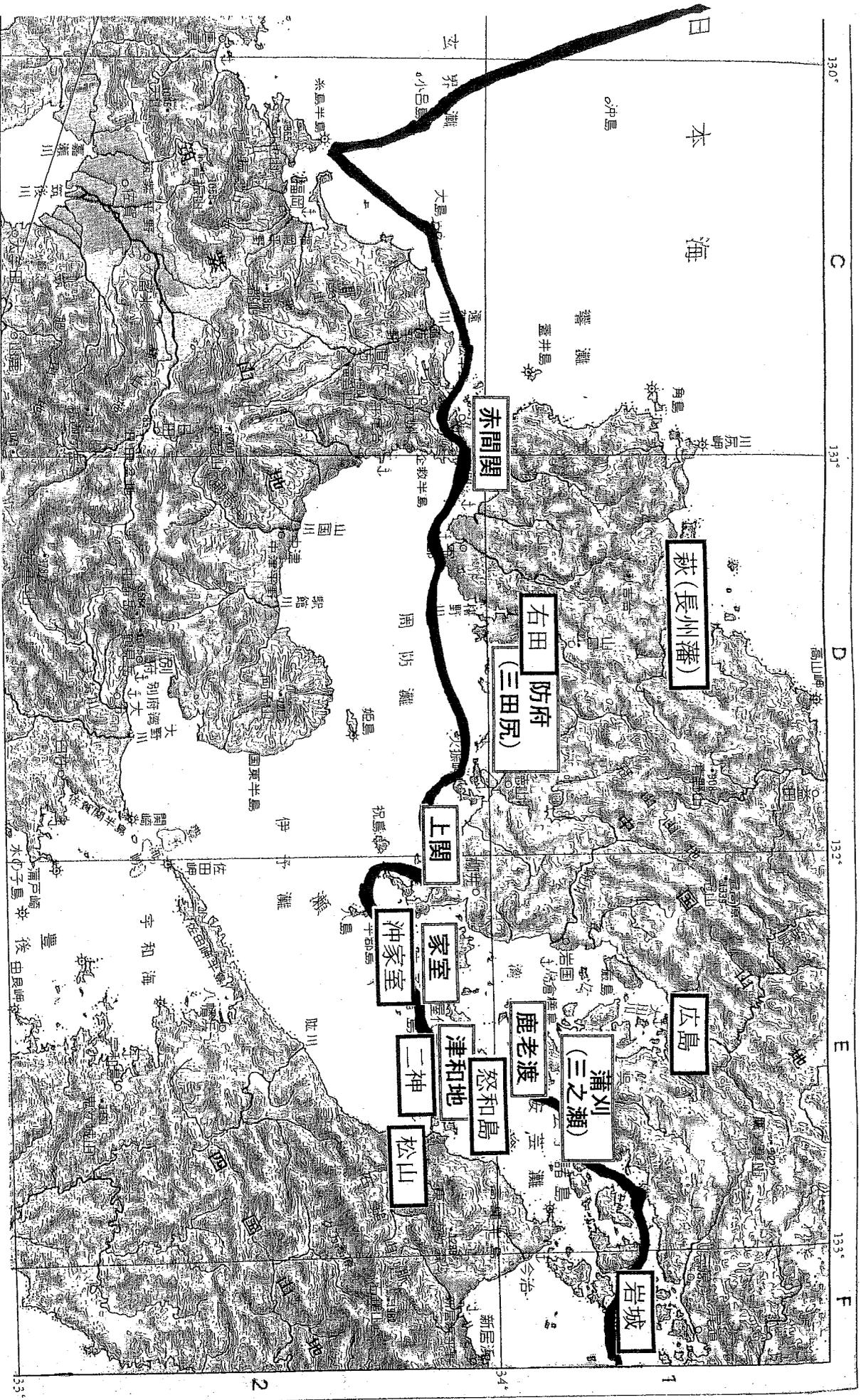
まず、従事官として信使に帯同した南龍翼の記録「扶桑録」<sup>(17)</sup>から検討する。ここでの文言が『大系』にて同御茶屋の利用を指摘する根拠の一つになったと考えるからである。

同記録の明暦元年八月一七日条に注目すると（以下、ここでは必要な部分のみ返り点を施しておく）、

十七日戊辰陰夕雨西風。<sup>(津和地)</sup>次津和。<sup>99</sup>距上關東一百二十里。未明乗船。掛席而行。<sup>①</sup>午後風變。水勢悍急。催促櫓格。艱難

到泊<sup>②</sup>于津和<sup>③</sup>。驟雨暴至。義成所乗船。落後甚遠。下碇<sup>④</sup>待之際。雨甚日暮。不<sup>⑤</sup>得<sup>⑥</sup>已仍宿<sup>(後略)</sup>。<sup>(18)</sup>

とあり、航行中午後に天候が悪化し津和地に寄港したこと（傍線②の部分）、日没まで雨が止まないたため、やむをえず「宿」（宿す）となったことを確認できる（傍線③の部分）。そして、ここで彼らが宿泊できるほどの施設とは何だったのかとの観



地図1 瀬戸内海西～中央部の公用通行路と馳走拠点(地勢図に筆者加工)

- 註(1) 太線は、明暦度信使の来航路を指し示す(依拠：『大系』第3巻、1995年)。  
 (2) 二重枠ゴシック体は、信使航行における主な寄港地(馳走拠点)を指し示す。

点より、当時御茶屋を利用したと推定するにいたったのであろう。しかしここでは、御茶屋はもちろん、宿泊した施設名が明記されている訳ではない。つまり、これだけでは御茶屋の存在を断定できないのである。

### (二) 趙珩「扶桑日記」への検討

そこで「扶桑録」以外の記録にも注目してみる。ここではまず、正使趙珩の記録「扶桑日記」<sup>(19)</sup>（内題…「東槎日記」）に検討を加えることとする。

同記録の、前掲「扶桑録」のうち傍線⑤及びその付近に該当する部分に注目すると、

（前略）狂風大作。驟雨忽至<sup>三</sup>不得<sup>レ</sup>已留宿<sup>二</sup>舡上<sup>一</sup>。日暮島主送人間。安而渠。則不得前進<sup>(後略)</sup>。<sup>(20)</sup>

とあり、やむをえず留まりて舡上に宿するにいたる、つまり正使は、津和地に寄港したが上陸して宿泊したのではなく、船内で休泊したことがわかる（傍線部分）。すなわち、津和地御茶屋を利用したのではないということである。

では、この時信使は、結局津和地でどうしたのか、改めて見直す必要が生じたといえよう。そこで、前掲「扶桑録」の傍線⑥の部分について考察してみる。

ひとまず、ここにある「宿」を、津和地御茶屋に宿泊したと仮定してみる。そうすると、正使（趙珩）は船内で休泊したが従事官（南龍翼）は御茶屋に宿泊したことになる。つまり、信使の代表者ではなく、その部下の方が御茶屋に宿泊したということになるのである。これは、事実として考えにくい。正使だけ御茶屋に宿泊したというのなら辻褃が合う。実際、同御茶屋に宿泊したと指摘されているもう一つの事例、延享五（寛延元）一七四八年度の来航に注目すると、正使だけが御茶屋に宿泊し、従者は船上泊となっている。<sup>(21)</sup>

以上により筆者は、本節で問題とした「扶桑録」明暦元年八月一七日条の「宿」とは、津和地御茶屋に宿泊したことを指すものではないと考えるのである。

### (三) 洪禹載「東槎録」への検討

最後に、従事官付訳官として信使に帯同した洪禹載の記録「東槎録」<sup>(22)</sup>にも注目しておく。洪禹載は、その肩書からわかるように、信使一行にあつては従者の部類に入る。

同日時同部分に注目してみると、

(前略) 午時風勢漸殘。寸寸前進。酉時僅到津和浦口。奉行・倭等通<sup>a</sup>報留泊之意。島主亦送問<sup>a</sup>安(中略)。○自上關

至津和一百二十里、宿<sup>b</sup>船上<sup>(23)</sup>(後略)。

とあり、文言より、ここでも船上泊だったことを確認できる(傍線<sup>b</sup>の部分)。

ここに、第一に掲げた「扶桑録」以外では、信使は船上泊だったことを確認できたということである。ただ留意すべきなのは、単に、港に船を繋いだだけでなく、島民との何らかのコミュニケーションはあったという点である。文言からは「奉行」等と「島主」が両者間のそれを成立させたことがわかる(傍線<sup>a</sup>の部分)。前者は長州藩「御馳走奉行」として信使を広島藩領まで案内・見送りする毛利就信の一行、後者は津和地村の庄屋だと考える。

### (四) 小括

本節では、明暦元年における津和地御茶屋の有無の問題を解決するため、南龍翼「扶桑録」同年八月一七日条に記されていた「宿」が同御茶屋への宿泊を示すものなのかを考察した。具体的には、同じ信使の一員が作成した記録である趙珩「扶桑日記」と洪禹載「東槎録」に検討を加えた。各史料の文言に検討を加えた結果、信使は、実際御茶屋に宿泊したのではなく、港に船を繋ぐ船上泊だった可能性が高いことを確認した。

そこで「扶桑録」同日条にある「宿」とは一体何を指し示すのが疑問点となる。おそらく、これも、船上での休泊を指し示す可能性が高い。つまり、信使一行は、総じて船上泊だったと考えるのである。記録するに当たって、その休泊場所を示すことを省略あるいは欠落させたのであろう。

すなわち『大系』の指摘は、再検討を要するとの結論である。

## おわりに

本章では、津和地の、近世前期における海上交通拠点としての確立を解明する一環として、津和地御茶屋の設立年の比定を試みた。

第一節では、先行研究で注目された、近世前期の同所に関係する史料を年代順に整理し、比定するための基礎を構築した。その結果、元禄元年の『江戸参府旅行日記』において、初めて「一つの堂」なる、同御茶屋の存在を推定できる表記を確認した。

第二節では、第一節での検討結果と『大系』の指摘内容とを照らし合わせて、設立年を比定するうえでの論点を限定した。この結果、寛文七年の幕府巡見使記録「西海巡見志」では御茶屋の存在が明記されていないのに、それ以前の、明暦元年の信使来航ではこの利用が指摘されていたことを確認した。そこで、後者の年までに本当に御茶屋は設立されていたのか、信使関係の史料を再検討する必要があることを指摘するにいたったのである。

そして第三節では、第二節にもとづいて、明暦元年度信使の来航記録に検討を加えた。この結果、信使は同所に船繋して船上泊したのであり、必ずしも御茶屋に宿泊した訳ではないこと、すなわち『大系』の指摘は誤りである可能性が高いことを提起するにいたったのである。

よって同御茶屋は、明暦元年には存在せず、寛文七～元禄元年間に設立された可能性が高いということである。

津和地は、寛永一四年に常夜灯が設置された点より、江戸幕府成立後の早い段階から、瀬戸内海交通の要衝の一つとして認識されていたといえる。しかし、それが重要な公用通行者への馳走拠点として確立するには、明暦元年における御茶屋の

存在を確認・肯定できなかった点より、実際には、さらに約半世紀もの年数を要したと考えられるのである。

《本論》第一・二部にて示すように、津和地は、一八世紀後期までには重要な情報拠点としても確立する。一七世紀一八世紀前期分の地方史料がほとんど残存していないため長期的なその過程は明らかにできないが、本章での検討により、一七世紀は寄港地としての役割を果たすなかで緩やかにその基盤を成す時期だったといえる。このうえで、同末期における御茶屋設立と八原氏の活動開始とを契機に、それが本格化していくと見とおすことができよう。

近世前期における瀬戸内海交通の発展は、これまで、どちらかといえば赤間関（長府藩）や尾道・蒲刈（広島藩）など主要な拠点港の発達史に即して論じられてきた。（本論文の趣旨から外れるが）本章での検討をとおして提起したいのは、その全体像・本質を明らかにするためには、津和地のような、主要な拠点港の間にある中間拠点にも目を配る必要があるということである。

今後は、史料の渉猟に努め、今回残した津和地御茶屋の正確な設立年の問題について、さらに追究していきたい。

## 註

- (1) 『町誌』二七五頁。
- (2) 井上淳《問題提起》「瀬戸内海の情報ネットワーク―松山藩津和地御茶屋を中心に―」（『地方史研究』二九二号、二〇〇一年）。
- (3) 東昇《解題》「八原家文書解題」／「八原家文書目録」（『愛媛県歴史文化博物館資料目録第七集 武家文書目録』、愛媛県歴史文化博物館、二〇〇〇年）。なお、目録に注目すると「御用日記」自体は明和五（一七六八）年からの現存だが、これ以外では、宝永六年七月二六日「公儀御役人長崎<sup>江</sup>御通船之節使者勤之覚」（整理番号…八九）など、明和五年以前のものも四点現存している。

(4) 「松山叢談」第二上(『豫陽叢書』第四卷 「松山叢談」第一)、臨川書店、一九七三年) 寛永一四年一月条。

(5) 註(1) 町誌二七四頁では、この常夜灯設置について「直接に島原の乱による公用船の航行安全を計つた措置であつたが、このころからキリシタン禁制を名目として鎖国体制が完成される中で、国内商業の発達に伴って、津和地の瀬戸を航行する船が多くなってきたことをも意味したものであらう」と、考察している。

なお「津和地の瀬戸」(傍点部分)とは、津和地と怒和島との間の、海峡ともいふべき狭い海域を指し示す。

(6) 『伊予史談会双書第一集 西海巡見志・予陽塵芥集』(伊予史談会、一九八五年) 四八頁。

(7) 齊藤信翻訳『江戸参府旅行日記 (東洋文庫三〇三)』(平凡社、一九七七年) 一三五頁。

(8) この「一つの堂」は、あくまで齊藤氏による翻訳であり、本来ならば原史料を確認すべきである。その作業は、今後の課題としたい。

(9) 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)。

(10) 註(1) 町誌二七九〜二八〇頁。

(11) ただ、まったく注目されなかったのではない。註(1) 町誌二七七〜二八〇頁では、同じ忽那島嶼部の地方史料の一つ「二神(村)文書」所収「朝鮮人来朝同帰国御用控」にもとづき、松山藩が津和地を拠点として、独自に信使への馳走を敢行したことを指摘している。しかしこれは、八原氏の同所着任以降に当たる正徳元(一七一)年度の来航についてであり、ここで問題とする、江戸幕府成立と同氏着任間については言及していない。

(12) 信使に関する個別の研究業績については、ここでは割愛する。

(13) 全八巻(明石書店、一九九三〜一九九六年)。

(14) 『防府市史』通史II 近世(防府市、一九九九年) 六〇七〜六〇九頁。ちなみに、江戸幕府における家臣の経歴などを家系別に整理した『新訂 寛政重修諸家譜』(続群書類従完成会)からは、長州藩に関係する毛利氏で、明暦元年時点

で「右京」なる官名を賜っていた人物は確認されない。

- (15) 例えば、南龍翼「扶桑録」(『大系』第三卷、一九九五年)明暦元年八月一日条に「過<sub>二</sub>三十里<sub>一</sub>。到<sub>二</sub>加老島<sub>一</sub>」(鹿老渡)待<sub>二</sub>潮水<sub>一</sub>(三十里を過ぎて鹿老渡に到り、潮水を待つ)(一七六頁)とあり、津和地出発後いわゆる「潮待ち」のため、ま<sub>二</sub>ず鹿老渡に寄港したことを確認できる。

- (16) 明暦度信使に関する幕府側の史料としては①『徳川実紀』第四篇(吉川弘文館、一九六五年)、②『通航一覽』第三(清文堂出版、一九六七年(復刻版))そして③国立公文書館(内閣文庫)所蔵「明暦朝鮮信使来朝記」(所蔵番号…和二三二四三一―一七八―五四三)が代表例として挙げられる。しかし、これらのなかで最も記述に具体性がある③でも「同十七日、上関出船之處、天氣悪故松平隠岐守領内津和<sub>(松山藩)</sub>寄船、翌十八日津和今出船」とあるに過ぎないように、いずれにも津和地上陸・御茶屋利用の文言は確認できない。

- (17) 記録の概要については、仲尾宏《解題》「史料解題」(註(13)『大系』第三卷一三二―一三三頁)を参照されたい。

- (18) 註(13)『大系』第三卷一七六頁。

- (19) 記録の概要については、註(17)仲尾氏《解題》を参照されたい。

- (20) 註(13)『大系』第三卷一四七頁。

- (21) 西村毬子『日本見聞録にみる朝鮮通信使』(明石書店、二〇〇〇年)一三三頁。なお、これには、正使が病気がつたという当時の事情も絡んでいる。

- (22) 記録の概要については、註(17)仲尾氏《解題》を参照されたい。

- (23) 註(13)『大系』第三卷二〇四頁。

〔付記〕 本章は、平成一九(二〇〇七)年一月に発表予定の拙稿「近世前期における瀬戸内海交通と津和地―御茶屋設

立年への検討を通じて―」(『伊予史談』三四四号、二〇〇七年一月(発行予定))の一部分を書き改めたものである。元々は、平成一五(二〇〇三)年一月末日、三重大学大学院人文社会科学研究科に提出した《修士論文》「瀬戸内海における藩主・公儀役の通航と津和地―江戸時代後期・松山藩御茶屋の活動を手掛かりに―」(三重大学付属図書館製本・所蔵)を出発点として、個々の先行研究を再検討することを趣旨として作成したものである。

第一部 瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩

—— 漂着異国人長崎送還を中心に ——

## はじめに

第一部では、まず瀬戸内海路における公儀浦触ルートと藩及びこの地域社会との関係を、主に伊予国松山藩領での情報活動を分析することを通じて明らかにする。

公儀浦触研究の中心的役割を果たす水本邦彦氏は、同触について「幕藩のルートを経ることなく、村継ぎで通達される」との原則を有していたことを指摘した。しかし〔図序―二〕〔表序―一〕を掲げて示したとおり、瀬戸内海路を巡っては各拠点港に藩直営の御茶屋が整備され、基本的には、藩が公用通行者への馳走を直接担っていた。つまり、全国的な原則と実態との間で齟齬を来していたのである。同海路を巡る情報機能の特質を解明するためには、当然、まずこの関係とその基本構造とを明確にしておく必要がある。これが第一部の趣旨である。

ここでは、その目的を達成するために、主として以下に示す二点を着眼点として検討を進めることとする。

第一点は、全国的なその原則に対する藩の姿勢と具体的な指示である。この問題点については、幕藩体制における支配構造を解明するうえでの切り口の一つだとして、水本氏ほかの先行研究でも検討が試みられてきた。しかし、そこで説明されているのは、幕府関係機関による公儀浦触の通達に備えて、藩はいかなる対策を講じ、領内にいかなる対応を指示していたのかという点ばかりで、実際の情報伝達への応対及びこの機能までは、あまり踏み込めていない。最初に掲げた関係の本質を明らかにするためには、当然、後者の問題までを解決する必要があるということである。

第二点は、瀬戸内海路を巡る、異なる二つの公儀浦触ルートの問題である。水本氏は、全国的な公儀浦触の伝達ネットワークに関して「おおむね（中略）一八世紀後半（宝暦年間）<sup>(一七五―一七六三年)</sup>に至り、①全国的な伝達ネットワークをもつて発給される勘定所触れと、②代官や遠国奉行発給の地域触れ、の二極構造をとって完成され安定化する」としたうえで、瀬戸内海を巡っては③「山陽ルート」（摂津・和泉・播磨・備前・備中・備後・安芸・周防・長門国）と④「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を明らかにしている。山陽と四国の境は、近世後期に一般化したいわゆる「沖乗り航路」(瀬戸内海中央部を東西に直進する航路)とほぼ一致することから、瀬戸内海地域という一つの枠で捉えれば、一件の海事・航行に対して異なる二つの情報区域が存在し関わることになる。すなわち、理論的にも情報共有の観点からして非効率であり、それを地域の側から克服する必要があるということである。これは、瀬戸内海における特質を形成させる一要素だといえる。そこで、地方史料を通じて当該地域での情報の行き交い全体に注目することによって、問題とする両者の関係によりアプローチできるのではないかというのが筆者の考えである。

以上二つの着眼点にもとづいて、具体的には、水本氏が全国的に完成され安定化したとする宝暦年間以降を対象時期、公儀浦触が直接発給される幕府海事の一つである送還を主たる対象事例として設定し、①藩は、いかに公儀浦触ルートと接していたのか、②実際には、いかに情報を確保していたのか(あるいは、させていたのか)、さらに、③両者の関係が地域社会の情報ネットワークにいかなる影響を及ぼしたのか、の三点について検討する。そして第一部をとおして、最初に掲げた目的を達成すると同時に、水本氏が提起した「完成され安定化する」との論は、あくまで公儀浦触の全国的な伝達ネットワークや発給形態を指してのものであり、決して地域社会における役割や位置づけまでを指してのものではないということも実証していくこととする。

## 註

(1) 水本邦彦《研究余録》「公儀浦触について」『日本歴史』五〇一号、吉川弘文館、一九九〇年。

(2)(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)。

## 第二章 瀬戸内海における公儀浦触ルートの整備と藩

### 本章の目的

本章では、近世瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩及び藩領との関係を明らかにする目的を達成するための前提として、このルートの整備と藩の関係について整理することを課題とする。その目的を達成するには、いかなる原則でもってこのルートが整備され、いかなる原則でもって瀬戸内海の藩はそれに対応したのかを、まず明確にしておく必要があるからである。

具体的には、以下の四つを要点として整理を試みることにする。

第一点は、近世の統一政権はいかなる原則でもって交通政策を実施したのかである。統一政権が全国支配を実行するに当たって、まず重要なのは、対象とする領域にいかに政権の意思を伝達するのか、つまり上意下達システムの確立である。その問題について、いかに考えられ試みられていたのかを整理する。

第二点は、第一点を受けて、公儀浦触の通達の場合ではいかなる整備が進められたのかである。ここでは、水本邦彦氏の研究成果の整理を中心に、全国的なその整備の概要を示し、このうえで瀬戸内海における状況について整理する。

第三点は、公儀浦触ルートの整備に対して、瀬戸内海路に關係する藩はいかなる対応の原則を示していたのかである。ここでは、關係する藩が領内拠点港に対して発した通達内容を整理して、その原則の特徴を明らかにする。

そして第四点は、第一部で主たる分析対象とする芸予諸島を巡っていかなる規定が示されていたのかである。序章第三節第二項にて述べたように、本論文でここを対象とするのは、この拠点港の一つである津和地に關する公務記録「八原」が分析において有効な史料だからである。意義は、もう一つある。第四点の整理の趣旨は、それを説明することにある。

以上四点の整理により、同諸島を巡っていかなる公儀浦触ルートと藩の關係が企図されていたのか、そしてこの關係には

いかなる特徴があつたといえるのかを明確にすることとなる。

## 第一節 近世統一政権の交通政策とその展開

本節では、まずその第一点について説明する。

### (一) 近世統一政権にとっての課題

統一政権にとって、支配全土にわたって交通政策を実行するためには、まず上意下達のシステムを確立する必要がある。しかし、電信・電話・郵便など近代的な通信手段が導入されていない当時にあつて、これを実現するためには「触」(書簡)で地方支配権力の領域を通過して伝達させるしかなかった(これは「触流し」と呼ばれる)。陸上交通に関することだと「A宿、B宿、C宿……」と、伝達対象とする交通路に沿って、宿駅を継いで触を廻達させる仕組みさえ整えればよいのだが、海上、とりわけ瀬戸内海の交通に関することだと、こう一筋縄にはいかない。確かに、太平洋岸・日本海岸のような地域の場合では、陸上と同様に沿岸の浦々を継いで触を廻達したので問題ない。しかし瀬戸内海の場合となると、海上に島嶼が飛び石上に散在していて、それらすべてに通達をするためには、陸上における一本の線の廻達に対する面のこれが必要となるからである。確かに伝達対象が散在するものであつても、予め一つ一つを繋ぐ順序を決めておけば、理論上では一本の線でも通達可能である。しかし、近代的な通信手段がない近世にあつてこの方式を単純に用いただけでは、<sup>(1)</sup>相当な所要日時がかかり到底間に合わない。しかも、島嶼ごとに支配する藩が異なつていて、その点も克服しなければならぬ(もちろん、島嶼のなかには、幕府公儀権力が直接支配するいわゆる「天領」もある)。統一政権にとっての課題は、ここにあつたのである。

### (二) 「分国」から「全国」への志向

この課題は、江戸幕府以前の統一政権すなわち織豊政権から取り組まれていた。原因は、戦国大名がいわゆる「分国法」

により、各自で交通政策を実施したことにある。それにより、領国ごとに異なる制度が成立し「分国的交通の障壁が存在」<sup>(2)</sup>することとなった。統一政権にとつては、まずこの障壁を取り除くことが必要だったのである。<sup>(3)</sup>

織豊政権の政策の特色は、全国的に商業交通と軍事交通の双方を展開させたことにあるといえる。具体的には「楽市・楽座、関所の撤廃、道路・橋梁の整備、山賊・海賊の鎮圧、伝馬制度と駅制、廻船業者への助成等」<sup>(4)</sup>が挙げられているが、織田信長の場合では最初に関所の撤廃を試みたこと、豊臣秀吉の場合では文禄・慶長の役（一五九二〜一五九八年）を起すに当たって、京都・大坂と本拠地の肥前名護屋（現佐賀県唐津市）との間の交通・通信ルートを確立するために駅伝制を採用したことが代表だといえよう。<sup>(5)</sup>

### (三) 秀吉政権期における交通路の発展

秀吉政権による交通政策は、全体的に見れば、あくまで諸大名の領国内における交通政策を促進させるものであり、決して全国的な宿駅伝馬制を、すなわち近世的交通を大きく進展させるものではなかった。<sup>(6)</sup>しかし、本論文の研究対象である瀬戸内海に着実な発展をもたらしたことは相違ないのである。

その代表例として挙げられているのが、朝鮮出兵時、文禄元（一五九二）年正月二四日に、小早川隆景と毛利輝元に対して継舟・継飛脚の制を命じ、宿駅及び継舟港に奉行や舟奉行を配置し、さらに、一里につき人には四文、馬や舟には一〇文を駄賃として支払わせたことである。<sup>(7)</sup>この政策の特徴は、支配下としたかつての戦国大名にそれを直接実行させたことにある。芸備地域の場合では、毛利氏によって陸上では山陽道の整備、海上では海賊の活動停止が実行された。これらは、当該地域における近世的交通制度の布石の意味をもつものとして評価されている。<sup>(8)</sup>

### (四) 江戸幕府初期における瀬戸内海路・山陽道の発展

近世交通史に関する著書、あるいは関係する自治体史誌にて異口同音に指摘されているのが、本格的な「近世的交通体系」の整備は、江戸幕府が成立してから進められたという点である。<sup>(9)</sup>瀬戸内海路ならびに山陽道についても同様である。

例えば、広島藩が支配した芸備地方の場合では①慶長五（一六〇〇）年における福島正則の入部、②寛永一〇（一六三三）年における最初の幕府巡見使の巡察、が発展の契機となったことが指摘されている。

①について、まず瀬戸内海路の場合では、年貢米や領内物産の移送に必要な輸送路を確立すべく主要航路が整備された。陸上交通路でも、年貢米移送などの対策を念頭に、山陽道のみならず脇往還も整備が進められた。具体例としては①広島城下町整備の一環として山陽道を城郭南方に引き入れたこと、②広島から可部・吉田・三次・布野を経て出雲国にいたる出雲路の開通がみられたこと、<sup>(10)</sup>の二点が挙げられる。

また「千石夫」なる、領内から高一〇〇〇石につき一人の百姓役を徴し、伝馬人足・町送りそのほかの雑用を勤めさせるという仕組みを始めたのも、この福島氏である。彼らは、西国街道筋の継送り場にも配置され、幕府の公用書類や荷物の送などの諸役を果たした。そして、江戸時代初期の陸上交通にとって重要な役割を担ったのである。<sup>(11)</sup>

②については、重要な公用通行者への馳走を行う交通路としての整備が進められた。広島藩の場合では、御茶屋作事・道橋・一里塚の各奉行を任命して、海・陸の交通路に関係なく領内の道路・橋・茶屋などの施設や接待の準備を促した。<sup>(12)</sup>

この寛永度巡見使を巡る交通の発展については、領主が幕府公用通行の馳走というものを本格的に意識し、それに対応しうる交通路の完成を目指した成果だと考える。この点について、例えば『広島県史』<sup>(マ)</sup>では「広島藩のみならず中国地方の交通上の諸制度や施設の整備に大きな役割を果たした。そして寛永十二年（一六三五）<sup>(マ)</sup>制度化された参勤交代ともあいまって、交通運輸に関する近世的体制が整えられていったが、それは幕藩体制に規定された領主的交通に対応したものであった」と、<sup>(13)</sup>評価している。

以上本節では、最初に掲げた第一点を明らかにすべく、広島藩領芸備地域を例に、織豊政権から江戸幕府の成立初期にかけての交通路の発展過程を整理した。ここで要点となってくるのは、確かに当該期間では、統一政権はそれ以前の「分国」交通から「全国」交通への進展を課題としたのだが、結局は「分国」に規定されていたことである。同地域の展開過程から

すれば、織豊政権の政策は近世的交通体系というより諸大名の領内交通政策を促進させるものだったことを窺い知れる。つまり「分国」は引き続き生きていたということである。

本節をまとめると、近世的交通体系の整備を巡って、号令は統一政権、具体化は地方の支配権力、という在り方で進められたということになる。

## 第二節 公儀浦触及びそのルートの概要

前節では、戦国時代以後、江戸幕府成立の交通の発展に関する整理において、引き続き「分国」は生きていたことを指摘した。問題なのは、このような状況にあつて、江戸幕府はいかに全国に海事を通達する制度を整備したのかである。そこで注目されるのが、全国的に整備された公儀浦触とこの伝達ネットワークである。本節は、最初に掲げた第二点について整理することを課題とするものである。

序章第一節第二項にて述べたように、公儀浦触とは、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に宛てて発給する公儀触の一種である。<sup>(14)</sup> 同触は、近世当時の海事情報のネットワーク、あるいはこれを巡る幕藩の権力関係を説明するうえで重要な分析素材であるにもかかわらず、近年まで本格的に注目されることはなかった。その流れにおいて、この触及びルートの解明を提起し、全国的な伝達ネットワークの存在を明らかにしたのが水本邦彦氏である。本格的な解明が進められたのは、一九九〇年代に入ってからである。

以下、水本氏の指摘にもとづいて、まずはこの触の特徴について項目ごとに整理していく。

①**通達方法とその原則** 前述したように、瀬戸内海の浦々へ漏れなく通達するためには、単なる線ではなく面の伝達が必要となる。ここで説明するのは、その問題をいかに克服していたのかである。

まず、全国的な公儀浦触の伝達ネットワークの原則から整理する。

水本氏は、同触の伝達について「幕↓藩のルートを経ることなく、村継ぎで通達される<sup>(15)</sup>」ことを原則としたと指摘している。つまり、前節で説明した「分国」残存の状況において、途中その支配権力を経由しない通達方法を成立させたということである。では、誰がいかにして幕府と村を繋ぐ役割を果たしたのが問題となるが、同氏は、瀬戸内海の浦々に宛てて発給された典型的な公儀浦触を掲げ、その点も説明している。これによると、幕府勘定所からまず備中国倉敷代官所（現岡山県倉敷市）へ伝達され、そこから関係する浦々へと通達されるとしている。つまり、藩ではなく地方の幕府直轄機関を中継点としていたのである。これにより、幕府公儀権力の意思すなわち「御意」を直接全国の津々浦々に下達する課題を克服していたということである。

次に、浦触の具体的な順達方法についてである。水本氏は、まず宛所の表記方法について、大別して二種類の方式があったことを指摘している。具体的には①「A国、B国、C国、D国浦付御料私領寺社領名主組頭」などと、国名を列挙する「国触れ」方式と、②「従A、B迄」と表記する「道触れ」方式とがあったとしている。そして①は、幕府勘定奉行所が発給するものに限られ、これ以外は②を採っていた<sup>(17)</sup>。それについては、幕府勘定奉行所発給の触とは、ある一つの交通路上だけでなく、全国津々浦々への通達を前提としていたことを示すものとして指摘できよう。

では具体的に、いかなるルートの方式で全国に伝達されたのか、水本氏が指摘する「国触れ」とは何だったのが問題点となる。これに関して水本氏は「近世後期には、全国を六ブロックほどに分けた伝達のネットワークも確立されていた<sup>(18)</sup>」としている。

具体的には、

- ① 相模・伊豆・駿河・遠江・三河・尾張・伊勢・志摩国（東海ルート）
- ② 出羽・陸奥・常陸・下総・上総・安房国（三陸ルート）

③ 摂津・和泉・播磨・備前・備中・備後・安芸・周防・長門国（山陽ルート）<sup>(19)</sup>

④ 紀伊・讃岐・阿波・土佐・伊予・豊後・日向国（四国ルート）<sup>(20)</sup>

⑤ 筑前・豊前・豊後・肥前・肥後・杵岐・対馬国（九州ルート）<sup>(21)</sup>

⑥ 越前・加賀・能登・越中・越後・佐渡・出羽国（日本海ルート）

を、掲げている。以上のようなブロック制によって、全国に効率よく触を通達させていたというのである。

ここにおいて、本論文に直接関わる重要な点を指摘しておきたい。それは、③④のルートが整備されることによって、瀬戸内海を巡って、二つの公儀浦触ルートが存在することになったという点である。これにより、前述した、島嶼が飛び石上に散在する瀬戸内海にあつて、いかにすべての村々に海事を通達するのかという課題に対する幕府の方針が窺える。すなわち、山陽側と四国側で、別々に複数の順達ルートを設定することによって、効率的に通達しようとしたということである。

しかしそれは、同時に、大きな問題点も生み出した。というのは、山陽と四国の境は、近世後期に一般化したいわゆる「沖乗り航路」（瀬戸内海中央部を東西に直進する航路）とほぼ一致することから、瀬戸内海地域という一つの枠で捉えれば、公儀浦触の順達という問題を超えて、一件の海事・航行に対して異なる二つの情報区域が存在することとなるからである。

筆者が瀬戸内海に注目するもう一つの意義は、ここにある。すなわち、理論的にも情報共有の観点からして非効率であり、それを地域の側から克服する必要がある。そこで、地方史料を通じて当該交通路を巡る情報の行き交い全体に注目することによって、最初に掲げた大きな目的にアプローチ可能だと考えるのである。

そして、本項の最後に、具体的な村継の方式について整理する。先行研究で指摘されているのは、予め藩領あるいは地域レベルで効率よく浦触を順達するための経路が決められていて、これに従って、村の名主（庄屋）や組頭など村役人を担い手に伝達する方式が採られていたということである。

瀬戸内海に係る順達ルートについては、山下堅太郎氏が見解を述べている。具体的には、伊予国の宇和島藩の事例か

ら「藩内での公儀浦触の伝達ルートは、藩内の触回達ルートに沿う形で藩側が決定し」たとしてたうえで「藩内の触伝達のルート自体は、在浦に形成されていた情報伝達ルートに根ざしたものであった」と、指摘している。<sup>(22)</sup>つまり、触の通達は途中藩を経ないのだが、そのルートは藩が決定したというのである。これは、近世海事を巡る幕藩関係にアプローチするうえでの要点の一つである。もつとも、それには、在地の地理に精通した藩が決定した方が効率的な触順達のルートを確立できるということもあろう。

ただこれにより、公儀浦触ルートは、単に幕府諸機関発給の浦触だけでなく藩領内の海事をも通達する面ももつ情報ルートとして確立することになった。水本氏は、上総国を事例に、このルートには藩主や代官あるいは村役人なども浦触を発していたことを明らかにし、<sup>(23)</sup>そのうえで「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、指摘した。<sup>(24)</sup>

本項をまとめると、前節にて「近世的交通体系の整備を巡って、号令は統一政権、具体化は地方の支配権力、という在り方で進められたということになる」と論じたが、公儀浦触の伝達ネットワークの在り方も、まさにそれと共通するものだけといえるのである。

**②伝達ネットワークの形成過程** 前項にて整理した公儀浦触及びそのルートの概要は、あくまで近世後期の、確立したあとについてのものである。本項では、江戸幕府成立後からその確立にいたるまでの諸段階について整理する。そのうえで、瀬戸内海に関する問題にも言及していく。

水本氏は、全国に現存する公儀浦触の史料に検討を加えた結果として「おおむね(中略)一八世紀後半<sup>(二七五)</sup>一七六三年(宝暦年間)に至り、①全国的な伝達ネットワークをもつて発給される勘定所触れと、②代官や遠国奉行発給の地域触れ、の二極構造をとって完成され安定化する」と、結論づけている。<sup>(25)</sup>そして、この完成にいたるまでに、三つの段階があったと論じている。

具体的には、

(1) 万治〜延宝年間（一六五八〜一六八〇年） 「①大坂―江戸間を中心に、材木輸送などをテーマとした大坂役人などを発給者とする浦触が行き交い始め、②また、幕府年貢米の江戸回送などをテーマとした老中触れや、その細則を記した勘定所触れも発給された」。

(2) 天和〜宝永年間（一六八一〜一七一〇年） 「①御用材木輸送をテーマとする勘定所触れが、大名經由の伝達ルートをとって各地に触れ流されるとともに、②地域的広がりをもつて大坂役人や幕府代官の触れが通達され始めた」。

(3) 正徳〜寛延年間（一七一〇〜一七五〇年） 「①勘定所触れの浦継ぎ伝達方式が確立し、②また、幕府出先諸機関発給触れの質的・量的拡大が見られた」。<sup>(26)</sup>

と整理している。ここで注目すべきなのは、展開の過程において、勘定所発給の同触れが大名經由で伝達された時期（天和〜宝永年間。傍点部分）もあつたという点である。それについては、全国的なネットワークの確立までにおいて、より効率的な伝達方法が順次模索されていくことを示すものとして指摘できよう。

問題は、ではこのような過程において、瀬戸内海ではいかなる変化があつたのかである。しかし、近世前期は史料、特に地方文書の残存率が低く、具体的な変化を見出すことは困難である。そのような状況において、宝暦年間以前の瀬戸内海を巡る公儀浦触について検討を試みたのが山下堅太郎氏である。同氏は、寛文一一（一六七二）年における幕府唐船の江戸→長崎の廻漕に際して発せられた同触とこの関連情報とを分析し、当時の、触を巡る幕藩関係にアプローチを試みた。<sup>(27)</sup> その寛文一一年という年は、前掲した水本氏の整理でいう(1)の段階に当たる。

同氏の指摘内容を整理すると、以下のとおりとなる。

② 当時の公儀浦触は、宝暦年間以降のように勘定所が発給主体となるのではなく、「老中連署状」「国々書付」「勘定奉行連書状」の三点で構成されていた。なお「国々書付」とは、廻達順序の指示書であり、そもそも国名しか明記していない。

⑥ 幕府は、当時から公儀浦触を、国々浦々を浦継で廻達させることを意図したが、西国諸藩の間でこれは守られなかった。むしろ、藩には、幕府の指令を直接領内浦々へ届けさせたくないという意図すら見える。理由としては、当時の公儀浦触が老中発給文書だったため、藩が過敏に対応したということが考えられる。<sup>(28)</sup>

◎ 西国諸藩は、独自に公儀浦触の廻達先を決定し、かつ他藩と連携しながら独自に情報を収集していた。

以上をまとめると、(1)の段階から、幕府は浦継での通達を意図し、藩は自らそれを確保しようとする関係にあった、つまり幕藩間で公儀浦触の在り方を巡って齟齬を来していたのである。これについては、山下氏が指摘するように、触のなかで指示された「国継ぎ」という概念がまだ定着していなかったことなども考えられるが、やはり、藩の馳走が最大の要因としてあったであろう。<sup>(29)</sup>

以上が、山下氏による寛文年間の公儀浦触についての検討結果である。同氏の検討により、同触の伝達ネットワークの完成以前における幕藩関係については相当程度アプローチできたと考えるが、問題は、在地における実際の順達についてである。この点は、前述したように、地方史料の残存状況により説明が困難なのだが、以下本節の最後として、これについて若干補足しておくこととする。

瀬戸内海を巡る浦触順達ルートの形成過程について、最も注目されるのは、前掲した「山陽ルート」「四国ルート」の、二ブロックの区分が江戸幕府成立時から存在していたのかという点である。最初から区分されていたのとされていなかったのとでは、在地におけるそれへの認識及び対応が大きく異なってくると考えるからである。これは、本論文での本格的な分析における要点の一つである。

史料に注目してみる。例えば山下氏が検討した寛文一一年の廻漕に際して発せられた、寛文一〇年十一月五日付「老中連署状」では、宛所が武蔵・相模・伊豆・駿河・三川<sup>(河)</sup>・志摩・伊勢・紀伊・阿波・土佐・伊予・豊後・豊前・周防・長門・筑前・肥前となっていて「浦々郷次」に廻達することが指示されている。<sup>(30)</sup>この表記は、一見すれば宛所の国名を列挙する「国

「触れ」方式と考えるが、実は、この国順は長崎までの廻漕経路であり「道触れ」なのである。<sup>(31)</sup>これだけからだ、前掲した二ブロックの概念を窺い知ることにはできない。実際、同氏は「国々書付」では宛所の国名しか明記していないことを理由に、入手した公儀浦触を次はこの国に廻達するのかは、藩独自に判断していたことを指摘している。<sup>(32)</sup>つまり、宝暦年間以降では明確に存在する「山陽ルート」「四国ルート」間の垣根は、当時の藩にとってあまり関係ないものだった可能性が高いということがある。

結論的にいえば、江戸時代初期は、あくまで「道触れ」が基本であるが、そのなかに、瀬戸内海における二ブロック分けの概念も存在していたということであろう。この根拠として、例えば延宝元（一六七三）年三月に幕府が発した廻船規定で「筋」と称する国内主要航路の一覧が掲げられているのだが、それによると、

延宝元年癸丑三月 日

船足御定（中略）

一、西海筋、豊後、豊前、筑前、壹岐、對馬、肥前、平戸、五島、長崎迄

一、南海筋、相州、豆州、遠州、三州、尾州、勢州、志州、紀州熊野路、泉州、攝州、淡路、阿波、土佐、讃岐、伊豫<sup>①</sup>

一、瀬戸内攝州大坂より長州下之關、肥前長崎迄

【甲辰雜記二】<sup>(33)</sup>

と「南海筋」のルートと山陽側沿岸のそれとを区分していることを確認できる。すなわち、前者の「道触れ」のうち傍線<sup>②</sup>の部分が「四国ルート」、傍線<sup>③</sup>の部分が「山陽ルート」へ繋がったと考えられるのである。

以上、先行研究で明らかにされた公儀浦触の伝達ネットワークの概要を整理し、これが確立する以前における瀬戸内海を巡る順達ルートの問題について整理と若干の考察を加えた。本節での要点は、確かに公儀浦触は、途中藩権力を經由せず浦々へ直通することを原則に整備が進められ発給されたのだが、実際の順達とこのルートについては、江戸幕府成立後の早い段階から藩が主導権を握っていたということである。ただ、この点についての結論は、さらなる史料検討を加えたうえ

で試みる必要がある。今後の課題としたい。

### 第三節 瀬戸内海における公儀浦触と藩

前節の整理において、瀬戸内海を巡っては、江戸幕府成立後の早い段階から藩が公儀浦触の順達及びそのルートの主導権を握っていたことを指摘した。しかし結局、公儀浦触自体は「幕↓藩のルートを経ることなく、村継ぎで通達される」べく整備が進められ、実際に発給された。むしろ、江戸時代初期に、幕府の意図どおりに公儀浦触が順達されなかったからこそ、そのように整備が進められたのかも知れない。

ここで問題点となるのが、そのように確立された伝達ネットワークに対して、藩はいかに対処していたのかである。それにもとづいて本節で取り組むのが、本章の最初に掲げた第三点である。具体的には、代表例として岡山藩と広島藩がそれぞれ領内拠点港に発した指示内容に注目し、この整理から、瀬戸内海に関係する藩の対応の特徴を明らかにしていくこととする（地図二参照）。

#### (一) 岡山藩・広島藩の公儀浦触への対応

①岡山藩の場合 岡山藩が発した指示については、宝永四（一七〇七）年二月に「往還」すなわち交通路上の村役人に宛てて発した通達から窺い知ることができる。

#### 三〇九 「往」

寶永四亥二月 横留之内

一、往還注進之仕様

公儀御役人御衆中其外御大名様方、大坂より西國へ御渡海之節、大坂御乗船之義、惣して西國海道御通り之公儀御役人

御衆御代官衆中并御大名様方、又ハ何事によらず先觸東より西へ通し之節、和氣郡之内より注進書上道郡藤井村まで指越、藤井村より上道郡御郡奉行へ之注進書と一所に指越可申事、<sup>(ママ)</sup><sup>(34)</sup>

右東より西へ注進は東よりの注進にて岡山へ聞へ申候間、御野郡・津高郡備中よりの注進に不及候、窺之儀有之候ハ、其品可申越義は各別之事、<sup>(35)</sup>

一、東より宿送<sup>(36)</sup>て無之、和氣郡之内はかりへ東より知らせ來る品有之時は、上道郡之内に不存候て不苦儀候ハ、和氣郡之内より注進書直岡山へ可申越事(中略)、<sup>(34)</sup>

右之通、往還筋之名主・五人組頭別て合點仕可居申事、<sup>(34)</sup>

以上からまず読み取れるのは「往還」すなわち交通路を通じて廻達される触は、いかなる形態であろうとも常に、そして最終的には藩庁所在地岡山へと伝達されるべく独自の情報系統を設定している点である。確かにこの通達は、傍線⑥の部分にあるように、主として公用通行に際して発せられる「先觸」への対応を示すものではあるが、傍線④の部分で「西國へ御渡海」「惣して西國海道御通り」も対象に含まれていることから、海事すなわち公儀浦触が発給される事案も含めて考えてよい。(これに関する情報伝達系統の図示は省略するが) 具体的には、傍線⑤の部分より「東」(大坂方面)から先(浦)触が伝達されてきた場合には、和氣郡(現岡山県和氣郡和氣町)からその注進書を藤井村(現岡山県岡山市)へ伝達し、上道郡(現岡山県同市)郡奉行のもとへと届けられるようにしていることがわかる。<sup>(35)</sup>

郡奉行は藩政を司る職の一つであることから、同奉行に伝達されるということは、すなわちその情報を藩が把握するも同然である。また、これは傍線④の部分からわかるように、先触・浦触など重要な上意下達触だけでなく、個別に伝達される情報についても同様に扱うことが指示されている。文言からは、それは早急に岡山藩庁へ注進することが求められていることがわかる。<sup>(36)</sup>

②広島藩の場合 次に、本論文での分析に関わってくる広島藩の場合はどうなのかである。この概要については、藤沢勇氏



の執筆として『広島県史』にてすでに説明している。端的にいえば、同藩は「天下送り」「浦辺天下送り」なる独自の幕府公用通信に関する制度を、幕府成立後の早い段階から整備していたということである。

「天下送り」とは、飛脚とは別に幕府の書状や荷物を継ぎ送ることであるが、この特徴は、本来ならば宿駅が担当するのに対し特定の家にそれを請け負わせている点にある。同藩は、これとは別に「宿送り」なる藩内用の書状などを継ぎ送る制度も併せて整備した。<sup>(37)</sup>

瀬戸内海を巡って整備された「浦辺天下送り」については、同県史にて「天下送り」と同種のものとして説明されているが、<sup>(38)</sup>具体的には、延享元（一七四四）年四月に、同藩船奉行が領内浦辺の村役人に宛てた通達から明らかにすることができる（併せて〈図二〉も参照）。

### 五七 浦触順送方につき船奉行より通達

一、公儀御船并御荷物附送物之事

一、唐船造御船往来之事

右両様之御廻状先達<sup>①</sup>福山領<sup>②</sup>より尾道浦へ送来候者、西向島へ送遣之、西向島より瀬戸田町・竹原浦・久比浦・蒲刈三之瀬順々に送届、別付之手形<sup>③</sup>所々に可取置之、川尻浦より三之瀬へ可送遣、三之瀬より予州津和島へ送渡、別付之手形念を入可取之、尤下目より三之瀬へ御廻状送来候ハ、尾道浦迄海陸浦次順々右可為同前、尾道より福山領之内、手寄之所へ送渡し、別付之手形念を入可取之御廻状通候、度々三之瀬より倉橋島へ右心得為知之、倉橋より宮島へも可為同前事、

一、御廻状之写仕、三之瀬より川尻浦へ遣之、村送を以て早速此方<sup>(広島)</sup>へ可遂注進事、

右之浦島兼々申合置、至其時遅々無之様に堅可相守者也、

延享元<sup>甲</sup> 子年四月

植木小右衛門

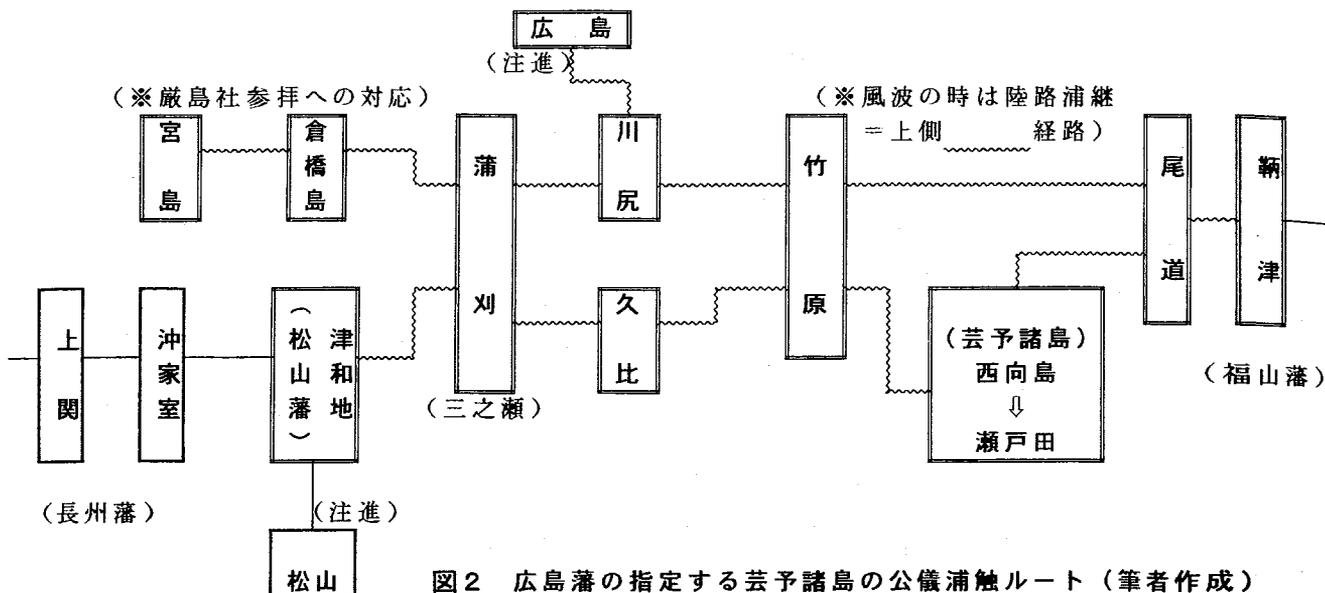


図2 広島藩の指定する芸予諸島の公儀浦触ルート（筆者作成）

- 註・  枠は、広島藩が設定した公儀浦触順達の拠点である。
- ・  線は、広島藩の認識する浦触ルート（「浦辺天下送り」）、  
 線は、それ以外の、主要な浦触ルートである。
  - ・ 延享元（1744）年の広島藩船奉行所通達にもとづき作成。

瀬戸田浦

庄屋

(39)  
年寄共へ

与頭

以上のように、広島藩は、船奉行の通達として触の伝達順序を具体的に指示したのである。同藩の場合では、芸予諸島の一部分を領有していて、いかにその島嶼すべてに漏れなく、かつ効率よく廻達させるかという課題を抱えていた。しかしこのように、藩自ら明確に指示し順守させることでその課題を克服していたのである。

### (二) 瀬戸内海の藩による公儀浦触への対応

①共通点の整理 前項にて掲げた岡山・広島両藩の通達を比較してみると、瀬戸内海を巡る公儀浦触ルートと藩の関係について、主として二つの共通点を指摘することができる。

この第一は、藩は「幕↓藩のルートを経ることなく、村継ぎで通達される」べく整備された公儀浦触ルートに対して、その順達秩序を維持させることにより、自らの立場を克服していたという点である。藩にとってその秩序は、このような原則が確立されたからこそ、同触を把握するうえで必要だったのである。

前述したように、江戸幕府の成立初期では、幕府の意図に反して藩庁が触伝達の主導権を握っていた。これにより、確かに藩庁は直接同触の通達内容を把握できる。しかしその反面、藩同士の信頼関係・提携関係が成立していないと、自藩のもとに伝達してもらえない可能性もあったのである。この意味で、むしろ藩庁にとっては「幕↓藩のルートを経ることなく」の原則の方が、都合がよかったのかも知れない。

第二は、藩は、その秩序を確立させるのと同時に、独自に、そのルートから自藩庁に通達内容を伝達させるルートをも付加させていたという点である。今回注目した両藩に限らず瀬戸内海では、藩庁とこの藩の海上拠点港との距離は割合大きい。<sup>(40)</sup>

しかし、藩にとつて馳走を達成するためには、当然、藩庁自体がその通達内容を把握する必要がある。この対策として、領内のある主要な拠点港を触廻達の分岐点としても指定し、そこから藩庁に伝達するルートを加していたのである。岡山藩の場合では（東へ大坂方面）からの廻達で、和気郡が、広島藩の場合では三之瀬（後者の史料、傍線③の部分）がそれに指定されていた。

②ほかの領国交通路との共通性 以上二つの藩の通達を例に、瀬戸内海を巡る公儀浦触ルートと藩の関係について検討した。今回は、これら以外の藩の例を挙げるのは省略するが、管見の限り、ここで指摘した二点は、瀬戸内海に関係する藩の共通点として考えられる。その実証は別論の課題として残すことにして、本節の最後に、今回明らかになった特徴の、ほかの非直轄街道との共通と相違の問題について触れておきたい。

ここで、適当な比較対象として挙げられるのが長崎街道である。これは、一般的には小倉と長崎を結ぶとされる非直轄街道である。<sup>(41)</sup> 両交通路は、確かに海・陸路の違いという根本的な相違点こそあるものの、長崎上使など重要な幕府公用通行が毎年恒常的にあること、福岡藩・佐賀藩などいわゆる大藩が直接支配し、かつそこでの馳走に関わっていたことなどの点で共通する。

長崎街道における廻達触と藩の関係については、近藤典二氏がすでに検討を試みている。具体的には、福岡藩の郡奉行が安永一〇（天明元）一七八一年）一月に領内一五宿の代官に対して発した「諸通執行之定」での通達内容を分析している。

同氏によれば「諸通執行之定」とは、長崎上使ほか幕府公儀役人から九州諸大名そして御状箱にいたるまでの街道通行に際する宿駅代官の任務を規定するものであり、このあと、改定されずに廃藩まで守られていたものである。また、ここで規定された内容は、同年新規に制定されたのではなく、これまでに発せられた通達内容を整理・集成したものと考えられている。<sup>(42)</sup> そのうち、本論文に關係する部分を抽出し整理したのが（表二）である。

これによると、福岡藩は、主要な公用通行に際して発せられる情報（特に「先触」「入込通過注進」）について、基本的に

表2 安永10(天明元)1781年「諸通執行之定」に見る主な通行情報の取り扱いと馳走分担(近藤典二氏作成表の一部分を筆者加工)

No.	区分	長崎奉行	六大名	九大名	日田郡代	御料代官	御陸目附	日田本締手代	長崎町年寄	漂着異国人
1	先触到着注進	端宿代官→御用勤衆	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	代官より注進	(同左)	注進に及ばず
2	外聞注進	端宿代官→御用勤衆	(同左)	なし	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)
3	入込通過注進	端宿代官→御用勤衆	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	入込のみ注進	入込・通過共	入込・通過共
4	人馬手当	代官→大庄屋・問屋	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	なし	大庄屋・問屋	大庄屋・問屋
6	遠見	出す	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	なし	なし
7	休泊所	本陣	(同左)	(同左)	御茶屋	町茶屋	(同左)	なし	町茶屋	町茶屋
17	継所出張	下代	(同左)	(同左)	なし	下代	(同左)	宿役	(同左)	
18	本陣挨拶	代官	(同左)	(同左)	なし	代官	(同左)	(同左)	下代	下代
19	案内出張	本陣亭主	(同左)	(同左)	(同左)	宿亭主	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)
20	宿内押え	下代1・組頭1~2	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	(同左)	組頭2人	組頭1人	組頭2人
25	その他		(3)	(4)		(5)				(省略)

(依拠:近藤典二「福岡藩の陸上交通」掲載「(表1) 諸通執行之定」)

註

(表の見方) 各段のNo. は、近藤氏作成表のものと一致させた。

(1) 表中「六大名」は、鹿児島・熊本・佐賀・柳川・人吉・大村の各藩を指し示す。

(2) 表中「九大名」は、久留米・島原・唐津・小城・蓮池・鹿島・平戸・三池・宇土の各藩を指し示す。

(3) 久留米藩、安永6(1777)年より儉約令。

(4) 唐津藩、明和5(1768)年より儉約令。

(5) 長崎「御料代官」安永8(1779)年正月通行の事例。

は「端宿役人↓御用勤衆」へ伝達されるべく、すなわち領内に入って最初の宿が情報を入力次第、藩の馳走担当役人にすぐ伝達されるべく規定されていることがわかる。

確かに、この内容と前述した岡山・広島藩のそれとを比較すると、むしろ相違点の方が多い。その主要なものを箇条書で挙げると、

①後者の場合では村役人が情報伝達を担うのに対し、前者の場合では宿駅代官が担う。

②後者の場合では領内の重要な交通拠点が藩庁に情報を上達する分岐点としての役割を担うのに対し、前者の場合ではこれに関係なく、領内の端宿がそれを担う。

③通行情報について、後者の場合では通行者の格に関係なく藩庁へ上達するのに対し、前者の場合では格によって在り方が異なる。とりわけ、異国人の送還は公儀浦触が発給される公用通行の一つであるにもかかわらず、前者では「注進に及ばず」としている。また、これに関連して、馳走内容も格によって細かく分けられている。

と、することができ。注目されるのは③である。瀬戸内海の藩がいかに情報とその秩序を重視していたかを示すものとして指摘できるのだが、この要因は、前者の各宿駅では馳走能力（施設・経験など）をすでに備えていて、藩も、これにある程度委託できると判断したことにあると考える。<sup>(43)</sup>

しかし両者については、本質的には共通している。それは、前述した上意下達触の原則を前提に、藩の馳走を念頭に、交路上での伝達秩序を維持させている点である。非直轄交通路の場合だと、上意下達触と藩の関係の在り方は、海・陸路の相違に関係なく同じであったことを窺えよう。

もちろん、これだけで、それがすべての非直轄交通路に共通するとはいえない。久留島浩氏が、近世では「情報収集をし  
ておきながら、実際にどのような『馳走』を行うかは、各地でそれぞれ異なっている」と指摘する<sup>(44)</sup>ように、地域・宿ごとに馳走の作法が異なっていたことから、これにもとづき情報収集の在り方も異なってきたと考えられるからである。その問題

については、今後の課題としたい。

#### 第四節 芸予・防予諸島を巡る公儀浦触ルートと藩

前節までにおいて、瀬戸内海を巡る公儀浦触の整備と藩の関係について検討を試みた。最後に、本論文で主要な分析対象とする芸予諸島地域を巡るこの関係について説明しておく。具体的には、前節にて掲げた、延享元年の広島藩浦触順達規定にもとづき三つの要点を補足する。

その第一は、東からの伝達において広島藩領に浦触を順達する「福山領」(傍線②の部分)の交通拠点とは鞆津だという点である。それについては、例えば、明和七(一七七〇)年と推定される御目附役土屋帯刀・御普請役松山惣右衛門の九州下向に際して、

(二月)  
同月廿九日

一、蒲刈 y 飛船到来之処左之通申来、

一筆致啓上候、然者先達<sup>而</sup>度々被仰聞候御目附之御様子、上筋へ申遣置候処、左之通室津<sup>三</sup>聞合之趣鞆津 y 到来仕候間、下筋へも宜御通達可被下候(後略)<sup>(45)</sup>、

と、鞆津が福山藩を代表して、東(播磨室津)からの通行情報を蒲刈(三之瀬)に宛てて伝達する役割を担っていたことから確認できる。<sup>(46)</sup>

第二は、傍線①の部分についてである。(図二)からもわかるように、広島藩船奉行が発したこの通達は、水本氏が明らかにした公儀浦触山陽ルートの一部であり、本来四国ルート域とは一線を画すものである。そのため、備後・安芸国域の領内各拠点に効率よく浦触を回覧させるべく伝達経路が設定されたといえる。このなかで、唯一それに反する伝達が指示され

ているのがこの部分である。文言からわかるように、三之瀬より四国の一つである伊予国「津和島」すなわち津和地に伝達することが指示されている。つまり広島藩自らが、公式に、幕府が定めた「国継ぎ」の原則に反する伝達を使役していたということである。

その要因は、序章第三節第一項にて述べたように、津和地自体が安芸国と周防国の境に、そして「沖乗り航路」上に位置していたことにある。つまり、周防国との浦触順達を成立させるために津和地をその中継拠点として位置づけていたのである。これは下りだけでなく登りの場合でも同様である（傍線◎の部分）。これにより、瀬戸内海でも稀な、山陽と四国の間の垣根を公式に越える情報ルートが存在することとなったのである。

ここで疑問点として挙げられるのが、芸予諸島を巡って、これ以外に公式に山陽・四国間を越える浦触ルートは存在していないのかである。それについては、管見の限り現時点で確認されない。芸予諸島の四国域側に關する史料を確認してみると、例えば今治藩でも、島嶼部を含む諸村の触廻達ルートを設定しているが、ここでは山陽国域にまたがる経路は明記していない<sup>(47)</sup>。つまり、双方間の境をまたいで島嶼が飛び石上に存在するという特殊な地理にある芸予諸島にあっても、藩領の概念にもとづき公儀浦触ルートに關する原則は順守されていたのであり、問題の三之瀬と津和地ルートはあくまで例外的なものだということである。

そして第三点は「浦辺天下送り」の成立時期についてである。「天下送り」は、正保年間（一六四四～一六四七年）に制度化したと推定されているが、それは、これ以前、江戸幕府成立後の早い段階から整備されていたのである。その事情については、竹原市立書院図書館所蔵「竹原下市覚書」所収の宝暦七（一七五七）年一二月における願書から窺い知ることができ<sup>(48)</sup>る。

## 222 天下送り願書

〔宝暦七年十二月〕

〔異体字〕

丑十二月、但寅十月十八日御番<sup>与</sup>宮田吟平様へ出ス、

乍恐御願申上ル口上覚 賀茂郡竹原下市村

(広島藩)

(一六二四)一六四三年)

一、從御公儀様浦部御触御書送り之儀(中略)、此儀御船手<sup>(49)</sup>被仰付候之趣寛永年中被仰付候趣<sup>(49)</sup>相見<sup>(49)</sup>申候、其已前之儀

委敷相知レ不申候、当所<sup>(務)</sup>相勉候訳何之子細も無御座候(後略)、

文言より、明確ではないが、前掲した延享元年における順達方式は寛永年間に広島藩の船手によって指示されたと推定できる。おそらく、第一章第一節第一項にて述べた津和地における常夜灯設置と同様、寛永一四(一六三七)年のいわゆる「島原の乱」と関係があると考えられる。その説明は、今後の課題としたい。

以上、芸予諸島を巡る公儀浦触ルートの整備と藩の関係について、要点ごとに整理し説明した。そのなかで、このあとの本格的な分析で重要な意味をもつのは、安芸国の三之瀬と伊予国の津和地とを結ぶ浦触ルートの意味である。筆者は、序章第三節第二項②にて、本研究で津和地に注目する意義として「八原」の分析史料としての有効性を挙げたのだが、もう一つの意義はそこにある。つまり、山陽・四国の両ルートに関係することとなった同所への情報伝達に注目することにより、一件の海事・航行を巡って両ルートにいかなる情報がいかに伝達したのか、そのおおよそを窺い知れるということである。

## おわりに

本章では、本格的な分析に入るに当たった前提として、瀬戸内海における公儀浦触ルートの整備と藩の関係について整理した。具体的には、近世初期の統一政権による交通政策の展開の整理を出発点として、江戸幕府による全国的な公儀浦触の伝達ネットワークの整備に対して、瀬戸内海の諸藩はいかなる対応を示し、いかなる伝達の在り方が形成されたのかを要点ごとに整理した。そして今回は、特に、統一政権が「分国」交通から「全国」交通への進展を志向したにもかかわらず、結果として公儀浦触の伝達でも「分国」の概念が引き続き残存したことを着眼点とした。

整理の結果、同海に係る藩は、同舳が途中藩権力を經由せず直接浦々へと通達されることを認識するなかで①領内の伝達経路を規定していたこと、②領内拠点港から独自の情報ルートを付加させることによって、藩庁が把握できるシステムを確立していたこと、③芸予諸島を巡っては、全国的な伝達ネットワークの原則を超える、独自の伝達ルートを規定するものも存在したこと、の三点を確認した。これらについては、藩は、その原則を認識するからこそ確実に把握すべく自ら領内交通路における伝達秩序の維持に努めていたことを示すものとして指摘できる。これは、前掲した水本邦彦氏の提起などを受けて山下堅太郎氏がすでに指摘した点であるが、本章での整理によって、その指摘をさらに具体化することができたと考ええる。

また、この特徴は、非直轄街道の代表たる長崎街道の場合と本質的な部分では同じだったことも併せて確認した。つまり、本章で明らかにした交通路を巡る上意下達と藩の関係は、当時の領国社会に共通する可能性が高いということである。

なお本章では、本研究において津和地に注目するもう一つの意義についても説明した。具体的には、津和地は瀬戸内海にあつて山陽・四国の両ルートに直接関係する交通拠点としての地位を得ていた点を挙げた。すなわち、同所への情報伝達に注目することによって、一件の海事・航行を巡って両ルートにいかなる情報がいかに伝達されたのか、そのおおよそを窺い知れるということである。これが、本論文の分析における重要な点となってくるのである。

## 註

(1) この点に関しては、序章第一節第四項にて述べたように、例えば東昇「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)でも整理されている。

(2)(3) 児玉幸多編『日本交通史』(吉川弘文館、二〇〇一年(第三刷))一五四頁(福島正義執筆「第二編『中世の交通』」第四章『戦国大名の伝馬制度』)。この編著書は、一九六〇～一九九〇年代における日本交通史研究の発展に大きく寄与

した研究者各自が成果の総括的な見解を論述するものであり、福島氏のその指摘も、この見解の一つだといえる。

なお、同著書同章では、戦国大名の交通政策の特色として「分国本位の閉鎖的なものであり、しばしば交通遮断を行って領国の防衛を図ってきた。また、軍事的、政治的交通政策が優先され、兵士の移動や軍需品の輸送に主眼がおかれていた。さらに他国の戦国大名との友好関係から使節の派遣が行われたり、分国内の本城と支城との連絡に飛脚が用いられたりした」(二四四頁)が、この一方で「東国で伝馬制度が一部国境を越えて隣国と提携してなされた」(一五四頁)場合もあつたことを指摘している。そして、評価点として「いわゆる伝馬制度が発達をして、分国の防衛や交通、運輸の発達に貢献をしたこと」、加えて「これがやがて近世になると江戸幕府の伝馬制度に継承される」(一四三頁)ことも挙げている。

(4)(5) 註(2) 編著書一五五―一五八頁。

(6) 『岩波講座 日本通史』第一巻 近世一(岩波書店、一九九三年)一四六頁(渡辺信夫執筆「近世の交通体系」)。

なお、このような秀吉政権の交通政策によって、新たな地域差が生じたことにも留意しなければならない。註(2) 編著書では、これによって「戦国時代以来の伝馬制<sup>てんませい</sup>を中央―地方の二重構造をもつものに改編するとともに、商農・兵農分離を促進し、新宿駅をして城下町中心の領国的な交通・流通構造の重要な一翼を担わせる役割を果たした」(一七三頁)と、指摘している。

(7) 註(2) 編著書一五八―一七二頁(丸山雍成執筆「第三編『近世の交通』第一章『江戸幕府の交通政策』」)。後者の頁では、天正二〇(文禄元)年二月の、秀吉の朱印状を受けて実施した交通政策の内容について、一段階詳しく説明している。具体的には「秀吉の名護屋出動に際して毛利氏領国の街道筋の『御とまりの所々』に乗掛馬五十疋ずつを集めておき、支障のないよう待機させることを命じたものである。これは戦時出動とはいえ、それ以降の経過からみて一時的なものではなかった。毛利氏は、秀吉の『御泊々』(宿々)の『御座所』用として『御茶屋』(後の藩営の本陣)を設置

しており、『大日本古文書・毛利家文書』四)、近世宿駅への方向性がしだいに明確化したようにもみえる。もちろん、宿駅における伝馬業務は戦国大名の段階において恒常的であり、また御茶屋も織田信長が甲斐の武田勝頼を征討した時すでにみられるので若干の留保条件つきとなるが、山陽道筋においては、江戸時代の宿次名と多くが一致しており、中世以来のそれがほとんどそのまま持越され、推転したものとと思われる」としている。

なお、秀吉政権期における街道整備については、ほかにも様々な言及がある。例えば土田良一氏は、歴史地理学の視点から『近世日本の国家支配と街道』(文献出版、二〇〇一年)一四八〜一五二/一六二頁にて言及している。

(8) 『広島県史』近世一 通史Ⅲ(広島県、一九八一年)八三九頁。本論文では詳述しないが、これら諸策のうち海賊停止については、一九六〇年代後半より重要な研究成果が発表されている。その代表として、松岡進『瀬戸内海水軍史』(瀬戸内海文化研究所、一九六六年(第一版)、森本繁『歴史紀行 瀬戸内の海賊衆』(山陽新聞社、一九八四年)などが挙げられる。また、これらの成果は、一九八〇〜一九九〇年代の関係自治体史誌編纂における参考となつている。

(9) 個々の指摘例の紹介は割愛するが、代表的なものとしては、註(6) 編著書一四六頁の論述や註(7) 土田氏著書一五一〜一六一/一六三〜一六七ほか頁が挙げられる。

(10)(11) 註(8) 県史八四〇〜八四一頁。

(12)(13) 註(8) 県史八四二〜八四四頁。

(14) 水本邦彦「公儀浦触」発給の諸段階」『日本国家の史的特質』近世・近代、思文閣出版、一九九五年)によると、公儀浦触が発給される事案として「幕府年貢米や公儀御用材木・御用瓦などの海難に関する事項、漂流外国船の護送や流人輸送問題など」を、掲げている。

(15) 水本邦彦『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)。

(16) 註(15)にて掲げている史料は、当時の愛媛県温泉郡中島町(現在は同県松山市に編入合併)公民館旧蔵文書で、風

早郡小浜村（大洲藩領。〈図序―三〉〈表序―二〉）庄屋文書所収の文化四丁卯年「浦御触書写」であり『中島町誌史料集』

（中島町役場、一九七五年）二九九―三〇二頁にて翻刻しているものである。この触は、下総国銚子（現千葉県銚子市）に漂着した中国清王朝の南京商船を、長崎へ送還するに際しての援助を指示するものである。

主要部分を抜粋すると、

肥前国長崎へ渡海南京商船洋中<sup>ニ</sup>而逢難風、下総国海上郡銚子湊へ漂着、積来荷物廻船四艘<sup>江</sup>積分々、南京人八十七人乗組、為警固松平右京亮家来<sup>并</sup>御普請役御代官滝川小右衛門手付・手代乗船いたし、当四月下旬出船、長崎<sup>江</sup>送遣候事、

一、解船之櫓・船具等も、是又右廻船之内<sup>江</sup>積乗候事、

(A) 一、右船海上朱之丸、御用幟建候事、

一、瀬戸内<sup>ニ</sup>而風なき候節ハ、御料私領共、乗筋浦々<sup>ヤ</sup>挽船指出、右四艘之船挽送り可申候、若難風<sup>ニ</sup>而何国之浦へ令漂着候共、難船躰身請候ハ、早速小船差出、致出精浦繫為致、船痛損<sup>茂</sup>出来候ハ、南京人陸上候儀者不致別船<sup>ニ</sup>乗置、修補を加<sup>江</sup>、乗添候役人申旨<sup>ニ</sup>随ひ出帆為致、右始末最寄御代官御預所役所へ相届可申候、最寄御料所無之所者、領主地頭役所へ相達し差図可請事、

一、右御用船無難<sup>ニ</sup>而浦繫之節も、出帆迄之内ハ番船付置、尤漁船<sup>ニ</sup>も唐人乗船へ堅ク不近寄様可致事、右之通相心得、御用船差支無之様可取斗者也、

卯四月十九日

（幕府勘定吟味役 松山直義

惣右 印

（同 羽田保定） 藤右 印

（同 村垣定行） 左太 印

左太 印

(B)

右浦触昼夜無遲滯令順達、留りy最寄御代官御預所へ役所へ可相返候、

右浦触御勘定所y相渡候ニ付、墨付等為無之写相添本紙共差遣候間、於浦々大切ニ取扱、別紙帳面へ令請印、不限昼夜刻付ヲ以早々相廻、浦触本紙・請印帳・此写共留りy最寄御代官御預所役所へ可相返候、

(同 金沢千秋)

瀬兵

印

(同 岡松久彌)

八右

印

(同 河尻春之)

甚五

印

(幕府勘定奉行 水野忠通)

若狭

印

(同 松平信之)

兵庫

印

(同 小笠原長幸)

和泉

印

(同 柳生久通)

主膳

印

讚岐 伊予 土佐 阿波

淡路

右国々海辺村 (付力)

御料

私領 村々

寺社領

名主

組頭

印割

卯五月六日

申上刻

(倉敷代官(忠辰)

大岡久之丞

印

讃岐

伊予

土佐

阿波

淡路

右国々海辺付

御料

私領 村々

寺社領

名主

組頭(後略)

(B)

となる。水本氏は、(A)は幕府勘定奉行・勘定吟味役連署の公儀浦触本体の部分が倉敷代官大岡忠辰のもとに送付されたもの、(B)は、(A)を受けて、倉敷代官が添書と(A)の写そして請印帳を、四国・淡路の関係諸村に宛てて発したものだとしている。また、浦触本体及び請印帳は触留り村(＝順達の終点となる村)の領主を経て勘定所に、倉敷代官の添書は発信元の「倉敷陣屋」に提出することを指示されているとも指摘している。

(17) 水本邦彦「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。ただし同論稿では、寛政一二(一)

八〇〇）年九月一八日付の史料にもとづき、幕府勘定奉行所の浦触のなかにも②「道触れ」方式を採るものがあったことを併せて指摘している。そして、必ずしも（勘定奉行所）Ⅱ（国触れ）の等式は成り立たないと結論づけている。

(18) 註(14) 水本氏論稿。

(19) 註(16) にて掲げた、四国ルート宛公儀浦触の典型から確認できるように「淡路国」が宛所として明記される場合もあることに留意しておく必要がある。

(20) 註(14) 水本氏論稿では、文化四(一八〇七)年四月一九日付の公儀浦触を例に、このルートでは「豊後・豊前・筑前・筑後・肥前・肥後・大隅・日向・薩摩」国と、九州内の全国に宛てて発せられる場合もあることを指摘している。

(21) 註(14) 水本氏論稿では「幕末には、石見―越後を通貫する伝達形態と、石見―若狭と越前―出羽の二グループに分けて伝達する形態とが見られる」ことも指摘している。

(22) 山下堅太郎「近世前期における公儀浦触について―寛文十一年幕府唐船廻漕令を中心に―」(『財団法人 土佐山内家宝物資料館 研究紀要』一号、二〇〇三年) 註(41)。なお、同論稿同註釈では、階層社会との関係の視点から「実際に浦継ぎによる回達を担った浦々の庄屋などは、回達自体を自らの功績として捉えていく事態も生じる(中略)。近世後期以降は、社会の各階層において、公儀浦触が位置づけ直されてくるのである」との、本論文の課題に関連する重要な提起も加えている。

(23)(24) 水本邦彦「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)。同氏は、この論稿において、公儀浦触ルートを巡る伝達には①幕府↓藩經由で通達された触の伝達経路すなわち「幕藩ルート」と、②個々の領主支配の単位を超えて村継ぎ・浦継ぎで伝達する経路すなわち「国郡ルート」(Ⅱ近世後期に幕府勘定奉行所が発給する公儀浦触の伝達経路)とが存在したことを指摘している。これら二ルートへの検討は、註(17) 水本氏論稿でも試みている。

(25)(26) 註(14) 水本氏論稿。

(27)(29) 註(22) 山下氏論稿。この廻漕について同氏は、寛文一〇(一六七〇)年十一月に幕府が長崎代官末次平蔵に命じて造らせた五〇〇石積の大型唐船を、試漕として江戸く長崎間を一往復させるものだったとしている。

(30) 『山内家史料 豊昌公紀』第一編(山内家史料刊行委員会、一九九五年)三三六頁。

(31) 註(22) 山下氏論稿によると、この廻漕は、本来東海道沖から南海道を通って豊後水道を北上し、関門海峡から北回り、長崎へ向かう予定だったと考えられるが、実際には途中航路を変更して、紀伊水道を北上して兵庫津へと向かい、瀬戸内海路を西に航行している。

(32) 註(22) 山下氏論稿。もちろん、本当に国ごとの廻達順序が規定されていなかったのかは要検討である。

(33) 大蔵省編『日本財政経済史料』巻一(財政経済学会、一九二四年(復興版)三五二頁。なお、この文書を含めた近世初々中期の幕府による海運統制については、例えば西村圭子『近世長崎貿易と海運制度の展開』(文献出版、一九九八年)二七九〜三三四頁にて説明している。

(34) 『岡山藩法集』上(創文社、一九五九年)一〇九〜一一〇頁(法令集巻之三 第十)。

(35) 岡山藩の職制については『藩史大事典』第六巻 中国・四国編(雄山閣出版、一九九〇年)一七五〜一九四頁(谷口澄夫執筆「岡山藩」)を参考とした。なお、この通達が発せられた江戸時代前期における岡山藩郡奉行及び郡政の概要については『岡山県史』第六巻 近世I(岡山県、一九八四年)五九二〜六〇四頁(第四章「領国支配の構造」第二節「郡奉行・代官と郡代」)を参照されたい。これによると、当該期における同奉行の権限は「必ずしも明らかでないが、諸郡の百姓の訴訟を裁いたり、横目衆と共に郡村を廻って代官・給人の民政を監察したことは確か」(五九二頁)だとしている。

(36) ここでは史料の掲示は省略したが、同通達からは、西から東への触廻達の場合における対応も指示されている。対応

の原則は同じである。

(37) 註(8) 県史八六四〜八六七頁(V「領国経済と城下町」四「交通の整備」)。なお「天下送り」「宿送り」については『海田町史』通史編(海田町、一九八六年)二四五〜二四九頁など、当時の往還に係る各自治体史誌でも説明している。

(38) 註(8) 県史八九五頁。

(39) 因島市教育委員会旧蔵「宮地家文書」所収(『瀬戸田町史』資料編(瀬戸田町教育委員会、一九九七年)二六三頁)。なお、因島市は、現在広島県尾道市に編入合併している。

(40) この点については、本章で注目した岡山藩領における岡山〜牛窓間、広島藩領における広島〜下蒲刈島三之瀬間、あるいは長州藩領における萩〜上関間それぞれの距離を、地図から確認されたい。

(41) 近世における長崎街道の起終点は、今日でも明確にされていない。この研究上の問題点と街道の内容とについて、近年では『福岡県文化財調査報告書 第一八四集 長崎街道』(福岡県教育委員会、二〇〇三年)七〜一六頁にて整理している。

(42) 近藤典二「福岡藩の陸上交通」(『西南地域史研究』第九輯、一九九四年)。なお、同論稿で分析された史料とは、木屋瀬資料館所蔵「木屋瀬松尾文書」所収「諸通執行之定」のことである。

(43) 福岡藩領内の各宿駅の概要についても、註(41)報告書にて詳しく説明しているので参照されたい。

(44) 久留島浩『研究ノート』「盛砂・蒔砂・飾り手桶・箒―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)。

(45) 『日記』第一卷五四頁(明和七年カ二月廿九日条)。

(46) ただし、問題の註(39)史料内の、本文中でいう傍線①の部分から読み取れるように、西から東への順達では、特に

鞆津へ伝達することを明記せず、福山藩領内の適当な場所へ「送渡」ことが指示されていた。おそらく、臨機応変に、沼隈半島の交通拠点のいずれかに伝達していたと考える。

なお、通達内容より、伝達方向にかかわらず蒲刈（三之瀬）が重要な情報拠点として位置づけられていたことを窺い知れるのだが、これは、天和二（一六八二）年度の朝鮮通信使に同行した対馬藩主の「安芸蒲刈御馳走一番」との評価に代表されるように、江戸時代前期の段階より同所が広島藩の馳走拠点と指定され整備されていたことを要因とする（『蒲刈町誌』通史編〈蒲刈町、二〇〇〇年〉三三二～三四七頁）。

(47) この点に関する指摘は、例えば『魚島村誌』合冊版（魚島村、二〇〇四年）六三頁を参照されたい。なお（愛媛県越智郡）魚島村は、現在、同県同郡上島町へと合併している。

(48) 註（37）町史二四六頁ほか。

(49) 『竹原市史』第四巻 史料編（二）（竹原市役所、一九六六年）一七六～一七九頁。

(補) 第一節の作成に当たっては、渡辺則文「日本社会における瀬戸内海地域」（『日本の社会史』第一巻 列島内外の交通と国家〈岩波書店、一九八七年〉二五七～二八四頁）、網野善彦「問題の所在」／斉藤利男「古代・中世の交通と国家」（『日本の社会史』第二巻 境界領域と交通〈岩波書店、一九八七年〉一～五三頁）なども参考とした。

〔付 記〕 本章のうち第三・四節は《口頭発表》「瀬戸内海地域における浦触と情報伝達の機能―芸予予防予地域の実態を中心に―」（二〇〇三年七月「広島近世近代史研究会例会」、広島近世近代史研究会、於 広島県立文書館、二〇〇三年七月一九日）の内容の主要部分を論文化した拙稿「瀬戸内海の公儀浦触ルートと津和地御茶屋」（『伊予史談』三三三三号、伊予史談会、二〇〇四年）を大幅に加筆・修正したものである。

### 第三章 瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩の情報ルート

—— 鞆津↗岩城↗津和地ルートの成立過程を手がかりに ——

#### 本章の目的

前章では、本論文の研究の前提として、近世前期における全国的な公儀浦触の伝達ネットワークの整備と瀬戸内海の藩との関係について検討した。本章より、両者の関係について本格的な分析に取り組み。

筆者は、瀬戸内海では藩が公用通行に関する情報と馳走を主導していたことから、まず、これが同触のルートを通じて伝達される通行情報にいかに対応していたのかを明らかにする必要があると考える。第二章第三節第一項にて掲げた藩の通達は、あくまで同触が順達されてきた場合に領内交通拠点がいかに対応すべきか、このマニュアルを示すものに過ぎず、それがすなわち同触のルートと藩の関係の本質を示すものではないからである。つまり、実態に注目する必要がある訳である。

今回は、具体的には①公儀浦触ルートに対する藩独自の情報ルートの存在に注目し、この成立意義を検討する、②両者の関係が公儀浦触ルートと藩領及びこの地域社会との関係にいかなる影響を及ぼしたのかを検討する、の二点に取り組むことによりその本質にアプローチしていくこととする。本章は、まず①に取り組むものである。

最初に、分析の概要から説明する。交通に関する情報機能の本質を解明するに当たって、単一の事例に注目するだけでは、それに対する情報伝達も単一の形態しか見出せない。この全体像を明らかにするためには、一つの時期区分内において様々な事例が存在した時期、すなわち変容期に注目する必要がある。その考えにもとづき第三・四章では、宝暦年間（一七五一～一七六三年）以降最初の大きな変容について仮説を立て、この前後における伝達の実態を比較するとの目的で、まず分析の対象時期を設定する。そのうえで、本章で取り組む課題①については、広島藩船奉行所が規定した山陽ルートにもとづく

福山藩 鞆津く尾道く三之瀬く津和地の順達ルート（「浦辺天下送り」）（前掲（図二）（地図二）参照）に対して、松山藩が独自に鞆津く岩城く津和地の情報ルートを整備していたことに注目し、幕府公用通行に際するこの成立過程を分析することとする。

## 第一節 課題の限定

本節では、最初に掲げた方針にもとづいて、まず具体的な分析対象の時期とルートを具体的に設定する。

### （一）対象時期の設定 —— 宝暦年間以降最初の変容を巡る仮説 ——

第一に、対象時期を設定する。筆者が様々な海事史料に検討を加えた結果、現段階では、江戸幕府の海事史料『通航一覽』（以下『通航』と略記）に収録されている、天明四（一七八四）年九月二三日における通達が、問題とする宝暦年間以降最初の大きな変容をもたらしたと考える。

### 【史料三一】

往年より御定にて、朝鮮船漂着の時は長崎に送り、同所より對馬に渡して歸國せしむ、天明四甲辰年九月廿二日、其漂着の扱方を改めらる（中略）、

朝鮮人浦々江漂着致し候得は、是迄は其所之領主より、長崎奉行江申遣返答相待、長崎江送り遣し候處、以來は漂着いたし候は、早速長崎奉行江申遣返答不相待、引續長崎表江送遣候（中略）、

右之趣、領分之内浦々有之候萬石以上之面々、兼而相心得居候様可被達置候、

九月廿二日、<sup>(1)</sup> 制令通集

これは、諸藩に対して、漂着した異国人（史料では「朝鮮人」と表記）<sup>(2)</sup>の取り扱い改定を通達するものであり、端的にい

えば、送還迅速化のためそれに関する手続きの簡略化を意図するものである。<sup>(3)</sup> 内容を整理すると、傍線部分にあるように、これ以前は、漂着地の藩(主)が長崎奉行へ届け出て了承を得たうえで送還を開始することとなっていたのに対し、以後は、すぐ同奉行に届け出るが、了承を待たずして送還を開始するように変更するとしている。つまりそれにより、理論上では、同奉行への届出(了承待ちまでの分だけ、漂着(送還開始までの時間が短縮されることになる。これは、公儀浦触の通達も含めて、関連する情報の伝達も迅速化される可能性が生じることを意味する。経路上の迎接主体も「馳走」(送還補助)を間に合わせるべく、早急なその情報入手が必要となるからである。

よって本分析では、同年におけるこの改定が、公儀浦触ルートと地域社会の關係に宝暦年間以降最初の大きな変容をもたらしたとの仮説を立て、その前後の変化を追うとの目的で、天明年間の前後、具体的には明和(享和年間(一七六四〜一八〇三年))を対象時期として設定することにした。

## (二) 注目する情報ルートの設定とその意味

最初に掲げたとおり、本章では、松山藩が独自に整備した鞆津(岩城)津和地の情報ルート进行分析対象として設定する。この動機は、天明四年の改定後に当たる享和元(一八〇一)年の紀州漂着異国人送還に際して、津和地に、従来の「浦辺天下送り」ではなくそのルートを通じて通行情報が伝達されたことにある。

この史料を掲げると、

### 【史料三一―二】

熊以飛船啓上仕候、然者紀州漂着之異国人乗船、一昨十七日室津<sup>(三月)</sup>着船仕候旨鞆津付船之内壹艘罷戻<sup>(開字)</sup>申候、尤福山御領<sup>(庄屋)</sup>室津迄聞合<sup>(野)</sup>參候船昨日鞆津罷戻<sup>(4)</sup>候故、当方付船<sup>(4)</sup>聞合候趣<sup>(4)</sup>御座候、此段御注進申上候(中略)、

三月十九日

八原佐之右衛門様

岩城村 友右衛門

とあり、文言より、岩城村庄屋が靱津まで「付船」<sup>(5)</sup>を派遣し、そこで入手し持ち帰った通行情報を直接津和地詰役の八原氏のもとへと伝達したことがわかる。つまり、岩城村の庄屋は、公儀浦触の山陽・四国ルート間の垣根を越えて情報活動を行ったのである。

問題は、第二章第三・四節にて(図二)を掲げて示したように、津和地が広島藩船奉行所規定のルートによって、山陽ルートの一拠点としての地位をすでに得ているにもかかわらず、そのような情報伝達が行われたという点である。この地位により津和地は、三之瀬から通行情報を随時入手でき、本来その伝達自体が不要なはずだからである。

本章の分析には、この問題点こそが公儀浦触ルートと藩の関係の本質、さらには、幕府が企図した上意下達の構造と瀬戸内海の藩との関係を説明する切り口だと考えにもとづき、実態への検討からこれを解決するという意味を有するのである。

## 第二節 瀬戸内海の公儀浦触ルートと岩城

本節では、本章での検討の前提として、公用交通における松山藩と岩城の関係の変化、具体的には、同藩が同所に発した通行を予告する第一報を受けての通達の変化について検討する。前述したように、岩城から靱津へ情報収集を派遣するという行為は、藩境を越えるものであり、同時に、公儀浦触の伝達ネットワークの原則をも超えるものである。このような行為については、在地の人々の独断で敢行できるものでなく、当然、その背後に藩の指示があったのである。

### (一) 交通拠点岩城の概要

岩城は、芸予諸島の東端部分に、そして備後・安芸と伊予の国境に位置する島嶼の一つである。山陽側の拠点港との位置関係で見ると、安芸地乗り航路でいえば靱津と尾道の間、沖乗り航路でいえば靱津と大崎下島の御手洗との間に位置する、いわば中間拠点でもある。松山藩は、直営の御茶屋を設置するなどして(前掲「表序一」参照)、同所を、瀬戸内海を航行

する公用通行者への馳走拠点の一つとして整備した。瀬戸内海を東から西に向かう通行者にとっては、伊予国域に入つて最初の交通拠点となるからである。

以上だけからすれば、津和地とは交通拠点としての立場に何ら相違がない。しかし、前掲した広島藩船奉行所の規定に同所の地名がなかった点からもいえるように、正式には山陽ルートを通じて伝達される情報を手でできる立場になかった。これにより、津和地とは反対に、原則と実際の立場との間で齟齬を来していたのである。

そこで、松山藩が岩城に指示したのが鞆津への付船派遣である。山陽ルートの一拠点としての地位を得ていない以上、自ら情報を収集させるしかないとの判断なのであろう。筆者が対象期間の各通行事例に検討を加えた結果、これは、水本邦彦氏が公儀浦触の伝達ネットワークが完成され安定化したとされる宝暦年間以降の変化の一つとして成立したことが明らかとなった。

以下、この過程について、史料を掲げつつ順に説明していくこととする。

### (二) 送還第一報を受けての指示内容とその変化

①明和五(一七六八)年の場合 まず、その宝暦年間の直後に当たる、明和五年の送還事例から注目する。これは、七月一日に清国福建省の商船(乗組員二人)が紀州日置浦(現和歌山県西牟婁郡白浜町)へ漂着、九月二五日に津和地へ山陽ルートを通じて第一報が伝達、<sup>⑥</sup>というものだが、それを受けて、松山藩より以下のような指示が通達された。

#### 【史料三一三】

御沙汰

先達<sup>⑦</sup> 有之候異国船追々近寄申候内大形藝州路通船<sup>⑧</sup>も可有御座候哉、津和地村へハ三津表<sup>⑨</sup>御手船数艘御手當八

日出船<sup>⑩</sup>被仰付候、然所若ハ伊与地通船有之候時ハ岩城表<sup>⑪</sup>て左之通取斗可申旨被仰付候<sup>⑫</sup>付、二神好助急<sup>⑬</sup>致渡海候筈<sup>⑭</sup>

有之候(中略)、

十月十一日(後略)<sup>⑮</sup>

文言から読み取れるように、この送還で岩城に課せられた役割は、一行が「伊与地」すなわち伊予地乗り航路を選択する場合に馳走を担当するに過ぎない（傍線③の部分）。情報収集についても【史料三一〇】で見られたような活動は指示されていない。これは、送還一行が高い確率で「藝州路」すなわち安芸地乗り航路を選択するだろうと推定されていることを根拠としている（傍線④の部分）。

松山藩の方針について窺い知れるのは、明和年間では、津和地と岩城で、通行者への馳走において差（役割分担）がつけられている点である。文言からは、当時の松山藩は、津和地をその拠点として重視していたと考えられる（傍線⑤の部分）。従って、馳走内容に関しても、岩城には具体的な指示が発せられなかったであろう。

②寛政八（一七九六）年の場合 明和五年の事例から明確な変化を読み取れるのが、寛政八年における送還である。これは、六月八日に奥州仙台藩領の本吉郡十三濱へ清国広東省の漁船（乗組員一四人）が漂着、一〇月一日に津和地へ四国宛公儀浦触でもって第一報が伝達<sup>(8)</sup>、というものだが、それを受けて、松山藩より以下のような指示が通達された。

#### 【史料三一四】

先達<sup>(7)</sup>御浦触有之候異国人通船之節諸仕成之儀、左之通御奉行所<sup>(郡奉行所)</sup>被仰聞候間、左様御承知、此段岩城村へ御申聞可被成

候、

一、岩城村表村漕船等之儀ハ津和地村同様左之通被申付、同所通船候ハ、村役人共罷出令才許漕渡候様、尤八原佐之右衛

門<sup>(a)</sup>上筋之様子承り合、通船頃合相聞候ハ、早速岩城<sup>(江)</sup>も相通候様被申通、猶同所<sup>(三而茂)</sup>相心掛双方申合、兎角手抜無之

様可申聞候、且又野間・風早<sup>(江)</sup>兼日手當も不申付、不時備之形ニ差図致置候間、萬一伊与路通船<sup>(伊予地乗り)</sup>も候ハ、岩城<sup>(野)</sup>Y早速

飛船ヲ以申通、若又過急之儀も候ハ、野間郡継場迄漕送り同郡<sup>(江)</sup>継請迄ハ越智嶋漕船<sup>(三而茂)</sup>漕渡候様可被申聞事（中略）、

右為可得御意如此ニ御座候、以上、

十一月十九日

（松山藩島方手代）  
影浦平太

(ママ) (9)  
小笠原只右衛門殿

以上より、この送還では、まず藩としての馳走における役割からして変化したことを指摘できる。文言を比較すると、明和五年とは異なり津和地と同様に馳走に取り組むこと、すなわち、馳走拠点としての位置づけを同等とするようになったことを確認できる(傍線⑧の部分)。

結論的にいえば、それに伴い、情報活動に関する指示も具体化したということである。文言からは①八原佐野右衛門と、送還一行の通行に関する情報交換を心がけること(傍線⑥の部分)、②万が一伊予地乗り航路を選択することが確認できたら、野間郡(現愛媛県今治市)の「継場」まで伝達する起点としての役割を果たすこと(傍線⑨の部分)、の二つを課せられていることを確認できる。

ただここでも、第一報を受けての段階から、鞆津への付船派遣を指示されるようになった訳ではない。その意味で寛政年間には、まだ変容の中途段階だったと考える。

③享和元年の場合 この派遣が正式に指示されるようになったことを確認できるのが、享和元年における送還である。同年には、遠州と紀州からほぼ同時期に送還があったのだが、ここでは後者の事例より指摘することとしたい。その事例とは、正月一〇日(この時点では寛政一三年)に日高郡和田浦(現和歌山県日高郡美浜町)へ清国の南京商船(乗組員一七人)が漂着、二月二五日に津和地へ四国諸藩間独自のネットワークでもって第一報が伝達<sup>(10)</sup>、というものだが、この第一報を受けて松山藩より以下のような指示が通達された。

【史料三一五】

(前略)南京人通船<sup>④</sup>付諸事手当之儀、別紙之通御奉行中被仰聞候旨從御代官被仰聞候間、夫々無御手拔様御仕構可被成候、尤番船之儀も付置、津和地・野間・風早へも飛船ヲ以注進候様御書付御座候へ、備後鞆津辺へ付船<sup>⑤</sup>も被差遣可然哉、是等之儀も間違無之、浦統<sup>江</sup>注進有之候様御取斗可被成候(中略)、

三月十三日

(松山藩越智嶋大庄屋)(11)

菅周二郎様

(松山藩島方代官所手代元々)  
山崎猪太夫

以上のように、第一報を受けて、正式に鞆津への付船派遣が指示されたのである。これ自体は、松山藩の(郡奉行所)↓(嶋方代官所(元々))↓(越智嶋大庄屋)↓(岩城村庄屋)の、一本の系統にもとづいて通達されたのだが(傍線①の部分ほか)、文言より、その派遣(傍線②の部分)を具体的に促したのは、この書簡の差出人たる松山藩島方代官所の元々だといふことがわかる。確かにこの役職は、藩庁(松山)ではなく在地での統括を担うものであることから、その派遣自体は在地レベルでの対応だという見方もできる。しかし傍線③の部分より、番船を配置して、津和地・野間郡・風早郡(忽那諸島)など領内の主要な拠点港に注進させる役割を課したのは郡奉行所だといえることから、実質的にそれを促したのは藩庁の郡奉行所だと見なすことができよう。

このように岩城は、明和と享和年間にかけて、松山藩郡奉行所の指示にもとづき馳走拠点としても情報活動拠点としても、立場が変化していたのである。

### (三) 松山藩が確立した公儀浦触山陽ルートとの関係の在り方と岩城

前項での整理により、全国的な公儀浦触の伝達ネットワークが完成され安定化したとされる宝暦年間以降でも、松山藩は引き続き公儀浦触ルートとの関係を、自ら変化させていたといえるのだが、本項では、その年以降において松山藩が確立した、公儀浦触ルートとの関係の在り方について整理する。

これを窺い知るうえで有効なのは、公儀浦触ルートの一拠点としての地位を得ている拠点とそうでない拠点、すなわち津和地と岩城双方への指示内容を比較することである。

では具体的に、津和地に対していかなる指示が発せられていたのか、史料から検討してみる。

【史料三一六】

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y申来候(後略)、<sup>(進)</sup><sup>(郡奉行所)</sup><sup>(12)</sup>

傍線部分からわかるように、松山藩の指示は、馳走内容に関して「上筋」すなわち公儀浦触山陽ルート津和地以東の拠点港との問い合わせが可能かどうかを早急に報告せよとのことである。つまり同藩は、津和地を、ほかの交通拠点における馳走内容を把握するための情報拠点として位置づけていたのである。<sup>(13)</sup> 目的は、自藩の馳走内容が他藩より劣らないようにするためである。この点については、藩は自藩の馳走のため公儀浦触ルートを重視したとも換言できよう。

比較すると、津和地に対しては、他藩の馳走内容を把握すべく公儀浦触ルートの繋がりを重視させ、岩城に対しては、接近情報を把握すべくそれを逸脱する情報活動をさせていたといえる。このような、一見して矛盾する双方への通達は、すべて藩の馳走達成を意識してのものである。しかも、双方とも同じ郡奉行所の通達である点より、これは、一つの主体が意図的に行ったのであり、決して藩内で方針が不一致だったからではないといえる。その点からすれば、藩は馳走を達成できるのなら、必ずしも公儀浦触ルートの秩序を順守する意識はなかったと考えられるのである。

かくして、近世後期の芸予諸島を巡っては(図三)のような、独自の情報ネットワークが形成されていたのである。なお、この問題点に関する総括的な考察は、第八章にて試みることにしたい。

### 第三節 寛政度幕府巡見使の場合

本節から、問題とする軛津く岩城く津和地ルートの伝達の実態解明に取り組む。

確かに、岩城く津和地間での通行情報の伝達自体は、一八世紀前期には存在した。現存史料からは、宝永七(一七二〇)年の豊前・豊後・四国巡見使下向に際して「四月四日青木瀬戸<sup>(為カ)</sup>江御乗込被成候旨、岩城村<sup>(江)</sup>御代官矢野口右衛門被遣相済早速飛船<sup>(二)</sup>而爰元<sup>(江)</sup>同夜申来」と、岩城から津和地へ通行情報が伝達されたことを確認できる。ただ、この場合は「青木瀬戸」(現

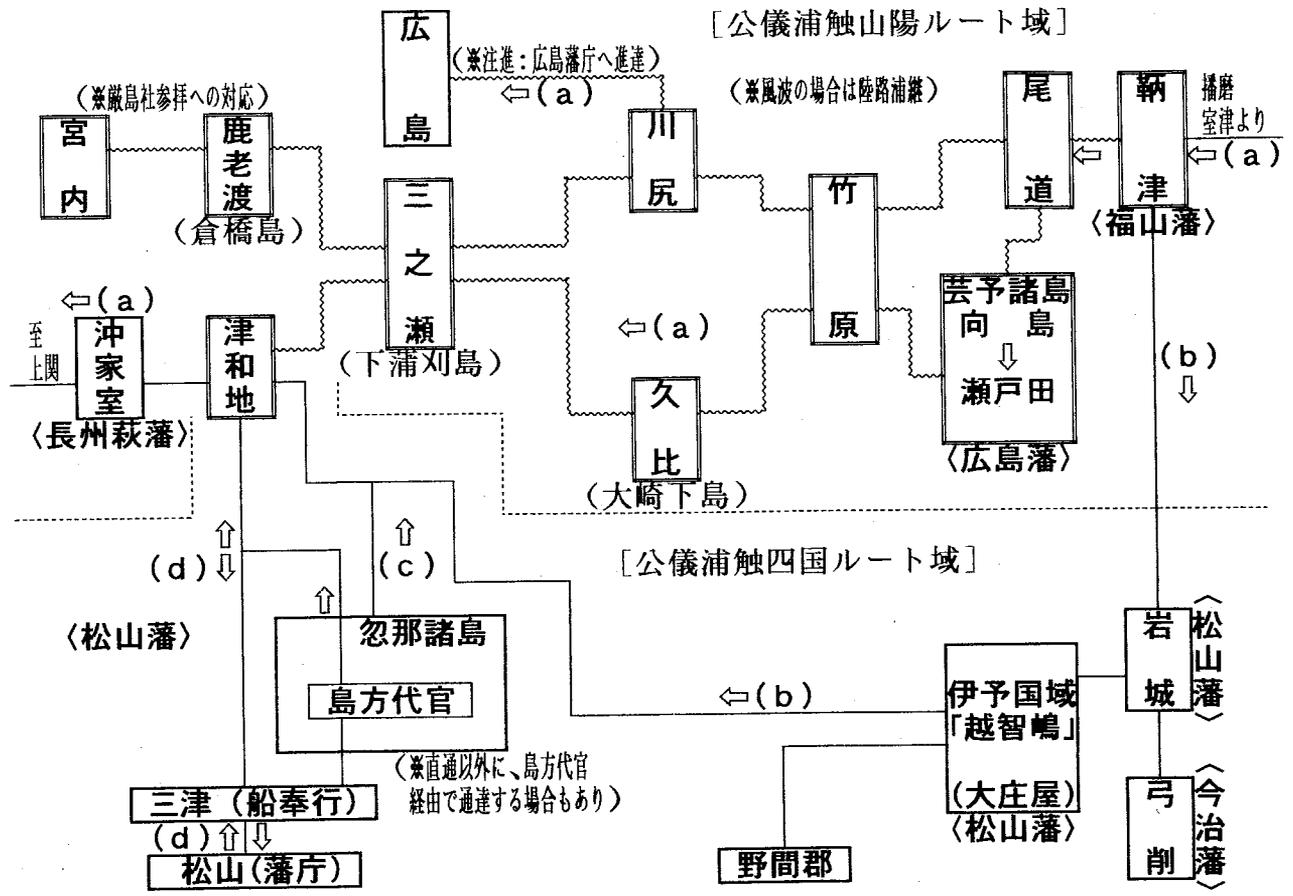


図3 瀬戸内海中央部における海事・航行情報の伝達経路（筆者作成）

- 註
- ・  枠は、広島藩船奉行所の規定する、浦触順達の拠点。
  - ・ (波線) は、広島藩船奉行所の規定する、浦触順達の経路。
  - ・ (実線) は、在勤藩役人・浦間独自の情報交換ルート。
  - ・ (破線) は、公儀浦触の山陽ルート域と四国ルート域の境界を示す。
  - ・ 実際には、これら以外にも様々な浦間独自の情報交換が存在したが、本図では、本論文での分析において関係ないものを省略している。

広島県尾道市瀬戸田のある生口島の西隣、高根島と現三原市の狭間（通行との接近情報を、派遣代官が公務を済ませて持ち帰ったに過ぎず、本章で問題とする伝達とはまったく異なる。あくまで管見の限りではあるが、問題のルートは①寛政度幕府巡見使の九州下向に際して本格的に機能し始め、遅くとも②同八年の送還には成立したと考える。

そこで本節では、まず①に際する情報伝達について検討を試みる。そして、ここで問題のルートの表面化にアプローチしたうえで、次節での②への検討に繋げていくこととしたい。

### (一) 情報伝達の実態

最初に、具体的にいかなる形態で機能したのかを整理する。

幕府巡見使の下向においても、一般的な幕府公用通行と同様、出発して以降の情報を順次確保し馳走を遅刻なく進めることが最大の課題となる。そこでまずは、巡見使が江戸を出立して以降、津和地にいかなる情報がいかなる経路で伝達されたのかを『日記』などにもとづき整理してみた（表三参照）。

ところで、この整理に当たっては、一つ留意すべき点がある。それは日記内の記述で「九州巡見使」を「四国巡見使」とする誤記あるいは誤認識があるということである。例えば、寛政元（一七八九）年二月廿四日条では「一、四国御巡見使御一同廿三日鹿老渡御入津、佐野右衛門父子漕船水木船引纏出張、於同所御用伺相済申候、翌廿四日御出船、御領中御用等御伺申上無御滞防州御領<sup>(15)</sup>御移、彼方漕船へ引渡シ」と記しているが、これは明らかに「九州巡見使」の誤りである。なぜなら、四国巡見使なら四国域に入って巡見するのが本来任務であり、文言にあるように、倉橋島鹿老渡へ入津したあとにそこへ入らず直接周防国に移動することは有り得ないからである。<sup>(16)</sup>

以上などより、同日記では「九州巡見使」を総じて「四国巡見使」と誤記したと考えられるのである。

次に、表より、本下向に際して津和地に伝達される情報は様々なルートにもとづいていることがわかる。つまり、一度の通行において、必ずしも公儀浦触ルートのみで情報が伝達されるのではないということである。そのルートの一つとして確

表3 寛政度幕府巡見使の九州下向における通行情報の伝達(筆者作成)

頭註

(表の見方) ・縦軸を時間軸、横軸を移動軸として設定し、鉄道などというダイアグラムを模して作成した。通行者の移動(左→右)に対して、各情報がいかに伝達したのか、この相関を示すものである。

- ・ (太実線)は、通行者(巡見使)の実際の通行を示す。
- ・ (二重線)は、公儀浦触山陽ルートを通じた通行情報の順達。
- ・ (太破線)は、山陽ルートを通じた順達以外の、藩・浦間独自の情報伝達。
- ・ 「←」は、従来(左→右、東→西)とは逆方向に情報が伝達されたことを示す。
- ・ 以後、この方式は、本論文の筆者作成同様表に共通させることとする。

(1) これより以前、1月8日朝、巡見使御迎の小笠原左京大夫(主膳長知)手船罷登り、津和地沖通過。同月16日、郡奉行へ注進し、二神村へも連絡した。

月	日	巡見使の通行	江戸	大坂	室津	福山藩領入	新津	蒲刈	岩城	鹿老渡	津和地	家室	上関	松山	松山藩の馳走	備考
1	24															
	25	①江戸出立カ	①カ													依拠:『日記』第2巻
	26															
	27															
	28	※九州巡見の	①カ													依拠:①『寛政重修
	29	「おほせをうける」														諸家譜』第3巻、
	30															411頁。②『徳川実
2	1															紀』寛政元年1月28
	2															日条
	3															
	4															
	5										←①		←①	郡奉行所→興居島		
	6										←(開合)			→津和地の伝達		
	7							①←								
	8	②大坂到着	②					(開合)←								「直御乗船」
	9															
	10															
	11							②			②	②	②			
	12															
	13															
	14										(開合)	(開合)		朝より用意開始	この頃、室津通船カ	
	15														(原因)怒和村庄屋	
	16	③「大田分」通船													松山へ様子申達	より問合せあり
	17															
	18															
	19										③		③			
	20															
	21	④頼津通船														已刻通船
	22															
	23	⑤鹿老渡入津														怒和村へも連絡
	24	⑥鹿老渡出船														八原親子、鹿老渡へ
	25															御用伺い
																一夜停泊
																周防へ入国

(依拠:『日記』第2巻ほか)

認されるのが、軺津く岩城く津和地の伝達である。

まず、第一報については(表三)に示したように、松山藩郡奉行を起点として(興居島)↓(津和地)↓(蒲刈)の順で伝達されたことがわかる。史料には「郡奉行中y書状到来之処、四国御巡見使正月廿五日江戸御発駕之由付(中略)、右書状興居島y直持参ル」(松山藩)「御巡見使聞合蒲刈へ飛船差遣」(17)とある。この伝達自体は、公儀浦触ルートを通じて東から西へ順達されていくという従来のコースとは逆になる。

次の、大坂到着を伝達する第二報については「蒲刈y飛船到来之処、四国御巡見使正月廿五日江戸御出立、当月八日大坂御着、直御乗船之由申来候、此段直松山へ相達候(中略)、右之段上ノ関へ及順達候」(18)と、山陽ルートを通じた順達にもとづいていることがわかる。その段階では、これを逸脱するような伝達は確認されなかった。

問題のルートを通じた伝達を確認できたのは、第四報においてである。日記では「岩城村y飛船到来、御巡見使昨廿一日巳刻軺津表御通船之由、大庄屋小笠原民右衛門y神浦市右衛門・二神藤右衛門へ申来」(19)と、記されている。内容を整理すると、岩城から軺津へ付船が派遣され、そこで得た通行情報を、まず岩城から「飛船」により神浦・二神の両村(前掲)図序―三>(表序―二>参照)庄屋へ伝達し、さらに津和地へも伝達されたと考えられる。

津和地にとつてこの伝達は、巡見使が大坂にて乗船後の情報を補充するという重要な意味をもつ。同所乗船後を巡っては、この前に、第三報として「御巡見順達(中略)、御巡見使十六日大田分御船繫之由申来候段、松山へ申達候」(20)と、山陽ルートを通じた順達が一件あったのみで、津和地にとつてはいつ当所を通過するのかを判断できないままにあったからである。実際、同氏は、第四報を入手する日に「蒲刈へ御巡見使御様子聞合飛船差遣」(21)と、蒲刈への問い合わせを試みていて、有効な情報がないことに困惑していたことを窺い知れるのである。

## (二) 公儀役下向における表面化の意味

このような軺津く岩城く津和地ルートの表面化は、結論的にいえば、公儀浦触ルートにもとづく情報面の秩序を、在地側

から逸脱していくという一つの展開を意味する。幕府巡見使の下向に際しても、確かに、その山陽ルートを通じて通行情報は伝達されていた。しかしこれは、出発時（本事例では、大坂出発時）に①大まかな通行予定を知らせるものに限られ、②接近情報の場合では有効に機能しなかった。第二章第三節第二項①にて言及したように、瀬戸内海の場合では、各藩とも藩庁とその馳走拠点との間の距離が比較的大きく、従って、藩の馳走自体もこれに関する指示・報告も、ある程度の時間を必要とした。<sup>(22)</sup> そのため、各藩は、通行情報を予め詳細に入手することが不可欠だったのである。（表三）「松山藩の馳走」欄からもいえるように、①は馳走開始時期を推定するため、②は正確な通行日時を把握するための役割を果たしたのである。

この事例からは、通行情報を巡って、規定のルートどおりに伝達されるという秩序性と、それを逸脱して独自にこれを収集しようとする無秩序性とを垣間見たといえる。結局、この事例でなぜすべての通行情報が規定のルートどおりに伝達されなかったのかは不明のままなのだが、少なくとも寛政年間の初頭までには、それら双方の性質を有するようになったといえるのである。

#### 第四節 漂着異国人長崎送還の場合

本節では、送還を事例に、問題のルートの成立過程について検討する。

##### (一) 送還における公儀浦触ルートと藩

まず、本章の最初に問題として掲げた天明四年九月の改定前に、瀬戸内海の藩が、送還に際していかに公儀浦触ルートを利用していたのかを整理しておく。送還は、確かに公儀浦触の発給対象となる公用通行の一種ではあるが、幕府高官が引率する訳でなく、盛大な馳走まで要しない。ここで、そもそも藩はこの種の通行をいかに認識し、いかほど重視して情報収集に努めたのかを明らかにしておく必要があるからである。

例えば、改定の直前に当たる、安永九（一七八〇）年の房州朝夷郡千倉浦（現千葉県南房総市）漂着南京人の送還に注目してみる。【史料三一六】と同様の指示を受けて、八原佐野右衛門は「早速蒲刈（23）江承合せニ差遣候」と、山陽ルート上の一拠点たる蒲刈在番の明石保左衛門に問い合わせを試みている。それを受けて同在番は「此元未何方（蒲刈）相聞不申候、何様早々御紙上之趣城下（広島）へも申遣候間、儀相知仕成之申候へ、早速以飛船可得御意候」としたうえで「尤上筋へも承合候（24）様子相知次第是又可得御意候」と、返信している。このうち、蒲刈より「上筋」への問い合わせに対しては「唯今下津井（山陽ルート）別紙之通申来候」と、岡山藩下津井からの返信が順達されている。そのなかでは「未海上筋順達到来不仕候得共」との断り書きを添えたうえで「国々浦々先触到来（岡山）付、城下表役人共（25）只今相移り候へ、右南京人付添稻垣藤左衛門殿役人并大岡兵庫頭殿御家来罷下候由御座候、手当等、明和五子年異国船長崎へ送り被遣候通取計可申由申越候」と、引率する役人の身分とこれへの馳走の重要度とを公儀浦触（傍点部分）にもとづく情報として明記している。

以上のように藩は、その引率役人を意識して、送還も藩の重要な馳走対象と認識していたのである。そして、これに関する情報を確保すべく、公儀浦触山陽ルートを通じた繋がりを重視し活用していたのである。そこからは、前掲した瀬津への付船派遣のような、このルートを逸脱する姿勢は指摘しえない。

## （二） 寛政年間における岩城と津和地ルートの成立

【史料三一四】を掲げて前述したように、寛政八年の送還において、岩城にこのルートを逸脱する情報活動が指示された。本項では、その実態について史料から検討してみる。

まず、第一報を受けての、松山藩郡奉行所による津和地への通達自体は「上筋諸御仕成早々御聞合、御申達（進）可有之候（28）」より、上筋の拠点港に問い合わせを試み、他藩の馳走内容入手し進達することを指示していることがわかる。この点は、安永九年や享和元年とも同様である。つまり、第一報を受けての最初の対応に限っては、天明四年の改定にかかわらず変化していないのである。

注目されるのは、郡奉行による第二の通達である。同史料には「尤佐之右衛門(野) y上筋之様子承合、通船頃合相聞候ハ、早速岩城(江)も相通候様可申候」と、同ルートから大まかな通船情報を受け取り次第、岩城とも連絡をとるとの方針が示されている。この指示内容は、前掲【史料三一四】のそれと一致する。つまり松山藩は、津和地と岩城の双方に対し通行情報について連絡を取り合うこと、すなわち共有することを指示したのである。

前述したように、問題とするルートを通じた伝達自体は、宝永年間には存在していた。そして、具体的には第四章で表に整理して掲げるが、通行者の接近に際しては、天明四年の改定に関係なく、普遍的に機能していた。しかし、第一報を受けた段階で公式にこのような指示が発せられたのは、現存史料を分析する限り、その寛政八年の事例が初めてだと考える。つまり、この第二の通達が、問題とするルートの本格的な成立を意味するということである。

これが発せられた十一月という時期は、第一報を受けて、八原氏が本格的な情報収集を開始しようとする時期である。おそらく、それに先だって、藩の郡奉行が新たな情報活動の指針を示したと考える。

### (三) 鞆津く岩城く津和地ルートの機能とその位置づけ

本項では、問題のルートが具体的にいかなる役割を果たし、いかなる位置づけにあったのかを、この成立後に当たる享和元年の紀州漂着異国人送還から考察する。

送還に際しては、岩城村庄屋の白石友右衛門から八原佐野右衛門へと、書簡による直通的な伝達が複数回なされている。

具体的には、前掲【史料三一二】と、

#### 【史料三一七】

紀州漂着之異国船、今廿七日辰刻頃鞆津出船、同巳刻頃青木瀬戸へ乗込申候処見請、鞆津付船罷戻り申候(中略)、此段

御注進申上候、以上、

三月廿七日 巳中刻

岩城村

友右衛門

の、二件が代表例として挙げられる。いずれも岩城から靉津に派遣した付船が入手した通行情報を、山陽ルートから分岐させるかたちで直接津和地へと伝達したものだ。文言より、両者の情報は異なる種類のものだといえる。

まず【史料三一七】の情報から注目してみる。これは、送還一行が実際に靉津を出船し青木瀬戸へ入る、すなわち間もなく松山藩領を航行するという切迫した状況において、緊急的に敢行された伝達だといえる。つまり、前述した、寛政度幕府巡見使の場合における情報と同様である。

重要なのは【史料三一二】の方である。これは、問い合わせの返信として室津から山陽ルートを通じて順達されてきた通行情報（三月一七日、室津着船）を、独自に分岐させて持ち帰ったものである。ここで注目されるのは、その情報自体は最初から同ルートを順達させることを前提とするものであるため、本来わざわざ分岐させる必要のないものだということである。つまり、津和地自体がすでに山陽ルートの一拠点としての地位を得ているため、この情報は、おのずと同所へと伝達される訳である。

伝達結果に着目しても、徒労だったことは明白である。津和地側の史料「八原」では、山陽ルートを通じた順達①「蒲刈y飛船到来之處左之通申来<sup>ル</sup>」<sup>(31)</sup>が先に、岩城からの伝達②「岩城村y上筋之様子承合候」<sup>(32)</sup>（＝【史料三一二】の情報）は、そのあとの「同夜」項に記されている。つまり、②より①が先着したということである。これにより、松山藩の郡奉行所が公的に指示した寛政八年以降であっても、まったく同じ情報を伝達する場合には、岩城経由のルートより山陽ルートを通じての方が、効率が勝る場合もあったといえる。

よって、本章で問題とした岩城経由ルートの成立自体は、実態を分析する限り、必ずしも当該地域の情報機能を大きく進展させるものではなかったといえるのである。

以上の検討からすれば、有効に機能した【史料三一二】の伝達は別として、なぜ【史料三一七】のそれが行われたのかと

の新たな疑問点を指摘できる。これについて現段階では、岩城村庄屋が郡奉行所の指示を忠実に実行した結果だとしかいえない。おそらく、現代社会ではごく当たり前のものとして意識される、効率よい情報系統の敷設あるいは非効率（重複）の排除という概念が、当時の地域社会ではまだ完全に芽生えていなかったことを要因とすると考える。いうならば、被支配者は支配者の指示に従順するのが本分という封建社会の在り方が、ここにも反映されていたということである。

ただ、その伝達は、あくまで藩の郡奉行所が指示したものである。ここで、次の疑問として指摘できるのが、なぜ同奉行所はそのような指示を發したのかという点である。この点については、現段階では以下のように考察する。

まず最大の要因として、松山藩の、公儀浦触山陽ルート機能低下への認識があつたのではないかと考える。同藩の立場からすれば、原則的には、同ルートの一拠点としての立場を得ていた津和地への情報伝達を待ちさえすれば藩としての馳走を達成できた。しかし、第三節で注目した寛政度巡見使の事例のような事態を経験すると、それだけに依存しては物理的にこれが達成できなくなるという意識が芽生えたのではないかと考える。すなわち、一つの拠点のみに情報収集を担わせるのは危険だという判断なのであろう。その対策として設定されたのが、複数の交通拠点に情報の確保と共有を担わせることであり、鞆津く岩城く津和地ルートなのである。

以上の考察は、寛政八年以前の事例において、現存史料から第一報を受けての段階で問題のルートを通じた情報伝達を確認できなかったことを根拠とする。もちろん、同年以前においてそれが行われていた可能性は当然残されているのであり、これでもって、同年以前は山陽ルートのみで安定して上意下達触が伝達されていたとはいえない。むしろ筆者が重要だと考えるのは、本来ならば（公儀浦触の四国ルート域に位置するという意味で）原則的には無関係にある松山藩が山陽ルートの機能を認識し、全国的な同触の伝達ネットワークが完成され安定化したとされる宝暦年間以降において新たな対策を講じたという点である。これについては、瀬戸内海の藩は同触の伝達ネットワークを「山陽ルート」「四国ルート」の区別なく一つのものとして捉え、かつその動向を把握していたことを示すものとして指摘できる。つまり、瀬戸内海の藩にとって、両ル

ルート間の垣根は決して高いものではなかったのである。ただ、この対策が、結果として非効率な部分も有していたということである。

## おわりに

本章では、公儀浦触ルートに対して整備された藩独自の情報ルートに注目し、この成立過程と意義について検討した。具体的には、まず、幕府による天明四年の改定すなわち送還の迅速化・効率化を意図する通達が、地域の情報ネットワークに宝暦年間以降最初の大きな変容をもたらしたとの仮説を立てた。そして、公儀浦触山陽ルートに対して、それを逸脱する鞆津く岩城く津和地のルートが寛政年間には成立していたことを明らかにし、この過程を分析した。

第二節では、まず松山藩の郡奉行所が岩城に対して発した指示に注目した。この結果、同所には、明和五年では第一報を受けても何ら情報収集が指示されていないのに、寛政八年では津和地との情報交換が、そして享和元年では具体的に鞆津への付船派遣が指示されていたことを確認した。これにより、宝暦年間以降にあっても、松山藩は岩城の情報拠点としての位置づけを変化させ、公儀浦触ルートとの関係も変化させていたことを明らかにした。そして、芸予諸島を巡る独自の情報ネットワークを図示するにいたったのである。

第三節では、寛政度幕府巡見使の九州下向に際する問題のルートの表面化に注目した。この結果、その下向では、通行者の接近において機能したことを確認した。さらに、当時の通行情報について、規定のルートどおりに伝達される秩序性とこれを逸脱する無秩序性との双方が存在することを明らかにした。

そして第四節では、送還における問題のルートの成立とこの機能に注目した。その結果、寛政八年以前の事例にて現存史料から確認できなかったことを根拠に、問題のルートは、松山藩郡奉行所の指示により寛政年間において第一報の段階から

機能するようになったことを明らかにした。この機能自体は、決して通行情報を有効に伝達するものではなかったもの、むしろここでは、公儀浦触の四国ルート域にある松山藩が山陽ルートの機能を認識し、全国的な伝達ネットワークが完成され安定化したとされる宝暦年間以降において新たな対応を示した点が重要だということを指摘した。すなわち、瀬戸内海の藩にとって、両ルート間の垣根は決して高いものではなかったということである。

最後に、岩城の情報拠点としての役割・機能について、今回残した課題を述べておく。端的にいえば、自藩の参勤交代に際する情報伝達との関連性の問題である。同所は、藩主の参勤交代における拠点でもあったからである。そこには本陣・御茶屋が両方設置され（前掲「表序―」参照）、御茶屋は藩外の公用通行者用、本陣（＝庄屋白石家宅）は松山藩主用として使い分けていたことがすでに明らかにされている。<sup>(33)</sup> また、清水正史氏は同所について①安芸国御手洗と鞆津の間の「汐繫場所」として位置づけられていたこと、②松山藩主の参勤交代の場合、往路では通過され帰路に寄港する傾向にあったことを紹介した。<sup>(34)</sup> そして筆者は、鞆津への付船派遣は、この参勤交代での藩主出迎えが成立要因ではないかと考える。この点は、次の段階にて結論づけたい。

## 註

(1) 『通航』第八（一九六七年〈復刻版〉）四六五頁（附録卷一五「朝鮮船」項）。

(2) 通達では、朝鮮船に対してと明記されているが、筆者は、本章ならびに第四章の分析で示すように、実際には中国船（唐船）への対応にも影響を与えたと考える。

(3) 江戸幕府統制下における異国人の漂着とそれへの対応については『通航』ほかに複数記録されていて、先行研究にすでに解説している。これらを整理すると、まず寛永一二（一六三五）年より、<sup>(一六六八年)</sup>

寛永十二乙亥年、以來漂着船長崎に挽送るへき旨令せらる（中略）、寛文八戊申年、漂着船改方、ならひに挽船賃

銀等の事を定めらる（中略）、

寛永十二乙亥年より、唐船他國江漂着有之とも、早速長崎江可引渡由被仰付候、御奉行柳原飛驒守、馬場三郎左衛門支配、長崎集（後略）、

『通航』第五（清文堂出版、一九六七年（復刻版）二五一頁（卷二〇〇（唐國總括部）三「漂着并漂流扱方」項）と、その長崎送還が規定され、同一六（一六三九）年には、

（前略）領内浦々ニ常々慥成者を付置、不審有之船來にをひてハ、入念可相改之、自然異國船着岸之時は、從先年如御定、早船中之人數を改め、陸地え不上して、早速長崎え可送遣之事（中略）、  
右、諸大名え被<sup>（闕字）</sup>仰出浦々御仕置之奉書

『御觸書寛保集成』（岩波書店、一九三四年）六二八〜六二九頁（二一（宗旨之部）一二二八（二）項）と、諸藩にも、その送還と具体的な取り扱い規定とが示された。つまり、幕府成立後のいわゆる「鎖国」完成に併せて、全国レベルで送還の仕組みも確立したということである。

このように、異国船対策が幕府の政策にもとづくものだったことから、その送還自体がいわゆる「公儀御用」となり、従って、長崎にいたるまでの通行予定の浦々に宛てて、これを通達する公儀浦觸が発給されることとなったのである。なお、送還に関する先行研究については、第四章にて説明する。

（4）上島町教育委員会所蔵「岩城村教育委員会旧蔵文書」所収享和元年酉三月「紀州日高浦漂着異国船通船御手當日記」（整理番号：一五一六一）（『岩城村誌』上巻 古代・中近世編、岩城村、一九八六年）享和元年三月一九日条（四五三〜四五四頁）。この「岩城村教育委員会旧蔵文書」は、端的にいえば、近世岩城の村政・公用に関する記録であり、元々は愛媛県越智郡岩城村の教育委員会の所蔵だった。しかし、同村が平成一六（二〇〇四）年のいわゆる「平成の大合併」により、同郡上島町へと合併したのを受けて、現在の所蔵となった。原文書自体は、現在、旧岩城村役場から引き継いだ

上島町岩城総合支所内に、そのまま收藏されている。

「整理番号」は、史料現物を収める各封筒に記されていたナンバーそのものであり、実際には、正式なナンバリングは施されていない。例えば、岩城村郷土誌編集委員会編『伊予岩城島の歴史』上巻（岩城村教育委員会、一九七〇年）二四〇～二七四頁にこの目録が掲載されているが、そこでも番号は掲げられていない。

ちなみに、この文書は、近年伊能忠敬測量団の研究素材として注目されていて、伊藤栄子『地域史料』「岩城島の文書」〔伊能忠敬研究—史料と伊能図—』三〇号、二〇〇二年）ならびに同『地域資料』「岩城島の伊能測量文書」二・三〔同上〕『三二・三三号、二〇〇三年）、安永純子「伊予における伊能測量について—『伊能測量隊員旅中日記』を中心として—」〔愛媛県歴史文化博物館研究紀要』九号、二〇〇四年）などで用いられている。

なお『岩城村誌』内では、その史料名について「岩城村文書」「岩城村役場所蔵古文書」など複数の呼び名が用いられている。

(5) 「付船」とは、水先案内あるいは様子の下見のために、予想される航路に派遣する船をいう。岩城→鞆津の、この派遣については、註(4)村誌六五～六六頁でも説明されている。

(6) 漂着及び送還の概要については、例えば「熊野浦漂着の福州船送還記録—紀州牟婁郡熊野浦え漂着之節福州人肥州長崎え被送遣候諸控並見聞之雜記—」（住田正一編『海事史料叢書』第一三巻〈巖松堂書店、一九三〇年〉二七三～三一七頁）を参照されたい。

(7) 註(4)文書所収明和五年「異国船御用状寫覚」（整理番号…一四—五四）。なお、史料中に出てくる「二神好助」（傍点部分）なる人物については、現時点では比定できなかつたが、おそらく中島地方（忽那諸島地域）にある松山藩領二神村（前掲〈図序—三〉〈表序—二〉参照）の好助を指すのではないかと考える。

(8) 漂着の概要については、例えば『日記』第二巻二九五～二九七頁（寛政八年十月朔日・二日条）を参照されたい。

(9) 註(4) 文書所収寛政八年「異国人通船日記」(整理番号…一四一五六)。なお、この書簡の差出人である影浦平太の役職については『日記』第二卷三八一〜四〇三頁所収寛政八丙辰年「辰歳御用日記」冒頭に掲げられている関係役職一覽での記載「嶋方手代 影浦平太」(三八二頁)にもとづいて判断した。  
元々五月ヨリ

(10) 漂着の概要については、例えば①『紀州田辺万代記』第一〇卷(清文堂出版、一九九三年)三八八〜三九〇頁(享和元年「田辺万代記」六十七)、②「八原」所収寛政十三年「辛酉年御用日記」(整理番号…二八)を参考とした。この具体的な考察については、第四章にて後述する。

(11) 註(4) 文書享和元年三月一三日条。なお、この書簡の宛先である菅周三郎の役職については、同文書同年同月廿七日条にある、山崎猪太夫が菅周三郎に宛てた書簡(差出日は同月廿四日)にて「御元々大庄屋へ御返書到来」と記されていることにもとづいて比定した。

(12) 「八原」所収「紀劬遠劬(異)漂着夷国人御用控」(整理番号…一〇七) 享和元年二月条。

(13) 領主による馳走の目的とその意義については、序章第一節第二項にて、久留島浩《研究ノート》「盛砂・蒔砂・飾り手桶・箒―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)での指摘にもとづき説明した。

(14) 註(12) 所収「豊前豊後四国迄御巡見并九劬御巡見帳」(整理番号…九一)。

(15) 註(8) 日記一二五頁(寛政元年二月廿四日条)。

(16) 八原佐野右衛門の誤記・誤認識については、そのほかでも複数確認できる。例えば、註(8) 九八〜九九頁(天明九<寛政元>年一月一六日条)にて「去ル八日之朝、四国御巡見御迎(平出) 小笠原左京大夫様御手船罷登リ候ニ付、左之通相達申候(中略)、尤順風ニ直ニ御通船ニ付、御様子聞合等得不仕候」との、問題の巡見使に関する最初の記述が見られるが、この時点からして九州を「四国」と誤記していることがわかる。「小笠原左京大夫」は、小笠原主膳長知だと比定される。それは『新訂 寛政重修諸家譜』第三(続群書類従完成会、一九六四年)「小笠原長知」項にある「寛政元年正月二十八

日おほせをうけて、筑前、筑後、肥前（中略）對馬等の國々を巡見し」（四一一頁）を根拠とする。また、同人物を御迎する船が津和地沖を「通船」したとの記述から、この船は、防長・九州方面から九州巡見使を迎えるべく大坂へ遣わされた船であり、少なくとも四国巡見使を迎えるためではないことがわかる。津和地沖を通船しうるのは、周防国以西を起点とする船のみだからである（前掲〈地図序〉参照）。

なお、江戸時代には①公領・私領の区別なく全国八ブロックに派遣される「諸国巡見使」と、②諸国の幕府直轄領（天領）を巡見・監察する「国々御料所村々巡見」とがあったとされている。小笠原氏を代表とする巡見使は、①としてすでに比定されている（小宮木代良「幕藩体制と巡見使―九州地域を中心にして―」（二）、『九州史学』七七号、一九八三年）。

(17) 註(8) 一一三―一一四頁（寛政元年二月四・五日条）。

(18) 註(8) 一一八頁（寛政元年二月一日条）。なお、この記述からでも、実際に取り扱ったのは九州巡見使に関する通行情報だったことを窺える。四国巡見使についてと示しておきながら、蒲刈から受け取ったそれを周防国「上ノ関」へと伝達したからである。四国だけの巡見ならば、周防国にそれを伝達する必要はないはずである。

(19) 註(8) 一一一―一二二頁（寛政元年二月廿二日条）。

(20) 註(8) 一二二頁（寛政元年二月一九日条）。

(21) 註(8) 一二二頁（寛政元年二月廿二日条）。

(22) 久留島浩氏は、註(13)《研究ノート》において、在地での幕府巡見使と宿駅、そして藩との関係についても言及している。参照されたい。

(23) (25) 『日記』第一卷二三〇―二三二頁（安永九年七月朔日条）。松山藩郡奉行所の具体的な指示内容については、

七月朔日

(島方代官所)  
一、御役所 y 書状到来、左之通申来、

(中略) 然者此度房州江漂着之南京人長崎江御送ニ付、別紙之通(郡奉行所)從御奉行中 y 被仰聞候ニ付、御他邦仕構等之儀委ク御聞合之上早々御申達有之候(進)(可)(脱カ)(中略)、

六月廿九日

(島方代官)  
吉沢勘助

八原佐野右衛門殿

と、記録されている。

- (26)(27) 註(23) 二二二二〜二二三三頁(安永九年七月九日条)。  
(28) 註(12) 所収「丙辰歳奥州江漂着異国人御用控」(整理番号…一〇六) 寛政八年一〇月朔日条。  
(29) 註(28) 寛政八年一二月条。  
(30) 註(4) 文書享和元年三月廿七日条。  
(31) 註(12) 享和元年三月一九日条。  
(32) 註(12) 享和元年三月一九日条夜項。  
(33) 註(4) 村誌五七〜九二頁。  
(34) 清水正史『伊予の道 愛媛文化双書五一』(愛媛文化双書刊行会、二〇〇四年) 一七〇〜一七一頁。

「付 記」 本章は、筆者の《口頭発表》「宝曆期以降における公儀浦触ルートの変容―瀬戸内海への漂着異国人長崎送還浦触を中心に―」(『中国四国歴史学地理学協会 高知大会』日本史学際総合部会 I―文献・考古・文化財―、中国四国歴史学地理学協会、於 高知大学、二〇〇六年六月四日)の内容の一部分と、拙稿「公儀浦触山陽ルートと松山藩の情報

ルートー岩城く津和地ルートの明確化過程を手掛かりに―」上・下（『伊予史談』三三九・三四〇号、伊予史談会、二〇〇五・二〇〇六年）のそれとを繋ぎ合わせたうえで、新たな論稿としてまとめ直したものである。

なお、作成に当たっては、別の拙稿『歴史余録』「上島町教育委員会所蔵『岩城村教育委員会文書』―芸備く伊予間の垣根を越えた海事情報の一つとして―」（『芸備地方史研究』二五三号、芸備地方史研究会、二〇〇六年）の内容も加味した。

また、ここで掲げた『口頭発表』『歴史余録』は、いずれも平成一七（二〇〇五）年度「（財）福武学術文化振興財団研究助成」（N°. 〇五―〇三三）にもとづく研究成果である。

## 第四章 瀬戸内海における公儀浦触ルートと地域社会

—— 明和と享和年間の漂着異国人長崎送還を手がかりに ——

### 本章の目的

本章は、第三章で取り組んだ公儀浦触ルートと藩の関係への検討からさらに視野を拡げて、同ルートと瀬戸内海の地域社会との関係について明らかにすることを目的とする。

序章第一節第四項にて述べたように、同海では基本的に藩が公用通行者への馳走を担っていたことから、第三章での検討によってある程度は同ルートの本質にアプローチできたと考えられる。しかしもちろん、これだけでは、それを解明することにならない。ここで必要となるのが、一件の通行を巡っていかなる情報がいかに伝達されたのか、地域の視点でその全体像を把握する作業である。

具体的には、第三章の最初に掲げた仮説にもとづき、送還を対象事例、明和と享和年間（一七六四～一八〇三年）を対象期間、そして津和地を対象拠点として設定し、当時地域に存在した情報ネットワーク全体における通行情報の伝達過程とその変容とについて分析する。手順としては、まず送還第一報の変化から整理し、これにもとづいて、送還開始から津和地通過にいたるまでに伝達された情報内容の変化について検討することとする。

以上の検討により、瀬戸内海の地域社会にとって公儀浦触とは何だったのか、そして第三章にて明らかにした公儀浦触ルートと藩の関係が、地域社会にいかなる影響を及ぼしたのかという課題にアプローチする基礎を成すことにしたい。

ところで送還の具体像を巡っては、一九八〇年代から本格的な解明が提起された。関西大学東西学術研究所が、その一件ごとに多方面から資料を収集し『江戸時代漂着唐船資料集』<sup>(1)</sup>（以下『唐船資料』と略記）にて紹介・解説したことが代

表例として挙げられる。このほかでも、中村質氏<sup>(2)</sup>などが在地における漂着及び送還への対応について、池内敏氏<sup>(3)</sup>が幕藩体制と送還制度の関係について、そして荒野泰典氏<sup>(4)</sup>が近世東アジアにおける漂流民送還体制の視点から幕府の鎖国・送還の制度について、それぞれ検討を加えた。

これらの研究は、いわば、日本人がいかに漂着異国人と接してきたのかという大きな課題に、幕藩体制と鎖国体制の問題を意識しつつ取り組もうとするものである。これらの成果により、送還体制とその事実とに限っては相当程度まで研究が進められたといえるのだが、それを巡る情報ネットワークの問題、とりわけこの展開過程の問題については未だ本格的に取り組みされていない。筆者は序章第一節第二項にて、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、情報というより幕藩体制における上意下達・支配構造の分析素材として捉えられ、その全体像には十分踏み込まれていないと指摘したが、この送還研究についても同様のことがいえるのである。

以上の先行研究に対し本分析は、いわば、その動向から抜け出るかたちで、本格的に展開過程から情報ネットワークの特質にアプローチを試みるという意義を有するのである。

## 第一節 分析の前提

本節では、分析の前提として、第三章で掲げた(図三)にもとづき関係する各情報ルートの概要について整理しておく。

まず、公儀浦触山陽ルートについてである(図三)経路a)。このルートの概要は、第二章第三・四節にてすでに説明した。本分析での要点は、原則的には村役人を担い手として、浦々を継ぐ廻達方式となっているのだが、実際には受信・確認・発信などにおいて、その拠点港に在勤する藩役人すなわち在番が関わることもあった。具体例として第三章にて挙げたのが、蒲刈(三之瀬)から津和地への伝達が、広島藩の蒲刈在番と松山藩の津和地詰役八原氏との間で行われたことである。これ

は、瀬戸内海路では、基本的に藩が馳走を担当したことを要因とする（同ルートを通じた、在番同士の情報交換については第二部にて詳述）。

前述したように、津和地は、松山藩領で唯一公式に同ルートへ伝達される情報を入力しうる窓口としても位置づけられていた。そこで松山藩は、この情報を把握すべく、藩庁と同所を繋ぐ情報連絡ルートを設定した（**図三**経路d）。ここでは、浦々を継ぐ廻達方式というより、主に郡奉行所あるいは船奉行所と八原氏との間で書簡が直通した。ただ、緊急性を要しない場合には、郡奉行から島方代官（所）などを經由して同氏に到達されることもあった。<sup>(5)</sup>

松山藩は、領内島嶼部の各所で入手した情報を津和地へ集中させるためのネットワークも整備していた。その一つとして第二章にて指摘したのが、鞆津く岩城く津和地のルートである（**図三**経路b）。岩城は、津和地と異なり、公式には山陽ルートの一拠点としての地位を得ていなかったのだが、鞆津に直接付船を派遣することなどにより、山陽ルートに伝達される情報を入力するもう一つの情報拠点としての役割を果たした。また、津和地近隣の忽那諸島の村々に四国ルート宛の公儀浦触が到達した場合にも、入手次第、八原氏のもとに伝達されていた（**図三**経路c）。経路（b）（c）の伝達では、村役人あるいは島方代官が発信者となっていたのだが、この場合も経路（d）と同様、廻達方式ではなく、飛船などを用いて書簡を直通させたのである。

## 第二節 漂着第一報の伝達とその変容

本節では、送還の第一報伝達について注目する。具体的には、対象とする各事例の第一報の内容整理にもとづき、まず、天明四年の改定を巡ってこの伝達から変容していたことを確認する。

なお、ここでは、確認作業のなかで前掲（**図三**）中の各経路がそれぞれ第一報を伝達する意味についても説明しておくこ

ととする。

管見の限り、今回分析対象とした時期区分内において、瀬戸内海を航行する送還は六件存在した。これら六事例について、それぞれの津和地への第一報を整理したのが(表四一)である。

まずは、この表の要点について説明しておく。

その第一点は、当該地域の特徴についてである。表からまず確認できるのは、この時期に津和地へ第一報を伝達しうる情報ルートは複数存在していたことである。もちろん、それら六事例だけで全てを網羅することにはならないが、大別して二つのグループに分けられ、少なくとも三種類が存在していたといえる(以下本節では、この二グループを①②と、三種類を③④とする)。これについては、全国的な公儀浦触の伝達ネットワークが「完成され安定化する」<sup>(6)</sup>とされる宝暦年間以降にあって、第一報の伝達からして一定していなかったことを示すものとして指摘できよう。

第二点は、この二グループそれぞれの、形態と第一報伝達の意味とについてである。

まずその①は、明和五(一七六八)年の事例(N. 一)ほかで確認した、①経路(a)を通じた伝達である。これが第一報となるということは、すなわち、瀬戸内海では「幕藩のルートを経<sup>(7)</sup>ない四国ルート宛の公儀浦触の通達より、山陽側の藩による把握が早かったということである。

②は、安永九(一七八〇)年の事例(N. 二)ほかで確認した、在四国の藩による経路(c)(d)を通じた伝達である。これが第一報となるということは、すなわち、四国諸藩による公儀浦触情報の把握・伝達がそれ自体の通達よりも、さらに①よりも早かったということである。

藩庁は、入手した第一報を、複数の手段を用いて在地に通達した。それが、このグループの場合だと伝達ルートが一定しないことに直結した。今回の整理からは②経路(c)として、藩庁が入手した情報を先に浦々へ通達し、それを受けた当該地の村役人が八原氏に届け出る場合(N. 六)と、③経路(d)として、島方代官所に伝達したうえで同氏に連絡させる

表4-1 異国人漂着とその送還第1報の津和地への伝達(明和～享和年間)(筆者作成)

No.	元号	西暦	漂着地 (含人数)	漂着/ 第1報	月	日	第1報 の種別	経路	伝達者	依拠
1	明和5	1768	紀州牟婁郡日置浦(21人)	漂着	7	17	山陽在番宛浦触	(a)	蒲刈在番	『通航』第5(210)、「八原」103(1)
				第1報	9	25				
2	安永9	1780	房州朝夷郡千倉浦(78人)	漂着	4	29	四国宛公儀浦触	(d)	松山藩島方代官	『通航』第6(232・233)、『日記』第1巻、「八原」104
				第1報	7	1				
3	寛政元	1789	土州安喜郡羽根浦(77人)	漂着(2)	12	22	山陽在番宛浦触	(a)	蒲刈在番	『護送日記』(3)、「八原」105
	寛政2	1790		第1報	3	28				
4	寛政8	1796	奥州仙台藩領本吉郡十三濱(14人)	漂着	6	8	四国宛公儀浦触	(d)	松山藩島方代官	『通航』第5(219)、『日記』第2巻、「八原」106
				第1報	10	1				
5	寛政12	1800	遠州山名郡湊村(87人)	漂着	12	4	(同上)	(同上)	(同上)	『寧波商船漂着雜記』(4)、「八原」107
	享和元	1801		第1報	3	2 <sub>カ</sub>				
6	寛政13	1801	紀州日高郡和田浦(17人)	漂着	正	10	(同上)カ(5)	(c)	神浦村雄五郎(6)	『田辺万代』第10巻(7)、「八原」28/107
	享和元			第1報	2	25				

註

(表の見方)「漂着」の月/日は、異国人が漂着した日付。「第1報」のこれは、対して送還第1報が津和地に伝達された日付。そして「経路」欄の(a)～(d)は、前掲(図3)に示した伝達経路を指し示す(方向も矢印のとおり)。

(1) 整理番号は「八原家文書目録」(『愛媛県歴史文化博物館資料目録第7集 武家文書目録』所収)に依拠した。

(2)(3) 寛政元年12月26日夜、突風のため一度紀州大島(現和歌山県東牟婁郡串本町)へ漂流。「三月十三日 浦戸通り差向ラルレバ」「同十四日(中略)塩目ヲ以テ七時浦戸へ下ル」より(国立国会図書館所蔵「護送日記」(『唐船資料』3(1989年)所収)、翌同2年3月14日には土佐国浦戸湾(現高知県高知市)へ戻ったと考えられる。

(4) 東京都中央図書館所蔵(『唐船資料』6(1997年)所収)。

(5) この入手源については「八原」28:享和元年2月25日条に「紀劬日高浦江異国船老艘漂流之趣相聞候段、宇和嶋(藩)郡御奉行y申来候」とあり、①発給された公儀浦触を、四国諸藩の郡奉行間の情報ネットワークで把握し伝達した可能性が高い一方で、②そのネットワークが、公儀浦触の発給とは別に、漂着情報を独自に入手し伝達した可能性も残されている。ただし伝達経路については、八原佐野右衛門自身が、受け取った第1報を「大浦詰御代官(=島方代官)人見清兵衛へ申遣候」としていることから(同史料同日条)、少なくとも島方代官を通じて伝達されたのではないといえる。

(6) 神浦村は、津和地と同じく伊予国忽那諸島に在する松山藩領の村である。伝達者の雄五郎は、この時「津和地邑預庄屋」であった(『日記』第2巻479頁)。

(7) 『紀州田辺万代記』第10巻(清文堂出版、1993年)388～389頁(以下も『田辺万代』と略記)。漂着日については、和歌山県立図書館所蔵「日高郡和田浦漂着中国船図」(所蔵番号:8604146)にも「正月十日」とあり、一致する。

場合（N. o. 一）ほか）があることを確認したのである。

以上を踏まえて、以下、表から読み取れる変容について考察しておく。

まず天明四年以前の二事例では、**経路（a）（d）**が第一報を伝達したのに対し、これ以後では、直後の事例こそ**経路（a）**であるものの、**経路（c）（d）**がそれを伝達するようになったことがわかる。つまり、地域の視点からすれば、同年の改定によつて、公儀浦触が第一報としての役割を果たすようになったということである。

この要因は、藩の情報活動の変化にあると考える。改定以前では、藩は「其所之領主より、長崎奉行江申遣返答相待」の<sup>(8)</sup>時間内に漂着情報を、山陽ルート（**経路（a）**）を通じて入手できた。これが「幕↓藩のルートを経」ないという公儀浦触の原則を乗り越えて情報を確保することに直結した。しかし、それが改定され漂着から送還までの時間が短縮されるようになると、この分だけ藩による独自の情報入手が困難となり、<sup>(9)</sup>結果的に、公儀浦触の発給・順達に先行する情報伝達ができなくなつたと考えるのである。

以上の考察は、漂着し第一報到達までの所要日数を根拠とする。例えば安永九年の場合では、表より、漂着が四月二十九日、公儀浦触情報の到達が七月一日で、所要約二ヵ月となっている。これに対し寛政八年の場合では、漂着が六月八日、到達が一〇月一日で、所要約四ヵ月弱となっている。つまり実際には、天明四年の改定によつて、少なくとも公儀浦触の発給・順達自体が格段に迅速化された訳ではないということである。

よつて、その改定が影響を与えたのは、公儀浦触の通達自体ではなく藩による情報入手の機能だと考えられるのである。

### 第三節 第一報と在地通過にいたるまでの情報伝達とその変容

本節では、第一報の到達から在地通過にいたるまでの情報伝達に注目する。具体的には（表四―一）の六事例のうち、天

明四年の改定以前に当たる明和五年（N. 一）、この直後に当たる寛政二（一七九〇）年（N. 三）、そして明和五年と漂着地域は同じでありながら時間距離的に対照できる享和元（一八〇一）年（N. 六）の三件を対象として設定し、それぞれの実態整理にもとづいて、この改定を巡る変容を明らかにすることとする。

これら三件について、第一報到達（在地通過間にもたらされた情報のうち、主要なもの到達日とその伝達経路とを整理したのが**表四―二**）である。整理においては、もたらされた情報を（A）「第一報」以外に（B）「送還開始・航行情報」そして（C）「接近情報」に区分した。（B）は、それぞれの拠点港をいつ頃通過するか、そしていつ馳走を開始すべきかを推定し、（C）は正確な通過日を把握する意味をもつ。「室津航行」を（B）に組み入れたのは、江戸時代、同所は長崎上使など幕府公儀役人の西国への下向、あるいは西国諸藩の参勤交代などでの重要な乗下船地であり、これらへの馳走経験にもとづいて、その航行日から自港沖通過日を推定できるからである。<sup>(11)</sup>

先に（C）から押さえておく。送還一行の接近に際して、瀬戸内海の諸藩は、自藩の馳走を遅刻なく達成すべく藩境あるいは隣藩の拠点港まで付船を派遣し、自ら情報を確保しようとする。この点は、天明四年の改定に関係なく普遍である。そのため、到達順序にこそ相違はあるものの、いずれの事例でも**経路（a）（b）**を中心と同様の伝達がなされていたのである。なお、これに際しては、書簡以外に狼煙でも情報が伝達されることがある。<sup>(12)</sup>

注目されるのは（B）における変容である。なぜなら（A）も含めてこの種の情報は、藩独自の収集活動だけでは確保できず、従って、この伝達が瀬戸内海という一つの地域におけるネットワークの機能そのものを表すからである。

そこで、この変容について具体的に整理してみる。明和五年の事例では（前節にて確認した第一報も含めて）送還開始・室津航行のいずれも、**経路（a）**を通じた伝達が最初に情報をもたらす役割を果たしている。つまり、一つの地域に一つのルートを通じて随時伝達されるという秩序性があったのである。それが寛政二年の事例となると、まず紀州大島出帆情報が**経路（a）（b）**の、異なる二つのルートからほぼ同時に伝達されるようになったことがわかる。

表4-2 送還における各主要情報の津和地への伝達(筆者作成)

伝達情報		(No.1) 明和5年			(No.3) 寛政元~2年			(No.6) 享和元年		
		航行	経路	伝達	航行	経路	伝達	航行	経路	伝達
I報	漂着	7/17	(a)	9/25	12/22	(a)	3/28	正/10	(c)	2/25
送還開始・航行	送還開始	10/17 (1)	(a)	10/21 (2)	4/3					3/13 (7)
	紀州大島出帆	—	—	—	4/25	①(a) ②(b)	5/1 (5)	—	—	—
	室津航行	11/2	(a)	11/3	— (6)	—	—	3/17	①(a) ②(b)	3/19
接近情報	備後鞆津航行	11/8 ~ 11/12	①(b) ②(a)	11/9 (3)	5/3	確認されず		3/23 ~3/27	①(a) ②(b)	3/25カ
	芸州御手洗 ~三之瀬航行	11/12 ~ 11/15 (4)	①(a) ②(b)	11/13	5/3~ 5/9	(a)	5/4	3/28	(a)	4/6
	津和地沖航行	11/27	—	—	5/9	—	—	4/10	—	—
依拠		『通航』第5(210)、 「八原」103、『海事史料叢書』第13巻			表4-1にて前掲「護送日記」、 「八原」105			『田辺万代』第10巻、 「八原」107、『岩城村誌』上巻		

註

(表の見方) 各事例のNo. は、前掲(表4-1)のそれに同じ。「航行」の月/日は、送還一行がその地を出帆・航行した日付。「経路」は、津和地にその「航行」情報を伝達した経路。(a)~(d)は、前掲(図3)の伝達経路を指し示す。ほぼ同時に、複数の経路より同一情報が伝達された場合には、到達順に掲げている。そして「伝達」の月/日は、その航行情報(予定・一部誤報も含むが、完全な誤報や推量は除く)が初めて津和地に到達した日付である。

(1) 送還の起点は、紀州和歌山である(『海事史料叢書』第13巻(巖松堂書店、1930年)307頁。史料は「紀州牟婁郡熊野浦え漂着之節福州人肥州長崎え被送遣候諸控並見聞之雑記」(273~317頁))。

(2) 和歌山出帆の伝達は確認されなかったが「八原」103:明和5年10月21日条に「從蒲刈飛船到来候処、異国船當月三日(ママ)塩津浦着船之由」と、最初の送還情報の到達が記録されていて、これにより送還開始を初めて確認したと判断した。なお、これは一部誤報で、実際の同所着船は10月17日巳上刻である(註(1)叢書307頁)。

(3) この日に伝達された最初の情報は、鞆津着船に関するもののみである(「八原」103:明和5年11月9日条)。

(4) 具体的には、11月12日戌上刻御手洗着船、同月15日巳上刻同所出帆、申上刻「鹿走(「老」カ)渡浦」着船である(註(1)叢書308頁)。

(5) これ以前、4月9日には、経路(a)を通じて「南京人天氣次第當月十日比紀州大嶋出帆之趣」との誤った伝聞情報が伝達されている(「八原」105:寛政2年4月9日条)。

(6) この送還では、室津を経由せず、阿波~讃岐国沿岸寄り(=四国側)を航行した(『表4-1』註(2)にて前掲「護送日記」)。

(7) ①では3月11日送還開始と伝達されたが、その後経路(a)に再送された情報では「去ル十三日紀州日高浦出船」と、訂正している(『岩城村誌』上巻450頁)。

この点は、史料を掲げて確認する。先着した**経路（a）**を通じた伝達については、

一、同朔日、蒲刈 y 飛船到来之处、左之通順達到来之由申来候、

牛窓 y 下津井江之来状

以村継得御意候（中略）上筋江御船手 y 参居申候鯨船今廿八日未上刻罷帰り、去ル廿五日南京人大嶋出帆之趣（後略）、

とあり、岡山藩の船手が「上筋」すなわち大坂方面で入手し持ち帰った送還情報を、そのまま**経路（a）**に合流させたものであることがわかる。

次の、**経路（b）**を通じた伝達については、

一、五月二日、城村江相詰候小船頭 y 左之通申来候、

一筆啓上仕候、然者南京人去月廿五日大嶋出帆仕候旨上筋 y 承り候旨申□□（後略）、

とあり、岩城村在勤の小船頭役が「上筋」より伝達されていた送還情報を入力し、**経路（a）**から分岐させるかたちで独自に津和地まで連絡したものであることがわかる。この情報は、先に掲げた、朔日に到達したものと同じである。つまり、これにより、明和五年の事例で見られた「二つのルートを通じて」との秩序性に変化が生じたといえるのである。第三章では、この**経路（b）**を通じた伝達は寛政八（一七九六）年の送還（表四一〜No. 四）において、松山藩庁から郡奉行を通じて公式に指示されたものと指摘し、享和元年の送還からその伝達の具体例を挙げた。しかしこのように、その伝達自体は同年以前、寛政年間（一七八九〜一八〇〇年）の初頭には行われていたのである。

享和元年の事例に目を転じると、この変化はさらに進展していたことがわかる。（第一報も併せて）送還開始・室津航行のいずれでも、**経路（a）**以外のルートが機能した点が象徴的である。注目されるのは、**経路（d）**も送還開始を伝達した点である。

史料から確認すると、まず三月一二日に先着した**経路（a）**を通じた伝達については、

一、蒲刈 y 飛船到来之處左之通申来候、

以飛札致啓上候、然者紀州御領へ漂着之異国人、遠効へ漂着之南京人、右両様共長崎へ被差送候<sub>三</sub>付（中略）下津井 y 為<sub>(15)</sub>

聞合紀効表へ被遣候、其飛船罷帰様子承り候處、今十一日紀効様御船塩津浦へ相廻り彼地同日出船之由（後略）、

とあり、山陽ルート上の一拠点港である岡山藩領下津井（現岡山県倉敷市）が代表して直接紀州藩領へ飛船を派遣し、これが入手した情報をそのまま同ルートに合流させたものであることがわかる（傍線部分。なお〈表四一三〉にて註記したように、これは誤報だった）。

次の、同月一五日に到達した**経路**（d）を通じた伝達については、

一、松山 y 左之通申来候、

此度南京人通船<sub>三</sub>付、別紙之通手當有之候様御奉行中 y 被仰聞候間、此段御承知前々之通御<sub>口</sub>斗可被成候、以上、<sub>(取カ)</sub>

三月十三日<sub>(16)</sub>

八原佐之右衛門殿<sub>(野)</sub>

一、紀効日高浦<sub>江</sub>漂着之異国人、此度長崎<sub>江</sub>從<sub>(闕字)</sub>御同所様御送り<sub>三</sub>付、當月十日比彼地出帆之趣相聞候間、左之通可被取

斗候事、<sub>(16)</sub>

とあり、松山藩庁が入手したものを（郡奉行所）↓（島方代官）↓（八原氏）の経路でなされたものであることがわかる。

この場合、到達に三日間の差があるが、後者の情報を島方代官が発したのが一三日である点より（傍線⑥の部分）、地域への伝達の時間差自体は小さいといえる。つまり、瀬戸内海路を巡るネットワーク上での伝達とは別に藩庁でも独自に情報を収集集めていて、両者の機能には、ほぼ同時性があつたということである。

以上のように、同じ送還であつても、天明四年の前後でその情報伝達の在り方は異なつていたのである。すなわち、同年以前では、一本のルートを通じて安定して送還情報が伝達されたのに対し、以後では、引き続き**経路**（a）が伝達を担う一

方で異なる複数のルートがほぼ同時に機能し、交通路上に伝達するようになったということである。

結論的にいえば、やはり、この改定が地域の情報ネットワークに変容をもたらしたのである。すなわち、これにより藩独自の第一報入手が困難となり、その分、藩自ら様々なルートを活用して（B）「送還開始・航行情報」を入手するようになったということである。ここで注目されるのは、この変容は一つの藩に限ったものでなく、瀬戸内海路に関係する諸藩に共通するものだったという点である。確かに、今回は松山藩の対応への言及が中心となったが、前掲史料より、岡山藩も下津井を拠点として独自の情報収集を行っていたことを窺えた。つまりそれだけ、今回注目した幕府による改定は、藩を越えて変容させるものだったということである。

#### 第四節 変容から見る公儀浦触ルートと地域社会

以上二つの節にわたって、送還情報がいかに津和地にもたらされたのかを分析し、天明四年の前後では「第一報」「送還開始・航行情報」の伝達の在り方が異なっていることを説明した。重要なのは、この分析から、公儀浦触ルートと地域社会の関係を読み取ることである。以下、それについて現段階でいえることを、三点に整理して説明する。

その第一点は、前掲した水本邦彦氏の「完成され安定化する」との指摘は、あくまでこの触の発給形態や伝達ルートに関するものだと考えられ、地域における伝達自体や位置づけまでを指すのではないということである。それ自体は、第三章にて、送還第一報を受けての藩による指示の変化からすでに明らかにしたのだが、今回の分析によって、それをより具体的に示すことができたと考える。つまり、変化は、第一報の伝達だけではなかったのである。

第二点は、幕府による改定が、公儀浦触ルートと藩の関係に加えて、地域の情報ネットワークをも変容させたことである。つまり、関連性があったということである。

前述したように、今回対象とした瀬戸内海では、藩直営の御茶屋が各地に整備され、基本的には藩が公用通行者への馳走を担っていた。このような地域にあって、途中「幕↓藩のルートを経」ない公儀浦触ルートを通じた伝達の変容するということは、それだけ藩を挙げて、さらにいえば藩同士で協力して、地域レベルで対応する必要があったのである。従って、今回このような明確な変容を読み取ることができたのであろう。この変容を明確にさせたのが、第三章にて掲げた藩庁、具体的にいえば郡奉行所の通達内容の変化なのである。しかし、これは、安易に松山藩が有する特殊性だけの問題として結論づけるべきではない。複数の先行研究者が指摘するように、藩が馳走に関わるのは、何も瀬戸内海路だけでなく領国交通路に共通するものだからである。<sup>(17)</sup>むしろ今回の分析は、今後、様々な地域における普遍と特殊を解明するうえでの基礎の一つになると考えるのである。

なお、ここでは、その改定によって公儀浦触の発給・順達自体が格段に迅速化された訳ではないことにも留意すべきである。

そして第三点は、当時の地域社会には様々な情報ルートが張り巡らされていて、公儀浦触ルートは、これらルート群のなかの一つとして、海事・航行一件ごとに位置づけが変化していたということである。つまり、流動性を帯びていたということである。地域独自の浦触順達の存在自体は、水本氏ほかによってすでに指摘されているのだが、今回の分析により、それ以外に拠点港間を直通するルートも送還情報の伝達において重要な役割を果たしていたことを確認できたのである。

加えて、変容への検討により、天明四年以前の事例では山陽ルートが各情報を最初に伝達したのに対し、以後では、複数の情報ルートが表面化し山陽ルートとほぼ同時に伝達していたことも確認できた。この点からすれば、公儀浦触ルートとは、その規則改定によって地域の情報ネットワークに展開をもたらす、カンフル剤的な存在だったということになる。しかし筆者は、実際には、これら様々なルートは同年以前にすでに形成されていたのであり、この改定によって公儀浦触ルートを通じた上意下達と同時性を帯びるようになったことから、史料上に表面化したに過ぎないと考える。つまり公儀浦触ルート

とは、そもそも、藩庁（郡奉行）間独自のネットワークなどにより情報を入手できた藩庁だけでなく地域社会にとっても、幕府の海事情報を下達する唯一無二の存在ではなかったのである。

すなわち全体的にみれば、宝暦年間以降も、公儀浦触ルートと地域独自の情報ルートとは情報伝達の面で互いに影響しあっている、それが地域社会に、海事・航行を支える情報機能の展開をもたらしていたのではないだろうか。つまり近世の海事は、上意下達の構造だけでなく、いわゆる「下から」の情報機能の形成もあって支えられていたのではないだろうか。これが、今回新たに得られた展望である。

## おわりに

本章では、送還を対象事例、津和地を対象拠点として設定し、近世後期における公儀浦触ルートと地域社会の関係について説明に取り組んだ。具体的には、第三章第一節にて掲げた天明四年の幕府による送還に関する改定が、全国的な公儀浦触の伝達ネットワークが「完成され安定化」したとされる宝暦年間以降最初の大きな変容をもたらしたとの仮説にもとづき、この前後にある事例を分析した。この成果とそれにもとづく考察とは、第四節にて述べたとおりである。

今回の分析をとおして、これまで浦触ルートが情報というより支配構造の分析素材として捉えられてきたのに対し、地域社会の情報ネットワークを構成する一要素として捉えるべきものであることを示し、さらに、その情報ルートとしての実像をも示せたと考える。しかし、同時に①地域ごとの実態の比較、②年貢米・幕府御用商品の移送など「物の移動」における実態との比較、③幕末に向けてのさらなる展開過程の分析など、公儀浦触ルートを巡る新たな複数の課題も感じえた。これらは、単に同ルートの特質だけでなく、近世社会においていかに交通を支える機能を育んでいたのかを説明するうえでも重要な切り口である。さらにいえば、地域社会における近代交通の成立の前提、またはそれとの連続性・非連続性といった、

大きな課題を解明するうえでの基礎の一つとも成りうる。今後は、今回の成果を基礎として、これら課題の解明に向けてさらに分析に取り組んでいきたい。

## 註

- (1) 大庭脩・田中謙二・松浦章・藪田貫編著『関西大学東西学術研究所資料集刊』一三一―一六（関西大学出版部、一九八五―一九九七年）。
- (2) 中村質「漂着唐船の長崎回送規定と実態―日向漂着船の場合―」（九州大学国史学研究室編『近世近代史論集』、吉川弘文館、一九九〇年）。
- (3) 池内敏「日朝漂流民送還制度における幕藩関係」（『新しい近世史二 国家と対外関係』、新人物往来社、一九九六年）ほか。
- (4) 荒野泰典『近世日本と東アジア』（東京大学出版会、一九八九年（第二刷））一一七―一五七頁。
- (5) （松山藩郡奉行）↓（島方代官）↓（八原氏）の通達の存在を示す史料は、第三章註（23）にて掲げた。
- (6) 水本邦彦「公儀浦触」発給の諸段階」（『日本国家の史的特質』近世・近代、思文閣出版、一九九五年）。
- (7) 水本邦彦『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）。
- (8) 『通航』第八（一九六七年（復刻版））四六五頁（附録卷一五「朝鮮船」項）。この幕府通達の主要部分については、第三章第一節にて【史料三一―】として掲げた。
- (9) 天明四年の改定後、公儀浦触ルートの経路に沿って順調に情報が行き渡らなくなるとの現象は、享和元年の紀州漂着事例（表四―）No. 六）からでも確認できる。この送還第一報の伝達日が、同表に示したように津和地へは同年二月二五日なのに対し、山陽ルート上でその西にある徳山藩（現山口県徳山市）へは三月一〇日となっているからである。

しかも、公儀浦触ルートを通じてではなく、萩藩に設置した御用所の役人（御用人）の注進により入手したのである。

後者の指摘は、山口県文書館所蔵享和元西歳「南京人通行御月番所日記書抜」（整理番号…異国船漂着三二（徳山毛利家文庫））三月一日条にある「紀州<sup>江</sup>流寄候異国船之義<sup>ニ</sup>付、萩御用所<sup>ノ</sup>達之趣有之、松野治右衛門<sup>（萩詰御用人）</sup>為注進人夫<sup>（一〇日）</sup>人昨日到来」が根拠となる。つまりこの場合には、藩ごとに情報を収集し、それが各領内に第一報をもたらす構図だったのである。

なお、ここに出てくる徳山・萩の地理上の位置関係については、第六章第一節にて後掲（図六―三―一・二）から確認されたい。

(10) 近世公用通行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、一九八四年（改訂版））二五〇―六〇頁、または『御津町史』第一巻（御津町、二〇〇一年）四八五―五三八頁を参照されたい。

(11) 室津乗船日から各藩の拠点港を通過する日の計算については、第五章にて、長崎上使の下向の例から明らかにする。具体的なデータの揭示は省略するが、筆者が明和と寛政年間（一七六四―一八〇〇年）の各事例の平均値を求めたところ、一般的な航路を選択した場合、室津と津和地間を五―六日ほどで航行する。

(12) 近世瀬戸内海路を巡る狼煙網については、例えば東昇「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。

(13) 「八原」所収「土州<sup>江</sup>漂着南京人御用扣」（整理番号…一〇五）寛政二年五月朔日条。

(14) 註（13）寛政二年五月二日条。

(15) 註（13）所収「紀<sup>（異）</sup>効遠効<sup>江</sup>漂着夷人御用控」（整理番号…一〇七）享和元年三月一二日条。

(16) 註（15）享和元年三月一五日条。

(17) 久留島浩『研究ノート』「盛砂・蒔砂・飾り手桶・箒―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）では、領国交通路における馳走の本質について、山陽道矢掛宿（現岡山県小田郡矢掛町）を例に「基本的には、町ノ宿としての『馳走』が、藩当局からの『御馳走』に包摂され」ていたとの、重要な指摘をしている。

〔補〕 送還研究は、現在、特に日中関係史の視点からの深化が提起されている。松浦章『清代上海沙船航運業史の研究』（関西大学出版部、二〇〇四年）、藪田貫『日本近世史の可能性』（校倉書房、二〇〇五年）二二六～二五六頁（Ⅲ「アジアと近世史」二「漂着唐船と近世日本」もう一つの日中関係史一）がその代表例として挙げられる。

また、本章の作成に当たっては、岡本健一郎〈口頭発表〉「近世中期の中国船対策と沿岸警備」（『中国四国歴史学地理学協会 島根大会』日本史部会、於 島根大学、二〇〇五年）も参考とした。

なお、表では省略したが（表四―一）N。六として掲げた、寛政一三（享和元）年の紀州漂着については、岡山大学附属中央図書館所蔵「池田家文庫」古文書所収「〔異国船漂着始末断簡〕」（資料番号…※S六―八三五、リール記号…YHF―〇〇一、駒番号…一六四）に「船當正月十日四ツ時分、東南ノ大風雨・大浪<sub>ニ</sub>當郡吉原と申浦之沖中<sub>（ママ）</sub>へ網<sub>（ママ）</sub>壱房、碇<sub>（ママ）</sub>壱ツにてかゝり申候」とあり、表での依拠史料と日付が一致することを確認できる。おそらく、この日付で間違いないといえよう。

〔付 記〕 本章は、平成一七（二〇〇五）年度「（財）福武学術文化振興財団研究助成」（N。〇五―〇三三）にもとづく成果の一部分であり、同一八（二〇〇六）年「中国四国歴史学地理学協会 高知大会」（於 高知大学）での〈口頭発表〉内容を、新たに論文としてまとめ直したものである。

## 小 括

第一部では、瀬戸内海路における公儀浦触ルートと藩及び地域社会との関係を、主に伊予国松山藩における情報活動を分析することを通じて明らかにした。まず各章の概要をまとめると、以下のとおりとなる。

**第二章「瀬戸内海における公儀浦触ルートの整備と藩」**では、第一部での本格的な分析の前提として、瀬戸内海における公儀浦触ルートの整備とそれへの藩の対応とについて整理した。

この結果、同海に關係する諸藩は、同触が途中藩権力を經由せず直接浦々へ通達されるなかで、主として①それへの対応策を領内に指示していたこと、②それに藩独自の情報伝達ルートを付加させ、領内に順達されてくる同触（先触を含む）を藩庁が把握できるようにしていたこと、そして③芸予諸島を巡っては、全国的な伝達ネットワークの原則に關係なく、藩独自にその伝達ルートを規定するものもあったこと、の三点を確認した。これらについては、藩は、その通達が途中藩権力を經由されないことを認識しているからこそ、それを確実に把握できるようにと自ら領内での伝達秩序の維持に努めていたことを示すものとして指摘できる。これは、前掲した水本邦彦氏の提起を受けて山下堅太郎氏がすでに指摘した点であるが、第二章での整理によって、その指摘をさらに具体化することができたと考える。

また、この特徴については、非直轄街道の長崎街道に關係する福岡藩の場合と本質的な部分で同様だったことも併せて指摘した。つまり、この章で明らかにした公儀浦触の整備と藩の關係は、当時の領国社会に共通するものとして捉えられるのである。

**第三章「瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩の情報ルート」**では、公儀浦触ルートと藩の關係を説明する一環として、同ルートに対して整備された藩独自の情報ルートに注目し、この成立の過程と意義について検討した。

具体的には、幕府による天明四（一七八四）年の改定、すなわち送還の迅速化・効率化を意図する通達が、地域の情報ネットワークに宝暦年間（一七五一～一七六三年）以降最初の大きな変容をもたらしたとの仮説を立て、この前後にある事例それぞれを分析した。そして、第二章で確認した従来の山陽ルートに対して、それを逸脱する鞆津く岩城く津和地のルートが寛政年間（一七八九～一八〇〇年）までに成立していたことを明らかにし、この過程を分析した。

その結果、問題のルートは、全国的な同触の伝達ネットワークが完成され安定化したとされる宝暦年間以降に、松山藩郡奉行所の指示によって成立したことを確認した。これにより、その伝達ネットワークの完成・安定化に関係なく、藩の側から、引き続きそれに対する独自の情報ルートの整備を進めていたことを明らかにした。つまり、瀬戸内海の藩は、第二章にて明らかにした伝達秩序の維持とは裏腹に、独自の情報入手ルートの整備を進展させるという、一見して矛盾する、特徴的な活動を行っていたということである。

そして**第四章「瀬戸内海における公儀浦触ルートと地域社会」**では、第二・三章にもとづきさらに視野を拡げて、公儀浦触ルートと地域社会の関係について検討した。

この結果、天明四年以前の事例では山陽ルートが送還情報を安定して瀬戸内海地域に伝達したのに対し、以後では、異なる複数の情報ルートが表面化し山陽ルートとほぼ同時に伝達していたこと、すなわち同時性を帯びていたことを確認した。そしてこの要因として、主に①幕府による改定が公儀浦触ルートと藩の関係を変容させ、さらには地域の情報ネットワークをも変容させるという関連性があったこと、②当時の地域社会では、すでに様々な情報ルートが張り巡らされていて、公儀浦触ルートは、これらルート群のなかの一つとして海事・航行一件ごとに位置づけが変化していたこと、すなわち流動性を帯びていたこと、の二点を指摘した。

以上にもとづきこの章の第四節では、宝暦年間以降も、公儀浦触ルートと地域独自の情報ルートとは情報伝達の面で互いに影響しあっていて、それが地域社会に、海事・航行を支える情報機能の展開をもたらしたのではないだろうかという、新

たな展望を見出すにいたったのである。

なお、ここでは①その改定によって公儀浦触の発給・順達自体が格段に迅速化された訳ではないこと、②同触の廻達ルート以外に、拠点港間を直通するルートも情報確保において重要な役割を果たしたことに留意すべきだと論じた。

以上三つの章にわたる検討をとおして指摘できるのは、前掲した水本氏の「完成され安定化する」との論は、あくまで公儀浦触の発給形態や伝達ルートに関するものだと考えられ、地域における伝達自体や位置づけまで指すものではないということである。そして、このリンクしていないという点が、上意下達の構造とは別の、藩を含めた地域独自の情報機能の形成を証明する根拠になるのである。

序章第一節第四項にて述べたように、今回対象とした瀬戸内海路を巡っては、藩直営の御茶屋が各地に整備され、基本的には藩が公用通行者への馳走を担っていた。このような地域にあって、途中「幕↓藩のルートを経」ない公儀浦触ルートを通じた上意下達の変容するということは、それだけ藩を挙げて、地域レベルで対応する必要があったということである。従って、今回このように明確な変容を読み取ることができた。しかし、これは、安易にその地域が有する特殊性だけの問題として結論づけるべきではない。むしろ第三・四章の分析は、今後様々な地域における普遍と特殊を解明するうえでの基礎の一つになりうると考えるのである。

最後に、第一部をとおして、これまで浦触が情報というより支配構造の分析素材として捉えられてきたのに対して、地域社会の情報ネットワークを構成する一要素として捉えるべきものであることを示し、さらに、その情報としての実像をも示せたと考える。今後は、今回の成果を基礎として、さらなる分析に取り組んでいきたい。



## 第二部

諸港在勤藩役人を担い手とする情報伝達  
とその機能

——長崎上使の通行を中心に——

## はじめに

第二部では、第一部で注目した公儀浦触ルートとは別に存在する、諸港在勤の藩役人などが担い手となるいわゆる「在番ルート」の具体像を明らかにするとの目的で、同触が発給されない公用通行に際する情報伝達に注目する。

具体的には、長崎上使の上下通行を主たる対象事例として設定し、第一部と同様、宝暦年間（一七五一～一七六三年）以降（実際の分析は「八原」の現存状況により明和五（一七六八）年より）寛政末年にいたるまでの変容から、そのルートが有する本質を見出すこととする。

在番ルートの存在自体は、一九七〇年代までにはすでに指摘されていた。

柚木学氏は、近世では（安芸地乗り航路）Ⅱ（瀬戸内海における「海上公路」と設定されていて、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。このうえで、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指摘した。<sup>①</sup>しかし同論では、情報の伝達・交換の存在自体を提起することを趣旨としていることから、具体的に①いかなる人物が担い手となっていたのか、②いかなる機能を有していたのか、の重要な二点について言及していない。そして、二〇〇〇年代にいたるまで、これ以上研究の深化が図られることはなかったのである。

そのような流れにおいて、同ルートに伝達される書簡の分析を試みることに、瀬戸内海路に存在する情報ネットワークの解明を提起したのが井上淳氏である。同氏は、まず、実際にその役割を担っていたのは在番だと指摘した。<sup>②</sup>この指摘は、前述した公用通行に関わる上意下達の原則、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、当該交通路では、その原則とは別に、藩権力が通行情報の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。これにより、柚木氏が残した課題のうち、まず①が解決されたのである。

ただ井上氏は、在番ルートについて①柚木氏が残した課題②、③いかに成立し維持されたのか、の二点の課題を引き続き

残したままにしている。これらは、同ルートの本質を明らかにするうえでだけでなく、序章第一節第一項にて掲げた筆者の大きな目的を達成するうえでも重要な点である。第二部では、これら二点のうち、課題①に取り組むことをとおして、まずは同ルートの本質を説明するうえでの基礎を成したいと考えている（課題②については、第七章にて考察を試みる）。

第一部では、公儀浦触ルートと藩の関係の視点を中心に、交通を支える機能とこの構造にアプローチしたのだが、対して第二部は、いわば、交通路全体の視点にもとづいてそれらへのアプローチを試みようとするものである。これにより、幕府による上意下達すなわち「上から」整備された情報構造とは別の、地域の側からすなわち「下から」整備された情報伝達の在り方を明確にする。そして、両者の情報ネットワークを明らかにすることにより、近世瀬戸内海路を巡る情報機能の実態について、ひとまずの結論づけを試みることにしたい。

## 註

(1) 柚木学「海上の道—九州・四国の海路と海運—」『太陽コレクション』地図 江戸・明治・現代』三号、平凡社、一九七七年。同氏は「公式の海駅」とは（東から）大坂→摂津兵庫→播磨室津→備前牛窓→備後鞆→安芸蒲刈（三之瀬）→周防上関→長門下関としている。

(2) 井上淳『問題提起』『瀬戸内海の情報ネットワーク—松山藩津和地御茶屋を中心に—』『地方史研究』二九二号、二〇〇一年。同氏は、具体的な経路として（東から）尼崎藩船奉行→明石藩船奉行→徳島藩の岩屋在番→姫路藩本陣の室津在番目付役→岡山藩御茶屋の牛窓在番→同藩番所の下津井在番→福山藩御茶屋の鞆津在番→広島藩御茶屋の蒲刈在番→松山藩（御茶屋）の津和地の八原氏→長州萩藩番所の冲家室在番→同藩御茶屋の上関在番→同藩番所の中関在番→長府藩御用所の赤間関在番、を掲げている。しかし筆者は、このうち、明石藩船奉行から姫路藩本陣の室津在番目付役までの繋がりについて疑問点をもつ。それについては、第五章第三節にて具体的な検討を試みることにする。

## 第五章 大坂を起点とする長崎上使下向情報の伝達とその機能

### 本章の目的

本章ならびに第六章では、幕府による上意下達の構造とは別に、交通路全体でいかに通行を支える機能を育んでいたのかという問題を説明する一環として、諸港在勤の在番などを担い手とするいわゆる在番ルートの具体像を明らかにすることを目的とする。具体的には、公儀浦触が発給されない長崎上使の上下通行を対象事例、その通行路が瀬戸内海路から山陽道へと移行していく明和寛政年間（一七六四～一八〇〇年）を対象時期として設定し、それに際する藩を越えた情報面の連携をパターン分け作業により分析することを課題とする。

第二部「はじめに」にて述べたように、現在は、井上淳氏がこの在番ルートにもとづく瀬戸内海独自の情報ネットワークの解明を提起している段階にある。同氏の提起では、触の廻達における各藩各拠点の担い手が具体的に示された。<sup>(1)</sup> それにより、瀬戸内海路を巡っては①途中「幕藩のルートを経ることなく、村継ぎで通達される」<sup>(2)</sup> という全国的な公儀浦触の伝達ネットワークとは別に、②これが經由されない立場にある藩同士の情報ネットワークも成立していたことが明らかにされた。問題なのは、そのルートについて①（触の廻達以外に）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、の二点が引き続き課題として残されていることである。これらは、ルートの本質というより、同海路における情報機能の特質を説明するうえで重要な点である。

そこで本章では、この長崎上使の通行のうち下向（江戸から長崎に赴任するために下ること。今回の分析では、幕府巡見使は除くが、御目付役の北部九州への下向も含める）に際する情報伝達を具体的な分析対象として設定し、まず①を中心に解明を取り組むこととする。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、全体像を捉えたいうえで第六章

にて結論づけを試みることにする。ここでは、ひとまず情報機能の本質を明らかにするうえでの基礎を構築することにした。  
い。

## 第一節 分析方法

本分析では「八原」所収「御用日記」ならびにそれを翻刻した『日記』を主たる素材とする。これら史料の概要は、序章第三節第二項にてすでに説明した。本節では、まず分析方法を説明しておく。

### (一) 分析の概要と趣旨

前述したように、本論文では、交通に関わる情報機能の本質を解明するに当たって、単一の通行形態に注目するだけではこれに際する情報伝達も単一の形態しか見出せないとの考えにもとづき、一つの時期区分内において様々な伝達形態が存在した時期すなわち変容期に注目するとの方針を採っている。ここでの分析でも同様である。

(表五―一) からわかるように、長崎上使の場合には、安永く寛政年間において、下向・帰府の双方とも海路中心から陸路すなわち山陽道(史料「八原」では「中国路」とも表記されているが、以下も「山陽道」と統一表記)中心へと選択が変化している。この変化は、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山陽道にも波及し、さら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だと考える。<sup>(3)</sup> 藤澤晋氏は、山陽道における公用通行について、正徳二(一七一二)年以降、それまでの瀬戸内海航行中心から山陽道選択の増加へと転じ、安永年間(一七七二―一七八〇年)にはこれが安定化したとしている。<sup>(4)</sup> この論と(表五―一)を照合すると、一般的な山陽道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、近来多く陸路通行有之趣<sup>(5)</sup>候」と指摘している、

表5-1 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 (単位:年)	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)	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)	8	7(88%)	1	7	4(57%)	3	
3	天明 2(1782)~ 天明 7(1787)	9	6(67%)	3	8	1(13%)	7	
4	天明 8(1788)~ 寛政 5(1793)	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)	10	3(30%)	7	5	0(0%)	5	
	合 計	44	29(66%)	14	37	12(32%)	24	

(依拠:『日記』第1・2巻)

註

御目付役など、そのほか幕府公儀役人の九州下向・帰府も対象に含む。ただし、幕府巡見使は除く。

中央権力もその動向を認識していたことが確認できる。

よって、本分析では、この明和と寛政年間を大きな変容期の一つとして捉え、明和五(一七六八)と寛政二二(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。

### (二) パターン分けの方針

長崎上使の下向において瀬戸内海諸港に順達される情報は、そのほとんどが拠点港の在番を差出人とする書簡(一〇〇〇来状)や「飛札」など)にもとづいている。この作成においては、通行者たる公儀役人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。それがここである「パターン」である。

パターン分けに当たっては、まず八原氏のもとに伝達されてくる情報を(A)先触にもとづく情報(II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)幕府公儀役人以外による伝聞推定情報、の三種類に大別し、それぞれが一度の下向においていかに伝達されたのかを判別基準とした。

### (三) 分析における着眼点

最後に、分析における着眼点を予め掲げておく。それは、室津の在勤藩役人たる名村次兵衛の役割である。後述するように、瀬戸内海を通じて津和地まで伝達される書簡は、差出人がほとんど同人物となっているにもかかわらず、その役割が先行研究でまったくといってよいほど明らかにされてないからである。

例えば、最初に掲げた井上淳氏の提起でも、問題の室津を巡る部分については「尼崎藩船奉行から明石藩船奉行にあてた書状が別紙となり、徳島藩の岩屋在番、姫路藩本陣の室津在番目付役、岡山藩御茶屋の牛窓在番(中略)へと伝達された」とするに止まっていて、名村次兵衛に関する言及は一切ない。そして、肝腎な室津の情報拠点としての位置づけやその前後の経路についても不明確である。瀬戸内海路に伝達される書簡のほとんどが名村氏の差出だという事実がある以上、これらの問題点を解決する必要があるのである。

本章では、事例ごとのパターン分け作業を試みるなかで、これら問題点を解決することも目指す。そして、この結果については、ひととおりパターン分けを示したうえで、第三節にて説明することにする。

## 第二節 長崎上使下向情報の伝達形態とそのパターン

本節では、前節にて示した分析方法にもとづいて、具体的にパターン分けを試みる。

明和と寛政年間の下向四四事例については（ここでは、下向と情報伝達の双方が例外的アクセシブリティもなく順調だったという意味で）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いたった。

### (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に伝達されている（表五一一）（地図五一一）参照）。

まず、第一通目では、

#### 【史料五一一】（表五一一）No. 一

(A-1) 長崎御奉行石谷備後守様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、御一同御下可被成由、尤海陸之訊ハ大坂御着之上可申来由、

右之段上筋y申送<sup>三</sup>明石y申来候<sup>三</sup>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もとづく情報である。長崎上使の下向に際しては、先触は①江戸↓大坂、②大坂以西（海陸選択も含む）、の二段階で発するのが

表5-2 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)

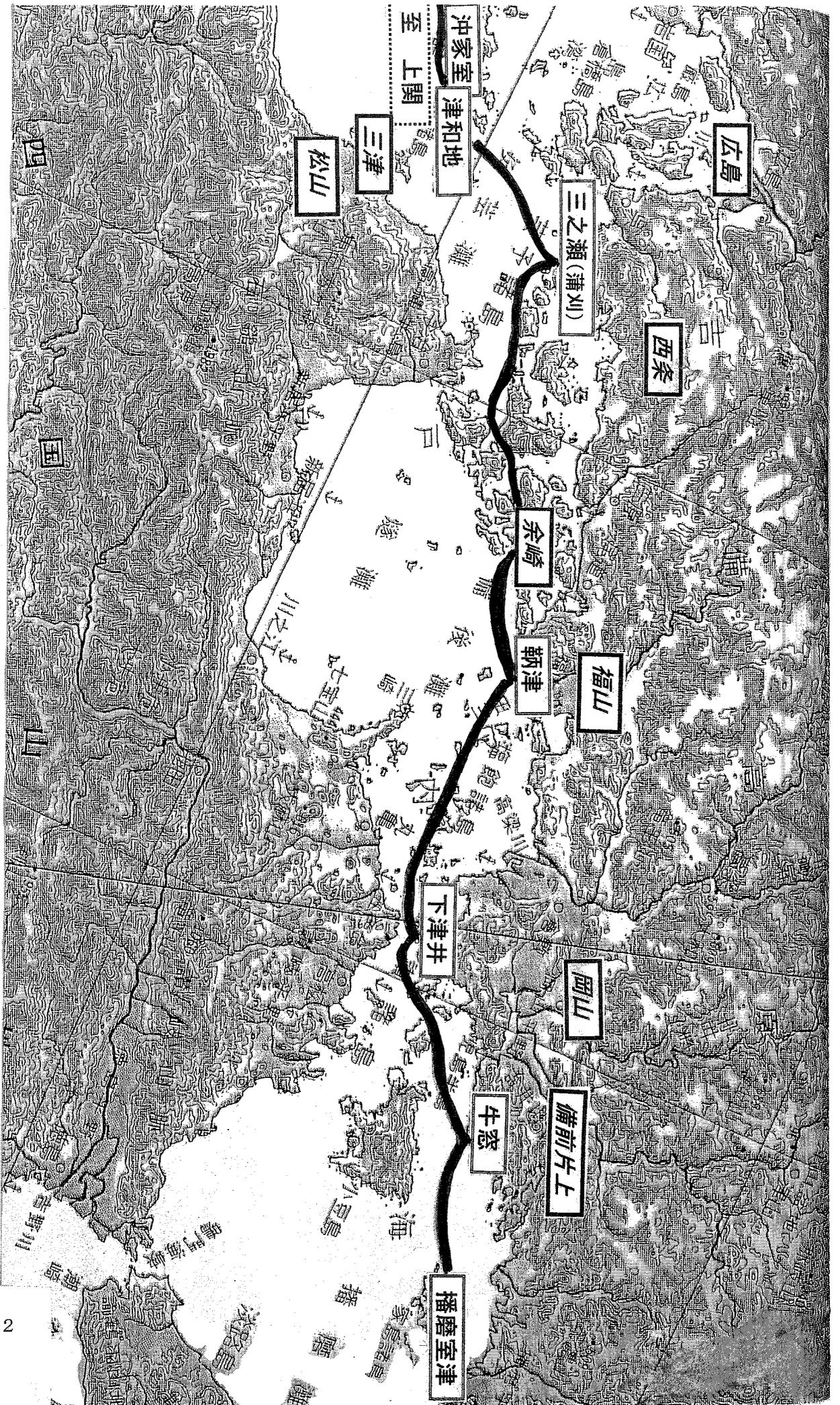
No.	到達	伝達形態 (書簡表題)	発信地	差出人	差出	宛先(送信先)	要件
1	7/28	「室津来状写」	室津	名村次兵衛	7/25	尾関九郎兵衛様	・7/23江戸出立。
2	8/18	「室津来状写」	室津	名村次兵衛	8/15	尾関九郎兵衛宛	・8/13大坂到着。 ・室津迄陸路。
3	8/20	「番船承」	?		?	八原佐野右衛門	・8/18室津乗船。 ・8/19牛窓泊船。

(依拠:「八原」所収明和5年「子歳御用日記」〈整理番号:1〉)

表5-2-付 パターン①:長崎上使の通行とその情報伝達(筆者作成)

頭註 以下、表の見方は前掲(表3)に同じ。

月	日	上使の通行	江戸	大坂	室津	牛窓	蒲刈	津和地	家室	上関	松山	松山藩の馳走	註記	
7	23	①江戸出立	①											
	24													
	25				①									
	26													
	27													
	28							①			①	藩庁へ馳走開始を伺い		
	29													
	30													
	8	1												
		2												
3														
4														
5												使者・進物、三津出船		
6												使者役津和地到着	巳中刻到着	
7												漕船・水船用意済		
8														
9														
10														
11														
12														
13		②大坂到着		②										
14														
15														
16	(?)大坂出立カ			②										
17														
18	③室津乗船							②						
19	④牛窓停泊					③④				②				
20								③④						
21														
22														
23	⑤津和地通過							⑤						
24														



地図5-1 瀬戸内海中央部の公用通行に関わる情報伝達の拠点(1:1,500,000 地図に筆者加工)

- 註 (1) コシツク字体枠は、在番ルート上の拠点。斜体字枠は、宿駅(問屋)・藩庁所在地など、そのまかの拠点。  
 (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)。

基本となっている。本事例でも(B)「海陸之訳ハ大坂御着之上可申来由」より、その基本どおりに発せられることが明記されていることを確認できる。

そして、具体的な第二段階の先触情報として順達されたのが第二通目である。

【史料五―二】 (表五―二) No. 二

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<sup>(A-2)</sup>y室津迄陸路御旅行被成候由、尤来<sup>(8)</sup>十六日大坂御出立<sup>(B)</sup>可有御座旨御奉行付御役人中被申候旨、右之趣上筋y申  
送<sup>(8)</sup>明石y申来候<sup>(8)</sup>付、早々御知せ如斯御座候、下筋へも可然御順達可被下候、最早相替儀も不致到来候へ、得御意間敷  
候、左様思召可被下候、恐惶謹言(後略)、

両史料の内容を繋ぎ合わせると、本事例では、一行は七月二三日に江戸出立、八月一三日に大坂到着となったことを確認できる。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」<sup>(9)</sup>より八月二三日となっていることを考えると、八原氏、というより松山藩としては二〇日以上<sup>(8)</sup>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、松山の藩庁へ進物用意すなわち馳走開始を伺い始め「同月六日」<sup>(8)</sup>、御使者中川貞兵衛今巳中刻爰元参着<sup>(10)</sup>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<sup>(大坂)</sup>y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可能)を受け取ってからとなると、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。<sup>(11)</sup>

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(表五―二)より、上使の乗船が八月

一八日（N. O. 三）なのに対し、名村次兵衛が第二段階の先触情報を明記した書簡（N. O. 二）を発信したのが同月一五日（≡先触情報の入手日）となっていて、三日間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、津和地のそれと同じ、あるいはそれ以上に短かったことを窺えるのである。

## （二）パターン②…第一段階の先触情報が遅延した場合

標準的事例に反して、第一段階の先触情報が順達されない場合もある。典型的なのが明和八（一七七二）年の御勘定方一柳忠四郎一行下向であるが（表五―三参照）、これは第一段階の先触情報の順達がまったくなく、第二段階のそれが急遽順達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り、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の事例に注目すると「東海道筋大水<sup>(13)</sup>付、何<sup>(12)</sup>運之宿ニ御逗留可有之哉、大坂表<sup>(14)</sup>ニ日々被聞合候得共、一向相知不申候由」と、東海道の河川が大水のため、第一段階の先触本状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まだということとは、すなわち、第二段階のその到達にもとづいて馳走に取り組まなければならぬことを意味する。しかし、それが到達され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とおりである。

この点に関して（表五―三）N. O. 一 の書簡を受け取ったの八原氏の対応に注目すると①「御進物竝<sup>(并)</sup>御小早、早々爰元<sup>(津和地)</sup>へ参着之様仕度奉存候、且亦御馳走漕船・水船前廉之通取計、同十六日昼<sup>(三月)</sup>用意可申付<sup>(マ)</sup>奉存候<sup>(マ)</sup>此度ハ過急<sup>(14)</sup>ニ御左右承、御順風<sup>(15)</sup>ニ御座候故、無程御通船可被成御座<sup>(14)</sup>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<sup>(15)</sup>房八」の二点より、本事例では予めある程度の準備を行っていたためか早急な対応ができているものの、あくまで、馳走開始の判断は正式な先触情報が到達してからとなっていることを確認できるのである。

表5-3 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	3/16 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。
		「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	付船カ	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。

(依拠:「八原」所収明和8年「卯歳御用日記」〈整理番号:4〉)

(※)「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。

表5-3-付 パターン②:長崎上使の通行とその情報伝達(筆者作成)

月	日	上使の通行	江戸	大坂	室津	余崎	蒲刈	津和地	家室	上関	松山	松山藩の馳走	註記
3	9												
	10	①大坂到着		①									
	11												
	12												
	13	②大坂出立		②	①②								
	14												
	15												
	16							①②	①②		①②	昼より馳走開始	①②は辰刻到達
	17											進物、津和地に到着	
	18	③余崎泊				③							
	19							③					
	20												
	21												
	22												
	23	④津和地入港						④					巳刻到着
	24	⑤津和地出船						⑤					申刻出船
	25												

先触情報が何日も遅延した場合、在番レベルでは各拠点港から付船や「<sup>(16)</sup>聞合」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 y 申来候段明石 y 申来候」と、<sup>(17)</sup>尼崎藩船奉行所が代表して大坂へ問い合わせることになっている。また、明和八年の場合では、八原氏独自の情報収集の成果として（表五―三）N。二にて「此度御下之御役人中、<sup>(18)</sup>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↓室津の順達が遅延し「御先触」が先着した場合

以上二つの代表的事例から確認できたように、瀬戸内海の諸港が長崎上使の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。しかし、この伝達は、すべ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。名村氏のもとには、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（表五―四参照）を代表的事例とするパターン③である。これを具体的に示す史料を掲げると、

【史料五―三】 （表五―四）N。三―②

<sup>(八月)</sup>  
同月十三日

一、上筋 y 飛船到来、左之通申来、

以飛船致啓上候、然<sup>者</sup>長崎御下之御奉行并御勘定・御普請役御様子、上筋 y 順達到来ニ付、則写一通致進達候、右為可得御意如斯御座候、恐惶謹言、

八月十二日

明石保左衛門

八原佐之右衛門<sup>(野)</sup>様

表5-4 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	(付船派遣に 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。

(依拠:「八原」所収安永5年「申歳御用日記」〈整理番号:9〉)

表5-4-付 パターン③:長崎上使の通行とその情報伝達(筆者作成)

頭註 以下、黒抜き丸数字は、山陽道に廻達される先触写そのものにもとづく情報であることを示す。

月	日	上使の通行	江戸	大坂	室津	牛窓	蒲刈	津和地	家室	上関	松山	松山藩の馳走	註記
7	21	①江戸出立	①										
	22			①②									
	23												
	24												
	25												
	26												
	27						①②						
	28						①②	①②	①②				
	29												
	30										①②	藩庁へ馳走開始を伺い	
8	1												
	2												
	1												
	2												
	3												
	4												
	5	②大坂到着カ		②									
	6												
	7												
	8												
9	③大坂出立		③	③~④									
10	④加古川泊												
11	⑤姫路休												
12	⑥室津到着			⑥		③~④					進物、津和地に到着	朝に到着	
13							③~④	③~④	③~④				
14											蒲刈に付船1艘差出		
15													
16	⑦蒲刈泊カ					⑦		⑦			朝より馳走開始		
17													
18													
19	⑧津和地通過							⑧				申刻通過	
20													

室津来状写

以飛札致啓上候、然者久世丹後守様当月九日大坂御出立(八月)、室津迄陸路御旅行可被成筈(室津)、来ル十二日当津御着可被成之由、  
別紙之通御廻状到来之由、城下y申来候ニ付、御知セ申上候、尤此旨上筋yハ未参不申候得共右之御先触爰元(室津)も到来仕  
候、此段上筋y御様子到来致候とも相替儀も無御座候へ、最早得貴意間敷候(中略)、

八月九日

名村次兵衛

阿部藤左衛門当テ

長崎御奉行久世丹後守様

八月九日 大坂御出立

同夜兵庫御泊リ

同 十日 明石御休

同夜加子川御泊(古)

同 十一日 姫路御休

同夜鶴御泊 同十二日室(室津)

ノ(19)

となり、内容より、従来の在番ルートを通じた順達がなく(傍波線へa)の部分)、先に別の「御廻状」すなわち先触が到来したことから、同触の写を在番ルートに合流させる趣旨で発信したことがわかる(なお「御廻状」II(先触)の解釈は、傍線へc)の部分にある「右之御先触爰元(江)も到来」を根拠とする)。つまり、名村次兵衛は(a)在番ルートを通じて順達される先触情報と(b)街道宿駅間で廻達される先触とを、双方入手できる立場にあったのである。前掲した、名村次兵衛の役割が在番ルートの本質を説明するうえでの要点だとする指摘は、これを根拠とするのである。

そこで、名村次兵衛とはいかなる人物で、いかにこのような立場を得たのが疑問点として指摘できるのだが、それらへの検討はパターン分けを終えたあとで行うことにして、ここではまず(a)より(b)を通じた伝達が先着した意味について

て説明しておく。

本事例の場合では、上使の大坂到着が**(表五―四) N. O. 二―②**書簡「写」中の「当月廿一日比江戸表御出立<sup>(七月)</sup>八月五日比大坂御着可被成御積<sup>(20)</sup>之由上筋<sup>(20)</sup>申来候<sup>(20)</sup>付」より八月五日前後と推定されるのに対し**(表五―四) N. O. 三―②**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發するのが「海陸之訳ハ大坂御着之上可申来由」**(史料五―一)**となつている点を加味すると、大坂到着後四日程度の所要日数で室津に到達したことになる。この日数は、前出明和五年**(表五―二)**や明和八年**(表五―三)**の各下向に際する伝達と比較しても一日程度内の差となる(前者は、八月一日三日大坂到着、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)。よつて、本事例における「御先触」先着は、その伝達が例年より速達化したというよりも、在番ルートの機能が低下したからだと捉えるべきである。

#### (四) パターン④…室津よりの在番情報・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、この遅延もしくは書状文言の不備などにより、在番ルートに正確に伝達されないままとなる場合もある。その場合、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。これが**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―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ることができないことにある。本事例では「陸路」(＝山陽道)を通行するため、結果的に馳走は不要だったものの、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先触の情報伝達との間隔内において、問い合わせの時間的余裕はなかったことを窺える。

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―五) N. O. 二―②**の書簡にて「是迄之通陸路御越被成候由

表5-5 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。
		「急以壺里繼」	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晚、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 聞合を報告。
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」)。

(依拠:「八原」所収寛政7年「卯歳御用日記」〈整理番号:23〉)

表5-5-付 パターン④:長崎上使の通行とその情報伝達(筆者作成)

月	日	上使の通行	江戸	大坂	明石	片上	蒲刈	津和地	家室	上関	松山	松山藩の馳走	註記	
2	23	①江戸出立カ	①		①									
	24													
	25													
	26													
	27													
	28													
	3	1												
		2												
3									①					
4													家室・上関へも順達カ	
5														
6														
7		②大坂到着		②								①	馳走開始を伺い	
8		③大坂出立		③										
9		(山陽道通行)			②③									
10														
11					(不明)									
12													進物、津和地に到着	
13														
14		④備前片上泊				④								
15														
16							②③							
17								②③						
18														
19														
20							④							
21								④	④	④	④	進物、松山へ差戻し		
22														
23														

「承合候<sup>(21)</sup>」と、海陸双方の通行の可能性を推察させる文言だった点にある。つまり、そのまま直訳すれば山陽道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ことから、室津より乗船の可能性も残していると考えられるということである。

このような情報の不備に対しては、三月一七日における八原氏の指摘「上筋y之来状<sup>(22)</sup>是迄之通路御越<sup>(23)</sup>有之候<sup>(24)</sup>而海陸之訳難相分<sup>(25)</sup>付、蒲刈に聞合差遣ス」を受けて、当時の蒲刈在番妻木嘉兵衛が代表して上筋への問い合わせを試みている。本事例では(表五―五) N. 三の書簡にて「鞆・下津井右所<sup>(26)</sup>江海陸之訳相知次第早速被申越候様申遣し候<sup>(27)</sup>」と、鞆津と下津井の双方に対して試み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だが、文言からわかるように、それは、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内容であって、不明瞭な書簡を發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前提としていない。

問い合わせを受けた岡山藩の下津井在番は(表五―五) N. 四の書簡中の「下津井y被相尋、去<sup>(28)</sup>十四日備前片山<sup>(29)</sup>御泊<sup>(30)</sup>リ先触有之候由<sup>(31)</sup>」より、山陽道の同藩宿駅の一つ備前片上駅(現岡山県備前市)に問い合わせを試み、先触の到達を確認していることがわかる。山陽道に先触が發せられていたということは「左候得<sup>(32)</sup>いよ<sup>(33)</sup>陸路御通行之趣<sup>(34)</sup>」(同前書簡)と、同街道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、在番ルート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可能性がある。蒲刈在番も、このあと寛政一〇(一七九九)年の御勘定方坂本伝之助一行下向において、同藩領内の山陽道宿駅の一つ安芸西条(四日市)駅(現広島県東広島市)に直接問い合わせることにより、先触到来を確認したと考えられるからである。

#### 【史料五―四】

三月廿日(中略)

一、蒲刈 y 飛船到来之处、左之通順達到来之由申来、

一、御勘定方様御様子、西条駅<sup>江</sup>相尋遣候処、左之通御座候、

(中略) 今夕姫路御泊<sup>リ</sup>御泊之明十八日片上御先触到来仕候、左候<sup>得者</sup>陸路御通行御座候(後略)、<sup>(25)</sup>

以上の史料は断簡写のようなものであり、それだけから実態を明らかにできないが、文言によると、蒲刈在番自ら「西条」駅に問い合わせを派遣し、ここで先触の到達を確認したことになる。そのような派遣は、第二章第三節第一項①②にて掲げた広島藩「浦辺天下送り」規定には明記されていない。書簡の文言どおりだとすれば、同在番独自の情報活動だと指摘できよう。

このような、在番が個々に、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、在番ルートの機能を補完する役割を果たすものだといえるのである。

### 第三節 瀬戸内海における在番ルートと播磨室津・名村氏

前節では、パターン分け作業の結果として、それぞれのパターンの代表的事例について説明した。この説明からでも指摘できるように、長崎上使の下向に際する情報伝達のキーマンとして位置づけられるのが、室津の名村次兵衛である。くり返しになるが、その人物の役割は、在番ルートの本質を明らかにするうえで重要な点である。

本節では、具体的な変容への検討に入る前提として、まずその点を解決しておくこととしたい。

#### (一) 着眼点の限定

本項では、まず着眼点を明確にする。

前述したように、名村氏は、主として (a) 在番ルートを通じて順達される先触情報と (b) 山陽道宿駅間で廻達される

先触との、双方を入手できる立場にあった。そして、前掲【史料五―三】傍線(c)の部分より、先触を直接入手する(b)以外に、もう一つ、姫路より直接に先触情報を伝達するルート(以下(c)と表記)も存在していた。つまり名村氏は、少なくとも二種類の通行情報に直接関係し、かつ三方向からの情報を在番ルートに合流させる役割を担っていたのである。

名村氏の位置づけを明確にするためには、これら二種類三本のルートについて、それぞれいかなる意味を有していたのかを整理する必要がある。以下、この点を本節の着眼点として、それぞれに検討を試みていくこととしたい。

なお、具体的な検討に入るに当たって、予め、筆者が推定する情報経路図として(図五―一)そして(地図五―二)を掲げておく。以下、それと照らし合わせながらご覧いただきたい。

## (二) 在番ルートと名村氏

本項では(a)の在番ルートと名村次兵衛の関係から整理していく。

そこでまず必要となるのが、名村次兵衛が、姫路藩組織のなかでいかなる役職・役割を担っていたのかを明らかにすることだが、現段階では未解明な部分が多い。

前述したように、室津は、幕府公用通行のみならず西国藩主の参勤交代における重要な乗下船地であった。これを領有する姫路藩は、同所に地詰する藩役人を船手組として組織化した。<sup>(26)</sup>名村氏もこの一員だったのである。その組織に関する宝暦

一〇(一七六〇)年の人名簿に注目すると「小船頭(中略)七石二人扶持 室津詰 名村次兵衛」<sup>(27)</sup>との表記があり、この人物が「八原」『日記』に登場する名村次兵衛を指し示すと考えられる。

同組織における「小船頭」とは、いわば兵船の船長クラスだとされ、それらのなかから目付・横目・勘定役・切手役・作事小奉行など陸上勤務の要職に就いたと説明されている。<sup>(28)</sup>そして「七石二人扶持」については、同組織のなかでも決して高給でも頭立つ地位でもない。それだけに、なぜこの地位の人物が前項で示したような役割を担っていたのか、大きな疑問点だといえる。しかし、先行研究でも、同組織は代々世襲制を基本とするが必ずしも役職とも世襲した訳ではないという前提

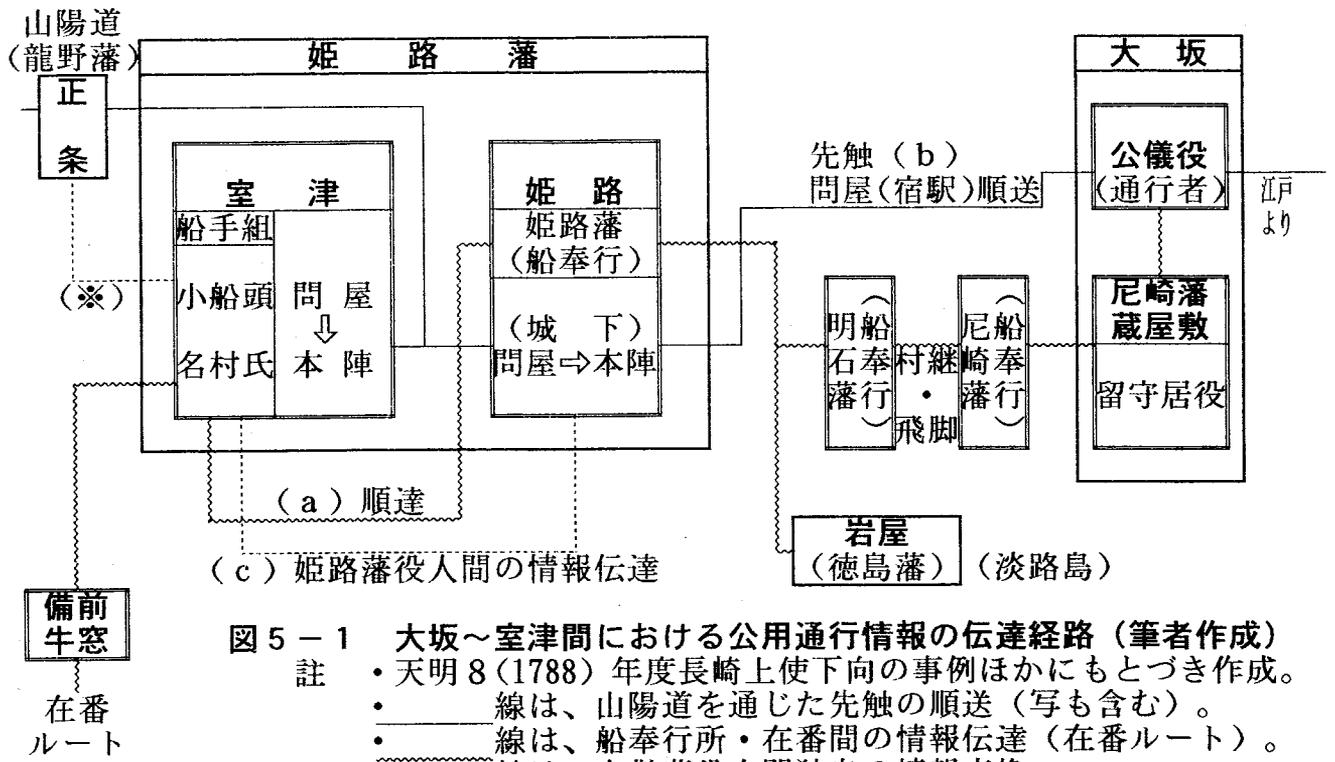
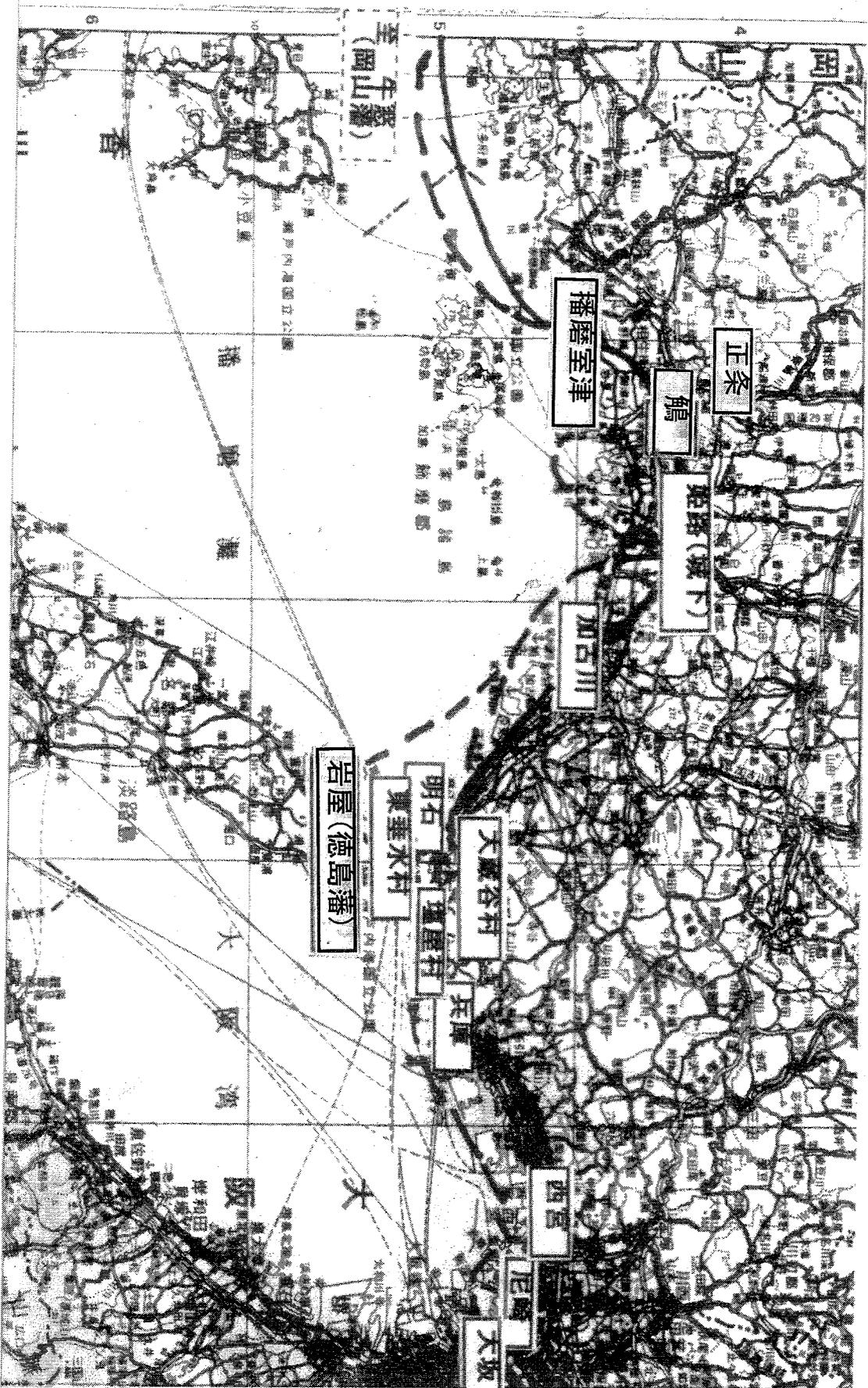


図5-1 大坂～室津間における公用通行情報の伝達経路（筆者作成）

- 注
- ・天明8(1788)年度長崎上使下向の事例ほかにもとづき作成。
  - ・——線は、山陽道を通じた先触の順送（写も含む）。
  - ・- - -線は、船奉行所・在番間の情報伝達（在番ルート）。
  - ・····線は、在勤藩役人間独自の情報交換。

- (1) (a)～(c)以外に、例外的であるが、名村氏が山陽道宿駅の1つ正条駅（現兵庫県たつの市）に問い合わせを試み、そこで同街道宛に発せられた先触を直接入手したという事例もある（図中経路〈※〉）。これは、経路(a)も室津宛先触を伝達する経路(b)も機能しない場合に、同氏が独自に行う情報活動である（『日記』第2巻 503～504頁〈寛政12(1800)年9月16日条〉御勘定方中村継次郎ほか下向時）。なお、この事例はパターン④に分類した。



地図5-2 大坂～室津間の情報伝達拠点(地勢図に筆者加工)

- 註 (1) 太線は、長崎上使の海路選択の場合の行路を指し示す。  
 (2) 破線は、幕府公用通行に関する情報の伝達経路を指し示す。

のもと「ただ一つの例外として、室津詰小船頭名村家は、代々役職とも世襲した。特殊事情があったのであろう」とするに止めていて、その理由は不明のままだとしている。<sup>(29)</sup>

では次に、同氏が室津詰小船頭という役職において、公用通行に関する情報を巡っていかなる職務を担っていたのかが問題点となるが、これについては、以下に示す職務規程より窺い知ることができる。

### 【史料五―五】

#### (二一) 室津詰小船頭

一、御大名様方並公儀御役人様・海上御馳走御座候御方様御通行の節、様子下筋聞合申候、上筋の儀は御船奉行より明石並岩屋御船奉行へ御聞合御座候て、其段室津詰小船頭より下筋へ順達仕候事（中略）、

一、長崎御奉行御通行の節、室津湊において右御召船並公儀御召船へ当室津詰小船頭と申挨拶に参候事、

一、御大名様方並公儀御役人様方室津湊へ御入船の節、不限昼夜に問船の儀御番所より被仰付次第罷出候事（中略）、

「嘉永二酉年五月 写 之」<sup>(30)</sup>

文言からわかるように、室津詰小船頭は、長崎上使や藩主の室津入津に際する出迎えの代表としての役割を担う（傍太線の部分）一方で「上筋」すなわち大坂方面から伝達されてくるそれらの通行情報を受け取り「下筋」すなわち在番ルートへ順達させるという一連の役割を、姫路藩船手組の職務として規定されていたのである。内容を整理すると、まず下向情報については、傍波線の部分より、姫路藩船奉行が明石藩や淡路島徳島藩領の岩屋の船奉行に「聞合」うことにより入手すると明記されている<sup>(31)</sup>。従って、大坂く明石藩船奉行所の伝達と名村氏を結んでいたのは姫路藩の船奉行所だとわかる。この点について在番ルート全体の視点で見れば、同氏は、藩の船奉行所レベルの情報ルートと在番レベルのそれ、すなわち異なるレベルの情報ルート同士を結ぶ結節点としての役割を果たしていたといえるのである。

次に、このような藩の船奉行所レベルの情報伝達とは具体的にいかなるものであり、いかなる経路で名村氏のもとに到達

したのが問題点となるが、これらについては寛政四（一七九二）年八月三〇日に津和地へ到達した書簡写と、天明七（一七八七）年度の長崎上使下向に際して順達された添付書簡群とを照合することにより明らかにすることができる（表五一六参照）。

### 【史料五一六】

尼ヶ崎 y 来状写し

以飛札致啓上候（中略）、然<sup>者</sup>長崎<sup>江</sup>御下<sup>リ</sup>之御勘定方吉本嘉右衛門様・御普請役田中又蔵様、去<sup>ル</sup>十九日大坂御着<sup>ニ</sup>而昨廿

一日大坂御出立之旨今廿二日承合候、尤室津 y 御乗船之趣<sup>ニ</sup>御座候、此段御知<sup>セ</sup>最早後<sup>ニ</sup>相成<sup>リ</sup>下筋御手宛間違可申、甚<sup>ッ</sup>

無調法申訳無御座候、兼<sup>而</sup>追々大坂表承合、段々差越申候処、一向<sup>ニ</sup>相知不申候故、大坂長崎掛<sup>リ</sup>江計相頼置候処、昨廿一

日御出立後<sup>ニ</sup>此方蔵屋敷迄相知<sup>セ</sup>只候得共間違<sup>ニ</sup>而致重滞、今廿二日酉之刻過相知申候、何共申訳無御座候（中略）、

八月廿二日

（明石藩船奉行）（32）

大塚茂惣宛

（尼崎藩船奉行）  
高畑小兵衛

史料文言と表より、情報の中身自体は、大坂で幕府公儀役人から尼崎藩の大坂蔵屋敷に「相知<sup>セ</sup>」とあり、先触の発給とは別の、大坂留守居役への伝達にもとづくものだったことがわかる。同蔵屋敷は、在坂の諸藩蔵屋敷の組合における代表的な立場を有していて、大坂で諸藩への様々な伝達を受ける窓口としての役割を果たしていたことがすでに明らかにされている。<sup>(33)</sup> おそらく長崎上使の下向に際しても、先触の発給とは別に、その様々な情報の一つとして伝達されていたと考えるのである。

具体的な伝達ルートについては、尼崎藩船奉行から明石藩領塩屋村（現兵庫県神戸市）までは「飛脚」によって、同所より明石藩船奉行所までは「村継」<sup>(34)</sup>によって、同奉行から姫路までは「明石 y 姫路へ来状」を伝達することによって、<sup>(35)</sup>そして姫路より室津まではこの写をそのまま転送していたといえる。

表5-6 添付書簡に見る大坂～室津間独自の情報ルート(筆者作成)

頭註 差出・宛名の関連より、①→②→③→④の順で伝達されたといえる。

発信地	差出人	差出日	宛先	書簡表題	本文中要点抜粋
① 尼崎	(尼崎藩船奉行所)境野十左衛門	8/11	明石藩船奉行 井上新助当テ	尼ヶ崎y明石江之来状	(長崎奉行・御勘定方・御普請役)去八日大坂御着被成、今日彼地御出立(中略)右承合先日(8/10)差越候(後略)
② 塩屋村	(庄屋)吉三郎	8/12 申中ノ刻	東垂水村y大蔵谷村迄村々御庄屋中	覚(白木御状箱壺ッ)	尼ヶ崎境野十左衛門様y明石井上新助様へ被為遣候、急御用ニ而御座候間、以村継早々御指上可被成候、
③ 明石	(明石藩船奉行所)井上新助	8/12	青木弥惣右衛門・大橋角右衛門当	明石y姫路へ来状	尼ヶ崎御船奉行境野氏y当領塩屋浦迄飛脚来状之写致進達候(中略)今夜(8/12)亥刻前塩屋村y相達候ニ付、
④ 室津	(室津詰小船頭)名村次兵衛	8/20	岡山藩牛窓在番河崎右衛門七宛		(書簡到着は8/13直後カ)今十三日右之御方様方姫路当所御通行相済候跡ニ而従上筋順達致到来、

(依拠:『日記』第1巻所収天明7年「未歳御用日記」)

以上により、大坂～室津間を巡っては(図五一一)のような情報ネットワークが存在していたといえる。このような、尼崎藩大坂蔵屋敷を起点とする船奉行所レベルの情報伝達は「村継」のキーワードより、宿駅の間屋継となる先触とは異なるルート・形態であり、むしろ公儀浦触のそれに共通していると指摘できる。

現段階では推定の域を脱しないが、おそらく、当該地域の公儀浦触ルートをそのまま応用していたのではないかと考えられる。

### (三) 在番ルートと先触ルートの接続点としての名村氏

本項では、もう一つの伝達経路、すなわち先触ルートと在番ルートを結ぶ接続点としての名村氏の役割について検討する。

【史料五一一】で指摘した名村氏の先触入手とこの伝達の過程については【史料五一一】の職務規程には明記されておらず、従って、藩の規定外の活動だったと考えられる。

【史料五一一】の事例で、最初に同氏へ第二段階の先触情報を伝達したのは姫路城下の役人のだが(経路(c))、文言から窺えるように、同氏は「御廻状」(II「御先触」)が同城下に到達した事実とその要件を「申来」により把握したに過ぎず、この時点で本状の内容自体を確認した訳ではない。「右之御先触爰元<sub>元</sub>も到来仕候」と、そのあとに経路(b)を通じて伝達された本状の内容を確認し、初めて情報を裏づけているのである。

前述したように(c)の情報自体は、姫路城下に到達した先触の写が室津へと先に直接伝達されたものと推定されることから、本来(図五一一)中の(b)と(c)の情報は同一内容である。しかし、これら二方向からの情報に対し名村氏は、あくまで(b)からの本状到来を確認し「貴意」(書簡によっては「御意」)を裏づけ初めて在番ルートへ合流させることを原則化していたと考えられる。

この点については、同じパターン③である天明八(一七八八)年度長崎上使下向の事例からも確認できる。

### 【史料五一一七】

八月廿七日

一、左之通上筋 Y 順達到来之旨蒲刈 Y 申来、

以飛札致啓上候、然者先達<sup>(c)</sup>御意を得候長崎御奉行、今廿三日大坂御出立被成候旨、此方城下 Y 申来候、尚又御先触<sup>(b)</sup>致

到来候処同様御座候、依之御知らせ如此御座候、此旨御考之上、下筋<sup>(c)</sup>も宜様御順達可被下候、以上、

八月廿三日

名村次兵衛

<sup>(岡山藩半窓在番)</sup>  
河崎右衛門七当<sup>(36)</sup>  
(後略)

以上からも、名村氏は、先に受け取った (c) での廻状の内容について (b) の先触を確認してから在番ルートに合流させていたことを確認できる。同氏のこのような行為は、本来通行予定の街道に宛てて発せられた先触の通達内容を、独断で在番ルートに合流させる行為であり、発信者の意図とは異なるものである。しかしこの行為は、情報ネットワーク全体の視点で見れば、在番ルートの機能を補完するという重要な役割を果たしていたといえるのである。

そこで本節の最後に、なぜ名村氏は先触の内容を、姫路城下からの伝達とは別に直接確認できたのかが疑問点として挙げられる。これについては、現段階で推定の域を脱しないが、室津詰小船頭としての職務とは別に、名村家自体が先触に直接関係する本陣（もしくは問屋）と緊密な関係にあったからではないか、そして両者間で、藩の管轄外の、先触についての提携関係が存在していたからではないかと考える。なぜなら、もし姫路藩の職務規定で経路 (b) を通じて先触が行き届くことを明記していたのなら、別にわざわざ経路 (c) を設定する必要はないからである。<sup>(37)</sup>

#### (四) 本節のまとめ

以上本節では、長崎上使の下向に際する情報伝達のキーマンとして位置づけられる室津の名村氏の役割について検討を試みた。この結果、同氏を巡って、現段階では (図五一一) のような情報ネットワークが存在していたことを明らかにした。

同氏の活動の特徴は、単なる在番ルート上の一拠点としての役割に止まるものでなく、藩士としての職務外において、異

なる情報伝達との接続を成立させていた点にある。それが、同ルートの機能を補完することに直結し、かつ、これが保持される要因の一つとなったのである。今回は長崎上使下向の場合に限定したが、本節での検討からしても、同氏の活動は近世瀬戸内海路を巡る情報機能の特質を説明するうえでの重要な切り口の一つだと指摘できよう。

室津を巡っては、これまで、どちらかといえば幕府公儀役人や藩主の参勤交代など、公用の瀬戸内海航行に当たったの重要な乗下船地としての面ばかりが注目されてきた。しかし本節での検討結果からいえるのは、同所は単にそれだけではなく、公用通行に関する重要な情報の一拠点でもあったという点である。そして同所にあつて、実際に情報伝達を担うキーマンとして指摘できるのが、この名村氏だということである。

ただ、同氏については、まだまだ不明な点が多い。今後は、今回の成果を基礎として、さらなる分析を積み重ねていく必要がある。

#### 第四節 天明く寛政年間におけるパターンの分化とその意味

第二節にて示したパターン①く④の分化は、すなわち長崎上使下向における従来の情報ルートである在番ルートとの機能が、全体的に段々と低下していく過程を示すとも指摘できる。本節では、長崎上使の海陸選択の変化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いかに分布しているのかを整理すると(表五―七参照)、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 天明年間では、海路選択の割合がまだ六六%以上を維持しているにもかかわらず、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、大坂く室津間の船奉行所

表5-7 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	在番ルート上での機能低下 認識が表面化。
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:『日記』第1・2巻)

レベルで第一段階の先触情報を確実に伝達しなくなったのである。これは、同年間の東海道において、洪水などにより交通全体が停滞したことを要因とすると考える。<sup>(38)</sup> すなわち、いわゆるサボタージュなどといった意識の問題ではなく、物理的な問題だったということである。天明年間が情報機能におけるターニングポイントの一つだったことを指摘できるのである。その変化について在番間では、以下の史料より、遅くとも天明八（一七八八）年にはこの認識を共有するようになったことを窺い知れる。

### 【史料五—八】

（前略）長崎御奉行御下之儀、例之趣<sup>三</sup>ハ取早近々之内大坂御着比合<sup>二</sup>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<sup>三</sup>去秋<sup>（天明七年）</sup>杯甚急々<sup>二</sup>所々御手当等間<sup>二</sup>合兼申候、右<sup>二</sup>付御進物并御小早来<sup>レ</sup>十日過御差出し御座候、何時過急之儀御座候共都合可有御座と奉存候、尤海陸之訳も相知不申候得共、御迎船も罷登<sup>リ</sup>居申候事故、此段御伺申上置候、御他方<sup>二</sup>ハ御使者乗<sup>リ</sup>船・常渡<sup>リ</sup>御進物等も兼々御差出之様相聞申候、其余之儀<sup>者</sup>臨時<sup>二</sup>取計可相済と奉存候、右為可申上如斯御座候、恐惶謹言、

八月朔日

八原佐野右衛門

（松山藩郡奉行）  
落合右平次様

一、右之段御船御奉行所へも申遣候（後略）<sup>(39)</sup>、

内容を整理すると、①近年第一段階の先触情報が順達されなくなったため（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」<sup>(40)</sup>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」<sup>(41)</sup>が瀬戸内海を航行するのを確認した時点で進物と小早船の用意を依頼する（Ⅱ馳走開始）ように変更したこと、の二点を要点として指摘できる。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づけられていたようであり「八原」ならびに『日記』中でも複数確認できる。パターン③の代表的事例においても（表

五一四) No. 一の情報として「長崎御奉行迎船此表御通船」が記録されているが、同事例では、この情報を受けてから特に何も対応をとっていない。すなわち、機能低下が明確となる以前は、それはあくまで目安であって、馳走開始の正式な判断基準ではなかったといえよう。

なお、このような不信感と対策については、史料文言より、単に松山藩に限ったものではなく「御他方」、おそらく同氏と密に連絡をとり合っている広島藩や長州藩も同様だったと考える。すなわち、瀬戸内海諸港の在番に共通する可能性が高いということである。

また、天明年間におけるこの変化は、室津以西の瀬戸内海諸港の在番と大坂く室津間の船奉行所レベルとの間で、情報に対する意識の差を生み出したといえる。端的にいえば、海陸の選択に関係なく二段階双方の先触情報が必要不可欠とした前者に対して、後者は、海路を選択しない可能性が高くなったのだから細かく情報を流すのを徒労に感じるようになった、といったところだろうか。それは(表五一七)より、寛政年間に入ってから、①引き続きパターン②が存在すること、②先触情報を確実に発する比率が低下したこと、すなわちパターン①の比率が低下したこと、の二点を確認できることが根拠となる。

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では、まだごく少数であった。

よって天明年間に確認した、大坂く室津間の機能低下がそれ以西の瀬戸内海諸港にまで波及した直接要因は、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、天明年間におけるパターン②の急増が段々と室津に(Ⅱパターン③の表面化)、さらに瀬戸内海諸港へと伝播(Ⅱパターン④の急増)していくなか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

を伝達しなくなったことを契機としているのである。第二点として指摘した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波及させた確定要因として捉えるべきである。

以上（表五―七）にもとづいて、明和と寛政年間における在番ルート機能低下について整理した。この変化は、藩ごとに拠点港と山陽道の先触ルートとを有機的に結びつけるようになり、その結果（図五―二）のような、同ルートと在番ルートの一体化をもたらしたとまとめられよう。

なお、今回の整理については「八原」すなわち津和地に関する史料にもとづくものであるため、瀬戸内海といっても同所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。今回明らかにした変化が、それ以西のどこまで、どのように伝播していったのかは今後の課題としたい。

#### 第五節 在番ルートと藩の留守居機能 ——特質解明の一環として——

以上、長崎上使の海陸選択の変化に伴う在番ルートの機能低下について整理した。重要なのは、この整理から同ルートの機能の具体像と特質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・姿勢について検討することを中心に、それらにアプローチしていく。

##### （一） 在番ルートと藩を巡る問題の所在

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、在番ルートの機能が低下していく状況下にあっても、自藩領で入手した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点である。これは、特質を説明するうえでの要点でもある。

ここで、まず注目されるのが、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

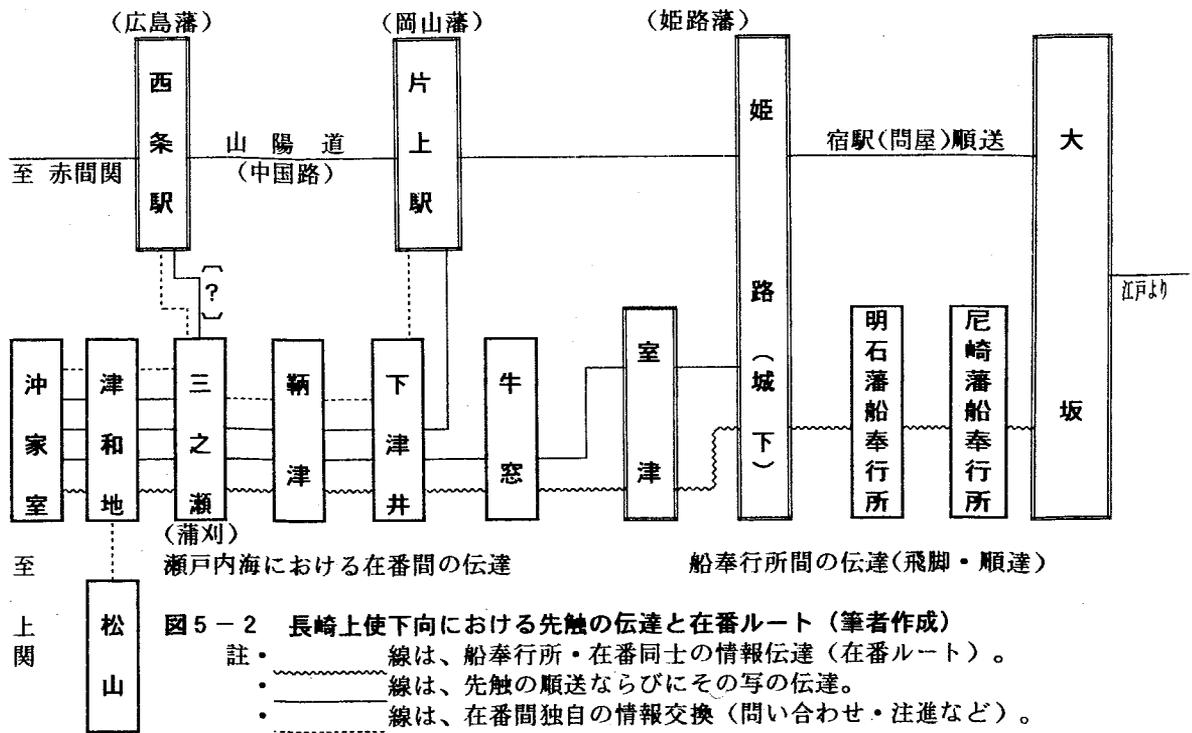


図5-2 長崎上使下向における先触の伝達と在番ルート (筆者作成)

- 註・
- 線は、船奉行所・在番同士の情報伝達 (在番ルート)。
  - 線は、先触の順送ならびにその写の伝達。
  - 線は、在番間独自の情報交換 (問い合わせ・注進など)。
  - 枠は、先触を直接受け取る立場にある宿駅。

(43) ように」するためである、との久留島浩氏の指摘である。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たからである。この点については、第三章第二節第三項にて【史料三一六】として掲げた、享和元（一八〇一）年の紀州漂着異国人送還に際する（松山藩郡奉行所）↓（八原氏）の通達が根拠となる。

その指示からすれば、藩が在番ルートを維持し続けたのは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地域にも当てはまっているだけだといえよう。しかし筆者は、この問題点については、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、この機能を制限する要素も存在したという点である。

そこで、次に注目されるのが藩の留守居役である。これまでの日本近世史研究では①長崎上使の出発地となる江戸と第二段階の先触を発する大坂とには、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。<sup>(44)</sup> 前述したように、大坂と室津間の船奉行所レベルで順達される先触情報は、尼崎藩の大坂留守居役が直接入手したものである。つまり瀬戸内海の諸藩も、先触情報に限っていえば、本来、在番ルートに依存しなくとも自藩の大坂留守居役を通じて直接入手できるはずだということである。

そこで、藩は通行情報における在番ルートと大坂留守居役の機能について、いかに位置づけ区別をつけていたのかを疑問点として指摘できる。

以下、在番ルートに関係する長州藩と岡山藩を例に、この点について検討を加えていくこととする。

## (二) 長州藩の場合

長州藩における在番ルートと留守居機能の関係を窺える事例が、天明六（一七八六）年の御目付役末吉善左衛門一行の方向である。これは、元々同年五月に「<sup>(5)</sup>当月七日<sup>(5)</sup>江戸表御出立<sup>(5)</sup>大坂y直<sup>(5)</sup>御乗船<sup>(5)</sup>御下候由」と、在番ルートを通じて第一

段階の先触情報が順達されていたのだが、その予定が急遽変更となり、結局正確な江戸出立情報が順達されないうものである。筆者は、この事例をパターン②とした。

そのような状況において、同年五月二十八日、長州藩沖家室の家室在番阿部伝助(46)より津和地の八原氏のもとに、以下の書簡が送られてきた。

### 【史料五一九】

一、沖家室 y 飛船到来、左之通申来、

(同カ) (五月)

以飛札致啓上候、先達<sup>而</sup>被仰知被下候御目附末吉善左衛門殿御一立、当月廿一日大坂御着、同廿四日同所御発足、播州室津迄陸地御下、室津 y 御乗船之段大坂蔵屋敷 y 今日飛船を以申越候、御徒目附衆・御小人目附三人名前別紙之通御座候間、及御知達候、蒲刈おゐ<sup>(二)脱カ</sup>て御承知之段難計御座候間、御使を以被仰知候様奉存候、追付上筋順達<sup>茂</sup>到来可仕候<sup>(合)</sup>へとも承り候<sup>ニ</sup>付、先々及御知達候、沖相彼是之趣相知候<sup>(合)</sup>へ、此方 y 其表<sup>ニ</sup>縣船<sup>とも</sup>差越置候間、早速被仰知被下候様奉頼候、下拙 y 蒲刈不申達候<sup>ニ</sup>付、可然様奉頼候、恐惶謹言、

五月廿八日

(家室在番)  
阿部伝助

(野)  
八原佐之右衛門様 (後略) (47)

文言からわかるように、この書簡は①五月二四日大坂出立、②海路選択、の決定事項を知らせる第二段階の先触情報としての意味をもつものである。そしてこれは、従来の在番ルートを通じた順達とは別に、直接独自に長州藩大坂蔵屋敷から家室在番へ伝達されたと考えられるものである。文言には、沖家室まで飛船で伝達してきたとある。ただその解釈については、大坂から直通したのではなく、長州藩庁からの連絡において飛船が用いられた場合もあることを考慮すべきである。(48) いくら飛船とはいえ、大坂から長州藩領まで船で伝達するとなると、ある程度の日数(五日程度カ)を要するからである。

この史料の要点は、在番がその情報を、同日すぐ津和地に転送していることである。(49) この情報は、本来、長州藩の馳走達

成を趣旨として長州藩庁や家室在番まで伝達されたはずであり、情報共有を趣旨として瀬戸内海の他藩にも知らせる意図があるならば、大坂からそのまま在番ルートに流せばよいからである。

在番のこの行動からは、長州藩では、自藩の留守居役からの情報と在番ルートのそれとの間で区別の意識がなかったことを窺い知れる。交通を支えるためには、情報の種別も支配権力間の垣根も関係はないとの姿勢だったといえよう。

### (三) 岡山藩の場合

岡山藩については、寛政一二(一八〇〇)年の長崎奉行肥田豊後守一行の下向が好例として挙げられる。

#### 【史料五—一〇】

下津井y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、大坂当家留守居共y

(御勘定方・御普請役)

承合、以急飛申越候、尤御両役之儀者何とも不申越候得共、定而御一所と奉存候、毎度海陸之訊上筋y順達見合申候处、

今日迄何之様子も不申来候、如何之間違候哉、不審奉存候、右飛脚去ル八日致当着候处、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、同様之儀而相替儀も無御座候へ、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)(50)

以上の史料は、岡山藩の下津井在番寺崎善左衛門が、自藩の大坂留守居役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)を在番ルートに合流させたものである(傍線②の部分)。文言より、以下の二点を要点として指摘できる。

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点を加味する

と、三日間のうちに伝達されたことになる。この最大三日との所要日数は、従来の在番ルートを通じた順達と比較しても短い。その点については前述したが、大坂く室津間の、船奉行所ルートを通じた順達だけでも平均四日を要するからである。つまり、大坂留守居役の伝達機能の方が、速達的・直通的な飛脚を用いる分だけ勝っているのである。

よって岡山藩は、在番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、在番ルートの情報との区別 次に注目されるのは、在番ルートに合流させるに当たって「余り延引いたし候故」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かかわらず、同月一日まで四日間も合流を留保している（傍線⑤の部分）。

このような在番の姿勢は、在番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、それにもかかわ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ったためだと考える。つまり、大坂留守居役からの先触情報を積極的に合流させなかったのは、ここからの入手自体が、在番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、パターン③④のような、自藩領内における山陽道宿駅からの先触入手は、そこまでを意味するものではないということであろう。【史料五—一〇】の「余り延引いたし候故」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るのである。<sup>(52)</sup>

かくして在番ルートを巡っては、長州藩のように、自藩の大坂留守居役からの情報でも積極的に合流させるといふ藩もある一方で、岡山藩のように、自藩領内の山陽道宿駅から入手した先触は合流させるが同留守居役からの情報は積極的に合流させようとするという、一見して矛盾する、特徴的な実態が明らかとなったのである。

ここで最も重要なのは、一つの瀬戸内海路にあって、藩ごとに情報に対する考え方が異なっていた点である。確かに、これまで述べてきたように、同海路を巡っては公儀浦触ルートと在番ルートを通じて領国間の垣根を越えた情報共有が成立していた。そして、自藩の馳走達成を目的として、藩同士で情報を補足しあう機能も成立していた。しかし不測の事態に直面すると、個別に潜在する、藩の情報に対する考えが情報活動において表面化し、領国ごとに異なる情報の在り方が生じていたのである。

第二章第一節にて述べたように、近世の統一政権は「全国」交通の完成を志向したが、結局は「分国」交通が生き続けた。本節での検討から指摘できるのは、交通に関する情報においても、実際には、後者の概念が根底部分で生き続けていたということである。

## おわりに

本章では、幕府による上意下達の構造とは別に、交通路全体でいかに通行を支える機能を育んでいたのかという問題を解明する一環として、在番ルートの機能の具体像を明らかにすることを目的とした。そして具体的には、長崎上使の通行の大きな変容期に当たる明和と寛政年間の下向四事例を対象と設定し、ルート全体を通じて、いかなる情報がいかに伝達されたのかを、パターン分け作業にもとづいて分析した。

今回の分析・考察の結果については、以下のとおりにとまとめることができる。

井上氏が提起した在番ルートを巡っては、長崎上使の山陽道選択が増加し、先触情報の伝達機能が全体的に低下していくという変化に対し、個々の在番が主体的に山陽道先触ルートとの一体化を図っていくとの動向を確認した。また、長州藩の例から、自藩大坂留守居役の機能とも積極的に一体化を図っていくという活動も確認できた。つまり、在番ルートとは、

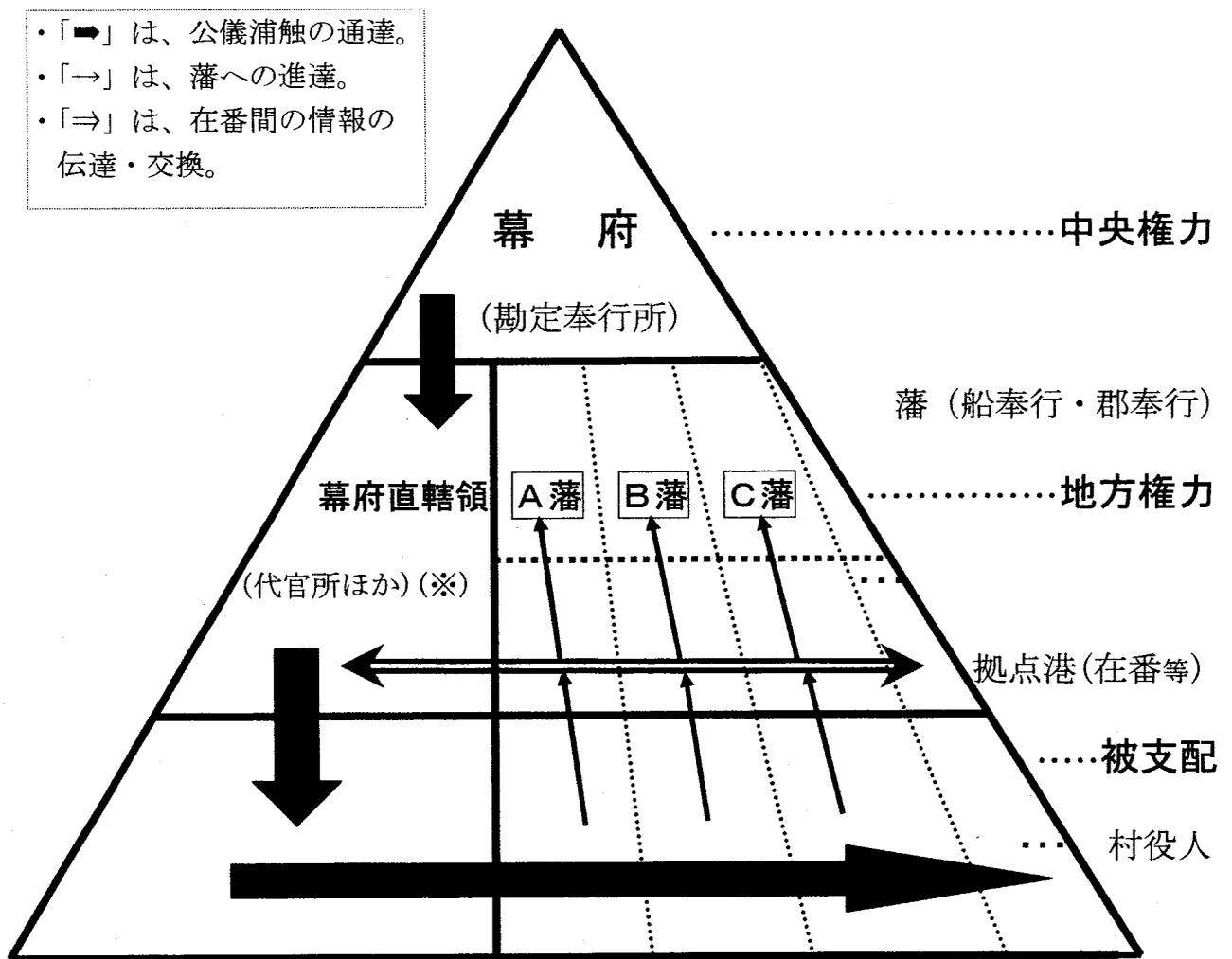


図5-3 公儀浦触山陽ルートを通じた情報伝達の構造

註

- (1) 水本邦彦《研究余録》(1990年)、同「〈公儀浦触〉発給の諸段階」(1995年)、井上淳《問題提起》(2001年)、そして本章での分析にもとづき作成。
- (2) 水本氏は註(1)《研究余録》において、四国ルート宛に公儀浦触を発給する場合には、倉敷代官所が図中(※)での役割を果たしたことを指摘している。

単に大坂を起点として発せられる先触情報を機械的に順達するだけでなく、藩を越えて協同して情報を補足しあう場でもあったのである（**図五—三参照**）。

しかしその一方で、大坂留守居役からの先触情報を積極的に同ルートへ合流させようとしないう岡山藩下津井在番の姿勢も確認した。これについては、馳走というものは、単に先触情報を入力しさえすれば達成できるものではないということ、情報伝達の担い手たる在番自身が強く意識した結果だと考える。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）してまでも共有関係を維持することを優先したのである。

以上をまとめると、在番ルートとは、藩個別の情報に対する意識を土台として、瀬戸内海路全体に通じる一つの情報ネットワークとして機能したものだともいえるのである。

最後に、本章での分析をとおして、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、近世の領国交通路において、情報と藩の馳走とがいかに密接に関係していたのかを提起することもできた。しかし、本章では、あくまで長崎上使の下向を対象として分析を試みたに過ぎない。真の意味での全体像を明らかにするためには、当然この登り通行（帰府）の場合にも注目する必要がある。次章では、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。そのうえでこの在番ルートが、近世瀬戸内海路における情報機能として、いかに位置づけられるのかを結論づけたい。

## 註

- (1) 井上淳《問題提起》「瀬戸内海の情報ネットワーク—松山藩津和地御茶屋を中心に—」（『地方史研究』二九二号、二〇〇一年）。井上氏が示した情報伝達の各担い手についても、第二部「はじめに」註(2)にて掲げた。
- (2) 水本邦彦《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）。
- (3) 渡辺和敏『近世交通制度の研究』（吉川弘文館、一九九一年）一七五—一七九頁。

(4) 藤澤晋『近世封建交通史の構造的的研究』(福武書店、一九七七年)三一七〜四一六頁。

(5) 『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)。ただし、この指摘は、藩主の参勤交代を取り上げてのものである。つまりこの動向は、一部分に限らず、公用通行の全般に関わるものだった可能性が高いということである。

(6) 註(1)井上氏《問題提起》。同氏はこの伝達経路について明確な根拠を示していないが、おそらく『日記』第二巻四七一〜四七二頁(寛政一〇年八月一五日条)にある、

(寛政一〇年八月)  
同月十五日

一、先達<sup>而上</sup>筋浦々在番中名前承合<sup>ヲ</sup>呉候様蒲刈<sup>ハ</sup>頼遣置候処、右之通承合候由申来候、

尼ヶ崎御船奉行

高畑 小兵衛

淡州岩屋在番

数川 源太兵衛

数川 清八郎

室津番方

勅使河原新右衛門

後藤 七左衛門  
牛窓在番  
石黒 弁右衛門  
瀬津在番  
田村 忠蔵

三堀 権太夫  
下津井在番

寺崎 善左衛門

右之通<sup>ニ</sup>御座候、

を根拠にしていると考える。しかしその一覧は、文言からわかるように、蒲刈より「上筋」すなわち大坂方面の浦々の在番を書き上げるに過ぎず、すなわち、幕府公用通行に関する情報順達の経路と一致するとはいえない。

(7) 『日記』第一巻九〜一〇頁(明和五年七月廿八日条)。

(8) 註(7)一二頁(明和五年八月一八日条)。

(9) 註(7) 一二〜一三頁(明和五年八月廿三日条)。

(10) 註(7) 一〇〜一一頁(明和五年八月六日条)。

(11) 第四章註(11)にて述べたように、長崎上使が一般的な航路を選択した場合、室津〜津和地間は五〜六日で通行する。すなわち、室津乗船より少し前の日に松山藩庁へ正式な使者役・進物の派遣を依頼することによって、ちようど津和地通過日に準備が間に合うという計算になるのである。

(12) 註(7) 三一三〜三一五頁(天明二年八月廿日条)。

(13) 橘敏夫《研究ノート》「東海道における宿組合の編成」(『交通史研究』五八号、二〇〇五年)では、この天明年間(一七八一〜一七八八年)は、東海道の交通全般が洪水・水害などにより停滞した時期であり、それが同街道における宿組合の編成に繋がったことを説明している。

(14) 註(7) 九四〜九五頁(明和八年三月一六日辰刻条)。

(15) 註(7) 九六頁(明和八年三月一七日条)。

(16) 明和八年の事例では、註(7) 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<sub>ニ</sub>付、蒲刈<sub>江</sub>聞合差遣候」との文言より、八原氏が蒲刈在番の明石氏に問い合わせを試みたことを確認できる。その返信が(表五―三) N  
○. 三の書簡である。

(17) 註(7) 三一三〜三一五頁(天明二年八月廿日条)。

(18) 註(7) 九六頁(明和八年三月一九日条)。

(19) 註(7) 一九五〜一九六頁(安永五年八月一三日条)。

(20) 註(7) 一九三〜一九四頁(安永五年七月廿八日条)。

(21)〜(23) 註(6) 日記三六五〜三六七頁(寛政七年三月一七日条)。

- (24) 註(6) 日記三六七〜三六八頁(寛政七年三月廿一日条)。
- (25) 註(6) 日記四六〇〜四六一頁(寛政一〇年三月廿日条)。
- (26) 下里静編『姫路藩御船手組』(小野高速印刷、一九八四年(改訂版))一〜一〇頁。
- (27) 「磯田文書」所収「辰七月改御船手分限帳」(註(26)一五四〜一六二頁)。なお、この人名簿については、宝暦一〇年より天明五(一七八五)年頃にいたるまでの約二五年間にわたって、その異動を加除訂正しているとの説明も加えられている。
- (28) 註(26)一四〜一五頁。
- (29) 註(26)二〇頁。
- (30) 「室田文書」所収「(姫路藩)御船手諸御用勤方控」(註(26)一二六〜一四六頁)。
- (31) ただ、このうち岩屋の船奉行への問い合わせについて筆者は、註(6)にて掲げた史料を根拠に、実際には徳島藩が派遣した岩屋在番へのそれである可能性が高いと考える。
- (32) 註(6) 日記三一四〜三一六頁(寛政四年八月廿日条)。
- (33) 藩の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―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。ただし、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。それを受けて、尼崎藩の大坂留守居役の役割については、引き続き研究が進められている。例えば③永嶺信孝「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―三号、一九九九年)では、岸和田藩のそれと共に、政治・経済の両面で在坂の蔵屋敷に対して肝煎的な立場にあり、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指摘している。

(34) この伝達経路のうち、例えば塩屋村を含めた現兵庫県西宮市から明石直前にいたるまでの部分については『新修 神戸市史』歴史編Ⅲ 近世(神戸市、一九九二年)一九二〜一九三頁に掲載されている図一二「近世前期の主要道」を見るとわかりやすい。

なお、近世における大坂〜室津間の街道を巡る諸問題については、例えば木村万亀子『研究ノート』「中国街道の踏査」(『地域史研究—尼崎市立地域研究史料館紀要—』二二—二二号、一九八三年)を参照されたい。

(35) 山陽沿岸にある尼崎〜姫路間の伝達ルートについて、史料上では、例えば信使の来航・帰帆に際する情報伝達において機能していたことが確認できる。その一つとして挙げられるのが、明石藩の饗応記録たる兵庫県立明石高等学校所蔵「朝鮮人明石表通船御用日記」(黒田義隆編『明石藩朝鮮国信使接待記録 上巻 明石市史資料 第二集』、明石市教育委員会、一九八一年)である。ここに所収されている延享四(一七四七)〜寛延元(一七四八)年間の記録(N. 一三〜二四三〜二六二頁)に注目すると、まず①姫路↓大坂の順達については、例えば延享四年一月廿五日条に「朝鮮人来朝付御老中方御觸状・大坂御城代送状姫路y此方様方<sup>江</sup>御順達被成候付、右御城代<sup>江</sup>御届入可申由申来候」(二四七〜二四八頁)とある。対して②明石↓姫路・室津への伝達については、同年二月一日条に「姫路御家老共<sup>江</sup>飛札差越、来夏朝鮮之正使来朝此表通船之節引船等被差出候付、右為聞合室津<sup>江</sup>能時分大野伴右衛門<sup>与</sup>申者被遣候間、御役人共心を添給、御家老共之内室津<sup>江</sup>於被相越ハ万端差図給度」(二五一〜二五二頁)とあり、明石藩から姫路藩の家老へと、室津での情報収集の態勢を巡って連絡をとっていたことを窺い知れる。

このように、大坂〜室津間で書簡にて連絡をとる機能が存在していたのだが、ここで留意しなければならないのは、朝鮮通信使の迎接は、幕府が国を挙げて行う特別なものであり、平時の一般的な公用通行とは必ずしも同じでないという点である。註(33) — ②服藤氏著書四一〜四二二頁では、留守居組合の成立は天和二(一六八二)年におけるその迎接が契機となったことを指摘している。これに従うと、問題の機能自体は、その迎接を成功させるべく臨時に設定し

たとも考えられるからである。平時におけるその機能のさらなる分析については、今後の課題としたい。

なお、平時における在地の支配関係を窺い知れる論稿としては、例えば大国正美「十七世紀前半の兵庫津支配と町人―『摂河支配国』における尼崎藩の奉行と町の機能―」（『神戸市史紀要―神戸の歴史』二四号、一九九四年）が挙げられる。

(36) 註(6) 日記六三〇六四頁(天明八年八月廿七日条)。

(37) 名村氏と在室津の本陣との提携関係を推定させる理由としては、①室津の有力な本陣として肥前屋と肥後屋の二軒が挙げられるが、いずれも苗字が「名村」であり、そのいずれかと血縁もしくはそれに準ずる関係が考えられること(表序―参照)、②長崎上使が室津に宿泊する際には、御茶屋ではなく本陣に宿泊することになっていて、この裏づけとして、本陣宿泊の場合の様々な対応が職務として規定されていること(姫路市立図書館所蔵「姫藩典制録」一九(註(26)三三二―三三九頁所収)、そして③これを仮定した場合、註(26)二〇頁における解説として示した「ただ一つの例外として、室津詰小船頭名村家は、代々役職とも世襲した」こととも辻褄が合うこと、以上の三点が挙げられる。

(38) 註(13)。

(39) 註(6) 日記五〇〇五一頁(天明八年八月朔日条)。

(40) この事例は、天明七年「未歳御用日記」(註(7)四三二―五二三頁)によるとパターン②の典型であり、三月一日大坂出立、同月一四日室津にて乗船の情報、同月一六日になり初めて津和地に到達している。

(41) 石丸和雄「八原家御用日記を読んで」上(『伊予史談』二八六号、一九九二年)では、長崎上使の瀬戸内海航行に用いる「御迎船」の準備は、福岡藩と佐賀藩が担当したと説明している。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。「長崎警備」の概要については、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）を参照されたい。

(42) 註(7) 一九三頁（安永五年七月一日条）。

(43) 久留島浩《研究ノート》「盛砂・蒔砂・飾り手桶・箒―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）。

(44) 註(33) ①③。

(45) 註(7) 三六七―三六九頁（天明六年五月一七日条）。

(46) 阿部伝助の役職については「八原」所収天明六年「午歳御用日記」（整理番号…一八）（註(7) 三四七―四三〇頁）冒頭の関係役職一覧にある「家室 阿部伝助」との記載にもとづいて比定した。

(47) 註(7) 三八三―三八六頁（天明六年五月廿八日条）。

(48) 大坂留守居を含めた長州藩独自の情報ネットワークについては、吉田智史「朝鮮通信使接待をめぐる西国諸藩の動向―萩藩大坂留守居の活動を中心として―」（『七隈史学』四号、二〇〇三年）のなかで、信使の迎接を事例に検討が試みられている。そこでは、長州藩大坂留守居から同藩国許を経由して、上関へと情報が伝達するという機能が存在していたことを示す図が掲げられている（図一）「宝暦一三年の朝鮮通信使接待における萩藩組織及び他藩との相関関係図」。この図は、本論文でも、第六章第一節にて（図六一）として掲げている。

なお、本章註(35)にて言及したように、信使迎接における藩の態勢は特別なものであり、同図のネットワークがそのまま一般的な幕府公用通行の場合にも当てはまるのかは要検討である。

(49) 確かに、この伝達には、八原氏の藩境・国境を越えた婚姻関係の展開が背景にある。例えば註(1) 井上氏《問題提起》では、周防国屋代島油宇村（現山口県大島郡周防大島町）の岩下家とも婚姻関係を成立させていたことを紹介している。つまりこれにより、単なる公務上の繋がりだけではないということである。

なお、長州藩の上関・家室の両在番は、具体的には第六章第一節にて触れるが、主に宰判の郡代官が担っていた。

(50) 註(6) 日記四八九〜四九〇頁(寛政一二年三月一四日条)。

(51) 岡山藩大坂留守居の活動については、註(33) — ①②の研究を基礎として、そのほか次田元文「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)、永嶺信孝「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。しかし、長崎上使など、一般的な公用通行に際する情報への具体的な関与については未解明であり、今後の課題となる。

ただ、手がかりがまったくないという訳ではない。例えば永嶺氏は、註(33) — ③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、同藩の大坂留守居役が国許重職宛に、尼崎藩の大坂留守居役発信の廻文の写を同封して送ったことを明らかにしている。つまり、岡山藩の大坂留守居役と同藩国許の間には、尼崎藩大坂留守居役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、長崎上使の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。

(52) 馳走内容の確保以外に、藩を越えた共有関係を維持する目的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である。この点については、第三部にて考察を試みることにする。

(補) 第二節第四項にて注目した①岡山藩の下津井く備前片上間、②広島藩の蒲刈(三之瀬)く西条(四日市)間それぞれにおける先触情報の連絡関係については、先行研究でも本格的な検討がなされていない。①に関しては、例えば岡山大学附属中央図書館所蔵「池田家文庫」古文書所収元禄一六(一七〇三)年未歳「長崎<sub>江</sub>御見分衆御通海陸御馳走之記録」(資料番号…C七一九五、リール記号…TCG—〇〇七、駒番号…三九六)からこれを巡る藩独自の情報ネットワークを窺い知れるのだが、②に関しては、手がかりとなるような史料を確認できず、現時点でこの実態にアプローチでき

なかった。それについては、今後の課題としたい。

〔付 記〕 本章は、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」地域課題研究（東広島市「学園都市づくり交流会議」の助成金にもとづく研究成果の一部分である。この成果のうち第一・二・四節については、同年度「九州史学研究会大会」（於 九州大学、一〇月一七日）において〈口頭発表〉「公儀浦触山陽ルートを通じた藩役人間の連携とその変容―江戸時代後期の公儀役長崎御下向の場合―」と題して発表した。また、学会誌には「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―」（『史学研究』二五二号、二〇〇六年）と題して発表した。

また、第三節は、すでに発表した〈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）に加筆・修正したものである。

## 第六章 長崎を起点とする長崎上使帰府情報の伝達とその機能

### 本章の目的

本章では、第五章にて試みた、長崎上使の下向に際する情報伝達への検討の続きとして、帰府（江戸に帰ること）に際するそれへの分析を試みることを目的とする。

下向の場合への分析により、井上淳氏が提起した在番ルートを巡る情報機能の全体像について、ある程度は具体化できたと考える。本章での分析によつて、同ルートは一体いかなるものだったのか、そして近世瀬戸内海路を巡る情報機能としていかに位置づけられるのかを結論づけることとする。

なお、分析方法・対象時期についても、下向の場合と同様とする。第五章第一節第一項にて（表五―一）を掲げて説明したように、帰府の場合も下向と同様、明和と寛政年間（一七六四―一八〇〇年）において通行路の選択が瀬戸内海中心から山陽道中心へと変化しているからである。むしろ、帰府の方が極端なくらいである。方針としては、海路選択安定期ではないか通行情報が伝達されていたのか、まず基準を定めたいえで、陸路中心へと変化していくなかでいかなる新たなパターンが表れるのかを整理していくこととする。

### 第一節 着眼点の限定

本節にて予め、分析に取り組むに当たつての着眼点を挙げておく。また、併せて、分析において重要な語句を整理しておく。

## (一) 着眼点

まず、着眼点については、主として以下の二つを挙げておく。

①**馳走開始の目安の確保** 第五章にて述べたように、下向の場合では、主として在番ルートに江戸出立↓大坂(第一段階)、大坂以西(第二段階(海陸選択も含む))の二段階で先触情報が順達された。瀬戸内海の各拠点港にとって、前者はいっごろ馳走を開始すべきかを判断する目安となり、後者は通行者の正確な通行日を把握するという重要な意味をもつ。つまり、両者とも必要だったということである。この点は、同章第二節にて掲げた**パターン②**と**④**の事例で、通常どおり先触情報が順達されなかった場合における各拠点港の困惑ぶり・動揺ぶりが論拠となる。

しかし帰府の場合は、次節にて**パターン①**として示すように、海路選択の安定期からして長崎出立時の一回しか先触が発給されなかった。つまり同所出立時に、海陸行路を選択し、一度に大坂までの通行予定を通過していたのである。余談となるが、帰府の場合では、長崎出立後、江戸までの通行予定を一度の先触で通過するようになっていたようである。これを示す史料を複数所収しているのが岡山大学附属中央図書館所蔵「池田家文庫」古文書である。例えば天保一〇(一八三九)年三月の長崎上使帰府の場合では、岡山藩領に、…兵庫・西宮・昆陽・瀬川・郡山・芥川・山崎・伏見…河崎<sup>(川)</sup>・品川<sup>(1)</sup>・江戸と、東海道を經由して終着点江戸にいたるまでの予定が通達されている。長崎出立時の先触が大坂までなのか江戸までなのか、いずれにしても瀬戸内海路の拠点港にとっては、一度の発給のみで馳走開始を判断し、かつ通行日に合わせなければならなかったのである。

すなわち第一の着眼点は、一度だけの先触発給に対して、在番ルート上の拠点港はいかに馳走に取り組んでいたのかである。

②**異なる非直轄交通路間における情報の接続の在り方**——吉田智史氏作成図の補足に向けて——第五章第三節にて述べたように、下向の場合では、大坂↪室津間すなわち山陽道部分は藩の船奉行所レベルの情報入手及び伝達、同街道から瀬戸

内海路への接続は室津詰小船頭の名村次兵衛が担っていた。これにより、異なる交通路間での情報交換が成立し、在番ルート上でも江戸出立時からの先触情報を確保できたのである。帰府の場合も、同様の問題が存在した。長崎街道から今日でいう関門海峡を渡り、山陽道あるいは瀬戸内海路の情報ルートと接続しなければならぬのである。しかも、その場合、いずれも藩が個別に支配する非直轄交通路だという問題を包含していた。下向の場合では、船奉行という藩の要職と大坂留守居役の活動とがバックアップする役割を果たしたのに対し、帰府の場合では、接続点となる小倉（小倉藩）や赤間関（長府藩）にこのような機関は存在しないのである。一体、誰がいかにその問題を克服する役割を果たしていたのか、大きな疑問点だといえる。

すなわち、第二の着眼点は、異なる非直轄交通路間でいかに情報を接続させていたのかである。

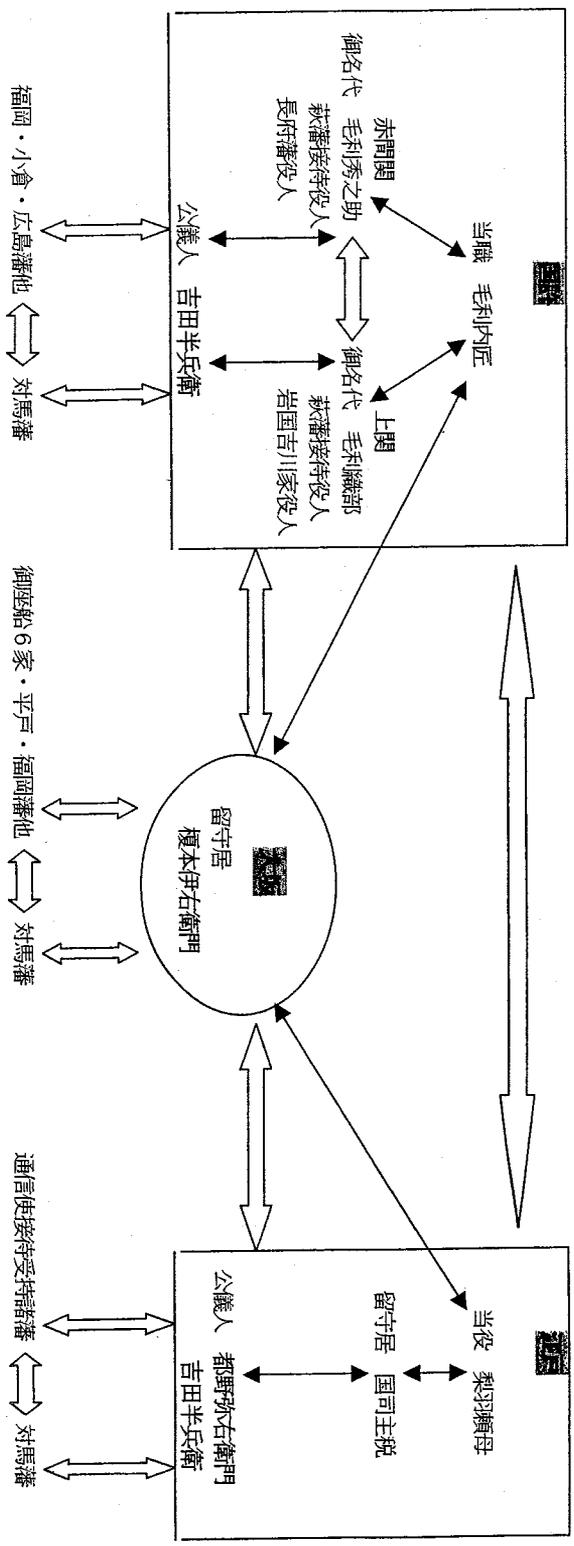
これに関しては、管見の限り、情報交換の存在自体は若干言及されていたものの、具体像にまで踏み込まれない状態が続いているといえる。近年では、吉田智史氏が検討を試み、そのネットワークを图示している<sup>(2)</sup>（図六一参照）。しかしそれは、あくまで朝鮮通信使という幕府が国を挙げて迎接する特別な通行に際する態勢であり、すなわち長崎上使のような一般的な幕府公用通行にも当てはまるとはいい切れない。また、問題とする、小倉と赤間関間の接続について具体化する余地があると考えられる。本章の分析をおして、同時に、吉田氏が掲げた図を補足することも目指したい。

## （二）用語の整理

最後に、本分析で重要な用語一点について整理しておく。それは、上関在番・家室在番など、長州藩における「在番」についてである。

八原氏は、公務日記に記録するに当たって、あくまで彼らを「在番」と表記している。しかし、長州藩の職制と照らし合わせて正確に言えば、ほとんどが同藩独自の地方行政区分である宰判の郡代官<sup>(3)</sup>と同一人物なのである。

一例として、寛政一二（一八〇〇）年の上関在番を挙げてみる。同年『日記』では、冒頭にある関係役職一覧に「上ノ関



(凡例)  
 ⇄ は、相互に情報交換、あるいは交渉を行なう関係を示す。  
 → は、指示、あるいは報告系統を示す。

※通信使御用を公儀人2名が担当。吉田半兵衛は国許の接待御用の為、宝暦13年から翌年10月迄帰国。都野弥右衛門は江戸で御用を務める。  
 ※この図には含まれていないが、萩藩は対馬藩家老の古川大炊と平田将監の書記役の渡邊左兵衛を介して内々に情報収集や交渉を行なった。

【典拠】 山口県文書館所蔵毛利家文庫 42 御勤事 (87 - 54) 「采帛大坂記録」、同 (87 - 9) 「公儀人記録」、同 (62 - 47 - 32 ~ 39) 「朝鮮通信使御用状況状」。

図6-1 「宝暦13年の朝鮮通信使接待における萩藩組織及び他藩との相関関係図」(吉田智史氏作成)

依拠：吉田智史「朝鮮通信使接待をめぐる西国諸藩の動向(副題略)」掲載(図1)『七隈史学』4号、2003年。

在番 八木甚兵衛<sup>(4)</sup>とある。対して、同藩の地方行政を記録する『防長風土注進案』から同人物を検索してみると、同年では「上関代官」<sup>(5)</sup>とある。つまり、同年では「在番」Ⅱ（郡代官）であり、郡を監督する代官本人が公用通行の情報に直接関わっていたということである。

以上にもとづいて、次節から、パターン分けとそれによる本格的な分析を試みる。なお、分析結果を説明するに当たって、予め長崎街道く山陽道・瀬戸内海路を接続する情報経路を示す（図六一二）と、防長国域の交通路及びその支配関係を示す（図六一三―一・二）とを掲げておく。これらと照らし合わせながらご覧いただきたい。

## 第二節 長崎上使帰府情報の伝達形態とそのパターン

本節では、明和五（一七六八）く寛政一二年間の帰府三七件（対馬よりの御目付役帰府一件も含む）の整理にもとづき、事例ごとにパターン分けを試みていく。

各事例に分析を加えた結果、大別して、以下に掲げる四つのパターンに分けるにいたった。

### （一）パターン①…海路選択安定期における標準的事例

まだ海路選択の比率が高い明和く天明前期においては、海・陸路いずれを選択するにかかわらず、出立地長崎を起点として先触に先行する通行予定の順達が安定して機能していた。それを確認できる代表的事例として、ここでは安永五（一七七六）年の奉行柘植長門守一行帰府が挙げられる（表六一一参照）。

本事例の場合では、一〇月三日の津和地沖通行の三日前に当たる九月晦日に（表六一一）No. 二―②の書簡にて「長崎御奉行柘植長門守様、九月廿二日長崎御発駕、廿八日小倉御着被遊、御船中御登り被遊候御積り之由御座候<sup>(6)</sup>」と、長崎からの通行予定を正式に知らせる先触に関する情報が伝達されてきた。

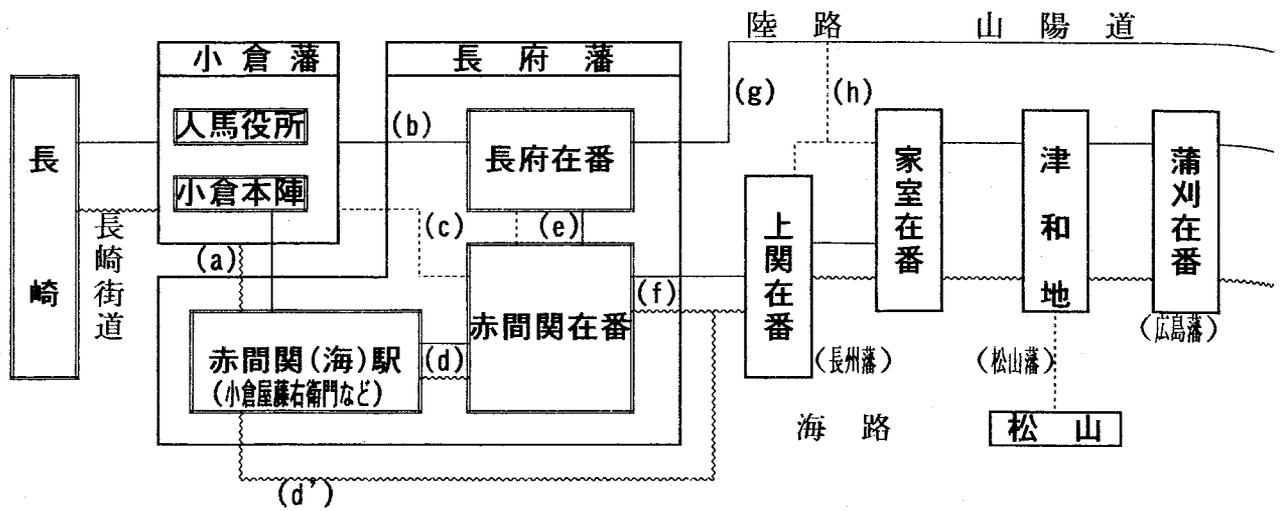


図 6 - 2 長崎上使帰府における先触の伝達と在番ルート (筆者作成)

- 註
- 線は、長崎街道～在番ルートの標準的伝達経路。
  - 線は、長崎街道～山陽道の先触(写も含む)順送経路。
  - 線は、在勤役人間独自の情報交換(問い合わせ・注進など)。
  - 枠は、先触を直接取り扱う立場にある交通拠点。

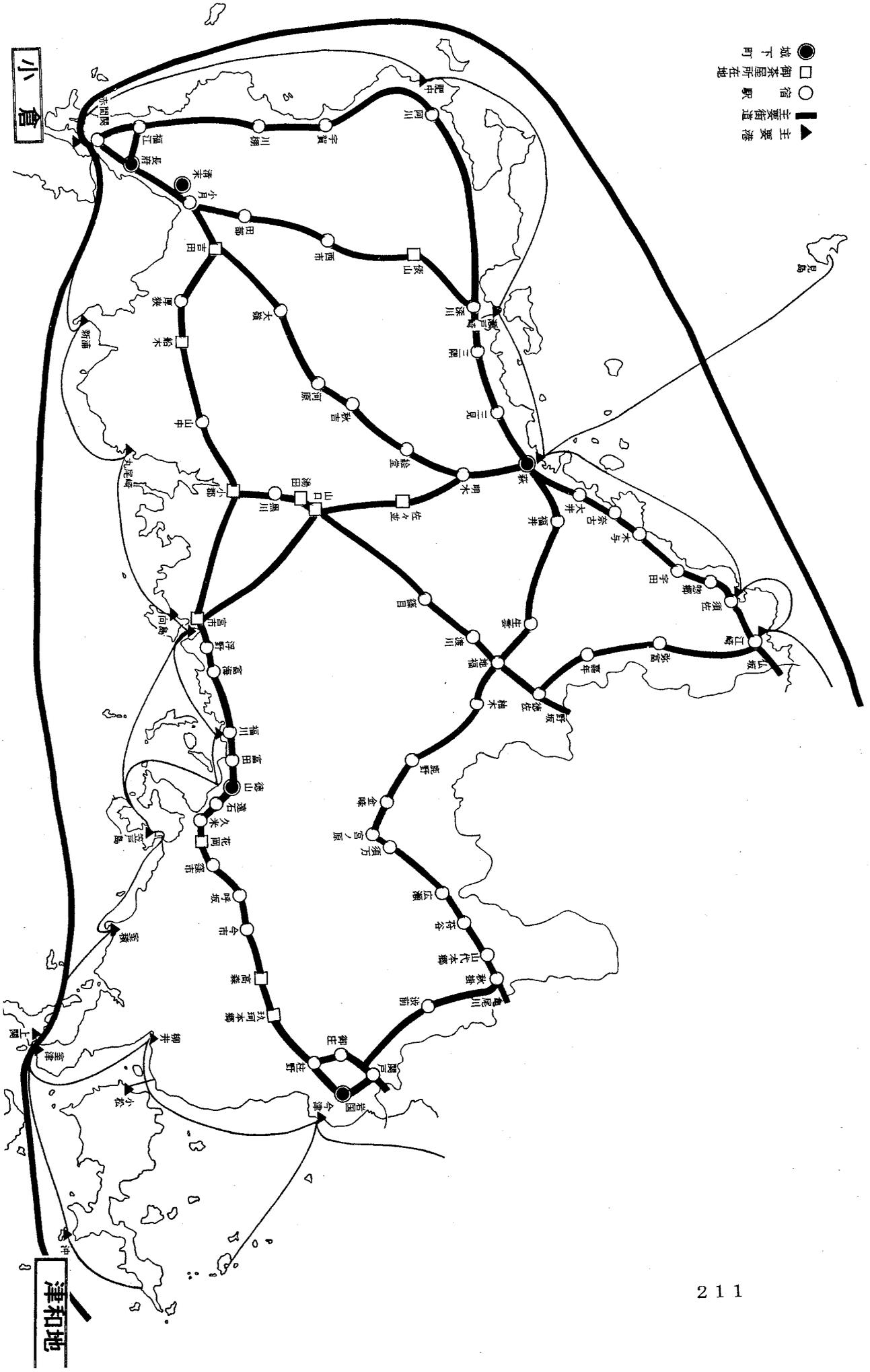
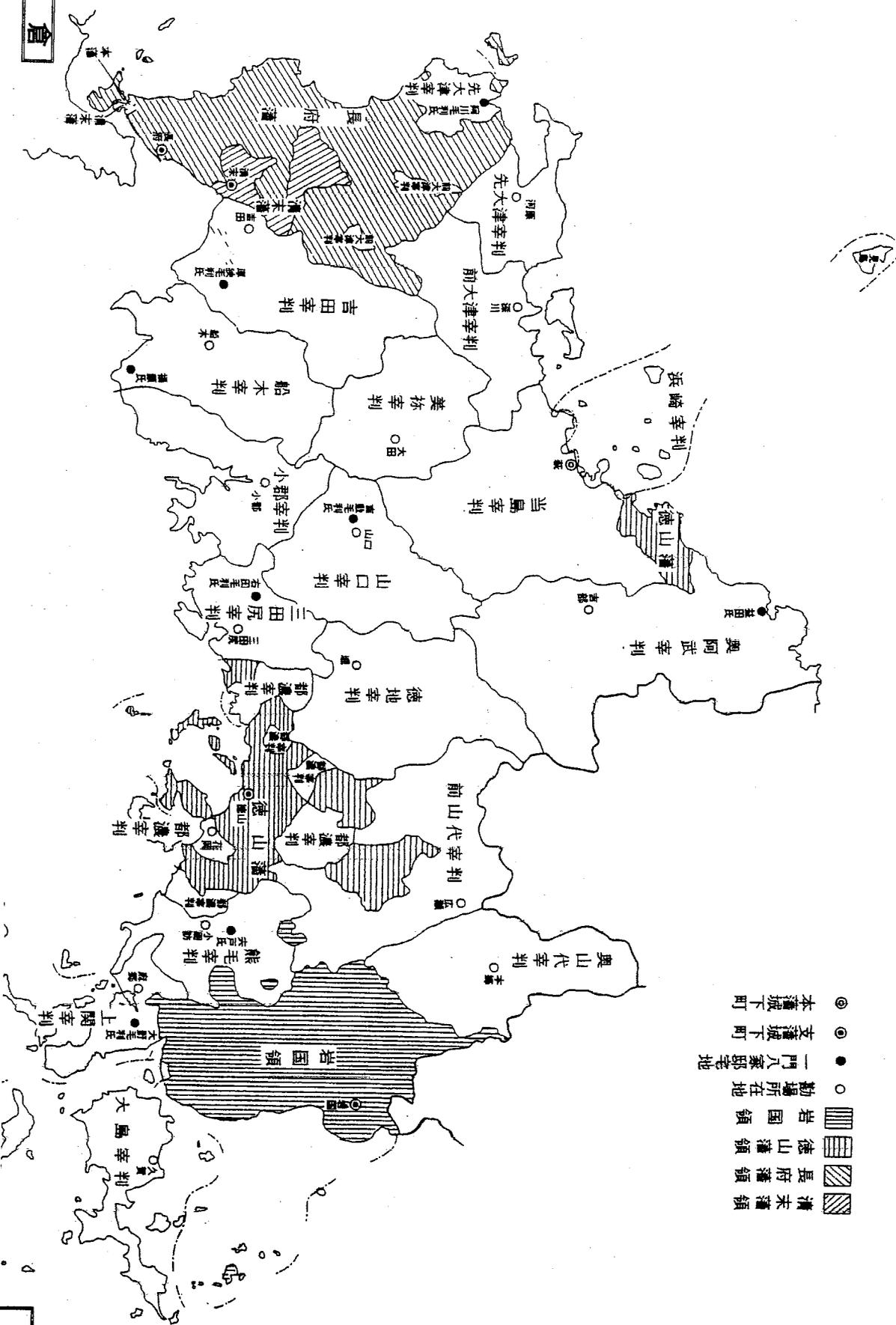


図6-3-1 防長圍域における主要街道宿駅図(『防長風土注進案』所収図に筆者一部加筆)

小倉

津和地

小倉



- ◎ 本藩城下町
- ⊙ 支藩城下町
- 一門八家邸老地
- 勘場所在地
- ▨ 岩国領
- ▧ 徳山藩領
- ▩ 長府藩領
- 清未藩領

図6-3-2 防長国域における地方支配(『防長風土注進案』所収図に筆者一部加筆)

津和地

表6-1 パターン①:安永5(1776)年度長崎上使(奉行柘植長門守ほか)帰府において津和地に伝達された情報(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	9/15	「長崎y赤間関 江来状写し」	長崎	山県左内	9/2	熊谷彦右衛門様 玉井四郎左衛門 様	・9/22長崎出立。 ・9/27小倉到着。 ・海路選択。
2	9/晦 日	① 上関家室y飛船 到来	上関	(在番)武藤 孫右衛門	9/29	八原佐之右衛門 当テ	・下筋より順達 到来。
		② 「赤間関y来状 写」	赤間関	小倉屋藤右 衛門	9/24	青木十左衛門様 三好七郎左衛門 様	・9/28小倉到着。
		③ 「本由来状写」	本山	吉田九郎右 衛門	9/25	福井五郎兵衛当 テ 三好助之進 当テ	・9/25朝、赤間関 と小倉へ飛船派 遣。
3	9/晦 日	① (差進)	上関	(在番)武藤 孫右衛門	9/29	八原佐之右衛門 当テ	・下筋より順達 到来。
		② 「赤間関来状」	赤間関	(不明)	9/25	青木十左衛門当 テ 三好七郎左 衛門当テ	・9/26小倉へ1人 派遣。
4	10/2	(付船罷戻)	家室		10/2	八原佐野右衛門	・上関到着。
5	10/2 夜	(付船罷戻)	家室		10/2	八原佐野右衛門	・10/2家室到着。

(依拠:「八原」所収安永5年「申歳御用日記」〈整理番号:9〉)

表6-1-付 パターン①:長崎上使の通行とその情報伝達(筆者作成)

頭註 以下、表の見方は前掲(表3)に同じ。

月	日	上使の通行	長崎	小倉	赤間関	本山	上関	家室	津和地	蒲刈	松山	松山藩の馳走	註記
9	2		①										
	3												
	4												
	5												
	6												
	7												
	8												
	9												
	10												
	11												
	12												
	13												
	14												
	15								①	①	①		
	16										①	馳走開始伺い	
	17												
	18												
	19												
	20												
	21												
	22		①長崎出立	①									
23													
24				②									
25					②								
26													
27												進物到着	
28		②小倉到着	②										
29						②							
30								②	②				
10	1												
	2	③上関、④家室					③	④	③④				④は夜到達
	3	⑤津和地通過							⑤				辰刻通過
	4												
	5												

まずここで、なぜその情報が先触にもとづくものといえるのかを説明しておく必要がある。

それについては、同書簡に添付されていた(表六一一) N. 二―③の書簡「本由来状写」にて「扱亦御勘定・御普請役御一同有無之趣相分り不申候<sup>(7)</sup>」と、長崎出立の直前にもかかわらず奉行本人の予定しか明らかにされていないことが判断材料となる。このような情報は、下向の場合でもいくつか確認した。例えば、第五章第二節第三項にて注目した、同年の奉行久世丹後守一行下向に際しては、実際に「御一同」で下向するにもかかわらず「且又御勘定・御普請役御先触ハ未参不申候」(表五―四) N. 三―②と、伝達されている。つまり、奉行と御勘定方・御普請役との先触が別々に発給・順達されていたのである。帰府の場合も同様であり、よって(表六一一) N. 二―②③の情報も、先触にもとづく情報だと考えられるのである。

なお、これを受けて長門本山(現山口県山陽小野田市)より「今朝飛船赤間関・小倉迄差越申候<sup>(9)</sup>」と、問い合わせを試みた結果(表六一一) N. 三―②として第三報「御奉行様御一同」<sup>(10)</sup>が赤間関より再び順達されたのは、同一の予定を示す御勘定方・御普請役の先触が遅れて到達したからだと考える。

論を元に戻すと、通過の三日前にそのような情報が伝達されたとしても、津和地をはじめとする瀬戸内海の各拠点港は、物理的に馳走が間に合わない。この点は、第五章第二節第一項にて、準備には平均一週間を要することを指摘し説明した。そこで必要となるのが、正式な先触より前の、馳走開始時期の目安を得られるような通行予定の情報である。この役割を果たしていたのが(表六一一) N. 一<sup>(8)</sup>の書簡である。

この書簡では、

### 【史料六一一】

九月一五日

一、上ノ関・家室 Y 飛船到来之处、左之通下筋 Y 順達到来之由申来候、<sup>(a)</sup>

長崎 Y 赤間関 江 来状写し

一筆致啓通候、然者長崎御奉行柘植長門守様御発駕之儀承合候処、<sup>◎</sup>当月廿二日爰元御発駕、同廿七日小倉 江 御着、<sup>(長崎)</sup>彼地 Y 御乗船 船路御登被成候御積リ之由御座候、左様御承知可被成候、恐惶謹言、

九月二日

山県左内 <sup>(縣カ)</sup>

熊谷彦右衛門様

玉井四郎左衛門様

一、右之通申来候 三 付、蒲刈 江 順達、九月十五日朝 Y <sup>(11)</sup> (後略)

と記されていて、傍線◎の部分の情報が在番ルート上に伝達される点より、瀬戸内海の各拠点港は時間的余裕をもって馳走に取り組むことができるのである。下向の場合と照合していえば、この【史料六一一】書簡は第一段階の先触情報、そして(表六一一) N o. 二の書簡は第二段階の先触情報と同じ意味をもつ(表五二二付) (表六一一付) 参照。

ここで疑問点として指摘できるのは、ではこの【史料六一一】はいかなる情報で、情報源は一体何なのかという点である。筆者は、長崎聞役が情報源だと考える。この具体的な考察については、ひととおりパターン分けを終えたあとに試みることにして、ここでは、まず情報伝達の在り方について説明しておく。

史料文言より、この情報は、先触とは異なり長崎から赤間関まで直通的に伝達されたものだと考える(傍線◎の部分にある「順達」とは、赤間関からのものである)。その根拠として、表題の「長崎 Y 赤間関 江」自体が先触の趣旨と異なっている点が挙げられる。先触は、序章第一節第二項にて説明したように、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べく、目的地まで順に通達していくものである。従って、例えば「A Y B 迄」(Bまですべてを含む)といった表記方法ならば理に適うのだが、<sup>(12)</sup>同書簡のような「A Y B 江」(Bまで直通する)では、ある一カ所に伝達するに過ぎないこととなり、その趣旨にそぐわないのである。

以上をまとめると、海路選択の安定期では、正式な先触情報より前にこれと異なる通行情報が在番ルートに伝達され、瀬戸内海地域にとって後者は、下向の場合における第一段階の先触情報と同じ意味を有していたということである。

### (二) パターン②…先触本状写の順達に依拠する事例

パターン①の事例にて示した先触に先行する通行予定の情報は、必ずしも毎回有効に機能したといえず、天明後期〜寛政年間に入るとその機能の精度は明らかに低下する。これは、下向の場合において確認した機能低下と共通するものである。その情報が伝達されないということは、すなわち、通行直前に伝達される正式な先触情報の到達にもとづいて馳走を開始しなければならぬことを意味する。このパターンの代表的事例として、寛政元（一七八九）年の奉行水野若狭守一行帰府が挙げられる（表六一二参照）。

この事例でも、正式な先触情報は、実際の通行の一日〜二日前に在番ルートに順達されている。長崎から何ら通行予定を知らせる情報がないという事態に対し在番ルート上では、いわゆる「外聞」「風聞」レベルの、不確定な伝聞推定情報を回覧することにより、ある程度の馳走開始の目安を共有していた。それを示すのが（表六一二）No. 一 の書簡である。

赤間関在勤役人の和智牧太を差出人とするこの書簡では、上使の通行予定について「御出立日限、尚海陸御旅行之所段々承合候得共相知不申、御凡之所来月四日頃と相聞候得共海陸之段者不相分候」と、<sup>(13)</sup> 少しずつ問い合わせを試み一〇月四日頃には長崎を出立するのではないかとの伝聞推定情報を得たのだが、肝腎の海陸選択については不明のままだとしている。この情報は、パターン①での通行予定の情報（史料六一一）とは明らかに異なる。

しかし八原氏は、それまでの経験にもとづき、先触到達を待ってからでは馳走が間に合わないことを認識していたためか、<sup>(14)</sup> これを受け取った時点で松山藩郡奉行落合右平次に「海上御登之時者甚過急御座候故、早々御差出之様仕度御伺申上候」と、<sup>(15)</sup> 馳走開始の判断を問い合わせている。そして、正式な先触写の到達を確認してから「諸仕構今十六日朝y前格之通相掛申候」と、公式に馳走を開始して実際の通行に合わせたのである（もつとも、この事例では一〇月八日赤間関発、同一二日津和地

表6-2 パターン②:寛政元(1789)年度長崎上使(奉行水野若狭守ほか)帰府において津和地に伝達された情報(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	10/7	「赤間関来状写し」	赤間関	和智牧太	9/19	清水勘右衛門様 八木甚兵衛様	・長崎10/4頃出立カ。 ・海陸選択は不明。
2	10/7	(申来)	上関	(上関在番カ)	?	八原佐野右衛門	(同上)
3	10/12	(飛船到来)	上関	(在番暫役) 石川伝左衛門	10/11	八原佐野右衛門様	・赤間関より順達到来。 ・海上順達は未だなし。
		「覚」	赤間関	河野藤右衛門	10/8	境宗右衛門様	・10/10小倉到着。 ・海路選択。【誤報】
4	10/15	「付船返書」	家室カ	(在番)国行半左衛門	10/15	八原佐野右衛門様	・順達到来。 ・10/15夜笠戸辺泊船。
		「室津来状」 (「家室」カ)	家室	(在番)国行半左衛門	10/15	八原佐野右衛門当	・下筋より順達到来。 ・先触添付。
		「覚」	赤間関	河野藤右衛門	10/9		・10/11小倉到着。
5	10/17	(番船承)			10/17	八原佐野右衛門	・10/17「上ヶ之庄」船繋。

(依拠:『日記』第2巻所収天明九年寛政元年「酉歳御用日記」)

表6-2-付 パターン②:長崎上使の通行とその情報伝達(筆者作成)

月	日	上使の通行	長崎	小倉	赤間関	笠戸	上関	家室	津和地	蒲刈	松山	松山藩の馳走	註記
9	19			①									
	20												
	21												
	22												
	23												
	24												
	25												
	26												
	27												
	28												
	29												
30													
10	1												
	2												
	3												
	4	①長崎出立カ	①										
	5	大村泊											
	6	塚崎泊											
	7	浜崎泊											
	8	姪ノ浜泊		②	誤報								
	9	赤間泊			②								
	10												
	11	②小倉到着		②			誤報						
12								誤報	誤報	誤報	進物到着	「昼時」参着	
13													
14													
15	③笠戸泊				③			②	②			酉刻到達	
16	④家室通船カ						④		②		「仕構相掛」	朝より開始	
17													
18	⑤津和地泊								⑤			酉刻到着	
19												卯刻出船	

到達の先触情報が存在するが（表六一二）No. 三一②、これは「筑前船手衆」↓（赤間関町人河野藤左衛門）のルートを経た誤報であり、そのあと「小倉本陣宮徳善助」↓（同赤間関役人）のルートにより、訂正情報として同触写が順達された。同触の入手において複数のルートが用いられていたことがわかるが、これは、同触と実際の通行との間隔の短さにもとづく緊急性を反映した実態だと考えられる。

なお、松山藩のそのような対応は、同藩に限ったものではなく、瀬戸内海の他藩にも共通していた可能性がある。広島藩も（表六一二）No. 一の情報を受けて「芸州様<sup>三</sup>へ海上御登之趣<sup>二</sup>御用意、御役人中鹿老渡<sup>江</sup>出張候由申来候」と、海路選択の可能性が高いとして、この時点で馳走を開始しているからである。

本事例における八原氏の対応からも窺えるように、瀬戸内海の拠点港は、基本的には正式な先触情報を受け取ってからでないとは藩としての馳走を開始できない。とはいえ、その正式な情報を待つては、馳走を通行に合わせられなくなる。このような、板ばさみ的な立場を克服する策だといえるのが、本事例で確認した、伝聞推定レベルの情報でも在番ルートに順達させることだったのである。そしてこれを実現せしめ支えたのが、第二章第三節第二項②にて掲げた、長崎街道上における「外聞」情報の取り扱い規定である（表二参照）。つまり、長崎上使など重要な公用通行に際しては、そのレベルの情報でも先触と同様に取り扱い廻達するとの秩序づけが、これを、同街道を通り越して瀬戸内海路にまで到達させる要因となつたということである。

### （三）パターン③…在番ルート上の順達が遅延し、山陽道防長国域廻達の先触が先着した事例

安永年間（一七七二～一七八〇年）以降、①帰府においても山陽道選択が増加、②先触に先行する情報の伝達機能が低下、の二つが表面化することとなった。これに対して瀬戸内海路の各在番は、山陽道に廻達される先触を主体的に入手することにより馳走の遅刻を防ごうとするようになる。その傾向も、下向の場合と同様である。ただ帰府の場合では、第五章第二節第四項にて掲げた下向におけるパターン④とは異なり、防長国域の長州藩・長府藩領で独自に陸路と海路間を結ぶ先触ル

トを成立させていて、これが在番ルートの機能を補ったという事例も存在したのである。ここでは、その代表として安永五年の御勘定方松井善八郎一行帰府を挙げ（表六一三参照）、前掲パターン②の事例における先触写伝達の実態と併せて検討していく。

まず本事例では、第一報として先触に先行する通行情報が順達されたのだが（表六一三ノ。一―②）、それには出立予定日はあるものの海陸選択まで明記されていなかった。つまり、この時点では、馳走開始の判断はつけられなかったのである。次に、第二報として初めて先触情報が順達されるのだが（表六一三ノ。二―②）、それは「赤間関y陸地之順達致到来候、海上筋順達未無御座候」<sup>(17)</sup>より、従来の在番ルートを通じてではなく、赤間関を起点として陸路を経由して上関まで伝達された先触にもとづく情報だということがわかる。この陸路経由の伝達は、従来の在番ルートの順達より先に上関へ到達したことから、上関在番の判断で在番ルートに合流されることとなった。このような行為は、第五章第三節にて検討を加えた、室津の名村次兵衛のそれと共通するといえる。

ここで、防長国域ではいかに先触情報が伝達されていたのか、いかなるネットワークが成立していたのかを疑問点として挙げられるのだが、それについては、前掲パターン②の事例から説明できる。津和地に先着した誤報（表六一二ノ。三―②）は「爰元仕構之儀も未海上筋順返候無御座候得共、赤間関y之順達之心得を以、明日y諸仕構仕覚悟御座候」<sup>(18)</sup>より、陸路経由で伝達され在番ルートに合流したもので、あとに到達した先触情報（表六一二ノ。四―③）が「御様子、下筋y順達致到来候付」<sup>(19)</sup>と、同ルートを通じて順達されたものであることから、両者の伝達経路に注目することによりその疑問点を解決できるからである。

まず前提として踏まえておくべきなのが（表六一二）より、両者とも、伝達経路は異なるが赤間関町人の河野藤右衛門が一日違いで発した点である。つまり、出発点が同一であるため、両者の伝達能率が比較できるということである。

そこで、赤間関と津和地間の所要日数を比較してみると、前者は四日（一〇月八日赤間関を発信、同月一二日「昼時」に

表6-3 パターン③:安永5(1776)年度長崎上使(御勘定方松井善八郎ほか)帰府において津和地に伝達された情報(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	4/16	① (飛船)	上関	(在番) 武藤孫右衛門	4/15	八原佐之右衛門様	・赤間関より順達到来。
		② 「覚」	赤間関	小倉屋藤右衛門	4/10	三好七郎左衛門様	・4/11長崎出立。
2	5/2	① (飛船)	上関	(在番) 武藤孫右衛門	5/2	八原佐之右衛門当	・赤間関より「陸地之順達」到来。 ・海上順達は未だなし。
		② 「来状写」	赤間関	玉井四郎左衛門 熊谷彦右衛門	4/27	(在番) 武藤孫右衛門	・4/27赤間関到着。 ・陸路選択。
3	5/2	(申来)	矢代嶋家室		5/2	八原佐野右衛門	(同上)

(依拠:「八原」所収安永5年「申歳御用日記」(整理番号:9))

表6-3-付 パターン③:長崎上使の通行とその情報伝達(筆者作成)

月	日	上使の通行	長崎	小倉	長府 在番	赤間 関	上関	家室	津和地	蒲刈	松山	松山藩の馳走	註記
4	10					①							
	11	①長崎出立カ	①										
	12												
	13												
	14												
	15						①						
	16								①	①	①	馳走開始伺い	
	17												
	18												
	19												
20													
21													
22													
23													
24													
25													
26					②								
27		②赤間関泊											
28		(山陽道通行)											
29													
5	1												
	2						②	②	②	②			
	3										②	進物差戻し	
	4												

到達)、後者は六日(一〇月九日に発信、同月一五日「酉刻」に到達)となり、よって、同時に発した場合には前者の方が二日ほど早いことがわかる。この点については、江戸時代における海陸それぞれの情報伝達の相違、すなわち飛脚と船の運行能率の相違がそのまま表れているといえる。

次に、具体的な伝達経路についてである。ここでも、両者とも赤間関の町人が発したことが要点となる。すなわち、当時は、ここを起点に情報ネットワークが整備されていたのではないかということである。

その点を史料から確認してみると、例えば本事例の場合では、

【史料六一二】 (表六一三) No. 二②

一、上関・家室 y 飛船到来、則左之通(中略)、

来状写

一筆致啓通候、長崎 y 御帰府之御勘定松井善八郎殿・御普請役山本又助殿、夜前筑前木屋之瀬御止宿、今日当関御止宿、  
(山陽道)  
中国路御登被成候由、長府在番村上次郎右衛門 y 申来候付、為御知如此御座候、恐惶謹言、

四月廿七日

玉井四郎左衛門

熊谷彦右衛門

武藤孫右衛門当<sup>(20)</sup>テ

との先触情報が伝達されたのだが、傍線の部分より、赤間関へその情報をもたらしたのは長府在番だとわかる。長府在番とは、赤間関を支配する長府藩の藩庁がある長府(現山口県下関市)の在勤役人である。<sup>(21)</sup>すなわち、同一藩内の在番同士で通行情報を連絡していたことになる。これにより、赤間関から海陸双方のルートに情報を発信する役割を果たすことができたのである。

具体的に、両者の伝達過程を前掲(図六一二)から確認する。まず陸路経由は(長崎)↓(小倉)↓(b)↓(e)↓(赤

間関在番) ↓ (e) ↓ (g) ↓ (h) ↓ (上関在番・家室在番) の順、在番ルート経由は (長崎) ↓ (小倉) ↓ (b) ↓ (e) ↓ (赤間関在番) ↓ (f) ↓ (上関在番・家室在番) の順となる。

このような、赤間関を起点として海陸双方に先触情報を伝達する機能は、元々は防長国域の諸藩・諸宿が公用通行の情報を共有するために、かつ海路が選択されることを前提として成立させたものと考えられる。しかし実際には、陸路経由の伝達機能は在番ルート経由のそれより勝っているにもかかわらず、あまり有効に機能していない。今回掲げた安永五年の事例のほかでは、天明く寛政前期に散見される程度(三七件中計四件で約一一%)である。この点より、長崎上使の帰府情報はあくまで在番ルートを通じた順達を基本としていて、陸路経由のルートは、上使の陸路選択が増加する変化を受け情報を補完する意図をもって形成されたと考えるのである。

#### (四) パターン④…先触が伝達されないままとなった事例

天明そして寛政年間へと年代が進み、海路選択が減少するに伴って、在番ルートへの先触情報の伝達自体がなされない事例も表れてくる。これは、領国間の垣根を越えて通行情報を共有するという、在番ルートの意義自体が喪失していく方向にあることを意味する。

このパターンの代表的事例としては、寛政一〇(一七九八)年の御勘定方内藤兵右衛門一行の帰府が挙げられる。

#### 【史料六一三】

同月十二日  
(五月)

一、上ノ関<sup>(由カ)</sup> Y之書状、油宇村 Y持参候所、下筋 Y左之通申来候段申来、

#### 赤間関来状写

一筆致啓上候、然<sup>著</sup>此度長崎 Y帰府之御勘定方・御普請役、<sup>②</sup>海陸之訊聞合津和 Y上関<sup>江</sup>当<sup>二</sup>之状之写、猶上関 Y之別紙共<sup>ニ</sup>相通致承知候、然<sup>處</sup>御勘定方内藤兵右衛門様・大越用助様、先月十六日当関<sup>(赤間関)</sup>着、昼休<sup>ニ</sup>而<sup>三</sup>陸路通行相済申候、此段上筋<sup>ニ</sup>

御順達可被成候、恐惶謹言、

五月四日

齊藤 忠右衛門

松村 文左衛門当

木原 作右衛門

一、右之段蒲刈<sup>江</sup>順達、飛船五月廿日<sup>Y</sup>（後略）、<sup>(22)</sup>

そこに記録されている書簡は、四月二〇日に「当夏御帰府之御勘定・御普請役御様子、上筋<sup>Y</sup>聞合飛船到来<sup>ニ</sup>付、此元<sup>Y</sup>も上関<sup>江</sup>飛船<sup>ヲ</sup>以尋遣候」と、下筋より帰府情報が伝達されない事態に対して津和地・上関が代表して問い合わせを試み、これを受けた赤間関の在番がその返答として発したものである（傍線②の部分）。結果的には、上使は津和地から問い合わせを發する四日前となる同月一六日の昼過ぎには赤間関を出發したにもかかわらず、半月以上経過した後には、しかも問い合わせを受け初めて書簡を發したことになるのである（傍線③の部分）。これは、もはや制度の問題ではなく役人の意識のそれだと指摘せざるを得ない。

この書簡は、海陸選択に関係なく先触情報が必要とした瀬戸内海諸港の在番と赤間関の役人との間で、陸路選択が増加する変化のなかで、情報に対する意識の相違が生じたことを示すものといえる。そして、本事例で確認できた現象は、下向の場合における大坂〜室津間の船奉行所レベルと在番の間で生じたものと共通していると指摘できよう。

### 第三節 先触に先行する通行情報と長崎間役について

前節にて示したパターン①〜④の分化は、すなわち長崎上使の帰府における従来の情報伝達ルートである在番ルート機能が、段々と低下していく過程を示しているともいえる。この過程は（表六一四）より、上使の（海路選択中心）↓（陸路選択中心）の変化と関係があるといえ、従って、下向におけるそれと同様だと指摘できる。むしろ、この分化も、帰府の方

表6-4 長崎上使帰府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 (単位:年)	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)	7	6(86%)	3(43%)	3	0	1	
2	安永3(1774)～ 天明元(1781)	7	4(57%)	6(86%)	0	1	0	
3	天明2(1782)～ 天明7(1787)	8	1(13%)	5(66%)	1	1	1	長崎上使帰府における海陸 選択が逆転。
4	天明8(1788)～ 寛政5(1793)	10	1(10%)	1(10%)	5	2	2	寛政3(1791)年、塚崎宿に て客死1件も含む。
5	寛政7(1795)～ 寛政12(1800)	5	0 (0%)	2(40%)	2	0	1	
	合計	37	12(32%)	17(46%)	11	4	5	

(依拠:『日記』第1・2巻)

が極端だといえよう。

ここで、帰府の場合にそのような変化をもたらした要因とは何だったのかを疑問点として挙げられるのだが、今回のパターン分けからすれば、そもそも（長崎街道）↓（赤間関）の伝達経路が複数存在していたことにあると考える。すなわち、上使の通行形態の変化に伴い、これに関する情報伝達も一定性を欠くようになったのである。

以下、パターン分けの結果にもとづき、具体的なこの伝達経路について検討していく。具体的には、パターン分けで問題となった①先触に先行する通行予定の情報源、②（長崎街道）↓（在番ルート）の結節部分の情報経路、そして③長州藩領独自のネットワークの展開、の三つに論点を限定して検討していく。

本節では、これらのうち、まず①から取り組んでいく。

①の情報源については、例えば安永五年四月の御勘定方松井善八郎一行帰府における第一報の書簡「覚」（表六一三）No. 一―②にて「来十一日比長崎表御出立被遊候御積之由、長崎御用会所役人中y知<sup>(24)</sup>申来候」と、その機関名が挙げられている。

この表記に誤りがないとするならば「長崎御用会所役人中」が発信源ということになるのだが、問題点は、これがいかなる機関なのかである。安直に「長崎会所」を指すとも考えられるが、この機関の性格からして、<sup>(25)</sup>そのような決めつけることはできない。筆者が長崎に関する史料ならびに先行研究に検討を加えた結果、現時点で辻褄が合うと考えるのが、前節にて触れた長崎聞役（以下「聞役」と略記）である。

聞役とは、九州を中心とする西国一四藩が長崎に設置した役職であり、情報・伝達の面で長崎奉行所と藩、すなわち幕府公儀権力と在地支配権力を繋ぐ重要な役割を果たすものである（図六一四参照）。この設置趣旨は、江戸・大坂などの留守居役のそれに共通する。実務面では、浦触など長崎を巡る海事情報に大きく関わっていたこと、長崎（蔵屋敷）における藩同士の情報交換、貿易商品の調達なども担当したことが特徴として挙げられる。そして、これを構成する一四藩とは①福岡、②佐賀、③熊本、④対馬、⑤平戸、⑥小倉、⑦薩摩、⑧長州、⑨久留米、⑩柳川、⑪島原、⑫唐津、⑬大村そして⑭五島の



ことで、以上のうち①⑥は長崎に定詰（年中在勤）、⑦⑭は夏詰（夏季のみ在勤）と、いちおう区別がつけられていた。ただし、有事の際には、一四藩すべてが長崎の警備を担当することになっていた。<sup>(26)</sup>

以上の概要を見る限り、問題の「長崎御用会所役人中」とはこの聞役を指し示すと推定できる。おそらく、幕府の海事情報に関わる一環として、長崎上使の瀬戸内海航行の情報にも接していたのではないかと考える。これには、実際長崎上使の瀬戸内海航行に用いる船の準備は、同役に関係する①長崎と②佐賀の両藩が担当していた点も論拠となる。<sup>(27)</sup> 状況証拠に過ぎないが、それを推定できる史料も存在する。

#### 【史料六一四】

一筆致啓達候、然、御登り御奉行末吉殿御通路之節、御使者其外御会釈堅被相断候<sup>①</sup>付、其段内々御達仕置具候様と御用人申候事<sup>②</sup>而別紙之通手扣見<sup>③</sup>候故、取帰り候<sup>④</sup>付、写入御披見候（中略）、其段重疊御国方へも御内達被下候様御用人<sup>⑤</sup>吃被申事<sup>⑥</sup>付、得貴意罷帰<sup>⑦</sup>候、其已後佐賀・筑前・小倉・対州杯一同<sup>⑧</sup>出会之儀有之候<sup>⑨</sup>付、右之趣内々示合見候処<sup>⑩</sup>、右之衆中<sup>⑪</sup>も同様之挨拶有之候由（中略）、

<sup>(天明八年)</sup>  
九月廿五日

<sup>(赤間関在勤)</sup> (28)  
和智牧太（後略）

以上の史料は、赤間関の在勤役人と和智牧太が、長崎から「御用人」が持ち帰った書簡の内容を在番ルートに順達させたものである。この内容自体は、傍線③④の部分より、帰府予定の長崎奉行が道中における「御使者其外御会釈」すなわち丁寧な馳走を自粛することを求めるものとわかるが、文言より、そこに出てくる「御用人」とは聞役のことだと考えられる。論拠として、以下の二点が挙げられる。

第一は、傍線⑥の部分より「御用人」が長崎奉行の貴意を受け、自身の「国方」に持ち帰る立場にあったという点である。この一連の流れは、前掲（図六一四）にある諸系統のうち、筆者が太線を施したものに当てはまるといえる。ただし、前述したように、赤間関を支配する長府藩自体はその聞役の組合に参加していないことに留意しなければならない。この点につ

いては、書簡を持ち帰った「御用人」とは長州藩の聞役であり、その人物が同藩の支藩たる長府藩赤間関にも伝達したとすれば辻褄が合うと考える。

第二は、傍線③④の部分より、聞役に関係する他藩も同様にこの貴意を受けていたという点である。傍線③の部分より、具体的には①福岡、②佐賀、④対馬そして⑥小倉などと挙げられているのだが、いずれも聞役一四藩に加入する藩であることを確認できよう。

以上のように、パターン①の事例で問題とした、先触に先行する通行情報の情報源は聞役だと考えられるのである。ただ、もちろん、これだけの状況証拠で安易に結論はつけられない。筆者は、北部九州の複数の地方史料を採訪してみたが、現時点でそれを明確に示す史料は見当たらなかった。<sup>(29)</sup> 先行研究に注目しても(四六一四)を掲げた梶輝行氏のほかに、岩下哲典氏・山本博文氏などが解明に取り組んでいるが、いずれも、中心は幕末における異国情報・海外情報の担い手としての役割を明らかにしようとするものであり、本論文で対象とする一八世紀後期の公用交通との関係には踏み込まれていない。今後は、聞役が当時の交通情報といかに関わっていたのかの視点により、この問題点を解決していく必要がある。

#### 第四節 長崎街道から赤間関への伝達経路

本節では、前節にて掲げた論点のうち②について検討する。具体的には、当該期における全体像を把握すべく、実態の整理について①海路選択安定期の場合、③海陸選択の逆転後の場合、の二段階に分けて試みることにしたい。

##### (一) 海路選択安定期の場合

まず、赤間関において通行情報を在番ルートに順達させていた人物の一人として、小倉屋藤右衛門が挙げられる。同人物は赤間関の町年寄の一員であり、<sup>(32)</sup> 本来、幕府御城米の検査人として同所に入港するすべての公儀貢船・俵物などの検査・引

き合わせ事務を担当したと比定されている。<sup>(33)</sup> この役務のなかで、その航行予定を通達する公儀浦触との直接的関係が推定される。この立場において、上使の情報伝達も含めた、在番ルートや公儀浦触ルートとの関係性が考えられるのである。<sup>(34)</sup>

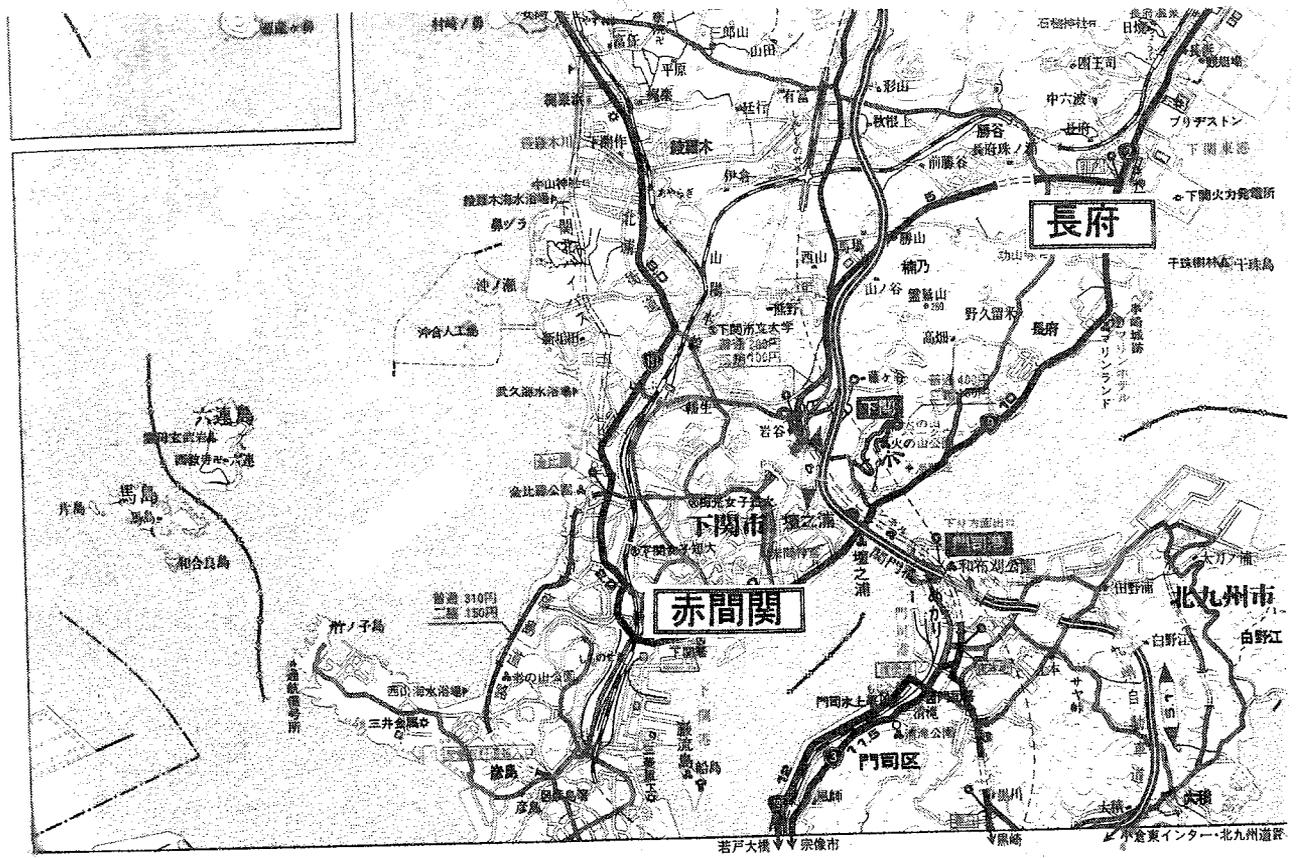
そして、在番ルート上への伝達に際しては、赤間関の町政を担当する赤間関在番（「関在番」）の掌握にもとづきこれが開始されていた（前掲〈図六―二〉参照）。その根拠は、天明六（一七八六）年度の帰府にて「尤当夏<sup>者</sup>過急<sup>ニ</sup>御通路有之、赤間関之町人河野藤右衛門・早暁在番役人共方<sup>早速相知候</sup>」<sup>(35)</sup>と、町役人が上使の通行情報入手次第、同在番へ報告していたことにある。小倉屋藤右衛門を発信元とする情報は、同図でいうと（a）↓（d）、ならびに↓（d）↓（上関在番）の経路で伝達されたといえる。この経路が、在番による「飛船」を用いた直接的な問い合わせ（f）↓（c）の経路（前掲〈表六一〉No. 三―②）と併せて、長崎街道と在番ルートを結ぶ当時の情報の基軸だったと考えられる。

ただ、ここで留意しなければならないのは、長崎街道に關係する藩が瀬戸内海に直接付船を派遣していた点である。福岡藩が規定した前掲「諸通執行之定」には、上使の下向に際して長崎街道黒崎宿（現福岡県北九州市）の代官が蒲刈と長門本山に「外聞船」を派遣し、注進があり次第「直飛脚」で福岡藩の御用勤衆に伝達するとの項目があるからである。<sup>(36)</sup> それによると、長崎街道と在番ルートの順達とは別に、長崎街道上の藩と瀬戸内海を直接結ぶ藩独自の情報ルートが存在したということになるが、管見の限り、帰府の場合では機能していなかった。この点については、今後の課題としたい。

## （二） 海陸選択の逆転後の場合

経路（a）は、安永年間（一七七二―一七八〇年）以降、陸路選択の比率が高くなっていく変化を受けて、明らかに赤間関在番へ帰府情報を伝達する役割を果たさなくなる。この要因としては、前述した小倉屋藤右衛門の役割より、経路（a）自体が①本来海事に関する情報を取り扱うことを前提としていたこと、②本来異なる国・藩同士の連携にもとづいたため、それほどは緊密でなかったこと、の二点が考えられる。

経路（a）の機能低下と同時に、新たな先触入手ルートとして表面化したのが、前掲した長府在番から赤間関在番への伝



地図6 赤間関と長府の位置関係(1:100,000)

達である。この伝達は、パターン③の代表的事例として挙げた安永五年の帰府をはじめとして、ほとんどが陸路選択となる寛政年間（一七八九〜一八〇〇年）に確認できる。

例えば寛政八（一七九六）年の奉行中川飛騨守一行の帰府では、第一報（＝先触に先行する通行情報）が「当月廿一日長崎御出立、同廿六日小倉御止宿、同廿七日当地（赤間関）御渡海、中国陸路御登之由（御座候）」と伝達されたのだが、実際の赤間関到着日になると「今晦日当関御止宿之先触唯今致到来候由、長府在番萩野十郎左衛門（38）知（37）来候」と、先触情報が長府在番から赤間関へと伝達されたことがわかる。この事例も踏まえて、全事例を見渡しても、赤間関在番の先触入手が（a）↓（d）中心から（b）↓（e）中心へと移行したことを指摘できる。

ただ、ここで留意しなければならないのは、問題とする長府・赤間関の両在番の繋がりは、長府藩によって規定されていたという点である。赤間関の伊藤助大夫なる人物が書き留めた、大年寄の業務に関する記録「諸勤録」（安政六（一八五九）年末八月）にも「長崎御奉行並公儀御役人御通路に付、長府より御出張、御家老・御目付・御在番・御本陣御見分之節袴着用綿服之事（39）」と、長府在番の出関が規定されていることを確認できるのである。

この変化が在番ルートに与えた影響については、伝達能率の面から考えると、結果的にはあるが全体的な機能低下に直結したと指摘せざるを得ない。従来の前者の経路では、例えば寛政元年の奉行水野若狭守一行の事例（前掲〈表六―二〉参照）について、実際の上使通行と情報到達とを比較すると、小倉への到着が一〇月一日なのに対し、赤間関への到達が同月八日となっている。従って、赤間関にとっては差し引き一週間もの、馳走のための準備日数を確保できたことになる。

対して寛政八年の事例では、赤間関到着の当日になってようやく先触情報が同所に到達していて、準備時間がほとんどない状態となっている。寛政年間はほとんど陸路選択となっているため、在番ルート上の諸港が実際にこの悪影響を被ったという事態は表面化していないものの、このような状態では到底準備が間に合わず、在番ルート全体にとっても、馳走を遅刻なく達成するためとの情報の共有関係が意味を成さなくなったといえる。

### (三) 本節のまとめ

最後に、以上の検討結果から、異なる領国交通路間を巡る情報について小括しておく。

重要なのは、同一の交通路上であっても、種類により情報の扱いも伝わり方も異なってくる点である。確かに長崎街道上では、前掲(表二)から見たように、重要な公用通行に関する情報は「先触」「外聞」などの種類に関係なく同様に扱うことが規定されていた。これにより、藩を越えて一本の交通路上で順次情報が伝達するという、一つの秩序性が形成された。しかし本節で明らかになったのは、ほかの領国交通路との接続において、その担い手が情報の種類ごとに扱いを変えていて、これが赤間関内さらには在番ルート上での馳走に際する情報の錯綜を引き起こしていたという実態なのである。

確かに在地の被支配の立場からすれば、先触という名の上意下達触といわゆる「外聞」「風聞」情報とでは、重みが大きく異なることは理解できる。その認識が、福岡藩の規定の趣旨とは異なる実態を生み出したのであろう。

### 第五節 長州藩に見る領国独自の情報補完のネットワーク

本節は、最後の論点③について検討するものである。前述したように、長崎上使の海陸行路の選択が逆転するという流れにおいて、その情報伝達も安定性を欠くこととなった。しかし藩は、いずれの行路を選択するにしてもこれにに応じて馳走を行わなければならない。結局、藩にとつて情報は不可欠なのである。第五章にて述べたように、下向の場合では、拠点港の各在番が自藩領の山陽道宿駅に直接問い合わせを試み、先触の有無を確認していたこと、この結果を在番ルートに合流させることなどにより情報を補完していたことを明らかにした。そして帰府の場合でも、パターン③として長州藩領にて山陽道の先触ルートと在番ルートを結びつける機能が存在していたことを指摘した。

では具体的に、長州藩は岡山・広島など他藩とまったく同じ機能だったのかとなるとそうではない。以下、この点につい

て、文政四（一八二二）年度の長崎上使通行に関する藩の史料により説明していきたい。

【史料六一五一一】

御札致拝見候、長崎御詰懸り御奉行間宮筑前守殿御帰府ニ付（中略）、

三上仁左衛門

忠宜花押

馬屋原閑藏

九月廿一日

（大組 小郡・吉田）  
岡田與右衛門

佐々木幸之進 様（中略）

寫し

一筆致啓達候、長崎御奉行土方出雲守殿此度御下ニ付、昨九日當表御着ニ而、有之、依之御出立之日限旁承合候所、来ル十二日御出陸地御下之筈ニ御座候、別紙承合之趣書付差越候条御通路筋御代官中へ御順達相成候様ニと存候、右之趣大島郡へも飛脚を以申達候（中略）、

小幡小平太

八月十日（中略）

（熊毛代官）  
赤川九郎左衛門様

【史料六一五一一二】

一筆致啓達候、長崎御奉行間宮筑前守殿御帰府之趣別紙之通當関河野藤右衛門 y 申出候付、右為御承知如是御座候、恐

惶謹言、

三上仁左衛門

忠宜<sub>花</sub>  
押

馬屋原閑蔵

九月廿四日

尚々上筋海陸共、<sup>③</sup>順達差出申候（中略）、  
以上、

内藤弥左衛門様

岡田與右衛門様

佐々木幸之進様

坂田正左衛門様<sup>(41)</sup>

以上の史料は、いずれも、上使通行に際して領内郡代官が情報の伝達・交換のため発信した書簡を、そのまま写し取ったものである。この内容を整理すると、以下の三カ所を重要な部分として指摘できる。

まずその第一は、傍線②の部分、上使の通行情報を交通路上の郡代官同士で直接順達し共有していた点である。直前の文言より、この上使は「陸路」すなわち山陽道を選択した。つまり、山陽道上の郡代官同士でも在番ルートと同様、在地支配の藩役人が直接担っていたのである。序章第一節第二項にて述べたように、街道に通行予定を知らせる先触は各宿駅の間屋役人が廻達を担うことを原則としていた。すなわち、長州藩領の場合では、それとは異なるもう一つの情報機能が成立していたのである。

第二は、傍線⑤の部分、山陽道上に順達される通行情報を、飛脚でもって在番ルートの上関・家室にも伝達していた点で

ある。これについては、第一に掲げた山陽道上の郡代官同士のネットワークと在番ルートの間でも飛脚により情報を伝達していたことを示すものとして指摘できる。さらにいえば、長州藩領では、一本の交通路上ではなく面のネットワークを成立させていたということである。これが前掲パターン③を生み出すことに直結したのである。

そして第三は、傍線③の部分、郡代官同士のネットワークではいずれの行路を選択するにしても海陸路共に情報を発していた点である。これにより、該当するすべての代官が馳走の有無を判断できた。ただ、これについては、留意すべき点がある。それは前掲パターン④の事例のように、赤間関在勤役人の意識の問題から、通行が済んだあと、問い合わせを受けて初めて伝達される場合もあったということである。実態としては、必ずしも有効に機能したとはいえないのである。

以上をまとめると、確かに一部分で意識の問題から機能不全の要素は存在したものの、全体的には、藩を越える情報ルートと郡代官を担い手とする藩領独自の情報ネットワークとが有機的に結びつき、それが藩領全体で通行形態の変化に対応する情報機能として結実していたといえるのである。

### おわりに

本章では、前章で取り組んだ長崎上使の下向に対して、その帰府の場合について分析した。ここでは、下向の場合では①江戸↓大坂、②大坂以西（海陸選択も含む）の二段階で先触が発せられ、かつそれを尾崎藩の大坂留守居役が入手することによって、在番ルート上で通行情報が確保されたのに対し、帰府の場合ではいかにこれが確保されたのかを課題とした。そして今回は、特に①先触情報に先行する通行情報の情報源、②小倉から長府藩赤間関への伝達経路、そして③（④に関連して）長州藩領における山陽道↔瀬戸内海路を巡る情報共有の在り方、を着眼点として設定した。

検討の結果、①に関しては、聞役が先触発給より前に、通行予定に関する廻状を発することにより、下向と同様に、在番

ルート上で二段階の情報伝達が確保できたことを推定し、⑩に関しては、小倉本陣・赤間関在番・長府在番の三者を中心に、現在の関門海峡をまたいで通行予定を連絡しあう独自のネットワークを構築していたことを明らかにした。そして⑨に関しては、藩を越えて機能する在番ルートと先触ルートに、長州藩郡代官のネットワークが有機的に結びつき、これが交通路間の垣根を越えて通行情報を補完することに直結したことを指摘した。

⑩⑪については、同藩特有の宰判制度との関連性を考慮する必要があるが、いずれにしても、領国においては藩の在地位人を担い手として異なる交通路間での情報共有が図られていたことを示すものの一つとして指摘できよう。

パターン分けから帰府の場合における要点として指摘できるのは、⑩の問題について、同一の交通路上でも情報の種類により扱い方も伝わり方も異なってくる点である。長崎街道上では、重要な公用通行に関する情報は「先触」「外聞」などの種類に関係なく同様に扱うことが規定されていたのだが、ほかの非直轄交通路との接続において、その担い手が情報の種類ごとに扱い方を変えていて、それが長府藩内さらには在番ルート上での情報の錯綜を引き起こしていたのである。

最後に、本章での分析をとおして、異なる非直轄交通路間ではいかなる通行情報の伝達の在り方が存在したのかを明らかにし、同時に、これから近世交通を巡る情報の特質を解明するうえでの基礎を示すことができたと考えられる。今後は、本章ならびに第五章の成果を基礎として、幕末に向けてのさらなる展開過程やほかの非直轄交通路との比較について取り組んでいく必要がある。

## 註

- (1) 岡山大学附属中央図書館所蔵「池田家文庫」古文書所収「御往来御先触廻状并御休泊留共」(資料番号・N1-1-2)  
四、リール記号・TNA-002、駒番号・一。ただ、筆者が明和寛政年間の「八原」を検討した限り、長崎上使の帰府に際する先触情報の記録は、長崎出立く大坂までの予定を記すのみとなっている。おそらく①同年間では、そも

そも第一段階として大坂までの予定しか通達していなかった、②同年間でも江戸までの通行予定を明記していたが、瀬戸内海地域にとつて大坂以东の予定は無関係だとの理由で記録を省略した、のいずれかだと考える。この、長崎出立時に発する先触の問題については、今後そのほかの史料に検討を加えることによつて解決したい。

- (2) 吉田智史「朝鮮通信使接待をめぐる西国諸藩の動向―萩藩大坂留守居の活動を中心として―」(『七隈史学』四号、二〇〇三年)。これ以前の先行研究では、例えば高橋善七『近代交通の成立過程―九州における通信を中心として―』(上巻(吉川弘文館、一九七〇年)三九六―三九七頁において「長崎道・山陽道を結ぶ陸路のほか、江戸時代には長崎から馬関海峡・瀬戸内海を通過して大坂へ海路による交通路が開かれて、通信物もこの便船に託送されていた」と、両交通路にまたがる通信ルートの存在自体は指摘されているのだが、その接続の詳細までは踏み込まれていない。

- (3) 長州藩における宰判及び郡代官の概要については①『日本史広辞典』(山川出版社、一九九七年)八九二頁(「宰判」項)を参考とした。そのうち「旧来の郡の区域に関係なく、地勢や民情などを配慮して定め」「代官の行政区域をさした」ことが要点として挙げられる。

なお、長州藩の職制については、例えば②『藩史大事典』第六巻 中国・四国編(雄山閣出版、一九九〇年)三四七―三七〇頁(小川国治執筆「萩藩」)を参照されたい。

- (4) 『日記』第二巻四七八―四七九頁。
- (5) 『防長風土注進案』第二二巻(山口県山口図書館、一九六六年)二二九―二三二頁(五「諸郡代官一覽」「上関代官」項)。具体的には、この項目に「寛政九・一・一四」寛政一二・六・二一 八木甚兵衛景隆(かけたか)と、記されている。

- (6)(7) 『日記』第一巻二〇五―二〇七頁(安永五年九月晦日条)。

- (8) 註(6) 一九五―一九六頁(安永五年八月一三日条)。

- (9)(10) 註(6) 二〇五―二〇七頁(安永五年九月晦日条)。

(11) 註(6)二〇六頁(安永五年九月一五日条)。なお、この書簡の差出人「山県左内」の当時の役職については現段階で比定できなかった。今後の課題としたい。

(12) これも第二章第二節①にて述べた点だが、宛所の表記方法の問題については、水本邦彦「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)にて、公儀浦触の場合でも「道触れ」方式として「従A、B迄」とも表記されると指摘している。

(13) 註(4)一七七〜一七八頁(寛政元年一〇月七日条)。

(14) 註(4)一七八〜一八〇頁(寛政元年一〇月八日条)。

(15) 註(4)一八三頁(寛政元年一〇月一六日条)。

(16) 註(4)一七八〜一八〇頁(寛政元年一〇月八日条)。

(17) 註(6)一八九〜一九〇頁(安永五年五月二日条)。

(18) 註(4)一八〇〜一八一頁(寛政元年一〇月一二日条)。

(19) 註(4)一八二〜一八四頁(寛政元年一〇月一五日条)。

(20) 註(6)一八九〜一九〇頁(安永五年五月二日条)。

(21) 長府藩の職制については、註(3)―②三七〇〜三八六頁(利岡俊昭執筆「長府藩」)を参照されたい。

(22) 註(4)四六四〜四六五頁(寛政一〇年五月一二日条)。

(23) 註(4)四六三頁(寛政一〇年四月二十日条)。

(24) 註(6)一八六〜一八七頁(安永五年四月一六日条)。

(25) 「長崎会所」とは、幕府が貿易統制のために長崎に設立した機関であり、諸説あるが元禄一一(一六九八)年より実質的な活動を開始したとされている。中国・オランダとの貿易の会計事務を管掌し、輸出品である銅・俵物の確保に努

め、また九州諸藩に対する金融業務も司っていた『長崎県史』対外交渉編（吉川弘文館、一九八六年）三三七～四三六頁ほか。

(26) 梶輝行「長崎聞役と情報」（岩下哲典・真栄平房昭編『近世日本の海外情報』、岩田書院、一九九七年）。同論稿では、その成立について、正保四（一六四七）年の、対日貿易を期してポルトガル船が長崎へ来航したのに端を発し、元禄元（一六八八）年までには一四藩が揃ったとしている。

(27) 石丸和雄「八原家御用日記を読んで」上（『伊予史談』二八六号、一九九二年）ほか。

(28) 註（4）六八～七一頁（天明八年一〇月一〇日条）。

(29) 例えば、聞役に関係し、かつ長崎街道にも関係する久留米藩（現福岡県久留米市）の史料として『加藤田日記』（久留米郷土研究会、一九七九年）が挙げられる。これは、同藩の藩士加藤田平八郎（文化五（一八〇八）～明治八（一八七五）年）が書き残した編年体の日記であり、幕末・維新期の久留米藩を巡る動向を窺い知るうえで貴重な史料の一つとされている（同日記「はしがき」）。これによると、例えば慶応三（一八六七）年一〇月廿三日条に「伝聞、長崎に於て土佐藩七八人途中にて異人と行逢候処、異人唾を為舐候に付、土人怒て直に切掛候処、浅手にて逃去候間追懸、逃後（遅）れ候異人を突き候処、是も即死に不至逃去申候、然処、公儀御役人より如何なる訳にて狼藉被致候哉の旨相尋候故、斯々の次第と申向候処、兎も角も御奉行所に被参候様迎御奉行所へ連行候処、奉行大に叱被申候」（二三三頁）と、長崎奉行所を巡って発生した事件情報が「伝聞」として同藩に伝達されたことを確認できる。その「伝聞」情報も、おそらく、聞役が発信したのではないかと考える。

今後の見とおしとしては、直接聞役を担当した藩士の公務記録を渉獵・分析することによって、この問題が解決できると考える。その一つとして、同じ久留米藩の戸田乾吉『戸田日記』が挙げられる。戸田氏は、聞役を経験した。ただ、この日記は幕末期に関するものであり、ここから垣間見える実態を必ずしも本章での分析対象期のそれと同一視できな

いが、ある程度の手がかりは得られると考える。

なお、同日記の一部分は、鶴久二郎・古賀幸雄編『明治二年殉難十志士余録 久留米藩幕末維新史料』（一九七〇年）内にて翻刻されている。

(30) 岩下哲典「嘉永五年・長崎発、『ペリー来航予告情報』をめぐって」（註〈26〉編著書）。

(31) 山本博文『長崎開港日記―幕末の情報戦争―（ちくま新書）』（筑摩書房、一九九二年）。

(32) 『下関市史』藩制―明治前期（下関市役所、一九六四年）九一―九四頁。

(33) 註（32）二五四―二五七頁。

(34) この論拠として、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）にて、幕府御城米の輸送に際して、幕府勘定奉行所が公儀浦触を発給していたことを明らかにされたことが挙げられる。

(35) 註（6）三九八―三九九頁（天明六年七月廿二日条）。

(36) 近藤典二「福岡藩の陸上交通」（『西南地域史研究』第九輯、一九九四年）。

(37) 註（4）三九五頁（寛政八年九月廿七日条）。

(38) 註（4）三九七―三九八頁（寛政八年一〇月七日条）。

(39) 註（32）七七―七八頁。なお、接待の前例のないそのほかの公用通行の場合については、同規定に「但勤方例無之分は、先触到着之上吉田辺迄目代より聞合致させ其振合を以相勤候事」とあり、長府在番ではなく、赤間関の町方が先触を直接受け取ったうえで、吉田まで「聞合」を派遣することによって対応を決定すると明記されている。

(40) (41) 山口県文書館所蔵文政四年「長崎奉行通行一件」（整理番号…九諸省五一一）。この史料については『歴史の道調査報告書 山陽道』（山口県教育委員会、一九八三年）一七一頁にて、その一部分を翻刻したうえで解説している。解説

では「文政四（一八二二）年長崎奉行土方出雲守の下向の際、領内通行時の宿・送人馬の準備、各宿よりの順達等に関して出された諸沙汰の一件記録（中略）。幕臣一行通過時の規模・日程、準備の程度について知りうる」と、紹介している。本文中で掲げた【史料六一五―二】【史料六一五―二】は、いずれも未翻刻の部分である。そして、各人物の役職比定は註（5）によるものである。

ちなみに、ここに出てくる「小畑小平太」の、文政四年時点における役職は未詳だが、同人物は「萩蜜柑の祖」たる小幡高政の養父である。

（補） 第二・三節の作成に当たっては、以上に掲げたもののほかに①『福岡県史』通史編 福岡藩（二）（福岡県、一九九八年）二二五―二三七／三九〇―三九五／八六九―八八一頁、②丸山雍成編『長崎街道―鎖国下の異文化情報路―』（日本放送出版協会、二〇〇〇年）六―二三頁（丸山雍成「―はじめに―長崎街道へのいざない」／久田松和則「記録に見る長崎街道」）なども参考とした。②は、長崎街道においていかなる情報がいかに伝達されたのかを学ぼううえで貴重な入門書だといえる。

また、本章とテーマは異なるが、ここで注目した一八世紀後末期における聞役の実態を窺い知れる論稿として、梶原良則「寛政く文化期の長崎警備とフェートン号事件」（『福岡大学人文論叢』三七―一号、二〇〇五年）も参考とした。

〔付 記〕 本章は《口頭発表》「近世公用通行に関わる情報と伝達―長崎上使帰府を中心に―」（第一〇九〇回「伊予史談会例会」、伊予史談会、於 松山中央郵便局〈愛媛県松山市〉、二〇〇六年三月二二日）の内容を、再検討を加えたい。また、新たな論稿としてまとめ直したものである。この再検討に際しては、平成一八年度《研究基金》「笹川科学研究助成」（〈財〉日本科学協会、研究番号…一八―〇二二）の助成金に依拠した。

## 小括

第二部では、第一部で注目した送還すなわち公儀浦触が発給される公用通行に対して、それが発給されない長崎上使の下通行に注目した。具体的には、井上淳氏が提起した、在番ルートを通じた情報面の連携とこの具体像とを、明和く寛政年間の各事例をパターン分けすることによって明らかにした。

序章第二節にて述べたように、筆者は、以上二つの代表的事例に注目することにより、ある程度は当時の幕府公用通行に関する情報機能の全体像にアプローチすることになると考える。そこでここでは、まず第二部自体のまとめを述べたうえで、第一部での成果も併せて、瀬戸内海路を巡る情報機能について結論づけも試みることにする。

### ① 第二部のまとめ それぞれの章についてまとめると、以下のとおりとなる。

まず第五章「大坂を起点とする長崎上使下向情報の伝達とその機能」では、長崎上使の下向、すなわち江戸を出立して九州・長崎へと向かう公用通行の場合について分析した。この結果、在番ルートは、単に大坂を起点として発せられる二段階の先触情報を回覧として順達するだけでなく、領国間の垣根を越えて、協同して情報を共有していく場としても機能していたことを確認した。これにより、途中藩権力を經由せず直接迎接の場に通達されるという近世公用交通に関する情報の原則に、瀬戸内海諸藩が連携して対応していたことを明らかにした。

一方で、自藩の大坂留守居役より早急かつ直通的に先触情報を入手できるにもかかわらず、この情報を積極的に在番ルートに合流させようとしない事例もあることを確認した。それにより、藩の馳走というものは、単に先触情報をいち早く入手しさえすれば達成できるものではないということを、伝達の担い手たる在番自身が意識していたことを指摘した。つまり瀬戸内海の藩は、馳走の達成を目的とすることこそ、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）してまで

共有関係を維持しようとしたのである。

**第六章 「長崎を起点とする長崎上使帰府情報の伝達とその機能」**では、逆の伝達となる長崎上使の帰府、すなわち長崎を出立して江戸へと帰る公用通行の場合について分析した。ここでは、下向の場合では①江戸→大坂、②大坂以西（海陸選択も含む）の二段階で先触が発給され、かつそれを尼崎藩の大坂留守居役が入手することによって、在番ルート上で通行情報が確保されたのに対し、帰府の場合ではいかにこれが確保されたのかを課題とした。そして今回は、特に①先触に先行する通行情報の情報源、②小倉から長府藩赤間関への伝達経路、そして③（④に関連して）長州藩領における山陽道→瀬戸内海路を巡る情報共有の在り方、を着眼点として設定した。

検討の結果、①に関しては、聞役が先触本状の発給より前に、通行予定に関する廻状を発することにより、下向と同様、在番ルート上での二段階の情報伝達が確保できたことを推定し、②に関しては、小倉本陣・赤間関在番・長府在番の三者を中心に、現在の関門海峡をまたいで通行予定を連絡しあう独自のネットワークを構築していたことを明らかにした。ただ、この具体的な検討において、同一交通路上でも情報の種類によって在地での扱い方や伝わり方が異なっていたことも明らかにした。そして③に関しては、藩を越えて機能する在番ルート・先触ルートに、長州藩郡代官のネットワークが有機的に結びつき、これが交通路間の垣根を越えて通行情報を共有することに直結したことを指摘した。

以上二つの章にわたって、柚木学氏が指摘し井上淳氏が問題提起した在番ルートについて、その全体像を具体化することができたと考える。ここでの分析から最も重要な点として指摘できるのは、在番ルートとは、それ単体で成り立つものではなく、関係する藩独自の情報ネットワークと有機的に結びつくことにより初めて、交通を支えるうえで有効な情報ルートとして成立するということである。

**②瀬戸内海路を巡る情報機能についての結論** 以上第一・二部をとおして、瀬戸内海路を巡る情報機能の全体像にアプロ

チした。以下、この結論について、三点に整理して論じることとする。

その第一は、当該地域の藩は①全国的な先触・公儀浦触の伝達ネットワークの秩序維持と②独自の情報収集ルートを整備、という異なる二つの態度を使い分けていて、これが藩単位で通行情報を確保する機能として結実させたという点である。前述したように、両触の制度はいずれも、途中藩権力を經由せず直接通行予定の経路に通達されるべく整備された。藩にとっては、この通達秩序を維持させることによつて情報を確保するしか方法がなかったのである。それは、近世の交通を巡る幕藩の権力関係として、山下堅太郎氏など先行研究者がすでに指摘した点である。

これに対して筆者が提起したのが「人の移動」に関わる情報は、何もこれだけでなく、その通行・接近情報の入手も重要であり注目すべき点という点である。今回の分析から新たに指摘できたのは、①藩は通行・接近情報を確保すべく、領内の拠点港別に指示を発していたこと、②（①により）全国的な伝達ネットワークの完成・安定化とは別に、宝暦年間（一七五一〜一七六三年）以降も引き続き地域の情報ネットワークに展開がもたらされていたことである。

第二は、通行情報の伝達は一本のルートのみでなく、関係する藩独自の情報ネットワークが有機的に結びつくことによつて初めて、交通を支えるうえで有効なものとして機能できる点である。これまで述べてきたように、先行研究では、ある一つの上意下達ルートを取り上げ、その具体的な経路と担い手とを明らかにするに止まっていた。しかし今回、第一報から在地通行にいたるまでの到達情報を分析した結果、一件の公用通行を巡って、様々な経路から様々な情報が伝達されていたことを明らかにできたのである。この分析により、序章第一節第五項にて掲げた、平成四（一九九二）年における丸山雍成氏の提起について実証できたと考えるのである。

そして第三は、藩が直接通行情報に関与するからこそ、この伝達に、藩の馳走達成という思惑が大きく絡む場合もあった点である。これは、第五章にて岡山藩の事例を挙げて指摘した。そこでは、自藩の大坂留守居役を通じて直接先触情報入手できるにもかかわらず、この機能を在番ルートと積極的に結びつけようとしなない姿勢を窺えた。つまり、同ルートについ

ては、それを通じた情報の共有関係の維持が図られるなかで、機能を制限する要素も存在したということである。この点については、電信・電話・郵便など近代的な通信手段が導入されていない近世にあつては、人間関係・信頼関係も情報ネットワークの機能を決定づける要素の一つだったことを示すものとして指摘できよう。ただ、同章にて言及したように、それが瀬戸内海路に関係する藩のなかでどれだけ普遍的なものとしていえるのかまでは、今回は明確にできなかつた。この点は、今後の課題としたい。

以上、これまでの分析にもとづき、瀬戸内海路を巡る情報機能について結論づけを試みた。これにより、機能の全体像と本質にアプローチするという最初に掲げた目的はある程度達成できたと考える。しかし今回は、あくまで、全国的な公儀浦触の伝達ネットワークが完成され安定化したとされる宝暦年間以降最初の大きな変容と考えられる時期に注目したに過ぎない。真の意味での全体像すなわち時代的特質を解明するためには、当然、近世全般にわたる変容過程を分析する必要がある。それについても、今度の課題として残すことにしたい。



## 第三部

# 近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能 の特質

——五街道との比較にもとづいて——

## はじめに

第一・二部をとおして、瀬戸内海路を巡る情報機能の全体像と本質にある程度アプローチできた。重要なのは、ではこの機能は、いかなる特質を有したといえるのかである。第三部は、これへのアプローチを試みるものである。

具体的には、通行情報の、宿・藩を越えた①「共有（の在り方）」、②「廻達」そして③「収集」をキーワードとして設定し、瀬戸内海路と五街道それぞれの在り方について比較を試みることにする。これらをキーワードとする理由は、近世における情報ネットワークの展開において、当時存在した在地支配権力間の垣根が一番の問題点だったと考えるからである。

なお今回は、これらのうち、特に①の問題について重視する内容となっている。

序章第一節第四項にて述べたように、両交通路は、二点で対極の位置関係にあった。この比較により、同時に、近世当時における中央と地方の相違点を明確にするうえでの基礎を完成させたいとも考えている。

最後に、両者の相違点の比較について、実際に取り組むに当たっての着眼点を示しておく。

①陸・海の交通路の種別について　ここでの着眼点は、情報伝達の在り方である。近代的な通信手段が導入されていない近世にあつて、陸上の場合では、通行情報は街道を通じて伝達される。そこに、一本のルートにもとづくという秩序性があるのである。対して海上では、航行自体が一本の決まりきったルートにもとづく訳でなく、従って情報伝達も同様になると考えられる。つまり、秩序性に問題があるのである。この違いが、両者の伝達の在り方にいかに影響したのかに着眼する。

②馳走形態について　ここでの着眼点は、情報共有の在り方に対する認識である。序章第一節第四項にて述べたように、五街道では被支配層が、瀬戸内海路では藩権力が主に馳走を担っていた。通行者への馳走を担うということは、すなわちその情報の伝達にも関わることを意味する。被支配層が関わる場合と藩権力が直接関わる場合とは、情報共有の在り方になる違いがあつたのか、またそれが実際の活動にいかなる差異を生じさせたのかにも着眼することとしたい。

## 第七章 五街道における通行情報の伝達とその機能

### 本章の目的

本章は、近世瀬戸内海路を巡る情報機能の特質を解明する一環として、五街道におけるこの実態について検討することを目的とする。具体的には、①交通路を通じた情報の「共有」を主たるキーワードとして設定し、五街道におけるその在り方を明らかにすることを課題とする。また、①の関連として②「廻達」そして③「収集」にも注目することとし、今後五街道における具体像を解明するうえでの基礎を完成させたい。

序章第一節にて述べたように、近世の公用交通に関する情報を巡っては、情報というより幕藩・封建体制における上意下達・支配構造の分析素材として捉えられ、交通路を通じた全体像には本格的に視野が向けられなかった。ここでは、主としてある一つの宿駅関連史料が注目され、上意下達触がいかに関達されたのか、これに迎接の場がいかに対応したのかが分析された。東海道についても同様だった。その原因について筆者は、一九八〇～一九九〇年代にかけて『新居町史』（新居町、一九八三～一九九〇年）や『静岡県史』（静岡県、一九九三～一九九六年）など、自治体史誌の編纂事業が盛んとなり、当時の自治体ごと個別に宿駅史料の編纂・検討が進められたことにあると考える。

そのような流れにおいて、同街道に廻達される触を情報として見直し、交通を支えるネットワークの解明を提起したのが和田実氏である。本章は、この提起を土台として、比較対象の実態を明らかにしようとするものである。

本節では、五街道における通行情報の共有の実態に注目する。

そこで、まず前提となるのが、五街道におけるこの共有は先触廻達が基本であり、かつ宿駅問屋・本陣が担い手となっている点である。この具体的な確認については、近年では、池田真由美氏が東海道四日市宿の本陣関連史料にもとづいて試みている。<sup>(1)</sup>

ここで最初に問題としたいのは、先触は、あくまで通行者が予め各宿駅の本陣・問屋に宛てて利用の可否を問い合わせるための触であり、迎接する宿駅の立場からすれば第一の正式通達に過ぎないという点である。序章第一節第二項にて述べたように、通行を支えるとの観点において最も重要なのは、通行者にアクシデント・予定変更が生じた場合に、各宿駅がいかに対応するのかである。この場合に必要となるのが、宿駅間の垣根を越えた情報の共有なのである。

#### (一) 五街道を通じた情報共有を巡る新提言

この問題についても、近年まで大きく注目されるにいたらなかった。<sup>(2)</sup> 原因は、先触を発したあと、宿駅を通行する直前の段階でも、通行者自ら「追触」を順次廻達させていたことにあると考える。<sup>(3)</sup> 追触は、通行に予定変更が生じた場合、通行者自身が新たに各宿駅に対して発する触であり、廻達方法も先触と同様である。<sup>(4)</sup> 例えば、次節にて注目する天保九(一八三八)年の幕府巡見使上野国通行に際しても、実際の通行の前日に同触が廻達されている(表七一参照)。<sup>(4)</sup> この事実により、もし通行に予定変更が生じた場合でも、各宿駅は受動的態度でも対応可能だと理解され、宿駅による能動的な通行情報の確保の意義は積極的に問われないままとなった。<sup>(5)</sup> それが、宿駅間の垣根を越えた共有の問題に注目することを遅らせる要因となつたと考えるのである。<sup>(5)</sup>

そのような流れにおいて、五街道における交通路全体を通じた情報ネットワークの解明を提起したのが「はじめに」で挙

表7-1 大間々町における天保9年度幕府巡見使への馳走日程

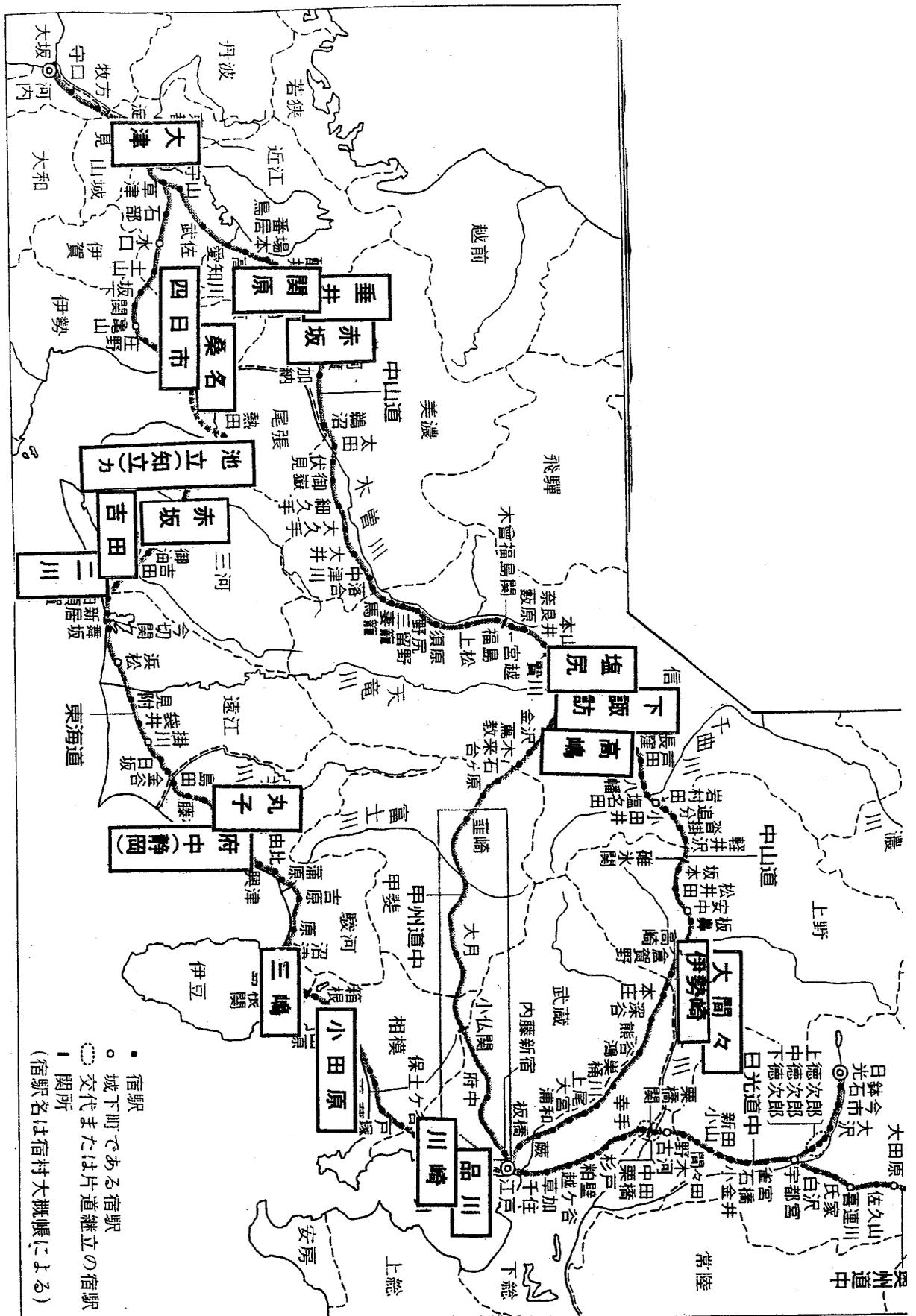
(今村和昭氏作成)

日 時	記 事	出 典
1・21	大塚宅にて巡見御用向寄り合い 役割決定	A
1・22	町方大家全員立ち会い 道普請相談・人足差し出し相談・書物下書き	A
1・23	人馬頼み合い(3村)	A
1・27	人馬頼み合い(11村)	A
2・2	人馬頼み合い(8村)	A
2・3	人馬頼み合い(3村) 天明八年の領主馳走触記す	A A
2・6	豊田良助方で助郷村々大寄り合い(町方及び25村) 助郷依頼・本陣変更・道普請変更等	A
2・晦日	先日村々助郷の件について廻村・総会開催 助郷村々36村(旧来25村、新規16村)	A
3・5	役人及び重立人3人宛出席 道普請場所見分・道普請仕法(9日より開始)	A
3・9	雨にて雨乞い、快晴次第取り掛かり	A
3・10	天気、道普請開始 町方出入足280人	A
3・11	残り部分道普請	A
3・12	御本陣入用品依頼 巡見使行程の触(領主より)	A A
3・20	松山藩より接待触	B
4・3	御本陣風呂場普請 巡見使通行道触来る(桐原村より) 詳細確認のため太田町へ調査	A A
4・4	調査人帰町、報告	A
4・6	町通りへ置土をする	B
4・7	御料所巡見使(小廻り)大原本町泊まり確認 8日大間々町昼休みと伝聞(人足用意、高津戸村へ依頼)	A
4・8	御料所巡見使(小廻り)町方通行 人足使用せず 町方の対応と行程	A B
4・11	御料所巡見使(大廻り)17日頃通過の知らせ 桐原村か新川村泊まりと伝聞、人足触	A
4・13	御料所巡見使(大廻り)通行につき諸事取り極め	A
4・15	17日人足廻状触 代官よりの先触	A A
4・16	花輪村喜右衛門御機嫌伺いとして伊勢崎町へ行く	A
4・17	御料所巡見使(大廻り)桐原村泊まり 大間々町より御機嫌伺いとして手札差し上げ(5人) 19日大間々町昼休みの人馬触 桐原村泊まりの記載あり	A A B
4・18	花輪村へ御機嫌伺い 夜先触到来	A A
4・19	朝追触到来	A
4・20	薄曇り、四ツ半頃花輪村より到来 役人出迎え 暮方小野様荷物(小田原提灯)忘れ物発生 夜明け六ツ頃、花輪村より使来る 町方再び桐生町へ行く 撥滝御覧等の記載と馳走状況	A B
4・22	増人足割り 二度の御料所巡見で人足使い切る	A
4・23	松山藩代官巡見御用で見分 28日の市延期 前記の記載あり	A B
4・24	市延期の札所々へ出る 松山藩代官へ御機嫌伺い	B B
4・25	足利町へ御機嫌伺い(3人)	A
4・26	人馬割りの件寄り合い(豊田方)	B
4・27	大巡見使桐生新町泊まり 御機嫌伺い(6人) 用人より御尋ねあり 町並み整備 往来留め・敷砂・盛砂・手桶・柄杓・類焼場所板囲い等 馳走の様子	A B B
4・28	馳走の様子	B
閏4・6	巡見通行無事終了祝い、神明宮で手品踊り興業	B

254

出典A 「御巡見御用向雑襍記」(大間々町 高草木浩平家文書)

出典B 「大泉院日記」(大間々町 斎藤巖家文書)より作成



地図7 五街道宿駅図(『日本史広辞典』所収図に筆者加工)

げた和田氏である。同提起は、一つの交通路を通じて、いかなる情報がいかに伝達されていたのかを、東海道宿駅の一つ二川宿（現愛知県豊橋市）の宿駅関連史料にもとづいて考察するものであり（6）（地図七参照）、主として近世後期における「心得触」に注目した。

### （二） 「心得触」の概要

和田氏によれば、心得触とは、通行者が発する先触とは異なり宿駅の間屋役人が発する廻達触であり、入手した通行関連情報を宿駅間で共有するために、馳走の際の「心得」という意味で機能したものだといえる。

まず、なぜ東海道二川宿でこの用語が用いられていたのかについて筆者は、幕府道中奉行より宿々に対して廻達の形態で発せられた触を、現東海地域ではこう呼んでいたことに由来すると考える。例えば、同街道浜松宿（現静岡県浜松市）に関する地方史料の一つに「糶屋記録」がある。それは、代々同宿旅籠町で旅籠業を営んだ杉浦家が書き残してきた記録集であり、概要は『濱松市史』にて説明されている。史料には「一、貞享二（一六八五年）乙丑年十一月、道中御奉行従高木伊勢守様道中筋宿々江御出被遊御條目」との通達が記載されていて、この宛先が「品川宿 Y 守口迄（中略）宿々問屋年寄中」、表題が「三八、貞享二年道中奉行高木伊勢守様宿々江御觸」（7）「三九、貞享二年宿々心得觸書」となっている。それにより、少なくとも浜松宿では、幕府道中奉行が発する廻達触を「心得觸」と呼んでいたことを指摘できよう。

時代が進むにつれて、この用語の意味自体が変化し、いつしか二川宿では幕府道中奉行発給に限らず宿駅間のみで廻達する触をも、こう呼ぶようになったと考えるのである。

次に、触そのものの概要について、和田氏も掲げた史料にもとづいて整理しておく。

### 【史料七一】

（前略）急廻状を以得御意候、然者今晚当宿御泊り青蓮院様人馬立辻之義左之通、

一、乗駕籠 拾四挺

一、宿駕籠 三十四挺

一、馬 三拾八疋

右之外(他)疋疋人(茂)相立不申候、此段御附添御普請御役様(y)被仰付、猶又小田原宿見送り役人(二)も承り候処相違無御座候間、

御宿々不用人馬御寄不被成様(1)為念急廻状を以為御知申上候、此廻状早々順達可被下候、已上、

亥五月廿日

(午後七時)

戌上刻

三嶋宿  
問屋

右之通三嶋宿(府中宿(静岡))当宿迄人馬心得触到来(二)付、為御心得差遣し申候、以上、

(慶応元(一八六六)年)

亥五月廿二日

戌上刻

府中宿  
問屋

丸子宿(y)

(近江国)

大津宿迄

御年寄(問屋)中様(後略)(8)

以上の史料は、東海道の公用通行に際して、小田原宿から大津宿にかけて心得触が廻達されていたことを示すものである。

触自体は、先触のうち、各宿駅が準備する駕籠・馬(Ⅱ伝馬)を手配する「人馬触」(「伝馬触」とも)(9)の通達に際する心得触すなわち「人馬心得触」(傍線◎の部分)である。伝馬の準備は、ある程度の時間を要するものであり、また、余分に準備するとそれだけ宿の損となる。そこで、史料中傍太線の部分に示された目的でもって、通行予定に関する通達すなわち「休泊触」とは別に廻達されたのがこの触である。

史料及び和田氏の提起にもとづいて、心得触の要点を項目別に整理すると、以下のとおりとなる。

①情報入手 傍線④の部分より、付添役人が「仰付」た事項について、同じ東海道宿駅の一つ小田原宿の「見送り役人」にも確認したうえで発したものだということを指摘できる。つまり、通行者による正式通達となる先触とは完全に異なるものであり、あくまで問屋役人の自主性にもとづく入手だということである。

②廻達趣旨 傍線⑤の部分が、心得触の趣旨を端的に示していると指摘できよう。

③廻達方法 三嶋宿問屋が府中宿（現静岡県静岡市）の問屋に宛てた触を、さらに以西（大津宿まで）へと、転送の形態で廻達させたものだということを確認できる。注目されるのは、差出人も宛先も宿駅の「問屋」となっている点である。つまり、廻達方法は、通行者が発する先触と同様だということである。また（三嶋宿）↓（府中宿）に廻達された触がそのまま二川宿でも記録（転写）されている点より、起点よりの書簡を添付して順次廻達していたことを窺い知れるのである。<sup>(10)</sup>  
なお東海道中において、このように一度の発信で廻達範囲を区切るのは、天明七（一七八七）年に東海道宿組合が結成され、そのグループごとに伝達することを意図したからだと考えられている。<sup>(11)</sup>

### （三） 「心得触」にもとづく通行情報の共有とその特徴

以上、和田氏提起にもとづきつつ、東海道を巡る心得触の概要について整理した。問題は、これを本章の課題である、交通路を通じた情報の「共有」の機能として捉え直すならば、そこから一体何を見出せるのかである。以下、この点について整理する。

①双方向性 まず指摘できるのは、心得触は、東海道中の特定の宿に限定して、一方向のみに発せられるのではなく、東西双方向に廻達される点である。

### 【史料七一〇】

右者先達<sup>(12)</sup>品川宿<sup>(触)</sup>木曾路御上り之心得触参り、尚又四日市宿<sup>(先触)</sup>心得参り、本触二日先<sup>(12)</sup>参り、東西御困米仕訳帳巻冊東  
西役人式人吉田宿迄持参仕、支配御手代様へ差上、西方役人境目迄御迎<sup>(12)</sup>出ル。

以上の史料は、幕府公儀役人による街道「見分」に際し、先触とは別に、品川宿と四日市宿を起点として双方向に心得触が廻達されていたことを示すものである。傍線①②の部分より、通行自体は、江戸（出発点）↓中山道（木曾路）↓東海道となつていことがわかる。ほぼ同時期に東西双方向へ心得触が廻達されたのは、先触とは別に、畿内へ直接通達がなされてきたからだと考える。

① 広範囲性 心得触は、限られた宿駅間だけではなく広範囲で機能していた。

### 【史料七―三】

右者今般將軍御宣下<sup>二</sup>付、先達<sup>一</sup>道中御奉行所<sup>一</sup>御触参り、尚又大津宿ヨリ心得触参り、前日御休泊触参り、池立・吉田<sup>(知立)</sup>御泊触之処<sup>(13)</sup>（後略）。

以上の史料と前掲【史料七―二】を併せて考えると、東海道第一宿である品川宿から大津宿にいたるまで、街道を通じて廻達されていたことを指摘できる。ここで留意しなければならないのは、心得触の廻達範囲と交通路を通じた情報共有の範囲とは別問題だという点である。例えば「五街道取締書物類寄」拾壺之帳所収「歌舞妓役者旅行<sup>(後)</sup>付人馬賃錢之事」のうち文政七（一八二四）年一月廿日「渡船・川越等之場所賃錢之儀ハ川々<sup>三</sup>寄品々甲乙可有<sup>レ</sup>之儀<sup>二</sup>付」項に注目してみる。ここに記載されている（河川に関する情報を調査する）「廻状」の差出人は「東海道品川宿 問屋後見兵三郎・同代役理右衛門」で、宛先は「川崎宿 y 大津宿迄、夫 y 守口宿迄 御問屋衆中・川々御役人衆中<sup>(14)</sup>」となつている。つまり、発信する品川宿からすれば大津宿は一つの区切りであり、あくまで、大坂直前の守口宿までを情報廻達の範囲として認識していたことを確認できるのである。

この原因は、東海道の範囲自体が不明確だったことにあると考える。東海道の西端については①京都（三条大橋）、②大坂、の二つの捉え方があることは周知のとおりである。①の場合、最終宿は大津宿となり、②の場合は守口宿となる。前掲宛先がそのような表記となつたのも、双方を認識していたからだと考える。おそらく、公家・京都所司代など江戸↷京都間の公

用通行の場合において【史料七一三】の事例のように、大津宿が心得触を發する役割を担うようになったのであろう。

なお、西国から江戸へと向かう通行の場合では、情報共有の範囲は街道の区分をも越えていた。この点は、第六章第一節第一項①にて長崎上使の帰府に際する先触を例に説明した。東海道上の宿駅も、実際にこれを認識していたことが窺える。

その一例として、四日市宿本陣の清水家が、上使の立地たる長崎以降、長崎街道・山陽道を経て東海道の同宿にいたるまでの各宿駅名と責任者名を順に書き上げ記録していることが挙げられる。<sup>(15)</sup>

⑩ (特定の街道に限定しない) 共通性 和田氏の提起は、その発表題目が示すように、東海道の場合に限定するものである。しかし、心得触は決してこれ特有のものではない。先に結論を示せば「心得触」との用語自身はこれ特有のものである。これが、これと同様の触は、それ以外にも存在していたのである。ここでは、中山道を対象として、これ以外の直轄街道における心得触について検討する。

#### 【史料七一四】

諏訪若狭守様

山岡五郎作様

(4月)

今二日江戸御発駕被遊候由、

<sup>①</sup>(信濃国)高嶋所所迄内知せ申来候、

右申立美正之由御座候間、御先触可参候得共御心得<sup>②</sup>も可罷成と

存早々申上置候、七日八日頃當宿へ御着可被遊哉と之御沙汰<sup>③</sup>御座候、替品<sup>④</sup>御座候ハ、追々可申上置候、以上、

(享保一六(一七三二)年) 四月二日

下諏訪問屋  
今井新兵衛  
同所御本陣  
岩波太左衛門

塩尻 y

赤坂 迫

宿々 御問屋衆様

◎右之通申来候故、御心得ニも成可申と奉存候、則遣申候、以上、

四月六日

赤坂宿  
問屋

垂井y先々

御問屋衆中様 (後略)<sup>(16)</sup>

以上の史料は、享保一六(一七三二)年、比宮増子(証明院)が九代將軍徳川家重の元に嫁入り(京都↓中山道↓江戸)するに際して、諏訪若狭守・山岡五郎作が江戸(幕府)より中山道經由で登ることを予め知らせる内容の触である。ここでは、通行情報(四月二日江戸出發、同月七〜八日頃下諏訪宿到着(傍太線の部分)が信州国域まで到達したのを受けて(傍線④の部分)、下諏訪宿の間屋役人がそれ以西の宿々宛に、さらに廻達することを催促されている。

触自体については、固有名詞こそ明記されていないものの、廻達趣旨(傍線⑤⑥の部分)と、問屋役人が直接発信・廻達の担い手になっている点とより、東海道における心得触と共通するものとして指摘できる。

よって、東海道で見られた、心得触にもとづく宿を越えた通行情報の共有は、決して同街道特有ではなく、それ以外の直轄街道でも共通して機能していたといえるのである。

## 第二節 五街道における通行情報の廻達と収集

以上、東海道・中山道に廻達された心得触を例に、五街道における宿駅間の垣根を越えた情報共有の在り方について整理した。本節では、この成立要因について考察する。具体的には、時代の流れにおいて、宿駅間の垣根を越えていかなる触の廻達・収集の在り方が形成されたのかを、上意下達触と在地独自の情報収集活動との関係の展開から考察する。それにより、

今後この本質を追究していくうえでの基礎を示すこととしたい。

まず、五街道ではいかなる在り方があったのかとの問題についても、和田氏がすでに説明している。同氏の論を箇条書きで整理すると、以下のとおりとなる。

① 東海道の各宿場も、受動的に情報の到来を待っていたのではない。

② 問屋場からは「聞次」が、本陣からは「手代」が隣宿へと派遣され、積極的に情報収集が試みられていた。

③ (②により)問屋場・本陣が別々に情報収集を行ったため、どちらが先に情報を収集するかは事例により異なっていた。(17)

このように、情報が遅延する場合には能動的に情報収集を行っていたことが指摘されているのだが、それらのうち②が特に注目される点として挙げられる。すなわち、いずれの機関が情報収集を行うにしても必ず隣宿に試みていたということだが、これにより、街道という一本の線にもとづく秩序性は守られていたと指摘できるのである。

なお、実際の情報活動に際しては、いかに等しく幕府道中奉行の直轄下にあるもの同士といえども一定のルールは存在した。和田氏は、東海道の場合では、急を要する情報の収集・廻達に際して以下のようなルールが存在していたことを指摘している。

① 収集に際しては、宿ごとでは手間取ることから、隣宿ではなく隣の宿組合の取締役に情報提供を求めていた。

② 伝達に際しては、単なる触の廻達ではなく「竹挟急廻状」なる、書状を竹の先で挟みそれを掲げつつ隣宿へと伝達する形態も存在した。(18)

ただ、同氏は、このような宿駅間の情報伝達の在り方がいかに形成されたのかという点までは言及していない。この問題は五街道における情報機能の本質を解明するうえで重要な点である。それについては、正式な上意下達の先触の宿駅への伝達と宿駅間のみの情報の伝達・交換の関係がいかに変化したのかに注目することにより見出すことができる。

関係の変化の問題については、今村和昭氏が上野国における幕府巡見使迎接を事例に言及している。同氏の分析では、伊

表7-2 伊勢崎町における幕府巡見使への馳走日程

(今村和昭氏作成)

延享3年諸国巡見使迎接準備日程		宝暦10年諸国巡見使迎接準備日程		
I 普請 方 関 係	延享2年 2月中旬	諸国巡見使任命	宝暦10年 8月中	江戸屋敷より巡見使通行触
	11月中	御本陣三軒見分(代官) 大坂へ伺い ↓ 正月より普請せよ	8月6日	奉行等普請役人、本陣三軒見分
		12月27日	江戸屋敷より飛脚到来 国々御料所巡見触	8月7日
	8月9日			前記役人本陣を再見分
延享3年 1月2日	御本陣御普請開始 ↓ 4月上旬終了	8月10日	普請開始(本大夫分より)	
II 情 報 収 集	2月中旬	○名主役御免(弥五右衛門)		
		○本陣亭主三人決定		
	○享保度の書面代官へ差し出し 代官役人代・亭主代任命			
	3月9日	藤岡町へ様子調べ いまだ詳細わからず	10月20日	藤岡町へ調査
	3月16日	藤岡町より先触情報届く 27日藤岡町宿泊とのこと	10月22日	伊勢崎へ帰町
	3月19日	藤岡町へ調査 藤岡町役人寄居町へ情報収集調査出向		
	3月27日	本陣亭主三人藤岡町へ調査 藤岡町の控		
3月28日	巡見使出立(高崎町→吉井町) 藤岡町報告弥五右衛門から伝兵衛へ ↓ 調査隊は高崎町へ、伝兵衛役所へ報告			
	3月29日	忠左衛門高崎町報告を伊勢崎へ 茂太夫安中町へ調査 (4月2日巡見使泊)		
III 先 触 及 び 情 報 報 告	4月1日	駒形町より先触 平塚村へ廻状 ○各地の情報を役所へ報告 (藤岡町・高崎町・安中町、深谷町)	10月25日	前橋町より先触 平塚村へ廻状 今回大触回らず、先触のみ
		10月27日	沼田町へ調査 本陣以外の宿用意助言 ↓ 飛脚で報告 10月29日より11月1日までに 下宿用意 ↓ 結局使用せず	
IV 直 前 調 査	4月7日	本陣亭主長井小川田村へ調査 暮れ六ツ時帰る準備	10月30日	本陣三人長井小川田村へ調査
	4月8日	五ツ時帰町、役所へ情報報告 前橋町へ御機嫌伺い	11月1日	伊勢崎へ帰町出立
	4月9日	夜明け頃伊勢崎へ帰町 当日の馳走となる	11月2日	昼過ぎ到着 長井小河田村の報告
			11月3日	当日の馳走

「延享宝暦御巡見帳」(伊勢崎市立図書館蔵)

「宝暦十庚辰年御料所・私領御巡見様万控帳」(伊勢崎市立図書館蔵)より作成

勢崎町（現群馬県伊勢崎市）における延享三（一七四六）年ならびに宝暦一〇（一七六〇）年度の馳走（表七一・二参照）と、大間々町（現同県みどり市）における天保九年度の馳走（前掲表七一・二参照）とを、それぞれ表に整理した。<sup>(19)</sup> いずれも中山道上の宿ではないのだが、巡見使自体が江戸を出発して同街道とその関係諸村とを順に巡察していくかたちで通行し、この情報も同様に上野国域まで伝達したことから、伊勢崎・大間々の両所への伝達も五街道と同様とみなしてよい。<sup>(20)</sup>

両表を比べてまず指摘できるのは、一八世紀半ばの二事例（表七一・二）より一九世紀の事例（表七一・一）の方が、先触の伝達時期が遅くなっている点である。つまり、同じ幕府巡見使の通行にもかかわらず、一八世紀半ばから一九世紀半ばにかけて上意下達の在り方に変化があったのである。

重要なのは、この変化を受けて、在地における情報収集の在り方がいかに変容したのかである。それは、端的にいえば、在地間で通行情報を確保すべく、より独自の情報収集を重視する必要が生じたのである。前者の二事例でも、確かに先触が到達する前に近隣町村への情報収集が行われていた。しかし、先触が実際の通行の約七日前に到達したことから、これを受けてから通行までの間にも近隣村に情報収集を試みる時間的余裕があったのである。対して後者の事例では、先触・追触の到達が実際の通行の二〜一日前つまり直前だったことから、前者のような直前での情報収集が困難となった。その分、表からわかるように、三月二日「巡見使行程の触（領主より）」、四月一日「伝聞、人足触」、同月五日「人足廻状触」「代官よりの先触」、同月二七日「人馬触」と、幕府からの上意下達触以外の、様々な在地独自の触（領主↓村への通達も含む）が廻達されるようになったのである。

このように、一八世紀半ばから一九世紀半ばまでにかけて、五街道を巡る地域でも上意下達触と在地間独自の情報収集との関係に変化が生じたのである。これについては、上意下達触の通達の変化が、在地に独自の情報ネットワークの展開を促したことを示す典型例の一つとして指摘できよう。今回は、この一例を挙げるに止めるが、この問題については今後五街道の様々な地域の実態を分析していくことにより、さらに追究していく必要がある。次の段階での課題としたい。

## おわりに

以上、五街道における宿駅間の垣根を越えた通行情報の共有について明らかにすべく、東海道・中山道における実態について整理した。

第一節では、五街道での心得触にもとづく通行情報の共有は、各宿駅の間屋役人が直接担っていたことを確認した。その共有関係については、閉鎖性・限定性を有する組合的な繋がりというよりも、等しく幕府道中奉行の直轄下にあるという意味で、同列の繋がりだったと指摘できる。確かに、触廻達の過程においては、前掲【史料七―二】【史料七―四】から確認したように「A宿 y B宿迄」と、廻達先のある宿駅までと指定する方式が採られていた。しかしこれは、その地域の宿駅（の間屋役人）同士の組合の区分にもとづいて発したに過ぎず、結局は、指定された宛先からさらに廻達が進められていたのである。つまり、宿駅同士の組合は存在するものの、全体的にみれば、その交通路を通じて通行情報を共有するために機能していたといえるのである。

第二節では、五街道における情報の廻達・収集の在り方がいかに形成したのかを、中山道に関係する上野国での幕府巡見使迎接を例に考察を試みた。通行までの情報伝達の実態を比較した結果、一八世紀半ばから一九世紀半ばにかけて、上意下達触の伝達と在地独自の情報収集との関係が変化していたことを確認した。すなわち、先触の廻達が通行直前にまで遅くなつた分だけ、予め在地側で通行情報を確保すべく、ネットワークの秩序を維持するなかで様々な独自の廻達・収集が行われるようになったのである。第一節にて検討した、一九世紀の東海道における心得触のネットワークの形成も、この変容と関係するのではないかと見とおすことができよう。

以上をまとめると、上意下達触の通達実態の変化を要因として、秩序性を維持するなかで情報を共有するという在り方だったといえよう。

なお今回は、東海道・中山道を対象を限定したが、そのほかの、奥州・日光・甲州の直轄街道については今後の課題としたい。

## 註

(1) 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。

(2) 東海道からは外れるが、この問題については、一九九〇年代半ばに考察が試みられている。例えば岩下哲典『研究ノート』(『江戸時代の通信手段』注進手札)―管理社会に生きる人々のメンタリティー―(『交通史研究』三七号、一九九六年)では、奥州一関藩(現岩手県一関市)を例に、迎接主体が「注進手札」なる、通行情報を速報する簡略的な札に注目しその本質を明らかにしている。ここでは、手札によって常に一定どりの情勢を把握し、それへの対応として、参加者をマニュアルどおりに管理・統制していたことを指摘している。また、馳走の失敗を回避すべく迎接主体同士で緊密に連絡を取り合っていた事実について、管理社会に生きる近世人のメンタリティーを読み取りうる素材だとも指摘している。

(3) 「追触」は、五街道のみならず非直轄交通路でも機能していた。例えば『近世芸備の山陽道』(広島県立歴史博物館、二〇〇〇年)掲載「資料解説」所収「三五 追触状(神辺本陣資料)」(六六頁)には、山陽道宿駅の一つ神辺宿(現広島県福山市)にも同触が廻達されていたことが紹介されている。

(4) 今村和昭「幕府巡見使迎接における在地の馳走」(『ぐんま史料研究』一一号、一九九八年)。同氏の分析は、上野国内における情報収集の実態について整理するものである。それによると、天保九(一八三八)年の幕府巡見使大間々町通行においては、到着二日前の夜に先触が、前日朝に追触が到達している。これにより、通行直前の段階でも通行者自ら

順次触を廻達させていたことを確認できる。一方で、その段階において、宿・村を越えて積極的に情報を収集していたという事実は確認されない。ゆえに、同稿では「地域間の馳走情報ネットワークはすでに各地域で形成されている」と、馳走内容に関する情報の共有については指摘されているが、通行自体に関しては明確な結論が示されていない。

(5) ただ、この「交通路全体を通じ」てとの視点は、本論文のテーマのみならず近世交通史研究の全般に関わる課題だといふのも事実である。この原因に関しては、例えば渡辺和敏『東海道交通施設と幕藩制社会 愛知大学総合郷土研究所研究叢書一八』（岩田書院、二〇〇五年）九〜一一頁でも重要な指摘がなされている。本章に関わる要点を整理すると、戦後は、中山道・奥州・日光の諸街道の研究が先行して進められたのに対し、五街道の筆頭たる東海道のそれは満足に進められてこなかった、すなわち、決して交通路研究の大きな推進力とはならなかったことを窺える。同氏は、具体的には「定かではないが、おそらく東海道筋の多くの旧集落が開発などにより破壊され、前近代の史料が散逸している可能性が高いと予想されたからであろう」と、考察している。

しかし、その一方で「確かに一部ではほとんど史料が残っていない地域もあるが、豊富な史料を残す旧宿場も多いことがわかってきた」ともしている。このうえで「東海道宿々に関する特定テーマの研究は大きな成果を上げているが（中略）、今一度、地域に根ざした総合・個別研究を深化させる必要がある。個別研究と総合研究は、常に車の両輪でなければならぬのである」との、交通路研究に取り組むうえでの重要な提言をしている。

(6) 和田実「近世東海道を巡る情報―人馬継立情報と休泊情報―」（『交通史研究』五九号、二〇〇六年）。二川宿は、いわゆる「東海道五十三次」のうち品川宿より数えて三三番目の宿駅であり、遠江国から三河国に入って最初の宿でもある。

『郷土資料展Ⅰ 二川宿本陣馬場家文書』（豊橋市二川宿本陣資料館、一九九二年）一三〜二三頁によると、同宿は、寛永二〇（一六四三）年において吉田藩の領有から幕府（道中奉行）直轄となったとされている。

なお、同宿の実態及びそれに関する史料紹介については、例えば紅林太郎『東海道二川宿の研究』（から沢文庫、一九

八一年)、渡辺和敏編著『二川宿総合調査報告書』文献資料編(豊橋市教育委員会、一九九九年)、そして註(5) 渡辺氏著書六一〜九九/一三三〜一六七頁なども参照されたい。

(7) 『濱松市史』史料編一(濱松市役所、一九五七年)三三四頁。

(8) 豊橋市二川宿本陣資料館所蔵「田村家文書」所収慶応元年「覚(通達控)」(整理番号…六八五)。「田村家文書」及び同家の概要については『郷土資料展Ⅱ 田村家文書』(豊橋市二川宿本陣資料館、一九九三年)を参照されたい。なお、整理番号は、同書掲載「田村家文書目録」にもとづいた。

(9) 児玉幸多『宿駅と街道』(東京美術、一九九五年(第三刷))二二八〜二三〇頁によると、先触には、問屋に対する「伝馬触」(Ⅱ「人馬触」と本陣に対する「休泊触」とがあり、両者は同一触として廻達されたとしている。これに対して、前掲【史料七—一】より、東海道の心得触はそれぞれ個別に対応して廻達されていたことを窺い知れる。

(10) 註(6) 和田氏論稿では【史料七—一】傍線◎の部分について「三島宿から府中宿に宿継ぎを経ずに触が到来したことが確認できる」と、解釈している(六二頁上段)。これに対して筆者は、本文中にて述べたように、宿継をして途中の宿駅問屋と情報を共有させつつ伝達したと解釈する。第六章第二節第一項にて述べたように、問題の箇所「AYB迄」(Bまですべてを含む)の表記方法は、近世におけるいわゆる「道触れ」を示すもので、一般的には言葉どおり「B迄」の範囲で知らせることを意味するものだからである。この点は、第二章第二節①にて言及した水本邦彦氏の公儀浦触論にも共通する。もし「AYB<sub>正</sub>」(Bまで直通する)の表記方法ならば、完全に和田氏の解釈どおりだといえよう。実態の究明は、今後の課題としたい。

また和田氏は、同論稿にて、東海道で緊急を要する触廻達の場合には、宿継でなく品川宿〜箱根宿間の宿組合の取締役を発給者として各組合の取締役継で廻達する場合もあったことを指摘している。本註の最初に掲げた同氏解釈も、文脈からすればそれを根拠としている。

(11) 註(6) 和田氏論稿。東海道における宿組合の結成については、橋敏夫《研究ノート》「東海道における宿組合の編成」(『交通史研究』五八号、二〇〇五年)を参照されたい。

(12) 豊橋市二川宿本陣資料館所蔵「二川宿本陣宿帳」所収「公儀」(一八五三年)嘉永六年一月二六日条「五街道道橋御囲米御見分御勘定井坂又兵衛」項。

(13) 註(12) 所収「御宮公家」(一八五八年)安政五年一月二〇日条「万里小路前大納言」項。

(14) 児玉幸多校訂『近世交通史料集』一(吉川弘文館、一九六七年)五四九〜五五二頁。

(15) 四日市市立博物館寄託「清水本陣文書」所収「(長崎より大坂迄宿々名前付先触)」(番号…三七)。この史料の要点は、書き上げの終わりに「右<sup>著</sup>長崎y大坂迄宿々名前」と、範囲を指定しておきながら実際には四日市宿までの宿駅名が掲げられ、かつ四日市宿で記録されている点である。おそらく、最初は大坂までの範囲との趣旨で作成したのだが、結果的に東海道までさらに追記されていったと考える。つまりそれだけ、当時は、交通路上における情報共有の範囲に対する認識は共通していなかったのである。

なお、同文書の整理番号は、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)所収の目録に依った。

(16) 奥田正臣氏所蔵「比宮様御下向ニ付諸触留帳」抄(『関ヶ原町史』史料編三 宿駅関係(岐阜県関ヶ原町、一九七八年) 五八九〜六〇四頁)。

(17)(18) 註(6) 和田氏論稿。

(19) 註(4) 今村氏論稿。

(20) 上野国域における幕府巡見使迎接の問題については、地方史料が多く現存していることもあり、自治体史誌を中心に研究ならびに史料翻刻が多くなされている。史料については、例えば①『群馬県史』資料編一三 近世五 中毛地域一

(群馬県、一九八五年) 所収「天保巡見日記」、②同県史資料編一五 近世七 東毛地域一(群馬県、一九八八年) 所収「巡見使御用人控」、③『前橋史誌』第六卷 古代—近世資料編(前橋市、一九八五年) 所収「荒子町有文書」、④『大間々町誌』基礎資料七(大間々町、一九九〇年) 所収「大泉院日記」が、通史編での研究・解説については、例えば⑤『群馬県史』通史編四(群馬県、一九九〇年)、⑥『大間々町誌』通史編上巻(大間々町、一九九八年)が代表として挙げられる。

また、昨今では、小田中宏尚『卒業論文』「天保巡見についての一考察—上野国を中心に—」(市立高崎経済大学経済学部 日本経済史研究室、二〇〇六年)の研究成果が高崎経済大学富澤ゼミナール 平成一七年度『卒業論文要旨』(高崎経済大学経済学部 日本経済史研究室、二〇〇六年)にて公開されている。

(補) 東海道における通行触廻達の実態について、本章で注目した二川宿の史料以外では、例えば駿河国三島宿での御用記録の一つたる「樋口家本陣文書」所収「御用留」(三島市郷土館編『三島宿本陣家史料集』一・二、三島市教育委員会、一九八五・一九八六年)が注目史料として挙げられる。これは、二川宿という心得触が江戸からいかに廻達されてきたのか、または江戸までいかに廻達されるのかを、今後さらに具体的に見るうえで重要な史料の一つだと考える。

〔付 記〕 本章は『口頭発表』「近世公用交通を支える情報機能についての一考察—情報の共有を巡る問題を中心に—」(二〇〇五年度「広島史学研究会大会」日本史部会、広島史学研究会、於 広島大学、二〇〇五年一〇月三〇日)の内容をまとめ直した拙稿「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、中国四国歴史学地理学協会、二〇〇六年)の一部分を加筆・修正したものである。

なお、第一節は前掲『研究基金』「学園都市づくり推進事業補助金交付事業」を、第二節は前掲『研究基金』「笹川科学研究助成」にもとづいた。

## 第八章 瀬戸内海路を巡る情報機能の特質

### 本章の目的

以上第二く六章にかけて瀬戸内海路の、第七章にて五街道の、幕府公用通行を巡る情報共有の機能及び実態について検討を試みた。重要なのは、この結果から、瀬戸内海路が有する特質を明らかにすることである。序章第一節第四項では、両交通路は二点で対極の位置関係にあることを指摘した。本章では、以下、その二点にもとづいて情報共有の在り方について比較を試み、具体的に特質へアプローチしていくこととする。

### 第一節 馳走形態の相違から見る特質

先に、馳走形態にもとづく相違から整理しておく。

五街道では、宿駅問屋・本陣が馳走・情報伝達を担っていた。対して瀬戸内海では（民間の本陣も各地で機能するなかで）藩直営の御茶屋が近世を通じて残存していて、基本的には諸港在勤の藩役人などがそれらを担っていた。

両者間の大きな相違点として指摘できるのは、馳走内容と情報の区別である。五街道でも、各宿の馳走の場となる本陣にはそれぞれ歴史があり、当然ほかの本陣より内容が劣らないようにしたいとの意識は有していたはずである。しかし実態は、心得触にもとづき宿駅間の垣根を越えて通行情報が共有され、かつ秩序づけられていた。つまり、区別をつけていたのである。そして、この秩序を成立させる要因となったのが各宿駅の間屋役人の存在である。前述したように、各問屋役人は制度上で等しく幕府道中奉行の直轄下にあり、その意味で支配構造上同列の関係にあった。これが、馳走とは別の問題として、

情報の共有関係を維持させる要因となったのである。

対して瀬戸内海路では、藩の馳走と情報が密接にリンクするという実態を明らかにした。確かに、柚木学氏・井上淳氏が指摘したように、同海路でも領国間の垣根を越えて通行情報を共有する機能は成立していた。しかし、異なる複数の藩権力にまたがる触廻達を基本とすることから、ここでの共有には、緊急を要する接近情報などには対応しづらいなどの問題点があった。本論文でその象徴として指摘したのが、第五章第五節第三項にて掲げた【史料五一一〇】の岡山藩下津井在番の姿勢である。その問題点のため、実際には共有関係とは別に、藩を挙げて独自の情報ルートが整備され、領内各拠点に対して馳走を達成するための情報収集が催促されていたのである。ただ、第三〜第六章にかけて述べたように、全体的には在番ルート・山陽道先触ルートに藩独自の情報ネットワークが有機的に結びつき、これが交通路間の垣根を越えた情報共有のネットワークを成立させていたのである。

まとめると、五街道のように一つの宿駅が窓口となって情報の共有を担うのではなく、領内の各拠点が、馳走情報・接近情報の収集を個別に担っていて、それが一本の線にもとづく共有関係とは別の、複合的なネットワークを在地の側から育む要因になったということである。

## 第二節 陸・海の交通路の相違から見る特質

情報共有の在り方の相違を決定づけたもう一つの要素が、この陸・海の交通路の種別である。

陸上交通路における情報の共有は、その交通路上にある各宿駅の間屋を通じて行われることから、必然的に一本の線にもとづいて機能した。対して瀬戸内海路でも、陸上交通路と同様、一本の線にもとづくルートは存在するものの、これはあくまで上意下達触の廻達においてであった。実際の通行に際しては、先触情報・馳走情報以外に接近情報も確保する必要があ

ることから在地の側から複数の情報ルートが整備され、いわゆる線に対する面の情報ネットワークが展開されていたのである。この点については、第三・四章にて、輻付船派遣や藩の島方代官所・船奉行所主導の情報ルートが存在し機能していたことを指摘した。

以上の相違は、そもそも海上交通自体が一本の決まりきった行路にもとづかないという、帆船時代ならではの特性を要因とする指摘できる。つまり、この特性により、通行を支える情報共有の在り方も、一本の線にもとづくものとはならなかったのである。しかしもちろん、これは極めて当然の論である。本論文で重要な点として指摘したいのは、近世の統一政権は、それを踏まえて海路でも一本の線にもとづく触廻達ルートを整備したのだが、在地の側から、この意図を超えて面のネットワークが展開されたということである。

### 第三節 瀬戸内海路における特質形成の要因

以上、五街道と瀬戸内海の相違点について整理した。以下は、これまでの比較・検討の結果を踏まえつつ、瀬戸内海路における特質形成の要因について考察しておく。

結論的にいうならば、特質形成の要因は、前節でも言及した幕府の意図と実態の齟齬にあると考える。幕府は、国内の交通制度を確立するために、いかに全国共通の通達制度を整備させるのかを課題とした。そこでは、藩権力による中継は前提になく、藩の馳走は二の次だった。この点は、全国的な公儀浦触の伝達ネットワークが途中「幕↓藩のルートを経ることなく、村継ぎで通達される」という点に表れている。これに対して、瀬戸内海の藩の間では「公儀の道」維持の論理が意識され、藩主導で馳走を達成することが意図されていた。そこに、まず根本的な齟齬があったのである。

瀬戸内海の藩は、在番ルートを通じて他藩と連携することによって、また在番ルートに独自の情報ルートを付加させるこ

とによって、これを克服しようとした。その結果、瀬戸内海路を巡っては①「幕藩のルートを経」ない公儀浦触ルートと②在地特有のルートとが混在する、独自の情報ネットワークが形成されることになったのである。

そして、この独自のネットワークを（史料上に）表面化させる確定要因となったのが、天明く寛政年間（一七八一〜一八〇〇年）における上意下達触の通達実態の変化である。<sup>(1)</sup>具体的には、第一部で天明四（一七八四）年の幕府による送還に関する改定が公儀浦触の通達を、第二部では長崎上使の海陸選択の変化が在番ルートへの先触情報の伝達を変化させたことを確認した。それが（表八）のように、一八世紀半ばから一九世紀半ばまでにかけて、五街道とは異なる在り方を特質として形成させていたと考えるのである。<sup>(2)</sup>

また、この情報ネットワークが、一時的なものとしてでなく瀬戸内海における特質として定着していったのは、諸藩が大坂留守居役などを通じて独自に情報入手できるにもかかわらず、そのみに依拠せず、在番ルートにもとづく共有関係を維持し続けたからだと考える。すなわち、第三・四章にて述べた松山藩の情報共有ルートに対する認識は、同藩独自のものではなく、瀬戸内海路に関係する諸藩共通の認識だったことを示すものとして指摘できる。このようなルートは、一つの藩でも独自入手のみに転換し離脱すると、その時点で維持できなくなるからである。

この認識が、近世を通じていかに変化していくのかについては今後の課題としたい。

## おわりに

本章は、近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能の特質を説明することを目的とした。具体的には、交通路を通じた情報の「共有」を主要なキーワードとして設定し、五街道と瀬戸内海それぞれの実態について比較を試みた。そして、両者は①陸・海の交通路の種別、②馳走形態、の二点で対極の位置にあることにもとづき、両者間の相違点を整理した。今回の比

表8 五街道・瀬戸内海路における通行情報の在り方とその展開(筆者作成)

		18世紀半ば頃	18世紀末 ～19世紀半ば	変容の特徴	交通路の対応
五街道	上意下達触 (先触)	約7日前	通行直前の場 合あり(追触も あり)	先触の伝達 が遅くなった 分、交通路間 独自の触廻 達が活性化。	秩序維持のう えで能動的
	心得触	約20日前	18～3日前(通 行道触・伝聞 など)		
瀬戸内海路	上意下達触 (先触)	7～5日前(在 番ルート上で 把握・共有)	7～2日前(写 が順達される 事例が増加)	在番ルートが 単独で情報を 確保すること が困難とな り、他の情報 ルートと結び つく。	受動性と能動 性が存在
	在番間 の順達触	25～3日前(2 段階で安定し て順達)	15～1日前(不 安定化。事後 情報となる場 合あり)		
上意下達触と在地の馳走 との関係		ほぼ安定	不安定		

較によって、瀬戸内海では、いかなる独自性が形成されていたのかを明らかにし、同時に、五街道と非直轄交通路では通行情報共有の在り方が異なっていたことも示せたと考える。

和田実氏も指摘したように、近世の通行に関わる上意下達を巡っては、これまで、情報というより封建・幕藩の体制における上意下達・利用手続きの視点から捉えられてきた。<sup>③</sup>そのため、一つの交通路を通じた全体像・特質には必ずしも視野が向けられてこなかった。しかし、今回の比較結果から確認したように、幕府による上意下達などは別に、交通路ごとに、異なる在り方でもって情報ネットワークが展開され機能していたのである。すなわち、それに関する情報機能の形成も、交通路における「情報史」の一要素として捉えて然るべきだと指摘できよう。

最後に、今回注目した①陸・海の交通路の種類別、②馳走形態、の二点は、瀬戸内海路にかかわらず、近世交通路に関わる情報機能の特質の形成に直結する要素だと考える。今後は、今回の成果を基礎として、それ以外の交通路についても、さらに交通路を巡る情報ネットワークと地域のそれとの関連性にもアプローチしていきたい。

### 註

(1) 第四章第四節にてすでに言及したが、本論文の分析のなかで新たに表面化した情報ルートは、実際にはすでに形成されていたものであり、幕府による改定など、外的要因によって上意下達と同時性を帯びるようになったことから史料上へ表面化したに過ぎないと考える。それぞれの具体的な形成過程については、今後の課題としたい。

(2) 第七章第三節にて述べたように、五街道の、一八世紀半ば〜一九世紀半ばまでにおける情報の在り方の展開については、さらに分析を加えていく必要がある。部分的には、街道ごとに地域の実情に合わせて異なってくる可能性もあるからである。今後の課題としたい。

(3) 和田実「近世東海道を巡る情報―人馬継立情報と休泊情報―」(『交通史研究』五九号、二〇〇六年)。

「付 記」 本章は、第七章と同様に、前掲《口頭発表》「近世公用交通を支える情報機能についての一考察―情報の共有を巡る問題を中心に―」の内容をまとめ直した前掲拙稿「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―」の一部分を、再検討のうえ、新たな一本の論稿としたものである。

なお、再検討に当たっては、前掲《研究基金》「笹川科学研究助成」を用いた。

## 小 括

第三部では、瀬戸内海路を巡る情報機能がいかなる特質を有するといえるのかを、五街道におけるそれと比較することによって考察を試みた。まず、各章の概要を整理すると、以下のとおりとなる。

**第七章「五街道における通行情報の伝達とその機能」**では、まず五街道における①宿駅間の垣根を越えた通行情報の「共有」、②「廻達」、③「収集」の実態について、それぞれ整理し考察した。

まず①については、和田実氏が提起した近世後期の心得触への再検討にもとづいて考察を試みた。この結果、五街道では、各宿駅の間屋役人が同触を順次廻達することによって、通行情報の共有が図られていたことを確認した。そして、この廻達においては「A宿yB宿迄」と宛先のある宿駅までと指定していたものの、実際には、さらに廻達が進められていたことも確認した。つまりこれにより、宿駅同士の組合は存在するものの、その交通路全体を通じて情報を共有するために機能していたと指摘できるのである。

②③については、上野国の幕府巡見使通行に際する上意下達触の廻達と交通路間独自のそれとの関係について考察を試みた。この結果、一八世紀半ばの延享・宝暦度の場合では到着の約一週間前に先触が廻達されていたのに対し、天保度の場合ではその一日前、つまり直前に先触・追触が順次廻達されていたことを確認した。このように、年代が進むなかで、通行直前の段階で上意下達触が発せられ廻達されるようになり、それが在地における能動的な情報収集活動の展開に繋がっていったのではないかと指摘した。また、①一本の線(ルート)にもとづくという秩序を順守して隣宿に問い合わせたこと、②通行直前という切迫した段階でも、基本的には支配権力間の垣根を意識して、秩序ある情報収集を行っていたこと、の二点も併せて確認した。

以上により五街道の場合では、上意下達触の通達そして宿駅における馳走の問題とは区別をつけ、支配権力を超えた情報の共有関係が維持されていたこと、これを維持し発展させる要因となったのが上意下達触自体の在り方の変化だということ指摘するにいたったのである。そしてこの共有関係については、閉鎖性・限定性を有する組合的な繋がりというより、等しく幕府道中奉行の直轄下にあるという意味で同列の繋がりとして交通路全体に通じるものだといえるのである。

**第八章 「瀬戸内海路を巡る情報機能の特質」**では、第一・二部にて検討した瀬戸内海路、第七章にて検討した五街道それぞれの実態の比較にもとづき、瀬戸内海が有する特質について考察した。具体的には、第七章にてキーワードとして設定した三点に即しつつ、序章第一節第四項にて掲げた、両交通路間にある二つの対極する点にもとづき相違点を整理した。

まず①「馳走形態」については、馳走と情報の関係に大きな相違点があることを指摘した。端的にいえば、五街道の場合では区別がつけられていたのに対し、瀬戸内海路の場合では密接にリンクしていたのである。これにより、先触・浦触など上意下達触の伝達では、一本の線にもとづき順次廻達されるという共通点がある一方で、緊急を要する接近情報や予定変更への対応などにおいて両者間で大きな相違が生じることとなったのである。

②「交通路の種別」については、情報収集の在り方に大きな相違点があることを指摘した。そして、情報共有の在り方の相違を決定づけた要因が、この②だとも指摘した。すなわち、五街道の場合では、その交通路上にある各宿駅を通じて情報が伝達・共有されていたことから基本的には一本の線にもとづく秩序性があったのに対し、瀬戸内海路の場合では、海路の性質を活かして、特に通行者の接近において廻達ルートにかかわらない情報収集が展開されていたのである。これにより、情報ネットワークの展開において、線と面の相違を生んだということである。

以上二つの章にわたって、瀬戸内海路を巡る情報機能の特質にアプローチした。第三部での比較によって、同海路ではないかなる独自性がいかに形成されていたのかを明らかにし、同時に、五街道と非直轄交通路では情報共有の在り方が異なっ

いたこと、すなわち、江戸幕府が意図した在り方を超えた実態が形成されていたことを示せたと考える。

序章より述べてきたように、近世の公用通行に関わる情報を巡っては、これまでは、情報というより封建・幕藩の体制における上意下達・利用手続きの視点で捉えられてきた。そのため、この種の研究には、一つの交通路を通じた全体像・特質の問題には必ずしも積極的に視野を向けないという根本的な問題点があった。しかし、今回の比較結果から確認したように、先行研究で主に注目されてきた幕府による上意下達とは別に、交通路ごとに、異なる在り方でもって情報ネットワークが形成され機能していたのである。

以上にもとづき、第八章の最後に、今後の研究の在り方について二点を提起した。

その第一は、近世の公用通行に関わる情報機能の形成も、交通路における「情報史」の一要素として捉えて然るべきだという点である。すなわち、近世交通を支える情報の問題を考える際には、交通路ごと、さらには地域ごとに独自性があることを前提として、この伝達の全体像を把握する必要があるということである。

第二は、第三部で注目した①「馳走形態」と②「交通路の種類」の二点は、瀬戸内海路にかかわらず、近世の各交通路における情報機能の特質の形成に直結する要素ではないかという点である。今回の比較結果は、今後交通路ごとの特質を解明するうえでの基礎となろう。

筆者自身も、以上の二点を基礎に、これ以外の交通路についても、さらには、交通路を巡る情報ネットワークと地域のそれとの関連性についても、解明に取り組んでいきたいと考える。

## 《結論》

### 終章 本論文のまとめ

#### 第一節 本論文のまとめ

本論文は、近世の交通に関わる情報機能の本質を解明するという目的を達成するための一環として、瀬戸内海路を巡るその特質を明らかにすることを課題とした。具体的には、瀬戸内海路は、幕府直轄の五街道とは二点で対極の位置関係にあることを示したうえで、両者間の伝達を巡る相違点を整理した。章ごとのまとめについては、各部の「小括」にてすでに試みているため、ここでは、まず部ごとのまとめを述べたうえで、全体的なまとめを論じていくことにしたい。

**第一部「瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩」と第二部「諸港在勤藩役人を担い手とする情報伝達とその機能」**にて、まず瀬戸内海路を巡る情報機能の具体像にアプローチした。

今回は主として、水本邦彦氏が本格的に提起した全国的な公儀浦触の伝達ネットワークと、それに対する藩独自の情報ルートとに焦点を絞った。同氏が、この触は「幕藩のルートを経ることなく、村継ぎで通達される」<sup>(1)</sup>ことを原則とする<sup>(1)</sup>たのに対し、同海路の場合では、その經由されない立場にある藩が御茶屋などを通じて直接公用通行者への馳走を担っていたことから、原則と実際の間で齟齬を来たしていたといえるからである。

第一部では、明和と享和年間の送還を中心に、瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩及び地域社会との関係を、主に松山藩の情報活動を分析することを通じて明らかにした。具体的には、前掲した水本氏の「完成され安定化する」との論は、あ

くまで公儀浦触の発給形態や伝達ルートに関するものだと考えられ、地域における伝達自体や位置づけまでを指すものではないということ、すなわち、同触の伝達ネットワークの整備と在地独自の情報ネットワークのこれとは、必ずしもリンクしていないことを明らかにした。そして、このリンクしていない点が、幕府を頂点とする全国的な上意下達の構造とは別の、地域独自の情報機能の形成を証明することになると指摘するにいたった。第一部の分析から明らかにしたのは、公儀浦触ルートに藩独自の情報ルートを付加させることによって、領内の各拠点港同士で通行情報を補完していく姿である。

第二部では、第一部にて注目した公儀浦触ルートとは別に存在する、在番ルートの機能の解明を試みた。具体的には、明和と寛政年間の長崎上使の上下通行を事例に、後者を巡っていかなる情報がいかに伝達されたのかを、パターン分け作業を通じて分析した。

その結果在番ルートとは、それ単体で成り立つものではなく、関係する藩独自の情報ネットワークと有機的に結びつくことにより、初めて有効な情報ルートとして成り立つことを明らかにした。具体的には、下向の場合では大坂留守居の機能にもとづく直通的な情報伝達などが、帰府の場合では長州藩の郡代官同士の情報ネットワークなどが、情報を補完すべく直接関わっていたことを明らかにした。これらにより、瀬戸内海路を巡って存在した全国的な原則と実際の間で来した齟齬を、関係する諸藩が連携して克服しようとしていたことを指摘するにいたったのである。

同時に、藩が直接通行情報に関与するからこそ、この伝達に藩の馳走が大きく絡む場合もあったことを指摘した。岡山藩の事例からは、自藩の大坂留守居役を通じて直接先触情報入手したにもかかわらず、その機能を在番ルートと積極的に結びつけようとしないう姿勢を確認した。つまり、在番ルートを通じた情報の共有関係・信頼関係の維持が図られるなかで、結果的に機能を制限する要素も存在したということである。この点については、近代的な通信手段が導入されていない近世にあったのは、人間関係・信頼関係も情報ネットワークの機能を左右させる要素の一つだということを示すものとして指摘した。

以上第一・二部をとおして、瀬戸内海路を巡る、藩を主体とする情報ネットワークの機能の本質を明らかにした。

そして**第三部「近世瀬戸内海の公用通行に関わる情報機能の特質」**では、第一・二部にて明らかにした瀬戸内海路における実態について、これがいかなる特質を有するといえるのかを、五街道との比較によって考察した。具体的には、通行情報の①交通路を通じた「共有」の在り方、②「廻達」そして③「収集」をキーワードとして、④「馳走形態」と⑤「交通路の種別」を比較の着眼点として設定し、それぞれ相違点を整理した。この結果、④については馳走と情報の区別に大きな相違点があること、⑤については在地からの情報収集の在り方に大きな相違点があることを指摘した。そして、①の相違を決定づけたのが、この⑥だとも指摘した。

最後に、両者間における通行情報の在り方の相違を發展させる要因について、⑦上意下達触自体の伝達の変化と⑧情報に対する姿勢があることを（表八）を掲げて提起した。

以上《本論》の三部にわたって、瀬戸内海路を巡る情報機能の特質にアプローチした。この結果、同海路ではいかなる独自性がいかに形成されていたのかを明らかにし、同時に、江戸幕府が企図したものは異なる在り方で特質が形成されていたことも示せたと考える。序章第一節第二・三項などにて述べたように、近世の通行に関わる情報を巡っては、これまで、情報というより封建・幕藩の体制における上意下達・支配構造の分析素材として捉えられてきた。そのため、近世交通史における重要な研究課題の一つであるにもかかわらず、長らく本格的な解明が試みられることはなかった。同章同節第五項では、平成四（一九九二）年に丸山雍成氏がこれを問題提起し、二〇〇〇年代に入って井上淳氏・和田実氏が本格的な提起を行ったこと、つまり、近年ようやく学界で重要な問題として意識されるようになったことを指摘した。今回の比較検討から明らかにできたのは、①幕府による全国的な上意下達の構造とは別に、交通路ごとに異なる在り方でもって情報ネットワー

クが形成され機能していたこと、②このネットワークの形成も交通路における「情報史」の一要素として捉えて然るべきだということ、の二点である。

序章第一節第五項にて、本論文の研究の意義として二点を掲げた。第二、五章にかけての分析により、まず前掲丸山氏の問題提起に対しては、瀬戸内海路に限ってではあるものの、それに応えて実態を示すことができた<sup>(3)</sup>と考える。次の、武知京三氏の論にもとづく「上から」「下から」の優位性の問題（統一政権からか、在地からか）についてであるが、最後に、これに関する見とおしを述べて本節のまとめとしたい。

まず、五街道と瀬戸内海路それぞれの実態を踏まえて全体的な流れからすれば、近世交通路を巡る情報・通信は（表八）を掲げて示したように「上から」「下から」の双方から作用しあうなかで発展したといえる。すなわち、全国的な上意下達のネットワークの秩序は「上から」であり、これを補完するためのネットワークは「下から」だということである。

しかし、瀬戸内海路に限っていえば「下から」の突き上げが優位だったとの見とおしをもつ。理由は、近世当時の「上から」の整備は線にもとづくものに過ぎず、そもそも面の整備を必要とする瀬戸内海路にそぐわなかったと考えるからである。これを補完し、独自に情報ネットワークを展開せしめたのは「下から」、具体的には拠点港在勤の役人だったのである。確かにこの展開には、藩領を越えるという問題もあつて、在地支配権力たる藩からの指示というバックアップがないと成しえない。しかし、重要なのは、情報活動を実行したのはまぎれもなく在地の人々だという点である。彼らは、実際これに関わるなかで、情報は支配領域を越えて機能するものであり、かつそれを越えることにより（あるいは、越えさせることにより）初めて交通を支えられることを学んだと考えるのである。<sup>(2)</sup>

三浦忠司氏は、商人を担い手に八戸藩（現青森県八戸市）でも幕末には藩を越えた情報ネットワーク化が及んでいたことを実証する前提として「陸と海を人と物が移動すると、不確実な情報も風説などの形で後を追って流れ込んで来る」と論じた。<sup>(3)</sup>ただそれは、いわゆる「伝言ゲーム」の例からいえるように、複数の人が介する以上、時代を問わず当然のこととし

て認識すべきである。本論文での検討から指摘できるのは、むしろこの不確実な情報を、交通路上でいかに補完していたかが重要であり、その機能こそが情報ネットワークの特質を表すのだという点である。瀬戸内海路の場合では、少なくとも、一八世紀末までにはその機能を育んでいたのである。

## 第二節 残された課題

次に、今回残した課題についてである。これについても、前節と同様、各部分ごとの課題をまず述べ、そのうえで全体的な課題を論じていくこととする。

第一部については、主として以下の二点が挙げられる。

その第一は、いわゆる「物の移動」の場合ではいかに機能したのかという点である。本論文では「人の移動」の場合における情報伝達の実態を明らかにした。しかし、これだけでは、真の意味での全体像にアプローチしたとはいえない。瀬戸内海路における重要な「人の移動」の場合では、関係する藩が直接通行情報の伝達を担っていて、かつ、これは自藩の馳走達成を目的として行っていたからである。すなわち、それほど馳走が意識されない「物の移動」の場合、藩は情報にもそれほど関与せず、従って伝達の在り方自体も異なっていたのではないかということである。

水本氏は、公儀浦触が発給される事案として、「幕府年貢米や公儀御用材木・御用瓦などの海難に関する事項、漂流外国船の護送や流人輸送問題など」<sup>(4)</sup>を挙げている。つまり「物の移動」でも公儀浦触が発給される場合もあるのだから、最終的な結論づけは、今回の分析に加えて、それに際する実態にも検討を行ったうえで試みるべきだということである。

ただ、近世における「物の移動」への検討で留意しなければならないのは「人の移動」と同様、品目によって大きく馳走

の重要度が異なるという点である。先行研究において特殊な品目の一つとして指摘されているのが、將軍に特産の茶の葉を献上するいわゆる「御茶壺道中」である。これは、例えば東海道では「その道中における権勢は一般大名をはるかにしのぎ、沿道の者に恐れられたという」と述べられて<sup>(5)</sup>いるように、一般的な「人の移動」以上の馳走を必要としたとされている。今後、近世の「物の移動」に際する実態を検討するに当たっては、品目ごとに、当時いかほど重視されていたのかを把握したうえで試みるのが肝要であろう。

第二は、今回分析を試みた芸予諸島以外の、瀬戸内海路に関係する地域の実態にも視野を拡げていくという点である。序章第三節第二項ほかにて述べたように、今回芸予諸島を主たる分析対象としたのは①その諸島にある津和地での公務記録「八原」が、情報機能の全体像にアプローチするうえで最も有効な史料の一つだということ、②同所が公儀浦触の「山陽ルート」「四国ルート」の双方に直接関係していたこと、の二点を理由とする。確かに、今回これを分析することによって、最初に掲げた本論文の課題は相当程度まで解決できた。しかし、真の意味での全体像を明らかにするためには、当然、同諸島以外の地域についても検討を加える必要があるということである。筆者個人的には、次は備讃諸島の実態に注目したいと考えている。

第二部については、留守居役や長崎聞役など、藩同士の組合が有する情報機能が在番ルートのそれといかに関係していたのかが挙げられる。今回の分析により、在番ルートはこれのみではなく、背後からそれらの組合の機能が有機的に結びつくことにより初めて成り立つことを明らかにできた。もつとも、聞役との関係については、今回推定の域を脱することはできなかった。今後は、藩ごとあるいは通行の種別ごとにそれらの機能がいかに関わっていたのか、分析を重ねていく必要があるろう。

第三部については、ほかの様々な交通路との比較を進めていくことが挙げられる。確かに、本論文での比較によって、幕府直轄街道と非直轄交通路の間に存在した情報共有の在り方を巡る相違点を明らかにし、同時に、今後それぞれの機能の特質を解明するうえでの基礎をも提示できたと考える。しかし今後、真の意味での、そして正確な全体像を明らかにするためには、結局は、交通路ごとに具体的な検討を加えていく作業が不可欠だということである。

例えば今回は、五街道といえども東海道・中山道にしか検討を加えなかった。今回対象から外した奥州・日光・甲州の各街道にも検討を加えて、五街道内における普遍と特殊の問題にも取り組む必要がある。このうえで、改めて五街道における情報機能の特質について結論づけをすべきである。また、非直轄交通路についても同様である。

筆者個人的には、次の段階では、長崎街道に注目したいと考えている。同街道を巡る情報については、関係する自治体史誌の編纂や近藤典二氏の研究<sup>(6)</sup>などで検討されてきたのだが、藩が整備した制度面の検討が中心で、本論文で問題とした、交通路全体を通じた情報伝達の機能の面には未だ十分踏み込まれていない。しかし前述したように、同街道では、毎年長崎上使などの重要な幕府公用通行があり、また、福岡藩・佐賀藩など地方の有力藩がその支配に直接関わっていた。つまり、今回注目した瀬戸内海路と同様、中央（五街道）に対する地方の特質を明らかにするうえで重要な非直轄街道の一つなのである。しかも、この街道への注目は、前述した長崎開役の問題解明にも直結する。本来この街道を巡る情報機能は、筆者自身というより、日本近世史研究における重要な研究課題の一つとして位置づけられるべきである。

そして本論文の全体をとおしては、時代を通じた変容過程の分析・解明が挙げられる。本論文では「交通に関する情報機能の本質を解明するに当たって、単一の事例に注目するだけでは、それに対する情報伝達も単一の形態しか見出せない。この全体像を明らかにするためには、同時期において様々な事例が存在した時期、すなわち変容期に注目する必要がある<sup>(7)</sup>」との考えにもとづき、全国的な公儀浦触の伝達ネットワークが「完成され安定化<sup>(8)</sup>」したとされる宝暦年間（一七五〇～一七六

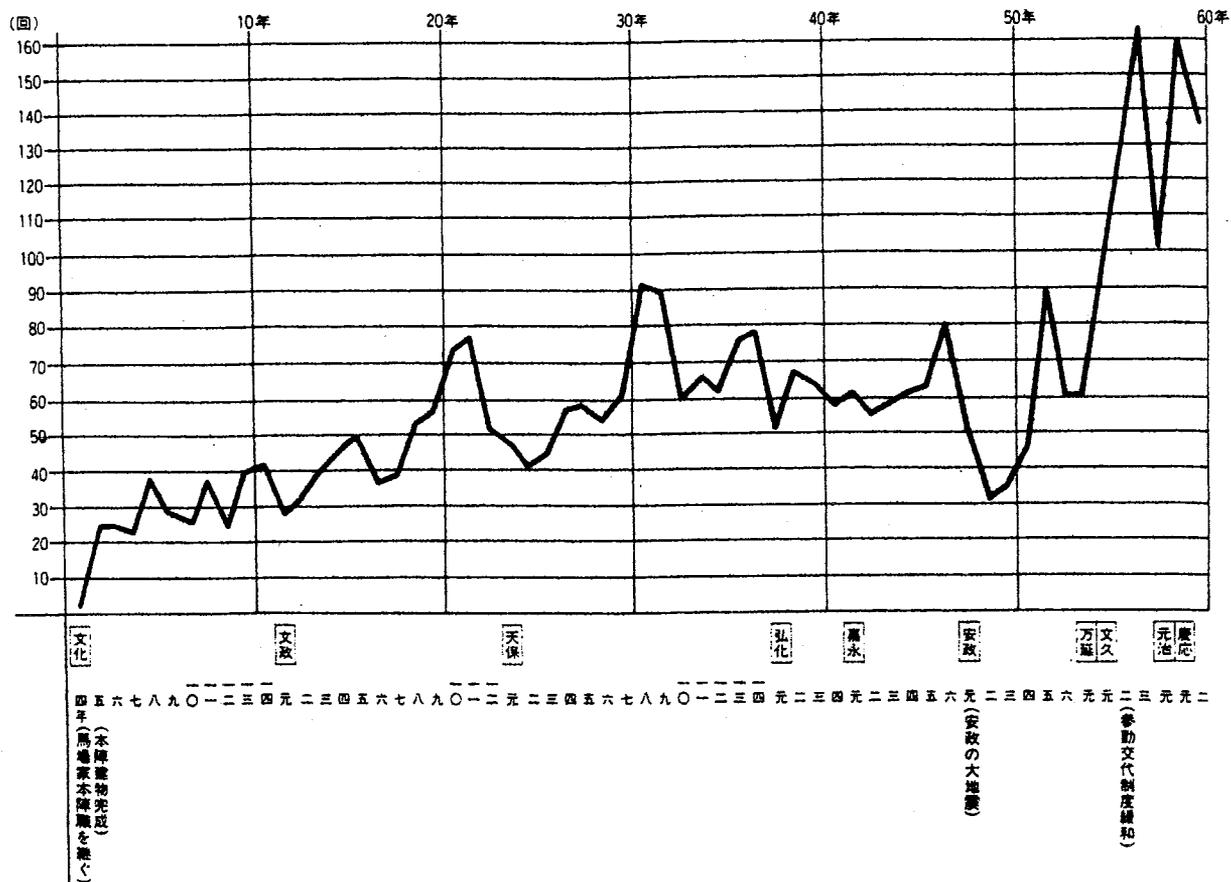
三年）以降最初の変容期を対象と定めて分析を試みた。これにより序章第一節第一項にて掲げた二つの問題点のうち①「(上意下達の構造とは別に)一つの交通路全体を通じていかに交通を支えていたのか」、すなわち機能の本質については解決できたと考える。残るは②「近世を通じていかにこれを支える機能を育んできたのか」、すなわち時代的な全体像・特質の問題である。それを明らかにするためには、時代を通じて、すべての事例について検討を加える必要がある。

次の段階で注目したいと考えるのが、幕末の動乱期における実態である。本論文も含めてこれまでの日本近世史研究では、近世的交通の把握を、主としていわゆる「元和偃武」後の平和な時期における実態に求めてきた。しかし、近代の前提として問題点②を解決するためには、当然、この平和な時期だけでなくその動乱期も視野に入れる必要がある。戦時(今日でいえば「有事」)における交通情報の在り方は、普遍的な政治課題の一つだからである。

また、それには、前近代における情報の処理機能を解明できるというもう一つの意義がある。これまでの交通史研究では、同時期に入ると公用の往来が急増したことがすでに明らかにされている。<sup>(9)</sup>東海道についても、例えば(図終)のようなグラフでその変化が明確にされている。往来の絶対数が急増するということは、これに関する情報伝達の絶対数も急増することを意味する。すなわち同時期における宿駅の、そして交通路全体を通じての情報の行き交いを分析することにより、その処理機能にもアプローチできるといふことである。

藪内吉彦氏は、明治政府による郵便創業について、近世に確立した公用通信の低廉・迅速化が最も重視されたとしたうえで、近世の主要街道における飛脚・宿駅制との関連性を提起した。<sup>(10)</sup>すなわち、各宿駅を拠点として一本の線にもとづかせるという近世通信の在り方が、近代のそれにも関連しているというのである。問題は、主要街道以外の場合ではどうなのかである。

これについては、前述した、近世を通じた展開過程の分析を完成させることにより道が拓けてくる。今回の検討結果からして瀬戸内海路の場合では、藩権力の指導という強いバックアップがあっただけに、一八世紀末に形成した在地独自の情報



図終 東海道二川宿本陣の年代別利用状況

(『郷土資料展 I 二川宿本陣馬場家文書』所収表)

依拠：豊橋市二川宿本陣資料館編『郷土資料展 I 二川宿本陣馬場家文書』  
所収「二川宿本陣の年代別利用」

補完やそのネットワークの在り方が引き続き廃藩まで育まれていくと見とおすことができよう。

同時期における公用通行を巡って、先行研究では、主として宿駅及び関係する村の助郷負担に焦点が当てられ、情報処理の問題までは深く追究されなかった。これについては、序章第一節第三項にて述べたように、近世情報史の研究自体が、主に、ある政治情報・時事情報を対象として設定し、それがいかに伝達されたのかを分析する手法を用いてきたことを要因とする。いずれにしてもこの問題は、今後、交通史・情報史の両面から見直されるべきであり、また見直されていくであろう。

### むすびにかえて

以上二つの節にわたって、今回明らかにした内容のまとめと残した課題とを説明した。序章第一節第一〜三項にて述べたように、本論文で取り組んだのは、日本近世史研究で長らく捨象され、近年学界で問題提起されるようになった課題である。

本論文は、その研究を、提起の段階から一歩進めて実証の段階へと移すことを試みたものである。確かに、今回の分析だけではまだまだ物足りない点も多々ある。しかし最も重要なのは、これまで捨象されてきたその研究を、今後、学界で本格化・活性化させることである。この意味では本論文によって、微力ながらも、このための基礎を示すことはできたと考える。

最後に、今回取り組んだ研究テーマは、まだまだ計り知れないほど多くの分析の余地を残すものである。今後は、今回残した課題を一つずつ解決していくことによって、さらに研究を深化させていきたい。

以上、今後の目標を示して、ひとまず擱筆することにする。

### 註

(1) 水本邦彦『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) 本論文では対象から外したが、今回の検討により、瀬戸内海の地域社会史研究の在り方についても新たな見とおしを得たと考える。渡辺則文氏は、<sup>97</sup>しまなみシンポジウム「瀬戸内の海人たち——交流がはぐくんだ歴史と文化——」（於 広島県尾道市）において『本来、瀬戸内は一つ』という発想の重要性を強調したうえで「さらに全体を考えていく新しい地方史の開拓が必要」だと提起した（瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会・愛媛新聞社・中国新聞社編『シンポジウムと同題』（愛媛新聞社、一九九七年）一六二～一六五／一八九～一九〇頁）。他方、これに対して「瀬戸内海地域を一枚岩で捉えることはできないのであって、むしろ内部での差異を明らかにしてゆくことがまずは必要ではないかと感じられるに至ったのである。瀬戸内海地域の一体性を強調する以前に、個性的な社会関係のあり方を分析的に明らかにするべきで、そのうえでそれらの連鎖もしくは複合として全体をとらえるという課題」がある（『瀬戸内海地域史研究』第九輯〈文献出版、二〇〇二年〉一～三頁〈特集にあたって〉）との提言もある。地域社会を巡る情報ネットワークを解明するに当たっては、いずれかに従うというのではなく、両者の考え方を併せもって取り組んでいくべきだといえよう。

(3) 三浦忠司「北奥における商人の情報活動」（『日本歴史』五八五号、一九九七年）。

(4) 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）。

(5) 近藤恒次『近世の交通と地方文化 愛知大学総合郷土研究所研究叢書Ⅰ』（名著出版、一九八六年）三三頁。宿及び藩のこれへの対応については、同著書三三～三九頁にて、吉田宿及び吉田藩（現愛知県豊橋市）の史料を掲げつつ説明している。

(6) 近藤典二「福岡藩の陸上交通」（『西南地域史研究』第九輯、一九九四年）。同論稿での指摘内容は、第二章第三節第二項②にて整理した。

(7) 本論文第三章第一節。

(8) 註(4)。

(9) 例えば『刈谷市史』第二卷 本文(近世)(刈谷市、一九九四年)七九九頁では、この要因として「嘉永六年(一八五三)以来、異国船が来航してその警備にあたる大名・旗本たちの往来が激し」くなつたことを挙げている。

(10) 藪内吉彦「東海道守口駅の御用状継立の変遷過程―継飛脚より郵便へ―」『交通史研究』四五号、二〇〇〇年。

(11) この問題については、註(9)七九九頁ほか五街道に関係する各自治体史誌において、史資料を掲げつつ説明している。多数あるため、そのほかの掲示は割愛する。研究書では、例えば宇佐美ミサ子『近世助郷制の研究―西相模地域を中心に―』(法政大学出版局、一九九八年)を参照されたい。

# 図表目次

(No.) ( 図表題目 )

(作成・依拠)

## (一) 挿入図

### 《序論》

#### 序章

- ① (図) 序―一 五街道宿の支配形態(東海道川崎宿の場合) ..... (三輪修三『東海道川崎宿』所収)
- ② (図) 序―二 近世瀬戸内海路に関わる休泊施設の整備状況 ..... (白地図に筆者加工)
- ③ (図) 序―三 中島地方の諸村と津和地村 ..... 『町誌』所収

### 《本論》

#### 第二章

- ④ (図) 二 広島藩の指定する芸予諸島の公儀浦触ルート ..... (筆者作成)

#### 第三章

- ⑤ (図) 三 瀬戸内海中央部における海事・航行情報の伝達経路 ..... (筆者作成)

#### 第五章

- ⑥ (図) 五―一 大坂と室津間における公用通行情報の伝達経路 ..... (筆者作成)
- ⑦ (図) 五―二 長崎上使下向における先触の伝達と在番ルート ..... (筆者作成)
- ⑧ (図) 五―三 公儀浦触山陽ルートを通じた情報伝達の構造 ..... (筆者作成)

第六章

⑨ (図 六一一) 「宝暦一三年の朝鮮通信使接待における萩藩組織及び他藩との相関関係図」

…………… 『七隈史学』四号所収、吉田智史氏作成

⑩ (図 六一二) 長崎上使帰府における先触の伝達と在番ルート …………… (筆者作成)

⑪ (図 六一三―一) 防長国域における主要街道宿駅図 …………… 『防長風土注進案』所収図に筆者一部加筆

⑫ (図 六一三―二) 防長国域における地方支配 …………… 『防長風土注進案』所収図に筆者一部加筆

⑬ (図 六一四) 「長崎開役の情報網」 …………… 『近世日本の海外情報』所収、梶輝行氏作成

《結論》

終章

⑭ (図 終) 東海道二川宿本陣の年代別利用状況 …………… 『郷土資料展 I 二川宿本陣馬場家文書』所収

(二) 挿入表

《序論》

序章

① (表 序―一) 近世瀬戸内海路に係る休泊施設一覧

…………… 『海道をゆく』所収東昇氏作成表に筆者加工・加筆

② (表 序―二) 中島地方(忽那諸島地域)各村の面積・石高一覧(安永五(一七七六)年現在)

…………… 『町誌』所収表に筆者加工・加筆

③ (表 序―三) 「八原」所収「御用日記」の現存及び翻刻状況(明和と享和年間の場合) …………… (筆者作成)

第一章

- ④ (表 一―一) 『大系』に見る信使の津和地寄港 …………… (筆者作成)
- ⑤ (表 一―二) 津和地御茶屋設立年を巡る問題 …………… (筆者作成)

《本論》

第二章

- ⑥ (表 二) 安永一〇(天明元)一七八一)年「諸通執行之定」に見る主な通行情報の取り扱いと馳走分担  
…………… (『西南地域史研究』第九輯所収近藤典二氏作成表の一部分を筆者加工)

第三章

- ⑦ (表 三) 寛政度幕府巡見使の九州下向における通行情報の伝達 …………… (筆者作成)

第四章

- ⑧ (表 四―一) 異国人漂着とその送還第一報の津和地への伝達 (明和と享和年間) …………… (筆者作成)
- ⑨ (表 四―二) 送還における各主要情報の津和地への伝達 …………… (筆者作成)

第五章

- ⑩ (表 五―一) 長崎上使通行における海陸選択の動向 (明和五と寛政一二年) …………… (筆者作成)
- ⑪ (表 五―二) パターン①…明和五(一七六八)年度長崎上使(奉行石谷備後守ほか)下向において津和地に伝達された情報 …………… (筆者作成)
- ⑫ (表 五―二付) パターン①…長崎上使の通行とその情報伝達 …………… (筆者作成)
- ⑬ (表 五―三) パターン②…明和八(一七七二)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に伝達された情報 …………… (筆者作成)

- ⑭ (表 五―三―付) パターン②…長崎上使の通行とその情報伝達 …………… (筆者作成)
- ⑮ (表 五―四) パターン③…安永五(一七七六)年度長崎上使(奉行久世丹後守ほか) 下向において津和地に伝達された情報 …………… (筆者作成)
- ⑯ (表 五―四―付) パターン③…長崎上使の通行とその情報伝達 …………… (筆者作成)
- ⑰ (表 五―五) パターン④…寛政七(一七九五)年度長崎上使(御支配御勘定役大嶋栄次郎ほか) 下向において津和地に伝達された情報 …………… (筆者作成)
- ⑱ (表 五―五―付) パターン④…長崎上使の通行とその情報伝達 …………… (筆者作成)
- ⑲ (表 五―六) 添付書簡に見る大坂と室津間独自の情報ルート …………… (筆者作成)
- ⑳ (表 五―七) 長崎上使下向における各パターンの時期区分別分布(明和五と寛政一二年) …………… (筆者作成)

第六章

- ㉑ (表 六―一) パターン①…安永五(一七七六)年度長崎上使(奉行柘植長門守ほか) 帰府において津和地に伝達された情報 …………… (筆者作成)
- ㉒ (表 六―一―付) パターン①…長崎上使の通行とその情報伝達 …………… (筆者作成)
- ㉓ (表 六―二) パターン②…寛政元(一七八九)年度長崎上使(奉行水野若狭守ほか) 帰府において津和地に伝達された情報 …………… (筆者作成)
- ㉔ (表 六―二―付) パターン②…長崎上使の通行とその情報伝達 …………… (筆者作成)
- ㉕ (表 六―三) パターン③…安永五(一七七六)年度長崎上使(御勘定方松井善八郎ほか) 帰府において津和地に伝達された情報 …………… (筆者作成)
- ㉖ (表 六―三―付) パターン③…長崎上使の通行とその情報伝達 …………… (筆者作成)

⑲ (表 六一四) 長崎上使帰府における各パターンの時期区分別分布(明和五、寛政一二年) …………… (筆者作成)

### 第七章

⑳ (表 七一〇) 大間々町における天保九年度幕府巡見使への馳走日程

…………… 『ぐんま史料研究』 一一号所収、今村和昭氏作成(表二)

㉑ (表 七一一) 伊勢崎町における幕府巡見使への馳走日程

…………… 『ぐんま史料研究』 一一号所収、今村和昭氏作成(表一)

### 第八章

㉒ (表 八) 五街道・瀬戸内海路における通行情報の在り方とその展開 …………… (筆者作成)

## 基礎発表・初出論文・依拠研究助成一覧

以下のうち《論文》発表は、平成一八（二〇〇六）年一月二〇日現在における状況である。また、揭示内の「再検討」「加筆」「修正」は、本論文作成に当たった作業である。

### 《序論》

序章 本論文の目的と構成 …………… 書き下ろし

### 第一章 近世瀬戸内海交通における津和地とその成立

。《論 文》：①《修士論文》「瀬戸内海における藩主・公儀役の通航と津和地―江戸時代後期・松山藩御茶屋の

活動を手掛かりに―」（三重大学大学院人文社会科学研究所〈提出・製本〉、二〇〇三年）の一部分。  
再検討のうえ、大幅に加筆・修正。

②「近世前期における瀬戸内海交通と津和地―御茶屋設立年への検討を通じて―」（『伊予史談』三四四号、伊予史談会、二〇〇七年〈発行予定〉）

### 《本論》

第二章 瀬戸内海における公儀浦触ルートの整備と藩 …………… 第三・四節以外、書き下ろし

。《口頭発表》：「瀬戸内海地域における浦触と情報伝達の機能―芸予・防予地域の実態を中心に―」（二〇〇三年七月「広島近世近代史研究会例会」、広島近世近代史研究会、於 広島県立文書館、二〇〇三年七月

第三節 瀬戸内海における公儀浦触と藩／第四節 芸予く防予諸島を巡る公儀浦触ルートと藩

- 。《論 文》：前掲《口頭発表》を基にした「瀬戸内海の公儀浦触ルートと津和地御茶屋」〔伊予史談〕三三三三号、伊予史談会、二〇〇四年。大幅に加筆・修正。

第三章 瀬戸内海における公儀浦触ルートと藩の情報ルート

- 。《論 文》：「公儀浦触山陽ルートと松山藩の情報ルート―岩城く津和地ルートの明確化過程を手掛かりに―」上・下〔伊予史談〕三三九・三四〇号、伊予史談会、二〇〇五・二〇〇六年。ほぼ全体を修正。
- 。《口頭発表》：「宝暦期以降における公儀浦触ルートの変容―瀬戸内海への漂着異国人長崎送還浦触を中心に―」〔中国四国歴史学地理学協会 高知大会〕日本史学際総合部会Ⅰ―文献・考古・文化財―、中国四

国歴史学地理学協会、於 高知大学、二〇〇六年六月四日)

第二節 瀬戸内海の公儀浦触ルートと岩城／第四節 漂着異国人長崎送還の場合

- 。《小論文》：〈歴史余録〉「上島町教育委員会所蔵『岩城村教育委員会文書』―芸備く伊予間の垣根を越えた海事情報の一つとして―」〔芸備地方史研究〕二五三号、芸備地方史研究会、二〇〇六年
- 。《研究基金》：平成一七(二〇〇五)年度「(財) 福武学術文化振興財団研究助成」瀬戸内海文化・研究活動支援(財) 福武学術文化振興財団 No. 〇五―〇三三

第四章 瀬戸内海における公儀浦触ルートと地域社会

- 。《口頭発表》：前掲「宝暦期以降における公儀浦触ルートの変容―瀬戸内海への漂着異国人長崎送還浦触を中心
- 書き下ろし

に―」

。《研究基金》：前掲「(財) 福武学術文化振興財団研究助成」

### 第五章 大坂を起点とする長崎上使下向情報の伝達とその機能

。《口頭発表》：「公儀浦触山陽ルートを通じた藩役人間の連携とその変容―江戸時代後期の公儀役御下向の場合

―」(二〇〇四年度「九州史学研究会大会」、九州史学研究会、於 九州大学、二〇〇四年一月二  
四日)

。《論 文》：①前掲〈修士論文〉の一部分。大幅に加筆・修正。

②「近世瀬戸内海の公用通行に関する情報機能について―公儀役の下り通行を中心に―」(『史学  
研究』二五二号、広島史学研究会、二〇〇六年)

。《研究基金》：平成一六年度「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」  
(東広島市企画課)

### 第三節 瀬戸内海における在番ルートと播磨室津・名村氏

。《論 文》：〈研究ノート〉「瀬戸内海の公用通行に関する情報と播磨室津・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、広島史学研究会、二〇〇五年)

### 第六章 長崎を起点とする長崎上使帰府情報の伝達とその機能 ……書き下ろし

。《口頭発表》：「近世公用通行に関する情報と伝達―長崎上使帰府を中心に―」(第一〇九〇回「伊予史談会例会」、  
伊予史談会、於 松山中央郵便局〈愛媛県松山市〉、二〇〇六年三月二日)

- 。《研究基金》：平成一八年度「笹川科学研究助成」一般科学研究（財）日本科学協会）研究番号…一八一〇一
- 一。ただし、前掲《口頭発表》後の再検討において使用。

**第七章 五街道における通行情報の伝達とその機能** …… **第三節のみ書き下ろし**

- 。《口頭発表》：「近世公用交通を支える情報機能についての一考察—情報の共有を巡る問題を中心に—」（二〇〇五年度「広島史学研究会大会」日本史部会、広島史学研究会、於 広島大学、二〇〇五年一〇月三〇日）

- 。《論 文》：「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、中国四国歴史学地理学協会、二〇〇六年）。一部を加筆・修正。

**第一節 五街道における宿駅間の情報共有とその実態**

- 。《研究基金》：前掲「学園都市づくり推進事業補助金交付事業」

**第二節 五街道における通行情報の廻達と収集**

- 。《研究基金》：前掲「笹川科学研究助成」

**第八章 瀬戸内海路を巡る情報機能の特質** …… **第三節のみ書き下ろし**

- 。《口頭発表》：前掲「近世公用交通を支える情報機能についての一考察—情報の共有を巡る問題を中心に—」
- 。《論 文》：前掲「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—」
- 。《研究基金》：前掲「笹川科学研究助成」

## 《結論》

### 終章 本論文のまとめ

書き下ろし

「あとがき」 本論文の作成に当たっては、博士課程後期一年次の指導教官である前広島大学大学院文学研究科教授の頼祺

一先生、現指導教官の勝部真人先生をはじめとして、諸先生方の叱咤激励と貴重な助言とを賜った。特に、勝部先生には、現代の鉄道や日本プロ野球界の歴史など、自分の趣味の研究ばかりしかしていない筆者に対し、論文の書き方や研究姿勢から、つまり、本来ならば博士課程後期の大学院生になる前に身につけておくべきことから指導していただいた。お世話になった先生方には、記して謝意を表したい。

作成における最も印象的な出来事として挙げられるのが、やはり、第三章などで用いた上島町教育委員会所蔵「岩城村教育委員会旧蔵文書」の閲覧にいたるまでの経緯である。上島町は、平成一六（二〇〇四）年のいわゆる「平成の大合併」により成立したのだが、その合併作業で多忙な時期と本論文の作成時期とがちようど重なり、同文書の閲覧をしばらく断念せざるを得ない事態が続いてしまったのである。これは、正直いって、筆者の研究に大きな影響を及ぼした。

困惑する筆者に対し、同文書に関する貴重な情報とお力を与えてくださったのが、広島大学大学院総合科学研究科教授の佐竹昭先生と同大学院文学研究科教授の中山富広先生である。両先生のご協力により、かつて同大学の国史学研究室の大学院生が調査・整理を行った際の目録を入手することができた。そしてこの数カ月後、ついに閲覧を許可されるにいたったのである。

確かに、同文書の主要部分は『岩城村誌』内ですでに活字化され公開されているのだが、もしこれだけに依拠して分析を進めていたならば、ただでさえ稚拙な本論文が一段と低水準なものになっていただであろう。同文書を巡って経験したことは、様々な意味で筆者自身の勉強になったと考えるのである。両先生、そして閲覧の許可ばかりでなく温かいご

配慮を賜った上島町教育委員会岩城支所の職員の方々にも深く謝意を表したい。

以上に掲げたほかにも様々な先生・機関にお世話になった。最後に、そのうち特にお世話になった機関名を掲げて、この「あとがき」を終えることとしたい。

なおここには、筆者自身の力量不足により、残念ながらその所蔵史料を直接本論文に反映させることはできなかったものの、研究史料の渉猟において大変お世話になった機関も含めていく。

(そのほか特にお世話になった機関〈順不同〉)

〈史料館・図書館・博物館など〉

国立公文書館 群馬県立文書館 豊橋市二川宿本陣資料館 三重県立図書館 四日市市立博物館

亀山市歴史博物館 尼崎市立地域研究史料館 姫路市立図書館 岡山大学附属中央図書館

広島大学附属中央図書館 広島県立図書館 広島県立文書館 竹原市立書院図書館 山口県文書館

愛媛県立図書館 今治市立図書館 愛媛県歴史文化博物館

〈財団・学会・研究会〉

(東広島市) 学園都市づくり交流会議 (財) 福武学術文化振興財団 (財) 日本科学協会 交通史研究会

広島近世近代史研究会 中国四国歴史学地理学協会 広島史学研究会 芸備地方史研究会 伊予史談会

九州史学研究会

(脱稿…平成二八(二〇〇六)年十一月三〇日)