

近世わが国の道路交通

松村 安一

序 論

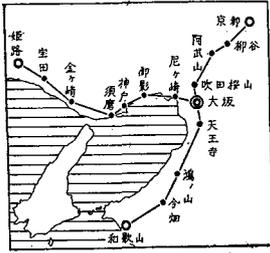
近世わが国の道路交通に関する研究は、明治期以来道路の考証にはじまり、とくに制度史の分野に終始した観がある。戦前戦中道路も輸送の機能について考察する機運がはじめたが、戦後さらに先学諸氏によって社会経済史の分野が開拓せられ、その水準が向上した。しかしこれを他の分野と比較してみると、必ずしも卓越した段階にあることは断言できない。この障害を克服するためには、従来の成果を整理し展望する必要がある。そのため一の試みとして、非才をも顧みず筆を執ったが、御叱正を頂ければ幸である。

中世の農村生活に自給的性格が強かったにもせよ、分国内において貢租輸送や商品の流通が相当広範囲にしかも活発に行われ、奈良・堺・平野・近江・伊勢などの商人や東国の道者、交通業者としての近畿の馬借の果した役割は、熊野・伊勢・西国三十三所・高野山・本願寺などへの社寺参詣とも注目すべきことである。また東国の北条・今川・武田・上杉・徳川の諸氏の伝馬制度が、豊臣徳川両氏に引き継がれ、近世交通に大きい影響を及ぼしその母胎となつたことも指摘しておきたい。

近世交通の研究視角が領主権力の優位を前提とした特権的交通、とくにその制度的側面が重視せられたのに対し、

機能的側面は廻米輸送などについても十分明らかにされたとはいえない。まして農工商の庶民交通については、その実情がさらに明らかでない。封建経済において彼等が担い手であったにも拘らず、纏った記録を余り残していなかったからである。それも現象的に把握され易い面に止まり、生産・消費の間の分配の一部として見ることも閑却せられて来た点である。

近世における陸上交通は、封建経済に対応したものであるが、通信機関が独立するまでに至らず、人馬によつたことがその特色であろう。その代表的な例外は第1図に示すように大阪堂島の米相場伝達に京都・姫路・和歌山への旗振り通信である。通信は幕府の継飛脚、大阪城代の三度飛脚、尾張・紀伊・水戸・越前・松江・姫路・津山・松山高松・川越諸藩の七里飛脚、一般庶民の三都定飛脚・町内飛脚が普及し、米飛脚のように特殊なものもあつた⁴。



(第1図) 大阪の旗振り通信
(黒点は中継地点)

交通の目的は近世においても現在と同じく、人及び貨物輸送に当つてその安全・迅速・経費の低廉を旨とすることに変わりはない。その上さらに輸送の正確さ、発着の頻度、利用の公平さ、輸送能力、人にあつては快適さを求めた。従つて近路があれば陸路を主とする場合でも部分的に行上交通を利用した例が多い。東海道・大津草津間の矢走乗り、伏見西宮間の神崎乗り、伏見大阪間の過書船、淀三十石船の利用、関東では鹿島参宮に木下・鹿島⇨香取間、東北への江戸・関宿間などが有名であつた。また名古屋付近では土田から桑名までの土田乗り、犬山桑名

間の犬山乗りがあつた。しかし参観交代ではその利用は割合少なく、管見では佐屋路の佐屋桑名間、鶴岡藩の清水清川間があるに過ぎない。海上では東海道は今切渡・海上七里の渡の外、宮白子間の白子乗り、大山参りの江戸神奈川

間の利用、清水川崎間、吉田神社湊間の船便があり、紀伊藩はその一部を利用したことがある。中国路の広島・津和野諸藩は九州・四国の諸藩とともに内海航路を利用した。これらを比較すると、如何に東海道が重要であったかが理解されるのである。

以上二三の例からも知られるように道路、河川海上と交通路の利用形態上の区分は便宜的なものに過ぎず、これらで全国的交通網を構成していたことの認識が必要である。道路交通を主とした交通網は、河川海上両交通の及ばない地方にとくに発達し、中でも岡付牛・中馬を中心とする信濃が代表的である。

1、藩主権力による特権的交通

イ、街道と宿駅 近世幕藩体制を維持するため、従来の分国中心の交通路を江戸中心の交通系統に改編し、徳川氏はそのれに自家用の伝馬を慶長六年に設置した。伝馬の常備のある本街道が往還で、東海道・中山道はそれである。本街道に対し副道のような関係にあるのが脇往還で、中山道追分宿から北陸に通じる北国街道もそれで、これにも伝馬の常備があつた。

街道管理の最高責任者たる道中奉行は万治二年に設置せられ、その管下は東海道・中山道・日光道中・甲州道中・奥州道中と水戸佐倉道がおかれ、五街道並びに水戸佐倉道といい、単に五街道とも略称した。その後この支配下に入つたのは東から日光例幣使街道・甲州道中の一部（甲府下諏訪間）・本坂越（享保二十年除外）・佐屋路・美濃路・京街道（伏見までを伏見区、枚方からを枚方通ともいった）のである。奥州道中宇都宮白河間一〇宿の北三厩までの部分分は、佐渡街道・北国街道・伊勢路・中国路などと共に勘定奉行の支配下にあつた。

道路修築は天正二年織田信長が着手したが⁵、近世に入っても慶長五年以来奥州・北陸・東海諸道で行われ、大海道六間、小海道三間、横道馬道二間、捷道作場道三尺と定めた⁷。街道の補修はその後沿道諸村も負担したようである⁸。これに付帯して一里塚・並木・橋梁・渡船などが施設せられた。

伝馬宿駅は幕府の命に応じて人馬継立をするにあつた。その設置時期は慶長六年以来で東海道は第1表、のように寛永十年、中山道は元禄七年伏見の設置を最後に、東海道五三宿、中山道六七宿、日光道中二三宿（他に壬生通七宿日光御成道五宿）、奥州道中一の宿、甲州道中四五宿、佐屋路四宿、美濃路七宿、東海道四宿、水戸佐倉道三宿の整備をみた。宿駅の中には近世以前から宿駅がおかれたこと

のある沼津・吉原・蒲原・由比・興津・江尻・府中・丸子の東海道の八駅、北条氏の創設になる倉賀野・高崎・板鼻・安中・松井田・坂本の六駅、武田氏時代からの下諏訪・塩尻・洗馬・贄川・奈良井・藪原・福島¹⁰の七駅などとともに新たに住民を移住させて取立てた箱根の例もある。

伝馬事務の責任者は問屋で、年寄・百姓代・割元役・帳付・馬指・人足差・迎番などから成るのが多かった。問屋に対する補助の問屋給米は寛文五年から東海道各駅では一

(第1表) 東海道における宿駅設置年代

| 年代 | 設置せられた宿駅 |
|-------|--|
| 慶長6年 | 神奈川・程谷・藤沢・三島・ 吉原・蒲原・由比・江尻・ 府中・日坂・懸川・見付・ 浜松・御油・岡崎・鳴海・ 熱田・四日市・土山・水口・ 草津 |
| 〃 7年 | 大津 |
| 〃 9年 | 戸塚 |
| 元和2年 | 袋井・石薬師・箱根 (同4年完成) |
| 〃 9年 | 川崎 |
| 寛永1年 | 庄野 |
| 〃 10年 | 吉原 |

駅七石で、佐屋路・東街道の外は余り多くなかった。宿駅では本百姓が間口一間に馬一疋を飼育する馬役を負い、間口三間ごとに歩行役（人足役）として一人を差し出す定めで、これについて地子免が行われた。これが多いのは、東

(第2表) 七八遣の内訳

| 街道 | 馬 | | 人馬 | | 馬 | | 差引 | | |
|-----|------|------|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | 立 | 宿 | 定 | 困 | 立 | 人 | 差 | 引 | |
| 東海道 | 100人 | 100疋 | 5人 | 5疋 | 25人 | 15疋 | 70人 | 80疋 | |
| 中山道 | 50人 | 50疋 | 板橋 | 5人 | 5疋 | 23人 | 13疋 | 22人 | 32疋 |
| | | | 本庄 | 5人 | 5疋 | 11人 | — | 34人 | 41疋 |

田村榮太郎：日本交通史 pp. 29—31

海道では吉田・浜松・三島・岡崎・島田・水口（地子免のないのは箱根、以下括弧内）、中山道では大宮・加納（四宿）、日光道中では宇都宮・古河・岩槻（九宿）、奥州道中では白川（四宿）、甲州道中で比較的多いのは上諏設¹¹（三六宿）で、以上からみると、東海道が如何に重視せられていたかが理解できよう。

宿駅常備人馬は東海道の各駅では一〇〇人一〇〇疋、中山道五〇人五〇疋、その他は二五人二五疋と定められた。大山敷太郎氏によれば、馬について浜松では慶長六年伝馬三六疋、元和二年七五疋、参覲交代制の確立後寛永一五年一〇〇疋と増加したものである¹²。

宿駅で常備人馬を使用後、助郷に不足の人馬を触れ出す建前であったが、御定賃銭が相対的に廉くなるに従い、宿立人馬を助郷に転嫁した。宿駅では享保十年困人馬五人五疋から、宝暦八年七八遣行が許可になったので助郷の負担が増加した。東海道における七八遣いの例は第二表のように、幕府非常に備えて保留した定困五人五疋、不時の往来に備えた立人馬二五人一五疋を差し引いた七〇人八〇疋が毎日使用する宿立人馬数である¹³。

この人馬の無賃利用者は幕府発行の朱印状・証文持参者に限り¹⁴、御定賃銭で利用できる者も有資格者に限られた。増加する交通量で宿駅の負担が増加し、疲弊が慢性化したことは中山道追分宿を例にとると安政三年から万延元年

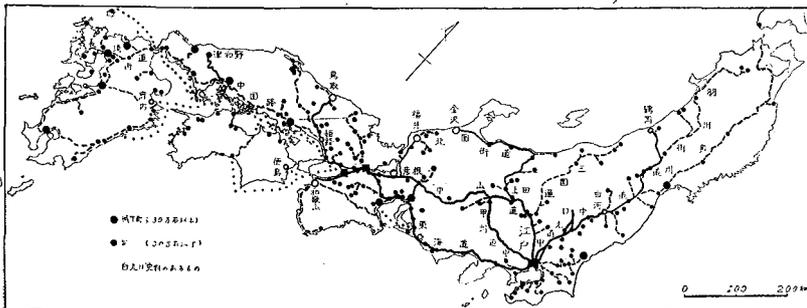
(第3表) 参観交代の月別変化

| 月別 道中別 | 定府 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 無記 載 | 合計 | 4月 十カ | その 比率 |
|-------------|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|---------|-----|----------|----------|
| | 東海道 | 16 | 0 | 7 | 2 | 71 | 5 | 44 | 0 | 1 | 0 | 146 | 115 |
| 中山道 | 6 | 0 | 2 | 1 | 3 | 0 | 14 | 0 | 4 | 0 | 30 | 17 | 57 |
| 日光・奥州 道中 | 2 | 0 | 1 | 0 | 15 | 3 | 16 | 0 | 2 | 2 | 41 | 31 | 76 |
| 水戸・佐倉 道 | 5 | 0 | 8 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 7 | 0 | 23 | 3 | 13 |
| 甲州道中 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3 | 100 |
| 合計 | 29 | 0 | 18 | 3 | 89 | 8 | 80 | 0 | 14 | 2 | 243 | 169 | 70 |

(第4表) 参観交代の従者 (享保6年)

| 従者数 石高 | 馬 | 上 | 足 | 軽 | 中間人足 |
|-----------|--------|--------|----|----------|---------|
| | 20万石以上 | 15—20騎 | | 120—130人 | |
| 10 // | 10 | | 80 | | 140—150 |
| 5 // | 7 | | 60 | | 100 |
| 1 // | 3 | | 20 | | 30 |

憲教類典



(第2図) 参観交代要図

(第5表) 本陣利用者の一日行程

| 宿名 里程 | 本陣利用者 | | | | |
|----------|-------|----|----|----|-----|
| | 草津 | 土山 | 石部 | 合計 | 鳥居本 |
| 12里以上 | 1 | 8 | 11 | 20 | 2 |
| 10—12里 | 11 | 29 | 44 | 84 | 10 |
| 8—10里 | 6 | 18 | 62 | 86 | 7 |
| 6—8里 | 14 | 9 | 13 | 36 | 3 |
| 6里 | 11 | 4 | 12 | 36 | 2 |

備考 東海道は文久2年, 中山道は天保6年

まで五年の収支で明らかである。即ちそれぞれ八八一兩余・七七五兩余・八五五兩余・九三一兩余・九三九兩余の赤字となっている¹⁵。その対策に継飛脚給米、助郷人馬からの刻銭・天災・火災・困窮に対する助成を受けても建直しができず、助郷村に負担を転嫁したので、漸次疲弊することになった。

口、参覲交代と本陣、封建諸侯即ち領主の通行に道中が定まっていたと思われるが、唯一の事例は文政四年の分があるに過ぎない¹⁶。これを整理すると第3表のようになる。江戸御暇が多いのは外様四月譜代六月(享保七年にそれ)で、この両月分で七〇%を占めるが、水戸佐倉道通行領主は二月、

中山道でやや多いのは八月になっている。大名行列の従者は第4表のように五万石以上で二〇〇人近い。参覲交代の径路を示す史料が少ないが、十数例を基として推定したのが第2図で、五街道を道中奉行が支配した理由がよく理解できよう。

喜多村俊夫氏の調査した文久二年近江の事例を第5表にみる¹⁷。これは本陣大福帳から本陣利用者の出発地と宿泊地をもとに一日行程を算出したもので、八一—二里である。個々の宿泊については行程の險阻や天候も影響したであろうが、これだけ事例が多いとほぼ全体を推測することができる。

領主の通行に際して宿泊施設を求められるが、参覲交代制実施に伴って宿舎が不可欠になり、豪農などの家屋を利用したが、これが後に本陣にな

(第 6 表)

| 道中 | 本陣脇陣 宿数 | 1宿の本陣 本陣数 | 本陣坪数 | 1宿平均 本陣坪数 | 1宿の本陣 脇陣数 | 脇陣坪数 | 脇陣坪数 | 1宿平均 脇陣坪数 | 1宿平均 本陣坪数 | 平均 合計 |
|------|------------|--------------|------|--------------|--------------|------|------|--------------|--------------|----------|
| 東海道 | 53 | 1-6 | 111 | 78-676 | 2.1 | 0-4 | 68 | 62-235 | 1.3 | 220-1200 |
| 中山道 | 67 | 0-2 | 73 | 97-367 | 1.1 | 0-4 | 102 | 37-270 | 1.5 | 110-726 |
| 日光道中 | 23 | 1-2 | 23 | 82-276 | 1.0 | 0-4 | 29 | 49-148 | 1.3 | 142-424 |
| 奥州道中 | 10 | 1-2 | 11 | 93-176 | 1.1 | 1-2 | 11 | 57-120 | 1.1 | 170-381 |
| 甲州道中 | 45 | 0-2 | 41 | 35-122 | 0.9 | 0-3 | 44 | 15-112 | 1.0 | 50-381 |

大熊喜邦, 本陣の研究 pp.72, 344

(第7表) 本陣宿泊平均人数

| 年代 宿駅 | 享保 2年 | 天保 3年 | 天保 7年 | 文久 2年 | 文政12 天保12 平均 |
|----------|----------|----------|----------|----------|--------------------|
| 石部 | 28.7 | 19.1 | 19.2 | 20.6 | 人 |
| 土山 | — | 27.1 | — | 25.8 | |
| 鳥居本 | — | ○29 | 37 | — | |

喜多村後夫, 近江経済史論攻
pp. 174-175

(第8表) 石部宿における下宿使用回数と坪数

| 年代 回数等 | 享保 2年 | 天保 3年 | 天保 7年 | 文久 2年 |
|------------|----------|----------|----------|----------|
| 回数 | 18 | 24 | 29 | 57 |
| 使用総坪数 | 217 | 313 | 383 | 784 |
| その平均 | 12.5 | 13 | 13 | 14.8 |
| 最多使用 坪数 | 38 | 58 | 96 | 97 |

喜多村, 同書 p. 176

った。大熊喜邦氏によると、宿によって本陣の数や規模を異にするが、全般に天保時代を境にしてその後多くは縮少の過程を辿っている。天保十四年には第6表のように一宿の本陣・脇陣数は東海道が最も多く、その規模も亦ほぼその順である¹⁸。大名行列の従者は第4表¹⁹のように二〇〇人と見ても、第7表のように一本陣平均宿泊人数は二〇―四〇人であるから²⁰収容力に不足を来たし、残余の人々は宿駅内の、一般庶民の利用した旅宿即ち下宿を利用せざるを得なかった。第8表をみると石部宿本陣に一回宿泊するとき

下宿二—一四軒を利用しているが²¹、このような理由から宿駅内に旅宿を多く包含することが繁栄の因になるの
で、間の宿を否定し吸引しようとする態度をとった。

ハ、助郷街道通行に当って宿駅常備の立人馬を使用した後、その超過分を負担するのが助郷で、課設を負担した村々助郷である。しかし河海を渡るとき、渡船・川越人足によったが、その課設負担をする特殊な助郷村があった。例えば馬入川に対し須賀・戸田・門沢橋・田村枝郷・横内・大神・市之宮・柳島・河原口・中新田・厚木・坂之下・材木座の諸村が渡船役を負ったが²²天竜川にも同様の村がある。熱田には東脇・大瀬古・須賀三浦から船を出したし、今切に寄船の制度があり、宝永八年朝鮮来聘使の時地元から一五%、遠江三八%、三河四七%を徴収している²³。また川越人足を出す川助郷の例は安信川・瀬戸川などについて報告されている²⁴。浜松宿では寛永十四年に所属する助郷が定っていたが²⁵、一般に助郷村を定めた助郷帳を宿駅に交付したのは元禄七年である。助郷村に助郷勤高を定め、高一〇〇石に二人二疋の人馬を課し、その不足分を大助郷に課した。

助郷人馬の徴発は前日に問屋から助郷村名主へ問屋触れ(助郷触れ)を発し、当日集まった人馬を問屋が指図した。助郷人馬は農民自ら労役に服するのが原則でこれを正人馬、賃銭を出して労役に出る人馬を雇うのを買人馬といい、幕府はこれを禁じていたが、地方によっては早くから行われていた。

田村栄太郎氏の計算によると、助郷人馬の算出基準は寛政元年岡崎宿では総勤高一四二九六石に人足千人を割当てると一四、二九六石に一人となる²⁶。また文久元年板鼻宿の勤高は一〇八五三石余、助郷村戸数一七一五戸では、一戸の田畑所有は約六・三石、一〇〇石について一六戸あることになる。同年本庄宿勤高は一一九八五石、助郷戸数二〇一五戸、一戸の田畑所有約五九石、一〇〇石に一七戸あることになる。本庄宿の助郷馬匹総数三五一疋、助郷総戸

数に対し六戸程に馬一疋となる。助郷総人口一〇〇五八人中一五才以上六〇才以下は一九三人、総人口の約五分の一で一戸当り一人強となり²⁷、その負担は決して軽くない。継立には人足が馬より多いが、これらは農村から労働力を奪う結果、疲弊が起り助郷村の休役願出、加役免除を巡って各地に紛争が起った。

助郷のない宿駅は五駅便覧によれば、東海道系統では箱根・由比・名古屋・伏見、中山道彦根、水戸佐倉道三宿、日光御成道岩槻・大門・川口・鳩ヶ谷、奥州道中一〇宿、甲州道中四四宿で²⁸、甲州道中には相對助郷があった。

東海道の宿駅と助郷村との距離は藤枝六km、島田四km、白須賀一一km、舞坂八km、浜松三km(大助郷八km)、見付五km、新居一一km²⁶、第一次助郷(定助郷代助郷)は宿駅を中心に円形・半円形をなすことが多く、大津では南北に偏って四里に及んでいる³⁰。碓氷峠付近では安中で一―二里、松井田で一―三里、坂本で四―五里、軽井沢で二・五里―五里となっている³¹。江戸周辺については、このような史料が得られないので余り正確でないが、各街道を中心放射状に延びているが、品川の助郷村が非常に広い。末期に近くなると加設村が少なく、川崎宿の場合は慶応元年より三年に多摩川上流諸村を願ひ出たことがあり³²、追分沓掛両宿では南の甲州境から北は飯山く近まで及んだことがある³³。

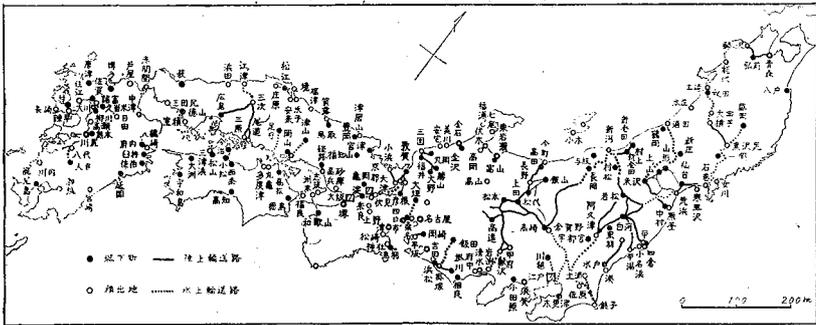
二、貨物輸送 特権的な貨物輸送の例は宇治の茶壺道中や日光神納の通行であろう。この外佐渡の金、石見の銀と蜜、備後の畳表、大和の葛、尾張の鮎鮓、三河の海鼠腸、越後会津の蠟、安房・下総・日光・仙台・南部の馬なども輸送せられた³⁴。また原・沼津・獅子ヶ浜の鮮魚は諸藩の献上物とともに江戸へ送られ、諸領主・社寺の物資も幸領付き給符荷物として特別な扱いを受けて街道を通行した。

これに対し全国的な影響があったのは貢租米輸送である。幕藩領主権力によって各地の藩蔵や城下町に貢租米を集

積するため、五里以内の運賃を農民の負担として津出し場・港にこれを集め³⁵、河川・海上両輸送路を極力利用した。集められた貢租米は必要分を残し、一部は江戸詰藩士の飯米、大部は払下げるために大坂に送られた。大坂には全国諸藩の蔵屋敷がおかれ、近世中期年間約四〇〇万俵が集まり、その中の五分の四は蔵米、五分の一が納屋米といわれた。この中には仙台藩のように都市特権商人と結んで藩が領民の米を買上げて輸送した例もある³⁶。輸送の途次運賃その他を支弁するために払下げた米で地方市場として知られた代表的事例は天津で、蔵米だけで二五万俵集まった。これは裏日本の米を敦賀・小浜へ揚げ、琵琶湖の水運を利用して京都へ運ぶ積換点に当たっていた。なお江戸は幕府諸藩の米が集まったので、ここでも払下げが行われ、水戸・仙台・越前・尾州・紀州等諸家蔵屋敷内に米立会所が設けられ、その他諸家の米を武州会所で扱うようになった³⁷。

米の全国的流通について纏めたのは鈴木直二氏で、氏の研究によると大要次の如くなる³⁸。ただし貢租米輸送は水運が主で、その限りでは陸運は補助的役割で集荷機能を担ったに過ぎない。第3図に示すごとく、まづ東北では積出港とこれを結ぶ河川が動脈で東岸に青森・鮫・女川・石巻・寒風沢・荒浜・原釜・小名浜が、西岸に鯉ヶ沢・能代・土崎・本荘・坂田がある。その中陸運で注目すべきは黒沢尻・米沢・福島・白河・若松からの米である。中部裏日本では新潟・今町・四方・伏木・金石・三国、表日本では清水・掛塚・吉田・平坂・桑名・四日市・津が主なもので、陸運の主要舞台は中央高地である。越後米の一部は、小俣・佐久の米とともに上野から関東へ移動した。善光寺平の米は少なく、松本平からは一部が木曾へ送られたが、大部分は諏訪甲府両盆地産米とともに岩淵蒲原經由清水へ集められ、江戸へ送られた。伊那の米は木曾・北遠州へ出た。

近畿では敦賀・小浜に揚がった米の外、近江米や亀岡米も京都へ集まった。大坂へは奈良盆地・大野平野の外、海



(第3図) 米の輸送 (陸上交通)

上播磨高砂、飾磨から入った。山陰からは橋津から出た外、余力が少なくむしり移入地帯であった。山陽では津山・三次などの山間盆地が背後にあるので、岡山・玉島・尾道・三原・広島へ集められた。北四国では高松・多度津・西条・今治・三津浜から米を積出したが、陸送経路で目ぼしいものはない。九州では苜屋・博多・住江・諸富・大川・高瀬・川尻・八代・川内・米津・赤江・東海・佐伯・臼杵・鶴崎・中津より積出したが、日田から中津、都城から敷根・福山、多良木・深田・五木から八代への輸送路が主なるものであった。

2、庶民の交通

イ、人の交通 経済的意味をもつ人の交通は近江・伊勢の商人のように全国に及んでいるであろうし、江戸大阪の交通も相当盛んであったが、これらを数量的には捉えることはできない。局地的な物産が地方的となり、全国的になつて行くのは販路開拓・注文受けに赴き、自ら荷物の率領となり集金に行くという人の動きが相当あって、貨物輸送が見られるわけである。例えば近世末期越後三条の金物の取引先が利根川水系諸村の外阿賀野川の谷を若松に及び、また新潟から船で直江津に出、陸路信州甲州へ進出したようである³⁹。このように地方的な交通が重なり合つて交通が目立って発展した。

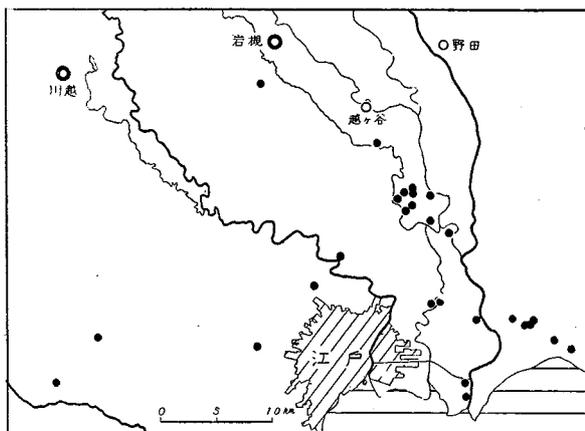
しかしさらに特殊なものは宗教関係であろう。中世の伊勢熊野詣では近世に入っても行われ、ことに伊勢へは御蔭参りだけでも東北を除く各地方から集まり、慶安三年以来前後九回、宝永二年間四月から九月まで五十日間に実に三六二万人に及んだという⁴⁰。出羽三山・鹿島香取・木曾御嶽・秋葉山・大峯山・高野山などの参詣が盛んになり、奈良へは大和巡りが行われ、岡山から分れて下津井・下村・田口から丸亀・多度津・深谷へ渡河する金比羅参りや西国三十三所への遍路も大規模に行われた。観音信仰は小豆島・坂本のように地方的のものも秩父や遠く南部糠部のような局地的な巡礼さえみられるに至った⁴¹。

この外休養・療養のため湯治が盛んになり、飯坂・伊加保・箱根・熱海・下呂・有馬・城崎・道後・別府など四十ヶ国三百ヶ所近い湯治場が旅行用心集に挙げられている。信州山辺温泉は全国的に知られた温泉ではなく地方的なものであるが、金井円氏が入湯人別改控帳を整理した結果によれば、弘化三年六月から十二月までの湯治客は三六三九人で、筑摩郡三一・八%、安曇郡二九・六%、その他諸郡三三・四%、信州合計九四・五%となっている⁴²。

以上のように旅行が容易且つ頻繁に行われることは、庶民でも可能なほど経済的な余裕が生じたことを意味する。これは農村社会における変化にも対応するものであろう。しかし紀行文・名所図会の類を調査しても、かかる地方的交通網が必ずしも経済的交通と合致するものでないことを指摘しておく。

ロ 貨物輸送 貨物によって輸送方法の選択基準が異ってくるので、時間を重視する生鮮食料品、安全性を重視する軽量貨物、運賃の低廉を喜ぶ重量貨物に分けて考察することにする。

(a) 生鮮食料品——青果の場合、人口密集地即ち三都をはじめ諸都市の発展に伴って消費市場が形成され、江戸大坂周辺は比較的明瞭な蔬菜供給地帯が成立した。大坂では北・東両方面に下屎直請村があり⁴³、その中神崎川以南の



(第4図) 江戸近郊農村

村に天満市場立売人が存在している⁴⁴。下尿は速効性肥料として不可欠であるから蔬菜産地になりうるわけで、かかる村を背景に立売人が発生したと考えることができよう。それは八キロ以内であるが、この外旧大和川河床に蔬菜栽培地があるけれども、その起原は明らかでない。

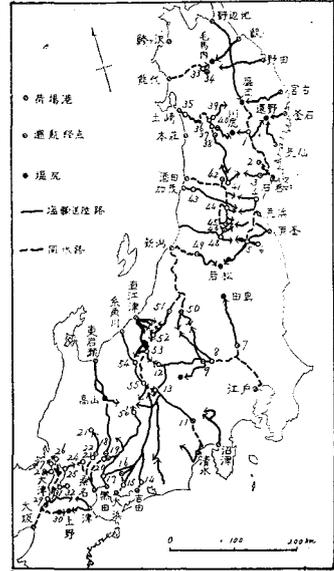
江戸は西部の武蔵野台地で練馬大根などを含めての根菜と府中の瓜類を合せ根果菜地帯であった。これに対し東部の低地は地下水位が高く低湿地なので葉果菜地帯として早くから知られている。この地帯は舟又は人によって運びうるし、下尿消費地でもあるので蔬菜が栽培に適していた。第4図に示すごとく、それは江戸からほぼ三〇キロ以内で、生産地は点在していたものと思われる⁴⁵。

魚の場合 近世は沿岸漁業が主で、多くの漁村は沿岸や河川にも成り立っていた⁴⁶。その漁獲量も少なく、場所によっては干鰯などの加工へ供給したので消費地への供給量もそれほど大きくなかった。他方農村での消費量も少ないので、それほど大量の荷動きではなかった。

供給源が海岸一帯にあるので、供給路はこれと直交した。近距離では瀬川清子氏の調査した頭上運搬が特異なもので、カベリなどと呼んだ⁴⁷。この民俗学的方法に対して、地理学的に聴取りを主として研究を大成したのが田中啓爾氏で⁴⁸、第5図によって概観する。ただ聴取りを中心としたこれら二方法は、文献を中心にする社会経済史的

方法と方法論上に差がある点と、氏が鉄道開通以前とした対象時期に注意を喚起したい。即ちわが国では近代に入って荷車や馬車による全国輸送時期が含まれているのである。

北海道は俵物生産地なのでこれを除き、生魚一塩魚を多く供給したのは第5図に示すように、石巻以下の漁港と以下裏日本の諸港である。そしてその中には利根川の川船で布佐・木下まで運び、松戸まで陸送生魚街道ともいった。再び船によるかそのまま江戸に直送した例もあるが⁴⁹、比較的陸路が多かった。その供給ルートは南北からが多いが、時に東西のこともあった。西南日本では筑前大島・小倉から瀬戸内海を背景に持つ大坂・姫路・岡山・福山などが主要消費地であったので⁵⁰、これらが勢力を張ったのではないかと推定される。その結果本州のはぼ分水界に近いところに供給限界線が形成せられたが、中部山地では距離が大きいので生魚供給不能の空白地帯が生じた。以上二種の供給は流通に藩権力の介入が少なく自然的な交通路が形成せられたことに意味がある。



(第5図) 塩 図

1. 黒沢尻, 2. 若柳, 3. 湧谷, 4. 仙台,
5. 福島, 6. 川俣, 7. 栃木, 8. 徳川 (平塚),
9. 倉賀野, 11. 鰻沢, 12. 上田,
13. 下諏訪, 14. 新城, 15. 九久平, 16. 土場,
17. 名古屋, 18. 中川辺, 19. 伏見新村,
20. 今渡, 21. 八幡, 22. 白金,
23. 岐阜, 24. 大垣, 25. 長浜, 26. 塩津
27. 海津, 28. 今津, 29. 六地藏, 30. 大河原,
31. 常楽寺, 32. 八日市, 33. 扇田,
34. 十二所, 35. 秋田, 36. 神安寺,
37. 角間川, 38. 落合, 39. 長野, 40. 横手,
41. 新庄, 42. 鮭川, 43. 鶴岡, 44. 山形,
45. 赤湯, 46. 糠野目, 48. 米沢,
49. 津川, 50. 六日町, 51. 水沢, 52. 飯山,
53. 長野, 54. 大町, 55. 松本,
56. 福島

(b)、高価軽量貨物 代表的なものとして織物関係を見る。しかし養蚕絹織物地帯が山地に近接するので、綿作綿織物地方に比較するとやや異なる。小県地方やその後盛んになった伊達地方から産出した蚕種は、陸送で中央日本養蚕地帯へ供給された。また生糸生産地・集散地を消費地間も近江・美濃・越前・関東から西陣へ送った登せ糸のように陸送が多かったし、西陣から江戸への織物もこれによることも多く、また後期マニユ段階に達した桐生織物の江戸への輸送にそれを見ることができた⁵¹。

これに比較すると綿は摂津・河内・三河・尾張の低地の畑で栽培され、海上江戸などの消費地へ運ばれた。しかし海岸から遠隔地にも織物地帯が成立して陸送した例も多い。例えば越前丸岡・紀伊日高で生産せられた総糸が起に送られて濃尾綿木綿となったことや⁵²、大和・三河の綿や篠巻が伊那街道経由で上田に送られた外、善光寺平(奥綿)・諏訪・甲州の符巻が入り綿木綿が生産せられた如くである⁵³。

(c)、重量貨物 大部分の物資は重量貨物といふことができる。即ち米麦・酒・醤油・塩等の食料品綿・麦苧・藍・紅花等の繊維染料類、木材・薪炭・肥料・雑貨・鉄等は水運にすることが多く陸運は水運の及ばない地方に著しい。内陸で普遍的に生産される米と、海岸の港湾から逆に内陸に送られた塩を指標とした。

米の場合⁵⁴、近世における米は、食料と同時に藩経済の基礎的物資としても重要であった。領国内に出廻る納屋米は貢租米・農家保有米の残りでその量が少なかったので、領国内の豊凶による米価の変動が甚だしかった。その安定を図るために、納屋米が領国外へ移動するのを藩境の穀留番所・国留番所で抑えたこともあって、米は必ずしも自由に移動できる商品とは限らなかつた。流通過程で重要な位置を占めていたのは、むしろ大坂・江戸で払下げられた蔵米である。しかし消費は全国的に拡がった。局部的に宿場町・港町などの交通集落、酒造地・機業地などの農村工業

帯の成立は、宗教・鉱山集落の発展とともに地方消費市場となった。例えば関東では利根川流域の佐原・土浦はじめ酒造地や、西・北山麓の機業地帯を控えて境・関宿・古河・幸手・粕壁・岩槻・鳩ヶ谷・川越などで米が扱われ、江戸近郊の千住・板橋・柏木も同様であった。北部山麓にも越後米を背景にした永井⁵⁶、飯山・須坂産米をもつ三ノ倉⁵⁶、小泉・佐久米をもつ松井田⁵⁷などを挙げるができる。各地の局地的市場の外、さらに広い地域から供給を受けた兵庫・境・尾道・宝積・赤間関・芦屋・長崎の地方的市場が成立した。

納屋米を多く扱ったのは、青森・荒浜・原町・土浦・高浜・須賀・桑名、土崎・酒田・新潟・岩槻・伏木・七尾・金石・三國・金岡・高砂・高松・多度津・三津浜・中津・芦屋・博多・島原・住出江・諸富・大川・高瀬・川尻・八代・川内・赤江・佐伯・臼杵・鶴崎などである。顕著な陸送路は弘前青森間、横手黒沢尻間、米沢荒浜間、若松と津川・阿久津・黒江・福島間、六日町倉賀野間、信濃諸盆地から倉賀野・鰍沢・北遠州、木曾へ、越中米は中山口から高山へ、二山・小白川から白川へ、鶴米・勝山から白峰に入った。敦賀・小浜からは新道野越・七里半越・九里半越で湖岸に出、近江の米とともに大津に集まり京都へ送られた。しかしこのルートは西廻海運が完成して大打撃を受けた。

納屋米は京都・堺とともに大阪・兵庫に集まり、伊賀奈良両盆地・大阪平野からも多く出された。津山からは西大寺・金岡へ、三次から広島・三原・尾道へ、讃岐各地から阿波へ集まり、松山・久留米・博多・佐賀へは周辺から集まった。

米の移入地は上述の外、由良・宮津・江津・浜田・広島・宇和島・徳島・和歌山などがあり、北国米・因伯米・九州米がこれを充たした。

市の定期化と店舗商業の発展の結果寺社門前や水陸交通の要衝に都市成立を見るに至った。

この守護大名領国の展開で、商品生産の基盤が拡大するとともに、流通もその範囲が広がった。応仁文明の戦乱を契機に守護大名領国制は戦国大名領国制に変化し、戦国大名が国力を増進するため領国の農工生産の上昇を育成したり、形成せられた城下町は消費市場となり、領国内における交通が甚だしく改善せられたりして、商品流通は非常に促進せられた。その結果封鎖的な局地経済圏は領国単位の流通圏に発展し、本城・支城・経済交通都市を結び領国流通圏が成立した。そして領国拡張に伴って、領国のいくつかをつなぐ流通圏が出現した。淀川を軸とする畿内商業圏（京都・奈良・堺・天王寺・兵庫を含む）を中心に、関東（小田原）・東海道・北陸（大津・敦賀・越後府内）・伊勢湾沿岸（大湊・桑名・大浜）・瀬戸内（尾道・厳島）・北九州（博多）の諸商業圏がそれである。

流通圏がこのように発展したのは、単に空間的なことだけではない。従来の領主経済を支えた商品生産基盤は、小農民・小手工業者・小商人の封建的農奴・町人に拡がり、これら民衆自らのために生産を行うに至った。領主経済に連なる座商人の市場独占は、かかる生産基盤の拡大と新しい商工業者の発生で存在意義を失い、戦国大名の楽市楽座政策で休止符を打たれた。これと同時に大名権力と結ぶ新たな特権的政商が生まれた。

戦国大名の領国制は、農村における封建的自営農民としての農民階級と、都市における封建的市民としての町人階級とを領主が支配する体制である。互に対立したこれら戦国大名を単一の権力下に編成したのが織豊政権である。それと同時に度量衡・幣制を統一して、経済的には全国を単一市場形成に踏み出したのであるが、これを完成したのが徳川氏である⁶⁰。しかしその遺制が全廃せられたのではなく、軍事警察的な役割をもった関所⁶¹・要塞村・郷囲内⁶²・辺路番などや経済警察的な国留番所・穀留番所が幾個所もあった。この全国的交通網の中、幕府が政治上重要な幹線

道路を支配下においたのが、五街道である。

しかし経済上からみると、五街道とともに奥州道中の大部、羽州街道、佐渡道（奥州通・三国通・中山道通）・北国街道・伊那街道・新道野越・中国路・山陰道・長崎街道・薩摩街道などが重要で、これらを基本に交通網が細かく全国を蔽っていた。日光例幣使街道のように脇往還といって政治上重視されていたものが、必ずしも前記経済上諸街道より重要とは限らなかった。

大阪以西は陸地の中が狭い上瀬戸内海を控えて交通上の大動脈は水運にあったが、大阪以東は本州の中が広く、海上交通の培養線としての河川交通も及ばない地域が広く、陸運が主であった。その大動脈は敦賀・小浜から京都・大阪に至るものであろう。宝曆十三年松本町移出入商品調べによると、名古屋への往返荷物中、中山道経由は出荷物一〇〇余駄、入荷物一八〇〇余駄に対し、伊那街道経由の出荷物六五〇〇余駄、入荷物五四〇〇余駄となつて、いわゆる中馬街道の荷動きは中山道を上廻っていた⁶³。東海道はこれよりも多かつたのではないかと考えられるが、これらが大動脈である。

これに対し山間小盆地まで連ねた道路は毛細管ともいふべきもので、時として制限貨物の抜道として利用せられたことがある。その中でやや変わっている例として、多摩川上流小河内・小菅を挙げる。これらの村からは塩山・大月・五日市、後に青梅へ通じていたが、甲州道中に対して副道の関係にあつたから、荷物は大月へは出なかつた。それは山間僻地なので東は檜原村瀬戸沢、西は大菩薩峠⁶⁴に荷置場を設け、無人の場合にはここに置いて貨物を互に持帰つたことである。このように大動脈から毛細管に相当する道路が庶民に利用せられていた。

元来二地点間の交通路の最短距離は両地点を結ぶ直線である。その間に通過に不便な山地があると、近世では少々

迂廻しても河谷底を利用して谷頭の急斜面を登り、峠を越えて反対側の谷底へ下った。これは労力・時間の点で有利なためで、有名な峠が多いのはこのためである。河谷に並行する構造谷を副道として利用した好例は赤石西麓の中央構造線の谷であろう。火山麓・台地で自然的条件が自由に選択できる場合、水や集落のある地点を通過する。渡河点は河中の狭い地点、荒れ川では分流しない上手が選ばれ、湖海では両地点を結ぶ直線に近い地に乗船地・上陸地を選ぶ傾向が多い。

以上の原則によって交通路を選ばずであるが、近世の道路交通において、ことに貨物輸送は何故往還を避けた例が多いのであろうか。善光寺平から高崎へ出るのに信濃街道や草津越を利用するように近路の場合もある。しかし封建領主や領主権力を笠に着た貨物に出会ったり、宿駅で庭銭（正徳二年廃止）⁶⁵・口銭を徴収され、宿継ぎによる時間労力の空費や荷傷みが多く、運賃の高騰を避けるために脇道や平行道路を利用した例が各地に多い。それは自主的條件の有利さをすけても、社会的条件の有利さを段めたがために外ならない。

口、交通手段 a、全国的輸送における、最も普遍的なものは牛馬であるが、人は歩くことが多かったので騎獣（Reittier）としては比較的重要でなく、まして車輛が地域的に限られているので騎獣（Zugtier）としての利用は部分的である。牛馬の利用は駄獣（Ladtier）として重要であるが、牛馬使用の地域的区分は困難である。

牛馬を比較すると制度的に馬は宿継ぎをせねばならず、馬方は普通一頭を曳いた。二頭以上になると統御上温順な牡馬が喜ばれた。これに対し牛は貞享三年に駄送を禁じられたがその後通し牛を認められ、多い時は二三頭から七八頭に及び、中馬街道ではこれを組牛と呼んだ。能力の点では牛は馬に比して運搬能力が低く、とくに山国では劣っているが⁶⁶、一人が多数を曳くことができるのでその欠点を補うことができた。普通夜間には牛馬宿に泊ったが、北上

山地では牛に限り夜間付近の草原に放ち、牛方は自ら携帯した棒を三叉に組んでこれに薦をかけ、小さい小屋組みをしてその中に寝たという⁶⁷。このように牛馬にそれぞれ長所短所があったので、その条件に従っていづれかを決定したのである。

水運に恵まれない地方に牛馬による長距離輸送業者が出現した。北信の岡付牛⁶⁸・奈川牛⁶⁹、南信の中馬、三河の三州馬、甲州の九一色馬⁷⁰、秩父二頭追い⁷¹などが有名である。牛馬宿を利用した長距離輸送に対し、日帰りが可能な範囲で都市周辺に近距離輸送が発展した。江戸付近では多摩丘陵・八王子・青梅を含めた武蔵野台地に馬稼ぎが多く、船はこれと競合するので、玉川上水通船は度々願出てても明治まで実現しなかった⁷²。

牛馬通行が冬季困難になると、人肩によって貨物を輸送したのがボッカである。その範囲は秋田（青森は不明）から西は九里半越まで、南は時に関・中川辺・中津・名古屋まで、東は松本・飯田に及んだことがある⁷³。これらが積雪・山岳地帯なのに対し、大津京都間では平坦地でも許されていた⁷⁴。

b、市中小運送 京都で乗用の牛車が貨物輸送用に改良せられ、さらにこれから人の曳く地車が発明せられて、近世初期名古屋・駿府・仙台に伝わった。江戸では牛車系の大八車、大阪では牛車地車とやや構造を異にするペカ車が広く用いられた。

京都では中世以来周辺に馬借・車借が成立し、前者で有名なのは大津・坂本、後者は鳥羽・白河であった。そのため市中小運送というよりも、大津から京都を中心とした近距離輸送というべきもので、伏見・横大路などに至るものである。しかも輸送機関が牛馬ばかりでなく、牛車・背負・歩行荷があつて非常な賑わいを示している。牛車京三（三条・四条・五条）・伏見・六地藏・荒神・今出川・壇の諸車組が存在し、大津入込の牛馬は文政十二年には京都近

(第 9 表)

| 輸送機関 | | 年 代 | | | | |
|------------|---|----------|---------|--------|---------|---------|
| | | 安永4年 | 天保13年 | 嘉永6年 | 安政元年 | 安政2年 |
| 牛 車 (9俵積) | 輛 | ※ 24,548 | 18,623 | 22,434 | 21,418 | 22,757 |
| 牛 馬 (2—3俵) | 疋 | 185,821 | 130,922 | 96,164 | 100,551 | 123,859 |
| 背 負 (1 俵) | 人 | 132,000 | 60,000 | 13,632 | 27,672 | 16,470 |

※ 推定

水谷清三氏による

郊一里以上の村を一二組に分けた外、山科の判鞍・北山の常鞍とこれらに属さない無鞍といわれた稼牛馬があった。米穀輸送が主で、比率からいえば牛馬が過半を占めるが、牛車は漸増し背負が減っている。牛車と牛馬との間が比較的安定していたのは運賃が運搬量に比例してからである。この牛車通行の道路に特殊な舗装としての車石は全国でも珍らしいものである⁷⁵⁾。

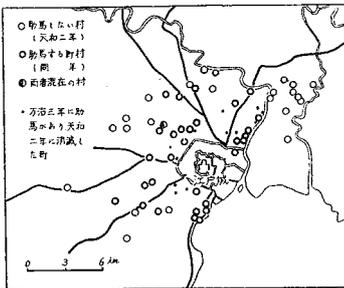
大坂は市中縦横に河川・運河が通じ、河川交通が盛んであった。このため馬稼が川船稼に圧倒せられ、これに代って後に対抗するに至ったのがペカ車である。古島敏雄氏はその発展の一因を川船の独占に基づく専横としているが、安永三年以来車体の大きさの制限、夜間使用禁止、橋上通過禁止、積取制限などを行ったにも拘らず、文化十年に一六七八輛に達し、その後取締の目をくぐって実質的に増加していた⁷⁶⁾。

江戸は東部低地に川船が利用でき、各地との交通が便利であったが、経済活動の中心が隅田川以西にあったので、市中小運送は陸運が主であった。即ち下町と江戸城を含む武家屋敷地域の周辺に馬稼をする者が多く、元禄十三年七〇〇頭で、第7図に示すごとく、万治三年と天和二年とを比較すると中心地域に近いところでは著しく減少している⁷⁷⁾。これは鞍判を受けた駄賃馬稼で、江戸三伝馬町に役銀を出した公認のものである。駄賃馬の減少は市中騎乗禁止、元禄十三年か

(第10表) 甲州忍草村の貢租負担と馬匹所有

| 貢租負担額 | 100文以下 | 100~300文 | 300~500文 | 500~1,000文 | 1,000文以上 |
|-------|--------|----------|----------|------------|----------|
| 戸数 | 9 | 31 | 25 | 15 | 3 |
| 馬所持戸数 | 4 | 10 | 18 | 12 | 2 |
| 1頭当平均 | 2.5戸 | 3.1戸 | 1.1戸 | 1.25戸 | 1.5戸 |

古島敏雄, 山村の構造 p.34



(第7図) 生魚

ら十四年に辻駕籠が四倍近い三六一二に増加していること、近距離輸送圏の百姓稼の馬の攻勢も考えられる。しかし大八車は元禄十四年に大坂を上廻る二二九輛に増加しているので、陸運の相当部分を相当したことは明らかである。その過程で大阪と同じく積取協定をやつて、名古屋では元禄十年⁷⁸、江戸では享保十二年、大坂では安永三年となつてはいるが、漸次馬に代つてはいることは同じである⁷⁹。

以上のように車輛交通が発達してきたものの、江戸では幕末に至つても高井戸辺まで進出したに過ぎなかつた⁸⁰。これは車輛交通が危険であり、当時の技術では道路橋梁の維持に困難を感じたこと、特権的交通秩序に即さなかつたことであろう。しかし近世の生産構造とくに江戸市中の工業が手職で⁸¹、原料輸送が少なく消費物資の移動

が主であつたことにもよるのであろう。いづれにしても大八車のように低速車輛が局限せられた地域にしか出生せず、まして馬車のような高速車輛の出現しなかつたことが後に問題を残すことになつた。

口、交通を担うもの これら交通の担い手は如何なる者であろうか。甲府から沼津に出る鎌倉往還に沿つた甲州忍草村における貢租負担は、第9表のように上下の差が実質的にはそれほど大きくなく、上

(第11表) 中馬村数, 中馬数(明和元年)

| 郡別 | 中馬村数 | 中馬数 | 中馬数 | |
|-----|------|--------|-----|------|
| | | | 総数 | 1村平均 |
| 伊那郡 | 163 | 7,849 | 48 | |
| 諏訪郡 | 123 | 4,680 | 38 | |
| 安曇郡 | 180 | 2,178 | 18 | |
| 筑摩郡 | 159 | 2,525 | 19 | |
| 小県郡 | 35 | 321 | 9 | |
| 高井郡 | 8 | 81 | 10 | |
| 埴科郡 | 6 | 76 | 13 | |
| 更科郡 | 5 | 58 | 12 | |
| 計 | 679 | 18,768 | 28 | |

古島敏雄, 江戸時代の商品流通と交通 p. 231

下を問わず駄賃づけに出たが⁸²、かかる寒村では問屋への上昇を見なかった。

これに対し貨物輸送で特別な位置を占める中馬街道に沿う村々は、明和元年の数字を郡別に整理した第11表から伊那諏訪両郡が中心であることを知る。諏訪郡全体は明和度に比して安永二年二〇九一疋と四四%に減少しているが、減少率は郡内一様ではなく、御射山神戸村では一六%である。その減少の甚だしいのは諏訪湖周辺の平坦地域で、この村のように東筋西筋の山間諸村は少ない。しかし村内においては第12表から知られるように、文政十年における中馬稼は四三人を支柱とし、この人々は階戸からいえば二―三石のこの村の中間戸を中心に、数的にはやや下戸に偏っている。中には借馬によって漸く中馬稼を行い、資力を蓄積したのもあった。中馬運上負担者は礼請人数よりも多く、馬所有者でない場合も多い。これらの事実から中馬稼の農民の上昇が理解される⁸³。

伊那郡における中馬稼は、第13表によってその変遷を知ることができる。即ち増加した村は飯田の南方にあり、はじめの三者は極度の山村である。これに対し減少したのは新野村以外は飯田の近郊農村で農間稼もあるが、全体を通じて水田も広く農業に恵まれた点⁸⁴は諏訪盆地と同様である。この地の近世初期の馬持は、商人か産地商人から販売を委託されたものと思われ、やがて商人荷物を多く運送するに至った。また飯田北方の荒町村は中馬稼の山村で、その馬持が自ら中

馬稼をした外、馬を多く持った者は下人を使って共に従事し、さらに「中馬奉公人」を使って二綱追いを行うほど上昇したものがあつた⁸⁵⁾。

以上のように中馬稼の中正が生産力の低い山村に移り、その内部では質的变化が生じていたことは注目すべき事実である。

ボッカは糸魚川神通川筋がとくに知られているが、従事者については不明である。牛馬交通にも恵まれなかつた白山と麓白峰では、大正年間村内中流以下の男女が従事した程度しかわかつていない⁸⁶⁾。

京都付近の山科判鞍は敦賀馬借同様小規模であるが、専業兼業が混在していた。これに対し車組には一人二五輛三〇疋も所有する車持がいた。西廻海運の打撃を受けて取扱ひ量が著しく減少した後ではあつたが、安永四年八〇万

(第12表) 村人数と中馬稼人数
(文政10年)

| 持 | 高 | 人 数 | 中馬稼 の人数 |
|----|------|-----|------------|
| 石 | 石 | | |
| 12 | — 11 | 1 | 0 |
| 11 | — 10 | 0 | 0 |
| 10 | — 9 | 1 | 0 |
| 9 | — 8 | 1 | 1 |
| 8 | — 7 | 0 | 1 |
| 7 | — 6 | 0 | 0 |
| 6 | — 5 | 3 | 2 |
| 5 | — 4 | 4 | 2 |
| 4 | — 3 | 13 | 7 |
| 3 | — 2 | 32 | 14 |
| 2 | — 1 | 57 | 12 |
| 1 | — 0 | 39 | 4 |
| 合 | 計 | 151 | 43 |

近世農村の構造 pp. 24, 42

(第13表) 中馬稼馬数の変遷

| 村 名 | 年 代 | 文 化 数 | |
|-------|-------|-------|-----|
| | | 明 馬 | 和 数 |
| 増 加 村 | 根 羽 村 | 76 | 175 |
| | 平 谷 村 | 23 | 119 |
| | 波 合 村 | 27 | 96 |
| | 駒 場 村 | 12 | 62 |
| 減 少 村 | 島 田 村 | 144 | 0 |
| | 新 野 村 | 100 | 0 |
| | 吉 田 村 | 72 | 0 |
| | 駄 科 村 | 59 | 0 |
| | 桐 林 村 | 44 | 0 |

古島, 江戸時代の商品流通と交通

俵、天保以降も四〇―五〇万俵もの米が動いていたからである⁸⁷。江戸では文久三年大八車の車持三六二人で七五九輛を所有し⁸⁸、專業的経営である。その下の交通労働者は越後・信州などと呼ばれているところから、地方出身の雇傭労働者なることがわかる程度である。

5、交通集落の発展

交通発展の影響は諸方面にみられるが、ここでは交通集落に限定する。即ち第1表にみるように、宿駅は近世初期東海道はじめ諸道中で伝馬役の負担に耐える農村に設置せられた。これらの農村に諸青主・庶民の往來の折旅宿を提供するものが、参勤交代制実施に際して本陣職と旅籠になったと考えられる。それと同時に本陣に収容できなかった供廻りを付近の旅籠に宿泊せしめ、これを下宿といったのは初期からのことであろう。

品川宿を例に旅籠増加の傾向をみると、元文以前一八〇、宝暦十三年七〇、文政年間八三、天保年間九三、弘化三年一〇七と増加している⁸⁹。文化三年保土谷宿の総戸数の三〇%が旅籠・商人で⁹⁰、元治元年の往還町並図によれば当時の旅籠六七軒の約半数は文化文政以後の開業である⁹¹。これで見ると文化文政以後かなり増加したことになる。神奈川は品川・吉田・岡崎・池鯉鮒・四日市とともに、東海道の中でも栄えた宿であるが、地借・店借の合計が本百姓数に近いのは、かかる傾向を反映している⁹²。第14表のように天保十四年の宿駅の稼即ち兼業が、宿駅にとって如何に重要な現金収入源であったかを知ることができる。

旅宿の機能も、近世はじめの旅行者が糶を持参していたので、宿泊、炊事採暖用の燃料を提供する木賃宿が多く、慶長十九年に人は三文(馬はその二倍)、元和八年四文、万治二年五文、寛文宝三年六文、延三年三二文、享保三年三

(第14表) 東海道宿駅の男女稼 (天保14年)

| 兼業 2 | | 往還稼 | 薬細工 | 山稼 | 漁業 | 商業 | 計 |
|------|---|--------|-----|-------|-----|-----|--------|
| 兼業 1 | | | | | | | |
| 往還稼 | 稼 | 23 (1) | 6 | 8 (3) | 4 | — | 48 (4) |
| 薬細工 | 業 | — | 1 | 3 | 1 | — | 5 |
| 漁業 | 業 | — | — | — | 2 | — | 2 |
| 商業 | 業 | — | — | — | (3) | (3) | 10 (4) |

大熊喜邦, 前掲書 pp. 43—44

五文、元治元年二〇〇文、慶応二年七〇〇文と定められた⁹³。他方万治二年に旅宿に娼婦をおくことを禁じているが、享保三年に旅宿の飯盛女を二人に制限しているところを見ると⁹⁴、その弊害が大きくなったためと考えざるを得ず、この種の旅宿は賄付であったと思われる。これらから初期に木賃宿を利用した傾向は、漸次賄付旅宿利用に変化したと考えられる。そして旅行者の好みに応じて平旅籠・飯盛旅籠・商人宿・飛脚宿・木賃宿の別が生じ、貨物輸送の多い街道に馬方・牛方専門の牛馬宿もできた⁹⁵。

この旅宿即ち旅籠については五街道を中心にした史料に宿村大概帳がある。その大小区分の基準は別として、これを整理すると第15表のようになる。即ち中山道・奥州道中の一宿平均旅籠数は約二七軒、日光道中はその一・五倍、東海道は二倍である。一宿の旅籠は中が約三分の一、小が二分の一に近い。宿になる大旅籠に比較して中小旅籠の多いことは、利用者たる庶民の交通が盛んなことを示している。この点からみると東海道が第一で、日光道中がこれに次ぐ交通量の多い街道といえるであろう。

宿駅に旅宿の外、旅行者のためにも必要な飲食店も多く、食料品店もあった。また助郷人馬を介してその村の需要をも充たしたので、商業的機能をもつことになった。等しく交通集落といっても島田・金谷や宮・桑名のように特殊

(第 15 表)

(天保14年)

| 街 道 | 旅 籠 の 数 | 旅 籠 数 合 計 | | | | 同 1 宿 平 均 | | | 宿 内 間 数 と 旅 籠 と の 割 合 | |
|-----------|------------------|-----------|-----|-------|-------|--------------|--------------|--------------|--------------------------|------------|
| | | 大旅籠 | 中旅籠 | 小旅籠 | 合 計 | 1宿平均 大旅籠数 | 1宿平均 中旅籠数 | 1宿平均 小旅籠数 | | 合 計 |
| 東 海 道 | 27—151 | 470 | 965 | 1,550 | 2,985 | 8.9 | 18.2 | 29.2 | 56.3 | 0.012—0.34 |
| 中 山 道 | 7—85 | 401 | 625 | 787 | 1,813 | 6.0 | 9.3 | 11.7 | 27.0 | 0.02—0.48 |
| 日 光 道 | 8—79 | 97 | 243 | 327 | 667 | 5.7 | 14.3 | 19.2 | 39.2 | 0.02—1.00 |
| 奥 州 道 | 13—45 | 50 | 79 | 140 | 269 | 5.0 | 7.9 | 14.0 | 26.9 | 0.03—0.37 |
| 甲 州 道 | 4—39 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.01—0.32 |
| 日 光 御 成 道 | 5—18 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.02—0.08 |
| 美 濃 路 | 10—25 | — | — | — | — | — | — | — | — | 0.01—0.08 |
| 佐 渡 路 | — | 3 | 13 | 44 | 60 | 0.8 | 8.3 | 11.0 | 15.0 | 0.04—0.12 |

備考：第1図・第10欄、大熊齋郎 前掲書 pp. 26—27・86

第2—9欄 同上 pp. 18—26 より筆者算出

な条件のところもあるが、中心部に問屋・本陣・宿の両端に近いところに木賃宿・商人宿・飛脚宿が多いようである。しかし純粹の交通集落というよりは市場町・城下町の一部として、その多様な性格の中に含まれていることが多い。

最後に一言触れる要があるのは旅宿組合としての講である。これは文化元年大阪の松屋甚四郎江戸の鍋屋甚八を講

元、甚四郎の手代松屋源助を發起人として生まれた浪花講がはじめて、近世だけでも三都講・東講・吾妻講・松井講永寿講・武州関東講・永福関東講などが続々成立した⁹⁶。これは五街道の宿駅には勿論、間の宿にもあったし、それ以外の街道にもあった。このことは文化文政以後の旅宿の増加にも関連するが、基底に産業の全国的な発展があり、講組織者が多く大阪商人であることから彼等の商業活動との関係を示すものである。

6、結　　び

明治以来先学諸氏の近世道路交通に関する研究の一部を、筆者の考えによって以上のようにみてきた。この試みには種々の混乱や不統一がある。その最大の欠点は陸上交通を河川海上両交通系と分離して考察したことと、近世産業を含めて広く社会的現象を十分ふまえて分析できなかったことである。

交通も特定の社会経済的基盤によって規定されるが、ここに扱ったのは幕藩体制という条件の下で展開した姿である。封建的社会経済機構の上に打立てられた組織は、資本制社会に入るとこれに即して新しい企業体・国家資本を基とし、これらによって導入せられた交通機関が産業革命の一翼を担って大きな役割を演じた。柳田国男氏が指摘せられたように⁹⁷、馬車・鉄道の普及によって割合大きい役割を果たした地方的な副道、ことに山間部に多かったものが整理せられ、広範囲に亘って駄賃稼なる現金収入源を山村から奪い、山村をして資本制社会に適應した商品生産を行わしめた。これはひとり山村に限らず、農漁村においても程度の差こそあれ影響を及ぼしたことである。かつて小林良正氏が鉄道発達による市場形成を論じた際⁹⁸、この点を指摘したのは田村栄太郎氏であった⁹⁹。

広い視野の下で多くの研究業績の上に立って、改めて交通現象を再検討すべき時期に達していると思われる。新し

い研究を期待するのは筆者ばかりではないであろう。

- 註 1 この意味から古島敏雄「信州中馬の研究」・「江戸時代の商品流通と交通」、渡辺一郎「近世における北関東の流通商品」などは注目しなければならぬ。
- 2 相田二郎 中世の関所(一九四一)四〇一―四七〇頁
 新城常三 戦国時代の交通(一九四三)二七二―三一九頁
 児玉幸多 近世宿駅制度の研究(一九五七)四一―五五頁
 - 3 大阪市役所 明治大正大阪市史(一九三二)卷七 九八―頁
 近藤文二 大阪の旗振り通信 経済史研究第三五号
 - 4 徳川義親 七里飛脚(一九四〇)一頁
 和田文次郎 江戸三度(一九一七)
 - 5 信長公記 卷八
 - 6 慶長見聞集
 - 7 家康百ヶ条別本
 - 8 砂利勅化帳 慶応三年 小金井郷土飯蔵
 - 9 大山敷太郎 近世交通経済史論(一九四二)四〇―四九頁
 大熊善邦 東海道宿駅と其の本陣の研究(一九四二)一一頁
 - 10 新城常三 前掲書 一九二頁
 - 11 青江 秀 大日本帝國駅通志稿考証(一九二八)一五二―一五九頁
 - 12 大山敷太郎 前掲書 五八―五九頁
 - 13 同 同 一一五―一一六頁
 - 14 五駅便覧(日本交通史料集成)(一九三八)一二六―一三四頁
 - 15 児玉幸多 前掲書 四三八―四四一頁

- 16 駅肝録（日本交通史料集成）（一九三八）二六四―二八二頁
 17 善多村俊夫 近江経済史論攷（一九四六）一五五―一五七頁
 18 大熊善邦 前掲書 七二、三四四頁
 19 憲教類典
 20 喜多村俊夫 前掲書 一七四―一七五頁
 21 同 同 一七六頁
 22 五駅便覧 九九―一〇二頁
 23 大山敷太郎 前掲書 二〇〇―二四〇頁
 24 佐々木清治 特殊助郷村 新地理 第七卷（一九五八）一九〇―一九三頁
 25 浜松市役所 前掲書 一八六―一八八頁
 26 田村栄太郎 浜松市史史料篇一（一九五七）三九一―三九二頁
 27 同 近世日本交通史（一九三五）一一一頁
 28 五駅便覧 六六頁
 29 佐々木清治 一般助郷村 新地理 第六卷（一九五七）二七―三一頁
 30 喜多村俊夫 前掲書 一九二―一九五頁
 31 田村栄太郎 前掲書 一四〇―一四一頁
 32 川崎市役所 川崎市史通史編 六九九、四七六―四九一頁
 33 児玉幸多 前掲書 一九三―三三二頁
 34 五駅便覧 一二六―一三四頁
 35 地方落穂集（日本経済大典二四）卷八 一六四頁
 36 近世村落社会研究会 仙台藩農政の研究 一一六―一二七頁
 37 幸田成友 江戸と大阪（一九三四）二八〇―二八七頁

- 38 鈴木直二 徳川時代の米穀配給組織
- 39 宗村彰夫 江戸末期三条金物の販路 地方史研究四〇（一九五九）二四—二九頁
- 40 吉岡永美 抜け参りの研究（一九四三）四三—五〇頁
- 41 小井川潤次郎 大館村誌（一九五九）二一七頁
- 42 金井 円 弘化三年の信州山辺温泉 地方史研究二〇（一九五六）五一—〇頁
- 43 阿部真琴 大阪周辺農業の生産構造 研究 史学篇第一三号（一九五七）八一—九頁
- 44 阪本平一郎 大阪市に於ける立売人の発生過程について 農業経済研究（一九三五）一二七—一二八頁
- 45 伊藤好一 江戸近郊の蔬菜栽培（日本産業史大系第四卷）（一九五九）五四—八一頁
- 46 田村正夫 近郊農村の歴史地理学的研究 地理学評論第二七卷（一九五四）七七—八三頁
- 47 山口和雄 水産業（日本産業史大系第一卷）（一九六一）一七二頁
- 48 瀬川清子 販女
- 49 田中啓角 塩および魚の移入路（一九五七）
- 50 小笠原長和 利根江戸川近世史の諸問題 地方史研究三七（一九五九）二頁
- 51 谷口澄夫 金毘羅往来筋村落の商業進展過程（瀬戸内海地域の社会史的研究）一七六—一七八頁
- 52 山田郡役所 山田郡史 八〇〇—八〇一頁
- 53 林 英夫 近世農村工業史の基礎過程（一九六〇）七二—八八頁
- 54 古島敏雄 江戸時代の商品流通と交通（一九五二）一七六—一八九頁
- 55 田中啓爾 前掲書 一六八頁
- 56 黒崎千晴 信州上田を中心とする木綿工業に関する地理的考察 新地理第三卷（一九五五）四号 一九—二二頁
- 57 鈴木直二 前掲書
- 58 山田孝麿 上越国境地域における米市場の成立 史潮四八（一九五三）一五六—一六〇頁
- 59 野村兼太郎 村明細帳の研究（一九四九）六八五—六八九頁
- 60 原沢文弥 近世宿駅の歴史地理学的研究（東京学芸大学研究報告六）（一九五五）二九八—三〇〇頁

- 57 黒羽兵治郎 近世交通史研究（一九四三）一一八一—一四〇頁
- 58 田中啓爾 前掲書
- 59 同 同 一五七頁
- 60 向山雅重 塩と山民（現代地理講座第二卷）（一九五八）二三四—二六六頁
- 60 原田伴彦 中世の商業（日本歴史講座第三卷）（一九五八）一三二—一五八頁
- 61 大島延次郎 日本交通史論叢（一九三九）一五四—二四一頁
- 61 家高荒治郎 木曾福島関所（一九三四）
- 62 大山敷太郎 前掲書 二五六—二七一頁
- 62 岩田孝三 境界政治地理学（一九五二）九七一—一〇〇頁
- 63 原沢文弥 江戸時代における宿駅と脇道往還交通との関係について 地理学評論第三二卷（一九五八）二八四頁
- 63 古島敏雄 前掲書 二六六・二五六頁
- 64 多田隈豊秋 大菩薩峠の荷渡場 社会経済史 学第五卷（一九三六）一三三—一三四頁
- 65 駅肝録 三〇五頁
- 65 相田二郎 前掲書 二九三頁
- 65 青江 秀 前掲書 二二三頁
- 66 地方凡例録
- 67 田中啓爾 前掲書 六三頁
- 68 児玉幸多 前掲書 四八二—四八八頁
- 68 田村栄太郎 前掲書 一〇五頁
- 69 児玉幸多 前掲書 四八八—四九二頁
- 69 北佐久郎志第二卷 四九四—四九五頁
- 70 同 同 四九五頁
- 70 青江 秀 前掲書 二六四頁

- 71 御伝馬方旧記
- 70 高橋源一郎 武蔵野歴史地理第三冊（一九三〇）三四七―三四八頁
- 73 田中啓爾 前掲書 二〇四・二一一頁
- 74 黒羽兵治郎 野の人町の人（一九四七）一五六頁
- 75 喜多村俊夫 前掲書 一一九―一五一頁
- 76 水谷清三 近世の米穀運送を中心とした山科盆地の歴史地理的考察 人文地理第七卷（一九五五）一二四―一三六頁
同 車石、京都三街道における運送施設の考察 地理学評論第三〇卷（一九五七）四八三―四九三頁
- 76 大阪市役所 大阪市史第三卷 八三九頁 第四卷 一〇八・三三四―三六六・四二九・八二七―九〇四・一六九八―二二・三七頁
- 77 古島敏雄 前掲書49 一〇六―一一三頁
御伝馬方旧記
- 78 名古屋市役所 名古屋史政治篇（一九一五）八五四―八五五頁
- 79 拙稿 江戸に於ける大八車 経済史研究第二七卷（一九四二）二二九―二四〇・四七〇―四九〇頁
- 80 砂利勸化帳
- 81 松本四郎 江戸の職人（日本産業史大系第四卷）（一九五九）四三―五三頁
- 82 古島敏雄編 山村の構造（一九四九）三三・四七頁
- 83 農村社会調査会 近世農村の構造（一九五二）四四―四五頁
- 84 古島敏雄 前掲書 二九七―二九八頁
- 85 同 三〇二―三〇四頁
- 86 矢ヶ崎孝雄 白山麓白峰村の歩荷 金沢大学教育学部紀要第八号（一九六〇）九七頁
- 87 水谷清三 前掲書
- 88 品川町役場 品川町史上（一九三二）二〇六―二〇八頁
- 89 大熊喜邦 前掲書 九九頁

- 90 浅香幸雄 明細帳等より見た川崎神奈川保土谷宿 地理学評論第三卷(一九四九) 六頁
- 91 大熊喜邦 前掲書 九六頁
- 92 浅香幸雄 前掲書 四頁
- 93 青江 秀 前掲書 一四二・一四六・一七七・一八二・一九〇・四二五・四二九・一七八・一八一・三二九・三八八頁
- 94 田村栄太郎 前掲書 八六―一〇六頁
- 95 大熊喜邦 前掲書 一八―二六頁
- 96 大島延次郎 前掲書 一三〇―一五二頁
- 97 柳田国男 時代と農政(柳田国男先生著作集第四冊) (一九四八) 一一三頁
- 98 小林良正 交通機関の発達と内外市場の形成―展開(日本資本主義発達史講座)(一九三三)
- 99 田村栄太郎 沙漠日本に敷設した鉄道 歴史科学第二卷第七号(一九三三) 一〇一―一〇三頁

引用文献が余り多くなったので出典を明記できなかつたものも相当多い。著者に御詫び申上げる次第である。