

房総海辺防備と交通

山本 光 正

はじめに

幕末における外国船の日本への渡来は、政治・経済面に多大な影響を与え、その結果幕府の海防政策を促進させると同時に、幕藩体制の危機をもたらした。舟中健康は維新変革の要因として、第一に商品経済の発展に伴う幕藩体制の構造的矛盾をあげ、第二に外国船渡来による欧米先進諸国の軍事的圧力をあげている⁽¹⁾。

海防政策・思想等の業績はこれまで多く発表されているが、最近の研究としては、前掲舟中の論文と、伊藤好一の論文がある⁽²⁾。舟中の研究は、外国船渡来に関する幕府の対応を中心としたもので、従来の研究が嘉永六年以降に重点が置かれ、弘化二年より嘉永五年に至る八年間についてが看過されているとして、この間に焦点をあてての論究をされている。

一方、伊藤は嘉永六年以降、海防の負担をさせられた外様大名細川家の預所となった、武蔵国多摩郡二六ヶ村の支配と、これに対する預所諸村の動きを論じており、海防政策と地方の動きを明らかにすることを目的とした論考は少ないため、貴重な論文である。

本稿は後者の立場に立つものであるが、幕府の海防政策に対する動きを通して述べようというのではなく、海防政策によって増大した交通量と、村々の対応を述べることを目的としたものである。海防政策は交通組織にも大きな影響を及ぼしたが、特に東京湾に沿った小往還にとっては、従来の交通組織を根底から覆す場面もあった。本稿では房総半島の内湾沿いの房総往還について述べてみたい。

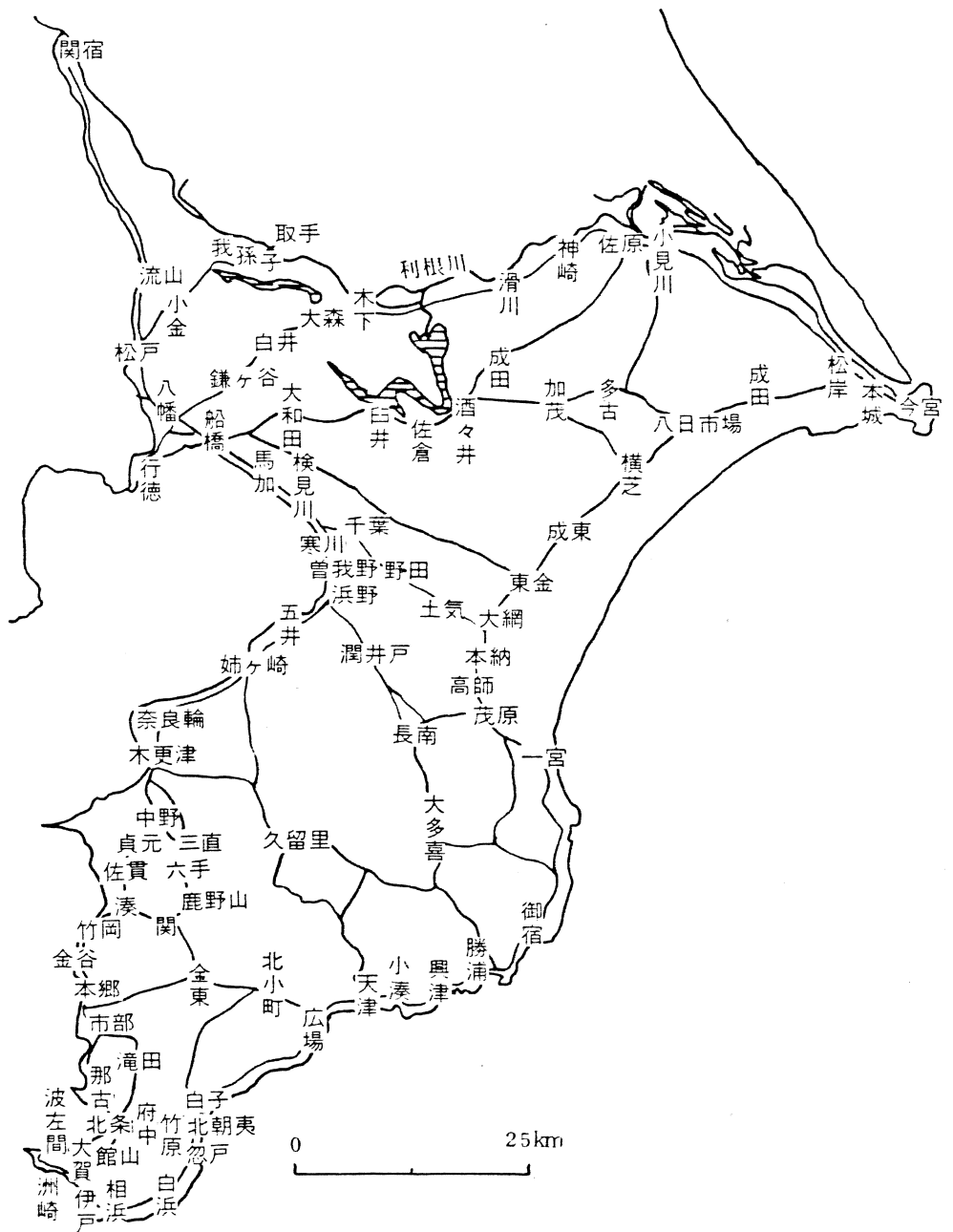
一、江戸湾防備と房総

本稿は江戸湾防備と房総との関係を明らかにすることが目的ではないが、従来房総半島の海防についての研究及び概略を述べたものがほとんどないので、本論の便のためにも、その概略を述べておく。

鎖国以降わが国には、外国船の漂着及び我國漁民の漂着者を逆送する外国船の来航があつたが、次第に外交関係を目的として、さらに侵略を意図して外国船が来航するようになった。

近世後期、日本に対してははじめに活発な動きを示したのはロシアで、元文三年スパンゲンベルグは日本近海を調査し、翌年六月にはロシア船三隻が陸奥及び安房沖へと出沒している。その後同国は日本近海調査を続行し、北海道方面へと上陸したり、安永八年には松前藩に対して通商の要請をしている。こうした状況に対し、幕府は沿海諸大名に海辺の嚴重警備を命じているが⁽³⁾、具体的な施策はならとられていない。

寛政三年九月に外国船打払令が出され、翌年十一月に松平越中守定信が「海辺警衛のことを沙汰すべきむね⁽⁴⁾」を命ぜられて、同五年三月、伊豆・相模・安房・上総・下総各浦の巡見を行っている。



房 総 交 通 略 路

(注) 房総の郷場を史料によって確認する作業は、筆者自身その緒についたばかりである。よって本図には主要交通路を図示し参考とした。

この巡見により、松平定信が久世丹後守に渡した書状によると、

房総之事

房州二総御備之儀、百首・勝浦等は此度見分いたし候事には候得共、一体房州杯一國地理不案内故、急速考に及び不申候に付、巡見もいたし可申哉とも存候得共、已に豆州杯は絵図も有之故に考も付申候、一ト通巡村いたし候とて、中々分り候事には無之候に付、一向に房二総之圖、御國總圖を本にいたし、國中山など記候も、是迄之圖は、唯無心に山之かたち計認有之、無益候に付、
というように、房総に関して幕府は信頼すべき資料の持ち合せがなく、是迄の絵図もはなはかしくなかつたようである。

文化四年十一月、後生手御前、砲台兼町井上三太夫は、互相及び房総海防を巡視し、翌年夏井上三太夫と御前奉行は再見房総と互相を巡視して見物、これは台場の様子を巡視したこととして、『武家一覽』には台場の築造について、

文化四年夏、當時のたか海軍奉行及び後生手井上三太夫は、
見して、六ヶ所に砲台を作る。御代官、御前奉行も行く候へり、
按ずるに砲台築造よりして文化八年なり、
とあり、房総では房水灘之時と申時、上総では百首に台場が建設されたと記されている。一方、通統一覽(註一)にも

天保十三壬寅年秋御付候節持揚載

松平下総守様

富津御台場 竹ヶ岡御台場 洲の崎遠見番所町 白子遠見番所
房州洲之崎台場

此儀文化八年造立 松平越中守持揚 文政四己年より御代官持

と記されており、台場が構築された場所に疑問があるが、文化八年に房総の地にお台場が設けられたわけである。

文化七年二月、幕府は松平肥後守客衆に沖賀近辺を、松平定信に安房・上総の海防を命じ、相模及び安房・上総のうちにそれぞれ領知を与えている。松平定信は房総における海防の基礎を作り、文政六年この方面の海防は代官森覚蔵の担当するところとなつた。その後天保十三年に至るまで、房総の海防は幕府が直接担当したが、この間天保十二年には鳥居耀蔵・江川大郎左衛門等が相模・伊豆・安房・上総の御備場の見分を行つている。

天保十三年八月には再び大名が海防を担当するようになり、下総主松平忠匡がこれにあたり、次いで弘化四年二月からは会津藩が客衆も加わつて二名となり、同年四月に安房の大原藩に定むべきにされてゐる。

嘉永六年十一月に、これまで諸代大名が担当した房州の海防は、碓氷名の担当となり、信前田山藩の田原慶政、筑後郡の藩の二名を寛がこれにあたつてゐる。海防を担当した大名は上総・安房のうちに領知・預所を与えられてゐるが、その範圍は具体的に把握されていない。ただし田原慶政についてはその範圍が明かで、安房國平郡のうち三ヶ村、安房郡四ヶ村、朝夷郡一ヶ村、上総國下野郡七ヶ村で合計九六ヶ村であつた。⁽⁷⁾

これ以降も海防の担当は若干の交代をみるが、海防に伴う交通量の増加は、房総半島においては内房沿を通じる房総往還に著しかった。本稿で取り上げる房総往還は上総往還・安房往還等々各種の呼び名があり、佐倉道の八幡宿・船橋宿から馬加一検見川・兼川・曾

我野―浜野―八幡―五井―姥崎―奈良輪―木更津―中野―佐貫―湊
―竹岡―金谷―本郷―市部―那古―北条―館山へと去る街道である。

二 佐倉藩領における助郷化反対運動

海防による公用交通に伴う農民の負担、すなわち交通体系の変化
に対する農民側の反発は、既に松平越中守定信の頃より認められる
が、負担回避の積極的行動に発展したのは天保期に至ってからであ
った。⁽⁸⁾

房総における助郷役負担反対運動の代表としてあげられるのが、
本項で述べる佐倉藩領の継場寒川村及び後述する生妻藩領の継場浜
野村と、新に人馬提出を命ぜられた村々との対立である。以下『人
馬一件日記録』⁽⁹⁾によってその経過について述べてみよう。

天保十四年二月八日、佐倉藩においては、松平駿河守の房総御備
場見分と、同家中の引越のために必要な人馬を長峯・上坂尾・下坂
尾・川戸・仁戸名・星久喜・矢作の七ヶ村に提出させ、領内の継場
である寒川村の助郷にあてようとした。これに対し、同月七ヶ村は
免除願を役所宛に提出している。

願書によれば、寒川村は千葉・登戸・黒砂・千葉寺諸村と一組になり継
立に従事している。このうち千葉は土気・本納を経て外房へと至る
土気往還の継場であり、寒川村と共に人馬を融通しあつて継立を行
ったのであろう。七ヶ村は新規助郷を受けられない理由として、

(一) 毎年九月三月にかけ、仁戸名村を根村として七ヶ村は冬御鷹御
用を、さらに毎夏加曾利村を根村とし、御鷹御用を勤めている。
こうしたことから、他村へ助人馬を提出した旧例がない。

(二) 宿継人馬助郷・加助等は往古より旧例がない。
(三) 文化度松平定信通行の際も人馬を提出したことはなく、天保十

年八月森覚蔵寒川村通行の時、星久喜・仁戸名・川戸・坂尾四
ヶ村は人馬を提出したが、先例としない約束があつた。

(四) 「寒川村千葉町組合大家数之場所」差支えるというが、今
井村組合は小村四ヶ村にて継立御用を勤めている。

さらに以上の免除理由を総括するように、「海道御用之儀故、御
料所・御他領ニ不拘、近村御願可申上儀歟と奉存候、」と、佐倉藩
があくまで自領内の農村に人馬の負担をさせようとする態度を見透
し、御公用明きの貝塚・原・高品・作草部村に負担させればよいと
している。

ところが免除を願い出た村方は、「初発御代官様互即答申上、不
埒之旨被 仰渡、一同町宿預ケ」となり、藩代官安塚右中太手代樹
岸郡助より負担を受けるよう強要され、千葉郡一般郡中仕というこ
とで妥協し、矢作・星久喜・仁戸名・川戸・坂尾・長峯・加曾利・
小倉・坂月・大草・北谷津・且谷・原の十三ヶ村により人馬を提出
することになった。

同年十月、藩は松平駿河守家中交代のため、寒川村への助郷人馬
の提出を小倉・加曾利・長峯・星久喜・坂尾・川戸・仁戸名・矢作
八ヶ村に命じている。小倉村を除く七ヶ村は早速負担免除の願書を
提出しているが、その内容は二月の願書とほぼ同様である。同月二
十七日七ヶ村は代官井上兵右衛門より召喚され、「当春中助郷申付
候節承知之趣請書指上置、又候願出候而茂、今更御免ニは決而不相
成旨被仰聞」というように、藩側は既に春の人馬提出を助郷とみ

なしてしまつてゐる。当然農民側は「当春は助郷仕ニ者無之、郡中仕ニ被成下」と、あくまでも郡中仕であつたと主張してゐる。

翌十一月十六日の取り調べにより、一基方共役所より申付を違背仕哉と御尋ニ付、一回御答申上候は、決而違背ハ不仕御免御願申上候旨申上候一と、問題点を願いから違背に藩側はすりかえようとし、農民達が町宿へ集まるのは民党であり、押して願ひ立てをすれば強訴であることを覚悟してゐるのか、さらに今後通行する大名の石高に依りて人馬を申付けると言い渡してゐる。

同月二十九日奉行立会の上での取り調べがあり、ここで農民側は口頭で述べにくい点があれば口達書を提出するように命ぜられ、翌十二月二日に口達書を差し出したが見向きもされず、藩側はこの対立を七ヶ村对寒川村に置き換へようとし、これまで農民側の提出した願書の願下げを命じると共に、願下受書の下書をも提示してゐる。

差上申一札之事

当春中寒川村ノ松千蔵前守様御家中様方居越御引越、人馬懸立等ニ下懸仕候趣を以、町宿御奉候ニ付、私共村々口助様被仰付候趣、此是町書御家中様方御交代ニ付、人馬懸立之趣を以同村より奉願候旨、当春之由台ニ付又々助様被仰付候、然恐多儀ニは御願御共、御答之次第各々御願申上候趣、依願被成下御免候趣ニは難相成、其上此之儀ニ付、同候は右助様寒川村願下候所被、容易ニは御取上被成間敷、急要御旨味之上可被仰付候、尤其節之次第ニも依候儀、同候御決御被仰付候趣と申儀ニは難相成旨被仰渡承知奉畏候、願書御下々被成下候様奉願上候趣、願之通り御間濟被成下、雖有仕台ニ奉存候、仍而御請

証文指上候趣如件、

年月

御役所様

村々連印

以上の下書は当然農民側の受け入れるところではなく、特に助郷の文字が随所に記されてゐることに反発し、「此度之受書差上候趣は、猶々以向後迷惑之筋も有之ニ付、江戸表江罷出、御駕籠訴可仕と一決いたし」たのである。

十二日の夜名主一行は江戸へ出発し、翌日江戸銀町三丁目の旅館屋原口屋庄八郎方へ宿をとり、宿舎の主人にも願の旨を内々に話し、尋ねてきた者があつても、これを断るよう依頼してゐる。十四日に願書三通を認め、十五日の願書提出に際しては、一番手から三番手までを設けてゐる。

一行は登城の時に願書を提出しては、藩主もその日一日が不吉であらうと下城を待ち受け、かつ一人通り多所ニ而は上之御外聞と存候ニ付一屋敷寮において願書を提出し、一番の能治郎所持の願書が納められた。一行は一応の取り調べを受けた後、藩の空いてゐる兵屋へと収容され、比較的よい待遇をうけたようである。十七日に願書に書き加えるべき点があるかどうか尋ねられ、若干の手直しをし、十九日には手鎖・腰繩もないまま佐倉へと戻され、町宿預けとなつてゐる。

その後も取り調べが続き、二十六日に至り、今春寒川村へと人馬を提出した一三ヶ村及び寒川村組合の三ヶ年の人馬日ノ帳の提出を命ぜられるが、一三ヶ村は寒川村組合は継場であるから、人馬日ノ帳を提出して当然であるが、一般の農村が助郷に間に合うだけの人

馬を用意しているはずもなく、日々帳を作成すること自体が無理であるところを拒否している。

二十八日一同は宿預けを解かれ、二十九日帰村し村預けとなるが、翌天保十五年一月二十三日にはこれも許されている。翌二月十三日に寒川村及び駕籠訴の者が召し出され、一件落着を仰せ渡されて一年近くに渡る嘆願は農民の一方的な勝利となっている。

寒川村助郷相勤候村々

去ル卯年中松平駿河守様御家中房総御交代ニ付、多人馬仕ニ相成、寒川村御継立難渋至極之旨願出、差掛り候儀ニ付、其村々江助郷申付候処、無指支人馬指出、無滞相勤候得共、今度願之趣尤之筋ニ付承届候、右人馬之分小扶持方被下置候、

河内駒之助

藩側はこれまでの立場上、人馬を提出した諸村をあくまでも助郷とはしているものの、春の助郷人馬に対しては小扶持方を渡し、今回の嘆願は全面的に認めている。

以上の藩側の態度は、海防に関連した通行を処理するため、継立組織の完備を迫られ、助郷組織の充実を前面に押し出すすぎている。一方農村においても、海防に関する通行が一時的なものではなく、なってきたことを意識しはじめ、これによる交通上の負担の定着化！助郷としての定着！を強く警戒したにはかならない。

三 生実藩領における助郷化反対運動

前項で述べた佐倉藩領における助郷化反対運動が起きた頃、寒川をやや南に下った生実藩領の継場浜野村においても、助郷人馬の負

担をめぐっての紛争が生じていた。(10)

浜野村が助郷を必要としたのは、寒川村と同様に松平駿河守及びその家中の通行を処理するためであったが、佐倉藩が従来交通上の負担のなかつた農村を助郷化しようとしたのに対し、生実藩にあっては既に交通の拠点となっていた組織を助郷にしようとしている。浜野村は北生実・南生実両村との連名で、野田村五郷組合のうち、生実藩領下にある上郷・下郷・村田村・古市場村・有吉村・扇田村・平山村・野田村に対し助郷人馬の依頼をするが容れられず、藩へと願を出している。

野田に関して野村兼太郎氏は「今問題を起したのは、この街道の寒川から別れて千葉を経て流出に至る途中の野田宿と前記の浜野宿との助郷に関してである。」とされているが、野田村とは、先にも少し述べたように、千葉を経て土気から本納又は大網へと至る街道沿の継場で、近世においては外房方面の物資を内房へと運搬するのに頻りに利用された街道である。野村兼太郎氏は現在の野田市へ至る街道と感懐いをされたようである。

生実藩は上郷外七ヶ村に対し、説得工作を開始するが、これを拒否し続けたため、佐倉藩をはじめ他所における助郷役負担回避の願いが、いずれも嘆願者側に不利な状況にあると説得している。藩側が農民の説得のために他所における状況を歪曲してはいるが、次の一文は当時の状況をよく示している。

堀田備中守様御領分寒川村と佐倉外二人馬助郷之儀願出候処、御紀之上御聞届ニ相成、前々、助郷組合ニ無之加曾利村外五ヶ村江助台之儀被仰付、最初役是申拒、候村も有之候処、牢者或は手鎖

等之御答被仰付候得共、宿夫御慈悲願等ニ罷出、右御答御差許之上、右人馬助合之儀御受申上候、御同人様御領分今井村同断願出候処、御糺之上御聞届ニ相成、前組合ニ無之字名谷村外四ヶ村ノ助合之儀被仰付候由、上総国八幡村前々組合村ニ無之、他領能滿村外五ヶ村ノ人馬助合之儀、御勘定奉行様願出候由、尤懸合不行届有之、手後ニ相成候由、此節江戸表御呼出ニ付、双方村役人出府中之内否不粉明

とあり、続いて後述する五井村においても、従来助郷組であったかどうかを問わず助郷人馬を命ぜられそうだと記している。今井村・八幡村における助郷問題も恐らく海防に関連してのものであろう。さらに生実藩としては、「此度人馬継立之義御ゆるめ有之候而者、御近領江対し、是又不濟事ニ候」という意識が強かったであろう。継立場を支配地とする大名・旗本さらに幕府は、急増しつつある海防の交通量を処理するため、交通組織の改変を迫まられていたわけである。

これに対し八ヶ村は、村役人としては承服するが、小前共が承知しないと返答している。

藩側の説得工作は結局失敗に終り、天保十四年三月十日浜野・両生実三ヶ村は八ヶ村を訴え出ているが、六月には八ヶ村が逆に生実藩江戸屋敷へ助郷役免除を訴えている。この訴状文によれば、「幾重ニも御公役御継立人馬之義は、往古々夫々に助合組年恐御上様ノ御定被成下置候儀ニ付」とあり、既存の助郷の組織が藩によって明確に認められたものであることが判る。

江戸屋敷に訴え出た一行は、七月八日に帰村するが、八月晦日に

訴答双方の呼出状が江戸屋敷より到着し、九月三日に双方が出頭している。取り調べの結果、藩が両生実村と浜野村へ人馬買揚賃を下付することで一応結着したかに見えたが、両生実・浜野の三ヶ村は江戸に残り運動を続けられしく、藩側の十月の最終申し渡しば、(一)藩が三ヶ村へ人馬買上料を下付する。(二)御備場御用をはじめ、人足五〇人馬二五疋を必要とする通行の時は八ヶ村が助郷を出す。(三)八ヶ村は差越願・強訴を行つたのであるから金六〇兩を上納する。ということ、八ヶ村にとってはまったく不利な判決となつたため、直に助郷と上納金の免除駈を出し、その後も藩側が提呈した案をすべて拒否している。さらに事情を知らされた八ヶ村側のある農民が出府し駕籠訴をするまでに発展している。

この結果についての記録はないが、嘉永五年十二月に平山村と扁田村が助郷免除を願ひ出した文中に、天保十四年の助郷免除願ひの結果、両生実・浜野村へ人馬手当金を下付されるようになったとあることから、最終的には八ヶ村側の要求が容れられたようであり、十一月二十六日には八ヶ村側代官者も帰村している。

佐倉藩の場合もそうであつたが、このように訴訟が長引いたのは、この時期に多くの地域において助郷に関する紛争・喧嘩が起きているため、藩なり、幕府なりが紛争を解く農村側に有利な判決を下したならば、それが前例となり他所に影響を与えることを恐れたのであろう。

四 上総・安房方面における海防と交通

佐倉藩領・生実藩領などにおいては、かなり地味な助郷免除の運

動がみられ、最終的には助郷に指定された村々の勝利に終っている。ここでは海防による通行量の増大に対し、上総・安房方面の房総往還の継場がどのように対応したかを述べてみたい。

(一) 上総方面

房総往還の継場五井村は、前項においても若干触れたが、天保十四年松平駿河守家中の通行をめぐって、助郷村との間に対立を生じている。⁽¹²⁾

松平駿河守の通行に関し、天保十三年十二月代官関保右衛門は五井村に対し、「一日人足廿五人、馬廿疋宛十五日、并人足廿五人、馬拾疋宛二日、都合十七日之間無遅滞可差出旨」命じている。

これに対し五井村は先例により加助郷村山倉村外一〇ヶ村に人馬の提出を伝えている。ここでいう先例とは、天保九年御料・私領巡見使が通行の際加助郷・大助郷村二七ヶ村に人馬を触宛たところ助郷村がこれを拒否したため、五井村は勘定奉行深谷遠江守へ出訴し、大通行により人足七〇人以上を必要とする時は加助郷、一〇〇人以上を必要とする時は大助郷村へと触宛ることが内済により決められたことである。

助郷村は五井村の人馬触宛を拒否したため、天保十四年二月に五井村は出訴し、同年十月に両者の間で済口証文が取交されている。

済口の内容は、

- 一、幕府公用以外の助郷人馬には賃銭を渡す。
- 一、大通行が長柄山村・六地藏村又は五井村の助郷村を通過する場合、長柄・六地藏両村の助郷村と大通行の通過する助郷村は助郷を免除する。(五井村の助郷村の中には、長柄・六地藏の

継場の助郷を勤める村があつた。)

一、添人馬は助郷に負担のかからぬようにする。

一、定式諸家の通行は五井村と定助郷村(加宿的存在)が勤める。一、公儀の臨時大通行・忍藩主松平駿河守が房総海岸防備のため

通行する時は、継立当日まで二五日以上あれば五井村はその筋に何の上印状を下付してもらい、間に合わない時、又は駿河守家中が御備場御用で大通行の時は、先触をもとに一日七〇人までは五井村と定助郷村で勤め、七〇人(七一人か)以上一〇〇人までは山倉村外一〇ヶ村が加わる。一〇〇人(一〇一人か)

以上となつた場合は、内田村外一七ヶ村が加わり、総高割によつて人足を提供する。但しこの人数は添人馬を含んだものであり、馬一疋は人足二人に換算したものである。

助郷村においては天保九年・十四年と助郷役拒否の態度を示したものの、結局は五井村の助郷村として組織化されているのである。

これまで述べてきた海防に関する助郷問題は、助郷村と継場・藩側との対立であつたが、上総国周准郡富津村の場合、海防そのものために交通組織が成立している。周准郡は元来貞元・中野組合の継場一ヶ所が存在するだけであつたが、峯岡牧関係者の通行を処理すべく、天明元年に三直・六手組合、鹿野山の両継場が新設され、下駅・中駅・上駅と呼ばれてきた。⁽¹³⁾ところが富津村に御備場が設けられ、交通をはじめ諸役の負担が掛けられるようになると、次のように富津はじめ周辺四ヶ村が下駅・貞元・中野組より独立した組合を作るに至つた。⁽¹⁴⁾

一 右出入訴訟方申立候者、富津・新井・西川・川名・篠部五箇村

之義者、前々者何方江之任遣ニ而無御座、尾瀬郡貞元、中野郡村助合村々ニ御座候処、文化八年松平越中守様御領分ニ相成、海岸御防禦御台場等築立、猶又文政四巳年御陣屋御造立相成、

竹々岡村御通行人馬御人用茂有之候ニ付、貞元・中野両村役人共一同相談之上、右御用節者私共村々ニ而御座候処、同六年中森覚蔵様御代官所ニ相成、富津村御着陣并御掃府御立人馬之外人用者無之候ニ付、又々右駅場江人馬差出シ助合相勤候處、房総の海防担当が代官森氏に移ると、普請等の負担がなくなったため、富津組は以前のごとく下駅の助郷を勤めるようになるが、文政十年改革組合村編成に際し、田富津五ヶ村組は御備御用があるため、大組に編入しては差し障りがあるとのこととて五ヶ村組合を命じられている。

以上のように、尾瀬郡においては、海防に関する交通組織が村側によつて編成され、改革組合編成時においてもその機能が認められたわけである。もつとも組織が出来上つたというだけで、実際にこれだけの組合で通行その他の諸役を負担することは困難で、

其後松平下総守様御領分ニ相成、御陣屋・御長屋等共御建増ニ而、竹筒岡村御陣屋・房州洲崎村・白子村両所御備場江御通行人馬多分人用有之、私共五箇村江之高千拾石余之場所ニ而御立寄行届という状態になり、下駅と助成を願ひ出て下駅も助成を約束している。しかし下駅はこの助成について、中・上両駅及びそれに付属する助郷村へも負担をかけようとしたため中・上駅の反感を受け、富津組に対する助成が思うように進んでいない。

□ 安房方面

房総半島の先端に位置する安房郡は、前項で述べた地域に比べれば交通量も少く、交通組織も未発達であり、従つて交通に伴う紛争もあまりなかったと考えられる。

嘉永元年六月継場の市部村と、組合の竹之内・不入斗・久枝四ヶ村が助郷村を提出拒否したとして訴え出た訴状によると、この地域において交通量の増大を実感として受け取るようになったのは、天保十四年松平下総守が房総の海防を担当するようになったからであるが、弘化四年に松平下総守と同肥後守の両家が海防を担当するに及んで、助郷村は人馬の提出に難色を示すようになり、これを拒否するに至つてゐる。

天保末年から弘化初年の間に作成したと推定できる『最寄組合并継場助郷書上帳』¹⁶⁾によると、「今般私共被々出、最寄組合并継場助郷取極之義被仰渡候ニ付、一同出会之上相談候処、前書之通取極」というように、組合村と助郷の組織化が命じられている。組織化するについては、各組合の物代のみがこれを決定し、各村に対しては事後承諾を得たようである。すなわちこの書上帳の表紙に「此帳他見無用 此帳ハ定助加助之無差別、勝手ニ書上候帳ニ付、世間へ出し物ニ決而不相成候也」とあり、領主より正式に決定されるまでは公開できるものではなかったものと考えられる。一同出会の上で編成した組合は一八組であるが、紙数の都合上ここに組合編成村名を掲げることとは省略する。編成された組合村に基づき、本郷、那古、大賀、波左間・洲崎組、伊戸・相浜組、白浜、北朝夷、竹原、府中、忽戸、北条、松田、江見の各継場村に付属する助郷村を定めている。右のうち、内房沿の館山までの継場の助郷についての原文を左に掲

げておくことにする。

継場助郷定

- 一、本郷継場之儀ハ組合拾三ヶ村持ニ相定申候、
- 一、檢義谷原組九ヶ村之内、吉井村・平久り村・山田村迄孝嗣御牧場附ニ付除之、其余之、其余六ヶ村ハ御他領市部村、江助郷相動米申候、

一、那古継場之義ハ組合拾七ヶ村持ニ相定申候、

- 一、南條組九ヶ村者、先年御他領館山町与及出入ニ、人足式百五拾人、馬九拾疋遣払候上ハ、人馬差出し候該定ニ付、已来共右同様ニ御座候、

(中略)

- 一、府中組之内、下堀村外九ヶ村者御他領上滝田村、助郷相動米申候、

一、北条継場之義ハ、組合拾三ヶ村持ニ相定申候、

(以下略)

以上のように村側が作成した組合は、改めて領主側の御趣意として仰渡され、組合内部における負担についての調整が行われている。それについては、弘化二年一月七日の本郷村組合の『取極申書付之事』によって知ることができる。

一、今般平等御趣意ニ付、

- 御領分組合相立候様被 仰渡、当本郷組合之儀是迄ハ給々ニ御座候得共、御一領ニ相成候上ハ、拾三ヶ村組 相定候処、人馬割之儀ニ付、佐久間中村・同下村申候ハ、専躰佐久間村之義高村ニ而候得共、家数少く、殊ニ継場本郷村、手邊之村方ニ而、

平等高割ニ相成候 而ハ難義ニ付、(以下略)

ということで、佐久間中・下両村は高合計一七六一石六斗余の内四〇〇石を差し引いた石高に助郷待がかけられるようになっていく。さらに奥山・横根両村も石高の一部が役高から差し引かれている。こうした状況からみて、安房方面に松平下総守領及び若干の他領における交通組織の再編成は、ほとんど農村側の抵抗もなく、一挙に押し進められたようである。

以降松平肥後守領分となり、組合村内部に若干の手直しが行われ、さらに備前岡山藩松平慶政が海防を担当するに至って、松平慶政の領知となった村数と従来の会津藩松平肥後守領との村数に多少の相異が出、この時組合村にいくらかの編成替がみられたようである。

おわりに

以上幕府の海防政策に伴う交通政策について述べてきたが、房総に対する幕府の海防政策を的確に把握していないため、焦点が定まらぬ論考となつてしまつた。

房総往還における交通組織と、海防による交通量の増大とについてをまとめてみると、下総地域においては、常に一定交通量に藩主・家臣・鷹狩の通行は房総往還の下総地域から房総半島各地域へと散つていくがあつたため、組織としては小規模な公用通行であればこれを充分処理できるだけの機能を有していたとみられる。そのためこうした地域 of 農村においては、交通量の変化が、農村にとつてどの程度の負担をもたらすのかを、現実として把握することができたのではないだろうか。

このため海防による交通量が増大し初めると、条件をつけつつ村方はそれを負担し、天保期に至り、その負担が限界点に達するや直ちに各所において助郷免除の願が出されたと考えられる。さらに農村側としては、こうした動きが各所において起きたため、それぞれの動きを分析しつつ助郷免除願を展開することができたわけである。

一方上総の南部・安房地域における既成の交通組織は下総及び上総北部に比較すれば未発達の状態にあり、組織といっても特定な通行のみを処理する組織という意識が強かつたようである。馬津郡にあつては峯岡牧の再興により交通組織がある程度組織化され、天明年間に整備されるとそれを母体として海防の通行処理にあたるようになり、安房地域では天保末から弘化初年にかけて海防を担当する藩の手によつて一挙に組織化されているが、これは組織が未発達であつたからこそ可能であつたといえよう。

いずれにしても海防政策が交通に与えた影響は多大なものであり、今後は拙稿執筆中に確認された安房地域の史料をもとに、房総と海防の関係を総合的に調べてみたい。

(千葉県庁)

注

- (1) 丹治健蔵「弘化期における江戸湾防備問題と異国船取扱令」『史学論集 対外関係と政治文化第三』一九七四(二)一三―二五五頁
- (2) 伊藤好一「大津海岸警備肥後細川家の預所支配」(『三浦古文化二二』一九七七)四九―五八頁

- (3) 『御触書寛保集成』六五二五号
- (4) 『新訂寛政重修諸家譜一』三〇五頁
- (5) 本節において引用した史料で、特に注のないものは『通航一覽八』及び『通航一覽続輯第五』に拠つたものである。
- (6) 鋸南町編『鋸南町史』(一九六九)六四―一三九頁
- (7) 千葉県安房郡鋸南町川名家文書
- (8) 千葉市編『千葉市史 史料編2 近世』(一九七七)二〇七頁
- (9) 同右所収。この日記録は事件の詳細な経過と願書等をまとめたものである。
- (10) 本節は野村兼太郎『近世社会経済史研究』一九四八所収の「下総生実領助郷郵動」に拠つた。
- (11) 五郷組合について、野村兼太郎氏はなら述べられていないが、これは上総・下総における組合村である。拙稿「上総における組合村と交通組織について」(『市原地方史研究九』)を参照されたい。
- (12) 千葉県編『千葉県史料近世篇上総国下』(一九六一)三一―号史料
- (13) 拙稿「関東における交通の形成と展開」(『交通史研究三』一九七八)
- (14) 千葉県木更津市中山家文書
- (15) 千葉県編『千葉県史料近世篇安房国上』六八号史料
- (16) 千葉県安房郡鋸南町川名家文書

The Reorganization of the Communication System
in Boso Peninsula in the Late Shogunate Period
Mitsumasa Yamamoto

The increasing access of the foreign boats to the Japanese coasts in the late Tokugawa Period had a remarkable influence on the Japanese society of that period, especially to the peasants' life with the increasing burdens. At the beginning, to cope with the increased traffics of the Shogunate officers and daimyos in the coastal districts of Kanto, caused by the necessity of the defence, the Shogunate and the daimyo governments (han) had adopted rather temporary measures, levying men and horses from the countryvades. The village communities themselves had cooperated rather willingly to such measures. Later on, however, when the defence became a more important affair for the Shogunate and the han, they had to reorganize the traffic system, because the secondary roads connecting Kanto coast were mostly of small scale and had less developed station system. To these changing attitudes of the Shogunate and han the peasantry became conscious that the increase in traffics was not temporary. In fact, in 1842, when Matsudaira Tadakuni of Oshi han took charge of the coastal defence, in the districts facing the Uraga Channel, many villages near the stations which had been ordered to offer men and horses according to the sukego system, presented the petition for the exemption from the levy. The peasant resistance was especially strong in the territories of Oyumi han and in Sakura han where they tried even the direct petition. While in Awa and in the Southern Kazusa the peasants' resistance was weak and the reorganization of the traffic system for the defence purpose was carried out rather easily. In this case the peasantry demanded only the decrease of the sukego burdens.

In this way, we can distinguish two reactions of the peasantry against the strengthening of the defence measures and the consequent increase in the traffic. Anyhow the station system of the coastal districts in the Boso Peninsula became organized in this occasion.