

# 研究

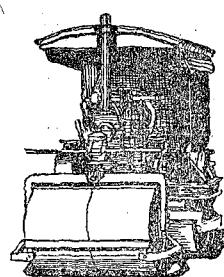
## 徳川時代の交通落穂考

京都帝國大學經濟學部 平松弘

### 徳川時代に於ける道路交通 阻害の一例

坂本學士は、「古代交通史の問題」なる論文に於て、古代に於ける交通施設は、當時の支配階級たりし貴族官吏の政

治的必要の爲になされしものにして、被壓迫階級たりし一般民衆は、それらの施設の重き負擔に苦しめたるのみにして、何等の便益をも受くる事はなかりしものであると、説



—ラーロドーコルセーチ—

来る。即ち幕政の初期に於ける五街道の制定、道路舟梁の修築、地主の免除或は米代の貸與による宿驛の保護、一里塚の築造、宿驛傳馬の制定、人馬駄賃錢の定め、駕籠奉行、御宿奉行の任命等、皆中央集權的政治組織の必要よりしてなせしところのものである。殊に參觀交替制の實施によりて交通の頻繁を來し、この爲に宿驛の窮乏、傳馬の不足を告くるに至りて農民の大なる負擔に於て創められし五街道の助郷制度、或は傳馬宿入用米の徵收等は、その交通施設の性質を物語るものである。幕府の交通施設がかかる政治的必要よりして企てられし當然の歸結として、幕府は他面に於てその軍事的考慮よりして、殊更に交通の阻害となるべき關所渡船或は歩涉越制度等を設けしものである。次にその一例として、京都江戸を連ねる最も重要路たりし東海道大井川の歩涉越に關する規定並に越立方法を示して、當時の交通の一面を明にしよう。即ち正徳元年五月の達しによれば、「旅人如何様にたのむと云ふも、御法度の脇道へまはるべからざる事。川越の事暮六つ時以後手引にてもすべ

からず、差急ぎの旅人断ありて夜中に通るに於ては、川越肝煎の者吟味の上、水の深さ帶通りより上の時は手引一人、帶通りより下の時は一人にて、渡すべき事。」とありて、所謂「御定場」なる指定地以外の交通を禁止し、亦特殊の事情なき限り夜間通行を禁止して居るのである。故に東海道の交通は、暮六つ以後に於ては杜絶するのであるが、川留となれば晝間に於ても東西の交通は杜絶せしものである。大井川は二尺五寸を以て常水とし、増水二尺以上に及ぶ時は、川留と云ひて越立を休止せしものなるが、これは當時の越立技術を以てしては事實上危險の存せしと同時に、險要としてその渡り易きを知らしめざらんとする幕府の必要より禁止せしものにして、尤も交通の阻害となりしものである。川留は二三日より一週間位を通常とせしものなるが、旅人の宿りしを思へば、當時の交通の如何に盛なりしかを知ると同時に、如何に交通に大なる阻害を與へしかを知り得る

越立方法は輦台、手引の二種存せしものなるが、その越立に要せし川越の人數を示せば次の如くである。

乘物	一挺	八人	行
長持	一棹	八人	
駄荷	一駄	八人	
分持類	一駄荷	八人	
乘掛下駄荷	一駄	八人	
手引	一人	八人	付
臺乘兩人乘	一挺	八人	九
臺乘一人乘	一挺	八人	四文
半乘下	一駄	八人	八
引馬	一匹	八人	〇
		川越	一文

亦島田金谷兩宿にありては、越立事務處理のために、他の宿驛と異り、問屋場の外に川會所なる機關を有せしものである。その組織を示せば次の如くである。

取締二人 嘉永年間より置かれ、代官手代の任命する所なり、年拾二・三兩を給與さる。

川庄屋四人

年行事	拾壹人	小頭六人	御傍馬役を取扱ひ、問屋場年寄、川庄屋より任命され年拾二、三兩の給與の外、一日辨當料として百三十二文を給さる。
川	越	川	川越組につき一人にして年五、六兩の外
辨當持	水	日口	一日辨當料として七十二文を給與さる。
入	越	川	四八二人(慶應年間には六四七人)
當持	水	日口	

御傳馬役を取扱ひ、問屋場年寄、川庄屋より任命され年拾二、三兩の給與の外、一日辨當料として百三十二文を給さる。川越一組につき一人にして年五、六兩の外、一日辨當料として七十二文を給與さる。

## 助郷と新田

爲、此領諸役免許、新島と名付、永々守護不入者也、

とら四月

豊臣氏の國內統一、次で家康の幕府樹立を見るに及びて、

家康判

小見川共。

久しく群雄諸國に割據して相争ひし争亂はやみて平和となり、農民は戰禍重稅重き課役より免るを得て農村の生産力は大に増加するの勢を來すと共に、農民により、或は没落する諸侯の浪人により新田開拓も亦盛に行はるに至りしたものである。新田開拓の増加は亦、當時に於ける經濟的基礎を構成せしものが農村であり、従つて農村の盛衰生産力の増減が直ちに幕府並に諸侯の經濟を左右せし關係上新田開拓の獎勵をなせし幕府並に諸侯の政策に負ふところが大である。ここに問題にせんとするものは、徳川家康が北條氏の後を受けて關東を領有することとなりたる結果採用せしところの新田開拓獎勵策と助郷との關係である。天正十八年下總國香取郡小見川の農民の利根川中に生ぜし堆積洲

とあり、慶長七年三月武藏國葛飾郡茂井田村新田開發に際しては、「當新田へ罷越候もの諸役國不入たるべし。」となし、慶長十六年相模國足柄下郡鳴宮新田開拓の場合にも、相州文書によれば、「かものみや新田之地に移居候百姓共、諸役赦免に候。これ各牢人之義候間如此候。」とあるところより見れば、新領有民をなつけんが爲めと、新田開拓の獎勵との爲に、開拓されし新田に對しては諸役不入の免許を與へしものである。これら諸役不入の免許を有せし新田の農民は、其の後に於て創められ尤も農民を疲弊せしむる因となりし助郷課役を免れ得たりしものにして、次の記録はその事實を物語るものである。

當村(先に引用せる小見川)儀は、乍恐東照宮様江戸御城へ御入府の砌、上之島先祖石田主馬亮惣代を以て、開發願開拓の出願に對して家康の與へし開拓許可狀によれば、

下總國香取郡の内に於て新島起立の事、此節一段に候

上候處、御喜悅に思召され諸役免許、新島料と名付け、

天正十八年より寛保三年迄百四十二ヶ年反高仰付候處、延享元年堀江荒四郎様御代官の節・御検地御高入仰付られ、諸役相勤候得共、日光御社參人馬(助郷)御鹿狩勢子人足等御免被成候。

其の後に至り徳川氏は自ら新田の開拓を企てし外、一定の鉄下年限を與へ、或は金錢の貸與による新田開拓の獎勵はなせしものなるが、その初に於けるが如き諸役不入の免許は與へざりしが故に、初期を除く新田の外は諸役不入の恩典に預るを得ず、從つて其の後に開拓されし新田にありては、助郷役或は宿驛費の徵收は免れ得ざりしものである。

### 道路と運輸

徳川時代に於ける通路の施設は前時代に比して大にその面目を一新したりとは云へ、軍事的考慮よりしては橋梁を架せず、渡船或は歩涉越の如き殊更に交通の阻害となるべき制度存し、陸上交通機關としては駕籠馬の外依るべきものなく、人の交通並に手荷物の輸送にさへ農村を大に疲弊

せしめし助郷役を必要とせしが如き状態なりしが故に、道路が貨物の大量的輸送の通路として役立たざりしことは當然である。従つて當時は貨物の輸送は河海の舟運に依る所外なかりしものにして、この爲に江戸大坂を結び付くる所の麥垣廻船樽廻船を始めとして奥羽廻船北國廻船等を生じたのである。然し乍ら當時の廻船にありては航海術の發達せざりしと、幕府の大船建造禁止との爲に、途中難船の厄に會ふものが少くなく、物資の輸送は極めて不便たりしものである。

奥州太平洋岸方面の江戸送り貨物は、徳川時代の中頃迄は舟積されて銚子に至り、それより利根川を溯りて潮來を経て關宿に至り、これより江戸川を經て江戸に送られしものにして、これが爲め銚子潮來には仙臺侯を始めとして奥羽諸侯の藏屋敷が建てられ、當時の銚子經由廻米高は十八萬石雜貨十萬石と稱されて居るのである。然るに中頃以後に於ては利根川中に諸所に堆積洲を生じ、從來の如き大船の航行し得ざることとなりたるがため、奥州より那珂港を

經て鹿嶋灘九十九里灘を通りて江戸に輸送さることとなつたのであるが、鹿嶋灘九十九里灘は海洋荒く難破の危険大なりし爲め、遂には利根川の氾濫防止を兼て舟運の便を開かんが爲め、利根川より印旛沼を經て東京灣への疏水が試みられ、或は亦北浦より那珂港への疏水が識者に依つて唱道されたのである。左に引用するところはこれに關する記録にして、同時に當時の道路並に陸上交通機關が貨物輸送に殆んど無能たりし事實を物語るものである。

(前略)諸廻船奥州地を放れ。(中略)下總國銚子港を指し

鹿嶋灘十八里銚子港より犬吠ヶ崎海上二里同所より上總國大東崎迄を九十九里灘と唱、十八里の間船懸りの場所更に無之、難破船相成候分不少候處に相聞候處、去寅年中下總國印旛沼堀割方被仰付候次第に至り候て、農民の水災御救助は勿論、銚子港より關宿迄三十里餘斗穂川を瀬り候舟路半相減候故、東海之廻船、銚子港へ入津の上、諸色とも右川筋より印旛沼へ相懸、内海を乗り、江戸着岸候へば、尤九十九里の難場相免れ廻船便利を得可申は

必然之儀と奉存候。可相成は前書鹿嶋灘へも不相掛容易に江戸表へ入津可相成哉と勘考仕候處は、下利根川續き北浦と唱ふる入江の止り常州の鹿嶋郡鋸田村地内字鋸田川より茨城郡田崎村地内大矢川流末迄凡長八千六百四十間餘有形の川筋切廣、又は新規堀割北浦の水を同村地内澗沼へ吐入那珂川に連絡し候へば那珂港への水路相通、尤堀割方に付故障之筋無之相聞候。(後略)

