

参勤交代旅行の研究

宮川充史

本論文は、これまで大名統制を前提に扱われてきた参勤交代旅行の実態を、藩政史料だけでなく、幕府側や大名を受け入れる交通施設側の史料も用いて考察したものである。具体的には、西国諸藩の参勤交代の旅行路や実施状況の把握、旅行道中における河川渡河や脇道利用の考察、諸藩が出立前に幕府に提出する旅行伺の事例分析を行った。

参勤交代の研究は、その制度が幕藩制国家・社会の多方面に影響を及ぼしていたことから、明治・大正期から今日に至るまで蓄積を有している。序章では、それらの研究を整理し、研究動向を追った。参勤交代の本格的な研究は昭和期になってから始まった。参勤交代研究を主導したのは、戦前期は田村栄太郎、戦後期は丸山雍成、波田野富信であり、主に近世の交通史研究者であり、内容は制度や旅行に関わる研究であった。昭和末から平成期に入ると参勤交代研究は多様な視点から考察が行われ、旅行以外の論点からの成果が発表された。一方で、近世の宿駅研究の停滞もあり、参勤交代の旅行研究も停滞する状況となった。参勤交代の旅行研究における課題として二点指摘した。

第一に、これまでの研究で中心的に利用された史料は、藩主の事績録や道中日記であり、行程や日時の特定、道中の様相を一時的に紹介するに止まっている。また、大名を受け入れる宿駅等の交通史料を用いた研究も、宿舎となる本陣史料を用いた研究に止まり、これまでの本陣休泊帳も翻刻や数量のみが述べられるだけであり、それらの成果が十分に活かされていない。

第二に、参勤交代の旅行そのものが大名統制の一部とみなされ、大名に旅行を強いることで財力を殺ぐとする見解を前提に研究が進められたことである。幕府は諸藩に対して、旅行路に応じて出立前の事前伺や届などの規制を課し、諸藩は伺をしている。しかしながら、大名統制を前提に扱うため、それらの旅行路規制の厳しさを指摘するに止まり、事例分析が不十分な状態にある。

第一章では、渡船記録と本陣休泊帳から西国諸藩の参勤交代の行程路について考察した。美濃路起渡船場の記録「大福帳」・「川端拝領留」の史料的特質を考察し、美濃路の通行者の割合を把握した。美濃路の通行的特質として、通行者は東海道本道（伊勢路）の凡そ三分の一程度であった。通行者の割合も大名通行が占める割合が高く、御用で江戸・上方を往来する旗本・幕臣層や公家の通行は少なかった。全ての利用路を確定できた訳ではなく、特に近世前中期は今後も適宜追加する必要はあるものの、近世後期に限れば多くの藩の参勤交代の実施と行路は明らかになった。基本的に西国諸藩の参勤交代路は東海道本道であった。ただし、享保期から宝暦期においては美濃路利用も多かった。文化期以降は美濃路利用の減少傾向が続き、以後回復することはなかった。また、本章では諸藩の利用路だけではなく、参勤交代の実施実態も明らかになった。その一部ではあるが、一部の西国諸藩と長崎警衛に関わる三組六藩の交互参勤の実施状況を明らかにし、交互参勤の原則や参勤交代の時期がある程度維持されていたことも明らかになった。

第二章では、第一章で用いた渡船史料を中心に、参勤交代時の渡河の実態と影響を考察した。渡河は参勤交代旅行の最大の障壁であり、天候による川留は規模が大きな通行ほど影響が大きく、臨時的経費の増加につながる。起川（木曾川）では、船の利用・被下金には、「定式」・「不時」があり、「定式」は毎回利用される船数や被下金であり、「不時」は河川状況によって異なった。藩側は少しでも船数を抑え

たいが、河川状況は常に変化し、「不時」船の利用を抑えることは、円滑な渡河の妨げともなり、参勤交代での渡河費用の削減は容易なことではなかった。また、尾張藩と縁戚関係になり、「御馳走」になると、一定の船数は手配され、被下額も低額に抑えられることがあったが、藩によっては御馳走になることで経費が増えることもあった。

第三章では、中山道と山崎通を事例にして諸藩から提出される旅行伺を考察した。正徳四年、幕府は諸藩に対して、中山道の利用が多いため、中山道利用時には理由を添えた老中への伺が必要となった、諸藩は一月・二月までに理由を記して老中に伺う必要があった。回答である附札は個別事案を除けば、諸藩に一斉に行われた。通行理由は多くが病気を理由としたものである。基本的に幕府は伺に対しては許可することが多いが、「無用」の例も確認できる。それは、明和七年の鳥取藩等三藩が不許可になった事例や、安永七年には伺のあった大名の一定数が認められないことからわかる。要因としては、連続した利用に対しては制限したと考えられる。一方で、山崎通は中山道と異なり、理由の明記は必須条件ではなく、不許可を示す「無用」がなかった。さらに、伺も出立前の近い時期であり、回答も即日されるものも多かった。

第四章は文政三年に実施された美濃路旅行伺の制度化の過程、実施後の諸藩の伺の特徴について考察した。当初は美濃路の利用には伺や届は明文化されていなかったが、老中への伺や道中奉行への届をする藩もあった。道中奉行は文化期には老中への伺を求める方針であったが実現しなかった。文政三年の美濃路旅行伺の制度化は、美濃路の大名通行を減らす目的よりも、それまで老中への伺、道中奉行への届、無届で美濃路を利用してきた諸藩に対して、老中伺に方針を一本化したものであった。美濃路の利用が禁止された訳ではなく、中山道と異なり、通行理由を明記せずとも伺があれば利用は基本的には認められ、山崎通と同じく「無用」の事例は確認できない。しかし、「其時々伺」が必要であり、道中での変更は原則認められず、美濃路が有していた七里の渡海回避路としての機能は佐屋路が担うことになった。佐屋路の利用は事前の伺をする場合もあるが、臨時的利用は道中奉行への届で事済んだ。これは本坂通の利用に類似する。また、美濃路の利用を許可されても、道中で都合により本道である伊勢路に変更することは可能であった。

第五章では脇道通行について考察した。幕府は把握していない近道や間道を利用することを原則禁止している。文政五年の鳥取藩による大島堤通の通行を機に幕府道中奉行は参勤交代時の脇道の禁止に乗り出すが、実現しなかった。大島堤通は大垣を回避する脇道であり、本道よりも若干短い。しかし、通常時は美濃路の本道が利用され、利用の多くは、洪水を理由としたものであり、回避路として機能した。大谷川等の洪水時には度々利用されている。徳島藩が無届で利用し、呼び出されたように、無届の通行は認めなかった。その一方で、紀州藩の利用は洪水に関わらず常態化していた。紀州藩のみがこの道中を利用し続けたのかは定かではないが、幕府編纂の「中山道宿村大概帳」に「紀州街道」と称されるほど、紀州藩の利用が常態化していたことが背景にあったと考えられる。

本論文の成果は第一に、西国諸藩の一部に限定されてはいるが、旅行路や参勤交代時期が明らかになったこと。第二に渡船場側の史料分析から、旅行費用節約の困難さが明らかになった。そして、第三章以下の考察から、幕府の旅行路規制は、表向きは厳格性を有しているものの、実態は伺や届をすれば利用は可能であり、必ずしも厳しく規制されていたものではなかった。むしろ、藩側から幕府の旅行路規制に対して、批判的対応をとることもあった。

以上が本論文の構成である。本論文の課題は終章にまとめ、西国諸藩の参勤交代旅行路や状況は付表として、(九州)、(四国・中国)、(畿内)、(近江・越前諸藩他)の四つに分類し一覧化した。