

# 博士学位申請論文の要約

論文題目：中近世の主要交通路に関する歴史地理学研究

村上晴澄

## 1 章. 中近世交通研究の現状と課題

1 章では、本稿で扱う中近世交通に関する先行研究を整理した。中近世には、人や物が移動するための交通路として、陸路と海路が存在した。陸路には、古代の官道・中世の鎌倉幕府による関東の上道・中道・下道・近世の街道に代表される政治支配と関連の深い交通路が存在した。陸路を移動した人々には、武士や軍勢といった支配階層だけでなく、社寺参詣や行商・流通、荘園年貢の運搬など庶民も多かった。しかし、中世後期の戦国時代には、戦国大名が台頭し、支配領域内で伝馬制度など継送り制度を整備した。また、1601（慶長 6）年以降の徳川政権による近世の街道も、将軍の移動や大名の参勤交代だけでなく、庶民の社寺参詣や湯治などの旅でも利用されたことがよく知られている。近世の街道は、江戸幕府が宿駅制度を整備したこと、近現代の道路網に継承された区間も長いことが特徴である。

以上、先行研究を整理すると、中世後期の室町時代から近世初期の江戸時代を対象とした交通制度以外の研究が少ないことが判明した。日記・紀行文を主な史料として、社寺参詣をはじめ宗教的目的の移動経路を復原した研究は多いが、その結果は主要街道と一致しない区間も長いといえる。また、物流に関しては遠距離になるほど水運が利用される傾向にあると考えられる。従って、近世の主要交通路の経路が形成された過程は明らかになっていないと考えられた。そこで本稿では、将軍や家臣といった政治的身分の人々を取り上げ、日記・紀行文から判明する経路・宿泊地・所要日数などの行程を歴史地理学の視点で研究する。

2 章では、中世後期の室町時代および瀬戸内海を対象にする。3・4・5 章では、1601（慶長 6）年の徳川家康代官による宿駅制定以前の東海道を対象とする。戦国時代の有力大名であった織田・豊臣・徳川政権の台頭による街道交通網の形成過程を明らかにする。6 章では、1601（慶長 6）年の東海道宿駅制定時に 45 ヶ所であった宿駅が、五十三次で知ら

れるように 53 宿に増加した要因を分析する。7 章において、全体のまとめおよび今後の課題を示す。

## 2 章. 室町時代の紀行文からみる瀬戸内海の旅

中世瀬戸内海の紀行文により、室町時代及び海上交通に関して、1 日当たりの移動距離や経由した津の特徴、潮位など自然条件と航海の関係を明らかにした。紀行文として、1389（嘉慶 3）年 3 月、室町将軍足利義満が厳島詣に赴いた際の『鹿苑院殿厳島詣記』（以下、『詣記』）ならびに『鹿苑院西国下向記』（以下、『下向記』）を使用した。いずれの紀行文も経由した津や各地の到着・出発時刻などが詳しく、歴史地理学の視点による行程復原の史料として適している。

紀行文の地名を基準として、航海は 1 日当たり 70 km 以上移動した日から 20 km 足らずの日まで様々であったことが判明した。移動距離が短い原因のほとんどが雨風などの悪天候であり、航海は天候に左右されやすかったと考えられた。また天候が良ければ 1 日中航海を続けており、古代以来の浜伝いではなく、近世のような沖合いを航行することが可能であったことも判明した。

さらに、瀬戸内海の特徴として、潮位変化が大きいことが挙げられ、紀行文の記述と海上保安庁の「潮汐推算」によって、厳島神社前の干潟付近における時刻や乗船の様子を明らかにできた。紀行文からは、足利義満が厳島神社の参拝を終えて、大鳥居の辺りまで歩き、小舟に乗ってから瀬戸内海を航海する御座船に乗り移ったことがわかる。潮汐推算により、1389（嘉慶 3）年 3 月 11 日、大鳥居付近まで歩いていくことが可能な潮位約 100cm を下回る時刻は、午後 2 時頃であると推定できた。

この厳島詣で寄港した場所は、室町時代の流通拠点となっていた湊と考えられる。足利義満の船出地点である摂津国の兵庫津をはじめ、細川頼之の拠点であった讃岐国の宇多津、厳島詣の旅で立ち寄った備後国の尾道、安芸国の高崎、備前国の牛窓および室津などは、「兵庫北関入船納帳」にも入関した船の船籍地として記載されている。義満が宇多津に往復とも寄港した理由は、讃岐国主であった細川頼之に逢うためであった。当時失脚した状態にあった細川頼之が、厳島詣の翌年には幕府の中樞を担ったことから、義満の厳島詣は参詣の旅という名目であったが、実態は諸国巡視といえる。

## 3 章. 『家忠日記』にみる徳川領国の東海道

中世末期には、国を支配する戦国大名が台頭し、特に関東・東海地方では、国内で伝馬

制度などの交通網を整備したことが知られている。伝馬ではなく大名家臣の移動事例から交通網の特徴を明らかにした。そこで、東海地方の徳川家康の領国であった三河・遠江などを対象として、三河の深溝城を拠点とした家臣、松平家忠を事例とした。家忠が記した日記は『家忠日記』と呼ばれ、戦国武士の日記として質・量とともに一級の史料となっている。分析の結果、移動目的と家康領国の範囲に特徴がみられた。

例えば、家康の城への出仕や領国境目の城で警戒にあたる城番、さらに他国への出陣など政治・軍事的な目的で東海道を通行した。とりわけ、織田政権や豊臣政権の一員としての出陣では、徳川領国を東へと東海道を遠方へ移動した。その一方で、所領での堤防修築や川狩り、茶会や連歌など文化的活動などは、深溝城周辺での移動であり、東海道のような広域を結ぶ街道は通らなかった。また、家康領国西部に位置する三河西部の東海道知立宿などは、豊臣政権の支配した京都・大坂方面へ家康をはじめ主要人物が往来する際の見送り・出迎えの場所となっていた。

以上、戦国大名の時代に近世とほぼ同じ東海道の経路や宿が成立していたことが判明した。遠方の国々へ出かけた行商人・僧侶・歌人などと異なり、大名やその家臣のような政治的な交通者の行動上の特徴は、日常的な行動範囲が領国内であったといえた。

#### 4 章. 中近世移行期の尾張・美濃における街道の形成

古代東海道は伊勢国を經由したが、伊勢湾を横断する海路を含んでいた。中世鎌倉時代に、陸路の東海道として美濃経由が主流となった。そこで、中世末期室町時代から近世初期の尾張・美濃を事例に、街道の経路が政権の拠点とともに変化したことを明らかにした。

中世末期、尾張では織田政権が誕生し、美濃へ勢力を拡大して岐阜城を築城すると、岐阜経由の道が政権によって重視された。信長の死後、後継者となった豊臣秀吉は関西を基盤とした。近江から尾張や三河などへ向かう東海道としてが岐阜を経由すると遠回りのため、岐阜ではなく大垣や墨俣などを通る美濃路を形成したと考えられた。秀吉の死後、豊臣政権対徳川政権の戦いとなった1600（慶長5）年の関ヶ原合戦では徳川方が勝利、1615（慶長20）年には大坂の陣で豊臣氏を滅した。尾張・美濃は初期の徳川政権にとって対豊臣政権の要衝であり、織田・豊臣政権のどちらの街道も継承された。

徳川政権内では尾張・美濃の通行経路に違いがみられた。家康は、岐阜経由を通行し、家忠・家光は主に美濃路を通行した。美濃路はのちに幕府が管轄する五街道の脇街道となったように、時代や政権、人物ごとの街道の違いが判明した。さらに、初期の徳川政権においては、名古屋城建設に伴い、東海道の岡崎から名古屋を直結し、東海道よりも内陸を

通る駿河街道が作られた。これは、海上から東海道が攻撃される危険を避ける目的も考えられて、中近世移行期には、城郭の立地をはじめ政治・軍事的要因から街道の経路が選ばれたと考えられた。

## 5 章. 豊臣政権における東海道伊勢路の形成

4 章では尾張・美濃における街道の経路を取り上げたが、本章は伊勢・近江を経由する近世東海道が成立した過程を扱った。対象とした年代は、織田政権の支配下にあった伊勢が 1582（天正 12）年の信長の死後に豊臣政権の支配下に組み込まれ、関ヶ原合戦後に徳川政権の支配下で東海道の経由地に変化した 1601（慶長 6）年までとした。

近世東海道の伊勢路は、天正年間末期、信長の後継者となった織田信雄の伊勢に進攻した豊臣政権と深く関連すると考えられた。豊臣政権は、信雄や同盟者の家康と争った小牧・長久手合戦の和睦後も彼らのいた伊勢以東の東海道沿いを警戒した。そこで、従来の近江国内の主要な城郭機能を伊勢路沿いに移転し、伊勢国内でも近江に近い亀山城を重視した。

豊臣政権は、1590（天正 18）年の小田原の陣で、関東の北条氏を降伏させた。戦後の国替で、徳川家康は東海地方から関東へ移された。伊勢などを支配していた織田信雄は、家康旧領の東海地方への転封を拒んだことを理由に改易され、伊勢は豊臣政権の直轄地となった。

1590 年代には、秀吉自ら三河での鷹狩などで伊勢路を通行したことから、豊臣政権において近世東海道の伊勢路が利用されていた。秀吉は、関東へ移った家康に、上洛費用を捻出する在京賄料として伊勢路の宿駅を与えた。従って、豊臣政権の直轄地化と家康の在京賄料が、近世東海道の伊勢経由を決定づけた理由と考えられた。徳川政権が 1601（慶長 6）年に東海道宿駅を制定した際に伊勢路にしたことは、これら豊臣政権時代の影響が大きいといえよう。

## 6 章. 近世東海道における新宿の立地条件

近世初期に新宿を設けた条件に関して、宿駅間の距離や街道の地形を考慮した立地分析を行った。東海道を事例として、徳川家康の代官による 1601（慶長 6）年正月の宿駅制定時の 45 宿から 53 宿まで増加した要因を明らかにした。1602（慶長 7）年以降に設けられた 8 ヶ所の新宿である川崎宿・戸塚宿・箱根宿・岡部宿・袋井宿・石薬師宿・庄野宿・大津宿を含みその前後の宿駅間を分析区間とした。その結果、新宿の設置によって宿間距離が短縮されることで、既存の宿駅にとっては、継立区間の短縮による移動効率の向上がも

たらされることを明らかにした。また、新宿は、起伏の大きい地形や標準より長い宿間距離に設置されたことが判明した。近世地誌などによると、新宿は徳川政権の意向ではなく、既存の宿が継立負担の軽減を目的に設置要望を願い出たことを受けた結果であった。東海道では、53宿の成立後は、宿が増減することなく幕末を迎えたため、近世東海道の宿駅網の形成として、近世初期の新宿設置が重要といえる。

## 7章. 中近世主要交通路の特徴

2章では、紀行文に基づいて室町時代の瀬戸内海の旅を分析し、主要港が利用されたこと、潮汐データによって乗船・下船時や航海の所要時刻の算出が可能であることを実証した。3章では、戦国大名領国内における街道交通網が、大名家臣という政治・軍事的な目的で通行していたことが判明した。また、東海道は主要交通路であり、数十キロメートル以上の遠方への移動で通行した。4・5章では、戦国時代の有力大名であった織田・豊臣・徳川政権の城郭など政治・軍事拠点の変遷と、主要交通路の経路変遷が関係していたことを明らかにできた。特に4章の美濃路、5章の伊勢路のように、東海から関西地方における近世の五街道や脇街道の経路は、徳川政権より豊臣政権の影響を強く受けていたことが判明した。6章では、徳川政権によって、1601（慶長6）年に東海道宿駅が制定された後、新たな宿である新宿がおかれたことに関して、GISを用いて街道の地形断面や距離を分析した。その結果、既存の宿駅間距離が平均以上に長い区間であり、起伏の大きい地形を含む場合に新宿がおかれたことが判明した。

以上、政権側の人物の移動行程を通じた考察によって、中近世の主要交通網は支配拠点などを結ぶ交通網であったと考えられる。また、交通制度や旅行ではなく、支配拠点を重視する視点や、距離や地形に基づく交通路および移動行程を復原する歴史地理学の研究手法が、交通研究に有効であるといえる。