

安土楽市令と伝馬制度

Connecting Transportation by Horseback in the Ordinance of Free Market at Azuchi

安 野 眞 幸*

Masaki ANNO*

【論文概要】

安土楽市令の第四条「伝馬免許事」は第三条の「普請免除」と並び、伝馬役の免除を命じたものと理解するのが通説である。本稿はこの通説に異論を唱え、むしろ信長が安土の町に伝馬制度の創設を許可したものであると論じた。中世近江の「保内商人」の座特権が解体し、信長による新体制がここで目指されたのである。

【キーワード】

伝馬 通し馬 中馬 博労市 免許 免除 保内商人 安土

目 次

はじめに

1. 問題の所在
2. 分析の視角
3. 定書の分析
4. 結論

はじめに

天正五（1577）年に信長は安土山下町中に宛てて定書全十三カ条A⁽¹⁾を出した。これは「安土楽市令」と呼ばれて、有名なものである。しかしこの定書十三カ条は安土楽市令とはいいながらも、都市法として数多くの法令を含み、さらにこれを母法とし多くの娘法が作られた点でも、六斎市を中心とし、三カ条を原則とする後北条氏の楽市令とは性格を異にしている。ここでは様々な論点を含むこの十三カ条全体に対する検討は行わず、「伝馬」について記した第四条の分析のみを課題としたい。

「1問題の所在」では、定書第三条「普請免除事」と第四条「伝馬免許事」を共に「普請役・伝馬役」の「免除」と理解する通説の矛盾点を述べ、第四条はそれ自身として独立して分析するに値するとした。「2分析の視角」では、当時の信長の領国

は、伝馬制度の発展した東国と異なり、内陸水上交通の盛んな世界で、この法令が発布される以前の安土には伝馬制度はなかったとした。「3定書の分析」では、第四条と関係する第二条、第十三条の分析を行い、第四条の解釈を試みた。

安土楽市令Aの中で、本稿に関わりを持つ条文のみを掲げると、次のようになる。割注の部分は（ ）で記した。第一条は①、第二条は②の如く表記した。

A

- ①一 当所中為楽市被仰付之上者、諸座諸役諸公事等、悉免許事
- ②一 往還之商人上海道相留之、上下共至当町可寄宿
但於荷物以下之付下者、荷主次第事
- ③一 普請免除事（但、御陣・御在京等御留守、難去時者、可致合力事）
- ④一 伝馬免許事

* 弘前大学教育学部社会科教育教室

Department of Social Studies Education, Faculty of Education, Hirosaki University

- ⑧一 分国中徳政雖行之、当所中免除事
- ⑫一 於町並居住之輩、雖為奉公人并諸職人、家並役免除事
(付、被仰付以御扶持居住之輩、並被召使諸職人等各別事)
- ⑬一 博勞之儀、國中馬売買悉於当所可仕之事

天正十四年に豊臣秀次が八幡山下町中宛てに出した法令B⁽²⁾は、安土楽市令Aの娘法に当たるが、その中で、関連するものを次に掲げる。

- B**
- ①一 当所中為楽市被仰付之上者、諸座諸役諸公事等、悉免許事
- ②一 往還之商人上海道相留之、上下共至当町可寄宿
但於荷物以下之付下者、荷主次第事
- ③一 普請并伝馬免除事 (付、陣在京留守、難去用、可合力事)
- ⑦一 分国中徳政雖行之、当町免許上者、於当町借遣米銭者、不可有棄破事
- ⑪一 於町並居住之輩者、雖為奉公人并諸職人、家並之役免除之事
(付、加扶持召遣諸職人等各別事)
- ⑬一 博勞之儀、國中馬売買悉於当町可仕之事
(付、当所二有之船之儀、公儀并当城用所申付外免許事)

同様に、文禄三年に京極高次が八幡町中に宛てて出した法令C⁽³⁾の中で、本稿に関連するものを掲げる。

- C**
- ①一 当町中為楽市之上者、諸座諸役諸公事等、悉免許事
- ③一 伝馬并普請、今迄如有来可相勤、其外者免許事

1 問題の所在

定書Aの第三条には「普請免除事」とあり、次の第四条には「伝馬免許事」とある。このことから、第三条も第四条も共に「普請役」「伝馬役」の「免除」を記したものとするのが現在の通説で、現在、どの本を開けてもそのように記されており、それ以外の記述を見出すことは出来ない⁽⁴⁾。

特に第三条の割注の但し書きには「但し、御陣・御在京等御留守、去り難き時は、合力いたすべき事」とあり、この「普請」が安土山下町中の住民

に対する課役であったことは明かである。第三条が「普請役」の「免除」であるから、第四条も「伝馬役」の「免除」であろうとの類推がなされているのである。こうした理解の背景には幾つかの根拠がある。

その一つは、安土城が滅びた後、城下町安土は隣の八幡町に引き継がれたのだが、天正十四年に豊臣秀次が八幡山下町中に宛てて出した法令Bの第三条には「普請并伝馬免除事」とあり、次の文禄三年に京極高次が八幡町中に宛てて出した法令Cの第三条にも「伝馬并普請、今迄如有来可相勤、其外者免許事」とあることである。どちらも安土楽市令を母法としており、両者共に「普請」と「伝馬」を一緒に取り扱っている。だから安土楽市令に於いても、両者を同一に取り扱ってよいはずだと云うのがその考えである。

しかし前者Bが「普請役」と「伝馬役」の「免除」を命じているのに対して、後者Cでは「今迄通り課役を務めよ」と命じ、法令の主旨は正反対である。B・Cが共に「普請役」と「伝馬役」とを免除してはいないので、これらの例から安土楽市令を直ちに類推することは出来ない。なおCの「其外は免許のこと」の「免許」は、「普請役」と「伝馬役」の二つを勤めるなら、その他は「免除」するの意味である。

根拠の第二は、「免許」と「免除」は同じ意味だとするものである。しかしAの場合、同一物を表現するには同じ言葉を使うのが自然であるのに、なぜここでわざわざ別な言葉を用いたのかと云う素朴な疑問が生まれる。しかもこの定書を詳細に検討すると、「免許」は第一条と第四条に、「免除」の方は第三条の他、第八条、第十二条に三度用いられているのである。それ故むしろ「免許」と「免除」はそれぞれ別々の意味を持ち、明確に書き分けられていたと理解する方が自然である。

それ故、第三条が「普請役」の「免除」を意味するのは当然ではあるが、これとの比較に於いて、第四条の「伝馬免許事」が何を意味しているのかを検討することが改めて課題となる。以上から、本定書十三カ条全体の分析は今後の課題とし、本稿では、この第四条の内容と直接関連すると思われる第二条と第十三条のみを考察・分析の対象としたい。

2 分析の視角

私は別稿で「免許」とは一義的に「免除」を意味するものではなく、「免許」権者と被治者との間で何らかの交渉があり、被治者側の要求を認めることが「免許」だとしてきた。この場合で言えば、第三条の「普請」については、安土山下町中が「普請役」の「免除」を要求し、信長政権側が但書きの条件を付けて、その「免除」要求を認めたことは当然である。第四条の「伝馬免許事」についても、安土山下町中が「伝馬」について何らかの要求をし、信長がそれを認めたことを表していると考えられる。

それ故われわれの問題は、〈この当時安土山下町中が「伝馬」について何を要求したのか〉である。この当時、安土山下町中が「伝馬役」の「免除」を要求したとなれば、通説通りとなろう。問題なのは、当時安土山下町中が「伝馬役」の「免除」を要求するような歴史的な状況にあったか否かである。柴辻俊六氏は⁽⁵⁾、日本中世（特に戦国期）の「伝馬」を次のように説明し、織田領内の伝馬制に関しては、その存在を証明する事例をあげていない。

荘園制が崩壊し、かわって大名領国制が形成されはじめると、大名によっては領内にかなり制度化された伝馬制の施行が見られるようになる。それも室町幕府・守護大名の領国ではそれほど明確なものは見られないが、戦国大名領国、とくに東国諸大名領においては、かなり具体的なことが明らかにされている。西国の場合、海上交通の占める割合が高く、それほど発達していない。東国でもっとも早く伝馬制が確認できるのは駿河の今川氏領であり、…隣国の武田氏も、…相模の後北条領でも…。越後の上杉氏の場合にも、…全国統一を果たした徳川氏も…。

柴辻氏は、織田領内の伝馬制は〈不明〉としていたと理解される。信長の発給した印判状を悉皆調査した山室恭子氏も「伝馬に至っては一通も見出すことができない⁽⁶⁾」としている。確かに、尾張を中心とした美濃・伊勢の世界を「環伊勢海地域⁽⁷⁾」としたり、濃尾の世界を「河海の世界⁽⁸⁾」と捉える見方があり、「木曾川八筋」の内陸水上交通や、近江の琵琶湖の水上交通の存在を考えると「西国の場合、海上交通の占める割合が高く、そ

れほど発達していない」の言葉は、そのまま織田領国にも当てはまると思われる。

信長が清須から小牧に本拠を移すに際し、『信長公記（首巻）⁽⁹⁾』には、次のようにある。

上総介信長、奇特成御巧在之、清須と云所ハ国中真中にて富貴之地也、在時、御内衆悉被召列、山中高山二の宮山へ御あかり被成、此山にて御要害被申付候ハんと上意候て、皆々家宅引越候へと御錠候て、爰の嶺かしこの谷谷を誰々こしらへ候へと御屋敷被下、其日御帰、又重て御出有て、弥右之趣 御錠候、此山中へ清須の家宅可引越事、難儀之仕合成と上下迷惑大形ならず、左候所、後に小牧山へ御越候ハんと被仰出候、小真木山へハ、麓とまで川つゝきにて、資材・雑具取候に自由之地にて候也、焔と悦て罷越候也、是も始より被仰出候ハ、爰も迷惑可為同前、小真木山並御敵城於久地と申候て、廿町計隔て在之、御要害ひたひたと出来候を見申候て、御城下之事に候へハ、難拘存知、渡し進上候て、御敵城犬山へ一城に楯籠候也、

ここにある「小真木山へハ、麓とまで川つゝきにて、資材・雑具取候に自由之地にて候也」と云う言葉から、尾張に於いては多くの人々が内陸水上交通に頼っていたことが知られる。また不破の関以西が「西国」に入るとすれば、織田領内の近江はここで云う「室町幕府・守護大名の領国」に当てはまると思われる。

琵琶湖を中央に抱えた盆地の近江には、「保内商人」などの商人団が存在し、伊勢湾や若狭湾に至る山越えの道に対しては、優先的通行特権を持っていた。彼らは伝馬制ではなく「通し馬」、「中馬」の形態で、山越えの道を通っていた。特に「保内商人」は博労市の独占から、馬による陸上交通へと進出し、多商品の販売権を獲得したという。このような「保内商人」の博労市独占権は、観音寺城による守護六角氏が軍馬調達の必要性から彼らを保護したことによっていた。

近世から現代にかけて活躍した「近江商人」の源流には、中世「保内商人」が考えられる。彼ら「近江商人」や「保内商人」の特徴は、畿内の座が〈一商品一座〉と商品と座とが一對一に対応しているのに対して、「鋸商法」と云って、行くときの荷物と帰りの荷物とを別々の物にして、往復で利益を上げた云う。それ故「保内商人」にとつ

ての座の特権は、「道路の使用権」・「交通の独占権」の形をとり、一商品一座の在り方に対しては「無座」「楽座」を主張していたのである。

「保内商人」の研究者、中村研氏によれば⁽¹⁰⁾、彼らが座の特権を失ったのはこの安土楽市令、中でも特に第十三条の「博労の儀、國中馬売買悉く当所に於いて仕るべき事」によっているという。保内から観音寺城へ直線を引き、その線をさらに北に等距離延長したところに安土城があり、保内・観音寺城・安土城の三点は、近江の中央部分に南北にほぼ直線で並んでいる。これまで近江の国に於ける馬売買の権利は保内商人が独占していたが、信長はこの第十三条によって、その権利を彼らから奪ったのである。

それ故、定書第十三条の安土博労市は、六角氏の場合と同様、信長が軍馬調達のためから保内の博労市を乗っ取ったことで成立したと考えられよう。以上のような歴史的な文脈の中で安土の伝馬制を考えると、当時の安土に於いては、伝馬制度の創設こそが課題であり、安土山下町中が伝馬制度の創設の要求をし、信長がそれを許可した。これが第四条に中身であると思われる。つまりこの場合、伝馬制の無からの絶対的創造、新制度の創造こそが相応しいのではないだろうか。

信長は近江国内の牛馬市を「保内」から安土へ移し、そのことにより、「保内商人」の特権を換骨奪胎し、伝馬制を築き、安土の繁栄を築こうとしたのである。一方豊臣秀次や京極高次の八幡町の時代には、もう既に伝馬制は確立しており、人々にとって負担としての「伝馬役」の免除が存続かだけが問題となっていたのである。

3 定書の分析

定書第二条には「往還之商人上海道相留之、上下共至当町可寄宿、但於荷物以下之付下者、荷主次第事」とある。「往還之商人上海道相留之、上下共至当町可寄宿」までがこの法令の主文で、「但」以下「於荷物以下之付下者、荷主次第事」は付則である。ここでは商人の身柄と商人の運ぶ荷物以下とを区別し、「往還の商人」に対しては「上街道」を閉鎖し「上り下り共に安土に寄宿すべし」と命じながら、次の付則では「荷物以下の付下に於いては、荷主次第の事」としている。

ここで云う「上街道」とは安土の南、観音寺山の南を通る「中山道」のことで、ここには六角氏

の居城観音寺城や、その城下町で最初の「楽市」の記録のある石寺新市があった。これに対して安土を通る街道は「下街道」といい、江戸時代には朝鮮通信使が通ったことから「朝鮮人街道」とも呼ばれた。ここでは「往還之商人」に対しては「上街道」を閉鎖し、安土への寄宿を強制したが、「荷物以下」に対しては「上街道」「下街道」どちらを撰ぶのも荷主の自由としている。

これは「往還之商人」に対して、商人の身柄と荷物とを共に安土に寄るよう強制出来ない事情があったからであろう。つまり、荷物は「通し馬」で運ぶという旧来の慣行があり、これを信長はここで一気に否定出来なかったからだと考えられる。これより先、元亀三（1572）年には、信長は金森楽市令を發布したが、その第二条には「往還之荷物当町に可着之事」とあり、美濃・安土から大津・京都に向かう金森に於いて、この伝馬制度の前提となる仕組みが形成されていた。

近江に於ける全ての馬売買が安土でのみ行われるようになると、安土は博労市を契機として、馬・陸上交通のセンター、馬借などの運送業者のセンターとなっていく。伝馬の宿駅が幾つあったか今明らかにできないが、金森がその一つであったことだけは確かであろう。信長は天正二年の閏十一月に篠岡八右衛門・坂井利貞らを奉行に命じ⁽¹¹⁾領国内の橋や道路を整備させ、道幅は三間で、両側に松や柳を植えさせ、住民には水を打たせるなどの道路の掃除・維持管理を命じた。

天正三年の三月には中山道の磨針峠を改修し、同年七月には琵琶湖から流れる瀬田川に架かる勢多橋を幅四間・長さ百四十間で改修工事を行った⁽¹²⁾。天下統一のため交通網整備は不可欠であった。信長は安土を中心に京都と本国美濃の岐阜を結ぶ道路を整備し、伝馬制度の確立を考えていたことは確実である。そうであれば、天正五年安土の町に「伝馬業の許可」が出て、伝馬問屋が存在するようになれば、第二条の付則とは異なる新しい物流がこの年から始まったと考えられよう。

つまりこの安土楽市令の中には、現状の追認としての第二条と、新体制創造のための第四条とが併存しており、旧来の「通し馬」制度ではない、新しい伝馬制度が安土を中心に成立する可能性が生まれたと考えられよう。物流をコントロールすることによって経済に発言権を強めようとするのは信長の強い意志であった。

4 結 論

以上の結論として、第二条・第四条・第十三条の三ヶ条の解釈を述べておきたい。

第二条は「往還の商人は、上街道（＝中山道）の通行を止め、上り下り共、下街道にある安土へ寄宿すべきである。但し、荷物以下については、上街道・下街道のいずれを通るのも、荷主の意志次第である。」第四条は通説の如き「伝馬役の免除」ではなく「伝馬業の創設を許可する」の意味である。第十三条は「博労については、国中の馬売買は、これまでのような保内商人による独占を否定し、これからは、悉く安土で行うべきである。」

注

- (1) 小島道裕「織豊期の都市法と都市遺構」『国立歴史民俗博物館研究報告』№8 1985年253頁
- (2) 小島道裕「織豊期の都市法と都市遺構」88頁注67
- (3) 小島道裕「織豊期の都市法と都市遺構」88頁注72
- (4) 安土楽市令について現在一番詳細に論じたものと思われる小島道裕「織豊期の都市法と都市

遺構」では、第一条は〈掟全体を象徴する総論的な条項〉で、第三条・第四条の普請・伝馬免除は〈第一条に対する各論〉と見るべきだとしている。

- (5) 平凡社『大百科事典』の「伝馬」の項目。なお鍛代敏雄氏は「石清水神人と交通」『中世後期の寺社と経済』思文閣出版1999年 所収]において石清水社の伝馬について述べている。
 - (6) 山室恭子『中世のなかに生まれた近世』吉川弘文館 1991年 261頁
 - (7) 藤田達生『本能寺の変の群像』雄山閣 2001年
 - (8) 網野善彦「河海の世界・美濃・尾張」『海民と日本社会』新人物往来社 1998年
 - (9) 『信長公記』「二宮山御こしあるべきの事」桑田忠親校注 人物往来社 1965年75～76頁
 - (10) 平凡社『大百科事典』の「近江商人」の項目
 - (11) 奥野高廣『織田信長文書の研究 上』第486号文書795～796頁 『信長公記』巻八「御分国道作り仰せ付けられし事」164～165頁
 - (12) 奥野高廣『織田信長文書の研究 上』第486号文書の説明 796～797頁
- (2004.1.15 受理)