

信政時代における交通問題

— 土木事業を中心として —

佐藤 仁

(一)

江戸時代初期より中期への移行時には中央、地方を問わず、政治、経済、文化等に様々な変化を生じて来るが奥州北辺の津輕藩においても、傑出した君主津輕信政が藩政を担当、その成功、不成功の評価は別として、積極的政策を展開してゆく。

津輕信政の経歴については、今更説明する道もないが、津輕三代藩主信義の子として正保三年弘前城に生れ、明暦元年父の死により、翌二年二月十一才で就封、その初期には若年なる故をもつて叔父信英が後見をしている。信政が実際に政治を司つたのは寛文元年入部以後、特に後見役として

藩政を預っていた信英の没した寛文二年以後の事と考えられよう。以後延宝、天和、貞享、元禄を経、宝永七年に至る五十年余、津輕藩主として諸事業を推進する訳である。

ここで信政の主要事業、政策等を展望すると、オ一に土木事業面が目につく。則ち津輕平野の開拓、岩木川を始めとする諸河川の治水、滝瀧事業林業に關する諸政策、等々。オ二に寛文以後次々に発布せられ整備せられてゆく、制度、法律的面に文化向上への努力、又連続して発令した下作への対処、及び経済政策など枚挙に暇なき有様である。

所でこれ等諸政策を展開する際、必らず問題となるもの、関連してゆく事業——それは交通政策

である。前述の土木事業に於ける材料輸送、生産物の移動、文化交流等々い下れも交通問題と切り離すことは不可能である。事實この期の交通問題は制度的にも土木事業的にも顕著なものである。津軽地方史上のみならず、全国的な視野からも見落すことの出来ぬ重要な時期を形成すると考へられるのである。かゝる点から私はここに所見を發表していただく次第である。

△ 註 V

(1) 『寛政重修諸家譜』

(2) 全古書

△ 備考 V

拙論中「沢街道」とあるは弘前より十腰内、鶯ヶ沢、深浦經由大向、越秋田、塚向を、青森街道は弘前より浪岡より青森向、越ヶ岡街道は弘前より大鰐より越ヶ岡、秋田塚向を示し、松前街道は青森より今別方面、百沢街道は弘前より岩木山百沢方面への道路を示すものとす。

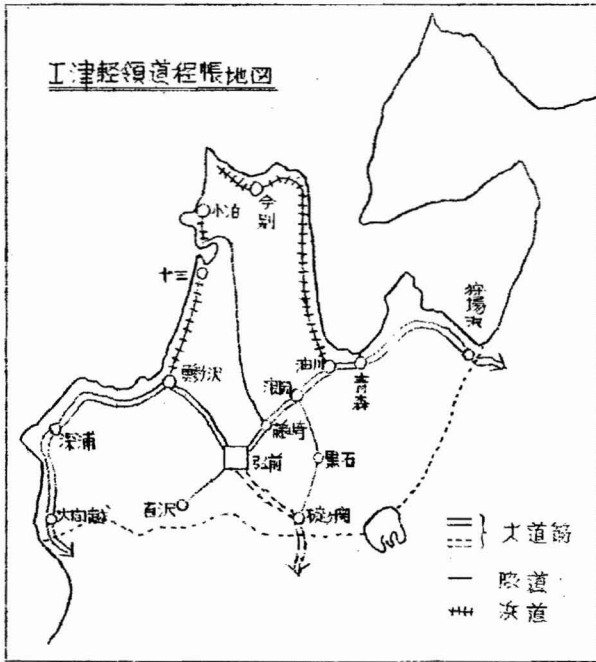
なお諸史料の傍に付した。印は私の記入である。

(一)

信政時代における交通問題を論ずる際、まず才一に取り上げねばならぬものは道路網である。さて信政時代の交通網考察の基礎的史料と爲し得るものは承応二年に作成せられた『津軽領道程帳』かえと津軽藩日記に見える延宝九年三月の『郡中駄賃定』である。前者は吾町田軍兵衛、唐半三在衛門、長山助左衛門等の津軽藩関係者に才一り作られたもので、その内容は広く、村名、里程、一里塚、路幅、路面状況、坂、橋、その他通行上の障害 V 等を街道別に記載しており、本史料が信政時代直前に完成された点から後の信政の交通政策と対比的に考察する爲の好史料といえる。後者は巡見使未回に際し定められたものらしく、主要交通網が記され、その宿継、駄賃等経済面迄も知り得る点貴重である。

また『道程帳』に見える道路網は次の如く七路線で記載順に列挙するべし。

工津輕領道程帳地圖



(1) 大道筋 秋田増より南部増迄之道程、但南部迄

内崎戸へ出ル道筋

(2) 大道筋 津輕領平賀郡弘前町より秋田領境迄之

道程、但秋田領白沢村へ出ル道程

(3) 脇道 津輕領平賀郡大鰯村割ヶ鼻取より之道

程、但同領田舎郡浪岡村大道へ出ル道

筋

(4) 脇道 津輕領田舎郡藤崎より同領巖和郡相内

迄之道程、但十三渡ニ出ル道筋

(5) 脇道 津輕領平賀郡弘前町より同領巖和郡岩

木山麓百沢村迄之道程

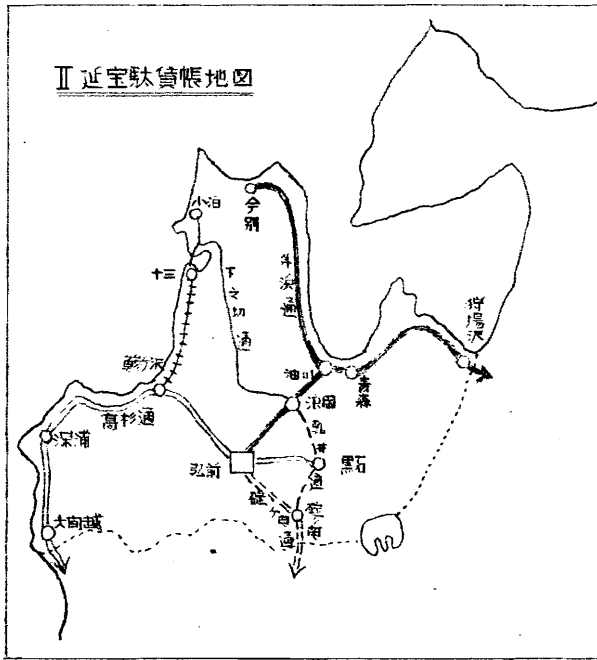
(6) 渡 津輕領巖和郡藤ヶ沢村より同郡小泊村

迄道程

(7) 渡 津輕領田舎郡外之浜之内油川村より同

郡之内たつ代崎迄之道程

以上の通りで主要街道の大道筋、ローカル線として十三渡、小泊、黒石、百沢等津輕領内の重要地域を結ぶ役割を持つ脇道、渡道は名の如く津輕半島沿いに北上する道路である。これ等と路線の經由地は全帳の内容から、
 (1)は大向越、栗浦、藤ヶ沢、十腰内、弘前、浪岡、油川、青森、野内、狩場、沢向、
 (2)は弘前、堀越、藤ヶ岡向、
 (3)は藤ヶ岡、大鰯、黒石、浪岡で(1)に連絡する。
 (4)は藤崎、原子、飯詰、金木、相内、十三向、
 (5)は弘前、若木山神社、百沢寺の連絡、



へは懸ヶ沢より海岸に沿って十三、小泊向
 (b)は油川く中師く今別く竜籠向、
 の各地を結んでゐる事が判明する。

一方延宝の「領内道程駄賃定」は交通網を、

(c)高杉通 △弘前く十腰内く深浦く大向越及び弘
 前く黒石向▽

前く黒石向▽

(d)外浜通 △弘前く浪岡く新城く油川く蛭田く今

別、及び油川く青森く小湊く▽

(e)破関通 △弘前く破ヶ崎く親廻内▽

(f)下之切通△浪岡く飯詰く金木く相内く小泊及び
 相内十三、十三懸ヶ沢▽

相内十三、十三懸ヶ沢▽

(g)乳井通 △破関く黒石く浪岡▽

こので「道程帳」と「駄賃定」を比較すると

(a)は弘前で二分され、(b)、(c)に相当している。

(d)は(a)と全く一本史料上では▽

(e)は (c)

(f)は一部コースの変更が見られるが(g)に相当する役割をもち、

(h)は(e)に併記されて居る。

(i)は(f)の中に記されて居る。

の如くで一部分の変化、新設を除いては、通過地点、記載順もほぼ全く一致である。所で両史料はそれのみでは完全な材料とは申し難いが両者の比較から次の如き仮定が許されるのではなからうか。

第一、弘前く黒石向が重要道路として挙げられて来る事は単なる偶然ではなく「道程帳」完成後

に黒石藩が分立し、全藩々主信英が信政の後見を勤めたものの、両地点の交通が激しくなり延宝度の『駄賃定』に記載されるようになったのは否かろうか。

オ二に『海道』として『道程帳』に記載されていた油川と今別間が外々後通りとして上位にあげられて居る事は『駄賃定』が巡見使末固に際してその物資輸送という役割をもつていたためのみならず、寛文九年発生した松前蝦夷の乱により、年中松前と通行可能なこの道路が重要視された結果を意味すると考えられないか。

オ三に『駄賃定』に百沢街道へ弘前く百沢Vが見えないことは巡見使に関係ないため、又金木、相内方面と弘前を結ぶ路線が『駄賃定』では浪岡より入るよう起点を『道程帳』の藤崎から移しているのは、巡見使の通路が浪岡く金木く十三く小泊く松前の順だった為、その便から変更されたものと思われる。

オ四は両史料共津軽平野南柘埜帯への記述が及んで居らず、この方面への交通網の不完全さを示

す材料となり得るのではなからうか。

オ五は大間越口をキーに挙げ、碓ヶ関口は主要街道には入れているが、主直には扱って居らぬ点、信政時代初期の碓ヶ関街道の地位を示す史料となると考えられよう。

以上五点は完全な裏付もなく、単に両資料の対比から生じた疑点を当時の津軽藩政から考究したのみであるが、両史料共道路の記載順位をたゞ雑然と配置したものは見られぬ状態にあるから、本仮定も成立の余地を残すのではなからうか。

信政時代の直前より初期にかけての主要道路網は以上の通りであるが、この他にも数多くの連絡道路の存した事は当時の部落配置から見て明白である。

それではこの期に於ける交通網の整備工事の進展にはいかなるものがあつたであろうか。年代順に列挙するならば、

天和四年八月享元年V

四月和徳茶屋町より下和徳迄道筋割替 下和

徳村家引越候而東之方へ村立候、八下略、永
禄日記V

の如く弘前町より黒石方面への街道付替之採爲さ
れ

貞享二年八月

一今年八月より堀越街道御前、十年山江新道

付替る、八奥富士物語V

右は、今迄弘前より碓ヶ崎への道路が堀越經由だ
つたものを止め、十年方面を經由して石川に出る
コースに改めたものである。続いて、

貞享三年十二月廿三日

新町新坂道橋就出来従今日往行通可申付旨註

被仰出従今朝往還候事。八津輕藩日記V

和徳地区にのついて弘前町内新坂の工事の完了が
あり、少し離れて、現在の平賀方面との連絡道路

元禄十一年

大霧尾崎大光寺より弘前の道路新設被仰付候

八信政公筆蹟V

に着手している。又津輕平野新田方面の開墾によ
り、交通網の伸長があつたことは当然考慮の内に

入れられる。次の史料は信政時代に行われた工事
と断定は出来ないが史料の年次、内容から一定関
係あると考えても良いと思う。すなわち、

寛文十二年

御代御郡中田畑新開株増して寛文十二年株は

諸派立既に百三十七ヶ村といふ以前桑木田村

より下もは萱茂り荒地にして十三迄は大泡に

てありしとや、此節荒へ木を敷き道を造り往

来下るを以て不造といふ、村名もこれにより

起るといふ、八工藤家記V

の如き本道新田方面での難工事の記録、又元禄九
年のや筆ヶ岡新道、四(17)などから新道工事の進展
をうかがふ事が出来る。

以上の外貞享元年には新城方面の改良工事が、
爲されており、自然発生的道路に改良の手が各所(18)

で行われていたと考えられるが、かくの如き諸工
事を更に分析、整理すると、凡そ次の様な事が考
えられる。

オーに弘前周辺の整備、すなわち黒石街道付替
新道工事等がそれで、大きく考えた場合弘前城防

備策を中心とする弘前町の整備事業と見る事が出来る。かゝる工事は信政時代突如として為されたものではなく、前代—信義時代に行われた跡ヶ沢街道独狹附近の改修事業などと併せ考へる必要があるのではなからうか。

オニは碓ヶ岡街道の改良であり、本事業は特に信政時代に重点的に押し進められている点、注目しに値する。

オニは新田方面の新道工事であるが、開拓事業が前代よりの継続である点より、信政自身による新政策とは考へられないが、彼が開拓事業に多大の努力をほわつてゐることから当然交通路も整備された事と思われる。

以上三点を本章の結論とし、更にこれ等交通網上に加えられた施策、設備等について論証を進めることにしたい。

八註 V

(1) 『津軽古書保存会文庫』 弘前市立弘前図書館蔵、以後略称『道程帳』とす。

(2) 老町田軍兵衛、唐牛三左衛門については『

奥富士物語』に略歴が記述されている。

(3) 『津軽藩日記』 宝永元、二、二条

一 郡中奉行勘定奉行覚書にて申立候者

覚

一 今度御馬差就被仰付候道程駄賃之儀金儀仕候儀先年御国廻様方御通之節被仰付候定有之候ニ付其通ニ被仰付可然違存候

八中略 V

一 延宝九年三月御郡中駄賃定

八下略 V

(4) この道路の經由地は線で全面的に訂正してありその際相内を鼻和郡と誤記したものとと思われる。実際は田舎郡であり、小泊方面とは所屬が違つてゐる。この道路は小泊迄でなく十三で打切られてゐる理由となる。

(5) 明暦二年、五、五

(6) 『津軽歴史記類』 寛文九、七、一七

酒井雅樂頭殿へ口上の覚

八前略 V

一 松前へハ十三小泊鯨ヶ沢青森芥より渡海

仕候、青森よりは常に渡海仕候得共是ハ

海上遠く御座候外ハ冬ハ渡海難仕候事

(7) 御郡中所く之絵図の内、八津輕家文書

弘前図書館蔵

(8) 『永祿日記』

(9) 『永祿日記』

八正保ノ四丁亥年、石渡より独狐村江通道

新規ニ御通し被成普請奉行小山三郎右衛門

仕候、道端柳植ル

(三)

前章に於ては道路網充実への過程につき述べた

が、かゝる新道工事と共に留意せねばならぬ路面

保守工事について少しばかりふれて見たい。

まず年代順に工事の過程を見こくと、延宝三

年三月には参勤交代出発に際しての道普請があり

延宝九年には巡見使采国の爲、早春より工事をお

こなしている。この際の工事は巡見使のコースに從

い弘前より碓ヶ岡方面、弘前より浪岡、金木、尾

別地ハ尾別ノ十三、小泊へと広がっている。又こ

の年は巡見使帰国後も九月十五日より十月廿日迄

三十六日をついやし弘前く碓ヶ岡間の改修にのり

出している。天和二年には後述する如く松の植付

が碓ヶ岡街道に行われ、この際にも路面の普請が

行われている。

以上が信政時代初期の修理工事の主なものであ

るが、碓ヶ岡口に關する工事が非常に多い点、注

意を要する。かゝる状況は信政時代を通じて見られ

るものであり、他の街道修理に比し特に力を入れ

ていた事は明白である。

八註ノ

(1) 『津輕藩日記』 延宝三、三、五系

(2) 『津輕藩日記』 延宝九、四、廿八系及び

六、一五系

(3) 『津輕藩日記』 天和元、十、廿七系

(4) 之の時の工事内容は道中五向ノ外面側に土

居をのけ溝をほらと、芝をうえつけている。

八(四)注(3)参照ノ

(四)

それではかくの如き主要路線の道幅の狀態はいかなるものであつたか。

史料上から見た道幅を測により先に列挙するものは、寛文七年四月には

在々往來道幅二間＝定ム 八歴代記類▽

天下道路御定 八封内事実苑▽

の如くこの年、道幅についての制定が爲されたことがわかり、特に後者に於ては大街道の幅を六間小街道三間、横道二間の如き細部、規定が見られる。続いて天和元年十月には碓ヶ岡街道の普請が行われ、その際道幅を五間とり、左右に小土居を築かせ、その両側に松を植えさせている。元禄に入つて蟹田町で火災がありその後付末に際し町内の道幅を五間余に改修させて居る。又宝永元年十月に藩から、農村に対し出された訓令の中に、往來の道幅五間、脇道は一間より三尺、それ以上広い所は田畑にする事を命じている。

以上の諸史料から考えて、信政時代には一応主

要道路は五間、脇道では一、二間の幅を保つ様努力を続けていたことがわかる。

事實、实地調査の結果、信政時代に作られた弘前より十歳より石川より碓ヶ岡間道幅は五、六間の幅を有している。調査地点は弘前町のはすれ、松並木へ信政時代に植えたもの現存する所、及び碓ヶ岡町の入口で比較的古い家屋の相對している所を選り測定したので、史料面からのみならずこの点からも裏付けることが可能である。

しかしこれは改修の爲された表を圍に相當する碓ヶ岡街道の場合で他の道路の狀況は信政時代の道幅限界をえず確實な遺物が残存せぬ故、現在の道幅を以て當時のものにすることは困難といえよう。

さてこのマダ道程帳にも見える承應当時の記録を見るに

い餘ヶ天街道で秋田堺より深浦間一、五間、深浦より餘ヶ沢間は二、三間、餘ヶ沢より館石間三、四間、館石より弘前間は四間の巾を有して居る。

但し海岸線では砂浜を利用して居る所が少なく

い。

(1) 青森街道は弘前く大釈迦間が四間、大釈迦く新
城間は二く三間、新城く青森く間は四間、以
後二く三間となっている。

(2) 一方碓ヶ岡街道はまだ掘越通り使用時代である
が弘前く石川間は四間、石川く碓ヶ岡間二く三
間、碓ヶ岡く矢立峠間は一、五く二間幅である。
(3) 脇道筋に於ては大體一、五間く二間程度で、場
所により三間幅を持つ程度である。

以上の諸点から信政期直前に於ける交通網は、
(4) 弘前、青森等主要都市周辺では四間程度の幅を
もち

(5) これらの都市から離れるに従い次第に細くなり
峠、国外への通路は全般的に悪い。

(6) 脇道は大途より細い。

(7) 海岸地帯は渡り際を利用しほとんど手入はして
いない。

と考えられる。信政時代に入り碓ヶ岡街道につい
ては相次ぐ改修が加えられ、史料上から五間幅を
知り得るとともに、実地調査上からも証明出来て

道路程帳に見える状況より良くなつてゐること

がわかるが、他の街道についても現存する松並木
は信政期以後から次の如き予想が得られる。

青森街道新城く油川間両町付近の松並木から街
道の幅は三く四間程度と見られ、全じ青森街道合
浦公園付近では対向する松と松の間が七間程度で
あるから路面は溝等の巾を除いて四く五間程度と
いう事になる。

かく考えて来ると信政期以後と信政直前の道路
程帳と向にはそれ程差がないことがわかり、信政
時代にはこれらの道中に若干の改修が加えられ、
特に碓ヶ岡街道にすぎず、大體は承応の道路
程帳のままであつたと考えても良いのではなか
らうか。

八註

- (1) 大街道幅六間並木より左右廿間宛小街道三
間左右十間宛横道二間左右五間歩道一間左
右一間徑道三尺渡場左右六十間宛皆等除定
法なり。

(2)

津輕藩日記に、天和元、十、廿七条、
 一、從弘前院に御道普請之儀、唐午与右衛
 門对馬方右衛門種市又右衛門より津輕外
 記北村武吉衛門江出候書付ニ内より書拔
 之覚

一、石之内土手并形より院南御門并形迄出来
 仕候日数自五月十五日十月廿日迄三十六
 日御道之内程五向、兩に土居を付溝を掘皆
 出来、八下略V

(3)

津輕藩日記に、八元禄二、五、十五条V
 一、町幅上ハ、叔安衛前、五向、式尺、小見世
 をくに同吉兵衛前にて道幅右全断、同中
 にて四向、四尺程御座候此度上下並に五向
 式尺に仕由申候、右之通可之仰付候哉と
 梅口現左衛門齋藤角右衛門申立ニ付、相
 談之上右之通町並直し可申趣申渡之

(4)

信政公事蹟に、八宝永元、十V
 一、往來の街道幅五向より広き所有之候向五
 向の外は田畑に仕、五向より広く仕向敷
 事

一、脇道の儀一向より三尺までの定に候向、
 道幅広く有之田畑に可罷成分は夫々申付
 八下略V

(5)

青森街道油川付近のもの周囲二尺位、合
 浦公園付近のもの二尺五の位、信政時代の
 弘前城の松及び碓ヶ岡街道並木中最も太い
 ものは三尺以上であり、青森街道の才木樹
 令から云つて新らしい。かゝる点から之れ
 等の松は信政時代末、又はそれ以後のもの
 と考えられる。

(五)

江戸時代の交通上その障害の最もは茶ほだし
 ものは橋梁施設であろう。幕府に於ても大井川を
 始め多くの河川に橋をかけず、軍事的面に役立て
 ていることは周知の通りである。

津輕藩の場合、承応の町道程帳を窺ると

(1) 鱒ヶ沢街道、石渡川及び鱒ヶ沢、秋田堺向ほと
 んど橋なし

(2) 青森街道では藤崎川及び青森以遠にない。

い従々岡街道は平川に所々で交叉するがほとんど設備はない。

(四)百沢街道では駒越川に橋がない。

主要交通路の状況は右の通りであり、弘前より外部に出る際は必ず渡舟によるか、徒渡を余儀なくさざられた。かゝる現象は多分弘前城防禦策の一環から出たものと思う。一方青森以遠、鰯ヶ沢以面及び碓ヶ岡方面が不良なのは辺地で手が伸びぬこと、及び国境防備の任務を負っていた事、これに対し弘前々青森、弘前々鰯ヶ沢向が比較的良好なのは恐らく東廻り航路の青森港、西廻りの起点鰯ヶ沢への物資輸送上の必要からと思われる。

さてここで駒越、石渡、藤崎等弘前周辺の河川について考えて見ると、信政初年に至る迄、これ等諸渡は舟によつて居り、津軽藩日記には所々に渡舟建造の記録が見られる。又渡舟の数もあまり多くなく元禄二年二月廿日、津軽藩日記には「駒越川で舟一隻の爲両側に人がたまり交通に差支があり、多く乗じたため沈没したことが見え、改善向題が出されて居る。元禄五年、二月廿二日条

では全じく駒越川渡で老朽船が急流と風の爲流され破壊して居る。なお前に述べた元禄二年二月廿日条では渡守の不正などの爲旅人の困難な状況も示されて居る。以上駒越川について述べたが他の河川についても大同小異だったと考えられる。これ等の諸向題は人爲的東向題であるが、自然条件からも交通はしはしは杜絶して居る。則ち、元禄六年に於ける岩木川の洪水は、津軽藩日記に見えるだけで九国、藤崎川に於ける洪水は、圍に及んで居り、その度に通行がはなはだしく阻害されてゐる。

かくの如く橋梁不備の爲通行人は様々な点で苦勞をして居るが、延宝九年には藤崎渡に、元禄初頃迄に石渡、駒越渡にそれ／＼仮橋の架設が爲されて居り、洪水の際には取はらい、渡舟によつて交通するといふ二段がまへの体制をとるようになり、青森方面、鰯ヶ沢方面への連絡は非常に便利となり、單に住民の福利上のみならず、藩の経済上からの利益も多大であつたと考えられる。逆に考えるならば青森、鰯ヶ沢港を結ぶ経済上の理由か

の架設がなされたとも考えられる。最も造られた橋は絶えず流失の危機に見舞われたらしく、元禄六年には取拂記事が一回流失は二回、その他引掛つたと見られるもの五回に及んで居り、待にと、八月迄は石渡の橋は十二日に往還可能となり、廿五日夜は不残流失、八月一日に又洪水、八月十日に舟橋による往還が行われるという状況であった。最も橋梁工事技術の向題のみでなく軍事的

面からあまり立派なものを作らなかつたと考へることが出来るがこれはあくまで私の進定である。一方碓ヶ岡街道も信政時代より表玄関としての役をもつよう変化し、参勤もこのコースを取る人後述のことになり、延宝三年三月には参勤出発に先立ち所々に橋かけさせ云々と見えて居る。

又堤橋（青森）は延宝四年十月にはその存在を知り得八津輕藩日記の頃まで架設された事になる。法的に考察すると寛文元年の町人法度道橋工事として、洪水の際の橋の流失の防止方を五人組に命じて居り、宝永元年農村への訓令中にも

人馬往来繁き所では丈夫な橋を、脇道にあつては相応の橋を作るよう命じて居る

右の如き住民負担による橋の例は高館川の場合に見られる。

以上橋梁に關する考察を終るが

の弘前周辺への橋の架設

回碓ヶ岡街道整備事業の一環としての橋梁工事、の二点が特色と考へられよう。かかる工事の実施の裏には、経済的要求が軍事的要求より上位におかれ始めたこの時代の特色が存すると思ふのである。又羽州街道沿線の橋梁設備に比し津輕領内は良好だったと考へられる。

八註V

(1) 天和二、十一、六条

一石渡り渡江馬船三艘合候儀以書付奉覽候
処可甲付由就人下畧V

元禄二、二、十条

一石川藤崎三世寺三ヶ所渡舟四艘十三に而
出乗申候人下畧V

(2) 津輕藩日記 延宝九、五、十九条

一 今度御国廻様方御下向ニ付藤崎川渡船橋爲架候。付則奉行工藤専右衛門、小田桐五兵衛申付之。

藤崎渡は津邊野く藤崎向、浅瀬石川平川の合流点附近。

(3) 津輕藩日記 元禄六、七、一二条

一 石渡橋出末往還仕候旨佐藤源太左衛門注進之。

又これに先立つ延宝九年九月に石渡橋成就と見えており、度々流失していた旨のと思われる。

(4) 津輕藩日記 元禄八、八、廿三条

一 前略 駒越渡我洪水ニ付飯橋引取と石渡ニ長舟申付往行仕セ候由同所代官より注進之

(5) 津輕藩日記 元禄六年より調査

(6) 津輕藩日記 延宝三、三、五条

(7) 津輕藩日記 寛文元、由八、一条 八青

森泉小史所収 V

一大雨洪水之時分小橋落不申様に土俵石を

置かたの可申候侍立候て流れ可申候ハ申合橋をつなき留可申候五人組斗に不限其所乃かき一二町之間申ふうし右之通ニ可仕候

(8) 信政公事蹟 宝永元年十月

一 橋之儀人馬往來繁き所或は堰広く洪水にて痛み候處は橋丈夫には候儀は格別、小堰更外脇道の儀は夫々具合其れ相應に輕く可仕爭

(9) 津輕藩日記 元禄七、六、廿九条

一 浪岡組高館村之内高館川從浪岡黒石往還之節ニ候得共築古來橋無之

御通之節ハ飯橋申付之依之重中之時分往來難儀仕候付竹鼻村百姓文右衛門自分物入ニ而橋懸申渡候以後橋破壊之節高館竹鼻向村ニ修覆可仕之旨奉願候趣同所代官申出之願之通申付之

(10) 大島延次郎著 近世に於ける東北地方の交通 八東北史の新研究 V

全書中において橋梁設備の不良な点を述べ
て居られる。

(六)

織田信長の施策に発するし称される「一里塚」
は江戸時代初期に至り広く全面的に設置される訳
であるが、本州東北の地津輕領内にも慶長九年に
設けられたと考えられる。則ち「奥富士物語」に

△前略▽・是は殿下羽柴豊臣家の時慶長九年
年為台命 山本新五左衛門 榎本清左衛門両
使下向東奥の駅路一里塚を被為築 此時五畿
と道共ニ同断と云 △下略▽

と見え碓ヶ岡・青森・盛ヶ沢三街道の一里塚設置
時期を説明して居る。中央史料「徳川実紀」にも
同様本事が記載されており、一応この年を以て津
輕領内の一里塚設定の時と考へても差支はないと
思う。しかるほどの分布状態はいかなるものであ
つたか。前掲「奥富士物語」では三街道を廻ける
のみであるが、「道程帳」では(一)で述べたと路線
全部に分布が見られる。則ちその数は

- △大向越△弘前△盛ヶ沢街道▽ 二〇
- 弘前△狩場沢△青森街道▽ 一九
- △弘前△碓ヶ岡△碓ヶ岡街道▽ 五
- △大盤△浪岡 五
- △藤崎△十三 九
- △内弘前△百沢 〇
- △盛ヶ沢△十三△小泊 三
- △油川△今別 八

記録されている数字がすべてとは考へられないが
平旭では一応三十六町毎に設置されて居る。

かく見て来ると一里塚は信政時代以前に一志形
をととのえて居る事わかる。しかし信政の政策
が一里塚に対し全く無関心だったのである。次
の二点に列つて彼の事業を考察することが出来る。
オ一の向題点は一応前代からの一里塚の補修
維持策であり、「津輕藩日記」延宝九年二月十三
日条に

一御に迎様方当年御下向ニ付御領分御通筋御
掃除又ハ一里塚等改修之儀津輕外記北村武
左衛門惣奉行被仰付之

と見え、統いて十六日条にも全様な記事が存するのである。全年六月巡見使の奉国の準備であるが他の改修事業も巡見使の廻国を期として始められて居り、その影響力ははなはだ大きかつた。元禄に入ると、十一年六月六日付の津輕藩日記に

一御道筋所々志里抗并拾丁抗無之御座候
と見え、宝永元年十月豊村への訓令中に、志里抗拾丁抗、はした抗の整備を命じて居る。この様に神修的事业は信政時代全体を通じて施されて居るがこれと共に考察をすゝむべきオニの問題点は一里塚、打直しの事業である。則ち元禄六年六月九日付の津輕藩日記には

一御郡中往還筋駄賃不分明ニ付道程検地在之
面ニ被仰付之 八下略V

として碓方角左衛門以下五名の役人が道程検地を命ぜられており、準備期を一ヶ月おいた七月四日にはいよいよ道程検地に出発している。

この際の検地の結果は、全年九月六日にきり一部である弘前く砂子渡向の「志里抗之帳」も三冊水碓方角左衛門等より提出されて居る。かくて領内

全域にわたる道程検地が実施されたと考えられるが、その期間には非常に長く「藩日記」には元禄八年四月十三通方面の分担者が新規に命ぜられ、信政末年である宝永元年五月にも奉行を始めとする役人任命記事が出、全年六月六日には奉行碓方角左衛門より弘前く三馬屋向の道程書付水提出されて居り、志里抗を立てた旨記録されている。以上元禄六年に始る検地の過程であるが途中国絵図の作成等が入り長引いたものと思われる。

結局一里塚は信政以前に完成して居つたが元禄以後に改訂が為され、かゝる事業の進展の向になお神修的事业が行われた訳である。所をさうから更に二点の疑問を生じて来る。

オニの疑点は一里の町数の問題、オニの問題は一里塚の形態である。

前者より考察を進めると「奥富士物語」に

古記ニ元禄六西年七月廿日より御國中街道法
改正有之八中略V此時一里三十六町に御定なり、且此以前四十八町を里と云老人叟の言今も碓ヶ関、青森、鰺ヶ沢三街道には全ふして

昔の一里塚左右に存せり。是は昔の四十八丁路なり。

右の史料が示す様に、津輕領内では四十八丁一里の時代と三十六丁一里の時代の存することが知られ、元禄国絵図作成の際にも四十八町一里の一里塚を三十六町に改訂するよう幕府から命ぜられてゐる。所でその改訂の時期であるが前掲『奥高土物語』を始め『工藤家記』、『永禄日記』等は元禄六年七月廿日を以て定めた旨記述して居る。四十八丁一里制の存した事については特に異論はないが、三十六町一里制の実施がこの時期と考へる事には向題があると思ふ。その論拠を示すなら、承応二年の『道程帳』に見える一里山相互間の距離は明白に三十六丁であり、四十八丁計算では不合理となる。又町数の記載に三十七丁四十七丁迄の数がなく、いずれも三十六町以下である。

寛文八年、隣国・江戸への道法の報告が行われ、私前より江戸向百八十四里と報告、三十六丁計算によるものと考へられる。

延宝九年の『駄賃定』にも三十七町、四十七町向の町数が見当らない。又延享の『駄賃定』の里数との差を比較して見ると、兩者の差は四十八町から三十六町に計算變之により出たものとは考へられない。

(二)貞享四年の『御領分繪圖目錄』は一里が三十六町の計算となつてゐる。

元禄六年棟方角左衛門以下諸役人に検地を命じた際、『津輕藩日記』には、『往還筋駄賃不分明ニ付道程検地云々』、八前場史料Vとあるのみで、一里の町数の變更に對してふれて居ない。

等が考へられ、元禄六年七月廿日を以て四十八町一里制完全を中止し、新境に三十六丁一里制による一里塚が作られたと考へる為には若干無理がある。こゝで四十八町一里を三町諸史料を見る時、國絵圖の一里塚を四十八町から三十六町向隣に改める命令は、元禄十年國絵圖作成命令の出された當時の津輕領内の状況ではなく、前掲、正保の國絵圖の状況に對して云つて居るものと解される故、國絵圖をめぐる諸命令が他見をさまたげると

は考えられない。残る『奥富士物語』の記述は古記の考へ象の言の如き記載で大部分の史料が元禄六年以前に三十六町一里制の存在を示している。現在誤記と考へることが出来るものではなからうか。所で、『元禄六年七月廿日』という日向水残された疑問があるが、かゝる記載が多く存するとは無視し得ない。古くから習慣として残されて来た四十八町一里制が元禄の道程検地の頃まで残され、公的には三十六丁習慣的には四十八町の如く二本立が行われていたゆゑ、一応道程検地に際し、三十六丁一里制使用を確認したものであるかろうか。事実延享頃に於ても両者が共存したと見えて、三十六町積道程の如き断りが書面に現出し得るのである。

里程問題について一応結論するを以て、信政以前より里程は三十六町四十八町が併存し、三十六町が公的なものとされて居り、元禄六年の道程検地も三十六町によるものであると考へたい。

才二の向題点は一里塚の形態である。国により塚を築かず、これに代るもの一里松八徳島V、一

里壇八岩代Vの如きもの、存在が知られる。津輕領に於ける一里塚の史料を見るに

承応道程帳 一里山

奥富士物語 一里塚

延宝九年二月、津輕藩日記 一里塚

元禄六年七月六日、津輕藩日記、請史料 一里塚

元禄十一年六月六日、津輕藩日記、一里塚

拾丁杭

宝永元年十月、農村への訓令、一里塚、拾丁

杭、はした杭

の如くで注意して見ると元禄六年道程検地以後の記録に一里杭、の文字が見られ、それ以前は壹里塚、一里山の如き文字と存している。元禄六年道程検地以後、大規模な塚を造らず杭を利用したのと思われるが、この推測を裏書する材料として『津輕藩日記』八元禄十年十月廿八日条Vに

一奥治助甲立候へ御国許、元禄六丁年道程御

検地被仰付候節三十六丁ニ御竿通リ申候ニ

今志里塚ハ不被仰候得共志里マ之処、分不

打甲候由入下略V

一里塚の代り木を打ち代用としてゐるのである。
この前後における不作の連続により塚を築く可
恐らく困難だったものと推定する。

以上一里塚をめぐる諸問題について論じ来た
が、元禄六年の道程検地が最大のポイントと考
えられる。

八註V

(1) 『徳川実紀』 慶長九年

二月四日右大將殿の命として、諸国街道一
里毎に塚塚へ世に一里塚といふを築かし
められ。街道の左右に松を植しめらる。東
海中仙両道は永井右衛門白元、本多左大
夫光重。東山道は山本新五左衛門重成。米
津清右衛門正勝奉行し。町年寄榑屋藤左衛
門、奈良屋市右衛門も之に属してその事を
つとめ、大久保石見守長安之を惣督し。其
外公料は代官、私領は領主沙汰し五月に至
て成功す。

(2) 『道程帳』弘前付近の場合

壹里山弘前土手町之内ニ有

一弘前土手町より和徳村迄 同断 三町

一和徳村より撫牛子村迄 同断十八町

一撫牛子村より津軽野村迄 同断 九町

壹里山より津軽野村之間 六町

一津軽野村より藤崎村迄 同断拾九町

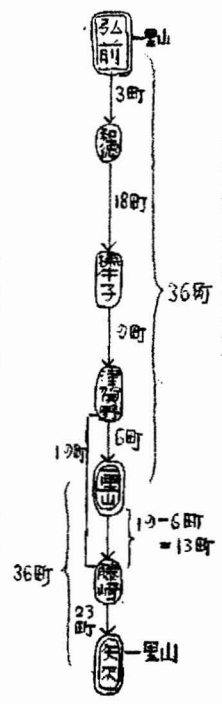
八中略V

一藤崎村より矢沢村迄 道は、同断 貳拾

三町

壹里山矢沢村之端ニ有

この史料を因に示す



となり廿六町毎に存することゝわかる。

(3) 『要記秘鑑』

一壹里杭拾一杭はした杭之儀、横内、浦町

両組杭不_レ書付無之杭多有之候、其上杭

木可有之時ニ無之処も有之又ハ草原ニ杭

有之向敷所々立置候も有之候不届成儀ニ

候向意度急儀矣議可仕旨被仰付候、右志

里杭拾丁杭はした杭共ニ文字見得兼候同

書々直し相違無之様立置可申事

津輕藩日記 元禄六、七、二条

一棟方角左衛門明後四日道程検地罷出候

付 入下路V

津輕藩日記 元禄六、九、六条

一從弘前砂子瀬迄道程并志里杭之帳三冊棟

方角左衛門塩崎治郎左衛門館山善左衛門

差出之

津輕藩日記 宝永七、六、六条

一棟方角左衛門道程書付差出候付左ニ記之、

弘前本町御札場より三馬屋村御孔場迄

一道程式拾六里式拾七町三拾五向

八中略

此度相改候道程右之通ニ御座候則志里杭立

置申候以上

五月廿九日

棟方角左衛門

御宇奉行御中小姓

馬場藤大夫

(7) 羽賀与太郎 元禄国絵図に關する新資料

に於いて、弘前藩の場合、弘前大学國

史研究オニ号所收論文V

(8) 奥富士物語

一覽文は甲午六月晦日公儀道中御奉行歿岡

田豊前守之隣国道法之御書付被差上、左

之通

從津輕弘前江戸表百八十四里入下路V

葛西桃禄にも全じ記事あり

(9) 平山日記 延享元年五月八青森県史所収

本史料は金沢勘右衛門、清水九郎兵衛、に

より提出されたもので、志所は六拾向志里

は廿六町と記載がある。

(10) 津輕藩日記 延享三、一、二六条

(11) 大島延次郎著 日本之路と参照

(七)

さて江戸時代の風景を今日に残すもの、それは

街道松並木であろう。津輕地方に於ても今日迄健

々、陶、青森、松前、百沢、久渡寺等主要街道に沿つて松並木が見られるが、その中には信政の育土事業によるものが少くない。

並木道には松杉等地方により差があるが、津軽では信政時代松を植えている。その育成状況を見てゆくと、天和元年二月より翌二年にかけて、弘前土手杉形より碓ヶ岡杉形間の道路改良工事の際松を植えさせて居り、貞享二年十月に同年山前道八弘前く石川間Vの南通を見るが、この時も並木松の植付が行われたらしく、元禄元年五月には小栗山より碓ヶ岡の間に五本の松を植えたかとしている。これは枯れた松の補植であつて、以後も度々行われている。則ち元禄七年四月十一日付津軽藩日記にも碓ヶ岡街道に五向毎両側へ一八八回本の補植が命せられ、更に三年後の元禄十年六月より元禄十二年にかけて、二千本を植えさせたが、此際の植樹は街道両側に二く三本宛となつてゐる。

以上が信政時代に行われた植付の記録であるが、かかる事柄から次の諸項を主張したい。

オ一に植付事業が非常に困難であつた事、特に松は植付困難な植物と云われるが、史料上からも充分な材料等が出来る。なお信政は単に植え付るのみでなくこれに対する保護策も講じて居る。天和二年三月には碓ヶ岡迄の普請と共に、往行者に由らすおりの方たりしても可爲出事候と見え、翌三年五月にも足輕に命じ保護させて居り、元禄七年には並木目継之者のない事を家老へ報告、元禄十年補植の際にも小栗山、石川、宿川原、唐土等沿道の諸村に松守一名を仰付てゐるのである。以上松の植付には多大の困難と努力を要したことが知り得る。

オ二に信政時代の並木育成事業が碓ヶ岡街道に重点を置いてゐる事である。前掲の諸史料はすべて碓ヶ岡街道に關したものである点に注意を要すると思ふ。

オ三に松並木の植付は道路に關する諸設備の中で最終的なものであると思われる。かかる点より考え、元禄十二年以後植付記事が見当たらないのは、碓ヶ岡街道の整備が一応完了したものと考へる事が

出来るのでは来かろうか。信政時代以後享和文化
 境に至り再び並木に関心がはらわれるが、この際
 は高岡、鯉ヶ沢、青森等の諸街道に植付が行われ
 て居り、碓ヶ関に關するものが見当らぬのは一應
 元禄信政時代に完成を見ていたのと考えられる。

信政時代の完成にかゝる碓ヶ関街道の並木は
 今年迄弘前市松原に二〇余本を残し、その美しい
 枝ぶり、信政の事業をたゞえるかの觀があつたが
 二米四〇〇三米の直径をもち巨木は道路工事の爲
 本橋作中八月〇十月〇に伐採せられて行
 った。思えば残念な事である。

人註V

- (1) 大島延次郎著『日本の道』参照
- (2) 『工藤家記』 八延室九〇天和元年二月
 碓ヶ関街道へ並木松植付。道幅五間 左右
 土居溝を置入夫凡一万三千余
 右の外『津軽藩日記』天和元、十、廿七条
 にも工事の状況が記述されている。
- (3) 『津軽藩日記』 天和二、三、十五条

一 今度土手町より碓関迄道普請被仰付西脇
 二 小松植付置候往行之者誰に由らすあり
 三 ありありしとも可爲出陣候入下略V
 全様存記録紙『要記秘鑑』にも存在する。

- (4) 『津軽藩日記』 元禄元、五、四條
- (5) 『津軽藩日記』 元禄七、四、十一條
 一 碓関海道並木之松五間ニ是本宛植せ可申
 旨対馬乃右衛門并大湯彦八齋藤小左衛門
 申渡之
 一 從土手町碓関村迄海道並木之松先達而対
 馬乃右衛門申出之左記
 千五百式十六本

内

- 千七百九拾六本植付有之 但八百八十本右ニテ
五百二十六本左ニテ
- 三千七百三十本植付有之 但千七百九十本右ニテ
千九百三十三本左ニテ
- 右先年植付候処段々枯候跡江今度五間ニ
 壹本宛植付候松數左記之
 千八百八拾四本
- 内
- 千五百六本 從小栗山

三百七十八本 杉新田從松山

右之趣御頁江達之植付之旨申渡三

(6) 信政公事蹟也

元禄十年六月土手町并形より淀ヶ岡村迄道

幅五向左右へ小土居を築き並木松二向或は

三向を隔て本榎付惣敷式千本程植付並木

凡折雪痛及伐之者無之様小栗山村石川村宿

川原村唐牛村へ一人つゝ松守被仰付

(7) 工藤家記也

六月朔日御本城石垣並三之丸御館礎ヶ岡街

道並木植付不殊出来申候

(8) 津輕藩日記也 天和三、五、九条

一淀岡海道並木之松所、剪取申之由御郡奉

行申立候、付右之道筋、罷有候御足輕之

内申付置候様八下略V

(9) 津輕藩日記也 元禄七、向五、廿七条

一淀岡海道並木松目繼之者無之、付御家老

中に達之

(10) 要記秘鑑也 八青森県史所収分V 享和三年

三月及び文化三年二月

(11)

以上五つの観点から私は信政時代の交通土木政策を述べ来たが、彼の施策の特色を要約すると以下論述する二点に焦点をしぼる事が可能かと思ふのである。

才一に論述すべき点は、主要土木事業が元禄初年を以て完了している事、はたして完了したか云う点には問題があると思うが、少くとも元禄中期以降には独創的の事業が見られない様である。

具体的に見た場合、道路の新設工事は天和四、八、享元V年の和徳八弘前町V工事に始まり、小栗山街道新設、新坂八弘前町V、青森街道新城方面の改良等主要なものは大部分、元禄以前の着工である。橋梁工事に於ても弘前周辺の橋梁架設は元禄初期迄に実施されて居る。元禄中頃運行われた並木育成事業も元禄に入ってからには補植だけであり、わすかに一里塚の工事が宝永迄行われているが、

これとも改訂工事であり、特に目立つものとは
考えられなく、逆に道路網の整備事業の一段落の
いた事、その上に松並木、一里塚工事が施され、
一応交通政策の終了を不すとも考えられる。元禄
以降は改修的な事業が主である点注意を要するの
ではなからうか。

然りとすれば何故かゝる状況に至ったのであ
らうか。

オ一に上げるべきは元禄初年よりの不作、特に
とく八年の大凶作により財政的に混乱がおこり、
交通問題に迄手が伸びなくなつたのではないか。

オ二にかゝる諸工事の契機が寛文元年の松前蝦
夷の乱延宝九年の逸見使来国等によつてい
う点で、両事件により整備は促進され、元禄に入
る頃には一応完了の段階に至つたのではなからう
か。

オ三に、他の土木事業面でも、元禄に入ると意
識的な面が失われ、継続的の事業が主となつてい
る。歩調を一つにしている。独り交通面のみでな

く津軽藩全体の趨勢といえる。

かくの如き諸点と共に考えるべきことは、交通
の法的、制度的関心の向題である。

明暦元年五月、輸出入禁制品設定に始まり、寛
文四年の輸入税の決定、全六年には禁輸品目の改
訂、輸出品の役銀の制定、翌七年にはその改訂が
あり、貞享四年二月には小売米の移出禁止、等の
経済統制的面、寛文元年閏八月一日に発布された
町人に対する法度にも道橋に關した条文が見え、
宝永元年十月の農民への訓令にも交通関係の条文
を含んでゐることは既述の通りである。又南所関
係の整備にも力をいれて居り、貞享四年には南
所番人心得⁽¹⁾が、続いて元禄三年三月には出入
改様の覚⁽²⁾なる史料が見られ、取締が強かつたこ
とを知り得るのである。宿継の制度上にも留意水
拂われ、その配置の改良等が見られ、延宝九年に
は駄賃が定められて居る。最もこの際が最初とは
云い切れないが、関心の存した事がわかる。

これ等の諸制度整備、発布の過程を見ると、土

本面同様、元禄初期迄に大部分の施策が打出され
 ている事は注目に値する。それでは元禄中期以後
 の交通政策に対する考えはどうか。それであるか。
 関心が欠如して居らぬ例として『津輕藩日記』に
 於ける交通量の記載状況について考えて見たい。

津輕藩では碓ヶ岡・大向越・野内の三関をもち
 国外との往來を取締つてゐるが、その際各番所の
 通過人員の報告が爲され、元禄中頃より、この統
 計が『津輕藩日記』にのべられるようになる。し
 かしてその報告事務は碓ヶ岡が最も早く元禄十一
 年頃より見え始め、元禄十四年七月十五日に至り
 一大向越・野内町奉行江申遣候は、右面所之
 御関所毎月出入帳面只今迄出不申候、向後
 は碓ヶ岡同様に一月分翌月之初一帳面に相
 認便次申私前同役之と差可被出旨両町奉行
 江申遣之、八津輕藩日記V

と命せられ、この結果翌八月六日には大向越・野
 内共報告が爲されて居る。
 (12) かくの如き報告は、藩自体が、その通行量を明

白に把握せんとした意志の現われであり、交通
 問題にいよいよ深い関心を示したことを示す材料
 になる。

結局、土木的面、法制的面は一応信政時代初期
 に打出され、元禄以後にありてはその充實を計つ
 ていると考へられる。

八註V

- (1) 『要記秘鑑』 明暦元、五、十二日 八青
 森泉史所収V
- (2) 『津輕藩日記』 寛文四、三、十二日 八青
 森泉史所収V
- (3) 『御定書』 寛文六、四、十條、八青森泉史
 所収V
- (4) 『津輕藩日記』 貞享四、二、十一條
- (5) 前掲(四)注の参照
- (6) 拙稿『津輕三関について』 八私前大学国
 史研究オ一七号所収V
- (7) 『津輕藩日記』 貞享四、二、十五條

(8) 『津輕藩日記』 元禄三、三、二十五条

(9) 『津輕藩日記』 元禄六、九、七条

継の資格、手續等についてこまかに条文の設定あり。又これに逆る貞享三、十二、廿九条にも細部にわたり条文が出されている。

(10) 『津輕藩日記』 元禄六、二、廿一条

金本組薄市に宿継所を命じていたが困難故中里にも命じてもらう様願ひ許されている。

『津輕藩日記』 元禄十六、二、四条

中里、相内向に尾別宿継所を設定、遠距離で日帰りも困難だったものを改める。

(11) 一 碓氷町奉行より九月廿月破ヶ関口出入惣合貳百五拾六人同所入人数合百を拾九

人出入都合四百五拾五人別帳出之、八十

月二日条

(12) 『津輕藩日記』 元禄十四、八、六条

野内は出入が七三、入人の三、都合一七六、大向越は出入三七、入人の八、都合一三五、

(乙)

オニの向題氣は碓ヶ関街道の性格の変化である。土木工事を通観する時、ありゆる点に於て、碓ヶ関街道には重点がおかれている事がわかる。寸方はろ路線の付替、松並木の育成、橋梁設備強化等、又路筋の改修事業も絶えず行われて居り、お仮屋の建築等々、他の街道に比し異常な迄関心が拂われて居る。

碓ヶ関街道は小坂經由で花輪方面南部領に通じる道路であつて比内方面への南通は天正十四年の津輕為信比内征伐にかゝるものである。信政以前江戸、上方との交通はもつぱら西の関、大向越が表玄関の役割をばして居り、碓ヶ関街道の比重は餘ヶ沢街道に比し軽かつた。かゝる点は史料上にも明白で、『津輕一統志』に見える『所々在并関所警衛』の条には、主要防備地点をその責任者を列挙する際、大向越口、南部口小湊、碓ヶ関古館の順に記し、その人数も前二者が二名に対し碓ヶ関は一名と軽く扱われて居る。又再三引用す

る承庇の道程帳の交通綱記載順序も、大向越から弘前へ、そして狩場沢、その後には碓ヶ岡街道の順で才三位、延宝の御駄賃定にも全様本順序であったことは既述の通りである。この他信義時代には麁ヶ沢街道独狹附近の付替工事、大森に御殿の建築等の諸事業が行われ、い下れを見ても大向越口麁ヶ沢街道が優遇されていた。

以上説明した如く信義時代と信政時代の間には大きな差が存する訳である。かゝる差は参勤通路の変更之源を発すると考えられる。信義時代には参勤は麁ヶ沢街道經由で為され、

同年十月十三日 信義公御行年十五歳御入部帰旅従西

南大向越御着城 寛永九年、津輕一統志 V

寛永十六年九月十五日、公面の南より御着城

八工藤家記 V

の如き記録が見られる。一方信政時代の記録から一御年御十六歳にて寛文元年辛丑五年御入部 被為遊隨御古例面の南従大向越 被為入へ下

略 奥區土物語 V

その初年にあつては古例により麁ヶ沢街道を經由していたが、寛文五年より、碓ヶ岡經由に変更され、以後参勤交替廃止に到る迄歴代藩主はこの街道を通行した訳である。

二、で麁ヶ沢街道と碓ヶ岡街道の長所短所を比較考察を試みるならば

(イ) 弘前と能代間の距離の短縮の問題、碓ヶ岡經由の方が麁ヶ沢街道を利用するより日程を短縮しうる事。江戸 弘前間で一、二泊程度の差が出る。

(ロ) 麁ヶ沢街道は海岸線が長く、道路、橋梁保守上困難があつたのではないか。

(ハ) 向の問題は弘前城防備上にも関係するのではないか、弘前城より西の方の交通路を完備させる事は一たん争あつた場合不利である。

最もこの点は信政時代はようやく太平の時代を仰えた時であるので推測に無理があるかも知れない。

(ニ) 松前の交通が麁ヶ沢、十三、小泊を起点とし

す、大部分青森、三馬屋より渡航する様に
つた為大向越より津軽領内に入り、青森方面
に入るより碓ヶ岡より入つた方が便利である
事。

以上の諸点より碓ヶ岡街道が優れている点を示
すが、単に長短からだけでなく信政自身にも参勤
通路変更をふみ切らざるだけの理由があつたと私
は考える。為信より数々回代目、弘前城に生れた
信政には津軽家の故郷、西浜方面への関心が薄か
つたのではなからうか。この改革が叔父信英の死
後すぐに行われている事からも、信政が旧習を捨
て、独自の政策として実行したことが考えられよう。

参勤通路の変更、それは碓ヶ岡街道改良工事と
直結し、その結果、大向越口、碓ヶ岡街道の地位は
転落、弘前、碓ヶ岡、沢港向物資輸送用道路と化した。
もつとも急に変化が来た訳ではなく、参勤以前か
ら碓ヶ岡口の重要度は増加して来たであらうが、
参勤通路となつた事は、碓ヶ岡街道の地位を公的
に認めさせた事となる。

事、奥信義時代来国した巡見使は、碓ヶ岡、弘前、
碓ヶ岡、弘前、小泊、松前、青森、南部領のコー
スをとつたが、寛文七年大向越の一行は碓ヶ岡⁸⁾
より入国し浪岡、十三、小泊、經由で松前へ、帰途
は青森より南部領へとぬけてゐる。次いで延宝九
八天和元年、宝永二年、宝永七年と来国するが
三者共碓ヶ岡口より入国してゐる。つまり信政時
代に入つてからの巡見使は、いずれも碓ヶ岡街道
を津軽の表玄関と認めた訳であり、公的な役割を
この道路がもつようになったことを示す史料とな
る。

又寛文八年、江戸への道程報告を命ぜられた際
江戸弘前間百八十四里と報告が出され、藩自身も
碓ヶ岡街道を正道としてゐる事がわかる。¹³⁾

かくの如く寛文頃より碓ヶ岡街道の比重が増し
て来たが、この事は今迄の諸史料の記載位の上
にも変化をもたらした。宝永元年改訂と云われるマ
質定¹⁴⁾では碓ヶ岡街道、青森街道、碓ヶ岡街道の
順で記入して居り、以後この順は固定したうしく

別表三 関における通行量 (出入人数)

大間越	野内	碓ヶ関	関	
			名	年
82	172	566	4	元禄15年
120	115	318	5	
65	247	1230	6	
115	177	535	7	
223	欠	欠	8	
192	欠	439	8	
131	155	424	9	
115	177	473	10	
49	123	373	11	
31	90	320	12	
146	48	346	1	
191	136	472	2	
106	103	1438	3	
104	140	590	月平均出入 (8.4月平均)	

文久年中の可黙算定¹⁵⁾でも全じ順となつてゐる。又関所通過人数報告も碓ヶ関街道を最初に、数年おかれて他の二街道に実施されてゐるが、これも碓ヶ関街道の重要性から来てゐるものと思ふ¹⁵⁾。然らば通行者数はどの程度あつたかあるうか、前月通行者数の報告が比較的良く行われてゐる元禄十五年四月より翌十六年三月迄一ヶ年間の通行者数は別表の如くで、部分的に欠けてゐるので統計はとり難いが碓ヶ関が最も多く、次いで野内、大間越の順である。参勤交替の通過した元禄十五

年六月八日国¹⁶⁾、元禄十六年三月八日江戸登¹⁷⁾等は碓ヶ関口の通過者数は千人台を突破してゐる。以上様々な点から碓ヶ関街道の占める地位を考察して来たが、寛文年中、鱈ヶ沢街道に代つたこの道は、石川く弘前向の一部コー又変更の後元禄中期以後名実共に貴重な存在を保つに至つたのである。

八註 V

(一) (三) 注(7) 参照及び(四) 註(1) 参照

(二) 豊富士物語

貞享二、三年二月より碓ヶ関御仮屋御新造

八下略 V

(3) 津軽一統志

天正十四丙戌年小田原進発の事初ニ羽州ヲ御手に入レンカ爲ニ先當境の界目タルニヨリテ比内浅利修理大夫実義ヲ政ラルヘキニソ定リケル是ニ依テ山寄セナレハトラ此時上浦碓ヶ関¹⁸⁾ヨリ比内迄始テ道ヲ開カセ

ラル入下路V

(4) 津輕一統志

所々在々南所警衛 八慶長十二年頃V

(5) 参照

(6) 佐藤家記

承応二年 齋々沢迄道大森村に御殿建築

(7) 羽賀与七郎 富田村の変遷 八陸奥史談参

拾号所収論文V 従来寛文二年より破々岡

街道を使用したと考えられていたが、羽賀

教授はこの向の誤りを指適、解明して居ら

れる。

(8) 工藤家記

寛永十年六月十五日御巡見使分部左京松田

善左衛門大河内兵衛上下二百人余齋々沢

り破々岡迄、夫より弘前へ御帰り、七月左

日小泊より松前へ御渡り、同廿六日御帰帆

にて野内口南部へ御道行

(9) 工藤家記

寛文七年六月十八日 御巡見使下向八中略

V破々岡より着これより浪岡通り全木十三

小泊止宿にて松前渡海夫より青森へ帰航、

南部へ通行相済

(10) 津輕藩日記 延宝九年六月

破々岡より入国、コト又は寛文七年と同じ

である。

(11) 葛西秘録 により従来不明であった今次

の巡見使のコースは次の如く判明した。

六月十日入国、十一日弘前、十五日三馬屋

八三厩V 廿三日松前。入国後弘前迄一日

で来ている故、破々岡よりのつたものごわ

かる。

(12) 津輕藩日記 宝永七年、六月より、

破々岡より弘前より三厩より松前より青森より南部領

へ廻っていることが知り得る。

(六註)参照

(13) 要記秘鑑 宝永元年二月二日 御領分

中道法并駄賃定 八三厩十一年V

本 駄賃定とは 津輕藩日記 全日条文と

喰違いがあり更に研究を要するが、延享元年のものとは、全一である点より信政時代より少し離れた頃のものでないかと思われ
る。

(5) 本文引用の元禄十四年七月十五日付の津
輕藩日記を参照

(十)

以上、信政時代の交通問題を各方面から考察して来たが、彼の政策は元禄初年迄非常に積極的にくり広げられて居り、その中心となる事業は淀々南街道にある。

この事は単に津輕領内の交通網の変化を意味するだけでなく、津輕領より秋田、山形を経て桑折に至り奥州街道に接続し江戸を結ぶ奥羽旭子の裏街道―羽州街道の変化、完成を意味し、政治、経済、文化交流等重要な役割をはたす試みである。

信政時代以後約八〇年、天明八年来国した古川古松軒がその著書『東遊雜記』の中で

石川より弘前の城下まで三里の街道ひろひろとして左右の並松空をお、い上方筋にもなきよき道なり

と賞賛しているのも信政の事業によるものである。

信政時代の交通問題についてはなを様々な角度から研究の余地を残しており、いすれ稿を改めて論述することゝしたい。拙い研究ではあるが、御助言、御批判がいたゞければ幸である。最後に本研究に多大の御援助をいただいた弘前大学羽賀教授、弘前市立図書館葛西恵三代に紙上より厚く謝意を表する次第である。

35・10・30