

津輕藩における

江戸・国許連絡

―藩営飛脚について―

佐藤 仁

津輕藩は本州北端に位し、西と北は海に東と南は山にさえざられた僻遠の地で、城下町弘前から羽州街道沿いに秋田・山形を経て奥州街道桑折に出、江戸に至る道程は百八十四里、その間矢立・院内・川反等の難所を越えて行かねばならず、しかも道路・橋梁・宿駅等の諸設備は貧弱極まるものであつた。就中秋田以北は利用度も次々に少なくなり、軍事的な意味も加わつて街道の手入は悪くその往来は非常に困難であつた。

かくの如き条件下におかれた津輕藩の国許と江戸の間は、如何にして連絡を行なつたであらうか。諸史料を見るに継飛脚、町飛脚等の存在が知られ

るが、とりわけ国許―江戸間を直行する藩営飛脚が江戸時代全体を通じ重要な役割を果していることがわかる。

二

津輕藩における飛脚運行細則は延宝八年九月朔日に出されているが、その際書狀の重さ、紙質、状箱の目方等、かなり細かな点についての取極めが為されて居り、以後次々に付加されて行つた。もちろん国許―江戸間の飛脚はこの細則以前から存在して居た訳であり他にも規定があつたことは考へられよう。

こうして貞享頃になると月一度、用件の有無を問わず国許―江戸間の定期運行が行なわれていたらしく、

一 御飛脚之儀相替儀御座候者各別月並之

御飛脚をケ月一度充前々之通相立可申試と

奉規候如先格之通可申付趣被仰渡候事、

入貞享四、三、十四、津輕藩日記V

と見えて居る。

しかし江戸中期に入ると諸連絡が増加し月一度の連絡では不足となり一連行増発、国許発毎月十一日と廿五日の二回となった。かかる状態は宝暦六年迄続いたがこの年六月政務の連絡上出発日が不都合であるとし国許発を毎月十五日付十六日発足と廿九日付晦日八小の月は朔日V発足に変更している。

所が寛政十三年四月に至り再び一往復にもどり毎月十六日御用の繁疎にかかわらず出立させる様命じている⁽³⁾

この様な定期便を可定飛脚⁽¹⁾、可月並之飛脚⁽²⁾、可定日飛脚⁽³⁾の名で呼んで居ったが出発日は必ずしも守られて居らず多少の変動も見られた。例えば天保六年一月十六日江戸発の可定日飛脚は可御用無御由差延被置候⁽⁴⁾と見え一月廿九日に至りようやく出発命令が出十二日振の予定で二月朔日発足している。又安政三年三月十五日付の飛脚は一度出発命令を出したあと延期し四月三日立っている⁽⁵⁾

この様な例は江戸時代後半に見られる現象で全体的に見ると可定日飛脚の他に多くの臨時便が出さ

れて居る。津軽藩日記を見ると天和三年正月(十)二月間には登り便が十三回、下り便が五十回程記録されて居り、宝永七年には登り便三十六回、下り便四十回程見られる。

全般的に見て運行回数の増加するのは参勤交代前後の多忙な頃で、国内又は江戸に何か事件のあった時で宝永七年四代信政の薨じた時⁽⁶⁾などは国元から江戸にむけ十月十八日、十九日、二十三日、二十七日と連続して早飛脚も立っている。

八註V

(1) 御用格六・要記秘鑑十四

(2) 津軽藩日記、宝永六年六月九日条

(3) 御用格六。要記秘鑑十四

(4) 津軽藩日記、天保六年二月十九日条

(5) 全右書、安政三年四月十五日条

(6) 全右書、宝永七年十月八御国日記、江戸日記V

※本文・註共単に津軽藩日記とあるは御国日記とする。

それでは飛脚の速度は一体どれ位だったであろうか。前述の如く江戸、国元間は百八拾四里、一般旅行者で大体十七日―廿日、参勤交代の行列は十九日―二十日を要している。

飛脚の速度を法的に見て行くと寛政九年頃には六日振を筆頭に二十―十三日の日数を定めて居りこの内六日―九日振を「早急飛脚」十日―十三日振を「常飛脚」と称していた。文化十年二月の規定には六日振がなく七日―十日振迄が「早急飛脚」となっている。六日振ではほとんど命令することになつた為ではなからうか。一方季節的に見ると夏と冬では所要日数上三日程度の差があり料金面でも冬が割高となっている。△別表参照▽

御儀脚江戸上下路用

寛政九年七月

日数	夏季		冬季	
	西歩	文目分	西歩	文目分
六日振	二	一三三	三	一七
七日振	一	一三三	一	一七
八日振	一	一三三	一	一七
九日振	一	一三三	一	一七
十日振	一	一三三	一	一七
十一日振	一	一三三	一	一七
十二日振	一	一三三	一	一七

御用格・要記枚鑑

この様な規定に基き出発の際予定日数が飛脚に命ぜられるが宝永七年、元文二年の津軽藩日記を見るに十月―三月頃は十二日―十三日振が多く、夏場には八日―十一日程度の日数で走る事を要求している。これは宝永七年五月及び文化十年二月に出された法令に季節及び所要日数共は一致する。しかし命令通りの日数で運行するのはなかなか困難で元文二年の場合史料の許す範囲内での状況を見ると、命令された日数で走ったものは江戸発国許着の場合十例中五例で、そのすべてが四月から九月迄の好天氣に恵まれた時節に運行されて居り、残りの五回は二日から七日程度の遅れを見せて居る。

ここに個々の運行状況の实例を上げて見ると宝永七年十月十八日信政の病気を報ずる早飛脚は「四日でも五日でも良い」との超スピードを要求されて居る。火急の場合故四日という日数を持ち出し急がせたのであろう。人数も三人一組として出発させているが江戸に着いたのは九日振で、赴音をもって翌日出立した飛脚とはほぼ同時に到着して

いる。⁽⁴⁾

東海道筋などと異り悪条件の中を走るのであるから様々な困難に直面したことは充分に想像出来る。

天和三年正月、先行する飛脚に追かけの飛脚が発せられ院内で追つきその膝路一人が目を煩らい、ついに碓氷関に遠苗の止むなさに至つて居り、⁽⁵⁾宝永六年九月二十二日江戸発の飛脚の内一名も途中病氣になつて居る。⁽⁶⁾元文二年十一月二十三日九日振の予定で江戸を出発した飛脚は途中一名が発病、残りの一名が走行したが大雪と洪水のため難行し十六日を経てかろうじて国許にたどり着いた。⁽⁷⁾

冬季向の積雪は最も飛脚を苦しめたもので天和三年一月廿六日江戸発の飛脚は雪風吹の爲金山、大川で各一日逗留を余儀なくされ実に十七日を要している。⁽⁸⁾全様な例として貞享四年正月山坂一劫羽野向雪風の爲一日三―五里程度しか進めず江戸出発後十六日振で国許に到着した飛脚もある。⁽⁹⁾

以上は一応苦勞して到着し任務を完了した例であるが、宝永六年二月二十三日付江戸発飛脚商人

の場合、十一振の廻十七日振で三月九日国許着、あまりの遅れ方に押籠の如置がとられた旨記録されて居る。⁽¹⁰⁾

△註▽

(1) 御用格六・要記秘鑑十四、寛政九年閏七月

(2) 津軽藩日記、文化十年二月廿六日条

(3) 同右書、宝永七年五月十六日条

(4) 前章註(9)参照。

(5) 津軽藩日記、天和三年二月三日条

(6) 同右書、宝永六年十月二日条

(7) 同右書、元文二年閏十一月八日条

(8) 同右書、天和三年二月十三日条

(9) 同右書、貞享四年正月十九日条

(10) 同右書、宝永六年三月十一日条

四

事実飛脚に予定日数を守らせる爲種々の対策が出されて居る。寛保四年十一月八日付津軽藩日記には江戸往采の飛脚に対し油断なく勤めることを命じて居り、更に下つて宝暦七年五月十六日には

細部にわたる遅延防止策が打ち出された。(1) これを要約するに、

(1) 予定より早く着いた者には賞金を与える。

(2) 途中逗留の止むなきに至つたがその後遅れを回復した場合証人、証人があれば賞金を与える。

(3) 道中病気等で遅延した場合長柄文者に役を下げらる。

右の様に賞金を与える方法で飛脚の欲望を満足させるといふ能率給的手段と共に身分を下げるという強い対策をとつてゐる。この様な規定を出す要には余程目に余る飛脚の怠惰があつたものと推定することが許されよう。

飛脚は普通二人で走るのが例となつてゐるが津軽の場合も全様である。ただし荷物の方・速度現金輸送等の場合人教を増加させるかそれに見合ふ割増金が支拂われている。

しかし一匹の飛脚に多くの書状を運搬せしめる風潮は全国的に見られ、幕府でも正徳二年三月、京大阪駿府の三度飛脚の實目超過を禁止する法令を出してゐるが、津軽の場合にもあてはまる例が

存する。

寛延四年八月六日の飛脚は御定の三實目を差引いてもなお拾實目多く計十三實のものを輸送して居るが非常な重荷内であつたことは言うまでもなく、こうなると飛脚の怠惰を一方的に責める訳には行かない。結局この飛脚の件が原因となつて宝暦二年三月十一日規定路銀の改定が出され、翌年超過分については割増金、又は人教の増加が行なわれることとなつた。もつともかかる制度は此時に始つたものではなく宝永七年九月十四日の飛脚は二人で三人分の路銀をもらつてゐるからむしろ此際が制度の改定、確実な実行に目的があつたものと考えられる。

続いて寛政九年西七月江戸上下路用定が出されて居り、八前橋表参照文化十年二月には早飛脚に対し最高金三歩から最低鳥目七百文の手当が給与せられることとなつた。(6)

以上待遇面から改善の状況を見て来たが、この他にも荷物制限策は時折り出された。

明和六年十二月廿四日付御用格、要記秘鑑によ

ると明和四年以後公用私用共大封物は隔月とし平
月は御用状でも大封物を禁じて居り、以後も同様
な禁令が度々出されて居る^の
入註V

- (1) 津輕藩日記、御用格六、要記秘鑑十四
- (2) 御神書覽保集成二十二
- (3) (4) 津輕藩日記、御用格六、要記秘鑑十四
- (5) 津輕藩日記、宝永七年九月十四日条
- (6) 御用格六、文化十年二月廿七日条
- (7) 全右書、天明三年四月十日、全七年九月二十
日条

五

以上述べて来た飛脚は定輕が命ぜられていたが
宝曆七年五月の法令により特に御目付組足輕がそ
の任に当ることとなった。

彼等のもたらした書状は公用のみならず私用の
ものもある。ここで藩政に關する書状の様式を見
ると、一々に藩主の近況をあげ、次いで幕府その
他よりの公的な連絡、江戸又は国許で起つた事件

役人の勤き、命令等が記載され、最後に書状の日
付及び書状を誣す飛脚名・出発日・所要日数等の
命令があり、飛脚の運行日数を確定する資料とし
ている。

江戸及び国許から相互に連絡すべき事項並びに
特色ある飛脚をあげて見ると、参勤交代の出発予
定及び参勤行列の所在確認・連絡の飛脚、幕府へ
の御機嫌伺ひや献上物輸送便、江戸からの兼田の
輸送の例もあつたがこれは目方が重く、かつかさ
ばる為封入を禁ずる規定が度々出されている⁽¹⁾。經
済、交通面から特色あるものとして十三湊水戸口
の舟甲入凍結による入港不能等⁽²⁾の報告があり三
世寺、板柳・津輕平野新田地帯の米輸送が津輕藩
政政にとりいかに重要であつたかが判明する。

ここで幕府から出された法令・連絡等が国元に
伝えられ、領内に連絡される過程を見ると、貞享
四年正月廿八日に発せられた⁽³⁾生類憐みの令は
二月廿一日⁽³⁾家臣に対し布告されて居り、元禄十五
年十二月二日出された煙草耕作問題に關する書状
は十二月廿二日国許着の飛脚によりもたらされて

いる。⁽⁴⁾寛延四年六月廿日、八代將軍吉宗の薨じた際は同日付江戸発の飛脚が立てられ六月三十日には私前に着いて居りまさに超スピードといえる。⁽⁵⁾

幕末安政五年日米修好通商条約に關する連絡は、六月十三日下田湊に蒸氣船入港以來の事情と廿一日付公儀御書付を所持した飛脚が六月廿九日江戸を発している。⁽⁶⁾

幕府からの命令、諸連絡は火急の場合を除き次の常飛脚により国許に知らされて居るが江戸から国許に伝わる迄早くて十二―十三日、大体一月位で藩内の命令指揮系統にのせられていることがわかる。

人註

(1) 前章註の参照

(2) 津輕藩日記、享保十六年二月晦日入海の水と

ける。天保十三年十一月十四日入港閉鎖

共に江戸表へ連絡記事がある。

(3) 津輕藩日記、貞享四年二月廿一日条

(4) 全石書、元禄十五年十二月廿八日条

(5) 全石書、寛延四年六月三十日条

(6) 全石書、安政五年七月十七日条

六

津輕藩官飛脚はこの様にして江戸時代を通じて定期的に運行が確保されると共に必要に依り臨時使が江戸、国許向を往来した。そこには東海道京―江戸向を突っ走る程の革やかさはないが、速度の点で京都―江戸向「諸御役人御用状向屋頭」で大急御用状が五日程、常陸が七日程であることを考えると長距離、悪路の中を七日振で弘前迄連絡をつけ得る津輕の飛脚は決して遅いものではなかった。又この飛脚は同一人による逕行直送であつて、東海道筋に兎られる七里飛脚の如き交代制は無かつた。實際上尾張、紀州の如き特権もなく、輸送量も少ない津輕藩にあつては最も経済的な方法であつたと考えられる。

飛脚往來の際主要街道においては民家に寄横を内らう場合があるが、津輕に於てもその例が見られる。明和五年には碓ヶ岡町から飛脚 使用した人馬貨錢が不渡りで難儀していると対策を要望さ

札藩でもこれを認め御用の外人馬使用の令狀等を
支拂う様、諸組頭に命令して居る。

又江戸時代後半には他の大名家では飛脚の雑推
が藩政上困難となり尾張家の如き大家でも七里
飛脚を廃止する程であつた⁽¹⁾水津輕藩でも江戸後期
には月一往復に圓教を減じたり、出発期日を延期
する例が見られる様になるのは、藩政と関係が
あるのではなからうか。今後の研究課題としたい。

江戸時代二六〇年、南前、佐竹両藩にはさまれ

つつも津輕藩が巧みに発展をつづけ得たのは、一
つには、中央情勢の正確な把握、判断によるもの
と考えられる。とすればこの飛脚の果した役割は
大きなものと云わねばなるまい。

八註V

(1) 御用格六、要記秘鑑十四、明和五年三月廿四

日条

(2) 大島延次郎氏「日本の路」