

歴史に見る「道」と「関」

— 山陽道赤間関付近を中心として —

丸 山 雍 成

古来、道や関は、人の利用の有無などと相関関係にあるが、それは国家生成以降いっそう密接なものとなった。古代—律令制、中世—荘園公領制、近世—幕藩制、近代—資本制という時代区分ができるとすれば、道や関はその時代の政治・社会体制に即応するかたちで変容をとげたはずである。ここでは、山陽道の赤間関周辺を中心に見ることにしたい。

一 山陽道（長門国）の変遷

(イ) 律令制下の場合

律令制下、朝廷は全国支配のため行政区画として五畿七道を定めた。こうした地方行政区画としての七道諸国を貫通するものが、律令官道としての七道であった。これは都から地方の諸国府へむけて放射状に発し、山陽道（播磨・吉備・安芸・周防・長門を縦貫する）以下の七道が全体として連結する交通体系であるため、一極集中の中央集権的な国家体制を象徴するものであった。律令官道は大路—山陽道、中路—東海・東山両道、小路—北陸・山陰・南海・西海諸道に格付けされ、それぞれの各駅では原則として大路二〇疋、中路一〇疋、小路五疋の常備が義務づけられた。もっとも、七道の各始発駅は規定馬疋の二、三倍か、それを若干下廻わる数値のところもある。⁽¹⁾

山陽道は、都と「遠の朝廷」とも呼ばれた大宰府政庁とをむすぶ最重要の幹線であり、「延喜式」の記載によって、播磨明石駅から長門小川駅にいたる五六駅、駅馬は計九五四疋といわれている。もっとも、この場合、小川駅は主幹線（大路）の終駅ではなく支路のそれであって、大路の終駅は対岸の九州門司関を臨む臨門駅でなければならない。

長門国駅伝馬

阿潭・厚狭・埴生・宅賀・臨門、各廿疋
阿津・鹿野・意福・由宇・三隅・参美・埴田・阿武・宅佐・小川、各三疋

右の阿津以下、小川までは、弘仁二年（八一二）長門国内の支路一駅に駅馬五疋ずつ置かれたが、同九年には三疋に減じ、その不要の馬二疋を同国鑄銭司の鉛運送に充てたもので、「延喜式」編纂時までに一〇駅に減少したものとみられる。一方、駅路とはちがい、国衙または特定の駅と郡家とを中継する伝路には、各郡ごと伝馬五疋ずつが置かれた。長門国の場合、厚狭・豊浦両郡の各郡家に置かれた伝馬は、駅路とを結びながら公用遞送にあたり、緊急の大事には駅馬を、そうでない場合は伝馬を使用した。

こうした駅伝制に加えて、官道自体の整備も進められていった。特に朝廷は、山陽道が最重要の官道であるのにかんがみ、神護景雲二年（七六八）には各駅間を短縮する一方、外国使節などの来訪を予想して蕃客のための「瓦葺粉壁」の駅館を設け、大同元年（八〇六）長門ほか三方国の駅館修理令を出している。⁽⁴⁾ 当時の道路の道幅は一〇〜二〇メートルと意外に広く、しかも数キロ〜十数キロメートルに及ぶ直線状を呈することが多いが、天平宝字三年（七五九）には東大寺の僧普照の奏議によって、朝廷は畿内・七道の諸国の駅路の両側に並木（菓樹）を植えさせた。⁽⁶⁾ これは夏の暑さを木陰にいこい、飢えを凌ぐためのものであって、盛唐文物の模倣だともいう。弘仁十二年（八二二）には並木の折損禁令を出し、一〇〇余年後の「延喜式」でも「凡諸国駅路辺植菓樹、令往還人得休息、若無水処量便掘井」と、菓樹の並木が永制となっているが、果たしてどの程度徹底したかは明らかでない。

山陽道でも、官使（駅使・伝使）による駅・伝馬の濫用、「令」の駅伝規定の緩和、新任国司の赴任や官使・貢納物の海上運

送、等々による駅伝馬の減少（例えば大同二年、各駅馬のうち五疋ずつを減じる。長門国は五駅で二五疋の減⁽⁸⁾）、駅子の負担過重↓逃亡などが駅制衰退の相乗要因をなしている。この間、かつて一〇メートル以上の道幅を誇った大道も、時代の下降とともに侵蝕されて道幅を縮小したり、コースの変更などを随伴しながら、在地豪族の荘園制的な私有地（「一所」）に包摂されていった。まことに、中世武士の「一所懸命」という言葉は、戦場の功名争いのみならず、平常時における私有地拡大のための不断の努力を意味するものだったのである。

(ロ) 荘園公領制下の場合

鎌倉幕府の成立によって、京都↪鎌倉間の東海道の地位が上昇し、また幕府所在地を中心とする放射状の交通網（鎌倉街道など）が整備されたが、律令官道的な交通体系はくずれて、山陽道も相対的に地位の低下を見るに至った。もっとも、山陽道の場合、律令官道のコースが完全に消滅したわけではなく、地域によっては若干コースの変更をみながらも、御家人の京都大番役勤仕等の通行に利用されたようである。文永の役の際、蒙古軍が長門国の北海岸、室津浦に上陸、大内・厚東・豊田氏らが防戦に努めたが、その後は幕府も同国警備のため周防・安芸・備後の御家人を派遣して、長門警固所を置き、北浦方面に元寇防塁を築かせ、山陽・南海両道の軍勢を長門警備に充て、さらに弘安の役後は京都六波羅↪博多間の早馬制度も整備された⁽¹⁰⁾。この早馬役は、御家人たる地頭の軍役（武役）として認識されたのである。

南北朝内乱は、社会諸階層を巻き込んだところの巨大な政治的・社会的変動であるが、その基底には生産力の発展にとともに在地の経済構造の変化があった。例えば、鎌倉時代の後半から交通の要地に成立しはじめた市は、南北朝時代には各地に簇生して宿場的機能を併せもつようになり、農村では名主層の武士化・商人化の動きも顕著となったが、それは瀬戸内地方も例外ではない。岩国市の御庄古市や柱野古宿・古市をはじめ宇部市の山中古市・吉見古市など、「古市」・「古宿」の地名は、この時代の地域的な交通・流通機能の名残りであるが、それ以外に光市小周防の三門市、宇部市山中の二門市なども同時代の

「三斎市」名であろう。厚東^{ことう}氏の支配下にあった厚狭郡東部の甲山宿（山中市）などは、十四世紀以降、東は周防・長門国境点から、西は二俣瀬川（厚東川）までの小地域圏の交通を管轄したといわれる。また、宿場は社寺門前に発達したものもあり、防府市松崎天神の宮市、下関忌宮神社の長府市などがそれであるが、宮市の合物商の長職にあった兄部氏は、東は富田^{とんだいち}市、西は賀河市までの売買の成敗⁽¹²⁾を認められた商人司的存在でもあった。

中国地方の雄、守護大名の大内教弘は、長祿三年（一四五九）夜中の大路往来、辻相撲、路頭での女取りなどを制禁している。寛正二年（一四六一）、その支配領域の「従山口於御分国中行程日数事」を規定したが、⁽¹³⁾その対象は周防・長門両国の全域と安芸・石見両国の一部、さらに九州の豊前・筑前両国の全域と肥前国一郡で、それぞれの所要日数・請文到来の日限が記されている。ちなみに、長門国の厚狭・豊西・豊田・大津四郡などは一日・請文二一日、豊前国のうち上、下毛両郡が五日・請文一五日、筑前国のうち怡土郡が七日・請文一九日（他郡は四日・請文二三日まで）、肥前国神埼郡の八日・請文二一日が最大日限となる。これは召文による山口城館への馳参にとどまらず、分国内の国人衆の山口参勤とも連動するものであった。大内政弘による文明十七年（一四八五）十二月の「身暇日数之事」と、翌十八年十二月の掟書は、守護大名大内氏の家中に対する参勤交代の強制であるが、⁽¹⁴⁾その実施は分国内の交通発達をもたらす要因となった。同十九年四月の「定」では、赤間関と九州小倉・門司などの渡船賃も規定され、赤間関と小倉間三文、同く門司間一文、同く赤坂間二文、鎧唐櫃・長唐櫃・馬一疋・輿一挺それぞれ一五文、犬一疋一〇文となっている。⁽¹⁵⁾この時期には、山口を起点とする里程塚がつくられたともいうが、同十五年には「諸人為参宮上洛之時、錢送之儀可為停止」と規定され、⁽¹⁶⁾周防・長門の武士・民衆の社寺参詣を名目とする上洛等もみられた。

また、十四世紀後半、九州探題として筑紫に下向した今川了俊の通路は、多田（岩国市）○—岩国山—海老坂（熊毛町呼坂）○—富田の浦（新南陽市）○—外^との海（防府市富海）—橋坂（同浮田ノ峠）—周防国府（防府市）○—大崎の浜・田島（同）—岩淵（同）—なた島瀉（山口市）—香河（同市嘉川）○—あさ^(厚狭)（山陽町）○—羽ふ（同埴生）—うすは瀉・小島（下関市小月）—長門国

府(下関市長府) ○一赤まの関(同市) 一はやともの浦(同) 一なへの崎(同南部崎) であつた(註、○印は宿泊)。これは古代の山陽道幹線を基本的に継承しながらも部分的に変更箇所があり、中世の新たな幹線とその宿場が利用されたことを示している。それはまた、一〇〇余年後の飯尾宗祇『筑紫道記』等の記事においても、旧幹線に関するかぎり共通する側面があつた。これが大内氏と、その継承者である毛利氏の山口城館・同城下町を起点として放射状に発する道筋と交錯するとき、中世的街道の新たな変容を示すものとなつたのである。

(ハ) 幕藩制下の場合

〔その道筋〕

豊臣秀吉は、島津征伐に先だつ天正十四年(一五八六)四月、毛利氏に対して「海陸役所停止事」「至九州通道可作事」「赤間関御蔵可立事」等と、関所撤廃・新規通路の築造、そして赤間関の兵糧米御蔵の設置以下を命じ、さらに大坂へ赤間関のあいだに一里〓三六町の里程にもとづく駅制を実施した。⁽¹⁹⁾ こうした状況の下、毛利氏も同年六月の「分国掟」で領国の諸関所を廃止して渡船賃等を規定したが、さらに同十六年には、毛利輝元みずから次のような条令を發布している。⁽²⁰⁾

吉田 御判

一、大道ハ広さ式間半、小路は壺間たるへし、田地の中の道、右御定のことく作りたる所は三ヶ度相と^(届)け、その上にてもつく^(作)らさる所は、誰の給地なりとも御公領に可被仰付事、

一、路の中を高く作り、道のはたへ田土をあく^(上ぐ)へからず、又用水をとおすとも、溝をすくにたて、^(拵)けたをよくをき、^(置)人馬のさ^(障)、はりにならさる様にすへし、^(下略)

一、道をけかす事、腰刀帯するものならはもぎとるへし、凡下ならハちやうちやく^(打)すべき也、

一、町中大道を雑言をしてとをるもの、聞付次第近辺の者として打擲すへし、^(通)

右条々所御定如件、

天正十六年六月廿六日

これによれば、毛利輝元は豊臣政権の權威を利用しながら街道筋の本格的整備に乗り出したことがわかる。第一条に見るように、道づくりに協力せぬ知行主の給地は公領に編入し没収するなど、強権を發動しているが、それでも道幅―大道二間半・小道一間という数値は、一間〓六尺五寸（一・九七メートル）に換算しても、古代律令官道の四分の一程度にすぎない。第二条以下は、道路の造成・保全と掃除、通行者の風紀取締まりなどに関する規定で、同氏の交通政策が、豊臣政権の下に近世的変容を遂げはじめたことを示している。

これは秀吉の朝鮮侵略という再度の軍勢大動員により、いっそう促進されることになった。彼自身の肥前名護屋下向と関連して、毛利輝元は文禄元年（一五九二）の領内の「路次御泊々御座所御茶屋以下迄、被入念候段、非大形候」と秀吉を感悦させているし、慶長二年（一五九七）には海陸の通信機能を遂行するため、毛利氏領の「中国内（鞆）とも・かまかり・大畠・天神国府・下関、此五ヶ所ニ早船二艘宛、馬式疋宛」を配置することが義務づけられた。（蒲）（刈）なお、文禄の役における秀吉の名護屋城までの行程は、往路が高森―花岡―天神―国府―埴生―赤間関（いずれも宿泊）、復路が赤間―長府〇―埴生―山中〇―天神国府―花岡〇―玖珂（無印は休）（23）であった。しかし、このコースを見るかぎり、近世的交通体系の整備には、さらなる街道筋や宿場集落の本格的移動が必要だったことがわかる。

江戸幕府は、江戸を中心とする五街道とその付属街道を整備して道中奉行の直接支配下におき、脇街道は勘定奉行の取扱いとしながらも、在地権力の自主性に委ねていた。東海道は、五街道のなかの主幹線、江戸日本橋から京都三条大橋まで（品川―大津の五十三次）とも、大坂京橋まで（品川―守口の五十七次）ともいわれる。（24）もっとも、前者ならば山陽道筋の起点は京都、後者なら大坂ということになるが、古代の山陽道の始点が畿内から継続する播磨明石ということからすれば、近世のそれが『日本実測録』四の「從西宮至赤間関 中国街道、通計百二十三里十四町十一間」とする記事が無視するわけにはいかない。

近世の山陽道筋は、中国路・中国街道・西国街道ともいい、また道筋のそれぞれの地ではその行先をもって街道名とし、筑紫・九州・上方・江戸各街道（往還）、その他多くの呼称があった。さらに、その始宿を大坂・尼崎・西宮、終宿を下関・大関・大里・小倉とするなど、諸説がある。⁽²⁵⁾道中奉行所役人による『道中方覚書』では、「中国路」は大坂を起点とし、始宿を尼崎、終宿を大里とした五〇カ宿、そして終点を小倉とするが、⁽²⁶⁾これが当時の行政的理解であろう（海を渡った豊前大里がなぜ終宿かについては、古代山陽道の道筋を筑紫大宰府までと見なし、現代の山陽新幹線の終着駅が福岡市の博多であることを想起すれば充分である）。

こうした江戸中心の全国的交通幹線（山陽道筋＝中国路）に加え、萩を中心として周防・長門両国に放射する地方的幹線（萩往還以下）とが、貨客の天下送り・国送りの機能ならびに幕藩領主的規制と相まって、重層的・有機的な構造をつくりあげていた。その代表的なものは、幕府関係が巡見使・長崎奉行・郡代・代官、諸藩関係が萩本支藩主・九州諸大名、社寺関係が宇佐・香椎奉幣使と遊行上人、異国人関係がオランダ商館長・琉球使節、そして幕府の銀の送付である。⁽²⁷⁾この場合、萩―三田尻と、三田尻―大坂、そして江戸へのコースが萩藩にとって最も重要な交通動脈でもあった。このほかの主要な街道としては、赤間関街道の中道筋・北道筋・北浦筋に加えて、肥中街道がある。中道筋（中街道）は萩往還の明木より分岐し、絵堂・秋吉・河原を経由して吉田で中国路に合流するものであり、北道筋（西街道）は、萩より西行して三隅経由で深川より分岐し、俵山・西市・田部を通過して中国路の小月にいたるもの、北浦道筋は深川より河原・栗野・肥中を経て、宇賀・川棚・福江から赤間関にいたる街道である。肥中街道は、右の赤間関街道をほぼ横断するもので、萩往還の山口から湯田、そして中道筋の河原、北道筋の西市を経由して、北浦道筋の肥中に達するが、⁽²⁸⁾赤間関との直接的関連性はない。

それらの結節点をなす宿駅には、藩営の御茶屋に加えて民営の本陣が一部出現し、旅籠、木賃宿の分化が進むとともに、茶屋・荷宿や商店も繁栄した。もっとも、寛保三年（一七四三）萩支藩の長府藩は、往還筋の庄屋や百姓家にも草履などの用意をさせている。⁽²⁹⁾その基本は貨客の運送機能で、各宿駅に五〇二〇疋の宿馬が常備されたが、東海道以下の五街道宿駅と較べて半宿・間の宿（間の村）的性格の、宿場町としては未熟なものも少なくない。興味深いのは、小送り場・準小送り場が存在し

た点である。小送り場は、馬立場・馬継場ともいう公認のもので、目代給や待番給を各村の小貫米銀で支弁する代わりに、郡中配当の石高除けなど恩典をうけ、人馬も順番で徴発に応ずるものであった。準小送り場は、地下からの助成も石高除けの恩典もなく、在住の武士や賃人馬の利用者が宿駅や小送り場が遠いため、臨時に畔頭や庄屋などに依頼して人馬を借用する慣例の場所でもあった。⁽³⁰⁾

街道筋は、慶長十二年（一六〇七）の検地で「大道の事、広さ式間ニ相定候間、^(脇々)わきわき道の事ハ有来候通」というように、⁽³¹⁾大道の道幅が豊臣政権の時より若干短縮されたが、慶安三年（一六五〇）の『長門国大道・小道并灘道・舟路之帳』によれば、この大道とは中国路と萩往還をいう。先の赤間関の中道筋は中道、北道筋は小道、北浦道筋は灘道、そして肥中街道は山道并小道にあたる。道幅自体は、同一街道でも宿駅の街並み部分と田舎道のそれとで差異があり、概して三間余〜一間と必ずしも一定していない。なお、支藩清末藩の場合、天明五年（一七八五）の「道筋御定法」によれば、清末・小月・阿内三カ村の本道筋の道幅は一間、屋敷沿いの道は一間余、小道は半間余、作場道は従来どおりとして、農民に道普請を命じている。⁽³²⁾なお、長府藩の道路修理は、寛永七年（一六三〇）沿道各家に私宅前面の官道修補を命じたのが初見であるが、⁽³³⁾道奉行の最大の任務は、大名参勤通行時の道修理と平常時の領内道橋の見分、掃除等の指揮である。往還並木の植継ぎ・払い下げの認可権は山奉行が掌握したが、⁽³⁴⁾この道奉行・山奉行は幕末期の文久年間には産物方に付属している。

街道筋の並木は、正徳年中の旧記によると、赤間関の次の閑後地一八三本、前田村一四七本、府後地一二四本、松小田村一九〇本、才川村一二八二本、宇部村一六三本、小月村一三〇本といった具合に、松や杉を植えたが、並木敷地は左右一間半ずつというのが古制である。⁽³⁵⁾特に、松並木の植継ぎをしても、これが生長すると田地・耕作物の差障りになる理由で木枝を切り捨てる者もあり、藩は違背者の田地を没収するとの触れを出した。⁽³⁶⁾

一里塚は、古くは織田信長の時代に設けられ、豊臣秀吉が三六町一里として、一里ごとに塚を築き、慶長九年（一六〇四）徳川家康が子の秀忠に命じて、これを全国に及ぼしたといわれる。萩藩関係では、正保の国絵図に、寛永十八年（一六四一）

両国の一里塚を改めたとあり、これ以降のことであろうか。防長二カ国の山陽道筋（中国路）は、東端の小瀬から西端の赤間関まで三六里、その間に一里塚三七カ所があるが、地形図の計測によると一里塚間の距離は一間〓六尺五寸で計算した場合、前半の小瀬〓千日原間は一里平均四・二五キロで、正確に一致するといふ⁽³⁷⁾。山陽道筋では幕府の里程単位が貫徹しているが、萩藩領内の各街道の里程はともかく、他地方の藩では一里〓六町をはじめ五〇町におよぶ例もあり、一定していない。長府藩では当初、領内四三カ所の塚に「生木」を植えたが、寛保二年（一七四二）本藩の萩藩主毛利宗広の国廻り時以降、塚木を立てることにした。この塚木の長さは九尺六寸角、この仕替え時には道奉行が藩当役に申し出、普請奉行と協議した上で、村の庄屋へは道奉行が通達する⁽³⁸⁾。なお、橋梁は、岩国藩の錦帯橋が有名で翌三年（一七四三）長府藩では府内に大小一〇六カ所の橋梁をかぞえた⁽³⁹⁾。

〔中国路の終点としての赤間関〕

赤間関は、本州のうち山陽道の西南端に位置して、海峡をはさんで九州と連結し、また日本海側から瀬戸内海を経由して上方（京・大坂）や江戸にいたる航路を扼する要衝の地であり、古来、中国・朝鮮など東アジア世界やヨーロッパ世界とをつなぐ、政治・経済・文化交流上の一大結節点でもあった。このため赤間関には、その名のとおり関・番所が設けられて、通航の船舶や貨客を厳重に監視、取締まる一方、水陸交通や情報通信、商業活動などの諸機能を十全ならしめる施設もおかれた。

古代律令制下の山陽道の終着駅臨門は、同時に九州への渡航点であり、それが『日本書紀』のいう「穴門館」が存在したか否かはともかく、『日本書紀』や『倭名類聚鈔』等のいう長門駅館、臨海楼（臨海館）・長門館はあったようである。もっとも、当時、赤間関への海岸路が公道として存在したとは考えられない。臨門駅は前田茶臼山の西麓に位置するが、近世には毛利綱元により茶臼山に御茶屋が設けられ、幕末期の攘夷戦争では御茶屋上、下に台場を設けて戦闘の主舞台ともなった場所である⁽⁴⁰⁾。中世に入ると、前田の集落から輛の浦、そして旧壇之浦への道が通じていたようで、例えば今川了俊は、『道ゆきぶり』⁽⁴¹⁾のなかで、応安四年（一二七二）「霜月の廿九日、長門の国府を出て、赤馬関にうつりきぬ、ひの山^(火)とかやいふ^(麓)ふもとの^(荒磯)あらいそ

をつたひて、^(早瀬)はやともの浦に行くほどに、向の山は豊前門司の関のうへのみなりけり、海の面は八町とかやいふめり」と記している。この火の山とは、往昔は長門一宮の社人らが海底の和布を朝廷に供える神事に際し、京への注進のため山峰で狼煙をあげるためとか、異国船の来寇時に烽火をあげる山とかいう説があるが、中世末期には毛利元就の配下の居城となっている。⁽⁴²⁾

壇之浦は、『豊府志略』によれば、右の火の山の麓にある海辺の、民家もない名ばかりの集落であったが、近世には毛利綱元が赤間関阿弥陀寺の漁家をここに移し、繁榮して漁村になったという。いずれにせよ、旧壇之浦から西へ公式の道路がつくられて、極楽寺門前、鎮守八幡宮の石段下、赤間神宮水天門や阿弥陀寺陵前を経て、伊藤本陣前から外浜の四辻に達する。

『防長風土注進案』は、「伝に曰、赤間関外ヶ浜札之辻に、市戎の神社有り、昔は於此処に市立有之候よし、天竺の八日市と唱候事、何の事共更に分り不申」と記しているので、外浜の辻が札の辻で、ここに高札が掲げられていたのであろう。もっとも、『長門国志』は、外浜というは渡浜、また渡崎とも記し、九州への渡し口であるというが、上方からの道はここを終点とする。もっとも、この外浜の辻から津口番所のある九州への渡航点に左折せず、中之町・赤間町・西之端町とつづき、唐戸橋（見返り橋・思案橋ともいう。かつて唐戸からは渡船があったが、現在は国道二号線〈山陰道〉を結ぶ交差点でもある）⁽⁴³⁾を渡って、赤間関在番所の前を海門にむかい、王子町から南部町へ出て、永福寺門前の一里塚あたりを終点とみる説もあるが、検討の余地を残している。一方、北浦街道は西之端町・赤間町で中国路と合流する。九州大名は参勤交代時に、大年寄の伊藤・佐甲両家を定宿の本陣とするものが多く、また佐賀藩主鍋島氏は稻荷山に肥前御屋敷を、柳河藩主立花氏は入江町に柳河御屋敷を設けて、ここに休泊するを例としたが、⁽⁴⁴⁾それは藩御蔵米などの売却なども兼ねていたようである。

こうした赤間関の市街情景は、享保十二年（一七二七）の『画典通考』卷二の「長門赤間関名所」や、寛保二年（一七四二）萩藩主毛利宗広に随行した郡方地理図師、有馬喜惣太による『御国廻御行程記』などによって俯瞰できるが、享和元年（一八一〇）四月中旬、赤間関に一時滞在した吉田重房の『筑紫紀行』⁽⁴⁵⁾の記事は、比較的詳細である。

下関は即赤間ヶ関にて、長府の御領なり。関よりしばらくこなたに^(御裳)みもすそ川といふ小川あり。此川に関の人々洗濯を

するに、町家のは垢おちず、遊女の衣服は垢よく落とぞ。人口一町計の程は茅屋多し。かくて西の方へ壱里ばかりの程は、大形瓦葺蔵造りなどにて、問屋商家豊をならべて一筋に立つゞけり。されど所々に裏町もあり。海辺に石垣を築て町家を建てたり。後の方には紫山・稲荷山などいふ小山あり。町の名九に分つ。あみだ寺町・戸町・中の町・赤間町・西の橋町・南辺町・東細井町・入江町・西細井町、これ等なり。抑此所は北国・西国の廻船の津にして、日ごとに入舟・出舟数をしらず。誠に西国第一の大湊なり。稲荷町といふ遊女町ありて、遊女屋三四軒あり。五年ばかり前迄は裏町といふにも揚屋町のありし由なれど、今は絶て即かの遊女屋にて遊宴をすといふ。(中略) 阿弥陀寺町に、龜山八幡とて所の氏神とする宮あり。海浜高岸の上に、南の方海に向ひて御本社立たせ給ふ。浪打際に石の鳥居あり。磴^(いしだん)を登りて社前に至れば、拜殿・絵馬堂・能舞台など次々に立てり。(中略) 風景甚佳なり。是より東の方の山の手に、安徳天皇の御舊跡と称する聖衆山阿弥陀寺といふ寺あり。……

〈四月十八日条〉

けふは此湊の東の端より西の方伊崎迄、一餘に餘れる海浜に繋り居る舟、大小其数をしらず。げにも賑はしき大湊かなと見渡すまゝに覚ゆ。此所に長府より来り居らるゝ在番の衆中あり。町の長は大年寄と称して、古き家柄の町衆三軒あり。伊藤幸之丞・佐甲東助・中野久兵衛、此人々は町人ながらも格は中小性格などにて、おのゝ地方五十石つゝ知行せり。此地にすぐれたる富家には、油七・綱三・綱七などいふがあり。又此地、硯の外に素麵を名物とするなど。きのふ聞のこせる事共なり。……

〈四月十九日条〉

赤間関の戸口については、元禄四年(一六九二)二月、オランダ商館長に随行したドイツ医師ケンペルの『江戸参府紀行』は、下関が人家四、五百戸の町で、非常に長い通りと何本かの短い横丁や裏通りがあり、東西からの船舶の停泊数大小三〇〇艘ほどだ、とするが、その住家数が四、五百戸はあまりに少ないとする説もある。⁽⁴⁶⁾ 享保四年(一七一九)朝鮮通信使の日本紀行『海游録』には、岸を挟んで居民数千戸、見物する男女の服色も華艶で、通衢(ちまた)貨肆(商店)も爛然として眼に満つる、と記され、その二十三年後の『御国廻御行程記』は家数二二六三軒とする点からも、ケンペルの記述には若干検討を要し

よう。なお、ツェンベリーの安永五年（一七七〇）『江戸参府随行記』は、下関は地理的に重要な地点で頻りに船の出入りがある有名な港があり、大小の船二、三百艘が投錨している、と指摘している。この場合、戸口数の記載はないが、文政八年（一八二五）の記録によると、下関の間屋数は約四〇〇軒（うち大間屋一六軒）を数え、その殆どが北国問屋だとい⁽⁴⁷⁾う。

その翌九年のシーボルトの『江戸参府紀行』は、「下関、旧名赤間関は大きな日本島の最南端、長門藩内^(府)の豊浦郡にあり」として、その経緯度・地形から町の状況などまで詳細に叙述している。ここでは、本通り・小通りの町名や主要な寺社を列挙した後、下関が日本において最も繁栄している中位の海港で、信頼すべき通報では同年の家数一八九〇軒、人数五一四〇人（男一八六〇人・女二三四〇人）で、男女人口の不均衡は遊郭の娼婦の数を含まないからだとい⁽⁴⁸⁾う。なお、嘉永六年（一八五三）七月、ロシア使節プチャーチンが長崎に来航した際、幕府の応接掛の一員だった儒官古賀謹一郎の随員窪田茂遂は、『長崎日記』のなかで「当地ハ赤馬か関とも門司か関共いへり。人家数千軒、平生入津の船数百艘、繁華大坂に類せり。（中略）旅館宏麗にして盛饌厚待す」と記している。この赤間関（赤馬関）を門司関とする点はともかく、幕末の同関の経済的隆昌は歴然であろう。

近世における赤間関の繁栄は、泰平のもとでの諸大名の参勤交代以下の諸通行、上方・江戸と蝦夷地・奥羽・北陸・山陰・瀬戸内、九州との流通・交通が集中する最重要拠点という地利的条件にもとづいていた。特に、それは商品流通面では西廻り海運や九州海運の発展と軌を一にして、多くの廻船が赤間関経由で上方・江戸など中央市場に商品を運送する以外に、諸藩や海運業者が中央市場での商品相場の情報を入手し、赤間関市場において商品の売却・買得をおこなった。この意味では、赤間関は中央市場には及ばぬまでも、九州の長崎市場に劣らぬ地域市場、中継的集散の場として大きく飛躍していたのである。

そこでの商品の重要なものは、米穀・豊表・綿・塩などであるが、特に赤間関で集散された米穀の銘柄は、庄内・越後・越前・越中・因幡・出雲など北陸・山陰の各米、豊前・豊後・肥前など九州の各米で、筑肥各地は大坂堂島よりも下関の米相場の影響をうけており、佐賀藩などのように近世初期から赤間関に蔵番の役人以下を置いたところもある。文化十三年（一八一

六) 長府藩は、赤間関などに米穀の入札売買を認可しているが、⁽⁴⁹⁾ 文政年中(一八一八—三〇) 赤間関には米穀を取扱う米会所が設けられた。これは物産会所、後に諸荷物会所となり、明治維新前に練綿会所を創立し、両者合併して正米会所となった。そして、従来の投機的取引の性質をもつ帳合米相場から、文久三年(一八六三)には純然たる売買による正米取引へと転化する。⁽⁵⁰⁾ このような関門海峡における大規模な米穀以下の中継交易、委託販売は、中世の問丸の系譜をひく問屋の存在を必要としたが、赤間関が寛政十年(一七九八)に従来の三六二株を四〇〇株へと増加させた点、先にふれた文政八年の問屋数とも一致している。もっとも、問屋の存在自体は、赤間関の三領地(萩・長府・清末各藩)のうち、長府藩だけである。こうして赤間関は商港として設備も整え、壇之浦には灯籠堂を、外浜町には舟番所を設け、市中には柵をめぐらして二〇箇の門を建て、日没後これを閉鎖して関所機能を十全ならしめたのである。⁽⁵¹⁾

二 赤間関の変遷

(1) 律令制下の場合

赤間関(下関)の起こりは、古代律令制下の長門関の設置にあるといわれる。確かに「養老令」関市令・欲度関条は、もし船筏が関を通過する際は、あらかじめ過所(過書)を請求して所持するよう命じ、「令義解」は、この関を長門・摂津に比定している。それは「養老律」衛禁律・私度関条に、ひそかに関を越えるものは、三関では徒一年、摂津・長門では罪一等を減ずる、としているからである。三関とは伊勢の鈴鹿、美濃の不破、越前の愛発をさし、摂津・長門はこれに次ぐものであった。承和二年(八三五)には、長門関に準じて陸奥の白河・菊多の両割でも検閲している。⁽⁵²⁾

西海道の「遠の朝廷」ともいわれる大宰府は、豊前の草野津・坂門津などから渡海する者、過所を携帯しながらも豊前門司を通らず難波にいたる者が多いため、摂津国司の勘検を請うているが、延暦十五年(七九六)太政官は、公私の大宰府の過所

により当所の検閲をうけて通し、門司を経由せず往来することを認めて、これを長門・伊予などにも承知させた。⁽⁵³⁾九州方面からの諸船や人士に対する関刻の検閲が有名無実の状態となっていたのである。そこで長門国司は、この地が大宰管内と境界を接し、上り下りの雑物を検査して警護することは必要に異ならぬとして、先に延暦十一年に廃止された兵士の復活を要請し、旧来どおり五〇〇人の配置を認められた。⁽⁵⁴⁾こうした事情は、嘉祥二年(八四九)参議の滋野貞主が、大宰官人は有徳才良の者を選ぶべきだとする上表文のなかで、「大宰府は西極の大壤、中国の領袖であり、東は長門をもって関とし、西は新羅をもって防ぐ」と述べているように、⁽⁵⁵⁾大宰府ひいては長門関の重要性の認識にもとづくものでもあった。

貞観八年(八六〇)四月、唐人任仲元なる者が突如、過所不携行のまま入京したことから、中央政府は、国司の監察が慎重でなく、関司も過所についての責務がおろそかだとして、豊前・長門の国司を譴責し、大宰府と長門に対し関門の禁制を嚴重にするよう命じた。⁽⁵⁶⁾これに対して長門国司は、陸海とも長門関を通過するのに、関の守備員を置かぬため、通行の検閲が粗略化した責任が国司以下に及ぶのだとして、長門国の豊浦団のうち権軍毅・主帳各一人と兵士一〇〇人の下関への分置を請い、許可された。⁽⁵⁷⁾

この場合の「下関」は長門関の別称であろうが、他方、「赤間関」の名称そのものは、天禄三年(九七二)没の空也が赤間関で親の仇討ちの者を教化したとする「空也上人絵詞伝」の記事、あるいは元暦二年(一一八五)正月、赤間関に來た源範頼が平家軍攻撃のため渡海しようとしたとか、三月に赤間関・壇之浦の海上での源平合戦で平家が敗れたとする『吾妻鑑』や『平家物語』の記事が早い方である。⁽⁵⁸⁾この長門関(下関・赤間関)と対をなす門司関(文(母、毛)字関)については、先の延暦十五年の記事をもって初見とする説もあるが、文字どおりの関としては、寛弘元年(一〇〇四)の門司関司殺害に関する藤原道長宛ての大宰府解の記事が早い方であろう。⁽⁵⁹⁾一方、下関と呼称上で対応するのが上関(竈戸関)であるが、これが竈戸関の名で初めてあらわれるのは、寿永三年(一一八四)源頼朝が院庁下文により周防国の伊保庄竈戸関や諸国庄園の武士の狼藉をとどめ、神事用途を備進させたとする加茂別雷神社文書の記事であろうか。

(四) 荘園公領制下の場合

鎌倉時代の史料には、これら西国の門司・赤間・竈戸の三関のほか、島戸・三尾等の関名が頻出する。幕府は、建保三年(一二二五)諸国の関・渡し⁽⁶⁰⁾の地頭に命じて、船賃用途の料田を充てさせるなど、旅行者の煩いを除く措置を講じたが、宝治二年(一二四八)・弘長二年(一二六二)朝廷の蔵人所は、廻船が交易で往返する際、市・津・関・渡し・山手や守護・地頭などの煩い、特に西国の門司・赤間・竈戸・島戸・三尾など諸関の新儀の狼藉の停止方を命じている⁽⁶¹⁾。建治元年(一二七五)には、幕府も門司・赤間以下の諸関の関手(関銭)徴収を禁じた⁽⁶²⁾が、この時期、関銭徴収が一般化しはじめたためであろう。

一方、守護・地頭による荘園侵略に対しても、一定の抑制策が講じられている。天福元年(一二三三)長門国司は、建仁・寛喜年中の免判どおりに赤間関の阿弥陀寺免田一二町への国衙の干渉を停止させたが、そこには関分として国弘・松富・関松などの名もみえる⁽⁶³⁾。弘安五年(一二八二)には、同寺の燈油料として関役船一二艘を寄進しているが、これはその勘過料(関銭)を免除して、毎夜燈明を怠らず長日間祈祷させる目的から出ていた⁽⁶⁴⁾。

南北朝時代に入ると、幕府は貞和二年(一二四六)諸国の守護大名が新関を設けて津料名目で通常税を徴収することを禁じ、ひいては本関・新関ともに停廃する姿勢を示した⁽⁶⁵⁾。この時期、関所の交通障碍のいっそうの深刻化と同時に、内乱の進行によって関所の軍事的機能も発揮される傾向にあった。特に赤間・門司両関には、南北両軍が城郭を構えて対峙、戦闘を繰り返し、また両関間の海上で合戦することも多かった。観応三年(一二五二)北軍側の下総(門司)親胤と南軍側の大館右馬助・厚東武直との海上戦⁽⁶⁶⁾、貞治三年(一二六四)・応安元年(一二六八)の南軍菊池武光と大内弘世の臣、陶弘政との赤間関での戦いなどが、それである。康応元年(一二八九)には、將軍足利義満が大内氏の案内で九州までくだる予定で、赤間、小倉、筑前芦屋に御所を造営する予定であったが、実際には竈戸関泊まりで、諸將の謁見をうけている⁽⁶⁸⁾。

応安四年(一二七二)九州探題として西下した今川貞世(了俊)は、その翌年八月、征西將軍宮を擁する菊池軍などの抵抗を却けて大宰府を攻略した。そして、以後約二〇年間、室町時代に至るも菊池・島津両氏らと交戦しながら九州経営に努めたが、

突如、將軍足利義滿によって九州探題の地位を剥奪された⁽⁶⁹⁾。この間、中国地方で勢威を根づかせていた大内弘世の子義弘は、了俊を追い落とし、南北兩朝の和解を仲介するまでになっていた。大内氏は瀬戸内海、海賊とも手をむすび、大陸貿易の利を吸収しようとしているが、今川了俊が管掌していた対朝鮮貿易の実権を獲得すると、義弘は「金寇令」を発して、壹岐・対馬を根拠地とする倭寇の禁庄に乗り出した。

文正元年（一四六六）から文明八年（一四七六）頃まで、すなわち戦国時代への突入前夜、赤間関の太守矢田忠重・同鎮守高石忠秀、それに上関（竈戸）太守鎌刈義就、文司（門司）浦大将源光久らが朝鮮に使者を遣わしているが、赤間関の太守による遣使・土宜の献上の頻度がきわめて顕著である⁽⁷⁰⁾。彼らは海運上、至便の関津に勢力をもち、倭寇とも密接な関係にあった在地豪族で、このころ各自が直接、朝鮮と通行をはじめていた。もっとも同八年、朝鮮国王は、彼らを束ねるはずの大内氏が赤間関等の倭賊船一〇〇余艘をもて朝鮮に侵寇するとの噂を聞き、忠清・全羅・慶尚二道に嚴重な警備態勢をしくよう命じている⁽⁷¹⁾。朝鮮では、大内氏を倭寇の頭目とみなしていたのである。ところが十一年四月、朝鮮通信使李亨元は、「これまで通信使の赤間到着時には必ず大内氏に報告し、その諾否によって行動したので、この地での逗留は旬月におよぶ」と本国に報告、日朝関係も恢復したようである。これを示すかのように、大内政弘の使僧瑞興が朝鮮に渡海、国王に仏像・土宜を献じたうえで、前年の八月、大内氏が赤間関を渡り豊前で少弐軍をやぶったことなどを伝えている⁽⁷²⁾。関門海峡の制海権掌握を背景とした、大内氏の朝鮮との通交渉とみてよい。十九年四月、政弘は赤間関・小倉・門司・赤坂への渡海賃を規定したが⁽⁷³⁾、これは大内氏の支配が中国西部から九州北部におよんだ一時的な安定状況を示すものである。

明応六年（一四九七）大内義興は、少弐政資が筑前に侵入したので、これを征服すべく前將軍足利義材の本陣を赤間関に定めている⁽⁷⁴⁾。くだって永正十八年（一五二一）四月、大友勢が豊前妙見城を攻略しようとした時、大内義隆は長府に陣し、陶道麒が赤間関から筑前に渡ったが⁽⁷⁵⁾、天文元年（一五三二）正月にも義隆は筑後に挙兵の星野忠親を追討すべく赤間関に出陣、道麒が肥前進攻の先鋒をつとめた⁽⁷⁶⁾。

その後、毛利元就が中国地方の雄として台頭する段階には、赤間関は対大友勢力の戦略的重要性をいっそう増した。弘治二年（一五五六）元就は家臣の連署奉書をもって、高井元任が「関所城番」以来しばしば功名を挙げてきたので、楊井庄を恩賞の地としてあたえ、翌二年は乃美宗勝に「上関城衆」以下の労をねぎらっている。かつて文明二年（一四七〇）春、大内政弘の在京中に大内教幸が赤間関に挙兵した頃の関夫は三〇余人を数えたが、弘治・永祿頃の「関衆」（「在関衆」「関逗留衆」等ともいう）の動向に関する史料は数多くみられる。元就は、永祿六年（一五六三）頃の文書で、「関衆をさのみ心遣いすまい」「関衆の異議を気にせず」「関衆へまた密談」などと述べ、宗像大宮司氏貞も「関衆相談之儀」云々と記すように、無視できぬ在地派遣の軍勢だったようである。同十一年、元就が赤間関に出陣し、豊前三ツ嶽城主長野弘勝を攻めほろぼした時、それは弘勝が豊後大友氏と結んだため、「関衆」と在地の「百姓」が申しあわせた結果だとされ、彼の頸は赤間関まで送られた。しかし、大友氏が長野氏の二つの城を確保し、その軍勢が攻めこんでは「関衆」もたまらぬので談合が肝要だ、との意見も出ている。⁽⁸⁴⁾これは、戦国大名としての毛利氏と「関衆」、それに在地「百姓」という、各々思惑の異なる諸階層の行動様式の具現化といふことができる。

翌十二年二月、毛利元就は、豊前・筑前に新城郭一〇カ所を築くとともに、赤間関に後詰の軍勢二万余を在陣させたが、翌三月、筑前怡土郡の高祖城主原田了栄は、龍造寺隆信と相談のうえ「忠意」を遂げる覚悟であって、毛利氏の歴々が赤間関に到着したのを知った、との書状を送っている。⁽⁸⁵⁾その後、元就が大友勢との戦闘のなかで、関に警固衆をおくことのほか、孫輝元自身が直接関まで下向するとか、着関の祈祷、関への陣替、人質提出などについての書状も散見される。大友・毛利両氏は、その後も天正二年（一五七四）まで赤間・門司両関とこれを包含する城塞の確保をめぐる数次にわたる激戦を繰り返したが、それは、ここでの制海権の帰趨が戦国大名の死命を制するほどの重要性をもっていたからである。

戦国争乱も末期に近づくと、九州の諸勢力群立は島津・大友・龍造寺の三雄鼎立へと淘汰され、これに中国の毛利氏がかんで激しい主導権争奪の戦いをつづけるが、まず龍造寺氏が島津氏に敗北して没落の危機に立ち、また大友氏も席卷されて同じ

運命かにもえた。この時、大友宗麟は、あえて中央の一大勢力である豊臣秀吉へ助力を乞い、秀吉の九州制覇への途をひらくに至った。秀吉は大友、島津両氏の調停をはかって後者の拒絶にあうと、天正十五年（一五八七）三月、自ら大軍二〇万余を率いて赤間関に到着⁽⁸⁸⁾、九州の島津氏を降伏させた後、九州大名の知行割を実施して上方へ引きあげ、関東・奥羽を平定して全国統一を成しとげた。ここに門司・赤間関をめぐる大友・毛利両氏の抗争は終熄し、その後は秀吉再度の朝鮮侵略や関ヶ原の戦、大坂冬・夏の陣などに際して関門海峡に一時的緊張もみられたものの、幕末期における英・米・仏・蘭の四国艦隊との下関戦争や長州・小倉戦争前まで、おおむね平穏な時代がつづいたのである。

(ハ) 幕藩制下の場合

関ヶ原の戦後、九州・中国地方の政治地図は質的变化をとげ、関門海峡を挟んで萩藩毛利氏と小倉藩細川氏が地理的に対峙する形をとったが、幕藩制確立期には細川氏に代わった譜代の小倉藩小笠原氏が、福岡藩主黒田氏や萩藩主毛利氏に対して唐船打払いの指揮・統制権をにぎるなど、かつての九州探題に近い政治的役割を担うようになった。そして、瀬戸内海航路の最重要な場所⁽⁸⁹⁾で、しかも九州諸大名の参勤交代の本州への渡航出入口として、小倉城下の常盤橋下にある紫川口付近には大小の旅宿が集中した（後年には赤間関により近い大里への転移の傾向もみられる）。

他方、赤間関は、幕藩制下における戦乱終熄・平和到来により、従来のような軍事機能は表面上姿をけし、幕府の寛永十二年「武家諸法度」第十六条に「私之関所・新法之津留、制禁之事」とあるように、幕府法にもとづく幕府の関所として運営される場合を除いては基本的にその存在を認められず、単なる藩領限りの番所（口留番所）として、その命脈を保つことになった。この赤間関に津口番所が設置された時期は、必ずしも明らかではなく、享保十年（一七二〇）七月、長崎奉行石河土佐守（政郷）が赤間関番所に問い合わせ、元文四年（一七九二）二月に、幕府役人が赤間関に直接来て、堂崎渡口の見張りや往来旅行者に対する検査方法などを調査し、また宝暦四年（一七五四）番所宛ての掟書が出されていることなどから、これ以前とさ

れている。⁽⁹⁰⁾ もっとも、他藩の事例によりすれば近世初期まで溯ると見られるが、ここで注目すべきは、幕府が赤間関の重要性を充分認識し、これを単なる藩独自の津口番所というよりはむしろ、幕府の関所に準ずるものと見なしていた点であろう。

この赤間関の津口番所には、上役・副役各一名が常詰めし、貝・太鼓・捕物要具を飾り立てて、通航の船舶や出入りの通行者を検査した。先の長崎奉行の問い合せへの回答書によれば、享保年中には従前の番所に加えて新番所がおかれ、他国の入船を検査するため昼夜番船を出し、数日の滞留者は改め、積荷などに不審があれば会所に報告するか、捕らえて調べ、としている。特に、旧来の番所には士一人と足軽二人をおき、赤間関近辺の浦々の怪しい旅行者の繋留船を検査する一方、赤間関から小倉へ渡船する者の往来手形を調べ、藩領内の者については合印証文で通関させる。また、赤間関に船で上陸した者の場合、商品・宗旨・往来手形などを調べ、五人組の宿証文によって一日だけの逗留を許可し、また、陸路をきた旅行者は馬借所で往来手形を調べて一宿を認める。新番所では、船番は出さぬが不審な船を調べて会所へ注進するほか、近年には沖買いの悪船(抜荷船)の検査を特に入念にする一方、内々小船を派遣して注意し、積荷などが怪しいときは検査して逮捕する、とも述べている。なお、新番所とは龜山下の津口番所で、もう一つは王司鼻番所とみられる。⁽⁹¹⁾

前述のように、赤間関の津口番所が幕府の関所に準ずるならば、その通関方法も幕府の関所にやや近いものでなければならぬ。もっとも、陸路の関所の入口には、関所出入りの輩には笠・頭巾をぬがせ、乗物の者には扉を開かせ、関所よりの出女は詳細に証文を照合し(特に乗物の女は番所の女に改めさせ)て各自を通し、手負・死人・不審者は証文があっても通さず、堂上・諸大名の往来はかねてわかっている分はともかく、不審ある場合はだれでも改める、とする「奉行」名の高札が立っていたというが、⁽⁹²⁾これは幕府の関所高札とまったく同文なので史料の検証を必要とする。宝暦四年の掟書は、長府藩領の家中・寺社・百姓・町人が出津する際、次のような印形つきの切手携帯を義務づけている。⁽⁹³⁾

- (ア) 家中の諸士・手廻が賜暇で出津する時は、各自が判元で、月番の番頭・手廻頭の証判と目付の印形。
- (イ) 家老中の用事で家中が出津する時は、その年寄役が判元で、目付の印形。

(ウ) 家老中が女を出国させる時は、その主人と目付の印形。諸士・手廻以下の家来の女や家中の家来の男女の出国時には、その主人が判元で、各頭々の証判と目付の印形。

(エ) 寺社の家来は寺社奉行が判元で、目付の印形。寺領がある寺僧やその客僧の出津時は、その寺の納所が判元で、寺社奉行の証判と目付の印形。社領の分も同じ。末寺は本寺、社人は支配の大宮司が判元で、寺社奉行の証判と目付の印形。

(オ) 蔵入百姓・町人などは、その支配頭が判元で、目付の印形。赤間関の町人は在番役人の印形。給知百姓は領主が判元で、目付の印形。

この場合、それぞれは判元に願い出て、順次証判、印形を申請して通行切手を受け取り、携帯することになる。一方、他国の通関者の取扱いは、次のとおりである。

① 九州大名の渡船時には、その従者を改めて「御人数何程」と記して出す。大名方は、飛脚宿が出す判形の切手が出る。宿屋がなくて往来手形もない者については、苗字持ちか確実な者かを届け出て、怪しければ差留めて在番に報告し、指図をうける。

② 虚無僧は本則を見届けたうえで出す。

③ 諸国の僧侶は往来手形を見て、これを書控えて出す。日本廻国か西国霊場または抜参りの者は、往来手形を見届けて出国させる。これがない者は渡海させず、誰も尋ねてこぬ時は出す。千箇寺参りは御納帳を見届け、手形を書控えて出す。

④ 上り下りの旅船での渡海者は、船頭・加子ともに往来手形で出し、中乗りや往来手形がない者は宿から印判を提供する。

⑤ 隼人明神への参詣は届けだけでも出すが、その分は船主・舳子の名を書控えておく。

これによると、他国の旅行者に対して宿屋の主人が津口切手を発行できたが、その宿屋十数軒は冥加金銀五枚を藩に上納したという。⁽⁹⁴⁾ なお、幕府は、その後も赤間関における渡海に関心をよせ、寛政四年（一七九二）・天保七年（一八三六）にその状況報告を求めている。そこで長府藩側は寛政四年、幕府の国目付加藤鞆負（正脩）らに対して、赤間関は西国の要衝の港津な

ので堂崎渡口に関戍を置いて通行者の監察をしているとして、その関守法を示した。

- (1) 諸大名の渡海時には、本陣より「御人数何程」との証拠書をもって出津させる。
- (2) 家中の士・寺社・百姓町人以下、末々まで各頭々の証判と目付の印形で出津させる。
- (3) 諸国の僧侶以下、すべて旅人は往来手形を見届けて出津させる。

この場合、前記よりも津口番所の監察が多少きびしくなっているが、同藩は天保七年の幕府目付戸川播磨守（安清）の尋問に対して、陸地固め津口番所・王司鼻番所に家老一・物頭一・馬廻侍五・大筒一、以上従者ともに一七〇人を差出しており、遠見番所は王司鼻に一ヶ所、これは正徳五年（一七一五）大目付仙石丹波守（久尚）の差図で抜荷改めのために建てた、と返答した。⁽⁹⁵⁾ 慶応二年（一八六〇）長府藩は、赤間関近辺の間道に関所を設けて通行者を監視させているが、⁽⁹⁶⁾ これらは陸上通行者の密出入や船舶の不法行為の取締まりを嚴重にせねばならぬ、国内の政治・経済情勢や国際環境の激動と軌を一にする。なお、明治二年（一八六九）一月、新政府が全国の関門を廃止した時、長府藩も全藩境の関門を廃止して一般に払い下げた。その箇所は、松小田・関道・外浦・秋根・垢田辻・勝山・滑石・阿弥陀寺の八カ所である。⁽⁹⁷⁾

結びにかえて

以上、本州と九州との結節点に位置する陸海交通の要衝Ⅱ赤間関近辺を素材とし、その歴史的な性格について、流通的側面を一応捨象しながら時系列的に瞥見してみた。網羅的な史料蒐集や整合的な論理性からは程遠い歴史叙述となったが、今後の研究進展の捨て石となるならば幸わいである。

〔註〕

- (1) 田名網宏『古代の交通』(一九六九年) 六六〜七四頁所収の一覽表。
- (2) 三坂圭治『山口県の歴史』(一九七一年) 五〇〜五二頁、『歴史の道調査報告書・赤間関街道』(一九九六年) 一〇〜一一頁。
- (3) 『類聚三代格』卷一八(『国史大系』)。
- (4) 『日本後紀』(『国史大系』)。
- (5) 木下良「古代道路研究の近年の成果」(同編『古代を考える・古代道路』一九九六年)。
- (6)(7)(8) 『類聚三代格』卷七。同上、卷一二。同上、卷一八(『国史大系』)。
- (9) 木下良「古代交通研究上の諸問題」(『古代交通研究』一号、一九九二年)。
- (10) 相田二郎『蒙古襲来の研究』(一九五八年) 三一四〜一六頁。
- (11) 新城常三『鎌倉時代の交通』(一九六七年) 二八五〜八六頁。
- (12) 『歴史の道調査報告書・山陽道』(一九八三年) 七頁。
- (13)(14)(15)(16) 近藤清石『大内氏実録』志第一・大内家壁書・控書(一八八五年、のち一九七四年再刊)。
- (17) 『道ゆきぶり』(『群書類従』正三三三卷一八輯)。
- (18) 『新日本古典文学大系』五一・中世日記紀行集。
- (19)(21)(22) 『毛利家文書』三(『大日本古文書』)。
- (20) 「諸家証文」(『毛利家文庫架蔵』)。
- (23) 大田牛一『大かうさまくんきのうち』(『続群書類従』雑部)。
- (24) 児玉幸多編『日本交通史』(一九九二年) 二〇三〜〇四頁。
- (25) 丸山雍成『日本近世交通史の研究』(一九八九年) 六三〇〜三二頁。
- (26) 児玉幸多編『近代交通史料集』一〇(一九八〇年)。
- (27)(37)(42)(44) 『歴史の道調査報告書・山陽道』(一九八三年) 八〜九頁。同上、四四〜四五頁。同上、一五五頁。同上、一五六頁。
- (28) 『歴史の道調査報告書・赤間関街道』(一九九六年) 一三〜一七頁。

- (29)(34)(35)(39) 『下関市史』史料編Ⅰ(一九九三年)九八五頁。同上、一一七二〜七四頁。同上、一一七七〜七九頁。同上、一一七〇〜七二頁・一一七五〜七六頁。
- (30) 『秋芳町史』(一九六三年)一七七〜七八頁。
- (31) 『山口県史料』近世編・法制上(一九七六年)二九頁。
- (32)(36)(38) 『下関市史』史料編Ⅱ(一九九〇年)一一〇〜一二頁。同上、一二三頁。同上、一一八頁。
- (33) 『下関市史』藩制―明治前期(一九六四年)二三九頁。
- (40) 中野金次郎『海峡大観』(一九二五年。現代語訳、一九九五年)一二二頁、註(27)に同じ、一五三〜五五頁。
- (41) 註(17)に同じ。
- (43) 『山口県の歴史散歩』(一九七四年)一七五頁。
- (45) 『筑紫紀行』巻三(『日本紀行文集成』)。
- (46)(50)(51) 中野前掲書(40)一四八頁。同上、一五〇頁。同上、一五一〜五三頁。
- (47) 古川薫『関門海峡―歴史をはこぶ運河―』(一九九三年)一三九〜四二頁。
- (48) 『米沢市史編集資料』一四号(一九八四年)。
- (49) 鈴木直二『徳川時代の米穀配給組織』(一九三八年)三五二頁。
- (52)(53)(57) 『類聚三代格』巻一八。巻二二。巻一八(『国史大系』)。
- (54) 『類聚国史』(『国史大系』)。
- (55) 『日本文徳天皇実録』(『国史大系』)。
- (56) 『日本三代実録』(『国史大系』)。
- (58) 平野博之「古代中世赤間関(長門関・下関)・竈戸関(上関)・門司関史料年表稿」(『地域に関する総合研究―教員共同研究報告書Ⅰ』一九八五年)の「はしがき」。
- (59) 『御堂関白記』(『大日本古記録』)。
- (60) 『吾妻鑑』(『国史大系』)。
- (61) 『阿蘇品日記』(『鎌倉遺文』)・「追加法」(『中世政治社会思想』上)。

- (62) 「菅浦文書」(『鎌倉遺文』)・「追加法」(『中世政治社会思想』上)。
- (63)(64) 「赤間宮文書」(『鎌倉遺文』)。
- (65) 「追加法」(『中世政治社会思想』上)。
- (66) 「門司氏史料」(『大日本史料』)。
- (67) 右同史料・「豊前国軍記略」(『大宰管内志』)・「阿蘇文書」(『大日本史料』)。
- (68) 『鹿苑院殿西国下向記』・『鹿苑院殿嚴島詣記』(『群書類従』正三三三卷一八輯)。
- (69) 川添昭二『今川了俊』(一九六四年)二二一～一九頁。
- (70) 『李朝実録』世祖十一年五月以下の各年条と『海東諸国記』。
- (71) 右同書、成宗七年四月・七月条。
- (72) 右同書、成宗十年四月条。
- (73) 註(13)に同じ。
- (74) 『晴富宿弥記』・『歴代鎮西要略』。
- (75) 『大内義隆記異本』(前掲『大内氏実録』)。
- (76) 『大内義隆記』(『群書類従』正三九四卷二一輯)。
- (77)(80)(83)(86) 『萩藩閥閥録』。
- (78) 『小早川家文書』二、附録(『大日本古文書』)。
- (79) 「上司家文書」。
- (81)(82)(84) 『毛利家文書』二(『大日本古文書』)。
- (85) 「幸谷文書」(『大日本史料』)、『萩藩閥閥録』。
- (87) 「佐藤保介所蔵文書」(『大日本史料』)。
- (88) 藤木久志『日本の歴史15』織田・豊臣政権(一九七五年)二〇一～二〇二頁。
- (89) 平野邦雄他『福岡県の歴史』(一九七四年)一四〇頁。
- (90)(91)(92)(93)(94)(95)(97) 『下関市史』藩制―明治前期(一九六四年)二五四頁。同上、二五四～五五頁。同上、二六三頁。同上、

二六四頁。同上、二六六〇六七頁。同上、二六七頁。同上、七三九頁。

(96) 『下関市史』市史年表(一九七八年)一八二頁。

〔付記〕

本稿のうち赤間関については、平野博之氏より関係史料年表稿(註58)の御寄贈をうけた。記して、その学恩に謝意を表す。