



## 徳川幕府の道路交通政策に就て〔三〕

和田篤憲

### 三 驛 傳

已に前回に於て道中奉行の本質に就て些か述べたるが如<sup>1)</sup>

く、該道中奉行なるものは、路政以外に種々の特命を帶びたものであるが、其權限や職責も亦不明確な處が多かつたから、後來これを云爲するに當つて極めて六ヶ敷く感ぜら

るゝ所以で、加ふるに封建の制度が然らしめし結果、道路

改修の方面よりは寧ろ驛傳方面により大なる功績を残したのであつた。故に本號に於ては主としてこの方面の事實が

如何やうであつたかをしらべてみやう。これ即ち、幕府の道路交通政策の反影に外ならないからである。民間省要中編卷之三に云へるあり、

倭國いつしか五畿七道に分れて、諸國に驛路多しといへども、東海道を以て第一とす、是京都より江戸城へ通じて、日夜國家の大用を辨じ、尤天下の大道也。

とあるが、家康は驛傳のことには大に注意を拂つた一人である。家康が天正十八年、江戸に入國する時のこと江戸の寶田村及び、千代田村の百姓で、馬込勘解由・高野新右衛

門・小宮善右衛門等が駄馬人夫を率ゐて之を迎へたのであつたが家康は大に喜び、之に命するに道中の傳馬役を以てし、纖飛脚の給米として、武藏國豊島郡高田村に、高十二石三斗六升を與へてゐる。かゝる家康の著眼は事實、秀吉のやり方を眞似たものにて外ならなかつたのであるが、然も交通の要義を解し、よく路政を完成した域に達せしめしことは、眞に多としなければならないであらう。

## イ 問屋場

扱て、徳川時代に於ける驛政を見るには先づ第一に問屋場を揚げなければならない。舊幕時代には各驛々に問屋場なるものが存してゐたが、これは上世の驛家の如きもので、鎌倉時代の大宿小宿に類し、旅客はこゝに於て休息し、馬などの周旋をしてもらつたのである。こゝに驛は即ち問屋場を機關として驛政を行つて居たのであるから、要するに問屋場は驛の核心をなして居たもので、役人などもこゝに出現して種々驛政をとつた。而して問屋場のことを一名傳馬所・馬借或は檢斷などとも稱したのである。今近世小田

原の問屋場を例にとつて見るに、問屋場は高梨町と中宿町の二ヶ所にあつて、其役人には次の如きものがあつた。

町年寄 三人 人馬日〆役 二人

問屋代 二人 人足肝煎 二人

馬指 六人

同見習 一人 人足肝煎代 一人

三人

帳面役 六人 馬指 六人

四人

傳馬方働 一人 人足方賄人 十一人

四十三人

人足方手代 二人 帳附け 二人

四人

人足方賄人 二人

十一人

人足方賄人 二人

四人

人足方賄人 二人

十一人

で、その下に尙人足即ち雲助が大勢居るのである。而して二ヶ所の問屋場は傳馬方は十日代り、人足方は十五日代りで特別重い通行の時は町年寄も出たといふ。小田原の宿立人馬は百人百匹と定り、其中五人五匹は常闌ひとし、二十五人十五匹は臨時の御用闌ひとして幕府の公用を勤めたのである。萬治二年に道中奉行が設置せられたことは已に前回に之を述べたが、この道中奉行の設置せられない以前には問屋場から人馬を傳馬の朱印で出したが、其設置後は、各問屋に判鑑があつて道中奉行の捺印を検しその捺印せる證

券によつて人馬を出す規定であつた。即ち家康の驛馬傳馬も上世のそれの如くに順次繼立てを以て行つてゐたのである。近世小田原宿に於ける問屋場は以上の如くであるが、今次に参考として、新編武藏風土記稿に現はれたる二三の宿の問屋場を示さう。

### 南品川宿

問屋場 改所（貢目改所）ニ續ケリ。屋坪二十六坪餘、川崎驛迄二里半、江戸日本橋ヨリ二里半、人馬ノ繼立ヲ勤ム。又千住板橋ノ二驛ニ續送スルコトモアリ。ヨリテ百匹百人ノ入馬ヲ置一萬七千四百十四石ノ定助郷、三千三十九石ノ加助郷ヲ宛テル。元ハ南北ノ二所ニアリシガ、改所同時ニ北品川ノ方ハ廢セリ。寛文五年、高木伊勢守守久、妻木彦右衛門頼照、岡田豊前守善政等指揮し、問屋給米七石ヲ賜ヒシヨリ、今ニ至テ貢米ノ内ニテ宿役人等ニ宛行ハル。又

享保中、長谷川庄五郎命ヲ奉リ、人馬ノ扶助金四百七十二兩二分ヲ賜ヒ、其金ハ郡代役所ノ進退トシテ貸シ、利息子ヲ以傳馬役夫ニ給ス。又安永年間夫馬ノ質銀三割増ヲ命ゼ

### 戸塚宿

問屋場二一八中宿ニヘ吉田町略○註ニアリ。毎月朔ヨリ十日迄吉田町、十一日夜ヨリ月盡迄中宿ニテ事ヲ執ル。○註又月次、當宿十九日、吉田町七日、矢部町四日ト割定メ、東海道者西方藤澤宿高座郡ヘ二里、東方保土ヶ谷宿武州橘樹郡ヘ二里九町ノ人馬ヲ繼ギ、又鎌倉雪ノ下迄、二里九町ノ脇道ヲ繼送シ。○註 寛文五年十二月ヨリ、問屋給米トシテ七石ヲ賜フ内六斗六升六合當宿分六吉田矢部兩町分

### 小田原宿

問屋場二一八中宿町ニ在、上ト唱フ。表開口一八高梨町ニ在、下ト云、同六旬ヲ期トシテ相代リ勤ム、東海道西ノ方ハ箱根宿マデ四里八町、驛馬ヲ繼ギ、豆州三島驛マデ八

ラレシ、其餘財ヲ積テ五百七十七兩ヲ得、亦貸付トシ、息子ヲ八分ヲ前ト同ク傳馬夫役ノ用ニ充テ、二分ハ本陣脇本陣ノ費用ニ賜フ。サレド宿内次第ニ窮困ニ及ビシニヨリ外ニ賄金千三百兩ヲモ、寛政中願上テ貸付ニ加ヘ、是モ年毎ニ息利ヲ得テ其不足ヲオギナフトイフ。

里、人夫ヲ繼立リ官根驛ハ山中ニ在テ人東方ハ淘綾郡大磯宿へ四里、人馬ヲ繼、熱海道ハ官事ヲ帶テ往來スレバ、土肥吉濱村へ人馬ヲ繼、其道程四里、私事ノ往來ハ、豆州熱海村マデ人馬ヲ繼送セリ。行程七里、甲州道モ官事ハ多吉村へ一里、私事ハ塙原村マデ二里ノ人馬ヲ繼立リ。又箱根温泉、湯本塔之澤各二里宮ノ下三里半、堂ヶ島底倉各四里、木賀四里半蘆ノ湯へ四里十一町ノ人馬ヲ繼送レリ。略○中又當宿ヨリノ繼場嶮遠ナルヲ以テ百二十五石七斗四升七合、寛文九年ヨリ賜フ。領主ヨリ與ヘ宿中ヘ配賦ス此外御救米ト稱シ、百五石正徳二年ヨリ賜ヘリ。韭山貢稅ノ内ニテ賜ハリ、人馬ノ役ヲ勤ムルモノニ割與フ

## 口 傳馬及駄馬

次に傳馬について見るに、これは王朝時代の遺制で別に事新しいものではないが、然し王朝時代のそれは官用のみ使用されて庶民の交通には便しなかつた。然して、武家が政權を占斷した鎌倉時代に於ては萬事が質素であつた處より、勢この方面に於ても簡素であつたから驛政は相當に備つてゐたにも拘はらず、旅行は尙困難の域を脱し得なか

つたが、それが南北朝の末期より戦国時代にかけては全く頗るに期した。其後秀吉の天下統一と共に諸種驛政に留意せられたが、家康はその主旨を汲みて著々實行に進んだから、慶長六年には品川驛を驛傳に列して驛馬も三十六匹を置かしめ、五千坪の地子を免じてゐる。これが定備人馬の第一命で、この時、東海道各驛の傳馬の數も殆んど定まつたものであるらしい。(道百足百人、一、中山道五十足五十人、一、奥州路二十五足二十人となつてゐる。) この傳馬なるものは後でいふ本馬で公用及諸侯の封祿によつて定賃錢を以て使用するものを云ひ、駄馬に對した言葉である。駄馬とは駄賃を以て相對で契約し使用する馬の事であつて馬其自體の差別ではなくて使用法の差である。尙この契約に際し、乗尻の量を十八貫と定めた。乗尻とは後でいふ乗掛のことで、大體二十貫目の行李をつけて人がこれに乗ると凡そ三十六貫目内外になる。之に蒲團や中敷、小付、跡付の量約三四貫目を見込むと結局四十貫目といふこととなる。而して中山道は傳馬の量を三十貫と定めた。諸之等の規定が徳川時代の規定の中

で最も明かに見ゆるもので、該時代を通じて度々變改せられてゐるが大體以上の如き標準を出でなかつた。而して民間交通に於ては寧ろ駄馬がその役割を演じてゐたのであるから、次に駕量の改變を年代順に述べることとする。

#### 八 駕量の改廢

先づその始め、文祿元年には一夫の擔量を定めて十貫目と爲し一駄の駕量を三十貫目としたのであつたが<sup>(5)</sup>、慶長七年には家康が將軍となつて驛傳の権限を江戸に移し、驛法を更正し始めて傳馬、駄賃馬の二種に區別したが、傳馬の駕量を三十二貫とし、駄賃馬を四十貫目・乘尻馬を十八貫と爲た。尙同年中山道傳馬の駕量を三十貫目と爲し、駄賃馬は東海道に同じと規定す。其後慶長十六年、駄賃馬の駕量を四十五貫目としたが、翌十七年、商貨一駄の駕量を四十貫目と爲す。然るに元和二年、傳馬駄馬の駕量を等しくし共に四十貫目としたが、又寶永十七年には將軍上洛の驛法を命じ、驛馬四十貫目乗掛二十貫としたのである。次で正保三年、令を出し、乗物一挺を六人持とし、山乗物四人

持長權一棹三十貫目となし、旅人其駆馬に附添する物貢五貫目以内は本貢目中に算入させないこととする。翌四年、驛夫の擔量を五貫目とした。萬治三年には、傳馬の駕量を四十貫目乗掛五貫目となし、若し此量を越ゆるものは本駄賃錢を償はしめ、長權、乗物、山乗物、等皆一夫の擔量五貫目を以て率となし、之に違ふものは死罪或は繫獄の重罪に處した。天和三年、乗掛の重二十貫目の外其附添物の量四貫目を限り若し五貫目に及ぶ時は其遞傳を禁じ、輕尻に附添する「アブ」附は五貫目を限り其他の附添物三貫目を宥恕せしめたのであつたが、寛政二年には行李の重量一二貫目で人が之に騎らないものは輕尻賃錢を以て遞傳するが、人が之に乗るときは乗掛貫目に當るから乗掛けの賃錢を收めしめたのである。又先には行人自辨の「四ツ手」「アヲリ」駕籠等は昇夫の定制がなかつたが、今度は其制を定めて昇夫二人と規め、其輕製の引戸駕籠は四人、唯引戸のみあつて其實「アヲリ」駕籠に等しいものは昇夫三人となしたのである。寛政十二年には水驛の駄法を令して大

井、安倍、興津、酒匂の四川は一駄四人を以て之を渡し、輕尻は二人、釣荷物一挺四人、荷物二荷は一釣に準じて共に轡臺を以て之を渡さしめた。尙、文政四年には又々駕量の制を更め駄荷四十貫目、輕尻五貫目、人が之に騎るときは蒲團、中敷、小付、等を合して二三貫目の餘量を許し、之に跡付を付するものは乗下に等しいから、本馬賃錢をとり、五貫目以外二十貫目以内の行李を駕し、人が之に騎らないものも亦輕尻と名づけ、其餘量一二貫目を許した。乘掛は騎者を合して本馬に同じきが故に其行李二十貫目以外に蒲團、中敷、跡付、小付等を併せて二三貫目の餘量を許したのであつた。驛夫は兩掛け、挾箱、甲冑櫃等皆其人夫の強弱によつて多少異なるものがあるが大凡五貫目を以て標準とした。猪、文政五年には徹夜或は宵曉を侵さしむるものの中相對人馬を以てするものは五割乃至十割の増賃錢を償はしめ、又朱印證文を付したる行李も九貫九百目以内を二人持とし、十貫目以外十四貫九百目以内を三人持とした。尙又甲冑櫃は十貫目兩掛け、挾箱は九貫目、雨具籠は七貫目

竹馬は四貫目、提燈籠は三貫目と規定した。翌文政六年には先に乗物六人、山駕籠四人の制があつたが其貫目査檢の方法が區々であつて確なるものがなかつたので、旅人は往々疑惑を生じた。依つて其制を定め昇夫六人の乗物を要するものは必ず多くの導從を率ゆるを以て驛夫は唯之を扶くるに過ぎず、然るに各驛遞傳の肩輿を以て乗物に准じ昇夫六人を要するものは理に於て穩當ならず、依つて乗物と稱するとも驛傳に付する肩輿は概して四人持となし、若し其過大なるもの及多分の什器を載せ其量三十貫目の長櫃に敵すべき程のものは其旨を以て人馬帳に記入して之を六人持とした。次で同七年、江戸四門諸驛貫目改所に命し、一人持の行李を査檢し、其實量一人半或は一人七分なれば、其増量に適する定賃錢を必要とし、一人と稱して其實二人なるものは其一人の増量に適する相對賃錢を出さしめ、又一人と稱して其實量一人以内なるものも亦其定賃錢を拂はしめたのである。又公用及諸侯飛脚の人馬賃錢を増し、行李の過重なるものは皆之を輕減せしめた。喻へば本馬は其跡付、

小付、等を分ち、輕尻は之を分つて二匹とするが如きもの

である。若し其輕減を肯ぜざる者があつたときは本馬は輕

尻と本馬賃錢との差額の二倍を加へ、人夫は定賃錢の十割  
を償はしめて、以て其害を豫防したのである。かくて、文

政十一年には小兒の大凡六歳にして他に携帶品なきものは  
大人と併駕することを許し、十歳以下の小兒二人は大人一  
人に準じ、十歳以上は人夫一人を増すこととした。尙弘化

元年には各驛輕輿昇夫の制を改め、其量二十貫目を過ぐる  
ものは四人、三十貫を過ぐるものは六人とした。以上駕量  
の令二十一回の變遷を見たのであるが、如何に當路者が驛  
政に對して腐心をしてゐるかは思ひ半に過ぎるであらう。

然も其の苦心は結局餘り受入れられず、あまつさへ民間殊  
に道路に食を求むるものゝ無自覺さを極度に展開してゐた  
ことさへあつた。

駄賃付として次の如き割合を示してゐる。

#### 東海道駄賃付

江戸日本橋より品川まで二里半 本駄賃五十三文

品川より河崎へ二里半 六十三文

河崎より金川へ二里半 四十二文

金川よりほどがやへ一里半 四十二文

五十七文

三十七文

三十九文

三十三文

五十八文

五十七文

五十五文

五十八文

五十五文

五十五文

三十八文

三十八文

#### 二人馬賃錢

扱て人馬賃錢は如何であつたらうか。吾人はこの點につ  
いて今暫らく考へて見たい。<sup>9)</sup> 東海道名所記一には、東海道

原より吉原へ二里半 六十二文 四十文

吉原よりかんばらへ三里 八十九文 五十四文

かん原より由井へ一里 二十五文 二十七文

由井より興津へ二里 七十三文 三十九文

興津より江尻へ一里二町 二十七文 二十八文

江尻よりふちうへ二里二十町 六十七文 四十三文

府中よりまりこへ一里半 二十九文 二十七文

まりこより岡邊へ二里 七十文 四十三文

岡邊より藤江田へ一里二十六町 二十九文 二十九文

藤枝より島田へ二里 七十文 四十五文

島田よりかなやへ一里 二十七文 二十七文

かなやより西坂へ一里二十四町 五十九文 五十七文

西坂より懸川へ一里二十九町 三十九文 三十七文

懸川より袋井へ二里十六町 六十二文 五十文

袋井よりみつけて一里半 三十九文 二十五文

袋井よりみつけへ一里半 三十九文 二十五文

みつけより濱松へ三里七町 百十文 六十五文

濱松より舞坂へ一里十町 六十九文 六十五文

舞坂より舟渡二十三町 百三十文 一百三十九文

舟渡より白須賀へ一里十町 三十五文 三十二文

白須賀より二川へ二里六町 五十五文 五十二文

二川より吉田へ一里半四町 六十五文 五十三文

吉田よりごゆへ二里半四町 六十五文 五十三文

ごゆより赤坂へ十六町 八文 十三文

赤坂よりふじ河へ二里九町 五十八文 五十八文

ふじ川より岡崎へ一里七町 四十四文 五十九文

岡崎よりちりふへ三里八町 七十八文 五十文

ちりふより鳴海へ二里半十町 七十七文 七十文

鳴海よりみやへ一里半 三十一文 二十五文

みやより桑名へ七里ぶなわたり 一駄荷五十七文  
のり合一人二十四文 のりかへ人共に五十七文

水口より石邊へ三里半 八十二文

五人かご一貫二百二十四匁 六人かご一貫四百二十四文

石邊より草津へ三里半六町 九十二文  
四十八文

三人かご八百文

草津より大津へ三里半六町 九十二文  
五十二文

又下り駄ちんの事

大津より京へ三里 九十三文  
六十文

のりかけ人共に七十二文

一人のりあひ二十八文

六人かご一貫五百四十三文

五人かご一貫三百六十四匁

四人かご一貫百六十四匁

三人かご九百八十五匁

桑名より四日市迄三里八町 八十三文  
五十四文

四日市より石薬しへ二里半七町 四十五文

石薬しより庄野へ二十五町 十九文

庄野より龜山へ二里 四十九文  
三十三文

龜山より關へ一里半 三十九文  
二十五文

關より坂の下へ一里半六町 四十八文  
三十一文

坂の下より土山へ二里半 七十九文  
四十九文

土山より水口へ二里半七町 七十文  
四十五文

而してかかる賃錢の規定に對しては、素より何等かの制限（又は取締）が附せられるべき筈である。今、萬治元年十一月、奉行の發した定について見るに、

(一)品川より江戸迄駄賃錢一駄に付四十二文の規定である

とき、若し、荷物なくして乗らしめば貳拾七文。

(二)品川より川崎えは五拾文の定のとき、荷物なしに乗らば、三拾三文とし、歸馬の駄賃も同様としてゐる。

(三)但し夜通し急いで通行するときは荷物なしに乗るとも夜の分は一駄荷の積りに、駄賃錢をとつてよいと定めてゐる。

尙、公裁日記の「御用之外諸向より夜通繼人馬賃錢請取 方出口四ヶ所申渡候請證文」には、晝並に夜之早追繼は 左の割合を以て賃錢請取るべき旨を仰せ渡されてゐる。

## 御定賃錢

本馬壹疋貳百文、輕尻壹疋百四拾八文、人足壹人百文に 候得ば、平定之夜繼は

本馬壹疋

三百文

輕尻壹疋

本馬之質錢に成  
貳百文

二人前

二百文

人足壹人

但夜五ツ時より曉七ツ時迄

晝之早繼は

本馬と輕尻之違丈貳ツ分增

本馬壹疋

三百文

輕尻壹疋

本馬之質錢に成  
貳百文

一人七分五厘前

百七拾貳文

但曉七ツ時より夜五ツ時迄

夜之早追繼は

本馬壹疋 四百文 輕尻壹疋 三百文

人足壹人 二人半前 貳百四拾八文

但夜五ツ時より曉七ツ時迄

尙この御受證文には次の如き誓詞が出されてゐる。右之

通相心得餘計に賃錢請取候儀は勿論、人馬遲滯不致、御差  
支之儀等無之様精々心付取計、尤前書之割合を以、賃錢御  
拂方未御心得無之御飛脚には、無禮之義等無之様、宿役  
人共より申立候賃錢可<sub>ニ</sub>請取旨被<sub>ニ</sub>仰渡<sub>ニ</sub>同承知奉<sub>ニ</sub>畏候、  
且先宿々江は私共より可<sub>ニ</sub>申通一段被<sub>ニ</sub>仰渡<sub>ニ</sub>是又承知奉<sub>ニ</sub>畏  
候、仍御受證文差上申處如<sub>レ</sub>件

文政七申年十一月

出口四ヶ所宿役人總代

## 木宿驛扶助

本馬之質錢に成

本馬壹疋

三百文

輕尻壹疋

本馬之質錢に成  
貳百文然らば宿驛は以上の如き收入を以て將して獨立的に會計  
を營み得たかといふに、決してさうではなかつた。實際に

於ては可成りの補助をうけて居たもので、(一)御傳馬宿給

米(二)拜借金(三)免地子等はその扶助として現はれたもの

である。<sup>10)</sup>

一 紿 米

候、以上とあり。

享保六丑年申上の五街道間屋並繼飛脚給米被レ下方には、  
一 東海道一宿間屋給米七石程宛寛文年中より年々被レ下レ  
之、同次飛脚給米、一宿江拾五六石より七八拾石迄、寛  
永年中より年々被レ下レ之、

一 美濃路宿々は間屋給米無レ之次飛脚米計被レ下レ之

一 中山道、日光道中、甲州道中、奥州道中宿々は、間屋  
給米、次飛脚給米共不レ被レ下、

但右之内日光鉢石町問屋計、正徳五未年より給米七石  
ヅ、被レ下レ之、

一 佐屋路四ヶ宿江は間屋給米、次飛脚給米共、正徳五未  
年より被レ下レ之。

尙、地子免許並人馬御定之儀に付、東海道四日市に有レ之

候證文寫に、(寛永十四年三月廿七日)

一 米貳拾四石八斗六升八合、京升、是は御傳馬人足茲次  
飛脚御用のために、四日市傳馬申江、當酉之年より毎年  
被レ下候間右町々年寄手形を取被レ相渡レ重而可レ有レ勘定

疲れ人用等も多分、難儀に及ぶ旨上聞し、御救米として被  
下といふ旨は正徳二辰年十月、秋元但馬守殿○老の御書付  
を以仰渡されたのである。尙、箱根宿は米三百俵で、日坂  
宿は米百九拾八石、袋井宿は米貳百拾七石、米百貳拾五石  
餘は、東海道の小田原宿、米貳拾五石餘は、東海道の三島

五驛便覽には、宿々被レ下米並御扶持米之事として、

東海道相州

小田原宿

同豆州

三島宿

中仙道上州

坂本宿

同信州

輕井澤宿

宿となつてゐる。

御座候

2 拜借錢

給米は以上の如くであるが、これのみでは尙扶助として不充分なる處より、更に傳馬宿拜借錢をも許可してゐる。

即ち次の如くである。

傳馬宿拜借錢覺

東海道

品川○中  
略枚數

合六拾六ヶ所

内五拾五ヶ所、壹ヶ所千貫文宛、由比町三千貫文

橋本守口貳ヶ所四百貫文宛舟越六ヶ所同斷、川越貳ヶ

所百貫文宛

右錢高合六萬千四百貫文、東海道分○中

右是者今度所々道中江拜借就被仰付候上相渡申候、但返

納之儀は、金壹兩に付四貫文替之積金子を以來已年より寅

年迄、拾ヶ年之内、一ヶ月金貳千九百拾七兩、貳分宛、每

年上納仕苦被仰付候、拜借證文は御金奉行衆江相渡申候

以上之外にも種々拜借の事を許可してゐるが中に、

御勘定所

延寶二年寅五月

岡上次郎兵衛

合拾四萬千七百貫文

此金三萬五千四百貳拾五兩、右同直段

右貳口錢渡

右是者、今度所々道中江拜借就被仰付候上相渡申候、但返納之儀は、金壹兩に付四貫文替之積金子を以來已年より寅年迄、拾ヶ年之内、一ヶ月金貳千九百拾七兩、貳分宛、毎年上納仕苦被仰付候、拜借證文は御金奉行衆江相渡申候

一錢五千貫文

一錢壹萬貫文

一錢壹萬貫文

大傳馬町

南傳馬町

小傳馬町

江戸傳馬町江渡分

之上申付候事(享保六年)

といつて困窮宿の類焼に對して拜借を許してゐるが、また中には元來、東海道宿が多く百疋百人を準備すべきをそれが困窮の結果出來なくてその不足を溢りに助郷に加役せしむるといふ風があるのを遺憾となし、扶助金の貸附方を起發してゐる事が見えてゐる。(享保十年)

3 免地子

地子を免するといふ事は宿驛に對する特典に外ならないが、特に宿驛の過多の負擔を輕減する目的とした場合もある。

五海道地子免許之事<sup>(1)</sup>

東海道

一 地子壹萬五千坪

品川宿

一 同壹萬坪

川崎宿<sup>略</sup>○中

一 地子免許無<sup>レ</sup>之、地子代

熱田宿<sup>略</sup>○中

一 地子壹萬坪

枚方宿

一 同貳町八反壹畝廿三歩

同宿繼飛脚改

一 同五千坪

守口宿

朱書 東海道品川宿より守口宿迄五拾七ヶ宿

地子八拾三萬三千四百八拾三坪二合貳匁 五拾五ヶ

宿

同免許無<sup>レ</sup>之宿貳ヶ宿

同壹ヶ宿地子代米貳拾石宛年々被<sup>レ</sup>下候

同貳町八反壹畝廿三歩枚方宿繼飛脚改

上記中、地子は東海道品川宿より守口宿まで五十七ヶ宿の中、五十五ヶ宿は地子を免ぜられ、残りの二宿のみが許されてゐないが、熱田宿の如き、その地子を免ぜられざる宿でありながら、地子代米貳拾石宛年々下し置かれてゐたのである。これらは負擔減輕の一例としてあげる事が出来よう。

以上、私は徳川時代の道路交通政策中、最も多くの努力を拂はれた驛傳方面につき稍々詳細に敍述した。元來、幕府の道路交通政策なるものが、多分に封建的色彩を帶びた

ものであり、それ以外に出づるを得ざる状態であつたから、積極的に道路の改修、橋梁の修築等をば行はないで寧ろ消極的にこれを守ることを以て主旨とした。故に驛傳官たる道中奉行を設置しつゝも、立派なる仕事が出来なかつたのである。即道路改革の積極的方面を斷念して、専ら消極的方面の人的要素を多く加味したる點はこれである。故をして道中奉行の會心の事業は何といつても驛傳方面により多くあつたに違ひない。即ち本號に述べたる處は其核心部に當つて居るのである。この見地よりして、私は道路と餘り關係のないと一見思はるゝ煩はしい驛傳の事を詳説したのであつた。尙こ驛傳方面に於ては旅宿や遞送の事實に就いても亦述べるべきが至當であつたかも知れないが、私は前述せしが如き心境から、この方面的中心點に觸るゝといふ程度に止めたのである。

#### 四 餘 論

成程、幕府の驛傳政策は歴史上よりも亦重要なものであ

つたとはいへこゝに計らずも破滅の原因を招致することとなつた。これ貞享元祿の頃武士の往來を使用すること益々増加するにつれて、宿驛常備の人馬の不足を來し、従つて助郷、加助郷を行ひ、且つこれを濫用し結局、問屋場の不正も一部の因なり、遂に農村の疲弊となり更に重大なる社會問題を惹起するに至つたのである。<sup>12)</sup> これこそ、幕府の政策の行詰りを示したものに外ならない。明治政府は先づ助郷の制を改革するため、舊制を廢し、公領及び摺紳領の別なく悉く助郷中に編入して諸道助郷の課役を平均したが、明治三年に至り新に驛法を定め、後、通運會社を設立し、汽車汽船の便をも設け、郵便、電信の業も併せて行ひ、全く交通史界に新生命を開くに至つたのである。

(1) 道路の改良 第十二卷 第七號

拙稿參照

(2) 日本經濟叢書 第一卷

三〇九頁以下

三二頁

江戸時代史論

(3) 同

(4) 古事類苑 政治部四卷

一二四七頁以下

(7) 日本交通史論  
六八頁  
(8) 驛遞志稿  
三二頁以下  
(9) 古事類苑  
政治部四卷  
同

一三〇六頁以下參照  
一二五二頁以下

(10) (11) 驛遞志稿  
六二丁以下  
日本制度通

一一五八頁以下  
四三頁以下  
六二丁以下  
(終)

# 歐米諸國の道路改良

〔二〕

武井群嗣

## 第五 英 國

1  道路改良協會の年報  
日本と同じ様に——ではない、日本が此の國に範を採つたのであるが——英國には道路改良協會 (Roads Improvement Association) なるものがあつて、道路改良の爲に各種

業を行つてゐることは周知の事實であるが、其の一九二九年乃至三〇年度の年報を見ると同國の道路行政乃至道路改良事業の現況がわかると思ふから、先づ其の概要を記すこととする。

1  道路行政制度の改革

道路改良協會年報は冒頭に於て此の年道路行政制度の上の調査研究講演宣傳その他斯の目的を達するに必要な事