

宿場役人に就て〔一〕

和田篤憲

一 傳馬制度¹⁾

慶長見聞集に曰く「武州は凡日本東西之中國にあたりと御定有て、江城日本橋を一里塚のもとと定め、三十六町を道一里につもり、是より東のはて、西のはて、五畿七道のこる所なく一里塚を築かせ給ふ。年久治世ならず、諸國亂れ邊土遠境の道せばく成處に、曲たる所をば見計、直につけ道をひろげ、牛馬のひづめのろうせざるやうに石をのぞぎ、大道の兩邊に松杉を植、小河をば悉橋を掛、大河を

ば舟橋を渡、日本國中民間往復の便りにそなへ給ふ事慶長九年也。萬人喜悅の思ひをふくみ、萬歳を願ひあへり、難有將軍國主の深恩末代迄もいかで是をあふがざらむ」と。慶長十八年 Captain John Davis の日本航海記には當時の道路狀況に言及して次の如く裏書してゐる。即「……道路の大部分は驚くべく平坦にして、山を通過する部分は切り開かれたり。是れこの國の主たる道路にして、多くは砂及び小石にて成り一里毎に道の兩傍に二の小丘あり、その頂

には松の木(誤)を植ゑ、手を加へて亭の形をなせり、この標は人夫及び馬を賃す者が、一里大凡三ペニー以上の賃錢を取らざらんが爲に設けられたるものなり。道路は通行人多し。時々田圃及び田舎屋あり、又村あり、都會あり、川渡あり、又森あり、國の最愉快なる場所に佛即ち彼等の寺あり……」と。これらは實に徳川初期に於ける道路交通狀況を示す貴重なる資料である。

然も戰國時代群雄の割據して以來、道路交通の施設は全く頽廢し、武田、上杉、北條、朝倉、長曾我部等の道路交通に對して熱心に心を砕いた大名の領分以外は全く文字通りの亂脈を呈してゐたのである。然して文獻の傳ふる處に依れば徳川氏が戰亂以後の諸道を補修し、其交通制度を完備したことは一切ではなく、我國に於ける道路の今日あるは實に徳川氏の餘徳に負ふといふも過言ではない。偕、同時代に於ける道路交通の發達の跡に鑑みるに、其政策中特筆すべきは道路改修の方面よりも、寧ろ驛傳政策にあつたのである。就中初代家康はこの方面に對して大なる注意を

拂つた一人で、五街道を定め一里塚を設置した外に特に傳馬制度の完備を計つたのであつた。

こゝに極めて複雑な傳馬制度を略述することは寧ろ暴舉に近いかもしれないが、行論の順序として少しく其概念に觸れよう。偕、傳馬制度中に主として吾人に現はれて來る術語は大體三つに分れる。その一は中央傳馬役所なる江戸兩傳馬町役所で、次で五街道各驛に見ゆる傳馬宿、第三にこの間主要なる驛傳任務を遂行する機關、傳馬とである。

この中央傳馬役所、傳馬宿及傳馬の三があつて始めて一の傳馬制度の體系が成立する。今左に撰要集の述ぶる江戸兩傳馬町傳馬役起立書を見るに左の如くである。

- 一 兩傳馬町、御國役御傳馬御用之儀、天正十八寅年、御入國之砌、御城下寶田村ニ而御傳馬相勤申候處、慶長十一年年、御造營有之、江戸町割之節、右村之儀所替ニ相成、其節ヨリ當場所江引移り、追々町家ニ罷成、御傳馬之御役相勤候ニ付村名相改、大傳馬町、南傳馬町ト相唱來リ候旨申傳候
- 但寶田村立跡之儀ハ當時吳服橋御門内之邊ト申候

次に傳馬宿の一たる品川宿の由來を見るに、

慶長六年正月、彦坂小刑部元正、大久保十兵衛長安、伊奈備前守忠次等、東海道巡見ノ時、驟揚ニ定メラレ、驛馬三十六疋ヲ定額トシ、五千坪ノ地子ヲ免許セラル、此時歩行人夫ノ數モ定メラレシナルベケレド、詳ナラズ、中略、寛永十七年、曾根源左衛門吉次、伊奈半十郎忠常巡見ノ時、傳馬數ヲ増シテ百匹ト定メ、地子免許の地ヲモ加ヘラレ、都テ一萬五千坪トナル、又歩行人夫百人ト定メラレシ年代詳ナラザレド、寛永十年ノ頃ナラント云ヘリ、今傳馬百疋ハ南北品川宿ヨリ出シ、人夫百人ハ南北兩宿及歩行新宿、南品川ノ内、海晏、海雲、品川、長徳等四寺ノ門前町ヨリ出セリ

以上の一例を以て見るも傳馬宿構成の概要を知ることが出来よう。然るに萬治二年以後は道中奉行を設置して路政一般を取締らしめたから、傳馬制度として前述の三者に尙この監督官たる驛傳官をも加へなければならぬ。次に、天保十一年の武鑑に記載せられたる道中傳馬役(中央)をみるに左の如くである。

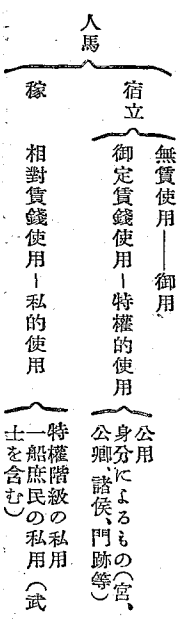
- 上 十五日 御證文人馬當番 大傳馬丁 馬込勘ケ由
- 下 十五日 質傳馬番 二丁目
- 上 十五日 質傳馬當番 南てんま丁 高野新右衛門
- 下 十五日 證文人馬當番 二丁目

研究

- 南傳馬丁 小宮善右衛門
- 三丁目
- 二傳馬町 宮邊又四郎
- 小傳馬町
- 江戸御傳馬役

然して最後に述べべき傳馬こそ、實に最も六ヶ敷き種々の問題を惹起したもので、傳馬制度と稱せば直ちに傳馬のこととせられ、その取締の法令を以て該制度を云々したものと、如くに考へらるゝに至つた所以である。通常この傳馬を朱印傳馬(證文傳馬)と質傳馬とに分たれてゐるが、これは傳馬の正しき分類ではなくて便宜上より出でたものであつて正しき概念を得るには今しばらく考察を加へなければならぬ。私はこの傳馬をば(一)身分による區別(二)駕量による區別の二とし、左の如く分類したのである。⁴⁾

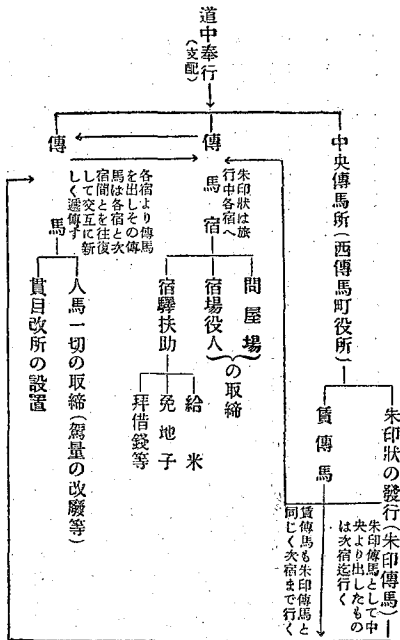
(一)身分による區別



(二) 駕量による區別(人足は含まず)

- a 四十貫目内外の使用
- b 二十貫目内外の使用
- c 五貫目内外の使用

かくの如く傳馬の實體は甚煩雜なるもので、その使用に際しては種々の弊害が生じたので、駕量に關する取締令は特に度々發せられたのであつた。以上述べたる傳馬制度の四要素の關係を圖示すれば左の如くである。



即、傳馬制度に關して道中奉行は中央傳馬所、傳馬宿及

傳馬の三者を支配し、その一切の取締に任じてゐる。就中重要なるものは朱印狀の發行(中央傳馬所)、宿場役人の取締、宿驛の扶助(傳馬宿)及駕量の改廢(傳馬)等である。尙他の三者の相互作用は圖示した如く、大に煩雜ではあるが結局、中央に傳馬所なるものがあつて朱印狀を發し、人馬の特殊使用を許可する。然してこの證書が各驛にも及で效力を生じ、順次遞送せしめるのである。

然して傳馬宿はこれらの人馬を出せばよいのであるが、實は種々この間に不正が行はれた。又一方に於て、宿驛は幕府から扶助を受けてゐた。誠に、上圖を一見しても、ほゞ暗示される如くこの傳馬制度の實際なるものは決して秩序整然たるものではなくて、随分いかゞはしき事が行はれた。これは必しも道中奉行一人の手落ではなかつた。道中奉行の下には道中方たる補佐官があつたのである。且、事實に於てその支配も限定せられてゐたから、道中奉行がこの傳馬制度に必ず數へらるべき一つの要素と見る事は或は出来ない場合も多々あるであらうが、その役割の大なるこ

と及びその存在が傳馬制度上本格的のものであつたといふ理由を以て私は上圖の如く體系を立て、見たのである。

以上で傳馬制度の概略を述べた心算なのであるが、以下に於て敘せんと欲する處は宿場役人に關してである。即ち上の蛇足はそれが該制度の體系中如何なる部分に存するかを先以て示した所以に外ならないのである。

儲、宿驛に於ける役所の事を問屋といふのが一般の習せであつたが、これが如何なる理由に基くかを今少しく尋ねるに、民間省要には次の如く誌されてある。

こゝに古、諸國に問丸といふものがあつて、國々津々浦々に至る迄商業を行つたのであつたが、この場合商量交易の事を問ふ、即上よりも問ひ下よりも問ふ事により、此問丸といふ名が生じたとせられてゐる。然して「尤官令所の其の一市にあらずして、何ぞ丸と云字を置べき、市中皆此處の令を聞て賣買の法を定む、當時是を呼んで問屋と云」とあり、即、所謂米穀、炭薪、縮綿、材木、銅鐵の類、その他諸種につき各々問屋があつて商賣の事を擱いたのであ

るが、諸道中にも亦五人馬の問屋があつて、往還人馬の事を決斷したのであつた。實に道中の問屋こそ民間に於ける重要な役柄であつた。然るに、世の中が段々變化して來て、今其職に居るの人を撰る事なく、兎に角人を惱まして自己の利に走らんとするが如き人々を生ずるに至つたので、諸國の問屋を正し、この職につく人を駢と吟味し國家に不法なからしむるを要する次第となつた、とある。これが問屋の意義と語源である。

然して問屋に職を奉ずる驛吏の其人を要するの切なることを併せて感得せらるゝに至つたものである。道中宿々その役人にして果してその人を得たであらうか。以下宿場役人の本質、その職務、宿場役人對農民の外、徳川幕府及び明治政府の驛吏對策等につき順を追つて述べんと欲する次第である。本稿は即その序説に當る。(未完)

(1) 日本交通史論 六六頁以下、柳樹雪湖「江戸時代の交通文化」

二八〇頁以下、道路の改良第十二卷第八號九頁以下所載拙稿参照、「民間省要」中編卷之三「日本經濟叢書」卷之一五三〇—一

頁。

(2)「古事類苑」政治部四、一一八一頁。

(3)新編武藏風土記稿五十四、荏原郡。

(4)道路の改良、第十二卷、第十號、二三頁以下所載の拙稿参照。
(5)同上、第十二卷、第七號、所載拙稿一八頁参照。

都市交通問題

〔二六〕

平 山 泰 治

統一せる交通標識、信號燈及び表示

“Uniform Traffic Signs, Signals and markings”

by M. G. Leoyd

近代都市の交通は、單に都市の街路を利用する事を求めて居る、測定された交通量を處理するに適當である道路の設置のみではなく、最善の効果を擧げる爲には現在の土地に於て使用されてゐる交通整理の方法に對し考慮を拂ふ事を要求して居る。此れに對する理由の一つは、往時と異つ

て現在では交通の大部分は局部的のものではなく、都市相互間、州相互間、又は恐らくは更に遠い出發點からのものであると云ふ事實である。若しも自動車の操縦者に對し地方的の整理方法及びその習慣に一致して振舞ふ事を期待するならば、是等の取締方法及び習慣は總ての都市に於て實質上統一せられたものでなければならぬ。

街路交通に對する最近の整理及び取締は、その効果を擧げ得る爲には交通信號、標識及び鋪裝上の表示と云ふ様な機械的補助の利用を包含してゐる。かゝる考案の利用は近