

の状態を容易に確實に知る事が出来れば完全なる道道工事を行ふ事が出来るのである。我々はこの事に努力して居り數年後には充分に之等に付て充分なる調査が出来たる事と確

信して居る。

次ぎに三月號には道床不良の場合に對する工事施行方法に移らむ。(未完)

## 宿場役人に就て〔五〕

和田篤憲

### 三 宿場役人の職務(續き)

#### □ 貫 目 改

##### 1 貫 目 取 締

徳川幕府が人馬の取締に於て少なからず腐心したことは已に本誌第十二卷第十號、所載の拙稿中人馬使用制限に於て述べたのであるが、其取締は人馬の「使用」に根據を居いたものであるから、其取締は勿論(一)階級及身分關係と(二)重量との二點から見たものであつた。然して(一)に關

するものは既に人馬繼立方法に於て相當詳密にこれを見たのである。即、此事は何れかと云へば法令の規定事項の遵守に屬するものであるが、(二)の重量云々は問題が問題だけに大に取締に於て苦心した處で、幕府の交通政策中最も重要な部分を占めて居るといふも過言ではあるまいと思はれる。即驛遞志稿に現はれたる重量に關する令は文祿元年以後、弘化元年に至るまで其數二十一回の多き及んでゐる。以て其情を察知するに難くはあるまい。<sup>13)</sup>然してこの取締方法は規定と検査との二方法に依つた。規定とは上述の

如き御觸流のことであり、検査とは貫目改所の設置のことである。

故を以て私は本稿に於ては先づ貫目取締の事を述べ、次で貫目改所のこと及びばうと思ふ。先づ負擔量の一般を記述するに、馬は(一)四十貫目内外の使用と(二)二十貫目内外の使用(三)五貫目内外の使用の三者に分つて其使用差を區別してゐるものと解してよいと思ふ。これに依つて賃錢が異なるのである。(一)に屬するものは所謂本馬、駄荷、駄行等と稱せらるゝもので、(二)は乗掛で、(三)は輕尻、あぶ付等である。然して乗掛は人が乗るから此く云ふので二十貫以上(但三四貫目の餘分は別)となると本馬使用と看做し、それに該當する賃錢を徴收せしむる習せであつた。即乗掛中二十貫目迄は輕尻と同量使用であり、二十貫目以上となると本馬使用となつたから、乗掛と輕尻とは同じものではなかつたが、其區別は事實判然とはしてゐなかつたから、後には(恐らく延享二年頃からであらう)本馬が四

撤廢したものらしく、延享六年以後の駄賃表には本馬と輕尻の賃錢が多く掲げられてゐる。然して此等は各々御定賃錢使用と相對賃錢使用とに分れるのである。

次に人足の使用は馬に於けるが如く負擔量で特別の名を冠して使用差の別を立つることをしなかつたが故に、結局使用差は御定賃錢と相對賃錢で分けられて居たのみで、持分は大抵一人前五貫目を以て標準とされてゐたのである。

即長持、乗物、山駕籠等に定められた重量制限はこの人足一人前の持分から割り出されたもので、例へば、規定に、長持三十貫目と云ひ、但し人足六人掛りと書するが如きはこれであつた。尙、其外乗物一挺六人掛、山駕籠一挺四人掛の如きがある。勿論以上の如きは大體の標準に過ぎざるべく、多少の出入は勿論馬の場合と同様に許可せられてゐたものらしく、人足の都合次第では敢て干渉を試みなかつたものであらう。即「人足持の荷物は、人足の強弱に寄、人數増減いたし候儀は問屋之差略次第爲致、賃錢は貫目次第爲受取、人數之多少に不<sub>レ</sub>拘事」といふ規定に徴するも明か

であらう。

左に駕量、負擔量取締に關する御觸流の二三を示さう。

〔御當家令條二十〕條々<sup>15)</sup>

一長櫃一棹三十貫目を限るべし、夫よりおもき荷物は持はこぶべからず、人足一人五貫目三荷積にて、三十貫目は人足六人、夫よりかるき荷物は、貫匁に隨ひ人數減少すべし、此外何れの荷物も可<sub>レ</sub>准<sub>レ</sub>之事。

一臺駄荷之重目不<sub>レ</sub>可<sub>レ</sub>過<sub>二</sub>四十貫目<sub>一</sub>乗掛之荷物五貫目迄は荷なしに乘駄賃錢同前たるべし、夫より重き荷物は本駄賃錢可<sub>レ</sub>取事。

右條々可<sub>レ</sub>相守、若違背之族於有<sub>レ</sub>之は、縦雖<sub>二</sub>後日<sub>一</sub>相聞亂、咎之輕重、或可<sub>レ</sub>爲<sub>二</sub>過料<sub>一</sub>者也、仍如<sub>レ</sub>件。

萬治三年十月 日

〔享保集成絲綸錄二十二〕寛文五己年十一月<sup>17)</sup>

中仙道傳馬宿申渡

一歩行荷一人五貫目迄持送り可<sub>レ</sub>申事

一長持十貫目は二人、二十貫目は四人、三十貫目は六人それより

重荷物は持送り仕間敷事。中略

右之通、中仙道宿々江被<sub>二</sub>申渡、書留させ可<sub>レ</sub>被<sub>レ</sub>申候、以上

寛文五年十一月

〔享保集成絲綸錄二〕天保二年戊五月<sup>18)</sup>

定

一御傳馬並駄貨之荷物は一駄四十貫目、人足之荷物は一人に付而五貫目に可<sub>レ</sub>限事。

一乗物一艇に次人足六人、山乗物四人にて御定之人足賃取<sub>レ</sub>之可<sub>レ</sub>相<sub>二</sub>送<sub>一</sub>之、長棹三十貫目を可<sub>レ</sub>限、夫方重き荷物は不<sub>レ</sub>可<sub>レ</sub>持運、人足一人に五貫目の荷積に而、三十貫目は六人、夫方輕き荷物は貫目にしたがひ人數減少すべし、此外は何れの荷物も可<sub>レ</sub>准<sub>レ</sub>之事。

右之條々可<sub>レ</sub>相守此旨、若於<sub>二</sub>相背<sub>一</sub>は、速可<sub>レ</sub>被<sub>レ</sub>處<sub>二</sub>嚴科<sub>一</sub>者也、仍下知如<sub>レ</sub>件。

天和二年五月

尙以上の外、享保の頃の事實を書した民間省要申編卷二には次の如く云つてゐる。即、江戸、京、大阪、其外の國々から町人請負で往來御用の諸荷物の貫目等が重く、其上御用と申立て、賃錢も不足目に拂ふ者があるといふことであるが、爾後は貫目を重くしないで、繼立をなすべき人馬數の規定通り賃錢を間違なく拂ひ、猥なる振舞なきやうその所の奉行所より請負人達に申付て居いたから、宿々でも

其旨を知つて此上とも過重の荷物や不相應の荷物等數多く不審な事などがあつた場合には、よし御用荷物といつても一切繼立をなさず、むしろ其荷物を運ぶ請負町人の名を覚えて居いて、道中奉行に早速訴出るやうにと。また其一斑を知るべきであらう。

## 2、貫目改所

貫目改所の設置と補助等に就ては本誌第十二卷、第十號所載の拙稿「徳川時代の運賃」中に述べて居いたからその方を参照して貰ふこととし、こゝには宿場役人の職務上より看たる貫目改所に就て一言して居きたい。

緒、萬治元年十一月、道中奉行の該方面に對する觸流は次の如くである。

(享保集成絲綸錄)萬治元戌年十一月<sup>19)</sup>

定

一御傳馬並駄賃之荷物、一駄四十貫たるべし、但四十貫目重き物は秤に掛け、重き分可<sub>レ</sub>除<sub>レ</sub>之旨、荷主正可<sub>レ</sub>申斷、若除間數と申輩あらば幾度も申斷、其上にも承引無<sub>レ</sub>之におひては馬を不可<sub>レ</sub>出奉。

一人足之荷物、一人に付五貫目を可<sub>レ</sub>限、夫より重き荷物は荷主正斷<sub>レ</sub>之、秤に掛、重き分可<sub>レ</sub>相<sub>レ</sub>除<sub>レ</sub>之、自然除間數に申におひては如先條<sub>レ</sub>たるべし、人足賃は馬之半分たるべく候。中畧

萬治元年十一月

奉行

即、重き荷物と推定せられたものは、改所に設置せられた秤にかけて、其重量を計り、若し重き場合には、その荷物を除外する旨を荷主に掛合つて、若し除いてはならないと云へば、度々その譯をきかせて尙其否を悟らない時には馬を出さないこととしてゐた。又人足の場合も其負擔荷物の過重は同じく秤量して過貫目をば除外することとしたのである。

緒、文化文政の頃に於ける貫目改所の取締方を見るに、通行人の方に種々不正が多く行はれたらしく、面倒な手續を採つて迄も貫目改を實行せんとしてゐる。即、文政四年二月九日、日光道中、千住宿役人中より時の代官次右衛門に對して呈出した御請證文に次の如く云つてゐる。<sup>20)</sup>

道中筋御改正ニ付御請證文之事

近年東海道中山道諸家御通行之節荷物貫目重ク候處都而改候儀事

六ヶ敷申候向も有之宿方に而は旅人之權威に恐れ其儘繼立又者江戸雇之人馬を以品川板橋を附越右宿宿にては繼立候姿に帳面<sup>五</sup>爲記候向も有之通日雇之者共者不法ニおよび候趣相聞候依之品川板橋兩宿貫目改所江御手附御手代之内御壹人宛差出シ御用往來之荷物を始め會符并諸家之荷物共御控目之趣を以爲相改候様可取計旨其外品々被仰渡有之候千住宿々儀被仰渡無之候得共貫目改所ニ付前々被仰出候改場所之儀ニ候得者平日共嚴重可相改管ニ候得者東海道中山道改所者勿論宿々<sup>江</sup>被仰渡之趣有之候間右隨ひ彌以入念相改諸事致取締聊等閑之勤方無之様間屋年寄下役其外末々えものに至迄得と申聞取計候様可致旨被仰渡承知奉畏候依之御請證文差上申處如件

文政四巳年十二月九日

日光道中

千住宿役人連印

大貫次右衛門様  
御役所

これ即、武士階級特に其上級のものが己が權勢の下に諸道通行に際し、種々非合法的なる手段を弄して、交通せんとなせしことの現れに外ならずして何であらうか。然も幕府としては其道路交通政策上より、これを默許すること能はざるに至るや、上記の如き道中筋御改正なる御觸を出し

て一方注意を促がすと共に、又一方諸種の手段を以て直接取締に出でたものである。即、從來、旅人の權威に恐れ其儘荷物物の繼立を行つて居つたものや、又は江戸で雇つた人馬を品川や板橋で繼立を行つたが如く帳面につけさせ、其實はそのまゝ附越を行つた等があつたので、これでは不可となし、品川や板橋の貫目改所へ手附の手代を出して、荷物を檢せしめたのであるが、如何ぞや「御用往來之荷物を始め會符并諸家之荷物共御控目之趣を以て爲相改候様可取計旨云々」の達があるに至つては實以て其情を察するに難くはない。かくて其取締の實際も亦甚疑はしきものとなつてゐるのである。

尙文政五年八月三日、道中奉行、石川主水正及岩瀬伊豫守が日光、奥州道中及水戸、例幣使、岩槻道の宿々に達した御觸流中<sup>21)</sup>には、「日光奥州道中於貫目改所ニ諸荷物改之節一度ニ繼來り又ハ荷數多節及混雜ニ逸り秤<sup>五</sup>掛候而者繼立後レニ可成事ニ付宿次荷物之分者何人持又者本馬輕尻附與其荷品<sup>五</sup>木札付諸向<sup>六</sup>差出候管ニ付得其意諸事出役之者差

圖ヲ可請事」とあり、これ又前後矛盾した政策を取つて居るのである。かくては其取締は其實將して何處迄行はれてゐたであらうかと云ふ疑問を益々大とならしむのみである故に結局貫目改所の取締は武士階級、特に特權を有せる人々に對して(武士階級にあらざる特權者も亦同じである)は餘り有效ではなくて、寧ろ庶民に對せる取締に於て嚴正を保持したものらしく、特權者に對しては餘りに無理な人馬使用をば注意するに止るが如き微溫的な取締を行つてゐたこととなるのである。

こゝに最も笑ふべき事は御用荷物往來に關する取締につき傳官の伺書と其附紙であつて、この文書に見えたる取締規定の存在は、公平な立場より見て貫目改所設立の意義を根本より破壊せるものといふべく、此の如き特權者に對する幕府の取締が餘外的なものであるといふ事を露骨にも表明せる例證に外ならないのであらう。即、御朱印證文等による御用荷物は凡て格別制限外の過重量でなければ改める必要はないと云ふのが其骨子で、人足に例を採ると、こ

れは一人持五貫目の規定であるが、七八貫目位迄は用捨の積としてよい等と稱してゐるが、これは長持等の重張つたものに對しての使用の場合で、長持六人が結局五人でかつぐやうになる。然もかゝる場合の分持は公然と九貫九百目迄と令達してゐるなど寧ろ酷使であり、暴戾そのものゝ如くである。

今左に參考として「御用通行荷物貫目用捨之事」なる御伺書と其答となる附紙を示さう。

御用御通行荷物貫目用捨之事

(文政五年十二月、石川主水正様  
石原清左衛門様 方御伺書之内)

一御朱印御證文者勿論都而御用往來之分者格別過貫目與不相見候ハ、不及改ニ尤人足壹人五貫目持之御定ニ候得共七八貫目位迄者用捨之積被仰渡御用旅行之向者百人百疋ニ候得共人馬打込遣ニ候間馬代ニ而人足之分通ニ相成候儀も可有之之旨是亦被仰渡右者大名衆御用通之儀ニも候ハ、其外御用通ニ者人馬之分限無之先觸人馬高を以爲繼立可申候哉只宮門跡方堂上方荷物之分者所司代御證文ニ而も人足掛リ御記有之分者無差別御控目之通相改可申旨寛政度御下知濟御座候間右之趣ニ爲相心得御用往來之

内京都江之御使紀州江御使重き御役人方御定番大御番頭大御番衆並與方同心遠國奉行衆御代官京大阪御藏奉行右ニ准シ候分其外御勝手御用臨時御用御往來之分も御役名ニ不拘御用通ニ相心得分持前書之通ニ而爲繼立長持之儀分持用捨貫目之割合を以七八貫持之積人足割當不申長持壹俵ニ付貫目壹人前者壹人半用捨之積警者三拾貫目之長持六人持之處五人賃錢請取可繼立心得ニ而爲相改申候哉

但分持之儀品川板橋千住三ヶ宿掛り御勘定方伺箇條之内貫目九貫九百目迄壹人持之積御下知相濟候趣宿々御取締御普請役方出役手代方江申聞候ニ付草津宿之儀も同様相心得爲繼立可申奉存候尤長持之分者右割合ニ而者用捨捨貫目餘慶ニ相成人足繼立難儀可致ニ付本文之通相心得爲繼立可申哉

御附紙

書面御用往來之内百人百疋遣之分者萬石以上ニ而其以下者先觸之通差出シ諸荷之内過貫目と見請候分計掛改步行持壹人九貫九百目迄拾貫目方拾四貫九百目迄貳人持之積相心得尤長持者重張候儀ニも有之間壹人七八貫目之割合を以貫目に應シ人足相掛且宮門跡堂上方荷物之内所司代證文ニ人数之極有之分も前書之趣可取計候

但本文之趣改所掛り之もの限相心得都而旅行之向江申聞候

筋ニ無之尤御用旅行之外者諸事御控目之不振様取計可有之候(傍點、和目)

然らば次に、若し貫目改を行ひ過貫目の荷物を發見して歩合増賃錢を行ふ場合には如何なる規定に依りしやと云ふに、文政七年七月の御觸を見ると、左の如くである。即、貫目改を行つて、壹人掛之分が壹人五分又は七分となつた時には、其改増の歩合に對しては相對雇の賃錢を請取る宿方もあつたのであるが、其事を道中奉行が知つてから以後は先觸の高に不拘、その賃歩増之分は御定高以外となつても、御定賃錢を以て繼立することとなつたのである。尙、壹人持之荷物掛改めて後に二人持となつたとすると、この荷物は元來二人持之積を以て先觸の手配をなすべき性質のものであるから、壹人分丈は相對賃錢を請取つて繼立をなすのが一應は至當の如く見えるのではあるが、然しこれも御定高の内に入つて居るものと見做すことが出来るのであるから、矢張り御定賃錢を以て繼立をなすやうに命じてゐるのである。

## 八 結 言

以上簡略ではあつたが、宿場役人の職務に就て敘述した心算である。即、先づ人馬繼立を云々し、次で貫目改に言及したのであつた。然して前者に於ては人馬繼立方法及日へ帳認め方を述べ、人馬繼立方法としては、武士階級と庶民階級に分ちて階級に依る對遇差を見んと欲したが、この場合特權者を武士階級及宮門跡堂上方より抽出して一となし、その代表的なるものに就て看る處があつたが、かゝる階級を特別に意識したのではなく寧ろ便宜主義に依つたものである。私はこの場合特權者及武士階級に就て大體を例示するに止め、興趣の多い、經濟上にも意義深き庶民階級に就て多くの頁をさいたのである。即、其繼立方法に於ては飛脚、用達商人及び相撲取を見た。

次に後者即、貫目改は幕府の道路交通政策中最も腐心した處であつて關係法規も従つて相當多く出て居るのであるが、其取締を物語る事實に至つては資料甚少なきを告げて居る。本稿の該方面に於ける記述の不充分なる理由も一は

こゝに起因する。然して幕府が最努力した道路交通政策貫目改も、其事際に於ては例外的の規定の實施や命令により故意に法令を曖昧に實施した事等が多かつたので、其結果は抱負の如く大なるものが無かつたのであつた。

(12) 道路の改良」第十二卷、第八號所載の拙稿（同誌一三一—  
五頁）參照

(13) (14) 同上」第十二卷、第十號所載拙稿（同誌二七頁）參照

(15) 「古事類苑」政治部四、一二九〇—一頁參照

(16) (17) 同上、一二八九頁

(18) 同上、一二九〇頁

(19) 同上、一二八八頁以下

(20) 寫本「道中勤方記」一

(21) 同上

(22) 同上

(23) 同上