

# 道中宿驛に於ける人馬繼立と其取締の一斑

和田篤憲

## 一 緒 言

民間省要に曰ふ「四民ともに行旅の事は、故なくしてはする事なき物也」と四民の道路交通は、實にその生活の實相を物語るものに外ならない。徳川幕府の中期、既に自然經濟の中に生じたる商品經濟は貨幣の廣通に依り、こゝに貨幣の資本化、商業資本の蓄積等を來し、爾來益々經濟交通は全國的となりつゝあつた。即、封建的經濟組織は漸次崩壊し全國的なる國民經濟的組織へと變化して行つたのである。而して經濟組織の變遷は必然的に道路上に於ける經濟交通を頻繁ならしめたのである。然も尙、以上の如き經濟交通以外に當時參觀交替による武士の來往、公家、殿上

人、僧侶等の關東へ往來することが彌々頻繁となりし事は、諸道宿驛の困窮を惹起するに至つた。この困窮たるや單に宿驛のみに止まらず、道路交通に使役せられたる農民にまで及ぼされた。農民使役の一例をとるに、朱印人馬百人、百匹。賃人馬、百五十人、百匹。合計人足貳百五十人、馬二百匹を備へたる程度の宿驛に於ては、交通頻繁の際に於て、宿人馬以外に人足のみにも定助郷、大助郷の諸村に觸出して參集して來る千六百人を使用するに至つたことさへあるといはれる。元祿の頃道中に於て最も大交通とせられたものは日光門跡にして、その使役たる人足三四百人、馬百五十六匹程の入用に對して道中の宿々は大に難澁したのである。而も其後、人馬數の益々増加したるに於

てをやである。公家衆、其他の門跡の往來に方りては規定の人足三拾二人、馬三拾匹をば度々超過することあり、又、添人馬の名義を以て人馬を使用したる武士階級の交通は云ふもおろかである。以上は當時に於ける道路交通の状況であつて、道路交通補助機關たる人馬は就中種々の問題を藏する。以下この人馬の繼立實況と其取締とにつき詳述することゝしよう。

- (1) 民間省要 中編卷ノ二 日本經濟叢書 卷一 四六三頁  
(2) 同 上 四六七頁

## 二 人馬繼立の沿革

東海道御定の傳馬宿に百人百匹と言ふ事は、宿々に馬百人足百人宛仕立置で、晝夜の御用を辨せんがためと云はれる。この傳馬は寛永十四年に初まりその頃三十六匹なりしが、其翌十五年には六十四匹に増加し、合計百匹となる。これは東海道に於ける人馬繼立數とせられた。他の街道に於ては初め二十五人、二十五匹なりしものが五十人五

十匹となつた。かく其數はもとより場處と年代とによりて異り、一定してはゐなかつたのである。

寛永の頃は萬事簡素を尊んだから大名公家武士の旅行も亦大に簡略で、公用傳馬の勤も輕微であつた。然るに後には諸式が複雑となつたから、其初、五百石か或は千石許の村の助役で事足つた通行も、後には萬石以上の村々へ迄も迷惑を懸けなければ事足りなくなつたのである。尙日光奥羽道中の如き人通り繁き場所では其害を蒙ること一段と甚しくために流離の非運をみたこともあつた。世事見聞錄の著者はこれにつき次の如く云つてゐる「……又傳馬役人足役の中、彼邊は日光奥羽の道中例幣使街道など往來多き場所ゆへ、何れか宿驛助郷を勤むるに、是又村高へ割付る事に、百姓十人二十人ならではなき所へ三十人も四十人も當り、馬五匹ならではなき所へ十疋も十五疋も當る故、無據宿驛場へ賃銀を出し雇ひ上て役を勤るといふ。全體宿々人馬の入用も古來より倍増いたし彌増難儀の重なるゆへ、堪へ兼て段々離散し荒地潰家出來るといふ。尤もの事なり。

いづれの國々も右の振合にて、させる産業もたゞ不融通不辨利の地に追々に人家減ると云ふ。西國筋また奥羽の間も農業一式の地は人少になりし。併關外の國々には御當地杯へ出安きゆゑ、格別人少になると見ゆ。又關外の國々には御當地其外繁花の地へ出ること甚だ太儀なる事にして、先は困窮に忍び居り據なきにいたりて出るなり。都會に近き遠きは右の損徳あり。……」

と、人馬過徴の弊害正に知るべきである。然も其害は元祿、享保以後特に甚しかつた。以下この繼立をなすべき人馬の種類を見、次で其區別の根據を述べよう。

- (1) 民間省要 中編卷ノ二 日本經濟叢書卷一 五一二頁  
 (2) 同上 五〇九頁以下  
 (3) 世事見附録二の卷、近世社會經濟叢書所收世事見附録 六四頁

### 三 人馬の種類と區別の根據

徳川幕府の交通政策、特に人馬に關する布令は度々發せられてゐるが、交通政策上より云々せらるゝ人馬なるもの

は結局、公用及其れに準ずるものを主としたのであつて、彼の王朝時代の驛馬傳馬と相通する處あるを發見するに難くない。

人馬は、一應これを二つの觀點より區分することが出来る。(一)賃錢(二)駕量がこれである。

#### イ 賃錢による區別

抑々御朱人馬とは傳馬及御用人足のこと也。これは「御用」を勤めるもの。一切無賃で、宿場において勤むべきもの。又助郷に配賦すべからざるものとされてゐた。而して宮、門跡、公卿、御三家、諸侯及一般武士がその主家の用務のためになす旅行の外特に許可されたるものの旅行に於ては庶民でも一定の範圍内に於て公定賃錢を以て人馬の使用が許されてゐる。然も此等の特權者、公務旅行者及び特別に許可せられたる者も、一定の制限外の人馬は決して公定賃錢による使用を許可されなかつたのである。但し實際に於ては制限外の人馬にも公定賃錢の使用を許し、一定額以上の人馬を添人馬或は御馳走人馬の名の下に差出してゐる。

たのであつた。

即、正徳二年三月の定の中に次の如く云へるものがあり  
一公家衆、門跡方道中往來之時は、人足三十二人、馬三十  
十疋に相限り候處、近年は御定人馬之外、添人馬多く  
相立候故、宿々并助人足出候、在々迄困窮に及ぶよし  
相聞候、向後たとひ宿々馳走として人馬差出し候とも  
御定之員數馳走の人馬共、都合五十人、三十五疋之外  
は一切差出すべからざる事。(下略)

尙又御三家及大名家中の人馬繼立に關し、道中勤方記、  
文政九戊年八月廿三日の條に云へるものに、

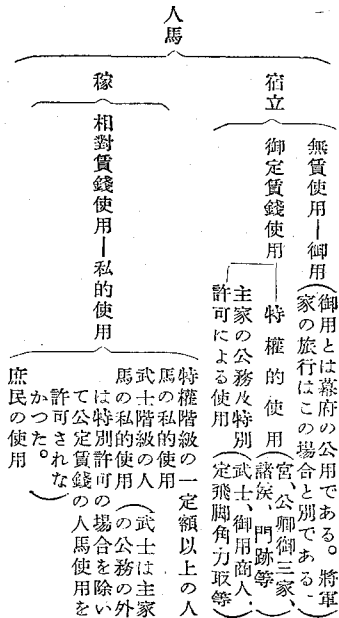
「……且掛改之上壹人持之荷物貳人持に相成候分は素より  
貳人持之品に付右壹人分は御相對雇之賃錢可請取筋に有之  
併右改増之分茂御定高之内に候はゞ矢張御定賃錢に而御繼  
立可仕候事」とあるに依りその情を察すべきであらう。

而して「御用」旅行(將軍家の大通行は別である)は百  
人百疋と定めてあつたが、東海道宿驛の常備人馬が百人百  
疋に満たなかつた(圍人馬あるため)からそれは宿人馬の全

額を使用して尙不足を告げて居り、他道の常備人馬數でい  
へば五十人五十疋以上の不足となつて居る。この不足せる  
ものは事實助郷人馬によつた。而して東海道に於ける諸侯  
の人馬繼立規定數は五十人五十疋であつて、東海道以外で  
は二十五人二十五疋であつた。尙公家衆、門跡方の道中は  
人足三十二人、馬三十疋に限つてゐた。此數以外は稼人馬  
として宿立以外のものを使用させ、相對賃錢を以て使用せし  
めてゐる。即これ等公定賃錢を以て宿立の人馬を使用し得  
る人々は前以て先觸を發して宿驛に其準備を督促するので  
ある。諸大名と雖も、若し先觸を發せずば、急用の場合で  
も公定賃錢による人馬の使用を通常許されなかつた。其以  
外の人々は勿論である。これは宿場には常備人馬が少なか  
つたからである。要するに賃錢による人馬使用に於ては御  
定賃錢による人馬の使用以外は凡て相對賃錢による使用で  
ある。

以上の如く人馬の種類は一應賃錢によつて區別せらるゝ  
かの如く見えるが「御用」人馬は賃錢以外の使用であるか

ら、この分類を以てしては人馬の種類全部を包含すること  
が出来ない。加ふるに御定賃錢を以て通行し得る人々も上  
下廣汎に渡り、必しも明白な概念を興へるものではなく、  
相對賃錢使用による人馬は特權者も又これを使用する場合  
があるから、此等による區分法は未だ明確とはいへない。  
こゝに於て、私は馬の所屬場所、即宿立か或は稼かによつ  
て、これを分つ方が至當であらうと思ふ。左の如くであ  
る。



即宿立人馬は無賃使用と御定賃錢使用の中用務及特別の

許可に依る人馬とを除いては全く特權者のために存在して  
ゐたものである。又以て宿立人馬の大様を察知することが  
出来よう。

### 口 駕量による區別

然るに馬に就ては駕量によりこれを分つことが出来る。  
徳川時代に於て馬を稱するに或は傳馬といひ或は駄馬或は  
乗掛或は乗尻、或は輕尻(から尻)といつた。然し上述した  
如く、賃錢と身分的使用との兩概念からこれを分つ事も行  
はれた。即傳馬と駄馬或は朱印馬と駄賃馬がこれである。  
然して、傳馬とは後でいふ本馬で、公用及諸侯の封祿によ  
り定賃錢によつて使用するもので「駄馬とは駄賃を以て相  
對で契約し得る馬であつて、馬其自身の差ではなく使用法  
の差である」といふ通説が生ずるに至つた。これは騾遞志  
稿の著者青江秀氏の考證に由來す。次に朱印馬及賃馬の區  
別は幕府の布令に出でたるものである(然して後者の分類  
はこれを賃錢上より見る時は無賃馬と有賃馬となり、身分  
上より見れば、御用馬と私用馬となつて全部を含んでゐな

い。傳馬と駄馬との區別がこゝに關係してゐるのであるが、傳馬とは朱印馬、無賃馬、公用馬といふ意味で上記宿立馬中無賃馬にあたり、駄賃馬(駄馬)は公定相對賃錢使用による馬となる。これは又餘りに大まかな分類である。然し私は青江氏が同考證の後半に言つて居らるゝが如く「馬其自身の差ではなく使用法(駕量に著眼す—筆者)の差である」となすことには同感である。こゝに於てか私は駕量により馬の使用法を一般に三區分するを至當と考へる。即ち四十貫目内外の使用<sup>a</sup>二十貫目内外の使用<sup>b</sup>五貫目内外の使用がこれである。而して<sup>a</sup>に屬するものは傳馬、

駄馬<sup>b</sup>に屬するものは乗掛であつて乗用を主とし、二種あり、(一)乗掛とて人のみを主として乗せる場合(人體十八貫内外と附屬品二、三貫内外で二十貫内外となる)と、(二)荷物(乗下荷物といふ)を共に乗す場合にして、この場合は乗換荷(人共)といひ乗掛と區別し、これは結局四十貫近く迄を許可し<sup>a</sup>の使用に準じ<sup>a</sup>と同じ賃錢をとつた人が乗るといふ點が乗掛の乗掛たる所以である。次に<sup>c</sup>に

屬するものは輕尻(から尻)である。これは輕量荷物の駄送の場合の馬の使用法に付したる名稱である(故に馬の差にあらずして使用法の差なり)即ち同一馬にても以上の如き三種の使用法により其賃錢を異にす。重きものほど高價とす。これは馬の使用程度によつて賃錢を徴収するの方針に據る。

馬の賃錢に於て、本馬と駄馬とを同じものとして取扱へるは、駕量による區別を明示せんと欲するに依るものにして、岡崎宿の人馬賃錢高札及賃錢付によれば、正徳元年五月の高札には駄馬のことを一駄と書したるに、延享二年十一月の駄賃付には本馬とあり、尙それ以後のもの例へば文政七年十一月、公裁日記所載の「御用之外、諸向より夜通繼人馬賃錢請取方、出口四ヶ所に申渡候證文」<sup>13)</sup>には本馬なる語見ゆ。おそらく延享二年頃より使用せられたものと察せらる。結局この本馬は駄馬と同じ程度の駕量の使用法に名付けたものであつて、駄馬と本馬とは同じ事をいつて居るのである。たゞ傳馬を本馬と同じといふのは、駕量の等

しいことをいふのであつて、傳馬と本馬と同じといふことはこれ以外にはない。故に駕量を主として公定賃錢の區分標準となし、馬の使用を分つときは、寧ろ傳馬なる語を省略するも可なりと考へらる。かくなすときは駕量による馬の使用差を一層明瞭ならしむべし。尙附加せられるべき注意は乗掛の二種の省略せられてゐたことで、これは本馬の稱呼の現はれし頃とほぼ同じ頃なりしが如く、前述の岡崎宿の駄賃高札及駄賃附にこれを徴することを得。察するに馬の賃錢は駕量に依つて徴收するの主旨より、四十貫程度の本馬使用と五貫より二十貫目迄の輕尻使用との二種を以て充分其使用差を表現なし得たからであらうと思はれる。故に延享以後の岡崎宿の駄賃付には馬の使用別として、本馬(四十貫目内外の使用)と、から尻(五貫目より二十貫目迄の使用)との二が見えてゐるのみである。

(1) 大山敷太郎「助郷と農と農民の生活」日本交通史の研究四八頁

(2) 古事類苑政治部四 一二九六頁以下

(3) 同上 一二九八頁

(4) 道中勤方記九

(5) 古事類苑政治部、四 一二九六頁

(6) 同上 一二九八頁

(7) 同上 一三〇一頁

(8) 騾遞志稿考證(大日本交通史) 二七二頁

(9) 古事類苑政治部、四 一三〇一頁

(10) 拙稿「道路の改良」第十二卷第八號所載、同誌第十頁參照。

(11) 古事類苑政治部、四 一二八八頁以下、日本財政經濟史料史

料第九卷五一二頁以下。

(12) 日本文史の研究 五三頁以下。

(13) 古事類苑政治部、四 一三〇六頁 人馬賃錢の項參照。

#### 四人馬繼立

楮、事實人馬の繼立が如何様に行はれたかは典據になるものが甚だ少ない。尙天子及將軍家の旅行の外幕府の公用たる御用旅行は別として、それ以外の交通者の人馬繼立をば今文化年中、驛傳官の手記になる寫本道中勤方記によりその實相の一斑を伺ふことゝしよう。即、(一)特權者(二)

武士階級(三)庶民階級の三に分ちて見るであらう。

(一)特權者

今特權者中代表的なるものとして、大名及日光例幣使の

二を選ぶ。

大名<sup>ハ</sup>

一貳拾萬石以上

當日並前後二日宛都合五日 貳拾五人宛  
貳拾五疋

但前後之内不隔日候はゞ御勝手次第之事

松平陸奥守様者當日並前後一日宛

都合三日五拾人五拾疋宛 但前同斷

一拾萬石以下

當日並前後一日宛都合三日、貳拾五人貳拾五疋宛

但前同斷

一五萬石以上

當日前後之内一日都合兩日貳拾五人貳拾五疋宛

但前同斷

以上は日光及奥州道中に就てゝあるが、水戸道中に就て

は次の如くである。

一五萬石以上

但前同斷

日光例幣使。

日光例幣使の旅行は從來、所司代の證文を以て、人足五

拾人、馬五疋を出さしめる習であつたが、文政十一年より

馬三十疋を増して都合五十人、三十五疋となつた。尙これ

には次の如き文句が書き添へてある「尤馬壹疋人足代り之

積りを以右人馬高より相増候分者壹人壹疋たりとも無賃ニ

而者決而不繼立義與相心得前年之趣品川宿は東海道石部宿

迄千住宿は日光道中大澤宿迄可申達右御參向之宿々道中江

者草津宿より申達候筈其筋江御差圖相濟候段被仰渡是亦承

知奉畏候」と。

(二)武士階級

次に武士階級はこれを用務と遊山との二に分ちて見るべ

し。此處にいふ武士階級の用務とは主として御三家及び大

名家中の往來をいふ。然して遊山とは武士階級一般の私用



旨のものである。  
用務<sup>3)</sup>

御三家及大名家中(文政九戌年八月廿三日)

一 去ル午年三月九日被仰出候御證文之内に有之候通、諸家様方者一日五拾人五十疋右御家來衆者貳拾五人貳拾五疋に相限り候儀にて假令何人一度に旅行有之候共右人馬より過し分は御相對雇之賃錢請取、尤江戸より御出立御國許より御出府之分一宿江落合に成候共又は行違之節者廿五人廿五疋宛都合五拾人五拾疋迄御定賃錢に而致繼立並御荷物過賈目の節金一人相増候分又は歩合に而相増候分取斗方之義は去る申年七月十九日被仰付候御證文之内有之候通御先觸之高に不拘歩合増之分は御定高之外に相成候共御定賃錢請取致御繼立且掛改之上壹人持之荷物貳人持に相成候分は素より貳人持之品に付右壹人分は御相對雇之賃錢可請取筋に有之併右改増之分茂御定高之内に候は、矢張御定賃錢に而御繼立可仕候事

前書品川宿江被仰渡之趣私共儀も被出達承知候尤中山迄奥州甲州道中之儀は一日の御遣ひ高御三家様方御家中は廿五人廿五疋御大名様御家中は拾三人拾三疋を積相心得前書之振合を以可取斗旨被仰渡一同承知奉畏候尤先宿々江者私共より可申遣被仰渡候……  
と、尙、文政十一年八月石川主水正へ差出したる御請證文には  
……御三家様方御家中人馬御遣高縱令何方一度に御通行有之候共東海道は一日五拾人五拾疋其外之衝道筋は貳拾五人貳拾五疋限り候儀に而尤江戸より御出立御國許より御出府之御方一宿江落合候共又は御通待合の節は東海道は五拾人五拾疋宛都合百人百疋迄其外の衝道は二十五人二十五疋宛都合五十人五十疋御定賃錢に而御繼立可仕旨……  
の達がある。然して御三家の人馬繼立法をみるに各特別の意味より月々によりて繼立法を異にしてゐる。而も其標準となるものは以上の達に依れるが如くに見える。或は馬足

の數を減じて人員をふやしたるが如きこれである。

遊山

文政十三年四月、中村八太夫役所に差出した御請證文に據れば、左の如くである。

一 伊勢參宮並に溫泉湯治之儀御頭御支配有之向萬石以上以下御隱居其筋江御願濟並諸家中方御主人御重役等江御願濟亦者御主人御代參御先觸御差出不相當之儀無御座候はゞ御先觸通御定賃錢を以致繼立其餘之分は御定賃錢に而者繼立申間敷候右之趣先宿々江も申達置候様可仕旨被仰渡候

次で、庶民階級の人馬繼立法は當時の驛傳官の手記に現はれたる次の三者につきて述べたい。(1)飛脚 (2)用達商人 (3)相撲取が即これである。

(1)飛脚

こゝに飛脚はこれを官公營、民營の二種に分つて考へて見よう。官公營飛脚は幕府老中名義の繼飛脚(御用飛脚)及大名の經營にかゝる大名飛脚等がこれである。而して民營

飛脚には定飛脚があつた(守貞漫稿には江戸町内の輕飛脚のことを述べたり)、この定飛脚は又三度飛脚、定六等と稱せられた。これら諸飛脚の各宿驛に於ける人馬繼立をも見んと欲す。

官公營飛脚

官公營飛脚に於ては繼飛脚宿繼に關する命令と公用急飛脚の人馬賃錢とを示さう。

繼飛脚及公用飛脚

文化十四年八月中、井上美濃守様榊原主計頭様御觸に依れば御用飛脚の不取締の出來事に關し、道中方に對し繼飛脚の確實性を保持せしめ、併せて其の任の重きことを訓戒し、繼飛脚に關して次の如く嚴令してゐる。「以來宿繼御證文道中奉行の觸無之分共御老中方御名前之御用狀者先年相觸候通宿人足兩人に而繼送り其外諸御用狀繼送り者勿論御用往復之荷物持扶たす成者差出於途中人足狹に代り合等致間敷段宿役人共より急度申渡置不取締之儀之無様精々申合入念取計者也」と。而して、尾紀の兩藩の如きは幕府の繼

飛脚に做つて特設の飛脚を江戸と各藩地との間に往反せしめた。これ公用飛脚の一種である。

公用急飛脚賃、

御定賃錢 本馬壹疋 二百文  
輕尻壹疋 百四拾八文  
人足一人 百文

御定賃錢が右の率を以て示されてゐるときは、平常の夜通しの繼立とは原則として本馬と輕尻の差丈二つ分を増し左の如き率となる。

本馬壹疋 三百文

輕尻壹疋 二百文

二人前ニ付

人足壹人 二百文

而して夜とは夜五ツ時より曉七ツ時迄の時刻をいひ、晝の早追繼立は平常の夜通し繼立に於ける場合と本馬及輕尻に付ては同額で、人足に於ては少し安い。

晝の早追繼立

本馬壹疋 三百文

輕尻壹疋 二百文

人足壹人 百七十貳文

但曉七ツ時より  
夜五ツ時迄

夜の早追繼立

本馬壹疋 二疋出 四百文

輕尻壹疋 同斷 三百文

人足壹人 二人半分 貳百四拾八文

但夜五ツ時より  
曉七ツ時迄

民營飛脚

民營飛脚中最たるものは三度飛脚である。この三度飛脚は、もと民營ではなく、元和元年大阪城定番の諸士が其の家縁を以て飛脚となし、私信を江戸と大阪の間に往反せしめたるに起源す。然してこれが三度飛脚と稱せらるゝは毎月三回東海道を往復せしをば世人が三度飛脚と呼んだのに基し、この名を後の民營飛脚が踏襲したのである。大阪商人の奇才を有せるものが、都手を求めて定番士に取入り、若干の冥加金を納め、公然其役名を借用し、定番士の私信

飛脚に際して使用せし法被を着用し、双刀を腰にして飛脚の業を營むものがあつた。これ即民營三度飛脚の基で、一人は人馬繼立の便宜を得る手段とし、又道中無頼の徒に對する用心となした。このことは實に寛永十六年の夏のことである。然も該事業が成功を告げるや、續々同業の徒が輩出して斯業に従事した。道中傳馬所に於てはその情を知りつゝも之を咎むることなく、人馬の供與に便宜を計つた。其の後寛文三年、斯業に従事せるものの中には相計つて大阪定番の保護を脱し、道中傳馬所と契約し、獨立の飛脚營業をなすに至りしもの十三名に及んだ。即、大阪の藤屋市兵衛、鉾屋長兵衛、江戸屋平兵衛、中島屋門右衛門、江戸の備前屋與兵衛、和泉屋甚兵衛、山田屋八右衛門、大阪屋茂兵衛、大津屋六左衛門、(屋號不明)角左衛門、京都の大黒屋庄二郎、伏見屋五兵衛、江戸屋吉兵衛、これである。

こゝに於て是等の飛脚業者は今迄定番兵士の法被を着し道中にカムフラージュしてゐたものが、町人の服装に改めて營業を續くることゝなつた。かくて各宿驛からは相當の

賃錢を以て人馬の供給を受けたものであつた。この飛脚が東海道を往反するのに通常八日以上を要したのである。(寛文四年七月、江戸の飛脚屋が毎月二の日を以て東海道を往復することゝし、名づけて三度飛脚と稱したのである。)寛文五年十月、急行便を任立て、六日を以て同所を往復することゝしたので、時人はこの急便をば定六と呼んだのである。<sup>9)</sup>尙星野博士が「京大阪江戸の間取引尤も盛んにして、常用の外別に急飛脚を發す、六日にして到る、故に之を正六と呼ぶ云々」と考證せられたのを根據として定六を正六の俗稱としてゐる人もある。<sup>10)</sup>尙近世風俗志には正六の起源は天保の初年から始まつたと記されてゐる。

其後此種の民營飛脚の數は時代の要求を以て益々多くなつたから各飛脚屋で仕立てる毎月の便は實に百回以上にも及んだ。こゝに生れたのが同業者の組合で、業務の刷新や遞送の正確を期するために、左記二十八驛に取次所を設置し、以て連絡の完備を計つたのである。即、藤澤、小田原箱根、三島、沼津、吉原、岩淵、沖津、江尻、府中、藤枝

島田、金谷、掛川、見附、濱松、新居、吉田、岡崎、池鯉鮒、宮、桑名、四日市、關、大山、大津、水口、草津の諸宿がこれである。其後雲助等の類似の業を始めて飛脚業者の防害をするや、同業者は人馬繼立に困窮するに至る。即安永七年十一月十七日に江戸飛脚屋、京屋彌兵衛外八家は道中奉行安藤彈正を經て陳情の上書を幕府に差出し定飛脚の株を制定し公許を願ふ。其後九年の天明二年十一月六日に至り、道中奉行、桑原伊豆守より、前述の諸飛脚屋に對し、江戸定飛脚問屋の名目を公許し、冥加金年々金五十兩を納入すべきことを命じたり。これより、同業は幕府より

免許營業として公認せられ、始めて幕府の保護の下に立つことを得、こゝに於て同業者を排し、獨占的營業として幾多の便宜を得ることとなり、定飛脚問屋は見世先看板及内掛看板を掲ぐることを許可せられたのである。幕府の觸書の大様に曰ふに「近來各驛に於て、三都飛脚問屋、荷物の遞送を遲滞し、大に公用の停滯を致す。依て飛脚問屋京屋彌兵衛、山城屋宗左衛門、木津六左衛門、山田屋八左衛門

伏見屋五兵衛、鳥屋佐右衛門、大阪屋茂兵衛、和泉屋甚兵衛、十七屋孫兵衛(寛文三年の時より三軒の増加である)に命じて其の店頭に於て各定飛脚問屋の招牌を掲げしめ、其の行李は悉く定飛脚の會符を挿ましめ、其の宰領には定飛脚の烙印札を與へ、各宿驛にも亦其の鑑札を豫め備へ置き路次之を勸合し、御定賃錢を以て往復をなすことを許可す。各驛共に其の旨を體し、公私荷物如何を論ぜず、其の行李の到着順を以て宿人馬及助郷人馬を出し片時も遞送を遲滞することなかるべし」と。

寛政元年三月には、鳥屋、大阪屋、和泉屋の三定飛脚問屋は水戸紀州兩家より公用荷物遞送御用を一手に命ぜられ、三店は組合を定めて鳥屋は水戸家を大阪屋は紀州家を受持ち、和泉屋は兩店の遞送を補助することとなり<sup>11)</sup>。

却説前出の道中勤方記には定飛脚問屋荷物繼立に關し道中奉行より各宿驛の道中方に天明、寛政兩度に命令を發し「定飛脚問屋之儀定飛脚と認候會符を着才領之者江も定脚と認候焼印を爲持宿々江者右札を渡置引合場定之賃錢急度

相拂往還可致旨申渡候間其旨心得右燒印札請取繼送旨」と命じたが、其後定飛脚荷物が商人荷物同様に取扱はれ居るに對し、定飛脚荷物は商人荷物と異なる故を以て特別に繼立つべきを文化十四年十月に命じてゐる。即、定飛脚が一は幕府公認の營業であり、又御三家の御用といふ處から驛吏はこれを優遇したものと思はれる。即、同觸書中に於て「定飛脚御荷物之内に者諸向より夫々江戸差立候御用筋之書翰も入及遲滞候而者御差支も有之」とか「條外の會符荷物も同様心得右印鑑引合無相違候者定之賃錢請取宿場到着之順次第不置置宿人馬に不限助郷馬に而も早速繼送可申者也」といへるはこの一例である。

(2) 用達商人<sup>13)</sup>

一般の商人の道中は、各自相對賃錢を以て稼人馬を使用した。然るに文政十二年十二月の御觸によれば、用達商人は諸特權者の權勢の下に特別の保護を與へられたもので其筋の主役より出口宿方に印鑑を渡し置き其印鑑の如何をば引合せ、その相違せざる時は人馬の繼立を宿驛で行ふこと

ゝなつてゐた。然も其の取扱は入念にすべきものと注意せられてゐる。

(3) 相撲とり<sup>14)</sup>

相撲取が家業に依り旅行する場合には從來は各宿に於て相對賃錢を以て人馬を雇つてゐた爲に、其難澁は一方ではなかつたが、文政十三年以後は冬春之内往復四度の旅行にはこれを保護し、御定賃錢を以て人馬の繼立をなすことゝし、相撲取年寄に命じて處理せしめたのである。即、東海道は人足六人、馬匹二十五疋。中仙道は人足十三人、馬匹十三疋。日光道中、奥州道中は共に人足六人、馬匹十三疋。甲州道中は人足六人、馬匹十疋を限度として御定賃錢を以て繼立てしむ。

(1) 寫本「道中勘方記」八、文政十二丑年九月中、中村八大夫様御役所江差出候御請證文之内

(2) 同上、文政十一子年三月中、石川主水正様江差出候御請文

(3) 同上、九、十三、十四、十六

(4) 同上、十九

(5) 守貞漫稿(近世風俗志)第四編生業上 一三七—八頁

- (6) 寫本「道中勤方記」 三十一
- (7) 同 上 二十四
- (8) 本庄榮治郎博士著、(前掲書) 三六九頁
- (9) 野口雅雄氏著「日本運送史」 三四—三七頁
- (10) 吉田十一氏著「日本旅行史」 一七一—一七二頁
- (11) 野口雅雄氏著(前掲書) 四〇—四七頁
- (12) 寫本「道中勤方記」 三十
- (13) 同 上 三十七
- (14) 同 上 三十八

## 五 貫 目 改

### イ 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一切ではなかつたが、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)賃錢と(二)重量との二點から見たものであつた。而して(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)の重量の取締は別に苦心した處で、幕府の交通政策中最も重要な部分を占めて居るものであらうと思はれる。驛遞志稿は駕量に關する令を文祿元年以後、弘化元年に至るまでに二十一回を示してゐる。この取締方法は規定と検査との二で、規定とは御觸流のことで、検査とは貫目改である。即、先づ貫目取締の事を述べ、貫目改所のことと及ぶ。先づ負擔量の一般を記述するに、上記の如く、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得。(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、(二)は乗掛、(三)は輕尻、あぶ付等である。而して乗掛は人が乗るから此く云ふのもので、二十貫以上(但三四貫目の餘分は別)となるときは本馬使用と看做し、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、二十貫目以上は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、其區別は事實上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。)本馬が四十貫目内外の使用を總稱すると共に乗掛と輕尻との區別を撤廢したもので、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。尚、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、人足の強弱に寄り

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。

#### □ 貫目改所

こゝには人馬繼立上より看たる貫目改所に就て一言して置きたい。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

一御傳馬並駄賃之荷物、一駄四十貫たるべし、但四十貫目重き荷物は秤に掛け、重き分可<sub>レ</sub>除之旨、荷主江可<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<sub>レ</sub>可<sub>レ</sub>出事。

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江斷<sub>レ</sub>之、秤に掛、重き分可<sub>レ</sub>相<sub>レ</sub>除之、自然除間數に申におひては如<sub>レ</sub>先條たるべし、人足賃は馬之半分たるべく候。申略。

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、若し除いてならないと云へば、度々その譯をきかせ、尙其否を悟らざる時は馬の繼立をなさざることゝなし居たり。又人足の場合に於ても其負擔荷物の過重は同じく秤量し、過貫目をば除外することゝなしたり。次に文化文政の頃に於ける貫目改所の取締方を見るに、通行人の側に於て種々不正の行はれしものゝ如く當局は飽迄も規定通り手落なく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は次の如く云へるはこれである。

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く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々にては繼立候姿に帳面を爲記候向も有之通日雇之者共者不法に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し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に付前々被仰出候改場所之儀に候得者平日共嚴重可相改善に候得者東海道中山道改所者勿論宿々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之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

大貫次右衛門様

千住宿役人連印

御役所

これ即、武士階級特に其上級のもの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、交通なさんとせしことの現れに外ならず。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は注意を促がすと共に、一は諸種の手段を以て直接取締に出でたるもの

と考へられる。然るに事實は「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」の如き達を出してその取締を故意に不充分になさんとするを見れば、その效果の程は亦疑はしきものありと云はねばならぬ。

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、岩槻道の宿々に達せし御觸流中には「日光奥州道中於貫目改所ニ諸荷物改之節一度ニ繼來リ又ハ荷數多節及混雜ニ逸々秤江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江木札付諸向ヨリ差出候筈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ものであらう。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）は餘り有効ではなくて、寧ろ庶民に對せる取締に於て嚴正を保持したものでなく、特權者に對してはたゞ無理な人馬使用をば注意するに止るが如き取締と

なつてゐたのである。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驛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らるものといふべく、此の如き御用に對する幕府の取締が除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、長持等の重張つたものに對しては一人七八貫目迄、通常荷物に於ては九貫九百目迄を許してゐるなど御用とはいへ酷使であり、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

（文政五年年十二月申、石川主水正様  
江石原清左衛門様より御伺書之内）

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バ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モ可有之之旨是亦被仰渡右者大名衆御用通之儀ニモ候ハバ其外御用通ニ者人馬之分限無之先觸人馬高ヲ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モ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キ御役人方御定番大御番頭大御番衆並與力同心遠國奉行衆御代官市大阪御藏奉行右ニ准シ候分其外御勝手御用臨時御用往來之分モ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ヲ以七八貫持之積人足割當不申長持壹棹ニ付貫目壹人跡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任三ヶ宿掛リ御勘定ヨリ伺箇條

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ヨリ出役手代方江申聞候ニ付草津宿之儀モ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拾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觸通差出シ諸荷之内過貫目ト見請候分計掛改步行持壹人九貫九百目迄拾貫目ヨリ拾四貫九百目迄貳人持之積相心得尤長持者重張候品ニモ有之間壹人七八貫目之割合ヲ以貫目ニ應シ人足相掛且宮門跡堂上方荷物之内所司代證文ニ人數之極有之分モ前書之趣可取計候

但本文之趣改所掛リ之モノ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諸事御控目之不振様取計可有之候

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、上述せし御三家及大名家中の人馬繼立中文政九年八月廿三日の御觸流の後半にもあつた如く、文政七年七月の御觸に依り、左の如く規定せられてゐた。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ゝなつたのである。尙、壹人持之荷物が掛改めて後に二人持となつた場合は、壹人分丈は相對賃錢を請取つて繼立をなすを至當と見るべきも、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なるを以て、これも御定高の内にあるものと見做し、御定賃錢を以て繼立をなすべく命じてゐる。

(1) 道路の改良第十二卷、第八號所載の摺稿(同誌一三一—一五

頁) 参照

(2) (3) 同上第十二卷、第十號所載摺稿(同誌二七頁) 参照

(4) 「古事類苑」政治部四、一二九〇—一頁参照

(5) 同上、一二八八頁	
(6) 寫本「道中勤方記」	一
(7) 同	上
(8) 同	上
(9) 同	上
	二十
	六

## 六 結 語

以上、人馬繼立を云々し、次で貫目改に言及した。而して前者、人馬繼立に於ては武士階級と庶民階級に分ちて階級に依る對遇の差を見んと欲した。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見た。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、主として庶民階級に就て多くを述べたのである。

次に後者即、貫目改は幕府の道路交通政策中最も關心した處であるから、其一般的な關係法規は相當多いが、其實情を證する資料に至つては甚少い。本稿の該方面に於ける記述も從つて不充分となつたわけである。(終)