



研究

外人の江戸参府紀行に見たる

道路上の觀察若干

和田 篤 憲

緒 言

徳川時代に江戸参府をした外人の記録は相當の數に上つてゐる。これらの中にはジョン・セーリス(John Saris)ケンブホル(Kämpfer)、フイリツプ・フランツ・フォン・シーボルト(Ph. F. von Siebold)、ヘンドリック・ゾーフ(Hendrik Doelf)、フイツセル(Van Oeymer Fisscher)及ツンベルグ(Cale Peter Thunberg)等がある。私は本稿に於てこれら

の人々がその紀行中に於て道路上如何様の觀察をなしたかを、以下項を分ち順を追つて述ぶることゝしよう。

一、旅行にみたる封建國家の特色

外人の眼に映じた封建國家の特色は其警備政策であつた。——即ち、これらの具現たる刑場、關所の有様である。慶長十八年(一六一三年)に來朝したセーリスの記述に依れば左の如く刑場に於ける有様を記してゐる。

“When we approached any Towne, we saw, crosses with the dead bodies of those who had been crucified there-upon ; for crucifying is heere an ordinarie punishment for most Malefactors”(The Voyage of Captain John Saris to Japan, J613. p. 128)

それによれば何れの町々に於ても其町はづれに罪人の磔刑に處せられてゐるのを見たる由を述べてゐるが、刑場の酸鼻な狀況はケンプエルの紀行文にも見えてゐる。即ち品川にて刑場は嫌はしき程恐るべき狀景にて我目に入つた。人の首切離した肢節は死せる家畜の腐肉の間に打ち雜つてゐる。一定の瘦せた大犬は餓えた喉をならしつゝ腐敗した人體を抉り廻はし、その傍には小犬と鳥とが侍べつて供膳明きなば思ふ存分食り食はんものと待ち構へてゐた。」との紀行は元祿四年（一六九一年）であるからセーリスのそれとは七十八年の差がある。然し大抵の町はづれには大體刑場があつて多少の磔刑者の死體や、さらし首等があつたものと如く、これ等は其に封建國家の常として警察權の嚴正を

示したものの特異な例として外人の注目する處となつてゐるのである。

然らば次に關所に就ては如何といふに、こゝでは煩雜を避けんが爲に日本に於ける代表的な關所として知られたる箱根の關所に就て述べることにしよう。

ツンベルグは云ふ。箱根は西の國から江戸へ行くのに出會ふ第二次の警備である。通路の造り方より判斷するに、旅人は皆箱根山を越えて續いてこの隘路を通らねばならぬいやうになつてゐる。そしてこの隘路は木戸を以て鎖され、且つ堅固に守られてゐる。將軍の役人は凡ての旅人を検査し、江戸に持ち込まらるゝ武器を差し押え、女子が江戸より出ることを妨がなければならぬ。と。ケンプエルにこれを見れば、この關所の改め方を記して、日本人の男はすべて駕籠や騎馬から降りて、被つてゐるものを脱ぎ、馬と物と共に檢閲をうけるから其検査はたゞ表面よりするのみであるが、日本婦人の場合には、男装して過關を企つるものゝために男女の判別に資する目的を以て關所に豫め備へて

あつた女をして嚴重な詮議をさせた。江戸へ參府する已れ（ケンプエル）の如き、もし此の關所に於て通行票を示さざるときは、三日間を同所に拘留して然る後其の行く方向に行かしむることゝなつてゐたと稱してゐる。ゾーフは自己の體驗せし箱根關通過の狀を回想して曰く。但し我等蘭人は乗物中に座つて唯通過の際に乗物の窓を開閉して挨拶したものであつて、それは歐洲に於て馬車の硝子窓を下して禮をするのと同様であつた。と。

二、道路交通の頻繁であつた理由

徳川時代に於て道路交通の頻繁であつた理由は、大體（一）經濟交通（二）參觀交代（三）宗教上の交通の三に要約し得るであらうと思ふ。先づ經濟交通についてシーポルトの云へる處は、「活潑なる國內貿易の本場は大阪であつて國內の各地方より買手や賣手がこの大阪に向けて流るゝ如くに往來した。」と。徳川時代に於てはその中期以後貨幣經濟の發達と共に經濟は漸く全國的に營まれ、當時の生産消費の

二大都市即、大阪と江戸との間に經濟交通が頻繁となつた。而も大阪を中心として國內の各地方より商賣上の往來があつたことは又著明な事實であつた。シーポルトの江戸參府は徳川時代の末期たる文政九年（一八二六年）であつたから、これらの經濟交通が大に盛んであつた時代にあたる。次いで封建諸侯の參觀交代と宗教上の交通とを見よう。

參觀交代についてシーポルトの云へる處をみるに、地方諸侯の絶え間なき行列は、その領地より江戸に向つて、又江戸よりその領地にかへるのがこれこそ各地の諸侯をして一年は江戸に一年は藩地に過すやうに強ひた參觀交代の制度によるものである。と。尙、ケンプエルは云ふに、日本に於ける大小の國主、將軍直屬の都市や地方の奉行はいづれも從者を率ゐて一年に一度、一定の時に江戸に參府し、臣禮をとるのが彼等の義務であつた。

諸侯は江戸參府の年は一年その地に止つてゐたが、その後江戸を出發して次の一年を暮す爲に歸國したから年に二度街道を通過しなければならなかつた。彼等は旅行の度毎

に家臣を數多従へ、己が財政の許す限り盛大な行列を行つた。これ威風堂々たる行列は力強い諸侯の威嚴に相應したものと思はれてゐたからである。故を以て最大な、諸侯の行列等は凡そ數日間も道路を塞いでゐた。我の遭遇した諸

侯の或る者に例をとるに前驅は少數の臣僕、荷役、擔夫等のはなれ、の旅ではあるが、それでも二日間も我が急ぎの旅路に行逢つた。さて、諸侯それ自身が従者の一團と共に規則正しく通り去つたのは始めより三日目であるのが其通例であつた。最威望ある藩侯即ち大名の行列は凡そ二萬の同勢と推定せらる。小名の行列も尙その半に及ぶ。かくの如く多勢の行列が二三同時に同じ宿驛に會合する時は互に障礙となつて大紛擾を來した。ことにそれが同一小宿や同一の村で出逢つた場合には特にその障害が甚しかつた。故にこの様なことのないために大官は旅宿及び宿驛に對して豫め一定の年限を定め、身分高き者は一ヶ月も前に、少々卑しきものも尙、一二週間前にその宿驛に到着すべき豫定日を豫告する習であつた。その通行の日が近づくとそれ

を市邑に知らすためにかなり高い竹に少數の文字を記した小さな板をとりつけたものを建てる。それにはこの月の幾日に何誰殿がこゝを通過す。晝食、又は宿泊す。等と記するのである。と述べてゐる。

次に宗教上の交通はこれを伊勢参りと佛徒の往來に大別することが出來よう。ケンプエルの云ふところを見るに、伊勢参宮を企てる人々は日本國中いづれの國から來ても東海道のある部分にかゝらぬものはない。伊勢参りは一年中あるが、特に春季に多く、その頃は道といふ道はこの伊勢参りの人々で填まつてゐる。老ひたるも若きも富めるも賤しきも、男女を分たすこの旅によつて信仰をつみ功德を重ね、彼等の罪に對する特赦と免除とを得んがために出來るだけ徒歩で立て通すのである。かゝる人々は食と金錢とを道路に乞ひつゝ旅をしなければならぬ習であり、且その數が多かつたから路上を交通する人々に累を及ぼした。彼等は傘をぬぎ、低い憐れな聲で云ふ。「且那樣方、憐れな伊勢参りにどうぞ一錢お恵み下され」と。かくて次次に路上

の人人の喜捨を乞ひ求めた。江戸の市民や奥州の住民にはこの伊勢参りの習慣が多く、俗に拔参りといひ目上の許もなく伊勢参宮に出かけたことがある。若い者等は悪いことをしてその罰をうけることを恐れ、親元を出奔し、伊勢参りに出て罪を消すと稱される大祓をうけ、その家に歸るのである。これは即ち兩親に詫を容れる最安全な手段であつた。と。シーボルトは日本人の中には宗教的に廻國する者の特に多きことを述べてゐるが、これらの旅人中には佛徒の本山に参詣する者の外に、宗教上の當局者で役向で上下往來することも相當に多かつたのである。尙この外に日光例幣使や伊勢例幣使の如き宗教上の大交通もこの内に含まれてゐる筈である。かくてシーボルトのいへるが如く日本はアジア諸國中他のいづれの國にも優つて旅行が日々の常例であつたが如くである。故を以てケンプエルも亦この事を裏書せるが如く、日本の大街道は日毎に信ぜられぬ程多數の人々で埋められてゐると稱してゐるのである。

三、道路の狀況

ツンベルグは道路の狀況に就て述べて云ふ。日本人を漸く野蠻の域を脱したのみで文明人と遠く離れてゐるであらうと思ふ人々にはこの國は全く想像もつかない程に注意と用愼の行届いてゐる國であることに驚ろかされるであらう。日本の道路は歐洲の道路が放任されてゐるのに反してあらゆる點に於て愉快な趣を呈してゐる。而もこれら道路行政者の名が大理石等に刻まれて殘されてゐないのも事實である。彼等は只自分の義務を遂行したに過ぎないと考へてゐるのだ。と。次にケンプエルの記述を見るに、長崎より江戸に参府するに當つて第一の陸上路程たる西海道の一部及び東海道に於ては市町村を除く以外は大抵間際せまく又眞直ぐに並んだ松並木があつて、陽の陰をなし旅人の慰めとなる。その道路は雨天に際しては雨水のために泥濘の道をふんで行かなければならないのに反して、晴天に於ては心地よい道路を見ることが出来る。雨天に道の悪いのは

平野の方に便利な排水を造り、高く盛りあげた土堤を以て雨に溢れる水を防ぐがために、かく道路を害するからである。

貴人の旅行に際しては道路はその直前に箒を以つて掃き清め、道の兩側には數日前より適當の距離に小いながらも砂盛りをなしその砂は雨の降つた時に道にまいて乾かす準備をするのである。道中奉行 *Der Wegensichter* は道路の掃除手入れ方を看視するのであるが、事實として心勞するには及ばなかつた。といつてゐる。尙シーボルトには、道路は歩行者又は荷積動物の用となり、獨逸に於けるが如く重い荷物又は郵便車を用ひないから道を開くにはさして困難はなく、道路維持にもさほどの費用を要せない。この道路は地を平らかにし、數寸の小石、礫、砂を置きその上を搗きかためて歩行が出来るやうに砂を敷くに止る。山嶽等で道の險しくて街道をつくるのが出来ない時は梯道をつくつてその段々を卑く、しかも廣くして人馬の安らかに上下することが出来るやうにしてある。街道は通常廣く土

地の許す限り其兩側に松、杉、柏、等の樹陰多き樹木が植えてある。この街道はその土地の領主の費用で維持し、收税官、村長の監視の下にこの國には左側通行の規定を守つて道中の秩序を保つてゐる。この左側通行は大きな橋の上でも見たことである。と記されてゐる。

四、交通施設

(一) 人馬

道路交通の補助機關として先づ指を屈すべきものは人馬である。シーボルトは云ふ。現在に於ては全國を通じて交通量の最も多い街道には驛舎があつて、こゝで馬と人夫とを仕立て又は繼立ての設備をする。何れも弘い厩舎を備へてゐる。この人馬は單に一大名の繼立に於てさへ數百を要したことがあるから、人馬の設備は勿論一個人のよく經營しうる處ではない。即、これ等人馬繼立の業務は宿驛全體の一大利得となつたのである。

馬につける駄荷は二箇で、通例その上に敷蒲團や夜着を

置いて旅人はその上に坐す。荷を着けずして鞍のみ置いた馬は輕尻と稱へた。荷積の重量は道中奉行の命により、土地の狀況を斟酌して制定することゝなつてゐた。即、馬の滿載荷の重量は壹駄と稱し、三十六貫目で、この外に乗掛荷といふのがある。これは十貫目乃至十八貫目であつて、輕尻は其重量、三貫目乃至六貫目である。と。(馬の荷積の重量は以上述べらるゝ處では甚だ不明瞭であるから、馬の使用法と駕量に關する私の研究の一端を參考として附加して居きたい。即、馬は駕量により其使用法を三區分するを

至當と考へる。a 四十貫目内外の使用 b 二十貫目内外の使用 c 五貫目内外の使用がこれである。而して a に屬するものは傳馬、駄馬で b 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 (人體十六貫目内外と附屬品二貫目内外で十八貫目内外となる。)と (二)荷物(乗下荷物といふ)を共に乗す場合であつて、この場合は乗掛荷(人共)といつて乗掛と區別し、これは結局四十貫目近くまでを許可し、a の使用に準じ a と

同じ賃錢をとつたものである。これは人が乗るといふ點に特別の意義があるので、乗掛の乗掛たる所以はこゝに存する。次に c に屬するものは輕尻である。これは輕量荷物の駄送の場合の馬の使用法に附した名稱である。故に馬の差ではなく全く使用法の差である。即、同一の馬であつて以上の如く三種の使用法によつて其賃錢の徴收額を異にするのである。重きものほど高價であつた。)

この馬の荷着けに關してケンプエルの見聞した處を左に述べよう。

馬子は瑞典の馬鞍に似た木製の平な鞍をたゞ其儘腹帶、胸帶、尾帶にて馬の背に据へ附け、其上に一條の綱を二重に置いて兩側に垂らし、それに思ふまゝの高さに二個の行李をつけ、左右の均衡を保持するやうに結びつけ、綱は馬にも鞍にもそれを取着けず、綱がすつて定の位置を動かさないやうに、跡附おづと稱する細長い小箱を兩方の紐筋の上に横たへて置き、鞍背の凹んだ板又はそこにある環にとりつけて堅く締め、其上に旅行用の覆布又は寢具を擴げ、かく左

右兩荷の間の窪みを軟かい物を以て填めた後に、平になつた所で柔く綿を入れた幅の廣い飾帶で跡附と行李とを結び、旅人はこの上に坐を占むること宛然も平かな机席の上にあるが如く、便利なことは室内にあると變りはない。兩脚は體の下で交叉するもよく、意のまゝに前に延して馬首の左右に垂るゝもよい。たゞ真中に居り、片側に重量の加はり過ぎて、荷物 of 墜ちることや或は馬が荷物と共に倒れぬやうに注意しなければならぬ。故に山路にさしかゝつて昇降するときには此の如き過失をせぬやう馬方が後に立つて荷を支へ摺り落つることなきやうに喰留めるのである。

次に人夫の負擔量も同じく道中奉行の規定する處であつて、シーボルトに依れば、人足一人の負擔量は五貫目とある。而して賃錢は人足一人は駄馬の二分の一と誌してゐる。偕、道中に於て外人の目を樂しましめた風景の中に内國人の馬上旅行の變態があつた。これは三寶荒神といふ馬の乗り方で、シーボルトもツンベルクも共に見たところであ

つた。

ツンベルグは云ふ。馬で行くものゝ姿はなかなか面白いものがある。一頭の馬の上には乗る所のいくつもあることが屢々ある。父親は鞍の中央に兩脚を馬の頭に添つて延ばし、その妻は片側の籠のうちに入り、子供達は今一方の側にある籠に乗る。徒歩で行く馬士が馬の手綱を曳いて行くのである。と。シーボルトはかゝる馬上旅行をば三寶荒神の名で呼び、此の如くする旅人の大部分は廻國巡禮をなさんとする田舎漢であると附言してゐる。尙、シーボルトの記載に見えた荷馬の賃錢に言及しよう。

荷馬の賃錢は日本の一里即、佛蘭西の一リオエー・ドウ・ポストにつき平均十三仙又は九クロネとなる譯であり、寶曆二年(千七百五十二年)の道中記と文化元年(千八百四年)の道中記とを比較すれば、前者に於ては一驛より一驛迄の賃銀は後者よりも二十二文低廉となつてゐる。と。

(二) 乗物

次に乗物につき外人は如何様に考へてゐるかを覗ふこと

も亦無益ではあるまい。ケンプエルの如きは乗物をば座席、駕籠をば擔ぐ籠の意に解し、兩者の構造は左程異ならず、兩者の名稱上の區別は従つて物本來の差別を現はすものではないとし、粗末な乗物と美事な長目の駕籠とを擔ふ積の相違でヤツト區別し得たと稱してゐる如く、飽迄研究的な態度で眼識を働かしその概念の構成に力めてゐる。然し氏は一口に乗物といへば身分の良き人々に使用せられ、駕籠は乗物に次いだものと解してゐたものゝ如くである。扱、同氏の乗物と駕籠との記述を見るに、乗物は長き立方形の小さき室をなし、一人が其中に樂に坐り、又息み得る程度の大きさで、細かく薄く削いだ竹で巧みに編んで造り、時々奇麗に又價高く漆を塗り、晝を描いたものである。で兩側面に小さい遣戸がある。戸の内、戸の傍、又時としては前側と後側とに小さい窓がある。足の所には足掛があつて、足を延ばすと輿の中で眠ることの出来るやうにしたものもある。上には小さい屋根を備へ、雨の降るときには其上になほ油紙の掩被を引く。乗物は乗る人の身分によつて二人

三人、四人、八人又はそれ以上の昇夫を要す。これらの昇夫は何れも一定の揃の給衣を穿ち、それには主人の紋所を付けてある。輿脇に添ふて行く人夫は交代するための人夫である。

次に駕籠は乗物に比し左程華美でなく、供人も多くない。其形は乗物も同様であるが、通常乗物よりも小さい。一本の太い棒で擔ぎ、棒は四角又は丸く、小さい屋根の上か又は下かを貫く。旅などに一般に用ひる駕籠、殊に山を越える駕籠は頗ぶる不器用、簡素なものであつて、又非常に藪爾さく、轎身は殆んど圓い籃の底ほどなのに、此籃底より前後に二つの竹蔓は上方に行き、直に小さい天井の下まで達す旅人はかゝるものゝ中に坐つて、脚を組み、頭を屈げて蹲まることが屢々ある。又、深山幽谷であつて馬脊のよく旅し得ぬ場處には此の如き駕籠によつて旅行をしなければならぬことがある。かゝる場合には駕籠を一挺、昇丁三人で擔ぎ、纔かに重きを堪えつゝ過ぐるのである。

シーボルトは駕籠の中に乗物を含ませしめ、その種類を左

の如く分類してゐる。駕籠には許多の種類がある。それは身分、地位によつて使用するものを異にしてゐる。最上乘のものはこれを乗物といふ。この乗物は古來貴族、役人、僧侶、醫師、貴夫人のみが用ふるものである。然るに同様の構造で小さく廉きは第二位の駕籠であつて、これらの中には(イ)先づ權門駕籠と稱して武士又は役人の使用するものがあるが、これは肩棒の長さ、その屈曲方の強弱に依つて身分の標とする。それには二人又は四人の輿夫を必要とする。(ロ)通常の駕籠は籠細工と軽い木をもつて造つた一種の肩椅であつて、(ハ)宿駕籠に至つては單なる籠で、竹や柳等の屈り易き木を以て編み、鈎蔓をこれにつけてそれに簡単な丸い肩棒を貫すのである。旅人は其に秤皿の中にあるやうに坐す。それは狭くもあるが上に乗る人は雨風にも曝されるのである。

ツンベルグは蘭人用の乗物について記述してゐるが、それによれば其乗物の構造の大様が覗はれる。ツンベルグ曰く。乗物の内部は絹の上等な布及び切つた天鷲絨の褥があ

る。脊及び兩肘は長枕に倚らせる仕掛である。中央を穿つてある丸形の布團の上に坐る。前方に小卓が一個乃至二個あつて、こゝに文具筐、書籍その他の物をのせて置くことが出来る。空氣の流通を計るためには、入口の窓を下げることも出来る。これはこれほど便利な乗物を且て見たことがない。方に移動する部屋の如きものである。餘程長い間この中に居なければ、疲は覺えない。箱の外側には漆を塗り畫で裝飾がしてある。屋根の上を棒が一本通つてゐて、これによつてこの乗物を肩で擔ぐことが出来る。と。尙輿夫に言及し、輿夫の人数は旅人の階級に應じて定まるもので、少くとも六人はゐるが、時には十二人以上に及ぶこともある。輿夫の半数は他と交代するために空手で歩く。彼等は時々歌を唄つて自ら慰め又一方歩調をとるのである。と。

(三) 里程標及道標

日本の距離を測定する計算の單位は勿論一里であるが、この一里は徳川時代に於ては、全國一定の明確な規定の下

には行はれてゐなかつたのであるが、シーボルトはこれに就て相當研究的な記述を残してゐる。氏に據れば、日本の一里は *Ba oer Li* と稱し、それは三十六町より成つてゐるといふ。尙次で述べて曰ふに、日本の一里は支那の一里又は朝鮮の一里と取違てはならぬ。佛蘭西の二千トアーズ *Toise* に當る。一リオエードウ・ポスト *Lieus de poste* より少しく長い。と。然し數地方に於てはなほ古い仕來りで五十町一里を用ひ、余の旅行中にも五十町一里の地方を通した。と云つてゐる。尙氏の附け加へた注意には、穢多の住してゐる場處などは數時間も歩む距離があつてもこれを一地方より他地方へ行く時に當然計上されるべき距離の中へ加へない。とある。

この里が里程標に現はれるのであるが、これは江戸の日本橋を起點として計算してゐることはケンプエルにもシーボルトにも見えてゐる。シーボルトは曰ふ。日本の里程標の多くは道の兩側に堆くされた小邱であつて、其上には松又は東洋の榆 *Cedrus* が植えてゐる。これは一里塚と呼ば

れ、一里の岡といふ意味である。セーリスにもこの一里塚のことが述べてあつて、この小邱の上には松の木が植えてあり、これに手を入れて亭の形にしてあると述べてゐるが、この松はその實誤りであるとせられてゐる。實際はそれが榎であつたらしい。尙、一里塚の外に道標があつた。この道標に關する記事はケンプエルにもツンベルグにも出てゐるが、それに依ると、この道標はそのところより何地へ行くか、最も近き樞要地へ何里なるかを記したものであるとしてゐる。この外に大小藩侯の領地の終るところには道標に似たる木製或は石造の境標柱があつて境界と藩名とが記されてゐる由がケンプエルに見えてゐる。

結 言

以上數種の外人の著作物を基礎として、其の江戸參府の途上試みた若干の觀察によつて徳川時代の道路交通史上參考となるべき資料を覗はんと欲し、先づ一、旅行にみたる封建國家の特色として諸都市の郊外に現はれた刑場や警備

上重要な場所に於ける關所に就ての記述を見、次で二、道路交通の頻繁であつた理由に及び、三、道路の狀況の項目の下に於ては當時の日本の道路が外國に比較して如何であつたかを外人をして云はしめんと欲した。尙、四、に於て交通施設に關する外人の觀察を尋ね、これを(一)人馬(二)乗物(三)里程標及道標に分つて見ることにしたのである。

勿論これら外人の道路上に試みた觀察又は研究は全部正確なものとは云はれない迄も亦道路交通史上に多少の暗示を與へたものゝ少くないことに氣附かねばならない。本稿中その記述の餘りに事實と異なるものは筆者の意見や注を加へたが、他はなるべくそのまゝこれを収録して以て參考に資することゝしたのである。(終)

道路と電信電話線との關係に就いて (一)

氷川比路志

雜誌工政の本年二月刊行第一五五號に「道路と電信電話線」と題し東京逓信局工務課技師淺見親氏の論文が掲げられて居るのを一讀して斯界には門外漢たる余も聊か所感を開陳して淺見技師其他の高教を仰ぐのである、餘白に掲載せらるゝならば本懐の至である。

曩年道路法案の提議せられたる際關係主務省である内務

と逓信との兩省間に於て意見を異にし逓信省では電信電話事業の經營上明治二十三年八月法律第五十八號電信電話線建設條例の規定を道路に適用せざることとは大なる支障を來たすものであるが故に内務省の意見に極力反對し遂に前記電信線電話線建設條例中道路に關係ある規定の廢止を道路法中に明記することを避けて之れが處置に關しては兩省大