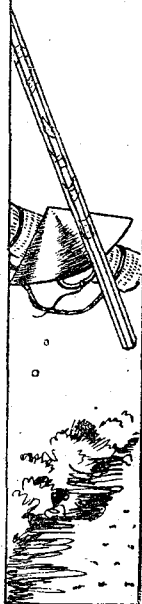


史料

江戸時代 旅宿物語 (六)

渡部 英三郎



目次

八 衰微しゆく旅宿

- ◎ 宿驛制度瞥見（宿驛の負擔と幕府の補助）
- ◎ 衰へゆく宿驛制度
- ◎ 「助郷」物語斷片
- ◎ 宿場町と助郷の村々
- ◎ 旅宿も一路衰微へ（封建制旅宿の衰微）
- ◎ 忌避された參觀交代旅行
- ◎ 轉向せんとして喘へぐもの

八、衰微しゆく旅宿

◎ 宿驛制度瞥見（宿驛の負擔と幕府の補助）

江戸時代の旅宿は、宿驛制度自體と盛衰の運命を共にした。兩者は日本に於ける後期封建制交通機構として一聯を成し、その健全な發達は封建制財政經濟の健全さの上のみ依存すべく運命付けられてゐたからである。

後期封建社會が尙發展の過程を上昇しつゝある間、宿驛

も旅宿も、底力のこもつた活氣を呈し、限りなき繁榮の前途を思はせるものであつたが、聽て封建社會が爛熟の裡に衰退の徴を示す頃になると、旅宿もまた旅宿が主として在つた宿場町それ自體も、その規模が益々擴大せられそして交通量が増加して表面的には、繁榮の度を加へてゐるかに見えたに拘らず、實は却つて、色濃い衰頹の色を漂はせはじめたのである。然らば、宿驛制度やそれに伴つて發達した旅宿などの交通施設は如何にして、江戸時代の中葉以前に於いてさへ、そうした衰廢への途を辿らねばならなかつたか。先づ宿驛制度の弛廢と宿場の衰微に一瞥を與へてから、次に旅宿の同じ運命に就いて物語らう。

宿驛及び後にそれに對する救濟の目的を以て制定せられた助郷制度は共に宿場及沿道一帶に互る農民の極めて重き負擔に於いて維持せられ、やがて殊に助郷農民の甚しき窮乏を招來する重要な原因となつたことは他の機會に於いても觸れた通りであるが、然らば此時代の交通制度は如何にしてかゝる過重な負擔を農村に負擔せしめなければならな

かつたか。

寛永十二年參觀交代制度が實施せられると共に江戸を中心とする全國の交通量は急激に増加した。同年制定せられた武家諸法度中に「道路、驛馬、舟梁等、無_レ斷絶_ニ不可_レ合_レ致_ニ往還之停滯_ニ事」と令したのはかゝる交通情勢に對應せんとした幕府の交通政策を示すものでなければならぬ。次いで五年後の寛永十七年、公用運輸のために東海道諸驛に常置すべき人馬の數を激増して人夫百人、馬百匹と定めたのもその前後に於いて交通量が益々激増しつゝあつた事實を反映する。寛永十三年に定められた幕府の驛別は、東海道各驛に平日は遞夫八人、急劇の日と雖も十六人を置きて飛脚運送のことに當らしむるに過ぎなかつたが（大日本國驛遞志稿）僅か、七年後の寛永十七年には早くも、一驛（東海道）に人足百人馬百匹を常置するの必要に迫られたとすれば、江戸政權の完全な成立を表徴せる參觀交代制の實施以降、江戸を中心とする諸侯の往還が如何に急激に増加を示しつゝあつたかを想見せられるであらう。全國の諸街道宿

驛中、百匹百人常置の制が先づ獨り東海道筋の宿驛に於いて實施せられたのは、東海道が當時も陸上交通の大動脈を成し、人馬の往還、貨物の運送が最も繁劇を極めてゐたからである。此の街道筋が他の街道筋に比較して交通量が多く、隨つて沿道の宿場や部落なども目立つて高度に發達を遂げてゐたことは他の機會に屢々引用して來た。外國旅行者等の紀行などによつても明かに知られるが、「民間省要」卷之三が、

倭國いっしか五畿七道に分れて、諸國の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、尤も天下の大道也。抑當時東海道御定の傳馬、宿に百人百匹と言ふ事は、宿々に馬百匹人足百人宛仕立置、晝夜の御用可辨が爲也。此事祖君東武城に安座して、大業を初給ひしより、京都關西國々の用事、晝夜緩急不得止が故に、寛永十四年に初めて御繼飛脚御用の爲に、宿々へ御米を給はる。

と記してゐるのは、江戸時代の交通上東海道が占めてゐた

特殊な重要性とその交通量の尨大さとを更に明確に傳へるものであらう。他の諸街道に於いて宿驛が悉く東海道の諸驛同様、百匹百人常置の適用を受けたものでないことは、いふまでもなく、交通の繁閑によつて宿驛が常置を強制せられた人馬の數には種々相異があつた。例へば寛永五年、中山道の諸驛については五十人五十匹の制が定められ（大日本帝國驛）翌六年には東海道以外の諸驛に對して二十五人二十五匹の制が定められた（同上）「民間省要」が、

人馬繼立、東海道の法より。外道中或は二匹二十五人（註二十五匹二十五人の誤か？） 其外其國其所によりて、品々あれば一様ならず。

と記してゐるのを見れば、交通情勢に因り、諸街道の宿驛が常置の義務を負擔せしめられた人馬の數はそれで異り、一律を以つて律せられたものでよいことは明かである。

これは幕府によつて命ぜられてゐた宿驛負擔の内容であるが、然し幕府は宿驛に對してこれ等の負擔を無償を以つて命じたものでは決してなく、宿驛が交道機構の樞軸を成

し、幕府の交通政策上、極めて重要な役割を有つものであつただけに、これに對する補助、助成に就いては相當深い考慮が拂はれたものの如くである。

天正十八年、徳川氏が秀吉に敬遠されて遠く關東に移封され急遽江戸へ入府するや、江戸賣田村及千代田村の農民(地方の小家族であらう)馬込勘解由、高野新右衛門、小宮善右衛門等は、その配下の人夫や馬を卒へて、それを迎へたが、これに對して家康は繼飛脚給米として、武藏國豊島郡高田村に於いて高十二石三斗六升の地を給した(驛遞志稿)また慶長六年宿驛に編入せられた諸驛に對して五千坪の土地に對する租税を免じた上飼馬の地として千四百四十坪を給した(同上)それ以來幕府は屢々令して諸街道の宿驛に對する補助を與へ、宿驛に命じた人馬常置の義務に報ゆるところが、あつたが、その補助の主要な形態は、(1)繼飛脚問屋給米 (2)飼馬地の給與 (3)地租(地子)の免除等であつた。これ等の助成方策は、固より江戸幕府の創立のみによるものではなく、遠く王政の往昔以來、斷續的に行はれて來た驛傳制の

傳統をも繼承したものであるが、それは何れにしても、幕府が宿驛の維持助成に就き相當の努力を拂つたことは明かである。

繼飛脚給米、問屋給米は、宿驛が命ぜられてゐた公用飛脚及運送の職務に對する報酬であつて、宿驛が交享すべき収入の一つであつた。繼飛脚給米は、次の宿驛に至るまでの距離や、道路の状態等を標準としてその額が定められてゐたらしく、例へば品川宿は二十六石九斗、箱根宿は七十六石九升、吉田驛は二十四石五斗七升三合を給せられてゐたといふ(本居博士編「日本交通史」の研究)それ等の繼飛脚給米が宿驛内に於いて如何に分配せられたかは、左に掲ぐる吉田驛の例によつて、その一般を推察し得るであらう。即ち右に掲げた同驛の繼飛脚給米二十四石五斗七升三合(但、京榭三斗七升入)は次の如く問屋、年寄、傳馬百匹役人、歩役人等の間に割り當て分配せられた(「吉田宿雜記」同、同上書所收)

御米二十四石五斗七升三合 但京榭三斗七升入

此 譯

三斗六升七合七勺	問屋	源兵衛
同	同	左吉
同	年寄	庄三郎
同	同	平六郎
同	同	清四郎
同	同	源吉
同	同	拾吉
同	同	孫吉
十四石九斗九合	傳馬	百匹役人
六石七斗二升二合二勺	歩	役人

「註意」——給與せられた石數と分配せられた石數とが合致しないが暫くこのまゝに記して置く。

即ち、門屋、年寄等の宿役人をはじめ、傳馬役人や飛脚となつてその職務の遂行に當る歩役等に至るまで繼飛脚に關係ある者の間に右の如き割合を以つて分配せられたのである。

次に問屋給米の制は寛文五年にはじめられたがそれは繼

飛脚給米と異り、各驛一律に七石と定められ問屋及年寄の間に分配給與せられた。吉田宿について見れば問屋二名に對して各二石六斗三升宛、年寄六名に對しては各三斗三升三合宛分配せられてゐる。(同上)直接驛務に携はる問屋及び年寄のみに限つて分配せられた點に於いて、繼飛脚給米と異なる。次に飼馬用地の給與とそれに對する地租の免除であるが、最初慶長六年にこの制度が定められた時、品川宿その他の諸宿は各々三十六匹宛の傳馬の常備を命ぜられると共に、馬匹一匹に對して四十坪即ち千四百四十坪の飼用地が給せられ、その地子が免除せられたが、後東海道諸宿に於ける常備馬匹が百匹に増加せられると共に(前文)各一匹宛飼用地の給與面積も増加し、百頭の常置馬匹に對して、一萬坪の土地が給せられるに至つた。「民間省要」所收の文献はこの飼養地増加給與の經過を傳へて、

一、御傳馬は寛永十四年に初りて三十六匹同十五寅年に六十四匹、都合百匹は御傳馬に極り畢ぬ、但し一匹に百坪宛一宿にて一萬坪の地子御免也

御證文に曰く

一、屋敷貳町壹反三畝拾歩 何町

此分米貳拾壹石三斗三升五合

右是は今度新規御傳馬屋敷、地子六十四匹分、一匹に百坪宛、居屋敷之内を以引被_レ下候間、寛永十五寅年之物成より可_レ被_二相渡_一候此外三十六匹分は寛永十四丑年より御赦免に候間、可_レ被_レ得_二其意_一候。以上⁽¹⁾

「註」(4) 江戸幕府の傳馬制度の開始を右の「民間省要」に收められた文献が寛永十四年としてあるのは前掲「日本交通史の研究」や「驛遷志稿」の品川宿開始に關する記述などが、その時期を以て慶長六年のこととしてあるのと異なる。

慶長六年（「民間省要」によれば寛永十四年） 以來の地子免除地千四百四十

坪は上畑四段八畝歩で、その高六石二斗四升、寛永十五年

以降増加免除地六千四百坪及享保十三年増加免除地二千百

六十坪（この點も民間省要の要の記述と異なる）を併せて上畑二町八反五畝十歩で

あつて、その高三十七石九升三合、合計四十三石三斗三升

三合に達するが（日本交通史の研究）それだけ宿驛に對する課税石高

から控除して課税せられた譯である。

◎ 衰へゆく宿驛

右の記述によつて明かであるやうに、宿驛が幕府から受けてゐた經常的な補助は、先づ繼飛脚給米二、三十石（箱根如き特別の場合には七八十石の場合もあつた）問屋給米七石、それに一萬坪の課税標準石高、四十三石餘に對する租税の免除（假りに四六七石）等を併せて、普通五、六十石を上下するに過ぎなかつたものと思はれるが、然し少くとも元祿年代頃までは、それは東海道の宿々が負擔を命ぜられてゐた人夫百人馬百匹の當備に要する諸經費を支辨して充分であつたと見える。それを時をり臨時の下賜金や補助もあり、特別に出費を要するやうな事件があれば、それに對しても手當が給せられるといふ有様であつたので、宿驛は何れも富み榮え、賑やかな繁昌ぶりを示してゐた。

その他は諸事天下の御用と云ふことにも、稀に大名公家參觀交代の旅行も、寛永の頃は往還の潤を以宿々富盛にして、公用傳馬の勤め軽く、宿々互に榮えたりし……

〔民間要省〕
卷之三

とある記述などは、元祿以前、宿驛が未だ衰微の傾向を示すに至る前の事態を傳へるものであらう。

〔註〕(1)「保土ヶ谷古來より御證文宿並書留共」――

一、寛永十三年子五月御錢一宿に付百貫文宛拜領、小幡三郎左衛門、久留七郎左衛門殿御奉行として被_レ仰渡_二候 御代官伊奈兵藏殿

一、寛永十九年二月爲_二御救_一、一宿へ米貳百俵宛拜領被_レ仰付_二候 (下略)

一、寛永十四年の冬寅春兩度 是は島原御上使に付、御米九百八拾俵、馬數百九十六匹へ九拾俵人足方下され候(下略)

一、寛永末二月爲_二御救_一御金五百兩下され候(下略)

◎ これ等は何れも宿驛に對する幕府の臨時的な補助または特別事變等の場合に於ける手當等を示すものである。「爲_二御救_一」ことあるもこれ等は恐らくは特別の失費に對する幕府の報償を示すものであらう。

然るに諸大名をはじめ封建貴族層の旅行方法に於ける變化は、忽ち宿驛に對する經濟的重壓を齎らし、その衰廢の主要な原因となつて現はれて來た。幕府創業の當時、世

風は未だ粗野剛健の面影を失はず、諸侯の江戸參府旅行も多數の軍卒を引具せるに拘らず、尙戰國行軍の遺風を止めてゐたがために食糧其他の荷物も殆ど凡てが從僕等の手によつて運搬せられ隨つて宿驛附近の人馬を勞するが如きことも極めて少なかつたものゝ如くである。船橋隨菴の「助郷考」が、

(前略) 故に元和以後寛永前後の頃迄は諸侯江戸述職の往來にも皆自から其の糧食を携へ人々木賃錢を以て宿泊し、旅籠屋の飯を食ふものなく、其荷物も亦戰場の例に準じて、其僕從をして之を荷はせたり。

と記してゐるのは、參觀交代制實施前後の頃までに於ける諸大名の旅行の有様を明かに傳へるものである。

〔註〕(1) 慶長年間ドン、ロドリゴの一行が駿府に於いて逢つた有名なる大名は二萬人の從者を卒へてゐたといふ(拙稿「江戸灣交通史物語」)。無論旅行記に特有な誇張はあらうが。

(2) 下總國關宿藩士

然るに江戸時代が漸くその爛熟期に入りつゝあつた元祿

年代の頃から、諸侯をはじめ武士の旅行は急激にその様態を一變した。「助郷考」が續いて

其後太平日久しきを以て、人情懦弱になり、從者僕隸と雖も、其荷物を持はず、手を懷にして旅行するに至り、武士の風潮も亦華美奢侈に流るゝを以て、其不自由を嫌ひ、多く無益の荷物を携ふるが故に、自然多分の宿驛人馬を役し（下略）

と記してゐるのは、諸侯の旅行が面目を一新して華美に流れ、形式張つて來たことを示すと共に、同時にまた、宿驛の負擔が重加せられ、その衰微を招來した原因を説明するものでなければならぬ。然かも、この傾向は年月の経過と共に益々甚しさを加へて來た。「民間省要」の記者が屢々宿驛の負擔荷重について記し、

御代長久に隨ひ、段々上の御威光さかんに、公用も年々費重く成ていつしかむかしの十倍二十倍に過し來り（下略）と記してゐるのは時代の推移と共に、宿驛の負擔が如何に急激に増加しつゝあつたかを示すものである。享保年間

（民間省要の書）を遡る三十餘年前、日光御門跡の通過に際

し、所定の人馬數を超過して人足三、四百人、馬百五、六十四を徵發せられたので宿々の人は驚き騒ぎ、身の毛をよだて、その準備に當つたといふが、それから間もなく朝鮮使節の參府があつた際には、實に人足二千餘り、馬千匹以上が徵發せられるといふ有様であつた。

「註」(1) 抑道中四十年來の事懸知て居たりしに、三十年前迄道中第一の御傳馬と云は、日光御門跡の御通にて有し。其初人足三四百人、馬百五十六匹程入事を夥敷事にして道中宿々驚騒ぎ、身の毛もよだて、賄しに、是さへ後程段々人馬數も多入る事、六ヶ敷事前に倍す（民間省要）
(2) 目又朝鮮琉球の來客有て、段々人足二千餘り馬千越すと
いへど、かゝる夥敷傳馬、殊に上下人々皆虎の如く驚に似たるはなし、畢竟御威光によつて、御威勢を汚し權威に募つて、公事滯帶と言べし（同上）

斯如く所定の負擔に十倍二十倍する程に多數の人夫馬匹が使役せられても宿驛は寛永前後の頃のやうに、それに對して幕府の充分な手當を期待することは困難になつてゐ

た。貨幣經濟の發達は土地經濟に對する壓迫となり、幕府の財政は諸大名の財政と一聯を成して次第に衰退困窮の徴候を示すが如き状態に在つたからである。かゝる交通状態の變遷に伴つて一般化した人馬の尨大な使役數は、隨つて殆ど宿驛側の負擔として彼等の肩の上にかゝり、宿驛の多くは極度の經濟的困難に陥りつゝあつた。

元祿の末に至ては、驛々は不_レ及_レ言、助郷の村々迄、人馬の力不_レ及、既に驛役の勤荒なんとせし處に(民間省要 卷之二)とある記述などはそうした事態を示すものであらう。かくして問屋を勤めてゐた人々は次第にこの損失多き厄介な役を敬遠し何んとか口實を設けて役を辭さうとするに至つたが、それを進んで引き受けようとする者は殆ど見出されな_レい有様であつたのである。

所々より問屋に何の所得なく、往還の不法にあき果て役を辭し通れん事も欲すといへど、受取る者もなく、無_ニ是非_一自分に持來、所の田地屋敷を問屋役に相添て漸々相渡、役をのがれし者も有、惣じて道中をならし、問屋

を争ひ望むは十にして一もなし。残るは皆いやがご事のみなり。是畢竟御恩は薄く、公用の人の不法狼藉の事多きが故なり。何ぜ天下の手足にして、日夜大切の御用を辨じ、御米をも給りながら、かく人々忌嫌ふ自分の家財に金銀を添ておし付け物と成事こそ口惜けれ、是は上にしろしめされぬ所なり(民間省要)

とあるのは、問屋が陥つてゐた極端な窮乏状態を傳へて明かであらう。問屋役を辭さうと思つても誰も引受ける者がないので、中には附近の田畑や屋敷などまで附け添へて、それを他に引き繼がせなければならぬやうな場合もあつたといふのだ。そればかりではない。

前に「貧しき武士」や「旅宿を通じて觀て頼れゆく武士道」などで點描したやうな、旅行中に於ける武士の横暴非道はまた宿驛を經濟的に困窮せしめ、疲勞せしめる原因となつた。彼等の無錢飲食や無錢乘馬が如何に常例的に行はれ、問屋や旅宿を困惑せしめたかは「民間省要」などに詳細に傳へられてゐるが、茲では元祿、正徳の頃、武士等の

そうした不正非行を禁制した禁令を引用して斯る事態が極めて一般的であつた事實を窺ふに止めなければならぬ。

辰年御條目

一、道中從來之面々雇の人足、近年不届之仕方共有之、就中御用にて往來、或は在番の衆中雇之者、主人の權威を以猥に手替りの人足を取、其上馬駕籠に乗り賃錢拂はざる者も有之、非分の儀其申懸、宿々の費多く候由相聞候に付、江戸京大阪に於いて、人足請負の者方より、雇之人足共急度申付、不届無之様に申渡候間、向後宿々にても其旨を存、誰々雇之者多共、無用の人馬出させ候敷、又は非分の儀仕候はゞ、其所に留置早速道中奉行へ可レ訴に、當分之難儀を存用捨せしめ、後日に相聞に於ては、宿に迄急度可ニ申付一事。

一、御用並在番の衆中、其外大名物て道中往來の面々、向後は人馬役割人を問屋場に相殘し、御朱印人馬、賃人馬可レ入程差出させ、賃人馬の分は賃錢無ニ相違ニ相拂、諸事不埒無之様に吟味爲仕、其外之家來並雇之

者より、私に人馬駕籠等出し候様に申懸候共、人馬割役人之斷無之候はゞ一切誰々家來たり共不ニ隱置一早速道中奉行へ可レ訴レ之事。

一、近年東海道筋宿駕籠多く相立、別て御用に付ては、往來又は在番の衆中の家來、末々雇之者駕籠に乗り、賃錢も拂はざるの由相聞候に付、向後者の族猥には駕籠に不レ乗様に可ニ申付旨相達候。宿々にても其旨を存、御用並在番之衆中の家來たりと云共、馳走として駕籠出し候事堅く無用に任るべし。病人又は子細有之駕籠望候節は相應の賃錢を請取可レ出レ之事

これは正徳二年三月、諸街道の宿驛に於いて常例的に行はれてゐた武士等の非道横暴を禁制すべく道中奉行から觸れ出された觸書の一部であるが、以つて武士のみならず、仲間小者に至るまでが如何に宿驛の人馬を不法に使役し、その困窮に拍車をかけつゝあつたかの一斑が察知せられるであらう。元祿以降宿驛に於ける使役の人馬が急激に増加してゐたことは前述の通りであるがかうして、下級武士

や小者仲間の類に至るまでが、主人の權威を笠に着て彼等自身の安易のために不法に多くの人馬を使役したことも、恐らくはその重要な原因の一つであつたに相違ないであらう。

船橋隨菴が「助郷考」中に於いて、奥州街道間々宿に就いて、

通行の武家に人馬賃錢悉なく拂ふ者は大抵百人中三、四人に過ぎざるに剩へ、其些少なる賃錢も云々(下略)⁽¹⁾

と記してゐるのを見れば武士等の無償でやつた人馬の使役があまりに甚しかつたに驚かされるであらう。

「註」⁽¹⁾ これは幕末近くなつてからの事態と思はれる。

然かも彼等の宿驛に對する不正は、無償の人足や馬匹や駕籠などの使用のみに止らなかつた。彼等は亦荷物の運搬に關して規定の貫目と運送賃とを誤魔化す場合が少くなかつた。

一、(前略) 荷物を始め惣て近年は、猥に荷物も多く貫目を重く、夜通しにも通り候由に付右請負人共に申付、

(中略) 賃銀等も無相違に相拂候様に申渡、御在番之衆中夜通し飛脚、自今以後、番頭の註文を以て指出候様相定り候。宿々にても此等の旨を存、若貫目重き荷物歟、又は不相應に荷物多く候はゞ繼送るべからず。

(中略) 若非分の儀有之におゐては、其所に押置、道中奉行へ可訴事(下略)

幕府が宿驛制度に聯關して、運送せらるべき荷物の貫目とその運賃とを規定したことは周知されてゐるところであるが、武士が困窮し且つ柔弱化して、安逸を求めて己まないやうな事態が出現すると共に、彼等の墮落は繼送すべき荷物の目方のごまかしを敢てせしめるまでに至つたのである。

斯うした武士等の不正によつて蒙る宿驛の損失が少からぬものであつたことは既に屢々觸れて來た通りであるが、その上宿驛はまた物價の變動によつて非常な打撃を受けなければならなかつた。物價の變動による宿驛の經濟的打撃に就いて「民間省要」の著者は次の如く述べてゐるがそれ

はまた同時に旅宿自體の衰微の原因に關する説明ともなる。参考として引用して置かう。

抑道中宿々百匹百人と云ふ事、右寛永年中之御定の時は、世上に金銀錢と云物拂底して、適々一郡一村に一兩の小判有をば、近里遠境打寄りて頂戴拜見して歸る底の事成故、萬物下直に、金銀獨り貴く、馬を所持して一日に駄賃百錢を得れば、其貴重なる事無_レ限、殊に馬は漸く金二分三分より壹兩も出して、寛永には五、六歳にして、三、四寸の四足堅固にて、能く往還の荷物を負せ、早打を乘るに事足るを得る。歩行役人(飛脚など)馬士に壹年に、金壹分貳分もくれば、腕をさするの男を拘へ、往還の傳馬を勤め、而も人々渡世と成し事故、地子の御恩斗にても、争て只御傳馬役人に成度事を願しぞかし。夫より段々時移世去て、別けて乾の字金、四つ寶銀の節は(重ては)金銀獨り其の位も下りて諸邑洪(あふ)にして、何様成老たる杓子馬も往還の荷を一時に皆々至るに及んで、はや乾字五、六兩よりして、少々事を吟味すれば、

十兩より上に出ざれば求得る事かたし。世の變に隨て是を見れば、古しへ一萬坪の地子を御免有て、百匹百人の傳馬の御定法今更所詮無きに似たる。假令一宿に百匹百人定る傳馬役人有時は、役屋數二百軒也。一萬坪を二百軒に割て見れば、一軒に付漸五十坪宛にあたるなり、惣じて大體屋數年貢壹反を、先永百五十文取にして、一萬坪の年貢高永五貫文内外也。勿論所により、地子にも御年貢にも高下有(中略)大凡如此にして見れば、夫れ永五貫之の金五兩也。今時何ぞ、金五兩にして、馬役一匹も可_二相立_一哉。近年諸邑高直にして、武家方の馬持高に苦勞して、物の入事にて考へ知るべし。(中略)近年馬士一年の給分乾字金五兩かゝる。且又右萬坪の御年貢高歩行共に二百人へ割て見れば、一軒に付一年の被_レ下しもの、永廿五文にあたる事なれば、前後の宿へ一度往ば此駄賃一駄分にも不_レ及、斯くして年々人苦み、馬疲れて辛苦困窮し、往還の士に打擲に逢、のゝしり賤しめられて、生涯を送る事こそ不便なれ、是等の委細を知て道

中の困窮を察すべし。

これこそ宿驛自體も旅宿もそして凡ゆる封建制度をも同時に衰弱化せしめつゝあつた根本的な原因であつたのだ。

如何なる權力を以てしても遂に抗し得ぬ時勢の變遷推移であつたのである。

宿驛制度が制定せられた當時に比し、その頃（享保頃）

物價は十倍十數倍の騰貴をさへ示してゐたものゝ如くである。例へば宿驛として不可欠な馬の價額について見れば、寛永年代頃に金二、三分で購入することの出來た相當な馬は、八、九十年後の享保年間になつては十兩以上も出さなければ手に入れることが出來なかつた。然るに宿驛が負擔させられてゐた人馬常備の經費に對する主要な補助として給與せられてゐた糶飛脚給米、問屋給米、無稅地の給與等は依然として舊のまゝであつたから諸物價の騰貴と共に著しくその價値を減じてゐたに相違ない。例へば無稅地一萬坪を二百人（馬の所有者百、人足百人）に割當つれば、一軒の持分は各五十坪に過ぎず、その土地からの収入は永二十五文であつて、

前後の宿へ一度往還することによつて得られる駄賃一駄分にも及ばないものになつてゐたといふのである。時代の推移、經濟事情の變化想見すべきであらう。

斯る事態の下に、宿驛が如何に甚しき窮乏に陥りつゝあつたかは想像に難くなく、然かも宿驛が窮乏のためにその役割の遂行に支障を生ずるが如き事態をそのままに放置すれば交通全機構の崩壞を招來するの外なかつたので、幕府はこれに對して——殊に重要な宿驛に對して——屢々金穀を給與し、または貸與してその救済に努めてゐる。例へば寛永頃から元祿年代頃にかけて品川驛に對し、左の如く救助を與へたなどはその顯著な事例である。

寛永十三年	錢百貫文	同十九年	米二百石
同二十年	金五百兩	正保四年	錢二十貫文
明曆二年	金二百兩	萬治五年	金五百兩
寛文八年	米七百俵	同十年	米七百俵
延寶二年	錢千貫文	同四年	金三百兩
天和元年	金三百兩	同三年	金若干兩
元祿十三年	金三百七十八兩	同十四年	百六十六兩
			傳馬所修經費金七十三兩

同十五年 金千四百六兩三分 同十六年 金三千三百七十一兩

(以上「驛遞志稿」に據る)

その他にも殊に東海道の諸宿に對する幕府の補助事例は屢々文献中に散見してゐる。幕府の品川驛に對する補助額などは、當時としては容易ならぬ大なるものであつて、それによつても宿驛が非常な窮迫に陥つてゐた事實を窺知すべきである。

だが、幕府の斯うした手厚き補助救済にも拘らず、宿驛は一般に、衰微の途を辿る一方であつた。大地の底から湧き上つて來るやうな、時代を推進する大きな力が封建制社會機構を衰弱せしめつゝあつたからである。幕府は今や時代の推移に對應して、宿驛(この時代の交通機構)の衰廢を防護すべき能力を失ひつゝあつたのである。

