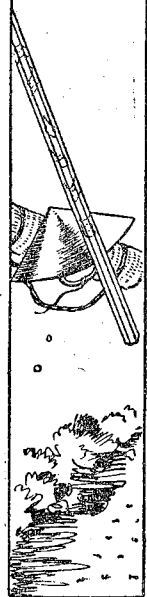


史料

中世の道路交通 (二)

——路邊から展望せる中世の諸相——



(鎌倉時代の巻)

——本號目次——

- 一、はしがき
- 二、平安朝末期の道路交通の片影
- 三、京都から鎌倉への旅 (鎌倉時代)
- 沿道に見る商業都市の萌芽
- 四、宿驛

一、はしがき

嘗て本誌に「江戸時代の道路を往く」と書いた時に、何時の時代でも、路邊一帯に、時代の文化が一つの雰圍氣を成して色濃くにじみ出し、そしていろ／＼の形で浮動してゐる。その邊りに展開する種々の現象や事物は何れも時代の面影の反映であり、時代の姿相を窺視すべき一つの窓でもある。例へば路上を去來往還するいろ／＼の旅人等の姿は、その時代の社會構成の様相を反

映し、沿道に展開する村落や宿場町の情景は、社會發展の過程を示唆するであらう。また例へば森の影や臺地の上下などに隠見する、他の建築物その比較に於いて、目立つて高壯な寺院の堂塔や神社などは、宗教が占めてゐた社會的地位を示し、路邊の隨所に散見する民衆信仰の對象（庚申塚、道祖神等々）は、文明史的評價に依る、宗教發達の程度を物語るであらう。これ等は二、三の例示に過ぎないが、其の他、道邊に現出してゐる事々物々は凡て何れも時代の姿相の反映であり、時代の文化がその上に印刻されてゐる。

と述べたことがある。本稿でも同じ立場が採られるであらう。江戸時代の路邊に、その時代の世相があらはに映し出され、浮動してゐたやうに、中世の路邊一帯にも、此時代を特色附けてゐた社會諸相が展開してゐた。本稿が企圖するところは、鎌倉時代から、室町時代、戰國時代を経て、織田豊臣兩氏の統一時代に至る約四百年の時期を劃して、道路交通の發達の跡を辿りながら、それを通じて此時代の

姿相の片影をも窺知しようとするに在る。

二、平安朝末期の道路交通の片影

（鎌倉時代との比較のために）

鎌倉時代は、その時代が有つた強力な中央政權のために道路の交通は比較的安んじた状態に在つた。

大化改新以後整備せられた上代の驛制は、統一國家の成立に伴ふ必然の所産であつたと云ひ、それ自體唐制の完全な模倣であつて、當時に於ける我が國の交通の實情に先き走つた觀があつたばかりでなく、殊に平安朝末期以降中央貴族の威權が衰ひ、地方に對するその統制力が失はれてからは、殆ど崩壊して、空文と化し、隨つて道路交通は極めて不安な状態に置かれてゐたのである。先づ平安朝時代も末期に近い頃に書かれた「更科日記」と、鎌倉時代の初期から中期の頃へかけて書かれた「東關紀行」「海道記」「十六夜日記」等の、旅日記に現はれてゐる道路交通の面影を偲び、この二つの時代に於ける道路交通情態の相異を眺めよう。

周知されてゐるやうに「更科日記」は、後一條天皇の寛仁四年（皇紀一、六八〇年）西曆一、〇二〇年、上總國司の任が満ち、上總の國府（千葉縣市原郡）から京都へ歸る父の菅原孝標に伴はれて旅をした娘の手に成れるものである。寛仁年間と云えば、攝政藤原道長が「この世をば我が世とぞ思ふ望月のかけたることもなしと思へば」と詠じ、滿腔の得意を吐露した時からまだ程遠からぬ頃であつたが、然し一面武士が新鮮な力を以つて勃興しつゝあり、既にそれ以前に、平將門や藤原純友等の叛亂などがあつて、何かしら物情の穩かならぬものがあり、中央貴族の足許に、やがて衰廢の運命が忍び寄りつゝあつた時である。地方の政治などもあまり顧みられなかつた時代であつたから、道路交通の發達などに就いても、往時ほど考慮が拂はれてゐなかつたのではないかと思はれる。上代の驛制がそのまま維持せられてゐたとすれば、次に引用する「更科日記」の記事に見出されるやうな交通の不便と困難はなかつたであらう。

この日記の記者が上總の國府を旅立つたのは寛仁四年九

月三日のことであつたが、それから幾日目に宿泊した所に就いて、

門出した處（宿泊地から門出したこと）は、めぐりなども無くて、

かりそめの萱屋の、しとみなどもなし。簾かけ、幕などひきたり。南は遙かに野の方見やらる。ひむがし西は海近くていとおもしろし。

と記して、國司一行の宿舎に充てられた舎屋が極めて粗末な、圍ひさへないあば屋であつた面影を傳へてゐる。大寶令に據れば、地勢が非常に險阻な地方か、或は水草なき地方を除き、大路（山陽道）中路（東海道）小路（其の）共凡そ三十里（六町一里）毎に驛が設けられてゐた筈である。そして驛には馬匹が準備され、驛吏がゐて交通に關する國務を司つてゐた筈である。奈良朝時代の驛使の面影を傳へてゐる畫などに徴すると、驛舎は塀を以つて圍まれ莫樹らしい樹木などが植えられて、建物も、「更科日記」に現はれてゐる右の場面とは著しく異つてゐる。それとも上總地方が地勢の險阻にして水草なき地方として取扱はれてきたものか。

然し上代から早く開けて、地味豊饒であつたこの地方を、その範疇に入れて考へることは肯かれない。そうとすれば當時交通行政など長い間に互つて顧みられなかつたがため、驛舎なども荒廢に委せられてゐたものと考ふべきであらう。同じ月の十五日に關する「更科日記」の記事は、一層そうした感を深からしめてゐる。

同じ月の十五日、雨かきくらし降るに、境を出でて、しもつさの國のいかたといふ處に泊りぬ。庵なども浮きぬばかりに雨降りなどすれば、恐ろしくて、いもねられず、野中に丘だちたる處に、たゞ木ぞ三つたてる。その日は雨に濡れたる物ども乾し、國に立ち遅れたる人待つとて、そこに日を暮らしつ。

一行はそれからまた幾日かを経て「まつさとのわたりの津」⁽¹⁾といふ處に泊り、太井川を舟で渡つたが其處にも、當時の交通の片影が窺はれる。

しもつさ(下總)の國と、武藏との境にてある太井川といふが上つ瀬、まつさとのわたりの津に泊りて、夜ひと

夜、舟にてかつがつの物などわたす。

乳母なる人は、をとこなどもなくして、境にて子産みたりしかば、離れて別にのぼる。いと戀しければ行かまほしく思ふに、せうとなる人抱きてゐて行きたり。皆人はかりそめの假屋などいへど、風すさまじく、ひきわたしなどしたるに、これは男なども添はねば、いと手はなちに荒々しげにて、苦といふものを一重うち葺きたれば月残りなくさし入りたるに、紅のきぬ上に着て、うち惱み臥したる、月影さやうの人には、こよなくすきて、いと白く清げにて、珍らしと思ひて、かきなでつゝ、うち泣くを、いとあはれに見捨てがたく思へど、急ぎゐて行かなく心地、いと飽ずわりなし。

「註(1)「まつさとのわたりの津」現在の千葉縣東葛飾松戸町と註する人がある。

(2)「太井川」は往時大體に於いて現在の江戸川の流路を流れてゐた大河であつたといふ但し上流は異なる。(吉田東伍郎利根治水論考)

比較的、交通の要衝に當つてゐたと思はれる津濟に於いてさへ、國司に仕へる乳母が、出産するのに、苦一枚を屋根として月光の残りなく射し入るあばら屋で生まなければならなかつたのである。

つとめて船に車かきすゑて渡して、あなたの岸に車引立て、送りに來つる人々これより皆歸りぬ。上るは止まりなどして、行き別るるほど、行くも止まるも、みな泣きなどす、幼心地にもあはれに見ゆ。

これは太井川渡船の景況である。乗つて來た車までを積み込んで、渡船しそれまで見送つて來た人々(恐らくは郡司や國司の下吏などであらう)と別れたといふのであるが、橋梁の殆どなかつた當時に於いて、渡船は絶対に必要であつたから、宿舎や道路などの荒廢にも拘らず、比較的注意が拂はれ良好な状態に於いて維持せられたのではあるまいか。次に道路の情景を記して

今は武藏の國になりぬ。ことにをかしき處も見えず。
濱も砂子白くなどもなく、こひぢのやうにて、紫生ふと

聞く野も蘆荻のみ高く生ひて、馬に乗りて弓もたる末見えぬまで、高く生ひ茂りて、中を分け行くに竹芝といふ寺あり

と云つてゐるが、恐らくは今の千葉縣松戸町、市川市附近から海邊近く葛飾の野を貫つて通つてゐた道路であらう。乗馬して弓を有つ者の、弓の先まで見えぬまで蘆や荻が高く生ひ繁つてゐたといふのである。同じやうな路邊の情景は尙續いてゐた。

野山、蘆荻の中を分くより外の事なくて、武藏と相模との中にゐて、あすだ川といふ在五中將の「いざこと問はむ」とよみけるわたりなり。中將の集にはすみだ川とあり、舟にて渡りぬれば相模の國になりぬ⁽¹⁾

「註」(1)すみだ川を渡つてすぐ相模國となつたと書いてあるのは恐らくは記憶の誤りであらう日記の記者が旅したのは十三歳の頃で、それを後日懐顧して書いたものであるからさうした地理上の間違などはあるであらう。

◎隅田川は當時、太井川とほと平行して流れてゐた(吉田氏前掲書)

こゝまでは。上總の國府から、武藏國に至る間の旅程についての記事であつて、前に掲げた鎌倉時代の旅日記の記事と比較することは出来ない。「十六夜日記」も「東關紀行」もまた「海道記」も何れも京都から鎌倉の間の旅日記だからである。然しこれ等も、次に引用する東海道に就いての一、二の記事と共に、平安朝末期近き頃の、道路交通の片影を傳へるものとして興味深い。「更科日記」は續いて足柄山の山越しに就き

まだ曉より、足柄山を越ゆ。まいて山の中の恐ろしげなる事、いはむかたなし。雲は足の下に踏まる。山の中らばかりの、木の下のわづかなるに、葵のたゞ三筋ばかりあるを世離れて、かゝる山中にしも生ひけむよと、人々あはれがる水はその山に三處ぞ流れたる

と記し、また三河の國の二村山附近に宿りては

二むらの山の中に泊りたる夜、大きな柿の木の下に庵を作りたれば、夜一夜、庵の上に、柿の落ちかゝりたるを人々拾ひなごす。

と述べてゐる。前國司の一行が、柿木の根本に小屋をかけて一夜を過ぎなければならなかつたとすれば、恐らくはその附近に置かれてあつた驛舎なども荒廢し果て、そうするより他なかつたのであらう。當時山陽道に次いで重要な交通路を成してゐた東海道に於いてさへそうであつたとすれば、その他の諸街道の状況は推して知るべきであつて、近江令大寶令などに現はれてゐる堂々たる交通制度の體系に拘らず、平安朝の末葉以降、交通施設が甚しく荒廢して道路交通の困難は一通りでなかつた有様を想見すべきである。不便と困難とばかりではなかつた。中央政權の衰微の徴候は治安警察の上にも現はれて、盜賊等の出沒があり、道路交通はまた甚しき危険と不安とに伴はれてゐた。長和四年（皇紀一、六七五年）の十一月に、園務條款が定められ（驛遞志稿）新任の國司、京都を發すれば、其の途中宿泊の所々に於いて、密かに道祖神に奉幣して路次の安泰を祈らしめ（朝野群載）ことなどは、途中の危険が多く、屢々事故を生じたことを示すものである。武器を擁した一團の護衛者を伴

つた國司の旅行でさへ、そうであつたとすれば一般人の旅行が如何に危険であつたかは容易に想像されよう。

「附記」更科日記」の中に屢々「車」の話が出て来る。

例へば「まつさとのわたし」を、車を舟に乗せて渡した話や、上總國府を出發した當日の記に「車に乗るとて、うち見やりたれば……」とあるなどがそれだ。恐らくは車に乗つて旅したことであらう。車に乗つて旅したと考へることは同じ日記に描かれてある足柄山の情景や、葛飾野の光景など、調和しないが、この記述からは、そう考へるより他はない。兎に角鎌倉時代の初期頃まで、まだ牛に牽かせる車が、京都貴族の重要な交通機關であつたことは、「方丈記」⁽¹⁾が、時代の變遷してゆく有様を述べた記述の中に「人の心みな改りて、たゞ馬鞍のみをおもくす。牛車を用する人なし」と云ひ、また「道の邊りをみれば、車に乗るべきは馬に乗り、衣冠布衣なるべきは多く直衣を着たり」と云つてゐるなどによつても窺はれる。

「註」(1)「方丈記」は鎌倉時代の初期頃、鴨長明の手に成れるものと云はれてゐる。

平安朝末期時代の道路交通に就いては、尙記すべきことが多いが、それは本稿の目的外に在り、此處では、たゞ鎌倉時代に於ける陸上交通の發達を説くために、それと直接關係を有つ點を一瞥して比較の對象とするだけに止めなければならぬ。

三、京都から鎌倉への旅

——沿道に見る商業都市の萌芽——

主として近畿西國に本據を有つた平氏が滅亡すると共に山陽道は稍重要性を失ひ、それに代つて東海道が陸上交通の大動脈となつた。鎌倉幕府の基礎が固まり、此處が政治の中心となると共に、次第に交通網も鎌倉を中心として發達するに至つたことは言ふまでもない。それ等の交通網全體に關して記述する前に、まづ前掲の諸書によつて、鎌倉京都間の道路交通の面影を偲び、それを平安朝末期の旅行と比較しよう。

「海道記」の記者(不詳)が京都から鎌倉へ旅したのは貞應二年(皇紀一、八八三年)であつて、「東關紀行」の記者が、同じ行路を旅したのが仁治三年(皇紀一、九〇二年)、「十六夜日記」の記者阿佛といふ女性が、これも京都鎌倉間を旅したのは建治三年(皇紀一、九三七年)であつたから、これ等の旅行記に現はれてゐることは、何れも鎌倉幕府の初期時代から中期頃へかけてのことであり、随つて同じ東海道に關する記事であつても「更科日記」に現はれてゐる道路交通に關する記述よりは、二百年乃至二百五六十一年後の有様である。

これ等の日誌にも、途中の蕭條とした寂しい情景は隨所に現はれて來るが其處には、國司の如き權力の地位にない一般の旅行者にとつても、柿木の下に小屋を掛けて一夜の雨露を凌ぐやうな不便もなかつたし、圍ひもないあばら屋に、幕を張つて(國司なればこそ幕など張れたのであつて一般に、幕を張つて(人にはそうしたことは出来なかつたであらう)寒さを避けるやうな必要もなかつた。旅の女が出産するにしても、菅原孝標に仕へた乳母のやうに、苦二枚を屋根に

して、月光のくまなく洩れ射したといふ破れ舎屋でせすとも濟んだであらう。勿論、當時の主要幹線であつた東海道の沿道も一般的にはまだ寂しい情景で綴られて、江戸時代のやうな高度な發展は遂げてゐなかつた。例へば江戸時代の初期に江戸から京都へ旅したドン、ロドリゴが「日本見聞録」の中で

一の宮廷より他の宮廷(江戸から)に到り、駿河より都市(京)に到るまで、距離百レグワ(里)を超ゆるに拘らず、無住の地は一レグワ(里)の四分の一もなく、通行者頭を擧ぐれば必ず人の往來を認むべし。⁽¹⁾と云ひ、また元祿年間に旅したケンペルが「江戸參府記」の中で、

此國の大街道は、日毎に信ぜられぬ程多數の人々によつて埋められ、或る季節には、歐羅巴の住人豊富なる都會の市街よりも多くの人々に満てり。⁽²⁾

と記してゐるやうな情景は、まだ何處にも見られなかつた。だが、然し所々には沿道には既に商業都市の萌芽さへ、現

はれかけて人々が賑やかに、物資を交易してゐるのさへ見受けられた。

「註(1)及(2)の點は拙稿「江戸時代の道路を往く」(道路の改良 一七ノ一二)を参照せられたい。

「東關紀行」の記者(誰人か不詳)が萱津の宿(屋帳)を通りかゝつた時、

萱津の東宿の前を過ぐれば、そこらの人あつまりて、里もひゞくばかりに、のゝしりあへり。今日は市の日になむありたるとぞいふなる。往還のたぐひ、手ごとに、むなしからぬ家づとも、かのみてのみや人にかたらんとよめる花のかたみには、やうかはりておぼゆ

花ならぬ色香もしらぬ市人の

徒ならでかへる家づと(東關紀行)

これ等の旅日記に、市場に關する記述の見出されるのは、それだけであるが、然し鎌倉時代には、後にも述べる機會があらうやうに、商業も相當發達してゐたから、萱津ばかりではなく、市も所々で日を定めて開かれてゐたに相違な

い。殊に海灣や河口に臨み船舶の去來する所には商業が活況を呈し、其處では問丸が中樞となり、旅宿なども兼營してゐたほどであるから、諸國の商人なども往來して、賑やかな情景を呈してゐたであらう。(横井時冬氏 日本商業史) 旅路を重ねて、由比ヶ濱まで辿り着いた「海道記」の華者は、その繁盛に驚異したのであつた。

申の斜に、湯井濱におちつきぬ。暫休て此處を見れば數百艘の舟、とも繩をくさりて、大津の浦に似たり。千萬字の宅軒を双べて、大淀の渡にことならず、(海道記) 若し、其の邊りを通り過ぎた時、晴天であつたならば「東關紀行」の記者も同じやうに驚異を洩らしたであらうが、雨降りて日も暮れかゝつてゐたので、通り過ぎて了つたのを彼は殘念がつてゐる。

此の宿をもたちて、鎌倉につく日の夕つかた、雨俄かにふりて、みかさもとへりあへぬほどなり。いそぐ心のみすゝめられて、大磯、江の島もろこしが原など、聞ゆる所々をも、見とゞむるひまもなくて、うちすぎたる

こそいと心ならずおぼゆれ。

鎌倉時代に於ける東海道之路邊には、平安朝の時代には嘗つて見られなかつた斯うした新らしい現象が生れてゐたが(1)それと同時に、其處にはまだ古い交通施設などの殘骸、廢虚を止めて、世の變遷推移を思はせてゐたる。關址などもその一つである。「東關紀行」の記者は美濃國、不破關の跡を過ぎて、

美濃の國、關山にかゝりぬ。谷川霧の底に音づれ、山風、松の梢にしぐれわたりて、日影も見えぬ木の下道、あはれに心ぼそし。越えはてぬれば不破の關屋より、萱屋の板庇、年經にけりと見ゆるにも、後京極攝政殿の、荒れにしのちはたゞ秋の風と、よませ給へる歌、おもひ出でられて、此の上は風情もめぐらしかたければ、いやしき言の葉をのこさんもなか／＼におぼえて、こゝをばむなしくうち過ぎぬ。

と敘情してゐるし、阿佛も(十六夜日記の記者)

不破の關屋のいたびさしは、いまもかはらざりけり。

史料

ひまおほき不破の關屋はこのほどの

しぐれも月もいかにもるらん

と詠じて名高かつた關の廢虚に感慨を寄せてゐる。上代に於いて、京畿の防護の必要から設けられたこれ等の關は、時勢の推移によつて何れも存在の理由を失つてゐた。だが傳統の久しき、存在の理由は失つても、平安朝に入つてから後も尙一定の間形式的に存續し、往時の律令が命ずるまゝの仕方に隨つて旅行者を、其處で取締つてゐたであらう然し中央政權の衰微と共に、何時かそうした形式的な取締も廢止せられて了ひ、たゞ朽ち果てた板屋の庇などのみが鎌倉時代になつても、まだ形骸を遺してゐたことであらう獨り不破關ばかりではなく、鈴鹿(伊勢)、愛媛(越前)、龍田山(大和)、大坂山(近江)などの諸關も、同じやうな状態に在つたであらう。文治五年藤原氏を征討すべく陸奥へ向つた頼朝が軍を率ゐて白河關址を越えた時、側近に在つた梶原景季が馬を擱へて一首を詠じ

秋風にくさきの露をはらはせて

六七

君がこゆれば關もりもなし

と云つた(吾妻鏡)といふが、これも矢張り、荒れ果てた關趾を止めてゐたに過ぎなかつたであらう。

かうして、鎌倉時代の路邊にも、新らしく盛り上つて來るものと、「過去」の遺骸とがそれ／＼の姿を現はしてゐた。

「註」(1)然し鎌倉時代以前に路邊に商業的都市が全く發達してゐなかつた譯では無論ない。例へば近江の大津などは治承年間頃既に數千軒を數ふる都市となつてゐた。去五月(治承四年)(中略)重衡寺中に打入て焼拂ふ。(中略)惣持舎塔廟六百三十七宇、大津在家二千八百五十三宇、速に炎照とすることを悲しけれ」とある。「源平盛衰記」の記事などはそれを傳へるものである。たゞ鎌倉時代に入ると共に京都附近以外にも、そうした都市的聚落が、一般的に沿道に發展しかける傾向を示してゐたのである。

四、宿 驛

京都鎌倉間の驛は、野路、鏡、蒲生野、守山、馬場、小野、哩夕井、栢原、垂井、笠縫、墨俣、黒田、一宮、下津、萱津、古渡、熱田、鳴海、二村、八橋、矢作、豊河、橋本

引間、池田見附、掛川、島田、菊川、岡部、麻利子、手越、濃津、蒲原、木瀬川、鮎澤、關本、酒匂、粉水、大磯等であつた⁽¹⁾(日本商業史)

前にも述べたやうに、主なる道路は上代から、特殊な地方を除き三十里毎(六町)に驛が置かれてあつた(大寶)から、斯等の驛の多くは、古い時代からのものであらう。然し平安朝も末期近くになつては中央政權の衰弱と共に、その驛制も次第に弛廢し、有名無實になつてゐたことは「更科日記」の前に引用した記述などに據つても疑ないから、右に掲げた諸驛の多くは鎌倉時代に入ると共に、再び生色を帯びて復興されてゐたのであらう。また新驛の起された場合もあつた(吾妻鏡)。

「註」(1)然しそれ以外の宿驛も多く文献に現はれてゐる。

此の時代に於いて、東海道の諸驛はどんな姿相や情景を旅人の前に展開してゐたか、矢張り旅日記の記述によつて先づその二、三を窺はう。「東關紀行」の記者も仁治三年八月十餘日に京都を發し、其の夜野路の宿驛(近江)に泊つた

であらう。次のやうに記してゐる。

野次と云ふ所にいたりぬ。草の原露しげくして、旅衣いつしか袖のしづく、ところせし。

東路の野次の朝露けふやさは

たもとにかゝるはじめなるらん

其處がまだ町の形態を成した聚落ではなく、草深い村落に過ぎなかつた有様が偲ばれよう。「十六夜日記」の記者も、其宿へ一泊したらしく、

野路といふところ、こしかた行くさき人も見えず、日はくれかゝりて、いとものかなしと思ふに、時雨さへ打ちそゞぐ。

うちしぐれ故郷おほふ袖ぬれて

行くさきとほき野路のしの原

と記してゐるのを見れば、三十五六年後の建治三年頃にも野路の宿は依然として寂しい村落のまゝであつたものと思はれる。次の鏡宿（近江）は有名な宿であつたと見え、義經が牛若丸の往時、金賣り吉次に伴はれて奥州へ下る途次、

一泊して自から元服したと物語られてゐるのもこの宿である。然し「東關紀行」にもたゞ何かの傳説で有名な所であつたらしいことを想見させてゐるだけで、旅人の往來が頻繁であつたり賑やかに繁昌してゐたりした面影は窺はれないし、「十六夜日記」にも、野路を發つて鏡の宿で泊る豫定であつたが、行き着けないで、守山に泊つたとあるだけであるから、其處も矢張り、一つの村落に過ぎなかつたであらう。

それから鎌倉に到るまで、この三人の旅行者（「東關紀行」「十六夜日記」の記者）等はその宿泊した宿驛や、通過して何か殊に感じたらしい宿驛などについて、それらの記述を残してゐるが、要するに、其處にはまだ江戸時代の旅行記に現はれてゐるやうな商家が軒を並べ、旅宿が明るい燈を賑やかにともして旅人の來待を待つてゐたりしてゐる宿場町の情景は全く窺はれないのである。（拙稿「江戸時代の道」路を往くを参照）海邊の宿にも、野中の宿にも、また山間の宿にも、たゞ寂しい粗野な村々の姿が描かれてゐるばかりである。「海道記」が足柄

山を越えて關下宿を過ぎた時の情景を、

關下宿を過れば、宅を双ぶる住民は、人をやとして
(宿して)主とし、窓にうた子君女は、客を留めて夫とす
と記してゐるなどに、臈げながら町の形態が窺はれぬでは
ないが、其他には前に引用した、萱津と由比ヶ濱邊の賑や
かさが傳へられてゐるだけである。

二村山(三河の)宿)をこえて行く、山も野もいと遠く日もく
れはてぬ。

はるくくと二村山を行きすぎて

なほすゑたどる野べの夕やみ(「十六夜」日記)

前島(駿河)の宿をたちて岡部の今宿をうち過ぐるほど、
かた山の松かけに立ちよりて、かれいひなど取り出でた
るに、嵐凄じく梢にひびきわたたりて、夏のま々なる旅ご
るも、うすき袂もさむくおぼゆ(東關紀行)

これ等は、右の二書に描かれてゐる農村落の宿驛風景であ
る海邊の宿驛に就いては「海道記」が興津を過ぎて

かくて息津浦を過れば、鹽籠の煙幽かに立て、海人の

袖うちしほれ、邊宅には小魚をさらして屋に鱗を葺り
と記してゐる外、さまざまの記述にその面影が偲ばれるが
何れもたゞ寂しい漁村に過ぎなかつたやうである。

鎌倉時代の最も主要な道路であつた東海道に於いてさへ
宿驛の多くが、まだ斯うした場所であつたとすれば、その
他の街道に在つた宿驛の状態も推して知るべきであらう。

これを江戸時代の東海道沿道の宿場町の光景と比較すれば
それこそ隔世の感ありと云ふべきだ。それは後にも述べる
機會があらうように、二つの時代そのものゝ相異を示すも
のである。鎌倉時代にはまだ、宿驛を都會(町)にまで發
達せしめるだけの交通量がなかつたのだ。それだけの交通
量を生ぜしめるだけの産業の發達もなければ、政治的の條
件も發生してゐなかつたのである。

然し一方、それを「更科日記」などによつて窺はれる平
安朝末期近き頃の路邊の状態と比較すれば、兎に角行く先
々に農漁の村落が續き其處には雨露を浚ぐべき舍屋に事缺
がないだけの、發達が見出されるのである。