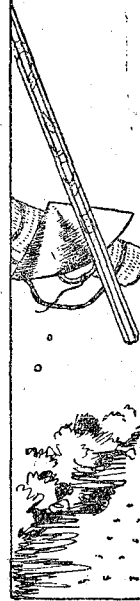


# 史料



## 中世の道路交通 (終)

渡部 英三郎

### 鎌倉時代の巻 (二)

#### 目次

三、鎌倉時代の道路網とその進展

(主として東海道と奥羽地方に就いて)

四、京都鎌倉間の行程を語る

### 三、鎌倉時代の道路網とその進展

此時代に於いても、前時代の主要道路網に大きな變化が

齎らされてゐたものとは考へられない。即ち上代から畿内及七道を貫いてゐた幹線道路は、鎌倉時代に入つても依然として主要な道路網を形成してゐたものと思はれる。随つて此時代に於ける陸上交通路に就き具體的に述べるには、前時代の道路網を明かにしなければならぬが、それに關する立入つた記述は他日上代日本の道路交通に關して述べる機會に譲り、此處ではたゞその概略を一瞥してそれ等の前時代の主要道路が、此時代によつて如何なる發展を遂げ、

そして其處に交通情勢の變化を生じてゐたかの片影を窺ふことに止めなければならぬ。

上代から平安朝時代へかけて、道路交通の大動脈を成してゐたものは、太宰府と近畿を連絡する所謂太宰府道、東海道、北陸道、東山道、山陰道、南海道、西海道西路及東路であつた。そしてそれ等の幹線道路からは、それ／＼支線の道路が派走してゐた。例へば東海道からは伊勢路（分岐點鈴鹿驛）甲斐路（横河驛）上總路（下總國府）等の諸道路が派走して、山陰道からは丹後路、隱岐路が分岐し、西海道は東西路や太宰府道路からも、南海道からもそれ／＼幾線の支線道路が走つてゐた。

これ等の諸道路は、鎌倉時代になつてからも尙依然として、全國の主要幹線道路を形成してゐたに相違ない。然し長い歲月に互る時勢の推移に隨つてそれ等の道路にはそれ／＼交通情勢の變化も齎らされてゐたし、それに伴つてまた部分的な路線の變更なども自然に生じてゐたのである。中でも東海道には鎌倉時代になつてから、最も著しいそう

した變化が現はれてゐたであらう。平安朝貴族からは勿論、平氏からさへ、殆ど半殖民地視せられてゐた關東地方が幕府の成立と共に一躍して政治權力の中心となり、經濟上でも重要な位置を占め、京都鎌倉間の交通が急激な發達を遂げてゐたからである。周知されてゐるやうに上代の官道三等役に區別せられてゐた。山陽道を貫いて走り太宰府に達する太宰府道が大路、東海東山の二道が中路、その他の諸道は小路として等級を附けられてゐた。それはいふまでもなく當時の國情に於ける諸街道の重要さの相異を示すものであり、同時に交通量の多少を示すものである。太宰府道が大路として最も重要な地位を占めてゐたのは、當時、國家活動の主力が西方に向つて注がれてゐたからである。近畿を中心として展開せる上代の國家活動は先づ西方に向つて伸び、山陽道、九州地方は關東地方、東北地方などに比較して遙かに早く皇化に浴してゐたばかりでなく、祖先の活動力は其の地方を足場として更に海を超え韓土にまで及び、韓土の一部地方（任那）との間には特殊な政治的支配

の關係をさへ生じてゐたのである。任那日本府が覆滅し、韓土に對する政治的支配が失はれてからも、尙海外との間に盛んに交通が行はれ、三韓地方を通じて、または唐から直接に大陸の新文化が非常な勢を以つて流入しつゝあつた。隨つて長い年月に亙り海外との間に於ける政治的、軍事的または文化的交渉は、上代日本の最も主要な國家活動を形成してゐたのである。隨つて上古以來韓土に派遣せられる軍將が大軍を率ひて往還することも頻繁であつたし、また政治的任務を帯びて往來せる彼我の使節も頻繁に往來した。海外に派遣せられる使節や外國の使臣等の多くは内海航路によつて難波に着船し、それから淀川・大和川等の水路を利用して帝都に着することが多かつたが、往時は陸路によることも少くなかつた。(續日本記) 縦へ海路が多く利用せられたにしても、兎に角太宰府は謂はゞ日本の表玄関であつた。それに通ずる太宰府道が最も重要な道路であつたことは明かであらう。

これに次いで、東海・東山の二道が重要であつたのは、

この廣汎にして豐饒な地域が國家の主要なる經濟的地盤を成してゐたからである。此等の諸國から貢納せられる豊富な物資は、國家活動の源泉でなければならなかつた。そして太古以來それ等の地方に擴がり住んでゐた異種族の征略・緩撫は、西方に於ける海外交渉と共に上代日本の最も重要な大業であつたのである。隨つてこの方面に派遣せられる軍將やその他の使者の往來も自然に頻繁であつた。(續日本記) 時代が下るに隨ひ、海外を對象とする政治的活動が次第に退潮すると共に、國家の主力が寧ろ東北の經路に向つて注がれて來たことは、奈良朝中期頃から、平安朝初期の頃へかけて、蝦夷の征服に關することが國務の主要な部分を成してゐることによつても窺はれる。かくして平安朝時代に入ると共に、東山道、東海道は益々重要性を加へ、軍兵の行軍、軍糧の輸送等が大量に行はれるに至つたが、然し尙古い傳統のまゝにそれはまだ何んとなし裏道といつたやうな感じを京畿の貴族達に與へてゐた。

然るに鎌倉幕府が成立して、鎌倉が政權の中心となると

共に、事態は一變し、新しい交通情勢が展開して來た。

太宰府道をはじめ、鎌倉地方と比較的關係の稀薄な地方の

道路と驛が、まだ依然として、前時代のまゝに放置せられ

てあつたかと思はれるに反し、鎌倉京都間に在つては、沿

道の地頭、百姓の負擔に於いて驛制が再建せられ、同時に

道路、橋梁、渡船場等が屢々補修せられ、整備せられた。

示道標に關する考慮さへ一部の地方に於いては拂はれてゐ

たものゝ如くである(前文参照)。獨り鎌倉京都間の道路ばかり

ではなく、鎌倉を中心として、諸國への道路が開通せられ

た。賴朝一黨が覇府を建設するまで一寒村に過ぎなかつた

鎌倉であつたから、此處が政治の中心となり、商工業が勃

興し、多くの市民を擁する大都市となると共に、これを中

心とする道路の開通は、政治的にも經濟的にも緊要であつ

たに相違ない。前に述べたやうに賴朝が由比濱から鎌倉へ

通ずる道路を、自から工事を監して開設したのも、また北

條泰時が、朝比奈の切通を掘鑿して六ヶ浦庄へ通ずる道路

を開通したのも、その他屢々「吾妻鏡」などの中に見出さ

れる鎌倉附近の道路改修なども、何れも斯る事態の下に、

必要に迫られて實施されたものであらう(前文参照)。

(註) (1) これは鎮西、近畿及東海道の諸國から海路によつて

漕運せられる物資を、由比濱附近で陸揚し、それを鎌倉市

中へ運搬する必要のためであつた。

(2) 東京灣を横切つて上總地方へ通ずる道路として開通  
せられた(拙稿「上總地方に於ける鎌倉街」)。  
(道路の改良)

かくして東海道は、政治の實權が事實上鎌倉へ移つて  
も、尙社會經濟的に、また文化的に國家の中心を成してゐ  
た京都と新らしき覇府鎌倉との間を連絡する大幹線とし  
て、往昔の太宰府道の地位に代り全國交通の要衝を占める  
に至つた。

鎌倉時代に入つてから、急激な交通の發達があつた地方  
の一つに奥州がある。奥州藤原氏が平泉に榮えてゐた頃、  
京都と奥州との間に相當交通が行はれ、中にも富める京都  
の商人などは屢々奥州に入り、可なり兩地方の間に大規模  
な交易が行はれてゐたことは、前に述べたところによつて

も知られる。「吾妻鏡」も平泉附近を中心とする産業の發達につき「産業亦兼海陸」(文治五年九月廿七日之條)と記してゐる。

かゝる事態は必然に商業をも發達せしめてゐたに相違な  
らぬ。

然し藤原氏が亡びて奥州を支配してゐた獨立の政權が消滅し、それが完全に鎌倉の統制下に歸すると共に鎌倉と奥州との諸關係は緊密となり、その交通は一層急激に發達した。奥州は最早や従來の如く特殊な地域を成すものではなく、他の地方と同じやうに完全に鎌倉の支配下に置かれ、鎌倉の家人によつて管領せられる地方となつた。白河關以東は、上古以來日本にとつて一つの異域を形成し、謂はゞ殖民地的な存在であつたが、鎌倉幕府の征略によつて奥州ははじめて「内地」となつたのである。隨つて金賣り吉次吉高の物語(前文参照)によつて代表されてゐるやうな、傳奇的色彩に彩られた京都商人の往來などはなくなつたにして、それに代つて、鎌倉と奥州各地方との間の使者の往來などをはじめ、鎌倉商人の往來などが多くなつて來た。前

に述べたやうに幕府が屢々令して奥州地方を往來せる旅人等の安全のために、家人等をして路邊や宿驛を警固せしめたことなどは、かゝる事態を反映せるものと思はれる。

前時代に陸奥及出羽の奥地がまだ蝦夷族によつて居住せられてゐた頃、皇化の及ぶ範圍は陸奥に在つては、志波城及徳丹城(何れも盛岡附近)出羽に在つては秋田城、出羽柵の附近を限界とし、それより以北は蕃夷の地として國家權力の外に在つた。然るに平安朝末期に至り、奥州藤原氏が陸奥出羽一圓を地盤とせる獨立の政權を形成し、三代に亘つてそれを支配してゐる間に、秋田及志波以北の蕃地も、何時かその支配圏内に入り、隨つて道路なども開通せられてゐたことは、藤原氏が白河關から外ヶ濱(本州の北端であらう?)に至るまで、二十日の行程に亘る道路に、一町毎に卒都婆を樹て、旅人のために示道標とした(前文参照)ことによつても知られるのであらう。藤原氏が滅亡すると共に、その勢圏がそのまま鎌倉の支配に歸したのであるから、鎌倉時代に入ると共に、平安朝時代よりも遙かに東山道(平安朝時代の東山道は陸奥は志波、出羽は秋

田を終點と)も事實上延長された結果となつたに相違ない。してゐた。

東山道の道路は、勢多を首驛として近江を過ぎ、美濃、信濃、上野、下野を経、白河關(これか)を越え、陸奥の國府(阿武隈川の)を経て、前記の志波城に達し、出羽に通ずる支線が柴田郡から分岐して出羽國府を経て秋田に達してゐたのであるが、その外にも菊田關を越えて(勿來)東海岸傳へに陸奥國府(參照)に通ずる道路があり、また越後方面から出羽に通ずる道路もあつた。(1)

(註) (1) これ等の道路に關することは上代の道路交通に於いて述べるのが適當であるから、茲では深入りしない。

鎌倉時代になつても、これ等の道路が存在し、人々が通行してゐたことは、文治五年頼朝が、藤原泰衡を征討したとき、この三道から兵を進めたことによつて明かである。

即ち「吾妻鏡」に據れば、その時頼朝は兵を三軍に分ち、八田知家、千葉常胤等を將として東海岸に沿ふ街道から進撃せしめ、比企能員、宇佐美實政に一軍を率へて北上し、越後から出羽に向つて進軍せしめ、自からは東山道を進ん

で敵地へ迫つた。その先鋒は剛勇並びなき畠山重忠であつた。若し秀衡(泰衡の父)が存命して奥羽の全軍を監するか、それでなくとも、泰衡等が義經を信賴し、彼の武略の下に、奥羽の精銳が、鎌倉軍の來攻を待つやうなことが假にあつたとすれば、頼朝の奥羽征戰は、ありしがまゝとは異なる戰況を呈したことであらうが、その時は既に秀衡は病死し義經は襲殺せられた後であつたのだ。

それは餘談であるが、右に述べたやうな斷片的な記述によつても、鎌倉時代になつてから、陸奥出羽地方が、殖民地的性格を消解して他の地方と同じやうに、固有的國土の性質を帯び、強力な鎌倉政權の支配下に、交通情勢の上にも著しき進展を示した有様が、想見せられるであらう。

○

鎌倉時代に入つての東海道に於ける驛制の整備及びその他の交通施設の發達に就いては、前に述べた。斯様な交通情勢の進展は、いろ／＼の變化を沿道の宿驛や、路線そのものゝ上に齎らした。ところ／＼の路線の自然的變更や宿

驛の盛衰などはそれを示すものであらう。上代以來の東海道は勢多を首驛として、近江を南下し、鈴鹿(近江と伊勢の境)關を越えて尾張へ出で、三河、遠江、駿河、相模、武藏(奈良)朝時代に入つて東海道に編入)、下總を経て、常陸の國府に向つて走つてゐたが、鎌倉時代になつては、近江から尾張に至るまで事實上路線の一部が自然に變更されてゐたものと見るべきである。それは此の時代になつてから、主なる旅行者は凡て近江から南下せる舊來の過程に依らず、琵琶湖の南東岸に沿つて野次、鏡、蒲生野、守山、馬場、小野、醒井等を経て美濃に入り(この間東山道重用?)それから拍原や垂井、笠縫、墨俣等を経て尾張に入る道路を往來したからである。建久元年頼朝が鎌倉家人の精銳を擧げて引具し、上洛した時も、往還共にこの道路によつた(前文参照)。建久六年三月二度目の上洛も、この道路に依つたことは「吾妻鏡」が其往路につき「將軍家於三州鏡驛前羈路鞍馬給」と記してゐるなどによつても明かだ。また歸途(建久六年六月末か)にもこの道を通じたことは「令看御于美濃國青波賀驛」と記

してゐる同書の記述によつて疑ない。それはこの道路が、當時伊勢を通過する本來の東海道よりも重要な道路になつてゐたことを示すものでなければならぬ。幕府の初期頼朝が屢々地頭や莊園主に命じて驛制の整備を行ひ、交通施設の改良を實施したのも、この道筋であつたのだ。これより先、元暦元年正月範頼、義經の兄弟が義仲を征討すべく、上洛した際、尾張に於いて道を分ち、主將と見るべき範頼がこの道路を進み、義經が宇治路へ向つたのを見ればその當時既に本街道の方が主要な通路を成してゐたことであらう。

斯うした特殊な通行者ばかりではなく、普通の旅人等も多くはこの街道によつたであらう。この時代の代表的な旅日記として知られてゐる「東關紀行」や「海道記」や「十六夜日記」などの記者も「海道記」の記者を除いては何れもこの道路を通過したのであつた(前文参照)。もつと部分的な短距離の區間にも、路線の自然的な變遷や、それに伴ふ宿驛の盛衰などが生じつゝあつたやうだ。

「東關紀行」の記者が、近江の野次驛から鏡驛に至る途中、篠原の里（現在の野州郡篠原村）を眺めて、次のやうに記してゐるなどは、そうした變遷推移の跡を傳へるものである。

篠原といふ所を見れば、西東へ遙かにながき堤あり。

北には里人住みかをしめ、南には池のおもて遠く見えわたる。むかひの灯、みどりふかき松のむらだち、波の色

もひとつになり、南山の影をひたさねども、青くして洗漉たり。洲崎、所々に入りちがひて、あし、かつみなど

おひわたれる中に、をしかものうちむれて、とびちがふ

さま、あしでを書けるやうなり。都をたつ旅人、この宿にこそとまりけるが、今はうちすぐるたくひのみ多くして、家店もまはらになりゆくなど聞くこそ變りゆく世のならひ、飛鳥の川の淵瀬にはかざらざりけりとおほゆれ。

行く人もとまらぬ里となりしより

荒れのみまさる野路の篠原

「延喜式」に掲げられてゐる東山道の諸驛中に勢多、岡田、

甲賀の次に篠原があるのを見れば、平安朝時代には、篠原も驛であつたことは明かであるから、其後路線の變遷等が自然に生じ、現在などでも屢々見るやうに、其處も交通の要衝としての地位を失ひ、さびれ果てた村邑になつてゐたことであらう。また三河國豊川の宿にも同じ運命が訪れてゐた。

豊河といふ宿の前をうち過ぐるに、ある者のいふをきけば、此のみちをば昔より、よぐるかたなかりし程に、近頃より俄かに渡津の今道といふ方に、旅人おほくかゝる間、今はその宿は、人の家居をさへ外にのみうつすなどぞいふなる。古きをすてゝ新らしきにつくならひ、さだまれることゝいひながら、いかなるゆゑならんとおほつかなし。昔より住みつきたる里人の、今さら居うかれんこそ、かの伏見の里ならねども、あれまくをしくおほゆれ。

路線の變遷が如何なる原因によつて齎らされつゝあつたかは、其の地方の地理を知悉せる人でなければ推斷し得な



いが、何れにしても其處でも路線の變遷が生じつゝあり、そしてそれがために豊川宿の家並みが變化しつゝあつた有様が、まぎ／＼と偲ばれるではないか。現在でも道路改修の行はれた箇所などに、如何に屢々同じやうな變遷推移の姿相が見受けられることである。「東關紀行」の記者は、斯うした變轉盛衰の跡へ、涙をそゞぎつつ行き過ぎた旅人であつたやうだ。

相模へ來ては、足柄路は何時か箱根路に變つてゐた。平安朝の中期「更科日記」の記者が東海道を旅した時には、まだ箱根路には全く觸れず、足柄山の麓の宿で、遊女を見たことを記してゐる(前文)ほどであるから、旅人は凡て足柄山を越えてゐたであらう。建久元年に於ける賴朝の上洛も足柄路を越たことは彼が關下宿に於いて陸奥目代からの觸状を受取り、此處から沙汰を發した(吾妻鏡建久元年十月五日條)ことによつて明かである。貞應二年四月(義時の)に京都から鎌倉へ旅した「海道記」の記者も足柄路を通つた。

今日は足柄山を越えて關下宿に泊るべきに日路に烏群り飛びて、林の頂に驚ねぐらをあらそひば、山の此方に竹の下といふ所にとまる。四方は高き山にて、一河谷に流れ、嵐落ちて枕を叩く。

そして關下宿には人家が軒を並べ、遊女の群が居たといふから(前文)、若しその頃既に箱根路が開けかけてゐたにしても、まだ足柄路が本道であつたことは争はれないであらう。然るにそれから十九年後の仁治三年に、同じ街道を旅した「東關紀行」の記者は、もう當然のこのやうに、箱根路を通つてゐる。

かぎりある道なれば、この砌を立ちいでし猶ゆきすぐるほどに、箱根の山にもつきにけり(中略)。此の山もこえおりて、湯本といふ所にとまりたれば、みやまおろしはげしくうちしくれて、谷川みなぎりまさり、谷瀬の波にむせぶ。(下略)

この二つの記述を照合すると、貞應頃から間もなく箱根路を通る人が多くなり、十幾年か後の仁治年間には、箱根

が主要道路となつてゐたものと推察せられる。それから三十數年後に旅した「十六夜日記」の記者、阿佛は足柄路が箱根路に變りつゝあつた原因を記して、

足柄の山は、みちとほしとして箱根路にかゝるなり、

と記してゐる。彼女も無論箱根山を越えて來たのであつた。かくて當時となつては箱根路が全く本道となり、足柄路が殆ど廢止せられてゐたであらう。若し「東關紀行」の記者が、足柄路を通過したならば、篠原や豊河で見たと同じやうな榮枯盛衰の夢の跡を衰廢しゆく、關下宿(足柄山の麓)の面影にも見出したことであらう。

かうした部分的な路線の變遷や、それに伴ふ宿驛の盛衰などを生じつゝ、京都鎌倉間の道路は次第に整備せられて交通の利便を加へ、交通情勢の進展が齎されつゝあつたのである。それは獨り京都鎌倉間や奥羽地方に於いてばかりではなかつた。鎌倉幕府の強力な政治的統制の下に齎された生産力の増加とは、其の他の諸街道に於いても、それぞれ程度の相異こそあれ、交通施設の改良となり、交通量の

増加となつて現はれてゐたに相違ないのである。幕府は屢々諸國の地頭等に命じて、新耕地を開墾せしめた。例へば正治元年四月には東國地方の地頭に命じて新田を拓き水利の施設を整ひた。

仰<sub>レ</sub>東國分地頭等<sub>ニ</sub>可<sub>レ</sub>新<sub>ニ</sub>開水便荒野<sub>ニ</sub>之旨、今日有<sub>ニ</sub>御沙汰<sub>一</sub>、凡稱<sub>ニ</sub>荒不作等<sub>一</sub>於<sub>ニ</sub>貢減少之地<sub>一</sub>者、向後不<sub>レ</sub>可<sub>レ</sub>許<sub>ニ</sub>領掌<sub>一</sub>之由、同被<sub>レ</sub>定<sub>ニ</sub>云々、廣元奉<sub>ニ</sub>行之<sub>ニ</sub>云々(吾妻鏡仁治元年四月廿七日之條)

また承元元年には武藏國の荒野を開墾せしめた。

武藏國荒野等、可<sub>レ</sub>令<sub>ニ</sub>開發<sub>ニ</sub>之由、可<sub>レ</sub>相<sub>ニ</sub>觸地頭等<sub>ニ</sub>之趣、被<sub>レ</sub>仰<sub>ニ</sub>武州<sub>一</sub>云々廣元朝臣奉<sub>ニ</sub>行之<sub>ニ</sub>云々(吾妻鏡承元元年三月廿日之條)

その他にも諸國に新耕地が開墾せられたであらう。かくして齎らされた農業の發達は、平和の状態と相俟つて、自然に商業の發達を招來し、隨つて前時代に比較し、全國的に交通が發達した。

○

#### 四、京都鎌倉間の行程を語る

往時の制によれば、京都と、相模の國府(大住郡丸子川と大磯の中間)間の國司の旅行々程は、上り廿五日、下り十三日と定められてゐた。随分ゆつくりした旅程であつたものと思はれる。だが鎌倉時代になつてからも朝廷の御使者や將軍などの行程は略これに準じてゐたやうである。即ち頼朝が建久元年に上洛した時には、十月四日鎌倉を發ち、十一月六日に京都に着したから一ヶ月餘を要した譯である。然しそれは途中で、例へば美濃國青波賀驛などで、當時の長者、大炊が息女を召し出して數日滞在したりしたからであつて、一日の行程は略々往時の國司等のそれに近かつたであらう。歸途には十二月十四日に京都を發ち、廿九日に鎌倉に着した(途中滯在なし)から十六日を要してゐるが、往時の相模國府から鎌倉までは一日の行程は有るから結構、ほど國司の任國下向に近い行程によつて旅を續けた譯である。建久六年二月再度の上洛には、夫人政子をはじめ子女等をも伴つ

てゐたが、途中の滞在はなく、三月四日に入京、六波羅の亭に入つた(吾妻鏡)から二十日ばかりが費されただけであつた。歸途には六月二十五日に京都を出で、七月八日に鎌倉へ着したから(同上)十三日を(六月)要してゐる。この種の旅行には、最もゆつくりした行程がとられた。

その他の場合には相當多數の者が集團して旅する時にも、十日以上の行程はとられなかつたやうだ。例へば、文治元年十月、義經の討手として八十三騎を引具した土佐房昌俊は九日の行程で京都へ着した。

九日、戊午、可誅伊豫守義經之事、日來被擬群議、而今被遣土佐房昌俊、此追討事、人々多以有辭退氣之處、昌俊進而申領狀之間、殊蒙御感仰、已及進發之期、參御前、老母並嬰兒等在、下野國、可下令加憐愍、御之由申之、二品(賴朝)殊被諸仰、仍賜下野國中泉庄云々、昌俊相其八十三騎軍勢、三上彌六家季昌俊弟、錦織三郎、門真太郎、藍澤一郎以下云々、行程可爲九箇日、立由被定云々(吾妻鏡文治元年十月九日之條)

義經の追討は、諸將に強い辭退の色があつたので、土佐房昌房がその任を引き受けて討手に向つたが、その日程は九日と定められた。それより五ヶ月ほど前、義經が、平氏追討戦に於ける軍功を深く自負して、莫大な恩賞を期待しながら、宗盛父子の捕虜を護送して鎌倉へ向つた時にも、酒匂驛へ来るのに(酒匂から鎌倉まで一日の行程)八日を要したから、恐らくは九日の行程を定めて京都を發したのであらう。

十五日(五)丁酉、廷尉使者景光參看、相具前内府父子(宗盛)令ニ參向、去七月出京、今夜頓着酒匂驛、明日可レ入ニ鎌倉ニ之由申レ之、北條殿爲ニ御使ニ、令レ向ニ酒匂宿一給、是爲レ迎ニ取前内府一也、被レ相具武者所宗親、工藤

小次郎行光等一云々於ニ廷尉者(經)、無ニ左右一不レ可レ參ニ鎌倉一、暫留其邊、可レ隨レ召之出被ニ御遣一云々 小山七郎朝光爲ニ使節一云々(吾妻鏡文治元年五月十五日之條)

鎌倉の首脳部の間を支配してゐた反義經的空氣が、それほど深刻化してゐるとも知らず、厚い恩賞を夢みながら、郎黨十餘人(千葉)と共に此處(酒匂)までやつて來た義經が、

この意外な結果に驚駭したことは有名な話であるが、愁鬱に堪へず、書を(屢越狀)大江廣元へ送つて、その冤罪を訴へたのは、それから九日後の五月二十四日のことであつたのだ。鎌倉の沙汰が待ち切れずに、酒匂から腰越まで來て其處に滞在してゐたのであらう。

これ等の記述によつて見れば、鎌倉京都間の行程は、當時健脚な男子で、九日前後であつたものと思はれる。「十六夜日記」の記者などは十月十六日から同二十九日まで十四日を費して鎌倉へ着してゐるが、女の足弱さではあり(馬旅行したものゝや)うにも思はれるが、それに、さして急がぬ旅であつたからであらう。

飛脚は七日が定制であつた。それは「己巳、被進飛脚京都、行程被定七ケ日」とある「吾妻鏡」の記述(文治十二年二月二)によつて知られる。至急を要する飛脚は四日を行程と定められてゐたといふ。(本稿前篇終)

(註) (1) 横井時冬氏「日本商業史」「明治以前日本土木史」によれば三日とある。

(附 記)

本稿では、最初鎌倉時代から室町時代を経て、織田、豊臣政権の成立（近世の黎明）に至るまで、約四百年に亘る間の道路交通の制度並びに交通情勢を記し、それを通じて世の動きを窺視することが企圖せられた。然るに稿を進めるに随つてあまりに長文に失するであらうこと

に氣附いた。その上室町時代以後に關しては、手元に蒐集してある史料のみでは充分でないと思はれる點も少なくないので、更に資料を蒐めた後、新たに稿を起すことゝして本稿は「鎌倉時代」のみを以つて一先づ擱筆する。鎌倉時代の道路交通に就いても、例へば交通用具、交通風俗等まだ記すべきことが残されてゐるが、他の機會に補遺することゝしたい。

養魚地の廢物から魚油を分離すると云ふ時局下耳寄りな企業がある元來鰻や鯉の飼料たる鰻、蠶蛹は脂肪分を多量に含んでゐるが魚類が捕食しない脂肪含有蛋白質及び遊離した脂肪分は塵芥と一緒に池の水面上に浮遊し魚類の養殖上支障となる許りか油脂や蛋白が腐敗して惡臭を放つこと甚だしくこれを稻田に放流すると稻が枯死すると云ふ厄介なものである。

そこで静岡縣榛原魚田組合（組合長久保田恭氏）では昭和六年以來この簡易處

理法を考究した結果最近この雜油の分離に成功早速工場を新設して附近の養魚池約一百町歩から年産額一千石の魚油を生産してゐる。

右の分離法は養魚池の水面上に浮遊した油脂を含む廢物混濁液を掬ひ取つて鐵釜に收容し攝氏百度に加熱しつゝ水分の蒸發を行ひ（六斗入釜で約三時間）然る後更に加熱して動物性物質就中蛋白質を凝固炭化させ、別に設備した容器に汲取つて約一晝夜靜置し、上層油を掬取り下層油は帆布或は醬油濾袋に

入れて壓搾機にかけ、約五噸の壓力で濾過すると塵芥や夾雜物を炭化物と分離する。

更に五噸位の壓搾機で濾過した殘渣はまだ炭化物と油分を含有してゐるから、燃料として利用する六斗入釜で製油した殘渣は僅かの石炭補給によつて次の六斗釜の加熱燃料とすることが出来る。

尙右の殘渣を雜油でゆるめると漁業用船舶の船揚用滑潤材料として利用することが出来る。