

近世道路史論



和田篤憲著

東京

常磐書房版

目次

緒論	1
1 徳川幕府の道路行政概観	2
2 研究の範囲及記述の順序	6
第一章 徳川幕府の傳馬制度	7
第一節 概説	7
第二節 道中奉行及宿場役人の本質	12
1 道中奉行とは何ぞや	12
2 宿場役人とは何ぞや	24
第三節 驛傳	29
1 緒言	29
2 問屋場傳馬所	30
3 傳馬及駄馬	32
4 駕量の改廢	33
5 人馬賃錢	36
6 宿驛扶助	40
第四節 結語	43
第二章 人馬賃錢論	45
第一節 徳川時代の運賃概説	45
1 緒言	45
2 徳川時代の運輸方法及運賃	46

3 運賃の概観	47
第二節 人馬賃錢	53
1 緒言	53
2 人馬の種類と區別の根據	53
3 人馬雇法	59
4 人馬使用制限	62
第三節 人馬賃錢の變遷	67
第四節 結語	85
第三章 人馬繼立と貫目改	87
第一節 人馬繼立方法	87
1 緒言	87
2 特權者	90
3 武士階級	92
4 庶民階級	94
5 結言	101
第二節 貫目改	102
1 貫目取締	102
2 貫目改所	105
第三節 結語	109
第四章 助郷問題と幕府の取締	111
第一節 宿場役人と農民との關係	111
1 緒言	111
2 宿驛に於ける人馬の不足と助郷村	112

3 宿驛對助郷村	115
4 農民對宿場役人の紛議	116
5 結言	119
第二節 宿場役人に對する幕府の取締	119
1 幕府の宿場役人對策一般	119
2 人馬繼立及勿錢に關する取締	126
3 道路交通に關し宿驛が農村に課徴したる不當勞務の性質と幕府の對策一斑	128
第三節 餘論	140
1 明治政府の宿場役人對策	140
2 矛盾除去の爲に採られたる新政府の對策	144
結論	147
1 全篇の要旨	148
2 徳川舊幕府の路政より明治新政府の路政へ	148
附 録	
1 弘前藩の路政	157
1 徳川時代	157
2 明治二年の改正	173
2 徳川時代に於ける北海道の開拓と道路	181
3 關所と女	191
4 道路交通史上より見たる江戸日本橋の地位	200

1 緒言	200
2 江戸日本橋の位置と沿革	201
3 道路元標としての日本橋	205
4 道路に関する日本橋の高札	206
5 其他の高札	210
6 結言	212

—(目次終)—

緒論

抑々交通の進歩發達は經濟的に或は文化的に極めて密接なる關係を有する。これを經濟上より見れば、交通範圍の擴大は商品輸送の質及量を改善し、生産費を縮少し、生産量を増加し、畢竟商品の販路を擴大せしむることとなる。又交通發達を社會的見地より見るときは、各社會の接觸を可能ならしめ従つて其の交通度を頻繁ならしむることとなるのである。斯の如く社會上經濟上、交通の發達をもたらす結果は實に甚大なるものがある。こゝに於てか國家が交通機關の助長に對して特殊の保護干涉をなすの必要が起ることとなるのである。

徳川時代は封建の世であり、然も鎖國の世であつたから自ら路政もその影響を蒙つてゐる。然して鎖國に關しては已に諸説もあるが、結局我國はこの時代に於て社會經濟に大なる發達をなしたことは決して否むことは出來ないと思ふ⁽¹⁾。即ち家康の海内統一後國內の平和と共に貨幣の流通を促し、かくて貞享元祿の頃より漸く商業資本の勃興を伴ひかくて國家經濟に進出することを可能ならしめたのである。然らばこの經濟發達に不可欠なる交通政策に對し、幕府は將して如何なる政策をとつたであらうか。こゝに私はこの方面に於ても亦必ずしも封建の弊のみを痛論することを避けなければならないと思ふ。彼の參觀交替の制度の如きによつて道路は寧ろ大なる發達をさへ示し、文化の普及には尠なからず貢獻してゐる事實を看過することが出來ない。然も道路上に關所を設けて通行を妨げ、或は故意に橋梁を架せず、渡船渡渉によらしめた如き事實あるも、これは封建の世が徳川幕府をして尙軍事上の顧慮を必要としたがためであつて、蓋し徳川氏路政の根本方針ではあるまいと考へられる。今この路政に關して徳川幕府の採つたところを次に少しく述ぶるであらう。

1. 徳川幕府の道路行政概観

戦國の世が去つて徳川氏が海内を統一するや、嘗ては群雄割據の勢によつて道路交通の不自由一方ならず、信書なども漸く僧侶の手によつて傳達せられし事實は今や夢物語となつて、封建の世とはいひながら、種々交通に資する處があつた。⁽²⁾先づ徳川氏は道路改修を行ひ里程を正し、慶長九年沿道に一里塚を設け、驛傳を置き、常例の傳馬人夫を備へ其の賃錢を定めて過不足なからしめた。之を傳馬所といふ。當時傳馬を發するには、朱印傳馬及駄馬の二種があつた。朱印傳馬は公用によつて發し、其の資を給せなかつたが、駄賃傳馬は相對賃錢によつてせしめた。即ちこの朱印傳馬なるものは尙中古の驛馬傳馬の制の如きものであつた。然るに萬治以後道中奉行二人を置き一人は大目付より、一人は勘定奉行より兼ね、驛傳運輸道橋の事を掌らしめた。⁽³⁾然してこの道中奉行は實に慶應年間に至るまで引續いたのである。

緒初代家康が道路の改修に留意したのは一切でなく、前述の一里塚を造つて行旅人の便を圖り、駄賃錢の定めを嚴重にして過當なる賃錢は堅くこれを取締つた。當時の上方の大名等が集り、一里十六文づゝ、此の外山川には増錢ありと定め、一駄荷は四十貫目、乗掛は兩荷二十二貫目、乗主十八貫目合せて四十貫目、米一石も亦四十貫目を一駄荷と規定したのである。尙一里塚を造つた理由は支那北史韋孝寬の列傳中の故事にならひ、孝寬の説を折衷して槐樹にならつて榎を置いたもので、⁽⁴⁾蓋し道標を兼ねたもので、江戸日本橋を起點として一里毎に築かれたものである。二代秀忠の元和二年に箱根驛が開かれ、東海一の難所と稱せられた箱根の往來が便利となるに至り、五街道の各驛も殆んど完備した。⁽⁵⁾今この五街道につきて少しく述べて見るに、抑々この五街道といふのは、東海道・中仙道・日光道中・奥州道中・甲州道中をいつたもので、以上の五街道は水戸佐倉への街道と共に江戸を中心として分岐せる主要道路であつた。⁽⁷⁾

道中奉行は道路の改修等の外に宿驛、問屋場等にも留意したから、その設置後、驛傳は大に優遇せられ、各驛は其の田租を免ぜられる外に飼馬の地若干頃の支給をうけ、繼飛脚給米、問屋給米をも與へられ名主には役料、宿手代には年俸とそれぞれ待遇をうけ諸津の渡子には宅地俵米を給せられ、若し火災に罹れば救恤をさへ加へ、且つ小屋掛料迄も賜つたものである。⁽⁸⁾

寛文三年には三都の商賈等議して三都往復の飛脚業を創め、貨物信書の遞傳を行ふことゝなつた。

其の後(寛永十二年參勤交替の制を定めてより約五十年の後)、貞享元祿の頃には一般武士によつて、往來の使用せらるゝこと年々増加し、宿驛常備の人馬の不足を來し、已を得ずして沿道左右の近村に人馬を課役するに至つたのである。これを世に助郷とよぶ。後に至つて尙不足を告げたから近傍五六里乃至十里、尙遠き各村にも課賦したのである。これを加助郷といつた。然してこの弊害のかめに農民の負擔を大ならしめ農村の疲弊をさへ來した。⁽⁹⁾

以上幕府の交通政策中積極的に公益に盡した方面を敘述したのであるが、次にその政策中それと反對に寧ろ弊害をかもした軍備上の顧慮について述べようと思ふ。

先づ第一に擧ぐべきは諸侯は各々天險に峙つて割據の姿を呈し道路交通の發達を阻止したることである。

抑々徳川幕府路政の第一法令は寛永十二年(家光時代)の武家法度二十四箇條中第一箇條の規定がこれで。

「道路、驛馬、舟梁等無斷絶不可命致往還之停滯事」の明文が明らかに道路交通上の停滯を禁じてゐる。然して享保二年に至り、更に復たこの主旨を繰返して「道路驛馬及橋梁の修築を斷絶して國郡の衰弊を招くべからず。」といふことを、諸大名に命令してゐながら、實際はこの法令は行はれず、各大名は隠然として封建割據の勢を呈してゐたのである。然し一面武家法度は諸大名に向つて武備

の肝要を特に命じてゐるものであるから、この意味からして見れば、道路の險が第一條件となるのであるから、諸侯がかゝる割據の状態を現出するに至つたからとて、一概にその非を問ふことは出来ない筈である。寧ろその實は幕府が負ふべき筈のものであらう。

かゝる割據の封建の下に設置された道中奉行は果してその實績を挙げ得たであらうか。即ち同奉行のなしたる事蹟は道路それ自體の改修よりもむしろ人的施設たる驛傳等を主としたることは宜なる事である。幕府とても一面軍事上の顧慮より種々畫策するところがあつたに於てをやである。

次に擧ぐべき事はかゝる道路交通の盛なる時代に於てさへ、其の恩澤は武士公卿に止り一般庶民はこれに與り得なかつたのであつた。彼の東海道の如き天下の往還ですら、一般人民は寧ろ驛吏、宿屋又は渡子等のために不利なる要求を受くること多く、あまつさへ雲叻の横行などに悩まされるに至つては實に言語同斷と稱すべきであらう。其の他庶民の最も困難を極めた事は關所と渡津であつた。即、街道の要所々々に關所を設け、往來には御朱印證なる旅行手形を必要とし、これなければ關所の通行を許さず、尙夜間は公用の外は一切その通行を禁じてゐた。

若し關所以外の場所を通行したことが後になつて發見せらる時は極刑に處せらるゝ定であつた。然してこの關所に最も嚴重に取締つたものは女と武器とであつた。世に「入鐵砲、出女」といふ。次に河川に橋梁を架せなかつたのは明かに軍事上の顧慮からであつて、これによつて庶民の困窮は一再でなかつた。不幸にして川止めの場合などに遭遇すると囊中無一文となることさへ珍らくはなかつたといふ。

第三に、然らば道路交通に於て武士階級は何等の制限をも受けなかつたかといふに、決してさう云ふ譯ではなかつた。即ち大名の參勤交替に通行する道路は一定の街道が定めてあつて、これを通行すべきこととなつてゐた。即

東海道 幾内五箇國・關西以西四十二箇國百四十餘家

中仙三 加賀・越中・越後八箇國三十家
但し伊井・戸田・有馬・青山等の八家は東海道通行の大名なれど
特に出願するときは中仙道の通行を許可した。

日光道中 野州宇都宮・壬生等四家

奥州道中 奥州三十七家

甲州道中 信州の三家

水戸道中 常州及房總の二十三家

で、これは徳川幕府が諸侯の叛亂を恐れたからで、結局政策の根本は隱謀に對する備であつた。然してかゝる政策の下に堂々たる大諸侯が屈從し、屈從するが故にこれを以て策の上々となし、その治政二百六十餘年間他の良き方法を以て道路交通の改善に資せざりしことは眞に不可思議な事と思はれよう。

以上、徳川時代は一面道路交通の發達を促した時代であり、又他面或程度以上の發達には恵まれなかつた時代であつた。その發達を阻止した理由の主なるものを要約して述べれば、(一)大名が各地に割據して各自殆んど自給的政策の下に生活してゐたこと。(二)租税を中央政府に運輸するために全国的に道路を利用する必要がなかつたこと。(三)道路をして軍道に適するものたらしめなかつたこと。又その要なかりしこと。(四)種々の制限の下に一般庶民が經濟交通のために道路を使用することが出来なかつたこと。物資の運輸は主として江戸大阪間に行はれ、これは殆んど便利なる海運によりしこと。等を擧げる事が出来よう。蓋し封建の勢の然らしむる處であらうか。眞に徳川時代の交通政策は瀧本博士の言の如く、道路其のものゝ改良には比較的冷淡であつて、寧ろ主として驛傳のみに重きを置いた形跡が明らかである。

(1) 本庄博士 日本社會史 一九二頁

(2) 江戸時代史論 三〇六頁以下

(3) 同上 三一二頁

- (4) 日本制度通 卷三 六一丁以下
- (5) 江戸時代史論 三一五頁以下
- (6) 同上 三一六頁
- (7) 日本交通史論 五八七頁
- (8) 江戸時代史論 三一七頁
- (9) 日本制度通 卷三 六二丁
- (10) 日本交通史の研究 二〇五頁以下
- (11) 本庄博士 我國近世の農村問題(改造文庫) 一一八頁以下
日本交通史論 七一頁
大日本交通史(驛遞志稿) 四六頁以下
- (12) 瀧本博士 日本經濟史 二五九頁

2. 研究の範圍及記述の順序

扱、本研究の目的は徳川時代に於ける道路行政の本質を究明するにあり。抑々徳川幕府の道路行政は封建の重壓の下に於て充分なる發達を示し得ず、従つて道路の改修及橋梁の修築等の如き土木方面の行政に對しては其のなせしところは大きなものなく、寧ろ驛傳方面に多くの見るべきものを存してゐた。故を以て本研究に於ては主として該方面に其の研究の範圍を置くこととしたのである。即、上述の如き主旨を以て、本研究に着手し、先づ第一章に於ては傳馬制度の機關としての人的、物的施設の兩者及夫等に關係ある諸規定を研究し、第二章に於ては其の業務中先づ究めらるべき人馬賃錢を考察し、次で傳馬制度中の骨子ともいふべき人馬繼立及貫目改の事實を究明に及び特に封建制度下に於ける身分階級を通じてその待偶差を見、第四章即ち最後の章に於て、道路交通上に現はれたる社會問題の中最重要と思惟せらるゝ助郷問題を研究の對象に採り、徳川幕府の對策の跡を見んと欲するのである。