

第二章 人馬賃錢論

第一節 徳川時代の運賃概説

1. 緒 言

吾人が社會生活を營む上に於て、交通機關の必要缺くべからざるものであることは最早、萬人知悉の事實である。然して、若し今日の社會が其の活動を續くる爲に交通機關が不可缺のものゝ一つとなすならば、この交通機關の發達の程度は直ちに社會に大なる影響を與へるものといふ事が出來よう。交通の發達はかく社會の諸事情を發達助長せしむるものであるが、社會の發達は反對に又交通の發達を促すといふ事も亦注意せなければならぬ。即ち交通と社會とは互に因となり果となつて發達を促進する⁽¹⁾。偕、現代の交通論においては人體、貨物、意志の所在を變更せしめる行爲、又はかゝるものゝ場所的移動の現象を總稱して交通といふアドルフ・ワグネルの所説が多く採用せられてゐて、殆んど通説となつてゐる⁽²⁾。然して、交通の目的は結局、以上の三者を運輸することにある。運賃はこの運輸の對價であつて、詳言すれば運輸行爲の勤勞に對する報酬を金額を以て定めたるものといふ事が出来る。即ち運賃は運輸の客體となるものゝ種類數量、運輸の距離、運輸方法並に其の他の運輸の條件に依つて計算されるものである⁽³⁾。以上は今今に於ける運賃の概念であるが、徳川時代に於ては自ら、これと異つたものがある。

(1) 島田孝一「交通經濟學概論」 一〇二頁以下

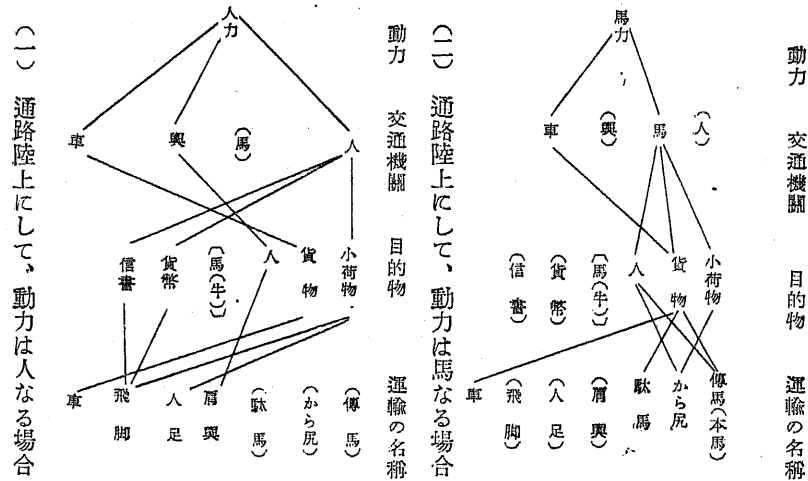
(2) 笠信太郎「運輸」社會科學大辭典 一〇〇頁

(3) 橋本重太郎「運賃」商業大辭書 第一冊九六頁以下參照

2. 徳川時代の運輸方法と運賃

扱、徳川時代の運賃の概念を見る前に、先づ其の時代に於ける運輸の概念を明確にする必要がある。即ち斯くすることによつてよりよく、運賃の性質を知る事が出来るからである。

徳川時代に於ける運輸は種々雑多で判然し難いものゝあることは遺憾である。運輸名稱には傳馬(本馬)から尻、駄馬、肩輿、飛脚、車運、渡船、川船、廻船等がある。然して此等の名稱は即ち、運輸方法の相違よりして起つたものに外ならないのであつて、交通の場所、機關及目的物等によつて決せらるゝものと見る事が出来る。こゝに交通の場所とは通路即ち、水陸の別をいひ、交通の機關とは運輸機關たる、人、輿、牛、馬、車及船等で、尙動力としての人、牛馬及風力等を含むのである。其の目的物とは直接交通の客體となる人、荷物、貨幣及信書等といふ。今次に是等の關係を圖示して見よう。



左右四圖を見るに、關係の最も簡單なるは海上交通にして、渡津河川湖沼の通航は之に次ぎ陸上交通は最も複雑なるものとす。これ陸上に於て繁多なる交通に

種々の交通機關を備へて居たからである。即ち結局陸上水上の運輸方法は四圖の如くである。

陸上は、傳馬、から尻、駄馬、肩輿、人足、飛脚及車で
 水上は、肩車、輦臺渡し、渡船、川船、川荷船及廻船となる。

以上の如く運輸の方法の相違で種々の名稱が稱へられるが、然らば運賃は之を如何に分類すべきかといふに、かゝる雑多の概念は必ずや明確に整理し盡し得ざるべきを以て私は便宜上これを次の如く分けたいと思ふ。先づ通過の場所よりして陸上運賃と水上運賃との二種に大別し、陸上運賃は更に交通機關の相違によりて、人馬貨錢、肩輿車、車賃及飛脚賃の四に分つ。水上運賃はこれを通路の如何によつて、渡賃、河川湖沼の運賃及廻漕賃の三となす。

次に是等の運賃の本質が如何様なるものかを概観し併せて其の賃錢に言及するであらう。

3. 運賃の概観

(1) 陸上運賃 已に述べしが如く陸上を運搬する目的物がか、動物か、貨幣か、信書か、或は貨物かによつて其の運輸方法が變つてゐることを見たが、同じ

人を運ぶのでも人力による場合もあれば、馬力による場合もあり、又自然力に俟つ時もある。然も交通の機關も亦興や馬背があるから一概にいふ事が出来ない。即ち極めて複雑なる運輸状態を來し、人は各々其の己れの好むところを行ひ一定せず、且運輸の代償たる賃錢に至つては従つて又種々である。然して賃錢には御定賃錢(公定賃錢)と相對の賃錢との二種があり、民間交通に現はれたる大部分は相對賃錢によつたから其の明細は不明であり、旅行者は甚だ困難を感じた次第である。雲助やゴマノハイ等の跳梁を取締りながらも、事實に於ては道中奉行の威も及ばず、旅客の迷惑した事は吾人の周知の事實である。

1. 人馬賃錢 これは明確に區別することは出来ないが、結局人馬を運輸に使用した事による代償である。人とは人足で尙、駄送の附隨及荷物の運搬に使用せらる。この方は別に問題もないが、馬の方は少々概念が明晰でない。抑々馬による運輸は傳馬(後でいふ本馬)と駄賃馬との二種に分たれるのである。傳馬は王朝時代の遺制で別に新しいものではないが、然し、王朝時代のそれは官用にのみ使用せられて庶民の交通には使用しなかつた。然して、徳川時代の傳馬はこれに反し公用のみならず、諸侯の交通にも使用を許し其の封祿の高により一定数の馬匹を公定賃錢(御定賃錢)で使用せしめた⁽¹⁾。然して其の不足額は相對にて駄賃馬を雇はしめたのである⁽²⁾。こゝに問題となるのは駄賃馬の事であるが、相對を以て駄賃を決定するによつて然云ふのでこれを通常駄馬といつて居るが、駄馬といふ種類の馬があるのではなくて、使用法の如何によつてかく稱するのである。駄賃馬、例へば輕尻は輕量荷物の駄送であつたが、平常の夜繼の場合及晝の早繼には本馬の賃錢をとる旨が公裁日記に見えてゐる⁽³⁾。要するに傳馬(本馬)と、駄賃馬とをもつて馬の種別の標準とみるよりも馬の使用法制限に現はれたる名稱と解すべきであらう。傳馬所の馬は、道中秘書によれば、其の標準は東海道は百疋、中仙道は五十疋、奥州路は二十五疋となつてゐるが、此等の馬は全部用ふべく置いたものではなく、一定數を常圍ひとし、尙、その外臨時圍の分を取つておき其以外を以

て公用を勤めしめたもので、其の他の馬匹は諸侯の如きは格別の恩典を以て參觀交代の時等其の格式により幕府が公定した御定賃錢を以て一定數丈を使用せしめたのである。即ち已に述べしが如く、其の不足數は相對賃錢を以て駄賃馬を雇はしたのである。

次に人馬賃錢の一例を示さんと欲する。然して人馬賃錢には度々述べたるが如く幕府の公定のものに相對によつて決めるものと二つの區別がある。相對賃錢は正確な標準に依つたものといひ難く且つ其の場限りで記録にも餘り残つてゐないから、當時の旅行記にでもよるより外はないであらう。

a. 公定人馬賃銀の例⁽⁴⁾ (公定賃錢で使用せらるゝ人馬は公用及諸侯の場合であつて、相對賃錢によるものとの差異は結局使用方法で人馬には異りないのである。これらの定賃錢は勿論相對賃錢の標準となつたであらう。)

江戸——桑名(上り)天保六年八月改正、

一、本馬壹疋	七貫四百六十三文
一、輕尻壹疋	四貫八百八十八文
一、人足壹人	三貫七百三十四文

b. 相對賃錢の例⁽⁵⁾

駄賃馬

府中——江尻二里二十七丁(享和年間)

膝栗毛^(東海道中)後編には府中から江尻へ三百でのせた云々の文句が出てゐる。

2. 其他の運賃

其他の運賃とは肩輿賃、車賃及飛脚賃である。次に肩輿賃と飛脚賃とを述べよう。

a. 肩輿賃⁽⁶⁾

驛路の駕籠は問屋駕籠とも云つた。肩輿は二夫を以てす。喜田川守貞云ふ。花街の駕籠は行程差ありと雖ども、或は十町或は二十町に過ず。傭錢概ね四五百文と。

b. 飛脚賃⁽⁷⁾

これには公用の繼飛脚、大名自家用の大名飛脚及民間の爲を主とした町飛脚の三があつた。この町飛脚なるものが發達して、三度飛脚等をつくり運送のもとを開いたものである。飛脚は通信方面に入れられてゐるが便宜上こゝでは運輸の中に入れたのである。

大阪より諸國飛脚宿

書狀一通(片便十匁づゝ返事取十五匁)狀箱 大小見合

荷物重目百匁より三百匁迄 駄賃二分五厘或は三分位

同 三百匁より五百匁迄 同 四分或は五分位

同 五百匁より八百匁迄 同 六分或は七分位

同 八百匁より一貫目餘迄 同 八分、九分或は一匁位

(2) 水上運賃 上記せしが如く陸上の輸送には飛脚あり又傳馬、駄賃馬等があつて運輸には事實、事欠かなかつたといふも、人馬の賃銭は甚だ高價にして且つ其の輸送力たるや甚小であり。信書、貨幣及小荷物に止まつてゐて、商貨の大運送は結局水運に俟たざるを得なかつたのである。偕已に水上運賃を渡賃、河川湖沼の運賃及廻漕の三となしたが、今次に各々其の運賃の一斑について例示することとしよう。

1. 渡賃⁽⁸⁾

桑名、宮間七里のわたし(文久二年)

船賃定

むしろ半枚分 (かり切) 二百十二文

同 一枚分 四百二十四文

荷物一駄 百六十二文

乗下荷物 九十二文

から尻荷物 六十八文

乗物一挺 二百八十文

切棒駕一挺 二百十二文

2. 河川湖沼の運賃⁽⁹⁾

江戸の川船運賃の一例として寛政五年、行徳船の例をとつて見よう。次の如くである。

行徳(下總)小網町(江戸)間川船運賃(寛政五年)

一、借切一艘 二百五十文

内 百六十四文 船會所 八十文 船頭(但本行徳村より小網町迄)

一、表借切 百七十二文

内 百十六文 船會所(右同斷) 五十六文 船頭

一、友借 百二十四文

内 八十文 船會所(右同斷) 四十文 船頭

一、乗合 一人に付長五十文但一艘に付二百五十文の節は

内十七文 船會所 三十三文 船頭

一、魚鳥生荷物一艘に付 三百五十文

内二百十一文 船會所 百八文 船頭(本行徳村より小田原町河岸迄)

二十九文 荷問屋(但一駄より七駄迄夫より荷物相増候得者一駄五十文掛り)

3. 廻漕

徳川時代に廻船と單にいふときは江戸大阪間の定期航海船、菱垣廻船、樽廻船を指したもので、其他の定期航海船は奥羽廻船北國廻船と稱した。今この中樽廻船中に生れた西宮の酒番船に例をとり、江戸大阪間に於ける商貨廻漕賃を伺つて見よう。⁽¹⁰⁾

扱、大阪江戸間の酒樽廻漕に對する船賃として荷主より支拂るゝものは、年によつて増減があるが、大體増加の傾向を示してゐる。今其の大様を見るに文化中の記録によれば酒十駄につき六十五匁より七十匁(内十匁は下り銀として江戸入津の際渡し他の殘額は七月渡とした。)

であるが、

享保十年は	酒十駄	銀四十五匁
同十一年は	同	同四十八匁
寛政二年は	同	同七十二匁（一兩と銀十二匁）
文化六年は	同	同八十一匁（番船は銀一匁増）
文化十年は	同	同七十九匁五分（銀一匁増と五分増とあり）
天保六年	同	同八十二匁七分（別に六匁八分の増銀あり）

となつてゐる。

船賃支拂の方法につきて「船方御定並諸方聞書」に依れば、最初船賃は荷物積次第、残りなく受取つたものであるが、御城米借船の支拂に三所取（三所取とは（一）下り送り状をとるとき三分の一（二）荷物積込のとき三分の一（三））なるものが出来てから、酒荷の運賃銀も積込の際荷主より直接支拂すして七月取にした。但大阪傳法村廻船は七月渡賃をなさず、當座拂をうけ、運賃は七月拂の分より五匁安にて積込んで居たが、西宮に問屋が出来てからは當座渡と八月渡との二となし、當座と「延べ」とは其の差を五匁とした。

是等延拂の運賃に於ては、酒荷江戸入津の砌に於て、水夫の賃銀及本船糧米諸色其他道具類の購入費として是非とも銀子の必要を感じたので、江戸下り酒屋に於て、船送状と共に酒荷受取りの際其の運賃の一部を荷主に代つて支拂つたのである。これは酒十駄に對して十匁の割で、他は荷主より七月又は八月に支拂はるゝ慣習であつた。この江戸下り酒屋に於て支拂はるゝ銀子をば、下り銀と稱した。

- (1) 拙稿、道路の改良第十二卷第八號 一二頁
- (2) 柴謙太郎「傳馬」經濟大辭書第三册 二七八五頁
- (3) 拙稿、道路の改良第十二卷第八號 一八頁
- (4) 貨物駄賃付に依る
- (5) 「膝栗毛(帝國文庫)」八五頁

- (6) 喜田川守貞「類聚近世風俗志」下卷六一七頁
- (7) 「古事類苑」政治部、四、一三五二頁以下
- (8) 「浪花講定宿帳」(文久二年改正版)五丁
- (9) 拙稿、經濟史研究第九號所收
- (10) 本庄博士「日本社會經濟史」四〇九頁
- (11) 拙稿「番船と清酒取引の慣例」「日本交通史の研究」四三四頁以下

第二節 人馬賃錢

1. 緒言

前節に於て、私は在來の通説に依つて徳川時代の運賃の概説を試みたが、人馬賃錢に關する幕府の政策及事實の解釋に就て、種々問題と爲る點があるのみならず、人馬賃錢其れ自體は直接幕府の路政に關係してゐるから、本節に於ては尙少しく人馬賃錢につき若干の考察を試みる必要を感ずる。

惟、人馬賃錢と一口に云つても御定賃錢（公定賃錢）もあり、相對賃錢もあることゝて、この區別からつけて行かなければならないし、この兩者の區別も單に「公用」「私用」を以て區別の根據となすも漠然としてゐる。即、こゝに於てか等は概念決定を目的として尙一層深き考究を必要とする。然らば、從來所謂御朱印人馬、賃人馬を以て稱せらるものゝ本體及、其の區別法の良否。尙其他これ等、人馬の雇法も共に究めらるべき對象である。是等人馬及其の雇法の本質を前提として、そこに稍々判然たる人馬と其の雇法の主體たる公私人を腦裏に浮べることが出来る。此の外馬の種類が、使用方法——主として駕量によつて區分せられてゐた事と、駕量の取締に重點を置いた幕府の交通政策等を考慮に入れて研究するときに始めて稍明確なる人馬賃錢の概念に到達するであらう。

2. 人馬の種類と區別の根據

徳川幕府の交通政策、特に人馬に関する布令は極めて度々公布せられてゐるが、要するに交通政策上より云々せらるゝ人馬なるものは結局、御用、公用及それに準ずるものを主としたのであつて、彼の王朝時代の傳馬驛馬と相通する處を發見するに難くはない。

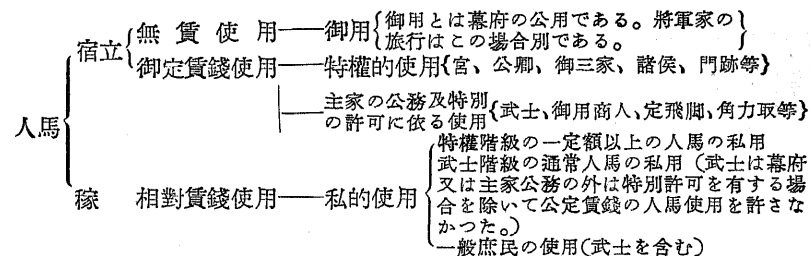
人馬は、これを二つの觀點より區分することが出来る。(一)身分(二)駕量の二つがこれである。

1. 身分による區別

抑々御朱印人馬とは傳馬及御用馬のことで、これは「御用」を勤めるもので一切無賃とし、宿場において勤め助郷に配賦すべからざるものとされてゐた⁽¹⁾。而して公用として、役人達が通行する時又は宮、門跡公卿、御三家諸侯及其他武士の主家用務によるもの又は特に許可されたるものは庶民と雖も一定の範圍内に於て公定賃錢を以て人馬の使用が許されてゐる⁽²⁾。然して是等の特權者即ち公務旅行者及特別に許可せられたるものも、この一定の制限外は決して許されなかつたのである。而して「御用」旅行(將軍家の大通行は別である。)は百人百匹と定めてあつたが、諸侯は五十人五十匹である⁽³⁾。尙、東海道以外では諸侯となると、二十五人二十五匹である。公卿衆、門跡方の道中は人足三十二人、馬三十疋に限つてゐた⁽⁴⁾。此の數以外は稼人馬として宿立以外のものを使用させ、相對賃錢を以て使用せしめてゐる⁽⁵⁾。即ちこれ等公定賃錢を以て宿立の人馬を使用し得る人々は前以て先觸を發して宿驛に其の準備を督促するのである。諸大名と雖も、若し先觸を發せずば、急用の場合でも公定賃錢による人馬の使用を通常許されなかつた。其の以外の人々は勿論である⁽⁷⁾。これは宿場には常備人馬が少なかつたからである⁽⁶⁾。要するに賃錢による人馬使用に於ては御定賃錢による人馬の使用以外は凡て相對賃錢による使用である。

以上の如く人馬の種類は一應賃錢によつて區別せらるゝかの如く見えるが、「御用」人馬は賃錢以外の使用であらうから、この分類を以てしては人馬の種類全部

を包含することが出来ない。加ふるに御定賃錢を以て通行出来る人々も上下廣汎に渡り必しも明白な概念を與へるものでなく、尙相對賃錢使用による人馬は特權者も又使用する場合があるから、是等に依る區分法は未だ明確とはいへないであらう。故に私は馬の所属場所、即ち宿立か稼かによつて、これを分つ方が或は少々自然ではなからうかと思ふ。即、(一)宿立と稼人馬と(二)無賃、御定賃錢及相對賃錢使用と(三)交通者との三者の關係は次の如くなる。



即、宿立人馬中無賃使用と御定賃錢使用の中、用務及特別の許可に依る人馬とを除いては全く特權者のために人馬繼立の制度が存在してゐたやうなものであつた。又以て宿立人馬の大様を察知することが出来るであらう。

2. 駕量による區別(馬は又これを駕量によつて區別することが出来る。)

然るに馬に就ては駕量よりこれを分つことが出来る。徳川時代に於て馬を稱するに或は傳馬といひ或は駄馬或は乗掛或は乗尻、或は輕尻(から尻)といつた。然し上述した如く、賃錢と身分的使用との兩概念からこれを分つ事も行はれた。即ち傳馬と駄馬或は御朱印馬と駄賃馬とがこれである。然して、「傳馬とは後でいふ本馬で、公用及諸侯の封祿により定賃錢によつて使用するもので、駄馬とは駄賃を以て相對で契約し得る馬であつて、馬夫れ自身の差でなく使用法の差である(力點筆者)」といふが如き通説が生ずるに至つてゐる。これは驛遞志稿の著者青江秀氏の考證に由來する。次に御朱印人馬賃人馬の區別は幕府の布令に出てゐる言葉である。(然して後者の分類はこれを賃錢上より見る時は無賃人馬と有賃人馬となり、身分上より見れば、御用人馬と私用人馬となつて全部を含んでゐない)

楮、傳馬と駄馬との區別がこゝに關係してゐるのであるが、傳馬とは御朱印馬、無賃馬、御用馬、公用馬といふ意味で上記宿立人馬中無賃人馬にあたり駄賃馬(駄馬)は公定、相對兩賃錢使用による人馬となるのである。これは又餘りに大まかな分類である。然し私は青江氏が同考證の後半に云つて居らるゝが如く、馬夫れ自身の差でなく使用法(駕量に著眼す——)筆者の差であるとなす事には同感である。こゝに於て私は駕量により馬の使用法を一般に三區分するを至當と考へる。⁽⁹⁾

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

であつて、a. に屬するものは傳馬、駄馬、で、b. に屬するものは乗掛で乗用を主としこれには二種あり、乗掛(最初は乗尻といひ十八貫の定一慶長八年一であつた。)とて人のみを主として乗せる場合(人體十六貫内外と附屬品二貫内外で十八貫内外となる)と、荷物(乗下荷物といふ)を共に乗せる場合で、この場合は乗換荷(人共に)といつて乗掛と區別し、これは結局四十貫近く迄許してa. の使用に準じ a. と同じ賃錢をとつてゐる。たゞ人が乗るといふ點が乗掛の乗掛たる所以である。次に c. に屬するものは輕尻(から尻)である。これは輕量荷物の駄送の場合の馬の使用法に付したる名稱である。(故に馬の差違ではなくて使用法の差なのである)。即、同一馬でも以上の如き三種の使用法により其の賃錢を異にする。即ち重きものほど高價なのである。これは馬の使用程度によつて賃錢を徴収する意によるのであらう。

こゝに本馬なる語が問題となるであらう。私は以下述べるところの人馬賃錢に於て、本馬と駄馬とを同じものとして取扱つてゐるのは駕量による區別を明示せんと欲するからなのであるが、岡崎宿の人馬賃錢高札及賃錢付によると正徳元年五月の高札には駄馬のことを一駄と書いてゐるのに、延享二年十一月の駄賃付には本馬となつてゐる⁽¹⁰⁾ それより以後のものも例へば文政七年十一月記の公裁日記

所載の「御用之外、諸向より夜通繼人馬賃錢請取方、出口四ヶ所に申渡候請證文⁽¹¹⁾には本馬なる語が現れてゐる。おそらく延享二年頃から使用されたものであらう。結局この本馬は駄馬と同じ程度の駕量の使用法に名付けたものであつて、駄馬と本馬とは同じ事をいつて居るのである。たゞ傳馬を本馬と同じといふのは、駕量の等しいことをいふのであつて、傳馬と本馬とを同じといふことはこれ以外にはない。故に私は駕量を主として公定賃錢の區分標準となして馬の使用を分つときには、寧ろ傳馬なる語を省略してもよいと考へる。かくすることによつて一層駕量による馬の使用差が明瞭となるからである。尙一言附加せられるべき事は乗掛の二種が省かれてゐたことで、これは本馬の稱呼の現はれ頃とほゞ同じ頃であるらしいく前述の岡崎宿の駄賃高札及駄賃付にこれを徴することが出来る。察するに馬の賃錢は駕量に依つて徴するといふ主旨より、四十貫目程度の本馬使用と五貫より二十貫目迄の輕尻使用との二種を以て充分表現出來たからであらう。故に延享以後の岡崎宿の駄賃付には馬の使用別として、本馬(四十貫目内外の使用)と、から尻(五貫目より二十貫目迄の使用)との二が見えてゐるのみである。尙参考のため一二の駄賃付を次に掲げて見よう。

實物 駄賃付

桑名 〆 京都迄

一、三貫三百五拾八文 本馬 壹疋

内貳百文付込

一、貳貫貳百五拾六文 輕尻 壹疋

内右同斷

一、壹貫六百七拾六文 人足 壹人

内百文付込

桑名 〆 大阪迄

一、三貫百七拾五文 本馬 壹疋

一、壹貫五百八拾四文 人 足 壹 人

右之通

文久三癸亥 十二月改

實物駄賃付 桑名——江戸（下り）

覺

一、七貫四百七拾三文 本 馬 壹 疋

一、四貫八百九拾二文 輕 尻 壹 疋

一、三貫七百四拾八文 人 足 壹 人

右之通江戸表江人馬賃錢相定候事

天保六未年 八月改

（下ケ紙）

桑名より江戸迄人馬賃錢亥年迄割増

一、七貫六百拾三文 本 馬 壹 疋

一、四貫九百八拾二文 輕 尻 壹 疋

一、三貫八百拾八文 人 足 壹 人

右之通

萬延二酉年 三月

(1) 大山敷太郎「助郷と農民の生活」『日本交通史の研究』 四八頁

(2) 「古事類苑」政治部四 一二九六頁以下

(3) 同 上

(4) 同 上 一二九八頁

(5) 同 上 一三〇一頁

(6) 「驛選志稿考證」（『大日本交通史』） 二七二頁

(7) 「古事類苑」政治部四 一三〇一頁

(8) 道路の改良第十二卷第八號所載拙稿同誌第十頁參照

(9) 「古事類苑」政治部四 一二八八頁以下、「日本財政經濟史料」第九卷五一二頁以下

(10) 「日本交通史の研究」 五三頁以下

(11) 「古事類苑」政治部四 一三〇六頁 人馬賃錢の項參照

3. 人馬雇法

1. 御定賃錢によるもの

人馬雇法中御定賃錢による事を得る人々及人馬數は、「驛肝録」於三道中筋御用旅行其外諸家人馬高取極之事に誌されたる處に依れば、東海道に於ては

一、御三家方家中一日分 五十人五十疋

一、諸侯旅行は同 右同斷

一、同家中は同 貳十五人二十五疋

次に其他の街道に於ては、

一、御三家々中は一日分 二十五人二十五疋

一、諸侯旅行は同 右同斷

一、同家中は同 十三人十三疋

尙以上の外

一、公卿衆及門跡方は 三十二人三十疋

となつてゐる。然して是等の人々は先觸を發して宿驛に人馬の調達を前以て準備せしめ居つたものである。これに就ては諸種、違反者を出したもので、次の如き觸流が出てゐる。これは、一は、在番、諸大名等の賃錢支拂の事と夫等の家來又は雇人の人馬濫用とを戒めたもので、他は、公卿、門跡等の御定人馬以外の御馳走人馬の使用を注意したもので、これら兩者を込めて五十人三十五疋と規定してゐる。

②
③
定

一、御用に付て往來之面々、或は在番、或は諸大名、總而道中往來之輩、人馬割之役人可有之事候間、御朱印人馬、并賃人馬可入程相立させ、賃人馬

之分は賃錢無_レ相違_レ拂ひ候様に、人馬割役之者問屋場相殘し、委細遂_レ吟味_レ候様に可_レ被_レ申付_レ候、其外之家來又は雇之もの共、私に人馬駕籠出し候様に申掛候共、役人之斷無_レ之候はゞ、一切差出間敷由、宿々問屋場に而相斷候様に可_レ被_レ申付_レ候。道中のものにも、右之通可_レ心得_レ旨申渡候事。(○中略)

正徳二辰年三月

④
定

一、公家衆、門跡方道中往來之時は、人足三十二人、馬三十疋に相限り候處、近年は御定人馬之外、添人馬多く相立候故、宿々并助人足出候、在々迄困窮に及ぶよし相聞候、向後たとひ宿々馳走として人馬差出し候とも、御定之員數馳走の人馬共、都合五十人、三十五疋之外は一切差出すべからざる事。(○中略)

右條々、并前々定之通、堅可_レ相_レ守_レ之_レ若、是等之趣相背、向後宿々又は加宿助郷等、難儀之由申附候はゞ可_レ爲_レ越度_レ者也。

正徳二辰年三月

2. 相對賃錢によるもの

享保十年の御觸の中に、「諸大名其外往來のもの、入用の人馬は先觸の外、差掛り入用之節は、相對雇之事」とあり、又寛政十二年四月、松平大膳太夫家來より問合に對し答へたるものの中に、「江戸出立之節、品川板橋千住等より人馬呼寄候儀は江戸表馬差共より相雇は格別、宿方と相對には難_レ成候、且持出し賃錢、御用之外は相對雇に付、御定無_レ之事。」とあるに徴し、要するに、御定賃錢の使用を許されたる人々が、先觸を以て宿人馬を使用する以外は皆相對賃錢であつて、大名と雖も、その許されたる範囲内に於てすら、先觸なしには御定賃錢使用が出来なかつたのである。つまり、宿場には餘分の人馬は遊ばしてないのであるから、これは、寧ろ理の當然であらう。即ち以て、幕府の交通調理に對する腐心的一端が伺はれるであらう。(然し道中に於ける實際は必ずしも其の通り行はれなかつた。) 尙江戸出立の場合、人馬呼

寄は江戸表の馬差共との相對は別に支障はないが、宿驛との相對はこれを禁じ、公用外は凡て御定賃錢使用でない事を言明してゐる。文政四年十一月十九日、「東海道、中仙道見廻り之ものへ、爲_レ心得_レ主水正御渡之書寫」に、相對雇之儀に付問合有_レ之節挨拶振左之通、とあるものには相等相對雇に關して細部に渡る點が記されてゐるから、次にこれを示す。

相對雇之儀に付問合有_レ之節挨拶振左之通

- 一、相對雇人馬之儀は宿助郷人馬寄置候内、相雇候儀に而は無_レ之候事、
- 一、御定人馬之外、相對雇いたし候節は、本陣又は宿方住居之者等江兼而申談被_レ置、宿方并近在之全く稼人馬を相雇可_レ被_レ申候事
- 一、相對雇之人馬賃錢は、御定賃錢不_レ拘儀に付、雇賃錢員數對談次第之事
- 一、相對雇之人馬は、跡届に不_レ及候事、
- 一、御定人馬丈ケ之先觸を差出候分、差懸り人馬入用に候立人馬之内被_レ申付_レ候には無_レ之、相對雇に可_レ被_レ致候宿駕籠等は右世話人より問屋場江相對に而借受相用候とも、又は世話人より出候共可_レ被_レ致候事、
- 一、御定高より内端に人馬先觸被_レ差出_レ候分は差懸り人馬入用に候はゞ、御定高迄は問屋江申渡、御定賃錢に而被_レ申付_レ不_レ苦、其餘人馬入用之節、相對雇に可_レ被_レ致候、尤先觸外之俄雇之分は、其子細届之節可_レ被_レ申聞_レ候、先觸差出候分は勿論之事に候事
- 一、御定高より内端に而人馬問屋江被_レ申付_レ候分は、病人足痛等之様子に寄、兩三日も引續相雇候次第に候はゞ、追先觸差出可_レ申候無_レ左候而は宿に差支可_レ申候事、
- 一、御主人荷物、并御家來等通行之節も、只今迄之人馬數に而候間、御定半減迄は、俄雇之分は問屋場江被_レ申付_レ不_レ苦候、其餘人馬入用之節は相對雇に可_レ被_レ致候事、
- 一、相對雇之分は、宿々日々帳江書記不_レ致候事に候、

と種々心得を述べ、公用の場合であるが甚屈伸性に富んだ解釋が下されてゐる。

(1) 古事類苑政治部四 一二九六頁以下

(2)(3) 同上 一二九七頁

(4) 同上 一二九八頁

4. 人馬使用制限

抑々幕府の人馬取締は其の使用といふ點に根據を置いたものであるから、其の取締も(一)身分關係と(二)重量との二點から見らるゝ。然して、(一)身分關係に於ては、即、御用か、御定賃錢使用か相對賃錢使用かに據り、其の取締を行ふもので御用は問題となるべきものなく、公用以下の(御定賃錢使用と相對賃錢使用)使用即、人馬の雇法に關する取締となるものであるが、これは已に「人馬雇法」に於いて述べたから、こゝには(二)の重要問題が残されたこととなる。然して負擔量中馬に關しては「人馬種類と區別の根據」に於て少々觸れたから、こゝに於ては幕府の交通政策上、人馬使用制限に現はれたる負擔量の取締を見たい。この取締方法は規定と検査との二法に依つた。規定とは御觸流で、検査とは貫目改所の設置である。先づ前者より考察しよう。

1. 負擔量

扱、こゝに、負擔量の規定の明かなるものを擧げる事が出来ないのは甚だ遺憾である、それは負擔量に關する各々部分々々の御觸流が多くて全般的の規定に缺けてゐるのである。今その中でも稍々代表的なるものを求むるに、「驛肝録」文政五午年伺濟之内⁽¹⁾に誌されたるものが比較的よいと思ふから、これを次に掲げ尙不足する處を追加しよう。

〔驛肝録〕 文政五午年伺濟之内

覺

一、駄行 四拾貫目

一、輕尻 五貫目

但蒲團中數小附に而、二三貫目迄増候分は不_レ苦、跡付有_レ之乗下に候得ば本馬に成、尤人乗不_レ申分は、二十貫目迄輕尻に相立、

一、あぶ付は輕尻と同斷

但内藤新宿高札に有_レ之

一、乗掛 二十貫目

但蒲團中數小附等に而、三四貫迄増候分は不_レ苦、

一、人足一人持 五貫目

但貫目多分は、右割合を以増賃錢爲_二受取_一、御用往來之分は、格別貫目重く不_二相見_一分は掛改不致尤七八貫目位迄は用捨之積り

一、長持一棹 三十貫目

但人足六人掛り、貫目多候得ば右割合を以増賃錢爲_二受取_一、御用往來之分は前同斷

一、人足持之荷物は、人足之強弱に寄、人數増減いたし候儀は、問屋之差略次第爲_レ致、賃錢は貫目次第爲_二受取_一、人數之多小に不_レ拘事、

一、乗物一挺 六人掛

一、山駕籠一挺 四人掛

但引戸に無_レ之あをりの分は二人掛り、又は引戸と申迄に而、あをりも同様の手輕き分は見計三人掛、乗物同様之駕籠をあをりにいたし、手道具等多分取入候はゞ、何故あをりにいたし候哉相尋、勝手を以右體にいたし候趣に候はゞ、素で引戸駕籠に付四人掛之賃錢爲_二受取_一、

こゝに駄荷は本馬の別名であつて、輕尻とあぶ付も亦同じものである。乗掛には前述の如く人が乗るから斯く云ふので、二十貫目以上となると(増分三四貫目)は別本馬賃錢を取られる規定であつた。後の規定には馬では、本馬と輕尻との二種の賃錢表が單に出てゐるに過ぎないが、賃錢表としては種々の規定をなす必要

がなかつたであらう。即ち乗掛中二十貫目迄は輕尻と同量使用であり、二十貫目以上は本馬使用の賃錢となつたからである。故に未だ乗掛と輕尻とを同じものとなすことは出来なくとも、其の量目による使用別から見て本馬と輕尻との二となすも敢て矛盾とはいへないであらう。要するに幕府が馬の駕量の改變に就ても多くの布告を出してゐるのを見て、こゝらに其の政策の根本があり、前述の如く賃錢も其の重量如何によつて、使用料を取るといふ考に依つたものであることが判明するのであらう。

次に人足の使用に關しても、御用と御定賃錢と相對賃錢使用との三があつたが、其の名稱に於ては馬の如くには、錯雜せず御用人足の外は御定と相對の兩賃錢使用によつて區別せられてゐた。然して其の持分は大抵一人五貫目を標準としてゐたのである。其他長持、乗物、山駕籠等に於ける使用制限は大凡この規定の示す處の如く行はれた。尙人馬駕量の取締に於ける規定の詳細は道路の改良第十二卷、第八號の拙稿中「駕量の改廢」(同誌十三頁以下)を参照せられたい。

2. 貫目改所

五驛便覽、荷物貫目改所の事⁽²⁾に據れば正徳二年、老中、秋元但馬守が、當時の道中奉行たりし、松平石見守及大久保大隅守は、旅人荷物貫目不法の事が無いやうにと、貫目の改所を設置するために其の場所の決定を公布する事を命じ、併せて諸入用として次の如く場所と金額を仰渡してゐる(この金額は享保四年の金銀改替に付半額となつた)。

東海道 品川、駿府、草津、 一金六十五兩宛

中仙道 板橋、洗馬、 一金五十兩宛

かくて、正徳二年より東海道、二ヶ所、中仙道二ヶ所に於て貫目を改め、不法の旅人荷物を取締つたが、寛保三年には日光道中、奥羽道中に不法の荷物を附送るものあるを禁ずるため、東海道及中仙道に倣ひ、日光道中に次の如く貫目改所を設置し、諸入用金を下附することとした。

日光道中 千住、宇都宮、 一金二十五兩

即ち寛保三年以後に於ける貫目改所は七ヶ所となり、且補助金は次の如くである。

	貫目改所設置驛	補助金
東海道	品川、駿府、草津、	一金三十二兩二分宛
中仙道	板橋、洗馬	一金二十五兩宛
日光道中	千住、宇都宮	一金二十五兩宛

次に新編武藏風土記稿に誌されたる南品川宿の貫目改所を引用するに、次の如くである。⁽⁴⁾

貫目改所 官より修理を加へらる、建坪三十五坪二合五勺元は南北品川の二ヶ所にあり、文政六年、回祿の後、北品川の方は廢せり、正徳二年、松平石見守乗宗、大久保大隅守忠香道中奉行たりし時、東海道の内、當宿及草津府中の三所に建られ行李の貫目を改しむ、然るに文政四年、道中改革の後には御代官の手代爰に居住して輕重を量らしむ、公家衆參向、諸侯の參勤など往來繁き時は御勘定御普請役の人々も來りて其の事に預る、改所の費用は年毎に金三十二兩二歩をくだしたまへり。

尙「道中祕書」に記載せられたる貫目改所出役心得方は次の如くである。⁽⁵⁾

〔道中祕書〕 貫目改所出役心得方

道中方

品川板橋千住宿貫目改所江 出役仕候節、心得方次に申上候

一、貫目改方之儀、御朱印御證文之御用旅行之分は格別、逃貫目と見受候分計、掛目九貫九百目迄は一人、拾貫目、拾四貫九百目迄は二人持之積り、相心得可申候。

一、在番之大御番、其外御用に而旅行いたし候分は、御朱印御證文無之賃錢拂之分に而も、前書之趣に相心得可申候。

但長持乗物人足數之儀も、妄には不=相改=積、相合可=罷在=候二ヶ條并但書與も、可=爲=伺之通=候。

一、公家衆、并宮門跡方、其外寺社之分は御朱印御證文之分に而も、諸向通行之向同様に、一人五貫持之積に而、過貫目之分は取計、人馬打込遣ひ之積、相心得可_レ申候。

書面貫目持之儀、初ケ條之通取計、人馬打込遣ひ之積、可_レ被_二心得_一候。

一、御用旅行之分は、人馬打込遣之儀、其外は人馬打込遣ひ不_二相成_一積、相心得可_レ申候。

書面可_レ爲_二伺之通_一候

一、相對に而相雇候人馬之分も、萬石以上以下、糞荷之分其外とも廉立候向、貫目相改候積相心得、人馬雇高をも相糺申上候様可_レ仕候

書面廉立候分に不限、改候儀とす可_レ被_二心得_一候、

一、諸家々來之内、出役手代、宿役人等_レ見合候趣意等不_二承受_一向も有_レ之候節、詰所江呼寄對談仕、其上にも不承知之ものも有之候はゞ、時宜に應じ、右始末并名前等承糺し置、引拂之上、申上候様可_レ仕候

一、諸家江戸出立に付、出役被_二仰渡_一、貫目改所江罷越候はゞ、其向々荷物は勿論、其以前都而通行有_レ之候とも、人馬遣高見届、其外廉立候儀も有_レ之候はゞ相糺、引拂之上、委細申上候様可_レ仕候、

一、諸家出立刻限、明六時出立之趣に候はゞ、當日罷越、其以前出立之趣にも候はゞ、罷越候様可_レ仕候、且又若夜に入通行に而、調方手間取候はゞ、翌朝引拂候様可_レ仕候、

此儀は被_二相越_一候節々可_レ及_二差圖_一候、可_レ成丈不_レ致_二一宿_一候様取計可_レ被_レ申候

右之通、相心得候様可_レ仕候。以上

○文政
午五 年五月

これには次の如き質疑と回答の要旨とが付いてゐる。

此伺書、御用旅行、貫目改之儀、奉行衆問濟に、齟齬いたし候間、是以主水

正殿江申上候處、手心は此書面之通相心得候而宜候皆被_二仰聞_一候。
次に大通行之節に於ける貫目改所の取扱振の一斑を示さう。

〔道中祕書〕 大通行之節貫目改所取扱振之事

文政四巳年伺濟之内

大通行之節は荷數も多候處、一度に繼來候節、混雜いたし、一々秤に掛候而は、繼立等後れ難_二行届_一趣に付、天明四辰年之御觸に准じ、荷毎に目方、并何人持本馬輕尻附と、夫々木札を附差出、右之内出役之もの見計を以、抜々に秤え相掛改、右之内過貫目之分は先荷に候とも、跡荷著いたし候迄改所に殘置、跡荷之内にも、過貫目尤相見候分を掛改、同様取計、子細無_レ之分は速に爲_二繼立_一、過目之分は宰領のもの江申談、造直し候とも、又は過貫目丈の増賃錢相拂候とも、勝手次第に爲_レ致、増賃錢相拂候心得に候はゞ、過貫目増賃錢之譯、賃錢受取帳江相記、荷物え札江付、爲_二繼出_一候積り之事。

- (1) (2) (3) 古事類苑政治部四 一三〇一頁以下
(4) 同 上 一二九〇—一二九一頁
(5) 同 上 一二九二頁
(6) 同 上 一二九二—一二九三頁

第三節 人馬賃錢の變遷⁽³⁾

徳川時代を通じて人馬の賃錢附は明確なる一定方針の下に規定されたものとはいへない。皆一時的の都合主義を以て其の政策の骨子としてゐたから、或は五穀の騰貴、天災、宿驛の困窮を名とし朝令暮改的の政令を出したのである。然も數度の下落はあつたが、大體に於て騰貴の一路を歩みつゝあつたと解して間違ひない。こゝに人馬賃錢と一概にいつても其の實人足賃よりは馬賃の方が複雑であつた。已に述べしが如く賃錢には御定賃錢と相對賃錢とがあり、馬もその使用の主體によつて賃錢をことにした。然して高札等に現はれたるものは皆御定賃錢であり、

相對賃錢はこれを規定しなかつたのである。私の知つてゐる限りに於ては御朱印状を持したものは無賃で其の費用は宿持とし、御定賃錢によるものは公用及特殊の人々で、公用とは役人のことで、特殊の人々とは官、門跡、公卿、諸侯及其他公定賃錢使用を許可せられた人々である。夫れ自身甚特權であつた。それ以外は凡て相對賃錢使用であつた。大名の通行に於ても身分により一定數人馬の公定賃錢使用特許の外の入用は皆相對賃錢使用によらしめたのを以てしても其の一斑を察知する事が出來よう。然して相對人馬は宿持の人馬によらしめず主として稼人馬によらしめてゐる。明治元年辰五月驛遞御役所達に「是迄相對と申候得者、定賃錢一倍増と相心得居候趣心得違の儀而以來過分の取方等致間敷事」と述べて居るに徴し、御定と相對とは其の差一倍を以て標準として居たらしく、従つて御定賃錢の使用を懇望するの輩多く其の結果身分特權を詐り濫用する事が多かつた。即ち以下人馬賃錢の名の下に其の變遷を述べるが、これ等は皆公定賃錢使用のものである。然し、この賃錢が當時の賃錢の標準をなした事は勿論の事であらう。

慶長二年正月、家康は東海道傳馬の制を定め、その内の一ヶ條において「荷積一駄三十貫目之外附中間敷候」と規定し、更に翌七年六月「御傳馬荷物は一駄に付三十二貫目並に駄賃(馬)を以て四十貫目相定候」、尙慶長十六年には傳馬令を出し、江戸日本橋より品川迄上下駄賃(馬)は荷物重さ四十貫目を一駄とし、京錢二十六文、板橋迄三十文人足をその半としてゐる。又元和二年十一月には各驛に令して傳馬及駄馬の駕量を一駄四十貫目とし、江戸より品川に至る一駄賃錢銀錢三十四文、板橋へ三十九文、人足は馬の半としてゐる、寛永八年七月には、江戸より品川に至る一駄の賃錢及乘掛荷人共を五十文とし、乘掛は三十二文、人足を二十五文とした。其の後高低はあるが、概して騰貴してゐる。正徳元年に至り、天和二年の驛法を令し、萬治三年の賃錢に復した。後年明治に至る迄或は人馬賃錢二割増といひ五割増といふは、正徳元年の人馬賃錢を基準としたものである。人馬賃錢の更正は諸道全般又は一宿若しくは數宿に限ることもあつた。今次に岡崎

宿の變遷の一斑を見、次で東海道宿々の人馬賃錢の變遷に及ぶであらう。

三河岡崎宿人馬賃錢の變遷(慶安四年より文政五年まで)

(一) 本馬賃錢の變遷(岡崎より藤川へ)

慶安四年(一六五一)	三十六文	1
天和二年(一六八二)	四十四文	1.2
元祿三年(一六九〇)	六十文	1.6
寶永四年(一七〇七)	七十八文	2.1
正徳元年(一七一―)	七十八文	2.1
延享二年(一七四五)	百五文	2.9
文政五年(一八二二)	百二十一文	3.3

即、慶安四年を一とすれば文政五年は三、三である。百七十一年間に駄馬の賃錢は三倍以上となつてゐるのである。前表に於て知らるゝ如く改正七回の中正徳のみ騰貴を示さなかつたが他は凡て騰貴の一路を歩んでゐる。その理由は等しく宿驛の困窮で、原因は物價騰貴か天災が其の主たるものである。

(二) 輕尻賃錢の變遷(岡崎より藤川へ)

慶安四年(一六五一)	二十三文	1
天和二年(一六八二)	二十九文	1.2
元祿三年(一六九〇)	三十九文	1.6
寶永四年(一七〇七)	五十文	2.1
正徳元年(一七一―)	五十一文	2.2
延享二年(一七四五)	七十六文	3.3
文政五年(一八二二)	七十七文	3.3

(三) 人足賃の變遷(岡崎より藤川へ)

天和二年(一六八二)	二十二文	1
元祿三年(一六九〇)	三十七文	1.3

寶永四年(一七〇七)	三十九文	1.7
正徳元年(一七一―)	三十九文	2.3
延享二年(一七四五)	五十一文	2.3
文政五年(一八二二)	五十九文	2.6

緒、令の示すところによれば、正徳元年以降安永四年に一度賃錢を増し、延享迄に更に三割を増してゐるが、其の後

天明五年七月より向ふ十ヶ年間	四割増
文化十年五月 五ヶ年を期とし	五割増
天保八年	七割増
天保十四年	三割増
嘉永三年正月	三割増
安政元年十二月 五年を期とし	五割増
文久三年二月	三倍増
慶應三年十月	六倍五割増

と割増賃錢を行つてゐる。以上は岡崎宿についての人馬賃錢の趨勢を窺つたのであるが、東海道に於ける宿々は果して如何様であつたらうかと云ふに、大體一般的の改變の外、特に數宿又は一宿に限つて、其の驛の困窮を助成するの主旨を以て増錢を行つて居るものが中々多くて、大に煩雜の感がありその大體に通ずるにも困難を感じる位であるから、前例として岡崎宿の人馬賃錢の趨勢を示したのである。故に以下に於ては已に判明の小資料を以て、(一)東海道に於ける人馬賃錢が何故事實改變せられたか、(二)割増錢其他の許可方法及、(三)其の改變の頻繁等の大様を示さんとするに過ぎない。慶長九年始めて駄賃錢の規定を令して以後、東海道に於ける、人馬賃錢に関する規定の發せられた回数私の知る處では幕末までは、百二十五である。この中、前述せしが如く、東海道全般のもの、數宿或は一宿に關するもの等があつて其の分類は稍困難とせられよう。故を以て私

はこれを記するに次の如く三態を以てすることにした。即ち

- (一) 慶長九年より文化十一年まで 發令四十八回
- (二) 文政元年より嘉永元年まで 同 四十回
- (三) 嘉永二年より幕末まで 同 三十七回

で、(一)に於て令文の大様を述べて以て人馬賃錢の變遷を概観せしめ、(二)と(三)とは詳しくは参考書に據られんこととし、特に(二)に於ては(一)との連絡を知らしむるために、爾後如何なる場所を中心として、如何なる頻繁度を以て増錢が行はれたかを述べる程度に止め、(三)は單に改變の度數のみを示すに止めた。即ち次の如くである。

東海道に於ける人馬賃錢の變遷

凡例

- 一、脚註「古」は古事類苑政治部四、一三〇六頁以下

略號は「財」は日本財政經濟史料九卷

「驛」は大日本交通史驛遞志稿考證

- 二、馬數字は引用頁を示す

- (一) 慶長九年より文化十一年まで

○慶長九年始て駄賃錢を定む、即官道の駄賃錢を定めて一里十六文とす (驛 132)。

○慶長十四年二月東海道各驛に令して人夫は一里京錢八文駄馬は十六文とす (驛 137)。

○慶長十六年七月江戸品川間駄賃四十五文(京錢にて六文人足賃半分(馬)(古))。

○寛永二年八月駄賃馬 四十貫 江戸品川間上下荷物 一駄三十四文人足馬の半分 (古)。

○寛永八年七月米豆騰貴に依り江戸より品川に至る一駄の賃錢及び乗掛 (荷人共) 五十文となる (驛 150)。

- 寛永二十年錢價低落により一里毎に駄賃錢五文を増す(驛 173)。
- 正保四年十二月、寛永八年驛法を改正し江戸品川間駄馬四十二文乗掛三十七文とす(驛 173)。
- 承應元年九月、寛永二十年の錢價低落は復したが尙駄賃の舊に復せないのは米豆の騰貴に依る(驛 173)。
- 萬治元年十一月江戸より川崎に至る駄賃錢を五十文乗掛は三十三文夜を通して使用する者は駄賃錢五十文とす。四十貫目以外の荷物は秤つて之を除かしむ(驛 175)。
- 萬治元年十一月江戸品川間駄賃四十二文乗掛二十七文(古)。
- 萬治元年十二月、先に増す所の駄賃一里錢五文を廢し舊制に復す(驛 177)。
- 萬治二年三月、今尙米豆の時價低落せざるを以て去年停る所の一里錢五文増の駄賃錢を復し爾後早晚金一兩に米一石七斗大豆二石七斗を賣るに至らば令書を返還せしめ更に増賃錢を停めん(驛 177)。
- 萬治三年十月、米豆の時價又騰貴するを以て諸道に令して本令を限り傳馬は一里錢十文、輕尻は錢五文の増賃錢を取るを許す(驛 178)。
- 萬治三年十一月、江戸より品川まで、一駄五十三文、乗掛(荷人共)同前、乗掛三拾四文、人足一人、廿七文附、五貫目迄之乗掛荷物は乗掛と同様の賃錢とす。五貫目より重き荷を乗掛につくるときは本駄賃。
- 御定以外の増錢をとるを禁ず、もし之をとるとき罰は次の如し。

罰

増錢とるもの	籠舎
其町の間屋年寄	過料鳥目五貫文
人馬の役之者	家一軒より百文宛(古)

- 寛文二年正月、米豆の價低落するを以て萬治三年令する所の一里十文増を停め、更に二年の舊制に復す(驛 180)。

- 寛文十二年、江戸より品川に至る驛馬賃錢五十三文を改めて六十四文とす(驛 189)。
- 延寶二年二月、人馬賃錢を増す。江戸品川間
- | | |
|-----|--------------|
| 一 駄 | 六十四文 |
| 乗 掛 | 四十一文 |
| 人 夫 | 三十一文 (驛 189) |
- 延寶三年二月、東海道人馬賃錢從來の三割増(財 648)(驛 190)。
- 本 馬(一駄四十貫荷のものを本馬を以て表す以下これに同じ) 八十三文
- | | |
|-----|------|
| 乗 掛 | 五十三文 |
| 人 夫 | 四十一文 |
- 天和元年二月、延寶三年二月の人馬賃錢に二割を増す。
- 江戸品川間
- | | |
|-----|------|
| 本 馬 | 百四文 |
| 輕 尻 | 六十三文 |
- 理由——米豆の騰貴による(驛 192)。
- 天和元年三月、江戸品川間(二里)
- | | |
|-----|--------------|
| 本 馬 | 百四文 |
| から尻 | 六十四文 |
| 人 足 | 四十八文 (財 648) |
- 天和元年十月、延寶三年正月御定の上二割増に、當西三月十五日より同十月晦日迄可_レ取_レ之旨被_レ仰付_レ候得共尙米高直に付て來_レ成五月までは駄賃錢彌二割増被_レ仰付_レ候間此旨相心得べしと令す(財 649)。
- 天和二年五月、此月大に人馬賃錢を減じて萬治三年十一月の如くならしむ。然るに幾もなくして更に米豆騰貴の故を以て再び其賃錢を増て、延寶三年二月の舊に復す(驛 193)。

○天和二年十二月、東海道は人馬賃錢三割、更に延寶二年二月の舊に復す。これ當年五穀豐熟の故を以て也（驛 194）。

○元祿三年五月、東海道は一割半を増す（各驛窮乏をつぐるを以てなり）。

江戸——品川

本馬 七十二文
 乘掛 四十七文
 人足 三十六文（驛 199）

江戸——川崎

本馬 八十五文
 乘掛荷（人共） 同
 乘掛 五十六文
 人足 四十三文（財 650）

○元祿四年三月

箱根宿別而困窮付而、此度駄賃錢増之。

箱根——小田原

本馬 三百九十四文
 乘掛荷（人共） 同
 乘掛 二百五十七文
 人足 百九十五文

箱根——三島

本馬 三百六十四文
 乘掛荷（人共） 同
 乘掛 二百三十七文
 人足 百八十文（財 651）

○元祿九年二月

島田金谷之間別而困窮に付、此度駄賃錢五割増之添高札を出す。

島田——金谷（上下共に）

本馬 九十二文
 乘掛荷（人共） 同
 乘掛 五十九文
 人足 四十五文

○寶永三年正月

小田原宿

覺

小田原宿未年地震火事に付當戊年より寅年迄五ヶ年の内、上下之駄賃錢五割増、右増之内一割半助郷村へ爲取之殘る分は致之勿錢間屋場に集置、御傳馬人足定の通、急度持立、宿并家居等も取立之可申候。勿論問屋年寄立合、猥遣捨ざる様に可仕候、且又爲稼在々より出候駄賃馬賃錢は、五割増之分不殘勿錢間屋場へ可取候、爲救増錢申付候間、隨分相續候様に可仕者也。

寛永三年戊正月 萩 源左衛門

杉 彌太郎

石 阿波守

小田原 問 屋
 年 寄（財 654）

小田原——箱根

本馬 五百壹文
 乘掛荷（人共） 同
 乘掛 三百廿七文
 人足 二百四十七文

小田原——大磯

本馬	二百十一文
乘掛荷(人共)	同
乗掛	百三十八文
人足	百三文(財 653)

箱根宿

小田原と同じく未年地震に付別而及=困窮=たれば、當戌年より來寅年迄五ヶ年駄賃二割増とす(財 655)。

箱根——小田原

本馬	四百七十三文
乘掛荷(人共)	同
乗掛	三百八文
人足	二百三十四文

箱根——三島

本馬	四百三十七文
乘掛荷(人共)	同
乗掛	二百八十四文
人足	二百十六文

三島宿

本宿は、去未年箱根町地震に付馬糞中絶のため、三島より小田原宿迄糞通し、別して困窮に及たれば、當戌年より來寅年迄五ヶ年間、駄賃三割増とす。この中一割半は助郷村々へ爲_レ取_レ之、残る分は致=勿_レ錢=問屋に集置、御傳馬、并に人足定の通り急度持立るべき旨役所より申付けてゐる(財 655)。

三島——箱根

本馬	三百九十五文
乘掛荷(人共)	同
乗掛	二百五十二文
人足	二百文

三島——沼津

本馬	六十八文
乘掛荷(人共)	同
乗掛	四十四文
人足	三十四文(財 654)

○寶永四年七月

道中宿々困窮のため東海道は駄賃三割を増す。

江戸——品川

本馬	九十四文
乘掛荷(人共)	九十四文
乗掛	六十一文
人足	四十七文(財 656)

○同年同月、小田原三島宿追證文によれば

小田原宿は 去戌年より寅年迄五ヶ年之間駄賃錢五割増申付
内一割半は助村々へ爲_レ取_レ之、三割半は問屋場致=勿_レ錢=管に候、先達而證文
出置候處、此度宿々物並之駄賃申付、東海道は三割増に候、依_レ之小田原宿
も右増之上へ、五ヶ年之間又候一割増に申付、右宿助郷村へも外助郷並之通
三割之増可_レ爲_レ取_レ之事に候間、只今迄之間屋場へ請取候勿_レ錢之内半割減、
右年賦之内三割充取之。殘分助郷へ可_レ取_レ之候且又在々より、稼に出候駄賃
馬賃錢は、此度一割増計爲_レ取_レ之、有來通五割増問屋場に可_レ致=勿_レ錢=者也

と定め

三島宿は

尙又一割半増をなしてゐる。即

三島宿は去戌年より來寅年迄五ヶ年之間三割増駄賃を申付けしたが、これは内一割半は助郷村々へ爲り取れ之。一割半は問屋場が勿錢として取る様に先般證文は出したが、此の程宿々惣並之増駄賃申付、東海道は三割増となつたから、三島宿も右増賃の上へ五ヶ年之間又候一割増に申付く。故を以て、右助郷村々へも外助郷並之通三割増にこれを取るやうになるから、只今迄問屋場へ請取つてゐた勿錢の中半割、拾ヶ年賦之内一割充取れ之、殘分を助郷へ取らせやうにし、且又在々より稼に出る駄賃馬賃錢は此度之一割増計これを取らせ、從來通三割増問屋場へ勿錢をすることゝしたのである(財 657)。

○正徳元年五月

此月驛法を令して、天和二年五月の如くし、且其賃錢は皆萬治三年十一月の如くした(驛 215)。

○安永三年十一月

道中筋の宿に近年困窮に及び、其上寅卯丙年旱魃で去々辰年風損并流行病等で、別して困窮が激しくなつたので、松右近將監へ伺つて、七ヶ年之間駄賃竝に人足賃錢、東海道の分は三割増とした。この中でも小田原、三島、蒲原、丸子、岡部、庄野の七ヶ宿は四割増とし、二川、藤川の兩宿は五割之増錢を仰付けることゝした。

然してこれらのことは十二月十五日より高札に出され同日より増錢をとることゝした。

然して東海道筋の三割の増錢中一割を勿錢としたが、これは毎年、七月と十二月の兩度に御代官、領主役所へ納めた。此方は年一割五分の利息とし、田畑質地爲差出-貸付置いて、金高も相當になつたとき宿方扶助金にもなる様に考へるべしとのことで、貸付金高の委細書付は毎年暮に至つて御勘定所へ

差出す規定であつた。但丸子、府中、江尻宿等はその勿錢を駿府御代官に差出すことゝなつてゐた。尙助郷村により勤める人馬賃錢は東海道筋は、此度の増錢一割増之積りを以て助郷へ賃錢をとらせ残つた増錢は宿場へ勿錢にして宿方の助成金とせよとのことであつた(財 658)。

○安永四年五月の令に自今七年を期して東海道(佐屋路を含む)も亦人馬の賃錢を増すことゝなつてゐる(驛 282)。

これ近年早損或は流行病にて諸宿は困難したからである(財 662)。

○天明元年十一月

去る安永四年から丁度七年目の天明元年の暮になつたから七ヶ年分の勿錢の取計をなし、且増賃の高札を取はずことを命じた(財 662)。

○天明三年正月

東海道上山驛の人馬賃錢を定む(驛 288)。

○天明四年三月

東海道藤川宿近來困窮に及び助郷共に難澁の趣を以て當辰年三月二十日より亥三月十九日まで七ヶ年間道中人馬賃錢四割増とした(財 663)。

○天明五年六月

道中筋宿々米穀高値の上に流行病にて人馬繼立等差支るの由を以て東海道品川より守口迄、(佐屋路も共に)當巳七月朔日より來る卯六月迄、十ヶ年之間人馬賃四割増とした(財 666)(驛 290)。

○寛政九年十一月

東海道に令して人馬賃錢二割を増す(驛 305)。

○寛政十年十一月

當成年は錢相場下値の上、諸色の内高値の品々もあり宿場困却を極め人馬繼立に差障を生ずるに至つたので、東海道は品川より守口まで、(佐屋路を含む)來る未正月より辰十二月まで十ヶ年の間人馬賃錢一割五分増となした

(財 668)。

○享和二年十二月

當戌年の令に東海道宿々の内水難に罹りしものは、來亥正月より來る卯十二月迄、五ケ年之内人馬割増錢を次の通り規定した。

東海道

去る未正月より來辰十二月まで十ケ年之内人馬賃錢二割増を
申付たが尙又此度三割を増したから都合五割増となつた。 } 庄野宿
草津

同斷で、此度一割増をしたので都合四割増となるもの、牧方、守口宿、同斷で此度の一割半増を加へ都合三割半増となるもの、淀宿 (財 675)。

○文化五年十一月

品川より守口迄 (佐屋路を含む) 六年巳正月より寅十二月迄十ケ年人馬賃錢是迄通り二割増とす (財 677)。

尙小田原、箱根、三島、蒲原、日坂、二川、藤川、石薬師及坂之下宿の九ケ宿は近年別して困窮に悩んでゐるので來巳正月より酉十二月迄、五ケ年之間前條二割へ猶又三割を増して都合五割増とした (財 678)。

○文化六年五月

五年を期として東海道吉原、大磯、袋井、舞坂及藤川の六驛の人馬賃錢五割を増す (驛 341)。

○文化七年正月

七年を期として東海道庄野、草野兩驛の人馬賃錢五割を増す (驛 341)。

又同月、五年を期とし、亦坂驛の人馬賃錢五割を増す (驛 345)。

○文化九年十二月

東海道

水口宿、知鯉鮒宿、鳴海宿、龜山宿、石部宿、白須賀宿、岡崎宿

右諸宿は去る六年巳正月より來る寅十二月迄、十ケ年之間人馬賃錢二割増と

せしが、來酉正月より來る丑十二月迄、五ケ年之間三割増となる。

桑名宿

去る六年巳正月より來る寅十二月迄、十ケ年之間人馬賃錢二割増としたが、來る酉正月から來る丑十二月迄、五ケ年之間三割増をなすので都合五割増となる。

平塚宿

去る辰正月より當申十二月迄、五ケ年之間人馬賃錢都合五割増としたが、來酉正月から來る丑十二月迄五ケ年之間、是迄之通り五割増となる (財 678)。

○文化十年正月

五年を期として東海道岡崎、白須賀、池鯉鮒、鳴海、桑名、石部、吉田、岡部、濱松及土山の十驛の人馬賃錢五割を増す (驛 342)。

○文化十年九月

東海道

岡部、濱松、吉田、土山宿

右諸驛は去る六年巳正月より來る寅十二月迄、十ケ年の間人馬賃錢二割増となしたが、當酉十一月より來る寅十月迄、中五ケ年之間三割増をなすにつき都合五割増となる (財 680)。

○文化十年十二月

東海道

小田原、箱根、三島、蒲原、日坂、二川、藤川、石薬師、坂之下宿

右の諸宿は去る六年巳正月より當酉十二月迄、五ケ年之間人馬賃錢都合五割増となしたが、猶又來る戌正月より來る寅十二月迄、五ケ年之間是迄之通り五割増となした (財 682)。

○文化十一年五月

東海道

吉原宿

去る七年午五月より當戊五月迄五ヶ年之間人馬賃錢都合五割増となし、猶又當戊年六月より來る卯五月迄、中五ヶ年之間是迄之通五割増となす。

○文化十一年十二月

次の諸宿は困窮のため去る六年巳正月より來る寅十二月迄、十ヶ年之間人馬賃錢二割増としたが、猶、又來る亥正月より來る卯十二月迄、五ヶ年之間三割増としたから都合五割増となる。

東海道

沼津、原、油比、興津、江尻、府中、丸子、藤枝、島田、金谷、見付、御

油の諸宿

其外東海道、大津宿は、去る六年巳正月より來る寅十二月迄、十ヶ年之間人馬賃錢二割増としたが、來る亥正月から來る卯十二月迄の五ヶ年間は三割増をするから、都合五割増となる。

以上の外、東海道赤坂宿は去る七年午正月より當戊十二月迄、五ヶ年之間人馬賃錢都合五割増としたが、來る亥正月から來る卯十二月迄、五ヶ年之間唯今迄の通五割増とした(財 685)。

以上によつて人馬賃錢の變遷の大様はほど察せらるゝであらう。大體増加の一方を示してゐて、舊態に復したことゝ減少したことは殆んどない。東海道全般も前述の岡崎宿の例の如く宿驛の困窮或は天災又は不作等による物價騰貴を名として増加を強要し當局の役人は交通機關たるの故を以て已むなく増額を許可したやうである。以上は慶長より文政に至る迄に於ける東海道諸宿の人馬賃錢の變遷に過ぎないのである。以下幕末に至る變遷を一々詳述するには誠に煩に耐へないから大體の摘要に止めて其の趨勢の概況を知るに資し、詳しくは参考書に寄りたい。

日本財政經濟史料第九卷	六九二頁以下
古事類苑 政治部 四	一三一六頁以下
大日本交通史(驛遞志稿考證)	三六九頁以下

(二) 文政元年より嘉永元年まで

備爾後東海道に關する人馬賃錢の變遷の極大體は次の如くである。

○文政元年十二月

道中宿々人馬賃錢割増のことあり、小田原宿外八ヶ宿は都合五割増を令す。

又、岡部宿外三宿は五割増繰延となり、同年の去る三月、平塚宿外七宿、庄野外一宿及桑名宿の人馬賃錢五割増を繰延た。次で文政二年十月には諸街道人馬賃錢増のことあり、舞坂外一宿に割増錢の繰延を實施せしめ、同じく二年十二月、沼津宿外十二宿の人馬賃錢の割増を繰延べを令し、大津宿も同じく増賃錢の繰延べを令してゐる。文政四年には朱印地及除地通行人馬賃錢の事を令してゐるが、翌五年には相對人馬非時雇賃錢の制を定めた。然して此の年、街道外、定賃錢の人馬遞傳を許さざることゝし、關宿には五割賃錢増の繰延實施を許してゐる。文政六年二月には、四日市宿の割増を繰延べを行はしめ、三月より五ヶ年間平塚宿外九ヶ宿及桑名宿の人馬賃錢の割増の繰延べを實施せしめ、十月には岡部宿外三宿の人馬賃錢割増の五ヶ年繰延を令し、文政七年九月には舞坂新居宿の人馬賃錢の割増及繰延を令し、同十二月、沼津外十二宿及大津の割増繰延を令す。文政十一年三月、平塚宿外九ヶ宿及桑名宿の割増及繰延を行ひ、同十一年、岡部外三宿も割増及繰延を實施し、文政十二年正月、沼津外十二宿、大津宿は各々割増繰延を行ひ、天保元年九月、大磯外一宿の同上を令し、天保四年二月、平塚外九宿、桑名、四日市宿の同上を令し、同十二月、小田原外八ヶ宿の同上を令し、天保五年九月、舞坂の同上を令し、同十二月には沼津外十二ヶ宿、大津宿の同上を令し、天保六年八月の、熱田宿、大磯外一宿の同上を令し、天保八年六月、東海道五十三次の同上を實施し、天保九年三

保十年五月、品川宿外五ヶ宿の同上を行ひ、十月より舞坂新居兩宿の同上を實月平塚外十一ヶ宿人馬賃割増追加を行ひ、九月岡部外三ヶ宿割増繰延を令し、天施し、天保十一年九月、熱田、大磯、袋井宿の同上を令し、天保十四年二月、平塚外十ヶ宿及桑名宿の同上を令し、十一月より、岡部宿外四ヶ宿の割増繰延實施、弘化元年正月より小田原外八宿の同上を行ひ、二月よりの伏見外三ヶ宿の割増追加を實施、五月より、品川宿外六ヶ宿の割増繰延實行、吉原宿の同上を令し、十月、舞坂、新居兩宿の同上を實施し、十二月、沼津宿外十二宿及桑名宿の同上を令し、弘化二年八月、大磯袋井の同上を令し、弘化三年三月、掛川宿及四日市宿の同上を令し、十二月關宿の同上を令してゐる。嘉永元年三月よりは平塚外九宿及桑名宿の割増繰延を實行し、嘉永元年十二月、岡部宿外三宿の同上の令があり、尙小田原外八ヶ宿にも之を令してゐる。

(三) 嘉永二年以後幕末まで

爾後、東海道丈でも幕末迄に至る變遷は私の寡聞を以てしても、三十七回に及んでゐる。皆割増賃繰延追加等である。

次に先觸に就て一言する。

先觸は御定賃錢を以て通行し得るものに限つて、これを發する事が出来たもので、旅行に先立つて宿々にこれを回して必要なる人馬の調達を豫め命じたものである(日本財政經濟史料第九卷、五八四頁、館驛使問答参照)。然して先觸を發する必要に對する理由は次の如くである。それは道中宿々に於て先觸なくして通行し、強ひて宿人馬を使用せんとする時は、勢、無用の助人馬を宿驛に止めざるを得ざるに至り、惹いては農民の疲弊をも生ずることとなり、交通政策上面白くない結果を生ずるから、御定賃錢にて人馬を使用し得る人々には先觸を出さしめることとなつてゐた(日本財政經濟史料第九卷、五六三頁、令條秘録八、参照)。今其一例を次に示さう。

千葉縣東葛飾郡行徳町、田所千松氏文書に據る。

先觸

<p>七月十一日 萬願寺印 北須賀山</p>	<p>常州河内郡 阿波崎 東叡山迄</p>	<p>一輕尻 二疋 右者急要用付明十二 日曉六ツ時出立に而 東叡山學寮伴頭惠觀 房方江差遣し候間宿 宿人馬無遲滯可相給 候尤御定法之賃錢相 拂通行可致者也</p>	<p>北須賀山より 先觸 東叡山迄</p>
表			
<p>問屋中 宿々村々</p>	<p>東叡山迄 小網町 行徳より船に而 八幡 鎌ヶ谷泊り 谷田 大森 木下 押砂より船に而</p>	<p>壹通</p>	<p>裏</p>

(1) 岡崎市史第四卷 二一九頁以下

- 大山敷太郎「助郷と農民の生活」日本交通史の研究 四八頁以下
所載の資料参照
- 古事類苑政治部四 一三〇六頁以下
- 日本財政經濟史料第九卷 六四八頁以下
- 驛遞志稿考證(大日本交通史) 一三二頁以下

第四節 結 語

以上人馬の賃錢に就て先づ徳川時代に於ける運賃の一般を概観し、次で人馬賃錢の本質に及び最後に人馬賃錢の變遷を見たのである。而して人馬賃錢の區別は幕府の道路行政を云爲するに最も重要なる根據となるものであるから、其の點に關し相當の分析を加へた所以である。然して後、人馬雇法及人馬使用制限に及んだのであるが、かくして始めて兩者に對する規定及幕府の驛政が、やゝ伺はれ得るの

である。尙人馬賃錢は江戸開府の翌年即、慶長九年に官道賃錢を一里十六文と定め、私道は適宜に増賃を取りしむることとしたのであるが、已に同年頃より事實に於ては人馬の需要多くして官道と雖も公定賃錢を以ては人馬の繼立をなし得ず、~~度~~増賃錢を請求し、幕府はこれを禁じたるも公定賃錢を以て人馬を使用することは一種の特權となるに至つたものである。而して幕府の公定賃錢は勿論物價の⁽¹⁾高低及宿驛費用の⁽²⁾多端等に應ずるため、相當頻繁に改變せられてゐる。然して宿驛の願出た人馬賃錢の割増は二割三割或は五割以上にも及んでゐる。然して是等の賃錢はすべて正徳元年五月改の賃錢を基準として幾割と定めたものである⁽³⁾。次にこの事實を例示するに、慶長十四年、東海道に於ける駄馬の賃錢が一里十六文であつたものが、其の後四十三年目の承應元年には五文を増し、其の後六年目の萬治元年には賃錢を復舊し、翌二年には每一里五文を増し、同三年には傳馬十文を増したとある。江戸、品川間の賃錢を見るに正保二年には一駄賃錢四十二文なるものが漸次騰貴し、其の後三十七年目の天和二年には百四文になつてゐるのである⁽⁴⁾。

(1) 伊藤重治郎 交通論 八八—八九頁

(2) (3) 岡崎市史 第四卷 二二九頁

(4) 伊藤重治郎 同上 八九頁