

近世東海道の交通—特に駄賃銭について*

A Study on the Traffic of the Tokaido during the Edo Era — Especially the Cost of Transportation —

昌子住江**、大和田公一***、藤村万里子****

By Sumie Shoji, Kohichi Oowada, Mariko Fujimura

概要

近世東海道では、荷物の運搬における馬や人足の「駄賃銭」を定めていた。正徳元年（1711）に元賃銭が設定され、以降は割増賃銭が設けられている。この駄賃銭は宿駅ごとに設定されているが、その設定条件は明らかにされていない。本研究では、関係する文献を調査するとともに、宿駅間の距離や勾配等の諸条件を分析し、設定条件について推察した。その結果、重量と距離が設定条件となっていたこととあわせて、勾配や継続する距離についても加味されたいことが分かってきた。

1. 研究の経緯と目的

近世東海道における公用の書状や荷物の輸送は、出発地から目的地までを同一の人足や馬が運ぶのではなく、宿場毎に人馬が交代する「伝馬制」によって行なわれていた。そのために設定されていた料金が「駄賃銭」である。この制度は本来、幕府の書類の輸送や幕府役人・大名が江戸から各地へ移動する際の荷物の輸送を円滑に行なうためにあるもので、庶民の往来のためのものではなかった。

本論は、東海道を利用した物流に関わる費用の基準である駄賃銭の設定条件を明らかにすることを目的としたものである。

2. 駄賃銭設定の推移

駄賃を取って書状や荷物を運ぶことは、宿駅制度が定められた頃から行なわれていた。当初は徳川幕府によって定められていたわけではなく、また定額制になっていなかった¹⁾。これでは不都合であったため、輸送を行なっていた衆により1604（慶長9）年2月に官道の駄賃を1里16文とすることが定められた²⁾。これは1駄あたりの賃銭であり、1駄の重さも40貫目（乗主も含む）までとなっていた。官道以外については適宜増賃銭を定めたようである。また、山川には増銭とされた。

徳川幕府による駄賃銭の規定は、1611（慶長16）年7月に定められた「駄賃制規」があり、それによると³⁾、

一、江戸より品川迄上下駄賃、荷一駄 40 貫目に付ヒタ銭 26 文、同板橋まで 30 文。人足賃は馬の半分とする。

とあった。駄賃設定は宿間毎に行なっていたようである。ちなみに江戸から品川宿までは2里であるから江戸・品川間は1里13文となる。

1616（元和2）年11月には「傳馬駄賃荷物重量及駄賃規定」が定められ、それによると⁴⁾、

一、御傳馬ならびに駄賃荷物、いずれも一駄につき40貫目とする。

一、江戸より品川まで上下荷物一駄につき34文、板橋へ39文とする。人足賃一人に馬の半分とする。

とあった。この時も駄賃は宿間毎に定められており、江戸・品川間は1里換算で17文となっていた。

1638（寛永10）年6月に定められた「駄賃布令」では⁵⁾、

一、江戸より品川迄駄賃一駄付42文、板橋へは48文、千住へは46文、帰馬の駄賃も同様。

とある。江戸・品川間は1里21文となっていた。

1652（承応元）年9月にだされた「駄賃銭布令」では、銭価が下落したため、駄賃銭が1里につき5文の増額となった⁶⁾。その後も米や大豆の価格高騰により、1里当りの駄賃銭の値上げが行われた。

1675（延宝3）年には宿駅の窮状により東海道および脇街道の人馬賃銭の値上げが行われ、東海道は3割増、脇街道は2割増となった⁷⁾。その後も宿駅が困窮しているとの理由から、たびたび駄賃銭が割増されていった。

*keywords : 東海道、駄賃銭、宿駅、勾配

**正会員 工博 関東学院大学工学部社会環境システム学科
(〒236-8501 横浜市金沢区六浦東1丁目50番1号)

***非会員 箱根町郷土資料館

****正会員 財団法人国土技術研究センター

1711（正徳元）年に「元賃銭」として設定されるが、以降この元賃銭の何割増しという設定となる⁹⁾。元賃銭設定後の割増賃銭については年期を定めての設定となり、原則としてははじめは10年期であったが、天保以降は5年期となり、さらに文久以降は1年期となっていた傾向にある。

以上のことから、駄賃銭の設定条件は、当初、1駄40貫目あたり1里16文と規定されており、「距離」と「重量」を基準としていた。しかし、徳川幕府における規定では「重量」については同じであるが、宿駅間毎に駄賃銭を定めており、単なる「距離制」ではなく「地域状況」という新たな要素が加味されていた。

3. 駄賃銭の設定条件について

(1) 東海道宿村大概帳に見る宿駅間の駄賃銭

駄賃銭の設定意図を分析するためには、本来慶長9年時点で行なうことが望ましいが、史料の制約から『東海道宿村大概帳』（以下、『大概帳』と称す）を用いて、『大概帳』作成時点での諸状況から初期の設定意図を類推することとした。

表-1は神奈川県内の各宿駅間の駄賃銭を整理したものである⁹⁾。小田原・箱根間を除けば、多少のズレはあるにせよ、ほぼ1里45文であることがわかる。小田原・箱根間には難所である箱根峠があることから、割増となっていることが伺える。

(2) 峠区間の駄賃銭の比較

「地域状況」として峠が駄賃銭の割増にどの程度反映されていたのかをみるために、箱根峠と同じような距離をもつ、中山道の碓氷峠、和田峠、甲州道中の小仏峠と比較したものが表-2¹⁰⁾¹¹⁾ならびに図-1である。なお、駄賃は「正徳の元賃銭」の本馬賃銭の荷物一駄を用いて、一里当りの駄賃銭を比較した。

表-1 宿駅間別駄賃銭

宿駅間名	距離 (km)	里程	荷物駄賃	
			文	文/里
川崎～神奈川	9.63	2里18町	114	45.6
神奈川～保土ヶ谷	4.76	1里9町	49	39.2
保土ヶ谷～戸塚	9.83	2里9町	108	48
戸塚～藤沢	7.11	2里	86	43
藤沢～平塚	14.64	3里18町	160	45.7
平塚～大磯	3.51	27町	34	45.3
大磯～小田原	16.39	4里	183	45.8
小田原～箱根	16.45	4里8町	438	103.7
			520	123.2

注) 小田原・箱根間の上段は上り、下段は下りの賃銭

表-2 各街道峠区間の平均駄賃

対象区間	駄賃 (文/里)	里程
東海道		
箱根峠・権太坂等を除く日本橋～由比宿間	45.45	
保土ヶ谷～戸塚間 (権太坂等)	48.00	2里9町
小田原～箱根間 (箱根峠)	103.88	8里
中山道		
碓氷・和田峠を除く日本橋～下諏訪宿間	39.47	
坂本～軽井沢 (碓氷峠)	61.21	2里34町27間
和田～下諏訪 (和田峠)	63.64	5里18町
甲州道中		
小仏峠を除く日本橋～鶴川宿間	43.74	
小仏～小原 (小仏峠)	63.53	2里13町

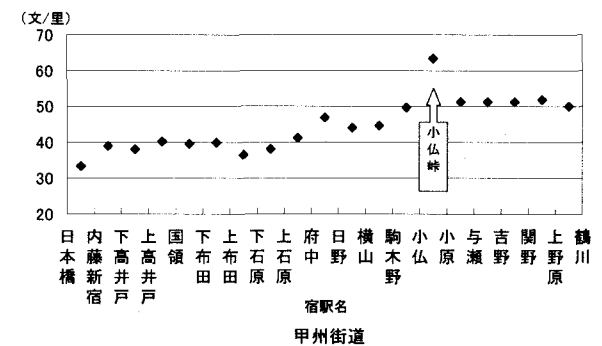
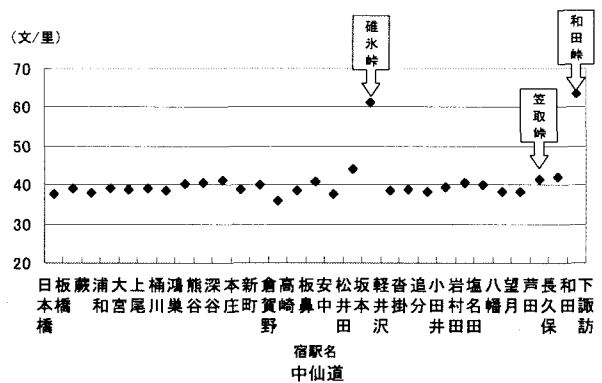
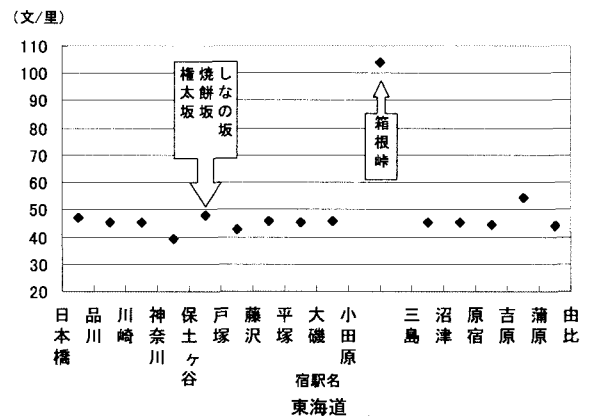


図-1 各街道の宿駅間における1里あたりの駄賃銭

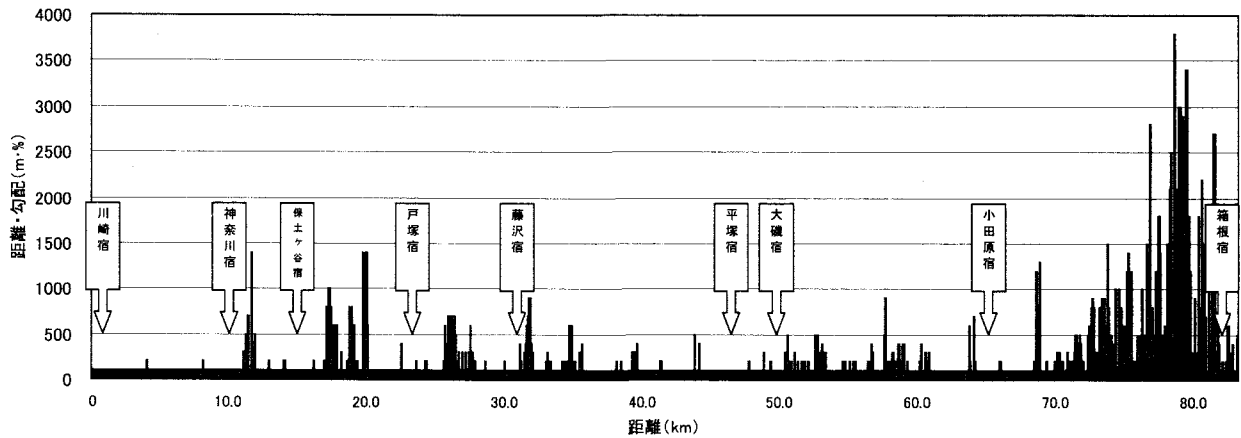


図-2 神奈川県内東海道における距離と勾配の積分値

峠越えの区間の駄賃金は平地と比較して、箱根峠の場合は2.3倍、中山道の碓氷峠ならびに和田峠の場合は1.6倍、甲州道中の小仏峠の場合は1.5倍であり、1.5倍以上の割増が設定されていた。

箱根峠が他の峠と比較して割増率が高い理由であるが、里程が他の峠よりも長いことから、勾配区間が長いことに起因しているのではないかと考えられる。

神奈川県内東海道においては保土ヶ谷～戸塚区間に、権太坂、焼餅坂、しなの坂といった勾配区間があるが、平均勾配が5%以下であることや距離も箱根峠と比較して短いことから、駄賃設定の際にここでの高低差はほとんど加味されていなかったといえる。

(3) 距離・勾配と駄賃金との関連性

峠区間の距離が特に長い場合、割増率が高く設定されていたと考えられることから、勾配の続く距離により労力の負担増が駄賃設定にどの程度影響を及ぼすかの検証を試みる。

まず、川崎宿から箱根宿間において100m毎の勾配(%)を求め、距離と勾配の積を算出し、100mあたりの積分値(面積)を求める。勾配が0.0%の場合、距離をかけてもゼロとなるため、初期条件として勾配1.0%、距離100mに相当する100m·%を初期値とした。

川崎宿から箱根宿間の算出結果を図-2に示す。また、「勾配×距離」(＝労力負担)と駄賃との関係を表-3に示す。

各宿駅間の相加平均は0.07文/(km·%)で、標準偏差は±0.02であった。箱根の峠区間は、その他の区間と比較してあまり変わらないことが分かる。よって、駄賃金の設定は距離と勾配を加味したものになっているといえる。

川崎～神奈川間は勾配のある区間がほとんど無いにも関わらず、駄賃金の設定は少し高めになってい

表-3 神奈川県内宿駅間の駄賃と積分結果

宿駅間名	駄賃金 (文)	距離×勾配 (km·%)	文/(km·%)
川崎～神奈川	114	980	0.12
神奈川～保土ヶ谷	49	820	0.06
保土ヶ谷～戸塚 (品野坂等)	108	2,090	0.05
戸塚～藤沢	86	1,620	0.05
藤沢～平塚	160	1,820	0.09
平塚～大磯	34	460	0.07
大磯～小田原	183	2,640	0.07
小田原～箱根	438	10,620	0.04
	520	10,620	0.05

注) 小田原・箱根間の上段は箱根峠上り、下段は箱根峠下り

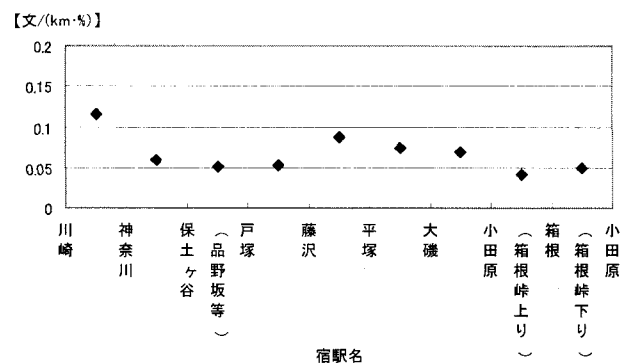


図-3 各宿駅間の駄賃と積分値の関係

るが、これについての理由は不明である。

以上のことから、近世において駄賃設定の基準について、「距離」だけでなく「勾配」についても加味されたものになっていたといえる。

4. まとめ

以上、近世の公用の書状や荷物の輸送における駄賃銭について得られた知見を整理すると次のとおりである。

- ① 駄賃銭は、当初1駄40貫目あたり1里16文と「距離」と「重量」によって規定されていた。その後、徳川幕府により宿駅間毎に定められ、「地域状況」が加味されたものとなった。
- ② 駄賃銭の改訂は当初は1里あたりの値上げ銭を設定していたが、その後、これまでの賃銭の割増制となり、さらに「元賃銭」の設定により、これを基準とした割増制への変化していた。
- ③ 峠区間の割増駄賃の設定は、峠区間の距離と勾配を加味したものになっているということが類推された。

謝辞：本論は、平成14～15年度にわたって国土交通省横浜国道事務所の委託にもとづいて(財)国土技術研究センターにおいて実施された「東海道道路構造解析調査」の研究成果の一部であり、関係各位の御協力に感謝の意を表す。

[参考文献]

- 1) 東京市：『東京市史稿 産業篇』、第2巻、東京市、p. 683、1937
- 2) 文献1)
- 3) 東京市：『東京市史稿 市街篇』、第3巻、東京市、pp. 474-475、1928
- 4) 東京市：『東京市史稿 産業篇』、第3巻、東京市、p. 616、1941
- 5) 東京都：『東京市史稿 産業篇』、第4巻、東京都、pp. 388-389、1954
- 6) 東京都：『東京市史稿 産業篇』、第5巻、東京都、pp. 92-93、1956
- 7) 東京都：『東京市史稿 産業篇』、第7巻、東京都、p. 128、1960
- 8) 箱根関所研究会編：『東海道箱根宿関所史料集2』吉川弘文館、p. 197、1973
- 9) 児玉幸多校訂：『近世交通史料集四 東海道宿村大概帳』、吉川弘文館、pp. 1-182、1970
- 10) 児玉幸多校訂：『近世史料集五 中山道宿村大概帳』吉川弘文館、pp. 1-291、1971
- 11) 児玉幸多校訂：『近世史料集六 日光・奥州・甲州道中宿村大概帳』吉川弘文館、pp. 615-741、1972