

# 江戸時代の旅と健康

谷 釜 尋 徳<sup>1)</sup>

## Travel and health in the Edo period

TANIGAMA Hironori

### 1. ウォーキング大国だった江戸の日本

平成12（2000）年に当時の厚生省主導で策定された「健康日本21」では、国民1人1人の身体活動量を増加させるべく「日常生活における歩数の増加」が掲げられた。これを受けて近年では、健康志向の高まりと相まってウォーキングを実施する人の割合は以前よりも上昇し、ウォーキング・ブームが到来するに至った。

具体的な数字を見ると、週1回以上の散歩・ウォーキング実施者の割合と推計実施人口は、平成12（2000）年には22.4%・推計2,426万人であったが、平成22（2010）年になると36.1%・推計3,748万人へと増加している<sup>1)</sup>。国策をきっかけとして、人々は健康の保持増進を目指して歩くようになったといえよう。

そもそも、現代の世の中で「歩数の増加」が推奨された背景には、電車、自動車、飛行機等々の交通手段が飛躍的に発達したため、日本人がかつてよりも「歩かなくなった」という事情がある。日本における本格的な交通の近代化は、明治5（1872）年の新橋～横浜間の鉄道開通にはじまるが、江戸時代までの陸上交通は「歩く」ことが基

本であった。したがって、江戸時代までの日本では、国家をあげて歩数の増加を促すまでもなく、人々は日常的に一定量のウォーキングを実施していたと想像することができる。

今日のように「歩行」と「健康」とを関連づける考え方は、すでに江戸時代の医学者によって提唱されていた。しかしながら、江戸時代の人々の多くは健康のために歩いていたわけではない。今日に比べて交通手段が未発達であった時代、人の移動は「歩く」という行動とともにあった。そのため、当時の人々は「健康」目的というよりは「移動」目的で歩くことが一般的であったと思われる。

江戸時代後期には、一般庶民の間に「お伊勢参り」をはじめとする空前の旅ブームが巻き起こる。多くの人々が長期間家を留守にし、遠隔地の神社仏閣を目指して、時には往復で2,000kmを超える距離を歩いて旅したのである。今に残された史料によれば、文政13（1830）年に日本全国から伊勢を訪れた人数は、3月末からの3ヶ月間でおよそ427万人に達していたという<sup>2)</sup>。当時の日本の総人口は約3,000万人であったため、この時だけでも実に日本人のおよそ7人に1人が伊勢までの

1) 東洋大学スポーツ健康科学（白山キャンパス）研究室 〒112-8606 東京都文京区白山5-28-20

Sports and Health Science Laboratory, Toyo University, 5-28-20, Hakusan, Bunkyo-ku, Tokyo, 112-8606, JAPAN

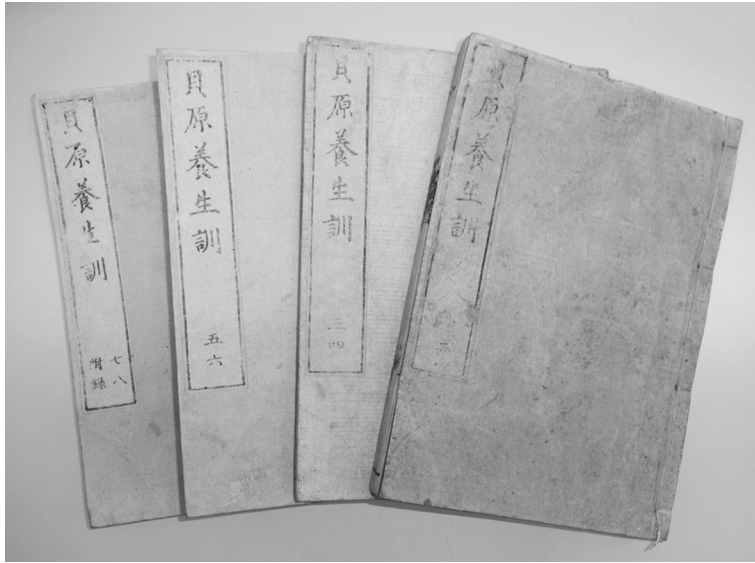


図1 『養生訓』（筆者蔵）

徒歩旅行を実施していた計算になる。江戸時代後期の日本は「ウォーキング大国」であったといえそうである。

以下では、江戸時代の「旅と健康」をキーワードとして、それを当時の一般庶民のウォーキングや幕府の政策との関わりの中で考えてみたい。

## 2. 養生思想の中のウォーキング

永禄6（1563）年に来日したキリスト教の宣教師ルイス・フロイスは、自らの属する西洋文明との比較を通して、客観的な視点から日本人の生活文化の特徴を観察した。フロイスは著書の中で、日本人のウォーキングに対する観念を「われわれは散歩を、大きな保養で健康によく、気晴らしになるものと考えている。日本人は全然散歩をしない。むしろそれを不思議がり、それを仕事のためであり、悔悛のためであると考えている。」<sup>3)</sup>と記録している。

フロイスの異文化世界からの眼差しが実態を捉えているとすれば、少なくとも戦国時代末期の日本人は、労働と切り離された「散歩」（ウォーキ

ング）には無関心であったことになる。それでは、日本人はいつの頃からウォーキングに関心を向けるようになったのであろうか。

日本史上、西洋医学の「健康」という概念が本格的に入ってくるのは明治時代であったが、それ以前の日本人が健康に無関心であったわけではない。江戸時代の日本には「養生」という衛生観念が存在していたためである。大陸から受け継いだ儒教精神や漢方医学に基づく養生思想は、江戸時代中期以降には民間レベルまで広く浸透していくことになる。予防医学的な見地から、一般庶民の間で今日でいう「健康意識」が高まったのも、同じ時代の傾向であったという<sup>4)</sup>。

この時期に大流行し、多くの人々に読まれた養生にまつわる書物があった。正徳3（1713）年刊行の貝原益軒の『養生訓』である（図1参照）。同書において「養生の術は つとむべき事をよくつとめて 身をうごかし 気をめぐらすをよしとす」<sup>5)</sup>と説かれているように、江戸の養生思想とは体内にバランスよく「気」を巡らせることで健康体を維持ないし獲得しようとするものであった。

益軒が『養生訓』を執筆したのは83歳の時であったとされるが、それまでの80年間におよぶ長い人生経験に基づいた説得力のある養生の実践記録が、多くの人々の関心と呼ぶことになったといえよう。

『養生訓』の中で、益軒は今日でいう「ウォーキング」について触れている。益軒いわく、同じ場所に長く居座らずに毎日少しずつでも身体を動かすこと、食後は庭内（雨天時は家の中）を数100歩ばかり静かに歩くことが、養生のために推奨される日課であるという。

益軒の『養生訓』より遅れて、蘭法医の杉田玄白が登場する。『解体新書』の訳者の一人として有名な玄白であるが、その著書の中に『養生七不可』（1803年頃）がある。同書は、古希を迎えた玄白が、自身の経験知から養生のためにしてはならない事柄を7点に絞って整理したものであるが、その末尾の7カ条目には「動作を勤めて安を好むべからず」<sup>9)</sup>と掲げられている。益軒と同様にして、玄白も養生のためにはある程度の運動が不可欠であると説いていることがわかる。

益軒や玄白の思想に見られるように、江戸の養生思想の中には、今日でいうウォーキング等の運動が健康の保持増進に果たす役割が認識されていたのである。

やがて、文化・文政期（1804～18・1818～30）になると、養生思想の文化はピークを迎える。この頃には、都市の貨幣経済が農村にもあまねく浸透し、庶民層が武士に勝るとも劣らない経済力を獲得していた。そのため、庶民も金銭を支払って養生書を読んだり医者にかかる等、自身の健康を確かめる術を少なからず手に入れたのである。経済力の向上は、庶民の生活レベルのみならず、健康意識を高めることにも連なったといえよう。

このようにして、養生思想の中でウォーキングが推奨されても、江戸の実社会では、今日のように

健康目的で路上を闊歩するような行動を取る者は少数派であったと思われる。

大正・昭和初期の作家、大佛次郎の随筆には、江戸の庶民社会では「何か目的か用がなければ外に歩きに出ない習癖」があったと解説されている<sup>7)</sup>。同書によると「散歩」という概念は、近代になってから西洋人が日本人に伝えたものだという。

また、幸田露伴の作品にも散歩に関する記述がある。露伴によると、古来より江戸では室内に籠ることを好む風習があり、目的もなく屋外を散歩することは「卑しい」行動だと考えられていて、その傾向は同書が執筆された明治32（1899）年頃の東京にも引き継がれていたという<sup>8)</sup>。

したがって、健康と歩行とを結びつける考え方は江戸の養生思想の中には確かに存在したものの、それを今日のウォーキングのようにして実践した人は稀であったといわねばならない。フロイスが見た戦国日本の風習は、江戸を貫いて明治の世の中まで変わるところはなかったのである。

### 3. 江戸の旅は健康の証明

冒頭で述べたように、江戸時代後期には庶民層を中心とした旅ブームが訪れ、人々は長距離を徒歩で移動しながら道中の異文化世界を堪能した。もちろん、この場合の歩くという行為は「養生」のためではなく、「移動手段」に他ならなかったが、これを一種のウォーキングと捉えるならば、江戸時代後期の街道にはそこかしこに「ウォーカー」がいたことになろう。江戸の旅人が現代人よりも健脚であったことは容易に想像がつくが、彼らは実際にはどの程度の歩行能力を持っていたのであろうか。

筆者の手元に、『江戸ヨリ唐津迄道中記』<sup>9)</sup>（以下『道中記』）という一綴りの古文書がある（図2参照）。弘化3（1846）年3月、とある人物が

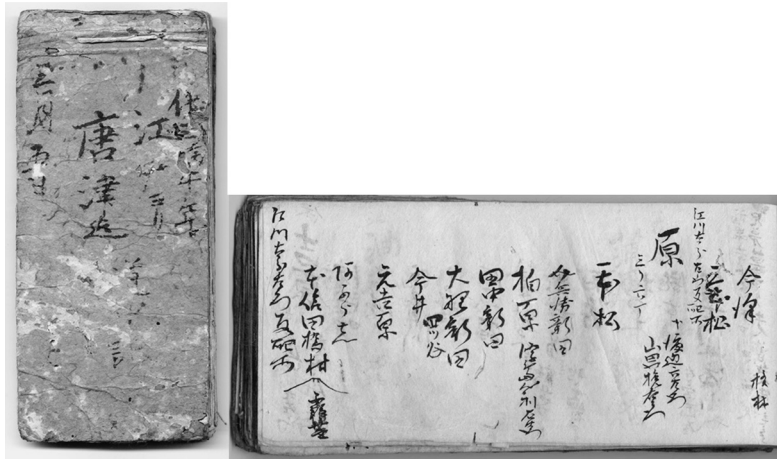
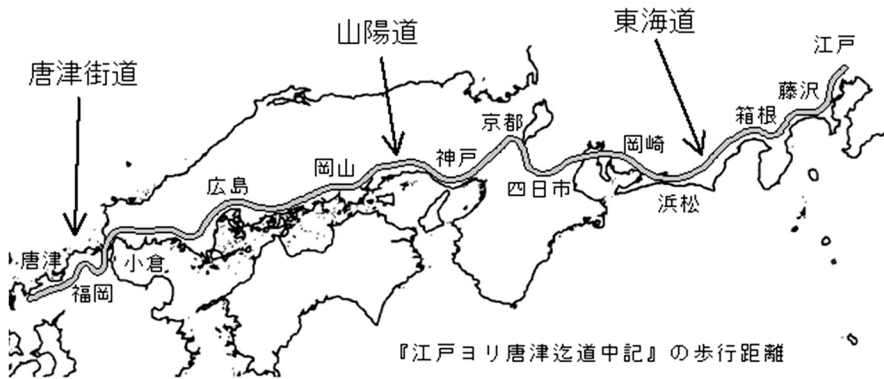


図2 『江戸ヨリ唐津迄道中記』（筆者蔵）



『江戸ヨリ唐津迄道中記』の歩行距離

総歩行距離：約1113.5km  
 1日平均歩行距離：約35.9km  
 最短歩行距離：約19.5km  
 最長歩行距離：約52.1km

図3 『江戸ヨリ唐津迄道中記』の旅のルート

江戸から九州の唐津（現・佐賀県唐津市）まで旅をした際に、道中での模様を書き留めた旅日記である。史料の記述内容からして、この旅日記の著者は歴史に名を残すような人物ではなく、おそらくは一般庶民の部類に属した可能性が高い。もしそうであれば、『道中記』の記述からは「ふつうの人」による「ふつうの旅」の姿を知り得ることになる。

以下では、この古文書に記された内容を手掛かりに、江戸時代の長距離徒歩旅行の一端を「歩行距離」の視点から探ることにしよう。

『道中記』の内容から江戸～唐津間の旅のルートを地図上に復元してみると、図3のようになる。江戸の日本橋を出立してからは東海道筋を直進して京都まで行き、そこからは山陽道経由で中国地方を下関まで横断し、九州上陸後は主に唐津街道を歩いて31日目に晴れて唐津に到着している。総延長1,100kmあまりの一大徒歩旅行であった。

次に、この旅をした人物が江戸～唐津間をどの位のペースで歩いたのか、その歩行距離の内訳をみていこう。31日間の足取りを振り返ってみる

表1 『道中記』における江戸～唐津間の歩行距離

	区間	歩行距離
1日目	日本橋～戸塚	41.1km
2日目	戸塚～小田原	40km
3日目	小田原～三島	31.3km
4日目	三島～由比	38.5km
5日目	由比～藤枝	43.8km
6日目	藤枝～袋井	35.7km
7日目	袋井～新居	39.3km
8日目	新居～藤川	39.1km
9日目	藤川～桑名	66.4km (陸路は39.1km)
10日目	桑名～関	39.8km
11日目	関～石部	40.5km
12日目	石部～伏見	41.3km
13日目	伏見～西宮	52.1km
14日目	西宮～明石	39km
15日目	明石～姫路	35.1km
16日目	姫路～有年	27.3km
17日目	有年～藤井	39km
18日目	藤井～川部	28.6km
19日目	川部～神辺	34.4km
20日目	神戸～三原	36km
21日目	三原～西條	33.2km
22日目	西條～海田市	19.5km
23日目	海田市～玖波	35.1km
24日目	玖波～高森	29.3km
25日目	高森～福川	36.2km
26日目	福川～小郡	23.9km
27日目	小郡～吉田	41.3km
28日目	吉田～小倉	31.2km (陸路は19.5km)
29日目	小倉～赤間	36.5km
30日目	赤間～姪の濱	40.5km
31日目	姪濱～唐津	37.5km

『江戸ヨリ唐津迄道中記』1846年(筆者蔵)より作成



図4 『伊勢参宮名所図会』に描かれた女性の旅姿

と、平均して1日あたり約35.9kmを歩き続けることがわかる。数字だけを見ても、この人物の健脚ぶりを窺い知ることができるが、彼は特殊な歩行能力を持ち合わせていたわけではない。

江戸時代後期に、江戸～伊勢間を歩いて旅した庶民男性の旅日記100篇近くを分析した報告によると、1日平均の歩行距離は約33.1kmであったとされている<sup>10)</sup>。しかも、その旅日記の著者の中には、60～70代の男性も含まれていたというから驚きである。

また、同時期の庶民女性による旅の場合はどうであったかという点、平均的な歩行距離は1日あたり約30.4kmであったとする研究結果がある<sup>11)</sup>。図4は『伊勢参宮名所図会』(1797年)のうち京都三条大橋を描いた挿絵の一部分であるが、女性が杖を片手に草鞋を履いて徒歩旅行をしていた様子が見て取れる。

このように、江戸に生きる人々にとって、およそ30km平均の距離を毎日のように歩き続けることは、男女の別を問わず無理のない行為であったと考えてよい。それどころか、江戸の旅人が歩いた街道は、所々に険しい山道等の難所が待ち受けており、路面が舗装されていない悪路も多々みられ

たという。こうした道路事情を考慮すれば、江戸時代の長距離徒歩旅行とは、現代人が実施するウォーキングよりも運動強度が高いものであったに違いない。

ところで、『道中記』の旅における1日の最長歩行距離は52.1kmに及んでおり、マラソン(42.195km)よりもはるかに長い距離を1日のうちに歩いたことになる。それでは、当時の人々が1日に歩む距離の上限は、一般的にはどのあたりにあったのであろうか。

元治2(1865)年に会津藩から伊勢参宮の旅をした集団は、道中での事前の決まり事として『伊勢詣同行定』を書き残している。そこには、厳守すべき項目の一つとして、日々の道中では10里(約39km)を歩行の目安とし、それが仮に12里(約46.8km)ないし13里(約50.7km)にまで及びそうな場合は、仲間内で相談して決定する旨が記されている<sup>12)</sup>。この取り決めによると、当時の徒歩旅行者にとって、12里ないし13里という距離は、無理のない1日の歩行の上限であったと推し量ることができよう。

以上みてきたように、江戸時代に遠くの土地まで旅をするには、30kmを超える距離を毎日よう

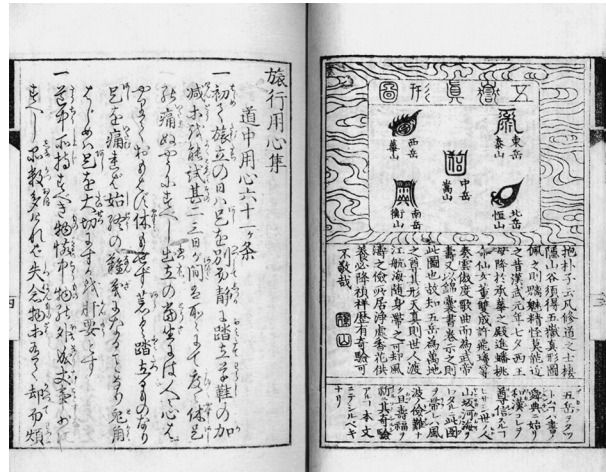


図5 『旅行用心集』（筆者蔵）

に歩き通せるだけの健脚であることが前提となっていた。江戸時代後期の大ベストセラーとなった旅行ガイドブック『旅行用心集』（1810年）には、どんなに金持ちであっても、健康体でなければ自らの脚で名所旧跡を訪ね歩くことができず、本当の意味で旅を楽しむことはできないと説かれている<sup>13)</sup>。したがって、江戸時代に徒歩旅行をするという行為そのものが「健康であること」の証明であったといえるのかもしれない。

#### 4. 徒歩の旅を支えた幕府の交通政策

このような、江戸時代後期の庶民の長距離徒歩旅行が実現した背景には、徳川幕府の交通政策の存在があった。

江戸時代初期、幕府は参勤交代制度を確かなものとするため、各地の大名が江戸と諸国とをスムーズに往復できるように、主要な街道の整備に取り掛かった。幕府がまず行ったのは、五街道（東海道・中山道・日光街道・甲州道中・奥州道中）の路上を整備することであった。

幕府は街道の両側に1里（約3.9km）ごとに土を盛り、その上に樹木を植えて距離の目標となる「一里塚」を設置した。図6は東京都板橋区志村

の中山道沿いに現存する一里塚である。一里塚を目安とすることで、旅人はそこに至るまでの距離や次の目的地までの距離を知ることができた。

また、幕府は街道筋の所々の分岐点に「道標」を置いた。これは今日でいう道路標識に相当するもので、目的地の方角や距離に関する詳細な情報が記されていた。図7は『木曾街道』（1835年頃）の中山道熊谷宿を描いた一枚（部分）である。画中右手の石造物が道標で、「右 おしぎょうだ道」「左 深谷二里廿町」と記されている。道標は必ずしも幕府によって設けられたものではなかったが、これが提供する情報によって、旅人は迷わずに行き先に辿り着くことができた。

こうした方角や距離を示すもの以外にも、幕府は街道沿いの多くの場所に「並木」を植えた。図8は『東海道五拾三次』（1833～34年）のうち東海道吉原宿付近の一枚で、街道沿いに植栽された松並木が描かれている。並木はある時は旅人に木陰を提供し、ある時は風雨や降雪から身を守る役割も果たすもので、この設備が徒歩の旅をより快適なものとしていたのである。

徳川幕府開府当初の街道の路面は、曲がりくねった凸凹な道が多く、一旦雨が降ると足下がぬ



図6 現存する東京都板橋区志村の一里塚（筆者撮影）



図7 『木曾街道』に描かれた中山道熊谷宿の道標



図8 『東海道五拾三次』に描かれた東海道吉原宿付近の松並木

かるみ通行が困難な状況であったという<sup>14)</sup>。そのため、幕府は平野部の街道の舗装に着手し、路面への砂敷き、平坦化、溝深い等を徹底して、雨水対策として排水口の設置や路面固めも実施した。しかし、同様の補修工事を山間部にまで施すことは難しかった。そこで、幕府は海拔約850mの箱根峠のうち約10kmの区間を、排水の設備も施された石畳道に改変する工夫を行っている。

図9は現存する箱根旧街道の石畳道の模様である。舗装されていたとはいえ、当時この道の通行が困難であったことは『東海道中膝栗毛』の一場面としても描写されている<sup>15)</sup>。

このように、江戸時代初期の幕府主導の交通政策とは、旅人が歩きやすいように細部におよんだ工夫を街道筋に施すものであった。

天保14（1834）年の幕府の公式調査によると、





図9 現存する箱根旧街道の石畳道（筆者撮影）

東海道筋の道幅は平野部では概ね3～4間（約5.4～7.2m）の範囲で設定されていたものの、山間部では2間（約3.6m）程度の箇所もあったことがわかる<sup>16</sup>。江戸時代後期の旅ブームの中で、庶民の間では徒歩旅行の団体ツアーも組まれるようになり、多人数で旅をするケースが全国的に増加した。例えば、関東地方の農村から伊勢まで団体旅行をする場合、同行者数は大体10～30人程度であったが、なかには50人を超えるツアーが組まれた事例もある<sup>17</sup>。このように考えると、上記の街道の道幅は旅人の通行に対して十分なゆとりが確保されていたとは言い難く、複数の団体がすれ違う際には「渋滞」を起こす場面もあったはずである。

こうした交通事情に対応すべく、江戸時代の街道では旅人がすれ違う際に、互いに「左側通行」をする交通マナーが定着していたという。実際に、江戸時代後期の旅行ガイドブック『増補海陸

行程細見記』（1836年）にも「道中ハ自分左り手の方を通行すべし」という注意点が記されている<sup>18</sup>。これは単なる交通マナーに止まらず、藩によっては制度として定められたケースもあった。徳島藩の寛政12（1800）年発布の法令には、街道の往来は左側通行を原則とすることが明記され、これは「天下之御作法」と位置づけられていたという<sup>19</sup>。

なお、すれ違う際の方向が右側ではなく左側であった理由は、当時の支配層である武士の事情と関係があった。左の腰に帯刀する武士が互いに右側を歩いてくると、刀の鞘がぶつかってトラブルが発生する危険性が想定されるため、その予防策として「左側」が選り採られたという説が現在有力である<sup>20</sup>。図10は『東海道名所記』（1659年頃）の挿絵の一枚であるが、狭い橋の上を腰に刀を差した2人組と3人組の旅人が互いに左側をすれ違う場面が描かれている。



図10 『東海道名所記』に描かれた狭い橋上での左側通行

幕府の交通政策は、元々は武士の参勤交代を円滑にするために施行されたものであったが、これが結果として庶民層が長距離徒歩旅行を行う環境を整えていた。江戸時代の社会では、幕府の政策が図らずも一般庶民のウォーキングを後押ししていたといえよう。

## 5. 交通環境の整備と伝染病の拡大

江戸時代初期に施行された幕府の交通政策は旅の大衆化の道を拓くこととなったが、それは日本全国の人口移動が以前よりも活発化することも意味していた。このことによって、地域間の貿易が活性化し自ずと経済規模も拡大していった。しかしながら、「旅と健康」をキーワードとして見ていくと、交通環境の整備の影響は必ずしも良い側面ばかりではなかったことに気がつく。

江戸時代にはインフルエンザ、麻疹、コレラ等が幾度となく大流行し、人々を恐怖に陥れることとなったが、こうした伝染病の大半は海外からもたらされた。例えば、安政5（1858）年のコレラ流行の感染源は、長崎港に入港したアメリカ船ミシシッピー号の船員であったと伝えられてい

る<sup>21)</sup>。また、同じく江戸時代後期に発生したインフルエンザや麻疹にしても、その流行の源は長崎に上陸した外国人であった。

興味深いのは、いずれの伝染病も拡大の経路がほぼ一致している点である。まずは長崎を起点に九州に広まり、次に海を越えて中国地方に上陸し山陽道に乗って関西へ、さらに東海道経由で東海・関東地方へと東漸し、やがて江戸で流行するに至っている。ちょうど、先に取り上げた『道中記』のルートを、伝染病は九州から逆行したことになる。

伝染病の種類によって感染経路（飛沫・接触・経口等）は異なるものの、幕府の政策によって街道筋を大量の旅人が往来できるようになったことは、同時に病原菌が各地へと素早く運ばれることも意味していたのである。当然、伝染病が流行して多くの犠牲者が発生すれば、人々は自身の健康に目を向けざるを得なくなる。とりわけ、安政5（1858）年、文久2（1862）年のコレラの爆発的流行や、同じく文久2（1862）年の麻疹の大流行によって日本国内の人口は著しく低下するが<sup>22)</sup>、この事実は人々に健康を損なうことに対する危機

感を煽っていった。

このように、江戸時代初期に幕府が施した交通環境の整備は、庶民の長距離徒歩旅行（ウォーキング）を後押ししただけではなく、図らずも伝染病の拡大を手助けするところとなり、これが当時の日本人の健康意識にも何らかの影響を及ぼしていったと考えられよう。今日のように、国策と健康が直結することはなかったにしろ、徳川幕府の「政策」と人々の「健康」は決して無縁ではなかったのである。

#### <引用・参考文献>

- 1) 「スポーツライフ・データ（成人の散歩・ウォーキングの実施状況）」笹川スポーツ財団ホームページ (<https://www.ssf.or.jp/research/slldata/tabid/1404/Default.aspx> 2017年9月19日閲覧)
- 2) 新城常三『新稿 社寺参詣の社会経済史的研究』塙書房, 1982年
- 3) フロイス著・岡田章雄訳『ヨーロッパ文化と日本文化』岩波書店, 1991年
- 4) 斎藤孝「日本人の健康」『NHK 歴史は眠らない』日本放送出版協会, 2010年
- 5) 貝原篤信編録『貝原養生訓』浪花岩井寿楽蔵板, 1834年
- 6) 立川昭二『江戸 老いの文化』筑摩書房, 1996年
- 7) 大佛次郎「今日の雪」『大佛次郎随筆全集 第二巻』朝日新聞社, 1974年
- 8) 幸田露伴「一国の首都」『一国の首都・水の東京』岩波書店, 1993年
- 9) 佐藤保人『江戸ヨリ唐津迄道中記』1846年
- 10) 谷釜尋徳「近世後期における関東地方の庶民による伊勢参宮の旅の歩行距離」『スポーツ健康科学紀要』8号, 2011年
- 11) 谷釜尋徳「近世後期における庶民女性による旅の歩行距離について」『体育史研究』27号, 2010年
- 12) 「伊勢詣同行定」『会津高郷村史』福島県耶麻郡高郷村, 1981年
- 13) 八隅蘆庵『旅行用心集』須原屋茂兵衛伊八, 1810年
- 14) 丸山雍成『日本交通史』吉川弘文館, 1992年
- 15) 十返舎一九「東海道中膝栗毛」『東海道中膝栗毛(上)』岩波書店, 1973年
- 16) 「東海道宿村大概帳」『近世交通史料集4』吉川弘文館, 1970年
- 17) 谷釜尋徳「近世後期における庶民の旅の集団歩行に関する研究」『スポーツ健康科学紀要』9号, 2012年
- 18) 鳥飼醉雅子「増補海陸行程細見記」『道中記集成 25巻』大空社, 1996年
- 19) 原田伴彦『道中記の旅』芸艸堂, 1983年
- 20) 名和弓雄『間違いだらけの時代劇』河出書房新社, 1989年
- 21) 酒井シヅ『病が語る日本史』講談社, 2002年
- 22) 鬼頭宏『人口で見る日本史』PHP 研究所, 2007年