

《 論 説 》

近世における江戸庶民の旅の歩行距離について
～道中双六の分析を中心に～

谷釜 尋徳

1. 問題の所在

本稿は近世における江戸庶民の旅の実際を、とりわけ道中の「歩行距離」の側面から明らかにしようとするものである。

以前筆者は、近世後期の伊勢参宮の旅を題材に類似の課題に取り組んだが、そこでは史料上の制約から実質的には江戸庶民の旅の歩行距離を詳らかにするには至らなかった⁽¹⁾。その理由は、江戸庶民の旅の歩行距離を算出するための手掛りを彼らが認めた旅の記録(=旅日記)のみに求めた点にあった。近世の江戸は火災都市であり、なおかつ近代以降の関東大震災や戦火の影響もあって、当該地域に残されたであろう史料の多くは焼失ないし散逸してしまっている⁽²⁾。そのため、分析するに足る量の江戸庶民の旅日記を蒐集することは事実上困難な状況にあったのである。

それゆえに、これまで交通史学や歴史地理学が近世庶民の旅の実際をある程度解き明かしてきたのにも関わらず、対象を江戸庶民に限った研究は控えめにいってもこれまで積極的に取り組まれてきたとは言い難い。ことに、江戸庶民

(1) 谷釜尋徳「近世後期の庶民の旅にみる歩行の実際—江戸及び江戸近郊地の庶民による伊勢参宮の旅を中心として—」『スポーツ史研究』20号、2007.3、1～22頁。

(2) そのような見解は、例えば下記の諸研究にみられる。西山松之助「江戸町人総論」『江戸町人の研究 第1巻』吉川弘文館、1972、3～4頁。／中井信彦「序言」『正宝事録 第1巻』日本学術振興会、1964、1頁。

の旅の問題を「歩行距離」という観点から詳らかにした研究は管見ではみられない。こうした状況に鑑み、本稿では「道中双六」という史料に光を当てることで、江戸庶民が旅の道中において歩んだ距離の実際を浮かび上がらせてみたい。

近世においては、絵入りの双六である「絵双六」が庶民の遊び道具として存在した。とりわけ、当時の主要街道をモデルにしてそこに名所や名物を描き込み、まわり双六の方法で遊ぶ「道中双六」は、紙上で旅の楽しみが味わえることから旅の流行と相まって人気を博したという⁽³⁾。こうした史料の性格からして、道中双六は旅人が直接記録した旅日記などとは区別しなければならない。しかし、絵双六の研究で知られる高橋順二が「双六は庶民の遊びの道具である一方、そのときどきの世相を忠実に映す鏡でもあった。そうしてそれはまた、世相をそのまゝ写すことにより一種のマスメディアの役割も果たした。」⁽⁴⁾と指摘するように、道中双六の作成には当時代における旅の実際がある程度反映されていたと捉えることができる。したがって、当該史料には当時代の一般性をもった情報を期待してもよいと考えられよう。本稿が江戸庶民の研究に付きまとう史料的な問題を克服すべく、道中双六を取り上げた理由はここに求められる。

本稿では『日本絵双六集成（新訂版）』⁽⁵⁾、『道中双六』⁽⁶⁾、『幕末・明治の絵双六』⁽⁷⁾を主たる手掛かりとして道中双六の蒐集を試みた。近世における道中

(3) 道中双六に関しては下記の諸研究が詳しいが、この中で旅の歩行距離に関して論究したものは見当たらない。山本正勝「道中雙六 その一～三」『日本美術工芸』572～574号、1986.5～7／増川宏一『ものと人間の文化史 79- II すごろく I / II』法政大学出版局、1995／加藤康子「明治前期絵双六に見られる江戸の残照」『梅花女子大学文学部紀要 児童文学編』35号、2001.12、1～28頁。／山本正勝『絵すごろく 生いたちと魅力』芸艸堂、2004。

(4) 高橋順二「絵双六から見た世相」『日本絵双六集成（新訂版）』柏美術出版、1994、163頁。

(5) 高橋順二編『日本絵双六集成（新訂版）』柏美術出版、1994。本書には計100点の絵双六が収載されている。

(6) 豊橋市二川宿本陣資料館編『道中双六』豊橋市二川宿本陣資料館、1998。本書には計167点の絵双六が収載されている。

(7) 加藤康子・松村倫子編『幕末・明治の絵双六』国書刊行会、2002。本書には計121点の絵双六が収載されている。

双六の種類は、主要街道をモデルにしたタイプのほかにも、各地の神社仏閣や名所巡りを紙上に表現したものをはじめ多岐にわたるが、その中で圧倒的な割合を占めたのが江戸～京都間を結ぶ東海道をモデルにした道中双六であった⁽⁸⁾。この種の双六の大半は、「振り出し」が江戸の日本橋で「上り」が京都の三条大橋に設定されているので、江戸庶民による江戸～京都間（東海道筋）の往路の道中事情が反映されているものと解してよからう。この点を考慮して、本稿では当該形式の道中双六を基本的な史料とし、江戸庶民の江戸～京都間（東海道筋）の歩行距離を研究対象として位置づけることとする。

ところで、本稿が取り上げる近世の旅人の歩行距離は、交通の近代化に連れて次第に減少していったと考えられる。新しい交通手段の普及は、とりもなおさず徒歩の旅の衰退をも招来したに違いないからである。そこで本稿では、近世における江戸庶民の旅の歩行距離を相対化する意味合いで、交通の近代化とともに旅が質的に変化していった様子をも併せて論じるものとした。

2. 江戸庶民の旅の歩行距離

①検討の諸前提

ここでは、道中双六の分析を通して江戸庶民の道中における1日あたりの歩行距離を検討するものである。多くの道中双六は東海道53次の各宿場を1コマとして進んでいく形態をとり、一定の間隔をおいた宿場（コマ）に宿泊を意味する「泊」印が付されている。ゆえに、その印の間隔を分析していけば当時代における江戸庶民の一般的な宿泊の取り方を知ることができるのであるが、そこに見出された宿場間の間隔は取りも直さず彼らが歩んだ距離を意味するところとなろう。したがって、本稿では東海道をモデルにした道中双六の中から、板行年代が特定でき、なおかつ紙面に「泊」印が確認されるものを選んで分析対象とした。

その際の歩行距離の算出は次の方法によった。まず、近世における東海道筋

(8) 増川宏一『ものと人間の文化史 79- II すごろく II』法政大学出版局、1995、103～104頁。

の宿場間の距離をそれぞれ明らかにしたうえで⁽⁹⁾、道中双六上の街道筋に付された「泊」印からその次の「泊」印までの距離を求めるという方法をとっている。これによって日毎の歩行距離を算出したうえで、その値を基に1日平均の歩行距離を割り出すことにしたい。なお、現在の距離単位への換算は、1里=36町=約3.9km / 1町=60間=約109mで計算している。

上記の方法をもって、計45点の道中双六に見られる歩行距離の傾向を把握すべく作成したものが表1である。ところが、表に掲載した道中双六の板行年代の幅は元文元(1736)年から明治41(1908)年までの約170年間に及び、そのうち明治期以降の双六が計7点含まれているため、その全てを近世における江戸庶民の「歩行」距離を証かす材料として扱うことは避けなければならない。明治期を迎えると、人力車、馬車、蒸気機関車、蒸気船などの新しい交通手段が急速に街道筋にも普及していき、これを利用するようになった旅人の歩行距離はすべからず減少していったと考えられるからである。

だからといって、日本の旅行史における近世と近代とを明治元(1868)年をもって判然と分かつことは適当ではない。政治体制に変化が生じたからといって人々の生活文化が瞬時に変わるはずはなく、旅の形態も明治期に入ってから数年間は近世との明確な相違を見出すことは困難なためである。そこで本稿では、徒歩による旅が衰退の一途を辿りはじめる契機として明治5(1872)年における鉄道の開通(新橋～横浜間)を取り上げ、これをもって近世と近代とを便宜的に区分することにしたい。つまり、表1に掲載した計45点の道中双六のうち明治5(1872)年以前に板行された38点(史料1～38)までを、近世における江戸庶民の歩行距離を明らかにするための手掛かりとして扱おうというのである。したがって、それ以降に板行された7点(史料39～45)の双六は、近世の歩行距離を相対化するための比較対象として用いることを予め断っておきたい。

(9) 近世における東海道筋の宿場間の距離に関しては、岸井良衛の研究成果によった(岸井良衛『新修 五街道細見』青蛙房、1973、127～170頁.)。

表1 道中双六にみる江戸庶民の江戸～京都間(東海道筋)の歩行距離*

No	史料名	年代	日数	1日あたりの歩行距離			各範囲に該当する日数										
				1日平均	最長	最短	~10	~20	~30	~40	~50	~60	~70	~80	~90	~100	100~
1	新板道中名所すこ六	1736~51	10	48.8	73	23.7	0	0	1	0	6	1	0	2	0	0	0
2	元文六辛酉新板道中双六	1741	11	44.4	78.8	23.7	0	0	1	2	6	1	0	1	0	0	0
3	東海道細見雙六	1751~1818	10	45.7	70.2	37	0	0	0	2	7	0	0	1	0	0	0
4	江都名物香妻錦面東海道細見双六	1772~1801	10	45.7	70.2	37	0	0	0	2	7	0	0	1	0	0	0
5	東海道五十三駅名所旧跡行程記新編道中双六	1818~30	10	45.6	70.2	37	0	0	0	3	6	0	0	1	0	0	0
6	五十三駅滑稽膝栗毛道中図会	1830~54	13	37.2	58.4	16.5	0	1	3	4	3	2	0	0	0	0	0
7	新板東海道中雙六	1843~47	10	48.8	78.8	29.2	0	0	1	2	3	1	1	2	0	0	0
8	新板遊山道中きま、双六	1843~47	11	44.4	67.1	11.7	0	1	0	2	6	0	2	0	0	0	0
9	五十三駅東海道中雙六	1843~47	11	43.9	70.2	27.9	0	0	1	3	6	0	0	1	0	0	0
10	有楽道中雙六	1847~52	11	43.9	70.2	27.9	0	0	1	3	6	0	0	1	0	0	0
11	新板東海道中五拾三次双六	1847~52	9	54.3	91.5	37	0	0	0	2	4	0	0	2	0	1	0
12	名所旧跡真景東海道五十三駅道中	1847~52	10	48.8	93.7	37	0	0	0	2	7	0	0	0	0	1	0
13	東海道五十三駅名所図会風景雙六	1847~52	11	44.4	83.5	26	0	0	2	2	5	1	0	0	1	0	0
14	五十三駅看立双六	1852	13	37.7	53.9	12.5	0	1	2	4	5	1	0	0	0	0	0
15	浮世道中膝栗毛滑稽雙六	1855	14	32.5	45.2	16.5	0	1	5	5	3	0	0	0	0	0	0
16	英雄五十三次	1855	13	37.5	61.3	10.5	0	2	3	3	1	2	1	1	0	0	0
17	東海道五十三次見立双六	1856	13	37.8	61.3	19.6	0	1	2	6	2	1	1	0	0	0	0
18	東海道中風景雙六	1856	10	48.8	73	37	0	0	0	2	6	0	0	2	0	0	0
19	東海道五十三次双六	1856	9	54.2	99.1	37	0	0	0	3	3	0	0	2	0	1	0
20	東海道五十三次道中雙六	1856	11	44.4	53.5	37	0	0	0	2	8	1	0	0	0	0	0
21	東海道五十三次道中雙六名物入	1856	9	53.3	98.9	31.2	0	0	0	4	1	1	1	1	0	1	0
22	新板膝栗毛道中雙六	1856	12	40.5	73	11	0	2	0	5	2	1	0	2	0	0	0
23	参宮上京道中一覽雙六	1857	12	37.5	46.4	16.5	0	1	2	2	7	0	0	0	0	0	0
24	東海道五十三駅雙六	1857	9	54.2	76.3	40.9	0	0	0	0	6	0	0	3	0	0	0
25	東海道五十三次発句双六	1857	11	44.3	60.4	37	0	0	0	2	8	0	1	0	0	0	0
26	東海道五拾三駅大雙陸	1859	10	48.8	106.7	36.5	0	0	0	3	6	0	0	0	0	0	1
27	東海道五十三次滑稽双六	1859	11	44.3	60.4	37	0	0	0	2	8	0	1	0	0	0	0
28	東海道五十三駅新板道中双六	1860	11	44.3	53.5	37	0	0	0	2	8	1	0	0	0	0	0
29	五十三駅東海道滑稽雙六	1860	13	37.1	67.1	20.6	0	0	4	5	3	0	1	0	0	0	0
30	東海道五十三治膝栗毛双六	1860	12	40.2	106.6	20.6	0	0	4	4	3	0	0	0	0	0	1
31	東海道五十三次道中遊山雙六	1861	11	44.3	53.5	37	0	0	0	2	8	1	0	0	0	0	0
32	擬文字道中雙六	1861~64	11	41.5	65.9	29.2	0	0	1	5	4	0	1	0	0	0	0
33	新板東海道五十三次行列雙六	1865	10	45.7	66.4	31.4	0	0	0	4	3	2	1	0	0	0	0
34	東海道五十三駅名所寿語録	1865	10	48.2	76	37	0	0	0	2	6	0	1	1	0	0	0
35	東海道五十三駅滑稽道中雙六	1865	10	48.1	81.2	27.3	0	0	1	3	2	2	1	0	1	0	0
36	滑稽道中御利益寿語録	1867	14	32.5	45.2	16.5	0	1	5	5	3	0	0	0	0	0	0
37	東海道五拾三駅大雙陸	1868	10	48.8	106.7	36.5	0	0	0	3	6	0	0	0	0	0	1
38	東海道中名処名物滑稽雙六	1870	12	40.6	67.1	20.6	0	0	2	5	3	1	1	0	0	0	0
39	開化東海道五十三次寿語録	1879	7	65.3	119	34	0	0	0	1	1	1	2	3	0	0	1
40	東海道五十三次道中雙六	1880	11	44.5	70.5	30.3	0	0	0	4	4	2	0	1	0	0	0
41	改正東海道五十三駅道中雙六	1883	11	44.5	70.5	30.3	0	0	0	4	4	2	0	1	0	0	0
42	しんぱむ東海道五十三次雙六	1888	9	54.1	77.5	35.2	0	0	0	2	2	2	1	2	0	0	0
43	東海道上り列車鉄道寿語六	1889	5	106.6	251.7	26.3	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
44	東海旧道膝栗毛滑稽雙六	1898	14	32.5	45.2	16.5	0	1	5	5	3	0	0	0	0	0	0
45	東海道五十三駅寿語録	1908	3	163.2	214.7	70.2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2

*本表は「日本絵双六集成」(柏美術出版、1994)「道中双六」(豊橋市二川宿本陣資料館、1998)「幕末・明治の絵双六」(国書刊行会、2002)に記載の諸史料を基に作成した。史料の詳細な情報については、巻末の一覧を参照された。

②道中双六にみる江戸庶民の江戸～京都間（東海道筋）の歩行距離

以上の諸前提を踏まえて、ここでは道中双六の分析を行い、近世を通してみた江戸庶民の江戸～京都間（東海道筋）における歩行距離の傾向を探ることにしたい。

まず、表1に掲載したもののうち近世の歩行距離を反映していると判断した38点の道中双六を分析してみると、1日平均の歩行距離は約44.2kmであった。ゆえに、少なくとも当該史料が板行された期間（1736～1870年）における江戸庶民はこの辺りの距離を理想として道中を歩んでいたものと推されよう⁽¹⁰⁾。

また、表1には各史料にみられる1日あたりの最長歩行距離および最短歩行距離の項目欄を設けたが、これについては史料ごとに数値のバラつきがみられ、最長歩行距離が40km台の場合もあれば中には100kmを超しているものもある。一方、最短歩行距離も10km台から40km程度のもまで様々である。ともあれ、近世の道中双六38点に関して各々の平均値を計算してみると、最長歩行距離の平均値は約71.9km、最短歩行距離の平均は約28.0kmであった。

したがって、これまでに検討した平均的な値を参考に言及するならば、近世における江戸庶民は江戸～京都間（東海道筋）の道中において少なくとも30km弱、多い時には70kmを超す場合があり、平均すると約44.2kmの距離を歩いていたと指摘されよう。前述したように、道中双六は実際の旅の記録（＝旅日記）とは区別しなければならない。しかし、実際に則した旅の世界を紙上に描くことで消費者を引き付ける努力がなされていたことを考慮すれば、上記の数値は当時の一般的な傾向を指し示していると捉えても差し支えはなから

(10) 近世の旅人が道中において距離を意識していたであろうことは、宿場間の距離に特化した文献の刊行によって窺い知ることができる。石川益守が天保3（1832）年に著した『東海道・中山道 行程早見表』は、折り畳んで携行できるサイズで宿場間の距離が一目で確認できるように作成された一覧表である（石川益守「東海道・中山道 行程早見表」（1832）『道中記集成 第25巻』大空社、1996、90～98頁）。著者は江戸～京都間の行程について「中途某より某の駅を量に、弄具を用ひて知る時ハ勞して且煩ハシ。或ハ胸臆を以量る時ハ分明ならず」（同上書、98頁）と記し、旅先で宿場間の距離をその都度計算することは面倒であるとの見解を示している。このようにして、当時代の旅人が道中でその日歩いた距離を意識していた様子が読み取れよう。

う。

ここで、表1に掲げた近世の道中双六全体にみられる歩行距離の内訳を検討しておきたい。これに関しては、表中の「各範囲に該当する日数」の項目をグラフ化した図1を通して歩行距離の割合を知ることができる。図によれば、道中双六が語る江戸庶民の歩行距離の内訳は全体の約44%が40km台、約26%が30km台に集中していることがわかる。表1をみると、歩行距離が50km台のものから100kmを超える場合、あるいは10km台や20km台という例もみられるが、それらの全体に占める割合は極わずかでしかなかったことが図1によって確かめられよう。このことからしても、近世の江戸庶民が理想とした1日の旅の歩行距離はおしなべて30km～50kmの間であったといえそうである。

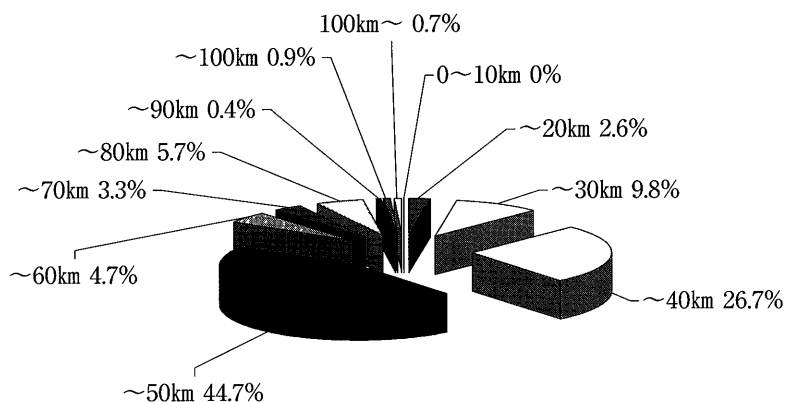


図1 道中双六にみる近世の江戸庶民の江戸～京都間における歩行距離の内訳

③江戸庶民の歩行距離の年次的傾向

以上、近世全体を通してみた江戸庶民による旅の歩行距離の傾向を検討してきたが、今度は彼らが歩んだ距離に年次的な変化を探ってみることにしたい。図2は表1に掲載した近世の道中双六(1736～1870年)38点を10年単位で括り、年代ごとに1日平均の歩行距離、最長歩行距離、最短歩行距離の項目に関する平均値を求めてグラフ化したものである。縦軸は歩行距離を横軸は道中双

六の年代を示している。ここでは、便宜的に明治3（1870）年に板行された『東海道中名処名物滑稽雙六』（史料38）を1860年代に含み入れた。

なお、本稿において蒐集しえた道中双六には1760年代、1780年代～1800年代、1820年代に板行されたものが見当たらないので、図中の横軸においても当該年代の値が抜け落ちていることを断っておきたい。

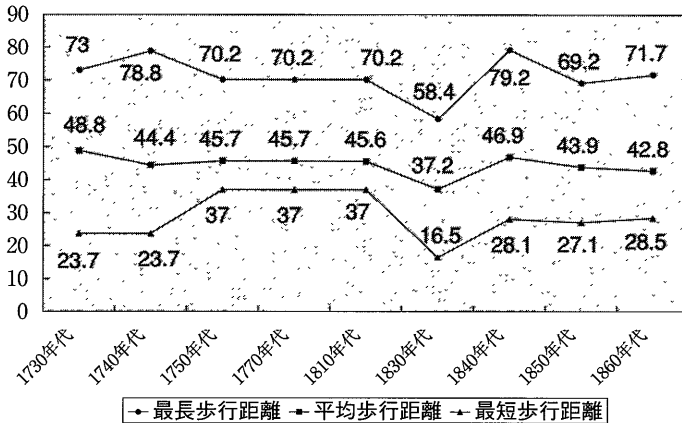


図2 道中双六にみる近世の江戸庶民の江戸～京都間における歩行距離の年次的傾向

図2における3つのグラフのうち、平均歩行距離と最長歩行距離はほぼ同様の波形を示しているが、この2項目には、18世紀前半と幕末期とを比べると幕末期の方が歩行距離が短くなっているという共通点を見出すことができる。とりわけ、1日平均の歩行距離の方は18世紀前半から幕末期にかけて約6kmも減少している。おそらく、旅人の歩行距離を相対的に短縮させる何らかの事情がこの期間において生じたと考えねばなるまい。

一方、上記2項目とは若干異なる波形を示しているのは最短歩行距離のグラフであるが、まず注目すべきは18世紀中頃から19世紀初期にかけての数値の上昇である。この現象は、当該期間において旅人が少なくとも毎日37km程度を超える距離を歩んでいたことを意味するが、これは先に示した近世を通してみた最短歩行距離の平均値（約28km）を10km近く上回っている。数値からみれ

ば、この時期の江戸庶民の旅は先を急ぐようになったという点でせわしなかったといわねばならない。しかし、江戸庶民の旅の歩行距離に着目する本稿では、この時期を長距離歩行が可能になり、道中の移動範囲が拡大していった時代として捉えておくことにしたい。

また、図中の最短歩行距離のグラフに関して1830年代～1860年代に注目されたい。それ以前の時期において長距離歩行が可能になったのにも関わらず、この時代はそれよりも約10kmの数値の減少がみられる。上述のように平均歩行距離と最長歩行距離のグラフも同様に幕末期にかけて数値が減少傾向にあることと併せて考えると、江戸庶民は19世紀初期から幕末期にかけて道中で先を急がなくなったといえよう。

その理由の一つは、この時代において旅の娯楽化が急速に進んでいったことに求められる。庶民が旅をするための諸条件の整備が未熟であった近世初中期の旅は、社寺への信仰心に大きく包まれたものであった。しかし、時代が下るに連れてその信仰心は徐々に薄らぎ、後期には御利益に定評のある社寺への参拝は旅の「名目」として利用されるようになっていく。それは、随筆作家の喜多村信節が『嬉遊笑覧』(1830)に当時の旅の傾向として「神仏に参るハ傍らにて、遊樂をむねとす」⁽¹¹⁾と記していることから知る事ができる。このように、図2のグラフが示すように19世紀初期から幕末期にかけて江戸庶民は道中先を急がずに、行く先々の名所や名物を堪能しながら街道を歩んでいったといえよう。事実、江戸神田の紀伊国屋三谷家の長三郎という男性が嘉永4(1851)年に旅をした際の記録『道中記』をみると、この旅では江戸～京都間の東海道筋において数々の名所を訪問し、名物を食べ歩いていた様子が見て取れる⁽¹²⁾。

(11) 喜多村信節「嬉遊笑覧」(1830)『嬉遊笑覧』近藤出版部、1887、199頁。

(12) 紀伊国屋長三郎「道中記」(1851)『ある商家の軌跡—紀伊国屋三谷家資料調査報告書—』千代田区教育委員会、2006、150～156頁。

3. 交通の近代化にともなう歩行距離の減少

旅に限って言及するならば、近世と近代との間に生じた最も顕著な変化は交通手段の発達であったといえる。人力や畜力を利用した人力車や馬車の普及度も高かったが、とりわけ、蒸気機関車や蒸気船の登場は近世的な徒歩中心の旅を加速度的に衰退させていくことに連なった⁽¹³⁾。これらを利用することによって道中の「移動」距離が徒歩の場合と比べて著しく拡大し、自ずと旅程全体に占める「歩行」距離の割合が減少していったと推されるからである。

そこで以下では、徒歩の場合と新たな交通手段を利用した場合とを「距離」や「速度」の観点から比較しながら、交通の近代化によって旅が質的に変化していった様子を捉えてみたい。

①人力車を利用した場合

明治14（1881）年に北多摩郡喜多見村（現・世田谷区）の小泉角兵衛が伊勢参宮をした際に『道中万覚帳』⁽¹⁴⁾という旅日記を書き残している。この旅日記をみると、角兵衛は在地～伊勢間（往路）の東海道筋で頻繁に人力車を利用していることが記されているので、この時期の東海道筋で人力車が普及していたことがわかる。

この旅では在地～伊勢間（往路）の移動に13日間を費やしているが、このうち1日の行程の中で人力車利用の記載がある日は6日間を数える。そこで、人力車を利用している日とそうでない日との移動距離を比較すべく、各々の移動

(13) このことについて、交通史研究に従事する山本光正の見解に注目しておきたい。

「近世的な旅が姿を消していった最大の理由は鉄道の発達であるが、それに加えて経済活動や社会生活の変化を考慮しておかなければならない。交通手段の発達は経済活動・社会生活の速度を加速させることになった。従来江戸から京都まで一〇数日かけて移動していたものが、鉄道の開通により一日で達することができるようになると、経済活動や社会活動は鉄道の速度に応じて加速していくわけである。そうした中で東京から京都まで片道一〇数日もかけて移動することなど許されなくなってくるわけである。」（山本光正「旅から旅行へ—近世・近代の旅行史とその課題—」『交通史研究』60号、2006.8、11～12頁。）

(14) 小泉角兵衛「道中万覚帳」（1881）『伊勢道中記史料』世田谷区教育委員会、1984、74～88頁。

距離の平均値を求めてみると、前者が約39.4km、後者が約36.6kmという数字が確かめられた。このことから、人力車利用の有無が道中の移動距離に与したる影響を及ぼしていなかったことがわかる。ゆえに、当時街道筋で普及していた人力車は、未だ徒歩に比べて顕著な速度差を生み出すような構造にはなっていないと考えねばなるまい⁽¹⁵⁾。

また、『道中万覚帳』の旅では、帰路の四日市～横浜間を蒸気船を利用して僅か2日間で移動している。一方、往路の行程を振り返ってみると、在地から徒歩と人力車で移動し、四日市を通過したのは12日目のことであった。陸路と航路の違いこそあれ、ここに蒸気船という極めて近代的な交通手段によって道中の移動「速度」が飛躍的に速まり、それにともなって1日の移動「距離」が拡大したことが見て取れる。その後の神奈川～新橋間では蒸気機関車の利用が確かめられるように、この旅における移動は徒歩と近代的な交通手段とが併用されている。したがって、この『道中万覚帳』はまさに近世的な旅から近代的な旅への過渡期に行われた旅の記録であったといえそうである。

表1の中で、この時期に板行された道中双六として『開化東海道五十三次寿語録』(史料39)、『東海道五十三次道中雙六』(史料40)、『改正東海道五十三次道中雙六』(史料41)、『しんばむ東海道五十三次雙六』(史料42)などがあげられるが、各々の平均歩行距離には近世のものとは比べて顕著な差異は認められない。おそらく、この時期は人力車の構造上の問題も手伝って未だ徒歩中心の旅をする者が少なくなかったのではあるまいか。

②蒸気機関車を利用した場合

明治5(1872)年に旅の質的变化を促す出来事が新橋～横浜間に起こった。それは文明開化の象徴として走り出した蒸気機関車(鉄道)の登場であった。

(15) ただし、人力車研究の第一人者である齊藤俊彦は、明治初期の人力車の普及にともない東海道における1日の移動距離が徒歩の場合と比べて2倍に拡大したと指摘していることから(齊藤俊彦『轍の文化史—人力車から自動車への道—』ダイヤモンド社、1992、69頁)、この問題についてはより多くの旅の記録をつき合せて検討する必要がある。

同年9月6日付けの『東京日日新聞』はこの蒸気機関車の速度を次のように伝えている⁽¹⁶⁾。

「横浜より東京まで、行程八里にあまれるをわづか五十四分にしていたる。その疾きのこと風の如く、雲の如く、従来は巨万の金をなげうつとも羽翼なくしていたるに難きを。すでにかくのごとくなれば此下若干の末、その広益幾干なるをしらず。そもそも神武創業以来未だかかる盛行ありしを聞かず」

道中双六にみる近世の江戸庶民による旅の歩行距離が1日平均で約44.2kmであったことからすれば、8里（約31.2km）を1時間弱で疾走した蒸気機関車の登場は実に画期的であったといわねばならない。この移動手段の著しい発達によって、それまでの徒歩中心の旅行形態が一変し、目的地までにかかる移動時間が飛躍的に短縮することとなった。ここに、道中における旅人の「歩行」距離が減少の一途を辿りはじめたとみなすことができよう。

これより時代が下るにつれて徒歩による旅は陰りをみせ、次第に蒸気機関車を利用した旅が主流をなすようになる。華族女学校の学生である奈良原時子が明治22（1889）年に著した『鎌倉日記』には、東京～鎌倉間の移動の様子が次のように記録されている⁽¹⁷⁾。

「開けゆく御代は鉄道の便も日に月にひらけ行きたれば、何の心がまへもなく、皆笑ひさゞめきて別るめる。午前八時新橋の停車場を発す。乗

(16) 『東京日日新聞』1872年9月6日付

(17) 奈良原時子「鎌倉日記」（1889）『鎌倉市史 近世近代紀行地誌編』吉川弘文館、1985、450頁。
この旅の4年後、明治26（1893）年7月19日から8月20日にかけて正岡子規は東北方面へ旅をしているが、その記録『はて知らずの記』の中には「まことや鉄道の線は地皮を縫ひ電信の網は空中に張るの今日…」（正岡子規「はて知らずの記」（1893）『明治紀行文學集』筑摩書房、1974、73頁。）という一文がみられる。当時代においては鉄道網がかなりの度合いで広がっていたことがわかる。

りあへる人、殊に多くていたう困じにたり。定めの時にはすこし後れて十一時廿分許り鎌倉にいたり、それより腕車（人力車—引用者注）に代へて、海浜院と云ふ旅館につきぬ。」

上記引用文から、当時代には近代的な「定時法」の時間観念が浸透していたことが窺えるが、この旅では午前8時に新橋を出発して午後11時20分頃には鎌倉に到着している。一方、文化6（1809）年に江戸～鎌倉間を主に徒歩で旅した江戸の商人の記録をみると、江戸を出発して鎌倉に到着したのは2日目のことであった⁽¹⁸⁾。奈良原時子の旅と同じ明治22（1889）年に板行された道中双六が、蒸気機関車による旅の模様を紙上に描いた『上り列車鉄道寿語六』である。その分析結果を表1よりみると、1日平均の移動距離は106.6kmにまで拡大している。蒸気機関車というスピードマシンの登場が道中の移動時間を著しく短縮させ、1日の移動距離を拡大させたことにもはや疑う余地はあるまい⁽¹⁹⁾。

さて、交通手段の発達にともない旅の楽しみ方も変化していった。『国分寺史料集（Ⅲ）』（1983）には、史料の表題はないが明治33（1900）年8月に国分

(18) 扇雀亭陶枝「鎌倉日記」（1809）『鎌倉市史 近世近代紀行地誌編』吉川弘文館、1985、279～292頁。

(19) 日本ではじめて鉄道が開通した明治5（1872）年から、東海道線全線が開通した明治22（1889）年の期間における鉄道網の広がりを以下に示しておきたい。明治5年：新橋～横浜間／明治7年：大阪～神戸間／明治9年：大阪～向日町間／明治10年：京都～神戸間／明治13年：京都～大津間、手宮～札幌間／明治15年：長浜～柳ヶ瀬間／明治16年：長浜～関ヶ原間、上野～熊谷間／明治17年：上野～高崎間、関ヶ原～大垣間、高崎～前橋間／明治18年：品川～赤羽間、大宮～宇都宮間、高崎～横川間／明治19年：名古屋～武豊間、大府～武豊間、名古屋～清洲間、清洲～一ノ宮間、一ノ宮～木曾川間、直江津～関山間、宇都宮～西那須野間、西那須野～黒磯間／明治20年：大垣～加納間、武豊～神戸間、横浜～国府津間、黒磯～郡山間、上野～塩釜間／明治21年：関山～長野間、長野～上田間、上田～軽井沢間、大府～浜松間、兵庫～明石間、兵庫～姫路間／明治22年：小山～水戸間、国府津～静岡間、新宿～立川間、静岡～浜松間、湊町～柏原間、丸亀～琴平間、大船～横須賀間、馬場～米原～関ヶ原間、立川～八王子間、兵庫～神戸間、兵庫～竜野間、博多～千歳川間、草津～三雲間、小山～前橋間（澤壽次・瀬沼茂樹『旅行100年—一駕籠から新幹線まで—』日本交通公社、1968）

寺（現・国分寺市）から東北地方へ旅をした者の記録が記載されている⁽²⁰⁾。その旅の序盤において東京を遊覧した部分の記述をみると、国分寺から飯田町まで汽車に乗り、そこから上野まで人力車を利用して上野動物園を訪れ、その後浅草までは馬車で移動し、上野停車場から塩釜行きの汽車に乗り込むといった具合に、徒歩による旅は完全に見る影もなくなっている。

この時代には『東海道旧道膝栗毛滑稽雙六』（史料44）や『東海道五十三駅寿語六』（史料45）といった道中双六が板行されている。前者の方はタイトルから推して、滑稽本の『東海道中膝栗毛』（1802～09）を模したものと思われ時代性を反映した双六とは言い難い。一方、後者の道中双六は東京～京都間をわずか3日間で移動しており、1日平均の移動距離も徒歩中心であった近世（約44.2km）と比べておよそ4倍に迫る約163.2kmとなっている。移動距離という観点からみれば、交通の近代化はこの時期にはかなりの度合いで進展し、旅人が道中において徒歩で移動する機会（＝歩行距離）は著しく減少していたといわねばなるまい。

このようにして、各地の神社仏閣を巡る旅の場合も、近世のように徒歩で移動し行く先々の名所や名物などの異文化に触れながら道中そのものを楽しもうとするスタイルは衰退し、「近代交通を利用して主要な社寺のみを途中下車して参詣する」⁽²¹⁾という旅が主流をなしていくのである。その是非を云々するよりも、ここでは現代的な旅行の形態がおよそこの時代に端を発していることを確かめておきたい。

4. 結び

本稿において検討した結果は以下のように整理することができる。

1. 近世における江戸庶民の旅の歩行距離に関する傾向を探るべく、当時代の世相を反映している38点の道中双六（1736～1870年）を分析した。その結果、

(20) 「表題なし」（1900）『国分寺史料集（Ⅲ） 寺社・信仰・文芸関係文書』国分寺市、1983、310頁。

(21) 小野寺淳「道中日記にみる伊勢参宮ルートの変遷—関東地方からの場合—」『筑波大学人文地理学研究』14号、1990.3、236～237頁。

近世における江戸庶民は江戸～京都間の道中において少なくとも30km弱、多い時には70kmを越す場合があり、平均すると約44.2kmの距離を歩いていたことが明らかとなった。また、道中双六にみられる歩行距離の内訳を検討してみると、近世の江戸庶民が理想とした1日の歩行距離はおしなべて30km～50kmの間であったことが示唆された。

2. 江戸庶民が道中で歩んだ距離の年次的な傾向を知るべく、本稿で用いた近世の道中双六を10年単位で括り、年代ごとに1日平均の歩行距離、最長歩行距離、最短歩行距離に関する平均値を求めてみると、18世紀中頃から19世紀初期にかけて最短歩行距離が急速に長くなっていた。ゆえに、この時期の江戸庶民の旅は先を急ぐようになったという点でせわしなかったといわねばならないが、これは当時代において道中の長距離歩行が可能になり、1日の移動範囲が拡大していった様子を反映するものと見なされよう。1830～60年代になると、最短歩行距離はそれ以前よりも減少傾向をみせている。これは江戸庶民がこの時期において以前よりも道中で先を急がなくなったことを示しており、その理由の一つは当時代において旅の娯楽化が急速に進んでいったことに求められた。

3. 明治初期における人力車を利用した旅の記録と、同時代に板行された道中双六を基に道中の移動距離を検討してみると、その数値には近世の歩行距離と比べて顕著な差異は認められなかった。ゆえに、当時街道筋で普及していた人力車は、いまだ徒歩に比べて顕著な速度差を生み出す構造にはなっていなかったといえよう。次いで、明治中期頃における蒸気機関車を利用した旅の記録と、同じく蒸気機関車による旅の模様を紙上に描いた道中双六を併せて見ていくと、近世と比べて道中の移動時間が飛躍的に短縮し、1日の移動距離が拡大したことが指摘された。したがって、蒸気機関車の登場によって、道中の「移動」距離が徒歩の場合と比べて著しく拡大したことともない、自ずと旅程全体に占める「歩行」距離の割合は減少していったといわねばなるまい。

本稿で使用した道中双六の一覧

（各史料に付した番号は表1に対応させたものである。双六の名称、板行年代、作者、版元、サイズの順に掲載した。）

1. 新板道中名所すご六（1736～51）鱗形屋孫兵衛版、31×44cm
2. 元文六辛酉新板道中双六（1741）春雨堂琴呂・松雨亭鳥谷作、50×71cm
3. 東海道細見雙六（1751～1818頃）北尾重政作、伊勢屋金兵衛版、64×100cm
4. 江都名物吾妻錦画東海道細見双六（1772～1801頃）北尾重政作、永寿堂西村屋与八版、61×100cm
5. 東海道五十三駅名所旧跡行程記新鑄道中双六（1818～30頃）一筆斎英泉作、佐野屋喜兵衛版、51×74cm
6. 五十三駅滑稽膝栗毛道中図会（1830～54頃）一猿斎国升作、綿谷喜兵衛版、47×70cm
7. 新板東海道中雙六（1843～47頃）五風亭歌川貞虎作、佐野屋喜兵衛版、43×65cm
8. 新板遊山道中きまゝ双六（1843～47頃）歌川広重作、蔦谷吉蔵版、43×63cm
9. 五十三駅東海道中雙六（1843～47頃）万屋吉兵衛版、37×56cm
10. 有楽道中雙六（1847～52頃）歌川重宣作、山城屋甚兵衛版、35×51cm
11. 新板東海道中五拾三次双六（1847～52頃）山口屋藤兵衛版、24×36cm
12. 名所旧跡真景東海道五十三駅道中（1847～52頃）錦朝桜芳虎作、44×63cm
13. 東海道五十三駅名所図会風景雙六（1847～52頃）一立斎広重作、丸屋清次郎版、50×72cm
14. 五十三駅看立双六（1852）一陽斎豊国作、錦昇堂笑寿屋庄七版、75×73cm
15. 浮世道中膝栗毛滑稽雙六（1855）一立斎広重作、恵比寿屋庄七版、49×72cm

16. 英雄五十三次 (1855) 一東齋芳国作、36×49cm
17. 東海道五十三次見立双六 (1856) 為永春蝶・立川国郷作、木屋宗次郎版、48×70cm
18. 東海道中風景雙六 (1856) 歌川重宣作、藤岡屋慶次郎版、47×67cm
19. 東海道五十三次双六 (1856) 歌川重宣作、山城屋甚兵衛版、33×46cm
20. 東海道五十三次道中雙六 (1856) 歌川重宣作、山城屋甚兵衛版、44×49cm
21. 東海道五十三次道中雙六名物入 (1856) 立川齋国郷作、辻岡屋文助版、46×69cm
22. 新板膝栗毛道中雙六 (1856) 歌川重宣作、山城屋甚兵衛版、36×49cm
23. 參宮上京道中一覽雙六 (1857) 歌川広重作、蔦谷吉藏版、71×71cm
24. 東海道五十三駅雙六 (1857) 歌川重宣作、丸屋鉄二郎版、37×49cm
25. 東海道五十三次発句双六 (1857) 立川齋国郷作、木屋宗次郎版、47×71cm
26. 東海道五拾三駅大雙陸 (1859) 一猛齋芳虎作、和泉屋市兵衛版、69×74cm
27. 東海道五十三次滑稽双六 (1859) 一英齋芳艶作、木屋宗次郎版、46×71cm
28. 東海道五十三駅新板道中双六 (1860) 歌川国孝作、常盤堂版、38×52cm
29. 五十三駅東海道滑稽雙六 (1860) 一恵齋芳幾作、加賀屋版、49×71cm
30. 東海道五十三治膝栗毛双六 (1860) 一英齋芳艶作、遠州屋彦兵衛版、25×37cm
31. 東海道五十三次道中遊山雙六 (1861) 一鵬齋芳藤作、辻岡屋文助版、34×48cm
32. 擬文字道中雙六 (1861~64頃) 一躰舎分身・光齋芳盛作、古賀屋勝五郎版、48×72cm
33. 新板東海道五十三次行列雙六 (1865) 玉蘭齋貞秀作、辻岡屋文助版、71×61cm

34. 東海道五十三駅名所寿語録（1865）一雄齋国輝作、糸屋庄兵衛版、60×70cm
35. 東海道五十三駅滑稽道中雙六（1865）河鍋暁斎作、具足屋嘉兵衛版、57×70cm
36. 滑稽道中御利益寿語録（1867）歌川広重作、丸屋平治郎版、51×73cm
37. 東海道五拾三駅大雙陸（1868）一曜齋国輝作、万屋吉兵衛版、69×72cm
38. 東海道中名処名物滑稽雙六（1870）一柳斎周重作、辻岡屋亀吉版、48×71cm
39. 開化東海道五十三次寿語録（1879）児玉弥七版、24×35cm
40. 東海道五十三次道中雙六（1880）安藤徳兵衛作、松井栄吉版、36×49cm
41. 改正東海道五十三駅道中雙六（1883）安藤徳兵衛作、大倉四郎兵衛版、49×71cm
42. しんぱむ東海道五十三次雙六（1888）歌川国利作、森本順三朗版、38×47cm
43. 東海道上り列車鉄道寿語六（1889）長谷川園吉版、55×72cm
44. 東海旧道膝栗毛滑稽雙六（1898）広重画国貞写、深川屋金之助版、49×70cm
45. 東海道五十三駅寿語録（1908）牧金之助版、49×72cm

—たにがま ひろのり・法学部講師—