

# 旅 と 関 所

——旅日記を中心としてみた庶民男子の関所通行——

山 本 光 正

- 
- |                     |         |
|---------------------|---------|
| はじめに                | 3. 途中手形 |
| 1. 制度からみた関所手形       | おわりに    |
| 2. 旅日記を中心とした関所通行と手形 |         |
- 

## 論文要旨

近世における関所の研究は、当然のことながら、幕府諸政策との関連で扱われている。大名統制や入鉄砲に出女に代表されるように、研究の大きな課題の一つは関所設置の目的や意義にある。

こうした関所研究の傾向からみると、一般庶民男子の通行はその研究の中で占める位置は極めて小さなものである。

一方庶民の旅という観点からみると、庶民男子の通行には、幕府の定めた通過方法とはかなり異なる点が見られる。庶民男子が旅をする場合、往来手形を持参し、手形の改めを受けるだけで関所を通行することができた。もしも手形を持参しない場合でも、取り調べの結果不審な点がなければ通行を許されていたことになっている。

ところが旅日記をみると、しばしば関所——主に箱根関所——に手形を「提出」している記事が見られる。提出しているのは往来手形とは別のものようである。このことを裏付けるように、やはり旅日記には旅の途中で手形を作成・発行してもらっている記述がよくみられる。特に多いのが江戸の旅宿である。

東国の人々の多くは伊勢参宮の際江戸に入り、1～2泊して伊勢に向かうが、その際旅宿で手形の発行をしてもらっている。

右のような関所手形についての幕府、関所側の記録は極めて少ないようである。このような関所手形について、かろうじて『箱根御関所日記書抜』に途中手形という名称で記されている。その内容も旅の途中で手形発行を禁じたものである。

このような手形が自然発生的に成立したとはとても考えられない。恐らく何らかの理由により一時的にとった処置が、途中手形に姿を変え尾を引きずり、これを旅籠屋が利用したのであろう。

いずれにせよ庶民男子が関所を通過する時、旅の途中で発行してもらった手形を関所に提出したことは事実として認めざるを得ない。

## はじめに

世の中には本音と建て前がある。制度や規則に対する実態もそのひとつである。制度や規則に対し、実態を示す史料は数多くあるが、旅日記などもそのひとつといえよう。

日記自体読まれることを予想した場合が多く、筆者のごく個人的行動などがセーブされることはしばしばあるが、それ以外については事実が記されている場合が多い。

旅日記は交通制度に対する実態が記されているものというてよい。たとえば宿泊禁止地での宿泊状況、通行が禁止されている道の通行、海道一の大橋といわれた岡崎の矢作橋が常に修理中で船で渡河したことなど、多くの情報を得ることができる。

こうした情報のひとつに関所の通過を挙げるができる。

関所研究は古くから行われているが、戦後における主な著作として、『東海道新居関所の研究<sup>(1)</sup>』・『近世関所制度の研究<sup>(2)</sup>』・『日本近世交通史の研究<sup>(3)</sup>』・『近世交通制度の研究<sup>(4)</sup>』などを挙げるができる。

しかし上記の著作はいずれも関所制度の解明を主目的としたものであり、当然のことながら旅人の関所通行の実際にはあまり触れていない。筆者は現在近世の旅の具体的様相についての調査を進めているが、その中心となる史料「旅日記」を見ていると、度々旅の途中で関所手形を作成・発行してもらっている記事を目にする。一体この事実が何を意味するものであるのか、従来の関所研究には研究目的からしてこのようなことは論究されていないようである。

本稿においては旅の調査研究の一環として、一般庶民男子の関所通行と手形について述べてみたい。関所制度は細かい規則などがあるため、筆者が事実誤認をしている箇所があるかもしれないことをお断りしておく。

### 1. 制度からみた関所手形

一般庶民の男子が旅をする場合、関所手形とは異なる「往来手形」を必要とした。この往来手形<sup>(5)</sup>について近藤恒次氏は次のように述べられている。

関所手形と同種のものではあるが、性格の全く異ったものに往来手形がある。元来関所を通過する男子は、手形は不必要であったが、それは武士の場合であり、庶民に限って往来手形を必要としたのであった。しかし、関所手形とは異り関所に差出したものではなく、関所役人の検閲を受けるのみで事足りたので、常に身につけていることができ、関所の通行手形であるとともに、事ある際の身許証明書ともなっていたのである。(傍点筆者)

さらに往来手形は発行手続も簡単で、発行者は旦那寺、庄屋、名主であったことから、信用

性も薄かったとされ、偽の手形も使用されていたであろうと述べられている。

また同氏は庶民の男子の関所改めの項でも、<sup>(6)</sup>

(中略)このような往来手形は特に新居という特定の関所を対象とせず、また手形を関所に差出してしまふのでなく、ただ検閲を受けたにすぎなかった。したがって旅に出る庶民は、一通の往来手形さえ所持しておれば事足りたわけであった。

と再び述べ、『旅行用心集』の一節を引用している。その一節は次のとおりである。<sup>(7)</sup>

一通り手形ハ大切に所持いたし、其所の茶屋にて一覽之上、御番所差上可申也、其場かゝり、懐中、鼻紙入等さかすハ不取廻しなるもの也、女通り手形等も同様なり、若一向に不案の人ハ、其所のものに様子を承り合すべし。(傍点筆者)

近藤氏は往来手形は関所役人に見せるだけ、検閲を受けるだけと述べておられるが、同氏が引用している『旅行用心集』の記述「御番所差上可申也」はどうみても見せるだけではなく提出すると読みとれるのである。

しかし村々に往来手形の現物が残っていることから、これを提出することなく持ち帰ったものと思われる。

往来手形については五十嵐富夫氏も言及されている。その内容は近藤氏とはほぼ同様で、「この往来手形は、関所に提出するものではなく、提示して事済むわけで、社寺の参詣等の旅には膚身離さず携行して旅を続けた」と述べている。<sup>(8)</sup>

ところで五十嵐氏は各所が発行した手形のうち、宿駅発行の関所手形を例示している。<sup>(9)</sup>

差上申一札之事

一此者式人越後国柏崎迄罷通り候者=紛レ無御座候、御関所無相違御通シ被遊被下度、偏=奉願上候、為後日仍而一札如件、

嘉永五年

子三月五日

中山道新町宿

名主七郎兵衛

横川

御関所

御役人衆中様

この手形に関し、五十嵐氏は、「差上申」「御役人衆中様」という丁寧な書き方をしており、大名、諸役人や寺院の発行した手形とは異なるとされている。

まずこの手形を見てみると、いわゆる「往来手形」とは異なるものである。さらに次章で述べるところであるが、この手形は新町宿の者が越後国柏崎まで旅をするのではなく、新町宿以外の住人(庶民)のために発行したものと考えられる。

さらに「差上申一札之事」とは基本的には関所に差上げるべき性格のものではないだろうか。本史料の出典はよくわからないが、新町宿ではなく、横川関所関係者のもとに残されたものであれば、少なくともこの一札は関所に提出されたものといえよう。

こうしたことから、どうも庶民の通行手形には、関所に提出することなく持ち歩くものと、関所に提出するものとの2種類があったようである。

## 2. 旅日記を中心とした関所通行と手形

前章において一般庶民男子は関所に提出しない往来手形のほかに、関所に提出する手形を持参する場合もあることを指摘した。

本章ではその実例について、旅日記を中心として紹介してみたい。手形の提出先は箱根を主としたもので、若干他関の例も加えた。

### ① 関所手形原本

指上申手形之事<sup>(10)</sup>

一此者六人奥州三春岩井沢村<sup>ノ</sup>伊勢参宮仕候、御 関所無相違御通<sup>シ</sup>被遊可被下候、為後日仍而如件、

享保八年卯六月十五日

江戸馬喰町三丁目

宿吉 兵 衛<sup>印</sup>

箱根

御番所衆中様

### ② 「伊勢参宮所<sup>(11)</sup>名所并道法道中記」

寛政10年の写本。寛政6年1月16日に宮城県登米郡迫町佐沼を出立。水戸・成田を経て江戸に入り、東海道を伊勢に向かう。帰路は中山道を経由して、同年4月16日帰着。

(寛政6年2月9日)

一箱根町

ニリ拾丁

此町頭に天下の御番所有、右ノ方大沼、左ハ大山<sup>ノ</sup>數御番所此所仙台宿屋<sup>ヲ</sup>りもらい候通り判相出し、通り可申候、御番所跡先<sup>ニ</sup>町在之候間泊り候ハ、御番所越<sup>シ</sup>泊り可申候、此間所<sup>ノ</sup>茶屋有り、

③ 「伊勢参宮花能笠日記」<sup>(12)</sup>

文政11年(1828)1月15日山形県寒河江市を出立。日光を経て江戸に入り、東海道を伊勢に向かう。帰路は日本海側を通過して5月14日に帰着。筆者渡辺安治は紅花商で、和歌などを嗜む。

(文政11年2月)

巳廿三日晴

(前略) 箱根入口=御関所有、江戸馬喰町しなのや与市<sup>ノ</sup>之通判上る、箱根<sup>ノ</sup>三嶋へ三里廿八丁、(後略)

④ 表紙および前半部欠損のため表題不明<sup>(13)</sup>

天保2年11月某日に山形県西村山郡西川町の熊野を出立。奥州道中を経て江戸に入り、東海道を伊勢に向かう。帰路は中山道、善光寺、越後柏崎を経て、天保3年2月9日帰着。

(天保2年12月7日)

御関所有

判納所

⑤ 「伊勢参宮日記」<sup>(14)</sup>

天保6年1月10日東京都世田谷区等々力を出立。東海道を伊勢に向かう。帰路は中山道を通じて同年3月1日帰着。

一十二日曇、雪少々降、

箱根江式里余

箱根権現江参詣、別当金剛王院、社領式百名、関東総鎮守、

御関所手形差出し無間違通り、

⑥ 前半欠損のため表題不明<sup>(15)</sup>

弘化2年(1845)1月上旬宮城県石巻市蛇田を出立。平、筑波山、成田山等を経て江戸に入り、東海道を伊勢に向かう。帰路は中山道、日光を経て3月21日帰着。

(弘化2年2月1日)

(前略) 仍而御跡所手形相出シ罷通り、又箱根町千家有此処=泊リ、

⑦ 「伊勢道中名所記」<sup>(16)</sup>

弘化5年=嘉永元年(1848)1月13日宮城県桃生郡桃生町太田を出立。平、筑波山、成田等を経て江戸に入り、東海道を伊勢に向かう。帰路等不明。

(弘化5年2月6日)

(前略) 夫<sup>ノ</sup>半リ斗行へ御番所=而、江戸<sup>ノ</sup>切手指出し候得と、無間=罷通レと仰有、其

俣箱根元宿也，町も相応相見得，<sup>(屋脱み)</sup>茶等も数多し，

(別本)

(前略) 夫<sup>は</sup>半里斗行ハ御番処也，江戸宿屋<sup>は</sup>の書付相出し通り申候，其ま<sup>は</sup>箱根本宿なり

⑧ 「伊勢参宮道中記」<sup>(17)</sup>

嘉永3年1月9日福島県南会津都館岩村近傍の保城を出立。日光を経て江戸に入り，東海道を伊勢へ向かう。帰路は中山道を通り，沼田，桜枝岐を経て3月17日帰着。筆者は大和屋という木地師である。

(嘉永3年)

一，江戸へ 式里

正月十六日着

博勞町三丁目

浪花講土屋平兵衛様泊り

はこねのてがたうける，江戸といふことにかいてもらふ

(中略)

一，はこねへ 四里八丁

入口御ばん所有

江戸の手がたあげて通り

⑨ 「伊勢参宮道中日記帳」<sup>(18)</sup>

嘉永6年1月6日千葉県流山市出立。江戸から東海道を伊勢に向かう。記事は3月3日京都で終わっている。

(嘉永6年1月6日)

一熊野三社大権現=而神酒上，(中略)江戸馬喰町二丁目辻屋平兵衛宅=而泊る，人数合  
四十三人ト手形相認め，外式人分別=相認め，夫ヨリ翌出立，

(中略)

同十日

一湯本出立，箱根権現参詣ス，夫ヨリ御番所無滞相通ル，(後略)

⑩ 「道中葉」<sup>(19)</sup>

文久4年=元治元年(1864)1月18日東京都青梅市下村を出立。東海道を伊勢に向かう。これまでの旅の行程は伊勢から奈良，大坂，京都方面を回っているが，この日記によれば，伊勢

からそのまま東海道を帰途についたようである。帰着月日は不明。

(文久4年1月)

廿日雲リ、厚木出立、田村迄弐り、田村蔦屋=而小休中喰、早々相立、平塚宿江出少々候ハハ雨振立、大磯宿大磯屋泊り、昼九ツ時、猶又十九日ハ王子=而所々聞合候処、箱根御関所、御印鑑無之候而者通行無御座候故、相談之上講元世話人衆以使江戸表江川御役所御印鑑願江参り候、夫故大磯宿大磯屋=而待請候、大磯宿=而承り候処、箱根御関所之議、当十二日九ツ時上下共婦都合<sup>(ママ)</sup>=相成候、此義如何と承り候得者、奥州道中千住口少々間違無之候と、御関所向口々共不残婦津合=相成申候、

(中略)

(21日)

小田原

小清水伊兵衛泊り

右処=而江戸表御印鑑願=参り候人、横川供磯吉小田原=而七ツ時追ツキ申候、一同案心仕候、此日雨振リ

(中略)

廿三日天気、(中略)

一御関所手形之議、弐拾老人ヲ二本手形いたし、印鑑差添無差支一同罷通り候、(後略)

⑪ 表題なし、年号不明<sup>(20)</sup>

山形県鶴岡近傍を1月14日出立。仙台、日光を経て江戸に入り、東海道を伊勢に向かう。帰路は中山道、善光寺を経て日本海側を通過、3月16日に帰着。

(年不明)

一箱根<sup>(2月)</sup> 七日 四里四丁

此処之峠ハ日本一之難所也、御関所有、江戸大松屋ヲ切手以テ此所に上、皆々心得ベシ

⑫ 「江戸より仙台迄道中記」<sup>(21)</sup>

本史料は道中日記というより道中案内といった性格が強い。延享3年改とあるから、何年かに一度はその内容を見直したものであろう。

江戸道筋往還手判出候所

一品川御屋敷

一鈴ヶ森八幡

一池上

一麻布御屋敷

一山王社辺

一一谷八幡辺

一雑司谷

一小石川

- |        |        |
|--------|--------|
| 一上野    | 一谷中感應寺 |
| 一湯島天神  | 一神田明神  |
| 一浅草観音  | 一木母寺   |
| 一弘福寺   | 一亀井天神  |
| 一白石羅漢  | 一深川八幡  |
| 一深川御屋敷 | 一築地御門跡 |
| 一目黒不動  |        |

⑬ 「西国道中日記」<sup>(22)</sup>

安政3年5月28日、千葉県海上郡海上町を立出。江戸から矢倉関所を経て富士山に登り、東海道を伊勢に向かう。記事は西国巡礼の途中で終わっている。

(安政3年6月)

同四日  
一弍百文 矢倉沢富士や

此矢倉沢=御関所有之候、拾四人之手形ヲ以通り行、相州足柄郡ノ足柄峠之内橋 銭代六文(後略)

⑭ 「道中日記帳」<sup>(23)</sup>

安政6年6月11日、千葉県君津市大谷を立出。江戸から矢倉沢関所を経て富士山に登り、東海道を伊勢に向かう。帰路は中山道を通り8月2日帰着。

(安政6年6月13日)

矢倉沢車屋泊り、四百六拾四文弍人分、切手御番所へ納分三拾弍文、六ツ半時車屋立出、  
差上申手形之事

一此者弍人上総国望陀郡大谷村之者=御座候、御関所無相違被遊御通可被下候、為後日一札仍而如件、

安政六年

矢倉沢村

未六月十四日

六兵衛判

矢倉沢

御関所

御奉行所様

六月十四日六ツ半時右之通手形差上、直=被仰付通り申候、

⑮ 「虎勢道中記」<sup>(24)</sup>

弘化4年(1847)3月6日江戸を發し、秩父、中山道、善光寺、直江津、新潟、鶴岡を経て

出羽三山に至り、帰路は松島、仙台、奥州道中を経て4月26日帰着。

(弘化4年3月15日)

横川 妙義町より細道二里にて此所へ出る、中仙道往還也。

此所に御関所有之、旅人を改む、板倉伊予侯御預り、御番所へ右の方小高所有之、前後  
入口に木戸を結、番士尤厳重なり

原の宿 坂本

当所小竹屋方江七時頃着泊

江戸表より手形持参可致処、少々文言知れ兼候ヶ所も有之ニ付、妙義町茶屋に頼手形持て  
もらひ通行、其文面之写

差上申一札之事

一此者式人

右を江戸木挽町之もの此度信劬善光寺迄罷越申候間、御関所無相違御通可被下候、為後  
日依而如件

弘化四未年三月十五日

妙義町

月番名主

治左衛門印

横川

御関所

御奉行衆中様

(弘化4年3月20日)

野尻より一里

関川 此所に御関所有、榊原侯御持、手形はいらず。

(弘化4年3月23日)

同廿三日<sup>天気</sup>朝五ツ時前立

此鉢崎の駅に高田侯御関所有、尤手形はいらず、此辺より追々米山峠にかゝる。

(弘化4年4月5日)

小国<sup>まぐに</sup> 小鍋より小国まで一り拾町

此所に庄内侯より関をかまへ呼留国所相尋、何故に参り候旨問う、其時羽黒山参詣之由  
答ゆる此旨役人帳面江書留、其上にて切紙の書付相渡呉申聞候え、此書付羽黒山宿院へ  
持行相見せ、右宿院より参詣相違無之と云書付請取、下山之上出口の番所へ差出可申由  
役人申聞ル、依之右書付請取置、懐中致し居、其後三御山参詣相済候後チ迄失念致、俄  
ニ心つきけれども、今更道遠之処帰り候義大難義ニ付、若御関所に至り候ハ、致方可有

之与捨置候処、大沼山より猶亦仙台の方へ山越になしける故にや、其後庄内侯の関所無之、依而手形へ反古=相成、後日水中へ流す、其時書付文面之写在之通、

一武羽江戸木挽町之

与八同道全式人

右小国口入相違無御座候、以上

未四月五日

人 役 所 ○

湯殿山参詣

如斯裏=大小の印四ツ陶る

当所百性善右衛門方へ七半時着泊

以上の史料のうち、①は江戸馬喰町の宿屋吉兵衛が、奥州三春岩井沢村の者六名に発行した関所手形の原本である。そのほかのものは旅日記などから関所手形に関連する記事を抜粋したものである。冒頭に述べたように、箱根関所を中心としたものであるが、箱根関所の裏関所にあたる矢倉沢関所に関するものを2点、参考として碓氷関所と藩領の口留番所に関するものを収録した。

以上の史料のうち、①②③⑦⑧⑨⑪⑭は明らかに旅の途中で関所手形を書いてもらっている事例である。

関所手形を旅の途中で書いてもらったかどうかは別にして、④は判納所とあることから、手形を見せたのではなく提出したと思われる。⑤⑥も明らかに手形を関所に提出をしている。

手形の発行地は江戸が最も多いが、仙台②さらに矢倉沢⑭（関所のある村）なども発行している。

⑭は「切手御番所へ納分三二文」とあることから、32文を番所=矢倉沢関所に納めたということになる。

⑬は旅先で手形を作ったことも、手形を提出したことも記されていないが、「拾四人之手形ヲ以通り行」とあることから、途中で手形を作りこれを関所に提出したものと思われる。

⑫は記述内容が本陣のことや、仙台-江戸間の行程を3日・4日・5日とした場合の行程が記してあることから、武士階級の手になるものと思われる。「江戸道筋往還手判出候所」は本稿で扱っている手形と関連するものかどうか不明であるが、寺社の集印とも異なるようなので参考までに掲げておいた。

⑩は関所制度改訂後の旅の記録である。文久2年(1862)閏8月幕府は参勤交代制を緩和し、婦女の通行は容易になった。

一方、14代将軍徳川家茂は文久3年(1863)3月の上洛に引き続き、同年12月に再上洛を計

画し、翌元治元年（1864）上洛を実施している。幕府は上洛を機に江戸四宿に関門を設け、通行人の検閲を厳重にしている。

この結果、文久3年3月以降庶民も関所に手形を提出するようになっている。

往来一札之事<sup>(25)</sup>

一此者式人、遠州浜松宿馬込村文珠院様迄参り候間、御関所御通可被下候、以上

三州田原住

高松村庄屋

茂兵衛<sup>㊦</sup>

㊦の一行は旅立ちにあたり、通行手形のことで諸方に問い合わせているが、結局わからず仕舞で、旅の途中で江戸表まで手形を取りに行っている。

㊧は中山道の横川関所を通過した時のものである。2名のもは関所手形に不備があったため、“茶屋”で新規に手形を作成してもらっている。

口留番所通行に関する記述もみられるが、鶴岡藩の小国番所では下山之上出口番所通行用に手形を交付されるが、結局不用のものになっている。

以上いくつかの事例を列挙したが、享保以前より一般庶民男子の旅人が関所に手形を提出する場面があったこと、旅の途中で関所手形を作成してもらったことを知ることができる。

### 3. 途中手形

これほど旅の途中で手形が発行されているにも拘わらず、こうした手形に関する幕府の法令や指示、さらにどうしてこのような手形が発行されるに至ったか、関所側がこれを認めるようになった経緯は不明である。

不明と言ったが、こうした手形に関連すると思われる記録が『箱根御関所日記書抜』に収録されている。<sup>(26)</sup>

へ 諸家様并町郷途中手形取扱之部

（中略）

文化十四年正月二日

一今日石原善右衛門御用所=而申聞候は、兼而被相伺候町郷之手形之儀、町方は此上他之者江は、手形差出候儀無用之段申付置候間、左様相心得候様=と被申聞候、又村方之儀は、今以取調中故、追々可及挨拶段申聞有之候旨、小田原より申越候、

同年同月十日

一右之趣小田原より申越候処、間も無之内小田原宿より之手形持参候間、差戻候、右之趣

小田原年寄中江相伺置候、

同月廿一日

一去ル十日附之手紙令披見候、被申越候趣委細致承知候、町奉行も相尋候処、其後寛政年中被仰出候趣相守候様、相触候旨申達候、然る上ハ、此後心得違=而、他所者江手形差出候者有之、其御関所江致持参候ハ、被差戻候様存候、右返報可申遣如斯候、以上、

正月十九日

渡 辺 監 物

#### 五人殿

追而十六日附之手紙、尚又、被申越候趣も致承知候、且又本文之通被相心得、何度も可被差戻候、右様被取斗候へハ、於御関所差支は無之事と存候、右返報別段=は不申遣候、為念此段も申遣候、以上、

上の記事によれば、町方に対し、これ以上他の者（他所者）に手形を出すことは無用にするよう申し付けたのでそのように心得るように、さらに村方においてはどのようになっているのか調査中とのことである。

また他所者に手形を出すことは寛政年中にも禁止されているが、今後は他所者に発行した手形は差し戻すという。

町や村の者が、他所者に発行する関所手形のことを、どうやら途中手形と呼んでいたようである。この途中手形というのは江戸幕府の関所政策からみて、女子や手負人等々特別の通行者に対して出されたものとは考えられない。これは一般庶民男子の旅人に出されたものであることは間違いなからう。

寛政年中に途中手形に対する禁令が出され、文化14年にも出されたわけだが、一向に守られた様子はない。天保13年6月7日再び途中手形に関する記録がみられる。<sup>(27)</sup>

#### チ途中手形之部

一藤沢宿より御伝馬役人共度々旅人江手形差出候処、元来途中手形ハ不相成事=付、其段申聞差戻候へ共、度々心得違致候=付、其候難差置、右宿は江川太郎左衛門様御支配所=付、御手代衆迄も定御番人共より及内談候趣=申談置候処、幸今日当宿詰之手代衆参候=付、前文之次第及内欠合候処、不埒之者共=付、訖度其筋江可申付旨挨拶有之候、

これによれば、藤沢宿の伝馬役人が途中手形を度々発行しているという。これについては何度も注意しているが改める様子はない。このため藤沢宿支配の江川太郎左衛門の手代衆に申し込んだところ、それなりの処分をするという。

実際に処分がどのように行われたか、さらにその結果がどうなったかは不明であるが、これで途中手形がなくなったとは思えない。それは前章において例示した旅日記をみれば明らかである。

それにしても途中手形を最も多く発行したのは江戸の旅人宿であったと思われるが、何故江戸の旅宿に対して取締りを実施しなかったのか疑問が残る。

## おわりに

近世関所の通行は一般庶民男子の場合、往来手形の改めを受ければ通行できることになっていた。

享保元年9月に箱根関所定番人が記した「覚」の中にも、<sup>(28)</sup>以下のような記述がある。

一町人百姓罷登候者共相改候趣左之通

町人百姓登江罷通候=ハ、其処之大屋・名主、又ハ所縁之者より之手形持参仕候=付、相改通申候、又ハ手形持参不仕候者ハ、遂吟味不審之躰無御座候へハ相通申候、右之通相改来申候、

京方面へ上る場合手形を改めるだけとある。しかも手形の無い者は取り調べの上、不審な点が無ければ通行させるという。

これに対し例示した旅日記には関所通過の際手形を関所に提出した旨が記されている。それも途中手形と呼ばれるもので、自分の在所外で発行してもらったものである。

矢倉関所や碓氷関所などでは関所のすぐ近くで作成・発行してもらっている。

途中手形がどのような経過により出来上がったものかは現在のところ不明であるが、これは被支配者側が関所を軽んじる要因となるものであり、関所の権威を減じるものでもあろう。

関所管理側は途中手形の発行中止を命じているが、そのようなことよりも途中手形持参者の関所通過を許さなければよいはずである。しかしこのことは手形がなくても不審者でなければ関所の通行を許可するということと矛盾するが。

こうしたことから、途中手形の発行の原因は関所側に存するのではないかと考えられるが、旅籠屋が何等かの事情により思いついたとも思われる。

本稿は問題というよりも疑問提起といったところであるが、今後関連史料のでのるのを俟ちたい。

## 註

- (1) 近藤恒次著『東海道新居関所の研究』(昭44)橋良文庫
- (2) 五十嵐富夫著『近世関所制度の研究』(昭50)有峰書店
- (3) 丸山雍成著『日本近世交通史の研究』(平元)吉川弘文館
- (4) 渡辺和敏著『近世交通制度の研究』(平3)吉川弘文館
- (5) 註(1)の114頁
- (6) 註(1)の166頁
- (7) 八隅蘆菴著『旅行用心集』(生活の古典双書3)(昭47)
- (8) 註(2)516頁

- (9) 註(2)473頁
- (10) 通信総合博物館蔵。但し引用にあたっては宮城県石巻文化センター企画展解説書『江戸時代の旅と交通』(平3)収録写真版による。
- (11) 宮城県登米郡迫町・阿部彰昭家文書
- (12) 寒河江市史編さん委員会編『寒河江市史編纂叢書23』(昭52) 同市教委発行
- (13) 西川町史編纂会編『西川町史編集資料11』(昭55)
- (14) 世田谷区教育委員会編『伊勢道中記史料』(昭59) 同区教委
- (15) 宮城県石巻市・勝又正博家文書
- (16) 宮城県桃生郡桃生町・三浦公一家文書
- (17) 谷川健一編『日本庶民生活史料集成20巻』(昭47) 所収三一書房
- (18) 『流山市史料集6』(昭50) 流山市教委
- (19) 青梅市郷土博物館編『青梅市史史料23』(昭53) 所収同市教委発行
- (20) 筆者蔵
- (21) 江刺市史編纂委員会編『江刺市史5資料編近世Ⅳ』所収(昭52) 江刺市刊
- (22) 海上町史編集委員会編『海上町史研究29』所収(昭64)
- (23) 千葉県君津市・朝生家文書
- (24) 国立歴史民俗博物館蔵
- (25) 註(1)に同じ
- (26) 箱根古文書を学ぶ会編『箱根御関所日記書抜(中)』(昭52) 箱根町教委刊
- (27) 同上(下)
- (28) 註(27)に同じ

(国立歴史民俗博物館 歴史研究部)

Travel and Sekisho (Barrier Stations)  
—Passage of Barrier Stations by Men of the Common Class  
Appeared in Travel Diaries—

YAMAMOTO Mitsumasa

The study of the barrier stations in the Early Modern Period has been, as a matter of course, understood in its relationship to the policies of the Tokugawa Shogunate, as typically seen in the control of the Daimyo (feudal lords), the bringing in of weapons, and women coming out (from Edo, where wives of Daimyo were kept hostage), one of the important subjects of studies lies in the significance of the establishment of barrier stations.

Considering this leaning in the study of the barrier stations, passage by men of the common class receives little attention.

On the other hand, from the viewpoint of the common people, the passage of barrier stations by men of the common class was considerably different from the manner stipulated by the Shogunate. When a man of common class went on a trip, he carried a traffic bill called "Orai-Tegata", and could pass barriers only on being checked for the bill. Even if he did not possess a bill, if he was not doubted in an interrogation, he would have been permitted to pass the barrier station.

When reading travel diaries, however, I often find passages referring to the "filing" of a bill to a barrier station—mostly to that at Hakone. It seems to have been something different from the ordinary traffic bill. In support of these passages, other passages in travel diaries include descriptions of the preparation and issuance of bills during the course of a journey. This was most frequent in travellers' lodges in Edo.

People in eastern Japan, on their way to the Ise Shrine, entered Edo and stayed there one or two days before continuing their journey again. At that time, they had the bill issued at their lodge.

It seems these bills for passing the station were rarely described in the records of the Shogunate or barrier station. They are mentioned only as "Tochu-Tegata" (part-way bill) in a document called "Extract of Hakone Station Daily Report". The

content of this document was a prohibition of the issuance of this type of bill in the course of a journey.

It is unbelievable that such a bill came into being spontaneously. It is probable that a temporary measure, which had been taken for some reason, survived in the form of Tochu Tegata.

In any case, it was an obvious fact that men of the common class filed a bill which was issued in the course of their trip, in order to pass a barrier station.