

東海道を歩いたオランダ人たちの目に映った日本
～ケンペル・ツェンベリー・シーボルトの旅行記から～

日本文化コース 宮崎ゼミ所属 19AR129 渡辺のぞみ



目次

はじめに

旅行要旨

旅行日程

1. 江戸参府を記録した出島の3学者
 - A) ケンペル
 - B) ツェンペリー
 - C) シーボルト
 2. 期間と時期の比較
 3. それぞれの関心
 4. 三学者の記述と現在
 - イ) 東海道唯一の海路、七里の渡し
 - ロ) 東海道の関所
新居関所／箱根関所
 - ハ) 三人の唯一の共通宿泊地「小田原」
 5. 東海道の難所
川渡し／峠越え
- おわりに

はじめに

旅行要旨

将軍に貿易のお礼を述べ献上品を差し上げるため、出島に住んでいたオランダ人たちは毎年(1790年から4年に1度)江戸へ参府した。その数は1633年から1850年まで166回。オランダ人3人の他に、監視の役人やオランダ通詞などを含めて約60人であった。旧暦の正月頃に出島を出発し、長崎街道を通過して小倉へ、小倉から下関へ小舟で渡り、下関で大型の船に乗り換えて瀬戸内海を通過、大坂・京都を経由し東海道を通過して江戸に至った。片道約1~2ヶ月の江戸への「旅行」は、出島から簡単に出ることのできなかった彼らにとって、日本を観察する絶好の機会であった。ヨーロッパへの帰国後、日本に関する本を出したケンペル、シーボルトたちは江戸参府に関する記事をその著作に記しており、日本語訳も出ている。ケンペルの『江戸参府旅行記』(平凡社東洋文庫、1977年)、シーボルトの『江戸参府紀行』(平凡社東洋文庫、1967年)をもとにしながら、春休みの3日間、長崎から大村まで長崎街道を実際に歩いた。その結果、彼らの1日の行程は約30kmほどであり、出発は早朝であることや、7~8時間歩いていること、決して平坦な道ばかりでなく峠や谷間があり川も多く、橋のない川は飛び石を渡ったこと…などを実感し体験することができた。また彼らの旅行記にある宿場の風景や雲仙岳・大村湾の眺望などは、現在もほとんどそのままであることも分かった。長崎街道を通じて街道の奥深さを学び、その経験を生かし九州にとどまらず今も昔も日本の中心を結ぶ東海道をオランダ人研究者たちや江戸時代を生きた旅人などと同様に自分の足で歩き、今に残る江戸時代を研究する。

〈期待される研究成果〉

- ① 東海道を主軸にケンペルやシーボルトたちの旅行記を参考にしながら、東海道を自分の足で歩くことによって、電車や車で通過するだけでは見えてこない江戸時代の街道・宿場の機能と役割、ケンペルたちの目に映った当時の日本が想像できる。併せて、現在の景観を直接に見ることによって、江戸時代との相違を認識し、歴史的な街道や宿場の保存のあり方について考えられる。
- ② 歌川広重『東海道五十三次』から、街道沿いの様子や人々の生活を自分の目で確認できる。
- ③ 歴史的遺産である宿場町・街道の今後のあるべき保存のあり方を考える契機となる。

旅行日程

出発予定日	2018年 2月 15日	旅行予定日数 (発着日含む)
帰着予定日	2018年 3月 1日	15日間
	滞在地	行動・調査内容
第1日目 2/15	福岡～京都	新幹線移動 京都国立博物館・京都のオランダ人宿 (海老屋跡地) の見学
第2日目 2/16	京都～水口	26.2km 三条大橋・大津宿・草津宿・石部宿・水口宿
第3日目 2/17	水口～四日市	26.1km 水口宿・土山宿・坂ノ下宿・関宿・亀山宿・庄野宿・石薬師宿・四日市宿
第4日目 2/18	四日市～鳴海	15.3km 四日市宿・桑名宿・宮宿・鳴海宿 (七里の渡し)
第5日目 2/19	鳴海～御油	13.1km 鳴海宿・知立宿・岡崎宿・藤枝宿・赤坂宿・御油宿 (藤川宿資料館)
第6日目 2/20	御油～浜松	36.1km 御油宿・吉田宿・二川宿・白須賀宿・新居宿・舞坂宿・浜松宿 浜松宿泊まり
第7日目 2/21	浜松～藤枝	29.3km 浜松宿・見附宿・袋井宿・掛川宿・日坂宿・金谷宿・島田宿・藤枝宿
第8日目 2/22	藤枝～由比	km 藤枝宿・岡部宿・丸子宿・府中宿・江尻宿・興津宿・由比宿 (由比浜おもしろ宿場館)
第9日目 2/23	由比～三島	km 由比宿・蒲原宿・吉原宿・原宿・沼津宿・三島宿
第10日目 2/24	三島～小田原	km 三島宿・箱根宿・小田原宿
第11日目 2/25	小田原～戸塚	km 小田原宿・大磯宿・平塚宿・藤沢宿・戸塚宿
第12日目 2/26	戸塚～川崎	23.3km 戸塚宿・程ヶ谷宿・神奈川宿・川崎宿
第13日目 2/27	川崎～日本橋	21.4km 川崎宿・品川宿・日本橋
第14日目 2/28	東京 (江戸) の視察	東京国立博物館・江戸のオランダ人宿 (長崎屋跡地)・江戸城の視察
第15日目 3/1	東京～福岡	飛行機移動

1. 江戸参府を記録した出島の3学者

それぞれオランダ商館付医師として来日、出島で過ごし、商館長の江戸参府に随行した。厳しい監視下の日本において言葉の自由も利かない中、三学者は悪条件を克服し、交流や資料収集のきわだった成果をあげた。

三人は以下の時期に来日しており、江戸時代の初期・中期・後期に分けることができるため、時代の流れによる日本の変化を捉えることを可能にする。

ケンペル： 1690~1692年 …江戸初期

ツェンペリー：1775~1776年 …江戸中期

シーボルト： 1823~1829年 / 1859~1862年 …江戸後期

A) ケンペル



1651年、ドイツ北部レムゴー生まれ。哲学や歴史、様々な古代言語を学び、博物学者・医者となる。『日本誌』、『江戸参府旅行日記』の原著者。オランダ東インド会社の商館医として来日。滞在中はオランダ語通訳の今村源右衛門の協力に得て、精力的に日本についての資料を収集し、研究した。1692年に帰国した後、オランダのライデン大学で学び医学博士号を取得した。

B) ツェンペリー



1743年、スウェーデンのヨンショーピング生まれ。『日本植物誌』、『江戸参府随行記』の原著者。ウプサラ大学のカール・フォン・リンネに指示して植物学、医学を修めた。1775(安永4)年にオランダ商館医として来日。1779年に帰国し、ウプサラ大学の植物学教授を経て、大学長に就任した。

C) シーボルト



1796年、神聖ローマ帝国の司教領ヴェルツブルク生まれ。『日本』、『江戸参府紀行』の原著者。医学や動物・植物・地理などを学ぶ。オランダ商館医として1823年来日。出島外に鳴滝塾を開き、西洋医学の教育を行った。1828年帰国する際「シーボルト事件」を起こし国外追放となる。帰国後は日本で収集した文学的・民俗学的コレクションや動物・植物標本を「日本博物館」として展示。

(東海道五十三次全体地図)



https://blogs.yahoo.co.jp/houzan_ky2/15607767.html より引用

2. 期間と時期の比較

ケンペル(12日間) (平均41km)			ツェンペリー(14日間) (平均41km)				
日付	通過した宿場町	距離	宿泊地	日付	通過した宿場町	距離	宿泊地
3月2日	京都、大津	9.8	大津	4月14日	京都、大津、草津	23.8	草津
3月3日	大津、草津、石部、水口、土山	47.1	土山	4月15日	草津、石部、水口、土山、坂ノ	48.8	関
3月4日	土山、坂ノ下、関、亀山、庄野、	44.4	四日市	4月16日	関、亀山、庄野、石薬師、四日市、	41.7	桑名
3月5日	四日市、桑名、宮 (小舟で七里渡)	37.6	宮	4月17日	桑名、宮、鳴海、知立	43.3	知立
3月6日	宮、鳴海、知立、岡崎、	50.7	赤坂	4月18日	知立、岡崎、藤川、赤坂、御油、	45.5	吉田
3月7日	赤坂、御油、吉田、二川、白須	49.2	浜松	4月19日	吉田、二川、白須賀、新井、舞坂、	50.6	見附
3月8日	浜松、見附、袋井、掛川、日坂、	48.8	島田	4月20日 ~4月22日	見附、袋井、掛川、日坂、金谷、	34.3	島田
3月9日	島田、藤枝、岡部、丸子、府中、	41.1	江尻	4月23日	島田、藤枝、岡部、丸子、府中、	41.1	江尻
3月10日	江尻、興津、由比、蒲原、吉原、	52.4	三島	4月24日	江尻、興津、由比、蒲原、吉原、	52.4	三島
3月11日	三島、箱根、小田	29.9	小田原	4月25日	三島、箱根、小田	29.9	小田原
3月12日	小田原、大磯、平塚、藤沢、戸塚、保土ヶ谷、神奈川	53.3	神奈川	4月26日	小田原、大磯、平塚、藤沢、戸塚	39.5	戸塚
3月13日	神奈川、川崎、品川、江戸	30.9	江戸	4月27日	戸塚、保土ヶ谷、神奈川、川崎、品川、江戸	44.7	江戸

シーボルト(17日間) (平均29km)		距離	宿泊地
日付	通過した宿場町		
3月25日	京都、大津、草津	23.8	草津
3月26日	草津、石部、水口、土山	33.1	土山
3月27日	土山、坂ノ下、関、亀山、庄野、石薬師、四日市	44.4	四日市
3月28日	四日市、桑名	12.6	桑名
3月29日	桑名、宮、鳴海、知立	43.3	知立
3月30日	知立、岡崎、藤川、赤坂、御油、吉田	45.5	吉田
3月31日	吉田、二川、白須賀、新井、舞坂	25.0	舞坂
4月1日	舞坂、浜松、見附、袋井、掛川	40.4	掛川
4月2日	掛川、日坂、金谷、島田、藤枝	27.6	藤枝
4月3日	藤枝、岡部、丸子、府中	21.6	府中
4月4日	府中、江尻、興津	16.0	興津
4月5日	興津、由比、蒲原	15.4	蒲原
4月6日	蒲原、吉原、原、沼津	26.4	沼津
4月7日	沼津、三島、箱根、小田原	36.1	小田原
4月8日	小田原、大磯、平塚、藤沢	31.8	藤沢
4月9日	藤沢、戸塚、保土ヶ谷、神奈川、	31.0	川崎
4月10日	川崎、品川、江戸	21.4	江戸

三者の江戸参府の日程を以上のようにまとめた。表を参考に三者の江戸参府を比較する。

ケンペル・ツェンペリーは比較的似たような経路で進んでおり、実際に移動した期間はともに12日間である。シーボルトにおいては他の二人よりも5日間長い。要因としてあげられるのが2点ある。

1つ目は『江戸参府紀行』にもあるように天候によるものである。シーボルトは次のように述べている。

「私は、興津川が激しい雨で増水して、川人足がわれわれを渡すことができない、と聞いて非常に満足だった。こうして私はその後集めた天産物を検査したり整理したりするいくばくかの暇を得たのである。」(1826年4月4日)

もともと蒲原宿を目指していた一行だが、大雨に伴う興津川の増水で、川を渡ることができなかった。雨に足止めされたことにより、シーボルトは自身の研究が進められるので「非常に満足」していた。

2つ目は先の二人よりも研究・採集の時間を多く得ていたことである。シーボルトは長崎において蘭方医が開く私塾で講義や診察をおこなったり、町に出て日本人の患者の治療したりするなど、長崎奉行所から特別な許可を得ていた。江戸参府の道中にも特別な許可を得ていたのかは定かではない。しかし同行していた助手で薬剤師のビュルガーとともに、一行よりも先に出発して大掛かりな測量や採集をおこなったと、いう記録が多くある。また採取だけでなく、多くの庭園や鐘造りやその他の鋳物工場、紙漉きの様子などを見学している。さらに他の二人よりも確実に多いのが、研究者や医学者との面会である。出島からシーボルトより手紙を送りアポイントを取っていた植物学者の水谷助六に対しては「博物学の偉大な友」と表現しており、彼は「あらゆる部門にわたる収集物」を持ってシーボルトに会いに来ていた。収集物は多く標本にされ、リンネの分類に基づく植物の属名を仮名と漢字で記しており、シーボルトは大変満足している。シーボルトへの面会者は研究者にとどまらない。江戸に入ると薩摩・中津の両侯や將軍家の侍医桂川甫賢らが迎えに来ており、挨拶や対談を行った。

3. それぞれの関心、紀行文の特徴

ケンペルの『江戸参府旅行日記』よりどのようなことに彼の関心が多く置かれていたのかを考察する。彼が他二人と比較して多く記述している点が2つある。1つは人々の暮らしの様子である。他の二人も自身が休んだり泊まったりした宿場の様子については述べているが、ケンペルは通った小さな村の人々や生活の様子を細かく書き残している。子供達に教育が行き渡っている、どんな乞食がいる、何を作っているのか、貧しい家が多い、娼婦がどのくらいいる…など自身の見てきた様々な町の様子と比較をしながら詳細を残している。2つ目は歴史的記述である。その土地がどのようにできたかというような地形の歴史だけでなく、その地域に残る伝説や、地名の由来、寺院できいた信じがたい物語、建造物ができた経緯などを一つ一つ丁寧に書き残している。多くの人から話を聞いていたのだろう。

次にツェンペリーの『江戸参府随記』より彼の関心ごとをまとめる。先述のとおり彼は植物学者であり、「分類学の父」と称されるカール・フォン・リンネに師事していた。そのため彼の記述の多くは旅行中に見つけた植物に関するものである。それらの記述は非常に細かく、属名と種小名を記載した上で、どのような環境に生息し、日本人がどのように採取し、生活に役立っているかを記している。特に箱根では多くの植物標本を収集し、それらは今もウプサラ大学に保存されている。

旅行の時期について、ツェンペリーはケンペルより約1ヶ月ほど遅れているが、東海道人入前の海路において時間がかかったようである。

「まるひと月ほど要した海路での旅は、この参府の旅を異常に遅らせ、これまでよりかなり遅れて我々は江戸に到着したのである。このような事情は、春の盛りと夏の初めという好都合な状況を私にもたらした。もしこの旅がひと月早く終わり、その結果我々がひと月早く長崎の商館に帰着したとしたら、この旅で私が観察し採集したようには、多くの樹々や草木は、花開いていなかったであろう。」 (1775年4月27日)

ツェンペリーはこのように述べており、遅れたことで自身の研究へ良い効果をもたらしたと満足している。東海道中でも桃や桜など日本の春らしい木々を見つけている。

最後はシーボルトの『江戸参府紀行』より彼の関心をまとめる。彼は非常に多くの分野の研究を行っていた。地理や植生、気候や天文などを調査することを命じられての来日であり、熱心に使命を果たしている。地質の検測、植物の採集、魚の生態、鉱石などの化学実験、太陽高度の測定などの様々な調査を確かに東海道の旅行する間に何度も行い、論理的に記録をしている。しかし、シーボルトは主観的に日本の景色や文化、人々、さらには旅の感

想を語ることも多い。平野に川が流れている様子はオランダに似ていて懐かしい、富士山を望む素敵な景色を楽しんだ、親切な主人と家族に贈り物をした、娼婦たちは軽い朝の装いでわれわれをじろじろとみていた、人々は雑草を丹念に抜き絶えず鋤ですいて耕地がいつでもつけるようにしている、などシーボルトの気持ちが窺えるような記述がある。また旅の最中の記録の仕方についても述べている。

旅駕籠の拍子に合った動揺に馴れさえすればともかくできないことではないが、ただ硬い鉛筆なら大変具合よく書くことができた。(1826年3月29日)

4. 三学者の記述と現在

イ) 東海道唯一の海路、七里の渡し

東海道では桑名宿と宮宿の間の七里を海路で進む。しかし海難事故の多発により佐屋街道と呼ばれる迂回路も整備されていた。三人はどの経路でどのような移動手段を用いて旅を行ったのだろうか。

(図 歌川広重 「桑名」)



【ケンペル】

七里半の海を渡って、宮の町へ行くために、われわれは馬や荷物と一緒に4艘の舟に乗り込んだ。大きな佐屋川が桑名から三里の同じ名前の佐屋村の近くで、港に流れ込んでいた。この川を利用して多量の木材を尾張国から流してくるが、また他の地方に運ばれていく。港は全く深くはなく、沼のような浅瀬で、引潮の時には4ないし6フィートほどの改定が水の上に出る。そこでわれわれは佐屋町の手前一時間の所でもっと小さい舟に乗り換え、荷物と一緒に渡してもらわねばならなかった。これらの舟はどれも小さな漁船で、二人の男が沼池の上を竹竿をさして進み、それからなお二、三人の男が前から曳き、他の二、三人は後ろから押して舟を進めるのを手伝った。このような舟旅はわれわれにはおかしく思われたが、こういう方法で舟が進むのは、沼のような海の表面が全くやわらかく平らであるが、海底は硬く、そのうえこれらの舟は底が平らだからである。八人しか乗れず、また他の荷物を積まねばならない場合にはもっと少ない人数しか乗ることができなかつたであろう。(1690年3月5日)

【ツェンベリー】

桑名から船で湾を渡り、七海里離れた宮へ着いた。われわれは、随員や荷物と一緒に大きな船に乗船した。しかし宮の町の港近くに来ると、港が非常に浅くなっており、われわれはもっと小さな舟を使用せざるを得なくなって、それに乗り換えた。それにもかかわらず、男二人が水のなかを歩いて、手でそれぞれの小舟を、水のほとんどない泥土の上を引きずって行くという方法でしか、このごく小さい舟でも町まで行くことはできなかった。このようにしてわれわれは、水路というよりはむしろ陸路を航海したのであり、そして町までには長い道程があった。(1775年4月16日)

【シーボルト】

※シーボルトの記述には海路をとったという記録がない。以下の通り川を通過している。

・われわれは手入れのゆきとどいた橋を渡り、日光川を越えて進んだ。この川は二つの堤防の間の、稲田より高い所にある川底を流れている。この地方は、運河が縦横に通じるオランダの平坦な地方と共通点が多い。(1826年3月29日)

・舟で砂子川を渡ったが、その幅広い川底にはほうぼうに砂の州があって数千のノガモが集まっていた。(同上)

ケンペル、ツェンベリーは共に「海を渡った」と記している。その渡り方は小舟を使っており、浅瀬で泥が多く沼のようであったため通常の航海とは異なり、人の手で押ししたり竹竿をそこに刺したりして船を動かしており、「陸路を航海した」と比喻されていた。一方シーボルトは「海」を渡ったという記述はなく、「いくつかの川」を渡っている。舟だけでなく橋を渡っていること、その他にも堤防や平野の解説から陸路の整備がかなり進んだことがわかる。

実際に訪れると渡し場の前は海ではなく、揖斐川、長良川、木曾川（木曾三川）の河口として整備されていた。あたり一面が見渡せるほど広い平野が続いているのが印象的であった。川幅は広いが、三学者の記述通りあまり深くないように見えた。地形上、過去に多くの氾濫がおきており、渡し場跡の前には堤防が作られていて、広重の作品とは異なるが櫓や鳥居が残されている。現在はチャーター船で海路を体験できるようだが、東海道として陸路で整備されているのは、シーボルトが通ったであろう佐屋街道を一部利用するルートであった。現在は伊勢大橋、尾張大橋が架かっており、伊勢国から尾張国へと陸路で行ける。木曾三川だけでなくシーボルトも挙げている日光川など多くの川が流れていた。また桑名宿は城下町でもあった。現在はその町並みをうかがうことはできないが、お堀・石垣や東海道を含む道など城下町の骨格は確かに残っていた。



(写真 桑名宿からの七里の渡し跡 本人撮影)



(写真 宮宿側の七里の渡し跡 本人撮影)

ロ) 東海道の関所

江戸時代の関所は、軍事的な要塞という役割や旅人や街道を行き来する荷物の検査にあたる警察的な役割を担っていた。関所を通過するには「関所通行手形」が必要であった。とくに、人質として江戸に住まわせていた大名の奥方が国元に逃げ帰ることによって、幕府

に対する謀反が起こらないようにすること、また大量の武器が無断で江戸へ持ち込まれないようにすることに、厳しい監視の目を光らせていた。このことを一般に「入鉄砲と出女」と言い、この監視が関所の大事な役割とされていた。しかし、「出女」の取り調べは、大名の奥方に限るわけではなく、庶民の女性に対しても広く行われ、女性の旅自体を制限されていた。東海道には新居関所、箱根関所の二つの関所がある。

〈新居関所〉

新居関所は 1600(慶長 5)年に設置され、当時は今切関所と言われていた。1702(元禄 15)年からは幕府から三河国吉田藩が管理するようになった。1869(明治 2)年に全国の関所は廃止されたので、幕府防衛を目的とした関所の役目を終えたあとは、小学校や役場として使用されていた。1955(昭和 30)年に国の特別史跡に指定されて以後全国で唯一現存する関所建物として保存、公開されている。



(図 歌川広重 「新居」)

(写真 新居関所跡石垣 本人撮影)

【ケンペル】

新居は外海のすぐ近くの、小さな入り江の狭くなった所にあり、約 400 戸の家がある。ここではすべての旅行者、とりわけ大名の荷物が、幕府から任命された役人によって検査される。また、それは大名の夫人がそっと通り抜けたり、銃や武器の類が密かに運ばれるのを防ぐためである。こういう意図は将軍の政策上の原則である。なぜならば、婦人について言うと、大名たちは自分の妻をいつも将軍の住居地に残し、それで自分の家族をいわば将軍の人質として留めておかなければならないからである。これは大名たちが、将軍に忠誠を尽くそうとしていることの証なのである。これに反し銃や武器を通さないのは、将軍に対しなにも企てることができず、反乱のあらゆる機会を断つことからきている。我々の荷物は別に開き

もせず、ちょっと見ただけであった。(中略)舞坂の村に着いた。サオと呼ばれるこの港は周囲七里半で、円形になって山岳地に達しているが、東の方は細くとがっていて、そこにもう一つ、ほかの番所が置かれていた。誰かが回り道をして上に述べた関所を通らずに行くのを防ぐためである。(1690年3月7日)

【ツェンペリー】

昼頃には開放的な小さな町、新居宿に着いた。町は海から入りこんでいる大きな湾の沿岸にある。もしこの海底がその外観や位置につりあっていれば、ここは世界一安全にして最高の港であると言えよう。そしてもしヨーロッパ式に防備されていたとしたら、無敵であろう。我々はおよそ五里の道を、飯村、二川、一里由村、白須賀、そして元白須賀を過ぎて、ここについた。ここはすべての旅人、特に幕府へ向かう藩主らの品物や荷物が検査されるという点で、とりわけ注目すべき場所である。この検査は、幕府がとくに任命した役人によって行われる。役人の義務は、女性や武器がここを通過しないよう細心の注意を払うことであり、それによって国内に不穏がもたらされないようにする。昼食後に我々の品物が検査されたが、極めて緩やかなものであった。それから平たい船で湾を渡り一里先の対岸にある舞坂という町に着いた。(1775年4月19日)

【シーボルト】

11時ごろたいへん疲れて荒井(新居)に着いた。昼食後、われわれは藩主松平伊豆守の立派な舟で浜名湖の湾をなしている今切川の1マイルある広い河口を渡り、左には山々が連なり右には低い海岸がある美しい景色を楽しんだ。(1826年3月31日)

ケンペル、ツェンペリーは「入り鉄砲出女」について詳しく述べている。両者の記述から、東海道においても幕府の統制がきちんと作用していたことがわかる。しかし、両者ともに自分たちは「別に荷物を開かれもせず」、「極めて緩やかな」検査であったとのこしている。これは江戸参府に向かうオランダ東インド会社一行やそれに随行した役人たちに対する江戸幕府からの信頼の厚さを表しているのかもしれない。対してシーボルトの記述の中には新居関所のことはなく、今切川を渡ったと記述されている。以上より関所の重要度がもともと低く、シーボルトの時代になると関所としての機能を失っていたのかもしれない。

実際に新居の関所を訪れ、全国で唯一現存する関所建物や再現された人形、新居関所資料館を見学した。広重の絵では関所は湖岸にたっているが、現在は埋め立てが進んでおり陸の中に関所跡が整備されていたが、かつての渡船場の石垣が発掘されており、お堀のような形で岸の一部分が再現されている。そこには浮世絵のように松の木もたっていた。

「山越え」や「海越え」などをして関所での取り調べを避けることを「関所破り」という。

関所は幕府の威厳を示すものでもあったので、関所破りには厳しく処分を行っていた。新居関所を避けて通るには浜名湖や遠州灘を船で渡ったり、浜名湖北の山中を越えたりしなければならない。それらの違反を取り締まるために浜名湖と遠州灘沿岸の54ヶ村を「海辺改め村」に指定し、浜名湖や遠州灘を厳しく監視させた。



(写真 新居関所跡再現人形／建物 本人撮影)

〈箱根関所〉

箱根関所は1619(元和5)年に宿場と同時期に設置された。標高が725mと東海道の中で最も高い場所にある宿場町である。基本的に管理は駿河国駿東郡を支配する譜代小田原藩が行っていた。西国から江戸への最後の関所として厳しく取り締まりが行われていた。新居関所と同様に1869(明治2)年に関所が廃止になった。1922(大正11)年に国の史跡に指定されたのち、『相州御関所御修復出来形帳』の発見をきっかけに発掘調査が行われ、大番所や上番休息所が復元、公開されるようになった。



(図 歌川広重 「箱根」) (写真 芦ノ湖岸から見た箱根 本人撮影)

【ケンペル】

峠村に着いたが、一般には山の名をとって箱根と呼ばれている。(中略)この村のはずれに將軍の関所があり、御関所と呼ばれ、新居の関所と同様に、武器を持ったり婦人を連れたりする旅人を通さないのである。この場所を閉ざせば、西方の地方の人々は通過することができず、ここは江戸にとっていわば戦略上の要衝であるから、新居よりもはるかに重要な意義を持っている。非常に狭い道の側にある関所の建物の前後には、柵と頑丈な門があつて自然の要塞をなしている。(1690年3月11日)

【ツェンペリー】

箱根村は前述の箱根湖の沿岸にそってひろがり、四方を山に囲まれている。村は大変高いところにあつて、僅かな耕作を許すのみであるが、それでも少なくとも150軒の家がある。(中略)我々は麓にたどり着く前に、幕府の関所についた。そして幕府の役人が坐っている前で、入念なる検査を受けた。ここは、西の地域から江戸へ向かおうとする旅人が通過すべき二番目の関所である。その状況はといえば、箱根山を越えこの狭い地点を通過して旅をしようとする者は全員調べられ、そして門が閉じられるのである。役人のやるべき仕事は、特にいかなる武器もここを通過して上りの地方へ運び込まれることのないよう、そして婦人、とりわけその主人の官職の公正なる運営と將軍の忠実なる部下であることの証として、常に江戸に留まっている婦人が下りの旅をすることがないよう、きちんと見張っていることである。それゆえにこの場所は、北の地方にとって、また首府の安全性にとって、一つの防備地点のようなものである。旅人はここで携帯してきた通行手形を示す。そしてそれがなければ、通過できないのである。(1775年4月25日)

【シーボルト】

箱根村のすぐ近くにはこの山の交通を遮断して有名な関所がある。將軍の居住地に対する軍事上の重要地点として、ここに設けられていて、南の国々から江戸へ行く者は誰でもこの隘路を通らねばならないことになっている。使節の一行三人を除いてみな駕籠を降り、歩いて番所を通らねばならなかった。周囲も頑丈な石垣で防護した塁壁の中にはいると、従者が我々の乗り物の左の扉をあけた。これは婦人や武器がこっそり運び込まれていないことを見張りの役人が確かめるためにするのである。われわれは駕籠に乗ったままでいる諸侯と同様に扱われた。(1826年4月7日)

新居では決して厳しくなかった検査は箱根で一変したようだ。三者ともに箱根の関所が將軍、江戸幕府にとって「軍事上の重要地点」であったと強く強調しており、彼らも例外なく厳しく検査を受けていることがわかる。ケンペルの「非常に狭い道の側にある関所の建物の前後には、柵と頑丈な門があつて自然の要塞をなしている」、ツェンペリーの「箱根山を

越えこの狭い地点を通過して旅をしようとする者は全員調べられ、そして門が閉じられる」、シーボルトの「隘路(狭く険しい道)を通らねばならない」「周囲も頑丈な石垣で防護した星壁」という記述から、箱根の関所は自然の要塞を利用した上に、さらに頑丈な門を人の手で作っていたようだ。箱根の関所は江戸幕府において西国からの侵入に対する軍事上最後の砦であったため、かなり厳しい検問がなされていたと考えられる。

ツェンペリーは「旅人はここで携帯してきた通行手形を示す」と記している。通行手形とは、旅行者が自分の身元を証明するために藩へ申請し発行される、現代でいうパスポートである。内容は旅行者の名前、性別、旅行の目的、旅行の目的地、発行者の名前である。全国に53ある関所を通過するためにはこの通行手形を提示しなければならない。そして予め通過する関所に届けられている半鑑と照合を行う。特に女性にのみ携帯の義務があったとされる。



(写真 京口御門／小田原藩幕がかかる箱根関所 本人撮影)



(写真 人見女の再現人形／遠見番所から見る芦ノ湖 本人撮影)

御門や大番所、休息所、達見番所などが丁寧に復元され、新居関所同様に人形でわかりや

すい説明・解説が多くあった。大番所の家紋は管理している小田原藩の家紋である。特に「出女」に厳しい関所であったため「人見女」が常駐していた。遠見番所からは芦ノ湖を一望でき、怪しい船などをすぐに発見できるようになっていた。

ハ) 三人の唯一の共通宿泊地「小田原」



(図 歌川広重 「小田原」)(写真 酒匂川 本人撮影)

【ケンペル】

木の茂った緑の高台の真ん中に小田原の町があり、左手は平野になっていて、この町は長さ1ドイツ・マイルに及ぶ肥沃な畑の恩恵を受けている。およそ1000戸くらいの家々は、小さいけれども、小ざれいで、大抵白く塗られていた。城には白壁造りの新しい三重の天守閣があって人目を引き、これは城主の住まいであって、山麓に点在する寺院などと共に、町の北部にある。住民は小ざれいな服装をし、礼儀正しい態度、特に夫人の優雅な身のこなしから、商売をしないで、利子で生活出来る裕福で身分の高い人々が、ここに住んでいることが十分にわかった。

われわれは朝早く出発した。小田原を後にするとすぐに、酒匂川の岸に着いた。川はせいぜい3フィートばかりの深さであるが、水嵩が増した時には、ことにもものすごい水勢となるので、岸には堤防を高く築き、決壊を防ぐために藪をつくり、石が積んであった。われわれは平底の舟で川を渡り、次々に酒匂や国府津の村々を過ぎた。(1690年3月11日)

【ツェンペリー】

早朝、大きな流れの速い酒匂川という川に着いた。そこをわれわれは、薄底の平たい小舟で渡った。(1775年4月25日)

【シーボルト】

商店は少なく、娼家がたくさんあり、美しい女たちが軽い朝の装いでわれわれをじろじろと見ていた。われわれは海岸に沿って、ところどころ海の見える空気を東北東に進み、このあ

たりでふたつに分かれて海に注ぐ酒匂川を越えた。橋は木の台の上へのせた粗末な桁でできていて、藁や松の枝でおおってあった。こういう橋は戦争中にはヨーロッパでもあまり広くない川なら応用されるかもしれない。(1826年4月7日)

三者はこのように「小田原」について述べている。ケンペルは、商売をせず、利子で裕福な生活ができていると述べている。シーボルトも商店は少ないが娯家がたくさんあると書いている。ケンペルとシーボルトは約130年の年月の差があるが、実際その間に町の人々の生業はどのように変わっていたのだろうか。現在は箱根観光に付随して小田原城などを訪れる観光客で賑わう街になっているという印象である。特に駅前には多くの飲食店や商業施設があった。

また三者共に酒匂川について述べている。ケンペル、ツェンペリーの二人は酒匂川を薄く平らな底の小舟で渡ったと記している。それに対してシーボルトは粗末ではあったものの橋を渡ったと残している。ツェンペリーとシーボルトの参府の約50年の間に酒匂川に橋ができたと考えられる。実際にみた酒匂川は川幅の広さに対して確かに水量も少なく、浅いように思われた。



(写真 小田原城)

5. 東海道の難所

〈川渡し〉

彼らはその他にも多くの川を渡っており、その記録をそれぞれ残している。三者ともに橋に興味を持ち、橋の長さは何歩分あったか、どのような構造をしていたかを細かく記してい

る。舟で渡ることもしばしばあったようだ。舟を渡す川人足の様子や舟の大きさ・形を詳しく述べている。東海道を整備した際、幕府は大きな河川には基本的に橋をかけることを許可しなかった。そのため、大井川や酒匂川、安倍川、興津川などは川越人足により徒歩渡りで、六郷川や富士川、天竜川などは渡船で川を越えていた。

現在はすべての川に橋がかかっている。当時徒歩渡しが行われていた大井川には 1879(明治 12)年に 897.4m の長い木造の橋「蓬莱橋」が架けられた。橋が架かる前は人の肩や連台に乗せて人を運ぶ川越人足が橋と同様の役割を担った。しかし雨が降ると急流のためにたびたび「川留め」となり、多くの旅人が足止めに悩まされていた。



(写真 肩車の徒歩渡し／大井川に架かる蓬莱橋 本人撮影)

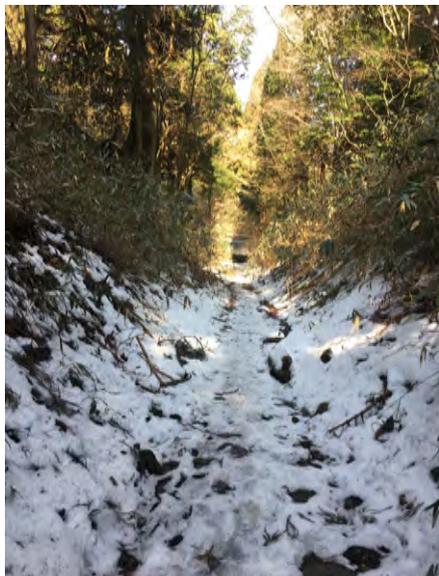


(写真 天竜川／池田の渡し再現人形 本人撮影)

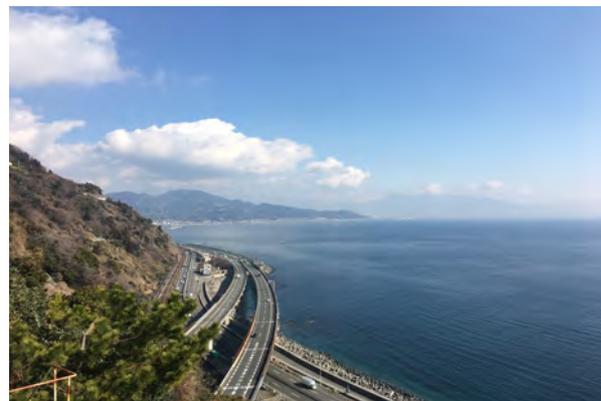
〈峠越え〉

東海道の中には川だけでなく山越え、峠も難所とされていた。箱根峠・鈴鹿峠・小夜の中山峠・薩埵峠などがある。どれも非常に急な坂道であったが、特に急な勾配のところには道を曲がらせたり、石畳を施したりと多くの工夫がうかがえた。特に箱根峠は「箱根八里」と言

われるように山中の険しい道がかなり長く続く。観光名所である箱根に限らず、1～2時間で越すことができるその他の峠も、現在は景色を見に峠を越える人達が多くみられた。峠は生活の場にされてこなかったために、比較的当時の様子がそのまま感じ取ることができた。



(写真 箱根峠道中／鈴鹿峠石畳 本人撮影)



(図 歌川広重 「」)(写真 薩埵峠 本人撮影)



(写真 潮見坂／箱根峠石畳 本人撮影)

おわりに

東海道は江戸時代に街道として幕府が力を入れて整備した道である。自分の足で歩くことで、人が生活している町と町とが道でつながっていることを身をもって感じた。オランダから来た三人の学者たちは国、会社からの仕事として、また自身の学問として日本を細かく観察し、深く考察し、後世に当時の日本を伝える記述を残している。その記述から長い時間が経ち、多くの人が道を行き交い生活する中で、環境や状況・人々の様子は大きく変わり、江戸時代を想像することは容易でない。しかし、たしかに変わらない道や町並みがあった。またそれを残そうとする人々がおり、パンフレット作りやイベント企画が各地で行われていた。特に江戸の初期に東海道を幕府の道として整備する際のシンボルとしていた松の並木を保存する取り組みや、多くの案内板を立てたり、道路の塗装の色を変えたりと地域によって「東海道歩き」を観光資源として盛り上げようとする試みが多く見られた。これからは現在各地で行われている様々な取り組みや団体が東海道という1本の道として繋がっていくことでさらに観光として盛り上がるのではないだろうか。旧東海道は国道1号線と並行していたり交差しているところ多くわかりやすい。今回の研究旅行ではオランダ人三学者の記録をもとに東海道を歩き、交通の変化や関所の意義、そして道そのものや宿場町の変化の過程・歴史的保存の取り組みの様子を調べることができた。

〈参考文献〉

ー引用ー

- 『江戸参府旅行日記』 ケンペル著、斎藤信訳 平凡社東洋文庫 1979年
『江戸参府随記』 ツェンベリー著、高橋文訳 平凡社東洋文庫 1994年
『江戸参府紀行』 シーボルト著、斎藤信訳 平凡社東洋文庫 1967年