

萬 有 文 庫

第一集一千種

王 雲 五 主 編

日本開國五十年史

(五)

大隈重信等著

商務印書館發行

日本開國十五周年史

(五)

大隈重信等著

漢譯世界名著

代取奉之油類所

陸河之浦着炭火可

之相定名也

慶長二年六月

長

阿系池高初到本邦

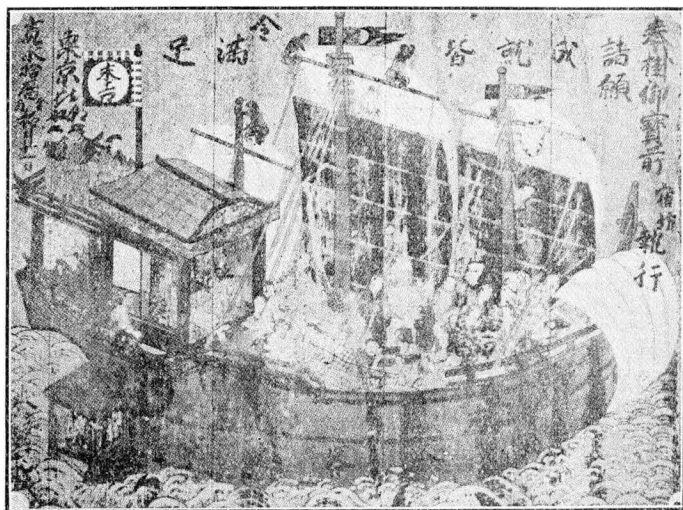
清江之流故風浪

難難人看其國程

親地前以是言在表

之利年八月日

少更月日



海外渡航朱印

江戸幕府之始海外貿易盛時幕府不論其爲何國人民盡與以朱印證書准其往來命曰渡航御朱印此圖原本爲與和蘭人魯意司及翰來家賀勞華兒者

東京帝國大學藏版

末吉船

初江戸幕府始盛海外貿易時受渡海御朱印之邦人悉航海至支那沿岸東印度及南洋諸島此圖卽彼時乘艦寬永十年末吉某乘而貿易者航海安旋繪而奉之清水寺本圖乃从寺中寫真得之者

東京帝國大學藏版

交通及通信（明治以前）

序詞

通信俟於
文明

交通開自
海

交通之體可分爲運輸、行旅、通信三端。其間接之用則有海陸之線路，舟車之種類。此篇不及細論。今先取以上三端敘述其梗概如左。

行旅、運輸二端卽最初國民亦皆有之。惟通信一事非至有文之世則不遽開其用。事則以使將命，平時則僅賴往來之便。此篇分爲二門，一曰運輸行旅，二曰通信，其所述歷史之梗概，皆係明治以前之事蹟，若近時發達之情形，則別待於專家之敘述可也。

運輸行旅

此章主紀述運輸行旅之關於陸上者。惟日本交通之始多涉於海上，請先說之。

日本交通之歷史，開自海，而帝業之發展亦實賴其利焉。太古伊奘諾、伊奘册二尊坐乘天浮橋（船）降抵淤能基呂島（阿諾哥羅島）經營大八洲，令素盞鳴尊統管海事，政權擴充及於韓國。其後瓊瓊杵尊坐乘天浮橋抵吾田（今薩摩）笠狹崎，遂建高千穗宮，可

知其一斑矣。皇祖神武之東征，發蹤於高千穗，從筑紫岡水門（今筑前州遠賀灣），經阿岐（今安藝州）吉備（今備前、備中、備後三州），航抵浪速（今攝津），征服各處土族，遂奠都於大倭（今大和州）白橿原，亦賴海運之利也。當是時行旅往來及運輸諸物多藉海路之便。崇神天皇（第十代）令多造船舶，亦可見其獎勵海運之意。

日本人民夙長於航海術，自上古交通於常世國（西大陸）。垂仁天皇（第十一代）追素盞鳴尊之遺緒，於韓國置任那府。嗣後日本久經紀朝鮮半島。齊明天皇六年（唐高宗顯慶五年即西歷六百六十年）阿部比羅夫遠征肅慎（今樺太），此可徵其航海術之旺盛。其間日本商民往來支那漸頻繁。迨天正、慶長（自明神宗萬曆元年至四十二年即西歷一千五百七十三年至一千六百十四年）之際，則往來印度如德川、伊達二家各遣人航行墨其西國，足以證其海業振興之一斑。

驛路之稱始見於國史者在神功皇后之世。此時百濟朝貢往還不便，朝廷賜多沙城以充其朝貢往還之驛。先是崇神天皇十年（漢武帝後元元年即西歷紀元前八十八年）置

四道將軍、關道路於京外、成務天皇五年（漢順帝陽嘉四年即西歷一百三十五年）定國縣（後世改縣爲郡）國置國造（官名）、縣置稻置（官名）、以布政令。然其驛傳布政之制、今不可得而稽之。

據國史所紀、孝德天皇大化二年（唐太宗貞觀十九年即西歷六百四十六年）有改新之詔、令畿內諸驛備置驛馬、配以驛鈴傳符、有帶官事者、急則乘驛馬、不急則乘傳馬。其制度經天智天皇之近江令（即位六年所定時在唐高宗乾封二年西歷六百六十七年）、文武天皇之大寶令（大寶二年所定時在唐則天長安二年西歷七百二年）、元正天皇之養老令（養老三年所定時在唐玄宗開元七年西歷七百十九年）、漸至完備。每驛各賜以稻、稱曰驛起稻。定驛使（急行官使）行程、其稽留者及用驛馬過其程度者、皆有罰。定驛家布置、而設驛戶驛田、免驛吏之徭役。又定官人乘馬之數、俾兵部省管掌驛政、以便於飛驛報告、此其概要也。

如此驛傳之備、不過以供官事及官人之用。至私人之運輸行旅、則未能享其利。古者有人

赴役於遠邊，病死於途，則路頭民家徵求祭費（祓除料）於同行伴侶。大化年間下令禁之。凡馬疲而無飼料可以給者，亦使告村首請飼養之。當時除此二事外，更無設備以便行旅。諸州所貢之租賦雖當納於官庫，亦不允其由驛傳遞送，遠地各發腳夫輸送京師。其道路險惡往來不便，租貢多遲滯。於是國司（牧民官）奏請將年租留置一處，每十年輸納於京庫。此時役夫輸運租貨者糧盡而飢於途，或至死亡。元明天皇（和銅四年即唐睿宗景雲二年西歷七百十七年）聞而憐之，詔令國司救恤埋葬焉。孝謙天皇（天平勝寶八年即唐肅宗至德元年西歷七百五十六年）於京國驛次，備糧食醫藥，而令賑給役夫。驛家雖置官人客舍，尋常行旅則千里裹糧。奈良朝之前泉貨未甚行，而行旅炊於路旁。其借甑也貸者恆索祭費（祓除料），大化二年有令禁之。元明天皇之時和銅錢通行漸遍，和銅六年（七百十三年）下令使諸州沿道富豪鬻米於路旁，以便行旅往來，而減其勞費。凡貢物由海路轉漕者，初屬於制禁。然恆有犯其禁者多致漂失溼損。靈龜元年（七百十五年）更申令，苟犯者罪其國司，使之償之。聖武天皇天平八年（七百三十八年）明

定其償填之法。使國司所派監督吏（宰領人）及任運貨之責者，折半賠償之。天平勝寶八年（七百五十五年）山陽、南海二道特允其由海運，然尚使國司及運貨者擔保其危損之賠償，如此貢物主賴陸運，其不便可知矣。

桓武天皇（唐德宗興元元年至貞元二十年西歷七百八十年至八百四年）奠都於平安後，大修道路，令諸川備舟楫，或架橋梁，整治驛家，以便行旅，於是驛政頗振。此時富士山噴火煙，土灰沒宮荷路，於是更開足柄路。東海道之通路先發自鈴鹿關，渡戶津，出熱田，過濱名橋，踰足柄、宮荷山路，經鎌倉，由三浦走水抵房，總二州。東山道則先有不破關，經泳（地名讀曰窟窟利）踰御坂，行伊那路，踰和田、碓冰二嶺，抵上野、下野、武藏諸州。此二線古來爲官道。奈良朝之初始開岐蘇路。

驛傳本只供於官事之用，國司之交代亦有不允用鈴符者。上下諸使，不貸鈴符者皆稱曰雜使。延曆十九年（唐貞元十六年，西歷八百年）允官使行西國者取海路，未幾而復如舊時。其後藤原氏以外戚專政，僧徒亦恃勢而驕肆。於是公私混亂，法制壞敗，而驛政弛廢。

亦失其實用。清和天皇貞觀十一年（唐懿宗咸通四年西歷八百六十九年）制定貞觀式，置作路司，修理諸道。醍醐天皇延喜八年（後梁太祖開平二年西歷九百八年）制定延喜格式，其中有驛政形式制度略備。然當是時藤原家權威益熾，假公營私，州縣之政不能復舉其功。朱雀天皇承平三年（後唐莊宗長興四年西歷九百三十三年）京都羣盜橫行，藤原純友率南海海賊，作亂西國。平將門謀叛於關東，道路梗塞，運輸阻滯，官民苦之。自是諸州豪族用武於鄉曲，而肆張其權勢。

藤原氏弄威福已達其極，而皇綱陵夷，卿相驕於上，武臣恣於下。遂有保元（宋高宗紹興二十六年西歷一千一百五十六年）平治（紹興二十九年西歷一千一百五十九年）之大亂。平氏恃武力，而執大權。源氏滅平氏而代之，始開霸府於鎌倉。自是驛政全壞，朝貢絕路，奉勅官使亦不能乘傳馬。

藤原時代
之行旅

藤原時代行旅苦艱。後冷泉天皇天喜間（西歷一千五百五十年比）京官託名於「信濃守某妻」而作「更科日記」。中云行到下野州「伊加達」邑，宿於一庵，夜大雨，不可

寢，旁有立三木者，懸以濡衣，曝而乾之，待同行後至者到下野、武藏二州界，宿於「太葦」川之津，此時乳母失夫產子，乃離別而行。途次蒼苦於假舍，而宿焉，暴露風日，遂獲疾，迨渡大井河濁流，疾益甚，踰小夜中山，到天龍川逗留於假舍，川風頻吹，苦寒不可耐云云。其行路之難可以知矣。

當時朝廷已衰，驛馬鈴符之制廢絕。惟貴族及寺社增其私權，而擅用驛傳人馬，是可知驛遞之權已下移矣。武門開霸府之後，稱驛曰傳馬處，視爲人馬遞傳之公舍。

後鳥羽天皇文治二年（西歷一千八十六年）源賴朝創開鎌倉霸府，布驛政於海內，以鎌倉爲其中樞，以通四方。然其用力尤多者在鎌倉至京都之間，卽東海、東山二道。其餘各地有豪族割據，政令難及焉。所在多武士逞其威燄，羣盜橫行路爲之塞。四年有奉幣使，自京都向宇佐八幡宮而行，至播磨州明石爲武士所要擊，棄神寶，神馬逃歸京都，可見其驛路梗塞之情。北條氏執政權，定貞永式目，其驛政能行於全國與否雖不可得徵，然由傳馬處，通四方聲息，略明矣。

元寇時代

龜山天皇文永五年（西歷一千二百六十八年）元使到日本。尋有弘安之役，鎮西諸兵擊殲元寇。其間鎌倉至筑紫往復尤頻繁。惟事急徵發沿道人民強驅之使服於輸送之務。後年北條氏爲天下怨府者其一原由實在乎此。

建武時代

後醍醐天皇建武元年（西歷一千三百三十四年）皇政更新，惟驛政一端史氏無述之者。當是時二條橋畔有漫題曰「頃流行於京都者，夜討強盜，擬綸旨，駛馬召人，虛騷失領之訴訟，納文書之細葛籠。」亦可察行旅一時之集中驛處之繁忙也。

戰國時代

足利尊氏增訂式目，圖行旅之便，亦止一部耳。室町霸府無力以統馭國中，與朝家略同。自是天下大亂，羣雄割據諸州，且事爭奪，鼠盜乘時蜂起，凡二百五十年文學專屬僧侶，粗野之風徒靡全國。驛務廢滅，行旅杜絕以迄天正年間，豐臣氏統一海內之時。其間諸侯在其所領之地有圖驛政整理者，如大內氏。然其所主者在軍務、貢租、訴訟等之便，若保護商務及羣交之利則非其所關。

豐臣時代

正親町天皇天正十四年（明神宗萬曆十四年西歷一千五百八十六年）豐臣秀吉開

霸府於大坂，統制羣雄，號令四方。此時往來通信皆一集於大坂，乃定驛制，以布諸道。未幾而有征韓之役。驛政專供軍旅之用，庶民仍艱於道塗之阻塞。霸權移歸江戶後，驛政漸有變遷，以至明治維新之時。

後陽成天皇慶長八年（明神宗萬曆三十一年西歷一千六百三年）德川氏開幕府於江戶。此時上下倦亂思治，幕府乃使諸侯構邸第於江戶，置其妻子，隔年登都。自是天下諸道皆向江戶而集焉。各驛設傳馬處，備以驛夫傳馬，定其負擔之數，及勞役之價，自公卿、祠官、僧侶、諸侯、幕吏以至諸藩士，苟帶公務者，雖允其用驛夫傳馬，然其數有定限，規制峻嚴，蓋仿古時官用驛政而酌定之耳。凡諸侯覬江戶，官吏赴遠任，其所攜之公物，皆不甚多。若私物則必使家僕負擔之。商賈行旅各自辦人馬，不與驛站所備之人馬相關涉，故驛政頗整理有序。每驛置客舍，擬行軍陣營，稱曰本陣、脇本陣，皆爲大館。其所謂脇本陣者，猶副營也。別有稱「旗木屋」者，以便於諸侯藩士之行旅。平民旅舍稱曰木賃宿。蓋旅客自齎糧秣，就客舍，買其薪而炊爨，亦古之遺風耳。如此客舍雖漸備，然行旅之不便猶未盡除。旅客

投宿自購米、鹽、薪、水而割烹之，每品償價，復別租寢房，僅免一夜飢寒而已。諺云愛子當令遠行，蓋謂生活之實驗，在逆旅之苦楚也。近時客舍多爲高樓大廈，而珍羞佳肴上其食器，只使旅客覺快樂而不知苦楚，是與往時差異殊甚矣。

元祿時代

三都飛腳

慶長之後約八九十年而有元祿時代。（清聖祖康熙年間卽西歷第十七世紀。）文華蔚然，學藝增光彩。產業商務皆發暢，交通運輸亦益繁。寬文三年（一千六百六十三年）驛傳照例之外，有常業飛腳結會（合夥）始允以特權，稱曰三都飛腳（或謂三度飛腳）令配送信書輸運貨物，日本之有交通通信機關，實始乎此。所謂飛腳者，謂承人委囑使於遠近各地也。自是之後諸藩城邑都市多興飛腳或運輸商行。有由藩辦者，又有由私辦者，海口要處亦多開回漕商行，其辦法雖不免遲緩阻滯，亦略資於通信之用。此時客舍設備，漸改良，行旅不復覺其艱，遂進於愉適之域。然泰平年久而奢侈成風，諸侯之參覲，官吏之往來，雖至其扈從之士，行裝皆競華美，攜帶諸品，爲數甚多，而役使驛夫傳馬往往有踰其制例者。幕府雖知不敢問，反驅官吏使壯其行，以張其勢。於是驛務逐年

益繁，幕府乃設助驛法（助鄉法）於東海、中山二道及奧羽道一部，驛務尤繁處，令沿道諸村幫助驛傳業務。是法頗以煩苛爲諸村苦。

初時幕府慎重驛政。官吏旅行者用驛馬。因尊卑階級各有定數。其允准憑書屬上級者簽押以將軍朱印。屬下級者老中（幕府執政官）押印焉。是法仿古時用鈴符之制耳。然憑書遂成弄威之具。苟攜帶之者途上稱警，京都公卿挾皇室神威其弊亦更甚，使沿途行人跪拜路旁。如是者凡百年，以至文化時代。

享保年間（第十八世紀首）幕府革新庶政，改造貨幣，釐正度量，驛政亦稍有所匡正。爲痼疾已深，不易救治，僅保持權勢耳。

至文化末年（西歷一千八百十七年）幕府累世積威已極，將漸至傾墜。於是士民多懷慕皇德者，朝廷勢力興焉。此時西學講究，稍啓其端。或論海外形勢，或講邊防籌策。天保年間（一千八百三十年）武士撫劍，學者呵筆，多憤世慨時，陰倡勤王者。大勢漸轉，士民交通加繁，諸州驛路，行旅絡繹，而驛務益忙。

嘉永六年（一千八百五十三年）美國使節柏理航至浦賀，請修好通商。形勢急迫，物情洶洶。開國鎖港之論，勤王佐幕之黨日啓紛難。事端滋多，行道之人，飛馬走駕，絡繹如織，驛務之繁劇不可名狀。幕府屢布法令，謀匡救驛弊，且銳意促其實行，然徒增其弊，竟無一效焉。乃推擴助驛法，增其助驛之區域（加助鄉）以應其急。此時驛吏奸譎，逞慾罔利，驛站徒爲無賴賤隸之巢窟。逋逃奸民，以荷擔爲業者，稱曰雲助，牽馬賤民稱曰馬子。皆羣居驛站，而爲行旅之累。驛務既有加助之法，沿道近邑出丁恆多，而失其農時。遠地出錢免役，亦苦其賦課之重。故各地多有怨嗟之聲。嗣後凡十有數年，時勢益迫，新學流行，政機一轉，幕府返其大權，明治政府遂樹立焉。

明治元年萬機一新，百度更革，宣令如梭，行旅如織。其間王師東征，加以兵器軍糧之轉輸，驛站益不勝其繁。政府特設驛遞衙門，按幕府舊法，而規畫新制，以處理之，亦未能舉其功。某某諸地，驛吏遁逃，費用不給，時或停阻運輸者有之。於是更擴張助驛之區域，如東海道各驛，於舊例之外，增以助驛郡村田祿五萬石之地。中山道各驛則增以三萬石之地。其郡

村距驛站近者十數里，遠者五六十里，故皆不能充役，出金以償之。其出金之數數倍於正租。下總古河人船橋隨庵者，嘗論助鄉之弊，今抄錄其一節如下。

助驛之弊無論何驛，苟沿官道處，大同小異。今就奧州路一郡邑錄其實情，以證苛政之一端。下野州間田驛，助役之鄉，有某村，村田（歲入）一千六百石，民戶七十家，舊時有百三十家。其民出役助驛，農務失時，地漸荒蕪，家多離散，減爲七十家。老幼男女共三百有餘人，其壯丁服役於間田驛者，每日不下五十人。諸費每年約一千兩，其頻繁者則達一千五百兩或二千兩之多。其他加助村邑，距驛逾四五里處服役一日，往還二日，必費三日。故出金而托驛吏，使代傭役夫。其所出之金，每一年村田一石，不下金一兩。今歲有征討奧州之役，諸侯出兵，徵召人馬頗多。各村所出代傭之資，每田一石，當達二兩或三兩以上。

奧州路居第三位，猶且如此，況東海道在最上位之諸驛乎？助役郡村每田一石出三兩至五兩，其怨嗟之聲可以察矣。驛務紛擾，助役煩苛如此，而驛吏多致富。驛站益繁盛，而驛夫