

〔自著を語る〕

歩く江戸の旅人たち

— スポーツ史から見た「お伊勢参り」 — (抄)

谷釜 尋徳 (東洋大学)

はじめに

第一章 旅のルートと歩行距離

令和二(二〇二〇)年三月、『歩く江戸の旅人たち』(以下、拙著)という単行本を出版する機会を得た。それまで筆者が取り組んできた研究のうち、日本の「旅」や「歩行」の歴史に関わる成果を再編したものである。近世後期の日本では、お伊勢参りを中心に、全国各地の神社仏閣や名所旧跡を

お伊勢参りをした庶民の旅日記を丹念に分析すると、旅人が往復で歩いたルートが浮かび上がってくる。拙著では、東北地方の庶民の旅日記を中心に取り上げた。

目指して歩き回る観光旅行が、庶民層の間で空前のブームを見せた。拙著の主人公は、歴史に名を残した有名人ではなく、近世の町や村で至って普通の暮らしを送った名もなき一般庶民たちである。庶民が旅行中に書き残した多くの旅日記を手掛かりとして、彼ら、彼女らが繰り広げた長距離徒歩旅行に光を当てた。

安政六(一八五九)年、金田一村(現在の岩手県二戸市)の福田福松という農民男性がお伊勢参りに旅立った。図1は、福松が道中で書いた旅日記『伊勢参宮并熊野三社廻り金毘羅参詣道中道法附』①から、旅のルートを地図上に復元したものである。金田一村と伊勢神宮を直線的に往復することに終始せず、神宮への参拝を果たした後は近畿、四国、中国地方にも足を延ばし、帰路には往路と異なる中山道経由で日本海側を北上するルートを歩いている。

本稿では、拙著の内容を振り返ることを目的に、各章ごとの概要をまとめたダイジェスト版を提示したい。

これは近世の長距離旅行を象徴する傾向で、人びとは滅多にない旅の機会により多くの異文化に触れて見聞を広めるべ

く、往復路で異なるルートを選択した。こうした円環の軌跡を辿る旅は、目的地間の最短距離をハイスピードな手段で移動することに慣れ切った現代人の旅とは大きく異なる。近世の旅人たちは、ご利益に定評のある寺社への参拝を大義名分として掲げ、実のところは歩いて移動する先々の「道中」での見聞に重きを置いていたのである。

福田福松の旅日記を分析していくと、彼の概ねの歩行距離を知ることができる。判明する範囲において、福松の全行程の総歩行距離は約二九〇〇キロメートルで、一日平均の歩行距離は約三四・九キロメートル、一日の最長歩行距離は約七〇・八キロメートルに及んでいた。しかし、福松は特殊な歩行能力の持ち主だったわけではない。彼の歩行距離は、当時の旅人の中ではごく一般的な数値である。拙著では、東北地方の庶民が書いたお伊勢参りの旅日記(三九編)を分析したところ、一日に歩く距離の平均は男性で約三四・九キロメートル、女性でも約二八・六キロメートルに及んでいる。また、男性の歩行距離が一日に六〇キロメートルを超えることも珍しくはなかった。

現代人の感覚では、近世の旅人は男女ともかなりの健脚だったと見てよい。



図1 金田一村の福田福松による伊勢参宮のルート

第二章 幕末～明治初期の日本人の歩き方

近代以前の日本人の歩容を考察する際、頻繁に議論の俎上に載ってきたのが「ナンバ歩き」である。拙著では、ナンバにはほとんど言及していないが、従来の研究史を概観すると、ナンバは「半身」の姿勢や動作を意味する言葉として使われてきた向きがある。ナンバの半身姿勢は、日本人が長らく農耕を中心とする民族だったことから、農業の半身の労働姿勢が歩行運動にも移し替えられたという主張もなされてきた。こうした考え方を演劇評論家の武智鉄二は「原初生産性」⁽²⁾、歴史学者の西山松之助は「民族的原型」⁽³⁾と表現する。

実際のところ、ナンバ的な半身の身体技法は世界各地に散見されるため、ナンバが日本人に固有の身ごなしだったと断言することは難しい。しかし、日本人がさまざまな場面で半身姿勢を有効に活用し、今日まで継承してきたことに相違はない。

拙著で主に取り上げたのは、幕末～明治初期の訪日外国人が見聞録に書き留めた、日本人の歩行の特徴である。約四〇編の見聞録を分析したところ、西洋人たちが自らの文明と比較して捉えた日本人の歩容は、表1のように整理することができる。

断片的な特徴を捉えたに過ぎないが、当時の日本人の歩き方は、現代人の歩行のイメージとは明らかに異なる。訪日外

国人の記述の信憑性には慎重な態度が求められるものの、日本人の歩行運動は文明開化の前後で少なからず変化したと見ることが自然であろう。

表1 幕末～明治初期の訪日外国人が見た日本人と西洋人の歩き方の違い

歩行の特徴	日本人	西洋人
重心	つま先重心	かかと重心
姿勢	前のめり	真っすぐ
足の運び	すり足	かかとから着地
歩幅	せまい	ひろい
膝の状態	曲がっている	伸びている

幕末～明治初期の訪日外国人の日記より作成（出典は拙著を参照）

第三章 街道の必須アイテム「棒」

— 使い道と身体技法 —

近世の街道筋では、「棒」が有効なアイテムとして重宝されていた。棒の使い道には、大きく分けて三つの方法があった。

最もイメージしやすいのが、杖としての利用である。連日のように長距離を歩いた旅人たちは、歩行の補助具として杖を手にするケースが多く見られた。

街道筋で生計を立てた人びとも、棒を巧みに役立てていた。特に、人や物を運搬する労働者にとって、棒は必須のアイテムである。飛脚は棒の先端に荷物や書状を付けて走り、天秤棒を担ぐ労働者は棒の両端に荷物を取り付けて運搬し、駕籠かきは頑丈な棒の中央に駕籠を吊るして二人組で旅人を運んだ。いずれも、肩で棒を担ぐ運搬形態である。

棒は休息時の便利グッズとしても活躍する。旅人が杖に体重を預けて休むケースも見られたが、休息後に効率良く動き出せるように、駕籠を吊るした太い棒の下や背負っている大荷物の下に杖を潜り込ませて、支えながら休む方法もあった。

第四章 旅の履物

近世の旅人は、男女の別を問わず「草鞋」を履いて歩くことが一般的だった。関東地方の庶民によるお伊勢参りの旅日

記から草鞋の購入記録を分析すると、草鞋は四〇〜五〇キロメートル位の距離を歩くと破損して、履き替えの時期を迎えたことがわかる。旅人の歩行距離と照らし合わせると、およそ一日に一足ペースで新しい草鞋が必要だったといえよう。

草鞋の耐久性から考えると、仮に二ヶ月間ほどの旅をするなら、およそ六〇足の草鞋を準備しなければならない。しかし、旅人は大量の草鞋を持ち歩いてはいたわけではない。街道では、茶屋、宿場、道端、旅館への訪問販売など、様々な場所で草鞋が売っていたため、旅人はいつでも草鞋を交換することができたのである。大量の草鞋を持ち運ばなくてもよい街道事情は、旅人が長距離を歩きやすい状態を生み出していた。

履き潰して使えなくなった草鞋を処分するために、宿場の隅には草鞋専用の「捨て場」があった。捨て場に集積された使用済みの草鞋は、近隣の農家が持ち帰って一度解体し、新しい草鞋を編み上げる材料に使った。出来上がった草鞋は再び販売ルートに乗せられ、同様の循環で旅人の手に渡って消費されていく。

このように、近世の街道では、草鞋にまつわる再利用の仕組みが確立されていた。循環型社会の一端を垣間見ることができよう。

第五章 旅の家計簿

弘化二（一八四五）年、多摩郡喜多見村（現在の東京都世田谷区）から田中国三郎という農民男性が伊勢に旅立った。伊勢神宮への参拝を主な目的としながら、各地を歩き回って名所旧跡を訪ねた八六日間の観光旅行である。

国三郎は『伊勢参宮覚』（¹）という旅日記の中に、旅費の支出明細を漏れなく書き残した。日記の内容から計算すると、旅費の総額は五兩五貫七七一文（三七二七一文）となる。旅費の使い道を分類すると、宿泊費、食費、交通費の順に多くの費用を支出していた。

一日あたりの平均支出額は、およそ四三三文である。この金額をベースに考えると、近世後期に旅をする場合、一ヶ月間（三〇日間）の旅なら二兩、二ヶ月間なら四兩、三ヶ月間なら六兩ほどの旅費が必要だったという実情が見えてくる。ところが、当時の一般庶民の収入に照らすと、こうした高額の旅費を個人負担で捻出するのは容易ではなかった。

田中国三郎は特別に裕福な人物ではなく、村人が少しずつ旅費を積み立てて代表の複数名が伊勢参宮を行う「代参」の形式で旅立った。国三郎が『伊勢参宮覚』に書き留めた旅費の支出明細は、帰郷後に村人たちに開示する公的資金の会計報告書を兼ねていたのである。

お伊勢参りを目的とする集団は「伊勢講」と呼ばれ、近世には全国各地で伊勢講が結成されていた。多くの場合、代参

者の選抜はくじ引きで行われたが、公平性を保つために講のメンバー全員の参宮が終わるまで旅費の積み立ては繰り返行われたという。

伊勢講の普及と代参システムの確立によって、経済力に乏しい一般庶民も旅立ちの機会が得られるようになった。ただし、伊勢講の加入者は原則として男性に限られ、さらには本家の長男に限定された地域もある。女性も含め、伊勢講以外の方法で旅をした庶民が多く存在したことも、一面の事実として押さえておきたい。

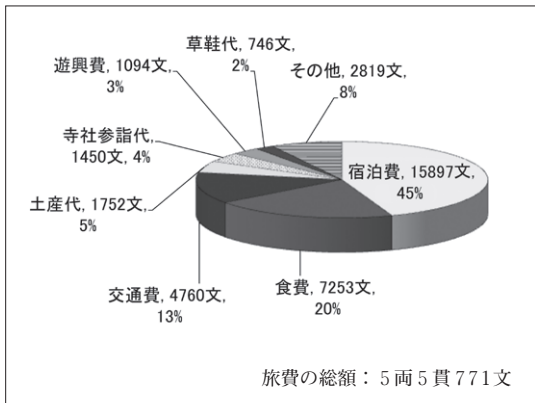


図2 喜多見村の田中国三郎の伊勢参宮に見る旅費の配分
田中国三郎『伊勢参宮覚』『伊勢道中記史料』世田谷区教育委員会、1984

第六章 旅人の健脚を支えたもの

近世初頭、徳川幕府は五街道を中心に全国的な街道の整備に着手する。参勤交代を含めた幕府による全国統治が目的だったが、この政策によって、多くの人びとが居住地域を越えて旅ができる環境が整えられていく。幕府は街道の距離の目安として、一里(三・九キロメートル)ごとに樹木を植えて「一里塚」を設置し、分岐点には方角や距離の情報を刻んだ「道標」を建て、沿道には強い日差しや風雪から旅人を守る「並木」を植栽した。いずれも、徒歩旅行者の強い味方である。

近世の街道の道幅は、都市部や交通の要衝を除くと狭く、特に山間部では幅が二メートルほどの区間もあった。そのため、近世の街道には、旅人同士のトラブル回避の手段として、往來の旅人同士がすれ違う際の慣習が存在した。

元禄三(一六九〇)年に東海道を旅したドイツ人医師のケンペルは、「日本国内の仕来りに従っていうと、上りの、すなわち都(Miaco)に向って旅する者は道の左側を、下りの、つまり都から離れて向う者は、右側を歩かねばならない」^⑤と記録した。それから約八〇年後に東海道を旅したスウェーデンの植物学者のツェンペリーも、「きちんとした秩序や旅人の便宜のために、上りの旅をする者は左側を、下りの旅をする者は右側を行く」^⑥と書き残す。いずれも「上り」の旅をした場面の証言である。近世の街道には旅人がす

れ違う際に「左側」を歩く慣習が存在し、交通マナーとして定着していったことがうかがえる。

街道の左側通行は日本の文献にも登場する。『増補海陸行程細見記』には、「道中ハ自分左り手の方を通行すべし高貴方に往逢たるときは猶更こゝろえ右へよければ慮外と知るべし」^⑦と旅の処世術が説かれた。当時の日本人が、街道の左側通行を意識的に実践していたことがわかる。

左側通行の慣習は、政権を握る武士の装束と関係があった。武士は左腰に帯刀していたため、右側通行では武士同士がすれ違う際に鞘が当たってトラブルの火種になってしまう。そこで、鞘の接触を回避する意味合いから生まれたのが左側通行だったといわれている^⑧。

このように、街道の左側通行は、狭い道路でお互いに配慮し合う他者への心配りをベースに成り立っていた。広い道では歩く位置を気にする必要もなかったが、狭いエリアで譲り合う場面では、旅人たちも左側通行を意識しながら歩いたのではないだろうか。

第七章 近代化による旅の変化

明治五(一八七二)年の新橋―横浜間の鉄道開通を皮切りに、日本の各地に鉄道が敷設されていく。特に、明治二二(一八八九)年の東海道線の全線開通は、日本人の旅の形態を大きく変えた。蒸気機関車は東京―神戸間をわずか一日で

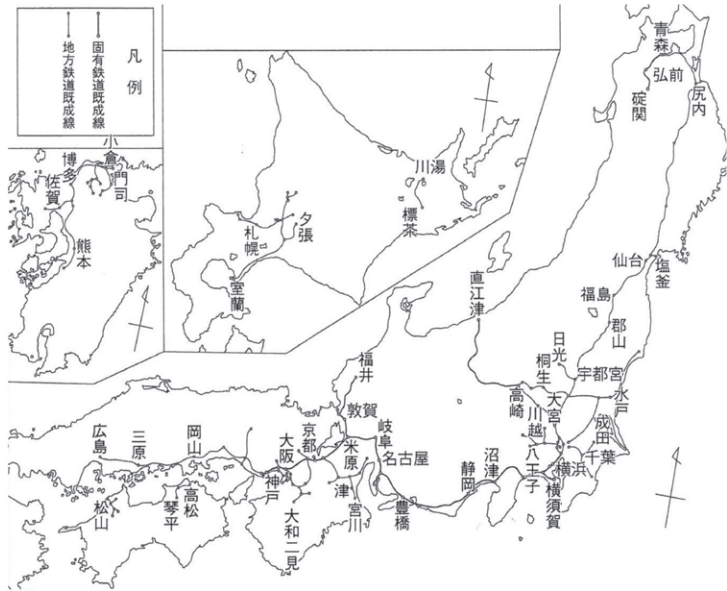


図4 明治30年度末の日本国内の鉄道網
日本国有鉄道編『鉄道技術発達史 第2篇 第1』日本国有鉄道、1959

おわりに

近世後期の旅人に共通しているのは、異文化に触れて見聞を広めようとするメンタリテイだった。

自らが暮らす文化圏を飛び越えて、異なる世界との交流を積極的に求めるということは、実に近代的な営みである。陸路では物や情報の移動速度が人の歩くスピードとほぼイコールだった時代、旅人が歩いた分だけ全国各地を結び合うネットワークが形成されていった。

近世社会にあつて、活発な異文化交流を実現していた庶民の長距離徒歩旅行は、近代を先取りするような注目すべき現象だったといえよう。

(拙著「あとがき」より抜粋)

〔付記〕

本稿は、拙著『歩く江戸の旅人たち』のダイジェスト版で、第四八回スポーツ文化研究会(二〇二二年二月二六日開催)の発表内容を基にしている。具体的な説明を省略し、引用元の文献表記も最低限にとどめているため、詳細は拙著にて確認されたい。

〈引用・参考文献〉

- (一) 福田福松「伊勢参宮并熊野三社廻り金毘羅参詣道中道法附」『二戸史料叢書 第六集』二戸市教育委員会、

- 二〇〇三
- (2) 武智鉄二『伝統と断絶（新装復刻）』風塵社、一九八九
- (3) 西山松之助「近世芸道思想の特質とその展開」『近世芸道論』岩波書店、一九七二
- (4) 田中国三郎「伊勢参宮覚」『伊勢道中記史料』世田谷区教育委員会、一九八四
- (5) ケンペル「日本誌」斎藤信訳『江戸参府旅行日記』平凡社、一九七七
- (6) ツェンペリー「一七七〇年から一七七九年にわたるヨーロッパ、アフリカ、アジア旅行記」高橋文訳『江戸参府随記』平凡社、一九九四
- (7) 鳥飼醇雅子「増補海陸行程細見記」『道中記集成第二五卷』大空社、一九九六
- (8) 名和弓雄『間違いだらけの時代劇』河出書房新社、一九八九
- (9) 菅原豊治『伊勢参宮 四国礼拝 西国順礼道中記』一八九六（筆者所蔵）

〈書籍情報〉

著者：谷釜尋徳

書名：『歩く江戸の旅人たち』

——スポーツ史から見た「お伊勢参り」——

出版社：晃洋書房

出版日：二〇二〇年三月三〇日

ISBN：9784771032941

価格：一九九〇円（＋税）



