

# アーネスト・サトウの旅から見る幕末の東海道

村上 晴 澄

## I はじめに

日本の本州には二本の大きな街道があって、それが東西の二つの都をつないでいる。その一つは中山道、すなわち山の中を通っている街道で、その名のように中部の国々を貫通している。もう一つは東海道、すなわち東方の海に沿っている街道で、これは通行のできるかぎり海岸沿いに通っている。(中略)

徳川三代将軍が参勤交代の制度をつくって以来、大きな街道は日本内地の交通の重要な手段となった。人夫や駄馬を供給するために、数マイルごとに宿場があり、大名や政府高官の泊まる本陣という官用宿舎がどの宿場にも一、二軒はあった。

この本陣の付近には、大名の家臣や旅商人などの泊まる普通の旅館や料亭などがたくさんあった。東海道に沿って領地をもっている大名はもちろんのことだが、京都以西のあらゆる大名にとっても、この街道は公認の通路となっていたのである。それに、毎年伊勢神宮にお参りする大勢の人々にとっても、東海道は主要な通路になっており、そのほか、数多くの有名な寺院の参詣者もこの街道を通るのである。

そこで、あらゆる点から見て、東海道は日本国中の道路の中で最も往来の頻繁な、そして最も重要な道路であった。<sup>1)</sup>

以上は、アーネスト・サトウが著した『一外交官の見た明治維新』の第十八章「陸路、大坂から江戸へ」(以下、「江戸へ」)の一部である。彼は1862(文久二)年に通訳生として来日し、幕末から明治初期を中心に、英国外交官として日本で活躍した。この著書の前半は、作者が日本を去ってから数年後の1885～1887年に、日々書き続けていた日記を基に記したものであり、後半は自らの日記を基に1919年から書いたと序文で述べている<sup>2)</sup>。

上記の引用文から、江戸と京都とを結ぶ東海道と中山道が存在し、参勤交代のためにも街道は重要であったことが伺える。また大名だけではなく、伊勢参宮に出かける庶民も東海道をよく利用し、当時の日本において東海道は最も重要な街道であったことがわかる。本研究で取り上げるサトウ一行の旅は、大坂での用務を終えて江戸に戻る公用の旅であり、幕府の役人や護衛も同行していることから、その様子は庶民の旅よりも大名の旅に近かった。しかし、旅そのものは職務ではなく、「江戸へ」を読むと比較的自由に東海道の旅を楽しんでいる場面も多い。

本研究では、西洋人であるサトウが1867年に大坂から江戸へ向かった際の東海道の旅を通して、道中の様子などを読み解く。伊勢詣などで旅をした日本人の庶民とは、その目的や身分など状況は異なる一方で、東海道を旅したという点では多くの共通点があると考えられる。そこで、サトウ一行の東海道旅行の前半に当たる大津宿～掛川宿間を中心に、1日の移動距離など行程に加え、道中の様子を明らかにする。『一外交官の見た明治維新』には、歴史書からは判明しない江戸時代の人々の

姿や街道などの風景が書かれていることが指摘されており<sup>3)</sup>、街道の旅や風景を探る本研究にふさわしい資料といえる。「江戸へ」は、サトウ自らの日記を基に著されているとされるものの、各宿場の出発・到着をはじめ、旅の詳細は省略されている。そこで『遠い崖—アーネスト・サトウ日記抄』<sup>4)</sup>として刊行されている日記（以下、「日記抄」）も並行して用いながら考察を進める。

## II アーネスト・サトウの記述にみる東海道

江戸時代の東海道は、浮世絵の『東海道五十三次』（図1）でよく知られている通り、江戸幕府によって整備された五街道のひとつである。江戸と京都の間に53箇所の宿場町のほか、茶屋など休憩場所のある立場（間の宿）の町や村も存在した。また、京都～大坂間の4宿を加えて「東海道五十七次」と呼ばれることもあった。さらに、途中から伊勢街道をはじめ多くの街道が分岐しており、伊勢の方向が彫られた常夜燈や道標は、現存しているものも多い（図2）。このような道標や常夜燈の存在から、第1章で引用したサトウの文章からも明らかなおと、江戸幕府の政策や参勤交代での利用のみならず、東海道は伊勢詣をはじめとする参詣者のための街道としても重要であったことが伺える。そして参勤交代によって街道の重要性が増したため、宿場には本陣のほかに一般の旅館である旅籠が整備されていた（図3）。本陣は、本来は参勤交代の大名や公家など身分の高い者が宿泊するために整備された宿であり、サトウ一行も本陣によく宿泊していたことが判明する（表1）。東海道をはじめ江戸時代の街道には、宿場が整備されていた上、休憩場所である立場の町や村があったほか、険しい峠にも茶屋が存在した。

「江戸へ」に記されている、「実に日本人は大の旅行好きである。本屋の店頭には、宿屋、街道、道のり、渡船場、寺院、産物、そのほか旅行者の必要な事柄を細かに書いた旅行案内の印刷物がたくさん置いてある。それに、相当よい地図も容易に手にはいる。精密な比例で描かれたものではないが、それでも実際に役立つだけの地理上のあらゆる細目にわたって書いてある。」<sup>5)</sup> という内容から、



図1 「東海道五十三次 大津（保永堂版）」

資料所蔵：滋賀県立図書館



a 草津宿の常夜燈

b 桑名宿の道標

図2 「いせ」の表記がある東海道の常夜燈・道標

注：筆者撮影（a 2016年、b 2014年）



a 本陣（二川宿）

b 脇本陣（舞阪宿）

c 旅籠（関宿 玉屋）

図3 東海道の宿

注：筆者撮影（a 2017年、c 2011年）、山本峻平氏撮影（b 2017年）

江戸時代には庶民もよく旅行に出かけ、旅行案内記や名所図会と呼ばれている書物が数多く販売されていたことがわかる。これらの書物は庶民にも広く普及し、旅にも利用されていたと考えられている<sup>6)</sup>。このような旅行案内の具体例として、『五海道中細見記』<sup>7)</sup>や『旅行用心集』<sup>8)</sup>のような携帯可能な案内記を挙げることができる(図4)。また、「伝説的、または歴史的な、いろいろの民間説話をのせた見事な絵入りの東海道案内記もあった。」<sup>9)</sup>と「江戸へ」に記されており、この代表例として「東海道名所図会」が挙げられる。例えば、「東海道名所図会」の近江国大津付近を読むと、『平家物語』で有名な木曾義仲の粟津血戦が紹介されている(図5)。東海道では三河の吉田橋や矢作橋と並んで歴史の舞台や名所としても有名であった勢田橋(図6)は、「小橋長さ二十三間、大橋長さ九十六間、中島あり。」<sup>10)</sup>とその概要を記すほか、新古今集などの和歌も載せられている。

このように、江戸時代になると、東海道そのものに過去の合戦などの旧跡や、多くの伝説、和歌などに関連する名所が存在していたことが判明する。このほかにも、日本の版画で東海道の風物を描いた挿絵の連続物があり、それには日本人の生活が真に迫るように描かれていることや、有名な小説には愉快的な二人組の男の珍談があることも述べられている。言うまでもなく、前者は『東海道五十三次』、後者は『東海道中膝栗毛』である。このように、東海道は芸術や文学の舞台にもなっている。

表1 アーネスト・サトウ一行の東海道旅程

月日	時刻	地名	移動距離 (km)	備考
5月18日	10:00 発	大坂	38.6	淀川・宇治川川舟
5月19日	5:50 着 (朝食後発)	伏見		
	(夕方着)	草津	32.5	本陣に宿泊
5月20日	6:50 発	土山	37.0	
	17:45 着			
5月21日	7:15 発	庄野	31.6	
	17:30 着			
5月22日	7:40 発	桑名	29.5	
	17:45 着			
5月23日	7:30 発	宮	24.0	七里の渡し
	(午後着)			
5月24日	7:30 発	岡崎	34.3	本陣に宿泊
	18:55 着			
5月25日	8:00 発	吉田	32.9	本陣は使用中で別の宿へ
	18:30 着			
5月26日	7:30 発	浜松	40.2	
	18:30 着			
5月27日	6:00 発	掛川	34.1	脇本陣宿泊「例幣使襲撃」
	16:00 着			
5月29日	14:50 発	島田	17.9	午後3時頃出発 本陣に宿泊
	20:00 着			
5月30日	8:50 発	府中	32.0	本陣に宿泊
	19:00 着			
5月31日	9:20 発	蒲原	30.8	本陣に宿泊
	18:50 着			
6月1日	5:50 発	三島	37.4	
	18:15 着			
6月2日	6:30 発	小田原	32.0	本陣に宿泊予定
	16:50 着			
6月3日	19:00 発	江戸	86.1	急用で夜通し駆けつける
	10:00 着			

注1) 萩原延壽『外国交際 遠い崖—アーネスト・サトウ日記抄5』朝日新聞社、1999、51-99頁をもとに作成。

注2) 移動距離はGIS上にて計測した値である。

注3) 月日はいずれも西暦1867(慶応三)年である。



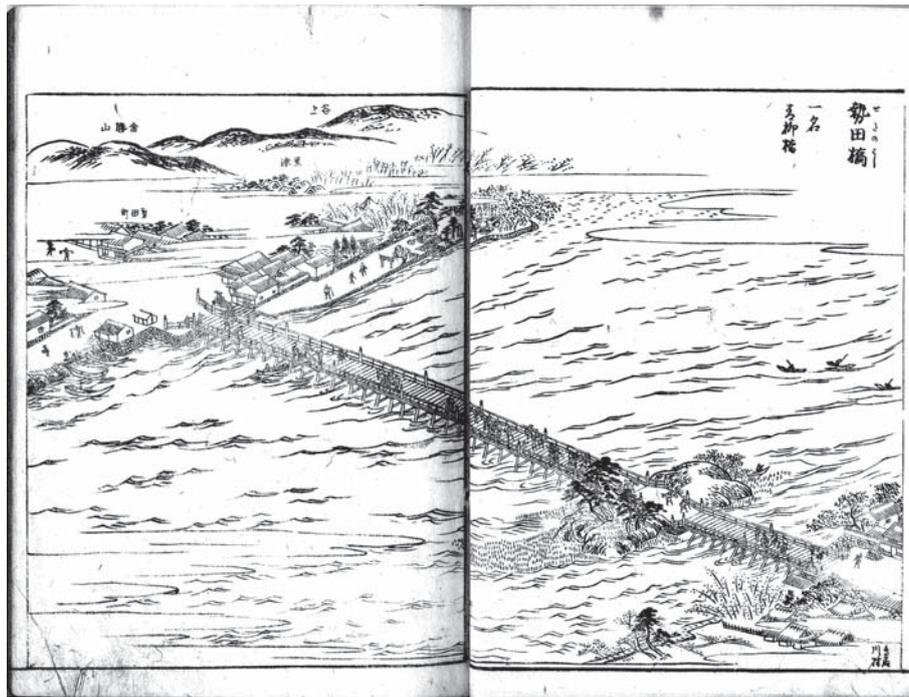


図6 『東海道名所図会 二』 勢田橋  
資料所蔵：滋賀県立図書館

### Ⅲ アーネスト・サトウの東海道旅行

#### 1. 大坂からの旅立ちと旅の概要

この旅では、また、大坂から伏見までは、敦賀へ向かうウィリスも同行した。さらに、公使館付きの日本人護衛兵（別手組）から選抜された10名の男と、日本の外務省（外国方）に属する2名の役人が警護に付き添ったことが記されている<sup>11)</sup>。サトウの秘書である野口富蔵<sup>12)</sup>や英国公使館の使用人である与吉、英国人画家のワグマンも同行しており、宿場ごとに交替する駕籠昇きを含めると常に30人程はいたと考えられる。また、外国方の役人は道中の宿泊の手配をする役目を持ち、様々な世話をしていたことがわかる。サトウとワグマンは2人とも日本食に慣れてきていたため、食糧やナイフ・フォークなどは一切持たずに旅立っている。ワグマンは、初代駐日大使となったオールコックとともに、1861年に大坂から江戸へ陸路の旅をしたことがあった。この時は大坂から奈良を経て東海道の関宿へ出た後、東海道を通り江戸に向かった<sup>13)</sup>。

大坂で引き戸のついた駕籠を購入したことに加え、「陸路、大坂から江戸へ」という章のタイトルからも、大坂から駕籠に乗って行ったと解釈できる。しかし、実際には大坂の八軒屋浜から京都の伏見まで淀川・宇治川を船で遡上し、途中の吹田村と枚方宿で食事のため上陸している。「江戸へ」には具体的な時刻は記されていないが、「日記抄」には出発・到着時刻が記され、朝から夕方まで旅を続けたことが判明する。サトウ一行の全行程を示す図表（図7・表1）を見ると、1日当たり30～40km程度の距離を移動していたことがわかる。移動距離が10km台の掛川～島田は、後に述べる例幣使の事件により出発が遅れた日であり、80km台の小田原～江戸は、急用で江戸へ駆けつけた日である。図7を見ると、宿泊した場所は例外なく宿場町であり、本陣に泊まった日も多い。毎日、昼食などの食事をした場所も宿場町あるいは立場である。そのほかの村にも立ち寄っているが、それ

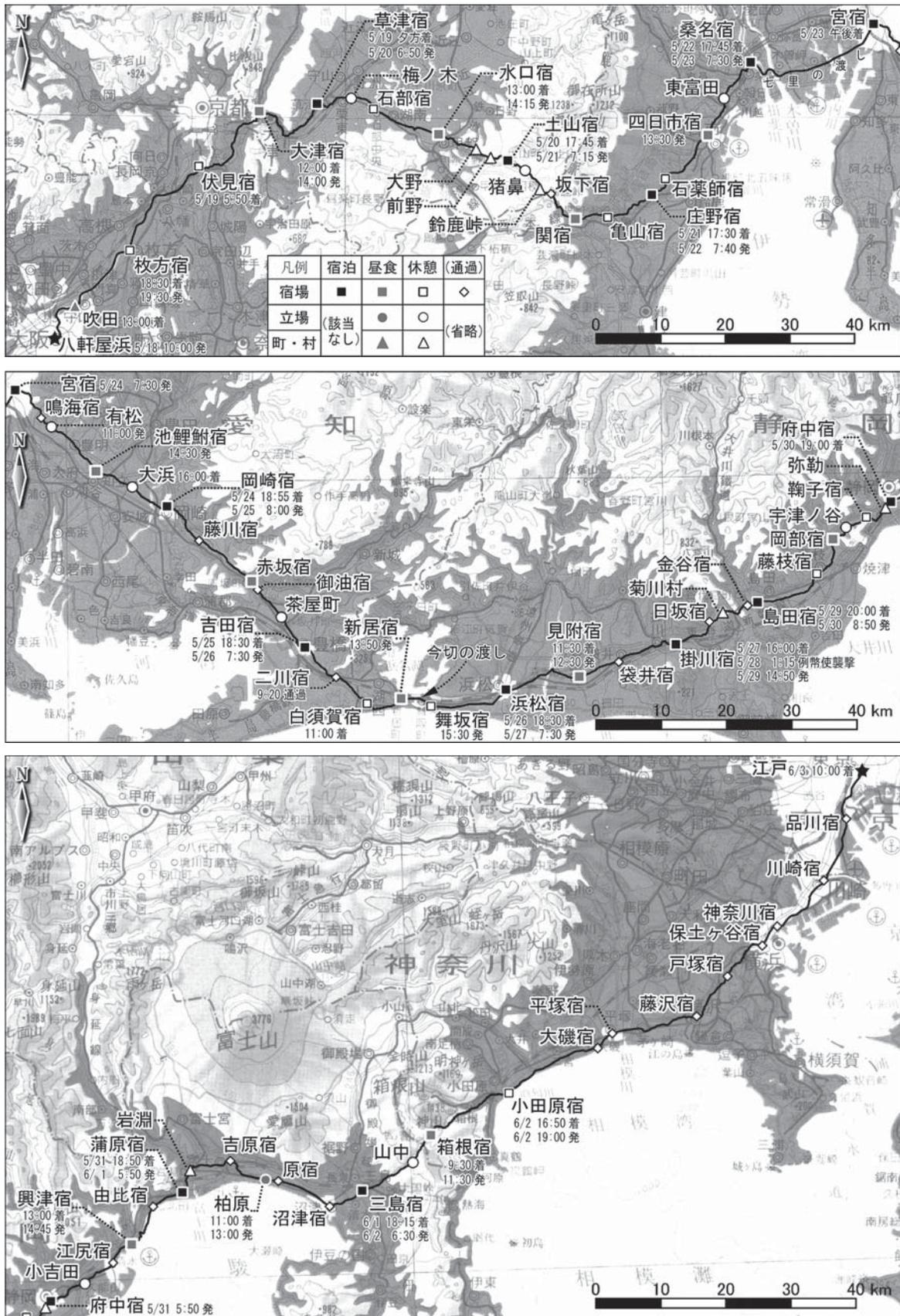


図7 アーネスト・サトウの東海道旅程

- 注1) 萩原延壽『外国交際（遠い崖アーネスト・サトウ日記抄5）』、朝日新聞社、1999、51-99頁に基づき作成。  
 2) 背景は100万分の1日本図（平成22年修正）である。  
 3) 立場・村に関しては、サトウ一行が立ち寄った場所のみ表示している。  
 4) 出発・到着時刻は、判明する場合のみ示している。

は峠の茶屋で少し休憩した場合などで、宿場町で宿泊して立場で休憩する旅であった。連日の出発時刻は午前7時台、宿への到着は午後17～19時台が多く、休憩を挟むとはいえ朝から夕方まで旅を続けていたことがわかる。日本では宿に風呂桶が1個しかなく、早く宿に着いて一番先に風呂に入るために、旅人は夜明けあるいは夜明けより前に出発する一方で、外国人は庶民の真似はしないため、サトウ一行は夜明けとともに出発することはほとんどなかった(図7・表1)。午前7時台の出発は現代の感覚では早く感じられるが、当時の日本の庶民と比べると遅い方であったと考えられる。

サトウ一行は江戸幕府の公用で旅をする外交官であり、見物人の多い町では駕籠に乗って、田舎まで行くと駕籠を降りて歩いたことがしばしば記されている。その理由として、見物の群衆に圧倒されないようにすること、威厳を保つため徒歩の姿を見られないようにすることの2点が度々記されている。このように、駕籠に乗ること自体が身分の高い者の証であったといえる。

## 2. 近江における東海道の旅の様子

サトウは道中の様子もよく観察しており、例えば大津宿に入る手前の東海道について、「沿道にずっと石を畳んだ、一種の軌道になっていた。(中略)重い荷物を積んだ、幅の広い車輪のついている、牛車の通行にそなえたものだ」<sup>14)</sup>と記し、実際に米俵を積んだ牛車とも遭遇している。保永堂版東海道五十三次の大津宿にも、米俵を積んだ牛車が描かれている(図1)。石を敷いた軌道は、サトウの説明通り牛車のための軌道であった。現在では「車道」と呼ばれ<sup>15)</sup>、轍の跡が残る「車石」は旧東海道沿いを中心に展示されているものも多い(図8)。日本人の旅日記にも牛車や車道についての記述は少なく、サトウによる具体的な説明付の記述は貴重である。一行は、午後1時に大津宿に到着して昼食をとった後、琵琶湖を眺めようとしたものの霧がかかっており、景色を堪能できずに終わっている。その後、東海道を東へと進み、膳所城下町を過ぎてからは駕籠を降り、徒歩で瀬田橋(図6)を渡った。橋からは小舟に乗って鯉釣りをする人の姿や、風に水面を乱されて驚いた魚が入るように仕掛けた罟が見えることなども小まめに記録している。その後は、草津に到着する前に再び駕籠に乗り、大勢の群衆の前で徒歩の姿を見られないようにして威厳を保っている。しかし、駕籠昇りが歩調を速めたことを、「これは本当にいやなものだった。ただでさえも乗り心地のよくない駕籠だが、駕籠昇りに足ばやにやられると、乗っているのに耐えられなくなるからだ」<sup>16)</sup>と記しており、駕籠に乗らずに済むことが快適とはいえなかった。町はずれに来るとサトウは駕籠から降りて自ら歩いたことも多かったのは、その方が快適だったためかもしれない。江戸時代の『旅行用心集』には、駕籠で酔わない方法として、駕籠の戸を開けて乗ることなどが書かれているため、駕籠で酔う人は多かった可能性が高い<sup>17)</sup>。この日は陸路の旅の初日であり、伏見宿から草津宿まで30km以上の行程を旅した。草津宿では本陣に泊まり、サトウとワグマンが米飯を食べるのを見て、西洋人は肉しか食べないと思っていた宿の者が驚いていた。

20日は立場の梅ノ木で、伝説で名高い百足山(三上山)の美しい景色(図9)が見える家で茶を飲んで休憩している。身分の



図8 復原された「車道」

注1) 大津市歴史博物館前に展示されているもの。

2) 筆者撮影(2016年)

高い者は、昼食のほかに午前と午後に1回ずつは休息し、さらに眺めの良い場所では、お茶を飲んだり様々な食べ物を味わったりする習慣に従っている。一行はその後、石部宿でも休憩したあと、水口宿では他の部屋より床の高い上段と中段のある本陣で時間をかけて豪華な昼食をとり、「大名になったような気分だった。」<sup>18)</sup>と述べている。現在でも茶畑が多く名産品となっている土山周辺では、立場の大野でお茶を飲みながら休憩した。土山宿に近い前野では、身分の高い者としてはあるまじき行為と

知りながら、茶商の店で野口に代金を払わせてお茶を飲んでいる。野口はサトウに信頼され、道中での金銭支払いではあらゆる判断を任されていたといえる。そして、サトウは土山のお茶を気に入ったと思われ、大量に買って住居がある横浜へ送る手配をしたことが「日記抄」から判明する<sup>19)</sup>。

5月21日は、一行にとって初めての本格的な峠となる鈴鹿峠を越える日で、「大坂から江戸へ」には詳細が記されていない。そこで「日記抄」を読むと、警護の別手組があまりに付きまとうので腹を立て、野口を通して苦情を言っている。サトウは駕籠を降りて歩いていたものと考えられる。鈴鹿峠の頂上にあった茶屋では汁粉を食べて休憩している。鈴鹿峠の下り坂(図10)では、ワーグマンが「頭が(駕籠の)天井にぶつかる」と駕籠舁きを罵ったところ、そのうちの1人に「おれたちは畜生ではなくて人間だ」と怒鳴り返された<sup>20)</sup>。部分的に石畳で舗装されているとはいえ、屈曲が多い急な下り坂の続く鈴鹿峠では、駕籠舁きも駕籠を揺らさずに担ぐことは困難であったのだろう。双方とも大変な峠越えであったと推測できる。鈴鹿峠を下ったところにある坂下宿では休憩をせずに通り返し、このことでサトウはワーグマンに非難された。ワーグマンは疲れて休憩したかったのか、筆捨山の奇観で名高い坂下宿で写生をしたかったのであろう。一行は関宿(図11)で朝食をとっているが、7時15分に土山を出発後、鈴鹿峠を含む16kmほどを進んだ後であり、遅い朝食というよ



図9 梅ノ木付近の東海道から見た三上山(百足山)  
注：筆者撮影(2016年)



図10 鈴鹿峠に残る東海道の石畳  
注：山本峻平氏撮影(2016年)



図11 関宿の街並み  
注：筆者撮影(2017年)

りも昼食であると考えられる。ここでは峠の旅に疲れてひと眠りした後、駕籠に乗って旅をつづけた。途中の城下町である亀山宿では、侍から子どもまで人々がお祭り気分で行を見物していた。亀山宿では本陣で休憩した後、この日は庄野宿で泊まった。

5月22日、四日市宿付近では、『天秤棒』の両端に吊るしたもっこに子どもが乗っていたり、僧侶や女性が2人1組で馬に乗っていたり、さらには小さな荷車に人が乗っている珍しい光景を見ている。そして、立場の東富田で名物の焼き蛤と酒を味わった後、ワーグマンが桑名までこの荷車に乗った。このことを「自分の威厳ということにあまりにも無頓着なワーグマンは、この車に乗ると言いだした。」<sup>21)</sup>と「江戸へ」に記していることから、珍しく好奇心をそそられるものであったと思われる。そして、「ここから先、詩人(ワーグマン)は荷車に乗ったが、これを見て日本人は大よろこびであった。」<sup>22)</sup>ことが「日記抄」から判明する。見物にきていた日本人の群衆は、西洋人が荷車に乗るという予想外の展開に大喜びしたのであろう。一行は公用の旅とはいえ、自由に行動できる一面もあったことが伺える。この記述は、大津宿付近の牛車とともに、当時の日本で荷車が使用されていたことをも示している。

### 3. 桑名から浜松への道中

5月23日、一行は城下町である桑名宿から宮宿まで、伊勢湾の七里の渡し(図12)を船で渡っている。七里の渡しは、東海道における船渡しとしてよく知られているが、桑名から佐屋まで三里の渡しも利用されていた<sup>23)</sup>。1826年にオランダ商館長の江戸参府に随行したシーボルトや、1861年にオールコックとともに旅をしたワーグマンも、三里の渡しおよび佐屋街道を通して宮で東海道に合流した<sup>24)</sup>。

5月24日からは再び陸路を東へと進み、サトウは足袋と草履で歩いてみたものの、足が痛くなりすぐに靴に履き替えている。絞り染めで有名な有松では、「長崎のオランダ商館長が江戸参府の道す

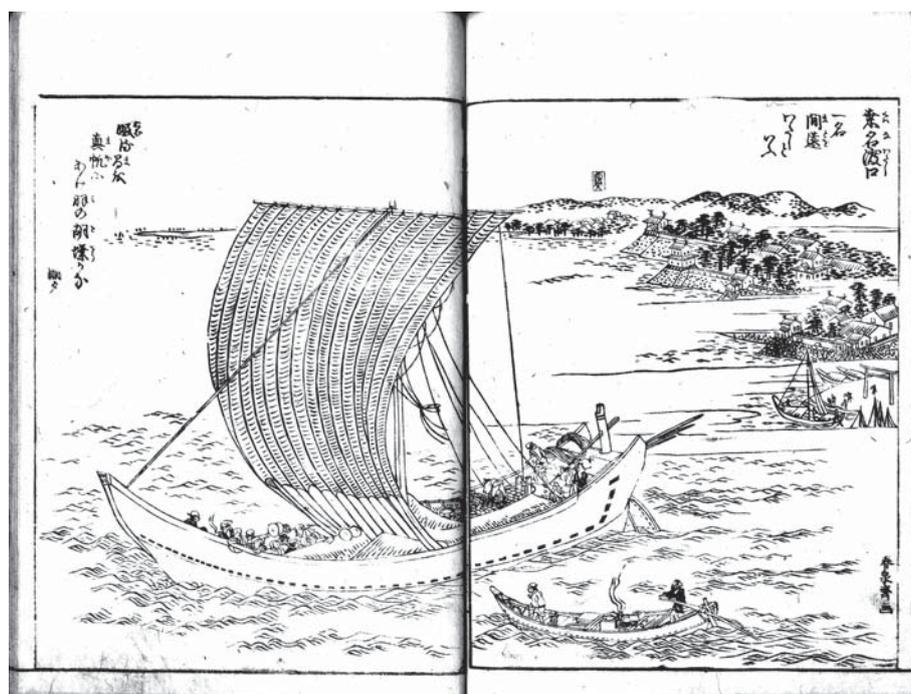


図12 「東海道名所図会」七里の渡し

資料所蔵：滋賀県立図書館

がら寄るきまりになっていた店をたずねて、オランダ人が購入した品物の記載してある「長崎御用台帳」を見せてもらっている。昔から由緒ある先例にしたがうのは外国人の一種の義務でもあったので、私たちも数反の織物を買った。」<sup>25)</sup>と「日記抄」に記され、当時の外国人にとって唯一の先例といえるオランダ商館長の旅が広く知られていたことがわかる。アーネスト・サトウが明治時代になってから著した『明治日本旅行案内』でも、「かつて長崎のオランダ商館の一行が将軍に謁見するために江戸へ向かう途中、恒例として当地に立ち寄ったようで、竹田屋という店の帳面につけられた覚書には彼らが購入したものが記入されている。また、絞り生産が繁昌しているおかげで、有松の建物の多くが、がっしりとした作りである。」<sup>26)</sup>と有松に触れている通り、防火性を備えた瓦葺き・塗籠造りの町家が現在も数多く残る街並みが当時も存在した(図13)。また、時代は古く、ケンペルも1691(元禄四)年の江戸参府の道中で、「有松は一〇〇戸ほどの村で、色とりどりの木綿の布(有松しほり)を売っていた。」と記している<sup>27)</sup>。有松絞りは、オランダ商館長の前例によって、西洋人にもよく知られた東海道の名産品であったと考えられる。

その後も、池鯉鮒宿で昼食を取り、午後には立場の大浜で駕籠昇きを休ませるために休憩して、蕎麦を食べている。岡崎宿へ到着する直前、東海道の名所としても有名であった矢作橋(図14)が落ちていたために船で矢作川を渡り、町役人と警吏によって出迎えられている。役人は見物人に腰をかがめるよう「下に、下に」<sup>28)</sup>と叫ぶことが役割で、見物人は皆、快く腰をかがめて出迎えた。

翌日は、岡崎宿から吉田宿への旅であり、他の日に比べて出発が遅れたのは、雨が降っていたためであった。そして、新居宿で昼食をとった後、厳しい検閲で有名な新居の関所(図15)を通過することになったが、一行の外国係の役人が関所と打ち合わせていた結果、第三者によって駕籠の扉を開けられただけで関所の番人に検閲されることなく無事に通過でき、ヨーロッパ人の威厳を保ってサトウも満足している。新居宿から舞坂宿へは浜名湖を小さな船で渡り、舞坂からは現在も松並木の残る東海道を通り浜松宿までの旅であった(図16)。



図13 有松 竹田屋付近の街並み

注：筆者撮影(2017年)



図14 現在の矢作橋

注：山本峻平氏撮影(2017年)



図 15 新居関所跡の船着き場と建物  
注：筆者撮影（2017年）



図 16 東海道の松並木（舞坂宿付近）  
注：筆者撮影（2017年）

#### IV 関所の通過と例幣使との遭遇

##### 1. 掛川宿での例幣使による襲撃

浜松宿を出発し、領地内をずっと付き添ってきた藩の護衛たちが引き上げると、すぐに駕籠を降りて天竜川の方へ歩いている。渡し船で天竜川を渡り、写生をしていたワグマンを待っている途中、この先で例幣使の家来一行に遭遇することを聞かされ、遭遇を避けるために、掛川宿まで大急ぎの旅が始まった。その理由は、例幣使の地位が高く、遭遇すると土下座をしなければならないためであった。例幣使は、京都の朝廷から中山道を通り日光へ派遣され、江戸で将軍に拝謁した後、東海道を通り京都へ戻っていた。「われわれ一行は田圃の中を歩いている近道をたどって、行程を二マイルだけ短縮することにした」と記している。これは天竜川を渡った後、見附への途中のことであり、この付近の地形図（図 17）を見ると、東海道は天竜川を池田渡しで渡ったあと、森下へと南に大きく迂回して中泉から北上し見附へと到達することがわかる。このように東海道が大きく迂回しているため、池田から見附宿への近道となる作場道を通ることで時間を短縮することができた。この道は作場道あるいは池田近道とも呼ばれ、東海道の旅人が通行することは禁止されていたが、実際には利用されていた<sup>29)</sup>。池田の渡し場から見附宿までは、地図上で計測すると東海道が約 7.5km であるのに対し、作場道は約 4.7km である。江戸時代の道中案内である『五海道中細見記』にも、この道が示されている（図 18）。また、サトウが記した『明治日本旅行案内』にも、「車夫は通常ここから直接天竜川まで近道を取り半里を節約する」と記され<sup>30)</sup>、これは明治時代のことでありながら、江戸時代においても、先を急ぐ旅人は作場道を通ることが一般的であった可能性も高い。

急いだ結果、見附宿には昼食の時間よりも早く到着したにも関わらず、西洋人見物のために美しい娘さんなど多くの人々がいた。そして、昼食で立ち寄った宿では、主人が厚くもてなしてくれ、10歳くらいの少年が給使をしていた。寝室には、きれいなトルコ絨毯が敷いてあった。結局、急いでいたものの1時間ほど滞在した。その次の宿場町である袋井宿では休憩せず、駕籠昇きと人夫の交替のみで急いで出発し、例幣使とすれ違うこともなく、無事に掛川宿へ到着した。ここでは例幣使が利用する可能性があるため本陣を避け、脇本陣に宿泊している。そして、例幣使が通り過ぎるの



図 17 明治 23 年頃の見附宿付近

注：正式 2 万分の 1 地形図「見附」、「向笠村」（いずれも明治 23 年測量）を使用。



図 18 「五海道中細見記」池田渡し～見附宿付近

資料所蔵：中西健治氏

を夜まで待っていたが、例幣使は現れなかったため、護衛の別手組も 2 人を除き別の宿に泊まり、脇本陣のサトウらはそれぞれ別の部屋で床に就いた。

しかし、例幣使の家来たちの一部である凶漢が、午前 1 時 15 分に例幣使は脇本陣に泊まっているサトウらを襲撃しようとして現れた。そして、木戸を打ち破って侵入したところ、その部屋で寝ていた野口がすぐに刀とピストルをもって迎え出た。凶漢が「異人<sup>31)</sup>を出せ」とどなった声を聞いたワグマンは、宿の人々に続いて逃げ出した。そして、サトウは別手組の一人に起こされ、騎兵の剣を持って構えていたが、3 分ほどで事件は収まり、サトウのところへ凶漢がやってくることはなかった。凶漢は野口の「もっとこっちに來い、そうすれば『異人』を引き渡してやる」<sup>32)</sup>と言った態度

と、刀とピストルを持っている姿に脅えて逃げていった。凶漢が去ると、野口はすぐにサトウのところへとやってきた。ほかの宿にいた別手組は、凶漢が逃げ去った後に駆けつける結果となったが、その後はワーグマンと共に夜明けまで酒を飲んでいる。このように、危険は去ったとはいえ、すぐに酒を飲めるところからも、サトウ一行にとって日本は基本的に安全であったと考えられる。

この2日後、凶漢の処分についての件が落ち着いたサトウ一行は、例幣使が京都へ向けて出発するのを脇本陣の中から見届け、江戸へ向けて出発した。小夜の中山峠、大井川、宇津ノ谷峠を越えて府中（静岡市）に入ると富士山が視界に現れ、その後の道中では度々美しい富士山を見ながら休憩した。そして、沼津付近では江戸から伊勢と金比羅宮への巡礼後という十二歳と十四歳の少年に出会っている。I・II章で述べたように東海道が寺社参詣の道として利用されている好例であり、少年二人でも安全に旅ができたといえる。

6月2日は、三島を6時半に出発後、3時間かけて箱根に到着し、ゆっくりと休憩した後で小田原へ向かい、午後5時に本陣に到着している。そして、江戸へ至急戻るようにという手紙があり、野口と少数の別手組だけを伴って、夜通し江戸へ急行することになり、思わぬ形でサトウの東海道旅行は終了した。

## V 日本人が東海道で見た外国人

日本人による旅日記は数多く残されているが、東海道の道中で外国人に出会った記述のある『杜陀日記』を取り上げる。『杜陀日記』は、浄土宗の僧侶で江戸の称往院の住職であった称瑞上人が天保十五（1844）年二月から三月にかけて、江戸から伊勢などを經由して丹波国篠山へ旅した際の旅日記である。富士川を西へ渡り、蒲原宿に近い富士見坂付近で、唐土人の一行とすれ違っている。その様子は、「もろこし人の大江戸の大城にまうづるに逢ひぬ。下官などの何事やらん、きゝもわかぬことさへ語りつゝゆくも、旅路の心やりなり。」<sup>33)</sup>と記されている。

江戸時代には、西洋人も「唐人」または「もろこし人」と呼ばれていたこと、天保十五（1844）年二月二十八日にオランダ人が江戸城で将軍に拝謁している事実もあることから、称瑞上人がすれ違った一行もオランダ商館長の一行であるとの見解が示されている<sup>34)</sup>。

次に、神奈川宿付近からいわゆる「異人街」や「異国船」を見た旅日記『東海紀行』<sup>35)</sup>を取り上げる。この日記は、近江国本堅田村（現・滋賀県大津市本堅田）の村年寄であった錦織五兵衛義蔵が、元治二（1865）年三月に、東海道大津宿の助郷に関わって中山道経由で江戸へ向かった後、慶応二年五～閏五月に本堅田へ戻る際の道中の様子を書いている。江戸から東海道を通り、藤沢宿に至る間に異国関連する記述を残している。品川宿に近い鈴ヶ森の海岸には、横浜に居住する夷人の殺した馬骨が打ちあげられ、立場の生麦には、横浜の夷人が通行するため御番所が20か所ほど建てられていた。そして、神奈川宿から横浜の夷館を遠くに見て、その広さは約20町（1町=約109mとして約2.2km）ある大都会であった。さらに、海上には西洋の軍艦が数多く停泊し、大砲を発射することが記されている。当然、武器としての大砲ではなく、号砲を発射するという意味と考えられる。解題で指摘されている通り、幕末の東海道で見かけた貴重な記録といえる<sup>36)</sup>。その後、境木～戸塚宿間の若林付近では、「此処へ夷人の乗馬二疋を疋通る、尤小馬之尾を中程より切る也、折々夷人馬上にて通行すと云ふ、甚勢い強しと云ふ」と外国人の馬を目撃し、外国人が折々、馬に乗って通行すること

を聞いている。この「乗馬」が馬だけを指すのか、外国人が実際に乗馬していたのか検討の余地がある。

以上のように、江戸時代の鎖国体制下であっても、東海道の道中では外国人に出会うこともあったという事実が判明した。また、江戸時代末期になると神奈川宿付近では異人街や異国船を見ることができ、このような珍しいものを初めて目にした旅人も多かったと考えられる。江戸時代、日本人は外国人と遭遇することはほとんどなかったはずである。その一方でサトウ一行がどこの町でも大勢の群衆に見物されたように、外国人を見物するために人が群がる光景も東海道の一場面であったと推定できる。

## VI まとめ

本研究では、従来の江戸時代の街道研究で取り上げられることのほとんどなかった、アーネスト・サトウ『一外交官の見た明治維新』に収められている「陸路、大坂から江戸へ」を基に、サトウ一行の東海道旅行の行程や道中での様子を明らかにした。さらに「日記抄」を援用することにより、**図8**および**表1**のように毎日の具体的な行程が判明した。先に述べた通り、「江戸へ」には大名の参勤交代や、伊勢詣などで旅行に出かける庶民が頻繁に通行する東海道が日本で最も重要な街道と記されている。サトウの旅は1867年のことであり、江戸幕府支配下の関所も存在した東海道を旅した日記としては最も新しい部類に入るといえる。当然、本文を読むと海や川を渡る際に船などを利用するほかは全て駕籠または徒歩による移動であり、江戸時代の旅そのものであった。サトウ一行の移動時の様子も、宿泊や休憩に本陣を頻繁に利用していた。また、道中では町に入る前には駕籠に乗ったと記されているように、駕籠に乗るのは威厳を保つためという、江戸時代の名目のような身分の高い者の旅を体験した。そして、新居関所では検閲を受けずに通ったことなど、幕府公認の旅を窺わせる場面がある。

そもそも、大坂から江戸への帰路に軍艦ではなく、東海道の旅を決心した理由として、軍艦内の生活に対する嫌悪の情が動機と言いつつ、「日本のあらゆる事物に対する貪欲な好奇心、冒険心」も挙げている。同行したワーグマンも同じ想いであった可能性があり、二人ともただ単に旅をしたわけではなく、日本食を食べ、時には日本の履物で歩くなど、あらゆる事物に対して興味関心を持っていたと考えられる行動をとっている。掛川宿では、西洋人であったために例幣使の家来による襲撃を受けている。このように西洋人ならではの視点や体験が記されていることも、「大坂から江戸へ」の重要な点であるといえる。

一行が町を通行すると、日本人の群衆が珍しい西洋人を見物するために集まっていたことがわかり、一行はパレードのような状況であったと考えられる。そして、東富田からは荷車に乗ったワーグマンをみて、見物の日本人が大喜びであったことなども判明する。さらに、草津の本陣では、日本食を食べる一行を見て驚いていた宿の人々の様子なども「江戸へ」に記され、当時の日本人の西洋人に対する見方なども明らかである。有松では江戸時代に唯一の西洋人の旅人であったオランダ商館長が立ち寄った店を覗き、商館長が買った品物の一覧を見て、先例に従って織物を購入している。

サトウ一行は、大津宿の手前の追分から東海道を通過してきた。しかし、例外として例幣使との遭

遇を避けるため、天竜川を渡った後で東海道の正式の経路を通らずに、近道を通行して時間短縮を図っていた。このように、公用の旅であっても非公認の経路を通行していたことが判明した。そして、例幣使との遭遇を避けようとしたにも関わらず、掛川宿では例幣使の家来によって襲撃されるという、幕末の外国人特有の体験をした。

また、日本人の旅日記に書かれている外国人の記述を読むと、『杜陀日記』では聞いてもわからない言葉を話す人々とすれ違い、旅情を感じている。『東海紀行』では生麦立場付近の御番所や神奈川宿付近から見た横浜の異人街や異国船の様子を詳細に記している。さらに、東海道の道中でも外国人の馬とも遭遇し、近江国に居住していた作者にとって珍しい体験であったと考えられる。

サトウの東海道旅行のうち、本稿で取り上げたのは掛川宿で襲撃に遭うまでの内容の街道交通に関わりの深い一部である。また、その選択基準も恣意的であった個所が多く、今後はサトウ以外の日記も広く扱い、既往の交通研究なども踏まえ、幕末の外国人による街道旅行を研究する必要があるといえる。さらに、当時の古写真や地図類を利用することで、当時の街道の風景などを視覚的に復原することも可能であると考えられる。

付記：執筆に当り、所蔵資料の利用を許可して頂いた滋賀県立図書館ならびに立命館大学文学部の中西健治先生、現地調査に協力して頂いた立命館大学文学研究科の山本峻平さん、日頃からお世話になっている立命館大学文学部の片平博文先生に御礼申し上げます。なお本稿は立命館大学研究推進プログラム（科研費獲得推進型）による成果の一部である。

## 注

- 1) アーネスト・サトウ（坂田精一訳）『一外交官の見た明治維新〈上〉』岩波書店、1960、260-261頁。
- 2) 前掲1)、1-4頁。本文中、「今なら（1887年）」という記述が複数あり、1887年頃に記されたものであるといえる。
- 3) 大澤吉博「アーネスト・サトウ『一外交官の見た明治維新』」国文学解釈と鑑賞60-3、1995、93-105頁。
- 4) 萩原延壽『外国交際（遠い崖—アーネスト・サトウ日記抄5）』朝日新聞社、1999、342頁。
- 5) 前掲1)、9-10頁。
- 6) 原淳一郎『江戸の旅と出版文化』三弥井書店、2013、204頁。またこの中で、『一外交官の見た明治維新』を引用し、当時の日本における旅行案内の豊富さにも触れている。
- 7) 安政五（1858）年、大城屋良助によって書かれた道中記。現代語訳は岸井良衛編『新修 五街道細見（新装版）』青蛙房、2004、335頁。
- 8) 文化庚午（1810）年、八隅蘆菴によって書かれた旅行案内。八隅蘆菴（桜井正信監訳）『旅行用心集』八坂書房、2009、62頁。
- 9) 前掲1)、260-261頁。
- 10) 粕谷宏紀『東海道名所図会〔上〕（新訂日本名所図会集1）』ぺりかん社、2001、218-221頁。
- 11) 前掲1)、263頁。
- 12) 國米重行『野口富蔵伝 幕末英国外交官アーネスト・サトウの秘書』歴史春秋出版、2013、191頁。
- 13) ラザフォード・オールコック著、チャールズ・ワグマン画『長崎から江戸へ 1861年日本内地の旅行記録』露蘭堂、2011、153頁。
- 14) 前掲1)、266頁。
- 15) 大津市歴史博物館「車石—江戸時代の街道整備—」大津市歴史博物館、2011、80頁。
- 16) 前掲1)、271-272頁。
- 17) 前掲8)、62頁。
- 18) 前掲4)、58頁。

- 19) 前掲 4)、58-59 頁。
- 20) 前掲 4)、60-61 頁。
- 21) 前掲 1)、272-273 頁。
- 22) 前掲 4)、62-62 頁。
- 23) 梶川勇作「江戸期の東海道佐屋路と佐屋宿（前編）」金沢大学文学部地理学報告 1、1984、37-55 頁。
- 24) ジーボルト（斎藤信訳）『江戸参府紀行（東洋文庫 87）』平凡社、1967、167-168 頁および前掲 14)、124-125 頁。
- 25) 前掲 1)、274-275 頁。
- 26) アーネスト・サトウ（庄田元男訳）『明治日本旅行案内＜中巻＞ルート編 I』平凡社、1996、137-138 頁。
- 27) ケンペル（斎藤信訳）『江戸参府旅行日記（東洋文庫 303）』平凡社、1995、145 頁。
- 28) 原文では日本語の発音で“shitanito, shitaniro” および英語で“down,down”と書かれている。Ernest Satow : A Diplomat in Japan, Forgotten Books, 2017, p212.
- 29) 渡辺和敏『東海道の宿場と交通』静岡新聞社、2000、35-37 頁。
- 30) 前掲 26)、132-133 頁。
- 31) 前掲 28)、p220. 原文には barbarians と書かれている。
- 32) 前掲 4)、80 頁。
- 33) 中西健治『杜陀日記の研究』風間書房、2012、49-50 頁。
- 34) 林和利「〔書評〕中西健治著『杜陀日記の研究—近世僧侶の旅日記—』」論究日本文學 100、2014、234-238 頁。
- 35) 錦織五兵衛義蔵『東海紀行』（原田伴彦ほか編『日本都市生活史料集成 8（宿場町篇）』学習研究社、1975、所収）、597-614 頁。
- 36) 木村至宏「中仙道十四垣根・東海紀行」（原田伴彦ほか編『日本都市生活史料集成 8（宿場町篇）』学習研究社、1975、所収）、23-25 頁。

(本学文学部助手)

## The Journey of Ernest Satow on the Tokaido Road at the End of the Edo Period

by  
Haruto Murakami

The present research describes the itinerary and events of Ernest Satow's journey along the Tokaido Road in 1867 during the final days of the Edo Period as described in Chapter 18 of Satow's book *A Diplomat in Japan*, 'Overland from Ozaka to Yedo', and his personal diaries.

In May of 1867, Satow's company travelled by palanquin and on foot between Osaka and Edo, a journey of around two weeks travelling between 30 to 40 kilometres each day. Satow was accompanied by his Japanese secretary, Noguchi, and a painter, Wirgman, and by escorts of the shogunate government. Satow was accustomed to eating Japanese food, and describes a scene in which attendants at an official inn were stunned to see him eating rice, believing that Westerners only consumed meat. When the group passed through towns local people gathered to catch a glimpse of these peculiar Westerners, giving their procession the aspect of a parade. Satow would without exception pass through these towns in his palanquin, owing to the custom amongst high status individuals of travelling in these.

During the Edo period, such journeys by Westerners were limited to those made by the head of the Dutch factory at Nagasaki, who was stationed on Dejima, when given an audience by the Shogun at the Edo Castle. These trips were also used as a reference by Satow's company. For example, in Arimatsu they purchased Cotton Shibori at a business patronized by the head of the Dutch factory.

During their stay at an inn in Kakegawa-juku the group was attacked by a high official of the Mikado's court. Satow was unharmed after the assailant was driven away by Noguchi. The record of events like this, which could only have occurred to a Westerner at the close of the Edo Period, and of a Westerner's actions and experiences, makes 'Overland from Ozaka to Yedo' particularly significant.

The present research is an exploration of a Westerner's journey across the Tokaido Road based on the records of Satow's company, which have been left largely untouched by previous studies on transportation during the Edo period. Looking forward, there is a need for more detailed research to consider the historical context and transportation systems of that era.