

Title	徳川氏の道路交通政策
Sub Title	
Author	瀧本, 誠一
Publisher	慶應義塾理財学会
Publication year	1920
Jtitle	三田学会雑誌 (Keio journal of economics). Vol.14, No.2 (1920. 2) ,p.143(1)- 162(20)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論説
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19200200-0001">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00234610-19200200-0001</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

前號(第十三卷) 目次 (大正八年十二月號)

論說

- ◎ 労働運動を壓迫する法制 慶應義塾 堀江 歸一
- ◎ 我商法の評價規定を論ず 慶應義塾 三邊 金藏
- ◎ 有限責任社員の間接責任 慶應義塾 西本辰之助
- ◎ デヴィッド・ヒュームの經濟學說(二終) 慶應義塾 高橋誠一郎

雜錄

- ◎ 株式會社起源考 慶應義塾 阿部 秀助
- ◎ ナショナル教授のNational Childs評論梗概 慶應義塾 三邊 金藏
- ◎ 經濟的史觀論の價值(七終) 野村兼太郎
- ◎ 同盟罷工の原因に關する疑問(下) 根本 清六
- ◎ シアール・ジト氏經濟原論第四版と第三版米國譯との比較 臼井鏡太郎
- ◎ 新刊紹介 小泉 信三
- ◎ カウツキイ校訂「資本論」第一卷平民版 慶應義塾 占部百太郎
- ◎ 箕作博士著フランス大革命史(前編) 慶應義塾 高橋誠一郎
- ◎ 堀江博士著労働問題の現在及將來 慶應義塾
- ◎ 三田學會雜誌第十三卷後半總目次 附錄

三田學會雜誌 第十四卷 第二號

論說

德川氏の道路交通政策

瀧本 誠一

我國上古に於ける運輸交通の制は比較的整頓して、多少注目し値するものなきにあらざりしが如し、現に厩牧令に於ては天下の諸道を大路、中路、小路の三等に分ち、三十里(古制は五町を一里とす)毎に一驛を置き、驛には驛長、驛夫、驛馬ありて夫れ夫れ往來の便利を圖り、又營繕令を見れば道路橋梁は毎年九月より修理に掛り、十月を以て之を終了するの規定となし、其の要路陥壞して行旅に不便なる個所は臨時に之を修理せしむることであつたのである、然らば上古王朝時代の道路は其後

編輯主任 堀江 誠一郎

一冊定價 金參拾七錢 郵税金壹錢五厘  
 半年分 金貳圓拾五錢 郵 稅 共  
 一年分 金四圓也

● 編輯及び事務に關する一切の用件は發行所宛  
 ● 營業に關する用件は發賣元宛  
 ● 原稿締切期日は發行の前月十日限

大正八年十二月卅日印刷納本 每月一回一日發行  
 大正九年一月一日發行

三田學會雜誌 第四卷第十號  
 東京市芝區三田二丁目二番地慶應義塾内  
 編輯兼發行所 石田 新太郎  
 東京市赤坂區新町五丁目四十二番地  
 印刷所 金子 鐵五郎  
 東京市赤坂區新町五丁目四十二番地  
 印刷所 金子 浩 版所

發賣元 株式會社 東京堂書店

發行所 東京芝三田 慶應義塾内 理財學會

に於ける武家時代よりは、却つて大に發達し居たるやも知るべからざるも、余は未だその詳細を明にするの資料を得ざるを遺憾とするのである。

王朝時代に於ける陸海の通路は行軍征伐のこと若くは官人僧侶又は巡禮等の往來の爲めに開けしことも少なからざるも、當時運送に重きを置きたる一大原因は、遠近各地方より京へ向て運送する租調の進貢であつて、京へ通する重要な道路は主として此の貢道であつたのである。貢調運送の脚夫が道中に於て非常の困難に逢へる事實は驛遞志稿に詳かに記しある通りの次第なるが、此の時代の道路政策は専ら此の困難を除かんとするの目的に出でたるものなることは明かである。歴史上羅馬の偉績として傳へらるゝ大道は多くは皆軍道であつて、ソレは巨大なる多角形の平石を「モルタル」で固めたる大軍道にて、その帝國の中央なる羅馬より各地方の要所へ縦横に貫通して居つたものである。即ちコレは全く軍道にして専ら行軍の便利を圖りたるものなるが、我國上古の大道は軍道と云はんよりは、寧ろ貢道であつたことは疑を容れないのである。隋の楊帝の大運河が貢米漕運の爲めに開鑿せられたるものなることは周知の事實なるが支那古代の道路は矢張り

多くは進貢の便利の爲めに造られたるものなるべしと思はる。徂徠の南留別志に「道と云ふものなくていかてかは御調物をはこびけめ」と云へるは進貢の爲めの故に道路に重きを置かれたるの一証なるべし、ソハ兎も角も我國上古の道路政策が主として進貢の便利を目的としたるは、前記營繕令の文に修理を十月に訖はらしむるの制に徴しても、略々推定し得らるゝのである。

王政衰へ租調の法、稍く廢絶せんとするに至しより道路交通の事は隨て自ら怠慢に付せられ、夫の古令に定められたる制度などは全く之を放擲して顧みる者なかりしと見へ、更科日記とやらん云へる旅行記を見ればソハ著者の父孝標藤原孝標は道長時代の人なりが常陸介であつて、其の任地より京へ歸るときの日記なるが、其の中に左の一節あり

治安元年九月三日任地を發し、十五日下野國某地の原野に宿す、終夜大雨、其宿する所の草庵、將さに漂はんとす、衆皆驚懼して寢ること能はず、庵を出て雨を冒して天明に至る、漸くにして雨晴る、便ち行李衣裳を乾す、十八日下總國松里の津に泊す、時に同伴の乳母曾て孕むことあり、此に至て分娩す、依て復同行すること

能はず爲めに草廬を作る、只葦蓬を以て覆ふのみ、時季秋に屬し、月影蓬服を透して其臥床を照す、相見て慘然、棄去るに忍びず、然れども其行急なるを以て終に之を留めて去る、武藏相模を経て足柄山を越へ、駿河國を過き、大井川を渡るに及て、某女適病に罹る、依て遠江國天龍河畔に於て一草廬を作り之を養ふ、居ること數旬、病少く瘥ゆ、時正に初冬、江風颯々、寒威當る可らず、終に河を渡去る、十月晦日參河國二村山に宿し、又草廬を一柿樹の下に結ふ、終夜柿實其廬上に落つ、衆皆拾つて之を食す、尋て尾張、美濃、近江を過き、十二月二日京に入る云々

藤原氏の世の中に於て全國の道路驛傳が如何に荒廢に歸し居たるかは、此の記事に依つて略々想像し得らるゝ所なるが、其の後武家の時代となり、京都鎌倉間の往來、段々頻繁になりしかば、國中の重なる道路、就中東海道、の如きは勿論多少の改良を見たるなるべきも、元來武家は常に防備の事のみを腐心し、専ら要害のみを考へ居たるより、道路交通の事には一向頓着せざりしのみならず、甚たしきは往來の不便を以て誇りとして居つた位である、故に武家時代となつては全國を通して將士の往來甚だ頻繁なりしに拘はらず、道路交通の便は比較的改良進歩の狀況を

呈することなかつたのである、見聞集の著者が「國郡在々所々まで私の弓箭を取り、爰かしこに關をこしらへ、海道往來やすからず」と云へるは洵に群雄割據時代に於ける道路交通の容易ならざることを痛嘆したる言なるべし。

羅馬などの事實に徴すれば、戰爭の世の中に於ては、軍事上自然と廣大なる道路を利用するの必要ありしなるべく思はるるも、彼が如き大軍道の成立は統一したる大帝國が大仕掛に、出征する場合に於てのみ其の必要を感じたるので、我國武家時代の如く稍々封建の形をなし、群雄諸方に割據して各々其の小國境の守備を事としたる時に於ては、遠近各地方を聯貫する大道は決して成立するものでないのである、況んや鎌倉以來封建の萌芽すると同時に一般に皆知行制度となりしかば租調進貢の便否などは將軍政治の問題とならず、隨て昔時の如く貢道に注目するの必要をも感せざるに於ておや、故に此の時代に於ては道路交通の事は殆んど之を度外視せられ王朝時代より比較的大に荒廢し居たることは想像に難からざるのである。

群雄割據の時代に於ても苟も政治上に志ありし者は多少此の問題に注目せざ

るにあらず、例へば大内政弘、大友義鎮、武田信玄、上杉謙信、長曾我部元親等が各々其の領内に於て道路の修築に努力したることは蔽ふ可らざる事實なるも、一般全國に通ずるの必要ある統一的の大事業は區々たる一國の領主の奈何ともすること能はざる所である、故に此の道路交通政策の如きは天下統一の時に至らざれば到底之を實行すると能はざるのであつて、實際之を爲したる先驅者は織田信長である、信長記(第八卷)に記する所に依れば彼は天正二年に篠岡八右衛門、板井文助、高野藤藏、山口太郎兵衛の四人を道奉行に命じて、大に全國道路の改築に従事せしめ、先づ東海道の道幅を廣サ三間半、在々は三間とし、又道の迂回したるを真直になほし、その兩側には松又は柳を植へしめたるに、其の功忽ちに成りて、往還の旅人大に喜ひたりと云へり、又天野信景の鹽尻には平信長諸國の驛路を廣くし、横五六間に造り、左右に柳櫻を植へしむ、時に田畑の費多し、時の落書に「世は地獄、道は極樂、人は鬼、身は濁り酒しぼりとらるゝ」とありたる事などを記しあつて、信長記とは多少の相違あるも、兎に角信長が海内を統一せんとするに當り、先づ第一着に道路の必要を感ずるに至つた事は明白である、是れより豊臣氏を経て徳川氏の初代に及び、段々

と道路の事に注目することとなりたるは史實の證明する所なるが、豊臣氏が文祿三年に松前慶廣に命じ、板橋より津輕の三馬屋に至る路次驛傳を定めしめたるは其の一例である、而かも徳川氏の初代までは未だ一般に之が必要を認めざりしのみならず、動もすれば猶其の便利に反對する者の多かりしは、群雄割據の遺風を脱せざりし當時に在つては、又止むを得ざる次第であつたのである、現に家康が岡崎在城のとき往來の便を計りて、矢矧川に架橋せんとしたるに、諸臣皆之に反對し、要害の爲めに宜しからざれば架橋は見合せられたしと諫言したるを、家康は聞かすして、遂に架設したること、は岩淵夜話別集に記されたる事實である、此の一事に依つても徳川初代までの道路交通が如何に不完全なりしかは思ひやらるゝであらう。

徳川政府が道路驛傳の事に意を用ふるに至つたのは、天正十八年家康が江戸へ入國以後の事であつて、其頃所謂五街道の制(五街道とは東海道、東山道、北陸道、奥州街道及日光街道を指して云ふと又一ツには北陸道を除きて甲州街道を加へて居るものもあり又地方凡例録には奥州街道を除きて水戸街道を加ふ)を定め、先づ其

の驛傳に關する規定を發布し、慶長九年八月には秀忠の命に依り諸國の道路を改築して、幅五間とし、關東奥州及中山道等皆同様に改むる事となし、永田勝左衛門重眞外數人を其の奉行に任じ、夫れ々々分担起工せしめたること當代記に見へたれども、是れがドレ程に實行せられたるものなるやは固より不明である、然れども是れより以後次第に諸方への通路を便にし、慶長十九年には五味彦九郎を御宿奉行となして、全國道路の取締を爲さしめ、又寛永十年には傳馬繼飛脚の制を定め、萬治二年には大目附高木伊勢守守久を以て道中奉行に任命するなど、愈々益々交通往來の便を圖るに至つたのである、然れども當時は尙ほ主として幕府の便利のみを目的とし、専ら五街道の修理改善に止りたることなれば、勿論全國一般に關する交通問題として取扱はれたものではなかつたのである。

然るに寛永十二年(將軍家光)に至り幕府は三家以下在府の諸大名を殿中に召して、武家法度二十個條を申渡したのであるが、其の一ヶ條に「道路、驛馬、舟梁等、無斷絶、不可令致往還之停滯事」との明文を掲げたのであつて、是が徳川政府の道路交通に關する一般の方針を定めたる濫觴である、蓋し徳川政府は此の時に於て初めて

海内統一の實を舉げ、是迄同僚の武家たりし諸大名を悉く臣下扱ひとなし、公然之に命令して其の行動を律すると同時に諸般制度の根本たる武家法度を改めたのであつて、其の明文の中に道路驛傳の事を掲げ、一般に國主領主等に令してその怠る可らざる政務の一と爲さしむるに至つたのである。

徳川政府が萬治二年に初めて道中奉行を置きたる以來慶應年間に至るまで歴代引續きて此の官職を任命し、中頃享保年間よりは勘定奉行も亦道路橋梁水道の事務に關係し(有徳院殿御實記)爾後道中奉行は概ね勘定奉行の兼勤する所となり、五街道を始め諸國の交通改良に意を用ひたるは明なる事實なるも、余の見る所に依れば、徳川氏の交通政策は道路其のもの、改良には比較的冷淡にし、寧ろ専ら驛傳のみに重きを置きたるもの、如し即ち寛永以後の運輸交通に關する施設を見るに驛傳人馬の徵發、駄量の制限、運賃の制度、驛長及問屋の規程並に渡川の取締等其他諸般の設備は屢々之を改正して勉めて完成を期したることは公私の記録に詳なりと雖も、大に陸海の通路を開きて行旅車馬の便を興へたるが如きは寛永法度の明文の斯くの如くなるに拘はらず、實際甚た忽諸に付せられ居たるのみな

らず、却て或は其の便利を嫌ふの形迹なきにあらざりしは、封建制度に伴隨する不得已の政策即ち要害を思ふの危虞心に歸因するものと云はざる可らず、然らずんば一方に於て道路往還の停滯を不可としつゝ、寛永武家法度他の一方に於て江戸周圍の大川例へは六郷荒川利根等の諸橋千住大橋は例外を架せずして故らに不便なる渡津とし、又東海道の大川の多くは皆架橋若くは船橋を許さざるが如き矛盾の行あるべけんや、東海道の旅行に常に非常の困難を感じたるは此の渡津である(田中邸隅著民間省要中篇卷之四に詳なり)大雨の後所謂川支の節は旅人皆その川の左右に於ける宿驛に滯留して長きは十數日を費やして、用意の路銀は悉く之か爲めに消糜し、行李を典質して尙その費用を償ふに足らざるが如き災難に遭遇すること往々にして之れなきにあらざれば、沿道の心ある者は此等の困難を察し、架橋を出願したることあるも、徳川政府は常に要害を唱へて之を許さなかつたのである(民間省要同上)曩きに二代將軍秀忠上洛の時駿河の國主徳川忠長、將軍通行の便利を思ひ、大井川に架するに浮橋を以てせるに、將軍之を見て喜ひざるの色あり、左右に謂つて曰く、先將軍常に宣はく、函根大井は海道の險要なりと、而して今之

に架するに浮橋を以てし、世人をして其の破り易きを覺らしむるは我の取らざる所なりと、蓋し徳川政府は家康が矢矧の架橋を斷行したるに拘はらず、始終斯くの如き淺薄なる思想を脱すること能はざりしは蔽ふ可らざる事實である。

然るに徳川政府は享保二年に至り、更に復た寛永武家法度の主意を繰返へして「道路驛馬及橋梁の修築を斷絶して、國郡の衰弊を招くべからず」と云ふ事を、諸大名へ命令したのである。是れは一見すれば幕府自ら大に自覺して、其の交通政策上の革新を企てたるものゝ如く思はるゝも、其の實は必ずしも然らずして、コハ却て當時國々の大名等が狹隘なる封建思想に囚はれて、其の隣國を視ること宛も敵國の如くなりしかば、各地方何れも各々其の領内の要害を主張し、隣國と接する道路は、勉めて不便利を望めるの事實ありたるが爲めに故らに斯くの如き命令を下して、割據の弊害を矯めんとしたるものなるべし。然れども幕府自ら常に諸大名に對し、甚たしき猜疑の念を持して、陽に陰に防備の策に怠らざりしこと前記の如き有様なりしかば、諸大名も亦之に倣つて要害を唱へたるは寧ろ當然の事であつたのである。殊に武家法度は諸大名に向ひ第一に武備の怠る可らざる事を命令しあつて、

而かも道路の嶮要は此の武備の一大要件として認めらるゝ以上、各大名が之を辭柄として道路交通の便利を閉鎖するの政策を執りたるは、幕府に於ても之を奈何ともすること能はざりしならん、故に當時國々の大名に對し、道路修築の嚴命を下したりとて、ソレは實際に於て決して大なる效果なく、所謂五街道は多少その面目を改めたるなるべきも、其他國々の道路は甚だ不完全にして、徳川氏の交通政策の賜として見るべきもの幾何もなかりしならん、但し各藩の城下に於ける市街及其の領内限り或る部分の道路は各々其の國々に於て多少の注意を加へて改良したるものなきにあらず、殊に五街道筋に當る各城下及その領内に於ける街道は幕府吏員の往來の爲めに大に意を用ひて修理を勉めたる所少なしとせず、現に名古屋の如きは別に道奉行を置きて常に熱心に之を修理し、道路の整備を以て知られたる所である、甲子夜話卷四十三に修驗行智なる者の實驗談として、名古屋本町道路の平坦なること他國に比類なし、路奉行あり、其の下役の者、日々鳶口鍬ヤツの物を持たして城下を廻はる、小石など高く出たるあれば、直に掘出して、其跡を平かに直し置き、暗夜と雖も躰仆の患なし云々とあるに依つて、その一斑を知るに足らん、

然れども是等は前にも述ふるが如く、皆各々其の城下又領内限りの事であつて、我國の道路交通政策として一貫したるものにあらず、況んや多數邊部の諸大名にして道路問題に注目するが如きは、殆んど皆無の姿なりしに於てや。

徳川氏の道路交通政策に關し、我々の特に注目を要する點は、土地に固定する道路橋梁の修築問題と、人事的制度の設備問題との區別である、土地に固定する改良即ち山を穿ち嶮を平かにして大道を通し、大川に橋梁を架設する等の事は、平素行旅の往來に便利なる代はりには一朝有事の際には俄かに之を取毀はして元との嶮難に復すること容易にあらずるが爲めに、或は時に依ては敵に便利を與ふの恐れなきにあらずるも、其の人事的制度の設備即ち驛傳飛脚の類は命令一下の下、即時に之を撤廢して敵に利用せられざる様に勉むること爲し難きにあざれば、徳川政府は常に隠然と此の兩問題を區別し、其の法令の明文には陽に道路橋梁の修築を云々するも、其の實は中央政府の所在地たる江戸を中心として、全國を貫通する大道路を改良するの目的にあらず、大名には之を強ひなから、己れは却つて此の方の問題を度外視し、唯だ驛傳飛脚等人事的設備の完成のみを目的とするが如き



政策を執りたるに外ならざるのである。故に土地に固定する道路橋梁の修築に關する徳川政府の法令は、其の實行に於て更らに顯著の功績なきに拘はらず、驛傳飛脚等の設備は比較的甚だ完全であつて、徳川氏が此の點に苦心經營したるの迹は歴々として大に見るべきものなきにあらざるが如し。

今茲に二三の實例を示せば夫の「百人百匹」の制(東海道の各驛に人夫百人、馬百匹宛必ず設備し置きて幕府及大名などの往來の用に供せしめたる制度)は寛永以後引續き之を實行し、天明三年に至り品川驛吏某の建議を納れて各驛に「人馬七八遺」の法、即ち百人百匹の定員中より公用其他不時の準備として人夫三十人、駄馬二十匹を除き置き、七十人、八十匹を以て平時行人の用に供するの法となして之を實行したのである。但茲に行人と云ふは武家武人及公卿縉紳などに限られたる言葉であつて、右に定められたる人馬は唯だ御朱印傳馬のみを云ふのである。故に彼等行人は各驛に於て強制的に此等の人馬を徵發し得るものなるが、此の外に庶人一般に相對にて備役し得る駄賃傳馬なるものありて、コレは每驛二百五十人の人夫と二百匹の駄馬を常備し置くの定めなるが如し(民間省要中篇卷之二參照)以上の規

定は各驛必ず實行したるものにあらざるべきも、大抵之を標準として相當の準備を爲し、東海道筋は何くに於ても人夫駄馬の不便を感ずるが如きことはなかりしならん、且つ又右の御朱印傳馬及駄賃傳馬に關する諸規定は嚴に之を遵守せしめ、殊に一般の行旅に對しては人馬共に規定の賃銀の外に多額の金錢を貪ることを許さざるが如き仕組は形式上遺憾なき迄に整頓し、又夫の雲助、ゴマの灰等の不正行爲は、其の所々の吏員に於て表面嚴重の取締を爲すなど旅人の爲めに出來得る限りの便利と安全とを與へたる様に思はれ、又他の一方に於ては飛脚制度を設け、毎月數回定期若くは臨時の郵便を仕立て、封書、金錢、小荷物等の運送を爲さしむる等の設備皆大に整頓し居ると同時に、其の驛務の責任に當る各驛に對しては、種々の待遇法を定め、五街道各驛の田租は全く之を免除したる上に、更ら~~に~~又飼馬の地若干宛を給し、又繼飛脚給米及問屋給米など云へるものを支給し、其他名主には役料を付し、宿手代にも亦相當の手當を與へ、渡津の渡子には宅地俸米などを支給するの制を定め、又其の各驛若くは渡津の者火災などに罹れる時には別に救恤金と小屋掛料等を下賜せられたるのみならず、其の救濟を必要と認めたる場合には

屢々貸與金又は救助金など、稱して若干の金米を給したる事もあつたのである、加之ならず諸街道には皆助郷加助郷の制(助郷は宿驛の近傍一二里の諸村に人馬の役を課し、加助郷は五六里以上十里内外の諸村に課す)ありて宿驛の人馬を助くるの義務を負はざる、代はりには是等の村々は或る課役を免せらるゝ等の特典もありて、兎に角驛傳に關する設備は何時にても不便を感せざる仕組となり居たことは徳川氏の交通政策史上最も注目し値ひする所である。

然れども徳川氏の驛傳法は固より今日の交通事務の如く一般人民の便利を考量したるものにあらず、幕府の公用を主とし、旁ら武家武人の往來を目的としたるに過ぎれば、經濟上の運輸交通問題として、之を論ずる時は前記の如き諸般の設備は商人の往來、商品の運送等には差したる便利を與へなかつたのである、現に諸街道の往來には御朱印證と稱する通行券を有するにあらずれば、諸所の關所を通過すること能はず、夜間は公用の外は一切關所の通過を禁じ、正徳二年には三度定飛脚の早便に限りて徹夜の急行を許したるも、コレとて必ず京、大坂、駿府在番々頭の證券を有することを必要とするのみならず、此の三度飛脚には商人の荷物は一切

之を取扱はざるの規定あり(民間省要中篇卷之二)且各驛路の役人共は農工商の輩と見れば無暗に威張り散らして、相當の便利を與へざりしのみならず、却つて種々の妨害を加へ、殊に前にも述べたる如く夫の渡津にかゝり不幸にして川支への場合などに遭遇する時は驛吏、宿屋若くは渡子などに色々の難題を吹掛けられて、囊中を捲き上げらるゝの慮れなきにあらず、五街道の中東海道の如きは第一の要路にして諸般の取締は比較的甚た行届き居たることなるも、ソレでさへ武家及公家以外の庶民に對しては言語同斷の暴舉に及ぶ者頗ふる多くして、之か爲め志慮ある商人などは却て不便極る山奥の木曾街道を擇ひたる程なりと云へば、此の一事にても幕府の驛傳は武家武人等の便利を主眼としたること明であつて、其の恩澤の農商工に及ばざりしは疑ひなき事實である。

然らば武家武人の往來は當時全く自由であつたかと云ふに、ソレも其實然らずして随分煩瑣なる干渉を蒙つて居つたのである、就中幕府の根本政策に抵觸の恐れある事、即ち隱謀の嫌疑を招くが如き事は斷じて之を許さなかつたものゝ如く思はる、例へば大名が江戸へ往來するには一定の街道を通行せざるを得ざるの制

あつて、東海道通行のものは畿内五ヶ國を始め關以西四十二箇國百四十餘家の大名とし、中山道通行のものは加賀、越中、越後等八個國三十家の大名とし、又井伊、戸田、有馬、青山等の八家は東海道通行の大名なれども、特に出願すれば中山道の通行を許し、日光道中は野州、宇都宮、壬生等四家にして奥州道中は奥羽の三十七家とし、甲州道中は信州の三家、又水戸道中は常州及總房の二十三家とし、其他岩槻街道は何々家、練馬街道は何々家と皆各々往來の道筋を定められて居つたものである(驛遞志稿)加之ならず大名の往來は中々六つかしきものであつて、其の時々の政策上色々の制限を加へられたのである、例へば安永の頃には中國、九州及四國の諸大名に向ひ參勤の折私に支道に入ること禁じ、又四國の諸大名に山崎路の通行を禁じたることあり、又其他參勤の時其の道中に當る川に入つて水の深淺を測量することを許さず、又萬石以上の大名が旅行するときは何驛に於ても必ず本陣(大名の定宿とする旅館)に宿せざる可らざる等の規定が設けられて居つたのである、徳川氏の初代の頃には此程面倒なる干渉もなかりしものと見へ、黒田長政は參勤の度毎に道を易へて往來し、その旅宿も定宿として極まつた所もなかつた由、武家七徳後

篇に記るしあるが、徳川氏は其の初代に於ては却て大に寛大の政策をとり、三代家光の頃より次第々々に如上の干渉政策を行ふに至りたるものゝ如し、蓋斯くの如きは兒戯に類する無意味の政策に似たりと雖も、封建制度維持の點より之を見れば當時或は必要を感じたるものなるべしと思はる。

之を要するに封建制度は諸大名皆各地方に割據して各々其の境域を封鎖し居るが如き姿であつて、斯る状態の下に統一したる交通機關の完成せらるゝ筈は決して之れなかつたのである、加之ならず我國の徳川氏時代に於ては道路運輸の改良發達を奨励すべき動機は甚だ缺如して居つて、先づ第一には元和偃武以來大兵を動すが如き場合は絶へて之れなかつたゆへ、軍事上より大道を造くるの必要を感じたることなく、第二は封建制度の下に於ては大仕掛けに租調を漕運することなければ、貢道として道路を修築するの機會なく、第三は各藩共に自給自足の政策を執り其の結果、米穀の他領に輸出し、若くは他領のものを輸入するが如きことは相成るべく爲さざるの方針であつて、貨物運送の便不便は殆んど皆度外に措く有様なりしかば、斯る時代に於て道路交通の問題に重きを置くものなかりしは、洵

に止むことを得ざる次第である、殊に當時社會に有力なりし武士階級の人々は所謂武骨を尊び、不便なる山野を跋渉して手足の筋骨を鍛鍊するは武士に相應の行事として、却て之を得意とする傾向なきにあらざりしかば、少しく經濟に志ある者は、道路の清否を見て國の文野を知るべしなど、云つて、道路改良の重要なことを主張したる者ありしも、實際此等の名言は何處にも何等の反響なく、全國到る處殆んど完全なる道路の之れなかりしは、封建制度の下に經濟上の發達を妨げられたる一大原因であると云はねばならぬ。

## 契約解除論 (二)

神戸寅次郎

### 三

契約の解除は前上に於て一言せるが如く一の意思表示を組成分子となす法律行為なり元來法律行為は其意思表示の效果意思の内容に適應する所の法律上の效力を發生するものとす此種の法律上の效力は學者之を任意的法律效果と稱するを常とす然れども法律は亦時には同一の法律行為を前提として此外に尙ほ一の法律上の效力を發生せしむることあり學者は此種の法律上の效力を法定的法律效果と呼ぶを常とす蓋し法は意思表示の效果意思の内容如何に拘はらず特に法律の規定に依りて此種の法律上の效力を發生せしむるか故なり而して前者即ち任意的法律效果は苟くも法律行為か完全に成立する以上は常に當然發生するを原則とす之に反して後者即ち法定的法律效果は假令法律行為か完全に成立す