

本学蔵東海道関係浮世絵（一）

——教材としての浮世絵へのイントロダクション——

山 下 琢 巳

はじめに

「東海道の変遷を日本文学と体験学習を通じてたどる研究」との課題名で、本学の「特別研究費」、および、「平成19年度および20年度私立大学等経常費補助金特別補助」に採択された。言語文化コミュニケーション科には、観光・英語・日本文化の三つのコースが設置されている。本研究は、主に「旅と日本文学」という授業で実践しているが、その受講者には、観光と日本文化のみならず英語コースの学生も少なからず含まれる。

幕末期に、大坂から江戸へ下るにあたって東海道を通ったイギリス人サトウは、その著書のなかで、日本人が大の旅行好きで、本屋の店頭には、多くの旅行案内記や地図が置かれていること、そして、東海道の風物を描いたシリーズものの浮世絵があって、そこには日本人の生活が真に迫る様子で描かれていると記している。

現在、旧東海道の面影を伝える場所は、数えるほどしかなく、残された浮世絵は、その様子を推測するひとつの手掛かりとなる。授業においては、『東海道中膝栗毛』に描かれた東海道を読み解くとともに、当時の東海道の様子を知るために、『東海道名所図会』といった名所記や十返舎一九も利用した『東海木曾両道中懐宝図鑑』などの道中案内記、また、切り絵図や古地図を使用し、浮世絵を視覚資料として用いた。

本稿では、異国人サトウが、幕末の東海道とその旅について、どのような認識を持っていたかを紹介する。サトウが記した東海道の文化や風俗は、現代の我々日本人にとって、失われた旧東海道を再現するうえで有益な示唆に満ちている。続稿として予定している本学蔵の東海道関係浮世絵についての考察では、我が国の旅行案内記等の記述をたどるとともに、サトウ自らの記した街道の様子をも、記していく。

なお、資料等は、授業に使用したものを作成した。また、注に示した参考資料等は、極力専門的なものは避け、文庫本・新書など学生が接しやすいもの、あるいは本学図書館に所蔵されるものを掲げるようとした。

I アーネスト・サトウ『一外交官の見た明治維新』

アーネスト・メーソン・サトウ (Sir Ernest Mason Satow), ドイツ東部地方をルーツとするソルブ系スウェーデン人ハンス・デーヴィッド・クリストフ (Hans David Christoph) を父、イギリス人マーガレット・メーソン (Margaret Mason) を母として、1843年(天保14年)6月30日、ロンドンのクラップトン (Clapton, in North-east London) で生を受ける(注1)。

ロンドンのユニバーシティ・カレッジに在学中であった十八歳の時、三歳年長の兄エドワードがミューディー図書館 (Mudie's Library) で借りてきたローレンス・オリファント (Lawrence Oliphant) の『エルギン卿のシナおよび日本への使節記』(Lord Elgin's Mission to China and

Japan, 1859) に接したことが（注2），アーネストの生涯に決定的な影響を与える。絵草紙ふうのこの本に，お伽の国日本への空想をかりたてられたアーネストは，両親の望むケンブリッジのトリニティ・カレッジへ進学することなく，イギリス外務省の通訳生の応募試験を受験する。そして，これに合格した彼は，日本駐在を命じられ，1861年（文久元年）11月，極東の小国に向かってササンプトン港を離れた。

1862年（文久2年）9月8日，横浜港に到着。時にサトウ弱冠十九歳。約六年半後の二十六歳の時，1869年（明治2年）2月24日，賜暇帰国を得て同じく横浜港から帰英の航路に旅立つ。サトウは，後年，この日本滞在中のことを自らの詳細な日記をもとに，『一外交官の見た明治維新』(A Diplomat in Japan, London:Seeley, Service & Co.; Philadelphia: J.B.Lippincott Company, 1921)として出版する（注3）。この回想録には，江戸幕府瓦解と王政復古という政治的改革に関わる事件が記されており，激動期の幕末維新の政治情勢を知るための一級資料として著名である。またさらに，この書には，空想から現実の地に赴任した多感な年代の異国人が見た日本の風俗・文化が詳細に描かれることから，当時の本国者が記録しえなかった日本人の特徴を知り得るという点からも貴重な文献となっている。

この回想録のなかに，幕末の東海道の様子を記した一章が残されている。慶應3年（1867年）4月29日から5月4日にかけて大坂城内で行われた將軍慶喜の外国公使謁見において，イギリス公使パークスの通訳官を務め終えたサトウは，5月18日，江戸を目指して，大坂を出発する。このとき，サトウは，「日本のあらゆる事物に対する貪欲な好奇心，冒險心，あるいは軍艦内の生活に対する嫌悪の情」から，陸路をとって江戸に向かう。それなりの快適性，あるいは，我が身の安全を考え自国の軍艦で移動した他のイギリス人と相違して，サトウは，異国人として，東海道の旅を身をもって体験し，それを記録していく。同伴者は，『イラストレイテッド・ロンドン・ニュース』(Illustrated London News)紙の通信員兼画家のチャールズ・ワーグマン (Charles Wirgman)。外国奉行配下の外国方二名，別手組十二名が，旅の護衛と監視のために幕府側から差し向けられた。江戸到着は，六月三日。十七日間の旅であった。

初代駐日総領事ラザホード・オールコック (Sir Rutherford Alcock) は，サトウより七年以前に遡る文久元年（1861年）6月1日から7月4日にわたって，長崎から江戸へ陸路の旅をし，その様子は，その著『大君の都』(The Capital of The Tycoon, 1863) に記される（注4）。しかし，オールコックに，日本語の習熟度という点で，はるかに勝っていたサトウの記録は，江戸時代の東海道の旅についての手掛かりを，現在に提供してくれる。

II 幕末東海道の旅

整備された東海道 サトウは，『一外交官の見た明治維新』第十八章「陸路，大坂から江戸へ」(CHAPTER XVIII Overland from Ozaka to Yedo) で，東海道について，先ず次のように述べる（注5）。

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。その一つは中仙道，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伝いに通っている。この名称は街道の初めからの名前ではなく，元来はこの街道の通っている地域の行政区画上の名前なのだが，実際には同じように使われている，日本第一の街道である。宿屋の設備も一番よいと，この国の役人が私にすすめてくれたのが，この東海道であった。

There are two great roads which unite the eastern and western capitals, namely the

Nakasendo or road through the mountains, which, as its name implies, traverses the central provinces, and the Tokaido or road along the sea to the east, which follows the sea shore wherever practicable. Properly speaking this is not the original name of the road, but rather of the administrative division through which it runs, but practically it came to the same thing. It was the latter which had been chosen for me as the principal highway in the country, and the best provided with inn accommodation.

天下の霸権を握った徳川家康は、慶長6年（1601年）、全国支配のため江戸と各地を結ぶ五つの街道の整備を始める。慶長9年には、日本橋が五街道の起点として定められ、四代将軍家綱の代に、これを基幹街道と定める。五街道とは、東海道、中山道、甲州道中、奥州道中、日光道中で、このうち東海道は、三代将軍家光の寛永元年（1624年）に、最も早く完成する。東海道は、古代律令制の下に整備が始まり、鎌倉幕府成立以降は、京都と鎌倉を結ぶ道として特に発達する。そして、江戸幕府が開かれてからは、旅客の往来、物資の輸送、情報の伝達など、江戸と上方を結ぶ幹線道路として、最も重要な役割を果たした（注6）。

参勤交代制度 次に、サトウは、東海道が、参勤交代制の成立と施行によって、宿場が整備されたことを述べる。

徳川三代将軍が参観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公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持ってい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。

Ever since the third Tokugawa Shogun established the rule that each *daimio* must pass a portion of the year in Yedo, the great highroads had become important means of internal communication. Posting stations were established at every few miles for the supply of porters and baggage ponies, and at each of these were erected one or two official inns called *hon-jin* for the use of *daimios* and high functionaries of government. Around these sprang up a crowd of private inns and houses of entertainment where the *daimios'* retainers and travelling merchants used to put up. The Tokaido was the recognized route for all the *daimios* west of Kioto, and of course for those whose territories lay along it.

東海道の日本橋から三条大橋までの距離492.1km、全行程に要した日数は、12～15日といわれる。一日に歩く距離は、平均して39kmであった。この東海道には、およそ一里半（6km）から二里半（10km）の間隔で五十三の宿駅が置かれた（京都から大坂に至る京街道を含めると五十七宿。広義にはこれをも含めて東海道という）。この宿駅には、人馬が常備され（寛永以降、人夫百人・馬百疋）、荷物を次宿へ継ぎ送りすることが主要な業務であった。このことから「次」の字を用いて「五十三次」ともいう。

寛永12年（1635年）、幕府は、元和の「武家諸法度」を改定して、その第二条に参勤交代を義務づける。参勤とは、一年間将軍のもとに出仕することで、交代とは、一年間暇を与えられて領地に帰り政務を執ることを意味する。このため、諸大名は、毎年一度必ず街道筋を通って、江戸と国許

を行き来することとなった。とりわけ、東海道は、東海・西国諸大名の通行が多く、それは幕府瓦解まで続いた。ただし、サトウが東海道を下った当時は、この制度に綻びが生じていた。すなわち、幕末の文久2年（1862年）閏8月に、幕府は、文久の改革の一環として、大名の出府を三年に一度に緩和する。その後、元治元年（1864年）9月、制度を元に戻すが、もはや従わない藩も多かった。

また、この参勤交代の制度化とともに、本陣の整備が始まる。本陣とは、大名・公家・幕府役人などの休泊所で、その地の裕福な有力者が運営にあたった。東海道では、関所のある箱根と遠江の中心地であった浜松の六軒を最大に、各宿に一軒から三軒程度設置された。この外、各宿場には、旅籠屋や料理屋・水茶屋をはじめとして、夜具・蒲団の貢貸業である捐料屋などがあって、旅人を迎えた。

伊勢神宮参詣 最後に、サトウは、東海道が、庶民の寺社参詣のために、大いに利用されたことを述べる。

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、東海道は日本全国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。

Then it was the main route for the pilgrims who flocked annually to the sacred shrines in Ise, and was the means of access to many other famous temples; so that of all the roads in Japan it was the most frequented and the most important from every point of view.

参勤交代のために、街道や宿場は整備され、大名列が消費する膨大な費用によって、宿場は繁栄した。また、街道が整備されたことで、庶民も商用をはじめてとして、これを寺社参詣や観光にも利用した。そのような寺社参詣のうちで、江戸庶民が一生に一度の夢としたのが、伊勢参りである。当時、庶民の移動には制約があり、特に農民の移動には厳しい制限があったが、伊勢神宮参詣に関してはほとんどが許される風潮にあった。人々は、伊勢講を作つて旅費を積み立てたり、餞別を募ったりして伊勢神宮へ参詣した。東海道四十三番目の宿場四日市にある日永の追分には、「右京大坂道、左いせ参宮道」との道標が立ち、この二股路を右に行けば本道、左は伊勢街道で、十六里（約62km）先に伊勢山田があった。

伊勢神宮で祭司を執り行っていた御師の全国的な伊勢参拝勧誘活動や伊勢講の普及によって、江戸期を通して参詣者は多かったが、特に、お陰参りといわれる伊勢神宮への集団参詣が、六十年周期で起こった。その最初は、江戸初期の元和3年（1617年）、次が慶安年間（1648～52）とされている。宝永2年（1705年）のお蔭参りは、本格的なお蔭参りの始まりで、四月・五月の二ヶ月間に330万～370万人が伊勢神宮に参詣、中期の明和8年（1771年）では、四月から七月の間に200万人、後期の文政13年（1830年）に至っては、三月から八月にかけて427万6500人が参詣したとの記録が残る。お蔭参りでは、奉公人などが主人に無断で、また子供が親に無断で参詣したが、お蔭参りに参加する者に対しては、大商人などが、店舗や屋敷の解放、弁当・草鞋の配布を行つた。このように、お蔭参りの年は、東海道が未曾有の活況を呈した（注7）。

また、関東一円では、相模国伊勢原にある阿夫利神社に参詣するための大山講が行われていた。大山への参詣には、主に矢倉沢往還つまり大山街道が利用されたが、東海道を藤沢宿まで下つて大山道に入るコースもあった。藤沢には、時宗の総本山で、中世末以来、人口に膾炙した説経節「小栗照手」と深い関わりのある遊行寺がある。そして、この藤沢からは、江の島道が分岐しており、

江の島詣でや鎌倉の寺社詣での人々は、この宿を通って目的地に向かった。

この外、安永以降（1772年～）幕末まで、たびたび幕府の弾圧を受けるほどの勢力を持った富士講の場合、往路は、新宿から甲州街道を大月まで行き（途中高尾山に詣でる）、そこから富士街道を南に下って富士吉田までの三日の行程。翌日、富士山中の石室で一泊して山頂に達する。帰路は、須走口に下山して、箱根の足柄峠を越えて大山に向かい、阿夫利神社に詣でて伊勢原に下り、藤沢で東海道往還に出て品川まで八日間歩き続ける（注8）。

江戸時代、庶民は神仏の信仰のために遠距離の寺社仏閣を訪れたが、それは、また、未知の地を旅するという娯楽でもあった。そして、当時、東海道をはじめとして、庶民が旅をするための交通網と設備が、高い水準で整備されていた。

III 道中案内記と名所記

旅行案内本と地図 サトウは、日本には、様々な旅行案内記や名所案内記、さらに地図が充実し、それは、旅行好きな国民性を表すものとする。

ところで、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。

そのほか、マレー（Murray）に親しんでいたイギリス人が欲するような、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。

But the Japanese are great travellers themselves, and the booksellers' shops abound in printed itineraries which furnish the minutest possible information about inns, roads, distances, ferries, temples, productions, and other particulars which the tourist requires. Then a fairly good map was easily procurable, not drawn to scale, but affording every geographical detail that can be of any real service, and there was a splendid illustrated guide-book to the Tokaido containing all the legendary and historical lore that an Englishman accustomed to his Murray can desire.

江戸時代には、旅行者用の手引き書として道中記または案内記と呼ばれる冊子が、数多く刊行された。そのうちの携帯用のものには、掌中版の小型本または折本の形態をとり、版面が、絵地図と文字で構成されるものがある。絵では、①道なり、②高札場、③川と橋または渡船場、④神社と寺、⑤人家や森といった街道の様子が描かれる。また、文字では、①江戸・京都・次宿までの距離、②本馬・軽尻・人足賃、③本陣・脇本陣・問屋・宿屋・休宿所・商人宿の経営者名や店名、④立場（人夫の休憩所）の場所、⑤名物・名産などが記される。このような形態の東海道案内記として著名なものに、『東海道分間絵図』折本五冊（遠近道印著・菱川師宣画、元禄3年・1690・刊）、『東海道安見絵図』一冊（享保18年・1733・刊）、『東海木曾両道中懐宝図鑑』一冊（明和2年・1765・刊）などがある。これらの案内記は、情報が新しくなった場合は、訂正が加えられて何十年間にもわたって版を重ねていく。

旅に携帯する実用的な案内記とは別に、机上で読んで、旅に思いを馳せるための案内記も出版された。江戸前期の万治末年頃（1661年）に刊行された浅井了意の『東海道名所記』六巻六冊は、大本という形態をとる。この書では、にわか道心を起こして出家した樂阿弥陀仏という僧が、大坂にがしの手代と二人連れて、東海道の上り旅をして各地を紹介していく。従来の道中記の実用性を

踏まえつつも、街道筋の名所旧跡や歴史、あるいは当世の風俗、それに名産や風景などが、楽阿弥の口や地の文で語られるという物語的構成を持つ。この登場人物が、旅をしながら地域の歴史を踏まえつつ現実の風景に接して当世風の風俗を発見していくという手法は、読者に旅の臨場感を効果的に伝え、後年、『東海道中膝栗毛』に受け継がれていく。

その後、安永9年（1780年）に、京都の書誌吉野屋為八より刊行された『都名所図会』六巻六冊（秋里籬島著、竹原春朝斎画）は、読み物案内記としての形態を決定づけ、多くの類書が作られて、名所図会ブームを引き起こす。『東海道名所図会』六巻六冊は、この図会もののひとつで、編著者は『都名所図会』と同じく秋里籬島。挿絵は主に竹原春朝斎と北尾政美が描き、他に京・江戸および諸国の著名な画家二十八名が筆を執っており、寛政9年（1797年）に刊行される。出版書誌は、大坂の柳原喜兵衛、これに江戸の前川六左右衛門のほか京の七書肆が刊記に名を連ねる。京都三条橋より江戸日本橋にいたる宿場それぞれについて、先ず宿場間の距離、その特色や名物などをあげ、寺社仏閣、名所旧蹟などを紹介するとともに、その地の伝説・風俗習慣・年中行事といった民俗を取り上げ、その地に関する史書・古典文学からの引用もある。「図会」ということで、東海道の風景を写実的に写し取った挿絵の数も多く、それは、後年、広重の東海道シリーズに影響を与えるが、また、読者には、東海道各地についての視覚的イメージを強く与えた。

なお、ケンブリッジ大学に、サトウ旧蔵の『東海道名所図会』（FJ.113.17-19）が（注9）、横浜開港資料館に、「英國薩道蔵書」との印が、それぞれおされた『東海道名所図会』、『東海道中山道道中記』一冊（天保10年刊）、『皇国道中早見一覧』（明治11年刊）、『大日本地図道中記』（明治12年刊）などが伝わる（注10）。

また、本屋で入手できた「刊行地図（印刷された地図）」は、日本全図・広域図・都市図をはじめとして、旅行のための街道道中図、社寺図・山岳図・名所図・温泉図といった参詣行楽案内図などが江戸時代中期の享保頃（1720年代）からあり、世界に先駆けて庶民階級にまで広く普及していた。そして、明和頃（1760年代）には、多色刷りが始まり、幕末には、用途別の様々な意匠の地図が出されていた。このうち日本全図は、幕府が慶長・寛永・正保・元禄・享保に実測調査を行って編纂された。安永8年（1779年）刊行の長久保赤水による「改正日本輿地路程全図」は、間接的に幕府作成の享保日本全図に準拠するが、正確な图形と經緯線の導入によって、それまでの日本全図を一変させる。この「赤水日本図」は、明治初年に至まで、版を重ねるとともに多くの模刻版を生んだ。そして、すべて実測による精度の高い日本図が、伊能忠敬によって文政4年（1821年）に完成する。大図（3万6000分の1）21枚、中図（21万6000分の1）8枚、小図（43万2000分の1）3枚より成る。このうちの小図が、翌年明治に改元される慶應2年（1866年）に「官板実測日本地図」として幕府開成所から刊行され、明治政府が作成した近代日本図に大きな影響を与える（注11）。

IV 浮世絵と『東海道中膝栗毛』

浮世絵 19世紀中頃、ヨーロッパでジャポニスムという芸術運動が起こる。その第一段階は日本の美術品、特に浮世絵版画の熱狂的な収集から始まる。一説に、1856年頃、フランスのエッチング画家フェリックス・ブラックモンが、摺師の仕事場で、偶然、磁器の輸送の際の詰め物に使われていた『北斎漫画』を目にしたのが事の起りといわれる。サトウが横浜に到着した1862年、ロンドン万国博覧会に初代駐日総領事を務めたオールコック収集の日本工芸品と浮世絵が出品されて評判となり、フランスでは、この年、ラ・ポルト・シノワーズ（「中国の門」、*La Porte Chinoise*）という浮世絵をはじめとする日本製品を売る店が、パリの瀟洒な商店街リヴォリ通りに開店した。

サトウが日本に滞在した時代、保永堂版東海道五十三次などで人気を博した初代歌川広重は安政5年（1858年）に既に没し、役者絵を中心に美人画や源氏絵などで、最大量の作画を誇った歌川国貞も元治元年（1864年）に没するが、妖怪画・風刺画で新たな領域を築いた歌川国芳、武者絵や特

異な残酷趣味の絵を描いた歌川芳年などが活躍していた。

日本の色刷りの版画を蒐集している人々の中で、東海道の風物を描いた挿絵のある数多くのおもしろい連続物を知らない者があろうか。これらの絵には、日本人の生活がとても真に迫まるように描かれている。

Who that collects Japanese colour prints is unacquainted with the numerous delightful series of views devoted to its illustration, which present such vivid pictures of Japanese life.

東海道は、江戸時代後期に限っても、北斎や広重をはじめてとして多くの浮世絵師によって描かれており、いくつものシリーズもの（揃物）がある。そのうち、初代広重がかわったものを、シリーズ名・揃い枚数・判型・版元・刊行年・俗称等の順にあげると、次のようにある（注12）。

- ①「東海道五拾三次之内」55枚。大判横。保永堂。天保4年（1833）頃。※「保永堂版」
- ②「東海道五拾三次」56枚。中判横。佐野屋喜兵衛。天保末年（1843）。※「狂歌入東海道」
- ③「東海道五拾三次之内」55枚。間錦判横。江崎屋辰蔵・同吉兵衛。天保末年。※「行書東海道」
- ④「東海道五十三次細見図会」10枚。大判豎。村鉄。弘化年間（1844～1864）。
- ⑤「東海道五十三対」62枚。大判豎。伊場屋仙三郎、伊場屋久兵衛、小嶋屋重兵衛、遠州屋又兵衛、海老屋林之助、伊勢屋市兵衛。弘化年間。※広重の描くのは22枚で、他は歌川国芳、三代歌川豊国。
- ⑥「東海道」56枚。八つ切横。山田屋庄次郎。弘化年間。
- ⑦「東海道」56枚。四つ切横。有田屋清右衛門。弘化年間。
- ⑧「東海道」54枚。中判横。鳶屋吉蔵。嘉永年間（1848～1854）。
- ⑨「東海道」55枚。大判横。丸屋清次郎。嘉永年間。※「隸書東海道」
- ⑩「東海道」10枚？ 大判横。林屋庄五郎。嘉永年間。※「異体隸書東海道」
- ⑪「東海道五十三図会」30枚？ 大判豎。藤岡屋慶次郎。嘉永年間。※「美人東海道」
- ⑫「東海道張交図会」12枚。大判豎。伊場屋仙三郎。嘉永元年（1848）。
- ⑬「五十三次」56枚。中判豎。村田屋市五郎。嘉永5年（1852）。※「人物東海道」
- ⑭「五十三次張交」14枚。大判豎。和泉屋市兵衛。嘉永5年。
- ⑮「雙筆五十三次」55枚。大判豎。丸屋久四郎。安政元・2・4年（1854・55・57）。※広重が背景に名所を描き、三代豊国（初代国貞）が下部の人物を描く。
- ⑯「五十三次名所図会」55枚。大判豎。鳶屋吉蔵。安政2年。※「豎絵東海道」
- ⑰「東海道五十三次図会」15枚。大判豎。山口屋藤兵衛。安政3年。
- ⑱「東海道」55枚。最小判横。版元等不明。

サトウが横浜に着いた翌年の文久三年（1863年）、將軍徳川家茂が、幕府存続をかけて都に上洛する。この時の様子を描いたのが「東海道名所絵」（大判豎、通称「御上洛東海道」）で、三代豊国を筆頭に、二代広重、貞秀、二代国貞、国綱、国周、芳虎、芳艶、艶長、芳幾、芳年、芳形、芳盛、芳宗、洞郁（暁斎）ら当時の主要絵師が筆を執っている。宿場以外にも江ノ島、久能山、三井寺、那智山、伊勢大神宮など東海道沿線のあらゆる名所を網羅して150図を超える揃物となっている。

東海道浮世絵の揃物には、国貞の「東海道五十三次之内」（56枚、中判豎錦絵、天保7年）といっ

た保永堂版東海道の絵柄を背景にして美人を描いた美人画シリーズ、また、三代豊国の「東海道五十三次之内」(106枚、大判、嘉永5年、通称「役者見立東海道」)といった風景画を背景に役者の大首絵を描いた役者絵シリーズなど、風景画以外にも様々なものがある。

広重の保永堂版が出されて以降、幕末にかけて、浮世絵界では、東海道が絵のモチーフとして大きな位置を占めていた。

『東海道中膝栗毛』 江戸時代後期、出版機構と販売網の拡大整備によって、全国的なベストセラーが生まれる。そのひとつに、曲亭馬琴の読本『南総里見八犬伝』があり、ジャンルが違う十返舎一九の滑稽本『東海道中膝栗毛』もそのひとつである。どちらもシリーズものとして、長きにわたって次編が出されていった。

日本の小説の中で最も有名なもの一つに、二人連れの愉快な男の、江戸から京都へ上る道中の珍談を扱ったものがあるし、また東海道五十三次の宿場表は、日本の子供たちが読み書きを習う際に教え込まれる第一課の一つになっていた。

One of the most famous of all native novels is occupied with the adventures of a couple of merry dogs on their way from Yedo up to Kioto, and the list of its fifty-three posting towns was one of the first lessons in reading and writing which the youth of Japan had to commit to memory.

『東海道中膝栗毛』の主人公、道楽者の柄面屋弥次郎兵衛は、女房を離縁して持参金つきの娘と結婚しようとするが失敗、旅役者の喜多八は、奉公先の女中と関係を持って主人の後釜に座ろうとするがうまくいかない。ふたりは、運直しにとお伊勢参りに旅立つ。しかし、名所旧蹟には、とんと興味がなく、せいぜいその土地の名産名物、特に食べ物に興味をしめすばかり。一九の筆は、東海道の風景を描くというよりは、弥次・喜多というふたりの旅行者と街道筋の人間模様を描くことに費やされる。

東海道筋の人情を描いたこの滑稽本は、享和2年(1802年)に初編が出されてから、文政5年(1822年)まで、読者の好評を博して二十一年間にわたって書き続けられていく。

明治3年からは、舞台を世界に移した仮名垣魯文の『西洋道中膝栗毛』が出版されて、明治9年に完結する。主人公は、三世弥次郎兵衛に喜多八。豪商大腹屋広蔵に連れられて横浜を出航、上海・香港・サイゴン・シンガポウル・ピナン・セイロン・アデン・エズ・カイロ・アレキサンデリア・メシナ・マルセイユ・パリス・マルタ・ジブラルタル・サウスアンプトンを経て、ロンドンに渡り、万国博覧会を見物して目出度く帰国する。未開の倭人が外国で失敗を重ねて、国辱を海外にさらすものの、物怖じすることなく、あらゆることに興味を示して、物事を相対的に捉え、万事を茶化し、洒落のめしていくという一種の批判精神がある。

日本人的一面として、このような形式の物語を好む傾向があるが、おそらく、国民性としてウィットとユーモアを好むイギリス人のサトウも、異国の地でのワーグマンとの旅を、弥次喜多に、擬えていたのであろう。

V 実地研究

徒步の旅 「栗毛」とは「馬」のこと、「膝栗毛」は、「自分の膝を馬代わりにする」という意味。つまり、馬に頼らないで自分の足で歩くことをいう。この言葉には、江戸戯作者特有の自己卑下とも居直りとも取れる感覚が交叉するが、サトウは、徒步による旅こそが、あらゆるもの学ぶには、

最も重要であると説く。

途中の有名な景色はいうまでもなく、歴史上、伝説上の連想によって、この東海道が日本人の空想の中に占めている地位は、ライン河がその昔イギリス人旅行者的心を捕えていたのと等しいものがある。今ではローレライの巖にトンネルができる、無頓着な旅行者の群れがこの大河の岸を鉄道で数時間のうちに疾駆してしまうのであるが、昔は四頭だての馬車で、もったいらしく「やる」のが流行したものだ。どんな地図で細心に研究しようとしても、徒步で実地に研究するにまさる地理学の勉強法はない。徒步によれば、愉快、疲労、天候などの、多くの連想を伴なうことにより、地形学上のきわめて些細な事までが心に残って離れないものだ。また、歴史の研究者に対しては、戦争のいろいろな変遷をも理解させてくれる。

On account of its historical and legendary associations, to say nothing of its famous scenery, it occupied something of the same place in the imaginations of the Japanese that the Rhine formerly did in the minds of English tourists before the Loreley rock had been tunnelled, and crowds of indifferent travellers were hastily whirled in a few hours along an iron track on either side of the great stream which at one time it was the fashion to "do" with dignity in a carriage and four. Carefully as one may study a map, there is no way of learning geography comparable to the pedestrian method, which, by a thousand associations of pleasure, fatigue and weather, fixes indelibly the minutest topographical facts, and enables the student of history to understand the vicissitudes of warfare.

江戸時代後期、庶民は、先ず寺子屋で、東海道の宿駅の名を覚えた。長じて、東海道を旅するための道中記や地図は、本屋に行って簡単に手に入れることができた。また、絵入りの名所記や浮世絵は、各地の風景を描写して、旅への空想を掻き立てた。さらにルポルタージュ風の小説が、各地の人々の様子を伝えてくれる。そして、庶民は自ら、伊勢参りなど寺社参詣の機会を待って、整備された街道を徒步で実際に歩いた。

風景は変わったものの、東海道の道筋は、現在もそのまま残っている所が多い。江戸時代の庶民と同じ感覚で歩くことは、到底不可能ではある。しかし、実際に旧東海道を歩いてみると、残された資料は、より身近なものとして再認識されるであろう。

注

1. アーネスト・サトウについては、次の書を参照。

①『図説アーネスト・サトウ幕末維新のイギリス外交官』(横浜開港資料館編、有隣堂、平成13年)

②『遠い崖—アーネスト・サトウ日記抄』1~14(萩原延壽、朝日新聞社、平成10~13年)

2. 邦訳に『エルギン卿遣日使節録』新異国叢書9(岡田章雄訳、雄松堂書店、昭和43年)がある。

3. 戦前の抄訳に

①『英使サトウ滞日見聞記 維新日本外交秘録』(文部省維新史料編纂事務局、昭和13年、非売品)

②『幕末維新回想録』(塩尻清市訳、日本評論社、昭和18年)

があり、完訳として

③『一外交官の見た明治維新』上下(坂田精一訳、岩波書店、昭和35年)

がある。また、

④1968年にGordon Danielsの序文を付し、Oxford University Pressから刊行

⑤1983年に Charles E. Tuttle から復刻。2000年に再刊

4. 邦訳に『大君の都』上中下（山口光朔訳、岩波書店、昭和37年）がある。
5. 邦訳は、注3-③による。英文は、2007年 Stone Bridge Press 発行 *A Diplomat in Japan: The Inner History of the Critical Years in the Evolution of Japan When the Ports Were Opened and the Monarchy Restored* の本文による。
6. 東海道については、次の書を参照。
 - ①『東海道五十三次ハンドブック』（森川昭、三省堂、平成9年）
 - ②『新版・完全「東海道五十三次」ガイド』（東海道ネットワークの会、講談社+α文庫、平成17年）※授業テキストとして使用
 - ③『歴史の旅 東海道を歩く』（本多隆成、吉川弘文館、平成19年）
7. 『絵図に見る伊勢参り』（旅の文化研究所編、河出書房新社、平成14年）参照。
8. サトウは、帰国後、再来日して、1870年（明治3年）～1883年（明治16年）に書記官として、1895年（明治28年）～1900年（明治33年）に日本駐箚公使として、それぞれ日本に滞在した。その間、1872年9月3日から6日にかけて鎌倉、江ノ島散策を、1877年7月25日から8月1日にかけて箱根観光と富士登山を、1882年8月9日から9月6日にかけて伊勢、名古屋、箱根観光と富士登山を行っている。
9. *Early Japanese books in Cambridge University Library*, Nozomu Hayashi and Peter Kornicki (Cambridge:University Press,1990)
10. 注1-①参照。
11. 『地図で読む江戸時代』（山下和正、柏書房、平成10年）参照。
12. 『保永堂版広重東海道五拾三次』（鈴木重三、木村八重子、大久保純一、岩波書店、平成16年）参照。