

第1章 修学旅行の変遷と意義

第1節 戦前の修学旅行の発祥と意義

① 修学旅行の発祥と意義

—前史での修学旅行の芽生え—

修学旅行は我が国独特のものであるといわれるが、村落共同体が持っていた人間形成の機能を近代学校の内部に吸収して、教育的意味を持たせたものといえる。その淵源は江戸時代の社寺参詣の雄たる伊勢参宮に始まり、その母体となっている。

日本人は本来定着農耕民（自分の生まれた村の外には死ぬまで一步も足を踏み出したことのない人・柳田国男）で旅に出ることを嫌がった。旅に出ることは生死にかかわる重大問題だった。「倭人は家族の中で一人でも旅に出ている時には、その人が帰ってくるまで留守宅のものはその人が死んだかのように、一種の喪に服している」（魏志倭人伝）

旅に出れば、二度と会えないかもしれない悲愴感さえ伴った旅であるが、その動きにくい日本人を動かしたのは何であったのか。一つは軍隊である。防人の歌（万葉集）にあるように、遠隔の地で警備に当たった兵士の外からの強制によるもの、他の一つは仏教による使命感の旅である。江戸人は箱根の山の向こうには鬼が出るか、蛇が出るか。関西人は逢坂山から東は恐ろしいところとの観念があったが、「高野山にお参りするとだれでも菩薩になれる」といった勧誘宣伝文句で、案内役の先達と宿坊の管理者である御師のコンビで信者の拡大に務めた。江戸時代、社寺参詣の中心地であった伊勢参宮に焦点を当ててみよう。

1 伊勢参宮（国史大辞典）

伊勢神宮は本来、皇室祖先神を祀る所として、臣庶の奉幣を禁じていたが、平安時代末期、朝廷の財政上の支持が不足すると、一般の霊地霊山と

同じように、御師の制度を生み、広く国民各層の信仰を集めるという情勢に至った。

当初みられたのは貴族が使僧を遣わして行う代参の形式であったが、鎌倉時代後期には尾張・美濃を中心に広汎な層による伊勢詣が現出するに至った。（文保服假令など）

南北朝時代のような動乱期を経ても、この動きは増大する一方で、室町時代に入るところには御師の側では檀那株を売買することも、参詣者集団の間には、伊勢講又は神明講を結成することも、しきりに行われた。

慶長19年（1614）、激しい伊勢踊の流行という爆発的現象が起こった。踊の村々、辻々における盛行と種々の託宣の降った評判とが、いよいよ伊勢参詣を盛大にした。

この傾向は江戸民衆に引き継がれている。東国の民衆の間には、一生に一度は伊勢参りと上方巡りを兼ねた大旅行に、仲間数人と共に出るものだとの通念が広まった。

伊勢講とは伊勢信仰に基づいて結成された信者の集団である。参宮を希望するものが組織をつくり、旅費などを頼母子方式で醸出貯金したり、講員の協同労働から得た収入や共有の田畑や山林の収益を経費に当てたりした。

- 代参は春先の農事始めの前か、秋の収穫作業完了後の農閑期に施行。
- 2年参りといって歳末・年頭にわたることもある。
- 代表者の出発には、講中が伊勢講宿に集まって、「テダテ」の祝をする。この際餞別を贈る。
- 全行程徒歩にたよったところは水杯を交わして決別。
- 参宮者が伊勢に着くと、講ごとに指定された御師の宿坊に泊まり、御師の引率で内外宮を参拝。
- 伊勢から帰省のときにも村中が村境まで迎えに出た（サカムカエ）。祝宴を開く。伊勢音頭を高らかに歌って村入りするところもある。

- 神札（講員に配付）を神棚に供え、朝夕礼拝。

伊勢参宮者の数

お祭りはそこに集まったものが本当の仲間意識をもつことができることによって、喜びと意義を感じた。

江戸時代「おかげ参り」〔顕著な例はほぼ60年ごとぐらいで慶応3年（1867）で最後となる〕は作為的に作られたものだが、文政13年（1830）を例にとってみると、当時の我が国の人口およそ3000万人、440万人が伊勢詣をした。10日～20日の日程（平均15日）として440万人の15日間、延人員6600万人、現在の人口1億万人として大阪万博入場者6000万人が3日の旅行として、1億8000万人と比較すると、おかげ参りの方が人の動きが大きい。（宮本常一）

伊勢信仰の範囲

南は鹿児島の南薩諸島の宝島あたりまでとする。宝島の年貢船が時化しげに遭い、漂流して伊勢に流れ着き、伊勢神宮に参拝して無事帰国、この島に神宮が祭られたという。これにより伊勢との精神的紐帯ちゆうたいができたのである。

江戸時代の代参者は3年か5年に一度伊勢参りをする。例えば、厳原の城下を出発して大阪まで船で行く。大阪から陸路で伊勢に着く。帰りは奈良や京都見物をして、大阪から海路対馬に着く。途中大阪道頓堀で芝居見物で日を過ごす。土産に芝居の脚本などを買い、郷里で芝居を演ずる。今もその名残がある。

そのようにして、日本の片隅の人々が伊勢信仰を通じて中央と結びついた。その記念に石燈籠（おかげの刻み）をたてる風習があり、土産としてお白粉、万金丹、へんば餅、関の戸（銘菓）、伊勢音頭（道中歌）などを持ち帰った。

神宮信者の全国分布

「神宮故事類纂」雑載部33、私祈禱檀家の記載によれば、

安永6年（1777）

御師（外宮）463人、檀家数 4,389,549軒
（内訳）

| | |
|-----|------------|
| 北海道 | 7,000軒 |
| 東北 | 429,624軒 |
| 関東 | 690,263軒 |
| 中部 | 1,021,600軒 |
| 近畿 | 678,892軒 |

| | |
|----|-------------------|
| 中国 | 488,309軒 |
| 四国 | 417,631軒 |
| 九州 | 465,423軒（大隅、薩摩一円） |

1軒当たり5人家族とみて約2,200万人が伊勢信仰を持ったことになる。すべて人と人の結びつきによるもので、それが信仰を媒介にした集団であって、封建的な土地支配によらないものであったから、藩の領域をこえて全国的に普及する力を持っていた。明治維新の事業が一般の民衆に大した抵抗なしに受け入れられたのは、信仰を中心とした共通意識の持たれていた事実によるものであろう。（宮本常一）

2 江戸時代の大名参勤交代

修学旅行のもう一つの母体として江戸時代に確固たる大名支配の体制を作り上げた参勤交代制度がある。全国諸大名の江戸への出仕は祿高の格差によりそれぞれ一大集団旅行であった。

参勤交代の先駆

封建制の発展は主従関係と恩給関係を軸とするものであり、武士階級では主君と郎従との見参式で成立し、土地の給与と奉公が義務付けられた。平安時代には、家人型一従者、家礼型一統合された従者の関係であった。鎌倉時代には所領高の多少に応じて1か年を通じて、数日～数か月勤仕した。室町時代に至ると、京都集住、鎌倉集住（関東10か国の守護大名）が参勤体制をとったが、応仁の乱後は有名無実となり、それぞれ領国経営に没頭するようになった。大内氏等の少分限は100か日在地身暇を給し、残り日数は山口に詰めていた。上杉、大友、島津も同様であった。

織豊・徳川政権と参勤交代制

豊臣政権は在京中の諸大名の女中衆に3か年の在京と、東北諸大名の人質を聚楽邸周辺に全国的規模において置くよう命じた。徳川時代になると、江戸への参勤は寛永19年全大名に定制化された。譜代大名は6月又は8月の交代、関東の譜代大名は2月、8月の半年交代、貞享3年（1686）、1万石以下の旗本30余家にも隔年参勤を義務付けた。

参勤交代制にみる大名統制

ねらいは○大名経済力の削減、○領主の実質的な貢租収取率の低下にあって、中期には大名在府中の江戸支出が藩政年間予算の60%（幕末には80

%)となり財政は窮迫した。道中経費も極力節約に努め、佐賀藩は1里につき金10両もつく、福江藩五島盛氏は江戸での外客との面会は一斉に謝絶、旅中の食事は「一汁一菜」に限り、路銀調達もできず、発船を延期させたこともある。三井高房「町人考見録」〔享保13年(1727)〕伊達家記録によれば文久3年(1863)、伊達慶邦上洛発駕行列、儀衛人員2,200余人(家臣総人員8,400余人)仙台城一江戸(奥州街道)92里30町(約365キロ)7泊8日〔1日平均12里(45キロ)〕、毎日早朝発、休息は昼1回、夕方宿舎着、大変な強行軍であった。(「目で見える仙台の歴史」)到着の宿場と他藩との出会時だけは威儀を正す。それを過ぎると、「ものども急げ」の韋駄天走りである。大津一江戸間は普通14.5日だが、大名行列は11日か12日、また荷物運びは各宿場で臨時雇い、酒手次第で急がせる。道中費用は高崎藩(82,000石)の場合、片道900両(1里当たり35両、現在の6,000万円)、佐賀藩(江戸まで300里)は途中船、大阪一江戸間は陸路で2,600両(現在の1億7,000万円)、年間経費の20%に当たる。

幕府の定めた規約〔享保6年(1721)将軍吉宗〕(国史大辞典、参勤交代の項)

| 禄高 | 馬上 | 足軽 | 中間人足 |
|--------|--------|----------|----------|
| 20万石以上 | 15~20騎 | 120~130人 | 250~300人 |
| 10万石 | 10騎 | 80人 | 140~150人 |
| 5万石 | 7騎 | 60人 | 100人 |
| 1万石 | 3~4騎 | 20人 | 30人 |

加賀藩(参勤交代の嚆矢)

(船橋随庵「宿駅人馬助合考」)

当藩歴代の参勤交代92回、交代96回(参勤した翌年は交代の制度)

日数について(5位までのランク)

| | | |
|----|--------|-----|
| 1位 | 12泊13日 | 34回 |
| 2位 | 11泊12日 | 17回 |
| 3位 | 13泊14日 | 14回 |
| 4位 | 10泊11日 | 6回 |
| 5位 | 14泊15日 | 4回 |

江戸時代、女・子供は1日に8里、大人は12里、12泊13日が標準パターンであったが、五代綱紀の時代には9泊10日の強行軍をした。北国下街道の特殊事情として、加賀、越中、越後、信濃、上野、武蔵は川幅5メートルの河川は84流、橋なしという状況であった。

江戸時代の後期には、2,000人ほどの大名旅行の内訳は上はお供家老から下は茶堂、坊主に至るまで

| | |
|---------|----------------------|
| 切米を受けた者 | 185人 |
| 陪臣の従者 | 830人 |
| 藩の雇用者 | 686人 |
| 宿継人足 | 268人 |
| 計 | 1,969人、馬 32頭、馱馬 188頭 |

最多記録

| | |
|-------------|--------------------|
| 享和2年(1802) | 3,500人、斉広(12代)が初入部 |
| 延享2年(1745) | 3,000人、吉徳(6代) " |
| " | 2,500人、吉徳の二男同道帰国 |
| 五代綱紀(元禄~家永) | 寄馬(宿へ)1,000~1,500頭 |

以上のごとく一例だが、大名行列がいかにか長い行列かを、小林一茶は、「跡共は霞になりけり加賀守」、「梅ばちの大桃灯やかすみから」とよんでいる。

行列は前駆から後従まで、大大名2,000人、小大名100人と続く。特に遠路の大名は日数を縮めるため、「早立ちの遅泊り」といわれ、「人の悪いは鍋島、薩摩、暮六つ泊りの七つ立ち」の俗謡もあり、その混雑ぶりは田中丘隅「川崎の本陣一民間省要」によれば、「大勢の人が動くから、その混雑は想像もできないほどであったが、またその混雑にまぎれて、家具や食品類、果てはふとんやござまで盗まれ、本陣の損失は大変なものである」と。

3 その他の特殊な旅

日光廟の正遷式

日光廟が再建された時の正遷式には、家光は御三家を始め、20余の大名をつれて社参、その後大袈裟なものになり、大勢の供をつれ、江戸から日光まで人馬が一続きになるほどであった。

安永5年(1776)、従者人数 230,830人
馬数305,000頭、御供上下御扶持方3,530,440人、雑兵 623,900人 入用金18万両(甲子夜話)

例幣使

江戸時代毎年日光東照宮の例祭に朝廷から差し遣わされた使者

3月下旬~4月上旬

(往) 京都—中山道—上野—(倉が野宿)—
例幣使街道—日光

(復) 日光街道—江戸—東海道—京都

安永7年には、人足 50人、馬 5頭、宿泊料の1部の代わりに、上色紙、短冊、扇等に揮毫した。

朝鮮信使

江戸時代に将軍の代替りやその他の慶事に際し、朝鮮王から派遣された祝賀使

人数300人～480人

釜山—対馬・老岐—下関—瀬戸内海—鎌刈・室津・兵庫—大阪(陸路)—江戸

途中、朝鮮人街道(野洲—鳥居本)には並木を植え砂を多くした良い路で、天明の例の場合、上馬80頭、640人、中馬(物資輸送用馬)180頭、総数 2,083人であった。

琉球使節

将軍の代替りや幕府慶事の遣使、嘉永3年(1850)11回、恩謝使 10回 使節の人数70～100人位

那覇—坊津(山川)港—鹿児島—琉球館—瀬戸内海—大阪(陸路)—中山道—美濃路—東海道—宮—江戸(高縄)薩摩藩邸

オランダ通商使節

文政9年(1826)長崎出島から90日前後の旅行、江戸滞在38日、シーボルトの江戸参府は総数57人であった。この課役を負担させられた郷村を助郷村または助郷という。助郷に対する人馬の割当は初めの頃は高100石について人足2人、馬2頭であったが、享保13年(1728)の日光社参の際には関東5か国だけでは足らずに8か国の村方11,255人、村上り馬4,656,920頭を徴収した(「日光御社参記録」)

助郷は村々にとって大変大きな負担であり、圧迫になっていたという。そのため村をすてて逃げるものも多く、人口の減少をきたし、また一揆を起し抵抗もした。以上述べたように、江戸時代の伊勢参宮を中心にした社寺参詣者の大集団、参勤交代の大名行列が江戸に向かって北から南から陸続として集まって来る様は実に壮観であったろうとともに、明治中期から始まる修学旅行の母体となったことは確かである。

以上のような大集団の旅行団が次から次へと

通る道は整備されていたのかどうか。シーボルト〔文政6年(1823)〕の江戸参府紀行によれば、

道について

「日本の道路は歩行者や牛馬のためのものであるから、ドイツのように荷車や郵便馬車には役立たないが、建設に当たってはそれほど困難もなく、維持費もそんなにかからない。道をつくるには地面を平らにし、歩きやすいように砂をまいている。急斜面で道路のつukれない山地では、段は低いけれども幅の広い階段を考え出し、人や馬が安全に登り降りするようになっている。」

街路樹について

「一般に道幅の広い街道には地形の許すかぎり両側にモミ、イトスギ、コノテガシワなど陰の多い樹木を植え、また必要に応じて堀、堤防、水路が設けられている。街道はその領地の大名たちの費用で維持され、代官や庄屋が監督している。」

交通規制について

「大名行列がたびたび行き合うので、秩序を保つために規制がつくられ、自分は道の左側にいて他の者には右側を行かせる。こうしたことは大きな橋上でも見かけられることである。」

道標について

「日本の道標は大抵道の両側にある二つずつの小さな丘で、その上にはモミやエノキが植えてある。1里塚と呼ばれている。1里は36町であるが、二、三の地方ではまだ古い50町1里を使っているところもあり、我々も旅行中そういう所を通った。」

助郷について

「江戸幕府が宿場付近の農民に課した夫役・宿場の定置人馬を補充させるために、宿場近傍の農民を動員して、人馬継立の役務を負担させた。」