

J.J. ライン著「中山道旅行記」邦訳（その1）

山田直利¹⁾・矢島道子²⁾

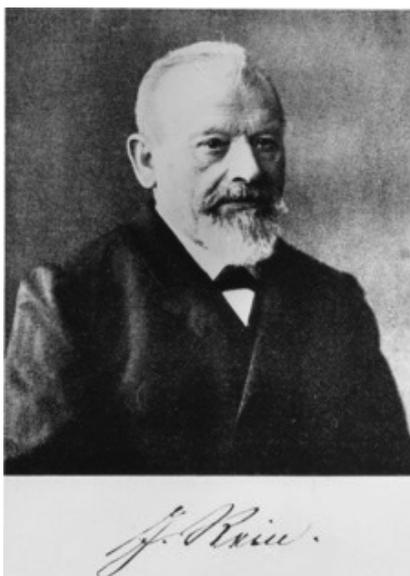
1. 訳出にあたって

本邦訳は、ドイツ人地理学者J. J. ライン(Johannes Justus Rein: 1853-1918) (第1図)が、1874年と1875年に日本の中山道を旅行したときの見聞に基づいて出版した論文, “Der Nakasendô in Japan, nach einigen Beobachtungen und Studien im Anschluss an die Itinerar-Aufnahme von E. Knipping und mit Benutzung von dessen Notizen” (Rein, 1880) (第2図)の全訳である。本号から7回に分けて連載する。

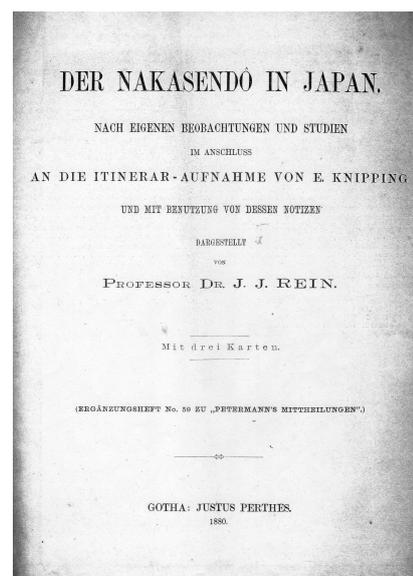
ラインは1835年1月27日にドイツ・ヘッセン州のラウエンハイムで生まれた。1954-56年にギーゼン大学で数学と自然科学(植物学を含む)を学び、その後、フランクフルト、エストニア、バーミュダ諸島などで教育、研究活動を行い、1868年にはフランクフルトのゼンケンベルク自然研究協会の会長に就任した。1873年、プロイセン政府から日本の美術工芸と貿易の調査を委託されて来日し、2年間の滞在の間に、本来の仕事のほか、日本の地理や植物

の研究を行った。ラインは、当時交通がきわめて不便であったにもかかわらず、本州・四国・九州の各地に足跡を残したが、このとき通訳として終始ラインと行動を共にしたのが、三田^{さんだ} 信^{ただし}(後の日本銀行監事)であった。ドイツへ帰国後、1876年にマールブルク大学の地理学の助教授(のち教授)となり、1883年にはボン大学のリヒトホーフエン教授の後を継いで同大学地理学の教授に就任し、1910年まで教鞭を取った。後に東京帝国大学理科大学地理学科の初代教授となる山崎直方は、1898年から2年間ボン大学に留学し、ライン教授に師事した。ライン教授は日本地理学の礎を築いた人でもある。1918年1月23日、ボンにて83歳で死亡した(以上、山崎, 1925による)。

ラインには、代表作である『日本(2巻)』(Rein, 1881/86)のほか、「日本紀行」(Rein, 1875), 「東京から京都への旅」(Rein, 1876), 「富士の山」(Rein, 1879), 「日本の中山道」(本論文), 「日本の美術工芸」(Rein, 1882)など日本に関する多くの論文があり、ラインは文字通りの日本研究者であった。しかし、これらの著作・論文



第1図 ライン教授の写真
マールブルク大学 (Foto Marburg) より提供。



第2図 「中山道旅行記」原論文 (Rein, 1880) の表紙。

1) 地質調査所(現産総研 地質調査総合センター) 元所員
2) 日本大学文理学部

キーワード: ライン, クニッピング, 中村新太郎, 中山道, 地形, 地質, 歴史, 植物, 交通, 淀川, 京都, 大阪

は「中山道」の一部などを除いてほとんど邦訳されていない。ラインが白山登山の途中、白峰村(現白山市)の桑島(手取層群の好露出地)で植物化石を採集し、それを Geyler (1877) が日本で最初のジュラ紀の化石として記載したことは、よく知られている(以上、楠根, 2001 による)。

ラインは中山道旅行にあたって、街道沿いの地形、地質、動植物、農業、工芸、交通、風俗などについて観察、記述したのみでなく、各地の歴史、伝説等についても丁寧に取上げて紹介している。ラインが来日した 1873 年(明治 6 年)頃は、日本は幕末・維新の混乱が収まっておらず、廃藩置県や徴兵制度は決まったものの、各地に一揆や反乱が起りつつあった。このような混乱期に冷静な科学者の目で中山道を初めて踏破、観察したラインの旅行記が、正確な路線図と共に後世に残された意義は大きい。この旅行記を読むと、いまから 140 年も前の中山道の自然、風俗、産業の動向などが眼前に再現されるかのようである。

本論文に付帯する中山道路線図は、当時滞日中のクニッピン(G Erwin Knipping: 1844-1922)によって作られた。クニッピンはプロシヤの航海士であったが、1871 年に東京で下船したのち、大学南校(のちの東京開成学校)のお雇いドイツ語教師となった。この頃、ラインの中山道旅行に従って、方位磁石を用いて路線図を測量、作図し、街道近傍の地形も描いた。本論文の副題にもあるように、本旅行中に彼が書いた覚書は本論文の多くの箇所でも引用されている。クニッピンはその後 1876 年に内務省駅通局、1891 年に同地理局に移り、専ら暴風警報事業の創設に当たった。1891 年にドイツに帰国し、その後はハンブルクの海洋気象台で気象学や航海術に関する著書・論文の執筆に携わった(小関・北村, 1991)。

なお、前記のリヒトホーフ教授も第 2 回目の訪日で東京-九州を旅行した際、1870 年 12 月から翌年の 1 月にかけて上諏訪・大津間の中山道を通り、沿道の様子を詳しく記述している(リヒトホーフ・上村, 2013)。リヒトホーフ教授とライン教授は奇しくも同じ中山道を 3 年の間を置いて旅行したことになる。

ラインの「中山道」に関しては、かつて中村新太郎が雑誌「地球」に「新訳日本地学論文集(15)~(17)。ライン-中山道誌」(中村, 1931)と題して邦訳を載せている。しかし、この邦訳は原論文の前半(緒言・第 I 章・第 II 章)のみであって、後半(第三章・第四章・付録)は含まれていない。中村がなぜ邦訳を途中で打ち切ったかは不明である。本稿では、改めて全文を通して邦訳し、付図、付録も日本語にリライトして掲載することにした。邦訳に際しては中村の訳文を参考にしたところが少なくない。

原論文の表題は、直訳すれば「日本の中山道」であるが、山崎(1925)は「中山道旅行記」と呼び、中村は「中山道誌」と訳した。本稿では、原論文が京都から東京までの中山道六十九次を正確に辿って書かれた旅行記であるという認識に立って、山崎に倣って「中山道旅行記」と呼ぶことにする。

原論文は 2 段組み、38 ページにも及ぶ大作なので、今回、GSJ 地質ニュース誌への投稿にあたって、以下の 7 篇に分けて掲載することとした(後ろの括弧内の文字は原論文の章・節を示す)。

その 1. 緒言

その 2. 京都から美濃境まで (I)

その 3. 美濃を横切る (II)

その 4. 信濃を横切る - 1 馬籠峠^{まごめとうげ}から鳥居峠^{とりいとうげ}まで (III a)

その 5. 信濃を横切る - 2 鳥居峠から和田峠^{わづいとうげ}まで (III b)

その 6. 信濃を横切る - 3 和田峠から碓氷峠^{うすいとうげ}まで (III c)

その 7. 碓氷峠から東京へ (IV)

付録 I. 中山道の路線測量に関する覚書

付録 II. 中山道の宿駅一覧および宿駅間の距離

付録 III. E. クニッピン測定による中山道標高一覧表

原論文は「章・節」のほかには見出し語がなく、段落も長く、大変読み辛い。そこで、今回の邦訳では段落をなるべく短くすると共に、新たに小見出しを設けて、読者の理解を助けることとした。原論文には著者による多くの脚注が付いているが、邦訳ではそれらを「原注」として各章・節ごとにその末尾に一括して配置した。また、訳者による注は訳文中の括弧〔 〕内に記入したほか、別に「訳注」を設けて、各章・節ごとに原注の次に配置した。さらに、原論文・原注・訳注に引用された文献のリストを各章・節ごとに載せた。

原論文の付図「中山道路線図-クニッピン自身の測量による-」(縮尺 1:250,000)は、付図 I (大津-加納)、付図 II (加納-下諏訪)、付図 III (下諏訪-東京)の 3 図からなる。邦訳では、構成上の都合により、これらの付図をそれぞれ 2~3 分割し、それらを「その 2」~「その 7」に適宜縮小して挿入した。また、上記の路線図のほかに、中山道全体の概略図を新たに作成し、「その 1」に挿入した。

訳者らが翻訳に用いた原論文は、東京大学理学系研究科・理学部地球惑星科学専攻図書室の所蔵資料で、通称「小藤文庫」といわれる小藤次郎蒐集資料の一部であり、小藤教授がライン教授から直接にもらった別刷りと思われる。

謝辞：東京大学地球惑星科学専攻図書室の図書委員長からは原論文利用の許可をいただいた。同図書室の星 理絵子さんと陶山和子さんには図書閲覧に際してお世話になった。青山学院女子短期大学の八耳俊文氏は訳者らにラインについての関心を呼び起こさせ、また、ラインに関する楠根重和氏の論説があることを教えて下さった。マールブルク大学元教授のエリッヒ・パウアー氏ならびにボーフム大学のレギーネ・マチアス氏からはマールブルク大学所蔵のライン教授の写真をお送りいただき、その使用が許されるよう計らっていただいた。ドイツ日本研究所の西岡奈美氏ならびに同研究所元研究員のマティアス・コッホ氏には、ライン教授に関する資料全般についてお世話になった。上記の各位に心からお礼申し上げる。

なお、中山道の旅を紙上で辿るにあたって、「ちゃんと歩ける中山道六十九次」(五街道ウォーク・八木, 2014)は、なによりも街道の正確な位置が2万5千分の1地形図上に示されているので、すばらしく役立ったことを記して置きたい。

文 献

- Geyler, H. T. (1877) Ueber fossile Pflanzen aus der Juraformation Japans. *Palaeontographica*, 24, 221-232.
- 五街道ウォーク・八木牧夫 (2014) ちゃんと歩ける中山道六十九次(2分冊). 山と溪谷社, 東京, 318p(合算).
- 小関恒雄・北村智明訳編 (1991) クニッピングの明治日本回想記. 玄同社, 東京, 325p.
- 楠根重和 (2001) ライン博士 その1 (ライン博士の日本観と足跡). 金沢法学, 43 (3), 165-197.
- 中村新太郎 (1931) 新訳日本地学論文集 (15)~ (17). ライン—中山道誌. 地球, 16, 133-139, 188-199, 279-292.
- Rein, J. J. (1875) Dr. J. Rein's Reise in Nippon 1874. *Petermann's Mittheilungen*, 21, 214-222.
- Rein, J. J. (1876) Reise von Tokio nach Kioto in Japan. *Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin*, 1876, 3, 51-52, 60-66.
- Rein, J. J. (1879) Der Fuji-no-yama und seine Besteigung. *Petermann's Mittheilungen*, 25, 365-376.
- Rein, J. J. (1880) Der Nakasendô in Japan, nach eigenen Beobachtungen und Studien im Anschluss

an die Itinerar-Aufnahme von E. Knipping und mit Benutzung von dessen Notizen. *Petermann's Mittheilungen, Ergänzungsheft*, No. 59, S. 38.

- Rein, J. J. (1881/1886) *Japan nach Reisen und Studien im Auftrage der Königlich Preussischen Regierung dargestellt*. Erster Band : *Natur und Volk des Mikadoreiches*, Zweiter Band : *Land- und Forstwirtschaft, Industrie und Handel*. Engelmann, Leipzig, S.630, S.678.
- Rein, J. J. (1882) Das japanische Kunstgewerbe. *Österreich Monatschrift für den Orient*, 8, 1-7, 20-24, 52-58, 68-70, 88-93, 100-106.
- リヒトホーフエン著・上村直己訳 (2013) リヒトホーフエン日本滞在記—ドイツ人地理学者の観た幕末明治—九州大学出版会, 福岡, 236p.
- 山崎直方 (1925) ライン先生とライン文庫. 地理学評論, 1, 583-598.

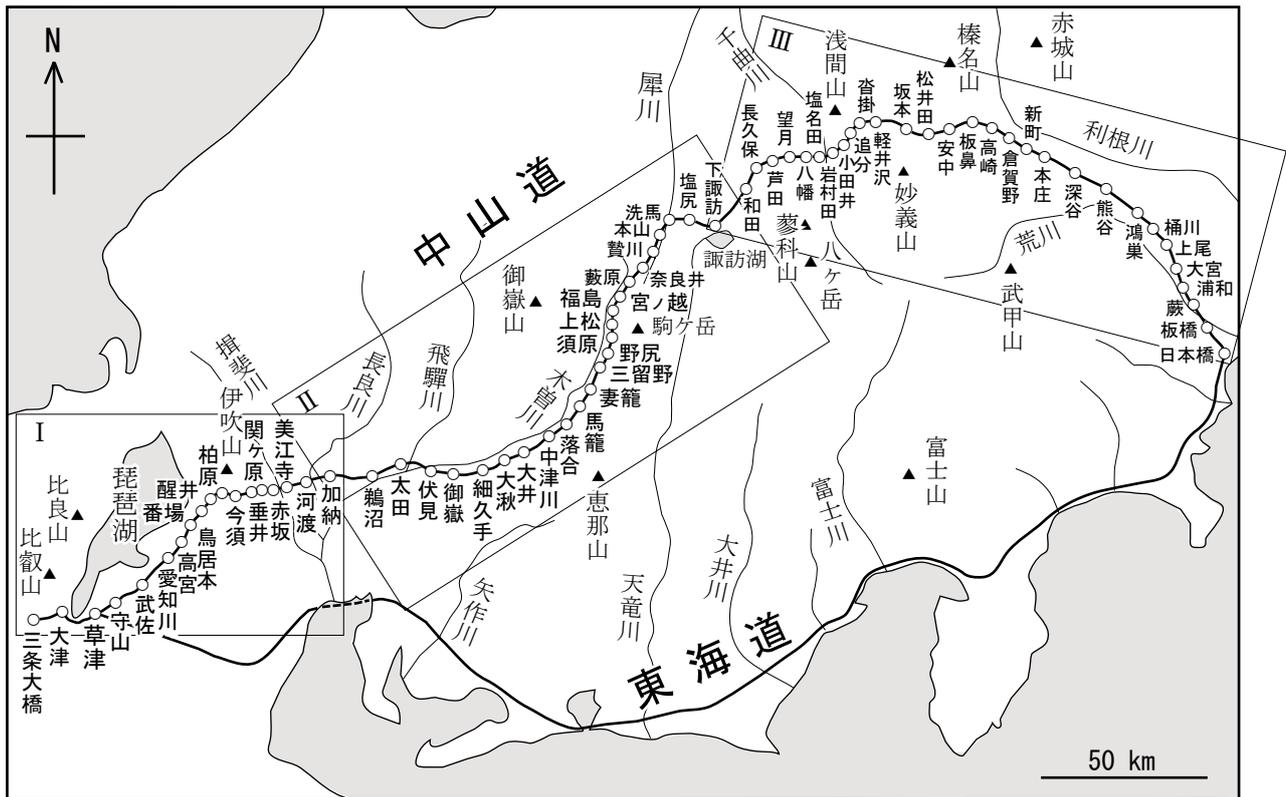
2. J.J.ライン著「中山道旅行記—著者自身の観察と研究に基づき, E. クニッピング氏の路線測量に従い, その覚書を利用した—」全訳

2.1 緒言 (第3図)

<淀川流域の地形>

瀬戸内海の北東部, 大阪湾すなわち古称浪速津^{なにわのつ}(速い波の湾)を含む和泉灘が, 兵庫・大阪・堺の間で深く陸地に湾入するところに, 多くの点で注目される川, 淀川が注いでいる。淀川は, ここ(和泉灘)から9ドイツ・マイル [1ドイツ・マイルは7,420 m]離れた近江の国の広い盆地を満たしている琵琶湖から流出する河川である。楕円形の和泉灘, 琵琶湖の長軸および両者を結ぶ淀川の流路は, 共に南西から北東へ向かう1本の線を構成し, この線の近傍で西暦紀元前660年¹⁾に神武天皇の下に帝国が創建された。淀川流域は日本の古代から栄えた土地であり, そこでは住民の独自の文明が発達し, そして彼らの内紛と内乱, 長い歴史に書き留めねばならない多くの血なまぐさい戦いが起きた。今日では, 鉄道が我々を海岸に沿って兵庫から大阪へ, 大阪から淀川平野を遡って京都へと速やかに運んでおり, 間もなく琵琶湖にまで通じるようになるであろう。

この地帯の地形の状態をより正確に観察するならば, 淀川平野と呼ばれるものは, 川の東および西に接近する低山脈によって2つの, あるいは琵琶湖の窪地まで含めるときには3つの小平野に分けられ, それらは属する国名によって摂津(あるいは大阪)平野, 山城平野および近江平



第3図 中山道概略図
 中山道六十九次の宿駅、中山道から見える主要山岳および中山道が越える主要河川などの名称を示した。
 また、原論文の付図(I, II, III)の範囲を長方形の枠で示した。

野と呼ぶことができる。淀川の名は摂津平野においてのみ用いられる。淀川は中流では左岸側で木津川によって伊賀および北大和の河川を受け入れ、伏見町の下流では山城北西部からの鴨川を合わせた桂川を斜めに受け入れている。淀川はここ中流部と琵琶湖に至る上流部では宇治の名前から宇治川と呼ばれる。

<山城平野>

山城平野は宇治川およびその下流のここに挙げた支流〔木津川・桂川〕の両側に広がり、伏見を中心として南北方向に延びている。1つの低山脈〔比良山地の南方延長〕がこの平野の東の境界となり、鴨川と琵琶湖の間の分水界をなし、それは琵琶湖に向かって急斜面で傾斜する。この低山脈は宇治川によって分割され、伏見と琵琶湖の間で二又になって宇治川に密着し、そして、木津川と琵琶湖の間の分水界として、また山城と近江の間の境界として彼方〔北方〕および東方に続く。上記の山城平野の北部には、桂川と鴨川によって灌漑された日本の古い首都(都)、京都の街が広がっている。京都の都域は山城平野の楕円形の形に従っており、その長軸はこの街を2つの不均等な部分〔西

部が東部より広い〕に分ける鴨川の方向に南北に延びている。桂川の河床は街の西側の少し離れたところにある。

<神武東征から仏教伝来まで>

日本の古い伝説に富む歴史に従えば、その漢字名が意味するように天照大神あまてらすおみかみまたは天照大神のひ孫にあたる神武天皇てんしやうだいじんは、西暦紀元前660年頃、九州からやって来た征服者として淀川地方に帝統治の基礎を築いた。この統治は、栄枯盛衰はあったけれども、彼の後継者たちの下でますます強化され、同時に拡大されて、紀元300年頃には大八州おおよしま(津軽海峡以南の8つの大きな島)〔本州・四国・九州・淡路・壱岐・対馬・隠岐・佐渡〕のほとんどすべてを包含したのみならず、朝鮮半島のかなりの部分にまで及んだ。このようなアジア大陸への侵略は実際に夥しい遠征や戦争を引き起こしたが、その他の点ではまだ未開であった日本民族の文明開化に対するこの上ない手段であった。なぜなら、朝鮮はこれによって〔日本とアジア大陸を〕繋ぐ橋となり、この橋を渡って、文字と言語と文学、工業と芸術、法律と国家制度、要するに全中国文明が日出づる国、日本に到達し、文明と共にその担い手、すなわち仏教も渡来した。仏

教はインドに根ざした力強い樹木の果実であり、6世紀以降にその枝が日本に広がり、この国の保護の下に見事な精神的精華となって開花した。

<京都定住>

紀元794年頃までは、ほとんどすべての新しい帝は五畿内あるいは5つの主要国、すなわち山城、大和、河内、和泉および摂津の中で、前とは異なる官居地を選んで来た。この頃になると、平和の事業をこれまで以上に促進し、文明の担い手、すなわち仏教はもちろん、工業、芸術および学問にも不動の定住地を指定することが必要だったので、このような〔官居地〕の絶えざる転変はもはや許されなかった。それ故、第50代の帝、桓武天皇は彼の定住地を今日の京都に移し、その後継者たちは今日まですべてこの街を保ち続けた。このようにして京都(古い書物ではつねに都、すなわち首都と呼ばれた)は日本の心臓となり、そこから多くの世紀にわたって国民生活の脈拍が伝わって行った；しかし大阪は、少なくとも物質的方面に関しては、大きな副室〔補給基地〕であった。国の主要街道(道)は動脈のように北や南から来て京都で会し、それぞれの街道は長く伸びた肢体、すなわち海・山に囲まれた国々に対する重要な滋養の源であった。

<第2の中心：鎌倉と江戸>

源頼朝が1186年に世襲制の幕府を創始し、将軍が代表する政権が鎌倉¹⁾に、そして後に(1600年頃)江戸に移ったことにより、国の体制は変化し、このときに第2の生活中心が創出された。政権はそのときから鎌倉によって、そして後にはさらに強力で江戸によって代表され、江戸はやがて重要な都市へと成長した。けれども、京都は依然として国の精神的中心としてあり続けた。結局、京都と江戸は数世紀の間〔日本の〕2つの中心地であったし、そのため両者を結ぶ街道、東海道と中山道はきわだって重要な意味を持つことになった。

<日本の街道>

日本の道あるいは街道に対して、鉄道建設以前のわがドイツの軍用道路〔軍隊の通れるような広い道幅の道路〕に類似した交通手段のような、一貫したシステムで建設された舗装道路を思い描く必要はない。日本の道にはマカダム舗装〔碎石を締め固めた道路〕をされた区間は全くなく、敷石を張ったところもきわめてまれであり、それ〔後者〕はとくに重要な山越えの急坂のため必要となる場所にだけ見られる。前からこの理由で、多くの日本の街道は雨期

には重い車両では通行できない；日本の街道はこの点に関してまったく考慮されていない。街道の建設に当たってはほとんど軍事的配慮のみが決定的なものであり、そしてここでは車両は使用されることなく、実際全く知られていなかった。人々は徒歩で行くか、馬に乗るか、あるいは輿〔駕籠〕に乗ったままで進み、荷物や商品はつい最近までもっぱら担ぎ人あるいは荷駄(馬と牛)によって運ばれており、堅牢な路床や広い道路幅の要求などもなかったのである。今日でもなお、多数の人力車²⁾のほか、若干の郵便馬車が、東海道、中山道および奥州街道のよりましな区間、すなわち東京からそれぞれ小田原、高崎および宇都宮まで行っている。そして大きな都市に見られる鈍重大八車が、日本の街道では辛うじてもう1つの車両なのである。

これらの街道の道幅は非常にばらついていて、ある場所では裸馬の幅にまで狭くなり、ある場所では10mあるいはそれ以上の幅がある；街道は、固い岩石質あるいは砂礫質の路床の上を通っていたり、稲田の間の沖積地の上を通っていたりする。雨期には稲田から溢れた水の一部が街道を浸す。川を越えるには大小の橋や渡し船が用いられるが、豪雨や長雨の時にはしばしば幾日も中断される。なぜかといえば、強い流れとなって増水する山地の溪流は手軽に架けられた橋をいとも簡単に押し流すからであり、あるいはいかなる船頭も急流となった川の力に対抗して小船を操縦することができないからである。

日本の街道の両側に沿ってしばしば常緑針葉樹が植えられて来た。なかでもこの国で最も好まれる木はマツ、しかもクロマツ(*Pinus massoniana*)〔原文のまま〕およびアカマツ(*Pinus densiflora*)である。その幹はときには樹高25~30m、幹周り5~6mにも達し、そしてこれらの木々は我がドイツの街路樹より木陰をつくることは少ないけれども、他方では樹下の道を速やかに乾かす。しかし、なによりもマツの力強い形と容姿の珍しさが絵のように美しく、景観に対してきわめて大きな効果を持っている。まれにはマツあるいはこれとヒノキ(*Chamaecyparis obtusa*や*Ch. pisifera*)〔原文のまま〕の混合林の代わりに、はるかに立派なスギの並木に出会うこともある。

<東海道の旅>

日本の最も有名な街道である東海道は、京都から東京まで長さ125里(66ドイツ・マイル)である。それは「東の海の道」という名前に値する。なぜなら、それは京都から出て大津で琵琶湖の流出口に触れた後は、近江と伊勢を通して東方の海の方へ向きを変え、それからは常に海岸沿いあるいは海岸近くを通して東京に向かうからである。

〔東海道では〕数日間、いくつもの湾とその後方の鬱蒼たる高地、そしてなによりも富士山の壮麗な光景を眺めることができる。富士山はその風格から無比の堂々たる火山錐で、我々は昨年本報告の10巻にこの山の特別な記事〔Rein, 1879〕を寄稿した。東海道は最後に温泉が豊富で見事な森をもつ箱根山を通る。ここは横浜や東京に在留する多くの外国人がしばしば訪れる保養地である。

<中山道の旅>

中山道(第3図)、すなわち日本の2つの首都の間を結ぶ「山」の「中」の「道」は、長さ132里(70ドイツ・マイル)で、琵琶湖畔の草津で東海道から分かれる。それは、近江・美濃・信濃・上野^{こづけ}・武蔵を、つまり日本国の中央を、そして本土島³⁾の最も幅広い部分を通っている。この道は多くの川を渡り、豊かな平原と花咲く野を越え、さらさらと流れる山の溪流の側を通ったり、高い山の背や鞍部を越えるときは清涼な森陰の間を通ったりし、そしてあるときは狭く区切られた視野の中で、またあるときは広い遠景の中で、この上なく美しい多くの景観を提供する。

冬の旅は寒さと峠の雪のために東海道よりも辛いものとなるであろう。しかし、暑い夏の日々木陰や涼しく爽やかな山の空気を求める者、内陸と森とその縁の花咲く草原を知る者、一言でいえば、美しい日本の山地景観を楽しみたい者は、中山道を選ぶに違いない。なぜなら、彼は日本のどこにもこの「山の中の道」ほどさまざまな自然の美を多く提供できるような街道を見いだすことはできないから。——この街道は9つもの峠を越えており、とくにその南部区間で、中世の歴史に偉大な役割を果たした、至る所でよく保存されている多くの場所のそばを通る。これらすべての理由で中山道は日本人にきわめて人気があり、東海道と同様に言葉や絵画でくりかえし描かれている⁴⁾。

<中山道の歴史>

中山道はすでに710年頃、第43代の帝、元明天皇によって設けられた；けれども、そこにはすでに以前から小さな道があったと考えることができる。しかし、中山道の全盛時代は東海道の場合と同様に1600年～1868年の徳川統治時代であった。すなわち、17世紀の初めに、日本の歴史上最も重要な人物である家康が政権を掌握し、将軍〔幕府〕に新しくより高い輝きを与え、大名の力を裂き、国の平和を回復し、以前は漁村であった江戸を繁栄する首都へと改造した後に、交通がこの両街道〔東海道と中山道〕で発達したのであり、今日の状況はその衰退した名残にすぎない。

かの時期にはドイツの著名人、ケンペル²⁾が東海道を旅行したが、彼は、そのためにせねばならなかった膨大な準備作業や旅行中の厳しい監視および自由の制限について、また同じく、彼が偉そうに振る舞ったすべての卑しむべき役割や大名行列の華麗さおよび東海道の群衆とその振舞について、興味深く生々しいありのままの姿を描いている。彼のオランダ商館医師役の後継者、とくにツェンペリー^{*3)}およびフォン・シーボルト〔ジーボルト・斎藤, 1967〕もまた、この「参府旅行」を行い、それを記述した。

これに対して、中山道には明治維新(1868年)前に外国人が足を踏み入れたことはなかった⁵⁾。けれども、我々はこの交通は〔東海道と〕まったく同様に活発であったと考えることができる。なぜなら、たとえ南方から大阪や京都を越えて来る者の通常の旅行経路が東海道に沿って江戸に至るものであるとしても、中山道はそれが横切る国々のみならず、それより西方に位置する北陸道の国々に対してもまた天然自然の道であったから。しかもさらに、南から御嶽〔御嶽山〕に登ったり、善光寺やその他の有名な寺、なかでも将軍の墳墓をもち無比の美しさを示す日光を訪れようと望んだ多数の巡礼者たちは、中山道の道を選んだ。

中山道はまた幾千の人々に仕事と生計を授けた；中山道に沿って多くの村や町が形成され、しばしばたった2列の家並の幅で街道沿いに続き、ときには2つの隣り合う村が完全に並列する程であった。ここにはまた、多くの家にいまでも外国人の宿泊にも役立つくらい立派な部屋があり、かつては大きな需要がありそれに応じた十分な設備と広さを持っていたことを思い起こさせる。

<今日の中山道>

しかし、大名行列やこれと一緒に起きた一切のことは消えて無くなってしまった！ 今日では、君主の先触れが扇子や刀で指図したり、高い位の君主の前に道を開けて土下座することを強いることはなく、乞食がうるさく付きまとうこともなく、礼儀作法やその他の制限が旅行者の動きを妨げることもない。外国人は、かつてケンペルやツェンペリーが150～200人の随員を用いたようには、彼を監視する役人を必要とはしない。外国人は、言葉さえできれば、故郷にいるときと同じように安全に、1人で旅行することができ、至る所で少なくとも同様な歓待を受けるであろう。

活発で雑然とした賑やかさは、おそらく東海道ほどではないけれども、中山道からも消えた。政治的状況の改変はこのような変化を生み出し、大多数の街道が荒廃した。しかし、両首都とそれ以外の顕著な商業地との間の交通の大

部分を奪い取ったのは、主として蒸気船の輸入であった。

もし荷馬車と郵便馬車の車輪が街道上を妨げなしに回る
ことができるほど、街道が一度でも改造されるときには、
中山道は初めて、より大きな意義をもう一度獲得し、新し
い交通時代がその上に始まるであろう。

<我々の中山道の旅>

さて、以下の文章をよりよく理解されるために必要だと
思われることを、日本の街道の特徴と意義についての上記
の一般的な記事をもって短い緒言とした後に、我々は我々
の主題に立ち向かい、我々に興味のある一面あるいは他の
面から見える中山道のすべてを探究する。——ドイツの都
市では市庁舎と市場が、そこからの里程標が数えられる街
道の起点となるが、日本ではそれは橋である；京都では三
条大橋、東京では日本橋。中山道は東海道と同じように、
この一方から始まり、他方で終わり、すべての距離の表示
はこの2つの橋に関係している。

我々はクニッピング氏の優れた「旅行路線図」に従い
ながら、中山道の記述を京都の三条大橋から始め、東京
の日本橋で終えるつもりである。我々は、1874年および
1875年に我々の足で街道を歩んだ2度の場合のように
一日一日の旅程を作ることなく、当面の目的によく合うよ
うに章に区切って書き記そう。

原注

- 1) 現在では横浜の南西の村〔現鎌倉市〕。
- 2) 最新の交通手段で、急速に採用されるようになった。車軸上に2人用の座席を備えた軽量の二輪車。この乗り物は特に都会の個人交通にのみ使われ、馬車の長柄の位置にいる1人の男によって引かれ、そこから名前が人力車、すなわち人—力—車となった。
- 3) 本土は主部、本州、主要地の意味。我々が間違って日本とよぶ日本最大の島に対して、最近の日本人はしばしば2つの名前、すなわち日本全体を意味する「日本」と本土を用いる。
- 4) この街道に関する最も注目すべき作品は7分冊本として1805年に出版された。それは「木曾路名所図会」〔秋里・西村, 1805〕、すなわち「木曾路の名所の絵の画集」という表題である。中山道はまたこの名前〔木曾路〕あるいは同義の木曾街道と呼ばれている。木曾路とは「木曾を通過する道」を意味する。
- 5) 中山道の旅の簡単な記事は、イギリス公使館秘書官のローレンス氏が王立地理学会の雑誌43巻（1873年）に載せている〔Lawrence, 1873〕。しかし、我々の記述と比較すれば、我々がそれを利用できなかったことが分かるであろう。

訳注

- *1 この年数は1872年（明治5年）明治政府が太陽暦を採用するに際して、『日本書紀』の記述をもとに神武天皇即位の年を紀元前660年にとしたことに基づいている（牧原, 2008）。現在の歴史学では神武天皇を実在した人物と認めていない。
- *2 Engelbert Kämpfer（現代ドイツ語読みではエンゲルベアト・ケンプファー）（1651-1716）。ドイツの博物学者・医者。1683年、スウェーデンのロシア・ベルシャ向け帝国使節団中の大使館書記官としてこれに随行し、途中で使節団から分かれてオランダ東インド会社の医

官となり、1690年来日し、オランダ商館付の医師として約2年間長崎の出島に滞在した。1691年と1692年に2回の江戸参府を経験した。1712年に『廻国希観』を出版し、それと同時期に『日本誌』の執筆にも取り組んでいたが、その出版を見ることなく死去した（ケンペル・斎藤, 1977による）。

- *3 Carl Peter Thunberg（1743-1828）。スウェーデンの植物学者。カール・フォン・リンネ（1707-78）の弟子として近代博物学、とくに植物分類学に大きく貢献した。南アフリカ喜望峰での3年間にわたる探検博物学調査ののち、オランダ東インド会社の長崎商館付医師として、1775年8月から翌年12月まで日本に滞在した。この間に江戸への参府旅行を果たし、各地での植物の観察・採集および日本人医師たちとの交流を通じて、日本の植物学の発展に寄与した。「日本のリンネ」ともいわれる。『喜望峰植物序説』、『日本植物誌』など著作多数。師の没後、ウプサラ大学の博物学教授および同大学の学長を務めた（西村, 1989；ツェンペリー・高橋, 1994による）。

文 献

- 秋里籬鳥（編）・西村中和（絵）（1805）木曾路名所図会。全7冊。京都。
- ケンペル（著）・斎藤 信（訳）（1977）江戸参府旅行日記。平凡社東洋文庫、東京、303、371p。
- Lawrence, C. W.（1873）Journey from Kiôto to Yedo by the Nakasendô Road. *The Journal of the Royal Geographical Society of London*, 43, 54-65.
- 牧原憲夫（2008）「文明国をめざして」。全集『日本の歴史』、小学館、東京、13、364p。
- 西村三郎（1989）リンネとその使徒たち。探検博物学の夜明け。人文書院、京都、348p。
- Rein, J. J.（1879）Fuji-No-Yama und seine Besteigung. *Petermann's Mitteilungen*, 25, 365-378.
- ジーボルト（著）・斎藤 信（訳）（1967）江戸参府旅行。平凡社東洋文庫、東京、87、271p。
- ツェンペリー, C.P.（著）・高橋 文（訳）（1994）江戸参府随行記。平凡社東洋文庫、東京、583、406p。

山田直利（やまだ なおとし）

1953年東京大学理学部地質学科卒、工業技術院地質調査所入所。78年地質部地質第1課長。88年地質標本館長。2000年日本地質学会名誉会員。専攻は岩石学・火山学・地学史（理学博士）。2010年以降、矢島道子と共にナウマン論文を翻訳。E-mail: naotosi-y@h7.dion.ne.jp

矢島道子（やじま みちこ）

1975年東京大学理学部地質学科卒。81年東京大学大学院理学研究科博士課程修了（理学博士）。2016年より日本大学文学部。専攻は地学史（主に日本、古生物学）。E-mail: pxi2070@nifty.com

YAMADA Naotoshi and YAJIMA Michiko (2017) Japanese translation of "Der Nakasendô in Japan" (Rein, 1880), Part 1.

（受付：2017年2月16日）