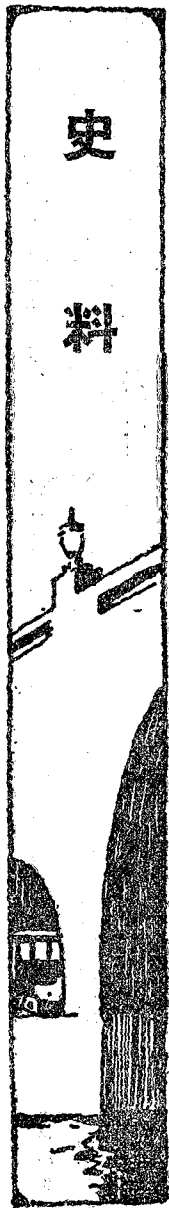


# 史料



## 徳川時代の道路及道路附屬物史物語 (上)

渡部 英三郎

### 目次

- 一 緒 言
- 二 道 路
  - (1) 道路の種類、規模及道路發達の社會的背景
  - (2) 道路の状態
  - (3) 道路工事
  - (4) 道路工事に關する工事費負擔の問題
  - (5) 路線の變更其の他

### 一 緒 言

徳川時代に於ける交通路の系統や、宿驛、助郷、河川徒渉等を中心とする交通諸制度、若くは交通の人的要素に關しては既に可なり精細な研究が遂げられ、多くの研究者達によつて屢々發表もされてゐるが、これに反して少くとも私見の限りに於いては、道路自體及び道路附屬物其物に關する研究は前者に比較して遙かに少く、尙多く、研究の

餘地が残されてゐるやうに思はれる。本稿はそうした見地から専ら舊文献に據つて當時に於ける交通の物的要素、即ち通路及び主要な道路附屬物を形成した並木、一里塚、渡船場、橋梁等の状況を明かにすることを目的とするが、若し誌面が與へられるならば進んで路傍に現はれ、來る、種々の事物や現象を通じて、封建の世の、秘められた社會相の一端等をも窺視したい。

然し、筆者が業務の餘暇に蒐集し得た資料は決して充分とは云ひ難ひ。隨つて多くの誤謬を冒し、または重要な點に於いてさへも遺漏に氣附かぬ場合も尠くないであらう。そうした場合に於いては大方の叱正、指教を俟つに切なるものがある。たゞこの小稿によつて、徳川時代道路史の研究の上に一つの小さな一里塚を築くことが出来るならば望外の幸である。

## 二 道 路

### (1) 道路の種類、規模及道路發達の社會的背景

先づ徳川時代に於ける道路の種類とその規模の標準と其發達の社會的背景とを見よう。

「家康百箇條」<sup>(1)</sup>に

天下の道路、自他領共に大海道は其の幅六間、並木より左右共二十間宛、小海道は其の幅三間、左右共十間宛、橫道馬道は其幅二間道傍より左右共五間宛、步行路其の幅一間路傍より左右共一間宛、捷道、作場道、其幅三尺路傍より左右共三尺宛、渡船場は川端より雙方左右共六十間宛皆竿を除くを定法と爲す。尤も其間に置郵して公命を傳へしむ。且以て旅人往來の資となす。是當租大炊助以來の古格たる事

とあるは、幕府當初に於ける道路の種類規模並道路に關する幕府の根本方針を示すものと見るべきであらう。勿論、「家康百箇條」はずつと後代の寛政二年に老中松平定信が制定せる「徳川百箇條」や其他の法令の如く形式上法令の性質を有つものではなく、子孫に對して政治の大綱を示せる家康の遺訓に過ぎないが、<sup>(2)</sup>然かもそれがために徳川幕府

初頭の頃に於ける道路の種類、規模及び幕府の道路政策の一斑を示す資料であることに於いて價値を減ずるものではない。

「註」(1) 「家康百箇條異本」

(2) 有賀長雄「日本古代法釋義」

道路を大海道（大街道）小海道、横道、馬道、歩行路、捷道、作場道等に區別し、各種道路の幅員を大海道六間、小海道三間、横道馬道二間、歩行路一間、捷道作場道を三尺と規定してゐるが、それ等の諸種の道路の各々が現代の道路の如何なる種類のものに該當するかを詳細に知るべき資料を缺く。

然し大海道が今日の重要な國道に該當し江戸より諸國を貫通して、樞要地に到達する幹線であつたことは略明かに推察せられるであらう。随つて、東海道、東山道、奥州街道、甲州街道、日光街道、（五街道）等の全國的な樞要道路が大海道に屬してゐたことも疑念なしに承認せられるであらう。然し前掲せる「家康百箇條」の文意から考へ、所

謂五街道のみが大海道を形成するのではなく其他にも例へば水戸街道、千葉街道、中山道、西國路、長崎路等他の、數ヶ國に跨る重要路線は何れも大街道の部に屬したもと思はれる。戰國亂世の時代に、或は自然の荒廢に任せられ、或は敵國に對する防備の見地から故意に破壊せられて來た交通路は天下統一の大勢と共に、霸權を掌握せる者の重要な關心事となつたものと見え、信長も秀吉も部分的に道路修築の事業を起してゐるが、家康が霸權を確立して江戸が政治の中心となるや、全國の諸大名との政治的交渉は前時代よりも遙かに緊密となり、隨つて彼等の江戸往來が頻繁となつたのみならず、遠近より移住する庶民群と徳川氏旗下の武士群の江戸定住とによつて江戸が次第に大消費都市化すると共に、全國の各地方よりの物資移入の必要を生ずる結果となり、それ等の事情のために、根本方針を樹立して道路改築の事業を起興することが政治的にも經濟的にも避け難き事態に立ち至つたものと考へられる。前記の「家康百箇條」の一節は斯如き政治的、經濟的情勢の下

に於ける家康の道路改築に關する根本方針を示せるものと考ふべきであらう。即ち諸國に通ずる幹線道路の幅員を一様に六間と規定し、それに準じて改築の工事を實施する方針が樹立せられたものと思はれるが、然し實際に於いて如何なる程度まで其方針の實現を見たかに就ては種々の疑問がある。徳川時代の舊街道で今日のある國道や府縣道などよりも、遙かに廣い幅員を有つたものが尠くなかつたことは、舊街道の道路敷趾が現在の道路幅員よりも廣い箇所が少くなく、また舊時代の並木の位置と其間を走る現代の道路の關係等から考へても肯定され、隨つてこれ等の點から觀れば、相當廣汎な範圍に亘つて前記の方針は實現されたものと思はれるが、然しまた他の一面に於いて、

東西往還道端へ楮植えし所もあり、格別繁茂する時は諸大名御行列の邪魔となり、……一には武備をも忘るゝなり<sup>(2)</sup>

といふ記録が見え、また

當時日本の街道、多くは左右より田畠に切落したる故、

日光街道の外は東海道とても充分の街道とはいひがたし。況や其餘をや。西國筋、九州の街道別而狭きなり、大いに本意を失ふことなるべし。是陳押し<sup>(3)</sup>のさし間を憂ひたるなり

などいふ舊文獻のある等に徴すれば、全般に亘つて幕府の方針が實現せられたものとは考へられない。

「註」 1) この傾向は參勤交代制度の制定による諸大名及其の家臣群の江戸生活と共に益々著しくなり、地方的な孤立的經濟の殻を打破つて國民經濟の發達を促進する原因となつた。

(2) 「秘話獨斷」

(3) 「海國兵談」

大街道が何れも六間の幅員を有つたものとすれば道側に楮の木を植え、それが多少繁茂したがために取り立てゝ云ふほど大名の行列の邪魔になる筈がないし、九州中國方面の街道が極めて狭く萬一の場合の陣押（進軍）に危懼を感じるやうな状態があつたものとすれば、前記の方針は決し

て全般に亘つて實現せられたものとは如何にしても考へられ  
ない。

幅員三間と規定されてゐる小海道は大體に於いて、現在の府縣道と同じ性質、使命を有つ地方的交通の重要幹線であつたものと考へられるが、幕府はこれ等の路線をも一定の標準に従つて改築し大海道の改修と相俟つて交通網の完成に努めたことであらう。樹道、馬道、歩行路、捷道、作場道等の名稱で呼ばれてゐる道路の中には、恐らくは現在の町村道に當る道路から、單に事實上の道路に過ぎないやうな耕作道や畔道等に至るまでを包含するものと思はれるが、それが如何なる標準に従つて類別せられたかについては詳かでない。必要を越えた細かな區別のやうにも考へられるが、然し町村道の改修や耕地整理などがあまり行はれず、比較的濃厚に舊時代の道路の面影を遺存してゐる山村等に於いて、幅員二、三尺の畔道までも含めた大小廣狭多くの通路が複雑にうねり走つてゐる状態などを見ると、そうした煩雜に見える類別も、當時に於いては必ずしも不必

要ではなかつたのかも知れない。

それは兎も角、戰國の世に荒廢し破壊されて來た陸上交通路が、徳川幕府によつて、はじめに全國的に統一された方針の下に、新設、改修が企劃されたことは明かである。獨り全國的に重要な意味を有つ大街道ばかりでなく、畦畔の小徑までもそれ／＼幅員を規定し沿道の免稅地域を定めたなどは、確かに日本の道路發達史上一新時期を劃するものと言はなければならない。斯如き統一的な方針が確立されたといふ事實は、當時に於ける徳川幕府の覇權の確立を示す。そして同時に領内の政治が全面的に領主に歸屬することを本質とする純然たる封建社會が、其内部に新らしき中央集權的政事の要素を萌芽してあつた事實を想像せしめる。徳川幕府初期に於けるこの劃时期的な交通政策の發達は斯如き社會的發展の過程との聯關に於いて考へるとき、はじめによく理解せられるであらう。

「家康百箇條」が書かれたと思はれる慶長年間頃から百餘年後の享保七年の著「農譚叢」<sup>(1)</sup>は其第六節（道路廣隘里數

之辨」に於いて、道路に關し次ぎ如く述べてゐる。

……其瀾隘に於いては大中小の三段あり先大路といふは車三輛相並て往行す。此瀾五丈四尺、是國より國にいたるの大路なり。抑中華九州の行路、日本五畿七道異域同日の談と知ぬべし、其中路に馬三疋連行すへし。此瀾三丈六尺より、是國より國にいたるの中路也。小路は馬車來往す此瀾二十一尺也。郡庄より郡庄に至る小路也。此三段を天下の公道とす。其外和漢とも私路多し。庄郷等に通行するは牛馬負荷のもの往行の路也、此瀾九尺或は六尺、所々に牛馬のよけ所有へし。又民間相與に通行する道なり、此瀾さ五尺或は三四尺許、或は野路山路畔路有り是間道徑道といふ。

公道に大、中、小があり、其中大道の幅員が五丈四尺、中道の幅員が三丈六尺、小道の幅員が二十一尺であつて、日本の五畿七道に於ける街道等は大道に屬するといふのであるが、容易に信ぜられ難い。當時の道路が、最も主要なであつても、幅員九間を有したことは他の文献に見出し得

幹線ないばかりでなく、舊街道の遺跡にも特別な箇所を除くの外そうした形蹟が認められないからである。この書の著者は大分古代支那の道路に關する事を述べてゐるから、恐らくはそれに關する知識を机上で組み立て、斯様な説を立てたものであらう。

「註」(1)「近世地方經濟史料第六卷」所收

要するに當時に於ける道路の幅員規模や大體の種類等は「家康百箇條」等に現はれてゐる標準に従つて考ふべきであらう。

附記 「池本泰兒氏『日本道路史』によれば東海東山北陸等の大街道の幅員は五間

## (2) 道路の狀態

當時に於ける道路の狀態を知り得べき資料は私見の限りに於いて極めて少い。

先 外人の旅行記に現はれてゐる道路觀を掲げて其一斑を窺視しよう。慶長十八年(一六一三年)に長崎から江戸へ旅行したジョン・サリスは

九月六日駿河に着せし時まで毎日十五六里を旅行せり：  
道路は驚くべき平坦にして、山を通過する部分は切り  
開かれたり。是れこの國の主要なる道路にして多くは砂  
及小石にて成り……

と述べて路面の狀態を傳へ、また慶長十四年（一六〇九  
年）千葉縣夷隅郡浪花村、岸和田海岸で遭難して救はれ、  
大多喜城主本多忠朝を介して將軍秀忠に謁し更に駿府に於  
いて家康に見え、長崎まで旅行を續けた、ドン・ロドリゴ  
は

駿府より都（京都）まではハナリグワにして道は平坦に  
して愉快より……又街路及家屋の清潔なるは世界の何れ  
の國に於いても見るこゝとなきこと確實なり<sup>(2)</sup>  
と言つて、路面の平坦にして清潔な有様を褒めちぎつて  
ゐる。

「註」(1) The Voyage of Capital John Saris to Japan.

(2) 「ドン・ロドリゴ日本見聞録」

また元祿四年（一六九一年）長崎から江戸へ東印度會社

使節に隨行して參府したケンペルも

彼の美しき清潔なる道路が旅人の目を喜ばすこと著しき  
程、それほど彼の鼻には甚だ不愉快を覺えさせるなり<sup>(1)</sup>

と言つて、路面の清潔さと、道路に近い農家の便所や其附  
近に堆積された肥料の不潔さとを對照させてゐるし、安永  
五年（一七七六年）に和蘭東印度商會の醫員としてこれも  
使節に隨伴して江戸へ參府したツンベルグも

この王國內は何れも道路の手入れが非常にゆき届き、道  
幅廣く排水のために溝の設備あり<sup>(2)</sup>

と云ひ、文政九年（一八二六年）江戸幕府に伺候せるシ  
ポルトも當時の道路につき

地を平げ、數寸の小石礫砂を置き、其の上を搗き固めて  
歩行者の堪え易き様砂を敷くなり、山嶽にして崖險しく  
街道を作ること出來ざる所には梯の道（石段？）を作り  
其段々を低く而かも弘くして荷動物又は人夫で安らかに  
上り降り出來るやうにす<sup>(3)</sup>

と記して路面の構造を明かにしてゐる。

「註」(1) 「ケンペル参府記」

(2) 「ツンベルグ日本紀行」

(3) 「シーボルト江戸参府記」

これによつて徳川時代を通じ、少くとも幹線道路の路面は平坦であつて、且つ清潔な状態が保持せられた事實を窺知せられるが、それは後にも述べるであらうやうに、幕府が諸國の領主に命じて道路の改修を行はしめ、且つ道路奉行を置いて、宿驛の勤務状態等と共に道路その物の状態をも監視しめたにも因るであらうが、シーボルトなども觀察してゐるやうに當時の交通機關に車輛が用ひられずに、馬及籠等が利用し得べき唯一のものであつた事實に主として因るであらう。

「註」(1) 道路は歩行者または荷積動物の用となり、我邦の如く車き荷車又は郵便車を用ひざれば……

即ち當時日本の道路を旅行せる外人が一様に、路面の平坦であるのに驚嘆してゐるのは、その頃既に可なりの重量と速度とを有つ郵便車や其の他の荷車が盛んに通行し、然

かも路面構築の技術がそれに伴はなかつたがために、路面の損壞が甚しかつた歐洲諸國の道路との比較に於いて眺めた結果であらう。

また地方によつては排水の設備なども相當設けられてあつたものと見え、ツンベルグもそれを述べてゐるし、ケンペルもそれに就いて次の如く書いてゐる。

雨水に備へるためには低き平野の方に、便利なる排水を作り、また高く盛り上げたる美しき土堤を以て雨に嵩増す水(河水)を防ぐが故に、降り續きたる天候に粘々しき路を行かざるべからざるもさもなくば、旅人は何時にても心快き道路を目前に見るなり<sup>(1)</sup>

「註」(1) 「ケンペル参府記」

路面が清潔であることは他の國々に例を見ないと、外人が記してゐるのは、當時貴人が通行する直前に、村々では何れも路面を箒を以つて掃き清め盛砂をする等の習慣があり、東印度商會の代表は略々諸侯に準ずる格式を以つて江戸参府の往還をしたのであるから、彼等の通行の際は路面



は掃除され清潔に保たれたがためであらう。ケンベエルが道路の清潔がよく保持される原因について次のやうに記述してゐるなどは、少し大袈裟なやうではあるが、純然たる農業經濟の封建社會に於ける貧農の姿態等も偲ばれて興味深い。

道路監督官は道路の掃除手入方を監視するにさして心を勞するに及ばず。沿道近くに住む農民は利慾の上より道路の不潔物を己が用に供し、寧ろ先を争ふてこれを取去る位なればなり。

日毎に落ち來る樹の枝葉、松の實は焼くために諸所に集めてありといへ、尙不足する木片(燃料)の補ひとなる、農民の貧兒等は馬糞の尙温があるを急ぎ追ひて拾ひ上げ我が田畑に齎らし、肥料の一端となさんとし、或は我が家の端に作るが如き意味を以つて街道の傍に(人家または田畠に近く)小さき便所小屋を作りて旅人の排泄物を蓄へんとするなり。

人や馬の使ひ果して投げ棄てたる草鞋をも、似たる小屋

に集め焼きて灰となし糞便と混ぜ置けば肥料として用ふべきものとなるなり……。(1)

「註」(1)「ケンベエル參府記」

然し以上述べて來た外人の道路觀は何れも最も主要なる大街道、殊に主として東海道に關するものであり、地方によつては随分劣惡な道路もあり、殊に山間地方などは險路が尠くなかつたらしく、これが改修工事に、幕府や諸侯も可なりの努力を拂つたらしいことは次に述べる道路工事に關する記録によつても其一斑が窺ひ得られる。當時の街道の狀態が決して左記の、外人の道路觀に現はれてゐるやうなものばかりでなかつたことは、慶長十四年に江戸の地を踏んだとき、ドン・ロドリゴが「又街道は清潔にして何人もこれを踏まずと思はるゝ程なり」と評してゐる江戸街道でさへも、同じ年代頃のことを記せる「慶長見聞集」に

今江戸町の道雨少し降りぬれば泥深くして往來安からず去程に足駄の高きを皆人このめり

と記してあるのを見ても、その一斑が察知され、隨つて彼

等の紀行文等のみによつて、當時の道路の状態を一般的に判定するのは甚しき危険を伴ふものと云はなければならぬ。

### (3) 道路工事

家康が子孫へ傳へた治世の大綱であり同時に幕府執政の寶典でもある「家康百箇條」が全国的に統一された道路網整備の必要を掲げてゐる位であるから、徳川幕府が最初から道路に關して深い關心を有ち、その改良に努めたであらうことは明かである。

幕府が、交通路が荒廢破損のまゝに委せられた戰國時代の後を受け、その改修整備に力を傾倒せる様子は左の文獻によつても略々推測せられる。

年久しく治平ならず、諸國亂れ、邊土遠境の道せばくなく、所をば見はからひ、直につけ道をひろげ、牛馬のひづめの勞を去るやう小石をのぞき、大道の兩邊に松杉を植え、小河をば悉く橋をかけ大河をば舟橋を渡し、日本國中、民間往復のたよりにそなへ給ふ事慶長九年なり。萬

人の思ひをふくみ萬歳を願へあへり<sup>(1)</sup>

「註」(1)「慶長見聞記」

慶長九年と云へば關原役後五年に當り、既に政權の徳川氏への歸屬の大勢が決した後であつて、家康は着々として政策の實現に努め各方面に於ける建設の事業を急ぐべくあつた當時である。

前記の如き時勢に在つて、交通路の整備も最も緊急を要する事業の一であつたものと見え、獨り徳川氏の領土内ばかりではなく、全国的に道路改良の事業を起興した様子が窺はれる。即ち道路の幅員を擴張し、屈曲を緩和したばかりでなく、當時の陸上交通に、殆ど唯一の運搬手段であり隨つて年貢米の運搬等にも盛んに使用されてゐた牛馬のひづめの疲勞までを考慮し、路面から小石を除去したといふのであるから、その五、六年後に東海道を往復したドン・ロドリゴなどが道路の平坦なのに驚いたといふのもあり得べきことであらう。恐らくは單に路面から小石を除いたばかりでなく、次に述べる慶長十四年の道路改修工事の場合同

様に、土質の軟かな箇所にはそれに必要な工事を施して路面の破損を防いだり、排水の悪い箇所には排水設備をする等のことも行はれたことと思はれるが、それ等の技術的な方面に關しては記録がない。道路自體の改修ばかりでなく前時代から手を着けずに放置されて、旅行者や貨物の運搬者に非常な不便となつてゐた多くの河川に橋梁を架設し、架設の困難な大河には舟橋を設置し、街道の兩側に松杉等の並木を植えて風致を添へ、旅行者の疲勞と退屈を緩和し一里塚を築造して里程を明かにする等容易ならぬ努力の跡が視はれる。まさに近世日本の道路史上一新時期を劃するといふべきであらう。

幕府はその後屢々諸侯や代官等に命じて道路改修の工事を實施すると共に觸書を出して道路橋梁の修復に努むべきことを命じてゐるが、慶長十四年十月に關東地方の諸大名に命じて諸國の道路改修を行はしめたなどは其最も顯著な事例であらう。實際工事の實施に就いて發せられた左掲の觸書は當時に於ける路面修理の模様を窺ひ知るべき好資

料たるを失はないであらう。

公私の別なく〔註〕公私は公領及私領、大路小路共に其の踏灣或は泥滑の所は砂礫或は石を以て堅牢に之を修理し其兩側に於て水竇を穿つべし。又良效の道路の上に土を敷くべからず。又橋梁破損すれば速に之を修理すべし<sup>(1)</sup>

〔註〕(1) 池本泰兒氏「日本道路史」

その他にも道路の改修や橋梁舟楫等の整備を命じ、後にも述べるやうに並木の補植等を行はしめたことは屢々ある。例へば寛永十二年には諸國の道路橋梁を改修し驛馬舟楫を備ふべきことを命じ、天和三年に道路橋梁、舟船の修理を油斷なく行ふべきことを命じてゐるなどは其主なる事例である。

〔註〕(1) 池本泰兒氏「日本道路史」

(2) 同上

單に諸侯や代官などに命じて道路及道路附屬物の新設改修を行はしめたばかりではなく、村々の名主組頭にも命じて道路橋梁の破損を修補せしめ、道傍に繁茂する樹枝竹な

どを切拂ふべき義務を負はせてゐる。但しこれは地方的道路に關してであらう。

道橋損候得は往還の煩と成人馬つかれ候間、宿雨の已後は尙以心を付、道橋悪敷所は道へ懸り竹木の枝を切、早々繕ひ可申付事<sup>1)</sup>

「註」(1)「憐民撫育法」の第十「名主組頭可致覺悟」

かくて殊に戰國時代以來甚しかつた交通不便の状態は徳川氏政權の確立と共に次第に除去せられ、少くとも並要なる幹線道路に就いては當時在留せる外人をして一様に、道路の平坦さと清潔さを讚美せしめるまでになつたのである。「家康百箇條」に書かれた當時諸國の道路、橋梁が用水堀悪水堀等と共に破壊さるがまゝに放置せられ、通行人如何に不便を齎らしたかは、其の一箇條に掲げられて左の一文によつても窺ひ知られる。

國に在邊道路大破に及ぶも往來の難義を察せず又は用水堀悪水堀手前々々の用無之とて打ち捨置き川浚致さず、堀上堀下の煩ひを顧みざる村々無之様に、勘定所より諸

領殘らず例年觸れ出し申すべき事。<sup>(1)</sup>

「註」(1)「家康百箇條」

當時未だ社會不安の横溢してゐた戰國時代の餘弊が未だ全く除かれず、隨つて水利施設等と共に交通上の半無政府状態が可なり廣汎な範圍に亘つて遺存せる事實の反映と考ふべきであらう。

#### (4) 道路工事に於ける工事費負擔の問題

徳川時代に於ける道路の改修維持が如何なる負擔の方法に於いて行はれたかは興味ある研究問題であるが、筆者の蒐集し得た、狭い範圍の資料中には、それに關する直接の文獻を見出し得ない。

然し、現在の道路法が道路工事に關する費用の負擔を規定してゐるやうな精密なものではないにしても、當時に於ける道路工事費の負擔もその場限りの、無原則的な方法によつて決定せられたものではなく、何等かの原則または方針によつて決定せられたであらうことは河川工事または橋梁の架設修築等に關する工事費負擔の規定や、宿驛、助郷

の制度等からも推測せられる。本稿に於いては河川、橋梁等の土木事業に於ける負擔關係に就ての資料から、一つの推測を試みることに以上に出づるを得ないが、他日大方の指教を仰ぐを得れば幸である。

幕府直轄地に於ける河川改修や築城等の土木事業が多くの場合、諸大名を經濟的に衰弱せしめ反幕府の勢力の發生を事前に防止せんとする政治的目的をも含む。所謂御手傳普請によつて實施せられたことは、周知の事實であるが、工事地區に連接または接近せる諸大名から、其の石高に應じて一定の献上金（國役冥加金）をなさしめ、それを以つて工費に充てた場合もあることは「家康百箇條」中の左の一節によつても知られるであらう。

國家造化の變に依り山川海渡崩壞に及べば則ち補修の費用は其國相連る隣國より石高に應じて出之、之を國役冥加金と名づけて、鎌倉殿聖代の例を引き、之を始めらる。此の理全く私意に非ず、後代永く此の例を追ふべきこと。

隨つて道路工事の場合に在つても、確實なる反證を見出し得れば別として、然らざる限り多くの場合、諸大名の手傳普請、または工事地區地方の諸大名の國役金冥加金を工事費として、また農民の夫役によつて行はれたものと推測すべきであらう。例へば慶長九年、慶長十四年などに行はれた廣汎の範圍に亘る大規模な畫期的事業に於いては、獨り工事地區の大名ばかりでなく、他の地方の大名もその手傳を命ぜられ、命ぜられたる一定區域に於いて自分の負擔に於いて工事を実施したものと考ふべきであらう。これに反して其後も屢々行はれたやうな部分的な道路工事は、沿道または隣接の諸大名か、石高または受益の程度等の諸條件に依り、國役金を献納してそれが工費に充てられたことであらう。然し時には隣接の大名には負擔が負はせられず、其の地方直領内の村々が工事費の負擔を命ぜられた場合も絶無ではなかつたであらう。それは直領地内に於ける橋梁の架設、架換等の工事が行はれた場合に、其の工費が領内の村々から受益の程度に従つて差等を設けて、献納せし

められた事例等を屢々見受けるからである。(1)

「註」(1) 例へば、元祿年間、享保年間、寶曆年間等に行はれ

た千葉縣山武郡成東町地内、成東橋の架換の場合には領内百九十五ヶ村の村々に對し其石高及橋梁への遠近

または受益の程度等により、差等を設けて、工事費の負擔が命ぜられた。(成東町誌資料)

次に私領内に於ける道路工事は大體に於いて領主の負擔に於いて行はれたものと考へられる。河川に關しては享保五年の國役普請に關する觸書を以つて

諸國堤川除旱損等之普請之議一國一圓又は二十萬石以上の面には只今までの通たるべく候。其以下自普請に難成相捨置候ては亡所に可成程の儀にて其領主之力にも難及大事成普請に候はゞ其所御領私領の無差別國役割に出來大公儀よりも右入用被加にて可有之候間自分普請にて成難節は其旨可被申出候。委細御勘定奉行を承合被申候：令し原則として二十萬石以下の大名の領地に於いて、藩の助力を以てしては工事の完成不可能なる場合に限り、こ

れを國役普請とし事實上工事費の大半を國役によつて支辨すべきことを規定してゐるが、それは河川工事は道路工事と異り急速にこれを實施するのぞなければ忽ち洪水の危險に直面し、耕地を流失し、または荒廢せしめる處が多かつたからであつて、斯種の事實上の補助規則が、道路工事の場合にまで適用されたものとは考へられない。隨つて私領内は領主、農民の負擔に於いて工事が實施せられるのが通例であつたらう。

公領にしても、私領にしても、道路や道路附屬物の新設改築が其の他の諸工事と共に屢々實施せられる場合、諸大名や幕府の財政が逼迫するに従つて農民の上に轉嫁せられてくる。直領及私領の農民が幕府や領主から課せられた賦役は村高に應じて規定せられてゐたが度々工事が實施されると所定の賦役ばかりでは間に合はず、所定以外の賦役が強要されたものと見え、當時の農政に關する著書などは屢々農民に過重の賦役を課することの不可であること、賦役に使役する時期を考慮すべきこと等を力説してゐる。

〔註〕(1) 例へば仙臺藩などでは高一貫文に就き人足、水下一刻、御雇四人、都合二十人が課せられてゐる。然し其割合は藩によつて異つてゐる。(仙臺藩租税要略)

徳川時代の農民が賦役に過重に苦んだことは種々の文献に見える。例へば諸大名が幕府の巡見使を迎ふる際などは彼等は巡見使の復命の不利ならんことを恐れ、盛んに農民に賦役を課して道路橋梁の改修普請等に使役せるものと見え、領内の百姓が巡見使の間に對し「當年御巡見のために村中農業を休み、道橋其の他の夫役に使はれ甚だ困り候」と答ひたといふ話<sup>(1)</sup>などは假令後から作つた偶話に過ぎないにしても、何か事件が起きたり事業が起興されたりする毎に賦役を過重に課せられて苦んだ農民の難義を反映せる物語りと見るべきであらう。

〔註〕(1) 池本氏前掲書五〇頁

大名の領内に於いて道路または橋梁等に關する工事が行はれた場合に於ける、農民の負擔を窺ふべき資料として仙臺藩の例を挙げよう。それは直接道路其物に關するもので

はなく、直接には橋梁架設に關する正徳四年頃の負擔關係についての慣習であるが、道路についても多少の示唆を提供するであらう。

一、往還土橋三間以上、人足入高三ヶ一、大工木挽、釘鉸等上より相出され、人足三ヶ二、繩、俵等は村より遣捨り相出候御定之有之候間、自分其通首尾之れあるべく候……。

一、往還の外、道橋材木、木挽釘鉸等は上より相出され、人足繩俵は一圓村より遣捨り相出させ懸來由、自分共其通り首尾可有之候事

但し石橋の長橋にて人足多相入候處は前年人足三ヶ一上より相出され候例數多これある由承届候、自分共に左様の處は其の村に御人足積り等申聞ければ候上吟味申す可<sup>(1)</sup>く候

文中の「遣捨り」といふのは所定の夫役が既に盡きた上尙農民を人夫として使用する場合の名稱であつて、所定の賦役を果した上でも、尙橋梁架設等の必要があれば、其

附近の村々は勞力の三分の二と、俵繩等の材料を負擔するのであるから、そうした事業が屢々繰返される場合、それが農民にとつて可なり重い負擔となつたであらうことは推察し得られよう。

「註」(1)「仙臺藩租稅要略」

(2) 同書

最初に掲げた「家康百箇條」に於いて、道路の兩側一定區域を、道路の種類により廣狹の差を設け、負租地とすべきことを明かにしてゐるのは、單に並木等の關係で多少、其地域が減收あるべきことを豫想した結果ばかりではなく、道路の改修維持に要する經費を、主として沿道地方（領主や地方の農民）に負擔せしめんとする意圖に基くものと考へられる（宿驛に對する方針等から考へて）が、事實上、家康が意圖せるやうに大街道の兩側、各二十間、小街道の兩側各十間、等々の如く、廣大なる沿道地域を免除地とする方針が實現せられたか否かについては甚だ疑問が多い。地利要方」に

往還之通左右は普請之爲、或は牛馬之通に作毛損也。

依レ之道之左右之田畑を三尺宛は繩を除くなり（繩を除く  
免租地と）  
する意味）(1)

と記してゐる點や「家康百箇條」の記せるやうな廣大の地域が沿道の故を以つて免租せられた記録も他に見當らず、且つそうした事實の形跡も認められない點等から考へ、その方針は實現せられるに至らず、たゞ道路改修に要する經費の負擔のみが沿道他方の領主または村々へ負はせらるる結果になつたのではあるまいかと思はれる。若しそうとすれば道路に關する沿道地方の負擔はそれだけ、最初家康が意圖したよりも重加された譯である。

「註」(1)「近世地方經濟資料」第一卷所收。

道路工事其他の諸普請に於いて夫役として徴發された農民はそれら、道路奉行普請奉行等の下役の指揮の下に工事に従事したのであるが、それ等の人夫を指揮する者の心得書ともいふべきものが遺存してゐるから參考までに左に掲げて置く。當時の工事監督の方法や工事人夫に關する就業規則等を考へる上にも多少の示唆となるであらう。



一、普請に可<sub>レ</sub>出前、日帳を綴<sub>レ</sub>而道具を改、人足高宰領の名まで書留め、道具を人足に貸候も、日暮に受取、一々帳に記し、普請中作法事、下役迄に得と申合、萬事無依<sub>ニ</sub>帳最眞<sub>ニ</sub>様に心掛專要也

一、毎朝の人足改大事也。大普請の時は具に次第を定むべし。晝食も晩の上りも具に定、扱可<sub>レ</sub>相定は時刻を一時遅く參候は<sub>レ</sub>二時遅く上ぐべし。一時早く參り候は<sub>レ</sub>二時早可<sub>レ</sub>上と、一言も無<sub>レ</sub>相違<sub>ニ</sub>賞罰明かなれば人足下知を能請而精出したる物を見定め、褒美に早く上れば翌日から皆精出すものなり。(1) ……

就勞、食事、終業時刻の勵行、出勤時刻に後れたる者、またはそれと反對に定刻前に就勞せる者等に對する賞罰の方法、人足に對する公平無私の態度の必要等が示されてゐる。これはすつと後代の寛政頃の心得書であるが、それ以前と雖も略々同様な方法によつて工事の監督が行はれたことであらう。

〔註〕(1) 「地中袖中録」

(5) 路線の變更、其の他

江戸幕府が既に道路を官の營造物と觀てこれを管理してゐたことは享保年間に「海道筋(街道筋)は勿論、其外村内道筋たりとも古來より有來りの道を潰し新道を開くこと」を禁じてゐるによつても窺はれる。(1)

元祿年間に書かれた「若林農書」にも  
古來の往還路道は不<sub>レ</sub>及<sub>レ</sub>申、田道、村道、山道、野道、溝、川橋舟板橋堤川除、勿<sub>レ</sub>繕出柴井泉堰樋船場納屋すべ<sub>レ</sub>て何事によらず土地の事斷なくして改易改代修復、造立、増加減省等没すべからざること(2)

と記し、街道のみならず野道山道等の小徑までもこれが路線の變更を嚴禁せることを明かにしてゐる。

〔註〕(1) 「算法地方大成」……(池本氏日本道路史所收)

(2) 「若林農書」……(近世地方經濟史料第五卷所收)

幕府は道路の改修に相當の努力を拂つただけあつて斯如く極めて嚴格なる態度を以つてこれを取締つてゐるが、然し絶対に地方の小徑までその變更を禁ずることは社會の實

情に適せざることが明かであり、舊法を墨守することは不可能であつたものと見え、天保年間頃には既にこの態度を緩和し

尤も耕作の勝手、居村、往來の便に付新道立づして成がたき場所は願濟の上、古道を潰し新道を付すべし<sup>(1)</sup>

と令して、村々の耕作道（野道、山道、畦道等）等は農民の耕作上の利便に従ひ、路線の變更を許すべき方針を執つてゐる。また同時に、交通上不便があり古道を潰して新道を開くことが道路の効用を加へる所以であるが如き場合にも、路線變更の願をなさしめ、これを許可する方針を執つてゐる。

〔註〕(1)「算法地方大成」(池本氏日本道路史所収)

要するに徳川時代三百年の昌平は道路及一般交通制度の發達を促進すべき社會的諸條件を齎したのであつて、この時代は日本の道路發達史を研究する者にとつて最も興味深きものであるが、それにも係らず、殊に道路自體の發達過程については殆ど系統的な研究が遂げられてゐない。尙

將來に多くの研究の餘地が殘されてゐる。

本稿の如きは、固より將來系統的研究をされる方への、斷片的な資料の提供に過ぎない。(道路の部完)

滿洲國の建設は確かに東洋の天地に一劃期的なあるものを生せしめた、我邦の勢力は此所に不拔のものとなつた程かあるか明治二十三四年頃を顧みると感慨に堪へ難きものがある時は一八九一年三月一七日露國皇帝アレキサンダー三世は皇太子ニコラス二世を極東に派遣せられた其勅に曰く

「朕はここに西比利亞を横貫する鐵道の布設を命し、此天產物多き領土をして歐露内地と連絡せしめんとす汝は東洋各地の巡遊を終り西比利亞に入らば能く朕が意を明にし、かねて政府直轄の下に國帑を費して布設すへき西比利亞大鐵道の内ウスリ一鐵道第一區の起工式に臨めよ汝が此大業の開始に參與する畢竟朕か西比利亞と舊領土間に於ける交通の發達を望む」と