

# 近世に於ける道路監理の實際に就て

和田 篤 憲

## 緒 言

抑々徳川時代に於ける道路は現今より見るときは、封建制度の重壓下に充分なる發達をなしてゐない事がわかる。

而して徳川幕府の路政に對する根本方針は寛永十二年の武家法度の第一條に規定せられてゐる「道路・驛馬・舟梁等無油斷不可令致往還之停滯事」にあつて、實に幕府が全國的に道路政策を確立した第一法令とも云ふべきであらう。次で享保二年には、「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」と令してゐる。然も幕府それ自身が警備政策を嚴にし、各道中に置關し、河川には故意に橋梁を架せざるが如きことあり、道路も故らに急坂を越さしめ

たる等の事實があつたから、封建諸侯がこれに倣ひ、國中國を樹て隣邦相敵視して領内の要害を主張し、道路も亦從つて整備せざるも、一片の法令を以てしては如何ともなし能はざりし狀況であつたのは、寧ろ當然の結果と云ふことが出來よう。然し徳川時代の學者の中には「春秋杠ヲ作り、道路掃除スルハ、古ヨリ禮トス、道路ノ清キヲ見テ、國ノ盛衰ハ大抵知ルベシ」(正司考祺、經濟問答秘錄卷十六、日本經濟大典第三十四卷四九九頁)と道路整備の重要性を主張せしものもあつたが、交通自由主義に基く路政を斷行することは封建國家の如何ともなし得ざりし處であつた。

扱、現代道路はこの時代の道路を遺産として受繼ぎそれを改築したものであるから、この封建道路の本質を究める

ことは現代道路の意義を明かにするに是非とも必要のこととなるであらう。尤もこの時代に於ては道路の改良や橋梁の修築方面には必しも大なるものがあつたとは云へないが封建警備政策の具現となつた特異な道路や其統治は蝦夷地に於ける大道路築造の事例など、共に吾人には研究に値する幾多の事實を提示してゐるものである。尙道路施設に於ても、並木、一里塚等見るべきものあり、又渡船渡渉の整備は封建道路の缺點たりし橋梁の缺を補ひて餘ありと云ふべきであらう。以下此時代に於ける道路監理の實際に就き少しく述べることにしたい。これ即、封建道路並に其路政の究明の一助たらんことを欲するものにして、若し路政の當路者に何等かの参考とならば幸である。

## 一、道路の幅員と道路修築

### イ、道路の幅員

王朝時代の驛路には大路、中路、小路の三等級があつたが、其詳細は不明であり、従つて道路の幅員も解つてゐな

い。然し平安の街路は延喜式左京職の條に依つて、大體大路、小路、小徑の三等級に分けられ、大路は約十三間、小路、は約六間半、小徑は約二間半の幅員を有してゐたことがわかる。尙、特別の大道路たりし朱雀大路の如きは其幅員は約四十六間にも及んでゐた。これ等は支那の制度を模倣したもので、當時に於てはその必要が無かつたものである。これを江戸府内の道路と對照して見るに、江戸に於ける道路（日本橋區史第（一册四六二頁）は大體二等級に分たれ、大通りは其幅員は十間（京間）、其他の街路は大抵五間・六間（京間）、と定められてゐたから、朱雀大路を除いては大體大した相違は無いやうである。又江戸の街路は通常五・六間のものが多かつたと考へて間違ひがない。慶長九年二月に家康が街道の修築を命じたときに、街道の幅員は五間となつて居り、（尤も天保四年七月の「牛車、地車等使用區域并回答」に依れば、地方道路は、耕作の關係上、城下又は宿場等に於ける道路の如くに廣か）家康が秘書として老中以外に他見を許さなかつたと云はれてゐる自筆の御條目の第六十五條には（江戸時代の交通文）大海道は其幅六間、小海道は其幅三間

とあるに徴して、街道の幅員の大様は何ひ知ることが出来る。次で道路の幅員に對して幕府の採つた政策の一斑を伺ふに、寶曆十二年十二月には道路の狹隘なるものは其幅員を廣むべしと令し、其實行を期してゐる。(驛遞志稿考證)第九百五十節。

即、幕府の道路幅員に對する制限は最狹二間以上とせしもの、如く、それは當時に於ける主要運輸機關たる荷馬の同時に行違ふためには、最狹二間以上の道幅を必要としたからである。尙橋梁の幅も二間を限度としてゐるが、特別の場合例へば高涯、切通又は堀川等へ通ずる橋の中間以下のもものはこれを許してゐた。今一例をとれば、大阪より京に通ずる京街道は大阪・枚方間は淀川の堤防上にあつたが、この道路は水害に依り度々破損せられてゐたので、文政六年七月、枚方より大阪に至る間を修築して幅二間の道路となして居るのはこれである。

### □、道路の修築

王朝時代の道路築造に關しては律令に特別の規定はないが、職員令、京職、攝津職の條には皆道橋のことが見えて

居るから、所在の地方官廳が部内の道橋の築造に當つた事は疑がない。(瀧川博士論文、道路の改良第十二卷第一號一六八一—一六九頁參照)。次で道路の修理は養老の營繕令の規定に依れば、諸國の道路は急を要せざるものは、毎年農閑期たる九月半より十月迄の間に修理せしむる事となつてゐた。又北條氏時代の道路修築の一例を擧ぐるに、此時代に於ては外敵の領内に侵入する恐れがなく、且自己用兵の必要上道路の修築を行つてゐたらしく、諸軍勢が普請のため箱根山を越ゆるに際し三島驛の木村某をして驛中の者を驅り集めて道路を修築せしめ細き處は切り廣げ、泥濘の所は埋立をなさしめ、小荷駄者の斃れることなきやう吟味せしめた事實がある。(日本交通史論五)八四—一五八頁

然るに諸國の街道は戰國爭亂のため、大に破損せられたが、織田信長以來その復興に努力し、徳川家康の天下統一に至り道路は大に整備せられ(主として道路の修築)。全く面目を一新したのである。尤も道路築造の技術は餘り進歩したものでなかつたらしい。左に道路築造の方法を見るに、道路は先づ(一)これを中高に造ること、(二)砂或は

石を以てこれを固め、(三)且排水に力めしめ、(四)一町内に於て高低なきやう築造せしめてゐる。次で道路修築に關する注意を見るに、この時代に於ける道路上最も頻繁に活動せし交通機關は馬であり、唯一の高速交通機關も亦馬であつたから、道路は馬の通行に便することを第一としてゐる。即、慶長見聞集に「牛馬のひづめの勞せざる様小石をのぞき」とか、「道せばくなりたる處に、曲たる處をば見はからひ直につけ」とか云つてゐるのはこれである。

抑々これらの道路修繕費はどの方面より支出せられたかと云ふに、特別な場合(その一例として、享保元年、東海道と云ふに、特別なる場合(薩埵山の道路修繕費として、十年を期とし、米三十五俵を給する旨の令邊がある。)は別として大體所役に依つたものらしく、従つて修繕費はこれら道路の所在地たる役を課せられたる村々(或は町々)の負擔となつたものと思はれる。尤もこれに對して幕府の補助が出た場合もあつたであらう。(享保元年十二月の令邊に依れば巢鴨村より志村坂下迄の道路(普請を凡て所役に申付けて居るのは、道路修繕に對して幕府の採つた根本方針を示すものらしく思はれる。)

扱、徳川時代に於ける道路の大々的修築は概して初期に

多く行はれてゐる。以下この時代の幹線道路とせられてゐた五街道の修築狀況に就て述ぶるに、先づ慶長五年には奥羽の道路を修築してゐるが、次で同九年には東海、東山の兩道を、同十四年には江戸・品川間の道路を關東衆をして修築せしめ、元和四年には箱根線を東海道に改め、伊豆三島並に相模小田原の住民をして、湯本より三島に至る道路を拓かしてゐる。又寛永五年には江戸より京都に至る道路を修築せしめてゐる。次で享保元年には、東海道薩埵山の道路の修築費として十年を期として、米三十五俵を支給してゐるのを見る。又享保十九年三月には品川並に大森の海岸通りを山手に附替の事に決し、道路修復に付き品川大森に下賜金を給はつてゐる。この外寛保元年には、尾州侯は木曾上松の棧道を廢して石垣數十丈を築き安全なる道路に改修して居り、文政六年七月には水害に依りて破損せられたる枚方より大阪に至る堤防上の京街道を修築し、其の幅員を二間としてゐるが、同七年には奥州道・中宇都宮・白澤間の道路を修築してゐる。

次に徳川時代に於ける新道の開設は如何なりしやと云ふに蝦夷地を除いては大道路の開設は殆んど行はれてゐない。尤も寛保元年に中山道の落合・馬籠兩驛間の新路を開いて其行程を延長した事(驛遞志稿考證 第八百八十八節)や安政元年十一月に東海道箱根以西、駿、遠、參三州二十九驛の地の大震災に罹り全潰の宿驛二、燒毀せしもの九に及び人馬爲に通ぜざるに際し新に薩埵峠の海岸道路を開設した記事(驛遞志稿 第一千三百廿三節)が驛遞志稿に見えてゐるから、此時代に於ける新道の開設が全く無かつたと云ふ事は出来ないであらう。

## 二、道路及橋梁の保護

道路はこれを通行する交通機關に依つて、度々破損せられることがある。故に交通機關に依る路面の破損を防止することは道路の保護上から云つて必要のことである。然し徳川時代に於ては、道路交通機關といつても、其種類が甚少なく、其通行に依つて路面を破損するものは、重量車即荷車があつたに過ぎない。然し幕府は諸車一般の道路通行

に甚しい制限を加へてゐた。尙一步進んで諸車の橋梁通過をも禁止してゐる。この場合土橋の通行は許してゐるが、察するに、土橋は車行に依つて破損せらるゝことが無かつたからであらう。扱、今少しく車行に對して幕府の採りたる政策の跡を見るに、諸車の街道通行は成るべく許さざりし方針らしく、其説明を見るに、在方に於ては耕作を第一とするから従つて其道路は狭く若し諸車を通ずれば往來の支障を來すのみならず、地形の不完全よりして道路を破損せしむる結果となる。と述べてゐる。然し其後(一)車は小形に補理すること(二)往來の防害にならぬこと(三)道橋を破損せざるやう心掛くることの三條件を附して車行可能の場所を限つて道路の使用を許可してゐる。尙重量車の一たる大八車の如きは櫻の木を以て車輪を厚く製作せしめ、道路上に轍の跡を甚しく印し、以て道路を破損するが如きこと無きやう豫防の方法を講じてゐた。(故を以て徳川時代に於ける大貨物の運送は、主として海上を利用した結果となつたのである。)

### 三、並木の監理

徳川時代の並木は公費を以て植樹及補植せられたもので、五街道の並木は大抵松杉等の用材樹種（多くは針葉樹）を選び、王朝時代に於けるが如く果樹を用ひなかつた。

（源義公が水戸市より太田町に至る街道三里の間に梅の並木を植ゑたのは徳川時代に於ける並木の一例である。）

並木に就て幕府の取締を見るに、（一）並木の見分（二）並木の保護（三）枯木の植繼（四）枯木及根返等の處分の四に分つて見ることが出来る。幕府は先づ公領には代官に、私領には領主・地頭に命じて並木の見分をなさしめ、且勘定所より人を遣して見分せしめ、又耕作等に依り並木の根部の損ぜざるやう保護せしめてゐる。其他並木からむ蔦かつらを取拂はしめ、並木に立枯等あるときは、適當なる樹を植繼せしめ、植繼に依る再度の枯死なきやう、特に五六尺以上の苗木を所役に課し、公費を以て植ゑしめ、農業の間を利用して手入をなさしめ、又立枯、根返りの樹々は、小敷の場合には役人見分の上、村々に對して買請を申しつけ、値段を吟味した上で拂ひ下げてゐるが、大風大

雪等の場合に損傷したる多數の樹木の處分の時には、入札制度に依つて御料、私領、近村に對して入札せしめ、最高入札者に拂下げた。（尤も代官所領分の並木にして、枯木となりたるもの、中、良木は之を拂下げず、官用材として橋梁修築等の材料とせしめたことがある。） 又並木にして野火にて焼木となりたるもの、枯木となりて使用の途なきものは、村方に取片づけしめてゐた。尙並木の手入は實際に於ては中々行はれ難いものであつたらしく、延寶七年三月二十九日の達に依れば奥州道中の松並木は脱落せる場所が數多あり、又寶曆十二年六月二十八日の道中奉行の達を見るに、東海道の中品川宿から駿州までは並木の手入は悪く根返り等の後へは適宜の處置が講ぜられていないのみならず、並木の全々脱落せる場所さへある由を述べてゐる。然し乍ら幕府の並木に對する監理はよく行届いてゐたから結局現今に至るまで存せしものが多いのである。箱根及日光街道の杉並木は現在に於てさへ昔の倂を存してゐる。

附記

本稿中所々に散見する資料及編述の材料にして、その出典を一々掲げざるものは、主として徳川幕府の發したる法令或は幕府の記録に依つたものである。