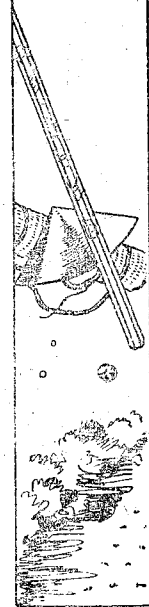


史料



律令制下に於ける道路及び 道路附屬物の發達 (二)

—「日本道路交通史」第二章の内—

渡部 英三郎

三、道路附屬物施設の發達

(一) 橋梁の發達

道路そのものの發達と同時に、その連絡施設としての、橋梁渡船の設備も發達した。太宰府道、東海道、東山道等をはじめ全国的に主要道路は何れも大小多くの河川によつて遮斷せられてゐたから遠い往古から、それを連絡する施

設がなければならなかつた。「日本書紀」國讓りの御物語に「浮橋」「高橋」「打橋」等の文字が見え、また「古事記」や「日本書紀」に他にも舟に關する記述が頻繁に見出されるのは、遠い上古に於ける原始的な橋梁の存在、舟の使用を反映するものと思はれる。降つて仁徳天皇の御世に關しては、猪日津架橋の記述があるし(日本書紀)攝津の長柄橋は孝徳

天皇の御世、皇居への通路に架せられたものであると傳へられる。かくて律令制以前に在つても、橋梁と舟は、大陸文明の影響をも受け、一定の發達を遂げてゐたものと思はれるが、律令制度の成立以後道路網の擴大とその改良とを促した新たな交通情勢は、同時にまた橋梁渡船の發達をも促さなければならなかつた。

往古、橋梁は、幅員の狭い小流に原始的な丸木橋等を架設する場合を別とし、大河川にそれを架設するには技術的困難を伴つたことは想像に難くなく、随つてその發達は、扁舟に棹して大河をも渡り得る渡船の施設よりも後れたに相違ない。

比較的高度の技術を必要とした大橋梁は先づ交通の要衝に當れる近畿の河川に於いて發達した。文献に見出される限りに於いて、斯種の新橋梁が架設せられたのは、僧道照の手によつて架けられた宇治橋が最初であつた。「續日本紀」はそれに就いて「和尚河内國丹比郡人也(中略)於後周遊天下、路傍穿井、諸津濟處、儲船造橋、今山背國

宇治橋、和尚之所創設者也」と記して、當時宇治橋の架設が社會の耳目を惹いた有様を想見せしめてゐる。

「註」(1) 宇治橋架設の年月は明かでないが、道照が入唐したのは孝徳天皇の白雉四年であつて(宋史日本傳)、彼が歸朝後諸國を周遊し、死んだのが文武天皇の四年であるから、その周遊中に架けたことは明かである。

「校本扶桑略記」には「大化二年丙午、始造宇治橋、件橋北岸石銘曰、世有釋文、名曰道登、出自山尻惠滿家、大化二年丙午之歲、權立此橋、濟度人畜、件道登者、本是高麗學生元興寺沙門也」といふ異説を記してゐるが、何れにしても、宇治橋の架橋は、僧侶の手に成り、從來此川に遮られて交通の困難に苦んでゐた多くの通行者を濟ふ結果となつた有様が偲はれよう。

それから間もなく制定せられた大寶令が、道路及び津濟と共に橋梁の修補保持に關する一般的規定を設けてゐる(前文(參照))のを見れば、其頃既に宇治橋ばかりではなく、其他にも維持修理を必要とする橋梁が相當、架設せられてゐたに相違ない。その後橋梁の架設に關する記述は屢々見出され、交通情勢の進展に随つて、其の必要を加へつゝあつた

有様を想見せしめてゐる。例へば天平十三年（聖武天皇）に
 は七月から十月に亘つて、加世山の東河に架橋の工事が行
 はれ、畿内及び諸國の優婆塞が多數使役せられたし、⁽¹⁾同十
 四年には奈良の大路を連絡する大橋梁が架けられ、國の大
 小に隨ひ、諸國の國司をして錢一貫以上、十貫以下を輸納
 せしめて、その工費に充てられた。⁽²⁾また僧行基が多くの弟
 子を率へ、諸所の要衝に橋を架け、院を築き、交通上偉大
 な功績を遺したのも、その當時のことであつた。⁽³⁾桓武天皇
 の延暦三年には、阿波、讃岐、伊豫の三國に命じて、山崎
 橋を架設するため、其材料を獻納せしめられ、⁽⁴⁾同年十月に
 は、諸國の道路、橋梁を修造せる三宅連笠雄麻呂に位を授
 けられた記述がある。⁽⁵⁾

「註(1) 癸巳、賀世山東河造橋、始自七月至今月（十月）
 乃成、召畿内及諸國優婆塞等一役之、隨成令得度、惣七百五
 十人（續日本紀）」

(2) 乙酉、宮城以南大路西頭、與_ト齋原宮以東之間、令造大
 橋、令_テ諸國司隨_ニ國大小、輸_シ錢十貫以下一貫以上、以充_ニ造_ル橋

用度（同上）

(3) 又親、^(註)「僧行基のこと」率_ニ弟子等、於_テ諸要害處、造_ル橋梁、跋

聞見所及、咸來加_シ功、不日而成、百姓至_レ今、蒙_ニ其利_一（同上）

(4) 秋七月癸酉、仰_ニ阿波、讃岐、伊豫三國、令_テ進_テ造_ル山崎橋、
 材料（同上）

(5) 「同上」前文參照。

平安朝時代に入つても官府は橋梁の架設及びその獎勵に
 力を注いだ。延暦十六年には文室波多鷹に命じて宇治橋の
 架換が行はれたし（^(譯)遷志_{考證}）弘仁三年には使を遣はして、攝
 津國の長柄橋が架けられた。⁽¹⁾承和二年には、駿河國富士河、
 相模國鮎河の二河に、浮橋が架せられた。斯等の二川は從
 來渡航によつて連絡されてゐたが急流で渡船が屢々顛覆
 し、人馬の損没が少くなかつたがために、官符を下して浮
 橋を架設したのであつた。⁽²⁾承和七年には陸奥國磐城郡の大
 領、磐城臣雄公が外從五位下に叙せられたが、その功績の
 一つは二十四箇所の大橋梁を修補したことに在つた。⁽³⁾また
 當時、右京の人、孝子といふ者とその母は、冬季に於いて
 雜材を買ひ、惠賀河に假橋を設け、通行者の困難を救ふこ

と十五年の長きに及んだ。⁽³⁾——特に冬季に於いて、假橋を架けたのは當時其河が徒涉され、随つて冬季は寒氣のため通行者の困難が甚しかったからであらう——また山城國泉河樺井^{カハヰ}の渡瀨には官使が東大寺の工匠を使役し毎年九月上旬に假橋を架けて交通の連絡を保持してゐた。嘉祥三年には、洪水のため山崎橋が損壞したので、中納言安信安仁以下の官使を派遣し、地形を圖り位置を選んで、その架換を行ひ、元慶八年には遠江國濱名橋が貞觀四年の架設以來既に二十餘年を経過し損傷が甚しかったので、正稅稻一萬六千六百三十束を^(三代實錄に依れば)給して、これを架換させた。橋梁延長五十六丈、幅員二丈三尺高さが^(水面か)二丈六尺あつたといふが、規模の非常に大きなものであつたことが知られるであらう。

「註」(1) 巳丑、遣^ミ使造^ミ攝津國長柄橋^ニ（日本後紀）

(2) 一、浮橋二處

駿河國富士河、相模國結河

右二河流水甚速、渡船多^ナ難^シ、往還人馬損没不^レ少^ク、仍造^ニ件橋^一

(類聚三代格)

(3) 陸奥國磐城郡大領外正六位上勳八等磐城臣雄公、^(ハルカニ)遣^ミ即^シ戎逸^シ、忘^レ身^ノ身^ノ決^シ、居^レ職^以來、勤^修。大橋^{廿四}處。溝池堰^{廿六}處、官舎正倉^{一百九十}字、^(續日本後紀)

(4) 右京人孝子衣縫造金繼女、居^ニ住河内國志紀郡^一（中略）至^ニ冬節^一。則^シ母子買^ニ雜材^一。惠賀河樺井^一借橋、惣^{十五}箇年^(同上)

(5) 凡山城國泉河樺井渡瀨者、官長率^ニ東大寺工等^一、毎年九月上旬造^ニ假橋^一、來年三月下旬壞收、其用度以^ニ除帳得度田^一。地子稻^一百束^一充^レ之^(延喜式雜式)

(6) 先^レ是七月大水、山崎橋斷、帝以爲、河橋易^レ壞、依^ニ水渡^一、得^ニ其使地^一、自無^レ取^レ害、是日詔、遣^ニ中納言安倍朝臣安仁^一、源朝臣弘、參議滋野朝臣貞主、伴宿禰善男等、就^ニ山崎^一以察^ニ利害^一、求^ニ其使地^一乃定置^レ橋^(文德實錄)

(7) 「驛逮志考證」に據る。

斯如く官府は官使に命じ、交通の要衝に盛んに橋梁を架設すると共に、一面また、地方豪族、僧侶等の橋梁架設に力を盡す者を獎勵賞揚して、橋梁の整備に努めた。前述せるが如き交通情勢の發展に伴ひ、道路の新設改良と共に、橋梁架設の必要に迫られつゝあつた有様が窺知せられるで

あらう。

當時の橋梁は私人の手に成れる簡素な假橋の類から、比較的高度な技術を必要とせざる浮橋(後世の舟橋の類であらう)等をはじめ、大陸より移入せる高級な技術によつて架設せられた大橋梁に至るまで、その種類は一様でなかつたが、其の中「大橋」の部類に屬するものばかりでも、相當多數あつたことは、陸奥の一豪族にして、二十四箇所の大橋を修造した者があつたことなどによつても窺はれる。大橋は何れも桁橋であつて、其構造は今日現存するものと略同様でありはじめは木桁を使用したか、時には石材の桁や橋柱をも使用し、それを石橋と稱したものと如くである(明治以前日本五頁)注目すべきは僧侶が橋梁の發達に、重要な役割を果したことであつて、それは橋梁の設備を缺いた當時の道路交通が、如何に甚しく危険と困難とを伴つてゐたかを示すに充分である。激流のために渡船が顛覆して人馬が溺死したり、貨物の漂没したりするものが少くなかつたことや、嚴冬の季節に、通行者が河川の徒渉で非常に困難に遭遇した

らしいことなどは、右に引用せる文献からも窺はれるが、

斯る事態は救世濟度の信條に生き且つ一面國家意識の高揚、國民教化の分野に於いて、事實上、官府の一翼を成すの觀があつた多くの僧侶等をして、架橋の重要性を認めさせないでは措かなかつた。また彼等の中には入唐して、現地に於いて先進文明を吸收せる時代の先覺者も少くなかつたから、架橋上の技術などにも通曉し、隨つて斯る方面の活動に特殊な便宜を有つた者もあつたらう。

官府は、右に述べたやうに交通の新情勢に照應して、時代の經過と共に益々橋梁の必要を認め、屢々其の架設を行つたが、架橋に當つては、其都度官使(造橋使)を派遣して、地形を相し位置を選んで行はれた。其經費は其度毎に諸國に錢または橋材を課せられたこともあり、正稅稻を以つてこれに充てられた場合もあり、延喜式時代に入つては、錢稻を貸付け其の利子を以つて造橋の費用とする等のことも行はれ、種々の方法に依て求められたが何れにしても、官府の橋梁に對する關心は次第に強められ、その架設

が重要視せられるに至ると共に、これに關する種々の制度等も發達し、國郡制政治が衰頽するに至るまで、斯る状態が續いたのである。

斯如く官府をはじめ、僧侶、豪族等の努力によつて、橋梁は著しい發達を遂げたと拘らず、尙全國的に見れば、宇治橋、長柄橋、山崎橋、瀆名橋等によつて代表せらる如き多額の經費と高度の技術とを必要とした大橋梁は比較的少く、東海、東山兩道の如き主要幹線に於いてさへ、承和二年の頃「東海東山兩道河津之處、或渡舟數少、或橋梁不備⁽¹⁾」といふ状態が續いてゐた。當時の土木技術では大河の架橋が異常な困難を伴ひ、中央官府の力を以つてするも、決して容易でなかつたことは、同年墨俣川(美濃尾張の國境)、飽海川、矢作川(參河)、大井河(遠江、駿河の國境)、阿倍河(駿河)、太日河(下總)、右瀬川(武藏)、住田河(武藏下總の國境)等に渡船の増加を宣した官府に「右河等、崖岸廣遠、不_レ得_レ造_レ橋、仍増_二件船_一⁽²⁾に見える_レ」などに徴しても、明かであつて、斯る技術上の困難はそれに要する費用の巨多であつた(前文瀆名橋の例參照)。

と、相俟つて尙、少くとも代表的な大河川に於ける橋梁の發達を甚しく障礙してゐたものと考へられる。

「註」(1)「類聚國史」承和二年官府

(2)「類聚三代格」同上

(二) 橋梁の維持保全

橋梁の一管理は、道路、渡船と共に、民部省の主官に屬した。律令制定の當時、橋梁の維持保全に就きても一般的に注意が拂はれたことは「營繕令」⁽¹⁾によつて示されてゐる。即ち橋梁も、道路と同様、毎年九月の中旬頃から十月の間に於て、修補が施され、災害等のため損傷が甚しく、交通杜絶の状態に陥つた場合には、臨時の修繕が加へられた。そして畿内に在つては左右京職、諸國に在つては國司が其の任に當つた。橋梁の管理に關しては、其の上特殊の取締を行つて、損傷、汚損を防ぎ維持保全上、周到な注意が拂はれたが、斯種の取締は平安朝時代に入り、益々周密を加へたものゝ如くであつて、奈良朝時代に關しては、たゞ京内の大橋梁及び宮城前の橋に關しては木工寮が修理に當

り、其他の橋梁(京内)は京内の人夫を使役して修理すべきことを規定してゐるに止る。⁽²⁾然るに山崎橋が架設せられてから間もなく、天安元年四月には太政官府を以て「造橋之事、其功既異、而今橋之爲體糞工易積、不_レ早掃除_ニ即致_ニ損朽、加以河上藏屋舟船等、洪水之日擁_ニ塞柱_下、橋梁破損職此之由、望_レ請仰_ニ山城河内等國、橋南北兩邊令_レ差_ニ置橋守、兼俾_ニ橋邊有勢人共加_ニ檢校、若有_ニ洪水可_ニ治溢_者、橋東舟船追_ニ下橋西、流散材木便令_ニ繫_留、謹請_ニ官裁_者、(中略)依_レ請、橋守夫算檢校人數隨_レ宜差課、官長勾當不_レ得_ニ疎略_{こと}と令した。橋板の上に堆積し勝ちな糞土を掃除して、その損朽を防ぐと共に、洪水の際、橋の附近に繫留してあつた舟船が橋柱を破損する危険があつたので山城、河内の兩國に命じて、橋梁の兩側に監視者を置かしめ、附近に在住せる地元有志と協力して取締を行はしめたものであつて其等の監視人は橋役によつて徴せられた。

貞觀十五年には、再び山崎橋に就き、騎馬通行の禁制を勵行すると共に、夜間秉燭して渡橋する者に對する取締を

嚴にするため、次の如き官符が下された。

伏檢_ニ承前例_{可_ニ下馬_ニ狀勝_ニ示橋頭_{有_ニ心之人自叶_ニ此制_一}、愚暗之徒下_レ憚_ニ彼禁_{、加以夜行之人、秉_レ燭經過、殘燼落_ニ積_{、不_レ勞_ニ撲滅_{、非_レ蒙_ニ公制_{、河以禁上、望_レ請橋上騎馬并炬_{、火之輩、一切禁制、謹請_ニ官裁_者、(大内宣、宜_レ下_ニ知山城河内兩國_{、橋上騎_ニ馬殊從_ニ禁斷_{、但有_ニ乘_レ燭夜行之輩、能加_ニ檢察_{、防_ニ禦非常}}}。⁽⁴⁾}}}}}}

それ以前既に橋頭に掲示せられてあつた禁制事項の中に騎馬による通行があつたことや、當時新たに燭を乗つて(松明で)夜間通行する者の、餘燼を橋上に放棄したまゝ行き過ぎることが、取締上の問題になつた有様など遠く千餘年の往時に於ける、橋上交通の面影を窺知すべきものがある。延喜三年にもまた夜間の通行者が燭を乗つて通行するために生ずる危険のあつた火災を防止するために、韓橋に橋守二人を置いた。⁽⁵⁾

斯如く少くとも代表的な橋梁に關する限り、周到に注意を以つて取締が行はれた。殊に山崎橋に關する取締が重要

視せられたのは、京都還都の後、其處が山陽道を貫いて太宰府へ通ずる大道の首驛となり、随つてそれも當時の大橋梁であつた宇治橋、長柄橋等に比して、交通上一層重要性を帯びてゐたことを示すものである。⁽⁶⁾ 其他の橋梁に關する取締事項等は文献の上には見出されないが、恐らくは略々同様の方針の下に取締が行はれたものと見るべきであらう。

「註」(1) 及 (2) 「令義解」

(3) 及 (4) 「類聚三代格」

(5) 「類聚三代格」——檢ニ案内、件橋往還要路人迹不レ絶、夜行

乗レ燭落レ火成レ害、非レ置ニ橋守人ニ何禦、非常ニ望請官裁、准ニ舊例、置ニ橋守者、左大臣宣、宣レ仰ニ山城國ニ永充ニ橋十二人ニ令

監護ト焉、

(6) 宇治橋は大和地方から近江地方へ通ずる要路に架けられた橋であつたから、王城が奈良から京都へ遷されると共に、交通上の重要性が失はれたものと思はれる。

右に引用した官符によつて知られるやうに、諸國橋梁に關する取締は、何れも橋役を徴して、國司の責任に於いて

行はれたが、一方橋の架換、修理等に要する材料費は、略新架設の場合と同じく、諸國に橋材を課しまたは正税を以つて、その支辨に充つるの方法によつた。山崎橋、宇治橋の橋材に關する「延喜式」⁽¹⁾の規定及び前に引用する濱名橋架換の場合に關する記述^(考證)などはそれを示す。

「註」(1) 凡山城國宇治橋敷板、近江國十枚、丹波國八枚(各三丈、弘一尺三寸、厚八寸)、山崎橋攝津伊賀等國各六枚、播磨、安藝、阿波等國各十枚(長各二丈四尺、並、以正税充料、毎年採送、山城國、國取ニ返抄、備ニ所司勘會——これは當時に於ける大橋梁の材料費を求める一般的方法を示すものと見て差支ないであらう。

斯如く、王朝時代を通じて、交通情勢の發展に對應すべく、橋梁の架設に力を注ぐと共に、その維持管理に關しても、種々の方途を講ぜられてゐたのである。

(三) 渡船の發達

丸太木を渡して架橋することの出来るやうな、山間の溪流や小河川に於いては、道路の連絡施設として、橋も太古時代から存在したことは未開種族の社會に於ける交通施設

の状態に徴しても明かであるが、⁽¹⁾そうした原始的橋梁の架設が不可能な河川に在つては、淺瀬を選んで徒渉するが、

「葦船」「天鳥船」「石楠船」「天磐櫂船」などいふ神話的な名稱で、⁽²⁾其の片影を傳へられてゐる原始的な舟によつて兩岸の連絡を保つの外なかつたであらう。日本民族の間に於いてばかりでなく蝦夷族の間に於いても早くから渡船によつて道路の連絡が保たれてゐたことは天平九年大野東人が陸奥から出羽へ通ずる道路を開通した時、歸服の夷俘等が、其地方に於ける從來の交通に就き「從_ニ比羅保山_一至_ニ雄勝村_一五十餘里其間亦平唯有_ニ兩河_一每_ニ水漲_一並用_ニ船渡_一」と述べてある(續日本紀)ことなどによつてもその面形を窺はれる。

道路の連絡施設として、一般的には、渡船が橋梁に先立つて發達したに相違なく、既に平安朝時代に入つてからでさへ、畿内に近い交通の要衝を除いては、住田、太日、大井、墨俣、矢作、飽海、阿倍、右瀬等、比較的大なる河川は、「崖岸廣遠、不_レ得_レ造_レ橋」がために、専ら渡船によつ

て連絡が保たれ、富士河、鮎河等の如く、急流にして渡船の危険が多かつた河川に於いてのみ、已むを得ざる必要の下に浮橋を架せられたに過ぎなかつた(前文(參照))。山陽道に次いで重要な道路であつた東海道に於いてさへ、そうであつたとすれば、その他の道路に於いては推して知るべく、隨つて前に述べたやうな橋梁の發達にも拘らず、王朝時代を通じて、渡船は尙、橋梁よりも遙かに一般的に陸上交通の連絡施設であつたことは明かである。

國郡制度の下に於ける津濟(渡場)に關する最初の記述は、制度成立の當時詔せられた「罷市司、要路津濟渡_一子之調賦、給與田地」といふ詔の中に見出されるが、要路に在つた渡場の渡子の免稅が、現新政治の一項目として擧げられてゐるのを見れば、當時既に渡船施設が一般的に存在してゐたことを推知すべきであらう。國郡制政治組織の出現を促すまでに政治的統一が進行してゐたのであるからそれ以前既に殆ど全國的範圍に亘り、各地方から貢物の運搬が行はれてゐたことは明かであつて、然かも橋梁はまだ稀有

であつたから、各幹線道路は固より、それに連絡する地方的道路に於いても、渡船の施設は相當普及してゐたに相違ない。斯くて大寶令に於いては、渡船施設は「廐牧令」及「雜令」に於いて再び重要な事項として取り上げられてゐるのが見られる。即ち「廐牧令」は水驛に關して「凡水驛

不_レ配_レ馬處、量_二閑繁_三、驛別置_二船四隻以下二隻以上_一、隨_レ船配_レ丁、驛長准_二陸路_一置_レと規定し、水邊の驛にして馬を配置せざる所には凡て交通の繁閑に依り船二隻以上四隻以下を設備し、これは必ず渡子を配すべきことを命じてゐる。次に「雜令」⁽⁴⁾は津濟に關して「凡要路津濟、不堪涉渡之處、皆置船運渡、依經津先後次爲、國郡官司檢校及差人夫、宛其度子、二人以上十人以下、每二人、船各一艘」と令してゐるのは、驛路以外の道路に於ける渡船の設備に關する規定であつて、斯種の渡船場は、支路、近道等に至るまで人馬交通の要衝に當る河川に於いて、一般的に設けられ、船一艘に渡子二人を配せられたのである。官使の來往せざる支路、捷路等に至るまで、斯如く一般的に渡船設備

の普及が意圖せられたのは、主として貢物運搬の必要上諸國の僻遠の地方との間にさへ通路連絡の必要を生じてゐたことに因るのであらう。然しそれは何れにしても、當時渡船が、全國的には存在し、交通の發達上、重要な役割を果してゐたことは疑ない。

〔註〕(1) 拙稿「大化改新以前に於ける道路交通」

(2) 「古事記」及「日本書紀」

(3) 及 (4) 「令義解」

官府のみならず、道照行基等をはじめ、橋梁の架設によつて救世濟度の信條に精進した僧侶等も、橋梁と共にまた渡船の整備に傾注した(續日本紀前引用文參照)かくして渡船は益々發達の過程を辿つて來たが、然して一面集權政治の發達と地方に於ける生産力の發展とに伴ひ、諸國から輸送せられる調庸の貢物は莫大の數量に達し、隨つてそれを運搬して諸國と京師との間を往來する運夫や、駄馬も非常な多數に上つた。⁽¹⁾其上僦夫として、寺院、宮殿、墓陵の建築池溝堤塘の掘鑿築設等の諸工事に徵發せられ、諸國から往還去來せ

る百姓の數も少くなかつた。斯る多數の集群が、殊に調庸の物品を運搬せる多數の人馬が渡船場に到來した時、往時の制規に依る渡船數のみでは其處には時ならぬ混亂雜踏の事態が惹き起されなければならなかつた。納附期日への遅延を恐れ(それは嚴禁せられてゐた) または時日を空費して、家業の障礙になることを嫌ふ諸國の運夫等は先を争つて渡船しようとするために、其處には屢々流血の亂闘を生ずるやうなとさへあつた。加之官物の運送は停頓遲滞し、また亂闘のために流失損壞する場合も少くなかつた。殊に東海道、東北道の主要な津濟に於いては、人馬が輻輳し頻繁に斯る事態が惹起せられた。承和二年六月、墨俣河に渡船を四艘(元二艘)に増加し、草津の渡を三艘(元一艘)に飽海矢作の兩河を四艘(元二艘)に大井河を四艘(元二艘)に阿部河を三艘(元一艘)に太日河を四艘(元二艘)に右瀬河を三艘(元一艘)に住田河を四艘(元二艘)に夫々増加したのは、渡船場に於ける斯うした困難を緩和するためであつた。その時下された太政官符はそれを明かに物語つてゐる。

如レ聞件等河、東海東山兩道之要路也。或渡船少レ數或橋梁不レ備、因レ茲貢調擔夫等來ニ集河邊累レ日經旬不レ得ニ渡達、彼此相争常事ニ鬪亂、身命被害、官物流失、宜下ニ知諸國預大安寺僧傳燈住位僧忠一依レ件令ニ修造、講讀師國司相共檢校、但渡船者以ニ正稅買備之、浮橋并布施屋料以ニ救急稻一充之、一作レ之後、講讀師國司、以ニ同色稻ニ相續修理不レ得レ令ニ損失。

「註」(1) 及 (2) 拙稿「王朝時代に於ける道路交通量の増加とその時代的背景」

(3) 及 (4) 「類聚三代格」

斯くして東山東海の兩道に互り、交通の新情勢に對應して一般的に主要渡船場の規模擴張を行はれたが、それはこれより先、延暦二十年五月諸國の水驛に橋梁無く、且つ路次の津頭に舟楫が少く、ために人民の憂患が甚しいから貢調の時期には必ず渡船浮橋を設備し以後恒例とすべきことを諸國に命ぜられた(日本紀略) ことなど、共に、當時舊制規による渡船のみでは、交通上(殊に調庸運)の圓滑が期し得ら

れず、渡船の増置と渡船場の新設とが、全面的に必要な
りつゝあつた有様を想見せしめるに充分である。その他に
も渡船の發達が各地に於いて促進されてゐたことを窺知す
べき史料は非常に多く、例へば延暦十八年には京師の近郊
葛野川が、洪水のある毎に徒渉するを得ず、且つ冬季に入
る度に、人馬が凍え往還の困苦が甚かつたので楓、佐比
の二箇所に渡子を置くべきことが令せられたし、降つて承
和十二年には明石淡路の間に渡船が設けられ仁壽三年には
遠江國廣瀨川に郵船二艘を増置せられ同年中、長柄川、三
國川の橋梁が破損して人馬の交通が斷絶したので各渡船二
隻を設備されたが、これ等の斷片的な史料を通じて、殊
に平安朝初期に至り、交通量の増加に伴ひ、渡船場の設備
が益々重要さを加へ、盛んに増設せられつゝあつた有様を
窺知し得られよう。

「註(1) この場合には全國的に、調庸運搬の時期に限り、渡船
を増加し、浮橋を臨時に架設せられたものであつて、常設的施
設ではなかつたものゝ如くである。蓋し臨機の處置であつたで

あらう。

(2) 十二月癸酉、勅、山城國葛野川、近在都下、每有洪水、
不得徒涉、大寒之節、人馬共凍、來往之徒、公私同苦、宜、楓
佐地二渡、各置渡子、以省民苦、(日本後紀)

(3) 辛巳、淡路國明石濱、始置船並渡子、以備往還、(續日本後
紀)

(4) 遠江國奏言、廣瀨河舊有郵船二艘、而水關流急、不由利
涉、公私行人、擁滯岸上、請更加置二艘、以濟羈旅之難、(許
之)(文德實錄)

(5) 攝津國奏言、長柄三國兩河、頃年橋梁斷絶、人馬不通、
請准堀江川、置二隻船、以通濟度、(同上)

渡船の設置及び維持保全に關しては、公的職務を帯びた
僧侶をして、國司に協力させて遺漏なきを期せしめる等
(承和二年) 中央官府が相當その管理に重きを置いた有様が
(官符) 窺はれる。經費に就いては、浮橋布施屋等の施設が、財源
を救急稻に求められたのと異り、正税稻を以つてされた
(同上)。また渡子に對しては、搖役を免ずる等、種々の點
に於いて考慮が拂はれた。(1)

〔註〕(1) 斯點は驛傳制度の組織と密接に關係してゐるので交通制度の中を一括して述べるを適當と考へるから、他の機會に譲り此處では道路の連絡施設としての渡船それ自體の發達に就いて述べるに止める。

(四) 並木と路邊の井

國郡制度の成立以後、中央集權政治の急速な發展に照應して、道路の新設または改修的工作が、全國的範圍に互つて行はれ且つそれに伴ひ、橋梁渡船等の連絡施設も漸次發達して、陸上交通網の整備擴張が進行しつゝあつたことは既に述べた通りであるが、然し尙當時の旅行には、今日からは想像も困難のやうな、困苦と缺乏とが伴つてゐた。並木と井戸は、斯うした旅行者の困難を緩和するために他の諸施設と共に設けられた道路附屬物的施設であつたのである。

文武天皇の四年に關し「續日本紀」が僧道照の事績に就いて「于レ時天下行レ業之徒、從ニ和尚ニ學レ禪、於レ後周ニ遊天下、路傍穿レ井」と記してゐるのを見れば、既に奈良朝以

前、斯種の施設が設けられてあつて、往還の旅人等が井水によつて飢渴を癒した有様を想像せられよう。路傍の井に就いては、これ以上詳しく知るべき史料がなく、如何なる距離毎に掘鑿せられてあつたか、如何なる構造のものであつたかそして如何なる程度に、斯る施設が普及せられたか等のことに就いては何も知り得ないが後延喜式時代に入り、諸國に令して驛路の邊りに果樹を栽植すべきことを命じた際、同時に「若無レ水處、量レ便掘レ井」と命じてゐるのを見れば、此施設は當時に於いても、ある地方には尙存續してゐて、官府は飲水に恵まれない沿道にそれを増設することの必要を感じてゐたものと思はれる。

並木に關する最初の記述は天平寶字三年六月に發せられた次の如き官符に見出される。

畿内七道諸國驛路兩邊偏種ニ菓樹ニ夏、右東大寺普照法師奏狀備、道路百姓來去不絶、樹在ニ其傍ニ足レ息疲乏ニ夏則就レ陰避レ熱、飢則摘レ子噉之、伏願城外道路兩邊栽ニ種菓子樹木者、奉レ勅依レ奏。

右の官符によれば、東大寺の僧普照が、路傍に果樹を栽植すべきことを奏上したのは、當時頻繁に往來してゐた百姓に、夏は樹蔭に憩つて酷暑を凌がせ、秋は果實を食して飢渴を免れさせることを主眼とした。「道路百姓來去不絶」といふのは恐らくは諸國から調庸の貢物を運搬して往還せる運夫または脩役に徵發せられて郷土と就役地との間を往來した脩夫の群を指すであらう。(3) また班田制を逃避して郷里を離れ、安住の地を求めて諸國を流浪してゐた「浮浪人」の群などもその中に在らう。當時の百姓がそれ以外に、路上に姿を絶たないほど頻繁に往還來去すべき譯はなかつたからである。この植樹の施設に就いても詳しいことは知り難い。織田氏時代からはじまり江戸時代に入つて、全國的に普及した近世の「並木」のやうに、村里と村里との間を連ねて植え續けられたものか、または一定の距離毎に、例へば驛家々々の附近などに、植樹せられたに過ぎないものかも不明であるし、また斯る官符にも拘らず、事實如何なる程度まで普及されてゐたかも不明である。「城外道路兩

邊」とあるから次に述べる街路樹と異なるものであることは明かだが、果して全國的に、路邊の植樹が行はれたものかそれともたゞ畿内附近の道路に植えられたに過ぎないものであつたかも明かでない。明かに知り得ることは、たゞ植樹が驛路(國道的道路)に限られたこと及び後世の並木が多く杉等の常磐樹であつたのと異り、果樹であつたこと等である。(5)

「註」(1) 「延喜式雜式」

(2) 「類聚三代格」

(3)(4) 斯等の點に就いては拙稿「王朝時代に於ける道路交通量の増加と其時代的背景」を参照せられたい。

(4) 果樹といふのは柿樹ではなかつたかと推察されてゐる。「明治以前日本土木史」

植樹の施設が、常初假りに畿内附近に限られたとしても、平安朝初期頃までにはそれが次第に遠隔の地方にまで普及し、可なり一般的な施設となつてゐたこと及び官府が其の必要を認めて、樹木の折損を制禁すると共に、益々栽

植を獎勵しつゝあつたことは弘仁十二年四月の官府に

道邊之木、夏垂_レ蔭爲_二休息處_一、秋結_レ實民得_レ食焉、而或_一

頑民待致_レ伐損、去來之輩並失_レ便、望請特加_二禁制_一莫_レ

令_二更然_一者、依_レ請以前右大臣宜、奉_レ勅如_レ件、諸國宜_レ
准_レ此_一(1)

と見え、また「延喜式」にも

凡_レ諸國驛路邊植_二果樹_一、令_二往還人得_二休息_一(下略)

とあるなどに徴して略々察知せられる。斯くて王朝の盛
時を通じ、路邊の果樹は、路傍の穿井と共に、相當廣汎な地
域に互り、有益な道路附屬施設として、飢渴に苦しみ暑熱
に悩む旅行者等のために、好ましき役割を果してゐたであ
らう。延喜時代を去る百二十年の後、寛仁四年の秋、「更科
日記」の記者一行が、上總國府から上京の途次、三河國、
二むら山の麓に野宿した時、樹下に庵を作つて一夜の雨露
を凌いだといふ柿樹などは、或は往時、諸國に命じて植栽
された路邊の果樹の名残であつたのかも知れないのであ
る。

「註」(1)、「類聚三代格」

(2)「延喜式雜式」

(3)「更科日記」——「二むら山の中に泊りたる夜、大きな
柿の木の下に、庵を作りたれば、夜一夜、庵の上に柿の落ちか
りたるを、人々拾ひなどす」

寛仁四年は延喜元年から百十九年の後に當る。當時は既に、
庄園發展の勢が制し難く、中央集權政治は漸く弛廢衰退の徵候
を示してゐた。隨つて驛制及び道路施設なども、往時の整然た
る状態を止めず、荒廢に歸しつゝあつたから、路邊の果樹に對
する保護の指令も行はれず、折損に任せられてゐたものと考へ
られるから、恐らくは昔日の面影をそのままに止めてゐる處は
少なかつたであらう。

一般道路の並木と共に、王都の街路にも並木が植栽せら
れた。奈良朝以前の王都に就いては知るべき史料を見出し
得ないが、平城京には既に街路樹の面影が窺はれ、平安京
に至つては、王都の大路に美しく樹木が茂り、貴族等の詩
情をそゝつてゐたことが明かに知られる。然しそれは、行
路者の利便のために設けられた交通施設ではなく、王都の
壯嚴化または美化を主眼として實施せられた都市計畫上の

施設であつた。奈良に規模廣大な主都が建設せられて以來、殊に王都の美觀に意を注がれたことは、神龜元年十一月の官符に「上古淳朴、冬夏巢^{スツス}、後世聖人、代以宮室、亦有^ニ京師、帝王爲^レ居、萬國所^レ朝、非^ニ是壯麗、河以表^レ德、其板屋草舍、中古遺制、難^レ營易^レ破、空彈^ニ民財^一、請仰^ニ有司^一令^ニ五位已上及庶人堪^レ營者、構^ニ立瓦舍^一、塗爲^ニ赤白^一、矣可^レ之^①」とありまた平安朝時代に入つては懼區を整ひ、道路の幅員を定める等、都市計畫が進められると共に、京都附近の山野の樹木伐採を禁じた等^②のことによつてもその一斑を窺はれるが、街路樹植栽は、斯種の都市計畫的施設の一つとして行はれたものである。一般の道路に植えられた並木が果樹であつたのと異り、街路樹には主として橘^③（平城）または柳、槐^④（平安）などが植栽せられたのは、斯る施設目的の相異に因つたものと思はれる。

萬葉集第三卷に「門部王、東の市の樹を詠めて作れる歌

一首」として

東の市の植木の木垂るまで

逢はゞ久しみうべ戀ひにけり

とありまた同第六卷「八月二十日右大臣橘家に宴せる歌四

首の中に

橘の本に道履み八衢^{ヤチチ}に

物をぞ思ふ人に知らえず

の一首が詠まれてゐるなどは、何れも平城京に於ける街路樹の面影を想見せしめるものである。また延暦元年から弘仁五年に至る間の詩を蒐録せる「凌雲集」の中に

和菅祭酒賦^ニ朱雀衰柳^一作^上

皇城陌上楊程柳、兩々三々夾^レ道斜、嘯昔榮華都不^レ見、

今時憔悴一應^レ嗟、寒霜差^レ樹非^ニ眞葉^一、霏雪封^レ枝是^ニ僞花^一

既就^ニ堯懼^一待^ニ恩照^一阿誰更憶^ニ陶潛家^一^④

とあり、また菅原清公^⑤（承和九）の詩に「皇城陌上槐風蕭^⑥」

と見え、平安朝初期の作と推定せられてゐる「催馬樂」に

あさみどりや、濃いはなだ、染めかけたりと、見るまで

に、玉ひかる、下ひかる、しんきやう^⑦（註）すさか（朱雀）の垂り柳、まだい田井となる。せんざい、秋萩、な

とあり、また菅原清公^⑤（承和九）の詩に「皇城陌上槐風蕭^⑥」

ごしこからほひしだり柳

とあるなどは、何れも平安王都の、街路樹を對象として謳はれた詩情であつた。

「註」(1)「續日本紀」

(2)「延喜式」(3)「類聚三代格」

(4) 及 (5)「明治以前日本土木史」所收

(6) 瀧川博士「平安京の街路樹」所收(「道路の改良」一五ノ二)

斯如く、街路及び主要な道路を通じて、並木が植栽せられ、一は行路者のために、飢渴、暑熱を防ぐ手段とし、他は王都を美化する手段とせられたが、それ等の施設は何れも、他の多くの文物制度と共に、唐制の影響を受けて創始せられたものである。「唐金要」に⁽¹⁾

九年(和)八月勅、諸街添^ニ補樹、並委^ニ左右街使、栽種價折^ニ領京兆府、仍限^ニ八月^一栽畢

とあるのは唐都、長安京に於ける街路樹の存在を示し、また

太曆八年七月勅、諸道官路、不得^レ令^レ有^ニ耕種^一及祈^レ伐

樹木、其有^ニ官處^一勾當填補

等と見えるなどは、何れも唐に於ける主要官道の果樹の植栽とその維持保存の方法とを傳へるものである。天平寶字年間⁽²⁾はじめて路傍に果樹を植栽すべきことを奏言した僧普照は、天平勝寶六年勅を奉じて入唐した當時の新知識であつたから、彼の奏上した果樹の植栽が、唐制の影響下にせられたことは想像に難くない。然し普照をして、道邊に於ける果樹植栽の必要を痛感せしめた直接の動機の一つは、當時調庸を運搬して諸國と王都との間を往來してゐた脚夫や、公役のために往還去來してゐた僱夫等の、言語に絶した行路の困苦であつたに相違なく、斯る事態は、獨り普照のみに止まらず、多くの僧侶等に救世濟度の必要を感ぜしめ、同時に官府の當路者をして脚夫及僱夫の困苦を緩和し、彼等の逃避を防ぐと共に、貢物の損傷を防止する必要を感ぜしめずには措かなかつた。並木と路邊に穿設せられた井とは他の機會に究明を試みるであらう布施屋、徳命院、那稻販賣制等をはじめ多くの交通制度と共に、斯る必要に對

處する爲めに設けられた施設の一つであつたのである。

「註」(1) 瀧川博士「同上」所收

(2) 「續日本紀」

四、結 び

右に述べた如く國郡制度が其發展期に於いて齎らした集權政治の強化と社會經濟的發展とは道路交通情勢を劃期的に進展せしめ、それに對應すべき道路及び道路附屬物の整備發達を招來したが(同時に交通制度の顯著な發達を促したことはいふまでもない)然かも其の發達の程度は、道路に在つては自然道路に多少の改修的工作が加へられたに過ぎず、橋梁に在つては其の發達の最高峯が板橋に止まり、渡船に至つては前時代の設備に舟數を増加したに止まつた。これを他の古代諸國に發達した道路橋梁に比較すると其處には非常な相異が見出される。例へば西曆紀元前約一九〇〇年頃、アツシリヤ帝國が首都バビロンを中心として架設せる放射線道路は、規模が極めて大なるものであつて、然かも其或る路線は瀝青目筋を施せる煉瓦鋪裝を有し

てゐた。エジプトに在つてはギゼのピラミット附近に發見せられた延長約一哩餘の道路遺跡により、これまた數千年の往時道路構築の技術が既に高度な發達を遂げてゐた有様を窺はせてゐる。其の大道路は厚さ十尺にも及ぶ大石を以つて鋪裝せられ、路線の兩側には、寺院、公園、銅線、納骨堂などが建設せられてあつた。カルタゴ、ギリシヤ等にも鋪裝道路の遺跡が認められ、ローマ帝國が有つた大規模にして整然たる大道路は、現在尙道路學上の驚異であり、其中には多くの鋪裝道路を含んでゐた。また橋梁に於いてもセミラミス女皇の當時、既にバビロン附近、ユーフラテス河に規模宏大な石橋が架せられ、シーザーの如きは軍隊内に道路築設及架橋の技術に熟練せる技術者を加へ、征服後直に優秀なる道路橋梁を建設した。

斯如き相異は國家規模の大小と兩者が有つた物質文明の限界とに基因するものであつて、上代日本は未だそうした高度な道路及びその附屬物の發達を齎らすべき諸種の條件を具備するに至らなかつたのである。