

中世交通路の一考察

新城, 常三

<https://doi.org/10.15017/2244046>

出版情報 : 史淵. 100, pp.47-55, 1968-03-01. 九州大学文学部
バージョン :
権利関係 :

中世交通路の一考察

新 城 常 三

1

大化改新の詔で、道路・橋梁の国营主義とその無料利用の精神とを明らかにした国家は、令に於てこれを具体化した。すなわち民部省が主務官庁として、全国の道路・橋梁を管掌し、国司が実際の責任者として、その経営を掌った。民衆の利害に、密接な関聯を有する交通路の国营主義は、公地公民制の上に立脚する律令国家として、当然の政策といわねばならない。さらに当時の交通者の主体が官吏か又は国役に赴く民衆であり、輸送物資の殆ど全てが国家の貢納物であり、これらの円滑な交通・輸送の上に、はじめて律令国家の存続と発展とが約束される限り、国家は道路・橋梁の整備に積極的に取り組まざるを得ないのである。しかるに道路・橋梁の建設には、一般に尨大な費用と労力とを伴うのであって、律令国家のかかる事業の可能なのは、公地公民制より得る莫大な財力と労力とに基づくものに外ならない。

それ故に律令制の衰頽、荘園の発達による国家財源の減少は、道路・橋梁の維持、建設を困難にする。かくしてさいに交通路は衰頽し、とくに橋梁は朽廢にゆだねられるか、より簡便にして輕費なる渡船に代替される傾向がとられる。さ

らに律令制の衰頽に伴う官吏並に公役の爲の民衆の往還の減少ならびに国家貢納物の輸送量の低下は、国家の道路・橋梁への関心と熱意を冷却せしめ、さらに荘園の発達に伴う国家支配圏の縮少は、とうぜん一般道路・橋梁の経営より国家が、手を引かざるを得ない事態を導くに至った。

2

文治元年鎌倉幕府の成立により、従前律令政府の執り行つた施策のうち少なからぬものが幕府によって継承された。交通路の国家経営は、また幕府経営に移行された。しかしながら律令政府と鎌倉幕府とでは、政権としての性格に本質的な相違があつた。律令政府は、公地公民制の上に立ち、土地、人民を直接支配し、したがって国内の施設、経営に一般的な責任を有した。しかしながら鎌倉幕府はこれと異なり、その支配圏外に立つ国衙領・本所領荘園は、国内に充満し、幕府が完全に支配し得た地域は、原則としてそれらより遙に狭隘な直轄領のみであつた。したがって国衙領・荘園内の経営は、在庁官人または荘園領主・在地領主などの手に委ねられ、幕府は殆ど関係し得なかつた。交通路についてもまた同様で、幕府はその点に於て、律令政府のはるかに低い地位に立たざるを得なかつた。ここに当然、幕府は、一般的に道路・橋梁の経営・建設に消極的となつたのであるが、ただ例外的に利害関係の深い交通路には関与した。鎌倉市街及び京都六波羅庁の軍事的関門たる五条橋などがその例である。その外にも重要な街道には、幕府はその整備に積極的な姿勢をとらざるを得なかつたであろう。幕府と京都とを結ぶ東海道及び幕府の藩屏たる東国御家人と幕府とを結ぶ鎌倉街道は、その主なものである。とくに京都との急速な連絡のため駅制を設けた東海道の整備には、幕府は強い関心を示したに相違ない（拙著鎌倉時代の交通第二ノ二鎌倉幕府の交通政策）が、しかし何れにせよ鎌倉幕府が積極的にかかわつた交通路は局地的であつたといえよう。

さらにその後成立した室町幕府は、鎌倉幕府に比してはるかに弱体であり、その実質的な勢力範囲も京都を中心とする狭隘なものであった。したがって室町幕府が、直接かかるところのものもそれ以外に及ばない。幕府が関係した橋として知られるものは、京都朱雀河橋並に淀橋（東寺百合文書め四一―五〇）や京都三条橋（兼宣公記応永卅年五月廿四日）など、京都市内や、その近郊に限られるのも偶然ではない。

鎌倉・室町幕府が、交通路の整備に尽した努力は以上の如く、到底、高く評価されるものではないが、それならば、幕府の地方官的存在たる守護はどうであろうか。守護は、元來その管国に対して行政権をもたず、警察権を有するにすぎない。とくに中世初期に於ては、その地位は低く、荘園内部に関与するところが少なく、守護の存在と地方の民衆生活との間の関係は極めて稀薄であった。かかる守護が、領内経営や民衆の福祉向上の為の社会施設に冷淡なのは当然であり、管内の道路・橋梁においてもまたその例外とならなかった。守護が道路・橋梁の施設・経営に関心を払うようになったのは、彼等がその領内を実質的に支配し、大名化しつつあった室町時代以降であったが、それとても戦国時代以前に於てはそれ程顕著ではなかった。

3

以上の如く、為政者による交通路・橋梁等の建設が、きわめて不活潑な中世に於て、彼らの怠慢を補ったものに僧侶があった。僧侶の交通路とくに橋梁建設は、その公共性から、古く仏典が、善行の随一として奨めた福田思想によるもので、したがって僧侶のかかる面に於ける活動は、中世以前に遡るのである。とくに中世は宗教の権威が高く、僧侶の社会的活動の華々しい時代であるから、彼等の交通路など公共事業に携った例はきわめて多い。例えば、東大寺再建の勸進僧俊乗房重源は、十ヶ所に余る湯舎、多くの道路の外、渡辺橋、長柄橋、清水寺橋及び勢多橋の建設に関係し、（南無阿弥陀仏

作善集）相模極楽寺の忍性菩薩も種々な善行の外に、道路の修築七十一ヶ所、架橋実に百八十九ヶ所に及んでいる。（性公大徳本朝高僧伝）かかる事例は、外にもきわめて多い。

中世に於て、交通路に対する為政者の消極的態度を僧侶がよくこれを補完したが、しかし乍道路・橋梁の建設の主体となるものは、決してこれら政治権力や宗教家ではなくして、日常つねにそれを利用し、必要とする現地の領主や民衆に外ならなかった。

俊乘房重源や忍性菩薩その外僧侶による数多い架橋も、彼等は技術的指導者、労働力の糾合者としての立場に立つものであつて、架橋工事の實際に當つたものは、現地民衆自身であることはいうまでもない。

中世人が、一般に国家や為政者よりうける保護は薄く、自己の生活は、自己の力で守らねばならなかった。道路や橋についても同様で、その施設を為政者に俟つよりも、在地領主や現地名主、百姓等が自己の力で解決せねばならぬ場合が一般的であつた。ただ、その施設が一荘一村では、及び得ない場合には、僧侶などの積極的な活動も必要としたであろうが、自己の郷土または荘園内の小規模な橋や渡には、荘園や民衆が自らその事に当らねばならなかった。

道路や橋などの交通路は、近傍民衆の日常利用するだけでなく、それ以外の広汎かつ遠隔の無限の旅人が利用する公共施設である。しかるに、中世に於ては交通路の公共性は忘却されがちである。

中世社会に於ては、一般に荘園または村落単位の濃厚な自給自足経済生活が支配的であり、したがつて隣接社会との交渉は多く稀薄で、中世人の意識する社会圏は、狭隘にして閉鎖的であつた。中世末期、荘園の崩壊、村落相互の聯合、商業の発達、大名領の成立などの社会的、経済的な発展に並行して、自給自足経済はしだいに崩れ、人々の社会圏と視野とは、漸次拡大されたが、一般には、中世人が自己の郷土として意識する地域範囲はごく限られていた。かかる閉鎖的な社会人は、外との交渉・関係の稀薄性からして、一般に郷土以外の人々に対して、親近感も恩恵感も抱かず、したがつて彼等

には、郷土を越えて、広く一般社会の為に尽そうとする公共精神が育成され難い。このことは中世に於て交通施設、公共施設の未発達となつて表現されざるを得ないであろう。(拙稿「寄船考歴史地」
理八十四卷三号)

古代から中世への過程に於て、交通路とくに橋が一路改善の方向に進展しつつあつたかどうかは、明瞭でなく、むしろ否定的とも考えられる。河川横断の発展段階は、一般に徒渉→渡船→橋である。しかるにすでに古代に架橋されていた河川が、中世に入り渡船に退化した例が少なくないのである。例えば、富士河は、古く承和二年六月の太政官符には、浮橋が架せられてあるが、(類聚三代格二六)中世では、殆んど渡船であり(海道記・梅花無尽藏)。『平家物語』や『太平記』に誌された、三河矢作河の橋も、その後消滅し、天文・弘治の頃、連歌師宗長(東国紀行)や山科言継(言継卿弘治二年十月)船で渡っている。

さらに『拾芥抄』には、中世の三大橋として瀬多橋、宇治橋、山崎橋(または淀橋)が挙げられているが、それとても中世全代を通じて、不断に橋が常設されてあつた訳ではない。このうち淀には、鎌倉時代渡船が多く(葉黄記寛元四)年四月廿六日、宇治橋も建永元年十月道助法親王が、東大寺受戒のため、奈良に下向した時は橋でなく船で渡っている。(伏見宮記録利六十一御八講部類記)瀬多橋もまた、中世を通じ橋を欠く場合が少なくない。(平家物語三・吾妻鏡文治三年十月廿八日・勘仲記弘安七年九月十日・圓城寺文書・東国紀行)

以上は主として幹道であるが、一般にも私が中世の記録、文書などを通観して得た印象によれば、渡船は、橋に比してより多く、中世はまだ橋の時代ではなくして、その前段階たる渡船の時代にすぎない。中世の関所手形に、関渡、又は関舟渡に対する勘過状の多いのも、かかる推測を助けるものとならう。(妙興寺文書・前田家文書・蔭涼軒日録寛正三年十月三日)

中世に於ては未だ渡船が、一般的に優勢であるのみならず、古代の橋が中世に入って渡船に退歩した例も少なくなく、

また橋を常としながらも、朽廃と修理との間に永い空白期間があり、旅人は大なる不便を忍ばねばならなかった。

中世に渡船が一般的であるが、その多くが、架橋技術の未発達に負うものでないことは明瞭である。古代・近世の如く、国家的立場から交通路の整備、建設を図る政治権力が、中世に乏しく、交通路の整備が経済力の弱小なかつ公共心の乏しい現地小勢力、民衆に委ねられたからである。何故ならば、彼等の需要度の低さは、多くの場合、渡船で間に合い、かつ渡船は橋に比してより軽費である。さらに治水設備のきわめて不備な中世に於て、河川の汎濫は常時的であり、その度毎に橋梁の流失は必然的である。現地人が年々架け替えの経済的負担に耐えず、渡船を撰んだのも当然であろう。このことは、資力、労力に富む幕府等の権力や公共性に立つ僧侶の努力が上記の例にその一端が覗れる如く、渡船ではなく専ら橋に向けられたことと対照的である。

4

現地関係者の交通路に対する公共意識の低さは、さらに道路の破壊或いはその耕地化となつて表現されている。平安末永治の頃であるが、東大寺領美濃茜部荘とこれに隣接する平田荘との間の平田大路が、平田荘側から割き取られ、同荘の加納地とされるに至つた。（東大寺文書四ノ十三永治二年十月茜部庄住人解文）

かくの如く道路という公共的なものへの侵略と、その耕地化||私有化の危険は、常に存在していただろう。荘園の坪付のなかに、往々、一坪が一町を超えるものがある。もとより一坪は面積一町であるが、時折一町を超えて一町二反、一町三反等に及ぶものが散見される。その理由は、十分明白でないが、その坪に接属する道路を浸蝕して、耕地化し坪の中に編み込んだ場合も十分考慮されるであろう。

さらに道路の耕地化の外、道路を破壊して私益に利する例もある。例えば、明応三年頃、伊勢倭村百姓等三百二十一人

及び同三賀野衆二十八人合せて百姓三百四十九人の起請文があるが、そのなかの一条の

一 大道を損、むめつちに不可取之

との文面が注意される。(成願寺文書)恐らく農民が道路の土を掘り崩して、自分らの田畠のあぜ土にでもなそうとしたものであろう。

とかく公共物は、私益の前に破壊の危険にさらされがちである。かくの如く、私益と公共との争剋は、超時代的で、ひとりで中世に限るものではないが、古代・近世に於ては、村落を超えた権力が、在地民衆の私欲を押さえて道路の公共性を護ったのである。しかし乍ら、中世では、一般にかかる規制力は脆弱で、現地の放恣に委ねられがちであり、為に彼等の私益がとかく優越したものと考えられる。

かくの如く、既成の交通路の維持が必ずしも容易でないとするならば、私益と衝突し易い道路・橋梁の新設・延長・幅員の拡張などは一層困難であったろう。鎌倉時代、寛喜の頃、東大寺の申請により、奈良南院郷の路次の幅員を、沿道の少屋・築地などを破却して広げたことがあった。(刊本東大寺文書三三八〇 一号権少僧都尋恒書状)道路の新設、幅員の拡大は、市街地の場合はかくの如く家屋の撤去を伴いがちであったが、農村では、田畠の取り潰しの上で始めて実現される場合が少なくないに相違ない。かかる場合田畠 \parallel 私益の前に、道路 \parallel 公共が打ち克つことは一般に困難であったであろう。

5

以上の如く、中世の道路・橋梁は、多くの現地人の手により経営されたが、その資力、労力の動員力の限定性と彼等の公共精神の低さとは、必然的に交通路の公共性を見失わせ、その質的・量的な発展とを妨げる。さらに中世人が自己の村落内部の交通路を、自己社会以外の未知なる旅人に開放して無料利用を認めることなく、通行料 \parallel 関税を普遍的に徴して

いた事実も、またその理由の一端を中世社会の閉鎖性と公共精神の低さに求められるであろう。

永享の頃、来朝した朝鮮の使節は報告書の中で、次のように伝えている。（世宗実録四十三）

大江にはすなわち舟橋を設け、溪間には年楼を設く、その傍に居るもの、その橋の税を掌り、客人を過ごさしむ。

錢十文或は五文を納む、その橋の大小をくみてこれを納め、もって後日修補の資となす。

事実、中世に於て橋賃の徴収は普遍的な現象であった。しかしながらその徴収が、かくの如く、単に後日の修理費捻出のためのみならば、旅人にとり必らずしも多大な負担とはならなかつてであろう。朝鮮の使節の見たこの風景は、発生史的には真実であつたであろうが、当時これは全く空文化し、橋賃の名目のもとに、旅人は莫大な負担を強いられていたのである。

それらの橋賃の蓄積がすべて次の橋の建設費に充たされるならば、橋の改善やさらにはその技術的発達も期待される。しかし橋賃は、関所とともに、橋の修理費という本来的な意味を全く失つて、橋の持主の私腹を肥す財源となるにすぎなくなつた。

鎌倉末、武蔵称名寺と天龍河及び下総高野橋との関係（金澤文庫古文書）室町の中頃、京都西方寺が、近江酒入郷横田河の橋公事を所有し（蔭涼軒日録長祿四年五月二日・山中文書）文明の頃、伊勢参宮街道の清水橋の橋賃を、同地の長野氏が知行した（三国地誌）など何れもその例である。

橋のみならず、道路が旅人の為に容易に開放されず、高額の利用料を徴していたこともまた、道路の私有観の結果に外ならない。すなわち関所の濫設である。中世とくに南北朝期以降畿内を中心として、至る所関所の濫設されたことは周知の事実である。伊勢は日永・桑名四里の間の六十余関（輯古帖三）文明の頃、伊勢一国の百廿関等（真盛上人往生伝記）はその一例である。道路上の関税発生理由は、種々考え得られようが、道路の私有意識に基づく利用料の徴収である

時代の降下に伴い、村落の閉鎖性が徐々に緩和されることは、交通路の発展にとり幸したであろう。

日本の道路史上注目すべきは、戦国時代であって、大名領の形成は、道路の上に多大の変革を齎らざるを得なかった。とくに東国大名は、本城と支城との聯絡などの外軍事的要請から、領内道路に積極的に取り組み、やがて織豊政権から徳川幕府の成立へと、幕府体制の生成、発展にともない交通路は、漸次整備されつつあった。(拙著戦国時代の交通)しかし、これとても主として領内の幹線道路であって、村落内の小路については、藩権力は殆んど介入しなかつた。それらは中世以来の村落共同体に委ねられたが、その際にも村落成員の個人的利益と公共との争剋は、繰り返されたであろう。しかし共同体的な規制力がたえず私益を抑制して、道路の維持が図られていたものと解される。