

東海道日岡峠における木食正禪の道路改修事業

安 田 真 紀 子

はじめに

現代の都市問題のひとつは交通問題であり、最近様々な角度から交通史への関心が高まっている。交通史への関心の高まりの根底のひとつには、『近世交通史料集』や『五街道分間延絵図』などの基本的な史料の公刊がある。また最近の交通史研究は、街道・宿駅の成立や構造などの基本的な研究ばかりでなく、交通文化ともいべき分野への関心も高まっている。しかし、一方では、具体的な個別事例の研究には乏しく、誤まった事実認識や概念の混乱のまま、再検討されていない事が少なくない。例えば、ここに取り上げる東海道日岡峠(ひのまか)に関する道路改修事業についても、具体的な論証をみないまま、誤まった理解が定説化されているかにもえる。

日岡峠は、東海道大津と京都間に位置する。近世の京津街道（大津街道、三条街道ともいう）は、京畿と関東あるいは北陸とを結ぶ幹線道として、また為登米運送路として、重要な役割を果たしていた。ところが、京津間には逢坂山と日岡峠という二つの難所が存在し、とくに日岡峠は京の出入口のひとつである粟田口へ通じる要衝でありながら、急勾配のうえ湿沢などにより、雨天においては通行に困難をきたす悪路であった。京津間の運送には、牛車、牛の背、馬の背、歩行荷などが利用されていたが、なかでも牛車は為登米運送の重役を担い、街道には往還と並行するかたちで、牛車のための専用道「車道」(くるまぢみち)が設けられていた。しかし、重量荷物を積載した牛車の往来が輻輳する車道は、破損も甚しく、幾度となく改修が行われてきた。

近世における日岡峠の主な改修をみると、宝永三年（一

七〇六)十一月から翌年三月にかけて、山科各村により「車道付替」普請が行われ、享保二十一年(一七三六)からは、京都の僧木食正禪(一六八八〜一七六三)が三年を費やして改修している。また、文化二年(一八〇五)には、心学者脇坂義堂(?〜一八一八)の上申により幕府によって、大津八町筋から京都三条大橋に至る約三里が改修されている。更に、慶応元年(一八六五)には、峠の迂回路が切り開かれ、慶応二年(一八六六)七月には、大津御用米会所・同米取締方、京都三条・四条の車屋が中心となり、「新道御切開坂道引均」普請を願い出ている。明治に入ると、馬車通行が開始されるに伴い、明治六年(一八七三)に補修が行われ、明治八年(一八七五)には、峠の切り下げ、道路の拡張、舗装を施した大規模改修が京都府により行われている。

このように、数回にわたって行われた改修工事のなかでも、享保二十一年(一七三六)一月からの木食正禪による改修は、後に幕府によって行われた改修などに比べて、あまり知られていない。研究者間でも、その位置付けは極めて曖昧で、正しく評価されていない場合が少なくない。『京都府山科町誌』では、正禪の行った改修を木食応其(一五三六〜一六〇八)の事蹟としており、他にも同様の誤りが

見受けられる。応其といえ、豊臣秀吉の帰依を受け、高野山を再興するなど、十六世紀末から十七世紀初頭にかけて活躍した人物である。このような誤りは、応其があまりにも有名で、木食上人といえ、応其の代名詞のようになっていることに起因するものと考えられる。

日岡峠の改修については、正禪の改修に限らず、いくつかの改修が交錯して、研究者の混同や誤解をひきおこし、各改修の事実関係をより不明確にしている。とくに、「車石」の問題については、敷設起源などをめぐって、研究者により様々な見解がなされているが、なかには正禪の改修を車石敷設起源とする説もあり、判然としない。また、京津間の旧街道沿いでは、多数の車石が発見されているため、研究者の視点は「車石」という遺物に向けられ、それが前面に押し出された結果、改修全般にかかわる事実が不明瞭になってしまっている。このように、混乱を招いている要因のひとつは、「車道」と「車石」の概念がはっきりしていないことであろう。しかし、根本的な原因は、個別事例の実証的研究がされないまま、現在に至っている点にあり、そのため、概念の混乱や先学の事実誤認を踏襲する例などが生じているのではないだろうか。

そこで、本稿では、正禪による改修を取り上げ、次のような課題を設定したい。ひとつは、正禪によって行われた日岡峠改修の全容を史料に基づいて分析すること、もうひとつは、「車道」「車石」という用語を正禪の改修にかかわらせながら明らかにすることである。

なお、正禪の改修については、史料紹介の意味も兼ね、繁雑ではあるが、できるだけ多くの史料を掲載することとした。

(一) 木食正禪による日岡峠改修計画

正禪は、丹波国保津村の出身、俗名を村上茂八郎と称し、二十四歳で出家、高野山へのぼり、木食の修行を積み、大阿耨梨の位にまで至っている。宝曆十三年（一七六三）、七十六歳で寂するまでに、日岡峠改修をはじめ、一乗寺狸谷不動の開創、真如堂安置の金銅仏の造立、安祥院の再興、渋谷街道の改修など、多くの社会・土木事業を行っているが、なかでも日岡峠の改修事業は、最も大規模で、社会的にも意義深いと思われる。まずは、正禪を中興の祖とする安祥院⁽¹³⁾所蔵の「安祥院文書」⁽¹⁴⁾をもとに、正禪が日岡峠の改修を発願してから着工に至るまでの経過をみていこう。

正禪の日岡峠改修の願望は、かなり以前からあったようであるが、奉行所へ修築を願ひ出たのは、享保十九年（一七三四）十一月である。願書には、正禪の改修着手の動機がみえる。

乍恐口上書を以御願奉申上候

一拙僧儀先年一字建立之蒙御赦免、安祥院大方成就仕難有奉存候。然者三条山科領日岡峠車道近年殊之外相損シ、荷車牛大分苦痛仕不便ニ奉存候。依之坂中ニ而者上荷を取減シ牛追是をはこひ候得共、雨天杯之節水高ク牛之四足相つかり歩行たやすく難成、其苦ミ難堪相見江申候。依之拙僧年来之志願御座候間、蒙御赦免一鉢之施入を以右車道を普請仕、何卒牛馬之苦痛をかるしめ候様ニ仕度、粗村方をも承合申候。右之願望御座候得者普請之内往還少茂指支不申候様、尤車道脇之畑地等も損シ不申、村方往還共ニ申分無之様相对可仕候。此普請之義者第一牛馬往還其苦痛を助度念願計ニ而御座候故、急度普請致方仕様書を以相極メ候而御願申上ル筋ニ而ハ無御座候。拙僧心力之及申程念ヲ入、年久敷車道損シ不申、牛馬往来少ニ而茂致安仕度奉存候間、此旨被為聞召

届御赦被成下候者難有可奉存候。以上。

享保十九年寅十一月廿三日

安祥院

木食正禅判

御奉行様

正禅は、改修発起の理由として、車道の破損が激しく、牛が通行に苦勞していることを挙げ、牛の苦痛を軽減させたいとしている。ここに、僧侶としての正禅の姿勢がうかがわれる。近代的な考え方にもとづけば、難所の改良工事の目的は、運輸機関の合理的発達と円滑な流通による経済的發展を望むことにある。ところが、正禅は利益などを一切追求することなく、宗教者として、生類を慈しむ心から改修を発起している。

ところで、正禅は、荷車牛の苦痛を軽減させるためという目的どおり、車道に改修の主眼を置いていた。京津間における車道の起源は定かではないが、この願書から、少なくとも正禅が改修に着手する以前から車道が存在していたことは確かである。また、願書から当時の車道の破損状況を知ることができる。急勾配の坂は、路面の破損によりなお一層牛に負担を与えるため、牛車は上荷を減らし、その分を人が運ぶという程であった。加えて、雨天においては、

牛の四足がつかるほどぬかるみ、歩行も容易ではなかったという。

享保十九年(一七三四)十二月、正禅は次のような仕様書を奉行所へ提出している。

乍恐口上書

一 今度拙僧義、日岡峠車道深サ七、八尺通り程堀レ損シ有之ニ付、車道幅三間ニ弐町之間地普請仕度旨、先月廿三日御願申上候処昨晦日被召出、車道地形築上ケ候内ハ車往還牽通シ候哉、左候ハ、往還之障リニ者不相成候哉、且又仕様如何候様ニ仕候哉と御尋被成候ニ付、委細書付奉差上候覚。

一 前段ニ申上候通式町余之間深サ七、八尺程窪候所江小石ヲ入築上ケ一面大石ヲ敷、往還並ニ引平均候積リニ御座候。右地普請之間ハ荷車往還を牽セ申度候。尤峠之間ニ者往還狭ク車式輛行違候義難成候ニ付、右狭キ場所之北側ニ出張候在家式軒御座候を、相對を以私買得仕、其屋敷之北手江建物引退ケ置、往還人馬煩無之様ニ仕度候。此外右之場所之前後者車行違候而も指槽無之程之道幅ニ而御座候。

一 右在家式軒北ノ方へ引退ケ候跡地、永代往還江指出

シ道幅ニ而御座候。

一往還之筋、峠ニ而三尺斗茂地形引御シ申度候。此外
ニも連々以往還車道共ニ次第二手ヲ入、道宜敷成候
様ニ仕度候。

一右地普請之義ハ、先達而申上候通一鉢之施入を以存(附カ)
立候ニ付、急々ニハ出来申間敷候間、此段茂御断奉
申上候。尤山科郷日岡村領分ニ付、庄屋・年寄へ茂
相障義少茂無御座候。勿論往還之妨ケニ成候義毛頭
無御座候。願之通被為仰付被下候ハ、難有可奉存
候。以上。

享保十九年寅十二月朔日

清水寺領五条坂
安祥院 正

禅 判

御奉行様

この仕様書には、いくつか注目すべき点がある。まず、
車道の破損の程度であるが、正禪の報告によると、七、八尺
も掘れ損じて、路面はかなり凹凸が生じていたという。先
に挙げた願書にみえる破損状況を考え合わせると、正禪が
改修に着手する以前、日岡峠の車道は、土道であったと推
察される。

さらに、仕様書を分析すると、工事期間中は車道の通行

が不可能なため、車は往還を通すようにしたいとしている。

ここで注目すべきは、「峠之間ニ者往還狭ク車式輛行違候
義難成候ニ付」「此外右之場所之前後者車行違候而も指構
無之程之道幅ニ而御座候」と、往還筋における行き違い通
行にふれている点である。これは、着工以前から車道にお
いて、車両の行き違いが慣行されていたことを示している。

車石が敷設された軌道は単線であると考えられることか
ら¹⁵⁾、この時点における車石の存在は認められない。車石の
起源や車石敷設後の車道については後述するが、車石の起
源を知る上において、この仕様書は貴重な史料といえよう。

さて、仕様書に挙げられた工事の概要であるが、車道に
ついては、破損の激しい二町の間、幅三間にわたって改修
を行うこととし、窪地へ小石を入れ、その上一面に大石を
敷きならす「敷石法¹⁶⁾」を採用している。この工法ならば、
路面の凹凸をなくすことができ、敷石で地面を覆うことに
よって、雨天の泥濘を防ぐことも可能である。また、往還
についても、工事中の車両通行に伴う道幅の拡張と峠の切
り下げの実施を申し出ている。とくに、往還の拡張にあた
っては、妨げとなる沿道の屋敷地を正禪自ら買い取り、建
物は移築して跡地を永代往還として提供すると約束、同月、

銀百匁で購入していることが、次の口上書からわかる。

乍恐口上書

一山科日岡峠車道築立候儀、先達而奉願、当十三日御役人中様御見分被成下難有奉存候。車道普請之内者往還を車牽せ申候ニ付而ハ、同村百姓長兵衛後家つま家出張リ申候ニ付、相對之上買取家跡道ニ可仕旨申上置候。当十三日御見分相濟候上ニ而弥相對仕、右つま屋敷地東西拾間半南北五間半、北東ノ方ニ而欠在之内ニつま居宅建御座候を、此度右家屋敷地代銀百匁ニ永代買取申候。則代銀相渡証文取置申候。畢竟右地普請之間之入用ニ買取候地所ニ付、右地屋敷之内を海道ニも致シ、又者石入置場并休所ニ成候様ニ小屋建候分ニ而、余リ地者差而外ニ入候事無之ニ付、残り地之所ニ八疊敷之つま居宅正禪より建直シ古木等ハつま江可遣筈ニとくと示合置、何之申分茂無之指障候義弥以無御座候間、願之通被為仰付被下候ハ、難有可奉存候。以上。

享保十九年寅十二月十七日

清水領五条坂安祥院
木食正禪印
山科郷日岡村百姓長兵衛後家
売主 つま印

證人 庄右衛門 印

庄屋 伊右衛門 印

年寄 五兵衛 印

川原町三条下ル式丁目車屋
挨拶人 長次郎 印

御奉行様

この屋敷地の買い取りをはじめとして、改修に関する諸費用はすべて正禪が負担しており、財源ならびに捻出方法は興味をひくところである。これまでみてきた享保十九年十一月の願書、同年十二月の仕様書にはともに、「一鉢之施入を以」とあり、これが費用の調達法を知る手がかりとなる。この「一鉢之施入」の解釈をめぐり、正禪は奉行所へ一通の口上書を差し出している。それによると、「私一鉢之施入を以道普請仕度奉願候ニ付、施入と申ハ御公儀之御威光ヲかり勸化ニ而茂仕哉と御尋被成候。此義ハ先達も申上候通、拙僧平生捨鉢ニ罷出候。其余斗ヲ以、右之普請仕度志ニ御座候」と、費用は托鉢によって捻出されていたものとわかる。正禪は、正徳二年（一七一二）に高野山から京都へ戻り、以来市中を托鉢して廻っている。正禪の托鉢は、自身の修行、市中への信仰の普及の他に、財源の確保をも目的としていたこととなる。托鉢修行で市中の支持

者も少なくなかつたようである。たとえば、享保三年（一七一八）、正禪は一乗寺狸谷に山居、その際、彼を慕つて人々が狸谷へ群れなし、奉行所から下山命令が出るといった経緯もある⁽⁹⁾。この一件に見られるように、正禪は京都市中において相当な支持を得ており、これが経済的な支えともなつたのであろう。いずれにせよ、正禪はかなりの理財家といふことができる。日岡峠の改修以前にも、安祥院の再建をはじめ数多くの事業を手がけているが、これらの費用も托鉢または寄付によつてゐる。正禪は、托鉢によつて集められた資金を有益、かつ有効に活用する方法を常に考へていたのではなからうか。

なお、工事の経費、労働力などの具体的な数値については、記録に欠け詳らかではない。

改修の準備が整ひ始めた享保二十年（一七三五）六月、正禪は次のような工法の変更を願ひ出ている。

乍恐重而奉願上候御事

一先達而奉願上候大津海道日岡峠車道筋長延凡百八拾間程之間、深サ七、八尺程之低キ所江小石交り山土ニ而築上ケ、一面ニ大石ヲ敷往還並ニ引平均地普請仕度御願奉申上候処、願之通被為仰付難有奉存候。

然ル所ニ敷石ニ仕候得者車之輪留り無御座、登り下りニ牛難儀之筋ニ相聞候。依之相考車屋中之内巧者成方へ相談仕、此度地普請目論見致替申候段、左ニ書付奉願上候御事。

一右凡百八拾間程之間ニ直高拾五間程之かうばいを、坂之上ニ而平地之道筋凡六拾間程を削下ケ、其土を坂之下タより壱里塚迄之間六拾間程之所へ持平均シ、右拾五間程之こうばい凡惣長延三百間斗之所平均ニいたし申候得ハ、拾間ニ而之こうばい式尺余程宛之積りニ相成り申候。左候得ハ牛車苦痛ハ無御座候様奉存候。尤所々ニ土留ニ大石ヲ敷、永々車道筋損不申候様ニ仕候。且又人馬道筋之高下を車道同様ニ引平均申度奉願上候御事。

右之趣重而奉願上候。御赦免被為成下候ハ、難有可奉存候。尤地普請取掛り候節前日御断可奉申上候。以上。

享保二十乙卯年六月

安祥院住持
木食正禪

御奉行様

工法変更の理由は、敷石法にすると車の輪留めがなく、牛が登り下りに難儀するとの情報を得たため、車屋中の巧者に相談の結果、峠を切り下げ勾配をなだらかにする

「峠の切り下げ法」を用いることとしている。峠の切り下げ法は、約百八十間の間、直高十五間の勾配を、坂上の平地約六十間を削り、その土を坂下から一里塚迄の約六十間の所へ持っていくもので、短距離(約百八十間)で急勾配の坂を、なだらかで長い(約三百間)坂にしようというものである。確かに、着工前、八パーセントの勾配が、切り下げ後には五パーセントとなる計算で、切り下げが実施されれば、牛の負担はかなり軽減されるはずである。

ところが、峠の切り下げ法を採用すると、坂下から一里塚迄の間は置土により路面が高くなることから、沿道に屋敷を持つ百姓善六は、自宅の嵩上げを条件に道路の置土を認めている。善六が正禪に宛てた一札をみてみよう。

一札

一 当所日岡峠車道相損シ候ニ付、右車道并人馬共ニ普請被成度、依之峠より下ノ方一里塚ノ前後迄土ヲ置地面被上候ニ付、御公儀様へ先達而御願上有之、去ル十二日ニ御見分被遊、其節御役人様方被仰渡候趣ハ、私共表通りニ土を置地面あがり候而も不苦候哉と御尋被遊候故、私共申上候ハ表通り地面あがり候てハ出入旁迷惑仕候段申上候。併御大望之義ニ而御

座候間、私共居宅共ニ地面御上ケ被下候ハ、少茂申分無御座候。勿論此儀ニ付金銀申請候義ハ不勝手ニ御座候。此旨被仰上御願之通御赦免被遊候ハ、何時ニ而も普請ニ御取懸り可被成候。右為後日之仍而如件。

享保廿年卯八月廿六日

日岡村百姓

善六 印

安祥院木食正禪

この善六との一件をはじめ、沿道屋敷地を買い取る際などの住民と正禪とのやりとりをみると、沿道住民は総じて正禪に協力的で、条件を提示しながらも工事に賛成している。善六が正禪に宛てた一札にも、「御大望之義ニ而御座候間、私共居宅共ニ地面御上ケ被下候ハ、少茂申分無御座候。勿論此儀ニ付金銀申請候義ハ不勝手ニ御座候」とみえ、住民が正禪に信頼を寄せていたことがわかる。加えて、住民は日岡峠の破損に迷惑を被っていたところがあったのではないだろうか。修復したくてもできない住民たちにとって、正禪のように改修にのり出す者ができたことは、願ってもないことで、さらにそれが公儀によるものではなく、民間人の手によるものであったことに、前向きな態度を示したのである。

しかし、同年九月には、沿道住民の反対により、正禪は三度工法の変更を願ひ出ている。

乍恐重而御願

一山科郷日岡峠車道築上ケ、一面ニ大石を敷、地普請仕度旨、去寅十一月廿三日御願申上候処、敷石ニ仕候得者車之輪留り無御座難義筋相聞候ニ付、百八拾間程之間坂之上ニ而直高十五間程削下ケ、坂之下より一里塚迄右土持平均申度旨、重而当六月十一日奉願、同八月十二日御役人中様御見分之上、村方道筋之百性共被召出右願ニ付相障義も無之哉と御尋被遊候処、百性家之表通り削下ケ義、又ハ置土仕候義兩処共難義之旨申上候ニ付、右願筋御取上難被為成旨被仰渡奉畏候。依之右御願ハ相止メ、去寅十一月癸旦願上ケ候通りニ仕度重而奉願候。尤坂下より一里塚迄六十間程之間土置申度存候へ共、是も差止メ、先牛道理メ候上ニ而重而追々可奉願候。併輪通りニ大石敷候義ハ輪留り無之、すべり候由ニ而、輪通りに多ク小石入築上ケ、所々ニ大石敷申度奉存候。ケ様ニ仕立候得者、村方其外何方へも何之差構も無御座候。右願之通被為仰付被下候ハ、難有可奉存候。

以上。

享保廿年卯九月四日

木食正禪

御奉行様

峠の切り下げ法の検分の際、沿道住民から屋敷地への障害が訴えられ、正禪は住民の意見を尊重、峠の切り下げを止め、当初の敷石法に改良を加えた「大石砂留め法」¹⁹⁾を採用したいとしている。大石砂留め法は、敷石法のように一面に大石を敷くのではなく、輪通りに小石を入れ築き上げ、所々に大石を敷く方法で、沿道住宅への障害、牛の負担などを考えると、これまでの二方法よりもはるかに優れている。そこで、最終的な工法を大石砂留め法と決め、享保二十年（一七三五）十二月には、翌年二月上旬からの着工を届け出て、実際には一月から下準備かたがた工事にとりかかっている。

以上、正禪が改修を願ひ出してから着手するまでの過程をみてきた。着工までに一年を要しているが、三回にわたって工法を変更したこと、住民との交渉、奉行所との折衝に要する時間を考えると、決して長い時間ではないだろう。正禪にとって一年の準備期間は、住民の意見を聞くための重要な時間であったといえる。

(二) 元文年間の日岡峠改修工事

次に着工後の経過を追っていこう。正禪は十分な準備段階を経て、享保二十一年(一七三六)一月から工事にとりかかっている。そして、同年三月までに、往還よりも八、九尺低かった車道を往還同等の高さに埋め、さらには、坂下から一里塚迄の間に置土をしたいと申し出ている。

奉差上口上書

一日岡峠地普請之儀、先達而奉願候通、車道八、九尺はと埋メ地形海道並ニ罷成申候。且又峠下より沓里塚迄之間之所、先達而置土之義奉願候。此義者前通り之百姓共居宅共ニ地形築上ケ呉候ハ、何之申分度無之段拙僧方へ一札差出シ申候ニ付、百姓家共ニ築上ケ置土仕度奉存候。依之右之段御断奉申上候。以上。

享保廿一年辰三月

清水寺願五条坂

安祥院 木食 正禪

御奉行様

このように、置土は、前年八月沿道住民の善六との間に交わされた約束通り、住宅の嵩上げをも同時に行うとしている。したがって、日岡峠の修築は、大石砂留め法と置土

法の折衷工法によったと思われる。

元文元年(一七三六)十月、道造りが大半完成したところで、正禪は街道周辺の施設の整備に着手している。以下、その内容をみよう。

乍恐口上書

一山科日岡車道普請之義、当春御届申上候通、当辰正月廿四日より取懸り過半出来仕難有奉存候。然処ニ峠南之方百姓八兵衛表通り迄ハ溝御座候へ共、夫より下之方拾三、四間程ハ溝無御座候故、高水之砌者水車道江流込候ニ付、車道ハ不及申往還共掘損シ申候故、今度同所南側百姓久右衛門所持仕候表口拾四間五尺、奥行三間五尺之明地屋敷を相對を以拙僧方へ買請、則表通り溝付右溝を永々往還江差出シ置申度奉存候。

一先達而蒙御赦免候拙僧休足場沓ケ所、此度久右衛門方より買請候土地へ、間尺其儘ニ而引移り、且又峠ニ井戸無之山ノしたたり斗を請来、往来共難義仕候由ニ付、右買請候地面之内ニ井戸沓ケ所堀、勿論永々相損シ不申候様ニ石井ニ仕、松養水号、村方・旅人之呑水ニ仕度御届申上候。則絵図ニ記奉差上候。

一蹴揚石水坂寒中ニ至而ハ土岩なめらニ罷成、牛馬之
四足立不申、其上同所東方土橋不時成踏抜キ、闇夜
ニ者人馬共別而難義仕候由ニ而、諸方之牛馬持之為
惣代別紙書付出之申候ニ付、右普請之刻石水坂之辺
百五十拾間程之間、土岩共切平均遣シ、土橋を石橋ニ
致シ替遣し度、此段奉伺候。乍恐被為聞召届被下候
ハ、重々難有可奉存候。以上。

元文元年辰十月十日

清水寺領五条坂

安祥院

木食 正禪

御奉行様

(絵図略)

まず、正禪は街道に面した久右衛門の所持地を買い受け、
表通りに溝を設けたいとしている。雨による道路破損の防
止策を講じたのである。そして、買い受けた土地内には、
前年道路工事に設けた休息所を移築し、また松養水と称
する井戸を設けて、村方や旅人に飲料水として提供したい
と申し出ている。口上書に添えられた絵図によると、溝は
幅二尺、松養水は高さ二尺、差し渡し三尺三寸の石井で、
休息小屋の他に石置き場がある。

さらに、正禪は、蹴上石水坂の約百五十間の道普請と、

土橋を石橋に架け替えることを上申している。現在では、
石水坂の位置は判然としないが、おそらく蹴上の清水前あ
たり、九体町付近ではないかと思われる。架け替えられた
橋についても同様に判然としないが、『東海道宿村大概帳』
の日岡村の項目に、「字本橋石橋、長壹間四尺、横三間五尺」
とあり、これをこの時正禪が架け替えた橋とする説もあ
る。⁽²⁾

休息所は、五年の期限付きで設置が許可され、以前のま
まのかたちで移築された。そして、翌元文二年(一七三七)
七月と八月には、休息小屋の改良工事および増築を願ひ出
ている。

この間、道普請の進行状況については、全くといってよ
いほど記録がない。享保二十一年(一七三六)一月に着工以
来、峠下から一里塚間の修築法に関して変更があったほか
は、大きな問題もなく工事が進められたものと考えてよい
のではないだろうか。元文三年(一七三八)十一月には竣
工、実地の検分を上申している。⁽³⁾こうして、約三年にわた
る街道の改修工事は完了したが、人馬道と車道の区別を明
示するため、石標四基の建立を願ひ出ている。

乍恐奉願候

一大津海道日岡峠地普請出来仕候ニ付、往古之通人馬并車引通道筋相分り申候様ニ被仰付被下候上、石杭ニ御書付左之通奉願上候。尤石杭四本拙僧方より拵差上ケ可申候間、乍恐御書付被仰付被下候様ニ奉願上候。以上。

清水寺領五条坂

安祥院

木食 正禪

御奉行様

元文三年午十一月

峠坂之上_二

是より右のかた牛車引通し道

同所_二

是より左のかた人馬往還道

峠坂之下

是より左のかた牛車引通し道

同所_二

是より右のかた人馬往還道

石標は、峠坂の上に二基、坂の下に二基を建立したいとしている。ここでいう坂の上とは、正禪が建立した休息所のちの梅香庵あたりを指すものと思われ、坂の下とは、岡川から一里塚迄付近を指していると思われる。一般的に日岡峠といえは、梅香庵付近を指し、『東海道分間延絵図』をみても、岡川から梅香庵に至る道筋が急坂であることがわかる。正禪が着工前に示した峠の切り下げ法と同様の位置関係で、石標の設置にあたったと思われる。梅香庵付近

と岡川に架けられた石橋付近に二基ずつ建てられたのではないだろうか。

石標四基は、人馬道と車道の位置関係を知る上において重要である。石標に記された「右」「左」は、京都側または大津側のどちらからみるべきであろうか。正禪の工事区間が、日岡峠の急坂であったことを考えれば、これらの石標はいずれも、坂を通行する人々のためのものということができる。したがって、坂の上の二基は、峠を下る人々のためのもの、すなわち京都側から大津側へ向う人々のためのものであり、坂の下の二基は、坂を登る人々のためのものであり、すなわち大津側から京都側へ向う人々のために設置したものと考えられる。ゆえに、日岡峠においては、車道は京都へ向って左側に、人馬道は右側に位置していたということになる。

以上、正禪の改修着工後の経過を追ってきた。工事の詳細な内容、例えば使用した土砂の量、敷石の数、間隔、人足数、経費などの記録がないのは残念であるが、正禪が手懸けた仕事の範囲は明確である。

(三) 日岡峠の保全と渋谷街道の改修

正禪は、改修工事終了後も街道の永代管理を約束し、保全・維持にあたっている。道普請完成直後には、工事のために置いた休息所を本格的街道施設とする旨を申し出ている。

乍恐奉願上候口上書

(中略)

一山城国葛野郡梅ヶ畑広芝ニ在之候無本寺浄土宗至芳庵与申庵地東西五間式尺南北三間半年貢地之小庵ニ而同村庵主より先達而拙僧江譲り請申候ニ付、兼帯庵ニ仕罷有候。此小庵日岡峠道普請中御免被成下候小屋建有之候此所江、右之小庵引移シ申度奉願上候。拙僧存命之内者右道筋修覆之儀者如何様共可仕候得共、至後々ニ損シ候所修覆難心得奉存候。当分ハ弟子共差遣置世話仕候様ニ申付置、拙僧義も折々罷越、道筋少々損シ候所々有之節者繕直シ、永々右場所不損様ニ仕度候ニ付、安祥院より庵守指置小破之内ニ世話仕候様ニ仕度奉存候間、右之段乍恐被為聞召分、小庵引移之儀奉願上候通御許容被為仰付被下候ハ、重々難

有仕合可奉存候。尤小庵跡地之儀者村並之俗家地ニ被仰付被下候様ニ是又奉願上候。以上。

元文三年午十一月
安祥院住持
願主 木食 正禪

御奉行様

正禪は、道路改修中から後々の街道管理のための小屋の設置を計画していたのであろうか。竣工時にはすでに葛野郡梅ヶ畑の至芳庵を譲り受けている。この至芳庵を日岡峠へ引移し、庵主を置いて街道の管理や修繕にあたらせたいという願いであったが、元文元年(一七三六)に休息小屋の設置については、五年間限りという約束が奉行所との間に交わされており、永代にわたる小庵の設置について、奉行所は難色を示したようである。それでも、街道の保全に努めたいという正禪の熱意は強く、その後も数回にわたって、小庵の引き移しを願っている。元文三年(一七三八)十二月の願書には、「五ヶ年之内小屋損置候而ハ海道筋非常其外共無心許奉存、明キ小屋ニ而番人付置候様仕候得者拙僧殊之外難儀仕候。小庵引移置道心者老人指置往来之仁休ミ所ニ仕、少々之散物ニ而茂有之候様仕度候。其助力を以、車道若自今小破之所出来候節ハ取繕候様永々申付候得者、先達而大普請仕置候所茂いつ迄茂牛車之□□ニ可相成与奉

存候故、小庵引移シ御願申上候」とみえ、小庵を引き移して、街道往来のための施設として機能させようとしていることがわかる。結局、正禪の願いは聞き入れられ、元文五年(一七四〇)五月には、至芳庵の移築にとりかかっている。

以後、庵は安祥院の兼帯所として庵主が置かれ、道路管繕のみを目的とするものではなく、村人や旅人など街道使用者の便宜をはかるための施設として、日岡峠の核となっている。延享三年(一七四六)には、庵号を梅香庵と改め、寛延二年(一七四九)には、接待所として充実させるため、井戸の改善を願ひ出ている。

乍恐奉願口上書

一当寺兼帯所山科郷日岡村梅香庵持添地ニ井戸有之、石井筒ニ而松養水と唱来村方旅人之呑水ニ拵置、全ク人之助ニ掘候井戸ニ御座候得共、非人共不浄成器物を涌出候井之中江直ニ差入汲取申候。往還之義ニ付御歴々之呑水ニ茂相成候処、不浄ニ仕気毒ニ奉存候。此水只今迄ハ岸より寛ニ而水取土中江落シ、夫より涌上り候様ニ仕置候処、不浄除之為龜之形之石をすへ、石之中へ水取、龜ノ口より井ノ内江水落候様仕、井戸之上方岸際江不断仏前ニ指置候八寸四方

見世棚造之、弁天之小宮岩組之上へ載セ置申度奉願候。并松養水与申称号唱惡敷御座候ニ付、量救水と改申度は又奉願候。水神有之与存候者不浄ニ相成間敷奉存候ニ付、御慈悲ニ願之通被為仰付可被下者難有可奉存候。以上。

寛延貳年巳八月

五条坂安祥院

養

阿

御奉行様

梅香庵の井戸は、以前より飲料水として提供されてきたが、不特定多数の人が利用するには不衛生なため、龜ノ口に修築したいとしている。井戸の名称も、松養水から量救水くすいに改め、水神を祀るなど清浄な井戸作りに苦慮した様子りようがうかがわれる。現在、山科区日ノ岡坂脇町には、梅香庵跡が龜ノ水不動として残されており、龜の口からは今も清水が滴っている。このように、正禪の尽力により梅香庵は街道管理の拠点として、また接待所として重要な役割を担い、正禪の願望通り正禪没後も存続している。⁽²⁹⁾

ここまで、正禪によって行われた日岡峠の改修とその後
の維持・管理をひと通りみてきた。日岡峠の改修に関して
は、とかく車道の問題に目を奪われがちだが、正禪の改修
事業をみる限り改修の対象は溝や橋、休息所や水飲み場と

いった街道施設全般に及んでいる。これは注目すべきことで、便利かつ安全な街道づくりは、利用者や地域にとって最重要事項であり、正禪による街道施設の改善と街道管理により、治安が向上したことは間違いないであろう。

また、正禪は日岡峠の改修の経験を生かし、延享四年（一七四七）に渋谷街道において峠の切り下げ工事を行っている。ここでも正禪は日岡峠の改修と同様の手順をふんでいる。渋谷街道改修の経過を追ってみよう。渋谷街道は、東海道の山科五条別れから清閑寺を越えて馬町へと至る道筋であるが、日岡峠同様、破損が激しく、正禪は延享三年一月、次のような願書を奉行所へ提出している。

乍恐奉願口上書

一私儀先年奉願候山科日岡峠切下ケ申度義奉願御赦免被成下出来仕、牛馬の働能ク罷成偏ニ難有奉存候。

迎之義ニ山科渋谷海道筋道悪敷坂御座候ニ付、寒中ニ者道水候而牛馬往来ニ怪我仕、勿論往来之荷物等茂すべり候而荷物を捨難儀仕候体近年及見候而、何とぞ往来危ク無御座候様ニ仕度心願ニ而罷在候得共、御願申上候儀毎度恐多ク是迄見合罷在候。此度右海道筋難所之所内見仕候処、凡長五拾間余御座候。

南之方東本願寺御領山、北之方清閑寺領山ニ而御座候。右南北共相对仕如何様共申請、土砂山崩等無御座候様ニ切開キ、往来坂之所切平均、牛馬苦痛無之様仕度奉存候。元來牛馬往来共難儀無之様ニとの心願ニ御座候得者、東西南北共ニ聊ニ而茂難儀之筋無之様ニ仕置度奉願上候。右之願望ニ御座候得者、急度仕様を相極メ、唯今御願難申上奉存候。御赦免被成下候者其所々ニ応シ随分宜様ニ仕度奉存候。何卒右場所普請之儀御赦免被成下候者、片側宛取掛り普請中往来指支無之様可仕候。此段被為聞召届御赦免被成下候者難有可奉存候。以上。

延享三年寅正月

清水寺領五条坂安祥院住持

木食養阿

御奉行様

この願書にみられるように、渋谷街道においても、改修発起の理由は、牛馬の苦勞を少しでも軽減させるため、一日も早い着工を望んでいたようであるが、公儀への遠慮からか「毎度恐多ク是迄見合罷在候」とある。しかし、願書提出以前より準備は進めており、延享二年（一七四五）十二月には清閑寺へ伺いをたて了承を得ている。²⁷このような地域

や周辺住民への配慮も、日岡峠の場合同様、念入りに行っている。

指上申口上書

一山科海道渋谷峠牛馬為助ケ有来道幅南北式間余、北之方清閑寺持山裾通り、東西凡長五拾間余之内、狭所者道幅式間余ニ切広ケ道造り申度旨、五条坂安祥院御願被申上候ニ付、今日右場所為御見分御出、私共地境ニ付御呼出シ、右願之通被仰付候而も指構無之哉与御尋被成候。右造り安祥院願之通被仰付候義ニ付、東本願寺持山地境私共何之指構毛頭無御座候。海道筋宜相成候義ニ御座候へハ願之通被仰付被下候様ニ於私共も奉願候。以上。

延享三年寅六月廿九日

東本願寺山役人
猪田五兵衛
山科郷清閑寺村庄屋
与次兵衛
年寄
甚右衛門
同上花山村庄屋
藤右衛門
年寄
清左衛門
同北花山村庄屋
六左衛門

野村与一兵衛殿

塩津又十郎殿

年寄
庄左衛門

これは、延享三年（一七四六）、実地の検分の際、東本願寺領山周辺の住民が改修に賛成の意を示したものである。「海道筋宜相成候義ニ御座候へハ願之通被仰付被下候様ニ於私共も奉願候」とあるように、渋谷街道においても人々は改良工事を待ち望んでいたにちがいない。日岡峠改修の経験もあつてか、渋谷街道の改修にあつては、奉行所との折衝、住民とのやりとりなど、短期間で円滑に準備が整っている。ただ経費については、日岡峠の場合同様、「一鉢之施入を以」の解釈をめぐって奉行所とのあいだにやりとりがあり、正禪は「自力を以仕度心願ニ御座候得者聊ニ而も御公儀之御威光をかり勸化等申立候儀ニ而ハ無御座候」と返答、事なきを得ている。このようにして、同年九月奉行所の許可があり、翌延享四年（一七四七）一月二十一日より普請にとりかかっている。工法としては、峠の道幅の狭いところ、長さ約五十間にわたって切り開け、高さを切り下げる「峠の切り下げ法」を用いている。⁽²⁸⁾渋谷街道では車道は特別に設けられておらず、そして住民の反対もなかつ

たからであろうか、峠の切り下げ法を採った。同年四月には、道切り開きに伴い土砂崩れの恐れを心配した北花山村の庄屋・年寄に次のような一札を差し出している。

一札

一当所渋谷道普請之儀、去正月十八日ニ御公儀様江奉願候処、御吟味之上奉蒙御赦免、依之当正月より右願場所取掛り申候。然ル所道筋切開キ申候ニ付、岩石土砂共清閑寺山之内江引平均申候。将又同所山すそニ而石垣仕候而段々土砂共此所江取入申候ニ付、末々ニ至り右石垣くすれ土砂共谷江相流可申与御氣遣ニ思召候段、御尤千万存候。併、其段とくと石方之者江対談仕候処、後日ニぬけ出崩申儀、曾而無御座申段請合候故、弥相続セ申候。乍恐末々ニ至り少ニ而茂くすれ候ハ、拙院より早々相直シ可申候。此旨御届被下候者弥以安心可仕候。為後日之仍而一札如件。

清水寺領五条坂

安祥院

木食養阿

延享四年卯四月

御庄屋六左衛門殿

御年寄庄左衛門殿

正禪は、日岡峠の改修もそうであったが、住民の意見などを聞き入れ、利用する人にとってよりよい方法を探っている。この場合も、住民の安全を考え、山崩れがあった際の復旧工事をも約束している。改修竣工後の管理責任まで負うところに、正禪の改修に対する熱意が現われているように思われる。工事は、同年八月完成している。²⁹⁾

このように、渋谷街道の改修は、日岡峠の経験を生かしたと思われるところが多く、また日岡峠改修の実績から、周囲の理解も得やすかったのではないだろうか。

(四) 車道と車石に関する考察

既述のとおり、正禪による日岡峠の改修は車道を中心に行われた。ここでは、車道の問題について検討を加えよう。

京津街道における車道の起源については諸説が唱えられており、『山科郷竹ヶ鼻村史』には、宝永三年(一七〇六)十一月から翌年三月にかけてつくられたと記されている。³⁰⁾

しかし、『明治以前日本土木史』では、元禄期の俳人川井智月の句に「あふ坂や花の梢の車道」があること、および元禄八年(一六九五)十月調製の土地台帳図にすでに車道が記録されていることなどから、車道の起源は元禄以前としている。³¹⁾

また、小林茂氏は、応仁の乱によって焦土と化した京都の町を、十六世紀後半になって織田信長、豊臣秀吉らが復興したが、この復興事業のため、京街道、竹田街道、大津街道などには車道が造られて、盛んにその材料運搬が行われた、とされている³³⁾。小林氏の説に従えば、車道の起源は安土桃山時代ということになるが、確証は示されていない。

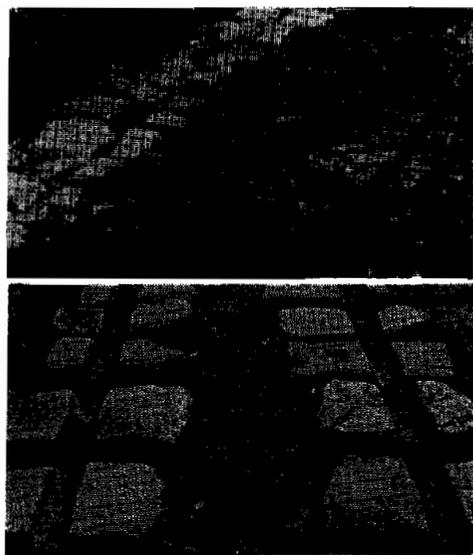
このように、車道の起源については諸説あるが、車道という用語の初見史料と思われるものに、『日葡辞書』があげられる。同辞書では車海道・車路^{くるまかいどう}の見出し語を車の通る道と語釈しており、車道の存在が認められる。『日葡辞書』は、日本イエズス会により天正九年（一五八一）作成開始、慶長八年（一六〇三）に刊行されており、同辞書作成時の十六世紀末には車道の存在がわかる。しかし、『日葡辞書』成立以前にさかのぼる起源については明らかでない。

江戸時代においては、往還とは別に設けられた牛車のための専用道を、車道または牛道と称している。それは、『東海道分間延絵図』や「三条海道筋山科郷麓絵図」³⁴⁾により明らかである。ところが、幕末および明治期における車道には、車石が敷設されていることから、車石の敷設された道を車道とする誤った理解が生じている。これは厳密な検討

をしないまま、漠然と車道といえは車石が敷設されているものとの理解による誤りである。そのため、車道の改修というと車石による舗装と理解している例も多く、正禪により車石が敷設されたとの説も唱えられている³⁵⁾。今一度、正禪の改修に着目し、車石が使用されていたか否か確認していこう。

正禪が、享保十九年（一七三四）、日岡峠の改修を発願し、奉行所へ提出した願書および仕様書から、改修以前の車道の状況を窺い知ることができる。正禪によれば、車道は深さ七、八尺程の窪地が生じて、雨天時には泥濘となるということがあるから、路面は敷石などで覆われることなく、土道であったと思われる。また、仕様書によれば、工事により車道が通行止めの間、往還に車を通すこととしているが、その際、往還が狭く車が二両行き違うことができない場所があるため、道幅の拡張を願ひ出ている。これは既述のとおり、当時、車道においては行き違い通行が慣行されていたことを示している。車石が敷設された道は、単線（二本の軌道）であるとされていることから、行き違い通行は難しく、正禪が改修に着手する以前の車道には、車石が敷設されていなかったということができよう。

次に、正禪が考案した工法から車石使用の有無をみてみよう。改修発願当初、正禪は、窪地に小石を入れ路面を均し、その上に大石を敷く「敷石法」をとりあげている。敷石法は石による舗装であり、大石を一面に敷くことから石畳舗装といえることができる。この敷石法は、後に工法が変更されたため実際には用いられなかったが、着工時に敷石法がとりあげられたということは、それ以前に車石は存在していなかったことになる。つまり、正禪が改修を行う以前から車石が存在していたならば、正禪は何らかの



上は『明治以前日本土木史』掲載の逢坂山車石発掘現場写真。下は滋賀県立図書館前に仮復元された車石であるが、その配列、車幅などについては若干の問題がある。

かたちで触れているはずであり、自身でも取り入れておらずである。また、実際に採られた工法「大石砂留め法」をみても、「輪通りニ大石敷候義ハ輪留り無之すべり候由ニ而輪通りに多ク小石入築上ケ所々ニ大石敷申度奉存候」とあるように、輪通りに小石を入れ輪留めを設ける工法を用いており、車石の使用は認められない。しかし、願書中にみえる「輪通り」を、車石の敷設された軌道と解釈できなくもない。が、正禪のいう「輪通り」とは、車によって地面に刻まれた轍の部分の指していると思われる。特に決められた車線がある訳でもない車道においては、どの車も道のほぼ中央、或いは最も路面の状態のよいところを選んで通行するため、ほぼ統一された轍が二本刻まれる。このほぼ決められた車輪の通り道を、正禪は輪通りと称したのであろう。車石が敷設されれば、車がその軌道からはずれることは容易ではなく、すれ違うことは無理であるが、車石が敷設されていなければ、対向車があっても随時行き違いが可能である。正禪が着工以前に、工事中の車の行き違い通行を願っていることから、輪通りとは車石の使用を示したのではないと理由づけられる。

このように、正禪の改修に関する記録からは、車石の使

用を明示するものではなく、正禪の改修においては、車石は用いられなかったとの見方がなりたつ。ただ、元文元年（一七三六）の正禪による改修が、日岡峠車道における舗装工事の最初であることはほぼ間違いない。このように、正禪の改修過程を見るに、車石敷設の根拠となるものは何ら存在せず、日岡峠の車石は正禪の改修以降の敷設ということができる。

では、車石の起源はいつであろうか。京津街道の車石については、文化二年（一八〇五）の改修で、京都三条大橋（大津札ノ辻間）に敷設されたことが一部で説かれているが、これを起源とみるべきか否か問題はのこる。この点について水谷清三氏は、文化二年を敷設起源とみるよりも、その起源は元禄以前にあって、この時期に補修されたとみるべきではなかろうか、と述べておられる³⁹。しかし、享保二十一年からの正禪の改修には車石が使用されていないことから、元禄以前に起源があるとは考え難い。水谷氏は、元禄以前を起源とする根拠として、前掲「あふ坂や花の梢の車道」の存在をあげておられる。これは、車道の起源イコール車石の起源との誤った理解に基づくもので、車石の起源は、正禪の改修以後の改修にあると思われる。正禪の改修

以後の大規模工事には、文化二年（一八〇五）の改修があり、工事記録には「車輪通石」の記述が見られる⁴⁰。これを車石と解釈するのは不可能ではなく、文化二年の改修では車石が使用された可能性が高い。また、昭和六年（一九三一）に、逢坂山において車石の発掘調査が行われ、この時発掘された車石についても文化二年に敷設されたものと報告書は伝えているが、これも確証はない。にもかかわらず、現在では旧街道沿いにて発見される車石について、案内板等では文化二年のものであると紹介され、通説化しつつある。厳密な車石起源についての実証的研究が急がなければならない。まい。

文化二年以降には、慶応元年（一八六五）と翌二年の二度改修が行われているが、いずれも車石の使用を明示する記録はない。しかしながら、元治元年（一八六四）刊行の『再撰花洛名勝図会』には、蹴上付近の車石敷設道の様子が描かれており、慶応の改修以前に京津間の車石舗装は整っていたものと考えられる。

また、車道や車石は、鳥羽街道、竹田街道にも存在している。「城州鳥羽街道絵図」⁴²に車道の文字が見え、竹田街道の車道については、寛文二年（一六六二）の絵地図⁴³に見ら

れ、『拾遺都名所図会』には竹田街道の車道を通る牛車が描かれている⁽⁴⁾。このように、京都周辺の交通の激しいところには、車道が設けられていたが、これは京都周辺でのみ見られ、車石も他所には存在していない。それだけに、車石は貴重な遺物といえるが、現在見られる車石は一部が記念碑などのかたちで保存されているものの、道端に放置されているものも少なくない。昭和六十三年(一九八八)に、京津街道について調査したところ、大津市大谷町の逢坂峠から、京都市山科区の京阪電車九条山駅前までの間に発見することのできた車石は、百個余りにのぼり、民家の石垣や庭石、畑の縁石などに利用されていた他、空地に埋没・山積しているものも見られた⁽⁵⁾。このように、車石については、個人で保存されているものは、何の策も講じられないまま放置されており、交通史上の貴重な遺物として早急な保存対策が望まれる。また、車石保存のためにも、車道・車石に関する総合的な研究が必要であろう。

最後に、史料の提供および現地調査で御助言を下さった安祥院の加藤泰年氏、研究全般にわたり御指導下さった鎌田道隆先生に心から謝意を表する。

〔註〕

- (1) 吉川弘文館刊。全十巻。
- (2) 東京美術刊。『東海道分間延絵図』は全二十四巻となっている。
- (3) 京都市山科区日ノ岡坂脇町付近。日岡は、日の岡、日ノ岡とも表記するようであるが、本稿は日岡で統一する。
- (4) 牛道ともいう。近世京都において、車といえは牛車のこと、馬車は存在しない。荷馬車は近代になって普及した。車道は、竹田街道や鳥羽街道にも設けられていた。
- (5) 宝永年間の改修は『比留田家文書(京都市歴史資料館蔵)。享保の改修は『安祥院文書』。文化二年の改修は『大津市史』上巻五三八―五三九頁。慶応元年の改修は『畑中昇家文書』(大津市役所蔵)。慶応二年出願の改修は『大津御用米会所要用帳』(大津市史下巻所収)一三二―一三三頁。明治六、八年の改修は『京都の歴史』第八巻一五〇―一五一頁による。
- (6) 以下、正禪と表記する。なお、正禪は元文五年(一七四〇)十二月に梶井宮により上人位に補任され、名を養阿と改めたが、本稿では改名後も正禪で統一する。
- (7) 『京都府山科町誌』(臨川書店刊、一九八四年復刻版)九九頁、三三三頁。
- (8) 竹村俊則著『新撰京都名所図会』(白川書院刊)五巻一九九頁。『角川日本地名大辞典』二六下巻四四四頁。
- (9) 一般に、轍に相当する凹状の溝を刻んだ敷石を指す。この石をレール状に敷き並べ、その溝上を牛車が通行する。輪石^{わしし}、輪形石ともいう。

(10) 須賀隆賢著『洛中洛外』(仏教大学通信教育部発行)二八四頁。昭和四十年(一九六五)七月二十日付「朝日新聞」野村孫太郎氏掲載記事。

(11) 前掲『日本地名大辞典』二六下巻四四四頁で、正禪の事蹟を応其のものとする誤りも『京都府山科町誌』によっていると思われる。

(12) 『安祥院文書』による。他に『拾遺都名所図会』(新修京都叢書第七所収)一六四―一六五頁に、正禪の事蹟として、七条八町殿の石橋架設、因幡堂の石橋架設、御所八幡の敷石敷設、炬火殿の井戸の設置があげられている。

(13) 安祥院(京都市東山区五条通東大路東入ル遊行前町)は、所蔵の旧記によると、天慶五年(九四二)に朱雀天皇の御願により、天台座主法性坊尊意僧正が乙訓郡久世郷大藪村に草創し、大藪山仁王護国院と称した。その後廃絶に及んでいたところ、文治年間(一一八五―一一九〇)に法然上人が再興、寺号を安祥院と改め、天台宗を浄土宗に改めた。その後、衰退と再興をくり返し、享保十年(一七二五)に正禪が住職となり、廃寺と化していた安祥院を愛宕郡清水寺領五条坂へ引き移し、再建、無本寺浄土宗として現在に至っている。

(14) 『安祥院文書』は、正禪関係の記録が大半を占める。中には、正禪が京都町奉行所に提出した口上書類が数多く含まれているが、大部分が写本で、本稿でとりあげた記録の中にも写本が二種類存しているものがある。なお、本稿に使用した史料で特にことわりのないものは『安祥院文書』である。

(15) 『再撰花洛名勝図会』東山之部一に描かれている蹴上付近

の車石舗道、および正行院(京都市下京区東洞院塩小路下ル)所蔵の類絵に描かれている車石舗道は、いずれも単線すなわち二本の轍である。

(16) その工法より「敷石法」と命名した。

(17) 『木食養阿上人絵伝』(安祥院所蔵)に、次のように記されている。

巖洞群集の事

上人の行徳都鄙遠境にあまねくして、狸谷の岩屋迄跡をしたふて参詣する人、稻麻竹葦のこたくして、色々の菓を捧、仏道の跡をしたふものもあり。又病の為に加持を受けて衆病悉除、身心安樂の利益を蒙るもの其数をしらす。或は老若男女其心差あつて、道路の岩を平かにし、木の根を打て道をひろげ、其群集する事市中のことくなりければ、是に仍て御公儀に達し直に下山し給ひぬ。

(18) 『史料京都の歴史』第十一巻三四二頁による。

(19) 『史料京都の歴史』第十一巻二四三頁による。

(20) 車道は、往還よりも一段低くつくられていたようで、『伊勢参官名所図会』には、逢坂山の一段低くなった車道が描かれている。また、竹田街道の場合ではあるが、『ツンベルグ日本紀行』(駿南社刊)にも、「馭者は往來の低い側以外は通るべからずと厳しく命ぜられてゐる」と記されている。正禪が車道を往還同等の高さに埋めたのは、工事中往還に牛車を通すための一時的な策と思われる。

(21) 『東海道宿村大概帳』(近世交通史料集四巻所収)九四四頁。

(22) 昭和五十四年(一九七九)八月二十六日付「京都市報」佐

野精一氏掲載記事。

(23) 『安祥院文書』

地普請出来仕候ニ付御断

一拙僧儀、享保十九年寅十一月廿三日東御役所江奉願蒙御赦免候大津海道日岡峠人馬道并車道共地普請之儀出来仕難有奉存候。併未タ篤ト地固リ不申候而、暑寒之節又ハ雨降続キ候得者人步入損シ之所々繕直申候。惣体者地普請出来仕候。此上右場所出来御見分被仰付被下候様ニ奉願上候。往古之通人馬道并車引通シ候道筋分り候様ニ車方之者江被仰付被下候様ニ仕度奉存候。乍恐地普請出来ニ付、御断奉申上候。以上。

元文三年午十一月

東山清水寺願五老衆
無本寺淨土宗
安祥院

御奉行様

(24) 『安祥院文書』元文三年(一七三八)十二月の口上書に、「小

庵引移シ之儀奉願上候処、此願之儀未タ右之休息小屋建年之内ニ而御座候間、申年迄引移シ願相止メ候様ニ被仰渡奉畏候。乍然右休息小屋之儀ハ道普請中之間斗ニ而御見分相濟候上ハ小屋引弘之儀、御断申上候儀御座候」の一節がある。

(25) 現在、量救水の井筒は、東京都文京区の椿山荘に設置されているという。(安祥院住職加藤泰年氏談)

(26) 安永九年(一七八〇)刊の『都名所図会』は「峠の梅香庵は地藏尊を安置す。木食上人住して坂路を造り、牛馬の勞を助く。量救水は石刻の龜の口より漲る。炎暑の節、旅人の渴を止むといふ」と伝えている。

また、『比留田家文書』の文化五年(一八〇八)五月に日岡村

庄屋・年寄から総触頭比留田権藤太へ出された口上書には、次のように記されている。

(前略)

一日岡峠之内ニ脇坂義堂相願御聞濟有之候而相建候接待所有無之儀者右義堂相立候接待所者無御座候。右同所梅香庵と申者享保年中之建立開基木食より以来接待仕来り候処、近年相衰助情を請漸接待仕候処、去卯年より老ケ年ニ銀百目、右義堂助力有之候故、弥以無滞接待仕候。

(後略)

(27) 『安祥院文書』

一札

(絵図略)

一山科渋谷海道筋悪鋪坂御座候故、寒中ニ道氷候而牛馬往来共ニ怪我いたし、勿論往来之荷物等茂すへり候へハ荷物をなけ捨殊外致難儀候体、近年及見候故、何卒往来危ク無之様仕度心願有之候得共、先年日岡峠車道普請相続申候者毎度御公儀様江奉願候儀も恐多、是迄見合候得共、拙僧義茂次第及老年大望を延々ニ仕候得者、右願望成就之義茂無心元奉存、依之急々奉願上度候ニ付致内見候処、凡四拾八間程ハ余程切下ケ申度候。然所ニ右之場所殊之外道幅狭ク御座候故其儘ニ而切下ケ候者左右道筋御領分之山すそ崩坏可有御座と右絵図之通申請度、先達而御相談申上候処、早速御隨心成被下千万忝仕合奉存候。依之右為御礼祠堂銀壹貫五百目御当山江奉納可仕候。尤御近所道筋之御衆中方且又山科御役人中方申談、御一烈御得心被下候者、其上ニ而御公儀様江奉願御赦免被成下候

者、右場所江取掛り可申候。勿論右祠堂早速御渡可申候へ共、他借仕候得者普請成就迄ニ御受納可被下候。將又急々御入用無御座候ハ、当分此方江預り置、月五分之利足相添進上可仕候。仍而為後証之一札如件。

延享二年五月十二日

安祥院
木食養阿

清閑寺様

(28) 本文前掲、延享三年一月の口上書および註(27)参照。

(29) 『安祥院文書』

地普請出来仕候御断

一 渋谷峠凡五拾五間程之所地形切平均、往来牛馬難儀無之様仕度旨、去寅正月十八日西御役所江奉願、同六月廿九日願所御見分之上同九月十八日願之通御赦免被為成下難有奉存候。依之右間敷之通切平均地普請出来仕候ニ付、乍恐御断奉申上候。以上。

延享四年卯八月七日

清水寺領五条坂
安祥院
木食養阿

御奉行様

(30) 佐貫伍一郎著『山科郷竹ヶ鼻村史』二八九頁。佐貫氏は、「三条海道筋山科郷龜絵図」(『比留田家文書』)に記された「車道宝永三年戌十一月出来」の文字を根拠に、宝永三年を車道起源とされている。しかし、宝永四年の工事記録(『比留田家文書』)には「三条街道車道付替」とあり、この時期に既存の車道を付け替えたとみるべきであろう。

(31) 『明治日本土木史』(岩波書店刊)九六七頁。

(32) 『講座日本技術の社会史』(日本評論社刊)第八卷三〇六

頁。

(33) 『邦訳日葡辞書』(岩波書店刊)一七二頁。

(34) 『比留田家文書』

(35) 前掲、元治元年(一八六四)刊行の『再撰花洛名勝図会』、および正行院所蔵の安政二年(一八五五)銘の額絵に、車石鋪道が描かれている。また、明治五年(一八七二)に來日したフランス人ブスケは、大津から京都までの旅程で車道を見聞し、次のように記している。『ブスケ日本見聞記』(みずす書房刊)二一一頁。

三井寺から下りて、我々はあと三里しかない京都への道をとった。大街道——相変わらず東海道——はその道幅の半分は一つの町から他の町まで舗装されており、これらの広い鋪石の上には二つの平行した轍が長年月の間に牛車の車輪でうがたれている。この鈍重な動物——京都の牛種はきわめて大きい——が縦につながれて、田舎や都会の産物を積んだ車をゆっくりと二つの狭い轍からそれぞれにひいてゆくのをみるのは面白い光景である。

(36) 註(10)参照。『東海道分間延絵図』(東京美術刊)第二十二卷解説篇二八頁。昭和五十三年(一九七八)七月三十日付「京都民報」佐野精一氏掲載記事。

(37) 註(15)参照。『明治日本土木史』九六七頁掲載の発掘写真も単線のようなものである。地理的条件や当時の技術から、二車線にわたり車石を敷設するのは難しいと推定される。

(38) 『大津市史』上巻五三八―五三九頁。『明治日本土木史』九六七―九六八頁。

- (39) 水谷清三著「車石・京都三街道における運送施設の考察」
 『地理学評論』第三十卷第六号)。
 (40) 『比留田家文書』石方の注文書などに、「車輪通石」とある。
 (41) 『滋賀県史蹟調査報告』第六冊二一―三頁。
 (42) 『伊藤英夫家文書』(年不詳)、『江戸時代図誌』二卷一九九
 頁所載)
 (43) 『新版平安城東西南北町並洛外之図』
 (44) 『拾遺都名所図会』(新修京都叢書第七所収)四六二―四六
 三頁。
 (45) 京都市山科区日ノ岡朝田町に、車石記念碑がある。また、
 大津市の琵琶湖文化館前・滋賀県立図書館前に、車石鋪道が仮
 復元されている。
 (46) 昭和六十三年(一九八八)五月十四日調査。車石の大き
 さは様々であるが、京津間で見られたものは、平均長さ五〇―七
 〇センチメートル、幅四〇―七〇センチメートル程であった。
 また溝幅は、一五―二〇センチメートル、溝の深さは一〇セン
 チメートル程度のもが多かった。車石の中には、溝が十文字
 に刻まれたもの、裏表に溝があるものなど、数回にわたり使用
 されたと思われる石も多数見られた。
 竹田街道の車石は、正行院、陶化小学校(京都市南区)など
 に数個保存されている。