

滋賀県

街道 1

滋賀県で最も特徴的なことは、木橋のイメージを保った石桁橋群の存在である。その代表は、大宮橋(大津市、寛文 9(1669)、国重文) **A** と矢川神社の太鼓橋(甲賀市、寛文 11(1671)、市建造物) **A** と水口神社の太鼓橋(甲賀市、江戸初期) **A** である。大宮橋は、下に組合せ写真を示すが、ほぞ穴に打ち込まれた石の“かすがい”、橋脚の石柱上に見られる石の“台持継ぎ”(対岸は“相欠継ぎ”)は、木材加工の技法そのものである。穴太衆の作とも言われるが、石造美術の域に達した作品である。この大宮橋はあまりにも有名であり、これ一橋だけの特異な現象かと思いきや、決してそんなことはない。右の写真の矢川神社の太鼓橋は、大宮橋ほど洗練されていないが、何層にもわたって重ねられた立体的な石組には圧倒的な存在感がある。甲賀市に



提供:宮様の石橋



撮影:馬場俊介(2004.3.15)



撮影:馬場俊介(1997.5.7)

寛文、元禄期に架けられた 6 橋の中で、八坂神社の下馬橋(元禄 12(1699)、市建造物) **B** には「泉州日根郡鳥取庄」との刻銘があり、石塔石工として全国で活躍した泉州石工が造ったことが分かっている。先の矢川神社の太鼓橋は、石工は不明だが、山和国布留郷(奈良県天理市付近)から雨乞いの返礼として寄進されたことが神社文書に書かれている。また、三十八社の太鼓橋(元禄年間) **B**、柏木神社と和野八幡神社の太鼓橋(元禄 16(1703)) **B** は八坂神社の下馬橋と全く同型である。以上のことから、甲賀市の神橋群には、何らかの意味で泉州石工が関与した可能性は高いと思われる。ただ、これらの石橋はすべて花崗岩製であるのに対し、泉州では和泉砂岩が使われ、砂岩ではこうした構造は不可能である。また、泉州の現在地である阪南市や泉南市には単純な石桁橋しか存在しない。従って、“誰が”は推測できたとしても、“どうして”このような構造を思いついたかについて現時点では不明である。また、大宮橋との関連も不明である。

街道 2

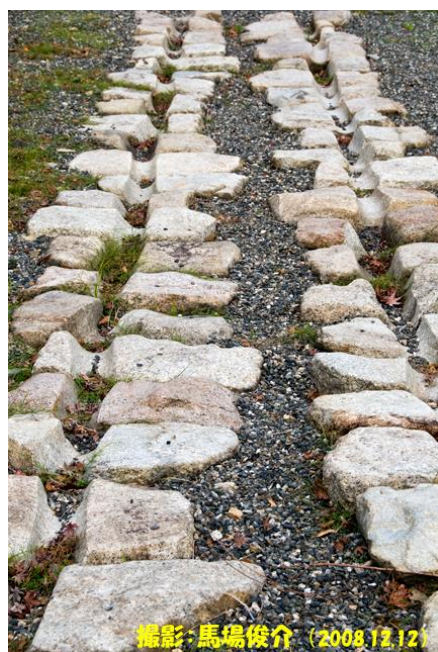
犬上川の無賃橋の碑（彦根市、天保3（1832））**A**は、類例が他にないので、江戸時代のユニークな事象として取り上げる。すなわち、増水時の川止めを解消するため、彦根藩は藤野四郎



兵衛らに命じて橋を架けさせたが、当時川渡しや橋が有料であったのに対し、渡し賃を取らなかったため、無賃橋と呼ばれるようになったものである。橋の両側に建てられた石標には大きく「むちんはし」「無賃橋」と刻まれている。

街道 3

江戸期の交通史を語る上で欠かせないものが、馬車のなかった近世日本で唯一見られた牛車である。特に、文化2（1805）に京都～大津間に車石を敷き並べた専用の“舗装道”が整備されてからは、牛車が米穀輸送に本格的に使われ、天保13（1842）には



18,623 両が運行されたという記録が残っている。この歴史的に重要な車石道も、残念ながら“道路”の形で残っている箇所は全くない。10個内外の車石が記念に展示されている程度だが、大津市歴史

博物館の前庭には 25 個の車石をそれらしく二列に並べてあり（**A**）、往時を偲ばせてくれる。

街道 4

滋賀県には、東海道・中山道の重要な渡し場があり、それぞれ両側に常夜灯が建てられた。何れも巨大なものだが、中でも野洲川・右岸に建てられた水口町泉の金毘羅常夜灯〔横田渡しの常夜灯〕（甲賀市、文政5（1822）、県史跡）**A**は、高さ 8.41mと全国の渡し場常夜灯としては最大である。



その他の街道常夜灯としては、車石の項で記したように、逢坂越を通過して米を運んでいた「大津米屋中」が寄進し、竿石に「逢坂常夜燈」と刻んだ大谷町の逢坂常夜灯（大津市、寛政6（1794））**B**は、歴史的に見て重要である（下の写真）。また、東海道と中山道が分岐する追分に建てられた草津の常夜灯（追分道標、草津市、文化13（1816）、市有形民俗）**A**は、三重県の東海道・伊勢街道の追分常夜灯と同じ木造の火袋を有する常夜灯であり、竿石には「右 東海道 いせみち」、「左 中仙道 美のち」と刻まれている。ただ、京都・大坂・尾張・岐阜などの飛脚問屋の宰領中や播州・備前・江戸などの日雇方が寄進



したにもかかわらず、正徳 6 (1716) に「中山道」に名称統一されてから百年後の時期に、なぜ「中仙道」と標記したのか分からない。

街道 5

滋賀県には断トツで日本一の高さを誇る水口町牛飼の道標(甲賀市、嘉永 4 (1851)) **A** がある。2 番目



が 367cm なので、566cm という高さは驚異的とも言える。この道標が高いのには理由がある。すなわち、真鍮の製法を夢の中で会得し、京に上がり鑄法を広めたとされる藤左エ門を祀る広徳寺への道標として、江戸・大坂・京都の金物屋が発起人となり感謝を込めて建立したため、これほど大きく立派なものが建立された。

舟運 1

琵琶湖舟運という観点からは、近江商人の町の八幡堀(近江八幡市、天正 13 (1585)、国重伝建)) **A** が、歴史的にも構造的にも極めて重要な遺構である。都市の濠については、福岡の柳川の項で詳しく述べているが、国内 3 ヶ所で重要な濠を築いた田中吉政



が最初に手がけたもので、元々は八幡城の防御と琵琶湖水運とリンクした物流利用の目的で造られたが、秀次自害による廃城後は近江商人による「諸国産物回し」の場として繁栄の礎となった。石垣の復元・整備が進み、近江八幡の観光拠点となっている。

舟運 2

琵琶湖舟運の常夜灯は複数が残っているが石場の常夜灯(大津市、弘化 2 (1845)) **A** は、高さ 8.4 m と、木造の灯明台を除く総石造の舟運用常夜灯として国内最大である。滋賀県には巨大な交通遺産が集中しているが、この常夜灯もその一翼を担っている。



農業 1

条里制に関わる条里田以外の遺構は、全国的に見てほとんど残っておらず、確認できている範囲では、福井、滋賀、兵庫、岡山の 4 県だけである。そのうち、滋賀県には南郷町の条里立石(長浜市、白鳳時代、市史跡) **A** が残っている。九条と十条の境と、二条と三条の境の交差点に立てられた点〔しるべ〕石である。他の 3 県は、測量基点石や荘



園の境界を示すもので、点石はこれ1基のみである。

農業 2

猪垣は、全国どこにでもあるが、通称「峠」の猪垣（米原市、文政7（1824）以後）**A**は、視認できる形で連続して現存する大規模な猪垣である。

鉱業 1

滋賀南部には全国でも最大規模の古代の製鉄遺構が集中している。特に、野路小野山製鉄遺跡（草津市、8世紀、国史跡）**A**は、土製の箱型炉14基が並ぶ国内最大規模の製鉄基地であった。ただ、遺跡は埋設保存され、跡地には解説板が立っているだけである。それに対し、近くにある源内峠製鉄遺跡（大津市、7世紀後半、国史跡）**A**では、民間の源内峠遺跡復元委員会が古代の技術を再現する形で粘土造の製鉄炉1基を復元（残り3基はコンクリート造）し、製鉄遺構であることを体感させてくれる。



提供：源内峠遺跡復元委員会

防災 1

扇状地最上流部の石刳出しの見事な作品が、四ツ子川の百間堤（大津市、安政5（1858））**A**である。嘉



撮影：馬場俊介（2008.12.13）

永5（1852）の豪雨による堤防決壊を受け、若狭から石積の名人（佐吉氏）を招き延1万人余の出役人夫が5年8ヶ月かけて構築したもので、長さ180m、天幅8m、高さ9mの“岩塊”のような構築物であり、類例の全くない比類なき存在と言える。

防災 2

琵琶湖の東北端にある西野地区の排水のために造られたトンネルが西野水道（長浜市、弘化2（1845）、県史跡）**A**である。西野の農民が石工の賃金等のほとんどを負担する形で



撮影：馬場俊介（2009.11.28）

工事が行われ、6年がかりで長さ249mのトンネルが完成した。現役でないため中を歩くことができる。

防災 3

琵琶湖の東南端にある海津浜では、琵琶湖の幅の最も広い部分に位置するため、季節風による波の影響を強く受け、風波による被害が大きかったため、甲府藩領高島郡の代官として赴任した西与一左衛門が、湖岸に沿って波除の石垣（高島市、元禄16（1703）、国重要文化的景観）**A**を築いた。波際に沿って延々と続く堅固で緻密な石垣には圧倒される。



撮影：馬場俊介（2009.11.28）