

京都府

街道 1

平安京（794 年）**A** は中国式の都城の日本における最後の実施例である。渤海使などの外国使節を迎える幅約 84m の朱雀大路を南北に通し、南北 11 大路、東西 13 大路（幅約 24～36m）、南北 22 小路、東西 26 小路（幅約 12m）の碁盤目状に整然と区画された計画都市であった。しかし、当時の姿が現在の京都にそのまま残っているわけではない。現在の京都の都心部も碁盤目状になってはいるが、それは東西が寺町通～堀川通、南北が丸太町通～五条通のほぼ 1.5×2.2 キロに限られる（平安京の当初の面積の 7 分の 1）。しかも、現在の主要幹線である丸太町通は春日小路、堀川通は堀川小路、南北幹線の烏丸通も烏丸小路（後二者は微妙に位置がずれている）と小路であった。要は、現在の京都の碁盤目状の幹線街路は、大正 8 の道路法・都市計画法施行後の路面電車時代に設定されたもので、平安京の大路とは一致しない。世界に残る古代のグリッド都市がよく姿を留めているのは、繁栄した後に廃墟となったからであって、京都のようにずっと枢要な都市であり続けた場合には、様々な変遷を辿ることは必然である。平安京は、遷都当時から右京の市街化度が低く、遷都 200 年後には、『池亭記』（982）に書かれているように、

元々池・湿地帯だった右京の衰退が顕著になっていた。現在、元・朱雀大路に該当する千本通以西の街路に、碁盤目の片鱗もないのはそのためである。平安末期の二度の大火後は



荒廃が大内裏にまで及ぶ。室町期に入ると町民主導による町づくりで路上に市が立ち、大路・小路の道幅が大きく削られていった。さらに戦国の混乱期で平安京は最小規模にまで矮小化され、左京の一条以北（上京）と四条付近（下京）に分離し、中間の 2 キロは農村化してしまう。天正 18（1590）に天下を統一した豊臣秀吉は、京都に入るとすぐにこの部分に新たに町割りを行い、半町ごとに新しい路地を南北に通した。その状態は、左下の「府県新設区ノ図上京下京」（明治 11）の上半分によく現れている。なお、この地図からは、江戸期の京の道幅がいかに狭かったかもよく分かる。

街道 2

円通橋（京都市東山区、安政 3（1856））**A** は、全国的にも稀少な 2 連の真円アーチ橋である。現地解説板には、当時は「奇行を尽くした石橋」として珍重され「花洛名勝図絵」にも紹介されていると書かれている。近代を含めても、2 連の真円アーチ橋は、菅原神社めがね橋（岡山県笠岡市、明治 20、県重文）しか存在しないので、貴重な存在であることは確かである。真円アーチは、ゴシック由来の円形窓として建築では一般的で、面構造に円形に穴を開けることは構造力学的にも有利で、それが舷窓や宇宙船にも使われている所以であるが、石橋のようにアーチ環がほとんど剥き出しの状態では、真円構造を採用する力学的メリットはない。なお、円通橋では、高欄の地覆部が高く装飾的に加工され、その上に撥型の束柱（特異な形の擬宝珠）を載せている。この「奇行」の橋が造られた経緯、関わった石工などについては何も分っていない。





街道 3

京都市内には、特筆すべき単体の道標がない代わりに、特に古くも大きくも美しくもないが、実用目的の角柱状の道標が数多く建てられている（定型的な角柱文字道標の量では全国

一）。これらの中で敢えて一つ選ぶとすれば、四面に計 22 ヶ所の近在の目的地が距離とともに刻まれた大宮町の道標（京都市上京区、慶応 4（1868）、市史跡）**B**であろう。祇園、金閣、清水、大徳、鞍馬と並べば、これはもう観光案内に近い道標といえる。

街道 4

東京の街道 6 で紹介した迷子しらせ石標の中で最も立派なものが八坂神社の月下氷人石（京都市東山区、天保 10（1839））**B**である。左面には「尋方」、右面には「教方」、その下に「奇縁によりて世人のなけきを救はんとす」と刻まれている。下の写真は、左面と右面の刻字に対応するよう並べてある。



街道 5

もう一つ京都らしい石標が、洛中の境界を示したもので、元禄 8（1695）に後述する秀吉の御土居とほぼ同じ範囲（北が鞍馬口通まで後退）を囲むように 30 ヶ所に木杭を定置したのが



始まりで、享保 2（1717）には石柱に取り替えられた。すべて同型で、正面に「是より洛中荷馬口附のもの乗へからず」と刻まれている。現在に市内に 10 本ほどが残っているが（すべて移設）、最も完品に近いものが東堅町の「是より洛中」碑（京都市上京区）**B**である。

街道 6

上醍醐の町石群（京都市伏見区、文永 7（1270）頃）**A**は、全国で 4 番目に古いというだけでなく、金剛マンダラの成身会構成図にある金剛界曼荼羅三十七尊の梵字・尊名を麓の一町から山上の開山堂の三十七町まで順番に刻字した他に例のない構成で知られている。

類似のものとしては、奈良県の談山神社の町石に、「華嚴經に基づく菩薩の修行の 52 階位」が刻字された事例があるに留まる。町石には寛永 18



(1641) 建立のものを除き紀年銘は入っていない。しかし、江戸初期の 12 本を除き残りの 25 本は鎌倉期と建立と推定されている。中でも最も古いものは廿二町石で、建立者の「權少僧都覺濟」は文永 7(1270) 銘の高野山町石(十九町)を建立していることから、その前後の建立とされる。本来の五輪塔が最もよく残り、かつ、時代もある程度推定できるものが写真の卅二町石で、建立者の「法印俊譽」が公紹(1321 没)に灌頂を授けた醍醐寺・無量寿院の俊譽だとすれば 12 世紀末頃の建立となる。卅二町石には、四波羅蜜菩薩最後の「寶波羅密」が刻まれている。

街道 7

ここまでずっと京都市内の遺産が続いた。県北で唯一取り上げる千原峠の隧道(福知山市) **B** は、峠の一枚岩を貫通して造られた素掘りのトンネルで、開削年代は不明だが、峠の入口に江戸中・後期の墓標が道に沿って並んでいることから、江戸中期頃の開削と推定されている。近畿地方に残る恐らく唯一の、①原形を保ち、かつ、②通行可能な道路トンネルである。



街道 8

京都の特色として愛宕信仰がある。平安京の北西に位置する愛宕山白雲寺が塞神信仰による都の守護神だけでなく、「火防せ」の神として庶民の信仰の対象となると、集落ごとに愛宕講が作られ代参月参りが行なわれるようになる。信仰の具体的な遺産としての愛宕山常夜灯は、京都市内に最も多いはずであるが悉皆調査が行われていないため、本リストでは愛宕山の反対側の麓にある亀岡市に集中する 84 基

の愛宕山常夜灯群を京都府と特徴の一つとして取り上げる。亀岡の愛宕山常夜灯はどれも小型で、同じ防火の神である秋葉講の秋葉山常夜灯や、対象は異なるが西近畿に多い伊勢講の太神宮常夜



灯に比較して見劣りがすることは否めない。しかし、秋葉山信仰の中心である現在の浜松市に現存するリスト上の 87 基と亀岡市の 84 基を対比すると、面積で 7 分の 1、人口で 9 分の 1 の亀岡に、ほぼ同数の常夜灯が造られたことに驚かされる。代表例は特にないが、写真では市内最古の篠町の愛宕山常夜灯(宝永 6(1709)) **C** を紹介する。

舟運 1

幕府が成立した慶長 8(1603)頃から安南国との朱印船貿易で財をなした角倉了以が、収入は大きい危険の伴う外洋交易から転じて、安定した収入の得られる内航水通に着目した最初の事業が保津川開削 **A** である。

了以が、保津川の溪流区間を通舟可能なまでに開削・整備するのに要した日数は、僅か 5 ヶ月であった。京都市西京区の「了以翁碑銘」(寛永 7(1630)) **A** には、「…慶長九



年甲辰 了以往作州和計河 見舩船 以爲凡百川皆可以通舟 乃歸嵯峨 泝大井川 至丹波保津 見其路 自謂雖多湍石 而可行舟…」〔舩〔たかせ〕船：意味は“喫水の高い舟”〕と刻字されている。このことから、一般に、慶長 9 に岡山 の吉井川で急流を遡上する舩舟を見たことが、急流河川・保津川で舟運を始めようという発想の原点となったとされている。しかし、碑文には書かれていないが、直前に完成した加古川開削（1594）の影響を指摘する説もある。ただ、加古川、最上川（1694）、大淀川（1794）の河川開削は何れも岩盤を水路状に掘り通したもので、急流を様々な方法で航行可能にした保津川とは様相がかなり異なっている。すなわち、水上にある石は火で焼き砕き、水面下の巨岩は浮橋を組んで引き上げ、落下させて割る等の土木技術が考案・採用された。この様子は、「瑞泉寺縁起絵巻」四の保津川開削に描か



提供:京都 瑞泉寺

れている。また、屈曲する溪流に船を通すため、“水寄せ”と呼ばれる導流堤が川の屈曲部に構築された。現在そのほとんどはコンクリートで改修されてしまったが、下の写真の朝日ヶ瀬の水寄せ A だけは、4ヶ所すべてが石積の形態を留めている。また、一旦急流を下った舟を引き上げるのは大変な作業だった



提供:亀岡市教育委員会



提供:亀岡市教育委員会

が、そのための綱道 A（上の写真）も当時の姿を留めている。なお、舟運の実施にあたっては、了以が隠栖の場所を提供した日蓮宗の高僧・日禪の紹介で、備前伊部・妙国寺の末寺・牛窓の法蔵寺の檀徒であった船大工・船頭衆約 20 名が呼び寄せられ、平底舟を造り、行船術を地元で教えただけでなく、移住して通運に参加した。吉井川の高瀬舟とは直接関係はないが、近接した地域からの協力であり面白い因縁と言える。

舟運 2

高瀬川（京都市中京区、慶長 19（1614）^A）は、保津川開削に成功した角倉了以が、幕命で行った富士川開削（1607）、鴨川改修（1609）の後、長男・素庵と協力して全額私費（7 万 5 千両）で開削した運河である。それまでは、淀川の鳥羽で陸揚げし陸送していた物資を、舟で大量に運べるようになったため、京都への物資搬入のほとんどを高瀬川が担った。通行料の 40%を幕府に提供し（懐柔工作）、10%は維持費に担保、残りの 50%が角倉の収入となったことから、年 1 万両以上の収入をもたらしたとされる。全長 10 キロの江戸初期を代表する運河である。



撮影:馬場俊介 (2008.12.12)

また、高瀬川一之船入（慶長 16（1611）、国史跡）
A は、高瀬川を航行する高瀬舟の荷物の揚げ下ろしや方向転換をする場所で、二条～四条間に 9ヶ所設けられた。一之船入はほとんどが私有地内だが、唯一現存する貴重な水辺空間である。



農業 1

菖蒲谷池隧道（京都市右京区、寛永年間（1624・44））
A は、角倉一族の吉田光由（吉田が正式な姓、角倉は屋号）が、水利の悪かった北嵯峨に水を引く目的



で北嵯峨奥の山中の菖蒲谷に池を貯め、そこから南へ水を流すために開削したトンネルである。トンネル断面は呑口が正方形、内部に入ると放物線状からアーチ型になり、吐口ではまた正方形になっている。写真は、素掘ではなく、両側石積の上に石梁を載せた珍しい構造の区間である。

防災 1

伊賀ばね（亀岡市、慶安元～貞享 3（1648-86）の間）
B は、千歳町国分の集落の背後にある牛松山が急傾斜のため大雨の際の谷水により大きな被害を受

けたことから、
亀山藩主（松平氏）が村民の請願を受けて、谷水の流れを横にそらすための石堤を構築したもの。「伊賀」は、官職名「伊賀守」に由来する。

防衛 1

御土居は、豊

臣秀吉が京都の都市改造の一環として、①外敵の来襲に備える防塁と、②鴨川の氾濫から市街を守る堤防の 2つの機能を想定して構築したもの。江戸期に入り防御の必要がなくなると、堤防の役割を果たしていたものなどを除き、取り壊されほとんど姿を消した。大宮土居町の御土居（京都市北区、天正 19（1591）、国史跡）**A** は 9ヶ所の国史跡中、最大で、かつ、最もよく原形を留めている。

