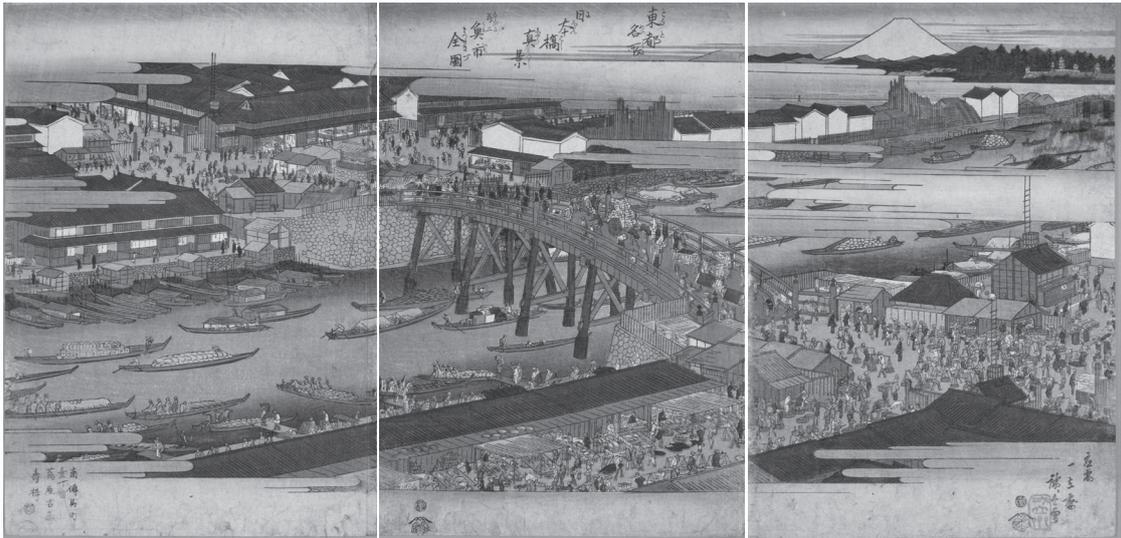


江戸東京 土木遺産

五街道 その1

日本における本格的な道路整備事業は、1601（慶長6）年、徳川家康による東海道整備に始まる。幕府は権力の集中を目的として江戸を起点とする放射状の幹線道路「五街道」を計画し、東海道、日光街道、奥州街道、中山道、甲州街道の整備に着手する。小誌では日本の物流を支え続けたこの五街道を複数回にわたって俯瞰する。



街道、航路が整備され江戸時代の日本橋には全国から人、物資、文化が集中。これにより商業活動も活発に行われ日本橋は賑わいの様相を呈した「日本橋真景并二魚市全図」（所蔵：国立国会図書館）

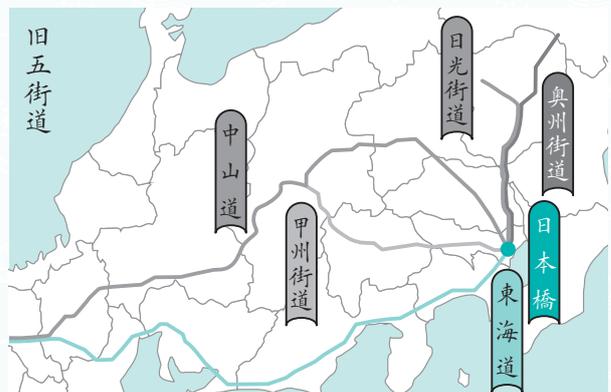
権力集中を象徴する放射状の基幹道路

家康が豊臣秀吉の命を受け江戸に入府したのは1590(天正18)年のことだ。中世以降の戦乱で荒廃した城下。江戸城はその時点で築140年近く経っており、周辺には漁村、集落が細々と点在する程度で、家臣が居を構えることもままならない状況だった。家康は直ちに城郭の改修、埋立や水路の開削、街路による区画整理に着手するが、秀吉の臣下という立場では限界もあった。家康の本格的な都市計画が加速するのは関ヶ原の戦いで勝利を収め、実質的な天下人となって以降のこと。その先鞭となったのが五街道整備だ。1601(慶長6)年、東海道に宿駅を設置し江戸～京都間に伝馬制を施行したのが始まりとされる。五街道の標準的な断面は幅9mあまり、既存の街路を拡幅し、砂や砂利を敷き均し路面を強固なものとした。両サイドに幅3m近い並木敷を設け、松などの並木も整備している。五街道は明和年間の甲州街道の竣工で完成。およそ150年にわたって整備し続けられたこと

になる。

街道整備は代官や大名が担い、諸大名の参勤交代、商人や民衆の行程として欠かせない基幹道路となった。また、街道筋のリフレッシュ工事も頻繁に行われていたという。

その五街道の起点となって栄えていったのが日本橋である。日本橋は全国から多くの人や文化が交流するまちとして発展。その様子は、江戸時代に描かれた浮世絵(上図)からも見て取れる。



日本橋を中心に全国に広がる五街道

文：植田 波留基

日本橋

日本の中心であり五街道の起点



オープンエアの歴史伝承施設＝日本橋

1603(慶長8)年に架設された日本橋は、長さ約68m、幅約8mの木橋だった。橋杭などの用材には白樺など堅く緻密な木が用いられたという。架設の翌年、「起点里程元標」に定められ五街道の起点となるが、その後の大火、老朽化で19回も改築されている。現在の日本橋は堅牢な石造りの道路橋だ。1903(明治36)年の市区改正計画で橋梁幅6間以上の鉄橋、石橋とすることが定められたことに伴い、新しい日本橋は1908(明治41)年に着工、欧米の先端技術を導入した大規模な施工により4年足らずで完成した。橋長約49m、幅員約27mの石造二連アーチ橋。3基の橋脚を擁し、主な構造材として中詰式の無筋コンクリートとレンガが用いられ、表面は花崗岩の切石積みで仕上げられている。東京市技

師の米本晋一、樺島正義らが設計。装飾顧問を担ったのは明治期を代表する建築家のひとり妻木頼黄だ。ルネサンス、バロック、日本の伝統的な意匠を巧みに取り入れ、日本三名橋に数えられる美しい橋をデザインした。シンボルとも言える欄干の麒麟と獅子のブロンズ像は当時新進気鋭の彫塑家、渡辺長男の手による。その制作には東京美術学校が総力を挙げて協力した。

日本橋は1999(平成11)年に国の重要文化財に指定された。その袂には来歴を伝える案内板や記念碑が数多く設置されており、北詰の三越本店側には「日本国道路元標」のレプリカが置かれている。道路を挟んだ向かい側にある小高いテラスのような休憩所は、日本橋の構造を知る絶好のビュースポットだ。優美に弧を描く石橋の全景が、頭の中で歌川広重が描いた勇壮な浮世絵とラップする。

橋の中央には本物の国道元標が埋め込まれている。車道なので立ち入ることはできないがイベントなどで車両通行止めになった際には実際に触れ、撮影することもできるだろう。全国の道路標識に示される「東京 〇〇km」は、日本橋までの距離に準拠する。いまでも日本橋は間違いなくこの国の道路の起点なのだ。



左／日本国道路元標のレプリカ

右／獅子の像は寺社にある狛犬をモチーフにつくられた

東海道

東京—大阪間をつなぐ日本の大動脈



東海道第一の宿場「品川宿」。江戸の玄関口として多くの旅人や大名が行き交った。また、御殿山の桜や品川川の潮干狩りといった娯楽もあったことから、江戸の人々も足を運び賑わいに拍車を掛けた

ハード、ソフト両面で進む街道整備

日本橋から始まる五街道の整備プロジェクト。最初に着手されたのは幕府が最も重視した東海道だった。そもそも東海道とは8世紀初頭制定の大宝律令に示された一種の行政区間「五畿七道」のうち、都から関東までの太平洋に面するエリアを指す。その後、一帯を走る道そのものの呼称となった。すでに鎌倉時代には幕府によって幹線道路としての整備が進められていたという。

東海道は江戸(日本橋)から京都(三条大橋)を繋ぐ。さらに京都と大坂を結ぶ京街道もその延長とされる。家康は「宿駅伝馬制度」を定め、ソフト面でも道路インフラの構築を目論んだ。宿駅とは旅人の宿泊施設や物資の運搬を担う人馬を集積した宿場、伝馬は幕府の公用のため、宿場で乗り継ぐ馬のこと。公用の書状や荷物を宿場ごとに人馬を交替して運搬する制度が伝馬制だ。東海道には53の宿場が置かれ、100人100疋の人馬が常備されていた。

参勤交代を命ぜられた大名の総数は約260家。

そのうち146家が東海道を通り、五街道の中では突出して多かった。東海道はこの参勤交代の重要な道程だったほか、当時の江戸ではお伊勢参りをはじめ旅行ブームが起きており、旅行者の往来で大変な賑わいを見せていた。その様子は日本を訪れた外国人の旅行記にも残されており、ドイツの医師ケンペルがまとめた「日本誌」には「東海道にはヨーロッパの都市と同じくらいの人が溢れている。松の木が狭い間隔で両側に植えられ、旅行者を楽しませる木陰をつくり、



「朝之富士」歌川広重は東海道の旅を浮世絵として残した

雨は簡単な排水溝によって畑に流れるようになってい」という記述がある。街道にそって土堤が築かれ雨水の流入を防ぎ、約4kmごとに設けられた歩行距離の目安となる一里塚も旅人の格好の休憩所だ。雨でぬかるんで歩行が困難になるポイントには石畳が敷設されており、最大の難所だった箱根の旧街道に今もその痕跡を見ることができる。

東海道は幕府の統治機能を担うだけではなく、庶民による情報の流通、文化形成においても重要な役割を果たしていた。江戸期のインフラ整備の根幹にある思想は国土の安全、安心、そして利便性に寄与するという、現代のそれとなんら変わるものではなかった。

歩く道から走る道へ。大動脈の変遷

明治期に入ると開国と同時に流入した西洋文明が日本の交通網整備にも大きな影響を及ぼす。1869(明治2)年に、それまで外国人専用だった自家用馬車が日本人によって東京ー横浜間で営業を開始した。1872(明治5)年には宿駅制度が廃止され、官営郵便物の郵送が活況を呈したことを背景として馬車の営業は東京ー八王子間でも行われる。

そしていよいよ蒸気機関車の登場だ。1872(明

治5)年に新橋ー横浜間で鉄道が開通。日本の鉄道の近代化は1964(昭和39)年の東海道新幹線開通まで一挙に突き進む。鉄道時代の到来によって、東海道をはじめとする日本の道路整備より鉄道整備が優先されるが、街道は国道となり、人口の増加に伴い居住区、都市を結ぶバイパスが毛細血管のように整備されていった。東京日本橋と大阪梅田を結ぶ国道1号線はほぼ旧東海道をトレースしている。そしていま東海道が担っていた人流、物流は東名高速道路、名神高速道を軸とする高速道路、高規格幹線道路にバトンタッチされた。

家康の普請による東海道がなければ、現在の太平洋沿岸の交通網は全く違ったものになっていたかもしれない。やはり日本の大動脈の原点は「東海道」にある。



1日の平均交通量が40万台以上である東名高速道路は、今やなくてはならない存在である

品川宿

日本橋から西へと向かう旅人が東海道で最初に一服できる宿場が品川宿だ。京浜急行線北品川駅から青物横丁駅まで、国道1号線と並行して縦走するレトロ感漂う北品川商店街が旧東海道。緩やかに蛇行する道筋が当時の面影を残す。点在するまちカフェや交流館のスタッフが、気軽にこの地域にまつわる話や歴史的なスポットを紹介してくれた。



左/旧東海道は現在、北品川商店街となり住人の生活の中心地になっている
右/江戸時代からの名残りで商店街のいたるところに松の木が植えられている