

江戸東京 土木遺産

五街道 その3

日本橋を起点として深いほど真北に向かって延びる街道がある。日光街道とこれに連なる奥州街道だ。この二筋の道は宇都宮までは共通のルート。すでに古道奥州道が成立していたが、これに沿うように街道を整備、宇都宮で分岐し、日光東照宮までを日光街道、福島県の白河までを奥州街道と称するようになった。都内にはこの街道の面影を色濃く伝えるポイントが数多く残されている。

日光街道

日光山へと続く徳川家の重要街道



日光社参の行列。将軍家慶一行が栗橋・中田宿間の利根川に船橋をかけて渡っている様子(提供:千葉県立関宿城博物館)

古道に沿って整備された長大参詣道

日光街道整備の発祥は1602(慶長7)年、宇都宮に伝馬の配置が命じられたことに始まる。東海道整備開始の翌年、五街道では2番目に着手されたことからその重要性は明らかだ。日本橋から千住、越谷、幸手を経て宇都宮に北上、そこから西進して日光鉢石に達する総延長は約130km、21の宿場を擁し、25人25疋の人馬を常備した。開通は1636(寛永13)年。日光街道は現在も国道4号線の宇都宮以南と国道119号線の通称として親しまれている。

整備の目的は歴代将軍の東照大権現(日光東照宮)への参拝だった。日本橋～宇都宮間にはすでに奥州道があり、宇都宮から鉢石宿間にも古道日光街道が走っていたが、これと並走するかたちで東側に新たな日光街道を整備したのは、湿地を活用した新田開発の促進と、奥州方面と江戸を結ぶ物流幹線の整備という目的のためと言われる。しかし、自然の猛威によりこの地域は水害を受け、多くの死者を出したことから、日本橋から川口、岩槻を経て宇都宮に至る、より安全な日光御成道というルートが再整備された。日光街道が標高5mほどに位置するのに対し、日光御成道は10m以上を維持している。

さらに幸手から栗橋に至る約8kmの日光街道区間も桜で有名な権



文：植田 波留基

現堂川の右岸を走っており、参詣時の河川の氾濫が危惧されたことからこの区間を迂回し約12kmの「日光御廻道」が江戸後期に迂回路として整備された。実際に將軍家が通行したことは

なかったことから幻の歴史街道といわれている。江戸時代の幹線道路の整備が、経済効果や防災・安全性の確保を勘案した綿密な土木計画に基づいて推進されていたことがよくわかる。

奥州街道

蝦夷地開発、防衛に貢献した街道



奥州街道32番目の宿場、大和久宿(現・福島県西白河郡矢吹町)近くの松並木の様子(昭和初期)。戊辰戦争時は関門があり、厳しい取調べが行われていた(提供:福島県矢吹町役場)

東北の物流を支える幹線道路の礎

奥州街道は日光街道の宇都宮宿から北側に分岐する。厳密には宇都宮から白河宿にいたる10宿を結ぶルートが奥州街道だ。白河宿以北も奥州道中と呼ばれることもあったが、幕府の道中奉行が直接管轄したのは白河宿までとされる。寛永年間に整備、改修が行われ、日本橋からの総延長は約190km。奥羽、北関東を支配する40近い諸大名の参勤交代路としての交通量は東海道の次いで多かったという。

とはいうものの奥州街道は比較的過疎な地域を縦貫していたため、大名の往来はともかく全体としての交通量はさほど多くはなかった。宿場の運営、管理も各藩の裁量でまかなうことができる程度だったという。しかし、江戸中期になると蝦夷地開発が始まり物流を支える幹線道路としての重要性が高まる。上り荷は諸藩の年貢米や穀類、煙草、紅花、生糸、下り荷は衣料品や肥料等を主とし、東北地方への江戸文化の

伝播にも大きな役割を果たした。末期にはロシアの侵攻を見据えた蝦夷地防衛が急務となり交通量がさらに増大、白河は宇都宮に次ぐ人口を集積するまでに発展した。

現在は国道4号線に継承され、宇都宮以北は今も奥州街道と称され並行して走る。東北自動車道、八戸自動車道とともに東北の物流、人流を支える幹線となっている。



栃木県さくら市にある弥五郎坂は標高差が20mある急坂で奥州街道の難所である

千住宿

日光、東北方面への旅人で賑わう江戸四宿最大の宿場



千住宿を後にする大名行列の様子。奥には富士山が見え、その手前に見える家並みは花街である（「富嶽三十六景從千住花街眺望之不二」葛飾北斎）

江戸有数の専門店が集積する問屋街

日本橋を起点とした日光・奥州街道の最初の宿場が千住宿だ。荒川や綾瀬川が流入する千住村は古くから水上交通の要所となっていたが、家康が江戸城に入城した直後、荒川に千住大橋がかけられ、1597(慶長2)年には人馬継立の地として指定された。その後、1625(寛永2)年に日光街道の初宿に指定され急速に発展した。当初は千住一から五丁目までを指した千住宿は、交通量の増大とともに拡張を続ける。1658(万治元)年以降、隣接する掃部宿、河原町、橋戸町、さらに千住大橋南側の小塚原町、中村町までが宿場に加えられた。品川宿、内藤新宿、板橋宿とともに江戸四宿の一角をなし、幕末期には家屋2,400棟、人口1万人を擁する大都会に発展する。

千住は宿場町であると同時に舟運による物資の流通拠点としても賑わいを見せる。橋戸河岸には米穀や野菜、川魚、陶器等を満載した船が往来し、神田や京橋へと運ばれていく。その要衝となっていた千住掃部宿市場は1735(享保20)年に御用市場に指定され、問屋や各種専門店が集積していた。問屋のセリ声が「やっちゃ！ やっ

ちゃ！」と聞こえてくることから「やっちゃ場」と呼ばれるようになる。このやっちゃ場は昭和6年に中央卸売市場へと統合され足立市場として今に至っている。

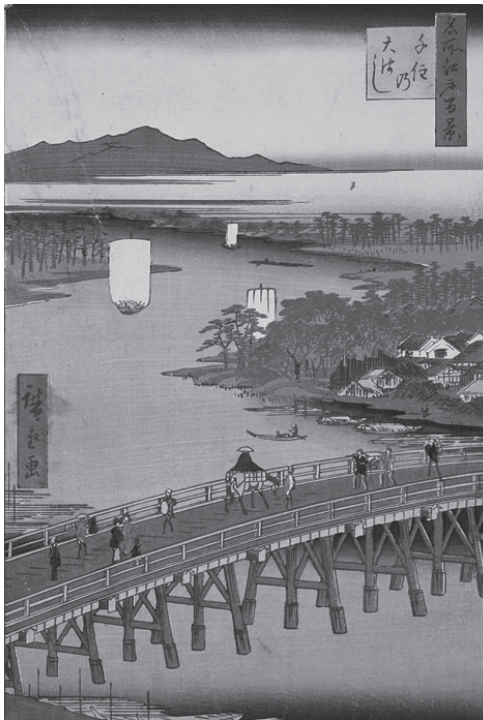
千住大橋を北側に渡り、北千住の商店街に続く旧日光街道をたどっていくと、店舗だけではなくマンションや家屋の前にかつての屋号が掲げられていた。川魚、青物、足袋、さらにはコンニャク、和菓子といった屋号の札から、あらゆる専門店がひしめき合っていた様子を偲ぶことができる。



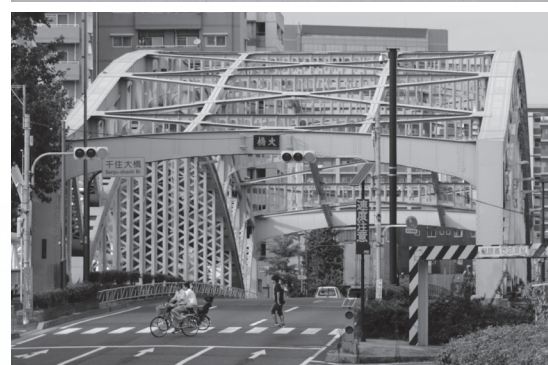
旧日光街道沿いにある屋号の札。ここから始まる長旅のために足袋や(右)もあったと思われる



北千住駅前のバルコ10階には、江戸時代の千住宿の緻密な模型が展示されている



隅田川で最初に架橋された橋である千住大橋(「千住の大はし」歌川広重)



上/千住大橋は何度も改架、改修が行われ時代毎に姿を変えている(撮影:明治43年 所蔵:東京都立図書館)

下/昭和時代に鉄橋として架橋された千住大橋は今も対岸を繋ぐ重要な橋である

隅田川を最初に渡った橋梁

JR南千住駅を降りて駅前の通りを北へ5分ほど歩くと国道4号線に合流する。そのすぐ先が隅田川にかかる千住大橋、その重量感、存在感に圧倒される。しかし、最初の架橋は1594(文禄3)年、現在地より200mほど上流にあったといわれる木製の橋だった。当時の文書に「板橋、高欄付、長六十六間(120m)、横四間、橋杭三本立、十六組」の記述がある。この架橋工事を担ったのは土木工事の重鎮、武蔵国小室藩初代藩主の伊那忠次だが、予想以上の難事業となり、現南千住の熊野権現に祈願してようやく完成させたという。柱杭は仙台藩伊達家が寄進した高品質の榎材が使われたという説もあり、「伽藍よりもまさる千住の橋の杭」という川柳が残されている。

この江戸北側の玄関口ともいえる橋は、松尾芭蕉が奥の細道を目指した旅立ちの地としても知られている。当初は単に「大橋」と呼ばれていたが、1659(万治2)年に両国橋が架けられてから「千住大橋」と称されるようになった。しかし、現在の橋には今も「橋大」のプレートが掲げられている。

千住大橋は江戸期だけでも6回にわたって改修、改架が行われている。1767(明和4)年に現在の位置に架け替えられたが、最初の架設から1885(明治18)年の台風による洪水まで流出することはなかった。それ以降は二重の太鼓橋が架けられていたが、1923(大正12)年7月に東京府が新橋の建設に着工、同年9月に発災した関東大震災後に復興事業の一環に位置付けられ、橋長90m、ブレースドリブタイドアーチ型の鉄橋として1927(昭和2)年に完成。1973(昭和48)年に並走する橋が増設され、旧橋が上り、新橋が下りの路線となっている。

その千住大橋が昨年、新橋の架設から88年を迎え、米寿にちなんで橋の長寿を祝うイベントが開催された。橋の清掃等のボランティアに従事する地域住民や関係者から、戦時中の大空襲にも耐え、人々の生活を支えたこの橋に向けた感謝の言葉が相次いだ。千住大橋は地域のランドマーク、現役で機能する都内の歴史的な土木構造物として威光を放っている。