

江戸東京 土木遺産

五街道 その4

五街道シリーズの最終回は「中山道」。京都に向け南側を並行して走る東海道とは対照的に、山岳地帯、急流を渡る難所続きの街道だ。板橋宿は街道筋で都内唯一の宿場。物流の結節点として栄え、現在の板橋の賑わいの原点となった。巣鴨から戸田橋にかけて、そぞろ歩きながら当時の面影を探してみた。

中山道

険しい山々を抜ける最長の街道



溪斎英泉「木曾街道 藤之驛 戸田川渡場」(中山道広重美術館蔵)

日本アルプスを越える街道

五街道の起点、日本橋から北西へ、現在の埼玉、群馬、長野、岐阜、滋賀を経て京都三条大橋に至る街道が中山道だ。全長135里(約526km)、草津追分まで海沿いを並行して走る東海道と合流、その先の大津を加えた全69宿のこの街道は、東海道に次いで早期に伝馬制が敷かれ、常備人馬数も50人50疋と、これも東海道に次ぐ規模だ。文政期には30家の参勤交代往還路となっていた。東海道の全長約496kmと比較すると、その差はおおよそ30kmだが、宿数でみると東海道53次、中山道69次と、中山道が圧倒的に多い。これは平坦な東海道に比べ中山道は険しい山々を越え

ていくため、一日で踏破できる距離が短かったことを表している。日本列島を縦断する中央山岳地帯は降雪量も多い。配備された人馬数が多いとはいえ、立ちは大変ないくつもの峠が旅人の往来を阻んでいたことは容易に想像できる。

多摩川、富士川、木曾川といった大河を渡る東海道とは異なり、陸路が主だった中山道は、川の氾濫によって行程が左右される懸念は少なく、旅籠の宿代も安かったことから比較的多くの通行量があったという。とはいうものの「木曾のかけはし、太田の渡し、碓氷峠がなくばよい」と謡われるほど難所続きであったことは間違いない。

文：植田 波留基



めがね橋の愛称で知られている碓氷第三橋梁。日本最大の煉瓦づくりアーチ橋でもあり、難所を越えるために当時の最新技術を集結したことがうかがえる

難所に残された土木の痕跡

群馬、長野の県境、碓氷峠は中山道で最も険しい峠だったが、明治政府が国家プロジェクトとして着手した信越本線の敷設においてもこの峠はネックになる。すでに1888(明治21)年までに上野―横川間、軽井沢―直江津間が開通し、その中間の横川―軽井沢の碓氷峠越えが切望されていた。お雇い外国人と日本人技術者が当時の土木、鉄道技術の粋を結集して官営鉄道の「中山道線」と呼ばれるルートが開通したのは1893(明治26)年。18の橋梁と26のトンネルを擁する延長11.2kmを走ったのは、線路間に敷設された歯形軌条と車両下部の歯車を噛み合わせて急こう配を登坂するアプト式機関車だった。同路線は平成5年に廃止されたが、碓氷第三橋梁を含め碓氷峠鉄道施設として国の重要文化財に指定されている。

碓氷峠を越え、長野県内を南下する街道沿いにも当時の面影を残すエリアが点在している。南木曾町の馬籠峠から根の上峠の道筋もそのひとつ。石畳や一里塚が現存し、この一帯8kmあまりが国の史跡に指定されている。奈良井も鳥居峠の北麓に位置する重要な宿場で、漆器や塗櫛などの工芸品の産地として栄え、今も街並み



上／中山道34番目の宿場、奈良井宿。明治時代の道路改修の際、国道から外されたため、宿場時代の街並みが現在までほぼ完全に保存されている

下／馬籠峠の遊歩道。約3kmにわたる道のりの一部は整備をせず、江戸時代当時のままの道となっている

は当時の面影を残す。国の重要伝統的建造物群保存地区に指定されている。遊歩道や街路を辿り、江戸土木建築の痕跡に触れることができる。

板橋宿

旅人を難路へと送り出した中山道最初の宿場



「木曾街道板橋之驛」溪斎英泉(所蔵：国立国会図書館)

板橋宿は「おばあちゃんたちの原宿」

中山道は高崎まで現在の国道17号線に相当する。日本橋からこの道を北上する。本郷通りの東京大学は中山道沿いに建てられた加賀藩の上屋敷跡地に建つ。

日本橋から2里半、約10km北に上った地点が中山道第一の宿場、板橋宿だ。品川宿、内藤新宿、千住宿と並び、江戸四宿の一つとして栄えた。約2.2kmの道筋に江戸方面から平尾宿、仲宿、上宿の三宿からなり、天保年間には人口2,500名、家屋は570軒あまり、大小54軒の旅籠を抱える大きな宿場町だった。上宿と仲宿の間に流れる石神井川にかけられた板橋が地名の由来といわれる。板橋宿は中山道の脇往還である川越街道との分岐点でもあったことから、中心になる仲宿には問屋、馬継場、木賃宿などが軒を連ね、多くの商人、旅人でにぎわっていた。

JR巣鴨駅から国道17号線に降り、巣鴨地藏通り商店街に沿って歩く。とげぬき地蔵で有名な高岩寺を過ぎたところに庚申塔を祀る小高い

庚申塚があるが、さらに北上するともう一つ、由緒ある庚申塔に行き着く。仲宿と平尾宿の境目に位置していた観明寺。1661(寛文元)年に建立された山道入り口の庚申塔は、青面金剛が彫られたものとしては都内最古。区の指定文化財だ。この付近が板橋宿の中心街。本陣、脇本陣の跡を示す碑も見える。その先、石神井川を渡る「板橋」は木目を施されたコンクリート製に生まれ変わっている。



板橋の地名の由来となった橋は時代は変われど今も健在だ



参勤交代に中山道を利用したなかで最大の領地を持つ加賀藩は江戸藩邸の上屋敷を旧中山道沿いの本郷に、下屋敷を板橋宿に建てた。上屋敷の門は現在、東京大学の赤門として残り重要文化財に登録されている

皇女和宮が避けて通った「縁切榎」

石神井川を渡ったあたりが上宿。橋を渡ってしばらく行くと祠を抱くように立つ古木が見えてくる。これが「縁切榎」。男女の縁、酒との縁を切りたいと願う時、この榎の樹皮を煎じて相手に飲ませると成就すると言われている。幕末の1858(安政5)年、孝明天皇の妹、和宮親子内親王が将軍家茂へ降嫁する際、この霊木を避け、新たに造成された迂回路を通して江戸に入ったというエピソードがある。

国道17号線に戻ると、周りを石垣に囲われ植え込みを施された小山が見えてくる。日本橋から数えて3番目の一里塚「志村一里塚」だ。道の幅25mほど。中山道はこんなに広かったのかと思いきや、塚はもともと街道から少し離れて置かれていたため、昭和期の道路拡幅工事時も移動した記録はないという。

これを過ぎると戸田橋。この100mほど下流に「戸田の渡し」があった。当時は江戸を防備するため架橋は制限されており、荒川を渡河する

のも渡し船に頼らざるを得なかった。戸田の渡しは1875(明治8)年に木橋が架けられるまで続いた。現在の戸田橋は昭和53年に竣工した4代目だ。江戸を跡にする旅人はここでしばし別れを惜しんだという。昭和39年の東京オリンピックの聖火はこの橋を渡り東京にとどけられた。中山道を埋め尽くした観衆の多さは今でも語り種になっている。



「戸田の橋渡し」と呼ばれ、船で行き来していた板橋-戸田区間は明治時代に入ると戸田橋が架橋された。1964年に開催された東京オリンピックでは、聖火ランナーがこの橋を駆け抜け、東京都へ足を進めた(所蔵：板橋区公文書館)