



腰巻地区の石畳

Special Features / Engineering's Heritage V Creating Japan

いにしへの石畳「箱根旧街道」

静岡県三島市



株式会社オリエンタルコンサルタンツ/東京事業本部/構造リーダー
松金 伸
MATSUGANE Shin

特集
土木遺産V
日本の国づくりの心

1—東海道随一の難所

江戸時代、東海道随一の難所「箱根の山は天下の険」と謡われた小田原宿から三島宿までの約八里(32km)に及ぶ箱根旧街道。この街道は、ここを歩いた多くの先人達の足音と息使いが色濃く残る、風情ある石畳の道となっている。

箱根旧街道石畳は、静岡県三島市の箱根山中に合わせて約2kmの区間が、市の石畳整備事業により保存されている。保存されている地区は、箱根峠より、願合寺・腰巻・浅間平・上長坂・笹原の5地区である。この古い石畳街道は、2004年10月に国指定史跡とされた。

弥次さん喜多さんで親しまれている、十返舎一九によって江戸時代後期に書かれた『東海道中膝栗毛』では、小田原宿から箱根宿までの行程の一部が次のように描かれている。

「けふは名にある箱根八里、はやそろと、つま上りの石高道をたどり行ほどに、風まつりかくなりて弥次郎兵衛へ、人のあしにふめどたけど箱根やま本堅地なる石だかのみち」

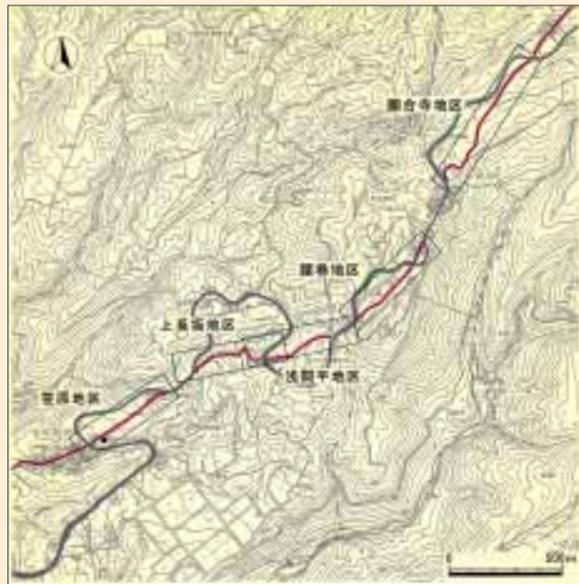
箱根八里は、敷いた石がごろごろした凹凸の多い坂道で、その石は踏めど叩けどびくともしない堅い石道として有名だったことを物語っている。このことから、当時の江戸庶民に、箱根の石道が広く認識されていることが伺える。

現存している石畳も凹凸があり多少の歩き辛さはあるが、両側を鬱蒼とした杉並木で覆われていたり、富士山の眺望が楽しめたりなどにより、爽快な気持ちで散策することができる。また、急勾配の箇所が多く、峠越えの大変さが分かる。この石畳のルートは、現在の国道1号と随所で交差、併走している。

日本の舗道の先駆けは、オランダの影響で平戸や長崎に切石で舗装されたのが最初であるといわれている。しかし、急峻な地形であるこの箱根旧街道に、なぜ石畳を敷設する必要があったのだろうか。

2—箱根越えのルート

東海道ともいえる道が形成された詳細は判っていない



■図1—箱根旧街道のルートと石畳のある地区(赤が箱根旧街道、青が国道1号)

いが、実際に街道として機能したのは、大和政権時代の4～5世紀以降と推定されている。「東海道」という名称が一般的に定着したのは、701年の大宝律令で「七道」の名称が令文明記され、駅馬・伝馬制度が整備された時期以降のことと考えられている。ちなみに七道とは、東海道・東山道・北陸道・山陰道・山陽道・南海道・西海道のことである。

古代の東海道は、傾斜が緩やかであることから、箱根山を通らずに、大きく北に迂回して足柄峠を通るルートが取られていた。967年(康保4年)に施行された律令の施行細則の一つである「延喜式」によれば、841年(承知7年)に永倉駅(現在の長泉町下長窪付近)は記載されているが伊豆国(現在の静岡県の伊豆半島と東京都の伊豆諸島)の記載は見当たらない。このため、古代の東海道からはずれていた伊豆国には、永倉駅から伊豆国府(現在の三島市)への道が整備されていたものと考えられている。

一方、箱根路のルートには諸説あるが、横走駅(現在の御殿場駅付近)から分岐して足柄峠を通らずに箱根に出るルートが取られていたという説が有力である。

鎌倉時代になると箱根越えのルートとしては、現在の

三島市を通過する箱根路が使われ始めたようである。その理由には、京～鎌倉間の往来が増加し、箱根山を迂回するルートよりも距離の短い箱根路が好まれたことや、武士達の三所詣(箱根権現、伊豆山権現、三島明神)の便が良かったことがあげられる。

また、旅人の増加に伴い、軍事的及び経済的な理由から「山中の関」が元山中付近に設けられたことが知られている。『太平記』には、1338年に足利尊氏が征夷大將軍(室町幕府)となる前に、この元山中付近で新田義貞と足利直義が激しい戦闘を行ったことが記されている。このような歴史的背景から、箱根路は主要街道として利用され、時の権力者に重視されていたと考えられる。

3—東海道五十三次としての箱根旧街道

1600年(慶長5年)、関が原の戦いに勝利し全国統一を果たした徳川家康は、翌年に江戸～京都間に宿駅伝馬制度を敷き、東海道の宿駅の整備に着手した。宿駅伝馬制度とは、荷物や文書などを、馬を利用したりレ方式で次の宿まで送ることである。「伝馬掟書」では、各宿場に36頭の伝馬と人足による労力の提供、伝馬の荷物を112.5kg(30貫目)以下と命じている。そのかわり、宿に対しては地子と呼ばれる土地税を免除し、駄賃稼ぎや旅行者用の旅籠の常設を認めた。こうして宿は、運輸と休泊の機能が備わり、陸上交通発展の基礎ができていった。

戦国の遺風が残る当時においては、政情を安定させるために東西の交通の掌握が必要不可欠であった。1604年(慶長9年)には、江戸日本橋を起点とした一里塚の設置や並木の整備に着手するなどして、徐々に街道の体裁が整えられた。箱根旧街道にも、錦田、笹原、山中の三つの一里塚が現在も保存されている。1624年(寛永元年)、庄野宿(現在の三重県鈴鹿市)が設置され、東海道の53の宿場が全て完成したとされている。ちなみに、53宿と言わずに53次と言うのは「追い通しの禁止」の定めによって、原則として宿場ごとに荷物の継ぎ替えが行われたためである。江戸から京都に荷物を送ろうとすれば、53回の継ぎ替えが必要であり、このことから53継(=次)と呼ばれることとなった。



■写真1—箱根峠に近い甲坂地区の鬱蒼とした石畳街道



■写真2—かつての旅人も見た上長坂地区から望む富士山



■写真3—箱根旧街道の現在地及び距離案内



■写真4、5、6—現在も残る三つの一里塚。左より錦田一里塚、笹原一里塚、山中一里塚

江戸幕府が整備した五街道、東海道・中山道・甲州街道・奥州街道・日光街道の中で、東海道は江戸と京都を結ぶ重要な街道である。このうち、標高845mの箱根峠を越えて、小田原宿と三島宿を結ぶ八里の坂道が箱根旧街道である。

江戸時代初期の箱根越えの坂道は、雨が降ればすねまで泥に潜ってしまうような悪路で、ここを通る旅人は非常に苦勞をしていた。当時の『東海道名所記』によれば、滑りやすい関東ローム層の赤土の坂道は、旅人を相当苦しめたと記されている。幕府にとっても、箱根の山は西国の大名に対する天然の要塞となることから、江戸初期には険しい方が望ましい構造であったと想定できる。

しかし、政情が安定して人馬の往来が盛んになると、幕府は街道の整備にも力を入れ始めた。当初は旅人の便を図るために、街道に箱根竹を敷くなどの対策を講じたが、抜本的な解決には至らなかった。

4—石畳となるまで

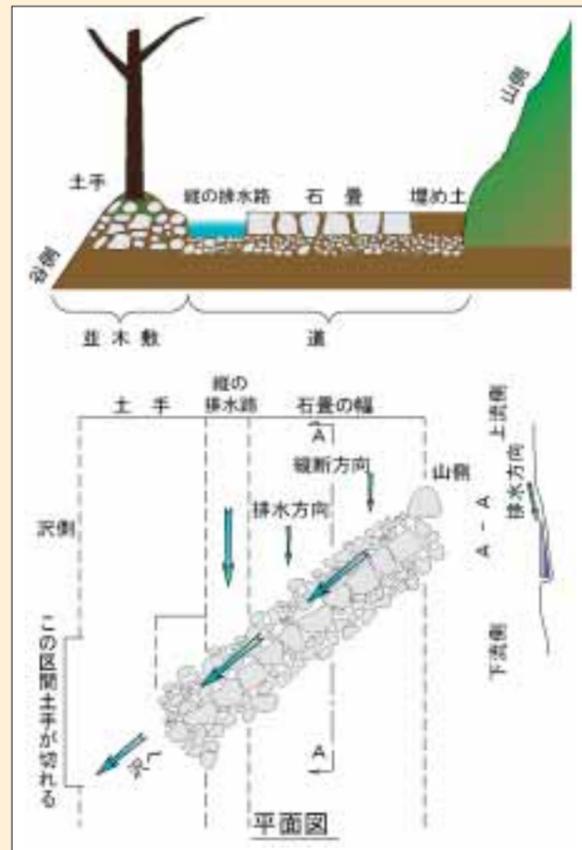
東海道の平坦部の道は、路面を平にして砂利や砂で突き固められていただけであった。しかしながら、急峻な山地に位置している箱根街道は、極寒期の気温はマイナス10℃を下回り、積雪が多く、さらに四季を通じて雨の日が多く、頻発する濃霧は旅人の視界を著しく妨げた。こうした気候特性により、当初は箱根竹を敷く手法が用いられた。しかし、竹は腐ってしまうので敷替えが必要となる。これには約3,000人の人足と17,000～18,000束の竹が必要で、年間の維持管理費は120～130両(概ね100両が現在の1億円)にも達した。人足は、箱根街道沿いの村々が「助郷」として駆り出された。維持管理費用は、二重課役を避ける意味で、助郷に招集されない奥伊豆(現在の三島以南の伊豆半島)の村々が捻出していた。しかし、奥伊豆の人々にとって、この負担は非常に重かったようである。

その後幕府は、1680年(延宝8年)に抜本的な改革を目的として、1,400両余りをかけて石敷きの石畳構造に改築した。建設費のほとんどは、合わせて1万9千石となる奥伊豆の村々が「石道金」として、毎年100両、10年間払い続けることとなった。

5—技術者たちの知恵

江戸から京都までの488kmの東海道で、街道の幅は平均約9m(5間)だったようである。しかし、箱根街道は急坂であるため、幅は狭く約3.6m(2間)であった。

石畳の敷設の方法は、敷いていた古竹を取り除き、約30cm掘り下げ大栗石を入れて基礎(路床)を構築し、砂利を30cm入れて突き固めた。坂の途中には砂利止めを設けた。そして、道の両側には縁石として約30cmの石を、内側には24～27cmの石を据え「石畳」としたようである。表面の石は4・5角形のものが各辺を合わせる様に並べられ、路肩側の石は中心部のものより大きなものが使われて、その端部は直線状になっている。最も外側には栗石が敷かれ排水路の役割を果たしている。



■図2—石畳の断面図と斜め排水路の概念図



■写真7—天然の要塞であった山中城跡

■写真8—上長坂地区の石畳

■写真9—腰巻地区の石畳

石畳の石材には安山岩が利用された。この石は、街道周辺の沢から容易に調達が可能であった。また安山岩は、簡単に板のように割れる特性があることから、平らな面が大きく、石畳の石材とした場合に歩き易い効果をもたらした。さらに、石畳には小型の石材が敷かれている箇所がある。急な坂道に小型の礫を敷き詰めることによって石畳上に細かな凹凸をつくり、滑り止めの効果が発揮されていた。

雨水対策の工夫も見受けられる。それは「斜め排水路」と呼ばれており、あたかも石畳を斜めに横切るかのように、段差を付けて石材を一直線に並べたものである。石畳上を流れ下る雨水をこの段差で受け止め、街道の外へ排水する工夫である。また、沢を跨ぐ箇所には、石橋として、巨大な板石(95cm～170cm)が周囲より一段高くアーチ状に石橋構造とし架けられ、沢の水に対する工夫がなされていた。この斜め排水路は47箇所、石橋は6箇所設けられていた。

6—主要街道としての役割の終焉

1867年(慶応3年)10月14日、第15代将軍徳川慶喜は朝廷に大政奉還した。翌年、新政府は江戸を東京に改め、元号を明治とした。1869年(明治2年)には、東京～横浜間で外国人による乗合馬車が営業を始め、翌年には東京～横浜間の鉄道敷設のための測量が始まった。



■写真10—峠越え時に見た風景。現在の三島市を望む

明治政府の新政策が次々に実行され、宿駅伝馬制度も1872年(明治5年)に廃止された。

一方、明治になっても、手紙や小荷物の輸送を続けていた飛脚業は、郵便事業として官営に移された。鉄道は、1887年(明治20年)に東京～国府津間が開通し、翌年には神戸までの全線が開通した。この東海道線の開通により、箱根街道は主に農道や生活道路として使われるようになった。峠を行き交う旅人の姿は殆ど見られなくなり、街道としての役割は終焉を迎えたのである。

7—箱根の山は天下の険

明治政府の道路整備は、欧米先進諸国に追いつくことを目的とし、1876年(明治9年)に五街道をはじめ、全ての道路を国道、県道、里道の3種類に分類し、さらに1～3等級に区分した。この時、箱根峠越えの東海道は2等国道に定められた。その後、1885年(明治18年)に等級が廃止され、国道1～44号の国道路線網が新たに制定された。これは今の国道の起終点とは異なって、全ての国道が東京の日本橋から始まっている。

箱根旧街道の石畳を歩くと「箱根の山は天下の険」と自然に口ずさんでしまい、江戸時代の参勤交代などの姿を想像してしまう。この石畳道は、自然環境豊かな箱根の山中に残る土木遺産であり、歴史的な背景を含めて、後生の人々に伝え残していきたい。

- <参考文献>
- 1) 『東海道 箱根峠への道』社団法人中部建設協会 2002年3月
 - 2) 『箱根旧街道石畳整備事業報告書』三島市教育委員会 1999年
 - 3) 『史跡 山中城跡』三島市教育委員会 2001年
 - 4) 『東海道の土木史—東海道ルネッサンス—(1)』月刊建設 第44巻9号(社)全日本建設技術協会

- <取材協力・資料提供>
- 1) 三島市教育委員会 文化振興課

(写真提供: P24上、写真3、9、10、筆者
写真1、2、5、7、塚本敏行
写真4、6、8、中村和也)

図1: 『箱根旧街道石畳—整備事業の概要—』三島市教育委員会 平成13年3月
図2: 参考文献4より作成