

昭和五十九年一月二十二日 郷土研究会資料

第七十六回 研究発表

日光街道沿ひの一里塚・藤助河岸

越谷市郷土研究会

理事 木原徹也

一、一里塚

江戸時代、五街道をはじめとする主要街道には、街道の重要な施設として、一里塚が設けられた。一里塚についてまとめられたものを次に示す。

『かつては主要街道には一里塚が設けられていたが、今日まで残っているものはわずかである。そのなかで特に形もすぐれて、損傷度の少いものは国の史跡に指定されている。それらを挙げてみると、

| | |
|----------|--------------|
| 福島県須賀川町 | 須賀川一里塚（奥州街道） |
| 栃木県国分寺町 | 小金井一里塚（日光道中） |
| 東京都北区 | 西ヶ原一里塚（御成街道） |
| 東京都板橋区 | 志村一里塚（中山道） |
| 岐阜県垂井町 | 垂井一里塚（中山道） |
| 静岡県三島市 | 錦田一里塚（東海道） |
| 愛知県岡崎市 | 大平一里塚（東海道） |
| 愛知県尾西市 | 富田一里塚（美濃路） |
| 愛知県豊明市 | 阿野一里塚（東海道） |
| 三重県亀山市 | 野村一里塚（東海道） |
| 和歌山県和歌山市 | 四箇郷一里塚（上方街道） |
| 島根県安来市 | 安来一里塚（山陰道） |
| 島根県宍道町 | 伊志見一里塚（山陰道） |

島根県斐川町

出西・伊波野一里塚（山陰道）

岡山県岡山市

真金一里塚（山陽道）

宮崎県都城市

今町一里塚

これらは国指定の史跡であるが、指定されないまでも塚の形を残している所は何ヶ所もある。

旅行する者の行程の目安はいくつかの方法がある。富士登山をした者ならば誰しも知っている、七合目だの八合目という数えかたもある。これは距離ではなく、疲労度を尺度にしているようで、頂上に近づくほど距離は短くなり、累積された疲労で足はますます重くなる。これとは違って距離を示したものに町石がある。高野山の町石卒塔婆はもともと有名である。これは高野山麓の伊都郡九度山にある慈尊院から高野山の大塔まで百八十町、大塔から奥ノ院まで三十六町として、一町ごとに建てられたものである。

弘法大師が開山したところから建てられたのかは判らないが、古いものは木製であつたろう。現存するのは、文永二年（一二六五）に覚教上人が願を立てて、諸方に勧進して十数年を費して造立したのである。一町に一基ずつ、さらに一里ごとに里石が五基建てられたもので、あとで補修されたものもあるが、大部分が残っている。これは高さが一丈あって、上部は五輪で、下に梵字と町数が刻まれている。石造五輪卒塔婆というわけである。これは国の史跡に指定されている。

これより少し古いのは、三重県の上野市にある廃補陀落寺の町石で、建長五年（一二五三）の造立である。これは自然石である。現在八個残っていて、国の史跡に指定されている。これより古いのは、藤原清衡が白河の関から外が浜にいたる二十余日の行程の間に、一町ごとに笠卒塔婆を立て、その表に金色の阿弥陀像を図繪したと伝えられるものがある。清衡が中尊寺の建立に着手したのは永久五年（一一一七）であるが、そのころに町石を立てたとすれば、高野山のより百数十年前のことである。これは現物は残っていない。

近世の一里塚の起原はいつかということとは明確ではないが、信長や秀吉が三十六町一里ごとに塚を築かせたという。江戸幕府が江戸日本橋を起点にして一里塚を築かせたのは慶長九年（一六〇四）とされる。そのとき將軍秀忠が、惣奉行の大久保長安に、「よい木を植えよ」といったのを聞き誤って榎の木を植えたという伝説があるが、榎は根も張り、枝もひろがって、塚に植えるには適している。

実際にはどんな木が植えてあったかを調べたことがある。資料は『宿村大概帳』で、天保末年すなわち十九世紀半ばの調査であるが、それによると、東海道の品川と京都間の百二十四里の間に一里塚は百四ヶ所ある。中山道は板橋から草津の間百二十六里二十八町であるが、一里塚は百七ヶ所ある。すなわち八〇パーセント以上に存在していた。それが甲州道中になると六

五彩になる。ところが日光道中や日光御成道ではほとんど完備している。これは將軍の日光社参があるためであろうか。

一里塚は両側にあるのが原則であるが、片側が欠けたものが八割ぐらいあった。また街道が何かの理由で道筋が変更されたのに、一里塚はもとのままとすることがあって、道路から一町半も隔っていることや、川向うにあるという例もある。

一里塚には木が植えてあるのがきまりであるが、なくなったままのものもある。『宿村大概帳』に記載されている一里塚の総数は三百五十七ヶ所であるが、そのうち木のあるのは三百四ヶ所で、八五割である。そのうち両側に木のあるのはその八四割で、他は左右のいずれかである。また一つの塚に二本以上の木のあるのも二十二ヶ所あった。

さてその木種であるが、これは榎が多くて、総数五百八十一本の五五割、次が松で二七割、杉が八割、以下は桜・栗・槻・椋・松・榎なども八本から四本の間である。竹・梅・桃も二本ずつあり、桑・柞・漆なども一本ずつある。そのなかで日光道中は杉がもっとも多いのは杉並木と関連があるのであろう。一里塚は旅行者が目的地へ到達する目標とされたことはいまでもないが、馬や駕籠の賃金を支払うときの目安にもされていた。しかし、並木とちがって、一里塚の補修や築造に関する幕府の指示は見当らない。そのために欠損した所はそのまま放置されていたのではないかと思われる。

学習院大学教授・文学博士 児玉幸多』

現在埼玉県内に残存する一里塚は次のとおりである。

中山道

鴻巣市原馬室

熊谷市

足立町宗岡（脇往還）

行田市下忍（〃）

日光御成街道

大宮市膝子

岩槻市慈恩寺

白岡市

杉戸町

なお、記録に見られる一里塚のうち、埼玉県内の日光道中に関するものは次のとおりである。

吉笹原村（草加市）、蒲生村（越谷市）、下間久里村

（越谷市）、備後村（春日部市）、小淵村（春日部市）、

清地村（杉戸町）、茨島村（杉戸町）、小右衛門村（栗

橋町）

越谷市蒲生の一里塚

新編武蔵風土記稿卷之二百五によれば、「蒲生村」の小字の項には、「下茶屋川ここに一里塚あり、塚上に杉樹を植へ、

傍に愛宕社あり」と記されており、現在の蒲生愛宕町付近の旧日光街道の傍らに一里塚があったことが記されている。

また、地元では、旧日光街道の東側の小水路（旧出羽堀）

をはさみ小高く土盛され、頂上に愛宕社の小祠を祀る小山を「一里山」と呼んでおり、またかたわらの旧出羽堀に掛る小橋をかつては「一里山橋」と称していたという。

さらに、元禄期の道中記である「結城使行」には、

川あるによりて何川ぞと問せけるに、大河と申すといふに吾人はあやし川といふ。又吾人あやせ川とも答ふ

驚いかに 氷の隙を あやし川

此川をむかふへ越へて、道のゆく手右も左も川水さしはさみて流悠々としていと興あり。

かも村此所溝川の上に家を作り、かけしはあぶなく見ゆ。愛の名物とて道に焼米をひさく。

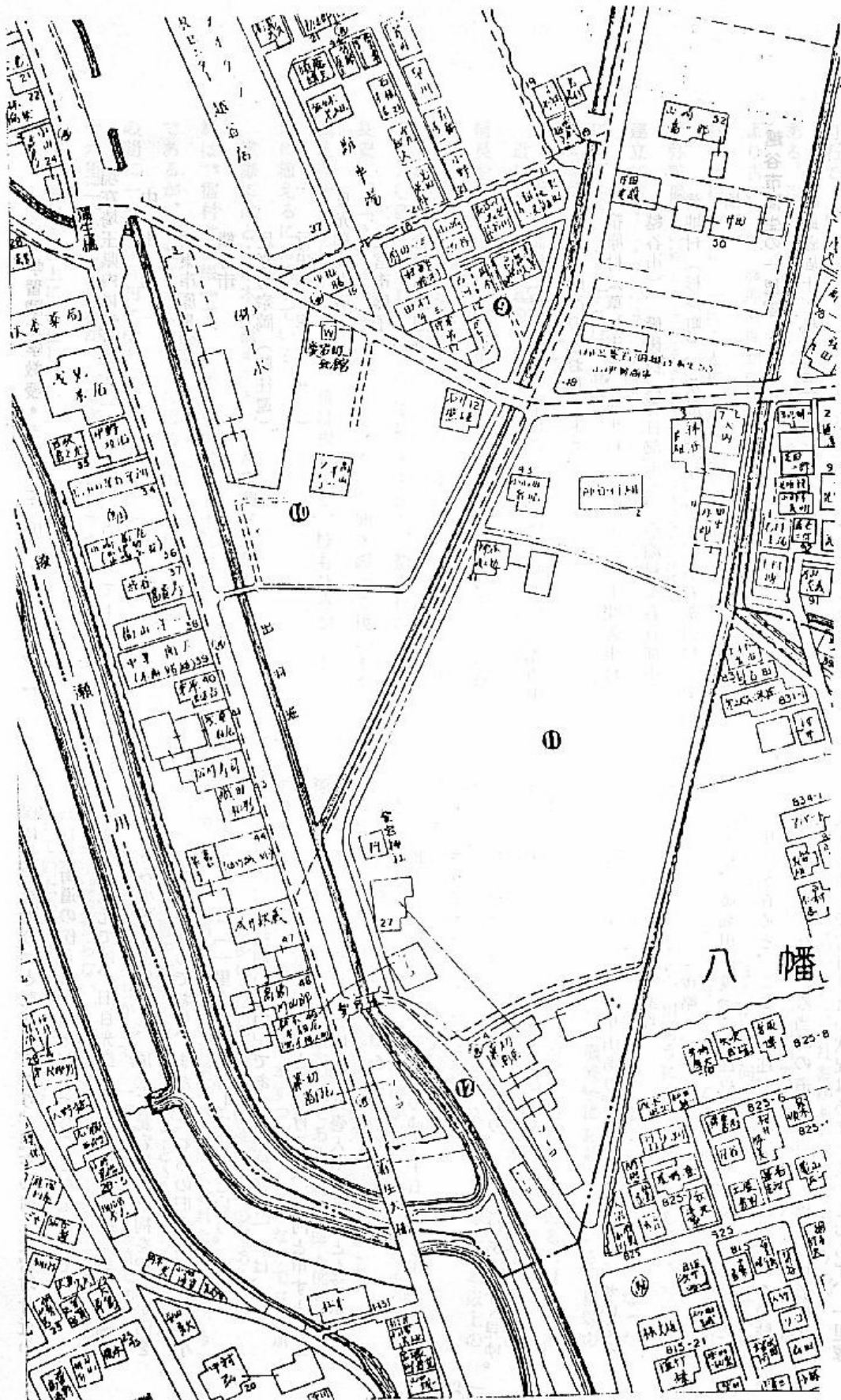
（中略）

板はしをこへて一里山あり。小坂橋を越て右にせいそういんとかいふ寺あり。

（後略）

とあり、綾瀬川を渡って（江戸より粕壁・結城へと向った）

一里山が在ると、ここでも述べられておる。さらにこの結城使行に記録されている当時の道路・河川・橋等の地形に比べ、現在の蒲生愛宕町付近の状況はあまり変わっておらず、一里塚



八幡

が残存している可能性があり、注目していた。

その後、江戸時代の道中奉行が、寛政く文化期（1789～1818）

に作成した「五街道分間延絵図」が現在東京国立博物館に保存されていることが判り、この絵図の内、日光道中部分が、

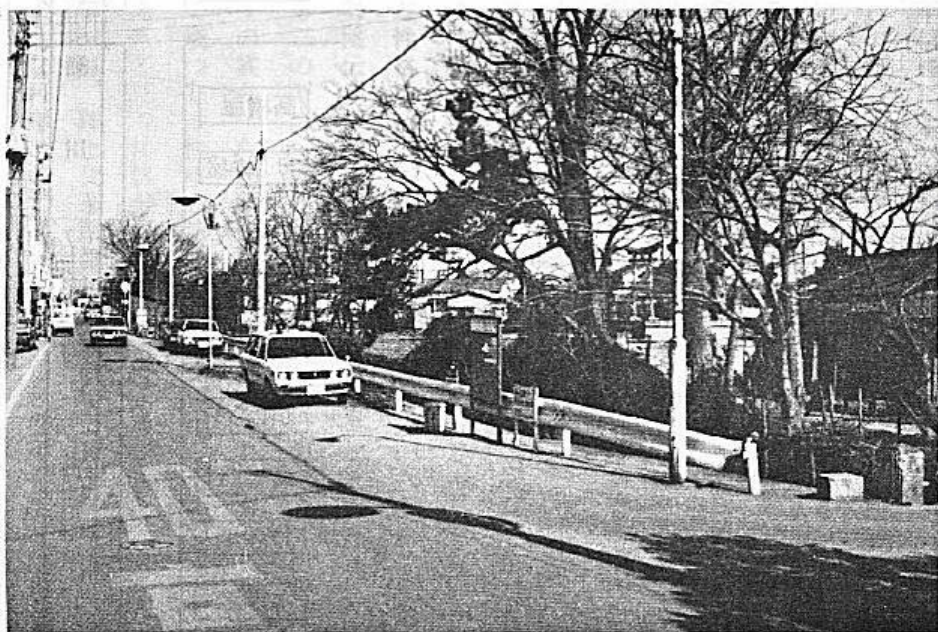
昭和五十五年夏、東京国立博物館において特別展示された。

この絵図の複写をとりよせる等詳細に調査した結果、地元で古くから「一里山」と呼んでいる小山が、江戸時代の日光道中の一里塚の遺構であることが確認された。

この一里塚は現在、越谷市の文化財に指定されているが、塚は高さ約二メートル、頂上に愛宕社が祀られ、南北面及び東側を大谷石で積み、土止めがしてある。東西五・七メートル、南北七・八メートルの長方形をしている。

二、立 場

立場は宿場の出入口や、宿場と宿場の間の街道沿いに設けられた。馬を立て、人足や馬が休息し、また旅人も休息をとり、身づくろいを整えた。このため立場には、湯茶・菓子や一膳飯・酒肴を提供する立場茶屋が出来て旅人には重宝な存在となった。こうした立場茶屋の中には給仕女を置くものも現われた。しかし立場茶屋があまり繁昌すると、客をとられた宿場から苦情が出され、道中奉行から大名や公用旅行者の立場茶屋での休息禁止の触が出されたがあまり効果はなかった。

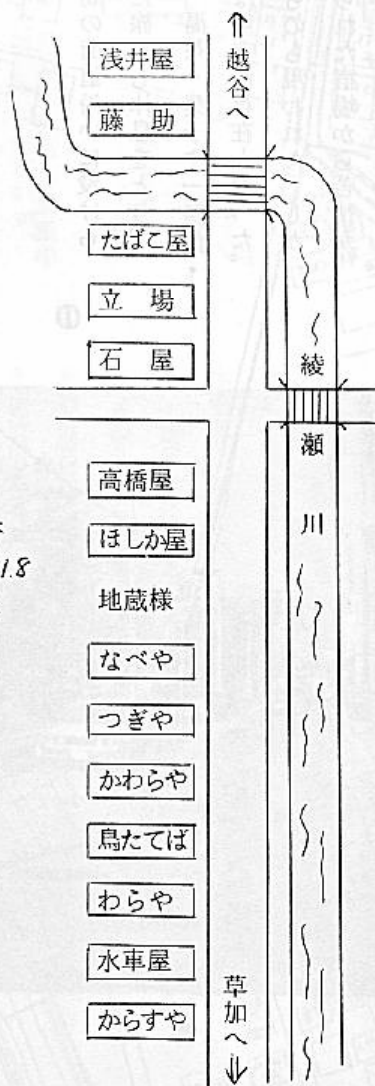
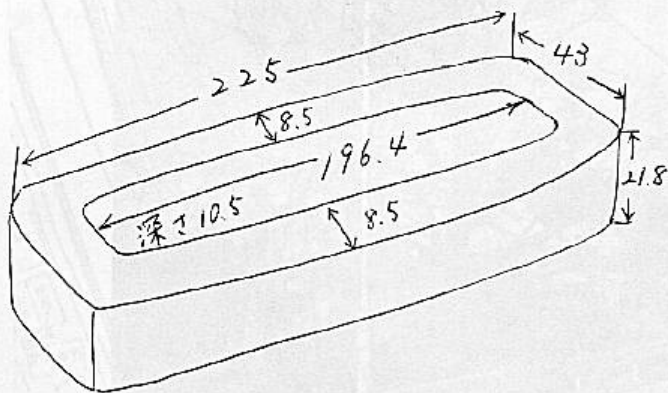


蒲生の一里塚



新編武蔵風土記稿に記されているとおり、蒲生愛宕町附近の地名は、江戸時代には「茶屋」と呼ばれており、草加宿と越ヶ谷宿との間の立場であった。

馬の水呑み？



三、藤助河岸

草加宿と越ヶ谷宿との間の立場として賑った蒲生の立場は、藤助河岸と呼ばれ、綾瀬川流域に発達した河岸場でもあった。江戸時代の河岸については、

陸上の宿駅、海上の津湊のような役割を果たしたものは、河川水運では『河岸』であった。この『河岸』は、中世の『津』からの系譜をもつものもあるが、近世になって新しく興ったものも多い。とくに徳川氏の江戸入府を基点として、関東内の農村よりの兵糧米・城米・年貢米輸送の要求は河川水運に集中し、近世初期の利根川水系改流工事完成とともに、多くの『河岸』を生み出した。

このような『河岸』の成立には、ほぼ三つの類型がある。第一は幕府領主層の設定によってできたもの、第二は町人あるいは農民の資本投下によるもの、第三は前二者のような特定の者の恣意的な設定以外のもの、いわば自然発生的な成立とでもいふべきものである。

第一の型は、徳川氏の関東入国以後、各地に散在する天領よりの兵糧米・城米の輸送、旗本諸大名の廻米等のために設けられたもので、その様な例として上利根川八町河岸、新河岸川扇河岸・新河岸などがあげられよう。八町河岸は、慶長十七（一六二二）年に代官嶋田治兵衛によって設けられ、それ以後、城米・廻米の輸送に従事した。また新河岸は、川越城下町の外港

として正保四（一六四七）年に川越藩主松平信綱によって開設されたといわれており、同じく扇河岸も天和三（一六八三）年松平信輝によって設けられた。

この第一型に準ずるものに、領主の直接設定によるものではないが、領主御用荷物の輸送を大きな要因として成立する河岸がある。たとえば天和三（一六八三）年より始まる日光廟造宮の御用荷物輸送に携った思川乙女河岸・飯塚河岸・巴波川栃木河岸があり、また幕府直営の足尾銅山よりの御銅荷物の船積河岸であった上州平塚河岸の成立も、この銅荷物輸送が大きな要因となったと思われる。

第二の型は、一般に河岸経営が多くの利益を生むものとなった後に現われるもので、初期にはあまりみられないが、そのような性格を持つものとして、延宝六（一六七八）年の倉賀野宿伊勢屋伝左衛門による蕪川かづらの通船事業などがある。

第三の型は、前二者以外のすべての河岸で、当然この内には種々の異なった性格を持つものが含まれており、また一つの河岸で幾つもの性格を持つ河岸も多いが、ここではその成立条件を考えて三つに区分してのべてみよう。

第一は、陸上交通路渡河点・渡場よりの発生成立である。このような河岸としては水戸道中が利根川を渡る渡場であった下総取手河岸、中山道が烏川を渡る上州倉賀野河岸、日光例幣使街道が利根川を渡る上州五料・鞆負つひまへ両河岸などその例は多い。

下利根川の木下河岸きんがしも寛永八（一六三一）年および十年の『掟』をみると、初期には渡場としての性格が強いものであったことがわかる。

第二は、城下町、在方市町の外港としての成立である。近世の河岸は、ほとんど多かれ少なかれ城下町・在町・市町等をもその後背地として持っているが、とくにそれが河岸成立の主要な条件となったと思われるものは、下総佐原市と佐原河岸、武州本庄市と壺本木河岸、武州川越と川越五河岸、下野佐野と馬門越名河岸などがあり、栃木河岸、壬生河岸みぶ、古川河岸、伊勢崎河岸等もこのような性格の河岸であった。

第三は、寺社門前、参詣客通行等を条件とする成立である。これはとくに下利根川の香取・鹿島・息栖いませのいわゆる三社参詣に關係深いものが多いが、鹿島の大舟津河岸おほふなづ、香取の津の宮島居河岸などはその典型である。これらは中世『津』からの系譜を持ち、一ノ鳥居が河中に立っていて河岸がこれらの神社の正式な表玄関となっている。この三社への参詣客を乗せる遊覧船『木下茶船』の発着所であった木下河岸は、三社参詣客の往来によって発展した河岸であった。

このように、関東の『河岸』は、個別的にみれば種々の異なった条件の下に関東水系の各所に広汎に成立するが、この河岸成立をうながした最大の原因は、幕府領主による城米年貢米輸送のための要求であった。このことは近世初期の河岸輸送荷物の

の大部分が、城米・年貢米や城普請の用材等御用荷物であったことも関連する。

このように『河岸』が広汎に成立する時点は、慶長から寛文期にあったが、近世中期以降活躍するおもな河岸は、ほぼ元禄期ごろまでには一応の形を整えて成立する。しかし、河岸の成立は、近世初期ばかりでなく、元禄期以降安永期にかけてもあり、安永期以後は固定化するが、また幕末天保ごろから明治初年にかけて古い河岸の一部が没落し、新しい河岸が続々と現われるという活発な動きをみせるのである。』

（交通史）

と言われている。綾瀬川流域にかつて設けられた河岸は「尾ヶ崎」（岩槻市）、「大門」（浦和市）、「越巻」（越谷市）、「札場」（魚屋）（草加市）等が知られている。藤助河岸は、前の河岸成立条件の内、第三の型の第一、つまり、日光道中が綾瀬川を渡る渡場が河岸成立の条件であろう。したがって、藤助河岸の成立時期は、かつて綾瀬川が現在の越谷、草加の市境を蛇行していたものを、直道に開削した寛永年間（一六二四—四三）以降のことと思われる。

当主の名前の藤助が河岸名に冠せられた高橋家は、尾張家の家臣の出自との伝承を持つが、同家の過去帳によれば、過去に藤助を名乗った者は数名が数えられる。

この内、初代藤助の父と記された者の没年は寛文八年（一六

六八)である。しかし、高橋家が現在地において舟運関係の業務を開始した時期は残念ながら不明である。

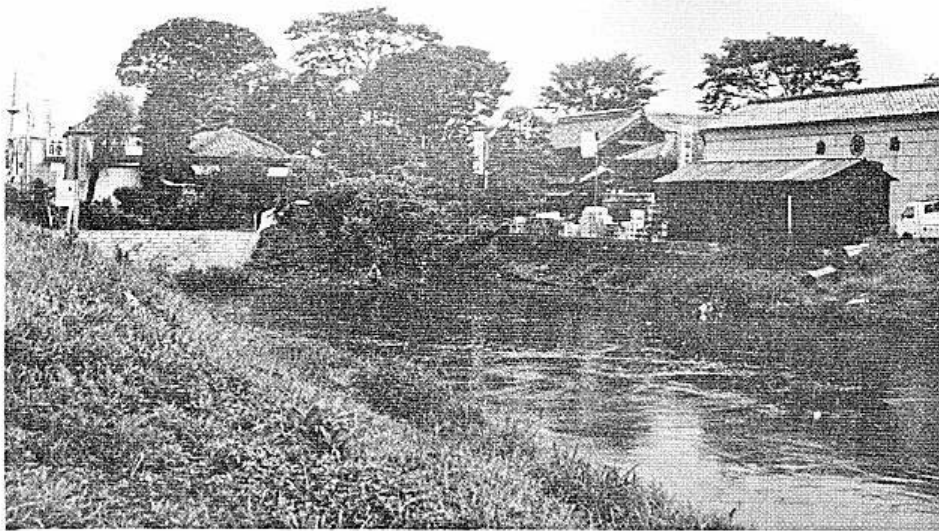
藤助河岸は明治後期から大正期にかけて隆盛をみて、岩槻町の白木綿・蚊帳地・胡麻油・蔬菜類、粕壁町の粟種実・醬油・味噌・米・麦・胡麻油、越ヶ谷町の米穀類・ワラ縄・蓮類・味噌などを運送し、年間の出荷高は一万八〇〇〇駄、着荷は二万駄以上に及んだという。

その後、大正九年の越ヶ谷駅の開設により、荷物運送の主力は次第に鉄道に移り、昭和初期には事実上廃止された。

また、藤助河岸付近の綾瀬川は、大正と昭和の初期にかけて川幅が広げられ、水位がずっと下ってしまった。それまでは水位はかなり高く、東京方面より蒸気船が溯上してきて、藤助河岸で積み荷を降し、伝馬舟に積み替え、暇の河岸をはじめ、上流へと輸送したとのことである。

参考

- 1 五街道 (東京美術)
- 2 交通史 (山川出版社)
- 3 越谷ふるさと散歩 (越谷市役所)
- 4 越谷市史 (越谷市役所)
- 5 埼玉郷土辞典 (埼玉新聞社)
- 6 住宅地図「越谷市」(日本住宅地図出版協)



藤助河岸付近