

平成19年10月24日(水)

第372回史跡めぐり

秋麗の碓氷峠と
鉄道文化むらを訪ねて

NPO法人 越谷市郷土研究会



碓氷峠越えの旧信越線・めがね橋

第372回 史跡めぐり

秋麗の碓氷峠と
鉄道文化むらを訪ねて

- ・期日 平成19年10月24日(水) (雨天決行)
- ・集合場所 JR南越谷駅埼玉りそな銀行前
- ・集合時間 午前7時15分
- ・コース 南越谷駅前⇒草加IC=(外環・関越道・上信越道)
⇒松井田妙義IC⇒妙義神社⇒五料茶屋⇒
横川駅前⇒めがね橋——あぶとの道⇒碓氷関所
跡——鉄道文化むら⇒松井田妙義IC=(上信越
道・関越道・外環)⇒草加IC⇒南越谷駅前
(南越谷駅前到着は午後7時00分頃の予定)
- ・参加費 7000円(バス代・高速道路代・昼食代・入館料
保険料・資料代等を含む)
- ・案内者 常任幹事 中村幸夫



■妙義神社

○神社沿革

妙義神社は古代は「波己曾(はこそ)神社」と呼ばれ「三代実録」の859(貞観元)年の条に「授上野国正六位上波己曾神従五位下」とあるのが最も古い記録で、妙義山を神として祭ったのにはじまり、波己曾は岩社(いわこそ)の意という。

1030(長元3)年ころ上野国司によって記された「上野国交替実録帳」には他の神社のように社殿の記載がなく、「勲十二等波己曾神社、美豆垣壱廻、荒垣壱廻、外垣壱廻」とある。神の依代(よりしろ)となっていた岩に三重の垣を廻らしていた。

現在の妙義神社の本殿北の影向岩(えいごういわ)であったと考えられる。波己曾社は以前この岩に接してあった。

波己曾神から妙義神への変化は、中世の神仏習合が進み、この岩神の本地を大日如来とするようになって、仏教的な神名に変わったようである。

古くから朝野の信仰も厚く、近世になると東叡山寛永寺の別院元光院の兼帯となり復興し、1836(寛永13)年以来寛永寺座主輪王寺宮の隠居所となり、社殿の修復をはじめ多くの宝物の寄進もあり、現に仏教関係の宝物で名品も多い。

主な宝物には国指定重要文化財「紙本著色地蔵菩薩靈驗記」と割五銚など中世の密教具・両界曼荼羅・円空作不動明王等がある。

また、社殿・石垣等は近世の社寺建築を代表するもので、国および県の重要文化財に指定されている。

○文化財

・紙本著色地蔵菩薩靈驗記(しほんちよしょくじぞうぼさつれいげんき)
(国指定重要文化財)

中世地蔵信仰の発展を背景に各種の地蔵靈驗絵巻物が書かれるが、この靈驗記は中国宋代の沙門常謹が989(永祿元)年に撰した地蔵靈驗4話を題材とした絵巻物で詞はない。鎌倉時代末の製作と考えられる。

・妙義神社(本殿・幣殿・拝殿・唐門・総門)附神饌所・透塀
(国指定重要文化財)

本殿および関係建造物は、1656(明暦6)年に萱葺をとち葺にあらためて社殿の形式が整えられた。現社殿は1757(宝暦6)年の大改修になるもので、「遷宮宝暦六丙子年十二月朔日」銘の棟札があり、このとき以来銅板葺の権現形式の社殿となった。

本殿は入母屋造桁行3間・梁間2間・一重で内部は折上格天井、各間毎に菊花の極菜色が施されている。

幣殿は桁行3間・梁間1間で、本殿と拝殿をつなぐ。

拝殿は桁行3間・梁間2間の入母屋造で正面に千鳥破風がつき、その下に向拝部の唐破風屋根が突き出している。

透塀(すきべい)は幣殿と本殿を囲み、折り曲の延長は28間。

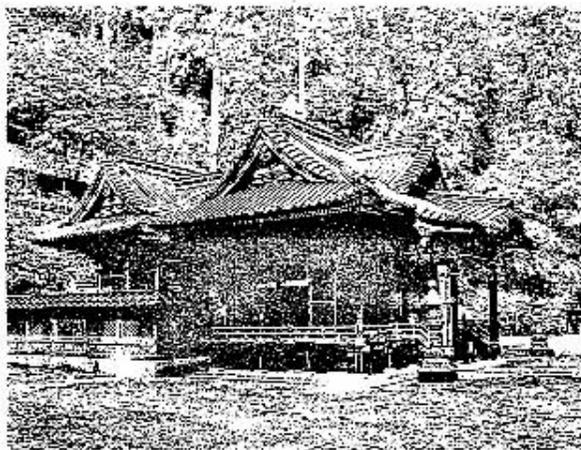
唐門は桁行1間・梁間1間・妻部は唐破風の平入の門で、貫頭の木鼻は菊花の籠彫などが施され世良田の東照宮の唐門とともに県内では最も優れた唐門である。

・妙義神社波己曾社殿、石垣

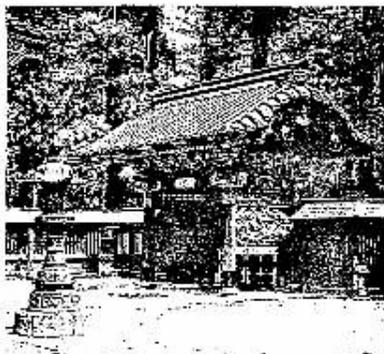
(群馬県重要文化財)

波己曾社は妙義神社の元社である。本殿は妙義神社社殿より一時代前の様式をもった建造物で、入母屋造りで正面屋根に千鳥破風をもった拝殿、それに幣殿・本殿が接続している。

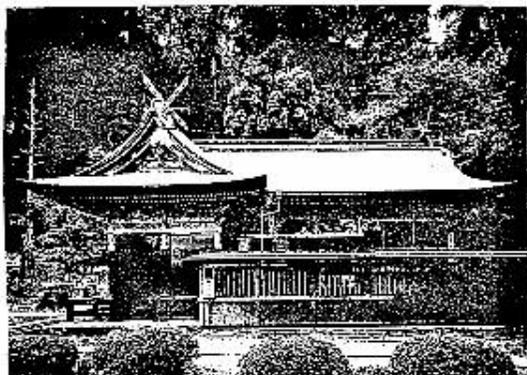
石垣は何期かに分けて造られたが、総門脇の巨石を使用した精巧な石積みは本県随一の石垣である。



妙義神社・本殿



妙義神社・唐門

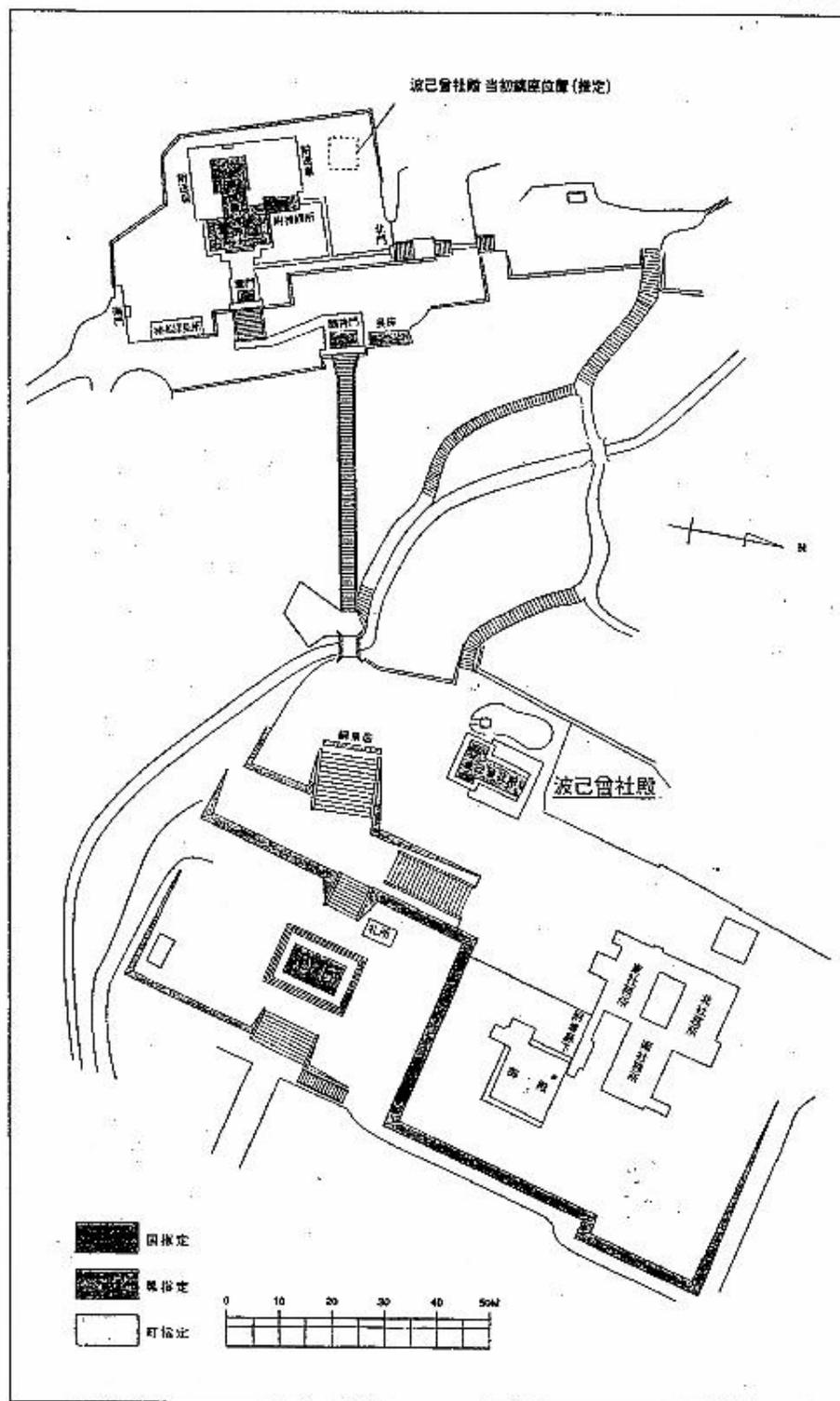


波己曾社



妙義神社・総門

妙義神社配置図



■旧松井田町

天正18年、豊臣秀吉が松井田城主大道寺駿河守を滅ぼした後、当時、箕輪城主井伊兵部少輔直政が領し、慶長19年その子大輔直勝が安中藩を立藩して領した。

その後も歴代藩主が明治までこれを領したが、明治4年の廃藩置県の際、安中県に属し、同年10月群馬県(第1次)、同6年6月熊谷県、同9年9月群馬県(第2次)に再び属することになった。

明治22年町村制施行により松井田駅・新堀村を合して松井田町となった。昭和29年には群馬県第1号の町村合併により近隣6町村が合併し新「松井田町」となった。

さらに、平成の大合併により平成18年3月安中市と対等合併し、従来の碓氷郡松井田町から安中市松井田町へと変わった。

■中山道と坂本宿

○中山道

東海道とともに江戸五街道の一つとなった中山道は、この時初めて制定された街道というわけではなく、その前身を東山道とも呼んで古代から中世にかけて西国と東国を結ぶ重要な街道でもあった。

この東山道というのは、文武天皇のころ(697-707)は「近江・美濃・飛騨・信濃・武蔵・下野・上野・陸奥」の8ヶ国を指し、712(和銅5)年にはこれに出羽が加えられ、771(宝亀2)年には武蔵が外され東海道に移された。

このように古くは国々を集めての総称だったが、東山道が道の名として用いられるようになったのは、孝徳天皇の645(大化元)年の大化改新以降のことといわれる。

戦国時代には、小田原北条氏が倉賀野・高崎・板鼻・安中・松井田坂本の六宿を創設、また下諏訪・塩尻・洗馬・奈良井・藪原・福島七宿は武田氏が伝馬の継立を行うなど、東山道から中山道への移行期には宿駅が設けはじめられていた。

関が原の戦い以後、家康が道路の整備をはじめ、1601(慶長6)年彦坂元正等による東海道の巡視を基に五十三次が定められ以降中山道・甲州道中・奥州道中・日光道中が幕府直轄下の五街道と定められた。

中山道は江戸と京都を結ぶ重要幹線として幕府の旗本などで、大阪在勤の者は、往路は東海道、復路は中山道を利用することが多かった。また、東海道は川留めの多い大井川・あるいは浜名湖の渡し・桑名の渡しなど水による困難が多くこの面で中山道は女性の道中に好まれた。幕末の皇女和宮の降嫁が中山道を利用したのはその良い例といえよう。

中山道は江戸日本橋から京都三条大橋まで、132里(約530km) 69次である。

○坂本宿

坂本宿は日本橋から34里13町(約135km)。厳しい登坂道の碓氷峠越えを控え、中仙道の重要な拠点として碓氷関所が設けられた。坂本宿には、本陣2軒(金井本陣・佐藤本陣)・脇本陣2軒・旅籠40軒

総家数162軒あり、総人口は732人であった。(1843(天保14)年)宿内の長さは392間(約713m)で京都寄りと江戸寄りの両はずれに上木戸・下木戸が作られた。木戸は軍事・防犯の目的のため開閉は、明け六ツ(現在の午前6時)から暮れ六ツ(現在の午後6時)までであった。実際には木戸番が顔が認識できるころで判断したようである。



中山道六十九次の内 坂本 (英泉)

■五料茶屋

○五料の茶屋本陣

江戸時代に参勤交代などで中山道を通行する大名や公家などが休息したところである。各宿場ごとにある本陣のような宿泊用施設ではなく、休憩・昼食あるいは他の大通行が関所にかかっている間の時間待ちなどに利用されていたため部屋数は少なく、両家とも上座と呼ばれる書院造りの上段の間・下の間・式台(玄関)・通り(入側)などを備えている。

家族の生活の場は、勝手・茶の間・中の間などからなっている。また茶の間に続く広い座敷は名主宅として村役所の機能を持っていた。五料の茶屋本陣は両家とも中島姓なので、土地の人は今も「お東」「お西」とよんでいる。両家とも代々名主役を勤め(2人名主制)1836(天保7)年から1872(明治5)年までは交代名主制になり1年交替で名主役を勤めた。

現在の建物は両家とも1806(文化3)年の大火で焼失し、同年中に再建されたものである。

○お東(県指定史跡)

2軒ならんでいる茶屋本陣のうち東方に位置しているのが、「お東」である。

天保10年の住居絵図面・万延元年の絵図面と解体時の調査を参考にして平成4年から7年にかけて保存修理工事を行った。

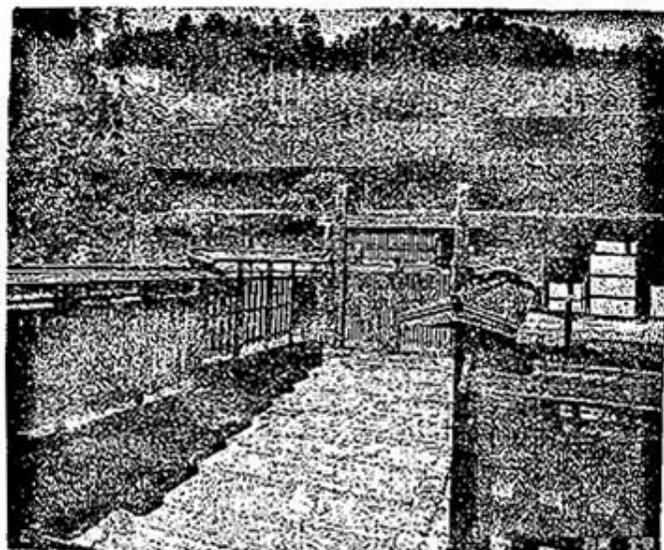
お東は間口13間半・奥行7間・総2階建・切妻造り。上座は建築当時の

ままの式台と表の間・次の間これに鍵の手の入り側がついている。

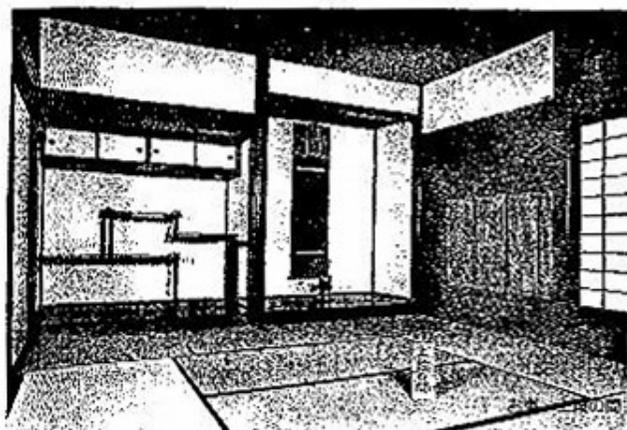
○お西(県指定史跡)

向かって左、西側に見えるのが「お西」である。

昭和57年から59年にかけて保存工事を行い、家族の居間などは江戸時代の再建(文化3年)当時に復元したが、上座の部分は明治11年9月6日に明治天皇が北陸東海ご巡幸のおり、「御小休所」として使われこれを受けて昭和9年に「文部省史跡」となったため、この部分は明治11年に大改修したままで保存されている。



お東・全景



お東・上段の間



お西・ひょうたん池

■碓氷峠と信越線

○碓氷峠

碓氷峠は群馬県安中市松井田と長野県北佐久郡軽井沢町との境にある峠である。信濃川水系と利根川水系とを分ける中央分水嶺で、碓氷峠の長野県側に降った雨は日本海へ、群馬県側に降った雨は太平洋へと流れる。

松井田町横川の標高は387m。軽井沢町の標高は939m。直線距離で約10kmの間の標高差は500m以上に達する急峻な片勾配の峠越えで、山脈トンネルで抜けることで峠越えの高低差を解消できる一般的な峠と異なり、数多くの困難をかかえた。

○信越線による峠越え

信越線の横川・軽井沢間の距離は11.2kmにもかかわらず、その高低差は553mもあり信越線最大の難所だった。

そのため、この区間には常に時代の最先端を行く技術が投入されてきた。

66.7パーミル(1000mの間に66.7m登る)の急勾配を昇り降りするため明治26年、ドイツ山岳地方で実用化されていた急勾配用のアプト式採用により鉄道がはじめて峠を越えた。明治45年、わが国最初の電化、大正8年、国産第一号電気機関車の配置など常に信越線は鉄道の先端を走ってきた。

なお、この峠越えのために26ものトンネルが掘られた。

○アプト式鉄道

2本のレールの真ん中に歯車レール(ラックレール)を敷き、それにアプト式電気機関車の床下に設けられた歯車(ラックギア)を噛み合わせ、急勾配の線路を登り降りする鉄道のこと。

○めがね橋

信越線の碓氷峠越えの途中に掛けられたレンガ橋。

明治25年4月に建設が始まり12月に完成した。芸術と技術が融合した美しいレンガのアーチ橋で、この形を採用したのは日本ではめがね橋が最初である。

現在、この橋は近代化遺産として



アプト専用電気機関車
(ED42)



アプト式線路



めがね橋

保存されている。

○その後の信越線

戦後は輸送の隘路の解消のため最急勾配を22.5パーミルとする迂回ルートも検討されたが、最大66.7パーミルの急勾配は存置したまま一般的な車輪による粘着運転で登坂することになり、1963年に旧線にほぼ平行するルートで新線が開通、アプト式は廃止された。

その後、1997年には、長野(北陸)新幹線が開業すると同時に横川・軽井沢間の信越線は廃止され、現在はバスによる代行運転が行われている。

■碓氷湖

利根川水系烏川の支流碓氷川に建設された坂本ダムによって形成される人造湖(ダム湖)である。

1957(昭和32)年建設省による砂防事業の一環として建設された。

当初の堤高28.5m、堤頂長74.0mであったが、1978(昭和53)年より改修・補強工事が行われ堤高が3mかさ上げされた。

坂本ダムは重要文化財に指定されている碓氷第三橋梁をはじめとする碓氷鉄道施設遺産群に配慮してダム上の橋や湖を渡る橋梁については明治風のデザインを採用している。



坂本ダム

新緑の
碓氷湖



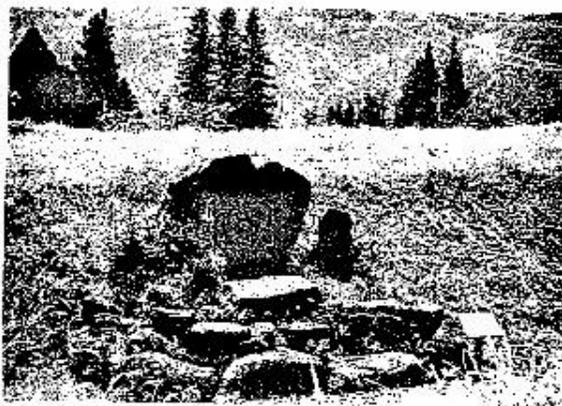
■北原白秋の歌碑

アプトの道をめがね橋から下り第一トンネルをでて、旧碓氷峠越えの国道と交わる地点に北原白秋の歌碑がある。

大正12年春、白秋39歳の時、信濃を訪れた帰り、「碓氷の春」と題して詠んだ。

白秋の心を歌った作品といわれる。

うすい嶺の 南おもてと なりにけり
下りつつ思ふ 春のふかきを



北原白秋碑

■碓氷関所跡

○関所の起こり

醍醐天皇の899(昌泰2)年、坂東に出没する群盗の取り締まりのため、相模国足柄と上野国碓氷の2ヶ所に関所を設け、交通の監視をしたのが、始まりである。

○関所の移り変わり

その後、1289(正応2)年鎌倉幕府の時、執権北条貞時によって、関長原に関所がすえられ、以来戦国時代まで何度か時の権勢によって整備された。

江戸幕府により現在地に関所が移されたのは、1623(元和9)年3月である。横川は碓氷峠山麓の3つの川が合流し、険しい山がせまって狭間となり、関所としては最適地だった。

1635(寛永12)年参勤交代制の確立後は、「入り鉄砲に出女」を厳しく取り締まり、関所手形を提出させた。

鉄砲などの武器が江戸へ持ち込まれることや、人質として江戸に住まわせた大名の妻子などが、国許へ逃げ帰るのを防ぐために、これらを厳しく取り調べた。

関所には、東西に門があり西を幕府が、東を安中藩が守っていた。幕末になると、関所の改めも緩やかになり、1869(明治2)年2月に関所は廃止された。

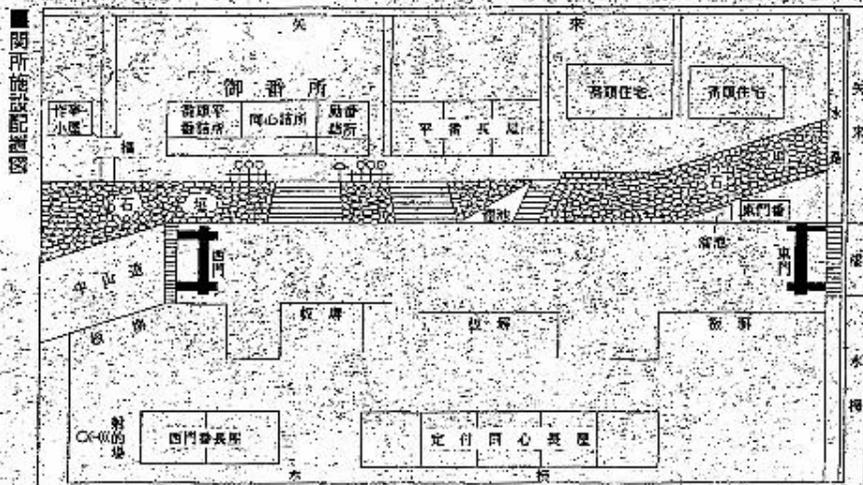
東門が昭和35年に関所跡に復元され、関所資料館も建てられて関所および交通に関する資料が展示されている。

○おじぎ石

資料館前におじぎ石がある。通行人はこの石に手をついて手形を差出し通行の許可を受けたといわれる。



碓氷関所・東門



■横川の茶屋本陣

この茶屋本陣は、代々横川村名主を勤め幕末の頃は坂本駅の助郷惣代をも兼ねた武井家の西の一部である。

棟は居宅と同一であるが、居宅部は二階があり、本陣の方は二階を作らず天井を高くしてある。居宅と本陣の境は三尺の畳敷きの廊下で区切られ、襖がここまで通じている

本陣は型通り控えの間が二間ありその奥に八畳の上段の間がある。碓氷関所に一番近い茶屋本陣として興味深いものがある。

ただし、現在も人が住んでおり見学はできない。



横川茶屋本陣

■鉄道文化むら

碓氷峠の鉄道文化と歴史を知ることができる「鉄道テーマパーク」である。鉄道資料館・屋外車両展示場・各種の体験施設などで子供から大人まで楽しめるテーマパークである。

○鉄道資料館

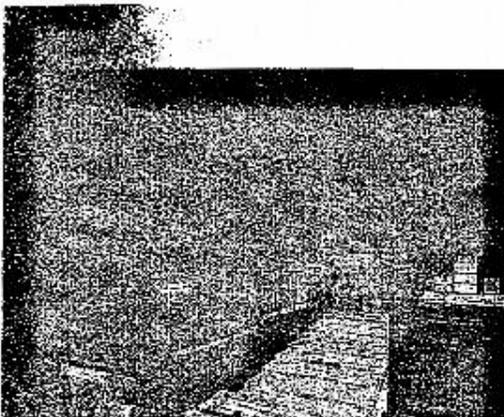
廃線になった「横川ー軽井沢」間の歴史資料が一杯。

○鉄道展示館

平成9年の横軽廃線時まで使われていた検修車庫にアプト式電気機関車ED42や189系あさま号など展示 運転席にも入れる。

○鉄道車両の屋外展示

旧国鉄時代の蒸気機関車・ディーゼル車・食堂車・寝台車など多数の



新島屋本陣

徳川時代の大名を招いた旧家・中屋家で、陸大名や公家の林息所となっていました。「信西」と「お東」と呼ばれる二つの主要通りの建物が残りっています。土蔵も異変跡に指定され、往時のままに復元されて一般公開されています。



新島屋の旧宅

安中藩士の長男として生まれ、キリスト教の伝道に努めたが帰朝。アメリカから帰国した妻が再婚と再会した家が造られています。日本でのキリスト教伝道の第一歩がここから始められました。当時は、後の活動を支える資料館となっています。



碓氷関所跡

1816年に碓氷関所により設置され、明治2年に開閉されるまで、商取引の関門として「入参料と出立」を監視しました。復元された関所跡には関所の料金を調てられ当時の様子が展示されています。安政満足が行われる日には碓氷関所まつりが開催されます。



旧安中藩武家長屋

藩奉行宛宛と通るはさんで武家屋敷が復元されています。茅葺きの表壁が並んだ数寄屋には井戸も残られ、往時の暮らしを思い起こすことができます。



板橋本陣跡（皇女和宮御泊所）

板橋宿には光明天皇の妹・和宮が御泊した跡が残っています。草木、公共団体のために碓氷川東に建つため中山道で江戸に向かった和宮が御泊したのです。数庫には当時の資料が展示されています。



旧安中藩郡奉行役宅

徳川時代の大名家が統治していた中城。その名残として境内の大名小路沿いには旧安中藩郡奉行役宅が復元されています。梅神の祀りは曲がり屋と呼ばれ、公的空間と私的空間が区別されています。



日本キリスト教団安中教会

明治11年に日本人の手によって創立された日本初の教会です。大正8年、教会創立の中心になった新島屋百五十年を記念して新島屋記念会館が建てられました。内装の礼拝堂にはスタンダラスが当時のまま現存しています。



旧碓氷郡役所

明治11年に「郡区町村編成法」により碓氷郡役所が開庁しました。現存する建物は明治44年に建てられたものです。郡役所廃止後は職業会堂が使用していました。現在は、北方自治の歴史を示す貴重な建物として修復され、一般公開されています。



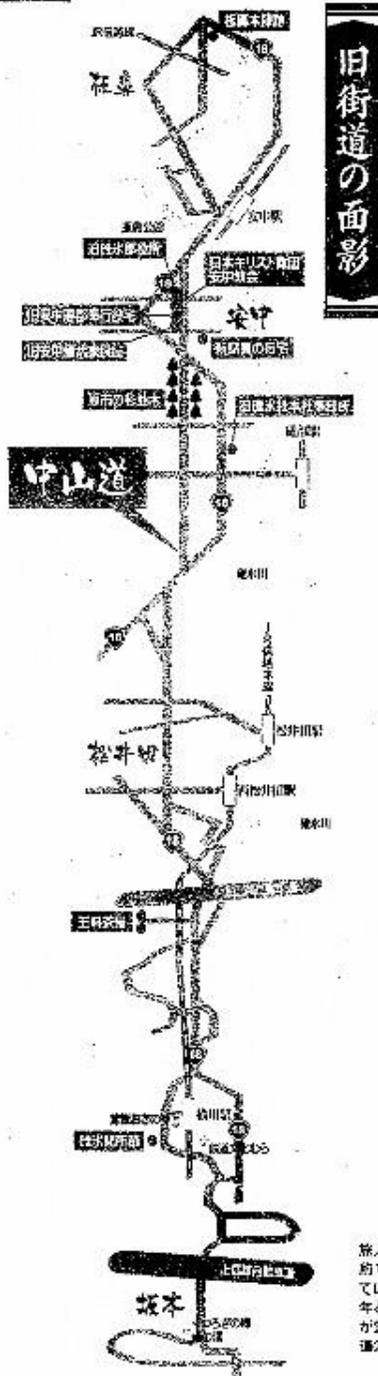
旧碓氷社本社事務所

明治35年に建てられた近代和風の代表的建物です。基本的には和風ですが、窓ガラスはフランス製の板ガラスを用いるなど洋風の材料・技術を各所に採用しています。



原市杉並木

旅人の宿をたの、中山道には約1kmにわたり杉が植えられていました。現在も樹齢300年とも400年ともいわれる杉が堂々とそびえ、当時の中山道の面影を伝えています。



参考資料

安中美しい郷(総合観光ガイド)
(安中市商工観光課編)
碓氷峠路探訪
(安中市商工観光課編)
旧中山道碓氷峠越え道・旧道日和
(安中市商工観光課編)
碓氷関所跡
(松井田町教育委員会編)
群馬県生涯学習センターHP
松井田町HP
妙義神社パンフレット
五料茶屋本陣パンフレット
鉄道文化むらパンフレット
民鉄用語辞典
(日本民営鉄道協会編)
フリー百科事典「ウィキペディア」
中山道いまむかし道中案内
(今井金吾著)