

他薇第十卷第八、九號別刷（昭和九年七月、八月）

借地行司

一里塚の話

真田

工學博士 眞田 秀吉

國より来たる者も、此路より、能くあり、此路南移り。

此は昭和九年七月七日、他教内社、此路遺蹟に於てありす
例倉

一里塚の話

工學博士 眞田秀吉

一里塚は昔海道筋の兩側に存在し並木と共に道路の重要附屬物でありましたが、其事につきお話する前に道路の變遷發達に就て少し述べさせて戴きます。

道路は生活上必須のものなるが故に人類の初より存在せし事疑なき所なり。佛國の諺にも「道路の如く古く」云ふ語あるが如し。而して太古には道あるも單に森林又は原野の間に人間が甲部落より乙部落に通ずる道、水又は食物を求むるため往來して踏附けたる道筋に過ぎず、所謂蹊コミチ或は鹿シカノカヨヒの路ミチ(英語の *Path*)を稱するものにして、何等の人工を加へたるこゝなきものなりしと想像さるゝも、段々牛馬を使用したり、戰爭をしたりする必要上樂な道を要求するこゝもなり、茲に初めて多少の人工を加へたるメード・ロード加工路を見るに至りたるものも考へらる。此時代に於ても其加工たるや道筋を直にし草木を刈取り交通を樂にする程度にて幅狭きものにして、未だ路面に加工するに至らざりしが如し。又物の運搬にも人力又は牛馬力により之を行ひ、車は未だ顯はれざりしなり、路面を改良するの要求は大分後のこゝにして車輛の顯はれた頃よりの事と想像さるゝなり。

古代にて夙くより道路の發達せる國はアッシリヤ、印度、ヘルシヤ、支那、エジプト、ギリシヤにして中々規模雄大な良道路作られたり。其の一例はローマン・ロードとして今尙所々に殘存す。之はローマ國がカーセーデミ永き戰爭の間

に習得せるものにして、二千二百年前に軍用としてローマ帝國內に築造され、英國佛國を征服するや軍中に道路技術家を携行し、戦後直ちに道路を作りたるものにて、彼の總ての道はローマに逆す程多くの道路を作り、構造も中々叮嚀に作られたるものなり。中にもイタリー國內にあるアピアン道(西紀前三二二年造る。時の執政官アピウス・クロディウスの名に因みたるもの)を稱するものは、道幅三十尺乃至四十尺厚三尺にも達し、中々豪華な金の掛つた敷石道にして、四角又は六角の切石を隙間なく叮嚀に敷詰め、基礎には石灰コンクリートを置きたるものなり。夫より千八九百年後の時代なるが、我國にも軍用として作られたるもの多く、豊臣秀吉が後北條氏の居城小田原征伐のため箱根に所謂大岡道を作つた類のものなり。

佛國、英國　ローマ帝國亡びてより約千年間は暗黒時代にして各國共道路を顧みず、英國の如きはローマン・ロードの石材を他の資材に用ひたるものすらある位にて荒廢に委せられたるの觀ありたり。

ローマに次で最も早くより路政に著目せしは佛國にして、ローマ帝國の衣鉢を繼ぎ十二世紀頃オーガスタス大帝の時、既に道路の法制を發布せるが、其後十八世紀前半頃、佛國にて研究實行せるものは、ローマ道の厚三尺を減じて厚一尺五寸位にせし、大石の代りに碎石を用ひ經濟化したるものなり。一七六五年頃からトレスゲイ式道路にて、基礎を割栗石とし表面に碎石を用ふる道路を創案し、一八二〇年頃迄全國に行はれたるものなるが、之は厚八九寸位なり。

同國にては一七五〇年には早くも彼の有名なるレコール・デ・ボン・ゼ・ショー即ち道路橋梁學校(今日にては土木學校云ふ方適當なり)を起して道路の事を研究し、其結果は英國に渡り獨乙に移り夫々独自の發達を遂げたり。而して其維持は地方地方の賦役法にて之を行はしめ、年二回修繕せるが、年二回位の修繕にては中々良ならず、上に石を補充せるため道高くなり住民困りし由なるが、其後專業の道路夫を置き不斷の入手をすることに改め効果を收めたる由なり。

英國にても最初の道路法一五五五年發布せられ、道路維持は沿道住民の賦役に依ることせざるが、成績擧げざるため、

一八三五年改めて道路税を起し専門の常人夫をして間斷なく修理せしむることせり。道路維持は此方法最も良きものにして、今日我國の各府縣及東京市等に實行し居るものは皆此方法なり。我邦にも明治初年迄門掃きの習慣ありて毎朝門前を掃除し、春秋二季草削りをするこも行はれたり(尤も此草削りは之を道路上に投上げる故塵揚り良法にあらず。此節は此方法を禁ずる様になれり)。

築造法は佛のトレスゲイ法の次に、一八二〇年頃英國にマカダム式、テルフォード式道路工法が競争的に起り、就中マカダム法は唯一の道路最良工法なりとして廣く全歐米各國に流行し、自動車出顯して工法一變し鋪裝普及せる近年迄約百年間専ら實行されたるものにして、今日も雖も鋪裝せざるものは此式を最良とするものなり。我邦にても明治十八年早くも淺草藏前の道路に準テルフォード式を試みたり。

産業的には斯く改良發達を遂げたれども、軍事的には封建時代故に敵に侵入の道と與へるこの口實の下に厭はれ、フレデリック大王の如きも斯く言ひたり言傳ふ。我邦にても徳川政府は行旅の困難を救ふため道路の制を定め、並木を植えて旅人途に迷ふことなからしめ兼ねて日蔭を慰安を與へ、一里塚を築きて里程を知ると共に人馬賃支拂の基準たらしめ、其他驛馬飛脚等交通制度を整備し、宿驛にも意を用ひ金さへあれば不自由なく旅行出来る様にしたれども、江戸防備の爲には所々に關所を設け且東海道其他重要なる街道の諸大川には架橋を許さず、就中大井川には蓮臺渡し、徒涉渡しの外渡船すら許さざりし有様なり。而して藩々にも其内部は成るだけ交通を自由にする様努め、幕府も大小名が勝手に道錢を取り旅人を苦めたるを禁じたれども、藩々藩々の境にては矢張峻險なる道を殘し改良することなき有様なりき。

實取道路の法令は英國にては一六六三年制定され道路改修費の輕減を計りしを初めす。我邦には前述の如く戰國時代諸所に道錢徴收のこも行はれたれども、徳川幕府にしては之を禁止し來れり。之が公式の許可發令は明治四年太政官布告により治水道路の修築令の中に之を許可し、靜岡縣金谷日坂間の小夜サヨの中山には、明治十三年竣工して三十五年迄繼續せる賃取道路あり。又長崎諫早間の日見峠の賃取道もありたり。近年は自動車専用賃取道路が大船片瀬間其他各地に設け

られ(昭和九年八月現在調、左表の通り)公費道路の補助として働きつゝあるは諸兄も知らるゝ通にして、何時の世にも公費の賄ひ兼ねる所に出来るものにして、便法たるを失はざるものなり。

自動車専用道路(昭和九年八月調)

區	間	延長	幅員	備	要
函館—湯の川		四・六	九	米	
高野山—九度山町權出		一三・四	四・五		
生駒—山		一・九	五・四		
中河内郡石切		一・〇	五・五		
富士山馬返し—上吉田		七・四	六		
大船—片瀬		六・九	七・二		
熱海—箱根—長尾峠		二四・〇	六	箱根長尾峠間は未完成	
小樽—定山溪		二九・一	六		
沓掛—鬼押出		一六・二	六	沓掛グリーンホテル間未完成	
鬼押出—萬座温泉		一〇・九	六	工事中	
萬座温泉—草津		二二・〇	六	準備中	
箱根大芝—湖尻		七・三	七	殆んど完成	
強羅—小涌谷		一・八	七	同右	
〃—小涌谷驛		一・五	七	工事中	

兵庫縣武庫郡大庄村西大島 より川邊郡小濱村川面迄	一一・一	七		
愛知縣内(八箇所)	四一・六	五・四より 七・三迄		工事中又準備中 <small>清水町—田端町、田端町—庄内町、山田村—宮市、伊勢村—北方村、笠松町—厚見村、豊川町地内、豊橋市東田町—下川村、下川村—豊川町</small>
日光ケーブル終點—中宮祠	二・三	六・九		
箱根—仙石原	五・一	七		準備中
強羅—湖尻	六・四	七		殆んど完成
仙石原臺ヶ嶽—大涌谷	一・五			工事中
吉野—洞川	二一・二	六		準備中
和歌山縣山口郡富田村より 網不知間	四・〇	六		〃

次に本邦の道路來歴は 神武御即位前蝦夷征伐の途上道臣命に命じ道を開きつゝ前進せられしと謂ひ、綏靖帝三十三
年山陽道を開き、孝元天皇五十七年(紀元五〇三年)東海道出來、崇神天皇の時(五六四—六三二年)四道將軍を置き東國を
統べたり。此時の道は多少の人工を加へたるものなるべけれども、神武帝紀元前三年河内より大和に入り給へる時は、二
人並び行くを得ずとある程なれば、當時の道筋は眞に小道なりしを想像せらるゝなり。又神功皇后前後(紀元八九百年頃)
の三國志の記せる所によれば、其頃は、途中大人に逢へば小人後退して草に入る云ふ文句ある位なれば、道幅狭かりし
ものと思はるゝなり。

孝徳天皇の大化改新(二三〇五年)にて諸國に驛馬傳馬を置く制を設く。五十年後の大寶令(文武帝、一三六一年)には道
路橋梁の修繕令を規定し、美濃岐嶺の山道を開き、五畿七道の制も此時既に完成せり。桓武帝(一四四一—一四六六年)の
平安城には左右兩京を置き其間の朱雀大路は幅二十八丈とある位雄大のものなりしなり。此時四國に通ずる南海道を開く

ため宇治橋を作り、又箱根新道を作る。此間僧侶の道及橋を作れるもの多く、行基が京の山崎橋や武庫山より有馬迄道を作りしは(一三七〇—一三八〇年)著名の事實なり。醍醐帝の延喜七年(一五六七年)には延喜式を制定し、官道を大中小に分ち、里程を定めたり。其後南北朝より戦國に入り道路に新關を設け道錢を徴收するもの多かりき。

信長は天正二年(一三三四年)大に道路改修に志し、四人の道奉行を置き、主要道は幅三間半小路は三間と定め、迂曲せる道路を真直に改修し、且道の兩側に松柳を植へしめたり。尤も並木は其以前奈良朝時代(元明帝和銅三年平城遷都以來桓武帝長岡遷都迄七四年間即ち一三七〇—一四四四年)諸國街道に果樹並木を植へしめる官符出て居るも其後荒廢したるものなるべく、八百餘年後の信長に至り、規律を立て、松柳になりたる譯なり。信長は又從來區々にして、或は五十町或は四十八町、四十二町、四十町、三十六町等一定せざりし一里の距離を三十六町一里と確定し、一里塚を道の兩側並木の間に築き、之に榎を植へしめたり。尤も一里塚も其以前より存したるもの如くなれども其數多からざりしが如く且其起源年代不明なり。是皆旅人の原野中に道に迷ふを救ふ爲に車馬賃支拂の基準を與へ、兼ねて旅人慰安に供する目的に出でたるものなり。尤も軍事上有事の際は建築橋梁の材料とし、焚火等の用等に供する根本目的ありし事は想像に難からざるなり。英國のマイル・ストーン道標石は西曆一七二〇年頃創設されたるものなれば、我邦の一里塚の方百五十年早かりし譯にて、誠に面白き對象なり。

信長は又武家時代に出現せる大小名其領内に定め居りし關錢徴收を廢せしめたり。豊臣時代には信長の方針を踏襲し道路の制益を發達せり。

徳川時代

家康關ヶ原に大捷を博し(一六〇〇年)天下を平定するや、諸國交通の道を開き、所謂五海道(五海道とは東海道、中山道、甲州道中、日光道中、奥州道中を云ふ)の制、驛傳の規定を發布し、慶長九年(秀忠公時代、一六六四年)東海、中山、北陸三道に一里塚を作らしめ、道路幅員は大海道六間小往還三間と定め、諸國に強制的に道路を改築し並木を植栽せしめたり。並

木は、前述の如く奈良朝時代に果樹を植へたるに始まるも、秀忠大に之を奨勵せり。今日諸街道にある亭々たる松杉の大並木は大抵此時代のものなり。次に家光(一六三三—一六五一年)四代家綱(一六三三—一六五一年)八代吉宗(一六五〇—一六八〇年)時代には屢々道路、驛馬、舟梁の諸制度を定め、又度々布令を出して實行を促し保護奨勵に努めたり。併し(一四〇五年)時代には屢々道路、驛馬、舟梁の諸制度を定め、又度々布令を出して實行を促し保護奨勵に努めたり。併し一面には江戸防備のため箱根其他の關所を嚴にし、六郷川、荒川、利根川、馬入川、酒匂川、富士川、安倍川、大井川、天龍川、濱名湖等の大河川には一切架橋を許さず(千住大橋、兩國橋を除く)就中大井川には徒歩、運臺渡の外渡船すら許さざりし。

明治以後

明治元年横濱小田原間に乗合馬車創設せられ、二年人力車の發明あり、三年東京高崎間に運送馬車を始む。四年十二月太政官布告にて地方に治水道路を起さしめ賃取道も認めたり。六年大藏省達にて道路等級令を定めたりしが、(土木を管掌する内務省は明治六年十一月出來初代内務卿は大久保利通氏なりし)、九年には太政官達にて之を廢し、國道、縣道、里道を制定したり。彼の土木知事として有名なる三島通庸子爵は七年より十七年迄山形、福島、栃木の縣令として大に新道を興し、氏の遺業は今尚大道坦々として是等の諸縣内に残り、所謂「三島道」の稱を以て道路界に君臨せり。其外の地方には部分的改良のみに止まる。明治五年東京横濱間に鐵道開通し其後鐵道益々發達す。明治十九年國道路線を選定し其構造をマカダム式に則りたる令を出したるも、中々實行困難にして砂利撤布程度を出でずして、漸次交通は鐵道に移り道路を顧みざる風を馴致し、時移り星變りて大正年代に入りたり。

明治五年丸ノ内より銀座迄所謂銀座大火あり。之を機會に銀座道を改良し、煉瓦家屋を建て道路幅員を擴げ歩車道を區別し、歩道には煉瓦を敷きたり(車道は砂道敷、是れ第一着の洋式道路なり。明治十八年東京淺草藏前にテルフォード道路を試む。此時は石播(石造ローラー)を用ひたり。京都市内にも明治二十年頃田邊博士により碎石を敷きたる道を市内に手廣く作り、石のローラーを用ひたるを目撃せり。

清水越國道は東京越後間の最短通路にして、明治初年改築開通せしも、丁度其冬の大雪崩のため破壊され、爾來修繕を

怠りしたため交通杜絶の儘放任さるゝ有様なりしが、漸く昭和九年の土木會議に於て之を再び國道として復興することに議を決したる程なり。又中山道碓氷峠は舊藩時代には幅七八尺の急峻なる山嶺道路なりしも、明治十六七年に長野縣にて國庫補助を得て、工費七萬九千圓を以て、離山沓掛坂本間全部を現今の山腹迂曲の緩勾配道に附替へ、幅を三間とし、十二年之に鐵道馬車を通じたる程なりしも、其後鐵道開通してよりは維持行届かず荒廢に委し、車行困難の儘なりしが、昭和七年度國費參拾八萬圓を投じ、幅員を擴張し屈曲を矯め堅固に之を改築し、峠道三里半の内一里半弱の區間にはコンクリート舗装を施し、遅蒔乍ら漸く面目一新近世式良道を得るに至りたる有様なり。

斯の如くして、明治年間には全般を通ずれば、道路の改良は遅々として進まざりしも、追々交通繁劇となり車輛増加し就中自動車の發達により、最早幅狭き砂利道にては間に合はざるに至りたり。偶々大正七年米國人サミュエル・ヒル氏來朝し、東京市内の泥濘脛を没する惡道を見て、大に驚き、澁澤氏等との懇話會の席上、道路上に稻を植へたら宜からう杯を冷かされしに目覺め、八年同子爵等首唱の下に、道路改良會を起し大に輿論の喚起に勉め、會員の自動車ドライブ大宣傳なきをなし、遂に大正八年四十一議會にて道路法通過し、多年僥望せる道路改築の基礎全く確定し、九年四月より實施さるゝに至りたり。其後は官民の努力により急速に發達し、築造舗装の技術も關東大震災の復興事業を機とし、俄かに進歩を遂げ今日の盛況を見るに至りたり。今や東京市内も舊市内は殆んご舗装行渡り、着々新市に延長しつゝあるは誠に慶すべき限なり。道路は住宅の延長なり。左れば成るべく之に舗装し清掃に努め、文化生活に精進すべきにあらずや。前置隨分長くなりたり。是より本題に戻り一里塚並木の事を述べん。

並木と一里塚

並木 は天平寶字三年(一四一九年)奈良東大寺の僧普照の奏上に基き畿内及七道の往還に果樹を植へる官符を下し給

へるを初めす、「尤も持統六年(三三二二年)既に街路に日蔭のため橘を植へたるが如し」、夏は樹蔭に行人休憩し秋は實を結び旅人の餓ゆるもの取るに任せたり。又井なき所に井を掘りたり。其頃は行旅皆米及甑コシヤを携行したるものなれば米盡くれば途に餓ゆるものもありたるべく、之を救ふことなる。普照は其以前唐に留學せるが故、彼國の法を移したるなるべし。支那には道に迷はぬために柳を植へたるが、之に就ては道路の先覺として造詣深き牧博士の調ふる所に依れば、唐玄宗皇帝開元二十八年(我國の天平十二年)にて皇紀一四〇〇年詔して長安洛陽の兩京路及城中苑内に果樹を植へしめたることもある故、普照は之を見て歸朝せしに相違なしと思はるゝの事なり。又並木にはあらざるも元治元年(一九〇〇年)北條泰時は、三河國本野ヶ原の原野中の小道に旅人道に迷はぬため柳を植へ道標としたることあり。

往昔旅行に時日を要したることの一例として、能因法師の京師白河間に春より秋迄掛りたる歌あり。
都をは霞と共にし秋風を吹く白河の關

一説に法師は實際行かずして自宅にて之を詠せしと云ふ。固より詩的言辭なれども又以て察すべし。能因法師は攝津古曾部の人にて平安朝末期の歌人なり。生年月不詳、蓋し藤原極盛期關白道長前後の人なり(一六五〇—一六七、八〇年頃ならん)。

又或官人が王朝藤原時代(一六八一年)に常陸より京迄九十日を要したりとの記事あり。道草を喰ひ乍らの旅行なるべけれども、道悪く旅行容易ならざりしを想ふべきなり。「旅は愛いもの」の諺は今日とは正に正反對なり。

鎌倉末期より室町時代に掛けての戰國封建時代には、大小名は自分の領内通行者より關錢を徴收したり。其の使途は多く道路に關係なき神社佛閣造營其他の用に供せられたるが如きを以て、道路のためには却て妨害となりたるものなり。

足利義尚時代文明十八年(二四六年)奥州白河の關に櫻並木ありたり(白河關は白河町南三里の古關村にあり。現今の國道筋は其西方三里の所を通過す)。

織田信長は天正三年(二三五年)大に道路橋梁を改良し既に述べたるが如く三十六町一里の制度を定め、道路の傍に松

○
之は、
櫻、柳の並木を植へ、且一里塚を築き之に榎を植へたり。尤も是等は以前よりありたるが、戦亂のため濫伐されたるを恢復する意味もありたり。併し補充分行渡らざりしが如し。天正十三年(二二四五年)越後の上杉謙信は大小往來に松、柏、榎、漆を植次がしめ、慶長六年(二二六一年)加賀には並木松を植へ、同年熊本に加藤清正は築城と共に道路を開き、杉並木を植へ嚴重に保護せしめ、一枝を切れば一指を切り、一株を損ずれば一首を落す刑罰を以て保護せしめたり。

16-17
15時
12時

其後徳川時代となり、慶長九年(二二六四年)東海、中山、北陸の三海道に方五間の一里塚を築かしめ、道路の幅も制定し、夫々諸侯に命じて實行せしめたり。即ち慶長八年幕府は大海道は幅六間、並木より左右二十間宛、小海道は幅三間路傍より左右十間宛、横道馬道は幅二間、路傍より左右五間宛、歩行路幅一間左右一間宛、捷道作場道は幅三尺左右三尺宛、渡りし場は川端より左右六十間宛皆除竿せしめ、其間は旅人往來の資みなすの給分たりと令し、並木の蔭引の制を定めたり。つまり信長の志を継ぎたるものにして、東海道を初め中山道、陸羽街道其他に、今日亭々として三百年以上の緑を湛ふる行人慰安の松並木は、大部分徳川時代に植へたるものなり。

日光には有名なる杉並木を植へたれども、各藩には大抵松を植へたり。其内樹種の異なるものは、貞享年代(二三四四—七年)水戸光圀卿は下總小金鎌ヶ谷(今の東葛飾郡)に旅人途に迷はぬため柳及松を植へ又太田附近に櫻を植へ、寶永年代(二二六四—七五年)仙臺藩は海道に松、柳、杉、漆を植へ、寛政年中(二二四九—六三年)高知藩は駿河(今の幡多郡)より下田迄に榎を植へたるあり。又奥州白河藩には赤松を植へ其間一里毎に落葉松を植へ、青森藩ヶ澤街道にはハンノ木、柳、田茂木、范葉を植へ、函館附近には松、杉、櫻、楓を植へ、高田藩には松の外檜木あり。小倉藩には松の外槻、榎、杉、檜を植へ、熊本に加藤清正は城下より大分縣鶴崎に達する道を作り、城下より大津迄は幅三十間左右に上手あり、並木には杉、樅、雜木もあり、所謂「清正道」なり。鹿兒島藩には並松、並檜等土地相應の木を植へしめ、日向往還には並木櫻あり、又楠もありたり。石川縣明治四年調によれば松、杉、檜、榎、樅ありたり。(埼玉縣川越街道に桃並木ありたり。筑前に榎を植へたり。地方々々にて觀賞と實益を兼ね特有の木あるも面白し。)其他各藩の並木は松以外種々あれども上述の樹種以外のものなし。

○
行樹、道木

並木の間に距離を表示するため一町毎に松以外の木を植へたるが如く、日蔭の害を減ずるため夏木、冬木を別ち、一側を杉とし、一側を榎させるあり。枝葉を薪にするため赤楊を植へ、或は耕地ある所は生葉遅く落葉早き櫟を植へ、山道に杉、檜を植へる等、並木と同時に農事に注意せし跡歴然たり。

並木保護のためには松守を置き賞罰も嚴にせり。盜伐者には本人の外村全體に科料を課し、一本を損せば三本乃至十本を代植せしめたるが如き、又體刑を加へたるが如き、又前記加藤清正の抜刀の並木守、及び一枝一指、一株一首の重刑の如きもあり。賞には給米、免租、袴着用差許、一生組付御免、苗代下附等あり。其他並木裏帖を備ふる等至れり盡せりの保護振なりしなり。

並木の俗稱は並松、往還松、日除並木、往來筋並木等數十の名稱あり。高知にて日蔭木云ふ如く地方々々により效能的に呼名を異にするも面白し。

日光の杉並木 相模甘繩藩主松平右衛門大夫正綱の植へたるものにして、寛永三年(二二八六年)家光日光廟を造營するや、諸侯は争ふて各種の獻上物をせるも、正綱は造營總奉行なりしに拘らず、二萬二千石の小祿にて高價の獻品心に任せず、遂に植樹を案出し、板橋に苗床を作り、寛永十三年より承應三年迄十八ヶ年(二二九六—三二一四年)を費して植付けたるものにして(植付は慶安初年(二三〇八年)より始まる)日光に通ずる鹿沼街道、宇都宮街道、會津西街道(今市より北するもの)に植栽せり。明治三十三年調にて二五五八四本あり、其後枯損あれども現今尙二萬本以上ありて國寶的存在なり。

東海道現在の並木 神奈川、靜岡、愛知三縣内昭和九年現在並木を調査せるに、東海道一號國道筋にあるもの延長通計、一一六九三四米(約三十里)縣道筋六七〇七三米(約十七里)合計一八四〇〇四米(約四十七里)なり。其樹齡は大抵慶長元和頃のものにして約三百三十四年を経たるものなるが靜岡縣安倍郡有度村草薙の舊街道、名古屋犬山線の羽黒村及犬山町にあるものは四百年(足利の末頃)のもの多數あり。植付は慶長頃のものは大久保石見守長安之を督し植付たる

ものにして、道幅は並木筋は三間乃至三間半、町並筋は三間半乃至四間を擴張し、寒暑を避くる目的なりし。維持は一里塚、並木共に各驛に委ね、各名主は沿道民に賦役を出さしめ保護せしめたり。明治十八年神奈川縣知事守國氏は大に縣内海道の筋の並木補植をなし現今既に目通二尺に達せり。

當今市街に植へる並木 現今は、並木は夏は葉蔭多く秋冬は落葉する潤葉樹を採用し松、杉等はなし。主として用らるゝものは公孫樹、鈴懸樹、椴、三角楓、七葉樹、櫻、百合木、桂、樺、榎、ポプラ、水木等なれども、東京青山通、麴町區平河町邊には櫻あり。銀座及半藏門附近には柳あり。東京にて成績良きは公孫樹、鈴懸樹、椴等にて三角楓、槐、七葉樹、柳等も宜しき云ふ。

一里塚

目的と名稱 道路の距離を表示し、驛馬人夫の賃錢基準たらしめ兼て旅人の慰安たらしむるにあり。名稱は封墩、里堡等色々あれども全國概して一里塚云ふ。所により一里塚木、一里塚松、一本木、印木、一里山、一里松等も云ふ。

起源

一里塚は支那より傳來せるものなり云ふ。彼國にては北周時代(皇紀二二〇〇年)欽明帝の頃一里毎に土墩を築き之に槐を植へたり云ひ、魏の文帝の時(皇紀一八八〇年)順德、後魏河帝源實朝の頃一里毎に高五尺の銅標を建てたりとも云ふ。我邦にての起源は諸説區々なり。信長時代天正三年(二三五年)なり云ひ、慶長九年秀忠時代或は同十七年家光時代なりとも云ふ。或記録に天文九年(二〇〇年)足利義晴の時四十町を一里とす云々令し、里塚上に松を植へたり云ひ。左れば信長より少くも三四十年前にありたるが如し。攝津芥川の一里塚上の榎は周圍三間もありて、其時代のものなり云はる。又北國往還の松代藩なる信州埴科郡雨宮村土口及五加村のものは一里塚も榎も其時のものならん云ふ。

慶長以前既に存したりし證としては慶長八年九月英國船長ジョン・モーリスの日記に駿河邊迄の道路に就て記して曰く「道路は大に平坦にして山は切開かれ砂及小石にて作られ三哩(四十四町)毎に左右に塚あり榎を植へ人馬賃金の基準たらしむ云々」云あるに依り明なり。

往古は一里の距離一定せず五十町一里、四十八町一里、四十二町一里、四十町一里、三十六町一里等色々あり。江州東海道筋の宿の間隔は約一里半(五十四町)ありて、古語の十里一廬即ち(五十町一休)とあるに近し。和漢三友圖會によれば、往古一里は五十町と一歩は六尺五寸なりしも、中古より六尺一歩、三十六町一里と成りたり。左れば六尺五寸一歩の五十町は六尺一歩の五十四町一七即ち三十六町一里の一里半と成りたり。又伊勢の一里は四十八町にて之は内宮外宮間が四十八町ありしより起れり考ふる人もあり、伊勢の一歩は六尺五寸とせる時代ありし故其三十六町は六尺一歩の三十九町に相當す。一里塚の距離の説明に一説を投入すも云ひ得べし。

兎に角信長は之を統一し、六尺一歩、三十六町一里の制を定め其領内に塚塚を築き、秀吉之を繼ぎ、徳川政府に移れるものなり。

弘前藩には松を植へたるものあり。其藩主は元祿六年(二三三年)從來四十八町一里の塚を三十六町詰に改めしめ、碓ヶ關には楓を植へたり。又享保十三年(三三八八年)には領内の一里塚を三十六町一里に改め經費の都合上塚を改築する代りに一里杭を建てたりとの記録あり。又盛岡藩には寛永十八年(三〇一年)「三閉伊の道法を改め四十二町を一里として塚を築き」の文句あり。奥州邊りには元祿享保の頃迄(信長より百五十年後)三十六町一里の實地が勵行されざりしを見るなり。

一里塚の樹の種類と數

一説には並木並に一里塚の總奉行たりし大久保石見守長安が秀忠公に何木を植へ申すべきやを伺ひし時「好い木」を植へよと仰出されしを榎ノ木と間違へしと云ふ。併し安藤農學博士の日本山林史によれば、榎は生長早く枝を切るも速かに枝出る故「枝ノ木」と云ふ。又枝葉良く燃へ焚火によし、即ち「燃ノ木」なり、「好い木」餘ノ木説は疑はしきあり。

樹類は大抵榎なれども並木なき道筋には松を植へ、並木ある所は並木は大抵松なる故松以外の木を植へたり。其外樺、白栎、杉等もあり、榎は葉の出遅く落葉早く田畑に蔭をなす害少き利益あり云ふ。又平地に植ふるも遠方より能く見へ

て標木となり、然かも後年根方に土を盛るも木痛むこなき強き木なりとも云ふ。

塚上の木の数は、多くは一本宛なれども、二本、三本、四本等あり、松二本、榎三本、榎四本のものもありし様なり。其他 昔は大抵主往還には並木を植へたるに共に、一里塚ありて之に榎を植へたるが、少しく風變りのものを記せば、秋田藩白岩街道には皂莢を植へたる一里塚あり。篠山藩、鳥取藩にては一里松と云ひ、松江藩には一里山あり。高知藩には一里林と云ひ、多く潤葉樹を植へたり。徳島藩には慶長年代峰須賀氏入城するや、道路を修理し一里塚を築き一里松を植へたり。明治初年頃の調によれば徳島城より四十八町に大谷の一里松、之より四十町餘にて日開野一里松、之より三十五町餘にて日野一里松、之より三十二町餘にて那賀郡宮野一里松存在せり云ふ。小倉藩には明治元年一里塚石所々にありて、其傍に各一本の大松ありたり。佐賀藩には一里塚には松を植へありたり。

東京附近現存の一里塚 現在一里塚の東京附近に残れるものは、岩槻街道(鳩ヶ谷道にして赤羽を通過す)西ヶ原電車通漕の川警察署前にあり。先年道路擴張の際之に掛れるを、澁澤千爵等の首唱にて保存するこころにして、徳川家達公題字の由來を記せる石碑あり。道の中央を右側をありて塚の中心間隔一九米(十間半)、右側のものは目通四米もある古木にして道の中央のものは新木なり、俗に二本榎と稱せられしものにして、日本橋より二里目なり。大正十二年内務大臣より史蹟として指定され保護せらる。

其二は中山道板橋の先の志村にあり、三里目なり。一里目は本郷追分附近、二里目は庚申塚附近なる筈なるも現今何等の遺物なし。中山道の道筋は明治以後市區改正により距離に多少の變化ありたれども、大體は舊筋其儘にして、日本橋、本石町、須田町、昌平橋、松住町停留場、本郷三丁目、一高前、東片町通、白山上を経て巢鴨橋に至り、電車通の新道を経て板橋警察署横より戸田橋、大宮、熊谷、高崎、碓氷峠、木曾路に通するものなり。板橋警察署より兵器廠入口迄の現街道筋は、都市計畫豫定にては警察署を突切り一直線に現道の左側町裏を通るこころなれるが、此新筋によれば志村一里塚は日本橋よりの距離一三二六八米九(三里十二町四十二間五尺三寸七分)あり。舊道は巢鴨橋の先のトゲ拔地蔵より板橋

警察署迄にて新道より二九米短く、警察署兵器廠間にて一四一米短く合計一七〇米短くして三里十一町九間二尺あり。此差の起る原因は昔と今の尺度の變遷、昔の間繩と今のテープミの精密さの差、市區改正による少許の延長の差にも原因すれども(尺度は徳川時代以後は一尺につき四五厘以内の差に過ぎずして是等は云ふに足る程の差にあらず)、大原因とも云ふべきは、(一)神奈川縣の某研究家の説によれば、塚の間隔は三十六町との規定ありしも、神社佛閣の前は除竿せし故平均約三十九町内外置きになれり云ひ、(二)他の説には磯多部落は皆除きたりとも云ひ、(三)徳島にての古老の言によれば、前記の如く徳島邊の塚の距離四十八町、四十町、三十五町、三十二町の如く相違せるは或區間に名望家あれば之を取入るため竿を延ばし、人に嫌はる者あれば之を次區に送出すため一里の手前に植樹せりとも云ふ。原因は右の如く種々の臆説あれども、兎に角志村の三里塚は日本橋より四十町一里の三里に相當す。夫故信長以前天文九年四十町一里の時代のものとも考へられ、六尺五寸一間時代の三十六町(其實延長三十九町なり)にて作れるものとも考へられ(又前記(一)(二)(三)の何れかの原因とも考へらる。之は廣く中山道全般の塚木につき調査實測して研究するにあらざる限り結論は付け難けれども、元來一里塚は古來種々の時代に築造されたるもの混合、唯大體の里程標準たるに止まるものなりしと考へて可なるべしと思ふものなり。

志村の一里塚は左右の間隔三一・二二米(一七間二分)あり、大正十三年史蹟に指定さる。昭和八年度の内務省國道改良工事に當り、塚を縮小し植樹を除き榎の新木を植付けて面目を一新せしめたり。蓋し本邦一完備せるものなるべし。

赤坂離宮内に一里塚ある由なり、又品川の町外れにもありたる由。東海道分間繪圖によれば程ヶ谷の先の武相國境の燧餅坂の一里塚には楠一本植へたる様に見ゆ。沼津市日枝神社境内にもあり。

因に四谷大木戸及高輪大木戸は一里塚にあらずして闕趾なり。

東海道現存の一里塚 神奈川、靜岡、愛知各縣内昭和九年現在調により殘存する一里塚は、左右共殘れるもの八箇所(内一箇所所道筋)、一側又は標柱又は樹木のみの三十一箇所なり。左右完存の箇所内譯は

神奈川縣内 三箇所——鎌倉郡川上村品濃(程ヶ谷の先の武相國境の坂道)、大磯町、箱根湯本町畑宿。

静岡縣内 四箇所——田方郡錦田村大字谷田(三島町東隣)、駿東郡清水村大字伏見(三島町西隣)、富士川町岩淵、見付町。

愛知縣内 一箇所——海東郡大治村大字三本木(熱田津島線縣道の庄内川を渡りし所)

塚の大きは直径二間乃至六間、高五尺乃至十尺の土饅頭にて、丸形又は角形なり。

餘談 日本橋の事共

日本橋は慶長八年完成す。此時別段名なかりしも誰言ふもなく日本橋と云へり。後將軍家より武州は日本の中央なる故一里塚の起點とせよこの御説ありたりと云ふ。

日本橋何里何里の名付親

落武者は榎を植へぬ道を逃げ

くたびれた奴が見付る一里塚

等の川柳もある。

一里塚の長持歌

一里一里と移るを植へてナリ

よとの並木にや植へた杉