

行脚細見記

路政僧

ある晩、私の夢のうちに、お馴染の彌次さんと、喜多八の顔が、ぬつとあらはれた、彌次さんの曰く、「この頃の路政家つて人達に、俺の足の爪の垢でも煎じて、飲ましてやりてえ」喜多八の曰く「ほんとによ、さうして膝栗毛の有り難味でも知らせべえ」夢がさめてから、私は

その言葉に、しばらく悩まされた、一體ありやア何のことだらう、と考へた。

さうして、私は、私だけの考へで、それを解釋してのけた、それは斯うだ……近頃の人は、何事と言はず直ぐ経済的に、價值つけたがる、けれど經濟生活といふもの

は、人間の生存するために起つたもので、人間の全生命を支配するものぢやない、云ひ換へれば、生きるがための經濟生活であつて、經濟生活するために生きるのぢやない、道路と云ふものも、昔は、花の下に自然と徑が出来るといふ風に、自然に出来たもので、それを經濟的にのみ極限して見るべきものぢやない、彌次さんや喜多八が見た東海道なんぞは、道路に、おもしろをかしさはあつても、經濟的に、どうかうといふことは、少しも無かつたに違ひ無い、彌次さん喜多八の、私に云つた言葉は、つまりが、道路を、彌次式にも見ろといふ譯であり人間の精神的生活の方面から見ろといふのだ……と。

○

私は、道路についても、斯うした餘裕のある見方をするのには、いふことだと思ふ、技術家が、同一型の模範圖を標準に置いて、道路や橋梁をこしらへるのは、餘り、單純過ぎる、その道路の持つてゐる歴史、天然地物……

譬へて云へば、花の下に自然に出来た徑は、花があつたから出来たのだとかいふ風な方面も考へて、それと人間生活との關係を調べ、それから計畫を樹てるのがよいと思ふ。

自動車が発達したことによつて、舊來の道路に、革命が到来し、路政界多事の時、何も、王朝時代や、鎌倉、徳川時代の判りにくい舊記などに根據を置いて、道路の改良を叫ぶのは、時代錯誤だといふ非難もあらうけれど、それは當らない、そんなことをいふ人は、人間と食物との關係さへ判らない人達だ

○

彌次さん喜多八に、そゝのかされた私は、斯うした立場から、現代の道路施設やら計畫やらを評論し、或は非難してゆかうと思ふ彌次さんや喜多八を、満足させ得れば、それでも私は満足だ。

さて、そこで、どこから見物してゆき、書きたいこと

を書いてゆかうか……さうだ、矢張り、彌次さんの足あとを捜してゆくとしやう、どうでえ彌次公、不服はあんめえ

と云つたところで、この東海道だが、東海道にも幾種類もあるんだから妙だ、鐵道の東海道線は、東京神戸間といふことになつてゐる、けれど、道路の方は、さうぢや無いんだ、尤も、先年道路改良會が、東海道改良事業の宣傳に自動車を走らせた時は、矢張り、日本橋から神戸の相生橋まで行つたものだが、あれは一寸をかしい。

沿革を尋ねてみると、東海道は、孝元天皇の五十七年十一月に開かれたといふことになつてゐる、が、これは、皇年代記や皇代記からの推測であるらしい、また、どこからどこまでが、東海道といふ範圍も判つてゐない。

崇神天皇の十年に、四道將軍が置かれて、武渟川別を東國に遣はされた頃から、東海道は、こんな邊をいふと云つ

た位には判つて來た、けれど、それでも、東國とは、どこをいふと、明確に東國の範圍が判つて無い位だから、東海道もまたはつきりしない。

景行天皇の四十年に、日本武尊が、東夷征伐に行かれた時には、皇居地大和から、伊勢に出て、尾張、三河、遠江駿河それから足柄山を越え、相模國三浦半島の觀音崎から、兩總、常陸に出られたらしいといふことになつてゐる、それが先づ具體的になつた東海道の正路といふわけだ。

續日本記によつても光仁天皇寶龜二年十月に太政官奏、武藏國雖屬東山道兼東海道公使繁多、祇供難堪。其東山驛路從上野國新田驛達下野國足利驛此便道也。而枉從上野國邑樂郡經五箇驛到武藏國東畢去日、又取同道向下野國。今東海道者、從相模國夷參驛達下總國其間四驛、往還便近。而去此就彼、損害極多。臣等商量、改東山道屬東海道公判得所、人馬有息。奏可。と官符があるから、日本武尊の通つた道が、東海道の正路で、彌次さん喜多さんには氣の毒だが、この時分の東海道には、

武藏の國は入つてゐなかつた。

といふ風で、東海道の國別も、道路經過地も、時代で、随分變つたものだ、奈良朝時代には、奈良から、伊賀、伊勢、尾張といふ順であつたのが、平安朝時代には、近江を経て、草津から伊賀越をしてゐる、また伊勢を通らずに、美濃を通つたりしてゐる、箱根も、足柄越の箱根であつたことがある。

鎌倉時代には、京都と鎌倉との間を、道路上の東海道としてゐたから、武藏、兩總、常陸などは、表通りに入れなかつた。さうして京都から逢坂越て、近江に出で、美濃路から、尾張へ出たやうだ。

既牧令で、諸道驛馬の制が定められた時。山陽道は、大路として、交通上第一位の取扱ひを受けたが、東海道は、中路として、第二位道路になつてゐる、これは、日本の文明が西から東へと進んで來て、恰度、京都で止つてゐるからで、文明發祥の地の九州と文明中心地の京都とをつなぐ道路に比べると、東海道は、振はなかつたからだ、それは

今の、鐵道の、東北線と同じ立場にあつて、東北線は、東海道線の第一位線に比べると第二、第三位線になる。

鎌倉時代になつて、東海道は、大分賑やかになつて來たが、何にしても、東海道全盛時代を描き出したのは、徳川時代であつて、箱根以西の諸侯の、參勤交代の道中、關東からの京大阪見物、伊勢詣りなどで、東海道は賑るやうな雑沓を呈するやうになつた、そこで、東下りの業平よりも彌次さん喜多さんが、景氣づくことになる。

慶長六年正月、東海道に五十三驛の制度が定められ、同八年、所謂五街道の制度が確立した、當時の東海道は、江戸から、品川を経て、小田原、沼津、府中（今の静岡）、掛川、吉田（今の豊橋）、岡崎、宮（今の熱田）から海路桑名に出で、龜山から水口、大津、京都三條となつてゐた。

慶長九年に、徳川幕府はまた一里塚を設け、江戸日本橋を一里塚のもとと定め、三十六町を一里として、五畿七道限なく一里塚を築いた、この一里塚制度が出來て初めて、日本橋が、東海道の起點となつたわけだ。

その後、五十三驛は、随分變つて、王朝時代の伊勢路、美濃路と變つたけれど、兩基點が、江戸の日本橋と京都の三條大橋であることは、變り無い、東海道名所圖繪に「東都日本橋、葱寶珠高欄、長二十八間、江戸町中の中央にして諸方の行程をこれより定む、京都三條大橋より當橋まで行程都へ百二十四里半十五町、驛宿五十三次、これを東海道といふ」とあるに見てもそれが判る。

……彌次さん、喜多さん、おめえ達が、勝手な眞似をした伏見は、ありやあ東海道の本通りぢやねえぜ。

○

明治六年八月二日に大藏省番外達で、東海、中山、陸羽諸道を一等道路とする布令が出て、同年四百十三號達で、東京は日本橋、京都は三條橋の中央を、國內諸街道起點の元標とし、大阪府及各縣は其の本廳所在地に於て四通八達樞要の場所へ本標を建て、これを管内諸道起點の元標と定めるやうに布達された、その後、これらの舊令を改めた道

路法でも施行令中に東京市の道路元標の位置は日本橋の中央とすることを規定したから、日本橋の中央は、合法的に東海道の起點となつたのだ……さうして、昔の所謂東海道は、今は、東京から伊勢神宮に達する路線と、東京から、鹿兒島縣廳に達する路線とに、分れることになつた。

日本橋の事

旅の衣はすゝかけのく、露けき袖のしほらん、急ぎ候ほどに、早や、東海道中双六の振り出し日本橋に着いて候。

○

日本橋は、東海道中双六の振り出しだ、東海道に筆を染めるには、何と云つても、日本橋を最初としなけりやなるまい。

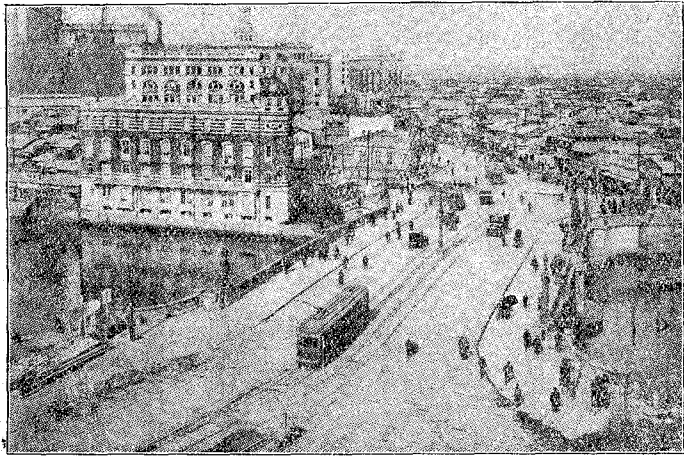
日本橋といふ名は、大阪にもある、昔は大阪の方が有名であつたやうだ、それを、こつちに横取りして、日本橋と

云へば東京の、江戸の日本橋のこと、直ぐ思はせるやうに

さい……天正十八年の八月に、徳川家康は、江戸に入城し

したのは、徳川幕府のおかけだ、日本橋に若し靈があつたら、さぞ徳川幕府を有り難がつてゐやう。

處で、どうだい、日本橋の靈よ、橋を中心とした物語をして聞かせないか、三百十餘年間、我國の道路交通の起點といふ使命を維持した物語は随分あることだらう、大正大震災に遭つて、橋面の敷石や、高欄の花崗石、は見るもあはれに、その表面を焼かれ、あばた面になつてはゐるが、私はその前と同じやうに、橋の靈を尊敬し、愛してゐるよ。



た、さうして入城後二旬を出ない二十九日に、二百七十三の橋を新設することになつた。天正日記に記してあるところによると、そのうちの百五橋を、急いで架設したさうだが日本橋はまだ架設されなかつた、といふのは、日本橋の附近が開けてゐなかつたのと、日本橋川が、江戸川の下流で川幅も廣く、橋を架けるのに容易ではなかつたからだといふことだ、日本橋のところには、渡船があつた。

芝口から淺草口へかけて、所謂幹線道路が開通してからも、まだしばらく渡船であつた。

これからあとは、日本橋姫の靈の話と思つて、読んで下

日本橋の架つたのは、先づ慶長八年だ、その年に、日本

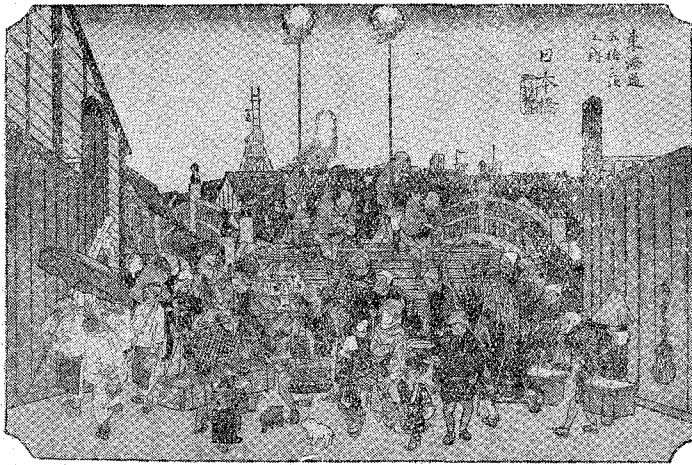
橋川の一部が埋立てられて川幅が狭くなった、さうしてそ

戸時代の公道の幅は五間だから、橋の幅が、初めから、四

間二尺五寸あつてもいい筈だ。

ここに架けたのだ。日本橋を、慶長十七年の創架といふ人もあるが、同九年に、日本橋を、一里塚の起點として、十一年に、武州江戸日本橋といふ高札が建つたりしてゐることを考へても、八年創架説を採用した方がよい。

武江年表や、慶長見聞集の記したところを見ると、慶長八年癸卯に、初めて日本橋が架つたが、何分にも広い川のことだから、兩方の川岸から川中へ、石垣を築き出してそれに橋を架けたので、敷板の上三十七間四尺五寸、廣さ四間二尺五寸とある、日本橋區史には、これを、元和四年に架換えした時の……新橋の構造だとしてあるけれど、江



わけて、これから大感張りで、日本橋の話も出来ることに

た。
武江年表によると、この橋を日本國中の人が集つて架けてゐるうち、誰いふとなく日本橋といふやうになつた。稀代不思議の命名だといふ風になつてゐる。また、この橋の上から旭日の昇るのを見て、氣雄大であるから、日本橋と云つたといふ人もあるが、それはちと怪しい。

さて斯うして日本橋は、生れ出た

なつたのだが、折角橋はかゝつても、まだ、その周圍は、淋しいものであつたようだ、橋の附近も今のやうに土一升金一升の土地にはなつてゐなかつたし、橋を中心としての賑ひなど、思ひもつかなかつた、架橋後百年経つた寛永年間作つた東都紀行にすら「今日は此所から歸らばやと日本橋に出でぬ、こゝはまた重罪のものさらさるる所と聞くにその罪人の無きを以て、善行の人に做ひて不忠不孝不義無常のともがらまれなるは仁政の普く、教化自然に己れ／＼を慎しむ故なるべし」と言つてゐる、この附近は、刑場であつて、淋しかつたようだ。

橋面が圓形をしてゐるのは、船舶の通航を容易ならしめるためで、江戸名所記には「橋の下には魚船楨船數百隻こぎつどひ日ごとに市を立てる」と記してあるから、大震災前と同じやうに、魚市も立つて居り、一心太助なんども、活躍したものだらう、……して見ると、魚市の立つ時だけは、相當に賑つてゐるがその時を過ぎると、この邊一帯が急に淋しくなるのであつたらう。

日本橋の靈の記憶は、この邊ちと朧ろだ、三百歳も齡を重ねると、ちとほけるかな。

將軍が濱御殿に赴く時には、日本橋川を通ることになつてゐた、それでその時は、橋の上から、將軍さまの船を見下ろされないやうにと、橋の上の通行を禁止したといふことだ、それからまた、正月の初め、將軍が、上野寛永寺に初參詣の時には、日本橋の上は、諸大名の通行で非常に賑つた、廣重の書いた繪も、その際を寫したといふことだ。

慶長九年申辰八月に、全國に一里塚の制度を設け、日本橋を、その起點としたことは、前に記したが、その折り、街道賃錢を定め、同十六年に、日本橋畔、東海道駄賃附を揭示した。

○
橋は恰度、六回焼失した、これは江戸に火事が多かつた

ためだ即ち。

第一回——明歴三年正月焼失(萬治二年再架)

第二回——元祿十一年十二月焼失(同十三年再架)

第三回——正徳元年十二月焼失(同二年再架)

第四回——安永二年二月焼失(同年十二月再架)

第五回——文化三年三月焼失(同年再架)

第六回——安政五年十一月焼失(同六年再架)

それから焼失によらぬ架換は七度ある即ち、

第一回元和四年、第二回寶歴十二年(この間延享五年正

月大修繕)第三回寛政八年、第四回弘化二年、第五回萬

延元年、第六回明治五年、第七回明治四十四年

このうち、明治五年の架橋は、長さ二十八間、幅六間、

如輪質の槻でつくつた木橋で、明治七年に、その橋面に加

工して歩道と車道を區別し同十三年に、馬車鐵道を敷設し

同三十五年に、馬車を電車に變更した時、幅を七間八分と

した、明治四十四年につくつた橋は、今ある橋で、工事費

は五拾壹萬貳千圓、長さ二十七間、幅十五間、そこに十間

の車道、二間半づゝの歩道が設けてある、橋面全部は鋪石

で、裏はコンクリート造りだから耐震耐火に逆してゐる、

だから先年の大震災の時も無事だつたのだ。

橋の裝飾も、なか／＼よく出来てゐる、獅子が焼竹輪を

抱えてゐるなんて、悪口をいふものもあるが、あれだつて

立派な裝飾で、非難は當らない。

○

今、日本橋の上に立つて、その邊を見廻すと、バラツク

の町と、その間に、不思議なやうに聳え立つた大建築と、

橋の下の汚ない水とが、先づ眼に入るばかりだが、誰だか

が云つたやうに、この橋の下の水も、テームスへ通じてゐ

るわけで、只だの汚ない水では無いし、昔は清らかな流れ

であつた。江戸名所記には「北に淺草、南に富士の山峨々

と聳え、嶺は雲間に差し入りて、鹿の子まだらに降りつむ

雪まで、のこりなく見ゆ、西の方は御城なり、東に海すら

近く、行き交ふ船もさだかに見え渡れり」とあつて、その

景色は實によかつたに違ひ無い……日本橋の靈は、その當時を知らないやうに、また、違ひ無いなんて言葉ををつかつた、先生益々ほけたかな。

折柄、一心太助が、ねじり鉢巻で飛び込んで来て曰く、「日本橋の景色の悪くなつたのを、文化の悲哀といふんだ」とさ、一心太助め、どこでそんな言葉を覚えて来たかな、

日本橋の近くにある白木屋お駒にでも教はつたかな。

○

帝都復興計畫では、此の日本橋通りは、現代の交通に應じきれないといふ理由で、その裏通りに、幅四十四米突の道路をつくることになつた、さうしてもうその工事にかゝつてゐるが、復興局の仕事で十七年度中に、工事も完成する筈だ、それと同時に、日本橋と並行して長さ六十二米突半、幅四十四米突の江戸橋が架設される、それが出来ると古い歴史のある日本橋も、見劣りするやうにならう、と云つたつて腐つても鯛だ、日本橋はいつまでも立派な日本

橋だ、……鯛のいゝ悪いは、一心太助に聞いて貰ひたい。

今の人間は、幅の広い道でありさへすれば、交通上いと心得へてゐる、成程、狭苦しいところでは、自動車の交通も思ふやうぢやなからう、けれど、道ばかり廣くつて、肝腎の町が、民家が無くもなつても困る、民家があつての道路だ、その邊を、適當に考へて貰ひたい、交通整理さへうまくゆけば、今の日本橋通りだつて、また結構だ……交通整理の話になると、警視廳の畑になるが、どうです警視廳のおぢさん、うまくやれますか。

さて、この大路が出来ると、そつちに、國道を持つてゆくといふ話を持ち上りさうだ、が、それは愚案だ、道の幅の廣い大路が出来たと云つて、特に、國道を取り換へる必要は無い、私は歴史ある日本橋のためにも、そんな愚案には、極力反對する。

どうだい、日本橋の靈！君も勿論私に賛成だらう、いよいよとなつたら、彌次さん、喜多さん、一心太助、それから大久保彦左老人の力までも借りて反對しやうぢやないか。