

# 東京都

## 街道 1

東京都で最も重要な交通遺産は、泉町の東山道武蔵路（国分寺市、宝亀 2（771）以前、国史跡）**A**である。全国に残る最大の古代官道跡（長さ 490m、幅 15m）であるだけでなく、古道の「残し方」「見せ方」という点でも先進的な事例として高く評価できる。都内の住宅密集地にこれだけの規模の直線遺構が残った理由は、明治 42 に鉄道院職員中央教習所が開設されて以来、東京鉄道教習所、中央鉄道学園と名を変えて土地が存置されたからである。その後の民営化による売却・再開発の際、平成 7 に道路遺構が発見、その重要性から国史跡に指定され、遺構は発掘調査後に地下約 0.8~1m の所に埋設保存、発掘時の側溝を視覚的に伝えるような形で大団地の脇に歩道空間として整備された。この古道の本来の姿は、新田駅（群馬）から東山道本道と分かれて武蔵国府に通じる駅路で、宝亀 2 に武蔵国が東海道に所属替えになったため廃止されたものである。



## 街道 2

鎌倉街道と推定できる古代道路痕跡は関東地方では茨城、千葉、中でも埼玉県に数多く残っているが、①灌木内の遺構や土道の遺構は距離が短く、逆に、②距離は長くても舗装されてしまっていて形態を留めていないか、のどちらかであった。相原の七国峠古道（町田市、鎌倉時代?）**A**は、多摩丘陵に長さ 1 キロ以上にわたり掘割状の道路痕跡が良好に残っている。稀少な事例と言えよう。



## 街道 3

小石川後樂園内の円月橋（文京区、寛文 5(1665)以降、特別史跡・特別名勝）**A**は、神田上水（後述）に架かる 17 世紀の中国風の太鼓型石アーチ橋である。架設年代は確定していないが、明滅亡後に亡命した朱舜水を徳川光圀が江戸に招聘した寛文 5 (1665) 以降であることは確かで、時折「日本最古」と書かれているのは明らかな間違いである。①四角に近い迫石の上に扁平な迫石を置いた二重アーチ、②壁石の整形された布積、③平成 22・23 の解体・修復時に判明した「石のズレ止めに使用された 121 個の鉄ダボ」の存在は中国式石アーチの典型である。



## 街道 4

西ヶ原一里塚（北区、江戸期、国史跡）**A**は、一里塚単体として見ると、オリジナルの塚木が失われ土塚も変形しており、敢えて言及する価値はないように見える。しかし、ここで重要な点は、東京 23 区内に両塚を有する一里塚が“よくぞ残った”という視点である。その背景を辿ると、大正初期に東京市電の王子延長に伴い塚が撤去されそうになった時、

塚木の榎の巨木2本を救うため、渋沢栄一をはじめとする多くの人々が立ち上がった“先見的”な保存運動の存在がある。残念なことに榎は昭和 60 に植え替えられたが、両塚は今でも残っている。



撮影:山元 亮 (2010.11.9)



撮影:横井康佑 (2013.12.18)

### 街道 5

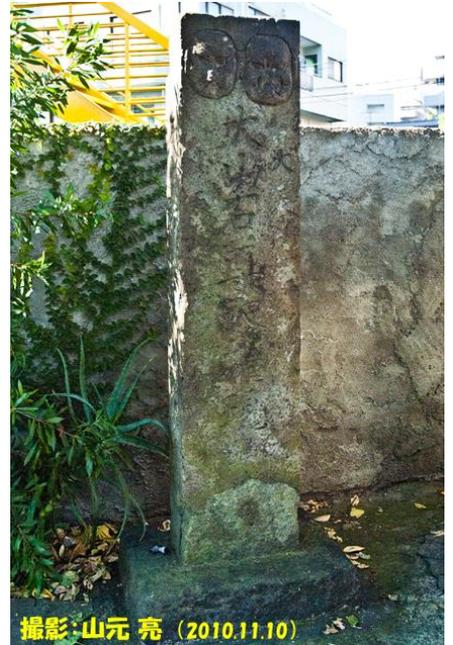
南関東は、全国的に見て立派な道標の集積地であり、それらが如何に素晴らしいかは、既に千葉と埼玉で十分に示してきた。しかし、東京都にも当然立派な道標は残っており、ここでは、前 2 県にはないタイプの道標を 3 点紹介する。最初は、中村の七観音道標〔指定名称:石幢七面六観音勢至道標〕(練馬区、元文 5(1740)、区有形) A である。笠の付いた七



撮影:山元 亮 (2010.11.10)

角柱の石幢で、四角の台石部分が道標、その上に載った七角柱の石幢には准提、十一面、馬頭、千手、聖、如意輪の真言系観音と勢至観音の坐像が浮彫りされている。石造美術品としても評価が高い。

三軒茶屋の不動明王像道標 (世田谷区、寛延 2 (1749)) A は、もう一点の代々木の天狗面道標 (渋谷区、弘化 3 (1846)) B とともに、“見栄え”ではなく、大山信仰に関わる重要な遺構として取り上げた。前者には正面に大きく「大山道」と刻まれているが、大山道は、江戸中期以降に関東各地から相模の大山阿夫利神社への参詣道の総称であった。神社に鳥居が奉納されたのが天保 15 (1844) なので、寛延 2 (1749) 建立のこの道標は、大山詣のごく初期の、かつ、都内では最も立派な大山道標である。後者は、正面に「大山石尊大権現」と刻まれ、頂部に天狗の面が 2 面並べて陽刻されている。大天狗・小天狗のペアは、大山阿夫利神社のシンボリック的存在であるが、それが像の形で彫られているのは珍しい。



撮影:山元 亮 (2010.11.10)

### 街道 6

八重洲の「一石橋迷子しらせ」石標 (中央区、安政 4 (1857)、都有形) B は、“都会”ならではの



撮影:山元 亮 (2010.11.8)

遺産であり「奇縁氷人石」とも称される。江戸末期から明治初期にかけて大阪、京都、神戸、長崎などで建てられた（現存最古は京都）。迷子や尋ね人を探すための一種の告知板で、八重洲の場合は、右面に「志らする方」、左面に「たづぬる方」とあり、どちらかの面に年頃、面体、格好、履物、衣類などを書いた紙を貼るようになっていた。

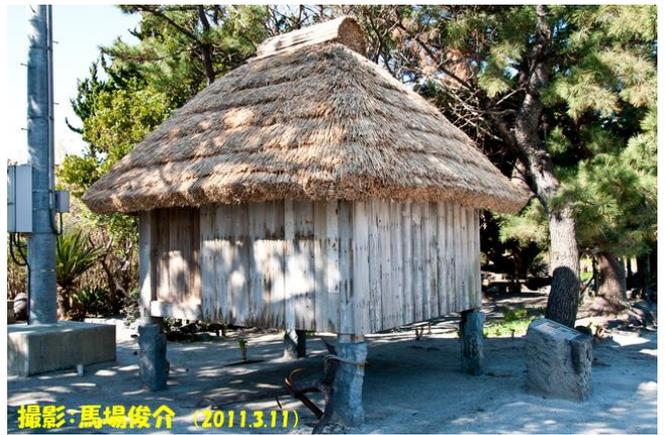
## 街道 7

東京の道路遺産の最後は高輪大木戸（港区、享保9（1724）、国史跡）**A**である。宝永7（1710）に芝口門に建てられたのが起源で、享保9に現在地に移設された（年代については諸説あり）。江戸の南の入口として、治安の維持と交通規制のため設けられたもので、道幅約10mの東海道に木戸を設け、両側を石塀で遮断した。当初、夜は木戸を閉めていたが、江戸後期に廃止された。伊能忠敬が日本地図作成のために行った際、測量の起点となったことでも知られる。巨大な隅石を含め、石積が美しい。



## 漁業 1

東京都の土木遺産には、江戸市中、武蔵野、島嶼部の3つの顔がある。その中で、最も東京のイメージとかけ離れたものが島嶼部の遺産で、ここでは連続して3件を紹介する。最初が、漁業遺産となる原町の網納屋（新島村、江戸期）**B**である。地引網に使われていた漁労具を収納する倉庫で、かつては島内に数多くあったとされるが、現存（再現）するのは1ヶ所のみである。4本の背の高い石杭上に高床式の茅葺き倉庫を載せた構造。近くには、掘り下げた石積み井戸もあり、島の生活をよく表している。



## 防災 1

島嶼部の2つ目は、大里の玉石垣（八丈町、江戸期）**A**である。全国の石垣の中でも恐らく最も独自、かつ、見事なもので、海から運び上げられた同一サイズ（30～40 cm）の玉石が丁寧に積み上げられている。八丈島の強い海風に対し石垣と生垣で一体となって防護するためのもので、島へ流された技術者が考案し、流人が造り上げたとされる。



## 防災 2

島嶼部の最後が、これも防風目的の泉津の椿トンネル（大島町、江戸期）**A**である。大島特産のヤブ



ツバキの巨木がトンネル状になっているもので、元々は、防風目的で植えられていた所に道路を造り、椿を補植し、並木状にしたのではないかと推測される（大島では一般的に防風用に椿が植えられた／絞油目的なら面的に植樹するはず）。樹齢四百年の古木1本の他は、樹齢二百年級の古木が混在している。

## 防災 2

全国に例のない重要な遺構は江東区にある2基の波除碑（寛政6（1794）頃、都有形）**A**で、平久橋西詰と洲崎神社に残されている。碑そのものは、ともに破損・磨耗がひどく、刻字の判読は不可能な状態で、刻字内容は『東京市史稿』（1901 編纂開始）に頼らざるをえない。しかし、重要なのは碑本体ではなく、そこに書かれた幕府の行った極めて異例な決定である。すなわち、寛政3（1791）9月4日、深川洲崎一带に襲来した高潮によって付近の家屋が流され多数の死者・行方不明者が出たことから、洲崎弁天社から西の辺り一带の東西 285 間、南北 30 余間、総坪数 5,467 坪（約 1.8 ヘクタール）を買い上げて空き地とし、これより海側に人が住むことを禁じた。2基の碑は、空地の西南地点（平久橋の袂）と東北地点（洲崎神社）に建てられたものである。

津波記念碑・慰霊塔のように被害を記録し、あるいは、後世に忠告するような碑は各地に残っているが、高潮災害を受けて居住地そのものを買上げ、将来の災害まで防ごうとしたような施策は例がない

のでないか。今後、地球温暖化によって起こるであろう海面上昇によって高潮災害が起きた際、同じような施策を求めることは無理かもしれないが、何らかの意味で温故知新となる重要な歴史的事実である。

## 衛生 1

前項に引き続き東京ならではの重要な遺構が、神田上水石樋（文京区、寛永6（1629）頃）**A**である。わが国初の本格的な都市給水施設（農業用水兼用）と位置付けられる記念碑的な事業で、江戸の発展に



伴い、小石川上水を拡張し、井の頭池・善福寺池・妙正寺池等の湧水を水源とする神田川から関口大洗堰で取水して日本橋方面に通水したものである。なお、江戸入府に先立ち、家康が家臣・大久保藤五郎に江戸の水道の建設を命じたとする説（天正日記）があるが立証されていない。昭和62～平成元に文京区本郷で発掘された神田上水幹線水路（70m）の一部が移築復原されている。

## 衛生 2

東京で最も重要な遺産の一つが、玉川上水の幹線水路（小平市・小金井市、承応3（1654）、国史跡）**A**である。玉川上水は、武蔵野台地においては農開発用水（主として開発農民の生活用水）として、江戸市中に入ってから生活用水・濠用水・泉水用水等の多用途用水として使われた江戸期屈指の用水である。総奉行が老中・松平信綱、水道奉行が伊奈半十郎忠治（没後は半左衛門忠克）、施工は庄右衛門・清右衛門



が請負い、褒賞として玉川姓を賜ったとされる。彼らの当初からの関与を疑問視する意見もあるが、江戸中期頃まで玉川家による上水管理が続いたので、何らかの貢献があったことは確かであろう。玉川上水は本来素掘りの水路で、開渠部の 30 キロが国史跡に指定されている。また、中流部では昭和 61 から東京都の清流復活事業により下水の高度処理水を流している。小平市の上水小橋～小金井橋をはじめ素掘りの区間が残っているが、ローム層だけに崩壊も目立ち、今後の保全が課題とされる。



玉川上水関連施設で、都心部に残る遺構として余水吐（新宿区、江戸期）A がある。四谷大木戸の水番所では、上水の水量や水質を調節するため、余った水や大雨の後の濁り水を穏田川（渋谷川）の谷筋に落としていた。その余水路が、暗渠化されているが、都心の新宿御苑の東側に沿って細長い空間としてひっそりと残っている。



### 衛生 3

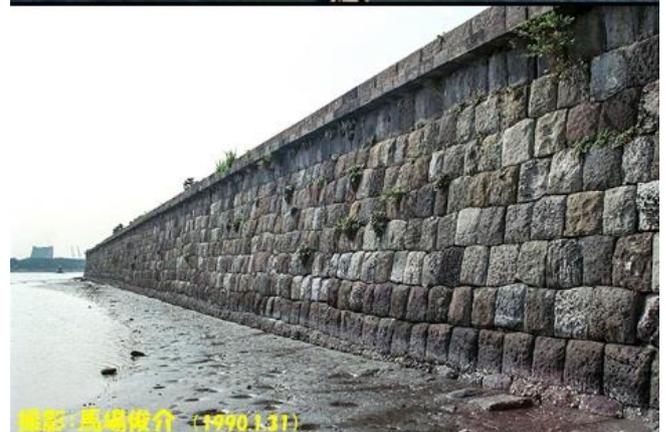
東京にしかなくて、かつ、これまでとは全く異なる遺産として、関東ローム層に覆われた武蔵野台地ならではの「まいまいず」井戸がある。深い井戸を

掘る技術がなかった中世に、表面に厚く堆積したローム層をすり鉢状に取り除き硬い砂礫層に達してから井戸を掘ったもので、螺旋形に付けられたアクセス路から「まいまいず（＝かたつむり）」と呼ばれている。青梅市、府中市、あきる野市などに残っているが、五ノ神のまいまいず井戸（羽村市、鎌倉時代、都史跡）A が典型例である。地表面の直径は 16m、底部の直径は 5m、深さは 4.3m である。



### 防衛 1

嘉永 6（1853）年 6 月 3 日、ペリー率いる 4 隻の黒船が浦和沖に現れ開国を要求したことを踏まえ、7 月には蕨山代官・江川太郎左衛門が建議した「海



岸御見分ニ付見込之趣申上候書付」で品川沖の台場構築を提案したことに由来する。同月 22 日に調査命令、8 月 3 日に具体案、8 月 21 日に第一～第三台場の工事開始、そして海上での台場構築という難工事にもかかわらず僅か 8 ヶ月で完成した（4 月）。しかし、ペリーの 2 回目の、最後通牒的な来日は予想外に早い嘉永 7（1854）年 1 月 16 日で、計 11 基が計画されていた台場群の建設は途中で中断された（6 基が完成）。その後、東京湾岸の埋立てや航路建設に伴い 4 基が消滅、現存するのは品川第三台場と第六台場（港区、安政元（1854）、国史跡）の 2 基のみとなった。第三台場（前ページ）は一辺約 173m の四角形に近い構造で、台場公園として整備されている。第六台場（下の写真）は辺長が第三台場の 7 割ほどの大きさで、立入禁止のまま絶対保存されている。



### その他 1

江戸初期の雰囲気を感じられる空間が、佃島・石川島の護岸（中央区、江戸期）**A** である。佃島は、摂津国佃村の漁夫が正保元（1645）に移住した人工島、石川島は、幕府の船手頭・石川八左衛門重次が江戸初期に徳川家光から拝領した島で、両者は 200 年後の天保 14（1843）に描かれた『御江戸大絵図』

（写真下に添付）でも隅田川河口の島のままで、細い堀を介して接してした。現在でも、市街地に取り囲まれてはいるが堀はそのまま残っている。護岸を石積にした年代は不明である。



〔人文社復刻版 御江戸大江図（天保 14 年）〕

### その他 2

東京の意外な特徴的遺産は尾張藩鷹場の標杭で、もともと 84 本の石杭があり 30 余本が現存している。下の写真は西東京市の標杭（享保 2（1717）以降、市史跡）**B** である。鷹場には「鷹場法度」により様々な制約がかけられ、鷹狩りの際の出費もあり、村民の負担は大きかったとされる。

