

”奥の細道”はどこか？

一般に「奥の細道」というと、先ず松尾芭蕉の紀行文学の書名としての『奥の細道』を思い浮かべます。そして、道としての“奥の細道”も芭蕉の歩いた道と思っています。

しかし、具体的にどの路線・区間を指すのかという事になると諸説があるとのこと(図-1 参照)。

飯野哲二氏(宮城県女子専門学校教授、新制東北大学併合し教授)が『おくの細道の基礎研究』に著した「岩切から多賀城への道」は各方面に引用され、東光寺前の碑もその説をとっています。

しかし、蓬田彩石氏は『奥の細道』街道の位置』で、「東光寺門前から左に緩い岩の階段を登って高森城の西北麓、入山の湿地帯(入植開墾された)所謂『十符の池』を左方脚下に、細道を過ぎ富谷に抜ける間道を奥の細道とよばれる。」としており、花房さんもこれを前提としています。

なお、花房さんのテーマは、芭蕉の頃に“奥の細道”と呼ばれていた道はどこなのかということであり、芭蕉の歩いたルートが、現在では「奥の細道」と呼ばれる事を否定していません。

岩切から富谷の古道

それでは、蓬田氏が言う岩切から富谷までの古道”奥の細道”はどこなのか？

先ず、古代官道は、城柵・延喜式内社・寺院を辿るとい真山悟氏(元東北歴史博物館副館長)の説を引用しながら、仙台北部の古道3ルート(図-2)を説明頂きました。

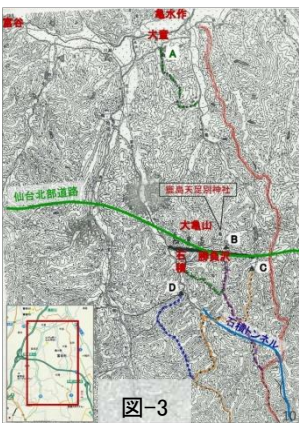


図-3

東山道、東街(海)道、奥大道などが時代と共に変遷しているとのこと。[事務局：多賀城から鎮守府が胆沢に移ったことや平泉の藤原時代の奥大道の頃には、多賀城に寄らない北への往来が頻繁となり、近道として西側に道が移って来た様にも思えます。そして、江戸初期には奥州街道が仙台北部、七北田、富谷を通ったことにより、往来が衰退して“奥の細道”と呼ばれる様になったのかも知れませんね。]

次に、東光寺から以北のルートはどこなのか？

古道は、いくつかあるようです。その中で、青麻神社から北の丘陵部稜線に至り、現県道の石積トンネル南側で大亀山東側の南北丘陵部に渡り、稜線を北へ縦走し今泉(大童)に至る道が明治以降も使われていたようで、今も道筋を辿ることが出来るとのこと(図-3の赤線)。今後の更なる調査が望まれるところです。

〔課外〕 勿来の関は利府にあった！

「勿来の関」は、一般にいわき市(旧勿来市の茨城県境付近)といわれます。しかし、利府町森郷に小字で惣の関南(及び北)や名古屋の地名、及び名古屋(勿来)川があり、多賀城北の関としてあったと考えられます。

平成4年6月24日河北新報の論壇に「勿来関論」(里見庫男氏)が掲載され、「いわきにおける勿来の関は、江戸時代中期平藩主内藤義概(俳号風虎)が文学の世界の関として、仙台周辺の野田の玉川、緒絶の橋など名所旧蹟を磐城の地に擬定したもの」と述べています。宮城としては、文化財関係者等の対応が望まれるところです。なお故里見氏は、いわき湯本温泉老舗旅館・古滝の前社長で、福島県教育委員長等も務めた福島県の重鎮でした。



〔編集後記〕 講師の花房さんは、昭和7年生、東北大理学部地理学科卒業後、長く高校教師を務めました(仙台二高時代の教え子も会員にいます)。現在83才ですが、まだバリバリの現役です。教師時代に山岳部顧問を務め鍛えられたためだろうとのことでした。

今年は、桜の開花が早いようです。桜から新緑の里や山は、本当に美しいですね。日本に、いや東北に生まれ住んで、良かったと感じる時です。皆さんは如何ですか？ (やま)

奥の細道はどこか 諸説を検証する

- 宗久(1350年)『都のつと』 多賀の国府にもなりぬ、それよりおくのほそ道という方を南ざまに末の松山にいきぬ
- 道真准后『廻国雜記』1486年 奥の細道、松本、もろおか、赤沼、西行がえり・・・
- 芭蕉『曾良名勝備忘録』1689年 道、田の畔なり、奥の細道と云く(橋の西6~7丁のところ)
- 飯野哲二『おくの細道の基礎研究』昭和14・29年 岩切から多賀城への道
- 蓬田彩石『仙台郷土研究』昭和34年 『奥の細道』街道の位置』 東光寺から富谷へ抜ける道が奥の細道
- 宮城県俳句協会 奥の細道の碑(東光寺前) 奥の細道はこれより東

【図-1】

奥の細道の碑(東光寺前) 行けば奥の細道の山脈に、十府の管有、かの画面にまかせてたゞり、

仙台北部の古道

- 〔東〕 東成田を通る道 東山道 奥大道
- 〔中央〕 太田を通る道 遠仙道 (鶴黒太田の小字名に現存) 後期東山道 きゅうりみち(家政文書)
- 〔西〕 今泉を通る道 東街道 奥大道(留守氏の時代) 奥の細道

【図-2】



題字：高倉 淳初代会長 揮毫

みやぎ 街道 交流会 ニュース 第29号

2015. 3. 27 発行

昨年 11 月 14 日に開催された「とうほく街道会議第 10 回交流会 関山街道フォーラム 土の道分科会」での小形先生のミニ講演の内容は、関山街道フォーラム報告書にあります。紙面の都合上から大幅な要約となっています。そのため、ここにほぼ全文を掲載します。なお、図表は当日の資料から一部を抜粋したものです。

「山形県初代県令三島通庸と関山街道」

小形 利彦氏(歴史家・日本大学講師)

三島の山形県令以前



主に三島県令と関山街道について、昔から昨今までの様子をご紹介します。三島は、警視総監の時のちょっとおっかない顔が知られていますが、(写真1)は明治12年頃の撮影で、あまり三島らしからぬ顔ですけれども、山形の三島神社神殿の中から見つけた奉納写真です。非常に若い顔で、黒いあごひげがあるけれども、ポヤポヤとした髭です。



写真1

三島は、天保6(1835)年、鹿児島県の生まれです。鹿児島中央駅の脇にある共研公園、この一角はほとんどが西郷隆盛の屋敷でした。そこに隣接して、三島の生家がありましたが、現在はマンションになっています。鹿児島出身の元勳といわれた方々は、甲突川を挟んだ向い側の加治屋町にたくさんおり、この上之園町にはそんなにたくさんはいないのです。

三島は西郷隆盛の命令で、明治2年に都城(現宮崎県)の地頭、つまり県令になりました。そこは都城市庄内町に庄内小学校がありますが、今も三島を讃えた校歌を歌っている小学校です。校長室の額の最初に三島があり、その次に校長先生です。

明治4年、上京した三島は東京府権参事になりました。三島が取り組んだ最初の事業は大火で焼けた銀座の復興です。その時は、東京府のお雇い外国人のウォートルズと一緒に煉瓦街を造ったわけですが、イギリスの街並を参考に車道と歩道を区別して、歩道が若干高い。そして街路灯にガス灯を使うという町並みを考えました。他にも地租改正による地籍図作成、地券交付事務の仕事なども担当しており、比較的土木工事には知識もあったということです。

山形県令～県庁など官庁整備

明治7年に酒田の県令になり、明治9年8月に統一山形初代県令になりますが、この年の12月に山形県と福島県境にある栗子峠に栗子隧道を掘りはじめました。その時は大久保内務卿の指示で、内務省のお雇い外国人でオランダ人のエッセルが現地に来て、トンネルの規模、掘る場所や取付道路の勾配などのアドバイスをしました。そういうことも受け入れるような気持ちの人間でした。体も比較的大柄な人だったようです。



写真2

エッセルの日記には、明治10年山形の大きな池のある立派な寺院に泊まったと記されており、その寺院は宝幢寺で、現在はもみじ公園となっています。

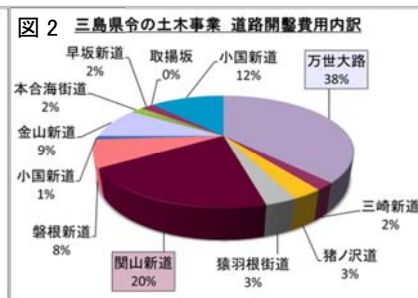
山形県令になって取り組んだのが、土木工事と同時に新しい県庁をつくることでした。区画整理をして官庁街(写真2)を造ったわけですが、正面に県庁があって周りに役所があるという官庁街は、北海道開拓使も同じようになっています。こういうことを三島が出来たのは、参事に北海道開拓使から来た薄井龍之という人がいたからです。薄井は、札幌すすきの区画整理で非常に有名です。

三島は、県庁の脇に湯殿山神社という県庁の鎮守社を勧請し、宗教的な意味でも力を入れた政治家です。

山形のグランドデザインといえば、三島なくしては考えられないということになります。北は秋田県に至る県境の道路、南は福島県に至る栗子隧道、そして新潟県に行く小国新道、そして宮城県の方には猪ノ沢・関山街道などを造ったわけです。

土木県令といわれますが、その費用を見みると、道路に一番費用をかけていますが、建物にもかけています(図1)。

道路に使った費用を見ると、一番使ったのは万世大路、二番目はこの関山街道です(図2)。



万世大路(東京街道)建設

万世大路の日記を見ると、測量技術者が現地を見てトンネルが曲がっている。そのまま掘っていったら福島の方には行かないで、白河の方に抜けてしまうという指摘をしています。その辺に技術的な問題があったということです。山形県の高木土木課長は、『栗子隧道工事始末記』の一節で、隧道の長さ482間、幅3間、高さ2間、このような構想を自分は聞いたことがなく、アジアでは最も早い工事だったと言っています。エッセルが目測で地形図をつくり、取付の道路とトンネルはこら辺になると説明した図も残っています。

関山もそうでしたが、栗子隧道は非常に岩が硬く、トンネルが上手く掘れないということで、当時、世界に3台しか



写真3

いエアロックドリルの一台をアメリカから輸入してトンネルを掘りました。

(写真3)は栗子隧道の西口で、三島とエッセルたちがいろいろと協議している写真です。

明治14年、明治天皇御臨席の下、隧道の開業式が行われ、その時に「栗子隧道成就」という盃を2000個ほど配ったそうで、現在も持っている方がいます。

関山街道建設

関山隧道について、政府の方は山の高いところを切り通しにした道路で良いのではとの意見でした。しかし三島は、冬の時期は絶対に通れないので、栗子と同じ様にトンネルとの主張が通って、明治12年に宮城側、翌年は山形側の東根の若宮八幡神社で安全祈願をして工事に入りました。山形県は関山なくして宮城県には行けない。特に北村山方面は楯岡、東根を通過して仙台、そして野蒜港へ、そして東京へと繋がります。先程のエアロックドリルの機械も品川から船で野蒜港に運ばれて、そして関山を越えて山形で三島に見せ、それから栗子に運んだと書いてあります。

関山隧道は、三島たちの最初の構想でトンネルとありますが、街道は山形から中山町とか寒河江、河北を通過して行く道路と天童から行くという2つのルートを一기와二期に分けて計画しました。費用がたくさん必要だということで、トンネルを掘るお金は国からの補助をお願いし、他の方は地域の人たちの負担ということで進められました。

工事従事者の受難

しかし、関山隧道で使う火薬を運ぶ人たちが、誤って爆発事故を起こしてたくさんの方が亡くなりました。この石碑(写真4)は宮城側の関山隧道に行く左側手前の坂下境目御番所跡にあります。昭和4年建立のこの碑を揮毫したのは三島通陽(みちはる)とあります。この人は三島通庸からすると、長男が日本銀行総裁の弥太郎、その息子ということで孫にあたります。

関山新道を詠んだ三島の歌「関山新道 陸奥乃 関乃山道開くるも 君の恵み乃 阿禮は南理斗梨通庸」があります。この中で「君の恵み」の君というのがもしかしたらこの人たちのことを指しているのかなと思っています。



写真4

しばらく経った大正15年に慰霊祭をしました。現在は山形県側に大滝ドライブインがありますが、その脇に大滝不動尊と鳥居があります。今はドライブインが中心のような感じがしますが、その境内にあったお店が今は逆に大きくなったものです。そこに慰霊の碑があり、地元の養泉寺の住職が中心になって建立したそうです。(写真5)の真ん中が養泉寺の住職です。



写真5

今も残る旧関山街道の跡

旧道を歩くことは可能ですが、雪解け直後でないとはけません。道端には石積みの防護壁や橋も残っています。今あるトンネルは、明治のトンネルが非常に狭くて大変だということで、昭和12年にそのまま拡張しました。(写真6)は、大型車も通っても良いとなったので、バスの試験運行の時ではないのかと思います。



写真6

現在、トンネル入口はしっかりした鉄の格子で閉じられ、その隙間から覗くと向こうが見えます。中は水が溜まり一部崩れており(写真7)、この中を行き来することはかなり危険が伴うと感じました。隧道は平成20年に経産省「近代化産業遺産」に認定され、山形側坑口に認定プレート付いています。



写真7

現在、トンネル入口はしっかりした鉄の格子で閉じられ、その隙間から覗くと向こうが見えます。中は水が溜まり一部崩れており(写真7)、この中を行き来することはかなり危険が伴うと感じました。隧道は平成20年に経産省「近代化産業遺産」に認定され、山形側坑口に認定プレート付いています。

新隧道工事(昭和38~43年)

(写真8)は、現在のトンネルを掘る工事の様子です。地元の山形建設(株)が提供してくれたもので、ブルドーザーやダンプカーがあります。

(写真9)は、坂下の殉難之碑のちょっと先の方です。スノージェットの上からの撮影で、奥に東坑口が見えます。当時は見通すことが出来たので、私もこの写真と同じ物を取りたいと思いましたが、たくさん木が茂っていて同じような写真は撮れませんでした。



写真8



写真9

三島の土木工事に対する評価

三島の土木工事に対する評価ですが、大久保内務卿の東北経営構想がありました。三島は、山形県、宮城県、福島県、栃木県を1つの地域と見なし、そして道路は近代化の象徴として整備しようとしていました。長男の弥太郎がアメリカの大学で勉強したときも、父親の考えは全くその通りだと、道路は人間でいえば血管に同じということを手紙の中で書いています。

また、地域の中では、予算の付け方、資金の集め方なども批判されました。将来利益を受けるから無償で働け(寸志夫とか建夫)ということで、強制労働に近い集め方もしました。

その一方で、中央の官僚などの権威を巧みに利用したり、最新の土木技術を取り入れました。

【関山街道】

関山街道がいつ開かれたかを示す史料はない。だが、天正年間(1580年代)には天童城主が山形を拠点とする最上義光に攻められ、関山峠を越えて愛子に落ち延びたという記録がある。(「関山街道」『歴史の道調査報告書』、宮城県教育委員会)。その途中の熊ヶ根には、天正16(1588)年に「町屋敷」があった(『仙台市史』資料編)。熊ヶ根には戦国時代に、国人領主である国分氏の家臣六丁目氏が館(熊ヶ根城跡)を構えており、周辺に町場を形成していたのだろう。

熊ヶ根の町からややはずれた西側には関所神社があり、いつ廃止されたのかは不明だが、古くには関所が設けられていたという(「熊ヶ根村風土記書上」『宮城町史』資料編)。江戸時代にはいると、関山峠の入り口の坂下に境目番所がおかれていたので、熊ヶ根の関所は、これより古いはずである。ということは、江戸時代以前もこの道筋には関所をおくほどの人と物の移動があったということになる。

江戸時代になると、(略) 元和8(1622)年の史料に、「あやし町火事」という記事がある(『仙台市史』資料編)。ということはこの時期よりも前に、愛子にも町場が形成されていたことになる。また下愛子村の藤内(小松家)は、慶長年間から寛永年間(1600年前後～1630年代)に肝入と検断の両役を務めたという記録もある(「代数有之御百姓書出」『宮城町史』)。肝入は村長であり、検断とは宿駅業務を取りしきる職務である。元和8年の「あやし町火事」の記事とあわせれば、慶長から元和年間にはすでに愛子宿が設置されていたとみてよいだろう。

仙台領内を通る関山街道には、同じころに開設されたと思われる熊ヶ根宿と作並宿もあった。だが、関山峠を越えると天童まで宿駅がおかれた形跡はない。関山村にも問屋はあったが、脇街道であったために宿駅という位置づけがなされていなかったのだろう。これに対して仙台領では、右の3宿を宿駅として認定していた。仙台城下から作並まで、藩役人の往来が多かったために、宿駅において人馬を常駐させておく必要があったからだと思う。

(『歴史探訪 関山街道を行く』(平川新編)より)

【関山隧道掘削】

交通運輸は、江戸時代の駄送や駕籠・人足から馬車の時代に続いて、鉄道・自動車の時代に変わり近代社会を迎えます。戊辰戦争で一敗地にまみれた東北諸藩に元気を与えるため明治政府は、東北振興の拠点として、日本最初の近代港湾建設を鳴瀬川の河口の野蒜に計画しました。

この計画実現のために、関山街道に馬車の通るトンネルを掘削して野蒜に連結をしました。この道路改修とトンネルは明治15年に完成しました。

野蒜築港は2年後の台風によって壊滅して幻となりましたが、関山街道は明治20年の東北線の開通によって全盛時代を迎えます。しかし、明治34年の奥羽線の開通によって衰微の道をたどることになりました。

(みやぎ街道交流会名誉会長高倉淳氏HPより)

【関山隧道(トンネル)の概要】

仙台と山形をつなぐ街道として利用された峠。特に明治15年に関山隧道が完成すると、この方向の交通を一挙に引き受ける形で繁栄。のち昭和12年には初代隧道を拡張する形で二代目関山隧道が作られた。現在は、昭和43年に完成した新関山トンネル(標高531m、延長890m)が国道48号として活躍している。

(『峠の道路史』(野村和正著)より)

関山隧道:1882年(明治15年)竣工、延長284m、幅員5m、標高594m

(拡張):1937年(昭和12年)竣工、延長298m、幅員6m、標高(変わらず)

関山トンネル:1968年(昭和43年)竣工、延長890m、幅員7m、標高531m