

## 東青梅を通る「道の話」 (2024年2月15日)

### 1. 東青梅と周辺の主要道路

(1) 2.5万分の1地形図を読む。

青梅街道・奥多摩街道・川越街道・成木街道

①・図1；2.5万分の1地形図

②・写1；新町・桜株交差点

(2) 現在の青梅街道は、1964(昭和39)年の東京オリンピックに先だって、1963年に開通した新青梅街道です。1963年まで、新町から師岡(東青梅)まで屈曲し、東青梅市民センター前を通っていた。開通した当時、新町から東青梅までは、サツマイモやサトイモ、あるいは根菜類などが植栽された、広大な畑地の中を直線道路が延びていた。師岡や大門などから、青梅線を走る電車が見えたと言

う。

(3) 10万分の1地勢図で、青梅街道を読む。

③・図2；10万分の1地勢図

(4) 読図を行う前に、現在の「東青梅市民センター」の位置を確認する。

(5) 東青梅にある青梅市役所から東方へ、箱根ヶ崎～東大和～田無駅～中野～新宿へ向かう。

(6) 旧街道が大きく変わった場所は、箱根ヶ崎、東大和市(青梅街道)駅付近。

(7) 青梅街道は繰り返しコースが変更された。

新青梅街道・旧青梅街道・旧々旧青梅街道・成木往還

### 2. 青梅街道(成木往還)の成立

(1) 1606(慶長11)年は、大規模な江戸城の大建設が行われた。秋季に大久保長安から青梅陣屋へ石灰の生産と搬出の書状が届いた。

(2) 江戸城の建設に使用する石灰の生産と供出。

成木村；木崎平次郎・川口弥太郎・佐藤助十郎

北小曾木村；野村庄七郎

④・写2；佐藤塚の写真

(3) 石灰の生産と漆喰壁。

⑤・写3；成木地区の石灰産出地

⑥・写4；木崎家の窯跡

⑦・写5；皇居・二重橋付近の漆喰壁

⑧・写6；桜田門

(4) 成木往還の成立。

⑨・写4；岩蔵街道(かつての成木往還)

⑩・写5；箱根ヶ崎の旧日光街道

田無村は北谷戸村(下田家)、中野村は本郷村(堀江家)が移転して成立した。

(5) 1606(慶長11)年に始まった石灰の生産は幕末まで続いた

(6) 成木地区から搬出された石灰は、藤橋の会所(築地家)で積み替えられた。

(7) 1611(慶長16)年、吉野織部之助によって新町村が開かれた。織部之助は厚澤から赤坂峠を越えて新町村を通るコースを開発した。

⑪・写6；吉野織部之助の顕彰碑

⑫・写7；新町の吉野家住宅

⑬・写8；新町の鈴法寺(跡)

⑭・写9；新町御嶽神社

⑮・写10；東禅寺

⑯・写11；桜株の道標

(8) 1656(明和2)年には、岸村の小川九郎兵衛によって小川村が成立した。

(9) 成木往還の完成

(10) 江戸が反映すると、青梅・五日市・八王子・飯能などはヒンターランドとして繁栄する。

(11) 青梅や奥多摩からは木炭・白木物・織物・農産物が搬出され、江戸からは生活用品・食料品・海産物などが搬入された。青梅街道は江戸と成木地区との結びつきより、江戸と青梅との結びつきが次第に深くなり、道路や街道の呼称は、基本的には行先を示しているのので、街道はいつしか「青梅道」と称されるようになった。

⑰・写11；六万薬師

⑱・写12；師岡迫分の道標

(12) 御嶽信仰・日原一石山信仰の拡大によって、青梅街道を往来する人たちが増加し、成木道(往還)が青梅道に変化。

(13) 御嶽菅笠

御嶽神社への参拝者を増やすため、天保5(1834)に刊行された案内書。

⑲～(25) OHP・図3～8

(14) 1828(文政11)年、北小曾木の野崎嘉右衛門によって吹上峠が開削されたため、北小曾木村で生産された石灰は、従来の正木沢峠を越えるコースから変更された。さらに柳川からは「瀧さかい」を越えて師岡会所(旧山崎家)に向かい、会所で積み替えられ、新町へ向かった。

### 3. 「道」の整備と管理の歴史

#### 1. 国による道路の建設と管理

・人々を支配する(徴税の搬入・命令伝達の敏速・軍隊移動の敏速)を目的

#### 2. 大和政権の成立

・隋を模範として、五畿七道と郡県制を導入する。

五畿(大和・山城・摂津・和泉・河内)

七道(西海道・南海道・山陽道・山陰道・東海道・北陸道・東山道)

#### 3. 国府(国司)の設置と大路・中路・小路の開通。

武蔵国は、当初は東山道であったが、後には東海道になる。

鈴鹿の関(柵)・不破の関(柵)・出羽の関(柵)・白河の関(柵)

4. 大和朝廷の支配力が弱まると、官道の整備と維持は衰えたが、道路そのものは往来していた。

5. 鎌倉時代になると、関東地方では従来の官道に加えて、鎌倉へ向かう道路が各地に成立した。→ 南北方向の道を御家人たちが往来した。

#### 6. 関所(關塞)の設置

勿来の関・安宅の関・足柄の関

7. 鎌倉時代には、地元の地頭が関所を設けて関銭を徴収する。

8. 商工業が発達し、人々の往来が盛んになると市場集落が成立する。

七日市・五日市・三斎市と六斎市

#### 9. 江戸時代

・幕府による五街道の整備(東海道・甲州道・奥州道・中山道・日光街道)

・各藩では、産業の振興や年貢の増収のため、道路を整備する。管理は地元の名主や庄屋が担当した。

・江戸を中心として、放射状に青梅道・五日市道・案下道・川越道・岩槻道・水戸道・千葉道が整備されたため、道路は江戸の西郊では東西方向に延びた。

#### 10. 明治時代

・国道・都道府県道・市町村道に区分

・内務省(明治6・1873年)～昭和22・1947年)。

・建設省(昭和23・1948年)～平成13・2001年)。

・国土交通省(平成13・2001年以降)

### 4. 青梅の古道

(26)・図9; 2.5万分の1地形図を読む。(図1と同じ)

青梅街道・奥多摩街道・川越街道・成木街道・上州道

#### (1) 奥多摩街道

道路や街道の呼称は、基本的には行先を示しているの、青梅市民からすれば

「氷川道」になる。

(2) 青梅市役所から西方の奥多摩方向へも読図する。

(27)・図 10；新宿追分～青梅～酒折までの青梅街道

(3) 一般に使用している「青梅街道」は、新宿追分で甲州街道から別れ、西東京市～瑞穂町～青梅市～奥多摩町～丹波山村～甲州市甲府警察署前まで、約 120 km の延長である。山梨県側では、丹波山村～甲州市甲府警察署前までを大菩薩ラインと称している。

(4) 上州道 → 東青梅から木野下を経て、笹仁田峠～七国峠を通る

・戦国時代、勝沼城の城主・三田氏は上州(渋川)の長尾景仲と同盟関係で、往復していた。

(28)・七国山を通る上州道

・二俣尾の海禅寺は、渋川市(白井城)の變林寺の末寺で、寛政年間(1460～1465)に開山した。

(5) 川越街道

野上のヒノキで分岐し、山根道と原の道に分かれていた。

(29)・写 13；今寺の一里塚は川越街道の一里塚

(30)・写 14；七日市場は交通の要所

鎌倉街道・子の権現道・成木往還と川越街道が交差する場所で、鎌倉時代から市場集落として発展した。

(31)・写 15；藤橋の宝泉寺にある道標

(32)・図 11；馬車鉄道

明治 34(1901)年から大正 9(1920)年までの 21 年間、森下から入間駅まで 12 人乗りの馬車鉄道が走っていた。駅は坂下駅・師岡駅・大門駅・七日市場駅・金子橋駅で、1 日に 10 便であった。

(6) 現在の「成木街道」

・東青梅駅と黒沢にあった石灰採石場(浅野セメント)まで、大正 7 年から 9 年の間、鉄道が走っていた。1936(昭和 11)年、鉄道は撤去されたが、地元民は「汽車みち」と呼んでいた。撤去後、畑として利用されていたが、東京オリンピックの頃、東京都が購入し、都道を建設した。

・それまでの勝沼と成木・小管木・飯能を結ぶ道は、踏切の近くにある「三河屋」前から北方へ向かう道路で、古くは「勝沼の三叉路」と称されていた。

・昭和 6 年から東青梅駅の新設工事が始まったため、青梅街道は駅北側にある信号から現在の三河屋まで変更された。

(33) 写 16；行止まりの旧道(銀行がある交差点から、マルフジの裏側へ続く道)