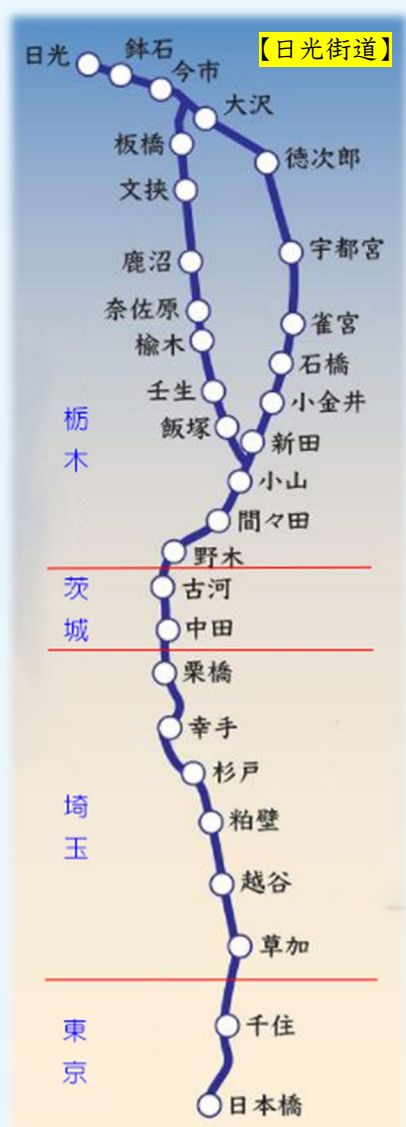


日光街道 埼玉六宿

加藤 良一 令和4年(2022) 2月5日

日光街道は、江戸幕府によって整備された五街道[※]のひとつ、寛永13年(1636) 江戸日本橋（武蔵国豊島郡日本橋、現在の東京都中央区日本橋）を起点とし、日光東照宮までの総延長約142km（36里3町2間）に及ぶ街道である。そこには21の宿場が設けられ、大名が宿泊・休憩した本陣、脇本陣などが置かれたほか、旅籠、木賃、茶屋や商店が建ち並び、町場を形成し賑わいを見せていた。

江戸時代、現在の埼玉県を通る日光街道には、草加宿（草加市）、越ヶ谷宿（越谷市）、粕壁宿（春日部市）、杉戸宿（杉戸町）、幸手宿（幸手市）、栗橋宿（久喜市）の6つの宿場町があり、「埼玉六宿」と呼ばれた。それぞれの町には今でも風情ある街並みが残っている。日本橋から宇都宮までは奥州街道と共通であった。この区間にはもともと古道奥州道があったが、日光街道の開通とともに日光街道と称されるようになったという。



※ 五街道とは、日本橋を起点に、東海道、中山道、日光街道、奥州街道、甲州街道の五つの幹線道を指す。

日光街道が敷設された目的は、歴代徳川將軍の東照大権現への参拝、すなわち日光東照宮への参詣といわれている。徳川幕府の將軍家が日光参詣する折には、江戸の本郷追分[※]から幸手宿までの日光御成道を通るのが通例で、幸手宿から小山宿までは日光街道、小山宿以北は日光街道だけでなく、壬生通りおよび日光例幣使街道を経て日光へ至る経路も併せて用いられていた。



※ 本郷追分: 現在の東京大学農学部前あたり。旧中山道とわかれ、駒込へと直進し、王子、岩淵を経て荒川を渡り、人形の町岩槻へと向かう。この道を岩槻街道とも呼ぶ。

埼玉六宿

一、草加宿

日本橋を発って二番目の宿場が草加宿である。東武スカイツリーライン（旧東武伊勢崎線）[※]が、千住宿（北千住駅）からほぼ日光街道と並行して栗橋宿（栗橋駅）まで走っている。

※ スカイツリーに因んで、浅草駅-東武動物公園駅間および押上駅-曳舟駅間を「東武スカイツリーライン」と名付けた。



松尾芭蕉の「おくのほそ道」に「(深川を出発した)其日、漸^{その}早^{よう}加^{そう}と云^{いう}宿^{つき}にたどり着にけり」とあることから、芭蕉は旅の初日に草加に宿泊したとされていたが、その後、昭和18年(1943)になって、弟子の曾良^{そら}が「廿七日夜 カスカベニ泊ル」と書き残したものが見つかると、江戸を発って最初に宿泊したのは粕壁宿に正されたという。千住と草加の間は約9km、かたや、千住と粕壁間は約26kmだから、当時の一日の旅程からしても粕壁に軍配があがったものである。

草加誕生のきっかけは街道整備に着手した慶長11年(1606)といわれている。当時日光街道の千住宿と越谷宿の間には沼地が多く、大きく東へ迂回しなければならなかった。そこで、茅野を開き沼を埋め立て、それまで大きく迂回していた奥州街道をまっすぐな新道を開いた。この時、沼地の造成に草が用いられたことから「草加」と呼ばれるようになったという。

また、江戸時代から名所となっていた「草加松原」は、国指定の名勝ともなっている。「草加せんべい」が名高い。筆者が製菓企業に就職して東京から最初に引っ越したのがこの地であった。引っ越した当時は、日本一汚い川として有名だった綾瀬川の脇に住んでいたが、川はその後大改修され、今では魚も棲むきれいな川に変わっている。最寄り駅は東武日光線「草加駅」で、次の「獨協大学前<草加松原>駅」は、以前「松原団地駅」と呼ばれていた。

二、越ヶ谷宿

越谷は今でも旧街道沿いに商家や蔵、さらに古民家などが残っており、かつての宿場町の名残をとどめている。徳川家康が鷹狩りの折に訪れた「越ヶ谷御殿跡」*や、将軍家忠、家光が鷹狩りに際して参拝したと伝えられる久伊豆神社などもあり、この地は徳川家とも深い関りがある。この神社を地元の人は親しみを込めて「しゃいずじんじゃ」と呼びならわしている。



*越ヶ谷御殿：徳川家康によって慶長9年(1604)に設けられた御殿。詳細は不明らしいが、広さはおよそ現在の御殿町全域と推定されている。明暦3年(1657)の江戸大火により江戸城が消失したため、仮殿として江戸城二の丸に移され、跡地は畑地とされ、現在に至っている。

最寄り駅は「越谷駅」である。筆者が埼玉で二番目に住んだのが、「越谷駅」の南側で東武日光線とJR武蔵野線が交差しているところであった。移り住んだ当時、二本の線路が立体交差しているにも関わらず、駅は武蔵野線の「南越谷駅」のみで、東武日光線に乗るには「越谷駅」か「蒲生^{がもう}駅」まで行くしかなかった。開通当初の武蔵野線は貨物専用ということで本数も少なく、利用者も限られていた。東武日光線の新駅舎「新越谷駅」ができたのはかなりあとのことである。二つの駅がつながることで交通の便が極めてよくなった。

三、粕壁宿

粕壁は、現在では「春日部」と書く。今なお宿場の名残をとどめる蔵や寺院が点在している。最寄り駅「春日部駅」は、東武野田線と東武スカイツリーラインが交差していて便利である。江戸時代、この地に、桐たんすや桐箱作りの職人が多く移り住んだことから、桐製品が特産品となっている。

中世に「春日部氏」を名乗る武士団が台頭し、鎌倉時代末から南北朝時代にかけて、後醍醐天皇に従って

功績をあげた春日部重行^{しげゆき}※があり、これが現在の「春日部」の語源といわれている。今でも「春日部市粕壁」というように地名に残っている。



※春日部重行は、鎌倉時代後期から南北朝時代の武将。『武蔵国郡村誌』によると鎌倉幕府に仕えた春日部実景の孫とされる。春日部八幡神社を創建した。

宿場町のあった場所は現在の「春日部駅」の東口方面で、かすかべ大通りは日光道中だった。また江戸と結ぶ舟運として古利根川が重要な役割を果たし、米麦の集散地として賑わいを見せたという。明治時代になると、粕壁は宿場町から商業都市へと発展した。漫画「クレヨンしんちゃん」の地元でもある。

四、杉戸宿

杉戸宿は、街道沿いに古い民家、蔵が多数残され、新たに復元された高札場とともに街道の歴史を今に伝えている。日本橋から数えて5番目の宿場である。古利根川の渡し場があり、日本武尊^{やまとたけるのみこと}が東征を行った際にこの付近に上陸し、そこが杉の木が茂る港（水門）であったことから杉門と名付けられたとする伝説がある。

最寄り駅は東武日光線「杉戸高野台駅」。開業は昭和61年(1986)と新しい。現在の「東武動物公園駅」が、かつて「杉戸駅」と称していたため、混同を防ぐために敢えて「杉戸駅」とはしなかったという。さらに、元の杉戸宿があった辺りは、「杉戸高野台駅」よりむしろ「東武動物公園駅」の方が近いから無理もない。



杉戸は「日本六十余州国々切絵図」によると幸手、栗橋、吉川を含む^{しもうさのくに}、下総国の国絵図にて描かれているという。そもそも杉戸宿は、元和2年(1616)馬継立^{つぎたて}※を命じられて成立、発展したといわれている。

※継立：江戸幕府の公用で旅する者たちや荷物を宿駅ごとにリレー方式で継ぎ送りすること。各宿では、人足と馬を常備することが義務づけられてた。はじめ東海道の各宿には36疋の馬を備えさせたが、寛永15年(1638)以降、百疋の伝馬と百人の伝馬人足の設置と継立が義務づけられた。伝馬朱印状を持つ者には伝馬を無料で差出し、代わりに宿場は土地の税金免除などの特典や、公用以外は有料として駄賃稼ぎが特権として認められていた。

五、幸手宿

幸手宿^{さいて}は日光街道が整備される以前から、鎌倉街道中道、利根川水系の舟運などで交通の要衝として人々の往来があったといわれている。将軍家による日光社参の道「日光御成道」との合流地点ともなっており、街道沿いには古い商家や寺社が多く残っている。休憩所や宿泊地となる御殿が、聖福寺境内に設置された。



桜の名所として名高い「権現堂桜堤」も江戸時代に築かれたものである。堤防上約1kmにわたって、千本の桜並木が続いている。桜はソメイヨシノ、4月上旬が見ごろだが、近年は開花時期が早まっている。桜の開花と同時期に堤下に広がる菜の花（アブラナ）も一斉に咲くため、ピンクと黄色のコントラストがとても美しい。東京からも多くの人が花見に訪れる名所である。

最寄り駅は東武日光線「幸手駅」である。

幸手宿は、奥州に通じる奥州道の渡し(房川渡^{ぼうせんわたし})が設置されていた場所であった。かつて、日本武尊が東征に際して「薩手が島」(当時この付近は海だった)に上陸し、雷電神社に農業神を祀ったという記述が古文書に残っているという。

六、栗橋宿

栗橋宿は日光街道の中で、唯一関所を擁して栄えた宿場である。東海道の箱根、中山道の碓井と並び関東三大関所と呼ばれた。慶長年間(1596～1615)、下総国栗橋村(現・茨城県五霞町^{ごかまち})の池田鴨之介や並木五郎兵衛らが開墾したといわれている。



栗橋宿は日光街道・奥州街道のいずれも日本橋から数えて7番目の宿場にあたる。栗橋宿から先は利根川で街道は分断されている。利根川には、軍事上の目的から敢えて橋が架けられず、それに代わり渡船場が置かれ房川渡と呼ばれた。対岸の中田宿(現・茨城県古河市)と栗橋宿とを合わせてひとつの宿とし、「房川渡中田関所」として中田宿に設置されたが、寛永元年(1624)に栗橋側に移設され、「栗橋関所」と呼ばれるようになった。

関所の番士は幕府から任命され、この地に定住したと伝えられている。関所では「入鉄砲に出女」、武器が江戸へ運び込まれるのを防ぎ、江戸に人質として差し出された諸大名の妻子の国元への逃亡を取り締まるのが主な役割であった。「栗橋関所」では、常に四家の番士が交代で詰め、任務にあたった。関所は、明治2年(1869)に廃止されたが、大正13年(1924)利根川橋開通を記念して、「栗橋関所址」碑が建てられた。

房川の渡しでは江戸幕府の御用船としての通常の渡船のほかに、一般の旅人や荷物を乗せる茶船、馬を運ぶ馬船が運航した。ただし、徳川将軍家の日光社参のときだけは特別に臨時の「船橋」が架けられた。日光社参は江戸時代を通じて19回行われたが、最期に行われた天保14年(1843)の社参では、高瀬舟と呼ぶ大型船50隻以上を横一列に連結し、その上に竹や木材を敷き並べて橋とした。また、橋が流されないように、大量の碇^{いかだ}や石詰めの俵を沈め、上流側から太い虎綱^{とらづな}で*支えることで橋全体を固定した。船橋の架橋には3年もの歳月を要したといわれるほどの大工事だが、社参が終わり、将軍が江戸に戻ると直ちに撤去された。

*虎綱: 仮設物の倒壊を防ぐために設けるもの。控え綱ともいう。ちなみに垂直に立てたものが倒れないよう、三方に張るロープを「虎を張る」と称する。黄色と黒の、2色の虎模様のロープはこれに由来しているようだ。

最寄り駅は、東武日光線とJR宇都宮線が相互に乗り入れている「栗橋駅」である。元は北葛飾郡栗橋町で、北葛飾郡の北端に位置していた。平成22年(2010)、久喜市、南埼玉郡菟蒲町および北葛飾郡鷺宮町との新設合併により久喜市に編入された。

筆者が埼玉に移り住んで久しいが、その間周囲をじっくり眺めることがすくなかったと思ひ至り、今さらであるがいろいろ調べている。そのなかで、我が家の近くを通る日光街道には埼玉県内に六つの宿場があり、それらとけっ

う縁が深かったことをあらためて知った。

広大な領域だった葛飾郡

葛飾郡は、東京府・埼玉県・千葉県・茨城県にまたがる大きな郡であった。時代と共に激しく変遷し、その歴史はかなり複雑である。

葛飾とは古代からの地名で、中世までは下総国しもうさのくにの郡で、西は武蔵国に接していた。江戸時代初期に西半分(葛西)が分割され武蔵国へ移され、武蔵国葛飾郡となった。明治11年(1878)の郡区町村編制法の制定により、同年に一部が東葛飾郡・西葛飾郡・南葛飾郡に、翌年残りの部分が北葛飾郡・中葛飾郡となり消滅した。

律令時代に、渡良瀬川の下流の両岸地域が葛飾郡と定められた。ほぼ現在の江戸川及びその後に成立した中川の流域に当たる。東の境界は中世以前の常陸川、西の境界は中世以前の利根川の下流、南限は東京湾であり、南北に細長かった。現在の行政区域では、茨城県古河市・埼玉県久喜市、江戸川の西流域である茨城県五霞町、埼玉県幸手市・吉川市・三郷市、東京都葛飾区・墨田区・江東区・江戸川区、千葉県浦安市、江戸川の東流域である千葉県野田市・流山市・柏市・松戸市・市川市・船橋市にまたがる広大な郡であった。葛飾郡総社は、船橋市にある葛飾神社である。

武蔵国との境界

中世以前の利根川下流(現在の古利根川)は東京湾へ注いでおり、現在の埼玉県久喜市と加須市との境より下流の東側が下総国葛飾郡、西側が武蔵国埼玉郡・豊島郡であった。当時の利根川が東京湾へ注ぐ最下流は分流となっており、国境となる河道は、亀有で現在の中川から分かれ、足立区・葛飾区の境の古隅田川を通り、現在の隅田川を約2km流れた後、横十間川の方角へ向かう分流を通り、墨田区業平・江東区亀戸付近の河口から東京湾へ注いだ。この河道の西岸は武蔵国豊島郡だった。



[「なんやかや」Topへ](#)



[「Home Page」へ](#)