

2. 川内地区における江戸時代の道路の復元

(1) はじめに

武家屋敷地区の調査を実施していくに際しては、調査した場所が、どの屋敷区画に相当するかを検討することが必要となる。その際、江戸時代の道路の位置が判明しているなら、城下絵図と対比することによって、屋敷区画の推定は比較的容易である。屋敷区画が推定できれば、絵図記載人名から屋敷拝領者に関わる情報が得られる場合も多い。その情報を、考古学的知見と比較検討することで、様々な側面を明らかにしていくことが可能となる。ところが、後述するように、川内地区は明治時代以降に行われた道路の改変が大きく、江戸時代の道路の位置復元が容易でない。道路部分の発掘調査事例も少なく、確論を導くことは容易でないが、現状から考えられる川内地区における江戸時代の道路の復元を試みたい。今後の調査の進展によって、多くの補訂が必要となると思われるが、現状での復元根拠を整理して示しておくことが、今後の検討を進めていくためにも必要であると考えられる(註)。

(2) 検討素材となる絵図・地図

本書の第Ⅱ章2.において、仙台北下の絵図について簡単に紹介し、江戸時代の主要な城下絵図の一覧を表5に示しておいた。また、図4・5に、主要な絵図と、明治時代の地図について、川内北地区の部分を示しておいた。これらに示したものが、道路の復元にあたっての、検討素材となる絵図・地図である。

仙台北下の主要区域の道路については、現存する最も遡る城下絵図である、正保2年(1645年)の『奥州仙台北城絵図』以降、幕末まで基本的には変化していない。ただし、時期によって城下の範囲は変化しており、そのような周辺の区域では、当然変化が見られる。このような周辺の区域を除くと、主要な区域においては、大きな変化はほとんど見られない。それでも、江戸時代を通じてまったく変わらなかった訳ではなく、部分的には変化したところもある。川内地区周辺では、澁橋付近の変化などについて、早くに阿刀田令造が指摘している(阿刀田令造1936)。江戸時代にもこのような改変は見られるため、道路の復元にあたっては、江戸時代の中ではもっとも新しい時期の絵図を用いるのが、近代以降の地図と比較する上では得策である。そこで最も新しい城下絵図である、安政三～六年(1856～59年)の「安政補正改革仙府絵図」を使用することとする。

江戸時代の絵図は、現在のような測量技術によって正確に測量して作成されたものではない。明治時代の地図も、初期のものは、全てを正確に測量して作成されたものではない。明らかに方向や距離が実際と異なっている部分も、明治初期の地図には多く見受けられる。ある程度信頼が置けるものは、明治26年の地図以降であるが、後述のように、この段階では川内地区の道路は、大きく改変された後である。改変以前の道路を正確に測量した地図は、確認できていない。したがって、江戸時代の絵図や明治時代初期の地図を、現代の地図に直接対比させることで、当時の道路を正確に復元することは難しい。そのため以下では、江戸時代から踏襲されている道路と、改変された部分について、それぞれに根拠を示しつつ検討を加えてみたい。

(3) 江戸時代から踏襲されている道路

江戸時代の絵図から、明治以降現代に至る地図を見比べることから、変化がないと見られる道路を探し出す作業によって、江戸時代から現在まで踏襲されていると考えられる道路を抽出した。その際、自然地形や他の道路、あるいは寺社など時代を越えて維持されている施設などとの位置関係が判断の基本となるが、特徴的な形状の道路の場合は判断は比較的容易な場合もある。

このような作業によって、江戸時代から現在まで踏襲されていると考えられる道路を、図141に示した。幕末の「安政補正改革仙府絵図」、明治15年の地図、明治26年の地図、そして現代の地図で対応関係が判るように、



図141 川内地区周辺の道路の対比
Fig.141 Picture maps around Kawauchi area

踏襲されていると考えられる道路を黒塗りで示した。

ただし道路の幅については、具体的に検討できる素材がないため、現在の道路の幅が、江戸時代にも同じであったとは限らない。このような細部については、必ずしも一致しない可能性もあるが、図141 に示した道路の位置関係が大きくずれている可能性は低いと考えて良いであろう。

（４）明治以降の道路の改変

①大橋東側

明治時代になって、最も早い時期に改変が確認できるのが、大橋東側の部分である。大橋東側に延びる道路は、大橋東側に建っていた「肴蔵」を過ぎると、すぐに鉤の手状になっていたことが絵図から伺える。段丘崖の高低差を通るために、鉤の手状の道路になっていたと思われる。大きな削平や盛土を行わないならば、大きな高低差のある部分を横切る道路を造るには、段差部分を鉤の手状にすることが必要であったと思われる。仙台北下の各所で、段丘崖を横切る所には、鉤の手状の道路が見られる。このような鉤の手状の道路は、いずれ直線的な道路へ改変されていく。その中で大橋東側の部分では、いち早く改変が見られる。明治8年（1875年）の地図までは鉤の手状になっているが、明治13年（1880年）の地図では、すでに直線で描かれており、いち早く改修されたことが伺える（図142-1・2）。

仙台市博物館が所蔵する、明治9年の明治天皇行幸の際に撮影された可能性が指摘されている写真に、大橋東側から大手門方向を望んだものがある（入間田編2006、図142-3）。その写真の手前側の、大橋から東に延びる道路の路面の状況が、途中から異なっている。道路に盛土工事を行っている途中、あるいは工事直後の状況のように見て取ることができる。脇に残っている「肴蔵」との位置関係から見て、段丘崖の低い側に盛土を行い、鉤の手状の部分の部分を直線に改変するための工事のように思われる。この写真が明治9年の明治天皇行幸に関わって撮影されたのであれば、明治天皇の行幸の際に、輿あるいは馬車での通行を考え、直線の道路へ改修された可能性も考えられるだろう。なお明治天皇は、明治9年6月24日に仙台に到着し、同26日に二の丸に置かれていた仙台鎮台を訪れている。

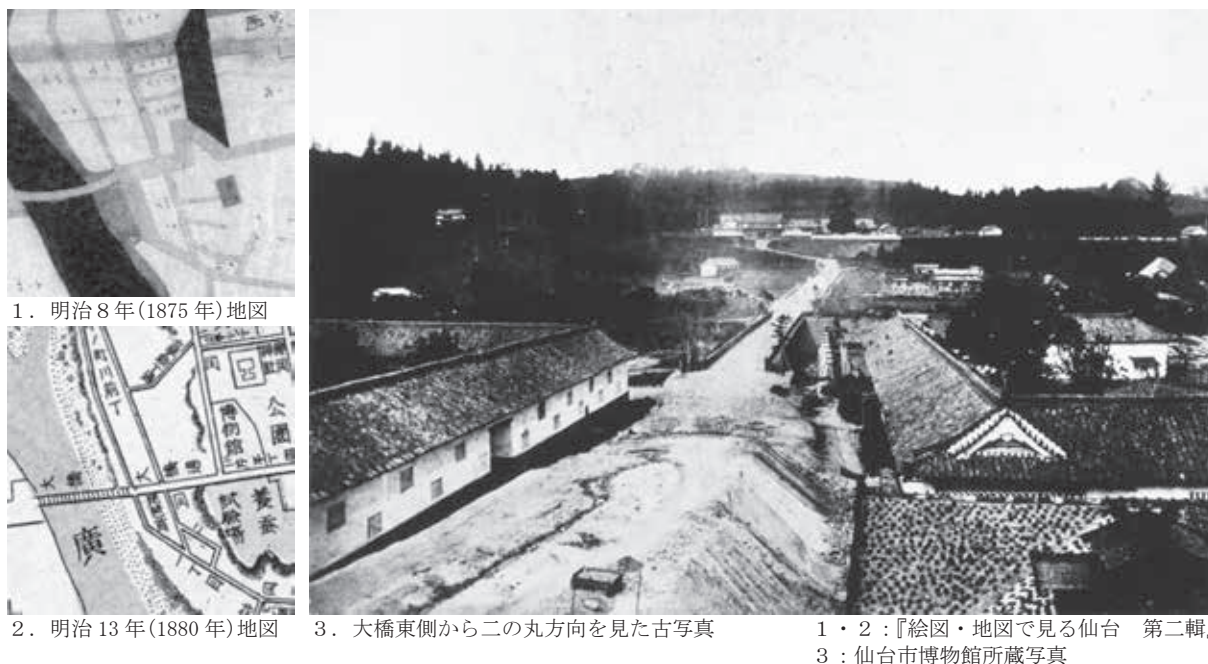


図142 大橋東側の道路の変化
Fig.142 Maps and view of the road on east side of Ohashi bridge

大橋の東側では、現在の西公園周辺での改変も著しい。この区域は、明治5年（1872年）の櫻岡大神宮の遷宮、明治8年（1875年）桜ヶ岡公園（現西公園）の開園と翌明治9年の宮城博覧会の開催など、公共的施設へと変化していく。明治19年（1886年）には、陸軍将校クラブである偕行社や、和洋食料亭挹翠館（後に仙台市が買収して仙台市公会堂となる）などが造られている。その後も、昭和3年（1928年）の東北産業博覧会の第2会場として利用されるなどの過程を経て、西公園周辺では江戸時代の武家屋敷の区画や道路は、大きく改変されることとなった。

②川内地区

川内地区では、明治以降の改変が大きい。正保2年（1645年）絵図（図4-1）以降、明治15年（1882年）の地図（図5-13）に至るまで、川内地区の道路には基本的に変化がない。しかし、明治26年（1893年）の地図（図5-14）では、道路が大きく変化している。

二の丸と北方武家屋敷との境には、千貫沢とそれを広げた堀がある。この千貫沢や堀の北側に沿って「筋違橋通」が東西に走っている。それより北側には、東西方向の道路は「中ノ坂通」と「亀岡通」の2本が江戸時代にはある。ところが明治26年の地図以降は、千貫沢沿いの道路の北側には、東西方向の道路は1本だけである。同時に、大手門から北側へ延びる道路も改変されている。大手門前から北へ延びる道路は、もともとは、千貫沢を渡る筋違橋の北側で鉤の手状に屈曲していたが、この時にまっすぐ北へ延びる道路へ変わっている。同様に、広瀬川を渡る大橋から大手門へいたる道路も、もとは大手門手前で屈曲していたのが、大橋からまっすぐ延びる形に変わっている。明治22年（1889年）の広瀬川の洪水によって木橋であった大橋が流失し、第二師団の要請で鉄橋が架けられることとなり、明治25年（1892年）に竣工した際に、大橋から大手門へ至る道路が直線になった。川内北地区の道路がつけ替えられたのが、大橋鉄橋の架橋と同時にかどうかは確認できていないが、明治21年（1888年）の第二師団の設置以降、師団の諸施設の整備が行われていくのと一連の過程で、川内地区の道路の整備が進められていったものと考えられる。

（5）改変された道路の位置復元

①復元根拠のある道路

明治時代以降に改変された道路の位置復元について、検討素材がある事例は多くない。検討素材となるのは、発掘調査によって道路に関わる遺構が発見されている事例や、土橋の石垣など現在も遺構が確認できる事例などである。なお現存する石垣の番号は、仙台市教育委員会によって2003年度に実施された仙台城跡の遺構現況調査で付された番号を使用した（渡部紀ほか2004）。

【裏下馬通】

二の丸の裏門である台所門から北へ延びる「裏下馬通」は、千貫沢を土橋である千貫橋で渡っている。千貫橋を渡り「筋違橋通」と交差するところに、台所門から二の丸に入る際に、下りた馬を繋いでおく「北下馬厩」が置かれていた。「裏下馬通」との名称は、これに因んだものである。この千貫橋の東側には石垣が造られており、現存している（石垣2003）。部分的な補修は行われていると思われるが、本来の位置を保って、維持されてきたものと考えられる。現在の道路も、この石垣の上を走っており、道路の東端が石垣の位置となる。この「裏下馬通」は、絵図の表現では、千貫橋の北側に一直線に延びるように描かれており、途中で方向が変わっているような表現は見られない。したがって、道路の幅は不明ながら、千貫橋から北へ延長していった形で、「裏下馬通」は復元が可能である。

【大堀通】

「裏下馬通」の西側の「大堀通」については、発掘調査によって、関係する遺構が確認されている。



図143 大堀通の復元
Fig.143 Reconstruction map of the road called *Obori-dori*

仙台市教育委員会による地下鉄東西線川内駅部の発掘調査によって、「大堀通」の遺構が検出されている（仙台市教委2007）。道路面と東側の石組側溝が確認されている。この側溝が江戸時代に造られたものか、明治以降のものかについてなどの詳細は、調査報告がなされた後に再度検討する必要があるが、道路の位置が大きく移動したことは考え難い。

東北大学による二の丸北方武家屋敷地区第10地点（BK10）の調査においても、「大堀通」に関わる遺構が検出されている（年報24）。第10地点の2区で、石垣が検出されている。大学の建物による破壊が大きいため、石組溝の片側の石積のみが残っていた可能性が高く、仙台市が調査した「大堀通」東側側溝の延長に位置が合致する。そのため、第10地点2区検出の石垣は、「大堀通」東側側溝の、西側石組であった可能性が高い。第10地点2区で発見された石垣についても、明治時代に存在した可能性が高いが、造られた時期が江戸時代まで遡るのか否かについては、明らかになっていない。

調査で明らかとなった道路側溝の時期については、今後も検討が必要な部分が残っている。それでも、「大堀通」

は、現在の東北大学北キャンパスの範囲内では、明治以降も踏襲されていた可能性が高い。現在も残っている段差の下側に、第二師団時代の「大堀通」が存在したと考えられる。道路幅は拡幅されている可能性もあるが、その位置は踏襲されている可能性が高い。このように考えて良いのであれば、仙台市の調査と東北大学の調査で検出された「大堀通」に関わる遺構を結んで、南北に延ばすことによって、図143のように「大堀通」の復元が可能である。

【筋違橋通】

千貫沢の北側を東西に走る「筋違橋通」は、「裏下馬通」と交差する部分より東側では、現状の道路と、大きく変化していないと思われる。この区域では、千貫沢が改変されることなく維持されてきたと考えられ、江戸時代以来現在まで、「筋違橋通」は千貫沢に沿っていたと考えられる。そのため、江戸時代の「筋違橋通」も、現状とほとんど変わっていないと考えて良いであろう。

一方、「裏下馬通」より西側は、千貫沢を広げる形で、二の丸北側の堀が造られており、「筋違橋通」は堀に沿って延びていく。二の丸北側の堀の北岸が、二の丸第8地点（NM8・年報5）と二の丸第12地点（NM12・年報11）において検出されており、その成果をもとに二の丸北側の堀の復元がなされている。これらの調査では、堀の外側の調査範囲が狭いこともあり、明確な江戸時代の道路の遺構は検出されていないが、堀の形に沿って道路の位置を復元することができる（図144）。なお堀の西端の位置は、調査によるデータが無く、絵図からのおおよその位置を推定したものである。



図144 二の丸北側の堀の復元
Fig.144 Reconstruction map of a moat on the north side of Ninomaru

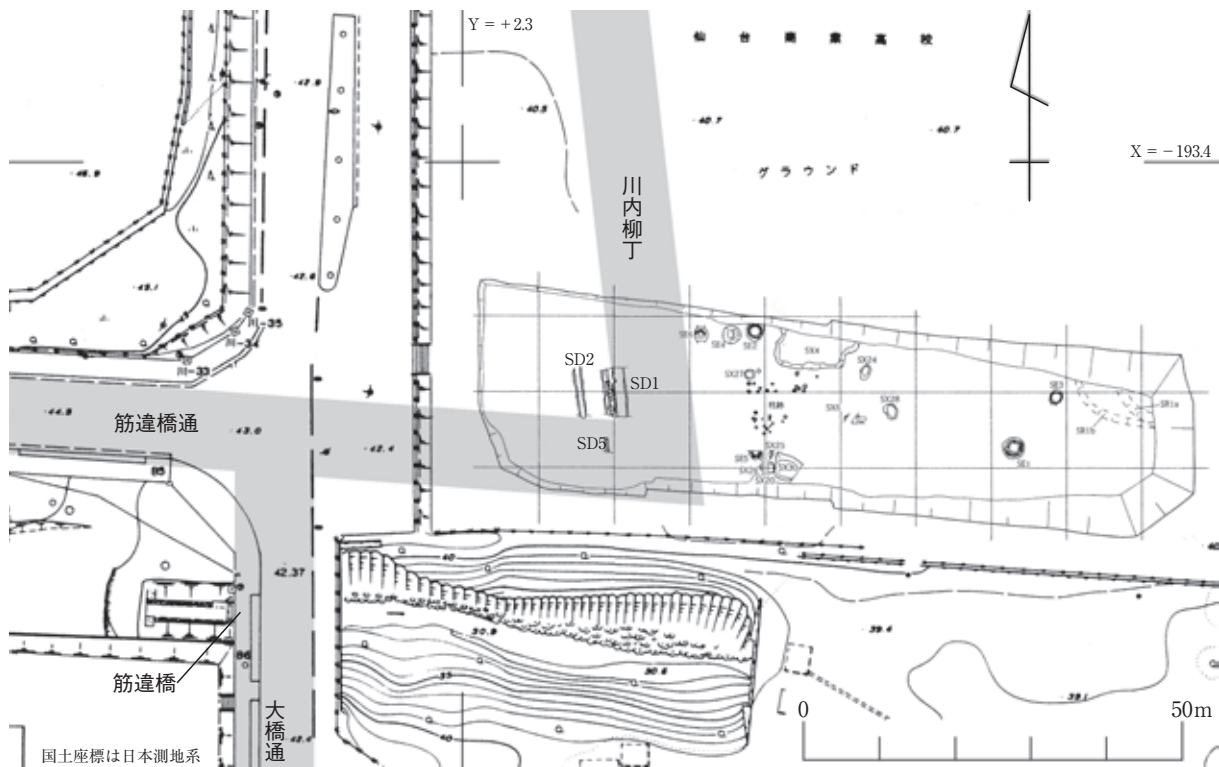


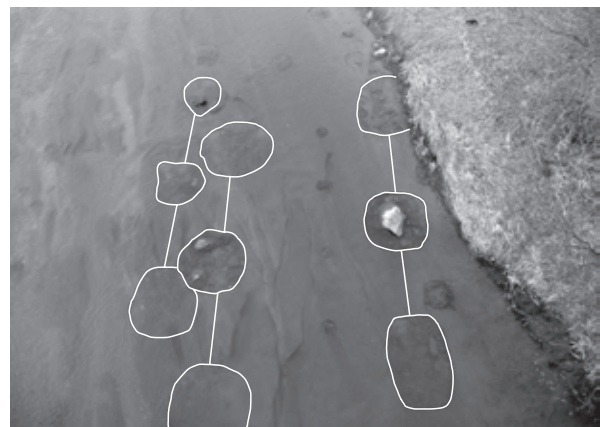
図145 川内A遺跡周辺の道路の復元
Fig.145 Reconstruction map of the road around Kawauchi A site



1. 現大橋北側の河床に並ぶ木橋時代の橋脚柱穴（東から）



2. 西岸から見た河床の橋脚柱穴（西から）



3. 東岸付近の橋脚柱穴に見える複数の組合せ（南から）

図146 大橋の橋脚柱穴（2010年12月撮影）
Fig.146 Post holes of Ohashi bridge

【筋違橋付近】

大手門から北側に延びる道路は、千貫沢を土橋で渡っており、この土橋は「筋違橋」と呼ばれている。「筋違橋」を通る千貫沢は、幅2 m程の水路となっており、その両側に石垣が見られる（石垣2004）。この石垣は、上部は明治時代以降の改変を受けているものの、下部は江戸時代の「筋違橋」に伴う石垣が残されている可能性がある。石垣の西端は、現在の道路の西端にほぼ一致している。東側の幅は不明であるが、これによって「筋違橋」の位置を確認することができる。

現在の道路は「筋違橋」の北側まで直線に延びるが、江戸時代には「筋違橋」の北側で鉤の手状に屈曲していた。北側に延びる道路が、「川内柳丁」から「川内澱橋通」へ至る道路である。「筋違橋」から東に少し進んだところで北へ折れていた部分が、地下鉄東西線建設に伴う川内A遺跡の発掘調査において調査されており、関係する可能性のある遺構が検出されている（図145、竹内俊之ほか2007）。溝跡SD1が、「筋違通」と「川内柳丁」が交わる場所に近い、「川内柳丁」の西側側溝の可能性が指摘されている。保存状態も良くないため、道路側溝と見なして良いか、確実ではない。位置的に見ると、可能性はあると思われる。そのため、この溝跡SD1を、「川内柳丁」西側の側溝と考えておきたい。

【大橋付近】

大橋は、明治25年（1892年）に鉄製の近代的橋梁に架け替えられ、さらに昭和13年（1928年）に現在の鉄筋コンクリート製の橋梁に架け替えられている。これらの架け替えの際に、大橋と道路の位置は若干移動している。現在の橋から北側を見ると、江戸時代の木製橋の橋脚を据え付けた柱穴が、河床の岩盤に残されているのが観察できる（図146-1・2）。中には、柱根が残存しているかのように見える柱穴も存在する。明治初期に撮影された大橋の古写真を見ると、横方向に並ぶ3本の柱が一組となって、一つの橋脚を構成していることが判る。現在の残されている柱穴の中で規模の大きなものを観察すると、少なくとも3通りの組み合わせがあるように見受けられる（図146-3）。大橋は、大雨により、たびたび流失したり、あるいは破損するという被害を受けていたことが記録に残っている（齋藤鋭雄2004）。掛け替えなどの際に、橋の規模や構造が変化していた可能性も考えられるであろう。規模の大きな柱穴以外にも、小規模な柱穴が多数観察される。橋の上流側の小規模な柱穴については、流木よけの杭が立てられていたことが古写真で判るため、これに相当する可能性が考えられる。それ以外の小規模な柱穴については、各所に見られることから、工事の際の足場用の柱穴、あるいは補修用の柱穴などの可能性が考えられるであろう。これらの柱穴については、正確な位置の測量を行った上で、組み合わせや、変遷の様子を明らかにしていくことが今後必要である。詳細な検討は将来の課題であるが、現状でも木製時代の大橋のおおよその位置は判明する。これをもとに江戸時代の大橋の位置と、その両側に延びる道路の位置を復元することができる。

②復元根拠のない道路

上記した以外の復元根拠のない道路については、段丘崖などの地形を基準に、位置関係を勘案して推定復元するしかない。そのため特に記すことも多くないが、以下に地区ごとに概観しておく。

【二の丸北方地区】

二の丸北側の地区では、先述のように南北方向の道路については、復元可能なものがあるが、東西方向の道路については、「筋違橋通」以外には検討素材がほとんどない。「中ノ坂通」と「亀岡通」の位置が明らかになれば、川内北キャンパスにおいて調査を実施した際、かなりの確度で誰の屋敷地であったか推定できるようになるが、残念ながらこの2本の道路の位置が判らない。位置関係から見ると、川内北キャンパスの敷地内に、「中ノ坂通」が入ってくることは間違いないと思われる。二の丸北方武家屋敷地区の第5地点（年報7）と第10地点（年報24）、あるいは第9地点（年報21）は、「中ノ坂通」に近い位置にあると想定されるが、確実に道路に関係すると

判断できる遺構は検出されていない。そのため、絵図の記載をもとに、周囲の道路との関係から、位置を推定して復元することとなる。

【川内大工町周辺地区】

川内地区の北東よりの区域は、広瀬川が大きく蛇行して、東から南向きに方向を変える部分にあたる。広瀬川を渡って北側へ至る澱橋、同じく東側へ至る仲の瀬橋には含まれた区域である。この地区の東半部については、現在まで江戸時代の道路が踏襲されている可能性が高い。一方、西半部については、道路は大きく改変されている。また、澱橋と仲の瀬橋とも、現在の橋は、江戸時代の橋の位置から移動していると考えられる。これらの改変されている部分については、道路を復元する根拠は残っていないため、絵図をもとに位置関係を案分して復元する他に方法はない。

【追廻地区】

三の丸の東側にあたる追廻地区は、明治時代以降に第二師団の練兵場や射的場が置かれたため、江戸時代の道路は全く残っていない。しかも追廻地区の南側では、河川の位置も大きく変化している。江戸時代には、広瀬川は仙台北城本丸東側の崖のすぐ下まで蛇行して流れていた。現在は、流路は本丸東側の崖から離れ、かつての流路の部分にはテニスコートなどが造られている。広瀬川の西岸には護岸石垣が造られ、大橋から南へ延びている(石垣5001・5002・5003)。この石垣は、広瀬川の蛇行にそって、途中から西へ向きを変えて続いていたと想定されるが、明治以降の改変で現状では確認できなくなっている。追廻地区では、2006年度から2008年度にかけて、3次にわたり遺構確認調査が仙台市教育委員会によって実施されているが、道路の位置を明らかにできるような資料は得られていない(渡部・黒田・大口2009)。このように追廻地区については、道路を復元する際の検討素材はほとんど得られていない状況にあり、絵図の記載をもとに、三の丸の堀や広瀬川護岸石垣などとの位置関係を案分して復元した。

【大橋東側】

広瀬川の東側の、現在の西公園の周辺は、先述のように明治以降の改変が大きい区域である。この地区では、桜ヶ岡公園遺跡として、仙台市教育委員会により発掘調査が進められている。これまでに報告されたものでは、道路に関わる可能性のある遺構も存在するが、確実な道路関係遺構は検出されていない(廣瀬・中山2007、伊藤雅和ほか2008、鈴木・関根2010)。そのため、周辺の道路や段丘崖の位置などの地形を基準に、位置関係を案分して復元した。

(6) 江戸時代の道路の復元

以上の検討を踏まえて、現在の地図に江戸時代の道路を復元したものが、図147である。根拠が乏しい部分も多く残っており、発掘調査を初めとする新たなデータの蓄積とともに、常に見なおしていく必要があることを明記しておきたい。

この道路の復元について、川内北地区についてあらためて見るならば、南北方向の道路は比較的確実な復元ができるが、東西方向の道路はほとんどが推定に留まっている。そのため、調査区がどの屋敷区画に相当するかを検討する際には、東西の位置関係については比較的容易に推定可能であるが、南北の位置関係ははっきりしない場合が多い。東西の位置関係については、「裏下馬通」「大堀通」の位置復元が可能であることに加えて、「裏下馬通」と「通」の間に存在する段丘崖についても、江戸時代の絵図で表現されているものがあることから、位置を割り出しやすい。一方、「筋違橋通」以外の東西方向の道路が推定に頼らざるを得ないため、南北の位置関係については、はっきりしない場合が多い。

今回の第11地点の調査区をはじめ、東北大学調査の第7地点、仙台市教育委員会が実施している地下鉄東西線に関わる調査地点は、いずれも現在の東北大学川内北キャンパスの北側を通る東西道路に近い位置での調査であ

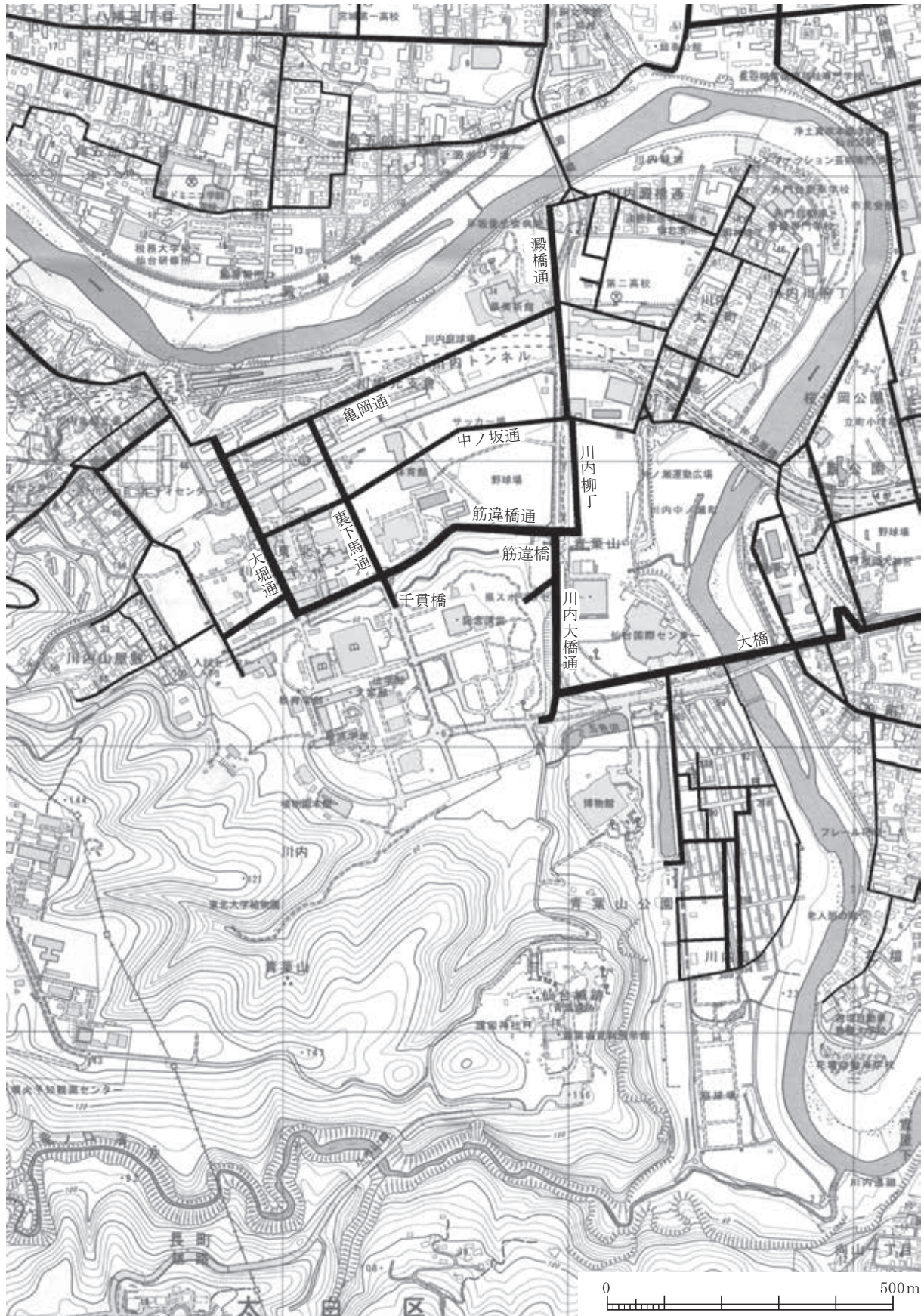


図147 川内地区における江戸時代の道路の復元
Fig.147 Reconstruction map of the road of Edo period at Kawauchi area

る。これらの大規模な調査区は、江戸時代の東西道路である「中ノ坂通」と「亀岡通」の間に入る位置に相当すると思われる。そのため、これらの調査において、東西方向の道路に関わる直接的なデータを得ることは難しいと考えられる。

第Ⅲ章6.においても指摘したが、屋敷の正面とその付近以外には、屋敷の境界を示す施設は造られていなかった可能性もある。道路の裏側の屋敷境は、明確な遺構が見られない場合も想定される。その場合、遺構の配置のあり方などから総合的に検討して、屋敷の区画を復元していくことが必要となる。このような屋敷区画の復元を含めて、道路の位置をどのように考えるべきであるかについて、調査された区域の遺構配置などをもとに、さらに検討を加えていくことが必要であろう。

註) 明治13年や明治15年の地図には、道路の脇に「大堀通」「川内大橋通一丁目」などの記載がなされている。これらの記載が、道路の名称なのか、道路に面した地区の地名であるのか、あるいはその両方で用いられたのか、はっきりしない。ここでは道路を示すために、便宜的に利用するが、必ずしも道路自体の名称ではない可能性もあることに留意されたい。