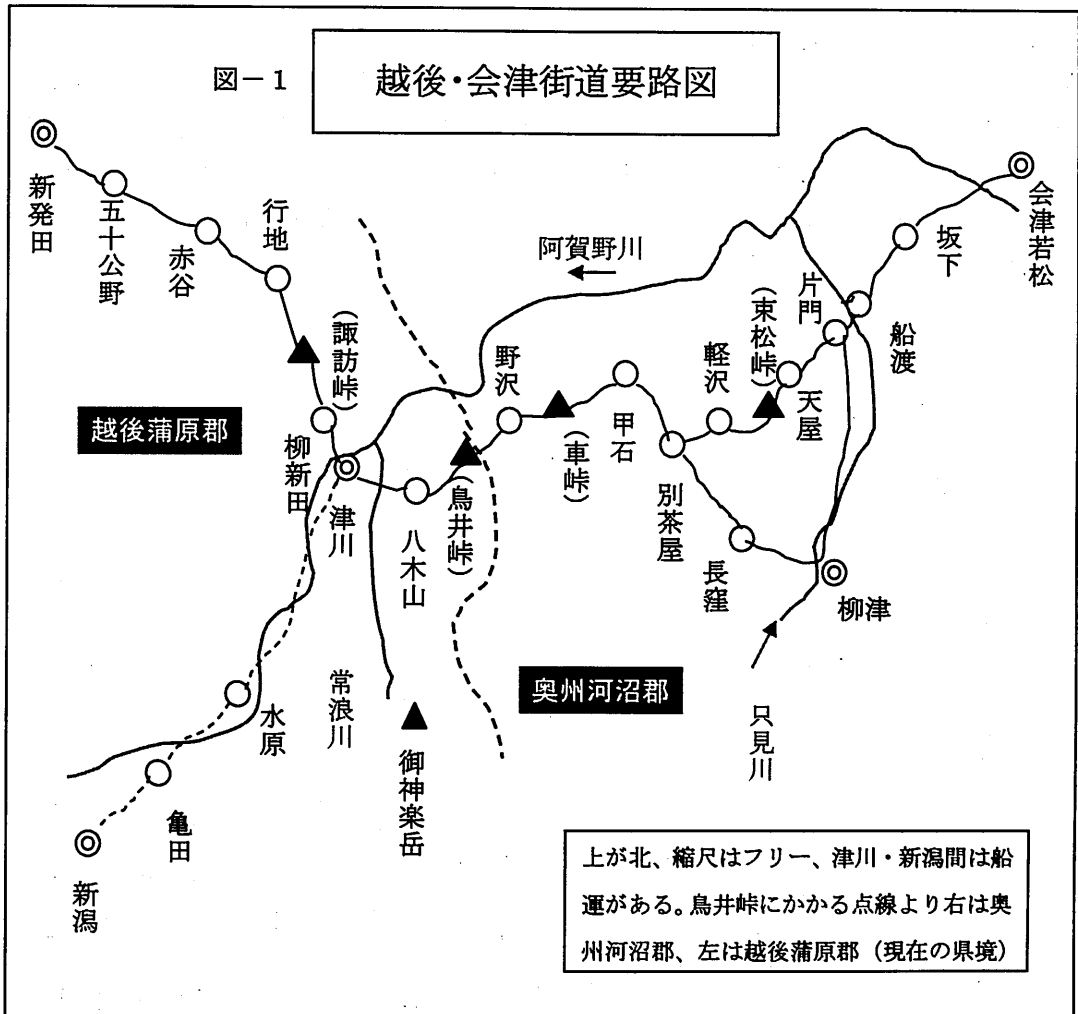


越後街道探索 (その1 津川編)

川島隆義・鈴木幸治¹⁾ 栢森宇一郎²⁾ 畷田博之³⁾

1) 越後街道

我々4人は江戸時代の道路事情や歴史に触れてみたいと思い平成14年に磐越西線の馬下から会津若松まで「越後街道」の探索を開始した。探索と言っても、時間の制約があるので徒歩と車の両用であるが、一里塚や宿場跡、役場や資料館を訪ね砂漠のオアシスに出会うように、過去の情報を得ることができた。



「越後街道」は正確には会津若松を起点として新発田までの96kmを指すが、阿賀野川沿いの新潟～津川のコースについても越後街道に含まれるようである。もっとも越後街道とは会津側からの呼び名で越後から会津には向かっては「会津街道」とか「若松街道」あるいは

1) 新潟大学 2) 旭調査設計株式会社 3) 三菱マテリアル資源開発株式会社

「殿様街道」とも呼ばれている。この街道は大名の参勤交代や奥州と越後の交易のための重要な道であったが、今は国道49号線や磐越自動車道に寸断され、集落をつなぐ生活道路として山間の一部や峠道に残されているにすぎない。所によっては保存の努力がされているが、多くは雑草や立木に覆われて街道か山道かの見分けが付かない。こんな道だが、歴史の込められた地元にとっては大切な道でもある。我々も、後生に残すことは賛成なので、探索した中で興味の有りそうな話を集め、人々に知ってもらいたいと思い、紙面を借りて報告させていただく事にした。

2) 津川の河港

嘉永四年（1851）旧暦7月、越後高田藩士 森一馬が所用のため、伴をつれて会津領地へ赴いた時の旅日記⁽¹⁾が残されている。一馬は越後高田から寺泊、新潟を経て新発田に入った。それから新発田を発って五十公野に一泊し、翌日、赤谷-綱木-新谷-行地を経て諏訪峠を越え津川に達する。津川では阿賀野川改修のため大勢の人足がいて宿はいずれも塞がり、良い宿を探すのに苦勞している。この時のことを旅日記に次のように記している。（当時すでに阿賀野川と阿賀川を区別して呼んでいる）

七つ時過（午後四時）菱屋太左衛門方宿す。宿の見苦敷事言語にのへがたし、此頃ハ阿がの川普請とて諸国より多分の人足入込居、よき宿ハミなふさがり、是非なく爰に止まる。外から見てハ相応の大家なり、同宿四五人有り、内の様子を見れば家内三人なり、亭主は不快と見ゆる。

此アが川というハ会津の奥より出、同じく御城下を通る。夫より新潟の湊へ出る大川なり、此宿までハ難所多くありて通船できざるよし、夫を此度山師がさて是非会津御城下迄通船の事を目論見けるなり、推（水）原の者ニ而高田屋喜三郎と申者也、尤（もつとも）金主ハ同村市嶋と申者之分家角田屋何某と申者のよし、右入用ハ壱万式千両と積り会津様へ相願へバ、右通船成就仕候ハバ御扶持頂戴仕度、若成就不仕度候ハバ右入用ハ私之損に仕り候由願候得バ則被仰付候也、右様多分の人足入込む故宿内も賑やかなり、実ニ大造成普請也、高田よりも春日町辺の者人足ニ参り居候よし梅吉（従者か）の知るものなり、扱湯あみしけれバ食出す、給仕ニ出けるハ女房と見え、年の頃三十八九と見ゆる大女にて顔などのおおきなる事たとへんかたなし、食事も済ければ高田への文などを認め新潟宿籠迄（出）ス、爰より床などとりける故、よくよく見れば地色の見えぬ様也ふとんなり、例の観音様（蚤のこと）ハいか計りとおもひ、そのふとんハ蚊屋（蚊帳）の外へおし出し、かご（駕籠）ふとんをしき、よへはねまきを掛ける、兩人とハはごろねなり、（以下略）

▲この文書で注目されるのは、津川から会津若松まで通船のため阿賀川の改修工事を個人が行ったことである。工事の設計や監督は「山師」なる怪しげな人物がいて、水原の市嶋某という人物が金を出している。会津の殿様（松平肥後守か）に『工事の見積もりは一万二千両であるが、工事が成功したらこの金を支払ってほしい、失敗したら自分で損を負うから工事をさせて欲しい』と願い出て工事に着手している。一つの大博打だが、会津藩もこんな大がかりな土木工事をよく許可したものだ后感心したり、河川管理のいい加減さにあきれたりする。どちらに転んでも損はないと踏んでのことなのか。

阿賀川は承知のように、津川から上流は狭窄部がいくつもあり、河川勾配もきつく激流である。また、赤崎山、滝坂、泡の巻など阿賀川に面する地すべりも多い。いま考えれば無謀な工事で、ろくに調査もせず金儲けの一念で会津の殿様と契約を結んでいる。その後、この工事が完成した話は聞いていないから改修工事は途中で投げ出されたものと思われる。大勢の人足を雇い、宿泊させ、材料を工面すれば数千両の資金が必要であったであろう。この大博打は失敗したのである。



図-2 現在残されている河港の船着き場（背後はきりん橋）

当時、津川は会津藩の表玄関で西回りの塩や海産物は津川で陸揚げし、会津へ街道輸送されたという⁽⁵⁾。会津からは廻し米や産物が津川で船積みされ新潟へ運ばれた。江戸時代の船着き場は大船戸と呼ばれ、百五十隻の船が出入りして荷の積みおろしをする百人の丁持衆で賑わい近くには船番所、藩の米、塩、蠟などの物産問屋が立ち並んでいた。明治に

なって、大船戸の川下に水量の増減に対応出来る新河戸が建設されたが鉄道の開通やダム
の建設で港の機能を失った。



写真-1 津川河港の説明版



写真-2 旧きりん橋の橋台

図-2が津川に残されている船着き場の
スケッチである。水位が下がると船着き場
の階段が現れる。これは明治になって改修
されたもので、江戸時代の大船戸と明治の
新河戸の合体したものである。

この下流に岩が突き出ている所があるが、
ここに「旧きりん橋」の左岸橋台がある（写
真-2）。

きりん橋築造以前は阿賀野川を渡る渡船
場でもあり、港でもあったから夜間の船の
通行もあった。安全のため明かりが必要で
あったであろう。その名残として行灯のよ
うな灯台が河岸に有ってその形跡が残され
ている（写真-3）。

江戸時代の港湾を新潟湊とか沼垂湊とか
「湊」という字で書かれている。津川では
「港」となっている。湊と港の違いを耳にし
たのだが忘れてしまった。

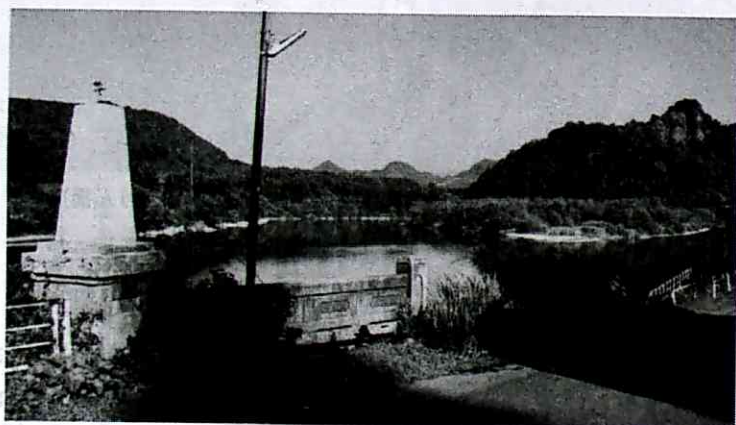


写真-3 灯台跡、左端

津川は水陸輸送の中継地であり、運上金や塩の専売による収益金など会津藩にとって経済上の重要な港であった。ちなみに、新潟から会津へは塩、綿布、海産物を運び、会津から新潟へは廻米、会津塗、煙草、薪炭、木材などを輸送している。

このように阿賀野川は経済を支える重要な船の道であったから、もし会津まで船が通る事が出来れば会津藩の経営は上向いたであろう。仮に会津まで届かなくとも少しでも上流へ船が上ることが出来れば物資輸送の時間短縮になり経済的に有利である。このため「河川改修をさせて欲しい」という一介の町人の申し出をも藩は承諾したものと思われる。

「日本奥地紀行」を著したイギリス人 イザベラ・バード⁽³⁾は明治11年(1878)4月、日本人通訳を伴って単身で横浜-日光-会津-津川-新潟のルートで東日本入りしている。彼女は新潟から陸路で日本奥地へ進み、最終的に北海道を回って目的を達している。この年6月には越後街道を通して津川に入り、この津川港から船で新潟まで下っている。

その時の状況を次のように記している。

「新潟行きの船は八時に出ることになっていたが、五時に伊藤(通訳を兼ねた伴)が私を起こして、船が満員になったから、すぐでかけよう、と言う。そこで私たちは急いで出発した。宿屋の主人は私の大きな籠を背負って川まで走ってくれ、出立する私たちお客に別れを告げた。ここは二つの川が一つに合流している。景色がとても美しいので、もっとゆっくりしていたいと思うほどであった。朝の内は柔らかな色彩に富み、明るく照る日中になっても、きらきらする光もなく、暑さは、蒸すほどにはならなかった。この定期便は建造ががっしりしていて、長さが45フィート、幅が6フィート、船尾の船頭はともがいで漕ぎ、もう一人は短くて水かきの幅広いかい櫂で漕ぐ。その櫂は船首の藤網の輪にはめて操作する。それには長さ18インチほどの打球槌(ポロのスティックのことか)の柄がついており、櫂で漕ぐたびに船頭はその柄をのたくりまわす。船頭は二人とも立ち続けで、雨傘のような笠をかぶっている。船頭の前部と中央には、米俵と木枠に入れた陶器を積んである。後部には藁葺きの屋根があって、私たちが出発したときには、日本人が二五名入っていたが、川に沿った村落で彼らを下ろしたので、新潟に着いたときには三人だけとなった。

私は船荷の上に腰を下ろしていた。一日に15か18マイルしか進めない、泥沼を這うような疲れる陸地旅行と比べると、船の旅は楽しい変化であった。この船旅は「津川の川下り」と呼ばれている。というのは、約12マイルにわたって、川は高い断崖に囲まれ、見える岩や沈んでいる岩が流れに散在し、急に曲がるころ



写真-4 晩年のイザベラ・バード

も数箇所あり、浅瀬のところも多く、船は矢のように流れ下るからである。しばしば起こりうる大事故を防ぐためには、長い経験と熟練、そして冷静さを必要とすると言われている。激流といっても小規模であるから、決して手ごわいものとは見えない。川の水位が現在の高さであるならば、船は8時間で45マイル(時速9km)を下ることが出来る。料金はたった三十銭(1シル3ペンス)だが、川を上るには五日から七日も要し、棹^{さざ}で進めたり、岸から綱で引っ張ったりして、非常に困難な仕事である。(以下略)……7月4日新潟にて」

今までの山道は泥沼を這うようにして旅をしたこと、それに比べて船旅は快適であったと言う。彼女の観察力は抜群で船頭の様子、櫂の形状、乗客が何人いて何処で降りたか、そして景観の描写を含め、読む者が船に乗って居るような感を受ける。船が上るときの様子が書かれているが、新潟から津川まで5日から7日も費やすと言う。もちろん荷を積んでのことであるから、棹にしる馬による牽引であるにせよ大変な苦勞をしたものと想像される。今も揚川発電所下流から咲花温泉近くまで遊覧船があるが、乗船客は下りだけで、上りは空荷である。川上りというのは昔も今も受けないらしい。

越後街道は正式には津川から新発田までの山越えと、津川から会津までの、これも山越えのルートと言う。新潟-津川間は上り船の場合5~7日もかかったと言う。これでは話にならないから、下りは船を使うとしても、上りは徒歩で阿賀野川沿いを歩いたであろう。イザベラ・バードが記したように津川からの客は皆な途中の村落で降りている。当時、新潟から津川まで通して旅をする者は少なかったと思われる。

越後街道、我々新潟からは会津街道である。江戸時代、参勤交代で越後から江戸へ向かうには越後街道を通り会津からは会津西街道で日光へでて、日光街道で江戸に入った。

イザベラ・バードはこの逆の行程で新潟にやってきた。我々は参勤交代と同じように津川から会津に向かう道筋を探索した。津川-会津間の話は次の機会に報告をさせてもらうつもりであるが、会津までの間、イザベラ・バードの足跡が至る所に見られた。

我々は、まだ津川から新発田までの諏訪峠を含む街道の探索を残している。この秋には踏査を済ませるつもりである。図-3に津川周辺の街道絵図をしめす。

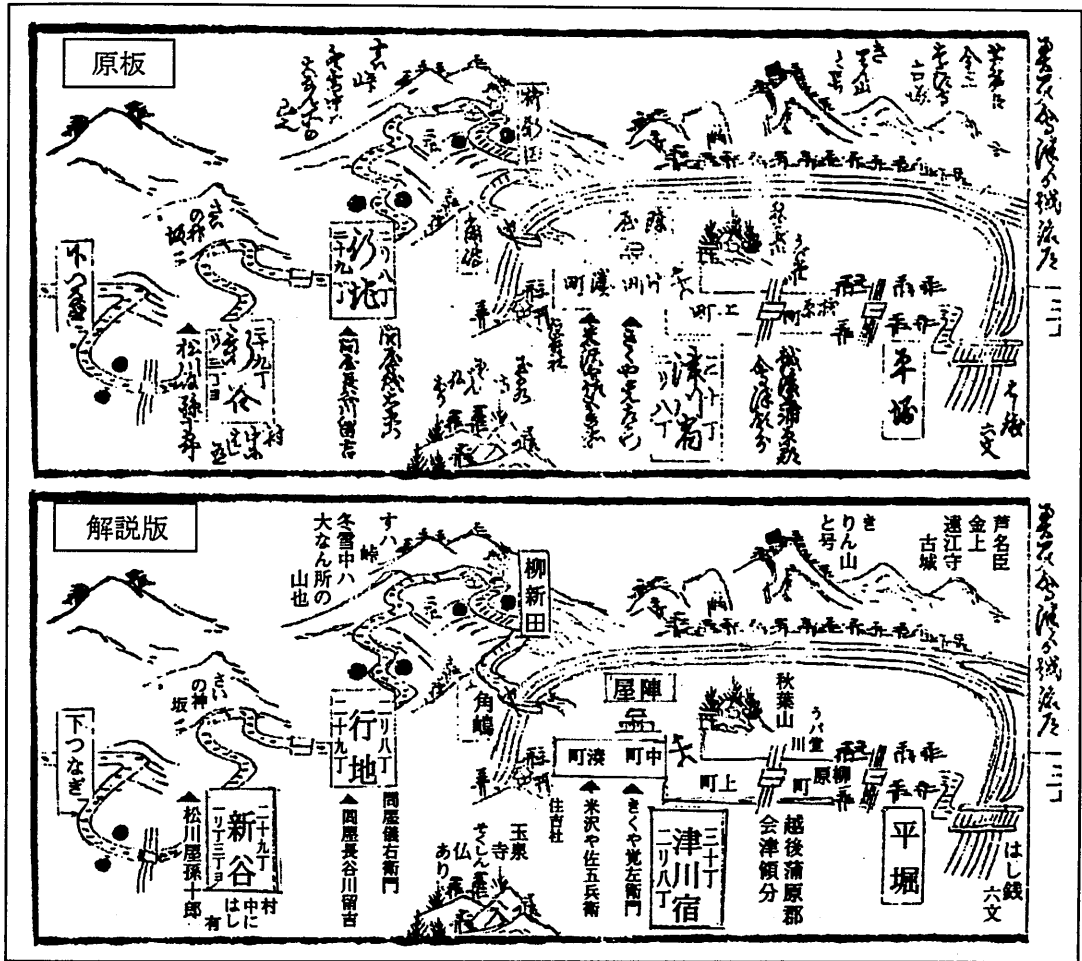


図-3 江戸時代の街道絵図（部分）

+	御関所之印
⊕	渡し場 橋の印
⊖	御高札之印
▲	はたご屋の印（講指定の旅籠屋）
⊖	一里塚の印
↑	国堺 郡さかいの印
□	あい之村の印
□	道中筋駅々宿屋有之所の印

凡例

比印を見て其所之方角をしるべし

絵図凡例

この街道絵図は、安政五年（1858）江戸講元大城屋版による 五街道中細見記のうち 越後街道（絵図）である。「会津若松より新発田五十公野まで」原図（網沢・折笠匡家蔵）

当時、名刺をすこし大きくしたようなこの絵図を懐に入れて旅をしたであろう。西会津町の教育委員会⁽⁵⁾に所蔵されているものは厚さ5cmほどであった。

（この巻 終り）

参考資料

(1) 「西会津町史」第7巻 宗教・文化資料編

西会津町史刊行委員会 平成12年3月発行

(2) 「日本奥地紀行」イザベラ・バード著 高梨謙吉訳 平凡社2000年2月初版第1刷発行

(3) 「イザベラ・バードの『日本奥地紀行』を読む」宮本常一著 平凡社2002年12月発行

(4) 日本の街道

(5) その他の資料

津川町郷土資料館、会津坂下町、水原町歴史資料館、西会津教育委員会他による。

「イザベラ・バード」略譜

1831年イギリスヨークシアで牧師の長女として生まれる。三年後妹が生まれる。

1850年19歳の時重い病気にかかる。

1872年41歳の時 健康のため医者に航海を勧められアメリカとカナダへ旅をする。その後オーストラリア、ニュージーランド、さらにハワイ諸島、アメリカロッキー山脈、ニューヨークなどを旅行してエジンバラに帰る。

1875年44歳で妹に宛てた手紙を整理して「ハワイ諸島の6ヶ月間」をマレー書店から出版。この旅行記は広く歓迎された。

1878年47歳の時船で日本に向かって出発。アメリカ経由で上海着、横浜に向かう。横浜でオリエンタルホテルに2日間泊まる。汽車で東京へ出て英国公使館に滞在、6月中旬、日光を訪れ奥地旅行に入る。東北、北海道の旅を終えて9月に函館から船で東京に戻り、12月に香港へ向かう。マレー半島、エジプトカイロを旅して英国に帰る。

1880年6月49歳の時、最愛の妹が病死。10月「日本奥地紀行」を出版し各紙で絶賛される。同年9月、ビショップ博士と結婚。

1886年3月、夫が病死。

1889年、58歳でチベット、ベルシャ、インド、バクダットを巡り、医療伝道のため亡き夫や妹を記念して各地に病院を建設した。

1893年62歳の時、ビクトリア女王に謁見。RGS（英国地理学会）特別会員に選ばれる。

1895年以降、朝鮮、中国西部、上海、日光を旅行する。

1898年以降「朝鮮とその隣国」「揚子江とその奥地」などの旅行記を出版した。

1901年70歳でモロッコを旅行。

1904年10月7日病没。享年72歳。