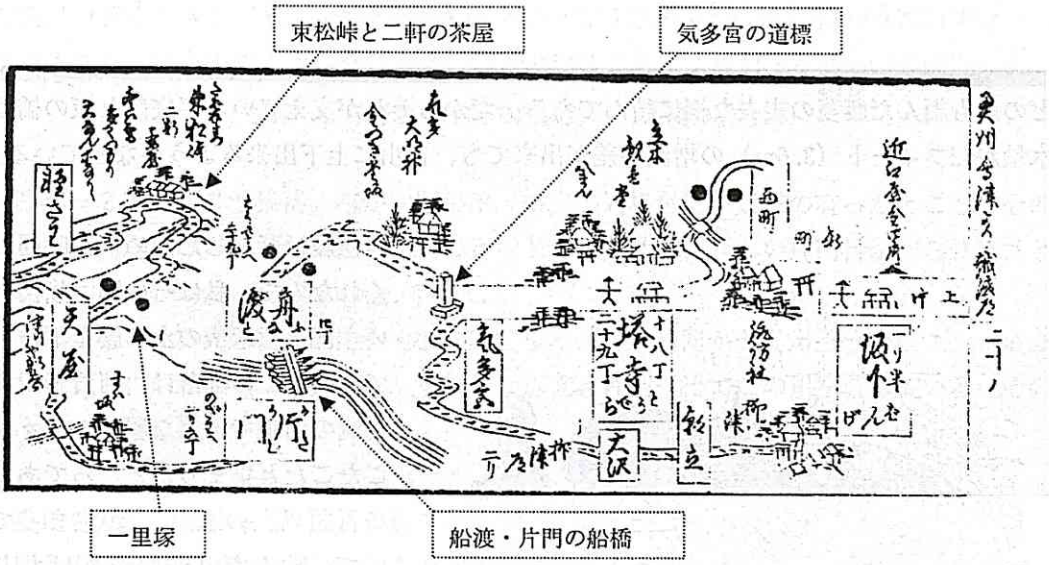
越後街道探索（その３　峠と渡河編）

川島隆義[1]・鈴木幸治[2]・栢森宇一郎[3]・嶌田博之[4]

１　舟渡（ふなと）～片門（かたかど）の船橋（ふなはし）

人生山あり谷ありという。歩いて旅をする者にとって起伏地形はすべて難所であった。

今回は西会津から津川に至る越後街道を探索し、江戸末期から明治始めにかけての街道の変遷と人々の生活を、イザベラ・バードの紀行文と対比して実地検証した。



図－１　街道絵図（船橋と束松峠）

国道49号で会津坂下を出て西へしばらく行くと右に気多宮（けたみや）の集落がある。この集落の中に旧越後街道が残されている。街道は気多宮の西詰で再び国道に出て七折峠 注1)に向かうが、西詰少し手前にトの字の辻がある。ここに高さ1.5m程の道標が立っていて「是より右越後路」側面には「是より梁津路」と刻まれている。道標に戊辰戦争の弾痕の跡が残る。道標に従って越後路に入ると山道になる。鐘撞堂（かねつきどう）峠である。今は舗装された県道43号で切り通しの道路は勾配が緩い。ところどころ旧街道は新道で寸断されているが、今は廃道となり新道と鎖で仕切られて車の進入が禁止されている。途中、県道43号から左へ折れると舟渡の集落へ出る。明治14年（1878）６月、イザベラ・バードは日光を出て田島から会津若松を経て越後街道に入った。そして会津坂下から鐘撞堂峠、舟渡、片門に至る。この間のことを彼

写真－１ 気多宮の道標

[1]古道探索会　[2]新潟大学災害研　[3]旭調査設計㈱　[4]三菱マテリアル資源開発㈱

女は次のように記している。

『ようやく一時間してこの不健康な沼沢地[2]を通り越し、それから山また山の旅である。道路はひどいもので滑りやすく、私の馬には伊藤[3]が乗っていたが、まっ逆さまに転んで、彼のいろいろな荷物は散乱してしまう有様であった。りっぱな道路こそは、今の日本で最も必要なものである。政府は、イギリスから装甲軍艦を買ったり、西洋の高価なぜいたく品に夢中になって国を疲弊させるよりも、国内の品物輸送のために役立つ道路を作るというような実利ある支出をすることによって国を富ました方が、ずっとよいことであろう。

私たちは阿賀野川[4]という大きな川にかけてある橋をわたったが、こんなひどい道路にこんな立派な橋があるとは驚くべきことである。これは12隻の大きな平底船からなる橋で、どの船も編んだ藤蔓(ふじつる)の丈夫な綱に結んである。だからそれが支えている平底船と板の橋は、水量が12フィート（3.6m）の増減の差が出来ても、自由に上下出来るようになっている。

図－2　駄馬（荷役馬）日本奥地紀行より

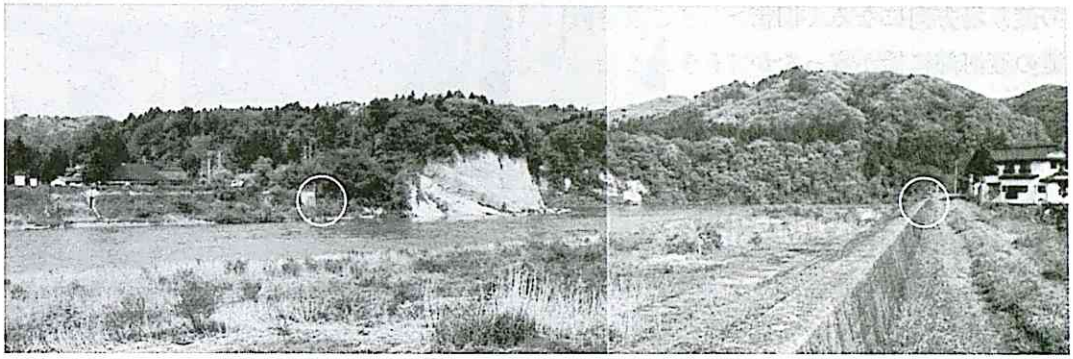
伊藤は落馬したために1時間おくれたので、私はその間、片門という部落で米俵の上に腰を下ろしていた。この部落は、阿賀野川の上流の山手で、急な屋根の家々がごたごたと集まったところである。二百頭以上の駄馬[5]が集まっていて、噛んだり悲鳴をあげたり蹴ったりして騒いでいた。まだ私が馬から下りないうちに、一頭の性悪な馬が私に激しくぶつかってこようとしたが、大きな木製の鐙(あぶみ)に当たっただけですんだ。

私は、馬に蹴られたり噛まれたりせずにすむ場所を見つけることが出来ないほどである。

私の荷物を積んでいた馬は、荷物を下ろすと大暴れし、歯をむき出して左右の人々に襲いかかり、乱暴に打ちかかり、後足で烈しく蹴り上げようとするので、馬子は壁に追いつめられる有様であった。』

図－1は安政5年（1858）の街道絵図で、片門に船橋が描かれている。イザベラ・バードがここを渡る20年以上も前に船橋が架けられていたことになる。木橋も施工可能であったが、当時の財力と技術では度重なる洪水に耐える橋を造る事が出来なかった。このような河流に対応するため船橋が作られた。江戸時代は渡しや橋は藩の管轄下にあった。明治

になって個人で川に橋を架け料金を取って人や荷物を渡す商売が認められている。



写真－2　舟渡・片門の船橋跡（○は後の橋台跡）

写真－2の左が舟渡集落。右が片門集落。中央の岩場付近が船橋の有ったところ。その後ここに橋が架けられたが、近年県道の迂回とこれに伴い、新しい片門橋が作られ橋はとり壊された（川は只見川、下流の新片門橋より写す）。

嘉永4年（1851）越後高田藩士・小倉茂弘なる人物が長岡から奥州釜子陣屋（現西白川郡東村）へ行く途中で（バードとは逆のコース）束松峠を越え、片門へ出てこの川を渡っている。その道中記に船橋のことが記されている。

爰にて人馬継[6]、舟橋あり、かねて舟橋と云事ハ聞つれども予ハ初而なり、川巾ハ百間もあるべし、その川へ船を向ふのきしまでハいくつともならべ、船の上に板ならべ向ふきしよりこちらまで縄様のもの引はり、尤川の中ニ船を括付、右の縄にも船を括付る、その縄の様成者ハ大竹をわりて夫をなわの様ニないしものなり、桶のたがの様ニくむ也、水多く出れバ船上へ浮くおもしろき仕掛けなり、かねつき峠あり、（略）

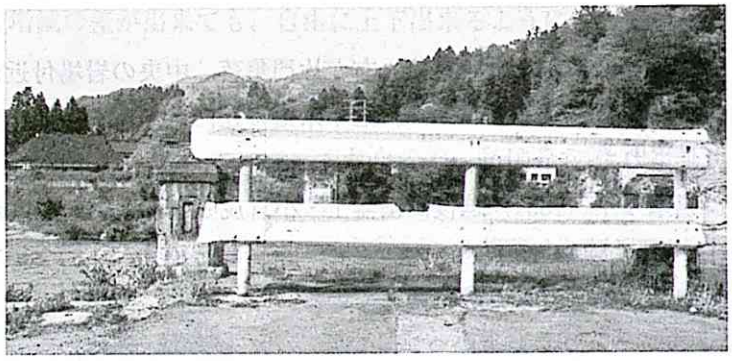
イザベラ・バードは、船橋は藤蔓（ふじつる）でつながれていたという。小倉茂弘は竹を割って縄のように“ないしもの”でくくりつけているという。竹で編む綱は組みにくく、27年後彼女が渡ったとき、船をつなぐ綱は竹から藤蔓に改良されている。

船橋は全国で見られたが、神通川などの急流河川では船橋から転落して命を落とすこともあった。このため水量に応じて敷板を横に継ぎ足し、幅を広げて調整している。また、出水時には舟が流されることがあった。このため鉄鎖でつないだがそれでも切れることが度々あった。船橋の中央で綱や鎖を外し、船橋を二分してそれぞれの岸に舟を付け、損害を防いだという。舟渡と片門の集落は今でも宿場の面影が残る。荷役の駄馬が二百頭も居たという。人や貨物でごったがえしていたであろう。

右の写真は現在の片門集落である。道路手前が船橋の渡り場方向になる。旧街道の渡河部に橋が有ったがいまは無い。取り付け道路は廃道になり車両の転落を防ぐためガードレールが取り付けられている（写真－4）。橋の左岸部に朽ちた親柱や橋台が残る。今は新しい道路と橋が出来たため旧街道に車の通行はなくひっそりしている。

栄枯盛衰は世の常である。舟渡・片門集落は船橋や木橋によって長年の結びつきが有ったであろう。150年を経て両村の交流は大きくかわったように思われる。

写真－3　片門集落



写真－4　旧片門橋跡（対岸は舟渡）

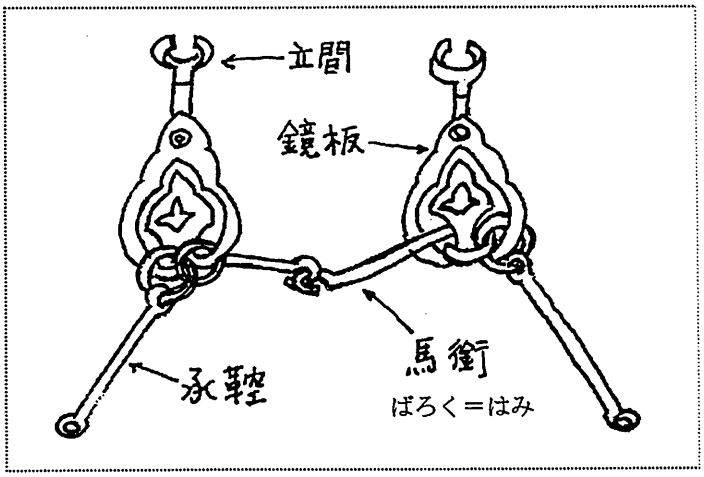
2　馬について

イザベラ・バードが日本奥地旅行に出発するとき、英国領事館から「日本で大きな障害となるのは、蚤の大群と乗る馬の貧弱なことだ」と助言を得ている。事実、旅行記には道中における蚤と馬の話が沢山でてくる。当時の旅を理解するため幾つか紹介したい。

『馬が着くと、人々は、馬勒（ばろく）（口輪～轡（くつわ））をつけることが出来ないという。しかし、だいぶ言いきかせて、やっとのことで二人が馬の口をむりに開け、もう一人が好機をつかまえて、銜（はみ）7）を馬の口の中にすべりこませた。次に馬を交替したところでは、馬勒という言葉はまだ耳にもしたことがないものであった。銜を馬の歯にぴったり押しつけると、馬は自分から口を開けるものだと説明したが、傍らに立っている人たちは「どんな馬だって、食べる時と噛みつくとき以外は口を決して開けませんよ」とあざけるように言った。私が自分で銜をつけて、はじめて彼らは納得したのであった。』（藤原にて）

『私の馬は、まったく悪性のひどい馬であった。彼の頭は腹帯に二重に鎖でつないであるが、男や女、子供を見ると必ず耳をそばだて、彼らに向かって噛みつこうと跳びかかるのであった。私はたいそう疲れたし、背骨の痛みがひどくなったので、下りて何度か歩いた

が、また馬に乗るのは難しかった。というのは、私が鞍に手をかけた途端に、馬は後足をあげて私を蹴ろうとするからである。怪我せぬようにするには、機敏に動作する必要があった。これぱかりではない。この悪い馬は、蝿を見ると、つながれている頭をふりたてて突進する。そのたびに私の脚がねじられたり、潰されそうになる。馬は、後脚を前方に蹴りあげ、鼻にとまっている蝿を後ろの蹄で追い払おうとしてはね回り、鞍の前にあるものをすべて振り落としてしまう。馬は悲鳴をあげ、躓き、古い馬沓[8]を蹴とばす。馬子が、か弱い力で馬沓をとり換えようとすると怒り出す。(中略) 馬が悪くなるのは調教のときに苛めたり、乱暴に取り扱ったからだと聞いていたものであったが、日本の馬の悪さの説明にはならない。というのは、人々が馬をこわがるのは大変なもので、彼等は馬を恐るおそる取り扱う。馬は打たれることも、蹴られることもない。宥めすかしながら馬に話しかける。概して日本では、馬の方がその主人よりも良い生活をしている。たぶんこれが馬の悪くなる真因であろう。』(横手にて)

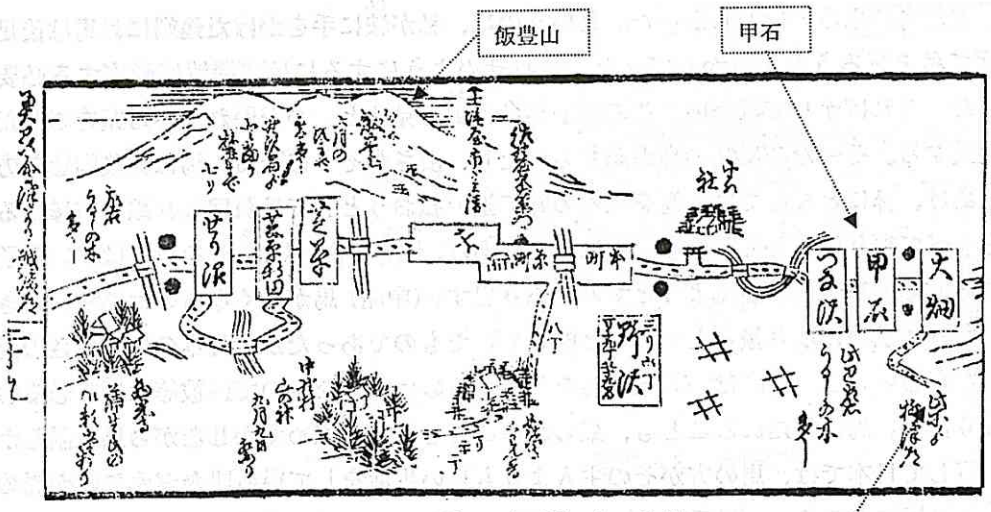


図－3　轡の構造
馬銜部分を馬の口に入れる。

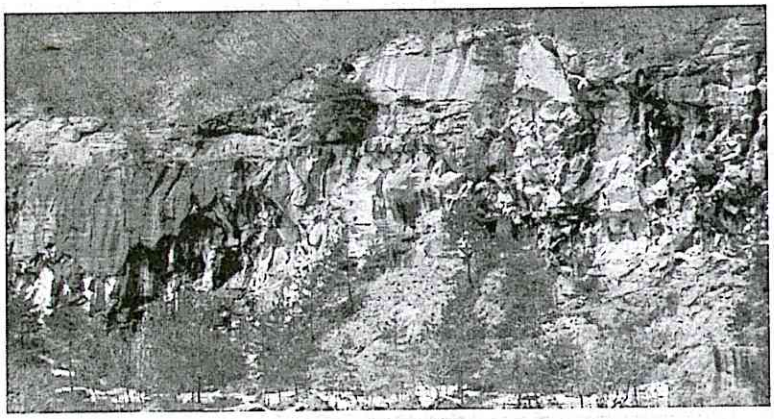
3　車峠

イザベラ・バードは船渡から片門へ舟橋を渡り、東松峠を越えて軽沢から別茶屋に出た。現在、ここから国道49号に出るが旧街道は鳥屋山の南陵を国道に併走して北へ行った。

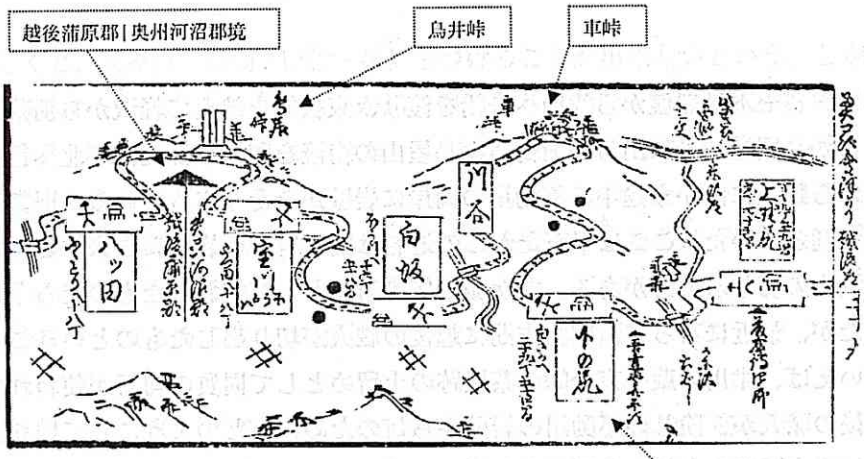
別茶屋から野沢に向かう途中、不動川の両岸に岩壁がそそり立っている。旧街道はこの岩壁の上を通っていた。ここは甲石だがこの地名は凝灰岩[9]の岩壁に由来するのだろうか。岩壁には沢山の切り石の跡がある。鶴ケ城構築の石材として使われたものだろうと長い間思っていたが、最近になって、明治末期に越後の職人が切り出したものということが判った。そういえば、津川の蔵や東松峠の茶屋跡の土留めとして同質の切石が使われていた。しかし越後の職人が、険しい不動川の岩壁から何のために、どのようにして切り出したのだろうか。この疑問は今後の宿題にしたい。



図－4街道絵図（野沢）右へ會津



写真－5　石切場となった甲石の岩壁



図－5街道絵図（宝川）左へ越後

イザベラ・バードは不動川伝いに街道を下り、野尻に着いた。日は暮れかけている。しかし野尻に宿泊すると、例によってじめじめした部屋と大量の蚤と人の目がある。どこかでこの煩わしさから逃れたいと思った。

『1500フィートほど高い山の端に一軒の家が見えたので、聞いてみると茶屋[10]であることが分った。そこまで行くことにした。うねうねと続く山路を登るのに45分もかかった。この道によって難所の峠を越えるのである。

ちょうど私たちが着いたとき、青い巨大な稲妻が宿屋の内部まで明るく照らした。焚火のまわりに大勢の人々が集まって腰を下ろしている光景が現れたかと思うと、次の瞬間にはあたり一面が真っ暗闇となった。それは実にぞっとするような気持ちであった。この宿屋は車峠の刀のように鋭い山の端にほとんど突き出るばかりという、すばらしい場所に立っている。私が今まで泊まった宿屋の中で、宿屋から眺めらしいものが出来たのは、この宿屋だけである。(中略) ここには蚤が大群をなしているが、蚤さえいなければ私はここにもっと滞在したいと思うだろう。会津の山々の雪景色はすばらしいし、ここには他に二軒しかないから、群衆にわずらわされることなく自由に散歩できるからである。

昨晩、隣の家で二歳半の子供が魚の骨を呑み込んでしまい、一日中泣きながら苦しんでいた。母親の嘆きを見て伊藤はすっかり気の毒がり、私を連れて行って子供をみせた。母親は十八時間もうろうろしているばかりで、子供の喉の奥を調べることに少しも思い及ばなかったという。私が喉の奥を調べることを、たいそう嫌がっていた。骨はすぐ見えたので、レース編みの針で簡単にとることが出来た。一時間後に母親が、お盆にたくさんの餅菓子と駄菓子をのせて贈り物をしてよこした。夜になる頃、脚に腫れ物をした人が七人やってきて診察を受けたいという。その炎症はすべて皮膚の表面だけで、似たものばかりであった。それは蟻に咬まれたあとを始終こすっていたために出来たのだ、と彼らは語った。

この夏の日に、この地方は美しくもあり、また同時に繁栄しているようである。山麓に静かに横たわっている野尻という尖り屋根の並んでいる村に、ひどい貧困が存在しようとは、誰も考えないであろう。しかし、ちょうど下の杉の木に下っている二本の麻縄が、貧乏のために大家族を養うことが出来ず二日前に首をくくった一人の老人の、悲しい物語を語っている。宿の女主人と伊藤は、幼い子供たちをかかえた男が老齢であったり病身であったりして働けなくなると、自殺する事が多い、と私に話してくれた。』

美しい村だが、それとは対照的に“貧乏と病気と無知”が存在する事をイザベラ・バードは見聞している。当時の日本はどこでもそうであったであろう。救いは、親は子供を慈しみ、子は大人に従順であってイギリスの子供とは比べられないほど素直であるという。もし、イギリスの子供と日本の子供を一緒にしたら、日本の子供がどんなに悪くなるか、と言うことも記している。

旧街道の車峠は国道が出来て一般には使われていない。雨裂で凹凸があるが軽自動車なら楽に通る事が出来る。図－５に車峠と二軒の茶屋が描かれている。『宿屋は車峠の刀のように鋭い山の端にほとんど突き出るばかりという、すばらしい場所』にあるというのでイザベラ・バードが見つけたように、下野尻の集落からそれらしき地形を目で探したが、見つける事が出来なかった。野尻の集落で老人に茶屋跡を訪ねたが「茶屋跡は確かにあったが今は草木が生い茂って探すのは難しい」という。峠道を行くと谷に立派なコンクリートの橋が架かっている。さらに行くと峠の頂部は土取場になっていて削られ崖に成っていた。この峠道は改良され旧街道とは異なる可能性もある。茶屋跡も土と一緒に運び去られた恐れがある。時間とともに古いものがどんどん無くなって行くことを痛感する。右に白銀の飯豊山が見えた。

写真－６　車峠のコンクリート橋

写真－７　車峠の土取り場跡

４　鳥井峠

車峠を下る途中で左手に川谷の集落が見える。峠を下りきると国道49号線に出る。その向こうに白坂の集落が見える。白坂の集落へは国道を横切れば行けるが、川谷の集落へは国道を会津方向へ戻って車トンネルの新潟側坑口付近から南の谷側へ下りなければならない。

聞いてみなければならないが、トンネル坑口から川谷集落へ行く道が旧街道のような気がする。なぜなら、図－５に川谷の集落が描かれているし、今は通行止めだが車トンネルの北側坑口に車峠への登り道が残されているからである。国道で街道が切られて代換え道路が出来、車峠への旧道は廃道になったと思われる。

我々は旧街道を行くべく車トンネル坑口まで戻り、数軒の小さい集落からなる川谷を通った。直ぐに白坂の集落へ出る。約２㎞で再び国道へ出る。途中に立派な蔵(くら)があった。街道脇に蔵が有ることは珍しくない。むしろ街道か否かの判断に蔵の有無が鍵になる。

国道は直線だが旧街道は谷筋に沿うため国道を右ひだりと、ぬうようにしてある。集落も谷川に沿って分布している。上野尻や徳沢などの集落は磐越西線の駅があるものの道路と離れている。道路より阿賀川の水運を重視したためと思われる。宝川の宿を過ぎ、また国道を横断すると鳥井峠にかかる。勾配を小さくするため曲がりくねった道になる。錆び付いたガードレールや警告標識がある。２㎞程行くと古い県境を示す道路標識を発見した。

写真－8　県境を示す古い標識

写真は新潟側から見たもので、福島県PREF（Prefecture＝県）とあるだけで国道や県道を示す文字はない。裏側はなにも記されていないから福島県側で建てた物であろう。終点は磐城の平（たいら）になっている。後述の資料によればこの街道は県道に、さらに昭和28年に二級国道新潟・平線になったとある。これから察して標識は二旧国道当時のものと思われる。

再度図－5を見ていただきたい。鳥井峠に傘の印があり、左が「越後蒲原郡」、右に「奥州河沼郡」と境が記されている。現在の地図でもこの標識箇所を県境が横断している。江戸時代からこの県境は変わっていない。

越後街道＝会津街道の整備は寛永20年（1643）保科正之（会津の初代藩主）の頃からである。慶安2年（1649）に幕府へ本道五筋の街道（白川、下野、越後、二本松、米沢の五街道）の整備を報告している。会津街道に一里塚が設置されたのは寛文7年（1667）である。

明治15年（1882）～17年（1882）にかけて、福島県令（県知事）は若松からそれぞれ日光、米沢、越後の三方への道路整備を強行した。越後側では津川の住吉神社の一里塚を壊し、旧麒麟橋まで道路を開削、さらに本尊岩トンネルを開削した。大正9年には県道新潟・福島線と呼称されるようになったが、小型車がかろうじて通れる道幅しかなかった。この道路は昭和28年に二級国道新潟・平線となった。先の鳥井峠の標識はこの時作られたものである。

昭和37年に一級国道49号となり拡幅や路線変更が行われている。昭和40年代になり全線にわたり改良工事が進み、福取トンネルや見返り大橋が完成し、昭和46年に全線が舗装された。常浪橋から津川トンネルを抜けて麒麟橋に至る津川バイパスは昭和55年に完成した。

（国道49号の変遷　資料－4）

鳥居峠は全国に3カ所あるが、「鳥井」と書くのは此処だけという。峠の入り口に牛の角

のような形をした柱が道の両側に立っていた（写真－9）。柱には集落の戸数や産物、歴史を刻んだ金属製のプレートが貼り付けてある。さらに歴史的人物としてスキーのレルヒ少佐やイザベラ・バードがここを訪れた事も記されていた。国道に架かる鳥井大橋の親柱にも石材でできた牛の角のようなモニュメントがついている（写真－10）。特異な形をしているので何か謂われが有るのではと区長を訪ねたが、その日はあいにく留守であった。しかしその夜、区長から電話を頂き話を伺うことが出来た。

写真－9　八田集落の鳥居のデザイン
横柱のない鳥居である。右柱に飯豊山左柱に鳥井峠とある。

写真－10　鳥井大橋の親柱のデザイン
橋の両側に石材で出来た牛の角の様なものがある。写真－9の鳥居を模したもの。

『ここは飯豊山信仰の地で、飯豊講というのがある。その関係で飯豊神社の一ノ鳥居を模して建立した鳥居なのだが、峠道の背後に沼があり、地元の大切な用水である。この管理にトラックを通さなければならないがトラックが通れるような大きな鳥居は財政的に出来ないので、鳥居の横柱を付けない天井をつつぬけにしたデザインにしたもので他意はない』とのことであった。「筒抜け鳥井」の訳を知って、現国道49号線鳥井大橋の親柱の彫像を見ると心が和むのである。

5　旅と地図

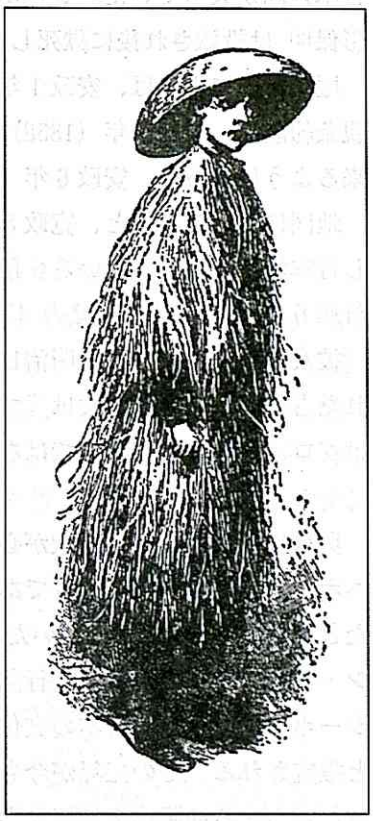
平成15年11月8日（土）イザベラ・バードがしたように我々も宿泊をした。

磐越西線徳沢駅前の旅籠に泊まる。ここはかつて栢森氏が調査で宿泊したところで、スッポン鍋がうまいという。女将さんが裏の池からスッポンを揚げて調理するからそれまで風呂に入るように言われた。風呂から上がると料理が出来ていた。スッポン鍋、キモ、生き血とワイン、山菜、刺身、天ぷら、煮物、漬け物そしてビールと酒で疲れを癒した。スッポンははじめて食したが、甲羅はゼリー質で美味であった。鍋の最後はご飯を入れて雑炊とした。これも絶品であった。

床についてしばらくして雷鳴が轟いた。“雪下ろし”である。雷鳴は閃光をともなって一晩中鳴り響いた。イザベラ・バードが車峠で見た稲妻が脳裏をよぎる。一夜明けて20cmの積雪となった。11月初旬なのでまだ車は夏タイヤのままである。道路沿いの木々の枝は雪

写真ー11　スッポン料理を食す。毒味役は鈴木氏。

写真ー12　朝の雪と徳沢駅前山形屋



図ー6　簑と笠
（資料ー1による）

の重みで垂れ下がっている。汽車は遅れて来ない。車で行くより仕方ないが、はたして県境を越え無事新潟まで帰りつけるだろうか。外へ出るのがおっくうである。昔の旅人も同じ心境であっただろう、彼らに躊躇する余裕はなかった。支度を調えて雪道へでて行くしかなかった。新発田から津川へ抜ける諏訪峠は難所だという。膝まである雪をかき分けて越えた。と旅日記にある。鳥井峠、車峠、束松峠はまだ難度は低いとも記されている。宿を出るとき嶌田氏が昨夜食したスッポンの骨格を記念にもらった。白くて葉脈のような単純な構造である。

図－6はイザベラ・バードが描いた簑笠（みのかさ）（雨の日の旅装束）である。日本人の女性に似せて描いたが、日本女性にしては堂々としている。当時はこのような雨具をつけて旅をしたのであろう。軽く通気性が良いので今でも使えそうである。笠は気に入っていた。彼女は食料の他、旅行用具をいろいろ携帯している。

携帯した用具は日本地図、蚊帳、折り畳み式のベッド、ゴム製の浴槽などである。中で

も折り畳み式ベッドは蚤から逃れるための重要な道具である。なぜなら、蚤のジャンプは高さ30cmを越えないから、床から30cm以上を保つベッドがあれば吸血鬼にやられることがないという。

地図は情報の最たるものである。イザベラ・バードが旅行中、道路や目的地を訪ねてもほとんどの住民は判らないという。自分の住んでいる所から遠く離れたことがないのである。東京へ行ったことのある知識層の夫人でもロシアは大国であることを知っているが英国や米国は知らないという。

文政11年（1828）シーボルト事件というのがあった。帰国の際、彼の荷物の中に国禁の日本地図が入っていた。シーボルト[11]は出島に幽閉され、シーボルトに地図を渡した高橋影保[12]は投獄され後に獄死した。

歴史年表によれば、安政1年（1854）ペリーが神奈川沖に来航、日米、ならびに日英和親条約成立、安政5年（1858）日英修好通商条約が結ばれ、イギリスからも自由に渡航出来るようになった。安政6年（1859）米人宣教師ヘボン[13]来日、シーボルトも再来日した。

地図についてみると、寛政8年（1796）にイギリス人ブロートンなる人物が室蘭に来航し日本沿岸を測量している。伊能忠敬が幕命により蝦夷地の測量を開始したのは天明12年（1800）であるからそれより4年も前のことである。

彼女が日本へ来たのは明治11年（1878）である。持っていた日本地図はイギリスで作られたものだという。彼女は『ブラントン氏「日本大地図」』と言っているが、ブラントン氏はブロートンと同一人物ではないかと思われる。

奥地探検で召使い兼通訳が必要であったが、ヘボン博士がその人選に立ち会っている。ヘボン式ローマ字の創始者である。日本語は自在であり、イザベラ・バードは大いに助かったという。また、来日していたシーボルトの次男、オーストリア公使館のハイリッヒ・フォン・シーボルトの情報を旅行記と比較検証している。情報とは何か明かでないが、父親のシーボルトが残した日本の文化、地理、軍事にわたる詳細な記録『NIPPON』ではないかと推定される。その記録が今も貴重資料として長崎大学に残されている。大正5年発行の12偏からなる初版本を長崎大学は当時三千円で購入している。清酒一升が一円だった時代、この書物は現在に換算すると五百四十萬円という大金である。

日英通商条約が締結されたとは言え、イザベラ・バードが自由に日本の奥地を探検出来たのはなぜだろうか。真の目的は何であったであろうか。彼女が意識しなくとも、奥地紀行の記録は英国に送られる。当然、東洋の未知の国、日本の情報として蓄えられたと思われる。

彼女は英国公使サー・H・S・パークスなる人物の協力によって東北日本と北海道を自由に移動できる旅券を手に入れた。旅先の村々で警官がこれをチエックしている。彼女が奥

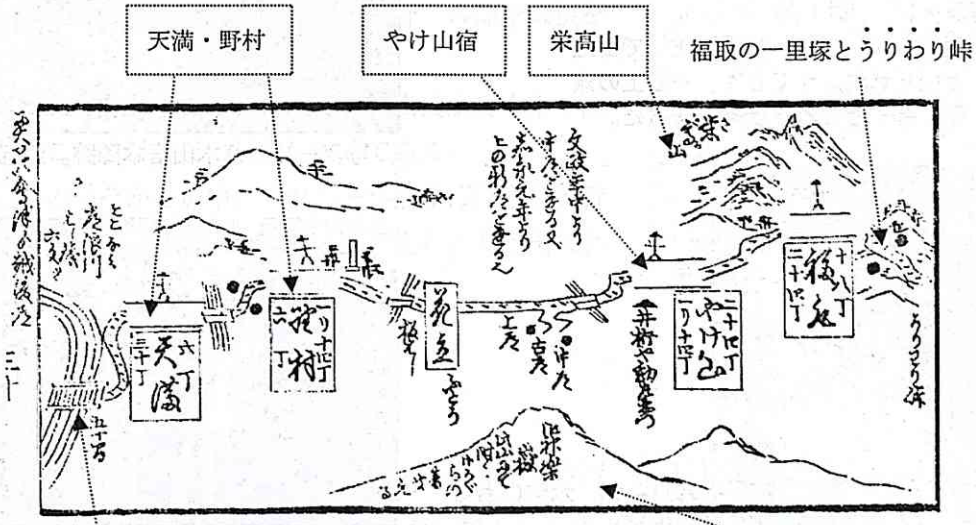
地探検に持参していた地図にある地名は、聞いたものを英語表記したのであろう、例えば室蘭をモロランというように記している。それでも私たち日本人には、ああモロラン＝室蘭だなと地名の推測がつくから、「日本奥地紀行」をよみながら、現在の地図で彼女の足跡をたどることが出来る。

写真ー13
元英国総領事官邸（横浜市山手）
領事館は横浜の山下公園近くにある現横浜市開港記念館の事務所棟にあった。
公使館は江戸（東京）麹町にあった。

5　八木山の宿

鳥井峠を越えて新潟県津川町に入る。国道49号からうりわり峠を経て福取集落に至る。

途中で一里塚を発見する。一対有るべきだが今は新潟へ向かって左だけで右の塚は見られない。福取から2.5㎞で八木山宿に至る。図－７では八木山は「やけ山」となっている。嘉永四年（1851）高田藩士、斉藤茂弘の旅日記には『この宿度々焼けるによりて当時は八木山と云う』とある。つまり火事の多い宿場で当時は八木山という地名だが今は「焼け山」と云われるようになった。という。地元にとって不名誉である。時が経ってまた八木山に戻った。



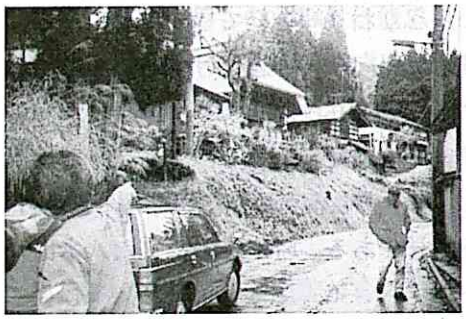
図ー７街道絵図（やけ山の宿）左津川

安政四年（1858）四月　越後藩士、森一馬と高井左藤太の日記には

『八木山村、悪宿にて休所なく問屋にて午食す、今朝より鶴ヶ岡藩士[14] 両人前後して来る、彼も此家にて昼食す、素より居宅も狭けれバ我らが席に来れり、互いに姓氏を達す、野沢与吉・三矢弥門氏なり、齊せし酒を酌会したり、与吉氏は格別の好物のよしなり、五十公野の酒を贈りたれば彼より鮭の塩辛を以て答えたり、暫時休息して同じく出発す』とある。

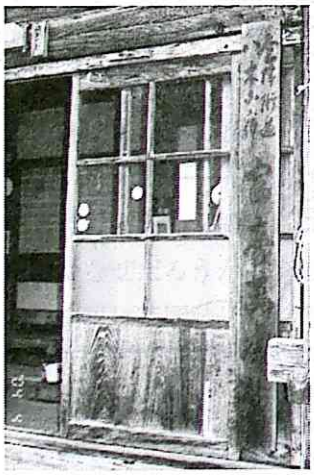
イザベラ・バードもここを通っている。当時の様子を以下のように記している。

『宝沢（ホーザワ）と栄山（サカイヤマ）に来ると、この地方[15] の村落の汚さは、最低のどん底に到達しているという感じを受ける。鶏や犬、馬や人間が焚き火の煙で黒くなった小屋の中に一緒に住んでいる。堆肥の山からは水が流れて井戸に入っていた。幼い男子は何も着ていなかった。大人でも男子はマロ（ふんどし）だけしか身につけておらず、女子は腰まで肌をさらしており、着ているものといえば、たいそう汚れたもので、ただ習慣で身にまとっているにすぎない。大人は虫で刺されたための炎症で、子供たちは皮膚病で、体中がただれている。彼らの家屋は汚かった。彼らは、あぐらをかいたり、頭を下げてしゃがみこんだりしているので、野蛮人と少しも変わらないように見える。彼らの風采や、彼らの生活習慣に慎みの欠けていることは、実に



写真ー14　八木山宿
明治17年（1884）の道路改修で街道は削られ現道ができた。一段上の家屋の有るところが街道であった。

写真ー15　八木山宿本陣跡。渡部邸



写真ー16　本陣にある立て札。
会津街道八木山宿とある。

写真ー17　イザベラ・バード、
高崎駒之助[16]　吉田松陰[17]
十辺舎一九[18]　などの立て札がある。

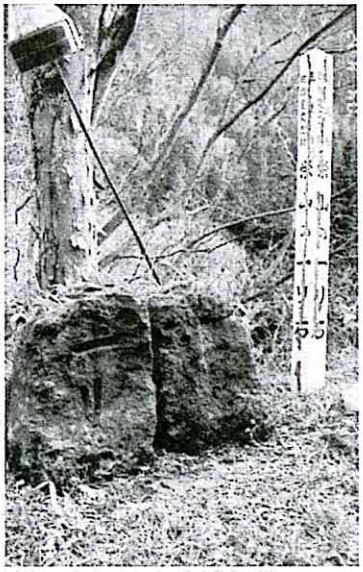
ぞっとするほどである。慎みに欠けているといえば、私がかつて一緒にくらしたことがある数種の野蛮人と比較すると、非常に見劣りがする。もし私に時間の余裕が少なくて、この旅行が日光や箱根、宮ノ下など外国人がよく訪れる場所だけに限られていたならば、私はずっとちがった印象をもったことであろう。日本人の精神的状態は、その肉体的状態よりも、はたしてずっと高いかどうか、私はしばしば考えるのである。彼らは礼儀正しく、優しくて勤勉で、ひどい罪悪を犯すようなことは全くない。しかし、私が日本人と話しを交わしたり、いろいろ多くのものを見た結果として、彼らの基本道徳の水準は非常に低いものであり、生活は誠実でも清純でもない、と判断せざるをえない。』

この情景はついこの前のような気がする。せいぜい祖父母の時代である。それがDDTをかけられて目が覚めたのである。

八木山宿を出て津川方向へ進むと、街道は途切れて国道49号へ出る。栄山地内の国道の路肩に「一り石」と刻まれた石碑が二つ並んでいた。建立年代は享和元年（1801）とある。

旧越後街道は国道の下、音無川の縁を通っていた。本来土盛りをして一里塚を築く所であったが場所が狭く、塚を築くことができなかった。そこで塚に代えて場所をとらない一里石を置いたという。石は一対あるので道の両側に一つずつ置いたものであろう。地元では「栄山の一り石」と呼んでいる。この一里石は国道の改良工事が行われたとき、ここに移された。

高さ90cm　巾60cm　奥行き50cmである。



写真ー18　国道路肩の一里石

道は野村、天満を経て常浪川を渡り津川町から諏訪峠を越える。我々の街道探索はまだ諏訪峠を越えていない。

平成16年秋に諏訪峠を越えた新発田側の「行地」という集落へ下見に行ったが、野猿が出て軒下の柿や大根を盗られるため住民が追い払っていた。

この年は気候異変ということで熊の出没が日本中で聞かれた。ここも単独での探索は危険である。

地震後のいそがしい中、メンバーが揃えば探索を実行したいと思う。そして無事諏訪峠を越えることが出来れば続きを記したい。

（この巻おわり）

主な参考資料

1　イザベラ・バード著「日本奥地紀行」高梨謙吉訳　平凡社2000年２月

2　宮本常一著　「イザベラ・バードの日本奥地紀行を読む」平凡社2002年12月

3「西会津町史」第７巻　宗教文化資料編　西会津町歴史刊行委員会　平成12年３月

4　「津川町の歴史と文化財」津川町教育委員会　平成16年４月１日発行

5　「亀田の歴史」亀田町史編纂委員会　昭和63年４月１日発行
6　笹川晴生（他６名）著「日本史総合図録」2002年10月20日（増刷版）

注）

1）七折れ峠は旧柳津街道になる。今はトンネルで新道が出来て通常はここを通行しない。

2）当時の会津坂下を指す。『ここは人口五千の商業の町である。まさに水田湿地帯の中にあって、みすぼらしく、汚く、じめじめと湿っぽい・・・。』と記している。

3）イザベラ・バードが横浜で雇った日本人の通訳兼使用人、当時18歳男子。

4）舟渡と片門の間にある川は阿賀野川ではなく支流の只見川で、イザベラ・バードの誤認か。

5）今の改良された馬と異なり、小型でずんぐりした体型、雄は気性が荒いため主に雌馬を荷役に用いた。大切な財産なので打ち据えて調教するようなことはしなかった。

6）宿場町は常に一定の人足や馬を用意して公用人の往来や公用貨物の輸送を容易にさせる義務があった。これを人馬継立といった。

7）轡（くつわ）の一部で馬の口に入れる棒状の金具（図－３参照）。江戸時代、轡は主に武士が用いた。
　イザベラ・バードはこの旅行に轡を持っていてこれを使った。

8）馬沓（ばくつ）、馬に履かせる草鞋。坂道などでの滑り止めに藁を編んで蹄に履かせた。

9）緑色凝灰岩　荻野層　西会津町睦合字甲石甲　西会津ICで降りてR49号で会津方へ５km。

10）茶屋は旅人や馬子が茶を飲んで一服する土間と、上がって食事をする板の間がある。奥に畳みの部屋があり宿泊出来るところもあった。宿屋は宿泊を目的としていたが許可制であった。

11）(Philipp Franz Von Siebold) 1796～1866ドイツ人、医学、動植物、民俗学者
　オランダ商館長として長崎に派遣され、日本の調査を行う。

12）（たかはしかげやす）1785～1829　シーボルトの世界地図と日本地図を交換した。
　幕府の天文方、シーボルト事件で投獄、獄死。伊能忠敬の後継者「日本辺界略図」1809年刊。

13）(James Curtis Hepburn) 1815～1911　アメリカ人、宣教師、医学博士、和英辞典「和英語林集成」の著者、ヘボン式ローマ字の創始者、明治学院初代学院長、1892（明治22）帰国、映画女優キャサリン・ヘップバーンはその一族。

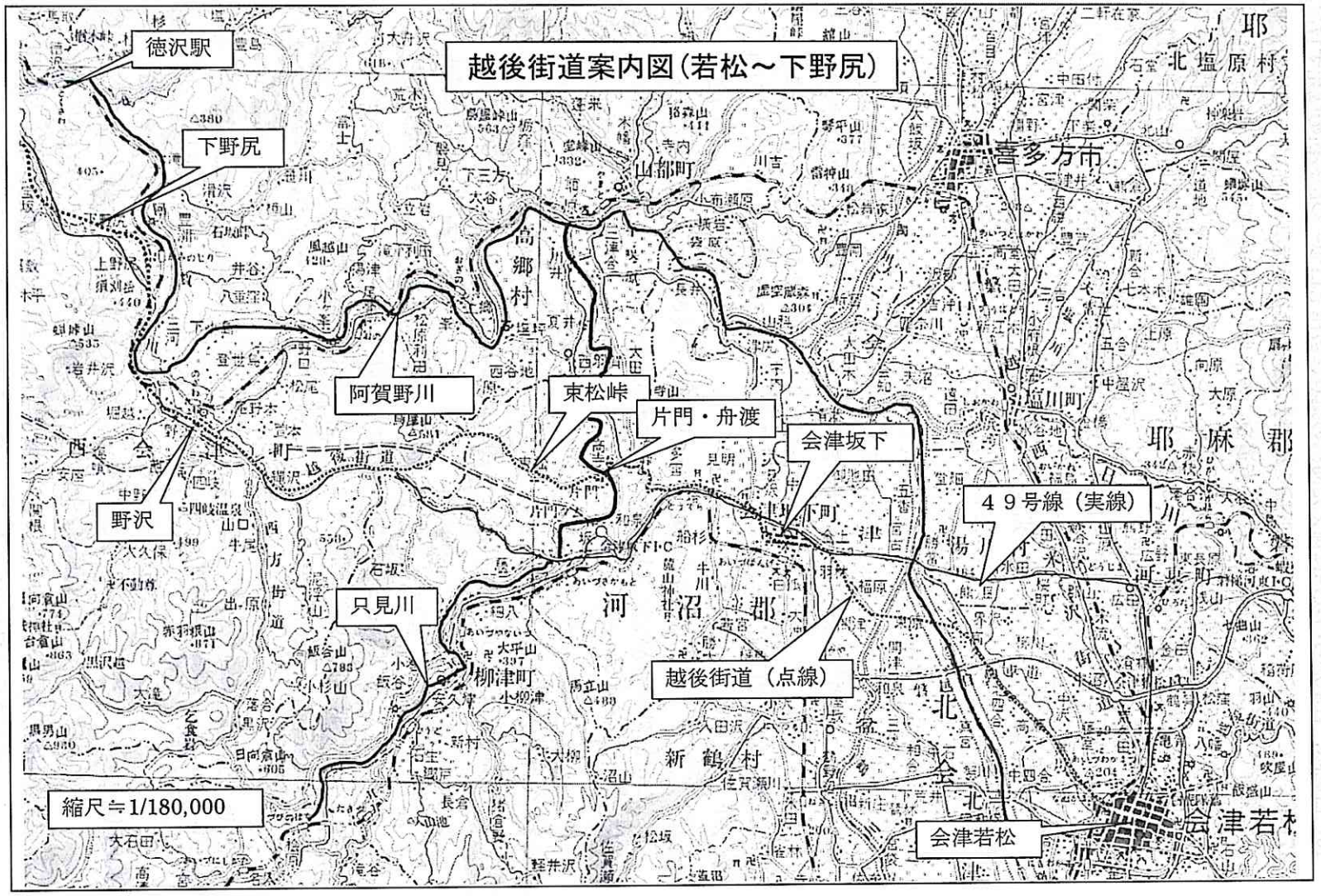
14）会津にも、大阪にも鶴岡はあるが、鮭の塩辛などを持っていたことから、村上から新発田を経て江戸に向かう山形県鶴岡の藩士と思われる。

15）八木山集落は栄山乙にある。イザベラ・バードはこの地名を栄山と記したのであろう。宝沢（ホーザワ）の地名はみられない。宝川（ホーカワ）の誤記か。

16）白虎隊、官軍からの攻撃に備えた防御の拠点、会津七口の一つ越後口で戦死す17歳。

17）（よしだしようういん） 1830～1859　萩藩士杉百合之助の次男。1851年（嘉永４）藩に無断で東北地方の旅にでる。越後街道をこの年歩く。ペリー艦隊に海外密航を試みて投獄。1855年（安政２）出獄、松下村塾（しょうかそんじゅく）を開く、門下生に高杉晋作、伊藤博文などがいる。1859年（安政６）幕命により檻送、同10月27日安政の大獄に連座して刑死。享年30歳。

18）（じゅぺんしゃいっく）1765～1831 「東海道膝栗毛」を出版する。


越後街道案内図（若松～下野尻）
徳沢駅
下野尻
阿賀野川
束松峠
片門・舟渡
会津坂下
４９号線（実線）
野沢
只見川
越後街道（点線）
会津若松
縮尺≒1/180,000
喜多方市
山都町
高郷村
河沼郡
柳津町
新鶴村
会津若松
塩川町
北塩原村
耶麻郡