

## 6.2 阿賀野川—塩の道—

### 6.2 Agano River—The Other Name, Salt Road—

小林 一三 (こばやし かずみ)

前 新潟県土木部 都市整備局長

#### 1. はじめに

北陸の四道将軍大彦命が高志国から阿賀野川をさかのぼり、東海道から軍を進めた武渟川別命と出会ったのが会津の起源であるという神代の時代から、阿賀野川は交通の主要路であった。

阿賀野川河口の蒲原の津は、奈良時代には高志国の高津として栄え、大化3年(647年)には、この辺りに渟足柵ぬたりのみが築かれており、大和朝廷東征の前進基地となっていた。

天徳2年(958年)に小川庄の最初の領主となった、源満仲の子孫の渡辺綱は、執事の神崎重永に津川船道ふなの政事を取らせていた。

このように神代の交通路には、阿賀野川を上り、津川までの水運を主体に、右岸には加治川から新谷を経て津川へ、さらに日出谷、実川、奥川に抜ける右岸街道があり、また村松、下田方面から川内川を通して、小出、福取、鳥井峠越えの左岸街道があった。

文治5年(1188年)佐原義連が会津領を預かると、東蒲原一帯もその領域に入り、その一族金上氏が建長4年(1252年)から麒麟山に狐辰城を築いてから、この地方は、会津の西の要地として重大な使命を帯びてくる。それ以来小川の庄は常に山国会津の三方交通の西角を担い、越後との水陸交通の拠点となって昭和の初めまで、津川は繁栄することとなるのである。

津川は要所であったがために幾多の悲劇も繰り返してきた。一つは南北朝時代のあしな輩名一族の滅亡、明治維新時の会津藩の敗戦、明治19年の新潟県への移籍などである。

この津川に在る日本最大の川港と津川船道を、土木工学、土質工学、河川工学の立場から考察してみることとする。

#### 2. 津川港と津川船道

土木工学は人間の生活と生産のための工学で、一切の人間の営みの基盤を作るための工学と認識されている。

また人間がそこに住む場所において、いかにして行動を広げ、地域社会を構成し、これを経営してきたかを学ぶことは大変おもしろい。そしてそこに人間の知恵が働き、人間が生み出した一切の技術を知ることが、次の創造に欠かせないものであろう。

この視点が、特に最も自然との闘いと調和に徹した技術である河川工学、土質工学の立場であるとき、検証は価値が増すものと信ずる。

津川港の津川船道の歴史は、神代の時代まで遡るのであるが、重量商品の扱いや、塩干物、米、木材など大量に輸送されたのは、鎌倉時代からである。

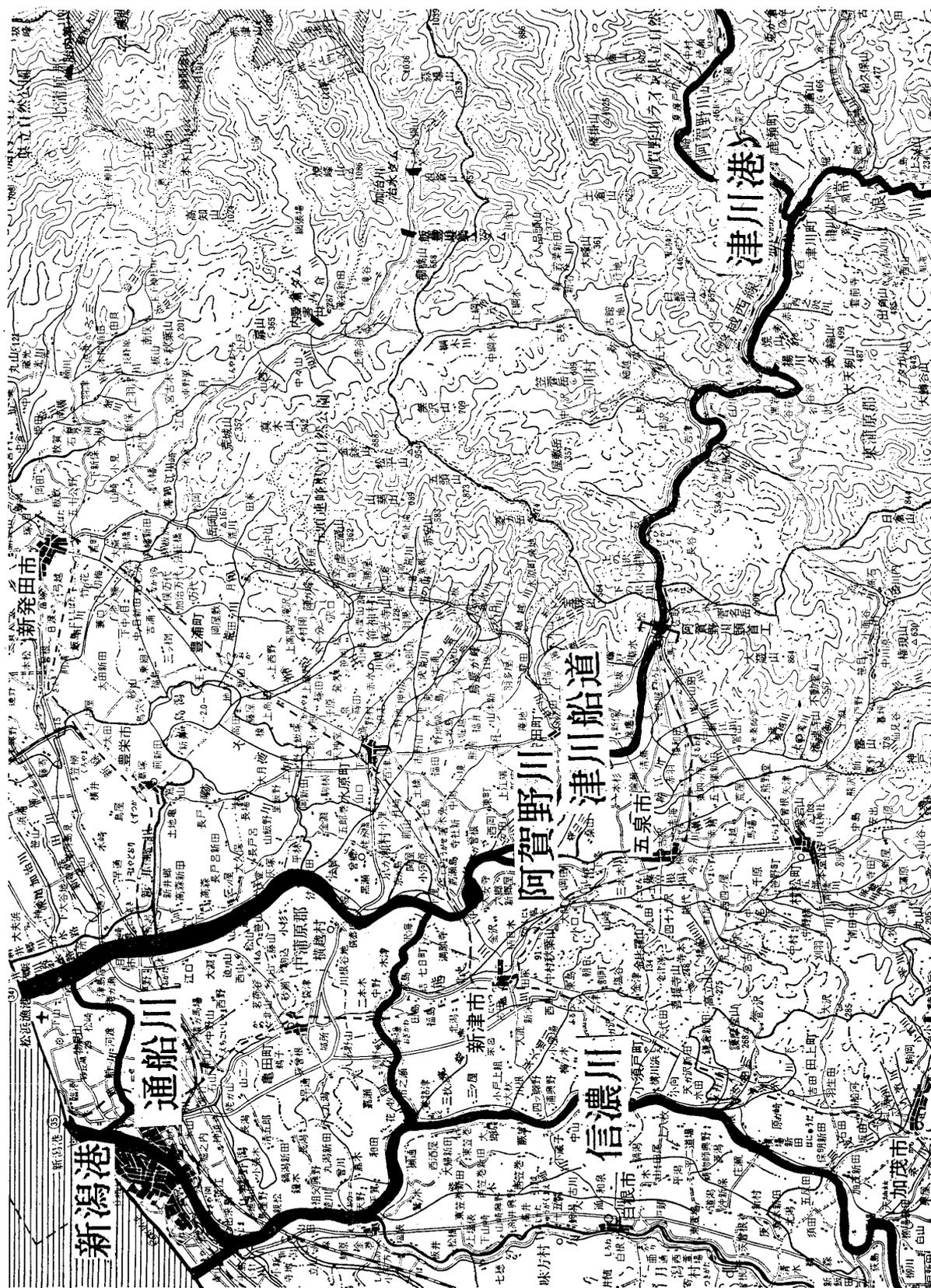
しかしながら近代的な港は、戦国時代以降で全国統一をなしとげた信長、秀吉の時代になって、流通に大きな障害となっていた関所、雑多な貨幣、それに道路の不備を改革、改善していった時代からである。

江戸時代になると、全国的に城下町の建設が盛んになり、今日なお中核的な都市として発展しているところが多い。そして街づくりには、大量の木材も必要とした。堀直寄が行った新潟の町づくりはその典型である。

このころの町人、職人などは、低湿地に住まわされた。それは商業に必要な流通が船運に頼ったからである。

そして、このころから河口都市が発達し、本格的な船運も活発になってくるのである。

この時代から道路建設も盛んとなってきたが、全国的には、江戸から五つの街道の整備が進んできた。



図一1 阿賀野川津川船道

道路整備と並んで重要であったのが水運であり、特に重量物運搬は河川や湖沼を利用しなければならなかったからである。

この津川船道は、地形と水量に恵まれ、ほかの船道に比べ、それほど費用もかけることなく、自然に、安全に、しかも早く輸送できたため、船道は大いに

発展して行くのである。

内陸水運は、沿海水運と連結することによって、初めて効果を発揮する。

四方が海の日本では、いわゆる東回り、西回り海運の両系統が確立されていた。津川船道は北前船と結びついていた。

明治時代に入ると、欧米の土木技術が入ってきた。鉄道がそうである。東海道は明治5年から22年までかかり、磐越西線の開通は大正3年であった。

一方船運は、次第に大型化していく船舶の航行に地形的に不利な港はついて行けず、船運は衰退が顕著となって行く。そしてこの阿賀水運も、ダム建設によって完全に消えてしまう運命となる。昭和38年のことである。

### 3. 津川港の規模と構造

津川港は、新河戸を中心に上流部の大船場から、下流部の小屋戸まで約700m間を総称している。さらに土木史的には、その背後にある道路も含め、住吉神社を中心にした湊町そのものも含めてもよい。なぜなら、港があつての道であり、港があつての町並であるからである。

江戸時代の町屋並と現在の屋並に多少の変動があつても大差はない。

津川港周辺の地質は、津川盆地全域にわたって、新第三紀、中新世の津川層に覆われており、主な岩石は、緑色凝灰岩を上を、砂岩、泥岩、礫岩からなり、約300mの厚さで分布している。

岩質は、いずれも比較的軟らかく、流水による浸食もされやすく、人為的にも比較的加工しやすい岩石である。

河相からみた津川港は、船運に絶対必要な水深がとれていることである。当該地点は河川流水の土砂運搬能力が上回っているため砂礫の堆積も起こらず、洪水時においても、阿賀野川と常浪川の合流点であることから、避難する場所もある良港として整備されていた。

最盛期の船の数は249隻と記録されている。

この港の最大の特徴は、上流からの土砂の堆積は掃流力が勝っているため、それもなく、一定の水深を維持できたことである。

津川港のあとに築港された新潟西港は、土砂の堆積に悩まされた。しかしこの港は川の流れそのものが港の川底を削り続ける位置に造られていたことである。

また本流の阿賀野川が洪水になっても舟は、支川の常浪川へ待避できる。さらに川岸の荷揚場の道路は、過去最大の洪水位と同じ高さに設計されていた

ことである。

### 4. 塩の道

会津は山国である。どこへ出るにも、どこから物資を運び込むにも山を越えなければならない。

江戸時代の初めまで、会津への塩の輸送は浜通りからの東入れ塩であった。

その後、下関、日本海を通る西回り航路が開かれ、新潟港が整備されてからは、瀬戸内海の良質な西入れ塩が阿賀水運の発達とともに、東入れ塩にとってかわってしまった。

会津藩はこの水運を使って、米を回米として大阪に送り現金化したほか、塗物、薪炭、たばこなどを新潟港へ運び、一方新潟からは塩や海産物などを運び込んだ。

また津川の間屋が会津藩の材木を筏として組み、新潟へ大量に売りさばいたものである。

しかしながら新潟港を通しての物資の値は、税のため高かついた。そこで塩の直輸入は会津藩にとって長年の悲願であった。

そこで、現在の関屋分水は昭和45年に完成しているのであるが、そこを元治元年に会津藩主松平容保は開削し、直接舟を乗り入れようと計画している。

しかしこれは商人だけが幕府に直訴したため新潟港側の反対にあい断念している。

### 5. おわりに

昭和56年新潟県津川土木事務所に勤務しているときのことである。郷土史を研究している人々との交流から、この地域の歴史、伝統、文化を学ぶ機会に恵まれた。

その実践に、日本一といわれた「津川港」の検証を試みた。成果を「阿賀路」に発表したところ、いろんな人々からの反応があつた。

朝日新聞の刀弥館記者の目を通した紹介ルポから、福島放送の近藤局長の指揮による「塩の道に行く」テレビ映像へと引き継がれていった。

今は矢部和男氏を先達にして景観と街づくり運動の核になろうとしている。

トーカーロジー、両属という史学用語を熱っぽく語る赤城源三郎先生に限りない敬意を表し、小川の庄が日本の中心で在ることを確認して行きたい。