

第5回 信濃川がつなぎ育てた地場産業 ～信濃川の舟運を中心に～

日 時：平成 18 年 2 月 9 日（木） 18：00～20：00

会 場：リサーチコア・マルチメディアホール（三条市）

ゲスト：本山幸一 氏（郷土史家）

ホスト：阿達秀昭 氏（新潟日報社編集委員）

（司 会）：皆様、大変お待たせしました。ただ今より「我ら信濃川を愛する～信濃川自由大学」を開校いたします。本日はお忙しい中、ご来場いただきまして誠にありがとうございます。私、本日の司会・進行を務めさせていただきます「燕三条FM放送ラジオは～と」の長谷川景子と申します。よろしくお願いいたします。

信濃川自由大学は信濃川の自然や歴史など、その魅力を広く地域の方々に知っていただくために開校し、毎回信濃川にゆかりのあるゲストの方々から様々なお話をお聞きしております。今回で第5回目の開催となりますが、この後も5月まで毎月1回、燕、十日町、見附での開催が予定されております。是非、ご参加いただきたいと思います。

なお、終了した講座に関しましては、信濃川自由大学のウェブページで議事録を公開しております。お手元の資料にアドレスが記載してございますので、そちらからどうぞご覧ください。

それでは、はじめに主催者を代表いたしまして、信濃川下流河川事務所所長・松井健一より皆様へご挨拶を申し上げます。

（松 井）：ただ今、ご紹介いただきました信濃川下流河川事務所の事務所長をしております松井と申します。ただ今、司会の方からご紹介がありましたように、流域の方にいろいろな角度から信濃川のことを理解していただくという企画で昨年の10月から始めまして、今回で5回目ということでございます。今日は郷土史家の本山先生をゲストにお招きいたしまして、舟運を中心とした信濃川に関するお話が聞けるのかなと思っております。私は河川のことを仕事でやっておりますけれども、河川関係の雑誌「河川」というのがあるのですけれども、実はそこで市町村長リレーインタビューの企画がありまして、昨年、今日お見えになっている高橋市長にインタビューをいたしました。ちょうど去年の今ごろで、去年の3月号に掲載されたのですけれども、三条市がいかに舟運を中心に発展してきたかという話を聞かせていただきまして、今日、またそれに近い話も聞けるのかなと、三条市のこともまた新たにいろいろ発見があるのかなと思っております。今日のお話を通じまして、皆様の新たな川と人とのつながりで何か新しい発見があれば幸いです。簡単でございますけれども、ご挨拶と

させていただきます。本日は、どうぞよろしく願いいたします。

(司 会) : ありがとうございます。続きまして、本日の開催地である三条市市長・高橋一夫様よりご挨拶をいただきます。

(市 長) : 皆さん、こんばんは。今日は国土交通省並びに新潟日報さん主催の第5回信濃川自由大学が、ここ三条市で開催していただきまして大変ありがとうございました。また、7.13 水害の河川改修ということで、信濃川下流さんには大変お世話になっております。重ねて御礼申し上げます。

実は、今から 20 年ほど前になりましたでしょうか、時の三条市長の内山さんが、これから 10 年後の三条市のいろいろな計画を立てるので、その本を作るからお前、金物卸の部を担当しろというお話になって、それで断り切れなくて担当することになりました。その時にいろいろと過去の歴史等を調べておりましたら、今でもそうですが、三条市を紹介するのに、三条市は 350 有余年の歴史と伝統を誇る金属産業の町だという形でご紹介しています。私も当時は、ずっと何百年も金物の町だと考えていたのです。

ところが、それを契機に 19 世紀の終わり頃は、三条は集散地として呉服問屋さんが支配しており、そして、産業も確かに金物もありますけれども、足袋だとか染め物、そして金物という形で、私の調べたところでは金物は当時、第 3 番目の産業であったと、それがいわゆる今日、お話の北前船から鉄道に変わるという形の中で、三条の歴史の中で 1901 年というのは三条の呉服問屋の大型倒産・廃業相次ぐという形の中で、一挙に集散地としての呉服問屋さんが崩壊してしまう。そして、10 年か 20 年たつと、その中で足袋だとか染め物もだめになってしまう。時あたかも関東大震災という中で金物がずっと主流になって、金物問屋ができたりしながら金物の町になっていったということ調べてみて、なるほど、こういう形が変わっていくのだなと、いわゆる北前船から鉄道になり、そしてまた自動車になるという形のものが地域の産業とか、私どもの生活に大きな影響を受けるのだなということを知ったわけでありまして。今日は本山、阿達両先生から、その辺のことをもっと詳しくお話が聞けると楽しみにやってきました。

今日、ちょうど五十嵐川の河川の改修をやっておりまして、市民の方々から五十嵐川をこんな形にしてほしい、橋のデザインもこんな形にしてほしいという大変たくさんの要望をいただいて、できるだけそのような形で対処しましょうというお話をしたのですが、そんな形と、また今日のこの講演会が三条の川に対する、あるいは自然に対する関心がより高まれば、尚すばらしいなと考えております。今日は両先生のお話を私もゆっくり聞かせていただきたいと思っております。今日は大勢ご参加いただきまして、本当にありがとうございました。

(司 会) : ありがとうございます。それでは、第 5 回の講座に移らせていただきます。今回の講座のテーマは「信濃川がつなぎ育てた地場産業～信濃川の舟運を中心に～」となっています。本日は、ゲストスピーカーに郷土史家の本山幸一様をお迎えしています。ホストは、新潟日報社の阿達秀昭編集委員が務めます。まず、ここでお二人のプロフィールをご紹介します。

本山幸一先生は1936年、旧東頸城郡松之山町、現在の十日町市でお生まれになりました。1959年、中学校の社会科教諭となられ、1977年より新潟県史調査員、1983年からは同編集員を務められました。1986年から1996年3月までの10年間は長岡市史編集員となられ、その間、1994年より長岡市立栖吉中学校の校長に就任されました。その後、1999年より3年間は長岡市立中央図書館文書資料室室長に就任され、現在は郷土史家として活躍していらっしゃいます。2004年7月には、信濃川大河津資料館の公開講座・近世の信濃川舟運で講師を務められるなど、信濃川の舟運を中心とした郷土史の研究に尽力されています。

新潟日報社の阿達秀昭編集委員は1953年、三条市のお生まれでいらっしゃいます。1976年、新潟日報社に入社、報道部デスク、編集本部デスクなどを経て2004年、学芸部長代理兼編集委員に就任、2005年4月からは学芸部長兼編集委員として活躍されています。それでは、本山先生、阿達編集委員をお迎えいたします。皆様、どうぞ大きな拍手でお迎えください。

それでは、ここからは阿達編集委員にマイクをお渡しいたしましょう。よろしくお願いいたします。

(阿 達)：ご紹介いただきました新潟日報の学芸部長兼編集委員をやっています阿達秀昭といいます。今、紹介いただいたとおり、私の生まれはご当地・三条です。それこそ小さい頃は五十嵐川、今はだいぶ難儀していますけれども、大崎あたりで泳いだ記憶もあります。事前に市長とお話をさせていただいたのですけれども、生まれは四日町なののですけれども、私の母親の親、祖母の妹が三之町に住んでいて、私と五十嵐川との記憶の中では泳いだということもそうなののですけれども、今初めてお聞きしたくらいの話なのですが、そこは船大工をやっていたということで、改めて私は認識したのですが、土手にある家は、今は車社会の中で玄関は土手の方を向いていますけれども、かつては川の方を向いていたのです。玄関にはいると、まっすぐの廊下、あるいは他に下へ潜る、いわゆる川べりに下りる階段、地下に潜るような格好でしたけれども、ありました。今もありますけれども、そこで当然のことながら船着き場があったり、洗濯をしたりする場所があったと思うのですけれども、だいたい川の方を向いて生活があり、暮らしがあり、当然、関心もそちらの方に向いていたという記憶があります。私は生まれてから、やがて今住んでいる小須戸の方に移りました。要は信濃川を若干下っていくのですけれども、小須戸でもある面では川との生活が切り離せないような格好で続いていますけれども、ともに小さい頃から水害といいますか、ことあるごとに膝の上、あるいは膝下の浸水もかなり経験した記憶があります。三条では一昨年(2011年)の7.13水害で大変な被害となり、今一生懸命復興へ向けて歩み始めているところです。私どもの新聞でも中越地震を題材にした「復興公論」ということで新しい地域づくり、まちづくりに向けてのお役に立てるような格好で展開していますけれども、今日は水害というテーマというより、今、司会の方からお話があったとおり、ここには書いてありませんけれども、信濃川の歴史を中心に三条金物の発達とのかかわり、簡単に言えばそういうことなののですけれども、信濃川あるいは五十嵐川の舟運というのはどんな形で過去あったのだろうか、それが今どういうふうな形で

つながっており、あるいはつながっていないのかというような点検、あるいは分析、現状把握みたいな格好で、できればと思っています。

今年は三条もかなり雪が降っており、津南の方は4メートルを超えて、25年ぶりの4メートルと言われてはいますが、私も小さい頃、それこそ三六も三八も三条にきていますから、電線が垂れ下がったところをまたいだ記憶もあります。特に昭和38年の三八豪雪(さんぱちごうせつ)の時は、今も火葬場は変わりませんが、直江町のところまで四日町からソリを引っ張っていった記憶があります。それは当時と今と全然違いますけれども、雪の恩恵というものが雪害というものと並ぶような格好ではありますが、雪が溶ければ川に流れていって、しばらくすると海に出るということで新潟と雪、あるいは雪と川・水というのは切っても切れない関係にあると思うのですけれども、その恵みが農業となっていたり、あるいは地酒の王国と言われるゆえんだと思うのですけれども、川そのもののかかわりからいくと、第一義的には川の中にある生物、魚介類ですけれども、それを採取して食べる漁業というものがあり、副次的なものとして川の水から様々な産業の基礎と言いますか、原因たるものを利用した格好の中で産業振興を図ってくる、いわゆる稲作とか果樹栽培とか畑作とか、いろいろあると思います。実際のところ、私が住んでいる小須戸から三条へ来る過程の中でも豊かな水田が広がっていますし、果樹、園芸の産地も広がっています。そういった恵みも多々あるということでしょう。

第一義的、副次的な話そのものと、これから絡めながら進めていく舟運ということ、今、舟運というと舟の運送と書くのですけれども、なかなか昔みたいな格好で見られない、ほとんど姿を消しているような状況が伺えるかと思います。それこそ私も川舟と言いますか、砂利舟と言いますか、近郷の体育大会というのが中学校の頃にありまして、砂利舟で全校生徒が隣の会場まで行った記憶があります。それが楽しかったなど、それが最初で最後の砂利舟に自分自身が乗った経験なのですけれども、それも人間を乗せて走るという格好より、今は当然のことながら砂利であり、砂でありという運搬に尽きる。それと、若干の観光船、それから警察とか海上保安庁の警備艇、私も乗ったことがあるのですけれども、新潟の河口付近にはごみの収集船と言いますか、ごみを採る船もあります。そういうところでちらほら見られるぐらいで、かつての賑わいからすると、多分これから本山先生がお話になるでしょうけれども、船の賑わいというより今は車の時代ですから、その舟運はどこへいったのだろうと、今私の中で若干の寂しさはあります。一部残っていた観光船、ライン下り、阿賀野川にもありますし、他の河川にありますけれども、これも小千谷のライン下りを最後に消えました。かつて信濃川を中心に30か所ほどあったと言われる渡しの船も、昔は草水、長岡周辺の渡しの船というのが有名でしたけれども、私は1回だけ川口町の牛ヶ島というところで、これは農耕用の渡し船なのですけれども、乗ったことがあります。そんな細々とした舟運というか、舟に乗った経験があるだけですけれども、今日の三条とのかかわりの中で何かお役に立てるような話ができるかなど、基本的には本山先生のお話を聞きながら、このテーマに沿って話を進めていきたいと思っていますので、よろしく願いいたします。

まず、本を正せばこの舟運、それこそ大昔から川も当然あったわけでしょうけれども、先生、舟を使って貨物であり、人間であり、貨客が運ばれるようになったと、舟運のはじまり、起源というのは、だいたいいつごろだということになりましょうか。

(本山) : 信濃川の川舟につきまして、いつごろからかということになると、なかなか古い書き物も残っていないのですけれども、15世紀から16世紀ころの資料が断片的ですけれども、残ってしまして、例えば現在南魚沼市になっていますが、塩沢町の雲洞庵(うんとうあん)にある資料によりますと、お寺さんが上杉氏から免船2艘、免はおそらく税を免除するということだと思いますが、そういう舟を2艘許されるというような記録が一番古い記録になります。それで、どうも税を免除するということは、当時は川に關所のようなものがあつたのではないかと、そして、その關所というのは物品税と言いますか、税をとって舟を通過させる、または怪しい者が乗っていないかどうかチェックするというようなものだったろうと思うのですけれども、そういうものがこの川の所々に設けられていた。ところが、免船というのは領主の許可がありますから、そういう物品税は納めなくてもよいと、そしてそういう収益がこのお寺の財政を助けるというようなことだったのではないかと考えています。それで、特に小千谷、蔵王堂、後の長岡になりますけれども、そういうところが川の關所だったのではないかと、また、三条にもそういうものがあつたのではないかと、そうしたものが江戸時代になりますと、例えば番所のような形で少し変わった形になりますけれども、つながってきたのではないかと考えています。分かるのは、その辺からということだと思います。

(阿達) : そうすると、15、6世紀の15の方をとりますと、いわゆる徳川時代、江戸時代の統治される前、戦国時代とか室町まで遡るような格好になりますか。

(本山) : やっぱりそういう時代にも川舟がきつとあつたのだと思いますけれども、残念ながらその当時というのは戦乱が続きましたから、記録がなかなか残っていないということで、分かりにくいです。

(阿達) : いわゆる丸木舟の類ですと、太古の昔から上り下りで使ったり、それこそ先ほど話しましたけれども、魚介類の採取に使ったりしたと思うのです。それが一つの産業的なものとして、あるいは運搬手段として大量に運べるような手段として、これは全国的なのか新潟県内独自なのか分かりませんが、舟運としての発達を見せ始めていくきっかけというのは何かございますか。

(本山) : その辺はちょっと分かりません。ただ、丸木舟と言いますと江戸時代ですけれども、魚野川の支流で破間川という川がありますが、その上流に入広瀬、守門などがありますけれども、その方面では丸木舟をハナカマズ舟という名前で生産してございまして、これを魚野川の出口の四日町というところで売買するというようなことがあつたようです。それから、ちょっとめずらしいのですけれども、たった1回ですけれども、三条舟という言葉が出てきてまして、これはハナカマズ舟よりも少し値段が安かつたらしいのですけれども、出てきます。どういう舟かは分からないのですけれども、おそらく三条の地域の人たちから注文があつた特製のちょっと小型の丸木舟で、そういったものが対岸へ農作業に行くとか、それから鮭を捕ると

かというような時に使われたのではないかと思います。

(阿 達) : 一般的には暴れ川というのは、多分信濃川も五十嵐川もそうだと思うのですけれども、水を治めるものは国を治めるというような話が古くから言い伝えられていると思うのですけれども、いわゆる舟運的なもの、川舟の通行をコントロールできるその時の武将なり、当時からすると上杉が出始めた頃なのではないでしょうか、そういう意味では川舟の通行についてもコントロールできると、その辺の地域の統治ができるというような話みたいなこともありますか。

(本 山) : やっぱり越後全体を支配する人が出て来ないと、信濃川の上流から下流まで川舟で下るということは難しかったと思います。そういう意味では上杉謙信とか景勝の時代になれば、わりと安全な運行ができたと思います。それから、江戸時代の初めにも高田藩の松平忠輝の頃になりますと、越後全体を支配していますから、例えば六日町あたりの舟も新潟まで行くことができたと思います。小さな藩がたくさんできてきますと、なかなか難しくなってきました、うまくいかなくなるようです。

(阿 達) : 当然、街道もだんだん近世に向かうに従って整備されてきます。新潟県内も様々な道というものもよくなっていくのでしょうけれども、それと川というものも同じくらい、街道の方も整備される、川の方も使われていくという形で同時並行していく時代になりますよね、15、6世紀になると。

(本 山) : そうですね。

(阿 達) : それは川舟の方が、いわゆる陸路を使うものより何らかのメリットがあるということが発展の引き金と言いますか、起爆剤になっているような感じもしますか。

(本 山) : それはやっぱり川舟の方がたくさんの荷物を積んで、安い運賃で運んでくれますし、特に下りですと、旅の人たちも一日でだいぶ下流まで来れるわけですから、そういう点では川舟というのは非常に利用されたと思います。

(阿 達) : そうしますと、あちこちに舟を造る大工、先ほども話をしましたけれども、産業としても船大工というものも芽生えていくというか。

(本 山) : 中世のことはよく分かりませんが、江戸時代になると、各地で川舟がたくさんあったわけですから、当然、新しく造る、それから修理するというようなことで船大工の需要というのはあったと思うのですけれども、例えば長岡の絵図を見ましても、そういうことがはっきり分かる、川舟を造るとなると、だいぶ広い建物が必要だと思うのですけれども、そういうようなことを書いたものは見あたらないのです。いたことは間違いのないと思います。

(阿 達) : これで新潟県内の川、信濃川、阿賀野川という大河以外にも支流がいっぱいあるわけですが、舟がどのくらいまで行き来していたかという形になりますと、地図か何かありますか。

(本 山) : 地図をお願いします。赤い色が川舟の運航した場所になるわけですが、一番上の新潟がだいたい一番下流であるとする、上流の方は魚野川経由で六日町まで、ただ、年貢米を運び出すときには塩沢の上十日町という村から六日町舟が中心になって運び出す。しかし、新潟港の方から運び上げた品物は六日町で下す、従って三条の金物もそうであったと思いま

す。ただし、長岡までは三条の舟とか長岡の舟で積み上げるのですが、長岡では必ず魚沼の舟に積み換える、これは川の広さ、それから急流とゆったりした流れの違いというようなことがありますし、決まりもありまして、だいたい魚沼の舟が長岡から積んでいくと、そして六日町で下して、そこからは背に担いでいくとか、馬を使うとかというようなことだったと思います。同じく信濃川の方は現在の十日町まで、これも実は十日町のすぐ上流に水沢という村がありましたので、その水沢までは荷物を上げたいです。三条の金物も江戸時代の終わり頃の記録ですけれども、紀州藩の御用達の金物の商人がおられたそうで、その人の荷物を水沢まで運び上げたと、ところが、下りの荷物を長岡の商人に頼まれて積み下ろうとしたところ、十日町で待たされたか、これは十日町の方に権利があるということになったらしいのですが、そんなことで、だいたい十日町まで、六日町までということでした。



そのほか支流としては、洩海川の方も

今の小国谷の中流あたりまでは小国の方の舟がありましたし、五十嵐川の方ですと下田の舟、それから栃尾の方は、最初は栃尾の舟というのははっきりしないので、年貢米を運び出す時は魚沼の川口から舟を頼んでやっていたようですが、後には栃尾の舟が動くようになったようです。そのほか島崎川とか、ここでは三条は通りませんが、分水の方から西川沿いに新潟の方までと、上の方の赤い線がそうだと思うのですが、中ノ口川も東側といえますか、信濃川の本流も、下流の方は三筋とも川舟が通ったということになると思います。

(阿 達) : その信濃川本流のところ、先ほどの水沢から県境付近、長野のあたりまで水色になっていますが、これは。

(本 山) : これは随分激流と言いますか、大きな岩もたくさんありましたので、川舟は上れなかったし、下れなかったらしいです。飯山のあたりから上流の方はまたなだらかで、川舟がちゃんと通っていたのです。ただし、信州の人たちにすると、何とか新潟とつながりたいということで、宝暦年間という江戸時代の中頃になりますけれども、そういう許可を得た人がいますけれども、実際には水色の部分はどうも舟では運べなかったらしいです。それから、幕末にもまたそういう願いを出した信州の人たちがいて、この場合は大規模な工事をして、とにかく川舟で全部つなぐというようなことをやったらしいのですけれども、弘化年間でしょうか、善光寺地震という大きな地震がありましたけれども、これでまた水路が今の津南町のあたりでやられてしまっていて、そこが一番大変な場所だったので、これを復旧して再び川舟を通すというようなことで、非常に苦勞のあとは見えますけれども、大変だったようです。

(阿 達) : その大変さと言いますか、県境付近の急峻な地形が昭和に入ってから一部国策等があって、

結果的に東京電力、あるいは旧国鉄のダムがかなり県境付近に立地しますが、そういった意味では発電用の場所としてはいいけれども、舟の上り下りになると。

(本山)：舟運ということになると、ちょっと難しい場所ということになります。

(阿達)：そうしますと、今のお話から言うと、信州は信州で舟運は完結と、越後は越後で、いわゆる県境付近までで終わりということになりますね。

(本山)：あとは、人の背中か馬で動いたと思うので、荷物は三条の金物も信州方面へ行く、それから名古屋方面に行くというものは随分これを利用したと思いますけれども、十日町から飯山あたりまでの間は陸送ということになったと思います。

(阿達)：最近、それこそ鮭の遡上と言いますか、ダム発電所の付近もかなり魚道が整備されて長野の犀川、千曲川あたりも鮭が上っていくケースも見られるようですけども、舟が行き来する、人間を乗せた、あるいはものを乗せたという格好の中では、古来からあまり使い勝手のいい川でなかったということになりますね。

(本山)：随分長い川ですので、使い勝手が悪いというわけではないのですけれども、一部不能というだけだと思うので、非常に大事に使ってきたものだと思います。

(阿達)：これも後でお話をお聞かせ願おうと思ったのですが、たまたま今、地図が出ていますのでお話を進めますが、魚野川の話も先ほど来先生はしていちゃいますけれども、年貢米を中心に江戸に集積が図られるようになってくると、魚野川の利用の仕方もかなり変わってきますが、つまるところ、魚野川が利根川とつながっていれば、信濃川みたいな形で舟運のことも昔の方々はいろいろ考えたりしたのでしょうかけれども、つながっていないわけで、それは江戸に運んだり、江戸から何かものを持ってきたりする場合について、魚野川の終点と関東の水域というのは、どういう格好でこれから結ばれていくのでしょうか。

(本山)：山を越えていくわけですから大変なのですけれども、例えば六日町から新潟まで年貢米を運び下げて、新潟から海を下関経由で江戸まで行くというのは大変な時間がかかるわけで、米もだめになってしまう部分が多いわけです。ですから、江戸時代の初め頃からずっと六日町から最短距離で言うと、清水峠を越えて利根川の方へ出られればいいわけです。だいたい今の前橋のあたりになるのでしょうか、あの辺まで行くと大きな舟で江戸まで運び出せますから、そういうことを幕府でも考えたでしょうし、町人の中でも考えた人もあるようです。江戸時代の初め頃に一回、年貢米をそういう形で運ぼうという計画がありましたけれども、そこから外れた宿場の人たちの非常に強い反対がありまして、うまくいかなかったようです。

また、元禄年間に魚沼の年貢米1万俵を実際に三国を越えて運んだことがありますけれども、今度は運賃がかかりすぎて、それから時期的にちょうど冬に差し掛かるというようなことで、うまくいかなかったみたいです。

あと、幕末にも何回か黒船が来たときに危険を避けるという意味で清水峠を越えてとか、早く江戸へ米を届けるというようなことで、清水峠を越えてという計画は何回かあったらしいのですけれども、そういった宿駅の反対などもあり、非常に費用はかかるのですけれども、幕府としてはお金がないという事情もありまして実現はしなかった、しかし、計画は何回か

あったようです。

(阿 達) : 舟の種類とか、時代によって、あるいは人力とか動力によって違うのでしょうかけれども、近世の中で新潟の河口からそれぞれの地点までの時間はどのくらいかかったのでしょうか。

(本 山) : 上り舟は三条あたりまでですと、きっと帆をかければ大分進んできたと思うのですが、上流の方に行くに従って、それではちょっと川の流が強すぎてだめだったでしょうから、そうすると、船子の人たちが川舟の帆柱と言いますか、それに綱をつけて岸边とか浅瀬のあたりで大勢で曳き上ると、船頭さんだけが舟に残って操縦だけするというようなことだったものですから、六日町までは直接行かないわけですから、必ず長岡で積み替えがあったわけですが、やっぱり新潟から長岡まで来るにしても、おそらく3日や4日はかかったのではないかと思いますし、長岡から六日町までとなりますと一層急流になりますので、4、5日から1週間くらいかかったかもしれないので、その辺はよく分かりません。下りはだいたい六日町を客船でしたら朝6時にスタートすると、長岡には午後4時頃には着くと、そして長岡で夕飯を食べて夜舟に乗りますと、朝には新潟に着いているというようなことだったようですけれども、上りは大変時間がかかったようです。

それから大水、大風というようなことになると、臨時に停泊する場所を変えたり、停泊したりというようなこともあったでしょうから、正確な運行は難しかったと思います。

(阿 達) : 随分風には弱かったのでしょうか。

(本 山) : 帆掛け船を使ったのですから、そういうことはなかったと思うのですが、やっぱり突風ということもありますので、その辺の自然条件は随分船頭さんはプロですから、よく調べて動いたとは思いますが、結構舟が遭難するということがありましたので、やっぱり大変だったのだらうと思います。

(阿 達) : 難船は打合せの時の話では、海の舟よりは川舟の方の難船率は低いのだというような話をちょっとされていたような気がするのですが。

(本 山) : 実際はどうか分かりませんが、幕府ではそういうふう考えていた。海の舟というのは難破するし、被害も大変だけれども、川というのは心配だったら川岸に着ければいいし、荷物の量も少ないのだからというようなことではないかと思うのですが、難船事故に対してお金を出すというようなことは考えていなかったらしいです。

(阿 達) : 水が多すぎる、いわゆる洪水時期もそう怖くはなかったというような話もされていましたが。

(本 山) : 結局、そういう時は停まるのです。どこでも泊まれるわけですから、川の合わせ目の非常に激しい流れのところはだめでしょうけれども、そうでなければ、どこでも泊まってしまうということだと思います。

(阿 達) : 今お話になった気象条件の中にも、いわゆる渇水期、あるいは凍結したかどうか私も分かりませんが、冬場、かなり気温が下がったとき、これはどんなふうな運行状況だったのでしょうか。

(本 山) : 三条の資料でも、大雪のために舟が途絶えているというような記録があるそうですから、や

はり大雪の時はさっき申し上げましたように、どこかのちょうどいい場所に舟を泊めて、そこでじっとがまんしていたのではないのでしょうか。ただ、お客さんが乗っているような場合は、お客さんは舟の中で我慢というわけにはいかないので、例えば三条あたりが一つのポイントになると思うのですけれども、そういうところで宿に泊まっていただくと、そして、船乗りたちは自分たちの舟の中で待つというようなことでなかったのでしょうか。

(阿 達) : 写真を変えていただけますか。時代的にはかなり現代に近くなってきますが、川の舟としては残っている写真があまりないもの
ですから、一つ皆さんにお見せしますが、多分見慣れていると思うのですけれども、これは私の今住んでいるところの近くなのですが、安進丸でしょうか、これは動力的には、昔の和船と違う進んだ技術的なものがありますね。



(本 山) : 西洋から入ってきた蒸気機関を使って、これではちょっと立派すぎてよく分からないのですけれども、木の車輪のようなものをつけて、それを回して走るといようなものだったらしいです。ですから、煙突がついて石炭が燃えていると、中が客船になって雨が降っても心配ないようになっていると思うのですけれども、この船に乗った人は随分大勢いたと思いますけれども、これは客船だったと思うので、三島億二郎という人が乗った記録がいろいろ書いてあるのですが、例えば明治12年10月に新潟に出かける時は、7時半に長岡を出発しています。長岡でも渡里町というところが船のお客を扱う場所なのですが、おそらくそこから小舟で蔵王まで出て、蔵王にこういう大きな汽船がいるものですから、それに乗り換えると。「蔵王以北兩岸の村々遠近交互に霜葉最も愛すべし。西山また紅おび寝食いわんかたなし。ふなばたにありて風光弁ずる半日、よって酒を温め飯を食し、歓談あるいは眠りあるいは吟ず、興味の濃さを覚える」などと言っていますから、誠にのんびりした、忙しい中にも船の中ではどうにもならないわけですから、夕方までじっくりとお酒を飲みながら楽しんでいただろうと思います。しかし、渇水期というのがありまして、渇水期にはちょうど三条近辺のあたりが一番大変だったらしくて、この辺まで来ると船が動かなくなる。そうすると、上陸して歩いて新潟に向かう人もありますし、一晚三条の宿屋に泊まって、それからまた次の日の行動を考えるというようなこともあったかと思えますけれども、これに対して江戸時代の川船のことは西洋の船に対して和船と言ったらしいのですけれども、和船もたくさん通っていましたが、こういう川蒸気が走るようになった。そのかわり事故もたくさん起きたらしく、特に和船との衝突事故が結構あったので、お互いが注意し合うようにという命令もよく出たらしいです。手前は舟ではなくて、川岸なのではないでしょうか。

(阿 達) : 乗っているのは舟っぽいですけれども。

(本山) : 和船みたいな気もしますけれども、材木なんかを積んでいるような感じもあるのですが、実際はどうなのか。一番手前のところに櫓が見えますので、この櫓も実はどのくらいの舟の大きさが分からないのですけれども、六日町のお宮さんに魚沼の方の舟の一番大きな櫓がぶら下がって奉納されていますが、これは3間あるそうですので、そうすると、三条近辺で使う舟はもっと大型でしょうから、3間以上と随分大きな櫓を使っていたと思いますし、そういうものと比べてみると、随分大きな舟だったのだらうと思います。

(阿達) : それこそ小須戸町史の中ではあまり舟が大きすぎて、小須戸橋はかなり古かったと思うのですけれども、邪魔になったと言いますか、トラブルがあったかどうか私は分かりませんが、随分ひんしゅくをかかったような時代もあったみたいですが、かなり規制もあったかもしれません。

これは、私は地元なので簡単に説明しますと、いわゆる会津とか新発田から山越え、あるいは裾野を通過して小須戸に来て、白根とか巻、弥彦の方につながる大事な渡しの場所でもあったのですけれども、もっと遡ればそういう時代だったと思うのですけれども、一方で新潟から大野、酒屋、小須戸、三条、長岡の方を結ぶ川港の大事な要衝の地だったと私は聞いているのですけれども、三条もそういった面では新潟県内の中央部、要衝の地だったと思います。

川港がもたらしたものの、行く行くは三条市というか、産業の発展にもつながっていく大きな舟運なのですが、港と言うと海の港ばかりではなくて川の港、なかなか今ははじめないかもしれませんけれども、一つエピソードがあるのですが、亡くなりました田中角栄元首相というのが、私がギリギリ最後に取材ができた世代なのですけれども、今は5区になっていますけれども、昔は3区だったのです。それこそ先ほど話をしたら、合併の方は話が早かったのではないかという人がいましたが、何のことはない、田中角栄元首相は港がほしかったのです。大河津分水というのはギリギリ3区の港になるのではないかと、できれば大河津分水は分水的な機能だけではなくて、いわゆる治水的なものだけではなくて、貿易港として何とか3区に組み入れることはないかというのが悲願だったそうです。彼がなしえなかった大きな港の夢、その思いを胸にしなごら亡くなつていったと思うのですが、それだけ港の役割というのは大事だと思うのですけれども、それこそ今、三条の港というのは実際にはいわけですが、港としての役割というのは信濃川の沿川の中では、どういう場所がどういうふうな形でその役割を果たしていったのかということ、三条に入る前の導入部としてちょっとお話をお願いできますか。

(本山) : 三条は五十嵐川と信濃川の合流地点ということで、かつては三条城もあったという場所ですから、川が合流するという非常に重要な場所にあったと、しかも下流の方には低湿地が広がってしまつて、江戸時代の初め頃から新田開発がどんどん進んでいく。そういう中でそういった新田地帯で必要な物資、人間を供給していくというようなことでも重要な場所になっていったと思いますし、また、江戸時代も終わり頃になってきますと、川舟を使っているいろいろな文化人が訪れてくるようになる。それからもう一つは三条市史にも仏都という言葉が出て

いますが、仏の都ということで本成寺とかというような大きなお寺がありまして、非常に広い範囲からお参りに大勢の人がやってくる、文化人もたくさん集まってくるし、一般の信仰の厚い人たちも集まるしということで、さらに新田地帯に向けて金物を生産し、そういったものを流通させていく商人が大きく伸びていくというようなことですので、川の合流地点に位置している、しかも平野の中心にあるというようなことが重要な役割を果たして、すばらしい三条の町というものが発展してきたのだと思います。

(阿 達) : 三条だけではなくて港、あるいは港を通る舟についての管理といいますか、今お住まいの長岡が大きな役割を担ったと、その頃の殿様を含めてですけれども、かなりの保護政策の中で長岡を中心とした舟運が栄える大きなきっかけになったということだそうではありますけれども、地元のお話ですけれども、長岡の果たした役割をちょっとお願いできますか。

(本 山) : 実は長岡が何でも取り仕切っていたような考え方があるみたいですが、どうもそうではないと、やっぱり長岡は長岡領内だけではないかと。そうしますと、信濃川は新潟までほとんど長岡領はないわけです。見附でしたら村松領とか、三条に行きますと高崎藩とか村上藩、新発田藩もあるのでしょうか、そういう藩領が川の両岸に並んでいる、そういうところを長岡の舟が通るわけですから、長岡の舟は権利を持っているわけではない。ただ、長岡では権利があると。では、どんな権利かと言うと、一番大きいのが、先ほど申し上げましたように魚沼の舟と下流の舟の荷物、人の積み換えといいますか、乗り換え、そういう権利です。そういう舟継ぎの特権を持っていたということ、

何と言っても一番大きいと思うのです。その上で長岡河岸が舟継ぎの特権を持っていたというのですが、長岡河岸と言ってもどこなのかと言いますと、実はそういうものはないわけですし、実際にあるのはこの絵で見ていただきますと、例えば渡里町をずっと下ってきた柿川とぶつかったところに印が付いていますけれども、それが絵図の方でいくと一番左端の茶色の広い部分が荷揚げ場



と言われてますし、また、蔵王神社の6月の祭礼に出す神馬、神様のための馬が水垢離をとる場所でもありましたのでお馬河戸、それから赤い橋がありますけれども、この橋を渡ってこちらへ行きますと大工町の方になりまして、現在ですと、この橋をずっと遡って上の方に行きますと、長岡駅の方へ行く大手通りになるという道筋になるのですが、この大工町に行く橋の周りが上田河戸と言いまして、ちょうどこの地図で言うところのこの辺になります。渡里町河戸がこれ、そしてこれが西福寺と言いまして、西福寺というのは長岡船道では一番船道にかかわるお寺さんということで力のあるお寺だったそうではありますけれども、この向こう側がずっと商人町ですから、こういう町の商人とのかかわりで、こういったたくさんの河戸があり

まして、こういう河戸全部を合わせて長岡河岸ということになります。

これは三条の場合も同じことが言えるわけですし、三条河岸と言ってもそういう場所はないわけですし、五の町とか、具体的な河戸がたくさん集まっているまとまりを三条河岸というような形で言ったのではないかと思います。

これですとよく分からないのですが、特に渡里町河戸が昔はちょうど信濃川の渡し船があった場所ということで渡里町という名前になったそうなのですが、ここには最初、信濃川が入ってきていたものですから、重要な長岡を代表する港として、例えば殿様が江戸から参勤交代で戻ってくるような場合、六日町から船に乗ってきますけれども、渡里町河戸で下りると、下りたところに目黒さんという大きな間屋さんの屋敷がありまして、そこで必ず休憩をして、お城の方に向かっていくという、今で言う長岡駅の方向へ向かって行ったそうで、そんなわけで、渡里町河戸というところには番所がありました。ただ、河戸には必ず船が着岸できるようになっていたと思うのですが、きちんとした港の施設があるというのではなくて、なだらかな勾配の川端ですので、そのなだらかなところで船を停めるような仕掛けになっていたのではないかと。そして、そういった船を全部まとめて、船を持っている人たちを船持ちということになるので、例えば間屋さんが船持ちではないかと思われるかもしれませんが、はっきりしたことは分かりません。そういう船持ちさんたちが船を持っています、この船はだいたい大きな船ですから、藩のためにも役立つということで、これを道入船といった感じで、長岡船道という組織を作って、船持ちの人たちが船の運航についていろいろと指図をしていたようです。

(阿 達) : こういった近世の徳川時代 300 年の中で、川を中心とした市場づくりとか、まちづくりが進んでいくわけです。今お話になった中で、人間が商取引をやったり、それこそ農作物を売買するという格好の中で市場ができてきます。いわゆる六斎市的なものが出ていくわけですが、六斎市の図をお願いします。こちらに書いてあるとおり、三条だと二七になります、市場の賑わいというのは川にもたらされたものという。

(本 山) : 川でみんな運んできたと思います。

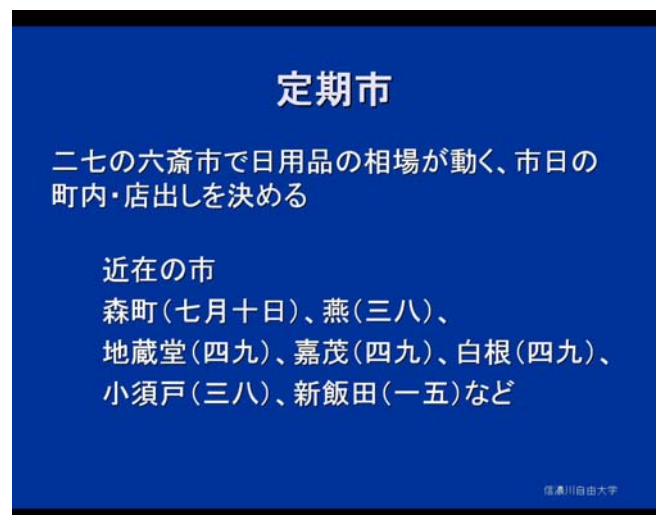
(阿 達) : 川から離れたところにはあまり市ができていないでしょうか。

(本 山) : わりと川沿いが多いようです。ここにはありませんけれども、例えば巻も西川のそばだったわけでしょうし、川沿いが多かったと思います。

(阿 達) : 当然、人が出入り、商人が出入りすれば、そこはまた宿場町になったりしていくと料亭ができ、芸者さんたちが出入りすると、も

っと栄えていく、町がどんどん大きくなっていくという格好になるわけですか。

(本 山) : そうですね。芸者さんもおられましたし、旅籠には飯盛り女といわれるような、飢饉の中で



暮らしに困って身売りをせざるを得なかったような女性も結構おられたようですし、さつき申し上げました旅の人たちもたくさん集まってくるので、非常に賑わったと思います。また、やくざという人たちも、そういうところで共存していたのではないかと思われます。

(阿 達) : 私もよく分からないのですけれども、三条の二・七の市というのは、三条で唯一の市でしょうか、三条市内にいくつか、合併する前の話に限ってもらってもいいのですけれども。

(本 山) : 三条市史ですと、二・七ですから月に6回ありますので、場所を変えて何日はどこでやるのか、どこの市では主としてどういうものを扱うか、例えば金物は何日のどこの市というようなことがあったらしいです。

(阿 達) : 何を言いたいかと言うと、私の小須戸の三・八というのが、小須戸は小さい町なので人口1万くらいしかいないのですが、市がこの他に五・十の市というのがあるのです。何でそうなったかという話をさせていただきますと、小須戸というのは舟運で栄えた川港として発達した町なのですが、今もう一つ市があるというのは、旧矢代田村の矢代田の市が五・十の市というのです。これは信越線が通っている山手の方なのです。分裂してしまっただけです。商店街もそうなのですが、昔あったスタンプ会というのも二つに分かれたのですが、きっかけは、思うに舟運で栄えた小須戸というかつての栄華、それが大きな原因なのかなというのは私の推測するところなのですが、はっきりと町史には書いていないのですが、多分そうだろうということです。

もう一つ、同じような形でもめ事ばかりで本当に恐縮なのですが、今は私どもは新潟市に入ったのですが、皆様、新聞でご承知のとおり新津との合併に諸手を挙げて賛成したのはいいのですが、名前で揉めています。これは区の話なのですが、新津区という格好で新津はしろ、小須戸はそれがいやだという話なのですけれども、これは本を正せば、多分舟運として栄えた小須戸とその後、舟運が衰えた暁に鉄道の町として発達した新津の競り合いといえますか、競争の結果ではないかと、これも勝手に私は思っているのですが、いわゆる小須戸にしてみれば、先ほど来、話しているとおりの市場は当然栄えたわけですし、新津というのは川沿いに臼井とか子成場とか小合というのがあるのですが、多分そんなに発達しなかったのだらうと思います。それこそ警察だとか役所的なものもだいたいあの地域の新津郷の中には小須戸にあったらしいのです。新津の方は違うというのですけれども、それがそれこそ信越線の発達した形の中で新津に全部いってしまうわけです。これは舟運の衰えなのですけれども、そのいきさつも、これはものの本なのですが、陸蒸気（おかじょうき）が発達するというこの中で、新津の方に押しやっただけで、簡単に言えばそういうことなのですから、その物騒なものに信濃川の近くを走られると舟運が衰えるだけではなくて、環境汚染につながるということがかつてあったようだという人もおられます。これははっきりと書いていない部分があるのですけれども、それがこれから話す最終的に舟運の衰えと、もう一回舟運を復活させたらどうかという結論的なものにつながるのですけれども、そのしこりみたいな形が、この市の三・八だったり、新潟市の新しい区という形の中で大きなしこりとしてひきずっているのかなという気がしています。

今、六斎市の話が出ましたので、引き続いて三条の産業の話、いわゆる金物の町という形に入らせていただきますけれども、私の生い立ちを先ほど話しましたが、親戚が十数件、20軒近くあるのですけれども、だいたいが一国一城の主と言いますか、鍛冶屋です。小さい頃から朝から晩まで真っ黒になっている、それこそおじいちゃんやおばあちゃん、おじさんやおばさんたちの顔を見えています。大変だなと思ったこともあります。高校も三条高校なのですけれども、友達も三条市内の方はみんな鍛冶屋が多かったです。なかなか気が強くて、それこそみんな社長ですし、みんな一国一城の主なので、そうならざるを得ないのかもしれませんが、みんな一人で頑張っているという意地がありました。

今回の水害についてもみんなへこたれずにやっているなど、私も手伝いに何回も行きました。拭いても拭いても下から出てくる泥水を雑巾ですくって、また乾かすのですが、まだまだ出てくる、皆様のご苦勞が分かります。でも、たくましいなと思っています。これは私のことを言っているのではなくて、三条の方はたくましいと思っています。多分昔も五十嵐川と三条の合流点ですから、今以上にかなり治水的なものができていなかったですから、しょっちゅう洪水、あるいは始終湿地帯と言いますか、溢れた水の対策で大変だったと思うのです。信濃川と中ノ口川にはさまれたあたりも大変だったと聞いていますし、実際、昔から分水ができるまでという話もありますけれども、分水ができてからもこういう状況がありますから、しょっちゅう湿地帯の中で稲作すらできない、「鳥またぎ米」と言われたくらい、米を乾燥させることができなかつた新潟の下流地帯だと思うのですけれども、そんな中で三条が、先ほど市長のお話の中では、呉服的なもので当初は栄えたものが、少しずつ変わってきます。いわゆる今につながる金物という形のまちづくりだと思うのですが、それは本を正せばそういった洪水の常襲地帯、土地に恵まれない三条という形の中からもうかがえるのでしょうか。

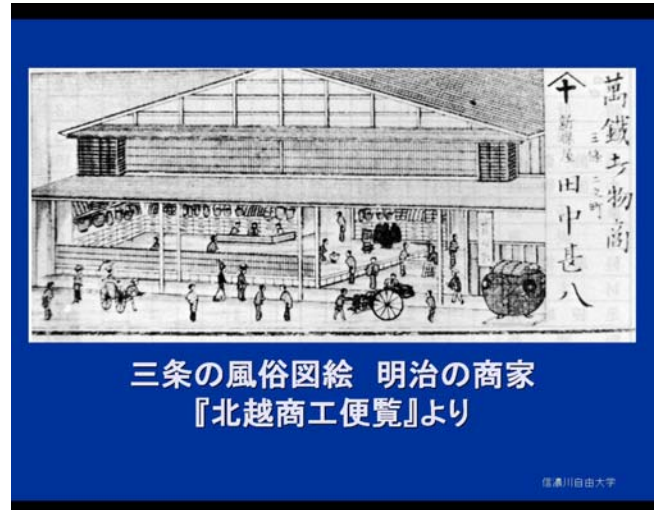
(本山) : やっぱ洪水があるということでなかなか農業がうまくいきませんから、そういう中で内職といますか、農閑期の仕事として釘を造るというようなこともあったと思いますし、一方で新田開発がどんどん進む中で需要があつたのではないかと、例えば用水路を造るにしても、そういうところに水門を設ける、そうすると、たくさんの鉄製品と言いますか、かすがいか釘といったようなものが必要になるわけですし、そういうものの補充だつて必要でしょうから、災害で苦しんだためにという内職もあるでしょうが、一方でまた平野部の人たちの需要があつたということも言えるのではないかと思います。

(阿達) : 金物の町は県内にいくつかあります。包丁だとか鋏だとか、あるいは鎌だとか、上流には与板もありますし、下流には月潟もありますけれども、決して第一次産業的に恵まれなかつた地域が知恵を出した中で産んだ産業と。

(本山) : そういう面があるのではないかと考えていますけれども、それと、やっぱり後半ではそういう職人の人たちを支える問屋さんとか商店、それから行商に全国に出かけていくたくましい三条の人たちというようなことが、一緒になって栄えてきたものだと思います。これは明治の図だそうなのですが、江戸時代の後半から金物の商人として盛んに関東地方にも出て行った新保屋さんというのでしょうか、田中甚八さんというお店だそうなのですが、こうい

う人たちは幕末には江戸へ金物の荷物を六日町まで川舟で届け、そこからは自分で責任を持って三国を越えて出かけたわけです。そんな関係で、例えば田中さんのご先祖の方も三国の昔の宿場の宿帳といったらいいでしょ
うか、そういう中に得意先名簿といったようなものが残っているのですが、そういう中に出てきます。三侯の池田家とか綿貫さんとか、そういうところに資料が残っておりますので、それを調べると分かります。

また、三条金物につきましては、私と同期の宗村彰夫さんが大変よく調べておられたと思いますけれども、彼も三条



市史とか三条市史研究の中でそういったことも紹介しておられるようですけれども、これは一つの事例ですけれども、こういった問屋さんをやったり、自分でも行商に出たりというような、ただ家にこもって問屋をやっていけばいいというようなことではなくて、例えば仕事さえあれば、金物以外でも、例えば下田郷の鉱産物、鉛などを買い取って江戸に運ぶというようなこともあったようですし、非常に流動的な物産を広い地域まで自分で運んでいった、そういう人たちが明治になって大きなお店を開いているのだと思います。

(阿 達) : 聞くところによると、こういった発達する素地として育てた裏方が前渡し金を渡すとか、品質管理についてはかなり厳しくやられたとか、間違いなく買うから造ってくれと、そういった保護政策的なものとか、篤志家といいますか、金儲けをするための人でしょうか、そういったバックアップもかなりあったように思いますけれども、実際、今お話のあった問屋さんの話、買い付けに来る方の話も含めて、川べりに位置するとそれだけ出入りが自由だと、どこからも来られるし、どこからでも出て行けるというメリットはありますか。

(本 山) : それはあると思います。江戸時代の終わり頃になると、問屋さんが職人の人たちにお金を貸してあげて、そして製品を造ってもらって集めるというような形で、職人と問屋が資金を通して結びつきを深めていくと、そういう中心になる問屋さんが三条にはあった。職人ということになると、例えば燕とか三条だけではなく、周辺のいろいろな地域におられたと思うのですけれども、そういったものとりまとめ役のような問屋さんが三条でしっかりと育っているということだったと思います。

(阿 達) : 今ほど造った製品を売買するにあたってのお話をされましたが、実際、原材料の方も、先ほど下田の話もされましたけれども、直接森町なら森町、鹿峠(かとうげ)から外に出すだけではなくて、三条の方に原材料を運んできたりして便利が極めていいとか、あるいは新潟の河口付近からものを上げてくるにしても、三条という場所が川のそばにあるから極めて便利だったということはございますか。

(本 山) : 原料の鉄をどのようにして手に入れたかを書いた記録があまりないようですので、よく分か

らないのですけれども、江戸時代の初め頃に、内職のような形で釘を造っていた頃には、くず鉄といいますか、使えなくなった日常の用具の鉄をもう一回再利用するといったようなことだったわけですが、後半になってきますと、例えば出雲の鉄といったものが新潟に入ってきますから、そういったものを川舟で持ってきたと思うのですが、どういう人が持ってきたのかというようなことになるとよく分かりませんし、問屋さんがそういう原料を扱う問屋さんと、製品を扱う問屋さんが違ったのかとか、その辺になりますと、名称から判断するのが難しいものですから、よくは分かりませんが、おそらく同じ人たちがやっていたのではないかという気もするのですけれども、どうなのでしょう。

(阿 達) : わりと三条は別院があったりして寺町の印象が強いのですが、産業的なものから言えば当然金物なのですけれども、船着き場中心、鍛冶町も割と船着き場とか船が行き来するあたりに栄えたというような記録もあるように思うのですけれども、つまるところ港町、宿場町というような発展の仕方も、三条としては相乗効果的にはあるのでしょうか。金物の町、いわゆる寺社町という形だけではなくて、大きくなっていくにあたって川を利用した中で様々な宿場的なものとか、産業的なものも加味していったと。

(本 山) : やっぱ川港があったからこそということが言えると思いますし、もしなかったらと言われたら、なかなか発展しにくかったかもしれないと思いますので、やっぱり川港というのは物資の面でも、人が集まってくるという面でも非常に重要だったと思います。

(阿 達) : ちなみに私もここへ来る直前に調べたのですけれども、三条のライバル的なもので当時から言われている兵庫の三木は、加古川沿いに多分位置していると思うのです。それから岐阜の関、これも長良川の支流だと思うのです。それから福井の武生、これも日野川沿いにあると、もう一つは今日も私どもの夕刊に「一ノ木戸」あたりの話が出ていましたけれども、ドイツのゾーリングゲン、これもライン川の本流ではないみたいですが、支流に立地していると、別に金物と川をこじつけでくっつけているわけではないのですけれども、一つの要素としては川というのも大事なのかなと、あるいは港というのも大事なのかなという気がするのですけれども。

(本 山) : それはそうだと思います。例えば、燕も金物の町として育ってきたと思いますし、与板、脇野町、脇野町は黒川が流れていますし、与板は黒川がちょうど信濃川の出口のあたりになると思いますし、あまり大きな川ですと、なかなか船着き場を造るのも大変なのですけれども、例えば与板ですと、大きな商人が自分の家の港と言いますか、ここにもそういうのがあるのではないかと思います。全部で 10 か所くらいの河戸が出ていますので、中には例えば 8 番の村松屋河戸というのがある



りますから、お店屋さんが持っている港と言いますか、そういうものもあったと思うのですが、いずれにしても川沿いというものが非常に重要だったと思います。

(阿 達):次に表を出していただけませんか。これは先生、どういうふうに私は見て分からないのですが。

(本 山):一番向こうに船の種類、ひらた船、下の方は胴高船と、どういう船かと言われると図がないものですから分からないのですけれども、三条の場合ですと、ひらた船が一番大きい船です。この辺がだいたい大船の方だと思うのです。これはちょっと大きすぎるくらいの船で、というのは、これが4斗俵にしますとちょうど200俵になりますから、この辺が一番大きい船で、それが4つと。あと、60石というと150俵くらいになるのでしょうか、こんなふうに見ますと、わりと大きな船になりますけれども、この辺までが年貢米とか散田米を運べる船だったと思います。同じことがこちらとも言えるわけです。ただ、このひらた船というのは新潟港に多い船なのです。下流の船、ですから非常に積載量が大きい。それに対して胴高船というのは長岡とか魚沼の船も胴高船と言ったらしいのですが、どちらかと言うと急流というか、ちょっと流れの激しいようなところでも対応できるような船ですから、

**寛政7(1795)ころの記録
(三条町続明細書)**

	95石積	80石	70石	60石	50石	30石	20石	計
ひらた船	2	4	2	1	8			17
胴高船		2 (内六催通1)	2 (内六催通1)	3 (内六催通3)		1	渡し1	8

信濃川自由大学

積載量が少なくなる。ですから、一番大きい船はひらた船だけです。それから、ちょっと私分からないのは、これは何と読むのか分からないのですけれども、こういう字(六催通)が書いてあるのですが、三条市史を読んでも説明がないみたいですし、これは後でどなたかから教えていただけることがあればありがたいと思いますが、ことによると六斎市に通う船ということで、そういったようなものは免許というものがあって、燕とか白根の六斎市に行く船はこれだというようなことになっていたのかなと思ったりしますけれども、これはなぜか全部胴高船であるということで。ちょうど三条というのは長岡と新潟の間ですから、ひらた船と胴高船と両方あると、そして大きい船がだいたい200俵積み、それよりもちょっと大きいのもあるけれども、150から200俵積みくらいの船を大船と言って、これが一番重要な働きをしていたのではないかと。小船を加えれば随分たくさんの船があったと思うのですが、ここでは主な船ということで、一例として挙げさせていただきました。

(阿 達):こうした賑わいがいつの間にか、先ほど私の町の話をして、舟運の衰退という格好にいきたいと思うのですが、三条市の方は鉄道、車のスピード化あるいは大量輸送という中でさらに発展を遂げていかれ、現在に至っていると思うのですけれども、一方、それまで大きなバックアップ、糧としてきた川の方が交通機能的なものを果たしていかなくなります。これはどう理由から、いつごろ兆候が見え始めたのでしょうか。

(本 山):やっぱり一般に言われているのは、汽車が走るようになったこと、それから国道も含めた陸

上の道路がよくなってきたこと、それから自動車が増えてきたこと、そういうようなことが川舟よりはいいと、特に川舟の場合は自然の大風とか大変な時になれば臨時にストップしなければいけない、そうすると、予定している荷物が会社に届かないとか、配達先に届かないとか、いつ来るのだろうかというようなことになるわけですが、陸上というのはその点、比較的スムーズに動くと、そういう意味ではスピードといいますか、早く物が着くというようなことがありますし、その他にも例えば夜間、船というのはなかなか大変だったらしいので、そういう点でも陸上の自動車の方が夜間でも走りやすいというようなこともあったかもしれません。それから、川舟では事故が多いというようなことも問題だったでしょうし、自動車や自動車がなかった時代にはそんなことは問題にもしなかったと思うのですけれども、便利さを追求する中でだんだん廃れていったのではないかと。ただ、急にというのではなくて、中には例えば昭和 16 年頃に長岡では三笠屋さんというお店屋さんが船頭をやって新潟までやってきているのです。ですから、急にみんななくなったというのではないのですが、だんだん減っていくと、川蒸気はわりと早めになくなったと思うのですけれども、そういうふうになくなったかと言われると、ちょっと分かりにくいのですけれども。

(阿 達) : 同時に舟運に携わっていた方々、例えば先ほど私の親戚の話をしましたけれども、船大工さんとか船を動かす船頭さんとか、これも消えてきたわけですね。

(本 山) : 高齢化ということがあると思うのですけれども、若い人たちは新しいものに入っていきたい、それに対して今まで頑張ってきたのだからということで、最後まで年をとってもやられたような方がだんだん辞めていかれるというような、そういう中でなくなっていつているのではないかという気がします。

(阿 達) : 私もそれこそ毎日会社に行く時には信濃川の右岸を通過して通勤しているわけですが、今、見かける船と言うと砂利船か、砂を積んだ船くらいです。ふるさと村というのが会社の隣にあるのですけれども、ふるさと村には変わった船が時々来るのですが、新潟の市街地、萬代橋周辺とふるさと村を結ぶウォーターシャトルの発着場所もあります。私もつい川を毎日見ているものですから、でき得れば水陸両用の車、あるいは船みたいなのがあると、信号もないし、凍結も関係ないし、すぐに会社まで行けるのだなと思ってはいるのですけれども、なかなかそういった形で車の便利さに慣れてしまうと、川面に対する気配りみたいなのができなかったり、川がそこにあるのですが、それを利用しようと思わないのですが、その辺、最近の川と人間の離れ具合と言いますか、関心が若干川の方から離れているのかなと思うのですけれども、いかがお思いですか。

(本 山) : その前に、さっきの三笠さんのお話なのですけれども、三笠さんの場合は非常に小回りの利く商いと言いますか、頼まれれば自動車で取りに行ってきて、船に積み込んで、それも例えばはしけを使って自分の船まで持っていかるとか、それから非常にスピードアップして、プロペラ船だったらしいので一日で新潟から長岡まで来ちゃうのです。そういうような船が昭和になってくると出てくる。ですから、非常に小回りも利くし、重宝もされたと思うのですが、残念ながら例えば大水が出たと、濁水になったというようなことになる

きが取れない、そういう不便さがあった。それだけではなくて、やっぱり信濃川自体が、先ほど橋があると、なかなかその下を船が通るのが大変だというようなことがありましたけれども、用水の閘門があるとか、それから大事なことなのですけれども、川が兩岸を護岸工事で固めていくとかいうようなことで、川舟が通過しにくい状況も出てくる。反対に言えば、川舟がそれだけいらなくなってきたということかもしれないのですけれども、そういう中で川舟が廃れていっているわけですから、これから川舟を考える時に川舟の通過しやすさと言いますか、人間が通るのにもいいような川になっていってくれたらと思っはいるのですが、無理でしょうか。

(阿 達) : それこそ、先ほど挨拶された所長さんもおられるし、信濃川の河口から先生がお住まいの長岡まで行くということを考えると、関屋分水、大島の頭首工、それから大河津分水、それぞれ難所はあるのですが、それはクリアできるようになっているのですよね、そういう企画等もあるような、ないような話も聞いています。いわゆるそういった形の船が上り下りするにあたって、機材としての船が往来するというのではなくて、そこに物を積んだり人を積んだりすることによって多分に舟運というのだらうと思うし、そこで初めてこういう場合は危険だとか、こういう場合は早く着けるとか、いろいろ人間は人間なりに考えると思うのです。そうしてこそ川舟というものに対する関心がまた高まるのかなと思うのですけれども、実際、途中になりましたけれども、新潟の市街地とふるさと村を結ぶウォーターシャトル、これは1998年、今から8年前に設立された会社ですけれども、約10キロ間を35分で結ぶのです。これはバス、タクシーで来るとお金も当然かかりますけれども、時間もかかります。このねらいとしては、快適で利用しやすい公共機関として市民生活の利便性を図るといのが会社設立の趣旨だそうですけれども、それだけではなくて水の都・水都新潟、柳都・新潟と言いますけれども、そのイメージアップ、観光資源としての活用、その上に新潟の水辺の景観の向上につながるというようなことも考えて作られたようです。実際のところ、今残されている観光資源、この前、屋形船を止められた料亭もありますけれども、ライン下りの話も少なくなってきた。繰り返しになりますけれども、モーターボート、その類のレジャー船が川岸に係留されている姿を見るぐらいで、ちょっと寂しいと思っています。

これも直前に調べてにわか勉強させてもらいますけれども、特にヨーロッパの方を見ましたら、ドイツのライン下り、オーストリアのドナウ川、それからイギリスのテムズ川、フランスのセーヌ川、エジプトのナイル川、ブラジルのアマゾン川、調べたらこんなしかなかったのですが、東京の隅田川もあります。浅草と河口を結んでいる観光船みたいなのがありますけれども、基本的にアマゾン川みたいに、6,300キロというとてつもない延長の川もあります。流域面積も多分川幅も広すぎて、信濃川、五十嵐川と比較にもならないのですが、セーヌ川にしてもテムズ川にしても、そう信濃川と延長では大差はないのです。大差があるのは何かと自分なりに思うと、川ないしは川辺の持っている要素かなと、簡単に言うと、景観あるいは古くからの教会にしても美術館にしても、いわゆる観光資源になる、世界的遺産に匹敵するぐらいのもの、特に川は若干違いますけれども、エジプトで言えば遺跡がありま

す。それからアマゾン川にしても大自然があります。そういった周辺の街なみや大自然や貴重な遺産的なもの、それがないと川の往来というのは実現しにくいのかなと思うのですが、いかがでしょうか。

(本山) : 25年くらい前になりますけれども、湯沢の「高半(たかはん)」の亡くなられた高橋半左衛門さんが書かれた本の中に、もう県会議員を辞められた頃かもしれませんけれども、柳都・新潟の堀がみんななくなっているのだからとか、かつての河渡、河岸、そういったものを復元することができないものだからとか、たくさん造るわけにはいかないでしょうが、例えば三条でも船を停める場所がある、長岡でも船を停める場所があるというようなことになったらいいなというようなことを言うておられますので、私もそういう利用の仕方、物資の輸送というのは大変だと思うのですが、さしあたって定期的に人間が乗り込んで旅をする。そして、例えば三条ですと、三条の川辺に上陸させていただいて、五十嵐川との合流の地点の景観を楽しんだり、例えば三条の伝統ある三条神楽を見せていただくとか、独得の季節限定の食べ物があるのでしたら、そういうものをその季節にいただくとかというようなことができて、ゆったりと旅ができたらどんなに素敵だろうと思っているのです。ただ、例えば江戸時代も入広瀬の大白川新田に旭松(きょくしょう)という俳句を作る庄屋さんがいたのですが、彼が江戸時代の終わり頃に出羽三山の方にお参りに行くときに、蔵王から川舟に乗っていますが、彼が信濃川のこの辺でおそらく詠んだと思うのですが、「舟竿のしづく涼しき笠の上」というような句を作っています。当然、櫂のしづくが動くわけでしょうから、そういったものが笠に飛び散って来るのかもしれませんが、ちょうど暑い時期、6月の梅雨明けの頃ではないかと思うのですが、また、「涼風や寝心やすき下り舟」というような歌も作っております。こういうようなかつてののんびりした、非常にゆったりした気持ちが持てるような船旅というものができるといえるようなことがあれば、どんなに素晴らしいだろうという気がしています。

(阿達) : そうですね。今の話はもちろんなのですが、皮肉にも7.13水害の時に船があちこちに重要な役割を果たしていたような気がします。めったに見ない光景が三条の中であったなと、それは茶化しているわけでも何でもないので、いわゆる災害時の代替機能として船のあり方、位置づけを考えることも大事かなということと、今ほど先生、人間を運ぶだけというお話がありましたけれども、荷物も含めてそれこそトラック輸送の弊害だとか、車関係の弊害的なものが出ています。CO2の問題だとか、地球温暖化の問題の原因ではないかという話もあります。一方で油も、それこそアメリカの大統領ではありませんけれども、あまりにも依存しすぎていいのかどうか、そろっと考えなければいけないのかなという気がしています。

それから、大気汚染とか騒音防止、環境面でも今の状況は必ずしもよくないのだろうと思っています。だからと言ってすぐ舟運に帰ろうという話にはならないでしょうけれども、一つのヒントとして何か考えてもいいような気がしているのですが、どんなものでしょうか。

(本山) : あまりにも今の時代は忙しすぎると言いますか、そして、夜になっても寝なくてもいいような時代と言いますか、私どもが子どもの頃から考えると、想像もつかない激しい変化の時代になってしまっていますけれども、例えば原材料一つをとってみましても、製品一つをとってみましても、そんなに輸送を急がなくてもいいじゃないかというものもあるのではないかと思いますので、そういった環境問題を考えた時に、やはりもう一回考えて、物資の輸送にも大いに大河・信濃川は利用できるのではないかと思います。

(阿達) : そうですね。川とか川辺に関心を持つことが、本当の街づくりにつながっていくのかなという一方で、私もリフティングと言いますか、川をゴムボートで下りたことがあるのですが、内側から見るということのは極めて土手から見ることと違って、皆さんも乗ったことがあるかと思いますが、全然感覚が違います。土手が高すぎて外が見えないこともあるのですが、最初に私がお話ししたとおり川の方に向いている街づくり、家並み、街並みもそうなのですが、そんなことが大事なのかなと、それが、ひいては川に環境的な異変、川の中に魚がいらないじゃないかと、コケが生えていないじゃないかとか、あるいは水が少ないじゃないか、瀬や淀みが何かおかしいという警告を川の中で、あるいは川の中から見れば何か察することもできるのではないかなという気がします。どちらかと言うと、川を遠くから見ても、なかなか川の中の異変について気がつかないと思います。それが、いわゆる信濃川、あるいは今回たまたま三条という意味では五十嵐川につながりますけれども、川自身はひいては私たちの生活につながるわけです。当然のことながら水道を引いているのもあります。それを利用して様々な産業等も起きていますし、もう一回、大崎あたりで泳いでみたいという気持ちもあるのですが、そういったものが復活するならば、川の存在そのものが昔に戻って、簡単に戻れるかどうか分かりませんが、難しいと思いますけれども、そういうことのチェックにつながっていけるのではないかと、それが我々人間と言いますか、今 21 世紀に生きている人間の川に対する、あるいは自然に対する監視役としての役割を果たせる大きなものなのかなと個人的には思っていますけれども、いかがでしょうか。

(本山) : やっぱり高橋半左衛門さんが 25 年前に言ったようなことが、例えば新潟では柳都の復活というようなことで、非常に真剣に川辺からものを考えるというようなことが起こってきていると思いますし、これから考えていかなければいけないこと、今までがあまりにも忙しすぎたわけですし、それはそれでよかったわけですが、これから川辺というものを本当に真剣に考えていかなければいけないと思っています。

(阿達) : 長々とお話ししていただきました。これから若干の質問時間を設けたいと思います。私も三条に対する愛着があります。一新橋の木造がなくなって寂しい思いがありますけれども、多分風合戦はなくなるのだろうと、川がなくなったり土手がなくなったり、あるいは河川敷がなくなると揚げるところがなくなるし、周辺をいろいろ考えると、風合戦ができるような、三条の六角風が揚がれるような状況がしばらく続けば川も三条も安泰なのかなと、勝手な思いで締めくくりさせていただきます。今日はどうもありがとうございました。

それでは、本山先生にご質問の時間を設けたいと思いますので、何でも結構でございます。

挙手いただければ、先生の方からお答えしていただけたと思います。今日の関連、あるいは関連外でも結構でございます。何かありましたら、せっかくのチャンスでございます。近世の舟運史だけではなくて、いろいろと今お話になった中でも含蓄ある言葉、示唆もあろうかと思しますので、ご質問いただければありがたいと思います。

(会場)：私は下流の鶴森(うのもり)というところから来まして、川端で桃や梨を作っている農家でございます。子供の時から信濃川で泳ぎ、信濃川で舟に乗って遊び、まさに川と親しんで何十年たってきました。それで、さっきいろいろ話も出ましたけれども、去年、突然、ふるさと村の遊覧船が上流から下ってきたのを見てびっくりしました。また、隣の新飯田という町は六斎市がありますけれども、一・五と出ていましたけれども、あそこは五・十の市でございますので、訂正されたいと思います。そこに田沢有願(たざわうがん)という良寛様のお友達の坊様がおられまして、そこへ良寛様が時々訪ねて来られた時、「この里の桃の盛りに来てみれば、流れに映る花のくれない」という歌を詠まれたのだそうです。信濃川の梨や桃の花盛りは、まさに川から眺めるものだなと私も思っております。観光に生かされればと思います。

それからもう一つは、三条市長さんが目の前におられますので、四の町で私の先祖が船頭をしていた関係で親戚ができたのだと思いますけれども、四の町に子供の時から三条祭りの後に呼ばれて行って、泊まった翌朝は五十嵐川の河渡を下りて行って、川端で口をゆすいで顔を洗ったことが思い出されますが、是非、この五十嵐川の改修の時は市民が川端へ下りて、水に親しまれる設備を是非造られたらいいのではないかと、さっき市長さんが隣の方に、港を造ってくれとこっそりおっしゃっていますけれども、それも確かに五の町の交番の裏には立派な港があったそうで、是非、川を生かした川づくりというのをこれから作っていただきたいと思います。よろしく願います。

(阿達)：市長、いかがですか。

(市長)：さっきのご挨拶の時にもちらっと言いましたが、今日、実は市民の有志の方が、五十嵐川の河川改修について自分たちで5回ほど検討会をして、こんなような形に注意した河川改修をしてほしいと、例えば魚の立場に立ってとか、あるいは川をきれいにするために葦だとか何かがあるはずだが、そういったような植物に対してとか、あるいはまた、さっき阿達さんが言われた一新橋は木造の橋だったのですが、木造の橋をもう一回造るというわけにはいかなければ、外から見た時に木造みたいな形で板を張ってくれとか、そういうデザイン面だとか、だいぶ立派な小冊子にしてさっき持ってこられました。今、工事をしていただいている県の方々ともそれを見ながら、予算があるものですから何でもかんでもできるというわけにはいきませんが、今日いただいたものを尊重しながら河川改修をしていこうということになっています。

ただ、さっき言われた四の町の河渡のところを下りて行ってというのは、ちょっと無理かもしれません。これは第一に、一昨年のような災害のあのような形を二度と起こさないという治水の面が非常に大きいわけですし、景観だとか自然だとかというのはもちろんあります

が、それがまず第一義的ということと予算の点がありますので、その中でそういった形の改修をしていこうと思っています。

(阿 達) : ありがとうございます。それでよろしゅうございますか。本山さん、何かあれば。

(本 山) : いいお話をお聞きしまして、ありがとうございます。ただ、確かに治水ということが大事だと思いますけれども、長い目で、例えば 50 年、100 年という目を見た時に、将来的なそういった整備ができる可能性も何か考えておいていただければ、非常にありがたいという気がいたしました。ありがとうございます。

(阿 達) : 先ほど挨拶された信濃川下流の所長以外に長岡の信濃川の所長もいらっしゃいますので、せっかくのチャンスです、もしご質問等があれば、軟らかい質問であれば、多分お答えしていただけると思うのです。せっかくのチャンスですので、もしご質問等あれば、両所長がいらっしゃいますので、めったにない機会です。

(会 場) : 私らの地先で信濃川が渇水した時、白根郷土地改良の方の用水不足で、緊急工事みたいな形で川の真ん中に蛇籠を下ろしたのです。ところが、その蛇籠が崩れて残骸になって、三条の花火や長岡の花火になりますと、下流の砂利船が 7 杯も 8 杯もつながって上り下りするのですけれども、花火が上がる頃、渇水期につながって、蛇籠が邪魔になって船頭さんがだいぶ苦勞されているようなので、それこそ蛇籠を撤去すれば、下流の水はけもいいのではないかと思うので、せっかく所長さんがおられるので、検討をお願いします。

(松 井) : 私、場所を間違っているかもしれませんが、鵜森のところに取水堰の跡のようなものがあって、ウォーターシャトルが上がり下がりする時も非常に危険になっていると認識をしまして、いつもあそこは大丈夫ですかと確認するのですけれども、あそこは大丈夫だと、何とかいけると聞いているのですけれども、あそこのことですか。

(会 場) : 下流。

(松 井) : ちょっと現地の状況がよく分からないので、調べたいと思います。

(阿 達) : そういうことで、よろしくをお願いします。他にございますか。

先ほど高校の話をしました。私は三条高校の校歌が大好きなのです。いつまでたっても忘れなくて、小学校から社会人になるまでの間の校歌らしきものの中で、当時は難しく歌えないと思っていたのですけれども、今になると一番いい歌だなと、何かあると風呂の中で歌う歌なのですけれども、人間は川とか水があると落ち着きますよね、暴れ川とか暴れ水では困るのですけれども。せっかく今日、三条でこういう会をもたせていただきましたので、ご質問なければ、これで終わらせていただきますけれども、これからもそれこそ信濃川、五十嵐川に対するご関心と認識をこれを機に深めていただければ、今日この会合を開いた意味があろうかと思えます。今後ともよろしくお願いたします。今日はどうもありがとうございました。

(司 会) : 本山先生、阿達編集委員、ありがとうございます。皆様、どうぞお二人に今一度、盛大な拍手をお願いいたします。

以上をもちまして、「われら信濃川を愛する・信濃川自由大学」第 5 回の講座を終了いた

します。本日は、長時間にわたりご参加をいただきまして、誠にありがとうございました。
お帰りの際にはお忘れものがないようにお気を付けください。