

# 西会津町の歴史 - 街道・舟運・峠編 -

街道・舟運・峠

西会津町を通る主な街道は、越後街道とその裏街道である。

## 1. 街道

### (1) 越後街道

越後街道は新発田と若松を結ぶ総延長 23 里(92km)の街道であるが、慶長 16 年(1611)の会津大地震を境に越後街道の道筋は替わっている。地震以前は、(若松)－青木－勝負沢峠－西羽賀－野沢－(津川)の道筋であったが、地震で勝負沢峠が山崩れのため通れなくなり、地震後は(若松)－坂下－束松峠－野沢－(津川)へと道筋が替わった。総延長 23 里の道筋は地震後の坂下廻りのものである。

また、越後街道は若松から南山通りか白河街道に接続して江戸へと向かう街道である。会津藩主や新発田・村上藩主などの参勤交代に利用した越後街道は、初めは南山通りが中心であったが、天和 3 年(1683)9 月の日光大地震の山崩れで五十里村が水没し通行不能となった。そのため、天和 3 年以降は白河街道経由となり南山通りの使用期間は短かった。その後、南山通りは復旧し、参勤交代には使われなかったが、白河街道とともに江戸に廻米を運ぶ重要な街道であった。越後街道の一里塚は若松の大町四辻を基点にはしておらず、白河街道と連続して設置されている。大町四辻は若松城下から各宿場までの道程の起点である。

越後街道は越後と会津の人・物(公儀・会津藩・他藩などの公用荷や商荷、会津藩の廻米・塩など)の行き交う重要な街道であったため、運輸・通信の事務及び取り締まりを行う駅所を設け、事務方(検断・問屋)が置かれた。大きい駅所では検断と問屋が置かれ、それ以外は問屋になる。西会津町には 5 つの宿場があったが、検断が置かれたのは野沢宿と上野尻宿(文化 12 年(1815)から)で、それ以外の下野尻宿・白坂宿・宝川宿は問屋であった。白河宿の例では、検断は御朱印や御証文通行による御状箱や御用物の継送りにだけ関わり、問屋は前述以外の御用物や武家通行の継送りを担ったとあるが、一般の商荷についても管理する最高責任者であった。公用の人・荷を継送りするために伝馬が各宿駅に置かれ、この伝馬は無賃のものと低額の公定賃銭のものに大別された。これ以外の一般の使用は相対賃銭あいたいちぎんといって前者の

公定賃金の2倍程であった。この駄賃かせぎは伝馬勤めをした者だけに許されていた。

また、佐渡の金や金山で働く無宿人・罪人を搬送する中心道筋は北国街道経由か三国街道経由であったが、これらに支障があった場合は越後街道が使われたので北国街道・三国街道と共に東海道などの主要五街道に次ぐ街道ともいわれた。

会津藩では街道の道や橋の整備・補修は原則区間を決めて村々が行うことになっていた。1村でできない場合は近隣の村と力を合わせて行ったが、越後街道はほとんどが山間地を通過していたため各村の財力は乏しかったので十分に整備・補修することができない状態であった。藩ではこのような状況を少しでも改善するため、村方や町方の有力者が自発的に労働力や金銭を提供する「寸志人足」というものを設け、その善行を褒めたたえた。その一例が軽沢からの切石川右岸約600間(1,080m)の道路開削で、野沢原町村の小左衛門の例を『新編会津風土記』で取り上げている。年代は不詳であるが、自発的とは言えない越後街道道普請の寸志人足申付書が代官所から原町・上野尻・下野尻の各村に出された事例もある。

江戸時代後期になると、越後街道の海道組は家も大破(ハツ田)、道が崩れ道幅が1間もない場所(宝川入口)がある上に、駅所・茶屋・馬方に至るまで通行人への対応が悪い(公用荷の増加で収入の少なくなった馬方たちが駄賃をせがんだり、割の悪い荷物は拒否したり、宿場で売る品物も粗末で高く、旅籠の賄いも悪いなど)ので奥州から北越に行く商人は遠回りでも米沢玉川通りを使うようになる。このように風評が悪くなったため、藩では再三に渡り通達を出して指導するが思うようにはいかなかった。

## (2)越後裏街道

越後街道本街道が新発田～若松なら、越後裏街道は津川・柴崎・橋立～小荒井(喜多方)である。会津盆地は南北に長く、南の経済の中心地が若松城下なら北の経済の中心地は喜多方で、江戸時代は「北方」と書かれていた。越後裏街道と総称される街道は3ルートあり山三郷(山都・高郷・奥川・新郷)を通る道である。

[3ルート]

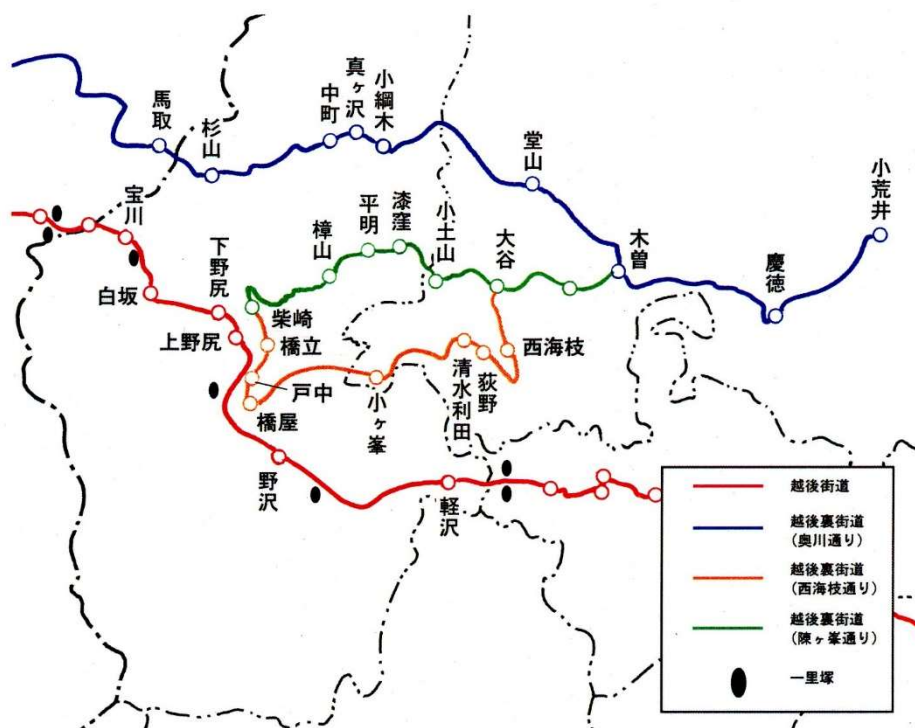
- ①奥川通り：本街道－津川－鹿瀬－日出谷－馬取－檜木峠－杉山－吉田－中町－  
真ヶ沢まかざわ－小綱木－沓掛峠なかせり－中反なかざり－堂山－木曾－慶徳－小荒井
- ②陳ヶ峯通り：本街道－上野尻－(舟)－柴崎－樟山くぬぎやま－平明－漆窪－陳ヶ峯峠－小

土山－大谷－館原－木曾－慶徳－小荒井

③西海枝通り：本街道－(舟)－橋立－戸中－橋屋－小ヶ峯－清水利田－<sup>荻野</sup>野  
西海枝－大谷－館原－木曾－慶徳－小荒井

これらの道筋は2つの使われ方があった。1つは「廻米」を津川まで送り出す道である。山三郷などの廻米は奥川通り経由なら徳沢まで陸送、陳ヶ峯通り経由なら柴崎まで陸送、西海枝通り経由なら橋立まで陸送し、それぞれの所から船に積み替えるが直送できるのは徳沢だけで、柴崎と橋立は横渡して上野尻に送り、そこから徳沢まで陸送し船積みするか、車峠経由で陸送を続けるかとなる。

もう1つは、「中追馬」による「米と塩」の搬送道である。山三郷の地域は山間地で、田畑が少なく収入が乏しいため、生活の糧として特別に認められていた制度が中追馬であった。通常の街道での搬送は1つの宿駅間しか運ぶことができない宿駅制に縛られていたが、中追馬は「付け通し(宿駅ごとに荷物の付け下ろしをしないで目的地まで同一の馬や人が荷物を運ぶ)」で荷物を運ぶことが許されていた。しかし、搬送できる品物・搬送量・馬(中追)札使用回数やルートは決められていた。品物は「米と塩」に限り、北方地方の米を夫食米に不足していた津川まで運び、帰りに塩を北方まで運び、差額を稼ぎとした。塩の駄送量は決まっており7,200俵(2俵で1駄、計3,600駄)とされ、馬札は360枚が発行された。ルートは津川から



上野尻と下野尻の中程の中島渡して阿賀川を渡り、柴崎・平明・木曾を通過して北方に着くルートである。馬札改め場は下野尻または上野尻(寛政10年(1798)に平明・新町両村にも設置されたが2~3年で廃止)にあり、ここで検閲を受けることになっていた。馬を持たない者は背負荷の米を津川で売って、帰りに塩を1俵(1斗5升)背負ってきた。しかし、これらの規則も物流の増加とともに緩みが生じ、馬(中追)札で米や塩以外の抜け荷をする者が出てきたり、脇道を通って中追をする者も出てくるようになり、文政5年(1822)、白坂から天満までの7駅が日出谷の者が脇道を使って中追をしていることを訴えている。津川と北方との米の価格差がなくなると利益が上がらないので中追をしなくなる。中追札の使用が年5度以下は馬札の取り上げとしたが、このようになると年々中追馬が不足となり、馬札1枚で10匹まで使用してよいとお触れまで出ている。

山三郷の裏街道は以上のように廻米と中追馬だけに許され、一般の商荷には許されていなかったが、例外として米沢の商人が買入れた荷物のうち、塩・魚は津川役所で荷改めをし、下野尻・山三郷を通した。享和元年(1801)には、北方・山三郷から越後に出す塗物についての諸手続きが決められ裏街道を通すこととなった。

### (3)西方方面への道

阿賀川流域の野沢と只見川流域の西方を結ぶ道は、現在「西方街道」と呼ばれているが、これは明治初期の命名で、西会津方面では古くは「御蔵入街道」とか「金山谷道」と呼んでおり、金山谷方面からは「野沢道」と呼ばれていた。この道は越後街道と沼田街道を結びつける街道で、越後街道野沢宿から分岐して西方を經由し、河井・大登・大谷を経て、美女峠・吉尾峠を越えて、伊南・伊北郷に達する大動脈の一部に位置づけられる。新潟方面からの塩などの海産物の搬入ルートで、俗に「塩の道」と土地で呼ばれる由縁である。

街道は野沢組・黒沢村から柏木峠(現在の杉峠)を越えて、麻生村、そして西方村に通じた。

藩政時代には西方と麻生との境に口留番所が置かれ、今でも番所坂と呼ばれている。西方には御蔵入領使用塩蔵や筏番所も置かれた。

大正3年(1914)、岩越鉄道が全線開通して野沢駅が開設されると、この道を使って只見川流域の人々が野沢と西方間を盛んに往来するようになる。只見線が開通するまで岩越鉄道利用のための道として大いに活躍した。



## 2. 舟運

会津藩の廻米は主に南山通りと白河街道などを陸送し、鬼怒川・利根川・江戸川などの舟運で江戸に運ばれ、残りが阿賀川で新潟まで運び、そこから外航船で大坂に出した。阿賀川で運ばれたのは上方廻米とか大坂廻米と呼ばれ、年によって違いがあるが年間 3 万俵から 5 万俵程であった。塩川に会津盆地を流れる川が集まるので、塩川が出発点となり津川が終点となった。

津川までの阿賀川は、川幅が狭く川底も浅い上に、どうしても通船できない難所(利田の滝と銚子ノ口)があった。慶長 16 年(1611)の会津大地震では利田地内(喜多方市高郷町)の崖崩れで水路が塞がれ、さらに元和 6 年(1620)、同地内の大黒岩という所が崩れ、高さ 3m の滝(利田の滝)ができ通船が不可能となった。この滝を避けるため、館原の姥石(同市山都町)か西海枝(同市高郷町)で一度陸揚げし、山郷発電所下流の小ヶ峯(同市高郷町)まで陸送して船に積み直して上野尻か下野尻の中島まで運び、銚子ノ口を避けるため再度陸揚げして徳沢まで運んだ。銚子ノ口は岩盤が露出し、川幅が狭く急流であったため、難所中の難所であった。「中島」は中心的船着場のことで、大水などで壊されると上流へ適地を求めて移動した。そのため時代が新しくなるにつれ中島は下野尻から上野尻へと移ることになった。また、姥石・西海枝で荷揚げしたらそのまま陸送で柴崎(後年、橋立も)まで運び、そこから横渡して下野尻(橋立の場合は上野尻)の中島に運ぶこともあったようである。山三郷の廻米は裏街道の陸送でそれぞれ柴崎・橋立・徳沢まで運ばれ、そこから船積みすることが多かった。また、柴崎から上野尻の荒井林御蔵に渡す船場もあったが次第に上流の中島が中心となり、船場の管理が両野尻の負担となっていった。

藩では阿賀川の難所を改善するために多額の資金を投じ、元和 4 年(1618)・寛永 6 年(1629)・正保 2 年(1645)・貞享 2 年(1685)・享保 11 年(1726)・同 14 年(1729)・安永 9 年(1780)・嘉永 4 年(1851)など複数回にわたり川底の石を取り除いたり、滝を壊そうとしたりしたがうまく行かなかった。

廻米船は当初、<sup>ひなたぶね</sup>艀船であった。大艀船は塩を 250 俵、中艀船は 187 俵、小艀船は 150 俵積載したそうであるが、小艀船でも川幅が狭く川底の浅い阿賀川では少し大きかったようで、小型の鶺鴒船 110 俵積を使用するようになって通船しやすくなったという。鶺鴒船は一般には長さ 13~15m、幅 1.7~2m ほどで米を 30~50 俵積といわれており、110 俵積の鶺鴒船というのであるからもう少し大型で、前掲の『下野尻万覚書 第二部』の「廻米船の大きさは長さ 9 間(16m)、幅 9 尺

(2.7m)」というのに合うのであろう。船の運航に関しては船着場から次の船着場までそれぞれの地域の住民が責任を負わされていて、何事かあった場合には関係の百姓が負担しなければならなかった。

船の下りは川の中央を通り、上りは川岸から曳夫が綱で船を引いて上ったそうで、その道を「綱手道」といい、明神橋の上流の北岸壁に今でも残っている。この時、船はまっすぐに上るのではなく、岩や流れに逆らわないようにうまく蛇行したりしながら上ったそうである。

## 5. 峠

西会津町は山間地であるため多くの峠がある。その中で歴史的知名度が高く、峠道が整備されたりしている 8 つの峠を「西会津ぐるっと山ネットワーク」が「西会津八峠」と命名した。それらは次の道筋にある。越後街道の鳥井峠・車峠・東松峠、越後裏街道の檜木峠・花立峠・陳ヶ峯峠、阿賀町土井と安座(野沢)を結ぶ九才坂峠、西方と黒沢(野沢)を結ぶ杉峠である。

### (1) 鳥井峠

越後街道の八ツ田宿を宝川宿に向って出るとすぐ眼前に山腹を削った道があり、ここを一気に上るとすぐに峠に達する。「鳥井峠」である。早春であるなら若葉の間から北東の方角に残雪をいただいた飯豊連峰がそびえ立つ。奥州と越後の境で、越後から来て初めて飯豊山を遥拝できる場所であったため、飯豊神社の一の鳥居を建てた所であったので「鳥居峠」の名があるという。後年、「鳥井峠」と改めている。

明治 44 年オーストリアのフォン・レルヒ少佐が大国ロシアに勝った日本陸軍の視察に来ていた。高田(新潟県上越市)で日本陸軍の将兵に一本竿のスキーを教えた事で有名である。この少佐が高田から会津を陸路訪れた時、峠の少し下がった所にあった「両国屋」という茶屋で休んでいる。この時、赤ん坊を背負った「猿袴さるっぱかま」姿の若い女性の姿を珍しがって写真を撮っている。

現在の道は三方道路をさらに改良した旧国道 49 号で、越後街道は峠から現道の西側(右上)に道形があり、ほぼ一直線に宝川に向かって下るがそれほど急ではない。

### (2) 車峠

慶長 16 年(1611)、会津大地震で傾いた天守閣改修のため、加藤家 2 代藩主明成は用材(木材・石材)の調達を領内各地に命じた。この時、安座村の肝煎二瓶七左衛門が現在の県境地帯の山間部から用材を切り出し、川谷側から下野尻村の方に運び出すため切り開いた道筋が「車峠」といわれている。車峠が開かれたのは、5 層の天守閣に改修を開始したのが寛永 16 年(1639)であるからこれ以前ということになる。

この峠道は下野尻から蛇行しながら峠に達し、峠をすぎると街道はほぼ一直線に「縄木沢つなきざわ」右岸の斜面を削って川谷まで下っている。この道筋ができる前は車峠の北側に旧道があって「古車坂ふるくるまざか」と呼んだそうである。川谷側には「古車沢」と呼ぶ

沢がある。旧道はこの古車坂と古車沢の道筋ではないかと思う。なぜ車峠と名付けたのか由来はわからない。縄木沢の名は、大石に縄をかけて引き上げようとしたが、どうしても縄が切れてしまうので「縄切沢」と呼んだことが由来であるという。

峠の茶屋は寛政元年(1789)、下野尻の者が2軒の茶屋を建てたのが始まりである。昭和55年の豪雪で倒壊してしまっただが、最後まで残っていた石川氏宅は殿様のお休み部屋や警護と脱出の便を考えた特殊な構造となっていた。明治11年(1878)、イギリスの女性旅行家・紀行作家のイザベラ・バードが日本の奥地を旅行した時、この峠の茶屋(茶屋の特定はできていない)を訪れ、大変気に入ったため2泊(6月29~30日)している。

岩越鉄道(現磐越西線)が大正3年に全線開通すると、峠を利用する人は減少していった。やがてモータリゼーションの到来を迎えると峠の場所は変わらないが、道路は車が通れるように街道を大きく迂回するように改良され、昭和46年(1971)に現在の国道49号が全線舗装路で開通するまで国道49号として幹線道路であった。

### (3)東松峠

車峠と同じ理由で二瓶七左衛門が切り開いたといわれているが、この道筋はもっと古くからあったものと思われる。その昔、北条時頼が天屋村を通った時、「陸奥の満田の山の東松 千代の齢を家つとにせん」と詠ったということが地元の人の口伝に残っているというから、鎌倉時代にはすでに道があったものと思われる。

『新編会津風土記』によると、「昔、この峠の頂に三株の松があって互いに束ねたようであった。これを『東松』といった。」とあり、峠の名はこれによるものである。この松が枯れてしまったため、道の東200mほどに生えていた枝葉が高くそびえ、箒を立てたようで枯れた三株の松に似ている松を「子東松」といったが、宝暦(1751~1764)の頃、また枯れてしまった。ここから北東の方に再び一株の松が生え、枝が全部空に向かっており脇から見ると杉に似ている。これを「孫東松」と名付けたという。延享4年(1747)、松平家4代藩主容貞が藩内巡視で東松峠を通った時、峠道に入ってすぐにある三本松が東松かと案内役の野沢組郷頭長谷川久七に尋ねた。久七は、これは東松ではなく、親東松はもう枯れてしまい現在あるのは子東松であることを説明している。

寛政4年(1792)、片門・本名の両村の者が峠に2軒の茶屋を建てた。この峠か

らの眺望のすばらしさを『新編会津風土記』では絶賛している。十返舎一九が文化13年(1816)に書いた『越後路之記』で、「束松という峠にかかり、いたって難所なり。行き行きて峠に至れば、ここに茶屋二軒あり。したりなものを売る。また小鳥の焼鳥名物なり。」と記している。先述のイザベラ・バードは、田園地帯ののっぺりとした風景にうんざりしていたが、束松峠道に入ると景色が一変したのに感動し、「こんどは山岳地帯にぶつかった。その連山は果てしなく続き峰を持つ磐梯山、険しくそそり立つ糸谷山(飯豊山)、西南にそびえる明神岳の壮大な山塊が、広大な雪原と雪の積もっている峡谷を持つ姿を一望のうちに見せている。(中略)これこそ私の考える所では、ふつうの日本の風景の中で欠けている個性味を力強く出しているものであった。」と記している。

#### (4) 檜木峠

越後裏街道の一つ「奥川通り」にある峠で、西会津町奥川の杉山と阿賀町馬取間にある。杉山からは緩やかな上りて、あまり苦勞せずに峠に着く。奥川通りは小荒井(喜多方市)と津川を結ぶ道であり、山三郷の廻米は杉山経由で徳沢まで出したが、中追馬や背負荷せおいかかりで米や塩を運ぶ道ではなかった。文政12年(1829)、第8代藩主松平容敬まつだいら ちかひらが新発田領境まで領内巡見の折、小川庄馬取村から山三郷杉山村に入るこの峠で小休止された。この時、吉田組郷頭宮城三九郎と杉山村肝煎佐藤三次郎が出迎えている。両名はこれを記念して石碑「上様御小休所」を建てた。町指定重要文化財である。

#### (5) 花立峠

『新編会津風土記』の大舟沢村の項に、「村から北北西の方角約1.9kmにある。小綱木村へ行く道である。ここに花台石と彫り付けた石塔がある。高さ90cmほど。この所は飯豊神社の正面に当たるといので石塔を建てたという。」とある。地元では飯豊山の遥拝所として花を飾ったからこの名が付いたと伝えている。現在、花立台といわれているのは中央が円形に彫られた四角い石台で、地中に埋まっているのかどうかは不明であるが高さは20cm程度である。奥川通りにあたる。

#### (6) 陳ヶ峯峠

越後裏街道「陳ヶ峯通り」で山三郷の廻米や中追馬・背負荷で喜多方地方の米を

津川まで運んだり、津川から塩を喜多方へ運ぶ認定街道にあった峠である。通行が盛んな頃には茶屋が3軒あったそうである。明治になると裏街道の中で一番早く道の整備がなされ、上野尻や野沢へ出る便が良くなった。

『新編会津風土記』では「陳ヶ峯峠は小土山村の西23町にあって、端村立岩の北に連なり吉田組に通じる径路で、山中に数万騎沢・旗子沢等の字がある。いつの頃の戦争なのか高寺の衆徒がここで敵を防いだ所という。」とある。会津戦争では柴崎から進軍して来た新政府軍を大鳥圭介率いる旧幕府軍や斎藤一率いる新選組も参戦した会津軍が迎え撃ったが守り切ることはできなかった。

## (7)九才坂峠

阿賀町土井と西会津町安座の間にある峠である。安座村肝煎二瓶七左衛門は鶴ヶ城天守閣改修の用材搬出の功勞で小川庄大倉山一帯の伐採を加藤家から許された。九才坂峠と南にある大倉峠も木材の伐採・搬出と関係があるものと思われ、往時は多くの関係者が行き来したのであろう。この人々のための塩や米を津川や野沢から運ぶ馬を「ダン馬」と呼んでいたそうである。昔は土井の人々が津川に出るより道は急だが短いので野沢に買出しに出るのによく使ったそうであるが、現在は登山道になってしまった。

名前の由来であるが、弘法大師が9歳の時、この峠を土井から安座へ越えたのでそう呼ばれたと伝わっている。また、安座村が百足や大蛇の祟りで疫病が蔓延し苦しんでいるのを聞いた弘法大師が土井から「救済」に向かったので「救済坂」。これがなまって「九才坂」というのもある。弘法大師がどこから来たのかについては土井説の他に、ちょうど諸国行脚の途中、如法寺に来ていたので如法寺から来たという如法寺説、どこから来たか不明説がある。いずれにしても険峻な山々と奇岩に取り囲まれていながら平坦で開けた感じのする安座独特の景観から八蛇沼伝説が生まれ、そのためにはどうしても弘法大師の偉大な法力が必要であったのであろう。

## (8)杉峠

御蔵入に運ぶ塩や海産物は、野沢宿はずれの徳蔵橋付近で越後街道から分かれ、「御蔵入街道」とか「金山谷道」と野沢の人々が呼んだ道を通して西方方面に運ばれた。金山谷方面ではこの道を「野沢道」と呼んでいた。この道を牛尾―出ヶ原―黒沢と進むと山地になり頂が杉峠で、峠を下ると西方に着く。『新編会津風土記』で

は柏木峠となっている。昭和 23～30 年頃までは野沢－柳津間、野沢－宮下間に定期バスが走っていた。

この道筋は中世の頃から金山谷の領主山内氏が支配しており、出ヶ原の観音堂(国指定重要文化財)なども山内氏が金山谷から当地に移動させたものである。山内氏が当地まで勢力を伸ばしたのは金山に関係があるのかもしれない。黒沢地区の赤羽根山一帯は西会津でも有数の鉱山地帯で、その鉱山の1つ「杉峠鉱山」と呼ばれる鉱山が杉峠付近にある。日向倉山流紋岩中の石英脈及び粘土質網条帯に含まれ、上部には金、下部になるにつれて黄鉄鉱や黄銅鉱が産出し、白神鉱業会社が採掘した。

