

展勝地風土記

Vol.13

平成27年7月24日
展勝地開園100周年記念事業準備委員会
問い合わせ／北上市都市整備部都市計画課 ☎72-8279

展勝地開園100周年記念事業準備委員会、100周年に向けた取り組みとして、より多くの市民に展勝地を知っていただくため、展勝地に関するさまざまな情報を紹介しています。歴史的なこと、地理的なこと、自然環境のこと、そして、展勝地に深く関わった人々や展勝地を題材にした美術・文芸作品などについて紹介していきます。次回は10月23日に発行します。

北上川の流れとともに②

北上市立博物館

はじめに

江戸時代の北上川舟運は、主に年貢米を大量に輸送する目的で、藩が主体となり組織的に展開された。その輸送体制にあつて、米を小型船から大型船に積み替える中継港として栄えたのが黒沢尻川岸である。明治時代になると、北上川舟運と黒沢尻川岸はどうなったのだろうか。今回は、その様相を概観したうえで、航路維持を目的に造られた黒沢尻川岸と立花の沈床について紹介してみたい。

明治時代の舟運と黒沢尻川岸

明治になると、江戸時代に行われていた物資の移出入制限が解かれ、商船の往来が活発になった。その一方、明治6(1873)年の地租改正により税が金納化されると、公的な

物資輸送の必要性はなくなってしまう。同年6月には、県所有の艀船ひらたねぶねと小艀船せうぶねが、船頭などに安く払い下げられている。明治時代の北上川舟運は、専ら商荷物の輸送手段として展開していく。

明治初期の黒沢尻川岸では、江戸時代からの八重樫助九郎や阿部嘉兵衛といった回船問屋かいはんもんやなどが運漕業を営み、商荷物の輸送を行っていた。明治17年、県が河岸運漕取扱規則と河岸取扱所組合規約を定めると、こうした個人による営業形態は組織化された。黒沢尻川岸でも組合による運漕取扱所が設置されている。黒沢尻川岸は、自由売買となった米穀をはじめとする地元生産物はもちろん、秋田からの生糸や西和賀の鮎物を出荷する拠点としても重要な位置を占めていた。明治15年の平和街道開通は、その位置付けをより大きなものにしていく。

しかし、明治23年11月、東北本線が盛岡まで開通すると、その様相は一変する。鉄道の利便性は舟運を直撃し、黒沢尻川岸の運漕取扱所は同年に廃止、翌24年には3度の大火に見舞われ、多くの船や民家を焼失してしまった。こうして明治20年代半ば、北上川舟運と黒沢尻川岸の2世紀半にわたる歴史は幕を閉じたのである。

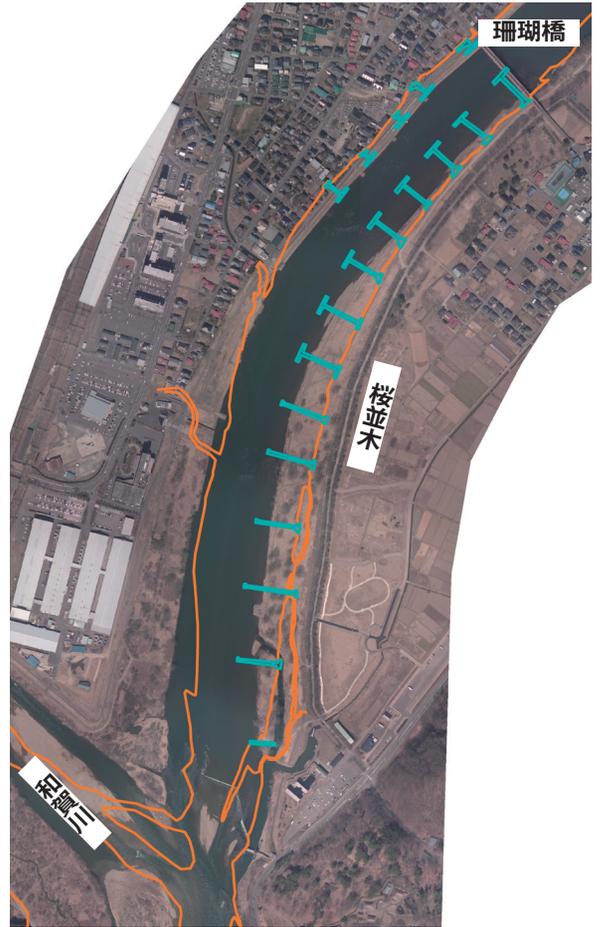
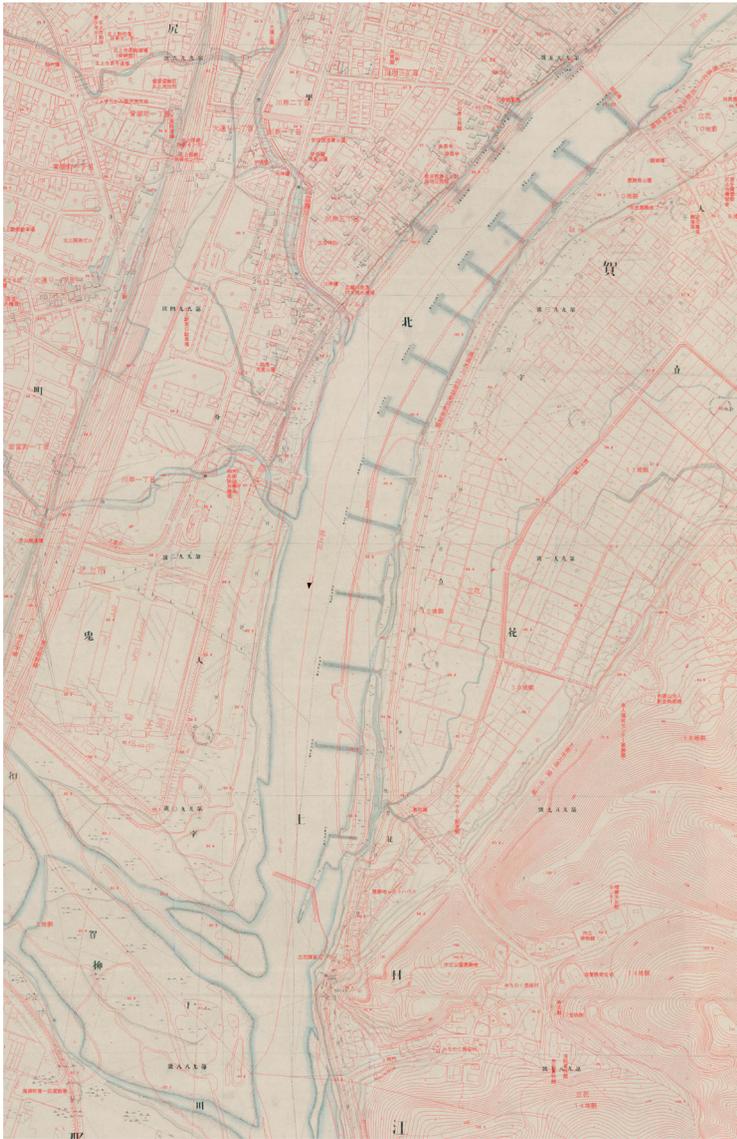
黒沢尻川岸と立花の沈床

ところで、珊瑚橋のたもとの川岸側には、沈床といわれる明治時代に造られた工作物の幹部が3基復元されている。沈床は、河道の安定と航路に必要な水深の確保を目的に造られた工作物であり、次ページの北上川に突き出ているT字型や棒状のものがそれである。これらの沈床は、盛岡・石巻間の航路維持を目的に明

治13年から実施された北上川改修工事の一環で新設された。この工事は、内務省直轄の国営工事として行われ、当時では最新の西洋式の技術が導入されている。黒沢尻・立花・鬼柳の工区の工事は明治19年にはじまり、川岸側に5基、立花側に14基、合計19基の沈床が設置されている。県内に設置された工作物だけでも、左岸、右岸それぞれ500〜600基に及ぶという。そのなかで、黒沢尻川岸と対岸の立花に合計19基もの沈床が設置されたのは、黒沢尻川岸が物流の拠点として、明治時代も重要視されたからにほかならない。

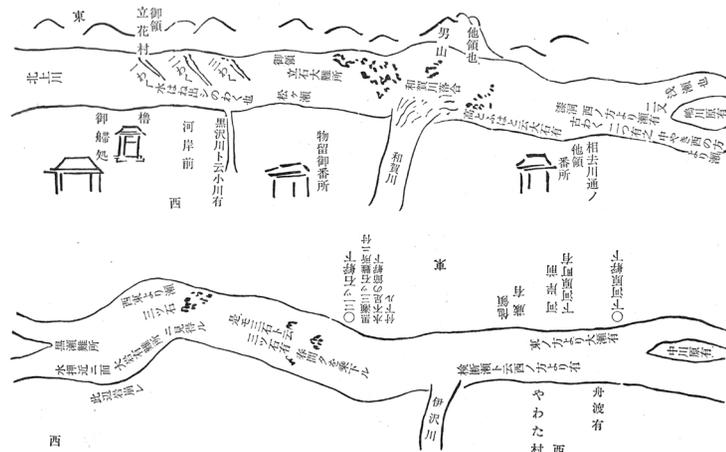
立花側14基の長さはそれぞれ70メートル前後のものが多く、川岸側5基の長さは16〜34メートルほどである。立花側の沈床によって、川岸側に水が押し出されて、航路と河港の水深が確保される仕組みである。

※回船問屋…船荷を取り次ぐ業者のことで、「かいせんどいや」と読みます。



- 【左上】 明治35(1902)~同37年製作の「北上川河川台帳平面図」(国土交通省所蔵)に現在の河川基盤図を重ね合わせたもの。
- 【右上】 平成23年撮影の航空写真に「北上川河川台帳平面図」の北上川と沈床部分を重ね合わせたもの。立花側中央付近以降の沈床が、陸地化により埋没していることがわかる。
- 【下】 宝暦2(1752)年の「北上川絵図(模写)」(市立中央図書館所蔵)。立花側3カ所に「わく」(枠)と記された工作物が描かれており、江戸時代中期にも、当時の技術で航路確保に努めていたことがわかる。

一方、川岸側5基の沈床は、立花側から押し寄せる水によって、岸辺が深くえぐられないように設置されたものと考えられている。立花側の特に中央付近以降の沈床が、現在ほぼ埋没しているのは(上の写真)、水が押し出されて徐々に陸地化が進んだ結果であり、沈床がその役割を果たしたことを物語っている。これらの沈床をめぐる考察は、沼山源喜治氏の「黒沢尻川岸・立花の沈床について」(『北上史談』43号、平16)に詳述されており、本稿もこの論考に導



かれては、今日も悠々と流れている。
 おわりに
 江戸時代からの人々の念願だった安全な航路を確保することができたのも束の間、東北本線の開通に象徴される流通事情の一変によって、その恩恵を得ることができたのは、ごく短期間であった。近代化の流れは、それほど急速だったのだろうか。北上川はそうした歴史を呑み込んで、今日も悠々と流れている。