

暮らしを支えるみなとの情報誌  
Vol.98 September 2021

# 港湾

# 9

月号

特集

新型コロナウイルス感染症を踏まえた  
港湾の取り組み

稿 新型コロナウイルス感染症と  
港湾BCP

寄 京都大学経営管理大学院  
小野憲司

別 新型コロナウイルス感染症  
〈最近の話題と職場の感染対策〉

特 大阪市立大学大学院医学研究科臨床感染制御学教授  
掛屋 弘



公益社団法人日本港湾協会  
The Ports and Harbours Association of Japan



# 直江津今町と北前船

## 西と東が交わるまち

上越市は新潟県の南西部に日本海に面して位置し、北は柏崎市、南は妙高市、長野県飯山市、東は十日町市、西は糸魚川市に隣接しています。

日本地図上で直江津を中心に円を描くと北海道から九州までがすっぽりと収まります。そのため、直江津は日本海側の中心として、古く東西から、人やモノ、文化が行き交う交通の要衝として栄えてきました。

「安寿と厨子王」で知られる説教節「さんせう太夫」やその原点である能「婆相天」では、直江津を舞台に西と東に親子が離れ離れになる様子が描かれています。また、「義経記」では、弁慶が義経をともなって北陸道から奥州平泉へ逃れる際に、直江津は西の熊野山伏と東の羽黒山伏の縄張りの境界であることを利用して難を逃れようとする様子が描かれています。

そのほか、正月の歳取り魚は直江津を境に西では鰯、東では鮭を食しますが、直江津では両方食します。また、陶磁器の呼称について西では「唐津物」、東では「瀬戸物」と呼んでいましたが、直江津ではどちらも使われていました。



直江津の海と航海の目印米山（日本遺産構成文化財）



安寿と厨子王の供養塔

このように西と東の文化が入り混じる直江津ですが、現在でも、重要港湾である直江津港や北陸自動車道、上信越自動車道そして、北陸新幹線によって内外と結ばれていることから、交通の利便性をいかし、多くの人やモノが西から東から行き来しています。

## 今町湊

北前船が就航していた近世において、直江津は今町と呼ばれていました。この今町という呼称は、中世の越後国の中心、越後府中の東側にあった「直江の津」の古町に対して新しい町ということで付けられた名前だと考えられています。

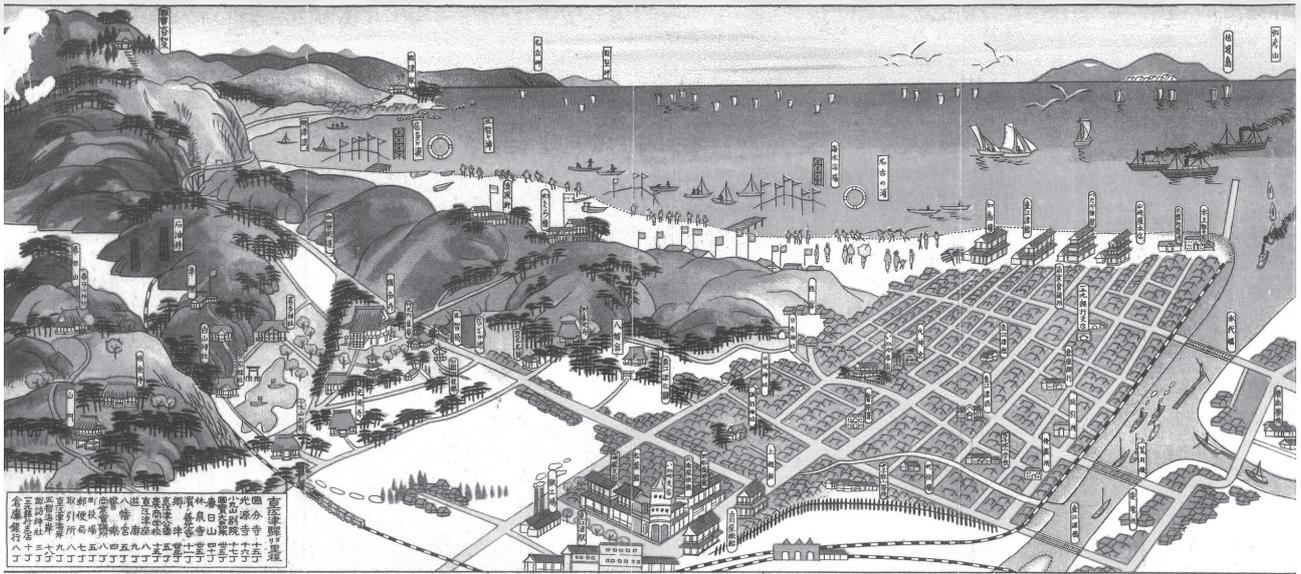
中世の直江津は室町時代に成立した海上法規「廻船式目」において、当時の重要な10の港である「三津七湊」の一つとして数えられ、上杉謙信公の時代には有力な財源であった青亭（註1）の積出港として手厚く保護され、北前船就航以前から港町として大いに栄えていました。

慶長19年（1614年）、徳川家康は大坂の陣を控え、関東と北陸を結ぶ交通の要衝である現在の上越市高田に全国統治の拠点城の一つとして高田城築城を命じます。それに伴い直江津に築かれていた福島城が廃されると、城下町も直江津から高田に移され、直江津には港と今町だけが残されました。まちの規模は縮小してしまいましたが、今町は高田藩の港として重要な役割を担うことで、港町として再び発展していきます。

その今町湊の重要な役割は越後国で当時一番人口の多い都市であった、城下町高田への消費物資の供給と高田の商人を通じて、頸城郡の村々や東北、信濃への町や村へ塩や砂糖・茶・塩魚・鉄・藍玉・瀬戸物などを供給することでした。

今町湊は、まちの東側を流れる関川の河口港で、毎年上流からの土砂や海流による漂砂が堆積するという欠点がありました。そのため北前船などの大型の船は河口に入ることができず、沖合に停泊して、舢舨と呼ばれる小舟によって荷物を積み下ろししていました。天候が優れないときは荷物の積み下ろしに失敗することも多く、今町湊は必ずしも環境条件がよいとはいえませんでした。船乗りにとっても客が多い港のため、たくさんの船が立ち寄りました。

古文書により直江津の天和元年（1681年）の家の数と町人の人数を見ると、家が612軒、町人が2,937人ですが、これが安政6年（1859年）になると、家が1,422軒、町人6,065人とそれぞれ2倍以上に増加しており、北前船の恩恵が垣間見えます。



日本海名勝直江津五智遊覧案内（上越市歴史博物館所蔵）

### にぎわう港町直江津

明治20年代、通信技術や汽船と鉄道の発達により、各地の港町から徐々に北前船が姿を消していきました。しかしながら、直江津の北前船の時代は汽船や鉄道の発達によりますます盛況を呈していきます。汽船の発達により北海道へ直行できるようになったことで、直江津港は新潟県内や富山県から集まった大量の米と少量の四十物<sup>注2</sup>を北海道に向けて移出するようになります。また、明治19年（1886年）に新潟県内で初めての鉄道である信越本線（直江津～関山間）が敷設され、明治26年（1893年）には直江津～高崎間が開通することで物資の輸送が拡大し、発達した海運と併せ海陸の交通の要衝として商工業が活発になります。さらに、長野県という広い消費地域をひかえていたこともあり、昭和の初めごろには日本海側の地域で直江津ほど海産物問屋が栄えたところはなく、取引も盛んで町は大いににぎわいました。

そんな直江津の商工業の活発化に伴い、直江津に本店を置く銀行がいくつも創設され、直江津の商工業を支えます。今も直江津のシンボルとなっており、日本遺産の構成文化財で上越市の指定文化財でもある「ライオン像のある館（旧直江津銀行）」もその一つです。

### 直江津の商工業を支えたライオン像のある館

直江津銀行は、明治28年（1895年）「直江津積塵銀行<sup>せきじん</sup>」の名称で発足し、明治期の直江津の商工業を支えました。明治39年（1906年）の大火により焼失しましたが、明治40年（1907年）には再建されました。



ライオン像のある館（旧直江津銀行）（日本遺産構成文化財）

銀行は大正4年（1915年）に解散となりましたが、海運業を営む高橋達太が銀行の建物を取得し、大正9年に現在地に移築。その後、回漕店の社屋として使用していました。

建物の前の迫力に満ちたライオン像は、高橋達太の要請により、柏崎市の小川由廣が制作したものです。

上越市最古の擬洋風建築であり、煉瓦塀は、火災が多かった直江津を物語っています。館内には銀行当時の金庫、木製カウンター、ドイツ製天井扇風機が残されているほか、北前船に関する展示が常設されています。また、地域の方たちによるイベントの会場としても利用され、直江津のまちあるきや団体活動の拠点として親しまれています。直江津を訪れた際にはぜひお立ち寄りください。

注1) 苧（からむし）という植物の皮からとりだされた繊維。衣類の原料となる糸や布に加工された。当時の越後を代表する特産品。

注2) 鮮魚と干物の中間くらいの処理をした海産物。40種類ほどあると言われている。