

# 喜多方の物流の歴史

### 3 喜多方の物流の歴史

#### (1) イントロダクション

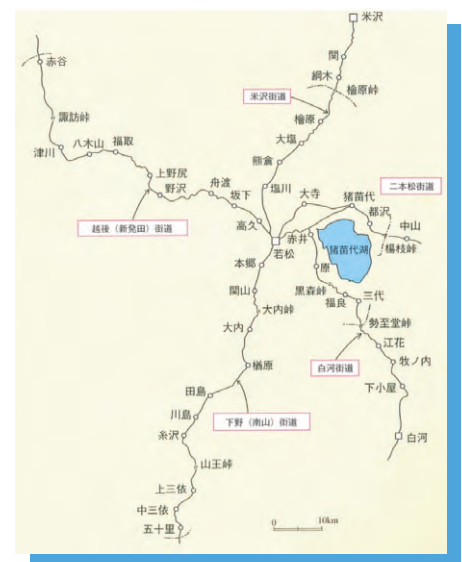
# 会津は山に囲まれ、人やモノの移動は、峠を越えなければならなかった。

#### 地形から見た喜多方

会津は四方を山に囲まれ、独自の風土・文化・産業を育んできましたが、人やモノの移動には、必ず峠を越える必要がありました。喜多方は、会津若松から米沢へいたるルートの中にあり、米沢から越後へいたるルートでもありました。

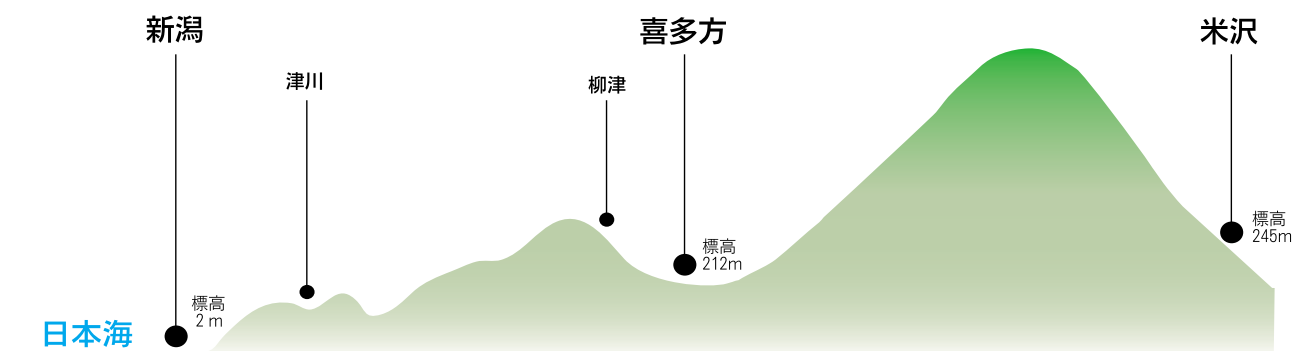


喜多方周辺の地形



会津五街道

(資料: 図説喜多方の歴史)



新潟・喜多方・米沢間の断面図

## (2) 古代～中世(縄文時代～安土・桃山時代)

阿賀川舟運は津川までが古くから利用されていた。米沢との街道は、檜原峠越えが主流であった。

### 檜原峠と入田付峠

米沢へ街道は檜原峠越えが一般的であり、このルートで米沢方面に仏教が伝播したものと考えられる。米沢の伊達氏と会津の芦名氏は、檜原峠を越えて攻防が繰り返されており、大峠(入田付峠)は、伊達政宗が会津侵攻の道として密かにひらいたとされる。当時記された「会津風土記」には、「路狭くて牛馬通せず難」とある。

### 阿賀川舟運

会津地方を貫流する大河川阿賀川の舟運は津川(今の新潟県)までが古くから利用されたが、その上流には難所が多く、蒲生氏に始まり歴代の領主<sup>かがた</sup>が繰り返し改修を試みたものの、利田滝や銚子ノ口などの難所は陸送に依らねばならなかった。それでも塩川までの舟運が盛んに利用され、塩川には会津藩の米蔵、塩蔵が置かれていた。



(資料:新版会津の峠)

### (3)近世(江戸時代)

## 喜多方は越後裏街道と結びつきが強く、濁川や田付川でも舟運路が開かれた。

### 会津五街道

大峠(入田付峠)は、若松城主加藤氏によって封鎖され、続いて保科正之が、慶安2年(1649)に会津本街道5筋を定め、檜原峠越えが米沢街道の本街道となる。檜原峠越えの米沢街道は、出羽三山参詣の道として、また幕府巡見使じゆんけんしの道として利用された。

### 越後裏街道

越後裏街道はいずれも阿賀川に面し、阿賀川舟運と結びついていた。また、越後裏街道は、米沢藩の産物輸送路としても活用された。この道はかつて源翁和尚げんのうが通ったとも言われている。

### 濁川・田付川の舟運

安政2年(1855)濁川に、同時期に田付川でも小規模な舟運が開始された。しかしながら、明治期には阿賀川舟運よりも早く衰退した。



(資料:会津史学会編「会津の街道」、喜多方市史「阿賀川舟運関係図」)





## (5)大正・昭和以降

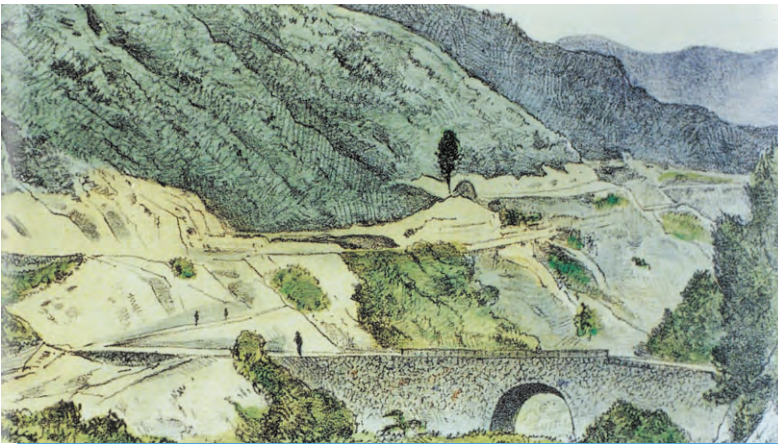
# 舟運や街道に変わって、 鉄道や道路網が整備される。

## 新潟方面の交通網

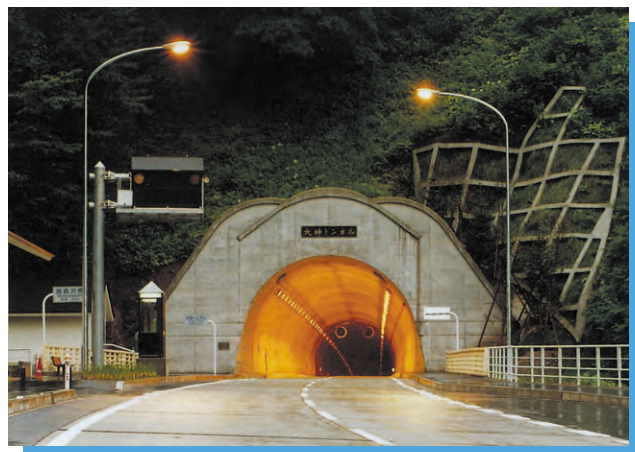
阿賀川舟運は衰退し、岩越鉄道が新津まで開業、平成にはいって磐越自動車道が開通する。

## 米沢方面の交通網

日中線は、昭和13年に野岩羽線やがんうせんの一部として開通するが、昭和59年に廃線となった。明治に開かれた大峠道路は、昭和に入り自動車を通れるように改良され、昭和28年国道に指定される。しかし、大峠は一年の半分以上が積雪で閉鎖され幅員も狭い危険な道だったため、昭和49年より新道(一般国道121号)の事業が始まり、平成4年、日中トンネルを含む区間が部分開通し供用される。



旧大峠道路の様子  
(資料: 図説喜多方の歴史)



平成4年に開通した大峠道路