2020・1号

直江の津

◉特集◉

鳥塚社長に聞きました

〝とんがった鉄道〟に〝とんがった社長〟

鉄道と地域そして トキ鉄のこれから

巻頭エッセイ◉わたしの直江津

直江津の魅力を再発見

頸城の空間を駆ける 国府―春日山―府中―直江津へ

名立町史の一枚の写真

町史に載る「竹之内」の写真に関する試論 その1

◉上越なおえつ信金倶楽部◉

45号

2020・1-2020・6

直江津の魅力を再発見

小幡友紀子

私は、直江津で生まれ育った、言わば直江津っ子です。しかし、私がこのまちで生まれたのは、両親が仕事の都合で山梨から上越に引っ越してきたからであり、もともとは縁もゆかりもない場所でした。

私の家は、直江津といっても海から少し離れた場所にあったことや、両親がこのまちに馴染みがなかったことから、直江津の歴史など何も知らず、ただただた見慣れた景色の中を生活していました。

そんな中、偶然にも仕事で直江津に携わる機会ができ、この機会が直江津の魅力を再発見するきっかけとなったのです。

私が担当したのは「旧直江津銀行」、今や「ライオン像のある館」の名称で、今年の四月に開館した直江津の歴史ある建造物です。直江津に住んでいながら、この建物について何も知らなかった私は、旧直江津銀行や、高橋達太について学んでいくうちに、今の直江津からは想像もつかない、当時の直江津の様子が見えてきました。

旧直江津銀行は、明治二八年に「直江津積塵銀行」という名で発足し、直江津の商工業を支えた銀行でした。現在地の天王町に移築される前は、新町通り（現在の直江津郵便局あたり）にあったことを知り、昔の直江津銀行の写真を見て、当時の新町通りは大変賑わっていたことが分かりました。その後、銀行は解散し、高橋達太が建物を取得し現在地に移築。建物には銀行当時の金庫や欅のカウンターが残されており、趣が感じられます。また、回漕店時代の調度品や瓦も残されているほか、直江津は大火が多かったため、防火扉や煉瓦壁があります。建物一つで多くの時代の流れを感じ取ることができ、直江津の歴史をひも解く鍵にもなっているように思いました。

このように旧直江津銀行を通じて直江津の歴史について学んでいく中で、旧直江津銀行が日本遺

産「荒波を越えた男たちの夢を紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」の構成文化財に指定されていることをふまえ、七月～一〇月に実施した「北前船で栄えた直江津まち歩きツアー」では、案内役の佐藤さんによる講話や説明を通じ、港で栄えていた頃の直江津について多くのことを学びました。例えば、直江津の町の至る所にみられる「笏谷石」。普通に生活していればただの石にしか見えませんが、この笏谷石は北前船で運ばれてきたと言われています。そのほかにも、直江津地区の神社にある北前船の「船絵馬」や「船模型」は、航海の安全を祈願して奉納されていたもので、直江津が北前船で栄えていた港であることが想像できます。

直江津は大火が多かったことから、今も残る歴史的建造物は少ないですが、それでも港で栄えていた頃の直江津の姿を連想させる要素が数多く残っています。普段何気なく生活している光景の中でも、歴史的背景を知るだけでまちの魅力が増し、まち歩きが楽しくなりました。

また、このまち歩きツアーを通じて、直江津の歴史を学んだのもそうですが、二段坂や林覚寺の小路、坂が多いまちなかなど、砂丘の上のまちらしい魅力を感じました。特に「えびす稲荷神社」では、郷津湾を一望できるほか、日本海に沈む夕日を眺めることができる素敵な場所であることを知りました。

今や、祇園祭や水族博物館で賑わう直江津の町ですが、その歴史背景を知れば知るほどまち歩きの魅力が増します。少しでもこの町の歴史や文化の継承の力になれればと思い、これからも直江津について学び、友人や知人に紹介するなど、自分のできることをしていけたらと思っています。



おばたゆきこさん
平成八年七月一二日、新潟県上越市生まれ
大の水族館マニア。うみがたりの年間パスポート所持はもちろんのこと、全国各地の水族館を巡るのが趣味です。
上越市企画政策部文化振興課

ロングインタビュー・令和元年11月6日

聞き手・北越出版　佐藤

■鳥塚社長に聞きました

〝とんがった鉄道〟に〝とんがった社長〟

鉄道と地域そしてトキ鉄のこれから

―千葉県のいすみ鉄道は、路線がわずか二六・八kmと非常に短く、何をする鉄道なのかという興味もありました。

　ＮＨＫラジオのすっぴんという番組で、エッセイストの能町みね子さんが大多喜町を訪ねて「鉄道もいいし、ゆるゆるしているまちも良い」と言うのを聞いて、良さそうなまちだなあと思っていました。

鳥塚　そんなこと言ってくれたんだ。ありがたいです。

―そんな時に、えちごトキめき鉄道（以後トキ鉄）の社長さんにおなりになると聞きまして。

鳥塚　大多喜からやってきたと（笑）。

―一年くらい経って、土地のこともお分かりいただいた頃にゆっくりとインタビューをと思ったのですが、ネットでようやく見つけた『いすみ鉄道公募社長―危機を乗り越える夢と戦略』（晶文社　二〇一一年）を読んで、これはぜひお話を伺いたいと思ったんです。

鳥塚　ありがとうございます。

―ですから、お聞きすることがあちこち、行きつ戻りつしますがお許しください。

　まず、トキ鉄の社長の公募締切りが六月三〇日で、すぐに社長に決まって九月に着任でしたね。あまりにも期間が短いので、実は決まっていたのではないかなと思ったりもしました…。

鳥塚　募集は五月からでしたから、普通、就任するのは一〇月ですかね。これは私があまりにも暇だったんで、九月九日なんて半端な時になったんです。昨年六月に退職してＮＰＯの仕事があるだけで、特定の勤務がなかったんですよ。それで、ちゃんと面接を受けてプレゼンもやったんですよ。

―ＮＰＯというのは？

鳥塚　「おいしいローカル線をつくる会」というローカル線を使って地域を元気にしましょうという会です。いすみ鉄道でやってきたことを横展開していく活動です。ローカル線を抱えている地域にとって、お荷物だったりするのですが、実は宝物なんですよとお伝えすることで、廃止しなくてもよくなるだろうという活動です。

―いい観光地だったのに、みんな車で来るからと廃線にしたら、あっというまにダメになったという話を聞いたことがあります。

鳥塚　そういう所はたくさんあります。鉄道というのは人を運んでいるようで夢や希望も運んでいる。誰も乗っ

ていないように見えますが、夢や希望が乗っている。
　机の上で数字だけ見ている人には、それが分からない。例えば都会に住む人は「あの電車は今頃、どこを走っているのかな」と思うだけで、その土地に思いを馳せるわけです。そういう思いを数字に置き換えるシステムがこの国にはないんですね。

―そういう話になると、それは鉄男とかマニアと言うんですよと却下される。

鳥塚　そうそう。田舎も同じことで棚田とか海岸線とかいいねと言っても、みんな、過疎地だから（鉄道は）いらないんじゃないかと言う話と同じです。新幹線と高速道路だけでいい、都会だけでいいという話になってしまう。

いすみ鉄道から地域財産としての鉄道を見る

―いすみ鉄道をお辞めになる時のインタビューで、「鉄道は赤字だ」って言われるけど、そういうことじゃないんだと話されています。「思い」の数字化ですね。

鳥塚　赤字はなかなか解消できないですね。これには難しい部分があって、私がいた最後の年、平成二九年の決算は赤字額が七〇〇万円だったんです。でも減価償却が千何百万円かあったので実質は回っている。それでも赤字だからダメだとう考え方と、そのぐらいかという考え方があると思うんです。取締役の一人がいすみ市長で、アクセプタブル（許容できる）な赤字はどのぐらいなのかということになり、「三〇〇〇万円だったらいいんじゃないの、いすみ市は払うよ」と言ってくれたんです。「いすみ鉄道には広告塔として、そのぐらいの価値があるから」と。その話を聞いた瞬間、自分の役目は終わったと思ったんです。つまりアクセプタブルな赤字を導き出して、赤字だけど鉄道を残すと市長が言ってくれたので、俺の役目は終わったんだなと思いました。

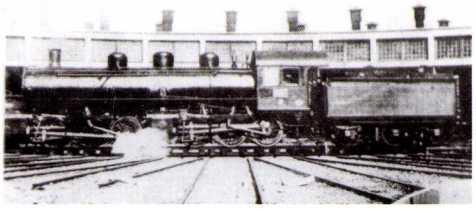
　非常に居心地のいい地域で、私もかわいがってもらいましたから辞めると言ったときは大騒ぎになりまして、首を切られたんだとか、いろいろな憶測が飛び交いました。でも、そうではなくてアクセプタブルな赤字額というのを探していたんです。

　基本的に人口減少していく地域の中で、赤字だ黒字だという話をしたら、田舎の役場は全部赤字です。そうすると「役場はいらない」となってしまう。だから自分達のことを棚に上げて赤字だとか言えるわけがない。

　いすみ鉄道の社長に公募で選ばれた時から、鉄道は地域の広告塔だと考えてくれと言ったんです。黒字になればいいけれど、黒字になることに人やお金、資源をつぎ込むのであれば、もっと他にやることがあると。始めから黒字にするなんて一言も言っていない。何回か決算で黒字にはなりましたが、補助金が入る会社の決算は少し他とは違う。そういうことを新聞記者やみなさんは分からないですし、今のエリートの人たちは決算書を読めませんからね。私は勉強嫌いでバカだったし、商学部出な



鳥塚 亮（とりづかあきら）さんのプロフィール
昭和35年東京都生まれ。/ 子供のころからの鉄道ファン。
大韓航空を経て英国航空に勤務。その間、副業としてパシナ倶楽部・鉄道全面展望ビデオシリーズを発売。/ 平成21年いすみ鉄道社長に公募で採用される。/ 令和1年9月からえちごトキめき鉄道の公募で社長に就任。/NPO おいしいローカル線をつくる会理事長 /URL http://localsen.com/





上 大正時代の機関庫とマレー型機関車（越佐大観）
下 今も残る転車台

ので赤字だ黒字だというより、どうやってキャッシュを回してやっていくかの方が私にとって大事なので…。

鉄道は装置産業ですからね。減価償却を少しいじるだけで赤字になったり黒字になったりするんです。そうではなく、地域にとってアクセプタブルな数字、このぐらい必要だよという金額ですね、それを市長が「年間三〇〇〇万円ぐらいだったらいいんじゃないの。心配するな、お前」と言ってくれ、私という人間を買ってくれてありがたいのですが、地域のことや私のステップアップを考えたら、ここでの仕事は九年で終わりかなと…。

―役目を果たされたんですね。

鳥塚　それで、いすみ鉄道でやったことを色々な地域で横展開しようというＮＰＯを立ち上げました。今、北海道の室蘭線沿線の地域活性化や群馬や鹿児島などからお仕事をいただいています。

―昔の話ですが、北海道の鉄道で、廃線をやめてくれと陳情に行った時、「電車じゃなくて飛行機で来ただろう」って国鉄の役人に言われたという話がありますね。

鳥塚　鉄道は交通機関として考えた時に「地域交通」と「地域外交通」「拠点間交通」と、それぞれに役割があるんです。「地域交通を残す、残さないという話をしに来ているのに、あんた飛行機で来て、鉄道を使わなかったじゃないか」という理論自体がおかしい。土俵が違うんだから。当時の美幸線沿線の町長さんは、ぐうの音も出ないぐらい国鉄の幹部にやり込められたんです。

昭和五、六〇年ころは、まだ（日本は）成熟していなかったんですね。そうやって国鉄は、日本全国の地域に対して一気に八〇路線を廃止にしたんです。地方も悪かったけれど、国鉄も昭和六二年の民営化までになんとかしなければいけないということもあったと思います。

でも今は違います。「ローカル線は地域の財産です」ということで、廃止を思いなおすところが一つでもあれば地域にとってもいいのではないかと思います。

鉄道は先人たちが築き上げて守り抜いてきたものです。それを自分たちの代で終わりにするんですか、後の時代になって、こういう使い方もあった、あんな使いかたもあったと……。ですから、もう少し考えましょうというのが私の考え方です。いすみ鉄道である程度できたので、今度は横展開してみたいということです。

歴史というのは戦国武将やお城、お寺だけではなく、手の届く範囲の歴史もあるわけです。せっかく直江津が鉄道の町で栄えたのですから。

―直江津の機関庫は日本三大機関庫といわれたそうですね。壊す時、建物そのものの存続運動ではなくて、機関庫が無くなることで人がいなくなり寂れるという反対運動がありました。

鳥塚　佐藤さんはずっとこちらなんですか。

―生まれも育ちも駅前なもので。

鳥塚　昭和四四年がここの複線電化ですから、学生の頃

はＳＬが走っていたんですね。いや～、うらやましい。当時は煙を吐くので大変だったと思いますけれど。

―たまにＳＬばんえつ物語が来ますが、あの機関庫があったら。

鳥塚　そうですね。岡山県の津山市、天竜浜名湖鉄道（旧二俣線）にも残っていて博物館（転車台・鉄道歴史館）のようにして観光スポットにはなっています。うちもターンテーブルを挟んだ反対側にあったのだけ残っています。

―先日、見学会にいったのですが、昔のものが、そのまま残っていますね。機関庫とマレー型機関車の写真が残っています。

鳥塚　そうですね。ピットがあってね。

いすみ鉄道が走る地域のこと

―ところで、いすみ鉄道は小湊鉄道と繋がっていますね。



房総半島の鉄道網

そしてＪＲ久留里線は、どうしてあのようなところに鉄道ができたんですか。

鳥塚　いすみ鉄道は元々、国鉄の木原線といって（久留里線と結び）木更津から大原までを結ぶ予定で作られましたが戦争で中断され、戦後、工事が再会されることがなく、あの形になって、いすみ鉄道は上総中野まで、久留里線は上総亀山駅までで止まっています。

　小湊鉄道は南房総の安房小湊を目指して建設されたんです。安房小湊は日蓮上人が生まれた地で、誕生寺があります。

―鯛の浦…。

鳥塚　いわゆるお参り鉄道。千葉県にはもう一つお参り鉄道があって成田山へ行く京成電鉄です。小湊鉄道は安田財閥の安田善次郎（一八三八―一九二一）が出資して、五井から作り始めたんです。だけれど途中で止まってしまった。小湊の駅まで伸びる敷地だけはありますが、途中で止まっているから小湊と全く関係ない。

　そして、いすみ鉄道とぶつかるのが上総中野駅なんです。本当は交差して行く予定だった。

―だから、それぞれどこか半端な感じ……。

鳥塚　お互い本命はいたけれどダメになったんで、適当なところで手を結んだ。そういう鉄道です（笑）。

―だから、それぞれの路線が短いんですね。

鳥塚　小湊鉄道が約三九キロ、いすみ鉄道が約二七キロですね。小湊鉄道の社長さんがおっしゃっていましたが、「もし安房小湊まで全通していたら恐らくうちの会社はなくなっていただろう」と。負担がそれだけ大きくなるのでね。小湊鉄道は、まだ国鉄が外房線を作るか作らないかといっていた頃で、安田善次郎が俺がやるんだといってお金を出した。私鉄ができて、後から国鉄がで

きると私鉄は廃業しますね。

―その頃の鉄道というのは目的地があって、何もないところを開発していって沿線にいろいろなものが出来てくるというのもありますね。

鳥塚　それは阪急方式ですね。阪急、西武、東急方式です。阪急の小林一三のやり方だと思います。それは首都圏だから、ということです。

―ここはそうではない？

鳥塚　荷物の運搬もありました。魚の他に当時の房総の主力産業は炭、炭をたくさん生産していたので、それを東京へ運ぶという大きな使命もあったと思います。

―路線距離も短いですし、人口も減少しますので当然、廃線の運命にさらされますね。

鳥塚　全国、どこでもそうですよ。

改めてトキ鉄を振り返る

―この並行在来線が第三セクターとして発足するとき、はたして三セクで地域の足を守れるのか、ということを危惧して反対運動をされた方もいらっしゃいます。人口減少で赤字になってもインフラとして残さなくてはいけないという声もあり、会社名が発表されても反対運動された方がいらっしゃいます。

鳥塚　その方は今、定期券を買って乗っていらっしゃいますか？そこに理想論と現実論の間の無理があるんです。ことに学生運動をされていた世代の方は理想が高い。でも現実、どこで手を打つかという部分がないと、振り上げた拳を下せなくなるんです。私は経営者としてやっていますから霞を食べて生きていくわけにいきません。収入が必要なのであって、その収入をどうやって稼ごうか、何を売ろうか、いくらで売ろうか、誰に売ろうかを考えるんです。

―三セクになると赤字になるからって反対する人も、実はそんなに電車に乗らない。

鳥塚　ですから、五年後の検証をしてみたらいいんです。さんざん反対した人たちが今、どうしているかって。急先鋒だった「けしからん、鉄道をちゃんと残せ」と言っていた人が、乗っていますかってことですよね。

―トキ鉄の時刻表を見ると上越妙高駅へのアクセス本数がＪＲ時代より増えていて、実はアクセスがいいんだなと分かるのですが、先入観で、接続がよくないと思っているので、結局は車で上越妙高駅に行ってしまう。直江津駅で乗り降りしても十分だっていうことが分かってきてもいいと思うのですが…。

鳥塚　それは前の嶋津社長が、風当たりが強い中、それも誤解の風当たりの中、色々と考えたことですよね。

　そのなかにディーゼルカーもありますね。みなさん鉄道の素人だから、ディーゼルカーが走ったら火事になるんじゃないかとか色々なことをいわれますけれどね、嶋津さんは、鉄道会社は二社目のプロです。だから反対を押し切っても「日本海ひすいライン」（直江津市―振駅駅間）をディーゼルにしたわけです。

　昭和四四年に糸魚川―直江津間が複線電化になって、長大トンネルができて、その時に初めて走ったのはディーゼルカーです。特急も急行もディーゼルでしたからね。

　イデオロギーとまでは言いませんが、先入観ですよね。「鉄道はかくあるべし」というのは考え方としては尊重できるのですが、現実論として経営をどうするのかと言ったときに、「ちょっとね」と言わざるを得ない。

―「日本海ひすいライン」をディーゼルにしたのは賢明

な選択だったと思います。

鳥塚　そう思います。富山や金沢は全て交流電車でよいのですが、ここは交直両用車が必要になる。ものすごく値段が高いんです。

国鉄の歴史をみると北陸線の電化は米原側から始まって福井まで来て、金沢、富山、糸魚川と続いて、最後の電化が糸魚川―直江津区間です。どういうことかというと一番、利用の少ないところなんですね。そう考えると、糸魚川から魚津辺りにかけて一番、利用者が少ない。それでいて電気が二種類。一番高い電車を作らなくてはいけない。経営的に見たらあり得ないですよね。

富直線という名前で富山・直江津間が繋がったのが大正二年です。敦賀から福井・金沢への延伸が始まったのが明治二六年と、かなり時間差があります。富山の伏木港からの荷揚げを関西方面に持って行くには、あそこまではともかくというのがあったのではないかと思います。

それは今も同じですね。需要の細い所で、ましてや親不知もありという所ですから、実際問題としてこの路線をＪＲから県が引き受けるとなった時、一番、合理的なのがディーゼルカーだと思います。第一、車両は県内で作っているのですから。

いすみ鉄道の車両もトランシス（新潟トランシス株式会社）です。トランシスは日本全国のディーゼルカーを作って、世界に輸出しようという会社ですから。もし私がその立場だったとしても、ディーゼルカーにしましょうと言っていたと思います。

―雪月花もそうですね。表現が良くない。テレビの旅番組で、ディーゼルカーが走っている区間を「非電化区間」って言いますからね。

鳥塚　あぁー、昔はなんでも新しくすることが素晴らしくて、電化することが素晴らしいと思って蒸気機関車を止めてしまったでしょ。でも今、蒸気機関車があったらと思うじゃないですか。特に田舎の人は「電化されていない俺たちの所って田舎だよねー」と言うんだけれど、いやいや、そういうところが魅力なんじゃないですかと。

―ディーゼルだと架線が無いので眺めがいいです。

鳥塚　いいです、いいです。大糸線なんか最高です。

実は羽越本線の村上までは直流電車で酒田から先は交流電車。それが切り替わる区間はディーゼルです。ＪＲでさえそうですからね。

交直両用電車は、昭和四〇年代頃までは作られていたんです。たえば、米原・金沢間の三両編成の急行「くずりゅう」などが、最後までそれを使っていたんですよ。

―デッドセクションで車内灯が消える。あれがまたいいっていう人もいますね。

鳥塚　そうですね。交直両用の特急でしたが、各駅列車用の交直両用を作ったら目の玉が飛び出るぐらいお金がかかりますからね。

―失礼ですが、本当に詳しくていらっしゃるんですね。お仕事という側面もありますが、鉄道の歴史がものすごくお詳しい。

鳥塚　いやいや、仕事ですから（笑）。

戦国時代とか武将とかそういうのは全く分からないんですが、鉄道の歴史でしたら、どういう経緯で鉄道が敷かれて、どういう使い方をされて、当時、どれだけ栄えていたかっていうのは大体、日本全国は分かります。

いすみ鉄道でやったこと

―ご本の中に出てくる「いすみ鉄道には乗らなくてもいいよ」というコンセプトがあります。一方でムーミン電

車や古い車両を持ってきたりされていますね。これは電車に乗らなくてもいいけれど、こういうものがありますよということですか。

鳥塚　当時、地元の人がやっていたのが「乗って残そう」という運動なんです。地域の足を守ろう運動です。

―私もその口です。

鳥塚　でも、みなさんの足は本当に鉄道ですか、「そうは言っているけれど、電車に乗っています?」「マイカーを返納しましたか?」ってお聞きすると「いや普段は車だよ」と言われる。乗って残そう運動は「無理だよね」って言いながら、お題目だけは唱えている。

―キャッチコピーとしてもいい。路線バスもそうですね。

鳥塚　乗ってないでしょ。現実とかけ離れたことよりも、思いきってその概念を捨てましょうと思いました。

皆さんに「乗らないのに、なんで鉄道を残したいんですか」と聞いたんです。そうしたら「昔から走っているから」「駅があるのが町にとってあたり前だ」「高校生の時に乗っていたから」。六〇歳代の方が高校生の時に乗っていた、もう四〇数年前のことなんですよ。でも、それって愛着でしょ。無くなってほしくないという気持ちですよね。

たとえば、夫婦で田んぼ仕事をしていて「ボー」って汽笛が鳴って列車が行くと「あ、母ちゃんそろそろ昼だなあ」って、時計代わりでもある。そういうことが鉄道を残してほしいという気持ち。なにかと言えば、故郷の景色を守りたいという気持ちなんです。じゃあ、自分の故郷の景色――駅がある。田んぼがあって汽車が走っていくというのを守りたい――という気持ちはなんなんだろう。これは郷土愛なんです。

国鉄の終わるころから、軌を一にして、この国は地域の人たちに対して「お前らは電車に乗らないのに何だ」って、お話したような郷土愛を否定してきたんですよ。結果、この国の田舎はダメになったんです。だから、私は地域の人々が持つ郷土愛を大事にしようと思うんです。「乗らないでしょ、でも残したいんでしょ」じゃあ乗らなくても残す方法を考えようというのが、端的に言うと「乗らなくてもいい」ということなのです。

―だから、観光客に乗りに来てくださいと。

鳥塚　そうです。観光客の人が乗りに来たら、おもてなしする。お土産を売る。乗って残そうは無理だけれど、それならできますということをいすみの人たちはやり始めたんです。

結局は地域の人達ががんばって考え方を変えて、応援してくれて、あのような形になったっていうことですよ。車で来てもいいんです。たとえば車で来てローカル線が走っていたら駅に立ち寄ってみたくなりますよね。

―なります。どこかへ行くと、駅に行けば町の様子が分かるかなと思って必ず立ち寄りますね

鳥塚　そうなんです。だったら駅に売店を作ってお土産買って。そうすればこの鉄道が残りますよというのが、乗らなくても残る方法です。

―こうして話を伺うと全くあたりまえな話に思えますが。

鳥塚　そうなんです。ただマスコミなどが切り取ると、「あの社長は乗らなくていいと言っている」となる。

普通の鉄道・観光の鉄道

―話がまたまた戻りますが、人を運ぶ機関が鉄道の使命じゃないかという話が根強く出てきますが…。

鳥塚　「普通の鉄道」と「観光鉄道」という考え方がある。

わざわざ乗りに来てもらえる鉄道。これが観光鉄道。普通の鉄道は買い物や会社、学校など目的地に行くために乗りますが、その鉄道が右肩下がりだから、新しい需要を生まなくてはいけない。それが観光鉄道なんです。

いすみ鉄道に就職した一〇年前はまだ観光鉄道という考え方はほとんどありませんでした。今でこそＪＲが超豪華列車を作ったりしていますが、私自身、この一〇年で随分と世の中を変えてきたなという自負があります。

―妙高山を背景にＳＬが走っていたら最高のロケーションですよね。

鳥塚　でしょー。加えて私が思うのは、雪の妙高山の中を赤い雪月花が走ったら、まるでスイスですよ。

あれを台湾人や中国人に見せたら「おっ、行ってみたい」ってなりますよ。観光鉄道というのは外の人に、わざわざ来てもらうんです。そういう列車を走らせることが大事なんです。それを本末転倒だろうというのは、ちょっとねぇ……、ということですよね。

昔、遊覧飛行機がありましたよね、あれは交通機関ですか？　当時、飛行機って金持ちのもの。乗ってもらえなかったから、飛行機ってこうですよって、知ってもらおうというのが遊覧飛行機じゃないですか。

―それでも結構いいお値段しましたよね。

鳥塚　そうそう体験型ですよ。「おれ、飛行機乗ったぞ」ってみんな言いましたよね。観光鉄道というのはまさにそれです。

ちょっと乱暴な言い方かもしれませんが、肉屋さんが「最近、肉の需要が少ないから魚と野菜も一緒に売ろうか」と言うと、「なに言ってるんだ、肉屋は肉だろう」と言われる。そうじゃなくて、肉だけでやっていかれないなら色々な商売をやるべきで、目的地に行くだけの鉄道が立ち行かないのなら、どうするかというだけのことです。

―ローカル線は広告性も含めて「地域の足としての役割」と「観光素材としての役割」と可能性満載ですね。

鳥塚　そうですよ。地域の足といっても高校生の数は毎年減っていくし、高齢化とはいってもみなさんは車を使っている。そこに伸びしろがあるのかという問題です。

会社は少ないコストで大きな利益をもたらすのが当然で、会社の人・物・金を使って、何もないところを一生懸命掘るのか。それとも掘り起こしたら何かでてくるぞというところを掘るのかという話です。

トキ鉄沿線は宝が埋まっている

―応募されたときに相当、埋蔵金があると？

鳥塚　ありますよ。妙高はスキー場でしょ。私は東京生まれの東京育ちですが、普通スキー場へ行くと、山の物が出てくる。山菜とか獅子鍋とか。だけど妙高は刺し身の船盛りが食える。なぜなら新潟県ってそういうところなんですね。海と山がこの近さですから。スキー場から一時間以内で海があるというのは日本にほとんどないですよ。ここだったら、それこそが資源ですよね。妙高ひとつとっても…。

―地元の人はほとんど思っていないと思います。なんで妙高にまで来て海の魚を食わせるのか……。（笑）

鳥塚　本当に不思議でね。中学生の時、急行「信州」で碓氷峠を越えて妙高高原までスキーに来たんです。埼玉県通って群馬県通って、長野県通って新潟県。ずーっと山奥深く入ってくる印象があるんです。五時間かけて山に入って旅館に着いたら刺身が出てきたんです。それが昭和四〇年代。

故郷が千葉だったから「おばさん、なんでこんな山の中で刺身なの？」ってきいたら「なに言ってんのよ、ちょっといったら海だから」って。ええーって思いました。ハッキリ覚えています。それだけショッキングでした。

あれだけ山道走って、いくつも峠を越えて長野も黒姫も越えて妙高高原に着いたら刺身が出た。確かに、ここはちょっと行ったら海なんだからって。確かに海が見えるんですよ。こんなところはないですよ。

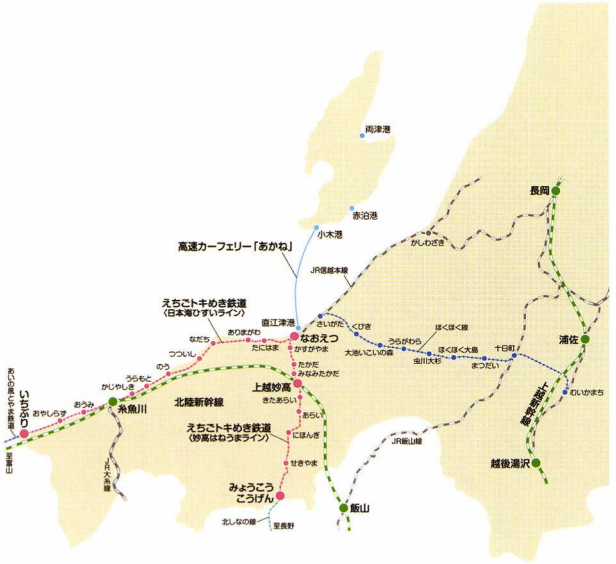
―与謝野晶子が赤倉に泊まって、日本海が見えるっていう歌を詠んでいます。

鳥塚　あーそうですか！

―そういう感覚なんですね。

鳥塚　雪もあって、スキー場もあって刺身が食えて、すごいなって。

―平野ではうまい米が穫れるし。



上越地域の鉄道

鳥塚　そうそう。どんだけ酒飲むんだってくらい酒蔵があるし。ほんとに（笑）。昔、東北では飢饉で米など食べられなかったりしたのに、それを酒にしている。それだけ豊かなんですね。

―ちょっと山に入れば山菜が豊富に採れる。

鳥塚　すごいところですよ。これが資源です。可能性があると思います。

―宝の山の中に入ってしまったみたいな…。

鳥塚　でも、その宝を自分で食べてみよう、飲んでみようという気になるから、なるべく宝探しはしないようにしているんです（笑）。それが、私がこの地域が素晴らしいと思う理由です。

もう一つ、新潟県民のほとんどが忘れていると思いますが、新潟県は新幹線が二つ走っているんです。これは日本で唯一です。埼玉県とかもありますが、唯一、二本走って来る。これは安全保障ですよ。少し前に、北陸新幹線が止まりましたが、ここにいると長岡か湯沢に出れば東京に行けます。そのぐらい安全なんです。富山も金沢も新幹線ができたときに飛行機をやめなかったから、なんとか対応できましたけれど、やはり新潟県の良さは新幹線が二つ走っている。その一つがここにある。

東京から回遊ルートが考えられる。それができるのが北越急行でありトキ鉄なんです。回遊ルートが組めるということは観光には最適です。観光では行った道を帰ってくるのは嫌ですからね。

―長野から名古屋経由で関西へ行くとき、篠ノ井線を上って行く、そして中央線を名古屋に向かって下って行くその景色が大好きなんです。帰りは湖西線ではなくて北陸線を回ってくると非常に面白いですね。

鳥塚　そうです。同じ道を通りたくない。そういう時に


菜の花の中を走るいすみ鉄道（東京湾観光情報局から）

新幹線が一本しかなかったら行って帰ってくるしかないけれど、回遊できるんです。上越新幹線で来て北陸新幹線で帰る。逆にしたり、金沢に抜けることもできるので交通的には非常に面白いところです。

―ＪＲではやりにくい…。

鳥塚　ＪＲはとにかく一分でも早く目的地に着きたいという人が乗っていますから。これは本来の鉄道の使い方。在来線はその役目が終わったので、別のことをやらなくてはいけないんです。

―山形新幹線のスピード感も好きです。在来線の上を走っているから眺めもいいし、それに車両が立派です。

鳥塚　最高、一三〇キロでしか出ませんからね。だから、そういう使い方をみなさんで考えていただきたい。

もし、地域の足を残せ、守れと言うんだったら、上越市民の皆さんに、年間乗車証を一万円で買ってもらいます。学生さんは別で、大人に一万円で買ってもらうと二〇億円になる。基本的には税の考え方なんですが、残せというなら、会社を維持するのはキャッシュフローですから。学生さんは別として。そういうのを持っていただいて、いつでも乗れる状態にするというのが次のステップとして必要だと思います。

ですが、それよりも前に楽しいことをする方がいいですね。観光客は来たくて来るんです。観光客にとって観光地はあこがれの土地なんです。テレビや雑誌、インスタグラムで見たのと同じ場所に行きたいんです。

―菜の花の中にいすみ鉄道が走っている映像を見たら…。

鳥塚　行ってみたいでしょ？　そういう人達がやってくると、どういうリアクションになるかというと「いいところですね～」と言ってくれるんです。それが地元の人にとって地域の誇りになるんです。そこを今まではないがしろにしすぎて誰も論じなかったんです。赤字だからダメだろうと。

そして観光客のお財布の中の一万円札を落としてもらう。それが産業です。鉄道がその広告塔になれば、できるんじゃないかというのが、私が実践していることです。

―今、駅前で中年のご夫婦にお声をかけたら「一時間ぐらい時間ができてしまったので、どこか行くところがないかな」と思案されている。その時、奥さんが指さして「あ、ここに継続団子があるんだ！」って。林芙美子の「放浪記」のことをご存じだったんですね。「それじゃあ、三野屋さんで次にどこを訪ねたらいいか聞いてください」とお話して、とても喜んでくださった。旅先で町の人と話しができるという気分はよくわかります。

鳥塚　嬉しいですよね。そういう誇りとか郷土愛が持てるようになることを鉄道会社ができると思ってやってきたんです。

よそ者の仁義とは

―そこなんでしょうか。ご本に書いてありますが「他所者の仁義の切り方」というのは。

　よく聞く話なんですが、意気込んで移住してきた方に、「こんなにいい資源があるのに、こんなに素晴らしい町なのに、町の人はなんにもしないじゃないか」と言われる。手をこまねいているわけではないのに、「よそ者が」と思ってしまう。

鳥塚　カチンときますよね。

―それより「あ、ここいい町ですよね」と言って入ってきたら、ワッと受け入れられる。確か社長さんもそのことをお書きになっていたと思いますが。

鳥塚　いすみ鉄道では最初、片道一時間半かけて通っていたんです。でもそれでは地域に溶け込めないと思って沿線に家を借りたのです。そうすると、「今日は、いすみに泊まっていくんだろう？　帰りにうちの母ちゃん送っていくから」となりました。社長が地元に住んでいると、地域の人達の見方が違う。会社からは一切、お金は出ませんでしたが、家を借りたんです。

　飲み会に誘われるようになる関係になって、「お前らバカだな」って言える関係になっていく。ただでさえ田舎の人は都会に負けていると思っているのに、いきなり都会から来た連中が偉そうなことを言うと、それは腹が立つと思うんです。

　私が言う「仁義を切る」というのは、地域に住んで地域の人たちと飲んで、笑い話をしながら関係を築く。何か月かしていると、がんばっている人だなとか、この人は長老にたてついて、過去に何かあったとか分かってくる。それからですね、言いたい放題言い始めたのは。

　地域は今、疲弊している。それはどういうことかというと長年地域に住んできた人たちがそうしちゃったんです。それはまぎれもない事実で、今更どうにもできない。できるんだったら、ここまで来ていませんから。

　みなさんそれなりのお年になって「若造がなに言っているんだ」と喧嘩になる。分かっているけれど、それなりにプライドもあるし、経験も積んでいるから、今さら否定されてもね……。だったら「そろそろ代替わりされたらどうですか」とか「他の地域ではこういうことで成功していますよ」と、他の例を出したりすると、みなさん分かるんですよ。

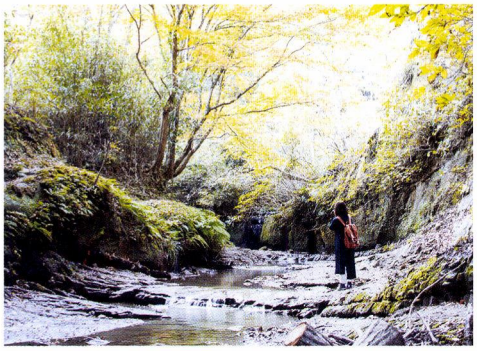
　何かお土産を作りましょうと、いきなり亀田製菓とかに頼むのではなくて、まず地域のお菓子屋さんなどで協力してくれるところがあるかを聞く。無かったら初めて亀田製菓や北日本食品へ行く。これも一つ、地域に仁義を切るということだと思います。

地域をマネージメント

―どこでもそうなのかもしれませんが、ここにはこんなに素晴らしい資源があるのに、行政は何も動かないという言葉もありますが。

鳥塚　役場に期待しすぎというのもありますね。

　俺たちの町はこんなに素晴らしいものがある。でもそれ、東京の人は求めていないんだけど…、ということが分からない。いすみ鉄道の大多喜は山の町で、イノシシ駆除をしているんで、駆除肉が出る。いわゆるジビエです。だから大多喜の観光協会がイノシシで売り出すぞと




養老渓谷と大多喜のまち並み（大多喜観光協から）

言い出したんですが、私はやめとけと言った。なぜなら都会の人は、房総半島にイノシシを食いに来ないですよ。東京の人は房総半島に新鮮な魚を求めてくる。イノシシなら群馬や山梨、平家の落人集落に行きますよね（笑い）。

ところが、大多喜は山里で刺し身は勝浦とだ言う。イノシシは自分たちのやりたいこと、できることなんです。しかしお客さんの求めていることではない。それを聞いた観光協会の会長さんが、確かにそうだなって。養老渓谷でホテルを経営されているのですが、養老渓谷は山の中の温泉宿ですから、獅子鍋とか鮎などがメイン。会長が伊勢エビの船盛り、「出そうか！」って。そうしたら大ヒットですよ。そこだけ客が増えちゃって。

―海からすぐなんですね。

鳥塚　三、四〇分で海だから活造りが作れる。なぜ山の中のホテルで船盛り？　そうじゃないんです。房総半島の勝浦へ行く途中に大多喜がある。わざわざ勝浦まで行かなくても大多喜で海の幸が食えれば、こんなにいいことはないんですよ。温泉もある。これがやるべきこと。

町おこしというと、「ここにはこれがある」で終わる。例えば「ここは城下町だ」って、日本に城下町いくつあるか知ってる？（笑）。そういうことなんですよ。

―高田は明治になって城下町を否定した時期がある。それで近代商業都市に変わって軍隊も誘致しましたが、経済が下り坂になってきた。大正二年がちょうど開府三〇〇年、まちの賑わいを取り戻そうと大々的に開府三〇〇年祭をやっています。

鳥塚　明治の初めはお城を全部取り潰せっていうこともありしたが、それから四、五〇年経って（城下町は）やっぱり使えるって、再認識するのは大したもんですね。高田の人はすごいなと思います。

―一方で直江津は、江戸時代は高田城下の隷属下にあった。ですが海運の発達で力がついて高田藩の財政をささえるようになり、明治二六年に列島横断鉄道の信越本線ができて、物流都市・鉄道のまち化していきます。

鳥塚　なるほどねー。お城があるところが普通は県庁ですから、高田が県庁でもよかったぐらいですよね。

トキ鉄は並行在来の中で唯一、県庁所在地を通っていない。お隣のしなの鉄道は運賃収入四〇億円あるんですよ。でも、ここは六億。だから県庁を高田にしてくれって（笑）言いたい感じはします。

―篠ノ井・長野間は特急が通ると称してＪＲは手放していないですね。

鳥塚　そうなんですよ。儲かるんだから。ここは上越妙高から糸魚川まで山の中を入っていくので並行じゃないだろうって思いますよね（笑い）。

鳥塚　そうそう。整備新幹線計画の中で並行在来線というのは県がやりなさいというのが一応、国との取り決めですね。できたのが青森の「青い森鉄道」、岩手の「ＩＧＲいわて銀河鉄道」、熊本の「薩摩おれんじ鉄道」と

ここです。他にもいくつかできた。

そうすると、県がやっているんだから俺たちは関係ないよと言うのが、他の地域の鉄道なんですよ。ところが直江津は「鉄道のまち」って小学生が作文で発表したり、村山市長さんが「おれの親父は国鉄にいたんだよ」って言うしね。えーって。非常に鉄道に愛着を持ってくれている地域なんです。

―直江津の鉄道のでき方が非常に面白いので、そういうことも地域の人達が愛着を持っている理由の一つだと思います。台風で鉄道祭りが中止になっちゃいました。

鳥塚　そうですよ。楽しみにしていたんですよ。普通は鉄道会社が主催するんです。でも、ここは活性化協議会が主催しているでしょ。こういう鉄道祭りって全国的になかなかないんですよ。大体は鉄道会社が主催して、物販をやって、いくら儲かったかということが多いのですが、地域が主催するのが非常にいいと思っています。

―今日、お聞きしたかったのは鉄道のありようより、鉄道を巻き込む地域をどういう風にマネージメントするかプロデュースするか、という視点でお聞きする方が面白いだろうなと思っていたんですが、まさにこのお話でしね。

最後に先ほどの話、乗らないのに好きということですが。

鳥塚　いや、乗れないんですよ。乗りたい、でもどうするのってことだと思います。だから、電車の中で酒を飲むとか、駅で飯を食おうとか、なんか関わり合いを持ってもらえるようなことを早急にやりたいと思っています。

―乗ると楽しいんですけれどね。

鳥塚　だから乗って楽しい列車を作りたいですね。雪月花は超高級ブランドなので、そこまではなくても何千円かで乗れて、お弁当食べてって、そういう列車もやらなくてはいけないって営業と話しているんです。

―雪月花は夕日の良い時、有間川で止まりますね。ご存じだと思いますが、昭和二一年に駅を地域の人達が自腹で作っているんです。自分たちも駅が欲しいと駅舎を建てたんです。その事情を知らない人が、古くなって戸も







上・中 鉄道祭りの賑わい
下 JR 時代は特急はくたかと SL が並ぶこともあった



上 有間川駅
下 旧関山駅　キツネに出会うこともある

開かないじゃないか壊せと。そうじゃなくて、そういう思いをもう少し伝えられるんじゃないかなと思うんです。それと関山駅のスイッチバック跡…。

鳥塚　有間川は、お花を植えたりしていますよね。スイッチバック跡は奥まで線路が残っている。

―スイッチバックの痕跡として残したらきっと面白い。

鳥塚　あそこ、景色がいいんですよ。ホームにお弁当が食べられるようなベンチとテーブルをおいて、ご自由にどうぞって、駅からてくてく歩いて行く。

―すぐですからね。あそこは確かまだ駅の看板が…。

鳥塚　そう、サビてひっくり返っていますけど、あれがいいんですよね、廃線跡らしくて。

―長い時間ありがとうございました。

「鉄道ニュース」のインタビューでの結びに、トキ鉄はいい意味でとんがった鉄道会社といえる。鳥塚氏もいい意味でとんがった人物で、このままのノリで行ってほしい。丸まってとんがりを失ったら「越後トゲぬき鉄道だろう」って結んでいます。

鳥塚　あははっ、そんなことが書いてあるんですか(笑)。

本誌の編集が佳境に入った時、「初の夜行列車 1分で完売」という新聞の見出しが目に飛び込んで来た。「冬休み親子夜行列車体験号」を一二月二八・二九日に運行するというのである。午後一〇直江津駅発・妙高高原往復・市振折り返しで二九日午前五時四〇分直江津着というコースに、三市の花をモチーフにした「三市の花号」と日本海の波をイメージした「日本海号」を連結して走らせる。ボックス席にはテーブルを設置するという。一ボックス一八〇〇〇円（二〇ボックス・四〇席）という企画が、わずか一分で完売したというのである。

インタビュー中に感じていたのは、鳥塚さんには〝様子見〟という言葉が無いらしいということである。

「きっと何かやる」と思ったのがこれだった。

幻の駅弁も食べたい。



上 連結する３市の花号と日本海号
下 早春の妙高高原を走る雪月花（えちごトキめき鉄道）

おらが在所

高田風土座談会
その1
昭和五年六月二一日
於・高田図書館



■出席者
前列右から
三上廉平　大地主
泉　末雄　高田測候所長
川合直次　高田市長
宇関喜蔵　高田駅長
片田九十三　古老・県信用組合連合会理事
江島由太郎　彫刻家
後列右から
石田正治　登山家
片岡又太郎　古老・高田藩士
大塚與四郎　高田商工会議所理事
岡崎朋邦　県立高田商工学校教諭
田中光武　東京日日新聞高田通信所員
安藤恵順　高田図書館司書・宗教家
樋口數吉　高田市勧業課長
小島利雄　東京日日新聞高田専売所主任
渡邊善房　東京日日新聞高田通信所主任

「おらが在所」は、昭和五年に「東京日々新聞」（毎日新聞）高田通信所が、一市三郡の名士の座談会を開催し「新潟版」に連載、上越座談会集刊行会が一冊にまとめたものである。題字は史跡探訪のために訪れていた徳富蘇峰。八〇年も前の座談会であるが、今も変わらぬ問題提起と示唆に富んだ内容である。

旧漢字・旧かなは改め、基本的人権にかかわる表現は時代背景を考慮してそのままとした。

渡邊　本日の会は、いわゆる「わしが国さ…」の名物として誇り得るものについてお話を願い、これを広く天下に宣伝紹介したいと存じます。まず順序として、上越線開通後（昭和六年、高崎・宮内間開通。宮内から信越線を経由して新潟と接続。上野・新潟間が信越線経由よりも所要時間が大幅に短縮された）、高田地方としては、どんな影響がございますか。これについてご意見を承りたいと存じます。

大塚　関東の商人が入り込む事のできなかった地方へ、自由に入り込むことができるようになるので、直接利害を有する長岡方面の商人は、大分悲観説を唱えているようですが、こちらは大した影響はないだろうと思います。直江津駅の弁当の売れ方が減るくらいのものですね…、目立った影響はありますまい。

川合　高田は利害ともに影響は少ないでしょう。スキーが打撃を受けるとすれば、高田より妙高山麓地方です。高田へスキーで遊びに来る人などほとんど無く、来るとすれば皆練習が目的です。たとえ交通機関に変遷があろうとも、金谷山は緩急さまざまの斜面を有する理想的なスキー場ですから、そうした人々に閑却（かんきゃく）されることはありません。商取引も関東とあまり頻繁でないですしね。

宇関　鉄道は現在の交通状態より不便になりましょう。旅客関係でもうしますと、午後一〇時後の汽車から夜半の急行にかけ長岡以遠の客の輸送が多いのですから、それらは自然新線へ回されることになりましょう。貨物方面としましては、最小限度に見積もっても柿崎以遠のものは高田を通過しなくなりますから、現在の一五〇車の半分と見て七五車、他に大阪、福井、石川、富山方面から高田を通って碓氷峠越えをする貨物を五〇ないし五五と見て、上越線開通後は右の七五に五五の半分、すなわ

ち二〇位の合計九五貨車くらいは、むこうへ取られてしまうでしょう。また、そうしなければ難所碓氷峠を緩和できません。それから見て一列車二〇輌をひくとして三列車減ずるわけだから、上下で六列車は減ると思います。

川合　そうした点が若干不便になることは争われません。

渡邊　商工関係の影響はどうでしょうか？

大塚　列車が減っても、到着量においては変わりありません。かえって停車場における貨物の入れ換えなどは簡便になるでしょう。不便と言えば旅行に忙しい人が都合のいい列車が少なくなるという位のものでしょう。

宇関　確かに東京へ行くには不便になります。妙なことには、高田からガラス製蠅捕器やランプのホヤ等が東京へ出ている。何でも、一二個入り包み三千五百位は出ますかね……。これが、上越線開通後、長岡、新潟方面から送られるとなれば、対策を講ずる必要がありましょう。

大塚　貝川商店ですが、柏崎に工場を持って安く売っているんですから、大したこともありますまい。しかし二年位は手持ちになっているそうですよ。

渡邊　学校の通学生関係は？

宇関　柿崎、糸魚川、田口（妙高高原）、までの範囲ですから、何ら影響はありません。一〇月になったらむしろ現在より便利になるくらいですよ。

渡邊　三上さんの方はどうですか？

三上　七大区方面は影響ありません……、この間、長岡へ行ってきましたが、長岡では大変心配していましたよ。

川合　上州方面の商人に、魚沼三郡の華客（とくい）を取られる心配があるでしょう。

三上　さようです。長岡の呉服織物商などが、自分達の手を経ないで移入されるのが困りますのです。

川合　上越線の開通は、高田に対して心配ないという結論になりますね。

宇関　長岡からの運賃を見ると、こっちへ回ると四円四〇銭、開通後は三円二五銭、新潟から四円九六銭が四円九銭、いずれも八、九〇銭くらいづつ安くなりますね。

片田　直江津駅弁の影響は大きいでしょう。おそらく三分の一は減るからね。もっとも、列車時間がうまく改まって、みんなご飯時に着くようになると、なんともないですがね（一同哄笑）。それよりも心配なのは、事務が閑散になって直江津駅が縮小されることです。従業員が減るというのは直江津にとっては重大問題ですからね。

郷土芸術　男女両節句の今昔

渡邊　郷土芸術として誇りうるものの話をお願いします。

川合　民謡というようなものでしょうが、事実土地に生まれたものは少ないのです。

片田　潮来も輸入でしょう。

川合　潮来も松前も松坂もコダイジもコケイジも全て輸入ですし、獅子舞や春駒踊りもまた同様です。

片田　そういえば何もなくなってしまう。

渡邊　土地化したものは…。

川合　潮来などは確かに土地化していますね。あの単調なのが大衆向きとあって、自然、広く行われたのでしょうが、しかし、高田のいたこ、直江津のいたこ、在方のいたことそれぞれ特色づけられているようです。

片田　哀調の無いのがいいのでしょう。

安藤　在方へ入ると変わったのがあるようですね。

片田　私の方では、ヤシャゴシャ、コダイジなどがあります。

川合　ヤシャゴシャを八社五社、コダイジ古代詞、コケイジを古敬詞などと書くのは、みな根拠のないでたらめ

です。たけさ、しげさは「出家さ節」のなまりでしょう。

「繻子の袴」というのもあります。

樋口　今、「繻子の袴」はやらぬようですが、だいぶ以前に練兵場で盆踊り大会があった時、六〇くらいの老人が五、六人出て踊りましたが、いいものですな……。その踊りを見るだけに練兵場いっぱいの人が出て、生水が一杯五銭で売れたくらいでした。若い人は知らないでしょう。踊った人ももう死んでいるでしょうからね。灰塚、京田、大貫の人々だと聞いていました。

片岡　潮来踊りも私たちの時代とは大変違ってイヤに騒々しくなりました。

川合　堕落したんだね。昔は良家の子女も混じって踊った、しとやかな潮来がジャズの潮来になってしまった。

片岡　私なども武士の末（裔）で、父などに手を引かれて見にいったが、城下の侍の子や娘が三度笠に顔を隠し、優美な姿で典雅に踊っていたものです。

川合　維新後、あらゆる旧習が破棄された時代に、潮来も一時踊らなくなったのが、近ごろまた復興して来は来たのです。

渡邊　復興といえば、こうした旧習で復興の気運の濃厚なものは何でしょう？

川合　上巳（三月三日の節句）、端午の両節句などもその一つでしょう。

三上　在方ではだいぶやってますよ。

大塚　五月の節句を田植え休みにするのが多いようです。

宇関　菖蒲湯などやっているようです。

三上　それも一月遅れです。

片岡　女の節句は割合変わらぬようですが、男の節句はずいぶん変わりましたね。この頃は幟なども内幟ばかりで、外幟は一向見当たりません。鯉だけは戸外に飾りますがね。先日、私どもの榊神社へ桂堂（増田・高田藩お抱え絵師）の描いた八畳敷きの大きさの鐘馗さんの幟を寄付してくださった方がありましたが、保存方法がないので他の品と換えてもらいました。昔はそんな大きな幟なども戸外に立てて、具足なども身分に応じて飾ったものです。今では外に飾ったものを段々縮めて家の中へ飾るようになりましたね。

片岡　鐘馗というのは張良のことでしょうかね。

川合　イヤ、鐘馗というのは唐の武徳（六一八―六二六年）中の人ですから、張良より八〇〇年位後です。不幸な死に方をした方だが、帝の夢に入り、呉道子（唐代の画家）に描かれて、今に勇猛の絵姿を伝えているのです。

片岡　子供が泣くと、母親がオロオロと言うて嚇すのは、張良張良と言ったのが変化したと聞いたことがあります。

川合　張良は容貌婦人のごとく……、とありますから、鐘馗のような髭面ではなかったでしょう。

片岡　昔の幟にも色々あって、鐘馗さんが幟のチイ（地維＝綱？）の方を向いたのが勝ち鐘馗、外を向かったのを負け鐘馗といって、これを大変嫌がったものです。

名勝旧跡　日本全国への誇り

渡邊　それでは、次の問題に移りまして、名所旧跡として、天下に誇りうるものは？

川合　全日本に誇りうるものと言えば、高田のみにあって、ほかにない特殊のものでなければならぬ。この点から見て春日山は第一指に屈せられるべきものである。第二が親鸞聖人の遺骨を祀る浄興寺、第三はスキー発祥の地である金谷山、この三つは真に高田の誇りであります。

渡邊　高田地方としては、むしろスキーが第一ではありませんかなー……。



明治初年の浄興寺御本廟絵はがき

川合　敵国の蒼生（多くの人々）を憐れんで塩を送ったという輝く歴史を遺した神のごとき英雄上杉謙信の生まれた地、死んだ地である春日山こそ全世界の人の仰ぐべきものであると思います。また親鸞聖人由緒の地は京都にも常陸や他の地にもあるが、遺骨を蔵する浄興寺は根本廟所ともいうべきものです。この二つとスキーは別の意味において、それぞれ尊さを持っていると思います。

渡邊　浄興寺は全国的にあまり知られていないですな…。

川合　東西両本願寺などにしてみれば、分骨して貰ったと言われたくないでしょう。東本願寺歴代法主は必ず一代に一度訪れたと聞いています。

渡邊　天下に宣伝する必要がありますね。保勝会で宣伝したらどうです。

大塚　保勝会の仕事の一つになっています。この間、日本生命保険会社県下代理店大会で浄興寺を見せてくれと言ったときに、お寺では前例を破って名宝まで見せたそうだが、いつもやってもらいたいと思います。

安藤　まず、別派独立運動などを断念し、本願寺を背景に立たねばならぬ、浄興寺がもといた常陸国稲田に塔頭末寺が固まっているが、ここで真宗開宗七百年法要を大々的に行ったが、発祥の寺が無いという騒ぎ、その時、高田の浄興寺がそれだと言って宣伝したらよかった。

川合　親鸞が真宗の教義を樹てたのが常陸の稲田で、遺跡が浄興寺。その浄興寺が常陸から信州へ、信州からまた越後へ移ったのです。浄興寺の開祖善性は親鸞が京都で入滅の際、遺骨を笈に納れて常陸へ持っていったのでした。今、高田にあるのは即ちそれです。

安藤　結局、発祥地を西念寺ということにしたのですが、浄興寺が東本願寺と以前の関係になっていれば、当然、高田の浄興寺が発祥地ということになったのに…、名義上別派独立もよいが、別派では舞台は狭いですからね。

川合　分離した理由は、維新直後に本願寺が中本山のすべてを廃め、末寺を取り上げたのを怒ってです。それまでは、高田の浄興寺及び本誓寺などは、いわゆる中本山として偉大な勢力を誇っていたのでした。

安藤　大いに知られようとするには、どうしても本願寺を背景にして立たねばならぬ。浄興寺の面目をたてる方法はいくらでもありますからね。

川合　五智は親鸞聖人謫居の旧跡であり、高田は根本廟所の所在地であり、真宗にとって唯一無二の聖地と言えるわけです。

三上　柿崎に親鸞聖人の枕石があります。それとも連絡とって大いに宣伝に努めたらいいだろうと思われます。

渡邊　各宗協会、保勝会などで連絡を取ってやったらいいでしょう。

安藤　何かの機会に、先に言ったようにさせたい。山門内八ケ寺が小さな天地に孤立していては何もできぬ。由緒の立派なことは歴史家が証明している。従来の行きがかりからこうなっているのは惜しい。

川合　この三つのほかに、高田市内天崇寺に高松宮御初代好仁親王の御息所となられた寧子殿下の御墓所があります。この方は越後中将松平光長の御妹で、母君は高田姫と申し、江戸二代将軍秀忠の娘でした。殿下の御墓と高田姫の墓と並んであります。畏いあたりにこうしたご因縁を持ち参らするのは高田市民の面目であります。

（以下次号）

頸城の空間を駆ける　国府―春日山―府中―直江津へ　②

名立町史の一枚の写真

町史に載る「竹之内」の写真に関する試論

その1

小島幸雄



名立町史に載る「小泊地内竹の内付近」の写真

◆名立区の「ろばた館」へ

八月二六日、名立区の「ろばた館」でお話しする機会があった。与えられた演題は「上杉謙信が生きていたころの名立」というもので、正直なところ何を話そうかと迷っていた。越後府中の話題を追い続けてはいたが、名立という地域に話題を限定されると意外に話しにくいもので、正直なところ困ってしまった。そんな時、そうだ、「名立町史」（以下町史）を素材にしてお話してみたらどうだろう、と思いつき、久しぶりでページをめくってみた。町史なら皆さんも一度は手にとられたであろうし、筆者の話で興味を持てたことがあれば家に持ち帰って夕食の話題になりはしないかと考えたのだった。

町史の縄文時代の大イナバ遺跡を読みながら、昨年他界された秦繁治先生のことを思い出し、弥生時代から古墳時代では先生と出会った水科古墳群に思いをめぐらせていた。

名立は昭和四七年大学二年の時、同郷の伊藤（現寺崎）裕助君とともに遺跡の分布調査を行った思い出の地であり、寺崎氏も大イナバ遺跡の発掘調査に参加していたから、秦先生が執筆された縄文時代から古墳時代まで懐かしく読み進んだ。

そして、古代へと話題が移り、中村辛一先生が執筆された古代の部分を読み終えようとしていたそのとき、「小泊地内竹の内付近」とキャプションが付された写真が私の目に飛び込んできた。

これだ、「ろばた館」ではこのお話をして名立の戦国時代に何があったかお話しようと思い立った。

ここで、四〇〇年以上前の戦国時代の姿が意外と最近まで残っていたという例を紹介しよう。「思い出ほろろん〈上越編〉」（新潟日報事業社 平成三年）という本に、昭和三〇年代



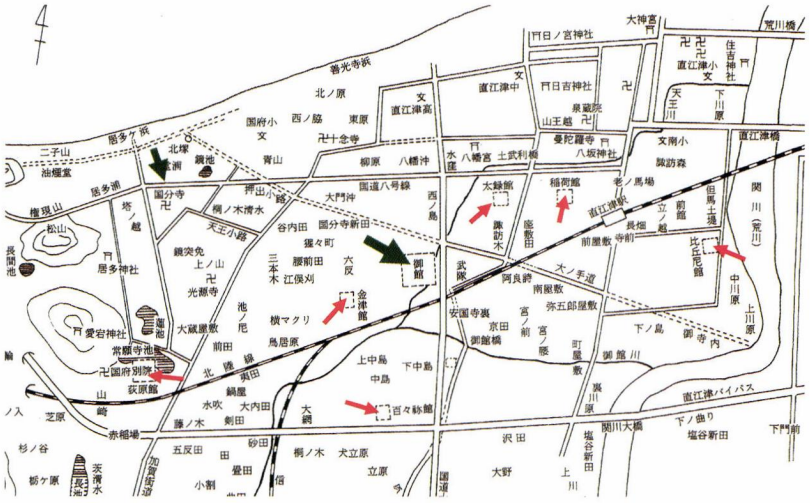
フラフープに興じる子どもたち（思い出ほろろん）小路の姿は朝倉氏遺跡の景観に通じるものがある



復元された朝倉氏遺跡のまち並み

に撮影された、私の故郷能生町の小路でフラフープに興じる三人の子供たちの写真が載っている。昨年だったか新聞にも紹介されていたが、風景から見て昭和三〇年代の半ばころ、私が小学校低学年のときの写真と思える。発売後そう時をおかずして、新潟県の片田舎でも子供たちが遊べるほど全国に普及していたことになる。（フラフープは昭和三三年秋、東京のデパートで発売されて一大ブームを起こしたが健康被害が懸念され、一月余りでブームは終った）

私がここで書きたいのはフラフープではない。彼らが遊んでいる小路の景観である。道は砂利道、そして道の脇には人頭大くらいの石で積まれた側溝、下見板を張った家並み、私の記憶にある小路の景観とも合致する、とても懐かしい一枚なのだ。



越後府中に「館」が点在することが分かる
（中澤肇氏作図による）

もう一枚写真を見てほしい。これは福井県福井市一乗谷にある、「国指定特別史跡 一乗谷朝倉氏遺跡」の発掘調査で見つかった遺構を復元した写真である。能生の小路とほぼ同じ景観が発掘調査で出土したのだ。朝倉氏は、越前の戦国大名で一乗谷に本拠を置き、京の文化を取り入れた戦国城下町を築いたことでも知られている。

しかし、五代朝倉義景が姉川の戦いで織田・徳川連合軍に大敗し、天正元年（一五七三）織田信長の侵攻によって一乗谷に火を放ち、その後朝倉家は滅亡した。したがって、一乗谷朝倉氏遺跡の最終遺構は天正元年ということになり、能生町の小路の写真を遡ること約三九〇年前なのだ。車社会となって道路の舗装が進み、コンクリート製品が普及して生活環境が変わったが、つい六〇年前までは田舎にこんな景色が残っていたのだ。

「ろばた館」では、上杉謙信が生きていた戦国時代は、現代のわれわれが見てきた景観とまったく違ったものではなく、二十世紀から二十一世紀にかけての約六〇年で大きく変容を遂げたことをお話したのであった。そして話題を町史の「名立小泊の竹の内」に移していった。

◆「館（たて）と竹（たけ）」はいずれも「館」

私は以前から「竹之内」という地名に着目してきた。なぜかというと、発掘調査で確認された高田平野中央部の館の跡周辺の地名に「竹之内」や「竹の内」という地名が見られたからである。平成五年前後に発掘調査を行った重川地区のほ場整備で確認された館の方形の堀跡の近くには、「館の内」という地名ではなく、「竹の内」という地名が点在していたからであった。それ以来、おぼろげながら「竹（たけ）」は「館（たて）」と同じ意味で使われたと考えていた。その後推論を重ね、平成一九年に行った親鸞聖人に関するお話で、「竹之内草庵」は「館之内草庵」、親鸞が配流になったときに過ごした越後国府に関連する館の中に建てられた草庵であるとの試論を述べた。「竹之内」と「館の内」は同じ意味であり、竹に変わる理由を解き明かすべきだと考えるに至った。

この試論を発展させてきたのは、本誌に連載してきた「国府・春日山・府中・直江津を駆ける」の中だった。結論を述べよう。私は「館の内」が「竹之内」になった意味を、上杉景勝と景虎が上杉謙信の跡目を争った「御館の乱」に求める

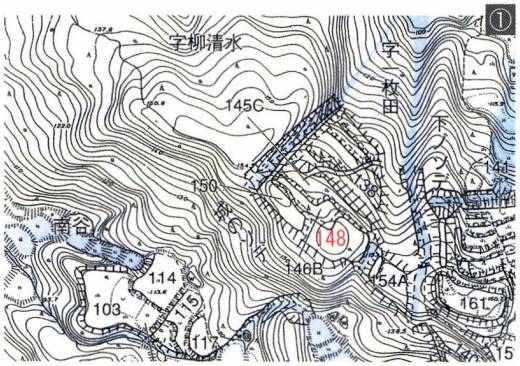
ことができるのではないかと考えた。敗者となった景虎側の館を「竹」に改めて、「館」いわゆる「お館様」のような尊称を剥奪したと考えたのであった。越後府中は今の直江津から五智、そして春日山城跡を含む春日の範囲である。その中には、「御館」・「金津館」・「百々祢館」・「大楽館」などの地名が点在する。いずれも「館＝たて」尊称が残っていて、「竹の内」はない。ところが越後府中で唯一「竹之内」と称されるのが親鸞の配所「竹之内草庵」である。

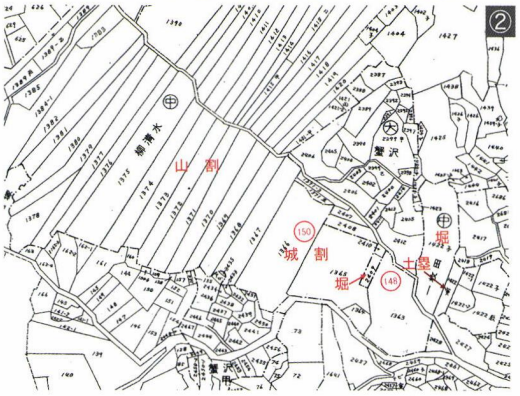
五智国分寺は永禄五年（一五六二）に上杉謙信が復興させたもので、国分寺再興以前も寺（山本圓通寺か）だったといわれている。しかし周囲にある土塁は寺のものとは考え難く、もともとは「居館＝館」と考えるのが妥当といわれてきた。つまり、何らかの「居館＝館」は寺地となっていて、館であったとしても既に上杉家とは関係のない館の旧跡となっており、館の尊称をつける必要がなかったことになる。

ここまで書き進めると、読者の皆さんは「御館の乱」の主要舞台であり敗者の旧跡となった「御館」が尊称のまま残る理由が不可解となるだろう。私は、「御館」を上杉謙信が関東管領上杉憲政の館としてではなく、謙信の政庁として造られたことを主張してきた。「御館」は、乱の際は景虎側の支配地となったが、もともとは謙信の政庁という上杉家の聖地であり、奪還した景勝は「尊称」を使い続けたと考えた。

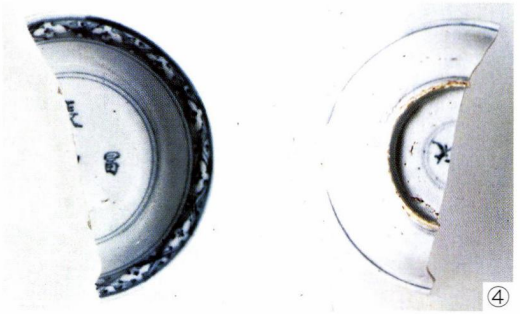
◆更正図に見られる山割・城割、そして塩田割

ここで、更正図の写しを示して、山城の郭が更正図でどのように見ることができるかを示そう。図は春日山城跡の最も外郭の堀跡から屋敷が続く「城割」、最後に堀跡で遺構が終わって通常の「山割」に戻る地点を描いたものである。昭和五五年、「堀右近」と称されるこの区域の調査を行ったころは、私もまだまだ更正図の有用性に対する認識が低かったと思うが、発掘調査を計画して実行するには所有者の特定が不可欠であり、更正図を携えて春日山城跡をくまなく歩いたことを記憶している。この図に直線で伸びる一本の線（道）から枝のように伸びるのが山割、四角に区画されているのが屋敷跡（遺構）である。この四角の区画こそ、私が城割と呼ぶものである。このことに着目できるようになってから、私の春日山城跡歩きの効率が飛躍的に向上したのは言うまでもない。このように見てくると、「城割」は屋敷跡という人の手による









1 春日山「堀右近」遺構図
2 土地更正図中の〇数字は遺構図と同じ
3 遺構の様子
4 出土品

土地の改変で発生した地形の制約から、「山割」は植生の違いによって発生する土地からの恩恵を等しく享受できるように考えられた人間の知恵が詰まったものである。

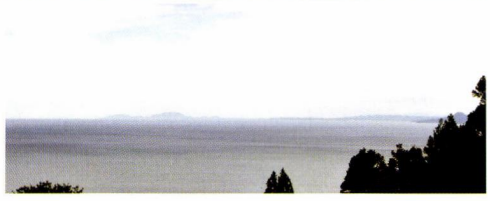
私がなぜ更正図で城の区域の特定を思い立ったか、この点について述べておこう。

私が更正図を使って山城の遺構を明らかにしようとしたのは、山城の位置と範囲を遺構図だけに頼るのではなく、土地の形状を表現した公式の図で確定することによって、文化財としての存在を明確にしたかったからである。遺跡としての山城は、堀や土塁といった地形の改変が明確なため、それらを図化することで多くの人たちに知られてきた。現在は、その図化も人の経験にばかり頼るのではなく、航空写真などを駆使して作業が進められているから、位置・標高など詳細な情報が得られていて飛躍的に精度が高くなっている。しかし、筆者が更正図を持って春日山城跡を歩いていたころの航空測量はとても費用が掛かり、唯一更正図が頼りだったわけである。

ところで、山割に似た土地の割り方をするものに、塩田割がある。「大潟町史」（四八六ページ）に、「大字九戸浜塩田割」という図が載っている。本誌でも採りあげているが、砂浜の前面に広がる日本海を共有として海岸線から直線で区画しているさまはまさに山割と同じである。理由も同じと考えられ、海水を共有の資源として塩田を海に接し、その後方に塩炊き場、そして塩を炊くための薪を得るためと防風林を兼ねた林を置く。資源を等しく共有するための知恵が詰まった割り方である。







上　小泊竹の内
　　マイクロウェーブと鳥ヶ首灯台が見える
中　小泊竹の内から佐渡を見る
下　シーサイドパークから弥彦や旗持山を望む

◆小泊竹の内の調査とイノシシ

町史（二〇八ページ）には「名立町（北端）小字一覧図」という図が掲載されている。これを見て、はたと困ってしまった。竹の内の小字が無いのだ。「竹の内」は名立の小字ではなかったのだ。

筆者は、名立城跡を竹の内の上方の尾根と見込んでいる。現段階では既にマイクロウエーブが建設されていて現地形から城の痕跡を明らかにすることは不可能と考えられ、町史でも花ヶ前盛明先生が「その位置を特定できなかった」（二二〇ページ）とされた。後で述べるが、マイクロウエーブ建設前の更正図が存在すれば、筆者が唱えている城割と山割りの更正図の表現方法から城跡の推定が可能である。

それはさておき、更正図だけでは心もとないので何度か現地も訪れた。ところが、最初に訪問したとき真っ先に筆者を迎えてくれたのはなんとイノシシだったのだ。それも、「竹の内」から「宇山」方向に二頭が私に尻を向けて藪にもぐっていったのだ。まさに私はイノシシたちが入り込んだ藪を探索しようとしていたのだから、それ以上現地調査は足が進まず、そそくさと竹の内から逃げ帰った。

しかし、せっかく来たのだからシーサイドパークまでと思い、イノシシと遭遇したばかりできょろきょろと周りを見回しながら車を走らせた。駐車場について職員の方と話をしていたら、車で頂上まで連れて行ってくれるという。この甘い言葉に引き寄せられて頂上に行った私は、あまりの景色に嬉々として周辺を歩き回って、携帯のカメラで写真を撮って

いた。そのとき、ふと車がいなくなったことに気づいた。
「車はどうしたんですか?」と尋ねる私に、返ってきた言葉は
「下に戻ったよ」
「え! 私はどうやって帰るのですか?」
「ボブスレーで帰れるよ!」
やっと気づきました。券売機でチケットを買って、恐る恐るボブスレーで下った私を待っていた言葉は、
「下手だね。もっとスピード出さないと終点まで来ないよ。もう二・三回乗れば上手になるよ!」
という、職員の方々の言葉だった。
職員さんの巧妙な客あしらいで、私は人生初めてのボブスレーに乗り、そしてイノシシとの遭遇をも果たしたのだ。
ボブスレーの感想は、ちょうどカマキリの発生期だったのでコースに止まっていて往生したけど、乗っているには楽しかったというところ。誰でもいろんな苦手があるだろうが、実を言うと私はカマキリが大の苦手なのだ。
ボブスレーで下る前、職員さんに日の入城跡の場所を聞いてみた。皆さんで言葉を交わしながら、南の尾根が城だろうと教えてくれた。その示された方向に向けて歩き始めた私の背中に向かって、
「城かどうか知らんけど、熊出るかもしれんそい、気をつけて行きない」
と、激励(?)の言葉が投げかけられた。
歩き始めていた私の足が一瞬止まったような気もするが、調査に行くといった手前、引き返すこともできず、恐る恐るそのまま藪に入っていった。数十メートル藪を進んだ私の眼に飛び込んで来たのは、なんとまさに城を作ったときに出来た、人工としか思えない大きな崖の姿だった。勇んで登ろうとしたものの、その崖にはイノシシの騒いだ痕跡が辺り一面にあり、数十分前にイノシシに遭遇していた筆者は、来た道を引き返したことは言うまでもない。もう、イノシシは御免だと思った。
その後、今度は名立に熊の出没情報が続き、イノシシに遭遇していた筆者は秋の城跡調査を断念したのであった。

◆「竹之内」の情報

それでも地名が気になる筆者は、灯台の近くに通うことしきりで、何か情報がないか探ることとした。筆者はかねがね、気になることがらは自分の目で確かめることから始めて文章を書いてきた。先行する文献で課題としたことを追うのは、自分の目で確かめた後で行うことにして、まず自分の足で現地を訪ねることを第一義とし、そのときも車を走らせていた。
鳥ケ首灯台の近くまで来たとき、畑仕事をしている女性が顔を上げてくれたので怪しまれぬよう、ゆっくり近づいた。世間話から、ろばた館での話になったとき、「この前、ジサジサした人が来て〈竹之内〉の話をしていった」というところまで話が進んだ。
小島「そのジサジサしていたのが僕です(笑)小泊の竹之内に来たのですが広すぎて、どこを言いますか?」。
女性たち「うそ言いない。でも本人が言うんだからそうなんだろう(笑い)。おまんが言ってた竹之内は、ほら、あそこの小屋があるところだがね。そんなに広くないよ」。
町史に掲載されている場所を、彼女らは明確に名立小泊の竹之内として認識しているのだ。前ページに掲載した写真は、女性たちから教えられて小島が撮影したものだ。
しかし、残念なことに明治の更正図の所在がつかめず、現在の段階では名立城跡の所在を明らかにできない。現代の更正図では、城割を明らかにすることはできないのだ。理由は簡単、マイクロウエーブが城と思われる地点に建設されたとすれば、土地登記のときに図面を変えるのが通例だからである。諦めたわけではなく、今後も図面は探してみたいと思っている。

◆頸城を駆ける

これまで本稿は、越後府中という特定の都市空間を対象としてきたが、前回から「頸城を駆ける」とタイトルが変わった。タイトルがそうしたのではないが、今回は図面を断念したおかげで、頸城を駆けて鳥ヶ首周辺の三か所の城とその関連地名の意味を考え、なぜここに「竹の内」という地名が残されたのかを迫ってみようと思うようになった。以下、頸城を駆けながら考えた「竹の内」・「名立城」・「日の入城」に話を進めよう。

◆マイクロウエーブと城の眺望　～小木ノ城と名立城～

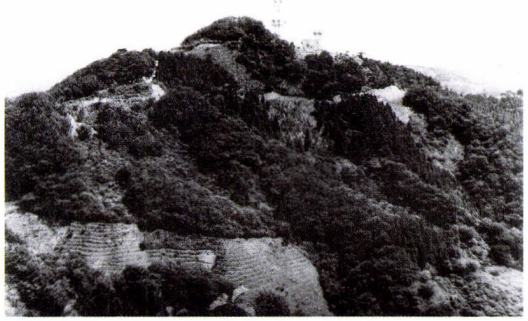
左の写真をご覧頂こう。頸城区の増田辺りから撮影したものだ。平野を撮影したわけではない。後方の山容が目に留まり、車をUターンして、撮れそうな景色が見える増田まで戻ってシャッターを押した。家に戻って、さっそく地図上で撮影位置と見えたと思われる山を確認した。右に写っている独立した山容は、方角からも、見た雰囲気からも、明らかに名立の鳥が首岬から南下する尾根だということが分かった。名立の尾根、茶屋ケ原のある東から望む宇山の尾根と見てよい。



増田から名立城・日の入城の遠望
やや手前の山並みは岩殿山から春日山
下の写真の左端に権現岳と鉾ヶ岳が見える



居多の浜から郷津湾を見る



小木ノ城報告書の表紙に載る小木ノ城

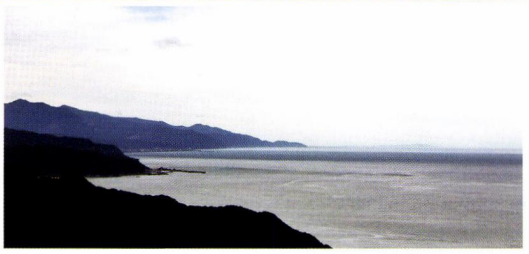
その証拠に北から上昇を続けた山容が頂点に達すると高度を下げていくさまは、私が見慣れた五智から春日山城を経て南葉山と続く、標高が上昇を続ける山容とは明らかに異なっていたからであった。

もう一枚の写真がある。同じ地点から撮影したものだが、少し引いて左に山を入れてみた。左端の双頭の嶺は、能生の権現岳と鉾ヶ岳だ。ここまで引いても日の入城と思われる峰と名立城らしき峰ははっきりと見えている。こう見ると、名立の鳥ヶ首岬の突出が極めて大きいことが分かる。

この景観は、鳥ヶ首岬の東側の海岸線が南に湾曲していて入り江を呈していることも地図上で読み取れ、風待ち湊の条件がそろっていたことが分かる。吉浦や鍋ヶ浦という地名が示すように、浦＝入り江が成立する。古代から国府津＝越後国府の津＝湊とされる郷津は、府中の入り口にそびえる岩殿山が屏風になって風を避けることができる良港となりえたといえる。屏風谷の地名がそれをよく表している。

昭和五一年、出雲崎町で小木ノ城跡の発掘調査が行われた。北陸自動車道を新潟から上越に向かって走り、長岡ジャンクションを過ぎると、山頂に大きなアンテナが見える。そこが







上 大清水観音から鳥ヶ首岬と谷浜を望む
中 名立城跡から石動山を望む
下 名立川河口から名立城と日の入り城を望む

小木ノ城跡だ。山城は独立した山容を持つ山に築かれることが多いとされる。実は独立したというのは山頂に限られた特徴を示す言葉で、実は攻められた場合は独立丘では逃げることができないため、尾根続きで逃げる道が確保されている。

「小木ノ城跡発掘調査報告書」から、山城が築かれる土地がどのように地域に認識されていたかをよく示す部分があるので、引用してお示しする。

「小木城跡（原文のまま）の山容は古くから中越地区の人々に親しまれ、目標物となっていました。また、漁業を営む人々からは、この小木城（原文のまま）を定点として魚場を決めるための重要な役割を果たしており、その樹叢は保安林に指定されています」

また、扉裏の目次下の例言の2には次のような文章（抜粋）が記されている。「2．本報告書は、電電公社（現ＮＴＴ）のマイクロウエーブ中継施設の増設工事（以下略）」。

もうお分かりであろう。名立のマイクロウエーブも周りから極めてランドマークになりやすい、見つけやすいからマイクロウエーブ中継基地として選ばれたのだ。

もう一枚の写真をごらんいただこう。撮影場所は大清水観音堂である。きっかけはもちろん景色を楽しむことではなく、巨大な宝篋印塔の石材を見に行ったのだった。石は私の想定とは違っていたが、塔と熊野神社の間から見た景色に驚愕した。なんと鳥ヶ首岬から谷浜にかけての海岸線が一望できるのだ。

高田図書館で「伊能図」という大判の書籍を見た。頸城郡から東に進むページをめくると、まず焼山が示され、次に米山、さらに三島郡萩城（書籍のまま、小木ノ城のこと）、弥彦山と続く。名立にはそのような表示はないが、米山から延びる朱線が鳥ヶ首岬に延びていた。灯台が造られたのも、日本海を航行する船が見やすいからに他ならない。

名立城跡と考えられる場所からは、能登も見えることがある。筆者が登ったとき、私にご褒美を与えるように能登が見えた。その山容は左の半島の付け根が低く中央にトップが見えて右に高度を下げる。なんとそれは能登七尾城跡の峰続きにある石動山（いするぎ）ということなのだ。

上杉謙信は能登七尾城を攻めた際、石動山に陣を張ったといわれる。能登の聖地である石動山は、なんと名立から見えたのだ。その感激は今も忘れない。石動山は中世に二回焼かれている。ひょっとしたら、天候しだいで暗黒の夜空であれば石動山の火も名立から見えたかもしれない。飛躍してしまったが、それほどの感動であった。

◆「竹の内」・「名立城」・「日の入城」の予察

これらの名称が示す三箇所の城跡関連遺構は、越後府中の湊に出入りする船を確認する城郭として、極めて重要だったであろう。佐渡が見え、能登も見え、航行する船は全て眼下に見下ろすことができる。軍事的にも経済的にも欠かすことができない重要な戦略拠点であったと思われる。

町史によれば、日の入城は、御館の乱がおこった時は、長尾景直の支配地であったという、とある。さらに同書では「御館の乱」で景直が景虎側となったため、上杉景勝は村上義清

の子山浦国清に名立の地を与えた、と記されている。また、名立城は、日の入城跡から北方へ延びた尾根の先端と記載されるが、位置は特定することはできなかったとしている。

筆者が不可解なのは、日の入城跡と名立城跡の距離が近すぎることである。また、日の入城には根小屋らしい伝承がないのに対し、名立城は「竹の内」という根小屋と思われる地名が付く。三箇所が一体の城郭遺構なのか、それとも日の入城に対して名立城と竹の内のセットなのか、現段階ではそれを判断できない。私は後者の案に魅力を感じているが、もう少し時間が必要である。今しばらく猶予をいただくことをお願いし、名立区における中世城館の予察とする。（以下次号）

追記

名立町史の一枚の写真から、私は中世の名立に思いを馳せた。地元に皆さんの話と地図から、「竹の内」の位置は名立区でないことを確認した私は、隣接する茶屋が原の青木不二夫先生を訪ね、更正図を拝見し、「竹の内」の情報をお聞きした。しかし、茶屋が原には、それらしき地名が無かったのである。

行き詰った私は、今回の原稿を提出した後も情報収集を試み、ろばた館に誘っていただいた三浦元二さん（名立区）に、情報の提供をお願いし、日前神社宮司二宮正守さんをご紹介していただき、名立区のいろんな情報を得ることができた。そして、二宮宮司さんが「字竹の内」と明記された図を示してくださったが、大字が示されていなかった。また、同席された名立区総合事務所の沢田繁さんからは、更正図の所在を確認していただいた。しかし、ここでも竹の内は無かった。

夏に「竹の内」という地名に魅せられて始めた、名立区の「山城」と「館」探しは冬場を迎えた。熊の出ない今のうちに現地調査を決行しよう、と考えている。

上越市教育委員会専門学芸員

歴史は「今日（きょう）」への手紙

残しておくべきもの
伝えておくべきもの

差出人不明の手紙

上越市黒井の本敬寺墓地に「北前船遭難者之墓」という看板が立てられている。それには、平成六年八月に黒井米大舟会が修復したと書かれているが、立てた人たちは他界され、船の遭難の経緯も、修復するに至った経緯も分からない。

墓石には名前と出身地が刻まれ、最後に「右七名者　明治十四年八月二十六日於海中卒」とあるだけで、船名や船主などは彫られていない。米大舟会の人たちは「北前船」と書いているので、いわゆる千石船であることは間違いないであろう。「角川日本地名大辞典」などによって死者の出身地を見ると、以下のようになる。

南面（正面）

金崎為十　石見国　宅ノ（野）村（島根県太田市）

宅野瓦が生産され、銑鉄とともに大量に移出されたため廻船業が盛んになり、巨万の富をもたらしたと伝えられている。

湾内は弓状になっていて、沖合には韓島（からじま）・麦島（むぎじま）・逢島（おうじま）があり北風を避ける良港がある。

船頭　山本彦松　薩摩国　秋見村（鹿児島県南さつま市）

秋見村は秋目村であろう。千石船を含む七四艘の交易船を有し、琉球、日本海沿岸、蝦夷地との交易が盛んであった。

名前の上に船頭とあるので、彦松が船頭だったのだろうか。

貴嶋松太郎　同国　久志村（鹿児島県南さつま市）

秋目と同様交易の港として中国との交易の港として栄えた。



黒井米大舟会が立てた看板と墓


墓石の正面

東面（右側）

石田吉三郎　加賀国　美川村（石川県白山市）

美川港は手取川河口の「三津七湊」の一つ本吉湊で、北前船の寄港地として廻船問屋が多く存在したが、河口が浅く大型船の出現と北陸本線美川駅の開設で衰退した。

増蔵　周防国（山口県）

浦田清作　能登国　安部屋（あぶや）村（石川県羽咋郡志賀町）

本来は加賀国（石川県）であるはずだが、加賀藩でも能登を「能州」と称していたので、「能登国」と称したのだろう。能登半島の西海岸に安部屋港がある。江戸時代には安部屋瓦、安部屋晒（能登上布）の名称で積み出し豪商が現れた。

西面（左側）

治良吉　越前国　福井（福井県）

三国、敦賀、小浜など北前船の寄港地があり、南越前町（河野村）には北前船主右近家をはじめ数多くの船主屋敷が残る。

このように遭難者の出身地はいずれも交易にかかわる港を持った土地の人であることが分かるが、当然、それ以外に手掛かりになるものは何も見つからない。

米を千石積める船は、一一人から一三人の乗組員が必要とされているので、単純に四〜六人の生存者がいて、遭難の事情を救助者に語っていなければならないし、船名、船主などの記録が伝聞であっても残っていていいはずである。江戸時代なら事故の詳細や積み荷の処理について報告書が役所へ提出され、各藩を経由して遠隔地の船主のもとへ届けられていたはずだが、生存者は船主にどのように報告したのであろうか。また、乗組員は船主の近隣の土地の者であるとされるが、あまりにも広範にわたっているのでこのようなこともあったのだろうかという興味が沸く。

さらに興味深いのは、夷浜の真光寺は現在地よりも海側にあり、天保年間に本堂が焼失してそのままになっていたが、明治一六年に至って発願し、「相資講（そうしこう）」を設立して檀家から資金を集め、明治二七年に再建されている。

竹内ご住職によれば、「本堂は、難破した北前船の用材が使われている」ということである。

この「差出人不明の手紙」の手掛かりをつかみ、返信したいと思うのだが…。



親鸞聖人国府配流時代からの由緒を持つ真光寺

発刊のことば

直江津は、越後発祥の地という歴史を振り返るまでもなく、日本各地から山海の物産が集まり、四方に送り出す商いの場でした。そこに行き交う人びとが織りなす人間模様は、地域に文化を育て、数々の物語も生んできました。

これは、経済の拠って立つ場が文化を育む地でもあり、それらは別個のものではなく、根を同じくする一本の樹であることを実感させてくれるものです。

本誌は、経済であれ文化であれ、今からその種を播き、苗を育てようとする人たちのために、直江津を掘り起こし、耕しておこうというものです。そして、後々もう一度地域を見直そうというとき、その原点になるような深く地域に根ざしたものでありたいと考えています。

本誌に敢えて限定された地域名を付したのは、それが排他的なものでないことは言うまでもありませんが、社会が指標を失って混迷する今日、自らが立つ、足元の「地べた」を検証し直すことによってのみ、経済、文化、環境などあらゆるものへの問題提起、提言、行動が可能になると考えたからです。

本誌が広く共感を得て、上越（かみえちご）後全体の地域振興に寄与できることを念願する次第です。

平成十三年三月

あとがき

平成から令和へとバトンタッチ完了
干支も振り出しに戻り〝鼠年〟がスタートしました。
今年も健康に〝チュウー意し
仕事に〝チュウー勤〟
〝チュウー夜〟家族を〝チュウー愛〟し
他の人を〝チュウー傷〟せず〝チュウー風〟にも負けず
〝チュウー進〟してまいります。

（梅田）

目次

特集　ロングインタビュー
　〝とんがった鉄道〟に〝とんがった社長〟
　鉄道と地域そしてトキ鉄のこれから　4
おらが在所　18
頸城の空間を駆ける　国府―春日山―府中―直江津へ
　名立町史の一枚の写真
　町史に載る「竹之内」の写真に関する試論　その1
　上越市専門学芸員　小島幸雄　22
巻頭エッセイ・私の直江津
　直江津の魅力を再発見　小幡友紀子　2

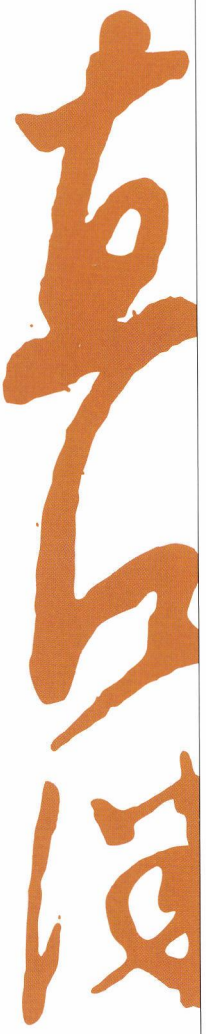
「直江の津」
第一七巻一号　通巻四五号
発行日／令和二年一月一日
発行所／上越なおえつ信金倶楽部
発行者責任者／小林正夫
問合わせ先
　上越信用金庫営業統括部
　新潟県上越市中央一―一一―一
　電話㈹〇二五（五四三）三一八四
制作協力／北越出版

■発行期間改正のお知らせ
本号を第一七巻・第一号とし、期間を一月から六月と改正します。したがって第一六巻・第二号は欠番とします。なお通巻は変わりません。

2020・1号

直江の津

発行／令和二年一月一日■発行者／上越なおえつ信金倶楽部■制作協力／㈲北越出版■表紙基本構成／小谷充■表紙構成／ムロハシデザイン



頒布価格／五〇〇円（本体）