

米原歴史街道

米原市の歴史・文化財を歩く⑧4

川口剛一と新川通船路

—まいばらの先人⑥—

九里半街道と舟運計画

東海道線が県内全線開業するまで、近江を南下する中山道以上に利用され繁栄していたのが、琵琶湖の湖上交通です。その歴史は古く、入江内湖遺跡（磯ほか）からは縄文時代の五艘の丸木舟がみつかっています。この時代にはすでに内湖から琵琶湖に漕ぎ出し、湖南や日本海との交易と交流が始まっています。古代、天野川の河口には琵琶湖有数の湊であり、多くの文献に登場する朝妻湊がありました。東山道を近江に入った東国からの人や物資は、樋口あたりから天野川に沿って朝妻街道をくんだり、朝妻湊から大津や都へ向け湖上を渡りました。湊に隣接して、朝廷や大寺院へ食物を供給した宮内省大膳職の筑摩御厨という役所が置かれたくさんの物資が集積しました。江戸時代になると、朝妻湊に代わり

彦根藩によつて米原湊が開港します。

江戸時代初期には、米原湊から番場・醒井・柏原を経て、美濃国今須・関ヶ原から揖斐川の支流牧田川の烏江・栗笠・舟付の三つの河湊を結ぶ「九里半街道」が盛んに利用されました。三湊からは揖斐川を利用して桑名に出る、まさに伊勢湾と琵琶湖を舟運と街道で結び、東西日本と北国との商品流通路の拠点となる地域でした。

この時代、荷車や馬の背に荷物を運ぶよりも水運が威力を發揮しました。米原から醒井にいたる街道の北側には天野川が並行しています。この水運を利用する計画は、米原湊が開かれた慶長年間に、一時天野川を利用した物資輸送がおこなわれましたが、米原湊の反対で続きませんでした。文久三年（一八六三）に柏原宿から岩脇までの天野川の通船路の計画や、明治六年醒井から岩脇を経

て米原湊にいたる水路開削が米原湊の船問屋北村源十郎らにより計画されますが、いずれも失敗に終わっています。

新川通船路

醒井の川口剛一は、醒井から天野川右岸河口の世継にいたる通船路の開拓を計画し、これによつて九里半の陸路のうち二里の水運利用を可能にしようとした。醒井には居醒の清水や西行水、天神水等を湧水源とする地蔵川（幅約三メートル）が宿場を貫通していて、通船に必要な水量があります。地蔵川と中山道が交差する大橋付近が船着場と伝えられています。

通船路の計画は、明治六年に醒井村民八人により共同出願されましたが、近隣村々の人心動揺で進展せず、結局、川口剛一単独で推進され、関係地先の合意を取り付け、内務卿大久保利通により明治九年一月二十七日に許可されました。工費九千円余りの私財と二年五カ月の歳月をかけて明治一二年四月一〇日に竣工しました。天野川の堤防を河南と能登瀬の二カ所で切断して門樋を建設し、さらに四カ所の門樋と世継と醒井に船溜りが作られました。これにより陸路に頼らざるを得なかった醒井米

原間の輸送力が増大し、新川筋の利便性も向上しました。

しかし、明治一六年の長浜関ヶ原間の鉄道開通、明治二十一年には長浜間の鉄道敷設が承認され、物資輸送が鉄道中心に移っていくと、川口は「地景之変動トモ称スベキ鉄道御敷設ノ為メ、将来ノ目的ヲ失シ」と通船路の存続を断念し、明治二十二年三月に廃止願書を提出、新川通船路は一二年間で廃止されました。明治初年、琵琶湖には蒸気船が就航しており、これを追い風にして、明治の激動のなかで地域の生き残りかけた大プロジェクトでした。

（歴史・文化財保護室）
参考：醒井宿平成から版九、「長浜みくを八」号「米原町史」



▲ 醒井宿の船着場跡付近