

MfG_J_road_network_in_medieval_and_modern_times of Nagaoka



長岡の中世、近世の道路網

Oct, 2024 by Kasuga

長岡の中世、近世の道路網

1. 長岡市の都市計画 新・五間梯子

1946年7月 都市計画決定、その後の変更を経て現在

～従来からのガイドのネタです

2. 元和四年(1618)長岡城の図

堀直寄の城の縄ばり、町割り

～今回、追加してみましたが、未完

3. 中世の長岡周辺図

物流、宗教の中心

～志度野岐庄(摂田屋、村松)の重要性

都市計画と、重視するインフラ、場所

近代	道路網、JR網 主要経済圏とのリンク	駅舎、道路網
近世	街道、河川の船道 城の縄張り、町割り 主要街道とのリンク	街道分岐点
中世	道、河川 京とのリンク	物流、宗教

1. 長岡市の都市計画 新・五間梯子

- 東西の基幹道路により、「信濃川と信越線を、高規格橋と線路立体交差で、停止することなく交通可能にする」のが悲願
 - その各道路を結ぶ南北接続基幹道路の建設も必要
(右岸は一足先に全通。左岸も真ん中は完成。)
- この基幹道路網は、五本の橋から成り、その形は、南北接続道路と合わせ、まさに長岡藩の「五間梯子」、出来すぎの話ですが、ほんとうの話です。

情報の仕入れ先

2015年10月、たまたま参加した県地域振興局主催による解説会、完成間近の「橋と道路の学習会」で知りました。

長岡都市計画道路事業

榎山町亀貝線の蔵王橋～亀貝IC 間の信越線稲葉踏切の、
道路と新幹線・信越線との立体交差工事現場見学

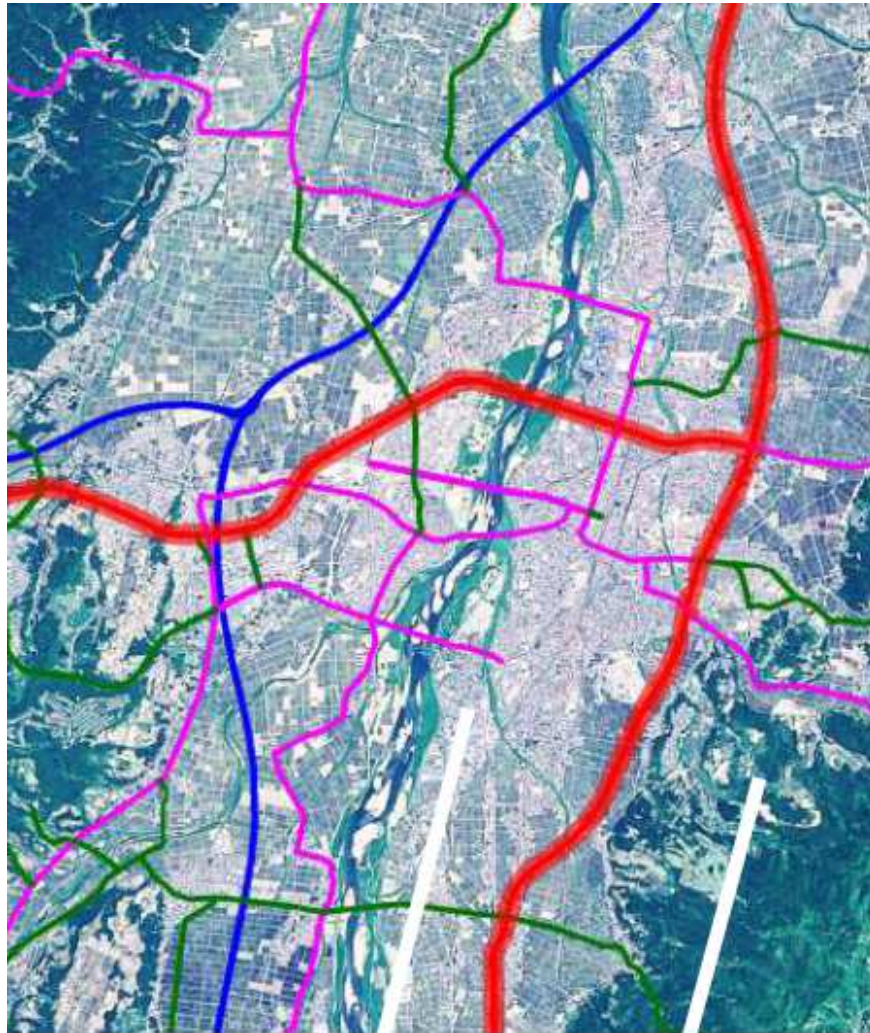
長岡駅のデザインの
五間梯子の真の意図に、
最近、やっと気づきました。
『市民への、梯子実現の
意思表示だったのでは。』

戊辰の役で壊滅した本丸の真上に
駅を造った長岡が、その100年後、
新幹線の駅のイメージとして、町の
再生を期して、牧野長岡藩の藩旗
である「五間梯子」を模した
デザインを採用した。



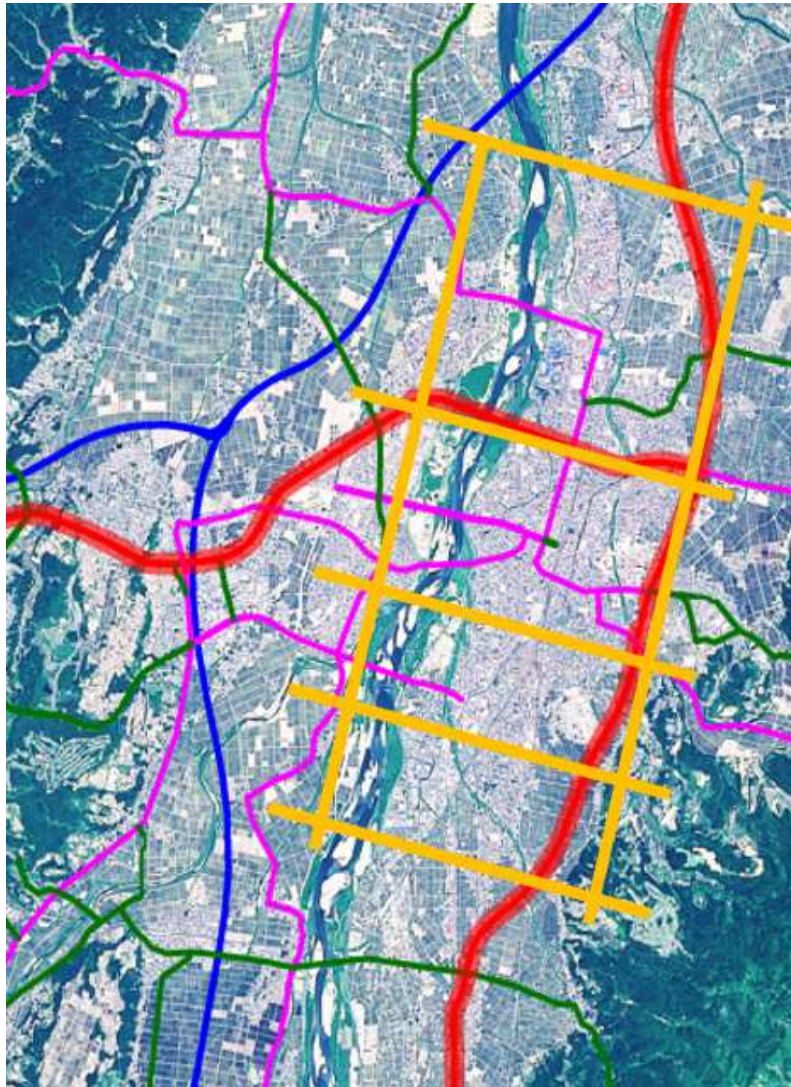
駅舎の総長さは 約650m。長岡城外堀の一辺 800mより
少し短い、ほぼ同サイズ。偶然でしょうか。

長岡市の戦後の都市計画 新・五間梯子



長岡市の都市計画
新・五間梯子
1946年7月に
都市計画決定
一部変更を経て現在

縦木長さ 9.6 km
横木長さ 4.4 km
(個人的地図上の計測)



蔵王橋

長岡大橋

大手大橋

フェニックス大橋

越路橋

五間梯子の完成年度

橋の名称	供用年	完成度
蔵王橋	初代の橋は1958年竣工 現在の橋は1994年(平成6年)11月竣工、R17号直結 JR高架との立体交差は、2017年3月	◎
長岡大橋	暫定の橋は1970年暫定2車線 1989年(平成元年)12月31日4車線供用	◎
大手大橋	暫定の橋は1985年(昭和60年)暫定2車線 長岡バイパスへの接続部は1992年(平成4年)に開通 2010年4車線供用	△
フェニックス 大橋	2013年(平成25)11月暫定2車線 R17号直結を目指す 2022年3月 長岡東西道路、高畑、才津東町間全通	◎
越路橋	初代の旧信濃川橋梁は1952年国鉄から県に払い下げ、 道路橋に整備。55年度に取付道路完成、有料道路化。 1998年(平成10年)竣工の現橋梁は2代目で2車線供用	◎

⇒ 四車線化を目指す
長岡IC、物流基地
に直結

一番感銘を受けたこと。

『西津町古正寺線(左岸バイパス)と東バイパスの間に
ある、JR新幹線高架との数カ所立体交差を、50年前から準備』

上越新幹線の着工は1971年11月(開業は1982年11月15日)。
既に、その頃、「ここここに梯子の道路を通したい」と、
長岡市がJR東日本に要望していたということ。

～ 2017年、槇山町亀貝線開通

当時開催の「開通前道路見学会」で知り、感動しました。

～ 2022年、フェニックス大橋から滝谷三和線の

上条地区道路、改修して開通(1977年沢田跨線橋が先行開通)

新幹線工事の時点で、新幹線高架のスパンを、市内でも
数カ所、変更していたのです! これが国土設計のパワー。

長岡駅の東西を、本当にぶち抜けるのか

五十年の夢であった新潟駅の立体交差が、2024年、ついに実現しました。新潟駅の万代口側の東大通りから南口側から栗の木バイパスまで、在来線を含め全線高架駅の下を繋げ、凄い駅舎と一大商業地域になったのです。

長岡の中心部の東西をつなげる話は、一時期、長岡経済の争点のひとつでしたが、最近では、あまり話題になりません。

駅周辺東西一体化を、どう実現し、どうメリットを出すか、いろいろなアイデアがあると思います。考え続け、夢を育みましょう。

あきらめては、いけません。

フェニックス長岡

空襲でほぼ壊滅した長岡を、どう復興するか、この都市計画をまとめた当時の市役所の職員さん、たぶん複数の方々は、リーダを含めて凄かったです。自動車時代を見据え、信濃川に大きな橋をかける。さらにその具体的方向性を、長岡のシンボルの「五間梯子」で示した。戦災復興に精力的に取り組んだ田村文吉市長(1945年9月-1947年3月)の時代でした。田村さんの力もあったのでしょう。さすが工業の重要性を知っている実業家です。

三島億二郎、田村文吉さんをはじめ、長岡は、ときおり、突出して優れた人が登場して指揮をとってくれました。彼らにバトンを渡して倒れていった恩人もいました。

そのリーダの最たるひとりの三島億二郎は、知藩事免職を願い出て、自治権放棄をする代わりに柏崎県の下に入って財政負担を回避するという、『政府に面と向かって借金棒引き』の剛腕をやったのけました。そして、第四北越銀行、阪之上小学校、長岡高校、長岡赤十字病院という、今に続く長岡を支える社会経済・教育・医療インフラを育てたのです。

長岡は、何度も苦しい時代に遭遇してきましたが、優れたリーダに恵まれ、逆境に負けず復活する、不思議な町です。石油の恵みもありましたが、まさに、市民花火のフェニックスのような、不屈のまちです。石油の恵みといい、つくづく幸せな町だと思わざるを得ません。

2. 元和四年(1618)長岡城の図



元和四年は牧野氏長岡入府の年であり、既にその前、堀直寄さんは、城割りと町の設計を終えていたということになります。

城と町は水害に強く、三国街道、柏崎街道経由で北国街道への道も確保する。
(主要街道は、戦国末期には固まっていたと予想します。)

堀直寄による、城の縄張り、町割り

堀直寄は、水害に強い町づくりのため、当初の拠点の蔵王堂城を諦めて、長岡に城を築くことにした。

信濃川の渡し場も、蔵王から長岡に移した。

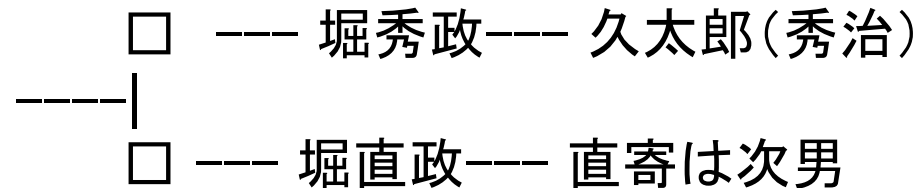
そして、内川(赤川)を整備し、商業を盛んにするとともに、
栃尾城、栖吉城、上条城、大島城との連携を考慮し、軍備とともに、商業都市、宗教都市の一体開発を目指したのである。
その政務の中心が、蔵王安禅寺の塔頭寺院として使った
現在の神田一丁目の安善寺であった。

安善寺は、単なる政庁ではなく、仏教の宗派を超えた支配の役目も負っていたとのこと。

(栃尾の郷土研究者、石田哲彌氏の説)

堀直寄の城の縄ばり、町割りに関する師匠は誰か

堀一族の関係



直寄は久太郎と同世代の親戚で、久太郎は若いころ、駿府の元康(家康)に実母からの届け物を届けた。(小説「徳川家康」)

久太郎は信長、秀吉にも仕えており、信長、秀吉の、商業地の熱田や堺への着目と経営も、見知っていたはずです。

直寄も、久太郎から信長、秀吉の考えを聞いていたことと想像します。

直寄による長岡の城の縄ばり、町割は、大阪以外に 長岡だけで希有のものという、石田哲彌さんのお話

ガイドとしては、非常にうれしいお話ですが、もう少し詰めたいと思います。

(1) 幕府創建時、まだ仮想敵藩を想定せざるを得ない時代。

商業を優先できたでしょうか。城下は商業以上に軍事であり、
今も全国の城下町の多くに「寺町」が残る理由でもある。

(2) 特に、大藩の城下町は、海に面しており、良好な港、商業集積が
必須であり、大阪、長岡以外にもあるように思う。

(3) 大阪の縄ばり町割りは、秀吉であり、その寵愛を受けた堀久太郎(秀治)
は町づくりをつぶさに見ていた。久太郎と親戚であった直寄も、倣ったと
いうことはあり得ます。 別の本質的な観点があるのかも知れません。

参考1

堀直寄は、1616年、長岡城主に着任後、新潟を含めた一大商業都市計画に着手した様子が、下記資料に述べられています。牧野長岡藩の新潟支配も、この延長と考えられます。

「堀直寄の新潟町づくり」 1985 新潟技術開発センター 小林正久氏

参考2

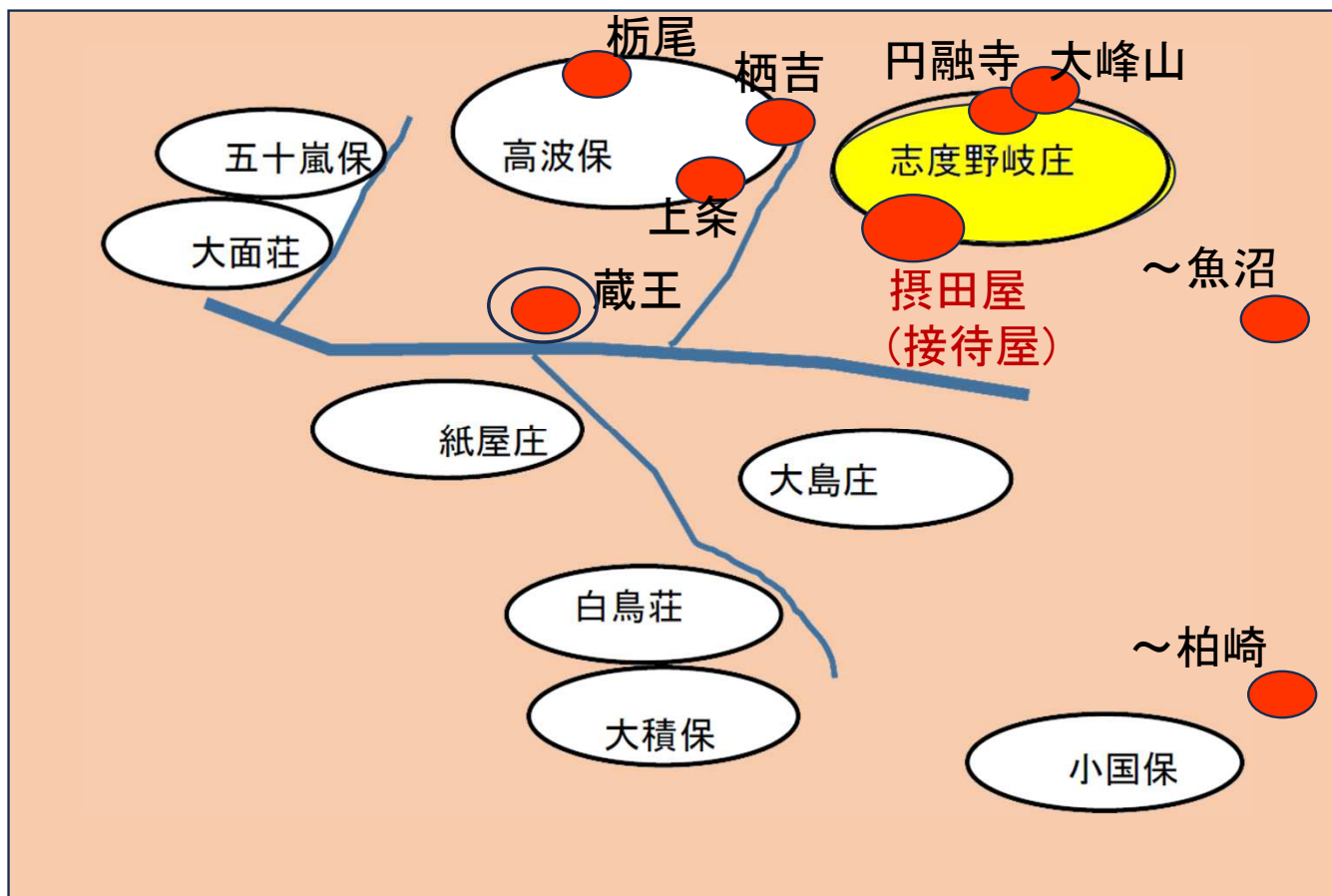
「新潟」の名前は、少し遅れて今から約500年前の戦国時代から記録に現れる。当時から新潟は信濃川や阿賀野川を通じ内陸と外海を結ぶ湊町であり、慶長年間(1596-1615)には新潟町の商人たちが内陸や沿岸から運ばれた物資を、上方をはじめとした各地に輸送した記録もみられる。

元和二(1616)年に領主となった堀直寄は、諸税の免除と新町の建設を行った。

堀直寄の後、元和四年に長岡藩主となった牧野忠成は、堀の政策を引き継いで新潟町の整備にあたった。さらに信濃川の流路が変化し、町が川の本流から離れてしまったため、長岡藩は明暦元(1655)年に新潟町全体の移転を実行した。このときつくられた町割りは現在まで受け継がれている。

新潟上知は1843年、外港の新潟を幕府に返上しているが、新潟町は、そのままだったらしい。幕府としては、長岡藩に代替地を提供していることから、制裁というより、ロシアの日本浸食への対応力強化が目的だったのでは、というのが、春日の個人的見方です。

3. 中世の長岡周辺図



物流、宗教の中心

中世の蔵王は、
信濃川舟運の
拠点であり、
宗教の中心であった。



中世の、蔵王、円融寺など主要な地点

(荘、保の位置は、長岡市三貫梨遺跡報告書などを参考にしましたが、蔵王の高波保への帰属は、わかりませんでした。)

志度野岐庄には、円融寺、大峰山の宗教拠点があります。
八海山をもつ魚沼への入口でもあり、その中心のここ
(現在の摂田屋、村松は) 接待屋としての機能、周辺との
交通で、必ず通る地域です。

昔から、摂田屋は、前川から小国、柏崎経由で京へ、村松
から山古志へ、横枕、青木から栖吉、栃尾へ、十日町から
湯沢経由上州へ、そして太田川で信濃川経由寺泊で京へと、
と交通の要衝だったのです。

当時の政治、文化の中心は、京であり、
京へのルートが重要。

この観点で、蔵王や摂田屋(接待屋)から、川、海への
出入りを調べたいと思っています。
そこで問題になるのが、新潟方面の湊の位置です。

寛治年間越後絵図（1089年頃）では



白山神社の創建時期については、延喜年間(901～922年)という説もあるが、寛治年間越後絵図によると、新潟は海であり、この説には無理がありそう。

古津の地名は、古津村の区域の一部で、かつては内湾に臨む船着き場であり、の新津と対になる古港を意味するとされています。

平安越後古図の虚実

縄文海進によって内陸に海が深く進入したのは約7,000年前で、その範囲はせいぜい燕や吉田付近までとされていることから、この越後古図については、地質学的に見て大きな誤りがあるとされています。

一つは、越後平野は、平安時代には完全に淡水化していたことです。珪藻化石の分析などから、越後平野には基本的に約5,000年前以降海が入っていないことがわかっています。また、越後平野（中央部）の表層部（0～20m、約6,000～5,000年前以降の地層）には、ない平安時代には内湾ではなく沼か湿原だったのです。

二つ目は、海岸線に沿って、当然そこにあるはずの砂丘がまったくない点です。新潟砂丘は、約2,000年前には、すでに現在の海岸線付近か、あるいはもっと沖合いまで成長していたことがわかっているのです。

これより新潟方面は沼地であり、蔵王や摂田屋(接待屋)から、川、海への出入りは、洪水リスクのある新潟方面より、柏崎方面へのルートを重視したのでは、と考えたいと思います。