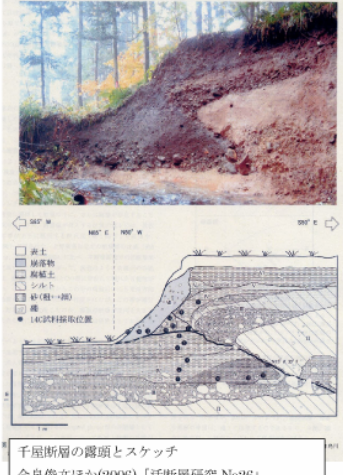
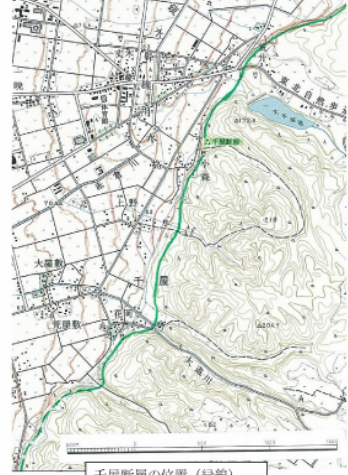


陸羽地震で出現した千屋断層（活断層）

明治 29 年（1896 年）の陸羽地震（マグニチュード 7.2）では横手盆地と奥羽山脈の境界部に南北約 30km にわたり地表地震断層（活断層）があらわれ、東側の地盤が西側の地盤上に 1～2.5m のしがる変位を生じました。これが千屋断層で、現在でも小さな崖地形として追跡することが出来ます。奥羽山地はこのような断層運動で上昇してきました。地形図に示す断層位置（緑線）では変位した地層の露出した小さな崖もありますが、崩れたり植物に覆われて確認できなくなっています。

この地震では 209 人が亡くなりましたが、千屋村花岡では 5 人の子供が覆いかぶさってきた地盤の下敷きになって死亡したといわれています。

断層部分では開削調査が行われ、現地には断層のスケッチ図が説明版とともに掲示されています。断層で変位した地形は、地形図に示す数箇所所で確認できます。最近(2005 年)、千屋花岡地区の大道川右岸で写真とスケッチ図に示す露頭が発見されています。

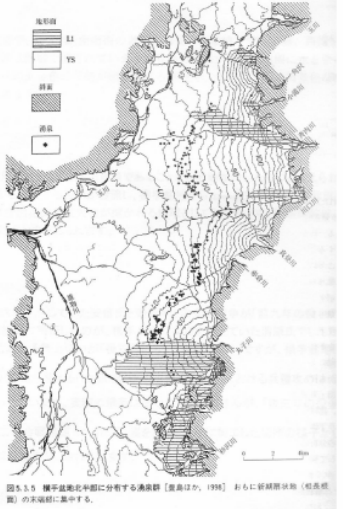


扇状地の湧水群 六郷湧水群など

盆地の東側には奥羽山脈から流下する丸子川をはじめとする中小河川による扇状地が形成され、扇端部には多くの湧水地点が分布します。このうち六郷の湧水群は環境省の「名水百選」にも取り上げられており、観光情報センターでは清水マップが入手できます。湧水を利用してエテコサイダーが造られており、焼酎割りなどにすると美味しいといわれています。きれいな湧水地にはハリザッコと呼ばれるメダカのような小さな淡水魚が泳いでいます。

豪雪地帯であることから道路の消雪のために地下水を利用していることや、河道のコンクリート化などにより、地下水位の低下や湧水量の減少が問題になっています。このため、扇状地の中央付近で湧養池を作り扇状地に水を浸透させる対策や、地下水位の観測を行っています。観測された地下水位は表示板で公表されています。

また、六郷扇状地の頂部（扇頂）には丸子川から取水した用水を各集落に公平に分配するための円型分水工があります。昭和 13 年完成した構造物で現在も稼働しており、秋田県では唯一のもので現地には説明版が整備されています。



横手盆地の交通路の歴史

横手盆地へ至る交通路は南の雄勝峠経由の国道 13 号（羽州街道）や JR 奥羽本線、近年の高速交通網の整備により奥羽山地を横断する秋田自動車道や秋田新幹線のルートなどがあります。これらの交通路の歴史は次のとおりです。

① 江戸時代～明治：舟運と街道
江戸時代は西回り航路で秋田港（土崎）と大阪が結ばれ、交易が盛んに行われました。雄物川流域は穀倉地帯であったことから秋田港と舟運で結ばれ、横手盆地には大曲の角間川港をはじめ多くの河港がありましたが、隆盛した舟運も鉄道の開通で急速に衰退しました。
江戸時代の羽州街道は奥州街道の福島県桑折（こおり）宿から分岐し、ほぼ現在の国道 13 号のルートで山形県新庄から雄勝峠（標高 425m）を経て横手盆地に入り、秋田、青森に至る脇往還です。秋田藩、弘前藩はじめ沿道諸藩の参勤交代の交通路として利用され整備されました。

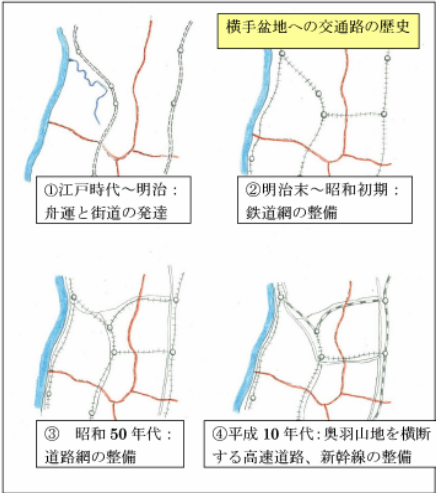
② 明治末～昭和初期：鉄道網の整備
奥羽本線は 1905 年（明治 38 年）県境の雄勝峠をトンネル（標高 300m）で越えて秋田まで開通、1975 年（昭和 50 年）には山形・秋田間の電化が完成しています。一方、奥羽山地を横断する鉄道は、1924 年（大正 13 年）横黒線（1966 年北上線に改称）が山地の低い県境部（標高 280m）を越えて北上・横手間に開通、同年には日本海沿いに羽越本線が秋田まで開通しました。

③ 昭和 50 年代：道路網の整備
奥羽本線と並走して山形・新庄方面から雄勝トンネル（標高 300m）経由で盆地に入る国道 13 号、奥羽山地を東西に横断する難所の仙岩峠（890m）を仙岩峠トンネル（標高 530m）で通過する国道 46 号など、国道網の整備が進みました。

盛岡から奥羽山地を横断する鉄道は、1966 年（昭和 41 年）大曲に至る田沢湖線として仙岩トンネル（標高 380m）で県境を越えて開通、1982 年（昭和 57 年）には電化されました。

④ 平成 10 年代：奥羽山地を横断する高速道路、新幹線の整備
田沢湖線は盛岡起点であること、電化していたこと、田沢湖等の観光地を經由することから 1997 年（平成 9 年）標準軌道に改軌して秋田新幹線が開業しました。新幹線は盛岡から乗り入れ、大曲駅ではスイッチバックして奥羽本線に入り秋田に向かいますが、新幹線とはいえ、単線区間主体で在来線ルートであったため踏み切りがあり、山間部では曲線や急勾配区間が多いので高速運転はできない状況です。

北上と横手を結ぶルートは峠の標高が 280m と低く交通路として有利に思えるのですが、古い時代から近年まで主要ルートとして利用されていませんでした。鉄道の北上線に並行して国道 107 号が整備され、更には秋田自動車道（1991～1997 年完成）のルートになりました。



古代の謎と後三年の役の古戦場を訪ねて

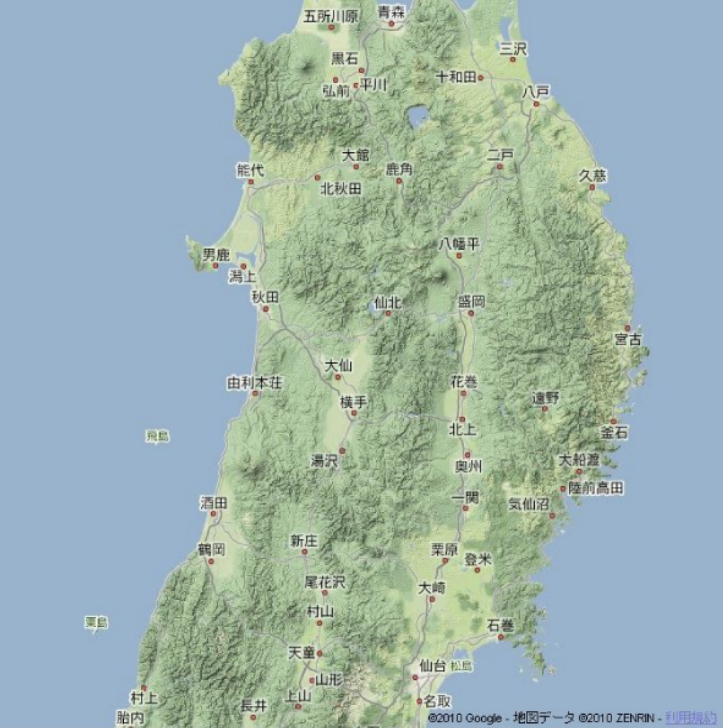
盆地の中央部、丸子川が形成した六郷扇状地の北西端付近に「私田権跡」があります。平安時代の初期に大和朝廷が地方統一を進めるために宮城県の大賀城などとともに設置したとされる遺跡です。遺跡の一部である南門が復元され、ビクターセンター（私田権総合案内所）では権とその時代の様子について学ぶことができます。

その後、この地域に律令制度がいきわたり、政治的に安定した時代になりましたが、岩手県側の北上盆地一帯の奥六郷と呼ばれた地域を治めていた安倍氏と朝廷軍の全面戦争「前九年の役（1051 年～1062 年）」が始まります。この終結に加担したのが横手盆地に拠点を構えていた清原氏です。その後、清原氏一族の内紛とも言われる勢力争いが「後三年の役（1083～1087 年）」で、横手盆地はその主戦場になりました。JR 奥羽本線で横手から大曲に向かうと次の駅が後三年駅で、近くの西沼は古戦場であり「平安の風わたる公園」として整備されレリーフ化された絵図等の説明版などから戦いの様子を知ることができます。この戦いのクライマックスとも言える「金沢の柵」における兵糧攻めは、記録に残る日本最古のものといわれています。実際の場所は定かではありませんが、「後三年の役金沢資料館」に展示されている「後三年合戦絵詞」によれば、急斜面に手を入れて急座にした様子などから、資料館の東南東に位置する丘陵が擬定地とされています。



「秋田県横手盆地」

日本応用地質学会 応用地形学研究小委員会



横手盆地の古代の謎と戦闘、参勤交代路と雄物川舟運、人々の生活と湧水群、19世紀末の陸羽地震の痕跡などをめぐる旅へのご招待

横手盆地地点描

角間川港跡 藩政時代は雄物川の舟運が盛んで多くの河港があり、特に雄物川と横手川の合流地点の角間川港は秋田藩の米の搬出港としてにぎわいました。秋田の土橋で北前船に積みかえられて関西に運ばれました。



一丈木の縄文遺跡

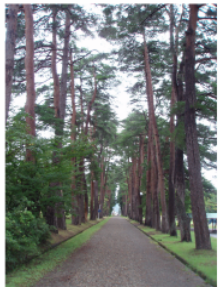


秋田県は豪雪地帯であるため縄文時代の遺跡が比較的少ないといわれるが、奥羽山地山麓には遺跡がみられる。一丈木台地には縄文中期の集落住居跡とともに縄文土器や石器類が発掘されています。これらの出土品は台地近く的美郷町郷土資料館に展示されています。

千畑の松・杉並木

明治 30 年代に原野

下で当時の村の施設を中心に配置し、幅員 3 周の放射道路を設けたもので、道路の両側に植樹されたものです。読売新聞社の主催する「新・日本街路樹百景」に日光杉並木や東海道松並木などと共に選ばれました。道路沿いの赤松や杉は住民の手で大切に手入れされ保存されています。



JR 奥羽本線、後三年駅

JR 奥羽本線で横手から大曲に向かって次の駅が後三年駅で、開業は1921年（大正10年）、付近一帯は後三年の役の古戦場とされます。東方の山麓には金沢御跡といわれる小山があり、駅の東側には西沼を取り込んで整備された「平安の風わたる公園」が位置します。駅構内のホームには騎馬武者の戦いを示す大きな絵図の看板が掲げられ、停車する列車からよく見えます。無人駅でホ

角館の武家屋敷

角館は盆地の北端にあたり、藩政時代は長く久保田藩が横手盆地を統治する拠点でした。戊辰戦争では新政府側についたため奥羽列藩同盟から攻撃されましたが必死の防戦でしのぎました。明治時代になって横手盆地の中心は大曲や横手に移りましたが、秋田新幹線の停車駅となって武家屋敷を売りにした観光地として賑わいを取りました。近い春には湖蘭のしだれ桜とともに素晴らしい町並みが出現します。ここから県北の鷹巣まで秋田内陸縦貫鉄道が結んでいます。

横手盆地周辺の地形

(カシミール画像)

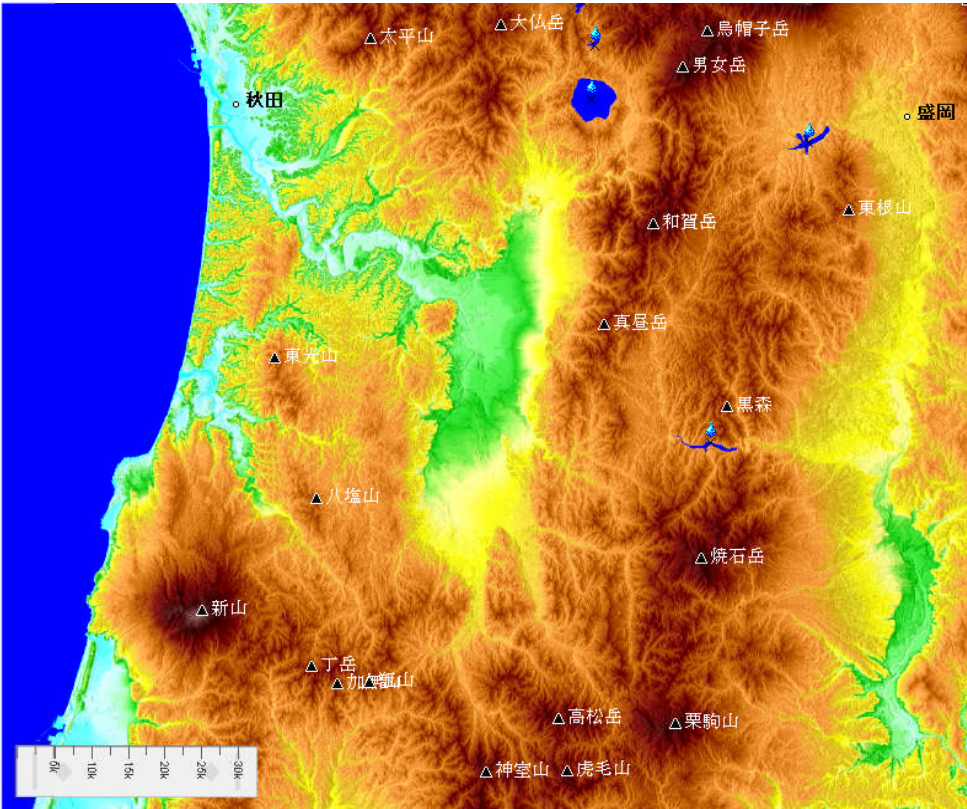
東北地方の脊梁をなす奥羽山地は標高 1000～2000m の山々が南北に連なり、その東側には山地に並行する北上川沿いの低地があって低地の北部には盛岡市があります。山地の西側は秋田市に河口を持つ雄物川の蛇行を反映する屈曲した低地が横手盆地に至って広い平地を形成しています。

横手盆地の北には国内一の深さを誇る田沢湖(水深423m)があり、南西には標高2236mの鳥海山があります。盆地内からも山頂から延びる美しい堰が望めます。奥羽山地から流出する河川の盆地の出口には扇状地が発達します。ここに示す平面図は扇状地が浮き出るように標高の色区分を考慮して表現したものです。

細かい点ですが盆地の南端と奥羽山地の焼石岳の中間には南北に伸びる直線状の谷があります。栗駒に流れを発する成瀬川(ノリノ)の谷で、その西側には大規模な地すべり地形が認められます。また、焼石岳の北にはダム湖があり、奥羽山地の低い部分があります。北上川低地と横手盆地とは標高 280m の白木峠で結ばれ、この部分に北上市で東北自動車道から分岐する秋田自動車道や JR 北上線が通っています。

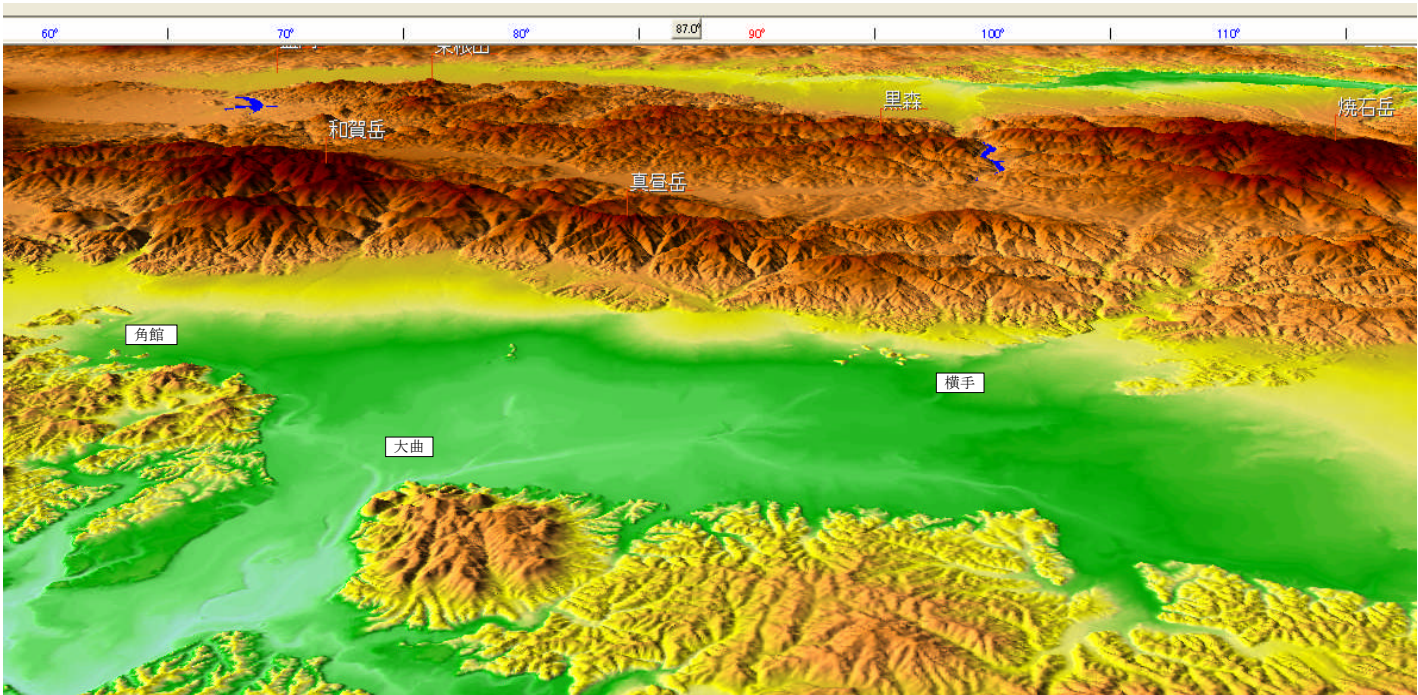
横手盆地は古代から秋田と山形方面を結ぶ重要拠点であり、平安時代には後三年の役の合戦場になり、江戸時代には参勤交代路としての羽州街道が整備されました。

英国人女性 Isabella Bird (1831-1904)は 1878 年(明治 11 年)5 月に来日、開国間もない日本の各地を大変苦勞しながら旅行し、その紀行文「Unbeaten Tracks in Japan」(日本奥地紀行)を出版しました。同年 6 月に東京を出発した彼女は、新潟、山形、新庄を経て羽州街道を雄勝峠から横手橋込に入り、湯沢、横手、六郷、神宮寺と馬や人力車を使って移動しています。神宮寺から雄物川の舟運で秋田に至り、更に北海道方面に足を延ばしました。



西側上空からの横手盆地と奥羽山地の展望

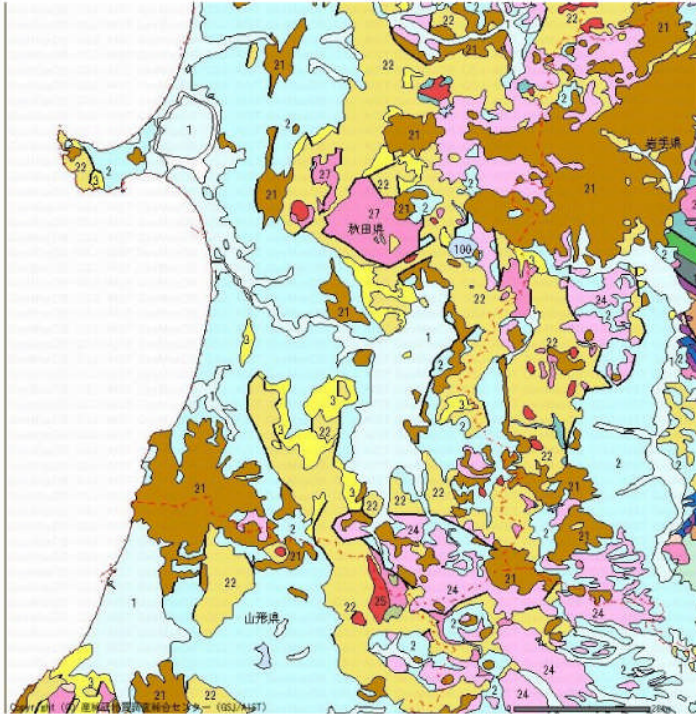
奥羽山地と盆地の境界は千屋層などの活断層が存在します。断層を境に山地が上昇し、山地を浸食する河川からは土砂が運搬され、盆地への出口で数箇所に扇状地を形成しました。扇状地は土石流による災害を受け易い土地ですが、末端には各所に湧き水が見られ生活の場になっています。盆地内にはいくつかの小山が見えます。真昼岳の左下の盆地内の小山は弘田柵、その右手山裾に近い場所には後三年の役の中戦場や金沢柵が位置します。このように古代から横手盆地は戦略的に重要な位置にあり、その理由は地形にあることがわかります。低平な盆地中央には広く泥炭が分布するところから以前は湿原であり、住むことや通行は困難だったのででしょう。湿原は開拓され米作が行われるようになり、藩政時代には雄物川の舟運を利用して盆地内には多くの米の積み出し港ができました。



横手盆地周辺の地質概要図

資料：  産総研

横手盆地周辺の地質の分布は下記のとおりですが、山地には新旧の火山岩類が広く分布します。古い時代の火山活動で形成されたカルデラ噴出物や新しい火山である島海山・栗駒山・焼石岳・岩手山などの活動で噴出したものです。丘陵や台地には砂岩や泥岩などの堆積岩が分布し、盆地との境には千層断層をはじめ、いくつかの活断層が確認されています。



凡例

1: 後期更新世後期より完新世の堆積岩類、2: 中期中新世中期より後期更新世後期の堆積岩類

3: 中期始新世より中期中新世前期の堆積岩類、21: 中期中新世中期より完新世の火山岩類、22: 中期始新世より中期中新世前期の火山岩類、24: 後期中新世後期より完新世の火砕流、25: 中期中新世中期より鮮新世の深成岩類、27: 前期白亜紀より前期始新世の深成岩類、100: 水域、黒線: 断層

