

## 第六節 交通と通信

### 1 道路交通の変遷

藩政時代から明治・大正にかけても、交通の幹線は道路であり、為政者は、常にその整備に意を用い、出費をいとわなかった。道路は軍事的にも重要な補給路であったので、その面からの整備も心掛けられた。次の一文は明治三十九年七月十日付の、第八師団参謀長から山形県知事宛の通牒の一部である。

当師団ノ砲兵ヲ野砲ニ改メルニ付、管内ノ主要道路ヲ次ノ様ニ改修スルコト

一、路 幅 最小限二間

一、傾 斜 短キ場合 1/4

ヤヤ長イ道 1/8

一、曲半径 最小限平地で4間

傾斜地十一間

一、橋の抗力 一六八〇貫

〔秋野村文書〕

これによっても、道路が軍事目的で改修拡張されたことが明らかである。しかし道路は、むしろ日常の庶民生活の中でこそ重要であったことは勿論のこと、政府もまた地方自治体もそのために膨大な予算を計上して整備に当った。しかし、整備に必要な経費を全額国並びに地方自治体が負担することは到底できなかったから、道路の整備ごとに国民は一時的とはいえ、相当の犠牲を強いられたのも亦事実である。それらのことを念頭に置きながら、鉄道・自動車普及以前の当地方の交通の実態を眺めてみよう。

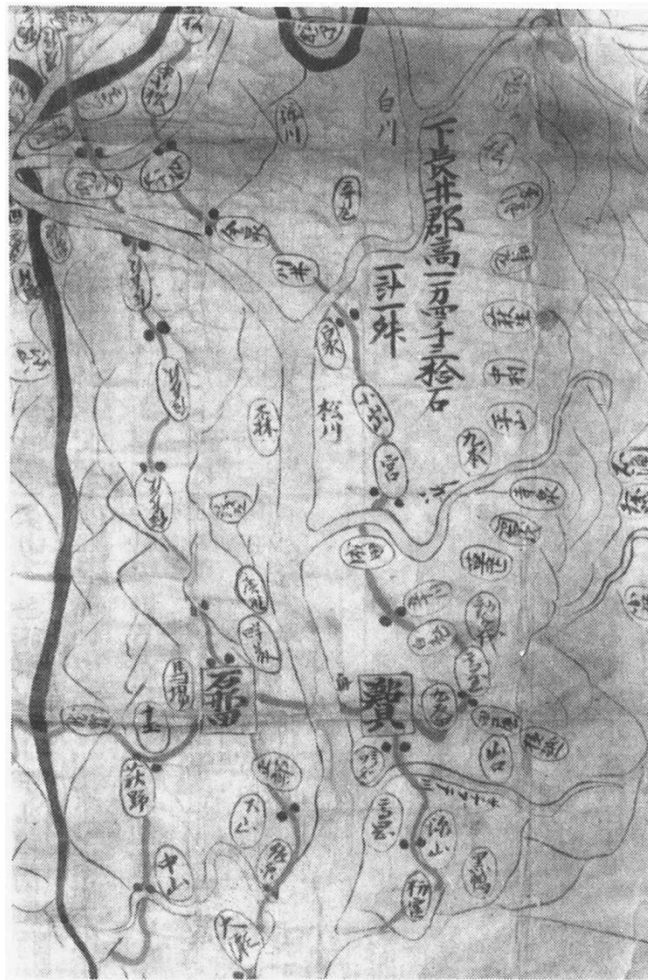
残存している  
旧道の面影

(1) 中街道と一里塚

当地方から赤湯、米沢方面に行くときは、普通中街道を通った。中街道とは、荒砥から松岡・杉沢・大石・伊佐沢を経て大塚に出る道路であるが、赤湯に行くときは、大石から須刈田・四ツ谷・

宮内を経て赤湯に出た。

この中街道には、一里塚が設けられてあった。杉沢紺野嘉右衛門家所蔵の古地図を見ると、街道の両側に黒点が二つ並んで一里塚が記されている。それによれば、一里塚のあったと思われる地点は、上杉沢・松岡・菖蒲・佐野原である。このうち、上杉沢にだけは、今も一里塚という地名が残っている。この一里塚には松が植えてあったが、現在は伐採され



第47図：米沢領図：一部分一  
(杉沢・紺野嘉右衛門氏蔵)  
黒点は一里塚を示す

てしまったという。杉沢観音堂より、三〇〇メートル程南に行った付近である。この街道が旅人で賑わっていた頃、観音堂入口の衣袋長弥家では茶屋を開いていた。家の造作が、それを偲ばせるものがある。また、観音堂境内に次のような文字を彫んだ碑が建てられているが、もと旧街道添いにあったのを移転したと言われている。これは、案内板的な意味で建てられたものに違いない。

此菴室西国三十

三観音奉安置

御信心御方御

参詣可被成

この碑の建っていたところを、石仏と呼んでいる。

この街道は、荒砥から菖蒲・佐野原・大瀬を経て、朝日町杉山・上郷へと通じている。杉山・上郷には、現在も一里塚の地名がある。杉山の一里塚と呼ばれる所は小高い丘で、麓に湯殿山碑が立っている。上郷の一里塚は、道路工事のため、位置が少しずれてはいるが、一字一石供養塔が建っていて、土地の人は経塚と呼んでいる。

「石仏<sup>いしぼとけ</sup>」という地名がどう一里塚と結びつくのか、まだ明確ではないが、一里塚があったと記されている附近には必ず「石仏」という場所がある。すなわち、杉沢・松岡・菖蒲・佐野原・杉山・上郷の六箇所全部にある。勿論、杉沢・杉山・上郷の場合、一里塚と同一場所ではなく、距離にして三〇〇メートル前後離れている。

一里塚の印は、他の街道にもある。鮎貝から九反田を通って高玉へ行く途中、鮎貝から深山への出口、荒砥から萩野へ行く途中などにあるので、旧道沿いに尋ねてみたら、一里塚の名残りが見つかるかも知れない。

古地図にない一里塚もある。細野から小滝へ向う途中である。現在は、殆んど人通りのない山中である。

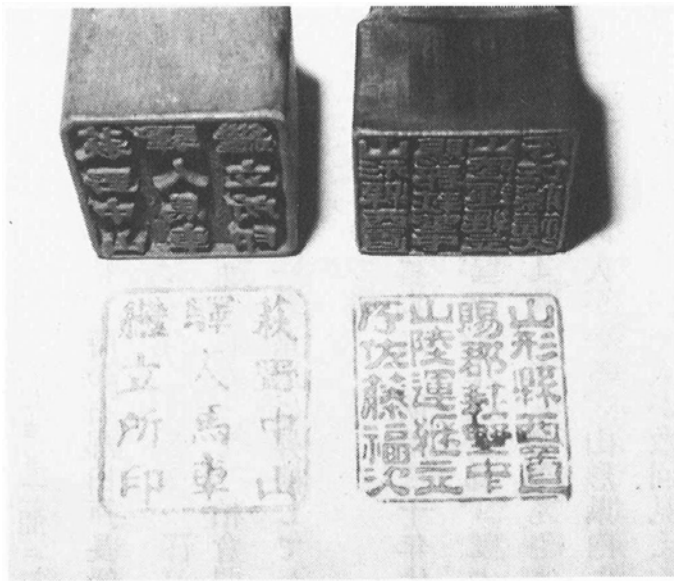
## (2) 狐越街道

中山から白鷹山の北麓を通り、嶽原・荻窪を経て、門伝・山形へ通ずる道が狐越街道と呼ばれる旧道である。この道は改修され、道路の両側が開墾その他で変化はしているが、現存している。現在は山道程度の利用で、村山地方と荒砥地方を結ぶ大動脈であった頃の面影は、偲ぶべくもない。

狐越街道が、荒砥―山形間の主要道路として開発補修されたのは、明治六、七年のころで、七年の山形県一覽概表には、新道開鑿として次のように記されている。

狐越街道 長サ 一里四町四十九間三尺  
巾 六尺ヨリ二間ニ至ル

『荒砥町誌』に、時の石那田戸長船山清四郎が中心となり、荒砥郷一ニカ村から人夫が出て改修に当つたとあるが、この改修と考えられる。



第48図：繼立所印（中山・佐藤一雄氏蔵）

その後明治十九年になって、柏倉門伝村戸長飯野市次郎、県会議員齋藤理右衛門らが、当地方と協力して運動し、明治二十一年十一月県道に昇格してからは、置賜と村山を結ぶ交通路として、経済的にも文化的にも大きな役割を果たすようになった。

狐越街道の全盛期は、明治三十年代であつたろう。白鷹町中山、布施三男家は当時旅籠屋を営んでおり、明治三十六、七年の宿帳が現存している。これによると、山形方面への旅行者、山形方面から置賜各地へ来る旅人が、一日平均五人前後宿泊している。職業もさまざまで、太物屋・菓子屋・農業・穀屋・荒物屋・行者・紙屋・屋根葺職人、とあらゆる階層の人がいる。山形県内に限らず、新潟県・宮城県・福島県などの近県の他に、遠く四国の香川県人なども投宿している。同一人が数回見える

ことなども、この街道を常道としていたことが伺える。また、同じ中山の佐藤一雄家は、通称「上の問屋」と呼ばれ、狐越街道が華やかな頃の荷物の継立所であった。山形から荒砥、長井に運送される日用雑貨、魚類などが狐越街道を通って、ここで取り継ぎされた。冬期間は中山の人が、四人程で荷を運搬した。当時使用した「継立所印」が、佐藤一雄家に残っている（第48図）。

その後大正二年になって、県の緊縮財政のため、この街道は県道から除かれはしたが、尚置賜と村山を結ぶ重要な交通路であり、凱旋将兵たちの通路となり、また小学校生徒たちが山形旅行をする道であった。途中、中山・嶽原などに茶屋があつて、旅人はそこで疲れをいやした。鉄道・自動車の発達にともない、次第に必要性が薄れていったが地元民としては何とかして、山形方面への最短距離を再びもとの盛況に戻したい意向があつたとみえ、次のような昭和六年度意見書が、県会の決議を経て県知事に提出されている。

意 見 書

一、指定県道山形長井線中狐越街道改修ニ関スル件  
理 由

県道長井線ハ山形長井間ヲ連絡スル枢要路線ニシテ往昔三島県令時代ノ開鑿ニ係リ鉄道長井線ノ開通前ハ山形長井間唯一ノ交通路トシテ重要視セラレタルモノニ有之候

然ルニ柏倉門伝村字山王ヨリ白鷹村字中山ニ至ル間約二里余ハ所謂狐越ノ山道ニテ近年絶エ改修ヲ加ヘザル為メ自動車ノ通行ニ適セズ若シ夫レ二三個所ノ屈曲ヲ改修シ路面ニ若干ノ修繕ヲ加フレバ山形長井間ノ交通及貨物ノ運搬ハ概ネ自動車ノ便ニヨルベク而モ其時間ハ鉄道ノ便ニ比シ四分ノ一二短縮セラルベク候仍テ速カニ該県道ノ改修ヲ行ヒ自動車ノ通行ニ支障ナキヤウセラレ度要望仕候

右府県制第四十四条ニヨリ本会ノ決議ヲ以テ意見書提出候也

昭和六年十二月十四日

山形県会議長 青 木 源三郎

山形県知事 山口 安 憲 殿

右提出者 尾 原 儀 助 他 二 名  
賛成者 永 田 亀 之 助 他 一 六 名

〔山形県議会  
八十年史〕

この意見書によれば、昭和六年の時点で、狐越街道は県道であるから、大正二年に県道から一旦除かれたものが、その後復活していることを示す。『県議会八十年史』によると、大正十年に県下で四三里県道が増加しており、このときに復活したものであろうか。いずれにしろ。自動車の発達に伴い、いち早く狐越街道を自動車道に改修しようとした県会の動きは流石と感心する。しかし、この街道を自動車走った話はとうとう聞けなかったことを考えると、県会の意見書は結局は生かされなかったものであろう。『柏倉門伝村史』には、狐越街道について次のように記されている。

山形市ヨリ西方、沼木・門伝ヲ経テ西置賜郡荒砥町（五里二町）ニ通ズル狐越新道アリ。元県道ナリシガ、大正二年廢道ニ歸セリ。長井輕便鉄道開通前ハ人馬ノ往来頗ル頻繁ニシテ、沿道村民ノ利スルトコロ少ナカラザリシガ、近年甚ダ寂寥ヲ極メ、一時ハ糊口ニ迷フモノスラアリシガ、漸次活路ヲ求メ、堅実勤勉ノ美風を生ジタルハ、其ノ失フトコロヲ償フテ余リアリト云フ可シ。

人通りの絶えた街道筋の、さびれた様子がよく窺い知れよう。こうして、この街道もとうとう一本の山道と化してしまつた。

### (3) 三山道路

昭和初期まで男子は一五才になると、必ず三山参りに行くものときまっていた。三山とは、羽黒山・月山・湯殿山のことで、白鷹町から行く場合は、往路は殆ど次の経路であつた。



第49図：三山街道々標（黒鴨）

黒鴨―荃峯―萱野―木川―撫峠―古寺―地藏峠―大井沢―八幡坂―弓張平―志津―湯殿山

当地を朝早く出立し、夕方まで志津に着くのが普通で、その日は志津に泊り、翌日湯殿山に参詣した。帰路はさまざままで、往路を戻る人もあり、本道寺から海味、左沢を通ってくる場合もあった。

三山参りは当地方だけでなく、福島伊達地方の人は大抵当地を通過し、黒鴨から大井沢を経て湯殿山に登った。これらの人々は、普通黒鴨に一泊した。

明治四十年頃、黒鴨には三軒の旅館があった。橋本屋・大阪屋・鴨川屋である。橋本屋は以前和泉屋と称していたが、建物が実淵川の橋のたもとにあったことから、客の方からいつとはなく橋本屋と呼ぶようになった。

黒鴨が三山参りの人で賑わっていた頃、黒鴨の地区民は、荷物を馬に積んで尖山の峯まで運び、或いは萱野までの道なきをして駄賃取りをした。日影から荃の峯に行く途中で、道は二手に分れた。通称「追分」と呼んでいるが、そこに「右湯殿山みち、左あさひみち」と彫った石の道標がある。年号はきざまれてはいないが、白装束の湯殿山行者たちを知っている遺跡の一つである。

以上の旧道は、主に他地方へ通ずる街道であったが、町内を通っている道にも旧道の面影を残しているところがある。だが、いずれも作場道のようになくなってしまっているので、うっかりすると見落してしまう。

荒砥三番坂の下から南に折れて、畔藤に通ずる道がある。毛谷明神の側を通り、畔藤円満寺近くの地藏尊の前に出

る道である。この道も、随分人通りのあったところである。

山口から西横田尻を経て西高玉、白兔に通ずる旧道で、土地の人が「行者道」（道者道）、或いは「盗人道」などと呼んでいるものがある。三山詣での行者たちが通った道の意味であろうか、沿道には「六道」、「安海壇」、「善山道」、「道家」など仏教的なにおいのする地名がある。

### 新道の開発

明治政府が道路行政を重点的に取りあげ、産業・経済の発展を図ったが、とりわけ、山形県令として赴任した三島通庸は、鬼県令と陰口をたたかれながら、新道開発に取り組んだ。

#### (1) 栗子新道

栗子新道と称された有名な道路もその一つであるが、この道路の開発のため、当地の多くの人々がかかり出されている。明治十年一月の箕和田文書に、次のようにある。

第九大区十二小区ヨリ板谷線道路開鑿御手伝人夫		人員並里程取調書上
一、三三七人	十五里	鮎貝
一、一六一人	十四里半	田尻
一、一八四人	十四里半	横越
一、二九七人	十三里二四町	高玉
一、二九七人	十五里	山口
一、一三九人	十五里三〇町	深山
一、一三四人	十六里	黒鴨
一、八〇人	十六里二六町	枋窪
一、一四〇人	十五里三〇町	高岡
一、四九人	十五里一〇町	箕和田

十五オヨリ  
六十オマデリ



合計 一八五四人

右 取調之通ニ候也

明治十年一月

板谷線道路開鑿掛御中

佐藤 昌三郎

この取調書の通り、遠く離れた当町からも、受益地域ということ、多くの人夫が要請されたのである。

新道開鑿之儀ニ付伺

- 一、男五拾才以上拾七才以下、並に婦女子之儀は、丁壮半力之者に付、夫代半数に相見積度候事。但正夫代相立候節は老幼婦女之分は、丁壮半之割を何て出務致させて苦しからず候や。
- 一、遠地之婦女子之分は、多く代夫（金納）差遣候儀、苦しからず候や。
- 一、開鑿係に於て代夫徴収相成候節は、雇夫一人料拾錢より多からざる様致候事。
- 一、開鑿御手伝之儀は、成るだけ正夫（人夫）之見込に候へ共、止む無き分は男子拾錢、婦女五錢の御定に相成度候事。

〔小国町小坂文書『山形県  
議事八十年史』による〕

この小坂文書によれば、開鑿の人夫は義務的に課せられたようで、婦女子及び五十才以上十七才以下の男子を半人前と見なし、金納に替えるときは、一人前を一〇錢とみて、その半分の五錢を徴収された。具体的に動員された年令階層を、十王村文書で見よう。

刈安新道開鑿人夫御手伝調

第九大区十三小区 十王村

一、四百七拾三人

内男 拾五歳より拾七歳迄貳拾五人

拾八歳より四拾歳迄百拾八人

四拾歳より六拾歳迄 百人

女 拾五歳より六拾歳迄 貳百三拾人

右之通相違無御座候也

右里正 坂 乾 一郎

明治十年五月十七日

第九大第十三小区

区務所御中

こうした人夫の強制割当には、地域住民から不平不満の声が起こり、天童市周辺では工事費不納の者が多くでため、徴収督促状を出している。『山形県議会八十年史』によれば、その文面は、「数十日ノ督促責達ヲ得候条、右者横着ニ相当リ、区内従来ノ良民ヲ一時ニ相汚シ候仕合、実ニ歎ハシキ次第ニ有之云々」と語気鋭く叱りつけている。こうした動きは置賜地方にもあり、工事開始の翌明治十年五月、米沢有志社会頭五十嵐力助、同副会頭丸山孝一郎は、第十大区士族一、九七六名総代として、三島通庸宛「新道開鑿御手伝ニ付建白書」を提出した。その中で、五十嵐力助らは、人夫の服役について次のように痛烈に批判している。

今日ノ役ノ如キニ至リテハ、男女ヲ問ハス十五才ヨリ六十才マテ服役セシメ、服役スル能ハサルモノハ、五錢乃至十錢ヲ課出セシム。是其压制ノ甚シキ者ニ非ラスヤ。

〔『山形県議会  
八十年史』〕

この建白書の通り、十五才から六十才まで男女を問わない人夫の割り当てで、金納の場合は五錢乃至一〇錢を納めさせられたのである。当時六十才の婦人が、道路工事の人夫として働らかされた一事だけでも、鬼と謂われた県令三島の強硬な政治姿勢を知り得る。

栗子新道はこうした中で、明治九年十二月に起工してから五年の歳月を経、一二万七千九百余円の巨費をついやして、明治十四年（一八一）九月に竣工した。巷では、萬世大路ばんせいだいろ或いは刈守新道とかさまざまな呼び名で、賞め讃える人、なじる人の声が渦巻いた。

栗子新道が竣工した翌明治十五年一月、三島通庸は福島県令に転出した。そのとき、西置賜郡三八カ村の戸長は連名で、「民情上申」と題する一書を参議兼工部卿佐々木高郎宛に提出し、三島県令留任を願い出ているが、その一節に次の一文がある。

然ルニ客年福島県ノ兼任ヲ拝セラレシヨリ、其間隙ヲ窺ヒ今日ニ至リ、旧恩ヲ遺却シ、区々ノ私計ヲ課リ、却テ之ヲ讒毀スルモノアリト聞ク。実ニ可憎ノ所為ニシテ、決シテ一般ノ公論ニ非ラザルナリ。

前掲  
書

三島通庸に対する評価は、立場によつて、人によつて分かれていたと言えようが、道路開発が地域の発展の大きな原動力になつており、評価すべきものが確かにあつた。

## (2) 小国新道

小国新道も、三島通庸が手がけたものである。小松から宇津峠を越え、小国を経て新潟県下下関に通ずる街道である。栗子新道は福島県と、小国新道は新潟県との連絡道路である。

小国新道は多くの難所をかかえての工事であつただけに、完工まで長い年月を要し、明治十三年（一八八〇）六月に起工してから五年余り後の明治十八年（一八八五）秋、漸く上関まで竣工した。総工費九万一千余円、内四万円を国で負担し、残額のうち四万円を郡民が協議費の形で負担することになった。置賜三郡は町村連合会を結成して事に當つたが、当時の議員として白鷹町からは、横山慎吾（荒砥）らが出ている。しかし、工事費四万円の地元負担は莫

大で、僻村の人々にとっては苦しいことであつたので、四万円の負担を半分に減らし、二万円は国から出して欲しいと願い出ている。官金（補助金）下附については、西置賜郡戸長代表として、畔藤村紺野格堂が交渉に参加している（『小国町史』）。

### 陸 運 継 立 所

明治政府は藩政時代の宿駅助合制度を廃止し、新しく民営の陸運会社を設立させ、それによって私の貨物を継立てることにした。山形県では、明治五年九月から陸運会社が営業を開始している。

明治七年の「県治一覽概表」によると、置賜県下に二六社あるが、そのうち白鷹町内では、石那田・中山・大瀬・鮎貝・栃窪に置かれている。中山佐藤一雄家に、当時使用した「継立所印」が二種類残っている。一つには「萩野中山駅人馬車継立所印」、もう一つには「山形県西置賜郡萩野中山陸運継立所佐藤福次」と刻まれてある（第48図）。

明治八年（一八七五）政府は陸運会社を廃止して、内国通運会社を設立し、全国に支店網を拡張した。当初町内には、鮎貝・栃窪・石那田・大瀬にあつたが、明治十二年になると、大瀬・馬場・中山の三カ所に変っている。栃窪・大瀬・中山が、継立所として重要な位置をしめていたことがわかる。

### 町内主要道路 と陸上運搬

大正二年の山形県議会で予算審議の際、某議員が、前年度の県会の折、道路をいためるから荷馬車の金輪を広くすることを県令で制定すると約束しておきながら、まだその運びになっていないのは職務怠慢だと県当局に喰いついているが、それ程道路は生活上重要なものであつた。だからその維持整備には常に注意し、こわれれば直ぐ砂利を敷いて補修に努める一方、その整備保善には常に心を配っていた。

地域の主要道路は、県道として県が管理した。しかし補修費は全額県負担ではなく、経費の三割か五割を負担して残りは地元で負担した。

自動車があるのよう普及しなかつた昭和二十年以前まで、路上運搬の主役は荷車であつた。農家にはどこの家に

も大八車一台は備えてあり、桑摘み・繭出し・稲運びなど、多量の荷を運搬するのに使った。荷車がこのように重要であったから、それを作る「車大工くるまたいく」とよばれる職人もおった。

荷車で荷物を運搬して生計を立てている人もおり、馬車を挽く人は馬車屋、牛車を挽く人は「ベコヤ」と呼ばれていた。この人達は、願を出して鑑札を受けなければならなかった。次は、その願いの一例である。

荷車営業之儀ニ付願

一、荷車 但拾五坪

耆輜

右ハ山形県元第三大区一小区原方村六十九番地平民鈴木大吉所持ノ処今般買請候ニ付右荷車営業仕度存候尤御成規道堅ク相守御定額之税金納可仕候間御許可御検印被成下度此段奉願候也

明治十一年十一月十二日

羽前国西置賜郡鮎貝村式百五十五番地土族

願人 大橋 源次郎

右村 通運会社 打田 寅五郎

元戸長 旅河 正義

西置賜郡々長

山下 政愛 殿

(朱書) 書面願之趣聞届候事

明治十一年十一月十五日

〔鮎貝村  
文書〕

大正十二年四月、『荒砥の葉』という本が出版されているが、その中の交通の項に、「自動車二、荷車一七一、荷馬車一五」とある。

2 最上川による交易

川舟による交易

最上川は元禄の昔、西村久左衛門の黒滝開鑿以来、置賜地方にとって重要な交易の動脈で、米・青芋をはじめ様々な物資がこの川を上下した。

明治に入り、それまでの上杉藩の手になる交易とは変ったが、明治五年（一八七二）五月、大石田の川舟番所に於ける荷役税が廃止されてからは、最上川の通航が自由となり、川上筋と河口の酒田との交易が活発となった。明治九年には酒田の商人が瀬戸内海三田尻（山口県防府市）から塩を運び、米沢まで運送したと言われている〔『山形県史』本篇5〕。その後も塩、魚などの日常生活用品が舟に積まれて上り、川岸のあちこちの舟着場に荷上げされた。

第78表は、明治二十五年以降の川舟の所有数調べである。

〔『山形県史』本篇5による〕

第78表 川舟所有数調

郡別 年代	東置賜郡	西置賜郡
明治25年	54 <sup>艘</sup> (31)	163 <sup>艘</sup> (17)
" 30年	164 (30)	154 (10)
" 35年	202	177
" 40年	166	82
" 45年	200	92 (5)

( ) 内は常二航行の用ニ供セザルモノ

り草として伝えられている。

荷は上るだけでなく、川上から舟で下されるのもあった。糠ノ目方面から所謂御領石と呼ばれる切り石や、米が運ばれてきた。舟が舟場に着くと、拍子木を叩いて知らせた。この合図を聞くと、近所の人たちが集まり、荷物運搬を

瀬戸内海の塩が荷上げされたのは、大正初期まで続いたようで、味噌煮の季節である春先には特に多かった。この塩を当て込んだある農家で、一俵半もの味噌煮豆を煮込んで待っていたところ、舟の都合で塩の荷上げがおくれ、とうとう豆を腐らせてしまったという珍事も、語

して駄賃を取っていた。その頃、次のような唄がうたわれた。

あらと新町米背負いどころ

背中これ見よたこだらけ

酒田さえぐからまめでろナヤレヤンサノセー

酒田のみやげにまげ油

エンヤマカサノドッコイショく

私ア菖蒲の黒滝育ちヤンサノセー

色の黒いのは御免なせ

エンヤマカサノドッコイショく

最上川の舟運も、鉄道の敷設と共に急激におとろえ、川舟も減少していった。「荒砥の葉」によれば、荒砥町の川舟は僅かに五艘だけとなった。

### 渡 し 舟

最上川をはさんで村落が形成されている当地方にとって、対岸の村々との交易には、渡し舟に頼る以外方法がなかった。しかし、そう簡単には実現出来なかった。現白鷹町内には、大瀬―栃窪、菖蒲―高岡、荒砥―鮎貝、広野―高玉間の四渡船場があったが、荒砥―鮎貝間以外は比較的新らしいものである。以下、個々にその概況を述べてみよう。

#### (1) 大瀬―栃窪間渡舟場

白鷹町大瀬字境松から対岸に通ずる渡し舟で、明治初期の開設である。この渡し舟開設については、栃窪村土屋次郎右衛門の努力によるものが大きい。栃窪村は最上川左岸の暖日山麓の東斜面に点在する村で、大瀬村を眼下に見下



第50図：土屋次郎右衛門碑（高岡・古屋敷）

していた。しかし、深い最上川の溪谷に遮られて往来できず、不便を託っていた。栃窪村土屋次郎右衛門はこれを見て、大瀬村吉田角兵衛と相談の上、渡し舟開設の運動を起し、実現にこぎつけたのである。次は、渡舟場左岸近くに建てられている、土屋次郎右衛門の顕彰碑文である。

本郡元栃窪村有土屋次郎右衛門氏性篤実有義氣同村山門狐村也東方有元大瀬村其距離甚近以隔松川之流苦日用諸事之通行於爰乎民率先欲通舟路以便往復謀之計畫予贊成而共請官々乃許可之至得兩村通路之便者氏之功最為多刻之于碑以伝不朽云  
明治廿四年旧九月 元大瀬村 吉田 伊助建立之

この碑を建てた吉田伊助は、吉田角兵衛の次男である。当渡舟場は、創設から明治十三年まで土屋次郎右衛門が渡舟役を勤め、その後昭和十七年まで吉田角松が勤めていたが、次第に維持困難となり、この年廃止されるに至った【『荒砥町誌』】。

(2) 菅蒲―高岡間渡舟場

この渡し場開設は、明治十九年（一八八六）である。開設に先だち、次のような願が郡長に提出されている。

耕作道開鑿之儀に付願

右者今般両村協議の上自費を以て渡舟場を設け耕作道開鑿仕度候間御聞届被成下度別紙図面并調帳相添へ此段奉願候也

明治十九年二月

西置賜郡高岡村有志者惣代人

樋口 佐平 印





第51図：菖蒲渡舟風景（小関三郎氏提供）

この渡舟場の位置は、当初黒滝神社下であったが、少しずつ上流に移動し、昭和四十六年廃止するときは、旧陣屋の上流一〇〇メートル程の所であった。

この渡しの経営は、菖蒲・高岡両村で共同で行なわれ、舟の修理・針金の交換・舟頭の賃金など、すべて両村負担であった。渡舟料は、菖蒲・高岡両村の人は無料で、他町村の人は一人一銭であった。その後渡船料は少しずつ値上りはしたが、それでも次第に両区だけでの維持は困難となり、大正十年頃から荒砥町・鮎貝村の共同経営に移り、更に町村合併によって白鷹町の経営に移された。昭和四十八年、黒滝橋の完成により、渡舟場の必要がなくなり廃止された。

(3) 荒砥―鮎貝間渡舟場

この渡舟場は藩政時代からのもので〔第五章第二節第14項〕、歴史も古く、江戸末期の交通地図にも載っているものである。荒砥・鮎貝間という要所を結ぶものとして、重要視されたものであろう。

この渡舟場の経営形態などについては、明確な資料がなく不明であるが、鮎貝村文書によると、天明六年（一七八六）、舟守屋敷引高として四石余りが計上されている。又、明治十一年当時、船頭は数人の当番制で、夜間は舟番小

全 菖蒲村有志惣代人

小 関 清三郎

〔荒砥町誌〕

西置賜郡長 大河平 隆 綱 殿

屋に泊っていた模様である。国鉄長井線の鉄橋の少し上流の右岸に「オジャシキ」と呼ばれる場所があり、その附近にあったものと思われる。

渡舟場がここにあった頃のことは、詳らかではないが、次のような一事件が起きたことがある。「冤罪 天保元年 荒砥舟場の小判事件」〔金田章『置賜文』「化」58号所収〕によれば、鮎貝小嶋勝氏所蔵の「寛長公御代要覧」の中に、左記のような記録がある。

天保六年

正月十日

関吉郎兵衛披露申出候天保元年七月当所船場にて溺死有之城下大和屋久左衛門より荒砥へ遣わし候飛脚の由右は金子八十兩紛失の由拙者その場に居合はせ御不審と思はれ御吟味の上入牢仰付けられ迷惑仕り候（以下略）

これによると、米沢から荒砥へ向けての飛脚が、舟場で事故に遭い、金八〇兩を紛失し、その時居合わせた関とい人が嫌疑を受け、迷惑したということである。何となく渡舟場の賑々しさを偲ばせる記録である。余談ながら、この時の金が、昭和三十六年夏に発見された小判や二分銀ではないかと考えられている。また、この事故が七月十日におきていることから、増水によるものという推定も成り立ちそうである。梅雨期や秋の長雨の後には、しばしば被害を受けたらしく、明治十九年（一八八六）七月に次のような願が出されている。

渡船御検印更ニ御下渡シ之義ニ付願

一 渡船 軸ヨリ 五間三尺

老艘

右ハ当石那田村地内最上川筋渡船ニ有之御許可之上免税御検印御下渡シ打付罷在候処本年六月十九日之出水ニ際シ流失仕候間更ニ御下渡シ被下度仕候奉願候也

明治十九年七月廿六日

西置賜郡石那田村渡船守

中村 惣右衛門

西置賜郡鮎貝村渡船守

鈴木 七四郎

西置賜郡長 柳 瀬 義 易 殿

前書之通願出候ニ付奥印候也

明治十九年七月廿七日

石那田村組 富 井 清一郎  
戸長村組 余 語 正 義  
鮎貝村組 余 語 正 義

(朱書)

書面之趣聞届候条鑑札請求方可申事

明治十九年八月七日 印

〔荒砥中村  
家文書〕

渡し舟の經營の形態については、明らかにできないが、次のような鮎貝村文書から判断すると、この渡し舟を利用する川西、川東各村の共同經營になつていたのであろう。

渡し舟賃定掛金之事

一金五円 田尻 邸 一金六円 黒鴨 邸 一金五円 横越 邸 一金貳円 枳窪 邸

一金五円 高玉 邸 一金四円 高岡 邸 一金拾円 山口 邸 一金貳円 箕和田 邸

一金五円 深山 邸 合計金四拾四円

右ハ以前ヨリ御沙汰之通ニ随<sub>而</sub>当区里正會議之節遂談口処前書之通之決定ニ相成課出之儀八年々六月十二月兩度之方依之其区可然段決議ニ候いて日々之費之儀ニ付一時も早く御取量被下度存候也

渡し舟守が、兩岸の村から一人ずつ居たと同様に、經費も兩岸の村で負担していたものと考えられる。この負担額が里正會議で決定されているのを見ても、渡し場の重要性が首肯できよう。

当渡舟場が、荒砥・鮎貝という重要な二地点を結ぶものであつてみれば、その間に橋を架けたいと思うのは当然である。ましてや、洪水などで渡舟が中断されると、いやという程橋の必要性を感じさせられるのである。

渡し舟を橋にかえようという動きはこうして生れ、遂に明治十九年（一八八六）十二月完成となつた。そして、長い間人々に親しまれた渡舟場は廃止とてなり、舟場という地名だけが残つた。

#### (4) 広野舟場と内町舟場

昭和四年五月、睦橋が完成するまで、広野・高玉間は渡し舟で結ばれていた。大正末期に針金を張るまでは、竿で漕ぐ渡しであつたから、大水の時や寒中は川止めになつた。寒中の川止めは、「ザイ」（氷）が流れてくるため危険であるからである。川止めになれば、直ぐ川向いの部落に行くのに、はるばる長井を廻るか、荒砥を経て行くしか方法はなかつた。大正十一年十二月には、国鉄長井線が鮎貝まで開通したから、広野・小山沢方面の人々は、蚕桑駅の利用が可能となつて、非常に便利になつたのであつたが、一旦川止めになると、再び長井に戻り、長井橋を渡つて帰る破目にもなつた。

この渡しは、広野・高玉共同経営であつたが、利用者からは、明治末期頃で、一人一銭から二銭の舟賃をとつていた。舟番小屋は川の兩岸にあり、利用者があれば、夜中でも漕いでくれた。静かな夜には、舟頭を呼ぶ声が広野部落まで聞えたという。

広野舟場の川下七〇〇メートル程のところ、内町舟場があつた、この舟場は東横田尻方面に渡る舟場で、川向いにある広野区有地を分けて貸付けてあつたので、主にその畑の耕作に行くためのものであつた。広野部落の三人が経営者で、やはり広野舟場と同額の舟賃をとつた、この渡しは、睦橋が架けられた後も数年間経営を続け、昭和十年頃にやめた。理由は、最上川上流河川工事のため、耕作していた区有地が買上げになつたためである。

3 橋 梁

井下 橋長

先述したように、石那田村と鮎貝村は、最上川で隔てられ、そこは渡し舟で連絡されていた。しかし、最上川は今も昔も同じことながら、春の融雪期、梅雨期、秋の長雨どきと、増水することが多く、その都度交通は跡絶えがちであった。石那田―鮎貝間といえば、当地方きつての主要路である。従って、この間を恒久用な橋梁で結びたいという願いが出るのは、至極当然なことである。明治十九年（一八八六）八月に次のような架橋についての願が出され、許可されている。

架橋之儀ニ付願

西置賜郡最上川筋石那田村地内

板橋 長サ 七拾五間  
幅 三間

此架橋費總計金貳千三百五拾円

当郡荒砥駅ヨリ鮎貝駅ニ通スル路線ニ係ル最上川之儀ハ従来渡船ヲ以テ往通罷在候処日常人馬貨物運送ノ不便ノミナラス春水霖雨或ハ非常急変ニ際シ往来ヲ絶チ又々大事ヲ失シ□□多年□□罷在候因テ今般地方有志之自費ヲ以テ該川ニ橋ヲ架設シ専ラ江湖ノ便宜地方之福利ヲ謀リ度奉存候最モ巨額ノ工費ハ別表橋錢相受ケ元金償却致度候条願意御免被成下度別紙關係書類相添此段奉願候也

明治十九年八月十六日

西置賜郡横田尻村有志惣代人請願人 木村 龍 八

全 高玉村

全 高橋 與四郎

全 山口村

全 植木 右内

第六章 近代  
第六節 交通と通信

山形県知事 柴原 和 殿

前書之通願出候ニ付奥印候也

明治十九年八月廿日

全	全	全	全	全	全	全	全	全
鮎貝村	馬場村	石那田村	塚原惣左衛門	青木小平次	芳賀與五郎	小松源四郎	大友惣八	富井清一郎

西置賜郡石那田村外五ヶ村戸長	富井清一郎
全 郡鮎貝村外四ヶ村戸長	余語正義
全 郡横田尻村外二ヶ村戸長	玉川武十郎

(朱書) 土第四五二七号

書面之趣聞届候条渡橋銭揭示札ノ義ハ架橋落成ノ上更ニ可願出事

但将来本川河身改修工ニ対シ支障アル場合ニ於テハ速ニ可加改良義ト可心得事

明治十九年十二月二十四日

〔白鷹町教育委員会保管文書、以下この資料による。〕

こうして下長井橋新設の件は許可になったが、実際の工事は許可がおりる前から始まっていたようである。恐らく、事前交渉で了解を得ていたものである。そのことは、次の橋銭揭示についての願から明らかである。つまり、架橋工事が済んでから橋銭のことは願出るように、と言われながら、許可が下りた三日後には橋銭について願出ているからである。



第52図：下長井橋株券（大貫忠右衛門氏蔵）

橋銭揭示之儀ニ付願

西置賜郡荒砥駅ヨリ鮎貝村ニ通スル石那田村地内最上川筋架橋新設仕度奉願候処本月廿四日付土四五二七号ヲ以テ御許可相成候条右架橋致シ落成候間別紙橋銭表之通本明治二十年二月一日ヨリ明治二十八年一月三十一日迄満八ケ年間渡橋銭相受度候ニ付橋銭揭示方之義御聞届被成下度別紙橋銭表相添此段奉願候也

明治十九年十二月廿七日

山形県知事 柴原 和殿

橋銭揭示については、翌明治二十年一月二十二日付で許可がおりている。許可になった橋賃は次の通りである。

下長井橋賃銭表

- 一金六厘 人老入
  - 一金老銭五厘 人力車老輛車夫共
  - 一金老銭五厘 牛馬一匹 口附共
  - 一金老銭七厘 荷積車老輛車力共
  - 一金老銭貳厘 雪舟老挺引子供
  - 一金貳銭八厘 長持 老棹 棒共
  - 一金貳銭三厘 長持駕籠老挺 棒共
  - 一金四銭 馬車老頭立老 乗客共
- 右之通相違無之候也

こうして、待望の橋は出来上った。請負人は、高橋佐太郎・菊地五兵衛の両名で、総経費二、三五〇円は、株券で募集した。請負人たちが相

〔各村惣代は前掲資料に同じ〕

第79表 明治21年1月下長井橋株券所有者人数調

村名	株数												計	所有株数
	1株	2株	3株	4株	5株	6株	7株	10株	11株	15株	20株			
石 那 田	23人	10人	9人	2人	11人		1人	1人			2人		59人	180株
馬 場	9	3	3	2	3	1人		1			2		24	93
鮎 貝	26		2		1	2		2	1人			1人	35	100
山 口	35	2	2		1								40	50
横 尻	26	3	1										30	35
高 玉	15												15	15
計	134	18	17	4	16	3	1	4	1	4	1	203	473	

第80表 下長井橋収支決算表

項目	年度		
	明 治 年	大 正 年	
収 入	繰越金	82.057	16.289
	橋賃	810.000	878.100
	銀行利子	18.710	4.760
	その他	8.100	13.570
	計	918.867	912.719
支 出	諸経費	111.228	112.165
	株配当	791.350	744.800
残金 (次年度繰越)	16.289	55.754	

談の上、募集の枠をもうけたものらしく、第79表の通り殆んど無駄もなく売り捌かれています。この橋にかける期待の程が、窺い知れよう。

第79表より明らかかなように、石那田・馬場・鮎貝三ヶ村の株券購入数が多く、しかも、平均持株数も多い。これは資力もさることながら、架橋による直接恩恵を蒙る度合いにもよろう。

開通後の橋維持については明らかではないが、鮎貝村文書によると、橋賃免許満期後は「公有に帰する有り」とあるから、関係町村の経営するところとなつたと考えられる。しかし、橋自体が架け替えの時期になり、補修に費用が高むことなどから、明治三十七年十月再び賃橋継続を出願し、明治三十九年三月許可された。そこで前回の方法に習って、株券を発行して資金を集め、橋を架け替えた。新しい橋は、長さ七七間（一三八・六メートル）、幅二間五分で（約三・六メートル）で、総経費見積額四、六〇〇円であった。経費は、一面五円の株券を九三一株発行してこれに当てた。新しい橋は、明治四十年十一月竣工の予



第81表 下長井橋  
橋銭請負額

年 度	請負額
明治44年	810 円
45年	810
大正2年	1,000
3年	900
4年	850
5年	850

第82表 下長井橋  
株券配当

年 度	一株当 配当金 銭
明治45年	85
大正2年	80
3年	100
4年	90
5年	90
6年	82

畑で蓑や笠を着けて帰る人もあった、などと語り伝えられている。その頃の橋賃は小屋、左岸（鮎貝側）の道路の南側にあった。

この橋賃による維持の方法は、大正十一年四月の郡制廃止まで続けられた。郡制廃止により、当時郡道であった西通り長井―荒砥線は県道として県移管となり、それに伴って長井橋も移管されることになった。

昭和の年代に入ると、橋は再び改築の時期をむかえ、県議会でも、昭和六年から毎年のように改築の意見書を県知事宛に出している。しかし、実際に改築されたのは、昭和十一年頃で、その後も増水などしばしば流失し、その都度仮橋を架けてしのいできたが、昭和三十二年、鮎貝(吉)建設株式会社の請負いで、総経費五、八三四万円、旧橋

定であったが、種々の事情から約二カ月延び、明治四十一年（一九〇八）二月に竣工したが、請負人斎藤友作は、随分と苦勞した。橋賃は年間の額を定めて請負制で行っていたようで、請負金額は第81表の通りである。

この橋賃から諸経費を差し引き、残りを株の配当金に当てたが、一株当りの配当金は第82表のようである。

架け換えてからの橋賃の記録はないが、古老の話によれば、一人が六厘で、車は荷積車と空車で橋賃は別であったというから、以前の橋賃表を継続したものである。農作業のために川向いの耕地に行く人は、橋賃を免除されていたものとみえ、川向いに私用を達しに行く人が、農耕の服装で橋賃小屋の前を通り、畑で服装を変え、用が済んだ後でまた

より僅か川下に、現在の永久橋が架けられるに至った。

## 睦 橋

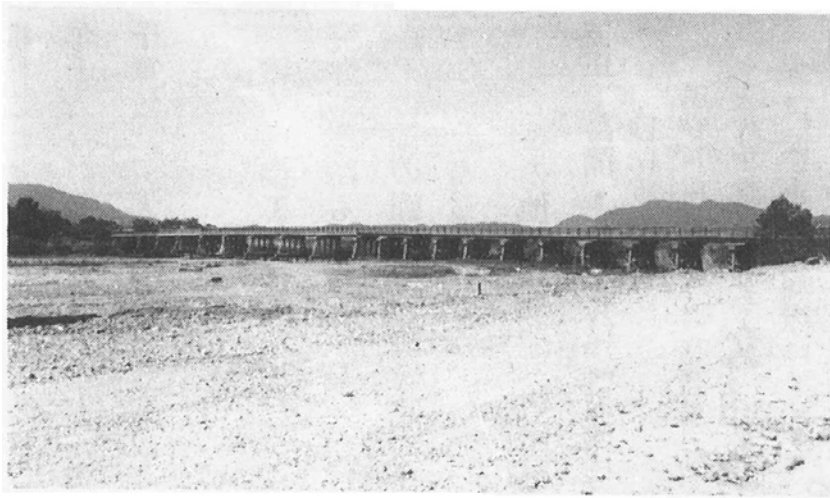
広野と高玉の間の橋が睦橋で、蚕桑村と東根村の親睦を願って命名されたと言われている。最初の睦橋は昭和三年に着工され、翌四年五月に竣工した。この橋の実現については、東根村・蚕

桑村双方で長い間熱望していたものである。当時の状況をみると、長井町から荒砥までの一二キロメートルの区間に

橋は一つもなくそのため、相互に指呼の間でありながら往来できない状態で、小さな渡し舟に頼らなければならなかった。その不便を土地の人たちは、「向い郷に嫁えに行くえと親の死目に会えなくなる。」という言葉で表現していた。また、東根村も蚕桑村も県下有数の養蚕地帯であるが、こちら側の桑値段が一円るとき、向い郷で五〇銭ということも珍しいことではなかった。

こんな状態であったから、早くから関係方面へ陳情請願を続けており、大正八年には、時の郡長清水徳太郎が県に交渉して、県費で架橋するとの言質を取るまでに至ったが、実現の運びには至らなかった。

架橋が実現した最大の理由は、軽便鉄道長井線の開通によるものであった。長井線は大正三年には長井町まで開通しており、同九年には荒砥まで延長する計画であった。当時の鉄道省の計画では、長井町から先は、最上川の右岸を通るものであったが、左岸の村々である長井村・蚕桑村・鮎貝村などはこれに猛烈に反対し、最上川左岸への路線変更が起り、鉄道省を困らせた。そこで、県と郡は、妥協案として、鉄道は左岸の西廻りとし、代りに東



第53図：睦 橋

根村のために蚕桑村と結ぶ道路と橋をつくることを示し、三者とも了承して落着いた。その案により、県は大正十五年十二月の通常県会で、大正十六年（昭和二年）から三ヶ年継続事業としての予算を計上するに至った。計上された予算額は、大正十六年度分四、五〇〇円、大正十七年度分一〇、〇〇〇円、十八年度分一〇、〇〇〇円、合計二四、五〇〇円で、地元負担二〇、〇〇〇円が見込まれた。

睦橋架橋工事は、東根村から蚕桑駅までの道路改築工事の一環として実施されたわけで、この工事は昭和四年春に完了、道路も県移管となった。

その後の睦橋は、最上川の増水との斗いであったといつてよい。増水の度毎に流失したり被損したり、苦闘の連続であった。

尚、この他、大瀬・朝日町今平間をつなぐ大平橋（昭和三十八年完成、幅員二メートル、長さ一一二メートル、総工費九六三万円）、菖蒲・高岡を結ぶ黒滝橋（昭和四十六年完成、幅員五メートル、長さ一六七メートル、総工費六、九六八万円）がある。

#### 4 交通機関の変遷

##### 人力車

人力車は日本独特のもので、日本人の発明による日本人の乗り物である。明治二年東京で初めて作られたもので、牛馬よりも、人の労力が得易いという国柄と合致して、またたく間に拡がり、それまでの乗り物であった籠を駆逐したものである。

白鷹町に入ってきたのも、明治初期と言われている。浅立の高橋清作が、山形から幌付人力車を購入し、人力「タテバ」を始めている。

当時人力立場は浅立の他、荒砥、鮎貝にもあった。荒砥は石那田仲町に、鮎貝は大町と内町の界の会津屋が立場で、そこにはいつも六、七人の人力引きが待機した。浅立の立場は長井・荒砥間の中継地的な役割で、ここで乗り継ぐのが多かった。立場の他、個人営業の人力車もあった。

人力車の営業が個人であれ立場であれ、許可を得て鑑札を受けねばならなかった。次は、願書の写しである。

人力車営業之義ニ付願

一、耆人乗 老輜

人力車営業仕度候間諸御規則及ヒ豫テ御渡相成候人力車夫心得書遵守可仕ハ勿論通運会社<sup>江</sup>聯合致シ同社約束書箇条之通屹度相守可申候間御免許御鑑札御下渡被成下度此段奉願候也

明治十年八月



第54図：人力車（舟山敏明氏提供）

私儀

第九大区十二小区鮎貝村二〇六

相馬三郎右エ門

第九大区十二小区鮎貝村

内国通運会社

打田利右エ門

右里正

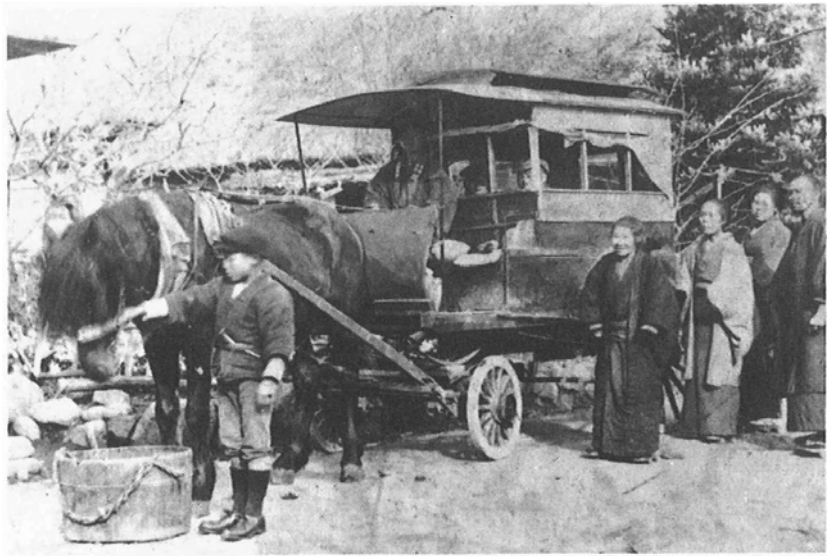
岩沢大之助

山形県令代理

山形県大書記官 薄井龍之殿

〔鮎貝村  
文書村〕

人力車も自動車、汽車の出現によって押され、昭  
和に入ると、医者のお抱えとか、ムカサリ・芸者・  
芝居の役者の顔見せなど、特殊な場合だけの利用に  
減り、やがて姿を消してしまった。



第55図：乗合馬車（松野味代松氏提供）

浅立には、明治三十五年に「人力引き」たちの手で建立された「人力車営業人 高橋清作」の碑がある。

### 乗 合 馬 車

乗合馬車が運行されたのは、大正三年頃からである。

この地方で乗合馬車を営業したのは、十王松野味代松氏で、主として荒砥・長井間を運行した。大正三年には軽便鉄道が長井まで開通していたので、その時間に合わせて荒砥を出発し、帰りには汽車で降りた人を乗せて荒砥まで来た。長井・荒砥間の所要時間は二時間半で、料金は一五銭であった。東廻りにするか、西廻りにするかは、客の状況を見て定めた。

馬車が家並みを通る際は、「先走り」がラッパを吹きながら、馬車の先を走った。人家の少ないところは乗車し、先走りは乗ったり降りたり大忙しであったが、お客の乗り降りは、随時随所で自由にできた。

馬車の定員は六人で、警察から鑑札を受けるのに、一人当りの座席面積や、座席にばねが入っているかとか、厳しい制限があった。走行経路も届出て許可を得なければならず、自由に走り廻ることは出来ないことになっていたが、頼まれれば他の経路を走ることもあった。

軽便鉄道が鮎貝まで延長されると、長井行を鮎貝行にかえ、荒砥・鮎貝間で運行したが、このときの料金は五銭であった。鉄道が荒砥まで完成すると、馬車の使命も終え、姿を消した。

(1) 貨物自動車

自動車による営業

昭和三年に、十王松野味代松氏ら三名が協同して、三共自動車会社を設立し、貨物輸送を始めた。その後松野氏が権利を譲り受け、個人でしばらく営業を続けていた。第二次世界大戦後、省営トラックが荒砥「やまき」東側で開業、荒砥・宮宿間を走っていたが、間もなく廃止となった。次第に自家用トラックが普及し、営業用は姿を消していった。

(2) 乗合自動車（バス）

乗合自動車の草分は、荒砥で営業を始めた佐々木自動車である。佐々木自動車は大正五年九月、梅川・菅原・橋本ら五人が、アメリカから五人乗りの新車を購入、長井・荒砥間の定期バスを運行したが、営業開始後僅か数ヶ月で中止し、その後に長井の昭和自動車が入ってきた。

昭和自動車会社は、昭和二年四月発足し、四月には東廻りが、五月には宮宿線が、続いて九月には西廻り線が運転された。当初はバスの停留所はなく、乗車する場合は、**昭**と書いた小旗を常口に立てておくと、自動車がとまり、警笛を鳴らして合図してくれた。降りるときも自由で、随時停車した。

昭和十一年六月、荒砥駅前に待合所兼駐車場が設けられ、路線も荒砥―中山間が増えた。この路線を走る車は、ジープに似た小型の車であった。

この昭和自動車も、日華事変勃発後の戦時体制化の中で、山形交通株式会社に合併され、発展的解消を遂げたが、約一〇年間、当地方の人々の足として働いた実績は大きいものがある。

山形交通は、その後順調に発展した。第二次世界大戦後の一時期には、燃料不足のため、木炭をたいて走る「木炭自動車」の運行などという苦い経験はあったが、昭和二十五年九月からは、白鷹廻り山形行も開通し、地域住民の生

活には欠かせないものとなった。しかし、最近自家用車の急増につれ、利用客が漸減の傾向にあるので、折角開設された西根廻りが運行停止になるなど、経営の合理化が目立ち始めてきた。

### 長井線の開通 とその影響

山形県に鉄道が敷設されたのは、明治三十年代で、三十七年十月末までには、奥羽本線は山形県を縦貫していた。長井軽便鉄道が、赤湯を起点として計画されたのは明治二十八年であるが、この計画が明らかになると、当地方では早速荒砥までの建設運動を展開した。明治四十五年の請願書によると、現在の路線とは異なり、最上川右岸に敷設して欲しいと請願している。右岸を選んだ理由として、次の諸点をあげている。

#### (ア) 右岸地帯の開発

(イ) 左岸にすると、松川・白川・野川などの河川が多く、洪水など自然の災害が懸念されるばかりでなく、それらの川に架ける鉄橋の経費があれば、荒砥までの工事が可能である。

(ロ) 右岸地帯は地味がやせているので地価が安く、逆に左岸は全般的に地味豊穡であるので、土地買収に多額の経費が必要である。

しかし鉄道省では、長井町を通過させるために、左岸に敷設することに決めて着工した。しかもその路線は長井で打切ることになったので、長井町以北の関係町村は、それでは意味がないとして、少なくとも荒砥町まで延長すべきであるとし、大正元年十月、荒砥町長橋本周蔵以下七〇三名が連署して、鉄道院総裁に請願書を提出した。

#### 軽便鉄道速成ノタメノ請願

本年三月軽便鉄道速成の件に付請願する所あり爾来政府は奥羽線赤湯駅より長井に至る線路工事に着手せられたりと雖も単に長井に止め其以北に至らざるは或は財政上の都合に由りしなるべしと雖も山形の利源は西置賜西村山両郡の西部朝日、月山の山脈を多大なりとす殊に荒砥附近より東西五百川に至る最上川沿岸は右両山脈に接近せる農村の市場にして米穀蚕糸薪炭等産

出巨多なり加ふるに両山脈に於て万古斧鉞を入れざる森林及地中の鉱物等遺利頗る多し政府元より財政上の調節に鑑みるの必要あるべしと雖も之を速成するは単に地方を開展せしむるのみならず国家の爲め利源開發の利益あるべしと存候に付長井より東根を経て荒砥に至る線路速成被成下度奉懇願候 誠惶誠恐頓首

大正元年十月廿二日

西置賜郡荒砥町

町長 橋 本 収 蔵

外七〇三名

〔鮎貝村  
文書〕

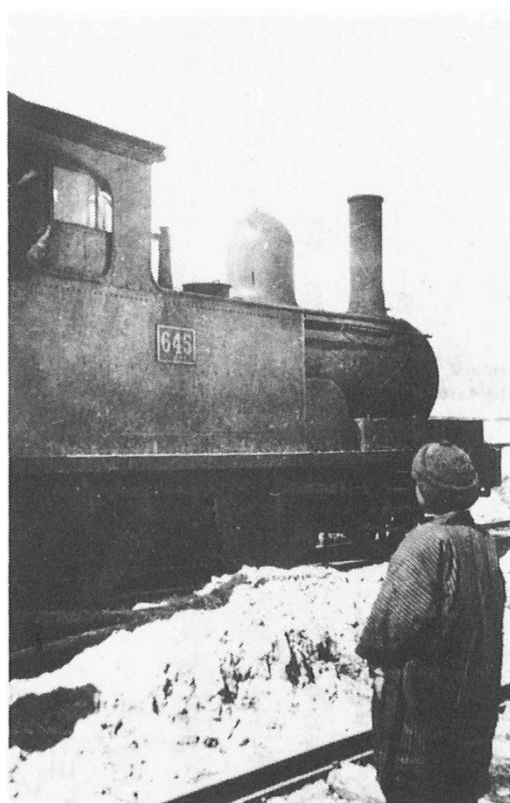
赤湯からの軽便鉄道は、大正二年十月に赤湯・梨郷間六・八六キロメートルが、続いて大正三年十一月には梨郷・長井間一・五キロメートルが開通し、長井軽便鉄道と呼ばれていた。

長井軽便を荒砥まで延長する件については、その後も継続して請願した。鮎貝村文書に、大正七年と思われる請願文があるが、これには、長井村・蚕桑村・鮎貝村などの各村長、村会議員などが連署している。恐らく、大正元年の請願書が東根村経由のものであるのに対し、最上川の左岸を走らせるための請願なのであろう。

こうした各村あげての請願が効を奏し、大正九年には荒砥までの延長が決定したことが、大正十五年十二月の通常県会で、睦橋架橋に関して行なつた清水内務部長の発言から窺うことができる。

当時長井線ハ長井町迄行ツテ居リマシテ、ソレガ翌年ノ大正九年ニ荒砥迄延長セラレルコトニナツテ居ッタノデゴザイマス。鉄道省ノ原案ト致シマシテハ、長井町ノ町外レカラ右側ヲ通ツテ、詰リ右岸ヲ通りマシテ、東側ヲ通りマシテ、東根村カラ荒砥ニ至ルノデアッタノデアリマス。サウシテ之ニ対シテ西側ノ、詰リ対岸ノ方々ハ、長井村、西根村、蚕桑村ソレカラ鮎貝村ヲ通ツテ行ツテ貫ヒタイト云フ反対陳情ヲ猛烈ニ致シタノデアリマス。西方ノ主張ガ非常ニ強クテ御互猛烈ニ当局ニ運動シマシタ結果ト致シマシテ、鉄道当局モ非常ニ難儀致シマシテ、デ私モ間ニ立チマシテ、郡民ノ幸福利益ノタメニ、先ズ長井町カラ長井村ニ到ツテ、ソレカラ西根ヲ通ツテ蚕桑ニ到リ、サウシテ鮎貝ニ到ツテ最上川ヲ渡ツテ荒砥ニ至ル。サウ云フ案ニシテ





第56図：開通当時の長井線機関車  
(舟山敏明氏提供)

東根村ニ付イテハ、東根村カラ蚕桑村ニ到ル所ノ橋梁ヲ架ケタラ宜カラウ。斯ウ云フ案デ鉄道当局ニ交渉シマシタ所ガ、鉄道当局デハ心持好ク内諾シテ下サイマシタノデ、更ニ当時ノ県当局ニ御願シマシタ所ガ、ソレナラバ大部分県費（注陸橋架橋費のこと）ヲ以テ架ケテヤラウ。地方ハ若干寄附ヲシナケレバナラヌコトニナルカモ知レヌ、云々。

〔山形県議会  
八十年史〕

清水内務具長が西置賜郡長時代に、長井線問題を扱かい、西通り・東通りの請願合戦の中で、妥協案として、鉄道は西通りとし、東通りの東根村のために、蚕桑駅に通ずる道路を改修し、途中に橋（陸橋）を県費で架けるといふ案で納得してもらった、という主旨である。

長井線が荒砥まで延長されたのは、予定より大分遅れ、大正十一年（一九二二）十二月に長井・鮎貝間九・五六キロメートルが、翌十二年四月鮎貝・荒砥間二・六四キロメートルが開通した。

沿線の村民たちが「汽車到来」を喜んだのは当然のこと、鮎貝まで開通した際は、荒砥町の人たちまで汽車を見に出かけ、小学校では生徒を引率して見学したという。地元鮎貝は勿論大喜びで、早速祝賀会が鮎貝小学校で催された。

翌年四月には、荒砥で祝賀会が開かれた。町中の大通りには青杉の門が作られ、軽便鉄道の開通と共に営業を始めた①通・②運の二軒の運送会社は、酒樽を山と積んだ車力（大八車）を、ねじり鉢巻の若衆に引かせて練り歩かせた。

大正の年も十二の春浅く

桜にさきがけ開通の

荒砥の駅も……

鴨緑江節の替歌募集に一等当選した山口ト華の歌が、祝賀パレードの人々によって歌われ、祝賀気分をいやが上にもわき上らせた。祝賀協賛会では「荒砥の栞」を発刊しているが、当時の荒砥町及びその周辺の実態を知る良き資料となっている。

こうした華やかな陰に、長井線開通によって消滅したものもある。最上川の水流を利用していた筏流し、舟による交易などである。言うまでもないことだが、鉄道開通により多くの物資が遠隔地から移入されるようになり、当地の産業を大いに刺激するところとなった。

## 5 郵便局の開設

### の 郵 便 局 開 設

現在の郵便制度ができたのは明治四年（一八七二）で、国営により始められた。料金は相手地によって異なっていたが、同年十二月距離制になり、更に明治六年（一八七三）、距離に拘わらず全国均一となった。

電報の最初は、明治二年十二月、東京・横浜間に始められたもので、当初の料金は一字毎に加算する方式で、それに配達料が追加された。

電話機は明治十年（ベルが電話を発明した翌年）渡来、明治二十二年からは郵便、電報とともに逓信省が運営するようになった。電報・電話などの通信方法が高く評価されたのは、日清・日露の両戦争のときで、全国的に見れば明

第83表 開局年代一覧表

局名	開局年代
荒砥郵便局	明治5年7月2日
鮎貝郵便局	〃
中山郵便局	明治13年3月16日
浅立郵便局	大正11年8月1日
天桑郵便局	昭和11年2月11日

第84表 荒砥郵便局営業状況

普通郵便	引受	486,000	通
	配達	575,000	通
小包	引受	3,850	個
	配達	6,650	個
電信	発信	4,900	通
	着信	5,670	通
電話	加入者	141	人

治四十年代から大正初期にかけて、利用度が急激に増加している。

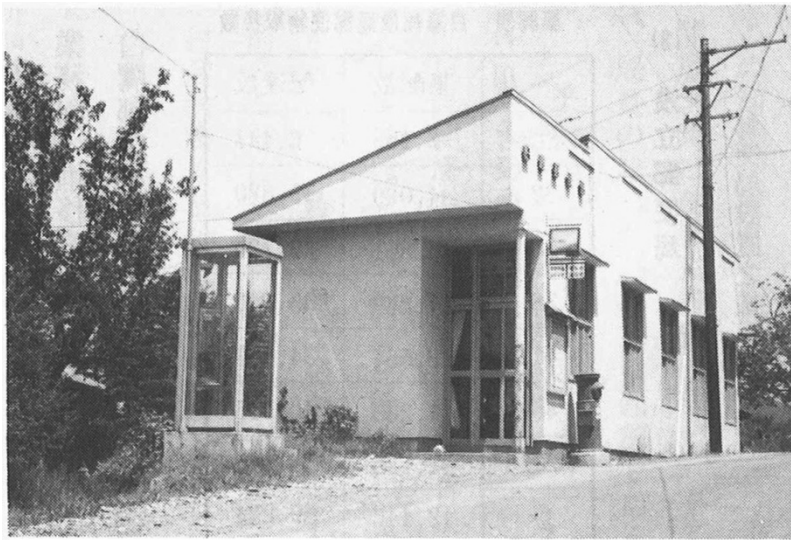
電報・電話は、第二次大戦後まで官営で、郵便と共に郵便局が取り扱ってきたが、昭和二十七年から電報・電話は郵便局と切り離され、日本電信電話公社の所管となった。白鷹町内各郵便局の開設年代は、第83表の通りである。

白鷹町にあるこれら五つの郵便局は、所轄地域の実情に則した歴史をもっている。以下、各局の概況を述べてみよう。

(1) 荒砥郵便局

荒砥郵便局は開局当初、五等郵便役所と称されていた。その後営業内容の発展拡充につれ、明治十四年（一八八一）三月には四等に、つづいて十九年三月には三等に昇格し、更に二十七年（一八九四）十二月には荒砥郵便電信局となった。局舎の位置も移り変り、明治十九年には馬場村四番地へ、二十七年には荒砥町石那田一、〇三七番地へ、三十六年には石那田九五七番地へ、そして昭和十年十二月には荒砥町馬場一、〇〇八番地に、近代的な二階建の局舎を新築移転した。しかし、この局舎も手狭となり、且つ電報・電話部門の独立などもあり、郵便局は昭和四十四年十二月、現在の荒砥甲七二六番地に移り、電報・電話部門は昭和四十三年十月に開局、荒砥甲七八〇番地に移って営業を始めた。

一方、営業状況を見ると、昭和二十九年度においては、第84表のようになっている。



第57図：白鷹郵便局（中山）

(2) 白鷹郵便局

白鷹郵便局が開局した明治十三年（一八八〇）三月当時は、萩野中山郵便局と称する三等郵便局であった。集配人がおつて、萩野一二八戸、中山一〇三戸の区域の集配を受け持っていた。山形郵便局が指定局で、山形方面から置賜北部地域宛のものは、門伝局を経てこの局に運ばれ、ここから荒砥局へ送られた。山形方面へのものは、同様に門伝局を経て山形に運送された。運送経路は、勿論狐越街道を通って行な

われたのであるから、冬季期の難渋には想像以上のものがあつた。明治二十年代の郵便局事務報告表の中にも、「年々三月頃ヨリ十月頃ハ

第85表 白鷹郵便局営業内容の推移

年月日	内容
明治十三年三月十六日	萩野中山郵便局として開局
明治二十三年七月一日	小包業務開始
明治三十二年三月一日	貯金業務開始
明治三十二年十二月十六日	為替業務開始
明治三十九年	白鷹郵便局と改称
大正七年一月三十一日	集配事務廃止、荒砥局管内に入る
昭和十六年二月	請負制度廃止
昭和十七年四月一日	電話交換開始
昭和四十六年十二月八日	電話交換廃止

可。其他ハ積雪ノタメ至ツテ困難ナリ。」とある。

業務面の推移をみると第85表の通りである。  
白鷹郵便局が集配局であった頃の、郵便物取扱数が第86・87表である。

第86表 白鷹郵便局郵便物取扱数

年 項	集配数	配達数
明治25年	2,155	6,441
32	4,029	15,820
35	6,861	22,726
38	14,289	33,646
41	12,554	34,437
45	11,235	46,795
大正5	12,136	38,348
6	12,446	39,224
7	集 配 廃 止	

[事務概要報告表より]

第87表 白鷹郵便局郵便物配達・引受数

年度 項	引受	配達
明治33年	7	79
34	34	168
35	36	203
36	46	187
37	107	238
38	120	322
39	90	338
40	113	356
41	106	382
42	102	401
43	121	398
44	107	388
45	109	443
大正2	113	329
3	112	284
4	121	330
5	133	376
6	149	407

(3) 浅立郵便局

郵便局設置之儀ニ付申請

当浅立区ハ長井町ヨリ荒砥町ニ至ル通路ノ中央部ニ位シ戸数二百十戸人口千二百三十七人ニシテ尋常高等小学校産業組合耕地整理組合及紬織物工場等アリテ主要物産モ年々増加シ商工業等モ日々隆盛ニ向ヒ村内第一位ニアリテ将来益々発展ノ趨勢ニアリテテ通信力モ増進シ今ヤ通信機關ノ利用ニ俟ツモノ多々アレ共目下ノ状態ニテハ長井及荒砥郵便局ニシテ何レモ一里余ノ遠距離ニシテ不便不尠地方発展上多大ノ影響アルヲ以テ全区民ハ郵便局ノ設置ノ一日モ速カナランコトヲ切望シツツアリ且ツハ区民ノミナラス近隣地民ノ益スル処甚大ナレバ大正十年度ニ於テ是非置局ノ儀相成度別紙利便地ノ地況調書相添区民ヲ代表シ此段申請候也

浅立郵便局資料

これは浅立郵便局開設について、浅立区民が仙台通信局長へ送った請願文である。これによって明らかのように、養蚕地帯として、また紬織物製造地として名をあげていたこの地区が、商取引の迅速化を図るために必要なものとして、郵便局の設置運動を起したものである。しかし、その陰には、当地方切つての資産家であり、事業家であった奥山源内家の存在が大きくあずかつて、力のあつたことは当然のことであろう。事実、局舎の用地は奥山家のものであつた。

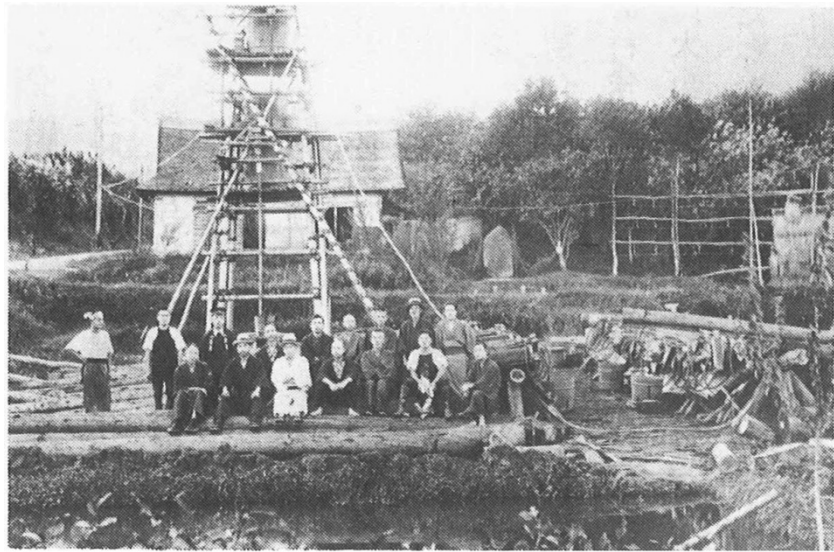
この請願が実り、大正十一年（一九二二）七月十四日には局舎が完成し、同年八月一日より営業開始となつた。開局当時は勿論三等郵便局で、必要経費は一括送金され、その枠内で局長が経営するという請負形式であつたから、局長の給与が局員より低額であることも珍らしいことではなく、誰でもやれるというものではなかつたのである。

#### (4) 鮎貝郵便局

鮎貝郵便局の開局は明治五年七月であるが、同二十二年三月になつて荒砥郵便局の出張所となり、三十八年四月一日より再び独立して営業を始めた。当時の局舎は<sup>〆</sup>鈴木七十四郎宅であつた。格は三等郵便局で、浅立局同様請負形式であつたが、赤字に悩まされ、一時村営に切り換える動きさえあつた。つまり、村長が局長になり、赤字分は村費から補うことにし、村議会に提案可決された。しかし、その経営様式の可否を問い合わせたところ、不可と分り、折角の村会決議も無効に終つてしまつたのである。

大正十二年、当時としては見事な近代建築の局舎が、総経費三、五〇〇円で完成、各方面から見学者が断えなかつたという。

鮎貝郵便局が電報を扱うようになったのは、明治四十一年十一月からで、その頃の電報配達夫は、まんじゅう笠を



第58図：電柱タンパン処理（鈴木太市氏提供）

かぶり徒歩であった。大正十年代に入って事務量が多くなったときでも、事務員二名、集配人三名、電報配達夫一名という構成であった。その後産業・経済の発展につれ、電報の使用度も高まり、明治四十年頃には、その発受信がかなり多くなってきたものらしく、鮎貝村文書によると、明治四十一年九月一日付のものに、「郵便電信の発受上の便宜ノタメ各戸ニ住所氏名ヲ記載シタル標札掲示方ニ関シテ再度通牒」というのがあつた。配達夫の便宜のため、各戸毎に必ず氏名を記した標札を掲示しておくように、との通達が出されたのである。これによつても、郵便電信の使用頻度の増加がうかがえる。

電話が最初に当町に入ったのは、大正五年（一九一六）十一月と言われ、鮎貝局での交換開始は、大正十四年十二月であった。当時の加入台数は五〇台であったが、交換局となるには最少限五〇台が必要であったため、無理に勧誘して加入させたものであった。この頃は、架設費は加入者負担で、しかも電話柱が入手困難な上、電柱にはタンパン注入の使用する定めであったので、厄介なことが多く、電柱などは、局長が自家の所有林を伐採して使用する状態であった。こうした状態で、加入者も漸次減少し、医者・酒屋・大手商人など三〇台程になった。

その後、電報も電話も次第に利用者が増加していったが、同時に技術開発も進んで、交換作業も自動式に切り換えられるようになったので、電報配達は昭和四十三年十一月で、電話交換は同三十三年三月で廃止となった。電話の加



第59図：蚕桑郵便局

入台数は、交換廃止の時点で、七七台であった。

(5) 蚕桑郵便局

蚕桑郵便局の設立は比較的新しく、昭和十一年二月十一日である。養蚕地帯の蚕桑地区にとって、生糸・繭・織物などの取り引きに是非郵便局が欲しかったのであろう。村会がこれを取り上げて議決し、仙台通信局に働きかけて開設の運びとなった。当時の蚕桑村収入役小林運太郎は、自分の所有地を局舎敷地に提供し、開設に協力した。こうして、一部ながら郵便業務が始まり、地域住民は大いにその恩恵に浴すことができた。その後昭和二十二年七月には、電報受付なども開始され、益々住民とのつながりが強まってきた。