

米代川流域における舟運とまちの変遷に関する研究 ―能代・二ツ井を例に*―

A Historical Study on Shipping on Yoneshirogawa River and the Progress of Town Formation

菅原恵介** 川村公一*** 清水浩志郎**** 木村一裕*****

By Keisuke Sugawara, Koichi Kawamura, Koshiro Shimizu, Kazuhiro Kimura

論文要旨

There were many port towns which had prospered by river transport in the Edo period. The river transport on the Yoneshiro river was unique in dealing with rich timber of natural Japanese cedar and mineral resources in the situation that most goods handled in river transport was rice,

At the junction of Fujikoto river and Ani river, tributary of Yoneishiro river, Kagoyama mine refinery introduced the latest refining technology was constructed and prospered immense profit to the domain of Akita.

Along the Yoneshiro river, some towns had been formed gradually with the flowing of goods and people. The aim of the present paper is to make clear the process of town formation of Yoneshiro basin towns from the view point of the influence of river transport. Two towns were selected for this study; Noshiro as a thriving distribution center of goods and Futatsui as a thriving main loading and reshipping harbor on the Yoneshiro basin.

1. はじめに

米代川流域のまちは、舟運を背景に多くの人と物資で賑わった。この米代川流域のまちの中から、港町であり物資の大集散地として賑わった能代と、阿仁川・藤琴川という二つの支流を背景に中流域の主要舟着場として賑わった二ツ井において、その発展過程にどのような特徴が存在するかを明らかにすることは、舟運によるまちの形成を理解するうえで重要である。

本研究では、この二つのまちの発展過程を時間の流れに沿って、変遷という形でみていくために、年表作成を根拠とし、それを基にまちの変遷について考察していくものとする。年表作成にあたっては、まちの発展過程における時代背景に関連した項目に着目するものとする。また、古地図等からみるまちの変遷にも着目する。

2. 米代川舟運の特徴

(1) 米代川舟運の概要

米代川は、その源を秋田・青森・岩手県境に位置する中岳（標高 1,024 メートル）に発する。その流れは岩手県を南下し、その後、向きを西に変えて秋田県に入り花輪盆地を北に流れ、右支流の大湯川と合流したあと再び流れを西にとり、大館盆地を貫流し、鷹巣盆地を経て、二ツ井町付

近で支流最大の流域面積を持つ阿仁川や藤琴川などの大小の支流を合わせて、能代平野を流下して日本海に注いでいる。その幹線流路延長が 136 キロメートル、流域面積 4,100 平方キロメートルの一級河川である。東北でも有数の大河川で、秋田県でも南の雄物川と肩を並べるほどである。

(2) 他主要河川の特徴

a) 米代川の位置づけ

米代川舟運の特徴を明確化するために、東北地方の主要河川を統計比較する。東北地方では流域面積で第 5 位、幹線流路延長でも同じく第 5 位と比較的大きい河川として位置づけられている。（全国の河川と比べると、流域面積では、第 14 位、幹線流路延長では第 30 位となっている。）東北地方の河川にみる米代川の位置づけを図-1 から見ることができる。

b) 流域の発展形態

次に、東北地方の主要河川における舟運による流域のまちの発展形態について整理した。対象としたのは秋田県三大河川の雄物川（秋田）、子吉川（秋田）と、北上川（岩手～宮城）、最上川（山形）の 4 河川である。まちの発展要素となり得るものをいくつか挙げ比較した。（表-1）

どの河川の流域のまちも主に舟着場として発展を遂げていることがわかる。運搬された物資はその土地の特産物

*keywords : 江戸期、舟運、能代湊、鉾山町

**正会員 (社)東北建設協会秋田支所 (〒010-0951 秋田市 山王四丁目 4-31 tel.823-3148)

***正会員 国土交通省東北地方整備局秋田工事事務所

****フェロー会員 秋田大学 土木環境工学科

*****正会員 博(工) 秋田大学 土木環境工学科

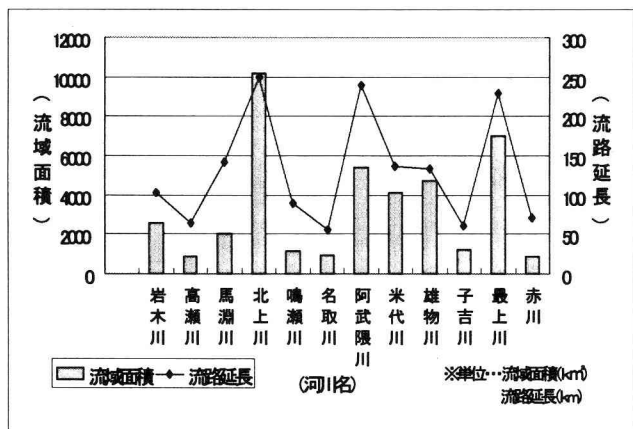


図-1 東北地方主要河川の比較
(文献番号1)より作成:菅原)

表-1 主要河川流域における主な特徴^{23),24),25),26)}

特 徴	雄物川	子吉川	北上川	最上川
舟運関係者が居住して発展	○	○	○	○
舟着場として発展	○	○	○	○
藩の境界や障壁的役割を持ち発展		○	○	
関所(番所・役所)として発展		○		
一つのまちが核となって発展				○
鉄道の開通により衰退	○	○	○	○

が多いが、主に年貢米や廻米などといった米がその大部分を占める。いずれも舟運による物資の交流によって商品経済が浸透し、それとともに『情報・文化・信仰も伝達されたといえる。』¹⁷⁾ 舟運が衰退に至った経緯においては、東北地方においてはいずれも鉄道開通による物資の輸送転換によるところが大きい。

各流域の特徴には、歴史的背景や地理的要因、主要物資、技術など様々な背景・要因が存在していることがわかる。

c) 米代川舟運の特徴

秋田県の三大河川は、北から米代川・雄物川・子吉川であり、これらの川は、古くから舟運が盛んであった。『河口港として、野代港・湊（土崎）・古雪港が物資の集積地となっており、藩政時代には、この港から日本海海運に連絡され、全国市場と結びついていた。』¹⁾

南の雄物川・子吉川の舟運は米が主体であった。『米代川では、支流の藤琴川・阿仁川・早口川・長木川・犀川などの流域の山々が、本流と同様に天然秋田杉の宝庫であった。

また、太良鉛山・阿仁銅山・早口金山・赤沢金山・大葛金山など有力な鉱山を有していた。』¹⁾ これらの後背地をとりまく環境から、米代川の舟運は「銅と木材を主体とする」ものとして特徴付けられることができる。

『米代川は、中世から藩政時代・明治時代にかけては、銅や秋田杉・生活物資などを輸送する舟運の大動脈であった。』¹⁾『流域の中心集落には定期市場が開設されたため、市場に物資を供給する市掛船が開設日を異にする各市場を廻ったことや、郵便船が能代・大館間を上りは2日、下りは1日の時間を費やして往復していた。』²⁾

『街道が十分整備されず貧弱だった当時は、大量物資の輸送手段は陸上輸送よりも舟運のほうが、より効率が大きく適していたのである。』¹⁾ 米代川舟運の主な物資をまとめたものが表-2である。

表-2 主な積荷（文献番号7）より引用）

下り舟	粗銅（阿仁鉱山・太良鉱山） 杉、米、石材、大豆、小豆、ゼンマイ
上り荷	綿、塩、古着、干魚、石炭、コークス、 石材など

(3) 中世における舟運

a) 舟運のはじまり

中世において、輸送体系としての舟運の確かな誕生はみられない。しかし、この時期においても『船は重要な交通手段であることが伺える。』¹³⁾ 大量輸送に適した舟運が、戦や商工業において活躍していたことは確かである。

舟運が、歴史上盛んに取上げられるのは、東廻り航路や西廻り航路といった上方との接点が生まれた江戸期に入ってからのことである。

b) 鉱業・林業のはじまり

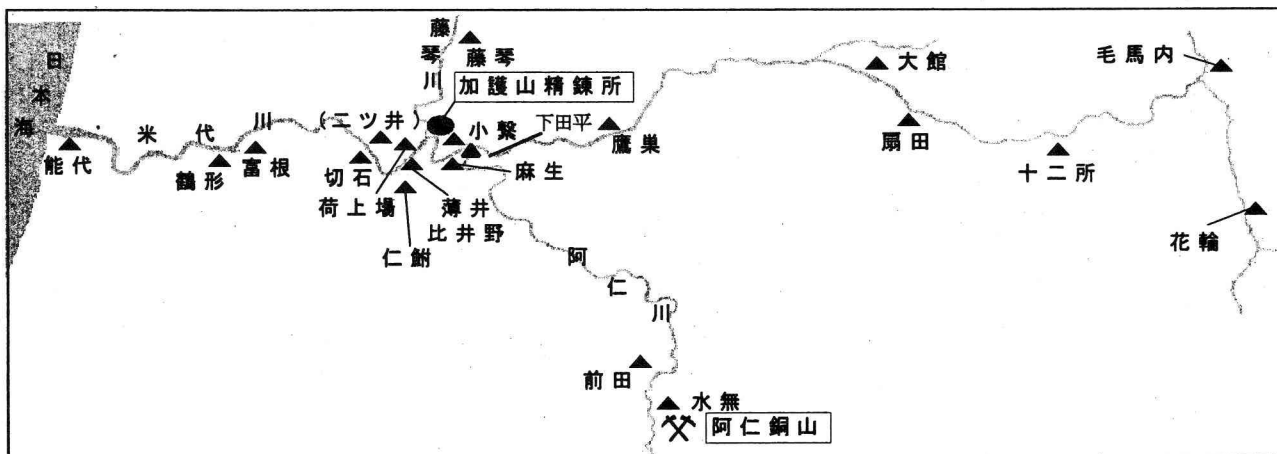


図-2 米代川流域図 (作成: 菅原)

米代川舟運の背景にある鉱山のはじまりは様々である。関係の深い太良鉛山についてみると、『大同年間(806～809年) 発見にかかる』⁴⁾と伝えられている。一方、『文永年間(1264～1274年) 金掘吉治の発見』ともいわれており、早い時期から発掘されていたことがわかる。慶長年間(1596～1614)以前には、すでに藤琴銀山として知られていた。阿仁銅山にいたっては、江戸期になってから開発されているが、17世紀には既に金山・銀山が開かれていたことをうかがえる記録(文献番号4)より)もある。

一方、林業にいたっては、秋田杉の伐採が藩の山林支配に置かれたのが慶長9年(1604)である。それ以前の秋田氏の時期から既に「太閤板の回漕」として知られている。

3. 流域における能代、二ツ井の位置づけと舟運

(1) 能代の概要

能代のまちは、米代川舟運はもちろんのこと、河口港を背景として発展した。

『能代は鉱業・林業に富む米代川流域の盆地を背景として、上方や松前(北海道)を主な取引地としていた。物流による他藩との交易のため、人の往来の激しかった能代港は、物資の集約機能を一手に担い、大集散地としてにぎわった。また、港町としての能代は、進取的であり、積極的でもあり、また経済的にも強力であったため、藩という狭い垣根を越えて視野も広く、比較的自由な気分がただよっていた。』⁹⁾ また、港と流域の町々は米代川を媒体としてつながっており、能代港は上流の豊富な資源の恩恵を受け、上流のまちは能代港から他藩の物資や文化を生活に浸透させていった。まさに能代は、米代川流域の玄関口といえる。(写真-1)

(2) 二ツ井の概要

二ツ井地区は、米代川の支流阿仁川と藤琴川が、本川に合流してまもなくの所に位置する(写真-2)。この地区は豊富な秋田杉を中心に、支流阿仁川の銅などを物資とする舟運によって栄えた地域である。主要舟着場は『荷上場』で、米代川舟運の中継点として諸物資が荷上げされていた。江戸時代初期、秋田藩の財政を支えていたのは、藩内でとれる米、阿仁地方を中心に産出する金、銀、さらに秋田杉を中心とした木材である。佐竹氏の移封直後から、藩内の金山、銀山の開発には、大変な力が注がれた。

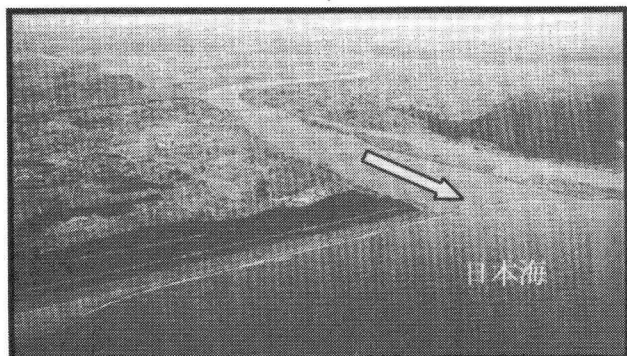


写真-1 米代川河口 『能代』 (川村公一「米代川その治水・利水の歴史」1994年)

治水・利水の歴史」1994年)

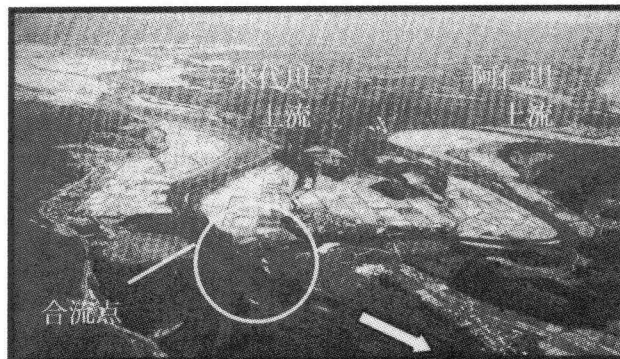


写真-2 米代川・阿仁川合流点付近 (川村公一「米代川その治水・利水の歴史」1994年)

(3) 流域にみる産業の発展

米代川流域において、特に発展したのが木材・鉱山の産業である。前述のように、流域には天然秋田杉の宝庫である。戦国時代に入ってははじめのうちは重要視されていなかった木材も、各地で築城などが始まり、その城下に大きな集落が作られるようになっていくと、秋田の豊富な木材も注目されるようになった。『秋田藩の木材収益は、寛文期に銀240～250貫程度であったものが、延宝6年(1678)には1000貫に及んだ』という記録もある。

また、鉱山資源も豊富で阿仁銅山に始まり、阿仁銅山衰退後、藩財政に大きく貢献したのが加護山精錬所である。

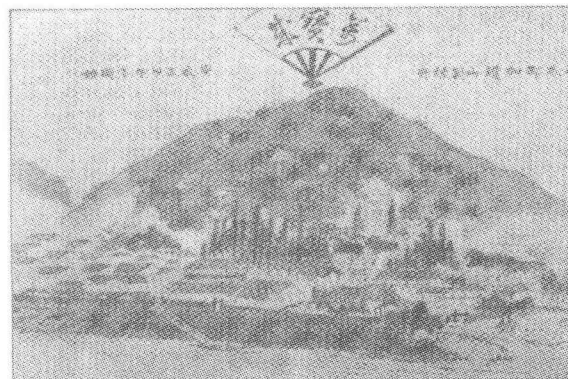


図-3 加護山精錬所絵図 (「人づくり風土記」22)

加護山は現在の二ツ井町東部、米代川に北から合流する藤琴川西岸寄りに位置する。その上流数キロの場所で阿仁川が米代川に合流している。本流と支流が合流する地点に設置されたのであった。(図-2参照)。『阿仁銅山からは銀を含んでいる銅が阿仁川を下り、藤琴川からは上流にある太良鉱山の鉛が舟で下った。さらに阿仁川流域で不足していた薪・木炭・木材を藤琴川上流地域に求めた、まさに産業のコンビナートといえた。』²²⁾

精錬所は、安永4年(1775)に設置された。加護山が選ばれた条件⁴⁾は、以下の理由からである。

①阿仁の粗銅を舟で米代川を運び下り、支流の藤琴川の合流点に近い加護山に運ぶのに便利である

- ②南蛮吹きに使う鉛を藤琴川の上流の太良鉛山から容易に運べる
- ③精錬に必要な炭、細炭が藤琴、粕毛にある藩の直山から得られる
- ④奥地の山間部から豊富な飲料水を得られる
- ⑤精錬した銀、銅を能代港へ川下げるのに便利である
- ⑥急流の米代川と藤琴川に囲まれているので、秘密を守りやすい(のちの藩は、ここを秘密の鑄銭場として使った)それまで藩財政を大きく支えていた木材資源の枯渇から、植林が盛んに進められるようになったため、藩としても鉱山物に頼らざるを得なかった。いかに加護山に藩が力を注いでいたかがうかがえる。

(4) 米代川舟運の流れ

図-2のように、河口港能代を中心として二ツ井・荷上場・鷹巣・米内沢・大館・扇田・十二所等の河港が立地し、200 俵積の大船は扇田まで通し、さらに小船は十二所を経て沢尻までのぼった。『明治4年、毛馬内の鎌田安太郎、大館の佐々木久助などの尽力によって改修が行われ、花輪まで通船が可能となった。』²⁾『この流域の米や鉱山物、秋田杉などは各地の舟着場(河港)を経て河口の能代まで送られ、帰り舟は流域の人々の生活物資や、鉱山での必要物資を運んだ。』⁷⁾ また、図-4は流域におけるまちな家数をまとめたものである。

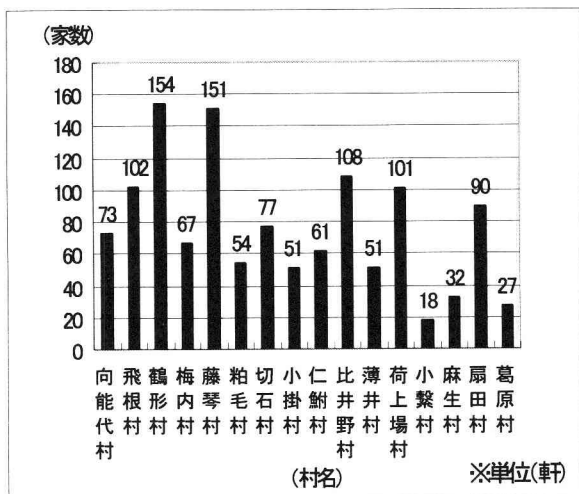


図-4 享保15年 米代川流域におけるまちな家数
(「六郡郡邑記」¹⁷⁾より作成：菅原)

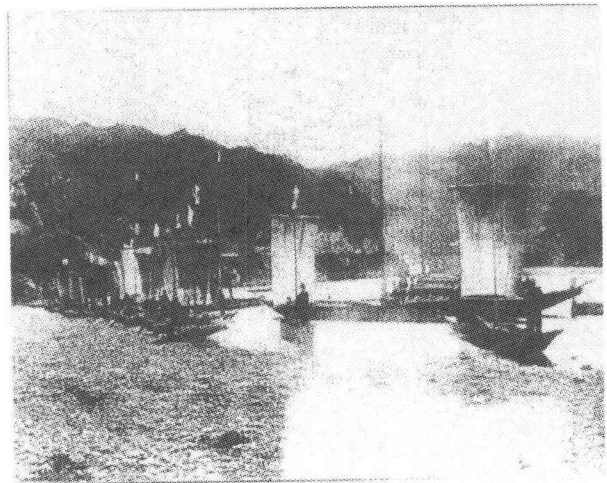
図-4から、鶴形村、藤琴村、比井野村、荷上場村が群を抜いているのが見てとれる。この村々はいずれも二ツ井地区に属しており、港町能代に劣らない賑わいを持っていたと考えられる。この村々の発展の背景には、合流点といった地理的要因や豊富な資源(鉱物)の他に、番所としての役割を担っていたこともある。

(5) 舟運に使用された船

この時代、陸路では羽州街道が整備されていたが、人の移動や廻米が主であった。木材や鉱物の大量輸送を担っていたのはやはり舟運である。産業発展の背景には舟運の存

在が欠かせないことになる。ここで、船についてみる。

船は川の規模や積み荷の種類によって使い分けられた。中流から下流部で活躍した船は、細長く水切りに適した『長舟』と呼ばれた堅固なもので、図-5のような帆長大型船であった。一方、水深が浅く流量が少ない支流では、阿仁川で代表される『ジアイ舟』や船を2艘並べた『ニハイ舟』があり、小型なものであった。



(中央で横になっているのが長舟)

図-5 長舟とジアイ舟(「米代川のあゆみ」⁷⁾より転載)

表-3からもわかるように、こうした船を乗り継ぐ場所に舟着場が誕生していったわけである。積み荷は一度降ろされ、倉庫に保存されたりして次の船に積みかえられた。その間船頭たちは食事や睡眠をとった。こうしてみると舟着場は宿場町的な要素も大いに持っていたことがわかる。そこは住人の生活の場であるとともに、船頭や積み降ろしに携わる人々であふれ日々賑わっていたと考えられる。この積み降ろしの過程が舟着場を発展させた要因のひとつとも言える。

表-3 舟の概要(「米代川のあゆみ」⁷⁾より)

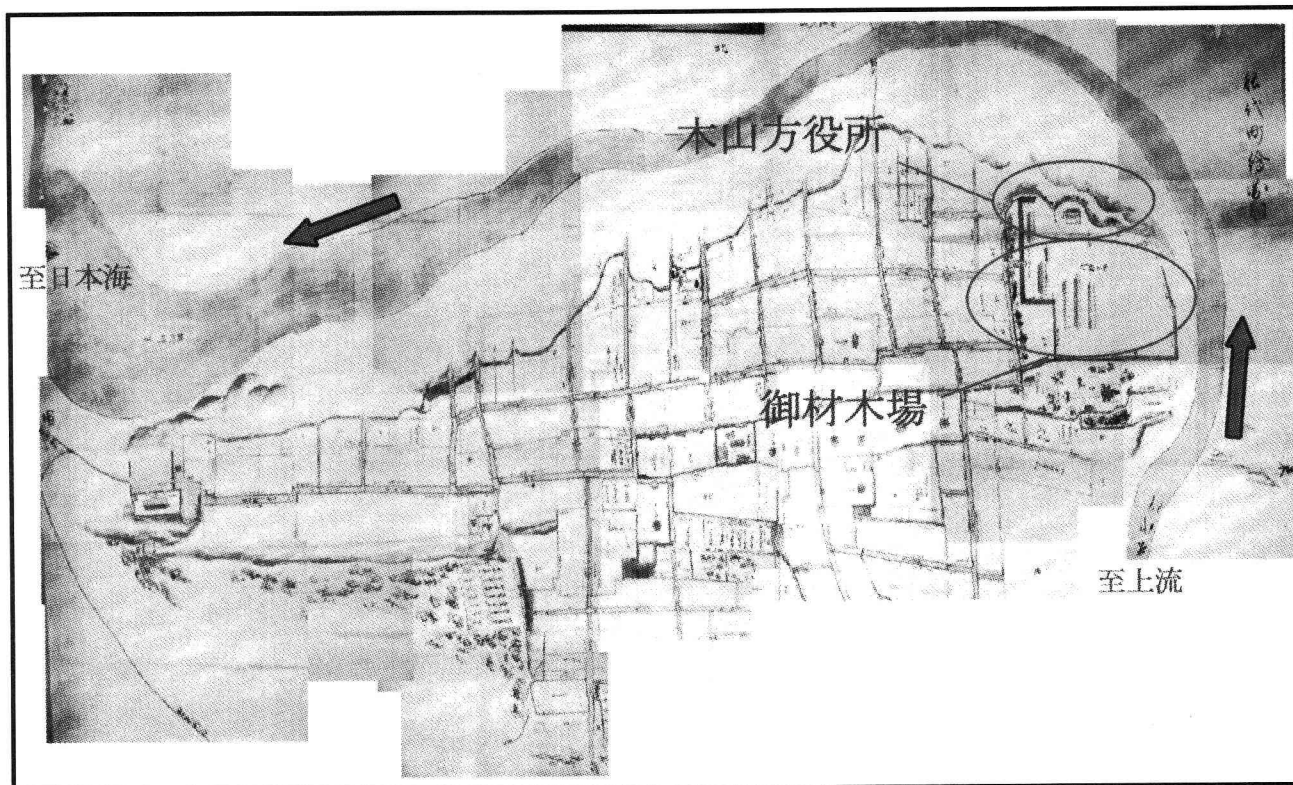
種類	長 舟	ジアイ舟(阿仁舟)
大きさ	長さ 18 m ~ 21 m 幅 12 m ~ 18 m	長さ 12 m ~ 18 m 幅 0.75 m ~ 0.9 m
運行地域	能代~荷上場、下田平、鷹巣、大館など	大館 ~ 花輪 [本流] 荷上場 ~ 藤琴 [藤琴川] 下田平 ~ 阿仁 [阿仁川]
帆の数	7 ~ 13 反帆	1 ~ 3 反帆

※1反帆=木綿幅で66cm、長さ3cmほどの布をいう。
これを横に3枚縫い合わせて帆にした。

4. 能代のまちの変遷

(1) 古地図にみる能代

港町である能代には、多くの物資が集まった。そこで、船の監視や荷口銭を徴収するために『鶴形番所』という役所が置かれた。木材に関係したところでは、『木山方役所』や『御材木場』などが置かれ、まちの中でも重要な機能を



図－6 享保年間 能代町絵図（秋田県公文書館収蔵 撮影、合成：菅原）

有していた。港側にも移出入品を検査する『沖ノ口番所』と呼ばれる役所が置かれていた。

ここでまちの変遷を視覚的に見るため、現在の能代と図－6に載せた享保年間の古地図から諸機能の移動をみてることにする。



図－7 能代周辺図（近代）

まちの形成をみてみると、舟着場から比較的広い道が縦に通り、まちを横断するように広い道がいくつか通っている。まちの上流側、そして港側に役所に関係した機能が数かかっていることが伺える。本来、まちの中核的機能を持つ役所がこの時期にはまちの端に置かれていたことがわかる。藩財政をも支えていたほどの物資の流通が、まちの形成に大きく影響を与えていたことをはっきりとうかがうことができる。

（2）年表にみるまちの様子

能代のまちの発展段階をみる上で作成した年表より、重要な事柄を抜粋したのが表－4である。いくつか事象をあげると以下のようなものである。

a) 盛んに行われた町建て

秋田杉という産業を背景に、承応期（1652）から元禄期（1704）までのわずか50年余りの間に、11町もの町が建てられている。一町当りの規模は定かではないが、この時代に、これだけ限られた地域での町建てとしては異例のことではないだろうか。

また、当時の勢いは災害復旧の記録から何うこともできる。能代では度重なる大地震により火事の被害が多かった。しかし、『わずか11年間の間に全ての町が再建されていた』¹⁷⁾という記録が残っている。その上、死者が300人（1694年大地震）から58人（1704年大地震）に減少しているのをみると、災害に対応した町建てが行われていたと考えることもできる。

b) その他

町建てが盛んに行われていた裏では、早いうちから山林保護育成が進められていた。加藤清右衛門景林（かげしげ）を始めとして、三度の林政改革を経て、長い年月に渡り植林活動が行われた。その結果、現在の日本海沿岸に位置する『風の松原』を誕生させることとなった。

また、興味深い事柄としては、金毘羅神社の存在がある。船の神様を奉るこの神社は、『祭典日ともなると数千人の参詣客で賑わった』¹⁴⁾という記録が残っている。舟がいかに重要な位置に置かれていたかが伺える。

表－4 能代のまちに関する年表（作成：菅原）

15 世紀中頃	野代は、米代川と湊に関連して町建された在町で、秋田氏時代の野代は、清助町、後町、下川端町、大町、上町、万町、中町、の7町が町建てされている ³⁾
1652～1654 (承応期) 1661～1672 (寛文期)	能代湊が盛んになった。(この頃、町の建直しが始まった) ⁵⁾ →6町が町建てされる ³⁾²¹⁾
1681～1687 (天和期 ～貞享期)	秋田杉の輸送が多かった頃が絶頂期で、船の出入りも多く、従って問屋も増え、町の創設も盛んに行われた→1町が町建てされた ³⁾
1694 (元禄7年)	大地震に襲われる ²¹⁾ (被害状況)家数:720軒焼失、412軒(半)潰、土蔵:136焼失、26潰、死人:300人(内)男:127人、女:73人、米:14900石余焼失→藩の救済政策が成功、この年中に復興
1704 (宝永元年)	→1町が町建てされる(年中) ²¹⁾ 再び大地震に襲われる ²¹⁾ (被害状況)家数:758軒焼失、135軒潰、土蔵:61焼失、55潰、死人:58人(内)男:23人、女:35人、米:4755石焼失 →元禄7年の大地震以後、11年間でまちの殆どが再建されていた
1788 (天明8年)	幕府の巡見使随行古川古松軒の「東遊雑記」に「能代は400軒の大概の良い町で北国、九州、大阪の廻船も多数入港し商人多く豪家あり」・・・と ⁵⁾
1804～1818 (文化期)	20あまりの町を形成していたほどであり、定期市の開設より常設店舗や常市並びに特定市として、いち早く発展していた ⁶⁾
1820 (文政3年)～ 1833 (天保3年) に至る11年間	平均9000俵の秋田米が大津に廻米されている事から見ても、秋田藩と上方市場との関連は、第一に西廻り海運によって直接に連繫し、第二には、越前敦賀・若狭小浜を媒介として結ばれていた。 ⁸⁾
1830～1844 (天保年間)	米代川を利用した運搬物資をみると、米・大豆・銅・硫黄などを能代に出し、塩・松前物(水産物・水産加工物)・砂糖・日用品を上流各港に荷上げていたことが記載されている。従って、各河港には舟場集落が発達し、この地を拠点に、その後背地への物資供給地として、また、地場産物との交換地としても、市場開設の立地条件が整い、藩政期に既に定期市の開設が確認されているところである。 ⁶⁾

5. ニツ井のまちの変遷

(1) 年表にみるまちの様子

a) 産業に依存したまち

前述したように、ニツ井地区の発展は豊富な鉱山資源とその地理的要因にある。産業を背景に発展した上流の町の多くは、鉱山町として形成された。『明治31(1898年)の記録だが、阿仁銅山には3000人余りの鉱夫と、その家族を合わせて1万人に上る人々が住んでいた』⁴⁾ という記録もある。この記録からも、最盛期であった加護山精錬所運営期には、いかに多くの鉱山関係者がまちを形成していたかがわかる。

b) 定期市の発展

鉱山町を背景に大きな発展を見せたのが定期市である。仕事を持ってそこに居住していた鉱山関係者や材木関係者が、船でわざわざ近くの大きな町まで買い物に出かけたとは考えにくい。鉱山町という需要があったからこそ、多くの日用品が川を上り、そこに定期市を発展させていった。水無には、『享保期(1716～1735)すでに130軒の市が開かれていた』¹²⁾ という記録があり、『寛政期(1789～1800)にはその数も200軒にも達し、商人の出入りも旺盛であった』⁶⁾ という記録もある。また、享保19(1734年)の記

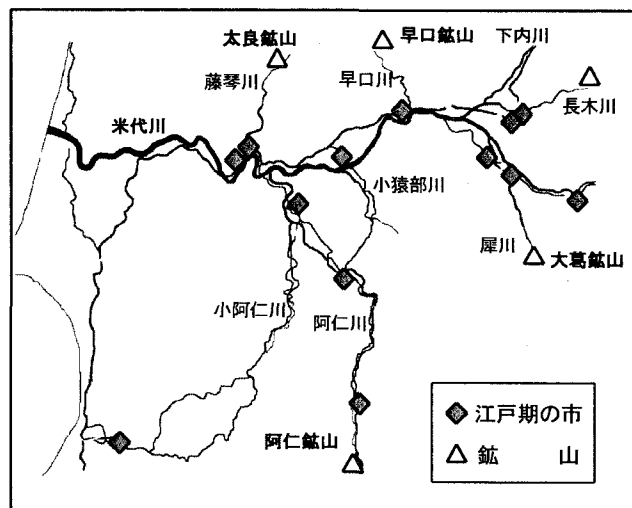
表－5 ニツ井のまちに関する年表（作成：菅原）

1602 (慶長7年)	荷上場でも定期市が開かれ活気づいていた ¹⁰⁾
17世紀中盤 すぎ	乱伐によって林産資源の枯渇が目立つ→取引量減少 没落する木材問屋も出始める。このころ金銀山の衰退も 目立つようになり、藩財政に深刻な影響をもたらした ⁴⁾
1670 (寛文10年)	阿仁銅山の開発 ⁴⁾
1702 (寛文15年)	阿仁銅山藩直営となる ⁴⁾
1721 (享保6年)	秋田(阿仁)銅山、長崎御用銅割当高が全国の35%を 占める ¹⁸⁾
1716～1735 (享保年中)	水無は阿仁町の銀山町に連続する鉱山町であり、この 時期にはすでに130軒の市が開かれている ¹²⁾
1751～1763 (宝暦年間)	秋田杉が3分の1に減って藩の財政に大きな影響を及ぼ した ⁴⁾
1762 (宝暦12年)	民林の振興を主体とする →植林はいつこうに進ま ず逆効果・・・
1774 (安永3年)	加護山精錬所ができる ¹¹⁾
1789～1800 (寛政期)	水無の市はこの時期200軒に達し、鉱山労働者・銅山方 を相手とする商人の出入りも旺盛であった。それに、阿 仁川を利用した「阿仁船」と呼ばれた川舟の運航も注目 される ⁶⁾
1876 (明治9年)	比井野と薄井両村が合併してニツ井村となる ⁶⁾
1897 (明治30年)	阿仁銅山の文明の発達は著しく、この年には鉱山事務 所に最初の電話が開通 ⁴⁾
1898 (明治31年)	阿仁で最初の電灯が灯った ⁴⁾ 銅山の最盛期で、古 河工業では足尾銅山に次ぐ産出量を誇っていた ⁴⁾ ニツ井舟場は水路と陸路の結節点として重要な役目を 担っていた。特に能代一大館間を往復する「郵便船」の 定日停泊地として知られていた。定期市が開かれ、ま ちは活気づいていた ¹⁴⁾
1902 (明治35年)	町制を施行してニツ井町となった ⁶⁾

録に、『今から260年以上前にニツ井市場が開かれている』

¹²⁾ とあることから、ニツ井地区の流域のまちは、産業関係者でその大部分を形成し、そこに住む人々の日常生活の営みが定期市を発展させ、まちを発展させたと考えられることができる。

図－7は、米代川流域の定期市、及び主な鉱山の所在地をあらわしたものである。ここで目に付くのは、主流沿い



図－7 流域における市、鉱山の分布図

よりも支流・合流地点に多くの定期市を有するところである。確かに、本流沿いには多くの船着場や宿場町が存在したが、そこに集まる人々は、その場で生活をしているわけではなく、通過点の一つであり定期市の重要性もそんなに高くないだろう。それに比べ支流に位置する二ツ井や阿仁といった産業を背景としたまちは、そこに人々の生活があり、定期市を必要とし、それだけ多くの需要があったからこそ発展を遂げたのであろう。

6. 秋田藩・南部藩間における物流の特徴

文献調査^{18) 19) 20)}から両藩間において物流が行われていたことは明らかである。米代川における物流が、秋田藩、南部藩の間にどれ程の影響を及ぼしていたかはまだ課題として残るが、両藩間における物流には、陸路・水路の二つのルートが存在することがわかった。^{13), 20)}ここで両ルートにおいてポイントとなる地点が扇田の舟着場である。陸路は街道・馬を使って、扇田を通して秋田に入った。水路においては米代川から扇田舟場に入り、能代から移出された。ただし、水路において米代川を利用できたのは氷のはらない冬期以外の季節だけであった。冬期において、南部藩は北上川を利用していたことになる。

物資についてみると、鉱山の盛んであった鹿角地方（南部藩）からは鉱物が多く秋田に入ってきた。また特徴的な物資は「塩」である。『能代から送られてくる旅塩（他国から入る塩）が、鹿角郡へ多く入ったことは、今でも古老の伝える話である。』¹³⁾という記録があるように、能代港（秋田藩）からは、「塩」が多く南部藩に上った。これらの事象から、お互いの不足とするものを補い合っている関係が見て取れる。

現段階では、ある程度の物資とルートしかわかっていないが、両藩間における物流の全容を把握するには、季節的要因や通行税、また過去の論争といった様々な事柄を考慮する必要がある。

7. 鉄道開通の影響

『奥羽本線敷設の声が出たのは、明治18年（1885）のことである。』²¹⁾

この計画が進むにつれて、『秋田県下の各町村では、その路線経路の誘致合戦を激しく展開するようになった。』⁴⁾その一方では、鉄道敷設に関して、農業の衰退、駅の開設に伴う風俗の乱れなどを憂慮する町村もあり、鉄道開業によって従来からの河川交通が衰退するのではないかという理由から敬遠する地域も多かった。

結局、奥羽本線の全線開通までには12年間の歳月を要したが、明治38年（1905）9月15日、全線開通に至った。

奥羽本線開通により、これまで手の届かなかった東京、横浜といった日本の中心部と結ばれた意味は大きく、秋田の交通・運輸体系は従来の水運中心から鉄道へと変化をきたした。水運による米の移出量の移り変わりは、表-6の通りである。

表-6 水運による米の移出量の移り変わり

	移 出 量
明治36年（1903）・・・開通前	この年を100とする
明治38年（1905）・・・開 通	68.5
明治39年（1906）・・・開通後	48.6

（『阿仁町史』⁴⁾より作成）

鉄道の開通により、水運の需要が減少していく様子をはっきりと伺うことができる。『運輸体系が変化するにつれ、秋田米の市場、木材の取引も従来の関西、北海道中心から、東京へと変わっていった。』²¹⁾

鉄道の開通に伴い、産業の体系も、流域から内陸部へと変化を見せていった。それまで物資の集散地として栄えた能代などの河港や、阿仁、二ツ井といった山間部のまちは急速に衰退していった。かわって鉄道の駅を中心とする新たな集落を発展させていったのである。

7. おわりに

舟運とまちの形成の発展要因の関係をまとめると次のようになる。

年表から能代のまちの変遷をみたとき、その発展要因に港の機能が大きく影響していることは明らかである。どの時代においても、港を核としたまちの形成が見られた。その中で、港に出入りする物資が木材→鉱山物→日用雑貨と変化する中、まちをとりまく人々も変化していることがわかった。労働者のまちから商人のまち、といった性質の変化に伴いまちの性格も変わっていったと考えられる。

二ツ井地区は、林業と鉱業を背景として栄えた地域である。ここにおいて支流の影響は大きいといえる。米代川の中流域に位置する二ツ井地区は、荷上場を中心にそういった支流から運ばれてくる物資の恩恵を受け発展していった。運ばれたのは物資だけではなく、定期市の発展や当時の山間部には考えられない最新技術なども入ってきた。そういった流域の地域を結びつけるためにも舟運の存在は欠かせないものであった。この地域においては、まさに発展要因となるべきものが全て揃っていたように考えられる。

参考文献

- 1) 川村公一：『米代川 その治水・利水の歴史』、無明舎出版 pp.32～33 1994. 3
- 2) 秋田県：『秋田県史 第五巻 明治編』、櫛加賀谷書店 p.395 1977. 11
- 3) 秋田県土木部：『秋田県土木史 第二巻』、(社)秋田県建設技術センター pp.14～15 1990. 3
- 4) 阿仁町：『阿仁町史』、阿仁町史編纂委員会 pp.91～94, pp.99～108, pp.129～131, pp.169～170, pp.365～367, pp.697～698 1992. 10
- 5) 秋田県土木部：『秋田県土木史 第三巻』、(社)秋田県

- 建設技術センター pp.108～113 1990. 3
- 6) 仙道良次：『秋田県の定期市』, 川井書店 pp.3～8,
pp.41～47, pp.54～69 1999. 6
- 7) 『米代川のあゆみ』, 国土交通省東北地方整備局能代工
事事務所 pp.25～27
- 8) 秋田県：『秋田県史 第三巻 近世編 下』, (株)加賀谷
書店 pp.203～209, pp.351～352, pp.446～449
1977. 4
- 9) 半田市太郎：『秋田の歴史』, 秋田県地域社会研究会
pp.105～109, p.120 1895. 8
- 10) 秋田県二ツ井：『GURURI ふたつ い きみまち百科』
- 11) 二ツ井町町史編纂委員会：『二ツ井町史』, 秋田県山本
郡二ツ井町 pp.4～9, pp.227～231, pp.275～281,
p.433, pp.503～505 1977. 3
- 12) 二ツ井町史編纂委員会：『菊池文書』, 秋田県二ツ井町
pp.631～632, pp.636～639 1996. 2
- 13) 松橋栄信：『米代川の舟運』, よねしろ書房 1977.
11
- 14) 野添憲治：『図説 秋田の歴史 上巻』, 無明舎出版
pp.52～53, pp.108～111, pp.156～159 1984. 11
- 15) 秋田叢書刊行會：『秋田叢書 第二巻「六郡郡邑記」』
1929. 1
- 16) 清水勝：『図説 秋田県の歴史』, 河出書房出版 pp.52
～55 1987. 7
- 17) 能代木材産業史編集委員会：『能代木材産業史』, 能代
木材産業連合会 pp.150～161, pp.183～229, pp.288
～295 1979. 12
- 18) 大館市史編纂委員会：『大館市史 第二巻』, 大館市
p.87, pp.98～100, pp.348～351, p.424, p.476, pp.496
～497, p.526, p.542, p.556, p.566～568, pp.572
～574 1978. 3
- 19) 秋田県立秋田図書館：『国典類抄 第十九巻 雑部二』
秋田県教育委員会 p.857 1984. 3
- 20) 森嘉兵衛：『舊南部藩に於ける天保度の大飢饉
と其の対策』, 岩手縣師範学校 p.2, p.8, p.66
1937. 11
- 21) (株)トレベルメイツ社：『秋田県風土記 歴史と人物』,
秋田県書店組合 p.144, p.170 1983. 6
- 22) (株)組本社：『人づくり風土記』, (社)農山漁村文化協会
pp.110～116 1989. 7
- 23) 理学博士 斉藤サネ則：『雄物川の河川交通』
- 24) 『北上川の水運』, 北上市立博物館
- 25) 『最上川－歴史と文化－』, 読売新聞山形支局
- 26) 『信濃川百年史』