

る阿仁川、藤琴川には船着場が形成された。これは藩の指定によるものではなく、流域の村落にはそれぞれ船着場があり、それが村の規模や林業・鉱業都市との位置関係、番所や蔵所・市の有無によって重要性が変化した。

木材・鉱業生産物などの輸送品は重量が大きく、舟運に頼っていた。特に鉱山町における鉱産物の移出と鉱山用材や食料・生活品など需要物資の輸送は、経路となった阿仁川周辺に船場と蔵宿(物資の一時貯蔵地)が設置され、また船場集落を発達させた。舟運がひとつの産業としてまちの重要な発展要素となっていた。船場がまちに与える影響として、宿駅に比べて、負担であったというよりも、住民にとって仕事の提供または収入を得る機会が増えるという意味合いのものであったようである。

また、当時の市の開催地を見てみると⁶⁾、川と大きな関連性がある。当時の藩の政策として在方商人の成長を抑制するため、市の開催地は非常に限定されていた。その開催地の特徴を見ると、まず給人町であった大館・十二所があげられるが、大館は支流の長木川・下内川の米代川からの分岐点であり、大館・十二所ともに隣藩との藩境であった。支流の藤琴川の比井野・荷上場、綴子川・小猿部川の鷹巣、早口川の早口、犀川の二井田・扇田など米代川と支流の分岐点に市が許可されていた。この背景にはそれらの支流の上流には鉱山があるなど、藩の政策としての鉱山町の維持や鉱山活況が周辺都市に好影響を与えていたことが考えられる。阿仁鉱山へつながる阿仁川の流域には中継部の木戸石・米内沢、鉱山町の水無に市が開かれ、他地域よりの物流・商業活動が盛んであった。商人はこれらの市を船で商品を運びながら巡回していた。

3. 物資輸送の実態—阿仁鉱山廻米を例に—

秋田藩は院内銀山や阿仁銅山など日本有数の鉱山を有していた。なかでも阿仁銅山は鉱山人口 5000 人を超える一大鉱山町であった。そのため、そこで暮らす人々の食料をはじめとした物資需要は莫大なものであり、その供給は鉱山運営に力を入れていた藩指令によって行なわれていた。なかでも米の需要は年間一万石にも及び、周辺の村落のほか、米代川流域や遠くは城下町久保田や仙北地方から港(土崎—能代)を経由して輸送されることもあった。これらの輸送経路とその

量は時代により変化する。当初は近隣の村落に鉱山に回す米の余裕がなく、主に仙北米を能代経由で米代川を遡上して運んでいた。その後は、できるだけ地元からの調達につとめるようになり、文化9年(1812)には鉱山米 12,000 石のうち 7,200 石を地元から供給していた。また能代からの回送は川を遡上しなければならず、その労力は大きく、後に阿仁と仙北の角館を直接結ぶ大覚野街道の整備が進められ、峠超越で仙北米の輸送が行なわれるようになった⁷⁾。これには年貢米の輸送が秋から冬にかけて行なわれるため、川の凍結・渇水により舟運が利用できないことも影響し、ソリでの輸送が可能な大覚野街道の開通など、より効率のよい輸送システムを模索していたと考えられる。しかし実際にはどこから米を供給の仕方はその場しのぎの感が強い。米代川中流域の二井田村では本来の能代への年貢米の納入に対して、阿仁鉱山への納入には 2 倍近い輸送経費がかかり、舟運が利用できない場合の代替交通として人背や馬を利用する場合はもっとより高い経費がかかった⁷⁾。

4. まとめ

当時の政策として利益独占のために、鉱山町における物資需要・供給はすべて藩の運営で行なわれていた³⁾。そのため、周辺都市に直接的な恩恵は少なかった。しかし、輸送産業においては鉱山周辺の都市、または港町とを結ぶ中継点に舟運による輸送産業で栄えたまちができた。街道沿線都市の伝馬役負担に比べ、舟運がまちにもたらす好影響がより大きかったといえる。本研究は文献による調査であったため、定量的な分析があまりできなかった。今後は舟運と街道の相互利用実態や絵図をもとにまちの交通施設と構造の研究などが考えられると思う。

《参考文献》

- 1) 渡辺信夫『東北の街道 道の文化史いまむかし』無明舎出版
- 2) 「天和元年十一月 領中大小道程」秋田県庁所蔵
- 3) 塩谷順耳ほか『県史 秋田県の歴史』山川出版社
- 4) 松橋栄信『米代川の舟運』よねしろ書房
- 5) 今村義孝ほか『新秋田叢書』歴史図書社
- 6) 仙道良次『秋田県の定期市』川井書店
- 7) 小沼洋子、高橋秀夫『秋田高専研究紀要第 14 号』
「阿仁鉱山廻米についての覚書—領国市場の一側面—」