

## 酒田における輸送形態の変化と都市の変遷に関する基礎的研究\*

A Basic Study on the Revolution of Transportation and City in Sakata

佐久間 美紀\*\* 天野 光一\*\*\* 島田 真一\*\*\*\*

By Miki Sakuma Koichi Amano Shinichi Shimada

〔要旨：〕 現在人口約 10 万人の酒田市は、寛文 12 年の河村瑞賢の西廻り航路の整備により幕府御城米船等で賑わった酒田湊と、最上川舟運の発達により発展してきた海水運都市である。本研究では、主に明治～昭和（昭和 51 年の酒田大火まで）の酒田における舟運から鉄道への輸送形態の変化が、酒田の都市の変遷にどのような影響を与えたのかについて、文献や統計資料を参考に明らかにすることを目的とする。

時代区分は、酒田に鉄道の導入された時期や、最上川舟運の盛衰に関連付けて、対象期間を大きく 4 つに区分し各時代について各章で詳しく述べる。

### 1. はじめに

酒田は山形県の西北部の日本海に面し、最上川の河口に位置している都市で、古くから最上川舟運と西廻り航路による物資の集散地として発展してきた都市である。舟運や海運を中心地として栄えてきた都市なのだから、一般的に考えれば、鉄道の普及により役目を失い衰退していくはずだが、酒田は鉄道普及後も発展を続けていた。

### 2. 対象都市酒田について

山形県酒田市は、山形県内をほぼ西流して日本海に流れ込んでいる最上川の河口にある酒田湊を中心として発達して来た都市です。

中世の酒田湊は最上川の左岸にあったがたびたび起こる河川の洪水によって最上川の流路や水深が変化したため、それまで船着場のあった袖の浦よりも川北のほうが荷物の集散場所を確保する上でも便利になった。そのため、1492 年（明応元年）頃に、向酒田（袖の浦）より当酒田（最上川北岸）への移転の気運がうまれ、1504 年（大永 2 年）頃から約 100 年にわたって移転がおこなわれた。三十六人衆の家や多くの寺も川北に移転した。

移転後、町並みを立てるさいに、鎮守である日枝神社の祭礼の日である旧暦 4 月中の申の日に、太陽が日本海に沈むまっすぐの線、正中線を選んで一ノ町から

七ノ町まで町割りをして本町とし、酒田の背骨である都市軸とし、主たる間丸仲間が居住して酒田町の根幹としたとの伝承がある。

川岸に船着場や倉庫を造り、本町並びに河岸八町が成立して豪商が軒を並べる繁華街となった。これが現在の酒田の創始と考えられる。

1600 年（慶長 5 年）の関ヶ原合戦で西軍の敗報が伝わり東禅寺城（亀ヶ崎城）は最上軍の攻撃をうけ翌年の 1601 年（慶長 6 年）に開城した。この攻撃により町は全焼した。

その後東禅寺城主となった志村伊豆守が再建した町並みは 1976 年（昭和 51 年）の酒田大火まで基本的に変わることがなかった。

### 2. 時代区分

近世酒田を最上川舟運・鉄道・陸路・海運などの交通形態に関連付けて、大きく 4 つに区分する。

明治中期に奥羽線が新庄まで開通するまでを「舟運再興期」（1868 年（明治元年）～1898 年（明治 31 年））、最上川に沿うように陸羽西線（陸羽横断鉄道）が開通し物資輸送形態に変化みられた時期を「舟運衰退期」（1899 年（明治 32 年）～1914 年（大正 3 年））、日本海側に羽越線が開通し酒田港を中心とする海運に変化がみられた時期を「海運衰退期」（1915 年（大正 4 年）～1928 年（昭和 3 年））、酒田港を中心とした海運（貿易）に変化がみられた時期を「海運再興期」（1929 年（昭和 4 年）～1976 年（昭和 51 年））とする。

表 1 に時代区分の概略を示す。

\*keyword：明治～昭和、都市の変遷、交通形態

\*\*学生会員 日本大学大学院理工学研究科社会交通工学専攻

\*\*\*正会員 教授 工学博士 日本大学理工学部 社会交通工学科

\*\*\*\*正会員 副手 日本大学理工学部 社会交通工学科

〒274-8501 千葉県船橋市習志野台 7-24-1)

表一 1 時代区分と略年表

| 時代     | 舟運再興期<br>明治元年～明治31年                                                                      | 舟運高揚期<br>明治32年～大正3年                                                            | 海運高揚期<br>大正4年～昭和3年                                   | 海運再興期<br>昭和4年～昭和51年                                                                |
|--------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 主な事象   | ・問屋や川船業者が多く住んだ船場町が中心街として栄えた<br>・庄内大地震が起きる (明治27年)                                        | ・地震の被害のひどかった船場町はさびれたままで、商業の中心は中町・内町・駅前通りへ移った                                   |                                                      | ・酒田に市制が施行され酒田市となった (昭和8年)                                                          |
| 最上川舟運  | ・最上川舟運の改正が行われる (明治5年)                                                                    | ・最上川を航行する貨物船の数が減少し始める (明治32年～)<br>・最上川舟運おとろけ減する (大正3年)                         |                                                      |                                                                                    |
| 鉄道     | ・奥羽線の敷設が決定する (明治25年)                                                                     | ・奥羽線が新庄まで開通する (明治36年)<br>・陸羽横手鉄道 (陸羽西線) の工事が始まる (明治44年)<br>・陸羽西線が全線開通する (大正3年) | ・酒田駅・浜ご臨時線が敷設される (大正4年)<br>・羽越線 (新津・秋田) 全線開通 (大正3年)  |                                                                                    |
| 海運     | ・港湾整備の立ち遅れから移出入量が落ち込み始める (明治7年)                                                          | ・西回り定期航路が開始される (明治11年)<br>・酒田・函館・エトロフ間定期航路が開始される (明治44年)                       | ・西回り航路が廃止される (大正5年)<br>・酒田・新潟間定期船廃止 (大正9年)           | ・酒田港が第二種重要港湾に指定される (昭和4年)<br>・酒田港が第1種重要港湾に指定される (昭和13年)<br>・酒田港が重要港湾に指定される (昭和26年) |
| 商業・運送業 | ・最上川舟運を利用した回漕会社の設立が活発となる (明治2年～)<br>・酒田回漕問屋組合が興業 (明治24年)<br>・酒井家が山居部分を購入し倉庫を設立する (明治27年) | ・山居倉庫が涂目に支庫を設立 (大正2年)<br>・廻船問屋が山居倉庫社へと転換した                                     | ・山居倉庫が藤島と砂越に支庫を設立 (大正8年)<br>・山居倉庫が本橋と遊佐に支庫を設立 (大正9年) |                                                                                    |

### 3. 明治時代までの酒田の交通形態

最上川は古くから交通路として利用され、はるか昔から朝廷へ送る産物や、国府や郡役所と都との間の官人の往復や貢納の運搬に利用されていた。江戸時代初期において、最上川舟運は主として内陸諸藩の蔵米輸送路として開発され、河村瑞賢によって西廻り航路が開発されると、官米・蔵米のみならず内陸特産品の上方輸送路として隆盛を極めた。

最上川の航行は最上郡清水まで酒田船で上り、旅人や荷物の運送を行っていて、清水は最上川を上り下りして荷物を売りさばく船々の寄合地点であった。酒田からの荷物は船で清水に上らせ、そこから山形方面には馬で荷継ぎをしていた。慶長19年に最上家親が清水の川船中継駅は廃し、村上郡大石田まで酒田船をのぼらせ、大石田を荷物の積み下ろし場とした。このことにより、大石田がにわかに栄えたのに対し清水は急激に衰微してしまった。酒田からの荷物は大型の酒田船でさかのぼり、大石田から上流に上るには大石田船を用いた。大石田は、酒田と同様に倉庫・問屋・川船業者が軒をつらね最上川筋では酒田につぐ川湊となって栄えた。図-1に最上川沿いの主な河岸場の位置と、先に述べた大石田と酒田の主な移出入品について示す。

元禄・享保期、酒田と大石田川筋による物資輸送が増大した。酒田および中継河岸における物資集散の隆盛のあらわれであり、それらの町場や市場のいちじるしい発展をもたらした。このことにより、酒田湊町の戸数も1656年（明暦2年）は1277軒であったのが、1683年（天和3年）には2251軒まで増加した。

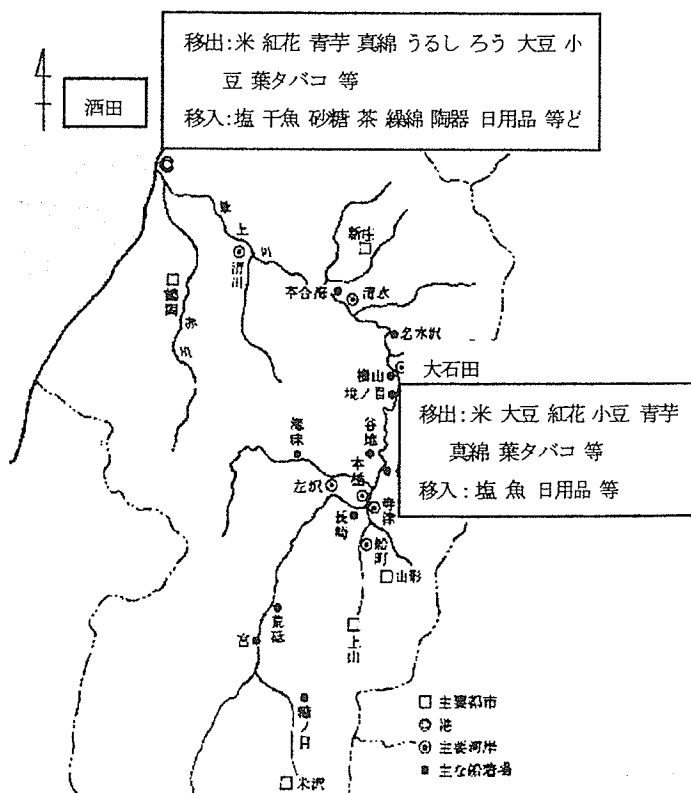


図-1 藩政時代の最上川沿いの河岸の位置  
(横山昭男、「最上川と羽州街道」の原図に加筆)

そして、元禄・宝永年間に海船や川船の発着にあたり、荷物の下ろしを生業とする人々が集まる船場町が新しく出現した。そこがやがて酒田の中心となって発展した。

内陸からの運送品の主なものは、原料ないしは半製品と農産物であった。上方および江戸への廻船の帰りに舟に積まれ、酒田から最上川の上り荷として移入されたものは、この地方には産出しない物や、あるいは産額が少なく満たしえない物が多かった。各種小間物など極めて広範囲にわたっていた。上り荷・下り荷は具体的にはどのようなものがあつたのか、表－2にまとめる。

表－2 主な輸送品

| 下り荷           | 上り荷           |
|---------------|---------------|
| 青芋 紅花 タバコ 油 漆 | 反物 蚊張 合羽 紙類 茶 |
| ろう 絹糸 米 大豆 小豆 | 砂糖 塩 肴類 漆物 畳表 |
|               | 乾物類 陶磁器       |

(酒田市史 参照)

最上川沿岸の諸藩の米穀および幕府直轄領の御城米(貢米)は、最上川を下して酒田に集められた。これらの米を買い入れるために西国の船が酒田に入港するようになったので酒田湊は空前の発展を遂げた。米穀の流通は、各藩によってそれぞれちがっていたが、沿岸諸藩の米穀や幕府直轄地の城米の輸送は最上川で酒田に下し、庄内地方の産米は最上川・新井田川・赤川・藤島川・京田川などの各河川を利用して酒田に積み下ろし、酒田から海船で敦賀経由で大津、大坂あるいは敦賀経由で大津、大坂あるいは江戸に移出された。酒田に積み下ろされた城米及び各藩の売払米は、それぞれ藩有その倉庫あるいは商人の町蔵に保管されたり、酒田で売払われるか、あるいは敦賀に送られ敦賀で売払われるか、大坂まで送られ売却されていた。一方城米は主として大垣から桑名に下げ、そこから再び海船に積んで江戸に輸送されていた。

このように酒田に集荷された公私領米は酒田または敦賀・大津・京都・大阪・江戸などにおいて売払われた。

#### 4. 舟運再興期について(明治元年～明治31年)

幕末から明治始め頃、商品流通が急速に発展した。そのため、最上川支流の新井田川でのみ運航を許可されていなかった非公認の小鵜飼船もが本流の最上川を航行するようになり、舟運体制が大いに混乱した。そこで1872年(明治5年)に弱体化した輸送力を強化し、年貢米の輸送を円滑にする目的で、最上川舟運の改正が行われた。主な改正内容は特定の積出河岸を廃止すると共に、大小舟の運行を自由とするというものだった。その結果、江戸時代以来の舟運体制は解体し、年貢米の回漕は自由運漕で行われることとなった。

改正により、最上川を運航する舟が増えた。その結果、1879年(明治12年)5月に最上川舟運を利用した回漕会社が酒田町に設立したのを始めとして、その後回漕会社の設立が活発となった。

回漕会社は米の保管場所として蔵を持つようになり、そこで米の保管と米券の発行が行われた。

この時代、酒田には鉄道や道路はなく、全ての物資輸送手段が

最上川舟運であつたことから、問屋街や川船業者が多く居住していた、船場町や河岸八町が酒田の中心街として栄えていた様子がうかがえる。

#### 5. 舟運衰退期について(明治32年～大正3年)

改正により再び発達していた最上川舟運も、奥羽線が新庄まで開通すると、内陸相互の物資輸送形態が舟運から鉄道へと変化し、そのことから明治30年代徐々に衰退していった。

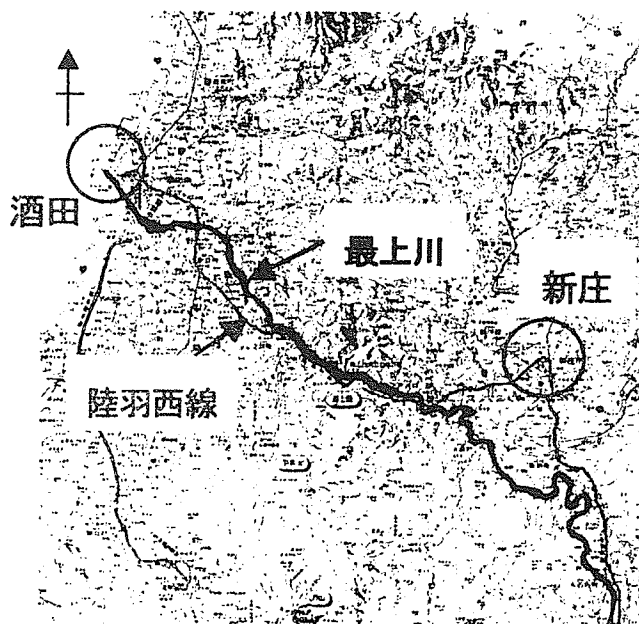
最上川舟運の衰退していく様子は表－3の明治30年代の最上川貨物船数の変動からも読み取ることができる。

表－3 最上川貨物船数の変動

| 年代    | 小鵜飼船 | 無棚船  | 合計   |
|-------|------|------|------|
| 明治31年 | 242艘 | 233艘 | 475艘 |
| 32年   | 237艘 | 225艘 | 462艘 |
| 33年   | 220艘 | 219艘 | 439艘 |
| 34年   | 184艘 | 204艘 | 388艘 |
| 35年   | 138艘 | 199艘 | 337艘 |
| 36年   | 116艘 | 184艘 | 300艘 |

(酒田市史 参照)

しかし、最上川舟運はその後も新庄駅に着いた貨物を酒田方面に運ぶ手段として、数は減少したもののまだ重要な役割を担っていた。しかし、1914年(大正3年)に陸羽横断鉄道(現在の陸羽西線)が新庄―酒田間に開通したことによって大きな打撃を受けほぼ消滅した。この原因としては、陸羽横断鉄道が最上川にほぼ平行して開通したことが考えられる。図－2に陸羽西線の路線図を示す。



図－2 陸羽西線の路線図

酒田に鉄道が開通し駅ができると、それまで船場町や本町にあった廻船問屋や回漕会社は陸路型の運送店に転向し、駅前通りに移り店を構えた。駅前通りには運送店の看板や待合所

が多く建ち並んだ。

鉄道開通により、酒田米穀市場関係者は、鉄道沿線の主要駅に米券倉庫の分散をくわだて、山居倉庫の支庫を各駅に設けた。このことから、それまで酒田港から積み出していた米が、陸上運送に分散された。

かつて栄えていた船場町や河岸八町は、1894年（明治27年）の庄内大地震による被害もひどかったということからさびれたままで、商業の中心は中町・内町・駅前通りへと移った。

図-3に舟運衰退期の酒田の商業の中心地を示す。

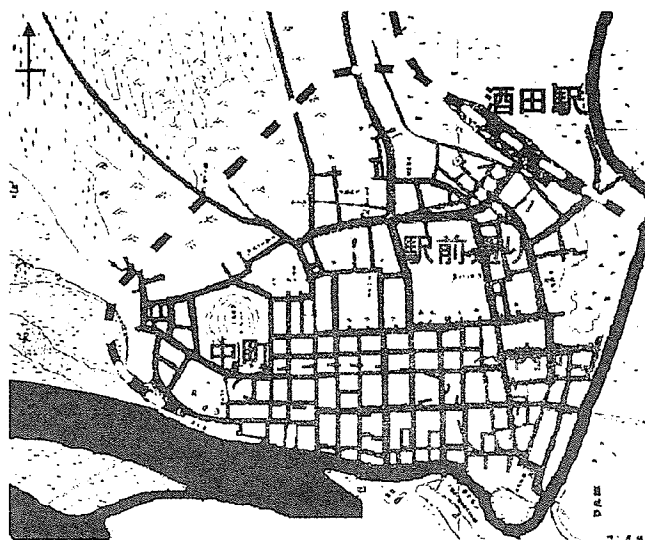


図-3 舟運衰退期の商業中心地

#### 6. 海運衰退期について（大正4年～昭和3年）

酒田港を中心とする海運は内陸部の物資の輸送形態が最上川舟運から鉄道輸送へと変化しても、舟運衰退期においては背後地省内地方を支える輸送手段として重要性を保持していた。

しかし、1914年（大正3年）から新津と秋田を結ぶ羽越線の開通が進むにつれ、本来の重要性を失い、徐々に衰退していった。明治初期から続けられてきた西廻り航路は1916年（大正5年）に廃止となった。この原因としては、羽越線が日本海側を縦断し主要な都市を結んだため、酒田から海運で物資を運ぶ必要がなくなったことが考えられる。

図-4に羽越線の路線図を示す。

このころは大戦景気の中ということから、米価が値上がりした。そのため、農村とくに地主、富農層を潤し、酒田の商業にも活力を与えた。酒田米穀取引所でも活発な商いが続き、取引所を中心とする米穀業者の存在は大きく、酒田の経済界の動向に大きな影響をもたらした。

この時期の酒田には同業社の組合がたくさんあり、それらの組合の連絡と統一をはかり、商工業の発展のために、1919年（大正8年）に酒田商工業組合連合を結成し事務所を商工会議所内に置いた。

「1920年（大正9年）頃になると、鉄道など陸上交通機関の整備も進み、最上川改修工事や酒田港湾の修築なども行われ、市制に向けて酒田町の内容・外形ともに面目を一新しつつあった。」という記述が酒田市史みられた。

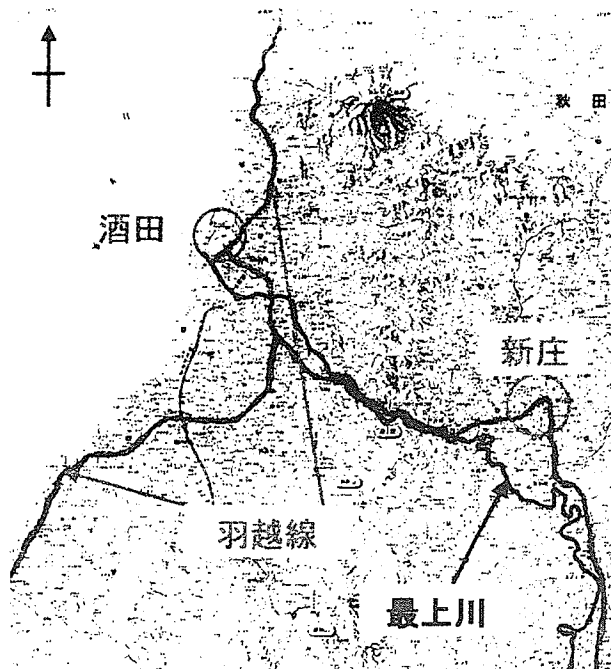


図-4 羽越線の路線図

#### 7. 海運再興期について（昭和4年～昭和51年）

1933年（昭和8年）2月22日、ついに市制施行が官報に発表され、同年の4月1日の市制施行が確定した。市制が施行された後、都市計画法が適用された。さらに、都市計画区域と市内中枢部を30分以内で結ぶことのできる放射状の交通網の整備が必要とされ、1933年（昭和8年）12月には都市計画街路網の設計が完成した。

駅前通り・鷹町・内町・中町・本町一丁目は商業地区、新町・光ヶ丘・南北千日堂前・鶴渡川原・浜畑一帯が住宅地区、中平田村浜田・中ノ口町・山王堂町の一部が未指定地区と、それぞれの都市計画の地区指定が決定された。

この頃の酒田港の様子として、酒田港は最上川の河口港であるが故に流出土砂によって悩まされていた。特に1944年（昭和19年）の豪雨によって最上川が出水し、土砂が流出し堆積したことにより河口の水深は浅くなり、また、港の生命ともいえるべき防波堤及び港の基礎工事が不十分だったため、船舶の出入りには非常に危険な状態であった。しかし酒田港は東北地方における重要な物資の集散地であったため、閉港はさけたかった。そこで、港の機能を維持し、その効率を発揮させる目的で1946年（昭和21年）に「酒田港湾維持連盟」が結成され、港湾の浚渫工事、そして開港に向けて動き出した。

港の改良工事がすすみ、1948年（昭和23年）1月1日、酒田港はついに開港場に指定され、日本を代表する国際港として名乗りをあげた。その後、1950年（昭和25年）には港内の浚渫作業が順調に進み、西埠頭7.5メートル、東埠頭5.5メートルの水深を維持し、これにより4000トン級の船舶の出入りが可能となるなど、港の整備は進んだ。そして、1951年（昭和26年）には重要港湾に指定され、山形県の海の玄関口として、以後山形県の総合開発計画の中でも重要な位置を占めていった。

## 8. 結果

結果として以下のようなことがあげられる

- ① 酒田は、古くから最上川舟運と西廻り航路の物資の集散地として発展してきた都市ということから、最上川沿い、湊周辺に問屋街が集中し発展していた。
- ② 陸羽西線が開通したことにより、最上川舟運は消滅する。この原因は陸羽西線が最上川にほぼ平行して開通したことによる。
- ③ 陸羽西線が開通し酒田駅ができると駅前通りの開削が進み、それまで最上川沿いに集中していた回漕問屋が陸運会社へ転職し駅前通り周辺に移り駅前が栄えた。酒田の問屋商人は鉄道開通へきちんと対応し転職をした。
- ④ 昭和8年2月22日、ついに市制施行が官報に発表され、同年の4月1日の市制施行が確定した。市制が施行された後、都市計画法が適用された。さらに、都市計画区域と市内中枢部を30分以内で結ぶことのできる放射状の交通網の整備が必要とされ、昭和8年12月には都市計画街路網の設計が完成した。駅前通り・鷹町・内町・中町・本町一丁目は商業地区、新町・光ヶ丘・南北千日堂前・鶴渡川原・浜畑一帯が住宅地区、中平田村浜田・中ノ口町・山王堂町の一部が未指定地区と、それぞれの都市計画の地区指定が決定された。
- ⑤ 国内輸送については、鉄道との競争で衰退の一途をたどっていく酒田港は、重要港湾の指定後、貿易の相手を鉄道の届かない海外へと転換し、日本を代表とする国際港として名乗りをあげその後は国際貿易の拠点として栄えていった。
- ⑥ 最上川舟運から鉄道への輸送形態の変化に商人が対応したからこそ、酒田は継続的に発達した。

## <参考文献>

- 1) 酒田市史編さん委員会：酒田市史 改訂版 上・下巻  
酒田市
- 2) 横山昭男：最上川と羽州浜街道、古川弘文館、pp117-121、  
2001年6月
- 3) 横山昭男：近世河川水運史の研究
- 4) 山形大学付属郷土博物館：山形県の歴史、pp125-127、1960  
年12月
- 5) コミュニティ新聞社：酒田湊繁盛史
- 6) 酒田市立資料館所蔵：都市地図、明治・大正・昭和