

# 北上における近代交通の発達

2013年9月8日

北上市立中央図書館  
近世・近代文書調査員 菊池國雄

北上市は東北地方の中心軸に位置する。江戸時代、宿場町としてまた北上川の河港として栄え、交通都市としての基盤が確立された。

明治・大正時代は平和街道が秋田県へ開かれ、東北本線や横黒線が建設された。そして現代は東北地方を縦貫する国道4号と岩手・秋田両県を結ぶ国道107号が整備された。経済の高度成長期を経て東北新幹線、東北自動車道、秋田自動車道が通る交通の要衝である。

## 1. 明治前期の黒沢尻河港の舟運

江戸時代、南部藩の北上川最南端に位置する黒沢尻川岸（河港）には、藩の御蔵や御船所、御物留番所、御船繕所などの役所が置かれ、河港集落として繁栄した。

河港から積出される物資のうち最も多かったのは御登せ穀の米（回米）・大豆や味噌などであった。他に荒銅・木材などが商人達の船で北上川を下った。

特にも年貢として納められた米は江戸への回米として出荷され、年間約6万俵におよんだ。（邦内貢賦記）

### （1）官営から民営へ

明治時代、新政府は1873年（明治6）7月に地租改正を公布、翌1874年にはほとんど金納になった。従って政府や県は藩政時代のように船を持って輸送する必要がなくなった。

南部藩が持っていた船は江刺県所有を経て岩手県へ引き渡された。1873年6月県は預かっている黒沢尻里分の八重樫真三郎ら船頭達94人の願を受け入れて払い下げることにした。

表1 里分へ払い下げた船隻・小操船（1873）

船別	艘数	総額	1艘代金	払い下げ人数
船隻	55	123円75銭	2円25銭	55人
小操船	39	43円83銭5厘	1円12銭5厘	39人
計	94	167円62銭5厘		94人

（総額計は合わない）

岩手県史 第10巻 191頁による

船は船頭達のものとなり、運送物資は民間の商人や交易者から頼まれたものを取扱うこととなり藩政時代と全く姿を変えた。

しかし、物資の輸送手段として安い運賃で大量輸送ができる船の利便性に変わりはなく、従来からの回船問屋である八重樫助九郎・阿部嘉兵衛らの業績からしても舟運輸送は順調であった。

(表2) (表3) (表4)

表2 里分の1778年(安永7)と1877年(明治10)頃の船数

1778年の船数		1877年頃の船数	
艀船	69艘	荷船	113艘
小操船	55艘	漁船	17艘
計	124艘	計	130艘

1778年は「北上の歴史」、1877年頃は「岩手県管轄地誌」による

表3 里分の明治前期の年度別新造船数

年度別	1872	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	年度不明	計
新造船数(艘)	2	11	14	12	5	6	4	3	5	4	3	8	6	5		1	2	91

「北上の歴史」による

表4 里分の明治前期の新造船の大きさ

船の大きさ(石)	150	140	130	120	110	100	90	80	70	60	50	不明	計
船数(艘)	2	3	2	10	14	31	3	8	3	2	2	11	91

「北上の歴史」による

また、黒沢尻河港のもう一つの特色は、秋田県側との物流と西和賀諸鉱山の鉱山物の積出港であったことである。このことは他の北上川河港にない特性として重視され1882年(明治15)に開通した平和街道は、黒沢尻河港が起点(川岸の落とし子)となったのである。

## (2) 川蒸気船から鉄道の時代へ

黒沢尻河港の舟運輸送実績が減少傾向に転じたのは1885年(明治18)からのようである。(表5)

表5 1879年から1889年までの黒沢尻河港舟運実績

年度	船舶出入総数(隻)と運送石数(石)	移出高(円)	移入高(円)
1879	134	?	79,836
1880	178	?	94,590
1881	175	?	118,925
1882	175	21,848	137,239
1883	?	?	?
1884	429	48,420	95,667
1885	249	?	59,583
1886	163	?	41,962
1887	150	13,160	?
1888	125	18,750	?
1889	320	32,000	90,673

岩手県史第10巻194~196頁による

移出入高ともに 1882 年（明治 15）をピークに減少が顕著になった。1885 年から 1887 年にかけて全国的に不況であった。それに 1885 年（明治 18）は北上回漕会社が設立（盛岡）されて、岩手丸など川蒸気船が運行された時期である。石巻・狐禅寺間の北上川は蒸気船輸送が多くなり狐禅寺・盛岡間は馬車による陸送が増加した。

北上市内では陸羽街道の和賀川に九年橋（1876）が架かり、1885 年（明治 18）常盤台から花巻まで切替道路が完成。陸送の方が早くて正確になったという。

狐禅寺より上流の盛岡までは従来の船であったので運賃が割高で乗客も貨物も利用は減少した。

1890 年（明治 23）11 月 1 日、日本鉄道会社によって上野・盛岡に鉄道が敷設され黒沢尻駅が開業する。

人も物も汽車に奪われて北上川舟運は大きな痛手をこうむった。それに翌 1891 年旧 4 月 18 日、川岸に大火が発生。民家 88 戸、河港につないでいた大小の船が多く消失し、黒沢尻河港の舟運は衰退していった。

## **2. 陸羽街道（国道 4 号）**

### **（1）陸羽街道から国道へ**

1869 年（明治 2）、これまで交通を規制していた関所が廃止されて一般の人たちの交通が便利になった。同年人力車が発明され、次いで馬車が輸入された。

1872 年に宿駅伝馬制度が廃止となり、陸運会社等による人馬継立がおこなわれるようになった。またこの年郵便法が施行され黒沢尻本町に郵便取扱所が置かれた。

奥州街道は、福島・宮城県では 1871 年頃から陸羽街道と呼ばれていたが、73 年（明治 6）11 月、太政官布達によって正式に陸羽街道と改称された。しかし、岩手県では函館街道と呼んでいた。

1876 年（明治 9）6 月 8 日、太政官達第 6 0 号により（資料 1）、国道・県道の制度が始まり、陸羽街道は国道になった。同年、明治天皇が奥羽地方を御巡幸、7 月 5 日黒沢尻に着れんなされ、中島孫兵衛宅で御昼食を召された。それに先立ち、和賀川に和賀川橋（九年橋）が架設された。1881 年（明治 14）天皇は再度御巡幸なされた。この時期黒沢尻・花巻間の国道切替工事が 1879 年より始まり'85 年（明治 18）に完成。金ヶ崎・相去町丁切間の切替も'86 年に完成した。国道の改修、橋梁架設により馬車による物資輸送が漸次増加した。1882 年盛岡の「き運社」が盛岡・一関間の客馬車運行を始めている。こうした影響をうけて 1885 年頃から黒沢尻河港の舟運輸送が減少傾向に転じる。

陸羽街道は 1885 年太政官布達により国道 6 号（東京・函館間）に改められた。国道 6 号に沿って、日本鉄道会社が上野・青森間に鉄道を敷設することになり 1891 年（明治 24）全通した。この東北本線は、国道 6 号と補完しあいながら交通の主体となって東北地方の近代の一翼を担うことになった。

## （２）近代的な道路整備へ

1914年（大正3）ごろから国産自動車の数が増え、道路建設や整備に注意が向けられるようになる。1919年（大正8）道路法が制定され、従来の府県本位になりがちな傾向を改め、国全体の見地から道路網を改善・整備することになった。しかし実際の道路改良事業は1931年（昭和6）の国の直轄工事事業からである。失業救済、時局匡救などの名目で実施され、北上市内では1933年2月九年橋が永久橋に、同年8月珊瑚橋がゲルバー橋に掛け替えられた。

## （３）モータリゼーションへの対応

朝鮮戦争（1950～53）が勃発し、特需景気によって工業生産が拡大した。鉄道に依存していた輸送体系では応じきれなくなり、1952年（昭和27）頃から自動車保有台数が急増した。同年6月新道路法が公布された。東京・青森間の国道は一般国道4号と改称された。翌53年第一次道路整備5カ年計画が策定され、現在の道路行政の基本的な形が確立した。

1957年（昭和32）の神武景気から日本経済は高度成長期を迎える。幹線道の国道4号の幅員拡張・舗装・橋の掛け替え・バイパス建設が始まった。北上バイパスは1966年（昭和41年）着工、'74年に完成（約10km）した。

花巻空港は1964年（昭和39）に開港、高速交通時代の到来を告げた。

## 3. 平和街道（国道107号）

### （１）平和街道の計画と背景

北上川の黒沢尻河港を起点とする平和街道開削の提唱者は秋田藩の御用商人で木綿織物の工場制手工業経営者でもあった山中新十郎（1818～1877）であった。

江戸あるいは上方より商品を仕入れて、陸路を山形経由で運ぶより、江戸から石巻まで海運で、石巻から黒沢尻まで北上川を舟運で、黒沢尻から陸路を横手経由で大仙市角間川まで車馬の通れる道を開き、角間川から土崎まで雄物川を舟で下れば、安価で時間的にも早いことをしばしば建言していた。

当時の道順は、黒沢尻河港―瀬畑―仙人峠―大石―川尻―越中畑―白木峠―小松川―横手であった。この道筋には仙人峠と白木峠の二大難所があって、明治になって交通量が増えるにつれ、改修の要望が高まった。特に険阻な仙人峠は、1874年（明治7）岩手県が3km余にわたって改修したが馬車の通行は不可能であった。

明治政府は近代産業育成のため1873年（明治6）内務省を設置した。初代内務卿になった大久保利通は、鉱産資源や原野の開拓、そして東京を中心とした交通網の整備など殖産興業政策に積極的に取り組んだ。

東北地方の開発は1876年（明治9）明治天皇の奥羽御巡幸から具体化する。主な事業は猪苗代湖疎水計画、宮城県野蒜港の築港、北上川の改修、道路整備、鉱山開坑、東北本線建設などであった。

1878年5月1日、政府は大久保の主張する殖産事業遂行のため、起業公債を発行して1、2

50万円を募集した。このうち1,000万円を各事業に配分したが北上に係る事業及び費用は次の2件である。

ア. 岩手・秋田県下新道（平和街道）開削費 93,350円

イ. 東京・高崎間鉄道線路測量費 5,974円余

（後に大宮から分岐して青森に到る東北本線となる）

平和街道の道筋は1878年夏、内務省土木局長石井省一郎とオランダ工師ファン・ドールンが現地を視察し利害を確かめて路線を決めた。その道筋は黒沢尻河港―若宮町―北鬼柳別れ―横川目―川尻―巢郷―小松川―横手羽州街道であり、和賀川と黒沢川の北岸を通るコースであった。平坦地は真っ直ぐに、山岳地帯は川沿いに、トンネルは造らず、橋も費用節約のため出来るだけ避けた。

## （2）工費は国費と地元で負担

黒沢尻・横手間の距離は66km、道幅5.4m、山間部は3.6mであった。その工事費は9万3千円余ではあまりにも少額であった。秋田県側の長さは19km、工事費3万3千円余。工事費が相当不足したらしく、用地提供や人夫献納など地元が負担した記録が残っている。工事は1880年7月、両県とも同じに着工した。秋田県分は翌1881年11月完成、横手街道と呼んだ。岩手県側の工事状況は、同年11月で全線のほぼ8割が完成し、人馬の通行が可能であった。岩手県側の距離は47km、その半分以上は奥羽山脈の山間部である。特にも和賀町綱取から西和賀町大石の百間平までの10数kmは、険しい斜面が和賀川に迫る断崖地形が多く、崩落や雪崩のたえない危険箇所が随所にあった。

開通式は1882年10月27日、県境の巢郷で、山田顕義内務卿臨場のもとに挙行された。翌83年、秋田県平鹿郡と岩手県和賀郡の頭文字をとって「平和街道」と命名される。

## （3）平和街道が果たした役割

ア 陸羽交通体系の基軸

国道107号への昇格

横黒線敷設とその補完

秋田自動車道のアクセス

イ 西和賀諸鉱山の開発

鉱山集落の誕生

ウ 江釣子・藤根・横川目等の街村形成

（資料2）

## 4. 東北本線

### （1）東北本線の建設

東京（上野）から青森までの鉄道である東北本線は1891（明治24）年9月全通した。東北本線建設運動は1872（明治5）年5月 高島嘉右衛門（横浜）がこの鉄道は北辺の開拓のために重要であるとして、工部省へ「東京より青森までの鉄道建言書」を提出したのが嚆矢と思われる。

前述したように1878（明治11）年殖産興業政策の一環として東京・高崎間鉄道線路測量費が計上された。しかし西南戦争後、政府の鉄道資金は枯渇し建設は停滞した。1881（明治14）年11月 右大臣岩倉具視らが中心になって、旧大名や公卿等の金禄公債を糾合して日本鉄道会社を設立し、事業に着手することになった。

第1区 川口・熊谷間の工事を開始したのは1882（明治15）年6月5日続いて10月下旬に上野・川口間に着工。東北本線が大宮を分岐にすることが決定したのは1884（明治17）年12月17日であった。

第2区 大宮・白河間 1885（明治18）年1月5日着工、1887（明治20）年7月16日に開通した。

第3区 白河・塩釜間 1886（明治19）年6月着工、1887（明治20）年12月15日開通。

第4区 岩切（塩釜）・盛岡間 1888（明治21）年4月1日着工、1890（明治23）年11月1日開通。 黒沢尻駅開業する。

第5区 盛岡・青森間 1888（明治21）年5月10日着工、1891（明治24）年9月1日開通。（全通）。

日本鉄道会社の資本金2,000万円（40万株、1株50円）この時、岩手県では41,444株（2,072,200円）を引き受け、この中稗貫・東西和賀郡では7,974株（398,700円）を引き受け協力している。

東京（上野）・青森間の距離は768km、建設費は1,981万円を費消したという。このルートを決める際の基準は次の3点であった。

ア、東京と野蒜（後に塩釜に変更）、八戸の各港を結び青森港に達する。

イ、街道沿いの人口の多い都市（東北地方の内陸部）を結ぶ。

ウ、急勾配はやむを得ないがトンネルはなるべく避ける。

本来の目的である北海道との連絡と資材輸送のための港湾を考え、次に港湾と街道沿いの町を結び産業の振興を促すことであった。（資料3、4）

## （2）東北本線の開通とその影響

1890（明治23）年11月1日、東京・盛岡間が開通すると陸上交通の運輸上大きな革新をもたらした。例えば東京・黒沢尻間の旅程は歩行で11日間を要したのが汽車では16時間余で往来でき、10日間の短縮となった。書状通信にしても諸荷物にしても従来見られなかった未曾有の速度であった。

全通した1891年度の岩手県内の各停車場収入額について、乗客賃の順位は盛岡、一ノ関、黒沢尻の順である。また貨物賃では盛岡、花巻について黒沢尻が3位である。乗客賃と貨物賃の合計では黒沢尻は盛岡に次いで2位を占めている。（資料5）

この年に岩手県内から移出した貨物は額の多い順に米・雑穀・雑貨・木材及び板類・酒・果物・薪炭等を盛岡、花巻、一ノ関、水沢、黒沢尻等の諸駅から積出された。また鉄道による移入物は、

盛岡、一ノ関、黒沢尻、花巻、水沢の各駅より積下し、額の多い順に塩・甘藷・雑貨・干塩魚・米・綿布及び麻布・砂糖・鮮魚等であった（岩手県史 第10巻）。

東北本線がもたらした影響は、陸上交通では黒沢尻駅と地方の道路を結ぶ交通が盛んになったこと。水上交通においては東北本線と平行する北上川の水運が衰え、鉄道に移ることになった。黒沢尻・石巻間を米100石（250俵）を運送するのに30円の運賃と4日の輸送期間を要したといわれる。鉄道なら塩釜まで1日か2日、塩釜から運河で石巻へ、更に汽船に積むのであった（ものがたり 東北本線史）。

黒沢尻駅付近の賑わい、製材所の立地、馬市の大量化など沿線の町である黒沢尻は漸次変貌を遂げたのであった。また、東京方面から新しい生活用品が入り、服装の流行、娯楽面でも鉄道の影響が多くなった。

## **5. 和賀軽便人車鉄道**

東北本線が開通すると鉄道の便利さが認められて、黒沢尻を中心にした太平洋と日本海を結ぶ鉄道や黒沢尻・横手間の岩秋鉄道の建設申請が出願された。

これらの構想は横黒線（北上線）となって大正期に実現する。その前に黒沢尻駅前から仙人山製鉄所まで敷設された和賀軽便人車鉄道のあらましを見ておくことにする。仙人山製鉄所は甲州財閥の巨頭で1900年代の私鉄王ともいわれた雨宮敬次郎の関係した鉱山であり、息子の雨宮亘も重役に名を連ねている。

黒沢尻を東北本線との中継基地として、鉄鋼・鉱石の輸送に、また鉱山地帯と和賀郡西域一帯の物資交易、旅客の往来に大きく貢献した。（資料6）

1905（明治38）年8月設立、資本金5万円で1株50円、発起人は22名で750株（37,500円）を引き受け、残りの250株は公募した。

1906（明治39）年7月着工、1907年6月30日開通式、総工費は5万6千円余。距離20.1km。1908（明治41）年11月和賀軽便軌道株式会社と改称、1911年から人力から馬車に変更した。黒沢尻・仙人間の所要時間は下り3時間、上り2時間30分。営業収支は黒字であった。（資料7）

横黒線が1921（大正10）年11月、黒沢尻・和賀仙人間が開業したため、翌22年3月1日をもって廃業。鉄道省から補償があり、同年10月19日解散した。

## **6. 横黒線（北上線）**

鉄道建設の基本方針を定めた「鉄道敷設法」が公布されたのは1892（明治25）年6月21日である。軍事的、経済的観点から早急に建設を要する鉄道を第1期予定線として定めたのであるが、この中に横黒線が含まれている。（資料8）

この線の建設運動は、明治25、26年頃、陸羽鉄道会社が発起してから始まった。秋田県船川港から横手・黒沢尻を経て釜石港に至る鉄道建設が目的で、1896（明治29）年政府に出願して許可を得た。けれども当時は日清戦争後であったので、財界不況のため株式募集につまずき着工

することができなかつた。(資料9)

同じくこの年、岩秋鉄道株式会社が黒沢尻・横手間の鉄道建設を計画をしているが実現されなかつた。

この区間は明治30年代になると諸鉱山が勃興発達し、鉄道の早急な実現の必要性が叫ばれた。政府及び国会は採りあげてくれず、国鉄当局でも具体的な計画はたてなかつた。

1914(大正3)年、国鉄が国有鉄道軽便7ヵ年計画をたてるにあたり、多くの予算が残っているので、急設すべき個所を探しているということで、横手町の有志が政府関係者に陳情した。この鉄道は政府の予定線であるから、軽便鉄道にして欲しいものではないが、早急に実現するためには国鉄の軽便計画に編入し、いずれ完成後には本格的な工事をしてもらいたいという要望を、政府は受け入れた(ものがたり 東北本線史)。

1916年2月、横黒線は鉄道敷設法予定線より削除され、軽便鉄道法に基づいて建設することを両院で可決した。同年3月20日法律第33号により着工することになり測量が開始された。

黒沢尻・横手間を2分して、横手・大荒沢間を西線として秋田建設事務所、黒沢尻・大荒沢間を東線として盛岡建設事務所がそれぞれ担当した。

西線の起工は1917(大正6)年9月で、横手・陸中川尻間が開通したのは1922年12月である。東線の起工は1919(大正8)年5月、横川目まで開通したのは1921年3月、同年11月和賀仙人まで開通した。1924(大正13)11月15日、大荒沢・陸中川尻間が開通し、全通した。(資料10)。

黒沢尻・横手間の距離は60km余、所要時間約2時間、工費は927万1293円余、新設した駅は10個所であった。全通式は、全通になった当日(11月15日)の11時から横手尋常高等小学校講堂でおこなわれ、参列者は1,000名を超えた。

この日、黒沢尻でも午後2時から若松館に200人が集まり盛大に祝賀会が開催された。

岩手・秋田両県を結ぶ唯一の鉄道として、また沿線の鉱山開発と住民の利便性に果たした役割は計りしれない。(資料11)