

# 最上川の水運

長 井 政太郎

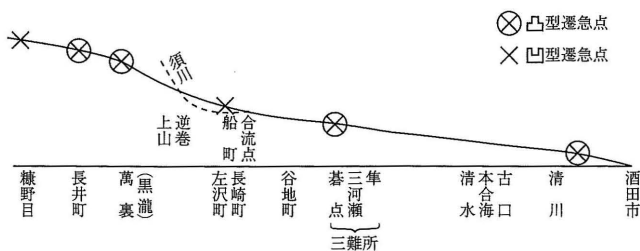
## 一、はしがき

此の小編は田中先生の御指導に依るもので、地理学評論に発表した最上川の水運と輸送貨物に関するものと、大塚地理学会論文集に発表した酒田港と対になるべきものである。先生並びに資料を提供された方々に厚く感謝の意を表する次第である。

## 一、最上川の傾斜と舟運

最上川の上流松川は県南の高山吾妻山に発し、長井盆地にて白川と合してより最上川となる。白鷹丘陵と出羽丘陵の間を流れて置賜盆地より村山盆地に出るのであるが、村山盆地の中央部で盆地の南部を潤す須川並びに水量の多い寒河江川を合わせ、尾花沢盆地に臨む手前で第三紀層の小丘を越え、最上盆地の一隅を通って西流に転じ、出羽丘陵を横断して日本海に注ぐ。即ち御物川と共に最初は北流する縦谷であったのが、途中から横谷に転ずる若い裏日本東北型とでも称すべき河川である。全長二四〇キロメートル中米沢市の北方に当る糠野目村以下酒田港まで二一六キロメートル

第一図 最上川縦断面図



の間舟を通ずるも、側侵蝕も底の侵蝕も共に進まない河川であるために盆地と盆地の間に遷急点を有し、急流あるいは急湍を造るので日本三急流に数えられていた。田中先生の既に指摘されたように御物川より若く、阿武隈川よりも侵蝕の進んだ河川であるために、舟運と地形との関係は相当著しい。

糠野目村は海拔六七〇尺であるが、此の上流は沢山の支流に分かれるので水量少なく、かつ急傾斜となるので明治五年に運河により米沢に舟を通ぜんとしても成功しなかったが、此の下流は五百分一以下の傾斜で、明治初年以來塩、米等を下すために舟を通じた。しかし盛んに利用されたのは七百分一以下の傾斜となる長井町以下であつた。この間は今泉山の峽流をなし、傾斜は六千分一以下となるが、此処を切断してより長い時期を経過しないことを意味するものであらう。

長井盆地の出口には第三紀層の頁岩が横たわり、黒瀧と呼ばれる急湍をなし、元禄五年に西村某の力によつて開鑿されてから初めて舟が通ずるようになったのである。此処を開鑿したので長井盆地の河床が低下したと伝えられる。黒瀧以下左沢迄の間の所謂五百川峽谷は四百四十五分の勾配が三十三キロメートル間続き、曳舟で辛うじて通船することができた地域である。左沢町の出口も元禄に開鑿されたと伝えられるが、長崎迄の間は平均八百分一の傾斜である。此の下流は平野の中を蛇行しているので千五百分一以下で、出口に至つて再び急流となる。尾花沢盆

地との間に第三紀の凝灰岩質砂岩より成る丘陵に突き当たるため走向に沿って西に迂回する。此の際に数層の造瀑層<sup>シエール</sup>を横断するので基点・三河瀬・隼の所謂三難所を通過せねばならない。三河瀬では人力で曳かねばならなかった。天正時代に山形城主の手で開鑿されてから舟を通ずるようになったと伝えられている。此の下にも赤石・今宿等の急湍があつて大石田に至るのであるが、平均の傾斜は九百十八分一で最も破船の多かつた地域である。したがつて旅客には大石田以下しか利用されなかつた。

大石田の下流では最上盆地との境をなす丘陵を蛇行しながら流れているので傾斜は千三百分一以下であつたが、帆の運用には都合悪かつたと言う。大石田迄は川蒸気船<sup>(4)</sup>を試運転したこともあつたが実用に供せられたのは最上盆地の清水以下である。

古口より下流は出羽丘陵を横断するので峡谷をなし、山内<sup>ヤマノウチ</sup>と呼ばれている。兩岸は絶壁で白糸瀧の如き飛瀑を懸け明治十年に磐根新道開鑿される迄は道路らしい道路は無く、人も荷物も全く船によらなければならなかつた。庄内藩士は清川より清水迄は船を利用し、清水より陸路舟形に抜け羽州街道に出られたのであつた。川床の傾斜は平均千五百分一以下で舟航を妨げる程の瀬も多くなかつたが、只出口に九百七分一の遷急点があつて時々破船することがあつた。此の間の約十六キロメートルの峡谷は西西北に開け、北西風即ちアヒの風を受けるのに都合よい方向であつたため舟人は此の風の「ナル」のを待つて上り、逆風の際は待合わせねばならない事があつた。

庄内平野では二千分一以下の緩流となつて蛇走し、遂に河口で九千分一の緩傾斜となる。

最上川は本流の、可航区域を平均すれば約一千分一の傾斜となる河川ではあるが途中に明なもの

のみでも三箇の凸型遷急点の残存する幼年期の河川であるため日本三急流の仲間入りをさせられたらしい。

### 三、可航区域内にある主なる支流

出羽丘陵は日本海斜面の湿気を受けて降水量多く、しかも林相良好であるために此処から流出する支流は一般に水量豊富である。しかも庄内平野は潟湖の涸上がった平野の事とて頗る平坦なるため庄内平野を流れている支流は相沢川・赤川及び赤川の支流大山川・落合川・孫子流の京田川・荒川等は水量と深さの許す範囲内即ち平野の周縁部迄無棚船を通じ、現在でも一部分は肥料・米・野菜等の運搬に利用されている。須川は上山盆地より

〔可航〕 〔支流〕		〔舟航極〕 〔限地〕		可航 距離		船着場 (○印は大きい船場)	
須川	逆巻			一二杆		寺津・船町・落合・三河尻・逆巻・堀込・下谷柏	
鮭川	川口			四・四		横山・鶴岡 <small>(運河内川による)</small>	
赤川	東岩本			三六		湯野澤・押切新田	
大山川	面野山			八		面野山・茨新田	
京田川	京島			一七		落合・京島	
藤島川	黒瀬			一六		藤島・黒瀬	
新井田川	桜川橋			三			

菜等の運搬に利用されている。須川は上山盆地より流れ来り村山盆地の南半を蛇行して本流に合する大支流であるが、大郷村船町迄の間は二千二百七十四分一の緩傾斜で最上川本流よりも寧ろ緩い位で、川口より約十二キロメートルの平均すら六百四十分一で本流並である。しかも酸性度の強い高湯温泉の湯尻が入るので中流以下は灌漑用水にならぬために水量比較的多く、又山形市に最も近い関係上船町は天正時代より船場として栄えていた。交通上からは寧ろ船町迄の須川が本道であった。船町の上流は逆巻

眼鏡橋迄即ち山形・上山間の羽州街道との交差点までは約三百分の一の勾配であるため水量の多い時は、小舟を曳上げる事が出来た。勿論荷物の運搬に利用されたのは明治以後の事で、徳川時代には御城米の輸送に利用されたのみであつた。逆巻の上流は二百分一以上の急勾配となるので上山通船の計画は失敗に終っている。

#### 四、船舶と移送方法

流量量は四月より六月中旬迄の融雪期に最も多く、下旬から次第に減水し八月中下旬に最も減水し、九月頃から再び増水し十月・十一月と次第に多くなるが冬期間も亦減水する。村山盆地では東側より流れて来る支流は何れも上流の林相不良なる事と透水性の大なる扇状地を流れ来るために水量少なく、西側より流れて来る水量の多い寒河江川の合流点までしか川床を掘つても舟を上せる事が出来ない事が少なくなかつた。斯かる渇水時には谷地と大石田が頗る重宝がられた。村山盆地には御料地が少なくなかつたので其の租米即ち御城米の川下しは最上川交通の根幹をなすもので、他の商品の積み下しは其の合間に行われていたのであるが、置賜に通船出来るようになったのも西村氏が置賜の公料三万石の御城米下しを受負つた事が重要な原因となつてゐる。

所謂御城米は秋の間に集められ御蔵に貯蔵し置き翌春春水の多い時分に行われた。寛政九年の記録に依れば二月二十五日(甲)より三月十一日迄の間に百四―五十艘の船が隼を通つてゐる。此の後は水量が減少するので一艘の積載量は三百四―五十俵より三百俵位に減じ二番川下しと言われているが、時には三番川下し迄せねばならない事もあつたらしい。廻米川下しに関する取締と川船一切

の監督をなす川船役所が寛政以後大石田に設けてあつた。春水のみで下すことは仲々困難であつたために松前藩では秋に川下して酒田に貯蔵していたが、上流の藩主の中には自家用の所謂御手船を左沢・船町・大石田・長井・荒砥等に繋いで置いて大阪で販売するものと、江戸に送るものを回送するものもあつた。上杉氏は宝暦年中に大石田に手船を置くことを許可されているが幕末には三十六艘あつた。秋水で長井附近より左沢の陣屋迄運び、翌春酒田に下したらしい。

柏倉の堀田氏の船も船町付近に十艘程あつて船町の問屋に集めた廻米を回送していたが、新庄藩では清水に三十一艘程の御手船を置いてあつた。是等の御手船は一切の税を免ぜられていた代わり商品に輸送をしてはならない事になつていたらしい。是等は廃藩と共に民間に払い下げられてしまつた。

当時用いられていた船は長さ十五間、幅九尺、吃水二尺三寸の平底船で五人乗りであつたが、此の外に長さ十間幅七尺の四人乗り、さらに小さい三人乗りもあつたが、酒田通いは主に五人乗りと四人乗りが用いられた。当時は廻米下しが主であつたから平底船でも差支なかつたのであるが、明治以後は上せる方が主体となつてしまつたので米沢航海船と呼ばれた左沢の上流で使用されていた舳の尖つた遡航に都合のよい船型が次第に用いられるようになった。

徳川時代には此の型の船を下流に浮かべることが許されてなかつたが必要が発明を生み、明治十八年頃からは此の型を大石田近傍の黒瀧で改良した所謂小鵜飼船が一般に使用されるようになった。積載量は上り二十五駄(一駄は五十貫)下り三十駄程度で五千貫も積む大船とは比較にならないが、大船五人乗りは年三回、四人乗りが四回程しか航行出来なかつたが、小鵜飼は急湍を上るのに都合良いために左沢迄二・三日で航行出来たので能率は遙かに大きかつた。のみならず大船は隼を上せる

のに六人一本の綱数本で曳かねばならないのに、此の方は三艘の乗組員が合力すれば曳き上せる事が出来たので頗る経済的であつた。一艘の建造費は14位で充分であつたらしい。従つて長島・境目・小滝・西山・赤石・小管・来光寺等の三難所の曳船人足をして生活していた部落民の大部分も小鵜飼の船頭となる事が出来た。

須川で用いられた瀬取船と呼ばれるものは二人乗りで一千貫以下の積載量しかなかったが、船型は平底で大船と似たものであつた。置賜方面で用いられた「いくり船」又は「米沢船」も積載量は大体似たものであつたが、庄内の無棚船ムナツネと呼ばれるものも七百貫程度の積載量しかなかったが、小鵜飼や大船と同様に胴に小屋があつて莫塵帆モジンを使用していた。(近頃の小鵜飼船は木綿布を用いている)

船数に関する正確な資料は少ないが、最も多かつたのは大石田舟二百四五十艘で上下の配給を請け負い、酒田船を空で歸した時代らしく、元文の記録によれば六・七百艘となつてゐる。此の後は大石田船以外四一〇艘に限定され、上下とも自由に航行を許されたので運賃は百俵に就き下り七俵から五俵半まで下落したが、空船を航行させる必要がなくなつたので其の後は大體三百艘前後であつたらしい。明治三十年頃も二百五六十艘の小鵜飼船が在つたらしいが、現在では清川に三十一艘残つてゐるのみで、外は大石田・来光寺・横山・赤石等に一・二艘づつ残つていて冬の農閑期に薪炭・木材・米・肥料等の運搬に使用されている。是等は主として山内の峡流部を下るのみで、上りは空で航行しているので船型が次第に大きくなり十二・三間の長さのものすら見受けられるようになった。即ち上りと下りとは船の大きさを異にする方が便利であるからである。

商品の積み下しは廻米の合間にのみ行われたもので、合わせて積むことを許されなかったが、下ろした物は置賜・村山の特産物たる青芋・唐絲・真綿等の外村山よりは荏油・胡麻・煙草・紅花等

であつたが、是等は廻米の量に比すれば僅かなものであつたろう。船町より積む事もあつたが、大石田迄宿送りをして此処から舟積みする場合が寧ろ多かつた時代もある。宿送りは日数を要するが三難所が恐ろしかつたので陸送した物も少なくなかつたらしい。上り荷は大石田揚げが六・七割で上流へ上せたのは三・四割に過ぎなかつた。米の帰荷として塩を上せるのが量において大部分を占めていたものらしく、船町の問屋阿部三右衛門氏の話によれば同家に在つた四つの荷倉中二つ迄が塩倉で一つは柏倉領の廻米収納用のもので、荷物一切は上り下り共で一つの荷倉で充分であつたと言ふ。瀬戸内の塩に次いで重要な上り荷は北海の塩肴と干肴とで、砂糖・木綿・綿・畳表・莫塵・瀬戸物等は上方物と呼ばれ、価格は相当のものであつたが量は大したものではなかつたので船脚を沈めて上せるために石を積んで上つたことすら少なくなかつたらしい。

幕末頃からは自給経済が破れかけたので物資の移出入は共に増加し、日用品・雑貨・肥料の外に石油が次第に多くなり、ついに塩に次ぐものとなつた。明治以後は金納が許されるようになったので米の量は次第に減少したが、上せる船の方は反つて多くなつて来た。しかし最も華やかであつたのは初鯉の頃で、人増で昼夜兼行して上つて来る小鵜飼船が引切らずで、一船遅ければ何分の一かになつてしまふので左沢迄四日半位で到着する者もあり、約四十名の谷地鰯は谷地が大石田か左澤で受取り置賜方面に行商に出たが、中には会津方面迄背負つて行く者も在つたと言ふ。

船町で揚げられた鰯物は山形市の入り口に当たる北肴町で販売されていたが、笹谷峠（九〇六メートル）より持ち込まれる鰯其の他の生肴は東の入り口たる小荷駄町付近で販売され、其処をも肴町と称していたが、今日では北肴町が肴町と呼ばれているのみで南肴町の名は消えてしまつた。当時は仙台より来る鰯は置賜に送られるのみならず、檜原峠（二六二メートル）・大峠（二六九メートル）等を越



して会津方面まで持込まれた。今は見る影も無く荒れている軽井澤越（六八四メートル）で大石田で揚げられた上方物が宮城県西部一帯に運び込まれる量も少なくなかったと言われている。帆船時代には日本海の方が交通上の本道であつた關係上、北海道の塩肴や干肴すらも酒田經由で宮城県の西部一帯に運び込まれた。

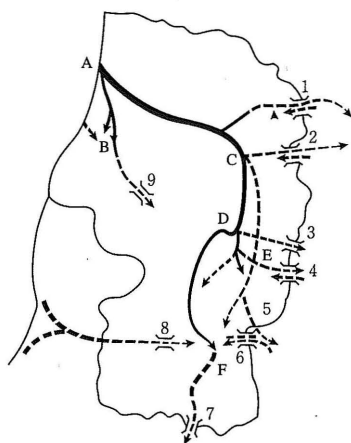
勿論江戸迄の海上の距離は東廻りの方が四一七里で西廻りより二九六里も近かつたのであるが、宝暦三年の運賃は米百石に付き東廻りが永二十一貫七百二十五文で、西廻りより六百四十文だけ高価であつた。此の頃浦役人を配置してあつたのは志州畔乗一人、勢州槌栖一人、長洲下ノ関一人、紀州周條見一人、酒田二人の五箇所であつたのを見ても、西廻りの重視されていたことがわかる。恐らく土崎港との中間が東西兩航路の境となつたらしい。

酒田より大石田迄の運賃が一艘に付き三貫文であつた時に置賜迄は八貫文であつたので、米の帰り荷として塩や塩肴の如き重いものを舟で運んだのみで、軽い物は多くは船町（明治以後は寺津）に揚げて陸路馬に積んで運び込んだものが多かつたらしい。羽州街道から入るのが本道であつたが宮内方面には小瀧街道から、荒砥付近には狐越街道から運搬され、三井宿峠（五六八メートル）より入つて来る太平洋方面の塩や其の他の物資と競争していた。勿論宇津峠（四九一メートル）より来る越後物も小松付近に多少は配給されていた。此の頃置賜では煙草（南原付近より越後の海岸に）・青苧（小千谷方面に）・漆（会津、越後に）等の特産物は主に大峠・宇津峠より出し、江戸に送る物資の一部は二井宿より、毛筆や唐絲の如き軽い物は板谷峠（五三メートル）より出していたので、最上川を下したのは米の外は木材、木蠟等のみであつたらしい。（当時置賜では漆の栽培と養蠶（蠶業に全力を注いでいた）。

## 五、明治以後の最上川の交通

明治<sup>(7)</sup>二年に松島湾に汽船が入港し、寒風澤<sup>サブザワ</sup>に横浜仕入れの白砂糖・綿・木綿等を荷揚げする様になってからは、裏日本の帆船航路は次第に表日本の汽船航路に圧迫される様になった。最上川のみを相手にしていた山形商人中にも汽船で仕入れをする者が多くなり、盛に笹谷峠より横浜物を移入するようになったが、明治十五年馬車の通れる関山街道<sup>(8)</sup>（五九四メートル）が開鑿されるようになってからは益々此の道路が繁昌し、一時は郵便遞送人夫が四十人、人力車夫が百二十人、荷馬車引きが二百人程もいて宮城県の下と天童・東根との間の交通運搬に従事していた程で、旅館も四軒程あった。明治二十年東北本線が開通されたので一層盛んになったのであるが、しかし永年に亘る大

第三図 明治初年迄の物資搬系路

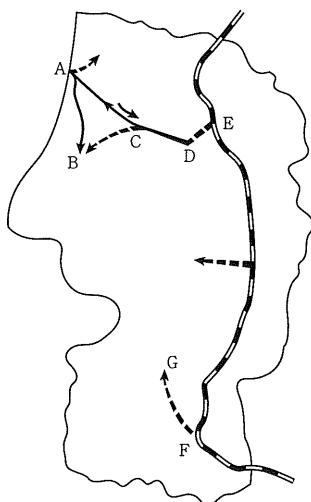


A 酒田 B 鶴岡 C 大石田 D 寺津 E 山形  
F 米澤 1 北羽前街道 2 鍋越越（及び銀山越）  
3 二口峠 4 笹谷峠 5 金山峠 6 二井宿峠  
7 板谷峠 8 字津峠 9 六十里越  
実線は水路 点線は陸路 矢印は方向を示す。

阪商人と酒田・山形商人との取引関係も一朝にして破れるものではなく、又越後の石油の如き新しい商品も移入される様になったので最上川の交通は運搬すべき物資が多少変ったのみで少しも衰えなかった。寧ろ寺津以下の如きは却って盛んになったと考え得る点もある。只左沢より上流は曳船するよりも馬車で運ぶ方が有利となったので、米の積下しが少なくなつてからは馬車で大橋迄運び、此処か

第五図 明治四十年頃の物資運搬の系路

A 酒田、B 鶴岡、C 清川、D 本合海、E 新庄、F 米澤、G 長井。

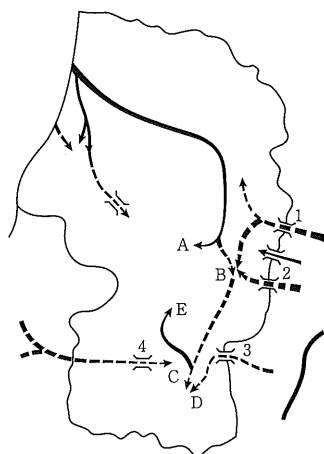


ら舟で逆に長井・荒砥方面に塩・塩肴等を下す様になった。宮の舟場はために十数町上流の方に移ってしまった。

しかし明治三十四年山形迄奥羽南線が延びるに及び一先ず大石田の上流は截頭されてしまい、荒砥高岡付近の筏が下ってくるだけとなり、今迄上つて来た塩は大石田から逆に下されることとなり、次いで新庄迄延びたので本合海より下す様になった。本合海は昔は廻米下しの舟場に過ぎな

第四図 明治二十年頃の物資運搬の系路

1 開山峠、2 笹谷峠、3 二井宿峠、宇津峠。A 左澤、B 山形、C 糠野目、D 米澤、E 荒砥。



ったのが、新庄に近いのと参勤交代が廃止されたので清水船場に取って代り、新道開通されてからは百台の馬車で連絡して尚手不足であったと言う。農を捨て、船を造り、今迄二十艘程しか無かったのが五十艘以上となり、清川船(四十艘)・酒田船(四十艘)・清水船(三十艘)・大石田船(三十艘)・横山船(五十艘)等が此処から清川と酒田の間の連絡に従事し、古口・清川間には二百台の人力車が交じ

つていた。明治の晩年から大正二年の陸羽西線の開通する迄は鉄道用材を運搬するので一時的に八〇万円の物資を運搬したが、明治三十五年の五百万円とは比すべくもなくなつてしまつたのである。現在では赤石・横山・東光寺・大石田・清水等に十二艘づつの小鵜飼船があつて冬の農閑期に大浦方面の亜炭を運搬したり、年貢米を運ぶ位のもので殆ど物の数にならない様になつてしまつた。只清川船が三十艘程残つていて大蔵・堀内方面の米・亜炭・桐材・木炭等を古口・清川等の駅に運んで来るのみで、古口の三軒の間屋と清川の二軒の間屋が昔を語つてゐるのみとなつた。庄内では大正九年羽越線が開通する迄は兎も角も米の運送が行われ、大正二年に鉄道で運んだ米の量は七・七％に過ぎなかつたが、現在では局部的に肥料・米・野菜・薪等の運搬をしてゐるのみである。しかし惰性によつて渡前・大山・小出・京田橋・横山・栄・黒瀬等の米倉庫は川岸に近く建つてゐる。

最上川本支流の川の交通が盛んであつた時代には、庄内で消費する藩士の飯米以外のすべての米が酒田に集められたので商業は酒田中心であつたが、近頃は各駅の停車場付近に次第に商店が増加し、酒田の商圏が漸次縮小された。

## 六、河港と其の盛衰

古くからの河港と称すべきものは酒田・清川・清水・大石田・船町の五港のみであつたが、宝暦頃には長崎・左澤も仲間入りをしてゐる。谷地・古口等は何時頃から開かれたかは明らかでないが、寺津・本合海は共に天保の船着場制限の撤廃以後に発達したもので、前者は積替の必要のない

ために船町に取って代つたものであり、後者は新道が出来てから清水を圧倒したものであった。二―三軒づつの問屋があつて多少船場らしい設備のあつたのは是等のもののみで、糠野目・荒砥・大堀・野田・日田・平塩・堀込・本楯・横山・大淀・大郷村三社等は一軒づつの問屋が荷物を取扱っていたが、庄内の松嶺・小出新田・飛鳥・武田・榎土場・新堀等には問屋があつたかどうか明らかでない。是等以外に村山では小町・車淵・落合(須上)・蟹沢沖・田井沖・蔵増・羽入・荷口(東根の塩を揚げた)・藤助新田より御城米を積んだが、郷藏より直に河岸に出して積んだので何等の設備もなかった。新庄藩では清水・本合海・出舟・岩花・金打坊・津谷・古口に各二軒づつの蔵宿を指定して置き、冬の間櫓で集めた米を翌春積下す事にしていた。しかし庄内では何処からでも何時でも積み得るので大した制限は無かつたらしい。

荒砥・左沢・大石田・本合海・古口・清川は何れも平地と山地との境に当たるが、谷地堀込・寺津・船町・左沢・長井・糠野目は終点並びに積替場に発生したものである。即ち谷地と船町は渇水時の終点であり、左沢と寺津は大船の終点、長井は小鵜飼船の終点、堀込と糠野目は小舟の極限地であつた。即ち御物川の角間川の役目を果たしたのであつた。

多くの船場は河川の曲折部に当たる位置を占めているが、寺津は最も甚だしく部落全体が円弧を描く蛇行帯の外側に沿つて発達している。長崎も同様の位置が船場であつたので、弘化年間に河身が變つてからは新河道に沿う下川に荷揚げされる様になつた。

是等の船場の中、嘗て繁昌していたもの程衰微の程度が甚だしかつたが、長嶋(二十艘)、左沢・落合(廿艘位)、中郷・寺津・船町・赤石・長井・荒砥・長崎(共に五、六艘づつ)等の船場も甚だしい打撃を被つた。

船町は仲司(荷揚)一〇、馬子・馬力業者八〇もあり、農業は副業視していた程であるが、寺津の丸淵に問屋が出来てからは(天保以後)次第に圧迫され、明治三十年頃は半分位しか上らないようになってしまったので寺津よりは衰微しなかった。

寺津の桐藤には十九の荷倉があつて、日に二・三艘の大船と二・三十艘の航海船で水面が見えないような事があつたと言われ、下の船町(寺津村)から対岸の落合(揚げた位)にまで揚げねばならなかった。旅館兼料理屋等も数軒あり、中以下の者は全部交通業者となつたが猶不足で、隣村高櫛方面からも多数の足が入り込み、米沢直通の馬車を出していた。農業を一度捨てかけたので水田の面積は平均三反に達するのみであるが、最上川岸の荒蕪地を開墾して養蚕業に転ずることが出来たので何とか回春の途に就く事が出来た。

三難所の曳船人足の部落は耕地の乏しい川岸に散点している事とて耕地は少ないので、砂地に茶と桑を植えて帰農し、或いは職工となつて村を出た。幸い養蚕業が発展したので助かつた部落が多い。赤石の如く五十年間に十七戸から一戸しか増加しなかつたのも珍しいが、他の曳船聚落も人口・戸数はあまり増加していないのが多い。

大石田は対岸に船衆の居住地横山を控え、左沢に対する中郷の様な関係になつていたが、川船役所の外に川船方会所があり、川船方総代等がいつて名実共に最上川の中枢地であつた。荷物も此処迄で揚げられるのが三分の二位であつたらしい。川端町一帯の川岸にはマーク付きの立派な倉庫が並んで如何にも船場町らしい。しかし鉄道開通後は駅前に移つて多くは馬力業者等となつたので可成り淋れている。商家は町中で明治四十年九十一戸あつたのが現在までに八戸増しているのみであるのに、職人は八十八戸から百四十九戸に増しているのを見ても町の趨勢が伺われる。大工となつ

て村を出ている者だけでも数十人に達するといわれている程であるが、対岸の横山村からも出寄留者を多数出している。町は小さいが、左沢・谷地・長崎等と共に所謂船場気風とも言ふべき一種特有の気風があり、仲々活発に活動している。

古口は大石田と共に下り荷の検査を行った船関で（積出物には大石田で税を課した）、酒田・清川の上り荷検査所と対になっていた。此の外に毒澤や堀田・大瀬等でも検査していたのである。

出舟は三山道者に餅と酒を売る小船を出し生活して来た部落であるが、古口と共に全く帰農している。清川は鶴岡の外港として活動した船場であるが、村には五町の水田と十五町の畑しかないので、今でも舟を捨てずにいる。

## 七、結語

三代実録の仁和三年の記事に、「最上郡（現在の村山）」地在ニ國南邊ニ有レ山而隔、自河而通、夏水浮レ舟、纔有ニ運遭之利、寒風結レ氷、曾無ニ向路之期」とある如く、昔より山国山形県の動脈として重要視されていた。生魚の如きものを除けば殆ど県内の物資を運んだのであったが、時には宮城県の一部にすら京阪・北海の物産を供給した事さえもある。盆地間に急湍が在るので始めは大石田迄、次いで人力によって村山まで、最後に置賜迄通船区域を拡張して行ったのであったが、陸上の交通が発達するに伴って馬車と競争して先ず四百四十五分一の勾配ある左沢の上流が荒れ、奥羽線開通に伴って本合海の上流が廃滅し、羽越線の全通と同時に庄内の小舟すらも脅かされて姿を消さんとしており、僅かに陸路の不完全なる部分に限って利用されているに過ぎない有様となった。沿

岸の聚落には大した船場の設備とても無かったが、舟の減少に伴って次第に衰微しかけ、漸く養蚕業のために助かったのが多い。

(注) 1・9、田中啓爾氏、本州島内陸部に於ける鉄道開通前の塩の移入路に就いて 地学雑誌五一〇号。

2・3・6、北村山郡史、東村山郡史。

4、明治二十二年県補助のもとに二十人乗りの川蒸汽を浮かべたが、上りに不都合であつたので本合海・酒田間を航行していたのみで翌年三月廃止された。

5、今野義信氏、須川の水素イオン濃度、その生物・人文に及ぼす影響 地理学評論第一〇巻第五号

6、田中啓爾氏、北上川流域及び米沢盆地に於ける塩及び魚の移入路に就いて 昭和九年日本地理学会総会講演

7、渡邊彌太郎氏、山形経済史料

8、拙稿 山形県乱川扇状地の聚落 地学雑誌五一〇号。

其の他の文献 山形県史。酒田米の歴史。拙著 山形県地誌

〔「地理教育」昭和七年四・五月号〕