

# 別冊 おおいだものがたり

## ～資料館資料編～

### ■企画展「鉄道開通120年 大石田河岸の隆盛と終焉」より

ただ今資料館では、企画展「鉄道開通120年 大石田河岸の隆盛と終焉」を開催中です。そこで今回は、鉄道開通前夜の大石田河岸の概況をみたいと思います。大石田河岸や最上川舟運の衰退は、汽車にその役割が取って代わられたからだと思われがちです。しかし実際には、明治期の様々な変化の影響と共に舟運や大石田河岸の内容も変化していき、次第に終焉に向かっていくという様相を呈しています。

維新後の大きな変化の一つは交通網の発達です。明治2年(1869) 仙台湾に入港するようになった蒸気船は、商品流通経路を大きく転換させました。かつて峠を越え最上川を下していた宮城方面からの荷はなくなり、山形内陸部の荷物までもが海上輸送を求めて仙台方面へ運ばれるようになります。逆に酒田経由で最上川を上っていた荷物は仙台方面から流入するようになります。

その結果最上川の交通量は上下共に減少し、船持を圧迫していきます。全盛期には200余艘もあった船も明治6年には65艘程度となり、小規模な船持経営に移行していったことが窺えます。さらに、明治6年(1873)の地租改正(山形では明治9年から全県実施)も舟運に打撃を与えます。最上川の下し荷の大半は年貢米であったため、税が物納から金納に改められると、川下げの量が激減したのです。

ただし、地租改正は船持衆や商人たちの地主化という新たな形態を生み出しました。もともと江戸時代中期以降、舟運を背景に成長した荷宿・船持商人に地主化の傾向はありましたが、当時の封建的土地所有は領主による絶対的な支配を受けるものでした。地租改正により独立した土地所有権を認められたことで、富を蓄えていた大石田河岸の商人たちは本格的な地主経営へと転換していきます。さらに明治17年の改正地租条例が土地集積に拍車をかけました。

幕末の土地所有状況を示す明治8年の時点では、大石田最大の地主で立付米600俵程度で、以下100俵以上が数名であるのに対し、尾花沢では2,000俵を筆頭に多くの中規模地主を擁していました。しかし明治17年になると大石田に複数の大地主(地価金15,000円以上)があらわれ規模も人数も逆転しています。これは大石田の船持や商人たちが明治に入ってから地主へと転身し、急成長していったことを示すものです。鉄道敷設には駅となる町の経済力も勘案されたため、この急成長によって大石田が経済上の重要拠点と位置付けられ、現在の路線となったのです。このことから、鉄道開通によって大石田河岸がその役目を終えたのだとすると、それは大石田河岸自らの手によって引かれた幕ともいえるかもしれません。

企画展「鉄道開通 120 年 大石田河岸の隆盛と終焉」は令和4年1月30日(日)まで



鉄道 120 年企画展チラシ

大石田町公式アカウント開設  
**LINEはじめました**

防災情報などを  
受け取ることができます。  
**友だち登録を  
お願いします!**

登録方法  
右のQRコードを読み  
取って友だちに追加  
してください。

大石田町公式LINE

**防災放送の内容を  
電話で確認できます**

防災放送が聞き取りにくい、放送内容を確認したい等のご意見をいただき、町では防災放送確認ダイヤルサービスを開始しました。  
このダイヤルは定時(夕方6時のメロディ等)放送を含め、直近の放送から8時間以内の内容を順次聞くことができます。  
**確認ダイヤル：0237-48-8444**  
■総務課総務グループ TEL35-2111 (内線218)

町の人口 令和4年1月1日現在		
世帯数	2,269 戸	(-2)
総人口	6,518 人	(-16)
男	3,227 人	(-4)
女	3,291 人	(-12)
(12月中の異動)		
出生	2 人	転入 7 人
死亡	13 人	転出 12 人

※この数字は外国人数も含めた数字です。