

交通

この地域の主な交通路は、明治以前までは越後街道と中津川街道であった。明治以後は小国新道の開通により仙野街道が重要な道路となった。さらに、米坂線が開通し鉄道の利用が始まると、村の生活にも影響を与えるようになっていった。

一 越後街道

米沢と越後を結ぶ越後街道は、「十三峠」と呼ばれる大小十数ヶ所の峠越えが強いられ、しかしながら、この交通路は古い時代から開け、物資の輸送と文化の交流にきわめて重要な役割を果たしてきた。市野々、下叶水地域は、米沢と小国と越後を結ぶ街道の中継地として重要な役割を果たしてきたが、小国新道が開通し、さらに米坂線の鉄道が開通すると昔の街道は使われなくなり、自然の中に埋もれてきた。近年は、文化遺産として旧街道を復活する動きが進んでいる。往時の越後街道と市野々宿の様子を振り返ってみよう。

◆ 越後街道十三峠の道

越後街道（越後側からの呼称は米沢街道）の道筋は時期によって何度かわわっているが、大永元年（一五二一）、置賜地方を支配していた伊達氏十四代の伊達植宗（たね

むね）が、小国から玉川を経て沼に出る大里峠（四百八十七メートル）越えのルートを開削。これに伴って白子沢から桜峠（四百四十メートル）市野々黒沢峠（四百十九メートル）を通過して小国に入る道が次第に主要ルートになっていく。

越後街道が宿駅・伝馬などの制度を備えた本格的な街道となるのは、慶長三年（一五九八）、越後の上杉景勝が豊臣秀吉によって会津百二十万石に移封された後だった。

同年、景勝の重臣・直江兼続が支城の米沢に入り、ただちに城下の新たな町づくりを進めるとともに、「札の辻」（米沢城下の高札場）を起点とする最上街道（山形方面へ）、板谷街道（福島方面へ）、会津街道、七ヶ宿街道、越後街道など領内の主要街道整備に乗り出したのである。このうち越後街道は、米沢城下と小松と手ノ子と沼沢と白子沢と市野々黒沢と小国を経て羽越国境の大里峠まで十六里十丁五十三間、約六十四キロの道だった。

こうしてできた藩政時代の越後街道では、小松、手ノ子、白子沢、市野々、小国、玉川が宿場とされた。寛永年間（一六二四～一六四四）に





それぞれの宿駅には「問屋」職が置かれた。これも商品を卸す商人ではなく、宿駅の継立業務を取り仕切る役職である。基本的には世襲で当初は肝煎（村の責任者）が兼ねることが多かったという。

越後街道には小松く下関の間に十三の峠があるため、別名「十三峠」と通称された。

▽諏訪峠(小松)▽松原)▽宇津峠
(手ノ子)▽沼沢)▽大久保峠(同)
▽才ノ頭峠(沼沢)▽白子沢)▽桜峠
(白子沢)▽市野々)▽黒沢峠(市野々
(黒沢)▽貝淵峠(黒沢)▽小国)▽
高鼻峠(同)▽朴ノ木峠(小国)▽足
野水)▽萱野峠(足野水)▽玉川)▽
大里峠(玉川)▽沼)▽榎峠(沼)▽下
関)▽鷹巣峠(同)が十三峠に数え
られている。

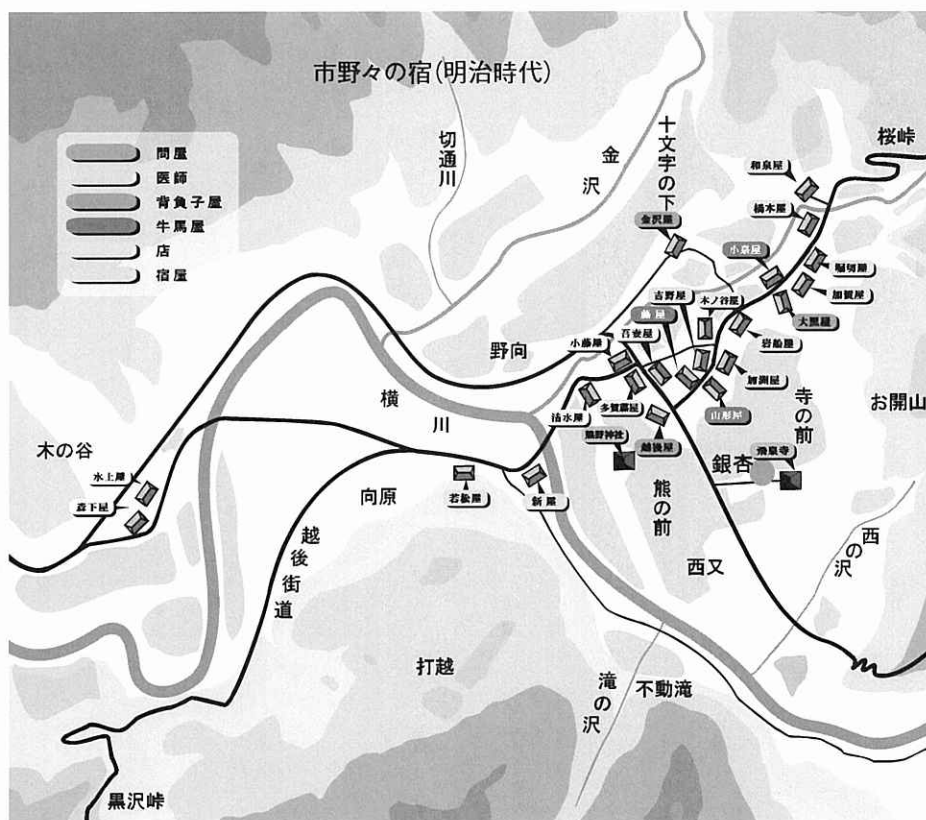
◆越後街道と市野々宿

元和元年（二六一五）頃のものとされる『邑鑑』によると、当時の市野々村は石高百十二石九斗六升で年貢の税率が三十八パーセント。戸数二十一（役屋四・肝煎一・間脇十六）、人口八十九人（うち十五歳から六十歳までの男子は十五人）だったという。

「役屋」は一人前の賦役を課せられた農民で、「間脇」は役屋の田畑を請け負って耕作したり労役する従属農民だったらしいから、税の重さもあわせて村人たちの辛さが想像できるだろう。

宿場にとっては旅籠銭や荷物継立・運送の駄賃が収入となったが、貧しいくらしの中で義務づけられる人馬の提供は、とても「割りに合わない」のが実態だった。慶安二年（一六四九）に市野々宿の住民が「金銭を使い果たし困り切っている」（趣旨）と米沢藩に訴え、藩が役炭三十六俵の納入免除などの措置をとったこともあったという。

重い負担に耐え切れなかったり荷物が停滞した場合、正式な宿場（本宿）以外の近隣の村に宿駅業務を援助してもらおう「助郷」という方法も



あつた。江戸中期、市野々宿の間屋
（高井家）から代官所に「人馬が不
足する時は、上叶水、下叶水、新股
の三村から人馬を出してくれるよう
申し付けてほしい」（趣旨）と助郷
願いが出された」と記録されている。

なお、街道の道筋には一里杭（一里塚）が築かれ、市野々では「ケンポウ梨子」の所に一里杭があつたと伝えられる。また、市野々宿を含む西街道八ヶ宿すべてに、御札場が設けられていた。藩の指示・命令など



黒沢峠の敷石道

を掲げ、住民や通行する人々に周知徹底させる掲示板である。

ここで、藩政期から明治初期までの市野々宿に関する記録を拾ってみる。

▼越後街道に宿場が整備された初期の頃は、市野々宿は月の前半十五日だけ継立を行い、後半は宿駅業務から解放されて農業などの自家業に従

事できる「半宿」だった。やがて戸数も物資流通も増える中、江戸時代中期以降に「定宿」(月を通して駅業務を負担する宿場)となった。

▼慶安四年(一六五一)当時、市野々の問屋兼肝煎は伊藤甚九郎だったと見られる。その後、宝暦年間(一七五一〜一七六四)の頃、高井七右エ門が問屋兼肝煎となり、伊藤氏の後援を得て職務を担った。

▼文政十年(一八二七)、市野々村で飼育されていた馬は二十二頭(牛はゼロ)。市野々宿に課せられた伝馬の数は十頭。

▼藩政時代末期、市野々宿には問屋(兼・荷物取扱所)が一軒(越後屋)、宿屋(一般の旅人宿)が九軒(山形屋・和泉屋・堀切屋・岩船屋・加州屋・橋本屋・吉野屋・水上屋・小泉屋・牛馬宿兼務)、背負子宿が三軒(大黒屋・若松屋・加賀屋・宿屋兼務)、牛馬宿が二軒(藤屋・金沢屋)、店が二軒(木ノ谷屋・多賀藤屋)、茶屋が一軒(栗ノ木)あった。

▼明治六年(一八七三)時点の市野々宿の問屋は伊藤四郎右エ門で、荷物継立所は高井伊与次と伊藤為助が担当した。

▼明治八年(一八七五)、置賜県庁から「旅籠屋鑑札」の交付を受けた

のは十名(加藤谷五郎・伊藤為助・伊藤運藏・高橋駒藏・加藤伝八・加藤英吉・高井伊与次・高井政次・加藤徳兵衛・伊藤松五郎)。

◆小国新道の開削

下越地方と置賜地方を結ぶ唯一の幹線だった越後街道は、明治十七年(一八八四)、山形県の初代県令・三島通庸による「小国新道」開削で境に歴史的役割を終えた。

桜川溪谷や荒川溪谷沿いの難所を大土木工事で克服した小国新道は、基本的には後の国道一一三号のルートの前景を成すものだった。新道完成で、旧街道は近隣集落同士の連絡や山仕事などに用いるだけの枝道となり、やがて国鉄米坂線開通とともに忘れ去られていったのである。

◆黒沢峠の敷石道

米沢藩によって開かれた越後街道の峠道はたびたび改修された。このうち黒沢峠付近では天保十年(一八三九)から安政元年(一八五四)にかけて、敷石の切り出し、新道の開削、敷石工事と集中的な改修が行われた。慶応三年(一八六七)には峠の西側に、百五十間区間の新道が開削された。

黒沢峠の道の旧道は、市野々橋を渡った向原の若松屋の裏山を上り、大栃から今の峠のやや北方の「切り通し」を経て、牛子沢を横切って黒沢の村中に出ていたと考えられている。

十三峠のほとんどで敷石は見失われたり実際に(炭窯に用いられるなどして)失われたりしているが、昭和五十五年(一九八〇)、山形県による「歴史の道・越後街道」調査の際、黒沢峠道の土中に敷石が埋もれているのが確認された。その後、地元有志らが十年近くにわたって発掘・整備を進め、見事な江戸期の「舗装道」が姿を現したのである。

黒沢峠敷石道を含む大里峠までの越後街道は、平成八年(一九九六)、文化庁の「歴史の道百選」に選ばれた(道筋の朴ノ木峠の一部にも敷石が現存)。市野々側の登り口から黒沢峠を越えて黒沢側の登り口まで約二千七百メートルの間に、敷石は約三千六百段。毎年十月の日曜日、黒沢峠敷石道保存会の主催で「黒沢峠祭」が開かれ、多くの人が越後街道の歴史に思いをはせながら歩いている。

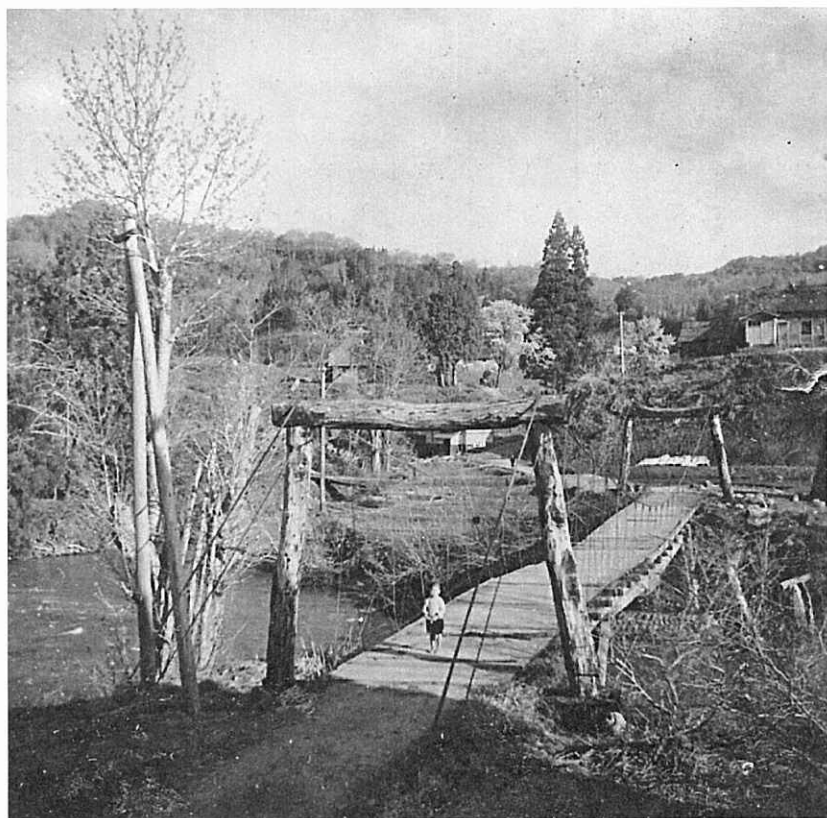
◆ 桜峠の往分石（追分石）

市野々から越後街道を東進した桜峠の中腹、越後街道本道から中津川の須郷へ分かれる地点に道標が立てられている。表に「往分石 施主 吉國坊主」とあり、裏に「于時寛保三亥十月吉日開明 花押」、側面に「美き（右）須郷ひだり海道」、もう一方の側面には「美き（右）旧道 近道 左 本道 近道」とある。寛保三年（一七四三）に建立されたもので、碑面の所々には桜花を刻んである。

ここから須郷道は仏坂を越え、桜川に沿って上り、大平峠を越え、大石沢の畔に出て、胡桃平、豆納、九才峠を越え、中津川盆地に下り、白川、下屋地を経て、須郷に至る道である。この須郷から玉庭台地を越して米沢、小松へ、白川沿いに下れば



桜峠の追分石



越後街道、市野々川前にかかるつり橋（昭和30年代）

高峰手ノ子、長井方面に通ずる道が開けている。この通路は越後街道の宇津峠の難所と遠距離を避け、米沢への近道として利用されたようである。

左は越後街道の本道で、桜峠に至る道であることを教えている。往は往の俗字であるから「往分石」のことで追分石と同義であろう。高さ五十七センチほどの自然石である。この往分石より右に道を進めば、桜川との間の仏峠にかかる。

◆ 越後街道を通った人の記録

▼古川古松軒（二七二六～一八〇七） 天明八年（二七八八）、幕府巡見使（將軍が代替わりするたびに諸国に派遣され各地の領内事情を巡察する使者）に随行し、東北地方を巡って『東遊雑記』を著した。市野々の名は登場しないが、六月十一日に市野々を通過している。

「十一日、白子（白子沢）を出発。四里半で小国。この間に桜峠と黒沢峠といって、険阻な坂がある。山

道だから十町や二十町の坂はたくさんある。山の谷々には村々があつて、田地が多く、稲作が見事である。山の中を行けば行くほど寒冷で、綿入れに羽織を着てもなお寒くて困った。（後略）」（現代語訳）

▼イザベラ・バード（一八三一～一九〇四） 明治十一年（一八七八）、英国人旅行家イザベラ・バードが東北・北海道など北日本各地を巡り、故国の妹に宛てた手紙で克明な旅行記（『日本奥地紀行』）を残した。新潟から小国を経て小松に抜ける間の様子も含まれている。七月十二日、市野々宿で記した手紙から抜粋する。「男子の夏の服装はマロ（裃）だけである。女子の服装はズボンをはき、胸を広げたシャツを着ている。昨夜黒沢に着いてみると、その服装もズボンだけに縮小していた。（略）昨日の旅は十二時間で十八マイル（約二十九キロメートル）であった。この市野々は素敵で勤勉な部落である。他の部落と同じく、蚕を飼うのに精を出しており、どこへ行っても純白と硫黄色の繭が日ざしの良い席の上に乾してある」

◆ 戊辰戦争と越後街道

越後街道は慶応四年（一八六八）、

戊辰戦争で米沢に攻め上ろうとする
官軍と迎え撃つ米沢軍の戦いの舞台
になった。

米沢藩は街道筋の村々から、兵士
三人に一人ぐらいの割で労働者を徴
用したほか、雑役のための随時徴用
もあったといわれる。米沢藩庁の命
令が小国代官所を通じて肝煎に伝え
られ、労働者は交替でクジで決めら
れた。たとえば同年七月の記録には、
小国郷各村から計二十人が越後下関
に向かう命じられ、市野々村では
「富蔵」という名前が挙げられて
いる。

同年八月、榎峠の激戦で、米沢藩
側は死者二十余名、負傷者・行方不
明者多数を出し劣勢に転じた。以後
は官軍が労働者や馬を徴用。明治元
年（一八六八）九月五日から十一月
十日までに延べ三万二千四百二十一
人の労働者と三百四十頭の馬が駆り
出され、市野々宿の分担は労働者延
べ六千六百二十人、馬百十八頭にの
ぼっている（慶応四年九月に明治元
年に改元）。

二 中津川街道と子持峠の道

◆ 中津川街道

中津川街道は、中津川（飯豊町）
を経由して小国地方と米沢地方を結
んだ道である。小国の小坂から高鼻
峠（百八十メートル）→杉沢→種沢
→子持峠（三百七十五メートル）→
下叶水→上叶水（土尾）→大石沢→
赤沢→九才峠（五百二十メートル）→
川内戸→上谷地（上屋地）→白川
→下谷地（下屋地）→須郷→広河原
→温井（玉庭）→和合（玉庭）→田
沢を経て米沢に入った。

赤沢と須郷の間には、九才峠では
なく三吉峠（見押峠）を越える近道



まぎの吊り橋（昭和32年）

ルートもあった。また、「桜峠の往
分石」でも触れたように、市野々→
白子沢の間の越後街道・桜峠付近か
ら分岐して大石沢に抜け、中津川の
須郷に至る須郷道もあった（大石沢

から先は中津川街道と同じになる）。
かつての道の名前は、行き先の地名
を冠することが多く、同じ道でも地
方によって、あるいは向かう方向に
よって呼び名が違っても珍しくな
い。例えば越後街道は米沢側からの
呼び方で、越後側からは米沢街道と
も呼んだ。中津川街道も事情は同じ



中津川街道（下叶水より市野々を望む）

であり、小松方面から中津川に向かう道を中津川街道と呼んだケースもある。中津川への道という意味では、「桜峠の沓分石」で触れた須郷道も、市野々や白子沢方面から見れば中津川街道ということになる。

もともと、宿駅・伝馬の制度などが敷かれた正規の街道以外は、街道とはいっても歴史記録上の（あるいは近代初期の道路行政上の）呼称が多いようである。中津川街道の道筋の人々も、必ずしもこの道を中津川街道と呼んでいたわけではなかったようだ。

古代末の奥州・藤原氏の時代まで、中津川（白川盆地）は置賜地方の要衝の地の一つだった。中津川を経由して小国と米沢を結ぶ道は、基本的には、羽越の幹線ルートである越後街道古道の一部でもあったのである。小松から宇津峠や市野々、黒沢峠などを通って大里峠を越える越後街道が整備されて以後は枝道となったが、沿道地域の人々にとって重要な道だったことに変わりはない。

叶水以南の中津川街道は、近代に入っても道幅が狭く、牛馬による輸送は困難な状況だったといわれる。大正時代前期、津川鉾山の昭和鉾業が大石沢・叶水・市野々・桜峠・白



子持峠上空より下叶水集落を望む（平成3年）

子沢・沼沢のルートを改修し、馬による輸送の便を図った。昭和十二年（一九三七）には、土尾（上叶水）・下大石沢の間二キロメートルの車道も整備された。

◆ 子持峠の道

市野々では、藩政時代は越後街道、近代以降は伊佐領に出て小国本村や米沢方面に向かうのが主要なルートだったが、下叶水の人々にとっては、

中津川街道のうち子持峠を越えて小国本村と行き来する約二里半（約十キロ）の道のりこそが、古くから最も大切な生活道路だった。

下叶水から今の主要地方道・川西小国線付け替え道路の子持トンネル手前付近を斜めに横切り、子持峠を越えた少し先に、種沢に下りるルートと、左に分かれて大滝に下りるルートの分岐があった。分岐点近くの（下叶水側から見ても）右手に「一杯清水」という清水があり、粘板岩のようなところを掘り込んで水を溜めていた。付近に二坪ほどの平らな部分が出来てあつて、休み場にしていたという。分岐から大滝方面に下るルートは、更に二筋に分かれて、川沿いの道と尾根伝いの道があった。子持峠の道に関しては、越後街道などと違って江戸時代以前の記録は乏しい。峠の名は、旅の夫婦がこの道を通った際、妻が峠で産気づいて子を産んだことから名付けられたとも伝えられている。また、この峠の登り口に大きな松の木が二本あった。夫婦のように寄り添っているところから「めおと松」と呼ばれ、赤ん坊が泣き止まないとき、その松の枝を燃やして煙にあてると、泣き止んだと言ひ伝えられている。



子持峠の道

子持峠の道の役割は、伊佐領までの道が改良されて（仙野街道、昭和八年完成）リヤカーなどで通れるようになった後も続いたが、昭和三十年（一九五五）前後には、市野々と同じく下叶水でも、伊佐領まで六キロの道を行き来するのが主要な交通路になっていた。自動車が登場した頃から峠道は次第に過去のものとなり、集落共同での道なごも行われなくなった。下叶水に最初の自家用自動車が登場したのは昭和四十三年（一九六八）、羽越水害の翌年のことだったという。

◆ 子持峠を歩いた頃

子持峠を含む道々の大正時代以降の様子について、高橋米吉氏、高井朋次氏は、次のように回顧している。いずれも両氏が語った話の趣旨を要約したものである。

〈高橋米吉氏の話〉

「子持峠も黒沢峠も何度も歩いた。黒沢峠は上杉様を通った道だが、子持峠のほうは下叶水から上の（上流域の）大石沢などまでの人々が、小国本村と行き来する生活道路だった。峠には、人が通れる程度の人道とは別に、これを縫うように蛇行する牛馬の道があった。牛馬道は人道より幅が広く、日光いろは坂のようにくねくねと曲がって傾斜が緩やかになっていた。

峠には木が生えていて、見晴らしはきかなかった。一杯清水のほかに、峠の手前にも「尼沼の清水」という清水があつて、飲んだものだった。尼沼には、尼さんが自殺したといういわれがあると聞いている。

子持峠の道には、種沢の集落に下りるちよつと手前から、黒沢に行く山道もあったものだ。分かれ口に大きな松の木があつた。種沢から先は、

少なくとも私たちの時代には、杉沢を経由するよりも、種沢へ芹出へ松原を通つて小国本村に行くのが一番近かった。種沢と芹出の間に、吊り橋があつた。

子持峠は生活道路だったと言つたが、それは大正の初めあたりまでではなかったろうか。私自身は、生活のために通つたことはない。私の時代には、伊佐領を経由するようになっていた。伊佐領への道路（仙野街道）が良くなると、荷物も伊佐領駅からリヤカーなんかで運ぶようになった。

戦前、大石沢の鉾山（津川鉾山）

から、リヤカーで伊佐領まで鉾石を運ばせていたこともあつた。鉾山がなければ、今のような道にはならなかっただろうなあ。

伊佐領への道が良くなる前は、市野々の先から七曲峠を通つて伊佐領に出る道だった。人が通れる程度で、牛馬は通れなかった。尋常高等小学校の頃、遠足で七曲峠を通つて鉄道（米坂線）を見に行ったものだ。私は学校を卒業してから二回、この道を通つたことがある。

子持峠は、黒沢の人が炭焼きで通つた道でもある。下叶水などの人も、病人が出て小国本村に運ぶとき

など、どうしても必要な時は（伊佐領への仙野街道ができる以前は）、冬も通つた。二、三人で先頭を交替しながら。

子持峠の道を、なんとか街道と呼んだことはなかった。中津川への道も、私たちは別に中津川街道とか呼んだことはないな」

〈高井朋次氏の話〉

「私は小国から市野々に養子に來た。実家に里帰りする時は、馬で帰るのが一番便利だった。市野々から距離的に近いのは黒沢峠の道だったが、黒沢峠は急傾斜の石畳があり、朝夕の露でひびが滑つて危険だった。それに黒沢峠への道には吊り橋があつて、馬が吊り橋を嫌つた。

その点、子持峠の道は遠回りではあつたが、急傾斜がなく敷石も吊り橋もなかったから、馬で小国に帰る時はあえて子持峠の道を通つたものだった。時間は一時間半から二時間くらいだった。

黒沢峠にも石畳の脇に馬道があつたのだが、手入れしなくなったのでヤブになつてダメになった。当時一般に市野々の人は、伊佐領まで歩くのが主な交通手段だったから。子持峠の道は（下叶水など関係集落の人によつて）毎年ヤブが刈り払われ

ていた。

子持峠をよく利用していたのは、市野々よりも、下叶水から奥の人々だった。私は昭和二十三年（一九四八）頃までは子持峠を利用していた。その後は自転車を使うようになって、伊佐領に出るようになった。

三 仙野街道

市野々は集落内を南北に走る越後街道の宿場として、重要な役割を果たしてきたが、さらに東西に走る街道があり、二街道が交差する交通の要衝でもあった。

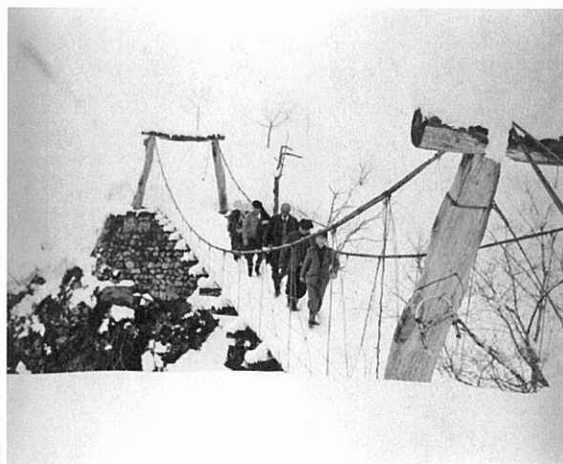
横川沿いに伊佐領から箱ノ口を通って市野々に入る仙野街道（市野々街道）と、そこから下叶水・大石沢・中津川・米沢へ抜ける中津川街道がそれである。

上杉時代宿駅の制が敷かれた当時の仙野街道は、市野々の木の谷から「廻渡」「漆ノ平」を通り、七曲りを越え丸山の裏を通って箱ノ口に抜けた。横川を横断することなく、山を幾つも越え七曲りの言葉が示すとおり、急な勾配をカーブで切り抜けたところで、やっと牛馬が通れる難所であった。

津川地区で牛を育てていた人々は、年に一回、この子持峠の道を通って小国の牛の市に牛を連れていったものだ。帰りは市場で買い入れた子牛を連れてきた。昭和二十八年か二十九年頃までは続いていたと思う」



仙野街道



仙野街道（木の谷吊り橋・昭和32年）



仙野街道
（漆ノ平付近・昭和30年）

当初は越後街道を補完する道路であまり重要ではなかったが、明治十七年（一八八四）現在の国道一一三号の原形を成す「小国新道」の開削が始まり、昭和三年（一九二八）には、米坂線の鉄道工事が進められると、伊佐領に駅が設置されることが決まり、仙野街道は市野々以南の七集落の国道および鉄道への取次道路として重要になってきた。

横川の二ヶ所に橋を架け、川に沿った新しい道路が計画され、昭和七年（一九三二）、救農土木事業として当時の津川村長加藤梅次が県の指示承認を受け、施工しようと村議会に提案したが、財政難と一部地域

四 鉄 道

奥羽本線・米沢駅と羽越本線・坂町駅を結ぶ米坂線は、昭和十一年（一九三六）八月三十一日に全線開通した。

米坂線のルート決定をめぐっては、昭和二年から三年にかけて、沼沢、白子沢、市野々、下叶水を経て小国本村の種沢に至る今泉東線迂回路線請願の動きがあった。運動の発起人は市野々出身の津川村助役、加藤梅

の反対があり承認を得られなかった。そこで小国本村村長近壽百に懇請し小国本村が主体となり、箱ノ口・伊佐領・市野々・叶水の各区長が責任者となって、それぞれ区間を決めて工事に取り掛かり、昭和八年完成した。

工事費は三千二百円を要し、小国本村が七百円、県補助が五百円、残金は関係集落で拠出したと記録に残っている。二つの吊り橋は伊佐領の斎藤弥吉が架けた。

戦後、車が普及してくると、仙野街道も車が通れるように永久橋への架け替えと拡幅工事が実施され、その後幾度となく小規模な改修が行われた。

次で、市野々に停車場（駅）を置く計画だったらしい。

しかし当時の村長や地主などは、鉄道敷設によって白子沢地区の狭小な耕地が失われることを憂慮し、津川村民の意見そのものがまとまらなかったようだ。秋田建設事務所も測量調査を行ったものの、昭和四年四月、工費がかさむとして市野々、下叶水經由路線の不採用を通知。運動

は実らなかった。

米坂線の全長は九十・七キロ。駅数は二十一。小国郷全体にとっては待望の新時代だったが、鉄道路ルート

から外れた市野々や下叶水などの住民にとっては、最寄り駅までの遠い道のりを往復しなければならぬ不便さも抱えることになったのである。



伊佐領駅（昭和30年代）