

第三章

交通・運輸・通信・交易

第三章 交通・運輸・通信・交易

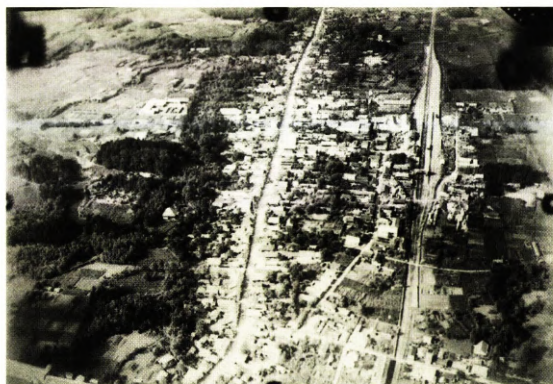
第一節 交通

一 街道と宿場

奥州街道

矢吹町を南北に貫通する街道は、奥州街道または奥州道中とよばれる。泉崎村踏瀬から大和久、矢吹宿を経て鏡石町久米石へ抜けるルートとなったのは十六世紀以降のことであるが、矢吹宿は、天正六年（一五七八）に奥州街道の宿駅として開発されたとされ、天正十八年（一五九〇）に町割もおこなわれている。

江戸幕府が成立した直後の慶長九年（一六〇四）には、東海道・中山道・日光



【写真1】昭和10年矢吹町（提供 荒井寿男）

関 街 道

道中・甲州道中とともに江戸を中心に伸びる五街道の一つとして整備され、一、二里ごとに周辺の集落からの強制移住による街道村落すなわち宿駅がつくり出された。町内では、大和久・中畑新田・矢吹の三村がこれにあたる。矢吹宿は水戸街道や、長沼・勢至堂峠を経て会津方面へ抜ける道（会津街道ともいう）との分岐点にもあたり、交通の要衝として重要な役割を果たしてきた。参勤交代の奥羽諸大名や、出羽三山詣りの修験者・旅人の休泊所となり、芭蕉の『奥の細道』でも矢吹宿に宿泊した記録がある。

中畑新田宿は、慶長元年（一五九六）に中畑村から街道の両側に民家を移して中畑新田村としたものである。

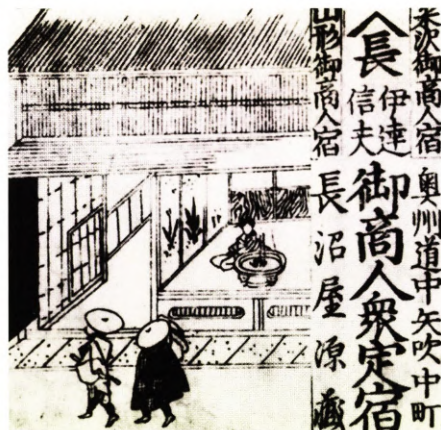
大和久宿については、阿弥陀前と堀越の居住者が大和久に移って宿場を形成したとされる。ただし、「大和久」の地名自体は、文保二年（二二一八）の「関東下知状」「白川文書」に「大和久郷」の名がみえるが、これは移住前の集落付近にあった郷名と考えられる。

街道沿いには松並木が植えられ、旅路の目印となる一里塚も築かれた。現在、町内ではただ一か所、五本松の松並木が残っているのみである。一里塚も、大和久と五本松の間の七曲りと、町の北外れの石地藏付近にあったとされるが、今はその跡形も残っていない。

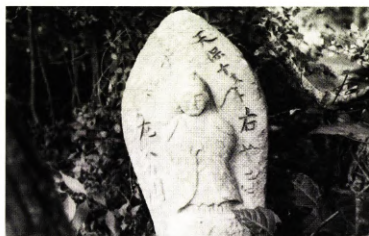
関街道は、阿武隈川沿いに南北方向に伸びる街道で、もとの奥州道中である。関とは白河の関であり、その先の関東方面、



【写真3】五本松の松並木



【写真2】矢吹宿「長沼屋源蔵」宿案内



【写真4】天保10年須乗の道標（右やま・左スカ川）



【写真5】水戸街道常夜燈

って栃木県那須町方面へ抜けていたと考えられるが、白河の関の正確な場所も含めてルートについては諸説あり、必ずしもよくわかっていない。

水戸街道 矢吹から中畑をとめる水戸街道も、古くから関東地方に通ずる道として開かれていた。江戸より矢吹まで五七里（棚倉街道）という。町内では県道四四号（棚倉・矢吹線）とほぼ重なり、中畑新田（現在の新町）にある奥州道中との分岐点付近には常夜燈が残っていたが現在は八幡神社入口に移されている。

中畑（中畠）は旧奥州道中の関街道と水戸街道との合流地点に形成された宿場であり、三筋に並列する根宿・本村・原宿の三つの集落にわかれ、地名や家並に旧宿場の面影を残し、継立問屋もおかれていた。慶長十七年（一六二二）三月、この村で代々問屋役を勤めてきた喜左衛門・半左衛門・新左衛門の三人が、掃部がおこなっている問屋役に対して、免許もなくおこなっているとして禁止を願っている（『矢吹町史』第1巻通史編 二八七頁）。

さらには京都・大坂へとつながる道として、古代より白河以北の主要な交通路であった。慶長九年（一六〇四）に新しい奥州道中が整備されると脇街道として機能したが、本街道が発達するにつれて次第に廃れていった。

三城目はこの関街道の宿駅であった集落であり、古くは問屋がおかれていた。街道沿いの家並は短冊状の町割がなされ、わずかに宿場の面影を

中畑宿から南側は中島村川原田、東村釜ノ子、棚倉町堤をとって棚倉にいたり、現在の国道二一八号として久慈川沿いに茨城県方面へくだっていく道である。

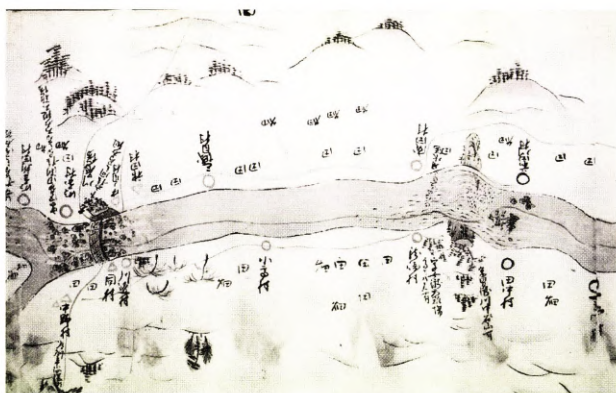
二 阿武隈川舟運と渡し船

阿武隈川舟運

阿武隈川は、那須連峰の旭岳付近を源流とし、福島県の中通りを北流して宮城県南部で太平洋に注ぐ、長さ二二九キロの大川である。沿岸は古くから農耕文化が栄えた地域で、中・下流域では早くから交通路として利用が盛んであったが、上流になると川幅もせまく、急流も多くなり、下流ほどの繁栄をみせてはいなかった。

嘉永二年（一八四九）四月、川原田村良平、明岡村茂平、三春町逸作の三人（翌年大和久村市右衛門が加わり四人）が、幕領塙代官にあてて、川原田村（現中島村）から鬼生田村（現郡山市）まで二二里（約四七キロメートル）の通船開設を願い出た。彼らは、いずれも問屋・商人で、交通に関係の深い資産家であり、これらの人が私財を投じて通船開通にとり組んだのである。嘉永七年（一八五四年）八月から三か年間試通船ということで、ようやく通船の許可が出た。

しかし、船をとおすには川幅や水深がある程度必要であり、川原田村から鬼生田村までの区間の川幅や水深は所によりまちまちであったため、通船許可を



【写真6】阿武隈通船絵図の一部（円谷重夫家蔵）

受けて本格的な川路改修工事はじまることになる。これが予想以上の難工事となり、三年間の通船許可の期間内での完成はならず、本格的な営業にいたらなかったため、五か年間の延長を願い出て、安政五年（一八五八）から文久二年（一八六二）まで営業が続けられた。

この間に、最大の難所であった竜崎村の滝場（乙字ガ滝）の工事も終り、ようやく船がとおれるようになった。文久二年の期間切れに際しても、再延長の許可を得て、文久三年から慶応三年（一八六七）まで、さらに五か年間許可になった。その後も、たびたび出水するたびに川路の改修を重ね、ようやく順調な営業ができるようになった。

明岡村円谷家 代官所の許可を得て通船が開始された当初、河岸場は、川原田・明岡・中と通船の盛衰

宿・鬼生田の四か所に設け、それぞれ建物と倉庫が建てられたことが記録に残っている。このうち、矢吹町内にあった明岡の河岸は、嘉永二年（一八四九）の通船の願い出に加わった明岡村の庄屋円谷茂平の屋敷付近にあったと想定される。円谷家は茂平・茂惣平・庄三の三代にわたり莫大な私財を投じて阿武隈通船の開始に尽力してきた。戊辰戦争後も新政府に対して通船の再開を願い出、川路を延長して白河より福島までとして許可を与え、これを受けて川路の整備にとりかかったが、廢藩置県などの影響により再開が遅れ、ようやく明治十三年（一八八〇）になって通船が再開されている。

こうして苦労を重ねながら実現にいたった阿武隈川上流の舟運であったが、明治維新後、後述する道路の改修による陸路輸送の飛躍的な発達にともない、人や荷物の運搬は馬車によってなされるようになった。特に明治十四年（一八八一）ごろから宇都宮・福島間に定期馬車が走り始めるなど、陸上交通機関が飛躍的に発達するとともに、阿武隈川通船は急速に



【写真7】明岡の河岸跡

衰退し、明治十五年末ごろには、舟運による輸送は廃止に追いこまれている。

阿武隈川の渡し船

矢吹町と対岸の玉川村・石川町との間の阿武隈川には、現在三か所に橋がかけられているが、それ以前には川の兩岸に針金を渡して手操り寄せる方式の渡し船があった。この渡し船のある場所をフナバ（船場）といい、町内では明岡新田・中野目（川辺）・三城目の三か所にあったことが確認できる。フナバの管理は川のどちらかの側に船頭小屋が設けられ、その船頭が収穫期に関係する集落をまわって、利用度に応じて戸別に「すくい」とよばれる利用料を集めた。また、それ以外の利用者からは一回一、二錢くらいの船賃を徴収して渡したという。

明岡新田のフナバは、明新橋のやや上流、阿武隈川と社川の合流点の下流にあった。ここは川幅がせまく小船であったために船頭小屋はなく、「すくい」の制度もなかったという。昭和五年十月に明新橋が完成するまで利用されていた。なお、明新橋の完成当時の渡りはじめの記念写真も残されている（写真9）。

中野目にあったフナバは川野目橋の約一〇〇メートル上流にあり、対岸の玉川村川辺に船頭小屋があったため「川辺のフナバ」とよばれていた。中野目側から渡るときは大声で船頭をよんだという。船は長さ約二〇メートル、幅約一メートルほどで、大正ごろまでは川辺側に茶店があった。昭和初期に道路が県道に昇格したことにより、渡し船も県の管理下となり、船頭は県



【写真9】昭和5年明新橋の渡りはじめ



【写真10】現在の明新橋



【写真8】明岡河岸運賃「定」（提供 円谷重夫）

職員となって朝八時から午後五時までの業務にかわり、川野目橋がかけられるまで利用されていた。川野目橋は、昭和六年八月に架橋した（三神小『郷土史』）。

三城目のフナバは、玉城橋よりも七、八〇メートルほど下流の東川原とよばれる付近にあり、船の色に由来するのか「黒船の渡し」という別名があった。この付近は、洪水で川の流域が常に変化してフナバは移動していたらしい。船賃は「すくい」制度で三城目の人は無料、隣村の泉村（現玉川村）の住民で定期的に利用する家では、年に米一升五合で契約して収穫期に集めたという。そのほかの人は、一、二銭の船賃を支払っていたようである。

船頭は、陣ヶ岡の小室氏や佐久間今朝吉氏がつとめ、昭和十二、三年ごろまで利用されたという。

三 交通の発達と生活圏の拡大

鉄道の開通 東京・青森間の鉄道敷設の動きは、すでに明治四年（一八七二）からはじまつたと矢吹駅 ていたが、日本鉄道会社が宇都宮・白河間が着工したのは明治十九年（一八八六）三月、同年八月には白河・福島間が着工し、明治二十年（一八八七）七月十六日に黒磯・郡山間開通にともない矢吹駅が開設された。東京・青森間、約七四〇キロメートルの全通は、明治二十四年（一八九一）九月一日のことであった。

建設着工に先だち、白河・矢吹間は現ルートのほか、白河から阿武隈川岸をくだり、泉崎村関平から泉川に沿って中畑をとるルートの案もあり、泉川沿いに測量の杭打ちがなされたと伝えられている。

矢吹駅開業当時の隣接駅は、のぼりが白河駅、くだりが須賀川駅であった。明治二十年の運



【写真11】明治25年の蒸気機関車

【表1】明治二十年日本鐵道時刻表

交通
資料

明治二十年日本鐵道時間表並賃金表（上野五三郎）

下り列車											
驛名	上野發	宇都宮	黒磯	白河	矢吹	須賀川	郡山	本宮	二本松	松川	福島
●	分			四一五	五三三	六〇六	六四〇	七〇九	七五二	八二六	九二〇
一	分										九五
二	分										九五
三	分										九五
四	分										九五
●	分										九五

上り列車											
驛名	鹽竈發	仙臺	桑折	福島	松川	二本松	郡山	本宮	須賀川	矢吹	白河
●	分										四〇
一	分										四〇
二	分										四〇
三	分										四〇
四	分										四〇
●	分										四〇

表中一三四八旅客列車、●貨物列車、△ハ上下列車行合フ所、×ハ着車□ハ発車ノ時間ナリ。

（岩磐史談 第四号）

【表2】明治二十年ころの汽車運賃

旅客賃金表	上 等			中 等			下 等		
	円	銭	錢	円	銭	錢	円	銭	錢
上野・宇都宮間	二	〇〇	一	一	三三	〇	六	六	六
宇都宮・白河間	一	四三	〇	九	六	〇	四	八	八
白河・矢吹間	〇	二七	〇	一	八	〇	〇	九	九
矢吹・須賀川間	〇	二〇	〇	一	四	〇	〇	七	七
須賀川・郡山間	〇	二〇	〇	一	四	〇	〇	七	七
郡山・本宮間	〇	二七	〇	一	八	〇	〇	九	九
本宮・二本松間	〇	一八	〇	一	二	〇	〇	六	六
二本松・松川間	〇	一八	〇	一	二	〇	〇	六	六
松川・福島間	〇	二七	〇	一	六	〇	〇	八	八
福島・桑折間	〇	二四	〇	一	六	〇	〇	八	八
桑折・仙臺間	一	二一	〇	八	二	〇	〇	四	四
仙臺・塩釜間	〇	三〇	〇	二	〇	〇	〇	一〇	一〇
合 計	六	七五	四	五〇	二	二	二	二五	二五

(岩盤史談 第四号)

【表3】矢吹駅発送貨物種別

明治二十三年度				明治四十年度				明治四十四年度			
薪炭	ト	二五	三〇	薪炭	ト	九八	四七	薪炭	ト	八七	六三
酒	一	一一	三〇	木材・板	四	六六	一九	木材・板	六	一五	六三
木材・板	一	〇六	二八	石	一	五五	二九	米	二	二七	三三
生糸	四	二	二〇	その他	六	七四	二四	麦	八	三	一
タバコ	四	一	一八	木皮	六	三三	一八	絹	三	一	一
								塩干魚			

【矢吹町史】第3巻資料編Ⅱ5 二〇五

【矢吹町史】第3巻資料編Ⅱ5 二〇六

升をトンに換算

【福島県統計書】

行ダイヤは、のぼり・くだりとも、貨物列車一便、旅客列車二便であった（表1参照）。上野・矢吹間の所要時間は六時間二八分であったが、馬車や人力車をみていた当時の人々にとっては夢のような速い乗り物であった。

旅客運賃は、矢吹・白河駅間が上等二七銭、中等一八銭、下等九銭。矢吹・須賀川間が上等二〇銭、中等一四銭、下等七銭である（表2参照）。

その後、年を追うごとに利用者は増え、発着の貨物量も年々増えているが、特に発送貨物が多く、木材・薪炭・穀物の順に多くなっている（表3参照）。

駅周辺のにぎわい 矢吹駅の開設は、三神・中畑・信夫・大里・滑津などの周辺の村々への求心力を強め、矢吹村（町）が街道の一宿駅から大きく

変化し、中核的集落となる源となった。明治二十八年には、国道と駅を結ぶ七二間（一三〇メートル）が県道として編入改修されている。

矢吹駅の開設にともない、馬車などの輸送形態も大きく変化し、長距離の乗合馬車・

郵便馬車などは、その任務を鉄道に譲り、荷車・人力車・馬車などは鉄道の補助機関として、周辺地域から駅までの輸送をおこなうことになった。明治二十二年の「西白河郡治一覽表」によれば、矢吹村に二か所の継立所と中畑村に一か所の営業所が設置され、荷馬車は矢吹村に二〇台、荷車は四八台と記録され二十三年には荷馬車三二台、三神村に一台、中畑村に九台の計四二台、荷車は矢吹村六二台、三神村六台、中畑村一四台で計八二台とふえている。矢吹横川運送店（横川栄助）は小口運送店として二十二年には、若松・石川方面に路線拡張をはかっている（『矢吹町史』第3巻資料編）。一方人力車は、明治十二年には四八台あったが二十三年には一二台に減少している。『仙鉄情報』第二四七号で紹介されている大正九年の記録では「人力車僅かに七台、貨物は荷馬車、荷車、人背により夫々運搬をなせり。然れども道路平坦なれば人馬の往来貨物の集散には至極便利なり」とある。

明治二十二年（一八八九）四月一日、矢吹・中畑新田・大和久の三村が合併して矢吹村となり、明治三十六年（一九〇三）十二月一日には、矢吹町となった。矢吹町はこの地方では唯一の町制施行地であり、大正九年ごろには人口が約三〇〇〇人に達し、駅周辺には矢吹銀行、白河実業銀行支店、須賀川銀行支店などの金融機関、白河裁判所矢吹出張所、白河警察署矢吹分署、町役場などの官公庁が集まっていた。また、毎年春の十一日間は西白河郡北部から岩瀬郡一帯にかけての馬が集まる羅市せりが開催されるなど、町の発展に駅開設が果たした影響は大きかった。

明治六年（一八七三）、政府は「河川港道路修築規則」を定め、全国の道路を三段階にわけ、各地方を結ぶ道路を一等道路、これに通じる脇道を二等道路、村や町の道路を三等道路とした。旧奥州道中の踏瀬（泉崎村）・大和久・中畑新田（新町）・矢吹・久来石（鏡石町）を結ぶ道路は、陸羽街道と改称され、一等道路になっている。その後、

同九年（一八七六）六月、道路の等級を廃して国道・県道・里道とし、さらに使途・道幅などによって三等級にわけた。



【写真12】昭和60年ころの矢吹駅

陸羽街道（旧奥州街道）は、明治十八年（一八八五）国道六号と改称、大正九年（一九二〇）に第四号国道となり、東京・福島・青森を結ぶ東北縦貫の幹線道路と位置づけられた。これにより、車馬の通れる道路として坂道や通行困難な所をとりのぞく工事がおこなわれ、明治十二年から同十四年にかけて、四〇（キロメートル）にわたり改修が施され、明治十五年から同十七年の間に、宮城県境貝田まで一三二（キロメートル）の全線の坂道を新道にかえる工事を完成している。このとき、大和久・赤坂、通称七曲りも当時は南側の高い山の中腹を道が走っていたが、山を切りくずして新道をつくり、現在の道路にした。また、松並木の路盤をけずり、坂道の調整をしている。

福島県でも、明治十二年（一八七九）から同二十五年（一八九二）にかけて、大規模な道路事業がおこなわれた。町内を走る県道は、矢吹・小野線（四二号）、石川・矢吹線（二〇六号）、棚倉・矢吹線（四四号）、矢吹・天栄線（五八号）、郡山・矢吹線（五五号）などほとんどが矢吹を基点にしており、ここにも古くからの交通の要衝であった矢吹宿の名残がうかがえる。



【写真13】改修後の七曲り 明治17年



【写真14】現在の七曲り



【写真15】道路元標（旧役場前・現東邦銀行前）

第二節 運 輸

一 さまざまな運搬法と運搬用具

人力運搬

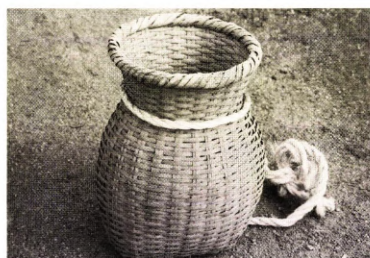
人が物を肩に担いだり、背負ったりして運ぶ方法は、もともと原初的かつ基本的な運搬法といえるが、今日でも人力で運べる大きさや重さの物を、短い距離だけ運ぶ場合は、人力で運ぶのが常である。そのための運搬用具は、運ぶものの種類、運び方、運ぶ場所などに応じて、さまざまに使い分けられてきた。

○ザル（箆）

篠竹・竹などを細かく割って格子状に編みあげてつくる容器で、容量は一斗ザル、一升ザル、五升ザルなどさまざまである。主に穀物や野菜など収穫した農作物を運ぶための一時的な道具といえるが、運んだ物をそのまま屋内で保管する場合に使われることもある。農家では現在でも使っているところが多いが、農家以外の家庭では用いられることはほとんどなくなった。

○ハケゴ・ビク

ハケゴは、篠竹を編んでつくるカゴで、口の下にやや縊くみれた



【写真17】ハケゴ（提供 後藤助一郎）



【写真18】ビク（提供 円谷徳重）



【写真16】大ザル（提供 後藤助一郎）

部分をつくってそこにひもを回してしばり、腰に巻いてさげる。大小二種類があり、大きいものは養蚕農家で桑摘み用に使われたので、クワトリハケゴなどといった。小さいものは野菜類の収穫用に用いるが、山菜やきのこなどの収穫用に用いられることもある。また、川漁の際に捕った魚をいれるのにも用いられる。ピクも、ハケゴと同様に篠竹や竹を編んでつくるカゴで、主にひもで腰にさげて川漁などに利用されたが、今日用いられることはほとんどなくなった。

○バンカリカゴ（ショイカゴ）

バンカリカゴは、細く割った竹を編んでつくる大きめのショ

イカゴ（背負い籠）のことで、背負いひもをつけて背負って物を運ぶのに使う。畑仕事るときに鍬・鎌などの道具をいれたり、野菜などを運ぶのに用いられる。比較的利用頻度が高く、現在も一部の農家で使われている。

○タガラカゴ

割った竹を目を粗く編んで背負い籠にしたもので、広口で底部は円錐状である。主に堆肥を田畑に運ぶのに用いられた。田畑に着くと前かがみになって頭からおろした。

○草刈りカゴ

竹を幅広に割り、目を粗く編んで大型の背負い籠にしたもので、円筒形で底が深い。主に馬に与える草を刈って馬屋まで運ぶのに使われた。馬の飼育がなくなった今日はほとんど使われ



【写真19】ショイカゴ（提供 後藤助一郎）



【写真21】タガラカゴ（提供 後藤助一郎）



【写真20】バンカリカゴ（提供 後藤助一郎）

ていない。

○ボテカゴ・テンビン

ボテカゴは、天秤棒てんぺんぼうの両端にさげて物を運ぶための竹籠である。口は広いが底は浅い。ふちに二か所ずつひもをつけ、長さ五、六尺の天秤棒の先のツメにかけてさげる。堆肥を運んだり水汲みにも使われた。魚の行商のことをボテフリというのは、この天秤棒を担いで魚を売り歩く姿をいったものである。

○モツコ

藁縄などを正方形に編んで四隅にひもをつけて輪状にしたもので、このひもに棒をとおして二人がかりで担ぎ、土砂や農産物などをいれて運ぶ。土方モツコなどといって、丈夫な藤蔓でつくったものは土木作業には欠かせなかった。

○シヨイナワ（背負い縄）・ハヨナワ

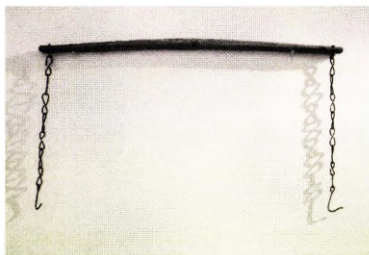
藁や藤・シナ皮などをよじってつくる縄で、薪や柴、稲や草、肥料など農作業のほか山仕事にも用いられ、非常に用途が広がった。ハヨナワは、藁でなつた縄三本をよりあわせて太く丈夫にしたもので、木を切り出した、橋の補修などの集落総出の力仕事に用いられた。正月九日をハヨナワモジリなどといい、集落全戸が集まって一年分のハヨナワをよじる日としていたところがある。

○ヤセウマ

杉の木を二つに割って枠として、上・中・下の三か所に横木を渡し、背



【写真23】ヤセウマ（提供 後藤助一郎）



【写真22】天秤棒（提供 石川光枝）

にあたる部分に細い縄を巻きつけ、背負い縄をつけたものである。主に山から薪や柴などを切り出したときや、ヤセウマにひもで結わえつけて運んだ。

○大八車・リヤカー

大八車は木製の二輪車で、前後にひき手と押し手がついて移動する。主に堆肥や野菜などを運ぶのに用いられた。明暦三年（二六五七）の江戸の大火で復興事業に用いられたのが最初とされるが、農村部に普及したのは明治維新以降のことである。

リヤカーは大正初期に日本で考案されたといい、農村部には昭和初期から普及しはじめた。車体が鉄パイプ製で、人が一人でひいたり、自転車の後ろにつないでひいたりすることが可能である。リヤカーやトラックの普及で、大八車は次第に姿を消していった。

○一輪車

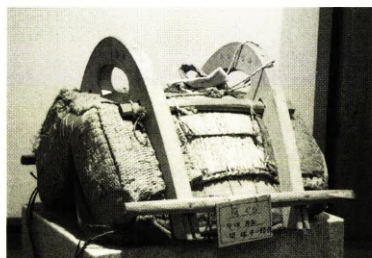
道幅のせまいところでは一輪車が用いられる。一般にはネコ・猫車などとよばれ、いつごろから普及したかは明確でないが、木製のものはかなり古い時代から使われていたという説がある。福島県内では第二次世界大戦後に普及した。土木工事に欠かせないものであるが、農家でも肥料や堆肥、野菜などを運ぶのに多用されている。

畜力運搬

古くからの馬産地である東北地方では、重い荷物や大量にまとめて運ぶ場合に、力の強い馬が用いられた。軍馬が徴用された明治期以降には一部に牛による輸送もみられたが、馬に比べると圧倒的に少なかった。

馬による運搬法は、馬の背に荷鞍（にぐさ）をつけてのせる方法と、馬に荷車をひかせる方法（馬車）とがある。

○荷鞍・タレビク



【写真24】荷鞍（提供 関根平一郎）

現在はほとんど残っていないが、馬の背に稲藁や田の草・薪などをのせて運ぶのに利用された。タレビクは、荷鞍骨と布団からなり、運搬する荷の種類によって荷つけ縄や腹帯止めなどがつけられる。

○馬車

馬にひかせる荷車は、一般に人力による荷車より大型である。明治以降、道路の整備が着々と進められると馬車が急速に普及し、人や荷物の運搬はほとんど馬車によってなされるようになった。

陸羽街道の宿駅であった矢吹では、明治十四年（一八八一）ごろに宇都宮・福島間に定期馬車が走り始めると、馬車の継立所が設けられ、馬車による人と物の輸送の中継地として重要な役割を果たした。詳細については次項で触れたい。

二 乗り物

乗合馬車

陸羽街道を往来する馬車が、荷物だけでなく旅客ものせるようになったのは、明治十四年に白河本町の盛運社が宇都宮・福島間を二頭立馬車で往復したのがはじまりで、明治十七年には白河町中町の郵便局長・常盤糸太郎が設立した神竜社が、白河・福島間で運行した郵便馬車



【写真26】馬車運送（提供 関根忠志）



【写真27】馬車運送（提供 佐藤清一）



【写真25】木の葉ビク

に客ものせるようになった。同十九年七月からは別に乗合馬車も運行されるようになり、料金は「昼夜晴雨を論ぜず」一里につき五銭であった。

しかし、明治二十年（一八八七）の鉄道開通とともに、長距離の乗合馬車・郵便馬車などは、その任務を鉄道に譲ることとなり、鉄道の補助機関として駅と周辺地域との間の輸送を主に担うこととなった。

人力車

人力車は明治三年（一八七〇）、東京の和泉要助らが馬車にヒントを得て製造し営業をはじめたとされる（『日本歴史大辞典』）。矢吹町周辺では明治

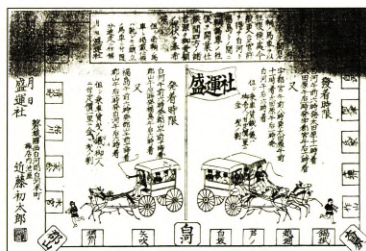
十二、三年ごろから普及しはじめたとみられ、矢吹周辺でも上層階級の乗り物として役人や医者が利用した。明治十六年には、白河にあった人力会社一心社の継立所が今出屋（熊田勘十郎）につくられ、白河・福島間の人力車によるのり継ぎ輸送がはじまっている。

自転車

自転車は一八一八年にドイツ人のドライス男爵が発明したとされ、日本へは幕末から明治初期に伝えられたという。矢吹町周辺でえられるようになったのは大正時代と思われる、昭和初期に一気に普及して、多くの人に利用されるようになった。

自動車

自動車の歴史は、蒸気自動車の起源にまで遡れば二二〇年以上前のフランスである。現在のようなガソリン自動車は、一八八六年にドイツのダイムラーとベンツの発明による。日本最初の自動車は、明治三十三年（一九〇〇）にサンフランシス



【写真28】盛運社広告（提供 円谷重夫）



【写真30】中村屋自動車部タクシー・昭和初期
（提供 青木修一）



【写真29】大正初期の乗用車・筑前屋前
（提供 仲西正次）

コ日本人会が当時の皇太子（大正天皇）に贈ったものとされ、一般に普及するのは大正の末ごろからである。昭和五年に、白河では貨物自動車一〇台、自動車一〇台と報告されている（『白河市史』下）。その後、自動車の台数は年々増加したが、戦時中は木炭車の時代となり、戦後に再びガソリン車の時代となる。

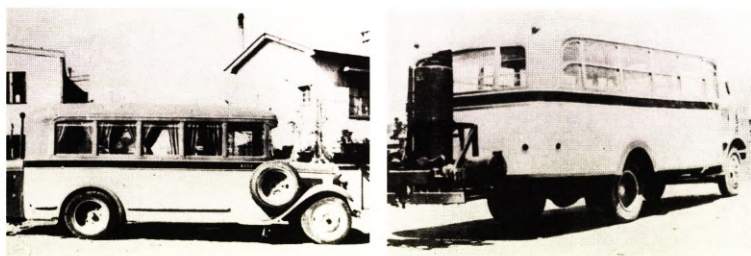
町内では、昭和十六年二月には矢吹合同貨物自動車運送事業有限会社が、矢吹字岡谷地に本店をおいて発足したが、同十八年末に白河貨物自動車への事業譲渡により解散している。

自動車の改良と普及、これにともなう道路の舗装化は昭和二十年代後半以降で、一般家庭にまで広く普及するのは昭和四十年代のことである。

バス

太平洋戦争中の昭和十七年三月に、政府方針による県内バス事業の再編成が断行され、このとき本宮町以南の二二のバス事業者のうち、比較的規模の大きかった福島合同自動車（福島市）と郡山自動車（郡山市）が共同出資して設立した県南交通株式会社がかの事業者を買収し、昭和十八年に福島県南交通株式会社が本社を郡山市において発足した。

バスといっても当時はほとんどが五、六人のりのボンネット式木炭車であり、矢吹駅前にも石川町や棚倉町・大信村方面へ向かうバスの発着所があった。県南交通は昭和三十六年に福島電鉄株式会社と合併している（『写真でつづる福島交通七十年の歩み』福島交通株式会社・昭和五十二年）。



【写真31】木炭バス（昭和20年代）

第三節 通信

一 情報伝達の手段

通信とは自分の意思や情報を他人に伝達することである。意思や情報は言葉や文字に表現され、その言葉・文字が手紙、電信・電話などを媒体にして伝達される。また、言葉や文字によらず、音や記号などを用いた通信手段もある。これらの通信手段は、近代以降に目覚ましい発達を遂げ、近年はインターネットなど新たな情報伝達の手段が急速に普及し、さまざまな種類の情報を瞬時かつ大量にやりとりできる時代となっている。

ここでは、地域社会の営みの中で伝統的に用いられてきた情報伝達の手段について触れる。

フレ・シラセ 電話が普及する以前、集落内の各戸に連絡する事項がある場合、係りの人が直接各戸を回って歩いたり、決め・イイツギ られた順番に家から家へ伝達していたりする方法がとられていた。各戸を回って歩く方法はフレ（触れ）とかシラセ（知らせ）といい、家から家へ伝達する方法はイイツギ（言い継ぎ）などといった。

たとえば、ムラの寄合や、道普請などのニンソク（人足）で人々が集まる場合には、その日時・場所を知らせるためのフレが回った。そのための役職を定めていた地区もあったが、一般には区長から組長・班長にまず連絡がはいり、各組・班長が組・班内を回った。寄合での決定事項の伝達など、特に緊急を要しないときはイイツギの方法がとられた。近年では緊急の連絡は電話やファックス、緊急でない場合は回覧ですませる場合が多い。

一方、祝儀・不祝儀などの私的な連絡、結婚・誕生の報告や、結婚式・年祝・初節供の席への招待などは、近年でも電話など

の手段によらずに、あいさつをかねて直接出向いておこなうことが多い。不幸のあったときのシラセは緊急性が高いために電話などによる場合も出てきているが、古くはその家の親類・知人や組内の各戸に通知して回るシラセがつき、必ず二人一組で回るものであった。

神事太鼓

神事（かみごと）や農休日などの連絡を、言葉や文字によらず、音で集落内に伝える伝統的な方法として太鼓がよく用いられた。神田や堤では、神事太鼓といって夏の天王様の祭りや農休日などに、朝から青年が太鼓をたたいて集落内に知らせた。太鼓での知らせは青年団の中で当番があり、終ると次の当番に太鼓とばちをひき継いだ。

半鐘・サイレン

火事や出水のときなども、集落全戸にただちに情報が伝わらねばならず、こうした場合も言葉や文字でなく、大きな音の出る半鐘によって集落全

戸に伝えた。集落の

ほぼ真ん中に火の見櫓が設けられ、その上に半鐘が設置されていたが、近年はサイレンがこれにとっ

回覧板・掲示板

回覧板は、第二次大



【写真34】消防信号



【写真35】矢吹町防災無線



【写真33】火の見櫓



【写真32】ふれ太鼓

戦中に隣組制度が導入された際に普及した。今日でも各地区のはとんどの組・班単位で利用されている。

揭示板は文書やポスターなどを貼り出すもので、ムラの入口や辻などの人目につく場所や、地区集会所などの公共施設に接して立てられることが多い。近世の高札場^{たかふさば}をひき継ぐものとも考えられるが、今日の揭示板は地区の行事や生活にかかわる諸情報などの身近な伝達手段として利用されている。

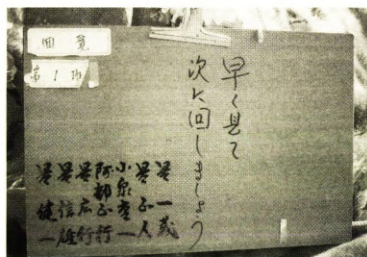
二 通信の発達とくらしの変化

郵便局の開設 明治三年（一八七〇）に「郵便の父」前

島密によつて導入された近代の郵便制度は、江戸時代を通じて確立した飛脚や飛脚問屋の家業に多大な打撃となった。しかし、官制の郵便制度の確立により、郵便が物流から独立して近代以降の主要な通信手段として発達した意義は大きい。特に全国均一料金（明治六年三月十日より）、郵便料前払い（切手）などの近代的な郵便システムは、通信の飛躍的発達に大きく貢献した。



【写真38】旧矢吹郵便局



【写真36】閲覧板



【写真39】旧中畑郵便局



【写真37】揭示板

最初の郵便取扱所は各宿駅ごとに設置されたため、矢吹でも矢吹村東側六〇番地に福島駅通出張局所管の矢吹駅郵便取扱所が設置され、同日より営業を開始した。当初の管轄区域は、矢吹・信夫・川崎・関平・吉子川・滑津・中畑・三神の各村であった。中畑村にも、明治七年に郵便取扱所が設けられ、同十六年（一八八三）九月二十八日廃止されるまで中畑・中野目・滑津・川原田・関和久を受け持った。

明治二十五年（一八九二）、矢吹郵便局は矢吹町西側四七番地に移転し、大正十三年（一九二四）一月に局舎の新築をおこなっている。三神村では、昭和三年（一九二八）二月に三城目字下町三三番地に三神郵便取扱所が設置され、中畑村でも、昭和十三年（一九三八）十月に特定郵便局として本村に設置された。

配達郵便は各局の配達夫が徒歩で、受持区域を一日一、二回配達して回った。

電信・電話の開通 明治七年（一八七四）七月、白河郵便役所（局）に電信局が設置された。同月二十日第一信が通信されるが、こ

れは東北地方における電信第一号であった。

矢吹に電信・電話が開通するのは明治四十三年（一九一〇）である。矢吹郵便局に電信・電話が架設されたのは大正四年（一九一五）三月十一日で、電信は翌十二日より電報取扱いを開始し、矢吹町・中畑・三神・川崎・信夫の各村と、吉子川・広戸・鏡石の各村の一部を受持ち区域としている。

電話の開通は大正十二年（一九二三）、矢吹町特設電話組合が生れ、組合長ほか八〇名の申込みがあったが四〇名だけ認可さ



【写真41】郵便ポスト



【写真40】旧三神郵便局

れ、関東大震災後の資材不足などもあって、ようやく同十三年二月十一日に開通した。このときの加入地域は大字矢吹の陳場、一本木小池下・大池・宮の前を除く地域と、大字中畑新田の八幡原を除く地域、それに大字大和久字大和内だけで、市外通話は白河と棚倉だけであつた。

その後、電話網はだんだん広がり、中畑村の一部、三神村の一部、鏡石村の一部、広戸村の一部も矢吹局扱いとなる。

三神郵便局で電信・電話をとり扱つたのは昭和十年六月二十日、中畑郵便局はそれよりおくれ、昭和二十三年九月二十三日である。

首都圏では戦前から電信・電話局が存在したが、地方では昭和三十年ごろになって郵便局が電信・電話事業からようやく撤退する。このころ、農村部では戦前に郵便局が架設した既存の電話線を利用した農集電話が普及し、特に旧矢吹町内を中心に町内の多くの家々にダイヤル式の電話機がおかれていた。この電話機は町外にかけるときも交換手による呼び出しを必要としなかったが、五〜七軒で一回線を共有したために、回線を共有する家で使用しているときは通話できない不便があつた。

その後、昭和四十一年に矢吹・中畑・三神の三農協が新規の架設による有線放送電話の設置を議決し、同四十三年七月から使用を開始している。有線放送事業の目的は通話だけでなく災害時などの緊急放送や連絡に利用することであり、中畑字三枚発田に本部交換施設を置いて事業を開始した。有線放送は回線の共有がなかったため町内での通話に支障がなかったが、逆に町外にかけるときは交換手による呼び出しが必要であつた。こうした経緯から特に旧中畑村・旧三神村の多くの家庭では、一家に二台の電話機を使いわけていた時代があつた。

最終的には電信電話公社が町内に局を開設して既存の電話機は使えなくなり、農協の有線放送事業も終了している。

第四節 交 易

一 行商と市

行 商

自給用の米・野菜などをのぞく食料品や日用雑貨、衣類などは、矢吹や須賀川、白河などの町場に出て買い物をすることが多かったが、逆にそうした町場から村々にくる行商も多かった。中畑には昭和二十五年ごろまで、白河（現玉川村）の魚屋が行商にきていた。また、神田・中野目・三城目などには、昭和十年から二十年ごろまで川辺（現玉川村）の魚屋が行商にきていた。須賀川にも行商をする魚屋があり、三城目などには頻繁にきていたようである。

自動車のない時代の行商は、シヨイカゴ（背負籠）を背負ったり、ポテフリ（棒手振）などといつて天秤棒を担いで歩く姿がよくみられたが、昭和初期にはほとんどが自転車でリヤカーをひいて歩くようになり、昭和十年代以降には一部に小型トラックで売り歩く行商も出てきた。

富山の薬売り・ 富山の薬売りは、富山藩二代藩主・前田正甫が、薬売人に反魂丹（はんこんたん）という越後の毒消し売り 黒い丸薬を持たせて他領へ売りに出向かせたのが起源であるという。富山の薬売りは、得意先に木製の箱をおいて毎月定期的に訪問し、使用した分の薬を補充して代金を請求していく「置き薬」の 방식을普及させ、ほぼ全国規模に販路を拡大した。また、得意先の家族の健康状態などが細かく書かれた「懸場帳」（かけばらやう）を持ち、訪問するたびに家族の健康状



【写真42】富山の置き薬箱（提供 星圭司郎）

する家がある。

市

矢吹町内で開かれた定期市としては、明治十七年（一八八四）ごろから開設された馬の驛市がもっとも規模が大きかったが、これについては次項に譲る。馬市以外では、昭和十年代まで矢吹の本村のとおりで、大晦日に暮れの市、正月に初市が小規模ながら開かれていた。塩引きの魚、砂糖、油・昆布などが売られた。

二 馬市と馬喰

馬市の盛衰

白河地方の馬産は古くからかなり広くおこなわれ、藩の財政と農民の現金収入に欠くことのできない産業であった。



【写真43】置き薬の内容



【写真44】現在の売薬商人のようす

態をうかがいながら、さまざまな薬を勧めたり、薬だけでなく「売薬版画」や紙風船などの子どもに喜ばれる品物を配って顧客をつなぎとめるためのさまざまな方法をとった。

越後の毒消し売りは、明治初期、新潟県西蒲原郡巻町を発祥地とする薬売りのことで、毒消しとよばれた腹痛の薬などを各地に売り歩いた。富山の薬売りが男性中心で、置き薬の方法をとったのに対して、越後の薬売りは女性が中心で、現金払いの方法をとった。明治末期から大正時代が全盛期であった。

富山の薬売りも、越後の毒消し売りも、矢吹町内に多くの顧客があったようであり、宿宿では現在も富山の売薬商人が来訪

矢吹では、明治十七年（一八八四）ごろから馬の糶市がはじめられた。明治四十年（一九〇七）ごろに常設の馬市となり、当時の糶市場は、現在の矢吹農協（JA）の裏手付近にあったとみられる。毎年三月三十一日から四月十日まで、ちょうど矢吹神社の春祭りと同じ時季であり、「オセリバ（お競り場）」などといって、近郷近在から洋種・雑種などを含めあわせて約八〇〇頭の馬が集められとりひきされた。関東地方や遠く九州、岐阜県などからも馬喰が馬の買いつけに集まり、大変な盛況であったという。

矢吹の旅館には、馬

市が盛んであった当時の様子を知る「馬糶萬控」「旅籠帳」などが残されている。

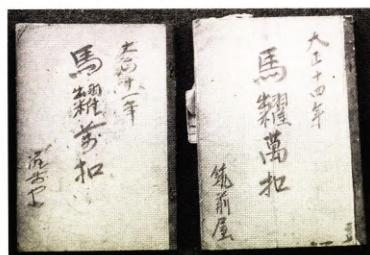
大正六年（一九一七）に矢吹でおこなわれた馬糶の成績は表4にみるとおりである。この当時、どの農家でも必

【表4】矢吹駒糶、矢吹町の成績表

年次	中畑地区		三神地区		矢吹地区	
	頭数	価格	頭数	価格	頭数	価格
明治四一	八〇頭	三、四七七・〇円	九五頭	三、九八四・一円	三五頭	一、二四四・五円
四三	一〇〇	四、一三八・五	一二〇	四、七七〇・五	三五	一、一五八・五
大正 三	九七	四、七三四・五	一〇一	四、三六八・〇	二九	一、三三二・〇
一〇	八三	九、三九二	九五	一〇、六二六	三三	二、六〇〇
一一	八四	一三、三三六	一〇〇	一四、六九四	三八	四、九二六
一二	九一	一二、二五六	九五	一二、九〇六	三七	四、五三九
一三	八二	八、三七〇	八四	八、六六四	一八	一、四八〇
一四	八二	九、二八二	八二	八、六六四	四二	三、九一二
一五	八五					



【写真45】明治7年ごろからはじめられた馬糶風景（『西白河郡誌』所収）



【写真46】馬糶萬控（提供 仲西成子家蔵）

【表5】矢吹町の馬の頭数（大正三年）

地区別	A馬の頭数	B農家戸数	農家戸数に対する馬の頭数の割合A÷B
中畑地区	三四九頭	二九五戸	一八・三%
三神地区	二五八	二九二	八八・四
矢吹地区	二〇六	一八一	一三・二

ず一頭は馬を飼っていたという。馬は荷鞍をつけたり荷車をひかせて野菜の出荷などの荷物の運搬に利用された。一部で農耕馬としての需要もあった。糶市に出されるのは主に満一歳未満の仔馬であった。

昭和初期以降、各集落の道路改修が進みトラックが普及してくると、駄馬の需要がほとんどなくなり、馬の飼育頭数は急速に減少する。それでも、農耕馬としての需要は昭和三十年代まで続いたが、昭和四十年代以降に耕耘機が普及してくると馬を飼育する農家はほとんどなくなってしまった。

戦後、馬にかわって農家で広く飼育されるようになったのが豚であり、矢吹でも豚の糶市が開催されるようになった。また、乳牛・肉牛の多頭飼育をはじめる農家も出てきた。そうした中で、それまで大町付近にあった家畜市場は、昭和三十九年に現在の大和久地内に移転され、矢吹家畜市場として開設され、現在にいたっている。

馬喰の商い

馬喰は馬や牛を売買する商人であり、江戸時代には東北諸藩の厚い庇護のもとに白河などの馬市を中心に活動していた。明治時代以降も、得意先の農家から仔馬をひきとり、白河や矢吹の馬市に出して全国から集まる馬喰とのとりひきの仲介をしていた矢吹町内の馬喰は、

【写真47】旅籠帳（提供 仲西成子家蔵）



【写真48】矢吹家畜市場

判明しているだけで、松倉に二名、明新に一名、三城目に一名いた。いずれも主に昭和二十年代までに商売を止めており、とりひき簿なども残っていないので活動の詳細はわからない。しかし、白河馬市でおこなわれていた馬喰の商いの様子を伝える史料があるので、紹介したい。

白河馬市については『福島県産馬沿革誌』にも出ているが、馬喰の商いの様子が極めて詳細につづられている。

白河馬市ハ横町、田町、年貢町、桜町ノ裡手田畑屋敷跡等ニ仮小屋ヲ構ヒ、何県何馬商ノ名札ヲ打チ、大ナル馬商ハ五端綱、或六端綱（一ハツナハな七頭ヲ一組トス）ヲツナギ、小ナル馬商ハ協同シテ店ヲ張レリ、買人ハ県下産馬地ノ各郡、群馬、栃木、千葉、埼玉、神奈川、東京、静岡、愛知等ヨリ集ル、其賑シキ事、實ニ名状ノ外也。馬ヲナラベタル所ニ至レバ、馬商ハ買人等ニ向ヒ、ドノ様ナ馬ヲ望ムカラ問ヒ、或ハ農用向ト云ヒ、或ハ種馬向キ、或ハ乗馬向ト答フ。ソレナラ、此馬ハ如何ナルヤト客ニ引合セ、兎ニ角馬ヲ見テクレトテ丁寧ニ化粧ヲ付ケ、例ノ博勞講釈ニテ真事空事取難ゼシヤベリ散シ、七八間モ引歩セ足並歩様ヲ示シ、買手ニ於テ氣ニ入ツタトナレバ、隣ノ近所ノ博勞仲間集リ来リイクライクラニ買ヒ売レト仲裁シ、結局買手ハ百円ト直段ヲツケ、売テハ百十円ナラデハ売ラズトイフ様ナ、売買両者ノ間に大シタ直段ノ相違ナキニ至リ、売レ買ヒトノ仲裁言葉ト共ニ、一方ハ買手ノ背中ヲ打チ、一方ハ売人ノ手ヲ撃ル等、其囁サ此道ニ通ゼラルモノハ喧嘩デモアルカト疑フ位也。カクテ直段キマレバ一同手打ヲナシ、互ニ御目出度トノ禮儀ヲ述ル、之ヲ売買約定済ノ証トス。（『日本馬政史』第四卷 昭和三年・帝國競馬會）

馬喰は馬を何頭も手綱につないで昼も夜も歩き続けるので眠気を払うために歌われた歌が馬喰節である。馬喰節は、よい馬が手にはいったときの祝い歌として歌われたという。矢吹に伝わる馬喰節は、近年地元の民謡保存会によって継承されるようになった（第八章民俗芸能参照）。

