

仙台福島間の交通路について

風間 観 静

は し が き

『みちのく』とは東北地方の汎称であるが、主として奥羽地方の太平洋側に面する地域のことをいうのである。阪東が阿豆麻(あづま)、越路が古志(こし)、そして陸奥が日高見(ひだかみ)と呼ばれたのが一番古い呼び名かも知れぬ。紀記の景行紀や崇神天皇の条に見えるこれら広地域の名称が例え地名起源の説明のため附会されて後世作為されたものとしても、その古伝承であることは尊重せねばならないと思う。少なくとも日高見という地域の概念は『みちのく』よりずっと漠然としたものであり古い呼称であることは否定することは出来ない。日高見が『みちのく』に変わったのは恐らく大和朝廷の国家的統制力がこの地方にはつきり伸びた大化以後のことではなからうか。『みちのく』は陸奥即ち『道の奥』で東山・東海両道の奥の国ということであり、いわばさいはての国だという解釈は既に定説となっている(一)ところから見て、大化の国郡建置以後のことであることは論をまたない。紀記の記事がいつ頃から信憑性があるか問題はあろうが少なくとも天武天皇五年の条にある。

詔曰。凡任^三国司^一者、除^三畿内及陸奥長門^一以外皆任^三大山位以下人^一。

という記載事項は史的事実と見てよからうから、大化建置はまず動かないものと見てよい。その陸奥国と毛野国及び

常陸国との境界の概念もこの頃に成立したものと思う。そしてその境界は白河及び菊多の両関を以てこれにあてた。即ち、当時の境界の概念は今日のような線のなものでなく点的なものであった。しかもそれは陸上交通路の一点を以て考えたと見てよい。ところで白河・菊多の両関がいつ頃設置されたかは明らかでないが類聚三代格の承和二年七月三日の太政官符

応_下准_二長門国関_一勘_中過白河菊多両_上劃事

右得_二陸奥国解_一傳。檢_二旧記_一。置_レ劃以來、于_レ今四百余歳矣。(下略)

の記事に基いて逆算すれば既に五世紀の頃、この境界点があったことになる。無論その年数の真実性はなお検討を要するが国郡設置の時はこの二関以北を陸奥国としたことは断言してよい。しかし陸奥国の地域的広さの概念が奥羽地方の東半分全部をさすようになったのは余程後世の時代で、それまでに長い歴史の変遷を通じて逐次拡大されたものである。そしてこの変化のあとは交通路の整備とエゾ鎮定の進展度という目盛によって区分づけが出来ると思われる。

先に述べたように白河・菊多の両関が設けられた次第は甚だ不明瞭であるが、関が設けられたのはそこを通過する道路があったことを意味するし、その関が大和朝廷にとって政治的軍事的防柵であったのと同時に厳然たる華夷区分の境界であった筈である。紀記に見える東海東山の両道の持つ『道』という用語の本義は明らかでないが最初やはり行政区の意味だったらしい。書紀崇峻天皇二年の条

遣_二近江臣滿於東山道_一使_レ觀_二蝦夷国境_一

という記事は東山『管区』若くは『地方』のことで、統紀和銅二年三月の条

陸奥越後二国蝦夷野心難レ馴。屢害ニ良民一。(中略)

出レ自ニ兩道ニ征伐。因授ニ節刀並車令一。

の両道は最早交通路と見てよいと思う。東山・東海の両道は行政区域の汎称であつたものが、後に道路の名称のように使用された。ところで八世紀頃の東山道や東海道がどこからどこを経由したか今日詳細に知ることは困難であるとしても、後の奥州街道が東山道に当り、浜街道が東海道に擬せられることは疑うべくもないことである。後紀弘仁二年四月二十二日の条

廢ニ陸奥国海道十駅一、更於下通ニ常陸ニ道一。置ニ長有・高野二駅一、為レ告ニ機急一也。

とあるのも既にこの頃は海道、山道という官道名が一般化していたことがわかる。

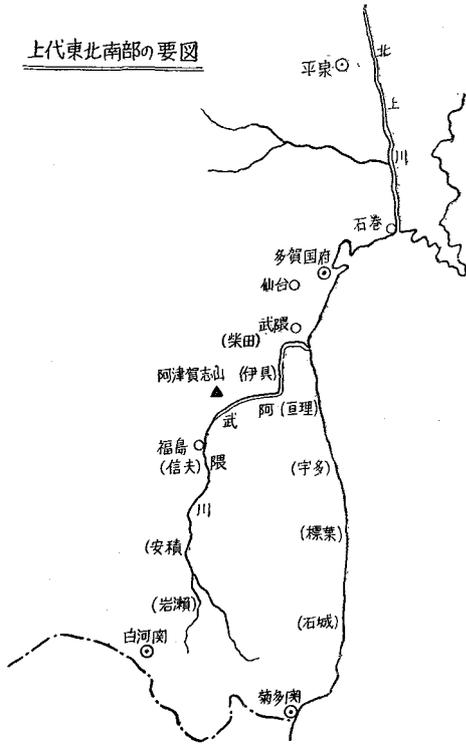
陸奥国が建置されてもその実際の領域は時代によって広狭の差があり、それは例のエゾの鎮撫や交通路の整備と関連あることだということは先にもふれて置いた。今ここで大和朝廷のエゾ服属に関する史的展開の様相を詳説する必要もない。ただ幾度かの段階を経て陸奥の領域が拡大したことは瞭然たる史実である。

そしてこの段階で多賀城の陸奥鎮所設置とそまでの駅伝馬制の施行が大和朝廷の陸奥経略上最大のポイントになつたのである。由来日本の歴史上に於て中央より下つて奥羽地方を制圧するのには先づ仙台平野を手中に収めることが要件となつている。そしてその中心は、中世まで多賀国府であり、近世以降は仙台であつた。大和朝廷のエゾ服属、前九年の役に於ける源頼義の東征、頼朝の平泉征伐、南北朝戦乱の際の北畠一族の活動、近くは明治戊辰の役の仙台藩懷柔などいずれもこのことを示す史実である。

一、阿津賀志山（厚樫山）

白河・菊多両関を拠点として奥羽南部に進出した大和朝廷の勢力は比較的順調に進んだように見える(2)。大化改新に当って建置されたと見られる陸奥国は当初の管郡名や国府の位置などについて明確になし得ない(3)。宮城県内の建郡などは相当詳細に記されているのに南に位置する福島県内の部分が置かれていないのは甚だ諒解に苦しむことである。これは今の福島県中通り筋では宮城・福島両県境の厚樫山塊まで、浜通り方面では阿武隈川口附近までは相当早く、少なくとも陸奥国建置以前にさしたる困難もなく服属同化工作が終了して居り、建郡などは国建置と同時に行なわれたのではないだろうか。両方面共いずれも高山峻険なく、阿武隈川沿いの帯状の平野や海岸平野が続いて居り進出が容易であつたことによる。先代旧事本紀の国造本紀に白河・石背(岩瀬)・阿尺(安積)・信夫・菊多・石域・染羽(標葉)・浮田(宇田)・伊久(伊具)・思などの十国造のことをのせているが、その国造名から推して見て大化建置最初の陸奥国の領域と郡名をさしていつているものではないだろうか。そしてこれらの諸郡国を通過した官道が後の東山・東海の両道であつたらう。更に又、注意しなければならぬものに奈良時代の始めの石城・石背の分離問題がある。この両国の建置と停止については古来異論が多いが一応養老二年に陸奥国から分離され、同四年迄置かれたことは類聚国史などの記事で信じてよいのではなからうか。この二国の管郡名を国造本紀の記事と対比して見ると行方・日理(亘理)・会津がふえ、伊久と思(し)が削られているだけではほぼ一致しているところを見れば、これも前述の推定の傍証たり得ると思う。石城・石背両国の建置は次の段階への飛躍即ち仙台平野進出の足堅めの為の必要からとつた行政措置の一つではなかつたかと疑っている。果然養老五年以後を過ぎると急に領域の具体性が増加している

上代東北南部の要図



のに気付く。以下次表の通りであり、いずれも今の宮城県南や仙台平野の周辺の諸郡であることも注目されてよい。(続記参照)

- 養老 五(七二一) 柴田郡初見、刈田郡建置
- 天平 九(七三七) 遠田・賀美郡名初見
- 同 十四(七四二) 小田郡以北十一郡初見
- 天平勝宝四(七五二) 多賀以北諸郡と見ゆ、

天平神護二(七六六) 宮城郡初見

そしてこの動きの中に恐らく養老の初年頃多賀城の前身たる陸奥鎮所が設置されたものと推定する(5)。だから全般の形勢から見ると白河・菊多の両関を越えて開始された大和朝廷の奥州経略に当って多賀城鎮守府設置までの間、厚樫山塊を制圧し阿武隈川筋を押えることが最大のヤマ場であったと推論したい。こう見てくると最初の陸奥国の国府が福島市郊外の宮代村若くは安積郡の大槻村に設けられたという説や、伊達郡の中央附近に伊達関

があつたという伝承は確証がないにせよ大いに参考にすべき説だと思ふ。

延喜式陸奥国駅伝馬の条に九世紀頃の駅名を記してあるのを見ると、山道といわれる今の奥州街道筋が唯一の官道となつていたことが認められ、福島県南の雄野駅（古関か）から岩手県の磐基駅（花巻か）まで二十二駅、駅間距離約二十軒（五里余）の中、駅馬十疋を常備したのは宮城県の柴田駅（大河原か）、小野駅（川崎か）までで以北は五疋となる。又伝馬を備えたのは白河以北は六郡だけで、しかも厚樫山地帯の南北両側の信夫・刈田・柴田三郡がその半を占めているなどの諸点は陸奥国経営のため厚樫山を越える地点までは特に重要であつたことを示すものであろう。

（註）厚樫山は古くは篤借と書かれ吾妻鑑には阿津賀志と見えている。今、本文では一応特別な場合を除き厚樫山と統一して書く。こととする。

その上九世紀頃には既に菊多の関を通過する海道は官道としてさまで重要さは持たなくなつていたらしい。駅馬も長有・高野二駅に僅か二疋づつしか配置されていないことや、この道路が山道の雄野に合する変則の道路であつたことがこれを実証している。

文治五年（一一八九）源頼朝が大挙して山海兩道を経由し奥州征伐を行ったことについては吾妻鑑に詳細な記述がある。それに対して平泉の泰衡が三代蓄積の力を集め、最初にして最大且つ唯一の抵抗を侵入軍に試みたのは伊達郡阿津賀志山の一戦であつた。泰衡の庶兄西木戸太郎国衡が二万余騎の精兵を率いて東は阿武隈の流れを堰きとめ、西は阿津賀志山の天険によつて果敢な抵抗を行ったが僅か一日にして総崩れとなり、それより鎌倉軍は悠々と海道軍と合体し多賀国府に入り僅か旬日余で平泉の本拠をくつがえしている。以上の史実に見られる通り山道が奥州に入る最重要な公道として利用され、白河関以北では福島と仙台の中間にそばだつ伊達郡の厚樫山塊は山道随一の天険として

長いこと歴史の動きに大きく影響を与えてきたのである。藤原相之助氏が『奥羽古史考証』で刈田以北は夷地といわれたのもあながち誇張の形容ではない。

二、阿武隈水路の啓開と漕運

前述の通り福島県伊達郡の厚樫山塊は山岳重疊、峠路甚だ險阻で一夫よく守れば万卒も通り難い孔道であった。奥州の地で覇をとなえた者は第一線の防禦地として重視した場所であるし、陸奥へ進出せんとする場合ここを越えれば多賀国府、平泉まで一押し出来たのである。従って交通上から申せば厄介な峠路でこの通過は人でも馬でも容易ではなかった。元和以後天下が泰平になり幕藩体制が確立されると嘗っての天険は経済上から見てもむしろ困ったものになってくるのは当然であった。仙台が仙台藩の中心的城下町となるに及んで、福島方面との連絡ルートに天険の陸路を避け、伊具名取両郡を通じて阿武隈の水運を利用しようとする考えが起つたのは当然の帰結である。しかしこれとて伊達郡梁川町附近から五十沢村を経て伊具郡丸森町に到る間は厚樫の峻険と何らの差異なく兩岸急壁、阿武隈の水路は深い峡谷と激湍をなして河岸を洗い容易に通過し得る道ではなかった(6)。この路水の啓開が完成したのは寛文年間のことであり、それも全く別な経済的理由からの要求によつた結果である。幕府は江戸開府以来その繁栄と殷賑をはかる為、種々の施策を講じたが明暦大火後から人口が漸く増加した。その結果食糧の需要が増大したので東北諸地方からの江戸廻米輸送が盛んになった。江戸へ奥州から米を廻漕し売り捌くことが始まつた時期については明らかでない。奥州第一の大藩仙台藩では萱場木工が『古伝密要』を著して藩祖政宗の発明であるとしている。通例その開始時期は寛永九年(一六三二)説が行なわれてきたが、最近の研究ではその始期はそれより十年程前の元和九年(一

六二三）頃既にある程度行なわれていたと信ぜられている（こ）。この形勢の中にあつて米沢藩上杉氏がその領内の産米を江戸に廻漕しようとしたことは当然であろう。上杉氏は関ヶ原役後会津百二十万石を一挙米沢三十万石に減封され藩の財政は急迫を告げた。信夫・伊達両郡の代官であつた古川善兵衛（一五七七—一六三七）は信達両郡の水利悪く水田開発に不便なるを憂いて藩主景勝の許可を得て七年の年月を費し寛永二年（一六二五）までに阿武隈川筋に上堰・下堰を開き開田一千町歩の偉功をたてた。

そのため寛永以後産米多額となり、それを阿武隈水路の一部可能水運や岸壁沿いの孔道を利用して荒浜に出し江戸へ漕運を行なつたらしい。この頃僅かながらでも水路の改修は行なわれたものでないかと思う。いずれにせよ阿武隈川の漕運利用はこの頃から注目を浴びてきたと見てよい（こ）。この間の事情は安永六年辨財天御宮再建勸化帳の

奥州伊達郡信夫郡往古米沢様御領之節船頭無之……寛文四年迄船路無之、水沢・沼上河岸迄十八・九里又は六・七里之場所山坂の難所附送り或は背負にて船積に行に付、御城米も三ヶ年目ならでは江戸着不仕……

とあるのでも窺われる。

この阿武隈水路開さく成功し米の江戸漕運が大規模になつたのは寛文年度のこと、この事業を行なつた人は渡辺友意という事業家である。寛文四年（一六六四）上杉氏が再度削封され信夫・伊達二郡が天領となつたので幕府がここ豊かな城米を江戸へ送る必要が生じたのを機会に渡辺友意が幕府に願つて開さく事業に成功し城米漕運業の専権を認められたということになっている（こ）。尤も渡辺友意という人物について異論がないわけではないが一応これらのことは信ずべきであろう（こ）。

以上のことは阿武隈川口荒浜港の浦役人を勤めた武者家の『勤功書上』や前掲の勸化帳に

五代以前の先祖渡辺友意塗辨從福島仙台御領水沢、沼上迄滝に頼（？）巖石の様子、得と致見分、御公儀様へ御忠節並両郡御百姓万代不易の益を相考へ、寛文四年伊奈半左衛門様御代官の節奉願候処御聽願の通り被仰付候に付、川浚普請に取懸、自分金壹万両余にて船路成就仕、奥羽両国御城米運漕御用を始め申候。

とあるのでその事情がわかる。

奥羽海運記によると

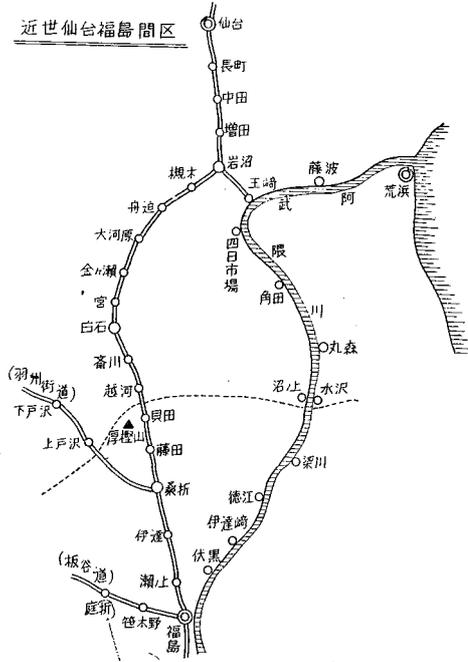
奥羽二州、稻梁之富為天下饒、而陸路不可輒輸漕策有遺、寛文十年庚戌之冬……都下有河村瑞軒……國家簡命瑞軒、掌管海運事、先今漕奥州信夫郡官糧數万石、以試其方略如何（下略）

とある如く河村瑞軒が幕府の命令を承けて友意のやった開さくの不充分なところを改善し信達地方やこの頃羽州街道を経て送られてきた山形の屋代郷天領の城米を阿武隈水運を利用して海路江戸に送る、いわゆる東廻海運を組織化するに成功した。つまり友意は一個の漕運業者として官米輸送の先鞭をつけた人物であつたらしい。

この水路開さくと船舶航行によつて福島天神河岸より長岡・伏黒・上郡・伊達崎・徳江・梁川等の福島側河岸を経て宮城県に入り沼ノ上・水沢・丸森・角田・下名生・四日市場・玉崎・藤波から荒浜に至つた。仙台方面へは玉崎より岩沼に向つた。山形県屋代郷天領の城米は羽州街道を経て桑折に入り徳江から舟積みされたらしい（註）。

梁川と丸森の中間にあたる沼の上に御城米問屋会所があり體肝入齋藤氏が管理した。対岸の水沢には仙台藩御穀改御番所や御陣屋があり穴戸氏が管理した。又、米沢藩の御陣屋もあつた。沼の上御城米問屋齋藤氏の系図先祖六郎兵衛の条に、

（前略）其領迄信達両郡共に慶長五年より寛文四年甲辰迄六拾四ヶ年の間は米沢上杉様御領地の所、右辰の年御



沢河岸にて穴戸弥右衛門取計申候、桑折御分は沼の上斎藤駒之丞取計申候、但し御米壹俵に付銭壹文づつ御庭銭問屋にて取置申候。

とあるのはそれを示しているものである（12）。

このように幕府の城米輸送の必要から開かれた阿武隈川上下の舟航は年毎に繁栄を極めたらしい。一端水運が切り開かれると、その輸送量に於てとも併行の陸運は太刀打ちができない。まして福島、仙台間が前述の様に天険によつてさえぎられているのだから一層この水路が利用されるようになった。城米以外福島方面より仙台方面に送られる

上地になり其後伊奈半重郎様御支配所に罷成、右両郡より出る御物成米伊達五十沢村の者共陸通沼の上迄背負送り候を右六郎兵衛預置候御米一俵四斗二升入百十五俵積船を以て阿武隈川通荒浜迄御運送の諸始末仕候に付右六郎兵衛儀御贖肝入に被仰付候。

とあり、又御城米水沢河岸請仕方にて

- 一、水沢、沼上両所共仙台領、水沢は川より東、沼の上は川より西、水沢問屋は穴戸弥右衛門、沼の上は斎藤駒之丞に、御米取計方之儀は米沢御領所、川又、桑折之御分御米は水

各種の物資はだんだんこの水路交通を利用し福島方面からの各種駄荷が舟行で玉崎に陸揚げされ玉崎より岩沼、増田を経て仙台に送られるようになったので陸路の宿場部落が騒ぎだした。

福島より仙台に到る陸路は脇往還であるが奥州街道の延長として重要な路線であった。福島から瀬の上・伊達・桑折・藤田・貝田迄は福島藩若くは天領、越河から齋川・白石・宮・金ヶ瀬・大河原・舟迫・槻木迄は仙台領の宿駅である。従つて前記のように阿武隈水運が盛んになれば、こちらの陸路駄送が少なくなりこの運送駄賃が大きな収入源であつた宿々の死活問題になつてきた。

三、宿置金制度

この川通り輸送が始まつてどの位物資が動いたかはあまり明らかでない。享保以前は藩境を越えて大量の貨物が流通したといふことはあまり考えられない。だが既に元禄前後には他国商人が相当仙台城下に入り込んで活躍していた事は若干の資料によつて推察できる。宝永八年（一七一七）この年正徳と改元（仙台大町の商人が連署で町奉行に對し他領売人御城下并御分領申入込、大町通絹布小間物木綿古手売人渡世相統不罷成、且又明店罷出追年困窮、相禿申者共数多御座候、而無抛奉存候、前々ケ様之節旧例を以御訴訟申上候得ハ如願被成下候、依之乍恐奉願口上之覚（本文略）

と願出⁽¹³⁾でているし、やや少し後であるが明和九年（一七七二）伊達氏奉行申渡状の中に

南御郡中商人共、木綿古手小間物直仕入当時被相留置候処、此度別段之御吟味を以往古之通直仕入御免被成下旨、左之写之通出入司衆被仰聞候条、其御心得南御郡中江早速御代官より可被申渡候

とのが見え、更に

一、入仲被召上候間、船積にて相下候分御石改所御役人御判肝入等引添、江戸買仕切引合相改云（下略）

一、陸通買下候分ハ、入口之御境横目仲御判肝入引添、江戸買仕切を以駄数等相改候上、仲御判肝入方にて右買仕切を以御仲召上判紙渡方之儀右之趣を以首尾可申事。

と指令⁽¹⁴⁾を出しているのでも、水陸両路より相当の商人や物賃が入っていたことが窺われよう。

又商取引の発展に伴って飛脚業も発達するが、福島で上州屋伝左衛門が飛脚問屋を開いたのが享保九年（一七二四）で、これが間もなく大阪島屋の支店となり、次で宝暦十三年（一七六三）仙台にまで延長している⁽¹⁵⁾とところを見れば、遠く江戸、上方との取引も相当早くから行なわれていたものと考えてよい。これら商荷物が前出の陸通し通路を避けて輸送力の大きい阿武隈川水路を使用したものであろう。名取郡玉崎の渡辺家文書中にある御城米方御条目永留に、

一、武士荷物と商人荷物類船に上、川より令下着というとも武士より先に商人荷物江艚相渡間敷事

との一ヶ条があるが、城米とならんで商荷のあったことと、それがともすると武士荷物より早く輸送され勝ちなこと
の事情などが察せられる。この文書は元禄四年（一六九一）のものである⁽¹⁶⁾。時代はずつと下るが明治十七年阿武隈水運の輸送量を示したものに

此航路ニヨリ運輸スル物品一万百三十六駄内、管内ニ発シ管内ニ陸揚分附スルモノ八千五百八十六駄、管内ヨリ
発シ下流地方へ輸送スルモノ千五百五十駄云

とあるが⁽¹⁷⁾いづれにせよこの舟運は大きな輸送量を持っていたわけである。

貞享五年（一六八八）三月仙台藩に於て

阿武隈川通轡御役代当年分より以後御蔵江取納不申御郡方にて溜置御代官手前にて、御利足付致借方倍合応金高
 二、御郡司吟味之上各江相達、舟迫より越河迄之宿々御用捨被下之首尾可被申候、但諸商人荷物福島より川島運
 送申二付陸通駄賃無之、至近年右宿々令困窮候段、大河内四郎兵衛相達候旨被申聞趣承届、右御役代為御用捨被
 下之可然と具吟味如斯候。

と藩奉行より出入司に指令が出た。出入司はこの指令に基き阿武隈川通轡⁽¹⁸⁾商荷役代を水沢御穀改所役人衆で積立
 て、その金を刈田、柴田の代官を通じて、越河、齋川、白石、金ヶ瀬、大河原、船迫、槻木（この宿は後に加わる）
 の各宿、つまり仙台領内の厚樫山南北にある八ヶ宿駅に低利融資貸付制（場合によっては無利子、非常の際は下賜交
 付もある）を設定した。これが宿置金という制度である。要するに阿武隈川水運で困ったのだからそちらで取上げた
 通船役代を藩庫に入れないで、さびれた陸路の宿駅に貸付け救済を計ったのである。無論本筋は利子は貸金だから返
 済は必要で年賦の定めであった。だから、年次がたてば例え一部を交附したとて逐次増加すべき性質のものであ
 った⁽¹⁹⁾。

この宿置金制度が交通路変遷による被害の補償金的なものとして一応の効果をあげたことは享保十四年（一七二九）
 この制度を運営方法がでたらめだという理由で中止しようとした藩庁の動きに対して出された代官の意見書に

近年に至槻木より越河迄之宿々至而困窮往還通泊り等も無之、勿論駄賃荷物等も至而不足に罷成町場居躰之様子
 見苦敷程に罷成候処、此度右金御借方被相控と御座候而は宿々馬買金等にも行当御町役相勤兼可申と御座候

といっているのやら、同じく宿駅民からの陳情嘆願文中に『本来この宿置金というものは阿武隈川通りに交通路の主

要ルートが変更になった為、その被害を受けた八ヶ宿に載いた御恵み金という性格のものであるから交通路が急に復しない限り例え運営方法が悪いからといって取り止めるのは無慈悲な御沙汰である』と迫っているのも明らかである。兎に角この享保の廃止案は挫折してしまった。しかしこの後の経過は資料がないので明らかでないが、水沢の艀役代を陸路の宿駅に交付することはいつの間にか中止したようである。但しその時期は明らかにするを得ない。其後陸路宿駅はそれまでの積立倍合金を運営しながら馬買金などにあてて来たが、大半の宿駅ではその運営や返済も段々杜撰となり帳面上だけで現金はなく有名無実化してしまった。文化文政以後は連年嘆願陳情を繰り返して新しい救済補助金の財源の設定を願ったが実現しなかった。これに引きかえ福島川岸、梁川、丸森、角田などの川筋は頗る繁栄し年間一万五千俵余の廻米の外、仙台、仙北方面に入る木綿、古手、商荷、肥料など輸送量多く、丸森など百二十八隻の舟を有していたという。

む す び

明治維新以後もこの方面の交通状況はしばらく幕政時代と大きな変化はなかった。変化が起つたのは明治十四年以後の日本鉄道株式会社によって奥州への鉄道敷設が実施されてからである。鉄道路線は原則的に奥州街道に沿うて敷かれたため險阻ではあったが厚隈山麓の急坂をからくも通り抜けて明治二十二年（一八八七）十二月仙台までの試運転が行なわれた。試運転の日に山県内務卿の乗車した列車が厚隈山復二十五分の一急勾配のため予定より三時間遅れて午後十時半仙台に着き話題になったことはいかに無理な路線であったかを証明している。だが一度び鉄道が開通すれば交通の大動脈となるわけだから、幕府倒壊以来、城米輸送中止によって勢やや衰えていた阿武隈川水運が大打撃

を受け、もう明治末には完全に単なる地方的水運路としての価値しか持たなくなっていた。つまり旧幕時代と形勢逆転し白石、大河原などの東北線沿線都市は活気をとり戻した。其後大正以来阿武隈川沿いの地方は幾度か鉄道敷設の運動を繰り返して今日に及んでいる。最近東北線の輸送力増強、スピードアップの要望が叫ばれると厚樫山腹の二十五分の一急勾配が（東北線随一という）大きな障害となった。そんなところから昭和三十三年以降阿武隈川沿いに伊達郡を通り丸森を通ずる新設線建設運動が急速に具体化し東北線の福島、仙台間路線変更の動きがあり地方民の大きな関心となっている。奥羽地方の長い歴史の上に福島、仙台間の厚樫山塊と阿武隈川が交通路線設定の上で果たしてきた役割は人間の限られた活動を故意に翻ろうしているように思われてならない。

註(1) 伊東信雄・宮城県史 古代史編

- (2) 高橋富雄・東北史の新研究所収東北古代の開拓に出羽方面エゾ鎮定を過小評価している。
- (3) 伊東信雄・前出書
- (4) 大槻文彦は日理と思と同一のものとしている。
- (5) 内藤政恒・文化四ノ一一、浜田廉・仙台郷土研究、喜田貞吉・歴史地理二ノ五、
- (6) 仙台藩戊辰史に南下官軍をここで防ごうと画したことが見える、
- (7) 古田良一・東廻海運及西廻海運の研究、
平重道・仙台藩領農村の崩壊（東北史新研究）
- (8) 庄司吉之助・阿武隈川漕運開さく資料
吉田東伍・大日本地名辞書
- (9) 庄司吉之助・前出書、古田良一・宮城県史交通編
- (10) 樋畑雪湖・江戸時代の交通文化、古田良一・前出書、庄司吉之助・前出書。友意か友以かすら問題となっている。
- (11) 飯沼寅治・奥州宿駅街道の時代的変遷

- (12) 山形県史所収岩瀬文書、長井政太郎・最上川の船着場（交通文化）に上杉氏、城米輸送のことが見える。
 - (13) 仙台市史資料
 - (14) 同前
 - (15) 島屋佐右衛門家声録
 - (16) 宮城県史編纂史料
 - (17) 福島県会沿革誌
 - (18) 古田良一・前出書、長井政太郎・前出書、船と呼ぶのは仙台藩租税要略によればこの藩独特のものらしい。
 - (19) 宿置金について拙著奥州街道宿駅制の研究に詳細を述べてある。
- なお本論文作成に当って庄司吉之助教授から資料その他について多大の便宜を与えられたことについて感謝する次第である。