

1870年代から1910年代に至る最上川舟運の変化

葛西大和 (山形大学農学部)

最上川流域住民の生活は、鉄道開通の影響を受けるまでは舟運に大きく依存していた。1870年代の自由航行の容認と地租の金納化とともに、最上川の運船は小型化し、他方では、船番所が存在し、内陸地方の物資の集散地として知られた大石田河岸の大船団の解体が進行した。生活必需諸品の移入と米穀類の移出を中心とする最上川流域の舟運に関しては、1902年を境に衰微したとする見解が通説であるが、実際には、最上川本流の内陸水運は、第1段階として、米沢まで鉄道が開通した1899年を境に衰微に転じ、そして1901年以降その支流を含め庄内地方の米穀類の輸送によって存続した舟運は、第2段階として、1910年代の庄内地方への鉄道敷設のあおりを受けて衰退していったと考えられる。また、最上川中流部の左沢河岸を拠点とした高橋寅治商店の営業活動に関する資料により、鉄道開通が舟の運航形態や輸送形態ばかりか、同商店の商圈に甚大な影響を及ぼしたことを示した。

キーワード：最上川、舟運、奥羽南線、左沢、河川調査

I 本研究の目的

本研究は、1870年代から1910年代に至る最上川流域の舟運を検討の対象として、その変化の諸相を解明することを目的としている。

日本の近代の河川舟運に関する研究は、後に『塩および魚の移入路——鉄道開通前の内陸交通』として集大成された田中(1929, 1931a, b, c, 1957)の研究を先駆としている。塩と魚の移入路を手掛かりにした日本の鉄道開通前の内陸交通に関するこの研究方法は、長井(1930, 1933, 1935a, b, 1940a, b, 1941, 1942a, b)、長井・齋藤(1935)の最上川、安田(1935, 1936)の阿武隈川と阿賀野川、吉田(1937)の雄物川、岩崎(1941, 1942)の淀川、長谷部(1941, 1943a, b)の信濃川などにおいても採用された。これらの研究は、舟運の全盛期であった近世期の舟運研究の延長線上で、明治前期の日本において鉄道網が形成される以前の個別河川の舟運と船場集落に言及するという点で共通しているが、流域によっては最上川に関する研究のように、鉄道と舟運との競合関係についても関心が寄せられた。

近代の舟運に関する戦後の研究は、山口(1955)の淀川の研究、および富士川舟運史研究に新しい1

ページを刻印した『鰻沢町誌』(鰻沢町役場 1959)の刊行をもって始まった。増田(1976, 1977, 1979, 1983, 1984)は、交通史研究の一環として、富士川運輸会社の成立期に焦点をあてて、富士川舟運に関する一連の歴史学的研究を発表する中で、近代の河川舟運研究の蓄積から内陸水運と鉄道の競合関係を再検討する必要があるという見解を表明した。この増田の見解に影響を与えたのは、日本の鉄道網の形成以前、すなわち明治前期の内陸水運に関する黒崎(1979a, b)の研究である。黒崎は、鉄道網の形成が内陸水運に及ぼしていく影響を解明するためには、流域を単位とした個別河川レベルの検討が必要であるということを認識しつつも、さしあたり、日本の主要河川について明治前期の舟運の趨勢と地域差の共時的解明を試みた。日本の近代の河川舟運に関する研究は、事実上、この研究によって初めて基礎が与えられたといってよい。1970年代末には、豊田ほか(1978/1979)による歴史と地理と民俗を中心とする流域史の刊行があり、舟運に関する既往の研究成果が要約された。

日本の近代の河川舟運研究は、黒崎の研究を契機として、1980年代以降に新たな展開を見せている。老川(1980, 1982, 1983, 1985, 1992)と丹治

(1984, 1994) の交通史研究, また小野寺 (1980, 1988, 1991, 1992) の歴史地理学の立場からの研究は, いずれも旧内務省や府県が編集した『河川調査書』(埼玉県 1982: 396-428; 埼玉県教育委員会 1996: 433-751) などに収録されている移出入貨物に関する新資料の発掘と船舶に関する既発掘資料を利用しながら, 検討対象河川流域の鉄道開通期における河川舟運の実態解明に取り組んだ成果である。

しかしながら, 近代の内陸水運の実態を個別河川や流域に即して解明していくという基礎的作業は, 現状ではあまりにも少ない。それゆえに, 近代を対象とする河川舟運研究は, 明治初年の航行に関する諸制限の撤廃から鉄道の敷設によって河川舟運が影響を受けていくその全過程について, 舟運の姿容を解明できるだけの条件を持っているとはいいたくない。しかし, 近代の歴史的資料の保存の現状と, 近い将来に予想される自治体の統廃合による資料の廃棄処分を考えると, 河川舟運研究も早急にこの時期を検討の対象として設定する必要がある。本研究は, その一つの試みである。

II 鉄道網の形成以前における河川舟運と最上川

1. 内務省の河川調査と舟運資料

「北海道ノ魚, 山陽南海両道ノ塩其他県下ノ需用貨物ハ酒田港ニ入り最上川ヲ遡ルヲ常トス, 加之冬春積雪ノ際荘内三郡及ヒ村山最上地方ノ往来ハ山路皆ナ閉塞スルカ故ニ大概最上川ノ通船ニ頼ラサルヲ得ス, 蓋シ經濟上ヨリ觀察スレハ県下幸福ノ消長ハ最上川治水ノ得失ニ繫レリト云フモ決シテ誣言ニアラス」(『最上村役場村会決議綴』No. 3 (中山町教育委員会所蔵) 所収の 1893 年 12 月付「最上川治水ノ儀ニ付請願」)。これは, 水害の常習地域であった東村山郡最上村の村民有志が, 1893 年に最上川工費の増額を請願した際の文書からの引用である。山形県民の生活が最上川の水路といかに深い関係を持っていたかが, 凝縮された形でここに表現されている。

河川の監督官庁であった内務省の記録(『明治二十五年度(内務省) 功程報告』)によると, 「第一第三ノ帝国議會ニ於テ人民ノ提出ニ係ル治水ニ関スル請願書ハ実ニ百三十五通ノ多キニ上レリ」(大日方ほか 1984: 417) という有様で, 頻発する洪水に直面した全国の河川流域住民は, 帝国議会の開始早々, 政府の治水対策を要請した。かかる事情を背景として, 1891 年 12 月 17 日に衆議院に提出された「治水ニ関スル建議案」¹⁾は即日成立した。これを受けて治水制度見直しの基礎資料を作成する目的で, 「全国河川ニ就キ其性質利害ノ關係該地方從來ノ慣行及ヒ經濟ノ状況等」²⁾(大日方ほか 1984: 416) に関する「河川調査」が 1892 年から着手された³⁾。治水上の制度改革に端を発した内務省の河川調査⁴⁾は, 「全国ノ河川ニ就テ稍々大ナルモノヲ選ビ流域ノ広狭流路航路堤防ノ延長水害区域ノ広狭灌漑段別ノ大小治水工費水害損耗代金ノ多寡等」(大日方ほか 1984: 419) を調査した。「運輸」に関する事項が含まれていたことから, 本調査は, 鉄道網形成以前における河川舟運の動向をうかがう上で貴重な資料を提供することになった。

2. 鉄道網の形成以前における河川舟運と最上川
最上川流域の近代の舟運の分析に入る前に, この河川調査の結果を利用して, 日本の可航河川中における最上川舟運の特徴を明確にしておきたい。この点に関しては, すでに黒崎 (1979a, b) による位置づけ⁵⁾もあるが, その特徴をさらに浮き彫りにする目的で, ここでは 1901 年の『土木局第十回統計年報』を基礎資料として, 図 1 を作成した。これは, 「河舟搭載量」⁶⁾を主要指標として, その大きさの順に上位 30 河川を選び, 各河川について「航路 1 里あたり河舟搭載量」および「流域人口千人あたり河舟搭載量」を表現したものである。

「河舟搭載量」は, ある河川水系に集結している運船の貨物運搬能力にほかならない。この点では,

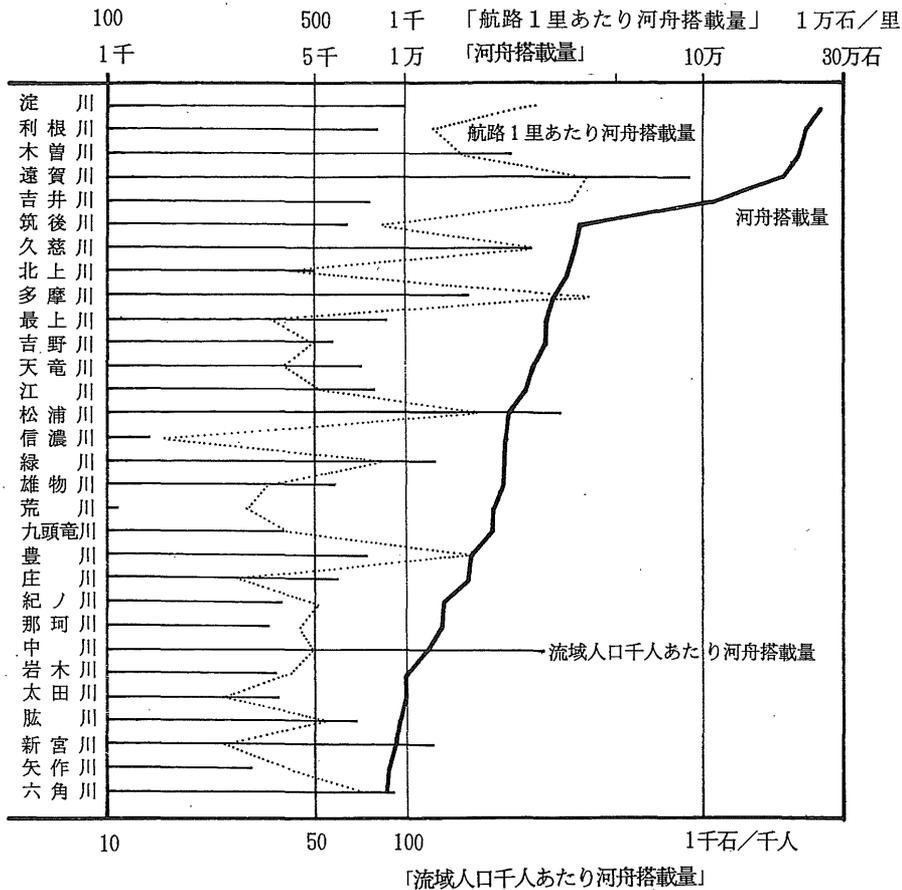


図1 日本の主要30河川の舟運に関するいくつかの指標
 (『土木局第十回統計年報』により作成)。

Fig. 1 Indices of 30 major Japanese rivers for transportation by ship, 1892-1899

20万石台で群を抜く淀川・利根川・木曾川の3河川に遠賀川と吉井川を含めた5河川の運搬能力が、他の河川を大きく引き離している。3万石の最上川は第10番目の大きさで、筑後川、北上川などとともに第2グループを形成する。後述のように、最上川の河川調査は1896年以前であるから、これはまだ鉄道開通の影響を受けていない最上川の姿である。

ところで、最上川は「幹川航路延長」では全国河川中第6位(『土木局第三十回統計年報』による)の河川であり、その積載量は航路の長さ按比例していない。最上川の「流域人口千人あたり河舟搭載量」指数は87にすぎず、135河川の平均値である62を上回るが、遠賀川や中川などの河川を大きく下回り、

30河川中第11位とある。つまり、最上川の河舟の総搭載量は、流域人口の割にはそれほど大きくない。それでも、「流域人口千人あたり河舟搭載量」は、信濃川や利根川や北上川といった日本の大河よりは上位に位置しており、最上川流域の住民の生活は、これらの河川以上に舟運に依存していたことを示す。

最上川の河川舟運の特質は「航路1里あたり河舟搭載量」に着目することによって一層明瞭となる。河舟の総搭載量を航路の総延長で除した値は、黒崎の「河舟輸送力」指数(黒崎1979a, b)に相当するが、最上川の指数は346にとどまり、多摩川と遠賀川の4000台に遠く及ばないばかりか、全河川平均の652を下回り、「河舟搭載量」上位10河川中で最

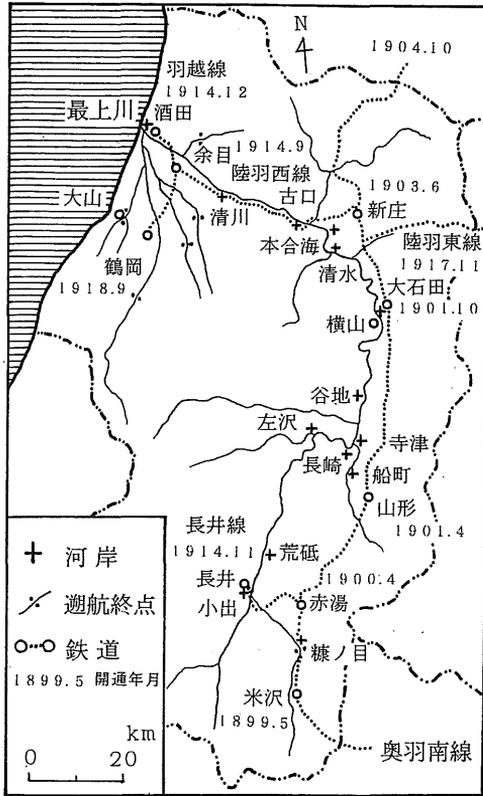


図2 最上川流域の主な河岸所在地と山形県下の鉄道の敷設過程

Fig. 2 Main river ports within the Mogami River and railroad construction in Yamagata Prefecture, 1899-1918

低を記録している。ここには最上川の河舟の輸送密度の低さが表現されている。

以上、内務省の河川調査に関連して得られた資料を基礎にして最上川の舟運の特徴を抽出した。図2は、この最上川⁷⁾について1889年の『山形県統計書』に収録されている「河川ノ舟路」表から舟路を復元し、併せて、最上川本流の主な河岸所在地と山形県内の鉄道敷設過程の概略を示したものである。

III 鉄道開通以前における舟運の動向

1. 舟運の制限撤廃

1872年の5月に、「今般大石田川船番所并荷役永

相廃止候條此段相達候也」(東村山郡史編纂委員会 1923: 139) という通達が、旧山形県下に告示された。この通達は、それまで最上川筋の運船の取締り場所としての機能を持っていた大石田河岸の特権を廃止する一方で、荷役税を廃止することによって、最上川の自由航行を可能とするための第1の着手であった。これに呼応する第2の着手は、舟の大きさによって航路を制限してきた通船上の慣習や特定の河岸場だけに付与していた諸特権を撤廃して、最上川筋での舟の自由航行を容認した同年同月に告示された通達である。「最上川通船従前弊習有之候処自今大小之舟船何地ヨリモ酒田港迄上下運掉指許候條其旨無洩可申渡モノ也。右之趣酒田県ニ於テモ管下エ相達候事ニ付旧来之因習ニ泥ミ上下ノ通船等相妨候心得違之者無之様屹度可申付事」⁸⁾ (東村山郡史編纂委員会 1923: 139-140) とあるこの通達は、明治新体制になっても公式には容認されていなかった左沢河岸より下流への小鷄飼船の通船を初めて可能にした。

大石田の川船番所を廃止したとはいえ、廃藩置県に続く地租の金納化が実施されるまでは、廻米の輸送は存続するため、1873年2月に「御廻米御用ハ勿論諸荷物運送方等惣而申合不都合之儀無之様」(東村山郡史編纂委員会 1923: 174) という通達が、旧山形県の駅通係から管下の川付の村々と河岸所在地の船持に対して告示され、長瀬村より上河岸の船持惣代に山形の荒井太四郎、貝塩村より川下船方取締に大石田村の西塚與一郎と村岡兵太郎⁹⁾が指名された。また、翌年10月には、最上川筋の通船の障害となる魚築の取払いと、徴税上の理由から、左沢から古口までの水路間で船舶調査を実施するという通達(東村山郡史編纂委員会 1923: 193-194)¹⁰⁾が告示されている。

さて、1874年の『山形県一覽概表』は、^{ひらた} 船 101艘、小鷄飼船 274艘、1876年の『山形県一覽概表』は、船 110艘、小鷄飼船 256艘が山形県

にあったことを記録している¹¹⁾。1874年のものはほぼ村山地方と最上地方を範囲とする旧山形県分の数値である。1876年のものは庄内地方と置賜地方がともに現在の山形県に統合された年度であるにもかかわらず、酒田に集結していた旧鶴岡県下の大船団の分が統計に反映されていないので、船の数や種類に関しては実態を把握していない可能性が高い。

すでに藩船はなくなり、地租改正の実施とともに地租の金納化への移行時期を迎えており、大型船の存在理由は希薄になりつつあったが、最上郡下の清水河岸の運船に関する史料「明治九年四月二十八日上納船数并舟税取調書上」（大蔵村教育委員会所蔵）によれば、清水町村には、1876年時に艀船五人乗7艘、同四人乗1艘、小合舟（小鶺鴒船のこと）三人乗2艘、二人乗6艘の合計16艘の船が登録されている。艀船五人乗は長さが8間、同四人乗は7間、小合舟三人乗は5間と7間（5間の記載上の誤りか）が各1艘、同二人乗は2艘が5間、4艘が4間の船であった。この記載内容は、最盛期の最上川の川船に関する川崎（1949: 247-248）の記述¹²⁾や廻米輸送がまだ存続していた1873年頃の記録¹³⁾に照らすと、大型の船の規模が小さいことを示している。清水以外の船の規模を知り得ないが、最上川を通航する船は、小鶺鴒船の増加につれて小型化した模様である。それでも、清水舟に関する本史料は、1876年頃までは長さ8間の大型船が最上川の運船の主役であったことを記録している。

ところが、1886年になると、4間以上の船が20艘登録されている中で、清水河岸には6間以上の大きさの船は3艘しかなくなる（『明治十九年日本形船舶表』（p. 168）国立公文書館所蔵）。1876年当時この規模の船は少なくとも8艘あって、艀船と小合船はほぼ相半ばしていたことを想起すれば、この10年間の清水舟の小型化は明らかである。

2. 鉄道開通以前における舟運の動向

1) 主な河岸場における運船数の変化

廃藩と地租の金納化に続く新政府の方針に基づく河川航行の自由化は、最上川においても御城米の積出しを許された河岸の特権を剥奪する一方で、河岸の商業港化と河岸間の競争を促した。最上川流域全体の河岸場について知る資料としては、1878年の『山形県治一覧表』が最初である。そこには、糠ノ目など21の河岸が記録されている。翌年の『山形県統計表』には酒田など20の河岸場の記載がある。ここに記録されている河岸が最上川流域の当時の主な河岸であったと考えてよいだろう¹⁴⁾。

ところで、1878年の『山形県治一覧表』によると、最上川流域全体の船の数は、有税の艀船194艘、小鶺鴒船172艘、川小舟2651艘である。川小舟は長さ2間程度の舳舟や漁舟であろうから考慮の外に置くとして、運船の数は2年前と同数の366艘¹⁵⁾となる。酒田港に集結していた艀船の大船団が『山形県統計書』に把握されるようになったのはこの年度が初めてであると仮定すれば、艀船の大幅な増加の説明は一応つく。ところが、今度は航行の自由化以後最上川筋に次第に普及していった小鶺鴒船の大幅な減少の説明がつかなくなり、この時期の船の種類別構成や船数に関してはなお検討の余地を残している¹⁶⁾。

川船の時系列的変化をこれ以上追跡できるような資料は、『山形県統計書』にはないので、陸軍省の「徴発物件調査」に含まれる「船舶」に関する統計の利用が考えられる。しかし、周知のように、そこでの調査は、多くの場合、日本形船舶を50石を境に以上と未満に大別して、後者の「小船」のグループに舳舟と漁舟に加えて海川の小廻り舟を包括しているために、50石未満の船に関する補足的な情報がない限り、この資料から運船の時系列的変化を追究することは事実上不可能である。1886年の『日本形船舶表』の船の間数に関する記録は、この点で、

表1 明治前期における酒田港の移出入貨物の価額（単位：万円）
の推移（1871～1884年）

Table 1 Statistics on imports and exports at the Port of Sakata, 1871-1884

年	1871	1874	1875	1878	1879		1880	1881	1882	1883	1884
移入	36.4	56.1	44.8	35.0	45.2	31.1	31.7	67.3	85.4	65.1	30.2
移出	45.1	111.1	76.9	60.0	73.4	102.3	99.9	115.2	50.4	42.7	72.1
資料	1	2	3	4	4	5	6	7	8	8	9
移入				14.6	17.7	67.2	67.2	44.7	75.3	41.4	27.9
移出				30.1	50.7	126.8	126.8	104.0	92.1	74.2	52.0
資料				10	11	12	13	13・14	13	15	16

1：『明治七年山形県治一覽表』，2：『明治八年鶴岡県一覽表』，3：『明治九年山形県一覽概表』，4：『東北諸港報告書』（開拓使），5：『明治十二年山形県統計表』，6：『明治十三年山形県統計表』，7：『山形県勸業課第二回年報』，8：『明治十五十六年度勸業年報』（山形県），9：『明治十七年度勸業年報』（山形県）；10：『商務局雜報』第31号（1879年），11：『商務局雜報』第43号（1881年），12：『第二回日本帝國統計年鑑』，13：『商況年報（後篇）』（1884年），14：『第三回日本帝國統計年鑑』，15：『第四回日本帝國統計年鑑』，16：『第一次農商務統計表』，より作成。なお，1882年と1883年については，注22）を参照されたい。1871年の移入額には旧山形県管内へ移出された分を含み，移出額には旧山形県から発送された移出分を含んでいない。

貴重な手掛かりを与えてくれる。

最上川本流においては，4間以上の船¹⁷⁾が運船の主体をなしていたと考えてよいので，この大きさの船に注目する。酒田の126艘が飛び抜けて多く，最上川の上流に向かって，清川に13艘，本合海に10艘，清水に20艘，谷地に32艘，船町に16艘，長崎に42艘，左沢に17艘，小出に27艘の運船が認められる¹⁸⁾。この規模の船は糠ノ目にはなく，荒砥には2艘ながら認められる。古口の場合は72艘中のわずか1艘，大石田も68艘中の5艘だけにすぎない。したがって，最上地方では清水と本合海の河岸に，村山地方では谷地・長崎などの河岸に運船が集結している。1880年当時（『明治十三年共武政表（上）』の「羽前国」p. 5），93艘中の19艘が100石積以上の船から構成されていた大石田河岸の変化は注目に値する¹⁹⁾。

2）酒田港移出入貨物の推移

舟運の物的担い手である運船の時系列的変化に関する情報は上記の如くであるために，間接的な方法ながら，最上川河口の酒田港における移出入額の変

化と貨物の商品構成からこの時期の最上川流域舟運の動向²⁰⁾を推測する。なお，1883年に山形県が実施した「河川流域調査」²¹⁾の結果は残されていない。

酒田港における移出入貨物の取扱額に関しては，山形県で取り調べた統計と全国的な調査で作成された統計の二系統がある（表1）。1881年以前の山形県の統計²²⁾は，1878年と1879年を除き庄内地方の諸港の分を含んでいるが，1882年の実績で酒田港が移出入額とも全体の90%以上を占めているので，1881年以前についても数字の動きは酒田港の移出入実績を反映しているとみなせる。移出入統計は，1874年をピークとして1878年にかけて減少し，再び増加して1880～1881年に，1874年に匹敵するピークをつくり，これを境に明治10年代後半にかけて急減している²³⁾。全国的な調査の統計も1880年を境に移出入額の大きな減少を記録している²⁴⁾。両系統の統計は，1880年の移出入額に関して開きがありすぎるなど問題点もあるが，1880～1882年を移出入額の頂点とし，しかも明治10年代後半のデフレ期に移出入額が大幅に収縮している点で共通し

表2 最上川中流部における河岸場間の舟運に関する諸表
 Table 2 Transportation by ship at river ports in the middle part of the Mogami River

地名	距離	往復時間	船脚	石数	摘要
荒砥より左沢まで	11里	6日	1尺	13石5斗	綱引
左沢より長崎まで	3里	10時間	1尺5寸	20石	綱引または帆
左沢より谷地まで	6里	1日半	1尺5寸	20石	綱引または帆
谷地より草野まで	1里5町	7時間	1尺5寸	30石	風力または綱引

(1896年の『西村山郡土木一途』により作成)。

ている。かくして、酒田港の移出入統計に記録されている内容は、すでに言及した最上川筋の運船数の趨勢に対応する。少なくとも1880年までは、酒田港に匹敵する最上川筋の舟運の一大拠点であった大石田河岸の大船団の解体現象はまさにこのデフレ期の出来事であった。この動きは、偶然にも時を同じくした、県内の道路整備の進捗による陸上輸送の進展によって加速されたといえよう(谷地町史編纂委員会 1916: 26-27)。

なお、酒田に入荷した貨物の少なからぬ部分は、最上川経由で山形県の内陸地方へと中継された。開拓使大書記官小牧昌業が、「北海道ヨリ輸入ノ物品四分八同郡内ニ支消シ六分ハ米沢山形等ノ地方ニ転販ス」(開拓使1880: 167)と報告している1880年の記録もまた、この事実を裏づけている。最上川の「上り荷」が酒田港への移入貨物の構成を反映しているとすれば、1874~1884年までの期間の最上川筋の上り貨物は、塩、砂糖、(緑)綿と木綿、塩乾魚²⁵⁾、紙、蠟といった生活必需品を主体にしている²⁶⁾(『明治八年鶴岡県一覽表』、『明治九年山形県一覽概表』、『明治十二年山形県統計表』、『山形県勸業課第二回年報』、『商況年報(後篇)』、『明治十七年度勸業年報』の分析による)。1880年代にかけて、古着に代わって呉服・太物類が増加し、蠟に代わって石炭油が登場するなど、伝統的な商品から新しい商品への変化もここには認められる。

3. 明治20年代における最上川筋の舟運

旧西村山郡役所所蔵文書は、明治20年代の最上

川筋の舟運に関する貴重な情報を提供してくれる。最初に、最上川河身改修の施行上の必要から1889年に山形県が西村山郡役所に依頼して、関係各町村の「船舶ノ種類員数并ニ輸出(入)ノ貨物ノ種類及ヒ価格」を調査した時の資料(1889年の『西村山郡土木一途』山形県庁所蔵)に注目する。谷地村からの報告文書には、「船舶ノ種類ハ小廻船(当時相用ヒ居ルハ廿四石積位ノモノ)ナリ、其船最上川往復スル事一日平均一艘、輸出入貨物ノ類ハ塩魚類穀物其他雜品其価額一ケ年分概算スルニ金三万円」とある。また、左沢村からの報告文書には、小廻船23艘(船の大きさ4間ないし5間)、移出品は青芋300駄2.1万円、真綿10駄3.6千円、雜貨10駄60円、移入品は塩1万駄2.1万円、^{いさば}鱈350駄3.5千円、雜貨50駄500円とある。ここでの船に関する記録を1886年初頭の規模別の船数を記録した『明治十九年日本形船舶表』の数字と比較することによって、この間に左沢では運船数がやや増加傾向にあることなどが分かる。

次いで、1896年に最上川の河川調査の必要から、「各河岸場ノ距離及最大ノ船脚等」に関して調査した時の資料に注目する(表2)。左沢河岸と上流の荒砥河岸との間に、船脚1尺・石数13石5斗の、また左沢河岸と下流の長崎および谷地の両河岸との間には、船脚1尺5寸・20石の、さらに谷地河岸の下流部では、船脚1尺5寸・30石の船が運航されていたことが記録されている。したがって、1882年の『山形県勸業課第二回年報』(p. 18)に「百石積以上ノ舟楫ヲ通スルハ海口ヨリ長崎ニ至ル六十二

里余ニシテ其他ハ五拾石積ヲ以テ宮及糠ノ目等ノ川岸ニ通ス」と記述された明治 10 年代初め頃までの最上川の運船の姿は、ここには存在しない。

さらに、明治 20 年代末の最上川流域の舟運に関する情報として、1897 年の『西村山郡土木一途』に含まれる次の文書が存在する。「河岸場間往復時間及回数調」に関する 8 月 30 日付の町役場の回答²⁷⁾に対して郡役所から照会があったので、左沢町役場は再度、「自荒砥到町間ニ通船ノ儀ニ付御付箋ヲ以テ通船往復ナシノ説明可致旨了承、右ハ従前ハ塩又ハ鱈類^(ママ)ハ専ラ運搬シ来候得共八九年已来歳一年毎ニ減少シ、二三年已来ハ陸送ノミニシテ通船ハ当町^カ (巻回多日数ヲ費極テ賃錢ノ増費ニ抛リ) 巻回モ上流セシ^カ 無之、将タ該地ヨリ下流シタル米ハ是亦一切入米無之タメ通船往復ナシトセシ所以ナリ」と回答した。ここに記録されていることは、置賜地方への通船は 1889~1890 年頃から年々減少を辿り、1895~1896 年頃からは左沢から上航する船も、置賜地方から左沢に船で下される荷物もなく、この間の輸送はまったく陸送に転換したという行政側の把握である²⁸⁾。

4. 高橋寅治商店の営業活動と最上川の舟運

上流の五百川溪谷に黒滝の難所を控え、荷の積替えを行う中継の河岸として発達した左沢は、貸座敷が集積する殷賑な商業集積地であったが、この左沢に拠点を置いて明治 20・30 年代に活発に営業活動を展開した高橋寅治商店の営業資料を使って、鉄道開通前夜の最上川の舟運の一端を明らかにしたい。「柏屋」と称された本家から分家した家の二代目であった高橋寅治は、『日本全国商工人名録』(日本全国商工人名録発行所 1898) に、10 円 23 銭の営業税を支払う「海産物食塩商」として掲載されるほどの有力商人であった。☐を屋号としたことから「カクサン文書」²⁹⁾と称される資料中では、「送状(送券)」が高橋寅治商店の商品仕入れの状況を知る有

力な手掛かりを与えてくれる。送状は酒田の荷扱店が「積船」などの明細を記入して発行したものである。同一の積船に混載されたと考えられる重複を無視すれば、1898 年分として 78 枚の送状が保存されている³⁰⁾。3 月 19 日から 12 月 31 日までの 78 回の商品仕入れは、最上川の可航日数を年間で約 285 日とすると、ほぼ 4 日に 1 回の頻度になる。

送状の日切³¹⁾の記載から、通常の乗組員数の場合の酒田と左沢間の運送に要する日数は、最短で 5 日間、最長で 8 日間、平均すれば 7 日に半日の用捨(半日までの遅れは容認される)がついていると考えてよい。乗組員数を増やす「人まし」の場合は、最短で 4 日間という例もあるが、これはむしろ例外であって、「六日半」もあれば「八日半日ノ用捨付」という例もある。この措置は時間短縮の目的だけではなく、積荷の内容や数量と関係していたらしい。最上川を遡航する舟にとっては逆風を意味する東風が吹く場合は、半日の用捨がつく。日切が明記されていない舟の場合も、日切付きで最長の 8 日間を著しく上回ることはなかったと考えてよいだろう。

高橋寅治商店の商品仕入れの 68 回分は白崎彦七³²⁾からのもので、他に齋村與蔵、越嶋三郎治、太田三治郎からの仕入れを確認できる。仕入商品の原価合計は 7887 円で、商品は圧倒的に塩乾魚類が多く、金額ベースで、身欠鮭と鱈^{カド}いわし³³⁾を主体とする鮭類が全体の 37.0%、秋味・新巻・鱈の鮭鱈類が 28.6% を占め、その他に、数の子、鯨類、棒鱈、イカ、コアメ干、唐貝などがある。水産物の割合は、造塩を含めると仕入原価の 90% 弱になり、肥料用の干鰯と胴鱈を加えると 95% 強になる。水産物以外の仕入商品は、外国米、素麵、細布などである。

これらの商品は、自ら舟を所有するかあるいは舟を借り受けて運送業に従事していた船頭の乗る舟に積み込まれた。高橋寅治商店が注文した商品の積船は左沢舟が最も多く、全体の約 4 分の 1 を占める。

左沢舟の場合は、「受継主」の欄に谷地の小金吾助と長崎の石山仙太郎の名前が4例ある以外は、すべて高橋寅治とあることから、左沢舟は酒田と左沢間を往復していたことになる。残りの約4分の3を占める左沢以外の舟、たとえば横山や清川の舟など³⁴⁾の場合は、このような例は存在しない。これらの舟が運んだ貨物は、例外なく、大石田の対岸に位置する横山か、上流の谷地か長崎の河岸で中継された後に、左沢に輸送されている。その場合の貨物の受継主は、横山が有川弥惣次、谷地が小金吾助³⁵⁾、長崎が石山仙太郎³⁶⁾である。「横山揚」の2枚の送状は谷地、寒河江と陸路を経由して左沢へ駄送されたことを示し、小金吾助が中継した10枚の送状の存在は谷地が当時重要な河岸であったことの証拠となる。左沢舟に3例、左沢舟以外に45例登場する石山仙太郎は、長崎の河岸以外では荷物を取り扱っていないので、長崎と左沢間の局地的な運送にもっぱら従事していた船頭と考えてよい。

ところで、酒田港から左沢に向けて積み出された荷物は、谷地では小金吾助所有の倉庫に一時的に保管され、小金の舟で左沢の回漕荷物請負業者の倉庫へ運送された。長崎で石山仙太郎によって中継された荷物と、左沢舟で直送された荷物も同様である。酒田の白崎彦七が、高橋寅治商店行きの商品を左沢の久治郎舟に積載したことを証明する送状を左沢の回漕荷物請負業者であった海野権之助に宛てて発行していることや、海野権之助が高橋寅治商店に対して荷物の到着通知と蔵敷料および運賃を請求している文書の存在が、これを証明している。保管された荷物の内のあるものは、荷主の要請に応じてさらにここから目的地へ振り向けられていた³⁷⁾。

IV 鉄道開通以後における舟運の変化

1. 鉄道開通期における舟運の動向

太平洋側に遅れること12年後の1899年5月に米沢まで開通した奥羽南線が1904年10月に秋田

県との県境を越え³⁸⁾、これに接続する陸羽西線と羽越線が庄内地方に敷設される過程で、山形県内における鉄道の開通が最上川流域の舟運にいかなる影響を及ぼしたかを検討する。

1) 明治30年代前半の上り荷

鉄道輸送と最上川流域の舟運との競合関係を巡る問題については、長井(1930, 1940b)や横山昭男の指導になる山形中央高等学校郷土研究部(1969)による先行研究があるが、この問題に関しては、なお解明すべき点が残されており、また通説となっている長井の見解(後述)についても再検討の余地がある。この長井の研究において利用された酒田河口期成同盟会が収集した資料³⁹⁾は、当時のままには保存されていないので、鉄道開通期の最上川流域の舟運を検討する上では制約条件となっている。そこで筆者は、『最上川筋運送貨物統計累年比較表』⁴⁰⁾に依拠して、明治30年代前半の最上川舟運の動向を検討する。

最上川の「上り荷」に関する統計は、「酒田出最上川船便鶴岡大山行貨物」と、酒田と内陸地方との間で運送された「酒田大石田間貨物」⁴¹⁾に大別されている。後者は、酒田港と清川の河岸からの貨物が本合海や大石田方面の河岸⁴²⁾に陸揚げされた分と、本合海方面からの貨物が大石田方面の河岸に陸揚げされた分とに細分されている。「酒田出最上川船便鶴岡大山行貨物」では、砂糖、雑貨、石油、麦粉、海産物の5品目、「酒田大石田間貨物」では、これらの品目から麦粉を除き、食塩、米、酒、雑穀、肥料を加えた9品目⁴³⁾の数量と価格が記録されている。数量の単位は「駄」で、1駄は米穀類が1石、重量品が50貫匁、容積品が尺立方15才である。

最上川の「上り荷」中、鶴岡・大山方面に輸送される貨物の比率は10%程度であって、圧倒的部分は最上・村山方面への輸送である(表3)。大石田河岸およびその上流の河岸への荷揚量が、1899年に境に数量・価格とも大きく減少しているのは、内

表3 最上川筋運送貨物「上り荷」の構成 (1897~1902年)
Table 3 Statistics on upward cargo for areas within the Mogami River drainage area, 1897-1902

年	上り荷の合計				鶴岡・大山行		酒田・大石田間			本合海揚	大石田揚
	数量 駄 (指数)	価格 円 (指数)	数量 % %	価格 % %	数量 駄	価格 % %	数量 駄	数量 % %	数量 % %	数量 % %	
1897	123,602 (70.3)	2,180,333 (67.6)	6.8	11.6	115,213	93.2	88.4	27.4	72.6		
1898	141,892 (80.7)	2,340,453 (72.5)	5.7	9.8	133,798	94.3	90.2	26.4	73.6		
1899	175,912 (100)	3,226,750 (100)	4.0	6.2	168,899	96.0	93.7	23.3	76.7		
1900	144,503 (82.1)	2,559,409 (79.3)	5.4	8.8	136,783	94.6	91.2	39.2	60.8		
1901	99,608 (56.6)	1,924,663 (59.6)	7.2	11.4	92,399	92.8	88.6	31.8	68.2		
1902	76,268 (43.4)	1,746,784 (54.1)	8.7	11.2	69,694	91.3	88.8	41.1	58.9		

『最上川筋運送貨物統計累年比較表』により作成。

表4 最上川筋運送貨物「下り荷」の構成 (1897~1902年)
Table 4 Statistics on descending cargo for areas within the Mogami River drainage area, 1897-1902

年	下り荷の合計				大石田・酒田間		大石田出	本合海出	庄内分貨物 (米穀類)		
	数量 駄 (指数)	価格 円 (指数)	数量 駄 %	価格 % %	数量 駄	数量 % %	数量 % %	数量 駄	数量 % %	価格 % %	
1897	130,333 (102.3)	1,654,502 (126.6)	42,038	32.3	38.0	59.1	40.9	75,630	58.0	54.8	
1898	80,638 (63.3)	1,015,097 (77.7)	28,859	35.8	38.0	48.4	51.6	41,000	50.8	52.0	
1899	127,422 (100)	1,306,827 (100)	45,194	35.5	43.9	55.2	44.8	71,500	56.1	49.5	
1900	151,232 (118.7)	1,668,457 (127.7)	39,350	26.0	30.8	48.5	51.4	104,200	68.9	64.8	
1901	177,660 (139.4)	2,021,261 (154.7)	42,184	23.7	28.7	47.1	52.9	128,600	72.4	67.9	
1902	248,085 (194.7)	3,176,693 (243.1)	45,640	18.4	21.3	40.7	59.3	196,460	79.2	76.8	

『最上川筋運送貨物統計累年比較表』により作成。

陸地方への輸送貨物の減少によるものである。村山・置賜地方への輸送分に相当する「大石田揚」貨物は1899年の12.9万駄を最高に、1902年には4万駄余まで落ち込み、最上地方への輸送分を意味する「本合海揚」の貨物も、1899年の3.9万駄から1902年に2.9万駄へと減少している。大石田河岸の上流部には山形県の過半に達する人口が控え、さらに1900年末には奥羽南線は村山地方にまだ到達していなかったことを想起すれば、1899年を境とする「大石田揚」貨物の急減は重要な意味を持っている。鉄道開通以前に陸運の発展の影響下にあった置賜地方は、左沢河岸との間の通船は途絶えていたが、陸運を媒介として最上川の舟運と結合していた(葛西1997)。1899年に始まるこの地方への鉄道の乗入れは、この結合関係を解消させる方向に作用したであろう。1900年の春に置賜盆地北端の赤湯ま

で北進してきた鉄道によって運搬された貨物が、村山地方へ陸送されるようになったこともまた「大石田揚」貨物の急激な変化の背景にあったことは想像に難くない。

2) 明治30年代前半の下り荷

最上川の「下り荷」に関する統計は、内陸地方の諸河岸と酒田間の「大石田酒田間貨物」と「東西田川飽海三郡最上川船便酒田輸入穀類」および「鶴岡大山出最上川船便酒田輸入貨物」とに区分されている。「大石田酒田間貨物」では米穀類、石炭、木炭、木材、雑貨、蜜柑、荏油・空罎、^{ほろ}襪の9品目⁴⁴⁾、そして「東西田川飽海三郡最上川船便」では米穀類のみ、「鶴岡大山出最上川船便」では雑貨、酒類、蠟燭の3品目の数量と価格が記録されている。最上川の「下り荷」の主体が、庄内地方から酒田へ輸送された米穀類にあることは明瞭である。村山・最上

方面からの貨物の割合は、数量・価格とも年々減少傾向にある（表4）。下り貨物は1899年から1902年にかけて倍増しているが、それはこの間に数量ベースで56.1%から79.2%に急上昇している庄内一円の舟による米穀類輸送の顕著な伸びを反映したものである。下り貨物の陸揚地は主に酒田で、鶴岡方面に移送するために清川の河岸で陸揚げされる雑貨中心の貨物が6～7%ある。数量では米穀類、価額では雑貨を中心とする大石田方面からの貨物は、1897年から1902年にかけて2.5万駄から1.8万駄に減少している。これに対して、亜炭、木材、木炭を中心とする本合海方面からの貨物は、同期間に1.7万駄から2.7万駄に増加し、結果として1900年以降は本合海方面の貨物が大石田方面を発地とする貨物を上回っている。

3) 鉄道開通期における舟運の変化

以上の検討によって、酒田と内陸地方との間の舟運は1899年をピークとしており、1902年の輸送貨物量は1899年の半分近くまで減少していることが明らかになった⁴⁵⁾。ところで、明治30年代後半以降については、長井(1930)が「最上川船輸送表」⁴⁶⁾なる図を作成するにあたって基礎とした依拠資料名不詳の統計資料が利用できないために、この図から数値を復元するしか方法がない。長井の図では「上り荷」の駄数は1899年、「下り荷」の駄数は1902年がピークとして描かれている。ここまではすでに検討したところと同様である。ところが、さらにそこには上り貨物と下り貨物の合計が1902年の約490万円から1903年に約110万円に激減したことが表現されている。上りと下り貨物の合計が著しく減少していること、とくに下り貨物が1年間に約25万駄から約6万駄に激減している点に着目した長井は、最上川の舟運は1902年を境に老衰期に入ったと判断し、その直接的原因を1903年の新庄までの鉄道の開通に求めた(長井1940b: 281)。これが、鉄道開通期の最上川の舟運に関する通説として、

多くの市町村史に受け継がれている長井の見解である。

しかしながら、この見解にはいくつかの問題点が存在する。第1点は、1902年から1903年にかけての「下り荷」の激減と価額の激落に関してである。すでに指摘したように、最上川筋に運送される貨物の主要部分は、1902年の段階で、米穀類がその大半を占める庄内地方の下り貨物になっていた。米の収穫量の安定につれてその商品化率がますます高まった明治30年代後半(葛西1997)に、運送手段として鉄道をまだ利用できなかった庄内地方で、1903年以降、舟による米穀類の輸送が急激に衰微したとは考えにくい。つまり、長井が依拠した資料は1903年以降と1902年以前とは異なった基準のもとに作成されたものであるというのが、ここでこの解釈である。

第2点は、酒田港と内陸地方との間の貨物輸送と庄内地方を含む最上川流域全体の貨物輸送との識別に関してである。例をあげると、ここで問題になっている1903年の最上川の下り貨物に占める米穀類の割合は、長井論文では価額ベースで29%になっている。しかしながら、この数値に近似的なのは1902年時の酒田と内陸地方の諸河岸間の下り貨物に占める米穀類の割合(25%)ではあっても、最上川流域全体の米穀類の割合(81%)ではない。つまり、庄内地方の舟運分を含む明治30年代前半の統計と、それを含まない明治30年代後半以降の統計⁴⁷⁾の違いを識別せずに両統計が接合されている可能性が高い。

以上の論点はいずれも長井の立論の根拠を失わせる。最上川流域の舟運は、第1段階として酒田港と内陸地方の河岸との貨物輸送が、1899年をピークとして後退局面に転じていったと考えるべきである⁴⁸⁾(図3)。本合海に代表される最上地方の河岸のみならず、大石田河岸の上流部にある諸河岸の貨物取扱分を含む「酒田大石田間貨物」は、上り荷と

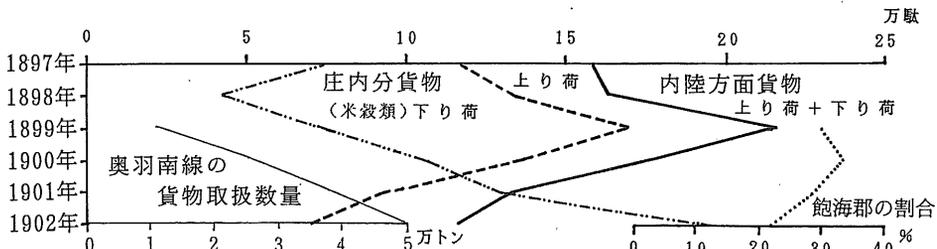


図3 山形県内陸部・酒田港間の最上川輸送貨物数量，奥羽南線の貨物取扱数量，山形県の移入貨物に占める飽海郡の割合の変化

(『最上川筋運送貨物統計累年比較表』、『鉄道局年報』、『山形県勸業年報』により作成)。

Fig. 3 Changes in cargo shipped between Sakata and inland ports, tonnage on the Ou-Minami Line, and percentage of Akumi-gun (Port of Sakata) to total goods imported into Yamagata Prefecture, 1897-1902

下り荷の合計でも、そして貨物の主体をなす上り荷においても、1899年が輸送駄数のピークを形成している。最上川の上り荷に対する需要の変化を趨勢として反映する、山形県の移入貨物に占める酒田を擁する飽海郡のシェアもまた、1900年の33.1%から1902年の22.0%へとかなり目立った減少を記録している。

酒田港と内陸地方の諸河岸間を結ぶ交通の幹線であった最上川は、1901年を境にその支流を含め庄内地方における米穀類の輸送路としての性格を強めていった。事実は通説とは異なり、通説で最上川流域の舟運が老衰期に入ったとされるその時期に、最上川流域の舟運は、米穀類の輸送によって拡大傾向にあり、その衰退の過程はそれほど単純ではない。その後の経過を統計によって辿ることはできないが、最上川流域の舟運は、第2段階として1914年9月の余目までの陸羽西線の延長⁴⁹⁾と、それに接続する同年末の酒田⁵⁰⁾までの鉄道連絡の完成、さらに1918年の鶴岡までの羽越線の開通によって、貨物輸送の主導権を鉄道に譲って、衰退の過程に入っていったと考えられる。

2. 高橋寅治商店の商業活動

1) 商業活動の変化

高橋寅治商店の1902年分の商品仕入れは、保存

されている送状によると、3月22日から10月29日までの間に、白崎彦七を最多として齋村與蔵・越嶋三郎治・金谷彦兵衛⁵¹⁾から合計40回行われており、仕入商品の原価合計は2639円である。ただし、1902年分については、例年仕入れが多くなる11月以降の送状がないこと、また白崎彦七が同年12月3日に高橋寅治商店に対して発行した「仮差引記」には、同商店の11月23日分までの買上品の代金合計が5235円余であったことが記録されているので、実際の仕入額は、送状で確認できる1898年の実績(7887円)の半ば以上に達していたことは確実である。水産物の比率は1898年と比較して減少している。金額ベースでは、身欠鯡29.1%、皮鯨を主体とする鯨類13.7%、鮭鱒類13.2%、造塩6.9%、棒鱈6.6%、肥料用の鰯ノ粕5.4%、コアメ干4.7%、唐貝3.8%の順になっており、鯨類が増加して、鯿いわしが減少している。

これらの商品は、酒田・清川・横山・左沢の船頭らが乗る舟に積み込まれている。左沢舟の送状は久治郎のみのわずか5枚にすぎない。1898年当時の左沢舟の通常の運航形態は酒田と左沢間の往復であったが、1902年はわずか1例のみで、その他は積荷を長崎に揚げて、石山仙太郎がそれを左沢へ中継する形態に変化している。「受継主」欄に記載のない清川の定治舟と金八舟⁵²⁾、横山の作蔵舟、大石田

の庄五郎舟と芳蔵舟，落合の源七舟（2例）の7例は，酒田から左沢まで荷物を運送していることを示す。1898年当時は，左沢舟以外にはこのような長距離運航することはなかったため，これは大きな変化である。もちろん，左沢舟を含めて最上川筋に運送された貨物の多くは，従来通りいったん長崎で揚げられて，仙太郎舟で左沢へ中継されている例が最も多いが，谷地で小金吾助が中継した8例は，かつてのように長崎揚げせずに，直接左沢へ運送されている。以上の事実は，鉄道開通の影響を受けて縮小しつつあった最上川本流の舟運を巡る生き残りをかけた競争を反映しているであろう。

1902年の送状には「積船」欄に記載のない3例が含まれている。2例は大石田の合名会社鈴木倉庫，他の1例は大石田運輸倉庫合資会社⁵³⁾扱いである。前者は，小金吾助が中継した例と，天童の西沢運送店が介在した後に内国通運会社の運輸網によって左沢へ陸送された「大急行荷」扱いの例であり，後者は，大石田まで陸送した後に，舟で左沢へ輸送されたものようである。つまり，1902年頃には，酒田と左沢間で，舟運と駄送の結合による輸送や陸送のみによる貨物の輸送が時々行われていたことになる。

2) 商圈の変化

1899年に福島と米沢間に鉄道が開通後，奥羽南線の北進の過程で，高橋寅治商店の商圈がどのように影響を受けているかを検討するために，「注文状」と「受領証」類を基礎にして鉄道開通前と後の地域的取引関係を復元した（図4）。1899年以前に高橋寅治商店と取引関係を持った範囲は，最上川本流に沿っては宮宿から西置賜郡の荒砥・鮎貝・宮・小出に及んでいる。これらの中心集落に輸送された商品の一部はさらに周辺の集落へと販売されたであろうから，同商店が仕入れた商品は長井地方に供給されていたと考えてよい。最上川支流においては，月布川と寒河江川に沿って取引先が分布している。その商圈の広さが示すように，高橋寅治商店は単に

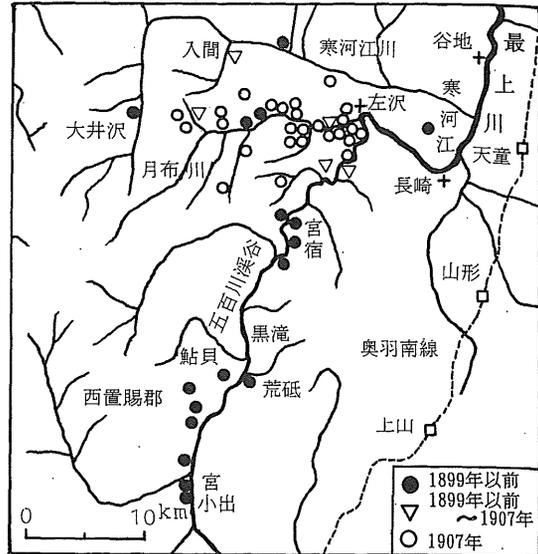


図4 高橋寅治商店の取引先の変化（1899年以前と1907年の比較）

（同商店の「送状」，「積付案内書」，「注文状」，「受領証」，『当座帳』（1907年）などにより作成。大江町教育委員会（1984）に掲載の取引先をも参考にした）。

Fig. 4 Distribution of customers of Takahashi Toraji Shop, pre-1899 and 1907

左沢と周辺の農村部向けのいさば類を扱う「いさば屋」ではなく，海産物類の間屋を兼ねる存在であった。置賜方面に商品を供給する場合は，海野権之助から宮宿の内国通運会社陸運継立出張所を経由して荒砥の陸運継立出張所へ陸送されることが多かった。ここで中継された荷物は，荒砥の山屋伊七，鮎貝の原田喜三郎，長井町小出の山口庄三郎などへ配達された。左沢と宮宿間の輸送は，陸運継立出張所が発行した送状から，1892年の時点ですでに陸送になっていたことを確認できるので，舟運が利用される機会は少なくなっていたと考えてよい。この事実は，旧西村山郡役所蔵文書の記録と照応している。

ところで，高橋寅治商店の番頭の多田善次郎が鮎貝，荒砥，長井などでの営業活動を報告した1899年と1900年の書状を除くと，取引先を知る手掛かりは1907年の付込に関する帳簿しか存在しない。そこには，高橋寅治商店が，置賜地方のいさば屋と

凌ぎを削って商圈を競った長井地方の地名は見当たらず、得意先は、月布川流域の平場と山間奥地に集中している。『当座帳』は、高橋寅治商店が左沢の貸座敷を大口の顧客とする商いに転換していることを示している。その背景には高橋寅治商店の経営の中心にあった寅治の1904年の他界があったが、それよりは左沢から置賜地方までの陸送分の運賃が加算される同商店卸しの商品が、鉄道によって大量に輸送されてくる商品と、品質や価格面で競合する時代になっていたという事情があったためであろう。

V 結 論

1872年の航行に関する諸制限の撤廃から1899年に始まる鉄道の敷設過程における最上川流域の舟運の変化は、以下のように要約される。明治20年代から30年代初めの日本の鉄道開通以前の河川舟運を記録した内務省の「河川調査」の結果によると、最上川は、「幹川航路延長」で135河川中第6位、「河舟搭載量」で第10位と、積載量こそ航路の長さには比例していないが、流域住民の生活は、信濃川、利根川、北上川の流域以上に舟運に依存していた。

1872年の自由航行の容認に始まり、廻米輸送・通船・徴税上の理由から、1873年に最上川筋の河岸の船持惣代の指名、さらに1874年に魚築の取払いと船舶調査を実施して新時代の河川舟運の体制が整備された。しかし、地租の金納化への移行の影響を受けてか、最上川の運船は1876年から1886年にかけて小型化した。最上川流域全体では、1870年代に400艘前後の川船が舟運を担っていたと考えられるが、運船の主体をなす4間以上の船は、1886年時点には酒田・清水・本合海・谷地・長崎などの河岸に集結していた。対照的に、1880年時点までは多数の100石積船を繋留していた大石田の河岸は凋落した。

最上川河口の酒田港の移出入貨物に関する二系統(山形県と全国)の統計はいずれも、1880年代初め

を頂点として明治10年代後半のデフレ期に移出入額が大幅に収縮していることを記録している。それは大石田河岸の大船団の解体の時期と一致している。なお、最上川の上り貨物は、塩、砂糖、綿と木綿、塩乾魚、紙、蠟といった生活必需品から構成されている。

旧西村山郡役所所蔵文書は、村山地方の左沢河岸と置賜地方の諸河岸間の輸送が明治20年代後半には舟運から陸送へ転換していることを記録している。この左沢に活動の拠点を置いて明治20・30年代に活発に営業活動を展開した高橋寅治商店の資料によると、左沢舟の場合は、酒田と左沢間を往復するのが普通の運航形態であった。その他の舟の場合は、横山(ここから陸送)か谷地(小金吾助)あるいは長崎(石山仙太郎)で中継されて左沢に舟で輸送されていた。酒田と左沢間の運送に要する日数は、日切が明記されている例では、通常の乗組員数の場合で最短5日間、最長で8日間、平均して7日に半日の用捨がついていた。貨物は回漕荷物請負業者の倉庫へ運ばれた後、一部の荷物は荷主の要請に応じて、置賜地方へ振り向けられた。

最上川流域の舟運は1902年を境に老衰期に入り、その直接的原因は1903年の新庄までの鉄道の開通にあるとする長井の見解が、鉄道開通期の最上川流域の舟運と鉄道の競合に関する通説であるが、この見解には無理がある。最上川流域の舟運は、第1段階として酒田港と内陸地方の河岸との貨物輸送が1899年をピークとして後退局面に転じ、1901年以降庄内地方における米穀類の輸送を主体にするように変化した。通説において舟運が老衰期に入ったとされるその時期に、最上川流域の舟運は拡大傾向にあり、その衰退の過程はそれほど単純ではない。最上川流域の舟運は、第2段階として1914年以降の庄内地方における鉄道の開通によって、貨物輸送の主導権を鉄道に譲って、衰退の過程に入ってしまったと考えることができる。

1902年の高橋寅治商店の仕入額は1898年の実績の半ば近くまで減少しているが、それは鉄道開通前と比較して同商店の商圈が狭くなっている事実と照応する。鉄道の開通は、1898年当時とは異なった運航形態を発生させたのみならず、舟運と駄送を結合した輸送や、陸送のみによる酒田と左沢間の貨物輸送を発生させるなど輸送体系に変化をもたらした。

本研究は1995年度日本地理学会秋季学術大会での討議に基づいて作成したものである。資料収集調査にあたり、山形県下の河岸関係市町村と県史編さん室の各位からは数々の御協力をいただいた。また佐藤順一氏には高橋寅治商店関係文書の閲覧を快諾いただき、高山法彦・伊藤正美の両氏にはその斡旋の労と御指導を賜った。以上、記して感謝する次第である。

(投稿 1998年1月6日)

(受理 1998年7月11日)

注

- 1) 本建議案は、湯本義憲ほか7名の議員が、「全国ノ河川中其流域ノ関係ト利害ノ如何トニ從ヒ政府直轄ノ河川ト否ラサルモノノ性質ヲ考究精査シテ其直轄河川ニ属スヘキ治水費ハ主トシテ国庫ノ負担ニ委スルヲ至当ト認ム」(『帝国議会議院議事速記録』第3号, 1891年, p. 14) という立場から提出したものである。
- 2) また、「全国幹川ノ数ハ四百余ニ達シ(中略)之ヲ土木監督署ニ任スルハ到底為シ能ハサルノ事タリ(中略)適當ノ技術者ヲ採用シ之ヲ監督署管轄ノ下ニ置キ右ノ調査ニ従事セシムヘシ」(大日方ほか 1984: 419) とある。
- 3) 河川調査の遂行過程については、「荒川岩木川多摩川雄物川九頭龍川紀ノ川矢作川高梁川遠賀川ノ九川ノ測量ニ着手シ其他便宜ノモノ四十四川ノ調査ヲ遂ケ」(大日方ほか 1984: 420) たという記録しか判明していない。
- 4) 1892年から1899年にかけて実施された135河川に関する調査結果の概要は、内務省の第10回(1901年)と第30回(1937年)の『土木局統計年報』に収録されている。
- 5) そこでの最上川の位置づけは、「航路延長55里以上の長流」(黒崎 1979a: 94) にして、1886~1899年の間に「河舟輸送力の増大」(黒崎 1979a: 98) が認められる河川である。
- 6) 『土木局第十回統計年報』(p. 29) の第16表末尾の説明に、「河舟ハ各川ニ船籍若クハ定繫場ヲ有シタルモノ

ヲ集計ス、但シ汽船ハ噸数ヲ石数ニ換算シタルモノトス」とあるので、河舟の累積積載石数とみなすことができる。

- 7) 各河川の「船積高」(1885年)は、最上川本流の880貫(1駄を50貫として17.6駄, 40貫として22駄)を例外とすれば、支流の河川は400~200貫(1駄を50貫として8駄~4駄, 40貫として10駄~5駄)の範囲にある。
- 8) なお、原文の引用にあたり、「何子地」とあるのは「何地」, 「運淖」とあるのは「運掉」と訂正した。
- 9) 注19)を参照のこと。
- 10) 舟寄せ地に指定された船場は、左沢、船町、車ヶ淵、寺津、羽入、谷地、島大堀、貝塩、境ノ目、大石田、清水町、本合海、古口の13カ所である(東村山郡史編纂委員会 1923: 193-194)。
- 11) 積石50石以上の商船(1871年の太政官布告第395号で船税規則を適用)を除く鯉漁船などの小船に関する船税を定めた、1874年の太政官布告第21号「鯉漁船並海川小廻船等船税規則」の第一則に、「各府県管下之人民所有ノ鯉漁船並海川小廻船等之類ハ來ル明治八年以後検査之上焼印ヲ標シ候答ニ付本年十二月中迄ニ管轄庁エ申立検印相受ケ可申事」とある。この年の10月に最上川筋で該船の検査を実施しているの、1874年と1876年の『山形県一覽概表』の船の数値(1874年は一枚文書, 1876年はp. 14)は、時期的には鑑札を発行された船のすべてを含んでよいことになる。
- 12) 「此積荷米量は五人乗三百五十俵, 四人乗二百五十俵, 三人乗二百俵であったが、(中略)其の身長等は左の如くであった。五人乗長さ十三乃至十五間(中略)四人乗長さ十乃至十一間」(川崎 1949: 247-248)。
- 13) 「明治六年(引用者注1873年)一月最上酒田船方并山形荷主熟談為取替議定書之事」(大蔵村教育委員会所蔵)なる史料には、最上および酒田の船方と山形の荷主との間に、「御米」の場合、艀船五人乗には米300俵(126石), 同四人乗米には150俵(105石)とするという取決めが記録されている。石数換算が正しいとすれば、原史料の米150俵は米250俵の誤りである。
- 14) 1879年の『山形県統計表』に、運船(酒田1718艘, 清水17艘, 本合海・長崎・寺津各14艘, 船町13艘など)と船問屋(酒田107, 山形の外港の寺津と船町に各4など)の統計があるが、村山地方を控えた交通の要所に位置していた大石田と舟持の船頭がいた清川に関して、それぞれ船問屋と運船の記載を欠くなど、統計は不正確である。
- 15) 河北町誌編纂委員会(1966: 543)には、その根拠は示されていないが、「明治中期に最上川航行許可証をもって廻漕業に従事していた船は、酒田から左沢までの総計凡そ四百五十艘」とある。

- 16) 1874年の太政官布告第21号の第四則は、解船破船と新規造船があった場合や船の譲渡があった場合にのみ、届出を義務づけているので、1875年から施行された船税上の対策のために、1878年にかけて船の種類別構成が大幅に変更される可能性は少ない。船税は、小船については船梁から艫梁までの長さに応じて、大船は石数に応じて、累進的に高くなるからである。
- 17) 3間以上の小鵜飼船も使用されている。注19)を参照のこと。
- 18) 6間以上の船は、酒田68艘、谷地16艘、清川6艘、清水3艘、大石田2艘、古口1艘である。
- 19) 大石田を拠点として運送業を営んでいた渡辺喜助の1873~1886年の所有船舶数を、「船二関スル諸願書」などの史料(『渡辺喜助家文書』山形大学附属郷土博物館所蔵)から整理すると、以下ようになる。1875年に村岡兵太郎から譲り受けた4艘の船船を加えた船団から、1879年頃には約10艘の船団になった渡辺喜助所有の船舶数は、これを頂点に減少して1886年には5艘前後の小廻船のみに変化している。この間に、1878年に8間の船船2艘、1879年に同7間1艘を解船し、一方で、1878年に船船1艘、1883年に船船と小鵜飼船、各1艘を清川村の成沢末吉らに有償貸与している。また、1879年を最後に船船の新規通船はなく、1880年以降の新規通船は4間を主体とした小鵜飼船となる。
- 20) 明治20年代の中葉まで対象期間を広げると、これまで発掘されてきた最上川筋の運送貨物に関する資料として、1879年8月28日から12月31日までの大石田河岸の下り貨物の品目と数量を記録した「川下諸荷物明細表」(山形県郷土資料復刊協会1970:171-172)と1890年前後の「舟積舟揚輸出入表」(大石田町1993:195)があり、後者の原資料は1891年発行の『大石田村村勢要覧』(所蔵先不明)がある。他に、1890年の「寺津河岸輸出貨物調表」と1892年の「寺津河岸水産物種別輸出入表」などが天童市史編さん委員会(1992)に採録されている。
- 21) 「山形県達丙第29号」から、内務省が治水事務上の参考資料とするために、舟揖河川の運輸品と駄数に関する調査を指示したことが判明している。
- 22) 『明治十五十六年度勸業年報』の「明治十五十六年各港物品輸出入表」は、山形県の移出入の型と反対傾向にあることや合計数字が合わないなど、疑問点が多い。
- 23) 1870年代後半の移入品総額の減少の原因を、西廻りの輸送ルートを経由しない陸送の発展と地租改正後の市場構造の変化に求める横山(1976)の見解は、この時期の変化を説明する論理の一つとしては妥当であるが、この考え方のみでは明治10年代のその後の変動を説明できない。
- 24) 『第二回日本帝国統計年鑑』(p.196)は「港湾河岸場出入船舶及物品ノ調査ハ其方法未タ備ハラサル所アルヲ以テ其盛衰ヲ表章スル事難シ」と、不備を指摘している。
- 25) 『東北諸港報告書』(開拓使1880)の酒田港輸入物品表において、塩乾魚が占める割合はあまりにも高すぎるので、本資料を単独で利用する場合は注意が必要である。
- 26) なお、上位5品目は、1874年が繰綿、古着、塩、砂糖、木綿、1879年が繰綿、塩、砂糖、石炭油、木綿、1882年が食塩、塩魚、砂糖、鮓、石炭油の順となっている。
- 27) 1897年刊行の『西村山郡土木一途』による。左沢と荒砥間の通船回数を「通船往復ナシ」と回答した。
- 28) 1898年に左沢の久治郎舟と伊七舟が、鮎貝の加茂川清酒を宮宿と左沢に輸送したことを記した送状が残っているので、時々には舟による輸送は行われていたらしい。
- 29) 目文書は、酒田の廻漕問屋や海産物商からの商品の購入に関する「送状」と「積付案内書」、およびこれらの商品の販売に関連した「注文状」と「受領証」を中心とする非帳簿形式の資料群を主体にしている。本文書は『大江町史』(大江町教育委員会1984:1021-1033)の執筆に利用されており、現在大江町教育委員会と左沢の佐藤順一氏とに分割所蔵されている。
- 30) これらの「送状」に記録されていない貨物の送状が残されているので、この他にも商品の仕入れがあったらしい。また、白崎彦七が1899年の9月28日に発行した「仮差引記」には、9月23日までの高橋寅治商店の買入れ代金が4906円余であったことが記録されている。残りの3カ月分を考慮すれば、同年の取引額は白崎彦七のみでも、運賃などを入れて8000円程度には達していたであろう。
- 31) 「東風ノ為半日用捨付人まし日切明日ヨリ六日半ノ用捨無シ」のように、日切(日限)を明記してある。
- 32) 白崎彦七は22円52銭、齋村與蔵は43円67銭余、越嶋三郎治は21円36銭余の営業税を支払う、「委託問屋」、「委託販売廻漕問屋」、「海産物商」(日本全国商工人名録発行所1898)としてそれぞれ記載されている。
- 33) 山形県ではニシンを「かど(いわし)」と呼称する。
- 34) ほかに毒沢・海谷・大楨・稲下・酒田・大浦・大石田舟がある。
- 35) 小金吾助は、小鵜飼船の他に荷蔵を所有する谷地の荷問屋であった(河北町誌編纂委員会1966:320-321)。
- 36) 戸籍上の名前は石山甚平(1848-1931)。なお、長崎は、1891年に警察分署の設置を県議会に請願した時の文書に、「(前略)大字長崎ノ如キハ其地最上河岸ニ在リ酒田港ヨリ置賜村地方ニ往復スル船舶ハ重ニ当地ヲ以テ休泊地トナスノミナラス山形地方ノ荷物ハ専ラ輸出入ヲナスノ場所トナスカ故ニ商品ノ輻輳旅客ノ往来等実ニ郡下ニ其比ヲ見サル処(後略)」(『最上村役場村会決議録』

No. 3 と記述される河岸所在地である。

- 37) 1896 年の一文書「記 一、秋味 四拾四個、一、同筋子 二拾個、一、同 数ノ子 十八個、一、同 塩引 三拾個、一、同 壹百拾貳個也、右者仙太郎殿舟ヨリ正ニ請取申候也 舌代
明日秋味四拾四個宮宿迄差送り申上候也、十二月二十六日海野権之助 印 高橋寅治様」は、ここでの推論の手掛かりとなった。
- 38) 山形県に鉄道を敷設しようとする計画は 1885 年以降一再ならずあったが、1892 年の「鉄道敷設法」によって奥羽線が第一期建設線に指定されるまでは鉄道の敷設は実現しなかった（鉄道省 1921: 113-118）。福島湯沢間と青森湯沢間の接続は 1905 年 9 月のことである。
- 39) 引用資料名を明記せず、酒田の光丘文庫所蔵という長井の記述からすれば、その資料は、酒田河口期成同盟会調査部の作成になる「酒田河口書類」（『最上川河口調査書』と題する簿冊として登録）に綴じ込まれている文書であろう。河口期成同盟会の幹事であった荒木幸吉の講演録（荒木 1951）によると、「山形県貨物集散地図」（現在は所在不明）など 21 種の調査をまとめて、各方面に陳情したとある。
- 40) 酒田商業会議所と酒田同盟会が 1903 年に編集した本資料（酒田市立光丘文庫所蔵）は、『明治四十三年十二月調査酒田築港調査資料』に再録されている。
- 41) 『明治卅二年酒田水陸運輸株式会社最上川貨物輸出入統計表』（山形県立図書館所蔵）によると、最上川の上り貨物の 70% は上郷（東・西・南村山地方と西置賜郡）に、20% は大石田（北村山地方）に、10% は本合海（最上地方）を仕向地としている。
- 42) 「下り貨物の部」（大石田酒田間貨物累年比較表）の備考に、「大石田上流ノ貨物ハ凡テ大石田ノ名ニテ掲載シタ」とあるので、「大石田出」と「大石田揚」の統計に上郷地方の分が含まれていることになる。
- 43) 酒田水陸運輸株式会社扱いの 1899 年の上り貨物の上位 10 品目は、金額ベースで、玄米 13.5%、秋味 8.7%、造塩 8.5%、石油 8.0%、玉砂糖 6.4%、身欠 5.3%、塩鱈 4.6%、胴鯨 3.7%、生鯨 3.4%、干鰯 3.0% である。1891 年設立の同社の『第七回通常総会決議録』（『渡辺喜助家文書』による）に記載される 1897 年の発荷数量は、3 万 9500 駄である。
- 44) 酒田水陸運輸株式会社扱いの 1899 年の下り貨物の上位 10 品目は、金額ベースで、米 17.0%、草履表 14.1%、青苧 12.7%、洋反物 11.6%、毛織物 10.1%、太物 8.6%、小間物 6.6%、木炭 2.8%、木綿 2.3%、蕨粉 2.2% である。また、同社扱いの 1897 年の着荷数量は 1 万駄である。
- 45) 本合海と大石田方面の諸河岸を発着とする「上り荷」と「下り荷」の合計駄数は 1899 年が 21.4 万駄と最も

多く、1900 年 17.6 万駄、1901 年 13.4 万駄、1902 年 11.5 万駄と減少している。『最上川筋運送貨物統計累年比較表』中の参考資料「最上川貨物運送船数累年比較表」によると、小鵜飼船は 1898 年の 242 艘から 1903 年の 116 艘へ半減している。この顕著な減少は最上川本流における貨物輸送の衰微に照応している。

- 46) 長井（1930: 1496）に掲載されている価格と駄数の折れ線グラフ（第 7 図と第 8 図）から、おおよその数値を読み取ることができる。
- 47) 長井（1930: 1492, 1494）の第 6・8 表では、1903 年から 1906 年の平均で、上り貨物の約 65% を占める雑貨に関する統計が 1907~1909 年の間欠如しているなど、1903 年以降の数値は信頼性に欠ける。
- 48) 『鉄道局年報』の「官設鉄道停車場別貨物及賃金表」から山形県内各駅の貨物取扱数量を集計すると、1899 年が 1.2 万トン、1900 年が 2.5 万トン、1901 年が 3.8 万トン、1902 年が 4.9 万トンになる。到着量の区別がある 1904 年の貨物総量（13.2 万トン）に占める着荷の割合（53.3%）を基礎に県内入荷量を推定すると、1899 年が約 6000 トン、1900 年が約 1.3 万トンになる。ここで、最上川の「上り荷」が雑貨を主体にしていたことに着目して、「酒田大石田間貨物」の 1899 年の上り貨物を 1 駄 50 貫匁で換算すると、約 3.2 万トンになる。これは、最上川の中上流部へ舟で運送された上り貨物の 18.5% に相当する。鉄道貨物の着荷統計は、県内の各駅間の輸送実績を含んでいたであろうから、実際の数字はそれを下回るとしても、この入荷量は最上川の内陸舟運に影響を及ぼすに十分な規模である。
- 49) 1906 年と 1909 年の清川村の『庶務文書』（『清川村文書』所収、立川町役場第二支所所蔵）に、清川の河岸に 1906 年に、長さ 4 間の船 17 艘・8 間の船 25 艘・10 間の船 1 艘の合計 43 艘、1909 年に、長さ 4 間の船 21 艘・7 間の船 1 艘・8 間の船 30 艘・9 間の船 2 艘・10 間の船 1 艘の合計 55 艘、の大船団が集結していたことが記録されている。清川は鉄道の開通によって衰退した中上流部の河岸に代わって、最上川舟運の一大拠点に変貌したことになる。ところが、陸羽西線開通の影響調査に対して、1915 年 3 月 9 日に清川村役場が起案した東田川郡役所への回答文書（『大正四年雜文書』所収、立川町役場第二支所所蔵）には、「最上川貨物ノ運送ヲ業トスルモノハ三十八九戸ニシテ鉄道開通以來運送貨物ノ減少ニ因リ将来持続ノ見込ナキモノ多数ナルカ如シ」と、舟運に対する鉄道の影響が記録されている。
- 50) 『山形県統計書』によれば、羽越西線の各駅と酒田港までの区間を指す「酒田線」の貨物取扱数量（発荷）は、1913 年の 2600 トンから 1914 年の 3.6 万トン、1915 年の 6.4 万トン、1918 年の 16.4 万トンと、著しい増加を記録している。

- 51) 13 円 84 銭余の営業税を支払う「海産物商」(日本全国商工人名録発行所 1898)として記載されている。
- 52) 『大正二年九月船車税台帳』(立川町教育委員会所蔵)によると、長さ8間(56尺1寸とある)の鈴木金蔵所有舟が、1901年に金八に名義変更されている。
- 53) 1901年に資本金1万円で設立された会社(商工社 1908)。

文 献

- 荒木幸吉 1951.『酒田商業発達史』酒田市立図書館。
- 岩崎健吉 1941. 歴史地理学に関する私考——特に鉄道開通前に於ける淀川沿岸河港の特性について。地理研究 1: 245-262.
- 岩崎健吉 1942. 歴史地理学に関する私考——特に鉄道開通前に於ける淀川沿岸河港の特性について(其の二): 地理学研究 1: 816-833.
- 老川慶喜 1980. 日本鉄道の開通と河川舟運の衰退——明治二〇年代埼玉県の交通運輸状況。明治期鐵道史資料月報 6: 1-6.
- 老川慶喜 1982. 鉄道開通前山梨県物産移入概況——佐分利一嗣「甲信鐵道」を中心に。地方史研究 32(5): 64-79.
- 老川慶喜 1983. 『明治期地方鐵道史研究——地方鐵道の展開と市場形成』日本經濟評論社。
- 老川慶喜 1985. 利根川流域河川調査書——「河川調査草案」(1891年)を中心に。関東學園大學松平記念經濟・文化研究所紀要 2: 71-83.
- 老川慶喜 1992. 『産業革命期の地域交通と輸送』日本經濟評論社。
- 大石田町編 1993. 『大石田町史 下巻』大石田町。
- 大江町教育委員会編 1984. 『大江町史』大江町教育委員会。
- 小野寺 淳 1980. 黒沢尻河岸からみた明治期北上川水運——輸送物資の動向を中心として。歴史地理学紀要 22: 53-68.
- 小野寺 淳 1988. 河川交通に関する明治期統計資料の検討。歴史人類 16: 67-91.
- 小野寺 淳 1991. 『近世河川絵図の研究』古今書院。
- 小野寺 淳 1992. 近代移行期における船舶の分布とその輸送力。人文地理学研究 16: 111-128.
- 大日方純夫・勝田政治・我部政男編 1984. 『内務省年報・報告書 第14巻』(復刻版)。三一書房。
- 開拓使編 1880. 『東北諸港報告書』開拓使。(山口和雄監修 1979. 『近代日本商品流通史資料 第1巻』(再録)日本經濟評論社)。
- 葛西大和 1997. 明治・大正期の山形県における商品流通の変化。歴史地理学 39(4): 1-24.
- 鰍沢町役場編 1959. 『鰍沢町誌』鰍沢町役場。
- 河北町誌編纂委員会編 1966. 『河北町の歴史 中巻』河北町。
- 川崎浩良 1949. 『山形の歴史 後篇』出羽文化同交会。
- 黒崎千晴 1979a. 明治前期の内陸水運。新保 博・安場 保吉編『近代移行期の日本經濟——幕末から明治へ』87-102. 日本經濟新聞社。
- 黒崎千晴 1979b. 明治前期水運の諸問題。運輸經濟研究中心・近代日本輸送史研究会編『近代日本輸送史』149-168. 成山堂書店。
- 埼玉県編 1982. 『新編埼玉県史 資料編 21』埼玉県。
- 埼玉県教育委員会編 1996. 『埼玉県史料叢書 8』埼玉県政情報資料室。
- 商工社編 1908. 『日本全国商工人名録 第三版』商工社。
- 田中啓爾 1929. 信州に於ける鐵道開通前の塩の移入路に就いて。大塚史学会編『三宅博士古稀祝賀記念論文集』739-762. 岡書院。
- 田中啓爾 1931a. 本州島内陸部に於ける鐵道開通前の塩の移入路(一)。地学雜誌 43: 457-466.
- 田中啓爾 1931b. 本州島内陸部に於ける鐵道開通前の塩の移入路(二)。地学雜誌 43: 587-594.
- 田中啓爾 1931c. 本州島内陸部に於ける鐵道開通前の塩の移入路(三)。地学雜誌 43: 635-644.
- 田中啓爾 1957. 『塩および魚の移入路——鐵道開通前の内陸交通』古今書院。
- 丹治健蔵 1984. 『関東河川水運史の研究』法政大學出版局。
- 丹治健蔵 1994. 明治前期の内陸水運と道路輸送——上利根川水系の河岸場を中心として。山本弘文編『近代交通史の研究』205-259. 法政大學出版局。
- 鐵道省 1921. 『日本鐵道史 中巻』鐵道省。
- 天童市史編さん委員会編 1992. 『天童市史編集資料 第48号』天童市。
- 豊田 武・藤岡謙二郎・大藤時彦編 1978/1979. 『流域をたどる歴史(一)~(七)』ぎょうせい。
- 長井政太郎 1930. 最上川の水運及び輸送物資に就て。地理学評論 6: 1482-1500.
- 長井政太郎 1933. 酒田港。大塚地理学会編『大塚地理学会論文集 第一輯』413-431. 古今書院。
- 長井政太郎 1935a. 最上川の水運(上)。地理教育 22: 46-51.
- 長井政太郎 1935b. 最上川の水運(下)。地理教育 22: 165-171.
- 長井政太郎 1940a. 最上川の船着場。交通文化 10: 979-985.
- 長井政太郎 1940b. 『大石田町誌』大石田町教育会。
- 長井政太郎 1941. 最上川の船着場(その2)。交通文化 16: 529-538.
- 長井政太郎 1942a. 最上川の船着場(その3)。交通文化 18: 719-727.

- 長井政太郎 1942b. 最上川の船着場 (その4). 交通文化 19: 808-812.
- 長井政太郎・齋藤光雄 1935. 最上川の曳船聚落. 地理学 3: 1715-1729.
- 日本全国商工人名録発行所編 1898. 『日本全国商工人名録 第二版』日本全国商工人名録発行所.
- 長谷部勇治 1941. 運賃より見たる信濃川水運の特性. 交通文化 16: 539-545.
- 長谷部勇治 1943a. 長岡船道の地位 (一). 交通文化 21: 66-73.
- 長谷部勇治 1943b. 長岡船道の地位 (二). 交通文化 22: 159-168.
- 東村山郡史編纂委員会編 1923. 『続編東村山郡史 卷之二』東村山郡役所.
- 増田廣實 1976. 富士川運輸会社の創業について. 文教大学女子短期大学部研究紀要 20: 40-61.
- 増田廣實 1977. 富士川運輸会社の発展について. 文教大学女子短期大学部研究紀要 21: 13-26.
- 増田廣實 1979. 日本における内陸水運の発達. 国際連合大学編『国連大学人間と社会の開発プログラム研究報告』(技術の移転・変容・開発——日本の経験プロジェクト, 鉄鋼と鉄道研究部会) 1-28. 国際連合大学.
- 増田廣實 1983. 殖産興業政策と河川舟運. 社会経済史学 48: 462-478.
- 増田廣實 1984. 明治前期富士川舟運の展開——富士川運輸会社清水出張所を中心に. 地方史研究協議会編『甲府盆地——その歴史と地域性』343-368. 雄山閣.
- 安田初雄 1935. 明治初期を中心とした福島県内の水路交通 (一). 地球 24: 468-475.
- 安田初雄 1936. 明治初期を中心とした福島県内の水路交通 (二). 地球 25: 58-66.
- 谷地町史編纂委員会編 1916. 『谷地町志 下巻』谷地町役場.
- 山形県郷土資料復刊協会編 1970. 『復刊本山形経済志料』郁文堂書店. (山形商業会議所経済志料編纂部編 1924. 『山形経済志料 第三集』山形商業会議所).
- 山形中央高等学校郷土研究部 1969. 奥羽線の開通と最上川水運の消滅——明治期山形県における移出入物資と交通の発達との関連に関する研究. 郷土研究 5: 15-32.
- 山口平四郎 1955. 明治以降の淀川水運——伏見を中心として. 人文地理学会編『地域調査』143-150. 柳原書店.
- 横山昭男 1976. 明治前期における酒田港移出入物資の動態——地域産業と国内市場の発展に関連して. 山形史学研究 12: 1-14.
- 吉田義信 1937. 鉄道開通以前に於ける雄物川の水運. 地理と経済 3: 310-322.

Changes in Transportation by Ship on the Mogami River in the 1870s-1910s

Yamato KASAI (Yamagata Univ.)

This study examines the changes in the transportation by ship on the Mogami River from the removal of feudal restrictions concerning navigation after 1872 to the completion of the railroad network in Yamagata Prefecture in the 1910s.

The Mogami River is the sixth largest river in Japan in terms of the navigable length of the main river, and the tenth largest in total barge loadage, according to survey data on 135 rivers in the *Statistical Yearbook of the Department of Civil Engineering* compiled by the Ministry of Home Affairs between 1892 and 1899, on the eve of the formative period of railway network construction in Japan. The Mogami River was larger than the Shinano and the Tone Rivers in the index of barge loadage per population in the drainage area. This means that the lives of the people within the drainage area of the Mogami River depended to a greater degree on transport by ship than did those living near other rivers at that time.

On the Mogami River, approximately 400 ships with a length of 4 *ken* (7.2 m) and over in the span from stem beam to stern beam were in operation between the Port of Sakata and inland river ports in the 1870s, and these ships were concentrated on the Sakata, Shimizu, Motoaikai, Yachi, Nagasaki, Aterazawa, and other banks in 1886. O-ishida, which had many large barges of 100 *koku* (15t) and over in 1880, held a monopoly position in transport by ship, as did Sakata in the feudal age, although this large fleet of vessels broke up rapidly during the 1880s. On the other hand, barges operating in the waterway of the Mogami River gradually decreased between 1876 and 1886, since the transport of rice oriented to Osaka ceased and the money payment system of land tax was introduced.

The documents in the Nishi-Murayama District Office (*Gun-yakusho*) archives show that transport by ship between Aterazawa, situated in the Murayama district, and Arato, situated in the Okitama district, fell into decay after circa 1890, and the transfer from transport by ship to transport by land was completed during the second half of the 1890s.

Takahashi Toraji Shop was an *Isabaya* shop in Aterazawa which sold mainly salted and dried fish during the last 20 years of the 19th century. Invoices for goods and other items from this shop reveal that the masters of barges moored at Aterazawa in most cases went up and down the river between Sakata and Aterazawa, that the cargo shipped from Sakata in other moored barges as well as Aterazawa was relayed to Yokoyama (by land), Yachi (by ship), and Nagasaki (by ship), and that it took five days at the shortest, eight days at the longest, and seven days with a half-day grace period on average to transport cargo between Sakata and Aterazawa.