

# 近世中期における最上川水運の發展と統制

——上郷川船差配役制の成立をめぐつて——

横山 昭男

## 一、はしがき

近世における河川舟運の著しい發展は、幕藩制的全国市場形成の一方の機動となつた東西廻海運の整備を画期とすることはいうまでもない。輸送物資ははじめ幕領の廻米および私領米を主としたが、次第に商人荷物も増加し、その一つの極点として特定の都市商人・町問屋の急激な發達を中心とする所謂元祿の繁榮をもたしたのである。最上川河口の酒田や中継河岸大石田などにその例をみることができる。

小稿ではこの寛文・元祿期の最上川水運の發展が、一般に新しい商品流通をみるとされる中期以後にどのような變化と展開を示すかを問題とする。最上川は上は置賜盆地に接し、村山・庄内平野を貫流する物資移動の一大動脈で、主たる物資は流域諸藩の領主米であるが、その輸送手段を担う河岸問屋・船持商人の経営拡大は基本的には商人荷物の流通に規定された。反面商品流通の發展は水運利用の条件や統制に深い関りをもつたことにも注意しなければならない。

ここでは最上川水運の統制機關である川船差配役が、享保八年、上郷商人の手に成立する過程を

明らかにし、それが後背地市場を代表する船持商人と幕藩権力の接点に於いて、どのような展開を示したかの検討を通して、近世中期における河川水運の性格を考えてみたい。

注 拙稿「元禄・正徳期における水運の発展と商品流通」（日本歴史三二五・二二六号）。

## 二、上郷川船差配役制の成立

(一) 川船運送の混乱と新差配役設置運動 最上川水運は寛文から元禄期に著しい発達を示したが、酒田―大石田、酒田―上郷間を往来する艀船は、酒田と大石田船が完全に独占していた。輸送物資の主たるものは、領主的荷物として公定運賃による城米・私領米と相對運賃の商人荷物とがあったが、後者については酒田・大石田船間で上り荷と下り荷の片運送の協定があり、最上特産物の川下げ輸送を独占する中継河岸大石田の發達は顯著であつた。ところが、酒田・大石田船間の協定違反をめぐる紛争は初期以來たえず繰りかえされ、元禄末期以後、更に新たな抗争が発生してきたのである。

まず最上川輸送に関する上郷商人の動きである。元禄七年の最上川支流沿岸の山辺村と船町村の争論によると、従来酒田―山辺間の登せ荷物は、酒田船が大石田まで送り、大石田船から船町で荷揚げして、船町から山辺までは駄賃送りとしていた。ところが元禄七年山辺村の吉兵衛荷船が従来の慣行を破り、大石田より山辺まで直積通しにしたことから起つた事件である。しかしこの問題は幕府検使の調査により、川上への荷船運送は自由とし、山辺村の勝訴となつた。また船町の「阿部三右衛門日記」享保六年四月二十三日に、八郎兵衛四艘、三右衛門二艘、弥平治一艘の計七艘が煙

草をつんではじめて落合河岸を下ったとある。<sup>(2)</sup> 吉兵衛荷船や八郎兵衛以下の船は艀船とは異なる小商船といわれるものであろう。上郷には特産物商品生産の発達とともにこのような小商船の活動が活発となり、荷主商人は中継による諸経費の負担を軽減するために、多くの既成事実によって直通しをかちとっているのである。

また正徳二年、幕領の寒河江村藤内・市之丞・権助の三人が、運賃引下げを条件に（従来より二俵引下げ、  
一俵につき五俵）、本楯河岸の新規取立と極印船の新造による本楯―酒田間の城米輸送の請負いを願ひでた。正徳五年の再願の結果は、享保元年より、城米運賃の二俵引下げだけを実施したのである。<sup>(3)</sup> その後享保六年二月、寒河江村藤内船は三たび本楯河岸の取立を願ひ出たが、これに対して大石田村間屋沼沢又左衛門も出府し、古来の大石田河岸の作法をのべ、寒河江の新願は取次しないとの話をつけて帰村した。<sup>(4)</sup>

一方最上川水運の発達とともに著しい発展をみた酒田港においても、元禄末以後享保期にかけて、都市商業資本の間に変化がおきている。それは、宝永五年以後、旧特権問屋層が、しきりに領主権力と結び新たな移出入税徴収の請負や蔵敷・口銭の増金を実施しようとしているが、これは明らかに「近年諸国小船並最上諸荷物之宿」を行う新規商人の台頭による旧来の特権的問屋層の間屋定法の乱れ―収益減少に対する対応であった。そして享保四年の株仲間設置には、大問屋・小問屋とともに新規商人も多数問屋仲間に確定している。<sup>(5)</sup> 一方最上商人は増口銭や酒田船の運賃高値には強い反発を示し、村山地方各地の在方荷主商人が連合する気運も熟していた。享保十六年村山地方荷主三二名（新庄三、清水一、大石田五、尾花沢三、楯岡三、天童四、山形四、左沢一、白岩二、谷地四、両所一、下原一）が次左衛門（大石田）と源右衛門（長崎）を郡中百姓商人惣代として江

戸に送り、登せ荷運賃引下げ要求を行うのもこのような動きの一つである（二藤部文書）。ともかく最上上郷における在方荷主商人の成長とこの中継都市酒田の旧豪商の変化、分解とは深い関係があることはいうまでもあるまい。このような状態の中で、享保七年、幕命によって大石田川船独占の請負が廃止となり、上郷請負差配役が成立した。そこで次にこの決定事情をみていきたい。

まず第一に、従来の大石田船独占請負の弊害を指摘して出訴した上郷村々及び商人の動きをみる。享保七年（月日不明）大石田船輸送の問題について最上の惣商人が酒田の万蔵院に会合し、その結果を代表の漆山村七左衛門・同村九郎兵衛が江戸に出訴し、一方漆山領、寒河江領六〇カ村の代表漆山百姓代善左衛門、商人代七左衛門等六人が同年十月両代官所に追訴した。<sup>(6)</sup>

これによると、大石田船独占の弊害は、先ず運賃の高値で、城米運賃は百俵につき七俵とし、上郷の百姓商人荷物については仲々乞船に应ぜず大石田商人荷物のみを積下し、強て乞船すれば増運賃を行うというのである。<sup>(7)</sup>次に二四〇〇五〇艘では輸送能力が不足であること、従つて上郷から大石田までの陸送をよぎなくされ、急を要する江戸向けの紅花・青苧などは野川安久津まで陸送しなければならなくなる。これは上郷商人によって甚だ迷惑だというのである。更に幕府にとつての重大事として「近年廻米川下相滞、湊出船及延引、御米更米等ニ相成百姓難義有之由」といい、城米輸送への障害も指摘した。

そこで次に、この問題解決のための彼等の要求内容と幕府・諸藩のその採択過程についてみよう。彼等の要求の骨子は次のとおりである。

向後酒田湊船持上郷荷主申合、自今酒田・上郷并川通有来候船入会為積登、上郷荷物積下、帰船ニ酒田より積登候荷物積登候様、酒田并上郷両所ニ慥成者差配人申付船配り為致候ハ、猥成儀

も無之上郷荷物無差支、酒田船持共上下運賃取之勝手宜敷可有之哉

すなわち大石田船を廃して上郷船を公認し、酒田船・上郷船の入会輸送を行い、酒田・上郷ともに新規差配人をたて、要するに酒田と上郷荷主との直接的な結びつきを深めようとしている。また要求内容には、城米輸送運賃はこれまでの一分半引下げをもって五俵半で請負うこと。百姓商人荷物は四両一分(二五〇俵一艘につき)とするなどがあった。これらは上郷・酒田における新規差配役及び差配料とりたてとともに担当代官から奉行所吟味役の審議の結果、ほぼ要求通り決定した。

このことは幕府が、上郷商人の川船差配請負によって城米運賃引下げの外、水運統制の強化を期待したからであることはいうまでもないが、上郷における商品流通の発達と在方商人の成長に対応した積極策として注目すべきことであろう。

(二) 最上・酒田川船差配役制の成立 先ず差配役人の構成についてみると、上郷は漆山村善左衛門・七左衛門・九郎兵衛・高櫛村治左衛門・寒河江村金右衛門の五人である。前三者は先に百姓代・商人代として大石田船請負の弊害と新規差配役とりたてを出願したものであり、差配人頭取となった善左衛門とあとの二人はいずれも元大庄屋で当時は郡中百姓代の地位にあった。<sup>(8)</sup>

一方酒田湊川船差配人は酒田町年寄の上林庄七郎右衛門を頭取に、他の四人は三十六人衆からえらばれ庄内藩酒井氏から任命された。<sup>(9)</sup>

ここに成立する川船差配役制度の定は、享保八年二月の「指上申証文之事」<sup>(10)</sup>によってその基調を知ることができる。これは最上差配人の場合は幕府の寒河江・漆山両代官所に、酒田差配人は酒田町奉行所に出されたが、内容は全く同じである。諸国往還の津である酒田、天領・私領の權益の醋

綜した河川水運の統制は統一権力たる幕府の統制に従うことが当然の原則である。次に新規差配役制の基調を史料によってみよう。

一、拙者共儀此度最上領上郷荷物差配人被仰付候ニ付、酒田湊差配人ト申合御回米川下之儀は不及申上、百姓商人荷物共無依怙、負手支不仕様ニ先着之船より段々荷物積運いたし、縦手前荷物ニも上郷・酒田共ニ手船帰り迄相待不申、先着の船に積立候様ニ被仰付奉畏候

一、此度差配人被仰付、右為入用舟壹艘ニ付四百文ツ、差配料受取、右之内四分一は頭取善左衛門、殘四分は外四人ニ而受取候様被仰付難有奉存候、右壹艘ニ付四百文ツ、之外増錢札物取候、事堅仕間敷候、万一猥儀仕後日被及御聞候は、差配役被召上、何分ニも可被仰付候、且又登下り船頭相頼運賃なしニ荷物運送仕事少分之荷物ニ而も向後堅御停止之被仰付奉畏候（中略）

一、向後は酒田差配之者と申合、船積之場所々々ニ而立会差配仕候而、可然儀も御座候ハ、致相談立合差配仕、猥成儀無之様可仕旨、並川長之内來候船道替候儀は格別、自今ハ新造増之事無之様ニ、吟味可仕旨奉畏候（以下末文略）

すなわちこの要点は、廻米及び商人荷物を酒田・上郷両船ともすべて先着順に公平に積むこと（入会運送）、差配料の取立と配分の仕方を示し、その他の「増錢札物」や無運賃輸送などの嚴禁及び新規造船の禁止などを規定したものである。これらの内容は、酒田・上郷商人惣代による江戸への願書に基いたものであることは末文によって明らかである。

更に同年同月、酒田船持衆の町奉行に出した証文は、新しい川船運送の規定を記している。それは五力条からなり、①城米は今後米百俵につき一俵半宛引下げる、商人荷物川下げ運賃は一艘（二五〇俵積）につき四匁一分とし、どこの上郷河岸から酒田に下すも同様とすること、②従來の酒田船・大石田

船の片運送及び酒田船の大石田より上郷へ積廻しを禁ずるといふ旧規定は廢止し、今後は「上郷より酒田・清水之船入会ニ而荷物積受、上下運賃被仰付、有難仕合」であること、③最上川通船の数は、上郷船九八艘・清水船一二艘・酒田船三〇〇艘で計四一〇艘と定め、これ以上の新船造立は禁止すること、④少しの荷物たりとも無運賃・差荷積船は差配人が取締ること、⑤破船の弁納は、城米は従来通り舟方三分一、商人荷物は五分一とする、というものである。

これは川船輸送の新法について、酒田船持衆の立場から記述したものである。幕府は酒田と上郷とを直結することによって、川船輸送秩序の再編を計ったのである。しかし同時にこの新法は、旧来の大石田積替が上郷商人荷物を甚しく阻害したことを重要な理由としているように、上郷商人による商品流通の円滑化の要求と酒田船持の上郷との直積み直通しの要求を実現したということになる。しかもこの新法は、見せかけのなところもあり、輸送整備における第一の条件たる川船定数を満すことは、とくに上郷の場合はじめから困難だったようである。しかしこの新法は上郷請負差配役制は実行に移され、以後の中期最上川船運送の定法として効力をもった点で、最上川水運史上画期的な改革であつたといふことができる。そこで更に、この上郷川船差配役の具体的な機能について、享保八年に出した川船差配人の請負覚<sup>100</sup>によって、その要点を整理していこう。

第一は、上郷新河岸の設置とともに、川船差配機構の中心となる船会所が設置されたことである。新河岸は正徳年間以来、設置運動を展開してきた本楯と寺津である。河岸はその他、酒田・大石田・清水を加えて五カ所とし、それぞれに船会所を置き、差配人一人と頭取の片桐善左衛門代理を配置した。上郷には更に酒田差配人一人宛が勤め、上郷差配人の頭取片桐は漆山を惣会所として総元締を行ったのである。また新たに本楯河岸には船問屋を定め、川西は寒河江村善内、川東は吉

左衛門ときめた。船問屋は商人荷物運賃十分一を取立て、通船積荷切手を船会所にだして改めをうけ、また古口への往來をだすことになっている。この船問屋なるものは後の船世話役の起源と思われるが、河岸機能の統制に重要な役割を演ずるものとして注目すべきであろう。

第二は口留番所の改廃である。これは庄内・新庄両藩に関わりのある問題であるが、従来の四つの船荷改所を上り下り各一カ所に整理した。<sup>103</sup> また上流の三難所（碁点・隼・三ヶ瀬）には上郷・酒田より三艘の用心船を置き、清水船通過の場合は新庄藩人足を出すこととし、荷物は上り下りとも、上郷・酒田の別なく先着順に明船に積むこととなった。

これらはいずれも、従来「通船方並商人共日数相掛り迷惑」したのに対して、運送を敏速かつ盛んにする為の処置であつたとみることができる。

第三は運送の円滑化のための輸送手続についてである。各種物資の運送について各河岸はそれぞれ支配区域があり、上り荷物は酒田差配人の送状、上郷よりの下り荷物は上郷差配人の送状を持参することとした。差配人は送状と引換えに差配料をとり、また私領米及び商人荷物の水揚げに立会い、後者の場合は荷主・船頭に不正のないようかんとかくするのである。商人荷物の荷積高は例えばたばこは中船四五駄、小渡二五駄のごとき規定がある。<sup>104</sup>

第四には運賃についてで、城米の場合は先にみたが、私領米はこれまでより一分半を引下げ（城米の一俵まし）、商人荷物は、寺津・本楯より酒田まで、米二五〇俵積の運賃金四兩一分を基準とした。大石田より酒田までは三兩、小渡一兩三分、上郷より酒田までの小渡は三兩とし、作塩一俵の運賃は酒田より大石田まで銀五匁、大石田より上郷まで三匁とし、少々の遠近によって加減はしなかつた。<sup>105</sup> これらの運賃高は、従来の大石田川船輸送に比べ、かなりの引下げとなったが、今後こ



れを基本として各種商品の「積口」高をきめ、また蔵敷賃・水揚賃などを定めることになった。

この享保八年の運賃規定の意義の一つは、これがその後次第に詳細となり、貨幣価値その他の事情によって少しの変動はあるが、所謂後世の「運賃定法」の基本となっていることである。次にこの時の定による領主的荷物と商人荷物の運賃高を比較すると、城米の上郷長崎―酒田間の運賃百俵につき六俵は約一兩一分（時の相場  
二石を一兩として）に当り、商人荷物も約一兩三分であるから、両者の大きな差はなかった。しかし登せ商人荷物は相対運賃で利益増殖の可能なものであり、のちには下り荷物も運賃増しが行われたのに対し、運送物資の大宗である年貢米運賃が全く固定的であつたことは、川船業の不振と運送秩序の混乱などの問題発生の一つの基因になつたと思われる。

第五に破船の弁納についてみると、私領米・商人荷物は差配人が五分一を弁じ、船頭不正の場合はこれに弁じさせるが、その他はその場所を支配区域とする河岸の船高によって弁償するとある。また私領米の水揚のさい、抜荷及び貫目不足は船主がこれを弁ずることとした。

以上のように享保八年の上郷川船差配役の成立は、上郷における商品流通の発達を背景とする水運の発展に対して、新河岸の設置、運送の円滑と敏速化を図り、また混乱してきた城米・私領米及び商荷の輸送秩序を幕府の権力の下に、河岸体制の拡大と統制の強化によって維持しようとするものであつた。この差配役制が寛政四年の幕府直差配にいたるまで基本的には維持される。勿論その変質過程は中期最上川水運の特質の一表現であり、以下その事情をみていきたい。

〔注〕

(1) 船町公民館所蔵文書、元禄十年十二月十四日「出羽国村山都山ノ辺村与船町村川船争論御裁許御下書扣」。

(2) 阿部文書、大石田町誌所収。

(3) 二藤部文書、最上川船差配転変之姿。

(4) 二藤部文書、万留日記一。

(5) 酒田市史上 二三四頁、尚、拙稿「前掲論文」参照。酒田三十六人衆の交替も元禄・享保期がもつとも顕著である。また村山地方における在方荷主商人の諸研究によれば、宝暦期以降大量の商品の集荷と土地集積をはじめ、化政期にその最盛期をみる。例えば大蔵稻村家・山口村伊藤家および大石田二藤部家なども元禄・享保期に成長したものである。すなわちこれまでの城下町問屋への従属から独立の集荷問屋として発展したものであるといえる。伊豆田忠悦「東北後進地帯における在方荷主の形態と商品生産」社会経済史学二二の三。

難波信雄「近世後期村落構造の展開と地主制の生成」文化二七の三。拙稿「宝暦・天明期最上川流域における経済構造の変動」歴史学研究三〇四。

(6)・(9)・(10) 二藤部文書・仮称最上川船雜記、東村山郡史一。

(7) 増運賃の事情については、五人乗り、永三貫一二五文のところ金十両もと、その上十月から朔日増・十五日増・晦日増を行うというもの。

(8) 善左衛門は享保七年の長瀬一揆の際、山形藩堀田軍の拠点(宿)となり、一揆百姓に対して(漆山代官記)。

(11) 新法は川船輸送の大石田船を排除したが、享保八年羽州代官は、城米川下げの場合の三難所運送に大石田船の動員を命じ、元文四年冬、大石田舟十艘が山形私領米を積んで酒田に下っている(万留帳四)。

(12) 最上郡大蔵村清水、小屋家文書。

(13) これまでの改所は、古口・堀之内・清水・名木沢にあったが、これを下り古口、上り堀之内に限った。

(14) その他、作塩の貫目定は、八斗入で二五貫目、酒田船への増積は乗子一人に塩目一俵、若干のましは船頭荷主の相談とした。

(15) 城米積の舟着場は先の五河岸に限らず幕領村の適当な川端に設け、車淵・長崎から大石田・毒沢まで一八カ所

に上り、運賃はそれを七段階にわけた。長崎・車淵から酒田まで一〇〇俵につき六俵で、大石田からは二俵半となっている。

(6) 明和・安永から寛政期につくられた「石要集」・「最上川船差配転変之姿」及び天保期の「運賃定法書」などがある。

(7) 享和二年舟方勘定控（二藤部文書）によって、大船七兵衛船の上郷―酒田間の運送諸経費の収支をみると、城米・私領米は四貫文から七貫文の損、商荷が約七貫文から十一貫文の徳となっており、商荷によって、年貢米の欠を補っていることがわかる。尚この点は本稿四章一節を参照。

(8) 享保九年三月出羽代官長谷川庄五郎は、旧法改正・廻船便利により、米価を高め一国に潤沢をもたらした功で禄の加増をうけた（寛政重修諸家譜第八輯卷一四二六）。

### 三、上郷川船差配役制の展開

(一) 上郷川船差配役をめぐる対抗 最上川唯一の仲継河岸として川船及び輸送を独占してきた大石田河岸の特権を排除し、新規差配役の取立と河岸の拡大を行ったことは、新旧河岸の間屋商人・船持の間に、また船持商人一般の間にも輸送権をめぐる種々の紛争をまき起した。

先ず大石田は新差配役取立直後から幕府代官所及び江戸に対して、「舟道願」と称してその撤回運動を行い、享保八年五月には大石田四カ村船持三八五人の惣代三〇人が江戸に出府した。またこれは、川船差配願いの江戸入用金は各船持負担として享保十年にも続けられ、同年末にはこれに同意する東郷・下郷など近在村々及び清水・堀之内・古口など新法によって打撃をうけた舟着場を加えて四十五か村の連判をもって強固な嘆願を行っている<sup>(1)</sup>。その後享保十四年二月、漆山代官所によ

る大石田舟道願いの吟味によると、大石田各領村々(四日町・本町・東根領大石田・山形領大石田)代表が別々に江戸出府して請願することをやめ、大石田惣村として嘆願するよう命じている(万留書覚二)。

大石田川船差配撤回運動は様々の方法で行われた。請願の代表は三年から五年間も江戸在府のまま執ような要求を行うという具合で、代官が惣村としての嘆願を命じたのは事務混雑を解消するための必要からでもあろう。勿論大石田の要求はすべて却下された。問題は地域的経済的な利害関係に根ざしたもので、上郷の發展に対する一つの反動としかみることができないものであった。

上郷川船差配役に対する新規請負の願出は、享保十四年以後更に活発となった。享保十四年には江戸町人が運上金上納を条件に請願し、上郷では享保十六年、寒河江村が運上銭・城米破舟・差配料を従来のもより好条件で請負いたいことを願書している<sup>(2)</sup>。また大石田は、運上銭二〇〇貫文とし、商人運賃庭銭は上郷―大石田間は上郷がとり、大石田より下郷分は大石田とりとして(その他は同じ)、それ以上の有利な条件で対抗した(万留書覚四)。

これらがいずれも失敗すると、その後再び元文二年十月、寒河江村楯西の弥次兵衛以下七人が船差配請負を幕府奉行所に願いでている。その条件は、①新船一五〇艘を造り、一艘より銀五分ずつ益金を上納する。②城米破船の郡中百姓方弁納分を全部引うける。③金八〇両を四カ分郡中百姓に還元するといふものであった。しかしこれも吟味の上却下されている<sup>(3)</sup>。

しかし元文五年には笹嶋弥兵次(寒河江村楯西)が更に新しい要求内容をもって江戸に願書した。笹嶋は恐らく先の弥次兵衛と関連ある人物と思われるが、目的は、幕府の羽州領廻米を請負うと同時に最上川船差配役をつとめたいといふものである。その条件は、羽州廻米を「自分請米」として廻漕し、

請負の翌年より、年に七百石積の海船を一艘ずつ造立して御用船とする、その船の積石運賃は川船差配役の収入である差配料をもつてあてゐる。したがつて廻米のための欠代及び入用銭はこれまでより相当引下げることができる、請負期間は二〇か年季としたいのである。<sup>(4)</sup>

廻米請負は初期からみられたが、元禄期以降は、江戸及び瀬戸内海筋の海船問屋が海船輸送を請負つたとみられ、享保五・六年には出羽・奥羽の東西廻りともに江戸商人筑前屋作右衛門が海船差配をつとめている。<sup>(5)</sup> 酒田には、近世初頭に海船所有の豪商が存在した。やがて衰退し、寛文・天和頃に藩手船が存したが、中期以降は全く藩船も民間の海船もなかった。私領米・商人荷物輸送も、中期以後の遠隔地輸送のすべてが西国廻船に依存しているといつていいのである。<sup>(6)</sup> 酒田までの城米の川船輸送は、代官・川船差配役・村役人などの支配のもとに行われていた。<sup>(7)</sup> 従来このような廻米輸送の慣行に対して、在地の一河岸商人が川下げと海上輸送を一貫して請負うということは画期的な事業である。

そこで幕府は、その影響を知るために、はじめてそれぞれ関係筋の調査を行っている。この笹嶋の廻米請負及び川船差配役取立願いに対して、答書を求められた酒田問屋・船持惣代及び町奉行の意見を要約すると、問屋惣代は「万事新規相改候筋無御座候ハハ」差支えはないとし、船持惣代は、廻米請負・海船造立はよいが、当所吟味の上取立てている川船差配役を他所者が行うのは不安であること、若し取立となる場合は、願人と上林七郎左衛門（酒田川船差配役頭取）の二人をたて、酒田船登せ荷の差配に混乱のないようにしてもらいたいことである。更に町奉行は、酒田は最上船場と異なり、諸国海船の出入・川船運送・舟入用の多儀等、思ひの外に問題が多いので、願人取立となる場合は、酒田見分の上これまで同様差配を勤めるという証文をとりたいたいというものであった。<sup>(8)</sup>

その結果、笹嶋の要求は実現しなかった。その事情は必ずしも明らかではないが、幕府は別に、この笹嶋の願書が出された元文五年前後に、最上川船運送について、代官及び関係領主を通じて詳しい調査を進めている。元文四年には最上船持の願書、文字金吹替により、享保八年以後の商人下り荷物運賃をすべて三割増とし、中船上郷―酒田間は金五両二分、永二分五厘に、大石田―酒田間は金三両三分、永十五匁と改正された。幕府の調査は直接笹嶋願書と関係はないが、上郷川船差配役設置以後、大石田の独占復活要求の外、享保末期にいたり同じ上郷において川船差配権をめぐる争いが激しくなったこと、それは荷主商人の分裂と輸送秩序の混乱をも意味する。次に検討する元文四・五年の船道調査は、これらの問題への対策として行われたといえよう。

## (二) 元文四・五年の幕府川船道調査

元文四・五年にわたり、幕府勘定所は、最上川沿岸に所領をもつ諸領主に対して最上川船道調査を行った。これに対して酒田港役人・新庄藩・来畔院(若松親)がそれぞれ提出した答申があるのでこれらを検討してみたい。<sup>(9)</sup>

元文四年十一月、酒田船持代・船肝煎・大庄屋・町年寄・町奉行より藩主に出した「最上川船之儀ニ付御尋の趣奉承知乍恐御答申上候事」は、五項目からなり、同年の来畔院のものと全く同じである。その主な点は、上郷・酒田差配人の船配りに不公平がないか、入会船の数六〇〇艘で、荷物輸送に差支えがないか、規定の差配料(銀四〇〇文一艘につき)の外、船頭への礼物・無運賃或いは増運賃・さし荷運送などはないか、新規差配役以前のような荷物川下げ差支えのため、上郷―大石田間の馬送りや急ぎ荷物を下野国阿久津まで陸送するようなことはないか、などである。

これについて来畔院は、院領内に諸商人はなく、百姓について調査したところ船道に支障は全然

ないと答えている。また酒田港役人は、享保八年の差配役の規定は守られていること、酒田船は三〇〇艘請負のところ、その後次第に減少し、大船は二一四―五艘となり、うち丈夫な船は一五〇艘で残りは古船である。この外一人乗船二〇〇余艘があり、大山・丸岡城米の運送にあたる。これで登せ荷物・城米下しに格別の支障はないこと、商人荷物運賃は錢両替の高下により増減するのみであり、大石田までの馬送りは船の手支えではなく荷主の自由によるものだとしている。また酒田船・上郷船ともに戻り船に荷物を積み帰ることは許されているが、実際は先着船が多いので空船で帰るのが常である。これは全く商人荷物の不足のためであり、酒田船の減少は止むをえざる当然のことであることを暗に主張しているのである。そして最後に酒田船は城米の川下げを第一とし、私領米の雇船にも滞りなく差向け、商人荷物の運送に支障をきたしたことはない。だが当春の下り荷物運賃三割増は上郷船にのみ益して、酒田船の利益にはならないことを付け加えている。

以上は酒田港船持の立場の答書であるが、勿論大凡現行の輸送秩序は守られているというものであった。しかし、翌元文五年八月、再び答書を求められた。これは前年の答書をもとに、更に根本的具体的な問題を明らかにしようとしたのである。

第一問は廻米の時期に関するもので、九月より初春まで海船が酒田港を出船不可能な理由及び正月末から二月までに廻船が酒田につけば五月までには江戸着米できるかどうかである。これらは城米の江戸早廻しの意図からでたものである。これに対し、最上城米四分一の酒田川下げは（格別の悪天候でなければ）九月上旬から中旬までにもできるが、廻米海船の酒田出帆は、越後・敦賀などへの商人荷物小船ならばよいが、九月末より翌三月初めまでは不可能である。また江戸着は天候がよければ早くて正月中旬になると思うがはつきりしたことは言えないと答えている。第二問は、前

年夏に商人荷物川下げ運賃は三割増となったが、商人荷物不足の場合は運賃を下げるかどうか、というのに対しては、登せ荷物運賃は、従来とも最上商人と船持との相対で定めているので関係がないと答え、第三問の城米・私領荷物及び商人荷物船積の順序については、冬中に途中回船になるなど特別の場合以外は、その順序に従って船割・船差向けを行っているとして当然の答えを出している。第四問は最上船・酒田船の数を正して享保八年の請負は、合わせて六九三艘であったが、そのうち大石田船二〇二艘は破れ船となり、酒田船の不足が八六艘、上郷・酒田の城米運送不能の古船が八六艘あるので、差引き三一九艘だけが城米・私領米を運送しているということである。船不足は運送に支障をきたすので即時造立せねばならぬのではないかという問いである。

これに対しては、先ず前年の解答と同様、丈夫なる船と古船をあげ、更に酒田船数の増加しない理由として、「其<sup>（享保八年）</sup>後」最上方にて如何御願申上候哉、右定の外の船も商人荷物運送仕候付、指而家業相増不申候」ため、新船の増造も不可能であるとし、しかし登せ荷物に差支えたことはないといひ、また上郷船数は明らかでないこと、酒田船は、差配人設置以来二一四〇五艘で、今日もそれより減船はしていないと答えた。第五問は、前節にみた上郷船持衆の要求をうけて、入会運送を認めながら最上船に、酒田よりの登せ荷物を積ませぬのは何故かというのであるが、これに対し、入会運送は大変結構であるが、上郷には「最前御究の四百拾艘の外の船も商人荷物運送仕候付、荷物多無御座候故」で、結局戻り船に積荷ができないのは酒田船の場合も全く同様なのであり、その原因は「船数より商人荷物不足」にこそあるとして上郷船持側の追求をけているのである。

元文五年の酒田船持及び船差配役人などの答書によって幕府は、酒田船を中心とする最上川運送の秩序・廻米運送の時期をたしかめ、運賃及び川船数の問題については、商荷の不足・上郷の定以



外の船の商荷輸送の指摘により、上郷船との問題発生の原因についても知ることができた。また享保八年以後の新差配役による輸送秩序に著しい混乱はないが、その規定は必ずしも守られてはいない。そのことは川船輸送の差配権及び輸送手段の川船については、従来その範囲での統制が加えられていたということであろう。川船差配は船持河岸商人にとって重大な問題であり、従ってそれをめぐる種々の紛争が起こるのは当然である。

次に元文五年九月、領内に清水河岸を有する新庄藩が幕府代官宛に出した答書についてみたい。質問項目は九つからなり、川船運送の規律に関するかなり細なことにわたっているが、それを要約すれば、一つは私領米輸送に差支えが起り、船差向けがとゞこおりがちなのは何故か、差配人の心付けなどがあるかどうか、に対し、先年、私領米運送のさいは手船の外領内町船を全部差向け、不足分は大石田船を雇舟としたので便利であつたが、享保八年以後「領内舟も上郷舟差配へ申遣候故」、上郷・酒田船同様に「所々私領内方ニ割合」となり、不都合が多くなつたこと、及び清水船はじめ、一般に川船が減少したことをあげ、差配人の心づけなどはないとしている。二つに、無運賃の荷積みはないか、また銭両替高下、吹雪或いは水涸のさい商人相対で運賃増減をやるというのは増運賃のことか、その場合の運賃増減の程度を問うたのに対しては、年貢米積下しの場合には増運賃・運賃引下げはしない。商人船頭相対の場合は二五〇俵積船が二〇〇俵位つみ、二二〇俵位の運賃をとる。三つに、差配人・船持・船頭への礼物について、酒田着船の場合の船頭への酒代の意味、私領方が差配人・船頭などへ目録・酒代を送っている（大石田船持・船町船頭の書つけによる）というのは本当か、荷物酒田着船の際、船頭へ酒代を出したのは領分商人のだれか、また酒田船頭の何方にだしたのか、これに対し、酒田着船の祝儀は船頭に出すもので一艘につきどれ程というものでなく、また荷主商

人が出すのか、船頭が責めとるのかわからない。差配人へは年々雇船するについて軽き送物をする。酒代を出した商人、とった酒田船頭は知らない。酒田着船の場合、商人より少々の酒代銭を船頭にだすのは以前からの慣習で、船毎にやるのではない（はりがみ）と答えている。四つは手船数と年貢米廻米高についてであるが、手船は清水町に三〇艘（うち五艘は二八〇俵積、二五艘は二五〇俵積）あり、年貢米の川下げ高は、年により増減はあるが、五万俵より三万俵位と答えている。

この元文五年の新庄藩の答書は、他の酒田港などの場合のように再度の調査に対する提出とみられるが、先ず注目されることは、上郷川船差配役の設置以来、新庄藩の年貢米輸送が円滑でないということである。領内唯一の清水河岸が、下郷に属するという地域的な事情もあるが、上郷川船差配役の成立は、私領手船にも町船同様の差配権を有し、統一的な統制を行うという権限があったことがわかる。また酒田などへの場合と同様、運賃の増減・礼物の有無の追求は、上郷などの新規川船差配請負願いの中で、現行の運送の欠陥として指摘した点を幕府の立場から正したものにちがいない。

更に以上にみた元文四・五年の幕府の川船道調査に関連する問題として、寛保元年八月、酒田三十六人衆惣代が酒田町奉行豊原多助に対し、酒田問屋頭・浦役人・川船差配人のそれぞれの選出方法及びその役割などを正して答書したものである。関係内容の主な点を見ると、元文五年羽州代官陰山外記が庄内にある幕領大山役所に船方調査に下り、庄内藩を通じ、酒田の川船関係役人・問屋頭・差配人・浦役人などをよんで事情を調査したこと、また川船役人の選出方法について記している。後者については、問屋頭及び船差配役は三〇年前に設置され、問屋頭は三十六人衆のうちより、船差配役は町年寄及び三十六人衆よりえらび大庄屋は加わらない。問屋頭及び船差配役は年寄

・三十六人衆の加役で、本役を兼ねてつとめるものであるとしている。浦役人は寛文年中にはじまり最初並町人より選ばれたので、三十六人衆から選ばれた場合は仲間から除外する。また城米廻廻し以後は「御城米船宿浦役人」といい、幕府の扶持をうけるが、居町の肝煎支配として五人組などは町並につとめることになっているというのである。

このような三十六人仲間の解答は、時の町奉行が理解している「浦役人さへ三十六人之内は不相勤儀ニ候ハ、問屋頭并差配役も三十六人之内よりは相勤申間敷節ニ相聞候」との間に、考えの隔りがあった。それは直接的には、町奉行―大庄屋の藩の支配機構と町の自治的な有力者層との間の酒田港町支配内部の問題であるが、幕府権力を背景とする最上川水運の統制と深い関係があることがわかる。酒田は最上川の河口に位置する「諸国往還の津」であること、とくにその沿岸に広大な羽州幕領を有したことに最大の理由があった。したがって酒田港の性格は多くの点で最上川水運の発達に規定されていたといえるであろう。しかしまた酒田川船差配役は上郷と異り、三十六人衆の伝統に従い、その権益も「加役」として有力商人が独占したので、上郷の如き請負競争は起らなかったと考えられる。

以上にみた元文四・五年の幕府による川船道調査の真の目的は何であつたろうか。第一は上郷における河岸商人の分裂―川船差配・廻米請負などの新規要求に対する吟味としてであろう。上郷における川船差配役の直接的な問題は、史料的な制約から明らかでないが、先の答書に見る限り、現行の川船差配役の矛盾を真に指摘するような根本的な対立が生じているとはいえないのである。第二には、川船運送の秩序を維持し、川船の確保と大量の城米運送の迅速化を計ることにあつたことはいうまでもあるまい。これは幕府の廻米増加策にもとづくもので、幕政期最大の貢租額<sup>102</sup>を示した

元文期の政策の一表現であると考えられることのできるであろう。

〔注〕

- (1) 二藤部文書、今古集用書（享保九〜十三年）。
  - (2) 請負条件は、運上銭一五〇貫文、城米破舟の百姓弁米のうち三分一は願人方が負う。差配料は四〇〇文から三五〇文に引下げ、舟方の便宜を計るというものである（万留書寛）。
  - (3) 最上川船差配転変之姿。
  - (4) 万留書寛帳及び酒田市史史料編一、二八一頁。
  - (5) 日本財政経済資料一、四二二頁。
  - (6) 酒田市史 史料編一、六三頁。明和七年「御国目付中江御差出御書之写」山形大学図書館所蔵。拙稿「近世初期西廻海運の発達に関する諸問題」（東北史学会・東北水運史の研究所収）。
  - (7) 酒田市史 史料編一、二四二頁。
  - (8) 酒田市史 史料編一、二八一〜三頁。
  - (9) 酒田市史 史料編一、小屋家文書。来昨院文書 東村山郡史卷二所収。
  - (10) 小屋家文書、元文五年九月「船道御尋御答書写帳」。
  - (11) 寛保元年八月「時御町奉行豊原多助殿御尋二付仲間ヨリ御答申上候控写」山形県立図書館蔵。
  - (12) 日本財政経済史料一、古島敏雄「商品流通の発展と領主経済」（岩波講座日本歴史近世4所収）。
- 羽州幕領の尾花沢代官領では享保八年の定免制施行によって次第に年貢の増徴をみたことがしられ、大石田四日町村の場合についてみると元文一延享期の石代納は一〇〜一三%で現物収納の割合は最大の効果に達している。廻米量も近世期を通じて最高に達し、以後幕末まで多くてもその半分位までしかのびなかった。これは幕領の一般的傾向であったと推測される（拙編著『尾花沢市史の研究』第四章。高橋裕子「幕府租税制度の研究」山形大学教育学部昭三九卒論）。

#### 四、川船業の不振と船差配仕法の改正

(一) 大石田中継川船業の不振とその背景 元文調査から七年後の延享四年七月、幕吏神山三郎左衛門以下一四人が、大石田を中心とする最上船持の諸要求をうけて、現地調査を実施した。大石田・横山・清水各船持及び各領分名主、次に酒田・上郷両差配役と舟配問屋を呼び、その調査は酒田と尾花沢で約二か月にわたる長期間に及んでいる。

調査は船持の「舟上下入用帳」や差配役方記録の一〇か年来の荷物舟高・私領米高及び城米高などの検査と尋問によって行われた。この度の調査を直接誘引した大石田船持などの言分は、一兩年来の米の高値と積荷物不足により「是以仕当テニ合申義も無之、殊ニ御城米近年殊外多ク相成り、商人物不足故莠々合不申候、何共迷惑仕候」といい、その上片運送の最上船は困窮必至だといふところにある。<sup>(1)</sup>安運賃の城米の増大は、とくに寛保―延享期の村山地方における幕領の拡大と幕府の廻米増加策にあったといえる。<sup>(2)</sup>

また「川船道」の不振の要因は、新規の上郷船が農民的商品流通の発展に吸着し独占して、川船輸送荷に関して既得権をもち、以前から輸送力の大部分を占めてきた大石田船が、専ら領主米の輸送のみに限定されつつあるところにあった。すなわち大石田惣船持の訴える「商人物不足」をめぐむる問題である。これについて延享四年七月の大石田御料私領惣船持百姓の答書<sup>(3)</sup>からやややくわしくみることにしたい。

史料の性格から内容は、上郷船と大石田船の川船業における経営利害の差を明らかにすることに

第1表 上郷実船と大石田詔船

	上郷船	大石田 よ継船	合計
寺津船	13艘余	21艘	34艘余
寒河江船	18〃	4〃	22〃
船町船	7〃	3〃	10〃
横山船	7〃	2〃	9〃
合計	75艘余	30艘	45艘余

主眼点があるのは当然である。第一に船持百姓の差について、上郷船持はすべて商人・荷宿を兼業し、その数一〇人余であるが、したがって手前荷物を自由に運送し、荷主よりは蔵敷をとり、また船方運賃の十分一を取得し、とくに「紅花・青苧・たばこ之類茂多ク相成申し二付、実船ヲ以專ニ運送仕」ることができる。そしてその残荷物を大石田詔船に荷配りする状態で、その上郷実船と上郷河岸の詔船の数は第1表の通りになる。

第二に、諸荷物積出しについての船割は船差配人の権限であるが、それも、城米・私領米の船割は定の通り行われるが、「舟方勝手ニ相成候処之商人荷物舟、大石田村へハ一向舟割不仕候」といい、そこで大石田船持は自分で荷主を求め、商人荷物を工面する外はない。したがって運送量の増減及び益不益の不安定にさらされているというのである。

第三に大石田積出量の限界について次のようにのべている。

大石田河岸江出候処之荷物ハ上郷より出作之紅花・青苧・たばこ之類、最上川之内三ヶ所之難所ニ而難船等逢候義を如何と相考候商人陸附仕、相送り候分計凡船数ニて式拾艘程、並近辺より相出候所之殻類、積船拾艘程漸津江出仕候、当所船横山・寺津江舟入会ニ而運送仕候得は前段ニ申上候通り商人荷物船と限り多分之高下御座候、畢竟舟配り致方不順故と乍恐奉存候

すなわち大石田河岸積出の商人荷物は、上郷地域（山形・天童周辺）から羽州街道を陸送して大石田で積出す高価で軽荷の特産物二〇艘分と大石田近辺の殻類一〇艘分で合計三〇艘分に限られる。上郷河岸への継

船は前述のように極めて不安定な状態であるが、当時大石田の有船一三三艘（九五艘ともいう）のうち、継船（詔船）を除いても、五八艘余（二〇艘余）「御城米・御私領米運送一通り」となるわけである。

大石田船持方の答書による上郷船方と大石田船方との川船業の利益差ができる原因は以上の通りであるが、それには結局、中期以後発展しつつある村山南部の生産地内或いは近接する上郷船持商人が、幕藩権力に寄生し領主米とともに商人荷をも独占しようとする既成の大石田中継船との競合における有利性のあらわれであることはいうまでもない。川船業における利潤取得の方式は、収入としての運賃より、上納金及び諸経費を差引いた残としてだされる。そこで大石田船方が出した川船業の第四の問題として、川船方の営業例から上郷Ⅱ酒田間と大石田Ⅱ酒田間の比較及び領米と商人荷運送の場合の利益差についてみることにしたい。

第2表は川船の標準的な規模である四人乗（二五〇俵積）の場合について計算したものであるが、第一点の上郷積下げと大石田のそれを中心にとみると、同じ城米の場合で前者は一貫二五文の利があるが、後者では二貫二〇一文の損となり、大石田積の場合は商人荷でも一貫九三三文と利益が少ない。それはのちの享和二年の史料でも明らかであり、商人荷についても大石田積下げは、上郷積下げの場合の半分にも満たない状態であったことがわかる。その理由はこの表でみる限り、大石田積が上郷積の、運賃収入では城米で六〇%となるが、諸経費では以然八二%弱も支出すること、中でも水主給が上郷積も大石田積の場合も同一であることが主たる理由であり、この点は享和二年の場合も同じである。しかしいま実際のこの具体的な条件分析はもちあわせないのでここでは問題の指摘にとどめる外はない。

第2表 川船方利益計算表 — 4人乗250俵の場合—

支 出 入 の 種 類		延 享 4 年				享 和 2 年		
		城 米	城 米	私 領 米	商 人 荷	城米 (1番)	商人荷 (3番)	商人荷 (4番)
		上郷=酒田 (34~5日)	大石田=酒田 (23日)	上郷=酒田	大石田=酒田	上郷=酒田 (三河)	上郷=酒田	大石田=酒田
収入	1. 運 賃	12俵半	7俵半	16俵21	3両3分15匁 (=18×720文)	23×100文 (15俵225)	5両2分 6×158文	3両2分 63文
支	2. 上 納 金 (3. 飯 米)	4俵	2俵半	5俵	十分一 1×872文 3×635文 (2俵半)	1×096文 7×480文 (5俵7升)	1×096文 7×144文 (5俵8斗)	1×096文 2×888文
出	4. 船 頭 給 分	1×357文	711文	1×886文	1×540文	} 金3分960文	} 金3分960文	} 金3分960文
	5. 水主3人給分	5×760文	5×760文	5×760文	5×760文			
	6. その他諸経費	4×610文	3×230文	5×480文	3×980文	15×775文 金3分 17×831文	15×653文 金3分 17×712文	7×610文 金3分 9×666文
算	7. 支 出 小 計 (2+4+5+6)	11×721文	9×701文	13×126文	13×152文			
計	8. (1-3) 代金    代銭	2両2分 15匁68	1両2分5厘	3両1分 15匁95				
		12×000文	7×500文	16×354文	15×085文	15×620文	33×554文	19×092文
	9. 利益 (8-7)	1×025文	-2×201文	3×238文	1×931文	-6×921文	11×227文	4×834文
備	考	⑥に差配料400文を含む。 10両=32俵 両かへ4×800文			運賃3割増	両かへ6メ 280文 以下同じ。	前記の両かへ によれば ⑨は11×132 文となる。	前記の両かへ によれば ⑨は4×716文 となる。

史料は延享4年「舟舟上下入用帳」、享和2年「船方勘定扣」による。いずれも二藤部文書、山形大学図書館所蔵。  
計算がまぎらわしいのは、史料記載の形式をのこそうとしたためである。



第3表 川船運送における諸経費の内容

	①延享4年上郷＝酒田 4人乗 城 米	②延享4年大石田＝酒田 4人乗 商人 荷	③享和2年上郷＝酒田 4人乗 商人 荷
食料・燃料・小遣	1. 飯米4俵 (6×000文) 2. 味噌4×500匁 640文 3. たはこ8把 240文 4. 酒田宿 200文 5. 道中小遣 600文 6. 薪木 900文 A小計 8×580文 (48.4%)	1. 飯米2俵半 3×635文 2. 味噌2×100文 300文 3. たはこ 130文 4. 酒田宿 800文 5. 道中小遣 600文 6. 薪木 500文 A小計 5×965文 (40.1%)	1. 飯米5俵8斗 7×144文 2. 味噌4×500匁 750文 3. たはこ9わ 405文 4. 塩5合 30文 5. 上下小遣 8×421文 A小計 16×750文 (56.7%)
船具設備	7. 網代 600文 8. 打具 200文 9. さを 80文 10. ほこさ 400文 11. とまむしろ 200文 12. わら代 150文 B小計 1×630文 (9.2%)	7. 網代 200文 8. 打くい 200文 9. さを 80文 10. ほこさ 400文 11. とま蒔 250文 12. わら代 100文 B小計 1×230文 (8.3%)	6. 網2丁 560文 7. 舟代 2×500文 8. 古真綱1丁 1×600文 9. 大工払 1×390文 B小計 6×050文 (20.4%)
上納・給金	13. 差配料 400文 14. 船頭給分 1×357分 15. 水主3人給分5×760文 C小計 7×517文 (42.4%) D合計 (A+B+C) 17×727文 (100%)	13. 差配料 400文 14. 船頭給分 1×540文 15. 水主給分 5×760文 C小計 7×700文 (51.7%) D合計 14×895文 (100%)	10. 上納金 1×096文 11. 水主給 金3分 960文 C小計 6×766文 (22.9%) ※両かへ6×280文 D合計 (A+B+C) 29×566文 (100%)

史料は第2表に同じ。

第二点の領主米と商人荷の運送の利潤取得については、延享四年の史料によれば、私領米は城米の三倍強（上郷積）、商人荷は城米の四倍強（大石田積）の利益があげられる。勿論利益の大きさは城米・私領米・商人荷の順序であるが、上郷積では城米・私領米でも収益があるが、大石田積は商人荷の外はいずれも不足となる。領主荷物運送の損失は、固定した公定の安運賃に専ら原因していることはいうまでもない。しかしのちの享和二年と比較した場合、延享四年には上郷積の場合は城米でも利益分が残った点に注目する必要がある。享和二年には上郷積も城米・私領米とも大きな損失となり、一方商人荷の利益が拡大し、領主的荷物と商人荷物運送の隔差が一層激しくなったことが知られるのである。<sup>44</sup>

そこでこの隔差の起る原因は一つは運賃の高低であることは前述した通りであるが、一方経済的な条件を直接反映する諸経費の内容をも検討してみる必要がある。諸経営の内容は例えば、第三表の①について上郷―酒田間の城米積の場合についてみれば、食料・燃料・小遣が全体の四八・四％（八貫五八〇文）、上納・給金が四二・四％（七貫五一七文）で、また船具設備が九・二％（一貫六三〇文）となっている。これに対して享和二年には、米値段は延享四年とほとんど変りないが（一俵約一貫五〇〇文）、諸経費の全体は延享の六割増の二九貫五六文となり、延享のそれに対して、上納・給金の割合が減じて食料等の経費が多くなり、とくに「上下小遣」部分が多額になっていることが指摘される。このことは川船業経営の発展の条件として、商人荷物Ⅱ農民的商品の流通に吸着する度合がいかに重大な問題であるかを示すものといえる。

また以上のことから延享期の川船業における資本の回転を大石田船の場合についてみれば、当時の川船造立費（四人乗）は、造立代（四〇両余）、諸道具代六両二分で計四六両二分余（二二〇貫

八〇〇文・両かえ四、八〇〇文であるから、運送は年五回としてうち城米・私領米あわせて三回、商人荷二回としても差引損徳は零に近い。純益はおろか資本の回収は全く不可能で、大石田川船業がまさに経営危機に直面していたことが明らかである。勿論大石田船持層の中でも自ら商人・荷宿として経営を拡大したものもあり、専ら旧来の中継川船業に依存するものとの間に分解がこり、上郷川船差配役の成立以後とくにはげしくなった。この時期の河岸商人の経営分析は小論の主題ではないが、この典型として四日町二藤部兵右衛門家などがあげられる。<sup>(5)</sup>ともかく大石田中継川船業の不振に対する上郷船持商人の発展の理由は前述したが、この輸送力の減退―廻米制の危機に対して幕府権力がどう対処したかが次の問題である。

## (二) 川船差配仕法の改正

前項では大石田船持の困窮の理由を種々の面から明らかにし、更に川船業の実態を分析した。それは要するに大石田船持の意図する上郷船と大石田船の川船業の差を明らかにすることであったが、同時に具体的な対策を大石田船持（二九人署名）より幕府の御勘定神山三郎左衛門宛にだされている。<sup>(6)</sup>これを要約すれば、享保八年の城米運賃の定めによって大石田船持は年々困窮し、減少して（現在は九五艘余）、城米運送の不円滑は必至であること、また「近年米高直銭下直仕舟方ハ仕当ニ合申筈」といわれ、上郷船河岸は増運賃の必要はないとしているが、大石田の場合は全く違うということを前提に、先ず大石田船持の増運賃を行うこと、第二に新庄領船会所を当所に立てること、第三に大石田よりも差配役五人を立て、船差配は上郷・当所立会の上、順道に行く、というものである。

幕吏神山は、最上船の大部分を所持する大石田河岸の主張の一部をとり入れ、上郷差配役及び船

配問屋の意見を調整して、従来の川船差配仕法を次のように改正したのである。第一は幕領大石田本町名主村岡六右衛門・堀田領大石田村大庄屋高桑与左衛門の二人を上郷差配役に加える。商荷物運賃十分一は船町・清水・大石田三河岸に限り、その村荷問屋世話料としてとり、その他上郷河岸分は、楯西村善内・横山村勘兵衛が舟頭に積荷初手と引換えに徴収する。その他差配料などは従来通りとする。第二は従来通り横山村差配役所を置き、月番に差配役を出し、舟順道の吟味・高下の改めを行う（翌寛延元年正月より横山会所つめの大石田船持一二二人<sup>（四日町四本町四吉原山形領一新町三）</sup>を年番・月番に定めている）。第三は最上船に限り、城米及び私料米運賃の五厘増を当年冬下し廻米より実施する。第四は川案内船として「御城米前商船」七艘<sup>（大石田船）</sup>を下す。城米積下し以前に私領米・商荷積船は大石田より下に積下してはならない。それらは大石田に一旦揚げて保管し、城米積下し後に川下げる。その船割も有船の四分三が私領米、四分一を商人荷物とすることとした。

以上のような改正仕法をうけた新差配役大石田村の兩人が、延享四年八月神山宛にだした請書によると、これまでの上郷差配役との融和を約し、「式拾五年以前御定之通急度相守可申候、若只今迄上郷江積通候荷物を当村ニ而継送り候様成儀、其外諸事当村勝手ニ宣儀等」は決して行わないというのである。延享の仕法改正は、享保の上郷差配役制による河岸体制を大きく変更したものではない。むしろその後の城米の増加や商荷輸送の変化に応じて、差配役増加による統制の強化を計ったものといえよう。そこで改正仕法による河岸の機能を差配役勤方<sup>（上）</sup>の上から更に具体的にみておきたい。

城米の船積は従来通り、村々の郷蔵より、最寄りの船場に出し、最上・酒田半々の割で船を差向け、私領米は船町に借蔵する近辺の諸藩・左沢に「御大蔵」をもつ米沢藩の外、各領地内村々の御

蔵より直に船積ができる。しかしこのような領主米の舟着場に対して、商人荷物河岸は一定しており、それは、寺津・寒河江・横山と船町・清水・大石田各河岸に限られている。しかも前の三河岸と後のそれとの機能が異なり、前者は「何方之村ニ而も商荷調置候村方最寄船場江直々差出船積仕来申候」とあって、船場出張人が引受け、商人方或いは船頭に自由に受渡すが、後の三河岸の場合は、荷宿が受取って蔵入し、荷改めを行い積荷状を発行して船の差向けをする。また荷宿は途中の難船の世話や荷主の運賃の調達なども行うので、運賃十分一を蔵敷錢（追加）としてとる権利をもっているのである。とくに延享年間最上船数一七七艘のうち一三〇艘を占める大石田は、享保八年川船差配権を失って以来、事実上荷宿の活動は続けられたが、いま一部差配権の復活によって再び活況を呈する端を開いた。勿論大石田川船差配役は、旧中継権の復活ではなく酒田船の上郷直積みは従来通りであるが、領主荷と商人荷の輸送秩序の強化は、それだけ大石田荷宿蔵入量を多くしたとみられる。延享の仕法改正の主眼点は、最上船の城米・私領米運賃五厘増しを認めたことと大石田川船差配役の取立であった。宝暦三年造立した米沢藩手船も大石田川船差配役預けとし、町船同様の通用たることと定めている。以上のことから幕府が、大石田河岸は水運の円滑と統制を計る上に重要な役割をもつことを認識したと解することができよう。

一方幕府は寛延元年十二月、羽州領の廻米を江戸商人と在地の名主・商人の請負制とした。元文五年の寒河江村楯西の笹嶋屋による廻米請負願いは成功しなかった（前述）。寛延元年の廻米請負願人は、江戸御蔵前納宿伊勢屋清右衛門・廻船宿筑前屋善兵衛・金主証人板倉屋忠兵衛・同八右衛門の江戸商人と村山郡谷地荒町村名主長左衛門・楯岡村名主伊兵衛（以上長瀬支配）・大谷村百姓弥内（漆山支配）・楯北村名主市右衛門（尾花沢支配）の地方村役人・豪商四人の計八人である。

運送規定の主な内容によれば、川通出役・酒田出役及び運賃はこれまでの通りであるが、送状の立合には手代・出役などに納宿が加わり、廻米についての諸経費（川通酒田諸入用・出役給金・江戸納名主中道中上下入用など）の一切と海船の破船などの負担は全て納宿伊勢屋が行うことになっている。城米輸送の歴史的展開についての研究はまだ少ないが、納宿支配の下に、海船問屋・金主証人とがそれぞれの機能を分担協同し、在地商人の参加によって川船・海船にわたる全区間の一貫した請負制をとったことは、その後の各商業資本の発展の上に画期的な意義があると思われる。また在地商業資本の城米請負輸送への介入は、前年（延享四）の川船請負差配役の拡充とともに、この時期の新たな米穀流通機構の発展への対応として注目すべきことである。

〔注〕

(1) 二藤部文書、万留帳四。

幕吏神山は、寛政重修諸家譜第八輯、卷一四二八によれば、延享四年六月八日川船改めの命をうけて出羽国に來たのは、神山二郎左衛門由明となっており、三郎左衛門を名乗るのはその子息である。二郎左衛門は「御勘定」の地位にある。

(2) 寛保二年白川領東根三万石（松平大和守国替）、延享元年山形領四万石（堀田正亮大阪城代就任）がそれぞれ幕領になった。天明三年の羽州幕領は十八万石余に上る（東村山郡史三）。

(3) 二藤部文書、「舟道御吟味ニ付当所より指上ケ候願書並御答書」延享四年七月。

(4) この点は城米の海上輸送にあたる廻船業の場合も、寛政頃を画期として収益の減退が甚だしくなることが知られている（阿部善雄「江戸城米の廻送と蔵納」史学雑誌七二の一）。

(5) 二藤部家は享保二年正月の財産相続覚によれば、棚おろし元金計が二、九八五兩一分の中継集荷商人で、川船も二、三艘をもっていた。また商の心得についてみると、「上方商ハ丑之助成人申迄ハ少分ニ任而詔為登、見せ

つぶし不申様ニ少々ニ可被成候、地廻り、之商事專一、可被致下候、夫与在々へむさど金銀渡被申間敷候云々」とある。二藤部家はこの頃からかなり手広く農村仲買を通して米及び特産物（青苧・紅花）を集荷し、上方に販売しているのである。荷宿商人二藤部家に対する舟会所の預金は、差配料・十分一として宝暦十三年には、四〇兩一步と八〇貫三二〇文（約二五六貫三一〇文・兩かへ四貫四〇〇文、明和元年のそれは七二兩一步と錢九八八文（約三一六貫八〇〇文）に上る（二藤部文書・金錢差引覚）。このことから、差配料は一艘（二五〇俵積）一回四〇〇文、十分一は金二分（二、二〇〇文）であり、一艘の船が年五回運行するとして、そのうち三回が城米・私領米、二回が商人荷とすると、 $x$ を延船数として計算法  $(400 \times \frac{1}{10}) \times 3 \times 600 \times \frac{1}{10} \times 11$ （俵）ができる。宝暦十三年の  $x$  は二〇〇艘（船数四〇〇）、明和元年は二四八艘（船数約五〇〇）となる。舟会所の一時預金をうける二藤部家の機能（貸金の差引としていたと考えられる）が注目される。拙稿「宝暦・天明期最上川流域における経済構造の変動」歴史学研究三〇四号。鈴木高弘「近世中期における河岸商人の特産物集荷形態」一九六六、東北史学会秋田大会発表史料なども参照。

(6) 二藤部文書「卯月上下入用帳」。

(7) 二藤部文書「乍恐以書付奉願上候御事」延享四年七月。

(8) 万留帳四、最上川船差配転変之姿碼。

(9) 小屋家文書、延享四年八月「差上申一札之事」、「仮称最上川船雜記」にも同年十二月、惣船持・船世話役及び差配人連印で四代官所宛だした一札がある。

(10) 大石田、富樫家文書「川船方御用留」（山形大学教育学部 早坂実氏 昭三八卒論 史料編所収）、宝暦八年十月五日「御尋ニ付差配役一式勤方申上候」、拙稿「宝暦・天明期における最上川船差配役制の展開」歴史三〇・三二輯所収。

(11) 大石田町誌資料編所収、川船差配御尋ニ付書上（寛政年間）。

(12) 田中記録、北村山郡史上六八〇～一頁所収、米沢藩がはじめて藩米輸送の手船五・六艘の造立を許されたが、それは「村岡六右衛門取量、御城米無役也」となっている。

(13) 北村山郡史上、六二五頁。

## 五、むすび

以上のような問題が、ここでは近世水運史とくに商品流通との関係でどのような特質と意義をもつかをまとめておきたい。

上郷川船差配役は、漆山・寒河江六〇か村の幕府代官・勘定所に対する訴状を背景に成立したが、これは一大中継河岸大石田の独占的輸送機構から、上郷諸河岸の発展を合法化し、新規商業資本を請負差配役に参加させるなど、水運の拡大・発展をもたらす一方、新たな河岸体制による統制をみた点で水運史上画期的な機構であった。上郷への新河岸設置は、流域経済における河岸市場（在郷市場の拠点）の発展であり、全国の商品流通の深化を示すものであることはいうまでもない。要するに水運の拡大は、中期以降の河床開削技術の発達などともに、農民的商品生産の発展を背景とした、在方商人の台頭による商品流通の増大からくる必然的な要求であったのである。新川船運送の規定は、酒田―上郷間の積荷を上り下り入会として輸送のスピード化を図り、番所の改廃と荷物送状規定を定めて、運送の円滑化を進め、運賃・蔵敷賃および水揚賃の定を作って、輸送荷物の多様化、運賃の混乱不正を正した。そしてこのときの運賃規定は幕末までその基準（定法）となっている。勿論これらの規定は、輸送荷物である城米・私領米および商人荷物の秩序を徹底することがすべての前提であることはいうまでもない。それを現実に実現するために新規定は生れたのである。



一七年後の元文四・五年に幕府は、享保八年の規定が守られているかどうかについて、かなり徹底した川船道調査を行っているが、それは専ら幕領城米の江戸輸送に關して、その安全・迅速化に關心が集中しているのは当然である。しかし各地各領の關係役人の答書には、川船の減少、帰船は事実上空船となつてゐること以外、とくに根本的矛盾はなく、大体規定は維持されてゐるとしてゐる。これは形式的な答弁というより、この段階の実態であつたと考えられる。幕領城米の廻米優先と安全・迅速をはじめ、川船輸送秩序は幕府の新規統制の下に維持されてゐたのである。ただし、幕府調査に対する新庄藩の答書が、新規定以後の私領米廻米の不円滑を訴へてゐる点は注目すべきことであらう。

新規差配役をめぐつて、いくつかの新規請負請願運動があつた。とくに江戸町人・上郷商人による運上金上納を条件とする新しい動きもあつたが、幕府はこれを脚下した。しかし大石田河岸惣船持が訴へる城米増運賃と差配役復活の要求は、延享四年に至つて一部受け入れることとなつた。これはいわば上郷の船持商人との力關係とも關連するが、大石田中継船は現に最上船の大半を占め、事実上城米運送はじめ最上川水運の秩序を左右する力をもつことが明らかである以上、その川船業が全く不振に落入することは幕府廻米制の危機である。したがつて上郷川船差配役制の体系は崩さず、仕法の一部改正によつて差配役を拡充し、川船業の維持を図つたものとみることができるとする。

要するにこの時期の水運史上の特徴は、差配役の請負をめぐつて特定の前期商業資本間の競争がみられたが、それはいまだ広く船持商人・船頭の参加はみられないこと、一方幕府の水運統制が、一定の發展を掌握し比較的貫徹してゐたことに求められよう。したがつて幕藩制的商品流通の変質に照応するとみられる最上川船数も全体的には減少せず、著しい減少をみせるのは宝暦とくに天明

年間以降である。

(昭・四〇・三・二〇稿 昭・四一・七・三〇補正)

(柏倉亮吉教授還暦記念会編『山形県の考古と歴史』所収昭和四二年)