

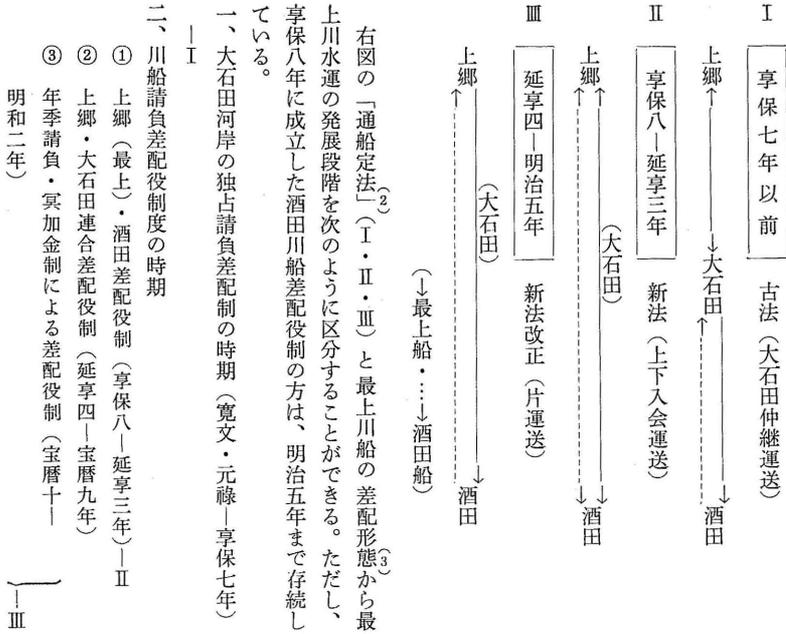
近世後期における最上川水運の諸問題

梅 津 保 一

近世後期における最上川水運の統制は、寛政四年の大石田川船方役所（幕府による最上船の直差配の設置を起点としている。寛政四年以前の川船差配役）に変わって設置された大石田川船方役所は、横山昭男氏が指敵しているように、最上船持・諸商人の代表たる大石田河岸荷問屋を船方惣代（御用達として最上川水運の統制に当り、最上船持の掌握・酒田船方との協定・隠荷の廃除・大名手船の統制などをを行うこと）によって、領主荷および商人荷輸送の円滑化を図り、混乱した最上川水運の秩序を再建・強化することに重要な役割を果たしたのである。

本稿は、横山氏のすぐれた研究をふまえ、幕府直差配下に展開した領主荷輸送および商人荷輸送をめぐる諸問題の分析を通して、近世後期に至って最上川水運がどのように発展・変化するかを明らかにしようとする試みた一つの作業である。

最上川水運は、領主荷（幕藩の年貢米と商人荷の輸送に利用されたが、商人荷輸送は、領主荷とくに城米（幕府直轄領の年貢米輸送を低運賃で請負う代償として特権的に許されたものである。そのため最上川水運の最上船・酒田船は、領主荷・商人荷の区別なく共に同一の「船船」であり、城米・私領米・商人荷という幕藩制的輸送秩序に従って通船した。この外私領手船があり、私領米輸送のみであったが、町船（幕府直轄領の酒田船の経営を圧迫する）ということ）で近世初頭以来種々の問題をうみだしている。手船を所有した藩は、新庄藩・米沢藩・佐倉藩など数藩である。城米の輸送には最上・酒田の両船が半々ずつ当たったが、その代償として許される商人荷輸送は、「通船定法」に依って通船していた。また私領米の雇船にも最上・酒田の両町船が半々に当たった。商人荷輸送に関する「通船定法」の変遷を図示すれば次の如くなる。



第1表 (A) 村山郡城米量・川下げ時期・船数（寛政元年）

川下げ期間	酒田 船		最上 船		計		1艘平均 俵
	俵	艘	俵	艘	俵	艘	
1 番(3.21—4.7)	27,065	(101)	24,226	(91)	51,291	(192)	267
2 番(4.22—5.18)	22,531	(90)	18,659	(73)	40,190	(163)	247
3 番(5.16—⑥.9)	10,940	(78)	6,454	(24)	17,394	(102)	171
計	60,536	(269)	48,339	(188)	108,875	(457)	

（註）⑥は閏6月を示す。天明9（寛政元年）年より作成。「御城米御私領向船帳」（山形大学附属図書館蔵）藤部文書より作成。

三、幕府直差配の時期（寛政四—明治五年）

④ 入札冥加金制による差配役制（明和三—寛政三年）

最上川船の差配形態の発展・変化に関しては、村山地方の商品生産・流通の発展と幕府の経済・交通政策との対応関係に着目して明らかにされた横山氏の一連の研究がある⁽⁴⁾ので、ここでは近世後期における最上川水運が延享四年に改正された「通船定法」^(III)を原則としている点を指摘するにとどめたい。すなわち、最上船は下り荷、酒田船は登り荷の輸送に当り、酒田船が帰りに最上産物を積むこと、最上船が帰りに酒田荷物を積むことを禁じていたのである。ただし、酒田船は城米・私領米輸送^{II}川下げも行うので両運送となる。これに対して最上船は全くの片運送となるので、延享四年、IIIの「通船定法」を決定する際、最上船に限って城米・私領米運賃の五厘増としたのである。かかる商人荷物の片運送は、寛政四年に成立した幕府直差配制においても変更されな

第1表 (B) 村山郡城米量・川下げ時期・船数 (寛政元年)

代官所	時期	I 酒田船	II 最上船	計 (I+II)
広瀬伊八郎代官所 (柏倉御料)	1番 (3.21-3.26)	7,060俵 (26艘)	5,490俵 (21艘)	12,550俵 (47艘)
	2番 (4.30-5.8)	4,602 (18)	4,807 (18)	9,409 (36)
布施弥市郎代官所 (榮橋御料)	1番 (3.21-4.2)	6,425 (24)	5,704 (22)	12,129 (46)
	2番 (4.28-5.10)	5,611 (23)	6,003 (23)	11,614 (46)
小笠原仁右衛門代官所 (寒河江御料)	1番 (3.22-4.5)	5,300 (20)	4,706 (17)	10,006 (37)
	2番 (4.23-5.16)	5,054 (20)	2,935 (18)	7,989 (38)
鈴木喜左衛門代官所 (長瀬御料)	1番 (3.26-4.1)	2,650 (10)	1,435 (5)	4,085 (15)
	2番 (4.28-5.9)	1,727 (7)	1,315 (4)	3,042 (11)
鈴木喜左衛門代官所 (尾花沢御料)	1番 (4.1-4.7)	2,650 (10)	4,120 (16)	6,770 (26)
	2番 (4.22-5.16)	4,025 (16)	787 (3)	4,812 (19)
米沢藩預所 (塚山御料)	1番 (3.22-3.29)	2,960 (11)	2,771 (10)	5,751 (21)
	2番 (4.28-5.8)	1,512 (6)	1,812 (7)	3,324 (13)
	3番 (5.16-⑥.9)	10,940 (78)	6,454 (24)	17,394 (102)
	計	60,536 (269)	48,339 (188)	108,875 (457)

(註) ⑥は閏6月を示す。天明9 (寛政元) 年「御城米御私領向船帳」(山形大学附属図書館蔵二藤部文書)より作成。

ったのである。
以上の点を念頭において、まず幕府直差配直前の城米・私領米の川下げの実態をみてみよう。第1表①・②は、寛政元年の羽州村山郡城米最上川下げ(酒田湊まで)の時期・数量・延船数を示したものである。この表から、3番川下げにわたって総量一〇八、八七五俵が川下げされたことがわかる。3番川下げの一艘平均積載量が1・2番に比して一七一倍と減じているのは、最上川の濁水

期にかかるためである。幕府としては、酒田湊からの海上輸送の關係もあって1・2番で川下げを完了したのであるが、川船数に制約されて3番川下げに及んでいない。3番川下げは積載量を減らさねばならず、それだけ城米輸送に長期間従事となる。とくに最上船は酒田船と違って前述したように、片運送の上、船数も少ないので、利のある商人荷輸送が圧迫されることになる。そこで3番川下げの最上船積受分は、酒田船の2番川下げの余り船が代船しているのである。すなわち、3番川下げに残された城米量は、酒田船分六、九二一俵、最上船分一〇、四七三俵、計一七、三九四俵であるが、最上船分一〇、四七三俵の内四、〇一九俵(三八・四%)は、酒田代船で川下げしたのである。

かかる酒田代船による川下げは、城米の3番および私領米の川下げに多く見られる。私領米川下げは城米と同じく、最上・酒田両船が半々ずつ川下げする規定であるが、最上船分のほとんどが酒田代船によって行われている。第2表は、最上・酒田両船屋による最上川流域諸藩年貢米・蔵米の川下げ時期・数量を表示したものである。米沢藩および新庄藩が手船を所有しており手船による川下げ分もある。私領米の川下げ総量は知り得ない。ともあれ、寛政元年の雇船による私領米の川下げは、九月下旬から冬にかけて行われたことがわかる。私領米は城米川下げの直後に川下げする規定であるが、城米川下げが長びいて濁水期にかかることと七月には海船が帰帆するので、止むなく秋・冬下しとなったものであろう。⁽⁷⁾
⁽⁸⁾寛政三年に米沢藩が手船の増造願を行なっているが、前記のよう

第2表 雇船による私領米最上川下げ量（寛政元年）

	時 期	I 酒 田 船	II 最 上 船	計 (I+II)
新 庄 藩	9. 27	5,000俵 (不)	5,000俵 (不)	10,000俵 (不)
	10. 7—11. 28	不 (19)	不 (5)	3,780 (17)
上ノ山藩	10. 19—11. 7	不 (21)	不 (5)	3,600 (17)
	冬 下 し	1,800 (不)	1,800 (不)	3,600 (不)
松 山 藩 (左 沢)	10. 27	不 (3)	0 (0)	750 (3)
	12. 15	不 (9)	0 (0)	1,000 (9)
	冬 下 し	375 (不)	375 (不)	750 (不)
米 沢 藩	10. 19	500 (不)	500 (不)	1,000 (不)
	10. 21	不 (4)	0 (0)	700 (4)
	11. 10—12. 2	不 (不)	不 (不)	1,587 (12)
計				26,767

注 () は船数, 不は不明, 天明9 (寛政元) 年「御城米御私領向船帳」

(山形大学附属図書館蔵二藤部文書) より作成。

な輸送体制に対する一つの抵抗とみることができる。願書的主旨は、近年最上船の不足によって年間六く七、〇〇〇俵の川下げ雇船に困り、止むなく酒田払いしなければならず、そのため江戸屋敷用米に差し支えるようになったこと、とくに今後三万俵余を川下げする計画があるが、八く九、〇〇〇俵は雇船、残りは手船造立による川下げ以外に方策がない。また近年幕府の上知等により村山郡の幕府直轄領が五万石余増えたことや置賜郡屋代郷の城米を荒浜出しから酒田湊出しに変えたことから城米川下げ量が増大し、雇船による私領米の川下げが困難となった。それで新たに手船二〇艘増船したいというのである。

以上みてきたように、川船の減少は、城米輸送の長期間従事し商人荷輸送の制約し船持経営困難し川船の減少という悪循環を招く恐れがある。そこで最上船の発想として、城米の三番川下げおよび私領米川下げは酒田船の余り船を代船する方式を取ったのである。また川船の減少は、私領米川下げをも圧迫している。これに対し米沢藩は、手船増造願をもって抵抗しているのである。

それでは川船の減少は、いかなる理由によるのであろうか。寛政三年十月、尾花沢代官所へ召集された村山郡中商人惣代は、享保年間以後の最上船減少(第3表参照)の理由として、次の諸点を指摘している。

第一に宝暦五年の大凶作によって「村山郡一統困窮仕、田畑手入モ行届兼(中略)出生ノ諸物モ不足ニ罷成、勿論取(船カ)持ノモノドモ衰徴仕、追年船不足ニ罷成、当時漸ク百艘位ナラデ無御座

第3表 最上船数の変化

	5人乗 (米 350俵積)	4人乗 (米 250俵積)	小計 (城米船高)	3人乗 (米 200俵積)	総計	備考
1 元禄16年	136艘	128艘	264艘 (318.9)	28艘	292艘	大石田のみ
2 享保6年	13	81	94 (99.2)	96	190	
3 宝暦11年	37	68	105 (119.8)	15	120	大石田のみ ほかに上郷船 24.5艘
4 寛政年間	5	97	102 (104.0)	3	105	
5 文化年間	59	40	99 (122.6)	11	110	
6 天保2年	16	57	73 (89.4)	—	—	ほかに休船 9艘
7 嘉永2年	40	29	69 (85.0)	—	—	
8 安政6年	44	10	54 (71.6)	11	65	

(註) 1, 2 「載上川船雜記」(山形大学附属図書館蔵二藩部文書)
 3 宝暦11年「御遊見様御下向ニ付御案内手控帳」(同上)
 6, 7, 8 嘉永2年「船方願書留」(同上)
 4, 5 『北村山郡史』下巻 P.633

より作成。

候」となった。

第二に近年廻米高が格別増加し、その川下げが正月上旬より五月下旬までかかり、その後私領米川下げ中に水涸れとなる。十一月上旬には雪のため通船不能となる。従って商諸荷物往返運送は、一年にわずか八月〜十月の三ヶ月間しかできないというのである。

第三に、以上のような運送の状態では、船がせり合い、運賃次第となり船会所に乞船しても容易に差し向けてくれない。そのため「村山郡ノ儀ハ酒田湊一方向ニテ売買仕候間、右湊之諸相場ヲ聞合セ村山郡ハ産物買集差下」しても、積後れたものは相場はずれとなり多大の損失となる。また前運賃を受け取っていないながら船を出さずに捨てられることもあり、結局運賃増額となり困窮するといっているのである。さらに、現行の川船差配役には大きな徳分もないことから、自然船割に不公平が生じ、商荷物などを積受けられない船も出る。従って近年のような米穀下値の時代においては、城米・私領米だけを積下げしても船頭・水主の給金にも足らず、過半は損失となる。そこで商荷物の積下げなしには船持の相続が不可能であると訴え、年季請負差配制度の現実における根本的な欠陥を指摘し、最上船数の増加、船差配の公平および商人荷物輸送の円滑化を要求している。最上船減少の直接的な理由は、天明期の凶作に伴う穀留により一時的であれ商人荷通船が激減したことにあるが、それに拍車をかけたのは川船差配の欠陥であった。

第4表 (A) 舟方勘定 (5人乗七兵衛船の場合)

輸送順番	1番 (灰塚積)	2番 (柴橋積)	3番 (上郷積)	4番 (大石田積)	5番 (上谷地積)	
品目	城米 350俵	城米 325俵	商 荷	商 荷	新庄藩米 350俵	
① 運賃	21俵 (=銭31,80文)	20俵3升7合 (=銭29,748文)	金7兩2步 銭1,445文	金4兩3步 銭1,445文	22俵2斗9升5合 (=銭30,356文)	
② 諸 經 費	上下版米	銭 9,600文	8,912	8,600	5,280	10,800
	上下小遣	9,444	8,925	金2步 7,940	金1步 5,870	金2步 9,015
	目切・石切	1,880	8,960			
	味噌	917	917	917	417	1,083
	塩	60	60	30	30	60
	綱	280		280	280	280
	茶	70	70	70	35	70
	たばこ			315	225	225
	鍛冶屋へ払			185		
	大工へ払			1,065		
	鯨			2,000		
	はんと				350	
	真綱			2,550		
	上納金	1,096	1,096	1,096	1,096	1,096
	水主給	金3步 960	金3步 960	金3步 960	金3步 960	金3步 960
舟代	3,000	3,000	3,000	3,000	3,000	
計	金3步 27,307	金3步 32,600	金1兩1步 29,008	金1兩 17,543	金1兩1步 26,589	
差引 (①-②)	-銭695文	-銭7,562文	+銭11,812文	+銭7,527文	-銭4,083文	

徳分 11,812+7,527=19,339
 外=登り運賃徳金2朱 (=787文)
 計 20,126文……③
 損分 695+7,562+4,083=12,340文……④
 ③-④=7,782文 { 船主分 (7分6) 6,678文
 船頭分 (7分1) 1,104文

(享和2年「舟方勘定控」, 山形大学附属図書館蔵二藤部文書より作成)

それではこのような領主荷・商人荷輸送をめぐる諸問題は、寛政四年以降の幕府直差配制において、どのように改善されたであろうか。まず城米・私領米輸送については、

一、御廻米之儀、御料所向々より右高通達次第惣御米高取調最上船・酒田船半々ニ割合船差向申候、(中略)私領用米之儀も同様取斗申候⁽¹¹⁾

とあるように、最上・酒田の半々積を確認し、代船制は原則として禁じたものと思われる。また城米輸送終了後の私領米と商人荷輸送については、

一、私領米川下之節商人荷物込合候得は、前々仕来之通惣船數之内私領六分・商人荷物方⁽¹²⁾四分通舟差向來候

とし、幕府直差配以前の私領米七五%、商人荷二五%に比べ、商人荷が四〇%となり、優遇されていることは注目される。

さらに幕府は、天明元年以来の廻米強化方針を実現するために、輸送手段を確保しようとしている。すなわち、寛政五年、大石田川船方役所は、最上船頭の不正を戒飭し、商人に手船造立を勧めると共に、合替船四人乗船を五人乗船に造り替えることを奨励したのである。⁽¹⁵⁾

第3表から、城米船高が寛政期から文化期にかけて一八・六艘増⁽¹⁶⁾

第4表(B) 舟方勘定(4人乗松右衛門船の場合)

輸送順番	1番(三河積)	2番(柏倉積)	3番(上郷積)	4番(大石田積)	5番(蔵増積)
品目	城米 260俵	城米 220俵	商 荷	商 荷	土浦藩米 242俵
① 運賃	15俵2斗2升9合 (=錢 23/100文)	15俵1斗4升5合 (=錢 22/776文)	金2歩永2俵5分 登り運賃6/文 (=金5兩2歩・錢6/158文)	金3兩2歩永1匁 (=金3兩2歩・錢63文)	16俵2升 (=錢 20/808文)
② 諸経費	金3歩 錢25/311文	金3歩 錢19/961文	金3歩 錢24/856文	金3歩 錢12/554文	金3歩 錢22/462文
差引(①-②)	-錢 6/921文	-錢 1/895文	+錢11/227文	+錢 4/834文	-錢 6/364文

徳分 11.227+4.834=16.061
 外=登り運賃徳金2朱 (=錢787文)
 計 16/848文……③
 損分 6.921+1.895+6.364=15/180文……④
 ③-④=1/668文 { 船主分(6分5) 1/390文
 船頭分(6分1) 278文

(享和2年「舟方勘定控」、山形大学附属図書館蔵二藩部文書より作成)

加し、城米川下げ中三難所番船⁽¹⁷⁾を勤める三人乗も八艘増加していることがわかる。城米輸送に当る五人乗・四人乗船については、寛政期から文化期にかけて、五人乗が四十四艘増え、逆に四人乗が三十七艘減となっている。かかる変化は、幕府による新造船・合替奨励策の反映によるものであり、輸送体制が整備されたことを示すものである。

文化期から天保期にかけて、川船数が激減しているが、いかなる事情によるものであろうか。まず幕府直差配下における船持の経営分析から問題点を指摘してみよう。第4表(A)・(B)は、享和二年の舟方勘定であるが、城米・私領米輸送がいずれも赤字であり、商人荷輸送の徳分によってこの赤字をカバーしていることがわかる。領主荷を低運賃で輸送し、商人荷輸送で経営をカバーするというまさに幕藩制的輸送が行われているのである。先にみた寛政元年の如く、城米輸送が3番に及ぶようなことがあれば、経営困難になることは容易に想像しうる。また商人荷が減少しても経営困難となる。

文化九年から文政十三年までは、儉約令の一環として、城米運賃が二割引され⁽¹⁸⁾、その上「当村山郡去ル文政七申以来累年違作⁽¹⁹⁾」になったため、商人荷が減少した。商人荷の中でもとくに著しい減少を示すのは、近世中期まで商人荷の大宗であった米穀である。すなわち、これまでの研究成果が指摘している如く、化政期以降、紅花などの農村加工業の展開・地域的分業の形成⁽²⁰⁾郡内における米穀市場の展開、さらに私領米が地払制から酒田払制へ切りかえられたことから、商人米の郡内流通が盛んとなり、川下げは減少したのであ

第5表 天保2年城米最上川下げ方式

城米高9万俵 — 酒田船4万5千俵・最上船4万5千俵
 最上船数82艘 — 5人乗16艘・4人乗57艘・休船9艘
 (※5人乗43艘・4人乗30艘・休船9艘)

	現		行
	5人乗 (350俵積)	4人乗 (250俵積)	計
1 番	350×16= 5,600	250×57=14,250	19,850俵
2 番	350×16= 5,600	250×57=14,250	19,850
計	11,200	28,500	39,700
3 番			5,300

	※		
	5人乗 (350俵積)	4人乗 (250俵積)	計
1 番	350×43=15,050	250×30= 7,500	22,550俵
2 番	350×43=15,050	250×30= 7,500	22,550
計	30,100	15,000	45,100

(注) ※印は、最上船株が設置された場合。

嘉永2年「船方願書留」(山形大学附属図書館蔵二藤部文書)より作成。

る。商人荷の減少によって、最上船の潰船・休船が増え、早くも、幕府直差配は危機に直面した。文政十三年の城米高九万俵余の内、最上船割当の城米高四万五千俵余を川下げするには、最上船数減少のため3番川下げに及ぶので、酒田船の2番川下げ余り船で代船している⁽²⁰⁾。しかし、代船方式には限度があり、城米輸送に当る五人

乗・四人乗船の減少を食い止める必要が最上船持層の切実な問題となってきたのである。

天保二年、最上船持層は、城米輸送に当る最上船五人乗・四人乗船の船数を定め、次のような議定を定め最上船株設置願を行った。⁽²¹⁾すなわち、現行の船数では(第5表参照)、

「五千俵余三番川下ニ相成、其内御積立日後等^茂有之、渴水ニ相成候得者弥以積口減米仕(中略)海船御廻シ方^茂自然ト日後罷成、御上様御不便も不少、(中略)其上三番川下ニ相成候得バ六月下旬迄^茂御川下仕、酒田湊渡方相済、帰帆ノ節は七月下旬となり漸く大石田河岸着仕候ニ付、商人荷物川下方^茂右ニ准ジ日後罷成難洪(中略)尤株船之趣意最上船之義商人荷物川下之運賃^増益以御用船相勤来候処、年柄ニより商人荷物川下多分御座候節ハ新製造立船追々出来、川下荷物不足ニ相成候得者仕当合兼候ニ付、休船潰船奉願候様罷成、自然御川下御差支ニ相成⁽²²⁾」

るので、五人乗・四人乗船株設置願を川船方役所へ差し出したのである。川船の増減が商人荷高の多少に左右されたといっている点に注意したい。議定の内容は、⁽²³⁾

- ① 天保二年十一月現在の最上船数は八二艘、内休船九艘・残船七三艘(五人乗一六艘・四人乗五七艘)であるが、三年計画で四人乗五七艘の内二七艘を五人乗に合替し、休船九艘は合替・潰船勝手次第とし、船数八二艘を株船と定める。
- ② 休船の内潰船願の分は、株のみ残し、新造船に船名前を譲る
- ③ 川船冥加永は、三人乗・四人乗は現行通り上納し、五人乗

は今後造り替えの時から一ヶ年冥加永一貫文上納する。

④ 向船は四人乗・五人乗の差別を行わない。

⑤ 船株が定まったら、これ以外の新規造船は認めない。

というのである。翌天保三年五月、この議定通り最上船株の成立をみる。最上船株定数八二艘(内休船九艘)のうち、大石田河岸は四九艘、対岸横山河岸は二〇艘、計六九艘(八五%)を両河岸で占めている。なお、最上船株設定以後における各船持の持船数は、第6表の通りである。大石田船持は、ほとんどが河岸荷問屋と兼業しており、他の船持を圧倒している。このように大石田河岸荷問屋船持商人は、川船減少による商人荷輸送の制約を排除し、城米輸送の円滑化を図るために天保三年最上船株を設置して、幕府直差配制にテコ入れたのである。

さらに最上船株設置要求の中心的な立場にあった大石田河岸荷問屋船持商人は、天保六年に大石田河岸荷問屋仲間(≡河岸冥加永上納)の結成を願い出て、翌七年三一人の員数をもって許されている。これ以後無株の者には、荷主より差し向ける商人荷物を受払させないことにしたのである。⁽²⁶⁾

この大石田河岸荷問屋仲間の結成は、上郷の特産物生産地域における新河岸設置願や紅花積荷規定の改正運動の展開に対応したものである。紅花積荷規定の改正運動は、既設の船町河岸荷問屋が行ったものであるが、天保期以前にも、このような既存の紅花流通機構に対抗する動きは多数指摘できるがそのほとんどが脇道ルートによる抜荷行為であり、対抗としては消極的であったといえる。ところ

第6表 船特別持船数 (単位 艘)

天保13	安政6	船持名	村名	天保3	安政2	安政3	安政4	安政5	安政6	万延1
4.8	—	長兵衛	大石田	7	—	—	—	—	—	—
3.4	1.8	兵右衛門	〃	5	4	2	2	2	2	2
2.8	—	徳右衛門	〃	1	—	—	—	—	—	—
2.4	1.0	徳兵衛	〃	2	1	1	1	1	1	1
9.0	6.6	久兵衛	〃	3	5	5	4	4	4	4
7.4	—	与惣治	〃	6	5	—	—	—	—	—
3.8	11.2	清吉	〃	7	9	9	9	8	8	8
2.8	2.8	儀兵衛	〃	4	3	3	3	3	3	3
2.0	1.0	甚右衛門	〃	1	1	1	—	1	1	1
3.4	—	安助	〃	1	—	—	—	—	—	—
1.4	2.8	太市	〃	—	1	1	1	1	1	1
2.4	9.0	幸助	〃	—	7	6	8	8	8	8
6.2	—	孫市	〃	—	—	—	—	—	—	—
2.8	—	卯兵衛	〃	—	1	1	—	—	—	—
4.2	—	政吉	〃	—	—	—	—	—	—	—
1.0	—	定吉	〃	—	—	—	—	—	—	—
2.4	—	忠治郎	〃	—	—	—	—	—	—	—
1.0	—	与蔵助	〃	—	—	—	—	—	—	—
—	—	長助	〃	—	1	1	1	1	1	1
—	2.4	喜八	〃	—	4	4	4	4	4	4
—	16.4	久太郎	〃	—	15	14	12	12	12	12
—	2.8	清左衛門	〃	—	4	4	3	3	—	—
—	—	宗助	〃	—	1	1	1	1	1	1
—	3.8	喜助	〃	—	2	3	3	3	3	3
—	6.2	与市郎	〃	—	—	5	5	5	5	5
—	1.8	惣吉	〃	—	—	—	1	1	1	1
—	—	勘右衛門	〃	—	—	—	1	—	—	—
3.4	—	善五郎	横山	3	—	—	—	—	—	—
2.4	—	間之助	〃	3	1	1	—	—	—	—
3.8	—	与次兵衛	〃	4	—	—	—	—	—	—
1.4	—	平助	〃	—	—	—	—	—	—	—
—	—	倉之助	〃	—	1	1	1	1	1	1
—	—	文作	〃	—	1	1	1	1	1	1
1.4	—	弥作	東根	—	—	—	—	—	—	—
1.4	—	伝之助	〃	—	—	—	—	—	—	—
—	—	郁太郎	〃	—	1	1	1	1	1	1
1.0	—	三吉	今宿	—	—	—	—	—	—	—
—	1.8	三三	〃	—	1	1	1	1	1	1
—	—	文右衛門	〃	—	—	1	1	1	1	1
2.8	—	善兵衛	毒沢	—	—	—	—	—	—	—
—	—	三七	土生田	—	1	1	1	1	1	1
—	—	久兵衛	芦沢	—	1	1	1	1	1	1
—	—	孫三	清水	—	3	3	3	3	3	3
83.2	71.6	合計		69 (73)	74	69	68	68	65	65

城米船高
(註16)

(註) 天保13年「最上代船酒田舟破船割賦帳」

嘉永3年「船方願書留」

安政2年「廻状留」，いずれも山形大学附属図書館蔵二藤部文書より作成。

が天保期以降の対抗形態は、新河岸設置願などにみられるように積極化してくるのである。

天保三年、野田村の名主前田新蔵は、野田河岸を新設し「商人荷物同村往來繼立、并船積問屋」⁽²⁸⁾を勤めたいと東根代官所へ願い出た。同年十二月、大石田川船会所へ「船方ニ而差障り無之哉」⁽²⁹⁾の問合せがあったので、大石田河岸船持荷問屋十一人が会所へ召換された。この時どう対処したかは詳かでないが、翌四年三月に、紅花・青苧荷物は、「京(都)着急荷物ニ而式三駄ツ、も買取荷造り次第、才料差添早々大石田送りニ相成候間、留置候様成儀、決而不相成(中略)紅花・青苧ハ勿論差急候荷物野田村ニ而蔵入いたし壹艘成まで留置、乞船奉願上候而、酒田湊へ積下候様成取斗決而不相成」と反対している。

ところが天保四年六月、東根附郡中惣代横尾正作は、この度野田村名主前田新蔵が「往來繼立並船積問屋」⁽³¹⁾を勤めるようになったので、「原方村(中略)メ式拾六箇村、其外(対岸)谷地郷より産物商荷、已來野田河岸ニ差出可申旨」⁽³²⁾の廻状を出した。これに対し天保四年八月、榑岡・本飯田・土生田の三宿駅問屋・村役人は、野田河岸徹鹿陳情を尾花沢代官所へ行なつた。これによると、当宿駅は大名通行の宿役負担の代償として商荷繼立を許され、繼立賃錢の潤益をもって相統してきた。しかるに野田に新河岸が設置されれば、商荷繼立がなくなり、宿駅として存続しえないと大反対したのである。

結局、一旦許可された野田新河岸は、特權的に商人輸送を許可せ

られている大石田河岸荷問屋船持および榑岡・本飯田・土生田の三宿駅問屋の大反対に会い、取り止めとなった。しかし、上郷特産物生産地域は、その後も形を変えて、既存の紅花流通ルート(上郷―(陸送)↓大石田河岸―(水運)↓酒田湊)に對抗の動きをみせる。

すなわち、天保十四年「御改革二付、御国益其外奇特筋有之候得者可申上旨」⁽³⁴⁾の触が出されたので、阿部能登守領榑岡村名主丸左衛門は、最上川最大の難所準上に二艘、境ノ目に一艘、計三艘の瀬取船設置を申し出た。瀬取りの条件は、「當御支配所御廻米之分は無運賃」、「外御支配郡中之分は頼取有之候は安運賃」、「御私領売荷其ま、頼二任せ相對賃錢」⁽³⁵⁾を受けるといのである。頼取船が設置されれば、城米や商人荷の破船がなくなり、急ぎ荷物も早急に輸送され、諸色値段下値になるといのである。またしてもこの願いに対し、土生田・本飯田・大石田の間屋、村役人および船方惣代は、瀬取船設置願は境ノ目を將來荷揚場(Ⅱ河岸)・繼立場にするもくろみであろうと大反対している。すなわち、山形―天童―六田(宮崎)―榑岡―(本飯田)土生田―大石田―酒田という既存の紅花荷物輸送ルートに代る、榑岡―名取―境ノ目―酒田という新ルートの出現を恐れたのである。結局、先の野田新河岸一件と同様に瀬取船設置は、実現をみなかった⁽³⁶⁾のである。

このように最上川最大の難所に破船防止策として提案された瀬取船設置は、既存の特權的輸送ルートを脅かすものとして取り上げられなかったのである。また天保期以降船町河岸荷問屋が、しばしば願い出た三難所(大石田河岸のすぐ上流にある)の割堀も、大石田

河岸荷問屋および羽州街道六宿駅の反対にあり実現していない。⁽³⁸⁾三難所の割堀によって通船が安全になれば、高価でしかも急荷である紅花・青苧荷物の上郷直積が可能となる。そうならば、既存の上郷―(陸送)↓大石田―(水運)↓酒田コースが存続できなくなるというのである。紅花荷物が上郷から大石田河岸まで陸送されたもう一つの理由は、六〇九月の最上川の渇水期にかかるからでもある。⁽³⁹⁾以上みてきたように、寛政期に成立をみた幕府直差配制は、化政期以降、紅花などの農村加工業の展開・地域的分業の形成に郡内における米穀市場の展開による米穀商人米川下げの減少および私領手船の増加に私領米の廻米強化により、川船が減少し危機に直面する。天保期に大石田河岸荷問屋船持商人を中心とする最上船株を設定して川船の減少に対応し、さらに大石田河岸荷問屋株を許して、一定の商人荷輸送を確保させ、危機を乗り切ろうとしたのである。

四

前述のように、天保期に最上船株・大石田河岸荷問屋株を設定して幕府直差配制の危機に対応するが、必ずしも成功していない。すなわち、嘉永期に至ってもなお最上船株は定数(八二艘)に満たず、幕府は盛んに増船を命じている。⁽⁴⁰⁾これに対し最上船持荷問屋は、弘化四年館林藩(秋元氏)羽州領の年貢米酒田下しに使用する手船六、七艘新造願に反対した際、次のように返答している。

(前略) 去ル文政七申年当川船方御詰合田口五郎左衛門様御手代加々爪弥八郎殿舟方御札なく堀田備中守様御役人中に御達ニ御手船拾艘御造立被成候趣、同所御役人中より私共御達有之に付、御款可奉申上候と存罷在候処、文政十一年御取納米増増候由ニ尙又十艘御造立被成度段、当川船御役所御掛合船方故障御札之砌、達々難洪申立候次第、万治三年山形御領主松平下総守様、延宝九酉年奥平美作守様、元祿十四巳年堀田伊豆守様御手船拾艘ツ、追々御造立被成候間、大石田村相統ニ障り難洪之趣、其都度御款申上候処、右船大石田村へ御下被成下、其後米沢様御手船水主御召抱ニ付、給金せり上、町船難儀之筋聞候、水主御召抱御見合(中略)、尙又拾艘御打立ニ相成候而者船方相統難行立ニ付、御差止相成候得共、文政七申年御造立之拾艘者其儘ニ被差置候ニ付、商人共川下船年増相減、私共渡世自然と薄く罷成、水主給金年毎せり上、丸ニ召抱候舟稀ニ御用船並通船之都度差掛り農村不馴之もの相雇ニ付、時々差支ひ難破船も度々出来、其上私共より相渡候水主給金之外船頭手元より呉増と唱ひ水主吾人ニ付金貳兩余不遣候而者召抱兼候様相成、以前者右様之儀決無之、聊之運賃より運送中諸雜費等相私候得者、右呉増金之分持出ニ相成、借而而已相嵩必至と困窮仕詰、舟持共も不勘定ニ付、銘々仕当合兼申年已来廿五艘程減船仕、他村之船持追々潰ニおひ大石田村之儀者前奉申上候村方ニ御座候間、乍難洪打統罷在候分當時六拾六艘、右様減船仕候儀者御手船御造立船持渡世衰微故之義と款數存罷在候処、今般但馬守様御手船御造立相成候ハ、備

中守様者不及申諸向様追々御造船出来候者眼前、売米等も御収納米名目を以川下相成候哉^二而、此上商人共米穀川下相減候^而ハ^①増難渋相嵩^連も相続可仕様無之、船頭共之儀も船稼相止候外無之^②（以下略）

といひ、私領手船が増加すれば種々の点で町船経営を圧迫するので私領手船の新造には反対であるといふのである。すなわち、「商人共川下船年増相減、私共渡世自然と薄く罷成、水主給金年毎せり上、（中略）銘々仕当合兼、^{（文政七）}申年已米廿五艘程減船仕、他村之船持追々潰^レれ、大石田河岸附近の船持がかううじて存続しているに過ぎない。このような減船は、私領手船の増造によるものであるとし、手船新造に反対しているのであるが、とくに私領手船に「売米等も御収納米名目を以川下相成哉^二而此上商人共米穀川下相減候^而ハ^③増難渋相嵩^連も相続^レしえないといふのである。

嘉永二年、最上船持は私領手船のみならず最上船株定数（八二艘）確保の増船督促にも反対するに至る。すなわち、

（前略）①私領御川下之私領御米御川下之分御私ニ相成商人買積罷成候ニ付、当年（嘉永二）杯之儀者稀成儀^ニ而明年より者如何相成候哉不安心ニ御座候処、②前書被仰渡増船造立相成候^而ハ^④新規船頭水主相雇弥相増難渋相嵩、且緑々農村より不馴之もの相雇候様相成候^而ハ^⑤大切之御用船難破船等出来候ハ、第一対御上様^⑥恐多舟方ハ勿論郡中^⑦も不益之儀眼前ニ奉存候、依之百姓船持^⑧奉而相歎、然者は迄持来候船々恐及潰一同退転罷在、何共歎ケ數次第奉存候、③尤新規造船者御通船相勤候故、諸家様御手船とハ

相違候得共水主相増候^而者是迄持来候船々夫丈減入仕船々水主召抱兼候ハ、御用船御差支相成候者曆然、恐多御儀と存候、④且来春者御廻米御川下別^而多分御座候趣ニ付、前段新規造立船成丈精出御用船相勤候様可致旨被仰渡候得共、天保十一子年御川下御廻米高凡拾万俵余有之候節も無差支御用船相勤候儀ニ奉存候、⑤尙又近年諸家様方御場所替等ニ付^而者御料所御廻米御川下御高減少ニ可相成と奉推察候、左候得者當時有船六十九艘^ニ而^⑥式番川迄^⑦ハ急度無差支御米積請可申候、且時宜ニ寄御米高相増候節者一同相談之上御差支不相成様急度御奉公可仕候、⑧且只今新規四五艘出来候迎沓番川下皆積ニ者迎も不相成儀ニ付、前書新規造船之儀御申渡御免^并久太郎より届出之五人乗五艘新規造立之儀者御差止被仰付、是迄有来候船々^ニ而御用通船相勤候様被成下度百姓船持一同必至と御歎願奉申上候^⑨（以下略）

と返答している。すなわち、①私領米の地払い如何により商人荷高が左右するが見通しがつかない。②・③増船すれば新規に船頭・水主労働力を確保しなければならず、それが困難であるから近在の農村の不馴れの者を雇うことになり破船の恐れもある。④・⑤城米川下高の多少^⑥幕府直轄領の増減と城米船高の関連から今後現在有船の六九艘をもって二番川下げですむようになるだろう。もし城米川下げ高に増減があっても相談の上川下げに差し支えないようにする。⑦以上の点から、新規に四、五艘増船したところで一番川下げだけで川下げがすむわけではないから現在有船の六九艘（株船の八四・一%）にて御用通船^⑧城米輸送に当るようにしたいといふので

ある。

このように文政期以降の私領手船の増造⁴³廻米強化策に伴う船頭・水主給金の上昇⁴⁴より積極的に商人荷高の城米高のアンバラ⁴⁵ンスにより最上船高の減少となったのである。天保期以降、最上船が大石田河岸周辺に集中しているが(第6表参照)、かかる事実は大石田河岸に商人荷輸送上重要な機能を有する河岸荷問屋が多数存在していることによるものであり、船持経営存続のいかんが、商人荷輸送にありつける機会の多少にかかわっていることを示すものである。⁴⁶

幕府は、今後商人荷高の増大を期待出来ぬ以上、最上船の増造が困難であるとみて、嘉永期に至って、

「一、御廻米川下之義、最上・酒田両船方⁴⁷ニ半石ツツ積請候仕来之処、最上者船数無数三番川下相成候節ハ、酒田船⁴⁸理解申聞、同所式番川余船を以爲積請、可成丈三番川下不相成様取計申候(以下略)⁴⁹」とし、代船による城米川下げを合法化せざるを得なかったのである。

また上郷船町河岸荷問屋による紅花積荷規定の改正運動は、嘉永期に、

一、船町より紅花丸積ハ不致、壹ヶ年百四拾五駄迄ハ勤弁、尤壹駄ニ付、銭三百文ツ、宿方⁵⁰差出候⁴⁸(以下略)
とあるように条件付ではあるが成功している。

五

以上みてきたように、寛政期に成立をみた最上船の幕府直差配制は、化政期以降の地域的分業の形成と私領米の廻米強化策により、近世中期まで最大の商人荷であった米穀の川下げが激減し、川船の減少となり危機に直面する。幕府は天保期に最上船株・大石田河岸荷問屋株を設定して危機に対応したが必ずしも成功していない。嘉永期以降は、幕末期の経済混乱等もあって次第に有力船持河岸荷問屋層に最上船が集中し、彼らは明治初年に上から設立せられる通船会社⁵¹へ吸収されるのである。

幕末期から明治期にかけての最上川水運の近代化と、本稿で充分に明らかにすることが出来なかった、村山地方における商品生産・流通とくに米穀流通の問題については、今後引き続き研究して行きたい。

(註)

(1) 横山昭男氏「近世中期における最上川水運の一考察―寛政四年、幕府直営大石田川舟役所の設置を中心として―」
『歴史の研究』10。

(2) 『酒田市史』上 一八六―七ページ。『酒田市史年表』。
正徳六年「萬覚日記」山形大学附属図書館二藤部文書。「最

上川船雜記」二藤部文書。

(3) 横山氏前掲論文 二七ページ。

(4) 横山氏前掲論文・「宝曆・天明期最上川流域における経済構造の変動」(『歴史学研究』第三〇四号)・「宝曆・天明期における最上川船差配役制の展開」(『歴史』第三〇・三一輯)・「近世初期西廻海運の発達に関する諸問題」(『東北水運史の研究』)。

(5) 梅津保一・高橋裕子「近世幕府直轄領における租税制度——羽州村山郡を中心に——」(『山大史学』第3号) 四五—四七ページ。

(6) 『北村山郡史』下巻 六三ページ。

(7) 鈴木直二『増補江戸における米取引の研究』六三ページ。

(8) 寛政期における米沢藩手船の増造計画は、寛政改革の一環としての領主米穀輸送の強化策でもあった。横山氏前掲論文『歴史の研究』10 四六ページ。

(9) 右同 四四ページ。

(10) 明和初年から寛政期における最上川下げ内陸諸藩米蔵元入高と最上商人米および雜穀Ⅱ問屋入高の酒田沖出高の推移をみると、藏元総入高の各期年平均量は、明和期八四、二二俵、安永期七四・〇六俵、天明期四四、八五七俵、寛政期七二、三四五俵である。天明期に半減しているのは、天明三年の凶作の影響が五年まで続いたためである。また問屋入高の最上米は、明和一〇五年に八万〇三万俵余、その後は多

くて三万台、大部分は一万台に減少する。逆に最上雜穀(大豆・小豆・小麦)は、三万台から四万〇六万俵余に増加している。以上の点から、商人荷高Ⅱ問屋入高は、天明期の凶作時を除けば減少していない(『酒田市史』史料篇三 八九〇—九一四ページ)。

(11)・(12) 寛政九年「川舟方御役所演説書并口達書」二藤部文書。

(13) 『東村山郡史』三 二三五ページ。

(14) 拙稿「近世後期における最上川水運の一考察」(『山大史学』第二号) 二四ページ。

(15) 拙稿前掲論文二七ページ。合替船とは、「古船ニ相成修復難相成節、取崩板差加造立いたし候迄、合替船と唱」えたものである。幕府の合替船・新造船奨励策は、城米輸送に当る五人乗・四人乗船に対して行なわれたことに注意したい。

三人乗船(小船・番船・導者船)に対しては、制限的であったのである。すなわち、三人乗船については、「勝手次第造立為致候而者、五人乗・四人乗船豫方障ニ相成候ニ付、船方故障有無相糺差障無之候」時に限るといっているのである(『北村山郡史』下巻六三四—六三五ページ)。

(16) 城米輸送にあたる五人乗(米三五〇俵積)・四人乗(米二五〇俵積)の両船数を四人乗船に換算(五人乗一艘を一四艘とする)したものが、城米船高である。因みに、五人乗船とは、船頭一人、水主四人が乗り組む船であるが、これ

もって船の大きさ(積載量)を示す。

(17) 前掲「川舟方御役所演説書并口達書」。

(18) 嘉永二年「船方願書留」二藤部文書。

(19) 『東村山郡史』四 二七一―二七八ページ。

(20) (23) 前掲「船方願書留」

(24) 天保三年「覚」二藤部文書。

(25) 文化期以降、最上船持層は、大石田河岸附近に集中している。このことは、寛政四年に大石田河岸へ幕府直営川船方役所が設置されたことによるものである。文化十一年に大石田河岸荷問屋船持商人一八名は、商人仲間を結成している(拙稿前掲論文 二六一―二七ページ)。

(26) 天保六年、清川河岸荷問屋と結託して、加茂・酒田出荷(塩荷)の陸送荷物を清川河岸から最上船に積荷する議定を取り替わしている。翌七年には、従来の大石田・仙台行ルート(関山經由・軽井沢經由)に代わる新ルート(寒風沢經由)を開発して、仙台城下商人と結びつく。

仙台行荷物議定

一、今般仙台御城下商人衆中上方仕入荷物酒田廻シ最上川為登、上郷揚ケニ相成居候処、(中略)当河岸揚ニ而寒風沢越ニ而御城下江駄送約定承久御取結御取斗被下、(中略)荷物相通し候得者、郡益ニ相成候儀ニ付、相成丈駄送仕、猶行沢村新道勿論新規之荷物ニ付、大切ニ差送候様、可申間候、為後日之連印依而如件

天保七年申七月 大石田村柏倉附名主 安 三 郎 ㊦

四日町百姓代 五 郎 八 ㊦

本町組頭・間屋 太 右 衛 門 ㊦

大石田村名主 土屋儀兵衛 ㊦

間屋代 久 太 郎 ㊦

行沢村

御役所詰 松之助殿

右者今般仙台御城下行荷物寒風沢越ニ而駄送方之儀、前条之通御議定被下忝仕合奉存候、然ル上者酒田湊より荷物着岸并当所より継送之時々荷数取調御届可申上候、右荷物請払方之儀ニ付、御役方へ聊御苦勞相掛ケ申間舖候、依之継添書付差出申処如件

天保七年申七月

本町荷問屋入 兵 衛 ㊦

四日町同 兵 右 衛 門 ㊦

大石田四ヶ町

御名主中

御役人中

このように大石田河岸荷問屋船持商人は、新ルートの開発や仲間結成等を通して、商人荷の確保を企図しているのである。

(27) 上郷(陸送)↓大石田(水運)↓酒田コース(紅花荷物)に対し、上郷谷地(陸送・脇道川西通り)↓横山(水運)↓酒田の脇道コース經由を試みた谷地商人(享和二年・文化二

年)や山形商人(文化三年)と大石田・羽州街道宿駅問屋の紛争、天保二年の寺津河岸松やに川下げ一件、翌三年の寺津・船町・長崎の小鵜飼船一件などである。(拙稿前掲論文二九―三一ページ)。

(28) 天保三年「乍恐以書付奉願上候」二藤部文書。

(29) 天保三年「覚」二藤部文書。

(30) 天保四年「乍恐以書付奉願上候」二藤部文書。

(31)・(32) 『北村山郡史』下巻 四三四―四三五ページ。

(33) 『北村山郡史』下巻 四三七―四四〇ページ。

(34)・(35) 『北村山郡史』下巻 五〇九―五一三ページ。

(36)・(37) 前掲「船方願書留」。

(38) 船町河岸荷問屋は、山形商人を背景に、天保七年、酒田積合問屋の不正(過荷物)を指摘し、酒田湊に三問屋(阿部孫七・阿部三右衛門・阿部孫市)出張所を設置した。(工藤定雄教授提供史料・弘化二年「諸令類聚」)。酒田湊三問屋出張所は、「商人共諸荷物等上下共ニ船方運賃金壹両ニ付永五拾七文三分并ニ巻歩ニ付纏七文ツ、新規取之、右之分ハ問屋売附自縁^五組込候ニ付、見積る内ハ七百両余も可相成」(天保一三年「船町寺津河岸出入済口証文」船町村有文書)さらに天保十一年には、最上川三難所の掘割を計画し、紅花荷物の上郷直積運動を起す。このような船町河岸荷問屋の専横に対して、酒田積合問屋・寺津河岸荷問屋・郡中惣代および羽州街道六宿駅の猛烈な反対が起り、天保改革期の河岸

制限撤廃令により、酒田湊三問屋出張所は廃止された(天保一三年)。しかし、酒田からの山形行荷物は、以後船町揚とし、寺津揚は山寺行荷物に限ると内済した点に注意したい。すなわち、船町河岸荷問屋は、山形商人との結びつきを一層強くし、弘化二年、酒田湊増口銭排除を含む酒田出山形行荷物を積む新船五〇艘造立したいと酒田川舟方に掛合に及ぶ。船町河岸荷問屋や大石田河岸荷問屋の背景ともいへく山形市場について、郡中惣代片桐善左衛門(漆山附)は、天保期に次の如く述べている。

「家数凡六七千軒有之大場ニ付、右町々のものどもは何れも農業耕作等不仕、商ひ一途のものども而已にて、村山郡の商人数よりも山形町壱ヶ所の商人は十倍も多く、(中略)奥羽仙台辺・三春・白石・伊達郡・羽州置賜郡米沢、或は越後・最寄の商人ども平常入込、諸品売買仕候土地柄にて、村山郡在々町々村々商人共も酒田湊へ罷趣、仕入いたし候ものは稀にて、大概は山形町^五罷出、仕入方仕候義に有之、酒田湊より村山郡^五登り物荷物、凡七八分通も山形行に可有之、(以下略)。(前掲『大石田町誌』二二八―二二九ページ)。

(39) 紅花流通については、拙稿「近世後期における東北・関東の紅花流通の一考察―嘉永・安政期の紅花打越荷物一件を中心に―」(『歴史の研究』11)を参照されたい。

(40)・(42) 前掲「船方願書留」

(43) 青木美智男氏「佐倉藩羽州領の廻米をめぐる諸問題―幕

末期、最上川水運と酒田米穀市場の関連から―」（『歴史』
第七二輯）、館林藩（秋元氏）羽州領の廻米関係史料―嘉永
六（安政三年）（『酒田市史』史料篇三 一五七―二三一ペ
ージ）。

(44) 水主給金の上昇については、農村加工業の展開・労働力
市場の問題等の分析を通して追求してみる必要がある。船
頭・水主は技術労働者であることから酒田船の引き抜きなど
もあったようであり、文久二年に、

一、船頭水主抱入方之儀、前々者勝手次第何方ニ而も召抱来
候処、右ニ而者差支之義有之、酒田船ハ同所ニ而抱入、最
上よりハ一切不抱入、最上船持共儀も同様最上内ニ而抱
入、酒田より者不抱入（以下略）（『北村山郡史』下巻
六三七ページ）と協定している。

(45) より具体的にいえば、商人荷高の減少があっても城米高
に変化がなく、しかも商人荷の多少に船数が規定されること
から城米輸送に支障をきたす。

(46) 商品経済の発展により、商業と運輸業が分化しつつある
ことを示すものであろう。

(47)・(48) 『北村山郡史』下巻六三三ページ以下。

(49) 明治八年「最上川貨物回漕取扱申合規則」二藤部文書。

（附記）

本稿は山形大学（昭和三九年）卒業論文を骨子とし、後日補筆訂

正したものである。成稿にあたっては、山形大学工藤定雄教授をは
じめ、最上川水運史研究会の横山昭男先生、鈴木高弘学兄にいろい
ろと御世話になった。厚く感謝の意を表します。