

# 近世舟運の研究

阿武隈川舟運の開始と展開

はじめに

近世には、幕藩領主の領主米廻漕を契機として、海運網の全国的発達をみたが、国内海運の発達は、その支線としての河川舟運の発達をも促した。このような流れは本稿の舞台となる阿武隈川にも及び、東北地方においては、北上川や最上川と同様、海運の支線という役割と地域交通の動脈としての役割を共に担うべくして舟運が発達したのである。

阿武隈川の舟運に関する従来の研究としては、古くは古田良一氏の『東廻海運及び西廻海運の研究』等のように、東廻海運、或いは河村瑞賢の廻米事業に関連した形で研究が主であったが、昭和三十年代後半〜四十年にかけての庄司吉之助氏「近世阿武隈川における舟運の発達」(『商学論集』三十一巻三号)、桜井伸孝氏「阿武隈川の水運」(『歴史』二十七号)、大塚徳郎氏「阿武隈川下流の水運」(『歴史』三十・三十一号)等の一連の研究は、研究対象としての阿武隈川舟運を東廻海運から独立させたという点において画期的なものであり、河川舟運としての阿武隈川舟運の姿をより明らかにした。これらの研究では、庄司氏が主に福島県内を、桜井・大塚氏が下流の宮城県内を研究対象の範囲とされているが、

斎藤賢之

本稿は、これらの研究成果を総合的に踏まえるため、対象範囲を阿武隈川のほぼ全域に設定し、上・下流それぞれの舟運開始に至る迄の過程及びそれぞれの舟運の展開過程等を追いながら、阿武隈川舟運、ひいては近世における交通運輸の時代による性格の変化を捕らえていこうとするものである。

## 第一章 阿武隈川舟運の開始

阿武隈川は、栃木県境の福島県西白河郡にその源を発し、福島県を縦断して宮城県南に入り、同県亘理郡荒浜で太平洋に注ぐ全長約二三九キロメートルの大河であるが、明治二十〜二十六年「阿武隈川流域河川調」(以下「河川調」と称す)によると、①才俣(現福島県二本松市)以南の上流部分は、水量が乏しく、しかも乙字ヶ滝・男滝・小和滝等の難所を抱えている為、筏を通すのがやっとであり、通船の便は良くなかったこと、②才俣〜黒岩(現福島市)間は「舟筏の利を得ず」、即ち不可航区であったこと、③黒岩〜丸森(現宮城県伊具郡丸森町)間には猿跳、兜滝、井戸尻滝等の難所があったが、少なくともこの調査時点においては

通船を妨げる程ではなかったこと、④丸森以下は緩流であったが、夏季には浅瀬を生じ、運行には困難をきたすこともあったこと等の事実が読み取れ、不可航区であった才俣・黒岩間を除く⑦才俣以南の上流部分、①黒岩以北の下流部分で一応の舟運利用が可能であったことがわかる。

こうした地理的条件から、上流と下流ではそれぞれ形の異なった舟運が起ころのであるが、これを踏まえて、それぞれの舟運開始の時期・目的及び開始迄の事情等について考えていきたい。

#### (一) 下流における舟運の開始

それでは、比較的通船の便が良く、舟運開始時期の早かった下流から見ていくことにする。

阿武隈川下流の舟運は、一般によく知られているように、寛文四（一六六四）年閏五月、米沢藩主上杉綱勝が嗣子なくして急死したことにより上杉氏は知行三十万石の半分である十五万石を削封され、その内改めて米沢藩の預地となった屋代郷三万石を除く信夫郡（現福島県）・伊達郡（現福島県伊達郡）合計十二万石が天領となったのを契機として隆盛をみたのである。又この隆盛は、寛文一〇（一六七〇）年に幕府より信夫・伊達両郡（以下信達両郡と称す）から産出される城米の廻漕を命ぜられ、既に両郡から河口荒浜迄の航路を開鑿し、請負制によって城米の江戸廻漕を行っていた江戸商人渡辺友以（意）とその手法を更に改良し、荒浜から江戸に至る東廻海運とその支線としての阿武隈川下流舟運とを完成させた河村瑞賢（軒）の功績によるところが非常に大きいのであるが、彼等による水路開鑿が行われる以前の状況は、安永六年弁才天御宮再建

立勸化帳<sup>③</sup>（④）、「妙音廟記」<sup>⑤</sup>によって知ることができる。

④「奥州伊達信夫両郡往古米澤様御舊領之節船路無之に付、…（中略）：寛文四辰年迄船路無之、従村々水澤沼上河岸迄拾八、九里又ハ六、七里之場所、山坂之難所附送、或ハ背負ひ致舟積候ニ付、御城米も三ヶ年目ならてハ江戸着不仕、」

⑤「信夫以南數十萬之租必由武隈以達海者、至梁灘而漕窮矣、則改漕而駝以致諸水澤村二十餘里復漕所、公私皆以爲不便矣、」

これらの史料によると、信達両郡から直接舟で米を運び出すことができなかったので、「御城米」（ここでは両郡から産出される領主米を指していると思われる）は水沢（現宮城県伊具郡丸森町）・沼ノ上<sup>ぬまのうえ</sup>（現同）迄は附送りや背負等によって運ばれ、そこから川船に積まれて阿武隈川を下ったのであるが、水沢・沼ノ上迄の陸送は手間・費用共にかかるため、方法としては非常に不便なものであったというのが実状のようである。つまり、藩境以下荒浜迄の区間（下川舟区）が福島から藩境迄の区間（上川舟区）より先に舟運が開けていたのである。こうした実態を踏まえて、まず本節では、早く舟運の始まっていた水沢・沼ノ上以下の下川舟区から検討していくことにしたい。

阿武隈川下流で舟運が行われていたことを示す史料として最も古いものは、慶長五（一六〇〇）年の「葛西大崎舟止日記」<sup>⑥</sup>である。これは、伊達政宗が幕府への軍役を遂行するにあたり、仙台藩が領内からの江戸廻米を行う方策を立てたのを受け、旧葛西領の北上川及び太平洋沿岸部（一五七艘）、旧大崎領の江合川・鳴瀬川水系（二八艘）、伊達氏本領の阿武隈川水系（一七艘）の船数を調査して朱印状を公布したというもの

であるが、それによると、阿武隈川水系には亘理（現宮城県亘理郡（亘理町）に八艘、角田（現宮城県角田市）に三艘、大蔵（現宮城県伊具郡丸森町）、川張（同）（『高野屯岐守分』）に五艘、「はつはら」に一艘、合計一七艘の船があったということである。これだけでは、阿武隈川下流の舟運開始時期や通船区間、目的等といったことはわからないが、これにより、慶長五年の時点で既に仙台藩領内の藩米輸送に阿武隈川舟運がある程度利用されていたことが確かめられるのである。

次に、藩境にあつて城米輸送開始後に各種の舟運機構が置かれるようになった水沢・沼ノ上からの舟運開始を、両河岸の属する丸森・耕野・両村の安永八（一七七九）年「風土記御用書出」等から検討してみたい。

水沢については、丸森村の「代数有之御百姓書出」に、六代に亘つて櫛肝入並びに御城米方問屋等を勤めた宍戸家に関する記述がある。

先祖 御櫛肝入 宍戸治郎兵衛

右治郎兵衛儀、寛永年中御櫛肝入并阿武隈川通鮭獵御役、魚締り、御仲方他領通下横目相勤候由申伝候處、何茂仰渡年月并在役年数共二相知不申候事、

二代 治郎兵衛子 弥右衛門

右弥右衛門儀、御櫛肝入、鮭獵御役、魚締り、御仲方他領通下横目父跡役被仰渡、寛永十八年より承應三年迄拾四ヶ年相勤申候事、

これによると、宍戸家の先祖治郎兵衛は寛永年中に櫛肝入等を勤めていたようであるし、その子弥右衛門も寛永十八（一六四一）年から承應三（一六五四）年迄櫛肝入等を勤めていた。初代治郎兵衛が櫛肝入に任ぜられた時期やそれを勤めた年数等は明らかでないが、書出の冒頭部分

に「天（元の読み誤りか）和年中より当村江住居仕候由申伝候」とあり、彼の息子である弥右衛門が寛永十八年に彼の跡を継いでいることと併せて、彼は水沢に来て間もない寛永初期（早ければ元和期）には櫛肝入に任じられていたことが推察されるのである。

水沢対岸の沼ノ上についても、宍戸家と同様に櫛肝入並びに御城米方問屋を勤めた斎藤家についての記述が「斎藤家譜」にみえる。

初代 斎藤六郎兵衛

信達両郡共二慶長五年ヨリ寛文四年甲辰年迄六十四ヶ年ノ間は米澤上杉様御領地ノ所、右辰ノ年御上地ニナリ其後伊奈半重郎様御支配所ニ罷成り右両郡ヨリ出ス御物成米伊達五十澤村ノ者共陸通、沼ノ上迄背負送り候ヲ右六郎兵衛預置候御米一俵四斗二升入百十五表積櫛船ヲ以阿武隈川通亘り荒濱湊迄御運送の諸始末仕候ニ付、右六郎兵衛儀御櫛肝入ニ被仰附候、

二代目 斎藤六郎兵衛 幼名為六

右六郎兵衛事寛文二年七月御城米方問屋ニ被仰付、延宝三年迄十四ヶ年相勤メ申候、右六郎兵衛事代継ノ子供無之ニツキ山本久助ト申者江家跡相統苗字共ニ遜渡候ニ付三男右膳ト申者ヲ以右六郎兵衛家跡相統仕候、

これより、先祖六郎兵衛は信達両郡が天領となった寛文四（一六六四）年に、両郡から沼ノ上迄背負送りされてきた城米を荒濱湊川下げしたことに伴い櫛肝入に任ぜられ、又二代目六郎兵衛は寛文二（一六六二）年七月から延宝三（一六七五）年迄十四年間御城米方問屋を勤めていたことがわかる。

下川舟区での舟運開始を明記した史料が見つからないので、正確な開始時期や開始に至る事情等を知ることができないが、これらのことから恐らく阿武隈川は慶長年間前後から仙台藩南部の藩米輸送等に利用され、水沢の穴戸治郎兵衛が櫛肝入に任ぜられた寛永初期(早ければ元和年間)には信達両郡から陸送された領主米を水沢・沼ノ上から荒浜迄川船で送るという舟運の形が確立し、寛文四年前後には水沢対岸の沼ノ上にも櫛肝入が置かれ、この時点である程度の活況を呈していたようである。

こうしてみると、水沢の穴戸家は寛文四年以前から櫛肝入に任ぜられていることになるため、それ以前からの区間での領主米輸送が行われていたことになるが、実はそれ以前に米沢藩の江戸廻米が阿武隈川舟運により運ばれていたようである。左に掲げた米沢藩の万治元(一六五八)年十二月十六日の覚書(「御代々御式目」<sup>(1)</sup>)からこのことがわかるのである。

一、五万俵初当年より米、来年二月信夫江成次第に出船にて江戸江可為登候、但残分は越後、最上、其外米之直段能所江出可払候、右之米信夫江出候事ハ百姓共に可申付左様候は百姓可迷惑候間、三月、四月、五月、八月、九月五ヶ月分百姓夫役可宥免候、右五ヶ月内ハ諸給人より知行役に人足可出出、

下川舟区の舟運開始時期と舟運の性格は以上の通りであるが、舟運の便が藩境を越えて信達地方に及ぶようになるにはどういった経緯があったのだろうか。

既述の通り、寛文四年の上杉氏の削封により天領となつた当初の信達両郡における城米廻漕は、「斎藤家譜」にある通り、伊達郡五十沢(現福

島県伊達郡梁川町)等の者共が城米を沼ノ上迄背負送りし、そこから船に載せて阿武隈川を下らせた。つまり、「安永六年弁才天御宮再建立勸化帳」「妙音廟記」にみえるような能率的な方法をそのまま継承していたのである。この不便さを解消する為、渡辺友以や河村瑞賢は藩境の改修を中心とした航路開鑿に乗り出したのである。そこで、ここからは両者の航路開鑿事業について、史料を用いながら考察していくこととしたい。

まずは、初めて航路改修に取り組んだ渡辺友以の功績から検討していくことにする。その功績は、友以の功を讃える為に荻生徂徠が福島市渡利の川岸弁天に建てたといわれる妙音廟(みよおん)の碑文である「妙音廟記」に次のように記されている。

興力請朝三年、人或聞者不笑罵則駭以為狂、友意益奮弗顧、及寛文改元辛丑歲、宮遂准其請赤、

この記述を信用するならば、寛文元年は信達両郡が天領となる三年前であるから、渡辺友以は信達両郡がまだ米沢藩領であつた頃から藩境付近を開鑿し、信達地方と太平洋(荒浜く江戸)を水路で直結する構想を持っていたということになる。この碑文には、航路開鑿に至る細かい動機が詳しく記されていないのだが、友以は、新たに航路を開鑿し、信達地方と江戸を直結することにより、信達地方から産出される領主米廻漕を一手に請負おうとしたのであろうか。

縣大吏伊奈君等実贊襄之也、不更歳而、切竣資費巨萬、洗馬曹梁猿跳之諸險皆平凡、諸怪石惡巖礎、舟頭戈舟腹者誅伐無遺、自福島至水澤九十里漕可通、嚮駭笑罵訾者至是怡然以謂神禹、

ここで、「縣大吏伊奈君」とは、信達両郡が天領となつて着任した代官

伊奈半左衛門である。つまり、水路開設の許可は寛文元年におきたもの、すぐには着工できず、代官伊奈半左衛門等の助力により、ようやく水路開鑿工事にとりかかることができたようである。このことは、幕府が、米沢藩より阿武隈川を開鑿して信達地方と江戸を直結しようとする意欲が相対的に高かったことを示しているといえよう（何故幕府が水路開鑿に意欲的であつたかは後で述べる）。

こうした助力を得て、友以は巨万の自費を投じて航路開鑿工事を行い、完成と同時に、人々は大いに喜び友以を「神禹」と称するようになったようである。

友以の水路開鑿事業については、「安永六年弁才天御宮再建立勸化帳」にもみえる。

五代以前之先祖渡辺友意致深弁、從福島仙台御領水澤沼上迄之瀧ニ難所巖石之様子得と致見分、御公儀様江御忠節并両郡御百姓萬代不易之益を相考、寛文四辰年伊奈半左エ門様御代官所之節奉願候所、御聴願之通被仰付候ニ付、川浚普請ニ取懸、自分金壹万両余ニ而船路成就仕、奥羽両国御城米運漕御用相始申候、

これによれば、友以は水沢・沼ノ上迄の岩石の様子等を調査すると共に、開通に伴う領主・農民双方のメリットを勘案する等の準備をしていたが、寛文四年、代官伊奈半左衛門により工事開始が認可されたので、友以は自費一万両を投じて水路開鑿を行い、その完成と共に信達両郡からの城米廻漕が開始されたのである。

ここで、先程の「妙音廟記」の「及寛文改元辛丑歳、官遂准其請赤、」という表現と、「安永六年弁才天御宮再建立勸化帳」の「寛文四辰年伊奈

半左エ門様御代官所之節奉願候所、御聴願之通被仰付候ニ付川浚普請ニ取懸…」という表現は一見矛盾するようにみえるが、両者の文脈から、再三の請願の結果、寛文元年に認可がおり、それから暫く岩石の様子やメリットの調査等の準備を行っていたが、寛文四年にその成果を伊奈半左衛門に報告したところ、「御聴願之通被仰付」たので、工事を開始したのではないかと考えられる。

亙理郡荒浜武者家の「勤功書上」<sup>(12)</sup>にも、信達両郡の城米を江戸商人に渡して輸送させたという記事を見つけることができる。（この江戸町人が、渡辺友以であると言われ<sup>(13)</sup>。）

寛文四年より米沢三拾万石之内拾貳万石御上地ニ罷成、同五年之年之御物成御城米ニ罷成、江戸町人御請ニ被仰付寛文拾壹年迄七ヶ年商人ニ被相渡候御事、

これらの史料の分析を総合すると、渡辺友以は信達両郡が米沢藩領であつた万治元年前後（認可がおりた寛文元年の三年前が万治元年）から水路開鑿の計画を立てていたが、それが藩庁に認められたのは、請願を始めて三年目の寛文元年である。認可後は、航路における障害等の調査を行っていたものと思われるが、寛文四年に就任した代官伊奈半左衛門が友以の計画に賛同し、その助力を得て工事にとりかかった。翌五年には幕府は友以に城米を預けて輸送にあたらせたところから、この時迄には工事が完成して、従来から通船が行われていた下川舟区と上川舟区が接続し、信達地方から荒浜迄阿武隈川を下つての城米廻漕が始まつたのであろう。城米は荒浜で積み換えられ、銚子迄太平洋を航行し、そこで

再び川船に積み換えられて利根川を遡り、行徳運河を経て江戸に達したのである。<sup>14</sup>

渡辺友以の航路開鑿に関する業績は、従来回航が不可能であった藩境付近の改良工事を行い、信達地方と江戸を水路で直結したという点では、先覚者として非常に大なるものであったといえる。しかし、友以のこの方法で完成というわけにはいかなかった。というのは、彼のたった請負制は高額の請負料を請負人に支払わなければならないため、その文廻漕運賃が高くなることと、銚子と江戸間は再び河川を航行するため、何度も荷を積み替えなければならないという二つの難点があったためである。

そこで、幕府は寛文一〇（一六七〇）年冬、智略明敏で有名であった商人河村瑞賢に海運を掌らせることとし、先ず信達両郡より産出される城米を江戸に廻漕するよう命じた。その瑞賢の事蹟は、新井白石著『奥羽海運記』にみえる。

寛文十年庚戌之冬、募求能習海運堪使掌漕事者、都下有河村瑞賢、以智畧明敏為衆所推、国家簡命瑞賢掌海運事、先令漕奥州信夫郡桑折柳川及福島等處官糧數萬石、以試其方略如何、<sup>15</sup>

瑞賢は、この命を受けて先ず部下の才幹ある者を派遣して江戸から荒浜迄の海道や港湾施設等を視察し、図を添えた報告書を提出させ、それにより方策を定めて幕府に建議した。

瑞賢先遣手下一有才幹者、起自江都蹈視通運海道泊舟港灣至于荒浜、而巡檢官倉所在水次遠近逐一書図貼説具冊報知、<sup>16</sup>

この時、瑞賢は江戸と荒浜間の海道だけでなく、阿武隈川についても

調査を行い、水路状況等を「阿武隈川水路図」として図に示していたようである。

「阿武隈川水路図」の原図は所在不明であるが、その写しが福島県図書館（文政五（一八二二）年写）と福島市資料展示室（宝暦六（一七五六）年と安永六（一七七七）年頃写）にそれぞれ所蔵されており、そのうち前者には「河村瑞賢ノ原図ニヨル」という注記がある。安田初雄氏によれば、この「河村瑞賢ノ原図」は、実は瑞賢の手によるものではないといふことであるが、これとは別に「真の河村瑞賢による原図があったかも知れない」ということなので、いずれにせよ、瑞賢によって阿武隈川の水路調査が行われ、その結果が何らかの形で図示された可能性は高い。こうした調査に基づいて、瑞賢は恐らく先に友以が行った工事の改良工事を行ったのであろうが、寛文一〇年冬のうちに工事は完了し、翌十一年三月、瑞賢により改めて信達両郡から江戸への城米輸送が行われるようになったのである。

明年辛亥春差發各船駕至奥州荒濱、<sup>19</sup>

この瑞賢の事業の特徴は、①従来友以等がとってきた請負制に代わって、海道区間に限り、幕府が廻漕船（＝商船）を直接雇用するいわゆる「廻船御直雇」を採用した。商船は、最も堅牢といわれる伊勢・尾張・紀伊等の商船を雇い、「官船」はつくらなかった。又、水夫は強健で航路に精通する者を採用し、「官丁」は徴用しなかった。②友以の方法は、荒浜から太平洋を銚子迄上り、そこから更に川船に積み換えて江戸迄廻漕するということであったが、瑞賢は、荒浜からは房総半島を迂回して相州三崎か伊豆下田に向かい、そこから西南の風を待つて江戸湾に入るル

ートをとった。このルートをとることにより、銚子で海船から再び川船に積み替えるという手間が省ける。③各地に番所を置き、船の遅速、水夫の勤惰、海難の原因等の調査を行い、密米買入の取締りや沢手米の地払い等にあたらせ、更に緩急の時には沿岸の諸侯・代官に救助にあた<sup>(20)</sup>せたという点にある。

これらの瑞賢の事業によって、荒浜以南のいわゆる東廻海運と共に、その支線としての阿武隈川下流舟運もこの時点でほぼ完成をみたといえるよう。

ただ、この後になっても河川の改修は度々行われたようである。「河川調」によると、

天和二年八月、福島ノ商上総屋兵吉ナル者亘理郡荒濱村武者宗三ニ謀り、伊具郡耕野村地先川底岩石多ク通航危険ナルヲ以テ之ヲ破碎スト雖モ、未タ充分ナラズ：

天和二（一六八二）年八月、江戸の商人で福島に店を持つ商人上総屋兵吉と荒浜の武者宗三とが伊具郡耕野村（現宮城県伊具郡丸森町）の改修を行っている。藩境付近の難所は、一応友以らによって開鑿されたものの、一旦水害が起ると、再び通航不可能となつてその都度改修しなければならなかつたのであろう。

友以が航路を開拓するにあたり、代官伊奈半左衛門の助力によるところが大きかつたことは前述の通りであるが、幕府が水路開発に積極的であつた理由は、当時、幕府が頭を痛めていた幕府ないし江戸の経済事情にあつたようである。

古田良一氏によれば、明暦三（一六五七）年正月の大火後、江戸の市

街は俄然膨張し、人口の増加によつて米が不足するようになったので、幕府は天領の産米を何とかして移入する方策を考えなければならなかつた。寛文四年に上杉氏が削封され、信達両郡が天領となつたのは、嗣子の無かつた藩主上杉綱勝の急死を好機として、上杉領内の豊饒な農業生産地である信達両郡を直轄領にし、その産米を江戸に廻漕して米不足を打開しようとしたからであるとされる。<sup>(21)</sup>代官伊奈半左衛門が友以の計画を強力に援助したり、「智略明敏」の瑞賢を起用して航路開発にあたらせる等の幕府の姿勢は、幕府がいかにして信達両郡の産米を江戸に廻漕する必要に迫られていかのかを伺わせる。

以上の考察を総合して阿武隈川下流における舟運開始についてみると、下川舟区では慶長年間には仙台藩領の藩米が、寛永年間には水沢・沼ノ上迄駄送・継送りで送られた領主米がそれぞれ輸送されていたが、寛文四年に信達両郡が天領になると、幕府は両郡から産出される城米を江戸に廻漕することになり、折しも上川舟区に航路を開鑿しようという構想を持っていた渡辺友以の計画を援助し、翌五年から廻漕が行われた。更に同一〇年の河村瑞賢による調査・開発により、東廻海運と合わせて、阿武隈川下流の舟運がほぼ完成されたのである。そして、阿武隈川下流の舟運のこうした発展の背景には、幕府の米不足をひきおこした江戸の都市的膨張と人口の増加という問題が存在していたのである。

## (二) 上流における舟運の開始

福島以北の下流部分に対して、福島以南の上流部分でも、通船計画は早くから立てられていたようであるが、なかなか実現をみなかつたので

ある。<sup>(22)</sup>

上流における舟運開始の動きは、幕末の嘉永二（一八四九）年閏四月、白川郡川原田村（現福島県西白河郡中島村）良平、石川郡明岡村（現福島県西白河郡矢吹町）茂平、田村郡三春町（現福島県田村郡三春町）逸作の三人によって川原田く鬼生田（現福島県郡山市）間「通船願」が塙代官所に出される迄待たなければならない。

乍恐以書付奉願上候、

当御代官所

奥州白川郡川原田村

願主

良平

阿部播磨守領分

同州石川郡明岡村

願主

茂平

秋田安房守領分

同州田村郡三春町

願人

逸作

右願人共一同奉申上候奥州阿武隈川之儀、福島より仙台迄前々通船有之諸荷物運送仕来候処、福島より川上白川迄之間通船無御座不弁利ニ而諸品高直、就中三春領・二本松領遣塩之儀常州平潟浜より買入、山坂難所数拾里牛馬ニ而運送仕候間、諸掛り多分ニ而別而高直ニ相成殊

之外難儀仕候間、此度私共申合当御支配所川原田村・三春鬼生田村迄新規通船之儀奉願上度左ニ奉申上候、

…（中略）

右之通奉願上候、何卒格別之以御憐愍願之通被仰付下置候ハ、重々難有仕合ニ奉存候、

以上、

嘉永二酉閏四月

右願人

逸作 印

同断 茂平 印

同断 良平 印

荒井清兵衛様

塙御役所

(23)

このような訴願は塙代官所の代官が荒井清兵衛から大草太郎左衛門に替わった翌三（一八五〇）年四月にも出された<sup>(24)</sup>（尚、この時から白川郡大和久村（現福島県西白河郡矢吹町）庄屋市右衛門も訴願に加わっている<sup>(25)</sup>）。更に、同四（一八五一）年十二月、市右衛門・茂平・逸作の三人は江戸へ上り、勘定奉行石川土佐守に対し、過去二回と同様の趣旨の訴願を行ったが、それでも尚成果は無かったとみえ、同六（一八五三）年九月には、塙代官所に対し通船許可の催促状を提出している<sup>(27)</sup>。

こうした諸願活動の一方で、嘉永三年、願人達は通船に係する示談書や議定書を周辺各村ととり交わし（六月〓新屋敷村（現福島県石川郡石川町）・赤羽村<sup>(28)</sup>（現福島県石川郡石川町）、七月〓滑津村<sup>(29)</sup>（現福島県西



白河郡中島村)、九月―中宿村<sup>(30)</sup>(現福島県須賀川市)、同月―浜尾村(現同)、和田村(現福島県安達郡白沢村)、前田川村<sup>(31)</sup>(現福島県須賀川市)、十月―竜崎村<sup>(32)</sup>(現福島県石川郡玉川村)、同年十月には、通船開始についての諸藩(白川・釜子・中畑・桑折・守山・長沼・三春・二本松)意向取調<sup>(33)</sup>を行うなど、水面下でも着々と準備を進めていた。

こうした数年に亘る請願が実ったのか、嘉永七(一八五四)年九月には、「阿武隈川筋水行見分ニ付乗下シ候船、明廿三日鬼生田村より明岡村迄為差登候<sup>(34)</sup>」ということで水路調査が行われ、十月には塙代官所代官大竹左馬太郎が江戸の勘定所に対して「奥州阿武隈川通船路之儀ニ付存寄之趣申上御内慮伺書<sup>(35)</sup>」を提出した。この伺書では、請願を受けた大竹左馬太郎が、それをもとに阿武隈川舟運開始についての私見を述べている。それは①塙代官所所管の白川・石川両郡は山間にあり津出し場がないため皆石代納で米価が安く、農民の開発意欲がない。しかし、舟運を利用することによって石代納を石納にして江戸へ廻送すれば米価も上がり、開墾の奨励になると共に、数年来幕府から出されていた廻米増加の要求も満たすことができる。②最寄の大名にとつても廻米輸送の都合が良くなる。③塩をはじめとする諸物資の融通が良くなる、等というものであった。この内①の開発奨励の為というのは、代官所側からみた通船開始のメリットであろうが、②・③、特に③については請願者側の要求にもあるところであり、ここに要求の趣旨が大旨理解されていたことをうかがわせる。

そして、翌安政二(一八五五)年八月八日、三ヶ年の期限付ではあるが、川原田―鬼生田間の通船が認可されたのである。

#### 申 達

大竹左馬太郎御代官所奥州大和久村市右衛門外三人儀、同国阿武隈川筋川原田村より鬼生田村迄凡拾壹里余之場所新規通船之儀願出吟味之上、先ツ為試当卯より巳迄三ヶ年之間通船申候、其段<sup>御代官所御領分川縁村々御知行所</sup>江可被申渡候、

右者阿伊勢守殿江伺之上土佐守殿被仰渡申達候、

印) 右之通被仰渡承知奉畏候、以上、

割) 八月八日

荒井清兵衛手代	秋山徳太郎印
松平大学頭家来	望月夙五郎印
松平播磨守家来	市川郁太郎印
丹羽左京大夫家来	中野弥十郎印
榑原式部大輔家来	菱田判兵衛印
阿部播磨守家来	柴崎津右衛門印
松平豊後守家来	辻弥左衛門印
秋田安房守家来	湊 成 渡印
松平方太郎家来	佐々木総蔵印 <sup>(36)</sup>

しかし、実際の通船開始は翌安政三(一八五六)年となった。というのは、願人達が嘉永三年に荷物請払場・船宿について中宿村と議定書を交わしたのであるが、その議定がもつれてしまったため、議定を取り直さなければならなくなってしまったからである。

#### 為取替一札之事

阿武隈川通船取開之儀ニ付、御村川筋江茂荷物請払川岸場御取立被成

候儀ニ、先般及議定ニ則去卯八月中御沙汰ニ罷成候処、右引受人名前之儀ニ付彼是取廻れ示談不行届罷有候処、今般塙御役所より猶々対談ニ候様被仰付、則受負人一同罷越、…(以下略)<sup>(37)</sup>

かくして、上流でも川原田・鬼生田間で舟運が開始されたのである。

尚、それ以外の区間では、まず鬼生田より下流の才俣迄については、明治元(一八六八)年十一月に鬼生田村逸作らによる「阿武隈川通船願訴状」に、

一、去寅年中増上納可仕様被仰渡候ニ付河岸場々所金貳両ツ、船御役錢壹艘ニ付永百文ツ、猶又白川より元二本松領大平村迄川路御取開ニ相成候ハ、落口壹駄ニ付平錢百文ツ、御冥加永相納可申旨申立置候、<sup>(38)</sup>

とあることから、明治元年の時点ではまだ通船が行われていなかったようである。一方、明岡・川原田から上流の白河迄についても、明治三(一八七〇)年に川筋村々の承諾をとりつけたが、こちらのほうは実現をみなかったようである。<sup>(40)</sup>

以上、上流舟運の開始に至る経過を簡単に記してきたが、上流部分の舟運開始の特質をみた場合、下流舟運とはその開始時期が二百年以上も違うことから、下流舟運とは様々な点で異なった面を見せている。

一つは、舟運開始の目的である。前に述べたように、下流舟運は信達両郡から産出される領主米を江戸に廻漕することを第一として始められたものであり、信達両郡が米沢領から天領になったのを契機として、幕府によって整備された。しかし、上流の場合、前出の「通船願」や塙代官所代官大竹左馬太郎が江戸の勘定所に提出した伺書等を見ると、第一

の目的は、舟運と比較して駄送による便が悪い為に起こる様々な弊害を舟運開始によって少しでも和らげようとするものである。舟運を開始して、二本松・会津両藩の領主米廻漕の利便を向上させることも目的の一つとして挙げられているが、下流舟運と異なり、第一義的な目的ではない。

もう一つは、今述べた点にも関係するが、舟運開始を働きかける主体の問題である。下流舟運の場合、下川舟区では、藩米輸送の為舟運が仙台藩の統制下に置かれていたし、友以による上川舟区開鑿については後で論じるとしても、寛文十一年の瑞賢による改良は幕府が彼に命じて行わせたものである。しかし、上流舟運の場合、舟運を計画したのはあくまで市右衛門・良平・茂平・逸作といった流域の間屋・百姓達であり、彼等は代官所や勘定所といった幕府の出先機関を通して幕府に舟運開始を請願するものであり、幕府はその請願を受ける立場に変わるのである。つまり、領主米廻漕を目的とした下流舟運は、幕藩権力が主体であるのに対し、地域の経済活動の円滑化を目的とした上流舟運の中心は、あくまで問屋等を中心とした民衆(領主権力に対する意味で)にあったということができよう。

ところで、友以による上川舟区の開鑿は、「妙音廟記」によれば「興力請朝三年、…官遂准其請赤、」即ち請願の結果許可を得たという点では上流舟運と同様である。しかし、開鑿工事完成後、彼は信達両郡から産出される城米の廻漕を請負っており(武者家「勤功書上」の「江戸町人」を友以であるとした場合)、当時の請負制という形態から考えても、前節で述べた通り、友以は新たに航路を開鑿して領主米廻漕を請負うことを

意図したものと考えられる。即ち形態上、商人資本による航路開鑿であるという点では上流舟運と同様であるが、友以のそれが領主米廻漕を意識しているという点において、上流舟運とは本質的に異なるものである。

阿武隈川の下流と上流それぞれの舟運の性格の相違は、ほぼこの二点に集約されるであろう。ところで、下流と上流の舟運はその開始時期に二百年以上の開きがあるが、上流で近世初期に舟運が行われなかったのは、滝や急流等の航路障害の為に領主米廻漕には利用できないと考えられたからであろうし、寛文年間、下流において舟運が急速に発展したのは米不足に悩む幕府が信達両郡を天領とすることにより、その産米を城米として利用しようとしたからであり、各々の舟運発展における格差は、こうした地域的特性によるところが大きいのは事実である。

一方、舟運を含んだ交通運輸一般において、公用輸送を主体とする交通運輸から、私的交通機関への性格の変化が近世中期以降にみられることは、広く認められるところであり、阿武隈川上流で舟運が開始された頃には、交通運輸一般の性格が公的輸送から私的輸送へと変化していたため、上流舟運と下流舟運の間にはここ迄述べてきたような性格の変化が見られるようになったものと考えられる。次章以降では、主に阿武隈川下流舟運の展開を追いつながら、こうした性格の変化を捕らえていくことにしたい。

## 第二章 下流舟運の展開

### (一) 領主米輸送

前章で述べた通り、阿武隈川下流の水運は領主米廻漕を第一の目的として開始された。開発の経緯から考えて、天領である信達両郡から産出される城米の輸送が中心であったことは疑いのないところであろうが、周辺の私領にとっても、阿武隈川の航路としての優れた利用価値は大いに魅力のあるものであった。

「河川調」の阿武隈川舟運と江戸廻米との関係を記した記事によると、幕領信達両郡、米沢藩からの廻米の他、文化四(一八〇四)〜文政四(一八二一)年の間松前氏の領地であった梁川からも松前藩からの廻米が輸送されていたようであるし、その他にも、仙台藩南部諸郡(南御郡)における藩米輸送や羽州村山地方の大名領からの江戸廻米等に利用されていたようである。そこで、本節ではこれらの領主米輸送を(イ)城米(幕領米)輸送、(ロ)仙台藩の藩米輸送、(ハ)米沢藩等の藩米輸送の三つに分けて論じていくことにする。

#### (イ) 城米(幕領米)輸送

それではまずはじめに、城米輸送にあたつた水沢・沼ノ上以北の仙台藩領内における舟運機構にみていきたい。

まず、仙台藩は藩境を固める為、藩境各所に「境目御番所」を置いた。そのうち阿武隈川流域では伊具郡丸森村水沢・同耕野村大坊木・亘理郡荒浜の三ヶ所に置かれた。安永六年「風土記御用書出」によると、水沢が寛文五(一六六五)、荒浜が天和二(一六八二)、大坊木が天和三(一六八三)の各年に設置されたことがわかる。そのうち、荒浜御番所については、荒浜武者家「勤功書上」に次のように出てくる。

一、延宝七年より天和元年迄三ヶ年本田平八郎様御拝領ニ付、御城米相止候ニ付浦役人被御免候御事、

一、天和貳年春中本田平八郎様御国替ニ而播州姫路江御登被成置候ニ付、同年之御物成より御城米ニ罷成、福島御代官柘植伝兵衛様御支配ニ罷成、御手代衆名前左之通、(名前略)

一、同年より御直送ニ罷成候ニ付御蔵并御陣屋御番所等も被相建候御事、<sup>(45)</sup>

寛文四年に一旦は天領となつた信達両郡であるが、延宝七(一六七九)年六月二十六日、大和国郡山城主本多政長の家督を継いだ本多忠国がこの時改めて三万石を増加されて福島に転封の幕命をうけ、福島は本多氏の所領となり城米輸送は一旦中断された。本多氏は三年後の天和二(一六八二)年二月に播磨国姫路に転封となり、信達両郡は再び天領となるのであるが、この「勤功書上」によれば、荒浜御番所は信達両郡が再び天領となり、一時中断していた城米輸送を再開するために建てられたものであることがわかる。又、水沢・大坊木の両御番所についても、設置されたのがそれぞれ寛文五年・天和三年といずれも信達両郡が天領となつた翌年である。これらのことから、これら三つの御番所設置は、幕府の城米輸送に対する仙台藩の対応と考えられるのである。<sup>(47)</sup>これらの御番所の管轄範囲は、大坊木御番所については不明であるが、元禄四年「御城米方御条目」に、

一、御城米萬一破損有之節、新川口渡場より上ハ水澤より罷出首尾可仕候、同所より下川之分荒濱より首尾可申事、此旨荒濱御役人衆江も被仰渡候事、<sup>(48)</sup>

とある通り、水沢御番所が新川(現在の枝野川)より上流、荒浜御番所がその下流となつていた。

又、水沢・丸森・荒浜と名取郡玉崎(荒浜の上流約十二キロメートル・現宮城県岩沼市)には「御穀改所」が置かれた。御穀改所は、領内廻米の統制を強化し、家中米のみならず農民の余剰米をも含む専売制による買米の効果をあげるために密石取締、脱石防止の目的で藩境や領内の交通の要所に設置されたものである。<sup>(49)</sup>これらはいずれもいつ頃設置されたかは明らかでないが、これらの内、玉崎穀改所は常設でなかったらしく、寛政元(一七八九)年と同九(一七九八)年の二度廃止になっている。

文化十一(一八一四)年には穀改所が復活し、同十四(一八一七)年には玉崎渡辺家が自費で建物を建造している。玉崎穀改所が廃止されていた期間内は丸森穀改所が兼帯であり、玉崎・船肝入渡辺家がその職務の一部を代行した。<sup>(50)</sup>

御番所の支配下にあつて、阿武隈川の船船、高瀬船など川船を統制する「船肝入」は水沢・沼ノ上・玉崎に置かれた。水沢と沼ノ上については前章の通りであるが、玉崎では、信達両郡が本多領から再び天領となつた天和二(一六八二)年に渡辺家先祖半三郎が船肝入に任ぜられている。それは、渡辺家「勤功書上」の記事より明らかである。

一、 先祖 半 三 郎

但天和貳年船肝入并御城米方御用被仰渡、元禄五年帆御判肝入被仰渡、宝永六年迄兼役ニ奉勤仕候御事、

此年数拾八ヶ年<sup>(51)</sup>

これら船肝入の職務内容は、①船舟・高瀬船からの役代徴収、②新規

造船、造替、古損、減舟、遜舟などの許可、③破舟の際の手配、④各組間の争いの調停、⑤藩からの通達の伝達、⑥御用船の際の各船への使用命令等であつた。<sup>(52)</sup> その内、①の役代徴収については、渡辺家文書「先祖代々より永御用留」に

一、艀壹艘ニ付御役代何程御定有之候哉、可申上由被仰渡、未承知候、

右ハ御城米御運送ニ付御役代は不被召上候、御私領米・商人荷物積方仕候ニ付、艀壹艘ニ付三貫六拾三文ツ、上納仕罷在候、廿分一被下置候間引落拙者共手前より上納申上候、<sup>(53)</sup>

とあり、城米輸送に当たつた艀からは役代を徴収しない一方、私領米、商人荷物運送の艀からは役代を徴収しており、両者間には格差が設けられているのがわかる。管轄範囲は、新川より上流は水沢・沼ノ上の両肝入、下流は玉崎艀肝入の管轄であつた。<sup>(54)</sup>

この他に、輸送の城米を監視し、船の通行の安全を図る為、番所には「御川横目衆」があり、巡回して監視にあたつた。又、城米輸送中は丸森、川張、枝野（現宮城県角田市）、藤田、江尻（同）、玉崎（同）、藤場（現宮城県岩沼市）、荒浜等に「川番人」が置かれ、昼夜二人づつ輪番で見張りにあたつた。<sup>(55)</sup>

これらの舟運機構は、城米輸送のみならず、城米以外の私領米輸送や商荷物輸送にも活躍したが、本来これらは城米輸送統制の為に設けられたものとみてよいであろう。

仙台藩によって設けられたこれらの舟運機構の他に、幕府も水沢・沼ノ上・荒浜にそれぞれ陣屋を設けていた。城米が川下げされる時期にな

ると、代官所の手代衆が出張してくるのである。水沢には幕領川俣代官所、<sup>(56)</sup> 沼ノ上には信夫郡大森代官所、伊達郡桑折代官所、<sup>(57)</sup> 荒浜には信夫郡大森代官所、伊達郡川俣代官所、梁川代官所がそれぞれ置かれていた。<sup>(58)</sup>

こうした舟運機構の下で、城米輸送は厳重な規制の下、慎重に行われたようである。城米輸送についての規定は、現在寛文十一（一六七二）年の「福島領御城米御定書」<sup>(59)</sup>と元禄四（一六九一）年の「御城米方御条目」<sup>(60)</sup>の二つが残っている。前者は海上輸送について、後者は阿武隈川での輸送についてそれぞれ規定しているが、内容的にはどちらも輸送中の事故処理の手順・手続きに関する規定、舟頭、水主など乗組員の心得、沿岸諸港での城米取扱規定等である。

城米輸送における舟運機構や輸送の際の規定は、以上のようなものであつた。こうした機構や規定の下での城米輸送の実態については史料の制約等から明らかにならない所もあるが、ここでは過去の研究の成果のまとめも兼ねながら記していくことにする。

まず城米輸送の手順であるが、渡辺信一家文書「先祖代々より永御用留」に、

国領半兵衛様御代官所ニ罷成り御直廻シ被仰付候所、前例ニ而御城米可相廻候段右次郎兵衛六郎兵衛ニ被仰渡、艀御廻賃之儀ハ、水沢沼上御出役御手代衆より艀積立次第問屋立会を以積廻早速三分壹被渡下、帰舟次第戻送り指出候砌三分式被渡下運送仕候、<sup>(61)</sup>

とある通り、各代官所から水沢・沼ノ上及び荒浜の陣屋へ出張してきた代官の部下（手代衆）が水沢（ここでは治郎兵衛）、沼ノ上（同六郎兵衛）の艀肝入（＝御城米方問屋）に城米川下げに関する連絡、指示をする。

そこで各肝入は艀船の手配や航路の安全確認の為配下の村々へと継ぎ送りに指示を出し、城米積出しに立会った。輸送運賃の支払は三分の一を川下げ時に渡され、残り三分の二は積み下げて水沢・沼ノ上に戻ったところで渡すというものであった。<sup>(62)</sup>

又、城米を江戸へ廻漕する際の積み換えについては、「文化十二年御廻米拘仕方」<sup>(63)</sup>に、水沢・荒浜・寒風沢での積み換えの際の請払の手順に関する詳細な説明がある。まず、信達地方の諸河岸から小鵜飼船に積まれた米は、水沢・沼ノ上で艀船に積み換えられ、艀船で荒浜迄運ばれ、荒浜の蔵に入れられる。ここでは出役の浦役人が受け止める。更に蔵に入れた米は、小廻船（一五〇〜二三〇石程度を積む）に積まれ、日和を見て松島湾寒風沢（さふさふ）（現宮城県塩釜市）に廻送される。寒風沢には御米溜所があり、ここで俵検査をし、外海用の元船に積まれるのである。

信達両郡から積出される廻米仕法については、舟運開始以来廻米俵は主として貫目で行い、四斗俵に口米を概算で入れたが、減米のものもあり不同であった。そこで宝暦九（一七五九）年四月に廻米仕法を改正し、この入米不同を枿目制に改めた。

この仕法改正により、①規定升目を四斗二升とし、②升取人の増員を行い、③切石（不足米）弁米の制を設け、④欠米を明らかにした。このことは、貢米徴収をより精密化したもので、米の商品化を高めるに至った。<sup>(64)</sup>この廻米仕法によって、城米輸送は幕末迄続けられたようである。

最後に、このようにして輸送された城米の数をみてみると、元禄十四（一七〇一）年には九万俵（二俵四斗三升入とすると約三万八千七百石）であったのに対し、享保六（一七二一）年には三万二千俵（同約一万三

千七百六十石）、更に同十一（一七二六）年には約一万石に減少している。数量的にはこの三例しか明らかになっていないのであるが、天明以後には更に減少したものとみられている。<sup>(65)</sup>

#### (四) 仙台藩等の藩米輸送

ここでの「藩米輸送」とは、水沢・沼ノ上以北の仙台藩南部諸郡（南御郡伊具・刈田・柴田諸郡）における藩米の輸送を指す。南御郡から産出された年貢米その他の米は、阿武隈川沿岸の穀蔵に納められ、そこから荒浜若しくは寒風沢・牡鹿郡小淵浜（現宮城県牡鹿郡牡鹿町）から江戸に向け廻漕された。<sup>(66)</sup>

安永八年「風土記御用書出」によれば、阿武隈川沿岸には、藩の穀蔵が岩沼郷藤場に五棟、荒浜に十三棟、雑穀蔵が伊具郡尾山村に五棟、同館山村に五棟、城米蔵が同耕野村に一棟あった。<sup>(67)</sup>

これらの諸蔵のうち、岩沼・藤場蔵が中心的な穀蔵であり、その管理には玉崎艀肝入である渡辺氏があたっていた。そのことは、渡辺家の「勤功書上」にみえる。

一、名取藤場御本石并所々御囲籾御爲方川通藤場御蔵迄御川下之砌、右御積立御用も四分間屋御領内廻シ并他領出御仲帆四役御帆肝入兼役被仰渡置、右御積立申ハ藤場江出勤仕御積石艀舟以テ引渡御運賃又受拂仕候御事、<sup>(72)</sup>

桜井伸孝氏は、この藤場蔵に収納される藩米・雑穀を①領主が徴収した年貢米を各村々の責任において直接藤場蔵へ納めさせ、あとは何らかの方法で江戸へ廻漕するもの、②藤場蔵に収納したあとで商人に引渡す

方法をとるもの、③在郷町の米穀市場に出廻っている領主の地払米、或いは農民の余剰米を買い入れて江戸廻米のために一旦藤場蔵に収納したもの、の三つの形態に分類されている<sup>(72)</sup>。

次に掲げる史料はそのうちの藤場蔵で商人に引渡しした②の場合の一例である。

刑部知行高二百貫文侍御免地之内、伊具郡大内村・伊手村當御物成米貳百拾九石、大豆ハ拾壹石、金山町星屋傳蔵に現金に売渡し藤場舟場にて相渡し申筈に申合候、最御国江戸にて大文字や前金請取不申候、御代官宛見届之證状相出し申候、右舟場御蔵被借上候様に仕度、勿論丁文俵印にて、江戸為登仕度奉存候、以上、

正徳元年十二月

刑部家老 今村仁右衛門  
金山町 星屋 傳蔵<sup>(73)</sup>

これは、正徳元（一七一）年十二月、伊具郡金山郷の領主中島氏の年貢米二百九十石、大豆十一石を館下金山町の商人星屋伝蔵が仙台藩の蔵元大文字屋の買米前金で現金買いで買い取り、現物の米、大豆を藤場蔵で引渡されるという取引であり、大文字屋の指配で江戸へ出荷される迄の間、藤場穀蔵を一時借り受けたいと願ひ出たものである。

このようにして集荷された米穀類は、文化年間に藤場蔵から荒浜に川下げされたもので約一万石前後になっている<sup>(74)</sup>。

#### イ 米沢藩等の藩米輸送

ここまで述べてきた信達両郡からの城米や仙台藩南部諸郡（南御郡）

の藩米の他に、米沢藩や羽州村山地方の幕領・大名領からの江戸廻米も阿武隈川舟運により運搬された。

米沢藩では、自領の藩米並びに領地となった置賜屋代郷三万石の城米の江戸廻漕に阿武隈川を利用した。そのルートは、米沢から二井宿峠を越え湯原、関、下戸沢を経て小坂峠を越えて荒浜迄下る二井宿越えと、米沢から板谷峠を越えて福島に駄送され、同じくそこから阿武隈川を荒浜迄川下げされた板谷越えの二通りがあったが、やがて（時期不明）二井宿越えだけになった<sup>(75)</sup>。米沢藩では、これらの廻米輸送を行う為、藩独自に「御手舟」を用意し、福島に河岸（米沢河岸）並びに米蔵場を、水沢に陣屋を、荒浜に「御前金御蔵」並びに外洋船「天当船」三艘をそれぞれ置くなど独自の対応をしていた。

一方、羽州村山地方の大名領からは、笹谷峠を越えて玉崎迄駄送されて、玉崎から荒浜迄川下げされ、江戸に廻漕されることもあった。宝暦年間には戸田因幡守、明和元（一七〇四）年には松平主殿頭添地の物成米二千五百俵を廻米している。このように村山地方から不定期に阿武隈川經由で廻米が行われていた理由ははっきりしないが、従来の最上川下しの西廻り航路は遭難が多く、その負担は農民にかけられたため、農民から苦情が出て、それを考慮して東廻り海運に変更しようと試みたことがあったようである<sup>(76)</sup>。

文化四（一八〇七）年、松前藩主松前章広に、幕府より松前西蝦夷地一円を召上げられ、陸奥国伊達郡、常陸国信太郡、鹿島郡、河内郡、上野国甘楽郡、群馬郡の内に新地九〇〇石を宛行われたのであるが、それから文政四（一八二）年十二月に旧領に復する迄の十五年間、松前

氏は陸奥国伊達郡梁川村を拠点としていたのである。<sup>(80)</sup>この十五年の間に、松前藩が河武隈川を利用して江戸廻米を行っていたことは十分想像できるが、今回それを立証する資料は見つからなかった。従って、今のところは六〇〜七〇年後の調査に基づく前掲「河川調」の「梁川河岸ハ松前藩ノ貢米ヲ運漕セリ」という記事が、梁川から松前藩の江戸廻米が運び出されていた可能性を示す唯一の史料となっている。

以上が阿武隈川舟運を利用して廻米が行われた主な私領米であるが、私領米の特徴としては、独自に私領米輸送の為の組織を持っていた米沢藩の場合は別として、例えば不定期であった羽州村山地方の物成米等の場合、先程も触れたが、城米輸送に当たった艀は役代を免除されていたのに対し、これらの私領米は数量も少なく、商品に准ずるものとされたので、その輸送にあたった艀は、商人荷物にあたった艀と同様に役代を徴収されていた。<sup>(81)</sup>このように、阿武隈川舟運では、私領米が商人荷物と同列に扱われ、同じ米であっても、城米と私領米との間には格差が設けられていた。この事実は阿武隈川下流舟運が城米輸送中心のものであったことを強調するものとなっている。

以上の通り、阿武隈川下流の舟運は、信達両郡の城米輸送を中心として、仙台藩の本石米や米沢・羽州村山及び梁川松前各領等の私領米を含めた領主米輸送を軸に展開していったのである。

## (二) 商荷物輸送

このように、領主米の輸送を中心に発達した阿武隈川下流舟運であったが、その初期においても、領主米輸送の余力を利用して、商荷物の輸

送を行っていたようである。前述の元禄四（一六九一）年「御城米方御条目」にも、商人荷物に関する記述がある。<sup>(82)</sup>それによると、武士荷物（領主米をはじめとする武士に関する荷物全搬）と商人荷物がほぼ同時に水沢か沼上に着岸した際には、武士荷物より先に商人荷物を艀船に積み渡してはならないというものであり、この記述から城米輸送を中心とした領主的輸送を阻害しない程度の商荷物輸送が既に行われていたことがわかる。

そして、十八世紀後半〜十九世紀初頭に入ると、阿武隈川下流舟運にも変化がはじめ、商荷物輸送の比重が増し、特に下川舟区では艀船、高瀬船共にこうした商荷物輸送に積極的な姿勢を表したため、両者間で度々争いが起こっている。

例えば、寛政九（一七九七）年、伊達郡伏黒村の商人五兵衛が江戸で才田塩（瀬戸内海産の塩）を買入れ、荒浜迄廻漕し、阿武隈川を水沢迄溯行するため、荒浜の高瀬船五艘と契約し積登りさせようとしたところ、丸森艀船主方より二十駄以上の荷物は艀船で運ぶことになっており、最近高瀬船が勝手に荷物を積むため指支えがあると主張、これには荒浜高瀬船々主方も「是迄ハ当所高瀬船ニ而積登り来申候、勿論荒浜入津之諸荷物稀々ニも運送付仕候而ハ外々運送之荷物逆も無之、船持続相続可仕候様無御候間、」と反論し、紛争が起こっている。<sup>(83)</sup>このように、この時期になると増加する商荷物をめぐって艀船と高瀬船との間にトラブルが多発したのである。

そこで、本節では阿武隈川下流舟運における商荷物の動向をみることで、阿武隈川下流舟運でも商荷物の増加がみられるようになった



原因等について考察することとするが、商荷物の動向については、桜井伸孝氏が玉崎河岸の着岸荷物と積立荷物について、文化四（一八〇七）年と万延元（一八六〇）年という二つの時期を比較して述べておられるので、まずはそちらを簡単に見ていくことにしたい。

まず、阿武隈川を下ってきた着岸荷物についてみる。着岸荷物の総量は文化四年が一四五・一三駄、万延元年が二六三五・〇一駄となっており、文化四年から万延元年迄の間に八割強の増加がみられる。主な荷物の種類をみると、文化四年には菜種、紙、油粕、柿、大小豆、楮、こんにゃくといった農産未加工品、半加工品が一二〇〇駄余で全体の八割強を占めるのに対し、万延元年にはこれらの農産物は引き続き一一〇〇駄余と大きな量的変化は見られないが、着岸荷物全体に占める割合は四割強に激減している。これらの農産物は丸森・角田など、阿武隈川流域の伊具郡下の村々から出されたものが多い。これに対し、文化四年には殆んど見られなかった木綿・繰綿・古手・太物等の衣料品が万延元年には約八六〇駄と全体の三割強を占め、その他に茶や瀬戸物等も見られるようになっていく。これらの大部分は福島から出荷されて仙台の商人宛に送られているが、一部送主には会津や宇都宮の商人もいることからこれらの商品は福島で生産されたのではなく、江戸や上から送られてきたものと考えるのが妥当のようである。

次に、阿武隈川を溯ってゆく積立荷物についてみる。積立荷物の総量は文化四年が一四四・九七駄、万延元年が一四八五・一五六駄であり、この間に八割強増加した着岸荷物と異なり、文化四年と万延元年との間に量的変化はほとんど認められない。主の荷物の種類をみても、文

化四年・万延元年どちらも染藍（藍玉）が約七二〇〜七八〇駄で全体の半数前後、五十集物（魚類）が三〇〇〜三五〇駄で約二割強をそれぞれ占めており、両者間に認められる大きな変化は、文化四年にみられなかった油粕が万延元年には約二五〇駄と全体の二割強を占めるようになった程度である。これらは、いずれもすべて信達地方に向けて送られているのであるが、五十集物は別として、藍玉や油粕が信達地方に送られるようになったのは、この地方で養蚕業が発達したためと考えられる。

近世初期から生糸特産地であった信達地方では、はじめ蚕種・生糸・絹布がひとつの経営で生産されていたが、十八世紀中頃あたりからそれぞれの経営分化がはじまり、地域内での社会的分業が確立し、商品生産がますます深まっていたのである。仙台藩南部の阿武隈川流域もこのような動きの中に組み込まれていき、そこで生産された藍玉は福島盆地内の染色業者に売られて絹織物の染料として使われ、又、油粕は肥料として移入され、それぞれ蚕種特産地となっていた信達地方の生産体系の中に組み込まれていったものと考えられるのである。

それでは、この分析に基づいて阿武隈川下流の商荷物輸送についてまとめると、まず着岸荷物の場合、十九世紀初頭（文化四年）の時点では、領内農民の余業生産としての農産未加工品、半加工品がその領内という限られた範囲内で移動するのがみられるのみであり、多領からの商品の移入はみられなかった。しかし、幕末（万延元年）になると、十九世紀初頭にみられたような局地的な農民的商品流通に加えて江戸や上方といった中央市場から福島や会津・宇都宮等の商人を介して移入される、いわば中央市場に直結した商品がかなり見られるようになるのである。

一方の積立荷物の場合、全体の半数以上は信達地方での養蚕の発達によつて需要が発生したものであることから、養蚕業の発達が積立荷物の増加に大きな役割を果たしたということになる。

こうしてみると、阿武隈川下流において商荷物輸送が発達した原因は、一八世紀中頃から始まった二つの大きな社会的変化、即ち信達地方における蚕種業の発達に伴う社会的分業の発生並びに伊具地方での余業生産物の発生といった農業生産体系の変化と江戸や大坂等大都市の市場拡大に伴う商品流通体系の変化であらう。

そして、こうした社会的構造の変化により本来領主米輸送が中心であった阿武隈川下流舟運が、商荷物輸送という新たな性格を持つに至るのである。その商荷物輸送も、当初は農家の余業生産物が地域内で流通するにすぎなかったが、信達地方と仙台藩南部との間で領域間輸送が始まり、次第にその領域間輸送は領域を徐々に広げてゆき、やがて、江戸や上方等の市場拡大に伴い、信達地方や仙台藩とこれらの中央市場とを直結するようになるのである。

### 第三章 上流舟運の展開

阿武隈川上流舟運の開始迄の事情及びその過程については第一章で述べた通りである。そこで、本章では阿武隈川上流舟運の幾つかの問題点について考察してみようと思う。

まず、上流舟運で荷物が運ばれていたかについては、安政四（一八五八）年に荷物の種類毎の運賃を定め、それを記した史料があるので以下

に記しておく。

定

壹里ニ付

式匁五分九厘 諸荷物

式匁壹分八厘 米 塩

（中略）

一、くり綿 大嶋砂糖 笠荷 蠟荷

右者銀壹リニ付銀三匁壹分割

一、水油 酒 但是ハ四斗一駄割米塩運賃

一、木羽壹駄 但リニ付賃銀壹匁三分割

一、油から樽壹駄 但四斗入八本壹リニ付本五拾文割口錢拾六文

一、酒から樽一駄 但式斗入拾六本一本ニ付壹リ賃銀廿六割口錢八

文

一、御宰相様方荷物五駄持迄ハ無償御主人前壹リニ付銀壹匁ツ、可被候、<sup>(86)</sup>

これによると、米や塩のほか、くり綿、大嶋砂糖、笠荷、蠟荷、水油、酒、木羽等が運ばれていたことが推察できる。

これらの荷物のルートや動向については不明であるが、嘉永期の運船願に「関東水戸岩城筋より福島仙台迄ハ諸荷物積下ケ<sup>(87)</sup>という文言があることから、阿武隈川上流舟運開始の直接の動機は平潟から買入れる塩の便宜を図ることであったが、願主達は同時にこうした関東方面から福島・仙台方面への荷物の存在も意識していたと思われ、実際この下り荷物を川原田・明岡ら鬼生田迄川下げしたのであらう。

しかし、当初はこうした中央市場に直結した荷物で上流舟運を利用するものは少なかったようである。安政六（一八五九）年十月、明岡河岸茂惣平と鬼生田河岸逸作が塙代官所に提出した報告書にみえる「諸荷物之儀者関東筋より者少も相掛不申候、近村出之荷物少々運送仕候<sup>(88)</sup>」という文言がそれを示している。ところが、慶応元（一八六五）

年五月の報告では、「近來物価引揚奥州筋売荷駄送賃錢多分相掛、川路運漕弁理ニ付船積荷高追々相進ミ候<sup>(89)</sup>」となった。物価の上昇により、川原田・明岡ノ鬼生田間の荷物輸送を運賃の高い駄送から運賃の安い舟運に切り替えた荷主が多かったであろうが、このような動きにより、同区間を駄送される下り荷物は減少したものとみられ、宿駅方と運船方とのトラブルの原因となるのである。

元治二（一八六五）年には笹川・日出山・小原田・郡山・福島・日和田・高倉・本宮の八ヶ宿<sup>(90)</sup>が、翌慶応二（一八六六）年には信夫郡八丁目宿をはじめとする十二ヶ宿がそれぞれ運船反対の訴願を行っている<sup>(91)</sup>。その主な理由は、①鬼生田から陸揚して、牛つけて本宮に駄送されては、各宿場で駄賃稼が出来ない。②奥羽行の諸荷物が船積になつては片荷になつて近在の村々から駄賃稼の者が出なくなる。③宿場が衰退すれば公用の駄送が不可能になる、等というものであるが、駄送が無いことにより労役にあつている農民が苦渋しているといった点についても強調されている。

しかし、運船の便利さを知っている塙代官所ではこうした宿駅からの苦情には耳を貸さなかった。そこで、宿駅側は藩主に頼んで鬼生田から本宮宿への道筋の通行禁止を申し渡してもらったので、通船は休止せざ

るを得なくなつた<sup>(93)</sup>。

こうした中で元願人の鬼生田村逸作らは、明治元（一八六八）年十一月、再び通船願を出すのであるが、その冒頭で、通船開始から休止迄の一連の経緯が述べられているので、以下に記しておく。

乍恐以書付奉申上候、

一、奥州阿武隈川之義者福島より仙台迄之処元過船有之運送仕弁理宜敷、且又第一日甲之塩常州平瀧浜より買入俵数凡廿万俵程山坂難所牛馬ヲ以運送仕候得者多分高値ニ相成一同難渋仕候、其外東京より多下り荷物有之候間、為御国恩白川より福島迄之間過船御取開ニ相成候様奉願上、去嘉永四亥年中川筋通り村々五十四ヶ村と談事故障相解候ニ付、其翌子年中塙陣屋大竹左馬太郎様御勤役中江戸御勘定奉行石河土佐守様御指出ニ相成、其後安政二卯年中御下知済ニ相成過船荷船方仕罷有候処、元二本松領笹川宿より高倉迄七ヶ宿之間最初故障無之書面上置候得共、内外故障出来候迎通船之諸荷物川下を宿々荷請等一切不仕、依而其後相休ミ致候処、荷主才料之者追々罷越難渋之趣申聞候ニ付、又々去丑年中二本松領故障之村々七ヶ宿、本宮宿より八丁目迄之間六ヶ宿<sup>(94)</sup>拾三ヶ宿御奉行所江御呼出ニ相成故障之有無御尋ニ相成候処、右之筋柄不相立通船之諸荷物無指支請繼可致旨被仰渡、仍而其後通船願人共諸荷物通送仕候心得ニ而最初之川下を継宿又者村々共申談事候処、未夕故障相解ニ不相成、諸荷物之分請繼致、差控河岸場より牛馬ニ而運送致候而も二本松領分之義者休泊共ニ不相成旨申聞候付、其後も致方無御座通船相休ミ居申候、此末通船ニ相成候心得左ニ奉申上候、

こうした一連の係争について宿方、通船方双方の言い分にみられる傾向をみてみると、宿方は、通船開始による駄送荷物の減少によって宿場の農民や旅籠等が困窮し、領主的輸送に障害が出ることを理由として通船中止を要求しているのに対し、通船方は、通船が停止すると荷主は駄送により高い運賃を支払わなければならないことを理由に、宿方との和解を主張している。つまり、通船方は利用者の立場に立つて和解を主張するのであるが、宿方の主張は、運賃が安く大量輸送に向く通船が行われている限り荷物はそちらに流れてしまうため、旅籠や農民の困窮という内部事情の悪化を理由として、代官所若しくは藩主に通船停止を命じてもらうという強硬なものにならないのである。

尚、上流における領主米輸送については、「河川調」に、

又、上流須賀川二本松間ノ運輸ハ通常貨物ノミニリシモ、明治三年ヨリ同四年迄上納米回漕に従事セリト云フ、

とあり、明治四（一八七一）に白河県から須賀川河岸より阿武隈川舟運を利用して年貢が東京に廻漕されたことを示す史料もあること<sup>(95)</sup>から、この「河川調」の記事は誤りないものと思われるが、このような領主米輸送が上流舟運全体に占める比重は、下流と異なりごく小さいものであっただろう。

以上、上流の舟運についてみてきたが、上流舟運が開始された直接の契機は、常州平潟から買入れる塩の輸送の利便性を向上させるということとであったのだが、その他に中央市場に直結した商荷物輸送も意識しており、後にこうした商荷物をめぐって従来からこれらの荷物を輸送してきた宿方とのトラブルが起こるのである。

従って、阿武隈川上流の舟運は、下流のように領主米輸送のためではなく、当初から日常物資や中央市場に直結した商荷物の輸送を目的としたものであったといえるよう。

#### おわりに

ここまで、阿武隈川の上・下流それぞれの舟運について、その開始並びに展開について述べてきたが、本稿をまとめるに先立って、近世交通運輸の展開の概要を押さえておきたい。

近世における物資の移動は、まず領主米の運搬の必要からはじまった。幕藩領主の財政は、年貢米を主に江戸・上方で換金し、取得した貨幣を以て手工業製品の購入のため再び都市に投入することで完結した。<sup>(96)</sup>そして、こうした財政体系を構築する為、各幕藩領主はまず年貢米を江戸・上方へ送らなければならず、そこで海運及び河川舟運が利用されるようになったのである。（河川舟運のない場合は、街道筋での宿継輸送がとられた。）<sup>(97)</sup>幕藩権力の水運支配は単なる統制にとどまらず、水運機構や水運施設等の創設に及んだ。

一方、農業に目を向けてみると、そもそも最初は農民自給用に作られた野菜・衣料原料・嗜好品等の消費余剰部分や、旧来公事・小物成として物納させられたものの余剰品が販売されるようになり、その販売量が多くなると共に、はじめから販売を目的とした栽培に変わっていったのである。こうした動きは、まず城下町、宿場・港灣・門前町等の周囲といった狭い範囲で始まるのだが、次第にこうした商業的農業が発展する

につれ、商品としての農産物の流通範囲が広がり、そこに新たな運輸機関の整備を必要とするのである<sup>(98)</sup>。

又、近世中期になると、東廻・西廻海運の確立による全国的な輸送網の成立を前提に、三都（江戸・大阪・京都）を集積地とする全国市場の形成をみるようになる。そして、これらの諸商品は、絹、紅花等飛脚取扱品を除いて殆んど廻船で輸送された<sup>(99)</sup>。十八世紀末～十九世紀前半になると、こうした性格は更に強まり、中央市場と直結した商荷物の出現が交通運輸（特に水運）の性格に変化をもたらしてくるのである。

そして、このように商荷物輸送が発達すると、従来から領主的輸送を担当し、公用の余暇で駄賃稼ぎをしてきた交通機関（特権機関）と、商荷物の輸送にあたるべく新たに誕生した交通機関（新興機関）との間に抗争が生じるようになってくる。つまり、公用の余暇を駄賃稼ぎする運輸機関の輸送能力が狭隘になると共に、公用を公役として無賃で、あるいは低価格でつとめるために一般商品に高い運賃を要求する特権機関に代わって、安く確実にして迅速な運輸を要求する商品の要求が新興機関を呼びおこすことになる。そこで新興機関は商品の低運賃への要求を、又特権機関は領主の庇護をそれぞれ背後に持つて必然的に衝突することになるのである<sup>(100)</sup>。

近世の交通運輸の展開については以上のようなことが言えると思う。そこで、これをうけて、最後に阿武隈川舟運の展開過程を大まかにまとめていくこととする。

阿武隈川舟運は、まず下流において近世初頭に仙台藩の輸送に利用されたのを皮切りに、寛文四（一六六四）年、信達両郡が天領となつてか

らは、両郡より産出される城米が輸送されるようになり、それに伴つて主に仙台藩の手によつて舟運機構が整備された。又、これら以外にも、米沢藩は城米輸送とは独立した自らの私領米及び預地の城米を輸送する為の舟運機構を整備して江戸廻米にあたつていたし、羽州村山地方の大名領からの廻米が阿武隈川経由で運ばれることもあった。下流においては、このような領主米輸送を主体として幕末迄推移したものとみられる。ところが十八世紀末から十九世紀初頭にかけて阿武隈川下流でも商荷物の割合が増し、主に城米を輸送し、その余暇で商荷物の輸送にあたつていた艀船と、主に商荷物の輸送に従事していた高瀬船とが共に積極的

にこれらの商荷物に進出していくようになり、特権機関の艀船と新興機関の高瀬船との間に係争が生ずるようになる。

下流における商荷物は、十九世紀初頭には流域内農村の余業生産物が領内を流通するのみであつたが、幕末になると、中央市場と直結した商荷物が多数みられるようになる。

一方、上流では、滝や岩場が多く仲々通船の便をみなかつたが、幕末近くになつて庄屋・百姓により通船願が出され、安政三（一八五六）年川原田～鬼生田間において通船が開始された。この通船の第一の目的は、常州平潟から買入れる米の輸送の便宜を図る為であつたが関東筋からの商荷物の輸送も見込んでおり、実際、物価の上昇と共に、駄送から運賃が安くて済む舟運に切り換えた荷主が多かつたようであり、舟運を利用した商荷物は増加したが、その分駄送荷物が減少したらしく、ここでも特権機関と新興機関の対立が生ずるのである。舟運開始以前から領主的輸送を始めとする輸送を引き受けてきた特権機関である宿駅が新興機

関である舟運の繁昌により存亡がかかわるとして、二度に亘って通船中止を代官所・領主に願い出たのである。その結果、宿駅側の言い分が領主に受け入れられ、上流舟運は暫くの間中止さざるを得なくなり、明治維新を迎えるのである。

ここで注意すべきは、上流舟運と幕末の下流舟運のどちらも中央市場に直結した商荷物輸送の比重が高いことであるが、この両舟運に共通の特徴が、幕末期の交通運輸一般のそれに一致するものであることは言う迄もない。

以上、阿武隈川上、下流それぞれの舟運の開始理由及びその展開過程を追うことにより、近世の交通運輸の性質の変化を見ることができたが、本論では、こうした近世の交通運輸全般の中に阿武隈川舟運をどのように位置付けるかという考察ができなかった。この点をはじめとして、本論は今後に残った課題を残したが、それらについては、稿を改めて論じさせていた、だくことにしたい。

## 参考文献

- 「明治二十〜二十六年阿武隈川流域河川調」(福島県庁文書、福島県歴史資料館蔵)
- 「安永六年弁才天御宮再建立勸化帳」(安斎直巳家文書、福島県歴史資料館蔵)
- 荻生徂徠『妙音廟記』(『信達一統志』)
- 新井白石『奥羽海運記』(『新井白石全集』三)
- 「伊達家文書 二」(『大日本古文書、家わけ第三』)

○宮城県史編集委員会『宮城県史5』(地誌、交通史)

○宮城県史編集委員会『宮城県史23』

○宮城県史編集委員会『宮城県史24』

※宮城県史23・24 風土記

○宮城県史編集委員会『宮城県史31』(史料集II)

○宮城県史編集委員会『宮城県史10上』(近世資料3)

○丸森町史編さん委員会『丸森町史 資料編』

○梁川町史編集委員会『梁川町史7』

○福島市史編集委員会『福島市史2』

○矢吹町史編集委員会『矢吹町史3』

○松前町史編集室『松前町史通説編、第一巻下』

○藩政史研究会編『藩制成立史の総合研究 米沢藩』(吉川弘文館 昭和三八年)

三八年)

○古田良一『東廻海運及び西廻海運の研究』(東北帝大奥羽史料調査部、昭和一七年)

昭和一七年)

○古田良一『河村瑞賢』(人物叢書 吉川弘文館、昭和三九年)

○古島敏雄『江戸時代の商品流通と交通』(御茶の水書房、昭和二六年)

○渡辺信夫『街道と水運』(『岩波講座 日本歴史 一〇』昭和五〇年)

○庄司吉之助『近世阿武隈川における舟運の発達』(『商学論集』第三十

一卷第三号 昭和三七年)

○桜井伸孝『阿武隈川の水運』(『歴史』二七号 昭和三九年)

○大塚徳郎『阿武隈川下流の水運』(『歴史』三〇、三十一号 昭和四〇年)

※桜井・大塚両氏の前掲論文は、東北史学会編『東北水運史の研究』

(嚴南堂書店 昭和四一年) 所収

○桜井伸孝「阿武隈川の舟運について」(『宮城の研究』5、清文堂出版、昭和五八年)

## 註

- (1) 福島県庁文書、福島県歴史資料館蔵
- (2) 藩政史研究会編『藩政成立史の総合研究、米沢藩』三三三頁〜三四四頁
- (3) 安斎直巳家文書、福島県歴史資料館蔵
- (4) 『信達一統志』所収
- (5) 『伊達家文書 二』(『大日本文書 家わけ第三』一八七頁〜二〇四頁)
- (6) 桜井伸孝「阿武隈川の舟運について」二九〇頁
- (7) 『伊達家文書 二』二〇四頁〜二〇六頁
- (8) 『宮城県史 二二』四〇一頁〜四〇二頁
- (9) 前同書 四〇一頁
- (10) 『丸森町史 資料編』七七二頁
- (11) 米沢市史資料、第七号より
- (12) 『宮城県史 五』六三三頁
- (13) 古田良一『河村瑞賢』二二頁
- (14) 新井白石『奥羽海運記』(『新井白石全集、三』五九三頁)
- (15) 前同書 五九四頁
- (16) 前同書 五九四頁

- (17) 安田初雄「近世の阿武隈川の水路絵図に就いて」(『東北福祉大学紀要』第五卷第二号、昭和五五年) 九五頁
- (18) 安田氏前掲論文 九五頁〜一〇三頁
- (19) 『奥羽海運記』五九六頁
- (20) 渡辺信夫「街道と水運」三二〇頁〜三二二頁
- (21) 古田良一『東廻海運及び西廻海運の研究』二二頁、『河村瑞賢』二頁、『宮城県史 五』六〇六頁
- (22) 安田初雄「阿武隈川の水運に関する二・三の問題」(『東北福祉大学紀要』第四卷第二号、昭和五五年) 六九頁
- (23) 『矢吹町史 三』一四五頁〜一四六頁
- (24) 前同書 一四八頁〜一四九頁
- (25) 前同書 一四六頁〜一四七頁
- (26) 前同書 一五八頁〜一五九頁
- (27) 前同書 一六一頁
- (28) 前同書 一四九頁〜一五〇頁
- (29) 前同書 一五〇頁
- (30) 前同書 一五〇頁〜一五一頁
- (31) 前同書 一五一頁
- (32) 前同書 一五二頁〜一五三頁
- (33) 前同書 一五三頁〜一五五頁
- (34) 前同書 一七一頁
- (35) 『福島県史 一〇上』一一六〇頁〜一一六一頁
- (36) 前同書 一一六三頁

- (37) 『矢吹町史 三』一七八頁
- (38) 『福島県史 一〇上』一一八〇頁
- (39) 『矢吹町史 三』二〇四頁～二〇五頁
- (40) 安田初雄「阿武隈川の水運に関する二・三の問題」七二頁
- (41) 渡辺信夫「街道と水運」三二六頁～三二九頁
- (42) 『宮城県史 二三』五七五頁
- (43) 『丸森町史 資料編』五〇三頁
- (44) 『宮城県史 二四』二八頁～二九頁
- (45) 『宮城県史 五』六三三頁
- (46) 『福島市史 二』二四一頁～二五三頁
- (47) 桜井伸孝「阿武隈川の水運について」二九六頁
- (48) 『宮城県史 三一』六四一頁
- (49) 桜井氏前掲論文 二九七頁
- (50) 「玉崎御役所被相揚候ニ付諸達并下知留」(『宮城県史 三一』六一四頁～六一三頁)、大塚徳郎「阿武隈川下流の水運」(『東北水運史の研究』一五一頁
- (51) 「玉崎・渡辺家文書目録」所収
- (52) 大塚氏前掲論文 一五一頁～一五二頁
- (53) 『梁川町史 七』六一三頁
- (54) 桜井氏前掲論文 二九八頁～二九九頁
- (55) 大塚氏前掲論文 一五二頁
- (56) 『宮城県史 二三』五七五頁
- (57) 『丸森町史 資料編』五〇三頁

- (58) 『宮城県史 二四』二八頁～二九頁
- (59) 『梁川町史 七』五七五頁～五九六頁
- (60) 『宮城県史 三一』六四〇頁～六四二頁
- (61) 『梁川町史 七』五九四頁～五九五頁
- (62) 桜井氏前掲論文 三〇〇頁
- (63) 『梁川町史 七』六二一頁～六二四頁
- (64) 庄司吉之助「近世阿武隈川における舟運の発達」四九頁～五四頁
- (65) 大塚氏前掲論文 一五六頁、桜井氏前掲論文 三〇〇頁～三〇一頁
- (66) 桜井氏前掲論文 三〇二頁
- (67) 『宮城県史 二四』一〇九頁
- (68) 前同書 三二頁
- (69) 『宮城県史 二三』五二〇頁
- (70) 前同書 六六四頁～六六五頁
- (71) 『丸森町史 資料編』五〇三頁
- (72) 桜井氏前掲論文、三〇三頁
- (73) 「藤場舟場御借下願」(『丸森町史 資料編』二七三頁)
- (74) 桜井伸孝「阿武隈川の水運」(『東北水運史の研究』一六四頁)
- (75) 長井政太郎「置賜屋代郷の廻米輸送に就いて」(『東北水運史の研究』一一一頁～一一七頁)、桜井伸孝「阿武隈川の水運について」三〇五頁
- (76) 『宮城県史 二三』五七五頁
- (77) 『宮城県史 二四』三二頁



- (78) 前同書 二九頁
- (79) 桜井氏前掲論文 三〇五頁～三〇六頁
- (80) 『松前町史通説編、第一巻下』一四四頁・一七〇頁
- (81) 大塚氏前掲論文 一五八頁
- (82) 『宮城県史 三一』六四一頁
- (83) 『梁川町史、七』六四五頁～六四六頁
- (84) 桜井伸孝「阿武隈川の水運」一六六頁～一七二頁(三、「阿武隈川の商人荷物」)
- (85) 山田舜「信達地方の蚕種業」(『日本産業史大系三、東北編』東大出版会、昭和三五年)七三頁～八〇頁
- (86) 『矢吹町史 三』一八〇頁～一八一頁
- (87) 前同書 一四八頁
- (88) 『福島県史 一〇上』一一六頁
- (89) 前同書 一一六七頁
- (90) 前同書 一一七〇頁
- (91) 前同書 一一七四頁～一一七四頁
- (92) 庄司氏前掲論文 八九頁九三頁
- (93) 安田初雄「阿武隈川の水運に関する二・三の問題」七四頁
- (94) 『福島県史 一〇上』一一七九頁～一一八〇頁
- (95) 前同書 一一四七頁～一一四八頁
- (96) 渡辺信夫「街道と水運」三一五頁
- (97) 古島敏雄「江戸時代の商品流通と交通」二七頁
- (98) 古島氏前掲書 三一頁～三八頁

- (99) 渡辺信夫「街道と水運」三二八頁
- (100) 古島氏前掲書 三九頁～四三頁

(宮城県泉松陵高校教諭)

付記 本稿は、平成二年度に弘前大学人文学部(長谷川成一教授)に提出した卒業論文の一部を加筆・修正したものである。