

よこ                      ひま                      あき                      お  
横                      山                      昭                      男

学位の種類      文      学      博      士  
 学位記番号      文      第      39      号  
 学位授与年月日      昭和56年      3月19日  
 学位授与の要件      学位規則第5条第2項該当

学位論文題目      近世河川水運史の研究  
 一最上川水運の歴史的展開を中心として一

論文審査委員      (主査)  
                                  教授 渡   辺   信   夫      教授 関                      晃  
    教授 芹   沢   長   介  
    教授 源                      了   圓

論 文 内 容 の 要 旨

1. 近世河川水運史研究の意義と課題

日本の近世社会（幕藩社会）は、村と町を分離して農民を市場から遮断し、一方城下町を建設して武士を集住させるという基本的な社会形態をもって成立した。したがって町には米の消費市場を必要とし、農村へは非需給物資を供給するという一定の商品流通は、幕藩社会の成立にとってすでに不可欠の条件となっている。このことは、幕領と諸大名領との関係についてみれば、統一権力が掌握する中央市場（三都）に対し、諸大名の年貢米・特産物の輸送・販売が、全国的ルートで、定期的に行われ、同時に一定の民間の全国的な商品流通の発達、幕藩体制確立の主要な条件となっていたのである。

近代以前においては、大量の米およびその他の重量物資を運搬する手段として、河海の水運が重要な役割を果している。日本の海運は、すでに対外貿易として、室町時代以後とくはその発達をみたが、近世以後は鎖国により、もっぱら沿岸航路に限られた。しかし17世紀前期には、江戸と大阪間に菱垣廻船・樽廻船がその航路を開き、後期の寛文末年には、東西廻航路の開発と整備が行われたことは周知の通りである。

このような海運の発達と、全国市場の展開は、各地の大小河川の水運の画期的な発達と結

びついていたともいえよう。沿岸航路の海運は大阪と江戸を全国の拠点として、さらに各地の要港と連絡したが、その要港は多く、その地方の大きな河川の河口に発達し、その流域における物資の集散地となっている。近世以前の河川の水運としての利用は、その流域の支配が分断的であり、全国的な市場の未発達さから、上流から下流まで一貫して就航する通船はほとんどみられなかった。それが近世になって、幕府権力のもとに統一的な流通機構ができたことにより、とくに河川水運は、物資輸送の唯一の内陸運輸の機関としての役割を担うことになったのである。

山岳の多い日本の河川は、一般に短く急流であるが、先にみた近世社会の体制のもとで、海運と内陸の盆地、または内陸の盆地間を結ぶ輸送路として、これが最大限に利用され、また発達する必要性をもっていた。日本史上、河川舟運がもっとも発達したのは近世である。それ故に、近世の経済制度、とくに商品流通の構造と特質を明らかにする上で、その一環としての河川運輸の性格を、社会体制との関連で究明することは、重要な意義をもっているといわなければならない。

わが国の河川水運史の研究は、交通史研究の一分野として、広くは社会経済史の一部門としての研究史をもっているが、陸上交通にくらべ、その研究成果も少く、また比較的新しい分野の一つであるといえよう。

まずその本格的な研究がはじまるのは1930年代であるが、その代表的なものに、黒羽兵次郎氏の淀川交通の研究、大山敷太郎氏の富士川舟運の研究がある。それらは、舟運の起源、船仲間やその運営に関する諸制度の推移を中心に考察した先駆的な業績であった。この頃東北の最上川水運についても、阿部正己氏や長井政太郎氏の一連の研究があり、とくに長井氏は、歴史地理学の立場から、舟着場の歴史的変遷や輸送物資について、精力的な調査と発表を行っている。

第二次大戦後、日本の近世史研究は、とくに社会経済史的研究の面で著しい発展と成果をみたが、河川水運についても、いくつかのすぐれた成果が発表された。例えば、古島敏雄著『江戸時代の商品流通と交通』をはじめ、遠藤進之助氏の北上川水運、関順也氏の木津川舟運に関する研究などである。ここでは、領主的・特権的な輸送機関—船仲間に対して、中期以後、商品生産の発展を背景に、商品輸送の自由を求めて台頭した新しい担い手—船持層をとりあげ、舟運機構の変質を問題としている。つまり戦後の研究で明らかにされた農村史や産業史の成果との関連の中で、水運史の問題も論じられたのである。

河川水運史の研究がさらに飛躍的な発展をみたのは、1960年頃以後で、時期区分の問題意識を入れた個別研究が多くなったこととも関連している。それは、領主権力と直接生産者層とを媒介し、それらの問題を有機的に、あるいは総体として問題とする分析の方法として、

とくに商品流通の研究が学界でも多く問題とされたこととも通じていた。東北では、最上川・北上川・阿武隈川、関東では利根川、濃尾の揖斐川・木曾川・幾内の淀川・大和川・中国の高梁川、九州の遠賀川などが主な研究対象となっている。とくに東北、関東の河川水運の研究が多いのは、地理的条件からくる輸送機能の重要性と同時に流域の経済的発展との関わりを、比較的くわしく跡づけることが可能であるという諸要素の存在にあったといえよう。

もちろん問題は多岐にわたる。中・後期の船仲間の動態、河岸商人の存在形態、河岸構造および水運統制などの諸問題を、それぞれの河川のおかれた諸条件、経済的位置を検討された多くの成果がみられる。しかし初期の水運の成立期については、史料的な制約もあって、研究成果が少い。この点は、水運史研究の方法的な問題とも関連があると思われる。

河川水運史の研究を一応なりとも体系的に把握するには、理論的にも実証的にも未だ多くの問題をもっているといわざるをえない。

そこで私は本研究をはじめるときに、河川水運史研究の主要な課題としておよそ次のようなテーマを設定した。つまり、領主的輸送体制、商品流通の発展と水運機構の変化、船持および船頭・水主の存在形態、および河岸商人、河岸市場の分析などである。これらが直接本論の章節の主題ではないが、これらが、初期、中・後期あるいは舟運体制の解体の過程でどのような事情のもとにいかに変化したかを、実態に即して、一貫して追求しようとしたのである。

## 2. 本論文の構成（節以下の項目は省略）

### 序章 近世河川水運史の研究と課題

- 1 近世の商品流通と河川水運
- 2 河川水運史の諸研究
- 3 東北河川水運史の概観

### 第一章 近世海運の発達と河川水運の成立

- 第一節 近世初期西廻海運の発達
- 第二節 近世最上川水運の成立
- 第三節 元禄・正徳期における最上川水運の展開

### 第二章 近世中期における水運の発展と商品流通

- 第一節 最上川船差配役制の成立と展開
- 第二節 宝暦・天明期における川船差配役制の再編

### 第三章 幕府「直差配」制の展開と舟運体制の再編

- 第一節 寛政4年幕府「直差配」制の成立

第二節 川船持惣代の分裂とその背景

第三節 天保期における舟運体制の再編

第四章 舟運体制の崩壊

第一節 天保～幕末期の河岸紛争

第二節 舟運体制崩壊の諸要因

第三節 維新政府の東京廻米策と舟運制の解体

第五章 近世後期における河岸問屋経営の構造

第一節 河岸問屋の経営形態1)―二藤部家の場合―

第二節 河岸問屋の経営形態2)―高桑家の場合―

終章

### 3. 本論文の要旨

以上の各章では、最上川水運を事例として、近世における河川水運の成立から解体にいたる展開過程を、幕藩制下における商品流通の発展と変化との関連の中で明らかにしたつもりである。河川水運の機構・統制の在り方およびその変化の様相は、流域の支配形態や特産物の流通の仕方によっても様ではない。しかしそれらが、商品流通の発展・変化と深い関連をもつことはいうまでもなく、輸送物資の大半を占める河川水運の発展の在り方とその変化を究明することは、流域全体の商品流通、あるいは経済構造を考える場合にも、重要な分析視角の一つであるといわなければならない。

ここで主として分析の対象とした最上川は、九州の球磨川、東海の富士川とともに、古来日本三大急流の一つに数えられてきた。近世のはじめ、その流域のほとんどは、戦国大名の流れをくむ山形藩最上氏の支配するところであったが、元和8年（1622）最上氏改易以後は、幕領・諸藩領（城附領・飛地領など）が、分轄・錯綜して支配するところとなっている。流域の特産物は、米・大小豆のほか、紅花・青苧などが主たるものであるが、中流部にあたる村山地方は、中期以後、紅花生産を中心とする商業的農業が発達し、後期においては、農民層の分解も進み、質地地主の形成も一般に進んだ地域として知られている。上流では置賜盆地の中心を流れ、中流では村山平野を貫流し、下流では庄内平野を横断して河口酒田で日本海に注ぐ最上川は、これらの地域の物資移動の大動脈として発達したのである。酒田は、寛文期に整備された西廻航路の起点ともいわれた。この最上川水運の輸送形態も、その流域の所領形態に規定されて、幕藩制的な輸送秩序がみられ、その動揺も、時代を反映する状態を呈したことは、河川水運の展開の一つの典型としてみることもできると思われる。

近世における河川水運は、幕藩制的全国市場の形成とともに著しい発達をみた。そこで、

最上川水運は、近世初期の西廻海運の発達と密接な関係をもっている。第一章では、西廻海運の発達とその幕府による整備過程を、近世初頭の廻船問屋一北国船と西国船進出の問題、北国諸藩の一つである庄内藩の廻米の状態、および河村瑞賢による寛文末年の海運整備の意義についてとりあげた。概括的ではあるが、寛永期以後における西廻海運の発達の実態およびその条件と、寛永期における海運整備期の問題とを、幕藩制的全国市場の確立過程の一環として論じたものである。

これを最上川水運の発達との関係でみると、舟運機構が成立するのは寛永～慶安年間で、この時期に、河岸体制および輸送秩序の原型が成立したことが知られる。内陸諸藩の年貢米が、大阪および江戸廻米を原則とし、またそれを恒常的に実現するためには、海運とともに河川運輸体制が整わなければならない。寛永期にすでに蔵米を土方で販売する例は多くなるが、寛文年間に至り、幕領貢米（城米）の江戸廻米が整備されたことによって、それが画期的な発展をみたことを明らかにした。

河川運輸は、幕領および諸藩の廻米を中心とする領主的輸送機構として成立したことはいうまでもないが、やがてそれに伴い、いわゆる商人荷物が、上方・瀬戸内と全国各地、とくに内陸の諸地域との間に、盛んに流通されるようになって急激な発展をみた。それが城下町以外の地方にも、いわゆる「元禄の繁栄」を現出し、多くの経済的文化的拠点を作りだしている。そこで第三節では、まず元禄・正徳期の最上川輸送物資と酒田港の移出入物資を検討し、全国市場の展開を量的な面から明らかにした。この時期の輸送物資は、領主荷物を中心として、近世期最大の量に達したとみられ、川船数も、江戸期の中で最高を記録している。河川が輸送量の上で、元禄前後がもっとも発達したというのは、それが、幕藩制的全国市場を保つ上での領主的輸送機関として、いかに重要な役割を占めていたかを示すものであり、またその完成をも意味しているといえよう。

米沢藩の御用商人西村久左衛門によって、置賜盆地の咽喉部にあたる黒滝が開削され、上流から中・下流部への舟運が可能となったのも、元禄7年（1694）である。中継河岸として発展した典型的な「町」として大石田があげられるが、そこがいわゆる元禄期商人の活動の舞台となった。ここでやや具体的にとりあげたのは、大石田に隣接する宿場町尾花沢の豪商鈴木家であるが、その発展の基盤は、周辺農村への利貸関係、流域の在町商人とくに大石田河岸商人との金融・取引を通しての隔地間商業、および大名貸あるいは江戸蔵宿などの多方面にわたる。まさにこの期の代表的な地方商人の性格および遠隔地商業の在り方をみることが出来る。

元禄期における商品流通の画期的な発展の中で、新規商人の台頭もめざましく、それが、川船輸送の上でも種々の紛争を引き起している。第二章は、近世中期における川船差配役を

めぐる問題を検討したものである。享保期にいたって、それまでの舟運機構およびその統制は一つの行き詰りをみせた。それは、河岸として独占的な発展をみている大石田と上郷商人の対抗となってあらわれ、その結果、享保8年（1723）、最上川船差配役は、上郷の大庄屋層および豪商の手に帰し、また上郷には、新しく寺津・本楯が、河岸として認められたのである。このことは、河川舟運の発展と関係流域の拡大を示すものであるが、しかし最上船の絶対数は、その後減少の傾向をたどっている。

その後、川船差配役の地位をめぐる争いがくりかえされ、宝暦10年（1760）以後は、年季請負、冥加金入札制が採用された。この制度は、寛政初年まで続けられたが、種々の混乱を巻き起している。この時期の農民的な商品流通の発展が、物資輸送の大動脈たる河川舟運にどのような変化を与えたのかをみることは重要な視点である。天明元年（1781）にはじまる郡内市場統制のための「郡中議定」は、大庄屋・豪農層を中心に結ばれたが、川船差配役もその一環としての役割を担っている。しかしこの川船差配役制は、一定の商品流通の発展のもとに展開したが、他方領主的対応の一端を担うものでもあったので、蔵米輸送の商人荷物に対する相対的増減に左右され、商荷輸送の統制強化によって、結局行き詰る性格をもっていた。この時期の船持にとっても同様の影響を与え、公認の艀船の数はさらに減少し、いわゆる最上川船差配役制は廃止されるのである。

第三章では、これらの行き詰りがその後どのように展開し、これに対して、どのような舟運体制の建直し策がはかられたかをみた。その画期的な改革は、寛政期と天保期にみることがができる。寛政4年（1792）、最上川船の差配は、大石田川舟役所の設置によって幕府「直差配」となった。これは直接的には、これまでの請負差配役制下において、実質的な川船の差配を行ってきた船世話役に対して、最上船持、船頭および荷主商人がその不正を指摘し、要求していたものである。川舟役所はまず、幕府、諸藩の廻米輸送の強化のために、例えば五人乗船など大型船の造り替えを命じ、輸送力の維持と強化にあたったことはいうまでもない。しかし同時に、川船差配は、川舟役所に付属して新たに設けられた川舟会所によって運営され、その代表は舟方惣代である。惣代は総船持を代表する点で、船持層にとってはもちろん、荷主商人にとっても、輸送の公平を図るという立場をもっていた。

寛政の仕法改正によって、領主層の企画した輸送力やその輸送秩序も一時回復をみたが、やがて船持間の対立を生み、二人制あるいは六人制などの仮惣代が長い間続き、それは河岸内部の分裂をも示していた。このことは、領主的輸送体制の一つの危機であり、問題は仮惣代の不正摘発となって起っているが、その背景には、化政期の農民的な商品流通の発展があったとみるべきであろう。つまり、輸送体制の担い手である最上船持経営の困窮の直接的な原因は、商人荷物川下し量の減少、私船（小鷄飼船）の進出および藩手船の建造であった。こ

れに対して、河川輸送の維持、発展をはかる船持層および河岸問屋は、天保年間前期に、船株制の設定と大石田河岸荷問屋仲間を結成している。いずれも定数を設け、船株は、株数に応じて輸送力を負担すれば、全体として輸送力を減ずることはなく、一方収益は株仲間間で独占することができる。しかしその後、幕末にいたって、急速に船株の分解と集中化をもたらした。荷問屋株の場合も、荷宿仲間による一定の協定と独占によって競争を排除し、舟運体制の再編の一環をなすものであったが、特定商人への荷物の集中化は、幕末にいたって一層進んでいる。

天保期に現われた舟運体制の諸矛盾は、天保期の再編後も一層深化していった。第四章は舟運体制の崩壊の諸契機とその過程を明らかにしたものである。まず天保末年以後の船町と寺津の河岸論争がある。これは、佐倉藩独自の廻米策と幕府の株仲間解散の問題ともからんで展開したが、われわれはそこに、河岸体制の一つの行き詰りと解体の様相をみることができる。諸藩がとくに天保期以降、領主的流通機構を強化したのは、幕府が主導する「郡中議定」による郡内市場の統制が弱体化したためであり、その弱体化は、農民的商品流通の発展と、それに立脚した商人地主層の成長によるものと考えられる。にもかかわらず多くの諸藩が廻米を強化し、これを藩手船の造立によって進めたことは、幕藩制的運輸機構としての最上川舟運制にとって、一つの解体作用あるいはその契機を与えたといつてよい。

もちろん、舟運制の解体の基本的要因は、さきにあげた最上船持経営の危機が一層深化したことで、それは、私船の増加と、船頭・水主雇傭の不安定と抵抗、さらに、上・中流域荷主商人の、川下し輸送への抵抗による商荷不足の拡大などによるものである。船持層の分解も、これらの問題に一層拍車を加えたとみることができる。

近世舟運制の廃止は、維新政府による旧制度の徹廃過程の中で、明治5年に行われた。しかしその廃止の直接の事情は、その後の交通・運輸の問題を考える上で見落すことのできない問題をもっている。つまり、大小船が自由となり、新河岸の設置も許されたが、これらは維新政府が直轄県としての「山形県」の、貢租の東京廻米を実施するための有効な手段として実施されていることである。維新の性格を示す一つの問題として注目したい。

河川舟運体制の展開と変質は、流域における商品流通、とくに河岸を中心とする市場構造と深い関わりをもっている。第五章では、その河岸市場の中核にある河岸商人の経営商人の経営構造を分析したものである。ここでとりあげた二藤部家と高桑家は、大石田河岸の代表的な商人で、二藤部家は、すでに18世紀に豪商豪農として急速な発展をみせ、その経営の変化も、大石田の中継河岸としての盛衰と深い関係をもっていたことが知られる。天保末年の両家の荷物取扱高をみると、河岸荷宿中の最上位にあって、荷問屋株仲間による市場の再編にあたり、また幕末には、村名主として河岸共同体の支配的地位につくなどの共通の性格

をもっていた。

しかし、両家には、商業活動の面でそれぞれの特色もみられる。二藤部家が主として集荷する最上産物は、米・雑穀（幕末には減少）のほか伝統的に紅花と青芋であり、またそれをほぼ独占し、上方品の販売は呉服物が主であった。これに対し、高桑家の川下し品は、米・雑穀のほか、近世後期に発達した新しい産物のなたねが主で、上方品の販売は主に塩であったことである。両家のこのちがいは、幕末の出荷高に大きな差をもたらし、高桑家は荷宿中の第一位となったのに対し、二藤部家のそれは、一時皆無状態となっている。天保期以後、二藤部家の場合、荷主商人的機能が減退し山形商人の委託販売が多くなるのも、呉服商品の取り扱いからくる性格であった。これに対して高桑家は、雑穀・なたね・荏油を集荷し、前貸による農村市場の支配を継続し、隔地間流通を有利に抑えていたとみられるのである。幕末における川船の所有をみても、二藤部家は次第にそれを失い、高桑家が大船持に発展したのも、以上のような経営内容の差によるものであったといえよう。

しかし、単なる河岸商人であることが二藤部家の経営のすべてではない。すでに事実上集積された土地経営、酒造および店方（小売）などの諸経営が、全体としては縮小されながら明治以後の経営の基盤となっていたことはいうまでもない。

近世における河川水運は、貢租の米納一元化と全国市場の形成によって、廻米制が確立するとともに、その主たる輸送機関として発達した。したがって本来領主的輸送機関としての負担が、公認の川船に課せられていることは、宿駅の伝馬役と同じである。しかし物資輸送を主とする水運が、全国的・地域的分業の発達にともない、隔地間商業の発展のもとに、いわゆる商人荷物の流通を大量に担うことによって、最高の川船の増加をみたといえることができる。そこでは、廻米を主とする領主的物資の輸送を前提に、商人荷物の輸送を認めるものであるが、近世後期になると川船の経営は、廻米輸送（とくに幕府の城米輸送）のマイナスを商人荷物輸送の得分でカバーするという状態が一般的となっている。したがって、商人荷物の相対的減少は、川船経営一舟運体制を危機に落とし入れたのである。公認の川船にとっての商人荷物減少の要因は、荷主商人の川下し輸送の拒否のほか、私船の進出、藩手船の増加などいくつかあげられる。そしてその背景には、農村市場の発展、地域間流通、幕府の市場統制の弱体化および船頭・水主の労働市場の問題があったのである。

これらの舟運体制の解体期の矛盾とその性格は、それともっとも深い関りをもって展開してきた河岸商人の経営構造を分析する中でさらに理解が深められる。また、河岸商人の経営の動向が、河川運輸としての商品流通の展開および河岸市場の機能と、深い関係をもって変化したことも明らかである。

要するに小論は、最上川水運を事例として、その近世的成立から解体までの展開を一貫し



て追求することによって、従来必ずしも明らかでなかった河川水運の近世史における機能と役割を、実態的に究明することを目指したものである。近世における河川水運の運営およびその統制は、その河川がほとんど単一の大名領に属する場合、二、三の大名領に分轄されている場合、また最上川のように幕藩諸領が複雑に錯綜した流域をもつ場合によって、その形態は一様ではない。しかし河川水運の研究は、基本的には、近世における商品流通の諸段階を解明することに通じ、同時に幕藩国家＝近世における流域の社会的経済的地位を明らかにする一つの有効な研究方法であり、視点でもあることを主張しているつもりである。

(昭和55年2月 吉川弘文館刊行)

## 論文審査結果の要旨

河川水運は地域的展開を特質とするため、個々の地域的研究を基礎としなければならない。本論文も一河川の水運を主対象とするが、本論文の基本的特徴としてつぎの二点を指摘することができる。第一は、最上川水運と一体で機能し相互規定性をもつ西廻海運の展開を視野に入れ、大阪・江戸を中心とする全国市場との関連で最上川水運の展開を考察していること、第二は、最上川水運特有の舟運機構である川船差配役制に関する史料を能うかぎり収集し、川船差配役制の展開について綿密な論究を重ね、全国的視野のもとに近世舟運制の展開を組織的体系的に究明していることである。

本論文は七章から構成されているが、その大要は以下のごとくである。

序章 近世河川水運史の研究と課題 河川水運の歴史的研究の課題は、幕藩権力による輸送機構の統制と商品流通の発展との関連の中で、河川水運がいかに展開したかを明らかにすることであるとし、従来の河川水運史の諸研究を整理し、さらに東北近世河川水運史の概観を行い、最上川水運史研究の課題を指摘している。

第一章 近世海運の発達と河川水運の成立 論者は、廻米制が水運発達の基本的条件であるとの立場から、最上川水運成立の前提である西廻海運の発達をあとづけた上で、最上川舟運における河岸体制および輸送秩序の形成を寛永・慶安期に求め、その後の最上川廻米制は城米廻送請負制を経て寛文末期に廻米直送制に転換したと論じている。そして最上川水運が元禄・正徳期に民間商品の輸送増大・川船の増加によって最盛期をむかえたことを詳細な分析を通して明らかにしている。

第二章 近世中期における水運の発達と商品流通 この章はつぎの第三章・第四章とともに最上川船差配役制の展開に関する研究で、本論文の主要部分を構成する。最初に最上川船差配役制の成立に関する問題を取上げ、大石田川船の独占による最上川舟運がやがて行き詰

まりをみせ、大石田河岸と上郷商人との対立となって現われたために、幕府は享保8年上郷商人の要求を容れて、上郷の寺津・本楯を新河岸として認め、さらに上郷の大庄屋層・酒田町有力町人から構成される最上・酒田川船差配役制を設置した事情を明らかにし、その機構・機能および設置後の上郷流域における問屋商人・船持間の対抗関係について綿密に論及している。つぎに、幕藩制的市場構造の変質を反映し、宝暦10年に至ると大石田河岸商人の川船差配役の復活が許され、上郷差配役制は上郷・大石田連合差配役として再編され、新川船差配役は年季請負および冥加金上納制を条件に決定されることになった事情を明らかにしている。論者は、この川船差配役制の再編を、宝暦期を画期とする新たな全国の商品流通の展開に対応する幕府の積極政策の一つとみる。さらに一方で、この期に勢力を増してきた最上川上流域の農民的商品流通に注目し、それを背景とする在方商人と川船差配役をつとめる大庄屋・特権商人との対立が顕然化し、再編川船差配役制はやがて動揺する過程を豊富な史料の分析を通して明らかにしている。

第三章 幕府「直差配」制の展開と舟運体制の再編 この章では、宝暦期に顕著となった農民的商品流通を背景に台頭した最上川通船の船持・船頭層の諸要求をうけて幕府が実施した幕府直差配制とその展開について論じている。すなわち、大石田河岸問屋商人による荷問屋株設置要求、これに対する上郷172カ村の反対運動など新たな最上川舟運の混乱に対し、寛政4年に幕府は船持惣代を中心とする大石田川船役所を設置し、川船差配をこの川船役所に担当させる直差配制を採用し、舟運秩序の回復を計った。これにより舟運秩序は回復を見たが、やがて船持惣代の分裂によってこの直差配制も動揺し再び混乱が生じた。この動揺の要因として論者は、農民的商品流通の一層の進展のほかに、具体的には従来支流を走っていた非公認の小鵜飼船の最上川本流への進出と流域諸藩の手船による廻米の増加をあげている。そして天保期の最上船株と大石田河岸問屋株仲間の設置は、かかる動揺に危機感をもった船持層の諸要求を幕府が容れた結果であると論じ、その間の事情について詳細に検討している。さらに論者は、この船株制と河岸問屋株仲間の設置は、幕府による輸送秩序の再編成であり、流域における商品流通を独占的に支配する政策であったが、結果的には特定商人への商品荷物の集中化をもたらし、幕府の流通統制は弱体化したと論じている。

第四章 舟運体制の崩壊 この章では最上川舟運体制の崩壊の諸契機とその過程を考察している。すなわち、崩壊の諸契機として幕府の「郡中議定」による市場統制の弱体化、非公認私船である小鵜飼船の一層の増加、船頭・水主層の雇傭関係の不安定、船持層の分解などを指摘し、明治5年に維新政府が山形県の貢米を東京に廻漕するために、大小船の航行の自由・新河岸の設置を認めたことによって、はじめて近世舟運制が廃止されることになったと論じている。

第五章 近世後期における河岸問屋経営の展開 河川舟運体制の展開と変質が、流域における商品流通、とくに河岸商人を中心とする市場関係と深い関わりをもっているとの理解から、大石田河岸の代表的な河岸問屋である二藤部家と高桑家の経営形態を対比しながら詳細に分析している。二藤部家は主に米・雑穀のほか紅花と青芋を独占的に取扱い、さらに、上郷方面への荷主として上方商品である呉服類を取扱っていたが、天保期以降上郷商人の勢力増大に伴い次第に荷主商人的機能が減退したのに対して、高桑家は天保期以降においても前貸による農村市場の支配を維持しつつ大船持に発展した事情を、綿密な史料分析を通して論証している。

終章 終章では、各章で明らかにした内容を要約し、今後に残された課題を指摘している。

以上のように、本論文は、近世河川水運史の研究の現状から、最上川水運という一河川の歴史的展開を通して近世河川水運史の組織的体系的解明を目的としたものである。論述の過程では、地域的事象を追求するあまり、他河川水運史との比較を通しての当該河川水運史の特質究明が十分に追求されていない憾みがある。また、史料不足によるとはいえ、諸藩の手船を主とする輸送機構についての実証的研究、舟運体制下の水運労働組織の究明および最上川河口酒田港についての論及が必ずしも十分ではない。しかしながら、本論文は他に例をみないほどの関係史料の収集の上に綿密な史料分析を進め、近世河川水運の展開を組織的体系的に解明しており、その成果は高く評価でき、また学界にたいする寄与は少からぬものがある。よって、本論文の提出者は、文学博士の学位を授与するに十分な資格を有するものと認める。