



# 甲州道中における商品流通の展開と運輸機構

——甲州郡内地方を中心に——

安藤 正人

はじめに

一 甲州における商品生産と流通事情

三 幕末・維新时期における商品流通の展開と荷継問屋制の発

二 寛政・化政期における商品流通の展開と荷継問屋制の

展

四 明治初年、宿駅制度廃止後の運輸機構

成立

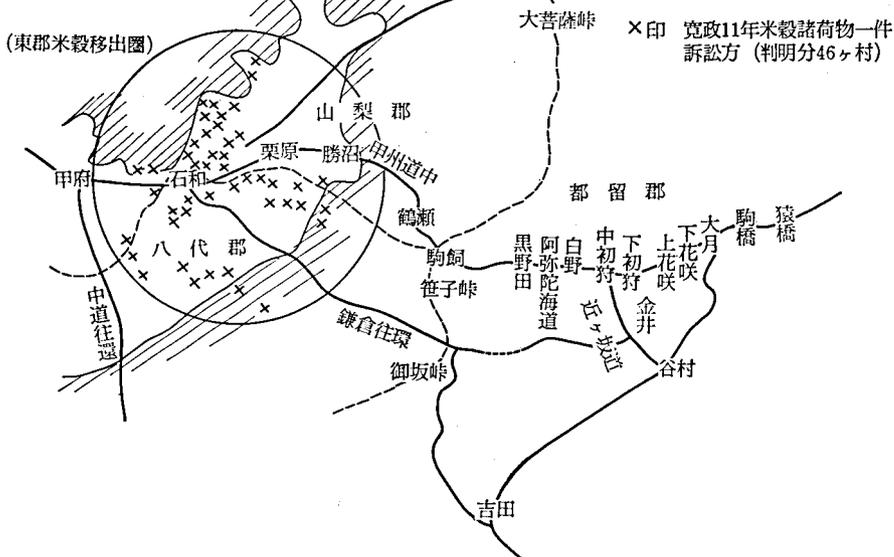
まとめにかえて

はじめに

本稿は、甲州郡内地方(都留郡)の甲州道中宿駅を対象として、近世後期から明治初期にかけての商品流通の展開の動向と、これに促されて起こる街道輸送機構の変化の過程を具体的に明らかにしようとするものである。

本稿の分析にあたって筆者が持っている大きい意味での問題関心は、幕藩制解体期において全国的に進行する陸運・水運の機構的变化を、単に交通制度史的観点でとらえるのではなく、市場構造ないし商品流通との有機的連関性においてとらえ、国内市場形成期におけるその意義を正當に位置づけることにある。運輸が、流通する商品荷物を離れて存在しえない以上、その機構的变化は結局のところ市場構造の変化によって引き起こされる二次的現象に過ぎない

〔本稿関係地図〕



という見方もできる。しかし反面、商品の流通が運輸機構抜きに存在しないことも事実であり、運輸機構の具体的な形態が商品流通ないし市場構造のあり方を一面で規定していたことは否定できない。要するに、運輸機構も大きな意味での市場構造の一つの環なのであって、幕藩解体時期におけるその変化の具体的分析は、国内市場の形成過程を明らかにする上でも不可欠な意義を持っていると考える。

本稿の分析は、右のような観点に立ちながらもさしあたり甲州道中の運輸機構の変遷過程を制度史的側面を中心に明らかにしたものに過ぎない。ただその際、分析の主眼を置いたのは次のような点である。従来幕藩解体時期における陸上商品運輸の変遷過程は、脇往還に活動の基盤をおく非特権的・農民的な私的運輸業（中馬が代表的である）の進出によって本街道の特権的・幕藩制的な宿駅運輸機構が衰微していく過程として描かれることが多かった。これに対し本稿では、むしろ宿駅自身が、農民的商品流通の展開と私的運輸業の進出に対応していかに自己変革を遂げていったかという点に注目していきたい。非特権・農民的な私的

運輸業の展開が幕藩制的流通運輸機構の解体を促す「外からの契機」であつたとすれば、宿駅の内部から起こること  
のような自己変革の動きは、幕藩制的流通運輸機構解体の「内からの契機」と言うべきものであつて、その検証は本稿  
の重要な課題である。<sup>(1)</sup>

なお、付け加えれば、本稿の分析にあたって筆者はもうひとつの問題関心を持っている。それは天保七(一八三六)  
年に郡内地方に発生し、甲州全域に拡大した甲州天保一揆(郡内騒動)の歴史的背景に関する問題である。この一揆  
は、天保期に激発する農民闘争の中で、幕領における最大規模の闘争として、また世直し一揆への転回性を持った画  
期的な闘争として特に注目されているものであるが、<sup>(2)</sup>一揆発生の直接的な要因となつたのは市場構造、とりわけ米穀  
市場の問題であり、また闘争の主体となつたのは甲州道中の宿駅下層農民、すなわち半プロ的な交通労働者であつ  
た。従つてこの一揆を理解するためには、何よりも郡内地方のおかれた市場構造的な位置と、甲州道中の宿駅下層農民  
と交通労働者の存在形態を具体的に把握することが不可欠の条件となる。本稿の分析は、そのための前提作業のひと  
つとしての意味をも持つ。<sup>(3)</sup>

#### 注

(1) ただし、本来の意味での「内からの契機」は、当然のことながら、幕藩権力の流通運輸支配政策そのものの変質と  
解体の中に求める必要があり、本稿で明らかにしようとする幕藩制解体期の運輸機構の具体的変遷過程も、最終的に  
は、流通運輸支配を権力維持の枢軸のひとつとして持つ幕藩制国家の解体過程の一環として位置づけられなければなら  
ない。これは、本稿の分析にあたって筆者が持っている

大きな意味での第二の問題関心と言えるものであるが、本稿では、これに言及することができなかった。

(2) たとえば深谷克己「幕藩制国家論の課題」(『歴史学研  
究』四二二)など。

(3) なおこの問題については、拙稿「甲州天保一揆の展開と  
背景——米穀市場を中心に」(『天保期の階級闘争』(収)所  
収予定)を参照のこと。

表(1) 明治7(1874)年山梨県物産表

順位	種別	生産物価額	%	順位	種別	生産物価額	%
1	米	1,297,836 <sup>円</sup>	25.6	17	菜種油	42,768	0.8
2	繭	779,200	15.4	18	大根漬	35,626	0.7
3	大麦	353,385	7.0	19	稗	35,398	0.7
4	生糸	315,796	6.2	20	芋	33,071	0.7
5	清酒	237,294	4.7	21	綿油	28,912	0.6
6	小麦	159,684	3.2	22	葡萄	28,501	0.6
7	海気絹	137,036	2.7	23	煙草	27,265	0.5
8	繰綿	124,056	2.4	24	黒八丈	26,739	0.5
9	桑葉	99,667	2.0	25	蕎麥	25,323	0.5
10	味噌	91,308	1.8	26	菜種	24,460	0.5
11	大豆	73,947	1.5	27	白木綿	24,152	0.5
12	薪	67,574	1.3	28	足袋	21,198	0.4
13	醤油	61,865	1.2	29	織糸	20,958	0.4
14	粟	54,756	1.1	(以下略)			14.6
15	縞木綿	48,499	1.0	総計		5069,001	100.0
16	実綿	46,183	0.9				

(注) 村上直「山梨県の明治前期統計資料について」(『甲斐史学』6)第3表を一部修正

一 甲州における商品  
生産と流通事情

最初に、甲州における商品生産の概況を、明治初期の統計資料を利用した村上直・有泉貞夫両氏の研究成果<sup>(1)</sup>によって見ておきたい。

表(1)は、ほぼ近世後期の生産規模を反映していると考えられる明治七(一八七四)年「府県物産表」により、生産額二万円以上のものを多い順に並べたものである。繭が第二位、生糸が第四位にあって、合わせて全生産額の二一・六%を占めており、養蚕製糸県としての特徴を示しているほか、海気絹(郡内織物)、繰綿、縞木綿、実綿、葡萄、煙草などに、畑作物商品生産と農村加工業の発展をうかがい知ることができ

る。  
次に、主要な商品生産の地域的分布を明治一二(一八七九)年「農産表」<sup>(2)</sup>によって見れば

表(2) 明治12(1879)年山梨県郡別生産高比率

種別	生産額	東山梨郡	西山梨郡	東八代郡	西八代郡	南巨摩郡	中巨摩郡	北巨摩郡	南都留郡	北都留郡	
普通農産	米	237,908石	15.2%	12.1%	11.9%	3.7%	3.8%	22.3%	22.2%	6.7%	2.1%
		16,210石	7.1%	4.1%	15.0%	3.6%	4.4%	1.4%	50.5%	10.7%	3.2%
	粟	136,455石	16.0%	4.1%	9.7%	9.0%	8.1%	19.7%	12.5%	9.7%	11.2%
		50,144石	22.5%	3.0%	12.9%	5.7%	7.3%	11.9%	16.2%	7.9%	12.6%
	黍稗	25,408石	3.8%	0.2%	2.4%	3.3%	6.7%	6.7%	8.7%	32.4%	35.8%
		2,006石	10.2%	1.0%	25.2%	11.8%	3.9%	4.8%	2.8%	12.9%	27.4%
	大豆	24,369石	0.4%	0.3%	1.8%	3.7%	6.8%	2.0%	36.9%	32.5%	15.6%
		17,534石	8.5%	9.2%	10.8%	6.4%	12.1%	16.2%	13.1%	18.8%	4.9%
	蕎麥	11,566石	8.1%	1.3%	11.9%	10.3%	22.3%	11.6%	13.4%	9.8%	11.3%
		9,782石	63.6%	0.4%	17.4%	3.8%	1.5%	0.8%	1.7%	3.3%	7.5%
雑穀	212,477石	22.7%	3.2%	38.8%	6.0%	0.1%	7.4%	3.8%	5.3%	12.7%	
	60,908,614石	0.1%	0.03%	0.9%	2.8%	95.5%	0.4%	0.0%	8.5%	0.9%	
玉甘馬	12,380,865石	1.8%	0.03%	1.8%	1.1%	4.6%	1.5%	1.1%		80.0%	
特有農産	実麻	1,777,823斤	2.6%	6.6%	6.3%	8.9%	14.6%	60.0%	1.0%	22.2%	0.0%
		10,766斤	51.5%	1.5%	10.9%	0.2%	4.5%	7.4%	2.7%	22.2%	6.5%
	生藍	196,205斤	18.3%	3.5%	39.0%	10.7%	0.1%	3.2%	3.2%	11.9%	14.9%
		235,629斤	6.9%	45.2%	8.9%	10.7%	0.1%	1.7%	3.2%	12.2%	11.1%
	煙草	557,685斤	6.5%	9.7%	15.1%	10.8%	6.7%	43.2%	14.7%	0.04%	
		230,903斤	24.2%	0.3%	1.5%	1.1%	2.7%	58.2%	4.4%	2.2%	
	茶	1,841石	1.5%	12.2%	1.5%	0.8%	2.7%	70.7%	9.5%	1.0%	1.4%
		13,735斤	21.6%	1.3%	76.2%	19.3%	2.2%	0.4%	4.0%	8.9%	53.4%
	紙皮	3,698枚									
		59,773斤									

(注) 村上直前掲論文 第5表を借用

(表②)、まず繭は甲府盆地の東部にあたる東八代・東山梨両郡(「東郡」と通称)で合計五七・三%を生産している。この地域は米作の比重も依然高いが、甲州では最も養蚕地帯としての性格が顕著である。生糸は西山梨郡が他郡を圧倒しているが、これは大規模製糸工場を持つ甲府が含まれるからである。綿作は中巨摩郡に集中しており、隣接する南巨摩郡を合わせれば七四・六%に達する。甲府盆地西部にあたるこの地域(「西郡」と通称)も米作の比重はやはり高いものの、他郡との相対的な比較からすれば一応綿作地帯と見ることが出来る。また北巨摩郡を中心とした北西部地域は、米・雑穀のほかにはとりたてて言うほどの商品生産が見られず、自給的な米作地帯と考えてよい。一方、南北都留郡(「郡内」と通称)は、盆地部各郡(あわせて「国中」と通称)とはかなり異なった地理的条件を有する山間地帯で、農業生産の比重は小さく、絹織物(海気絹)の生産に頼るところが大きかった(海気絹は表②にはないが、表①では第七位にある)。従って、この地域は一応機業地帯と言うことができる。

以上のような地帯構造は、近世中期以降の農民的商品生産の継起的発展の中で形成されてきたものであったが、それは当然に商品流通の新たな展開を伴った。その第一は、江戸を中心とした関東・近国と甲州在方荷主との城下町特権の商人を介在しない他国間流通(以下これを広域的流通と言う)であり、その第二は、甲州一国内部における各生産地帯相互の直接的な流通関係(以下これを地方的流通と言う)である。<sup>(3)</sup>

今、中初狩駅陸運会社の明治五(一八七二)年「荷物運輸帳」<sup>(4)</sup>によって、甲州道中郡内地方における明治初年の商品流通状況を具体的に見てみよう。表③がこれを集計したものである。言うまでもなく甲州道中は甲・信州と江戸・関東を結ぶ幹線街道として富士川水運と共に甲州の最も重要な大動脈であったが、同時に郡内地方と国中地方とを結ぶ地方的流通路としても重要な役割を果たしていた。従って、この表によって広域的流通と地方的流通の両側面の概況を同時にとらえることができるのである。

(表3) 明治5(1872)~6(1873)年中初狩駅陸運會社輸送荷物  
(單位・駄)

a 「下り荷」(東京・横浜・八王子方面向)

出荷地 荷種	出荷地			計	備考
	甲府	甲州諸村	信州		
篠巻・繰綿	38	89		127	八王子向 108 横浜・神奈川向103
蛹	9	4		13	
生糸・屑糸	56	23	33	112	
煙草	3	19		22	
呉服・太物	3	1		4	
紙	1	7		8	
矢砂	3	90		93	
米			1	1	
酒	1	1		2	
その他	9	17	3	29	
不	14	6	1	21	
計	137	257	38	432	

b 「下り荷」(郡内地方向)

出荷地 荷種	出荷地		計
	甲府	甲州諸村	
篠巻・繰綿	8	17	25
蛹		2	2
生糸・屑糸	1		1
煙草	17	22	39
呉服・太物	12	2	14
荒物	8	4	12
紙		3	3
矢砂	3	11	14
米	3	126	129
酒	11	38	49
醬油	6	2	8
その他	17	35	52
不	13	16	29
計	99	278	377

次に、表(3) | c によって東京・横浜方面からの「上り荷」であるが、そのほか煙草・矢砂などが比較的多い部類に入る。

三三駄は信州糸、また甲州糸七九駄の内七割にあたる五六駄の荷主は甲府の生糸商人である。これらの生糸類は大半が横浜・神奈川に送られている。以上が最も重要な「下り荷」であるが、そのほか煙草・矢砂などが比較的多い部類に入る。

まず、表(3) | a によって甲信州から東京・横浜・八王子方面への「下り荷」を見ると、第一に多いのは篠巻・繰綿の一七七駄である。その内八九駄は中巨摩郡綿作地帯の在方荷主から直接発送されたもの、残りの三八駄は甲府綿商人からのもので、殆どが八王子の荷受問屋に送られている。次に多いのは生糸・屑糸(キビソなど)の一一二駄で内、

c 「上り荷」 (甲・信州向)

出荷地 荷種	出荷地			計	備考	
	東京	横神奈川	その他		備考	備考
唐糸	12	168	2	182	信州向	161
唐綿・金巾	1	116	2	119	甲府向	115
呉服・太物	71		13	84	〃	81
魚・干物類	116	171	34	321	〃	202
金荒物・小間	8	13	7	28		
糖	86		2	88	甲府向	84
蠶蠶(生)		92	15	107	〃	74
石炭	15	3	7	25		
その他	16	6	2	24		
不明	17	7	6	30		
不	37	9	27	73		
計	379	585	117	1,081		

- (注) (1) 史料・「明治五年荷物運輸帳」  
 (2) 明治5年9月14日～明治6年2月3日の110日間分  
 (3) 端数はくりあげたので、合計は実際より若干多くなった。

開港前に「下り荷」として輸送された量は、比較的小量であったろうと思われる。それまで甲州産生糸の多くは、「登せ糸」として京都方面へ移出されるか、地元郡内地方の機業地で消費されていたからである。同様に、「上り荷」

荷」について見ると、甲府・勝沼など町場向けの海産物・海産加工品が最も多いが、何よりも唐糸（輸入綿糸）・唐綿・金巾などの綿製品に砂糖を加えた横浜・神奈川からの輸入品の流通が多いことが特徴的である。以上が甲州外との広域的流通の概況であるが、これに対し、表(3)にまとめたのは国中地方から郡内地方に向けられた甲州内部での地方的流通商品である。ここでは米が一二九駄と三割以上を占めていて最も多いことがとりわけ注目に値するが、その殆どは国中地方「東郡」からのものである。

以上のように、明治初年の甲州道中における商品流通は、国内市場形成期の市場関係を反映して多様な展開を示している。この内、東京・横浜方面向け「下り荷」の中心である綿・生糸・煙草などは、いずれも甲州農村における農民的商品生産の発展の所産として評

の主要部分を成している輸入品も、ほぼ開港後に増加したものと断定して差し支えない。従って、甲州外との広域的な商品流通においては、おそらく綿関係商品や煙草を中心としたであろう開港以前と、輸出生糸や輸入綿製品の比重が大きくなってくる開港以後とは、かなりその様相を異にしていたと考えねばならない。一方、地方的な商品流通としてとらえられる、国中地方と郡内地方との米を第一とした流通関係については、甲州における地域的米穀市場の問題として、それ自体独自の歴史的分析が必要であろう。

従って以下の分析では、さしあたり開港前と開港後とを時期的に区分し、また地方的流通と広域的流通の問題も一応分けた上で、それぞれの局面における商品流通の展開とそれに伴う甲州道中陸運機構の変遷過程を、具体的に追求していくことにしたい。

注

(1) 村上直「山梨県の明治前期統計資料について」(『甲斐史学』六)、有泉貞夫「養蚕地帯の農業構造」(堀江英一編「幕末・維新の農業構造」所収)、同「維新前後の領主支配と農民諸階層」(『史林』四四—)

(2) 以下の地帯区分は、有泉掲論文によっている。

(3) このような流通関係は、基本的には、共に国内市場形成への方向性を持った「地域的市場圏」の成立を背景にして現われてくる流通関係と考えられるが、ここでは、具体的な生産関係と流通過程の分析を欠いているので、断定的な表現を避け、一応便宜的に、「広域的流通」「地方的流通」という用語を使用しておく。

(4) 大月市中初狩 小林茂家文書(大月市史編纂室所管)

以下特に断わらない限り、大月市関係の諸家文書は大月市史編纂室所管のものである。なお、「大月市史料篇」に掲載されている史料については、その頁を示し、所蔵者を記さない。

本史料は、明治五(一八七二)年九月に中初狩陸運会社が設立されたのち最初の運輸帳であり、明治五(一八七二)年九月一四から翌六(一八七三)年二月三日まで一日間分が記載されている。

(5) 郡内地方から移出される荷物の記載はない。

## 二 寛政への化・政期における商品流通の展開と荷継問屋制の成立

## 1 地方的流通の展開と荷継問屋

## a 米穀市場をめぐって——寛政一一（一七九九）年米穀諸荷物一件

郡内地方は、既に述べたように劣悪な地理的条件を背負った山間部畑作地帯で、一戸あたりの平均持高は文化期の数字でわずか一石五斗余り<sup>(1)</sup>、零細な農業生産を絹織物業と交通労働・林業などで補う複合的な再生産構造を持っていた。ことに絹織物業は、最後まで家計補助的な零細家内工業の域を出ないとは言いながら、近世中期以降には、国中地方や他国からの購入原糸による織出量が増えるなど、近隣の養蚕・製糸地帯との間にある程度に分業関係を生み出すまでの発展を見せている<sup>(2)</sup>。しかし、本稿ではさしあたりこの問題は捨象し、流通量と運輸機構に与えた影響の面で最も重要な意義を持ったと考えられる米穀流通問題に分析の主眼をおく<sup>(3)</sup>。

郡内地方は、もともと恒常的な飯米不足地帯である上に甲州道中の宿駅では交通に伴う飯米支出をも必要とした筈であるから、早くより外部の米を移入していたと考えられる。近世中期以前の米穀流通の実態を知ることには困難だが、おそらく国中地方・近隣諸国の領主払米のほか、国中地方の「大切小切」法など、貢租代金納制の存在によって換金を強制される農民の小規模販売米が、郡内市場に移出されたものであろう。

これに対して近世中・後期には、「米穀は毎ニ八代山梨ヨリ入、又相模駿河両国ヨリモ常ニ入」<sup>(4)</sup>あるいは「笹子峠越し甲府東部東郡熊野堂奥右衛門なる大尽より廻米す、平均日々百俵位つゝのよし（中略）外に相州路より米を運へとも東郡の百分の一也」<sup>(5)</sup>と言われるように、国中地方山梨・八代両郡東部の東郡を第一として、郡内地方向けの農民

的米穀流通が本格的な展開を見せるのである。その背景としては、第一に甲州一國の総幕領化を契機として領主私米の流入が減少ないし途絶した<sup>①</sup>こと、第二に絹織物業の発展に伴って畑の桑畑化が進行し、雑穀生産が減少して移入米への依存度が高まったこと、第三に甲州道中の交通量増加によって宿駅の飯米支出が増大した<sup>②</sup>こと、などが郡内地方の内部的事情として考えられる。一方、国中地方東郡一帯では、享保期頃から養蚕製糸・煙草・果実などの商品生産の発展や金肥使用による水田生産力の向上によって米の「商品化」が進行しつつあったが、郡内地方という米穀消費市場を背後に控えたことよってこの傾向は一層進展し、一部に数百石を越える土地を集積して大量の小作米を郡内地方に販売する大地主を生む結果をもたらし<sup>③</sup>たのである。

このような地方的な農民的米穀市場関係の拡大は、東郡と郡内地方とのほぼ唯一の流通路である甲州道中の特権的宿駅運輸機構に対し、何らかの改変を求めずにはいられない。次に示す寛政一一（一七九九）年に起こった東郡一〇六ヶ村の大訴訟は、まさにそのような動きの最も端的な表現であった。

寛政一一（一七九九）年二月、八代・山梨両郡の在々村々一〇六ヶ村は、石和・栗原など国中地方の甲州道中五ヶ宿を相手取り、幕府石和代官所に次のような訴えを行なった。

乍恐以書付奉願上候

八代郡山梨郡在々助郷村々之内惣代を以奉願上候は、石和・栗原・勝沼・鶴瀬・駒飼右五ヶ宿にて在々村々馬士駄賃にて附送候米穀を卸し、又ハ其外之荷物附出錢と名付多分取之、村々一同惣百姓難儀仕候ニ付ヶ条を以奉願上候

(1) 一、在々之馬穀物其外諸荷物附送候所、近年宿方にておろし、附出候馬は途中より罷降り少し之駄賃を取入馬之渡世ニ相成不申難儀仕候、以来右躰之義無之様仕度奉存候御事

甲州道中における商品流通の展開と運輸機構（安藤）

(2) 一、自分商穀附出売払代金請取御年貢御上納手当ニ仕候所、宿方にておろし勝手次第附送り、代金請取候儀相延御年貢御上納御日限之差支ニ相成申候、誠ニ右米穀売候場所迄代金請取ニ罷越費相立難儀仕候、以来右躰之義無之様仕度奉存候御事

(3) 一、甲府在々々附出候荷物、近年附出銭と名付宿方役人馬士共ニ申付老駄ニ付總五拾文ツ、為取之申候、已来右躰不法之義無之様仕度奉存候御事

(4) 一、穀物其外附通候荷物おろし候て宿方勝手宜敷節附送り候ニ付、延着致荷主難儀仕候義有之、又ハ所々之荷物入込間違有之、自然と附出候馬士迷惑仕候御事

(5) 一、夫食家財農具其外普請諸道具等自分入用之荷物ハ勝手次第高荷にて附通候所、近年宿方にて被差押え、在方之者難儀仕候、以来右躰之荷物は勝手次第高荷にて附通候様仕度奉存候御事

(6) 一、当国々附出候菓類其外苳細味等荷物、江戸表其外之中馬にて古来々附送り候所、近年五ヶ宿之馬士共附出銭と名付老駄ニ付總百文ツ、取之申候、近年在々馬數相減信州々雇馬いたし右荷物附送候所、宿方にて右躰附出銭と不法ニ請取候ニ付自然と駄賃金相増、国元荷主とも衰微ニ相成難儀仕候、以来国馬並信州馬之儀も同様附出銭請取不申候様仕度奉存候御事

(7) 一、口銭之義、在方々宿方附通候荷物は口銭差出附通り来候え共、在方其場所々宿方え不相懸任順路附通り候節、近年最寄之宿々途中え罷出口銭取之申候、右躰之義以来不致様仕度奉存候御事

(以下後書省略)

全七条の訴えの内容は多岐にわたるが、その要点は、第一に在々の馬にて付け出す米穀・諸荷物に対する宿方の直接干渉の排除と自由な付け通し輸送権の確認の要求(1)(2)(4)(5)条)、第二に在々の馬や信州中馬に対する「附出銭」な

ど不法な口銭徴収の取りしまりの要求(3)(6)(7条)の二つである。この内後者、特に信州中馬の問題は後に改めて検討するので、ここでは第一の点に限って考えることにするが、これは同年六月の道中奉行所あての訴状<sup>(10)</sup>にも、「在々村々、郡内領其外所々、一日ニ往返候所え、米穀諸荷物附送り、売払、右代金を以御年貢御上納仕来候」とあるように、明らかに国中地方東郡の村々から郡内地方への米穀輸送が問題の焦点であった。

石和代官所での吟味ののち争いは道中奉行所へ差し出しになるが、道中奉行所での吟味のありさまは、証人として召喚された郡内阿弥陀海道宿年寄太郎左衛門・同重兵衛の手になる「御奉行所御吟味書」<sup>(11)</sup>に克明に記録されており、双方の主張と当時の運輸機構の事情を詳しく知ることができる。

これによれば、米穀輸送をめぐる宿方・在方の考え方は、

是迄米穀諸荷物之儀相双相糺候処、宿方ニては御定条之相守諸荷物共不残宿々、継荷仕候と申立、在方惣代と申立候は是迄所米穀産物之義附通シ来候由申立候

というように、そもそも従来<sup>(12)</sup>の運送慣例の主張からして全く対立するものであった。しかし、宿方側は、一方で宿継原則の貫かれてきたことを強調しているにも関わらず、他方では、

太賃之義は、やはり宿馬士と前宿之馬士へ取替ニ仕継立申候(中略)馬士と馬士へ請取、長面等ニハ不付申、巡番ニ取遣任、末々馬士郡内領迄付込太賃請取申候て相済申候

と言ひ、問屋場で記帳するという正規の手続きを経ないで、馬士から馬士へ直接に継ぎ立てるといふ変則的な方法を取っていることも認めている。このことは「左候ては宿継ニは無之、馬士と馬士の相対ニ致候筋ニ相聞候、左すれハ追通しの様なものでハなきか」といふ奉行所役人の判断を招くことになり、宿方は著しく不利となったのである。

一方、在方側は「口銭之義中馬同様ニ宿方へ五文と七文迄差出し」て郡内地方への付け通し輸送が行なわれてきた

ことをくり返し主張し、宿方側に反論したが、この問題に関し、証人として呼び出された荷物受け入れ側の郡内阿弥陀海道宿宿役人は、

右荷物いかゞ致て参り候哉御尋ニ御座候、右諸々ニて荷主有之、荷主之送り状以（中略）宿馬並在馬共参り候と申上候

と、宿方馬のみならず在方馬も郡内地方へ進出して来ている事実をはっきりと証言した。また、それを証明する送り状や駄賃帳なども証人より提出され、結局この点に関しては宿方の主張は退けられるのである。

半年間の吟味の結果、寛政一一（一七九九）年二月九日に裁許が下されることになる。その中心部分は次の箇所である。

依之被仰渡候は、小松村外九拾式ヶ村之者共儀、駒飼・黒野田・阿弥陀海道三ヶ宿荷問屋迄附送、右荷問屋より先宿え不継立、送状宛名先荷問屋共最寄村々え可相届、土地之産物は村限り申合附出、相手方宿々ニては中馬同様之口銭取之可附通、以来他村之産物類引請附通候儀致間敷候

意味難解な部分もあるが、裁許の要点は次の三点と理解できる。

- (1) 国中地方在々よりの郡内地方向け荷物は、村内の産物に限り、在方の馬で駒飼・黒野田・阿弥陀海道の郡内地方三ヶ宿荷問屋まで付け通すことを認める。この場合、通過宿へは中馬同様の口銭を支払うものとする。
- (2) 右の三ヶ宿荷問屋から郡内各村への輸送は、宿継によらず荷問屋の手によって直接送ることとする。
- (3) 在方馬による他村産物の請負付け通し輸送は禁止する。

こうして、主要な争点であった在方米穀諸荷物の付け通し問題については、制限つきながら一応在方側に軍配が上ったわけである。では、この一件の歴史的位置はどのような点から求められるべきであろうか。二点指摘したい。

第一点は、くりかえすまでもないことではあるが、訴訟の基本的背景としての農民的米穀流通の展開の問題である。農民的米穀流通の展開の程度は、まず「自分商穀」を手馬で「相場よろ敷所へ売」<sup>(13)</sup>っている農民の存在が示す、米穀販売層の幅の広がりの中に認められる。ここに見られる米穀販売農民の階層的性格とその米穀販売の本質的意義については、掘るべき基礎的研究がほとんどないので、なお詳細な分析を必要とするが、右の文言の中に、地主層の小作米販売とは全く別の、また年貢換金米の窮迫販売の段階を越えた、厳密な意味における米の商品化が進行している事実を推定することは、あながち無理ではあるまい。<sup>(14)</sup>

また農民的米穀流通の展開の高さは、一〇六ヶ村という参加規模に見られるような、米穀販売を通じて郡内地方と結びついている地域の広さによっても示されている。これら訴訟方の村名をすべて明らかにすることはできなかったが、裁許後、付け通しを認められた村々が宿方に提出した「付通村々印鑑帳」<sup>(15)</sup>と称する史料で、約半数の四六ヶ村の村名が判明する。これを最初に掲げた参考地図で見ると、東郡のほぼ全域に及んでいることがわかる。この範囲こそは米穀を郡内地方に移出している地域を示すものと考えて間違いないだろう。

以上のような形で農民的米穀流通の展開が、寛政一一（一七九九）年米穀諸荷物一件の前提となりその性格を規定した最も基本的な要因であったこと、ここではそれははっきりと確認しておかねばならない。<sup>(16)</sup>

第二点は、具体的争点であった米穀諸荷物の輸送法そのものに関わる問題である。この訴訟は、表面上在方馬と宿駅の争論以上のものではない。それは結局、農民的流通の拡大を背景にした非特権的私的な運輸機構と、幕藩制的な特権をたてにした宿駅運輸機構との抗争にほかならず、幕府はこれに対して、前者の権利をある程度認める一方、口銭徴収権の保証などで後者の保護をも図っていくという妥協的な解決策を取ったのである。

しかし、ここでもうひとつ注意しなければならないのは、裁許の文面に明らかないように、この訴訟の結果、郡内地

方の「荷問屋」が荷物運輸上の重要な役割を任されたことである。この「荷問屋」とは、いったいいかなる存在であるのか。

これについては、前掲「御奉行所御吟味書」に次のような記述がある。

私共宿々（黒野田・阿弥陀海道宿——筆者注）之義は、御朱印御証文並御武家様方諸荷物其外宰領有之荷物之分ハ問屋場ニテ引請取計申候、宰領無之米穀諸荷物之義は、せわ人有之候、荷主相對之上荷問屋頼ミ置候て、御伝馬御用之間々問屋場えは相對口錢八錢ツ、差出先々え附送候

つまり、黒野田・阿弥陀海道両宿では、宿駅問屋場とは別に、国中方面より送られる米穀荷物などを扱う「せわ人」としての荷問屋（荷継問屋）が成立しているのである。この荷継問屋の濫觴について、別の史料には、

米穀荷物之義、問屋継ニ仕候ては御武家様方御荷物と取交り問屋場混雜ニ罷成、猶又問屋場え米穀積置候ニては火盜儀も難計り候ニ付、宿内土蔵持城ハ駄賃錢壹駄ニ付三四百文宛も立越等も御座候間、金錢取廻し聊か宜敷者見立、米穀問屋ニ相頼積置、御伝馬御用手透之節継立申候

とあり、宿内の有力商人が宿駅問屋から米穀諸荷物の受け継ぎ機能を依託される形で、荷継問屋が成立したことがわかるのである。

従って、国中地方よりの米穀諸荷物の在方馬による付け通し輸送は荷継問屋までに限り、それから先の輸送は荷継問屋の手によって行なうべしとした道中奉行所の裁許は、客観的にみれば、これら荷継問屋の存在を初めて公認したものであったばかりでなく、進んでその独占的な荷物受け継ぎ権をさえ認める結果になったわけである。

以上のような意味において、寛政一一（一七九九）年のこの訴訟は、甲州道中における、宿駅制度を基本とした旧来の幕藩制的運輸機構にとって、大きな転換点であったと言えること<sup>(18)</sup>ができる。

b 宿方争論をめぐって——文化一四（一八一七）年近ヶ坂道一件

寛政一（一七九九）年の米穀諸荷物一件以後、国中地方より送られる米穀や商品荷物の郡内地方における輸送は、黒野田・阿弥陀海道両宿の荷継問屋（寛政当時、黒野田宿平内・阿弥陀海道宿花田屋太郎左衛門）とその傘下にある黒野田・阿弥陀海道・白野の笹子三ヶ宿の馬士によって、広く握られることになる。そのことを示す典型的事例として、笹子三ヶ宿と中初狩宿の宿方争論をあげよう。

甲州道中の南方約五キロの位置にある谷村は、旧郡内藩時代の城下町、宝永元（一七〇四）年の廢藩以後も幕府代官所が置かれ、郡内地方の政治的経済的中心地として主要な商業機能が集中していた。従って、甲府や国中地方諸村から郡内地方に流入する諸商品・米穀などの多くが、この谷村に輸送されたのである。甲州道中から谷村へ通じる脇往還として最も重要であったのは、中初狩宿地内から分岐する近ヶ坂道であった（地図参照）。そのため、国中地方からの荷物を中初狩宿を付け通して一気に谷村まで運ぼうとする笹子三ヶ宿の馬士と、これを途中で継ぎ立てようとする中初狩宿との間に、争いが絶えなかったのである。

確認される最初の争論は、寛延三（一七五〇）年に起こっているが、この時の道中奉行所の裁許は、「只今迄之通り黒野田・阿弥陀海道・白野三ヶ宿々甲府商人荷物中初狩宿を附越谷村え附送り候分は相對之通り」と言っており、この時期既に笹子三ヶ宿馬士の付け通し輸送が事実上認められている。しかし中初狩宿は、中初狩宿の継ぎ立て権が否定されたわけではないとして、その後も宿駅特権をたてに介入をやめず、文化一二（一八一五）年と文化一四（一八一七）年には、相次いで争論が引き起こされている。この内、最も大きな争論となった文化一四（一八一七）年の事件の概要は次の通りである。<sup>30)</sup>

文化一四（一八一七）年一月一四日に、甲府柏屋藤兵衛から谷村日野屋彦兵衛への小間物荷物一駄を黒野田宿馬

方が付け通そうとしたのを、中初狩宿馬指が差し留めたことが事の起りであった。黒野田宿はこれを谷村代官所へ訴え、争論が開始される。その後二月一日に、中初狩宿が「俄ニ谷村行荷物は勿論其外下郷在々宿所之贈り荷物之分不残差留」めたことから、争いは一挙に拡大した。文政元（一七一八）年七月には道中奉行所差し出しとなり、双方がそれぞれ数度にわたる願書を奉行所に提出している。

この時、黒野田宿側は先の寛延年間の道中奉行所裁許のほか、新たに有力な拠り所を持っていた。すなわち寛政一（一七九九）年米穀諸荷物一件の裁許状がこれである。黒野田宿は、この裁許状を前面に立て、

在々村々る当宿荷問屋え附送り候諸荷物之義は右荷問屋共々夫々え附送可相届旨之御裁許ニ付、右之通仕来候処、相手宿方之者共儀彼是差障、

と主張して、谷村への付け通し輸送権の確認を求めたのである。これに対し中初狩宿側は、旧来の宿駅特権を大義名分とすることによって、商荷物を宿継に戻すことを主張した。その背景には、笹子三ヶ宿馬士と荷継問屋によって、中初狩宿馬士の駄賃稼の機会が著しくせばめられているという事情があった。たとえば、文政元（一八一八）年一〇月の中初狩宿惣百姓一一〇人の愁訴状は、その事情を次の様に訴えている。

一 兩年前より一鉢荷物出方薄、駄賃稼之者共一同難義仕罷在候、然ル処当宿馬士共えは能々商人荷物継合世話致候者（荷継問屋を指す——筆者注）え無心不申入候ては、当宿馬士共え不為附候間、御伝馬役相勤候馬持之者共一円駄賃稼も不相成、難義旁自然と差纏候

しかし、形勢不利と見たのか、中初狩宿は宿継の要求を頑強に主張し続けることをせず、付け通し輸送に妥協した上で、今度は新たに口銭問題を要求の中心に据えてくる。すなわち、中初狩宿はそれまで伝馬役当番中の毎月一〜十五日に限って付け通し荷物から口銭を取ることを認められていたが、これを「番非番に不抱当宿え口銭差出」すよう

に改めることを要求したのである。こうして、この争論は途中から口銭問題に焦点を移して文政元（一八一八）年二月の内済に到ることになる。内済では、結局口銭の額が引き上げられただけで中初狩宿の主張はすべて退けられ、黒野田宿がほぼ全面的に勝訴している。

この一件をもって、近ヶ坂道の付け通し輸送をめぐる中初狩宿と笹子三ヶ宿の抗争は、最終的な結着をみることになるが、以上の争論の過程に表われていることは、荷継問屋の存在を背景とした笹子三ヶ宿馬士の流通独占体制の非常な強さと、伝統的な宿問屋継荷輸送体制の決定的な解体である。すなわち、中初狩宿に典型的なように、旧来の宿問屋は商品荷物に関する限りその継荷権を失って、単なる口銭徴収機関に転化してしまふ一方、荷継問屋はこれに代わる新たな商品運輸機構として認知され、その地位を確立していくことになるのである。

以上、本節の分析は、米穀をはじめとする近世中期以来の国中地方と郡内地方との地方的流通の展開が、甲州道中の運輸機構の変化をもたらしたこと、またその具体的面期が、寛政化・政期にあることを、二つの争論を中心にして明らかにしたものである。しかし、このような動向は、勿論地方的流通の局面に限るものではない。次節ではさらに視野を広域的流通問題に広げ、考察を進めていく。

## 2 広域的流通の展開と荷継問屋

### a 信州中馬の進出と抗争

甲州道中を通して江戸方面へ送られる商品流通の具体的展開過程を近世前半期にさかのぼって明らかにすることは現在のところできないが、最も早く運輸関係史料に現われるのは甲州産の煙草である。また柿・梨・葡萄など甲州産の果実のほか、信州酒なども早くから輸送されているが、文化期前後になると、甲州産の綿荷物の流通が大きな比重

を占めるようになってくる。<sup>(21)</sup> いずれにせよ、江戸方面への商品流通は、甲・信州の商品生産の拡大を背景として漸増の傾向にあると考えてよいが、これらの輸送を担った甲州道中の運輸機構は、次項で検討する文化期までに、おおむね三つの段階を経ている。

第一段階は、本来の宿駅制度に基づいた宿継輸送の段階であり、近世中期まではほぼこの体制が順調に機能していたと考えられる。

第二段階は、これに対し、新しい性格を持った大量的な運輸機構として、信州中馬が進出してくる段階である。

信州中馬は既に寛永期頃には江戸・駿河・相模にまで活動の範囲を広げていると言われ、甲州道中においても早く宝永七（一七一〇）年に宿駅との間に中馬訴訟が起こっている。<sup>(22)</sup> しかしこれは甲州道中と言っても、あくまで甲府以西の宿駅に限られる問題であり、郡内地方の宿駅で中馬問題が最初に史料に現われるのは、管見の限り寛延三（一七五〇）年のことである。次の史料がそれである。

御尋ニ付申上候

一、信州甲州より附出候たはと駄荷其外諸品馬附之商荷物之類、江戸迄通賃銭或は手前馬ヲ以附通し候分前々々通中馬と申伝、拾ヶ年程以前迄は口銭も不出指江戸迄附通候処ニ、拾ヶ年以前甲府ヨ駒木野迄之間にて口銭取之候ニ付、江戸表にて被仰越候、委細御吟味御座候

此段信州甲州ヨ附遣たはと其外諸品馬附之荷物之類儀、書物類等ハ無御座候得共、往古ハ宰領之者指添宿々々にて継立候由申伝候処、其後段々通にて出来宿々殊之外困窮仕候、右諸荷物附通し馬壹疋ニ付四文宛口銭取之候所、近年殊外通し中馬多く出候ニ付、拾ヶ年程以来は口銭取之候儀も別て目立申候、新法ニ口銭取候儀にてハ無御座候（中略）前々引付以馬壹疋ニ付四文宛拙者共取来り、問屋場筆紙墨或ハ馬指給分等之足シに

仕候（以下省略）

これによれば、「往古ハ幸領之者指添宿々ニて継立」ていた信州・甲州の煙草その他の荷物が、通し中馬によって運送される慣行が、この頃既に動かし難い事実となつてゐること、同時に宿駅はそれらの中馬から口銭を取り、宿問屋の諸経費にあつてゐることによって、一種の共存関係を定着させてゐることを知り得る。<sup>(24)</sup> 同じ時期の国中地方側宿駅は、「中馬御停止被仰付候ても宿々差文ニ成候儀無之候哉」との吟味に対して、

此段中馬御停止被仰付継荷物ニ罷、<sup>(成ハ)</sup>潤罷成、御伝馬相続可仕と奉存候、併右荷物之内、信州酒甲州水菓子類継馬ニテハ損候故、商賈之障リニ罷成難儀至極奉存候、並右通馬帰り候節、瀬戸物類江戸表へ附通シ申候ニ付、中馬停止ニ成候てハ是等之儀難儀仕候

と答えており、<sup>(25)</sup> 中馬運送の簡便さをあげて、これに依存する所の大きいことを述べてゐる。

しかし、この時期に旧来の宿継による商品輸送が依然広く行なわれていることは、甲州煙草を御定賃銭によつて宰領付きで運んでいることを明示する寛延元（一七四六）年の史料が残つてゐることからも明らかである。<sup>(26)</sup> 従つて、第二段階は、信州中馬と宿継輸送の二つが共存しつつ江戸方面との広域的流通を担つていた段階であると言ふことができる。

これに対し、第三段階は、いわゆる「明和の裁許」によつて広く公認されることになつた信州中馬が、甲州街道に大量的に進出し、宿駅との間に本格的な利害対立を生むようになる段階である。

天明五（一七八五）年五月に起こつた中馬口銭をめぐる府中・石和三〇ヶ宿との訴訟は、その最初の表われである。<sup>(27)</sup> この訴訟は、信州の中馬村一〇〇ヶ村の頼連印を受けた内藤新宿の中馬宿四名が、

古来之中馬ハ口銭ト申義無之候処、近年道中宿々ニて中馬壹疋ニ付五文六文宛取之、又候去辰正月ハ口銭弥増取

候宿々有之、其上所之馬士共宿間え罷出、問屋を名乗、壹疋ニ付五拾文宛取之ト申候処有之候て甚難儀仕候として、中馬口銭の廃止を要求した事に端を發する。これに対し、宿方は、

柿・梨子・葡萄・煙草之外乾物之類は甲州より出高多、尤信州より右類之商荷物も少々宛は差出候へ共、甲州より差出し候荷物は多分宿継より江戸表へ附出し候処、近年中馬発向仕、宿継に可相成荷物も中馬追之者壹人にて貳疋三疋ツ、追參荷物糶取候故、自然に宿継之商荷物薄く相成、甲州道中之益より削却て宿方之者共は夫丈助力も減弥増困窮仕候

と、甲州産物の江戸向け輸送に信州中馬が広範に進出するようになったため宿継の駄賃輸送が脅かされていることを訴えて、中馬口銭の存続か中馬通行の禁止かのいずれか一方を取るよう要求したのである。

右の争論は、同年九月の道中奉行所裁許によって、中馬口銭を存続させることで結着をみているが、享和三(一八〇二)年には、今度は信州諏訪郡の中馬村一二三ヶ村と甲府柳町一駒飼の国中地方六ヶ宿との間に争論が起きている。<sup>(28)</sup>

前節で述べた寛政一一(一七九九)年の米穀諸荷物一件における在方一〇六ヶ村の訴状の中に、宿方が中馬に対して「附出銭」と称する不法な口銭を徴収していることを訴える一条があったが、享和三(一八〇二)年の争論は、中馬村が再びこの「附出銭」を問題とし、その廃止を要求して起こったものであった。

宿方側の返答書によれば、<sup>(29)</sup>当時行なわれていた「附出銭」(又は「相對銭」とは、信州中馬が甲州産物を付け出す場合に、甲府柳町問屋またはその他の各宿問屋において通常の中馬口銭以外に特別に徴収するものであり、信州産物の輸送については、「信州産物手作之品手馬にて附參候は宿場差障に相成候儀無御座候」として、通常の中馬口銭しか徴収していない。すなわち、「附出銭」とは、甲州産物の江戸方面向け輸送に対する信州中馬の大量的な進出という新たな事態に直面した甲州道中の宿駅が、信州中馬の通行それ自体を容認した上でとった、この時期に特徴的な対

応策であったと考えられる。

以上天明五（一七八五）年と享和三（一八〇三）年の二つの中馬訴訟の検討を通して言えることは、第三段階とは信州中馬の大量進出によって引き起こされる宿駅との現実的利害対立が、何よりも口銭をめぐる対立として表面化してくる段階であったということである。このことは、見方を変えれば、甲州道中宿駅の信州中馬の進出に対する対抗の仕方が、この段階ではいまだ口銭の確保という言わば受身的・消極的な手段に留まっていたことの表われでもある。しかし、このようにして信州中馬が甲州道中の商品輸送を席卷すれば、いずれ甲州各宿の馬士は駄賃稼の機会をまったく失い、自らの在立基盤そのものを脅かされるようになることは必至の情勢であった。旧来の宿継方式による輸送がとうてい中馬の付け通し輸送に対抗し得ないことは、明らかだったからである。こうして、文化期に入ると、甲州道中の宿駅の内部から、従来の宿継輸送の方式自体を転換し、新しい輸送方式を整備して、信州中馬に積極的に対抗しようという動きが生まれてくるのである。

#### b 荷継問屋制の整備

前節で紹介した寛政一一（一七九九）年米穀諸荷物一件の史料「御奉行所御吟味書」に、阿弥陀海道宿年寄太郎左衛門が荷継問屋としての立場から次の様に言っている箇所がある。

すなわち、国中地方から阿弥陀海道宿荷継問屋に送られてくる商荷物の中に、郡内地方向けの荷物ばかりでなく江戸方面への荷物がある事を述べたのち、その運送方法について、

此義、私共送状ヲ定或ハ三里五里四里五里参り候得は鳥沢迄も参、所々、二荷問屋御座候得は段々継立申候、春も  
のたはこ之類は津久井領武州八王子迄も付通し候

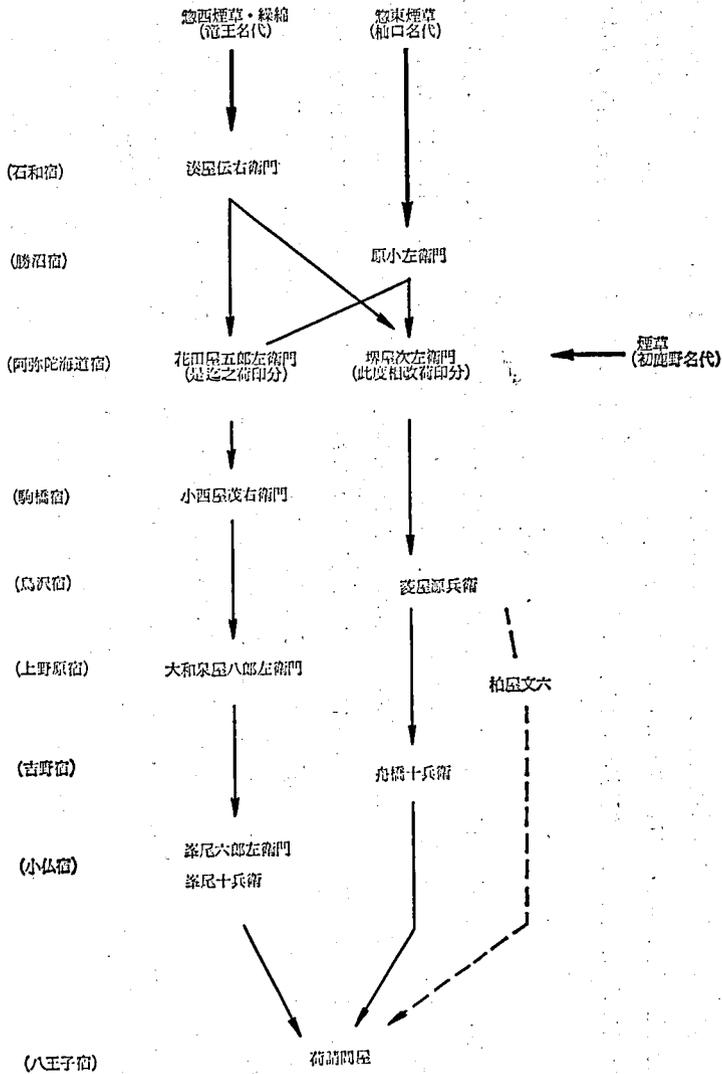
と言っているのである。前節では、国中地方と郡内地方との地方的流通問題に分析を限定していたため、黒野田・阿弥陀海道両宿の荷継問屋にしか言及しなかった。しかし右によれば、荷継問屋は既に「所々ニ」存在し、江戸方面向けの商品輸送においても荷継問屋から荷継問屋へ荷物を継ぎ送る輸送法があったことになる。甲州道中において、このような荷継問屋継ぎ送り輸送の慣行がいつからあったかについては、現在のところ右の史料が初見であるので正確にはわからない。が、ともかくもここで重要なのは、右のような荷継問屋継ぎ送り輸送の慣行こそが、以下に述べるように、宿継輸送に代って甲州道中の広域的流通を担う新しい輸送法のもとになっていくことである。荷継問屋継ぎ送りの輸送法が、広域的流通の舞台に本格的に登場する契機となったのは、文化一〇（一八一三）年十一月、石和宿から小仏宿までの荷継問屋一名によって取り決められた「規定書之<sup>30</sup>度」である。全一二条から成るこの「規定書」は、甲州産の綿と煙草を荷継問屋の継ぎ送り方式で輸送するにあたっての初めての詳細な申し合わせである。

第一条には、この「規定書」を取り決めることになった経過と「規定書」の目的が記されている。それによれば、従来より甲州道中には通し中馬の慣行にならない、「武州八王子売荷物並在売荷物運送之儀も、駄々御用問屋、不拘、荷主共、勝手次第、最寄能所へ、荷宿（荷継問屋）筆者送ヲ、極置、里教相当之定式駄賃錢にて次送り売買致し来候」という慣行が存在した。ところが、近来駄賃渡世の馬方による荷物の相對替や中味の抜き取りなどの不正が増えるなど継ぎ送り方が乱れてきたので、山梨・八代・巨摩三郡の荷主の要望によって、このたび綿と煙草の荷物継ぎ送り規則を詳しく定めることになった、というものである。

第二条から第七条までは、荷物の継ぎ送りルートなどを具体的に決めたもので、図示すれば表(4)の通りである。八王子荷請問屋までの間に合計八ヶ宿一軒の荷継問屋があり、輸送は二つの系統に分けて行なうことになっていた。

第八条から第一二条までは、輸送にあたっての具体的な注意事項や駄賃錢などに関する取り決めである。この中で

表(4) 文化10 (1813) 年 荷継問屋輸送系統



(注) 史料・「規定書之頁」

甲州道中における商品流通の展開と運輸機構 (安藤)

は特に二一条において「煙草操綿共々抜荷之分は駄賃錢は勿論爲替共々差押へ置、其上右駄賃渡世指留メ可申候」という非常に厳しい規定を設けていることが注目される。

以上のように、この「規定書」は荷継問屋の慣行を、本格的な運輸方法として初めて体系化したものであった。このことは、二つの重要な意義を持っている。第一に、荷継問屋継ぎ送り輸送が、ほかならぬ宿駅馬士の駄賃稼として行なわれること、しかも、従来の宿継と異なり、途中宿々を付け通す、より合理的な輸送方式であるということ、これによって宿駅馬士が信州中馬に十分対抗しうる条件が整ったことを意味するのである。第二に、この「規定書」は確かに木綿と煙草の二品のみに関する規定であるが、この二つが当時の流通商品の最も中心的なものであることを考えると、荷継問屋はこれによって従来宿駅問屋が扱ってきた宿継商品輸送の大半を肩がわりすることになったと考えられる。事実、たとえば文政四（一八二一）年一月から同年八月までの間に中初狩宿問屋が継ぎ立てた「売荷躰ニ相見候荷物」をすべて書きあげた「中初狩宿売荷物日々帳」を見ると、合計八四駄（本馬七七、軽尻七）の殆どは定飛脚の荷物と「二条殿御用達」などの絵符荷物であって、甲州産の商品荷物である可能性があるのは荷主が甲州の町人・農民になっている九駄のみである。宿駅問屋として商品運輸を担当する機能は、ほぼ完全に失なわれているとみてよい。

以上、本章では、近世中期以降の商品流通の展開を背景にして、地方的流通と広域的流通の両側面において寛政・化政期に宿継輸送から荷継問屋輸送へという運輸機構上の転換がみられることを明らかにした。地方的流通問題と広域的流通問題とを分けて考察したのはもっぱら便宜上の理由によるものであり、両側面での荷継問屋制の成立が表裏一体の動きであることは言うまでもない。ただ今一度注意しておきたいことは、成立当初の荷継問屋の性格が、宿問

屋と全く異質な、あるいは対立的な私的運輸業者としてのそれでは決してなく、むしろ宿問屋の本来担うべき商品運輸機能を分離依託された形のものであったことである。そのことは阿弥陀海道・黒野田両宿問屋の起源が宿役人自身によって「宿内土蔵持或ハ駄賃錢巷駄ニ付三四百文宛も立越等も御座候間、金銭取廻し聊宜敷者見立、米穀問屋相頼」と説明されることからわかるが、また実際、阿弥陀海道宿問屋花田屋五郎左衛門が代々本陣を勤め、時には名主・問屋を兼ねる上層宿役人であったことから十分推定できるのである。従って寛政・化・政期における宿問屋から宿問屋輸送への転換は、近ヶ坂道一件などにみられるような宿問屋のある宿とない宿との対立を一部に生みながらも、全体としてみる時、これを商品流通の拡大とそれに伴う信州中馬・在方馬の大量の進出に直面した甲州道中宿駅の、宿役人層主導による内部的対応の過程として評価しうるのである。

(1) 「甲斐国志」村里部(「甲斐史料集成」四)

(2) 飯田文弥「近世中期における郡内機業と国中養蚕業について」(「甲斐史学」特集号)、松田之利「近世後期における郡内機業の展開」(「地方史研究」一七一)など

(3) 国中地方から郡内地方への生糸の流通形態については、谷村系問屋への流入分を除いて、国中系商人の直接販売によって行なわれることが多かったと思われる(たとえば駒橋村志村家の嘉永期の大福帳には、そのような記事がしばしば見えている—大月市駒橋志村保文家文書)。従って、米穀流通にくらべ、その流通量・輸送形態はきわめて少量・小規模であったと考えられる。

甲州道中における商品流通の展開と運輸機構(安藤)

(4) 「甲斐国志」村里部

(5) 「甲斐の手振り」(「甲斐史料集成」一二)

(6) 郡内地方(都留郡)は宝永元(一七〇四)年、国中地方(山梨・八代・巨摩郡)は享保九(一七二四)年。

(7) 近世中期には一般に農民的米穀市場の拡大が言われている。その条件として、(1)旧隸農層の独立による個別には容細な量の、しかし絶対量では相当な大きさに達する米穀市場の形成(2)商品的農業の展開する地域での農民の米需要増大(3)交通労働者増大による米需要の増大、などをあげる意見がある(中井信彦「江戸時代の市場形態に関する素描」『日本歴史』一一五・一一六・一一八)。

(8) たとえば山梨郡下井尻村依田家(宝暦八年五五六石)や

前記熊野堂村奥右衛門。依田家については、藤村潤一郎

「近世中期における地主経営の実態」『史学雑誌』六八一

四) および前掲拙稿を参照のこと。

(9) 「勝沼町誌」六七二頁、なお訴訟方は途中一三カ村が脱落して九三カ村となる。

(10) 「勝沼町史料集成」七七六頁

(11) 大月市笹子 天野勇家文書

(12) 「大月市史料篇」二四八頁

(13) 「御奉行所御吟味書」

(14) 一般に、農民的米穀流通は米が生産物地代として持っている特殊性のゆえに、直ちに農民的商品流通とは断定できない困難さを持っている。ここで見る、国中地方と郡内地

方との米穀流通においても、その中には地主小作米から農民的商品米にいたる多様な性格の農民販売米が混入している

と考えられる。従って、本稿では米穀流通問題を「商品流通の展開」(本章タイトル)の一事例として取り上げては

いるが、右のような限界を認識した上のことであることを断わっておかねばならない。

(15) 勝沼町 向山修家文書、四冊が残存。

(16) 具体的な米穀流通量については知り難いが、天明期に少なくとも年間約七五〇〇駄と推定しうる数字がある(注切参照)。

(17) 「寛政一二年引合人追訴状」(「大月市史料篇」二五

	天明4 (1784)			天明5 (1785)			備考
	中馬	近在稼馬	町人荷物	中馬	近在稼馬	町人荷物	
中初狩宿	9,051疋			?			各月1~15日分
黒野田宿	7,314	3,657	80	7,451	3,725	78	〃 1~15日分
白野宿	3,000	1,600		4,000	1,500		〃 23~30日分

(史料) 天明六年各宿「品々書上帳」(中初狩区有文書・天野新平家文書・白野区有文書)

(18) 〇頁) なお、この訴訟については手塚寿男「甲州道中

笹子峠越えの一考察」

「信濃」(一一一)が、これに触れている。

(19) 大月市中初狩区有文書

(20) 以下、本件に関する史料は、大月市笹子天野新

平家文書、同中初狩区有文書

(21) 煙草・葡萄については、飯田文弥「近世中期

甲州葡萄の生産構造と流通」(「甲斐史学」九・十)

(22) 古島敏雄「信州中馬の研究」

(23) 大月市笹子 天野勇家文書

(24) 中馬口銭は宿人馬からの刈銭収入をはるかに凌ぎ宿財政の最大の収入源

になってくる(「天明五

年中初狩宿宿場書上帳」「大月市史史料篇」二一七頁などを参照)。これは、宿財政収入の中心を刳銭利足・拝借米金貸付利足などに置く中山道の宿駅(児玉幸多「近世宿駅制度の研究」)などと較べる時、甲州道中郡内地方宿駅の著しい特徴となっている。

(25) 石和ほか四カ宿寛延三年一月「一札之事」 大月市笹子 天野新平家文書

(26) 「黒野田宿馬方連判状」(大月市史史料篇)一九一頁

(27) 「中馬口銭出入一件」(大月市史史料篇)二二三頁以下に一部所収)

なお、この時期甲州道中を通過する中馬駄数については、天明四(一七八四)年、五(一七八五)年の数字を得

る(右表)。この数字は、各宿問屋が伝馬役当番中(「備考」参照)に口銭を徴収した駄数なので、それを考慮して修正すると、中馬駄数は年間一万〜一万五千駄くらいということになる。また「近在稼馬」は、寛政一(一七九九)年米穀諸荷物一件史料に「所産物米穀之義ハ当郡ニて売捌候荷物ニ御座候故、荷問屋相立近在稼馬荷物と名附……」とあり、主に米穀荷物であろうと推定される。

(28) 手塚寿男前掲論文

(29) 同右論文所収

(30) 同右論文に一部所収。なお本稿では、手塚氏による筆写史料を借覧の上利用させていただいた。

(31) 大月市 中初狩区有文書

### 三 幕末・維新时期における商品流通の展開と荷継問屋制の発展

#### 1 幕末・維新时期の商品流通

文化一〇(一八一三)年の「規定書」によってその機能を整えた荷継問屋制は、次第に信州中馬の活動を押さえて発展した。特に安政の開港以後、甲州から横浜・神奈川への生糸移出が激増するが、荷継問屋制はまさにそのような当時の商品流通に最も適的な運輸機構であったと言うことができ、甲州道中においてなれば独占的な地位を確立するに到るのである。幕末・維新时期における荷継問屋の扱ひ荷物量をとらえうる史料はないが、扱ひ荷物の品目と賃銭

表(5) 明治4(1871)年 阿弥陀海道宿荷継問屋 賃銭・蔵敷(1駄あたり)

## a 「下り荷」(猿橋まで)

品目	1駄単位	重量	賃銭	蔵敷
鯛糸	4 箇	44貫目定	2,800文	400文
飯田・太物	4 〃	40	2,600	300
篠巻・繰綿	4 〃	34	2,300	300
紙荷・荒物・煙草	4 〃	34	2,300	300
矢砂	4 俵	32	2,200	200
米・酒・醬油	1 駄	30	1,900	100

## b 「下り荷」(谷村まで)

米・酒・醬油	1 駄	30	1,700	400
荒物	4 箇	40	2,300	300
苧・篠巻	4 〃	34	2,200	300
矢砂	4 俵	32	2,100	200

## c 「上り荷」(駒飼まで)

唐糸・金巾・太物	4 箇	44	2,300	400
魚荷・干物・金物				
砂糖	2 俵	34	1,800	300

(注) 史料・「商人荷物駄賃記」(天野啓五家文書)  
 「売荷賃銭表」(天野勇家文書)

を記した明治四(一八七二)年一月の史料がある(表(5))。この史料は明治五(一八七二)年九月に各駅に陸運会社が設立されて荷継問屋が廃止される直前のものであるが、ここにあげられた品目は、一章で提示した明治五(一八七二)年中初狩陸運会社「荷物運輸帳」のそれと殆ど同じである。従って、量的な問題はさておき、幕末・維新期の荷継問屋の輸送商品の荷種別比重や出荷地などの傾向も、この「荷物運輸帳」に表われるところと大差はなかったであろう。従って、ここではまず、右の「荷物運輸帳」を手がかりとしながら、開港以後の商品流通について今一度検討し、幕末期における荷継問屋発展の基盤を考慮しておくにしよう。

まず生糸である。開港が甲州の生糸の

流通構造を一変させたことは言うまでもないが、なかでも東郡養蚕地帯は有名な横浜生糸貿易商人甲州屋忠右衛門を生み、いち早く生糸貿易との結びつきを深めている。このことが東郡養蚕地帯諸村の生産構造をどの様に転換させていったかについては十分明らかにされていないが、横浜向生糸に結びついた当地方の豪農経営に「革命的変化」と言われる程の変化をもたらしたことは事実であろう。

いずれにせよ、開港以後横浜向けの生糸は甲州道中における最大の流通商品のひとつとなったが、その移出形態については、さしあたり二つの形態が考えられる。第一は、養蚕製糸地帯の豪農による地元周辺生糸の買いつけと、横浜・神奈川への直接移出の形態である。前記甲州屋篠原忠右衛門家は、彼自身が横浜貿易商になっていくのでやや特異な存在ではあるが、甲州屋の横浜開店当初は自ら甲州で買いつけを行なう一方、地元豪農の出荷生糸を扱っていたことが知られており、その両方の意味において第一の形態を代表する事例である。第二の形態は、甲府生糸商による出荷である。甲府生糸商の生糸出荷量は、甲府町年寄の改めによれば表(6)の通りであり、信州糸を除いた甲州糸のみで、文久三(一八六三)年から明治元(一八六八)年までの五年間に約一〇倍に伸びている。この急増は、甲府市中における製糸マニファクチュアの形成と、養蚕地帯農村に対する賃挽きによる問屋制前貸制の進展によるものとされるが、これを通じて甲府生糸商は東郡養蚕地帯の繭市場を制し、農村に簇生する中小生糸商をその支配下に取りこんでいったのである。

こうして、当初第一の形態によって始まった横浜向け生糸の流通は、やがて甲府生糸商による第二の形態に圧倒されていったと見られる。明治五(一八七二)年の前記「荷物運輸帳」に記載された横浜東京方面向け生糸を出荷者別に分けてみると、甲州出荷分七九駄の内、七割の五六駄は太田屋佐兵衛(一九駄)・若尾逸平(一五駄)など、甲府商人からのものであり、右の推定を裏づけている。

(表6) 幕末期甲府生糸出荷量(横浜方面向)

	甲州糸	信州糸	合計
文久3(1863)	261貫	2790貫	3051貫
元治元(1864)	684	?	
慶応2(1866)	1478.450	16.200	1494.650
慶応3(1867)	1578.780	175.700	1754.440
明治元(1868)	2573.500	464.050	3037.550

- (注) (1) 有泉貞夫「幕末期甲府生糸商の存在形態」(『甲斐史学』特集号)より借用  
 (2) 信州糸は文久3年は甲府通過数量、慶応2年以降は甲府商人による買入糸の出荷量

生糸と共に幕末・維新期の代表的な甲州産流通商品のひとつであったのは、「荷物運輸帳」記載の「下り荷」の中で一位を占めた綿(篠巻・繰綿)である。「荷物運輸帳」の一七七駄の内訳をみると、江原村田中屋幸左衛門(四三駄)・十日市場村川西兵造(四三駄)と、西郡綿作地帯に大きな荷主二人のあることが知れるが、そのほかは、西郡綿作地帯を背後に持った甲府綿商人の出荷分である。甲州の綿作とその流通は、これより見る限り、明治初年までは一応順調に発展していると考えられるが、生産構造・流通構造についての基礎的研究は十分でなく、今後多くの課題を残している。

さて、幕末・維新期の甲州道中の流通商品の中でもうひとつ見逃せないものに輸入品がある。「荷物運輸帳」の検討によれば、これらの内、唐糸(綿糸)は信州諏訪に送られるものが多い。しかし、唐綿・金巾・砂糖などはそのほとんどが甲府に向けられ、しかもその宛名を見ると若尾逸平など生糸商として既に名前のあがった者が目立っている。横浜生糸貿易商甲州屋忠右衛門が輸入品に手を広げていたように、甲府生糸商らも、横浜向け生糸のほか輸入品を多く扱うことによって、その経営を拡大していったのであろう。

## 2 荷継問屋の流通独占

生糸の急増に代表される前項で見たような幕末・維新期の商品流通の拡大

は、荷継問屋の興隆をもたらす基礎となった。幕末・維新期の荷継問屋の活動が活発なことは、生糸や綿の輸送をめぐる配下の馬士の不正や輸送上の手ちがいなどが頻繁に問題化し、数多くの申し合わせ書や詫状などが残っていることからもうかがえるが、この時期の荷継問屋は、商品輸送を通じて甲府商人・横浜商人や荷主豪農との結びつきを深めつつ宿駅の馬方農民を私的に組織・支配する前期的商業運輸資本としての性格を強めており、成立当初に持っていた宿問屋機能の代行請負者のな性格は、既に失われつつあると考へる。彼らがそのような性格転化を遂げつつ甲州道中の商品流通をなかば独占的に扱っていた事情は、次にあげる明治三(一八七〇)年の一件によく表われている。

明治三(一八七〇)年二月、郡内一六ヶ宿の会合の際、当時郡内地方にあった上野原宿(橋屋儀兵衛)・猿橋宿(荒居屋六郎兵衛)・阿弥陀海道宿(花田屋五郎左衛門)の荷継問屋三軒を、「継合間遠にて宿々馬士共追々不取締ニ相成」という理由で廃止、新たに五軒の荷継問屋を立てようという内容の議定書案が提出された。これに対し、以前より花田屋五郎左衛門のもとにあって駄賃稼に重きを置いてきた黒野田・阿弥陀海道・白野の笹子三ヶ宿は、駄賃稼の機会の減少につながるとして一致してこれに反対し、谷村役所へ差入留を願ひ出た。その後、甲府商人らも甲府県役所に対し従来通りの三荷継問屋を継続するようお願い出ている。また、荷継問屋のある上野原・猿橋両宿のいずれかもやはり反対にまわったと見え、その結果、笹子三ヶ宿ほか一ヶ宿を除く一二ヶ宿が、同年四月、三荷継問屋を相手取り次のような願書を提出しようとしたのである。

乍恐以書付奉願上候

当御出衙附

甲州道中鶴川宿外拾壹ヶ宿問屋年寄惣代

願人 犬目宿年寄 五郎 兵衛

同 上花咲宿問屋 利左衛門

同 中初狩宿年寄 佐二右衛門

## 御利解願

相手 上野原宿 儀兵衛(橋屋)

同 猿橋宿 六郎兵衛(荒居屋)

同 阿弥陀海道宿 五郎左衛門(花田屋)

右願人共一同奉申上候、当甲州道中運送仕候諸国商人荷物之義ハ、駅方第一之助成ニテ、相對駄賃ヲ以当日管候者多分有之、御伝馬相統之元立助成ニ候処、相手儀兵衛外式人之者共儀、荷繼問屋之儀ハ、同人共相限り、自分持株之様、進仕候得共、既ニ当道中拾六ヶ宿之内、黒野田宿・駒橋宿・鳥沢宿・鶴川宿右四ヶ宿え諸荷物継送り候儀も有之義ニテ何宿ニ限り候と申例曾て無御座候、然ル処相手者共儀近來心得違ニテ自分所持株之様仕成、追々權威増長いたし馬士共取扱方等悉々非分有之、既ニ同人共義去巳十月中手元融通のため錢札相拵置、其日立身店之馬士共漸々才覚ヲ以前宿駄賃為替立替荷物附送り候処、他向更ニ通行無之錢札相渡難波為致、且駄賃錢之義ハ宿々差定有之候処、程々之難題申冠せ賃錢差押減少為致、自分可受取藏式口錢は十分利益差出、駄賃藏式之差別不引分荷物送り状一纏ニ書載、駄賃而已相當候様仕成、(カ)万事不正之取計有之難堪ニ付、旧弊改革為致度拾六ヶ宿一同集会谈判仕(中略)、(カ)荷繼問屋五カ所取り立ての件を評決仕候ニ付、其段相手之者共及掛合候処、自己勝手之義而已申、窃ニ甲府表え罷越市中商人共申透し、同人共先頃御政衙御役所え書面為差出、既ニ私共相手取申立候は、宿方役人共私歎ニ耽り其上先年申は拾六ヶ宿毎ニ継立相成候様致度旨御願候処御採用不相成三ヶ宿中継之御規則相立無滞取扱来候、抔申立候得共、何等之的証お以右様御上様関係仕候義お相偽り候哉、右様之儀曾て無之、右金甲府商人共之所意無之、相手名前之者共自分勝手私欲迷い、銘々之上る出願仕候義は不都合故甲府商人

共之奸計を相廻し右様宿々難波陥り候様醸成候ニ相違無之(中略)、何卒格別之以御慈悲ヲ相手之者共被召出、自儘勝手横領不相募中継世話方之儀は当二月中宿ニ取極儀定之基、宿駅一体相助り候様被仰付被下置度此段奉願上候、以上

明治三十年四月

右 五郎 兵衛

利左 衛門

佐二 右衛門

谷村 御役所

この願書に端的に表われているように、荷継問屋を「自分持株之様」にして、甲府商人と癒着しつつ商品運輸を独占している当時の三荷継問屋の体制に対する他宿の抵抗には、非常に強いものがある。

この争論の結末を示す史料はないが、明治四(一八七二)年の荷継問屋賃銭表(前掲表⑤)の存在などからみて、五ヶ所荷継問屋取り立ての件は成就しないまま、結局従来の体制で明治五(一八七三)年九月の各駅陸運会社設立を迎えていることは間違いない。<sup>(16)</sup>

注

(1) 石井孝「初期横浜貿易商人の存在形態——甲州屋忠右衛門を中心にして——」(「横浜市立大学紀要」八五)

(2) 同右論文三二頁

(3) 幕末期の甲州の横浜移出生糸量は正確にわからないが、参考までに明治九(一八七六)年の数字を掲げておく。この年、甲州は全国六位の位置にある(次頁)。

(4) 石井孝前掲論文

(5) 有泉貞夫「幕末期甲府生糸商の存在形態」(「甲斐史学」特集号)

(6) このような甲府生糸商として幕末期に台頭していく人物の中に、若尾逸平・風間伊七・矢島栄助など後に甲州財閥を形成する人物を含む有名な「甲州商人」の名を見ることが出来る(有泉同右論文)。

甲州道中における商品流通の展開と運輸機構(安藤)

明治9(1876)年横浜生糸出荷地別  
移入高

	生 糸	附 属 品 (屑糸)
	斤	斤
1 上野	584,142	281,061
2 岩代	326,867	158,479
3 武蔵	292,478	227,699
4 信濃	283,005	180,002
5 美濃	50,796	17,280
6 甲斐	48,215 (2.7%)	7,078 (0.6%)
7 羽前	36,043	38,215
8 飛騨 (以下略)	27,587	4,977
全国合計	1,808,546	1,105,385

『横浜市史』3巻上474頁

(7) 幕末・維新期の綿作については、前掲有泉貞夫「養蚕地帯の農業構造」を参照のこと。

(8) 「横浜市史」二巻五九八頁

(9) たとえば「大月市史料篇」三七一頁、四七八頁

(10) たとえば、阿弥陀海道宿荷継問屋花田屋五郎左衛門は、村内持高こそ天保二年三・三九二石、文久二年四・三八一石、明治五年八・七二一石とゆるやかにしか伸びないが、それでも村高がわずか八五石なので、常に村内二位、明治三〜六年の集計によると、黒野田・吉久保(阿弥陀海道)・白野・中初狩・駒橋の五カ村に合計三四名の小作人を有する地主となっている。また明治三〜五年の経営収支の内訳を見ると(但し荷継問屋経営に関する分は不明)、

貸金活動が大きな比重を占めており、三年間に花田屋に対して債務関係を持った者は、合計一七三名に及んでいる。その内訳は村内(吉久保)三名、黒野田三名、白野六三名、中初狩一九名、その他一カ村二四名で、笹子三ヶ宿では過半の農民が花田屋に借金をしている(以上は大月市笹子・天野啓五家文書「金銭出入帳」による)。

以上は、荷継問屋花田屋五郎左衛門と笹子三ヶ宿馬士との前的高利貸の関係を示唆するものである。

(11) 文化一〇(一八一三)年の「規定書」に連署した郡内地方の荷継問屋六名は、阿弥陀海道宿花田屋五郎左衛門を除いて交代し、弘化四(一八四七)年には四軒、明治三(一八七〇)年には上記三軒に整理される(『大月市史料篇』三七四頁表九参照)

(12) 大月市駒橋 志村保文家文書、同笹子天野啓五家文書

(13) 大月市笹子 天野啓五家文書

(14) 同 天野新平家文書

(15) 大月市中初狩区有文書、本史料は下書であり、実際に願書が提出されたかどうかは不明である。

(16) なお、後述の史料(次章注⑤)によれば、明治四(一八七二)年当時、甲府柳町駅平右衛門・駒橋半兵衛・阿弥陀海道宿五郎左衛門が「甲信両国商人諸荷物運送会社」を営業していることになっている。荷継問屋が会社組織を取ったものと見られるが、現在のところ関係史料はない。

#### 四 明治初年、宿駅制度廃止後の運輸機構

宿駅制度が廃止されたのちの甲州道中の陸運機構については、鈴木照男・増田広実両氏の仕事があるが、ここでは荷継問屋制が明治期の「近代的」陸運の中にどのような形で継承されていくかという点を中心に、補足的分析を行なっておきたい。

##### 1 陸運会社の設立と衰微

全国街道の宿駅制度が最終的に廃止されるのは明治五（一八七二）年八月末のことであるが、この時各街道には政府の強い指導のもとに旧宿駅問屋を中心にして陸運会社が設立されることになる。<sup>2)</sup>

甲州道中では、明治三（一八七〇）年九月に甲府県から民部省あて各宿廃合案が出されたのち、明治五（一八七二）年二月には、「甲州道中各駅陸運会社取建案」が大蔵省に出されている。<sup>3)</sup>各駅陸運会社はそれぞれ別組織の相対会社として計画されたのであったが、実際には諸規則もすべて共通であったし、輸送方式も旧来の宿継と同じ陸運会社間の継ぎ立てを原則とするという、きわめて官製的かつ復古的な性格の濃いものであった。それを反映して陸運会社の機能の最も大きな特徴は、「一、往還稼ヲ望ム者ハ都テ陸運会社へ社入ノ上、会社鑑札ヲ以移方可致、社外無鑑札ノ者旅客相対稼可為嚴禁事」（甲州道中陸運会社申合書<sup>4)</sup>第二項）と、街道輸送を独占する特権を与えられたことであった。このことは、当時郡内地方にその独占的な輸送体制を整えていた荷継問屋の活動の否定を意味する。このような事態に際し、阿弥陀海道・白野両宿が、明治四（一八七一）年一月に「相対荷物中継之儀は是迄之通り御居置度」と、当時「甲信両国商人諸荷物運送会社」を名乗っていた花田屋五郎左衛門ら荷継問屋の存続を嘆願した<sup>5)</sup>ほか、猿橋

宿なども同様の願い出を行なつた。<sup>(6)</sup>しかしそれにも関わらず、陸運会社は明治五(一八七二)年九月一日を以て、予定通り開業することになった。阿弥陀海道・白野両宿は黒野田宿に合併されて笹子駅陸運会社を設立したが、その惣代には旧三ヶ宿の旧問屋・年寄層が名を連ねており、この中には荷継問屋花田屋五郎左衛門(天野董平)の名も見える。<sup>(7)</sup>

こうして、付け通し輸送を特徴としていた荷継問屋の活動は途絶し、甲州道中の商品輸送は事実上元の宿継輸送と変わらぬ旧態依然とした一駅ごとの継立輸送に逆戻りすることになった。ところが、ここで重要な抜け道があった。と言うのは、一駅ごとの継ぎ立てを原則としながらも、都合により付け通しを認める規則があり、明治五(一八七二)年一〇月には、さらに、そのような付け通し荷物からの口銭徴収を禁じた次のような達しが出されたのである。<sup>(8)</sup>

陸運会社開業ニ就テハ往來人馬雇上或ハ商人共諸方へ物品運輸ノ節、旅人荷主ノ都合次第駅々継越候儀可為勝手  
筈会社規則之処ニ、右ニ付問駅々へ口銭等差出スニ不及候事、右駅々へ触示候条為心得相達者也

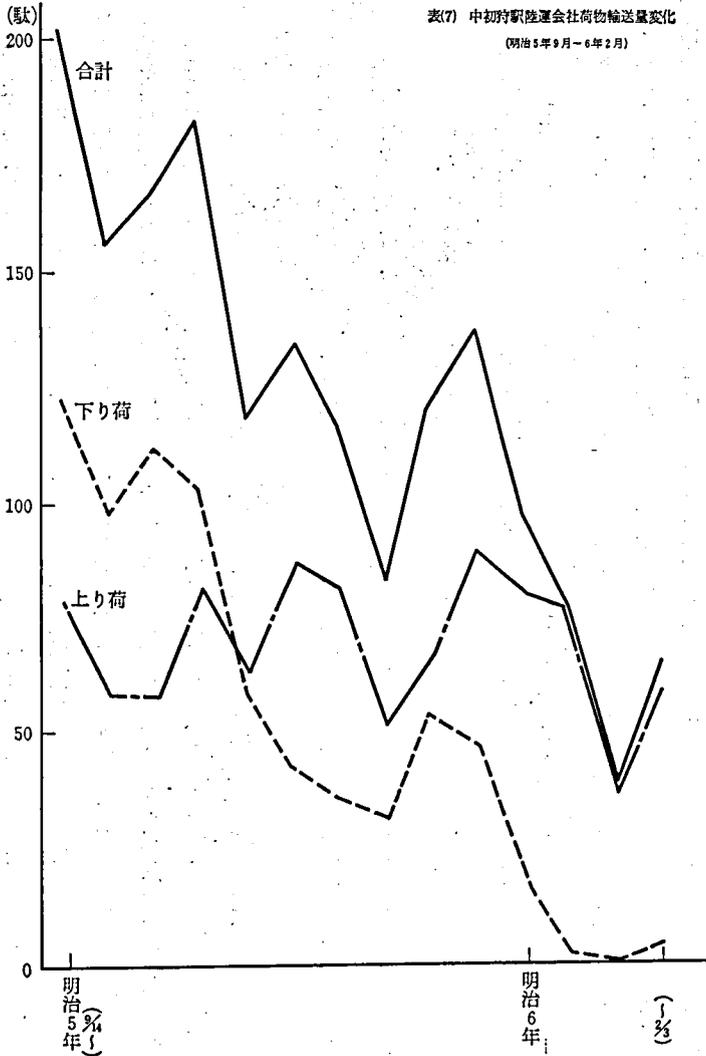
壬申十月十九日

またこれとは別に、「陸運会社申合書」には次のような条項もあつた。

一、駅内村々ノ者共、是迄手馬手荷物ト唱所持ノ米穀糸綿其他ノ品々輸出入致シ候儀ハ便利ノ儀ニ付、従前ノ通タルヘク、尤右ニ事寄駅路可継立荷物迄右様ノ取計決テ不相成事

すなわち、荷継問屋は廃止されたが、そのもとで行なわれてきた付け通し輸送や国中地方からの手馬による米穀輸送そのものが完全に否定されたわけではなかつたのである。このことは、各陸運会社の均等な発展のために著しい障害となつた。つまり、荷物は、より安全かつ迅速な付け通し輸送を求めて、自然これまで通り笹子・猿橋など旧荷継問屋所在地に集中するようになり、その他の陸運会社は、付け通し荷物ばかりで一向に継ぎ立て荷物が来ないとい

表(7) 中初野駅陸運会社荷物輸送量変化  
(明治5年9月-6年2月)



(注) (1) 史料「明治5年荷物運輸帳」  
(2) ほぼ1週ごとに合計をとり、その変化をグラフにした。

う憂き目にあわざるを得なくなつたのである。たとえば笹子駅の隣りに位置する中初狩陸運会社の荷物輸送量の変化を見ると、表(7)のように、設立時からわずか半年で四分の一ほどに減少しているが、これは笹子方面からの「下り荷」がゼロに近くなる、つまり「下り荷」がほとんど全部中初狩駅を付け通すようになるからである。

このように、甲州道中の陸運会社は、設立当初のごく短い一時期を除けば、その後順調かつ均等に発展していく条件はもともと希薄であつたと言わねばならない。そのような歴史的経緯、地域的特質を無視して、上から強力的に設置されたところに陸運会社の本質的性格がよく示されているのであるが、他の街道でも陸運会社が地域の実情に合わぬ点は同じであつたらしく、明治六(一八七三)年四月には、早くも大蔵省から各駅陸運会社解散の意見書が太政官に上申されるに到つて<sup>10)</sup>いる。

こうして、各駅陸運会社は、最終的には明治八(一八七五)年四月の内務省布達によって、解散が命ぜられることになる。<sup>11)</sup>それに代わつて表舞台に登場してくるのが、中馬会社や陸運元会社(内国通運会社)であつた。

## 2 甲斐國中馬会社

甲斐國中馬会社は、明治五(一八七二)年六月甲府柳町高橋平右衛門によって駅通寮に設立が出願された、中馬運送会社が保留となつたのち、翌六(一八七三)年二月、新たに名称を甲斐國中馬会社と変更して申請されたものである。<sup>12)</sup>その際提出された「規則書」「申合書」「定款」案によれば、甲斐國中馬会社は甲府を原会社とし東京・神奈川・小田原・沼津・高嶋・高遠・小諸に分社をおいて近世來の中馬稼の慣行を發展させようとしたものであつた。この点では、信州の中牛馬会社と同じ方向を志向するものであつたが、信州の場合は中馬稼人による中馬組合を基盤にして中牛馬会社が計画されたのに対し、<sup>13)</sup>甲州の場合にはそのような大規模組織的な中馬の伝統を持っていないという違い

があった。従つて甲斐國中馬会社は、申請当初から、個別に募集する專業的中馬稼人によつて行なう本来の付け通し遠距離輸送だけでなく、甲州道中のいくつかの陸運会社と合併(今で言う業務提携)してその中・近距離輸送力に依存することを企圖せざるを得なかつた。

中馬会社は明治六(一八七三)年中に營業を開始したと見られるが、設立当初中馬会社に合併した陸運会社は、下教来右・韭崎・駒飼・初狩・犬目の五社である。<sup>(15)</sup>しかし少なくとも郡内地方の初狩・犬目二社の場合、中馬会社との合併による運送業務が円滑に開始されたわけではないようである。中馬会社の活動が軌道に乗るのは、次のような形で郡内地方に分社が成立する明治七(一八七四)年八月以降のことである。

明治七(一八七四)年五月二二日、若尾逸平・矢嶋栄助ら甲府市中の名だたる商人一七名は山梨県当局へ陸運会社に代わる新たな相對輸送機關の設立許可を願ひ出た。<sup>(16)</sup>

諸荷物駅々相對繼立願

山梨郡第一区	柳 町	風間伊七	太田佐兵衛	山田弥兵衛	村松甚蔵	小田切平兵衛
同郡第二区	山田町	若尾逸平				
同	八日町	小池源助	清水弥五右衛門			
同郡第一区	緑 町	窪田藤兵衛	里吉安右衛門	河内弁吉	萩野市左衛門	
同郡第二区	魚 町	雨宮庄兵衛				
同	連雀町	矢嶋栄助				
同郡第一区	鍛冶町	(青沼町 山口次郎兵衛 河西庄平) (脱一筆者注)				

右十六名総代理 真上庄兵衛

右奉申上候、私共商業荷物東京横浜運送之義兼テ陸運会社御立置ニ付同所エ係リ繼立候義之所、商法之道ニ寄り荷物着発遅速ヲ以代価得失有之候ニ付昼夜ニ不限運送モ有之、右等之荷物ハ御定メ之運賃ニテハ運輸難相成、且ハ雜物下価之荷物ハ御定メ之運賃ニテハ直段相嵩ミ、売難相成物品ハ運送猶予ヲ談シ可成丈廉価ヲ以運輸致度、右等之荷物ハ以來輸出入共陸運会社エ不係駅々相對ヲ以運送仕度、就テハ別紙駅宿名前之者共從前荷物取扱方手、馴籠、在殊ニ商人事情相弁候者ニ付、右名前之者エ繼立申度奉存候間、運送營業ニ付御規則之義ハ別紙名前之者共エ御指図被成下度奉願候、右は即金商業開盛之御時節ニ候間、便宜之運輸仕度此段御聞届被下置候様奉願候、以上

明治七年五月廿二日

右 風間 伊七 印

(以下一六名省略)

山梨縣權令 藤 村 紫 郎 殿

右のように、甲府商人らは陸運会社が当時の商品流通事情に適合しない運輸機構であるとして、新たな相對輸送機関を立てようともくろんだわけだが、その際彼らが指定した者は「別紙名前書」によれば次の五名。

別紙名前書

甲府柳町 高橋平右衛門

駒飼宿 増田半兵衛(増田屋渡辺半兵衛)

笹子駅内吉久保 天野五郎左衛門(花田屋)

猿橋駅

幡野六郎兵衛（荒居屋）

上野原駅

橘屋儀兵衛（富田儀兵衛）

一見して気づくように、「従前荷物取扱方手馴罷在、殊ニ商人事情相弁候者」という理由で指定されたこれらの者は、いずれも、もとの荷継問屋である。すなわち甲府商人の願ひ出は、荷継問屋制の復活を要求したものにほかならなかつたのである。

願書の文面から見ても、甲府商人側では、当初全く新しい運送会社の設立を意図していたと思われる。しかし、当時新規の運送会社設立は明治六（一八七三）年六月の太政官布告二二〇号によって嚴重に取り締まられていた。<sup>(17)</sup> そのため甲府商人は旧荷継問屋と協議の上、甲府柳町高橋平右衛門らによってかねて設立済みの甲斐國中馬会社の分社という形をとることを決定し、明治七（一八七四）年七月二五日に甲府商人と旧荷継問屋の双方から、改めてこの旨を願ひ出したのである。<sup>(18)</sup> 山梨県当局は「書面分社設立ニ就ては其村故障之有無腕と取札」すことを条件に許可の方向へ動き<sup>(19)</sup> これを受けて八月には運送上の具体的な問題が甲府商人側と中馬会社側との間で協議されるに到っている。<sup>(20)</sup>

ところで、このような動きが既に廃止を検討されていた陸運会社に決定的な打撃を与えたのは当然である。笹子駅戸長・副戸長らは明治七（一八七四）年九月五日、花田屋天野五郎左衛門に対し、「今般甲府市中若尾逸平外拾五名より諸荷物請継之儀中馬分会社貴殿え依頼有之、左候ては是迄之陸運会社追々衰微可致は眼前之儀ニ有之候間、三ヶ村相談之上同社え合併之儀及無心候」と、陸運会社の合併申し入れを余儀なくされている。<sup>(21)</sup>

こうして、陸運会社の設立によって廃止されていた荷継問屋は、幕末期以来の甲府商人との結びつきを軸として、途絶二年のち甲斐國中馬会社の分社に形を変えて復活し、陸運会社に代わって再び街道輸送の表舞台に登場するのである。これを甲斐國中馬会社の問題としてみるならば、当初中馬稼人の遠距離輸送と、陸運会社との合併の二本立

てで出発した中馬会社は、結局甲府商人と旧荷継問屋の旧来の関係に入り込むことによって初めて活発に機能しうるようになったと言ふことができるだろう。

### 3 陸運元会社（内国通運会社）

陸運元会社は、旧定飛脚問屋によって明治五（一八七二）年に設立され、明治六（一八七三）年六月の太政官布告二三〇号などによる政府の厚い保護を受けつつ、東海道を中心に各駅陸運会社の組織化を進めていた。政府は陸運会社を解散したのちは、陸運元会社を内国通運会社と改称してこれに通運網の再編成を行なわせようとしていたのである。<sup>(22)</sup>

甲州道中への進出は前記の甲斐國中馬会社に一步を譲っていたが、明治七（一八七四）年一〇月一八日に甲州道中各駅陸運会社解散の達が県から伝えられると、陸運元会社は直ちに甲斐國中馬会社と約定を結び、各駅から人を選んで分社・継立引受人・取扱所の契約をかわした。<sup>(23)</sup>

甲斐國中馬会社との約定書は、相互の非妨害・協調をうたう一方、第六条で陸運元会社甲府分社村井弥兵衛と中馬会社元社高橋安貴との合併を取り決めている。それによれば、「同地に会社者ケ所新築シ互に主業ヲ勉励」するのみならず、「損益會計ハ是亦折半分賦」するなど単なる業務提携を越えた内容になっている。既に、甲府商人との間に運送契約を結び、彼らの荷物を独占的に輸送できる筈であった中馬会社にしてみれば、このような約定は陸運元会社の強い介入にほかならなかつたと言わねばならない。

明治七（一八七四）年二月五日に山梨県令に報告された名簿によれば、陸運元会社の県内における分社・取扱所・継立引受人は当時あわせて四二ヶ所四六人いるが、この内、甲州道中上野原と甲府間は表(8)の一五ヶ所一七人であ

表(8) 陸運元会社約定者氏名(明治7年12月)

駅名	氏名	種別	駅名	氏名	種別
上野原	加藤芳太郎	取	初狩	富田右内	継
鶴川	富田義平	継	笹子	天野五郎左衛門	継・分
野田尻	志村喜臨	継	駒飼	渡辺半兵衛	継・分
犬目	小俣寛三	取・継	勝沼	樋貝荘右衛門	継
鳥沢	岡部莊兵衛	継	栗原	芦沢太兵衛	継・分
猿橋	杉本治平	取・継	石和	山下新太郎	継
大橋	奈良七郎左衛門	継・分	甲府町	村井弥兵衛	継・分
花咲	小宮新五左衛門	継	甲府	高橋安貴	
	鈴木長兵衛	継	柳		

(注) (1) 史料 『山梨県史』 3巻767頁  
 (2) 種別 取=取扱所, 継=継立引受人, 分=分社

る。全駅に契約者を置いておくことは、陸運会社の機能をそっくり引き継ぎ、細かい運輸網を組織しようとしている陸運元会社の志向をよく示すものである。注目されるのは、駒飼・笹子・上野原の各駅で旧荷継問屋Ⅱ甲斐国中馬会社分社が陸運元会社の分社・取扱所を兼ねていることである(ゴチック字体の者)。このことは、かつて陸運元会社がそうであったように、結局、荷物が彼ら旧荷継問屋系の者に集中し、他の分社・取扱所等の発展を阻害するという結果を招いた。陸運元会社が、旧荷継問屋による付け通し輸送を行なう中馬会社と競合する以上、これは至極当然の成り行きであった。

明治八(一八七五)年二月に陸運元会社は正式に内国通運会社と改称し、甲州道中でも同年初めにはおそらく営業が開始されたとみられるが、同年五月には早くも中初狩駅内国通運会社継立所引受人富田右内が「通運会社脱社願」を出している。その中で富田右内は脱社の理由を「当駅陸運会社之儀、地理不便宜ニ候哉如何様勉強仕候ても荷物運輸継立更ニ無之(中略)素々微力之私永統之

目途も無之候間、駅内身元之者え継立所引受候様夫々示談及候得共申受候者無之」と言っており、旧荷継問屋系でない者の営業の困難さを示しているのである。

こうして内国通運会社の場合も、当初各駅に乱立させた分社・取扱所等の整理を行なわざるを得なくなり、次第に旧荷継問屋系の分社・取扱所を中心とした体制へ転換していくのである。

#### まとめにかえて

近世中期以降の農民的商品流通の継起的発展の中で、信州中馬や在方稼馬の進出に対応した宿駅運輸機構の自己変革の結果として生まれた甲州道中の荷継問屋制は、幕末・維新期の急速な国内市場形成の過程において甲州・信州と江戸・横浜方面とを結ぶ商品流通に重要な役割を果たしつつ商業運輸資本としての地位を確立し、維新後の陸運混乱期に一時的に途絶したあと甲斐國中馬会社・陸運元会社（内国通運会社）両社の進出・整備の過程で今また甲州道中の商品輸送の中核的存在として浮かびあがることになった。

彼らは中馬会社・陸運元会社（内国通運会社）の分社あるいは取扱所という形を取りながらも、当初、その経営基盤は旧荷継問屋時代そのままを受け継ぎ、元社に対して経営上の自立性のある程度保っていたと考えられる。それゆえ、その経営形態も直ちに「近代的」運輸資本としてのそれに転化しえたわけではない。それは特に、現実の輸送力を支える馬士との関係において顕著に見られるところである。ひとつの史料を最後に掲げておこう。<sup>(26)</sup>

#### 人馬議定証

右は今般各駅え内国通運会社並中馬会社最寄便宜之地え御設立ニ相成、当駅之義は場所柄ニ付両分社共貴殿え被仰付候、就ては私共式ヶ村之義は山間僻地農業手薄之場所ニて、銘々荷物運送並旅客之利潤ヲ以永継罷在候私共

挙て難有仕合奉存候、依て一同相談之上規則法方相立人馬之手筈堅ク取極置、御定之人馬たり共公私荷物之無差別、会社ハ触当次第御規則之通御定之賃錢ヲ以御差図之通運送仕、聊御差支不相成様同心協力一層勉勵可致候、万一違背申者在之候得は正副戸長は勿論一同ニて取締聊会社ハ御迷惑ニ不相成様可致候、依之人馬約定証書差入申処如件

都留郡第二区 吉ヶ久保村（阿弥陀海道）

小林 佐十郎 ㊦

（ほか六七名省略）

前書之通相違無御座候間、荷物輸出多之節は御沙汰次第触当運送可為致候様正副戸長一同ニて深く注意致し、御差支不相成様精々尽力可致候、依之奥書連署ヲ以差入申仍如件

明治八年二月日

右村 戸長 小俣 四郎 兵衛 ㊦

副戸長 天野 太左 衛門 ㊦

当取

内国通運会社

分社 天野 五郎 左衛門 殿

中馬会社

運輸の機構的・形態的变化が市場構造ないし商品流通の変質によつてもたらされるものであるならば、日本における資本主義的市場構造の生成・確立の過程において、右のような旧態依然たる陸運の「宿請」的発想と馬士の「前近代」的雇傭形態は、いついかなる形で変更されていくのだろうか。あるいは、何ら変更されないまま資本主義生成・発展期の商品運輸を支え、鉄道進出による終末を迎えることになるのだろうか。「近代」明治国家の性格、当該期日

甲州道中における商品流通の展開と運輸機構（安藤）

本資本主義の本質を考ふるひとつの材料として関心の向くところであるが、今後の課題としたい。<sup>(27)</sup>

注

- (1) 鈴木照男・増田廣實「山梨県下における各駅陸運会社の設立」(立正女子大学短期大学部「研究紀要」一七)、同「甲斐国中馬会社の創業について」(同前一八)、同「甲斐国中馬会社の発展について」(同前一九)
- (2) 山本弘文「維新期の街道と輸送」五〇頁、以下本章で触れる維新後の陸運の一般的動向は、主に本書による。
- (3) 「山梨県史」二卷二〇六頁、九〇九頁
- (4) 同右書九一二頁
- (5) 大月市笹子 天野啓五家文書
- (6) 同 天野勇家文書
- (7) 明治五年九月「笹子駅陸運会社人馬賃錢表」「同申合書」「同規則書」(大月市笹子 天野新平家文書)
- (8) 「一、御旅行ノ都合ニ寄り前後式三駅ツ、超越シ可申、尤賃錢ハ表面ノ割合ニテ可申請事」(旅人へ為案内会社へ張出シ候規則書)七条——「山梨県史」二卷九一八頁
- (9) 「山梨県史」二卷九二七頁
- (10) 山本前掲書七〇頁
- (11) 同右書七三頁
- (12) 同右書二二一頁、および鈴木・増田前掲論文
- (13) 「山梨県史」三卷二二七頁
- (14) 信州の中牛馬会社については、小林計一郎「長野県における明治初年の駅通制と中牛馬会社」(「信濃」一〇一—一一)、平沢清人「明治元々六年南信地方における伝馬所・陸運会社・中牛馬会社と中馬稼ぎ」(「信濃」一一—四、五)、裏田稔「信州における中牛馬会社及び陸運会社と郵便との関連性」(「信濃」一三—一七)
- (15) 前記「規則書」「申合書」「定款」案による。
- (16) 大月市笹子 天野啓五家文書
- (17) 山本前掲書六五頁
- (18) 明治七年七月「中馬会社分社設立伺書」、同月「以書奉願上候」(大月市笹子天野啓五家文書)なお、この時前記荷継間屋五名のほかに、新たに神奈川・足柄両県の五名が分社設立願いに加わっている。
- (19) 同右史料付箋
- (20) 明治七年八月「差入申一札之事」(大月市笹子天野啓五家文書)
- (21) 天野啓五家文書
- (22) 山本前掲書六二頁以下
- (23) 「山梨県史」三卷七六五頁、七七六頁
- (24) 同右書七六七頁
- (25) 大月市笹子 天野啓五家文書

(26) 同右

(27) 本稿は以上のように運輸機構の制度的変遷過程を、様々な運輸争論を分析の主対象におきながら明らかにしてきた。その基礎構造であるところの宿駅農村の構造、特に馬方農民の具体的存在形態、また米穀市場を含めた市場構造全体の具体的分析の問題など残された課題は多いが、これらについては、いずれ別稿を予定している。