

# 陸運元会社による継立機構の整備

増田 廣 實

はじめに

明治政府は、全国統一の進展とともに、全国的運輸機構の確立を意図することとなる。そこで、政府はその目的を達成するため、先に政府の勸奨をもって創業させた各駅陸運会社にかえ、旧定飛脚問屋仲間によって、明治五年七月東京に創業された陸運元会社に多大の保護と特権を与え、全国的運輸機構として育成していく政策を打出した。

その最大の保護の一つとして、政府は明治六年六月太政官布告第二三〇号をもって、同年九月一日以降、陸運元会社に入社・合併するか、規則・資本等会社の内容が妥当と認められて、駅通頭の免許を与えられた者以外、私に輸送業務を営むことを禁止した。この強力な保護を与えられた陸運元会社による、全国的運輸機構の確立が緒につき、日本における近代陸運の開幕を迎えるにいたるのである。

そこで、この太政官布告第二三〇号の発布の背景を明らかにするとともに、この布告を根拠として、陸運元会社内部の諸規程が作られた上でこれに準據して各駅陸運会社をはじめとする「類業」の陸運元会社への入社・合併がどのように進められていったか追求し、具体的に全国的運輸機構が作りあげられていった経緯を明らかにしたい。すなわちこの全国的運輸機構が具体的に機能するためには、単に各駅陸運会社等が入社・合併するだけではなく、それが人馬継立の現業面で遅

滞なく作動する必要があった。よって、この面についても検討を加えたいと考える。つまり、全国的運輸機構を確立しようとする明治政府の意図をはたすため、陸運元会社は自らの継立機構をどのように整備していったか、検討することが本稿の主題であるといえる。

この検討は、一つは陸運元会社の内部諸規程を通して進めていくとともに、それら諸規程に準據しての組織化進展の様子を、山梨県下に例をとってみていきたい。具体的な組織化について検討する山梨県の場合は、各駅陸運会社の他に、各駅陸運会社にやや遅れながらも、甲府柳町陸運会社と平行して創業される甲斐国中馬会社があり、多くの問題を含んでいた。しかし、陸運会社と中馬会社とは性格が異りながらも、それぞれに陸運会社による継立機構の整備のためには、入社・合併することで独自の役割を担っていったが、その様子も検討したい。

## 一 陸運元会社の創業と継立機構の整備

### 1 陸運元会社の創業

三都の旧飛脚問屋によって明治五年六月東京に設立をみる陸運元会社は、明治政府による旧幕以来の旧飛脚問屋への特権廃止と、宿駅制度に変わる新しい運輸行政確立の渦中で創業された。これら明治政府による諸政策の中でも、明治四年三月にはじまった東海道筋での官営郵

便の開設は、三都の旧飛脚問屋にとつて最も中心的な業務であつた。信書の通送の営業を奪われることとなつた。このため旧飛脚問屋は、自らの営業権を守るため結束して官営郵便開設に激しく抵抗したのであつた。この官営郵便開設をめぐる政府と旧飛脚問屋との争いは、駒通頭前島密の説得と、官営郵便業務の一部を旧飛脚問屋に委託するなどの妥協的政策により解消することとなり、これら業務の受皿としての会社設立が、旧飛脚問屋を中心に進められることとなつた。かくて、五年六月陸運元会社の創業をみたのであつた。

しかし、これ以前すでに旧幕府時代以来の宿駅制度は改変され、公私貨客相對繼立のための各駅陸運会社の創業をみていた。例えば東海道の場合、四年五月頃より駒通司による会社創業の説論が行われはじめ、七月には関係者から設立願書が提出されている。その結果、四年末から五年初頭にかけ、東海道各駅陸運会社の創業をみたのであつた。<sup>1)</sup> すなわち、東海道では、五年一月一日各駅伝馬所および助郷制度が廃され、東京—大阪間の各駅伝馬所の行つていた繼立業務の一切は各駅陸運会社に委託された。その後この措置はさらに全国におよぼされ、七月二〇にはついに全国諸道の伝馬所及び助郷を八月末日かぎり廃止する旨が、太政官布告をもつて発せられたのであつた。<sup>2)</sup>

このような時間的経緯の中で、まず東海道路筋に各駅陸運会社が創業され、やがてそれが全国的に及ぼされるのと平行して陸運元会社もまた創業されたのである。各駅陸運会社と陸運元会社とは、いずれも旧宿駅制度に変わる新しい繼立機関として許可されたものであることに違ひはなかつた。しかし、各駅陸運会社と陸運元会社への政府駒通寮側の対応は、決定的な差異があつた。すなわち「昨年来開業候各駅陸運会社之儀ハ、唯旧伝馬所之面目ヲ一変致シ候迄ニテ真ノ私会ニ無之、到底成立之程モ無覚束者ニ付、猶一改正之法モ可有之ト夫是評議中」<sup>3)</sup>であるとするのに対し、陸運元会社は、「規則ヲ立、各駅陸運会社ト其規則ヲ合シ、且会計ヲ相通シ、一道通送之貨物ハ無宰領ニテ繼通可

相成方法等ヲ相撰ヒ、殊ニ其規則ヲ実践致スヘキタメ、夫々相当ノ資本ヲ取結ヒ度旨數拾ノ条目ヲ以テ申立、則大藏省ノ准允ニ依テ陸運元会社之公舗ヲ相開」<sup>4)</sup>いたものであるとして、各駅陸運会社を陸運元会社と合併することにより、「前日之弊染ヲ洗除シ、真ノ私会相結ヒ、普通商民之營業ト同成候様」<sup>5)</sup>にと強い期待が寄せられていた。

このように政府駒通寮側が、各駅陸運会社の創業を全国に及ぼそうとしていた五年七月の段階で、早くも各駅陸運会社の在り方に見切りをつけ、陸運元会社を軸とする全国的運輸機構再編に強い期待を寄せていたことは、一見奇妙のように感ずるが、それなりの理由があつた。それは、一つにはすでに東海道路筋で各駅陸運会社の創業が行われ、その營業の実態を見ての各駅陸運会社への評価であり、もう一つは、陸運元会社が創業にあたり、当初から各駅陸運会社はもとより河岸問屋などと合併することを表明していたためであつた。ここに政府は、陸運元会社を保護育成することにより、同社を軸とする全国的運輸機構再編の方針を意図することとなつたと考えられよう。そして、政府の同社への保護育成は、他面からするならば、官営郵便開設をめぐる旧飛脚問屋との緊張緩和のための、一連の業務委託と各種特権の付与に端を発し、官営郵便事業の円滑な運営のためには、政府自身にとつても必要な政策であつた。

こうした理由から陸運元会社の創業をめぐる、政府駒通寮は同社の各駅陸運会社合併を強力に助成することとなるが、この各駅陸運会社合併については、陸運元会社側にとつてもそれなりの必要性があつたことは言うまでもない。その理由をあげてみると次のようである。その根源は、政府による維新以来の陸運政策の進展の中で、旧幕以来の旧飛脚問屋の特権を喪失したためであつたといえる。例えば、三都定飛脚に限り東海道路往還とも元賃錢の十倍増という準定賃錢をもつて、以後相對賃錢とされていった例をあげることができる。<sup>6)</sup>この相對賃錢による人馬調達は、その後各駅陸運会社が創業されると一般化される

こととなり、旧飛脚問屋の利潤を圧迫したことは勿論であった。またこれに加えて、官営郵便の開始は、旧飛脚問屋の営業に大きい比重を占めていた書状通送を奪う結果になったが、このことは、運送取扱業を中心とする営業範囲の縮小をもたらす結果となった。たしかに官営郵便に関連する業務は駅通寮により委託されることにはなったが、それは輸送現業に関する部分が多く、旧飛脚問屋の営業内容の変更もたらした。こうした中で、旧飛脚問屋が連合して設立しようとする陸運元会社は、輸送や旅行に必要な現業者である往還稼人を掌握し、その幹旋を行う継立業者——各駅陸運会社との合併を必要としたと考えることができる。

この陸運元会社による自社の継立機構整備を行うために継立業者を通して輸送現業者を直接掌握する方法は、言うまでもなく継立業者を自社組織内に組み込むことが最も有効な手段であった。したがって合併とは称しながらも、単なる業務提携ではなく、会社・取扱所・継立所として入社させ、自社組織内に組み込み、人馬供給契約を結び、それぞれに責任を負わせることとなる。

陸運元会社による運輸網の整備と全国的運輸機構再編は、従来旧飛脚問屋出張店を元会社の出張店にするという、最も手近かの所から始められた。これは順調に進み、同社創業間もない五年七月現在、横浜・神奈川・上州高崎・藤岡・前橋・桐生・伊勢崎・信州上田・甲州山梨・越後三条・新潟・水原・長岡・岩代福島・二本松・三春・保原・陸前仙台・陸中盛岡・羽前山形・米沢・松前箱館の計二三か所に達した。

他方各駅陸運会社との場合は容易に入社・合併は進まなかった。最初からその工作を進めた東海道筋にあつても、五年十一月に入つて岡崎・池鯉鮒・藤川・赤坂・御油・豊橋・二川各駅陸運会社との合併が十二日に駅通寮に報告され、さらに二十五日には亀山・関・坂下各駅陸運会社との合併も報告されたが、地域的にも限られており、その数

も僅かなものであつたことがわかる。

政府駅通寮の合併の行政指導が行われる中でもこのように遅々たる進行には、それなりの理由があつた。それは各駅陸運会社側にとって合併の有無に係りなく、営業は続けられるのであり、入社・合併の必要性はこれにより自己の継立機構を整備しようとする陸運元会社にのみあることによるものであつた。したがって入社・合併の進行しないことは当然であるといえるが、しかし、陸運元会社を保護育成し、これを軸として全国的運輸機構再編を意図する政府にとつては、入社・合併の進行は陸運元会社と共に大いに気懸りの点であつたといえる。そこでその推進のための強力な法令公布に踏切る事となる。それは六年六月発せられた太政官布告第二三〇号<sup>⑩</sup>であり、陸運元会社に多大の特権を付与するものであつた。

布告 六年六月二十七日  
第二百三十号

従来飛脚ト称シ物質輸送ヲ業ト致候者、一定ノ規則無之、且準備資本ニ乏ク、猥リニ危難弁償等ノ口請合ヲ以テ通貨物品ヲ引受、運送致居候処、往々不当ノ運賃ヲ貪リ或ハ渋滞紛失ノ弊ヲ起シ候ニ付、本年九月一日ヲ限り私ニ物貨輸送ノ業ヲ営候儀一切令禁止候条、以來右営業致度者ハ、陸運元会社へ入社或ハ合併候歟、又ハ其規則資本等詳明具状シ、管轄庁ノ調査ヲ經テ駅通頭ノ免許ヲ可受事。

この布告は、私に物貨運送の営業を禁じ、営業を希望する者は、陸運元会社に入社・合併するか、その資本・規則等詳細に定めた上、管轄庁を経て駅通頭の免許を受けるように命じたものである。すなわち従来の営業を続けるためには資本・規則等詳細に定め、駅通頭の免許を受けるといふ煩瑣な手続きを求められた。したがってこれを避けたいとすならば、陸運元会社の組織内に組み込まれざるを得ない事態となつたのであつた。

この布告の効果は靚面に表れ、各駅陸運会社等陸運の他河岸問屋な

どの舟運関係者は、次々に陸運元会社に入社・合併することとなった。そして、これに対応して陸運元会社も会社規則をはじめとする各種営業規則を整備充実させ、その後の発展の基礎が築かれていった。かくて、七年後半から翌八年初頭にかけて陸運元会社の手による全国的運輸機構の再編が終り、各駅陸運会社にかわる継立機構ができあがった。こうした経過の中で陸運元会社は八年二月社名を内国通運と変更し、各駅陸運会社は同年五月末を限り解散させられることが、内務省布達第七号をもって同年四月三〇日命じられたのであった。

以上のように明治六年六月、太政官布告第二三〇号が発せられた後、陸運元会社の全国的運輸機構がどのように再編されていったか、具体的に考察する。そして、考察を通して陸運元会社の下部組織の構造的性質について、明らかにしていくことにしたい。

## 2 陸運元会社の継立機構の整備

明治五年六月、陸運元会社は創業とともに、東海道品川から伏見までの各駅陸運会社及び元定飛脚仲間を対象として、同社設立の趣旨説明と、同社との合併、輸送契約の締結による継立機構の整備を目的に、同社員は巡回説得に努めた。しかしその結果についてみると、各駅陸運会社自体が「唯伝馬所ノ面目ヲ一変致シ候迄ニテ真ノ私会に無之」と言つた実態であり、旧態依然たる保守的な性格を脱していないこともあり、勧誘は容易でなかつた。そのため、すでに前節で述べたように同年十一月末の段階で岡崎など十駅の合併をみる程度であつた。それが、翌六年六月の太政官布告第二三〇号の発せられることにより、状況は一変する。陸運元会社側の対応も、同社への「入社或は合併」を前提とした積極的な入社勧誘を行うこととなつた。

太政官布告第二三〇号が発せられたのに対応してまず同社内では、入社勧誘にあたり入社合併希望者への対策が入社議定の形で協議決定

された。

### 入社議定

本年式百三拾号ヲ以御布告相成候從來飛脚ト称シ物貨輸送ヲ以業ト為ス者、九月一日限り当会社工入社或ハ合併營業可致トノ御趣意ニモ有之、就テハ各地ヨリ申出次第懇切之協議可致ハ勿論之儀ニ候処、商業ノ厚薄モ有之一定之規則ニ及シ兼候ニ付、入社之号ヲ五等二分課シ其人之望ニヨリ抜ク入社ヲ招ントス、故ニ入社之差等ヲ左二分別シテ議定セリ。

(中略)

右条件社中會議ノ上決定候条、当社工入社ノ向ハ其条目ノ趣意ヲ熟知ノ上入社為致ベキ事。

明治六年八月

陸運元会社

この議定書によってわかるように、明治六年九月一日より、太政官布告第二三〇号発効を目前にして、同年八月陸運元会社内部で入社・合併希望者の取扱いについて議定したものである。ここでは、第二三〇号でいう九月一日以降物貨輸送の營業のためには、同社に入社・合併する以外ないという前提にたつて、その条件整備を行っている。したがつて、入社・合併する側の希望にあわせ、五等に分けそれぞれ異なる入社規則を定め、入社・合併する側に条件を選択させる方策をたてた。その各等の内容は次のようであつた。

一 等入社は、いわゆる株主であり、一株二百円を幾株持つてもよく、役員就任の機会も与えられている。二 等入社は一等と同じく株主ではあるが、元会社出張所のない土地での營業は入社合併したものの自由とし、規則方法等は元会社と同様とする。その場合の輸送に係わる所得のうち、その土地から發送する荷物に関しては、その者の所得とし、元会社よりその土地へ送られる荷物に関しては、三等入社の場合と同様とするか、元会社に委任するかは、本人の希望によって元会社との

間で取決める。すなはち一・二等のいずれも株主であるが、その土地に元会社出張所の有無によつて自営を行うか否かの別があることがわかる。

これに対して三等入社とは、商業の多寡により百円以上の身元證據金を元会社に預け、入社合併する場合である。この身元證據金の年利は三一・二五%で毎年十二月に支払われることとなつていたが、この場合業法は元会社と同じであつても資本を異にした別経営であつた。したがつて入社合併し、陸運元会社の名称をもつて輸送に従事していても、駅々伝送運賃支払いは入社合併した者の直払いであつた。またその土地からの荷物輸送は入社合併した者の勝手であつたが、三府・元会社出張所のある土地への荷物輸送はその者と元会社・出張所両者の合議事項とする。三府・元会社出張所のある土地での差立・配達は元会社・出張所の責任で行い、入社合併した者から輸送された荷物運賃は、貸懸・滞などの理由によらず、次の割合で立替渡とする。その割合は、定賃銭のうち元会社から与えられる手数料を差引いた残り分とし、通貨は手数料二〇%・立替渡八〇%、物貨は半荷物手数料一〇%・立替渡九〇%・造り立荷物一駄手数料五%・立替渡九五%とする。但し止宿料・荷造入用は別途とする。また危難弁償は入社合併した者本人負担とし、弁償額が身元證據金百円を超えた時も本人負担とする故、弁償不能の折の引受證人を立てる。これらの条件が定められた。二等の場合も営業に関してはこれら条件は同様であつた。

四等入社とは、駅々に設ける取扱所の類であり、その地商業相当の身元證據金を出し、身元引請人を立て入社することを認められる者で、元会社規則に反し、不正の行為があり会社の手へ負えぬ場合は、駅通寮・地方庁の公裁を乞うとしている。そして、元会社は四等入社の者には取扱規則通りの受継手数料を支払い、駅々陸運会社において継立不都合のある場合、四等入社の者に荷物伝送を委託するとしている。

五等入社とは三等入社と同様であるが、五等入社は身元證據金を元

会社に差出さない者であり、その身元證據金にかえ東京府下に身元引受證人を立てさせる。しかし身元證據金がないため危難弁償備金積立を行わせることとし、その割合は通貨は定賃銭の一〇%、半荷物は同じく五%、造立一駄荷物は同じく二・五%とする。もちろん弁償金が積立金を超え弁償不能の場合は、身元引受人がその弁償にあたるとする。但し、積立金が十円以上になつた場合は、それに利子を加え、本人に還元する方策を考へるとしている。

これら一等から五等までの入社のうち、一等入社以外は、陸運元会社の名称を認めるが、営業面での責任は各入社合併した者にあることはもちろんであり、損失等の保障は陸運元会社になんことを明白にして以上の議定の結論としている。

この『入社議定』は未整理の部分もあり、理解の困難の部分もあるが、この入社に対応しての社内議定は、その後の同社経営の根幹となつていつたといえる。例えば一等から五等までの入社区分は、その後こうした名称では用いられはしなかつたが、内容的には一・二等入社は株主であり、三・五等入社は身元證據金の高や有無によつて区分されており、六年十月に制定されたこととなつた「事業区分規則」では一等入社は本社・出張所、二等入社は分社、三等入社以下は取扱所として機能することとなる。

この議定書の作られた翌九月には、急拠入社規則が起草され駅通寮の許可を得たといわれるが、今それを見ることはできない。しかし、この入社規則とそれほど時期的にも隔たない同じ九月、「当会社工入社聯合附属申込候ハ差伺其意ヲ以取計可申候事」と定めた「陸運元会社入社心得略」によれば、議定書の内容はほぼ盛込まれている。したがつて、入社規則書もほぼこの入社心得やその前に作られた議定書と内容的には大差なかつたと考へることができる。但し先にもふれたように等級による入社区分は形を変え、また身元證據金も金額に格差を設けることは止めてゐる。

このようにして陸運元会社に入社合併した者たちが、陸運元会社組織に組込まれ、どのような役割を負ったか、同年十月定められた「事業区分規則」<sup>16</sup>によって見ると次のようである。すなはち出張所・分社・取扱所・仕役人などがそれである。

このうち出張所とは、元会社がその土地の「繁富商工物産ノ模様」によって店舗設置を決定し、「能ク本業ニ熟達シ廉直ニシテ算勘アル人ヲ撰」び、経営を一任した元会社直営店であった。これに対し分社は、その土地の状況を考慮して設置される元会社の代理店であり、その経営はその土地に居住する元会社株主が担当するものであった。この分社経営は①元会社が行う「連月期日ヲ定幾回ノ往復便」である定期便の通運業務と、②元社の「定期運送無之枝道及近傍市在へ臨時運送」する自身の通運業務とからなっていた。この二分される業務からの収入と責任は、①については分社は一定額の取扱手数料をとるのみであつて、運賃はすべて元会社の収入となり、責任は元会社が負つたが、②の場合は運賃はもとより勘定のすべては分社に帰し、責任も分社が負うことが原則とされている。しかし、②の場合の危難弁償については、その責任を負う必要のない物貨運送が主となるが、危難弁償の請合のある場合は、準備金積立を行い、元会社の請合承認をうけ、同社の物貨取扱規則にしたがった時は元会社が責任を負うこととしてゐる。なお分社経営にあたる株主の持株数の多寡は、元会社会議で決定することと定めてゐる。

また取扱所は、元会社と分社に寄託運送する物貨を荷主から預り、元会社の定期便や分社臨時便物貨として運送ルートにのせ、元会社・分社からその地に運送されて来た物貨を、地元や近傍に配達する文字通り取扱所であり、同時に継立に必要な人馬等の供給者でもあつた。この取扱所の場合、元会社・分社への物貨取次を行うものであり、同社の通運業務に直接責任を負うものではなかつたから、株主である必要はなく、「其ノ地ノ住人ニシテ身元アル者」であればよかつた。し

かし、取扱所は元会社・分社が危難弁償を請合つた物貨の配達も行うため、身元引請證人をたて、身元證據金證據書を元会社に提出しなればならず、また元会社は本人の希望により身元證據金を證書の外に提出することを認めてゐる。この證據金へは元会社から年利六%の利息が支払われたが、取扱所はこれら證書・證據金の提出によって元会社、分社からの物貨についての元会社への責任を負つた。これに対し、取扱所から元会社、分社へ物貨を引受した以後は證書等が提出されてゐる以上、すべて元会社・分社が全責任を負うことはもちろんであつた。なお身元證據のための引当額は、元会社会議で決定されることとなつてゐた。この取扱所の營業については、元会社からは取扱手数料・配達賃・継立人馬賃銭等が支払われたと考えられるが、この「事業区分規則」には記されていない。また分社と同様に取扱所が独自に営む継立業などの營業に関しては、同規則に別段記されていない。

最後に仕役人について簡単にふれる。仕役人はいわゆる宰領・飛脚であり、元会社・分社のもとにあつて二十五円以上の身元金をもつて責任を負う。そしてさらに危難弁償請合の場合には、弁償準備金を元会社に預け、それを超えない範囲で輸送にあたり、その責任は元会社が負うこととしてゐる。

以上、明治六年六月太政官布告第二三〇号が発せられた後、陸運元会社は従来から進めて来た同社への入社勧誘を一層積極的に進め、全国的運輸機構を確立するため対応して来たかについて考察した。そこでは、同年八月社内での入社議定をはじめ、入社規則あるいは「事業区分規則」等によって次第に整備されていった。そして入社議定はその後作られた諸規則に盛込まれ、踏襲されていったが、より一層完全なものになるのはなお時間を必要とした。それは、明治八年二月陸運元会社が内国通運会社と社名変更を行い、九年四月以降定款をはじめとする諸規則の整備改訂を経なければならなかつた。ともあれこの元会社から内国通運会社への過渡期について組織化の具体像を次にみ

ることにしたい。

註

- (1) 明治四年十一月五日大蔵省布告第九十一号「東海道駅々陸運会社開業ヲ許ス」(法令全書 明治四年)。
- (2) 明治五年正月十八日太政官布告第十号「東海道伝馬所ヲ廢シ諸官員通行休泊等相對ヲ以テ処弁セシム」(右同明治五年)。
- (3) 明治五年七月二十日太政官布告第二百四号「諸道伝馬所并助郷ヲ廢スルヲ以テ人馬相對継立所ヲ設置セシム」(右同明治五年)。
- (4) 「駅通明鑑」卷十第九篇運輸会社ノ部ノ三 四一頁、四二頁。
- (5) 右同。
- (6) 右同。
- (7) 「駅通志稿抄録」明治二年四月(日欠)「法規分類大全」運輸門駅通三一八頁。
- (8) 「駅通明鑑」卷十第九篇運輸会社ノ部ノ三 四五頁。地名中山梨は甲府。
- (9) 右同四七頁、四八頁。
- (10) 明治六年六月二十七日太政官布告第二百三十号「私ニ物貨運送ノ營業ヲ禁止ス」(法令全書 明治六年)。
- (11) 明治八年四月三十日内務省布達甲第七号「陸運会社ヲ解散セシメ人馬継立營業願ニ関スル業務ヲ地方庁ニ委任ス」(右同明治八年)。
- (12) (4)に同じ。
- (13) 山梨県立図書館所蔵 甲州文庫 甲〇九六・八一八二 「陸運元会社入社議定」。
- (14) 「駅通志稿抄録」明治六年八月(日欠)「法規分類大全」運輸門駅通三五一頁。ここに示す内容は註(13)に同じである。
- (15) 山梨県立図書館所蔵 甲州文庫 甲〇九六・八一三五九。
- (16) 日通資料室所蔵。

## 二 山梨県下継立機構の整備

### 1 各駅陸運会社と中馬会社の入社・合併

山梨県下では、明治七年十月十八日次のような達しが発せられ、陸

運元会社と各駅陸運会社との入社・合併が進められることとなった。<sup>1)</sup>

駅々 正副戸長  
陸運会社

今般陸運元会社総代ノ者類業連合協議ノ為メ管下へ派出候ニ付各駅ニ於テ主旨篤ト承リ合不都合無之様協議可致尤協議行届次第従前ノ陸運会社ハ解散ノ筈ニ候条此旨可相心得事

明治七年十月十八日

山梨県権令 藤 村 紫 朗

この達しは、協議成立次第各駅陸運会社解散を前提に、陸運元会社との入社・合併のための協議を指示するものであり、翌八年四月三〇日内務省布達甲第七号による五月末日限りでの各駅陸運会社解散を、半年以上も以前に先取りしてのものであった。このようにして陸運元会社総代宮下直右衛門の山梨県下での各駅陸運会社との合併交渉が開始された。その結果、表に示したように陸運元会社と約定のできた四二駅について同年十二月五日山梨県に報告している。この四二駅の内訳は、甲州道中一八駅・駿州東往還五駅・駿州往還八駅、駿州往還中道通り四駅・信州佐久往還三駅・その他四駅である。これら各駅との約定書の内容は次の雛型ようなものであった。<sup>2)</sup>

#### 約定書ノ事

一 陸運元会社通運会社ト改称シ御国内ノ通運ヲ開兼テ各道公私ノ旅客物品ヲモ継立致シ候儀ヲ官ノ御准允ヲ蒙リ当地ニ於テハ下ニ記ス姓名ノ者之人馬(之)數ヲ定約致シ且左ノ賃銭ヲ受取継立申合規則ニ照準シ其開業ノ日ヨリ継立方引受常々無差支継立方可取扱事

一馬 (何疋)

一人足 (何人)

一馬 壹疋賃銭 卍里ニ付何程

一人足 壹人賃銭 卍里ニ付何程

右ハ通常ノ賃銭ニ候得共午後ニ至リ四里以上継通ニ致シ人馬共先方へ泊リ(ニ)相成候節ハ二割ヨリ二割五分迄増銭申受候事

研究紀要 第30集

別表I 山梨県下駅村と元会社・中馬会社関係一覧表

街道名	駅名	陸運元会社 (内国通運会社)					甲斐国中馬会社
		分社	取扱所	継立所	供給人馬	契約年月日	分社 (明治8年)
甲州道中	上野原 鶴野田 野田尻 犬鳥目 猿橋 大花橋 初笹 笹駒 栗沼 石原 甲府 葦崎 台ヶ原 教来石	奈良七郎左衛門	加藤芳太郎 小俣寛三 杉本治兵衛	富田義平	10—5	7. 12. 6 7. 11 7. 11	富田義平
				志村喜脇	〃		志村喜脇
				小俣寛三	〃		岡部莊兵衛
				岡部莊兵衛	〃		岡部莊兵衛
				杉本治兵衛	〃		奈良七郎左衛門
				奈良七郎左衛門	〃		奈良七郎左衛門
				小宮山新五左衛門	〃		小宮山新五左衛門
				鈴木長兵衛	〃		鈴木長兵衛
				富田右内	〃		富田右内
				天野五郎左衛門	〃		天野五郎左衛門
渡辺半兵衛	〃	渡辺半兵衛					
樋貝莊兵衛	〃	樋貝莊兵衛					
芦沢太兵衛	〃	芦沢太兵衛					
山下新太郎	〃	山下新太郎					
{高橋安貴	〃	{高橋安貴					
村井弥兵衛	〃	村井弥兵衛					
平賀源五右衛門	〃	平賀源五右衛門					
古屋八左衛門	〃	古屋八左衛門					
河西九郎須	〃	河西九郎須					
駿州東往還	上黒駒 藤ノ木 川ノ口 上山吉田中			坂本武左衛門 加藤半蔵 中村新太郎 高山仁兵衛 高村権左衛門	7—3 5—3 〃 〃 〃		加藤半蔵
駿州往還	荆沢石 鰍切八日市 下相南万	中島致恭		市川市三郎 中島致恭 {依田利兵衛 {依田常兵衛 天野均右衛門 望月万右衛門 市川三右衛門 石川郷康 吉田茂保	10—5 〃 10—3 〃 〃 7—3 10—2 10—5	7. 11 7. 11. 26 7. 11 7. 11. 25 7. 11. 23 7. 11 7. 11 7. 11	中島致恭
駿中州道往還り	右左口 古精進 本栖			田中伝右衛門 土橋幸七 渡辺周兵衛 山口清右衛門	10—5 〃 〃 〃		
信州左久還	中若条 左神子 久長沢			藤内周兵衛 成島要策 興水治郎左衛門	10—4 7—3 〃	7. 12 7. 11 7. 11	
その他	忍草 谷村 浅尾田 下岩新 飯家野 塚	安富七兵衛 内田作右衛門	長田長兵衛 小野秀善	{大森平左衛門 {長田長兵衛 安富七兵衛 ? 内田作右衛門 飯野半四郎 平賀秀村	5—3 〃 ? 10—5 5—3	7. 11. 20 11. 12.	成沢・青柳・荻原・ 小笠原・上岩崎・上 井尻・小淵沢・日野 原・丹波山

注 1) 山梨県史第三卷P767～P775「約定書」, 「山梨県甲斐巨摩郡約定書類」(山梨県立図書館所蔵)より作成。

一右約定人馬ノ外御官員様方大通行御先触等有之候節ハ格別ノ儀ニ付  
戸長(等)ヘ示談及精誠御用便相成候様注意可仕候事  
一定約人馬ノ数並其賃錢ノ高ヲ變更致シ候時ハ必ス其旨三十日以前ニ  
本社ヘ報知可致事

一定約人馬ノ費用ニ付本社ヘ助力ヲ頼ム時ハ其実ノ事柄ニ寄り相應ノ  
助力可有之尤不都合ト察スル時ハ本社之ヲ可拒事但現ニ助力ノ約定  
アル時ハ其金高或ハ事柄ヲ記載スヘシ

一天災非常ノ危難ニ罹リ候ハ本社ヨリ當継立所並人馬ヘ相当ノ救助可  
有之事

一若當継立所ニ於テ不正不義ノ(所業ハ勿論其本業ヲ忘ルカ或ハ人馬  
ヲ)苦役致シ候等ノ事アラハ本社ヨリ何時ニテモ此約定ヲ破リ他人  
ヘ継立所ヲ任スヘシ亦本社ニ於テモ不正不義ノ所為アルカ不信実ノ  
所置アラハ何時ニテモ継立所ヨリ此約定ヲ可破事

右ノ趣雙方協議約定ノ上記名調印ノ書面為取換申込如件  
陸運元会社総代 宮下直右衛門  
明治七年十二月

當御管下何郡第何区何駅村  
同取扱所  
同分社 何 某  
継立所引受人

右正副戸長ノ内

奥 印

このような約定書中に各駅に関する部分が記され、各駅陸運会社と  
元会社との関係が成立したのであったが、この約定書で第一に気付く  
ことは、元会社はすでに実際上は通運会社と称し、この時期まで「事  
業区分規則」中には認められていない継立所、継立引受人等の名称が  
用いられ、組織化されていることである。そして、この約定書はこの  
継立に関するものに他ならなかった。

すでに前節で述べたように明治六年九月制定された元会社の「事業

区分規則」では、出張所・分社・取扱所・仕役人について規定して  
いるのみで、継立業務は取扱所の事業分野にあり、取扱所の事業分野  
から継立事業が分離するのは、翌八年元会社が内国通運と改称し、九  
年八月二八日新たな「事業区分条例」<sup>3)</sup>が認可された以後である。この  
条例により旧取扱所は取次所と名称を変え、継立所が新設されたので  
あるが、すでに七年後半社内では継立所の名称が実際に用いられ、組  
織化されていたのであった。それは、七年後半の時期に元会社の改称  
が行われ、翌八年二月を待たず実際上通運会社と称していた事情に通  
じるものがあるといえよう。

この時期に元会社に合併した山梨県下四二駅は、いずれも継立所で  
あり、別表のようにこのうち分社九駅・取扱所五駅計一四駅は分社・  
取扱所であるとともにそれぞれ継立所を兼ねていた。中には上野原駅  
や甲府のように分社・取扱所と継立所とが名儀を異にしている場合も  
あるが、大部分は同一名儀によって営業されている。したがって六年  
の「事業区分規則」に定める取扱所が継立業務を行っている状態はそ  
の後も引続いていたのであり、後に改正された九年の「事業区分条  
例」が「継立所ノ事業ハ各地分社或ハ取次所ニ於テ據当スベキ者ト  
ス」と定めていることは、こうした実態を踏まえての規定であるとい  
ることができよう。すでに七年一〇月陸運元会社に属する出張所・分  
社・取扱所の数は、全国に三四八〇か所に達していたが、これは同社  
の全国的運輸機構の完成度を示すものであり、それは人馬を供給する  
継立所の機能なしには成立し得ないものであった。そこに元会社側で  
の継立所の重視があり、組織化のために人馬供給約定が優先される理  
由があった。

この継立所は山梨県下のように分社・取扱所が兼務していたのであ  
るが、これら分社・取扱所の約定はどのように結ばれたか次にみるこ  
とにした<sup>4)</sup>。

分社約定書之事

今般公允相成候陸運元会社諸規則熟知之上入社仕当御県庁江願濟之上本地に於テ分社開業仕候ニ付物貨請負運送何者区分規則并受渡規則ニ照準シ諸般不都合無之様營業勉勵仕候然ル上者当分社之損益等總テ私一手ニ引受仕候ニ付左之条件ヲ約定仕候事

第一条

一元社ニ於テ立定スル貨錢定額ヲ以荷請仕定便宰領通行之節荷物相渡可申尤貨錢高之内金子八十分之二端荷八十分ノ一駄荷者二十分ノ一手數料トシテ受取殘貨錢者宰領江相渡申候尤本社之定額ヲ以取扱宰領江相對之貨錢取引仕間舖候事

第二条

一元社ヨリ定便往復無之地者当社ヨリ定便ヲ立物貨運輸之便利相開候ニ就テハ是ヨリ生ズル損益ハ私一手持ニ可仕候事  
但甲府分社并緘ヶ沢分社上諏訪分社互ニ申合諸般不都合無之様營業可致約定之事

第三条

一前条之如ク損益一手持ニ引受候分營業中事故在之弁償之責ニ相当リ候節ハ私ヨリ相弁シ元社江毫モ損失相掛申間敷候事

第四条

一当地工配達スル荷物宰領ヨリ受取候節別ニ配達賃不申受候共近傍村落工相届候方ハ定之通届先ヨリ至当之賃受取可申候事

第五条

一元社行事之經費補助金之義ハ甲府緘沢信州上諏訪三分社ト申合定便ヲ兼川陸兩運之營業仕候ニ付当社商業利益高之内老ヶ年計算シテ式十分ノ一年々十二月中元社入取可仕候事  
但老ヶ年見様シ商業益高分量ニ依テハ至当之増減御取計可被下候

事

右之条約堅ク相守可申萬一大難事に罹リ弁償筋当人ヨリ難行届節ハ

引受人ヨリ屹度弁償可仕候為後證自書姓名実印ヲ証処如件

明治七年甲戌十二月六日

山梨県管下

甲斐国巨摩郡第九区

分社

分社

平賀源五左衛門印

右 駟

引請人

平賀甚兵衛印

陸運会社

頭 取 御 中

この甲州道中韮崎駅の分社規則と同じ綴り中にある緘沢駅分社規則とを比較すると部分的な差異はあるにしても、大略内容は一致している。したがって、元会社・分社間の契約はほぼこうした書式と内容で結ばれたと考えられる。ところでこの書式と内容を見て第一に気付くことは、分社は元会社の定期便と、分社近傍を対象とした二つの通運事業を骨子として元会社との契約を結んでいる点である。これは言うまでもなく「事業区分規則」によるものであり、同じ通運業者が一方では元会社に合併して、その分社である反面、自らも一通運業者として營業するという二面性に起因するものであった。しかしその事は、元会社定期便手數料やその配達料収入が保障されることとなり、社会的信用の点でも經營をより有利にすることに繋がるものであった。その事は第五条にあるように、元会社行事補助金の名目で、年間利益の5%を元会社に支払うことからもうかがえることである。

これら各駅に分社は元会社との間で分社契約を結んだだけでなく、郵便官営にともない政府が陸運元会社に委託した郵便関連業務——金子入書状の通送と配達、駅通寮から諸道郵便取扱所への郵便脚夫賃錢・御手当金・郵便切手の輸送、諸道郵便取扱所から駅通寮への郵便切手売却代金の集金と輸送等——の引請に関する契約も結んでいる。

例えば、蕪崎駅の場合、元会社との間に分社契約を結んだ平賀源五左衛門は、同時に元会社から近在の有野・竜王・中条・若神子・上津金・塚川・蕪崎・台ヶ原・信州上諏訪の九か所で郵便関連業務を引請け、それについて元会社の甲府分社との間の輸送を元会社と契約している。そして、これら各地間に一里六錢五厘の割で「月々両度之定便」開設を約定している。また、鯉沢駅でも元会社と臨時便定期便を結び中島致恭は、同様に一里六錢五厘の割で月二度の定便を開設し、甲府盆地南西部から富士川河合、静岡県完原に及ぶ十五ヶ所の各地間の郵便関連業務に関する輸送について元会社と約定をしている。

このような分社を拠点としてその地域の輸送網を確立させ、これを相互に結合させて官営郵便継立を軸とする全国的輸送網を創設せよと考へる考へ方は、次の六年制定の「事業区分規則」の分社設置の理由を述べた一節によって知ることができる。

一元社ハ国内郵便役所及取扱所コレアル地ハ普ク往復シテ互地ノ物質ヲ運送スルヲ事業トス故ニ公私便利ノ為メ遠近ヲ論ゼズ都鄙ヲ撰バズ諭ヘ枝直ノ末線ニ僻スル一市一村モ亦皆貨物運送ノ力ヲ達スベキヲ目的トス然レトモ国土ノ広キ村落ノ多キ決シテ一会社ノ力遠ニ之ニ及ベカラズ是各地ニ分社ヲ建ツル所以ナリ

こうした官営郵便継立を軸とする全国的輸送網の確立こそ元会社の事業目的達成に必要であり、そのためにこそ各地に分社を設立する必要があるとする考へ方の具体的姿として、蕪崎・鯉沢駅の例をみることができる。

以上のように分社・取扱所・継立所として各駅での陸運元会社は、陸運元会社に組込まれていった。しかし山梨県の場合これら各駅陸運元社とは別に、甲府柳町には江戸時代以来甲州道中に進出した信州中馬——主として諏訪及び高遠中馬——を組織し明治六年創業した「甲斐國中馬会社」があり、それと元会社との間で関係の調整を必要とした。甲斐國中馬会社と各駅陸運元会社との根本的差異は、中馬会社が駅通

察の許可をうけて営業を営む運輸業者として、太政官布告第二三〇号をもつて認められ、元会社と同等の資格を備えていた点であった。そしてさらに中馬会社は、その業態は中馬の特性である附通し輸送により、広範囲にわたる地域で活動を続けており、宿継ぎによつて継送りをを行う各駅陸運元会社の業態と異っていた。このため元会社は中馬会社との間では、各駅陸運元会社とはちがった約定の必要があった。その内容を掲げると次のようである。

約定ノ證

今般陸運元会社ニ於テ国内一般諸道公私ノ物貨人馬繼立方公允相成依之各地同業ノ者ヘ協議ノ為同社代理派出右代理宮下直右衛門ト中馬原会社々々長高橋安貴ト協議ノ上物貨運送ノ方法両者安全ノ約定左ノ通決定セリ

第一条 一陸運元会社中馬原会社共駅通御察ノ准允ヲ得營業候ニ付両社ノ規則互ニ遵守スヘキ事

第二条 一故ニ東京及武州神奈川信州松本右各地中馬会社出張所ノ儀陸運元会社ト協議ノ上其地ニ於テ開業可致候事

第三条 一右出張所諸會計損益ハ総テ折半両社ニ分賦スヘキ事

第四条 一右出張所外ハ分社設立候儀ハ其社ノ都合ニ寄何レノ土地ニ開業ナストモ相互ニ妨無之事 但両社ノ不都合ヲ生シ候儀有之候ハ、協議ノ上相廃可申事

第五条 一陸運元会社ノ規則ヲ以引請候危難受合弁償ハ同社ノ責トシ中馬原会社ノ規則ヲ以請合候分ハ其社ノ責ト可心得事

第六条 一前件ノ通親陸ノ約定整候ニ付テハ甲府村并弥兵衛儀ハ陸運元会社分社ニシテ物貨運送營業候ニ付同所高橋安貴ト協議合併

ノ約ヲ結ビ同地ニ会社壹ヶ所新築シ互ノ主義ヲ勉強シ盛大ノ地位ニ至ラシムヘキ事 但損益會計ハ是又折半分賦ノ事

第七条 一右合併会社新築ノ地ハ協議ノ上定ムヘシ且手代及率領ハ是迄相雇候者ヲ使役可致管尤新規召抱候者ハ一同承允済ノ上取扱

可申事

右条約取結候上ハ両者互ニ中合自今区々ノ取扱不可有且通運会社ノ儀御布達定日ヲ以開業スヘキニ付其前諸般ヲ議シ差支無之様注意アルヘシ尤増補改正ストモ此条約書ヲ主トシ熟語懇談可致候則後日ノ証トシテ此書面四通各姓名自書調印互ニ巻通ヲ可蔵候事

明治七年十月

陸運元会社代理 宮下 直右衛門  
中馬元会社々長 甲府柳町八十番地

陸運分会社 甲府山田町壱番地 高橋 安 貴  
村井弥兵衛代理 末木 嘉 七  
右条約立会人 甲州道中駒飼駅 渡 辺 半兵衛

この約定の中心となる点は、冒頭にあるように両社共「駅通御寮ノ准允ヲ得營業」することから対等の立場をもつて約定を結んでいることである。このことを前提として、陸運元会社甲府分社と中馬会社が合併して、新たに社屋を甲府に建築し共同経営を行い、東京・横浜・松本に両社協議による中馬会社出張所を開設し、いずれも会計・損益を折半とすることとしたことがわかる。

この両社による共同経営の実態を明らかにすることは、いまできないのが残念である。しかし、翌八年七月四日中馬会社が山梨県に提出した「中馬分会社人名簿」にある東京府下本石町四丁目石川吉兵衛は、同年十一月十三日、同社の出張所として府に届出て許可されたことかからして、これ以後、元会社との共同経営が実際に行われたと考えてよいのではないだろうか。

この中馬会社との約定による合併は、中馬会社の運送網が、甲府を中心に信州松本・上諏訪・高遠・小諸、相州箱根・真鶴・須走・矢倉沢・津久井方面、武州八王子・鶴間・横浜方面や東京方面に達していたから、元会社との競合はあったにしても、両社に益するところも大

きかつたということができよう。

この中馬会社との合併は、明治七年三月陸運元会社から駅通頭前島密宛に提出された「各駅人馬継立并今般派出巡回之者心得等何書」<sup>9)</sup>第五條にある、一駅中での類業はなるべく合併するように懇談するといふ方針の具体的な表われと考えられる。しかし、本来定飛脚問屋村井弥兵衛の甲府店としての経歴を持つ元会社甲府分社と、甲府柳町宿問屋から売荷請継部門が独立し、その結果中馬稼を組織することにより生れた中馬会社とは様々な面で差異があり、運輸面での相互補完がかなりあつたと考えられる。この点が両者の合併にあたり重視されたため、合併がよりスムーズに進められることとなつたといえよう。

ところで、甲府以外の各地にあつては、すでにみたように、各陸運会社は陸運元会社に入社し、その分社、取扱所として継立所を兼務するか、また継立所のみとして、継立人馬を供給したが、それらはいずれも宿駅の旧問屋の系譜をもつか、それに連なるものであつた。しかし、甲府の場合、旧定飛脚問屋村井弥兵衛の甲府店であつた甲府分社は、合併の相手に旧売荷請継問屋の系譜をもつ中馬原会社を選び、甲府柳町駅陸運会社と合併しなかつた。この点、甚だ奇異に感じるところであり、検討する必要がある。

周知のように江戸幕府の下における五街道をはじめとする各宿駅は、伝馬役を負担維持するための反対給付として、各種の特権が与えられていた。その一つに公用継立の合間における諸荷物輸送など、いわゆる駄賃稼の公認があつた。甲府柳町宿にあつてもまた例外ではなかつた。しかし、幕末から明治維新戊辰戦争時の公用継立の激増は、公私の交通運輸に多大の混乱を生ずることとなつた。このため柳町宿では明治二年はじめ「町内相談之上」<sup>10)</sup>、商人諸荷物の請継業務を問屋から分離し、高橋平右衛門方に一任することとした。これにより、柳町問屋の業務は公用継立と一般旅行者のための人馬供給とに限られることとなつた。

このことが、高橋平右衛門をして商人荷物の円滑な運輸をはかるための諸活動——荷継問屋の連繋の強化・輸送現業のための馬士の掌握とそれらの組織化の努力を生むこととなった。その結果として、やがて「甲斐国中馬会社」の創業をもたらすこととなったといえよう。

他方、旧来の柳町問屋は、明治新政府による交通運輸制度改革の中で陸運会社へと変ることとなるが、すでに問屋業務中商人荷物請継業務を分離して公用継立と、一般旅行者の人馬供給のみを行っていた問屋にとつては、他の各駅陸運会社とは異り、一段と業務内容の狭いものとならざるを得なかった。したがって、陸運会社創業後も柳町町内にあつて諸荷物請継を行う高橋方中馬会社との協業は、不可欠であつたといふことができる。またこうした両者の協業による補完関係なしには、柳町は旧来からの宿駅の機能をはたすことができなかつたのであつた。

以上のような問屋中馬会社と、高橋中馬会社との関係は、陸運会社設立願書には高橋平右衛門が、中馬会社設立願書には柳町陸運会社総代深沢庄太郎他二名が名を列ねていることから知られることができる。そして、このような両者の関係にたつて、高橋は中馬会社設立にあつては、柳町陸運会社との合併を求め、陸運会社側もこれを認めたのであつた。しかし、両者の関係は明治政府による陸運元会社を中心とする全国的運輸機構確立の方針の中で、各駅陸運会社が元会社に吸収合併されていく状況を背景に大きく変つていった。それは、諸荷物輸送を目的とする元会社は、その合併の相手として、同じ目的から設立された中馬会社を選び、商荷物輸送を行っていない柳町陸運会社とは関係を持とうとしなかつたためであつた。この原因はいうまでもなく、明治二年におこなわれた柳町宿内での問屋業務のうち、商人諸荷物請継業務を高橋方に分離したことに起因していた。これにより高橋が商荷物輸送を目的に設立し、一応柳町陸運会社と合併の形をとつていた中馬会社こそ、元会社にとつては合併の意義があり、中馬会社

が直接甲府分社の継立人馬の供給にあたつたと考えることができる。

## 2 継立現業者——往還稼人

すでにみてきたように、明治政府の意図する全国的運輸機構の確立は、陸運元会社の手によつて具体化され、継立機構は着実に整備が進められていった。この結果、山梨県下にみたように各駅陸運会社や中馬会社などは、それぞれ入社・合併して継立現業面での人馬供給契約を陸運元会社との間にとり結び、元会社の通運事業を支えることとなつた。それならば、この現業面での人馬の確保はどのようになつていたか、次にみることにしよう。

まず陸運元会社に入社する各駅陸運会社の場合についてみると、「陸運会社申合書」に示されるように、往還稼を望む者は「都て陸運会社へ社入ノ上会社鑑札ヲ以テ稼方可致」と定められていた。すなはち「社外無鑑札ノ者」の往還稼は禁じられ、陸運会社への入社を必要とした。このことは、明治八年五月末日の限り各駅陸運会社が廃止される以前、陸運元会社に入社し、継立人馬供給契約を結んだ各駅陸運会社は、同社に入社していた往還稼の人馬の一部を元会社へ供給する対象としたとみてよいであろう。そうであるならば、各陸運会社への往還稼の入社状況から、元会社継立所の人馬の様子を知ることができるのであろう。

右のような視点にたつて甲府柳町陸運会社へ入社した往還稼の実態を示す資料をみると、次のようであつた。まず馬稼についてみると、甲府柳町陸運会社では明治五年九月から翌六年九月までに、一〇三人に一〇枚の鑑札が発行されている。この一一〇枚の鑑札のうち二枚同一人に発行しているものが五件、三枚のもの一件あるが、九七人については各一枚づつとなつてゐる。この二―三枚の鑑札を一人でうける理由については明らかではないが、原則として一人一枚の鑑札が

発行されていたことがわかる。ところでこの鑑札をうけて柳町陸運会社に入社した馬稼人の住所について検討すると、その範囲は甲州道中を軸として、西は菲崎宿とそれに隣接する北下条から、東は栗原宿に及び、東北は秩父・青梅往還に接した西保・千野方面、西南は駿信往還に沿った鏡中条・十日市場に達している。しかし、中心部は南北は古府中・小河原と柳町宿を中心に三軒圍内と狭く、東西も酒折・金竹とこれまた柳町宿からは三軒圍内に集中している。つまりかなり甲州道中を軸とした東西に及ぶ広範圍から馬稼人は入社してはいるが、ほぼ柳町宿を中心とした三軒圍内に約七〇%の者が集中していた。またこれを年齢別にみると、年齢のわかる者五九名中最年少者は一五才、最高年齢者六一才であり、二一才から二五才までが一八名と約三二%、次に二六才から三〇才までが一四名約二四%と二〇才台が五六%を占めている。

次に人足稼人についてみると、馬稼人と同様五年九月から翌六年九月までの間に、荷物宰領二名を含む一七名が、甲府柳町陸運会社に入社し、それぞれ鑑札料一分を納め、その発行をうけている。この人足稼人の住所をみると、全員が甲府に住みしかも、その大部分が柳町とそれに隣接した近習町・山田町など集住していることがわかる。また年齢についてわかる九名についてみると、三〇才を最年少にして六七才を最年長としており、三〇才台三名・四〇才台四名と比較的高年齢者であることがわかる。このことは、人足稼人については馬稼人とは異り、実労働に就く者ではなく人足頭として、一般の人足を取締る立場に立つ者が、陸運会社に入社したのではないかと考えられるが、今は明らかにできない。

さらにこの往還稼人についてみた時重要な点は、各駅陸運会社はたしかに旧問屋の系譜をひく者がほとんどであったが、現業面では宿内での伝馬役負担者との関係は全く消滅していると考えられる点である。特に馬稼人については、その点は極めて明白である。甲府柳町の場合、

寛永十三年十二月より伝馬数五〇疋を、八日町等七町にわたって請負うようになつて以来、宿駅として明治五年まで存続した。したがって人馬役は柳町の負担分を超えた場合、助町七町（後九町）が負担したのであるが、ここでみる柳町陸運会社への入社馬稼人は柳町居住者はわずか五名のみで、助町九町に関しては皆無である。このことは先に人足稼人が人足頭的存在ではないかと推論した点ともかかわり、現業面での運輸労働者の往還稼としての人馬稼人が甲府に限らず広範圍に存在し、各駅陸運会社に入社しており、各駅陸運会社の陸運元会社への入社・合併等により、陸運元会社の現業面へと移行されていったことを物語っている。すなわち、陸運元会社の継立機構は、各駅陸運会社を入社・合併する中で末端まで整備されていったのであつた。

各駅陸運会社の入社・合併による継立現業面での整備は右のようであつたが、次に同様に中馬会社の場合についてもふれる必要があろう。すでに前述したように、中馬会社は近世以来の信州中馬の甲州道中への進出を背景として、柳町宿内での商人諸荷物請継業務を問屋から分離することを契機に創業されることとなつた。よつてすでに明治四年十月、信州諏訪郡下一二三か村・同伊那郡下高遠近隣一六か所の中馬稼人総代から、高橋平右衛門にあて「甲信仲馬運送会社」創業の折の参加が申出られている。その後高橋によつて「甲斐國中馬会社」との名称の下で創業以後は、これら信州中馬はもとより、甲州内部の馬稼人等も「中馬稼人」として同社に入社し、運送現業に従事していった。その中には、先述した柳町駅陸運会社に入社した往還稼人等もいたと考へてよい。中馬会社創業当初はそうでなかつたにしても、同社が元会社と合併し、柳町駅陸運会社が解散される段階では、中馬会社へ入社しなくては、従来通りの往還稼は不可能となつたから、ほとんどが中馬会社に入社したと考えられる。このように現業面での継立人馬の供給をもつて、中馬会社の場合もまた、陸運元会社と合併することによつて、同社の継立機構整備の一翼を担つたとみることができよう。

註

- (1) 「山梨県史」第三卷七六三頁「將サニ陸運会社ヲ解カントシ之ヲ各駅戸長及陸運会社ニ達ス」。
- (2) 「山梨県史」第三卷七六五頁〜七六六頁「陸運元会社ヨリ管内社約ヲ本庁ニ具狀ス」但し(一)内の部分は註(4)資料をもって補つた。
- (3) 山梨県立図書館所蔵 甲州文庫 甲〇九六・八一三九一「内国通運会社規則」所収、なおこの冊子中には表題によると定款・事業区分条列・諸物貨取扱規則・人馬継立規則・水路運漕規則が収録されているとあるが、この他公私諸荷物継立規則も含まれている。
- (4) 山梨県立図書館所蔵 甲州文庫 甲〇九六・八一二九「山梨県甲斐巨摩郡約定書類」に一括されている。
- (5) (4)の綴り中にある。
- (6) (4)の綴り中にある。
- (7) 拙稿「甲斐國中馬会社の創業について」立正女子大学短期大学部研究紀要第一八集、「甲斐國中馬会社の発展について」同学部研究紀要第一九集、「甲州道中における中馬稼の展開―甲府柳町宿を中心に―」(「日本近世交通史論集」吉川弘文館 九八六年二月所収)を参考。
- (8) 「山梨県史」第三卷七六頁〜七七八頁。
- (9) 「法規分類大全」運輸門 駅通 三六五頁〜三六七頁。
- (10) 『甲府柳町諸願書綴高橋平右衛門』 山梨県立図書館所蔵 甲州文庫 甲〇九六・八一八七 「乍恐以書付奉願上候明治二巳年十一月甲府御政衙宛」。
- (11) 「駅通明鑑」卷九第九篇陸運会社ノ事柳町陸運会社惣代二一名。
- (12) 平沢清人「明治1〜6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』第十一卷第四号)一四頁。
- (13) 「山梨県史」第二卷九二頁〜九二七頁。
- (14) 山梨県立図書館所蔵 甲州文庫 甲〇九六・八一八三「甲府柳町陸運会社社入受人証書」、甲〇九六・八一〇三「甲府柳町陸運会社社入人請狀」。前者が馬稼人、後者が人足稼人に関する書類綴である。
- (15) 『甲府略志』二六一頁。

むすびにかえて

全国的運輸機構確立の過程とあって、その中核的役割をはたした陸運元会社が、いかにして継立機構を整備し、その目的とする全国的運輸機構を確立していったか検討した。その成功は、政府による強力な保護を背景とはしていたが、諸種の諸規程を作り、これに準據して全国に担当者派遣して入社・合併を積極的に進めた結果によるものであった。この成功により、旧来の宿・助郷制度廃止後もその残滓を多く内包した各駅陸運会社を吸収合併し、近代運輸機構へ全国的規模で脱皮させることとなった。

しかし、この陸運元会社による成功は、ともすれば陸運元会社側の努力を多とするあまり、この入社・合併を受け入れた側のはたした役割を軽視する傾向がないとはいえない。例えば、山梨県の場合にあつても「甲斐國中馬会社」のように、旧来の宿問屋とその系譜にたつらなる陸運会社などより、一段と進んだ形態を持つ運輸会社もすでに創業されていた。また、運輸現業面と担う往還稼人についても、より自由で積極的に活動する人々が宿駅等の諸規制をのりこえて、自らの道を歩みはじめていた。その結果、陸運元会社による継立機能の整備は、これらの会社・往還稼人の積極的参加を得て、短期間に成功をおさめたとみることができる。

この全国的運輸機構確立によって、明治八年五月末日を限り各駅陸運元会社の廃止を迎えるのであるが、わが国は、同時期三菱汽船会社育成により内航及び近海航路からの外国汽船の駆逐に成功する。それは、大久保政権による殖産興業政策の一環として、後の諸事業を実施するための基礎として大きな歴史的役割を担ったと言える。こうした視点よりすれば、陸運元会社による継立機構の整備は、一私企業による事業というより、国家的な意義を持つものと評価することができよう。