

明治維新时期における宿駅制度の諸問題 (三)

—— 売荷請継を中心に ——

増田 廣實

はじめに

明治維新时期の宿駅制度は、慶応三年十月の大政奉還以後、明治五年の宿駅制度廃止にいたるまでの期間、明治政府により部分的改革が行われはしても、基本的には旧幕時代以来のものが継承されていた時期とみることができる。したがって、この時期における宿駅制度の諸問題は、すでに旧幕時代に端を発したものが、積年にわたり累積され、維新时期の社会的政治的混乱の中で一層深刻化してきたものであって、新政府による制度的改革が、それをさらに一層複雑化し、混乱させていったといえる。

このような視点から、山本弘文教授等先学の業績を手がかりとして、宿駅制度の終末期であるこの時期に焦点をあて、宿駅制度の中でどのような問題が生じたか、具体的に考察するためこの時期を段階的に整理し、次の三期に区分した。

- 1 慶応三年十月大政奉還より翌四年閏四月の駅通司設置を経て、同年五月の宿・助郷組替えまでの期間。
- 2 慶応四年五月の宿・助郷組替えより明治三年三月の定立人足・定郷復活までの期間。
- 3 明治三年三月の定立人足・定郷復活より同五年八月の宿駅制度廃止までの期間。

これら三期については、すでに(一)において詳しく述べ、各期に生じた具体的問題について考察を進めてきた。先ず(一)では第一期を対象に、戊辰戦争による軍事輸送の増大を背景として起る宿・助郷間の紛争について、甲州道中柳町駅と大助郷間の問題を中心に述べた。

次いで(二)では第二期を対象に、宿・助郷組替えをめぐる、東海道を中心に各駅附属を命じられた安房・上総・甲斐・三河・大和・紀伊・伊勢等諸村と宿・旧助郷諸村との紛争——「駅費問題」を通して、この宿駅制度改革の意義について考察した。⁽²⁾そこで本稿では第三期を対象として、定立人足・定助郷復活と馬継立の自由化が行われ、やがて相對継立会社設立と宿・助郷廃止へと進展する中で、そのような政策転換を生み出した条件について考察する。特にここでは甲州道中甲府柳町の場合を重点的にとりあげたい。

註(一) 拙稿「明治維新时期における宿駅制度の諸問題(一)——甲州道中甲府柳町駅大助郷一件を中心に——」文教大学女子短期大学部研究紀要第二十四集(五六・三三)。

(二) 拙稿「明治維新时期における宿駅制度の諸問題(二)——静岡駅等駅費問題を中心に——」文教大学女子短期大学部研究第二十五集(五六・三三)。

一 定立人足・定助郷復活と宿駅制度廃止への推移

ここで対象とする第三期は、宿・助郷組替えにより宿・助郷を一体化して、宿駅機能を一層強化しようとした慶応四年五月以来の制度をさらに廃止し、定立人足・定助郷を復活する明治三年三月九日太政官布告第百八十五号の駅通法改正にはじまる。

これより先、慶応四年五月以来実施された宿・助郷の組替えは、各地で新たに宿駅への附属を命じられた新助郷諸村の「不勤」等による抵抗のため、全くの空文となり、宿駅機能は強化されるどころか、崩壊の危機に瀕していた。このため旧制への復帰を思わせる再改正が行われ、宿・助郷組替えは終止符がうたれることとなった。

このため、明治三年二月改正の準備ともとれる布告が民部省から第

百六十一号をもつて発せられた。⁽²⁾それによると、各宿駅への附属村々は、三月晦日限り免除されることとなるので、不勤等の駅費清算を管轄府藩県が進め、七月限りで了えることを命じている。この上で三月九日、太政官第百八十五号の布告が発せられた。それは「一昨年助郷改正被仰出候処兵馬倉卒之際ニテ純然之釐革ニ至り兼追々駅郷之疾苦差迫り候趣ニ付差向駅郷救助之タメ当分別紙駅法相定人足遣制限相立(下略)」という主旨によつて発せられたものであった。同太政官布告は、別紙・人足遣制限表・駅通改正表・諸道貫目改所定則・郵便規則からなるものであったが、そのうち同布告の中核をなす駅通改正表をあげると次のようである。

駅通改正表

今般駅法改正仰出候に付差向東海道之分左之通相定候条駅郷共勞逸無之様各地方官ニ於テ取締方可致候事

一 一昨年従前之宿立人馬ヲ廢シ大中小路之駅々附属村々組込駅郷合併申付置候処当三月晦日限り更ニ廢止ノ事

一 四月朔日ヨリ一駅人足百人定立申付候条正路ニ相勤不足之分ハ駅場近傍之村々ニテ当分相当之助郷申付候間平等触当可申事

一 駅々人足賃錢当四月朔日ヨリ従前之拾倍之上工更ニ式倍相増都合拾式倍増ト相定候事

但助郷人足之分ハ右拾式倍之内拾倍相渡殘式倍ハ駅々立人足助成ニ被下候事

一 宿馬定賃錢之儀当分被廢止候事
但商荷其外相對賃錢ヲ以馬繼立候儀勝手次第且駅郷都合ニ寄雖御

用物人足荷物ヲ馬荷物ニ振替候儀ハ不苦候事
一 馬荷物定賃錢ヲ廢止都テ人足遣ト相成候上ハ人馬相對雇之繼立有之節拾式倍之割合ヲ以過当之賃錢ヲ不貪様駅通掛之地方官ニテ取締可

致事

一 従前下ヶ渡候駅々間屋飛脚給米被召上今般宿立人足申付候ニ付地子ハ当分被差許外一駅米三十五石宛諸入費トシテ給支候事

但佐屋路八十八石宛給支候事

一 駅々取締之儀ハ向後地方ノ官員出張之筈ニ付是迄之取締役名目併苗字等差止候条以来元メ役卜心得可申事

但取締役扶持ハ以来不被下候事

(中略)

右之通相定候事

午二月

民 部 省

この駅通改正表によつてわかるように、従来の宿・助郷一体化による継立にかえ、四月一日から定立人足を復活し、不足の分は「駅場近傍之村々ニテ当分相当之助郷」をもつて継立を行うというものであった。しかも、従来の「人馬」ともに宿立として、定賃錢で継立する旧幕時代以来の方策のうち、馬繼に關しては宿立とせず、相對賃錢で継立することとし、人足荷物を馬荷物に振替えることを認めた。こうした方策がとられることは、問屋の公用継立業務の縮少を意味したから、従来支給された問屋給米・繼飛脚給米を廢止し、定立人足、助郷復活による宿駅負担増加に対しては、さきの改正で廢止された地子免除・助成米を復活する措置がとられた。また、先の改正でおかれた伝馬所取締役は、地方官員を駅通掛として派遣することにより廢され、単なる元メ役として扶持の支給も中止されている。ここでは、人足繼立印鑑の發給権が駅通司に集約されるとともに、各宿駅に常駐する駅通掛は「駅通司之法則ニ從ヒ駅法取締」にあたらせ、その名前を「兼而民部省へ可届出事」を命じ、民部省・駅通司の直接支配下に掌握するよう組織化していった。しかし、このことは先の改正にあつて各宿駅への附属助郷村々への命令が、駅通司から宿駅を通して直接布達されたことに比較すると、府藩県官員を通して宿駅を掌握することとなり、一步後退と見ることができるといふ。

この改正表にいうように「差向」東海道について定立人足百人とし「当分」の措置として、定助郷を復活させたものではあるが、翌三月十日には他街道についても規則を定めるため、実地の見込を取調べ五月晦日迄に報告するよう各府藩県に命じた。これに対して各府藩県から実施の見込みについて様々な意見が上申された。例えば中山道二十六

駅をはじめとして、北国街道・同西街道・甲州街道・伊奈街道等七十
四駅を持ち、大小多数の藩県が存在する信州の場合、信濃藩県会議を
設け、駅通に関する連絡調整を行っていたが、政府の駅通再改正には
極めて否定的であった。その理由は、慶応四年宿・助郷一体となり、
宿・助郷組替えが行われ、翌明治二年藩県会議で検討を加え、民部省
の許可を得、三年正月議定書^⑧を定め実施に移ったのに「苦業試も未タ
不行届」の状態での再改正は、極めて不適切であるというものであつ
た。

こうした信濃藩県にみられるような反対は、実施見込の上申中に多
数あつたと考えられるが、政府は各街道で次第に再改正を実施してい
った。三年六月二十五日太政官布告第四百二十二号^⑩をもって伏見から
守口まで四駅で改正を実施した。そして翌四年二月十二日太政官布告
第六十八号をもって東海道・中山道・伏見——守口間・美濃路・陸羽
道中について、助郷の請證文を一村限取立、さらに差村帳を取調べ差
出すことを命じている。この助郷については、旧助郷あるいは当分助
郷を命じられていた村々以外、駅近傍の元社寺領村々も組込み、生高
一石に付一か年に人足一人の割合であつた。但し陸羽道中については、
定立人足その他、定立馬もおかれたため、生高一石に付馬五分が人足の
他に課せられた。^⑪

以上のような経緯をたどりながら、明治三年三月九日太政官布告第
百八十五号にはじまる駅通改正は、次第に全国的に実施されていった。
そこでは、定立人足・定助郷復活を軸として、一部地域では定立馬は
あつたとしても、大部分の地域では定立馬による継立は行われず、馬
継立は自由化され、相対賃錢による馬継立が行われることとなり、人
足による公用継立もこうした相対馬継立への振替を認められることと
なつた。こうした馬継立自由化の傾向は、当然の帰結として、従来不
可分の関係にあつた「人馬継立」のもう一つの面、すなわち人足継立の
自由化——相対賃錢による人足継立への方向を生み出すこととなつた。
この人馬相対継立の考え方は、三年三月九日太政官布告第百八十五
号が出されてから間もない、同年五月十二日民部・大蔵両省の合議に
よつて打出され、布告第百八十五号による駅通改正の実施と平行して

進められていった。それは、「宿駅人馬相対継立会社取建之趣意説論
振」^⑫として両省の合議決定をみたものであつたが、これは沿道各駅に
あつて公用継立を行う伝馬所とは別に、民間貨客の継立を行う相対継
立機関として会社設立を推進することを目的に、各駅関係者への説論
資料として作製されたものであつた。

この「説論振」が出されると、駅通司では官吏を東海道各駅に派遣
し、人馬相対継立会社の設立を勧奨した。そして、翌四年五月には
「説論振」の内容を整備し「陸運会社規則案」とした。これは「旅人
心得書」「社中申合」「沿道駅々申告」の三部で構成されていたが、以
前相対継立会社とよんだものを、陸運会社と称し、前年にひき続いて
東海道各駅に官吏を派遣し、会社設立を勧奨した。それに加えて四年
七月二十七日太政官布告第三百八十一号^⑬をもって、諸道一般相対継立
仕法の実施が達せられたから、「人馬」ともに相対継立が行われる方
向が明確に提示されることとなつた。

こうした中で同年十一月五日大蔵省布告第九十一号^⑭をもって東海道
各駅陸運会社の開業が認可され、翌五年正月十八日太政官布告第十号^⑮
をもって、東海道各駅伝馬所が廃止され、通行休泊等すべて「相対」
賃錢となつた。すなわち、明治三年三月定立人足・助郷復活の中では
じめられた馬継立自由化——相対賃錢の実施は、各駅陸運会社の設置
により、人足継立自由化——相対賃錢実施へと発展し、定立人足・助
郷はもとより、これに支えられる宿駅制度自体の解体を結果したので
あつた。

大政奉還以後、ともあれ旧幕時代以来の宿駅制度を継承維持して来
た明治政府が、宿・助郷組替えによつて継立機能の回復を計る政策を
放棄し、一転して定立人足・定助郷を復活する。そしてこれと平行し
て馬継立を自由化し、続いて人足継立をも自由化して、ついには宿駅
制度の解体をはたしていったわけであるが、そうした政策転換を取る
にいたつた理由と、またそれを可能にしたものは何であつたのか次に
考察してみたい。

註1) 第百八十五号「駅通規則ヲ定ム」(「法令全書」明治三年)。

(2) 第百六十一号「辰年以來駅々附屬ノ各村ヲ免シ七月限不勤ノ村々処分ヲ了セ

シム」(右同)。

- (3) (4) 第百八十五号「駅通規則ヲ定ム」中 別紙 第九条目(右同)。
- (5) 山本弘文「維新期の街道と輸送」五〇頁、五一頁 参照。
- (6) 「長野県史」近代史料編 第七卷 交通・通信 三三 明治三年三月 駅通司宛 須坂藩駅法改正につき伺 第五条目「(前略)駅法改正之義者東海道ニ限り、尤官員旅行人足遣者一般之儀与可心得事」。
- (7) 第百九十号「駅法改正ニ付府県実地ノ予図ヲ具申セシム」 第百九十一号「駅法改正ニ付諸藩実地ノ予図ヲ具申セシム」(法令全書) 明治三年。
- (8) 「長野県史」近代史料編 第七卷 交通・通信 二五 明治三年正月 駅通改正信濃全国藩県會議定書。
- (9) 右同。明治三年四月 駅法改正につき信濃各藩見込書 松代藩部分。
- (10) 第百二十二号「城州伏見ヨリ河州守口迄四ヶ駅規則改正」(法令全書) 明治三年。
- (11) 第六十八号「諸街道宿駅助郷其他ノ事項ヲ查点セシム」(右同 明治四年)。
- (12) 陸羽道中千住、白河間宿定立人足二十人、馬十疋、小田川、佐井間宿定立人足十人、馬五疋であつて、この場合馬継立は廃止されていない。
- (13) 「駅通明鑑」卷四 第十一編 陸運会社ノ部(郵政百年資料第十二卷)。
- (14) 右同。卷六 第十篇。
- (15) 第百八十一号「諸道駅々相対人馬継立ノ仕法ヲ查点セシム」(法令全書) 明治四年。
- (16) 第九十一号「東海道駅々陸運会社開業ヲ許ス」(右同)。
- (17) 第百九十号「東海道伝馬所ヲ廢シ諸官員通行休泊等相対ヲ以テ処弁セシム」(右同明治五年)。

二 人馬継立の自由化

1 公用継立の減少

明治三年三月九日、太政官布告第百八十五号による駅通改正は、定立人足・助郷の復活と同時に馬継立についてはこれを自由化した。この馬継立の自由化は、馬継立から人足継立へとさらに拡大して行き、ついに明治五年各駅陸運会社の設立による人馬継立の相対継立の実施を生み、宿駅・助郷制度の解体にいたった。

以上の経緯はすでに前章で詳述した通りであるが、このような明治政府による明治三年から五年にかけての宿駅制度解体の方向は、どのような条件の下で行われるに至ったか、その理由を考えると、その第一にあげられるものは、明治維新期の政治・社会的混乱の終熄と、それにとまらぬ公用継立そのものの減少にあつたといえよう。

表1は、明治元(慶応四)年五月より同三年二月までの東海道静岡府での人馬遣高である。これは明治元年五月駅法改正により、宿・助郷組替が行われ静岡・丸子・岡部・藤枝・島田五駅に甲州村々が附属を命じられたため生じた、いわゆる駅費問題の際静岡駅より提出されたものである。したがって対象期間は、元年五月から三年三月の駅通再改正までであり、本稿でいう第二期に関するものである。この表によると、この期間はさらにほぼ三期に分けることができる。すなわち、明治元年五月から十一月にかけて人馬継立量が急増加していった時期、同十二月から翌年四月にかけて、前期よりやや減少はするがほぼ横ばいが続く時期、同五月の減少とそれに続く第二期の横ばいの時期との三期である。

この史料では五月以前の東征軍の静岡通過時の人馬継立等について知ることができない。しかし、その後の十月の明治天皇の東京への東幸、十二月の京都への還幸、翌二年三月の再東幸による公用人馬継立の急増をみるができる。そして、その後の政治的・社会的安定にしたがつて次第に公用人馬継立の減少傾向がみられる。そこには二年五月の函館戦争の終結、翌六月の版籍奉還等を経て、七月の二官六省の設置などの国内政治の動向が反映しているといえよう。さらにこの三年二月以降については知ることができないが、一応藤枝駅などの数値からはこうした減少傾向は続いたと考えてよい。

このような公用継立の減少は、政府による人馬遣高制限にも一因があつたと考えられる。その理由として次のような例をあげることができる。宿・助郷組替後の附属諸村の「不勤」に悩む政府は、再東幸のための継立人馬獲得を目的に二年二月二十九日から四月晦日に限り従来の遣高に比して大幅減少を行った。この措置は、その後、四月二十七日付の民部官布告で五月以降も継続となつたが、三年三月九日の布告第百八十五号により一層厳しい制限が加えられた。そこでは前年二月の布告で使用を認められていた馬継立も、馬継立の自由化の中で相対賃銭となり、私用での旅行は在職非役ともすべて人足賃も馬同様相対賃銭とされた。このような公用継立に関し行われた人馬遣高の制限は、当然ながら公用継立の縮少を意図するものであつたが、

表1 東海道静岡駅公用人馬遣高

年月	人馬数	人足	馬
明治1年5月		3,475.4	493
6		8,010.2	964
7		6,968.2	923
8		6,500.1	1,131
9		8,741.1	1,053
10		12,268.0	1,251
11		15,748.3	1,794
12		14,685.9	2,255
2年1月		9,395.5	1,891
2		9,095.7	2,230
3		11,078.5	2,018
4		10,686.7	2,165
5		6,037.0	353
6		5,087.2	1,044
7		7,520.3	1,870
8		5,928.4	1,397
9		6,308.9	1,387
10		6,187.6	1,339
11		7,472.7	1,791
12		6,250.0	1,641
3年1月		4,237.2	925
2		5,579.7	1,326
計		177,282.6	31,239

註1 山梨県立図書館所蔵「太田家文著」太096.8-43中「東海道静岡宿人足遣月帳」より作製。

表2 公用継立人馬駅助郷分担高

人馬	分担	駅	
		静岡	藤枝
人足	駅	7,770 ^A	7,983.1 ^A
	助郷	25,925 ^A	21,455.1 ^A
	計	33,695 ^A	29,438.2 ^A
馬	駅	4,564 ^B	4,423 ^B
	助郷	0 ^B	801 ^B
	計	4,564 ^B	5,224 ^B

註1. 期間明治1年5月～9月

2. 山梨県立図書館所蔵「太田家文書」太096.8-43中「東海道静岡市人足遣月帳」の「人馬賄金諸入取調帳藤枝宿」より作製。

そうした縮小政策は、公用継立のみでなく、これに準ずる取扱いをうけていた各種の継立にも及び、定賃銭から相対賃銭へと移行させられていった。例えば三都定飛脚問屋の東海道での月間九十三駄の定賃銭十倍増での継立は、二年四月定賃銭増が布告されるとともに廃され、また同年六月九日従来諸国社寺が定賃銭で人馬継立を行ってきた特権を廃し、全て相対賃銭とし、御用の場合支配府県の印鑑を請けた者のみ定賃銭での継立を認め、版籍奉還後の同年九月二十四日諸藩蔵物の継立もまた相対賃銭としたなどの例をあげることができる。

以上のような一連の公用継立またはこれに準ずる諸継立の制限と縮小、相対賃銭への移行は、言うまでもなく宿・助郷諸村の負担減を主眼としながらも、結果的には公用継立の減少をもたらし、公用継立以外の一般の相対賃銭による継立を一段と増加させることになった。すなわち公用継立に対する一般諸荷物の継立の増加は、幕末以来の海外貿易の刺激の下での商品経済の発展と輸送需要の増大にささえられながら、ここにいたってさらに、宿駅機能に大きな変化をもたらした。商品輸送を軸とした運賃の高騰と相対賃銭の拡大を生むにいたったといえることができる。それならば宿駅制解体を招いた一因と考えられる公用継立減少の対局にあった一般諸荷物継立の増加と発展について、次にみることにしたい。

2 一般諸荷物継立の増加と発展

一般諸荷物継立の増加について考えるにあたって、まず、陸上輸送需要全般をささえる継立人馬の供給についてみる必要がある。そのために前節でとりあげた維新时期宿・助郷組替えの行われた明治元年5月から同三年2月にかけての東海道静岡駅の公用人馬継立についてみることにする。表1により元年5月の人馬継立数を一〇〇として、各月の人馬継立数と比較すると、人足については、最高である元年十一月が四五三となり、馬は元年十二月が四五七となる。そして同様にこれを藤枝駅についてみると、五月に比較して人足では最高である元年十二月が四八四となり、馬は同じ十二月が五一三となる。また、表2は同年五月から九月まで五か月間の静岡・藤枝駅での人馬継立数について、宿・助郷各村の負担数を示したものである。これによると静岡駅では人足の約二三%を駅が、残り七七%を助郷各村が負担し、また馬は駅で全て負担している。藤枝駅では人足の約二七%を駅が、残り七三%を助郷各村が負担し、また馬は駅で約八五%を、残り一五%を助郷各村が負担していることがわかる。この二つの表はこの時期の公用人馬継立の最高時には、元年五月の四・五、五倍の継立の輸送需要があったが、人馬いずれも宿・助郷の負担によってこれを満したことを

示している。これらの各駅には言うまでもなく甲州諸村が附属を命じられたのであるが、これら甲州諸村からは正人馬が助郷負担として供給されたのではなく、「賃金余荷」が行われ、雇人馬によってそれは賄われた。したがって、駅とその近隣助郷諸村は多大の負担を強制されたのは事実であるが、ともあれこうした膨大な輸送需要に対応することができただけの潜在的輸送力を駅とその近隣諸村は保有していたこともまた事実であった。しかもここで注意を要する点は、公用継立は宿・助郷が一体化して果してはいるものの、人足は助郷が主となり、馬は宿駅が主となって負担していることである。このことは、宿駅が人足に比して輸送手段としてより能率的である馬を常備し、一段と專業化した馬継ぎを中心として宿駅の継立機能を維持するにいたっていたことを示しているといえよう。すなわち、日常一般諸荷物継立に従事している馬は、宿立馬として賦役的強制をしなくても、賃錢さえ折合えば公用継立の輸送需要に対しても、それを満し得る状態にまで發展をみていたといえ、この点人足については、なお賦役的強制なしでは輸送需要に応じ得ない面を残していたといえることができる。

このように東海道静岡・藤枝駅での宿・助郷組替えの時期での人馬継立の実態は、定立人足・助郷復活と馬継立自由化という明治三年の駅継再改正の条件がすでに宿駅内部に作りだされていたことを示すといえよう。そこでこうした馬継立について独自の發展を続けてきた内陸部——近世以来中馬輸送の發展してきた地域はどうであろうか、この地域についてさらに次にみることにしたい。

図は甲府柳町駅諸荷物取扱人高橋平右衛門が、明治二年「御用留日記」中に書留めた当時の諸荷物継立の記録に、近世以来の商品輸送路を補ったものである。その継立範囲をみると、西は信州飯田から美濃大垣・近江彦根・大津から京都・尾張名古屋方面に至っているが、中心は信州南部飯田・松本から東側信・甲・駿・相・武州にかけての地域であったことがわかる。そして、これらの相当広範囲の地域への継立は、宰領荷物あるいは中馬荷物として輸送されていたのであるが、いずれも馬継立が主であり、舟運がこれを補うものであった。しかもここでは、幕末以来の海外貿易を反映し、新しい輸送需要に対応しな

がら、より有利な輸送路と輸送方法を開発し、新しい發展を遂げつつあった。その様子を先述した高橋平右衛門の「御用留日記」を中心にみると次のようである。

例えば横浜への生糸継立は、文久三年甲府商人の出荷は二六一貫、信州から甲府を通過するもの二七九〇貫と合せて三〇五一貫であったが、五年後の明治元年には、甲府商人の出荷量は二五七三貫余と急増し、文久三年当時の十倍に甲府からの出荷量は増え、横浜から甲府・信州方面へは唐糸（輸入綿糸）金巾（輸入綿布）・砂糖などが継立てられ、海外貿易を反映した新しい輸送需要に対応する馬継立の活況を知ることができる。また、輸送路についても様々な路筋を利用し、経費と時間の節約を考え、より有利の方法をとり、輸送の經濟性の向上に努力してその發展に努めている。例えば横浜までの輸送についても甲州道中を上野原駅から吉野駅に至った後、三ヶ木・久保沢・原町田經由の陸路の他、相模川を荒川まで舟運により久保沢を經由する場合と、荒川からさらに磯部まで舟運により横浜に至る輸送路がとられている。また東京への経路についても、甲州道中を上野原駅から八王子を経て東京に達するものの他、甲州道中を避け、上野原駅から佐野川下岩・案下峠（和田峠）を経て恩方力石・福生に達して玉川上水を利用し四谷を経て東京に達するもの等があった。

これらの輸送路のうち河川舟運の利用は、利用距離が短くとも、輸送能率と經濟性の向上には極めて有効な手段であった。それだけに明治三年八月玉川上水の舟運が政府によって許可されると、直ちにその利用がはじめられた。その様子は「御用留日記」によれば、福生川岸から四谷大木戸まで玉川上水十里の舟賃が一駄分一メ八三二文、四谷から下町まで一里半の駄賃が一メ四百文であり、舟賃が低廉であることは、こうした新しい輸送方法を逸早く採用する理由であり、内陸運輸發展に大きな刺激となった。そのことは、數的にも端的にあらわれており、恩方力石での継立量は明治三年一三九駄から、翌四年には一七七駄へと、一挙に一三倍もの増加となった。それは、取りも直さず新しい輸送路と輸送方法の開発による輸送需要の喚起でもあった。以上のように一般諸荷物継立の増加は、公用継立の減少と相関しな

がら發展して来たのであるが、ここでも輸送需要への対応は、馬継立を軸として相当な増加があつたにしても継立を充足することのできるころまで至つていたといえる。換言するならば、馬継立を自由化し、さらに相對継立会社設立等により宿・助郷制度の廃止を可能とするための条件が、すでに宿駅制を含む陸上輸送体系それ自体の中に熟成しはじめていたとみることが出来る。それでは、こうした馬継立を軸とする陸上輸送の中にあつて、政府による馬継立の自由化・相對継立会社設立の動きと絡みあいながら、馬継立自体にどのような新しい動向が生じてくるのかみることとしたい。ここでは、馬継立自体が本来もつている特性を生かしながら組織化していき、相對継立会社へと脱皮していく姿をみる事ができる。

3 甲州道中柳町駅売荷請継

まず定立人足・定助郷の復活から宿・助郷の廃止にいたる第三期を概観すると次のようである。

明治三年三月九日大政官布告第百八十五号の駅通再改正は、「差向東海道」で開始され、その後次第に各街道に実施されていった。しかし、早くも二か月後の五月十二日には、民部・大蔵両省の合議により「宿駅人馬相對継立会社取立」の方針が決定し、これまた東海道各駅に、公用継立の伝馬所と別に民間貨客継立のための相對会社設立の勸奨されていった。そしてこの方針はさらに強化され、翌四年五月には「陸運会社規則案」として東海道各駅に内論されていった。ここでは民間貨客継立のみでなく、公用継立も含める考え方へと変り、七月二十七日には太政官布告第三百八十一号をもつて、伝馬所と混淆しないよう取扱請負人を定めることを命じた。そしてついに四年末から五年初頭にかけて東海道に各駅陸運会社が設立され、伝馬所・助郷の廃止をみた。他の諸街道のそれは八月末日限りであつた。

こうした政府の手による定立人足・定助郷の復活からさらに相對継立会社設立への方向とは別に、馬継立の中にも新しい動きが生じて来たが、その早い時期に起つた例として、甲州道中甲府柳町駅と近隣各駅の場合をあげ次に考察することとしたい。

明治二年十一月、甲州道中甲府柳町駅売荷取扱人平右衛門・同町家持惣代上組幸三郎¹⁵・同宇八の三名から、甲府政衛宛に出願した次のような願書がある。

(前略) 諸商人荷物請継之儀問屋場ニおゐる取扱候而者御用人馬遣ひ払二相混シ候ニ付町内相談之上平右衛門方ニ而諸繼賄仕候然ル処平日見知り之馬士而已ニては少数故継立差支荷主并宰領之者滞留致無益之雜費相掛迷惑ニ及候間隣宿抱馬者勿論郡中村々百姓持馬市中ハ荷物附出シ候を帰り馬と唱へ継送場処最寄之馬士ニ候得者相当之賃錢相定村所名前承り帳面ニ印置送り状相添荷物相渡シ継払旧習ニ御座候処既去月二十五日平右衛門以書付御訴奉申上候西洋木綿糸四箇箱宿馬士と偽りいつれ江附参り候哉未穿鑿行届不申日夜心配罷在候且亦外宿方ニおゐても右同様之儀俣御座候趣承り付而者向後入念取扱仕候ニ者(中略) 是迄旧習相改無滞継立相成候様市中ハ帰り馬之御仕法被仰付被成下置度偏奉願上候(下略)

これは柳町駅にあつて、町内相談の結果として問屋の公用継立の混雑を恐れ、それと別に、諸商人荷物継立を委任された平右衛門が、信州への西洋木綿継立事故を契機に「帰り馬之仕法」の施行を求めたものである。この継立事故は十月二十五日の訴状によれば次のようであつた。九月三日宰領牛太郎という者が、信州諏訪郡真下村綿屋権蔵荷物として西洋木綿四箇付三駄を廻してきたので、三・四両日にわたり送り状を添え葺崎問屋宛継立した。ところが、十月十八日このうち一駄が不着ということで調査の者が来甲したので驚き、宰領持ち荷物に間違のある筈がないと調査した結果、三駄の馬士のうち葺崎宿孫作と名乗る者に輸送を依頼した一駄が不着であることが判明、この孫作が偽名を使って詐取したことがわかつたという事件であつた。

ところでこうした事件は訴状中にも「外宿方ニおゐても右同様之儀俣御座候」と言うようにそう珍しい事件ではなかつた。こうした事故を防ぐための対策としては、帰り馬に輸送を依頼せず、宿仕立馬で請人を取つて輸送を依頼する方法があつた。しかし、毎日多数の輸送を

扱うのに、その都度仕立馬として請人を取ることは不便であり、実行不可能であるという事情があり、そこでこうした馬士の不正を防ぐ方法として、前掲の訴状提出となつたのである。しかし、こうした危険があるにもかかわらず、帰り馬を利用する最も大きな理由は、帰り馬は仕立馬に比較して賃金が三三%ほど安いというためであつた。したがって、帰り馬利用を確実にすることは、荷主はもとより継立業者も望むところであり、それは安い賃金で円滑な輸送を可能にするだけでなく、馬士の駄賃稼をも一層有利にするものであつた。ここに荒物商であり荒物仲間惣代として、自らも荷主的立場にあると同時に、柳町駅の諸商人荷物取扱人としての泉屋高橋平右衛門の立場と主張があつたといえる。¹⁹⁾

この二年十一月の願書は、帰り馬の仕法を施行して欲しいというもので、具体性を欠いていた上「売荷之儀者御用物と違ひ御主法難被仰付」という理由をもつて「何とか取計方可有之篤と勘考致シ尚又可奉願候」ことを命じられた。²⁰⁾このため、翌三年二月平右衛門は、東京伝馬町の出稼馬に鞍判を捺すことにヒントを得て仕法書を立案し、「町内一同衆議之上至当之儀と御決評相成候ハ、御政衙様江御願被成下度」と、柳町上町宛に提出した。²¹⁾これを受けて柳町では検討の上、この仕法書を至当として許可を求め願書を、柳町駅家持総代上組宇八他三名連名をもつて提出したのであつた。²²⁾

仕法書²³⁾

一宿々抱馬士勿論郡中村々農隙稼馬士及中馬稼之者甲府市中諸商売荷物附出候ニ者目印札差出シ置所持無之馬士に者荷物相渡シ不申候事 尤手馬荷物之儀者是通取扱之事

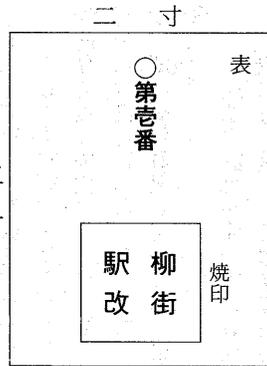
一目印札渡シ方之儀者出稼馬士其処之役人々人別添書并当人必用之荷鞍持参ニ而申出次第目印札表ニ番号相認裏ニ者其者名前并年号月日書載荷鞍江割印致シ差出シ可申事

但目印札取落シ候儀有之いつれ之者持参可致哉も難計候間右印札所持致シ居候とも荷鞍ニ無印之馬士ハ勿論割印符合不致候而者荷物相渡シ不申候事

荷鞍割印

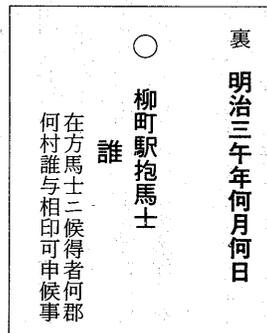


目印札雛形



三寸

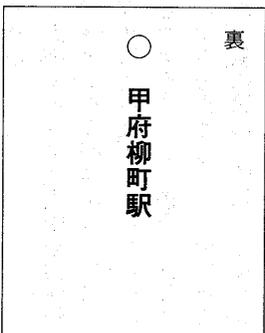
仕法書ニケ条目
出稼馬士江差出シ候目印札雛形ニ御座候



印鑑



三寸



仕法書第四条目
目印札差出シ候以前隣宿江相廻シ置候印鑑ニ御座候

一宿々抱馬士者其駅之目印札可為持^②甲府近在諸処出稼馬之分者柳町駅
二而差出其外郡中村々出稼馬士并中馬稼之者其村最寄之宿方へ申出
目印札貫請所持可致候尤宿々ニおるて右目印札料或者世話料等請取
不申候事

一 目印札差出候以前右印鑑宿々々柳町駅江相廻シ置^③柳町駅ハ隣宿へ
差出シ置可申事

① 何れの宿方ニ而も目印札差出シ候ハ、即日其当人之名処并目印札番
号月日等剪紙ニ認柳町駅江通達可致候尤柳町駅ニ而差出シ候分者右
同様早々隣宿へ断リ書相廻シ可申事

一 目印札若取落シ紛失等致シ候ハ、早々可相届旨右印札并鞍判差出シ
候節其馬士江可申置候事

一 目印札紛失致シ候馬士ハ届出候ハ、其番号札者取用ニ不相成候事

但シ替目印札相渡シ候ニ者紛失札之番号ハ不書載其節出シ順之番
号相認新ニ差出シ右之趣^④其宿方ハ早々柳町駅江可断同駅よりハ隣
宿へ断リ置可申事

その後「稼馬士仕法」とよばれたこの仕法書をみて第一に気付くこ
とは、二年十一月には柳町駅で対象としていた馬士は漠然と「帰り馬
士」とのみしていたものが一段と明確となったことであつた。三年二
月の段階では「宿々抱馬士」・「郡中村々農稼馬士」・「中馬稼」
と対象を明確にし、柳町駅に関わる馬士の全てに拡大されている。し
かも、対象を拡大したのみでなく、目印札を持たない馬士は「甲府市
中諸売荷物附出」にあたり荷物輸送から一切締出されることとなる。

こうした厳しい措置を旨指す仕法書は、許可された場合、「東者石和
宿今上野原宿迄西者韭崎今教来石宿并巨摩郡鯉沢宿」と言う甲州道中
を中心に、甲州一円への施行が求められた。それは、宿々抱馬士はそ
れぞれの駅の目印札をもって身分を証明することはもちろん、農稼稼
馬士・中馬稼馬士も各最寄駅から目印札を発行してもらはなくてはな
らなかつたからであつた。

このことは、この稼馬士仕法が柳町駅での諸売荷物発送に関するも
のではあるが、それを積みとる馬士の身分については、柳町以外の各

宿駅の証明——目印札によらねばならないという問題点を持つことに
他ならなかつた。したがつて施行にあつては、柳町駅の願書でいう
ように一片の通達ですむものではないことは当然であつた。このため
関係各宿駅の連印を得た上で再々出願が指示された。^⑤

これにより、甲州道中上野原宿等二十五宿駅と佐久往還中条宿駿州
往還鯉沢宿の都合二十七宿駅連印の上、惣代平右衛門等から五月二十
九日再々出願が行われた。この際、再び仕法書が提出されたが、先に
掲げた仕法書傍線の部分は註(17)で示したように、訂正補筆が行われ
て柳町のみでなく、二十七駅に適應するよう修正された。この再々出
願の最大の意義は、この仕法が単に柳町一駅に関わる問題ではなく
り、甲州道中甲州各駅を中心に、甲州全域の馬士はもとより、信州中
馬を含む内陸輸送の担い手である馬継立全体に関わる問題へと発展し
たことであつた。このため当然の措置として宿駅側は同願書中で、
「近来駅外ニおるて商人荷物請継荷主并辛領之止宿引請本宿同様之所
行致候向も有之左候而ハ出稼馬士江目印札取締主法相立候間駅外場所
ニ而本宿ニ紛敷所業不致様右之趣甲斐全国御触被成下置度^⑥」と、本宿
以外での商人荷物請継取締りを訴えた。そして、各宿駅での目印札に
よる馬士取締りの徹底をはかつたのであつた。

こうした平右衛門をリーダーとする諸商人荷物継立における統制支
配的な立場の強化は、一日も早く仕法が許可されることであつたが、
容易には許可にはならなかつた。そのため平右衛門は、上組家持総代
幸三郎と駅年寄兼名主宗三郎と連名で八月十七日、仕法の審議促進を
願出た。^⑦

この仕法の許可が滞っている理由として「在方役人其村馬士名前寸
紙に認宿方へ差出シ置間違等出来候節拘り合等ニ成候而ハ迷惑之趣申
居候由粗風聞ニ而承り候」と述べ、そうした迷惑を村役人に掛けない
とし、「当分駅通御規則馬継御廃止被仰出候間尚更目印札主法取行度
心底ニ御座候」と必要性を力説している。そこでは駅通改正に対応し
て新しい馬継立の組織化を説いていることがわかる。

甲州道中甲府柳町にあつて、売荷請継取扱人を自称する平右衛門は、
同年九月十六日には売荷継立問屋名目の許可を求めて願書を提出して

いる⁽²⁸⁾。これには柳町一丁四丁目までの家持惣代四名が連印添書をしてその許可を求めているから、平右衛門の柳町駅内での確固たる地位をうかがうことができる。この平右衛門に対し、役所から売荷継立問屋名目の必要性について問合せたのに答え、返答書を差出している。そこで平右衛門は「駅通御規則馬継御廃止被仰出候間当駅之儀他宿之馬士及近在駄賃稼之もの引当ニ売荷運送致候儀ニ付諸道之馬士手元へ相纏ひ候様仕度」問屋名目を願出たと述べている。そしてこの問屋名目が許可されないならば、駅法が守られるように「駅外町々ニおゐて売荷請等致し荷主并宰領之止宿引請本宿同様之所業不相成様市中江御布告被成下度」と五年二十九日出願の際の主張を再度訴えた。

この結果、役所からは町年寄宛に売荷物請継の柳町以外禁止が命じられ、片羽町中馬宿布能伊兵衛等から「荷物継立取扱任間敷候」と請證書が提出された⁽³¹⁾。これにより平右衛門等の意図した継立を集中掌握するという一つの目的は達せられた。しかし、稼馬士仕法書の許可は容易には与えられなかった⁽³²⁾。

このように売荷物——公用荷物でない一般の商品としての諸荷物継立輸送にあって、請継を行う問屋側から直接輸送労働にあたる馬士を統制組織化を進めるといふ方向で稼馬士仕法は整備されていった。これに対して他方請継を行う問屋側の連帯組織化も進められていった。それは先の稼馬士仕法の場合のように、東は上野原宿から西は教来石宿にいたる甲州全域にわたるものではなく、東は駒飼宿から西は教来石宿にいたる各宿と、佐久往還中条・若神子・長沢宿等であった。

このような動きは、三年閏十月中旬にはじまり「素々売荷ハ(賃銭)定兼候得共大概ハ平日定メを致し置候ハねは不相成趣御達⁽³³⁾」という文言から、甲府県等の指導によるものであらうと考えられる。しかしその結果、「商人荷物駄賃銭書上帳⁽³⁴⁾」と同時に「売荷物請継仕法書⁽³⁵⁾」も作られて役所へ届出ているところをみると、請継を行う問屋側の連帯組織化の動きとして考えることができる。

売荷物請継仕法書

柳町駅
葦崎宿
台ヶ原宿
教来石宿

一 荷物請拂之儀者出入共帳面江書加候者勿論其外請取書之儀ハ端紙ニ而者取落紛失も可有之候間通帳ニ仕立右帳面へ継立候宿方ニ而

何月何日

何荷物 何駄

但何箇并馬士村処相記シ
其馬士ニ持參為致可申事

請取候宿方ニ而者荷物相改候上右通帳江

右之通帳ニ請取候趣者勿論請取方名前相印割印可致事

一 荷物目方之儀者本馬老駄四拾メ目を限り其余過貫目之分者賃銭其外分合ニ応し請取可申事

一 荷物着毎ニ入帳ニ相記シ右順を以繼拂申可事

但宰領付添候急荷物者右ニ不拘宰領之着順を以繼立申可事

一 諸荷物庭着之節送り状表ニ引合せ入念相改貫目相減し候敷又者濡いたみ乱荷ニ相成万一疑ヶ敷荷物附参り候節ハ其馬士立合切ほどき全抜ヶ品有之候ハ、其もの不念ニ付相当之弁金を差出荷主へ相渡し可成丈ヶ損銀相掛不申様実意ニ取計申可事

一出荷之節送り状相添可者勿論付而者貫目不足或者乱荷之俣差送り候而ハ其馬士迷惑請候間無失念改札相附申可事

一 馬士之内不宜所業有之候ハ、篤与調之上隣宿申合其御筋江御伺之上荷物附させ申問敷ハ勿論之事

一 賃銭蔵敷其外巨細書記帳出し置申可申事

駄賃勘定帳雛形

一本馬何駄何分何厘何毛

荷主敷
宰領敷

何国何郡何村 誰

此賃銭何拾何メ何百文

但老駄ニ付何メ何百目

此訳 何百文 馬士渡し

何文 蔵敷

何文 帳付

何文 馬差

何文 筆墨紙

外二敷為替并駄賃立替利足何百文

右者何宿より何宿へ継立

何月何日

一諸荷物常二大切ニ取扱継立残りニ相成候分者暫時ニ而も必土蔵へ積入置可申候其上非常之節土蔵共焼失ニ及候義出来候ハ、荷主方勸弁請申可事

附盜難有之候節者早速其御筋江御訴申上弥穿撃行届不申候ハ、荷主へ弁金可差出答ニ候得共聊宛之蔵敷請取候而價金差出し候ハ難渋之義に付幾重ニも荷主方勸弁請可申事

この売荷物請継仕法書は「駅法御改正ニ付今般商人荷物請継取扱方書面之通窮候処相違無之」と添書されて提出されている。ところでこの内容を見ると、従来行われていた請継方法について成文化したものであるという性格に見受けられるが、請継という輸送業務の遂行上問屋にとって不可分の関係にある馬士との関係が大きな比重を占めている。その意味では先の稼馬士仕法とも相関関係にあり、稼馬士仕法ほど積極的統制組織化を果すことは不可能としても、ある程度その目的をはたしたものと評価することができる。

以上みてきたように、甲州道中甲府柳町駅では、政府が四年七月二十七日太政官布告第三百八十一号で相對継立仕法を達する中で「相對継立ノ事ニ付伝馬所ト不致混淆様相心得夫々及説諭諸荷物取扱等篤ト勘弁致サセ請負人名前取調早々可伺出事」と命じた趣旨を先取りして、伝馬所・問屋場とは別に売荷取扱請継のため高橋平右衛門にそれを一任していた。したがって、公用継立は問屋場・伝馬所で行い、一般諸荷物継立は別に行う宿駅内での分業体制が作られていた。これは甲州

道中が中馬道として利用されており、特に幕末以後外国貿易の影響をうけ「御開港以來諸品之相場朝夕ニ高下有之損益ニかかわり運送差急ぐ」という活況の中で生みだされて来たものであった。このため、一般諸荷物継立には公用継立には見られない独自の発展・組織化を必要としていたといえる。したがって稼馬士仕法にみられるような平右衛門を中心とする問屋側からの動きは、政府による相對継立会社設立の方向を先取りするような形で進められていくこととなったといえよう。このことは、先述のように駅通再改正における馬継廃止の行われる以前に馬士仕法の必要を指摘し、馬継が廃止されるとそのためにこそ稼馬士仕法が必要であると説いた点や、仕法書にみる鑑札が後の各駅陸運会社のものに類似するなどの点にみることが出来る。

こうした経過の中からやがて五年六月山梨県下では甲州道中柳町駅をはじめ、各駅陸運会社設立がはじまる。柳町駅ではこれと平行して高橋平右衛門により中馬会社設立が同じ六月出願されることとなる。柳町駅に陸運会社と中馬会社という二系統の運輸会社の創業をみるのは、いうまでもなく問屋・伝馬所による公用継立と、諸荷物継立のための取扱所とが設けられていたことによる。そして、その後甲斐國中馬会社の発展は、すでに稼馬士仕法書に甲州道中各駅の連印を得た平右衛門の組織力と無関係ではなく、甲斐國中馬会社の性格が、「中馬稼は会社の雇に過ぎなく、陸運会社と並列する運送会社に過ぎない」という指摘もまた出稼馬士仕法を作った時以来の発展経緯によるものであるといえるのである。

ともあれ、甲州道中柳町駅の場合も一般諸荷物継立を中心とする馬継立を軸として、その発展の中に相對継立会社を設立し宿・助郷制度の廃止を可能にするための条件がすでに熟成しつつあったといえる。

註(1) 藤枝宿については三年二月の人馬遣高がわかるが、それによると、一月の五八一人・一六七五疋からさらに減少し、二月は四九二四・五人・一〇七三疋となっている。

(2) 山本弘文「維新期の街道と輸送」四〇頁。新遣高は最大の場合でも旧遣高に

- 比較して「馬数で二五匹、人数で五〇人の減少」とされている。
- (3) 第三百九十七号「宿駅助郷ヲ改正シ日ノ帳額入費書付等ヲ進致セシム」(「法令全書明治二年」)。
- (4) 「駅通志稿抄録」二年四月(日欠)。「法規分類大全(運輸門)駅通」。
- (5) 第五百二十二号「社寺ノ向旅行ノ節定賃錢人馬繼立ヲ廢シ御用旅行ニハ管庁ノ印ヲ受シム」(右同)。
- (6) 第九百二十八号「諸藩蔵物ハ今後相對雇賃錢ヲ以テ通送セシム」(右同)。
- (7) 藤枝宿「人馬賄金諸入取調帳」(山梨県立図書館所蔵太田家文書)〇六八―〇四。
- (8) 山梨県立図書館所蔵 甲州文庫 甲〇六二―一三六。
- (9) 有泉貞夫「幕末甲府生糸商の存在形態」(「甲斐史学」特集号)二二四頁―二二七頁。
- (10) 安藤正人「甲州道中における商品流通の展開と運輸機構」(史料館研究紀要 第二号)四頁―九頁。
- (11) 伊藤好一「甲武鉄道開通前における東京・多摩地方の商品流通」(歴史地理学会報 第九号)一二頁。
- (12) 田上繁「維新时期における商品運輸形態の変質過程」(神奈川大学大学院経済学研究所「研究論集」第号)六〇頁―六三頁。
- (13) 柳学研本陣佐渡屋古屋(古谷)幸三郎である。高橋平右衛門「諸願書綴」(山梨県立図書館蔵 甲州文庫 甲〇六八―一七)中の安政二年十二月付願書によると「從往古御府内江諸国各附込諸荷物他国江附送り候節者柳町駅江附出し錢差出從往古諸物中継宿仕」とあり、片羽町布能伊兵衛と諸物中継継続を出願している。
- (14) 甲府県(明治二年七月―同四年十一月)をさす。
- (15) 高橋平右衛門「諸願書綴」(山梨県立図書館蔵 甲州文庫 甲〇六八―一七)所収「乍恐以書付奉願上候」明治二年十一月。
- (16) (17) (15)に同じ。「乍恐以書付御訴奉申上候」明治二年十月二十五日。
- (18) 高橋平右衛門「御用留日記」明治二年二月(山梨県立図書館蔵 甲州文庫 甲〇六二―一三六)―柳町から駒宿まで町内抱馬士仕立賃錢一駄馬士手取六メ文であるが帰馬士の場合は一駄ニメ文安値。
- (19) 「諸国道中商人鑑」(文政十年江戸花屋久次郎)によれば、甲府柳町四丁目にあり、荒物問屋和泉屋であることがわかる。また平右衛門が通り名で荒物問屋として仲間惣代としても散見する。
- (20) (15)に同じ。「乍恐以書付奉願上候」明治三年二月。
- (21) (15)に同じ。「仕法書」明治三年二月伝馬町出稼馬鞍判については享保十四巳年三月(「御触書寛保集成」四十五、二六五三)。
- (22) (20)に同じ。
- (23) 傍線部分は五月二十九日再々出願の際変更。①②③の部分及び④の全条は削除、⑤の部分挿入、⑥の部分は次のように変更「馬士各出稼之宿方江も早々断り候様可申付事。また目印札では兼印は何々駅改と変更し、裏の柳町駅は何駅に変更。荷鞍判印は用いず焼印で兼用。印鑑も焼印のみとして荷鞍判を捺さず、裏の甲府柳町駅は甲州道中何々駅と変更。これらの二十七駅に共通の仕法書となったためである。
- (24) (20)に同じ。

- (25) 高橋平右衛門「公事録」明治三年年(山梨県立図書館蔵 甲州文庫 甲〇六二―一三六)所収「乍恐以書付奉願上候」明治三年八月十七日。
- (26) (25)に同じ。「乍恐以書付奉願上候」(明治三年五月二十九日)。
- (27) (25)に同じ。
- (28) (25)に同じ。「乍恐以書付奉願上候」明治三年九月十六日。
- (29) (25)に同じ。「乍恐以書付奉願上候」明治三年九月二十一日。
- (30) 右に同じ。添付されている町年寄宛庚午十月二十八日。
- (32) 許可の有無については不明。今後の新史料の調査が必要。
- (33) 高橋平右衛門「売荷運送取扱日記」庚午冬閏十月(山梨県立図書館蔵 甲州文庫 甲〇六八―一〇〇)。
- (34) (35) (25)に同じ。「売荷物請継仕法書」明治三年十一月朔日。
- (36) (26)に同じ。
- (37) 拙稿「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 第十九集参照。
- (38) 拙稿「甲斐国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 第十八集、「甲斐国中馬会社の発展について」立正女子大学短期大学部 研究紀要 第十九集参照。
- (39) 平沢清人「明治元年―六年南信地方における伝馬所・陸運会社・中牛馬会社と中馬隊」(信濃第十一卷第四号)一四頁。
- (40) 高橋平右衛門「諸願書綴」中に明治四年十月二十六日付で柳町駅から甲府県に提出された運輸会社人馬賃錢積願書がある。时期的にも早く、極めて興味深い。今後の研究が必要である。

むすびにかえて

本稿では、明治三年三月から同五年にいたる定立人足・定助郷復活を内容とする駅通再改正から各駅陸運会社創業による宿駅制度解体に至る過程を対象に、それがどのような状況を背景に進められていったのか考察してきた。そこでは、定立人足・定助郷復活といった旧制度への復帰的側面が目につく反面、馬継立の相対雇化にはじまる相対立会社設立と宿駅制廃止という旧制度撤廃の一面をみる事ができる。

この旧制撤廃への第一歩となった馬継立の相対雇化――自由化の方向は、すでにみたように宿駅制内部に熟成され、それ自体を突き崩す要因へと、急速に成長していった。その成長をもたらしたものは、一つは甲州道中柳町駅にみられたような開港以来の内陸運輸の活況であり、もう一つは東海道静岡駅にみられたような幕末維新期の政治的混乱による膨大な輸送需要とであった。このような陸運の急増は賃錢の高騰

をもたらす、宿駅制度とともに旧幕時代以来維持されてきた賃金体系を根底から崩壊させ、新たな賃金体系によらなくては、輸送を確保できない状態を現出させた。その点馬背輸送は人担に比して四〜六倍もの輸送能力があったから、その状況に早くから達したといえる。

幕末以来急増した輸送需要も公用継立についてみれば、政治的・社会的混乱が静まるにつれ減少に転じた。それとともに政府による公用継立抑制策は、公用継立の相対雇化とともに一般諸荷物継立の増加をもたらす、宿駅内での継立の質的变化を生んでいった。すなわち宿駅内での継立は、公用継立から一般諸荷物継立へと比重が移り、馬背による馬継立が大きな役割を負うようになる中で、相対雇がより一般化していった。こうしたところに宿駅制に関する様々な改革案が輸議され、^{〔1〕}直接輸送業務に携わる宿駅内部に新しい動きが生じて来たと考えられることができる。

政府にとって、維新動乱の終熄とともに政治的・軍事的必要性を失い、永年の疲弊から様々な意味で重荷となつていく宿駅制度を廃止し、相対継立会社設立を勧奨してそれに替えることは、大きな政治課題であった。それを果す条件は宿駅内部にも熟成されつつあったといえよう。

註〔1〕「戊辰期における軍事輸送」(一九九三 吉川弘文館「近世日本交通史研究」所収)三五頁〜三五頁参照。