

第四章 複雑な輸送慣行



第一節 羽州街道の駄送

1 山形・大石田間の紅花輸送法

最上紅花を京都その他の上方に輸送するには、羽州街道を大石田河岸まで駄送し、大石田河岸から酒田までは最上川の舟運に託し、酒田から積合問屋の手を経て海路敦賀に送り、ここから再び駄送、さらに湖北から琵琶湖を渡して大津に着け、京都方面の紅花問屋に到達するというのが、極く一般的な定法であった。この海上輸送法を「北廻り」というが、一見、却って困難そうな北廻り輸送は、途中の安全、期間の短縮、運賃の低廉などの点からすれば、むしろ安全率と経済率の高い方法で、出羽国と上方の交通・運輸の關係は、古來、この北廻りで結ばれて来たのである。ただこの経路で問題となるのは、近世期における最上紅花のみが、大石田河岸まで何故に駄送しなければならなかったのか、そういう方法が何時から不文律的な定法として慣例化したのかということである。

村山地方の主要商品作物として、他国・他領への移出に際し、課税対象となるものは、紅花・青苧・蠟・漆・真綿・荏・胡麻・煙草など一三品であったが、荷之口(番所) 通り切手さえ所持しておれば、その輸送経路に厳しい制限はなかった。ただこの中で、北廻りを利用する紅花のみは、大石田まで駄送という掟のような慣例があったのである。この慣例に対して、絶えず不満を持っていたのが船町河岸の問屋たちであった。

船町河岸は、最上川の支流たる須川に臨む河湊で、荷の積み下ろしからみれば必ずしも河岸としての好条件が整っ

ている場所とは言い難い。しかし、政治的にも経済的にも村山地方の大場たる山形の咽喉を脆している点で、河岸としての強味があった。天正年間に、最上義光が最上川の一部難所を改修して以来、船町と酒田間の輸送が便利になつたので、山形およびその地方の物資の需給は、殆ど船町を基点として行なわれて来た。そして、正徳二年（一七二二）には公認河岸としての高札も下附されて、大石田と並ぶ重要河岸となつた。

しからば、この頃すでに紅花の駄送が慣例化し、船町河岸からの船積みは禁止の状態にあつたかと云うと、未だそこまでは確定しておらず、船積みも駄送も未分化のまま、荷主や問屋の自由にまかせられていたようである。正徳から五〇数年を経過した宝暦十三年の次の「紅花送手板」二通を見ても、その時の事情によって、両者を併用していたことが証明される。即ち、前者の例は大石田まで駄送しているから、最初の川下げ運賃は大石田の船問屋村岡六右衛門が徴収しているが、後者の例は船町の羽南仁右衛門が船積みしたから、酒田までの運賃を精算し、大石田河岸は手板だけで通過したのである。

(例一) 紅花送手板

天紅印 紅花寄駄

但四箇附寄箇江五百匁袋拾六宛入

(外省略)

ノ三駄

此駄運賃金式両式歩五百文

大石田<sub>ノ</sub>為添

(外省略)

羽州山形荷主

宝曆十三年

佐藤長右衛門

未七月六日

大石田 村岡六右衛門殿

(以下省略)

金貳兩貳步五百文受取  
内卷步ト五百四拾貳文大石田ニテ引  
殘金貳兩ト九百六拾八文 七月八日酒田江下ス

(例二)

紅花送り手板

父〇印

紅花巻駄

(以下省略)

此駄運賃金三歩ト五百文

舟町々相添

(以下省略)

羽州山形荷主

宝曆十三年

佐藤長右衛門

未七月十五日

船町 羽南仁右衛門殿

前書之通り手板金三分五百文  
右之内八百式拾文舟町ノ酒田迄運賃掛り物引取ル  
残テ金式分ト七百拾文送リ

大石田 村岡六右衛門殿

(以下省略)

船町から積み下した例はその外にもある。最上高湯の紅花荷主齋藤源七が、某未年七月に、三駄片馬の紅花を大津の川口弥蔵に送った際の手板を見ると、運賃金三兩七分のうち、船町の荷積問屋阿部三右衛門が、「船町ノ酒田迄運賃掛り物」として式分五百六拾四文を引いており、大石田の船荷主名がなく、直ぐ酒田の真嶋伝兵衛宛になっているから、船町から川船で酒田に直行したことが知られる。

これより先、宝曆六年（一七五六）に成立したと見られる「運賃定法書」によれば、上郷積みの品目の中に紅花を載せ、中船老艘の積荷量を三拾五駄と制限し、その運賃を酒田迄一駄につき永拾五匁七分三厘六毛と規定している。これは、当時は明らかに上郷（山形盆地）からの川下しを容認していることを示すもので、前記二例は当然有り得た送法であった。また、寛政十二年（一八〇〇）の稲村家の「紅花仕入目録」を見ると、同家の集荷人であった高楯村の喜七が京都に発送した運賃精算に「紅花四駄分舟町まで駄賃四八〇文大石田迄付賃四メ文」とあるが、これも恐らくは舟町から船積みにしたものであるう。

このように、自由運送が認められておっても、船町と大石田間の最上川は、まだ完全改修が行なわれておらず、特に三難所と言われた碁点・隼・三ヶの瀬などがあって、破船が絶えなかったため、紅花や絹糸のような高価な品は、その被害を避けて駄送するのが多かった。享保十四年（一七二九）七月に、山形の紅花商近江屋作右衛門が定めた

「紅花買目録」<sup>(3)</sup>を見ても、紅花武駄に対する運賃金壹兩壹分は「大石田より大津迄」の分であり、「山形より大石田迄ノ駄賃は諸掛リノ内ニ在之由」と、陸路駄送と運賃のことを述べているが、これは、大部分が駄送を主としているから、このことで、船積みが禁止になっていたという訳のものではなかった。

## 2 紅花駄送慣行の強化

船町河岸からの紅花荷川下げは、その量こそ少ないが、近世後期まで続いたものと思われる。もっとも、最上川の危険性を考慮して、制限々度の三五駄を積む、いわゆる「丸積み」をすることは殆どなく、他の荷物に若干ずつを積み合わせる方法を取り、万一の場合の被害を少なくしようとしていた。

船町の最も有力な問屋で名主兼帯の阿部孫市が、最上川筋難所の自普請を計画したのは天保十一年(一八四〇)である。「右川筋之内、隼瀬は御普請所ニ候得共、急流第一之難場にて、御城米船始難破船多ニ付、国産之紅花・絹糸類高価の品は、右危難ヲ怖れ、丸致壹艘積兼、荷主共一同甚不便利(云々)」という理由から、大石田川船方役所に願ひ出て許され、同難所の掘削り・瀬浚い・石倉築立などを、船町河岸の自普請で行なった。その結果「山形商人共仕入紅花・絹糸類上方筋に為差登候分、船町河岸より酒田湊江差下候様相成、紅花荷物も丸積無差支、年々川船方御役所御定法之御書付ヲ以致川下」ことが出来るように改修されたのである。

次いで幸いなことに、天保十三年(一八四二)五月に幕府が令示した物価引下げの「申渡」<sup>(3)</sup>の一項に「河岸場之儀、是迄仕来ニ不拘、何れ之河岸場成共、都合宜敷場所ニ而船積水揚げたし、運賃諸掛リ相減候様可致候、若故障之筋有之候ハ、可申出候」と、河岸場の自由開放がなされたのである。この申渡は同年七月に村山郡内の代官所から各管内に令達された。河岸開放の目的は、言うが如く運賃や諸経費の低減による物価の抑制策であったから、駄送より川下

げの方がその目的に適うことは言うまでもない。かくして、場所の便・不便に従い、荷主の都合によって、勝手次第の送法によることが法的に公認されたのである。

しかし、これに対して利害相反する陸送継立宿駅から、反対陳情の出たことは当然である。即ち、羽州街道の天童・六田・宮崎・楯岡・本飯田・土生田の六ヶ宿は、「紅花荷物、船町村々川下ヶ相成候而は、村々諸御継立之助成無之」旨を申し立てて、川下げの件に承伏しなかった。この問題を重視した大石田川船方役所では、弘化四年（一八四七）の五月に、船町から紅花荷川下方を願い出たのに対し、「紅花丸積は勿論、其筋ニ而品替ニ而も、船積川下之儀は故障筋有之間、差控候様」にとの申し渡しを出した。これに驚いた船町側は、勘定奉行の松平河内守に訴願したり、関係支配代官に願書を提出したり、或は領主堀田備中守役場の添翰をもって、尾花沢代官所に願い上げたりした結果、嘉永二年（一八四九）四月中に漸く両者の熟談内済すべき旨を仰せ渡された。しかし、宿場側はこれに応じなかつたため、船町側は同年九月に寺社奉行所に対して訴願を執行するに至つた。

（前略） 駅場・河岸共御用筋相勤候は相互之儀ニ而、既ニ今般も山形御城御詰米大石田河岸ヶ船積、船町河岸ニ而致水場、山形迄駄送仕、多分之御用筋相勤候儀ニ御座候、依之紅花ニ不限都而商人諸荷物孰ニも一方江片寄候而は、荷主共甚不弁利ニ而、自諸品直段ニ相響、國中衰微之基と奉存候、一体国産十三品は御役水上納仕、川船方御役所ヶ御定法之運賃御定書も有之、然ラ紅花荷物ニ限、相手之もの共故障申立候は何共難心得奉存候、此儘拾置候而は荷主共不弁利ニ相成、往々は船町村船津助成ヲ失ひ、一村相続方ニ拘誠難渋至極仕候間（中略）、船町河岸ヶ紅花諸品与積合差下候儀は勿論、荷主共任望、紅花丸積ニ差下候共、相手之もの共聊故障不申立、荷主共弁利ニ相成、船町村一村無難ニ永続相成候様、被仰付被下置度奉願上候



この難渋出入の相手方は、六ヶ宿の間屋代表たちで、天童の儀兵衛、楯岡の茂右衛門、六田の弥平次、宮崎の善兵衛、本飯田の与右衛門、土生田の甚九郎の六人になっている。これらの代表に対して、嘉永三年二月十三日に評定所に出頭して対決すること、並びに返答書を提出することの差紙があったので、土生田村の甚九郎が代兼人となって、返答書<sup>(3)</sup>を評定所に差出した。次にその要点を見よう。

先ず、六ヶ宿は奥羽下筋の往還で、御朱印御用の御方様を始め、下筋大名拾頭様およびその御家来、或は諸寺院様などの継立場であると、羽州街道の重要性を強調し、それにもかかわらず、「駄場地子御免許、或は助成御手当一切無之」と、宿駅は全く犠牲的業務であることを訴えている。しかもなお、宿場経営を継続し得る経済的理由について、「全国産之商人荷物駄送之潤益を以勤続罷在、同郡山形ハ大場ニ而商人數多有之、右紅花荷物例年村山一郡ハ凡千駄余も駄送之内、八分通ハ山形ハ荷物ニ而、古來ハ天童外五ヶ宿を継立、大石田川岸迄駄送仕来、同所ハ船積、同國酒田湊に運送ニ相成候旧例」で、これら諸荷物の運賃が唯一の収入であることを申し立てている。

第二点は、船町の荷主孫市の謀計を非難していることである。即ち孫市は、天保十五年（一八四四）中に山形の商人たち及び大石田の久太郎らと相計り、大石田川船方役所に紅花下しの乞船を願い出たが、代官大貫治右衛門はその可否について糺された。その際、大石田荷宿と各宿場荷宿が挙って反対したため、「尤之筋ニ御聞受被成下、紅花乞船ハ御差止、先前之通陸送り仕候様」にとの決定が下された。しかしその後、尾花沢代官の更迭があり、御用混雑を好機と見た孫市は、再び久太郎と申し合わせ、新代官石井勝之進に再願いたし、遂に「以来、船町村ハ紅花乞船差向候間、其段間屋共江申達候様ニ天童・楯岡の領主役場に代官から文通する」という段階にまで成功した。六ヶ宿では直ちに反対陳情を行なったが却下になったので、天童宿間屋太左衛門と土生田宿間屋甚九郎が出府して、奉行所に歎願したり、尾花沢代官所に調査方を願ったりした結果、「御取調之上被仰付候は、仕来之助成ニ放れ難渋之趣相違も無之

御聞受被成、「右一条は、其筋江伺立之上御沙汰可有之候間、夫迄ハ巳年（弘化二年）巳前之通、船町河岸ハ紅花積入之乞船御差止並外荷品ニ而乞船いたし、荷替と号ケ紅花積込候儀も決而不相成」旨、各宿場及び船町に通達されたる旨を明かにしている。

第三点は、孫市は天保十三年に隼瀬の改修を行なつて、通船の難場を除いたと称しているが、この工事自体が困難なことで、その後間もなく改修箇所が破損し、通船には却つて迷惑になっている状況のため、紅花は総て陸送を本態としてゐる。また、天童宿から大石田までは僅々六里の行程で、彼等が言うように川下げ運賃より高額であるというようなことはない。

第四点は、紅花運送の時期の問題に触れ、「紅花荷物は、大石田船積仕法は同所ニ着荷次第順ニ積入候間、何れも差急之儀ニ而、六月下旬々七月中盛、八、九月迄繼立」ている。しかるに、大石田より上流はこの時期が湯水期に入るので「例年湯水の砌ハ、川筋ニ而幾日滞船致候哉も難斗、依之商人ども往古ハ駄送り」して来たのである。

第五点は、宿駅場今後の存立問題を取り上げ、「最上山形之儀は奥羽第一之場所ニ而、諸国之商人入込、諸色売買有之、紅花を始上下之諸荷物数多有之、右駄送り之潤益ハ宿方第一之助成ニいたし、御伝馬相勤罷在候儀御座候処、今般船町村新規川下之目論見は、孫市一人之貧欲ハ事発り、六ヶ宿数万人は勿論、郡中一統之困苦ニ相成候仕業」で、心外至極である。

返答書は凡そ以上の内容を上げて陸送の妥当性を主張し、船町側の訴願は全く「国産之紅花荷物古来之例を崩し、宿継相止、船町一手ニ潤益引受、郡中諸民之愁傷不顧新規目論見」と非難し、旧来の仕来たり通り、紅花荷は総て宿駄送りとし、川下げは一切致さざるよう仰せ付けられたいと、次のように返答書を結んでいる。

(前略) 前々々紅花荷陸送仕来之儀、山形問屋役人相弁ひ居、実以右之助成ニ相放れ候而は、宿場相続も難相成、既ニ相手六ヶ宿六田・宮崎・楯岡者、全繼立之ため困窮仕詰、宿役相勤兼候段歎願仕、去ル卯年中(天保十四年)引続出府罷在、当時久須美佐渡守様御掛御吟味中ニ而、六田・楯岡問屋兩人在府仕候次第ニ而、此上宿方潤益ニ可相成国産荷物新規ニ川下等相成候而者、弥益窮迫ニ陥リ、六ヶ宿とも離散退転等之もの多出来、往々人少及亡村候外無御座、第一御伝馬御用御繼立之差支ニ相成候者眼前之儀ニ而、重々歎敷難儀至極仕候間、無余儀今般返答書を以奉申上候、何卒格別之以御慈悲、前書廉々逸々御憐察之上、訴訟方江御利解被仰聞、国産之紅花荷物へ、旧例仕来通宿々駄送りいたし、以来一切川下ケ不致様被仰付被下置度偏々奉願上候

嘉永三戌年二月

宿方六ヶ村

天童	義兵衛
六田	弥平治
宮崎	善兵衛
楯岡	茂右衛門
飯田	与左衛門
土生田	甚九郎

右五人は煩々而代兼

御評定所

この難渋出入については、当局が直ちに裁断を下すに苦慮すべき問題が含んでいた。即ち紅花荷の輸送が何れの一方をとるも、由来、法的の確たる根拠があった訳のものではなく、宿駅側でも認めているように、単なる旧慣に過ぎなかった。しかもそれが駄送中心の送法になったのは、最上川という自然の影響によるものが大きかったのである。従って、最上川の危険が除去された理由をもって、船町側から紅花荷積みの乞船が出されれば、川船役所としては、それを拒否する理由は無かった訳のものである。ただ奉行所や代官所で、訴願の度に中々明確な裁断が出来兼ねたのは、宿駅側が言うように、紅花荷の駄送量が減少することは、おのずから宿駅の疲弊を来たすこと、そのことがやがて「御伝馬御用御継立」という重要宿場業務に支障を来たすことと、船町側が主張するように、運送は荷主側の希望に任すべきであるという天保十三年の幕令の間に立たされた苦悩があったものと思われる。

この論争の結果はどのように解決されたであろうか。恐らくは双方の熟談内済という形で終わったものと思うが、その内容を知り得る史料は、現時点ではまだ見つからない。或は、宿駅側の申し立ての方が有利に展開したものであろうか、その後に至っても、船町側の出訴が続けられた形跡がある。但し、要求事項を緩和し、川下げ量に制限を加え、しかもその代償として、一駄につき三〇〇文ずつを宿場方に差出すという新しい提案のものであった。慶応二年（一八六六）四月に寒河江代官の更迭があり、三宅鑿作代官が山田佐金次代官に替った際、三宅代官の元手代野田金之助から、山田代官の新手代小原又十郎に出した申送書「大石田川船役所事由」の中に

船町より紅花丸積ハ不致、老年百四拾五駄に定、其余五駄迄ハ勸弁、尤尅駄ニ付三百文ツツ宿方江差出候旨出訴内済一件引渡ニ付、尚又引渡申候

とある。この内済が成立した年代は不明であるが、年間の積み合わせ紅花荷として、一四五駄に限り、記載されてい

る条件をもって内済した証拠書類を、新時代に引き続いたものであろう。これをもってみても、紅花荷は駄送に限るといふ確然たる規程は遂に設定されなかつたものと思われる。

### 3 新河岸設置問題

六ヶ宿の紅花陸送独占化の傾向に対抗する積極的な川下げ運動は、この船町が行なったものが最初であったが、その前にも二、三の新河岸設置計画と、それによる紅花の船積み問題を起して、宿駅側と紛争を惹起した例がある。その一つは野田河岸事件であり、一つは境ノ目河岸事件である。

前者は天保三年（一八三二）に、野田村（東根市）の名主前田新蔵が、従来の野田船場をもって河岸場に変更し、「商人荷物同村往来継立并船積問屋」を経営したい由を東根代官所に出願したものである。この件については代官所も新規事業として重視し、同年十二月に大石田川船会所に「船方ニ而差障リ無之哉」の旨を問い合わせたので、これに驚いた会所では、大石田河岸の船持問屋一人を招いて意見を聴取した。その後の経緯は明らかでないが、翌四年四月に出た結論は、紅花や青苧のような急を要する荷物は、滞荷になる恐れがあるので、新河岸の設置は反対といふことであつた。

京着急荷物ニ而、式三駄ツ、も買取荷造り次第、才料相添早々大石田送りニ相成候間、留置候様成儀決而不相成（中略）、紅花・青苧ハ勿論、差急候荷物野田村ニ而蔵入いたし、壹艘成まで留置、乞船奉願上候而、酒田湊へ積下候様成取斗、決而不相成（云々）

しかるに、代官所は滞荷になつては支障のある荷物以外は、若干の積み下しを認めたものであろうか、同年六月

に、東根附郡中惣代横尾正作が、「今般、同村（野田）名主新藏方ニ而、商人荷物同村往来継立、并船積問屋之儀御伺之上、御役永上納、御下知済被仰付候」旨を管内原町以下二六ヶ村、外に谷地郷に通報すると共に、同地方から酒田下しの商荷物は、新藏方へ送られるよう廻状を出している。これに対し、関係宿駅たる楢岡・本飯田・土生田の間屋および村役人から、強い反対の起きたことは当然で、同年八月に尾花沢代官所に新河岸の徹廢陳情が行なわれた。その趣旨は「当国最上川之儀ハ、諸荷物揚おろし河岸場、舟町・大石田・清水之三ヶ所ニ、往古々取究罷在」る所である。また、「村山郡宿々之儀ハ、定助郷無之、尚又、御料御私領共、御上様々宿役御免除聊無之、全商荷継立賃銭之潤沢を以相統」して来たのに、宿継立て下し荷の主要な部分を占める煙草や紅花が川下げになつては、「私共宿場相統難相成」、「自然、御伝馬継立方行届兼、遅滞可致儀歴然」であるから、「新規野田村問屋之儀ハ御免被下、格別之御慈悲を以、年来有来通ニ被成下置、宿方相統相成候様」と言うことであつた。

このために、野田河岸の新設と問屋の設置は中止となり、宿駅駄送のことは一応保護されたが、天保十四年（一八四三）にもう一つ新しく川下げの問題が発生した。即ち、幕府から「御改革ニ付、御国益其外奇特筋有之候者可申上旨」の布達が発せられたことを機として、阿部能登守領（奥州白河）山ノ辺陣屋附楢岡村の名主九左衛門が、隼瀨の難所における舟運の安全を守るという口実を以て、瀬取船三艘を造立し、式艘をその附近の隼上に、壹艘を境ノ目に常備し、瀬取り業務を開始したいと尾花沢役所の大貴代官に願ひ出た。しかもその条件として上げていることは、

- 一、三艘ニ而瀬取り下、元船荷軽ニ下舟為致
- 二、当御支配所御廻米之分は、無運賃ニ而瀬取仕
- 三、外御支配郡中之分は、頼茂有之候は、安運賃ニ而瀬取仕
- 四、御私領売荷其ま、頼ニ任せ、相對運賃申受

五、上下舟々瀬取仕、右は隼瀬ニ限り相用候而已ニ而、積荷通船等不仕

六、瀬取為非常と、境ノ目河岸へ荷揚場補理置、船頭共右場所江住居為致置候様仕度

という、凡そ六項目であった。この制度が許可になれば、願人が言うように破船の憂いが無くなり、商荷の運送も迅速となり、ために、諸色の値段が低廉になることは確実であった。

しかし、これらの諸条件、わけでも第六項に対する宿場側の見方は全く異なっていた。この年の十月に土生田・本飯田・大石田の間屋・名主および右村々の船方総代等一九名から、尾花沢代官所に提出された反対陳情書(註)によれば、この計画は、將來、境ノ目に河岸を設置し、荷揚場・継立場にしようとする意味を内在しているもので、それが実現した暁には土生田村と本飯田村は宿駅場としての生命を失い、大石田は河岸としての機能が低下する懼れがあると述べている。結局はこの申立てが認められて、九左衛門の計画は不成功に終わった。

(前略) 兼而風聞有之候ニハ、楯岡・天童・山形辺之出荷物者、楯岡名取村江継立、同村之境之目河岸江運送致、且又酒田之登り荷物之分ハ、右河岸ニ而水揚致し、同所名取村人馬ヲ以楯岡宿江駄送致し、往々者同所ニおゐて上下之諸荷物請払候所存ニ無相違相決候(中略) 内実者一己之私慾ニ抱り、商荷物ヲ重ニ受払仕候所存ニ而取巧ミ候儀ニ相違無御座候、然ル所、九左衛門願之趣御取用ニ相成候而ハ、両宿之潤益ニ可成上下之商荷物一切無之罷成、駅場相続ニ相抱り、自然御継立之御差支ニ相成候ハ歴然之儀ニ而、甚以難涉至極、歎敷奉存候(後略)

以上二つの例は、船町の計画やその目的より規模内容こそ小さいが、上郷の主要物産たる紅花・青芋・煙草など、いわゆる商人荷物の輸送ルートたる、宿場継立てという既存の權益に脅威を与えたものであった。こういう対抗的な

河岸や問屋の新設運動は、単なる利潤の追求ということだけでなしに、その裏には、宿場における専權行為に対する反撥のあったことも見逃がせないであろう。

宿場による陸上輸送の独占的傾向が強まるにつれ、寛政期頃には既にその弊害が現われて、世上の批判もあつたと見え、寛政七年（一七九五）の四月に、宿場問屋自体が「宿々申合議定之事」<sup>(13)</sup>を作製して自肅を申し合わせている。その冒頭に「往還上下之諸荷物、於宿々不取斗之筋有之候而ハ、相互駅場之不益」の旨を述べ、宿法として第一に駄賃の高下を改め、私に引上げて過錢を取らないこと、第二に祝儀・酒代など決して強要しないこと、第三に理由なくして荷物を差し留めず、早速継立てること、第四に荷物に痛みなど生じないよう、随分手厚く取り扱うことなどを中心として、なお若干項目を決定しているが、これらは裏を返せば、兎角の世評を受ける対象となつて自己を自肅しようとしたものである。

この議定の最後に「宿々打寄此度一同申合、堅議定任一札取替候上ハ、以来役替ニ相成候共、後役江申送り、何様之儀有之候共、急度無忘却堅堅相守可申候」と確約しているが、長い間には再び不当行為が生じて来た。それに対する積極的な対抗措置として、前記のような問題が生じたものと思われる。なお消極的な対抗手段としては、次に述べる脇道輸送の問題も発生するのである。しかし、その度毎に宿駅側が反対陳情をしているように、彼等には諸侯の御伝馬継立てという有力な業務があつたため、問題は常に彼等に有利に解決され、山形から大石田までの陸上駄送法が保護されて来たのである。

#### 4 脇街道駄送の禁止

山形と大石田間の紅花荷陸送の旧慣は前項の通りであつたが、宿場継立という輸送法の独占には、長い間に弊害も



生じ、それに伴う問題も発生し易かった。ここに述べる脇街道の駄送事件なども、注目すべき現れである。

言う所の脇街道とは、谷地（河北町）から横山（大石田町）に至る街道で、最上川を挟んで、東側（右岸）を走る羽州本街道に対し、西側（左岸）を通るいわゆる西部街道である。この街道の起点に当たる谷地も、末端の横山も、共に最上川に臨む河港でありながら、諸物資の積み下ろしの出来る河岸としての機能は公認されていなかった。従って、西部街道に沿う村の移出入物資は、総て谷地から対岸の六田村を経て、羽州街道を宿駅継立の方法によらねばならなかった。これは甚だしく迂回路になるので、運賃が嵩むのは勿論、時間的にも少なからぬ無駄のあったことは言う迄もない。ここに、脇街道による抜け荷の問題が発生した根本の原因がある。

この問題が表面化したのは寛政期頃からで、抜け荷の増大に困った本街道宿場の継立問屋たちは荷主たちに掛け合つて、旧慣によるべきことを納得させ、寛政七年（一七九五）の「宿々申合定之事」<sup>14</sup>の第七項に

大石田揚山形行木綿小間物等、当宿々相通候所、近年不勝手之儀を以、新規横山通運送ニ相成候段、宿々迷惑之極を以、荷主中江相頼、前々之通、此以来当宿々相通候積り相成候上ハ、右議定之通、急度後年ニ至迄、不取ほこれ様可仕事

と議定している。これによれば、大石田河岸で荷揚げした商荷の中には、本街道を通さずに、脇街道を横山から谷地・長崎と、臨時の稼馬をもって山形に運送するものがあったことが窺われる。

この議定事項は、荷主たちの了解を得た上で締結されたものであったが、その規制力が薄弱であったと見え、抜け荷は一向に止むことなく、その後間もなく、大石田河岸の荷宿六右衛門というものが商人共と語らい、再び脇街道駄送

を始めたばかりでなく、ますますその傾向が強くなり、ために、宿場の立馬なども年々減少し、御伝馬御用も差支える状況になった。これに困惑した宿場では、享和二年（一八〇二）に総代を出府させ、この事情を訴えた結果「御糺明之上、弥々脇道ニ相違無之趣是非相決シ、然上へ、以来走駄たりとも右脇通りは差通し候義不相成之御旨、種々御重キ御理解<sup>3</sup>」を受け、内済々口証文を提出することにより、西部街道は脇街道として、上下荷の駄送は公的に禁止となったのである。

それでもなお、大石田村荷主惣右衛門と谷地方面の商人との間に抜け荷駄送が依然として行なわれ、途中村々の駄送馬方が暗躍しており、文化元年（一八〇四）及び翌二年には、街道に張り込んでいた宿場派遣の人足のために、それら抜け荷と惣右衛門からの送り状が差し押えられ、同年七月に江戸奉行所に訴えられるという事件を惹起する等、脇道駄送問題は中々停止せず、両街道の商荷駄送権をめぐる紛争は続いた。しかし、これらの事件は何れも脇道側の不法行為で、関係支配庁は宿駅側の申し立てを正統と認め、その保護の態度をとっている。

脇街道抜け荷事件は、必ずしも上郷登せの普通商荷のみに限ったことではなく、上谷地方面で集荷された紅花荷の駄送についてもしばしば問題が発生している。その代表的なものは享和二年（一八〇二）と文化元年（一八〇四）の二回に亘り、谷地荒町の紅花荷主たちが、この街道を駄送して大石田に持ち込む途中、宿駅側の見張人に発見されて差し押さえられ、遂に江戸訴訟となった問題であろう。享和二年の事件当時の判決で、この道は既に脇道として、上下荷物共に駄送禁止になっていたにも拘らず、谷地側商人の解釈として、文化二年の訴訟では「横山通り下り荷物之儀者、手飼之牛馬人を以附通り候義ニ差構者有之間敷」旨を申し立てたが、この事件の審理に当たった幕府勘定奉行松平兵庫頭の判決は、谷地側の主張を退け、「国産荷物脇通り持送候段不埒ニ付、以来宿々駄送可致」ということで、文化二年八月に双方済口証文を取り替わして落着いている。その済口の大要は次の通りである。<sup>16</sup>

(前略) 川西横山通之儀者脇道ニ相決候上者、上下之差別無之事ニ付、以来谷地郷々川西横山通り都而大石田江  
 荷物附送り候義者決而不致、六田・宮崎当番宿々差出、夫々順々ニ宿々を大石田へ上下共継送候筈熟談仕候上者、  
(文化元年)  
 去子年子年中差置候紅花荷物六箇者、帰村之上早速相返候筈ニ而、双方申分なく熟談仕、偏ニ御威光と難有仕合  
 奉存候(云々)

しかしこの問題は、不法駄送をした谷地の紅花荷主と、それに異議を申立てた六田以下の五ヶ宿の間に成立した渡口で、脇街道全域に亘る商人たちとは無関係なものであったから、その効力においては必ずしも強いものではなかった。そこで五ヶ宿側では、この渡口内容を各村にも確認させることによって、脇街道利用の勢力を押さえ、宿駅場の権利を確立しようとし、渡口証文を村々に廻送して、披見方を求めたのである。この要求を受けたいわゆる上谷地郷の庄屋たちは、地域産業と運輸交通の発展を規制する恐れがあるとして、加印することを差し控え、新庄藩北口代官小野宗右衛門に意見を窺い出ている。<sup>(17)</sup> その結果は明らかでないが、管下全庄屋の承認拒否であったから、代官も恐らくは強制的な指令は出さずに終ったものと思われる。

この問題の成否は別として、名主たちが挙って反対の意向を示したことは重大である。もちろん、実質的な理由としては、一旦加印すれば「御百姓共手作之産物手荷物等附送り候儀も六ヶ敷相成」という点にあったが、むしろ「此方村々右出入一件ニ付相抱候儀無之事ニ御座候」という点が見逃がせない。これは拒否の正当性を強調しているものであるが、その真意を探るに、加印することによって脇街道の輸送に関する一切の発言権を失なうことを恐れたための態度であったものと思われる。このように、運送制度の不合理に対する反対意見は強かったのである。

乍恐以書付御内意奉申上候

東通り六田村の土生田村迄五ヶ宿問屋共申懸り候、去子年御料荒町村巳之助と申者紅花荷物被押候ニ付、江戸出訴ニ罷成候所、此度相濟候由ニ而濟口証文持參致、披見印形致具候様ニ申懸り候。然ル処、此方村と右出入一件ニ付相抱候儀無之事ニ御座候得者、趣意違之様ニ奉存候間、印形可仕筋無之事と奉存候。右証文江披見印形致候得者、此以後御百姓共手作之産物手荷物等附送り候儀も六ヶ敷相成可申与奉存候。左候得ハ村と甚不益ニ罷成歎ケ敷奉存候間、此段御窺申上度、乍恐御届奉申上候、則濟口証文写奉差上候 以上

九月

吉田村庄屋	渡 辺 良 助
岩木村庄屋	安 達 東次郎
湯野沢村庄屋	海老名 権 藏
樽石村庄屋	斎 藤 久 次
長善寺村庄屋	笹 原 祐 助
大久保村庄屋	井 沢 庄右衛門
新吉田村庄屋	鹿 野 武右衛門

小野宗右衛門殿

こういう名主たちの危惧は、その後間もなく事実として現われて来ている。即ち、文化三年（一八〇六）に、山形の紅花集荷人と思われる伊兵衛・彦兵衛の二人が、上谷地郷内の天神湯野沢村の政右衛門および茂右衛門を仲買人として、同地方から集荷した紅花荷を、この脇道たる西部街道を駄送して横山村の太郎兵衛方に附け出し、そこから対岸大石田の荷問屋に送ったことがある。もちろんこれは規定を破った不法駄送であるから、大石田側では強硬に荷受けを阻み、「仕来り之通り、順々宿々々継立可申旨ニ而被差戻候ニ付」、太郎兵衛は「横山河岸船積み川下いたし度、

大石田川船御役所江乞船願出候得共、紅花荷物乞船之例無之ニ付、御差向ニ不相成<sup>18)</sup>仕来たり通り宿場繼立て送りにさせられるという事件が起きている。この事件で新たに注目すべきことは、横山の商人が脇道送りに荷担していることで、これは、脇道利用を強化することによって、横山河港の発展を企図していることが窺われる。

河西地方の紅花の主要生産地は谷地で、干花集散の有力な在郷市場でもある。この谷地を基準として紅花の駄送距離を見ると、横山までは五里半、野田經由にして大石田までは八里ある。仮りに、河西地方における紅花生産の極限を白鳥とすれば、白鳥―谷地―野田―大石田のコースは実に十一里に近く、白鳥から横山までは僅か三里しかないのである。にも拘らず、十一里の道を迂回して荷送りしなければならぬことは、徒らに労力と駄賃と雑費が嵩まり、それが紅花直段に影響することは当然である。

もともと、この街道は脇道であっても、谷地郷とその領主戸沢氏の城下たる新庄との公用道路で、藩主が江戸と往來する時にはしばしばここを通過している。そのために、谷地・白鳥・富並（駒井）・横山などは脇道とは言いがら宿駅としての性格を備え、新庄藩庁から「人馬等其外継立物賃銭御定法書之御制札」も頂戴しているのである。しかし、幕府の奉行所は、羽州本街道の各宿場の任務の重要性や、その勢力に押されて、大石田河岸で集散される上り下りの商荷は、本街道駄送をもって定法としたのである。六ヶ宿の弊風はこの独占権から生ずる。享和から文化にかけて起きた脇道駄送の問題は、駄賃の嵩みという経済的なことの外に、この独占権に対する反抗の現われで、船町の川下げ問題とその規を一にしたものと思われる。

それは次のような事実でも窺われる。谷地は最上川岸に成立した地方的商業の町であるが、制度的には御廻米を積み出す単なる船場町で、前述のようにいわゆる商荷を積み下ろしする河岸場ではなかった。天保十三年の幕政改革に際し、河岸も船場も自由解放された当時、谷地の商人たちは「船積水揚ケ之儀、川岸に不拘、何方へ成共揚ケ候様

被仰渡候<sup>19)</sup>と、新制度を歓迎し、それ以来、酒田から上る上方物資や北海物の水揚げや、地元物産の荷下げが漸く頻繁になったが、谷地の紅花荷問屋たちは、川下げの危険を避け、或は濡れ荷を来たし、品質の低下することを恐れ、谷地船場から紅花を船積みすることは殆ど行なわず、対岸の野田―郡山を経て六田宿に出し、そこから正規の宿駅駄送を行なっているのである。脇道駄送が違法であるとすれば、この送法は最も安全であった。距離が近くて低運賃だけが脇道駄送の理由であるとするならば、川岸開放以後は、多少の危険はあっても川下げをした方がもっと有利であった筈である。それを敢えてしなかったことから考えれば、脇道問題を再三惹起している心底には、六ヶ宿に対する反抗が強く動いていたものと見なければなるまい。

## 5 宿駅継立に関する諸規定

山形から大石田河岸まで陸送するには、前記のように六ヶ宿を継立てるのであるが、こういう宿駅には駄馬をもつて運送業を営む荷問屋が設置されていたことは言うまでもない。天保末期頃の代表的な問屋は天童の儀兵衛、六田の弥平治、宮崎の善兵衛、楯岡の茂右衛門、本飯田の与右衛門、土生田の甚九郎などであり、何れも経済力と政治力に富んだ人々であった。楯岡の茂右衛門の如きは問屋と名主役を兼帯し、しかも古来本陣も勤めていたし、本飯田の与右衛門もまた名主を兼ねた有力問屋であった。これらの外にも一宿駅に数軒ずつの問屋があり、文化年間の例でも六田の忠兵衛・清次郎・惣十郎、宮崎の三十郎、楯岡の忠次郎・九兵衛・長右衛門、本飯田の卯右衛門、土生田の市郎左衛門・喜六などを上げることが出来る、

これらの宿駅場は、全く「商荷継立賃錢之潤沢を以相続」している所であり、楯岡の如き大場は「諸家様御休泊無之候而ハ、駅場之潤沢聊茂無之殆窮迫」する性格のものであったから、運送の機能の整備と、権利の確保には常に気

を配っている。前記の船町における川下げ計画に対する反対、或は脇道輸送に対する禁止請願運動など、總て宿駅の経営を保護し強化するためのものであった。宿駅には問屋を中心として多くの馬指と馬方が住んで実務に当たっていたので、それらの生活を保護し、宿駅場全体の繁昌を図る上からも、問屋方は権利の擁護には真剣であった。もちろん、所管幕藩庁においても問屋の存続については善処しているが、各問屋間においても相互に連絡を保ち、しはしば協議を遂げて、勝手気儘の所業は許さなかった。

寛政七年（一七九五）四月に、六田・宮崎・榎岡・本飯田・土生田・尾花沢などの諸駅場問屋が相協議し、宿駅議定書として取り替わした「宿々申合議定之事」のことなどはその好例である。当時は既に宿駅としての機構も確立し、上郷登せ商荷の大部分と、紅花など上方送りの高価な商品は、大石田の河岸を集散地として、陸送が行なわれていたので、宿駅の運送独占の傾向は、それに伴う弊害の発生を濃厚にしていた。このことが、やがて上郷からの川下げ問題や横山からの脇道輸送という問題を誘発する要因にもなったので、宿駅側ではこの傾向を重視し、「往還上下之諸荷物、於宿々不取斗之筋有之候而ハ、相互駅場之不益ニ付、此度宿々打寄一同評議之上、取締り方堅議定仕、宿々江一札取替、万一心得違ひにて議定に違背する宿駅があつた場合には、「急度不取置掛合可申」ことを確約したのである。その議定内容は、前文と後文を除いて九ヶ条に分かれているが、一般から批判の対象となり易い従来悪弊の矯正については、

- 一、「於宿方駄賃高下相改、無甲乙様」に、距離に応じて規定の料金を要求すること、
- 二、「祝儀酒代等決而貫掛ケ申間敷」旨を、馬指や馬士に堅く申付けること
- 三、「無謂之儀ニ而、荷物差留置候儀曾而不可致」、その日のうちに着荷するよう継立てること
- 四、雨覆の無い荷物や俄か雨の場合でも、「荷物痛等無之様」取り扱うこと、不注意によって痛損荷の生じたと

きは弁金のこと

五、横山通りのような脇道運送は固く禁じ、「前々之通、此以来当宿々相通り」、繼立て運送を厳守することなどを重要な内容としている。

この議定に際して、別に道法による駄送運賃も協定事項として示されたが、その史料はまだ見つからない。文化十三年（一八一六）九月に、宮崎・榎岡の兩駅間屋が、駄賃増額のことを支配代官所に願ひ出た文書に、「当郡駄賃平均壹里ニ付、本馬壹疋江三拾四文、軽尻壹疋江廿三文、人夫壹人江拾七文位之当りニ而申請（云々）」とあることから察するに、御用荷物運賃規準たるこれに比較すれば、商荷は若干高率であったと思われる。

この年の定法運賃の増額（五割増）運動は、村山郡内の各間屋ともそれぞれの支配所に対して行なつたが、その主たる理由は「以前之兩替錢四貫文程之処、追年錢下りニ而、当時七貫式百文之兩替ニ御座候、夫ニ准シ、百姓之買立物木綿・古手・衣類等、或ハ馬沓・わらち之類迄、諸色之物高直ニ相成」、増額改訂が行なわれない限り、繼立て困難に陥るということであつた。この請願に対して、翌々文政元年（一八一八）の五月に至つて、「当寅々来ル午迄五ヶ年間、三割増」と仰せ出されたのである。五ヶ年を経た文政五年にこの規定がどのように変更されたか不明であるが、文政七年（一八二四）の御用留記録によれば、本飯田から大石田迄本馬六六文、軽尻四九文、土生田から大石田迄本馬三八文、軽尻二七文になつているから、本飯田・土生田間は本馬二八文、軽尻二二文となる訳で、前記の定法駄賃との間に相当の差がある。しかし、その理由は明らかでない。

本飯田の安達家文書に「儀掟定帳」といふのがあつた。弘化二年（一八四五）九月に、

各区間定法駄賃（文政元年）

区 間 距 離	榎岡～六 田・宮崎	榎岡～ 本飯田	本飯田～ 土生田
	1里0町	1里5町	1里18町
人 足 1 人	錢23文	錢27文	錢35文
本 馬 1 駄	錢47	錢53	錢69
軽尻馬 1 駄	錢31	錢35	錢47

（北村山郡史）



各問屋で協定した商荷者駄に対する運賃が記入されている。それによると、耆里区間の運賃は、上り下り共に錢四三文で、その内訳は問屋側が三〇文、馬指払いが一三文という規定であった。幕末頃の商荷の運賃は、恐らくこれが規準となつて行なわれたものと見られる。

前記寛政七年の議定書で協定された祝儀や酒代禁止の理由は言うまでもないが、中々跡を絶たない悪弊であった。この街道には馬見ヶ崎川・立谷川・乱川のような大河を始め、幾つかの川があり、殆ど架橋していなかったから、徒渉以外には方法が無かった。仮りに架橋があつて見ても、漸く人の渡橋に堪える程度のもので、駄馬は徒渉しなければならなかつたのである。安永元年（一七七二）の十一月に山形宿と天童宿の間屋が長町村（山形市）の野呂川架橋について、「其村野呂川にて往来諸荷物度々怪我致し、馬持共難儀に及び候に付、馬渡り仮橋掛申度段相願候（云々）」<sup>(23)</sup>と、長町村役に願ひ出ているが、このような小川にすら、駄馬のわたり得る橋はなかつたのである。従つて、そういう無橋河川ではややもすれば法外の渡河賃が強要され勝ちであつた。

紅花のような、特に濡れ痛みを恐れ、しかも急を要する荷物に対しては、川越錢と称して強要する場合が多く、禁止事項になつていても、後世までこの弊風は止まなかつた。文政十一年（一八二八）八月に、関根（関沢）の鈴木刑左衛門、新山の武田与兵衛、山形三日町の高橋四郎兵衛、同小林六之助、天童の甲勘助、同近藤新兵衛、同浅野三郎兵衛、六田の惣十郎、同伝右衛門、宮崎の三十郎ら、渡河箇所のある宿場の問屋代表が、それぞれの所轄所領役所に對し、渡河に関する取締方の願書を提出している。関根問屋鈴木刑左衛門文書によれば、法外の川越錢は当然紅花代金に加算されて高値になるので、問屋としては引き合はず、このことが止まない限り、扨なく船積み川下げの方法を考へざるを得ないといふのである。

仙台紅花笹谷越えにて、関根を経駄送致したる處、関根・宮崎間川筋多く、就中、宝沢川・乱川に差懸れば、聊の水にも大勢寄集りて手伝、格外之川越錢ねだり、従て元揚高値に成り、何れも引合わぬ事となり、宰領等は廻らなく、船積みを目論見るに至りたるを以て、関根・新山・山形の間屋を始め、左記間屋一同寄々協議、川越錢ねだり取締り方其筋に願出でたり

この願書に言うように、川下げ計画をもって對抗されては、繼立て宿場としては存亡に拘わることであったから、こういう問題の発生する都度、嚴重な対策を講じたことに違いないが、洪水などに際しては、荷主の弱味に付け込む馬士や雲助たちの無法な所業は絶えなかつたらしい。天保七年(一八三六)の同鈴木文書に「紅花荷物之儀、関根駅より下筋川に於て、川越体之者罷出、格外之酒代嚴談(云々)」とあるのは、その実態を物語るものであろう。嘉永二年の前記船町河岸の川下げ一件に際し、船町間屋兵次郎が、繼立て宿場の駄送独占の傾向を強く非難し、駄送による運賃諸掛りが、川下げの場合より遙かに多く要することを指摘しているが、それは全くの事実で、兵次郎の川下げ計画は、紅花荷主たちの反撥心を巧みに利用したものであった。

宿場や問屋の間に結ばれた議定の内容は、主として相互存続を目的としたものが多いが、各宿場間にそれぞれの権利を主張し、その權益を護ろうとした場合も少なくない。中でも最も重要なことは、在方農村の出荷物や入荷物の付け送りについて、各宿場が担当すべき村々の範圍を決定することであった。多くの荷を集散出来るということは、即ちその宿場の繁栄につながることであったから、自由放任の時代にあつては、その争奪は相當に激しく行なわれていたようである。

享和二年(一八〇二)に、楯岡と附近の村々との間に助合の問題について出入りがあつたが、文化二年(一八〇

五)にこの事件が落着いた際、「楯岡駅江諸荷物附出候村々取極」があった。その具体的な内容は明らかでないが、この事件を契機として、各宿場所属の村の範圍も協定されたものと思われる。しかし、各村輸送路の事情もあって、必ずしも規定通りは励行されなかったらしく、文政二年(一八一九)に楯岡宿と下山口村の間に問題が起きている。これは同年十一月に解決しているが、「為取替規定証文之事」<sup>(26)</sup>によると、下山口村に入荷する上せ荷物は楯岡宿ともう一ヶ宿(不明)から継立てるが、「下り荷物、重モ之紅芋(紅芋)ハ、当村出荷楯岡駅場江附出継立可申事」を確約している。下山口村は地理的に言えば天童・六田・宮崎の各宿場に近距離であるのに拘らず、楯岡まで附け出すことは、生産者や荷主たちにとって苦痛で、こういう宿駅側の強圧に対する反感は、やがてまた川下げ問題に結びついて来るのである。天保四年(一八三三)に野田村の新蔵が最上川通船荷問屋を野田河岸に創設した際、問屋側の提出した反對陳情書の一節に、「当郡之儀、紅花煙草重之畑産物ニ御座候處、近年煙草荷過半船下しニ相成」、宿駅の存続も覚束ない現状であると言っていることは、やはりその間の事情を物語っているものであろう。

- (1) 著者蔵史料
- (2) 山形大学蔵「二戸部家文書」
- (3) 東村山郡史
- (4) 山形市史編集資料第一三〇号所載「住吉家史料」
- (5) 山形県史(旧)
- (6) 前出住吉家史料
- (7) 阿部政之助家蔵文書、明大刑博蔵史料
- (8) 北村山郡史「神部家文書」
- (9) 前出「二戸部家文書」

- (10) 北村山郡史
- (11) (14) 同前
- (15) 著者蔵史料
- (16) 明大刑博蔵史料
- (17) 著者蔵史料
- (18) 明大刑博蔵史料
- (19) 「大町念仏講帳」
- (20) (22) 北村山郡史
- (23) 川崎浩良著「山形の歴史」
- (24) 川崎浩良採訪史料
- (25) 北村山郡史

## 第二節 北海廻り敦賀經由の輸送法

### 1 大石田の川下げ規定

一般の商人荷を川下げする場分には、中船を使用することが原則であった。その積荷量は荷物の種類によって異なり、煙草は四五駄（一駄二四〇斤入）、青苧は三八駄（三六メ目造）、蠟漆は三五駄（四〇メ目造）などと規定されていたが、紅花は五〇〇匁入袋一六袋を一箇とし、四箇をもって一駄に造り、三五駄をもって中船一艘分とされてい

第四章 複雑な輸送慣行

た。もちろん、その量に満たない場合には積み合わせ荷も認められた。紅花荷がこのように減量されている理由は、  
 国産品の中では最も高価なものであり、万一破船ということになれば、その損失が莫大に上ることを恐れたことによ  
 る。

一艘の積荷量が少ないから、他の荷物と比較して、その運賃が割高になることは当然である。宝暦年間（一七五一  
 ～一六三）に作られたと見られる「運賃定法書」<sup>(1)</sup>によれば、上郷積みの場合は紅花一駄について永一五匁七分三厘六  
 毛で、造り定法を越した分については、これに準じて加算された。大石田積みの場合は一駄永一一匁一  
 分四厘二八となっている。その後、この規定に若干の修正を加え、天保五年六月の大石田紅花荷宿の「紅花運賃定  
 法控」<sup>(2)</sup>では、別表のように整理された。この計算の基礎となった一袋の運賃は一分五厘六毛六五六である。その外  
 に、蔵舗法定として丁銀三匁、永に換算して一匁六分六厘、御役の出  
 判料として永八文三分が徴収された。

商人物の運賃定法は、時代の変化に沿うて多少の変更はあったが、  
 これが確実に守られていたかという点、必ずしもそうではなかった。  
 勿論、不正行為については古来厳しく取り締まって来た所であり、差配  
 制度も幾度か改正して、運送が適正にしかも迅速に行なわれるよう  
 したのである。しかもなお、商人側に不利な所業が絶えなかったこと  
 については、運送関係者の単なる欲得からばかりとは言いきれない問  
 題がひそんでいたのである。第一には船の不足である。正徳三年（一  
 七三三）の「聞書」<sup>(3)</sup>（大石田監送問置）によれば「当所舟数先年者三百艘余  
 （沼沢又左衛門）

紅花運賃定法（大石田～酒田）

一 丸 量 (筒)	1 駄	3 丸(筒)	2 丸(筒)	1 丸(筒)
袋入	匁	匁	匁	匁
16	永 11.1400	8.3550	5.5700	2.7850
17	11.8400	8.8800	5.9200	2.9600
18	12.5300	9.3975	6.2650	3.1325
19	13.2300	9.9225	6.6350	3.3075
20	13.9300	10.4475	6.9650	3.4825
21	14.6200	10.9650	7.3100	3.6550
22	15.3200	11.4900	7.6600	3.8300
23	16.0000	12.0000	8.0000	4.0000
24	16.7100	12.5325	8.3550	4.1775
25	17.4100	13.0548	8.7032	4.3516

(天保5年6月「紅花運賃定法控」による)

御座候処ニ、近年諸色高直仕候ニ付、舟造立成兼、漸式百艘有之候内、御城米積候上船八拾艘ならて無御座、残テ百  
式拾艘下々悪舟小舟ニ御座候」とあるように、正徳以前には三百艘以上もあつた最上船が、正徳・享保頃には二百艘  
前後に減じていた。この傾向はさらに続き、宝曆頃（一七五一〜）には百六拾五艘となり、寛政頃（一七八九〜）に  
は百拾艘四分（二五〇俵積）となつた。ここでは、減舟の理由は直接的に必要としないが、宝曆以後の事情について  
見ると、「宝曆五亥年大凶作ニ而、村山郡一統困窮仕、田畑手入も行届兼候哉、地味悪敷罷成、何様手入仕候而も元  
之地面ニ立直り不申故歟、出生之諸産物も不足ニ罷成、勿論船持之者茂衰徴仕」<sup>(4)</sup> 追年船も不足になつたという。

第二には御廻米と商人荷の運送調整の問題である。即ち、前記「聞書」に「近年御料所御廻米石数格別相増候ニ  
付、正月上旬御船留ニ相成、五月下旬迄御川下仕、其後、御私領御下米江差向候内、水潤ニ罷成通船必至と差止リ  
且又雪国之儀ニ御座候間、年ニ々十一月月上旬頃通船無御座、左候得者、壹ヶ年ニ纔二―三月ならで商諸荷物往返運  
送難相成リ」とあるように、減舟に伴つて、商人荷の運送事情は甚だしく窮屈にならざるを得なかつた。

紅花荷の川下げは、七〜八月をピークとして十月頃まで続くが、初期に發送する分はまだ私領米との競り合いがあ  
り、さらに水潤れという自然現象に阻まれて、輸送機能が停滞し勝ちになる。仮りに天保二年（一八三一）の「出船  
立合帳」<sup>(5)</sup>（御役所）によつて、同年七〜八月分の紅花荷川下げ船を見ると別表のようになってゐる。紅花荷は三五駄積  
みが規定であるから、専用船二〇艘分で七〇〇駄、積み合せ船の場合紅花荷を二〇駄と見積つて一四艘二八〇駄、合  
計三四艘で九八〇駄を下げたことになる。この年の干花生産高は不明であるが、「大町念佛講帳」の記載では、「紅  
花之儀ハ春中より生花宜敷、摘方随分ニ御座候」とあるから、恐らくは千二―三百駄に達したものと思われる。従つ  
て、生産高の七〜八〇％は夏二ヶ月間で川下げが完了したことになる。その残余の分は秋になつたか、或は陸路江戸  
廻りになつたかである。

船数が減っている中で、青  
 苧・煙草・絹糸などと競り合  
 いながら、船を獲得するとい  
 うことは極めて困難であつた  
 ろうことは推測に難くない。

ここに競争が行なわれ、不正  
 が入り込む隙が出ることも予  
 測される。特に酒田湊一方口

で売買される場合については、弊害発生率が高くなることは当然である。村山郡内各私領の商人惣代たちが、寛政三  
 年（一七九一）十月に、尾花沢代官鈴木喜左衛門に対し、その実態を訴えているが、その「口上書」に次のように言  
 っている。

（前略）右之通売買不通用ニ御座候間、船々糺合ニ相成、増運賃等差出候方ニ者勝手ニ差向候而、積後（レ）  
 候もの見込之相場をはつし、多分損失仕、潰候者も有之、甚難渋之筋ニ御座候、勿論、船会所江乞船仕候得者  
 容易ニ差向不申、差定候運賃ハ増ニも相成、運賃次第ニ船差向、或者前運賃等借請候而船差向不申、捨置候  
 義も間々有之候、前書之通積後（レ）候而者身跡ニ拘候間、無拋糺増候様罷成、重々難儀至極御座候（中略）、  
 船割等之儀も甲乙有之、商荷物等積請不申、多分損毛仕候船も有之候様承知仕候（略）

即ち、減舟の結果は、船割りが著しく不円滑を来たし、ためにおのずから船々の糺合いとなり、増運賃を出さなけ

大石田河岸における紅花下船数  
 （天保2年）

月日	下船数	積合せ荷
7. 4	1	
5	2	
6	1	
9	1	
11	1	絹糸荷積合せ
13	3	〃
14	1	
16	2	全分
21	2	
8. 2	2	
4	2	
7	1	
8	3	
9	1	
12	1	青苧積合せ
14	2	漆積合せ
15	1	煙草その他積合せ
18	1	
19	2	青苧積合せ
22	2	〃
25	2	〃
計	34	

注 紅花1艘積荷量35駄

れば、船の獲得は殆ど不可能の状態である。若しこれに後れば、相場の下落などによって、商人の蒙る損害が甚だしく、中には商人としての経営が成り立たなくなった者も生じたというのである。そして惣代人たちは「何卒御上之御賢慮を以船数も相増、船配リ等潔白相勤、船割等も無甲乙割合、商人荷物融通仕候ハ、潰船等も無御座、村山郡百姓・商人相続可仕」と申し立てている。

こういう弊害の発生は、国産の流通を阻害し、やがては幕藩領内の経済を疲弊させる基になるので、翌寛政四年には従来の川船差配権の請負制を廃して、大石田川船方役所を設置し、幕府の直差配下に置いて統制したのである。また天保期に入ると、大石田の荷問屋船持商人たちは、進んで「最上船株」や「大石田河岸荷問屋仲間」を結成して、商人荷の輸送制約を排除する運動を強化した。それでもなお、前節で述べたような船町河岸の紅花荷川下げ運動や、新河岸設置問題、新問屋設立問題など、大石田河岸の独占的流通機構に対抗する運動が絶えなかつたのである。

## 2 北海運漕と敦賀荷揚げ

羽州街道を陸路駄送によって大石田河岸に集荷された紅花荷は、一旦同地の荷問屋の倉庫に保管されるが、やがて船差配人の配船と通切手の交付を受けて積出すことになる。安政二年（一八五五）二月に、江戸小問物問屋丸合組から奉行所に提出した「紅花荷物商法取調申立候書付」に「紅花荷物之内、奥羽国々其土地買次商人ハ荷主とも江仕入致候紅花荷物、古来八年々秋彼岸前迄ハ北廻と唱、羽州最上川大石田と申所ハ船積いたし、越前敦賀湊江相廻、同所ハ上方筋ハ直廻いたし、秋彼岸後ハ紅花荷物御當地（江戸）へ相廻（云々）」とあるように、秋彼岸前の紅花荷は、大石田からいわゆる北廻り送路をとるのが慣行であった。

酒田に着船すれば、一旦その地の船積問屋に蔵入りし、改めて廻船業者の持船に積み替えられ、海路、越前敦賀の



第四章 複雑な輸送慣行

荷問屋に運漕される。ここに詳記するまでもなく、酒田湊には鑑屋惣右衛門をはじめ、大沼平八・尾関又兵衛など多くの荷積船問屋があつて、上下の諸商品の蔵入れを行ない、それぞれ取引先に荷送りを請負つていたが、某辰年の紅花船

荷主・取次荷主・船積問屋の関係 (某辰年)

荷主	取次荷主	荷印・荷量	酒田船積問屋
藤屋 伝吉(山形)	吉田勘右衛門 (楯岡)	丸 14	鑑屋惣右衛門
丹下 太右衛門(江州)		⑧ 14	
長谷川 吉郎治(山形)		金 ④ 14	
大沼屋 養之丞(仙台村田)		雷 8	
足利屋 新兵衛(山形)	山田屋新五郎 (仙台村田)	谷 6	大沼平八
大西 常七(京都)		□ 8	
後藤 小平治(山形)	小野 源兵衛 (寒河江)	⑨ 8	
小林 新右衛門(水戸)		小 4	
土屋 源兵衛(山形)	酒田屋利右衛門 (米沢宮内)	土 4	
佐藤 利兵衛(山形)		今 14	
高橋 太吉(天童)		企 4	
村居 清七(山形)		⑩ 10	
斎藤 利兵衛(仙台大河原?)		命 4	
福島屋 治助(山形)		⑪ 4	
皆川 忠七(仙台)		舍 4	
石沢 権兵衛(天童)		石 8	
山家屋 利七(丹州)		全 8	
米屋 萬兵衛(丹州岩灘)		谷 6	
宇野 与蔵(谷地沢畑)	⑫ 4	根上文蔵	
吉田 勘右衛門(楯岡)	⑬ 4	中川吉郎兵衛	
長谷川吉郎兵衛(山形)	⑭ 15		
鈴木 彦兵衛(山形)	本 4	叶屋 金兵衛	
柏倉 文蔵(山形長崎)	企 4		
山口 尾茂吉(長瀬)	今 2	柿崎 孫次郎	
榎平 太郎(谷地)	⑮ 4	布袋屋三太郎	
鈴木 長四郎(最上江俣)	畏 4	酒屋 長八	
計		185	

(「明大刑博蔵史料」による)

積みの一例を上げれば前表の通りで、船積みを行なった間屋が九名に及んでいる。

酒田港から敦賀港までの航行日数は、海上の天候に左右されることが多いので、必ずしも一定してはいない。別表は、安政二年度における本木林兵衛家（河北町要害）の紅花荷出帆の状況であるが、出帆月日の無記入分は恐らく上欄と同一月日のものである。完備していないが、敦賀の荷揚間屋田保孫右衛門からの入船通知によれば、七月十日出帆の小西十郎船は同月十六日に、八月三日出帆の網屋九右衛門船は同月十日に入港しているから、幸い天候の順調な場合には十日足らず、大方は二週間前後で入港出来たものである。八月七日出帆の木屋富五郎船は難風に遭い、敦賀を目前にして若狭沖で破船したが、その日は同月二十日であったから、若狭沖に達するまで二週間を要したことになる。

言うまでもなく、敦賀の港は北国物資と西国物資の中継基地として、古くから非常な発展を遂げて来た所で、「日本新永代蔵」はその賑わいを「若州敦賀は北国の長崎にて、春は更袋の末、秋は長月の始まで、諸国美産の万人此湊に入来り、銅鉛・米・紅花・青苧・鯨子・いりこ・串貝・にしん・其外さまざまの商品問丸軒を並ぶる。取分、越後屋・茶屋・山本、数駄の荷物を出入して賑敷商ひ、誠に長者に似しといへるもさる事なり」と伝えている。天和二年（一六八

本木家紅花荷船出帆・入港調 (安政2年)

出帆日 月日	船主	出身地	積荷数	敦賀入港 月日
7.10	小西十郎	丹後	9	7.16
"	福島屋和一郎	但馬	8	7.23
"	板屋弥三郎	加賀	5	7.26
"	福島屋和一郎	但馬	8	
"	橋本六兵衛	能登	23	
"	神徳丸八五郎		23	7.26
"	嶋屋政兵衛		21	8.2
"	大家屋勘三郎		9	
"	神徳丸八五郎		5	
"	網矢九右衛門	越中	4	8.10
"	千原屋三右衛門	但馬	2	
"	中屋次郎右衛門	能登	6	
7.25	橋本六兵衛	"	4	8.20
8.3	網屋九右衛門	越中	3	8.10
8.7	木屋富五郎	但馬	4	8.20
"	大泉勘三郎	大坂	4	若狭沖破船
8.19	千原屋三右衛門	但馬	4	
計	17船		142丸	

(著者蔵「紅苧控覚帳」による)

第四章 複雑な輸送慣行

(二) 編の「遠目鏡」によれば、売問屋・買問屋の総計三百数十人、そのうち、紅花・青苧問屋が茶屋弥兵衛・清水仁兵衛・田保孫右衛門の三人、その外に紅染屋として甚内・平兵衛の二人が成立していたのである。その後、これらの紅花問屋に交替があったらしく、最上商人の荷送り手板類を総合してみると、享保頃から最も多く利用したのは、田保孫右衛門と網屋伝三郎の二軒であった。酒田から海上輸送された紅花荷は、一旦これらの問屋に荷上げされ、次の輸送計画が立てられるのであるが、宝暦十四年の「寛」によると、紅花・青苧の荷物支配費は、「一箇に付一分ツ、」と規定されていた。

敦賀に荷上げされた最上紅花の量は、年間どの位に達したものであるうか。「七里文書」に、安永七年(一七七八)から天明二年まで五カ年に亘る「敦賀より大津着諸荷物駄数」の品目別合計が記載されている。これによると、紅花総量が「三千百拾駄」とあるから、年平均にすれば六二二駄となる。この年代の最上紅花で北海廻り出荷高は「大町念佛講帳」の記録によって見れば、宝暦五年(一七五五)は「凡最上紅花千百駄程酒田着申候由」、明和七年(一七七〇)は「押ならし七百駄大石田着有之候由」などと報じているから、当時の五ヶ年平均六百数拾駄といえるのは、一応実数に近い数量を示すものと言ってよろしかろう。

下表は嘉永四年(一八五二)～同六年に、田保孫右衛門方に荷上げし

田保孫右衛門方荷上げ紅花荷量 (嘉永4年)

嘉永四年			同五年			同六年		
入港月日	船数	紅花荷量	入港月日	船数	紅花荷量	入港月日	船数	紅花荷量
9.29	5	418.75	3.13	1	5.005	8.22	2	220
10.13	3	116.00	7.21	1	100. —	〃.26	2	183
〃.17	1	12.50	〃.22	1	109.5	9.14	1	59
(不明)	(不明)	106.00	8.3~5	3	211. —	〃.16	1	24
			9.14~15	3	169. —	〃.25	1	79
			〃.20	1	101.745			
計	(不明)	653.25		10	696.25		7	565

(山形大学蔵「最上屋喜八諸国案内帳」による)

た駄数で、年間五七〇駄から七〇〇駄位に達している。これに網屋伝三郎分を加えれば、さらに膨大な量が見込まれるであろう。この頃の最上紅花の生産高は一千駄を遙かに突破しており、そのうちの若干量は江戸廻りで大阪に入港しているものもある。中には仙台物の集荷分も含まれておったとは思いますが、例えば、長谷川吉郎次・同吉内・佐藤利兵衛、紅屋久太郎等が、最上屋喜八に出荷したもののうち、大阪入港したのが嘉永五年に八六丸（二一・五駄）、翌六年に一二八丸（三二駄）であったから、それらの分を差し引き、さらに、前表に記載されていない春送り分を加えれば、最上紅花の大半が敦賀に上がったことになり、その賑わいも凡そ想像出来よう。

### 3 海上輸送と破船対策

海上航行中、悪天候に災され、或は思わざる難風に遭遇して、破船の憂目を見ることが少なくない。紅花荷積船の場合の若干の例を見ると、享和二年（一八〇二）に「紅花船能登味崎（<sup>vava</sup>）ニ而破船之由、谷地中ニ而も十四五軒破船ニ逢候よし（<sup>13</sup>）」という破船事件があった。被害内容は明らかでないが、こういう破船記事はその他の史料にもしばしば散見する所で、天保七年（一八三六）七月には、松前江差の山本林右衛門の紅花船が破船している。その時の「紅花積入控」によれば、最上地方の商人のうち山形の福島屋治助・村居清七・佐藤利兵衛・大坂屋治右衛門・長谷川吉郎次、天童の神保勘兵衛・高橋多吉、谷地沢畑の宇野与兵衛、大石田の二藤部兵右衛門など直接の荷主として、また取次荷主として山形の西屋伊兵衛・福島屋治助・山口甚兵衛・大坂屋彦兵衛・西屋清兵衛・後藤小平治・米沢屋勘兵衛・鈴木彦兵衛、楯岡の吉田勘右衛門などの紅花荷が被害を受けた。その他、京都・江州・水戸・仙台方面の荷主や取次荷主の分もあり、被害総額は二三口、二九九丸（約七五駄）に達した。この年の最上地方の干花地場相場は四五両位であったから、その損害は凡そ三、四〇〇両に近いものであった。このうち、山形商人関係では西屋清兵衛の二八丸、村居清

第四章 複雑な輸送慣行

七と佐藤利兵衛の一八丸などが多い。

また、安政二年（一八五五）八月廿日に、木谷富五郎の紅花積船が若狭沖で大時化で破船した際は、荷主二七名分、濡荷數量が二七七丸（約七〇駄）に及んだ。当時の田保孫右衛門の飛脚（びやく）便によれば、荷物だけは「追々打上候様子ニ御座候、支配之者差遣置候事、とうり手形ハ揚候様子ニ御座候得共、送状揚不申由」とある。この場合、送状いわゆる手板（てびた）が不明の場合は、荷主毎の被害調査が困難となるのは当然で、田保孫右衛門は「折々、一手板ニ數有之候分者、手板跡船へ廻り、荷物斗り積参り候事も有之候、自然木屋船（たきやぶね）も左様之義有之候時者、手板斗リニ而者惣積高相訳かね可申儀」と、酒田の積合問屋仲間にその調査方を依頼した。その時の積合荷物高調書を見ると、被害状況は凡そ別表に示した通りである。

安政2年 木谷富五郎船破船積紅花荷調

集 荷 問 屋	買 次 商 人	上 方 荷 受 人	荷 印 ・ 荷 量	積 合 問 屋
村 居 清 七 (山形)	田 屋 佐 三 兵	羽 州 屋 久 右 衛 門 (大 阪)	分 5 丸	尾 関 又 兵 衛
井 筒 屋 伊 惣 治 (山形)	高 橋 太	西 村 屋 清 左 工 門 (京 都)	全 倉 8	
〃		西 村 屋 清 九 郎 (〃)	卍 4	
〃		羽 州 屋 久 右 工 門 (大 阪)	爰 5	
三 浦 権 四 郎 (山形)		木 綿 屋 嘉 兵 衛 (〃)	⊗ 4	
〃		河 内 屋 藤 兵 衛 (〃)	㊦ 4	

藤屋 伝吉 (山形)			油屋 嘉兵衛 (大阪)	⊕	6	
〃			羽州屋久右衛門 (大阪)	⊕	5	
〃			近江屋治右衛門 (〃)	⊗	4	
〃			紙新 (〃)	⊗	2	
大沼 正七 (仙台村田)			西村屋清左衛門 (〃)	⊕ ⊗	9	
〃	渡辺 栄治		〃	小	8	
小林 藤右衛門 (水戸)	佐久間屋 万吉		伊勢屋理右衛門 (〃)	小	4	鎧屋惣右工門
〃	高橋 忠助 (仙台大河原)		〃	⊖	22	
麻屋 安二郎 (伏見)	〃		布屋 彦太郎 (〃)	⊖	4	
伊藤 仁八 (橿岡)	大沼 養之丞 (仙台村田)		岐阜屋八郎兵衛 (〃)	谷叶△	6	
宇野 仁左衛門 (谷地沢畑)			伊勢屋 源助 (京都)	其	4	
井上 九兵衛			羽州屋久右衛門 (大阪)	爰	8	
稲村 佐七 (大蔵)			伊勢屋理右衛門 (〃)	今	7	
高橋 五右衛門			岐阜屋八郎兵衛 (〃)	三	4	
伊勢屋理右衛門 (〃)	〃		伊勢屋理右衛門 (〃)	△	9	
西村 清左工門 (京都)	大沼 養之丞 (仙台村田)		西村 清左衛門 (〃)	谷	12	
大沼 養之丞 (仙台村田)			綿屋 勇藏 (京都)	⊕	10	



櫻井屋 源兵衛(谷地)	美濃屋忠右衛門(京都)	全	8
渡辺 喜助(大石田)	伊勢屋 源助(〃)	分	2
有井 四郎治(山形)	近江屋太右衛門(大坂)	⊗	8
計			丸 277 駄 (69)

(「浜村家史料」による)

不慮の災害に因るこのような損失が、一荷主だけにかかることを防ぐため、酒田の荷積問屋では、出来るだけ多く  
の海船に分載して運送するよう配慮している。前掲本木家の安政二年の船別積荷数表を見れば、一四二丸の紅花荷は  
一七船に分載されているが、これは必ずしも本木家からの發送月日順だけではなくして、計画的に行なわれているも  
のと思われる。また、次表は文政十三年(一八三〇)―天保元年度における長崎の柏倉家の紅花船積調で、五〇丸を  
一三船に分載されたが、そのうち、越前三国の大幸屋清三郎船が破船した例である。これに依ると、柏倉家の実被害  
は僅か四丸(一駄)で、年間総出荷量の八%に過ぎなかった。若し仮りに、これを二、三船に分載し、その一船が遭  
難したとすれば、柏倉家としては致命的な損害を受けたことであろうし、荷受問屋としても受ける影響が大きかった  
ことと思われる。前記木谷富五郎船の場合も同じことで、各荷主毎の被害は案外に少額で済んだ。

破船の場合の積荷保険は、廻船問屋として独自に設けた例はあるが、一般的な制度としては発達していなかった。  
古くは荷物の損害は「荷主有り徳」といって荷主の損、舟は「舟主痛み損」と言って舟主の損になったが、やがて、  
捨て荷や破船の場合には「共同海損」と言って、「分散」「合力」の二法をもって損害の相互負担を行なうことが慣  
例になった。分散というのは、残存した物件の価額を荷物および船舶の総価額に按分して、船主と荷主に配分する方  
法で、合力というのは、荷主と船主が損害額に応じた一定割合の分担金を拠出してその損害を補填する方法である。



第四章 複雑な輸送慣行

従来は紅花・青苧の積合船が難船或は破船した場合は、両者一体として分散配当の方法を採るのが慣行として来たのであるが、文政十一年（一八二八）に京都の紅花屋一同が協議して、紅花・青苧の一統分散の慣行を、別々分散の方法に改め、各港の荷積問屋に通告した。

定

一、從莊内酒田積登之船、格別海上難破船有之節、積合紅花之外青苧ニ限り、分散等一躰ニ仕來候處當子年秋より一統申合、已來別々分散可致候條、相談取極申候、尤難破諸人用共、紅苧別々に割付可被申越候條、是亦相極申候事

右之通酒田敦賀積問屋衆兼而御心得置、嚴重ニ執量可被成候事

文政十一年子秋

京都 紅花屋中

大石田

設樂次郎右衛門

二藤部 兵三郎

庄 司 清次郎

柏倉家紅花荷積船調 (文政13年)

出帆	船	主	積荷	荷受問屋	備考
月日			丸		
8.21	加州	沖屋 六郎兵衛	4	西村 清九郎	破船
〃	〃	鹿島屋八郎兵衛	4		
〃	越中	城川屋与左衛門	4	綿屋 勇藏	
〃	若州	川崎屋 太三郎	3		
〃	〃	丹波屋五郎左衛門	3	市村屋 弥三郎	
26	能州	中屋治郎右衛門	5	伊勢屋 源助	
〃	越前(三国)	大幸屋 清三郎	4	市村屋 弥三郎	
9. 2	加州	永井 長之助	4	伊勢屋理右衛門	
6	越中	牧野屋藤右衛門	4	〃	
〃	〃	(敦賀)桑名屋安右衛門	4	〃	
〃	〃	〃	4	〃	
7	越中	牧野屋長右衛門	4	市村屋 弥三郎	
〃	若州(早瀬)	川崎屋 太三郎	3	〃	
計		13	50		着船12船 46 <small>樽</small>

(明大刑博蔵「柏倉家文書」による)

	酒田	加藤 甚内
	大沼 平八	鑑屋 惣右衛門
	根上 善平	
海津	磯野 源兵衛	
塩津	中村 佐右衛門	
	林 忠左衛門	
大津	塩屋 佐右衛門	
	白銀屋 陸助	
敦賀	田保 孫右衛門	
	丸屋 半助	
	網屋 伝兵衛	
	越後屋市右衛門	

この改革の行なわれた確実な理由は不明であるが、当時の紅花と青苧の相場は、一駄平均五〇兩対一〇兩位であったから、両者の一体分散制では、紅花荷主の負担する補填責任率が高かったから、この不合理を適正化するための改革になったものである。この改革と同時に難破事件のために要した諸経費も、別々に分担することにしたのである。

破船や難破は、当時の船の構造や航行技術からすれば避け難いことで、被害を最少限に止めるための方法としては、積荷量の制限を守ること位しか出来なかった。そこで出て来るのが神仏の加護に頼るといふ考え方である。各地の神社仏閣に祈願並びに奉謝の石燈籠や狗犬などが寄進されているが、それに海上安全・通船安全・海道安全などと刻されているのはその例である。かかる献燈事業のうちで最も組織的で、しかも最大の壮麗を誇るものは、摂州住吉神社宝前のいわゆる「紅花燈籠」であろう。

この計画は天保五年（一八三四）の秋頃に、京都の紅花屋中と当時在京中の最上紅花荷主たちの間に話がまとまり、翌年五月にその趣意書が全国の関係者に配布された。それによると、「近来海上積難破船多、不量之損金出来、御互ニ当惑不過之候、仍而去秋御在京御荷主方並ニ私共相談之上、摂州住吉大神宮江献燈仕奉祈、已来難事無之様、此度右石燈籠建立」いたし度いので、互に寄附されるよう希望している。なお、別紙計画書に記載された具体的な内容を見ると凡そ次のようなものである。<sup>(18)</sup>

(燈籠設計図面省略)

杓対 高サ式丈三尺 天保七年 丙辰 吉辰

右為海上安全献燈仕度候ニ付紅花荷物南北海上積之分九十ヶ年之間左之通寄附仕候間御一統船積之御方ニ御承知之程所希候

紅花小入壹丸ニ付 銀五分

同 大入壹丸ニ付 銀七分

右之通ニ御座候 以上

完成したのは天保七年で、総高二二尺の花崗岩造り、予定より一尺だけ低かった。竿石正面には市川米庵書になる「献燈」、左方外側には「諸国紅花荷主中」、右方外側には「京都紅花屋連中」、内側には「執事田中和佐大夫」、裏面には「天保七年丙申三月」と刻された二基が並列している。この住吉神社は古来航海の守護神として業者の崇敬が厚かったため、この種の献燈が多い。

同境内に、本県関係の壮大な献燈がもう一対ある。山形の豪商佐藤利兵衛家を主軸とする同族たちによって結成された「永寿講」員が、大阪その他上方の取引商人たちの助力賛同を得て、文久二年（一八二六）三月に寄進した石燈籠で、その規模の雄大さ、その結構の壮麗さにおいて、さらに前者を凌ぐものであるが、このことに就いては、別に第三章第四節に詳記した通りである。

海上安全祈願の慣習は各荷主の地元においても盛んに行なわれた。例えば、山形八幡宮にある天保五年八月十五日銘の石獅子は、海上安全祈願として、同じく佐藤利兵衛が奉納したものであり、万延元年の大龍寺献燈には海上安全・商売繁昌と刻されている。特に注目されるのは、嘉永三年（一八五〇）五月吉日に、山形の三浦権四郎・吉野屋吉兵衛が宮町兩所宮に寄進した犬犬であろう。刻銘によると五穀成就・通船安全を目的としたもので、この事業の世話人として地元の阿部政次郎・高島屋藤左衛門・伊藤茂右衛門・笹原作之丞・佐藤与惣兵衛の外に大阪の木綿屋嘉兵衛・日高屋半兵衛、酒田の尾関又平、舟町の阿部孫市が名を連ねている。賛同寄附者は山形七四名、酒田・舟町・米沢・長町・新宿が各一名の外、取引先として大阪商人三〇名、播州商人三名、京都商人三名、江州・加州・越中商人各

一名で、これらの商人には、山形の紅花商人の殆どが含まれている。京都の最上屋喜八などは、最上紅花の主要な取引問屋であり、大阪の羽州屋久衛門は造山（河北町）の出身で、紅花をも取り扱っていた商人である。

特殊な例としては、護符を手板に織り込んで送ることがある。佐藤長右衛門が宝暦十三年（一七六三）七月六日に大津の川口弥藏宛に発送した紅花三駄の手板には、「御船守御祈禱札」<sup>19</sup>が添えてあり、表に「道中安全・海上無難・御祈禱之札」と書記され、中の守護札には梵字で「恐怖の原因となれるものを普く破砕する強い四天王に帰依する」という意味のことが書かれている。また、上山二日町にある紅花地藏の信仰も、単に年々の「紅花細息」を祈るだけでなく、海上安全を祈願したものであった。

#### 4 敦賀・大津間の輸送法

敦賀の各問屋は、紅花船が入港して荷揚げが済むと、直ちに京都の名宛問屋に書状をもって着荷通知を行ない、同時に馬借問屋、すなわち陸上運送業者に委託して、琵琶湖北岸の諸港に駄送する。「敦賀馬借古記」<sup>20</sup>によれば、「敦賀馬借古来百貳拾疋」と見えるが、この数は時代によって増減のあったことは言うまでもない。この馬借は湖北諸港に達するまでの各荷継宿場にも設置されていたのである。

敦賀からの上せ荷は、道之口の札番所で検査を受け、一方は疋田・新道野・杓掛を経て塩津の湖港へ、他方は疋田から分岐して追分・駄口・山中を通して海津の湖港に運ばれる。塩津と海津の間に大浦という湖港があるが、最上紅花の場合はこの港に着荷した例は見当たらない。最上紅花の生産がはじまったのは恐らく中世末期頃からであるが、宿場山中村の古い荷継規定、すなわち「敦賀志」に見える慶長十八年（一六一三）の「掟」に「当所より江州上下往還之儀、海津大浦いつかた成共、荷物其者望次第可能通事」とあり、若干の紅花は事情によって両港を自由に利

用することが出来たのである。しかし、大浦道の不備に災されて、その後も充分な送路とはなり得なかつたものであろう。

塩津および海津までの継立路と、各宿場の継立荷問屋は、生産地荷主・問屋の出す手板に明示される。享保期の大石田・二藤部兵右衛門荷や、宝暦期の山形・佐藤長右衛門荷のように、中期の送路は駄口・山中・海津のルートを利用するものも多かつたが、後年になるにつれて新道野・沓掛・塩津のルートが普通の形となる。しかし、時には理解しにくい送路をとる場合もあつた。例えば享保元年（一七一六）からの二藤部家記帳史料に「亥之紅花之節、酒田つるが新道野、山中之馬次立よし、塩津大津」とありそういう送路が便宜な時代もあつたのであろうか。また嘉永五年（一八五二）のものと思われる山形・長谷川吉郎治の紅花荷が、やはり山中を経て塩津に出た例もある。これらは何れも特別な理由があつたのであろう。道路が整備されてからの敦賀からの距離は、塩津まで五里半、海津まで七里半となるから、塩津送りが多くなつて来たのは言うまでもない。

しかし、塩津街道利用増大の傾向は、海津街道に所在する荷継問屋と、多くの馬借たちの生活を圧迫し、海津浜の運漕事業の衰微を招く結果となつた。これに反し、塩津街道の繁昌は継荷の滞貨を来たしたのみならず、塩津湊における湖船積替作業を甚だしく混乱させ、大津着岸の日限遅延を

送路・荷継問屋

駄口	山中	海津	塩津	大津
村田 重右衛門	伊原 弥右衛門	磯野 源兵衛	葛屋 平助	白銀屋 陸助
				川口 弥藏
	伊原 弥右衛門	磯野 源兵衛	中村佐右衛門	油屋 作兵衛
				川口 弥藏
	奈良屋 太郎右衛門			中村佐右衛門
				川口 弥藏
				中村佐右衛門
				白銀屋 陸助
				塩屋作右衛門
				白銀屋 陸助
			中村佐右衛門	
			白銀屋 陸助	
			中村佐右衛門	
			白銀屋 陸助	
			塩屋作右衛門	

きたすに至った。相場の変動と品質の低下を恐れる京都の紅花問屋連中は両街道の荷量を調整して、運送の順調を期するために、何れの街道を経由しても、敦賀・大津間の運賃を同額にする条件を取りつけ、天保七年（一八三六）四月に、産地荷主に対して、両街道を公平に継立てるよう手板を発行することを要望している。<sup>(2)</sup>しかしこの要望は、必ずしも荷主たちの採用する所とはならなかったらしい。京都や大阪の上方諸物資問屋は、海津や駄口の困窮を防ぐために、北国に送る荷物については、努めてこの街道の駄送りに気を配り、紅花荷の輸送量の減少を補っている。

口、上書

一、近來御荷物多分塩津へ相向、湖水船積混雜仕、自然と大津着延引

ニ相成候ニ付、前々之通左ニ

敦賀へ塩津問屋江

是より船積

敦賀へ山中伊原弥右衛門殿江

夫へ

海津磯野源兵衛殿へ

是より船積

北廻り大石田～大津間輸

送り人	年	大石田	酒田	敦賀
二藤部兵右衛門	享保元年	(全人)	加賀屋藤十郎	田保孫右衛門
佐藤長右衛門	宝暦13年	村岡六右衛門	本間弥兵衛	田保孫右衛門
名和善兵衛	文化11年	庄司清次郎	市村屋治助	田保孫右衛門
細矢与左衛門	文政10年	設楽治郎右衛門	越後屋長治郎	田保孫右衛門
二藤部兵右衛門	文政13年	(同人)	鏡屋惣右衛門	田保孫右衛門
〃	〃	〃	叶屋金兵衛	網屋伝三郎
〃	〃	〃	大沼平八	田保孫右衛門
長谷川吉郎治	嘉永5年か	設楽治郎右衛門	中川吉郎兵衛	田保孫右衛門
赤塚庄次郎	嘉永5年か	設楽治郎右衛門	根上文蔵	田保孫右衛門
渡辺吉兵衛	安政5年	須藤久太郎	尾関又兵衛	田保孫右衛門

右兩方へ御差向可被成遣候、尤運賃之儀大津迄兩方とも同様ニ引合取極置候間、御荷物平等ニ御差向可被成遣候  
此段御通達申上候 以上

丙申四月

京都

紅花屋中

諸国紅花

御荷主中様

繼立運送の終着、大津はさすがに東西物資集散の大基地で、多数の荷問屋や運送問屋が成立していた。宝永四年（一七〇七）二月調査による大津荷問屋史料には、幕末まで最も栄えた川口町の川口弥藏、平蔵町の油屋作兵衛、堅田町の白銀屋陸助などが既に成立しており、その外にも大小凡そ二〇軒の業者がおったという。さらに物資の流通が激しくなるに従い、最盛期には六〇〜七〇軒に及んだと記録されている。

産地の荷主によっては、これら大津の荷問屋に荷物を積附け置き、売捌き方を依頼するか、或は荷主・支配人が出向いて、直接その売り先を求める場合もあるが、契約発送の場合は、大津の運送廻船業者の手によって、京都・大阪・奈良などの問屋に廻送される。文化期には最大の廻船問屋であった近江屋喜兵衛の「運送賃銭定メ」<sup>(23)</sup>では、大津から京都まで荷物一駄の運賃は、荷宰領の如何によって銀六匁・五匁四分・四匁六分の三段階に分かれており、人足持ちの場合には目方一〇貫目まで百五〇文、奈良・大阪方面行の荷については伏見まで一駄五匁四分ないし五匁、人足持ち一九〇文という規定であった。



## 5 運賃及び輸送日数

さて、最上地方の荷主・荷問屋たちが紅花を出荷する手順として、一駄毎に、端数については一箇毎に、屋印・屋号・商標・銘柄などを記した「會符」と称する荷札をつけ、同時出荷数量毎に荷送状、即ち「手板」と「通切手」を添える。手板の宛名は大石田から大津に至るまでの継立問屋名を記し、別に概算した運賃を添金として同封する。各継立問屋では、この添金の中から必要運賃を差し引いて、次の問屋に送るといふ仕組みになっている。

運賃は、大石田までの駄送分については荷主の諸懸り金の中に含まれるが、大石田から大津までの分は定法化されていた。もともと、錢相場の変動や経済事情の変化によって、公定運賃の改訂が行なわれたことは言うまでもない。享保十四年（一七二九）七月に近江屋作右衛門が記した「紅花買目録」によれば、一駄について「運賃ハ大方式分式朱くらい」であったが、これは荷宰領が上乘りする場合で、問屋払いの時は二分位で済んだ。しかし、宝曆十三年（一七六三）七月に山形の佐藤長右衛門は三分五百文、安永二年（一七七三）十月に大石田の二藤部兵右衛門は一分、文化十一年（一八一四）七月に野川村の名和善兵衛は一両を添金にしているように一定の規定はなく、運賃の過不足については、後日精算されることになっていた。例えば、谷地の細矢与左衛門の場合、二丸（片馬）を送るに際して式分を添金したが、その手板の文言に「駄運賃之儀ハ、右添金之内御取可被成候、若過不足之儀者、京都伊勢屋理右衛門殿江御差引可被成候」とある。これを要するに、一駄につき二分前後が定法であつたらしい。次に送手板の例を示そう。この書式は何れの荷主のも殆ど同様である。

## 紅花送手板

符印鑑

④佐藤

注一黒印

父兼印

紅花 片馬

但式箇 卷箇江五百匁袋拾六入

同替印

同 片馬

右同断

ノ壹駄

此駄運賃三步五百文

大石田ノ為添

右之荷物送ニ致為差登申候濡摺等能ニ御吟味之上片時茂早く先ニ江為登可被下候 以上

羽州山形荷主

佐藤長右衛門

宝曆十三年

未七月十六日

大石田

村岡六右衛門殿

金三步ト五百文受取

内五百拾七文 大石田ニテ引

残金貳分九百九十三文

七月十九日酒田へ下ス

第四章 複雑な輸送慣行

酒田

本間弥兵衛殿

一金式分九百九十三文受取

内四十八匁五分引

残金壹分四百八拾式文 為登

敦賀

田保孫右衛門殿

内丁五百卅三文 ツルカニ而引残

丁七百四拾三文 登ス

山中

伊原弥右衛門殿

右之内四匁三分 山中にて引

残り丁四百六十八文 登ス

海津

磯野 源兵衛殿

内丁百九十八文舟太實

残丁貳百七拾文大津へ上ス

大津

川口 弥藏殿

藏入

酒田から大津までどの位の日数を要したであろうか。三井家文書によると、大凡の見当では「海上順風次第ニ候得共、平均尅ケ月半ニ而ハ丈夫ニ着可致」予定であった。しかし、海上順風の場合は、酒田から敦賀までは一週間から二週間位の航行であったから、順調な天候で、各荷問屋の継立業務も滞らなければ、大体は一ヶ月を要しなかった。寒河江の中村家が、延享元年（一七四四）に紅花荷四駄を京都の近江屋九郎兵衛方に出荷した時の史料に、「九月三日ニ酒田出船、九月廿三日ニ京着仕候由、拾月十一日之状ニ九郎兵衛様より申参候」と見える。この年の九月は閏月でなかったから、僅か二十日間で着荷したことが知られる。荷主からの送手板には「片時も早々先々江為登可被下（云々）」と書いて、延着による荷損しを警戒するのが普通であるが、継立問屋や馬借業務の混雑期には、蔵入れのまま数日間放置されることも多く、輸送日数は常に不定であった。

## 6 大津・荷問屋の不正行為

流通商品の増加と問屋事業の拡大、或は社会的経済事情の変動に伴う経営の欠陥から生じたものか、ないしは計画的な行為か明らかでないが、文政・天保頃に大津の荷問屋に委託物資の売買に関する不正事件が頻発している。紅花荷についての問題史料は不足であるが、いまここに、最上青苧荷を対象とする一、二の事件をその実例として上げてみよう。

何れも大谷村（朝日町）の荷主白田弥次右衛門と大津の荷問屋間に発生したもので、その一つに文政十一年（一八一八）五月の「売掛金出入」の問題がある。同九年十一月に、弥次右衛門が川口弥蔵に青苧一二駄を、代金一七二兩

で売ったが、翌年二回に亘り八〇兩を支払っただけで、残額の九一兩の支払いが延滞した。そのために支配人を遣わして数度の督促を行なったが、「その度毎に「其場遁れ之挨拶ニ而、「投遣り同様等閑罷在り」、遂に埒が明かなかつたので、寺社奉行に訴訟を提起している。

これと同時に、別事件についても一つの出入を起こした。即ち、同十年に名取村（村山市）の荷主忠右衛門が川口弥藏に留め置きにしていた青芋九駄を弥次右衛門が譲り受け、弥次右衛門留め置き荷五駄を加え、合計一四駄を奈良の総屋新六に売り渡し方を契約したが、弥藏は「全ク私欲ニ泥ミ、遠国之商人と見侮り、右荷物可掠取巧と相見え」総屋に一駄も渡さなかつた。弥次右衛門は天津の年寄役忠兵衛に事情を訴え、その解決方を依頼しても埒が明かなかつたので、文政十一年五月に寺社奉行に訟訴して解決を図つた。

次に白銀屋陸助を相手とする「売代金滞出入」<sup>28</sup>事件がある。これは、陸助が親戚と称する富並（波）村（近江）の塩屋新兵衛に、弥次右衛門の白干・青芋八駄片馬を無理に周旋し、その代金支払いを履行しないという事件で、文政十二年の十一月、天津の石原清左衛門役所に訴えた。弥次右衛門の支配人栄藏が天津に赴き、再三陸助に面会を求めたが、陸助方では「他行仕候由ニ而対面不仕候得共、遠国遙々罷登候儀ニ付、是非引合申度、暫ク逗留仕、度々罷越候得共前同様之訳ニ而一応之対面不仕」という不実さで、その要求に応じなかつたから、弥次右衛門は訴状の中で「陸助・新兵衛馴合、遠国者之儀ニ付、懸ケ引万端自由ニ不相成義を見込、相手之者共手段を以私方を謀り、青芋不残取込候義と奉存、言語同断不埒至極之致方」<sup>29</sup>と非難している。

以上は青芋売買に関する天津荷問屋の不実の実状を示したのであるが、川口弥藏・白銀屋陸助・塩屋新兵衛など、近江の大問屋筋が何れも訴訟の対象となっているのである。このような問題は、必ずしも青芋荷のみに限ったことではなく、紅花荷の処置にも同様の事件が続発していたことと推察するに難くない。遠隔地間流通には、とかく起り易

い問題であった。

天保期に入ると、最上地方の青苧荷主だけでなく、紅花荷主たちも一斉に、大津の不正不実の問屋に対する荷送りを中止し、或は減量することによって、強い抵抗を示した。この措置は確かに効果的であったが、一面には、流通過程に停滞を来たし、京都の紅花問屋並びに紅染屋に大きな支障を与えたことも事実である。これに驚いた大津の年寄役や京都の紅花問屋たちが仲介に入って、不正行為の取締りに当たると共に、諸国の紅花荷主たちに対して、従来通りの継立運送を行なうよう依頼するに至った。

例えば、油屋作兵衛方に対する出荷量の制限に対しては、天保六年四月に京都紅花屋中の名をもって、「右作兵衛殿方万端入念叮嚀ニ取計ニ致、荷物早着いたし、仲ヶ間一統便利宜敷候ニ付、御荷物多分御差向可被成遣候様」との口上書を発しているし、また、白銀屋陸助については「近来不束ニ御座候」とその非を認め、天保七年に年寄動番であった富波村の塩屋新兵衛がその不心得を論じた。その結果、紅花屋側も「相糺候処手堅相成」ったことを認め、同年四月に「油屋作兵衛・若狭屋六兵衛殿儀ハ、先達而御通達申上候、然ル上ハ、右三家江御荷物平等ニ御差送可被成遣候様」にと、紅花荷主中に対して特に要望する所があった。斯くして、文政・天保期における大津問屋に対する報復的処置も正常化し、紅花荷物継立運送の機能が漸く回復したのである。

大津における運送或は取引上の不正事件は荷問屋だけの問題ではなく、馬持衆にも行なわれた。古い所では既に元禄年間にその例を見ることが出来る。「大津百艘船関係文書」によると、元禄十四年（一七〇一）に「北国筋東国筋江州所々より上り申諸色荷物之儀、従先規駄賃相対にて京伏見へ附送り仕候処、去々年卯冬より馬持中申合、駄賃相対なしに過分高直に取、荷物我儘に被致候故、諸国商人難儀仕」とある。このために、生産地の荷主は報復手段として大津に着荷せず、それぞれ別道を輸送する方法をとるようになったので、大津の衰微を憂いた荷問屋たちは、既

に元禄十三年に訴訟を起した結果、従来通りの順道輸送のことが申し渡されたのである。しかし間もなく、再び猥りになったので、十四年の訴願となったもので、こういう馬士共の横暴な態度は、大津の場合のみならず、駄送路には後世まで絶えない悪慣習であつたろうと思われる。

- (1) 山形市史編集資料第一三号
- (2) 山形市史編集資料第一三号
- (3) 山形大学蔵「二戸部家文書」
- (4) 山形大学蔵「二戸部家文書」
- (5) 長井政太郎著「大石田町誌」
- (6) 山形大学蔵「二戸部家文書」
- (7) 梅津保一「近世後期における最上川水運の諸問題」
- (8) 大日本近世資料四「諸問屋再興調」
- (9) 明治大学刑事事博物館蔵史料
- (10) 著者蔵「本木家紅苧控覽帳」
- (11) 敦賀郡史
- (12) 大津市史
- (13) 著者蔵「念仏講年代鑑」
- (14) 梅津保一「近世後期における東北・関東の紅花流通の一考察」歴史の研究一一号
- (15) 浜村家史料
- (16) 明大刑博蔵「柏倉家史料」
- (17) 京都府立総合資料館蔵史料
- (18) 明大刑博蔵「柏倉家史料」
- (19) 著者蔵史料
- (20) 敦賀八幡石井左近氏蔵史料

- (21) 明大刑博蔵「栢倉家史料」
- (22) 大津市史
- (23) 著者蔵「浪花講定宿帳」
- (24) 山形県史(旧)
- (25) セツ松・地福寺蔵「名物紅乃袖」
- (26) 著者蔵史料
- (27) 著者採訪史料
- (28) 著者採訪史料
- (29) 著者採訪史料
- (30) 明大刑博蔵「栢倉家史料」
- (31) 大津市史

### 第三節 陸路江戸廻りの輸送法

#### 1 江戸廻りの送法

江戸小間物問屋丸合組に所属する紅花商人の惣代が、安政二年(一八五五)二月に奉行所に提出した「紅花荷物商法取調申立候書付」<sup>(1)</sup>に、奥羽国々から生産される紅花荷物の流通路慣行について、秋の彼岸までは北廻りコースで上方に輸送するが、「彼岸後、紅花荷物御当地(江戸)へ相廻、私共仲間江引請、市中江売捌、又上方筋江も私共爲相登、売捌候仕来ニ御座候、近來者、奥羽両国紅花御当地江相廻候方運送弁利ニ付、彼岸之季節ニ不拘、夏中、追々



御当地江相廻、私共引請申候」と述べている。しかしこの申し立ては、当時、江戸の間屋再興ということ企図してのことであるから、そのまま理解することは早計でろう。

秋の彼岸を季節的な一つの折目として、北廻りコースから陸送江戸廻りコースにかえる送法は、北海の氣象状況の変化から見れば当然考えられることであるが、この申立書に言うように、近來は「彼岸之季節ニ不拘、夏中追々御当地江相廻」すようになつたとは考えられない。事實、この申立が行なわれた安政二年の例を見ても、要害（河北町西里）の本木仁平次は、七月から八月にかけて約三三駄を、山形の佐藤利兵衛をはじめ、谷地・楯岡・仙台方面の荷問屋たちが集荷した合計約六四駄と共に、最上川下し北廻りの航路で、酒田荷宿から船積みしており、その他の荷問屋も、地域生産の紅花は幕末期になつても北海廻りを主態にしていたことは事實である。

最上紅花荷の陸路江戸廻し送法は、確かに古い頃から行なわれていた。しかしそれは、季節に左右されたり、荷量に制限されたりするものではなくして、全く荷主の便宜的な事情によるものであつた。「土屋儀兵衛文書」に記載されている享保八年（一七二三）の項に「紅花・青苧等差急キ候荷物者、野州安久津迄六、七拾里陸附ニ仕相廻シ申候ニ付、殊外百姓商人難儀」の旨を述べているのは注目すべき史料であろう。当時は陸上輸送の業務に當たる定飛脚の機構がこの地方にまで延びていなかったから、特に馬士を仕立て、宰領が付き添う個人輸送という方法よりなかつた。このために駄送賃や雜費が甚だしく嵩まり、荷痛みもまた大きかつたから、百姓や商人たちにとってはまことに迷惑なことであつた。

安久津は下野国（栃木県）で、鬼怒川の左岸に位し、鬼怒川・利根川・江戸川などによる、河川交通の溯航終点として榮えて来た河港で、急を要する荷物はここから船積みにして川下げし、利根川との合流点から利根川を若干溯航して、境町（茨城県）附近から江戸川を下し、江戸に送るといふ方法をとつたのである。この河川輸送は後年まで行

なわれており、川田剛の「隨變紀程」(明治十四年、明治天皇、奥羽巡幸履録)にも明治初期の阿久津河岸について、「陸羽之物馬駄、至此舟運、達東京」と記している。こういう舟運を利用しない場合には、安久津から宇都宮に出て、本街道の各駅場を継ぎ立てたことはいふまでもない。

山形から陸送する場合の商人荷は、檐下から金山峠を経て七ヶ宿を通過するか、或は笹谷峠を越すのが普通で、乱川扇状地帯から生産されるものは、関山峠を越す場合もあった。近世後期に入って文化年中に江戸の定飛脚問屋嶋屋佐右衛門が、山形の横町にその出店を設けてからは、個人輸送は廃れて、殆ど嶋屋に託するようになった。嶋屋は既に延享年間(一七四四)に福島に出店していたので、山形から江戸までの輸送機構は整備された訳である。この山形・嶋屋の差し立て日は毎月二の日と六の日の六回で、七ヶ宿を経て江戸に登せるのが定法であったから、紅花荷物陸送路もおのずからこの路線が主として使用されるようになった。下つて嘉永年間(一八四八)に江戸の飛脚問屋たる京屋が、西屋彦兵衛を取次店として十日町に出店した。京屋の差し立て日は四の日と八の日の六回であったが、後にこの日程に変更があったものか、安政二年(一八五五)刊の「東講商人鑑」によると、嶋屋は二の日の三回、京屋は九の日の三回の集荷、翌早朝差し立てとなっている。何れにせよ、山形と江戸間の陸上輸送は、文化頃から急に発達した。

江戸からさらに上方に送るには、文化度以前は江戸の定飛脚問屋たちが請負って陸送したのである。嘉永六年と推定される「定飛脚問屋書上」<sup>3)</sup>を見ると、「奥筋并関東在々々京都へ紅花荷物運送之儀ニ付、今般私共被召出、御尋御座候、右者、文化度以前者、都而紅花為登荷物之儀者、私共請負仕、東海道・中山道馬継を以差立罷在、尤嶋屋佐右衛門・京屋弥兵衛方ニ而者、奥州仙台・福島ニ出店有之、其最寄之者ハ右出店江荷物差出、先々出店々京都迄為登方請負候而、江戸店江付込、夫々京都江為差登候儀ニ御座候(以下省略)」と、文化以前の陸送の事情を明らかにして

いる。しかしこの長距離の「馬付ニ而者宿々継立等之節、荷物痛も出来、運賃も船積者余分ニ付」、荷主側として是不利であった。

しかるに、文化頃になると海上運送の便が著しく進んで来たので、飛脚問屋嶋屋はその末年頃から江戸の廻船問屋たる井上屋重次郎と組んで船積みを始めたが、文政元年（一八一八）以来「最上・仙台・水戸・武州桶川在々京都江為差登候紅花荷物、佐右衛門方ニ而海上船積請負仕、荷高ニ応し、荷主江前金渡置、京都に荷着之上、右為替金、佐右衛門方請取候筈ニ而請負」事業を開始し、新たな輸送路が出来たのである。海上船積請負というのは一種の海上保険制であるから、荷主側にとっては安全度の高い制度で喜ばれた。

海上輸送には、時によると大惨事を招く恐れが多い。この嶋屋もそれによって躓いた。即ち、開業して僅か七年目の文政七年に、「紅花積付候廻船數艘難船」という悲惨な事態に遭遇し、「佐右衛門方荷主江者償分致候ニ付、右金損失ニ相成、其砌より佐右衛門義者、船積荷物相断候義ニ而」、これ以来、嶋屋の海上請合荷物のことは中止になったのである。その後、嶋屋は陸付請負だけを継続したが、奥州・羽州・江戸近郷の荷主たちはそれを利用せず、文政八年頃から荷主たちは船問屋井上屋重次郎と直相対をもって船積みする慣習になり、馬継運送の紅花荷は、年間を通じても僅か一駄・二駄に減じてしまった。

言うまでもなく、いわゆる樽廻船問屋と称する船問屋は井上屋だけに限る訳ではないから、荷主の都合によってその委託は異なってくる。次に掲げた荷送状は要害の荷主本木林兵衛が、萬延元年（一八六〇）に京都の紅花問屋伊勢屋源助に宛てた手板の控である。これを見ると、江戸までの駄送は嶋屋が取り扱っているが、海上輸送に関しては、江戸丸合組小間物問屋村田久蔵から、大坂荷物積払所利倉屋小八に宛て、船積みしている例である。

伊勢屋源助行殿

傘朝錦 紅花 廿壺入 三丸

同田籠 紅花 廿壺入 七丸

右壺月道中三而

同 同少と濡いたみ 廿壺入 壺丸

加さし四袋

同雌紅 紅花 廿入 壺丸

メ拾式丸

江戸先

金壺両式歩 添金

封印三ヶ所

山形横町

嶋屋佐右衛門殿

江戸伝馬丁三丁目

村田 久藏殿

江戸日本橋 大坂荷物積所

利倉屋金三郎殿

大坂今はし

松坂屋 小八殿

京都

伊勢屋 源助殿

この手板控には發送月日を欠いているが、文面から見れば一月中のもので、「加さし四袋」を余分に加えていることは、冬期間の陸路輸送上極めて注目される慣行である。即ち、道中において濡れ痛みの生ずることを予想して、荷主の方でその分の補充として四袋を別に差し加えているのである。これを単に「差し」とも、または「副花さし」とも言い、荷主は若干の予備を加え、後の仕切において精算したものである。もう一点は、産地から江戸までの駄送は嶋屋が飛脚便として取り扱うので、その運賃は山形で前払いにし、江戸から先の運賃は荷物と一緒に封印をもって送金していることで、この仕法は北国廻りの場合の手板と多少異なっている。

山形―江戸間の駄送日数は、佐藤利兵衛家の荷物預り手形<sup>60</sup>によれば凡そ一五日を要し、駄賃は天保期から概ね二兩一歩位であるが、雪中には増金として二朱位が加算されるのが普通であった。次表は山形の佐藤利兵衛家に残存する江戸陸送の場合の「荷物預り手形」を表したものであって、駄送日数・運賃その他を理解するに必要な内容が多い。發送月日を見ると殆ど秋から翌春にかけてのもので、夏分の陸送が如何に少なかったかを、ここでも明らかに証明している。

佐藤家の場合は、荷預り人として嶋屋や京屋の定飛脚問屋を利用せず、山形の玉井家に依託していることが特色の一つであろう。「山形城内外諸事調書<sup>72</sup>」という記録によると、玉井平右衛門は秋元・水野時代の御用定飛脚問屋で、藩から米三俵宛支給されていたものである。表の中に玉井平兵衛、同平太郎などの名も見えるが、何れも平右衛門一家のものである。江戸川縁り境河岸の小松原家の船問屋帳に「江戸川・玉井平兵衛」とあるが、或は現東京の江戸

紅花荷物預り手形

江戸荷受人	荷量	運賃	備考
京屋 弥兵衛 (江戸)	12	丸 両歩朱匁	
近江屋 源七 (〃)	62	34.3.2	
村田 久蔵	3.3	19.2.1.1. 87	道中15日限
〃	12	7.2.0	
〃	50	28.0.2	
井上屋 重治郎 (〃)	3駄0	6.3.0	
(不明)	14	(不明)	
近江屋 源七 (江戸)	10	10.0.2	
村田 久蔵 (〃)	49	29.0.0.5.725	
利倉屋 金三郎 (〃)	45	25.1.0.3.75	
〃	32	21.0.0	吉田勘右衛門宛
(大坂行)	48	1駄=付 2両 24.1.3	吉田, 佐藤宛, 13日限
利倉屋 金三郎 (江戸)	18	10.0.2	
近江屋 源七 (〃)	6	3.1.2	
小嶋屋 吉蔵 (江戸)	3	1.2.3	佐藤利, 岩倉太宛
利倉屋 金三郎 (〃)	7駄5	15.3.2.1. 25	
村田 久蔵 (〃)	6	3.1.2	
〃	12	6.3.0	
〃	6駄0	13.2.0	
〃	1駄3	(不明)	吉田勘右衛門宛
〃	7.0	14.1.3	仙台紅花
〃	1.0	(不明)	
〃	7.3	16.1.3	大坂行 添金 4両
〃	7.0	17.2.0	
利倉屋 金三郎 (江戸)	6.0	34.2.0	
〃	2.0	19.0.0	
村田 久蔵 (江戸)	2.0	18.0.0	
利倉屋 重三郎 (東京)	9.2	123.2.0	
大阪屋 嘉兵衛 (? )	4	1.3.0	雪中割増 2朱
戒屋 六郎治 (東京)	8	3.2.0	〃 1分

佐藤利兵衛家

年 月 日	預り定才領
天保 5.10.13	玉井 平兵衛 (山形)
8. 3	〃
12. 9. 5	玉井平右衛門 (山形)
12.10	〃
12. 9.16	〃
12.10. 8	〃
天保15.11. 6	〃
15.10.27	〃
15.12.11	〃
弘化 4. 9.晦	〃
嘉永 4.11.晦	〃
6	〃
7. 4.	〃
7. 4	〃
安政 3.10.11	玉井 平兵衛 (山形)
3.10.11	〃
4. 9.16	玉井平右衛門 (〃)
4. 9.12	〃
4. 8	玉井 平太郎 (〃)
万延元 10.11	玉井平右衛門 (〃)
文久元 7.21	〃
元 10	〃
2. 8.12	〃
2.12	〃
慶応 3. 3	〃
明治 3.10.13	浦山屋三郎兵衛 (〃)
4. 4	玉井平右衛門 (〃)
2. 3.26	〃
寅11. 7	石沢藤右衛門 (〃)
〃11.18	〃

川に玉井の出店があつたものであろうか。天保七年の八月中にこういう肩書をもって、江戸の境屋正三郎に七四個の紅花荷を境河岸經由で送っている。出荷人は記載されていないが、この荷も佐藤家のものではなかつたかと思われ

る。  
玉井は佐藤家の陸送荷物に対して、預り主であつたり、或はその運送人夫に付き添う宰領になつたりした。佐藤家は藩主に対する最有力の御用商人であつたから、その特権を利用して、玉井に宰領権を与えていたものであろう。また、玉井は佐藤家を「今旦那」と称していたことから察するに、佐藤家から経済的な援助などもうけている特殊関係があつたのかも知れない。次に荷預証文の一例を示そう。

荷預り証文之事

一、紅花

七駄ト三箇也

但四箇附

此駄賃金拾六兩壹分三朱ト貳百文

髓ニ受取申候 以上

外ニ江戸の大坂迄

添金四兩也預リ

江戸日本橋

利倉屋金三郎殿 行

村田 久藏殿 迄

右之通り髓ニ預リ申処実正也、尤道中取急キ御届ケ可申候、若万一途中ニおいて如何様之難事出来候共、急度相  
弁少茂御損耗相掛申間鋪候、為後之荷請証文依而如件

文久二年戊八月十二日

玉井平右衛門 印

浦山三郎兵衛持

今旦那様

荷預証文の中には、吉田勘右衛門（楯岡）や岩倉太栄治（山形）などが宛名になったものが若干見えるが、これらは佐藤家の集荷人であるが、直接自己名義で宰領を依頼したものである。荷受人のうち、丸合組小間物間屋・村田久藏等の分を除いた、船間屋の井上屋重治郎、大坂荷物積払所の利倉屋金三郎宛の分は、明らかに海路大阪廻り京都



行きのものであった。

## 2 笹谷街道駄送の勧誘

山形藩主松平忠雅時代の荷口役を記録したものに「元禄五年從申年年々荷之口御役」がある。この中に主要國産品として紅花・青苧・煙草などがあって、荷口役の大半を占めているが、これらは何れも最上川を船下げる際に徴集したものであることは別項で述べた通りである。この外に、別に「八日町分御役」として元禄六年度分錢參拾參貫文、同七年度分錢參拾七貫二十六文、同八年度分錢貳拾六貫四百六拾壹文と見えるが、これは恐らく川下げ以外の紅花や青苧の荷役で、笹谷峠を駄送した分であらう。

山形から關根・笹谷を経て、奥州の川崎・猿鼻・塩沢・宮を通るこの笹谷街道は、兩國を連繫する道路としては古い。しかし、近世に入って出羽・津輕の諸藩主の江戸往来が繁くなるに際し、この笹谷越えは往々にして通行困難を極めることがあったので、秋田藩主佐竹侯が明暦二年（一六五六）に新たに山中七ヶ宿通りを整備したと伝えられる。それ以後の交通の中心は殆ど七ヶ宿通りに移り、笹谷街道は旧道となってしまうたのである。

しかし、路面だけでなしに、大名道路として必要な諸設備が完備するまでの間は、旧道の笹谷越えの一般利用も相当地にあり、元禄年間における山形藩の物資もこゝを通る場合が多かったものと見られる。「大町念仏講帳」元禄十二年度の記事によると、「当十月仙台あら浜廻し、御城米貳万俵、殊之外めいわく」とあるが、仙台荒浜出しとすれば、この大量の米は笹谷を通った筈であるから、当時の笹谷通りはそれ程廃れたものではなかった。享保十六年九月の地震によって、七ヶ宿の下戸沢村辺の道路が崩れたため、諸大名は一時笹谷通りを往還したことがある。依って、七ヶ宿通りの宿駅関係者たちは、翌十七年十一月に「兼而御往還之御通御座候を以、駅場相続罷在候処、笹谷方御通

被遊候ニ付、当年宿々至而迷惑申儀ニ御座候（中略）御憐愍を以、来月御下向之節、小坂通海道御通被為遊被下置度旨を、連名をもって歎願しているが、この頃は最早や七ヶ宿通りが公道として、諸大名の往還は勿論、庶民の交通、商人荷の輸送も殆どこゝを通過するようになったことが窺われる。

こうなつては、笹谷通りはもはや万一の場合の補助的道路としての性格を漸く保つに過ぎなくなり、宿駅の受けた経済的打撃が大きかった。たゞ奥州産の紅花のうち、北海廻り輸送をする荷物は、産地の関係から笹谷を通過して関根に出し、山形から大石田河岸に継ぎ立てたことは次項に述べるが、それも大量のものではなかつた。

このような事情の変化で経済的窮迫に陥つた笹谷通りの旧宿駅場では、猿鼻宿の検断と熟談の上、明和四年（一七六七）十月に、従来<sup>（ハ）</sup>の運送駄賃を改正し、その外にも便宜を取り計らうことを条件に示して、最上紅花荷の笹谷通り駄送を誘致しようとしていることは注目される。この試みは全く七ヶ宿に対抗して、その復興を計らうとする努力であつた。

### 陸路 駄賃

此度、羽州商人衆々江戸江被為相登候紅花・青苧荷物、笹谷通、此筋被相通候儀ニ御座候ハ、縦雨雪之節ニ而、海道不自由ニ御座候共、壱里六拾老文之割合を以、無相違駄賃代請取可申候、勿論、外懸り物無御座、才料衆御泊り宿払等之儀ハ、前之通ニ可被相払候、仍而所付之下江駄賃代書付印形差遣申候

猿鼻町々水野町江

壱里壱町四拾間、壱駄ニ付駄賃代六拾三文請取、外ニ懸り物無之候、無滞駄送可申候、庭代ハ右之内ハ受取可申候 以上

(以下省略―別表参照)

右之通駄賃錢申請、無諸懸り、滯不申駄送可申候由、先以御同役衆中申来り候、山形表へ御首尾、江戸登諸荷物之分(註考)□□、此筋被相通候様与□合可被下候 以上

右町検断 嘉右衛門印  
 " 源左衛門印

明和四年

十月

猿鼻町検断 嘉右衛門  
 " " 源左衛門  
 永野町検断 清左衛門

笹谷町検断

彦左衛門様

即ち、各宿駅場の協定内容は、第一に雨雪などによる輸送の不自由に拘らず一里につき駄賃六一文の割合とすること、第二に正規の駄賃以外の諸懸りは一切要求しないこと、第三に宰領人の宿泊料は従前同様のこと、言う三点にあった。旧来の協定や七ヶ宿の状況を知る史料を欠いているので、この内容を直ちに比較することは不可能であるが、従来の例よりも有利な条件であったろうことは推測される。しかし、この条件によって最上紅花荷が果してどの程度の荷量が笹谷を通るようになったか疑問である。前項に述べたように、文化年間に

猿鼻・桑折間各宿駅運賃表

	里町間	文
猿鼻町～永野町	1. 1.40	63
永野町～宮町	1.23.20	100
宮町～白石町	1.23.10	105
白石町～才川町	1.15.40	90
才川町～越河町	1.15.40	96
越河町～貝田町	18.40	36
貝田町～藤田町	1. 7. 0	73
藤田町～桑折町	1. 7.18	73

(関根村史料による)

嶋屋の飛脚問屋が山形に出来てからは、運送業者の手で輸送されるものは殆ど七ヶ宿通りを駄送することになったので、笹谷側で希望したような復興は遂に達成されなかったらしい。しかし後節に述べるように、仙台紅花の山形廻り分は、産地の地理的条件によって、主として笹谷を通過している。

### 3 江戸廻り出荷量の推定

七ヶ宿や笹谷を通過して江戸廻り上方送りという送法をとった紅花は、年間どの程度の量があったものか、これを正確に捉えることは困難である。安政頃の江戸問屋側の申立によれば、前記のように、運送が便利になるに連れて、最上紅花は夏分も江戸廻りになったように言っており、また、明治二十一年に行なった農商務省農務局の「本邦紅花産出衰退の実況調査」によれば、東京府下本紅製造問屋組合の答申書では「本邦紅花の入荷一ヶ年の高は、壹駄三拾貳貫目にして貳千駄余に御座候。而して産地の区別左の如し、羽前国山形より千駄余（中略）、右入荷の六、七分は西京・大阪等へ転輸いたし候」と述べている。しかしこれは、前記安政頃の問屋再興に関する史料によった答申で、同調査に対する京都府下紅商組合の答申では「昔時、本邦紅花の京都に輸入せし種類は、早場・仙台・水戸は大阪よりし、最上は敦賀より」と述べて、互に有利な説をとっているが、最上紅花は七月から十月頃まで、生産量の大半は大石田河岸から川下りになっていく実情なので、東京側の答申には疑点があろう。

前項で、急ぎの紅花荷は安久津に駄送した旨を述べたが、これは安久津から鬼怒川を下げたものに違いない。その場合は、境河岸で一旦荷揚げをし、同所の船に積み替えて江戸川に入るのが定法で、この境河岸の船問屋小松原家が、そのための一切の船差配を行っていた。小松原家には元文以降の膨大な関係大幅帳が保存されている。その最も古い元文二年（一七三七）八月から、翌三年五月までの大幅帳一冊の中から、紅花川下り分を拾ってみると、全部で七

六駄二箇二俵となり、そのうち奥州金ヶ瀬・村田・白石・三春分が六五駄二箇、最上分が一駄二俵で、その比は凡そ八五%対一五%となる。しかも最上分の冬期江戸川輸送は殆ど認められない。

元文二年は春中の天氣が不順で、川通りの畑は洪水のために被害が多く、「紅花之儀駄數不足ニ相見え、凡最上より五百駄程出申候」という年柄であったから、平年との比較は出来ないが、境河岸を通った一駄余の最上紅花は、全生産量の僅か二、三%に過ぎなかったことになる。

さらに、同家の資料から無差別抽出によって、文政十二年（一八二九）および天保七年（一八三六）度分の状況を調査したのが下表で、前者の場合は二四駄一箇、後者は五八駄二箇で、元文から年代が下るに従ってその量は増大する傾向を示すようになるが、北海廻りの量に比較すれば未だ遙かに及ばない。しかし、この外に境河岸を通過せず、陸路江戸に入ったものがあつたとすれば、もう少し増量することは言うまでもない。



次に、京都の有力荷問屋・最上屋喜八と、山形の問屋間に行なわれた取引きで、特に陸送の場合を見よう。最上屋史料のうち嘉永四年（一八五一）から同六年に亘る「諸国案内帳」に記載されている嘉永五年および同六年度の「新華大坂港入船案内覚」には、長谷川吉郎次・同吉内・市村

境 河 岸 通 過 最 上 紅 花

年 度	月 日	荷 出 人	荷 受 人	紅花荷量
文政12年	6.25	石沢藤右衛門	境屋 治郎吉	駄 4. 1
	7.11	佐平次		4. 一
	" 12	四郎次		2. 一
	9.25	茂 八		1. 一
	9.29	"		11. 一
	11. 3	藤右衛門	口屋庄右衛門	2. 一
	計			24. 1
天保 7年	7.28	石沢 巳之松	和久井伊兵衛	4. 一
	8.10	斎藤 清兵衛	境屋 正三郎	19. 一
	"	玉井 平兵衛	"	18. 2
	"	石沢 巳之松	"	16. 一
	9. 7	佐 沢 弥 蔵	境屋 清次郎	1. 一
	計			58. 2



























(小松原家資料による)

五郎兵衛・佐藤利兵衛の、最上屋宛大阪港入荷分が次表のように示されている。これらは何れも送路は不明であるが、大阪入港であるから、当然江戸まで陸送されたものと見てよい。

そのうち、  両長谷川家分がその大半を占めているが、当時の両長谷川家の集荷は、最上地方よりもむしろ南仙地方に主力が注がれていたため、この大量の出荷の大部分は南仙物で占められていたのである。それにしても、北海道敦賀入港の最上屋関係荷量に比較すれば、僅少なものであった。即ち嘉永六年度の両者入港比を見ると、大阪入港総量一二八九—三二駄に対し、「新華敦賀港入舟」では五六五駄でその比は九五%対五%という大きな隔差となる。これに最上屋以外との取引き分を加えるならば、その差はさらに拡大するであろう。

安政二年（一八五五）八月に、江戸丸合組から御番所に提出した「寛政以来荷高書上」<sup>(15)</sup>によると、寛政年間に江戸から登らせた紅花荷は凡そ六、七拾駄位であったが、「文政度頃より荷高相増、天保度手広中より近來相増、御当地より上方江相登候紅花荷高、凡そケ年ニ紅花千駄位」と書き上げている。幕末期の全国における紅花生産高は二千駄から二千四百駄に達しており、そのうち、最上紅花が千駄から千式百駄で、仙台方面が三百五拾駄前後、江戸近在・関東方面が七百五拾駄前後、関西方面から二百駄位の生産になっていたから、奥羽

紅花荷大阪上げ数量（最上屋取引関係）

出荷月	嘉 永 5 年		嘉 永 6 年	
	数量	出 荷 主	数量	荷 主
1月中	一		六	
7月中	9	 	52	 
8月中	27	 	9	  今 今
9月中	9	 	29	 
10月中	35	 	22	 
11月中	9	 	10	
計	89		128	
内 訳	43	 長谷川吉郎次	73	 長谷川吉郎次
	38	 長谷川 吉内	43	 長谷川 吉内
	8	 市村五郎兵衛	6	 市村五郎兵衛
			6	今 佐藤 利兵衛

(山形大学蔵「最上屋諸国案内帳」による)

関東物だけで一千百駄となり、そのうち南仙物の一部は山形を通過するので、残りの一千駄程は書上げ通り江戸を通ることになる。従って最上紅花が陸送される場合があっても、その一千駄の中に含まれる量は精々数十駄に止まったものと見てよろしかろう。

- (1) 大日本近世史料「諸問屋再興調四」
- (2) 長井政太郎著「大石田町誌」
- (3) (1)に同
- (4) 右同
- (5) 著者蔵史料
- (6) 今佐藤利兵衛家史料
- (7) 県史編さん室蔵写本
- (8) 今佐藤利兵衛家史料
- (9) 山形経済志料所載「山形故実録」
- (10) 長井政太郎氏採訪史料
- (11) 川崎浩良採録史料「関根文書」
- (12) 農務局録事九六号
- (13) 大町念佛講帳
- (14) 山形大学蔵「最上屋文書」
- (15) 大日本近世史料「問屋再興調四」

## 第四節 奥州紅花荷の羽州通過

### 1 伊達藩の紅花移出制度

伊達藩領内に生産される所の、いわゆる「仙台紅花」の栽培起源は不明であるが、正保四年（一六四七）三月に制定された「伊達氏奉行境目留物等定書」<sup>1)</sup>によると、「御留物」として一五品目を定めているが、その年の割付以後に他領移出を認められるものとして、綿・麻・粒菰と紅花を上げている。その後、寛文二年（一六六二）に改正されて、紅花は御留物の中に加えられ、一旦は移出の禁制品に指定されたが、宝永五年（一七〇八）には解除されて、他領出しは公認となった。この制限ないし禁止時代には、他領との境界付近に一九ヶ所の「境目」を設置して移出を監視していたが、羽州との交通路には二口・坂下・湯原・笹谷などに境目を置いたのである。

境目というのは、羽州の場合の「荷之口」とか「御番所」とか「関所」に当たるもので、もともとは、封建制下における領域経済、即ち自給自足の態勢を護るために、物資の移動に制限を加える目的で設置されたものであったが、生産が伸びて、自給充足量を越すことになる、特産物は特に国産と称して移出を奨励し、こういう役所は、出荷税徴収のための通切手改所の性格が強くなって来た。伊達藩の紅花生産は、宝永頃から次第に発展して来たが、宝暦頃からはますます増産期を迎え、紅花商人の活動も活発化する。大河原の高橋家、村田の山田家、東山松川村の千葉家などは、仲買商人としての代表的なものであった。かくして、領内特産品の発展が著しくなって来た天明期になると、



藩では同五年（一七八五）に改めて「他領出」商品として、紅花をはじめ生糸・真綿など二八品目を指定し、その流通に際しては、別に指定した「御国産問屋」商人を通すという、藩の専売制を布いた。寛政期以後になるとこの専売仕法が改正され、仙台城下の有力商人が紅花・生糸など重要物産の一手問屋となり、他領出しによって利潤を独占し、藩では「国産方」を通じて、運上や商人判或は仲役などと称する税を徴収することになったのである。安政四年（一八五七）以降になると、藩の蔵元に指定された仙台の中井新三郎が国産物買入れを独占し、商業上の実権を握ることになった。

伊達藩の国産物移出制度は、概要以上の通りで、羽州最上地方の幕藩領内と異なっていて、その流通機構は早くから整備され、領主的経済政策に統一されていた。紅花の売買についてもまたこの制度に従ったことは言うまでもない。紅花商人たちは、藩の指定商人を通じて国産方に荷役を上納し、商人判という通切手の交付を受けることによって、何れの境目を経て移出しようと、それは全く自由であった。

## 2 仙台紅花荷の羽州通過

伊達藩でいわゆる「奥」と称する諸郡と、「南」と称する諸郡に紅花の産地が集中しているが、この紅花を江戸や上方に輸送するには、領南の境目たる越河を通って陸送するのが常道であるが、上方の紅花問屋と取引きされる紅花荷の一部は羽州に送られ、最上紅花と共に大石田河岸から船積みされるという、一見、極めて変則的な送路をとったことは注目される。先ずその実例を上げてみよう。次の例は笹谷から山形・秋元領新山を通過したもので、笹谷と新山の問屋では、それぞれの手続きを経て、酒田までの通荷を許可しているのである。<sup>2)</sup>

御役荷物手形

大坂商人七郎右衛門、紅花荷物四梱附式駄片馬、當領ニ而買調、本所江為差登候ニ付、駄送ヲ以坂田<sup>(新)</sup>迄相通候條、其領分無滞相通候様ニ仕度、如斯ニ御座候、以上

天明三年  
卯七月廿二日

笹谷町役問屋

鈴木 治三郎

新山問屋

武田 忠藏 殿

覺

一、紅花式駄片馬、但四梱附正味三拾六貫目入、端ハ式個ニ而拾八貫目、荷主大坂之七郎右衛門、仙台御領ニ而買調、本所江為相登申候、當所御関所入手形相願申ニ付、前々之通相改相違無御座候ニ付差遣申候、尤笹谷役問屋ハ入手形參候ニ付相添紙可申候、以上

天明三年卯七月廿二日

新山宿問屋

武田 忠藏 印

山形

御役所

右之通相違無御座候ニ付奥印形遣申候 以上

同所御関所

飯野 辰五郎

同

飯野 曾右衛門

以上のような整った通り手形こそ残っていないが、宝沢村の荷問屋会田六郎右衛門が、京都の紅花問屋西川久左衛門及び同源助に宛てた「紅花印附根牒」<sup>3)</sup>によると、明和元年（一七六四）の委託駄数は都合四三駄であるが、その中には一駄の仙台紅花が含まれてあった。また、宝曆十一年（一七六一）に山形屋小西八郎右衛門から会田六郎右衛門に宛てた「仕切」や、翌十二年に松任屋徳兵衛から同人に宛てた「仕切」等を見ると、その何れにも仙台紅花荷が加わっている。これら若干の例から推測するに、宝曆・明和頃から、伊達藩領内で買い調べられた紅花で、笹谷から新山を通過した荷量は相当数に達していたものと見られる。もっとも、会田六郎右衛門の場合は、会田自身が同領で集荷したものである。

しからば、羽州を通った仙台紅花は、年間どの程度に達したものであろうか、これを明らかにする史料は乏しい。幕末に近い文久元年（一八六一）の「紅花史料」<sup>4)</sup>に、羽州を通過したものと思われる荷量が見られる。それによると、南仙物と奥仙物を合して「出高双方にて凡五拾駄位」とある。幕末頃の仙台紅花の生産量は大体三〇〇駄から三五〇駄と推定されているから、そのうちの五〇駄位が最上商人によって集荷されたか、或は同地で他国の商人に集荷されたものの一部が、こういう送路をとったものであろう。

さて、この変則的方法が何故に行なわれたかを考えると、第一には荷痛みの問題があろう。後年、江戸・大阪間の海上輸送法が整備されても、江戸までの陸送には多くの宿駅を継立てるため、途中のわずらわしさがあったのみならず、積み替えごとに荷痛みが甚しかった。従って、特に急ぎ荷でない場合には、陸送距離の短い方を選ぶことは当然

であろう。第二に考えられることは運賃の低廉ということである。新山駅の武田問屋で天明三年（一七八三）に記録した「往来御役荷物並入手形留控帳」記載の史料によって、奥州大河原を中心とする江戸廻りと山形廻りの場合を比較すると、その宰領賃が、前者は四両を要するのに対し、後者は僅かに三歩と八〇文、銀一〇匁に過ぎなかったから、山形廻りの方が遙かに低廉であった。この両者の差額は、当然、上方における取引き値段に影響するので、問屋側としては、後者の方法をとることが多かった。但し、輸送の便宜からすれば、大河原・村田など、主として南仙地方からの出荷にそういう送法の例が多く見られた。

#### 紅花海陸宰領賃

陸 京都

一、江戸廻寄駄に付

金四両

陸 但大河原より山形迄拾四里

一、仙台南より大石田迄

金貳歩ト八拾文

但川通拾九里

一、大石田より酒田迄

銀拾匁

海

一、酒田より大津迄

金壹歩

ノ

南仙地方から大石田迄の陸送コースは、笹谷峠を経て山形・大石田と、規定の宿場を継立てるのであるが、この区

間には宝沢川をはじめ、馬見ヶ崎川・立谷川・乱川など、輸送に障害を来たし易い川筋があった。こういう所では、ややもすると馬士・人足たちが定賃錢の外に、酒手などを強要する慣習があつて、荷主たちの雑費が嵩む恐れがあつた。この慣習については、幕藩庁でも厳しく取締つてゐるが中々止まなかつた。特に宝沢川の場合の如く、監視の不充分な地点におけるこの不正慣習が強く、仙台物の輸送に迷惑を及ぼす場合が多かつたので、文政十一年（一八一八）には関根・新山・山形などの荷問屋が協議して、「紅花荷川越錢強要取締願書」をその筋に提出して、この悪習の徹底的取締り方を要望し、仙台荷陸送の安全を囑つた。

### 3 南部・奥仙紅花の大石田河岸出し

京都市場における紅花相場を記帳した「紅花売値段書上帳」<sup>(c)</sup>を見ると、南部森岡物としての相場が見えて来るのは文化の末年からであるから、それ以前も數量こそ多くはないが、奥仙地方の影響を受けて生産されていたものである。山形の村居清七・長谷川吉郎次・佐藤利兵衛などは、早くから奥仙から南部地方にかけて商業資本を投下して、生産地の有力商人と結合し、紅花の集荷に当たつてゐる。これらの荷物は、陸送して江戸通過の方法をとつてゐるが、中には羽州廻りにする場合も少なくなかつた。佐藤利兵衛家の史料に次のような送り手板が見られる。

送り手板之事

一紅花式拾八箇也

(銘柄數量省略)

メ本馬七駄分

外ニ荷負表拾四枚添

右之通、羽州山形佐藤利兵衛荷物、宰領金助持ニ而差送り候條、其御地無事着之砌、貫目封印濡摺等能々御改、御請取可被成下候、上方表為登方之儀、荷主方ノ差図可有之候間、可然御取計可被成下候、仍而送状如件

嘉永式年酉七月四日

奥州盛岡黒沢尻

馭問屋衆中

八百屋 源 七

羽州大石田

二藤部兵右衛門殿

覺

(銘柄別數量省略)

ノ三拾式丸

昏數六百八拾袋

右之通、宰領源左衛門為持差送り申候條、無事着之砌、諸事御改御受取、早速御積為登被成下度奉願上候、且荷札并封印等之儀者、山形佐藤利兵衛殿方ノ可申上候間、宜敷御取斗可被成下候、將亦、運賃諸入用添金子共ニ今御印ノ御添可申上候、此段御承知可被成下候 以上

嘉永六年

奥州盛岡黒沢尻

丑八月吉日

八百屋 源 助

羽州大石田

二藤部兵右衛門殿

本合海	早坂	惣左衛門殿
清川	齋藤	半九郎殿
庄内酒田	御問屋	衆中

以上の資料によって見れば、黒沢尻から山形までは、集荷問屋八百屋源助方の手代宰領が付いて駄々を駄送して来たが、山形から先の運送については、荷主たる佐藤利兵衛家が別に運賃その他の諸雑用を添金として支払うことになっていた。この送状で注目すべきは、大石田から酒田まで直送するのではなくして、途中、本合海と清川の船問屋の手を経ていることである。こういう手板書式の例は珍らしい。

京都の村山屋七兵衛は、手先きに村山屋久兵衛なるものを奥州南部に遣わし、一ノ関から黒沢尻にかけての地域、紅花生産地からすれば薄衣・山ノ目・金沢・中新田・花巻・岩谷堂・一ノ関・黒沢尻など、さらに奥仙地方の金成方面から、大量の紅花を集荷している。大石田の富樫久兵衛家の文化五年の史料によると、集荷量のうち四二丸（一〇駄片馬）は「陸荷送手板」をもって、福島飛脚問屋たる京屋弥兵衛の手を経て、江戸大川端町の船問屋・村沢善三郎に送り、ここから船便にして大阪北浜の荷問屋・肥前屋武兵衛に揚げ、京都の村山屋七兵衛に送っている。

しかし、これで全部発送済みでなく、残りの凡そ九駄に近い紅花荷については、その荷送り控として「一金巻分六拾文、金成もみや迄駄ちん」と記録に見え、さらに諸経費を加えた一駄の値段を「凡大石田着五拾三両三歩くらい」と記しているのが、集荷分の大凡半数を、奥州の宮駅から陸路笹谷峠を越し、山形を経て大石田河岸に出荷、ここで船問屋富樫家の手を通じて船積みされたことが知られる。このような南部・奥仙物の変則的送法の原因も、前項に述べたような理由によると理解してよいであろう。

- (1) 宮城県史登載史料
- (2) 川崎浩良採録史料、新山・武田家文書
- (3) 著者蔵史料
- (4) 山形経済志料第六集 長谷川吉内家文書
- (5) 川崎浩良採録史料 (2) 同
- (6) 京都府立総合資料館蔵「最上屋文書」