

明治政府の蚕 維新後、新政府は、主として財政収入を得る目的で、生糸と蚕種の輸出規制をおこなった。明治元年（一八六八）五月から、輸向生糸・蚕種は、江戸の改所の改印を受けないと、横浜関門を通れないこととなった（この件は、『横浜市史』第三巻上による）。改印は、印税徴収済証明であると同時に検査済証明であり、改印の実務は、江戸糸問屋が担当した。十一月からは、生糸・蚕種取引の鑑札制度が実施された。鑑札を得た生産者または商人が、生糸・蚕種を江戸（東京）の改所に送り、印税を会計局（東京収税局）に納入し、改印を受けてから横浜に送るという手続が実施されたわけである。

印税は、品質検査の手数料である限りは問題ないが、財政収入を目的とする課税であるとすると、輸出品に対する二重課税となるから、条約違反の疑いが生じる。明治二年（一八六九）九月に、民部省は品質検査体制を強化する意図から、東京以外に、大阪と各開港場付近にも改所を設ける旨を布告し、改印の際の税則も明文化した。ところが、これにたいして、外務省が、条約違反のおそれがあるとして強く反対したので、民部省は、布告を取り消した。横浜などに改所を新設し、荷主・売込商の負担を軽くする案は実現されなかったのである。東京改所の改印が、いつまで続けられたか確認できないが、あるいは、このころに、条約との関係から廃止されたのかもしれない。

財政収入の観点とは別に、粗製濫造を防止する必要から、明治政府は、蚕糸蚕種規制をおこなった。明治三年（一八七〇）の「蚕種製造規則」の公布にはじまる蚕種規制と、明治六年（一八七三）の「生糸製造取締規則」による生糸規制がそれぞれである（この件、『横浜市史』第三巻下、『商工政策史』第五巻貿易（上）による）。

「蚕種製造規則」は、明治四年、五年、六年、七年と毎年のように改訂され、そのたびに規制内容が緩和されたが、制度の趣旨は、蚕種の品質検査と供給量調節にあった。蚕種紙の原紙の供給調節と、種付の終わった蚕種紙への検査証明または免許

印紙貼布とによって、粗製濫造を防止し、さらに国内の蚕種需給をバランスさせるとともに、蚕種輸出货量を規制することがはかられた。この蚕種輸出規制に対する外国側の反発が、たび重なる規則改訂をもたらしたのである。

「生糸製造取締規則」は、同時に決定された「生糸改会社規則」とともに、次のような規制体制を定めていた。(一)大蔵省が、生糸に結用する印紙を地方官に渡す、(二)地方官は、各地につくられる生糸改会社に印紙を売り渡す、(三)生糸改会社は、印紙を生糸製造人に売り渡す、(四)製造人は、生糸等の製品に印紙を結びつけ、住所氏名を明示して封印する、印紙のない製品の売買は禁止し、違反者には料金を課す、(五)地方の生糸改会社は、生糸を検査して改済の押印をする、そして、輸出向生糸を開港場に設けられる生糸改会社または、それに加入する売込問屋に送る、(六)開港場の生糸改会社は、輸出向生糸を検査し、粗製濫造品があれば、押印した地方生糸改会社から罰金をとる(地方生糸改会社は、その製造人から罰金をとる)、(七)地方生糸改会社と開港場生糸改会社は、たがいに会社加入者以外とは取引をせず、それに違反した場合には罰金を払う。

この体制のうちで、(四)までは、政府による強制的規制であるが、(五)以下は、生糸荷主・生糸商人ら同業者仲間の申合せ規制というかたちをとっている。(五)以下の規制は、品質検査を目的としてはいるが、運用いかんによっては、流通独占が形成される可能性を含んでいたし、その背後では、政府が、一種の行政指導のかたちで介在していたのであるから、この新しい生糸規制は、外国側の強い反発を引き起こさざるをえなかった。

横浜生糸改会社

一八七三(明治六)年五月に、開港場の生糸改会社として、横浜の生糸売込商三三名が、横浜生糸改会社を設け、衛門(郡内屋)、金子平兵衛(小松屋)の六人を社長、吉田幸兵衛(吉村屋)、鈴木得兵衛(鈴木屋)、手塚清五郎(芝屋)、田中平八(糸屋)の四人を副社長として、横浜生糸改会社は、六月から業務を開始した。

業務は、各地の生糸改会社から送られてくる生糸を、〇・五割の手数料をとって検査することであったが、横浜売込商全員が加入していたから、生糸改会社の実態は、売込商の同業組合で、改会社手数料〇・五割のほかに、従来の売込商口銭など一割を、荷主から徴収した。また、外商への売込みに際して、売込商の立場を強化するような共同行為、たとえば、看貫料の是正などにも着手したらしい。

新しい生糸規制が、取引慣行の是正にまで発展したのたいてして、外国側は反発した。十月の横浜外国人商業会議所の決議をもとに、十一月に六国公使が外務卿寺島宗則を訪れて、生糸改会社は貿易の自由を妨げており、条約違反であると抗議を申し入れた。寺島外務卿は、生糸改会社が、輸出生糸取引を独占することはないと回答し、その趣旨を明らかにする布告を発する約束をした。また神奈川県当局が、鉄道寮と協議して、横浜駅着の生糸・蚕種等については、生糸改会社の添輸を持参しない荷受主には渡さないという手続規定をもうけている点を、外国側が指摘したのたいてして、外務卿は、その手続が誤っていることを認めた。

新規制制度は、大蔵省が中心に立案・実施したもので、外務省はそれに冷淡であった。神奈川県権令大江卓は「生糸改会社規則」の策定者である租税頭陸奥宗光の腹心であったから、横浜生糸改会社に力を貸して、鉄道荷物引渡しの際に改会社の添え状を必要とする手続を創設したのであった。外国側の抗議をそのまま受け入れた外務省と、新制度に固執する大蔵省との間で折衝がおこなわれたが、結局、大蔵省も国際的圧力に屈して、十二月に生糸改会社の独占を否定する布達を府県に発した。大蔵省は、生糸改会社が強制加入制ではなく、非加入者の輸出生糸取扱いも自由である旨を布達したが、なお、生糸改会社を通しての流通規制には積極的であった。十二月の布達の直後には、租税権頭松方正義が、地方長官あてに通達を送って、新制度発足以来、生糸品質が向上したことを指摘するとともに、横浜生糸改会社が、看貫料など悪習慣の是正につとめて商権の

回復もすめられているから、今後ますます生糸検査に力を入れるよう、生糸改会社に諭達するよう依頼している。大蔵省は、生糸の粗製濫造防止という主目標のほかに、商権回復をもねらいとして、新制度の維持をはかったのである。

地方の生糸改会社では、大蔵省の意向を受けて、入退社の自由を認めるように規定を改めるとともに、新たに、開港場の外では、外国人とその使用人に対して産地直売をしないこと、開港場の外商に直売する場合にも、看貫料は支払わないことなど、商権回復につながる会社規定を設ける動きを示した。一八七四(明治七)年四月には、横浜生糸改会社と地方生糸改会社が協議のうえで「申合規則」を作成し、改手数料を〇・三割に減額すること、開港場外で外国人の使用人と取引した者からは、取引金額の五割の科怠金を取り立てること、看貫料は出さないこと、看貫の際の金巾袋の目方は実量とすること、紙元結は一〇〇斤について二・五斤とすることなどを決めた。看貫料・金巾風袋量・紙元結量などの項は、外商との取引慣習の悪習是正を目指したものである。

横浜生糸改会社を頂点とする生糸規制は、制度としては、一八七七(明治十)年四月の「生糸製造取締規則」廃止まで続いた。この制度は、生糸検査の面では所期の機能を果たしたが、商権回復という面では、どれほどの役割を果たしたか疑問である。「申合規則」では正が目指された悪習慣は、その後も残ったから、この点では、横浜生糸改会社は無力であった。ただし、外商の産地直買を防ぐという面では、横浜売込商と地方荷主の結びつきが、この制度によって強化されたことを考えると、効果があったとみてよいかもしれない。

蚕種恐慌と

蚕種紙買入所

横浜生糸改会社の本来の活動ではないが、そこに結集した横浜商人の共同行為として注目すべきものに、一八七四(明治七)年の蚕種紙買入所設置がある(この件は、『横浜市史』第三巻上、『商工政策史』第五巻貿易(B)による)。蚕種の粗製濫造防止策として明治三年(一八七〇)以来続けられてきた「蚕種製造規則」による規制は、イタリヤをは

じめとする外国側の強い圧力によって、次第に緩和され、一八七四年六月には、輸出規制面では廃止された状態になった。それとともに、それまで規制されていた国内用蚕種の輸出入への転換がはじまり、横浜には、低品質のものも含めて、多量の蚕種が殺到した。

一八七四年九月五日から十月五日までの一か月間に、横浜には、一五一万枚の蚕種紙が流入したが、これは、前年一年間の蚕種輸出一四〇万枚をはるかに上まわる供給量であった。このため、蚕種価格は暴落し、蚕種恐慌ともいふべき状況が発生した。

政府は、蚕種輸出規制の廃止によって、このような事態が発生するであろうことを予想し、政府が蚕種の買上げをおこなって、次年の国内用の蚕種を確保し、同時に価格暴落を防止する案を七四年五月ころから検討していた。しかし、政府が直接介入することは、対外関係からして不相当と判断されたので、「蚕種製造規則」の実施のために設けられていた民間の蚕種大総代の自主的活動のかたちで、次年用蚕種の貯蓄、つまり輸出数量の制限をおこなわせようとした。だが、民間自主規制には限界があり、横浜に蚕種は大量に流入したのである。

懸念された事態の発生をみて、政府は、前年大蔵省を辞任して第一国立銀行の総監役になっていた渋沢栄一に対策を相談し、渋沢の構想に従って、蚕種買入を実施することとした。渋沢は、渋沢喜作ら横浜商人・蚕種荷主らと協議し、横浜商人を中心とする蚕種紙買入所を設け、政府（内務省勸業寮）から提供された資金を第一国立銀行が供給するかたちで運用して、蚕種買入を実施する計画をたてた。そして、十月七日に、原善三郎・小野善三郎ら六名の発起人の名で蚕種貿易挽回方法が勸業頭河瀬秀治に提出され、十月八日付で蚕種紙買入所開設が発表され、翌九日から買入れが開始された。

蚕種紙買入所は、十月九日から十一月二十日までの四二日間、四四万八四一三枚の蚕種紙を購入し、そのうちの最上品五

二四九枚を残して、あとはすべて公開焼却してしまった。一八七四年の横浜入荷高約一七六万枚のうち四四万枚以上の蚕種を焼却したのであるから、需給バランスはかなり回復し、買入れ直前の時期には一枚五銭でも買手がつかなかった蚕種紙が、買入焼却後は一枚三〇銭から五〇―六〇銭で取引された。蚕種紙買入所は、一枚平均一八銭九厘で買入れたから、必要資金は約八万五〇〇〇円であり、これは、勸業寮が秘密裡に支出したのである。焼却しなかった最上品は、五〇〇枚が試験のために外商に売却されたほかは、次年の原蚕種として保存されたようである。

政府・渋沢・横浜商人の連繋プレイによって、一八七四年の蚕種恐慌は、どうにか鎮圧され、暴利を期待した外商の思惑ははずれた。とはいえ、蚕種輸出平均価格は、前年価格の約四分の一程度までにしか回復せず、以後、蚕種は横浜重要輸出品の座を降りた。蚕種紙買入所の活躍は、横浜における蚕種輸出の掉尾ちようびを飾る出来事となったのである。

なお、一八七五（明治八）年二月には、「蚕種製造組合条例」「蚕種製造組合会議局規則」が設けられ、蚕種製造者の自主規制のかたちで、蚕種生産量の調節、輸出数量の調整がおこなわれることになった。しかし、蚕種輸出の退潮は続き、一八七六年には、渋沢栄一の構想による蚕種抵当貸付所が、蚕種価格維持のために活躍して、かなりの効果をあげたが、大勢を変えることはできなかったのである。

第二節 明治初年の内陸輸送

一 宿駅制度の廃止と各駅陸運会社の設立

宿駅制度の改廃 戊辰戦争を通じて、維新政府が幕府から引き継いだ輸送制度は、公用定賃銭と宿・助郷賦役を軸とした人馬つば継立制度であった。いうまでもなくこの制度は、もともと江戸幕府の軍事・行政上の必要にもとづいて整備され

た、封建的な輸送制度であった。江戸を起点とする放射線状の五街道と、これに連結する主要街道および沿道の宿駅は、幕府および諸藩によって整備・管理され、問屋・年寄以下の宿役人によって輸送業務の運営がおこなわれた。諸道の宿駅には、一定数の常備人馬（東海道は一〇〇人・一〇〇匹、中山道は五〇人・五〇匹など）と付属助郷が配置され、武家の通行に対しては各級の人馬遣高つかいたかに応じて、時価の半額前後の定賃銭で輸送サービスが供与された。もちろん、これらの街道や休泊施設は、武家の通行に支障のない限り、庶民や商人にも開放され、人馬・駕籠かじなどの輸送サービスも時価で提供された。そして、こうした生活道路ないし商業道路的な機能は、二世紀以上の泰平によって次第に増強された。しかし、こうした機能は宿駅制度にとつて、いわば付随的なものであり、本来の軍事・行政施設としての性格や機能が、幕藩制下において副次的なものになることはなかったのであった。

宿駅制度が持ちあわせたこのような軍事・行政的な機能は、戊辰戦争によってクローズ・アップされた。宿役人による人馬



小田原の宿（明治4年）

徳川黎明会蔵

の割当てと動員は、機動性を必要とする大量の軍事輸送に、きわめて適格的であった。事実、新政府は、内戦の開始とともに直ちに街道と宿駅の掌握に着手し、既存の制度を最大限に利用して軍事輸送を進めたのであった。⁽¹⁾

しかし、このような宿駅制度の利用は、内戦時にとどまらなかった。集権制形成期に固有な重要産業の専掌政策が、継立制度とこれに対する政府の管掌を引き続き存続させたからであった。事実、政府はすでに勝利の見通しが明らかになった明治元年（一八六八）六月、旧来の宿駅制度を補強するための大規模な改革に着手し、従来宿駅近隣の村々に課してきた助郷賦役を、国内一円に拡大した。もっとも、当時の布告は、その理由を負担の公平化に帰したが（明治元年三月四日達、同三月二十九日弁事達、同六月八日駅通司布告）、引き続き増大しつつあった公用輸送需要のもとで、それが負担の公平な増加に帰結することは疑う余地がなかった。事実、軍事・行政上の通行は、北越・東北戦争や東幸などによって相変わらず盛んであったし、人馬遺高の制限も従来と大差なかった。また、すでに旧幕時代に施行された公用定賃銭（正徳元年制定の元賃銭の七・五倍、すなわち基準賃銭人足一人一里につき一五〇文、馬はその二倍）も、向こう一年間据置きとされたのであった。

このような事情は、あらたに労役を課せられた村々に、布告に対する強い抵抗

を呼び起こした。領主の添書をふくむ各種の嘆願や怠業、「奸曲」^{かんきよく}などの行為が相次ぎ、人馬の調達は次第に困難になった。公用定貨銭は内戦時の物価騰貴のため、すでに時価の半額にも及ばなかったし、不時の継立賦役も、日常の農作業に対して、きわめて攪乱^{かくらん}的な作用を及ぼしたからであった。もちろん、抵抗に直面した政府は、繰り返し布告を發して怠慢を叱責し、あるいは宥和^{ゆうわ}にとめた（明治元年九月十二日駅通司布告、二年四月二十七日民部官布告、三年二月「日欠」民部省達など）。しかし結局、時価の半額以下で大量の輸送労働を調達することは、不可能であった。そして、三年初頭にいたってもなお「不動之村方不少」（明治三年二月「日欠」民部省達）という状態を脱することができなかったのである。

このような事情は、旧制度の維持をきわめて悲觀的にする一方、相次ぐ定貨銭の値上げや宿駅助成金の支出、監督官員の派遣などによって、新政府の管理負担を耐えがたいものにした。そして、新橋―横浜間鉄道の建設が進むなかで、ついに旧制度の維持を政府に断念させ、明治五年一月十日には東海道の、同年八月末には全国諸道の伝馬所・助郷が廃止されることになったのである（明治五年正月十日大蔵省達、五年七月二十日太政官布告）。

各駅陸運會

しかし、伝馬所・助郷の廃止は、継立所と継立業務の存廃を自由に任せるものではなかった。旧来の官府的な

社の設立

宿駅制度は、もはや政府にとって管理上耐えがたいものだったとはいえ、全国的な継立網の維持は、軍事・行政上依然として欠くことのできないものであった。鉄道は、まだようやく新橋―横浜間で運行しはじめたばかりであり、内陸部の輸送は、一部の河川・湖沼を除けば、相変わらず諸道や往還の人馬継立に依存しなければならなかった。したがって、伝馬所・助郷の廃止に踏み切るについては、これに替わる継立組織をあらかじめ用意しなければならなかったのである。陸運會社と呼ばれた継立組織が、それであった。

伝馬所廃止に先立って用意された陸運會社は、官製の規則にもとづいて諸道の宿駅や往還の継場に半強制的に設立された、

特殊な継立組織であった。設立に当たって下達された政府の指令（明治四年七月二十七日史官達）によれば、予定された新しい継立組織は当局によって人馬請負人と呼ばれ、旧来の政府専掌業務の請負人とみなされていた。いいかえれば、政府は、手製の「陸運会社規則案」⁽²⁾を条件として旧来の専掌業務を各駅に請け負わせ、これによって管理負担からの解放と、継立網の維持をはかったものと考えられるのである。他方、「陸運会社規則案」はその代償として、宿駅と近傍の輸送独占を各駅陸運会社に付与したのであった。⁽³⁾

このような陸運会社は、宿駅制度の廃止に先立って諸道各駅や往還の継場に設立され、伝馬所・助郷廃止とともに相次いで業務を開始した。しかし、その営業は、一般にきわめて不評であった。いうまでもなく、地域的な輸送独占と引換えに従来の助成措置を打ち切られ、かつ半強制的に設立された陸運会社にとって、存立の道はその輸送独占を最大限に行使するよりほかなかった。事実各駅陸運会社の営業は、発足以来きわめて強権的な色彩が強く、継通しの妨害や勿^{はなせ}銭の強要、社外の人馬の徴発など「兎角伝馬所ノ旧弊ヲ存シ……却テ運搬自由ノ意ヲ妨」げる結果をもたらした（明治六年四月二十四日大蔵省伺、『法規分類大全』「運輸門駅通」三七二ページ）。もっとも、伝馬所の旧慣になじまず、継立荷物に恵まれた往還の陸運会社のなかには例外もあったが、廃藩以来公用貨客の激減した街道の場合は、このような傾向が一般的であった。

しかし、こうした陸運会社の欠陥は、もともと設立の経緯に照らせば、大部分政府の政策上の欠陥に帰さなければならぬものであった。事実、所管の大蔵省は、明治六年十二月十八日付の太政官への伺（前掲書三七二―三七三ページ）のなかで、「抑此会社ノ弊害タル、伝馬所廃止ノ際官ヨリ之ヲ誘導シ、或ハ強ヒテ之レヲ結ハシメ候ニ原因致シ、名ハ私会ト雖トモ其実官立ノモノニ均シキヨリ相生候ニ付」と政策上の欠陥を認め、抜本的な改革のために陸運会社を解散し、旧定飛脚問屋によって設立された陸運元会社に、全国的な継立網の再編を命ずるよう建議している。この建議はほどなく太政官によって裁可され、翌一

八七四（明治七）年春、元会社に対して継立網再編の作業が指示された（前掲書三六三―三七〇ページ）。そして、その完了をまわって一八七五年四月には、五月末限り陸運会社の一斉解散を命じた、内務省布達甲第七号（前掲書三五六ページ）が発せられることになったのである。なお、陸運元会社は、各駅陸運会社の解散に先立って、一八七五年二月、社名を内国通運会社と改称した（明治九年十二月「改正内国通運会社定款」）。

陸運会社の一斉解散によって、継立業務の許認可権は府県に委譲され、その判断によって、かなり自由な開業が可能になった（明治八年四月三十日内務省布達甲第七号）。しかし、他方では内国通運会社への特別助成も、継立業と運送請負業の両面にわたって続けられた。⁽⁴⁾自由化と特別助成というこのような二元的な政策は、各駅陸運会社の輸送独占に対する反省と、全国的な継立網の維持というふたつの要因にもとづくものであった。そして、このような政策は、継立業の免許をめぐるしばしば現地の府県で、通運会社と系統外の免許申請者との間に紛議を呼び起こした。しかし、府県の判断で認可される継立業者は年と共に増加し、一般免許制への移行がなしくずしに進んだ。また、明治六年六月の布告第二三〇号（前掲書三四九ページ）にもとづく運送請負業者の制限と陸運元会社（内国通運会社）の特別助成も、鉄道線路の延長や輸送需要の増大にそぐわないものとなり、明治十二年五月布告第一六号（前掲書三七三ページ）によって撤廃された。もっとも、内国通運会社に対する事実上の助成は、官営郵便関連業務の委託などを通じて一八九〇年ころまで続いた。しかし、法制上の助成策は、各駅陸運会社の解散から一八八〇年ころにかけて、相次いで撤廃されることになったのである。

注

(1) 東海道駿府以東の「宿駅警備・兵食取計・人馬継立」は、明治元年（慶応四年）二月十八日、左記の代官・旗本・大名に命じられた。

府中ヨリ蒲原迄 駿府中代官 田上寛蔵

久能交代旗本 榊原越中守

蒲原ヨリ三島迄 駿 沼津 水野出羽守

三島ヨリ藤沢迄 相小田原 大久保加賀守

同 山中 大久保長門守

藤沢ヨリ神奈川迄 武 金沢 米倉丹後守

神奈川ヨリ品川迄 豆 葦山 江川太郎左衛門

(『復古記』第九冊二二六ページ)

- (2) 「陸運会社規則案」は明治四年五月、所管の民部省駅通司によって作製され、「社中申合」「沿道駅々申合」「旅人心得書」から成っていたが、このうち「旅人心得書」は同年十月駅通寮によって改正され、「旅人エ為案内会社エ張出シ候規則書」として一般に公示された。なお駅通司は明治四年七月二十七日、民部省廃止によって大蔵省に移管され、同年八月十日駅通寮に昇格した。

- (3) 「陸運会社規則案」の「沿道駅々申合」には、「会社之法則整肅セハ、社外ノ人馬相對稼ヲ禁止スヘシ」と明記されていた(『駅通明鑑』第六卷十篇六八ページ)。

- (4) 陸運元会社(一八七五年二月、内国通運会社と改称)は、一八七三(明治六)年六月の布告第二三〇号によって、河川・湖沼をふくむ内陸運送請負業の事実上の独占権を付与されたほか、一八七四年五月の大政官の認可によって、継立業(運送請負業者や旅客に対する人馬幹旋業)の営業権も付与された。しかし、これにともなって、全国的な継立網の整備と保全の義務も負わされた。この義務は、一八七九年五月の布告第一六号によって、運送請負業の特権とともに廃止された。

二 神奈川・足柄県下の陸運会社

宿駅制廃止
時の県域

明治四年（一八七二）七月の廢藩置県によって、現県域内の藩領は小田原県・荻野山中県および六浦県となり、明治元年以来の神奈川県（横浜を中心としたほぼ方一〇里の区域）、つらぎ 韮山県（津久井地方を中心とした旧韮山代官所支配地）とあわせて、ほぼ五つの県域に分かれることになった。しかし、ほどなく同年十一月の府県統廃合によって小田原県・荻野山中県・韮山県は、伊豆国をふくめて足柄県に統合され、また神奈川県には六浦県管下の武蔵国久良岐郡のほか、多摩郡・都筑郡・橋樹郡および相模国三浦郡・鎌倉郡・高座郡が編入された。その結果、現県域内の各地域は、一八七六年四月の府県大廃合まで、ほぼ相模川をはさんで、神奈川・足柄両県に分属することになったのである。

一八七六年四月十八日の府県大廃合によって、足柄県は管下の伊豆国を静岡県に、残りを神奈川県に移管して消滅した。その結果、後者の県域は、現在の県域に多摩郡を加えたものとなり、一八九三年四月一日に多摩郡を東京府に移管するまで、この県域を維持することになったのである。

宿駅制度の廃止と各駅陸運会社の設立が進んだ明治五年（一八七二）は、現県域が神奈川・足柄両県に分属した時期であった。そのため、各種の布達や願書は、いずれも両県を経て送達された。

維新期の駅通資料を集めた『駅通明鑑』には、当時現県域内に設立された陸運会社の関係資料が一部収録されている。また、沿道の旧関係者の手もとにも、同様の資料が残されている。そのおもなものは、さきに刊行された『資料編』18近代・現代(8)に収録されているが、いまこれを列記すれば左のとおりである。

- 明治五年四月 神奈川県より横浜陸運会社之儀に付伺
- 明治五年四月 与瀬駅陸運会社関係資料
- 明治五年四月 吉野駅人馬賃錢御請負書
- 明治五年四月 関野宿人馬賃錢御請負書
- 明治五年五月 小原駅陸運会社人馬賃錢請負願
- 明治五年五月 足柄上郡陸運会社開業之儀に付伺
- 明治五年六月 足柄上郡関本村陸運会社関係資料
- 明治五年八月 足柄上郡より脇往還陸運会社之儀に付伺
- 明治五年九月 足柄上郡神山村陸運会社議定書
- 明治五年九月 愛甲郡三田村陸運会社之儀に付伺
- 明治五年十月 津久井郡荒川駅陸運会社関係資料
- 明治五年十月 足柄上郡より陸運会社開業届出
- 明治六年一月 箱根駅陸運会社関係資料

以上の残存資料のなかには、一八七三（明治六）年一月の箱根駅陸運会社のほか、東海道各駅の関係資料がふくまれている。それらが『駅通明鑑』に収録されなかった理由は、つまびらかでないが、これまでの現地調査においても、残念ながらほとんど発見することができなかった。よって、ここでは上記の資料によって、甲州街道と脇往還および横浜の模様を概観してみたいとおもう。

甲州街道の 宿駅制度が廃止されたころ、足柄県管内には関野・吉野・与瀬・小原の甲州街道四宿駅が、また神奈川県管内には同じく小仏・駒木野・八王子・日野・府中・布田・高井戸の各宿駅が存在した。ところで政府は、さきに

ふれたように、東海道各駅伝馬所・助郷廃止（明治五年一月十日）に続いて、諸道各駅伝馬所・助郷廃止の方針を固め、その前提となる各駅陸運会社の設立を強く推進した。その結果、同年四月―五月には前記両県管下の甲州街道各駅からも、相次いで設立願書が提出されることになったのである。

これらの願書はいずれも、所管の県庁を経て大蔵省駅遞寮へ進達された。前記『駅通明鑑』によれば、このうち足柄県関係の願書は五月十七日付、神奈川県関係のそれは七月十三日付で大蔵省へ進達されている。願書はすべて、駅遞寮から示された雛型にもとづいて、同一形式（隣駅までの里程と賃銭・営業規則・出願人氏名）をとっていた。いま『駅通明鑑』所収資料によって、関野宿の例を紹介すれば次のとおりである。

陸運会社人馬賃銭御請負書

足柄県管轄甲州道中関野宿

東之方吉野駅へ里程二十六丁 但御定元賃銭人足老人ニ付拾九文

一、人足老人賃銭式百四拾八文 一、宿駕籠老挺同八百六拾八文 一、垂駕籠老挺同八百六拾八文

一、引戸駕籠老挺同九百九拾式文 一、長棒駕籠老挺同老貫式百四拾文 一、馬老匹同六百元

西之方上野原駅エ里程三十四丁 但御定元賃銭人足老人ニ付廿五文

一、人足老人賃銭三百三拾七文 一、宿駕籠老挺同八百四拾式文 一、垂駕籠老挺同老貫百七拾九文

一、引戸駕籠老挺同老貫三百四拾八文 一、長棒駕籠老挺同老貫六百八拾五文 一、馬老匹同八百四拾式文

右者今般陸運会社取建、公私之荷物共、都而公平至当之相对賃銭ヲ以、継立方被仰出、右御取調トシテ御順駅ニ付、私共儀書面之賃銭表

ヲ以、御請負仕、聊無遲滯繼立候様可仕、尤会社申合書并規則書左之通。

旅人エ為案内会社エ張出候規則書

陸運会社之儀者、一切之御旅行便宜相成候儀ヲ旨ト致シ取結候モノニ付、何レ之方何レ之御身分ヲ論セス当会社ニ御申入被成候ハハ、何時

ニ限ラス総而定式賃錢ニテ人馬之繼立御世話可申事。

一、繼立之儀者総テ御申入並御着順ニ随ヒ、早追之外、何様高貴之御方様ニテモ、格別ノ繼立ハ堅ク御断申候事。

一、早追或ハ昼夜兼行ノ御急、其他多分之繼立御申入被成候御方ハ、前以案内状御差出シ可被成事。

但右案内状繼送賃錢、本道之分不申受候得共、三府内エ持込、或ハ脇道之分ハ、相当之賃錢御払可被成事。

一、諸荷物共目方七貫目迄ヲ人足老人、四拾貫目迄ヲ馬老匹之度ト定メ、是ヨリ相増候分ハ、左ノ割合ヲ以テ分増賃錢請取可申事。

人足 七百目迄ヲ老分、七百目以上老貫四百目迄ヲ式分、其他是ニ準ス。

馬 四貫目迄ヲ老分、四貫目以上八貫目迄ヲ式分、其他是ニ準ス。

一、早追ハ定賃錢之七割五分、但西ノ上刻ヨリ丑ノ下刻迄五時之間ハ、老倍五割之賃錢御払可被成事。

一、通常人馬夜繼之分、西ノ上刻ヨリ丑ノ下刻迄ハ、五割増之賃錢御払ヒ之事。

一、御旅行ノ御都合ニ寄、前後二三駅宛繼越可申、尤賃錢ハ表面之割合ニテ可申請候事。

一、人足之強壯ニ寄、式人或ハ三人払ヒ之荷物ヲモ老人ニテ運送可致事。

一、会社之都合其時之模様ニ随ヒ、駄荷ヲ車力ニテ繼立候儀モ可有之、尤賃錢ハ駄荷之定ヲ以請取可申事。

但山川險路、車力難相用場所ニ而、馬遣払候節者、相当之人足賃錢御払可被下候事。

一、会社之人馬者、総而左之雛形之通鑑札相渡置候間、万一不礼不法之所行有之候節者、其者所持之鑑札番付御見留置、前宿会社へ御申聞

可被下、会社之法ヲ以屹度札明致シ、御迷惑不相成様精々取扱可申事。

竪一寸八分



4115

一、途中ニ而替荷之儀申出候ハハ、会社鑑札之有無御取札シ、無鑑札之者ヨリ何様之儀出来候トモ、一切会社ニテ御構ヒ不申候事。

一、宿駕籠御借入之方者、老挺ニ付老里迄ハ錢百文、老里以上ハ老里三拾式文宛之割合ヲ以、損料御払可被成事。

右之通会社一同、申合規則相定申度奉存候間、何卒御免許被成下置候様、奉願上候。以上。

明治五年申年四月

甲州道中関野宿陸運会社総代

中村 万五郎

中村 雄三郎

秦 左左衛門

中村 又右衛門

諸角 源五兵衛

前書取調候処、不都合之儀モ無之候間、御允許相成候様、奥書ヲ以、申上候。以上。

足柄具駅通掛 大久保忠重

右の文書は、「人馬賃錢御請負書」という表題や、「私共儀書面之賃錢表ヲ以御請負仕」という表現によって明らかになように、一定の賃錢および営業規則にもとづいて、人馬継立業務を政府から請け負う、一種の誓約書のかたちをとっている。と

るで、この「書面之賃銭表」は、駅巡察官員の調査・巡駅の結果認可された公定賃銭で、賃率は元賃銭（正徳元年の公用賃銭）の約一三倍に相当した。しかし『法規分類大全』「運輸門駅通」一七六ページ以下によれば、明治元年（一八六八）五月、人馬定賃銭が元賃銭の七・五倍に改訂された際、主管者の内国事務局督徳大寺実則自身、この賃率を「其实尚雇賃銭之半ニ不過」と述べ、相对雇賃銭が当時すでに、元賃銭の一五倍程度の水準にあったことを暗に認めている。また、翌二年二月、三都定飛脚問屋から駅通司に提出された嘆願書によれば、当時本馬一匹一里の相对雇賃銭は、元賃銭の二五倍に相当した。そして明治三年四月には、公用定賃銭も元賃銭の一二倍に改訂されたのであった。前記の陸運会社賃銭表は、この公用定賃銭をわずかに上回る程度のものであり、一般貨客に適用される相对雇賃銭としては、かなりの低賃銭といわなければならないように思われる。なお、小仏峠越えを含む小原―小仏駅間については、元賃銭の一七倍の新賃率が認められたが、小原駅の願書によれば、これも二〇倍の要求を削減され、「無拠宿役ト相心得、御請負仕」った賃銭表であった。いずれにしても、請負の条件となつたこうしたきびしい賃銭査定や宿駅助成金の廃止は、公用貨客の激減した各駅（陸運会社）を圧迫し、継通しの妨害や勿銭の強要などを引き起こす、ひとつの有力な動機になったものと考えることができる。

他方、「営業規則」（旅人エ為案内会社エ張出候規則書）の方も、前年秋大蔵省駅巡察において起草され、同年十月十四日の省議で決定された官製の規則であった。したがって、「右之通会社一同、申合規則相定申度」という自発的な表現は、単なる建前に過ぎず、実際はあらかじめ官から示された設立認可の要件であった。事実、この「営業規則」は、沿道各駅から提出された設立願書に例外なく添付され、隣駅までの里程・賃銭表とともに、願書の主要内容をなしていた。また、出願も明治五年四月から五月にかけて一斉におこなわれた。こうした点からいって、各駅陸運会社の設立は、政府の強い指導によって、半強制的に進められたものとみることができるのである。いま『駅通明鑑』によって、各駅出願人の氏名を列記すれば次のとおりで

ある。なお、同資料にはまま誤植が認められるので、現地資料が残存する場合は、これによって訂正した。

吉野 船橋七左衛門・大房仁左衛門・大房与兵衛・船橋八左衛門・船橋太郎兵衛・守屋歌之助・渡辺杢右衛門・吉野彦次郎・岩崎多三郎
船橋甚五左衛門・大房清十郎・佐々木吉兵衛・吉野十郎

与瀬 清水四郎兵衛・福島六郎左衛門・坂本瀬兵衛・朝比奈六兵衛・坂本平右衛門・荒井太平・橋本金兵衛・森久保喜右衛門・石井七十郎
郎・石井市郎右衛門・清水佐五左衛門・馬場三郎左衛門・坂本内蔵助

小原 清水一郎・尾形橋郎

小仏 峯尾喜兵衛・鈴木藤右衛門・峯尾助左衛門

駒木野 川村新六郎・川村久太郎・井出新左衛門

八王子 川口寛一郎・川口与三郎・柴山孝三・岩崎三郎右衛門・石田郡三・中川徳左衛門

日野 佐藤芳三郎・佐藤彦右衛門

府中 清水斎兵衛・比留間長左衛門・矢島九兵衛

布田 荻本伝四郎・糟谷市之助・杉崎甚五左衛門・熊沢茂兵衛・箕輪重郎右衛門

高井戸 細瀨三左衛門

これによれば、出願人数は駅によってかなりまちまちであるが、その肩書は小仏・駒木野両駅を除いて、いずれもその駅の「陸運会社総代」となっており、駅(宿)役人がそのまま総代として出願人となったことを推測させる。事実、布田駅(五宿)の出願人はすべて名主(三名)または年寄(二名)で、その役名が氏名の上に付されている。他方、小仏・駒木野両駅の出願人には「小仏駅(駒木野駅)陸運会社受負人」という肩書が付されているが、おそらくこれも駅(宿)役人として、その駅(宿)を代表するかたちで出願したものと考えることができよう。いずれにしても、街道上の各駅(宿)の場合には宿駅制度の遺制

が強く、旧来の継立組織（問屋場と宿役人・人馬差・継立人足など）を、単に陸運会社と改称しただけのものが多かったように思われるのである。当時、陸運会社についてしばしば指摘された、いわゆる「伝馬所ノ旧弊」は、このような事情によるものともみることができると。

脇往還の陸運会社 脇往還の陸運会社については、足柄県管下の足柄上郡矢倉沢村・大住郡伊勢原村・同下糟屋村・愛甲郡厚木町・同三田村・同田代村・津久井郡三ヶ木村の資料が、『駅通明鑑』に収録されている。もっとも、このうち三

田村以外は、足柄県の進達書と路線図だけの不完全なもので、賃銭・出願人等の詳細を伝える資料を含んでいない。しかし、さいわい二、三の村落については、現地資料が残存するので、これによって『駅通明鑑』の欠をある程度補うことができる。

これらの資料を総合すれば、明治五年（一八七二）九月ころまでに設立された同県管下脇往還の陸運会社は、次の一二か所であった。

足柄上郡矢倉沢村・同関本村・同神山村・大住郡曾屋村・同伊勢原村・同下糟屋村・愛甲郡厚木町・同三田村・同田代村・津久井郡三ヶ木村・同上川尻村・荒川駅

しかし、残存する現地資料によれば、同年十月ころには、津久井郡若柳村・寸沢嵐村などにも陸運会社設立の動きが認められるので、こうした脇往還筋の陸運会社は、その後もふえ続けたものとみることができよう。

ところで、陸運会社の設けられた前記の町村はいずれも、甲信地方あるいは駿遠地方から東京・横浜に通じる津久井往還、ないし矢倉沢往還沿いにあった。いうまでもなく、甲信地方や駿遠地方は、当時輸出商品の中心を占めた生糸と茶の主産地であった。そして、街道にくらべて、生活道路としての色彩の強い脇往還は、こうした商人荷物の通行により適格的であった。

津久井往還や矢倉沢往還沿いの陸運会社の背後には、このような商人荷物の通行とより自発的な設立の動機があったと考える

ことができるのである。設立願書に付された足柄県の進達書にも、こうした様子があらわれている。

相州矢倉沢往還並津久井郡吉野駅ヨリ脇往還陸運会社願出候ニ付、人馬賃錢之儀申上候書付

当県管下相州足柄上郡矢倉沢往還之儀ハ、駿遠州ヨリ之産物、東京・横浜エ継来候往還筋ニ有之、甲州街道吉野駅・三ヶ木村・川尻村等ハ、甲信両州ヨリ東京・横浜其他小田原及ヒ厚木町等ヘノ脇往還ニテ、諸荷物継来候地ニ有之、右両道陸運会社御允許相成候様、矢倉沢村外拾壹ヶ村ヨリ、別紙之通人馬賃錢請負書ヲ以テ願出候ニ付、駅通掛官員奥印之上差出候間、及検査候処、不相当之儀モ無之存候間、其儘進達仕候。可然御差図被下度、此段申上候也。

壬申八月廿七日

足柄県参事 楫 取 素 彦

足柄県権令 柏 木 忠 俊

大蔵大輔 井 上 馨 殿

このように足柄県進達書は、吉野駅から南下する津久井往還と足柄峠から神山・曾屋・厚木を経由する矢倉沢往還が、甲信・駿遠地方の産物の有力なルートになっていたことを示している。そして、このことは、後述の横浜陸運会社の開業や、御殿場から箱根湖上を経て、真鶴にいたる新道開拓などによっても、裏付けることができるのである。

他方、厚木町近傍の三田村（現在 厚木市三田）陸運会社の資料も、横浜周辺の内陸部で始まった活況を暗示している。すなわち、申請路線は三田村才戸から曾屋村・伊勢原村、糟屋村・厚木町・橋本村・八王子宿の六か所に及び、添付の足柄県進達書も、三田村が秦野産物や周辺の山方荷物を八王子に運ぶ往還筋に当たり、その継立に従事してきたことを明らかにしている。正田健一郎編『八王子織物史』上巻（昭和四十年七月刊）によれば、会社設立地の三田村および周辺の村落（上依知・猿ヶ島・山際・川入・坂本・長坂・関口・中依知・金田など）は、江戸時代から繭の取引を通じて、八王子周辺の村々と深い関係にあった。曾屋（現在 秦野市曾屋）から伊勢原・糟屋・厚木・三田・橋本を経て八王子にいたる右の路線は、このような原料繭を