



## 横浜開港初期における内陸との通信と運輸

——甲州屋を事例にして——

増 田 廣 實

**概要** 開港当時の横浜の発展を支えた横浜商人の一人に甲州屋篠原忠右衛門がいた。彼は、甲州出身という地の利を生かし、生糸などの産地直買付を行い、「売込商」として活躍し、急成長を遂げ、国許甲州への大量な書簡を残した。そこで本論では、この書簡の分析を通し、当時の通信・輸送の実態に迫ろうと試みた。その結果、通信についてはある程度の成果を挙げ得たが、しかし輸送については、史料的限界から横浜への輸送経路さえ確定できなかった。そこで更に甲信からの輸送経路として大きな比重を持った甲州道中について多角的な考察と分析を試み、横浜への商品輸送の実態の解明に努めた。

**キーワード** 1) 横浜開港, 2) 内陸との通信・運輸, 3) 甲州道中, 4) 甲州屋

**原稿受理日** 2009年5月15日

**Abstract** This article examines the actual state of communications and transports at this time, through the analysis of these letters. Although some results could be achieved regarding these communications, the identification of the transport routes was impossible due to the lack of documents. In an attempt to get an overview of the transportation of merchandise to Yokohama, special attention was given to the survey of Ksh Dchi, as one of the main transport route from the Kshin region.

**Key words** 1) opening of the Port of Yokohama, 2) communication and transport with the inland, 3) Ksh Dchi, 4) Kshya

## は じ め に

安政6（1859）年4月28日、幕府は神奈川・長崎・函館の3港を開き、露・仏・英・蘭・米5か国との貿易を許可した。これら3港のうち神奈川は、言うまでもなく横浜であり、その発展は此の時に始まった。

開港当時の横浜の発展を支えた横浜商人は、大きくは「門閥の豪商」と「冒険投機商人」との二類型に分けられている。このうち「門閥の豪商」とは、幕府の内命で出店させられた三井などの都市特権商人であり、「冒険投機商人」とは、「奇利を博せんと望み」みずから進んで出店した名もない商人とされ、後に横浜の商界を支配する亀屋原善三郎・野沢屋茂木惣兵衛や開港初期に活躍した甲州屋篠原忠右衛門などが挙げられる<sup>(1)</sup>。

開港とともに、これら横浜商人たちによって大量の商品が輸出入されたが、中でも地方出身の「冒険投機商人」たちは、地方出身という地の利を生かし、生糸などの産地直買付を行い、それを外国商人たちに売り込む「売込商」として、100%にも及ぶ高利潤を得て、急成長を遂げていった。このような初期「売込商」の一人に甲州東八代郡東油川村（現山梨県笛吹市石和町東油川）出身であった甲州屋篠原忠右衛門がいた。

ここ東油川村は、甲州道中甲州石和宿から南西5キロメートルほどの笛吹川氾濫原に位置する。土地は肥沃であり、生産力は高く村高590石余、石和宿の助郷村のひとつであった。篠原家はここ東油川村にあって、代々長百姓であり、一年交代で名主を務める家柄であったが、慶応2（1866）年の所有地2町2反2畝余、明治3（1870）年の持高34石3斗程であり、村内での上層農民であった。

篠原忠右衛門は、横浜開港の安政6年当時齢50歳であったが、この年横浜出店を外国奉行所に出願して許され、「甲州屋」の屋号をもって本町2丁目に屋敷地を得て開店した。以後明治7（1874）年横浜を離れて八王子に移転するまで、16年間にわたり横浜にあって活動が続けた。その間「売込商」としては、明治1～2年を全盛期として、生糸・繰綿・蚕種など甲州産物を、郷土の豪農層と連携して積極的に売り込み、わずか2～3年の間にひとかどの横浜商人へと急成長して行ったが、やがて転落して横浜を去った。

以上のような篠原忠右衛門の活躍は、主として甲州と横浜を結んで行われたことは先述の通りであるが、この内陸部と横浜とを結んで行われた商品取引にあって、両地点間を結

---

(1) 石井 孝『横浜売込商 甲州屋文書』1984. 解説による。

んでの連絡・通信、また実際にやり取りされた大量の商品や、その決済のための貨幣の輸送等の実態などについては、従来あまり研究がされては来なかった。このことは、近代交通運輸への移行について、横浜が果たした役割についても、また不明確にしてきたといえる。そこでこれらの点について、以下篠原忠右衛門の活躍を軸に、横浜開港初期の甲州道中筋を中心にして、横浜と甲信とを結ぶ内陸との通信・運輸について考察したい。

## 1. 『横浜売込商 甲州屋文書』所収の書簡

旧東油川村篠原家所蔵の文書5,218点は、昭和34（1959）年山梨県立図書館に譲与され、現在同博物館に所蔵されている。このうち甲州屋関係書簡（主として忠右衛門から国許の長男正（庄）次郎にあてたものが大部分）No. 1～No. 367まで総数419通は、1958年3月石井孝「初期横浜貿易商人の存在形態」（『横浜市立大学紀要』第85号）の付録として翻刻された。その後この付録部分は、1984年12月『横浜売込商甲州屋文書』（有隣堂）として、同氏の解説を付して復刻された。以下これにより、甲州屋での横浜と国許甲州との書簡による通信の実態について検討する。

### 1.1. 書簡の国許との往復

表①にみるように、No. 1～No. 367までに分類された書簡は、安政6年から明治7年まで16年間にわたり、それぞれ1回毎に送られたものであり、これは367回の書簡差出回数とすることが出来る。この各回での差出数は1通とは限らず、2・3通のこともあり、これら同封された52通を加えると、その総数は419通となる。

これら419通の大部分は、江戸・横浜の忠右衛門・次男直次郎から国許甲州東油川村で実家を守る長男正二郎に送られたものであるが、この他には同じく忠右衛門・次男直次郎

表① 国許への書簡差出回数と通数等

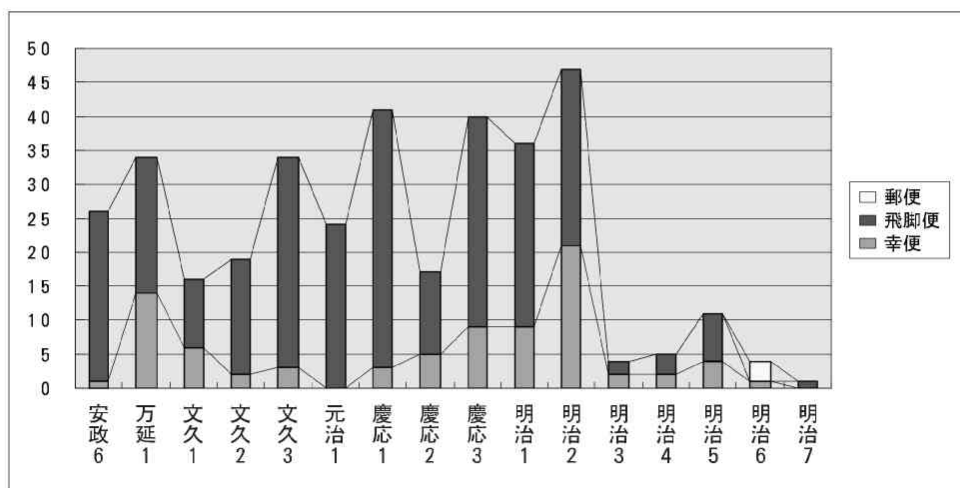
	安 政 6	万 延 1	文 久 1	2	3	元 治 1	慶 応 1	2	3	明 治 1	2	3	4	5	6	7	不 明	合 計
回 数	26	34	16	19	34	24	41	17	40	36	47	4	5	11	4	1	8	367
同封数	0	3	4	2	0	3	2	5	12	8	8	1	3	0	1	0	0	52
通 数	26	37	20	21	34	27	43	22	52	44	55	5	8	11	5	1	8	419
幸 便	1	14	6	2	3	0	3	5	9	9	21	2	2	4	1	0	3	85
飛脚便	25	20	10	17	31	24	38	12	31	27	26	2	3	7	0	1	5	279
郵 便	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=	3	0	0	3

注 筆者作成。

から東油川村など国許の関係者へ送られたものや、僅か15回ではあるが国許での関係者から東油川村正二郎などに宛てたものがあり、この史料集により検討しようとする江戸・横浜から国許甲州への書簡差出回数は、正二郎と関係者を含めると、この15回を除いた352回であった。

忠右衛門・有太郎から国許への書簡差出回数352回が、どのような通信手段によって宛名先に届けられたかについて分類してみると、次のような内訳になる。即ち、幸便と書簡文中に記し、或いはより具体的に書簡文末などに「誰々に渡す」とか、封筒裏に「何村誰々様へ御無心申上差送り申候」など記されたいわゆる「幸便」が85回と、その他大部分は記載がなく、一部分に「飛脚」・「定飛脚」などと記された「飛脚便」と考えられるもの279回、及び明治6年の「郵便」3回とである。

この通信手段別に見ると、書簡差出回数367回中、「幸便」の85回が占める割合は、23.9%に達しており、通信手段としてこの時期大きい比重を占めていることがわかる。それは、図①に見る通りであるが、これで分かるように書簡差出回数の増減に必ずしも「幸便」の回数とは連動してはいない。万延元年・明治元年には集中的に行われ、それぞれ41%・44.7%となっている。しかしこれに引き換え、文久3年や慶応元年のように8.8%・7.3%に過ぎない年もある。これは、「幸便」が極めて偶発的な機会を利用するためである。人を派遣する予定がある場合などのように、当初から書簡の差出の計画を立てることが可能な時は、「幸便」は信頼性も高く、有効な通信手段であった。



注 筆者作成。

図① 年間書簡差出回数と幸便回数

このような「幸便」は、信頼の置ける東油川村やその近隣村々の知人や、伝手を求めている依頼となった。その様子はこの「幸便」85件の57件に依頼人の人名が記され、さらにこのうち24件には村名が併記されていることから窺われる。それらの村名から多くは近隣の村人であったことが分かるが、これら信頼の置ける人々からの「幸便」は、時には届けられた書簡と共に、届けた人からより詳細で多様な情報ももたらされ、届けられた手紙の内容以上の大きな役割も担ったことも、容易に理解できる。それだけに、差出人は「幸便」を待ったのであろうが、望むときに機会を得難い欠点は除きようもなかった。

このような「幸便」の持つ制約に対して、定期的に差し立てられる三度飛脚や「刻付」などの「飛脚便」は、「幸便」とは異なる意義を担っていた。即ち先述したように、国許甲州への書簡差出回数352回中「飛脚便」と考えられるもの265回の割合は、75%を占め、国許との書簡のやり取りで大きい役割を担い、現金や手形、或いは買付商品の輸送にも関わっていた。

表②は「飛脚便」による書簡差立てについて、江戸・横浜と国許甲州との間の所要日数の分かる事例を一覧にしたものである。これによって分かるように、国許から江戸・横浜への30事例では2日から14日、江戸・横浜から国許への11事例は3日から13日を必要としている。この最短の2日は、「刻付」の「仕立便」の例であり、明治2年8月15日辰の上刻（7：00）横浜を発って、16日酉の刻（19：00）までに東油村に到着することを条件として、代金3両で仕立てた飛脚であった<sup>(2)</sup>。また3日の例については、一般的に江戸・横浜間は2泊3日の旅程であったから、継飛脚ではなく仕立ての通飛脚であったと考えられる。

表② 国許との飛脚便の所要日数

所要日数	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	合計	平均
国許→横浜	1	3	1	3	5	4	6	1	0	2	1	1	2	30	7.3
横浜→国許	0	1	1	1	0	1	2	2	1	1	0	1	0	11	7.9

注 筆者作成。

この所要日数の平均値を見ると、国許へは8日（7.9日）、横浜へは7日（7.3日）であったが、この約半日強の差は、三度飛脚では、甲州道中石和宿まで届けられた後、石和宿から東油川村へさらに転送されたためと考えられる。それは「飛脚便」の多くの場合、封筒

(2) 石井 孝『横浜売込商 甲州屋文書』NO. 318・329。

表に「藤田屋彦助様より 東油川村 篠原正二郎様」と宛名を記し、裏には日付とともに「石和宿まで賃済 石和宿より先払」と注記した例が見られることから、藤田屋彦助など石和宿内の個人に、油川村篠原家への転送を依頼していることから言える<sup>(3)</sup>。

このような石和宿から東油川村への転送は、「幸便」の場合でも利用されており、篠原家のため石和宿内の複数の個人が、その便宜を図っていたことが分かる<sup>(4)</sup>。こうにして横浜から到着した書簡は、さらに石和宿から東油川村まで適宜転送されたため、石和宿で約半日強の時間を必要とした。これに対して東油川村から横浜に出す書簡は、石和宿に直接持参して飛脚に依頼することから、ここでの時間的な無駄は省かれることになったことが、横浜から国許への便と、国許から横浜への便との約半日強の差の原因であったと考えられる。

この飛脚便のうち「三度飛脚」については、横浜と国許甲州とが直接結ばれていたか、いささか疑問があり、三度便は江戸を経由して横浜と結んでいた可能性がある。例えば江戸から石和までの賃金が記された例があり<sup>(5)</sup>、また現金や小包の送付には信頼度の高い江戸を経由して利用したのではと考えられる例もあるなどのことから<sup>(6)</sup>、一部は江戸経由も考えられるが、結論に至っていない。この問題は、横浜と甲州間の連絡にどの道筋が、利用されたかという検討と併せてされる必要があり、後で検討したい。

これら書簡の中で「飛脚便」に代わり郵便の登場するのは、明治6年のことである。この年は、横浜から国許への書簡3通全てが「郵便」であり、甲府経由となっていることから、横浜～甲府間の郵便路線の開通を知ることが出来る<sup>(7)</sup>。

新式郵便は、すでに明治4年3月1日東海道で試験的に開設されたが、これとは別に東京～横浜間にも同年7月15日開設をみた。これによって横浜からは、近隣の相州横須賀・浦賀をはじめ武州長津田・原町田・八王子・川越、上州桐生・高崎、甲州甲府、上州富岡、信州上田への「仕立郵便」が開始され、その「里程賃銭表」が示された<sup>(8)</sup>。

このあて先の地名は、いずれも横浜貿易に深く関る地域一分けでも養蚕地域への書簡送達を意図していることが見て取れるが、甲府まで36里の料金は、書簡1通が21貫600文（但 夜行倍増）あった。しかし、この料金を先述した飛脚の「刻付」の「仕立便」の場

(3) 同上 NO. 250。

(4) 同上 NO. 150。

(5) 同上 NO. 199・217・237。

(6) 同上 NO. 237。

(7) 同上 NO. 356・357・358。

(8) 『逓信事業史』第2巻 昭和15年10月。

合は1昼夜2日で3両であったことに比較すると、7貫文で1両としても2倍を超える高額であったと言える。しかも先には触れなかったが、三度飛脚での「並便」では、横浜から石和宿まで170文から400文程度であったことを見ると<sup>(9)</sup>、この時期になって急速に衰微し始めた甲州屋では、郵便の使用は困難であったと言える。

その後同年12月、郵便路線は東海道から長崎まで延伸され、東海道吉原宿からは甲府に結ばれ、甲府柳町2丁目に郵便役所が開設された。そして翌5年5月には、郵便事業は政府専掌となり、さらに6年4月郵便料金の全国均一制（市内1銭・市外2銭）の実施によって、遠距離ほど安価になって次第に広く普及していった。そうした中で、甲州屋でも郵便が使用され始められたのであった<sup>(10)</sup>。

## 1.2. 書簡に見る輸送

甲州屋が横浜での店の建築資材は、国許河内地方（甲州南部富士川流域）から調達して、船廻しにして横浜に運んでいる。またこの地域からの商品である薪炭も同様に富士川舟運を利用して横浜に送られている<sup>(11)</sup>。しかしその後商品を代表する生糸など高価で運賃負担能力の高い商品は、専ら陸送によっている。

開店当初の甲州屋は資金力に乏しく、客からの注文があっても、買付商品を受け取る際の駄賃や荷為替の支払いにも事欠き、甲府魚町村田屋で買付けた甲州たばこ2行李は、継荷物で送っても欲しいが、もし代金支払いが差し支えるならば、延期しようと言うほどであった<sup>(12)</sup>。しかしこれが文久2年以降の生糸、これに続く翌3年の繰綿景気のなかで、1,500両の金主に有次郎を付け、国許甲州へ生糸買付けに派遣するように急成長すると<sup>(13)</sup>、買付商品の輸送は、それが高価であるために大きく様変わりしていった。

文久3年10月から12月にわたる繰綿に関する横浜からの書簡によれば、その輸送についてやや具体的に知ることが出来る<sup>(14)</sup>。これによると、冬から来春にかけて「何ヶ度も繰返し商ひ」をしたいと考え、積極的に国許甲州での産地直買付けを行う甲州屋は、このころから急速に発展して、買付商品の横浜への輸送も活発になって行った。

忠右衛門は、国許での甲州繰綿買付けに当たり、繰綿1駄は28貫800目、買入れ代金は

(9) 石井 孝『横浜売込商 甲州屋文書』NO. 199・241・245・270・273・304。

(10) 『甲府郵便局八十年史』昭和30年11月参考。

(11) 石井 孝『横浜売込商 甲州屋文書』NO. 9・63など。

(12) 同上 NO. 28。

(13) 同上 NO. 86。

(14) 同上 NO. 111～NO. 120。

10月初めに17両ほど、横浜までの運賃2分、荷造賃など諸掛2分として約1両の輸送費を想定し、買付けにあたるよう国許に連絡している。これをもって頻繁に買付けを督促して大量の繰綿を買付け、甲州市川から横浜へこれを輸送しているが、このうち、発送と到着の判るものについて整理したものが表③である<sup>⑫</sup>。

表③ 文久3年繰綿輸送駄数等（横浜行）

差出地	駄数	差出日	到着日	所要日数
市川	11	11月18日	同月23日	5日
同上	5	11月23日	?	?
同上	8	11月25日	12月2日	6日
同上	6	11月25日	12月2日	6日
計	30 (29)			

注 1 駄数合計(29)は、原典による。 2 筆者作成。

これによると、当時甲州屋をはじめとした横浜の貿易商らが、甲州木綿の集散地市川の商人から買い入れた繰綿は、陸路甲州道中筋を利用し、横浜に5日～6日をかけて駄送されていたことが分かる。しかしこれら書簡からは、その具体的な輸送方法や輸送路などの詳細は不明である。またこれら書簡の内容からは、繰綿だけではなく、それに続き活発に行われた生糸や蚕種などの国許甲州での産地直買付けやその横浜への大量輸送が行われたことは知ることが出来るが、残念ながらその実態については、具体的に知ることは出来ない。そこで改めて当時他に行われていた事例や荷継問屋による輸送方法などにより、この時期における甲州道中筋での具体的な輸送の実態を探ることとする。

## 2. 甲州道中筋における横浜への商品輸送

### 2.1. 万延元年「糸出荷諸入用帳」

安政6年5月(1859)横浜開港とともに、生糸の輸出が急速に拡大する中で、甲信地域を後背地に持つ甲州道通筋でもその輸送量を増加させていったが、その具体例として、翌万延元年(1860)4月22日信州諏訪郡岡谷村の塩屋からの生糸輸送の様子を、同家に残された万延元年「糸出荷諸入用帳」<sup>⑬</sup>により見ることにする。

⑫ 石井 孝『横浜売込商 甲州屋文書』NO. 119。

⑬ 『横浜市史』資料編 2 中沢家文書〔一〕。



この生糸二口合計43貫235匁は、4月22日岡谷村を出発し、5月2日江戸伊勢町松井久左衛門に荷入の後、翌3日神奈川三文字屋の継立で横浜5丁目角石川屋与助に送られている。この江戸経由は、同年閏3月19日幕府による「五品江戸廻し令」のため、生糸など5品の横浜直送が禁じられたことによると考えられる。

この生糸荷物の駄送は、この正味43貫235匁という重量から、2駄にして荷主に代わる者が一人付き添い、継送りと考えられるが、その通路・日程等は次のようであった。すなわち出発は4月22日岡谷村、甲州道中を行き5月2日江戸着、3日江戸を出発、東海道を經て翌4日横浜に到着している。この間江戸まで9泊10日間、江戸で1泊して、横浜まで1泊2日間、往路は都合11泊12日間を要している。これに対して帰路は、4日に横浜へ到着した以後は、どのようにしたか明確ではないが、5月7日に江戸を出立し、12日岡谷村に帰着しているから、江戸からは4泊5日の旅であった。

ここでの宿泊場所を見ると、往路は甲州道中金沢・台ヶ原・葦崎・甲府（2泊）・勝沼・猿橋・与瀬・府中の8宿に9泊し、江戸堀江町駿河屋庄兵衛に1泊した後、東海道神奈川宿で1泊している。これに対して江戸からの帰路は、甲州道中布田・上野原・勝沼・若三子（若神子）の4宿に4泊している<sup>17)</sup>。

岡谷村から江戸までの間で、往路は9泊10日を必要とし、帰路は4泊5日で帰着したが、帰路の2倍をこす日数を往路で必要とした理由は、言うまでもなく2駄分の荷物にあった。その輸送について、更に詳しく見ると次のようである。

4月22日、この荷物が岡谷村から積み出された当日は、諏訪湖岸から舟に積まれ、南東岸の有賀村に送られて陸揚げされ、馬で甲州道中金沢宿に運ばれて、そこに宿泊している。これは、岡谷村から江戸・横浜に駄送しようとする場合、東行して下諏訪宿に入り、ここから中山道・甲州道中いずれかの経路を選択することになる。この場合、甲州道中を行くとすると、諏訪湖北岸下諏訪宿を回るよりは、このように直接舟行して東に向かい、甲州道中に入る道筋が1里ほど（ほぼ岡谷村～下諏訪宿間の距離）の近道であった。また継送りであれば、下諏訪・上諏訪両宿での継立費用や手数も省くことが出来たから、このような道筋の選択がなされたと考えられる。

ところでこの輸送に必要とした駄賃は、銭「12貫文程」との記載がある。これとは別に、往路での諏訪湖船賃248文・有賀より金沢まで駄賃700文・金沢増駄賃221文等が記されて

<sup>17)</sup> 若神子宿は、台ヶ原宿～葦崎宿間の迂回路である原路にあり、葦崎宿と信州佐久郡海ノ口を結ぶ佐久往還の宿場であった。往路もこの原路を通っている。

いることから、「12貫文程」とする駄賃は、甲州道中金沢宿から横浜までの駄賃の総計と考えられる。この推測が妥当ならば、本文書中での銭の換算率が、金1両は銭6貫500文であることから、この際の駄賃「12貫文程」は約2両—1駄1両程であった。

このようにして、岡谷村から江戸まで54里ほどの道程を、9泊10日—甲府に2泊しているので実質9日間—1日平均6里の速度で、生糸荷物が運ばれたことが分かる。このことは、江戸横浜間についても神奈川泊であったから矢張り1日5里であって、一日の行程は5～6里程度であり、甲州道中が陰阻であると言のような特別な事情によるものでないと見ることができよう。

この甲府での2泊の理由は明確ではない。しかし、他に諏訪から甲府までと、甲府から江戸までの駄賃とを区分して記載した例もあり<sup>118)</sup>、甲府では積み替えが行われたことから、1泊することは多かったと考えられる。この甲府での積み替えの必要は、甲府柳町宿での「付出銭」徴収の慣行が、柳町宿が成立した寛永13年（1636）以来の特権として認められてきたためであった。また積み替えの折、駄送方法の変更—宿継から中馬へ、また中馬から宿継へ—が時としては起こった。それは、柳町宿問屋による宿継と、片羽町中馬宿伊兵衛による商い荷物継立とが並行して行われていたためであり<sup>119)</sup>、こうしたことから2泊したとも考えられる。

以上のように、万延元年4月から5月にかけて行われた信州諏訪郡岡谷村から横浜への輸出商品の輸送について見てきたが、この直後8月19日、甲府勤番支配大久保紀伊守忠宣により、甲府での絹木綿類他国積み出し禁止が命じられたため、その積み出し許可申請が甲府勤番役所へ多く出された。それを見ると、甲府の柳町宿問屋や荷受問屋には、この時期甲府以西の甲州はもとより、信州各地—諏訪・伊那・佐久・筑摩郡各地から絹木綿類が付出され、それらが甲府から江戸（横浜）などへ継立てた様子を知ることが出来る<sup>120)</sup>。

ところで、このような甲州道中筋での江戸・横浜方面への絹木綿類の輸送には、甲府以東での各宿荷継問屋の存在が大きく関わっていた。これら荷継問屋の成立と発展とは、甲州道中筋での商品の生産と流通の発展があり、それに伴う商品輸送の多様化の結果であるが、横浜開港は更に甲州道中での駄送と各宿荷継問屋の発展をもたらした。次にそれについてみたい。

118) 『横浜市史』資料編 2 中沢家文書〔二〕。

119) 『山梨県史』資料編 9 近世2 甲府町方、文久3年（14）。

120) 同上 文久3年以降。

## 2.2. 駄送と各宿荷継問屋の発展

中馬の中でも特に甲州に隣接する諏訪や伊那高遠の中馬は、甲州道中筋への進出は目覚ましいものがあった。当初は甲府や韭崎宿から南下した富士川水運の溯行終点鰍沢・青柳河岸であったが、やがて江戸はもとより沼津・小田原方面へも及ぶようになった。その結果多種多量な商品流通が起こり、各地宿場との口銭支払いをめぐる紛争が多発した。そして寛保元年（1741）中馬と甲州道中宿場間では和解が成立し、74品目が「中馬荷物」と定められ、その口銭の有無も決められたが、それは明和元年（1764）の中馬への幕府裁許へと受けつがれていった。

「明和裁許」では、甲州街道筋での中馬の行動範囲は甲府までとされたが、その後も甲府以東の宿場と中馬との間では、天明5年（1785）・寛政10年（1798）と口銭・付出し銭をめぐる訴訟を繰り返す中で、次第に活動の範囲や権利を拡大していった。そしてこの頃になると、中馬は甲州に出稼ぎするようになり、甲州での商い荷物を江戸など各地に輸送するものが増加し、中馬と甲州馬との間には、連帯意識も芽生えるようになってきた。

先に触れた甲府での中馬宿伊兵衛は、商い荷物の継立を行っていたが、この行為はまさに荷宿であり、荷問屋あるいは荷継問屋と呼ばれるものであった。この甲府での存在については、安政2年（1855）柳町脇本陣幸三郎と共に伊兵衛が、諸荷物中継宿の営業について出訴した文書により知ることができる<sup>21)</sup>。

甲府での荷継問屋の発生時期は確定できないが、甲州道中甲府以東では寛政10年に起きた訴訟に対する同年12月の幕府裁許中に、その存在が確認できる<sup>22)</sup>。この訴訟は、八代・山梨郡下から積出す米・果物・たばこなどの駄賃稼ぎに対し、甲州道中石和・栗原・勝沼・鶴瀬・駒飼5宿が付出し銭を徴収したことに対し、106か村の在々馬士（甲州馬）がその廃止を求めて始まった。

この裁許によると、手作りの産物を手馬で附通すものは兎も角も、在方から引受けた「商い荷物」が、宿問屋の継立によらず、各宿の「荷継問屋」で継送られていたという新事実が明らかになり、その実態に添った解決が示された。すなわち訴訟方村々からの商い荷物の江戸方面への輸送は、笹子峠西麓の駒飼宿から東麓の黒野田・阿弥陀海道宿荷継問屋までは、自分たちの輸送手段により附通して送ることが認められ、それ以遠の各宿荷継問屋への附通しは禁止され、三宿荷継問屋からは宛先の荷継問屋へ送り、ここから最寄村々

<sup>21)</sup> 明治元年ヨリ同三年『諸願書綴』 甲府柳町問屋高橋平右衛門「恐以書付奉願上候」安政二卯歳十二月（山梨県立博物館）。

<sup>22)</sup> 『大月市史』史料編 180。

へ届けることとし、附通しについては、自村産物に限り、他村の産物の引受けを禁じ、中馬同様の宿口銭を支払うことを命じるものであった。

以上の裁許を通して、この時期、甲州道中甲府以東では、宿内には宿問屋とともに荷継問屋があり、これが駄賃稼ぎと係しながら「商い荷物」の輸送に携わり、間の宿々の問屋を附通しして、数宿を隔てた次の荷継問屋へ「商い荷物」を送ることが一般化し、幕府もこの存在を容認していたことがわかる。では次に、このような荷継問屋による継立の実際について見ることにしたい。

### 2.3. 各宿荷継問屋による繰綿・煙草議定

文化10年12月、甲州道中石和宿繰綿・煙草荷継宿湊屋伝右衛門他9名と甲州巨摩・山梨・八代三郡の荷主・煙草本綿作り方村々総代土屋半兵衛との間で「議定書之事」<sup>23)</sup>と題した文書を取り交わされた。その意図するものは、従来から中馬・甲州馬ともに八王子市売荷物・在売荷物として宿問屋に関りなく、荷主の都合で荷宿（荷継問屋）を決め、勝手に行ってきた継送りを秩序立てようとするものであり、新たな継立組織の構築であった。

それは、甲州三郡と都留郡内の4地域——①竜王に代表される惣西煙草・繰綿 ②杣口に代表されるものと黒駒その他の惣東煙草 ③初鹿野に代表される煙草 ④鶴川から出荷されるものとその他の煙草——の具体的な集荷と継立て方法を示すが、それは次のように行われていた<sup>24)</sup>。

①は石和宿の湊屋伝左衛門方へ、②は勝沼宿原小左衛門方へ、③は直接、それぞれ笹子峠を越え、新規荷印分は阿弥陀海道宿花田屋五郎左衛門方へ、また従来荷印分は同宿堺屋次左衛門に送られる。その後、花田屋・堺屋からの二系統をもって、八王子横山宿荷請問屋などに継送られる。すなわち花田屋方からは、駒橋宿小西屋茂右衛門・上野原宿大和屋八郎左衛門・小仏宿峯尾六郎左衛門又は峯尾十兵衛へ、また堺屋方からは、烏沢宿菱屋源兵衛・吉野宿十兵衛へと継立てられるが、雨天の折は烏沢宿と吉野宿の間で鶴川宿柏屋文六を経由する。それはここ鶴川宿が、鶴川煙草と呼ばれた煙草の出荷地でもあり、雨天は鶴川の渡しでの出水を恐れたためであった。

以上の議定から継立回数と所要日数とを見ると、原七郷と呼ばれた釜無川西部を主産地とする①「惣西煙草・繰綿」は湊屋に始まり、杣口など②「惣東煙草」は原家に始まって、

<sup>23)</sup> 『山梨県史』資料編 10 近世3 在方I 322。

<sup>24)</sup> 拙稿「甲州煙草の生産と流通」(たばこと塩の博物館 紀要第5号)、『山梨県史』通史編 近世1 P564～P569 参照。

花田屋を経由しては5回6日、堺屋を経由しては4回5日（雨天5回6日）で、また③はいずれの経路でも1回1日少なく八王子横山宿に到着することとなる。この継立回数は、継立場所が「荷宿」と称している宿泊場所でもあったことから、宿泊回数でもあった。

ここで改めて甲州屋の繰綿輸送について表③をみると、同じ甲州道中を通りながら、横浜まで5・6日であり、単純には比較が出来ないが、この「議定書」に見るように繰綿の集散地であった市川からは、笛吹川沿いに石和宿に出て甲州道中に入り、横浜に送られたと考えられ、その際、湊屋伝左衛門など荷継問屋での継立に依ったか、宰領付などの通し荷物として送ったか確定は出来ないが、ここで見たように、いずれにしても数宿を付通す方法が取られたことは間違いないと考えられる。

この数宿を付通す方法は、甲府柳町にあって明治2年頃から商い荷物請継を行い、やがて甲斐国中馬会社を設立した高橋平右衛門の書留にも多く見ることが出来る<sup>25)</sup>。例えば甲府から笹子峠西麓駒飼宿までの付通しでは、この間の石和・栗原・勝沼・鶴瀬各宿を付通すことになるわけであるが、ここでも多くの商品が輸送されており、そこには繰綿や横浜への生糸も見ることが出来る。

#### 2.4. 横浜と甲信を結ぶ道筋

篠原家文書中に残された甲州屋関係の大量な書簡からは、横浜と甲信とを結ぶ道筋について、具体的に知ることは出来なかった。そのため幸便を託されて往来した人や飛脚はもとより、商品として大量に国許甲州から送られた生糸・繰綿・蚕種などの輸送路も明確ではなかった。そこで信州諏訪郡岡谷村の塩屋における横浜への生糸輸送の例や甲州道中での荷継問屋の例をあげたが、これは江戸経由での生糸輸送であり、横浜への直接のものはなかった。また荷継問屋については、甲州と八王子間の輸送の実態を知ることが出来たものの、その先、八王子・横浜間については知ることが出来なかった。そこで改めて道筋について検討する。

甲信から甲州道中を横浜への道筋は、江戸を経由するよりは、適当な地点で甲州道中を離れ、南東に直接横浜に向かう方法が適切であることは言うまでもない。このような道筋が選択された例は、甲州屋の書簡中に2件見出せる。そのうち1件は文久2年閏8月14日付、繰綿の輸送について「久保沢通り」で送れとの内容のもの<sup>26)</sup>、他の1件は明治2年10

<sup>25)</sup> 明治二年二月『御用留日記』甲府柳町問屋高橋平右衛門（山梨県立博物館）。

<sup>26)</sup> 石井 孝『横浜売込商 甲州屋文書』NO. 91。

月2日付、有太郎が今日2日「原町田泊り」で横浜を出発し、4日夕刻には東油川村の実家へ到着という予定を知らせる内容のものである<sup>27)</sup>。

この2件をみると、原町田（東京都町田市）での宿泊の翌日は、ここから北上して甲州道中八王子に出ることが考えられるが、この道筋の利用した場合は、甲州へは小仏峠を越えなくてはならない。これに対して、「久保沢通り」の場合は、小仏峠を避けて、甲州により近い吉野宿などで甲州道中に入ることが出来たから、時間と距離を節約するのには、この道筋の利用が甲州と横浜とを結ぶ最も近道であった。

これらのことから、おそらく有太郎もこの道筋を利用したと推測されるが、2日昼頃出立したと考えられるにも拘らず、4日夕刻には到着すると断言している有太郎の文面からも、これは確実であろう。また「久保沢通り」で送れと指示をした繰綿は「御役人様より御頼」の品であり、早く入手したいものであっただろうと考えると、この道筋を利用した理由が理解できる。

以上のことなどから、甲州屋ではこの道筋を事あるごとに利用したのではないかと考えられる。しかしその反面、忠右衛門が有太郎に対し、商品輸送の際に、道中での馬士の酒手ねだりやゆすりを避けるため、脇道を通行することについて、これは必ずしも良くないと「大道」・「本道」を通行するように諭しているところを見ると<sup>28)</sup>、商品に付添っての帰路は、こうした脇往還は避けたであろうと推測できる。

この道筋は、甲州道中吉野宿で桂川（相模川）を渡り、鼠坂の関所を通り、三ヶ木を経てほぼ相模川沿いに進み、久保沢・原町田・鶴間と通り横浜に達することから、横浜開港とともに、一段と重要性を増しつつあった。しかし現在は、相模湖・津久井湖の出現によって大きく変容しており、特に吉野・鼠坂間の当時の道筋は水没して失われ、現在はまったく見ることが出来ない。また当時、甲州と横浜を結ぶ商品輸送路として、当時実際にどれほど使われていたかについては、不明の点が多い。だが改めて高橋平右衛門の書留からそれについて見ることにしたい<sup>29)</sup>。

この書留は、『御用留日記』と表題は書かれているが、内容は高橋平右衛門の甲府を中心に、内陸部各地との商品輸送の実際について書留めたもの覚書であるが、その中の一つに、生坂煙草を信州松本から甲府・東京まで輸送についてのものがある。それは、高橋自身甲府にあって生坂煙草の東京への荷継を行う折、どの輸送経路と方法を取れば、経

<sup>27)</sup> 同上 NO. 325。

<sup>28)</sup> 同上 NO. 269-1。

<sup>29)</sup> 明治二年二月『御用留日記』甲府柳町問屋高橋平右衛門（山梨県立博物館）。

済性が高いかという観点からの調査結果であるが、そこに「久保沢通り」の実際を知ることが出来る記載があり、それは次のような内容である<sup>30)</sup>。

表④ 生坂煙草東京送り輸送経路と諸経費・方法

	輸 送 経 路	輸送経費	輸送方法
1	甲府～駒飼～阿弥陀街道～猿橋～上野原～八王子～東京	銀157.3匁	駄送
2	甲府～上野原～福生～四谷～東京	銀132.6匁	駄・舟
3	甲府～上野原～吉野～三ヶ木～久保沢～原町田～神奈川～東京	銀130.6匁	駄・船
4	甲府～上野原～吉野～荒川～久保沢～原町田～神奈川～東京	銀126.0匁	駄・舟・船
5	甲府～上野原～吉野～磯部～原町田～神奈川～東京	銀120.6匁	駄・舟・船

注 筆者作成。

表④は、煙草が信州生坂から松本・上諏訪を経て甲府に到着した後、どのような輸送経路と諸経費・方法によって東京に送られたかを表にまとめたものである。この中甲州道中での継立のみによる1の場合、甲府から駒飼・阿弥陀街道・猿橋・上野原・八王子を経て東京に到着している。また2では、上野原から甲州道中を通らず、北東に案下峠を経て、その期間は短かったが、福生から玉川上水を利用して舟で四谷まで送り、ここから終点東京に到着している。これに対して3・4・5は、いわゆる「久保沢通り」の道筋である。ここでは、上野原から吉野に継立した後、駄送のみによる場合は、三ヶ木・久保沢・原町田での継立を経て神奈川に送られるが、相模川舟運を利用する場合は、荒川か磯辺まで舟により、ここからは駄送によって神奈川に送られ、いずれも再び船により東京に到着している。

このような経路の比較は、またそこでの輸送諸経費の差異を示すものでもある。此の中で最も経費が高価なものは、全区間駄送による1であり、銀157.3匁であるが、最も安価な5では銀120.6匁と、それは36.7匁も安価であり、76.7%ほどであることが分かる。したがって、「久保沢通り」の利用は、かなり経済的だったと言え、特に横浜までは、相模川舟運を利用しなくても、八王子などを迂回するより一層経済性・利便性が高かったと考えられる。

確証はないが、これらの点からも甲州屋では「久保沢通り」を利用したことが多かったのではないかと考えられる。

<sup>30)</sup> 拙稿「幕末・維新期の内陸輸送の展開」(『近世交通の史的研究』所収) 文献出版 参照。

## 2.5. 横浜への新道の開発と整備

近世以来、甲州道中とともにその脇往還とのいえる「久保沢通り」の道筋は、津久井郡に入ると何本かに分かれて西北に伸び、隣接する甲州都留郡東南部に結ばれる。それらは①鼠坂から相模川（桂川）を渡り、与瀬宿か吉野宿で甲州道中に入り西行して甲州都留郡上野原に至る道筋。②鼠坂から吉野宿に渡らず、相模川右岸を西行して甲州都留郡新田村にいたる道筋。③鼠坂で西に進んで甲州都留郡秋山村に至る道筋。④三ヶ木から西に甲州都留郡道志村に至る道筋などがあり、何れも古くから往来されていた。

これらの道筋のうち①は、横浜開港とともに甲信と横浜を結ぶ近道として、注目されるようになっていったことは先述の通りであるが、さらに③の秋山縦断の道について注目して整備するように意図したのは、先に挙げた高橋平右衛門であった。このことは、明治5年10月高橋宛の引請証文からその様子を知ることが出来る。それによると高橋は、この道筋を甲州道中に替わる東京・横浜への商品輸送路として整備しようとしていた意図を明確に読み取ることができる<sup>31)</sup>。

しかしこの証文は、東京横浜新街道本願人甲州米倉村武川小四郎・増利村米山勘兵衛・上黒駒村梶原庄右衛門・同太一郎の4名に一旦差し出され、更に太一郎を除く3名から高橋に再度差し出されていることから、この新道開拓の発案者を高橋にすることには疑問もある。しかし高橋は、先述のように「久保沢通り」に関心があって調査もしており、また全国的な各駅陸運会社設置出願の中で、同年5月以来「中馬運送会社」の設立を出願し、同年9月には各駅陸運会社が全国一斉に開業する中でも、中馬運送会社の設立許可を得られずにいた高橋の置かれた状況からすると、矢張り発案者は高橋であったろうと考えられる<sup>32)</sup>。

この文書に記載された者たちは、その職業から分かるように、甲府から東京・横浜への甲信中馬輸送のために必要とした陸運会社総代・諸荷物継立人・馬士世話人・中馬宿主・馬宿主・旅人宿主など、輸送関係者であった。このことから、この道筋の「開拓」とは、この道筋での輸送を円滑に行うため、甲府から東京・横浜に至る複数の道筋を結び、一本の輸送路として位置づけ、そこでの輸送関係者間の関係調整をすることであったと考えられ、まったく新しく新道路を開削するようなものでは無かった。

この証文の署名人の住所を辿ると、この道筋は甲府から東京・横浜に至る次のようなも

31) 「新開道対談記」(山梨県立博物館)。

32) 拙稿「山梨県下陸運会社の設立」(立正女子大学短期大学部研究紀要第17集)。



のであったことが分かる。すなわち甲府を出て、甲州道中石和駅から駿州東往還（鎌倉往還）に入り、金川原・上黒駒・藤野木を経て、八丁通りを八丁（町）峠を越え、大幡・中津森・下谷村・朝日曾雌・朝日馬場・秋山、相州牧野・寸沢嵐・若柳・大井村荒川・橋本、武州野津田・登戸・渋谷宮益町から東京に至る道筋であった。またこの道筋は、前書きにも言うように「久保沢江掛り東京横浜」への新道であることから、ここには荒川・橋本間に久保沢の地名は見られないが、ここが東京・横浜への分岐点であったことは確かであり、横浜への経路は久保沢から原町田を通ったと考えられる。

ともあれ、これ以後、この道路がどれほど利用されたか詳らかではないが、横浜開港を契機に始まる内陸から横浜への生糸などの、またその戻り荷としての砂糖など各種輸入商品の輸送がもたらしたものであったことは、論を俟たない。また甲州道中に依らず、甲府から東京・横浜に至るこの道筋は、明治と言う新しい時代を象徴するものでもあったと見ることが出来よう。

## む す び に

本稿では、安政6年（1859）横浜開港とともに横浜に開店した「冒険投機商人」の一人、甲州屋忠右衛門が残した400通を越える書簡を、石井孝『横浜売込商人 甲州屋文書』によって分析し、忠右衛門の実家のある甲州東油川村を中心とした国許と横浜の間での通信について考察した。その結果、国許との書簡の往復には、一般的な三度飛脚などの利用を中心としながらも、多くの機会を捉えて依頼する「幸便」の比重が高いことが注意を引いた。また所要時間については、2日から14日と様々であり、緊急を要するものでは、直接関係者を差し向けざるを得なかった状況を見た。また飛脚による配達路線は、石和や甲府といった街道の宿場までであり、ここから村々までは、幸便などと同様に他の「好意」に依存する以外ないなどの実態が、かなり具体的に分かった。このような通信状況の下では、横浜での売込みが、投機的であるだけに、多くの商機をみすみす逃すことも多かった様子もそこから伺われた。

この商機を逃す原因は、国許などで買い付けた商品の輸送日数の掛ることもまたその大きい要因であったことは、書簡中に散見する。それは輸送手段が駄送と河川舟運の部分的利用以外無かったことによるものであった。そうした理由によるのであろうか、この多数の書簡の中には、横浜への商品輸送や国許と横浜間での人の往来についても、道筋その他具体的記述を見ることが出来なかった。このため、これら書簡から具体的に知ることは出

来ない点については、他により補う他なかった。

この場合、甲州はもとより諏訪・伊那など南信州を含む甲信から江戸・横浜への主要街道は、言うまでもなく甲州道中であった。これにより甲州道中における横浜売込商品の輸送について明らかにするため、中沢文書中の万延元年「糸出荷諸入用帳」によって、甲州道中での生糸輸送に実態に触れた。しかしこの場合は、江戸経由での横浜への輸送であったことから、さら甲州屋の甲州道中での輸送実態に迫るため、各駅荷継問屋での輸送についてふれた。しかしこの場合も八王子横山宿までであって、横浜に達しないことから、改めて書簡中の「久保沢通り」の語句を手がかりに、甲州屋でも使ったのではと考えられる横浜と甲信とを結ぶ道筋に言及し、更にその道筋における横浜への輸送実態に触れ、高橋平右衛門による新道開発についても見た。

以上の考察から、横浜開港が甲信の内陸部に与えた通信・運輸上の影響は真に甚大なものがあつたが、それへの対応は非常にバランスを欠いたものであつた。しかしそうした状況の下でも、なお懸命な努力をもってこれに対応した人々のいたこともまた事実であつた。それは、まったく形骸化した宿駅問屋制の中にあつて、発展する商品流通に対応して起こり、新たな輸送体系を作り発展していった荷継問屋、これに対応する中馬を初めとする駄賃稼ぎの活躍。またこれら輸送関係者による新たな輸送経路の開発、輸送方法の改善やその多様化、新たな輸送網の構築などの努力等々、高く評価されなくてはならない。

ここで見た横浜開港を契機とするこうした内陸での通信・運輸上での対応の努力は、明治初年以來の宿駅制度崩壊の中で政府による新たな通信・運輸制度再編の動きの中に吸収されていくことになった。