

徳川時代の運賃〔二〕

和田篤憲

一 概 説

1 緒 言

吾人が社會生活を營む上に於て、交通機關の必要缺くべからざるものであることは最早、萬人知悉の事實である。然して、若し今日の社會が其活動を續くる爲に交通機關が不可缺のものゝ一つとなすならば、この交通機關の發達の程度は直ちに社會に大なる影響を與へるものといふ事が出來よう。交通の發達はかく社會の諸事情を發達助長せしむ

るものであるが、社會の發達は反對に又交通の發達を促すといふ事も亦注意せなければならぬ。即交通と社會とは互に因となり果となつて發達を促進する。尙、現代の交通論においては人體、貨物、意志の所在を變更せしめる行爲、又はかゝるものゝ場所的移動の現象を總稱して交通といふアドルフ・ワグネルの所説が多く採用せられてゐて、殆んど通説となつてゐる。然して、交通の目的は結局、以上の三者を運輸することにある。運賃はこの運輸の對價であつ

て、詳言すれば運輸行為の勤勞に對する報酬を金額を以て定めたるものといふ事が出来る。即ち運賃は運輸の客體となるもの、種類數量、運輸の距離、運輸方法竝に其他の運輸の條件に依つて計算されるものである。以上は現今に於ける運賃の概念であるが、徳川時代に於ては自ら、これと異つたものがある。

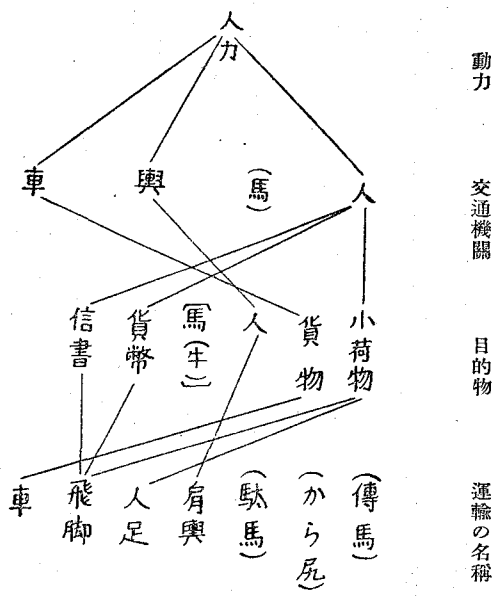
口 徳川時代の運輸方法と運賃

扱、徳川時代の運賃の概念を見る前に、先づ其時代に於ける運輸の概念を明確にする必要がある。即ちかくすることによつてよりよく、運賃の性質を知る事が出来るからである。

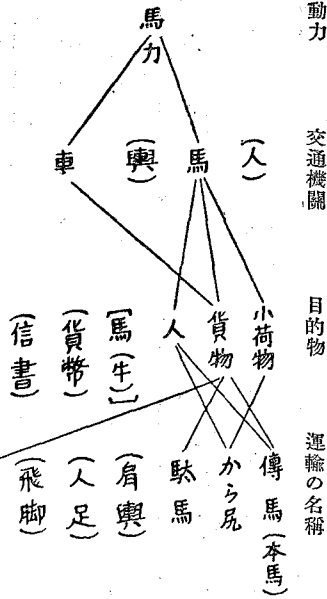
徳川時代に於ける運輸は種々雑多で判然し難いものゝあることは遺憾である。運輸名稱には傳馬(本馬)から尻、駄馬、肩輿、飛脚、車運、渡船、川船、廻船等がある。然して此等の名稱は即ち、運輸方法の相違よりして起つたものに外ならないのであつて、交通の場所、機關及目的物等によつて決せらるゝものと見る事が出来る。こゝに交通の場所とは

通路即、水陸の別をいひ、交通の機關とは運輸機關たる、人、輿、牛、馬、車及船等で、尙動力としての人、牛馬及風力等を含むのである。其目的物とは直接交通の客體となる人、荷物、貨幣及信書等をいふ。今次に是等の關係を圖示して見よう。

(一) 通路陸上にして、動力は人なる場合

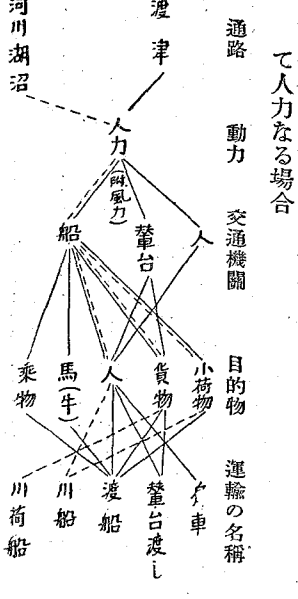


(二) 通路陸上にして、動力は馬なる場合



動力 交通機關 目的物 運輸の名稱

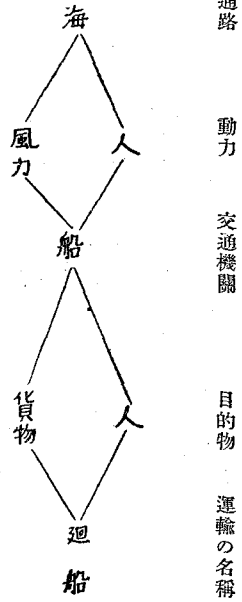
(三) 通路は水上の渡津及河川湖沼にして、動力は主として人力なる場合



通路 動力 交通機關 目的物 運輸の名稱

(四) 通路水上、特に海にして、動力は人力及び風力なる

場合



通路 動力 交通機關 目的物 運輸の名稱

以上四圖を見るに、關係の最も簡單なるは海上交通にして、渡津河川湖沼の通航は之に次ぎ陸上交通は最も複雑なるものとす。これ陸上に於て繁多なる交通に種々の交通機關を備へて居たからである。即、結局、陸上、水上の運輸方法は左の如くである。

陸上は、
傳馬、から尻、駝馬、肩輿、人足、飛脚及車で
水上は、

肩車、輦臺渡し、渡船、川船、川荷船及廻船となる。
以上の如く運輸の方法の相違で種々の名稱が稱へられる

が、然らば運賃は之を如何に分類すべきかといふに、かゝる雑多の概念は必ずや明確に整理し盡し得ざるべきを以て私は便宜上これを次の如く分けたいと思ふ。先づ通過の場所よりして陸上運賃と水上運賃との二分に大別し、陸上運賃は更に交通機關の相違によりて、人馬賃錢、肩輿賃、車賃及飛脚賃の四に分つ。水上運賃はこれを通路の如何によつて、渡賃、河川湖沼の運賃及廻漕賃の三となす。

次に是等の運賃の本質が如何様なるものかを概観し併せて其賃錢に言及するであらう。

ハ 運賃の概観

(一) 陸上運賃

已に述べしが如く陸上を運搬する目的物が人か、動物か、貨幣か、信書か、或は貨物かによつて其運輸方法が變つてこゐるのを見たが、同じ人を運ぶのでも人力による場合もあれば、馬力による場合もあり、又自然力に俟つときもある。然も交通の機關も亦輿や馬背があるから一概にいふ事が出来ない。即極めて複雑なる運輸状態を來し、人は各々

其己れの好むところを行ひ一定せず、且運輸の代償たる賃錢に至つては從つて又種々である。然して賃錢には御定賃錢と相對の賃錢の二種があり、民間交通に現はれたる大部分は相對賃錢によつたから其明細は不明であり。旅行者は甚だ困難を感じた次第である。雲助やゴマノハイ等の跳梁を取締りながらも事實上於ては道中奉行の威も及ばず、旅客の迷惑した事は吾人の周知の事實である。

1 人馬賃錢 これは明確に區別することは出来ないが、結局人馬を運輸に使用した事による代償である。人とは人足で尙、駄送の附隨及荷物の運搬に使用せらる。この方は別に問題もないが、馬の方は少々概念が明晰でない。抑々馬による運輸は傳馬(後でいふ本馬)と駄賃馬との二種に分たれるのである。傳馬は王朝時代の遺制で別に新しいものではないが、然し、王朝時代のそれは官用のみ使用せられて庶民の交通には使用しなかつた。然して、徳川時代の傳馬はこれに反し公用のみならず、諸侯の交通にも使用を許し其封祿の高により一定數の馬匹を公定賃錢で使用せし

めた。然して其不足額は相對にて駄賃馬を雇はしめたのである。こゝに問題となるのは駄賃馬の事であるが、相對を以て駄賃を決定するによつて然云ふのでこれを通常駄馬といつて居るが、駄馬といふ種類の馬があるのではなくて、使用法の如何によつてかく稱するのである。駄賃馬、例へば輕尻は乗用、駄送の兼用であつたが、平常の夜繼の場合及晝の早繼には本馬の賃錢をとる旨が公裁日記に見えてゐる。程で本馬とは大した差のあつたものではない。要するに傳馬（本馬）と、駄賃馬とをもつて馬の種別の標準とみるよりも、馬の使用法制限に現はれたる名稱と解すべきであらう。傳馬所の馬は、道中秘書によれば、其標準は東海道は百疋、中山道は五十疋、奥州路は二十五疋となつてゐるが、不用の馬を全部遊ばせて置いたものではなく、一定數を常圍ひとし、尙、その外臨時圍の分を取つておいてそれを以て公用を勤めしめたもので、其他の馬匹は諸侯の如きは格別の恩典を以て參觀交代の時等其格式により幕府が公定した御定賃錢を以て一定數丈を使用せしめたのである。

即已に述べしが如く、其不足數は相對賃錢を以て駄賃馬を雇はしめたのであるが、駄賃馬のみが特に劣等なものであつた譯ではなかつたのである。たゞ公用の傳馬には比較的駿馬を準備したであらう事も事實であつたらうし、駄送専門の馬は勿論、駿足を要しないのであるから、所謂駄馬を用ひたとも考へるのは至當である。然し乍ら駄賃馬にも「から尻」なるものがあつて、これは本馬と駄馬との中間にあたるもので、乗用兼駄送の兩者を行つたものである。故に通常庶民の旅行には「から尻」が使用せられたもので、貨物は主として駄馬によつたものである。即、駄賃馬は駄賃を以て雇ふの故を以て駄賃馬と稱せられたるに過ぎない。結局各驛には比較的駿足の傳馬専用の常圍及臨時圍と駄賃馬とがあつたことになる。（小田原宿の宿立馬匹は百疋で、其中五疋が常圍ひ、十五疋が臨時の御用圍として幕府の公用を勤めた。）即宿立の馬匹を試みに分てば左の如くなるであらう。

常圍の馬 傳馬（本馬）公用に使用す
 臨時圍の馬
 宿立の馬 常圍及臨時 駄賃馬（相對取きめの）から尻
 圍以外の馬 駄賃を以て使用す 〔駄馬（駄送用の馬）〕

次に人馬賃錢の一例を示さんと欲する。然して人馬賃錢には度々述べたるが如く幕府の公定のもとと相對によつて決めるものと二つの區別がある。相對賃錢は正確な標準に依つたものといひ難く且つ其場限りで記録にも餘り残つてゐないから、當時の旅行記にでもよるより外はないであらう。

a 公定人馬賃銀の例（公定賃錢で使用せらるゝ人馬は公用及諸侯の場合であつて、相對賃錢によるものとの差異は結局使用方法で人馬には異らないのである。これらの定賃錢は勿論相對賃錢の標準となつたであらう。）

江戸——桑名（上り）天保六年八月改正、

- 一 本馬壹疋 七貫四百六十三文
- 一 輕尻壹疋 四貫八百八十八文
- 一 人足壹人 三貫七百三十四文

b 相對賃錢の例⁸⁾

覽

一 一貫四百六十三文 本馬壹疋
 一 四貫八百八十八文 輕尻壹疋
 一 三貫七百三十四文 人足壹人
 石通 江戸桑名と人馬
 賃銀相對定り事
 天保六年八月改

（リ上名桑—江戸）付賃駄道海東
 （藏所氏憲篤田和）改月八年六保天

馬駄賃

府中——江尻二里廿七丁（享和年間）

膝栗毛（東海道中）後編には府中から江尻へ三百でのせた云々の文句が出てゐる。

2 其他の運賃

其他の運賃とは肩輿賃、車賃及飛脚賃である。次に肩輿

賃と飛脚賃とを述べよう。

a 肩輿賃

驛路の駕籠は問屋駕籠とも云つた。諸國宿驛には人馬を備へて賃錢を定めて居るが、肩輿は二夫を以てす。諸物は重さ五貫目を以て一夫の分とし、これより重きものは定賃に准じて賃錢を増す。文武の諸家及其臣僚の旅行には定賃を以て之を役したのである。

b 飛脚賃

これには公用の繼飛脚、大名自家用の大名飛脚及民間の爲を主とした町飛脚の三があつた。この町飛脚なるものが發達して、三度飛脚等をつくり運送のもとを開いたものであ

る。飛脚は通信方面に入れられてゐるが便宜上こゝでは運輸の中に入れたのである。

大阪より諸國飛脚指

書狀一通 片便十匁づ、狀箱 大小見合

荷物重目百匁より三百匁迄 駄賃二分五厘 或は三分位

同 三百匁より五百匁迄 同 四分或は五分位

同 五百匁より八百匁迄 同 六分或は七分位

同 八百匁より一貫目餘迄 同 八分、九分或は一匁位

(二)水上運賃

上記せしが如く陸上の輸送には飛脚あり又傳馬、駄賃馬等があつて運輸には事實、事缺かなかつたといふも、人間の賃錢は甚だ高價にして且つ其輸送力たるや甚小であり。信書、貨幣及小荷物に止まつてゐて、商貨の大運送は結局水運に俟たざるを得なかつたのである。偕已に水上運賃を渡賃、河川湖沼の運賃及廻漕の三となしたが、今次に各々其運賃の一斑について例示することとしよう。

1 渡賃

桑名、宮 間七里のわたし(文久二年)

船賃定

むしる半枚分

かり切

二百十二文

同 一枚分

四百廿四文

荷物一駄

百六十二文

乗下荷物

九十二文

から尻荷物

六十八文

乗物一挺

二百八十文

切棒駕一挺

二百十二文

2 河川湖沼の運賃¹²⁾

江戸の川船運賃の一例として寛政五年、行徳船の例を

とつて見よう。左の如くである。

下總 江戸
行徳小網町間川船運賃(寛政五年)

一 借切一艘二百五十文

右 同 斷

内百六十四文 船會所

五十六文 船頭

八十文 船頭 但本行徳村より小網町迄

一 友借 百二十四文

一 表借切 百七十二文

内 八十文 船會所

内 百十六文 船會所

右 同 斷

四十文 船頭

一 乗合 一人に付長五十文但一艘に付二百五十文の節は

内十七文 船會所

三十三文 船頭

内十七文 船會所

三十三文 船頭

内十七文 船會所

三十三文 船頭

内十七文 船會所

三十三文 船頭

内十七文 船會所

三十三文 船頭

内十七文 船會所

三十三文 船頭

内十七文 船會所

三十三文 船頭

内十七文 船會所

三十三文 船頭

内十七文 船會所

三十三文 船頭

内十七文 船會所

三十三文 船頭

德川時代に廻船と單にいふときは江戸大阪間の定期航海

船、菱垣廻船、樽廻船を指したもので、其他の定期航海船

は奥羽廻船北國廻船と稱した¹³⁾。今この中樽廻船中に生れた

西宮の酒番船に例をとり、江戸大阪間に於ける商貨廻漕賃

を伺つて見よう。¹⁴⁾

扱、大阪江戸間の酒樽廻漕に對する船賃として荷主より支

拂るゝものは、年によつて増減があるが、大體増加の傾向

を示してゐる。今其大様を見るに文化中の記録によれば酒

十駄につき六十五匁より七十匁(内十匁は下り銀として江戸入

津の際渡し他の殘額は七月渡

とし)であるが、

とあるが、

享保十年は	酒十駄	銀四十五匁
同 十一年は	"	" 四十八匁
寛政二年は	"	" 七十二匁 (一兩と銀十二匁)
文化六年は	"	" 八十一匁 (番船は銀一匁増)
文化十年は	"	" 七十九匁五分 (銀一匁増と五分増とあり)
天保 六年	"	" 八十二匁七分 (別に六匁八分の増銀あり)

となつてゐる。

船賃支拂の方法につきて「船方御定竝諸方聞書」に依れば、最初船賃は荷物積次第、残りなく受取つたものであるが、御城米借船の支拂に三所取(三所取とは一、下り送り状をとるとき三分の一、二、荷物積込のとき三分の一、三、江戸積御米渡し)なるものが出来てから、酒荷の運賃銀も積込の際荷主より直接支拂ずして七月取にした。但大阪傳法村廻船は七月渡賃をなさず、當座拂をうけ、運賃は七月拂の分より五匁安にて積込んで居たが、西宮に問屋が出来てからは當座渡と八月渡との二となし、當座と延べとは其差を五匁とした。

此等延拂の運賃に於ては、酒荷江戸入津の砌に於て、水夫の賃銀及本船糧米諸色其他道具類の購入費として是非とも銀子の必要を感じたので、江戸下り酒屋に於て、船送狀

と共に酒荷受取りの際其運賃の一部を荷主に代つて支拂つたのである。これは酒十駄に對して十匁の割で、他は荷主より七月又は八月に支拂はるゝ慣習であつた。この江戸下り酒屋に於て支拂はるゝ銀子をば、下り銀と稱した。

- (1) 島田孝一 交通經濟學概論一〇二頁以下
- (2) 笠信太郎 「運輸」社會科學大辭典一〇〇頁
- (3) 橋本重太郎 「運賃」商業大辭書第一冊九六頁以下參照
- (4) 拙稿 道路の改良第十二卷第八號一二頁
- (5) 柴謙太郎 「傳馬」經濟大辭書第三冊二七八五頁
- (6) 拙稿 道路の改良第十二卷第八號一八頁
- (7) 拙藏實物駄賃付に依る
- (8) 藤栗毛(帝國文庫)八五頁
- (9) 喜田川守貞類聚近世風俗志下卷六一七頁
- (10) 古事類苑政治部、四、一三五二頁以下
- (11) 浪花講定宿帳(文久二年改正版)五丁
- (12) 拙稿 經濟史研究第九號所收
- (13) 本庄博士 日本社會經濟史 四〇九頁
- (14) 拙稿「番船と清酒取引の慣例」日本交通史の研究 三四頁以下