

岸問屋を営む戸辺家の当主が五右衛門を世襲し、下河岸の榊田家の当主が三代まで仁左衛門を世襲したからと言われる。中野台・今上両河岸が公認された時期は不明であるが、明和九年（一七七二）正月に今上の弥七が「此度川々河岸場御運上永御改之上可被 仰付旨御廻状を以被觸奉畏候、私共河岸場之儀者前々ヨリ有之、隣村御城米等積出シ致来、勿論野田町商人荷物者不及申上、竹木筏等迄組立積送り、是迄渡世致来候河岸場ニ御座候間、」として運上永を差し出し、河岸として公認して欲しいと出願していることから明和・安永期の河岸吟味の時期に公認されたと考えられる。この両河岸は、野田の主要産業である醤油やその原料である大豆をはじめ、野州の木材・竹材・薪炭などを主な荷物として扱ひ、上下河岸には二百艘くらいの船が所属し、常時五〜六十艘が停泊していたと言われる。また、中野台河岸は明治十年に内国通運汽船の発着所にもなった。

二 物資流通範囲と運賃

史料一は、醤油百樽につき今上中野台河岸より各駅村河岸までの運賃である。各出荷先を見ると、利根川・渡良瀬川・巴波川・思川沿岸地域の河岸がほとんどで、常州や利根川沿岸の下総国にはほとんど出荷されていない（図1参照：史料中の各河岸等の位置関係を表した）。

このことは、常陸国や利根川沿岸の下総国がヤマサ・ヒゲタなど銚子醤油における醤油の原料である大豆・小麦などの集荷地であり、相互取

引を行っていた商業圏であったこと、また組合を結成するほどの中小の醤油醸造家が多く分散していたからと考えられる。一方、上・野州では養蚕・機業が栄えはじめるようになるると人々に新たな労働と生産の場を次々に与え、多くの人々が集まるようになった。農家も産地の商人から醤油を購入するようになり、やがて養蚕・機業の発展にともない幕末にはこの地域も関東の大きな醤油の消費地になっていった。そこで各地の醤油醸造家がこれらの地域に販路の開拓を求めたように、野田組の醤油醸造家もこれら地域に販路を求め、安い水上輸送費で案に競争することができた⁽⁴⁾。そして、それぞれ得意な出荷先ができあがっていたことをあらわしている。

次に、運賃の記述を見ると円と在来通用貨幣が混在している。明治四年の新貨条例により、通貨がこれまでの両から円へと変わった。しかし、すぐに新貨が普及したわけではなく旧貨の使用も認められていた。



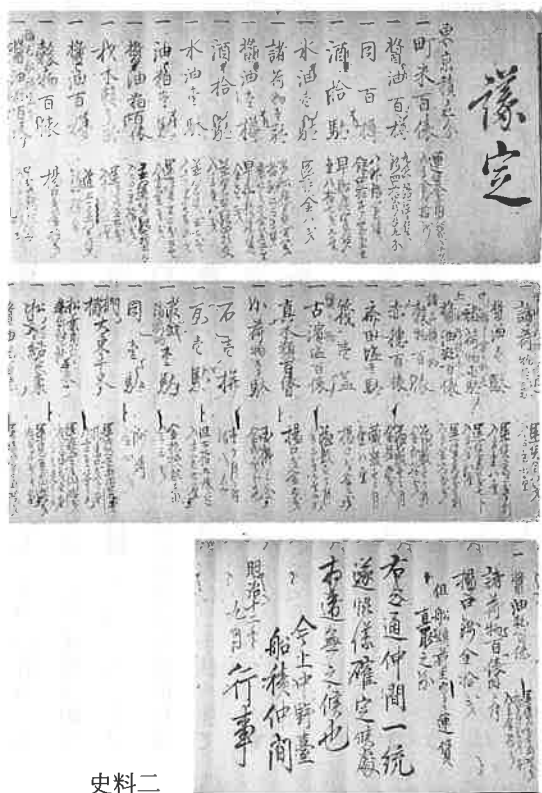
史料一

新貨条例では「新貨幣と在来通用貨幣との価格は、一円を以て一両すなわち永一貫文に充つべし。故に五十銭は二分すなわち永五百文、十銭は一両の十分の一すなわち永百文、一銭は一両の百分の一すな

わち永十文、一厘は一両の千分の一すなわち永一文と相当たるべし」と定め、旧貨の一両と新貨の一円が等価であるとしている。したがって、資料にある一分は永一貫文すなわち一円相当となる。

また運賃をどのようにして取り決めたかは不明であるが、各河岸までの運賃を比べると、北河原河岸が酒巻河岸よりも遠いにもかかわらず運賃が安くなっていることや、赤岩河岸が酒巻河岸から約二キロメートルほどの距離しか離れていないにもかかわらず五十銭も運賃が高いことなどから、必ずしも単純に距離のみによって決められていたわけではないと思われる。一般に上流に遡るに従って水深が浅く、大型船での航行が困難となり舳船や小型船に積み荷を積み替えたり曳舟人足を使うなど、下流に向かうより手間がかかるのは周知のところであるが、利根川においても荷物の積み替えなしに大型船が遡れる最上流地点が平塚であり、平塚から上流は特に浅瀬の場所が多く、季節によっても水位が大きく変化した。また、同じ川であっても右岸と左岸でも河床の状況は変わっている。これらの状況を踏まえ、各河岸との関係も含めて運賃が決められたものと考える。そして口銭についてもこれらのことを踏まえた上で取り決められていたと思われる、利根川沿岸の大越より上流の河岸については記載が見られる。大越から平塚までは運賃の一割を口銭としているが、一本木から高崎までは運賃に対して七割としている。この理由は定かではないが、運賃が割高になる分割り引いたのか、または単に荷受けだけで荷積み比べ手間がかからなかったのか安くしている。一方、入方の八毛とは醤油一樽に対する手数料と考えられ、大越、赤岩、一本木から

高崎までは百樽につき八銭と一定であった。また、この資料では醤油のそれぞれの出荷先までの運賃しか記載されておらず出荷量については明らかでないが、明治二十五年の野田醤油の出荷総数量を見ると四十七万七千九百四十二樽でそのうち東京行三千万八千二百六樽、地廻り十六万九千七百三十六樽となっており、四割が地廻りとして出荷されている。明治十二年においてその総数量は明らかではないが、おそらくこの数字に近い数量が本資料の出荷先に送られたものと思われる。



史料二

三 取り扱い荷物と運賃

史料二は、大きく分けて今上中野台から東京および各地までの米・醬油・油・酒・醬油粕・材木類・諸荷物等の運賃及び口銭と諸品預り物の口銭について記載されており、資料一と同じように在来通用貨幣の記載

(表一)

東京積立分		
醬油 100 樽 9 升詰		約71錢 5 厘
同 8 升詰		約68錢 7 厘
酒 10 駄	並運賃	約66錢 6 厘
醬油粕 100 俵	並運賃	約 1 円 26 錢 6 厘
	入方	10 錢
醬油 100 樽	道上下並運賃	約66錢 6 厘
稲毛船積立分		
醬油粕 100 俵	口銭	約16錢 7 厘
	入方	10 錢
石 1 拵	1 ヶ月	約13錢 3 厘

が見られ、秤量貨幣であった銀を使用している。銀の交換相場は実際の取引では時価相場で交換されており、元禄三年から明治にかわるまで一両 \equiv 六十匁であったので、これをもとに円に換算すると、一両 \equiv 銀六十匁 \equiv 一円(百錢)、六匁 \equiv 十錢すなわち銀一匁は約一錢六厘六毛となる。(表一参照；資料一の銀扱いの部分を円に換算した)

東京行きは荷物を見ると、醬油の他に米・油・酒・醬油粕・材木類などが運ばれていた。出荷もとは不明であるが醬油関連の荷物は野田及びその周辺からのものである。また、材木類については上・野州からのものと思われる。その輸送にあたっては並運賃・早船運賃・道上下並運賃の三通りが記載されているがこれらはどういったものであろうか。

場所が違えば新川河岸川では並船・早船・急船・飛切船の四通りの利用があり、並船は長く時間がかかってかまわない荷を運ぶときに利用

される不定期便で、早船は旅客や急を要する荷物を乗せ、一般の船より早く航行していた。従って並運賃・早船運賃とはこれらの船を利用したときの運賃で、道上下並運賃とは並運賃で往復したものと思われる。並運賃と早船運賃を比較してみると、醬油百樽(九升詰)の並運賃は銀四十二匁九分 \equiv 約七十一錢五厘、早船は一樽一錢で百樽で一円となり差は二十八錢五厘で並運賃の約二割五分増し、酒十駄の並運賃は銀四拾匁 \equiv 約六十六錢七厘で早船運賃は八十七錢五厘となり差は二十錢八厘で並運賃の約三割増しとなる。荷の種類や量によって差があると思われるが、早船運賃は並運賃の約二割五分から三割増しであったことがわかる。

(表二)

東京積立分	明治12年	明治15年	明治16年
醬油 100 樽 9 升詰	約71錢 5 厘	1 円 8 錢	95 錢
同 8 升詰	約68錢 7 厘	1 円 5 錢 5 厘	92 錢 5 厘

次に、運賃の推移を見ると醬油百樽九升詰と八升詰の明治十二年、十五年、十六年の運賃を比較してみると表二になる。これを見ると十二年から十五年には運賃が上がっているものの十六年には値下げになっている。これは、陸運を一手に掌握していた内国陸運会社が水運にも乗り出し、明治十年五月利根川航路深川下給生井に蒸気船「通運丸」を就航させ、十一年には東京川俣 \rightarrow 武州北河原、十三年には赤岩まで延長し、十四年には渡良瀬川にも航路が延び越名・早川田に就航し水運は活況を呈した。その一例として、明治十二年の群馬県利根川筋において、出帆船六八二隻、入津船二万二〇六三隻であり、明治十一年との比較で見ると輸出は船数で七六四隻増、荷数で一万二五二二個増、輸入では三九〇八隻増、荷数で二十一万六四九四増となっ

ている。こうした水運が活発に利用され、過当競争が激化する中で運賃のダンピングが始まり貨物運賃に大きな影響を与えた。立地条件に恵まれ、運賃・諸掛りの少ない安いコストで出荷していた野田の河岸にとっても値下げせざるを得なかったのではないかと思われる。

預り物を見ると古浜塩と材木類や石・瓦などである。これらの品物それぞれについて口銭が記載され、運賃についての記載も見られるが、どこからどこまでの運賃であるかは確定できない。このことやその他今回資料中の語について深く触れることが出来なかったが、次の機会をとらえて紹介したい。

おわりに

今回明治十二年の運賃表により、野田河岸の物資の流通範囲及び運賃・口銭の一端について紹介したが、明治前期の史料は少なく、運賃・口銭の取り決め方や各出荷先への輸送量など具体的な事柄についてまだ不明な点が多く残る。陸上交通の発達により水運は衰退していくが、近世に発達した水運が明治期においてもまだ活躍していたことは多くの人にあまり知られていない。今後の資料の発掘により、水運から陸上輸送への過渡期となったこの時期の輸送形態が明らかにされ、水運が多くの人に見直されることを期待する。

最後にご協力いただいた戸辺五右衛門氏に御礼申し上げます。

註

- (1) 『野田市史料集第二集』(一九六八年、野田市)三八、三九、一八二頁
- (2) 荒井英次「銚子・野田の醤油醸造」(地方史研究協議会『日本産業史大系関東篇』一九五九年、東京大学出版会)一〇六～一〇七頁
- (3) 文政七年時点において銚子組、成田組、千葉組、野田組、川越組、江戸組、水海道組、玉造組の八組に合計一〇九の醤油醸造家が属していた。
- (4) (2)に同じ一〇九頁
- (5) 久光重平『日本貨幣史概説』(一九九七年、国書刊行会)一八七頁
- (6) 上り下りの違いはあるが、資料二の東京積み町米百俵の運賃・入方と比較して見ると醤油一樽八毛が妥当と考えられる。
- (7) 渡辺貢二『利根川高瀬舟』(一九九〇年、崙書房)七九頁「積み方が悪いと壊れるため、細心の注意を払わなければならなかったが、荷降ろしの場合ほそれ程でもなかった」
- (8) 『群馬県史通史編5近世2』(一九九一年、群馬県)八三六頁
- (9) (4)に同じ
- (10) 『日本銀行金融研究所貨幣博物館図録』(一九九五年、日本銀行金融研究所)二九頁
- (11) 斎藤貞夫『川越舟運 江戸と小江戸を結んで三百年』(一九八七年、さきたま出版会)
- (12) 市山盛夫『野田の醤油史』(一九八五年、崙書房)七八頁
- (13) 『群馬県史通史編八近現代二』(一九九八年、群馬県)三九五～三九七頁

