

## 萩藩における領主廻米運賃について

木 部 和 昭

### はじめに

近代的な物流手段が確立される以前の近世社会において、全国のおよび局地的な物流の中心は海運であった。この近世海運の中でも、幕藩体制という社会構造との関わりで注目されるのが、領主廻米である。石高制に立脚し、米納年貢を財政的基盤とする幕藩領主層は、その換金のために米穀市場へ大量の年貢米を輸送せねばならなかったが、その輸送手段も多くが海運によった。こうした領主廻米を目的に編成・運用されていた海運は、地域や支配領域によって多様な形態を有していたが、共通していたのはいずれも「運賃積」を原則として成り立っていた点である。

近世海運は、経営形態の観点から、商業取引と輸送業務が未分化の買積経営（自己荷物輸送）と、他人荷物の海上輸送に従事する運賃積経営とに大別される<sup>1)</sup>。この内、領主廻米は後者に該当し、運賃により廻船を備船する事によって実施されていた。運賃積はその名の通り、「運賃」が極めて重要な要素を占めている。したがって領主廻米においては、この運賃の評価こそが、その海運編成の特質、すなわち近世期の封建権力が海運業および廻船をどの様に編成・運用していたか、を解明する重要なポイントとなるだろう。しかしながら、こうした領主廻米の運賃に関する研究は、史料上の制約もあって特定の地域や時期に関して断片的にしか明らかにされていない。特に、運賃の時代的趨勢や、運賃水準に関する評価は、近世海運史

1) 柚木学『近世海運史の研究』（法政大学出版局、1979）p.9。

や物価史にとって非常に重要な問題でありながら、未解明の部分が多いのである。

そこで本稿では、廻米運賃関連の史料が比較的豊富に残されている萩藩の事例を取り上げ、その廻米「運賃」の具体像を明らかにする。それと同時に、運賃の側面から、領主廻米海運（領主的海運）編成の特質についても考察を加えてみたい。

## 1 萩藩における廻船調達体制と運賃定の性格

萩藩における領主廻米は、大坂市場に換金を目的に廻漕される「大坂運送米」と、藩府の運営費・家臣の扶持米等に充てるため萩城下に廻漕される「萩蔵納米」の二つを支柱としていた。その廻漕に際しては、領国内の廻船を傭船する方法が近世期を通じて一貫して採用されており（自国船調達原則）、萩藩の領主的海運編成の特徴となっていた。この萩藩の廻船調達体制とその特質に関しては、すでに別稿で論じているので、詳細に関してはそちらを参照されたいが、本稿との関わりで簡単に触れておく<sup>2)</sup>。

萩藩の自国船調達体制は、表面上は、廻米への領内廻船の優先的傭船による保護の側面を標榜していた。しかし実質的には、藩廻米への傭船を領内廻船の「船役」として位置づけ、これを義務化・強制化して、領内廻船の動員を図る体制であった。領内廻船は、廻米が実施される晩秋から冬にかけて、自己の商活動を制限され、藩廻米への従事に動員されたのである。萩藩が、こうした廻船調達の在り方に固執したのは、その傭船条件が、藩にとって非常に有利に設定できた点に求められるだろう。藩権力の直接的な支配下にある領内廻船・船員の雇用であるが故に、藩による独自の法統制や動員が容易となり、廻船側に不利な条件であっても、廻米に従事させ

2) 拙稿「萩藩における廻船調達体制の確立とその特質」（『瀬戸内海地域史研究』第7輯，文献出版，1999）

る事を可能としていたのである。例えば、輸送途中に発生した年貢米の損耗（欠米）を廻船側に全額弁償させたり、時代によっては、欠米の倍額の賠償責任を廻船側に課すなど、他領ではあまり見られない厳しい条件での備船を実現している<sup>3)</sup>のも、その一例である。萩藩の自国船調達体制は、藩権力が恣意的に領内廻船を動員する、極めて封建的特質を備えた海運編成であったといえるだろう。

さて、ここで重要なのは、こうした特質を有する萩藩の海運編成における「運賃」の評価である。藩にとって有利な条件での備船の実現とは、究極的には、運賃の低廉性に求められる。いかに少ない輸送コストで廻米を実現するかは、すべての幕藩領主層の大きな課題であった。上述のような封建的特質を備えた萩藩の海運編成から、その運賃も極めて藩に有利な低廉な水準であったことは容易に想像できるが、その実態はどうであったのだろうか。以下、萩藩の海運編成の特質を、「運賃」によって具体的に検証していこう。

ここではまず、萩藩の廻米船運賃の性格について言及しておく。

萩藩の備船に関わる運賃は、藩によって設定された「公定運賃」であった点が大きな特徴である。他地域の領主廻米では、廻船側による入札や、廻船調達人を介した運賃設定が見られ、ある程度適正な備船運賃水準が形成されていた。しかしながら、萩藩の場合は、備船対象が領内廻船であったが故に、運賃設定の主導権は藩側に握られ、上意下達的な性格を有していた。藩によって設定された公定運賃が、「運賃定」<sup>4)</sup>という法令の形態で領内へ公布されていた点が、これを如実に体現しているだろう。その「運

3) 欠米は、ある程度は不可抗力で発生するため、例えば幕府城米輸送のように、ある限度額までは廻船側に補填の義務を免除するが多かった。また、城米輸送の場合では、欠米補填義務は貢租負担者の農民にあり、あらかじめ廻米とは別に「欠米」を別途積載し、蔵入れの段階で精算する方式が採用されていた。契約によっては、萩藩のように欠米補填義務を廻船に請負わせる事も可能であったが、その場合はある程度の運賃の引き上げが条件となるのが常であった。

4) 以下、「運賃定」に関する典拠については、表1の出典の項目を参照されたい。

賃定」とは、どの様なものだったのか、一例として寛政2(1790)年の運賃定を以下に掲げよう。

覚<sup>5)</sup>

- 一 六朱九味 前大津
- 一 六朱四味 先大津・吉田・船木・小郡・山口・美祢郡<sub>永田米</sub>
- 一 六朱三味 三田尻・徳地<sub>三田尻出シ</sub>
- 一 六朱弐味 都濃郡・熊毛・上ノ関・徳地<sub>福川出シ</sub>
- 一 五朱九味 大島郡

右、大坂御運送米之分

- 一 六朱九味 大島郡・上ノ関・熊毛・都濃郡・徳地<sub>福川出シ</sub>
- 一 六朱七味 三田尻・山口・徳地<sub>三田尻出シ</sub>・小郡・船木・吉田・美祢郡<sub>永田米</sub>
- 一 三朱八味 先大津

(但書き中略)

- 一 壹朱四味 前大津

(但書き中略)

右、萩御蔵納米其外運賃之分

右御国中諸廻船を以、大坂御運送米并萩御蔵納米共ニ積廻シ船役運賃定之儀、天明四辰年比米直段高直ニ付て改被仰付来候処、当時米和市下直ニ相成、只今迄之分ニ而ハ引合不申、船持共甚令迷惑候通諸郡ノ歎出有之、此度詮議之上、安永五申年運賃定之通、当戌秋ノ前書之辻被差戻事ニ候条、於舟頭ニも令勘弁、御定之度数ハ勿論、御米取惱等随分念を入、堅固ニ遂其節候様重畳可有其沙汰候、已上

寛政貳戌ノ八月

(当職 毛利)

毛 内匠

(郡奉行)

矢島 作右衛門殿

この様に、運賃定は法令の形をとって領内へ公布された。それは、領国

5) 表1の出典参照。

行政の最高責任者である当職（他藩でいう国家老に該当する）の名で発令され、地方民政を統括する郡奉行の手を経て、各代官→領民・船持へと通達・徹底されていったのである。

萩藩の運賃は、廻漕量に対する一定の割合を、現米で支給する方式が採られていたので、運賃定にはその運賃率が記載される。運賃定の冒頭に「六朱九味」とあるのは、年貢米廻漕量の6.9%（100石につき6石9斗）が運賃として廻船に支給されるという意味になる。この運賃率は、史料の如く大坂運送米・萩蔵納米の別に分かれ、年貢米の仕出地と廻漕先との距離に応じて高低が設定されていた。

各運賃率の下に記載される地名が仕出地であり、これは萩藩の各代官所の行政区域である「宰判<sup>6)</sup>」に該当する。萩藩では、領内の日本海側を北前、瀬戸内海側を南前に二分し、大坂運送米は南前地域を主とし、萩蔵納米は北前地域を主とするのが原則であったが、萩蔵納米は南前地域の諸宰判にも割り当てられており、また、大坂運送米も、北前地域に位置する先大津（豊浦郡北部と大津郡西部）・前大津（豊浦郡の一部と大津郡東部、長門市域）に限って割り当てられていた。請紙地域<sup>7)</sup>で年貢米の津出しのない山代宰判（玖珂・都濃郡の北部山間地域）と、萩蔵納米のみを「陸送」するのが原則であった萩近郊の北前諸宰判（奥阿武・当島・浜崎）は、船による廻米が存在しなかったため運賃定には名前がない。また、美祢郡宰判（現在の美祢郡に該当）は本来、萩蔵納米の陸送を原則とする宰判ながら、南端に位置する永田（長田）村の年貢米のみが、小郡に津出しされて大坂・萩廻米に充てられていたため、割注を付して運賃定に挙げられている。し

6) 基本的に郡を基礎に設定された萩藩の行政区画で、宰判毎に代官が統治した。位置関係などは、山口県文書館編『山口県近世史研究要覧』（石川卓美編、マツノ書店、1977）所載の宰判別地図を参照されたい。

7) 萩藩の主要な専売品である紙を確保する目的に、貢租を紙で納入させる地域。基本的に米の生産力に乏しく、米は他地域からの移入に頼っていたので、廻米は存在しない。

たがって、先大津・前大津宰判以外は、すべて瀬戸内海沿岸地域および瀬戸内海に津出しするその隣接地域である。またこの内、徳地宰判の場合は、三田尻へ津出しする地域と、徳山藩領福川浦（現在の新南陽市）へ津出しする地域に分かれていたので、別々に記載がされている。

奥書では、大坂・萩への廻米を「御国中諸廻船」による「船役」として位置づけ、規定度数の廻米従事や年貢米の慎重な取り扱いを徹底しており、領主廻米が単なる備船行為ではなく、封建的な役負担の一種であった事がうかがえる。また、運賃決定の経緯も記載されている。つまり、天明4(1784)年頃、米価が高騰したために(天明の大飢饉の影響)、運賃引き下げの改訂を行ったが、近年になり再び米和市(米相場)が下値になってきたので、船持共が採算がとれずに迷惑していると諸郡より歎願があった。そこで今回、安永5(1776)年の運賃定の水準に引き上げる改訂を行った、というものである。安永5年および天明4年の具体的な運賃率に関しては、表1として後掲しているので参照されたい。萩藩の廻米運賃は、現米での支給である以上、その運賃設定に際しては、米価の変動が重要な要素を占めていたことがうかがえるだろう。なお、この年以外の萩藩の運賃定を見ても、改訂の理由として米価の変動を掲げているものが多い。

なお、こうして設定された公定運賃は、単に藩の廻米へ適用されるだけでなく、藩内におけるその他諸物資の輸送に関する「基準運賃」としての役割も期待されていた。例えば、元禄16(1703)年、宝永2(1705)年の運賃定の奥書には、「将又何そ於于時雜穀物其外木材等積上せ被仰付候時は、御所務代衆掠了を以石足相定、前書之定を以運賃之沙汰被仰付候」とある。また、享保6(1721)、14、20年の運賃定には、「御家来并町荷何ニ而も運賃右同前之事」と見える。藩は、廻米以外の藩の公用物資輸送や、家臣・町人の荷物輸送においてまでも、運賃定に準じて運賃が設定される事を企図していたと考えられる。また、天保期以降の運賃定が、家臣に対する通達を収載した「諸触控」という史料<sup>8)</sup>の中に散見できる点もこれを傍証している。廻米運賃であるならば、郡奉行・代官の手を経て領民および廻船持に

通達し、それ以外では、御所帯方などの関係部局への通達で事足りたはずで、藩内の各部局に徹底する必要性は薄い。にもかかわらず、例えば天保9年の運賃定では、「差引方・御手廻所・大頭所・支配所・証人所・御陸士所・御客屋・御所帯方・寺社所・御膳夫所・御船頭問屋・御船蔵・繁沢主水内・三田尻村上筑後内」が、触先として挙げられている。この中には廻米に関係する部局もあるが、全く無関係な部局も多い。つまり、この事は、廻米のための運賃定が、それ以外の公用物資輸送、あるいは家臣の私的な荷物輸送の、運賃設定の基準として機能していた事を裏付けていると考えてよいだろう。ただし、享保期の運賃定に見えるように、それが一般の「町荷」輸送の運賃形成にまで影響を及ぼしていたかに関しては、極めて疑問である。後述する萩藩の運賃水準を考慮に入れた時、藩権力による背景がない一般商品輸送で、こうした運賃水準を維持することはほぼ不可能だったと考えられるからである。

## 2、運賃の時代的推移

萩藩の運賃定は、幸いなことに元禄6(1693)年以降、文久2(1862)年に至るまで、ほぼ残存しており、近世中期から幕末に至る運賃の推移が把握可能である。これについてまとめたのが、表1である。また、運賃の時代的推移の理解を助けるために、廻米積出量の最も多かったと思われる小郡宰判の運賃を例として取り上げ、その運賃の推移を、元禄16年から寛政7年までは図1に、寛政2年以降は図2に、それぞれグラフ化して示しているので、あわせて参照されたい。

なお、先述のように、萩藩の運賃決定に際しては、米価の変動が大きな要因を占めているため、これもグラフ中に傍示しておいた。この内、図1

---

8) 山口県文書館「毛利家文庫」(以下、文庫と略記)、法令189。領民への布達とは別系統の、家臣団や藩の各部局など、武士層を対象とした法令を収めたものである。

表1 秋藩の廻米における運賃定(公定運賃表)

(単位: %)

年	廻米先		大坂運送米		兵庫納米		備考(歩引キ率等)	出典					
	寄附名	廻米先	廻米先	運賃	廻米先	運賃							
元禄16	西曆	前大津	先大津	4	美称 吉田 船木 山口	徳地 ②郡 濃郡 熊毛 上関	大島	前大津	先大津	徳地①	大島	3.5	28冊-16
宝永2	1703	4	4	3.8	3.9	3.8	3.5	1.1	2.6	3.5	3.5	3.5	28冊-16
享保6	1705	4.3	4.3	4.2	4.1	3.8	3.8	1.2	2.8	3.8	3.7	3.8	28冊-16
享保14	1721	4.3	4.3	3.9	3.8	3.5	3.5	1.2	2.8	3.7	4.1	4.1	28冊-16
享保20	1729	4.3	4.3	4.4	4.3	4	4	1.4	3	4	4.4	4.4	28冊-16
享保20	1735	4.8	4.8	4.7	4.6	4.3	4.3	1.2	3.2	4.3	4.4	4.4	28冊-16
明和01	1764	5.8	5.8	5.7	5.6	5.3	5.3	1.2	3.2	4.8	4.9	4.9	後規要集11
安永05	1776	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	(後規要集11)
天明04	1784	6	5.6	5.5	5.4	5.1	5.1	1.3	3.4	5.8	6	6	諸御付9
寛政02	1790	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	後規要集11
寛政10	1798	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	後規要集11
寛政05	1822	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	後規要集20
文政07	1824	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	後規要集20
文政09	1826	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	後規要集21
文政13	1830	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸御控37、諸沙汰物2
天保09	1838	6	5.6	5.5	5.4	5.1	5.1	1.3	3.4	5.8	6	6	諸沙汰物2
天保10	1839	6.4	6	5.9	5.8	5.5	5.5	1.4	3.6	6.2	6.4	6.4	諸沙汰物2
天保11	1840	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸御控41
天保12	1841	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物2
天保13	1842	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物3
天保14	1843	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物3
弘化01	1844	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物3
弘化02	1845	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物3
弘化03	1846	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物3
弘化04	1847	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物3
嘉永01	1848	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物3
嘉永02	1849	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物3
嘉永03	1850	6	5.6	5.5	5.4	5.1	5.1	1.3	3.4	5.8	6	6	諸沙汰物3
嘉永04	1851	6.4	6	5.9	5.8	5.5	5.5	1.4	3.6	6.2	6.4	6.4	諸沙汰物4
嘉永05	1852	6.4	6	5.9	5.8	5.5	5.5	1.4	3.6	6.2	6.4	6.4	諸沙汰物4
嘉永06	1853	6.4	6	5.9	5.8	5.5	5.5	1.4	3.6	6.2	6.4	6.4	諸沙汰物5
安政01	1854	6.4	6	5.9	5.8	5.5	5.5	1.4	3.6	6.2	6.4	6.4	諸沙汰物5
安政02	1855	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物5
安政03	1856	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物6
安政04	1857	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物6
安政05	1858	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸沙汰物6
安政06	1859	6.9	6.4	6.3	6.2	5.9	5.9	1.4	3.8	6.7	6.9	6.9	諸御控62
万延01	1860	6.4	6	5.9	5.8	5.5	5.5	1.4	3.6	6.2	6.4	6.4	諸御控63
文久01	1861	6.4	6	5.9	5.8	5.5	5.5	1.4	3.6	6.2	6.4	6.4	諸御控65
文久02	1862	6.4	6	5.9	5.8	5.5	5.5	1.4	3.6	6.2	6.4	6.4	諸御控66

※1. 大坂運送米は廻米の運送により歩引キ率調整  
 ※2. 萩・大坂とも廻米の運送により歩引キ率調整  
 寄附名の内、徳地①は 三田尻法に年貢米を算出する地域、徳地②は徳山藩領知川浦に算出する地域。  
 【出典】28冊(法令133) 諸御付付二十八冊)、諸御要集(法令139) 御寄付其外後規要集)、諸御控(法令139) 諸沙汰物(諸寄付149) 諸沙汰物御寄付類)  
 (以上、いずれも山田県文書館所蔵「毛利家文庫」)



の米価に関しては、大坂市場における肥後米の価格で示し、図2の米価に関しては、萩藩内での「御米御買直段」で示してある。本来なら、すべて萩藩領内の米価で表示すべきだが、萩藩の米価を示すデータが宝永元(1704)年以降しかなく、また、そのデータも、正確な米価の変動を把握できないので断念した。これは、元禄～元文期が、貨幣改鑄が相次いだ時代に該当し、宝永銀・三ツ宝銀・四ツ宝銀という銀の含有量の異なる通貨が混在して通用していただけでなく、享保期の萩藩米価が、正銀に比して著しく信用の低い札銀(藩札)で表示されていた事による。萩藩内の米価は、大坂米価と比べると水準は若干異なるものの、変動の動向はほぼ大坂米価と相似していたと考えられるため、ここでは統一的基準(元文銀換算)で米価の変動が把握できる大坂米穀市場での肥後米価格を、山崎隆三『近世物価史研究』に依拠して示した<sup>9)</sup>。なお、図1では、運賃と米価の趨勢をわかりやすくするため、運賃改定年以外でも、ほぼ5年毎に数値を掲げ、米価は該当年の前後5ヶ年平均値で示してある。

次に、図2では萩藩内の米価として、『佐藤寛作手控』<sup>10)</sup>所収の「御米御買直段」を採用した。これは、萩藩が知行米や貢租米の換算、蔵米払下、余剰米の買上などの基準として設定した公定米価である。現実の市場価格よりも若干低めではあるが、ほぼ市価に連動して設定されており、萩藩内の米価の変動を把握できると思われる<sup>11)</sup>。表記の銀額は、萩藩の藩札である宝暦札・安永札によると推定される。この札銀は、これ以前の享保札で見られた様な、正銀に対する価値が暴落する様な現象はあまり見られず、幕末に至るまで比較的安定して流通していた事から、これを1石当たりの米

9) 山崎隆三『近世物価史研究』(塙書房, 1983)の第14表および第27表の『三貨図彙』による米価を参照した。この内、第14表は肥後米相場を慶長銀表示に統一してあるので、同書p.91記載の慶長銀:元文銀=1:1.5の比率で元文銀に換算した。

10) 山口県地方史学会により1975年に翻刻・刊行。本稿では刊本p.161~165を参照した。なお、原史料は文庫・政理156。

11) 山崎, 前掲書, p.109。

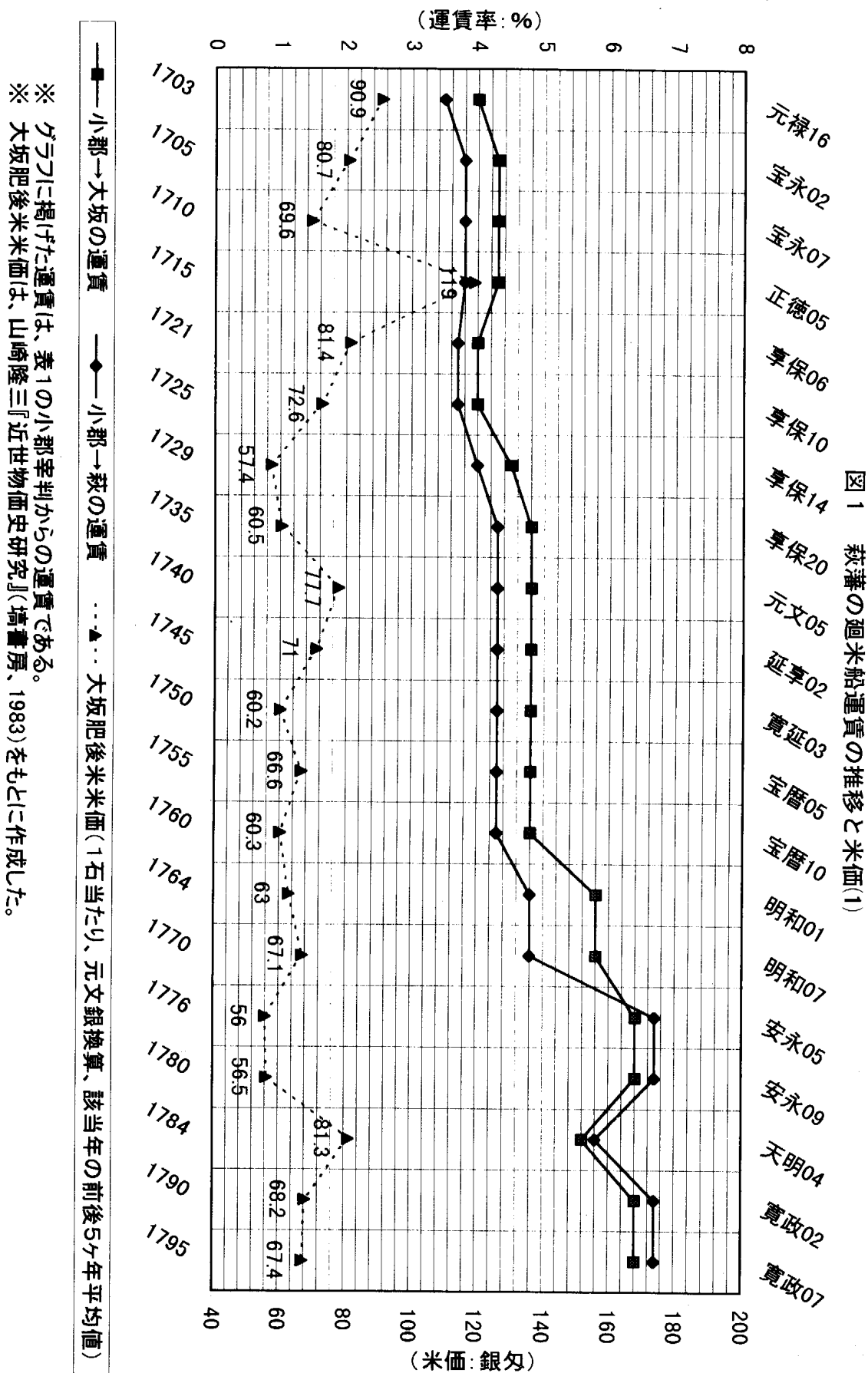
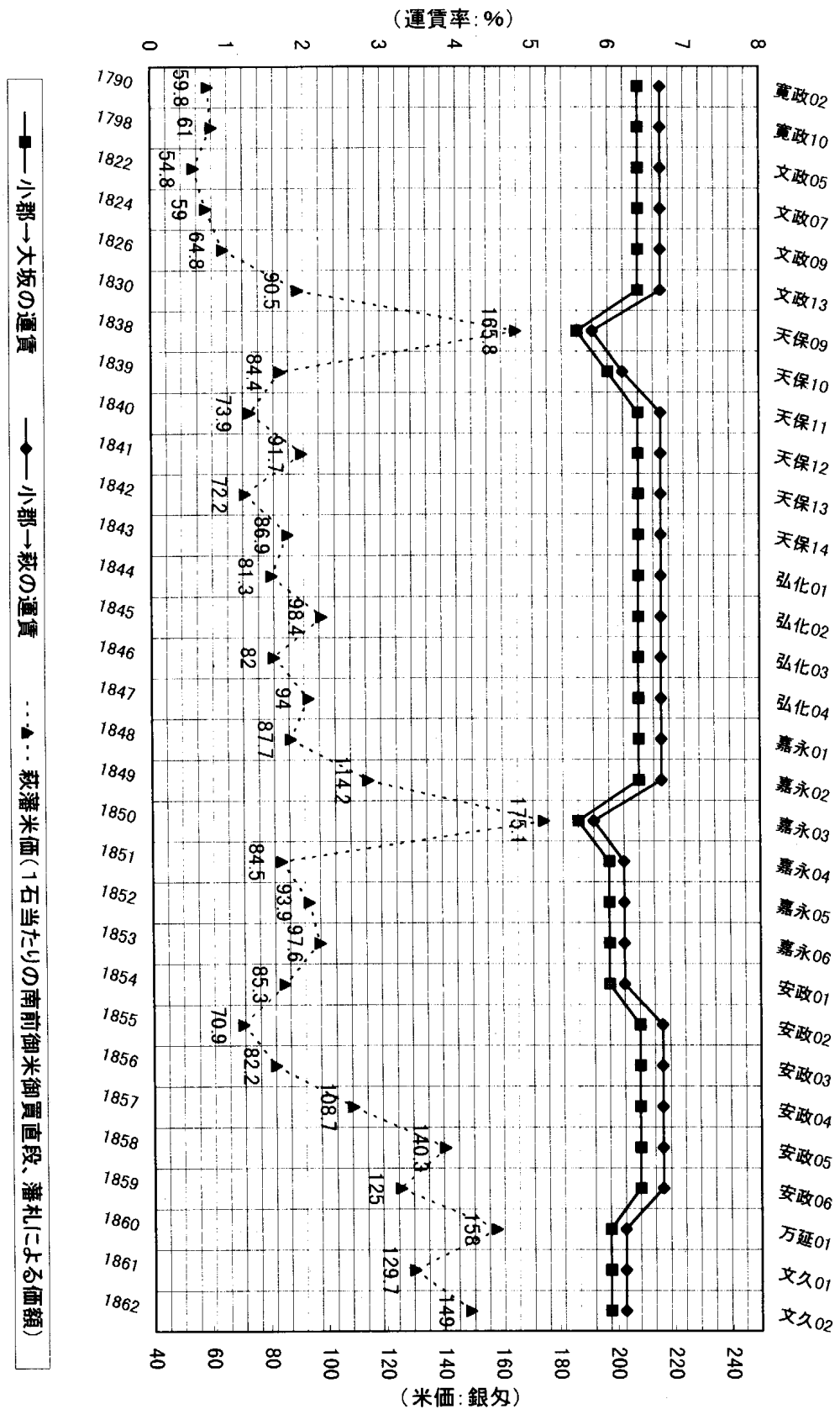


図1 萩藩の廻米船運賃の推移と米価(1)

萩藩における領主廻米運賃について



※ グラフに掲げた運賃は、表1の小郡宰判からの運賃である。  
 ※ 萩藩米価は、『佐藤間作手控』(山口県地方史学会編、1975) p.161~165の「南北御米御買直段」の南値段に基づいて算出した。  
 ※ なお、文政13(1830)年以前の米価は、該当年の前後5ヶ年の平均値である。

(2) 廻米と穀米の買直段米価の推移 2 図

価に換算（原史料は銀100匁あたりで購入可能な米の量で表記）して掲げた<sup>12)</sup>。この御買直段は、南前と北前地域の別に設定されているが、運賃の推移の例として挙げた小郡宰判が属する南前の値段を採用した。なお、寛政2(1790)年から文政13(1830, 12月に天保改元)までの米価に関しては、該当年の前後5ヶ年平均値を掲げ、天保9(1838)年から文久2(1862)年に至る幕末期の24年間の運賃は逐年確認できるので、各年の御米御買直段をそのまま掲げている。

この図表に基づいて見れば、萩藩の廻米船運賃の時代的趨勢は、大別して、以下の三つの時期に特徴づけられる。

### (1) 運賃漸増期（元禄末～宝暦末期）

まず第一は、明和元(1864)年の運賃改定の直前、宝暦13(1763)年までの時期である。この時期は、運賃率も小郡宰判で萩・大坂廻米とも4%前後と低く、またその上昇速度も極めて緩やかな漸増期である。

元禄16(1703)年以前に関しては運賃定がなく不明な点が多いが、承応元(1652)年の藩財政について記した「御両国御蔵入物成を以差引物<sup>13)</sup>」によれば、大坂運送米の運賃として平均値「三朱四味(3.4%)」という数値が挙げられており、不完全ながら初期の運賃率が確認できる。小郡宰判は、山口・美祢郡・船木など他宰判の年貢米津出し地で、廻米発荷量の最も多かった宰判なので、その運賃率は平均運賃に近いと考えられるから、これと単純に比較すれば、承応元年から元禄16年までの50年間に、わずか0.6%程度しか運賃は上昇していないことになる。

運賃推移が判明する元禄16年以降も、その傾向は同じである。元禄16年から、享保20(1735)年の運賃改定まで30年余、次に運賃が引き上げられる

---

12) 山崎, 前掲書, 第42表では, 正銀に換算して掲出してある。

13) 文庫・旧記3「大記録」1巻。

明和元年までを含めれば約60年間にわたり、小郡からの運賃は、大坂・萩ともにわずか0.8%しか上昇していない。一度の改訂による増減も、大坂運送米で0.3~0.5%、萩蔵納米で0.1~0.3%程度と、非常に小幅な動きであり、運賃変動は実に緩やかであった。

次に、この時期の運賃の推移は、動きは小幅ながら、米価に敏感に連動している。図1の大坂米価と運賃の動向を比較すれば、享保6年の運賃引き下げは、ほぼ正徳期から享保初年にかけての米価高騰に対応しているし、逆に宝永2年、享保14、20年の三度の運賃引き上げは、いずれも米価低落の局面で行われている。

このうち、享保14年の運賃改定は、宝永2年の運賃水準へ引き上げる旨、いったんは同年閏9月13日に発令されたのであるが<sup>14)</sup>、その後、10月26日に、「当年米惣場別而下直ニ相成」との理由で、急遽、再引上げが発令され、宝永2年を上回る運賃が設定された。さらに、そのわずか6年後の享保20年には、また運賃が引き上げられている。この慌ただしい運賃上昇の背景は、図1の大坂米価に顕著に見て取れる様な、米価の連続的かつ大幅な下落にあったことはいうまでもない。ちょうどこの享保中期以降は、米価の低落に反してその他の諸物価（諸色値段）は相対的に高値を維持するという、いわゆる「米価安の諸色高」の現象が全国的に進行していた時代に該当する。こうした状況は、現米で運賃支給を受ける廻船にとっては極めて不利であったから、こうした相次ぐ運賃引き上げが実施されたのだろう。

しかしながら、そうした厳しい状況下であっても、その運賃引き上げ幅は、後年の上昇に比較すれば、極めて小さかった点に注目せねばならない。この事は、この時期の萩藩が、低廉な運賃体系をある程度強要しても自国船を傭船しえる程、依然として海運編成に強い主導権を握っていたことを示している。この緩やかな運賃漸増期は、まさに藩の自国船調達体制が安

14) 原史料である「諸御書付二十八冊」(文庫・法令135)では、享保14年閏9月13日付の「運賃定」は、大坂運送米のみしか見られないが、後の10月26日付に再度出された運賃定から見て、萩蔵納米についても、発令されていたと考えられる。

定期にあったことを裏付けているのである<sup>15)</sup>。

## (2) 運賃激増期 (明和元年～寛政初年)

明和元(1764)年以降、それまで緩やかに推移してきた萩藩の運賃は、大きな変化を見せる。図1の小郡宰判の運賃推移を見ればわかるように、この明和元年の改訂を契機として、安永5(1776)年までのわずか12年の間に運賃は急激に上昇し、一挙に6～7%近くにまで達している。明和元年の改訂では、萩で0.5%、大坂では1%も一挙に引き上げられ、更に、安永5年の改訂では、萩で実に2%、大坂で0.6%と、それ以前とは全く異なる速度で運賃率が吊り上がっている。その後、天明の大飢饉(天明3～7)による米価の高騰に伴って、天明4(1784)年にいったん引き下げが実施されるが、寛政2(1790)年にはすぐに、安永5年の運賃水準に復している。わずか30年の間に見られる、この大きな変動は、一体何を意味しているのだろうか。

まず、運賃に大きな影響を及ぼしていた米価の変動との関連について図1から見てみよう。確かに、安永5年・寛政2年の運賃引き上げは、米価の低落局面に実施され、また、天明4年の引き下げも、先述のように、天明の大飢饉に伴う米価高騰が原因であった。しかしながら、明和元年の引き上げに関しては、全く米価の変動との関連性が見られない。また、安永5年についても、確かにこの年前後に米価が低落し、このグラフにおける米価の最低水準を示してはいるけれども、天明の飢饉以前の米価は概して低水準で安定的に推移しており、この時期に大幅な運賃上昇が実施された理由としては納得しがたい。先述した享保期の急激な米価低落に際しての

15) ただし、後年の明和期に顕在化する萩藩の自国船調達体制の動揺については、すでに享保期頃からその萌芽的現象が進行していた。それは、廻米量増加に伴う船不足、廻船活動の活発化・多様化による藩廻米備船との矛盾などである。詳しくは前掲、拙稿参照。

運賃引き上げと比較した時、この明和・安永期の大幅な引き上げは、単に米価との関連では説明できないのである。

こうした急激な変動は、この時期が、萩藩の自国船調達体制に動揺が生じ、藩がそれを再編しようとしていた時期であった事<sup>16)</sup>に、その原因が求められる。

明和元年七月に公布された運賃定では、直接的な改訂理由としては、船具などの物価高を挙げているが、問題はそれだけではない。同史料では他に、大坂廻米に関しては、近年、大坂からの帰帆に対する「下り運賃」(額など詳細は不明)を補助的に支給していたが、運賃の大幅な引き上げの代わりにこれを廃止する事が述べられている。また、萩廻米に関しては、南前地域所属の廻船が傭船を迷惑がる風潮がある点も指摘されている。この事は、萩藩の運賃が、補助、もしくは引き上げなしでは、廻船調達を維持できない程に低廉な水準になっており、さらにそれが、廻船側に傭船を「迷惑」とする風潮までも惹起していた事を示している。

実は、この運賃定と時を同じくして、廻船調達関係の2通の通達が発令されており、この運賃改定の背景を、より具体的に知ることができる<sup>17)</sup>。それを要約すれば以下の通りである。この時期の藩の廻米においては、領内廻船の円滑な調達が実現できなくなっており、やむを得ず他国船を傭船せねばならないような「甚差間」の状況に陥っていた。その原因は、根本的には領内廻船の不足にあるが、より大きな問題は、藩廻米への傭船を忌避する様な風潮が廻船側に生じつつあった事であった。この結果、廻米を逃れるため、「御国船も他国他領の名代トして乗廻り候様」な船籍偽証や、他所稼ぎに出かけて廻米時期に帰国しないようなサボタージュの行為等が発生して、藩の自国船調達体制を動揺させていたのであった。

16) この問題に関しては、1998年7月に開催された歴史学研究会の第37回近世史サマーセミナーにおいて、「萩藩の海運編成と廻米」と題して報告した。現在、論文を準備中である。

17) 文庫・法令159「御書付其外後規要集」11巻。

こうした動向は、その時代背景を考慮に入れて理解する必要がある。この時期は一般に宝暦・天明期と呼ばれ、商品流通の活発化と変動が、全国的規模で顕著に進行していた時期に該当する。萩藩でもその全国的動向と軌を一にした変化が生じていた。廻船に限っていえば、この時期はまさに廻船の勢力交代期にあたっていた。享保・元文期頃に、千石船クラスの大船を擁して全国航路で運賃積を中心に盛んに活動していた事が確認できる廻船集団が<sup>18)</sup>、ほとんど姿を消していく<sup>19)</sup>反面、買積経営を主とする廻船が新たに台頭してくるのも、まさにこの時期であった<sup>20)</sup>。その端境期であるが故に、廻船数も総体的に不足し、更に享保期頃からの廻米量の増大が、それに拍車をかけることになったのである。また、この時期の商品流通量の増大と多様化の状況は、廻船の活動の場を広げ、特に買積を主とする廻船経営を一般化させていったが、それは逆に、藩廻米の様な運賃積が、廻船経営に占める比重を低下させる結果をもたらしたと考えられる。そうなれば、藩への不利な条件での傭船は、廻船経営にとって逆に桎梏と化すのであり、それが上述のような廻船忌避の動向を生み出したと言えるだろう。

こうした事態に対処すべく、藩の通達は、いくつかの再編対策を打ち出している。廻米従事を領内船の「船役」と位置づけ、その義務化を徹底するという、従来見られなかった基調が法令に登場するのもこの明和元年からであるし、廻船改めの強化や、廻米度数の明確化なども打ち出されている。そして、何よりも廻船側の傭船忌避の風潮を払拭するために重要な役割を果たしたのが、他ならぬ運賃の大幅な引き上げであった。この時期の運賃率の高い上昇は、藩が廻船側への譲歩することで、自国船調達体制を

18) 前掲拙稿、表4を参照。主として小郡宰判岐波浦・丸尾崎・阿知須浦、船木宰判藤曲浦、大島宰判遠崎浦の廻船が幕府域米輸送で活動していた。

19) 寛政4(1792)年の「長門周防両国浦々廻船並持主付立」(文庫・柳堂42-57)によれば、藤曲・阿知須でも大幅な船数減少が見られ、また他は大船が皆無となっている。

20) 中野孝之「18世紀周防大島における廻船の交易実態」(『山口県地方史研究』71, 1994)などに事例がうかがえる。



再編しようとする意図の現れでもあった。なお、この明和元年運賃も、十分には効果を上げられなかった様で、わずか6年後の安永5年には再度、大幅な引き上げを行っている。そして、この運賃（この再令でもある寛政2年運賃も含む）こそが、近世期を通じた萩藩の廻米船運賃の最高水準であり、以後、これを上回る引き上げは実現されなかった。その意味でいえば、運賃率の上昇が止まり、逆に停滞・抑制傾向に移っていく寛政初年までを以て、萩藩の海運再編の段階は、ある程度の成果をあげて一段落し、結果的に傭船の深刻な「船間」が解消された事態が想定できるだろう<sup>21)</sup>。

なお、この段階の運賃推移を見た場合、安永5年運賃で、大坂よりも近距離であるはずの萩への運賃が、大坂運賃を上回るという現象が初めて生じているのが特徴的である。これは、明和元年の運賃定でも指摘されていたように、萩廻米が特に南前地域の廻船に、「迷惑」として特に忌避される風潮が存在していたことに起因している。萩への廻米は10月から12月に実施されるが、冬季の日本海の航行は非常に危険を伴うものであった上に、大坂運送米よりも運賃率が低かったから、廻船側に嫌われていたのである。また、冬季の日本海では、日和見に時日が費やされ、結果、廻米日数は萩廻米の方が余計にかかったらしい<sup>22)</sup>。明和元年の一連の法令では、これへの対応として、萩廻米は主として北前、すなわち日本海沿岸地域の廻船に担当させ、南前（瀬戸内海沿岸）地域の廻船は大坂廻米専従にする方針を打ち出したが、元来、北前地域は南前地域に比べて極端に廻船数が少なかったため、失敗に終わったと思われる。そうした状況への対応として、安永5年に初めて、萩への運賃を大坂よりも高率に設定して、嫌われる萩廻米

21) 萩藩が自国船調達体制を維持して海運再編を実現できた最大の要因は、寛政期以降の領内廻船の成長・増加によると、現段階では考えている。しかしながら、領内廻船を有利に傭船しようとする藩の立場と、廻船経営を優先させる船主の立場は、廃藩までその矛盾を内包していたのであり、根本的な意味での再編とは言い難い。

22) 後掲の表2では、小郡からの出港で、大坂運送米の場合は往復日数が30日、萩蔵納米の場合は50日と見積もられている。

の備船確保を図ったのである。この萩が大坂より高率に設定される運賃体系は、以後、幕末まで踏襲される。

### (3) 運賃停滞・抑制期 (寛政10年～)

最後の第三期であるが、これは寛政10年(1798)以降であり、運賃停滞・抑制の時代に入っていく。この時期の運賃推移は、図2を参照されたい。注意していただきたいのは、表1および図2の数値は、運賃定に記載された「根運賃」であり、実質運賃ではないという点である。これに関しては、表1の備考欄を参照されたい。すなわち、この寛政10年には「今般嚴重之御仕組被仰付候ニ付」という財政上の理由で、萩・大坂とも運賃が根運賃の一步(1割)引きにして支払われる事になるのである。図2の小郡の事例でいけば、この寛政10年の実質運賃は、大坂5.7%、萩6.07%となる。これは実質的な運賃切り下げであった。この一步引きは文政5(1822)年に一旦免除されるが、翌々7年には再度復活し、幕末に至るまで踏襲された。さらに安政元(1854)年、同2年の2年間は、一步五朱(15%)にまで歩引き率が高められた時もあった。こうして、明和～寛政期にかけて急速に上昇した運賃は、表1・図2からもうかがえるように、以後約70年間、幕末に至るまで、決してその最高値を越えることなく、むしろ実質的には歩引きにより、より低い水準で推移していくことになった。

さらに、文政9(1826)年には、大坂運送米に関してのみ、廻着の遅速に応じた歩引き率が設定される。それは以下のようなものであった

- ①年内積切、正月廿日までに大坂着船の船・・・歩引き無
- ②正月中積切、二月廿日まで大坂着船・・・・・・2.5%引
- ③二月中積切、三月廿日まで大坂着船・・・・・・5%引
- ⑤三月朔日以降積切・・・・・・・・・・・・・・・・10%引

本来、大坂運送米は、大坂市場での有利な年貢米売却のため、早場米を11月1日を以て積み出すことが原則であったのだが、この当時においては

それも建前と化し、大坂運送米廻漕も遅れがちとなっていた。藩は、一種の競争原理の導入によって、その迅速化を図ろうとしたのである。そして、この遅速に応じた歩引き率も、文政13年には、藩財政窮乏を理由に、先述の①が5%引、②が7.5%引、③が10%引、④が15%引と改訂され、以後、幕末まで踏襲された。つまり、いくら早い廻米を実現しても歩引きを免除される事はなくなったのであり、遅着の場合は一割以上の歩引きがなされるといふ、非常に厳しい条件であった。萩については一律一割引であったが、万延元年にいたって大坂同様、廻着の遅速に応じた歩引き率が導入されているが、その詳細は不明である。

以上の様に、この段階は運賃歩引きの恒常化が顕著である。しかも、図2に示した通り、根運賃自体の改訂は、米価の変動によって多少行われてはいても、結局の所、安永5年・寛政2年の最高運賃を決して上回ることはなかった。つまり、寛政10年以降は、それ以前の段階よりも実質的には低い運賃率で推移していたのである。

最後に、この時期の米価と運賃の変動について言及しておこう。この段階でも、両者に明らかな相関関係がある事は一目瞭然である。図2を見れば、天保9年、嘉永3年といった米価高騰の局面では、確実に運賃は切り下げられ、逆に低落局面では引き上げが行われている。しかし、安政期以降になると、開港の影響による激しい物価の騰貴・変動に、もはや藩の運賃改定は対応し切れていない。

次に指摘すべきは、米価の変動の幅に比して、運賃変動の幅は極めて小さく、年によって米価換算の運賃収入の額には大きな格差が生じている点である。特に米価低落の局面においては、運賃は上限が固定している事もあって、廻船側にとっては極めて不利な状況が生じ、大幅な収益減となる。例えば、図2の小郡運賃に基づいて、天保9年以降の大坂廻米100石当たりの運賃米を、根運賃に基づいて銀に換算すれば、天保9年で940.8匁だったのが、翌10年には517.8匁に、翌々11年には489.6匁と、米価にともなって大幅に下落している。嘉永年間を見ても、元年573.4匁、2年752匁、3年

983.9匁、4年519匁と、藩が運賃を調整しているにも関わらず、米価高騰時と低落時とでは、実に倍近い銀換算運賃に格差が生じている。萩藩の運賃は、ある程度の調整が行われていたとはいえ、必ずしも当時の物価水準を弾力的に反映したものではなかった事は明らかである。

### 3 萩藩公定運賃の水準

次に、萩藩の公定運賃の水準、すなわち、その運賃が適正であるのか、高いのか、低いのかという問題について考察したい。

しかしながら、この運賃水準の評価ほど困難な問題はない。例えば、各地の運賃を比較しようとしても、金銀払いと現米払いの違いもあって単純にはいかないし、更に、見かけ上の運賃が同程度であっても、その運賃に廻漕諸経費が含まれている場合とそうでない場合などもあり、一概には判断しづらいのが現状である。結局の所、運賃水準評価の最良の方法は、個別廻船の経営史料による分析なのだが、この種の史料自体は極めて少ない。

さて、萩藩の場合でも、残念ながらそうした廻船経営史料は見当たらない。しかし、手がかりがないわけではない。断片的なものとしては、先述した明和元年7月公布の海運再編法令で、「定法積登不仕船之義ハ、銘々積石之運賃米之半方ニ当ル辻船頭より出米被仰付、右之出米并定運賃等を以他国御借船被仰付事」とあるのが参考になる。藩廻米に従事しなかった領内廻船から、運賃の半額相当を過料として徴収し、これに定運賃を加えて他国船を傭船するというものであるが、これはすなわち、他国船を傭船しようとするれば自国船の1.5倍の運賃を必要としたことを物語っている。他国船傭船に必要な運賃は、当時の一般廻船市場における運賃水準に近かったと考えられるから、萩藩の廻船はその三分の二程度の不利な運賃を藩に強要されていたということになる。

こうした藩の公定運賃水準の低廉性は、さらに詳細な史料で検証できる。それが「諸廻船御改之御沙汰ニ付判断書<sup>23)</sup>」である。この史料は、小郡宰判

の二島村出身で、代官所の下僚として民政の実務に従事していた塩田彦左衛門によって作成されたと推定される、藩への意見書の写である。そこでは、安政期に、藩が、領内の全廻船に帆別銀を賦課する事によって、廻船改めを強化する仕法を導入しようとしたのに際して、塩田がその可否についての意見を上申したものである。この仕法が実際に公布されたのは安政4(1857)年正月のことであり<sup>24)</sup>、作成されたのはそれ以前、特に米和市(米銀交換比)からみて、安政2～3年にかけての時期と思われる。その内容を要約すれば、以下の通りである。領内廻船は、低廉な運賃による藩廻米への傭船の強要によって廻船経営を圧迫されており、藩廻米従事を忌避する状況にある。したがって、この運賃水準の低さを改善するのが急務であり、それを改善せずに船改めの強化と帆別銀を賦課すれば、領内廻船業の衰退・船数減少を招いて逆効果となるであろうと主張している。そして塩田は、藩の公定運賃水準の低さを訴える論拠として、大坂運送米および萩御蔵納米の「運賃米受払之日安」という書類を付しているのだが、それこそが、廻米に従事した廻船の運賃米の収支状況を詳細に記載した史料なのである。

表2に掲げたのがその「運賃米受払之日安」で、①が大坂運送米、②が萩蔵納米である。これは小郡積出しの場合を想定してあり、大坂運送米は330石積廻船、萩蔵納米は150石積廻船がそれぞれモデルとして挙げられる。おそらく、この廻船規模が小郡宰判における萩・大坂廻米の最も一般的なものだったと考えられる。なお、萩藩では、廻船規模(積石=最大積載量)の8割までしか年貢米の積載を認めなかったが、これは海難防止策の一つであった。さらに、この史料での運賃は、歩引無しでも廻船の利益が薄いことを示すため、敢えて根運賃を全額支給する形式がとられている。それは、藩政期の最高水準の安永五年運賃と同等で、萩6.7%、大坂6.4%であ

23) 「塩田家文書」907(山口県文書館所蔵)。

24) 県庁旧藩記録615(山口県文書館所蔵)。

**表 2, 萩藩の運賃米の内訳 (1855~56年頃と推定)**

①大坂運送米運賃米受払之目安

330石積廻船 (小郡積出し) → 運賃16,896石

作法により廻船規模の2割引きで米264石を積載, 運賃率6.4%

支出内訳		分類
1.4415石	小郡川口上荷賃	A
0.2	上荷船へ仕飯炊き出し賄い入目	
1.41	大坂にて中取船7艘・川内取船8艘への上荷賃	
3.16	大坂仲師賃・御蔵入輸本賃・苫屋損料など	
0.25	大坂上荷宿本地屋へ心付	
0.08	大坂仲師加勢茂兵衛へ心付	
1.5	軽依込米	B
3.08	5人乗り乗組員4名への給米	C
0.6	船宿へ茶米	D
0.15	大坂往米30日, 湊3箇所での茶米 (順遅により増減あり)	
0.25	大坂船宿兵庫屋へ茶米	
0.03	大坂往米手形世話人堺屋へ茶米	
0.03	御屋敷通用御門番へ茶米	
0.975	30日往米の5人分飯米	
米総計13.1565石		
8匁7分5厘	小郡にての仲師賃	A
55匁	米積み時の無換入目	
1匁9分	大坂御米番の蠟燭代	
60匁	大坂上中師・下仲師へ祝儀	
10匁9分4厘	大坂にて依一銭930文分	
5匁3分7厘	大坂にて往米手形取得代銀	D
18匁	30日間の塩味噌代	
10匁	同上薪代	
40匁	上乗人への食事賄い代	E
銀総計209.96匁 (米にして2.93944石: 米相場100匁 = 1石4斗) ※		
米銀支出総計16.09594石※		
差引	0.80006石※ . . . . . 船頭手取	

②萩御蔵納米運賃米受払之目安

150石積み廻船 (小郡津出) → 運賃8.04石

作法により廻船規模の2割引きで米120石を積載, 運賃率6.7%

支出内訳		分類
0.228石	御米積み受け仲師賃	A
0.63	上荷船賃 (江崎・嘉川より端瀬まで)	
0.192	萩上荷賃 (洒手米含む)	
0.7168	萩水揚げ仲師賃 (同上)	
0.6364	萩御門内搬入仲師賃 (同上)	
0.172	門内米積み立て苦葺きなど賃金 (同上)	
0.183	浜崎 (萩) 上荷頭へ祝儀	
0.183	浜崎上 (萩) 仲師肝煎へ同上	
0.134	「依さん」1依につき3文	
0.23	軽依込み米	
1.19	2人の軻子 (水夫) への給米	C
0.183	浜崎 (萩) 船問屋へ茶米	D
0.16	浜崎宿へ同上	
0.4	小畑・前小畑・瀬戸崎・南風泊4箇所船宿へ茶米	
0.476	船究の時, 米船積み時の無換雑用費	
0.0119	萩御蔵元御門銭	
1.5	3人乗り, 50日の食料	
支出総計7.2261石		
差引	0.8139石 . . . . . 船頭手取	

③費目分類別の運賃に占める割合

分類	A 荷役関係諸経費	B 欠米弁償	C 水夫給米	D 運航必要経費	E その他	船頭手取
大坂	8.45376石(50.0%)	1.5石(8.9%)	3.08石(18.3%)	2.50218石(14.8%)	0.56石(3.3%)	0.80006石(4.7%)
萩	3.0752石(38.2%)	0.23石(2.9%)	1.19石(14.8%)	2.7309石(34.0%)		0.8139石(10.1%)

【典拠】 堀田家文書907「諸廻船御改之御沙汰ニ付判断書」(山口県文書館所蔵)

※の付された数値は, 内訳と計算が合わないため, 原史料記載の数値を訂正している。

る。ただ、先述したように、この時期には廻着の遅速に応じて一割前後の歩引きが行われていたので、実際には運賃はもっと低かったはずである。

さて、それぞれの運賃収入に対して、表の部分では支出された廻漕関係諸経費が詳細に計上されている。運賃収入からこれら支出総額を引いたものが、船頭、すなわち廻船経営の純益ということになる。各表の最下部の差引の額がそれである。この内、大坂運送米運賃受払に関しては、銀による支出内訳の数値とその合計値が一致しない<sup>25)</sup>。したがって、支出総額と差引額も異なってくるため、表では数値を訂正して掲げてある。参考までに、原史料では、大坂運送米運賃の差引額（船頭の純益）を、1.3046石とやや多めに計上している。これらを一見すれば明らかなように、船頭の手元に残る純益は驚くほど少なく、表2の③にまとめたように、大坂で運賃額の4.7%、萩で10.1%の微々たるものであった。これについて、同史料では「右船頭手取米ニ当ル、此分を以船・舟具之取繕・舟たで等入目ニ仕候へハ、船頭ハ無賃ニ相当、家子之育様無之様相見候事」と、船頭の窮状を訴えている。実際には、これに運賃歩引きがあるわけであるから、実際にはほとんど利潤を生まない、ぎりぎりの水準であった事がうかがえる。もっとも、塩田は基本的に廻船業擁護の立場にあり、その支出には多少の誇張が含まれていることを考慮せねばならないのだが、それでも藩の運賃水準の低さは明白である。

では、そうした利益率の低さの要因は何であろうか。これについて、表2では便宜上、支出を、A：荷役関係諸経費、B：欠米弁償、C：水夫給米、D：運航必要経費、E：その他と分類し、その費目別の運賃に占める割合を③としてまとめてあるので、これを参照しながら分析してみよう。

Bは「軽俵込米」とあり、廻漕先での俵の計量の結果、年貢米に損耗が

25) 塩田は、これ以前の天保11(1840)年にも、大坂運送米に関する同様の見積りを「船方聞書」として藩に提出しており、これは『佐藤寛作手控』(前掲) p.60~62にも収録されている。この安政期の運賃目安は、この天保期の数値をそのまま修正せずを使用しているため、こうした計算の誤差が生じたと考えられる。

生じていた場合（いわゆる欠米）の補填として支払われたものである。ここで掲げられているのは、標準的な場合であろうが、激しい風雨に見舞われたり、春先にさしかかっている輸送など、状況に応じて、損耗がより大きくなる場合もあったから、さらに多額の補填を徴収される可能性も少なくなかった。

Cの水主給米は、運賃総額の15～18%を占めており、妥当ではないかと考えられる。ただ、船頭手取の少なさを考えれば、実際には、1人当たりの量を減らす等の調整があったと考えるのが普通だろう。

Dは、どの様な運賃積でも、また買積経営を行う場合でも、運航する以上は必要とされる性格のものだから、運賃の利益率の低さとはあまり関係がない。強いて挙げれば、航海日数に比例する飯料で、航海の遅速によっては増減があった。船頭手取米の少なさを考えた際、天候不順による航海の遅れなどが発生すれば、運賃収入は容易に赤字に転落したであろう。また、大坂への往復が30日と見積もられているのに対して、萩への往復は近距離ながら50日とあり、先述したような冬季の日本海航行の困難さを示唆している。D経費の割合が、大坂に比べて萩で非常に高いのは、まさにこの50日間を要する航海中の飯料と、合計4カ所（大坂は3カ所）にのぼる停泊地船宿への茶米（礼金・手数料的なもの）に起因していた。萩運賃を大坂よりも高く設定せざるを得なかった理由も、ここにあった。

Eに関しては、通常、上乘人（輸送を監視するために廻漕先へ同乗する百姓）の飯料は、上乘人の自弁であるのが普通だと思われるので、敢えて別に分類した。額は少ないが、これまでも廻船側の負担とするのはやや理不尽な気がする。

そして、これらの支出の内、特に注目されねばならないのがAの荷役関係諸経費である。実は、この経費こそが、萩藩廻米の運賃利益率の低さを規定する要因であった。

この内、「上荷船」とあるのは、廻船と港湾の間の物資輸送に当たる船であり、船への荷積み、船からの荷下ろしに従事する。大坂に見える中取船、



川内取船もこれに類するものである。「中使」とは、港において物資を蔵などに搬出入する役割を担う人夫である。また、これは荷役関係費に分類すべきかどうか迷ったが、大坂での「俵一銭」（米俵一俵に付1文）や、萩浜崎港での「俵さん」（同一俵に付3文）は、港湾に対する入港税的な性格の手数料である。以上挙げたものは、いずれも近世期の港湾で荷物の積下ろしを行う場合には欠くことの出来ない経費である。それが支出の中でも特に大きな比重を占めているのは、表2③によっても明らかだが、問題は、それを廻船側が負担させられている事実である。

この点に関して、領主廻米の最も標準的な形態である幕府城米輸送<sup>26)</sup>の場合と比較してみよう。城米輸送関係の諸規定をまとめた『廻船必用』の中の「出羽国江戸・大坂御廻米廻船中欠請負御仕法書」<sup>27)</sup>によれば、以下の様な規定が見られる。

一御米船積之節、御蔵出入人足賃、舢下舟え積入候人足賃、其外升廻手伝人足賃共、諸入用者郡中より差出、船頭方より者差出不申、船中え積入候節水主手伝而已有之候事

但、川舢下賃并元船迄舢下賃者、御代官より下金之事

一御蔵着船江戸・大坂共、御蔵庭え水揚之節、人足賃其外諸入用之義者、郡中より可差出之事

但、元船より御蔵御堀内迄、舢下賃之義者船頭より可差出、尤水主手伝御蔵米水揚いたし可申事（後略）

26) 城米輸送とは、全国に散在する幕府直轄領の年貢米を、江戸・大坂に輸送したものである。これが幕府の財政基盤を支えていたため、領主廻米の中でも最重要かつ最大の規模を有していた。その廻船調達は、享保期以降、廻船差配人（御用達）と呼ばれる江戸・大坂の廻船問屋が請負い、諸国の民間廻船を傭船する方式を採っていた。したがって、その運賃も、年ごとに弾力的に変動しており、江戸・大坂における一般的な傭船の水準に近かったと考えられる。

27) 『廻船必用』巻3（山口大学図書館所蔵、棲息堂文庫）。『海事史料叢書』第19巻 p.391にも掲載されているが（底本・国会図書館所蔵）、棲息堂文庫本とは巻数や記述などに、若干の差異が見られる。

これは出羽の幕府領からの城米輸送に関する仕法書だが、ここで様々な「人足賃」として挙げられているのが、表2の「中使賃」に、また、「舢下賃」とあるのが、同じく「上荷船賃」に、それぞれ該当している。これによれば、幕府城米輸送に際しては、米を船積みする際と、廻漕先で水揚げされた後の人夫賃（＝中使賃）は、全て「郡中」（年貢納入者である幕領百姓）によって負担されていた。また、船積みの際の舢下賃（＝上荷船賃）も、代官による下金、つまり幕府によって負担されていた。そして、船頭側が負担すべき荷役費は、廻漕先における年貢米揚陸の際の舢下賃のみに限られていたことが明らかとなる。こうした城米輸送に関しては、柚木学による実際の廻船経営史料を用いた研究<sup>28)</sup>によれば、他の運賃積に比べても運賃収入面で高い収益をあげていたことが明らかにされている。

それに比べて萩藩の場合は、これを全て廻船側の負担に転嫁して、運賃米からの支出を余儀なくさせているのであり、まさに雲泥の差である。運賃収入の実に4～5割を占める荷役諸経費が全て廻船側に押しつけられていた結果が、表2に見られる様な運賃収益の低さを規定する最大の要因であった。幕府城米輸送のみとの比較なので断定は難しいが、萩藩の運賃は、当時の領主廻米の中でも、特に廻船側に不利な内実を有していたと考えられるのである。

### おわりに

以上、萩藩の運賃について、その時代的趨勢や運賃水準の実態に関して、その「具体像」の解明を試みた。ここでは、運賃の側面から見た、萩藩の領主的海運編成の特質について触れ、まとめとしたい。

本論でも見たように、萩藩の運賃は、設定に藩が主導権を有する公定運賃であり、しかも極めて藩に有利な低い水準を廻船側に強要する性格を有

28) 柚木, 前掲書, p.208, p.232~233。

していた。それは、米価や物価の動向もある程度、考慮されてはいるけれども、廻船の側にとっては極めて利益の乏しい水準であり、まさに廻船を「船役」として動員するための、必要最低限の運賃であったと見なすことができる。そもそも、萩藩の自国船調達体制は、藩権力の支配下にある「領内廻船」を傭船する事で、藩の利益に沿った形での海運編成を実現する、極めて封建的特質を備えた体制であったが、その運賃体系は、まさにその海運編成の特質を象徴すべきものであったと言えるのである。

ただ、その低廉な運賃体系は、反面では、不利な状況下で傭船される廻船側との利害対立を常に内包していたことに留意せねばならない。それは、明和期以降に顕在化して、ついには廻船側の廻米忌避の風潮を引き起こし、自国船調達体制そのものが動揺へと追い込まれていく。そうした局面で、藩は運賃上昇という形で廻船側への妥協を余儀なくされ、その後も、ある程度、廻船の利害や物価の状況を考慮に入れて運賃が調整されるような時代に入っていく。本来、上意下達的な萩藩の公定運賃が、廻船の動向を無視できなくなっている点は重要であろう。これは一面では、萩藩の海運編成における封建的特質の後退でもあった。

しかし、藩の財政窮乏状況は、その妥協も、一定限度までしか許容させなかった。寛政10年以降、再び運賃が停滞・抑制期に入っていきのがそれである。その中で、藩は如何にして廻船側の利害との矛盾を緩和しえたのか。ここでは、廻船側に強要した低運賃を、「目翻米」・「心付米（銀）」と呼ばれる米銀の支出で補っていた点に注目したい。目翻米は、廻米積み出し地の村の庄屋が、船積みの際に船頭へ補助的に支給する米で、大体、一俵当たり1、2合程度であった<sup>29)</sup>。また、心付米（銀）とは、萩藩の廻米に従事しなかった廻船から、船石（積載量）に応じて一定の米銀を徴収し、廻米に従事した廻船に対して支払ったものである<sup>30)</sup>。いずれも、額はそれほど大きくはないが、公定運賃とは別に廻船に支払われ、その低収益を補う重要な役割を有していた。問題は、そうした補助の負担者が、廻船傭船者である藩ではなく、村や廻船業者という、領民へ転嫁されていた点である。

藩はこれによって自らは負担を増すことなく、その廻船調達体制を維持していたのである。これは、単に公定運賃の推移からだけでは見えてこない側面ではあるが、藩の海運編成が、近世後期においても、その封建的特質を貫徹していた事を示しているだろう。

そうした意味で、萩藩の海運編成は、幕藩領主権力による恣意的意図を実現すべく確立・運用された、極めて近世的な交通体系の一典型であったと評価できるであろう。

【付記】本稿は、1996年度文部省科学研究補助金・奨励研究A「幕藩制下における領主的海運の編成と廻船の動向」（課題番号08710231）による研究成果の一部である。

- 
- 29) 前掲、塩田家文書907「諸廻船御改之御沙汰ニ付判断書」。財源は米俵計量の際に榊相によって生じた余剰米(1斗につき1合5勺)だったらしい。しかし、天保2(1831)年の防長大一揆以降は、計量の仕方が変更され、庄屋の手元に財源がなくなった結果、これが支払われなくなり、船方が困窮していると、同史料には記載されている。ただし、文久3(1863)年の小郡宰判嘉川村からの大坂運送米では確認され、1俵当たり0.75合から1合が廻船に支給されている。これについては吉本一雄「長州藩の廻船について」(『山口県文書館研究紀要』5号, 1978)の表5によった。
- 30) 大島郡三蒲村・佐川家文書198「安政4年9月 御用控」(山口県文書館所蔵)では、廻米不従事船の船石100石につき銀37匁を徴収している。1艘当たりに支払われた額に関しては不明。