

二〇〇八年度 通信教育部歴史遺産コース 卒業論文

題目

近世後期最上紅花の輸送経路に関する一考察

学籍番号

30352037

氏名

森田 昌一

京都造形芸術大学 通信教育部歴史遺産コース

近世後期最上紅花の輸送経路に関する一考察

目次

はじめに	1.
第一章 日本海諸産物の流通	2.
(一) 米穀	
(二) 米穀以外の産物	
(三) 最上紅花	
第二章 最上紅花の商品としての性格	5.
(一) 価格	
(二) 費用負担と代金の支払	
(三) 紅花輸送の季節的特殊性	
(四) 濡荷の染料品質への影響	
第三章 輸送上の工夫	7.
(一) 大石田までの駄送	
(二) 船積荷の分散	
(三) 神仏への祈願	
(四) 京都紅花問屋の対応	
第四章 輸送日数と運賃	11.
おわりに	9.

添付資料

- 図 1 敦賀入津船数、米・大豆入津数推移
図 2 藩政時代における最上川流域概略図
表 1 敦賀より上り荷駄数の比較
表 2 越前三国大幸屋清三郎船 紅花積荷内訳
 (文政十三年秋田湊破船)
表 3 一駄当り運賃換算

史料集(史料 1～17.)

注(補足説明、参考文献)

はじめに

最上紅花とは、出羽国を流れる最上川中流域、現在の山形・天童・東根一带を中心とする、いわゆる村山地方で生産、干花に加工され京都へ出荷された植物染料である⁽¹⁾。天童・谷地・長崎・楯岡などは紅花の主要産地であった。京都紅花問屋から紅染屋へ渡った紅花は西陣織の糸を染め、また化粧用の紅となった。

日本海海運では、背後に京・大坂の市場を控えた越前敦賀・若狭小浜が、特に東北・北陸地方の諸産物を琵琶湖経由で畿内へ送る拠点として、近世以前から重要な機能を果たしてきた。敦賀に荷揚げされた荷は琵琶湖北岸の塩津または海津へ陸送され、琵琶湖経由で天津に渡し、そこから畿内諸都市へ送られたのである。

しかし、寛文十二年（一六七二）、出羽国幕府領の年貢米（御城米）を江戸へ輸送するため、河村瑞賢により西廻り航路（酒田―日本海―赤間ヶ関（下関）―瀬戸内海―大坂―江戸）が整備されると、日本海には官船だけでなく各地の商船が盛んに廻航し、米穀だけでなく日本海側の様々な産物が西廻り航路で運ばれるようになった。

その様な中で、最上紅花は、西廻り航路整備後も、大部分が敦賀（琵琶湖経由で京都（京都紅花問屋）へ送られた。多くの日本海諸産物（以下、米穀・海産物・銅などの金属類・材木・青苔など特に東北・北陸地方を中心とする日本海側の様々な産物を「日本海諸産物」と記す）が西廻り航路で運ばれる中、最上紅花は、なぜ西廻り航路整備後も敦賀（琵琶湖経由で京都へ送られたのである）か。

以下に、最上紅花に関する研究史を概観する。

最上紅花に関する研究は昭和四十年（一九六五）以降の研究が多く、研究書としては、今田信一『最上紅花史の研究』が著名である。本書は、最上紅花の生産高と品質（生産高の向上と品質低下の問題）、山形藩財政と最上紅花（専売制不成立の地域的特殊性）、紅花商人の成立と発展（城下町商人と在方商人、京都紅花問屋との取引）、紅花輸送、京都紅花問屋仲間制度の成立と廃止、江戸打越荷問題（武州紅花の江戸打越と山形の関わり）、最上紅花衰退の原因など、最上紅花を様々な側面から詳細に研究したものである。

論文では、山形城下および在方の紅花荷主であった旧家に所蔵されている史料に基づき紅花荷主の経営形態を説明したものが多く。代表的なものに、岩田浩太郎「山形城下町商人長谷川吉郎次家における紅花取引の実態―嘉永―安政期を中心に」、横山昭男「近世後期における紅花流通と城下町商人の存在形態―最上紅花問屋佐藤家を中心として」などがある。最上紅花は生産高では全国一を誇っていたが、品質面では問題があり（5ページ参照）、京都紅花市場における動向として最上紅花の仕切相場は他産地紅花に比較して低いものであった。しかし、長谷川吉郎次家では、産地を最上地方に限定せず、奥州・武州・常州などからも品質吟味による良質紅花の選抜買付けを行い、品質査定に基づく指値（京都紅花問屋を介して西陣などの紅染屋に紅花を販売する際の荷主側の売り付け希望値段）を定め、その上で、京都紅花問屋まかせにせず、売り付け交渉を行うために上方へ支配人を派遣し、利益をあげるべく価格交渉を行っていた。その結果、嘉永―安政初年における長谷川家の紅花出荷総量は二八〇駄前後で、安政元年には一九四〇両余の純益をあ

げていることなどが明らかにされている。長谷川家、佐藤家以外では、柏倉家、稲村家、柴崎家文書などによる論文がある。

紅花輸送に関しては、今田信一氏の研究に詳しく、まず、船町・大石田間の最上川急流難所の改修普請や両者の利権に関わる訴訟問題、大石田までの駄送に伴う宿駅継ぎ立てや脇街道駄送禁止の問題をとりあげ、次に、京都への紅花輸送に関しては、一部に陸路江戸廻りの輸送も皆無ではなかったが、大部分は敦賀・琵琶湖經由（北廻り）で送られていたことを明らかにしている（第一章、(三)節参照）。更に、海上輸送と破船対策、琵琶湖・大津間の輸送、輸送運賃と日数にも触れている。しかし、紅花輸送経路と西廻り航路整備後の関連については言及していない。前記の横山昭男論文でも輸送経路について触れているが、やはり西廻り航路との関連は述べていない。

前述した様に、多くの日本海諸産物が西廻り航路で運ばれる中、最上紅花は、なぜ西廻り航路整備後も敦賀・琵琶湖經由で京都へ送られたのであろうか。別の言い方をするならば、なぜ西廻り航路で運ばれなかったのであろうか。本稿では、この点の解明を中心に、最上紅花の輸送経路に関する事項を考察する。

まず、第一章で西廻り航路整備前後の日本海諸産物の流通の変化を整理し、そのうえで、西廻り航路整備後も最上紅花が敦賀・琵琶湖經由で京都へ運ばれたことを先行研究に学びながら確認する。そして、第二章以降で、最上紅花が敦賀・琵琶湖經由で運ばれたのは、「最上紅花の商品としての性格」が最大の要因であったことを史料に基づき考察で明らかにし、合わせて、「輸送上の工夫」、「輸送日

数と運賃」についても言及する。

第一章 日本海諸産物の流通

(一) 米穀

敦賀の打它家旧蔵の『指掌録』⁽²⁾に、「慶安以来着津之米大豆年々員数船数共」として、慶安元年・文化十年までの敦賀入津船数および米・大豆入津数の記録がある。この記録を詳細に分析して、西廻り航路整備前後の敦賀入津米・入津船数の推移（図1参照）が明らかにされている⁽³⁾。小野正雄氏によれば、敦賀における入津米量の時期的変動は、大きく次の三つの時期に区分される。第一期は七六万俵の入津米をみた寛文四年をピークとして入津米量が六〇万俵を堅持する承応・寛文の時期、第二期は六〇万俵から一五万俵へ激減していく延宝・元禄期、第三期はほぼ一五万俵の線を中心として横ばいを続ける宝永以降の時期である。このように、敦賀へは寛文期までは年平均六〇万俵台の入津米量があったが、その後、西廻り航路整備により一五万俵台へと激減したことが分かる。その減少分は西廻り航路により直接、大坂・江戸方面へと運ばれたのである。幕府による出羽国御城米の江戸廻米は西廻り航路整備以前にも御用商人の請負により行われていたが、御用商人請負制では海損などは一切請負人の負担であったため請負料は高額であった。河村瑞賢は、この請負制を止め、堅牢な塩飽島の船など民間の船を雇用して官船とし、酒田にはいわゆる瑞賢蔵といわれる米蔵を設置した。また寄港地を定めて整備し、岩礁で危険な下関湊には水先案内船を

備え、要所には毎夜烽火をあげて廻船の目標とさせるなど、航路の安全性を高めたのである⁽⁴⁾。

これにより、日本海には官船だけでなく各地の商船が盛んに廻航し、米穀だけでなく日本海側の様々な産物が西廻り航路で運ばれるようになったのである。

(二) 米穀以外の産物

米穀以外の日本海側の諸産物について、西廻り航路整備前後の変動を知る手がかりとなる数値史料は少ないが、次の二つの史料を比較してみたい。一つは⑦「元禄七年の敦賀から海津・塩津・大浦への諸荷物駄数の記録」⁽⁵⁾、一つは⑧「安永七年〜天明二年まで五年間の敦賀より大津着諸荷物駄数の年平均値」⁽⁶⁾である。⑦は西廻り航路整備後未だ日の浅い時期、⑧は西廻り航路が十分に軌道に乗っていた時期の数値である。両者を対比させたのが表1である。

表1の各品目の年間生産高などの経年推移が不明であるから、⑦↓⑧の減少分が、そのまま西廻り航路で運ばれたとするのは早計であるが、銅や鉛・四十物（塩鮭などの海産物）・材木などの大幅減は、西廻り航路による大坂廻漕の可能性が大きいといえるであろう。特に、天明朝は松前の近江商人（両浜組）が衰退し、北前船が台頭する過渡期であり、いわゆる松前物と呼ばれる海産物は北前船により大坂へ運ばれている⁽⁷⁾。なお、加賀笠・布・奉書類などの軽量物に大きな増減が無く、銅・鉛や材木の重量物に大幅減があるのが注目される。積替えが大変な重量物は海上輸送が便利であったと考えられ、また、紅花などの軽量荷は積替えが容易なこと、小型廻船で、ある程度まとまった量の荷の輸送が可能であったなどの利点が考

えられる。

次に、大坂への「元文元年諸色登高并銀高表」⁽⁸⁾から出羽産の主要なものを書上げると、米以外では、諸材木・銅・生蠟・青苧・大豆・小麦などとなる。材木・銅などは重量物であり、また青苧はあるが紅花は無いなど、これらの諸品は西廻り航路で運ばれたと考えられる。更に、瀬戸内海直島の難船史料による積荷の内訳⁽⁹⁾に、これら諸品の品名が見られるのも、西廻り廻漕を裏付けるものということができる。

(三) 最上紅花

最上紅花の荷主から京都紅花問屋に送られる紅花荷は、まず、最上川の積出し拠点である大石田まで駄送され、そこから川船で最上川河口の酒田へ送られた。酒田で積合廻船に積替えられ日本海を敦賀へ、そこから琵琶湖北岸の塩津（または海津）へ陸送され、琵琶湖を船で渡って大津、そして京都へと送られた。

このことは、安政二年（一八五五）、江戸小間物問屋丸合組から奉行所へ提出された「紅花荷物商法取調申立候書付」⁽¹⁰⁾に、

紅花荷物之内、奥羽国々々其土地買次商人ヨリ荷主とも江仕入致候、紅花荷物古来八年々秋彼岸前迄ハ北廻と唱、羽州最上川大石田と申所ヨリ船積いたし、越前敦賀湊江相廻、同所ヨリ上方筋へ直廻いたし、秋彼岸後ヨリ紅花荷物御当地へ相廻、私共仲間江引請、市中江売捌、又上方筋江も私共ヨリ為相登、売捌候仕来ニ御座候、（以下略）

とあることから知ることができる。

なお、右史料は、紅花荷物江戸打越一件（武州紅花の江戸通過について、江戸紅花問屋が武州紅花荷主に對して起こした訴訟事件）の際、奉行所へ提出されたものであるが、村山地方では、紅花荷物江戸打越禁止に對し、積極的な反対は行わなかったものの、紅花荷物江戸打越一件の規定書に調印する者は少なく、江戸經由で上方へ輸送された最上紅花は少なかったのではないかと見られている¹⁴。

次に、敦賀く琵琶湖經由で送られた最上紅花の数量を知る史料としては、前出の「七里文書」〔『大津市史』下巻 資料編〕に安永七年（一七七八）から天明二年（一七八二）まで五カ年間の「敦賀より大津着諸荷物駄数」の品目別合計が記載されている。これによれば、紅花総量が「三千百拾駄」とあり、年平均で六二二駄となる。また、嘉永四年（一八五一）く同六年に、敦賀の荷揚問屋である田保孫右衛門方に荷揚げされた最上紅花荷はおよそ五七〇駄く七〇〇駄ほどであった¹⁵。

村山地方の紅花の年間生産高を正確に把握するのは困難である。それは、山形藩では、しばしば領主の交替があり、その都度、領域が変わり、村山地方での領域が錯綜していたことが背景にある。近世初期、最上氏（五七万石）が改易になると、山形に鳥居氏（二二万石）が入部したが、山形藩は、その後、保科氏、松平氏、奥平氏、堀田氏、秋元氏、水野氏と藩主が交替し、その都度、領地が縮小し、元禄頃には十萬石、十八世紀半ばには六萬石となった。その一方で、元山形藩領の中には幕府領や諸藩の分領が増大し、しかも、最上川の中流域にあたる山形、天童、東根周辺の領域は複雑に入り組んで

いたのである¹⁶。例えば、天保十三年（一八四二）の村山郡内の各所領は次の通りであった。すなわち、天領四（柴橋、寒河江、尾花沢、東根）、在地藩領四（長瀨、上山、天童、山形）、飛地藩領五（北目、北口、柏倉、山辺、左沢）、預所一（漆山）、旗本領一（深堀）、その他（朱印地外）となっている¹⁷。

このような状況ではあるが、民間記録である「大町念佛講帳」などを基に、宝暦期く文政期までの十二年分の村山地方の年間紅花生産高が集計されている¹⁸。それによれば、他の農産物と同様に豊凶の差があり、多い年では寛政十二年（一八〇〇）に一四〇〇駄、少ない年で文政四年（一八二二）に五〇〇駄となっており、十二年分の平均では約八〇〇駄となる。

この平均年間生産高と前出の敦賀着の紅花荷物駄数を比較すると、年間で、最上紅花総生産高のおよそ八〇%前後が敦賀く琵琶湖經由で運ばれていたことが分かる。

以上、第一章で見てきたように、河村瑞賢による西廻り航路整備以後、米穀だけでなく日本海側の様々な産物が西廻り航路で運ばれるようになったが、最上紅花は西廻り航路整備以後も大部分が敦賀く琵琶湖經由で京都へ運ばれた。

第二章 最上紅花の商品としての性格

(一) 価格

史料1「仕切」は、嘉永七年（一八五四）、京都紅花問屋の西村屋清九郎から山形の紅花荷主である本木林兵衛に宛てた「紅花仕切状」である。「金六拾九両替」とあるのが紅花荷一駄当りの単価である。干花に加工された紅花は出荷に際し、五〇〇匁を一袋として袋詰し、十六袋をひとまとめとして梱包し、これを一丸（または一箇）と呼んだ。そして四丸を馬の背に振分けにして、これを一駄とするのが基本であった。従って一駄（四丸）は三十二貫（一二〇キロ）であった。しかし、実際の出荷にあたっては、一丸を十七あるいは十八袋などとする場合もあり、本仕切では「十八入四丸」で出荷している。従って、一丸十六袋で換算して「老駄八袋」とし、この代金「七拾七両貳分式朱」を算出しているのである。

次に、史料2「別紙紅花直段書付奉入御高覧候」は、天保四年（一八三三）に京都紅花問屋から出された紅花の値段書である。提出先が書かれていないが、文面から奉行所へ出されたものと考えられる⁴⁴。史料1、2に見る様に、紅花は高額な商品であった。値段は品質により上中下の三段階あり、また他の農産物と同様に豊凶の差があり、需要と供給のバランスで相場は年々変動した。特に、最上紅花については品質問題がつきまとった。「生花生産」では、需要の増大と生産の増加に伴い、花が未熟成で紅色素を十分持たないうちに摘んでしまうため京都紅染屋の不評をかった。「干花加工」では、その形が崩れないようにするため、粘着剤として若干の米粉を加えることがあったが、加工業者の中には、量目を誤魔化す目的

で、多量に米粉を使用する者がいた。特に、農村地帯から集荷される干花の中に不良品が出回った。「袋詰出荷」の段階では、荷主の中には、袋目を重くし正味が五〇〇匁（一袋）を欠く不正を働く者がいた。勿論、不正を働くのは一部の者であったが、品質不良に対し、京都の業者（紅花問屋、紅染屋）は、しばしば口上書をもって抗議している。しかし、天領、私領が複雑に入組む最上地方では、足並みが揃わず、十分な改善効果を上げることができなかった⁴⁵。史料2で、最上紅花の値段が、品質のよいとされる仙台紅花や武州紅花に劣っているのは、このためである。

「文政十三 越前三国大幸屋清三郎船 秋田湊破船元代金調」（後出）では損害額を算出するための紅花値段は一駄当り四拾五両、積合の青苧は八両であった。紅花は青苧に比べ五倍以上の値段であり、いずれにしても紅花が高額な商品であったことには変わりはない。紅花加工に特別な道具は必要としなかったが、生育・加工に多くの人手を要したこと、生育には金肥（油粕や干鰯などの金で買う肥料）が必要であったこと、干花集荷に目早やサンベと呼ばれる仲買人が介在するなど紅花が京都紅花問屋の手に渡るまでに様々な人の手を経たことなどが、紅花が高額な商品であった理由と考えられる。「紅花屏風」⁴⁶には紅花の加工から出荷までの様子が詳しく描かれているが、これらの人数を数えると八十人以上になる。これに紅花畑で収穫に働く人数を加えると百人前後にはなるであろう。岩田浩太郎氏が寛政十二年（一八〇〇）の最上高楯稲村喜七「紅花御仕入目録」に基づいて計算した日雇人数でも延べ一〇〇人余となっている⁴⁷。紅花の荷主になり得る人が、ある程度の財力を有する豪商や豪農であった所以である。また、後述するように、荷主の負

担であった輸送運賃や海上輸送における難船破船時の損害も価格の中に織り込まれていたのではないかと考えられる。

(二) 費用負担と代金の支払

京都紅花問屋は自己資金で商品を仕入れる仕入問屋ではなく、産地荷主の委託による荷受問屋であった。それは、紅花仕切状で一分または一分半の口銭をとっていること(史料1参照)、運賃負担が荷主側にあることから知ることができる。史料3は「紅花荷送り手板」である。手板とは紅花荷に添える荷送り状で、荷主は荷に、手板と大石田からの運賃を添えて発送したのである。この場合は三駄分の運賃として「金貳両貳歩五百文」を添えて発送している。また、史料4は、文政六年(一八二三)、荷主の堀米四郎兵衛に宛てたものであるが、破船時に掛かった諸経費、さらに破船により回収した紅花荷を、おそらく敦賀まで陸送したのである。運賃を、酒田の廻船問屋である本間幸四郎が立替えたのを、いずれも堀米四郎兵衛が最終的に支払っていることが分かるものである。

次に、史料5「紅花荷為替金請取置證文之事」は、文政元年(一八一八)、実際の荷主である柴田弥右衛門が、京都紅花問屋である若山屋喜右衛門と取引のある真木藤左衛門に委託して紅花荷を発送した際の証文である。本史料中に「右荷物着次第、右金十月晦日限本紙引替ニ相渡可申候」とあるように、紅花荷が京都に着いて荷が確認された上で初めて代金が支払われたことが分かる。難船破船等で荷が流失すれば、荷主には、この代金「金百五拾壹両」は支払われなかったのである。

荷主にとって紅花を京都へ安全確実に送ることは最重要課題であったといえるであろう。

(三) 紅花輸送の季節的特殊性

史料6「出羽国去西御年貢当戌春江戸御廻米西海廻送状之事」は、出羽国の年貢米を江戸へ運んだ廻船の航海日誌に当るものである。史料中に「出羽国村山郡村々去西御年貢、当戌春西海江戸御廻米廻船方送状ニ引合」とあるように、前年の嘉永二酉年(一八四九)秋に収穫した年貢米を、翌年の嘉永三戌年(一八五〇)春に江戸へ運んでいる。この廻船が酒田を出港したのは四月廿日であった。また、史料7「寛政三年三月長瀬役所管下諸郷に対する通達」に「御年貢取立并改之儀十月末ヨリ村々江相廻り米性俵拵等相改十二月二十日マデニ不残御蔵詰為致」とある。このように、出羽国産の年貢米は秋に収穫したものを、すぐに江戸へ送るのではなく、その冬は「御蔵」(代官所の蔵)に収納し、翌年の初夏、天候が安定し日本海を比較的穏やかに航海できる時期を待って、江戸へ運んだことが分かる。

これに対し、最上紅花に関しては、史料8「紅花取引之事」は京都紅花問屋の伊勢屋理右衛門が荷主である稲村七郎左衛門に出した書簡で年代不明であるが、この中に「秋暑退兼候、漸々当月ニ入追々冷氣ニ相成、依之紅染方相始メ不申」また「乍併此末段々冷氣相増候得ハ、多少とも追々相捌可申」とあるように、紅花染は冬の寒冷期に染める、いわゆる寒染が伝統的であった。「寒中(摂氏十度以下)の紅染は色が冴え鮮やかに染め上がるのに対し、夏期(摂氏二十度以上)では色相が濁った色になりやすい」ことが報告され

ている¹⁰。紅染は冬の寒冷期に染めることで美しく仕上がることを平安期以来の伝統をもつ紅染屋は経験的に知っていたのである。

紅花の収穫は六月中旬頃から始まり十月頃までが出荷の最盛期であった。最上紅花には、寒染のため、台風季節に向け海が荒れてくる時期に、冬前までに京都へ送らなければならぬ事情があったのである。

(四) 濡荷の染料品質への影響

史料9「慶応元年 万覚帳」は裏表紙に仁平次とあり、荷主である本木仁平次の万覚帳である。仁平次は本木林兵衛と連名であることが多い。文中に「竹多平吉船無事入津仕候様羽州殿ヨリ案内申来候」とあるから、紅花荷を積んだ竹多平吉船が敦賀に入津したことを紅花荷の受取り手である羽久殿(羽州屋久右衛門のこと)が荷主仁平次に知らせたものであることが分かる。このことから、敦賀入津の知らせが、敦賀荷揚問屋↓紅花荷の受取り手↓荷主と連絡がいつていることが分かる。紅花荷の受取り手にとっても、また荷主にとっても、紅花荷を積んで日本海を南下した廻船が無事敦賀に入津したかどうかは大きな関心事であったことが分かる。

次に「手印羽久殿行四丸之内壺丸船中ニ而大濡ニ相成候」また「外ニ手印六丸之内壺丸濡荷有之様子」とあり、最上紅花より品質が良くより高値であった「極上」の仙台紅花が濡荷となったことで「驚入申候」としている。このことから、紅花荷が海水により濡荷となることは、紅花の染料としての品質に悪影響があったことが分かる。このことは、史料1「紅花仕切状」に「万一箇荷物ノ内、抜袋違花濡痛又者算用違等も有之候ハ、重而指引可被成下候」とあり、濡

荷が減額の対象となったことから窺うことができる。更に、宝暦六年、藍玉を運んでいた阿波の忠右衛門船が嵐で破船した時「藍玉之儀ハ潮入ニ而者、縦令上り候而茂何之役ニ茂相立不申ニ付、最早残念」¹¹と積荷の搜索を断念している。海水により濡荷となった藍玉は商品価値がないことが分かる。このことから、同じ植物染料である紅花が海水により濡荷となることは、染料としての品質を著しく損なうことが明らかである。

紅花荷の濡荷対策は、荷主にとっても京都紅花問屋にとっても重要な課題であった。

第三章 輸送上の工夫

(一) 大石田までの駄送

山形城下から最寄の最上川中継地は船町が近かったが、船町↪大石田間には三ヶ所の難所があり、最上川最大の積出拠点である大石田まで(谷地↪大石田間、五里半)駄送した(図2参照)。史料10は、船町の問屋でもあった名主が、天保十一年(一八四〇)、この難所の普請を計画した時のものであるが、「急流第一之難場にて、御城米船始難破船多ニ付、国産之紅花・絹糸類高価の品は、右危難ヲ怖れ」とあるように、船町↪大石田間には、三難所といわれる碁点・隼・三ヶの瀬といった急流、露岩があり、破船が絶えなかった。そのため、紅花や絹糸のような高価な品は、その被害を避けて、少々運賃がかさんでも陸路(羽州街道など)を駄送し、大石田から川船を利用する安全な経路を選んだのである。

(二) 船積荷の分散

史料11は大石田の船積荷問屋であった二藤部家の「文政四年巳〔乞船願書留〕」である。乞船とは紅花荷を積むための船を川船役所に依頼することである。大石田には寛政四年（一七九二）以来、幕府直差配の川船役所が置かれ、特定の船に偏らないように積荷を公平順番に割り振る船割りや荷改めなどを行っていた⁸⁸。この「乞船願書留」には、文政四年から三年間分の乞船が記録されており、ここに史料として掲載したのは、文政六年末（一八二二）七月二十八日の乞船記録の一部である。本史料によれば、荷主である嶋屋佐右衛門の紅花荷合計一〇八丸を平助、長吉、長助の三人の船に三十六丸ずつに分けて分載している。長助は別に、利助の荷四丸、茂右衛門の荷拾貳丸を積んでいるから、二藤部家差配分として計五十二丸を積んでいることが分かる。米や紅花荷を運んだのは、中流域では小鵜飼船と呼ばれ流れに乗って下るのに適した船、また下流域では艀船と呼ばれる吃水線が浅く、船底の平な米や紅花荷を積むのに都合のよい川船であった。

次に、史料12は、年代は不明であるが、酒田の廻船問屋本間与次右衛門が、荷主今田弥兵衛の紅花荷計九丸を、氷見や佐兵衛船、能州輪嶋角や多兵衛船、能州輪嶋加藤万之丞船の三隻に各三丸ずつに分けて積込んだことを知らせたものである。

また、表2「文政十三 越前三国大幸屋清三郎船 秋田湊破船元代金調」は、文政十三年（一八三〇）に秋田湊で破船した大幸屋清三郎船の積荷記録を表にまとめたものであるが、七人の酒田積合問屋の手配により、三十四人の荷主の紅花、合計一七一丸（一人平均五丸）が積合されており、典型的な紅花荷の船積分散の例である。

この代金 \times 千九百九拾七両であった。

以上見たように、大石田 \rightarrow 酒田間（最上川）、酒田 \rightarrow 敦賀間（日本海）のいずれにおいても、万一難船破船した時の被害を最小限にするため、一人の荷主の荷がまとまっている場合、複数の船に分散して運んでいることが分かる。海上輸送での積荷分散は紅花に限ったことではなく、紀州の有田蜜柑や灘酒輸送においても積荷の分散がされている⁸⁹。

このように、同一荷主の積荷だけを一手に積込まず、数多くの荷主の積荷を少しずつ多数の廻船に分散して輸送し、危険分散に対して細心の注意・工夫をしていることが分かる。

(三) 神仏への祈願

破船や難船は、当時の船の構造や航行技術からすれば避け難いことであり、関係者たちは、各地の神社仏閣に祈願、奉謝の石燈籠などを寄進し、それに海上安全、通船安全などと刻み、神仏の加護を祈った。代表的なものに摂州住吉神社の「紅花灯籠」がある。また、紅花送り手板にお守りを添えたりもしている（史料3参照）。

史料13は、天保五年（一八三四）秋、京都紅花問屋と当時在京中の最上紅花荷主たちの間でまとまった灯籠建立の趣意書の一部である。住吉神社は古来航海の守護神として業者の崇敬が厚かったのである。「近來海上積難破船多、不量之損金出来」とあるから、難船破船による紅花荷の流失により大きな損害を被ったことが背景にあったのであろう。

北海道から九州まで、全国各地の神社を中心に三千点以上の船絵馬の奉納が確認されているが、船絵馬の奉納は航海の安全を祈願し

たものであった¹⁴⁾。

(四) 京都紅花問屋の対応

史料14は、天保七年(一八三六)、京都紅花問屋から荷主に送られたもので、塩津廻りの紅花荷が多いため、塩津で「湖水船積混雑」し、大津着延引となるので、塩津、海津平等に振分けて発送して欲しいという依頼である。敦賀く塩津問五里半、敦賀く海津問七里半であるから、荷主としては運賃の安い塩津廻りをとるのは当然であろう。ここで注目されるのは、紅花問屋が敦賀く海津問の各宿駅と交渉して運賃を塩津廻りと同様にしていることである。これまで最上紅花の荷主側の視点で考察してきたが、紅花問屋にとっても遅滞なく紅花荷を確保することは重要であったことが分かる。しかし、長谷川吉郎治など計十八名の紅花荷主が発行した紅花送り手板計四十三通(嘉永四年三通、嘉永五年四十通)では、その全てが塩津經由となっている(史料17参照)。京都紅花問屋の働きかけにもかかわらず、山形紅花荷主は輸送距離、運賃共に利便な塩津經由を選んだのであろう。

次に、史料15は、文政十一年(一八二八)に京都紅花問屋から酒田をはじめ輸送経路上の各荷問屋に宛てたもので、海上運送中の難船破船時の損害や経費の処理について取決めたものである。難船破船時の損害の処理については二つの考え方があり、一つは難船破船による損失に着目し、その損失をいかに補填するかというもの、もう一つは回収された積荷に着目し、それをどのように分配するかというものである。「分散」とは後者のことであり、すなわち、「残存

した物件の価額を荷物および船舶の総価額に按分して、船主と荷主に配分する方法」¹⁵⁾である。そして紅花荷については、「積合紅花之外青苧ニ限り分散等一躰ニ仕来候処」すなわち、これまで積合である紅花と青苧については区別をせず均等に分散してきたが、前述のように、紅花は青苧に比べ価格面で五倍以上の高価なものである。この考え方の基本は、損失額の多い者の損害を少しでも軽減する、というところにある。そして、その考え方は、「難破諸入用共紅苧別々ニ割付」と、難船破船時に掛かる諸経費についても適用されている。

前述したように、紅花代金は荷が京都へ着かなければ支払われず、また輸送運賃や難船破船時の諸経費負担も荷主側にあつた。にもかかわらず、このような文書が荷主側から出たのではなく、京都紅花問屋側から出た点が注目される。この点の背景については不明であるが、文面からは、難船破船時の荷主側の負担を少しでも軽減すべく、問屋側が動いていることは窺うことができる。

第四章 輸送日数と運賃

(一) 輸送日数

海上輸送は、当時の和船の構造上、天候に左右され日和見の運航であつたが、酒田から敦賀までは「順調な場合には十日足らず、大方は二週間前後」¹⁶⁾で到着した。従って、酒田から敦賀く琵琶湖經由で京都までは、およそ一ヶ月前後で到着したものと考えられる。

次に、西廻り航路大坂經由で京都までの所要日数については、前出の史料6「出羽国去西御年貢当春江戸御廻米西海廻送状之事」によれば、四月二十日に酒田を出た船は、途中悪天候を避けながら、六月四日に小豆嶋坂手浦に着いている。四十六日（六週間余、約一ヶ月半）を要している。ここから大坂、淀川を遡って伏見、京都までを考えると、酒田からは、およそ二ヶ月前後は要したであろう。以上のことから、西廻り航路大坂經由で京都へ送った場合に比べ、敦賀く琵琶湖經由では、約半分の日数で送ることが出来たと考えられる。また、海上輸送距離が短い分、京都までの所要日数をつかみやすいといった利点もあつたであろう。

(二) 輸送運賃

敦賀く琵琶湖經由で送った場合の運賃は、「紅花送り手板」（荷送り状）で知ることが出来る。手板には大石田から京都までの運賃を添えて送ることになっていた。輸送ルートの各問屋は、そこから自分の運賃を差引き、荷と共に残金を次へ送った。前出の史料3は宝暦十三年七月に紅花三駄を送った時の「紅花送り手板」である。添金は二両二分五〇〇文であるから、一駄当りの運賃は三分五〇三文であつた（表3参照）。

「西廻り航路大坂經由で京都へ荷を送った場合の運賃」は不明であるが、史料6に「此運賃金百六拾八両三分、但御米百石二付金貳拾貳両貳分」とあり、年貢米輸送は石高に応じた運賃であり、悪天候による輸送日数の変動は考慮されていなかったと考えられる。従つて、紅花についても、駄数と目的地に応じた運賃であつたと考えられる。

史料16の寛文七年「越後ヨリ大坂迄懸り物」及び「越後ヨリ大津迄懸り物」によれば、越後の米百石を西廻りで大坂まで運ぶ運賃は「十九石」、敦賀經由大津まででは「十七石五斗八升」とある。これには、大坂から京都まで、大津から京都までの運賃が入っていないが、それらを考慮しても、敦賀經由の運賃が西廻り大坂經由の運賃を上回ることにはなかつたであろう。

以上を総合すると、紅花荷を京都へ送る場合、敦賀く琵琶湖經由の運賃は、西廻り航路大坂經由の運賃に比べ、同程度か、少なくとも上回ることはなかつたと考えられる。

次に、史料17「送手板」は、嘉永五年（一八五二）、山形荷主長谷川吉郎治が京都紅花問屋最上屋喜八宛に紅花六丸を送った時の荷送り状であるが、通常の手板に見られる運賃添金の記載がなく（史料3参照）、前書に「従酒田敦賀迄運賃此方払、敦賀ヨリ先京都最上屋喜八殿払」とあり、また本文中にも「尤駄運賃之儀者前書之通御承引可被下候」とある。このことから、山形城下随一の豪商とされる長谷川吉郎治と京都紅花問屋最上屋喜八との間では、紅花輸送運賃について、敦賀までは山形払い、敦賀より先は京都払いの取決めがなされていたことが分かる。これまで紅花輸送運賃については、山形荷主の全額負担であり、運賃を手板に添えて紅花荷を発送するとされていたが、幕末期に至つて、少なくとも一部の紅花荷主と京都紅花問屋との間で、輸送運賃の分割負担がされるようになっていたことが明らかとなつた。

おわりに

西廻り航路整備後、日本海側の多くの産物は西廻り航路で大坂方面へ送られた。そのような中で、最上紅花は、西廻り航路を使わず、敦賀く琵琶湖経由で、その大部分が京都へ送られた。そして、その背景には、以上に見てきたように、①紅花が青苧の五倍以上もする高額な商品であり、しかも、②難船破船により紅花荷が流失し商品が京都へ着かなければ代金が支払われず、また難船破船に伴う諸経費の負担は荷主側にあるといった事情、③海水で濡荷となることは染料としての品質を著しく損ない減額の対象となること、更に、出羽産の年貢米は台風季節を避け、翌年の天候安定を待つて輸送したが、最上紅花の場合は、④寒染のため、海が荒れてくる季節にもかかわらず難破の危険のある日本海を冬前までに京都へ送らなければならぬといった商品としての紅花の様々な制約があった。このような性格の商品を安全確実に京都へ送ることは、荷主にとつて最重要課題であり、そのためには、海上輸送距離を最小限にして、難船破船のリスクを回避することが必要であった。敦賀く琵琶湖経由はそのための選択であったのである。その上で、最上川輸送に関しては、多少運賃がかさんでも難所を避けて大石田まで駄送し、大石田く酒田間（最上川）、酒田く敦賀間（日本海）については、船への積荷を分散させて、万一の場合の損失を少しでも少なくする工夫をして輸送したのである。さらに、神仏への祈願も忘れなかった。輸送日数・運賃については、敦賀く琵琶湖経由の場合と西廻り航路送りの場合の比較を試みたが、輸送日数・運賃上の利点も敦賀く琵琶湖経由を選択する一因となったであろう。

また、紅花荷発送時の塩津・海津への均等振分け、難破による海損や諸経費の荷主側の損失・負担軽減など、京都紅花問屋側の働きかけがあったことも見逃せない点である。

なお、これまで紅花輸送運賃については、山形荷主の全額負担であり、運賃を手板に添えて紅花荷を発送するとされていたが、幕末期に至って、少なくとも一部の紅花荷主と京都紅花問屋との間で、敦賀までの運賃は山形負担、敦賀から先は京都負担というように、輸送運賃の分割負担がされるようになっていたことを明らかにすることができた。

以上で、最上紅花が、なぜ西廻り航路を使わず、敦賀く琵琶湖経由で送られたのか、その背景を明らかにすることができたと思う。紅花は、西陣織りの糸を染め、京友禅の顔料となり、化粧品では小町紅といった人気商品を生んだ。本考察が、近世の奢侈品の流通を考える上で一石となれば幸いである。なお、最上紅花に関する史料は、荷主側（山形）に多くあるため、その研究は荷主側を中心としたものが大半であり、京都紅花問屋の商人としての実態の解明がほとんどなされていない。この点に関しては今後の課題としたい。

注（補足説明、参考文献）

- (1) 村山地方から出荷された紅花の中には、一部に、荷主が集荷した仙台紅花や武州紅花が含まれた。但し量的には少量であり、ここでは、それらも含め村山地方から出荷された紅花を最上紅花として扱う。
- (2) 敦賀市史編さん委員会『敦賀市史』史料編第五巻 1979年
- (3) 小野正雄「寛文期における中継商業都市の構造―越前敦賀港に関する一考察」『日本海海運史の研究』 福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会共編 1967年
- (4) 酒田市史編纂委員会『酒田市史』改訂版 上巻 1987年
- (5) 敦賀市史編さん委員会『敦賀市史』通史編上巻 1985年
- (6) 「七里文書」大津市役所『大津市史』下巻資料篇 1942年
- (7) 榎森 進『北海道近世史の研究』 北海道出版企画センター 1997年
- (8) 大坂市役所『大坂市史』第一 復刻版 1978年
- (9) 上村雅洋『近世日本海運史の研究』 吉川弘文館 1994年
- (10) 東京大学史料編纂所「諸問屋再興調四」『大日本近世史料』第五 1962年
- (11) 山形市史編さん委員会『山形市史』中巻 近世編 1971年
- (12) 今田信一『最上紅花史の研究』 高陽堂書店 1979年
- (13) 横山昭男編『最上川と羽州浜街道』 吉川弘文館 2001年
- (14) 『上尾市史 第二巻 資料編2』（上尾市教育委員会編 1992年）に同種の史料があり、その提出先が「御奉行様」となつて

いる。なお、上尾市（埼玉県）は桶川市と共に武州紅花産地の中心であった。

- (15) 横山崋山画『紅花屏風』六曲一双 山形美術館所蔵
- (16) 山口律子「紅花染めにおける温度の影響(3)」『園田学園女子大学論文集』 2006年
- (17) 「永富家史料」（山口県豊浦郡）
小林 茂「近世中期における西廻り航路の航海と海難について―響灘海難史料から」 柚木 学編『日本水上交通史論集』第二巻 文献出版 1987年
- (18) 岩田浩太郎「紅花の道」『歴史の道・再発見』第一巻 フォーラムA 一九九四年
- (19) 石井謙治『和船I』 法政大学出版社 1995年
- (20) 国史大辞典編纂委員会『国史大辞典』第十二巻 1991年

史料集

史料1

十一月七日現金 仕切

一 金七拾七兩貳分貳朱也

金六拾九兩替

〔平高谷拾八入四丸

〆 老駄八袋

金壹兩貳朱と貳匁三分六厘 壹分半前引

金老歩也 綿屋勇藏殿江世話料渡

指引

〆 金七拾六兩貳朱と五匁壹分四厘

右之通御相對を以買請、書面之金高不殘相渡、此表無出入相濟

申候、万一箇荷物ノ内、拔袋違花濡痛又者算用違等も有之候ハ、

重而指引可被成下候、為其仕切状依而如件

嘉永七甲寅十一月 西村屋清九郎印

本木林兵衛殿

仁兵衛次殿

史料2

乍恐以書付奉申上候
別紙紅花直段書付奉入御高覽候、(以下略)

近江屋佐助
最上屋喜八

天保四年巳十二月廿三日

武州総州 六拾貳兩
五拾三兩 羽州最上 四拾九兩
四拾四兩 三拾八兩

常州水戸 六拾兩
五拾貳兩 奥州仙台 七拾兩
四拾四兩 四拾八兩

(以下略)

未七月六日

(袋状表書)

「 羽州山形

へ久・ 紅花送手板

荷主

佐藤長右衛門

紅花送手板

符印鑑印

へ久・天紅印 紅花老駄

但四箇附 老箇江五百匁袋拾六宛入

同 金紅印 同 老駄

同断

同 印善印 同 老駄

同断

へ 三駄

此駄運賃金貳両貳歩五百文

大石田より為添

右之荷物送り致為差登申候、濡・等能々御吟味之上、片時も早く先々江御送り為登可被下候奉頼候、以上

羽州山形荷主

佐藤長右衛門印

宝曆十三年

大石田

村岡六右衛門殿

金貳両五百文受取

内老歩下五百四拾貳文大石田にて引

残金貳両下九百六拾八文

七月八日酒田江下ス

酒田

本間弥兵衛殿

一金貳両九百六拾八文受取

内老両老分替五分引

残金三步八百六拾八文差登

敦賀

田保孫右衛門殿印

右之内金老分六百貳文ツルカにて引残而金貳分丁貳百六

十六文登ス

山中

伊原弥右衛門殿印

右之内拾貳匁分山中にて引

残り金老歩下四百廿文かいつへ登ス

海津

磯野源兵衛殿印

内拾匁八分かり切舟ちん引

残テ七百三十四文大津へ上ス

大津

川口弥蔵殿迄印

右御問屋衆中

印御船守御祈禱入

封

道中安全

法主

御祈禱之札 敬白

海上無難

(裏書)

「田中伊兵衛」

史料 4

(表紙)

「文政五年

万 指 引 帳

午六月吉日 』

(貼紙)

「 覚

一、 金三兩老步式朱

五拾八文

右者破船諸掛金槌ニ請取申所実正に御座候、以上

未十月十一日

仲間飛脚

市三郎

堀米四郎兵衛殿

一、 永拾四匁四分四厘

右者破船紅花式丸敦賀迄運ちん立かへ分、槌ニ受取申候、以上

本間 幸四郎

史料 5

紅花荷為替金請取置證文之事

一 金百五拾老兩八

但步判金也

此引当紅花荷物

〈や吉雨印

但十七袋入五箇

内谷雨三袋入

〈や雨錦印

但十八入四箇

〈や仕入印

但十七入四箇

内天雨式袋入

〈や最上印

但十八入式丸

十九入式丸四箇

右之通、京都若山屋喜右衛門殿紅花荷為替取組、本紙證文相渡、右荷物着次第、右金十月晦日限本紙引替ニ相渡可申候、若右荷物海上積船難風逢荷物濡・、又者打荷致不足出来候共、聊無相違殘荷物引取、積船惣仲間割合、懸リ物若山屋喜右衛門殿ヨリ為相渡可申候、若京都ニ而売損出来不足金御座候ハ、此手形を以於爰許無相違急度相渡可申候、万一破船ニ而荷物皆無流出いたし候ハ、兩損ニ而互ニ出入無御座候、為後日置證文、仍而如件

大町村荷為替主

文政元年寅八月

柴田弥右衛門印

新町村

真木藤左衛門殿

史料 6

出羽国去西御年貢当戊春江戸御廻（米脱力）西海廻送状之事

酒田湊

式番出

廻船御用達

戊正月廿八日大坂出帆

同四月三日酒田湊入津

同月廿日卯半刻同所出帆

本欠合米七百九拾石五升四合

此儀式千百三拾六俵式斗式升但三斗七升入

船頭水主炊共拾式人乗

此運賃金百六拾八兩三分、但御米百石ニ付金式拾式兩式分

右者戸田嘉十郎御代官所当分御預所出羽国村山郡村々去西御年貢、当戊春西海江戸御廻米廻船方送状ニ引合、空船諸道具相改、上乘船頭為立会、貫目榭廻等改之上、書面之通同国酒田湊ニおゐて船足極印限積立之、船中諸書物相渡、今廿日卯ノ刻同所出帆申付候、其地着岸之節御改御請取可被成候、仍送状如件

嘉永三戌年四月廿日

羽州酒田湊出役

同人手代

遠藤芳次郎

羽州酒田より江戸迄

津々浦々役人中

前同日出帆被仰付候処、西風曇天高波ニ付滞船、四月廿一日より

五月朔日迄酒田湊滞船

右長州藤曲浦直乗船頭棟助乗、今二日東風風日和ニ付、出帆仕候

処、相違無御座候 以上

戊五月二日 羽州酒田湊船宿 嘉兵衛

五月七日中刻当湊江入津

同八日西風滞舟

同九日辰上刻当湊出帆仕候

佐州小木湊

戊五月十八日赤間関江入津
同日天氣能、当所出帆仕候

戊六月四日東風ニ付当浦江入津

同 五日同風ニ付滯舟

同 六日雨天ニ付滯舟

同 七日天氣能辰ノ刻出帆仕候

御料小豆嶋坂手浦

戊六月十日 当湊江入津仕候

同 十一日南風滯舟

同 十二日卯ノ刻天氣能出帆仕候

紀州海土郡由良湊細代村

戊六月廿八日巳刻当湊入津

同日北風滯舟

同廿九日同断滯舟

同晦日巳ノ刻出帆 相州西浦賀廻船方

七月朔日午ノ刻品川入津 (以下略)

(注) 本史料は、やや長文であり、当時の航海の様子を知る手がかりとして関連事項のみ抽出して記載した。

史料7

「寛政三年三月長瀬役所管下諸郷に対する通達」より抜粋

一、御年貢取立并改之儀十月末ヨリ村々江相廻り米性俵拵等相改十月二十日マデニ不残御蔵詰為致、其節為蔵ノ相廻り尚又御米繩張封印之上村方江預証文取之尤申札致印形相渡為入申候

(以下略)

史料8

紅花取引之事

一、当所紅花商内之儀、秋暑退兼候、漸々当月ニ入追々冷氣ニ相成、依之紅染方相始メ不申、殊之外静成事ニ御座候、当地遍之景氣不宣、其上□縮緬之類高直故、不引合候趣ニ而、紅屋一統買方見合候而当惑仕候、早庭もの先達而ヨリ、少々とも相捌有之候へとも、是も此頃節者少々行当り候姿ニ御座候、右之仕合ニ而、売買とも大緩ニ御座候、乍併此末段々冷氣相増候得ハ、多少とも追々相捌可申、何卒御一統様御利潤ニ相成候様祈申上候、(以下略)

閏八月十二日

伊勢屋理右衛門印

稲村七郎左衛門様

(表紙)

「慶応元年

万 覚 帳

丑十月吉日」

十月七日 木市殿行

一竹多平吉船無事入津仕候様羽州殿ヨリ案内申来候、水上いたし候所、手印羽久殿行四丸之内壹丸船中ニ而大濡ニ相成候よし、右ニ付同人立合可申旨申来り、外ニ手印六丸之内壹丸濡荷有之様子、右荷仙台ニ而極上之物ニ御座候、定而御承知も御座候事と奉存候、其思召ニ而船頭江御吟味御掛合可被成下候、別而今年ハ高金之もの故驚入申候、猶亦跡荷能々御吟味之上御請取可被下候、(以下略)

(裏表紙)

「羽州最上西里

〔平 仁平次〕

右川筋之内、隼瀬は御普請所ニ候得共、急流第一之難場にて、御城米船始難破船多ニ付、国産之紅花・絹糸類高価の品は、右危難ヲ怖れ、丸致壹艘積兼、荷主共一同甚不便利、(以下略)

(表紙)

「文政四年

乞船願書留

巳 正月吉日」

未

七月廿八日

長助 紅花四丸 但十六入

利 助

同 同拾貳丸 但十七入八丸

十八入四丸 茂右衛門

同

平助 三十六丸 但十八入三十貳丸

十九入四丸

嶋屋佐右衛門

長吉 三十六丸 但拾八入 同人

長助 三十六丸 但十七入四丸 十八入三十丸 十九入弍丸 同人

史料12

覚

や木紅 紅花三丸 十八入

氷見や佐兵衛船

同大紅 同 三丸

能州輪嶋

角や多兵衛船

同木紅 同 壺丸 十七入

同大吉 同 壺丸 十六入

同大長上同 壺丸 十七入

三丸

能州輪嶋

加藤万之丞船

右之通当十三日着仕、則右三船積入申候、左様思召御案心可被申候、右着積入旁申上度如此御座候、以上

本間与次右衛門印

七月十五日

今田弥兵衛殿

史料13

近來海上積難破船多、不量之損金出来、御互二当惑不過之候、仍而去秋御在京御荷主方並二私共相談之上、撰州住吉大神宮江献燈仕奉祈、已來難事無之様、此度右石燈籠建立、(以下略)

史料14

口上書

一 近來御荷物多分塩津江相向、湖水船積混雜仕、自然与天津着延

引二相成候二付、前々之通左二

敦賀ヨリ塩津問屋江、是より船積

敦賀ヨリ山中伊原弥右衛門殿江、夫より

海津磯野源兵衛殿江、是ヨリ船積

右当方江御差向可被成遣候、尤運賃之義、大津迄両方とも同様二

引合取極置候間、御荷物平等二御差向に被成遣候、此段御通達申

上候、以上

丙申四月

京都

(天保七)

紅華屋中

諸国紅花

御荷主中様

史料 15.

定

一 從庄内酒田積登之船、格別海上難破船有之節、積合紅花之外青
苧ニ限り分散等一躰ニ仕来候処、当子年秋より一統申合、已来
別々分散可致候条相談取極申候、尤難破諸入用共紅苧別々ニ割付
可被申越候条、是亦相極申候事
右之通、酒田・敦賀積問屋衆兼而御心得置、嚴重ニ執量可被成候
事

京都

文政十一年子秋

紅花屋中

大石田

設樂次郎右衛門

二藤部兵三郎

庄司 清次郎

加藤 甚内

酒田

大沼 平八

燈屋惣右衛門

根上 善平

海津

磯野 嚴兵衛

塩津

中村佐右衛門

林 忠右衛門

大津

塩屋佐右衛門

白銀屋 陸助

敦賀

田保孫右衛門

丸屋 半助

細屋 傳兵衛

越後屋市右衛門

史料 16.

越後ヨリ大坂迄懸り物

一 米百石 大坂届米、但納五斗入

一 米十九石 右百石之米大坂迄之運賃

右大坂届米百石かなしニ手取

越後ヨリ大津迄懸り物

一 米百石 大津着、但納五斗入

此懸り物

米六石 越後ヨリ敦賀迄運賃

四斗八 〆賃

二升八 印墨切手紙

三石五斗 札庭米

二石五斗 敦賀ヨリ山中迄たちん

二石五斗 山中ヨリ海津迄ノ駄賃

三斗六升 山中庭米

一石八斗 海津ヨリ大津迄運賃但海津庭米ともに

五斗 大津ニ而仲水上ケ

懸り物 〆十七石五斗八升

史料 17.

送手板

Ⓢ庄内紅花 式拾壹入 五丸

式拾式入 壹丸

〆黄金 五丸

黄金金時合 壹丸 〆六丸

從酒田敦賀迄運賃此方払、敦賀より先

京都最上屋喜八殿払

右之通為積登申候間、着岸能々濡・等御改大急先々御出荷可被下

候、万々一海上難船等有之候節者、早速其場所へ御懸付御取仕末可被下候、尤駄運賃之儀者前書之通御承引可被下候、早急先々へ御出荷可被下候、依而送り手板如此御座候、以上

子 羽州山形 荷主

六月吉日 長谷川吉郎治

酒田鑑屋惣右衛門印

敦賀

田保孫右衛門殿印

一 壹歩

三分三厘 つるか払

塩津

中村佐右衛門殿印

一 拾式匁七分 駄運賃

一 四匁八分 着駄無数ニ付、無抛小船おし切積ましにて

〆拾七匁五分 御取かへ

大津

油屋作兵衛殿印

京都

最上屋喜八殿

行

史料 1、5、8、9、12、14、15、

河北町誌編纂委員会編『最上紅花史料』Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ

史料 6

天童市史編さん委員会編『天童市史編集資料』第八号

史料 7

酒田市史編纂委員会編『酒田市史』改訂版 上巻

史料 10、13.

今田信一『最上紅花史の研究』

史料 11.

二藤部家文書（山形大学附属図書館所蔵）

史料 16.

「寛文雜記」敦賀市史編さん委員会編『敦賀市史』史料編第五卷

史料 17.

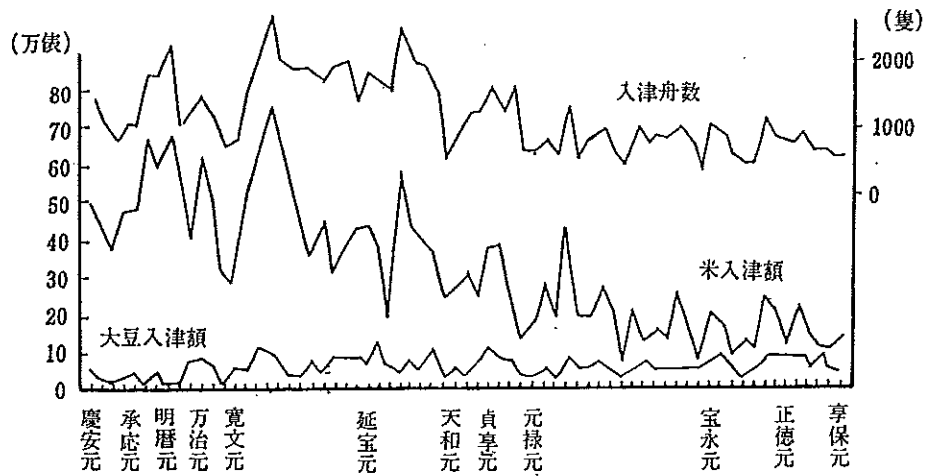
最上屋喜八家文書（京都府立総合資料館所蔵）

表 2 「越前三国大幸屋清三郎船 紅花積荷内訳」

柏倉家文書（明治大学博物館所蔵）より作成

図1 敦賀入津船数、米・大豆入津数推移

60万俵台 → ← 60万俵から15万俵へ → ← 15万俵台



小野正雄「寛文期における中継商業都市の構造—越前敦賀港に関する一考察」『日本海海運史の研究』福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会共編(156頁) 1967年より

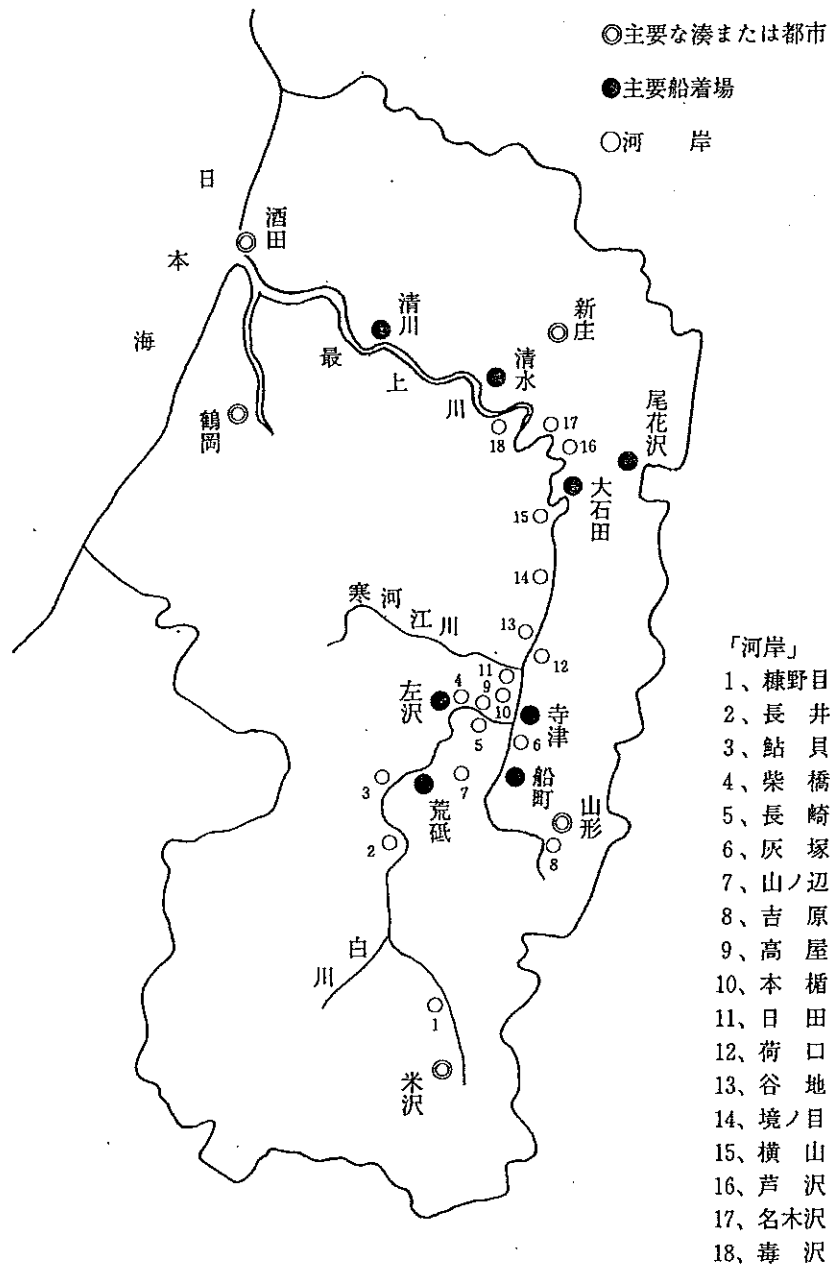


図2 藩政時代における最上川流域概略図

酒田市史編纂委員会編『酒田市史』改訂版 上巻(416頁) 1987年より

表1 敦賀より上り荷駄数の比較
(単位:駄)

品目	①	②
紅花	622	
芋	647	
小計	1,269	2,280
銅	113	
鉛	48	
小計	161	10,704
四十物	2,012	66,170
鯡・干鰯	1,177	
かずのこ	313	
串貝	139	
干鮭	15	
鹿皮	334	
昆布	1,609	
笹目	260	
煎海鼠	103	
小計	3,950	
多葉粉	47	
加賀笠	511	
布	459	
奉書類	105	
鳥子紙	23	
菜種	69	
小計	1,214	1,300
材木	108	5,290
その他	782	
計	9,496	85,744

②の紅花+芋の小計は史料では4,560駄となっているが、敦賀では駄別銀徴収を1駄当り2丸として計算しているためであり、①の駄数(1駄=4丸)との比較のため、これを1/2して2,280駄とした

① 安永七年～天明二年まで五年間の敦賀より大津着諸荷物駄数の年平均値
(「七里文書」大津市役所『大津市史』下巻資料編(二七一頁)より)

② 元禄七年の敦賀から海津・塩津・大浦への諸荷物駄数の記録
(敦賀市史編さん委員会『敦賀市史』通史編上巻(七八九頁)より)

表2 越前三国大幸屋清三郎船 紅花積荷内訳(文政十三年秋田湊破船)

積合問屋	荷主	支配	荷数(丸)	代金(両、分)
大沼平八	天童 工藤六兵衛・卯之助		4	45.0
	高木 野川嘉兵衛		2	22.2
	山形 佐藤利兵衛		8	90.0
	谷地 榎藤左衛門		2	22.2
	長崎 小関三郎兵衛		10	112.2
	谷地 榎平太郎		4	45.0
	山形 村居清七		4	45.0
	天童 高橋多吉		4	45.0
	下山口 柴田久蔵・弥五郎		2	22.2
	天童 石沢屋権兵衛		5	56.1
	奥州藤沢 皆川弥右衛門		仙5	65.0
鐙屋久右衛門		山形 後藤小平治	仙8	104.0
			仙8	104.0
	古河 西村仁兵衛	山形 西谷儀右衛門	4	45.0
			仙4	52.0
	水戸 小林新右衛門	山形 佐藤利兵衛	4	45.0
	山形 福嶋屋佐助		4	45.0
		山形 山口甚兵衛	8	90.0
	山形 佐治庄左衛門		4	45.0
			8	90.0
	江州 布屋傳左衛門	山形 米沢屋勘兵衛	12	135.0
	京 西村屋清九郎	最上 佐藤治郎兵衛	10	112.2
山形 藤屋傳吉・長崎 高橋善六		4	45.0	
山形 藤屋傳吉・風間村曾吉		4	45.0	
長崎 柏倉文蔵		4	45.0	
本間幸四郎	長瀨 山口屋茂吉・板垣弥蔵		2	22.2
	名取 板垣弥蔵・同 与兵衛		2	22.2
	谷地 無藤源之進		2	22.2
	尾花沢 松屋茂兵衛		青苧4	16.0
中川吉郎兵衛	山形 鈴木彦兵衛		4	45.0
柿崎孫次郎	長瀨 山口茂吉・板垣弥蔵		2	22.2
	長瀨 山口茂吉・伊藤安助		2	22.2
根上文蔵	野州 日野屋久兵衛	西谷儀右衛門	仙8	104.0
	楯岡 吉田勘右衛門		4	45.0
	沢畑 宇野与蔵		4	45.0
	大久保 外塚藤助		2	22.2
尾関又平		山形 山口甚兵衛	3	33.3
問屋計7人	荷主計34人		171	1997.2

(+青苧4)

(注) 仙台紅花は1駄(4丸)52両、最上紅花は1駄(4丸)45両、青苧は1駄(2箇)8両として計算されている。

「文政十三寅九月廿七日秋 越前三国大幸屋清三郎船秋田湊破船元代金調」より作成
「柏倉家文書」(明治大学博物館所蔵)

表3 1駄当り運賃換算

教賀・琵琶湖經由運賃(大石田より添金:2両2分500文)

	大石田	酒田	教賀	山中	海津	大津	京都	計
3駄当り運賃	1分542文	1両1分100文	1分602文	10匁8分	734文	2両2分500文		
残金	2両968文	3分868文	2分266文	1分420文	734文	0		
1駄当り運賃	517文	1分707文	537文	285文	232文	245文		3分503文

(注)・1両=4分、1分=1010文(2両2分500文-1分542文=2両968文から逆算)

・大津での残金を京都までの運賃とした(大石田よりの添金は概算であり、不足分が生じた場合は、京都紅花問屋が立替え仕切代金から差引いた。紅花仕切書に、時折、手板添金不足とあるのはそのためである)

・教賀～山中間の駄運賃が537文と高いが、これには教賀で徴収される駄別銀などが含まれてい
るものと考えられる(元禄4年、教賀～山中間の駄賃:166文・・・『敦賀市史』通史編 上巻(561頁)より)