

近世後期芸北地域における河川交通の実態

——太田川水運の一事例から——

瀨田 敏彦

(広島経済大学経済学部講師)

はじめに

交通(水運・航海を含む)という概念は、単なる「モノ」や「ヒト」の場所的移動のみならず、情報や通交、さらには思想・文化の交差を含む時間的・空間的次元の移動という広い視野から考える必要があることが、近年頓に指摘されている。¹⁾日本近世における交通のあり方に関しては、商品流通史との関わりにおける輸送の観点から、一九七〇年代にいつそうの研究の進展をみた。なかでも水運史(河川交通)の分野では、東日本の最上川水運・北上川水運、利根川水運、富士川水運、²⁾西日本の淀川水運などの研究が進展し、近世流通を支えた輸送勢力の状況に関する説明が進んだ。

これに対して、安芸国における研究史に目を移せば、海運史の分野での研究進展状況に対して、「モノ」・「ヒト」・「情報」の「空間」的移動を総括した河川交通史のそれにはまだ視野を上げた「空間」の移動という視点は、管見の限りみられない。したがって、この分野への新たな視点導入による研究の進展は、瀬戸内海地域史研究全体の発展に必要な不可欠のものと考えられる。

具体的には、安芸国における大河川として存在する太田川などがその素材となるが、河川を通じて近世の安芸国山間部各地域から広島城下に向かって「空間」的に移動されたヒト・モノ・情報は、実に多様であった。それらは瀬戸内海を通じて畿内、あるいは全国に広がっていく一方で、

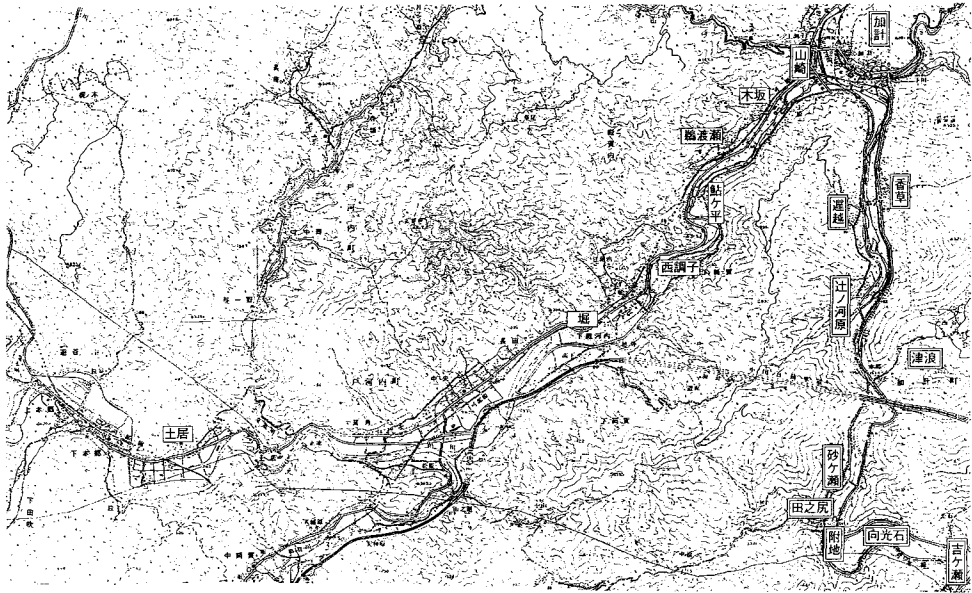


図 芸北地域と太田川水運関係地図（『戸河内町史』通史編（上），図五-2）

全国各地から広島城下を通じて芸北山間各地域へ「空間」的移動を果たした。大動脈である太田川やその支流河川は、芸北山間各地域と広島城下町をさまざまに形で密接に結びつけてきたのであるが、先述のような視点から歴史段階的に安芸国における河川交通について、その内容や変遷を総括したものは乏しい。太田川水運の研究では、すでに従来から「艀船」の株仲間を中心とした舟運のあり方などについて検討されてきたが、新旧史料を再検討しながら、より歴史段階的・具体的な実態を詳細に検討し、河川交通の実態を新たに探っていく必要性がある。

本稿では、以上のような問題意識をもちつつ、安芸国における河川交通のあり方を総括する基礎的分析作業として、まずは芸北地域、とくに太田川奥筋（現在の広島県山県郡）を対象地域に、河川舟運の段階的な動向の検討と新たな問題提起を試みたい。

一、近世前期、芸北地域における太田川舟運の成立

近世の芸備地域における主要な河川交通は、太田川水系、三次・吉田の可愛川を中心とする江川上流域、福山鞆港に通じる芦田川水系の三つであったが、安芸国では、そのうちの一つで山県郡から発して広島城下に通じる太田川の舟運が重要視された。

近世前期、広島藩では、とくに浅野氏の時代の寛永年間
に、備前国から広島城下にやって来た長三郎という「水利
巧者」が、藩の依頼を受けて太田川本流の上流地域である
「奥川筋」の通船を実現したとされる。そして、一七世紀
中頃の承応三（一六五四）年、下殿河内村庄屋角兵衛が川
船一艘の免許を受けたことを嚆矢に、太田川上流域農民が
川舟を所持して物資の輸送にあたるようになった。さらに
翌明暦元（一六五五）年、坪野・津浪・加計村に各一艘ず
つが許可されて四艘となり、寛文九（一六六九）年には、
下筒賀（三艘）・下殿河内（二艘）・上殿河内（三艘）・中
筒賀（二艘）・加計（一〇艘）・津浪（九艘）・坪野（八艘）
の七カ村で三七艘をもつに至ったとされる。山県郡では、
鉄山の飯米確保を目的に為替米制度がとられたため、水運
による年貢輸送は禁止されたが、かわりに藩の御用荷物を
中心に、薪・炭・板・木地・紙、あるいは腰林割木、扱
苧・茶・こんにやく玉などの商品が積み下された。このよ
うに、広島藩では、一七世紀中葉には林産物輸送を中心と
する領主的物資輸送体系の基礎が形成されていた。⁵³⁾

そのような領主的公用輸送としての性格を強くもつてい
た太田川舟運は、藩の統制下のもと船改めが行われて船奉
行の管轄下におかれた。そのため、たとえば延宝九（一六
八一）年の覚には、「御用舟式艘共二被召上、先年之通大

田筋三拾七双之舟七組」とすること、中筒賀田之尻から御
用荷物を積み下すことの義務づけなどについて、坪野村庄
屋清左衛門ほか庄屋たちが名を連ねて確認している。⁵⁴⁾

さらに、元禄四（一六九二）年には、太田川水系全域を
対象に船改めが実施されており、これに関連した史料「山
県郡川筋河戸迄所々船株連判帳」によれば、まず「船船」
の船数を規定したことがわかる。この元禄四年の船改めで
は、寛文年間の船数よりも、坪野村二艘、加計・下殿河
内・中筒賀の各村が一艘ずつの増船が認められ、「今度船
之改申付七ヶ村組分四拾式艘之船株二相極候間、向後増欠
之義申出間敷事」というように、合計四二艘の「船株」を
固定化して株仲間化することが図られた。次に、「此床銀
七百三拾目 壹艘二付先年五匁式分五厘ツ、差上候へ
共、九匁七分五厘増拾五匁ツ、定メ」とあるように、船船
運航に対する営業税である「床銀」（船床銀）を増徴して、
これも固定化している。さらに、積荷としては「山県郡
所々方木地・鞘木・粉・紙・鉄・割木・其外荒荷之分、加
計村田ノ尻方所々ニ而船積広島下事」とあり、その規制も
行っている。とくに、他国へと出る荷物に対して、あるい
は「米者船積無之事」とあるように為替米との関係で、米
の輸送などが禁じられた。そして、「七カ村船組庄屋与頭
船持」たちが各地に散在しており、その支配が明確でない

ため、船年寄の坪野村庄屋三郎兵衛が、船差の田ノ尻平右衛門とともに、船の積荷などの吟味を行うように命じられている。

このような元禄四年の船改めは、太田川水系の舟運において画期的な意味をもった。ただしポイントとなるのは、元禄期に成立した太田川舟運の組織体制の変遷とともに、太田川筋株船もしくは株外船の積荷仕法の変遷である。先行研究では、元禄期の太田川筋株船の積荷仕法について、積荷の種類、集荷地域、輸送方法などをまとめているが、社会経済状況、政治状況の変化によって、歴史段階的にいかなる変化を遂げたかについて、さらに詳細な検討が必要である。近世後期にかけて、河川交通におけるヒト・モノの「空間」移動の観点から、既存・新規の史料を掘り起こしつつ検討すべき課題であろう。

二、近世後期、芸北地域における太田川舟運の展開

1 船持株仲間の成立と内部矛盾

元禄四年に定められた通船仕法によって、山県郡大田組の舟運操業は固定化されたが、「船株」を有する者の多くは河川流域に面した各村の庄屋・組頭などの村役人・豪農層であった。その中から坪野村庄屋三郎兵衛のような船年寄一名と、船差一名が任命されて積荷検査などにあたり、

船株を所有する船持たちは、船頭・共乗を雇い、米銀の貸借関係などを通じて彼らを舟運に従事させた。また、船持たちは、定期的・臨時の集会を開き、通船仕法の違反者の摘発や諸運賃、船頭の旧銀などについて話し合い、船株仲間の結束を図っていた。集会では、船法違反者の摘発や仲間外れに対する団結を強化すること、たとえば、藩用木材の搬出、筏流しに従事する筏師らの商品輸送進出に際して對抗することなどで、仲間の結束を強めた側面があり、あるいは、仲間内の損益の平等を図るために、一カ年の平均通船回数を超えた船が、超えない船の不足回数分を買い取る制度（番船制）や、各浜所での積荷の順番を決める番札に随って荷積みをする制度（番札制）などがとられていた。¹⁰

しかし、太田川水系の舟運は、すでに一八世紀後半以降、太田川上流域における木材・炭・紙・扱苧など商品生産の進展を背景に、山荷物の出荷・流通が拡大して、総体としては民間物資輸送が急増する事態となっていた。のみならず、たとえば、宝暦六（一七五六）年八月、石州久佐村鉄師勝助から山県郡加計村浅右衛門あての口上覚には、「拙者鉄荷物前々方大廻り二而大坂へ登せ申候処、海上殊之外隙入候故、近年河戸江少々宛差出し、広島舟二而登せ申候得共、猶又遠路不勝手二御座候間山県郡加計村出し二仕、広島へ川舟二而下し申候得者駄賃舟賃余程勝手二罷成申候

間、其元へ荷物出し申度」という申し出が記されている。従来、石州から海運によって大坂へ積み出していた鉄荷を、石見街道を使用して広島表に運び海上輸送する方法に切り替えたが、さらに加計から太田川水運で輸送する方法に切り替えたいので、「御役人船持衆中」への仲介を希望している。石州鉄師勝助の依頼を受けた浅右衛門は、大田組舟年寄坪野村伝四郎・同舟肝煎同村貞右衛門に「願之通相叶申候様ニ御相談被成宜被仰上」るように頼み、さらにこの両者から船手役人山中権之丞など三人へ書付が出され、結局十一月には承認されていたようである。¹¹⁾

この史料は、鉄に関わらず中国山間地域で産出される商品にとつて、河川輸送が海上輸送・陸上輸送に勝る有利性をもっていたこと、一八世紀後半の宝暦期において、物流のあり方にさまざまな変化が出ていたことなどを想定させる事例といえよう。このような商品流通の拡大の中で、藩の規制によって固定化した「船株」枠内で藩用物資の輸送を行うことを原則とする太田川舟運のあり方は、すでに一八世紀後半から大きく揺さぶられはじめていたものと考えられる。のち、文化期に記された口上書には、「去ル天明八申年ニも申定メ書等出来候得共、兎角其儀を相背流合ニ相移候」とあり、天明年間段階もしくはその前段階には、すでに船株仲間の規則・掟が弛緩していたことが窺える点

に注意したい。

さらに、一九世紀、文化期になるとこのような矛盾は深化し、船運用に関する不正がさらに顕在化するようになった。文化十三（一八一六）年、太田川船持のうち、香草・加計村などの川上船持衆が、船株仲間の掟が流合いになっていることを指摘して対処を求めた史料には、「兎角浜所不弁理之者ハ荷物等不自由ニ而自分廻し之業難相成ニ付而ハ、近年田ノ尻杯に預廻し等仕候方角多数有之」、「都而三ヶ所之浜所ニ船数多有之候而ハ外船持も荷物不廻り候」とあり、荷積み出しに利便性をもつ田之尻への「預ヶ船」の不正が行われている状態を挙げた上で、それらの是正を願っている。¹²⁾翌年には、坪野・吉ヶ瀬など川下船持衆からも嘆願が出されており、「譬いヶ躰申定メ連判等仕候而も此後又々前文之通り、無間も流合ニ相成可申段者目前之様ニ愚考仕候」と掟の効力に不安を感じながらも、ここでも「惣舟持船遣方何も過不足無之同様ニ相成」べきと、不正の是正と船株仲間の平等とを規制によって実現するよう求めている。¹³⁾

そのため、文化十四（一八一七）年に開催された船持集会では、改めて申定書が作成されている。¹⁴⁾「近年船遣ひ不同有之候ニ付、是迄度々集会之上諸事申合定書等も相調候得共、兎角得勝手相募り、勿論濱所ニ有之候船者、軽荷賃

金宜物撰積等仕」り、禁じられているはずの「預り船いたし船数余分遣ひ得勝手筋有之候故、外船持迷惑筋も出来いたし候」ような状況を確認した上で、①今後「預り船」は前年暮れまでに船役人へ届け出て、預船を行うものへは船法を申し聞かせること、②「御炭急御用」の際に他の荷物を一緒に積んで運送しないこと、③坪野村より川下へ「抜船」を漕ぎだすものは差し留めすること、④諸荷物船賃は先年の規定通りにすること、⑤割木買積みや仕入れ荷物へ「せり合」や「懸け合」などの船賃要求をしないこと、などを約定している。このように、他の船持に荷物を融通せず独占し、認められた以上の「過船」を運航させ、決められた通航範囲を越えて運航すること、船賃をせり合わせ過剰請求すること等々の不当行為を指摘して制約するよう集会で申し合わせた背景には、商品流通の拡大の中で、それら検分・規制が正常に機能し難く、「浜へ先ニ参候船も勝手次第御積せ」るような状態があったのである。とくに、ここで「預船」に携わったと非難を受けて、「私船たり共宜き荷物計り撰積等ハ曾而不仕、都而荷物之義依怙轟眞甲乙無之様仕、外船同様ニ船遣ひ可仕候」と自らの立場を釈明した渦中の人物である田ノ尻の来次は、津浪村周右衛門から船株一艘を購入したところの、いわば船持内の新興勢力といえる存在であったことは重要であろう。¹⁵⁾

さらに、「預船」を行っていたことを指弾されている「加計、山崎（上組）、田ノ尻（下組）三ヶ所之浜所」は、御用荷物から民間荷物に至るまで浜出し荷物の船積みが盛んな太田川水運の重要ポイント地点であった。そして、文化十五（一八一八）年二月以降も、この件に関する船持集会の申定をめぐって、各地の船持仲間から願書が提出されている。その中で田ノ尻からの願書には、「田ノ尻出荷物計り、坪野・三ツ石・ねふ谷・吉ヶ瀬・向光石・砂ヶ瀬・田ノ尻・付地メ八ヶ村之船ニ廻々積ニ相定り殊之外迷惑」していること、また「砂ヶ瀬・向光石・吉ヶ瀬・ねふ谷・三ツ石・坪野辺ニ而右荒荷并ニ商人荷有合せ候而も、是等ハ其所ニ而積下し、諸荷物共田ノ尻出候分計り廻々積ニ而もこまり入申候処ニ、田ノ尻百姓作り扱そ・茶・たはこ・或ハいろ々荒荷、猶田ノ尻商人ニ而も右荷物田尻船へハ廻り相ニ無御座候得者御積せ不被下、廻り番之船へ御積せ被下候而ハ田ノ尻船ハ別而迷惑」であること、さらに「田ノ尻差出し申荷主之内ニハ小商人多ク御座候、式三丸ほどづ、差出し直ニ下し売払、又々買出し申様成ル小商人御座候上ハ、荷菅艘たまる迄相待テ廻り口之舟積下し候てハ延引ニ相成、殊外当所商人ハ不及申、田ノ尻出し之小商人大イニ難儀」することなどが主張されている。ここに至って、「下組衆中」船持仲間間の対立は、「利潤」を生み出

す麻栽培・扱苧加工、紙漉きなど当該地域の商品作物やその加工品の展開を背景に、局地的経済にリンクする諸階層を含み込んだ地域間対立の様相を呈していたことが確認できるのである。この事例からは、近世における河川交通・運輸の問題の多面的な実態が窺われ、既述したような視点を確実に踏まえた考察が不可欠であると考ええる。この対立は互いに「舟御役」へ出訴に及ぶ事態となり、結局、山県郡御役所を通じた決定は、①各地の百姓が作った扱苧・茶・煙草・蒟蒻玉などの荒荷はその地の船で積み出すこと、ただし船数が足りず荷物が多い場合は他地域の船にも廻すこと、②商人が他所から買い集めた荷物や外村から集荷したものは、御用荷物と同じように、各浜所で各船に番札を渡しその順番に随い荷積みする「番札制」に基づくこと、③船持集会の決定に印形した来次・平右衛門の異論は「不埒千万」であること、④田ノ尻船持ちが諸荷物の内、船賃の良いものだけを選んで積み下すような勝手はしてはならないこと、というものであった。¹⁶⁾

2 船持株仲間への外的圧力

一方、船持集会がめざす地域河川交通における既得権益保持の動きは、外的な圧力によっても揺らいでいった。文政期、船持株仲間を中心とした舟運の独占に対して、太田

川上流域の諸村の中から、それを突き崩し脱却しようとする増船計画や新路開発計画などがみられるようになったのである。文政三（一八二〇）年には、上殿河内村から、加計村あるいは下筒賀村までの運航船（中漕船）の許可を求める願書が提出されている。¹⁷⁾ その内容は、①紙漉の発展による大量の紙の商品化と出荷量の増加、②その出荷に際して陸上輸送に対する舟運運賃の安価性・優位性、③村内には浮過が少なく駄賃稼ぎで渡世をしている者も寡少なため、舟運に変更しても「生活保障」の問題が起りにくい点、④御用荷物のみならず、銘々の手作茶・扱苧・諸荷物を加計・下筒賀木坂まで中漕船（中継船）で結ぶことによる、運賃の低下と百姓利益の増加、また中漕船の願書提出者自身（上殿河内村百姓太左右衛門他四名）の生計・家計補助などを根拠に、中漕船五艘の免許を願っており、あわせて運上銀の後日上納や従来の既得権益保有者（船持仲間）への営業妨害とはならない点も付言している。

これに対して、加計村を中心とする船持仲間は強硬に反対したが、結局、翌文政四年に藩から中漕船の許可が出ている。¹⁸⁾ その内容は、①中漕船は、広島はもちろん加計村田之下より下流に就航しないこと、②紙を運ぶ中漕船は、慣例通り下筒賀村木坂まで就航し、そこから先は旧船持仲間の船に積み替えること、③新出しの御用荷物を運ぶ場合に

は支配方へ届け出た上、船持仲間の船を以て広島城下までの正路を守り順々に輸送すること、④加計市へ諸商荷物を運ぶときは、御支配方へ届けて荷物の検分を受けるまで陸揚げはしないこと、⑤割木(薪)の場合は、従来から山主と船方で相談の上値段を定めていたが、中漕船の場合には、加計村中之渡へ積み下し、水揚げ前に検分を受けて、広島へ積み下すものは旧船持仲間へ売り渡すこと、その際、御支配方、旧船持仲間、中漕船の立ち会いで値段を定めること、⑥紙は下筒賀村木坂、それ以外の荷物は加計村中之渡・田之下へ陸揚げすること、取り決めの場所以外へ陸揚げしたものは「抜荷物」と同様の取り扱いとすること、⑦中漕船には相応の運上銀を定めることなどであった。旧来の船持株仲間の集荷地以外から積み下し、加計や下筒賀で旧船持株仲間に中継ぎするという条件付きではあるが、中漕船は旧株船の独占状態の一角を突き崩すものであり、このような動きは、太田川奥筋の舟運路開発に拍車をかけることになった。

そのような新規運航船の願書提出がさかんとなることに對して、地域有力者層、豪農はどのように考えていたのであろうか。文政六(一八二三)年には、山県郡役所から諮問を受けた割庄屋佐々木八右衛門が内密に意見を述べており、その一端がうかがえる¹⁹⁾。八右衛門は、実際に船数を増

やした佐伯郡の事例をあげつつ、船数を増やさないとの既存の規定は尊重すべきとしつつも、地域産業の拡大、新規荷物の増加という状況変化の中で、規定に固執する必要もないとの認識を示している。一方で、先年、上殿河内村から中漕船の願いが出された際に、同様の動きを示した戸河内村については、①当該地域の通船には、難所への船をすべらす丸太の設置や、滝や大石に対して石工による加工を必要とするような場所であり、一度の「大水」にて元の荒れ川となつて、修復も困難で旧船持が困っているような地域であること、②多くの田畑を所持した「頭分」的な上層農民は通船を好意的に捉えているが、「浮過」層は通船によつて駄賃稼ぎの機会が減ることを危惧し嫌悪しており、村内意見が対立していること、③戸河内村から広島までの直通船は採算性に不安が残り、旧船持仲間との対立が起る可能性も高いことなど、さまざまなデメリットも指摘している。その上で八右衛門は、上殿河内村に許可したように、戸河内村にも中漕船を試みさせ、その結果によつて結論を出すように上申し、幕藩権力側に慎重な対処を求めている。新船の通航をめぐるのは村内でさまざまな立場の人々の思惑があり、それが時として地域における新しい対立・衝突につながる可能性を指摘している。近世後期、当該地域社会において、一九世紀前半には、舟運が広汎な利

害関係を成立させており、そこに諸階層が関わっていることをうかがわせる。河川交通・舟運の視点から、そのような地域社会の動向を浮かび上がらせる手法についても、さらなる検討が要請されているといえよう。

この戸河内村から提出された広島直通船運航願いに對しては、そののち文政八（一八二五）年、山県郡代官から新たな通船の「試験運航」に関する通達が出されている。²⁰その内容は、山材木が多い土地柄である戸河内村で、手入れの行き届かない場所で朽ち果てていく立木が多く、それを山材板・炭などに仕立てて広島へ運送すれば、「第一村方産業も相増田地用水冷水之憂も少ナク、旁御国益ニ相成」と判断できる場合については、旧船株仲間が運送してない新荷物だけを積み下させる予定であること、それは「於村方ハ稼も相増郡躰之強ニ相成」ることであるから、そのためとりあえず二、三の通船を試みてから、最終的に決定することなどを告知するものであった。化政期の藩側に、太田川水系の舟運における新規通船が、「御国益」にもなるという認識がみてとれることは興味深い。ここでは、未利用の有効資源の活用と、それが「村方」・「郡」など地域社会の繁栄につながり、さらには「御国益」にも叶うことが示されており、まさに河川交通と藩国益政策の展開との密接な関係を想定させる。

翌文政九（一八二六）年には、「戸河内村方広島へ直下シ直船運賃併諸人用凡積」がまとめられており、たとえば炭の場合、一俵四分五厘、六〇俵積りで銀二七匁に設定している（上水の場合は八〇俵、中水の場合は六〇俵、干水の場合は四〇俵に設定）。そして、但書には「此炭運賃下直ニ候得共、炭者元方至而下直之品故、運賃相約不申候而者、元方直段上等之取捨も難相成、上水ならて者難引合様ニも被考候得共、外荷物概合候事故、先右運賃迄メ置可然事」とあり、太田川舟運への通船における新規参入勢力は、運賃をやや低めに設定していただくことがわかる。おそらく旧船との競争を意識した価格設定となっていたものと考えられる。²¹

さらに、文政十一（一八二八）年には、戸河内村からの通船願いに対する検分が行われ、それに対してさまざまな報告も行われている。そのうち、三月十五日の「戸河内村方直通船荷積之義申上ル書付」には、²²戸河内村から広島までの直通船の日程に関する報告がある。そこには、十一日朝六ツ半時頃戸河内村を乗り出し、夕方六ツ上刻までに御材木場へ着いて炭荷物を同所に荷揚げし、本地は鍛冶屋町へ乗り下げたこと、翌十二日早朝乗船・帰村の予定であったが、休日で十二日の御取計いが難しく、半日あまり遅れの十二日九ツ時に乗り出して、昨十四日九ツ時に戸河内村

に帰村したこと、今回の「水具合」は「上々」であったが、大水の際には加計村より上流の乗り浮きが難しく、逆に干水の場合には積荷がほとんど運べないことなどの内容が記されている。天保三（一八三二）年には、戸河内村から、許可された三艘の通船に四艘加えた七艘で御用荷物を運送したい旨の願いが出された²³。その理由として、戸河内村から加計村への川筋は岩石多く掘り浚えを必要とするが、三艘の直通船主のみでは修繕などが行き届かないこと、そのため諸荷物が御納所に滞っていること、運送料も低めに設定されているため、炭運搬に従事する上乘へ支払う給金にも足りないことなどをあげている。しかし、この願いは聞き入れられることはなかった。おそらく、旧船持仲間との対立の表面化などを危惧した末の配慮であろう。これら史料は、近世における河川舟運が、各段階における土木技術体系のあり方や、実施・整備費用負担の問題と深く関わっていることを示しており、先述した割庄屋佐々木八右衛門の内幕意見書の内容とも付合する。このような視点での検討もまた必要とされている。

化政期、広島藩では国産自給・殖産興業・正金銀増殖をめざし積極的な「国益」政策を展開し、正金銀獲得をめざしていたが、その時期、林産物の他所売り自由化の動きがあらわれ、山県郡でも文化九（一八一二）年、腰林伐採の

売薪について、十歩一銀の徴収による自由売りが認められ、文政二（一八一九）年以降になると、山県郡七カ村の者が板・材木の「他所売勝手次第」の要求をしれば嘆願するようになった²⁴。藩の許可はすぐにはおりなかったが、抜荷などは盛んであったようで、文政十一（一八二八）年四月、「昨五日御山方諸荷物改目附広島樽屋市左衛門殿御越し被成、此辺之船二而不審之抜荷物川下モ江積下シ候趣風聞有之」、内々の問い合わせがあったので、上組船持衆らは「素方何によらず抜ケ荷物積之義ハ稠敷御法度、毎々御示談之儀者私共ハ勿論負ひ水主ニ至迄堅ク申合も仕居候処、川下モにおゐて御不審之荷物当所之舟頭積下シ候御内聞も御座候趣、扱々奉驚入候」と感想を述べて抜荷を否定しつつも、風聞があることを重視して取り締まりを厳しくするととの返答をしている²⁵。既存のシステムに従わず、利潤性の高い商品を自由売買するための抜船・抜荷がくり返されていた実態を暗示している。一方で、文政十一年、御用「御鉄積下方」について「此節二而者一円積下不申」者が目立ち、「御鉄方市川他之助様右御鉄積下方之儀二付、御入込ミ之上兼而是迄嚴敷申談候得とも積下不申而、御用差間二相成」²⁶っているような実態があった。これらを結ぶ別の検討ファクターが必要ではあるが、当該期、当該地域に強い影響力をもつ鉄師佐々木八右衛門家をはじめとする鉄

山経営は決して順調ではなかったようで、陸上における駄賃をめぐる農民との争いも起こっていた。²⁷⁾ そのような中で、「御用鉄」と他商品との輸送の有利性を秤にかけ、領主的輸送ではなく、荒荷の輸送、ひいては抜荷までもが選択される場合があったことは、十分に想定できよう。傍証ながら、同時期の覚に、「御用板舟賃」に関して「舟頭水主共之飯米代小遣ひ方江、舟主拾五匁位八舟頭へ持せ不申候而ハ船遣ひ相成不申、左候得者益節季迄右舟入用銀者舟主与荷主中江取かへ」²⁸⁾ るような事態や、「御用炭之義者格別を当時増船賃等も御下ヶ被為遣候趣御触示しも有之候二付、引合不申義二者御座候得共御趣意難有早々積下シ」、「荷積之義者船頭共江厚申聞、外荷物積添江不申受相之荷物計り成たけ船積仕せ可申候」ようにしてきたが、「尤去年以来米穀高直ニ附舟持共も極難渋之場合、船遣仕候而も引合申ス義者一円無御座」き状態で、「毎々大ニ迷惑」している²⁹⁾と記している。先述したように、すでに一八世紀末頃には、領主的輸送に際して民間輸送も行い問題化するような事態は存在していたが、これら史料から、当該期が領主的輸送の収益性の低さを公然と主張するような段階に至っていることを窺わせるのである。

そして、天保八（一八三七）年には、「板・材木等二而上方筋他郡へ直売相叶候ハ、正金銀二而代銀取帰、又者

穀類交易等相成可と申様之考者有之間敷哉」ということで、割庄屋七名を用懸りとして本格的な他所売り自由販売が実現した。それは藩の国益政策推進という面からも要請された輸送路の整備・充実であったとされる。³⁰⁾ ただし、同時期の太田川水運において、河川運輸に関わる農民側と、藩の主張する「国益」に微妙な温度差や差違があったことは十分に考慮する必要がある。この点についての検討はやや等閑視されてきたといわざるをえない。そのような点も含め、藩・船株仲間・新規参入勢力の三つともえの競合関係を、段階的に正しく理解し位置づける作業が今後必要であろう。

三、幕末期、芸北地域における太田川舟運の転換

天保末期以降、矛盾はいっそう深化した。この時期、諸物価高騰のため諸入用が急増したため、船賃に関して個別の交渉が行われて支障が出てきているとして、船持による集会で諸荷物輸送に際する運賃を設定している³¹⁾。物価が下落した場合には、改めて集会を開きこの運賃を変更するとしているが、米価に連動した「下地江五割増」という運賃設定は、当時の船持仲間の舟運運営状況の厳しさを物語るている。一方、この時期、奥筋の船路開発の動きはいっそう進んだ。すでに、嘉永四（一八五二）年には、上流七カ

村（加計・上殿河内・下殿河内・上筒賀・中筒賀・下筒賀・戸河内村）から、「川舩新株」免許について「式拾八艘七ヶ村へ御割符」を願ひ出ているが、このような動向は旧船持仲間を大きく刺激し、安政五（一八五八）年、加計村より上流七ヶ村が新船三七艘の増船願いを提出したことで、舟運に関わる新旧勢力の対立が顕在化するに至った。その後、文久三（一八六三）年には、三七艘の増船嘆願に対する藩の回答が示されたが、そのなかで、藩は、文政年間、上殿河内村・戸河内村に公認した中漕船や、戸河内村に認めた広島直通船の運航が当時に中断していたためこれらを差し止める一方、元禄年間からの大田組四二艘の船株仲間だけでは、時勢の変化に対応できない点を指摘した。さらに藩は、現状の舟運体制では大田筋村々の人々が困窮し、御山方諸荷物の運送も停滞してしまうので、「全体村々枝川たり共掘浚通船致候時者、深山ニ朽捨り候雜木迄も板炭等ニ仕立差下し候得者、天理ニも相叶世界之冥助、殊ニ一統凌之一助、大田筋成立之基」になるとして、二八艘の増船を認めたのである。

そして、元治元（一八六四）年には新船二八艘の割付が行われている³⁴。それによれば、加計村、上・下殿河内村、下筒賀村がそれぞれ三艘、上・中筒賀村がそれぞれ四艘、戸河内村は最も多く七艘、それに役船が一艘となっており、

永々村受けとされている。戸河内村の新船が多いことに關しては、船割当てが決定するまでに戸河内村から提出された増船運動の嘆願の中に、旧船持仲間の船が少ないこと、村の規模が大きくこれまで「斧ヲ入不申遠山」が多く、それらを板・炭にした山荷物の量が増加していること、本川・枝川ともに奥行きが長いことなどを主張していることから、おそらくこれらの条件を考慮した上で決定されたのであろう。

これに対して、旧船株仲間側は藩の説明に容易には納得しなかったが、結局、慶応元（一八六五）年に、新船・古船（旧船）の稼ぎ場所の範囲などを定めた九カ条からなる規定³⁵調停案がまとめられるなかで一応の内済が成立した。その内容は、次のようなものであった。①新船は永々村受けで、他村に預けてはならないこと。加計村中、上殿河内村砂ヶ瀬・吉ヶ瀬・根深谷、中筒賀村向光石・田之尻など、川下の郷々へ配当してはならないこと。②加計村中の涉り南の岸を境界に、それより川上は新船と古船が混じり合つて船稼ぎを行うこと。また、同所北浜より下モは旧船の稼ぎの場とすること。③滝川川東土道の口から井手ヶ平涉り迄は旧船の稼ぎの場とすること。それ以外は新船・古船の稼ぎ場とすること。④御用荷物が停滞しないようにすること。⑤往來の乗客に、新船・古船の稼ぎ場に関係な

く乗船すること。⑥広島から大田筋に運ばれてくる荷物は、古船・新船がよく話し合って平等に引き受け、荷主が望む場所に積み登すこと。⑦通船仕法の内容、旧船のやり方を踏襲すること。⑧船賃は毎年決定されること、新船についても七カ村の村役人たちと話あって不当なことがないようにすること。⑨村々の枝川にいたるまで順次掘り浚え、板・炭などの生産や流通が増えるよう励むこと。ただ、実際の川掘り浚えは、本川筋が中心で枝川のそれは進まなかった。そのため藩は、内済書の趣旨に背くとして、二八艘のうち八艘（戸河内村二艘、その他の村は一艘ずつ減少）を休船とした。以後、明治時代にかけて、大田筋上流の村々から新船・古船あわせて六二艘が諸物資輸送に従事し、明治中後期の道路整備にともなう近代的交通機関の普及などによってしだいにその姿を消すまで、交通・運輸における重要な位置を占めたのである。³⁶⁾

おわりに

本稿では、近世太田川舟運の一側面について検討してきた。以下、それをまとめつつ成果と課題を示しておきたい。一七世紀中葉、元禄期を一つの画期に、広島藩では林産物輸送を中心とする領主的物資輸送体系の基礎が形成され、太田川舟運、とりわけ本稿が対象とした芸北地域、太田川

奥筋は、領主的公用輸送として藩の統制のもと、地域有力層の船持たちによる船持株仲間が固定化され、彼らは船持集会などを通じて排他的で強固な団結で既得権益の維持をはかった。しかし、すでに一八世紀後半には、太田川上流域における商品生産の進展、山荷物の出荷・流通の拡大による民間物資輸送の増加が、通船仕法に代表される藩の規制を動揺させるとともに、船持株仲間の相互の内部矛盾、地域間対立を生じさせていた。

さらに、一九世紀に入ると、地域経済の変質などによって、船持株仲間の舟運運営の危機は深刻化し、従来からの領主的輸送を維持しつつも、「他所売自由売買」など民間輸送・販売への比重を高めるといって一定の意識変化があった。そして、一九世紀中ころには、船持株仲間を中心とした舟運の独占に対して、太田川上流域の諸村の中から、それを突き崩し脱却しようとする増船計画や新路開発計画などが浮上した。この舟運に関わる新旧勢力のせめぎ合いに対して、藩は両者の調整役に終始したが、旧来の舟運のみでは「時勢の変化」に対応できない点を指摘して、「規制緩和」によって大幅な新規通船を認めたのであった。

本稿は近世後期における芸北地域の河川交通・輸送につき、新たな史料を加えつつ、地域的視点から段階的にトレースし、再検討してきたわけであるが、いくつかの課題も

残された。たとえば河川交通・物資輸送という観点から、河川に対する「管掌」関係ともいべきものの実態のあり方についてである。当初は、領主的輸送の問題から、それを「管掌」する権限はまずもって藩にあったが、商品流通の拡大などを背景とした経済的状況の変化の中で、その間隙を縫ったさまざまな動きが顕在化する中で、一八世紀後半から一九世紀にかけて、河川に対する「実質的」、「名目的」な「掌握」関係はどのように変化していったのか、さらに史料を集め検討することで深めなければならぬ。

あるいは、化政期、舟運に関するさまざまな問題が検討される中で、「御国益」の観点が持ち出されていたが、先述したように、化政期、広島藩の積極的な「国益」政策が展開される一方、山県郡では林産物の他所売り自由化要求の動きがあらわれた。続く天保期には、本格的な他所売り自由販売が実現し、それと軌を一にするかのように、当該期における増船計画など太田川組舟運の伸張があった。これを、先行研究では、「藩の国益政策推進の基盤として要請される輸送路の整備・充実とも符合」と評価している。しかし、近年、「国益」概念に対するさまざまな議論・再検討が行われるなかで、史料文言としてとりあげられる「国益」という表現は、実態から見いだすべき概念であり、「地域の成り立ち」としての「国益」概念という方向性が

指摘³⁸⁾されている。このような視点から、近世後期における太田川舟運のあり方を再検討していくことも提起しておきたい。

そして、抽象的との誇りは甘受しつつ、ヒト・モノ・情報を移動させる河川によって結びつけられる地域を一つの「空間」としてとらえ、政治的・経済的・文化的な諸相を切り取り、歴史段階的にいかなる実相をみせていたのかを分析することを課題として挙げたい。河川交通の変化を、藩・船持仲間・新規増船を求める人々が関わる物資輸送の面から追えば、本稿のようなトレースになるのであろうが、河川に関わる地域社会の諸階層の視点や農林業や加工業などの地域産業の変化、河川土木技術の実態など、さまざまな視点で広く捉え直せば、河川という「道」によって結ばれた「空間」の歴史的動向は、また異なった姿をみせるであろう。以上のようなさまざまな課題は、今後も当該地域の史料の「発掘」や再検討に基づくさらなる実態分析の中で確認していくほかはない。

〔注〕

- (1) 丸山雍成「近世情報化社会の形成」(『日本の近世』6、情報と交通、一九九二年)
- (2) 工藤定雄『最上川流域の歴史と文化』(山形史学研究室、一九七三年)、横山昭夫『近世河川水運史の研究』(吉川弘

- 文館、一九八〇年)、石垣宏「北上川の舟運」(『流域の地方史』、雄山閣出版、一九八五年)、『近世の北上川と水運』(東北歴史資料館、一九八二年)、丹治健蔵『関東河川水運史の研究』(法政大学出版局、一九八四年)、川名登『近世日本水運史の研究』(雄山閣出版、一九八四年)、斎藤貞夫『新河岸川水運の盛衰』(自費出版、一九六九年)、青江靖『富士川水運史』(地方史書院、一九五九年)など。
- (3) 日野照正『畿内河川交通史研究』(地方書院、一九八六年)など。
- (4) 芸備地域の河川交通、なかんずく太田川水運に関する検討については、とくに『広島県史』近世1、V―四―2・近世2、III―3―2(ともに藤沢勇氏執筆分担)に詳しい。
- (5) 『広島県史』近世1、V―四―2
- (6) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―一
- (7) 『戸河内町・池田晃二氏蔵「山県郡川筋河戸迄所々船株連判帳」』(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―八六(参考))
- (8) 『広島県史』近世1、表二八
- (9) 『広島県史』近世2、III―3―2では、一七世紀前半の享保期と一九世紀前半の文政期とにおける、広島藩川船数(表二六六)や太田川流域諸村の川船数(表二六七)の推移を検討している。そして、約一世紀の間に藩全体では一・六倍の船数の増加、太田川流域でも一・四倍の船数の増加をみたこと、しかし太田川水運山県郡村々(本稿対象地域)は、株仲間の結合によって船数総計の変化が認められなかったことなどを指摘している。それらを踏まえた上で、残された課題の一つは、一八世紀前半から一九世紀前半にかけての太田川水運の動向を、歴史段階的にいかに位置づけていくかということにある。
- (10) 『広島県史』近世2、III―3―2
- (11) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―五
- (12) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―六
- (13) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―七
- (14) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―八
- (15) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―九
- (16) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―一〇
- (17) 加計町・隅屋文庫「中漕船運航願い書」(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―七九)
- (18) 加計町・隅屋文庫「上殿河内村中漕船定め書」(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―八〇)
- (19) 加計町・隅屋文庫「諸書附控併万覚帳」(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―八一)
- (20) 加計町・隅屋文庫「組合村々万覚帳」(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―八三)。天保元(一八三〇)年には、この三艘に関して「新御手船御掟」が達せられている(『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―一七)
- (21) 山県郡加計町・竹内家文書「増歸願一件書類写牒」(文政九年)
- (22) 山県郡加計町・竹内家文書「増歸願一件書類写牒」(文政十一年)
- (23) 加計町・隅屋文庫「諸書附控併万覚帳」(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―八四)
- (24) 『広島県史』近世1、III―2―2
- (25) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―一三
- (26) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―一四
- (27) 『戸河内町史』資料編(上)、六―1―8、六―3―1など。
- (28) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―一五

- (29) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―一六
- (30) 広島大学日本史研究室・旧山根家文書「太田川通船増船二付申付ける覚併ニ頭書」(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―八五)
- (31) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―二一
- (32) 『筒賀村史』資料編第一巻 一―三―二―二三
- (33) 呉市・門田顕治氏蔵「増通船割賦方ニ付願書」(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―八五(参考))
- (34) 呉市・門田顕治氏蔵「増通船割賦方ニ付願書」(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―(参考))
- (35) 広島大学日本史研究室・旧山根家文書「古船新船申合せ併請書」(『戸河内町史』資料編(上)、四―三―八六)
- (36) 『戸河内町史』通史編(下)、二―三―二
- (37) 近年の業績としては、藤田貞一郎『国益思想の系譜と展開』(一九九八年)、小山幸伸「天保期柳川藩の国益思想と長崎」(藤野保編『近世国家の成立・展開と近代』、一九九八年)、谷山正道「近世近代移行期の『国益』と民衆運動」(『ヒストリア』一五八、一九八八年)、同「『国益』と民衆」(『地方史研究』二八七、一九九九年)、同「大和国の元村役人・落合平助」(佐々木克『それぞれの明治維新』、二〇〇〇年)。藪田貫「国訴・国触・国益」(『社会と秩序―民衆運動史3―』、二〇〇〇年)
- (38) 落合功「国益思想の展開と池上幸豊」(『日本歴史』六四一、二〇〇一年)

※本稿は、一九九九―二〇〇一年度科学研究費補助金、基盤研究(A)、(2)、課題番号一三三〇一〇一二、「近

代』社会の形成と時間・空間・生活』の共同研究分担成果の一部である。