

# 近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について

—丹後国網野縮緬機業地帶における山中九兵衛家の文書を中心として—

足立政男

- 一、はしがき
- 二、日本海の航運と丹後における廻船業の概要
- 三、山中九兵衛家の由来
- 四、廻船業と商業の兼営による地方商業資本家としての成長
- 五、帆船の建造
- 六、破船と浦手形
- 七、むすび

## 一 は し が き

江戸時代の商品流通の輸送において、陸路の演じた役割は極めて軽い。陸路は參観交替の制により街道は殷賑を極めたにも拘らず、道路そのものは鋪装技術の無智から殆んど原始状態にとどまっていた。その上幕府の政治的目的からする人為的な障礙（関所・架橋禁止）等が陸上交通の発達を阻止した。特に街道筋における車の禁止は、商品の長距離輸送路としての道路の機能発展の可能性を全く奪ってしまった。従つて陸上においては、人の肩、又は馬背により、比較的長距離の輸送に堪えた商品は容量の小さい高価品に限られた。例えば越中富山の売薬行商の如きである。このような陸上運送に対し海上輸送の方は、商品流通の大動脈とも称さるべき重要性をもつていたのである。それ故一たび海運航路が開拓されるや、陸路運送をもつて生計を立てていた宿駅者の中には殆んど衣食に窮するものも出現するに至つたのである。万治元年（一六五八）東海道島田町では、

「此以前は御江戸へ廻り申候荷物、陸を下し候処に近年は大阪・伊勢・桑名より船に積廻し、大道をば商人荷物之分一円通り不申、是は商人の勝手に仕候儀不及是非候へども斯様の儀にてとひやを立可罷在様無御座候」と幕府に訴えるに至つてゐる程である。<sup>(1)</sup> 或は又逆に、海上における豊富な沿岸航運の発達を見た故に却つて陸路の発達を後らせたといった方が正しいとさえも考えられる程、海上輸送の商品流通発展において果した役割は大きかつたのである。

事実、質的にも量的にも又地域的にも増大してゆく商品流通を前にして、幕府がなお永く阻止的道路政策を固持し得たのも實にこの沿岸航路をもつていたからである。又沿岸航運の発達の所以は単に鎖国による遠洋渡航の

禁錮に求むべきは誤りで、それはいうまでもなく生産力の発展に伴う市場拡大の必然的な結果である。換言すれば江戸幕府の中央集権的封建制度の確立による政治的統一と、領国經濟より全國經濟への発展と変遷の然らしむる所である。

かかる観点に立つて本論題をとりあげ、近世、特に幕末における日本海沿岸の丹後地方廻船業者が単なる廻船問屋にとどまらず、地方の商品的生産物の取引商業を兼営し、活躍している具体的資料を光明し、資料に具現せられた当時の日本海航運の実情を通して商品流通の状況を明らかにすると共に、丹後唯一の生産物たる丹後縮緬の販路について新しい資料を提供し、その発達に対する側面的照写を行いたいと考えている。

なお本論文のために貴重なる資料を提供して下さった山中九平氏ならびに、調査にあたつて種々御援助を賜わりし、網野高校教諭中村淨・中川正哲両君、加悦町明石吉田武夫氏各位の御厚意に対し、ここに深く感謝の意を表する次第である。

(1) 竹越孚三郎氏著「日本経済史」第八卷 二九二頁

## 二 日本海の航運と丹後における回船業の概要

日本海沿岸における航運は越前若狭以西においては戦国初めの頃に開け、天正の頃には西国方面との間に商船の往来もあつたと考えられる。即ち応仁の乱に、始め西軍方であつた朝倉氏が越前国守護職となつて東方軍に帰したので、西方軍の大内氏等が西国の糧米を海路敦賀に運ぶことが出来なくなつて大いに困つたということによつて、当時すでに西国と敦賀との間に海運関係のあつたことが判る。更に戦国の頃になると敦賀は戦乱のため、

しばしば梗塞せられるようになつたが、之に代つて盛んになつた若狭の小浜と蝦夷地方との海運も開け、小浜と宇須岸（函館）との間には毎年三回商船が往来し、蝦夷の昆布が小浜で加工せられて若狭昆布の名をもつて諸国に販売せられ、また若狭の人で武人や僧侶のうちには蝦夷に入つて名を挙げたものも少くなかつた。<sup>(2)</sup> 即ちこの頃になって敦賀以東の海運は蝦夷方面まで拡張されていたのである。この様に足利末期から織豊期にかけて、日本海における航運は余程発達したのであるが、近世に入つて穀物夥多の奥羽方面から人口多き江戸、大阪等の消費地へ之を輸送して売捌くことは幕藩何れにとつても財政政策上必要なことであつた。殊に羽州米沢及び秋田仙北郡辺の米が豊作の折一升宛五六文の時、江戸に於ては豊凶の差別なく凡そ百文で売れるので江戸或は上方への出米は次第に多くなつた。かかる関係で西廻海運開通以前の日本海沿岸航路では、京阪への貨物輸送は海路を小浜・敦賀に至り、陸送して琵琶湖北岸の今津（小浜と連絡）海津（敦賀と連絡）に至り、それより琵琶湖の水運によつて上方に廻送された。しかし増大する輸送量は陸送二回（敦賀、小浜——海津、今津間及び大津——淀川間）を要するこの交通路は、貨物の破損・消耗が多く、海運の大量・安全輸送の点ではるかに劣るため、いわゆる奥羽から津軽海峡を通過し、太平洋を航行して江戸に達する東廻航路が開かれた。明暦年間（一六五五—五七）に秋田米が土崎港から江戸に送られたのが初めてである。

一方、大阪を中心に日本海から下関を迂廻して瀬戸内海から大阪に至るいわゆる西廻海運が開かれた。寛永年間（一六二四—四三）に加賀米を大阪に運んだのが初めといわれる。明暦元年（一六五五年）頃には越後及び出羽からも航路が開かれ、寛文十二年（一六七二年）には河村瑞軒が出羽最上郡の官米を江戸に運ぶにあたり、この西廻航路を取り、その後この航路に改良を加え、佐渡の小木、能登の福浦、但馬の柴山、石見の温泉津の四港

を官営寄港地として施設した。

ところで、元来奥州の東海岸には寒暖二一流があつて夏季には東南風が吹いて暖流上にある高溫度の空気を寒流上に送るので、それが冷却して霧を生じ、往々方向を弁ぜず、航海も甚だ危険であり、而も海岸線も単調で良港に乏しいから避難も困難であつた。<sup>(4)</sup>また一方奥羽方面と大阪方面との商業取引が江戸方面より頻繁であつたため、<sup>(5)</sup>且つ貨物運賃の如きも低廉であつたという經濟的理由によつて東海廻りよりも西海廻りの利用が盛んに行われるに至つたのである。

さて近世における丹後国<sup>(2)</sup>の海運業の見るべき発展は、丹後縮緬が国内物資流通の隆盛に伴つてその需要が増大し、その生産が高まつた文化、文政の頃以降になつてである。即ち縮緬生産における原料糸の移入と、生産された縮緬の移出のために、更には日本海における国内物資の交易に直接参加し、巨利を博せんとして商業と廻船業を兼営する巨商が丹後国与謝郡岩滝村を中心<sup>(3)</sup>に現われて来てから以後である。およそ近世における岩滝港は、奥丹三郡への要路にあたり、早やくから機業をもつて世に知られ、精巧高雅な岩滝縞、丹後縮緬の生産地として榮え、豪商富家極比し、「丹後の大坂」とすら称せられていたのである。そして岩滝港を基地として活躍せる大商人はいわゆる「岩滝商人」の名をもつて呼ばれたのである。

当時丹後縮緬機業界においては、その原料たる生糸を遠く奥羽地方に求めるに至つたため、この地の商業資本家、小室徳蔵、糸井勘助等は何れも船舶を有して之が運搬に從事し、以て丹後機業地全般に供給したのである。それ故岩滝の名は「夙に奥羽地方に轟きて強大なる勢力を有し、該地方における生糸相場は岩滝商人の人口を待ちて始めて定まるの状態なり」と、同村誌に記されている如く岩滝商人が日本海沿岸商業に大活躍を演じている

のである。前記の糸井勘助の如きは宮津藩の廩米廻漕を任せられ、庶士格の待遇を受け、更に田辺藩（今之舞鶴）より飛竜丸・雲竜丸の二隻を托して領米回漕の任を依託せられ厚遇を受けているのである。

小室徳蔵も亦、三隻の船舶を建造し、奥羽防長の間を往来し、米塩の売買を開始し、（天保三年）爾來其の計画は着々図に當り遂に船舶を有すること十三隻、其の航路、西は馬関を経て大阪に至り、北は遠く千島、樺太に及び長子初蔵<sup>(9)</sup>の代には遂に三十八隻に及ぶ船舶をもち日本海における商權の七八分を独占するに至っている。<sup>(10)</sup>

かかる岩瀧港における廻船問屋と岩瀧商人の巨大なる商業資本は、更に同じ宮津藩領たる奥丹の網野地帶に、その商業圈を拡大移植し、ついに網野地帶における縮緬機業隆盛の基礎を確立するに至つた。<sup>(11)</sup>今日竹野郡地方の縮緬機業発展のかけには、この近世における岩瀧商人のもつてゐた商業資本の力が大いに与かつてゐるのである。

このため網野地方の縮緬商売は、峰山、加悦各地方よりもずっと後れて開始されているのである。<sup>(12)</sup>

以上の如く、岩瀧商人の手による丹後縮緬機業の網野地方の移植によつて、その巨大なる商業資本が投下されや、その原料糸及び製品の輸出入の点において、地理的に絶対的優位を占めていた浅茂川村にこれに従事する廻船業者が生れて來たのは全く必然的な結果であつたと見ることが出来る。本稿の資料としてとり上げた山中九兵衛家こそは正しくそうであつて、浅茂川村にあつて、發展する丹後縮緬機業を背景にし、物資輸送の廻船業と商業を兼営し、遂に地方切つての商業資本家としての隆盛を見るに至つたのである。

- (1) 「歴史と地理」第二十二卷第一号「近世の内国海運」原与作氏、昭和三年七月  
(2) 「北海道史」一七七頁

(3) 本多利明「経済秘策」下

(4) 「西海航路は湊も多く、又雲霧もうすし、然れども九月よりは海荒くして乗りがたし、東海路は湊に遠くして雲霧も深く朝夕に方向を失ふ。又東風のあらきときは大浪おこれり。」(北海隨筆)とあり、又享保二十年六月城米、積船乗組人員を定めた時にも、東廻航路の方は西廻航路の方よりも多くしている。即ち

廻船乗組人数「甲辰雜記三」(日本財政經濟史料第一卷三百五十七頁)

### 一 中国西国大阪廻り

一、七百石拾人拾武人 但船頭老人楫取老人其外水主炊共

一、八百石拾武人拾三人 一、九百石拾三人拾四人 一、一千石拾四人拾五人

### 一、東海廻り

一、七百石拾三人 一、八百石拾四人 一、九百石拾五人 一、一千石拾六人

とあるが、恐らく西廻航路に比べて、風波の難、航海の困難があつたためであろう。

(5) 原与作氏「近世の内国海運」「歴史地理」第二十二卷第三号四十九頁

(6) 享保六年辛丑九月 日(日本財政經濟史料第一卷四百二十二頁~三頁)

一、越後、能登、出羽、奥州、常州、丑御物成、東海廻並越前西海廻之儀筑前屋作右衛門へ差配申付候間、書面之直段を以作右衛門案内次第、廻船無、滞可ニ差出ニ候、尤新造より七年迄丈夫成船可ニ差出ニ候  
一、越後、能登、出羽、東海江戸廻 御米百石に付 金拾九両

是は來寅正月より三月十五日迄船改之分

一、同断

御米百石に付

金拾八両

是は來寅三月より四月廿日迄船改之分

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について(足立)

一、越前西廻り江戸廻

御米百石に付

金拾七両三分

是は来寅正月より四月中迄船改之分

(7) 京都府与謝郡岩瀧村誌

大正五年編纂

(8) 「徳蔵松前航路を開きて北辺の遺利を収めんと欲せしも、當時松前藩の法令として丹後船の入港を厳禁せり。曰く昔丹後船にして入港するあらんか必ず海若の怒に触れ、航海杜絶の患を来さんと。蓋し三莊太夫の事跡に基因せるものにして固より一の迷信たるにすぎずと雖も、藩法の禁ずる所犯すべからず為に空しく数年を経過し、深く遺憾とする所なりしが、遂に泉山御用船に掲ぐるものにして、黒地に白く菊花御紋章と禁裡御用の文字を染出せるもの、該旗に對しては如何なる藩法も礼を失することを得ざるなり。乃ち之を掲げて松前に至り、茲に初めて積年の希望を達することを得たり。(岩瀧村誌)「…：北は小樽、宗谷を経て、樺太に至り、東は厚岸、根室を経て択捉に及びたりき、是れ實に天保年代にして、地方人士が未だ夢想たも及ばざりし新天地に早やくも氏が足跡を印してその無尽の宝貨は其の手によりて多く内地に運搬せられしなり。」(同村誌)

(9) 「徳蔵歿後長子初藏家を継ぎ益々事業を拡張して遂に三十八隻の船舶を操縦して日本海における商權の七八分を占め、酒田の本間氏をして後に瞳若たらしめたり。」(同村誌)

(10) 小室勘助「進んで店舗を京都に開き次第に信用を収めて益々發展を見んとするに際し、不幸伊勢藤の破産に遭遇して一大打撃を被れり、伊勢藤は當時京都屈指の両替店にして広く諸藩の金方を勤め近畿地方の預金も亦莫大な額に上り居しこととて満都の人を聳動せしめ経済界の恐慌は遠近に波動を及ぼしたり、時に勘助も郷里よりの委托販売代金一万六百四十余両を預金し云々」

(11) 岩瀧の糸問屋は数百軒の掛機をもつていた。丹後機業の構造分析、京都府労働研究所編

(12) 「一、縮緬商売当村に相始候節は宝曆年中より、右商売少々宛渡世に仕候處其砌は商売人も纏か事故、機屋仲間規定と

申事も無之、家而已第一に仕候處式拾ヶ年以前より追々商売人も多く繁榮仕候云々

天保拾年亥水無月

出役立会之上 角屋九平治作レ之」

（竹野郡浅茂川村機方永代記録帳）

### 三 山中九兵衛家の由来

丹後国竹野郡網野町浅茂川村山中九兵衛家は不幸天保十一年子二月廿四日大火のため類焼をうけ、折角伝來の重宝全部灰燼と流失の不運に遭遇しているが、口伝墓牌並に現在の過去帳を基とし、同家の由来を記述せる主意書(1)によれば凡そ次の如くである。

「……第百五代後奈良天皇の御代天文七年三月の頃、我祖荒川隼人は世代甲斐源氏之末裔也。其當時甲府城主武田信虎公、仕官倍臣に列す。然るに主君信虎公晩年に及び意行不穢にして正嗣晴信(信玄公)を廢し、其弟信繁を立てんとす。此の順道に非るを以て、再三其の不可を強て諫言したるに、更に不容却て大に主君の憾氣を受け俸祿は奪取せられ、加之直ちに宿所追放之命に遇ひ、遺憾に堪えざりしが如何せん、君臣の間遂に拒絶し難く、茲に意を決し京師に登り、仕官之煩を避て諸国修業の難を実践し年月を経て、木津郷熊谷(現在京都府木津郡木津村字熊谷と称す)に到る。(中略) 経て父君之死を弔ひ、遂に曾祖伝來の武を擲て農事に就く。於之本姓荒川を廢し、山中と改め、九兵衛と称す。又紋所は丸に二水(2)たりしを鷹の羽達に変更し、経蹟を隠す。(以下略)」

とあり、その始祖は清和源氏の末裔にして荒川姓を称し、甲府城主武田信虎公に仕えていたが主君の逆鱗に触れ、遂に京都府竹野郡木津町熊谷の地に到来し、この地において帰農し、姓名を山中九兵衛と改めている。その後三代目九兵衛に及んで、現住の地竹野郡網野町浅茂川村に居を転じ、海運業をはじめ、廻船問屋を經營しているのである。そしてこの廻船問屋創始者の九兵衛が現山中家第一代の九兵衛になつていて。即ち、

「……三代目山中九兵衛(山中當國在住の初代)に及び、海運業を經營せんと欲するの念不止め、於是櫛を負て当浅茂川に再び居所を

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

転じ、以て廻船業を開始し……」

とある。以後代々の九兵衛は廻船業に従事し、商業を兼営し嘗々として致富のコースを辿つてゐるのであるが、さきにも述べた如く、五代目九兵衛の天保十一年子二月廿四日至り、同村三浦善右衛門方より出火し、折柄未曾有の大南風が吹き募つた為、全村全焼の大難に遭遇してゐるのである。即ち

「天保十一年子二月廿四日（火元三浦 善右衛門）出火折柄未曾有の大南風募吹の為め、殆んど当区全焼と為る。纔に祖先伝來の重宝神仏身諸帳簿類等を賣船（日吉丸 明神丸）三百五十石積の伝舟に積込み、川下に繫留し置きたり、而るに不幸にして強風の為め繩を絶て伝舟は見る見る内に大海中へ流奔し、遂に其形跡を認る事能わず。満載の物品は更に近海に一物をも認めず、全く流失の悲境に遭遇す此の時伝來の重宝神仏身系図類悉く流失單に身を以て免るるのみ、忽ち寢食するに一物もなかりき、親類知己の恩患を受たり。實に千載一遇之遺憾也」

とあり、祖先伝來の財宝を一朝にして類焼流失してゐるのである。しかしてかかる悲運に陥入り乍らも代々の九兵衛克く家運挽回にこれ努め、日本海における帆船海運における活躍は、遂に幕末以降における網野地帶における縮緬機業の発展を背景にして、縮緬商業と帆船海運を兼営し、この地方切つての商業資本家となり、豪商としての地位を確立するに至つたのである。浅茂川村に残る堂々たる現巨宅は当時の隆盛を物語るに充分であり、屋号の「しもぢ」を、今もなお町の人は「おおしもぢさん」と呼んでいることかしても明らかにされるところである。

#### 四 廻船業と商業の兼営による地方商業資本家としての成長

およそ江戸時代における廻船業者の經營実態は極めて複雑多岐であつて決して単純なものではないのである。即ち純粹な廻船業者もあれば、いわゆる船主商人もあり、また生産者自身が船をもつてゐる場合もあつた。又菱垣樽両廻船の如く団体による組織的な定期航路の經營があるかと思うと、一方では一艘単位の小規模經營もあつた。船主にしても自分の持船に一家眷族の者と乗り組むいわゆる直船頭、或は自前船頭が非常に多かつた一方、數十艘の巨船を擁し、船頭を雇入れ（沖船頭）自らは陸にあつて指揮に当る（居船頭）いわば資本家的經營者も少くはなかつたのである。

純粹の廻船業と、自己の船舶による商取引との関係も必ずしもはつきり区別されていたわけではなく、同一の船主が或る時は専ら他人の商品輸送を引受け、他の場合には自らの取引商品を船載する——同時に他人の商品を積込むことは勿論行われた。しかしてこのように廻船業が商業から未だ分離しない形態は當時なお多く存在したのであつて、その最も著名なのは北前船であつた。北前船頭は自己の危険と計算において、春には米を買入れ、大阪に運んで売捌き、戻荷とし上方の産物を仕入れて越後・出羽松前方面に向つて売却し、秋には鮓粕を積載して再び上方に廻送する<sup>(1)</sup>。そしてこの種の廻船による商業に対しては、船宿がその媒介機関をつとめたことが多かつた<sup>(2)</sup>。

元来日本海沿岸には大なる船持が多く、彼等は自己所属の船舶でもつて商業を営むかたわら、公米その他一般の貨物運送にも従事していたのである。かの一代の巨商、錢屋五兵衛の如きも自ら年々青森で十万両以上の米穀

を買入れて上方へ輸送売却し、その他材木・生糸・海産物・笠等の問屋を兼営しつつ、加賀藩の廻米その他一般商品の輸送を本業とした。<sup>(3)</sup> 又前記岩瀧商人糸井勘助・小室徳蔵等の如きもそうである。本稿においてその中心をなす山中九兵衛の廻船業経営もかかる形態に属し、廻船業と商業とを兼営した丹後国浅茂川村の巨商であったのである。しかば九兵衛の商取引と廻船業の実態如何というに、

船往来証文<sup>(4)</sup>

丹後国宮津浅茂川村 九平船 沖船頭 平治

丹後国宮津浅茂川村九平船壹艘沖船頭平治船頭水主共五人乗此者共宗門等相改分明候此度為商完致渡海候津々改御番所無津御通可被成候 仍往来証文如件

松平伯耆守内

増戸藤次兵衛 <sup>印</sup>塩田 久八郎 <sup>印</sup>

安政五年正月

津々浦々

船改御番所

彼は宮津藩主から右の如き「船往来証文」をもらいうけ、沖船頭を雇入れ、自らは陸上にあつて廻船業兼商業に従事していたのである。当時の帆船運航にはかかる「船往来証文」を所持しなければ津々浦々船改御番所の通過を許されなかつたのである。しかして彼の持船は恐らく数艘を所持していたものと考えられる。

次に彼が廻船業或は彼自身の商売のために取扱つた商品或は貨物及び彼の商業闇等については、次の如き文書

によつて明らかにされる。

御壳目録<sup>(6)</sup>

一、紅染縮緬

一、板メ縮緬

四拾疋

直段永 七百三拾匁也

此金三百四両也

一、納戸縮緬

直段永 四百五拾六匁也

此金六拾八両ト

永 四拾匁也

一、無地紫縮緬

直段永 五百拾武匁也

代金百武拾両

永 六拾匁

一、紫板メ縮緬

此金 六両

永 四拾六匁也

三拾疋 拾疋

拾疋

武拾疋

壹疋

一、紺友仙

此金七兩三分也

一、納戸友仙

代金六兩也

一、紅縫前

代金五兩也

一、紅金入

代金五兩壹分毫朱也

一、紺金入

代金六兩貳分也

一、納戸金入

代金六兩也

一、紫金入

代金六兩貳分也

一、帶地

地代五兩也

メ金五百三拾八兩

永 五拾二匁貳分五厘

かし金五兩也

香清亮增金

毫  
疋

毫  
疋

毫  
疋

毫  
疋

毫  
疋

毫  
疋

毫  
疋

毫  
疋

四  
本

メ金五百四拾三両

内 永 五拾弐又弐分五厘

一金拾三両

永 四拾六又三分也

引 残

金五百参拾両

永 五又九分五厘

かし金弐拾弐両

友仙染

武 正

紅板メ 壱疋代

メ五百五拾弐両弐分

永 五又九分五厘

右之通売払代金銀不被殘差引入相渡相済申處如件

寅十月六日

口 錢

越前屋

太兵衛

越後新潟  
六ノ町他門  
越前屋

山中九兵衛殿

右の文書は、丹後縮緬の取引目録で相手は越後国新潟の越前屋太兵衛である。紅染縮緬・板メ縮緬・納戸縮緬無地紫縮緬・紫板縮緬・紺友仙・納戸友仙・紅縫前・紅金入・紺金入・納戸金入・紫金入・帶地等の縮緬が取引

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

され、金額も五百四拾両に上り、越前屋の取引口銭は拾三両と永四拾六匁三分になつてゐる。九兵衛は廻船問屋を經營している関係で丹後縮緬に対する他領の需要に明るかつたために、彼の根拠地浅茂川村を中心とする網野地方一帯から織り出されて来る丹後縮緬を越後新潟方面へ送り出し、その利益を壟断したと考えられるのである。

なお宮津藩における丹後縮緬の販路については、文化五年加悦谷機屋行事の藩庁への報告にも京問屋八軒、即ち丹後屋幸次郎、日野屋吉右衛門、越後屋喜右衛門、丹後屋市郎右衛門、美濃屋忠右衛門、一文字屋甚左衛門、丸岡屋定之助、井筒屋源兵衛等八名があげられており、その当初は全く京問屋の独占的支配下にあつたのであるが幕末に至つて、地元商業資本の成長と蓄積は、遂に領主と手を握つて、京問屋の独占的支配を打破し、原料糸購入と販路確保の両面から、機屋を自分の支配下におこうとして、地元の糸縮緬問屋が廻船問屋を兼営する形態をもつて出現して來た。前述の小室徳藏・糸井勘助等を初めとする岩滝商人がそれであり、山中九兵衛も又そのうちの一人であつたと見ることが出来るのである。更に彼は縮緬以外に諸種の商品を取扱つてゐるのである。即ち例証すると次の如くである。

〔御売目録<sup>(6)</sup>〕

一、空豆

メ四拾六貫四百目  
十貫八百匁 十一貫 十三貫 十貫六百匁

四 俵

此石メ壱石壱斗六升

直段 三匁三分がへ

代金三両

八拾武匁八分

内

一、永拾三匁三分九厘

一、武匁武分五厘

武メ永拾五匁六分四厘

残而金三両

六拾七匁三分六厘

右通り御壳払代金差引ニ入相済申処依如件

丙十月廿四日

高山屋

徳左エ門

越後新潟  
高山屋  
金銀不用

諸遣  
運送貨

山中平治殿

「御壳<sup>(7)</sup>目録」

一、金印蠟

拾匁入

正味メ百五十五貫六百拾目

直段 壱貫百目 がへ

代金百拾九兩

永 七拾匁也

一、不印蟻

正味メ七拾九貫貳百六拾目

直段 壱貫三百五拾匁 がへ

代金 五拾八兩

永 七拾壹匁分壹厘也

ノ金百七拾八匁

永 四十壹匁分壹厘

内

一、永三百五拾六匁八分貳厘

仲買貳分取

引而金百七拾四兩

永 八拾四匁貳分九厘

内

一、永四百卅七匁分

一、九匁六分四厘

小メ永四百四十六匁七分四厘

残而金百七拾兩

永 三拾七匁五分五厘

五匁入

庭 諸遣シ候  
銀

右之通御売代金差引ニ入相済申処依而如件

明治六年丙十月廿四日

高山屋

徳左エ門

越後新潟  
高山屋  
金銀不用

中山平治殿

右の文書例一は空豆四俵の取引であり、「文書例二」は蠟の取引である。蠟の取引金額は合計百七拾八両と永銀四十老匁老分老厘ある如く相当量の蠟が売買されている。又当時の仲買の口銭は弐分で、永銀三百五十六匁八分弐厘が仲買の手に渡つてゐる。燈火用蠟の生産は徳川時代になつて漸次盛んとなつた。そしてその中期以降に於ては重要産業たるの地位を占めるに至り、配給機関として蠟燭商、蠟燭問屋等が勃興したが、多くは藩営専売仕法の下に統制せられ、且つ商人資本は大方これら藩営事業と結びついて発展したのである。<sup>(8)</sup> 彼、九兵衛が自己の船舶を利用してこれ等の諸商品を新潟の高山屋へ運搬し、委託販売したことはこの文書によつて明らかにされる所であるが、その仕入先については、果して鳥取・山口・宇和島等の西南諸国であつたのか、或は大坂からの戻荷としての仕入商品であつたのか不明であるが恐らくは大阪、或は鳥取等からの仕入品でなかつたかと推測される。

(9)

一、三盆太白 四拾樽 大坂八門利より送り申候分  
此前金三百五拾両也 引換候也 八月半元飛敷共 月憲五

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

右之通預置書面之引換金三百五拾両也御手形利七郎殿へ相渡

候分取替申所実正也

追而壳捌次第仕切勘定可仕候 以上

越前屋太兵衛

越後新潟

六ノ町他門

山中九兵衛殿

御代利兵衛殿

右の文書は九兵衛が前記越後新潟商人の越前屋に「三益太白四拾樽」の砂糖を委托販売している文書である。

仕入先は大阪であることが明らかであり、壳捌立替前金三百五拾両には月壳分五厘の金利がついている。当時の商取引慣習を知る上に興味深い事実である。

乍恐御届奉申上口（10）上覚

私船越後新潟江下り候積りにて鉄刃金白木綿古銅等積入候得共折節不快ニ而私儀者罷下りたかがた私替りに間人村清兵衛与申者相頼五月廿七日浅茂川村出船順々颶下り候處当月朔日能州輪嶋七ヶ嶋辺ニ而茂 御座候哉逢難風乘組一同色々相勧候得共風雨烈敷殊ニ夜中地方一向不相分船磯辺江颶上暫時ニ船打碎ケ候ニ付上陸仕地元村役人能州鳳玉郡池田村肝煎江相届候處人足数拾人被差出荷物并舟具舟滓取揚貰ひ右取揚物早々当月九日迄ニ壳捌十二日彼地出立同廿二日帰村仕候船往来御証文之義者大切ニ持帰候ニ付此度御上納仕候右之段乍恐御届奉申上候以上

卯六月廿四日

同村庄屋

船主 九兵衛

久右エ門

更に又右の一札は九兵衛の持船が難破した時の文書であるが、その積荷として鉄・刃金・白木綿、古銅等を積込み、越後新潟に下り、商売せんとしている事実が明らかにせられる。これ等の諸商品もやはり、大阪からの戻荷として買入れ、北陸方面に販売せんとするものである。

(1) 覚

一、金武百五拾両也

寅十月迄 預り金

一、金拾八両三分也

右十月より五月半迄 七ヶ月半利足

メ金武百六拾八両三分也

内

出雲殿より利七郎殿  
小川四郎右衛門形御振向ニ付

一、金武百五拾両也  
引テ金拾八両三分也

右残金此度利七郎殿差引ニ入相渡相済被下候也

卯九月朔日

越前屋

太兵衛

越後新潟  
越前屋  
六町他門

## 山中九兵衛殿

## 御代利七郎殿

更に右の文書は、前記越前屋との取引における清算勘定の覚書である。しかしてこれ等の文書の諸例によつて九兵衛が大阪からの帰りには、戻荷物として大阪、西南諸国及び地元等から、縮緬、砂糖、蠟、空豆、木綿、鉄、刀金、古銅等数多くの諸商品を仕入れて積込み、新潟商人と結んで、これ等諸商品の委托販売を新潟で行つてゐるのである。

上り貨物としては何れも当時の廻漕の花形たる米穀を主として、他に大豆、菜種、荏油等の諸商品が見える。九兵衛が漕運した米穀が蔵米であつたか、納屋米であつたかは文書によつては明確になし得ない所であるが、その何れをも取扱つたものである。即ち彼は越前越後の北国米のうち、時にはその蔵米の回漕を請負い、時にはその納所米を買請けて、回漕と販売を自己資本で行つていたものようである。次の文書は米四百俵を積載した彼の舟が、能登国大木之湊を二月晦日に出帆して一月三日に国湯島で難破したものであるが、これは蔵米の回漕船であつたよう推測されるのである。即ち

乍恐奉願上口上覚<sup>(12)</sup>

一、船毫艘米四百俵積

右者当二月晦日前書之俵數積能登国大木之湊出帆仕二月二日下り風ニ而国湯島江入船相懸リ居候處風手恐敷翌三日夜酉刻破損仕候尤船頭水主共老人茂怪我無御座候委細之義ハ頭より取調可奉申上候乍恐右之段御届奉申上候 以上

辰二月

浅茂川村莊屋

浅茂川村九兵衛船 直船頭五人水主共

梶川作右エ門様

中村芳助様

ところが文政十二年四月の難破船及び、天保十五年二月の難破船には何れも彼自身の商業資本で買取つた商売用の私米が積載されていた。即ち

「右丹後國淺茂川村直乗船頭利左衛門水主共七人乗ニ而千八拾俵越後國出本沼湊御買積相成四月二日彼地御出帆云々」（文政十二年四月）<sup>(13)</sup>

「丹後國宮津淺茂川村九兵衛沖船頭平六等五人乗組越後新潟ニ而白米四斗入百八拾六俵同五斗入六拾俵三口米弐拾五俵、長岡大豆六斗入六拾八俵、同高大豆六斗入三拾五俵、菜種六斗入五拾八匁、荏油四斗入壺樽、同弐斗入五樽買積仕去秋能州小木浦迄帆登云々」（天保十五年二月晦日）<sup>(14)</sup>

又右の文書によつて彼の登りの一船舶に彼が買取つて積載した諸商品、及びその数量のおよそをうかがうことが出来る。更に積載した米は玄米に限らず白米もあつたことは注目すべき事実である。何はともあれ、九兵衛の廻船業は商業を兼営しており、その登り、下りの船に積込んだ諸貨物によつて、当時の日本海沿岸における商品流通の具体的な姿を見ることが出来るのであり、同時に幕末期の丹後地方における商業資本家の勃興——地方商業資本の蓄積と成長——が都市商業資本と対抗し、日本海沿岸航運において活躍せる事実を窺うることが出来るのである。

註(1) 富永祐治氏「江戸時代の海運業」経済学雑誌第四卷第六号（昭和十四年）

(2) 竹越与三郎氏著「日本経済史」第八卷三六八頁

(3) 鎌木勢岐氏著「錢屋五兵衛」三十一頁、三十六頁（昭和二年）

(5) 沖船頭とは近世、廻船所有者即ち居船頭に對して、實際廻船に座乗して、舟の操縦を直接指揮するもので、彼等は荷物の輸送について非常なる自信を有し、身元確実なものであつた。（日本經濟史辭典一二九頁参照）

(4) (6) (7) (9) (10) (11) (12) (13) (14) 山中九平氏所藏

(8) 日本經濟史辭典 一七〇〇頁

## 五 帆船の建造

江戸時代に一般に建造された商船の大きさは二拾石乃至三拾石積の小規模な川船を除けば、その初期に於ては二百五拾石乃至三、四百石積であつたようである。<sup>(1)</sup> 幕府が寛永十二年五百石以上の巨船を作ることを禁じ、（この禁令は数年を経ない寛永十五年の商船に限つて解禁し、商品流通の増大に順応している）船に竜骨を用いるを禁じ、二本以上の檣を立てるなどを禁じたため、これ等の禁令に順応して建造せられた船舶は大海を横ぎることは不可能で、凡べ海岸線の屈曲を追うて出入し、諸処に寄港する必要があつた。しかも禁令解除後も五百石積以上の船舶は幕府の特別許可を得たものにしか所持使用する事が出来なかつたから、普通の廻船は五百石積以下、一本マスト、何反帆という船のみであつた。而して沿岸航路にあつては、むしろ五百石積以下の方が難破の危険が少く、日本海に面した小さな港に船がかりして廻船業や商業を営むには此の方が都合がよかつたのである。今日本海に面した宮津藩領内の大小船数の文久年間における調査を合計すれば、大船（<sup>上以廻船</sup>六十五石積）十八艘、中船（<sup>六十五石</sup>三十石以下）五十艘、小船（<sup>三十石以下</sup>太小廻船）千二百五十六艘都合千三百二十四艘となり、如何に小型帆船が利用されていたかが

明らかにされる<sup>(3)</sup>。なお前述の岩瀧商人の基地岩瀧村は大船十一艘、中船十一艘、小舟七艘をもつており、宮津領内の  
大船の三分の一は岩瀧商人の手にあり、彼等が如何に丹後縮緬機業を背景にして糸・縮緬商に、或は廻米を中心とする日本海の物資交流の廻船業において活躍していたかが偲ばれるのである。

さて浅茂川村における九兵衛も再三の難破によつて莫大な損失を被りながらも、失われていく帆船を補うため、  
幾度か船を建してゐるのである。

「例一」

「船玉上廻之事」<sup>(4)</sup>

一、銀三貫九百目也 但シ惣 檜木 包智 かざり共

内金子六両入金受取申候

右之通上廻り作事一切請合申候所実正明白ニ御座候然ル上者當十二  
月限り無滞出来相渡可申候為後日之拝書一札仍而如件

寅 九月吉日

津居山村

丹後屋 新兵衛印

浅茂川

山中九兵衛様

「例二」

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

「船玉壱艘請取拝書之事」<sup>(5)</sup>

一、式百式拾石米積

壱艘

かわ羅（航居）

三丈三尺五寸

かた（肩）

壱丈五尺

あし（深さ）

四尺六寸

板歩

武寸八步正味

津な板

正味三寸四分

横もの

惣けやき

上まわり

惣ひのき

道やぐら

付

三ツ道具

とも

釘目形

百五拾目

かわら縫

百三拾目

おも起かい打

六拾五匁

いたぬい

百三拾五匁

かしら釘

五拾五匁

かすがい

此代銀拾貫六百

内

銀六百五拾目

手附銀受取

右者船玉壱艘仰付被下隨ニ請合申處實正明白ニ御座候然ル上ハ造渡之儀

ハ当九月迄ニ無間違相渡可申候為後日之船玉受合拝書一札依而如件

末三月吉日

大工 長次郎印  
湊村 德太郎印

山中九兵衛殿

「例三」

「請合申舟玉拝書之事」<sup>(6)</sup>

壱艘

三丈貳尺

壱丈四尺

四尺

寄八分掛

三寸四分掛

物けやき

物ひのき

津な板

横物

上まわり

三ツ道具

道屋ぐら

釘目形

かわらぬい

おもきかい打

板ぬい

頭釘

かすがい

此代

銀七貫五百目也

内金拾両 入銀受取申候

右者舟玉仰付被下隨ニ請合申所實正明白也然然ル上者來ル十壹月までに無相違作り立船渡シ可申候為後日之受合申舟玉拝書依而如件

戌五月二十四日

百四拾目  
百式拾目

六拾目

百式拾五目

五拾目

付共

津居村 大工 新堀郎  
証人 長次郎

印

浅茂川村

山中九兵衛様

「例一」は船舶の上廻りの修繕請負の一札であり。「例二」、「例三」は帆船建造の場合の請負契約書である。この時彼の建造した船の大きさは、二百二拾石積が一艘と、百八拾石積が一艘であり、価格は前者が銀拾貫六百匁、後者が銀七貫五百匁になつてゐる。なおこれ等文書は当時の船大工の船玉（船舶のこと）を請負つた場合の契約様式を知る上に貴重な資料である。これ等の資料と、先に述べた難破の船舶（文政十二年四月難破）<sup>(7)</sup>米千八拾俵積込、天保十五年二月晦日難破＝白米四斗入百八拾六俵五斗六拾俵、三口米貳拾五俵大豆六斗入六拾八俵、同高大豆六斗入三拾五俵菜種六斗入五拾八俵、荏油六樽）の積載量から考察するに彼が所有していた船舶の大きさは、大は五百石積位から小は二百石積前後のものを数隻所有して廻船業を営み、商業を兼営して日本海沿岸を東奔西走して活動していたものと考えられる。

なおこれ等船舶の建造期間には何れも半年を要していることが契約文書によつて明らかにされるところである。

- (1) 竹越与三郎著「日本経済史」卷八、二九二頁
- (2) 横畠雪湖著「江戸時代の交通文化」五四〇頁
- (3) 与謝郡誌（上）二六五頁～二六七頁
- (4) (5) (6) 中山九平氏所蔵
- (7) 商船三拾石積から千石積に至る構造の大きさは凡そ次の如くである。

石 数	航居（カワラの丈）	肩	深 サ	揖 ノ 長 サ	檣 ノ 長 サ	千石 積廻 船と しての 碇の 大きさ
三十石積	四尋二尺五寸	七 尺	二尺二寸	壱丈二尺	？	及び船綱其の他必要な品名
四十石ノ 四尋四 尺	七 尺五 寸	二尺四寸	壱丈二尺七寸	？	碇百貫位のもの一頭	

五十石	尋	八尺三寸	二尺五寸	壠丈四尺	七尋四尺五寸	檜綱	壠房	六、七十尋
六十石	尋	八尺七寸	二尺七寸	壠丈四尺六寸	七尋四尺五寸	檜綱	壠房	六、七十尋
七十石	尋	九尺三寸	二尺八寸	壠丈四尺六寸	八尋二尺五寸	商綱	同	同
八十石	尋	九尺五寸	二尺九寸	壠丈四尺六寸	八尋二尺五寸	商綱	同	同
九十石	尋	九尺七寸	三尋一尺	壠丈四尺六寸	八尋二尺五寸	藁綱	同	同
百石	尋	八尺五寸	三尋一尺	壠丈四尺六寸	八尋二尺五寸	括綱	同	同
二百石	尋	六尋四尺	三尋一尺	壠丈四尺六寸	八尋二尺五寸	帆足綱	三十筋	長九尺余
三百石	尋	七尋一尺七寸	四尋一尺五寸	壠丈八尺五寸	八尋三尺五寸	帆足綱	三十筋	長九尺余
四百石	尋	七尋三尺	五尋一尺五寸	壠丈八尺五寸	八尋三尺五寸	檜綱	壠房	六、七十尋
五百石	尋	八尋五寸	五尋一尺五寸	壠丈八尺五寸	八尋三尺五寸	檜綱	壠房	六、七十尋
六百石	尋	八尋二尺	四尋一尺八寸	壠丈八尺五寸	八尋三尺五寸	檜綱	壠房	六、七十尋
七百石	尋	四尋二尺七寸	五尋一尺八寸	壠丈八尺五寸	八尋三尺五寸	檜綱	壠房	六、七十尋
八百石	尋	四尋三尺五寸	六尋一尺四寸	壠丈八尺五寸	八尋三尺五寸	檜綱	壠房	六、七十尋
九百石	尋	四尋四尺五寸	六尋二尺四寸	壠丈八尺五寸	八尋三尺五寸	檜綱	壠房	六、七十尋
千石	尋	四尋四尺五寸	六尋三尺二寸	壠丈八尺五寸	八尋三尺五寸	檜綱	壠房	六、七十尋
石積								

樋畠雪湖著江戸時代の交通文化五三八頁

## 六 破船と浦手形

江戸時代の船舶は帆船という点で根本的な制限があつたばかりでなく、大和船特有の構造からくる制限——帆が檣の正中に懸つて逆風・横風の利用が困難であること、釘着が不完全で耐風性の少ないと等——が航海圈の無制限な拡大を不可能ならしめた。即ち一般にいわゆる風待ちと潮待ちとが航海の規則性と迅速とを阻害し、

地方的な小規模の沿岸航路、比較的の中静穏な瀬戸内海航路、交通需要が大で且つ良港に富む江坂間の航路を除けば何れの航路も多少季節的な制約を受けざるを得なかつたのである。

日本海における帆船の航運は、日本海に発達する東・西の風を利用するのであるから航海の時期が春から秋初め頃までに限定され、冬期には最寄の港で風待ちするのが普通であつた。例えば隱岐西郷港に慶応二年に入港した船は六三〇隻に及ぶがその内訳は次の如くである。<sup>(1)</sup>

三月から五月にかけて急激に増加しているのは、「アイ」と称する風を利用しているのである。

この表から見ても日本海の帆船交通は、冬季の航海危険によつて欠航（船廻い）が行われ、従つて荷動きも最も少く、全く季節的制約下の運航であつたことが明瞭にされるのである。又当時における航行の安全度が如何に少なかつたかは「板子一枚下地獄」という言葉でも示されてゐるし、又海損並びに海難救助制度が如何に発達していたかによつても、更には数艘の船舶を有したと考えられる九兵衛の船が幾度となく難破している事実から推してもその危険性が裏書きされるのである。

由來我國において、往時船舶が遭難すると、これを掠奪占取し、または掠奪占取するを目的として、船舶を誘導遭難せしめる行為があつたと考えられる。又かかる行為の中には、廻船問屋を含めた船頭・水夫等自身が故意に荷物に浸水せしめ、或は荷物を詐取するといった横暴行為もあつたのである。

前者の例としては、橋南谿の「東遊記」に、伊豆下田地方において「イナサとは此海上の悪風なり。此風吹く近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

慶応二年隱岐西郷港入港船数

月	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月	十一月	十二月
船数	一三	一五	一一	一四三	一二一	六二	七八	一八	三九	一二	九	七

時は此辺の者ども手々に松明を持ち、或は背に戸を負ひ、火を燃して浜辺を往来す。沖に行きかふ船、難風に苦しみて、入るべき湊やあるとうるたへ居る時、此火の光を見て、人家やある船やあると馳来れば、海底の岩に船碎けて破船に及ぶ、翌朝浦々より船を出し、彼破船せる荷物道具を取掠む」悪習があつたが、今は仏法の恵みによつてなくなつたと記るしてあり、文化十三年の坂部広胖の「海路安心録」には、ある人の説に、海賊のるいあつて、嵐の後などは必ず紛船あるべしと察し、わざと暗礁又は瀬などある方にて火を立て、紛れ船を導き入れ、破船をいたさせ、其荷物を奪い取んと巧む族もあるよし、かたかた以て夜中などはみだりに案内しらぬ湊へいるべからず」<sup>(3)</sup>とある。又後者の例としては、大阪屋伊兵衛が次の如く海上における船頭、水夫の妄状を筆記している。

「上方より諸商売の品々、往古より積合運送致來候と雖も、其頃までは諸商売の問屋も少く、誰在て難破有之時に吟味致候荷主もなければ、船問屋の心に任して支配致候故、諸事の勘定何角共に段々不埒に罷成、就中貞享三寅年、小松屋仲エ門と申者船、遙々海上を無事に乗り下り候處、船頭私慾の為めに相州沖にて難風に逢ひ、破船致由にて、船問屋利倉屋三郎衛方へ申來り候。然處斧を以て、態と船底を打割り、積合の荷物過半盜取候由、此暉、粗相知候故、積合荷主、此所彼所、所々に相寄り相談有之候へ共、諸商売問屋中、互に手輕の著合（註交際）も無之候へば、詮議相談の世話も無之故、自然と此沙汰相止、等閑に相済候。依之船手役不行跡に相成、既に元禄壬申年までは、諸回船共に荷打、破船、水船等の難、多分有之候、其節は船頭、水主、皆浦方湊々の者と馴合、荷物過半盜取、配分致候体、剩へ残荷も悉く中味抜候て、丸荷物は無之、別て金高の荷物は、猶以て捨り候体、殊更難風に不<sub>レ</sub>逢船にも折々荷打の体に方便を取捨、荷物紛失多く、積合の荷主數度の損金に通り、諸商売荷物運送も鈍く相成候」<sup>(4)</sup>

しかしかかる難破船掠奪の慣習に対する禁止は、早くより行われ、豊臣秀吉は天正二十年諸国船手懸にあてた

「海路諸法度」には、「流レ候船ヲ取リ留置候時ハ其船主改メ來リ次第ニ小々酒手ヲ取候テ渡可レ申事」と漂着船に對する船主の取戻権を明らかにし、保管者は直ちにこれを返還すべきものとし、「少々の酒手」なる報酬類の標準を定めた。<sup>(6)</sup>

江戸幕府は遭難船の掠奪占取を厳禁し、沿岸民に對して遭難船の積極的救助を命じ、救助料を与えて、これを奨励し、更に船頭の横領には死罪をもつて報いるといった禁令をしばしば発しており。<sup>(7)</sup> 幕府の港湾法規の諸禁令は寛文年代をもつて完成し、且つ全国に施行され、そして繰返し、その勵行を求め幕末に及んだのである。

しかしてこれらの港湾法規の諸禁令において寛永十三年の「定」以後の規定においては、第一に遭難船の救助を命じ、つぎに救助料の標準を示して救助者に救助料を与えること、刎荷をした場合の浦証文（海難証明書）交付方及び船頭と沿岸民とし結托して積荷を盜むことの禁止規定が一貫しており、寛文以後は城米輸送に関する規定及び漂着船漂着物の取戻権の時効を半年に限つたことが加えられている。

しかして次にあげる文書は、何れも山中九兵衛所持の帆船が遭難したときの「浦手形」文書である。「例一」は文政十二年四月丹後浅茂川村直乗船頭利左衛門が水主共七人乗りの九兵衛船に乗り組み、越後国出本沿岸で米千八拾俵を買積して、廻米の途中、長州阿武郡越ヶ浜浦にて難破し、救助された時の浦手形である。積米千八拾俵については、そのうち二百三拾七俵が流失し、残八百四拾三俵が救助によつて取上げられている。取上げられ米はこれを損傷の程度によつて、清米俵、（三拾俵）色付俵（一拾七俵）、濡米（七百五拾九俵）乱俵（武拾七俵）に類別集計し、その十分ノ一を救助取上報酬として醸出し、更に船員の振米（清米拾俵）を差引いて残りをそれぞれ競売に付し、合計銀拾五貫九百七拾目武分三厘四毛を得て処分している。又破損した船体は、これを解、檣、

柾・橡船に分けて競売し、又船道具は碇・綱類・帆・棍・小道具等に分けて一度競売に付し、碇その他のものを買戻している。（前述の船員の振米として清米拾俵も同様に買戻している）。船体及び船道具もその処分にあたつては落札総計銀三貫七百拾三匁六分の十分ノ一（三百七拾七匁三分六厘）が、やはり報酬銀として救助者に出されているのである。

江戸幕府は、海難救助を沿岸民の義務としたが、これを励行せしめるため、救助者に対して救助報酬を与えた。この報酬は救助された積荷のうちから一定額を救助者に与えることとし、寛永十三年八月の定第二条において、報酬額算出の基準を浮荷物二十分の一、沈下物十分の一、河船は浮荷物三十分の一、沈下物二十分の一に規定した。そしてこの基準は後年、解釈と適用に関して種々の補足と追加が見られるが、江戸時代を通して行われたものである。

〔例〕<sup>(9)</sup>

浦手形

一、米千八拾俵

内

武百三拾七俵

但積入高也

但海中流失之分

但追々取揚相成現有俵之分

内

残八百四拾六俵

清米三拾俵

此内

三俵

色付俵式拾七俵

此内

武俵七歩

濁米七百五拾九俵

此内

七拾五俵九分

乱俵式拾七俵

此内

貳拾七分

尙残

清米式拾七俵

代銀 八百九拾八匁五分六厘

色付俵式拾四俵三分

代銀 八拾八匁七分四毛

但俵別代銀三拾三匁式分八厘宛落札メ右之通

濁米六百八拾三俵壹分

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

但歩一米メ受取候

但歩一米メ受取候

但歩一米メ受取候

代銀 拾四貫七百武拾目八分五毛宛ニ落札ノ右之通

乱俵式拾四俵三歩

代銀 武百七匁七分六厘五毛

但俵別代銀八匁五分宛ニ落札ノ右之通

代銀

メ拾六貫六百三拾五匁八分三厘四毛

此之内

六百六拾五匁六分

但淺米拾俵色付俵拾俵メ式拾俵組中振米メ

先追而渡方之分落札直段を以買戻シ代銀右

之通引之

残拾五貫九百七拾目武分三厘四毛

外

一、銀壱貫百式拾三匁六分

但解代銀五百拾壱匁五厘橋代銀三百八拾壱匁壱分析代銀六拾壱匁

椽船代銀百七拾目壱分五厘也ニ落札直段右之通

一、銀式貫五百九拾目

但疎六挺代銀六百五拾目、苧綱三房代銀六百匁、いちひ綱三房代銀百五拾目、苧綱武房代銀四拾目、豪綱武房代銀五匁、実繩四本

代銀八拾匁、帆代銀五百五拾目、はす一本代銀拾五匁、小道具一

色代銀三百目、梶一拝梶柄共ニ代銀式百目也ヲ以右之直様ニメ買

戻シ代銀右之通

メ三貰七百拾三匁六分

内

三百七拾匁匁三分六厘

但歩一銀メ受取候也

残三貰三百四拾式匁式分四厘

此内

式貫五百九十四目

但碇其之外買戻シ代銀引之

尙残 七百五拾式匁式分四厘

式メ

合拾六貫七百式匁四分七厘四毛

但現銀を以相渡候事

右丹後國淺茂川村直乗船頭利左エ門水主共七人乗ニ而米千八拾俵越後國出本沼俵御買積相成四月二日彼地御出帆、夫より唯々被渡海同十九日晚六ツ時頃北風ニ而石州温泉津浦御出帆ニ而被颶參處申ノ下刻頃當所沖嶋瀬之日途御立遼ニ而瀬中江被走拗り候乘組衆中種々被相拗候毛不相捌忽沈之道出水候也右様子聞付問屋越前屋三右エ門当地下役人中其外追々罷越清米積取ル中無程船底拔離レ其上夜ニ入被揚難相成候ニ付番船等付置右之趣城下表遣注進候處役人衆被致出張地下役人數多差出差凶を以遣繰り被申付都合俵數八百四拾三俵之辻取揚相成候左ニ而清米者歲入ニメ御 分様残者相荷シメり被申付滿米之儀者陸ニ過して者痛候

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

處ニ付任御願當浦和田と申處江海入ニメ執も手堅メリ方相成レ残武百三拾七俵之儀者右場所大瀬波高之所以故俵乱流失仕候哉段々尋方ニ申付候毛海底俵も無之候船之儀者島浦江溝込尙諸道具之儀も追々被揚相成候且儒米海入之所江者船子之衆地下役人相番被申付尙上番役人ニ而も被差出昼夜被致見廻候左ニ而清米其外船諸道具共ニ入札壳之儀御申出相成壳捌相成候上御法之歩一請取方相濟前書之通御引渡相濟申候右ニ付御當所諸事通り不合之儀無之候洋中之儀者存不申候毛難船以來之趣浦手形相調遣申候且又各より御申出之口上書墨付本書之儀者此方ニ留置写継止ニメ残者致印形浦手形差遣申所如件

文政十二年四月

長州阿武郡越ヶ浜浦

庄屋 岡田喜兵衛 ㊞

丹後国宮津浅茂川村

直乗船頭

利左エ門殿

「例一」の浦手形は正にこの規定を裏書するところのものであり「浦仕舞」を具体的に示して呉れる。

なお最後の文書は、難船するに至りし事情、遭難中の処置、難破後の処置についての証明書である。難破した

浦浜の庄屋が直船頭に与えたものである。

「例二」<sup>(10)</sup>

差出申口上書之事

丹後国宮津浅茂川村九兵衛沖船頭平六等五人乗組越後新潟港ニ而白米四斗入百八拾六俵同五斗入六拾俵三田米武拾五俵長岡

大豆六斗入六拾八俵 同高大豆六斗入三拾五俵菜種六斗入五拾八丣荏油四斗入七俵 同式斗入五樽買積仕去秋能州小木浦迄帆登於同浦浮閏仕当二月朔日天氣能卯ノ方風ニ而同出帆同夜七ツ頃御当國猿山沖合迄帆登り候處儀ニ午末風ニ吹變荒氣色ニ相成申候ニ付帆戾翌二日八ツ時分御当浦江潤入仕候處同七ツ時頃より申酉風ニ相廻雨雹ニ而不意之大荒ニ相成申候ニ付碇四頭指入猶又日くりヘも綱式房取船認能仕罷在候處風波弥増死早老え思ニテ場之至申ニ付何卒相凌申度船中一統尽粉骨相効居候得共次第風吹募高波頻ニ打遣綱迫々断切申ニ付代り綱取替申度解ニ乗り身命限り磯近棒杭江罷越申内同三日暮六ツ時頃綱不殘断切元船暫時ニ潤之外江振出候得共大荒之折柄故重而元船江可參様無御座候處前段之躰御見請被成各積人足大勢御指出乗組一統御助上ケ夫々御手配被下候得共夜ニ入如何共可致様無之元船高波ニ被打敷及破船積荷物不残海中江致散乱皆捨ニ相成申候船中手廻道具類之内渚ニ打寄候分御取揚被下候ニ付御当浦船宿四郎兵衛ニ預置且船等者打寄候場所ニ小屋掛昼夜番人御附置私共之内相番仕御役人中時々御見廻聊不尽之儀無御座様御手当御介抱被成下難有奉存沖則右之趣御当浦御才許笠原藤太殿ニ御案内有之由ニ申儀無御座候猶更沖次第海渡義御申渡其外御宿方御介抱之筋重々御申渡添仕合ニ奉存候

一、船御往来御尋與变無御座則御目ニ遣申候

一、私共糧米之儀御尋ニ御座候得共船宿四郎兵衛相頗指支申儀無御座候

一、御取揚被下俵船具之内芋、水切綱等拾壱品便船を以所方へ送リ申度段御願申上候處御聞済被下則当月八日壳払代錢七拾式貫七百文船頭平六請取申候

一、御取揚被下俵船具之内芋、水切綱等拾壱品便船を以所方へ送リ申度段御願申上候處御聞済被下当月十二日積送リ申候且又碇等六品并船壳般船宿四郎兵衛ニ預置迫而便船次第是又所方江積送リ申度旨御願申上候處御聞済ニ御座候

一、当月六日より廿五日迄沖毎遣舟指出船中之者乗組海渡被仰付候得共積荷物一切揚リ不申候ニ付猶更被入御念輪嶋海土舟御

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

指出為御尋被下候得共見當り不申候ニ付海中心當り之御所も是是幾度ニ而も海渡可被仰付旨重々被仰渡候得共元船高波ニ被折敷為彼船積荷物等致散落候儀ニ而御座い得者別而心當り之ヶ所も無御座米等之儀ハ繩儀等切破大豆之儀ハ引張ニ相成繩儀張切海底ニ致散乱、油井船具之儀ハ大荒之砌出汐冲ニ巻出流失仕事奉存候是迄為御尋被下候上者少茂心殘之義無御座候間宛早海渡御指止可被下候

右申上候通少茂相違無御座候若御當浦并對何方ヘ申分も無御座候ハバ無泥可申上旨精誠御尋ニ御座候得共聊申分之筋無御座候逗留中万端御介抱ニ相成始終御叮寧ニ御取捨被下難有仕合ニ奉存候仍而浦仕廻仕罷帰申度奉存候間浦手形御渡可被下候宛所之儀ハ丹後宮津浅茂川庄村屋徳右ニ門与被成可被下候為其口上書指出申処如件

丹後國宮津浅茂川村

九兵衛

沖船頭 平六

揖取 善四郎

水主 伝之丞

炊 梅 藏

天保十五年二月晦日

能登國輪嶋崎浦肝煎

長右二門殿

同浦組合頭

孫左二門殿

同

与三兵衛殿

「例二」は、九兵衛船が幾多の商品を買込んで帰帆中、天保十五年二月、能登国輪島崎浦において難破した折、沖船頭平六以下水主・炊夫が、同浦肝煎・組合頭に対し、難破の前後について詳細に報告し、更に難破後の積荷の行方についての調査、船舶の処置（銀七拾弐貫七百文で糞壳）船具の返送、逗留中の御介抱等至りつくせりの処置と親切に感謝の意を表し、帰国したいので浦手形を頂戴致したいと願出た文書である。浦手形発行にはこのようになります船頭から報告書を提出せしめ、この報告に基いて作られたものであり、この船頭の報告文書は原文を方に留めおき、写書を、浦手形と一緒に船頭に渡したのである。

「例三」

右丹後國宮津浅茂川村九兵衛沖船頭平六等五人乗船越後新潟湊ニ而白米等積請去秋能州於小木浦ニ浮囬当二月朔日同所出帆同二日ハツ時分当浦江入津同七ツ時頃より不意之大荒ニ相成同三日暮六時頃纏綱不残損切暫時ニ潤之外被振出高波被ニ折敷破船之牴見請申候付ニ人足指出乘組一統助揚夫々手配致候得共積荷物不残海中江致散乱皆捨ニ相成申候船具船舶等渚江寄左分取揚猶更当月六日より二五日迄毎海渡為致候得共積荷物一切見当り不申取揚候船之内芋水切綱等拾壹品便船を以て所方へ送り申度旨船頭平六申聞則月十二日積送申候且又碇等六品并解毫艘当浦船宿四郎兵衛方江預置而便船次第所方江相廻申度旨申聞候尤船舶等於当浦相対を以糞壳ニ致度旨申聞何茂船頭願之通聞済申候處則当月八日売払代錢不残船頭平六江為請取申候其外海失いたし候積荷物等近浦夫々為相尋候得共何方ニ而も流寄不申候猶破船之始末未申分無之旨等委曲前条船頭等口書写之通相違無之候依而繼立私共致裏印浦手形相連之申候如件

天保十五年二月晦日

能登国輪島崎浦

肝煎

長右エ門

印

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

同浦

組合頭

孫左エ門

印

同

与三兵衛

印

丹後國宮津淺茂川村庄屋

徳右エ門殿

前書之通相違無之候 以上

輪島崎浦才許

笠原藤太

印

「例三」は船頭の「差出申口上書之事」に基いて、輪島崎浦役人が、浅茂川村庄屋宛に発行した浦手形文書である。遭難事情と、積荷の行方、船具・船舶の糾壳と返送等、船頭の口上書写の通り相違なきこと証明し、船頭以下乗組者に故意、過失、私曲のない事を明らかにしているのである。

なおこれ等の浦手形文書によつて、江戸時代は寛文七年の浦高札第一条に「公儀の船はいふに及ばず諸国船共に遭難風時は助船出し船破損せざる様に成程精を出すべき事」と規定されていた如く、沿岸官民に救助義務を課し、更に船頭及び沿岸民等の結托による積荷の横領等が行われないようにするため、責任の地位にある浦方役人から、船方所属の所の役人宛に浦手形交附の義務を課していたことが明らかにされるのである。

なお船頭はこの浦手形証文を持ち帰ると、「破船之船頭に可ニ相尋」<sup>(12)</sup>「覓」によつて

一、浦々入津し出船之節、日和等見定め、出船可致處、海上日和悪敷時節出船、尤前方より可ニ相知事に候如何致、破船に及候哉之事、

一、遭難風打米之事可成たけ船頭糧米諸道具等打捨候儀、如何様の荒にて右之通候哉之事、

一、打米之場所夜中又はもや深く不知候由、平生乗候船道又は出船之湊より里数等相考候はば大概にも可ニ相知一事ニ候處、如何様之訛にて場所難知候哉之事、

一、類船も有レ之候得ば、右類船も及ニ破船ニ候体見届候哉、同日出船之内にて、何方沖邊にて類船を見失ひ候哉之事、

一、浦証文之通相違無之哉之事、

一、船頭水主送リ状之通相違無之哉之事、

右者船頭共ヘ可尋趣有增書付遣候、此外にも其破船之様子により品々可レ有レ之候、此義は其節至、相考、吟味可レ有レ之候、以上

卯六月

右之趣大阪船割御代官ヘ申遣候

右の条項により、不正の有無が問い合わせられたのであつた。船頭の横暴防止の規定である。

(1) 田中豊治氏「近世日本海の帆船交通」地域第一巻第三号五三頁

(2) 文芸叢書「紀行文篇」七四一七五頁

(3) 金指正三氏「江戸時代の海難救助制度」国民生活研究二六七頁

(4) 竹越与三郎氏著「日本経済史」巻八、二九四頁

(5) 御成敗式目追加（群書類從第四百卷）

寛喜三年（一二三二）六月六日、鎌倉幕府は所々の地頭が漂着船を押領すること禁じ、損物以下凡て船主に返却すべきことを命じている。

(6) 金指正三氏「前掲論文」二六九頁

(7) 江戸幕府元和元年八月の禁令

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

覚え

一、西國諸大名上下之船損風波砌諸色不及沙汰穀物共不可捕散若猥ニ少分成共於敵者雖以來聞出曲事可申付事

一、売買之回船難風砌者出助船可令抱其上不相叶儀者不及了簡事

一、廻船破損之節其場江出奉公人者不因上下一切不可出会併浦々立金廻船之作法任可指引事

右条々被定置若於違背之輩者忽可處嚴科之旨依仰下知如件

元和七年八月

ついで寛永十三年八月二日には

定

一、公儀之船者不及申諸船共に難風に逢候時者助舟を可出、磯近き所者成程精を入不破損様に肝を可煎事

一、船破損之時舟主頼み候に於ては其浦之者荷物精を入可取上之、然者其上る所の荷物の内浮物は十分一、沈物は廿分一其の上け候者に可遣事

一、於沖荷はね候時其船着候所之湊に而代官並庄屋出会遂穿鑿船に相残荷物之分書付証文可出事

船頭浦々のものと申合荷物盜取はね候由申に於ては後日聞へ候共船頭は不及申勿論申合候族不残死罪其一浦者為過料鳥目十疋宛可出事

右之条々可相守此旨縦而惡儀仕に於ては其所の者は不及申他所より成共訴人に出申御褒美被下候也、其科人之儀者隨三罪之輕重一可被仰付者也仍如件

寛永十三年八月二日

幕府は、この後慶安五年八月十四日八箇条よりなる「定」を制定した。

条々

一、廻船之作法寛永十三年八月三日付に而江戸大阪迄の浦々へ被遣候御制之旨堅可相守事

一、遭<sub>ニ</sub>難風<sub>ニ</sub>之刻、助船を頼み磯近き所は可成程精を入れ破損無之様に可仕事

一、船破損之時浦之者を頼み精を入れ荷物の内取上候者に御定之通無異儀可遣事

一、沖にて荷物刎ね候時は其所より近き湊へあがり、如<sub>ニ</sub>御制札<sub>ニ</sub>、代官、庄屋へ相断り穿鑿を請、舟に相残候荷物之分、書付

証文を取可レ参、証文不<sub>ニ</sub>分明<sub>ニ</sub>於ては可ニ申来ニ穿鑿の上急度可申付事

船頭、浦之者と申合荷物を盜取はね候由申に於ては、船頭は勿論水主一人も不<sub>ニ</sub>残可レ為<sub>ニ</sub>死罪一事

一、互に沖に舟をかけ有之而船より舟へ荷物を売候儀可為曲事。若令<sub>ニ</sub>違背<sub>ニ</sub>於<sub>ニ</sub>致<sub>ニ</sub>売買<sub>ニ</sub>は売候者も買候者も死罪たるべく、但穿鑿之輕重可有之事

附自分の荷物にても船中に而一斗売買仕間敷事

一、浦々において御制之旨令違背破損舟有之時、助舟を不<sub>レ</sub>出、礼物を乞難渋者帰帆之刻申聞すべし鳥羽より上方は其所へ此方より相断、同所より下は江戸へ可申上事

一、順風無之船中にて日數糧米につまり候時は何方にても其湊へあがり、買可申候、但其所に売米無之時は船中の米を取使、荷物上る時に至可返弁候事

一、難風に逢ひ舟致<sub>ニ</sub>破損<sub>ニ</sub>荷物を刎候由い<sub>フ</sub>はり船頭荷物を売候儀於有之は其船の加子（水主）其所の代官庄屋へ訴人いたすべし、然る上は絶ひ同類たりといふとも御裏美可被下候事

右廻船中致<sub>ニ</sub>相談<sub>ニ</sub>浦々御制札之旨船頭、加子に申合堅可相守者也

慶安五年八月十四日

次に寛永の定書があつてから凡百余年の後元文五年「御定書所謂百ヶ条」の内に三十八条廻船荷物出売出買並船荷物致<sub>ニ</sub>押領<sub>ニ</sub>候者御仕置之事とある。この外「諸国浦々高札」（正徳元年五月　日）「浦々添高札」（正徳二年）「諸国浦々への触書」等

近世における日本海沿岸の帆船航運の状況について（足立）

幾度か港湾法規が繰返し出されたが、仲々勵行されなかつたらしい。（徳川禁令考後聚卷四）

（8）天明三年正月「難船歩一渡し方訳書」において救助報酬の解釈と適用に統一的解釈を加えた。又寛政七年五月一日「難破船荷物取揚者へ金田遣方の儀触書」、寛政八年十月「懸揚人分一渡方」、天保九年九月及び天保十年八月「御城米並武家荷物其外商荷物共海上にて難船いたし候節、荷物陸揚いたし候もの分一請之儀、是迄区々之場所も有」之候に付」等において統一的解釈を加えて全国に公布した。

（9）（10）（11）山中九平氏所蔵

（12）享保二十年乙卯六月 日「御勝手方御定書上　泉氏裸割　御勘定所定書二　御廻米積廻船雜書」日本財政経済史料第一

卷三五六頁

## 七 む す び

以上丹後国網野縮緬機業地帯における山中九兵衛家の文書を中心にして、近世における日本海の帆船航運の状況について具体的な考察を加えて來たわけであるが、要するに領国経済より全国経済へと質的にも量的にも急激に増大して行く商品流通によつて、都市に集中されていた商業資本が、地方（生産地）にも成長と蓄積が行われ、次第に都市商人と対抗し、その支配から離脱し、もつて地方領主と手を握つて経済的支配権を確立せんとする地方商人が出現して來た。彼等は増大する商品流通における輸送機関を掌握し、領主権力と結合して航運の巨利を独占し、その蓄積された商業資本は更にこれを商取引に投入してその利潤を追求するといった形態をとつたのである。近世末の日本海は勿論、日本のあらゆる沿岸航運において、かかる地方の商業と廻船業を兼営する商人が盛んに活躍していたのである。錢屋五兵衛・岩瀬商人・山中九兵衛等皆然りである。そしてそこには幼稚な船舶

構造から来る、航運の危険を克服するのみならず、幾度か襲来する難破の恐慌にもめげず、沿岸航運に縦横の活躍を続いている地方富商の商魂をも見ることが出来るのである。又航海の危険により異常の発達を遂げた近世江戸幕府下の海難救助制度——沿岸民の掠奪や船頭等の横暴を防止することから出発した点もあるが——が如何なるものであつたかその具体的実情を山中九兵衛家の文書を中心にして論述し、これを明らかにしてきたつもりである。