

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帯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。陸路は参覲交替の制により街道は股賑を極めたにも拘らず、道路そのものは舗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碍（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て海上輸送の方は、商品流通の大動脈とも称さるべき重要性をもっていたのである。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っている程である。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た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実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

禁遏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、領国経済より全国経済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究明し、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、調査にあたって種々御援助を賜わりし、網野高校教諭中村浄・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) 竹越与三郎氏著「日本経済史」第八卷 二九三頁

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ったと考えられる。即ち応仁の乱に、始め西軍方であっ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ったが、之に代つて盛んになっ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っ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。⁽²⁾即ちこの頃になつ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⁽³⁾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^{ゆづ}の四港

を官營寄港地として施設した。

ところで、元來奥州の東海岸には寒暖二流があつて夏季には東南風が吹いて暖流上にある高温度の空氣を寒流上に送るので、それが冷却して霧を生じ、往々方向を弁せず、航海も甚だ危険であり、而も海岸線も單調で良港に乏しいから避難も困難であつた。⁽⁴⁾ 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、⁽⁵⁾ 且つ貨物運賃の如きも低廉であつたといふ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國の海運業の見るべき發展は、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營する巨商が丹後國与謝郡岩滝村を中心に現われて來てから以後である。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、豪商富家櫛比し、「丹後の大坂」とすら稱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。

當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、小室徳藏、糸井勘助等は何れも船舶を有して之が運搬に従事し、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托せられ、庶士格の待遇を受け、更に田辺藩（今の舞鶴）より飛竜丸・雲竜丸の二隻を托して領米回漕の任を依托せられ厚遇を受けているのである。

小室徳藏も亦、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当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、樺太に及び長子初藏⁽⁸⁾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権の七八分を独占するに至っている。

かかる岩滝港における廻船問屋と岩滝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帯に、その商業圏を拡大移植し、ついに網野地帯における縮緬機業隆盛の基礎を確立するに至った。⁽¹⁰⁾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滝商人のもっていた商業資本の力が大いに与かっているのである。⁽¹¹⁾

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。⁽¹²⁾

以上の如く、岩滝商人の手による丹後縮緬機業の網野地方の移植によって、その巨大なる商業資本が投下されるや、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来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、発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」原亨作氏、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) 「西海航路は濤も多く、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、東海路は濤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。」(北海随筆)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「甲辰雜記二」(日本財政経済史料第一卷三百五十七頁)

一 中国西国大阪廻り

一、七百石拾壱人拾貳人 但船頭壱人楯取壱人其外水主炊共

一、八百石拾貳人拾三人 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らう。

(5) 原作氏「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(日本財政経済史料第壱卷四百二十二頁(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、廻船無滞可ニ差出一候、尤新造より七年迄丈夫成船可ニ差出一候

一、越後、能登、出羽、東海江戸廻 御米百石に付 金拾九兩

是は来寅正月より三月十五日迄船改之分

一、同断 御米百石に付 金拾八兩

是は来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

金拾七兩二分

是は来寅正月より四月中迄船改之分

（7）京都府与謝郡岩滝村誌

大正五年編纂

（8）「徳藏松前航路を開きて北辺の遺利を収めんと欲せしも、当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、該旗に対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。（岩滝村誌）」……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、是れ実に天保年代にして、地方人士が未だ夢想だ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）「徳藏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、伊勢藤は当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託販売代金二万六千四百四十兩を預金し云々」

（11）岩滝の糸問屋は数百軒の掛機をもっていた。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暦年中より、右商売少々宛渡世に仕候処其砌は商売人も幾か事故、機屋仲間規定と

申事も無之、家而已第一に仕候処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、折角伝来の重宝全部灰燼と流失の不運に遭遇しているが、口伝墓碑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の末裔也。其当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穩にして正嗣晴信^(後の信玄公)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實踐し年月を経て、木津郷熊谷^(現在京都府竹野郡木津村字熊谷と稱す)に到る。(中略)經て父君之死を弔ひ、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、九兵衛と稱す。又紋所は丸に二水^(三)たりしを鷹の羽違に變更し、経蹟を隱す。(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稱し、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、廻船問屋を経営しているのである。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っている。即ち、

「……三代目山中九兵衛^(町ち当区在住の初代 藤山常春居士)に及び、海運業を経営せんと欲するの念不止、於是櫓を負て当浅茂川に再び居所を

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、商業を兼営し営々として致富のコースを辿っているのであるが、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に至り、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った為、全村全焼の大難に遭遇しているのである。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。纔に祖先伝来の重宝神仏身諸帳簿類等を賈船（明神丸）三百五十石積の伝舟に積込み、川下に繋留し置きたり、而るに不幸にして強風の為め縄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来の重宝神仏身系凶類悉く流失単に身を以て免るのみ、忽ち寢食するに一物もなかりき、親類知己の恩恵を受た。実に千載一遇之遺憾也」

とあり、祖先伝来の財宝を一朝にして類焼流失しているのである。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帯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ったのである。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「しもち」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。

（一）「主意書」大正二年一月八日、分家二代目山中平五郎の口伝を本家七代 山中九兵衛が記述せるものである。山中九平氏所蔵

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経営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っている場合もあった。又菱垣樽両廻船の如く団体による組織的な定期航路の経営があるかと思うと、一方では一艘單位の小規模経営もあった。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った一方、数十艘の巨船を擁し、船頭を雇入れ（沖船頭）自らは陸にあつて指揮に當る（居船頭）いわば資本家的経営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舶載する——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当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、秋には鮮粕を積載して再び上方に廻送する。⁽¹⁾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った。⁽²⁾

元来日本海沿岸には大なる船持が多く、彼等は自己所屬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十萬兩以上の米穀

を買入れて上方へ輸送売却し、その他材木・生糸・海産物・筭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。⁽³⁾ 又前記岩滝商人糸井勘助・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。しから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⁽⁴⁾

丹後国宮津浅茂川村 九平船 冲船頭 平治

丹後国宮津浅茂川村九平船壹艘冲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売致渡海候津々改御番所無滞御
通可被成候 仍往来証文如件

松平伯耆守内

増戸藤次兵衛 ㊦

塩田 久八郎 ㊦

安政五戊午年正月

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、冲船頭⁽⁵⁾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番所の通過を許されなかったのである。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った商品或は貨物及び彼の商業圏等については、次の如き文書

によつて明らかにされる。

御売目録⁽⁶⁾

一、紅染縮緬

三拾疋

一、板^ノ縮緬

拾疋

^ノ四拾疋

直段永 七百二拾匁也

此金三百四匁也

一、納戸縮緬

拾五疋

直段永 四百五拾六匁也

此金六拾八匁ト

永 四拾匁也

一、無地紫縮緬

貳拾疋

直段永 五百拾貳匁也

代金百貳拾匁

永 六拾匁

一、紫板^ノ縮緬

壹疋

此金 六匁

永 四拾六匁也

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、紺友仙

匁 疋

此金七両三分也

一、納戸友仙

匁 疋

代金六両也

一、紅縫前

匁 疋

代金五両也

一、紅金入

匁 疋

代金五両匁分匁朱也

一、紺金入

匁 疋

代金六両貳分也

一、納戸金入

匁 疋

代金六両也

一、紫金入

匁 疋

代金六両貳分也

一、帶地

四 本

地代五両也

ノ金五百三拾八両

永 五拾二匁貳分五厘

かし金五両也

香清亮増金

金五百四拾三兩

永 五拾貳匁貳分五厘

内

一金拾三兩

永 四拾六匁三分也

引 殘

金五百參拾兩

永 五匁九分五厘

かし金貳拾貳兩

友仙染 貳 疋

紅板 壹疋代

五百五拾貳兩貳分

永 五匁九分五厘

右之通売払代金銀不被殘差引入相渡相済申処如件

寅十月六日

山中九兵衛殿

越前屋

太兵衛

越後新瀉
越前屋
六ノ町他門

口 錢

右の文書は、丹後縮緬の取引目録で相手は越後国新瀉の越前屋太兵衛である。紅染縮緬・板ノ縮緬・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・帯地等の縮緬が取引

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、金額も五百四拾兩に上り、越前屋の取引口銭は拾三兩と永四拾六匁三分になっている。九兵衛は廻船問屋を経営している関係で丹後縮緬に対する他領の需要に明るかったために、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ったのであるが幕末に至って、地元商業資本の成長と蓄積は、遂に領主と手を握って、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って出現して来た。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っているのである。即ち例証すると次の如くである。

〔御売目録〕⁽⁶⁾

一、空 豆

四 俵

十疋貫八百匁 十一貫 十三貫 十貫六百匁

メ四拾六貫四百目

此石メ壱石壱斗六升

直段 三匁三分がへ

代金三両

八拾貳匁八分

内

一、永拾三匁三分九厘

一、貳匁貳分五厘

貳匁永拾五匁六分四厘

残而金三両

六拾七匁三分六厘

右通り御売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

山中专治殿

〔御売目録〕

一、金印蠟

正味ノ百五十五貫六百拾目

直段 壹貫百目 がへ

拾匁入

諸遣ノ
運送賃

代金百拾九兩

永 七拾匁也

一、引印蠟

五匁入

正味、七拾九貫貳百六拾目

直段 壹貫三百五拾匁 がへ

代金 五拾八兩

永 七拾壹匁貳分壹厘也

、金百七拾八匁

永 四十壹匁貳分壹厘

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、永四百卅七匁壹分

諸遣シ候

一、九匁六分四厘

庭 銀

小、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

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匁匁分匁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貳分で、永銀三百五十六匁八分貳厘が仲買の手に渡っている。燈火用蠟の生産は徳川時代になって漸次盛んとなった。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。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っ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ったのか、或は大坂からの戻荷としての仕入商品であったのか不明であるが恐らくは大坂、或は鳥取等からの仕入品でなかったかと推測される。

(9)
覚

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 月迄五

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三百五拾兩也御手形利七郎殿へ相渡

候分取替申所実正也

追而売捌次第仕切勘定可仕候 以上

越前屋太兵衛

越後新潟

越前屋

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「三盆太白四拾樽」の砂糖を委託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、売捌立替前金三百五拾匁には月壹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。

乍恐御届奉申上口上覚⁽¹⁰⁾

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申者相頼五月廿七日浅茂川村出船順々颯下り候処当月朔日能州輪嶋七ツ嶋辺ニ而茂 御座候哉逢難風乗組一同色々相働候得共風雨烈敷殊ニ夜中地方一向不相分船磯辺江颯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処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売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

浅茂川村

船主 九兵衛

同村庄屋

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、古銅等を積み込み、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。

(11) 覚

一、金貳百五拾両也

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 金貳百六拾八両三分也

内

一、金貳百五拾両也

出雲殿より利七郎殿
御為替ニ而手形御振向ニ付
小川四郎右衛門殿ニ相渡候

引テ 金拾八両三分也

右殘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

越後新渡
越前屋
六町他門

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)

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、刃金、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、これ等諸商品の委託販売を新潟で行っているのである。

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、荳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のようである。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二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に推測されるのである。即ち

乍恐奉願上口上覚⁽¹²⁾

一、船碇艘米四百俵積

浅茂川村九兵衛船 直船頭五人水共

右者当二月晦日前書之俵数積能登国大木之湊出帆仕二月二日下り風ニ而国湯嶋江入船相懸リ居候処風手恐敷翌三日夜酉刻破損仕候尤船頭水主共忝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

浅茂川村庄屋

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った商売用の私米が積載されていた。即ち

「右丹後国浅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国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)⁽¹³⁾

「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瀉ニ而白米四斗入百八拾六俵同五斗入六拾俵三〇米貳拾五俵、長岡大豆六斗入六拾八俵、同高大豆六斗入三拾五俵、菜種六斗入五拾八俵、荳油四斗入壹樽、同貳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)⁽¹⁴⁾

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

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)

- (3) 鍋木勢岐氏著「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対して、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威信を有し、身元確実なものであった。（日本経済史辞典一二九頁参照）
- (4)(6)(7)(9)(10)(11)(12)(13)(14) 山中九平氏所藏
- (8) 日本経済史辞典 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、その初期に於ては二百五十拾石乃至三、四百石積であつたようである。⁽¹⁾幕府が寛永十二年五百石以上の巨船を作することを禁じ、（この禁令は数年を経ない寛永十五年の商船に悞つて解禁し、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、二本以上の櫓を立てることを禁じたため、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、凡べて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。⁽²⁾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^(六十石積以上)十八艘、中船^(六十石積以下)五十艘、小船^(三十石以下)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。⁽³⁾ なお前述の岩滝商人の基地岩滝村は大船十一艘、中船十二艘、小舟七艘をもっており、宮津領内の大船の三分の二は岩滝商人の手にあり、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、幾度か船を建しているのである。

「例一」

「船玉上廻之事」⁽⁴⁾

一、銀三貫九百目也

但シ惣 檣木 包智 かざり共

内金子六兩入金受取申候

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当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）

「船玉碇艘請取拜書之事」⁽⁵⁾

一、式百貳拾石米積

かわ羅（航居）

かた（肩）

あし（深さ）

板歩

津な板

横もの

上まわり

道やぐら

三ッ道具

釘目形

かわら縫

おも起かい打

いたぬい

かしら釘

かすがい

此代銀拾貫六百

碇艘

三丈三尺五寸

碇丈五尺

四尺六寸

貳寸八歩正味

正味三寸四分

惣けやき

惣ひのき

付

とも

百五拾目

百三拾目

六拾五匁

百三拾五匁

五拾五匁

内

銀六百五拾目

手附銀受取

右者船玉壱艘仰付被下儲ニ請合申処実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拜書一札依而如件

末三月吉日

山中九兵衛殿

大工 長次郎 印
漢村 徳太郎 印

「例三」

「請合申舟玉拜書之事」⁽⁶⁾

一、百八拾石積

壱艘

かわら（航居）

三丈貳尺

か多（肩）

壱丈四尺

あ志（深さ）

四尺

板歩

各八分掛

津な板

三寸四分掛

横物

物けやき

上まわり

物ひのき

三ツ道具

道屋ぐら

釘目形

かわらぬい

おもぎかい打

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

右者舟玉仰付被下體ニ請合申所実正明白也然然ル上者来ル十疋月ま
でに無相違作り立船渡シ可申候為後日之受合申舟玉拜書依而如件

戌五月二十四日

付 共

百四拾目

百貳拾目

六拾目

百貳拾五目

五拾目

浅茂川村

山中九兵衛様

津居村 大工 新七郎
証人 長次郎

印

「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、⁽⁷⁾ 価格は前者が銀拾貫六百匁、後者が銀七貫五百匁になっている。なおこれ等文書は当時の船大工の船玉（船舶のこと）を請負っ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〓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、三口米式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躍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っ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」巻八、二九二頁
- (2) 樋畑雪湖著「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	掛ノ長サ	檣ノ長サ	
三十石積	四尋二尺五寸	七尺	二尺二寸	壹丈二尺		千石積廻船としての碇の大きさ及び船綱其の他必要な品名
四十石〃	四尋四尺	七尺五寸	二尺四寸	壹丈二尺七寸	？ ？	碇百貫位のもの一頭 芋綱 壹房 長九十尋

五十石〃	五 尋	八 尺 三 寸	二 尺 五 寸	壹 丈 四 尺	七 尋 四 尺 五 寸	檣網 壹房 六、七十尋
六十石〃	五 尋 一 尺 五 寸	八 尺 七 寸	二 尺 七 寸	壹 丈 四 尺 六 寸	？	荷網 同
七十石〃	五 尋 三 尺	九 尺 三 寸	二 尺 八 寸	三 尋	八 尋 一 尺	藁網 同
八十石〃	五 尋 四 尺 五 寸	九 尺 五 寸	二 尺 九 寸	三 尋 三 寸	八 尋 二 尺 五 寸	括網 同
九十石〃	六 尋	壹 丈	三 尺	三 尋 一 尺	八 尋 三 尺 五 寸	帆足網 三十筋 長九尺余
百石〃	六 尋 五 寸	壹 丈 五 寸	三 尺 二 寸	三 尋 一 尺 五 寸	九 尋	其の他大渡、横渡手縄等種々の網がある。
二百石〃	六 尋 四 尺	一 丈 四 尺	四 尺 二 寸	四 尋 八 寸	十一 尋 四 尺	其の他城米回船雇入などになると檣の予備何十反とかの備付の条件ある外走り小道具等種々の名目があるが省略する。
三百石〃	七 尋 一 尺 七 寸	三 尋 一 尺 五 寸	五 尺	四 尋 四 尺	十三 尋 二 尺 三 寸	
四百石〃	七 尋 三 尺	壹 丈 八 尺 五 寸	五 尺 七 寸	五 尋 三 寸	十三 尋 四 尺 五 寸	
五百石〃	八 尋 五 寸	二 丈 七 寸	六 尺	五 尋 一 尺 八 寸	十四 尋 二 尺 五 寸	
六百石〃	八 尋 二 尺	四 尋 二 尺	六 尺 五 寸	五 尋 三 尺 五 寸	十五 尋 一 尺	
七百石〃	八 尋 三 尺	四 尋 二 尺 七 寸	七 尺 二 寸	六 尋	十五 尋 四 尺	
八百石〃	八 尋 四 尺	四 尋 三 尺 五 寸	七 尺 八 寸	六 尋 一 尺 四 寸	十六 尋 一 尺 五 寸	
九百石〃	四 尋 四 尺 五 寸	四 尋 四 尺 五 寸	八 尺 三 寸	六 尋 二 尺 二 寸	十六 尋 三 尺	
千石積	九 尋	五 尋 三 寸	八 尺 八 寸	六 尋 二 尺 八 寸	十七 尋	

樋畑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——単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こと等——が航海圏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、

慶応二年隠岐西郷港入港船数

月	一	二	三	四	五	六	七	八	九	十	十一	十二
月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月
船数	一三	一五	一一	一四	一八	六二	七四	一八	三九	一二	九	七

地方的な小規模の沿岸航路、比較的年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ったのである。

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。例えば隠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。⁽¹⁾

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（船囲い）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。又當時における航行の安全度が如何に少なかったかは「板子一枚下地獄」という言葉でも示されているし、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されるのである。

由来我国において、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）

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ろたへ居る時、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⁽²⁾。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、其荷物を奪ひ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⁽³⁾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ゐる。

「上方より諸商売の品々、往古より積合運送致来候と雖も、其頃までは諸商売の間屋も少く、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、小松屋仲工門と申者船、遙々海上を無事に乗り下り候處、船頭私慾の爲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来り候。然処斧を以て、艫と船底を打割り、積合の荷物過半盜取候由、此噂、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^{つぎあひ}）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^レ逢船にも折々荷打の体に方便を取扱、荷物紛失多く、積合の荷主数度の損金に逼り、諸商売荷物運送も鈍く相成候⁽⁴⁾」

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⁽⁵⁾

「海路諸法度」には、「流レ候船ヲ取り留置候時ハ其船主改メ来リ次第第二小々酒手ヲ取候テ渡可申事」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(6)の酒手」なる報酬類の標準を定めた。

江戸幕府は遭難船の掠奪占取を嚴禁し、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しばし(7)は発しており、幕府の港灣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灣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）交附方及び船頭と沿岸民とし結托して積荷を盗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、越後国出本沼湊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（二拾七俵）、濡米（七百五拾九俵）乱俵（式拾七俵）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式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・

桁・椽船に分けて競売し、又船道具は碇・綱類・帆・梶・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（三百七拾匁又三分六厘）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、河船は浮荷物十分の一、沈下物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、江戸時代を通じて行われたものである。

「例」⁽⁹⁾

浦手形

一、米千八拾俵

但積入高也

内

式百三拾七俵

但海中流失之分

残八百四拾六俵

但追々取揚相成現有俵之分

内

清米三拾俵

此内

三俵

但歩一米✓受取

色付俵貳拾七俵

此内

貳俵七歩

但歩一米✓受取候

濡米七百五拾九俵

此内

七拾五俵九分

但歩一米✓受取候

乱俵貳拾七俵

此内

貳拾七分

但歩一米✓受取候

尙残

清米貳拾七俵

代銀 八百九拾八匁五分六厘

但俵別代銀三拾三匁貳分八厘宛落札ニ✓右之通

色付俵貳拾四俵三分

代銀 八拾八匁七分四毛

但俵別代銀三拾三匁貳分八厘宛落札ニ✓右之通

濡米六百八拾三俵毫分

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）

代銀 拾四貫七百貳拾目八分五毛宛ニ落札ノ右之通

乱俵貳拾四俵三步

代銀 貳百七匁七分六厘五毛

但俵別代銀八匁五分宛ニ落札ノ右之通

代銀

ノ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

但浅米拾俵色付俵拾俵ノ貳拾俵組中振米ノ

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貳分三厘四毛

外

一、銀壹貫百貳拾三匁六分

但解代銀五百拾匁匁五厘橋代銀三百八拾匁匁分析代銀六拾匁匁

椽船代銀百七拾目壹分五厘也ニ落札直段右之通

一、銀貳貫五百九拾目

但碓六挺代銀六百五拾目、葦綱三房代銀六百匁、いちひ綱三房代

銀百五拾目、葦綱貳房代銀四拾目、葦綱貳房代銀五匁、実縄四本

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、梶一押梶柄共ニ代銀貳百目也ヲ以右之直様ニ買

戻シ代銀右之通

ノ三貫七百拾三匁六分

内

三百七拾匁又三分六厘

但歩一銀ノ受取候也

残三貫三百四拾貳匁貳分四厘

此内

貳貫五百九十目

但碓其之外買戻シ代銀引之

尙残 七百五拾貳匁貳分四厘

貳ノ

合拾六貫七百貳拾貳匁四分七厘四毛

但現銀を以相渡候事

右丹後国浅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国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晝六ツ時頃北風ニ而石州温泉津浦御出帆ニ而被颶參処申ノ下刻頃当所沖嶋瀬之目途御立遣ニ而瀬中江被走揚リ候乗組衆中種々被相働候毛不相捌忽泥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道注進候処役人衆被致出張地下役人数多差出差図を以遣繰リ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蔵入ニ御分樣残者相荷シ被申付濡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）

処ニ付任御願当浦和田と申処江海入ニメ孰も手堅メリ方相成ハ残貳百三拾七俵之儀者右場所大瀬波高之所故俵乱流失仕候哉段々尋方ニ申付候毛海底宕俵も無之候艸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艸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 左ニ而清米其外舂諸道具共ニ入札売之儀御申出相成売捌相成候上御法之歩一請取方相済前書之通御引渡相済申候右ニ付御当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来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 印

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」⁽¹⁰⁾

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瀉湊ニ而白米四斗入百八拾六俵同五斗入六拾俵三田米貳拾五俵長岡

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叭荏油四斗入壹俵 同式斗入五機買積仕去秋能州小木浦迄帆登於同浦浮圀仕当二月朔日天氣能卯ノ方風ニ而同出帆同夜七ツ頃御當国猿山沖合迄颯登り候處儀ニ午末風ニ吹変荒氣色ニ相成申候ニ付颯戾翌二日ハツ時分御當浦江瀕入仕候處同七ツ時頃より申西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目くりへも綱式房取船認能仕罷在候處風波弥増宛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働居候得共次第風吹募高波頻ニ打遭綱追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瀕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殘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當浦船宿四郎兵衛へ預置且船舶等者打寄候場所ニ小屋掛屋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當御介抱被成下難有奉存浮則右之趣御當浦御才許笠原藤太殿へ御案内有之由ニ而御手代中早速御出役破船之始末御尋被成候ニ付前段之通申上候處流失之品々近浦御廻文を以御尋御座候得とも何方へも流寄申儀無御座候猶更浮次第海渡義御申渡其外御宿方御介抱之筋重々御申渡忝仕合ニ奉存候

一、船御往来御尋具変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頼指支申儀無御座候

一、御取揚被下俵船舶等於御當浦相對を以籾壳ニ仕度旨御願申上候處御聞濟被下則当月八日売払代錢七拾貳貫七百文船頭平六請取申候

一、御取揚被下俵船具之内苧、水切綱等拾壹品便船を以所方へ送り申度段御願申上候處御聞濟被下当月十二日積送り申候且又碇等六品并解碇艘船宿四郎兵衛へ預置迫而便船次第是又所方江積送り申度旨御願申上候處御聞濟ニ御座候

一、当月六日より廿五日迄浮每遣舟指出船中之者乗組海渡被仰付候得共積荷物一切揚り不申候ニ付猶更被入御念輪嶋海上舟御

指出為御尋被下候得共見当り不申候ニ付海中心当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乱候儀ニ而御座い得者別而心当り之ヶ所も無御座米等之儀ハ縄俵等切破大豆之儀ハ引脹ニ相成縄俵張切海底ニ致散乱、油井船具之儀ハ大荒之砌出汐沖へ巻出流失仕与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当浦井対何方へ申分も無御座候ハハ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丁寧ニ御取拵被下難有仕合ニ奉存候仍而浦仕廻仕罷歸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村庄屋徳右エ門与被成可被下候為其口上書指出申処如件

丹後国宮津浅茂川村

九兵衛 沖船頭 平六

揖取 善四郎

水主 伝之丞

寅藏

炊 梅藏

天保十五年二月晦日

能登国輪嶋崎浦肝煎

長右エ門殿

同浦組合頭

孫左エ門殿

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、能登国輪嶋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・組合頭に対して、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（銀七拾貳貫七百文で釋売）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まず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」

右丹後国宮津浅茂川村九兵衛沖船頭平六等五人乗船越後新瀉湊ニ而白米等積請去秋能州於小木浦ニ浮囲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艫網不殘損切暫時ニ潮之外被振出高波被ニ折敷破船之
舳見請申候付ニ人足指出乗組一統助揚夫々手配致候得共積荷物不殘海中江致散乱皆捨ニ相成申候船具船舶等落江寄左分取揚猶
更当月六日より二五日迄洋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横送申候且又碇等六品并舩曳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
舶等於当浦相對を以釋売ニ致度旨申聞何茂船頭願之通聞済申候処則当月八日売払代錢不殘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

能登国輪嶋崎浦 肝煎

天保十五年二月晦日

長右エ門 印

同浦

組合頭

孫左エ門 ㊦

同

与三兵衛 ㊦

丹後国宮津浅茂川村庄屋

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 ㊦

「例三」は船頭の「差出申口上書之事」に基いて、輪嶋崎浦浦役人が、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・船舶の糶売と返送等、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_レ相尋_二覚_一」⁽¹²⁾によつて

一、浦々入津し出船之節、日和等見定め、出船可_レ致処、海上日和悪敷時節出船、尤前方より可_二相知_一事に候如何致、破船に及候哉之事、

一、遭_二難風_一打米之事可成たけ船頭粮米諸道具等打拾候儀、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、平生乗覚候船道又は出船之湊より里数等相考候はば大概にも可_レ相知_二事_一候處、如何様之訳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_二破船_一候体見届候哉、同日出船之内にて、何方沖辺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、船頭水主送り状之通相違無之哉之事、

右者船頭共へ可_レ尋趣有増書付遣候、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へ申遣候

右の条項により、不正の有無が問ひ糺されたのであつた。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」地域第一卷第三号五三頁

(2) 文芸叢書「紀行文篇」七四―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」卷八、二九四頁

(5) 御成敗式目追加(群書類従第四百卷)

寛喜三年(一二三一)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、西国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散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介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会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処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、於沖荷はね候時者其船着候所之湊に而代官並庄屋出会遂穿鑿船に相殘荷物之分書付証文可出事

船頭浦々のもと申合荷物盗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殘死罪其一浦者為過料島目十疋宛可出事

右之条々可相守此旨総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申御裏美被下候也、其科人之儀者随ニ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、遭難風之刻、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_二御制札_一、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_レ參、証文不_二分明_一於ては可_二申來_一穿鑿の上急度可_レ申付事

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殘可_レ為_二死罪_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_レ為_二曲事_一。若令_二違背_一於_二致_一売買_二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口売買仕間敷事

一、浦々において御制之旨令違背破損舟有之時、助舟を不_レ出、礼物を乞難浪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_レ申上事

一、順風無之船中にて日数糶米につまり候時は何方にても其湊へあがり、買可_レ申候、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_レ返弁候事

一、難風に逢ひ舟致_二破損_一荷物を刎候由いつ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、然る上は縦ひ同類たりといふとも御裏美可_レ被_二下候事_一

右廻船中致_二相談_一浦々御制札之旨船頭、加子に申含堅可_レ相守者也

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_二押領_一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）「諸国浦々への蝕書」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）

幾度か港灣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「難船歩一渡し方詔書」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、荷物陸揚げ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 泉氏棟割 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来たわけであるが、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って、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、もって地方領主と手を握って経済的支配権を確立せんとする地方商人が出現して来た。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・岩滝商人・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け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っ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。