

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 27 年 5 月 31 日現在

機関番号：33902

研究種目：基盤研究(C)

研究期間：2011～2014

課題番号：23520846

研究課題名(和文) 近世瀬戸内の渡海船の研究 その存在形態と商品流通・旅客輸送に果たした役割の解明

研究課題名(英文) Study of the Tokai-ships which played an active part in the Setouchi area through the Edo Period

研究代表者

中川 すがね (Nakagawa, Sugane)

愛知学院大学・文学部・教授

研究者番号：80227743

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 1,500,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では近世瀬戸内の諸湊を本拠地として瀬戸内および九州・山陰において活躍した小型の貨客船「渡海船」に関し、諸地誌の記事や岡山大学附属図書館池田家文庫の船手の海運関係史料、寛文7年(1667)の海辺巡見使関連の「西国海辺巡見記」などの史料を収集し、瀬戸内の千をこえる浦と渡海船の状況についてデータベースを作成した。データベースは本研究の報告書として発行した『近世の瀬戸内の湊と渡海船』(2015年4月)に収録した。渡海船の本拠地の多くが片浜・川湊で干潟化したことから、渡海船は200石以下で数十石の小船も多いが、江戸後期に増加し貨客船として瀬戸内の商品流通や旅行の隆盛を支えたことを解明した。

研究成果の概要(英文)：In this scientific research, I collected old documents about the Tokai-ships which played an active part in the Setouchi area through the Edo Period, and made the data base. This data base is recorded in the report as "harbor and Tokai-ships in Setouchi area in the Edo Period" published by me. Tokai -ship is a small ship below 200 koku, that's because those ship home ports were shallow. Tokai-ships were increased in Edo latter period, and supported development of goods distribution and prosperity of travel in the Setouchi area.

研究分野：日本近世史

キーワード：渡海船 築港 湊 瀬戸内 江戸時代

1. 研究開始当初の背景

研究開始当時、江戸時代の海運史研究は大型の廻船を中心に行われ、瀬戸内を中心に近距離を貨客船として航行した「渡海船」については独立して研究されていなかった。私は播磨高砂の渡海船仲間の記録や高沙湊の修築の研究をしたことから、それに疑問を感じた。瀬戸内は天下の台所大坂の経済圏として、北国・西国と大坂を結ぶ物流の大動脈でもある。

また江戸後期には金毘羅参詣や安芸宮島参詣などの旅行が盛んになり、人の動きも活発化した。これを支えるものとして、瀬戸内で最も一般的な船である貨客船について、研究を深める必要があると考えた。

2. 研究の目的

(1) 近世瀬戸内の諸湊を本拠地として瀬戸内および九州・山陰において活躍した 200 石積程度以下の小型の貨客船である「渡海船」に関する史料収集と基礎的分析。渡海船のありかたについてデータベースを作成する。

(2) (1) をもとに、史料の分析を行い、貨客船が担った「もの与人」の動きを近世後期の社会に変容をもたらしたものとして複合的に捉える。

(3) 研究をすすめるにつれ、渡海船の本拠地である瀬戸内の浦の湊としての状況を明らかにすることが必要であることが明らかになり、研究目的に加えた。

3. 研究の方法

(1) 瀬戸内地域の自治体史および地誌類などの文献調査と収集。

(2) 岡山大学附属図書館池田家文書など瀬戸内地域の海運関係史料の調査と収集。

(3) 国立公文書館内閣文庫蔵「西國海籛巡見記」・神戸市立中央図書館蔵「海瀬舟行図」などをもとに、寛文 7 年(1667)の幕府巡見使段階の瀬戸内諸湊を確認し、航路を確定する。

(4) 以上をまとめて瀬戸内の湊と渡海船についてのデータベースを作成する。

(5) (4) をもとに、論文・報告書を作成する。

4. 研究成果

研究成果の内、データベースと分析は本研究の報告書として発行した『近世の瀬戸内の湊と渡海船』(2015 年 4 月)に収録した。以下にその概要を述べる。

瀬戸内の範囲は法令などにより差違があるが、概ね本州・四国及び九州によって囲まれる内海をさす。700 を超える島々があり、地球の半径とほぼ同等の長い海岸線を有し、浦といわれる海村も多い。その海面は瀬戸や灘といった多くの海域から成っていて、それぞれ性格が異なる。本研究では、大阪湾・播磨灘・備讃瀬戸・備後灘・安芸灘・広島湾・周防灘・響灘・燧灘・斎灘・伊予灘・豊後水道の海域にわけて、瀬戸内の諸浦について、寛文 7 年(1667)の幕府の

海辺巡見に同行した大坂の船手衣斐蓋子(えびがいし)が作成した「西國海籛巡見記」・「海瀬舟行図」に記載された浦々を中心にデータベース化した。

(1) 渡海船の規模

瀬戸内の諸湊には湊と湊の間を連絡する小型の帆船が多数あり、渡海船と呼ばれた。宝暦 11 年(1761)に大阪堂島の船大工の家に生まれた金澤兼光が船舶関係の史料を蒐集して編纂した『和漢船要集』には、小倉 大坂間を結ぶ屋形といわれる船室を備えた大型の客船である小倉渡海、瀬戸内で買積活動を行う大型の渡海船である「ドンブリ」、尼崎 大坂間の渡船的存在である尼崎渡海など、瀬戸内各地のさまざまな渡海船が描かれている。渡海船はだいたい 200 石積前後以下で、60 石以下の小型で屋形がないものも多かった。播磨高砂の場合、安永 2 年(1773)正月の船帳の写によれば、渡海船は 229 艘で 10 石積のごく小型のものから 180 石積までであった。

表 1 は瀬戸内の浦手形や船宿などの記録から拾い出してまとめた積石数・帆数・乗組員数の標準である。石井謙治によると、江戸後期の弁財船は 10 端帆で 3 人乗・100 石積前後とされるが、渡海船では 10 端帆で 180 石を積むものもあり、水主数は 2 人から 4 人と幅がある。瀬戸内の渡海船は内海中心の中距離航行で、帆の改良などもあって、より少ない乗組員で多くの荷を運べたのではないだろうか。表 から、高砂の渡海船の帆数は 2 端帆から 12 端帆、乗組員は 1~4 人乗程度と推定される。

表 1 江戸後期瀬戸内地域の渡海船の帆数・積石数・乗組員数

端帆数	実績石数の例	乗組人数の例
2	6~15	
3	20	1
4	20~25	2
5	50	2~3
6		2~3
7	60~100	2~5
8	80	2~3
9	100	2~3
10	130~180	2~4
12		3
13		4
15		4~5

岡山藩での船改めの記録「御国中浦辺小船目録」においても、2 端帆から 7 端帆までの 100 石積までの小型船が 8 割弱をしめ、近世後期には 4 石以下の渡海船が増加し、20 端帆以上の大廻船との二極分化が進んでいる。

データベースに記した瀬戸内渡海船のありかたからも、これが瀬戸内の浦々の渡海船の典型的なありかたであることがわかる。瀬戸内の渡海船は大坂のデルタ地域の川中に進入し、また瀬戸内で多かった干潟のある浅い浦に着岸する便宜もあって、小型船が増えたと考えられる。

(2) 渡海船の活動

買積み活動

船が遭難した時に作られた浦手形や客船帳の記録から、江戸や北国など遠距離・外海航行を行う運賃積み主体の大型の廻船とは違い、渡海船は近世前期から瀬戸内を中心として九州から土佐・和歌山といった太平洋側まで買積み活動を行っていることがわかる。

主たる商品は干鰯などの塩魚、塩、掛木・松葉などの製塩のため必要とされた燃料や穀類であって、地域間の取引を渡海船が担っている。また商品価値が高い塩や大坂で加工される皮などは大坂に送られ、全国的流通ルートに乗った。近世後期には瀬戸内各地の加工品の買積みや活魚の売り込みも行われるなど、活動は多様化した。

渡海船は瀬戸内とその周辺の各地を結び、大坂と結びつくことで全国的な商品流通にも大きな役割を果たした。

瀬戸内では江戸や北国といった外洋を航行する大型廻船は江戸後期には一般的に減少し、その理由として他地域の廻船の進出が指摘されている。しかしそれはこれまでの研究で明らかにされた幕府の年貢廻米体制の変更とともに、近世前期に遠隔地交易で大きな利益が出た瀬戸内の塩と米の交換の利益率が下がったことが重要ではないだろうか。

むしろ他地域からやってくるいわゆる北前船や伊勢湾の廻船との商事・交易は、瀬戸内の浦々にとってこれまでの商品流通をさらに拡大する一大チャンスであり、瀬戸内の渡海船の活動を否定するものではなく、むしろ浦々を結ぶ渡海船の活動を活発化したと推定している。

蔵米の大坂廻漕

渡海船は瀬戸内とその周辺の領主が米の中央市場たる大坂に蔵米を廻漕するのを担っていた。

姫路藩・岡山藩の場合、領主蔵米の大坂廻漕は原則として領内浦々の小型の渡海船の運賃積みにより行われている。江戸廻米は外洋航海に適した大型廻船で行われていたが、大坂廻米は岡山藩で年 4~5 万石と数が多く、多数の渡海船を要した。また川口の浅い大坂湾に侵入するためにも小型船である必要があった。このことは近世後期の岡山藩領における小型渡海船の増加の一因と考えられる。

姫路藩の加古川流域の蔵米の大坂廻米は高砂の渡海船仲間が高砂湊の地法により独占していたが、繁忙期の船数の不足や、廻米運賃がそれほど有利なものでなかったことから、領内他浦の渡海船、さらには領主と結んだ他領の船の進出に招いている。

金毘羅船など客船としての活動

兵庫には人乗り渡海船があり、商品とともに商人が乗り込む「中乗」という乗船形態があった。近世中期以降に庶民の伊勢参りや西国三十三カ所観音霊場巡拝(西国順礼)が普及すると、瀬戸内の渡海船には団体客など多数の旅人を名所に送り届ける客船としての活動の途がひらけた。とりわけ高砂など本州沿岸の湊の渡海船にとっては讃岐金毘羅参詣の隆盛と金毘羅船といわれる客船の需要が重要である。高砂の渡海船・船宿は大坂や街道沿いの宿屋と提携して、渡海地としての宣伝活動を行った。旅行記などにみられる高砂湊出航の金毘羅船の例では金毘羅船は 30~80 石積の小船と推定される。

(3) 瀬戸内の湊

瀬戸内各地の浦々には江戸前期に干をこえる浦があり、そこには入江で水深のある「湊」、川口にある「川湊」、なだらかな海岸線で船の係留が困難な「片浜」などさまざまな性格の湊が存在した。最も多いのは片浜である。近世前期にはその多くですでに各地で干潟化が進み、川湊の多くも土砂堆積の問題を抱え、大型船の着岸が困難であった。そのため近世前期には風待ち・汐待ちの優れた船掛かりのよい深い入江の「湊」が重視された。

しかし近世後期の瀬戸内は、すでに述べたような地元の渡海船の活動や他国の旅船への参入により活況を呈したことから、浦々はこれらの船の呼び込みのため互いに競い合った。そのため地元の渡海船の「船着」、すなわち着岸しやすさや、旅船との商事・交易の利便性が重視されるようになった。

そのため、多くの浦で片浜や川湊の港湾機能を補うための、港の改造、土砂の浚渫などの築港事業が始まる。岡山藩領の田之口は、片浜の沖に一字波戸を築いてその内側を船を係留する船溜を作った。

複数の波戸に囲まれた複雑な「湛甫(たんぼ)(保)」と呼ばれた人工の湊の造成は、瀬戸内では寛政期(1789~1801)頃に画期があり、化政期には本格化した。文化 3 年(1806)の讃岐丸亀湊の福島湛甫普請、文化 5 年の播磨高砂の湊改修、文政 4 年の播磨飾万津の湛甫普請計画などが挙げられる。

またそれに伴い市が認可されたり、茶屋・煮売屋などの営業が認められるようになった。近世後期には、瀬戸内の湊の数や人口は増加した。

ただそれを支えた築港技術の革新や領主の政策についてはまだわかっていないことが多い。今後の課題としたい。

5. 主な発表論文等
(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

〔雑誌論文〕(計1件)

1 中川すがね 「江戸前期瀬戸内東部の湊について」、『愛知学院大学文学部紀要』査読なし、No.43、2014、pp.177～210、
http://kiyou.lib.aichi-gakuin.ac.jp/pdf/kiyou_01F/01_43F/01_43_210.pdf

〔学会発表〕(計0件)

〔図書〕(計1件)

1 中川すがね 『近世の瀬戸内の湊と渡海船』(科研報告書)、2015、80、

〔産業財産権〕

出願状況(計0件)

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
出願年月日：
国内外の別：

取得状況(計0件)

名称：
発明者：
権利者：
種類：
番号：
出願年月日：
取得年月日：
国内外の別：

〔その他〕

ホームページ等 準備中

6. 研究組織

(1) 研究代表者

中川 すがね (NAKAGAWA Sugane)
愛知学院大学・文学部・教授
研究者番号：80227743

(2) 研究分担者 なし

()

研究者番号：

(3) 連携研究者 なし

()

研究者番号：