

第二節 江戸時代の海運

宿場と中馬

徳川幕府の治世においては、参勤交代の制度によって、宿駅制度が充実した。幕府は万治2年（1659年）、物流と情報網の構築を目的とする道中奉行の職を設けた。道中奉行は、東海道、中山道、日光街道、奥州街道、甲州街道の五街道と、水戸佐倉道を直轄下に置いた。

江戸時代の城下町では、大手町の近くに伝馬町があった。伝馬町は、領主から特別の保護を受けるのが常であった。江戸の場合、大伝馬町と南伝馬町が五街道へ次ぐ人馬を、半月ずつ交互に担当し、小伝馬町が江戸周辺への人馬を担当した。

宿場には伝馬問屋が置かれ、人馬の供給や大名と武士の宿泊を生業とした。戦国時代には、自然発生的な商人であったが、寛永12年（1635年）の参勤交代の制度化に伴って、幕府の役人に準ずる位置付けが与えられた。しかし幕藩体制も18世紀に入ると、民間の輸送業者が台頭して、体制下の伝馬問屋の地位が揺らいでいく。中でも画期的だったのが、信州は伊那の農民が始めた「中馬（ちゅうま）」である。中馬は、当時の常識を覆して一人の人間が一度に3～4頭の馬を引き、宿場で馬を替えることなく、しばしば宿場のない脇道を通り、スピード輸送を実現した。宿場を使わないので、運賃も安かった。しかし宿場の伝馬問屋等にとっては収入減となったので、問屋側は、延宝元年（1673年）と元禄6年（1693年）に、中馬の営業の制限を求める訴えを起こしたが、却って中馬を公認する結果となった。だがその後も争いが続き、明和元年（1764年）にまた訴訟となった。今度は街道毎に中馬荷物の品目を定め、その他の荷



▲木曾街道追分浅間上眺望
(東京国立博物館蔵)

物は宿場を通すこととなり、中馬運送の宿場口銭も明確に定められた。また中馬を扱う村と、村毎の馬の数も定められた。それでも、合計すると馬は1万頭を超えており、中馬需要は増え続けた。中馬と宿場の争いは、明治時代まで続いた。伝馬は今日の運送業へとつながる。

菱垣廻船と樽廻船

海運をめぐる事情も、江戸時代に入ると、鎖国により事情は大きく変わった。慶長14年（1608年）、幕府は、西国の諸大名に対し、500石以上の軍船の建造を禁じた。この禁令は、実質的には民間の船にも及び、三代将軍・家光の代には、船といえば、帆柱一本の和船に限られた。

しかし鎖国はしても、国内物流の大型化は進行したので、幕府も商船については大型化を徐々に認めることとなり、1000石を超える船も生まれた。

大坂と江戸を結ぶ航路のために開発されたのが、菱垣廻船である。菱垣という名は、舷側を高くするための構造物である「垣立（かきだつ）」の一部が菱形になっているところから付けられた。この菱形は、江戸十組問屋所属の廻船であることを示すものであった。船の構造そのものは、菱垣廻船も樽廻船も、「弁才船」と呼ばれる普通の大和型和船で、両者の間に顕著な相違は見られなかった。船の規模は200～300石積みのもが多かった。弁才船は瀬戸内海で発達した船で、木綿の帆を採用することで逆風走行を可能にし、少ない乗員での航行を実現して、運賃の引き下げに貢献した。

菱垣廻船の誕生は、江戸時代の初期、元和5年（1619年）の事であった。泉州堺の船問屋某が、紀州富田浦から250石積みの廻船を借り受け、大坂から木綿・油・綿・酒・酢・醤油などの商品を積み込んで江戸に送った。これを発端として、廻船の定期就航への道が開けた。寛永元年（1624年）には、大坂北浜の泉谷平衛門が江戸積船問屋を開業し、続いて同4年（1627年）には、毛馬屋、富田屋、大津屋、荒屋（顕屋）、塩屋の5軒が開店して、ここに菱垣廻船の運航は独立した業種として確立したのである。廻船問屋は、手船を所有する例もあったが、多くの場合、最初の堺の船問屋のように、紀州や大坂周辺などの船持の廻船を雇い入れて営業していた。

港湾の整備と並んで大切なのが、航路の開拓である。幕府は、東廻り航路と西廻り航路の開拓に力を入れた。東廻り航路とは、日本海沿岸から出発し、津軽海峡から太平洋に抜けて南下し、房総半島を迂回して江戸に至る海路である。西廻り航路とは、日本海沿岸を西に向かい、赤間ヶ関（下関）から瀬戸内海に入り、兵庫・大坂に寄港して紀伊半島を迂回し、遠州灘から下田を回って江戸に着く海路を指す。いずれも、以前から部分的かつ不定期的には、航行が行われていたが、江戸時代に入ってから、仙台藩が慶長・元和年間には、江戸に

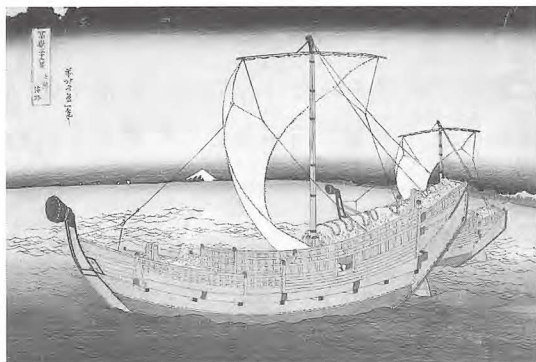
大量の米を廻送していた。

寛文10年（1670年）、幕府は、江戸の商人、河村瑞賢に、陸奥国信夫郡桑折・福島などの幕領米数万石の江戸への廻送を命じた。瑞賢は綿密な調査を行って幕府に必要な処置を建議し、諸施設を整備した上で東廻り航路で廻送に当たり、翌寛文11年、無事に成功させた。さらに寛文12年、幕府は瑞賢に、出羽国の幕領米を江戸に送ることを命じた。瑞賢は、前回同様、調査と整備を念入りに行い、年内に西廻り航路で全ての廻送を終えた。

瑞賢が行った海運改革の一番の特徴は、それまでの商人請負方式を廃止し、幕府の直雇方式を採用した点であった。これで運賃を圧縮できる反面、事故があった時は、全て幕府の負担となる。それゆえに、瑞賢は諸施設の整備を急いだ。各拠点に安全施設を設けて、諸侯と代官を、船の保護に当たらせ、西国の弁才船を採用したのである。かくして全国を網羅する安全な航路が確立し、本格的な廻船の時代が幕を開けた。

これに先立つ正保期（1644～1647年）に、大坂の西の伝法の船が、伊丹の酒を積んで江戸に送る商売を始め、万治元年（1658年）には、伝法船の船問屋が出来た。そして河村瑞賢によって東廻り、西廻り航路が開拓された寛文11,12年頃には、伊丹の造り酒屋の後援により、伝法船は大いに栄え、酒の他に酢・醤油・塗り物・紙・木綿・金物・畳表などの荒荷（雑貨品）も積み合わせて出荷していた。酒樽は重量があるので下積みとし、上に荒荷を乗せた。酒樽は大きさを四斗樽に統一したので、積み込みが速く、伝法船は300～400石積みの廻船で、仕立てに日数がかからない上に船足が速いので、「小早」と呼ばれた。これが次第に発展して、後に樽廻船と呼ばれるようになった。

白嘉納家文書によれば、元禄13年から同15年（1700～1702年）までの3年間



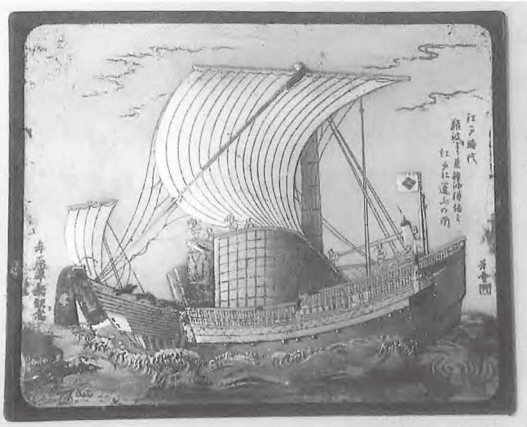
▲富嶽三十六景上総の海路
(東京国立博物館蔵)



▲日本湊尽し長州下関
(東京国立博物館蔵)

で、江戸湊に入津した廻船は約1,300艘、1年間に1艘が5往復すると仮定すれば、約260艘の廻船が営業していたことになる

住吉神社の起こり



▲東京油問屋市場が奉納した廻船の絵



▲住吉神社

油の神様として知られる住吉神社のある佃島は、徳川家康ゆかりの土地として知られている。佃島は漁業の村であったが、住民は土着の人々ではなく、家康の命をうけて、大坂の佃村より移住してきたものである。家康と佃村との縁については様々な伝承があるが、天正18年（1590年）8月、家康が江戸に移る際、佃村の漁夫と、住吉明神の御分神霊を奉持した平岡宮司が随行したのが始まりとされる。佃島の漁民は漁業技術に優れ、幕府の保護を受けて、毎年、将軍の食前に白魚を献上していた。

住吉神社は、正保3年（1646年）に社殿が建立された。この時、底筒男命、中筒男命、表筒男命、神功皇后の御霊四柱を「油脂神四座」として祀るとともに、徳川家康の御霊も祀った。

住吉神は、『古事記』『日本書紀』にも登場する由緒ある神霊であり、禊祓神、軍神、海上の守護神、和歌神、農耕神など多彩な顔を持ち、幅広く信仰されてきた。現在の大阪市住吉区にある住吉大社は、全国に2,100社以上ある住吉神社の総元締めで、前章で述べた通り、遠里小野の搾油業は、住吉大社の保護により、大きな発展を得た。

佃島の住吉神社は、船の安全の神様として知られ、江戸十組問屋も信仰していた。神社は、菱垣廻船と樽廻船に対して船手形を発行し、往來を保証した。江戸と奥州の間に航路が出来た時にも、住吉講が設けられた。十組問屋の中の河岸組（水油・色油問屋）は、毎年1月20日を参拝の日と定め、揃って祈願に参詣した。この参拝は、今日の油脂業界にも連綿と引き継がれ、初詣を行っている。

住吉神社の社殿は慶応2年（1866年）の火事で全焼したが、明治3年（1870年）に再建された。



▲富嶽三十六景武陽佃島
(東京国立博物館蔵)

内海船と北前船

菱垣廻船と樽廻船の興隆は、大坂以外の商人にも、海運業参加への意欲をかき立てた。その中でも、尾張国知多郡内海浦を拠点とする「内海船」は、菱垣廻船、樽廻船とほぼ同じ航路を就航し、大いに栄えた。

この内海船は、19世紀初頭から急速に勢力を伸ばし、幕末・維新期を頂点として、明治20年代まで続いた。菱垣廻船や樽廻船のように運賃で利益を得るのではなく、荷物を買って商売をする船団であった（買積船）。主に米、麦、大豆、肥料、塩、荒荷などを運んだ。内海船は、「戎講」と呼ばれる仲間組織をつくっていた。幕末には、戎講に所属する船は80～90艘にのぼり、樽廻船をも凌ぐ勢力を見せたのであった。これは従来の廻船の衰退と関係しているともいわれるが、その点については議論が分かれる。ただ、幕末には菱垣廻船の延着と運賃の高さが表面化し、荷主を悩ませていた。対する内海船は、速さと低料金で顧客を増やしていった。また、内海船は、関西での寄港は、大坂ではなく兵庫を拠点とした。大坂の商人は、幕府により制度面で保護されていたので、幕府公認の菱垣廻船、樽廻船を重視したが、自由な立場の兵庫の商人は、新興勢力の内海船を支持した。特に灘の酒造業は時代が下るほど栄えていき、内海船を発展させた。

兵庫を拠点としたのは、「北前船」も同様であった。北前船は、蝦夷地（現北海道）と本州を結ぶ交易の大動脈として、日本海を航行した。もともと蝦夷

地との交易は敦賀や小浜の豪商が、手持ちの船で行い、松前藩の昆布・鮭・獣皮・米などを本州に運んでいた。次にこの航路を担ったのが近江商人で、慶長から寛永年間（1596～1643年）には、開拓された西廻り航路を通して交易し、敦賀・小浜商人に取って代わった。近江商人達は、「両浜組」という仲間組織をつかって、松前藩から、通行税の免除などの特権を与えられていた。その頃急増した、にしんの魚粉の農業用の需要が、蝦夷地との交易を盛んにした。

両浜組が使っていたのは、共同雇用の「荷所船」であった。荷所船の船主は敦賀を拠点に荷所船仲間をつくり、両浜組に完全に従属していた。

その後、宝暦～天明年間（1751～1789年）になると、蝦夷地との交易による利益を当て込んだ各地の新興商人が次々に廻船業に参入したため、両浜組の地位が揺らぎ、構成員の撤退が相次いだ。こうなると、両浜組に依存していた荷所船仲間には死活問題である。そこで船主達は組織から独立し、内海船と同様の買積船の商売を始めた。これが、いわゆる北前船の始まりである。北前船は、売り先として、大坂の間屋商人を確保し、蝦夷地のにしん粕を大量に運んで、利益を上げた。そして文化4年（1807年）、蝦夷地が幕府の天領となると、松前藩と密接に結びついていた近江商人の地位は、さらに低下したのであった。近江商人のうち、財力のある家は手船を持って交易を継続し、そうでない家は、北前船に依存することとなった。かくして力関係が逆転し、北前船が蝦夷地交易の中心となったのである。北前船は、文化・文政期（1804～1830年）を通じて増え続けた。船には、上り荷として米や海産物が、下り荷として木綿・塩・砂糖・酒・紙などの生活必需品が積み込まれ、南北を往復した。

内海船と北前船はともに、菱垣廻船・樽廻船のような運賃契約ではなく買積船方式を採り、かつ特定の間屋仲間に従属しない自由な運航形態だったために、経済の変化に柔軟に対応することができた。これら自由な新興の海運業の繁栄は、陸上輸送において、伊那の中馬が従来の伝馬問屋に取って代わった現象に比することができる。また内海船や北前船は、兵庫や神奈川といった、後に国際貿易の基地となる港町を拠点に選んでいた。その結果、開港後も生き残り、明治も半ば、全国鉄道網が整備されるまで、国内輸送の大動脈として機能し続けたのであった。