

播磨国高砂湊の渡海船

中川 すがね

はじめに

江戸時代の播磨国高砂は、播磨灘に開けた加古川の河口港として繁栄した。姫路藩の重要な四湊の内、第一の商業港であり、多数の人口を抱える町場としても城下に次いだ。江戸前期には、上灘目一帯の生産塩を江戸・大坂・日本海沿岸各地に廻船で運び、大きな富を得た。^①製塩や廻船業が後退した江戸後期にも、大蔵元と呼ばれる荷請問屋や諸問屋が加古川を下る商品などを取り扱い、物流の要となっていた。同時に高砂の渡海船といわれる貨客船の存在がクローズアップされてくる。

海運史では大型廻船に注目する傾向があり、廻船と渡海船が区別されずに論じられることもある。しかし渡海船は瀬戸内では最も一般的な船で、湊と湊を連絡して「小

廻し」といわれる中近距離の商品廻漕や旅客の輸送に大きな役割を果たした。^③本論文では高砂の渡海船を取り上げ、瀬戸内の渡海船研究の一助としたい。

第一章 高砂の渡海船

第一節 渡海船の規模

渡海船とはどのくらいの大きさの船なのか。『和漢船要集』^④には五、六端帆から七、八端帆までであると記され、各地の渡海船が紹介されている。小倉―大坂間を結ぶ小倉渡海は屋形のある渡海船であるが、これは旅客輸送専門だろう。これに対して兵庫渡海は屋形なしの小船で、西宮渡海や尼崎渡海はさらに小型である。古いところで、享保十二年（一七二七）に兵庫津の伝法屋の記した「元和以来船法御定并諸方聞書」に渡海船名称が使用されて

おり、兵庫渡海は荷物を積んで大坂湾岸の川内に入るため六〇石より大型のものはないとされる。⁽⁵⁾

享保十年に大坂川浚問題に関して行われた調査に対する一回答書によると、紀州浦々では四〇〇石以上を大船とし、大坂に入津するのは大船ではなく一五〇石以下の小船であった。またこの調査の結果、享保十二年以降二〇〇石以上の船は大坂廻船年寄に届け出ることになった⁽⁶⁾が、これが一般的に「廻船」と認識されたと考えられる。

以上から、瀬戸内の諸湊から大坂に入津し、湊と湊の間を連絡する二〇〇石未満の小型船は遠距離航行を行う大型の廻船とは別もので、十八世紀後半には一部で渡海船と呼ばれるようになっていたと思われる。⁽⁷⁾

第二節 高砂の渡海船の商品廻漕活動

寛文八年二六八改「播州記録私覚集」⁽⁸⁾の「商船数之覚」によれば、姫路藩領の船は一二三四艘、その内高砂の船は二六六艘である。この内三〇〇〜六五〇石積一三〇〜二〇端帆の大型の廻船は五艘、一〇〇〜二一〇石積七〇〜一三端帆の船は七五艘、一〇〇〜九五石積三〇〜八端帆の船は一八六艘である。小型船が多いことがわかる。

江戸前期の高砂の小型船の活動については、岡山藩の

「御留帳」⁽⁹⁾にある浦手形の写が参考になる。延宝四年一六七〇九月、高砂の船頭松右衛門の三人乗・六端帆の船は、伊予で買った自分荷物の干鰯を積み上る途中、備中牛窓鼠島沖で破船した。同六年二月、高砂の船頭徳兵衛の五人乗・八端帆の船は、肥後から米二四〇俵を積み上げていたところ、備前ふし島へ乗り上げた。天和三年一六八三三月、高砂の吉三郎以下三人乗・六端帆の船は、安芸国柱島(岩国市)で製塩用燃料の松葉を買積みし、帰途備前国児島郡犬島(岡山市)沖で難破した。

また伊予国今治波止浜(今治市)の「町方覚日記」⁽¹⁰⁾には、享保四〜六年(七一九〜二二〇)の入津船の記録があるが、播磨から来た船は船主兼船頭の直乗り船頭の五端帆二人乗・八端帆三人乗といった小型船である。波止浜に塩浜があったためか製塩用の釜石や薪を販売しているが、享保七年(七二二)五月には高砂の船頭甚太郎が五端帆三人乗の船で製塩用と思われる鋏板を売りに来ている。

以上のように、江戸前期から高砂の小型船は瀬戸内で製塩資材や干鰯・米などの買積み活動をしていた。運賃積みは、慶安二年(二六四九)に高砂八右衛門船が鳥取藩の廻米をしている他は、史料が見いだせていない。⁽¹¹⁾

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	積石数の例	乗組員人数の例
2	6~15	
3	20	1
4	20~25	2
5	5	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

※客船帳・浦証文などからひろった数字であるので、不明部分は空白となっている。

石井謙治氏
している。
組員数を記
・帆数・乗
船の積石数
戸内の渡海
わかった瀬
の史料から
に江戸後期
の史料から
わかった瀬
戸内の渡海
船の積石数
・帆数・乗
組員数を記
している。

寛文期以降十八世紀前半までは高砂の廻船業の全盛期で、天明八年（一七八八）「慶長六年以降伝聞等記録綴」¹²には、かつて四、五〇〇〜一二〇〇石の廻船が一〇艘程あったという伝承が記される。しかし享保頃から廻船は減り、安永二年（一七七三）正月の船帳の写¹³では、廻船は五〇〇〜七五〇石積の八艘である。一〇石積以下の上荷船なども記されるので船の総数は二九六艘と、寛文八年「播州記録私覚集」より多いが、渡海船は二二九艘で寛文八年の一〇〜二二〇石積の二六一艘より少ない。

によると、江戸後期の弁財船は一〇端帆で三人乗・一〇〇石積前後とされるが、渡海船では一〇端帆で一八〇石を積むものもあり、水主数は二〜四人と幅がある。瀬戸内の渡海船は内海の中距離航行が中心で、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。この表から、高砂の渡海船の帆数は二〜二端帆、乗組員は一〜四人乗程度と推定される。

また船帳の写によれば、安永二年の渡海船二二九艘の船持は二一八人である。一人の船持がほぼ一艘を所持していることになり、船持が直乗り船頭として乗り込み、単独ないし三人までの水主と乗り組むのが主な操船形態と考えられる。船頭が雇われている例もあるので一概にはいえないが、多数の船を持つ船持が主とは考えにくい。

江戸後期にも、高砂の渡海船による買積活動は続いた。安芸の忠海（竹原市）の十九世紀以降明治期までの荒木家・羽白家の客船帳¹⁵には、高砂や周辺の魚崎・曾根・今市・荒井などの渡海船が、米やそら豆・茶・素麺などを売り込んでいる記録がある。

第二章 金毘羅船就航

第一節 渡海船の業務

文政六年（一八二三）十一月に高砂浦渡海船持惣代あみや市右衛門らが高砂町大年寄に宛てた「乍恐御願奉申上候口上」⁽¹⁶⁾に、「高砂浦渡海船持共渡世之義」として、渡海船の業務が以下のように記されている。

年分之内九月より十二月迄ハ、御地頭様始諸御大名様廻米御運送専ニ仕、其余ハ商人諸荷物猶又春先より秋口迄ハ多分請取、金毘羅参詣人其外諸国江通行之旅人乗船場所ニ而諸方江渡海仕渡世相続仕来り罷在候

すなわち春先から秋初までを中心に商人荷物を廻漕し、九月十二月には年貢の廻米にあたり、それ以外に讃岐国金毘羅宮などへ参詣する旅客も運ぶのである。本章では最後に記された客船としての機能を検討する。

渡海船は本来的には貨物船であるが、場合によっては人も運ぶ。摂州魚崎では安永期（一七七二～八二）に渡海船に客を乗せることを支配代官が禁止しており、この頃めだつて船客を乗せるようになったと考えられる。

元来は商船の船宿で交渉し、便船があれば乗せてもらう形だろう。特に注目されるのは中乗という乗船形態で

ある。伊予国松山（松山市）の和泉屋市右衛門の文久四年

（一八六四）「諸国御客船帳」⁽¹⁸⁾は、九州・四国・備前・備中・播磨・石見などから、魚類や食品、材木、炭、干鰯、雑貨の売り込みや買物のため訪れる船の記録で、二～一五端帆の渡海船が記されている。この内二月二十一日に入津した高砂の一〇端帆・三人乗の安全丸は、中乗として氷蒟蒻二〇九丸を売りに来た的場村（但馬国三方郡飯野村）扇屋喜作を乗せていた。これ以外にも渡海船が中乗や買物客を乗せた例は多い。おそらく少量の商品を携帯した行商人や出張販売を行う商家の手代を便乗させるもので、運賃積みではない。瀬戸内には商用や買物のため渡海船で移動する人々が相当いたようである。

しかし本章で問題とするのは、一歩進んで、季節的にせよ人の輸送に特化した「人船」、特に「金毘羅船」としての渡海船である。

表2に、江戸時代の道中記で、讃岐の金刀比羅（金毘羅）宮に詣でるため高砂で乗下船した例を整理した。最も古いのは、明和元年（一七六四）の越中婦負郡宮尾村富山市の長百姓・文人の内山逸峰の例である⁽¹⁹⁾。内山は船で大坂から高砂に来て豪商で文人として知られた三浦迂齋

表2 高砂で乗下船したことが確認できる道中記

	年代	都府県	出典	高砂船宿	片旅籠代	船賃(賄付)	高砂市域周辺のルート	帰航地
①	1764	明和元 富山	内山逸峰「草稿西国道紀」				7/9→南風強→7/13丸亀?	室津
②	1786	天明6 福島	白川より『西国道中記』	米嘉	片60文	9朱	夕→難風 牛窓下船	
③	1794	寛政6 宮城	登米郡迫町北方阿部庄兵衛「伊勢参宮所々名所並道法道中記」	釣伊		9匁	9日6つ→11日朝丸亀	室津
④	1805	文化2 新潟	刈羽郡五十土村猪俣重吉「伊勢国関西国順礼講」	釣伊	片70文		6/16→	
⑤	1807	文化4 静岡	竜泉寺村椿禅師西国巡礼記	米嘉			10/1夜4つ→悪風により掛船→10/3朝4つ丸亀米屋	室津
⑥	1810	文化7 神奈川	鍛冶屋村農民「小遣帳」	米嘉	合計1226文		3/39→4/1丸亀佃屋金十郎	
⑦	1812	文化9 千葉	久慈郡より「西国順礼道中記」	釣伊			3/1→3/2丸亀佃屋金十郎	下津井
⑧	1813	文化10	佐渡沢根の廻船問屋笹井秀山『海陸道順達日記』	釣伊		片5匁	7/19 9つ→7/20明7つ丸亀	尾道
⑨	1815	文化12 静岡	君沢郡平沢西村平右衛門「西国道中日記帳」	釣伊		9匁	3/13→3/16?丸亀米屋弥太郎	室津
⑩	1819	文政2 栃木	下野那須郡小船渡村花塚兵吾「伊勢熊野金ひら道中記」	釣伊	片64文		晩4つ→5日8つ丸亀屋八太夫	牛窓
⑪	1820	文政3 茨城	野口三四郎家「伊勢金比羅西国拜礼道中記」	米嘉		2朱		牛窓
⑫	1822	文政5 静岡	加茂村横山家の西国三十三所巡礼の記録	米嘉	片64文	7匁	2/2 7つ→潮待ち→夜4つ丸亀佃屋	下津井
⑬	1827	文政10 埼玉	窟巢村中郷朝見三郎「西国道中日記覚帳」	釣伊	片72文	9匁	/20 9つ→/21 8つ丸亀網屋ため次郎	下津井
⑭	1828	文政11 山形	西根渡辺安治「伊勢参宮花能笠日記」	釣伊	片85文	200文	10日夜4つ→11日屋大坂平野屋佐吉	下村(往)
⑮	1830	天保元 群馬	邑楽郡上小和泉宿伊勢屋安次郎「旅日記名所之覚」	釣伊		11匁	/24夜→/25丸亀佃屋	下津井
⑯	1841	天保12 埼玉	下之村川島巳之助「伊勢参宮日記」	釣伊	164文		2/19→2/22朝丸亀	田之口
⑰	1841	天保12 千葉	葛飾郡大谷口村大熊氏「道中日記帳」	釣伊		9匁片5匁	2/10 5つ半→2/11 8つ半丸亀網屋	田の口
⑱	1841	天保12 静岡	君沢郡大久保村勝呂峯藏「万控覚帳」	釣伊			2/12→	室津
⑲	1841	天保12 埼玉	埼玉郡慈恩寺村奈良山飯田千代藏「西国順礼道中記」			9匁	7/21→22日5つ半丸亀佃屋金十郎	赤穂

	年代	都府県	出典	高砂船宿	片旅籠代	船賃(賄付)	高砂市域周辺のルート	帰航地
⑳	1843	天保14	千葉	武射郡より「西国順礼旅中扣」	釣伊	片合計653文	/22夜6つ→船風悪→室津上陸	田之口
㉑	1850	嘉永3	埼玉	文蔵村飯田佐兵衛「伊勢参詣日記帳」	釣伊	片108文 1貫200文	2/2夜→逆風→牛窓上陸	
㉒	1853	嘉永6	岩手	金田一菅原氏「仮伊勢参宮并金比羅参詣道中記」	米嘉	9匁	6/13夜5つ→6/14晩4つ丸亀	下村
㉓	1853	嘉永6	千葉	海上郡幾世村木内清左衛門「西国道中記」	釣伊	片108文 片540文	7/21夜4つ→22日夕5つ丸亀	下津井
㉔	1856	安政3	千葉	海上郡より「西国道中日記帳」	釣伊	片650文	7/21 5つ→風浪荒→7/24 7つ丸亀	田之口
㉕	1857	安政4	岩手	福岡穴端氏「道中記」	釣伊	片108文 972文	4/6→4/7 丸亀小嶋屋源治郎	田之口
㉖	1862	文久2	新潟	原黒村藤井清右衛門の上方参り旅日記	志惣	片132文 片700文	/15→/16 丸亀網屋為次郎	田の口
㉗	1862	文久4	千葉	千葉郡菊田与志野虎治郎「伊勢ヨリ金比羅迄道中記」	志惣	片148文 1200文	2/12晩→2/13 丸亀八島屋伊左衛門	田の口?

※ 船宿名は本文参照。「片」は片旅籠代・片道船賃をあらわす。明らかな間違いは修正した。
 出典：①岡村日南子編『内山逸峰紀行文集』桂書房 ②川瀬雅男編・発行『西国道中記』③阿部彰
 晤編・発行 ④『柏崎市史資料集』民俗篇 ⑤『浜北市史』資料編近世3 ⑥『湯河原町史』1 ⑦
 『大子町史料』別冊9 ⑧佐藤利夫編『海陸道順達日記』法政大学出版局 ⑨若田みゆき「近世後期
 における村人の旅」『商経論叢』38-4 ⑩『湯津上村誌』⑪茨城県立歴史館所蔵 ⑫『菊川町史』
 近世資料編 ⑬『川里村史』資料編2 ⑭『寒河江市史編集叢書』23 ⑮小田八千代編『昔の旅』
 里逢舎 ⑯『加須市史』資料編1 ⑰『松戸市史』史料編1 ⑱『土肥の古文書』1 ⑲『岩槻市史』
 4 ⑳『芝山町史資料集』3 ㉑蕨郷土史研究会編・発行 ㉒・㉓『二戸史料叢書』第6集 ㉔・㉕川
 名登「庶民の旅」『海上町史研究』29 ㉖『両津市誌』上 ㉗『習志野市史』3

宅に泊まったが、「四国の方へこぎわたる出ふね
 あるよし告来りければ、慌てて船に乗っている。
 高砂に寄ったのは三浦に会うためで、高砂から
 乗った船も定期的な客船ではなさそうである。

第二節 塩屋安兵衛の渡海客獲得の試み

以下、高砂の渡海船が金毘羅船として定期的
 に就航するようになった経緯を検討する。高砂
 は歌枕・謡曲で名高い名所であり、伊勢参りや
 西国三十三カ所観音霊場巡拝(西国巡礼)の際に
 少し足を延ばして訪れることは古くからあった。
 ただその旅程は山陽道を通るのが普通で、道か
 ら近い曾根天満宮や石宝殿は見物するが、海辺
 の高砂へは寄らない。そのため、渡海船仲間の
 記録「高砂浦船方諸事覚書」によれば、「往来之
 旅人高砂より乗船無数」だった。

宝暦六年(二七五六)に、注目すべき動きがあっ
 た。この年、高砂南浜町の塩屋安兵衛が渡海船
 乗客の名や住所を姫路藩の川口番所に届け出る
 船客請負切手所の業務を請け負ったのである。
 塩屋は冥加金上納のかわりに乗客一人五文の切

手銭の徴収を許されたので、乗客増加のための策を講じた。山陽道から曾根・高砂に向かう高砂道の分岐点に札を建てて案内人も出し、高砂乗船を宣伝したのである。

「高砂雜志」⁽²⁾に載る札の文(一部)は以下の通り。

- 一 是より右下高砂道にて御座候。高砂辻道法寺里廿丁はかり御座候。大坂井明石兵庫え毎日何時ニ而も便船御座候。船賃之義ハ壹人百文宛ニ而御座候。高砂道御通り被成候得は曾根の松石の宝殿高砂相生松御一覽の上、高砂より御乗船被成御勝手宜敷候。萬一天氣かわり出船成かたく候節ハ高砂より直に下道、尾上の鐘御一覽の上、明石えの道法少も御損無御座候。
- 一 高砂より何國え成とも御望の所へ乗船仕立可申候。尤船賃之儀ハ其処々相應ニ随分下直に相對可仕候。

これから高砂からは大坂・明石・兵庫に毎日渡海船が出航するほか、希望の場所に船を仕立てることもできたことがわかる。しかし全体としては、西から山陽道に来る人々に対して、高砂の名所見物後、東へ向かう船へ乗ろうとの趣旨で、金毘羅参詣客を想定していない。

第三節 金毘羅船の就航

それでは、高砂が定期的な金毘羅船の発着場となったのはいつだろうか。まず金毘羅参詣の動向をこれまでの研究からまとめておこう。

金毘羅信仰が流行したのは、十八世紀半ば以降である。板屋一助「稚狭考」によれば金毘羅信仰が流行したのは延享期(二七四〇〜四八)以降で、関東地方に限定すれば金毘羅参詣は参詣講が組織され始めた寛政期(一七八九〜一八〇〇)に始まったといわれる。⁽²⁾

東から金毘羅参詣するには、当初大坂から丸亀に渡海していた。延享元年に大坂の船宿明石屋佐次兵衛・多田屋新右衛門が金毘羅別当金光院に願い出て、渡海船を就航したのが最初である。その後金毘羅信仰が拡大して参詣客が増えるにつれ、高砂・室津・明石などからの渡海も始まった。これは西国巡礼で播磨まで巡拝し丹後に向かう前に、近辺の湊から渡海して金毘羅に参詣することが多かったからである。文化期(一八〇四〜一八)には「金毘羅参詣統膝栗毛」・「金毘羅山名所図会」が刊行されて金毘羅参詣が普及したが、文化末には赤穂や備前の下村・田之口・下津井(以上倉敷市)からも渡海するようにな

った。⁽²³⁾ 渡海距離が短く船賃も安い⁽²³⁾ため、瑜伽山蓮台寺との両参りの習慣が定着したからでもある。文政期二八一八〜三〇には高野山参詣後に紀州加太から出航し、紀淡・鳴戸両海峡を横断して阿波撫養から讃岐に入るルートをとる道中記もみられ、幕末に増えている。

以上の研究史を踏まえ、高砂からの金毘羅渡海の定期化の時期を考えよう。安永七年(一七七八)二月刊の今村美景「金毘羅参詣海陸記」には、高砂から丸亀に至る航路が記され、「高砂此所ニ金ヒラサンケイ乗合船何時にても有 船問屋本町つりや伊七郎」とある。安永期(一七七二〜八二)には金毘羅船が常時あったことがわかる。また表2でも明らかのように、文化期以降高砂乗船例が増加するが、この頃には金毘羅船は毎日出航していた。

高砂が金毘羅船の渡海地となった背景には、船宿の努力があった。商船の世話をする船宿は古くからあるが、本町の釣屋伊七郎(釣伊)は、金毘羅信仰とともに新興した金毘羅船の船宿(船問屋兼旅籠)である。「高砂雑志」は、釣屋が金毘羅の御守札を東国で無料配布して信仰を広めながら自宿からの乗船を勧め、高砂を金毘羅渡海地とした功績を讃えている。その後高砂には釣屋以外の金毘羅

船の船宿もでき、表2にも米屋嘉右衛門(米嘉)や文久期の高砂南本町志方屋惣兵衛(志惣)の名がある。

また釣屋は天明から寛政にかけて、単独あるいは京都の宿屋六角堂前餅屋惣左衛門や大坂の船宿平野屋佐吉などと提携して、簡易な一枚摺や数丁の道中案内を発行している。⁽²⁴⁾ 実用的な道案内や航路図に釣屋の名を入れており、おそらく無料配布して宣伝したのだろう。これと関連して、後述する寛政四年(一七九二)の塩屋安兵衛と渡海船仲間の一件史料の「一札」⁽²⁵⁾に、以下の文章がある。

尤讃州・芸州江高砂より乗船之儀者、船頭并ニ宿屋共申合、往還道筋之義者勿論、京都・大坂宿屋中相頼、金毘羅参詣船高砂より何時ニ而も出船御座候間、金毘羅参詣人高砂江参詣人高砂江御出被下候様ニと、所々ニ而相頼申ニ付、参詣人高砂江道付候義ニ有之候つまり、高砂の船宿と渡海船船頭が共同して、京・大坂・街道ぞいの宿屋と提携し、金毘羅・安芸宮島への参詣客を高砂に寄越してもらえるように計ったというのである。こうした提携は特に珍しいことではなく、室津でも文化十三年(一八一六)に船持らが船問屋を設定し、各地の宿屋・茶屋に頼んで案内の札を設置する⁽²⁶⁾などしている。

さて次に高砂の金毘羅船の実態を検討したい。まず船の規模である。安永五年「坂越浦湊入船扣帳」によると、四月十二日に「讃岐へ参詣客」一二人を乗せた高砂宝屋久七船が入津している。これは三〇石の小型船である。

金毘羅船の乗客数については、a十三人表²⁸の⑧、b一人、c二五人という記録があり、二〇人前後だったようである。積石一〇石に乗客三、四人と考えられるので、三〇〜八〇石積ではないだろうか。また宝屋久七丸・b・cは船頭以下水主三人乗りで、表1と見比べると水主は多めである。人命を預かる客商売で夜食や酒肴を出すサービスもあるためかもしれない。

石井謙治氏は、金毘羅船は当初の簡単な小船から総屋形の大船に変化したと推測している。安永二年には一八〇石積の渡海船もあったので、金毘羅参詣の最盛期にはより大型の金毘羅船があった可能性はあるが不明である。次に表2から乗降の実態を述べると、金毘羅船の乗客は船宿に片旅籠代を払って宵の内に乗船し、潮待ちして午後八〜十二時頃に出航した。同行者が多い場合は貸切になったが、大方は何組かの乗り合いである。

「こんぴら并みやじま船路道中記案内」によれば、地乗

りで日比玉野市近くまで行き、そこから与島と男木島の間を南西方向に渡り、島の間を縫って丸亀へ到着した。海上二八里の航行で、順調ならどこにも寄港せずに翌日午前十時頃には丸亀に到着し、その日の内に金毘羅参詣できた。ところが強風が吹いたりすると、牛窓などに寄港して数日逗留、あるいは船を下ろされて陸路を行き備前から再渡海するはめになった。表2の二七例の内翌朝に丸亀に着いたのは半分以下で、その他の道中記の中には、高砂渡海は日程が不定なのでなるべく陸路をとるべきと記したものの②・⑩がある。

船賃は乗船時に前払いされるが、船中での賄代を含め一人片道五匁、その他にオプシヨンの布団代や酒肴代があった。これらの相場は文政期まで変わらず、安政期（一八五四〜六〇）までは顕著な値上がりはない。また同一時期であれば船宿や船頭が違っても船賃は一定している。途中下船の場合渡海船から船賃が割り戻されたが、帰途高砂の船宿まで取り戻しに行った例もある。こうした悪天候時のトラブルも備前渡海増加の一因だろう。

高砂の金毘羅船では割安の往復料金も設定されているが、旅人の常としてほとんどが片道のみ乗船である。

丸亀に人を送り届けたあと、同じ金毘羅船が他の湊へ連れて行った例もあり、船頭の裁量がきいた。

渡海船と船宿の関係を考えるため、天保十一年（一八四〇）に釣屋と他の船宿一統が対立した一件にふれておく⁽³⁰⁾。この頃は他所からの渡海が増加し、天保飢饉や天保改革の影響もあってのことと思われるが、各船宿の出した客引による乗客の争奪が起こり、船宿同士の対立に発展した。最終的に、なじみの船宿のある客以外はくじ引きで当たった客引が案内し、船賃は規定通りとして値引きしないことが取り決められた。船賃はそもそも船宿らが共同で取り決めて一定していたことがわかるが、この時期船宿の値引き競争が起こっていたのである。

また船への乗り組みに際しても、渡海船仲間の会所が世話人を出して、各々の船の積石数一〇石に三人の割合で乗り組ませることになった。乗客の偏りを避けるため一定の基準で順に乗せることにしたのだが、船宿ではなく、渡海船仲間が差配していることは、船宿からの独立性を示すものとして注目される。

第三章 高砂の地法と渡海船

第一節 大蔵元の規定と渡海船

高砂と大坂とのあいだは、渡海船なら一日以内で往復できる。江戸後期には高砂の荷受問屋である大蔵元は、加古川を下る領主米や商人荷物を大坂に積み送り、その廻漕を高砂の渡海船が運賃積みするのが原則だった。江戸後期には渡海船の運賃積みに関する史料が増えるので、これを検討する。

史料の内、大蔵元の規定は、A天明四年（一七八四）の「蔵元定法・蔵鋪運賃極連判帳」以降嘉永期（一八四八～五四）に至る規定と、B文化六～十年（一八〇九～一三）の規定、C天保七年（一八三六）八月の規定の三種のものがある（大蔵元規定A・B・Cと略称）。これらは一般的に「蔵元定法・蔵鋪運賃極連判帳」と称され、大蔵元・小蔵元・高砂の町役人が連印するが、渡海船の船賃規定や享保十八年（一七三三）以降の大蔵元と領主との交渉など先例の書上も含まれる。その中では「高砂浦地法」が主張され、渡海船に関する地法も二点ある。

第一は、「御城米御大名様御米并商人諸荷物、高砂浦船ニ而運送可仕候、他所船へ積候儀者前々より停止ニ候間、弥以来積候儀堅仕間敷候」と、加古川下りの領主米・商

人荷物は高砂浦船あるいは地船と呼ばれる高砂の渡海船が廻漕するという規定である。ただし例外があり、「御城米江戸御廻米沖積之儀者格別」、「廻船沖積ハ格別」と、幕府御城米の江戸廻米は大坂などの請負商人差し向けの廻船に沖積みされた。ただし御城米でも大坂など近距離への輸送は地船を使用しなくてはならなかった。

また「他処より船乗参り当所着之荷物算盤相立売買致し候得ハ、他所船ニ為積候儀前々より定法ニ有之候」と、他所の商船が高砂に来て購入した商品は直積みできた。

地船の特権は売却以前の川下り荷物に関するもので、地法において大蔵元がこうした荷物の荷受の独占権を主張したのと連動している。地船から見ると、大蔵元が自由に船を雇えないように制限する地法でもある。

微妙なのは蔵米が高砂で地払いされた後は商人米となる米の廻漕で、大蔵元規定Aでは「大蔵元ニ而茂他所船ニ不為積、前々より定法之通地船ニ而運送可致候」とあるが、B・Cでは「無拠筋合有之候ハ、相対ヲ以他所船ニ而茂為積可申候」と変化した。

渡海船に関する第二の地法は、大蔵元荷受の際の仲仕賃などの雑費や蔵敷と同様に、渡海船の船賃も大蔵元仲

間の寄合で決められたことである。規定Aの天明三年連判帳の末尾に「右運賃銀天明三年卯八月会合之節、渡海船持中より米高直ニ而難儀之趣申出候ニ付、相談之上諸荷物駄駄ニ付壹分宛増運賃致し遣し、客方江茂掛合申候」とある。米価上昇を理由として渡海船仲間が船賃値上げを申し出たことをうけて、大蔵元仲間と相談して商人荷物運賃の値上げを決め、荷主にも掛け合って規定されたことがわかる。またこの連判帳は大蔵元の荷受品の主たる廻漕先である大坂行船賃だけを定めている。大坂から高砂への商品廻漕や大坂以外の場所への往復、さらには客船船賃については言及されていない。

その後、尼崎・西宮・明石・室津・兵庫・和歌山・北国・江戸行の船賃規定が加わり、規定B・Cでは大坂行と並んで記されている。この内室津行運賃は、寛政期（一七八九〜一八〇一）に姫路藩が室津経由で江戸廻米を始めた際に藩との間で決められた。また大坂以外への船賃規定は列挙された商品数が少なく、和歌山行船賃が商人米・雑穀、北国行船賃が木綿古手・茶だけなのを除けば、すべて領主米船賃の規定がある。室津の例からみても、天明三年の運賃規定以降に大蔵元の荷受けした領主米が

大坂以外に廻漕されるようになってはじめて、これらの地への渡海船船賃を大蔵元仲間として定めたと考えられる。

なお領主米の船賃は「百石ニ付運賃御納米ニ而式石式斗之定」と運搬量の二・二％の米である。これに対し商人荷物は商人米・雑穀類の船賃が「一石ニ付壹匁五分、船頭へ壹匁式分」とされたように銀目で、ほぼ船主直乗と考えられる船頭の分が設定されている。仮に三〇石積渡海船で船賃を計算すると、金毘羅参詣客一二人を片道半日で運んで六〇匁、領主米三〇石を大坂へ半日仕事で運んで三九匁六分、商人米だと八一匁になる。渡海船にとって領主米廻漕はあまり有利なものではなかった。

第二節 領主米廻漕と渡海船

高砂大蔵元にとって最大の商品は、加古川を下る領主米である。幕末維新期には六〜一〇万石ほどで、その内姫路藩の年貢米で高砂蔵に納入される分は三〜四万石台と推定されている⁽³⁴⁾。その一部は大蔵元の手で地払いされ、一部は江戸廻米⁽³⁵⁾、一部は大坂・兵庫・摂津灘目酒造地帯に廻漕されたが、それを担うのは地法によれば高砂の地船のみである。ところが天明期（一七八一〜一八九）には、

地船の廻漕独占はすでに揺らいでいた。前掲「高砂浦船形諸事覚書」をもとに、天明から文化に至る地船の状況を検討しよう。

まず天明七年（一七八七）八月姫路藩御船奉行所の「高砂船指江申渡之覚」によれば、この年藩は飾万津・高砂に二人ずつ船指を設置し、廻米や廻船に関する御用を勤めさせた。また前年に地船とともに廻漕を行った飾万津や古宮村・本庄村など古宮組東灘三ヶ村の渡海船が俵拵えが悪かったとして処罰され、高砂蔵米の廻漕は地船一手に命じられた。ただし「地舟船切之節」は願い出れば「御領分灘方順々ニ舟積可為致候」とある。天明六年段階では、姫路藩高砂蔵米の廻漕に、姫路城下の外港飾万津や、姫路藩領内東灘村々の灘船が参入していたのである。

寛政六年（一七九四）十月二十日に渡海船仲間が灘船の高砂蔵米積み出しの事情を説明した書類では、「高砂御蔵より御廻米并御用達町人衆引請米共、先年被仰付候通高砂七步灘方三步割」とあり、姫路藩の命により高砂渡海船仲間の差配で灘船が高砂蔵米の三分の一を廻漕しており、寛政六年にはすでに慣習化していた。

船賃についても、姫路藩は必ずしも地法の規定を守っ

ていない。寛政四年には姫路藩の御米御用達衆が高砂蔵米を「灘廻り」に廻米することとし、兵庫・西宮・大坂・堺への船賃を各々銀一匁、一匁二分、一匁二分、一匁三分とするよう命じた。地法では領主米船賃は米のはずで、商人米船賃と比較しても半額以下のため、渡海船仲間は「地法定りニ相違」を御用達衆に嘆願した。しかしその年だけは命令通りになることになり、渡海船仲間は「外々之障りニ相成候而、私共渡世難取続迷惑至極」なので、船賃請取書は地法通りに記入して出す願を出している。

また江戸後期に増加した高砂蔵米の地払いも問題だった。寛政四年には、姫路藩蔵米の一部が十月十一日から入札売され買先に積み出されることになったが、渡海船仲間はこれも廻米同様船帳の順に積み出したいと願っている。ところが大蔵元は「買方請宜様ニ致度ニ付」という理由で出入の渡海船に積ませ、その船の廻米分の積み込み順は無効とすることになった。領主米廻漕が渡海船仲間の船帳の順に行われるものであったこと、大蔵元出入の船も船帳にあるので地船と考えられるが、地払い後は商人米になる米に関しては、大蔵元が買手の意向を理由に出入の船を優先したことがわかる。

地法を破ったのは、姫路藩だけではなく。天明八年の冬は西風が強く大坂との往復が困難となり、船が不足したため、館林藩飛地蔵米の廻漕が滞った。これが藩側に問題にされ、大蔵元仲間は評議して今後船切れの際は幕府御城米同様他所船の沖積みを許すことになった。姫路藩蔵米廻漕同様、他所の渡海船参入の可能性をひらいたのである。姫路藩の灘船参入と同様、船不足が背景にあったのは興味深い。この理由としては、悪天候以外に、年貢収納期に高砂からの米の移動が集中すること、当時金毘羅船としての活動が盛んになっていたこと、船賃の高い商人荷物の運賃積みや才覚次第の買積みも仕事としてあったことなどが考えられる。

これに対して、領主側もより有利な廻米法を求めて動いた。寛政三年（一七九二）には田安家領の蔵米三〇〇石が兵庫廻米となったが、この御用を請け負った大坂廻船御用達筑前屋新五兵衛は兵庫から小船を差し向けて積み出させた。大蔵元は地法を申し立て反対したが、押し切られた。藩領外の他国船が御城米でない領主米を廻漕したのは、地船にとって大きな後退といえる。

第三節 渡海船仲間の株立て

渡海船仲船持は天明期(二七八―八九)にはすでに仲間を組織して年行事を選出して活動していたが、寛政四年(二七九二)に株仲間を結成した。その直接のきっかけは、前章で述べた高砂船客請負切手所塩屋安兵衛と渡海船仲間との争論にあった。塩屋は金毘羅船の乗客から切手銭を徴集するほか、負銭として渡海船船頭から船賃一〇〇文につき上方上りは四文、下行は一〇文を受け取っていた。⁽³⁶⁾負銭の根拠は先述したように高砂道の分岐点に案内人を置く費用にあった。

寛政四年に渡海船側は自分たちで案内人を出すことを提案し、特に金毘羅・宮島参詣の多い下行客は先述したように高砂の船宿・渡海船が他所の宿屋と提携して呼び込んだとして、負銭の全廃を要求した。しかし塩屋は高砂渡海を宣伝した功績や冥加金・諸雑費の必要を申し立て、争論は姫路藩に持ち込まれた。藩が相対での解決を命じたので、町役人が調停して、結局同年四月に下行負銭は廃止、上方上りの負銭も小雑費一文に減額という「一札」が交わされた。仲間の主張がほぼ通ったのである。

ただこの争論には多額の費用を要したから、渡海船仲間はその「諸入用も入并近年船仲間ニ借銀も多御座

候而難義ニ候」という理由により、翌五月に船株一三七を設定した。この際に一定額を徴収したとみられる。

ただこの株仲間化の原因が塩屋との争論費用捻出のためだけとは限らない。前節で述べたように、天明から寛政にかけて地船の特権は後退しつつあり、仲間の拡大は好ましいものではなくなっていたのかもしれない。また大蔵元や船宿との関係も、その出入の地船はともかく、仲間全体としては必ずしも利害が一致しなくなっており、仲間として団結する必要があったと考えられる。

第四節 地法の動揺と渡海船仲間

渡海船仲間が成立したあと、寛政六年の姫路藩蔵米廻漕の船証文では、先年の通り廻米を命じられ、船賃も地法の水準である。ところが同七年には飾万津船に大坂廻米を任せる意向が示され、渡海船仲間の嘆願により撤回されたものの、同様のことは文化四年(一八〇七)八月にも起こり、この時は飾万津・的形の船が高砂蔵米を積み出した。いずれも前年の地船の廻漕に不行届があったことを理由としているが、藩は領内の渡海船同士の競争を利用して廻米をより有利に運ぼうとしたのではないだろうか。

寛政七年の姫路藩高砂蔵米は、地売りが多く廻米量が減った。また同年十月の渡海船仲間の嘆願書は、「別而当年ハ御入札米多、御勝手ニ被遊候とて、飾万津船初上灘辺之舟々参積取、地船ハ漸々問屋方へ出入仕候船少々貫舟積仕候、御蔵御米而已相備へ申船々ハ他所他国より積取候を見申斗ニ而一向働不仕罷在候」と、地売米が灘船や飾万津船以外に他国船によっても廻漕されていることがわかる。渡海船仲間は廻米・地払米とも先例通り七割を地船に任せるようお願い、船手役所はこれを認めたが、姫路藩御用達衆が米価にさわると反対した。そこでその年だけの約束で他国船が地払米を廻漕したが、翌八年九月にも渡海船仲間が灘船以外の他所船による積み出しの禁止を嘆願しているところを見ると、他所船の参入は続いたようである。第一節でも述べたように、地法でも地払米の廻漕は元々地船が行うきまりだったが、文化六年の大蔵元規定Bでは例外を認めている。地払米廻漕には他所・他国船の参入が恒常化したと考えられる。

第五節 幕末の渡海船仲間

これ以降の渡海船仲間の状況はよくわからない。文政期は姫路藩などの大坂廻米が増加し、金毘羅参詣も順調

だったが、天保期以降は金毘羅参詣の渡海地の多様化や飢饉や幕政改革の影響で渡海船の経営は難しくなったのではないだろうか。「高砂雑誌」によれば、元治元年（一八六四）には高砂の渡海船は八〇艘にまで減少している。また幕末の渡海船に関して注目されるのは、大蔵元の定めた万延元年（一八六〇）「庚申八月改運賃蔵鋪寛」・文久元年七月「大阪近辺運賃蔵敷定」⁽³⁰⁾において、大坂から高砂に廻漕される商品の船賃が規定されたことである。

高砂は大坂の商業圏であり、大蔵元は加古川下りの商品を荷受けして大坂へ送ると同様、大坂の商品を荷受けしてもいたはずである。高砂狩網屋太右衛門所持の七端帆・七〇石積・三人乗の渡海船の浦証文が残っている。⁽³¹⁾同船は文政四年（一八二二）三月一日夜に問屋から多彩な商品を預かり大坂を出航、三日朝四時頃に高砂加古川下流で難破した。引き上げられた商品の目録には、蠟や種油、砂糖、葉種、鍋釜類、蜜柑、割昆布など、天下の台所大坂ならではの地方の物産、貿易品、高度の加工品が並んでいる。

それにも関わらず、大坂下りの商品の船賃規定は幕末まで作られなかった。詳細は別稿に譲るが、そもそも地

法において湊口からの移入品については大蔵元の荷受けの権利は記されていないが、天保期に大蔵元の経営が動揺したことから、湊から移入される商品についても荷受けの権利を主張するようになった。これに伴い大坂下りの渡海船の運賃も設定されたのであるが、これが渡海船にどのような影響を与えたかは今後の課題である。

おわりに

高砂の一〇〇一八〇石積の渡海船は、江戸期を通して瀬戸内を中心とする海域で買積みや運賃積みを行い、中乗という形で人も乗せていたが、安永期（一七七二～一八一）には金毘羅船として客船活動にも乗り出した。高砂の地法により、加古川下りの大蔵元の荷受品の大阪への運賃積みを独占したが、十八世紀後半には領主である姫路藩の大坂廻米においても近隣の灘船が参入し、地払米の輸送に他所・他国船が加わっている。これに依じて、大蔵元の定める高砂の地法も変更された。ただ渡海船の活動は季節により変化し活動範囲も広いので、このことが即衰退につながるとはいえない。寛政四年（一七九二）に株仲間化することで、大蔵元や船宿との個別の出入関係とは

別に、仲間として独自に動く側面もあった。ただ幕末には渡海船の数が減少していることは確かで、これが金毘羅船の乗船客の減少によるのか、領主米輸送の変化によるのか、それともより広範な商品流通の変化を背景としているのかについては、今後の課題である。

注

- (1) 中川すがね「播磨上灘日東部の製塩業」（『甲子園大学紀要』三七、二〇〇九年）、『高砂市史』第二卷（高砂市、二〇一〇年第三章第六節）。
- (2) 安達裕之「近世における廻船の発達」（『講座・日本技術の社会史』第八卷、日本評論社、一九八五年）は一八八一年の統計から、五〇〇石積以上の廻船は海船全体のわずか一％にすぎないとしている。
- (3) 現在も瀬戸内の島嶼部では渡海船という名の貨客船が活躍し、「渡海する」（行き来する）という言葉が残る。
- (4) 宝暦十一年・金澤兼光編、文政十年発行。
- (5) 『兵庫県史』史料編近世四（兵庫県、一九九五年）所収。
- (6) 『統海事史料叢書』一（成山堂書店、一九六九年）所収、「旧田辺藩船舶ニ関スル書類」享保十二年九月書付。
- (7) 明和八年の神戸村「諸船御改帳」では一〇〇石台の船も廻船とされ、廻船と渡海船の区別は一樣ではない。
- (8) 国立公文書館所蔵。姫路藩主松平直矩の調査記録か。

- (9) 岡山大学附属図書館池田家文庫。
- (10) 『今治郷土史』資料編近世三(今治市、一九八八年)。
- (11) 鳥取県立図書館所蔵 鳥取藩「よろず留帳」。
- (12) 『高砂市史』第五卷(高砂市、二〇〇五年)所収。
- (13) 前掲『高砂市史』第五卷所収「記録」より高砂町方明細帳抜書。
- (14) 石井讓治『和船』I(法政大学出版局、一九九五年)。
- (15) 広島県立文書館複製史料荒木家文書・羽白家文書。
- (16) 前掲『兵庫県史』史料編近世四所収。
- (17) 『魚崎町誌』(魚崎町誌編纂委員会、一九五七年)。
- (18) 『松山市史料集』第四卷(松山市、一九八四年)。
- (19) 前掲『高砂市史』第二卷第三章第八節。
- (20) 大阪市立大学所蔵。
- (21) 『高砂雑誌(全)』(高砂市史編纂準備室編・発行、一九九七年)。
- (22) 小野寺淳「道中日記にみる伊勢参宮ルートの変遷―関東地方からの場合―」(『筑波大学人文地理学研究』一四、一九九〇年)。
- (23) 北川央「近世大坂周辺地域における金比羅信仰の展開」(大阪府教育委員会編『歴史の道調査報告書』第七集、海路書院、二〇〇五年)。
- (24) 『町史ことひら』第五卷(琴平町、一九九五年)は釣屋発行の道中案内で天明七〜寛政二年発行と推定される「こんびら并みやじま船路道中記案内」が古いとする。
- (25) 大阪市立大学所蔵「高砂浦船方諸事覚書」。
- (26) 『御津町史』第四卷(御津町、一九九九年)所収「船持中渡世につき嘆願」二通。
- (27) 前掲『兵庫県史』史料編近世四所収。
- (28) 瀬戸内海歴史民俗資料館所蔵三宅家文書、文政三年二月「口書一札之事」他。
- (29) 前掲池田家文庫「船手留」文化四年正月浦手形写。
- (30) 前掲『高砂市史』第五卷所収「乗船客につき船待宿の申し合せ 差上申一札之事」。
- (31) 高砂市立図書館所蔵。
- (32) 中須家文書「大蔵元定法」。
- (33) 前掲『高砂市史』第五卷所収、菅野家文書。
- (34) 前掲『高砂市史』第二卷第二章第三節。
- (35) 姫路藩では寛延二年から小西新右衛門が江戸廻米を請け負い、寛政九年以降文化期にかけては高砂蔵米三、四千俵が室津経由で江戸に送られた。高砂―室津は地船が廻漕したが、船賃は大坂行の半額だった。
- (36) 前掲「高砂浦船方諸事覚書」所収「一札」。
- (37) いずれも菅野家文書。
- (38) 大阪商業大学商業史博物館所蔵「高砂浦狩網屋太右衛門船七端帆七拾石積三人乗大坂二而荷物品々積入下り候処金市川洲先二而及破船候節取捌一札并日記」。

(甲子園大学人文学部准教授)