

# 近世における東廻り航路と銚子港町の変容

齋藤善之

## ① 近世前期における銚子港町

中世の銚子は、飯沼観音の門前町という形で展開してきたといわれています。しかし、具体的な史料に乏しく、当時の銚子の実態はよく分かっていません。ところで近世初期になると、銚子は、全国的な規模の領主的流通網の拠点として位置づけられ、急速な発展をみることにあります。また銚子の外海に面した地区（飯貝根村）には、先進的漁法を携えた紀州漁民が移住してきます。こうして銚子は、流通拠点と漁業基地の二つの性格を有しつつ、近世前期にかけて急速に都市化していったとされています。

（一）奥州領主米の廻送中継点としての銚子港——研究史から——

銚子をめぐる海運史の研究は、まず古田良一氏、次いで渡辺信夫氏が東廻り航路の展開という視点から位置づけをおこなっています。また川名登氏も、利根川水運の側面から重要拠点である銚子を取りあげています。さらに林玲子氏は、銚子醸造業の経営分析および製品移送という問題から利根川水運と銚子について論述しています。そして最近の研究では渡辺英夫氏が、東廻り航路の展開という問題から、銚子と潮来という

二つの拠点が近世初期から前期にかけて、位置を入れ替えていく動きを明らかにしています。

それによると利根川の東遷工事が行われる前は、「香取の入海」は深さがあり、大きな船が直接潮来方面に入れたこと、それが利根川の東遷工事により、上流から土砂が押し出されてきたため利根川下流域の水深が浅くなったこと、そのため潮来まで船が入って来られなくなり、河口の銚子が東廻り航路の拠点港になっていったことなどを明らかにしています（以上の文献リストは巻末にまとめて掲載しました）。

ところで銚子をめぐるこれらの研究の傾向は、近世初期・前期の研究が多いのに対して、近世中期・後期の研究がほとんどないことです。そのため近世中期・後期から幕末・維新期の銚子港町の様子や、銚子と東廻り航路との関係などについては、意外にわかっていないのです。こうした研究状況をふまえて、本報告では近世後期の銚子の様相を明らかにしたいと考えています。

次に、これまでの研究で明らかにされた銚子港の沿革を簡単に見ておきましょう。川名氏によれば、慶長十四年（一六〇九）年頃、幕府は、米沢・秋田・相馬藩などに御手伝普請を命じ、この地で大規模な普請がなされたとされています。史料上の表記には、「常州海上船入之御普請」（「上杉年譜」）、「海上御普請」（「佐竹氏記録」）、「海上郡御普請、関東銚

子辺築出」(奥相秘鑑(相馬中村藩))などとみえていますが、この時どこでどのような普請がなされたのか、詳細はわかっていません。おそらく港湾普請でなかったかとされています。

ちなみにその後、正保期(一六四四～四七)になると「仙台藩、銚子廻米次第に多く」なり(銚子港沿革調)、また承応三(一六五四)年には、いわゆる利根川東遷工事が完了して、「内川廻し」という流通ルートが事実上成立します。ちょうどこの頃、仙台藩は、銚子の荒野村に陣屋を置いて「常二吏員ヲ派駐セシム」ようになります。寛文八(一六六八)年には、津軽藩の廻米船が、まだ潮来に着岸していたという記録がみえます。さらに相馬藩は、この年から銚子に廻米を開始したとあります。

このようにこの頃、東北諸藩は、徐々に藩蔵を潮来から銚子に移転させていたようです。こうしたなか寛文十(一六七〇)年には、幕府の命をうけた河村瑞賢によって、東廻り航路が整備されました。その際、銚子は御城米船の指定寄港地とされて、廻船支援機関としての立務所が設置されるなど、幕府の廻米ルート上の最重要拠点に位置づけられました。その後、貞享期(一六八四～八七)になると、廻米船の潮来着岸はますます減少し、銚子への廻米船入港体制が確立していきます。こうして近世前期には銚子の繁栄の条件が整いました。

この頃十七世紀後半には、奥州から銚子方面にきた船の廻米には、さらに江戸方面へ向かう二つのルートが存在していました。一つは、そのまま房総半島の外洋を廻る「大廻し」です。これは河村瑞軒によって新たに整えられたルートで、房総沿岸のいくつかの港を経て、浦賀から江戸湾に入っていくコースです。もう一つは、利根川東遷工事によって成立した「内川廻し」と呼ばれるルートで、銚子で川船に積み替えて利根川を遡行し、関宿から中川に入って江戸へ向かうコースです。ただし、この二つのルートは、いずれも近世前期に始まったことは確実であるものの、奥州・江戸間の廻米輸送量全体に占める比重が、それぞれの程

度だったのか、それらの時期的な変化はどうだったのか、といった検討は今もってなされていないように思われます。これは東廻り航路と銚子の関係を考える上できわめて重要な視点ですので、今回の報告はこの点を意識して進めていきたいと思えます。

## (2) 銚子港の流通機構

銚子港は、近世初期から前期にかけて、幕藩制的な流通機構に位置づけられる過程で、「御穀宿」「藩蔵」「廻船問屋」「船宿」「穀仲買」「干鰯買継宿」などの諸施設が整備されていきました。

このうち「御穀宿」は、奥州廻米の差配をおこなう幕府・諸藩公認の施設で、銚子在住の商人が様々な特権や融資を与えられて就任しました。このうち幕府御城米の差配にあたる者が一軒、藩米の差配にあたる者が六軒ありました。このほか各藩が直轄していた「藩蔵」もあり、仙台藩が二棟、米沢藩が一棟、岩城平藩が三棟、笠間藩が一棟を所持していたことがわかっています。

また、「廻船問屋」は、銚子に入港した民間船の世話をする商人で、当地では「気仙問屋」と呼ばれていました。安永期には仲間を結成していく動きが見られました。安永期は全国的にも仲間結成の動きが活発化した時期なので、銚子の廻船問屋の組織化もそうした動きと連動したものであると思います。

「船宿」は、「廻船問屋」よりも規模が小さなもので、当地では「気仙船宿」と呼ばれました。おもに船員の宿泊や食料薪水の補給などを行っていました。

さらにその他に、「穀仲買」や「干鰯買継宿」がありました。いずれも「廻船問屋」が商船から引き受けた荷物を小買いしていく仲買衆でした。それぞれ正徳年間に仲間を結成しており、その売先は土浦・関宿・境・江戸方面にまで至っていました。



図1 銚子実測図(昭和2.8.14発行) 本銚子町178 今井金三郎発行處(銚子市公正図書館蔵)

表1 銚子港の諸施設の分布状況

施設	年代	地区			
		飯沼	新生	荒野	今宮
御穀宿	?			5	1
藩藏	?			7	
廻船問屋	化政期		1	3	
船宿	天保期			30	
船買	安永4	20	12	82	39

【出典】『銚子市史』

以上で紹介した流通諸施設が、銚子のどの地区に分布していたかを示したものが表1です。ここからわかることが二つあります。一つは、領主的流通を担う大型廻船との接点としての御穀宿や藩藏などは、銚子の中でも特に荒野地区に集中していたことです。図1を参照してください。河口に近い方から、飯貝根地区、飯沼地区、新生地区、荒野地区、今宮地区となっており、銚子はこのうち飯貝根を除く四つの地区の総称でした。ちなみに飯沼地区は、銚子では最も古く開け、すでに中世には飯沼観音の門前町として賑わっていたとされます。いっぽう荒野地区は、近世初期まではそれこそ本当に「荒野」で、それを幸いに近世前期に大規模な流通施設である藩藏が集中して建てられ、やがてその周辺に御穀宿や廻船問屋が集住するようになり、近世前期には銚子の港湾機能の中心地に変貌していきます。こうした点から想起されるのは、江戸において同様の成立展開過程をみせた深川地区との相点です。港湾都市の空間的構成を考えるうえで、このような銚子の成立構造は、深川など他の港湾都市にも共通する特性として注目すべき点だと思われる。

もう一つは、「引船」つまり港湾内の諸作業に従事したとみられる小舟

【出典】いわき市勿来町中田・八坂神社文書

破船日時	死者・損失	生存者・回収物	出張人
11月24日 夜4つ時	(船体・船具)	13人全員揚り 帆柱・梶・碇・綱	平潟宿
11月24日 夜4つ時	(船体・船具)	7人全員揚り 帆柱・梶・碇・綱・伝馬船	平潟宿
11月24日 夜4つ時	(船体・船具)	7人全員揚り 帆柱・碇・つくり綱	平潟宿
11月24日 夜4つ時	7人行方不明 油10樽全部喪失 (船体・船具)	8人揚り 帆柱・梶・碇	小宿・八三郎
11月24日 夜4つ時	(船体・船具)	14人全員揚り 帆柱・梶・碇・櫓・帆・綱	平潟宿
11月24日 夜	7人行方不明 (船体・船具)	4人揚り 船具	平潟宿・七兵衛
11月24日 夜4つ時	4人行方不明 (船体・船具)	3人揚り 帆柱・梶・碇・綱・伝馬船	平潟宿・孫右衛門
11月7日	1人破船の際海底へ4人 船具取付き漂流中大波に さらわれ行方不明	1人揚り 船具少々(梶身木・船梁・ 折梶・水押・ほか)	平潟宿・津右衛門
12月20日 夜	10人行方不明 御米1562俵・免米112俵	5人揚り 敷・綱(ほか)	平潟宿・鈴木太郎右衛門、 宮原弥市
2月8日 夜半頃	1人死骸流着 12人行方不明	1人揚り	平潟宿・加賀屋勘藏、平潟 穀宿・武子藤右衛門
2月8日 夜々	8人全員行方不明	橋2本のうち1本が当船 のものと確認	平潟船問屋・板屋市兵衛

の集団が、飯沼地区を拠点に存在していたことです。銚子の引船は、安永年間(一七七二〜一七八〇)に、それまでの十数艘に加えて十七艘の新規加入が承認されたという記録があります。さらに嘉永年間には、引船仲間が二五人おり、飯沼村の西広重次郎なる人物が惣代役を勤めていたことも分かっています。これらのことから飯沼地区には、港湾機能を担う「引船」集団の拠点があったことは、ほぼあきらかです。

このほかに、銚子口(河口付近)で難船が生じた際には、緊急動員をかけられる集団として、飯貝根地区の漁船がありました。飯貝根は、銚子の東に位置し、外洋にも面していた漁村で、海難救助活動等にはこの漁船が飯沼村の指示で動員されたわけです。こうした飯貝根・飯

沼・荒野の三地区の個性は、近世前期の段階ですでに明確になってきていました。

## ② 近世中期における東廻り航路の変容

### (1) 近世前期の東廻り航路と銚子港

この点については、すでにこれまでの研究でも明らかにされてきておりますが、独自の史料で確認しておきたいと思えます。

最近、福島県いわき市勿来町中田地区にある八坂神社から、区有文書が約七〇〇点見つかりました。その中に、その地先の海岸で難破した船の記録である「浦証文」が二三点含まれておりました。「浦証文」とは、現地の村役人・浦役人が難破の状況を報告した事故証明書ともいうべき文書です。このうち年記がはっきりしているものをまとめたのが表2です。ここには一一件の事例がみえます。

まず船の拠点をみると、石巻が四件、相馬が三件、南部が二件、気仙沼・那珂湊が各一件となり、石巻や相馬の船が多かったことがわかります。また年代をみると、八件までが享保年間(一七二六〜一七三五)の事例で、ほかには延享年間(一七四四〜一七四七)が一件、文久年間(二八六一〜一八六三)が二件となり、享保期の事例が過半を占めていることがわかります。つぎに積荷をみると、藩米が四件、藩荷物が一件、商人米が二件、商人荷物が三件(材木一件・鉄一件・五十集一件)、空荷が一件となります。

以上の点をまとめると、時期は享保期、積荷は奥州藩米ないし奥州商人米、船籍は石巻や相馬の船が、銚子で荷物を降ろして、帰りに勿来の中田沖で難破したというケースが多かったといえます。

これにより難破の事例からという点で限界はありますが、享保年間の事例では、奥州で積んだ領主荷・商人荷がすべて銚子で降ろされていた

表2 磐城国菊田郡中田浜の難船記録

No.	年	船籍	船主	船頭	乗員	積石	航跡
①	享保2(1717)	石巻門脇	長右衛門	惣右衛門	13人		10・石巻出港(仙台藩米積)→11/10・銚子入港(荷役)→11/19・銚子出港→11/21・小名浜沖→11/24・平潟へ向かうが当浦で破船
②	享保2(1717)	石巻中町	与右衛門	五平次	7人		10/晦・石巻出港(商人米積)→11/10・銚子入港(荷役)→11/19・銚子出港→11/21・小名浜沖→11/24・平潟へ向かうが当浦で破船
③	享保2(1717)	石巻	五郎七	与太郎	7人		10/23・石巻出港(仙台藩米)→11/3・銚子入港(荷役)→11/19・銚子出港→11/21・小名浜沖→11/24・平潟へ向かうが当浦で破船
④	享保2(1717)	相馬原釜	孫左衛門	三郎右衛門	15人		10/23・原釜出港(相馬藩米)→11/1・銚子入港→11/13・鹿島大船戸にて荷役→11/19・銚子出港→11/21・中野作沖→11/24・平潟へ向かうが当浦で破船
⑤	享保2(1717)	相馬原釜	作左衛門	甚之丞	14人		11/13・海老浜(商人米)→11/17~11/19・銚子(荷役)→11/21・中野作沖→11/24・平潟へ向かうが当浦で破船
⑤	享保2(1717)	相馬浦尻	惣右衛門		11人		1/2?・銚子から(空船)・当浦で破船
⑥	享保2(1717)	本吉郡破知上村	甚左衛門	山三郎	7人		9/26・気仙沼大嶋(商人材木)→9/29~10/27・銚子(荷役)→11/21・中野作沖→11/24・平潟へ向かうが当浦で破船
⑦	享保12(1727)	南部宮古	権兵衛	小平治	6人		9/10・宮古(新鉄荷物)→9/27~10/3・平潟(荷物拂)→那珂湊(木綿荷18箇積)→平潟(鉄代金受取)→~11/4・磐城領江名舟戸(掛居)→11/5・大北風で反転→11/6・小名浜(沖掛)・11/7・網碇摺切・当浦2里沖で破船
⑧	延享2(1745)	石巻	善右衛門	□郎兵衛	15人		12/4~12/15・石巻(仙台藩米)→~12/17・東名→12/18~・岡田沖(南風になり掛居)・12/19風雨高波・12/20暮大波船中打込・中田浦で破船
⑨	文久3(1863)	八戸	石橋徳右衛門	万吉	14人	1200	11/・八戸(南部藩江戸上せ荷物1200石)→諸所入津→2/6・平潟沖(滞船)・2/8・大時化で破船
⑩	文久3(1863)	那珂湊	油屋作右	仁左衛門	8人	400	2/5~2/6・那珂湊(鱒粕・魚油・昆布)→2/7・平潟(吹流)・2/8大時化・2/9破船)

ことは、当時の海上輸送ルートの一時的状況をそれなりに反映したものとされます。つまり近世前期に確定された二つのルートのうち、「大廻し」ルートは、享保期には実際にはそれほど使われておらず、もっぱら銚子を経由する「内川廻し」が中心だったことを示唆するものということです。

(2) 近世後期の東廻り航路と銚子港

次に近世後期になって、銚子をめぐったこうした構造が、どう変化していくかをみてみましょう。奥州有数の海運基地として知られた石巻湊において、幕末頃に最有力とされた船主に武山屋がありました。その家の文書が今日まで残されており、この史料群のなかに弘化四(一八四七)年十二月の年記をもつ「観慶丸諸勘定牒」(武山屋文書No.41-49)という廻船帳簿があります。その内容をつぎに掲げてみましょう。

「史料1」

(表紙)

一 弘化四年

沖船頭

観慶丸 諸勘定牒

未十二月吉日

幸助

覚

一金貳両也

海上遣

一金九拾七両三分

差引二両

貳百六拾八文

免米仕切金

金九拾九両三分

貳百六拾八文

錢相場両二六貫六百文割

国元遣	川口 定苦金	壹貫文
一金貳分	寒風沢 勝木浦	一金拾六兩三分貳朱ト
一金貳朱ト	塩釜様 宿拂共	羽書ノ拂
老貫四百文		江戸諸掛り
一金貳分也		御注文 買物代拂
ノ壹兩貳朱ト		一金八兩貳分貳朱ト
老ノ四百文		廿五文
江戸遣		ノ金五拾六兩三分貳朱ト
一金壹兩貳分	仙臺屋吉兵衛	八貫七百六拾壹文
老貫五百文	下拂共	此代金壹兩壹分五百拾壹文
一金壹分	附舟	又ノ金五拾八兩貳朱ト
一金七兩貳分	大山様遣共	五百拾壹文
一金壹分	水主拾五人 身之賃	差引残り
ノ金拾兩ト	表廻り まし	金四拾壹兩貳分 五百七拾九文
老貫五百文		
浦賀遣	松下吉兵衛	
一金壹分		
五百文	西口利右衛門	
一貳百文	大工 十五郎	
一三百文	宿 太次兵衛	
一金貳分	小川 仙臺屋	
一金貳分		
ノ金壹兩壹分		

これは、武山屋の持船・観慶丸が、弘化四（一八四七）年十二月に「国元」を出航し、関東方面に行つて帰ってくるまでの一航海分の経費を勘定したものです。このなかに「国元遣」「江戸遣」「浦賀遣」という三つの勘定項目がみえており、国元・江戸・浦賀の三ヶ所でのどのような金の出入があつたかが記されています。この航海は、江戸に藩米を送ることを目的にしていたようですが、その他に自分荷物（免米）を江戸で売っており、それをめぐる勘定分を記帳したものが、この帳簿だったとみられます。

さらに同じ観慶丸の安政四（一八五七）年の勘定帳も残っていますが、弘化四（一八四七）年のそれと同じ形式で、やはり「国元入用」「江戸入用」「浦賀入用」の三つの勘定項目がみえています。このほか武山屋文書

にみえる多数の仕切状や受取状の断片などからも、武山屋の船は、この頃、浦賀から江戸に達し、その地の商人らと恒常的に取引をしていたことがわかります。これらの事例から、近世後期になると、石巻あたりの廻米船は、房総半島を廻って江戸や浦賀に直行することが当たり前になっていくことが窺えます。

ではこの頃の銚子は、どうなっていたのでしょうか。武山屋文書の中に、若干ですが銚子の商人からの書簡などがありました。ところがその内容は、取引関係に関するものではなく、銚子付近で難破した同家の船の事故処理に関わるものでした。

そうした書簡のひとつ（武山屋文書No.2-17）には、銚子の木屋新六から武山屋に宛てたものがあり、そのなかで「諸か、り差引、金老両老分ト銭六百八拾八文也不足ニ相成り申候間、何卒御手船方、江戸御登り之砌、深川・筑十敷、仙臺や両家之内ニ而も御届ケ可被成下様」と記されています。解釈すると、「かかった事故処理の経費と残存積荷や船具の現地払い代金を差引くと、金一両一分と銭六八八文ほどの不足になりますので、その分は、武山屋の船が江戸に入港した際に、深川の筑十か仙台屋という商人に渡してほしい」となります。この書簡は、銚子在住商人の認識として、この頃武山屋の船は、石巻と江戸との間を頻繁に往復していたこと、いっぽう沖を通りながら銚子に入港する機会は稀であったことを示しています。だからこそ、石巻武山屋から銚子木屋への金は、江戸の商人を介して木屋へ届けてほしいと言っているのです。

以上からいえるのは、近世後期になると、石巻の廻米船は、浦賀や江戸にさかんに出入するようになる一方、銚子にはあまり寄港しなくなっていたのではないかと、ということですが、そして先述した近世前期の状況をふまえると、東廻り航路の主軸は、近世中期を境として、「内川廻し」から「大廻し」へと移動したのではないかと、ということになります。ところでこの点は、これまで意識的に検討されてこなかったように思いま

す。これまでの研究では、河村瑞賢の東廻り航路整備事業によって、江戸への直航はすでに近世前期に定着していたとみられるいっぽうで、東廻り航路上での銚子の重要性は、近世を通じて変わらず維持されたとの見解も併存してきています。そしてこれらはいずれも、東廻り航路における近世中期から後期の変容について、意識的な考察がなされなかったためであると思われるのです。

### ③「玄蕃日記」に見る近世中期の銚子港町

こうした問題意識にたつて、以下では、近世後期の銚子がどのように変容していったのかを、銚子側の史料から追究してみることになります。こうした検討に格好の史料が、田中玄蕃家文書です。田中家は、銚子（飯沼村）の草分百姓五軒の筆頭という由緒をもち、近世中期には飯沼村の役人を勤めるいっぽうで廻船問屋を営み、近世後期になるとしだいに醤油醸造へ経営の比重を移して、現在のヒゲタ醤油にいたる家です。田中家の古文書は、同家ならびに東京大学経済学部などに所蔵されていますが、今回は事情により原史料にあたることできませんでしたので、銚子市公正図書館に架蔵されている筆写本を用いました。その概要は、表3のようになります。

筆写本のうち最も古いものは「先代集」「後代集」と題された二冊の年代記的な記録です。つぎに寛政二（一七九〇）年の「当村一件留」という一件記録があります。そして寛政三（一七九一）年あたりから幕末にかけて「玄蕃日記」と題された記録が、六〇冊ほど連綿と残っています。ただし、このうち前半のものは、記すべき事項があった時だけ記されており、正確には日記とはいえません。以下では、これら「玄蕃日記」から、近世中期以後の銚子について考察していきます。

表3 田中玄蕃日記の概要(銚子市公正図書館蔵筆写本)

No.	製本表題	内 題	丁数	No.	製本表題	内 題	丁数
1	先代集	先代集 乾巻	94	36	玄蕃日記 天保14年	日記 天保十四卯年	200
2	後代集	玄蕃後代記 坤	106	37	玄蕃日記 弘化元年	日記 天保十五甲辰年田中氏	167
3	玄蕃日記 寛政2年	当村一件留	18	38	玄蕃日記 弘化2年	(玄蕃日記) 弘化二巳年	167
4	玄蕃日記 寛政3年	当村一件留		39	玄蕃日記 弘化3年	日記 弘化三丙午 田中帳場	213
		諸用日記 寛政三年四月 (4/21~5/7)	19	40	玄蕃日記 弘化4年	日記 弘化四未年 田中帳場	182
		諸用日記 寛政三年九月 (9/1~9/29)	42	41	玄蕃日記 嘉永元年	日記 嘉永元年申年田中帳場	137
		諸用日記 寛政三亥十二月 (12/1~12/24)	43	42	玄蕃日記 嘉永2年	日記 嘉永二酉年 田中帳場	146
5	玄蕃日記 寛政4年	諸用日記 寛政四年二月 (2/1~2/28)	26	43	玄蕃日記 嘉永3年	日記 嘉永三庚戌 田中帳場	110
		諸用日記 寛政四年閏二月 (閏2/1~10/28)	176	44	玄蕃日記 嘉永4年	日記 嘉永四辛亥年 田中帳場	136
6	玄蕃日記 文化9年	要用記 文化九申年 (4/5~12/13)	25	45	玄蕃日記 嘉永5年	日記 嘉永五子年 田中帳場	111
7	玄蕃日記 文化10年	要用記 文化十年	34	46	玄蕃日記 嘉永6年	日記 嘉永六癸丑 田中帳場	100
8	玄蕃日記 文化11年	要用記 文化十一年 (1/25~12/30)	57	47	玄蕃日記 嘉永7年	日記 嘉永七寅年	100
9	玄蕃日記 文化12年	(玄蕃日記 文化十二年)	160	48	玄蕃日記 安政2年	日記 安政二乙卯 田中帳場	140
10	玄蕃日記 文化13年	(玄蕃日記 文化十三年)	197	49	玄蕃日記 安政3年	日記 安政三辰年 田中帳場	123
11	玄蕃日記 文化14年	(玄蕃日記 文化十四年)	135	50	玄蕃日記 安政4年	日記 安政四巳年 田中帳場	132
12	玄蕃日記 文政元年	要用記 文化十五戊寅年 田中玄蕃	163	51	玄蕃日記 安政5年	日記 安政五年 田中帳場	125
13	玄蕃日記 文政2年	(玄蕃日記 文政二年)	123	52	玄蕃日記 安政6年	日記 安政六未年 田中玄蕃	110
14	玄蕃日記 文政3年	要用記 文政三庚辰 田中玄蕃	230	53	玄蕃日記 万延元年	日記 萬延元年 田中帳場	146
15	玄蕃日記 文政4年	日記 文政四年 田中帳場	171	54	玄蕃日記 万延2年	日記 萬延二辛酉 田中帳場	118
16	玄蕃日記 文政5年	要用記 文政五壬午年 田中玄蕃	224	55	玄蕃日記 文久2年	玄蕃日記 文久二壬戌 田中帳場	101
17	玄蕃日記 文政6年	日記 文政六癸未年	242	56	玄蕃日記 文久3年	日記 文久三亥年 田中氏	106
18	玄蕃日記 文政8年	要用記 文政八乙酉年 田中玄蕃	272	57	玄蕃日記 文久4年	日記 文久四子年 田中氏	155
19	玄蕃日記 文政9年	(玄蕃日記) 文政九丙戌年	323	58	玄蕃日記 元治2年	日記 元治二丑年 田中氏	140
20	玄蕃日記 文政10年	要用記 文政拾丁亥年 田中玄蕃	256	59	玄蕃日記 慶応2年	日記 慶応二年	114
21	玄蕃日記 文政11年	要用記 文政十一戊子年 田中玄蕃	273	60	玄蕃日記 慶応2年	日記 慶応二年	114
22	玄蕃日記 文政12年	要用記 文政十二己丑年 田中玄蕃	256	61	玄蕃日記 慶応3年	日記 慶応三年	120
23	玄蕃日記 天保元年	要用記 文政十三庚寅年 田中玄蕃	294	62	玄蕃日記 明治元年	(玄蕃日記) 明治元年	129
24	玄蕃日記 天保2年	要用記 天保二辛卯年 田中玄蕃	215	63	玄蕃日記 明治2年	(玄蕃日記) 明治二年	124
25	玄蕃日記 天保3年	(玄蕃日記)	292	64	玄蕃日記 明治5年	日記 明治五壬申年 田中氏	
26	玄蕃日記 天保4年	(玄蕃日記) 天保癸巳年	291				
27	玄蕃日記 天保5年	日記 天保五甲午正月元旦 (ヤマ田)	263				
28	玄蕃日記 天保6年	日記 天保六未年	350				
29	玄蕃日記 天保7年	日記 天保七申年 (ヤマ田)	263				
30	玄蕃日記 天保8年	日記 天保八丁酉年 田中玄蕃	261				
31	玄蕃日記 天保9年	(玄蕃日記) 天保九戌年	238				
32	玄蕃日記 天保10年	日記 天保十亥年 田中帳場	273				
33	玄蕃日記 天保11年	日記 天保十一子年 田中氏	224				
34	玄蕃日記 天保12年	日記 天保十二辛丑年 田中氏	236				
35	玄蕃日記 天保13年	日記 天保十三寅年 田中氏	223				



(1) 廻船の入津と難破

日記の最初の頃、近世中期の段階では、奥州廻船が銚子に多数入港している状況が記されています。寛政四(一七九四)年四月十一日条に、「奥南部仙台其外共、拾壹艘入津有之」とあり、一一艘もの廻船が同時に入港することがあったことがわかります。

またこの時期には、銚子口(銚子河口)における難破の記事も散見されます。とくに寛政三年四月から翌四年十月までの間には、六件もの難破事件が発生しています。いずれも銚子口ないし銚子港内での難破で、その内訳は奥州船が五件、大坂船が一件となっています。以下では、それぞれの難破の状況をやや詳しくみてみましょう。

①寛政三(一七九一)年四月二十四日条には、八〇〇石積十六人乗りの「仙台様御手船」が、江戸から奥州に戻る際、荒野村沖で難破したという記事がありました。この時は、荒野村の穀宿の広屋武左衛門が、難船荷物の舁上げ(搜索回収)の差配にあたりました。

②寛政三年四月二十五日条には、江戸商人雇船の「大坂船」が、江戸から奥州に向かう途中で、飯貝根地区で難破したという記事がありました。やはり「銚子船宿・広屋武左衛門」が手配して、飯貝根の「地下船」六艘を動員し、難船荷物を飯貝根浜に舁上げしました。四月二十七日には荒野村に荷物を回送しています。さらに海上投棄米の搜索・回収のための「掛船」を出すようにと飯貝根地区に要請し、「地下船」二一艘が出ています。

③寛政三年四月二十五日条には、幕府の「御城米船」が難破したという記事がありました。これは穀宿の大野喜惣太が差配をして、四月二十八日に難船を荒野村下に曳航しました。また、難船を見張る「昼夜番人」なども手配しています。

④寛政四年二月十四日条には、八人乗りの「南部領山田村嘉右衛門船・恵比寿丸」が黒生浦の下で難破した記事がありました。これについ

ては、民間船であったためか船宿の江戸屋文次郎が差配しています。

⑤寛政四年七月十二日条には、七人乗りの「相馬領原釜村重右衛門船」が、笠上新田で難破して材木が流失したという記事がありました。この時には、船宿の仙台屋七兵衛と荷宿の豊後屋七郎右衛門が、積荷の搜索・回収のための「掛船」の派遣を、飯貝根地区に依頼しています。

⑥寛政四年十月二十日条には、「南部山田茂兵衛船・大徳丸」が難破したという記事がありました。この時には荷問屋の豊後屋七郎兵衛が差配をしています。

このように寛政年間の銚子港には、いまだ多くの諸国廻船の入港がみられ、銚子口での難破事故も多発していたのです。また難破記事にみられる大型廻船の取引先は、ほとんどが荒野村、別名「仙台河岸」にあり、近世前期に確立した幕藩領主米の輸送を中心とする銚子の港湾機能が、この時期においても維持継承されていたことを示すものとみられます。

④「玄蕃日記」に見る近世後期の銚子港の変容

その後、近世後期の「玄蕃日記」をみていくと、廻船の難破記事が全く見られなくなることが注目されます。たまに出てくる難破の記事は、利根川に就航する川船のものになります。こうした変化とともに、銚子における幕府の流通機構としての諸施設にも変容がみられるようになります。近世前期に確立した東廻り航路における銚子の位置が、この時期にだいに変容し始めていたことを示唆するものといえるでしょう。

(1) 奥州諸藩御穀宿の経営不振・破綻

近世後期における東廻り航路の変質は、奥州諸藩の御穀宿の低迷となって現れました。以下でいくつかの例をみてみましょう。

①南部問屋・豊後屋七郎右衛門

穀宿・豊後屋七郎右衛門は、さきの南部船の難破処理にも登場するなど、銚子における南部藩の出先機関として活躍してきたことが知られますが、「玄蕃日記」の文化十四（一八一七）年九月十日の条に次のような記事がみられます。

〔史料2〕

豊後屋七郎右衛門、南部笹屋六之助金子出入取扱、金子貳百両御用達中にて才覚いたし呉候様、肝煎名主・加瀬・柳、両家より頼、尤御上よりも御言葉添も有之候由、当八日兩人被参候得共、右貳百両為加質、七郎右衛門所持土蔵屋敷・外川宇兵衛所持屋敷田地并七郎右衛門の蘇鉄等迄、加質にいたし、売立返金の節、金子不足に候ハ、七郎右衛門所持の掛軸等迄、売拂候（後略）

すなわち、豊後屋は南部の笹屋との間で金銭のトラブルがあった際、解決金とみられる二〇〇両が払えないため、同家では所持の店舗のほかソテツや掛軸などまで質入・売却し、返済にあてようとしたようです。近世前期には相当な勢いだったと思われる南部藩の穀宿が、この時期にはかなりの経営危機に陥っていたことが窺えます。

その後文化十五（一八一八）年五月九日条には、「豊後屋七郎右衛門金子一件に付、南部より被罷越候もの共、何か騒立候よし、薄々及承候」という記事もみえ、玄蕃自身が目撃したわけではないようですが、豊後屋に南部から来た者たちが押しかけて騒ぎをおこしていることが知られます。そして天保十（一八三九）年十一月朔日、ついに豊後屋は、土地・家屋・家財のすべてを四五〇両余で分散（破産処分）してしまいました。

② 南部間屋・盛岡屋権三郎

盛岡屋権三郎については、文政四（一八二二）年八月五日条に「盛岡

屋権三郎儀、国元南部江引籠申度旨、御役所江願上候所、御聞濟無之、右二付立帰り百日御暇願上候所、多分御聞濟にも可相成哉の由、執次柳治兵衛殿被申之候」という記事がみえています。この時期、盛岡屋も経営不振に陥っていたらしく、銚子をひきはらって本拠地の南部へひきこもりたいたい領主に願い出たようですが、許可されず、期間を限定した「百日御暇願」ならばあるいは許されるかもしれないなどというのです。盛岡屋の経営が逼迫していること、にもかかわらず領主の許可を得なければ撤退もできないという穀宿の状況が窺えます。

③ 南部藩御穀宿・信太権右衛門

信太権右衛門については、文政九（一八二六）年九月十四日条から十月十四日条にかけて関連の記事があります。このうち九月十六日には、「信太権右衛門殿、南部御穀宿一件二付、権右衛門隠居・親類豊後屋市郎兵衛殿、同道二而入来、尤、金談筋ノ頼也、夕方断ノ手紙遣ス」とみえています。南部穀宿・信太屋が、隠居や親類の豊後屋と一緒に玄蕃家を訪れ、「金談筋」（借金か）を頼み入れてきたのを、夕方になって手紙で断ったというものです。その後十月十三日には、「信太権右衛門殿儀、御役所江願筋有之候二付、豊後屋市郎兵衛殿入来、不快二付不逢被帰候事」とあり、さらに十月十四日にも、「信太権一件二付、豊後屋市郎兵衛殿、當御役所江願書を以、嘆願之儀内々被相頼候、不快二付」云々とありました。信太権について御役所へ何ごとか願い出たいことがあるとして、信太の親類豊後屋が連日田中家を訪問しているのですが、玄蕃は気分がすぐれないなどといって面談を避けています。南部藩穀宿の信太権右衛門もまた、この頃には経営的に困っていたらしいことが窺えます。

④ 銚子御用商人筆頭格・柳仁平治

銚子御用商人の筆頭格であった柳仁平治は、まず寛政四（一七九二）年二月十一日条で次のように記されています。

「史料3」

柳や仁平次

右の者、於当所、相馬様御米買請、江戸小網町・植田や伊助方へ積送り、俵数八十九俵蔵入いたし置候処、右米相馬様買御差留め被仰付、依て手代久次郎為相登申候由、御添翰願出候、此段御役所表へ願出<sup>マユ</sup>出す、

これによれば柳仁平治は相馬藩の払米の取扱をしており、相馬藩の穀宿だったらしいことがわかります。また文化十一（一八一四）年十一月三日条では、銚子町人に総額で五〇〇両の御用金が賦課された際、柳仁平治は最高額の七〇両を、次いで田中玄蕃・ヒゲタの広屋儀三・鶴屋九右衛門ら三人が、それぞれ六〇両を負担しており、この頃にはまだ柳仁平治は、銚子商人中筆頭たる経済力を誇示しています。さらに文化十三（一八一六）年十二月二十七日条にも、柳と田中は並んで役所の歳暮祝儀に参加していました。

ところが天保元（一八三〇）年閏十一月五日条には、「柳仁平治殿、御用達退役願書の下書持参被参、披見の上相尋候処、新宅主人江も見せ候所、田中江持参添削いたし貫候様にとの事故、加筆迄為持遣す」という記事があり、柳はどうしたわけか退役願を出すという事態に陥っていることが分かります。さらに天保十二（一八四一）年七月四日条では、「柳仁平治殿、身上向追々不如意、借財方六ヶ敷様子二付、今朝戸をおろし候趣、別家治兵衛殿被参、右段被申候事」とあり、とうとう経営不振によって店舗の閉鎖に至ったことが記されています。そして七月六日条で、「柳本家逼塞、御届いたし呉候様、為頼萬才弥右衛門老人入来二付、直二御代官所江罷上ル」とあり、銚子最大の御用商人であった柳仁平治も、ついに破産に至っています。「玄蕃日記」でみるかぎり、柳屋は、醸造へ経営比重を移していった田中玄蕃家とは異なり、廻船問屋に重点を

おいた従前からの経営基盤に依存し続けていたようで、これが経営不振の原因になったものと想像されます。

ここで明らかになったことは、文化期から天保期にかけて、銚子では由緒ある廻船問屋や穀宿のきなみ経営不振となり、いくつものが破産に追い込まれていた、という事実です。その背景には、すでに明らかにした銚子と東廻り航路をめぐる海上輸送ルートの大きな変容があったことは間違いありません。近世中期以後、東廻り航路をゆきかう廻米船の銚子入港量が減少する中で、これら廻船との繋がりによって成り立っていた銚子の穀宿・廻船問屋らが、撤退に追い込まれていったのです。そうしたなか、田中玄蕃家は、それまでの廻船問屋から醸造業へと経営の重心を次第に移し替えることに成功し、生き延びることができたのだと思います。奥州米を積んだ大型廻船の銚子入港の減少が、まず銚子における領主的流通の担い手たる穀宿・廻船問屋の衰退を引き起こし、銚子の空間構成・勢力分布に大きな変質をもたらしていったのです。

（2）銚子口の土砂堆積と大廻し航路の整備

天保期頃になると銚子口では土砂堆積が進み、それまで廻船が銚子へ入港する際、格好の航路目標になっていた「ながらみ」という瀬も消滅し、大型廻船の入港に支障をきたすようになったといわれます。ただし先述したように「玄蕃日記」では、寛政年間の銚子口での難破の記事が目立っており、すでにこの頃には銚子口の航路状況が悪化し始めていたのかもしれない。いずれにしても天保期には、銚子口の自然的な条件悪化もあって、内川廻しを支えてきた銚子の東廻り航路との接点という機能が、それまでのようには働かなくなっていたと想像されます。

このような銚子の変化を象徴する記事が、「玄蕃日記」天保三（一八三二）年八月六日条にみえています。この日、田中玄蕃のもとに「江戸駿河町・越後屋後見・宮下五郎兵衛殿」から、「当御役所」へのとりなしを

求める手紙が届きました。書状には、「焚火常夜燈のケ所書、浦賀問屋名前書、江戸廻船問屋凡六十軒余・中ノ湊濱屋藤右衛門・仙台石ノ巻熊谷長右衛門等の名前書」が記されていたといひ、犬吠崎の先端に近い高神村の高台に、篝火の常夜燈を設置したいというものでした。浦賀・江戸・那珂湊・石巻の廻船問屋や船主船頭ら、賛同者ら多数の署名簿も付されていました。田中玄蕃は、この記事を否定も肯定もせず淡々と書き記していますが、連名者の構成からみても、また高神村高台という常夜燈の設置場所からみても、銚子沖を迂回する「大廻し」航路の安全性を高めようとする企てであったことは間違いないでしょう。この時期には、銚子沖を通過する大廻しの航路整備が、江戸・浦賀の問屋や、那珂湊・石巻の船主らによって真剣に追求されるようになっていたことがわかります。この時期に奥州産米の江戸移出において、「大廻し」航路への比重がますます増大していたことを窺わせる事実といえます。

### (3) 地元民間流通勢力と全国勢力との結合

銚子における由緒ある商人勢力、すなわち幕藩制流通を支える特権的商人集団の衰退は、いっぽうで地域に新しい流通勢力を生み出すことにつながりました。そうした事例を「玄蕃日記」にみてみましょう。

天保五(一八三四)年正月十七日条には、「御他領之者共より、荒野村荷問屋(越後屋)次左衛門方江、醤油并醤油粕を以製造致候味噌多分二積来、則右之品同人方へ蔵詰いたし置、自分支配いたし、奥州船又は御領分江専賣捌候二付、仲間一同渡世差障」云々、という記事がみえます。荒野村の荷問屋で越後屋なる者が、この者はおそらく醤油関係の仲間に加わっていない商人とみられますが、銚子産でない他領産の醤油や味噌を大量に買付けて、奥州船や銚子領へ直接売り込む違法行為をしており、取り締まって欲しいと銚子の醤油仲間が訴えたのです。

また安政五(一八五八)年三月二十五日条には、今宮村の御用達商

人・深井九右衛門という商人が、「是迄の仲買の者共に不拘、勝手次第売捌度と御代官所迄願出候」とあり、仲間仲間の商人である深井が、仲間の独占を破って自由販売をしたいと主張していました。

このように、海船から川船へと積荷を積替えねばならないという条件に支えられた銚子固有の流通独占形態、穀宿をはじめとする特権的商人集団の団結、商人たちの特権や排他的な商慣行などが、この時期打ち破られ始めています。このことは、東廻り航路における「内川廻し」と「大廻し」の比重の逆転、すなわち銚子の流通上の位置の後退とも連動していたことは、くり返し述べてきたところです。こうした中で、地元の間外商人が、活発に活動し始め、その活動が全国的な流通と結合し始めていることが窺えます。

### (4) 銚子醸造業と神奈川・浦賀

田中玄蕃家は、近世中期以後、廻船問屋からは撤退し、醤油醸造に本格的にとりくむようになります。これにより「玄蕃日記」には、飯沼村の地先での荷役(購入原料水揚げ・製品船積み)、土浦方面から購入した醤油原料大豆の水揚げ、あるいは江戸方面に出荷する製品醤油の船積みなどの記事が多数見られるようになります。また江戸と銚子を結んだ持船や雇船など川船の難破記事も増えています。

さらに、小麦・大豆・塩など醤油醸造の原料を、既存の流通経路でないところから仕入れようとする試みが「玄蕃日記」にみられるようになります。発覚すれば処罰される恐れもあったこうした行為を、なぜ田中家はおこなうに至ったのでしょうか。

#### ① 小麦

文化十一(一八二八)年三月十三日条に、「其御地俵物の儀、外品は格別、豆麦近來舛切多分にて、甚迷惑に付」云々という記事がみえます。

「舛切」とは、送られてきた積荷の量が足りないことをいい、「銚子組」

の「造醬油仲間」は、常陸国の土浦・小川・府中の荷主問屋・荷主商人に対して、送られてくる大豆や麦の容量が、表示量よりも大幅に足りないと言情を申し入れ、改善を求めていたのです。小麦や大豆など醸造原料の最大の供給先であった土浦・小川・府中の商人らと、銚子の醬油仲間との信頼関係が、この頃しばしば起こった不正行為によって崩壊しはじめていたのです。

これに対して五月二十五日条には、府中商人らの返書が記載されています。「舛切多分に有之候に付、已来舛改にて取引可被成下の趣、御尤に承知仕候、当夏より御買入被下候俵物、高浜積立の節は、御立会を以相改可申候間、左様思召被下候」とあり、府中商人側では、これより以後は送荷はすべて計量するという銚子側の取引条件を呑んでいます。近世中期までは独占状態の流通経路にあって、ある程度容認されていた商取引慣行が、新しい流通の可能性が生じるなかで問題にされ始めるようになったように思われます。

しかし不正行為は、その後も跡を絶たなかったらしく、田中家では、ついに次のような行動にでました。文政五（一八二二）年六月十六日条によれば、「(ヤマサ) 小兵衛公入来、神奈川新小麦為見口持参に付、相談の上、新兵衛、深田安納小麦慶返いたし、夫より土浦・府中両所の内、嘉助逢買方半減、尤、半分は神奈川買入可申積」云々、とあります。つまり、ヤマサ醬油の小兵衛が神奈川の小麦のサンプルを持ってきたので、相談のうえ従来の土浦・府中の小麦の買付け分を半減し、半分を神奈川から買入れることに決めた、ということです。

なぜ神奈川からなのでしょう。銚子と神奈川とは、何の関係もないように思われますが、実は流通上では関係をもちうる可能性がありました。というのは、この頃の神奈川は浦賀などとともに、尾州廻船など近世後期に台頭してくる新しい民間流通勢力の拠点として急速に勢力を拡大しつつあり、江戸湾内・武州相州方面における物資の一大集散地に

なっていたのです。

さらに神奈川は、江戸川河口に位置する行徳とも、内湾の海船を介して密接に繋がっていた形跡がありました。この繋がり（神奈川―行徳ルート）は、物資の中継地たる江戸を「打越」す（パスする）ものとして、幕府によって厳しく禁じられていましたが、実際には禁止の網の目をかいくぐり、膨大な塩や穀物がここを流れていたことは、すでに筆者が明らかにしたとおりです。そしてこの行徳は、銚子と江戸を結ぶ公認の流通路上にも接していました。こうして行徳をターミナルとする銚子―関宿―行徳―神奈川という新しい流通経路が出現していたのです。近世後期において関東内湾の新興流通の台風の目ともいえる行徳を抜ければ、銚子と神奈川は意外に近かったのです。田中家の神奈川からの小麦購入の動きは、尾州廻船にまで繋がる民間流通の新しい世界にリンクしていくこうとする銚子商人の姿であったといえていいでしょう。

#### ② 塩

塩にも同様の動きが見えています。「玄蕃日記」の文化十一（一八一四）年三月十三日条に、次のような記事がありました。

#### 〔史料4〕

（前略）然は、去冬中より此節迄下り荷物、前後覚無之増運賃、甚迷惑仕候、然る処、先達てより雨天続、川筋出水候得は、運賃御かき増に不及申、則左の通、御送帖面へ御記し被遣可被下候、

覚

一あこ塩 百俵 三月中 式々四百文わり

四月より 式々文わり

右の通、御承知可被下候、尤手船筋は御書記被下間敷候、此段御頼申上度、如斯御座候、已上、

二月廿八日

醬油仲間連名

ひろ吉

徳島

千代次

これによれば、江戸の塩商人「ひろ吉（広屋吉右衛門）・徳島・千代次（千代倉）」から、前代未聞の塩の値上げを通告されたのに対して、田中家を含む銚子の醤油仲間側はこれに断固反対し、対案として希望価格を申し入れています。また天保七（一八三六）年八月二十日条では、江戸の塩商人・広屋吉右衛門から、江戸市場で塩が払底していると通告されています。醤油醸造に欠かせない塩の供給についても、旧来の江戸塩商人が、安価で潤沢な供給をなしえなくなっていたことがわかります。これが以下で述べるような田中家による塩の独自の調達に繋がったと考えられます。

文久三（一八六三）年十月三日条によれば、「江戸表赤穂塩相場は、両に三俵かへ申居候得共、船間二而一切品切故、仕込用差支の程も難斗二付」、「都合千兩分、彼地二而相調、大廻り二而當湊江相廻し候積」云々とあります。醤油仕込用の赤穂塩が江戸で払底し調達できなくなっているため、田中家らは一〇〇〇兩分の塩を「彼地」で調達し、「大廻り」ルートで銚子に持ってこようというのです。ここでは新たな塩の購入先が「彼地」として伏せられています。翌年の正月二十五日条や七月二十八日条などにより、「彼地」とは浦賀であったことがわかります。つまり赤穂塩を直接に浦賀で買い付け、「大廻し」で銚子に持ってこようというのですが、これはもちろん「江戸打越」として幕府が禁止している違法行為です。しかし、旧来の流通ルートに依存していたのでは仕込の塩が確保できない事態に直面し、いっぽう「彼地」のような、新しい流通勢力に繋がる物流拠点が出現してきていることが、こうした独自の流通ルートの出現の可能性をもたらしたのです。

## ⑤ 非公認の群小河岸場の展開と銚子港の船溜

近世後期の銚子とその周辺では、こうした仲間外商人らの動きが目立つようになっていましたが、彼らはいったい、どこから立ち現れてきたのでしょうか。本報告では、そうした拠点として、近世後期に利根川下流域に無数に出現してくる百姓持の零細河岸に注目し、その一例として、高田河岸と弥右衛門河岸をとりあげてみようと思います。高田河岸と弥右衛門河岸の場所は、図2に示しておきましたので参照ください。

### （1）高田河岸

次の写真1は、明治の地籍図の高田河岸の部分です。画面下が利根川で、そこから入江が上に細長く入り込んでいますが、ここが高田河岸です。現在の様子は、写真2で示しましたが、これは河岸の最奥部です。その左側には「船若中」という水神が今も残っています（写真3）。そこから街道までの場所には、河岸を支配していた豪商・宮城家の屋敷が今でも残っています（写真4）。宮城家には古文書がたくさん残っており、千葉県文書館で調査され詳細な目録が出されています。それによって宮城家の経営状況を簡単に見てみましょう。

そもそも宮城家は、嘉永年間に分家独立し、その後幕末から明治にかけて大きく発展した家でした。先にみてきた銚子をふくむ当地域の幕末期の経済動向が、当家の発展の基礎と考えられます。ちなみに同家が所持する蔵は、嘉永頃（一八四八～一八五三）には一棟でしたが、明治五（一八七二）年には三棟になっています。また所有船は、明治十（一八七七）年の段階で、高瀬船が二艘（四五〇俵積・三〇〇俵積）、小船が三艘（二二〇俵積・一〇〇俵積・七〇から八〇俵積）でした。おもな取扱商品は、干鰯・鰯・魚油・田作、米・大豆・菜種・搗麦、赤穂塩・斉田



図2 利根川下流域における「百姓河岸」の高田河岸と弥右衛門河岸

塩・明樽・蕨などでした。塩・大豆・麦といった醤油醸造原料を扱っていること、さらに塩は赤穂や齊田など全国型の商品が入ってきていたことなどが注目される点です。宮城家が、これら醸造原料を扱っていた仲間外商人のひとりであったことは、間違いないところです。

ちなみに高田河岸については「玄蕃日記」の安政六（一八五九）年八月八日条に、次のように記されています。

〔史料5〕

○銚子船・高田船、荷物積等之儀、混雑いたし、銚子船へ當所荷物、広屋より積入無之、船手行司同家へ願入候得共、聞入不申候、右二面ハ、甚迷惑三成三付、何卒荷主方より當所船へ積入三相成候様、広屋迄願入候様、船手行司三人来ル、

銚子の川船と高田河岸の川船との間で、荷物の積付けをめぐる「混雑」（もめごと）があり、銚子の船に荷物が積入れてもらえない（ということ）は、高田船に荷物が積み取られている」と、銚子の船手行司が訴えてきたのです。もめている具体的な内容がよくわかりませんが、いずれにしても高田河岸の船が、銚子の船を脅かす存在になっていたらしいことが窺えます。

(2) 弥右衛門河岸

次に弥右衛門河岸についてみてみましょう。こちらも明治の地籍図（写真5）が残っています。利根川（右側の部分）から逆L字型に水路が入り込んでいます。なお現地調査の結果、現在でもその痕跡は、比較的明瞭に残っていることがわかりました。利根川に面した部分は、現在はモーターボートの停泊場になっており（写真6）、L字の部分は今は葦が生い茂っています（写真7）。この地点には「船宿中」が奉納した小さ

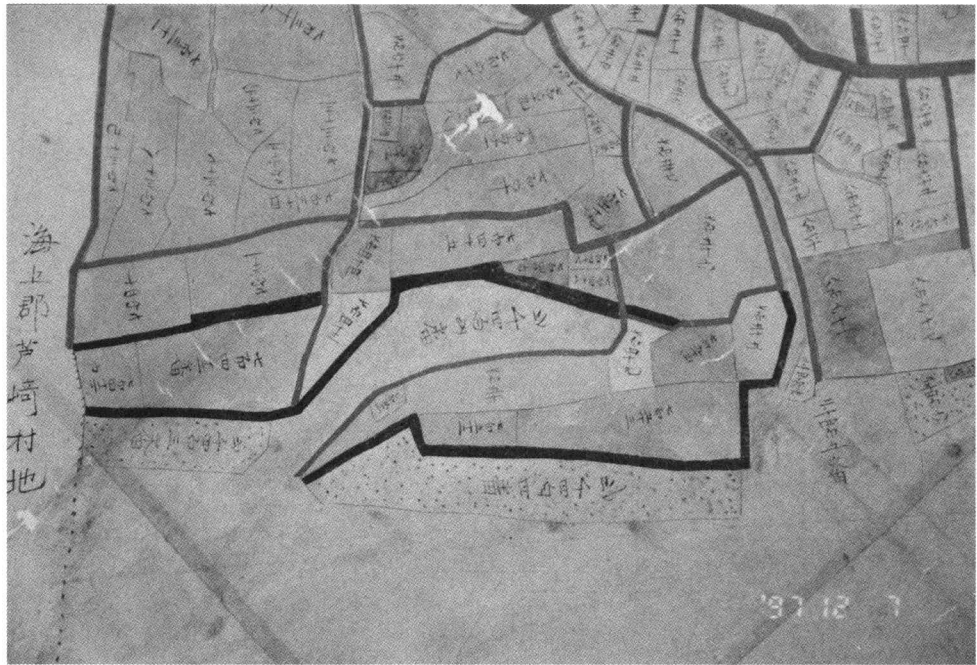


写真1 高田河岸（地籍図）



写真3 「船若中」



写真2 高田河岸最奥部



写真4 「宮城家」





写真6

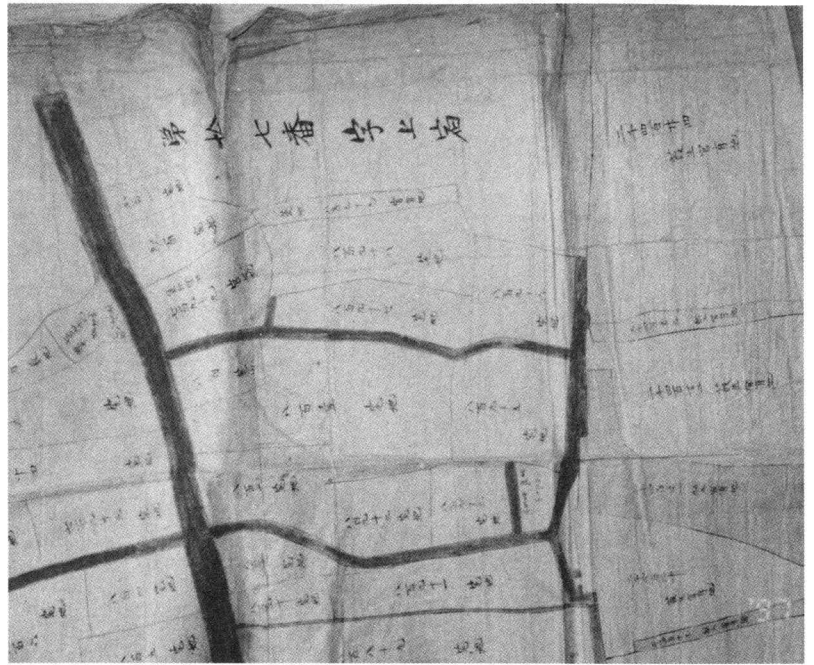


写真5 弥右衛門河岸（芦崎船入）



写真8 「船若中」



写真7



写真9 宮内弥右衛門家

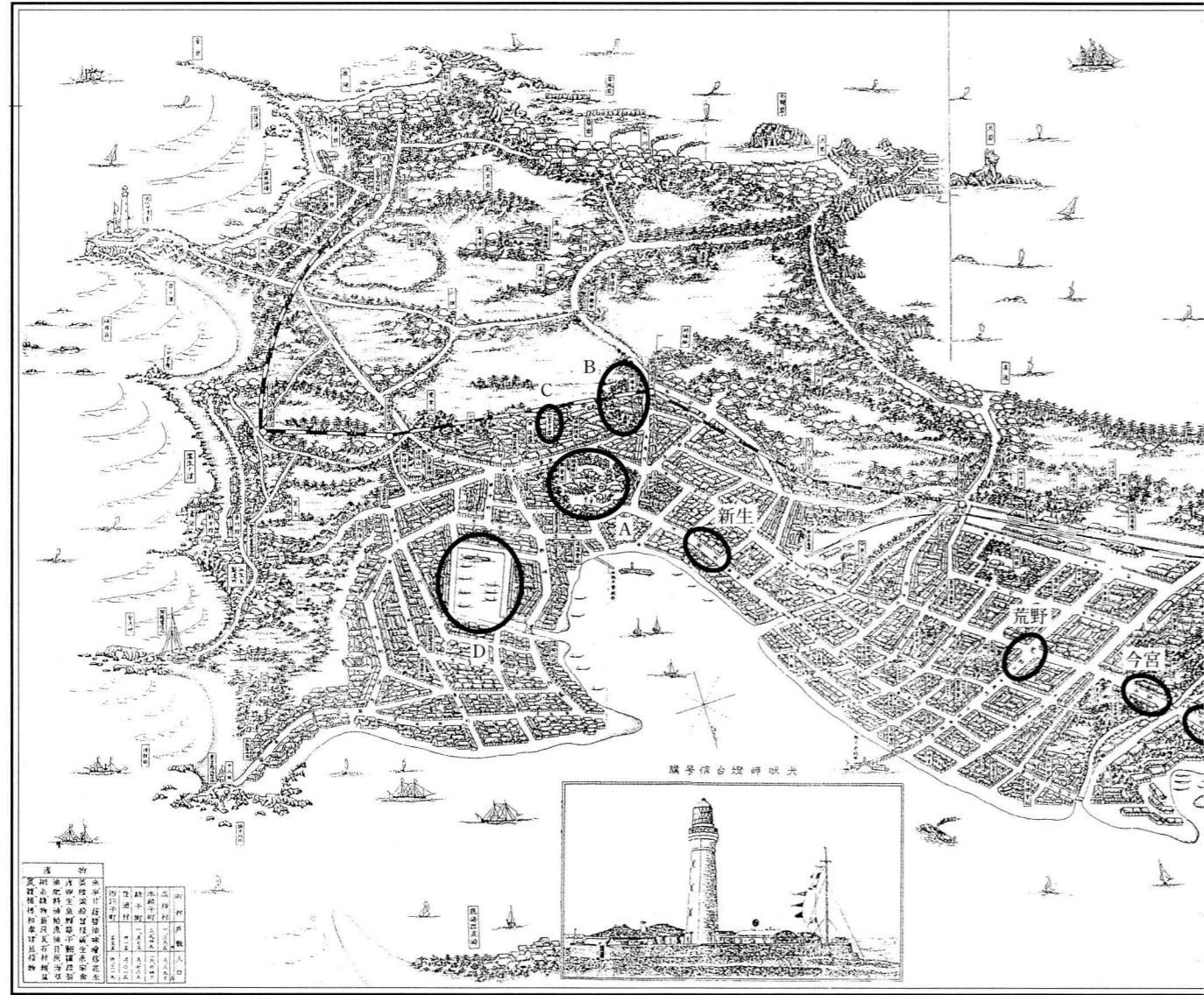


図4 下総国銚子全図 大正2年10月5日発行（銚子市公正図書館蔵）

備は、近世中期から始まったとみられます。ところでこの「船溜」は、銚子のなかでどのような機能を担ったのでしょうか。殺宿や藩蔵・廻船問屋などが荒野地区に集中していたことを想起すると、この「船溜」は、領主的流通を担った大型廻船に直接関連した施設ではなさそうです。

ちなみに飯沼地区は、先述したように近世中期から存在が確認できる「引船仲間」の拠点がありました。また安永年間（一七七二～一七八〇）には三〇艘弱の引船があったこと、嘉永年間（一八四八～一八五三）には二五人の仲引船間が存在していたことなどが知られています。いっぽう「玄蕃日記」の安政五（一八五八）年四月二十八日条には、川船集団として「川岸傳馬」なる存在があり、「當仲間」「積合中」「仲間寄合同席」などの文言がみえています。

この「船溜」あたりに現存する水神宮には、「銚子港河船業組合」と彫られた碑があり、昭和期の「新川船溜」は、同組合の管理下におかれていたといわれています。また「河船若者中」の碑もあり、荷役の集団が存在していたらしいことも確認できます。

こうしたことから、飯沼地区の「船溜」は、近世中期から以後、利根川水運の最終地点としての荷揚場、または高瀬船・船船・五大力船などの停泊場として整備されてきたものと思われます。

ところでこうした船入は、近世の港町ではよく見られました。江戸の「銚子場」の船入、大坂の「永代浜」の船入、兵庫港の「船入」などです。重要な

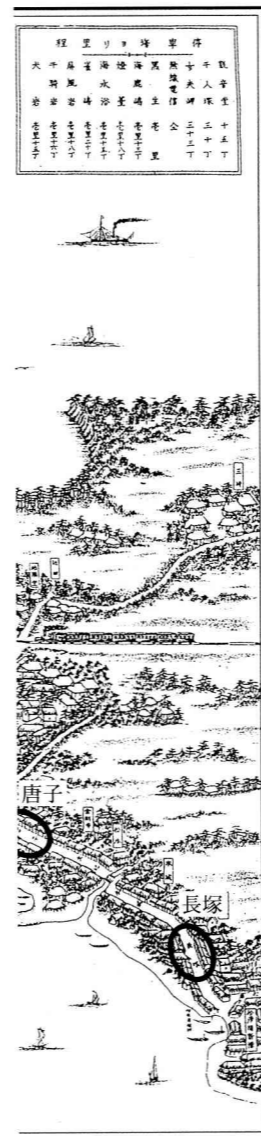


図3 「利根川図志」 赤松宗旦 安政4年頃

な水神の祠も残っています（写真8）。また、この河岸を開発したという宮内弥右衛門家も近くに現存しています（写真9）。

弥右衛門河岸は、いわゆる百姓持ちの零細河岸です。宮内氏に対する聞き取りでは、「こうした河岸は、利根川両岸に櫛の歯のように無数にあった」ということでした。これはきわめて重要な証言です。ひとつひとつはきわめて小さな河岸であっても、このような空間が利根川両岸に無数に出現した意味は大きいと思われるからです。近世前期には、周辺に広がる農村地帯とそこから画然と聳立する大規模町場の銚子、という状況だったのが、近世後期には、無数に展開する零細河岸場（町場の拠点）によって、銚子町場の経済的位置は変容を余儀なくされていたと考えられます。当地域における銚子の流通独占を打破していったのは、天保期以後、無数に出現してくるこうした零細河岸群の商業活動だったのではないかと思われるのです。

（3）銚子港の「和田船溜」

ところで近世中期以後、銚子の内部にも、港湾らしい施設がみられるようになります。それが飯沼地区にあった「船溜」です。安政年間（一八五四～一八五九）に刊行された「利根川図志」に掲載された銚子絵図（図3）では、飯沼観音の北東部分に自然な感じの入江が見えています。この入江が、周辺地区の町場化に押し込まれるようにして、人工的な船入に変貌していきます。図4は大正二（一九一三）年のものですが、Dと記した部分に当時「和田川船溜」「新川船溜」と呼ばれた四角い船入がみえています。

この船入がいつ造られたのか、その時期は重要な問題ですが、はっきりしません。ただしすでに元禄年間（一六八八～一七〇三）には、このあたりに船溜りがあったらしいことは「先代集」から窺えます。ただし本格的な整

港湾にはこのような船入の施設が必ず整備されてきます。これら「船入」は、港湾の都市景観を決定づける重要な要素ですが、その機能や構造について、これまでまともにとりあげて検討した研究はみあたりません。「船入」については、今後、銚子のそれと他の港湾のそれとを比較検討してみるなど、よりつつこんだ検討も必要だと思われまます。またこの「船入」が、近世の後期から明治期にかけて、利根川下流域に乱立した群小河岸の世界と、どのように関わっていたのかなど、港町としての銚子の都市空間の構造の変質との関連で、位置づけていくことも必要ではないかと考えまます。

## おわりに

銚子の変容についてまとめておきます。銚子は、近世初期から前期にかけては、全国的流通の中継拠点として整備されました。その後、近世後期から明治期にかけての銚子は、河口部の埋没という自然的条件もあって、大型廻船の入港が困難化したこともあって、奥州廻米の中継拠点としての位置を急速に喪失していきました。ただしこの時期以後、全国的な規模で勃興する民間地方海運勢力の台頭にもリンクしえたかどうかは、今回の検討では十分なし得ませんでした。今後の大きな研究課題としたいと思います。少なくとも、今回明らかになった近世後期の銚子は、利根川河川舟運の最終地点として位置づくいっぽう、醸造業の一大拠点として展開していった姿でした。このなかで問屋専業型の商人は衰退し、醸造転進型はそれなりに発展を維持しました。田中玄蕃家はその代表例でしょう。こうして銚子は、廻米船の港湾機能を変容させながら、醸造都市・地域的流通都市へと転進し、醸造原料・製品移出のための水運機能と周辺地域との経済関係を強化していきました。これと補完あるいは対立する関係にあったのが、近世後期に出現する利根川下流の無数

の零細河岸の世界でした。

最後に、港町空間の特徴について、付言しておきます。港町を空間的に把握する方法論として、港町が船とどのように接するのか、その接点の構造がどのように作られるか、という視点があると思ひます。それを「船着き」の形態論と呼びたいと思ひます。日本の様々な湊の船着きをみると、天然の渚・潟・入江をそのまま利用した単純素朴なものから、江戸や大坂・新潟のように運河が縦横に張り巡らされて、それが全て河岸であったような、複雑で高度なものに至るまで、じつに多様な段階形態があります。その中で銚子の「船入」は、人工的ではあるが比較的単純なものとして位置づけられるように思ひます。しかしこの点は、今後さらに検討していく必要があり、船入の形態を分類的に見ていくことによつて、都市空間としての港町の景観を考える糸口になるのではないかと思ひています。

## 〔補注―研究史〕

まず東廻り航路に関しては、古田良一の研究『東廻り及び西廻り海運の研究』（東北帝大奥羽史料調査部、一九四二年）、および幕藩制構造論と東廻り海運を結びつけた渡辺信夫の研究『幕藩制確立期の商品流通』（柏書房、一九六六年）、『海からの文化―みちのく海運史―』（河出書房新社、一九九二年）がある。利根川水運史との関連では、川名登の研究『銚子湊の成立と構造』（『近世日本水運史の研究』雄山閣出版、一九八四年）があり、銚子醸造業と利根川水運史の関係については、林玲子の研究『銚子醤油醸造業と利根水運』（『近代交通成立史の研究』法政大学出版局、一九九四年）がある。さらに東廻り海運と利根川下流域の関係については、渡辺英夫の研究『東廻り海運の展開―常陸国潮来をめぐって―』（柚木学編『日本水上交通史論集・第4巻』文献出版、一九九一年）、『利根川舟運における水戸藩の川船』（『近世日本の都市と交通』河出書房

新社、一九九二年)、「常陸国潮来經由仙台向け荷物の海上輸送について」(『東北近世史』一七、一九九二年)などがある。また銚子港町については、岡田勝太郎『地名が語るふるさとのむかし』1〜3 (私家版)一九九五〜一九九七年、から多くを教えられた。

(東北学院大学経済学部、国立歴史民俗博物館共同研究員)

(二〇〇〇年四月一日受理、二〇〇二年十月十一日審査終了)