

# 近世における江戸湾交通について

——特に陸上交通との関連において——

山本 光正

はじめに

- 一 木更津船の成立と展開
- 二 大山参詣と渡海船
- 三 江戸湾交通と関所  
おわりに

はじめに

江戸湾は諸国の廻船が輻湊するところであったことは、今更ここに述べるまでもないが、江戸を取りまく沿岸地域の村々からも、江戸に向け多くの日常消費物資が船舶により運送された。

本稿の対象とする沿岸地域とは房総半島の内湾沿、及び三浦半島の内湾沿のことであるが、これらの地域から出港する船舶は物資の

輸送のみならず、旅客の輸送にもあたっていた。

旅客は大山参詣者を中心に、日常的な用務を帯びた人々で、渡海船の利用は江戸及び対岸との行程を短縮し、旅を容易なものとしたのである。渡海船による旅客の輸送は一部の公認された船を除いて、慣行として行われていたものであった。

このため、渡海船による旅客の輸送は幕府交通政策に抵触するところとなったのである。すなわち幕府のとった陸上交通政策は原則として旅行者は陸路を通行することとしていたため、旅行者の監視は関所で行い、宿駅の運営財源は旅客から得る組織になっていた。

そこで本稿では渡海船による旅客輸送の実態と、渡海船による旅客の輸送がいかに幕府の交通政策と矛盾したかを明らかにしたい。

# 一 木更津船の成立と展開

## (一) 木更津船の成立

木更津船は木更津及び江戸の江戸橋に隣接する木更津河岸を往復する船で、房総と江戸の物資や旅客輸送を特権として公許された船である。

木更津船は江戸とその近国の流通や交通を考える上で重要な位置を占めるものであるが、これに関する史料があまり確認されていないため、その実態についてはこれまでほとんど発表されていない。『君津郡誌上』<sup>(1)</sup>や『木更津市史』<sup>(2)</sup>に木更津船についての記述はあるが、前者は木更津船の由緒についてのものであり、後者はそれを転用しているにすぎない。

本稿においては比較的まとまった史料が収録されている『千葉県史料近世篇上総国下』<sup>(3)</sup>及び旧幕引継書のうち『木更津河岸旧記』<sup>(4)</sup>をもとに、その成立とその後の展開について述べてみたい。

なお『木更津河岸旧記』は未刊のため、極力原文を引用したが、全文をここに紹介することは困難なため、左に目次のみ全文を掲げておきたい。

① 元禄六四年十月  
一江戸橋木更津河岸起立由緒之事、

② 同年九月  
一木更津船附場之義ニ付、木更津村名主共々本船町名主相手取、

町 御奉行所北條安房守様江御訴訟申上、御吟味之上御評定所

ニ而地所拝領被 仰付候願書并訳書、

③ 同八年四月  
一木更津河岸絵図面、

④ 寛保二戌年  
一同所支配附木更津村名主一札取置候書留、

⑤ 天明三卯年  
一河岸附町之内沽券地与事替候分御尋有之、奈良屋市右衛殿江

書上候書留、

⑥ 同年  
一木更津河岸堰板等新規修復共永々拝領船着場ニ付、何れ之御役

所江も御願等者不致候ニ付、右一札取置候書付之事、

⑦ 天明四辰年  
一町々河岸地面町方御掛ニ而、平生定杭建置揚場ニ致候所、樽屋

与左衛門殿懸ニ而御尋有之、右書留、

⑧ 寛保三亥年  
一木更津河岸堰板朽損候ニ付、御普請方御役所江差上候願書并絵

図面、

但、右河岸者永々拝領地ニ付、御願不申上候而も宜趣書留、

⑨ 寛政六寅年  
一木更津船南北五給持名前船数之事、

取置候一札書留、

⑩ 同十一年未年  
一木更津南北五給持名前船数之事、

⑪ 同年  
一場未小揚所・小門前町屋等之内、唯老人之住居有之、右一住居

之者召仕者有之候得共、名主・五人組者勿論、地借・店借も無

之ニ付、訴事も老人ニ而申出候場所所有之哉、但訴事ハ無之共、

一住居之場所所有之者右例御尋有之ニ付、書上候書留、  
享和二年

⑫一木更津治郎右衛門・庄七両艘定御廻り方々御調有之処、河岸守

甚平不行届之義有之、右一件書留、

附、河岸取締申付候定書之事、

⑬一同所船附之儀、根岸肥前守様御組臨時御廻り方々御尋ニ付差上  
同三亥年

候書留之事、

⑭一河岸物揚場ニ番人小屋有之場所御調ニ付、絵図面相添北御廻り

方江差出候書留、

⑮一木更津船乗組之もの右河岸川中江落入相果候者有之ニ付、其段  
寛保二年七月

同村名主并船頭江戸宿与兵衛申合、御地頭江御届申上候処、町

御奉行嶋長門守様江御引渡ニ相成、御札相濟右一件落着後、

木更津河岸江戸町方支配名主無之義御調有之、已後右様之異変

之節差支ニ可相成間、新助江支配付ニ可相成趣、同御奉行所々

被仰渡候ニ付、同村一同懸合之上支配付御訴訟申上候処、願之

通被仰付候一件書留、

⑯一木更津河岸支配附ニ相成候節訳合ニ而も有之哉之旨、南 御奉  
文化三年四月

行根岸肥前守様々御尋ニ付訳書上留、

右の項目の上にある○囲いの数字は筆者が引用の都合上加筆したものである。

木更津船の成立については①・②に詳述されているので両者を照合しつつその成立について記してみよう。

徳川氏は大坂の陣に際し、木更津村に対して水主二四名の提出を命じている。その経緯は定かではないが、徵発に応じた水主二四名は向井将監・小浜民部の船に分乗し、大坂に赴いている。

一大坂御陣之節水主式拾四人出申候様ニと被為 仰付候ニ付、則差上申候へ者、向井将監様・小浜民部様御船ニ乗罷登り申候処ニ、右之内拾式人ハ大坂ニ而相果、残而拾式人ハ御召之御白船を乗り下り、谷之御蔵ニ而三十日余、昼夜共番仕、無恙御船蔵江納上申候付、御暇被下国元江罷帰候、②

以上のように水主等は軍務を果したものの、一二名の死者を出す結果となり、帰国した一行は戦死者の遺族の生計を確保すべく、木更津村代官南條帯刀に戦死者の妻子がこのままでは渴命に及ぶべき旨を訴えている。

南條氏はこの旨を大久保石見守長安に願出たらしく、大久保氏の計らいにより木更津近辺二万石余の城米を船賃三分にて運送する許可が戦死者・生存者合せて二四名においている。

木更津船の江戸における河岸場は舟町の河岸とし、間口三間の荷揚場も定められ、さらに江戸―木更津間の人員輸送をも認められている。

以上の権利は永代のものとされ、それを保証する御証文も発行されたが辰年（年号不明）に火災のためこれを焼失してしまった。

木更津の者達は御証文の再発行を大久保氏に願ひ出たが、「則御公儀御帳面ニ御結置被遊候ゆへ」再発行は認められず、向井氏・小浜氏にこの経過を述べ、これを帳面に記してもらふことにより従来の特権を維持したのである。

## (二) 河岸の移動と河岸場

木更津船は江戸の舟町の河岸場を使用する権利を得たが、舟町にとっては恐らく余り歓迎するところではなかったと思われる。すなわち舟町は木更津船の着岸を阻止する行動にでている①。

万治三年舟町の者達は木更津船着岸を拒否している。木更津側は町奉行所へ訴え出たが、この時は木更津側の主張が全面的に容れられている。

その後何度か両者の間には軋轢があつたようだが、舟町における木更津船の特権は維持されていた。

ところが元禄六年「俄ニ御高札立申候ニ付驚入、拙者共永々之場所ニ離れ申候得者、新法何方江船付ケ可申様も無御座候間」という事態が発生した。すなわちこの文からして高札の内容が木更津船の着岸を禁止したものであることは明らかである。

木更津側は再び舟町の策動により着岸が禁止されたものと考え、早速町奉行にこの旨を訴え出ている。この結果今回の件は舟町とは関係なく、幕府御船手が江戸橋の火消を命じられたためと判明し、木更津船一同は船手中に願ひに出ている。

同年九月一五日向井・小笠原両家より呼び出しがあり、向井家の家老山田権右衛門、小笠原家の家老渡辺只右衛門より町奉行所へ替地を願ひ出すように指示されている。

翌日町奉行北条安房守にこの旨を願ひ出たところ、四日市の河岸に四〇間の土地を替地として下し置かれることになった。

ところが替地に建てられた杭の文言に「在々郷船可着之」とあり、文言からはこの河岸が各地の船河岸のような印象をうけ、木更津の権利が明記されていないため、九月一七日に町奉行所へその旨を記入するように願ひ出ている。木更津船特権の証人として舟町のものが一〇月四日に出頭しているが、その証言によると、

木更津船之儀、先規より船町之川岸江附来り申候ニ紛無御座候、尤余浦之船も付ケ申義も御座候得共、木更津船之者共江相對仕荷上ケ申内計附置候而、一夜成共泊り申義無御座候、泊り船与申者木更津船外一切無御座候与証人ニ立申候ニ付、

とあり、木更津船は河岸で一夜を明かすことができたこと、余浦の船は木更津船と相對で荷上げを決め、着岸は荷上げ中だけであつた

ことが判る。

さて木更津船側の主張は同月一四日に評定所において認められ、一六日に杭の立て替が実施された。

木更津河岸の規模は東西二五間、水際より土手際までが荷揚場と定められ、以降幕末に至るまでここが木更津船の荷揚場となったわけである。

その後元禄八年の口上書③によると、木更津河岸に囲いができている。

乍恐口上書を以申上候

一本材木町之河岸東西貳拾五間、横幅水際より土手際迄木更津船附ヶ荷物揚場ニ去々年酉十月十四日之御評定所ニ而船町之河岸之御替地ニ被下置候処ニ、此度土手蔵ニ罷成候ニ付、奈良屋市右衛門方拙者共荷物揚場惣囲被致、何共迷惑ニ奉存候間、市右衛門方江被為 仰付、囲為御取被下候様ニと訴状差上申候得者、能勢出雲守様江御訴訟申上候様ニと御差図被遊候ニ付、今月二日ニ出雲守様江罷出御訴訟申上候処ニ、囲半分縮細メ可被下由、御意被遊候故、違背不仕御請負申上候、右之場所之義ハ先規船町之河岸之御替地ニ被下候得者、当分計ニ而無御座、永々之儀ニ而難有奉存候、以上、

上総国木更津村

元禄八支年四月三日

平岡三郎左衛門御代官所  
名主 八郎左衛門

同国同村

樋口又兵衛御代官所  
名主 四郎兵衛

これによれば木更津河岸の土手に蔵が建てられたため、荷物揚場の周囲に囲いを作られてしまい、木更津村の名主はこれの撤去を願ひ出て、囲いは半分に縮小されているが、奈良屋がここに囲いを設けたのは土手地が奈良屋の拝領地となったのを機会に、木更津河岸の一部をも拝領地の中に取り込もうとしたためであった。

(三) 木更津河岸の治安維持

木更津船は物資のみならず、人員の輸送を行っていたにもかかわらず、初めのうちは河岸及び船に関する特定の法令は出されてはいなかったようである。

さらに河岸には別段何の施設も設けられていなかったが、元禄八年四月に奈良屋の囲い一件と生類憐みの令に掛けて、木戸番屋を設けるべく願を出している。

：河岸通往来之犬共数多罷在候間、則木戸番屋仕、大切ニ為相守申度奉存候、且又安房・上総江罷越候者共先規る夜船ニ乗申渡しニ而御座候間、あやしき者など紛候而乗可申義も不被存候間、銘々帳面ニ書留乗申度奉存候、自然御尋之者、其外うさん成者参候

節ハ留置、御注進可申上候、以上、

この願いは容れられ、木戸番屋が設けられたが、どのようなものであったかは明らかではない。またこの願書によれば夜船に人を乗せているにもかかわらず、これより以前にあっては乗船者は何等取調べを受けることなく自由に渡海できたわけであり、関所との関連からみると、幕府政策の大きな矛盾があったことになる。

木更津河岸は木更津村が特別に使用を許された事情からか、ここを支配する名主は存在せず、各種事件が発生した場合木更津側ではなかなか対応しきれなかったようである。そこで寛保二年九月木更津村は河岸を本材木町の名主支配下としてもらうよう町奉行所に願ひ出ている④。

一札之事

一上総国木更津村を御当地江往来之船者、江戸橋際川岸ニ而別紙  
 絵図面間敷之通、先年と拙者共御拝領仕候間、荷物揚下し致来  
 候処、右場所只今まで名主支配附無之候ニ付、当月十六日町  
 御奉行嶋長門守様江貴殿御支配ニ相附申度段奉願候得者、同十  
 八日御内寄合江被召出、拙者共願之通貴殿江御支配附被仰付、  
 然ル上者諸御法度・御触書、又其外出入等不寄何事右地面ニ附  
 而候者貴殿御支配を請、急度相守可申候、  
 一与兵衛与申者右川岸守ニ附置申候而、御公用為相務可申候、尤

捨物・倒者其外不限何事出入出来仕候ハ、右与兵衛方早速  
 貴殿方江申達、御差図請相勤候様ニ申付置候、若御差図相用不  
 申候歟、務方未熟之義茂有之候ハ、何時成共可被仰聞候、早  
 速川岸守取揚ケ跡役可申付候、

右之通貴殿御支配請候上者、拙者共者不及申、惣船持并河岸守迄  
 申付、急度為相守可申候、為後日一札仍如件、

上総国望陀郡木更津村  
 小笠原石見守知行所  
 名主新左衛門印  
 榑原八兵衛知行所  
 同平兵衛印  
 森采女知行所  
 同市郎兵衛印  
 飯田大三郎知行所  
 同儀平印  
 保科直治郎知行所  
 同惣右衛門印  
 木更津村惣船持  
 代半重郎印

本材木町  
 名主新助殿

これより以降木更津河岸は本材木町名主支配のもとに置かれ、河  
 岸守も駐在するようになった。河岸守は事が起きた時には早速名主  
 に連絡し、名主の指図に従ってこれを処理することが義務付けられ  
 たわけである。

その後寛政一一年四月の書上⑩によると、「右船持共方々河岸守

并船持惣代与申者兩人付置、妻子・召仕等ハ無之、右者番屋同前之河岸守船持惣代之住居々々所有之而已ニ而」とあり、河岸の外に船持惣代が交代で詰めていたことが知られるが、享和二年に河岸守及び木更津船の実態をよく示す事件が起きている⑫。

同年四月二五日北定廻り飯尾藤十郎より河岸守甚平は木更津船のうち庄七船と次郎右衛門船が、木更津河岸に着船次第届け出るよう命じられている。

ところが四月二七日木更津河岸に着船中の喜右衛門に対し、河岸守甚平を連れてくるよう飯尾氏より連絡があり、そこで初めて甚平が次郎右衛門船が入船したにも拘らず飯尾氏に届け出なかったことが判明した。

一方飯尾氏が両船着岸次第届け出るように命じたのは、四月一七日夜、鍛冶橋御門中間忠太郎が同所において仲間と口論をし、疵を負わせて逃走したため探索したところ、木更津船に乗り込み逃走したとの情報を得た。その船が庄七か次郎右衛門の船のようであったことから両船の調べが必要になったわけである。もっとも調査の結果、忠太郎の乗り込んだ船は吉右衛門船であった。

以上のように木更津船は犯罪人が他国へ逃亡するための交通手段として利用されていたようであり、河岸守もまた高齢で、乗船者を調べることなど満足していなかったようであり、その結果「諸事

取締之義御改被成候、別紙々條之趣」が定められた。

定

一御成之節之事

但、江戸橋川筋 御通船之砌、船舩被仰付候ニ付、木更津船何艘着岸致居候ニモ、汐時等見合早々海手最寄江差出、御前夜々一切木更津河岸ニ着置申間敷候、且又浜御庭

御成之節、木更津表々海手乗込之船并江戸橋々出帆共少も

御目障之義者不及申、前後御用船等之御差支等ニ相成候儀無之様、急度相守可申事、

一御用船被仰付候節、海上風波之義者不及申、諸事大切ニ心を付相守相勤可申事、

但、江戸橋川筋其外江戸内川筋之義者平生御用船御通路有之候ニ付、右御用船江不法之義無之様急度相守可申事、

一毎夜河岸々乗船之もの壺人別ニ名前町所帳面ニ相記、行先不相知荷物等無之もの、且又風俗等不見届もの者敷敷相断、乗船為致間敷事、

但、出船間ニ合不申、小船ニ而追駈参候共、居所河岸守々書付無之候ハ、乗せ申間敷事、

一都而御武家方御乗船之節、不礼無之様可致事、  
但、是又御乗船之子細并御用筋御名前等承、帳面ニ相記可申

事、

一 帳付場者不及申、着岸之船中昼夜共火之用心大切ニ相守可申事、

一 木更津船舟頭者不及申、水主迄も船中ニおひて博奕諸勝負惣而御法度之儀者勿論、其外喧嘩口論等不致様、急度相慎可申事、

一 帳面場ニおゐて頬冠・鉢巻并寝伏等いたし、取計候儀致間敷事、

一 船掃除致候節、塵芥等猥ニ川中江捨、又者外通船之差障ニ相成候義致間敷事、

一 船持惣代河岸守之儀、都而当所御触事被仰渡等之義、其外町並之義ニ付、名主ら申渡候義急度相守可申事、

但、木更津舟船頭并水主之もの等船持惣代河岸守ら申渡候義少も相背不申、急度相守可申事、

右之條々無等閑急度相守可申事、

享和二戌年五月

木更津河岸

河岸守

船持惣代

名主

この定は文末の署名や文体からみて仲間において作成したもののようであるが、これによって木更津船の負担と乗船規定が明確にな

ったのである。

#### (四) 木更津船の運営

木更津村は慣行上南組・北組に分れていたため、木更津船もまた南北に分れていた。

寛政六年における南北の船持及び船数は左の通りである⑩。

上総国木更津村南北五給船持名前并所持船数共右村方ら認来、寛政六寅年八月

#### 木更津南北船持名前

南組船持	北組船持
壹艘 八左衛門	壹艘 嘉兵衛
壹艘 庄七	壹艘 市郎右衛門
壹艘 茂兵衛	同 文助
壹艘 六右衛門	同 八十郎
壹艘 三郎右衛門	同 弥兵衛
壹艘 善次郎	式艘 郷左衛門
壹艘 長右衛門	同 半兵衛
壹艘 吉右衛門	壹艘 治郎右衛門
式艘 伝兵衛	同 喜平次
三艘 勘次郎	同 九兵衛



メ拾四艘  
メ拾壹艘

木更津船は船高六八艘で、このうち五三艘が五大力船、一五艘が押送り船<sup>(6)</sup>でそれぞれ川船奉行の支配下に置かれていたが、右の史料からも判るように、寛政六年における船数は二五艘、船持は二〇名とあり、不足分は休株である。ここに計上されている二五艘の船は押送り船を除く五大力船であろう。

安政二年一〇月における木更津船の稼動及び休株の船数は、休株が五大力船二九艘、押送り船が八艘、実際に稼動しているのは五大力船二四艘、押送り船七艘となっている。

木更津船による運送をめぐり、南組と北組の間はしばしば対立していたらしく、安永九年七月の「渡船貸出入之儀に付木更津村船持等請証文<sup>(7)</sup>」によると、享保五年及び同八年に両者の対立により掟書が作成されたらしく、同八年の掟書により運賃に関する取り決めが「四日市河岸戻り船四艘之外無之節は、北船南船入組之しなひニ致、運賃平均配分」するよう決められている。

「しなひ」とは漁獲物の分配にあたっての歩合のことであるが、江戸から木更津に戻る船が四艘以内である時は南北の船に係する運賃は平均して分配し、五艘以上は南北の船にそれぞれ分けて運送した。このため自然と南の商人は南の船へ、北の商人は北の船に物資を積み込むようになり、これが不文律として守られてきた。

しかし運送物資の獲得のためこの不文律が犯され、「四艘しなひ」も次第に無視されるようになってきた。

請証文の内容をみると、北組が従来の取り決めと不文律を解体せんとすることから両者の対立が生じたらしく、さらに北組が解体を求めた背景には北組の運送量が減少したことにあつたらしい。北組はこれまで久留里藩黒田氏の廻米を運送してきたが、廻米量が減少してしまっている。

結局北組訴訟方の要求はある程度認められ、船宿を替える時は船宿同士が相互に相談することが決められ、「四艘しなひ」は従来通りとされた。

南北の対立は寛政六年南北の水主共が暴力沙汰を起こすに至っている<sup>(8)</sup>。同年七月五日夕方七時頃木更津河岸を出帆するにあたり、南と北の抱・雇の水主達が口論に及び、北組の水主が薪を手にして南組に襲いかかり、南船持勘次郎抱の水主半五郎の頭部に二寸程の、同じく雇水主の新七の頭に一寸程の疵を負わせ、北組の者にもまた若干の怪我人が出た。

河岸守甚平は早速南組の勘次郎初め、諸方へ連絡を取り、早速これを訴え出ると主張したものの、この件が理由となって木更津河岸を没収されてはとの配慮から、内々でこの一件を処理している。

文政五年には安房国に乗客運送に関し、南組内での対立が生じて

いる。「船稼出入之儀に付木更津村船持請証文」によると、南組勘治郎は安房の乗客は、すべて勘治郎が引き受けることが寛政度の申合書により決められていると申し立てたためである。

勘治郎は寛政度の申合書を捏造したらしく、勘治郎の主張は認められなかった。この請証文によると、乗客の運送はこれまでは得意の船を指定した場合に指定された船が客を運び、指定が無い場合は当日出帆の船数へ平均に割当てていたが、文政五年からは指定がなければ自由競争となり、客と船持の相対とすることになった。

これまでの訴訟・対立は木更津船同士のものであったが、天保一〇年には久津間村の栄次郎が五大力船同様の船を建造し、久留里川筋の物資を一手に運送しはじめた。これを訴えた「久津間村名主理不尽之儀に付木更津村船持訴状」によると、栄次郎は久津間村内の久留里川河口付近の麦畑に土手を築き、家屋や荷置場をも建設している。

この訴訟がどのように発展したのかは不明であるが、訴状の文面から当時の木更津船の物資運送に関する状況の一面を窺うことができる。

木更津船はおよそ五〇年程以前より郡中の山林・立木を薪炭として加工したものを運送してきたが、山林の木材をかなり伐採したらしく、次第に荷物が減少してきている。さらに安永度の訴訟にもみ

られたように廻米輸送量も減少するなど、郡中より出される荷物が全体的に減少しているのである。

## 二 大山参詣と渡海船

### (一) 房総と三浦半島の渡海船

房総方面より三浦半島及び東海道筋へ達するには、陸路をとるより海路を往く方が近距離であることは改めて述べるまでもなからう。

房総及び三浦半島のかんりの浦から渡海船が出ていたものと考えられるが、なかでもよく知られているのが武州久良崎郡洲崎村の野嶋浦と上総国周准郡富津村である。

房総・三浦半島間は日常的な往来もかなり行われていたであろうが、大山参詣のための渡海が圧倒的な量にのぼったであろう。

こうした参詣者等の大半は武州野嶋浦へ上陸したが、野嶋浦側の参詣者等の受け入れ体制をみてみよう。

嘉永五年二月の「野嶋渡海船設付聞書」に収録されている文政一一年七月の「為取替議定一札之書」によると、安房・上総両国より大山参詣の旅人渡海については、古来より洲崎村と野嶋浦におい

て世話をしてきた。

野嶋浦とは洲崎村の小名で、時によっては野嶋村と記されることもあるが、村内では浜方と通称され、名主も別に定め、浜名主とこれを呼び、別村のごとくになっていたという。<sup>(11)</sup>このため渡海船来客を洲崎村一ヶ村で扱うことなく、洲崎村とその小名である野嶋浦の二ヶ所で扱うことになったのであろう。

大山参詣者の世話方は次第に乱れ、洲崎まで入り込む船も野嶋浦でとめられ、洲崎には野嶋浦で割りふった旅人が行くだけになってしまった。このため洲崎村が出訴に及ぼうとしたが、知行所村々の取扱いにより、内済が成立し、左のことが確認、決定されている。

一 安房・上総両国の旅人は、相互に古来より仕来の通り取扱うべき事、

一 野嶋浦に関係する旅人及び船について、洲崎村は一切干渉しない。洲崎村の旅人・船についても野嶋浦は干渉しない。干潮となり水主・舩を呼び寄せる時は従来通りとする。

一 洲崎・野嶋で扱う旅人が入り交じって来た場合、双方の宿でよく調べ、それぞれ連絡を取りあう。

一 安房国の船にて渡海してきた旅人は房州宿が調べる。

一 上総国の船にて渡海してきた旅人は上総宿が調べる。

右のうち房州宿と上総宿についてであるが、右の一札の差出及び

受取人として洲崎村房州宿、上総宿野嶋浦とあることから、洲崎が安房国の船客又は安房の住人を、野嶋浦が上総国の船客又は住人を扱っていたものと思われる。

渡海船利用者のうち、最も多かったのは先にも述べたように大山参詣者であったが、日常の渡海船利用者もかなりあったようで、嘉永五年富津村は渡海船を毎日富津―野嶋間に就航させることを計画し、同年二月野嶋浦に意見を求めている。<sup>(12)</sup>これに対し野嶋浦は、

……定渡海船日々往来相成候共、聊当方ニおみて障り之筋毛頭無之儀者申迄も無之、右様相成候得者、旅人ハ不及申、海上相隔り居候自他知縁用向相通候者共まで便宜敷……

というところで全面的に賛成をしている。この計画はどうやら認可されたようであるが、万延元年には船による人員輸送が禁止されている。さらに翌二年には浦賀奉行所の役人が富津まで出向いて、旅客渡海禁止の旨を言い渡している。<sup>(13)</sup>

渡海の禁止は幕府海防政策の一環として実施されたものであり、さらに水戸の浪士の逃亡等を阻止することが目的であった。

慶応三年三月富津村は旅客渡海の再開を願って「富津浦の野嶋浦江定渡海船賃并臨時横浜・浦賀両場所江仕立船賃銀書上」<sup>(14)</sup>を作成しているが、これにより従来の渡海船の実態を知ることができる。「富津よりの渡海賃」はこれを一覧表にしたものであるが、運賃は荒天

富津よりの渡海賃

区 間	定渡海船運賃	仕立船運賃	船 種	水主人数
富津—野嶋浦	銀5匁(片道)	—	漁 船	3人乗
富津—横 浜	—	50匁(片道)	〃	〃
富津—浦 賀	—	金1両(日帰往復)	〃	〃
富津—〃	—	金1両3分(〃)	押送船	4人乗
富津—〃	—	金1両(〃)	漁 船	3人乗
富津—〃	—	金1両2分(〃)	押送船	4人乗

(「神奈川県史資料編9近世6」所収371号資料による。)

の場合は割高になり、金額は相対によって決めることになっている。

渡海用の船は平生は漁船を三艘用意して置くが、渡船者が多い時に備えて押送り船・遠海船・荷船も用意しておくことにある。富津より野嶋浦までの定渡海は渡海者が一〇人になれば出船させるが、急ぐ時は一人であっても一〇人分の運賃を支払えば出船することになっている。これはあくまでも再開を願っての計画であるが、禁止前の様子もおよそこれと変りがなかったであろう。

手形を作成し、渡海先は印鑑を渡しておくので、手形の印と同一かどうかを調べれば不審者の渡海は阻止することができる。と述べている。

以上のように幕府は房総及び三浦半島の交通の実態を考慮し、関所を無視した渡海を黙認してきたものの、幕末に至り旅行者の嚴重な調べが必要となるや、船舶に旅客を乗せることを禁止してしまつたのである。

## (二) 船舶による人員輸送と陸上交通

江戸幕府の交通政策の根幹となるものに東海道をはじめとする五街道の設定と把握がある。街道を維持するためには若干の補助金を与えたり、免税措置をとっているものの、宿駅を維持するためには物資の運搬や旅客の休泊を独占する必要があった。そのため脇道の通行を禁止したり、物資の付け通しを禁止し、休泊も原則として宿場以外の場所は禁止した。

船舶による旅客の輸送は当然宿駅に多大な損失を与えるものであったが、江戸周辺を例にとると、特例として江戸小網町と行徳を結ぶ行徳船(別名長渡船)及び木更津船による旅客の輸送は特権としてこれを認めている。富津—野嶋浦間については特権ということではなく、慣行であったようである。

「……船賃銀書上」とともに綴られている「定渡海船設願書」によると、上総の浦々から出ている渡海船は地理的に恵まれた富津一ヶ所とすれば不審者の摘発も容易であり、再開が認可されれば富津において渡海人一人ずつの出所、村名、姓名を嚴重に調べ、ここで

行徳船は房総と江戸を往来する旅客の多くがこれを利用しており、行徳より船橋に達し、それより房総各地に赴いたが、特に成田参詣者が行徳船を利用することが一般的であった。また房総に封地を有する大名も、機会があれば参勤交代に利用しようと考えていたようである。<sup>(16)</sup>

これまで述べてきたことから判るように、江戸―房総間はほとんどの旅客が船舶を利用しているため、船頭達も旅客に対し横暴な行爲に出ることが甚しかったようである。

寛政六年六月の禁令<sup>(16)</sup>によると、下総国の本行徳・登戸・浜野村辺より物資や旅客を輸送する渡海船の船頭が舟中にて酒代を強要したり、江戸小網町辺りで本行徳以外の村の船が本行徳の船を装い、旅客を乗せ、旅客を本行徳で下船させずに船頭の地元で無理矢理下船させてしまっている。

以上のことから船頭の不法行爲はさておき、房総内湾沿の村々がかなり自由に旅客を輸送していたことが知られるのである。

これに対し、対岸の三浦半島及び東海道沿の沿岸はどうであったろうか。

享保七年七月、保土ヶ谷宿は船舶による旅客の運送を行ったため、幕府より叱責を受けている。<sup>(17)</sup>これは川崎宿が訴え出たため、訴えによると、保土ヶ谷宿は大山参詣者を当所において船に乗せ、

江戸まで輸送してしまうため、その間の宿駅の利益が減少してしまつたためである。

また「他所の舟参候而、拙者共村々之内ニ而右之通り旅人舟乗候者有之候へ、早速追払可申候」とあることから、他所の舟が保土ヶ谷辺りにたむろし、旅客を乗せてしまうこともあった。

これと同様の禁令はその後も度々出されており、明和四年二月、安永三年六月、同四年六月、寛政六年六月、文化二年七月、同五年六月、同一四年六月と、確認できるだけでも七回に及んでいる。<sup>(18)</sup>いづれも禁令が六月に集中しているのは、大山の開山期間（山内と称している）が六月二日から七月一八日までのためである。

禁止令のうち、文化二年七月に出された申渡をみると、富士・大山参詣者が江戸より神奈川宿辺りまで海上を船で往くことを禁じている。その理由は度々述べているように旅籠屋・商人の収入が減少するためである。

またこの申渡の文中に「船往来差留之義、品川宿を致乗船、神奈川宿辺江致着船候義へ、脇往来差留之儀度々触有之候、」とあることから、旅客の海上航行を脇往来の通行としてとらえていることが判る。

文政二年九月には、これまで船舶による旅客運送で他宿を脅していた保土ヶ谷宿が、野嶋浦の船によって旅客を奪われたと訴えている。

る。<sup>20)</sup>

保土ヶ谷宿は東海道の宿駅であるが、鎌倉三浦往還の分岐点でもあり、金沢町屋への人馬の継立を行っている。金沢町屋からは鎌倉・横須賀に達するが、ここから野嶋浦に出て海路大津・横須賀・浦賀方面へ達することが認められていた。しかし東海道の宿場や江戸へ向けての旅客輸送は認められていないにも拘らず、旅客を運んでしまったためこの訴訟に発展したわけである。

訴訟はさらに進展し、横須賀村が大津村を相手に訴訟を起こすに至っている。

### 三 江戸湾交通と関所

前章において江戸湾交通と陸上交通の関係について述べたが、江戸湾における人員輸送と幕府交通政策とが大きく矛盾するのは関所の通過に関してである。

江戸―房総間の往来のうち行徳船は形式的ではあれ、中川番所において取調べをうけるが、他の渡海船は小岩・市川の関所を無視して運航していたわけである。

文化四年陸上交通と海上交通の矛盾を突いたような犯罪が生じ、幕府はこれについての一定の見解を示す必要に迫られた。<sup>21)</sup>

事件は下総無宿平蔵が引き起こしたもので、平蔵は江戸浅草山谷町七左衛門伴富五郎の女房いくを無理矢理連れ去ってしまった。江戸表を徘徊するのは危険とみた平蔵はいくを連れて上総辺りの知人宅へ逃亡しようと計画した。

しかし江戸―上総間は関所があるため、築地辺りより漁船に乗り、木更津辺りに上陸している。明らかに関所を除けて通行しようとする意志があったわけで、関所を避けた罪は周知のごとく極刑に処せられ、時によっては死後刑も適用されるものである。

この事件に関連して江戸―房総間の渡海について調査したところ、安房・上総辺りより築地鉄砲洲辺りへ入津する船は毎日のことであり、これらの船に婦女子を乗せることを禁ずる法令や、鉄砲洲辺りの舟問屋に宛てた申渡も出されていない。

実情としては安房・上総の婦女子は江戸往復に際してはすべてこの船を利用してゐることなどが報告されている。

このため評定所における評議は平蔵に関所破りを適用するかどうか問題の中心となり、次に述べるように従来江戸―房総間を往復していた婦女子を救済する方向に向かっている。

評議における結果は「平蔵儀、御関所より里数隔り候海岸より乗船、上総辺え渡海いたし候儀に付、御関所近辺、忍び通り候ニは無之」と、何とも苦しい結論を出しているのである。さらに町奉行荒

尾但馬守が御留守居へ問合せたところ、海上は関所の持場では無く、女通船のことは取扱っていないという解答を得ている。さらに婦女子の渡海について次のように評議をしている。

……一昧是迄、海上女通船、難成趣之御規定も無之故、下賤之もの共は、船にて安房・上総辺之女を連参候儀、不苦哉ニ心得居候ニも相相聞候、然ルを、漁船ニ女を乗セ渡海いたし候迎、重御仕置ニ成候は、不穩、勿論、女渡海之儀、嚴重ニ御制禁有之候とも、場広之儀ニ付、法を犯し候もの多く出来申間敷とも難申、左候得は、厳科ニ被行候もの多く相成可申、且は御府内近国にて日々諸色運送も有之場所、通船之儀、嚴重改等有之候ハ、品々差支出来可申哉も難計……

まず評議において通船利用者を「下賤之もの」と規定し、暗に大名等の婦女子ではないと仄めかしている。

さらに婦女子の渡海を禁止したとしても、海上という広い場所であるから、法を犯す者も多くなり、厳科に処せられる者が多く出るのであろうと述べているが、ここではあくまでも禁止令を出した場合ということで、従来渡海していた婦女子については一切触れていないし、禁令及び渡海船の嚴重な改めをすれば、流通機構が混乱し、生活物資に影響が出るであろうとしている。

以上のことから、評議においては平蔵の吟味書に「御関所有之、

猥ニ女連参り候儀、相成間敷とは無之」とあること、上総には知人もおり、たまたま築地に漁船が着岸していたためこれを利用したことなどから、平蔵は関所破りの刑は免れたのである。

### おわりに

房総半島及び三浦半島における渡海船を、旅客の輸送を中心として述べてきたが、両地域における渡海船の形態をまとめてみると、およそ次の三種類に分類することができよう。

- (一)房総半島及び三浦半島の対岸を結ぶ渡海船。
- (二)房総半島内、三浦半島内を結ぶ渡海船。
- (三)両地域から江戸方面に対する渡海船。

これら渡海船の中でも最も規模が大きかったのが木更津船であり、木更津船のごとく旅客の輸送を公認された渡海船は別として、その大半は慣行として旅客の輸送にあたったいたわけである。

旅客の輸送は陸上交通と競合、矛盾を生じるものであるが、さきに分類した三形態のうち、(一)・(二)の場合はとりあえず陸上交通の利害と対立することは余らないと考えられる。それは房総・三浦半島を走る脇往還の継場は交通都市として存在することが少なかったこと、陸上交通による収益が村民生活を支えていた場合であっても、

その継場自体が渡海船を経営していることが多かったためである。

これに対し、江戸に向けての渡海船は特に三浦半島の場合、東海道の宿駅と直接利害関係が生じたのである。

しかし形態がどうであれ、ほとんどの渡海船が関所、特に小岩・市川の関所を無視して旅客を輸送したのであり、幕府は既に発達した交通組織を是正してこの矛盾を解決することは不可能になっただのである。

このため木更津船においても述べたごとく、渡海船は犯罪者の逃亡手段として用いられたことがしばしばあり、こうした観点から幕末期における村落の治安をみる必要もあろう。

註

- (1) 君津郡教育会編『君津郡誌上』
- (2) 木更津市史編集委員会編『木更津市史』
- (3) 千葉県史編纂審議会編『千葉県史料近世篇上総国下』千葉県刊
- (4) 国立国会図書館蔵旧幕引継書『木更津河岸旧記』
- (5) 『木更津河岸旧記』①によると、舟町が木更津船の着岸を拒否した年代が「八拾三年巳前」となっている。①の作成年代は元禄六年であるから、これをもとに逆算すると、慶長年間となり、木更津船成立前となってしまう。ところがこの文の数行あとに「五拾年以前元禄六酉年」とあり、これをもとに八三年以前を逆算すると万治三年となる。恐らく本書は後年の編纂にかかるところであるから、年号を筆写の段階で間違えたのであろう。
- (6) 『千葉県史料近世篇上総国下』所収44号史料
- (7) 同右 38号史料

- (8) 同右 40号史料
- (9) 同右 42号史料
- (10) 神奈川県企画調査部県史編集室編『神奈川県史資料編九近世六』所収368号資料
- (11) 『新編武蔵風土記稿久良岐郡之二』(『大日本地誌大系十巻』所収)
- (12) 『神奈川県史資料編九近世六』所収369号資料
- (13) 同右 370号資料
- (14) 同右 371号史料
- (15) 児玉幸多校訂『五街道取締書物類寄拾三之帳』(『近世交通史料集上』所収)
- (16) 児玉幸多編『近世交通史料集幕府法令下』所収632号史料
- (17) 保土ヶ谷区郷土史刊行委員会編『保土ヶ谷区郷土史上巻』
- (18) 同右 原文の引用はなく、禁令が出されたことのみが記載されている。
- (19) 国立国会図書館蔵旧幕引継書『類集撰要二九』
- (20) 『保土ヶ谷区郷土史上巻』
- (21) 石井良助編『御仕置例類集第五冊』所収65号史料

※拙稿印刷中安池尋幸氏により「中世・近世における江戸内海渡船の展開」(『神奈川県史研究49』所収)が発表された。安池氏の論文は野島一富津の渡海船についての論文で、大山参詣との関係及び通行手形などについても言及されている。

(国立歴史民俗博物館 歴史研究部)