

知多の廻船と沿岸交通

——元祿から文政期にいたる——

村 瀬 正 章

一 まえがき

伊勢湾は、古代においては東国から大和または奈良・京都に至る交通の要路であり、またいっぽうでは伊勢神宮を中心として伊勢湾の水運は発達した。中世に至っては東国との交通が急速に発達し、廻船があらわれてさかんに外洋に活躍するようになる。いわゆる幕藩体制にはいると、海上の運搬に従事する大型の船舶の運航が活発化し、基幹航路に就航する廻船のほかに、伊勢湾の津々浦々にも浦廻船が活躍し、全国的な交通運輸に重要な役割を果たした。

本稿は、知多の廻船と沿岸交通に焦点をあててみる。

二 知多廻船業の発達

知多郡史によると、家康が関東に入国する際三河にいた船手はいずれもかの地に移住することになり、渥美半島の人々は相模国三浦半島に入ったという。尾張では千賀与八郎が一家をひきいて形原の人々と共に伊豆に移ることにな

つたというが、まもなく慶長五年に再び知多半島に帰り、伊勢湾における船手の統帥となったという⁽¹⁾。

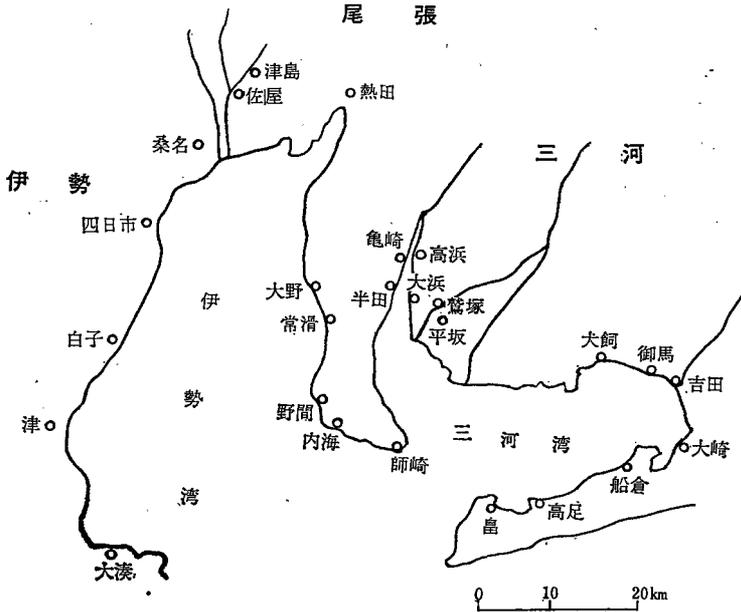
この千賀氏は、志摩国千賀浦の海賊衆から出た家で、海上勢力としての地位を利用して保身を図ってきたのであって、はじめは今川・織田・徳川三氏の指令を受けたが、ついに徳川に帰属し、船奉行となって伊豆に移ることになったという。関が原の戦ののちに家康は千賀氏を師崎に常駐して伊勢湾周辺の警備に当らせたのである。

くだって慶長十九年十月大坂冬の陣のとき、千賀与八郎信親は、水軍をひきいて家康に従って戦功を立てたが、そのけらい稲生猪右衛門重政は、敵の関船大坂丸をはじめ何艘かの船を奪取した。その概要はつぎのようなものである。

一 めくら船	四拾挺立	壹艘
一 関船	六拾六挺立	壹艘
一 小早船	貳拾貳挺立	貳艘
一 同	六拾挺立	貳艘
一 川御座船		壹艘
一 荷物船	貳百五拾石入	壹艘
一 平田船		貳拾壹艘

このうち六拾六挺立の関船が秀頼乗船の大坂丸である。一応の水軍としての船力が知れる。

いっぽう千賀与八郎の配下に属する荷物船は一〇艘で、稲生猪右衛門に命じて兵糧・塩そのほか軍需品・水などを積んで、大坂へ廻漕させ大いに役立ったという。この一〇艘の荷物船は三艘が千賀与八郎の手船、四艘は稲生猪右衛門ほか三人の家来の船、残り三艘は百姓三人の船であった。当時大坂派遣の荷物船一〇艘というところから、千賀の



伊勢湾をめぐる諸港

水軍力が知れるが、尾張のばあいはほとんど商船であった⁽²⁾ことから、当時すでに伊勢湾をめぐる沿岸交通は相当活発であったことが推測できる。

尾張藩では、元和五年(一六一九)ころ勢州大湊の松崎庄太夫を棟梁に命じて、江戸御荷物船として伊勢船造りの伊国丸(八〇〇石積)、光陰丸(四五〇石積)を造り、さらに後に寛通丸・大宮丸などを造ったが、とても手船では足りないので多数の廻船を雇ったという⁽³⁾。

寛文十一年(一六七二)に尾張藩が領内を調査した記録「尾州知多郡覚帳」⁽⁴⁾には船の種類と隻数が村別に記されているが、それには大野村六六艘、半田村三五艘、師崎村二七艘、小野浦村九艘、亀崎村一艘の廻船が記されている。知多郡の八か村で一四四艘になる。このほか平田船が六七艘、小舟が二四七艘、不知波船五艘、渡海舟一二

艘がある。ここに記す数多くの廻船は、ほとんどが江戸廻船であったことは、つぎの大野村の由緒書によって知られる。すなわち寛文十二年の大野村由緒書(5)から書き出してみると、

一家数 七百五十五軒

一人数 三千四百二人 内男 一九一六人

女 一四八六人

一定納米 八石二斗四升

是ハ湊役年々山御奉行へ指上げ候

一銀三貫百四十目

是ハ江戸廻船御役銀入石ニ付銀拾匁宛 但破損舟又ハ新船年々御座候ニ付、銀高年々不同御座候、右役銀千賀志摩守様年々指上げ候

一江戸廻船六十三艘

四十九艘已年改 但小舟四十七艘

一村湊口船入囲ミ石猿尾長六十間

但湊口ニ御座候

一紀州様御被下候時、小船十五艘又ハ三十艘、一艘ニ付水手三人乗組熟田又ハ白子へ遣シ候

一御上洛ノ時分ハ船並人足出シ候

一江戸八町堀御屋敷ニテ廻航の水主一艘より三人又四五人宛右御屋敷へ出し候

一大野村名古屋御札之辻迄道法八里程、船路も右同断

この寛文中河村瑞賢が奥羽の海運を開いたとき、使用船舶には最も堅牢といわれた伊勢・尾張・紀伊などの商船を(6)雇ったというのは、これらの地方の住民が古くから海について関心をもち、航海・造船の術にすぐれ、各地に進出して貨物の運送に従事してきたからであった。

尾張藩の水軍を統率し、伊勢湾から遠州灘にかけての海上権を握っていた船奉行千賀志摩守は、前に述べたように知多郡師崎に本拠をもっていたが、尾張藩の水夫はほとんど知多郡の人々の中から採用しているのも、住民の特性に着目していることと思われる。

寛政二年（一七九〇）の文書⁷⁾につきのようなものがある。

一元禄年中の頃総体船々小く、木船類八九十石入にて御座候、塩船類は廻船の内に御座候、廻船仲満入用相勤候船は、一統御用荷物等積請候趣に御座候

一大坂廻船と申は、大坂表淡路屋利右衛門よりの船斗りにて、御国の船は通ひ不申、近き頃より大坂表にて敷金いたし、御国の船大坂通に相成申候に付、是よりも合力金請取申候、勿論大坂廻船問屋より書付等所持仕居申候

一江戸廻船の儀相分り候は、享保二酉年船に仲満入用役を断、夫より諸国廻船と相成申候に付、其砌合力金等断申候故、正徳之頃相極置候水夫人數割付合力金村方庄屋より取立受取申候、其後諸国廻船追々減少し、常滑村小野浦にて十五艘程に相成、祖父代の船々困窮に付合力金断申候由に御座候、但し廻船引分り船數江戸廻船五十艘、諸国廻船六十七艘

一元禄年中より享保頃迄廻船の外木船類は漸く八九十石入之船斗りと相成申候、諸国廻船に相分り候節之船數六十七艘有之候趣に相見申候、江戸廻船両方にて都合百十七艘程に御座候

右之趣にて一統廻船分に取立候儀に御座候処、前に申上候水主人數割付いたし、出船毎に取立候故御地堀川え入候にも、四軒問屋之外へ入候船には自然と合力銀出し不申相成候、往古御証文被下置候砌、廻船一統取立候儀相違無御座この史料によると、

(一)元禄のころ船は小さく、廻船外の木船類は八〇—九〇石くらいであり、塩船類は廻船に含めた。そのころ江戸廻船・大坂廻船・自分売買の船という区分はなく、廻船中はみな御用荷物を積んだ。

(二)大坂廻船は、大坂表の淡路屋利右衛門の船ばかりであったが、最近大坂表で敷金して尾州船が通うようになった。

(三)享保二年に江戸廻船をはなれて、諸国廻船となった船があって、合わせて一一七艘あったが、その後減少した。ということがわかるが、この史料にいう合力金というのは、知多郡の全海岸にわたり、しかも平時戦時にわたって大きな任務を負わされていた船庄屋として中村権右衛門が、廻船から取り立てることを許された特権をいうのである。すなわち船奉行千賀志摩守から廻船惣庄屋の任をいつけられた中村権右衛門は、戦時には軍用船や水主などを寄び集める義務をもつと共に、平時は管内を見廻り新造船や買船のあったとき入石などを検分し、報告するのを任務とし、これら任務を果たすために廻船から合力銀の取り立てを許されていたものである。

またこの文書に、「最近大坂通いをするようになった」とあるところをみると、大坂廻船のはじまったのは寛政のころとなる。また「大野村船庄屋記録」によると、三〇年余り停止となっていた奥州廻りが元禄六年（一六三九）に再び許されたという(8)から、奥州廻りはすくなくとも寛文三年（一六六三）より以前に行なわれ、これは江戸廻船が廻漕されていたことになる。

なお元禄三年・正徳六年の知多廻船について村別に整理してみると表1のようになる。西浦の大野、東浦の半田に次いで知多郡南端の師崎の廻船数の多いことを知るが、廻船数についてみると正徳のころ減少している。これらの廻船は江戸廻船ばかりである。そしてさきの寛政二年の文書にみるように、享保二年江戸廻船からはなれて諸国廻船となった船があり、寛政のころから大坂廻船がはじまっているが、寛政以後文化年代までを諸商船の数と比較して表示すると表2のとおりである。

この表でみても、江戸廻船は減少しており、江戸廻船をはなれて諸国廻船に入り大坂通いになったものもあつたであろうが、諸国廻船そのものは減少している。

表 1 知多廻船数 (元禄—正徳)

村	元禄 3 (1690)	正徳 6 (1716)
横 須 賀 町	2	4
大 野 村 (常滑分入)	33	28
半 田 村	33	30
岩 滑 村	1	1
成 岩 村	4	3
師 崎 村	20	21
篠 島	5	7
小 野 浦 村	4	0
計	120	94

中村権右衛門古文書による

表 2 知多廻船数 (寛政—文化)

廻 船 別	寛政 3 (1791)	寛政 6 (1793)	文化 2 (1805)
江 戸 廻 船	41	37	37
諸 廻 船	208	160	160

中村権右衛門古文書による

表 3 知多郡廻船・名古屋廻船

廻 船 別	元禄 3 (1690)	元禄 4 (1691)	正徳 6 (1716)
知 多 郡 廻 船	102	117	94
名 古 屋 廻 船	38	41	31
計	140	158	125

中村権右衛門古文書による

このような廻船業の発達と共に、知多の沿岸には多くの港が発達した。尾張で最大の港は、東海道の渡津に当る熱田であるが、これに次いで津島・佐屋があった。尾張で最も舟運のさかんな知多郡には、西浦に大野・常滑・野間・内海、最南端の師崎を境に東浦に半田・亀崎の諸港があったが、これまでに示した廻船の数からみてその規模が知れる。

註

- (1) 知多郡史上卷 三四四頁
- (2) 名古屋市史産業編史料
- (3) 半田市史 二七〇頁
- (4) 同前 二五三頁
- (5) 大野町史 一五七頁
- (6) 古田良一著「海運の歴史」九四頁
- (7)(8) 大野村船庄屋記録、徳川林政史研究所蔵「中村権右衛門古文書」

三 船舶の規模

前に掲げた文書に、「元禄のころ船は小さく」とあるが、どれくらいの大きさの船であったであろうか。これについてつぎのような史料(1)がある。

一元禄三千年之廻船數 知多郡廻船 一〇二艘
名古屋廻船 三八艘

右之船入石五百二十石入位以下三百五十石

一元禄四未年之廻船數

知多郡廻船 一一七艘
名古屋廻船 四一艘

右船入石者同断、此年船數相定り一五八艘より新船出来仕間數旨被仰渡候事

この史料によると、元禄のころの廻船はだいたい五二〇石積以下三五〇石積ほどであったことが知れるが、これらの廻船は前に記したように江戸廻船ばかりであった。ここに知多廻船・名古屋廻船の別を記してあるが、これは船番組による区別と思われ、名古屋廻船に対して知多廻船の優位を知ることができる。このうち知多郡廻船について更に年次別に整理してみると、表3の通りになる。

これら江戸廻船のほかの船について、寛政二年の調べをみると、知多郡内の大船木船波不知船小船あわせて二二五〇艘、入石しめて五五八一石と記録されているが、そのうち

柿並村 五艘 三二〇石入より一二石入まで

一色村 七三艘 六〇〇石入より一二石入まで

小野浦村 二五艘 五二〇石入より五石入まで

西端村 六六艘 四八〇石入より一〇石入まで

などと記されている。

このように石数と隻数との関係はわからないが、大型のものから拾うと六〇〇石、五〇〇石、四八〇石、三八〇石、三一〇石などとなっている。江戸廻船以外の船、すなわちその中でも大型船を要求する大坂廻船はこの程度の大きさのものであったと思われる。もっとも二〇〇石程度の廻船もさかんに大坂通いをしたという。

元禄のころ小型であった江戸廻船も、年を経るにしたがって大型となり、船の形も変わってきている。たとえば文化

二年の文書に(3)

一当時江戸廻船メ三七艘程

此入石メ二六五〇〇石程

一諸商船メ一六〇艘程

此入石メ三五九五〇石程

右二ロメ六二四五〇石程

とみえる。これによると江戸廻船は一艘平均七二〇石積まれたことになるから、元禄のころよりだいぶ大型になったことがわかる。

なお諸商船一六〇艘とあるが、これは一〇〇石以上の商船・木船・塩船などで、知多の海岸から名古屋伊勢へ通ったもので、この年これら諸商船の石数をならすと、四艘で江戸廻船一艘につり合ったという。

いっばんに廻船というのは、だいたい二〇〇石以上の船で、大船ともいっているが、そのうち大型のものが江戸廻船として江戸に廻漕し、他は大坂や熊野方面に通った。諸商船のうち二〇〇石くらいの廻船を小早といい、大坂表ばかりへ通船していた。江戸へは波が荒く小早では困難でもであったからだ。小早には一艘について五―六艘から一二―三艘の瀬取船がつく。

塩船は「野間の塩船」として知られていたが、米船にくらべると規模が小さく、天明のころの記録によると四二〇石から二〇〇石くらいのもが多かった。すなわち天明六年しらべの「船数並入石御改帳」によると、大船一六艘の内訳は二〇〇石から四三〇石まで、平均すると二六七石、木船二八艘は一〇〇石より一八〇石まで平均一七四石、それに一〇〇石以下のいさは船が一四艘などを記しているが、この大船が塩船として活躍したものとみえる。

この塩船は、はじめ大坂廻船が大坂寺島の辺に船をつけ、主として荒荷を運んでいたのが、更に船を進めて十州地方の塩を戻り荷に運んだのが塩船の起りであろうといわれる。十州でも伊予の波止浜・多喜浜、備前の野崎浜、安芸の竹原浜、讃岐の木沢浜・坂出などが多かった。

塩船は塩を名古屋にもち帰るが、大部分を清水湊・浦賀湊・下田湊を経て江戸に運んだ。幕末に至ると千石船が多くなる。

これらの廻船は、鳥羽の日和山で天候を見定めて遠州灘や熊野灘を乗り切つて目的地に向かった。

(西風) 伊勢の小山の吉田のならい、尾張北風いつも吹く

とうたわれているが、小山は西風を、「ならい」は東風をいった。

波不知船はいっばんに五〇石から一五〇石程度までの船をいい、近海を航行し、中には熊野地方まで各種の荷を運び、熊野地方では「尾張船」または「尾州船」とよんだ。また中には二〇〇石、三〇〇石ほどのものもあって、これら大型のものは熊野地方から大坂方面までを廻漕した。

紀州藩では、四反帆から七反帆までの船を「いさば」といっている(5)。いさば船は魚物を輸送する目的をもってしたが、薪炭、米などを積んで沿岸をぬつて物資を輸送する船として用いられた。

これらの波不知船は、漁船より発達したものが多かったと考えられる。たとえば多屋村の例をとると、この村はもと半農半漁の村で、寛文のころには漁船が二九艘あり、大網四帖、小アグリ一帖をもって蛸上釣役も納め、むしろ漁事を専らにしていたが(6)、文政のころには運漕を主業とするようになり、二九艘の波不知船が紀州熊野浦へ薪をとりいき、これを名古屋に運んでいる。そしてこのころには漁船はわずか四艘という状況であったという(7)。

このほか平田船という一五〇石積以下の吃水の浅い荷船が、伊勢湾・三河湾を走った。そしてまた各種の漁船や八石入の藻取小船まで時には荷を運んだ。平田船は、かつての艀が構造船に発達したもので、正徳のころ大中小の平田船七〇艘の記録⁽⁸⁾がある。

註

- (1) 中村権右衛門古文書、徳川林政史研究所所蔵
- (2) 寛政五年「役銀石舟集帳」、中村権右衛門古文書
- (3) 前掲、中村権右衛門古文書
- (4) 野尻文書「諸願達留」文政七年
- (5) 尾鷲市史 七〇二頁
- (6) 寛文村々覚書下
- (7) 尾張御行記(四)、名古屋叢書統編八
- (8) 前掲、中村権右衛門古文書

四 長距離輸送と沿岸航路の拡大

尾張藩では、元禄より享保・元文にかけて人々が太平を謳歌し、運輸交通の便も開けたが、ことに藩主宗春の積極政策は、いっそうこの傾向を助長し、商品の輸送も活発であった⁽¹⁾。

数多くの廻船は、江戸に大坂に、そして小型の廻船や波不知船も伊勢湾を縦横にかけめぐり、そのうちのいくつかは大坂へも通って、商品流通に大きな役割を果たした。この地方にうたわれている哩語に

内海米船野間塩船よ なべやひろ荷とどめさす

というのがあがるが、積み出す商品の別を巧みにあらわしている。「なべやひろ荷」というのは、常滑が拾い荷が多いということ、廻船輸送の特性を示している。

米の積み出しは、尾張藩の蔵米をはじめ、三河・伊勢諸藩の蔵米や諸方の商い米が運ばれる。いっぽう酒造米の買入れも行なわれ、伊勢湾の周辺から運び込まれる。酒造は尾張でも知多郡が随一で、つくられた酒は地売り名古屋売り・勢州志州紀州売りのほか、大部分は江戸積される。元禄一〇年知多郡では四五二一石五斗、酒造屋一一四軒あり、大野村一〇九〇石を筆頭に、その多くは西浦すなわち西海岸の村々にあった⁽³⁾。寛政四年のしらべによると、名古屋城下ならばに領分の内から他所に積み出される品の中では酒が最も多く、約六〇〇〇〇両で「三分他行」とある。もちろん積み出される酒は在町酒であった⁽³⁾。このころから尾張の下り酒はいちじるしく増加したが、酒造の中心も西浦から東浦に移ったようである。

文政期のようにすを記したものとと思われる「尾張御行記」によると、江戸積酒造家は亀崎村・半田村にそれぞれ二五軒、常滑村に一二軒、有勝村に一〇軒、上野間村七軒、成岩村五軒、大谷村・中ノ郷村・西端村・東端村にそれぞれ一軒とある。「尾張御行記」の成立年代から推して、文政五年ころの状態を示したものであろう。

亀崎村について同書に

此村戸口多ニシテ、其ノ内過半ハ漕買漁者ナリ、回船八十艘波不知(イサバ)船ハ大小八十艘ホト漁船ハ七十四五艘ホトモアリ、此回船ハ三州高浜大浜吉田響場アタリノ持船ヲモ借り用ユ、此借船ハ相互ニスル事ナリ、又酒造屋ニ二十四五戸ホトモアリ、皆江戸積ヲスル也、サレハ此地ハ東浦ノ湊口ナレハ他方ノ回船、西ハ阿波播磨美作備前備中備後肥前紀伊國、西ハ三河遠江

駿河伊豆相模武蔵安房上総下総国アタリヨリ運漕シテ此湊ニ船ヲ繫キ商交易スル事アリ

とあり、酒造や商業のさかんことが窺われる。下り酒は、尾州・三州の廻船仲間の船によって運ばれ、これら廻船仲間の多くは、酒造家仲間の加入するものであった。すなわち尾州・三州の廻船仲間たちは、廻船加入によって手荷の優先的積入れと共に、海上輸送の安全と迅速をはかったのであるが、船主たる直乗船頭もまたじぶん差配の酒荷を積んだ(4)。

知多郡から出る荷に木綿がある。知多郡における木綿生産の起原は、慶長年間にはじまるといわれるが、特産地として市場を拡大し、生産高を増したのは天明以後、ことに文化・文政期のこととされる。そしてこのころから本格的に木綿(半製品)生産から晒木綿(完成品)生産へと生産品種が移行し、それにともない、木綿生産が急激に増大し発展した(5)。

知多木綿は、享保から宝暦にかけて、江戸特権商人の集荷組織のうちに組み入れられ、白子組または大伝馬町組に属していたが、やがて知多木綿問屋は、江戸特権商人との結びつきの圏外で商業活動を営むようになって、江戸特権商人による製品独占をおびやかすにいたるのである(6)。

野間の廻船は、塩船として播州・安芸・阿波・伊予の塩を運んだ。これらの廻船はその積荷の大部分を江戸に運んだことは前に述べた。

大坂市史には、元文元年(一七三六)大坂に入荷したやさい・果実のことを記しているが、青物銀二七六貫余、柑類なり物銀二六一貫余、瓜茄子銀二九九貫余であり、その産地は青物のばあい畿内の外伊賀・伊勢・尾張・阿波・播磨・安芸・紀伊・豊後・阿岐・伊予・土佐に及んでいる(7)。

このような大消費市場とむすびついていた遠距離輸送は、近距離の輸送とむすびついでおり、また商品生産と販売のための沿岸交通もきわめて活発であった。

たとえば、前に述べたように木綿は知多の港から一旦伊勢の白子に運び、そこから廻船に積まれて江戸に向かつているし、種々の商い荷物はそれぞれの城下町や中心地に運ばれていく。また塩やきや窯業・酒造のための松葉が、三河・伊勢・熊野辺から運び込まれる。「尾張徇行記」(8)には北条村の様子を記して、

此村ハ西浦海運筋ニ民戸軒ヲ連一村落ノ所ナリ、農業ノ外瓶細工ヲ産業トシ、又船カセギヲシ商貨交易殷盛ノ地ナリ、此村高ニ准シテハ戸口多ク他村ノ田畝ヲ承佃スルト也、甕ヲ焼産業トスル者九十戸ホトアリ、窯ハ四立半アリ、一立ヲ十六戸ホドツツニテ所持セリ、土ハ多屋埴水ノ山中ニテ取来リ松葉ハ熊野又ハ山州ノ山ヨリ買ヨスルト也、甕ハ名古屋・美濃・三河・遠江・伊勢・志磨ノ国其外ヘモ売ツカハシ、播州赤穂ヘハ塩ノタラシ瓶ヲ焼售ツカハスト也、此北条・瀬木・常滑ノ三村ヨリ出ス甕ヲ総テ常滑焼ト称ス、又此村ニ波不知船五十艘ホドアリ、其中二十二艘ホドハ熊ノ浦ヘ運漕シテ薪ヲ積来レリ、其余ハ甕ヲ積ム船モアリ、是ハ種々商ヒ物ヲ入合セニツミ総テ運漕ヲ以テ生産トス、覚書ニハ小船二艘トアリ、サレバ往昔ハ運漕ノ生産盛ニナレリ。

このように、常滑・北条・瀬木三か村は、いわゆる常滑焼と称する瓶・花瓶・茶器などを名古屋・美濃・三河・遠江・伊勢・志磨に送り、遠く播州赤穂へは塩瓶として売り送り、戻り荷に塩を運んでいる。

また多屋・北条・上野間・北奥田・久村などは干大根や瓶を小船に積んで運び、紀州・熊野から薪を積んで帰り、名古屋・伊勢・三州方面に売っている。

東海岸の藤江村では、塩屋が一五戸あり、つくった塩は名古屋・津島や勢州桑名あたりに積み出している。大井村では藻をとり、魚類を亀崎・熱田へ売り、なまこを名古屋三州へ売っている。また篠島・日間賀や伊勢の島から大便を運んだり、他国から灰を買い入れたりする村もある。

表4 尾鷲米商人の移入米産地

産地	移入米
桑名米	3,750俵
大垣米	2,358
越後米	2,072
尾張米	1,934
松阪米	1,074
津米	873
伊勢米	719
筑前米	672
米子米	569
肥前米	503
馬瀬米	448
美濃米	307
肥後米	304
三州米	274
広島米	232
岡山米	200
出雲米	183
西尾賀米	153
加賀米	151
その他	734
計	17,510俵

尾鷲市史上巻による

かまたは三河の吉田から尾張の宮・佐屋から伊勢灣を渡った。そして伊田宿を通じての伊勢参宮人渡海の増加は、御定の渡海

紀州尾鷲浦米商人が移入した米は、伊勢・尾張・大坂からのものが主であるが、産米地を表にあらわすと表のようである。これによって伊勢・尾張との関係が深いことが知れる。これらの米を輸送した船は、宝暦一二年(一七六二)の水揚帳によると、知多半島内海の船が二四艘、師崎の船七艘、日間賀船が四艘、野間船が三艘、常滑船が二艘、亀崎・多屋・大泊り・半田の船などで、伊勢では四日市船・大淀船・村松船などで、尾張の船が大部分であった(9)。

尾鷲浦の大型廻船は江戸行き林産物の輸送にあたり、小型の廻船は勢州・尾州・大坂行きのもものが多かったという。四日市湊の廻船は、寛永三年(一六二六)に二九艘あったが、漸減して享保九年(一七二四)には九艘となった。これらの廻船は、おもに四日市と熱田のあいだを就航したが、また時には伊勢の川崎・津・松阪・白子、尾張の津島・大野・半田・常滑・野間・横須賀、三河の大浜・羽津にも就航した。三〇—六〇石積程度の船は旅人やその携帯荷物を運んだ(10)。

いっぽう中世以来の交通路は、近世に及んでもそのまま人を運び、三河方面からの伊勢参宮人は、知多半島を経る

表5 棚尾村通婚圏（寛政9～文政3）

国 外				尾 州				郡 外				郡 内		縁付遣	養子遣	離縁	
江	京	信	但	濃	江	勢	尾	不	名	海	愛	知	額				幡
都	州	州	州	州	州	州	州	古	島	東	郡	郡	郡	郡	郡	分	内
	—					—		四	四	四	—	一	二	四		五	四
二		—	—	二	—	三	七									二	五
										—	—	—	—	—	—	—	三
																	二
																	七
																	八

棚尾村他所出人帳による

場である宮・佐屋の宿に影響を与え、吉田船町と宮・佐屋宿とのあいだに紛糾を来したことがあった¹¹⁾。

以上のような伊勢湾をめぐる人と物との動きは、海に面した人の生活をより近くむすびつけた。たとえば三河の国の棚尾村の例をとるが、この村の寛政九年から文政三年までの二四年間の通婚圏を表示してみると表5のようになる。藩領の入り交ったこの地域ではあるが、この村の通婚の範囲は、村を越え領域を越えてひろがっている。とくに目につくことは、海運を通じて人の物の移動の多い地域と縁組の多いことである。この表には表わさなかったが、隣村の大浜村とのあいだに最も多いことは当然として、領分内では鷺塚村に三二の縁付遣、碧海郡では高浜村に二二の縁付遣がみられる。寛政一〇年に大浜・高浜・鷺塚・平坂の各湊から江戸通いをしていた船は二八艘を数え、瀬取船を通じて各湊間の交流もひんばんであった。そして、海運を通じて人と物の移動の多い対岸の知多郡との結び付きのよいことも知り得る。このように、海運による商品流通のうごきが、単にそのことに留まらないことが理解できる。

註

- (1) 名古屋市史産業編
- (2) 大野町史所載、「元禄十年酒株帳」
- (3) 名古屋市史産業編
- (4) 村瀬正章稿「尾三における江戸積酒造の展開と廻船輸送」、昭和四十七年度徳川林政史研究所研究紀要
- (5)(6) 林英夫著「在方木綿問屋の史的展開」
- (7) 大坂市史第一
- (8) 前掲 尾張徇行記句
- (9)(10) 尾鷲市史
- (11) 村瀬正章稿「伊勢参宮人輸送をめぐる出入」、海事史研究第十九号

五 まとめ

おわりに、若干のまとめをしてみる。

1 古くから海運に関心をもつ住民の多い知多郡の土地柄からこの地に海運業が発達し、元禄のころ江戸廻船を中心に藩の御用荷物を運んで最も活発なうごきを示した。

2 寛政のころから、大坂廻船をはじめとする諸国廻船がおこり、船舶もしだいに大型化して、商業活動も活発化し、江戸・大坂などを対象とする遠隔地輸送は、伊勢湾を中心とする近距離輸送と結びついて、商品生産と販売のための沿岸交通をより促進した。

3. 三河湾・伊勢湾をめぐる湊のかずかず、そこをめぐる廻船のうごきは、国を越え、領域を越えて三河湾・伊勢湾をひとつの商圏となし、村の性格を変え、また江戸・大坂とのあいだに展開する商品流通のうごきは、経済的には国民経済に加わることもあった。

(付記) 本稿は、「伊勢湾をめぐる海運の歴史地理学的研究」の一部をなすものである。