

近世後期における港町の機能

——松前地江差を事例として——

山田 志乃布

I. 問題の所在

- (1) 研究目的
- (2) 研究対象港町と時期的背景

II. 鯨の出荷

- (1) 江差問屋と関川家の位置づけ
- (2) 関川家「間尺帳」にみる入港状況

III. 鯨の集荷

- (1) 鯨漁業と江差問屋
- (2) 蝦夷地通船と向地仕込船

IV. 江差港町の機能

- (1) 鯨の出荷機能
- (2) 鯨の集荷機能
- (3) 港町の機能

V. 結 語

I. 問題の所在

(1) 研究目的

本稿は、松前地の主要な港町である江差を事例とし、近世後期の遠隔地間商品流通における港町の機能の一側面について考察することを目的とした。

従来、歴史地理学において近世港町を研究対象とする場合、主に城下町の外港としての機能が重視され¹⁾、近年の研究としては都市空間論の立場から港町の成立と形態に関する研究がみられる²⁾。しかし、この時期の港町の特質を考える場合、物流の結節点としての側面の重要性は看過できない。歴史学の分野では、原田伴彦が、17世紀後半の寛文期以降、東廻り・西廻り海運の啓開による全国的な流通経済の発達によって、港町は遠隔地間商品流通の中継港としての性格

を強くし、さらには各藩領の流通的中心地としての機能を担っていたことを、全国の主要な港町を取り上げて説明している³⁾。しかし原田の論考は、あくまで全国に点在する港町の概観にとどまり、個別の港町の機能についての考察はなされていない。

当該期は、近世における日本国内での遠隔地間商品流通が最も発展した時期である。特に日本海海運では、近世後期に、近代への移行期に過渡的に生じた地域間価格差を利用した遠隔地間市場取引が発展し、従来より、「北前船」の台頭が指摘されている⁴⁾。近世後期の沿岸港町を研究対象とするうえでは、まずはこのような遠隔地間商品流通をめぐる港町の機能を考察することから始めることが妥当であろう。なかでも本稿では、港町の中核的機能として、最も主要な商品の出荷機能および集荷機能を明らかにしていくことを目的とする。

その際、これらの機能の解明を、実際に掌握している問屋の文書を利用しつつ論じていくという方法を用いる。その理由として第1に、集荷と出荷に媒介するのが問屋であったことによる⁵⁾。第2に、当該期の遠隔地間商品流通においては商人と輸送業者が未分化な状況⁶⁾にあり、商品流通における問屋商人の果たす役割が非常に大きかったからである。第3に、近代都市の場合、商品の集荷と出荷の全体を把握する資料として行政文書があるが、近世においてはかかる性格をもつ資料が欠如している。しかし、問屋仲間は独占的に商品の集荷および出荷に携わっており、本稿のような個別の問屋文書を利用することから、港町の機能にアプローチすること

が可能となるからである。

そこで、港町の機能—出荷機能及び集荷機能—を解明するために、以下の手順で検討を進める。まず、港町における商品（本論の場合は鯨）の出荷状況を、対象港町に入津した各地の船の傾向から把握する。それらの傾向をもとに、港町における商品の港への集荷状況について検討する。そして最後に、近世港町における商品の出荷機能と集荷機能について考察し、当該期の遠隔地間商品流通における港町の機能とその位置付けについて論じる。

(2) 研究対象港町と時期的背景

本稿において、具体的な分析対象としてとりあげるのは、19世紀前半（文化期から嘉永期）における遠隔地間商品流通の典型例とされる蝦夷地と内地を結ぶ松前地の一港町、江差である。

そこで当該期（19世紀前半）の北海道と江差について概要を整理しておきたい。周知のことであるが、北海道という地域名が付けられたのは明治以降である。近世においては、大きく和人居住地である松前地とアイヌ居住地である蝦夷地のふたつに区分されていた。蝦夷地は、ヤムクシナイ以北からシレットコまでを東蝦夷地、クトウ以北を西蝦夷地と称した（図1）。

稲作が一切不可能であった松前藩は、近世初頭から自給自足によっては藩経営が成り立たず、内地との取引を行うことによるのみ成り立つ特異な藩であった。かかる厳しい自然条件のもと、松前藩では独特な支配制度が展開していた。なかでも特筆すべきは、家臣への知行の宛行が、アイヌ人と交易する権利ならびに漁業を行う権利が一体となった「場所」の分与によって代替されていた点である。松前藩は蝦夷地を海岸に沿って「場所」に区分した。この「場所」の経営は、当初武士によって行われていたが、次第に福山城下の商人の手に委ねられ、18世紀の前半頃には場所請負制⁷⁾として広く知られている。松前藩独特の制度へと結実していく。「場所」の経営を依託された場所請負商人が鯨などの漁獲物を集荷し、内地からの北前船が米・塩など松

前地における生活必需物資を運ぶ。そして、場所請負人や追鯨漁者からの漁獲物などを問屋が集荷し、北前船などに販売していた拠点が松前三港（福山、箱館、江差）であった。以上のように本稿が分析の対象とする江差は、内地との取引によって成り立つ松前藩における、蝦夷地と内地との流通の結節点のひとつであった。

松前藩は、流通の結節点である福山、箱館、江差に沖の口番所を設置し、口銭を徴収する体制を整えていた。松前藩の財政は、場所請負人からの運上金、松前三港の沖の口口銭の両者に依存していた。つまり、松前三港は、松前藩という権力側に独占的な商品取引を保障された港であったといえる。実際、内地からの北前船は、蝦夷地での直接の商取引は許可されておらず、これら三港において取引を行うことしかできなかった⁸⁾。

19世紀前半では、基本的に場所請負人は手船で内地へ運ぶ以外は、漁獲物を福山もしくは箱館に集荷した。また松前地の漁民の追鯨漁（詳細は後述）による漁獲物は、主に江差に集荷された。江差では、場所請負人による漁獲物の集荷が行われなかった点で、港町の問屋商人が直接に漁獲物の集荷に影響力を持っていた。また、19世紀前半においては、江差問屋の手船経営は大規模には行われておらず⁹⁾、商品の出荷においても直接に北前船の来航に左右される部分が多い。江差港町を事例とすることにより、当該期の日本海における遠隔地間市場取引で、その担い手の中心となった北前船を媒介とした、内地・松前地・蝦夷地の地域間関係からみた港町の機能が明確になるとと思われる。

次に、松前地・蝦夷地の政治的変遷を述べると、享和3（1803）年には東蝦夷地のみ幕府領になるが、文化4（1807）年には西蝦夷地、松前地ともに幕府領になり、文政4（1821）年には、東西蝦夷地、松前地ともに再び松前藩に返還される。ところが、再び安政元（1854）年に箱館が上知されると、翌年には東は木古内以北、西は乙部以北、東西蝦夷地が幕府領となった。このように、近世後期における松前藩と幕府の蝦夷

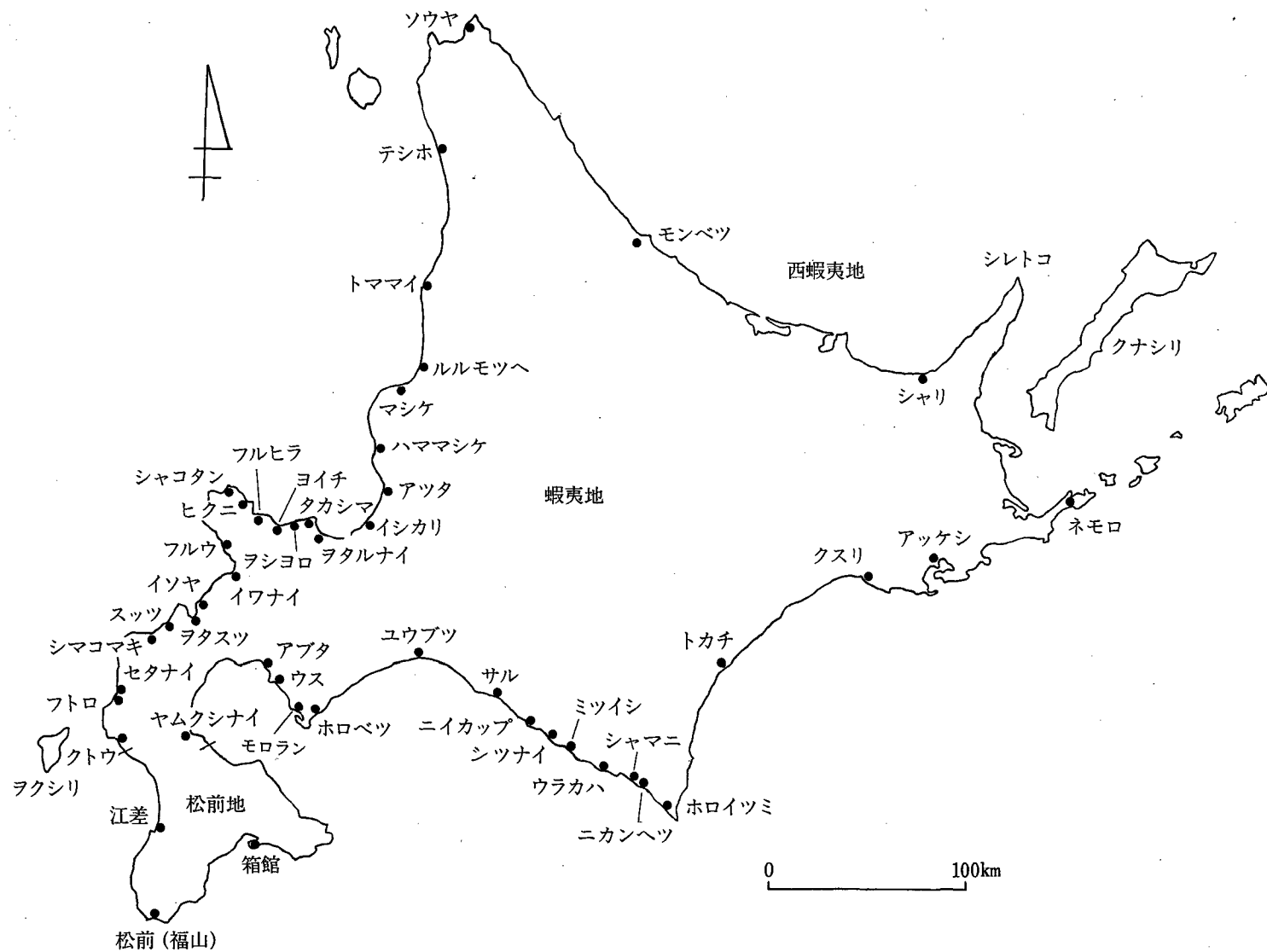


図1 研究対象地域 (『角川地名辞典 北海道下』より作成)

地をめぐる関係は、当時の対外関係上の問題もあり不安定なものであった。本稿では、19世紀前半の文化3（1803）年から嘉永6（1853）年まで、つまり第1次幕府直轄期から松前藩復領、第2次幕府直轄期以前までを対象時期とした。

II. 鯨の出荷

本章では、江差における主要商品である鯨の出荷状況を把握するために、鯨荷物¹⁰⁾を求めて江差へ入港した北前船について、江差問屋のひとつである関川家に残る「間尺帳」から分析する。

(1) 江差問屋と関川家の位置づけ

江差港町には、江差問屋といわれる問屋仲間が近世を通して常に存在していた¹¹⁾。江差の機能を考察しようとする時、入出港船を取り締まったすべての江差問屋の経営を軸として検討していくことが妥当である。しかし、江差問屋であったすべての商家の史料が、比較可能なかたちで残存しているわけではない¹²⁾。そこで、ある程度まとまった形態で残存する商家の史料として、江差町教育委員会が所蔵している関川家¹³⁾史料を利用する。関川家に残る史料は多岐にわたる

表1 天保13年 口銭上納額一覧

名称	銭高(単位:貫)	%
竹屋	3264.609	15.8
さつま屋	3108.009	15.1
甲屋	2663.665	12.9
関川屋	2535.265	12.3
柴田屋	2420.737	11.7
越後屋	1483.272	7.2
江口屋	1283.597	6.2
村上屋	1267.658	6.1
泉屋	1069.443	5.2
名立屋	591.982	2.9
敦賀屋	389.964	1.9
鮎屋	358.098	1.7
海津屋	214.325	1.0
合計	20650.615	100.0

* 「御口銭取立帳」(『江差町史 第4巻』)より作成。

が、今回は特に沖の口取締関係の史料を中心に分析をすることとした。

江差問屋のなかで関川家がどのような位置にあるのかを知るために、天保13（1842）年の江差問屋の口銭上納額一覧を表1に示す。関川屋は村上屋とともに問屋頭取も勤めていたが、それだけでなく、竹屋、さつま屋、甲屋に続いて上納額が多い。13軒の問屋全体から見ても、1割以上を占めている。

そこで以下、関川家に残された史料から江差への北前船の入港状況の分析をしていきたい。

(2) 関川家「間尺帳」にみる入港状況

江差への北前船の入港状況を知りうる史料として、江差関川家に残る「間尺帳」¹⁴⁾がある。間尺帳は安永5（1776）年から数えると全部で7冊になるが、詳細な記載になるのは文化3（1806）年以降である。文化3年から明治2（1869）年のものには、入港年月日、乗組人数、船籍、船主、船頭、打詰、正石、船名、帆印、船印などが毎年記されている。荷物についての記載は一切無いため、運んだ商品そのものの分析はできないという限界はあるものの、当該期の物流を担った各地の船の動きを各年毎に詳細に知ることができる。したがって、「間尺帳」は全体の傾向を把握するために比較的条件的よい資料であることがわかる。たとえば、関川家には他に「入船通」「入船帳」「永代御客帳」「間尺帳写」などがある。それらの相互の関係性、あるいは史料的特点を踏まえた結果¹⁵⁾、近世後期の江差に入港した北前船の状況から、毎年の鯨の出荷状況を推定するためには、今回利用した間尺帳が最も有効であると考えた。

まずは江差への入港船数の推移を見る(図2)。文化3（1806）年から嘉永6（1853）年までの総入港船数は、925艘である。1年間に20艘以上入港している主な年を見ると、文政6（1823）年から文政11（1828）年の6年間、天保3（1832）年、天保4（1833）年、天保6（1835）年から弘化4（1847）年までの13年間である。特に天保6年、7年には40艘近くに達していることがわか

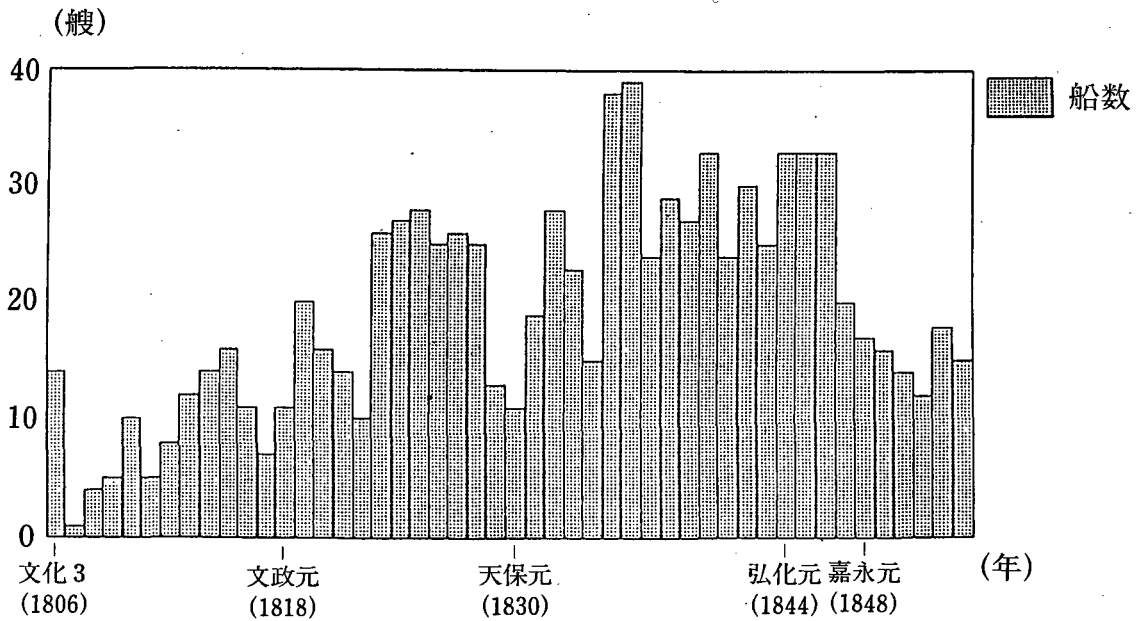


図2 関川家「間尺帳」にみる入港船数の推移
 (関川家文書 (江差町教育委員会所蔵)「間尺帳」より作成)

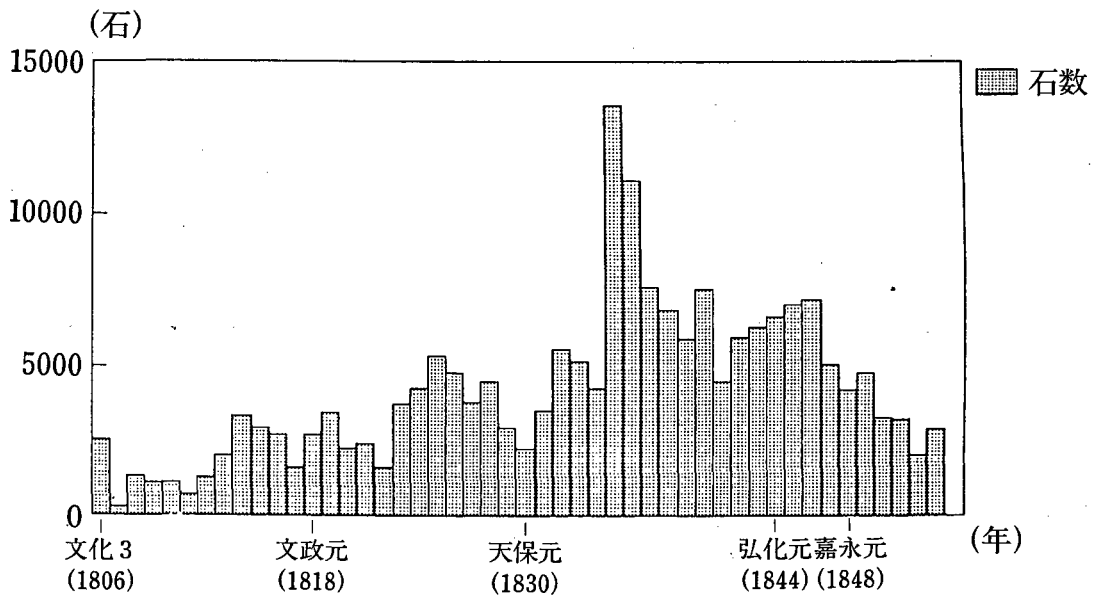


図3 関川家「間尺帳」における入港船の合計石数
 (関川家文書 (江差町教育委員会所蔵)「間尺帳」より作成)

る。一方、10艘前後もしくはそれ以下の年は、文化年間、文政年間の始め(文政2年は除く)、文政12(1829)年、天保元(1830)年、嘉永年間である。しかし、実際に出荷された荷物の量を推し量るうえで、来航数の変化のみでは不

十分である。

そこで、入港船の石数の変化を見よう。文化3(1806)年以降の間尺帳には、打詰と正石の両方が記載されている¹⁶⁾。実際の積載量に近いであろう各船の正石の合計を示したものが第3図であ

表2 入港船の主な地域別一覧<文化3(1806)~嘉永6(1853)年>

地域名	船数(艘)	地域名	船数(艘)	地域名	船数(艘)
越 後	261	佐 渡	22	備 中	1
越 中	127	摂 津 ※	4	但 馬	1
能 登	100	出 羽	4	松 前 地	船数(艘)
加 賀	89	石 見	3	江 差	31
越 前	88	讃 岐	2	松 前	10
津 軽	80	水 戸	2	箱 館	2
南 部	30	江 戸	1	江差周辺	17
大 坂	24	肥 前	1	※大坂以外	

(関川家文書(江差町教育委員会所蔵)「間尺帳」より作成)

る。天保6年以前は、最も多くて5,000石程度であるが、天保6,7年が極めて多く、それ以降の嘉永年間までは毎年5,000石以上である。つまり、天保6年以降に増石しているといえる。ここで、入港船数(図2)と石数(図3)の関連性について述べる。文政年間の入港船数の増加と天保年間から弘化2年までの入港船数の増加では、石数の増加でみた場合、後者のほうが顕著である。天保6年の急激な増石傾向(IV章で後述)は差し引いて考えても、天保7年~弘化3年までは、当該期において最も多くの積荷を持ち帰る可能性のあった時期である。

次に、入港船の地域別一覧を示したものが表2である。最も多いのは越後で261艘である。次にその半分ほどであるが、越中が127艘、能登が100艘であった。その後、加賀、越前、津軽、南部、摂津(大坂と合わせる)、佐渡と続き、それより下は少数となる。19世紀前半における北前船の主流は、加賀、越前、若狭、畿内などの大規模な北前船商人であるが、江差においては、越後、越中、能登などの小規模な北前船商人の進出地となっていた¹⁷⁾。

以上、関川家の間尺帳に記載されている入港船の特徴を示した。これは一間屋である関川家のもののみであるという史料上の限界はある。しかし、近世後期において松前地で商取引を行うために、内地、特に日本海沿岸地域から北上してきた北前船の傾向を把握するうえで、有効なデータであろう。このなかで、江差という港

町の機能を考察するにあたり、確認しておきたいのは以下の点である。

本章で述べたような北前船の入港船数と石数の増加を、直接的には港における荷物の出荷量の増加と結びつけることはできない。しかし、恒常的に北前船が入港し、入港船数が増加、増石していく現象についてみると、間接的には港における商品の出荷量が維持・向上していると考えることができる。また、北前船の運ぶ「登り荷」がすべて鯨であるとは限らず、鮭・鱈・鰯・昆布など他の漁獲物の場合もある。しかし、当該期における内地の農業生産の向上に伴う鯨肥料の需要といった社会的条件、北前船商人に関する先行研究¹⁸⁾から考えても、鯨荷物の積み返りが多いものと予測できる。また、江差沖の口取締規則である「港省衝規則」、関川家文書の「儀定帳」などの記述¹⁹⁾から、「登り荷」において鯨荷物はかなりのウエイトを占めることが考えられる。これらのことから、北前船の入港数が多く、それらの積載量の合計が多い時期(この場合天保期)というのは、江差港町において主要取り引き商品(鯨)の需要が高まったといえる。

III. 鯨の集荷

北前船の目的が鯨荷物の確保であるならば、江差側ではどのような対処がなされていたのであろうか。まずは、江差をめぐる鯨漁業の状況と江差問屋の関係について述べた後に、西蝦夷地からの鯨の集荷についてみていくこととする。

(1) 鯨漁業と江差問屋

江差に集荷される鯨には、主に江差の近海で行われる前浜漁からくるものと、西蝦夷地でおこなわれた追鯨漁を経てくるものがあった。追鯨漁とは別名二八取とも呼ばれる。これは、場所請負人が、自らの「場所」における漁業権を、漁獲物の2割の上納を条件として委譲することによって行われる漁業のことである。二八取をおこなう漁業家のほとんどは、江差及びその近在の者である。

追鯨漁は、内地における鯨の需要が増大するにつれて、次第に盛んになっていくが、この傾向を更に促進させたのが前浜漁の不漁である。

江差前浜における漁獲高を詳しく知りうる資料はないが、文化年間以前の段階ですでに不漁を伝える資料が存在する。その後、文化5(1808)年、文化6(1809)年には前浜漁の復活とあるが、文化12(1815)年から文政5(1822)年まで、さらに天保年間、嘉永年間も不漁となっている²⁰⁾。嘉永年間の状況については、「…前浜ニおゐて多分漁業渡世罷有候処、去嘉永年中市在共々薄漁ニ相成、既ニ皆無同様之不漁相続き…」²¹⁾と、万延元(1860)年の史料にも述べられている。

江差前浜漁と追鯨漁の関係をみてみると、追鯨漁の許可を求める時には必ずと言って言いほど、前浜鯨漁および西在の不漁が述べられている²²⁾。このような前浜漁の状況に対応して次第に追鯨漁が発達していく。追鯨漁は、享保4(1719)年に熊石村以北、セタナイまで許可された。それ以後、享保7(1722)年にはヲタスツまで、天保11(1840)年には、マシケ以北にも許可される。つまり、年を経るごとに北上していった(図1参照)。

しかし、前浜漁、追鯨漁のいずれにおいても、漁業家は江差問屋から資金を調達し、必要な資材をととのえ、漁を行うことは共通している。江差問屋への資金の返済は、現物=鯨によって決済されたため、水揚げされた鯨は、江差問屋に集荷されるシステムになっていた。

関川家には仕込(漁民への前貸し)に関わる次の様な証文が残っている。

(史料1)²³⁾

借用申金子之事

一、金四拾五両也 通用金小判也

但老ヶ月金拾五両ニ付

加利足金老歩宛定メ

右之金子儘ニ借用申処実正ニ御座候、然上者
来ル戌四月限り元利共都合いたし筒鯨ヲ以御返
金可仕候、為後日念之一札仍而如件

天保八年

西十月日

横山宗右衛門 印

関川与左衛門殿

これは、問屋である関川が、江差の漁業家である横山宗右衛門に対して、鯨漁を行う際に資金の前貸しを行ったことを示す証文である。史料中にもあるように、現物(筒鯨)で返済することが取り決められている。このように、江差問屋は地域の有力な漁業家達に資金を前貸しし、その返済を鯨で行わせた。江差問屋は、江差周辺に数多く存在する横山家のような大規模な漁業家達を金融的に支配し、鯨の集荷を確保していたのである。

江差問屋の仕込による鯨集荷のシステムは、主要漁場が移動(前浜→西蝦夷地)しても変化しない。しかし、システムは動揺しないが、システムの強化が必要になってくる。前浜と西蝦夷地では、江差への距離が異なる。西蝦夷地からの鯨の集荷を確保するうえで、長距離の運送手段も確保する必要がある。西蝦夷地への追鯨漁が発展するにつれ、江差への鯨荷物の集荷を担っていたのが、西蝦夷地と江差を往復する小廻船、中渡船である²⁴⁾。また、これら追鯨漁の発展に伴い、向地仕込船も公認されるようになる。そこで次節では、西蝦夷地からの鯨の集荷システムを強化することになった、①蝦夷地通船(江差と西蝦夷地を結ぶ船の交通)の増加、②向地仕込船(津軽地などの船頭に江差問屋が仕込を行い、鯨漁を行わせること)の許可、の2点について述べる。

(2) 蝦夷地通船と向地仕込船

前節で述べたように、前浜漁の不漁にともなうて、江差に集荷される鯨の主要な漁場は、西蝦夷地へと移動していった。これによって蝦夷地通船が次第に活発化していく。そのことは関川家の「間尺帳」からも見出すことができる。当該期には、蝦夷地通船の場合は、中遣船、大中遣船、間尺中遣船などの名目だった²⁵⁾。

表3は、関川家の「間尺帳」から見る弁才船以外の船種をまとめたものである。これによれば、天保7年から弘化2年の間に大中遣船が12艘、中遣船が7艘と最も多いことがわかる。つまり、蝦夷地通船に利用された船の入港が最も多くなったのは天保期であったことがわかる。

これらの背景として、蝦夷地通船の増石化が許可されたのが天保期に集中していることがあげられる。以下の史料を見てみよう。

(史料2)²⁶⁾

…天保六未年大中遣船ニ見増候船トモ一代限り通船御免、其後天保十一子年大中遣之儀ハ一代ニ不
限通船御免、翌天保十二丑年大小中遣船式百石積

迄別記之通冥加金上納願ニ寄、御免被仰付候…但
荷物積取之儀ハ場所々々ヨリ当所仕込元江送越候
様仕来之處

天保6(1835)年、11(1840)年、12(1841)年と続いて小船のなかでも最も大きな大中遣船が蝦夷地通船に許可されている。また、天保12年には200石積まで許可されていることがわかる。しかも下線で示したように、それらの荷物は必ず仕込元へと集荷されているのである。田島佳也氏の論考においても、蝦夷地通船の場合、小廻船の増石化が中心であり、それらはすべて江差問屋の影響下であることが述べられている。つまり天保期以降に、江差問屋による鯨荷物の集荷が強化されたのである²⁷⁾。

また、向地仕込船についても天保12(1841)年に願出で、許可を得ている。その時の嘆願理由について以下にあげる。

(史料3)²⁸⁾

一、向地仕込之儀、御旧領御料トモ表立唱方無之候共、内実ハ前々ヨリ江差并付在ヨリ西蝦夷地行
鯨取之モノ共、年来津軽地之者相雇、勤方宜節
ハ、追々船頭為致、自分商売同様ニ相任候ニ付、

表3 関川家間尺帳(1806~53)にみる弁財船以外の船種

年代	西暦	大中遣	中遣	函合	間尺中遣
文化3~文化12	1806~15	1	1		
文化13~文政8	1816~25		1		
文政9~天保6	1826~35	1	4	1	
天保7~弘化2	1836~45	12	7	1	
弘化3~嘉永6	1846~53	1	1		2
合計		16	14	2	2

(関川家文書(江差町教育委員会所蔵)「間尺帳」より作成)

表4 天保12(1841)年江差における向地仕込船・蝦夷地通船数

	船種	冥加金	
		艘	両歩
向地仕込船	中遣船	43	215
	函合船	2	6
蝦夷地通船	間尺中遣船(75~95石)	22	55
	”(100~150石)	93	418.2
	”(160~199石)	7	38.2

(「鯨漁・その他漁業関係」(「江差町史 第4巻」)より作成)

漁具・飯米其外雇人迄、彼地ニおゐて相調候得ハ、直段相違等モ有之、格別都合宜故、漁濟之上持船并修覆網金子迄相預ケ、津輕地江差遣、手配仕来候者も有之候、…(中略)…他國之商売ニ紛敷、万一御差留等御座候テハ、右仕込之者身体漬候族も可在之…

向地仕込船がいかに江差の仕込商人にとって都合が良いか、あるいは向地仕込船の禁止が江差の仕込商人の困窮がいかに大きく関わるのか、が述べられている。これも、蝦夷地通船と同様、江差問屋の鯨荷物の集荷システムの強化と解釈できる。

向地仕込船の許可のおりた天保12(1841)年の江差における向地仕込船、蝦夷地通船についてみる(表4)。向地仕込船が46艘、冥加金は中遣船、囀合船を合せて金221両である。また蝦夷地通船の総数を見ると、すべて間尺中遣船という名目であるが、合計122艘にも及ぶ。冥加金の合計は512両である。

前章で分析した間尺帳のデータによれば北前船の入港は天保期に増加している。江差における蝦夷地通船の増加・向地仕込船の公許と、北前船の入港の増加はほぼ同時期に起こったものといえる。つまり、天保期には、江差問屋の鯨集荷システムの強化と、鯨の出荷の増大がともに起こったといえる。

以上本章では、当該期において、江差問屋による西蝦夷地からの集荷システムの強化が行われたことが確認できた。また、天保期に鯨の集荷と出荷が向上したことも確認した。次に、江差港町の機能を主要商品である鯨の出荷機能・集荷機能から検討する。

IV. 江差港町の機能

前章までにおいて、江差における入港船に対しての鯨の出荷、江差への鯨の集荷の両者について、江差問屋の史料を中心に考察してきた。そこで、本章では江差における鯨の出荷機能・集荷機能についてまとめ、19世紀前半の遠隔地間商品流通における江差港町の機能とその位置付けについて論じたい。

(1) 鯨の出荷機能

江差において、内地からの北前船への鯨の出荷を担っているのは江差問屋であった。ここで、北前船が運んでくる「下り荷」についてみることから、北前船商人と江差問屋の関係について確認する。

「間尺帳」では各船の積荷の中味については把握できないが、関川家に残る「儀定帳」の破船證文の記述が参考になる。

(史料4)²⁹⁾

御願ニ付奉申上候書付

加州橋立
桶屋又右衛門手船
通栄丸沖船頭
加州橋立 権七
寅四十一歳
(中略)

右申口

当日朔日時化ニ而暁七ツ時頃、津花町前浜江元船等打揚及破船候二付、船宿関川屋與左衛門方御届奉申上候所、船中一同御手出之上破船始末御願御座候

此段船主加州橋立桶屋又右衛門沖船頭権七乗通栄丸七百石積増水主共以上拾人乗組、於越前敦賀三ツ切塩七百俵・葎五百束・中間縄五拾丸外御当所居所商人江届荷物五拾七箇積入、四月二日敦賀表出帆之处、風筋悪敷同十一日箱館表江落船、同十二日御改相濟御口銭并御役銭上納御当所廻り御判頂戴仕、同廿日順風ニ而箱館表出船、同廿二日暮六ツ時頃御当所へ入津、翌廿三日御改相濟、届荷物等荷主江相渡、中荷物不残売拂、御国産物之内胴鯨老万千百六拾八束致買積、同廿九日弁天島沼内5元船繰出出船御改申被渡候得共…

天保十三年寅五月

史料4は、天保13(1842)年5月に加州橋立の桶屋又右衛門の船が、江差の津花町の前浜で遭難した際に、船宿の関川が沖の口役所へ届けた時の控えである。ここで重要なことは以下の2点である。

第1に、内地から江差へ来る際の北前船の積

荷には、届荷物と中荷物の2種類があった。届荷物というのは送り状が添えられた江差商人の注文品であり、中荷物というのはその時々売り払うために北前船が積んでくる荷物である。この史料中の通栄丸は、両者とも江差において、残らず売り払っている。このような届荷物の存在は、この船主である桶屋と関川家の間に固定的な取引関係が存在することを示す。実際に関川家の「間尺帳」を見ると、19世紀前半において桶屋又右衛門は少なくとも5回は来航している。北前船の恒常的な来航は、このような固定的な取引関係にも裏付けられている。

第2に、敦賀で仕入れた届荷物の中味を見ると、塩、筴、縄などである。これらは、鯨漁業を行う際の必需品である。北前船によって運ばれた商品が、江差問屋を介して、鯨漁業を行う際の生産材として使用される。そして、北前船は「筒鮓」を持ち帰る。北前船商人側にとって江差こそが蝦夷地産鯨を確保する最前線の港町であった。北前船商人が商品を運び、自分達に必要な商品（鯨）を江差で交換するという行為そのものが、鯨漁業の再生産構造の中に組み込まれている。

また、北前船商人と江差問屋の間には固定的な取引関係があったことを確認したが、江差問屋は自らの手船経営を積極的には行っていなかった。江差の問屋商人は、江差港町という場所を離れての商業的行為をあまり積極的に行っていなかったのである。これは、江差港町という「場」において鯨の出荷が行われていたということを表わす。つまり、江差港町という「場」が鯨の出荷機能を有していたと考えることができる。

(2) 鯨の集荷機能

江差への鯨の集荷を直接に担っているのも江差問屋であった。これは、江差問屋が大きく関わっている蝦夷地通船の実態、向地仕込船の許可にその影響を見ることができた。

江差および江差周辺地域の前浜鯨漁業が十分に成り立つならば、鯨の集荷は比較的容易であり、漁業家達への仕込を増大させることで十分

に足りる。ところが、前浜鯨漁の不振と平行に追鯨漁が盛んになると、その集荷システムの強化は、天保期の蝦夷地通船の増加、向地仕込船の公許へとつながった。ここで重要なことは、追鯨漁者が収獲した西蝦夷地産の鯨が、江差港町という「場」に集荷されていることである。時代は下り安政期以降の分析であるが、余市場所総漁獲高の75%弱が追鯨漁において水揚げされ、それらが積み取り船である小廻船や中渡船で江差へと集荷されているということが、田島佳也により検証されている³⁰⁾。本稿で対象とした時期のデータは不明であるが、追鯨漁者と江差問屋の関係は同様であり、大部分の西蝦夷地産の鯨が、江差という「場」に集荷されていたことには変りはなかろう。つまり、江差問屋を介して、江差港町という「場」が鯨の集荷機能を有していたといえる。

(3) 港町の機能

前節までのことから、江差港町という「場」が、鯨の出荷機能・集荷機能を有していたことを確認した。それは特に、天保期において出荷と集荷が向上したことから推定したものである。

さらに、これを裏付けるものとして、同時期における沖の口役所の規則改正があげられる。松前藩が江差沖の口番所でおこなった取り締まりとその変遷を知りうる資料に、「港省衙規則」がある。朱書で「今と同様」「御復領後」「天保六年より」「天保十二年より」などと詳細に沖の口規則の変化が記載されている。なかでも天保6(1835)年は、松前藩が税制改革を行い、荷物口銭の増徴をはかったとされる³¹⁾。そこで、天保6(1835)年の改正の中味について見てみよう。改正された点は、全部で16項目に及ぶ。なかでも、「江差沖口諸廻船取扱方」の部分以下にあげる。

(史料5)³²⁾

○江差沖口諸廻船取扱方

一、自他船共入津之節ハ早速問屋ヨリ手代乗込、国所・船主・船頭名前船名認、⁽⁷⁷⁾無数并乗合人数有無取調積荷物送り状付ハ勿論其外中荷物迄モ員数

逸々相記、沖ノ口役所江届出ニ付、下代商人下役
兩人沖改ニ罷出、空船ノミハ乗込、其他ハ不乗
込、船外ヨリ脚方等迄致見分手帳へ控、船脚石数
不相当之船ハ能々相改、水主ほまち品タリ共洩候
ハ、幾度モ追改被致相当之所ニテ書上申付役所
帳面江書留候処

御復領後天保六未年ヨリ船内江乗込改候様被仰
出、其外今以同様

(中略)

一、自他大小船共出津之節、積荷物之儀ハ入船之
通逸々相記、宿問屋ヨリ届出候ニ付、下代商人下
役兩人沖改ニ罷出、入船之通篤等見積り、船脚石
数不相当之船ハ幾度も追改為致相当之上書上申
付、定式役物取立出判相渡、役所帳面江書留口銭
取立候事

御復領後天保六未年ヨリ船内江乗込改候様被仰
出、其他今以同様之事

(中略)

一、旅船他領ヨリ他領行之处、風筋ニ寄当間江乗
落し候節ハ、通り船と相唱、船役等不致、間役之
廉ノミ取立候処、天保六未年ヨリ入船同様船内江
乗込相改取立方ハ今以同様之事

以上の記述から、旅船（この場合は北前船）
に関する取り締まりが強化されたことがわかる。
つまり、着実に増加する北前船から、多くの口
銭収入を獲得しようとした松前藩側の意図が窺
える。またこの時に、間尺改めについても改正
がなされている³³⁾。前章で指摘した天保6年の急
激な増石化はその影響である可能性が高い。こ
の松前藩の動きは、江差港町における商品の集
荷・出荷の活発化に乗じての荷物口銭の増徴で
あったと思われる。

江差港町は、江差問屋による鯨の出荷・集荷
が行われる「場」であり、両者の機能は江差港
町の機能において中核的機能であった。天保6年
の沖の口取り締まり規則の改正の意味は、江差
港町という「場」における鯨の出荷機能・集荷
機能の向上に伴う措置であったといえる。

以上のことから、遠隔地間商品流通における
江差港町の機能を商品の出荷機能・集荷機能の
両者から見ると、内地・蝦夷地を結ぶ商品とし

ての「鯨」流通にとって、他の場所とは代替不
可能な商品交換の「場」として、「港町」は機能
していたと位置づけることができる。

V. 結 語

本稿では、近世松前地の港町である江差を事
例とし、近世後期の遠隔地間商品流通における
港町の機能を考察した。結果は以下の通りであ
る。

近世後期の江差の出荷機能・集荷機能を考察
するにあたり、江差問屋の史料を利用し、江差
問屋を介した鯨の出荷・集荷について論じた。
その際、内地からの北前船の入港からみた鯨の
出荷状況、蝦夷地と江差を往来する蝦夷地通船、
向地仕込船からみた鯨の集荷状況を検討した。

内地諸地域からの北前船の入港の特徴を見る
と、入港船数の推移では、文政期に増加し始め、
天保期に最も多くなった。しかし、嘉永期には
減少している。入港船の石数の傾向は、天保年
間に増石傾向を示している。入港船の船籍では、
越後が最も多く越中・能登の順であった。この
ことから、天保期に鯨荷物の需要が高まったと
推察できた。次に、当該期の江差周辺地域およ
び西蝦夷地における鯨漁業の状況と江差問屋の
鯨の集荷についてまとめた。西蝦夷地への追鯨
漁がさらに増加するに伴い、蝦夷地通船の増加・
向地仕込船の許可が行われ、江差問屋への鯨集
荷システムの強化が行われた。また、内地から
の入港船の増加、つまり鯨荷物の需要の増加に
ともない、松前藩は天保期に沖の口役所の取締
を強化したこと、などが明らかになった。

以上のことを踏まえ、近世後期の江差港町の
機能について鯨の出荷機能・集荷機能の両者か
らまとめた。

内地からの北前船商人と江差問屋の取引関係
は固定的であった。これらの多くは、江差問屋
の手船経営が行われていない状況では、江差港
町という「場」において行われていた。近世後
期の江差は、本州諸地域、特に日本海沿岸から
の北前船に対して鯨の出荷機能を有することで
存立していたといえる。またそれに伴い、江差

問屋は、鯨の集荷機能を強化するような動きをとるようになる。これが、天保期の蝦夷地通船の増石化、向地仕込船の許可、を願い出る動きとなった。このことから、鯨は必ず江差の江差問屋の所へと運ばれていたことがわかる。一方、松前藩側はこのような鯨をめぐる商品経済の活発化を藩の収益とするために、沖之口役所の取締の強化を行った。これは、江差という港町における鯨の出荷・集荷の向上に対して、松前藩が行った措置であると解釈できる。したがって、江差港町は、江差問屋による鯨の出荷・集荷の行われる「場」であり、両者の機能が江差港町の存立にとって欠かせないものであると考えることができる。

以上のことから、鯨を商品とした遠隔地間商品流通における江差港町は、西蝦夷地からの鯨の集荷、内地への鯨の出荷の最前線に位置する鯨商品の流通にとって要となる港町であった。つまり、内地・蝦夷地を結ぶ「鯨」流通における、商品交換の「場」として、江差「港町」が機能していたといえる。

19世紀前半という特定の期間における江差港町の機能を、物流の結節点として再検討するという目的は達成できたと思われる。今後は、本稿では明らかにし得なかった近世港町における商品交換の「場」の空間構造、幕末（安政期以降）つまり箱館開港以後から明治2年の沖の口役所廃止・場所請負人廃止までの江差港町の機能変化、近代的港湾都市への変容および衰退、松前や箱館との比較も含めた共時的な分析など、多くの課題が残されている。稿を改めて論じたい。

（お茶の水女子大学・文教育学部）

〔注〕

- 1) 藤本利治(1976):『近世都市の地域構造』古今書院, 56~63頁。なお、藤本氏は、城下町の外港機能と同時に、中世港町との連続性を強調し、自由的風潮の強い側面をも重視している。
- 2) 高橋康夫:吉田伸之・宮本雅明・伊藤毅編(1993):『図集日本都市史』東京大学出版会, 339頁。川床睦夫編(1994):『歴史のなかの港・港町—その成立と形態をめぐって』,中近東文化センター研究会報告11, 242頁。
- 3) 原田伴彦(1983):近世の港町(豊田武・原田伴彦・矢守一彦編『講座日本の封建都市第2巻』文一総合出版), 147~167頁。
- 4) 北前船については、牧野隆信(1989):『北前船の研究』法政大学出版局, 433頁。柚木学(1979):『近世海運史の研究』法政大学出版局, 332~435頁。また、北前船の分析を中心に、場所請負人手船まで視野にいれた日本海海運の構造を論じたものとして、中西聡(1992):場所請負商人と北前船—日本海海運史研究序説—(吉田伸之・高村直助編『商人と流通—近世から近代へ』山川出版社), 179~241頁。
- 5) 近世の間屋株仲間には、本稿で対象とするような流通の結節点に存在し、商品の移出入全体を取り仕切るものと、各扱い荷別に編成され仲間外の商人に排他的独占権を保障されたものと2つの形態があったと指摘されている。詳しくは、中西聡(1995):近世・近代期鯨魚肥市場の構造と展開—特産物・特権・分業—(一), 社会科学研究47-2, 143~236頁, を参照。
- 6) 本稿で対象とする近世後期の遠隔地間商品流通の場合、封建的規制や情報の限定性から、商人が輸送業を兼ねたり、輸送業者が商業行為を行ったりと、両者の分化があいまいになっていた。そのため、問屋商人が自ら手船経営を行ったり、北前船も輸送業者であると同時に商人でもあった。前掲4)中西聡論文を参照。
- 7) 場所請負制度については、基本的な研究として白山友正(1961):『松前蝦夷地場所請負制度の研究上, 中, 下巻』, 北海道経済史研究所, 上301頁, 中283頁, 下298頁, がある。
- 8) 当該期において、北前船が蝦夷地へと行く場合、帆用取組(場所請負人が北前船と輸送契約を結び、場所産物を福山・箱館へと運賃積させること)としてであった。詳しくは、田端宏(1981):『帆用』についての一考察—松前交易史の側面—, 松前藩と松前17号, 30~39頁, を参照。
- 9) 江差問屋のひとつである関川家に残る手船経営関係の史料は、主に元治年間以降である。
- 10) 本稿では、加工(身欠・数の子・笹目など)や

- 非加工(生鯨あるいは粒鯨), または肥料や食用などの区別はせず, 鯨荷物として一括で捉えることとする。
- 11) 宮下正司 (1972): 江差における廻船問屋の分析, 松前藩と松前1号, 56~93頁。
 - 12) 江差商人の経営文書は, 江差問屋であった関川家を始め, 岸田家, 宮本家などが残っている。『江差町史第1巻~第4巻資料編』を参照。
 - 13) 江差関川家については, その概要について, 『江差町史第5巻通説1』および『江差町史第4巻資料編(関川家文書)』に述べられている。また, 幕末の関川家の手船経営については宮下正司氏の研究がある。江差町教育委員会(1977~83): 『江差町史』第1巻~第6巻。宮下正司(1986): 西廻り海運と江差商人の北前船経営について(柚木学編『日本海水上交通史論集第1巻』文献出版), 3~73頁。
 - 14) 「間尺帳」とは, 問屋である関川の入港船取扱帳簿である。関川家の「間尺帳」については, 『江差町史第5巻通説1』, 974~975頁, 980~985頁を参照。また, 同種の史料としては, やはり江差問屋のひとつであった甲屋村田家にも残っている(江差町文化センター所蔵)。しかし, 甲屋の間尺帳は元治元年から明治4年までのもののみであり, 当該期のものは存在しない。
 - 15) これらの「客船関係史料群」についての紹介は以下の文献に詳しい。平野俊幸(1995): 江差湊関川家文書にみる越前・若狭の廻船, 福井県史研究第12号, 95~107頁。
 - 16) 「港省衙規則」によれば, 打詰とは, 船の長さ, 幅, 深さを三乗したものであり, 乗数(沖の口口銭や船役銭などを課す時の基準)を定める時の基準となる。正石(正味石)とは, それより2割差引いたものである(『江差町史』第1巻「港省衙規則」27~28頁)。
 - 17) 前掲5) 229頁。
 - 18) 前掲5) 144~164頁。
 - 19) 関川家の「儀定帳」内に残る破船証文から帰りの積荷の中味を見ると, ほとんどが鯨荷物であることがわかる(江差町教育委員会所蔵『関川家文書』「儀定帳」)。
 - 20) 『江差町史第5巻通説1』, 537~538頁。
 - 21) 『江差町史第4巻資料編』, 「鯨魚・その他漁業関係」, 985頁。
 - 22) 前掲21)「鯨魚・その他漁業関係」, 971~994頁。
 - 23) 江差町教育委員会所蔵『関川家文書』。
 - 24) 「中渡」船とは「鯨取共取荷物」を漁船で江差へ運船する船のことである。文化年間以降, 弁才船での運送を願い出たが許可されず, 漁船を「場所」へ置き, 中遣船で運送することが許可された。つまり, 鯨漁と鯨荷物の運送が一体化している場合に「中渡立」と把握する。一方, 「小廻」船とは, 4月頃より鯨荷物の運送のみに用いる問屋扱いの船である。いずれも当該期における蝦夷地通船に従事した船のことである。前掲16) 35~36頁。
 - 25) 当該期において, 弁才船の蝦夷地通船は認められていなかった。文化年間以降, 中遣船が公許, 天保6(1835)年に大中遣船が其船一代限り公許, 天保11(1840)年には一代に限らず許可, その翌年には間尺中遣船として200石積みまで許可された。前掲20) 532頁。
 - 26) 前掲16)「港省衙規則」, 36頁。
 - 27) 田島佳也(1985): 近世後期漁獲鯨の集荷過程—西蝦夷地余市場所を例として, 日本常民文化研究所『歴史と民俗』創刊号, 161~203頁。
 - 28) 前掲16)「港省衙規則」, 36頁。
 - 29) 前掲19)「儀定帳」。
 - 30) 前掲27) 184~185頁。
 - 31) 松前町編(1988): 『松前町史通説編第1巻』(下), 772~773頁。
 - 32) 前掲16)「港省衙規則」, 21~23頁。
 - 33) 前掲16)「港省衙規則」, 27~28頁。
- (付記)
- 現地調査の折りには, 江差町史編纂室の宮下正司先生, 江差町教育委員会の藤島一巳氏などを始めとする江差町の方々にお世話になった。記して謝意を表わしたい。

The Function of Port Town in the late Edo Period :
A Case Study of the Port Town Esashi in the Matsumae Territory

Shinobu YAMADA

The purpose of this paper is to consider the function of port town Esashi, in the Matsumae Territory in the late Edo period (the first half of the 19th Century), and its role in forwarding goods in long distance domestic trade. While focusing on the actual conditions of shipping in the Esashi area, this paper will examine the role of port towns in the shipping and handling of principal goods.

This study can be summarised as follows : First, the most important aspect to consider when examining shipping in the town of Esashi in this period was the movement of "kitamaebune" (coastal sailing ships operated between Matsumae and Osaka during the 18th Century and 19th Century) from the main island of Japan, Honshu. The number of kitamaebune entering the port of Esashi began to increase during the Bunsei period (1818-29), and reached its peak during the Tenpo period (1830-43). However, the number of ships entering the port of Esashi decreased during the Kaei period (1848-53).

The main merchandise of these kitamaebune entering the Esashi port was herring. Therefore, the town of Esashi had functioned as an exporter (or shipper) of herring in order for these boats to accomplish their goal. In this period, the number of fishermen from the Esashi area who migrated temporarily to the western area of Ezo to work increased. At this point, the Tonya (to work in head merchants in the herring business) in Esashi increased the size of the ships which traveled between the western area of Ezo and Esashi in the Tenpo period, in order to increase his business of shipping and handling herring. During the same period, the shipping regulations were revised by the Department of Ports, the Okinokuchi Yakusho. All kitamaebune which came from Honshu to Matsumae were subject to strong control. This can be interpreted as an effort on the part of Matsumae Han to collect more port taxes from the increasing number of kitamaebune. In other words, in Esashi, their need emerged for the Tonya to increase its function as a handler and shipper of herring for the kitamaebune, and its function was subsequently strengthened. During the Kaei period, the herring industry declined in the Esashi area and the number of ships between Ezo and Esashi decreased. The function of the port town of Esashi as a forwarder of herring also decreased.

From this study, it is clear that in the first half of the 19th Century, the port town of Esashi functioned as a forwarder of herring, and played an important role in the long distance domestic transport system of critical products of the time.