

汽船による流通記録からみた沿岸集落の近代

—三浦半島松輪村を例として—

清水 克志

- I. はじめに
- II. 松輪村の地域特性
 - (1) 村落景観と生業構造
 - (2) 漁場と漁業
- III. 流通拠点としての松輪村
 - (1) 鮮魚出荷の歴史と魚商
 - (2) 三崎～東京間の汽船の就航
- IV. 汽船三盛丸による物資と人の移動の実態
 - (1) 汽船利用の経年変化
 - (2) 諸物資の移出
 - (3) 人の移動
- V. おわりに

I. はじめに

小稿は、神奈川県三浦半島の南東端に位置する松輪村(現、三浦市南下浦町松輪地区、図1)を事例として、明治中後期から大正期にかけての汽船の流通記録の分析を通して、東京近郊の沿岸集落における海上交通を利用した近代化の一端を明らかにすることを目的とする。

江戸湾すなわち現在の東京湾の沿岸集落は、近世における総城下町江戸の発展と魚介類需要の増大に伴い、江戸市場との結合関係を強めることによって、古くから鮮魚供給地としての機能を高めてきたといわれている¹⁾。三浦半島沿岸の漁業に関する研究は、社会経済史の分野で早くから検討がなされてきた。

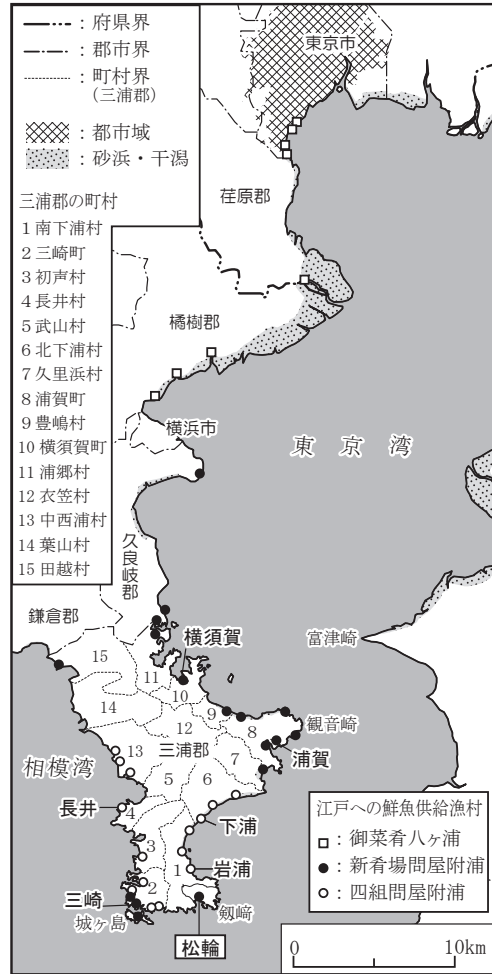


図1 松輪村および関連地域の位置

注) 江戸への鮮魚供給漁村の分布は、安池(1986)ほかによる。

キーワード：沿岸集落，鮮魚流通，魚商，汽船，神奈川県三浦市

川名登ほか²⁾は、当該地域で展開する漁業について、漁業年貢や漁場争論、漁撈技術のみならず、村落構成員の耕地所有の在り方などの複合的な視点から、近世を通じた分析を行い、江戸市場との結合の強化が、当該地域の漁業を飛躍的に発展させる端緒となったことを指摘した。安池尋幸³⁾は、江戸の需要と結びついた、三浦半島の村落における商品の生産・流過程を詳細に検討する中で、当該地域の海域から採捕される鮮魚の流通構造の解明に先鞭をつけた。

三浦半島の沿岸集落の実証研究が進む中、松輪村の福泉寺住職鈴木元奘師が在地魚商・鈴木平右衛門家に伝来した近世後半から昭和初期にかけての約3,000点の史料群を、鈴木家当主の岩次郎氏から譲り受け、同寺で保管されることとなった。この史料群(福泉寺所蔵鈴木岩次郎家文書)は、1991(平成3)年には横須賀市人文博物館による仮目録の作成を経て、1998(平成10)年には神奈川県公文書館によって目録が作成された⁴⁾。自らも史料整理に携わった安池は、近世後半における魚商(魚仲買)に関する史料紹介を行う中で、附浦(仕入漁村)で実際の流過程を掌握していた魚商の存在形態を、具体的に把握することの必要性を指摘している⁵⁾。

こうした先行研究を踏まえ、筆者⁶⁾も鈴木岩次郎家文書に含まれる鮮魚流通に関する史料の分析を通して、松輪村の江戸・東京市場への鮮魚供給地としての特質について検討し、松輪村において在地の魚商が鮮魚を中心とする諸物資を東京市場へと出荷する実態を復原するとともに、在地魚商が大正期以降の野菜産地形成にも一定の役割を果たしたことを指摘した。旧稿では、松輪村から江戸・東京への移出物の実態分析に主眼を置いたが、船を利用した輸送では、当然のことながら「帰り荷」として江戸・東京から松輪村へもたらされたであろう移入物や人の移動については検討が及ばず、課題が残された。

以上の問題関心に基づき、まずⅡ章では旧稿を踏まえつつ、松輪村の基本的性格について、村落景観、生業構造、漁場と漁業の実態などの観点から整理する。続くⅢ章では松輪の流通拠点としての機能に着目し、近世にその担い手として成立した魚商が、近代に入って汽船就航を機に物資流通を管理する役割を果たしていく過程を跡付ける。その上でⅣ章では、鈴木岩次郎家文書のうち汽船三盛丸に関する史料群の分析を通して、汽船を介した物資と人の移動の実態を明らかにしていきたい。

Ⅱ. 松輪村の地域特性

(1) 村落景観と生業構造

まず、1879(明治12)年に作成された「第十四大区二小区 相模国三浦郡松輪村絵図」をもとに、松輪村の村落景観の特徴を確認したい(図2)。三浦半島の南東端に位置する松輪村の海岸は、砂浜と岩礁が複雑に入り組み、岩礁で表現されている地点の多くでは、台地が海岸近くまで迫り、急峻な海蝕崖が形成されている。

入り江の奥には「^{やと}谷戸」と呼ばれる小河谷が刻まれ、狭小な棚田上の水田として開発されている。台地面は大部分が畑地として開発され、谷戸を縁取るように林地が分布している。谷戸の水田よりも台地上の畑地が卓越する耕地の分布は、三浦半島南部に共通する特徴である。松輪村の畑地は、概して不規則な地割をしており、しかも一筆の大きさも狭小である。松輪村の台地面の標高は30~50mでうねるような起伏があり、急傾斜の地点も相当に多く、標高30~40mで緩傾斜地に広大な台地面をもつ毘沙門村や宮川村などに比べ、農業基盤が脆弱であった。また草地在比較的小さいことも松輪村の特徴といえるが、地先海域で採れる海藻が自給肥料として重要であった⁷⁾。

松輪村には、三浦半島の他の村落と同様、

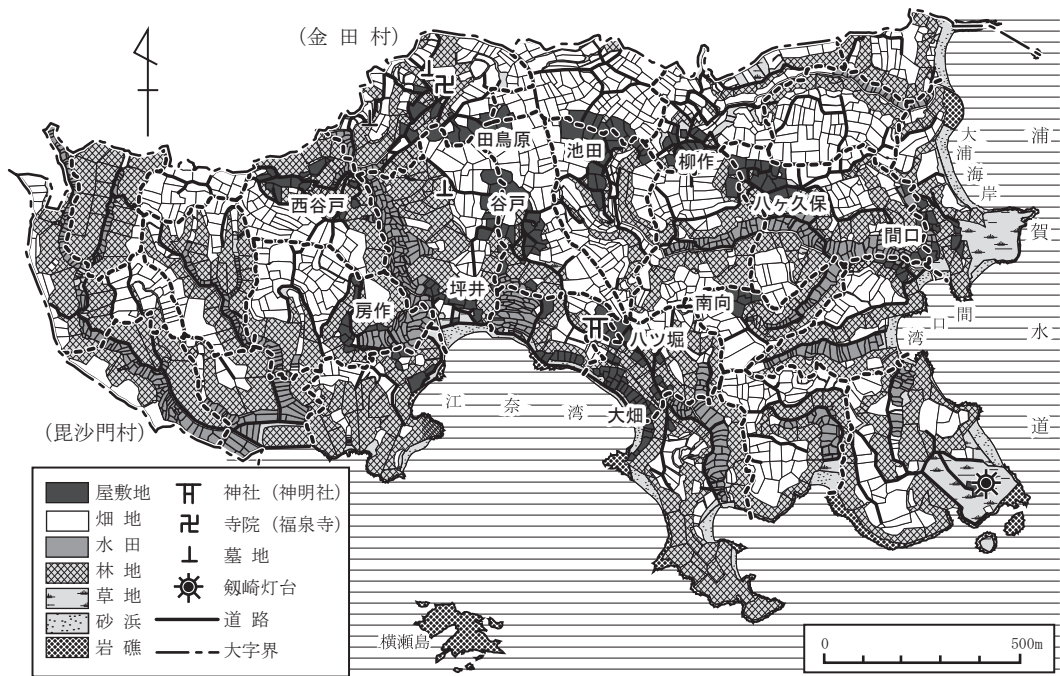


図2 松輪村の土地利用(1879年頃)

資料：横浜地方務局三崎出張所所蔵「第十四大区二小区 相模国三浦郡松輪村絵図」

複数の「^{さと}里」と呼ばれる小集落が沿岸部や谷戸の谷頭部に点在していた。具体的には、間口・南向・八ヶ久保・柳作・池田・田鳥原・谷戸・大畑・八ツ堀・房作・坪井・西谷戸の12の里があり、この里が実質的な地縁的な社会組織としての機能を果たしていた。松輪村の村高は、1812(文化9)年当時約210石であり、これは1870(明治3)年まで変動がなかった⁹⁾。その一方で戸数は、1812年の105戸から、1834(天保5)年には168戸、1870(明治3)年には192戸となり、半世紀あまりの間に約2倍へと急増している。さらに1891(明治24)年には230戸となり、その後の約20年間に於いても戸数の増加が顕著であった。

表1は、「明治三年庚午十二月相模国三浦郡松輪村平民族戸籍」(以下、「明治三年戸籍」と略す)をもとに、戸数および生業、世帯員数を石高別に示したものである。この「明治

三年戸籍」に記載された耕地と山林の面積はそれぞれ、田が10町6反余り、畑が23町余り、山林が2町2反余りであり、松輪全体では稲作よりも畑作が卓越していた状況がわかる。石高別の戸数をみると、3石以上は14戸で村全体の1割にも満たない一方、1石未満が半数を超えており、農業生産のみでは一家を支持するに足りないと思われる零細層が大多数を占めていたことがわかる。松輪村では、農業のみを生業とする者が各階層を通じて一定程度みられるものの、それは全体の2割程度に過ぎず、農業と漁業を組み合わせたいわゆる「半農半漁」が6割以上を占めていた。漁業のみを生業とする者は0.5石未満の層に5戸みられるのみである⁹⁾。さらに表には示していないが、漁船を所有するものが84戸、馬を所有するものが46戸あることから、漁業や駄賃稼ぎなどが農業を補完する上

表1 松輪村の石高別の戸数・生業・家族規模(1870年)

石高		戸数	生業									平均世帯員数		
			農業のみ	漁業のみ	農業＋漁業	仲買商	小売商	船大工	家大工	鍛冶	髪結		備	無職
石以上	石未満													
	0.1	26	3	4	10			1			1	5	2	4.6
	0.1 ~ 0.5	46	4	1	34	2	3	1		1				5.5
	0.5 ~ 1.0	22	2		18	1			1					6.7
	1.0 ~ 1.5	38	8		29	1			1					5.7
	1.5 ~ 2.0	21	6		13	1	1							6.8
	2.0 ~ 3.0	16	8		6	2								6.8
	3.0 ~ 4.0	8	4		4									7.1
	4.0 ~ 5.0	5	3		1	1								10.2
	5.0 ~	1	1											4.0
		183	39	5	115	8	4	2	1	1	1	5	2	6.0

資料：藤平源兵衛家文書

注) 仲買商・船大工・家大工・鍛冶はすべて、小売商は1戸を除き農業を兼ねる。

で重要な役割を果たしていたとみられる。生業の違いを里別にみると、台地上のいわゆる岡集落の構成員の多くが農業だけでなく漁業に従事し、その中に漁船を所有するものも相当数含まれているなど、岡と浜の双方が農業と漁業を兼業し、両者が判然としていない点も松輪村の特徴といえる¹⁰⁾。1870年当時の松輪村の平均世帯員数は6.0人であり、平均世帯員数は石高に比例する傾向がみとれる。しかしながら、0.1石未満の層でも平均世帯員数は4.6人であることから、石高による世帯員数の違いは比較的小さいといえる。

農漁業以外の商工業従事者が多い点も、松輪村の特徴といえる。「明治三年戸籍」からは、仲買商が8戸、米穀商、酒商、菓子商などの小売商が4戸、船大工2戸、家大工、鍛冶屋、髪結が1戸ずつ確認できる。松輪村には1870年当時、房作の鈴木半十郎と坪井の藤平徳兵衛が船大工として確認できるほか、1877(明治10)年頃には、東京府南葛飾郡出身の三ツ木庄吉が坪井で船大工を創業した¹¹⁾。

これら船大工の存在も、松輪村における漁船漁業を支える上で重要な要素であった。

仲買商とは後述するように、主に鮮魚を取り扱う肴仲買人のことであり、鈴木作兵衛・鈴木平右衛門・藤平太平治と酒商の北風徳次郎¹²⁾は、鮮魚を迅速に輸送するための押送り船(オシヨクリブネ)の所有が確認できる。三浦半島南部における押送り船の村別の保有状況は、1809(文化6)年当時、三崎村が33隻で群を抜いて多く、松輪村が5隻、三浦半島西岸では長井村が8隻、三戸村が3隻、佐島村が2隻であった¹³⁾。このことから松輪村は、三崎村や長井村とともに三浦半島南部における重要な鮮魚流通拠点としての機能を有していたといえる。押送り船による江戸・東京への鮮魚輸送では、悪天候の時には漕ぎ手を増員する必要があったが、松輪には三崎や走水と並んで臨時船夫を抱えた「押送りの宿」が存在した¹⁴⁾。こうした臨時船夫の存在も、松輪村における人口増加の一因ともなっているとみられる。

(2) 漁場と漁業

表2は、1876(明治9)年における松輪村の農林水産物の種類別の生産額と主要品目について示したものである。総生産額11,785.1円のうち、魚類、甲殻類・貝類、海藻類などの海産物が実に約8割を占めており、松輪村では近世を通じて漁業の発達が顕著であったことがみてとれる。生産額がとくに多い品目を列挙すれば、総生産額の約5割を占める魚類ではタイ(1,398円)を筆頭に、カサゴ(560円)、アマダイ(500円)、ホウボウ(460円)、ヒラメ(450円)、イサキ(390円)などが上位を占めている。また、総生産額の約2割を占める甲殻類・貝類ではアワビ(920円)、エビ(675円)、タコ(320円)、同じく総生産額の約1割を占める海藻類ではモグサ(500円)、アラメ(300円)などが上位を占めている。魚類、甲殻類・貝類ともに、沿岸の磯を主な生息域とする高級魚種が上位を占めている点が注目される。

1856(安政3)年の記録¹⁵⁾によれば、松輪村では、隣接する金田村・毘沙門村の地先海域を含む、広い海域を「松輪瀬」と称し、占有していたことがわかっている。このうち、江奈湾から金田村の勝谷川尻に至る「石間」と呼ばれる沿岸部一帯は鮑御運上場、横瀬島

周辺は鮑・海老網御運上場、沖合の「砂間」は縄船御運上場に指定されていた。松輪村の海岸には江奈湾と間口湾の2つの深い湾入部があり、このことは、地続きに岩礁が広がる金田村や菊名村よりも漁港の立地に有利であったと考えられる。また松輪村の地先には、多くの岩礁(根)が点在する海域が広がっており、とくに松輪沖合の漁場は、延縄や手繰網、七々目(七目網)の漁場であった¹⁶⁾。実際、この区画内の岩礁は、タイ、イサキ、メバル、イセエビなどの好漁場であり、「沖根」と呼ばれる岩礁周辺に広がる砂地はヒラメの好漁場でもあるという¹⁷⁾。

1903(明治36)年に南下浦村を構成する5つの大字のうち、上宮田を除く4つの大字によって金田松輪毘沙門菊名(南下浦村)漁業組合が結成されると、地先の海域は、個々の大字の専用漁場として四分された。しかしながら、1925(大正14)年に制定された「金田松輪毘沙門菊名漁業組合同規約」¹⁸⁾には、「但シ大字松輪二住居ヲ占ムル組合員ハ、大字金田区域内勝谷川尻ヨリ大字松輪境界線ニ至ル個所ニ於テ海草ノ外漁業ヲ為スコトヲ得」と但し書きが付け加えられ、松輪が近世以来保持してきた慣習的な権利の一部が踏襲された。また、金田松輪毘沙門菊名漁業組合総代

表2 松輪村の農林水産物の生産額と主要品目(1876年)

分類	生産額(円)	主要品目(生産額100円以上)
海産物	魚類 5778 (49.0%)	タイ(1398)、カサゴ(560)、アマダイ(500)、ホウボウ(460)、ヒラメ(450)、イサキ(390)、ブリ(289)、アジ(245)、カスゴダイ(175)、マグロ(175)、コマセ(172)
	甲殻類・貝類 2387 (20.2%)	アワビ(920)、エビ(675)、タコ(320)、サザエ(260)、ナマコ(125)
	海藻類 1160 (9.8%)	モグサ(500)、アラメ(300)、テングサ(200)
農林産物	2460 (20.9%)	コメ(452)、サツマイモ(360)、オオムギ(358)、アワ(350)、薪(333)、ダイズ(200)
合計	11785	

資料：藤平源兵衛家文書

の定員22名のうち、9名が松輪に割り振られていたことも、松輪村が周辺の大字に比べて漁業が盛んであったことの証といえよう。

明治前期の松輪村における漁法と漁獲物の調査記録¹⁹⁾によれば、当時松輪村では、延縄や釣り、刺し網、底曳網など、19種類もの多様な漁法による漁業が行われていたことがわかる。延縄は、シビ(マグロ)縄、鱒縄、ハラサ(ワラサ)縄、鯖縄、鯛縄、カサコ(カサゴ)縄、小縄の7種類、釣りは蛸釣、鯿釣、小釣の3種類がそれぞれ確認できるが、これらは採捕する魚種に応じて、幹縄の長さ、幹縄に取り付ける釣り糸の長さや間隔、餌の種類などを変えたものであり、漁法の著しい分化がみられる。網漁業も前出の手繰網や七目網以外にも、釣り漁業の生き餌となるコマセのほか、採捕する魚種に応じて、網目の大きさや仕掛け方を違えた複数の漁法の存在が確認できる。このほか、夏季の海士(素潜り)や、船から身を乗り出し、箱眼鏡で海中を覗きながら銚で採貝・採藻する覗突(菱突)^{みづき}と呼ばれる伝統的な漁法が存在する。このように、魚類の棲息に好適な岩礁を有する広大で豊かな地先漁場に恵まれた松輪村では、近世を通じて高い操船技術と多様な漁法を駆使した漁船漁業を発達させていったのである。

Ⅲ. 流通拠点としての松輪村

(1) 鮮魚出荷の歴史と魚商

大消費地である江戸では、魚介類の需要を満たすことを目的として、魚問屋が設定されると、江戸湾沿岸の漁村は魚問屋の附浦、つまり仕入漁村に編入され、鮮魚供給地として江戸との結びつきを強めていった。江戸から最も近い位置にあたる武蔵国荏原郡・橘樹郡の8か村²⁰⁾は、御菜肴^{おさいさかな}八ヶ浦の指定を受け、漁業に専従して漁獲物を江戸城へ献上する義務を有していた(図1参照)。これに対し、三浦郡の沿岸漁村は、四組問屋もしくはは

新肴場問屋の仕入漁村である「附浦」に属していた。四組問屋は、1644(寛永21)年に成立した本小田原町組・本船町組・横本船町組・安針町組からなる魚問屋であるのに対し、新肴場問屋は四組問屋から分離独立する形で、1674(延宝2)年に日本橋本材木町に新設された魚問屋である。前者は房総など遠海からの塩魚や干魚に主眼を置いたのに対し、後者は江戸の人口増加によって急増した鮮魚の取り扱いに力を注ぎ、古参である前者に対抗したとされる²¹⁾。

新肴場は鮮魚を入荷すべく、1674年の開設時に武蔵国久良岐郡本牧村・小柴村・野島村・室ノ木村、相模国三浦郡横須賀村・大津村・馬堀村・走水村・鴨居村・東浦賀村・西浦賀村・久里浜村・松輪村・三崎村・城ヶ島村・城村・小坪村の17か村をまず附浦に編入すると、1677(延宝5)年には鎌倉郡の8か村、さらに1681(天和元)年には陶綾郡の6か村を立て続けに附浦へ編入していった。松輪村へ賦課された漁業年貢の記録としては、1669(寛文9)年の「漁業年貢取調書」²²⁾が確認される最初のものであるが、この当時すでに船役永2貫文に加え、縄船役永29貫610文および海老網役永6貫文を上納していた。このことによって、松輪村では新肴場の附浦へ指定される以前から、延縄や海老網による漁業が盛んに行われ、周辺地域に対して先発漁村としての地位を有していた²³⁾。

次に、江戸・東京への鮮魚供給地としての松輪村の特徴を魚種の点から確認する。神奈川県が1928(昭和3)年に発表した『神奈川県の水産』²⁴⁾によれば、三浦半島南東端にあたる松輪村沿岸海域は、カジキマグロ、ブリ、ソウダガツオ、サバ、アジ、タイ、ムツなどの魚類のほか、イセエビ、アワビ、テングサなどが分布し、同じくマグロ、カツオ、サバ、アジ、サメ、オシツケ(アブラボウズ)、イセエビ、スルメイカ、ヤリイカなどが分布する三浦半島南西端の三崎町沿岸とともに、

神奈川県内で最も多様な魚介類が生息する好漁場であったことがわかる。両者のうち松輪村沿岸に特有の魚種にタイ、ムツ、アワビなどの高級魚種が含まれている点も、漁場としての優位性を示しているといえる。

さらに狭義の「江戸前」と呼ばれる東京湾奥部には、スズキやボラ、カレイ、ハゼ、キス、シラウオのほか、ハマグリ、バカガイ、アサリ、シバエビ、クルマエビ、シャコなどの漁場が広がっていた²⁵⁾が、東京湾奥部と三浦半島南部とでは、漁獲物の種類に著しい相異がみられる。三浦半島南東端にあたる松輪村沿岸の漁場は、多くの岩礁(根)を有し、タイやアワビ、イセエビに代表される高級魚種の産地としては、江戸・東京市場に最も近い漁場と位置づけることができる。つまり松

輪村は、狭義の「江戸前」の漁場からは供給し得ない魚種を江戸へ供給することが可能な広義の「江戸前」の漁場として新肴場魚問屋を惹きつけたことが、いち早く附浦に指定された理由であったとみられる。

三浦半島沿岸で採捕された漁獲物を集荷し、日本橋新肴場の魚問屋へと出荷する役割を果たしたのは、在地の肴仲買人であった。松輪村における魚商の具体像が史料によって明らかになるのは1828(文政11)年であり²⁶⁾、押送り船を所有する船持の平右衛門と作兵衛を含む9名が肴仲買仲間を構成していた(図3)。船持は、押送り船を「一割船」と称して、船を持たない小規模な魚商らの荷を、運賃に加え、運賃の1割を口銭として徴収して運搬する制度があり、これによって船を持

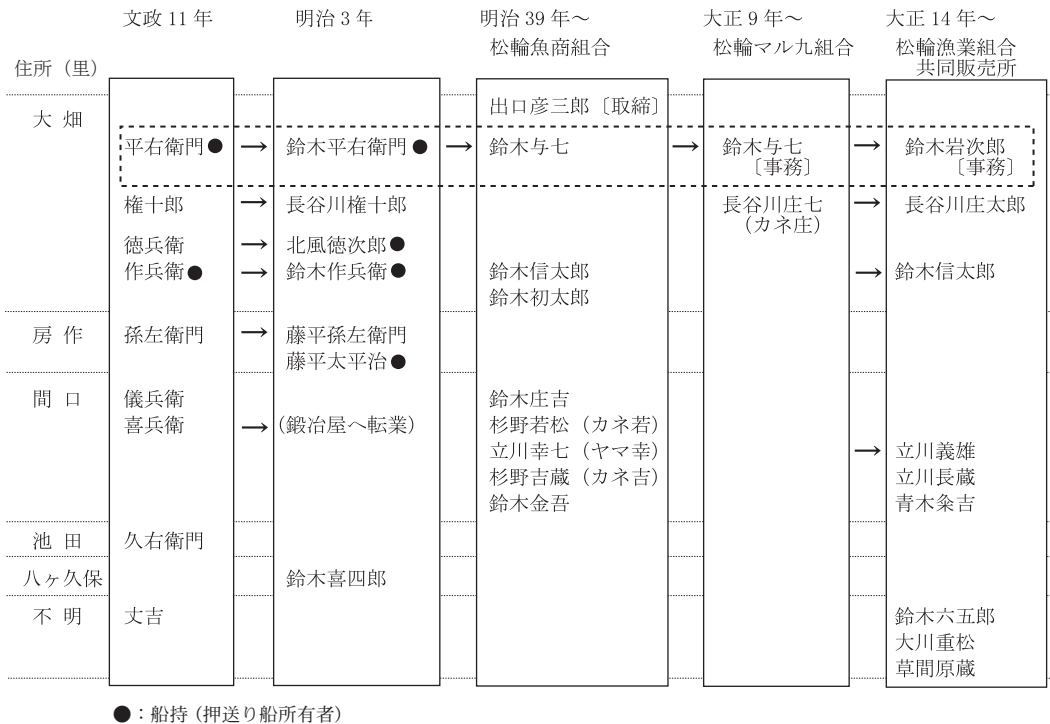


図3 松輪における魚商の変遷

資料：鈴木岩次郎家文書〔状8〕「乍恐以書付奉願上候」(1828年)、〔状197〕「規約書(魚商組合規約)」(1906年)、〔横冊195〕「松輪漁業組合引継書」(1933年)ほか

注1) 松輪マル九組合の構成員は、2名以外不明。

注2) 松輪漁業組合共同販売所の構成員は、1933年当時で判明するもののみ。

たない小規模な魚商らの存立が可能になったといわれている²⁷⁾。また、他の魚商が特定の品目のみ取り扱うのに対し、船持の2名だけは諸魚を取り扱うことができるなど、両人は松輪村の魚商の中でも特別な存在であった²⁸⁾。

図3によれば、1870(明治3)年の松輪村において、文政期から魚商を続けているのは、(鈴木)平右衛門・(長谷川)権十郎・(北風)徳兵衛(徳次郎)・(鈴木)作兵衛・(藤平)孫左衛門の5名であり、それ以外では異同がみられる。1906(明治39)年には、出口彦三郎²⁹⁾を取締とし、8名の魚商によって松輪魚商組合が結成され、続く1920(大正9)年には松輪マル九組合へと再編された。この間、鈴木平右衛門家では、当主の平右衛門・与七が魚商を世襲し、構成員の異同が著しい松輪の魚商の中にあつて、文政期から大正期に至るまで素性が判明する唯一の事例である。また同家が松輪の魚商の中で中核的な存在であったことは、1905(明治38)年に松輪村の魚商総代人として名が挙げられた史料³⁰⁾の存在からも明らかである。さらに1925(大正14)年に南下浦漁業組合から分離独立して松輪漁業組合が結成され、魚商が同組合における漁獲物共同販売所事業を担うようになると、与七の子岩次郎は南下浦村役場の助役を務める傍ら、同組合事務員として、約20名の魚商を束ねる役割を担った。

(2) 三崎～東京間の汽船の就航

時代が江戸から明治へと変わり、日本橋魚問屋による規制が緩和されると、在地の魚商らの取引活動はより自由かつ活発になった。三崎では魚商らが1875(明治8)年に魚荷運送取扱所を設立し、その日の魚荷の多少で「一割船」の稼働数を調整することによって、経営の合理化が図られた³¹⁾。1881(明治14)年に城ヶ島出身の加藤泰次郎らによって、三崎と東京を結ぶ汽船三浦丸が就航した。加藤は、汽船就航の経緯について以下のような手

記³²⁾を遺している。

毎歳夏季ニ至リテハ魚類ノ価格著シク低減シ魚価ヲ以テ運賃ヲ償ハサル場合枚挙ニ違アラス(中略)此ノ便路一タビ開ケレハ魚類ノ価格ハ期セスシテ昂騰シ細民中大多数ナル郡内漁民ノ利スル少々ナラス、加之百般ノ事業ニ至便ヲ与フル無量ナルヲ信ジ

手記によれば、とりわけ暑熱下の夏季には、鮮魚の品質劣化が深刻な問題であり、東京市場への迅速な輸送手段の開設が急務であった当時の状況がうかがえる。実際、三崎の魚商の中には、東京への鮮魚出荷に旧来の押送り船よりも迅速な汽船を利用する者が次第に増えていった。その後三浦丸の老朽化により、加藤らは東京霊岸島の桜井亀二の汽船を借り受けて営業を続け、1885(明治18)年に桜井が独立した後は、三浦丸と桜井所有の汽船との隔日交代の営業が行われた。三浦丸を運行する加藤らは、1886(明治19)年に三浦汽船会社として認可を受けたが、その後間もなく三浦丸は沈没してしまつた。

1889(明治22)年に東京湾汽船会社が設立されると、桜井の通運丸は内国通運会社に代わって東京湾汽船会社と事業委託契約を結んだ。東京湾汽船会社は、渋沢栄一らが設立に関与したことで知られ、航路の起点であった京橋区では、「海上交通の上より最も大なる活躍をなし」た汽船会社と位置づけられている³³⁾。1907(明治40)年当時の東京湾汽船の近県航路は、三崎以外にも、八幡、木更津、勝浦、館山(以上、千葉県)、浦賀(神奈川県)、伊東、下田および伊豆諸島、沼津、相良(以上、静岡県)があり、東京湾岸のみならず外房や相模湾岸、駿河湾岸、伊豆諸島へと張り巡らされていた(図4)。三崎航路の寄港地は、浦賀、津久井(下浦)、金田(岩浦^{いわぶ})、松輪、三崎の諸港であった。1901(明治34)

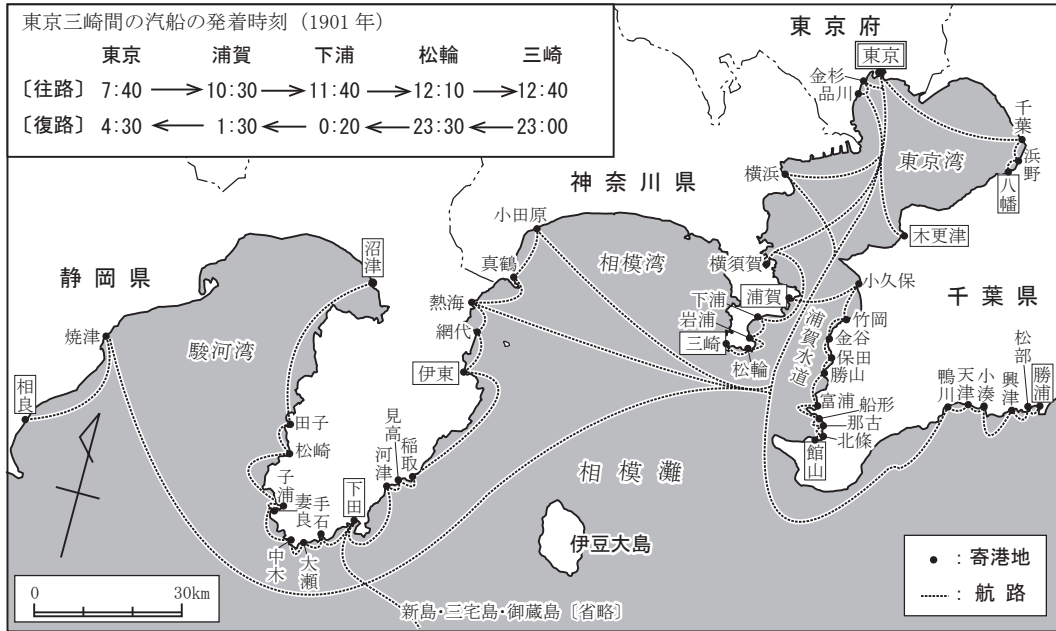


図4 東京湾汽船株式会社の汽船航路 (1907年頃)

資料：『京橋区史 下巻』ほか

年当時における三崎航路の各寄港地の発着時刻は、往路は東京を7時40分に発航し、浦賀を10時30分、下浦を11時40分、松輪を12時10分に経由し、三崎へ12時40分に到着するものであった。復路は三崎を23時に出航し、松輪を23時30分、下浦を0時20分、浦賀を1時30分に経由し、東京に早朝の4時30分に到着するものであった。

これに対し、三崎では一部の魚商が汽船相海丸を賃借し、三崎町魚商荷主同盟を結成して東京湾汽船会社に対抗して営業を開始した。相海丸の「営業規則」³⁴⁾には、「回漕船発着所ハ三浦郡三崎町海南海岸物揚場、同郡南下浦村松輪、北下浦村長沢各海岸及、東京府京橋区大川端町壱番地川岸共同物揚場トス」とあることから、相海丸は開業の当初から松輪港にも寄港していたとみられる。1891(明治24)年、三崎町魚商荷主同盟は、三崎町会議員の宮川長五郎を社長とする三浦共立運輸株式会社を設立し、相海丸に代わって汽船

三盛丸の就航を開始した。三浦共立運輸の株主の内訳を地区別にみると、全481株のうち4分の3にあたる362株を三崎の株主が占め、残りは長井を含む南北下浦86株、中西浦20株、松輪3株、相海丸船主10株であった。1892(明治25)年の上半期を例にとると、総株数が529株に増加し、1,016円の利益を計上している。同期の運賃収入5,373円余りの内訳をみると、魚荷4,766円余りに対し、陸荷399円余り、乗客運賃207円余りであることから、汽船就航の主眼が鮮魚輸送に置かれていたことが明白である。三浦共立運輸は、1892年10月に西洋型蒸気船「横須賀丸」を買い入れ、大規模な修理を加えて第二号三盛丸として就航させ、さらに1898(明治31)年には第三号三盛丸を新造し、就航させた。

三盛丸の寄港地には、東京湾汽船会社の三崎航路の寄港地でもある浦賀、下浦、岩浦、松輪に加え、横浜、横須賀、長井の諸港が含まれていた。1904(明治37)年当時における

三盛丸の各寄港地の発着時刻は、往路は東京を6時30分に出航した後、横浜を9時30分、横須賀を11時30分、浦賀を12時30分に経由した後、下浦、岩浦、松輪を経て、三崎に15時30分に到着し、さらに長井には16時に到着するものであった。復路は長井を20時10分、三崎を22時30分に出航し、東京へは翌朝5時に到着するものであった。

三崎では、三浦汽船会社に代って、その営業権一切の譲渡を受けた東京湾汽船会社を「旧蒸気」、三崎の魚商らによって興された三浦共立運輸を「新蒸気」と呼び、両者は1917（大正6）年に第三号三盛丸が沈没するまでの間、長らく競合関係にあった。第三号三盛丸は、地元資本によって運営されたことに加え、東京を起点に就航する近県航路の蒸気船の中でも最優秀船とされており、三崎の人々にとっては「郷土の誇り」であったといわれている³⁵⁾。

三崎と東京とを結ぶ三盛丸の就航の際、松輪港における三盛丸の貨客の乗降や運賃を管理する役職を担ったのが、上述の鈴木平右衛門家であった。鈴木平右衛門家が三浦共立運輸の「松輪荷扱所」あるいは「松輪三盛丸扱店」に指定された経緯は詳らかではない。しかしながら、三浦半島沿岸の村落において最も古くから、かつ活発に行われてきた商業活動の基幹が鮮魚流通であったことや、三浦共立運輸の母体が三崎の魚商であったことを踏まえれば、その担い手として経験と実績を蓄積した魚商である鈴木平右衛門家が、松輪港における三浦共立運輸の出先機関として選任されることは妥当なことといえる。

IV. 汽船三盛丸による物資と人の移動の実態

福泉寺所蔵鈴木岩次郎家文書の中には、岩次郎氏の先々代平右衛門、先代与七の二代にわたり三浦共立運輸の「松輪荷扱所」として記録した史料101点が含まれている。本章ではこれらの史料の分析を通して、汽船三盛丸

による物資と人の移動実態を復原する。

(1) 汽船利用の経年変化

はじめに、「雑貨運賃勘定表」³⁶⁾と「雑貨運賃記」³⁷⁾の2つの帳簿から、松輪港における三盛丸の運賃収入の経年変化について検討する。両者には、松輪港から乗船する乗客の運賃「乗客賃」、松輪港からの出荷物に対して発送時に荷主が支払う運賃「出荷運賃」と、到着時に荷受人が支払う運賃「出荷先払」、松輪港への入荷物に対して到着時に荷受人が支払う「入荷運賃」の4項目および「割引手数料」などが月ごとに記載されている。前者は1898（明治31）年1月から1904（明治37）年12月まで、後者は1905年1月から1912（明治45）年5月までの記載があることから、両者は表題こそ異なるものの、運賃収入を記録した一続きの帳簿とみなすことができる。

図5は、2つの帳簿をもとに、1898年から1911年にかけての松輪港における三盛丸の貨客輸送運賃の推移を示したものである。図中Aの「貨物（出荷）運賃」は帳簿に記載された項目のうち、「出荷運賃」と「出荷先払」の合算値を、図中Bの乗客運賃は「乗客賃」の値をもとに示した。また貨物運賃、乗客運賃ともに年間総額の推移を折れ線グラフで示すとともに、各年の月別割合を帯グラフで示した。

貨物運賃の推移をみると、1898年には63.1円から1900年には102.4円へと急増し、それ以後は90円台から110円台を上下しつつ1910年には期間中の最高値120.6円に達している。乗客運賃の推移は、1898年には51.8円から1901年には110.2円へと急増し、それ以後は80円台後半から100円台を上下し、1909年には76.0円、1911年には64.9円にまで減少している。この期間内の運賃改定の有無については史料制約から明らかにし得ないが、1898年から1900年頃にかけて貨客ともに運賃

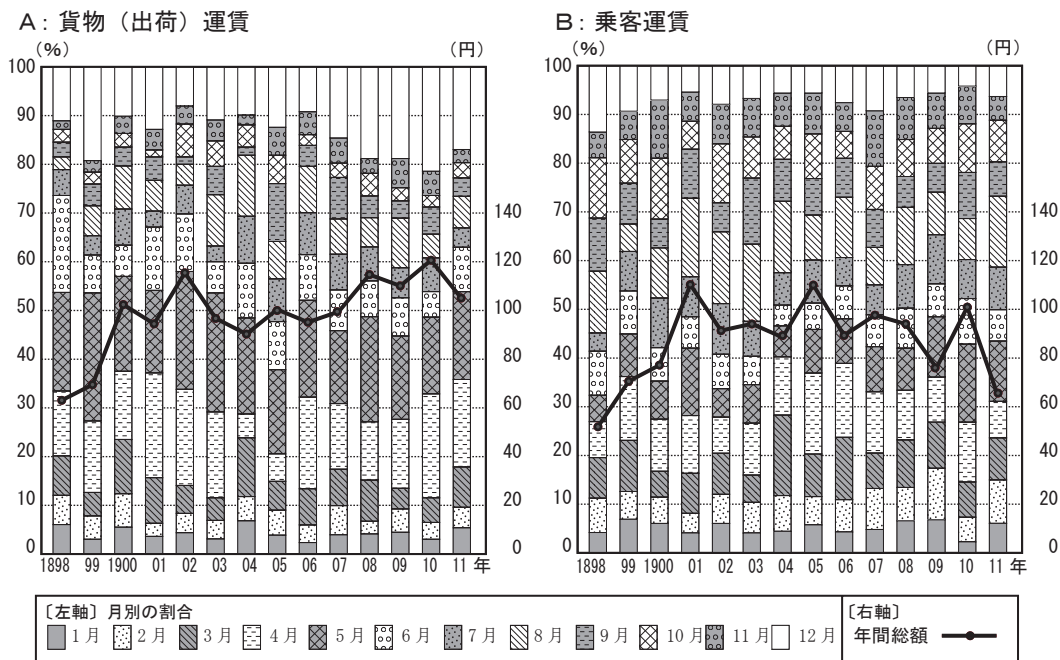


図5 三盛丸の貨客輸送運賃の推移（1898～1911年）

資料：鈴木岩次郎家文書〔共立運輸5〕「雑貨運賃勘定表」（1898年），〔共立運輸10〕「雑貨運賃費」（1905年）

収入が急増していることから、1891年に就航した三盛丸の利用がこの時期にかけて活発化したことが推察される。貨物運賃の月別割合をみると、多くの年で4月、5月と12月の割合が大きいいといえる。これは後述するように、4月、5月はワカメなどの海藻類、12月は甘藷の出荷期にあたることに関係していると考えられる。

(2) 諸物資の移出

次に汽船によって松輪から移出された様々な物資について、「雑貨運賃員数控帳」およびこれに類する史料群をもとに検討する。この史料群は、1888（明治21）年から1927（昭和2）年まで断続的に残っており³⁸⁾、このことから鈴木平右衛門家では、三浦共立運輸の三盛丸が就航した1891（明治24）年～1917（大正6）年の前後にわたって、松輪における汽船での諸物資の出荷に携わっていたこと

がわかる。

表3は、一連の史料群のうち、1888年・1911（明治44）年・1917年の史料に記載された松輪からの移出物された諸物資の種類と量を示したものである。3年次とも魚介類とくに「生魚」の記載数が少ないといえる。この理由としては、先の運賃収入の検討でも触れたように、三浦共立運輸では主要な輸送品である「魚荷」つまり鮮魚を、それ以外の物資（「陸荷」）と分けて取り扱っていたことが想定される。実際に鈴木岩次郎家文書の中には、鮮魚の輸送について記録した数冊の「魚荷個数控帳」や膨大な数の「仕切状」、さらには三崎から氷を入荷して松輪の魚商や漁師に販売していた帳簿類などが含まれている。表3に示した生魚の多くは、3年次とも日本橋をはじめとする東京方面ではなく、浦賀や横須賀などに向けて移出されている。

1888年における移出物をみると、松輪港で

表3 松輪における諸物資の移出量の推移
—1888(明治21)年・1911(明治44)年・1917(大正6)年—

(単位：個)

品目		年次	1888年	1911年	1917年	品目	年次	1888年	1911年	1917年			
農産物・林産物	甘藷【俵・吠】		37	73	118	内容物あり	紙包		8	10	11		
	馬鈴薯			1	4		布包		9	18	8		
	里芋【俵】		2				風呂敷包		11	3	25		
	穀類		8	35	27		筵包		1	17	25		
	野菜類			9	11		行李		2	21	31		
	タクワン【樽】		2	10	3		葛籠		5	8	5		
	切り枝【把】		19		4		箱		12	20	17		
	製材【俵】		1	5			樽		3	35	12		
	炭			8	4		瓶		1	21			
	味噌			4	3		籠		1	11	2		
魚貝類	生魚【籠】		10	53	4	吠		1	2	15			
	コマセ【小樽】		5	30	5	その他		5	3				
	エビ			5		箱	酒		12				
	サザエ			24	11		醤油			16			
	イガイ			3	1		石油			16	18		
	煎海鼠			3			—		21	5	7		
	貝殻			17	12	空容器	樽	酒		21	64		
	海産物	ワカメ		9	851			1991	焼酎			22	8
		モク		121				375	ビール				1
		テングサ			294			233	醤油			10	60
ヒジキ			1	20	119		酢			2	7		
ツノマタ				78	61		石油				18		
イギス					56		—		60	7	20		
アラメ				27	36		籠		4				
ハバノリ			46	47	35	缶	石油				23		
その他				49	17		—			15	1		
塩			2	1		瓶	焼酎				17		
					—			1					
その他	反物【行李】		6	3	1								
	夜具			4	4								
	家具		4	2	2								
	引越荷物			10	19								
	書籍			4	3								
	自転車			6	1								
	ガラス			2	2								
	肥料			3									
古金・紙屑		2		28									

資料：鈴木岩次郎家文書〔共立運輸1〕「入荷出荷数調」(1888年)，〔共立運輸15〕「雑貨運賃員数控帳」(1911年)，
〔共立運輸21〕「雑貨運賃員数控帳」(1916年)，〔共立運輸24〕「雑貨運賃控簿」

は当時すでに、鮮魚以外にもモク、ハバノリなどの海藻類や甘藷などの農産物を移出していたことがわかる。このうち海藻類は、東京神田の間屋のほか、千葉へも一部出荷していた。甘藷をはじめとする野菜類は、東京を中心に、三崎・浦賀・横須賀などの近在の町へも一部移出していた。これらの荷主の中には、松輪の住人以外に、金田の金蔵(モク)や、毘沙門の吉蔵、利助、弥兵(甘藷)も含まれていた。このことから、当時松輪は、三浦半島内の在町に対しては近郊農村としての、また周辺村落に対しては物資集散の窓口としての役割を果たしていたとみなすことができる。このほか移出量はわずかであるが、松輪の三ツ木庄吉、吉蔵が、それぞれ東京へ塩、切り枝(マツ・ウメ・ツバキ)を移出したり、三崎の庄五郎、古金売りが、それぞれ松輪でコマセ、古金や紙屑を求め、三崎へ廻送したりしていることが確認できる。これは汽船による定期便の存在が、少量の物資を適宜商品化することを可能にしたことを示しているといえる。

1911年・1917年に松輪港から移出された品目は、1888年当時と比較して、量、種類ともに著しく増加している。とくに海藻類ではモクに加えてワカメ、テングサ、ヒジキなどが、また農産物では甘藷に加え穀類や野菜類、製材、炭、味噌などの移出が目立っている。また1911年には、横須賀、浦賀、下浦などへの生魚の移出や、三崎に加え下浦や長井へのコマセの移出も目立つが、とくに前者は、東京日本橋の魚問屋へ出荷する以外にも、地域内の流通に汽船が利用されていたことを示している。

これらのうち、農産物やコマセは、東京以外に近在の地域へ移出する 경우가多く、差出人が生産者自身である場合が多いのに対して、海藻類については、在地の仲買商が差出人となっている場合が多い³⁹⁾。松輪では1917年当時、海藻類の仲買に従事する者は、主な

者に限っても13人確認できる。これらの中には、高梨庄太郎や藤平源兵衛といった近世以来の古参の商人や北下浦村野比出身で明治以降に松輪へ移住した菱沼吉蔵⁴⁰⁾のほか、毘沙門の岩崎伝右衛門、渡辺亀太郎といった松輪近在の者も含まれている。仲買と問屋との関係は、鮮魚の場合ほど顕著ではないものの、それぞれの仲買人と神田など東京の特定の海産物問屋との間に一定の結びつきがあった。ワカメをはじめモク、テングサなどの海藻は、東京の諸問屋へ移出されたが、ヒジキのみは浦賀・横須賀の諸問屋へ移出されていた。

このほか、1911年・1917年にみられる移出物の中には、自転車やガラス、書籍、瓶に加え、酒、焼酎、ビール、醤油、酢、石油の空容器など、従前にはみられなかった生活用品が目立っている。とくに各種醸造品の空容器の増加は、松輪や周辺村落における食生活水準の向上を示唆しているとみられる。以上のことから、明治末から大正期にかけての松輪では、汽船による物資の移出入を通じて、東京や周辺の在町に対して鮮魚をはじめ海藻類、野菜類などの供給地としての性格を強める一方、東京や周辺の在町からは種々の近代的な生活物資を受容していた状況を読み取ることができる。

(3) 人の移動

最後に三盛丸の乗船客を記録した帳簿群をもとに、松輪から汽船に乗船した人々とその属性について検討する。

「乗客人数調帳」⁴¹⁾は、松輪港における三盛丸の乗降客について、日付と男女別の人数が乗船地あるいは下船地別に記載されている。記載期間は1898(明治31)年1月28日から翌1899年9月23日までである。表4は、このうち1898年分に限って乗降客数を乗下船地別・男女別に集計したものであり、松輪港における一年あたりの三盛丸の乗降客数を知る

表4 松輪港における三盛丸の乗降客数
—1898(明治31)年—

	乗船地	下船地	乗客数		
			男	女	計
乗船客	松輪	東京	67	30	97
		浦賀	35	23	58
		下浦	1	0	1
		三崎	12	10	22
	計	115	63	178	
下船客	東京	松輪	83	30	113
	浦賀		68	62	130
	下浦		1	1	2
	三崎		0	0	0
	計	152	93	245	

資料：鈴木岩次郎家文書〔共立運輸34〕「乗客人数調帳」

ことができる。乗降客の記載がある日数は116日、松輪港からの乗船者は178名、松輪港へ下船者は245名であった。乗船者数と下船者数に大きな差異がみられるが、その理由としては、東京湾汽船会社の汽船との併用や三崎などとの周遊などが想定される。男女比は乗船客、下船客ともに男性が6割強、女性が4割弱であった。松輪港からの乗船客の目的地は、東京が5割超で最も多く、浦賀が3割超であったが、松輪港での下船客の乗船地をみると、浦賀が5割超で最も多く、東京を凌いでいた。浦賀や三崎などの近距離の利用者には、東京の場合と比べ、女性の割合が大きいといえる。

三盛丸の乗客について記載した帳簿のうち、1900年代以降のものには松輪港からの個々の乗船客の乗船日や下船地に加え、具体的な「氏名」「住所」「年齢」が明記されるようになる。1903(明治36)年9月1日から1906(明治39)年4月17日までの松輪港における三盛丸の乗船客を記録した「乗客名簿」⁴²⁾には、延べ人数1,297名、年次別にみると1903年は105名、1904年は397名、1905年は650名、1906年は145名の氏名等が記載されてい

る。年間乗船客数は、1898年の178名と比較して、1904～05年には急激に増加したとみられる。下船地の記載は、全1,297名分のうち794名分で確認できるが、その3分の2にあたる518名分が東京であり、残りは三崎164名分、浦賀67名分、下浦45名分であった。

図6は、「乗船名簿」に記載された乗船客の正味人数811名について、住所別・男女別に示したものである。乗船客のうち松輪の住人は466名であり、隣接する毘沙門の56名、金田の46名を合わせ、乗船客全体の約7割が松輪港を基点に他所へ出向く人々であったといえる。残りの3割は松輪から他所へ帰る人々とみられるが、東京市の89名が目立っているほか、横浜市の21名や三浦郡内の三崎町42名、浦賀町22名などでもまとまった人数が確認できる。このほか千葉県安房郡湊村(後の小湊町)や匝瑳郡福岡町(後の八日市場町)、静岡県賀茂郡下田町や伊豆大島などの住人が目立つほか、住所が北海道夕張郡や鹿児島県薩摩郡など、かなり遠方の者まで含まれている。

松輪とその近在から三盛丸で他所へ出向く人々のうち、東京で下船する者は約8割を占めており、東京との結びつきが強いことがわかる。これらの人々のうち、住所に付記される情報などから属性が判明する例としては、劔崎灯台の「望楼長」や「吏員」、 「電信局(員)」と「船路標識管理所」などがあるものの、それ以外の人々については、史料上の制約により、特定することは難しい。これに対して、他所から松輪を訪れた乗船客については、松輪とその近在の住人の場合よりも、住所に職業に関する情報が付記されている場合が比較的多い。例えば、浦賀町の樋口某には「官業煙草元売捌所」と付記されており、干鯛問屋から米穀問屋に転じた樋口家に関係する人物の可能性が示唆される⁴³⁾。また浦賀の「醤油商」杉浦正路、三崎町入船の「茶碗屋」飯塚某、北下浦村長沢の「籠屋」菱沼角蔵、

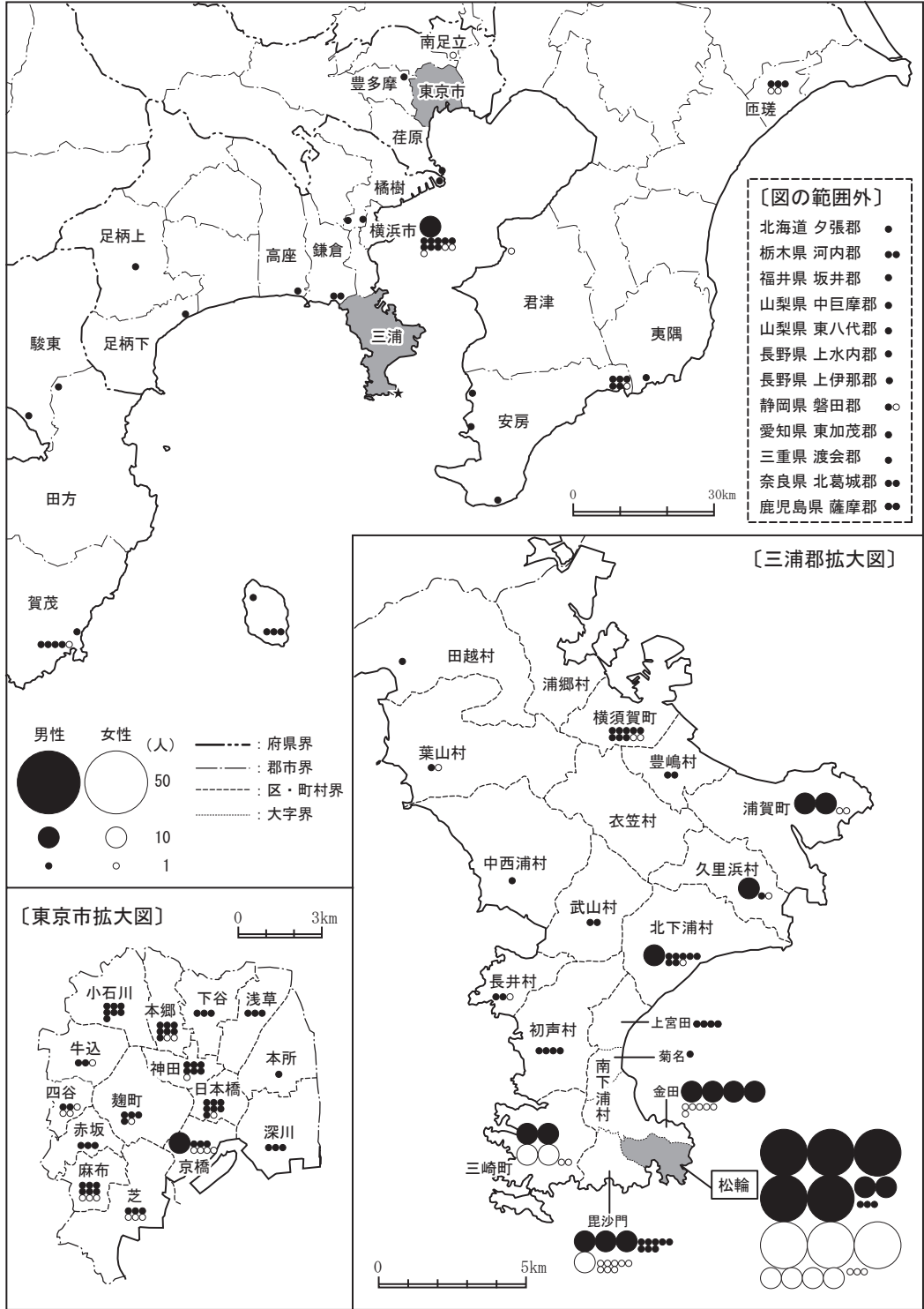


図6 松輪港における三盛丸の乗船客の住所(1903~1906年)

資料：鈴木岩次郎家文書〔共立運輸35〕「乗船名簿」(1903~06年)

同じく北下浦村津久井の「田辺医師」などは、それぞれ行商や往診のために三盛丸を利用して松輪を訪れたものとみられる。東京方面や遠方の者では、日本橋区の魚問屋「川上屋」に勤める複数の男性や安房郡湊村小湊の場的場某は「魚仲買人」、三重県度会郡宇治山田町在住で伊勢神宮の御師とみられる男性などは、それぞれ鮮魚の取引や布教活動のために来訪した可能性が高い。このほか、目的は定かではないが、小石川区大塚窪町の寄宿舎に在住する東京高等師範学校の学生などの存在も確認できる。さらに全般的に男性が多い中であって、松輪とその近在、三崎町からの乗船客は、他所と比較して女性の割合が高い。しかも女性客の中には10代後半の者も多く含まれていることから、その中には東京方面へ女中奉公に出る者も一定程度含まれていたことが推察される。

さらに、1920年代の乗客名簿⁴⁴には、松輪の住人が「善光寺参詣」として団体で乗船したことを示す記載のほか、他所の者について職業を付記している事例が多数登場する。近在では、浦賀町の魚商、荒物商、雑貨商、正油(醤油)屋、下駄屋、横須賀町の穀商、三崎町の陶器商、北下浦村の畳職、久里浜村の八百屋など、神奈川県内では、橋樹郡城郷村六角橋の古着商、横浜市旭町の蓄音器商、神奈川県外では、千葉県安房郡の魚商に加え、埼玉県北足立郡美谷元村美女木の米穀商、東京府南多摩郡八王寺町の呉服商、栃木県安蘇郡植野村の呉服商などが確認できる。さらに特筆すべきは、東京市の商人や職人の記載の多さである。具体的には、日本橋区や芝区の魚商をはじめ、本郷区森川町の洋服商、神田区神田和泉町の洋傘商、神田区北神保町の書店員、薬種商、浅草区の美術商、小間物商などの商人、京橋区岡崎町の印刷業、本所区の機械業、神田区松下町の大工、下谷区竹町の金銀細工、小石川区の植木屋、下谷区谷中の材木商、道具職、北豊島郡巢鴨町の

蒔絵職などの職人などである。以上の事実から、松輪では汽船寄港地として帝都東京と直接結ばれていたことにより、1910年代から20年代にかけて、人的・物的交流を通して様々な都市的文化を享受していたことが判明する。

V. おわりに

小稿では、三浦半島の南東端に位置する松輪村を事例として、明治中後期から大正期にかけての汽船の流通記録の分析を通して、東京近郊の沿岸集落における海上交通を利用した近代化の一端を明らかにすることをめざした。その結果は以下のように要約される。

松輪村では、港の立地に適した江奈湾と間口湾の二つの湾入部の存在や、魚類の棲息に好適な岩礁を有する広大で豊かな地先漁場に恵まれたこともあり、近世の早い段階から漁業を発達させてきた。そして、1674(延宝2)年の江戸日本橋の新肴場問屋の設立と同時に、その附浦(仕入漁村)の指定を受けて以降は、釣りや延縄を中心に、刺し網や覗突きなど、操船を伴う多種多様な漁法により、タイ、イセエビ、アワビ、タコをはじめとする鮮魚を採捕し、江戸への鮮魚供給地としての性格を強めていった。鮮魚供給地としての発展は、近世後期における戸数や人口の増大、漁師から鮮魚を買い集め、江戸へ出荷する商業的機能の発達を促していった。

時代が明治へと変わり、鮮魚供給の効率化と迅速化を企図した三崎の有力魚商らによって三浦共立運輸が設立されると、松輪は三崎と東京を結ぶ汽船三盛丸の寄港地の一つに選定された。このことによって松輪は、旧来からの鮮魚供給地としての機能を発展させつつ、諸物資の流通においても周辺村落に対する集散機能を高めていった。近世以来の有力な魚商である鈴木平右衛門家では、三盛丸の就航を機に松輪港における三浦共立運輸の出先機関「松輪荷扱所」として、物資流通の管

理にあたった。

汽船三盛丸による物資と人の移動は、松輪港における運賃収入の経年変化から判断して、1900(明治33)年頃にかけて活発化していったことが示唆された。汽船三盛丸によって移出される「魚荷」以外の諸物資に関する分析からは、定期便の汽船の存在が、松輪村からの海藻類や甘藷をはじめとする野菜類の出荷を促す一方で、各種の醸造品や生活物資の移入によって、近代的な都市文化を享受するための窓口となったことが判明した。また松輪港から汽船三盛丸に乗船した人々の分析からは、東京などへ出かける松輪村とその近在の住民の存在だけでなく、東京をはじめかなり広範な地域から、行商などの目的で松輪村を訪れる人々の存在も浮かび上がってきた。1900年代の約3年半にわたって記録された「乗船名簿」から算出した乗客の延べ人数1,297名に対し、正味人数が811名であるということは、乗船した大多数の人々にとっては、汽船での移動は身近な移動手段ではないことを意味している。しかし1910年代から20年代にかけて、多彩な業種の商人や職人、医師、学生などが松輪村を訪れていた事実は、行商行動などを通じて、大衆消費社会で醸成された都市的な要素が松輪村にもたらしたことを示している。

小稿では、膨大な一次史料の翻刻と分析に主眼を置いたために、個別具体的な事実の提示に終始してしまった感が否めない。今後は個別具体的な事実について、他の史料類と突き合わせたり、他の事例と比較したりする必要がある。それらの作業については他日を期したい。

〔付記〕

本稿の作成にあたり、三浦市南下浦町松輪地区の福泉寺住職の鈴木元装師には、史料の利用のみならず多くのご教示を賜りました。現地調査では同地区の高梨健児氏をはじめ多くの方々

からご教示をいただきました。上記して厚くお礼申し上げます。

(秀明大学)

〔注〕

- 1) ①伊藤好一『江戸地廻り経済の展開』柏書房、1966。②渡辺善次郎『都市と農村の間—都市近郊農業史論』論創社、1983。
- 2) ①川名 登・堀江俊次・田辺 悟「相模湾沿岸漁村の史的構造(Ⅰ)」横須賀市博物館研究報告14、1970年、15-49頁。②川名 登・堀江俊次・田辺 悟「三浦半島における近世漁村の構造」神奈川県史研究12、1971、18-36頁。③川名 登・堀江俊次・田辺 悟「相模湾沿岸漁村の史的構造(Ⅱ)」横須賀市博物館研究報告16、1972、19-34頁。
- 3) 安池尋幸「相模湾沿岸漁村の流通構造—鮮魚の流通を中心に—」林陸朗先生還暦記念会編『近世国家の支配構造』雄山閣出版、1986、260-284頁。
- 4) 神奈川県公文書館編『神奈川県古文書資料所在目録 第20集』神奈川県公文書館、1998、1-50頁。
- 5) 安池尋幸「相州三浦郡松輪村における肴仲買人に関する史料の紹介」横須賀市博物館研究報告36、1991、101-110頁。
- 6) 清水克志「江戸・東京市場への鮮魚供給機能からみた三浦郡松輪村の地域的特質とその変容」歴史地理学野外研究13、2009、45-76頁。
- 7) 高梨喜一氏からの聞き取りによれば、階段状の耕地が多い松輪では、耕地の法面からも相当量の下草を刈ることができた。
- 8) 前掲2) ①。
- 9) 所有耕地をほとんど持たず、かつ漁船も所有していない「シロノリ」が間口、大畑、坪井、谷戸、池田などの里で相当数確認できる。「シロノリ」は「船持」に雇われるほか、「百姓傭」などの雇用労働に従事していたことが想定される。
- 10) 前掲6)。
- 11) 三ツ木千代春氏(三ツ木庄吉の孫)からの聞き取りによる。
- 12) 商工業従事者には、北風姓や小倉姓など松

- 輪村では珍しい名字のものが含まれることや、江奈湾沿岸部に居を構えているものが多いことなどから、商業を目的に他所から移住してきたものであると考えられる。実際、北風徳次郎家の先祖は、現在の兵庫県出身であり樽廻船に乗船していたという伝承が残っている。
- 13) 逗子教育研究会研究調査部編『逗子市誌第5集』逗子市, 1968, 312頁。
 - 14) 内海延吉『三崎町史 上巻』三崎町史編集委員会, 1957, 29頁。
 - 15) 藤平二郎家文書, 「乍恐以書付奉申上候」(1857年)。同史料には松輪村の専用漁場について, 「漁業場与申儀者, 東者字勝谷川尻より下宮田村姥神山高貫山江下り候処, 西者三崎光念寺出し見通し沖合江凡老里半余, 右之内松輪瀬与唱へ, 当村漁業御運上場所二御座候」という記載がある。
 - 16) 「明治四十二年神奈川県三浦郡南下浦村金田松輪毘沙門菊名漁業組合漁場図」。三浦市民俗調査会『三浦市民俗シリーズ(Ⅲ) 海辺の暮らしー松輪民俗誌一』三浦市教育委員会, 1987, 所収。
 - 17) 山田利久氏からの聞き取りによる。
 - 18) 福泉寺所蔵鈴木岩次郎家文書〔横冊148〕「金田松輪毘沙門菊名漁業組規約」(1925年)。
 - 19) 藤平二郎家文書「水産取調」(1880年)。
 - 20) 荏原郡の本芝村・金杉村・品川村・御林村・羽田村および橘樹郡の生麦村・新宿村・神奈川村。
 - 21) ①古田悦造『近世魚肥流通の地域的展開』古今書院, 1996, 179-196頁。②山下琢巳・山下須美礼・双木俊介「マグロ漁業根拠地三崎港の形成と商業活動の展開」歴史地理学調査報告12, 2006, 1-30頁。
 - 22) 神奈川県企画調整部県史編集室編『神奈川県史 資料編9 近世(6)』神奈川県, 1974, 664-669頁。
 - 23) 例えば, 前掲2) ①の分析によれば, 松輪村近隣の菊名村の漁業年貢の内容は, 1648(慶安元)年にまで遡ることができるが, 1684(貞享2)年以降に鮑運上が加わる以前は, 船役のみの賦課であった。三浦郡の沿岸漁村で四組問屋の附浦に属する15か村のうち, 三浦半島南東部の下浦と呼ばれる砂浜海岸一帯などは従来, 任せ網や地曳網によるイワシ漁と干鰯生産が盛んな地域であったが, 江戸における鮮魚需要の急増に伴い, 四組問屋が鮮魚を取り扱うようになる中で, その供給地として再編成された村々であり, 鮮魚供給地としては, 新肴場の仕入漁村よりも後発であった。
 - 24) 神奈川県内務部水産課編『神奈川県の水産』神奈川県内務部水産課, 1928。
 - 25) 東京都内湾漁業興亡史編集委員会編『東京都内湾漁業興亡史』東京都内湾漁業興亡史刊行会, 1971, 101-102頁。
 - 26) 福泉寺所蔵鈴木岩次郎家文書〔状8〕「乍恐以書付奉願上候」(1828年)。
 - 27) 前掲14), 29頁。
 - 28) 前掲5), 104頁。
 - 29) 高梨健児氏からの聞き取りによれば, 出口彦三郎は千葉県出身で1873~79(明治6~12)年にアメリカへ留学後, 1881(明治14)年に水先案内人として松輪へ移住し, 区長に就任するなど地区内の有力者となった人物である。
 - 30) 鈴木岩次郎家文書〔共立運輸90〕「魚荷運賃表(新訂正)」(1905年)。
 - 31) 前掲14), 28頁。
 - 32) 前掲14), 67頁。
 - 33) 東京市京橋区役所編『京橋区史 下巻』東京市京橋区役所, 1942, 191-192頁。
 - 34) 前掲14), 89頁。
 - 35) 前掲14), 72~73頁。
 - 36) 福泉寺所蔵鈴木岩次郎家文書〔共立運輸5〕「雑貨運賃勘定帳」(1898年)。
 - 37) 福泉寺所蔵鈴木岩次郎家文書〔共立運輸10〕「雑貨運賃記」(1905年)。
 - 38) この資料群のうち最古のものは鈴木岩次郎家文書〔共立運輸1〕「入荷出荷数調」(1888年), 最新のものは同〔共立運輸30〕「雑貨運賃集金控帳」(1927年)である。その間, 1897, 98, 99, 1903, 05, 06, 07, 09, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 23, 25年の記録が残っている。
 - 39) 前掲6)。

- 40) 菱沼辰夫氏(菱沼吉蔵の子息)からの聞き取りによる。
- 41) 福泉寺所蔵鈴木岩次郎家文書〔共立運輸34〕「乗客人数調帳」(1898年)。
- 42) 福泉寺所蔵鈴木岩次郎家文書〔共立運輸35〕「乗船名簿」(1903～06年)。
- 43) 加藤晴美「近代浦賀における商家経営とその変容—東浦賀・米穀問屋美川家を中心として—」歴史地理学野外研究13, 2009, 25-43頁。
- 44) 福泉寺所蔵鈴木岩次郎家文書〔共立運輸38〕「乗船名簿」(1923年7月～1924年2月), 同〔共立運輸40〕「乗船人名簿」(1924年3月～1925年3月), 同〔共立運輸41〕「乗船客名簿」(1925年3月～1926年11月), 同〔共立運輸43〕「乗船客名簿」(1926年11月～1919年2月)。