近世後期の瀬戸内海運

上村雅洋

はしがき

本稿は、近世後期における瀬戸内海運をとりあげ、瀬戸内[1]における経済発展、商品流通の拡大[2]、全国的商品流通網とのかかわり、新たな市場の展開、瀬戸内内部での発展の違いなどについて検討する。

そこでは、第一に、近世瀬戸内廻船の発展状況を概観する。すなわち、瀬戸内地域において廻船がどれだけ発展していたのか、それは全国的に見ればどのような位置を占めるものであったのか。瀬戸内地域内部において地域的な差異は存在したのか。近世の瀬戸内廻船の位置づけを行なう。第二に、瀬戸内の廻船が、全国レベルでどのように活躍していたのか。全国の商品流通とどのようにかかわっていたのか。全国各地に寄港した瀬戸内廻船の動向を明らかにする。第三に、伊予国三津港の「諸国入船帳」の分析を通じて、瀬戸内廻船の地方レベルでの動向を考える。すなわち、瀬戸内の地域経済の発展にともなう新たな市場や商品流通の活発化による近距離輸送を担う廻船について分析する。第四に、これらの瀬戸内廻船の特性を踏まえ、近世後期における瀬戸内海運の果たした役割、その背景について考えてみる。

一　瀬戸内における廻船の発展

まず、近世における廻船の発展類型を明らかにする中

で、瀬戸内廻船の全国的な位置づけを行なっておこう。そこで、廻船発展度の指標として次の四つを考える。第一に、廻船数の増加。すなわち、廻船がその地域でどれだけ増加したのか。第二に、船稼形態の変化。自国で生産した商品の輸送を他国の廻船に任せるという他国船依存の状態から、しだいに自国船の育成を行ない、その結果、自国船による自国産品の輸送にあたる自国船稼から、さらに他国の商品輸送にまで従事する他国船稼の形態へと変化したのか。第三に、多数廻船所有者の出現。それは、直乗船頭から沖船頭への移行によって示される。つまり、廻船所有者が自ら直接船頭として乗り組んで経営に当たる直乗船頭から、多数の廻船を所有し廻船の運航は沖船頭に委任する形態への変化によって多数廻船所有者の出現をとらえようとした。第四に、廻船の大規模化。小規模廻船から中規模廻船へ、さらに大規模廻船へと廻船規模の拡大が見られ、輸送力が強化されたのかどうかである。[3]

以上の廻船数の増加、船稼形態の変化（他国船依存→自国船稼→他国船稼）、多数廻船所有者の出現（直乗船頭→沖船頭）、廻船の大規模化（小規模廻船→中規模廻船→大規模廻船）という四つの指標[4]を用いて、貞享四年（一六八七）～明治三年（一八七〇）における瀬戸内に位置する讃岐国直島周辺での難船史料（三三四艘）[5]の船籍を分析すると、廻船の発展度合いによって次のように四つの地域に分類される。第一に、最も古くから廻船の発達した地域には、大坂・摂津・紀伊・讃岐の瀬戸内東部があげられ、そこではすでに他国船稼・沖船頭・大規模廻船が見られた。第二に、文化期（一八〇四～一七）以降、ほぼ一九世紀以降に廻船が発展してくる地域には、周防・安芸・伊予・豊後の瀬戸内西部があげられ、そこでは廻船数の増加・自国船の充実・沖船頭の出現・廻船の大規模化が見られた。第三に、幕末期に至ってある程度の廻船の発展が見られた地域には、北国・出雲・石見・長門・日向・薩摩があげられ、そこでは他国船依存からの脱却・自国船の育成・沖船頭と中規模廻船の出現が見られるようになった。第四に、幕末に至ってもまだ廻船の発展が顕著でない地域には、松前・肥前・土佐があげられ、そこでは小規模廻船の発展は見られたが、まだ他国船に大きく依存していた。[6]したがって、以上の四つの分類からすると、瀬戸内における廻船発展レベルの高さが理解できる。特に、瀬戸内でも東部は古くから廻船業が発展し、西部もやや遅れるが一九世紀以降廻船

の発展が顕著に見られるようになり、いずれも廻船業の先進地であったことがわかる。

二　瀬戸内廻船の活躍

それでは、これらの瀬戸内廻船は、どのように活躍していたのか。「入船帳」「客船帳」[7]などを中心に全国各地で活躍していた瀬戸内廻船について見てみよう。

まず、瀬戸内廻船の先進性を享保一〇年（一七二五）～寛政一〇年（一七九八）に佐渡国の真更川へ入津した廻船七〇九艘の船籍を通じて確認しておこう[8]。そこでの入津船は、加賀・越前などの北陸地方と摂津・讃岐・播磨などの瀬戸内東部地域の廻船が中心であった。なかでも、大規模廻船を主として有するのは、大坂四六艘、播磨四三艘、摂津（大坂を除く）三六艘、和泉二四艘、塩飽（讃岐）四一艘、備前一五艘などであり、大坂は八八%、播磨は九八%、摂津は九七%、和泉は八九%、塩飽・備前は一〇〇%が大規模廻船によって構成されていた。特に、大規模な一五人乗以上の廻船を有するのは、摂津二四艘、大坂一四艘、播磨一四艘、塩飽一四艘、備前九艘、和泉五艘、羽後四艘、周防四艘、讃岐四艘、肥前三艘などであり、瀬戸内東部地域（たとえば、讃岐の塩飽、摂津の大坂・兵庫、和泉の堺・佐野など）は、比較的古くから廻船が発達した地域であったことが確認できる。そして、これらの廻船は、主に材木・米の輸送に従事していた。

次に、弘化三年（一八四六）～明治四年に越後国出雲崎の泊屋へ入津した廻船二九三九艘[9]を見ると、越後六五九艘（二二%）、越中四五二艘（一五%）、但馬三七六艘（一三%）、越前二八七艘（一〇%）、石見二二三艘（八%）、丹後二一六艘（七%）、能登一七二艘（六%）、加賀一三二艘（五%）である。北陸・山陰地方に集中しており、この八か国で八六%を占める。これには、小規模廻船も多数含まれており、同じ廻船が繰り返し何度も入津しているため、越後周辺諸国が多くなったのであろう。瀬戸内では、摂津四三艘、長門三五艘、讃岐一五艘、和泉一三艘、周防九艘、備中七艘、伊予五艘、阿波三艘、播磨二艘、備後二艘、安芸二艘などが見られ、瀬戸内廻船の活躍がある程度確認できる。これらの瀬戸内廻船の規模は不明であるが、瀬戸内から越後までは相当な航行距離があるため、たぶん佐渡国と同様に大規模な廻船が用いられたのであろう。

さらに、延享元年（一七四四）～明治三四年に石見国外

ノ浦の清水屋へ入津した廻船八九〇六艘[10]を見ると、但馬九七一艘、摂津八九八艘、越前八七六艘、周防五三四艘、加賀五一七艘、越中四九三艘、長門四八五艘、丹後四三二艘、讃岐三七八艘、因幡二五〇艘、越後二三三艘、筑前二二三艘、阿波二二〇艘、紀伊二一五艘、能登一九六艘、安芸一九三艘、伊予一八二艘、播磨一七三艘、伯耆一五六艘、若狭一五三艘、豊後一三五艘、備前一二一艘、和泉一二〇艘などとなっている。時期的な動きとしては、近世初期から中期にかけて上方船・瀬戸内船が中心をなしていたのが、文化・文政期（一八〇四～二九）以降、山陰・北陸地方の廻船が小規模廻船を含め、主力となってくるとされる[11]。

さらに、城米輸送船[12]における瀬戸内廻船の活躍ぶりを確認しておくと、次のようになる。元禄・享保期（一六八八～一七六三）頃までは、讃岐の塩飽廻船が中心であったが、それ以降宝暦期（一七五一～六三）には、塩飽廻船が後退し、大坂が中心となり、一部周防などの瀬戸内廻船の進出が見られるようになる。天保期（一八三〇～四三）には、塩飽廻船が後退し、摂津の御影などの灘廻船や周防・伊予などの廻船が中心となる。

以上は、城米輸送船などに象徴されるように、日本海や江戸などの遠距離航行を必要とする大規模な瀬戸内廻船の事例を中心に見てくる中で、瀬戸内廻船の全国レベルにおける先進性を確認してきた。

三　伊予国三津港の「諸国入船帳」

ここでは、以上見てきたような大規模廻船ではなく、もう少し規模の小さな瀬戸内廻船の動向を考えてみよう。これらの規模の小さな廻船を把握することによって、地方レベルでの瀬戸内廻船の動向を理解し、瀬戸内廻船の特性を考えてみる。

そこで、伊予国松山の海の玄関にあたる三津港の「諸国入船帳」[13]を見てみよう。この史料には、文久四年の正月一四日から一二月二七日までの一年間に三津港へ入津した三五一艘の廻船が記録されている。月別に見ると、一月一六艘、二月三五艘、三月三九艘、四月三九艘、五月二九艘、六月三一艘、七月三一艘、八月二〇艘、九月二四艘、一〇月三六艘、一一月二二艘、一二月二九艘となり、毎月一定の入船があり、月による大きな偏りは見られない。特に、日本海沿岸航路のように冬季の航行が困難で、廻船の入津

が見られない[14]というようなことはなく、年中途絶えることなく航行している瀬戸内における航行条件の良好さがうかがえる。したがって、三津港に入津した日本海側の石見国船籍の三艘も、それぞれ五月一七日、七月四日、七月一三日に寄港している。

次に、船籍を見ると、伊予国の廻船が二七七艘で七九%を占め、他国船が残りの二〇%ほどを占めている。伊予国では、大洲領が一五七艘（長浜三四、灘二五、宇和間二三、高野川二一、高岸一三、豊田一三ほか）、宇和島領六二艘（伊方一六、磯崎七、三机六、田部六ほか）、松山領五〇艘（熊田島三七、松前八ほか）、吉田領二艘の二七七艘であった。他国船としては、豊後一七艘、備中一六艘（黒崎九ほか）、播磨一四艘（明石一〇ほか）、讃岐六艘、豊前五艘、石見三艘、備後二艘、肥前・周防・長門・安芸・土佐・阿波各一艘であった。このように、伊予国が七九%と圧倒的な位置を占めており、他国船においても瀬戸内近国の廻船が多い。これは、伊予を中心とした地域市場が形成され、地域での活発な廻船活動が行なわれていたことを物語っている。そこでは、航行距離が限定されていたため、小規模な廻船が活躍する舞台が与えられていた。

そこで、活躍した廻船の小規模性を確認しておこう。反帆別に見ると、一六反帆二艘、一五反帆五艘、一三反帆二艘、一二反帆一艘、一〇反帆四艘、九反帆一五艘、八反帆三四艘、七反帆七二艘、六反帆八〇艘、五反帆六七艘、四反帆二七艘、三反帆二九艘、二反帆三艘、不明一〇艘であり、三～八反帆が三〇九艘で八八%を占めており、五〇～一〇〇石積程度の小規模な廻船が中心をなしていたことがわかる。ちなみに、一六反帆は豊後一艘・大洲一艘、一五反帆は豊後四艘・松山一艘、一三反帆は讃岐一艘・大洲一艘、一二反帆は讃岐一艘であり、比較的規模の大きな三〇〇～五〇〇石積程度の廻船は、豊後などを中心とする他国船であった。

乗組員数では、七人乗一艘（豊後）、六人乗一艘（豊後）、五人乗四艘（豊後二、大洲二）、四人乗一二艘、三人乗三八艘、二人乗二八五艘であり、ほとんどが二人乗の一〇〇石積以下の小規模廻船であった。したがって、三津港で見られた廻船は、日本海での「客船帳」などに見られた瀬戸内廻船とは異なる瀬戸内を中心とした地方市場で活躍する近国廻りの廻船であったことがわかる。これらの廻船は、小規模という特性を生かし、小廻りの利いた廻船であった。

また、瀬戸内という比較的平穏な海域を活動の舞台とすることで、小規模な割には航行距離も長かったものと思われる。

それでは、これらの廻船はどのような商品の流通に従事したのであろうか。まず、三津港への移入品としては、米・大豆・小豆・小麦・芋の米穀、生姜・大根切干、林産物、松・杉・栗・杉皮・竹皮の建築用材、割木・大束・炭の燃料、椎茸・蜜柑・竹の子、生魚・いりこ・塩太刀魚・干鰯・塩鰤・塩鰯・飛び魚干物・めざし・するめ・ひじき・鰹節の海産物、陶器・繰綿・足袋・実綿・荒物・傘・仙花紙・酒の手工業品、石炭・石灰などがあげられる。そこでは、多様な商品が移入されているようすがうかがえるが、その中でも海産物（生魚）と材木が特に多く、荷受港としての性格を示している。移出品としては、古手四件・縞木綿三件などと生活必需品が数多く含まれている。これらは、地方の中核都市である松山から積み出されたものであろうと思われる。すなわち、松山へ買い出しに寄港したのである。このように買い物のために一〇六艘が入津しており、約三分の一が地方都市松山での商品の仕入れのために、約三分の二が松山への商品の販売のために寄港したようである。また、とりわけ松山領忽那島や大洲領宇和間などの特定地域との恒常的な物資の流通が見られ、松山を中核とする地域市場の展開が見て取れるであろう。

このように、伊予の松山を中心とした地域市場の動脈を担っていた小規模な瀬戸内廻船の活躍がここに見出される。

四　瀬戸内海運の役割

ここでは、近世後期における瀬戸内海運の充実ぶりと瀬戸内廻船の重要性拡大の背景について考えてみる。

まず、瀬戸内における廻船の充実について、安芸国豊田郡大長村における一八世紀後半以降の廻船の動向[15]について見てみよう。同村では、宝暦二年（一七五二）には一反帆一二艘、二反帆二九艘、三〜四反帆一五艘、五〜九反帆二艘、一〇反帆以上三艘の合計六一艘の廻船が存在した。天明六年（一七八六）にも一反帆一四艘、二反帆二五艘、三〜四反帆一二艘、五〜九反帆三艘、一〇反帆以上一艘の合計五五艘とほぼ同様の状況であったのが、文化三年（一八〇六）には一反帆二四艘、二反帆三〇艘、三〜四反帆七艘、五〜九反帆一艘、一〇反帆以上一艘の合計六三艘と船

数が増加し、文政一二年（一八二九）には一反帆五八艘、二反帆一八艘、三〜四反帆一二艘、一〇反帆以上五艘の合計九三艘というように、文化期以降、廻船数の増加とともに、廻船規模の拡大も見られた。従来からの船持ち層を形成していた町場である港町の御手洗の商人層だけでなく、大長村のような隣接農村にも船持ちが出現して行き、船持ち層の広がりが見られるようになったのである。

備前国児島郡味野村の廻船[16]においても同様な傾向が見られた。安永五年（一七七六）には一〇〇〜一五〇石積三艘、二反帆一艘、三反帆三艘、四反帆一艘の廻船が存在していたのが、文化七年（一八一〇）には五〇〜八〇石積四艘、八〇〜一〇〇石積八艘、二反帆七艘、三反帆三艘と、船数が増加した。さらに、文政五年（一八二二）以降になると、五〇〜一〇〇石積の廻船数が減少するものの、一〇〇〜一五〇石積廻船数が増加し、三〜四反帆規模の廻船数も増加し、廻船規模の拡大が見られるようになった。天保七年（一八三六）以降には、この規模拡大傾向が続き、七〇〇石積の大規模な廻船まで出現することになる。このような、廻船数の増加、廻船規模の拡大傾向が味野村においても確認できる。

これら味野村の廻船の文政九年〜天保四年における売買および建造による移動状況を見ると、味野村をはじめ同じ児島郡内の郡村・呼松村・小串村・赤崎村、上道郡・邑久郡や備中・讃岐塩飽・小豆島・安芸・周防・大坂などとの移動交流が存在した。すなわち、備前国だけにとどまることなく、瀬戸内諸国との廻船をめぐる売買が確認されたのである。それでは、これらの廻船によって、どのような物資がどこからどこへ輸送されたのかを見ると、塩・魚などを自村周辺で買い入れ、大坂・岡山・福山などへ販売する場合が多かったようである。ほかに、製塩の燃料である薪・松葉の買積や米の輸送などにも従事したようである。そこには、瀬戸内を自由に航行する味野村の廻船が見出せる。

味野村の廻船の重要性が、象徴的に示されたのが、領主による年貢米の輸送要請であろう。天保一〇年一一月には、「大坂表御登米御用御借上被仰付」という領主による大坂への年貢米輸送要請に対し、「此節下筋并上方へ商用又ハ運賃等ニ相出罷合せ候、海上之義難計御座候得共、来月上旬ニハ帰帆仕候船も御座候様相聞申候、帰帆次第乗組名前諸道具等相改早々相廻せ可申候」とあるように、備前

以西の下筋や上方へ廻船が出払っているので、帰帆すれば年貢米輸送が可能であるとして一応断っている。このような領主側の要請に応じることができる廻船の存在が注目されると同時に、上方をはじめ瀬戸内各地に商業活動を展開している味野の廻船業者の成長ぶりがうかがえよう。

そして、このような要請に対応できる廻米可能な廻船を把握するためにも、天保一二年には書上が提出され、そこでは、「江戸廻り船所持候者無御座候」「上方上下之船七艘」とあり、長距離航行が可能である大規模な江戸廻りの廻船は存在しなかったのであるが、瀬戸内沿岸を上方まで航行する廻船が七艘も存在した。その内訳は、一五〇石積（一〇反帆）一艘、一四〇石積（一〇反帆）一艘、一三〇石積（九反帆）一艘、一一〇石積（八反帆）一艘、一〇〇石積（七反帆）二艘、八〇石積（八反帆）一艘であり、いずれも二～三人乗の小規模な廻船であったが、瀬戸内を基盤とする大坂までの航行にはこれで十分であった。

さらに、天保一三年には「百石以上之船当安芸大坂御登米御用御借上ニ相成九月上旬ゟ御入用可有之候間、其段相心得居申候様船々へ可申付候、尤此節ゟ商用ニ罷出候船頭共へも右之趣申付可被置候」「先達而相触置候大坂御登米御用御借上百石以上之船、早々岡山表へ乗廻候様可被申付候」[17]とあり、一〇〇石積以上の安芸・大坂への廻米船の調達を何度となく要請してきているのである。このように領主側の要請に対応できる廻船の発展が味野村においても見られるようになった。

以上のように廻船数の増加や廻船規模の拡大に見られるような近世後期における瀬戸内海運の重要性がしだいに拡大していった背景を、商品流通量の拡大、新市場の出現、幹線ルートの充実という点から考えてみよう。

まず、瀬戸内をめぐる商品流通量の拡大について、前述した讃岐国直島周辺の海難史料によって見てみよう。一八〇年余にわたる海難史料について機械的に一〇年ごとの難船件数を調べて行くと、元禄・享保期（一六八八～一七三五）には一二～一五件、宝暦・寛政期（一七五一～一八〇〇）には四～一三件、文化・明治期（一八〇四～七〇）には二〇～三九件と多少史料的な偏りはあるが、文化期以降難船件数が増えていることがわかる。それは、年代が新しい分史料の残存状態がよいという制約条件があるものの、それだけ瀬戸内を航行する廻船数、商品流通量が着実に増加していったことを反映しているものと思われる。積載荷

物についても、寛政期以前は、米・麦・大豆・菜種、海産物・干鰯・酒、綿・紙・縄・畳表、木材・薪・鉄、小間物・呉服が中心となっていたのに対し、文化期以降になると、ほかに茶・椎茸・青物、砂糖・塩・醤油、煙草・蠟・莚・竹、炭・石炭・石・瀬戸物などの特産品が加わり、商品数が増加している[18]。このように文化期以降になると、瀬戸内における商品流通の活発化にともない、難船数も増加し、廻船への積載品も多様化していった。

次に、瀬戸内をめぐる新たな米穀市場の出現について見てみよう。近世後期になると、諸藩は自国の蔵米を単に大坂や江戸市場で販売するよりは、別の流通ルートを構築してより有利に販売しようとするようになる。長州藩では、明和期（一七六四～七一）に瀬戸内沿岸の伊崎・中関・室積の港に独自の瀬戸内米穀市場を創設した[19]。松江藩では、文政七年（一八二四）に一〇〇〇石積規模の御手船二～三艘および商人運賃積船を用いて蔵米一万三〇〇〇～一万四〇〇〇石を尾道へ廻送しており、また尾道への蔵米廻送は、松江藩に限ったことではなく、鳥取藩・西条藩・吉田藩・宇和島藩・今治藩・秋月藩・高松藩・久留米藩という山陰・四国・九州の諸藩からも行なわれていた[20]。鳥取藩では、寛政期（一七八九～一八〇〇）以降廻米の売捌地が大坂だけでなく、備後国の尾道・鞆方面にも見られるようになり、弘化・嘉永期（一八四四～五三）からは、藩の廻米方役人が同所に出張を命じられ、大坂への廻米のほかに、備後国の鞆・尾道への廻米が盛んに行なわれるようになった[21]。文化一〇年（一八一三）には、兵庫の廻船が、長州国赤間関で越後米・庄内米を買積み、兵庫へ廻送しているのが確認され[22]、赤間関が日本海地方の米穀市場として機能していたことがうかがえる。安芸国御手洗港でも、「当湊之義者御他領へ隣り殊ニ灘中ニ而第一他国米入津仕諸色商事方其外諸取引等至迄一切御他領ヲ引受正金銀融通方之弁利至極之場所ニ而、従来下も筋土佐日向阿波淡路讃州辺之商船入津米不絶買積米仕候儀ニ御座候、尤夏向者北国ゟ米船不絶入津仕、別而当時者売買景気付候得共、冬春之間者九州筋予州辺ゟ之入津米ヲ以買船并町内小売屋之間ヲ合候得共、（中略）先達而御願奉申上候上方御登米当湊ニおゐて御売米捌キ方被為仰付、（中略）米相庭之義者従来大坂兵庫相庭受来是迄商事取組来り候得者、御売米被為仰付候共大坂相庭ニ引合入実之見込御座候ニ付、大坂相庭ゟ者御直段少々引上ケ御売下ケ御願可申上候[23]」とあり、文政一一

年（一八二八）にはすでに北国・山陰・九州・瀬戸内の蔵米市場化し、そこでは大坂相場よりも少々高く売買する動きもあり、大坂へ運ぶよりも有利な売買が行なわれるようになっていったようである。阿波国撫養の山西家でも、弘化元年（一八四四）の買積米の移入先は、九州・北国・瀬戸内の西廻り航路圏が中心であった[24]。このように近世後期になると、瀬戸内各地に九州および西廻り航路圏と大坂との流通上の結びつきを遮断して、新たな地方米穀市場が成立していった[25]。

最後に、幹線ルートの充実、流通ネットワーク化の問題について考えてみよう。瀬戸内は、これまで見てきたように九州・西廻り航路の重要な通過点、寄港地として存在していた。また、宝暦・天明期（一七五一～八九）以降の北前船の展開、とりわけ幕末から明治期の活躍は、目を見張るものがあった。そうした北前船の活躍による日本海ルートとの接触が、瀬戸内の流通網の拡大・充実につながった。さらに、瀬戸内は全国的商品流通機構の中での単なる中継地・寄港地、通過点としての性格にとどまることなく、独自の市場を展開していった。そこでは、主要航路である西廻り航路と瀬戸内を中心とした地方航路との接合が見られるようになった。すなわち、全国市場と地域市場の重層的結合、流通ルートの拡大・多様化が確認された[26]。廻船においては、全国市場と地域市場、地域市場と地域市場を結ぶ遠距離航行船（大規模廻船）、そして地域市場内での近距離航行船（小規模廻船）が存在した。このようにして、近世後期において瀬戸内海運の役割がますます拡大、充実していったのである。

むすび

以上、近世後期における瀬戸内海運の特性について見てきたのであるが、要約すると次のようになる。

第一に、瀬戸内東部は古くから廻船の発展した地域であり、瀬戸内西部も文化期以降廻船の発展が顕著に見られるようになり、いずれも廻船業の先進地であった。

第二に、佐渡・越後・石見国の「入船帳」「客船帳」や城米輸送船の動向から、瀬戸内廻船の全国レベルにおける大規模廻船としての活躍ぶりを確認した。

第三に、伊予国三津港の「諸国入船帳」から、瀬戸内廻船のもう一つの性格を見た。全国を航行する遠距離航行船である大規模廻船だけでなく、松山を中心とした地域市場

をカバーする小規模廻船の活動が存在した。

第四に、近世後期における瀬戸内廻船の充実ぶりを、安芸国大長村や備前国味野村における廻船数の増加、廻船規模の拡大で確認し、味野村における領主からの年貢米輸送の要請に応じられるようになった廻船の充実した姿を見た。そして、このような近世後期における瀬戸内廻船の発展は、瀬戸内を通過する商品流通量の拡大、瀬戸内に出現した新たな市場の存在、全国市場と地域市場とを結ぶ遠距離航行船（大規模廻船）と瀬戸内地域市場内での近距離航行船（小規模廻船）の重層的ネットワーク化に大きく寄与していったのである。

〔付記〕本稿は、一九九八年五月に関西学院大学で開催された交通史研究会大会の共通論題「西日本における交通の発展――水運と鉄道――」で報告した「近世後期の瀬戸内海運」をもとにしている。

（1）瀬戸内海という呼称は、明治初年頃から用いられ、それ以前は瀬戸内と呼ばれており、本州西部と四国・九州に囲まれた内海で、紀淡・鳴門・豊予・関門の四海峡によって外海に通じているという（渡辺則文「日本社会における瀬戸内海地域」、朝尾直弘・網野善彦・山口啓二・吉田孝編『日本の社会史』第一巻、岩波書店、一九八七年、二五九頁）。本稿でも、瀬戸内を紀伊から摂津・讃岐・安芸・伊予・長門・豊後にいたる比較的広い範囲としてとらえた。

（2）近世の瀬戸内地域のまとまった経済史的研究としては、福尾猛市郎編『内海産業と水運の史的研究』（吉川弘文館、一九六六年）、後藤陽一編『瀬戸内海地域の史的展開』（福武書店、一九七八年）、松岡久人編『内海地域社会の史的研究』（マツノ書店、一九七八年）、渡辺則文編『産業の発達と地域社会』（渓水社、一九八二年）、地方史研究協議会編『瀬戸内社会の形成と展開―海と生活―』（雄山閣出版、一九八三年）、渡辺則文ほか編『瀬戸内海地域史研究』第一輯～第五輯（文献出版、一九八七～九四年）、柚木学編『日本水上交通史論集』第三巻（文献出版、一九八九年）などがある。

（3）ここで用いる廻船規模は、次のように区分している。小規模廻船は、三人乗以下で、積石数では二〇〇石積以下の廻船であり、中規模廻船は、四～九人乗程度、積石数では三〇〇～七〇〇石積、ほぼ四〇〇～五〇〇石積の廻船であり、大規模廻船は、一〇人乗以上、積石数では八〇〇石積以上の廻船、いわゆる千石船を考えている。廻船規模の拡大は、航行距離の伸長につながり、船持ち層の変化、積荷の変化、商品流通の在り方とも関係する。それゆえ、廻船規模の区分は、疎かにできない重要な問題であり、そのことは拙著『近世日本海運史の研究』（吉川弘文館、一九九四年）でも指摘してきた。最

近、斎藤善之氏も廻船規模の相違を新興流通勢力の台頭と関連させて論じ（斎藤善之「流通勢力の交代と市場構造の変容」、同編『新しい近世史』3、新人物往来社、一九九六年）、廻船規模の区分が重要視されるようになってきた。

（4）もちろん、これら四つの指標がすべて揃う必要はない。

（5）瀬戸内海歴史民俗資料館所蔵三宅家文書。

（6）拙稿「近世瀬戸内の商品流通（一）（二）」（『彦根論叢』第二四〇号・第二四一号、一九八六年）、前掲拙著第三章。ただし、これらの分類には直島周辺の海難史料を用いた史料的限界がある。すなわち、第一に、この史料では日本海・九州・西瀬戸内と大坂周辺とを結ぶ航路は把握できるが、阿波・大坂・紀伊以東の航路や日本海・九州と西瀬戸内とを結ぶ航路は把握できないこと。第二に、讃岐周辺の廻船は直島まで近距離なため比較的小規模な廻船まで把握することができるが、遠隔地ほど直島までの航行距離が長くなり、そこでの小規模な廻船まで把握することが困難なことである。このような指標を参考に、全国各地の海難史料研究の深化によって、この地域分類が補正されることを期待する。

（7）「入船帳」「客船帳」の史料的性格については、柚木学「海運史料としての入船帳と客船帳――廻船の動向と商品流通――」（『交通史研究』第七号、一九八二年）参照。

（8）享保一〇年「諸廻船入津留帳」（土屋三十郎家文書）。前掲拙著第一八章。規模別の構成比率は、小規模廻船四%、中規模廻船五三%、大規模廻船四二%であり、中・大規模廻船が中心であった。

（9）小村弋『近世日本海海運と港町の研究』（国書刊行会、一九九二年）三二～三五頁。中西聡『近世・近代日本の市場構造――「松前鯡」肥料取引の研究――』（東京大学出版会、一九九八年）一四一～一四三頁。

（10）柚木学『近世海運史の研究』（法政大学出版局、一九七九年）三六〇～三六二頁。柚木学編『諸国御客船帳――近世海運史料――』（清文堂出版、一九七七年）。

（11）これを受けて柚木学氏は天保期以降北前船主の中心が北陸・山陰地方の船主になったとされた（柚木学「近世日本海海運の発展と北前船」、同編『日本水上交通史論集』第一巻、文献出版、一九八六年、六〇六頁）が、中西聡氏は「幕末期は西廻り航路沿いの各地の船主の船が北海道へ進出しており、北前船は北陸・山陰地方の船に限定せずに、その活動状況から把握すべきであろう」（中西聡前掲書、一二七頁）とされる。

（12）前掲拙著第二章。

（13）文久四年正月「諸国入船帳」（『松山市史料集』第四巻・近世編三、松山市役所、一九八四年）、清水正史「幕末の三津浜に入港した船」（『松山市史研究』創刊号、一九九二年）、同「近世伊予の交通」（景浦勉編『伊予近世社会の研究』下、関奉仕財団、一九九七年）。こ

の節は、とりわけ清水正史氏の研究に依拠している。

(14) たとえば、前述した佐渡国真更川の入津船の月別動向を見ると、二月五艘、三月七九艘、四月一九一艘、五月一五七艘、六月一〇六艘、七月一〇二艘、八月四五艘、九月八艘、不明一六艘であり、入津の時期は二〜九月に限定されていた。しかし、斎藤善之氏によれば、冬期に日本海を運航できないというのは、大船についてのことであって、浦送りの小船の場合は、運航可能であったと指摘されている（斎藤善之前掲論文）。

(15) 後藤陽一編『瀬戸内御手洗港の歴史』（御手洗史編纂委員会、一九六一年）一五五〜一六〇頁、脇坂昭夫「近世後期瀬戸内海における廻船業——沖友・藤木屋を例として——」（頼祺一編『瀬戸内海地域史研究』第五輯、文献出版、一九九四年）。

(16) 拙稿「近世瀬戸内海運と備前南児島」（『大阪大学経済学』第三二巻第二・三号、一九八三年）。

(17) 天保五年「船方御用記録」（岡山大学附属図書館所蔵荻野家文書）。

(18) 前述した讃岐国直島の難船史料における延べ四六六件の商品の流通経路は、次のようである。商品としては、米一〇三件（城米六件、蔵米七九件、商人米一八件）、木材五八件、薪五四件、海産物三九件、炭二六件、干鰯一八件、紙一七件、大豆・小豆一四件、塩一三件、鉄一一件、綿一〇件、苧・縄一〇件、石炭九件であり、米の比重が高いことがわかる。商品の積地は、醤油は讃岐、塩は備前児島・安芸竹原・伊予滝浜、砂糖は薩摩、酒は兵庫・大坂、油は大坂・堺、干鰯は肥前・豊後・対馬・日向、紙は安芸・周防・伊予、煙草は豊後・備中、畳表は備中・備前・備後、莚は豊後、竹は豊後、木材は伊予・日向・豊後・安芸・出羽、炭は日向・伊予・安芸・豊後、薪は伊予・土佐・安芸、石炭は肥前・長門、鉄は安芸・石見などであり、いずれも商品の生産地にあたる。行先は、大きく四つに分けられる。大坂・上方への登せ荷は、米・大豆・小豆・砂糖・海産物・紙・煙草・莚・苧・縄・竹・木材・炭・薪・鉄などのほとんどの商品が該当する。逆に、上方から地方都市へ輸送された商品は、糠・酒・酒粕・油・呉服・古手・小間物・雑貨などの加工食品・手工業製品であり、量的にはわずかなものである。上方とは無関係な商品は、播磨・兵庫・和泉等大坂周辺地で肥料として用いられた干鰯、および阿波・播磨・備前等の塩田地域への燃料である石炭であり、それらは産地から直接消費地へもたらされた。また、大坂への比重が比較的少ない商品としては、塩・畳表などがあげられる。

(19) 小川國治「宝暦・明和期長州藩経済政策と瀬戸内米穀市場の創設」（前掲『瀬戸内社会の形成と展開』）二五四頁。のち、同『転換期長州藩の研究』（思文閣出版、一九九六年）所収。

(20) 「橋本年誌」（『尾道市史』下、尾道市役所、一九四〇年）五五三〜五五四頁。

(21) 山中寿夫「鳥取藩における廻米輸送政策と海運の発達」(前掲『内海産業と水運の史的研究』)一五〇～一五一頁、『鳥取県史』第四巻(鳥取県、一九七一年)五四六頁。

(22) 文化一〇年七月「口書一札之事」(瀬戸内海歴史民俗資料館所蔵三宅家文書)。

(23) 文政一一年八月「御蔵米他国船江売捌仕度ニ付御売下ケ之儀御願書」(前掲『瀬戸内御手洗港の歴史』四七三～四七五頁)。

(24) 泉康弘「瀬戸内水運による阿波藍の流通」(前掲『産業の発達と地域社会』)三六頁。

(25) これらの中央米穀市場である大坂市場に対抗する地方米穀市場の動向については、本城正徳『幕藩制社会の展開と米穀市場』(大阪大学出版会、一九九四年)参照。

(26) 斎藤善之氏は、羽州加茂港を中継点に新潟～加茂地域市場圏、加茂～秋田地域市場圏、最上川流域市場圏を設定し、これに全国市場圏を結びつけた重層的市場圏を描いている(斎藤善之前掲論文、四五～七五頁)。斎藤善之「明治初年の東北日本海沿岸における地域市場圏と全国市場」(『市場史研究』第一八号、一九九八年)。

(うえむら　まさひろ・和歌山大学教授)