

27 近世初期の上方・江戸間の商品輸送

～海上交通の発展と下田番所～

1 近世初頭における上方・江戸間の商品輸送路－寛文10年の訴状より－

1670（寛文10）年10月、口野・多比（沼津市）、江間（伊豆の国市）、網代（熱海市）の名主たち



〈写真1〉寛文10年の訴状

ちが、連署して次のような訴状を幕府代官に提出した（沼津市口野足立家文書〈写真1〉）。

「権現様御代」（家康の時代）の「上方荷物」（上方より江戸へ運ばれる商品）は、伊勢の白子・四日市から伊勢湾を舟運により三河の岡崎・吉田へ運び、そこから陸路により新居関所を經由して遠江の相良・川崎（牧之原市）まで搬送し、相良・川崎か

ら駿河湾海上を通過して駿河の多比・口野まで運び、ここから陸路により伊豆半島を横断して伊豆の網代まで運び、網代にて船積みして江戸へ運び出していた〈図1〉。

しかしながら、「十ヶ年以前」=1660（万治3）年頃より、江間村の馬による網代村までの陸送が「御法度」（禁止）とされたため、以後「上方荷物」は相良・川崎から大回りして船で直接江戸まで運ぶようになった。このため、「度々難風二相、大分之荷物捨申候」、すなわち強風による海難事故が相次ぎ積荷の損失が膨大なものとなり、商人も「迷惑」し、多比・口野・網代といった旧来のルートで荷物の運送にかかわってきた伊豆半島の村々も「迷惑」している。ついては、旧来通り江間村の馬により網代まで運送する伊豆半島横断ルートを復活してもらいたいという内容である。

この文書より、近世初頭の17世紀半ばまでは、海上輸送のみならず陸上輸送も併用したルートが上方から江戸への商品輸送に使用されていたことがわかる。近世の主要な海運ルートである南海路は、大坂を出て紀伊半島沿岸を通り、志摩鳥羽より伊豆下田を經由して江戸に至るというものであった。通常、上方と江戸を結ぶ商品輸送路というと、この南海路ばかりが想起される。当然ながら、大坂で廻船を仕立てる有力な問屋が取り扱う商人荷物には、江戸まで南海路を使用して運ばれるものもあった。しかし、海上と陸上とを併用したルートも含めて、少なくとも近世初頭には上方から江戸への商品輸送路は、多様なものであったことを考慮しておく必要がある。

2 下田番所の機能強化と伊豆半島横断ルートの廃止

〈写真1〉の史料に示されたような陸路による伊豆半島横断ルートが廃止された17世紀後半は、河村瑞賢による東廻り航路、西廻り航路の整備などにより諸国で生産された物資の江戸・大坂への集中が進んだ。この結果、大坂－江戸間の物資輸送量は増大し、両者を結ぶ南海路の海運活動が活発化した時期であった。1619（元和5）年に登場した菱垣廻船は、取り扱う荷物の増加によ

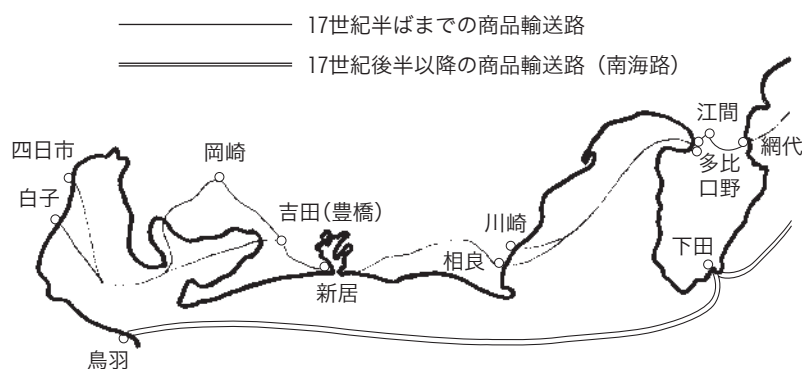
り順調に発展し、寛永年間（1624－1644）に入り大坂で菱垣廻船専門の問屋の开店ラッシュが到来するまでになった。また、正保年間（1644－1649）には伝法船が上方の酒荷を江戸に運び始め、寛文年間（1661－1673）には荒荷とよばれる雑貨品も合わせて運ぶようになり、これが樽廻船の始まりとなった。

このような大坂－江戸間の海運活動の活発化に対し、幕府は下田番所の機能強化を迫られることとなった。下田番所は、1616年5月8日、今村重長を下田御番に任じ、陣屋設置とともに同心（配下）50人を付し、「浦方固メ」を命じたことに始まる。その後、1720（享保5）年に、浦賀番所に移転するまで、「海の関所」として江戸を海上から防備する役割を果たした。その主な機能は、次の2つに大別される。①軍事的機能。内乱などが想定される非常時に下田近海を防備する「御要害御固め」体制。②経済的機能。日常的な廻船の積荷検査。17世紀後半の海運の活発化は、これら2つの機能のうち、②の機能強化をもたらした。廻船改めの強化は、1676（寛文6）年の老中久世広之から下田番所に出された覚書により知ることができるが、すでに1660（万治3）年には、廻船改めに伴う廻船曳航のための公定の引船料が規定され、この料金は引船の浦水主を出した17か村の収入とすることが決められていることから、この時期から実質的に機能強化が進められたことが推定される。

3 幕府の流通統制と下田番所

ところで、この1660（万治3）年の引船料公定は、冒頭に触れた口野－網代間の陸送による伊豆半島横断ルート廃止と関連するものと想定される。幕府は、下田番所の機能強化の一環として引船料の公定に合わせて、伊豆半島横断ルートなど下田を経由しない物資輸送路を廃止したものと考えられるのである。このことは、幕府が輸送物資の増大に受動的に対応するだけでなく、江戸出入りの荷物をすべて下田番所で一元的に管理統制するという能動的な対応をしていく方針も持っていたことを示すものといえよう。すなわち〈写真1〉に記されていた口野－網代間の伊豆横断陸送ルート廃止の事実は、江戸を出入りする物資に対する幕府の管理統制方針－下田番所での一元的管理－に由来するものであったといえよう。

ただし、このような管理統制方式が、江戸出入りの廻船が下田において滞留－多い時には数百艘－を余儀なくされ、物資流通の大きな障壁ともなったという矛盾を抱えており、番所の浦賀移転の一因にもなった。おそらく冒頭の文書で「商人も迷惑」と表現されているのは、難船ばかりでなく下田での滞留による流通の滞りをもさすものと考えられる。



〈参考文献〉

渡辺和敏『近世交通制度の研究』（吉川弘文館）第1部第3章