

近世廻船荷物の積載法と運搬の実態

相馬 幹大

はじめに

本研究の課題は、近世社会の物流の基盤となった廻船の積み荷の実態を、難船史料から検討することである。

これまで近世の廻船については、全国各地に散在する幕領から年貢米を江戸の浅草へ廻送する御城米船、経済の先進地たる上方から江戸へ諸物資を輸送する樽廻船、菱垣廻船の活動を中核としつつ、近世後期以降に「買い積み方式」で各地間の物資を売買し従来の廻船集団を凌駕していった内海船などの役割が注目され、近世の物資流通の研究が大きく進展した。だが、それらは流通史、交通史のなかで行われてきたために、荷物がいかなる形状で、船舶のどこにどのように積載されたのかという具体的なあり方は、ほとんど意識されてこなかった。しかし、御城米船のように単一の荷物を積む船ならばともかく、各地の多種多様な荷物を引き受け、時に領主荷物と商人荷物を混載するような場合に、荷物をどのようにまとめ、「樽」や「箱」などに詰め、船のどこに積み込むかという課題は、荷物の保全にも関わる重要なものであるはずだ。海難事件が少なからず発生した江戸時代に、損失荷物の補償問題は、江戸、大坂の間屋たちの最重要課題だったのである。金指正三氏は共同海損や海難救助制度の観点から積み荷についても言及するが、法制史研究の立場から規定を中心に論じるがゆえに、実際の荷物の積み方を明らかにしたものではない⁽¹⁾。例えば船が難破の危機に陥り、沈船を防ぐために荷物を海中に刳ね捨てる時、上積荷物から投棄されるとするが、本当にそうであったのか。また荷物が混載された場合、商人荷物に対し領主荷物が尊重されたのであろうか。

本稿では、難船史料を用いて廻船荷物の実態分析を行う。ここでは、船が難破し最寄りの浦へ入津してから、浦方役人などにより取り調べを受けした後、出航するまでに取り交わされた一連の諸文書を難船史料と総称する。それらには難船時の積み荷投棄の様子や、濡れ痛んだ荷物の入札払いに関する史料、荷物の運賃、「梱包法」⁽²⁾が詳細に記載される「積み荷目録」など、廻船荷物に関する情報を豊富に含む。また難船史料は事故の報告書という性質を持つため、不正を働こうとする恣意性が入る余地は少なく、廻船荷物の積み方を再現するのに最も適した史料である⁽³⁾。

ある一件の難船史料では、単なる断片的な情報にとどまり、積み荷の実態における一つの側面にすぎないが、多くの事例を集積することで、実態に迫ることができよう。熊野灘は、リアス式海岸の地形と黒潮海流の影響で、江戸時代に最も多くの廻船が難破した地域であり、その中ほどに位置する紀州藩尾鷲組には、難船史料が大量に残されている。

本稿では「尾鷲組大庄屋文書」、「須賀利浦方文書」⁽⁴⁾中に含まれる宝暦四(二七五八)年から明治二(一八六九)年までの難船史料のうち、一〇四例を分析対象とする。年代、積み荷の種類ともに幅広いこれらの史料を用いて、荷物の積載法と運搬の実態を明らかにする。

第一章 熊野灘海運の特質

第一節 廻船の発達と難船の増加

本章では熊野灘海運の特質を「大庄屋文書」、「須賀利文書」中の難船史料の分析を通して明らかにする。その前提として、江戸時代の

廻船の発達と難船の増加について整理しておく。

まず廻船の必要性について、石井謙治氏や柚木学氏らの研究成果から確認しておこう。石高制に基づく幕藩社会において、領主経済の基盤は物納地代である年貢米であった。これを換金することで、領主たちは生活上の必要物資の購入や、参勤交代に伴う費用、江戸藩邸での生活費などの消費支出を賄い、藩士らを含め武士身分の生活を維持していた。しかし、年貢米の貨幣化には領内だけでは限界があり、中央市場である大坂の機能に依存せざるを得なかった。また一般の商人荷物など、多種多様の物資も大坂に集積されてから江戸へ運ばれたため、この二つの都市へ年貢米や諸物資を輸送する経路の整備が不可欠であった(5)。

中央市場へ物資を輸送する経路には、陸上輸送ではなく海上輸送が重視された。能率性と経済性の観点から、海上輸送の方がはるかに優れていたからである。例えば馬一頭に四斗俵二俵を積み一〇〇〇石の米を大坂から江戸へ運ぶ場合、馬一二五〇頭と馬子一二五〇人を必要とし、人馬の食料費や宿泊費など諸雑費もかさむ上、日数も十五日以上かかる。一方海上輸送の場合、一〇〇〇石積の船一艘と、船員十五〜十六名で事足りる。日数は天候に左右されるが、大坂―江戸間を結ぶ場合十日程度で走破可能であった。そしてたとえ陸上輸送より時間が掛かったとしても、確実に諸費用を抑えることができた(6)。さらに時代が進み造船技術が発展するにつれて、一〇〇〇石を超える大船でもより少ない人数で航海することが可能になっていく。

元和五(一六一九)年に泉州堺の商人が紀州富田浦の廻船を借り受け、様々な物資を大坂から江戸へ輸送したことが菱垣廻船成立の先駆けとなり、正保期(一六四四〜一六四八)には酒荷が伝法船で積み下され、樽廻船の原型となった(7)。港の整備も進み、十七世紀後半には河村瑞賢によって東回り航路と西回り航路が確定され各港が結ばれる

ことで、海上輸送はさらに活発になっていった。

当初は五〇〇石程度の船による荷物輸送であったが、商品経済の発展に伴い大量の物資を一度に中央市場へと運ぶ必要性が増し、一〇〇〇石や一五〇〇石規模の廻船も登場するようになった。

就航船数も増加するが、同時に海難事故も頻繁に発生することとなる。事故の発生原因は多数あるが、ここでは二つを挙げておこう。

まず一つ目は、幕府によって造船技術や航海技術の発展が阻害された点である。幕府は海難に関する様々な取り締まり法令を発したが、日和見定めの徹底、荷物過載の禁止などが基本であり、水主の育成などの具体策は見られない。鎖国政策の下、大船建造の禁止令に象徴されるように、積極的に造船技術や航海術の向上を図ることはなかったのである(8)。

特に船員を育成し、一定の航海術を身に付けさせれば海難事故を減らすことができたはずだが、そうした海事政策は実施されず、救助法など海難事故の事後処理に関する法令が整備されるにとどまった。

二つ目に天候の問題が挙げられる。特に紀伊半島沿岸の気候条件は厳しかった。船乗りたちは港で天候を見極めて出航していたにも関わらず、天候悪化による難船が多数発生したのは、紀伊半島周辺の特異な気象、海象が起因しているだろう。石井謙治氏は、熊野灘から遠州灘にかけての海域は、冬季に日本海側から強烈な季節風が吹き荒れるため漂流が頻発するとして、海難事故が多い理由に言及している(9)。江戸時代を通して海上輸送は次第に重要性を増し、就航数が増加するにつれ難船も増え、沿岸の各浦村に多数の難船文書が作成され、残されるようになった。次節以降では熊野灘で海難事故に遭った事例を中心に、熊野灘海運の特質を検討する(10)。

第二節 熊野灘を行き交う船

熊野灘は、大坂―江戸間の海上航路の中で、難破が頻繁に発生する難所であった。ここでは難船時に船頭や沿岸浦村役人たちによって作成された「口上書」や「浦証文」、「浦手形」の記載に見える船籍や船の規模などに注目して、熊野灘を航行した船の特質について検討する。

次の史料は、弘化五（一八四八）年に大坂で商人荷物の酒と、線香、茶などの荒物を積み、江戸へ輸送中に御浜沖で難破し、尾鷲組須賀利浦へ入津した際に、船頭らが須賀利浦の庄屋、肝煎に難船の事情を伝えた文書の一部である。

浦着口上書

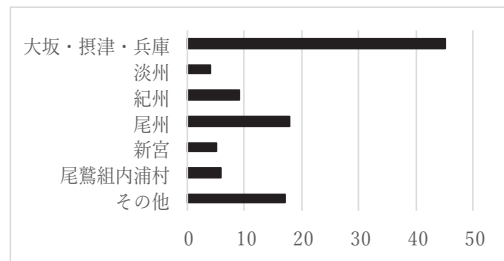
一、大坂北伝法田村屋庄兵衛船千五百石積沖船頭万次郎水主炊共拾五人乗此度於大坂安治川芝田又兵衛差配ヲ以江戸行商人荷物酒荒物品々積請之当二月二六日同所川口出帆（後略）（11）

本文冒頭に記される船籍と船の規模の記載をもとに、「大庄屋文書」「須賀利文書」中の難船事例を表一にまとめた（12）。

上方の船を中心に、尾州や紀州など、各地域の廻船が熊野灘を航行していた。そして尾鷲組内の船籍の船を含め全国各地の船が熊野灘周辺で難破している。海難事故に遭った船は、船籍や規模によりどの様な特質を持っていたのか。積石数が判明している七三例について表二にまとめた（13）。

大坂を中心とする上方船籍の船は大半が上方―江戸間を航行しており、積石数も一〇〇〇石を超える大きな廻船が中心であった。五〇〇石以下の船は熊野灘周辺の難船事例では確認できず、大量の荷物を運んでいた上方廻船の様相が窺える。積荷としては酒や商人荷物の荒荷だけでなく、大名の江戸屋敷行き荷物も運ばれていた。

表一：難船船籍別一覧



※その他の船籍の内訳（讃州3、奥州1、仙台1、土州1、阿州1、豊後1、薩州1、勢州1、豆州1、筑前1、筑後1、江戸2、松平修理太夫様御手船1、不明1、計17）

表二：船籍別石高数平均

船籍	件数	石高数(平均)
大坂・摂津・兵庫	34	1230
淡州	4	500
紀州	5	1140
尾州	14	730
新宮	4	800
尾鷲組内浦村	4	280
その他	7	1000

※平均は1の位を切り捨て、表記している。

淡路を船籍とする船は、上方廻船とはやや様相を異にする。大坂―伊勢間や紀州―浦賀間など四例とも荷物の積載地と送り先が異なっており、石高数も二五〇石〜一〇〇〇石と比較的小規模な船を含み、平均が五〇〇石程度であった。荷物は特定の物に限定されず、雑多な荷物が船の大きさに応じて積まれていた。

紀州船籍の船は、四例全てが上方―江戸間を運行し、積石数も一〇〇〇石を超えており、いずれも上方の廻船問屋によって仕立てられた紀州廻船であると考えられる。荷物も酒や米、大名荷物などを運んでおり、上方船籍の船の荷物の特徴と共通する。

尾州船籍の船は、大坂―伊勢、大坂―名古屋、江戸―伊勢など、中央市場と尾張・伊勢を結ぶ事例が多かった。中央市場間を結ぶ廻船とは違い、中央市場と地域を往来するという傾向がある。ただし、尾州船籍の船でも一〇〇〇石を超えるような船は、上方の荷物を積み受け、酒や米を中心に運ぶこともあった。

最後に、尾鷲組浦村の船籍船について見よう。二〇〇石以下の小規模な船が三例あり、尾鷲組九木浦―桑名、大坂―尾鷲組南浦、大坂―伊勢・三河を結んでいる。尾州船籍の船と同様に中央市場との繋がりだけでなく、地域間需要を充たす船として熊野灘を航行していたことが分かる。そのため荷物の種類も多様で、傘や半紙、線香など日用品関連の荷物も多く見られた。

熊野灘を航行する船は船籍や規模の面で多様性があり、各地域の需要に応じて中央市場を結び、あるいは地域間を結んでいた。様々な性質の船が行き交う熊野灘の難船事例を扱うことで、その積荷に関して幅広い情報を得ることができようであろう。

第三節 尾鷲組の難船

悪天候で自力運行が困難になると、船頭や水主たちは最寄りの浦への入津を試みる。「大庄屋文書」、「須賀利文書」には、難船して尾鷲組内に入った多数の船の記録が残されている。本節ではまず、それらの船の月別件数と、尾鷲組内の浦別入津数について分析する。

まず難船の対処方法について記しておく。難船の処理は商船と御城米船でその対応に違いがある。ここでは例として、文政九（一八二六）年に湯崎沖で難破し須賀利浦へ入津した商船、比井浦文吾船の対応について表三にまとめた⁽¹⁴⁾（文末に掲載）。

船頭は、難船してから浦に入るまでの様子について、船宿を介して浦方役人へ報告する。これが①の「浦着口上書」である。報告を受けた浦方役人は、残された荷物を縄を張って封印し、現状確保を図る。その後浦方役人は大庄屋に報告し、大庄屋は木本代官と古座目付へ上申する。

荷物の損害が大きな場合は、荷主や船主に直飛脚で出役を要請する。

これが②―①、②―②である。この事例では、播磨国西宮と紀州塩津浦で荷物を積んでいるため、両所の荷物差配役人に対し、須賀利浦への出役を要請している。そして④や⑤のように入津した浦で吟味があり、出向してきた荷主代や問屋代による荷物改めが行われる。船員たちの吟味は入津後迅速に行われるが、荷主代や問屋代による荷物改めには出役する時間も含め多少時間がかかる。

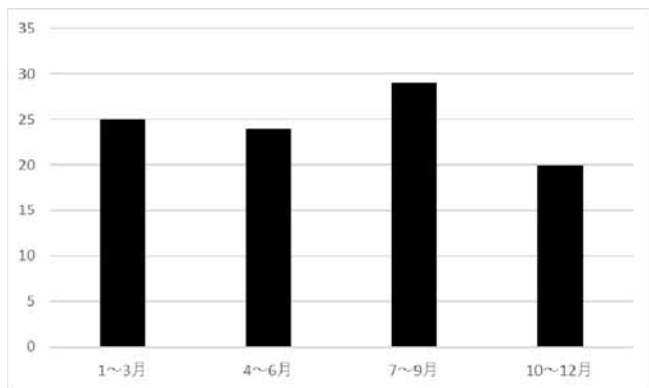
これら一連の難船処理が終了すると、確認書類として⑥のように船頭たちから浦方役人へ「浦証文」や「置手形」が渡される。表にはないが、浦方役人から船頭たちへは「浦手形」や「口上書」が渡された。

これをもって難船処理が終了し、補修や荷物の再積みを終えた船は改めて目的地へ向け出港する⁽¹⁵⁾。確認書類として残された「浦証文」や「口上書」には、船に積んでいた荷物に関して詳しい記載が残るため、二章以降ではこれらの史料を用いて分析を加えることとする。

次に、難船の月別件数と、入津浦について検討する。まず月別の難船件数について「大庄屋文書」、「須賀利文書」の難船史料を表四にまとめた⁽¹⁶⁾。

一月から三月が二五件、四月から六月が二四件、七月か

表四：尾鷲組に入津した難船の月別件数



ら九月が二九件、十月から十二月が二〇件と一年を通して季節の偏りなく、尾鷲組の浦々へ難船が入津していることが分かる。

年貢米の輸送が活発になる十一月や十二月には船の往来が増加し、同時に気象条件も悪化するため、難船が増加すると考えられている(17)。しかし表四に見るように、冬場だけでなく他の季節にも同様に難船が生じており、熊野灘海域を無事に航行することの難しさを窺うことができる。

一節でも言及したが、石井謙治氏は熊野灘から遠州灘にかけて冬に日本海側から強い季節風が吹くため、漂流する事例が増加すると指摘している(18)。座礁や沈船を含む難船との単純な比較はできないが、季節に限らず海難事故に遭う危険性は高かった。

海難事故に遭った船が尾鷲組のどの浦に入津したのかを、表五にまとめた(19)。注目されるのは、須賀利浦、九木浦、早田浦に集中していることである。この三浦に集中する理由として、三点が考えられよう。

一つ目は、この三つの浦が天然の良港だということだ。熊野灘は近世の海上輸送において最大の難所であり、風待ちや日和見のため天然の良港であるこの三浦は頻繁に利用されていた。特に須賀利浦と九木浦は、御城米船の寄港地でもあった。

平時にもよく使用され、船乗りたちにとって馴染みの浦々であり、周囲の風景や地形についても詳しい船乗りたちが多かったであろう。そのため緊急事態の際に入津が目指されたのではなからうか。九木浦には、九木崎と

いう船上から発見しやすい目印が存在していたことも、入津数が多い要因として挙げられるだろう。

二つ目は、浦の船数の多さである。難船が浦に近づき入津しようとする時、船の破損具合や風向きによって容易に入れない場合があり、その際は浦の船が難船を引き入れることになる。そのため、浦にどの程度船が停泊しているかが、難船への対応において重要であった。次の史料は天保六(一八三五)年に富田沖で強風により吹き流され難船した摂津国御影浦庄九郎船の難船報告を抜粋したものである。

(前略)須賀利浦口江乗付候得共出風ニ而浦入難成同所江掛留早速船宿江注進いたし度存候得共、前段櫓船波ニ被打破櫓船無之候処漁舟壹艘見受相頼船宿茂七方江右難洪之次第注進候処、直様御役元江御届被下早速漕船数艘御差越被下同夜四ツ時頃当浦江御漕入被下入津仕候(後略)(20)。

庄九郎船は十一月二日に富田沖で難破したのち熊野灘を漂流し、四日に須賀利浦口に到着した。陸に上がる際に使用する小舟である櫓船が漂流中に海へ流されたため、船宿への難船報告ができずに困っていたところ、近くを通った漁舟へ依頼することができ、対処して貰っている。このような事例は他の難船史料でも見られ、浦々の船が難船対応時に重要な役割を果たしていたことが分かる。

須賀利浦や九木浦は尾鷲組の中でも船の数が多く、船の出入が活発な浦であるため、難船発生時にも素早い対応が可能であった。それが、多数の難船が入津したひとつの要因であった。

三つ目は、抜け荷など不正難船との関係である。入津数の多かった三つの浦では、難船に伴う不正事件が頻発した。徳武誠也氏によると、須賀利浦では商船、御城米船合わせて少なくとも九件の不正が確認されている(21)。早田浦や九木浦でも不正難船の事例が見られ、特に文政九(一八二六)年に発覚した菱垣廻船大津屋平四郎船による砂糖横流し

表五：尾鷲組浦別難船入津数

入津地	件数	入津地	件数
行野浦	1	天満浦	1
尾鷲浦	4	中井浦	1
九木浦	31	早田浦	10
須賀利浦	50	計	98

の事例は、大規模なものであった(22)。これら以外にも発覚しなかった不正難船の事例は、数多くあったはずである。

注目したいのは、積み荷の不正な取り引きが行われた際に、それら売りさばくルートが存在していたことである。嘉永三(一八五〇)年の摂州御影大和屋万右衛門船は江戸へ商荷と御城米を輸送中に須賀利浦口で難破し、漂流している間に荷物の横領が行われた。事件に関与した須賀利浦新吉の証言を見てみよう。

去月廿四日夜、私儀宅ニ掛居候処、船小宿権蔵方同人之一類十助と申者使いニ而、荷打船有之候付、右船へ参り呉候様申二付、夫方小宿権蔵俵半三と、十助、私之三人ニ而、元船江参り、荷物積込引本船ニ而、右難船之水主老人、引本船加子老人、私と三人ニ而、おわし江参り申候、其時半三、十助者元船ニ残り申候、同夜八ツ時頃、尾鷲着、林浦惣傳次方へ罷越、直様青莚丈ケ持込申候、(中略)惣伝次へ頼、売方仕候米代拾三両余、青莚代六両余、難船之水主芳と申仁、右金子受取申候、(後略)(23)

万右衛門船の水主一人と新吉ら三人によって荷物の横領が行われ、入手した荷物が林浦の惣伝次へ預けられ、売買されている。入手した荷物が換金できなければ、「不正」な企ては完結しない。

安政四(一八五七)に廻米と商人荷物を積み江戸へ向かう際に難破し、須賀利浦口で漂流していた大坂安治川毛馬屋五郎船の例では、外部の者が難船の荷物を不正に入手している。次の史料は、沖船頭竹四郎と賄の松次郎が尋問に答えている一部である。

(前略)再応御吟味ニ付有躰申上候三月四日夜九ツ過頃当須賀利口ニ乗付候と申上候儀者偽ニ而、四日八ツ時頃ニ御座候、出風ニ浦入難成掛り居候所其夜九ツ時頃と存候何れ之船敷式三人乗早波船壹艘参り候而、米売呉候様申二付風と心得違仕御米式拾壹俵積入金五両式朱請取、其跡江押違式艘参候而不斗御米百式拾俵積入金

世両ヲ請取(後略)(24)

難破した後に須賀利浦口で停泊していると、米を売ってほしいと近寄ってくる船が三艘あり、米一四一俵を売り渡した。三艘の船は尾鷲組大曾根浦傳次郎、伊勢国富田銀左衛門、弥五郎の船であった。入津の多い浦ではその浦の者たちによる不正に加え、その浦に居合わせた他地域の人々による不正も行われた。このように商品を換金するルートが存在していなければ、不正難船は成り立たなかったのである。

最後に、尾鷲組に入津した船の規模を見ておく。表二の船籍別積石数平均のデータから尾鷲組入津分を抜粋して、船の積石数を表六としてまとめた(25)。

尾鷲組の浦には二〇〇石より一〇〇〇石までの中型船が三三艘と、一〇〇〇石以上の大型船が三三艘入津しており、二〇〇石以下の小型船の入津は二艘のみである。だがこれは、紀伊半島沿岸の諸港に共通す

表六：尾鷲組に入津した難船規模別一覧

規模	積石数	件数
小	200石以下	2
中	200～950石	33
大	1000石以上	33

表七：難船規模別一覧

規模	反数	乗組人数	積石数	艘数
小規模	5反以下	4人以上	200石以下	11
中規模	5反～10反	4人～10人	200石～700石	11
大規模	15反以上	10人以上	800石以上	9

(第7表 宇久井浦入津の難船規模別一覧

『那智勝浦町史』より)

る傾向ではない。『那智勝浦町史』の記載から、佐野組宇久井浦に入津した難船規模別一覧を表七に示した(26)。宇久井浦では小型船が一一艘、中型船が一一艘、大型船が九艘と、大中小の規模の船が万遍なく入津している。尾鷲組で難船した小型船の入津例が少ない理由は定かではないが、須賀利浦や九木浦などでは比較的大型の難船を積極的に受け入れ、その処理を通して浦の利益を得ていたことも要因ではなからうか。

以上、尾鷲組内では須賀利浦や九木浦を中心に、一年を通して中型から大型の難船が入津し、浦村ではそれらの対応を行っていた。次章以降では難船処理記録から荷物の積載法の特質と実態に迫りたい。

第二章 難船時における積荷の実態

第一節 積載法の特質

本章では難船史料中の積み荷の記載に注目し、主に荷物の刎ね方から積載法の特質と実態について検討する。本節では、まず船の積み荷について整理しておく。

船の積み荷は、上積荷物と下積荷物の二通りに分けられる。船上の積載の仕方を詳しく伝える史料として「油問屋旧記」(27)に記される「菱垣廻船積荷図」(28)がある(図一)。大坂安治川で荷物を積んだ菱垣廻船の積み荷図であり、当時の積載法が具体的に判明する重要な史料で、これまでに多くの関係論文で引用されている。

上積荷物には昆布、操綿、薬種、櫃物、小間物など、軽量ではあるが比較的高価な商品が積まれた。だが菱垣廻船では嵩高く上積荷物を積むため、難船時には真っ先に捨てられるだけでなく、濡れ荷となってしまうこともあった。一方、下積荷物は酒、米、砂糖、鉄類、水油

など重量のあるものである。これらを船底に積むことで船の重心を安定させ、船の速度を上げ、さらに高浪に対する安定性を確保していた。また重い荷物により船体の重心が低くなることで、上積荷物が受ける風の影響も少なくしていた。難船時において下積荷物はあまり捨てられることがなく、濡れ痛む被害も受けにくい。

船の荷物は、上積と下積とでそれぞれ特徴のあるものが積まれ、難船時には被害の程度に差が生じる。この上積荷物と下積荷物の積載法と難船時の実態がどうであったか、「大庄屋文書」、「須賀利文書」の難船事例を使用して検討してみよう。

次の史料は、天保二(一八三一)年十二月四日に大坂を出帆した後、志摩国大王崎沖で漂流し、尾鷲組九木浦へと入津した尾州名古屋桑名屋伊右衛門船の船員から九木浦の庄屋、肝煎(29)に提出された文書で、積み荷について記載された部分である。

(前略)山村甚兵衛様御屋敷行

一、御荷物 式箇 元積入高再積入

元積入高 一、蠟百八俵 内式拾九俵海中捨り 残七拾九俵再積入

元積入高 一、樽荷物品々三百七拾六樽 内拾壹樽海中捨り

残三百六拾五樽再積入

元積入高 一、砥石百拾三箇 内三拾四箇海中捨り 残七拾九箇再積入

元積入高 一、紙荷七拾八箇 内拾箇海中捨り 残六拾八箇再積入

積入

元積入高 一、青筵三百三拾八束 内六拾六束海中捨り 残式

百七拾式束再積入

元積入高 一、唐津焼物荷六拾三束 内五箇海中捨り 残五拾

八箇再積入

八箇再積入

元積入高 一、藍玉五拾七俵再積入
 元積入高 一、昆布式百四拾本 内百式拾四本海中捨り 残百
 拾六本再積入
 元積入高 一、鉄荷、銚荷三百八拾五箇 内式百六箇海中捨り
 残百七拾九箇再積入
 元積入高 一、金物類百壹箇 内四箇海中捨り 残九拾七箇再
 積入
 元積入高 一、雑荷物五百拾九箇 内式拾三箇海中捨り 残四
 百九拾六箇再積入

(後略) (30)

この事例を「菱垣廻船積荷図」の記載と照合すると、下積荷物とされた荷物のうち、樽荷物がほとんど捨てられていないのに対し、鉄類が元積高に対して約六割が、また砥石や蠟も元積高に対して約三割が捨てられている。下積にされるはずの荷物でも、難船時に捨てられている事例は珍しくないようだ。一方で、上積と考えられる青苳や昆布は、ある程度は捨てられているものの、雑荷物は大半が残っている。

「菱垣廻船積荷図」に記された荷物の積載情報は、史料の性格上、またその合理性からも、ある程度の信頼を置くことができるものであろうが、難船時における荷物の捨てられ方を見ると、荷物積載の実態は必ずしもその通りではなかったことが窺える。

次に安政七(一八六〇)年三月に尾鷲組須賀利浦へ入津した、摂州兵庫六軒屋政助船の事例について見てみよう。この船は大坂・西宮で荷物を積み、出帆後に日和見などで時間を費やした後、志摩国大王崎で風に流され漂流し、須賀利浦へと入津している。難船史料の中で荷物の記載を抜粋する。

(前略)一、米四百五拾俵 元積入高 内七拾三俵再積入 三拾俵
 濡沢手須賀利浦二而入札払 三百四拾七俵海中捨り

一、酒味醱三百六拾八樽 元積入高 内拾五樽傷損し須賀利浦二而入札払 三百五十三樽海中捨り
 一、青苳百五拾束 元積入高 内三拾四束濡沢手須賀利浦二而入札 百拾六束海中捨り
 一、白下砂糖七拾六樽 元積入高 拾壹樽再積入 九樽傷物須賀利浦入札払 五拾六樽海中捨り
 一、瀬戸物三百五拾壹箇 元積入高 内式拾五箇再積入 式拾五箇入札払 三百壹箇海中捨り
 一、色々箇物合四百三拾八箇 元積入高 内煙草三箇濡沢手入札 かんてん式箇右同入札 布菅六箇右同入札 表六丸右同入札 式百三拾六箇再積 百八拾五箇海中捨り
 一、線香式百三拾箱 元積入高 内四拾七箱濡沢手入札払 百四拾五箱再積入 三拾八箱海中捨り
 一、竹皮八拾壹箇 元積入高 内式拾三箇再積入 五拾八箇海中捨り
 一、茶櫃四拾四箇 元積入高 内三拾壹箇再積入 四箇濡沢手入札 九箇海中捨り
 一、藍玉三百四拾本 元積入高 内三拾三本海中捨り 三百七本再積
 一、砥石百七拾八箇 元積入高 拾三箇海中捨り 百六拾五箇再積
 一、摺鉢百六拾箇 元積入高 内五拾五箇海中捨り 百五箇再積
 一、石灰式百五拾俵 元積入高無事再積
 一、土百俵 無事再積
 一、油五拾壹樽 元積入高不残海中捨り(後略)(31)

先に見た桑名屋伊右衛門船の難船時には樽荷物はほぼ無事であったが、ここでは樽荷物である酒味醱、砂糖が多く捨てられ、油に至って

は元積高のすべてが捨てられてしまった。また、米も多く捨てられている。一方で土や石灰は全て無事であり、これらが下積荷物になっていたと考えられる。

上積荷物と考えられる煙草、かんてん、フノリといった「色々箇物」や青筴、竹皮なども一定数が捨てられるが、それ以上に本来は下積荷物と考えられる樽荷物が捨てられている。つまり、下積が基本だと考えられている樽荷物なども、実際には一定数は上積として積まれたことがあったはずだ。

この二つの事例から、上積荷物と下積荷物の積載は、荷物の種類によつては「菱垣廻船積荷図」で示された一般的な傾向から外れた場所に積まれることがあったと考えられる。

以上、海上輸送における荷物の積載は、種類により上積荷物、下積荷物と場所が分かれたが、それは画一的な基準ではなく、その船の状況によって異なっていた。難船時に沈船を防ぐため水主たちによって手当たり次第に荷物が捨てられる状況では、同種の荷物でも個々の難船の事態によって捨てられ方に違いが生じたのであろう。

第二節 積載荷物の梱包法

では次に、「樽」や「俵」、「櫃」という荷物の梱包法（単位）に着目し、これが積載法や難船時の積み荷の投棄に影響を与えるかを検討する。

まず、梱包法にはどのような特徴があるのだろうか。一章三節でも取り上げた比井浦文吾船の事例を、再度対象にしよう。文政九（一八二六）年に大坂から江戸へ向かう途中で難破し、尾鷲組須賀利浦へと入津した商船である（32）。

この船の難船処理の過程で、「浦証文之事」に記載された荷物の情

報を、表八としてまとめた（33）。それぞれの梱包法の特徴を次に見ておこう。

「籠」は文字通り籠に容れたものであるが、ここでは瀬戸物のみであり、全て残っている。他の難船事例では、傘などが何本入りという形で「籠」でまとめられ、積まれている。「箇」、「ツ」は、重量の軽い荒物などを積む時によく見られ、単純に物の個数を示しているものである。

「箱」や「櫃」は軽量荷物がほとんどであるが、共に各々荷物を容れて積むのだと思われ、その違いや区別は明確ではない。他の難船事例を見ても、例えば線香は「箱」と「櫃」のどちらの梱包法でも積まれている。ただ、砂糖類や素麺などの高値の荷物は「櫃」で運ばれているため、「箱」より「櫃」の方が、より価値のある荷物を運ぶときに用いられた梱包法だと思われる。「本」や「丸」も梱包法の一つだと考えられるが、その詳しい内容は不明である。主に用いられるのは軽量荷物であると思われる。他の史料では藍玉を積む時に「本」が、半紙など紙類を積む時に「丸」が使用されている。紙類などは丸めて運ぶことが可能であり、そうした荷物に使用されたと思われる。「樽」や「俵」、「壺」は比較的重量のある荷物の場合で、特に「樽」

表八：積方別荷捨て割合一覧

梱包法	品名	品数	元積高	海中捨	割合	備考
籠	瀬戸物	1	5	0	0%	
箇、ツ	傘、布苔、敷座など	52	451	84	19%	
樽	酒、砂糖など	11	1512	333	22%	
俵	瀬戸物、昆布など	6	2704	217	8%	瀬戸物が2320俵あり
坪(壺)	金平糖	1	5	3	60%	
挺	腕木、櫓木	4	146	24	16%	
箱	葛、線香など	5	251	58	23%	
櫃	素麺、木綿など	8	99	27	27%	
本	藍玉、陳皮など	4	98	0	0%	
丸	半紙、棕呂皮など	6	52	13	25%	

や「俵」は下積荷物の中心となった。「樽」は酒や油など液体状のものを容れ、「俵」は米が大半だが、昆布などを運ぶ時にも使用される。

「挺」は木材について見られるが、これは細長いものを数える時の単位の一つであり、「箇」、「ツ」と同じように個数を示しているものである。他の難船史料で木材は「束」として梱包されていた。

他にも「把」や「拵」など様々な梱包法が存在するが、各荷物はその特性に応じたまとめ方、船への積み方によって、目的地まで運ばれているのである。

次に梱包法と難船時の荷物投棄との相関関係を見てみよう。上積荷物と思われる箇物や櫃物、箱物が集中的に捨てられるとは限らず、あらゆる梱包法の荷物が万遍なく捨てられている。同じような傾向が他の難船事例でも見られ、箇物や櫃物の捨てられる割合が高い一方で、他の荷物も似たように捨てられている。

難船時には上積荷物から捨てられるのであろうが、それだけで船足を軽くできない場合に下積の重量荷物を捨てていたことや、一般的に下積とされている重量荷物でも上積される場合があったことが窺える。一章三節で言及した大坂安治川毛馬屋五郎船の不正難船の取り調べ記録において、沖船頭竹四郎は荷物投棄に関して「荒物荷之砌船足軽メニ手当次第刳捨候得共、手軽荷物ニ而船足軽メニも相成不申」（34）と答えており、上積荷物の荒物を捨てるだけでは難船時に対応できなかったことを示している。

文吾船では元積高が一定数あったうち、「本」としてまとめられた物の投棄は全くないが、他の事例では「本」として積まれた藍玉が投棄されており、偶々捨てられなかっただけであろう。

以上、難船時には積方別でも上積、下積に関係なく、あらゆる荷物が捨てられていた。難船時において船上では、船体の被害の程度や、その時に積んでいる荷物の種類に応じて、対応に違いがあったと考え

られる。

第三節 商人荷物と領主荷物の同時積載

江戸時代の海上輸送は、幕藩領主が米納年貢を換金するために大坂・江戸市場へ米を回送するという領主的要請のもとで発展した⁽³⁵⁾

表九：商人荷物と領主荷物の荷捨て割合

年代	月	船籍	大名元積品数	大名捨て	割合	商人元積品数	商人捨て	割合	備考
文政10(1827)年	12月	大坂菱垣仲間富田屋三郎左衛門船	250	56	22%	4009	783	20%	一部元積不明
文政13(1830)年	2月	紀州若山吉野屋万吉船	163	32	20%	2267	1071	47%	
天保2 (1831)年	4月	紀州日高郡塩谷浦直業船頭豊蔵船	1077	449	42%	2072	393	19%	
天保12(1841)年	5月	摂州御影直業重大夫船	385	385	100%	3256	1299	40%	
天保13(1842)年	9月	筑後国柳川本田屋義太郎大津屋清兵衛船	714	119	17%	3606	1056	29%	
弘化5 (1848)年	4月	尾州野間直業船頭徳蔵船	292	69	24%	4552	1461	32%	
嘉永元(1848)年	10月	大坂長堀鶴屋善右衛門船	120	8	7%	2666	929	35%	
安政4(1857)年	4月	大坂安治川毛馬屋五郎船	1030	181	18%	1052	766	73%	廻米船
安政6(1859)年	9月	摂州今津鹿嶋屋正造船	25	12	48%	1151	1122	97%	船捨て
安政7(1860)年	11月	摂州兵庫六軒屋政助船	130	0	0%	3250	1564	48%	
文久3(1863)年	12月	兵庫鍛冶屋重兵衛船	325	20	6%	3390	892	26%	
元治元(1864)年	4月	摂州鳴尾浦辰屋半兵衛船	250	250	100%	1885	946	50%	
慶應4(1868)年	7月	摂州西宮辰屋吉左衛門船	323	171	53%	219	184	84%	

※割合は小数点以下を省略しているためおおよその数値

もので、積み荷の中心も領主荷物であった。だが貨幣経済の発展に伴い、民間の商人荷物の輸送が比重を高めていく。江戸・大坂間を結ぶ樽廻船や菱垣廻船がその勢いを増していき、商人荷物も領主荷物と同じ船に積まれるようになっていく。

本節では、これまで史料に基づく検証が十分に行われてこなかった商人荷物と領主荷物が同時積載される事例を取り上げ、積載法や難船時における対処の実態について検討する。

まず「大庄屋文書」に残された難船事例のうち、商人荷物と領主荷物が同時

に積載された事例について、表九にまとめた(36)。一三例中四例が領主荷物の投棄が多く、残りの八例は商人荷物の方が多かった。全体として見た場合、ある程度のばらつきはあるものの、荷物の捨てられ方に顕著な違いは見られない。

商人荷物と領主荷物とで、持ち主の性格が異なるのに、難船時の捨て方に差が生じないのだろうか。その理由は積載法にあると考えられる。次の史料は、「菱垣廻船絵図面」の付文を抜粋したものである。

一、右菱垣船荷物積方ノ儀ハ、御武家様遠国御役先・諸家様御交代荷物・御府内十組諸問屋・町人并商内荷物諸色万物、絵図面ノ通、大坂菱垣廻船問屋九軒ノモノ共同所安治川土蔵江市中ヨリ受取荷合ヲ仕沖積イタシ(後略)(37)

荷物を積む場合、商人荷物と領主荷物の関係なく、まず一か所に集められ、その後には沖積されていることが分かる。そのためどちらの荷物であっても積荷差配をおこなう人の裁量によって、船へ積み込まれることとなる。ゆえに、商人荷物が一方的に捨てられるという事例は起こりにくい。

「菱垣廻船絵図」では大坂での積載について言及しているが、「大庄屋文書」に残された同時積載の事例でも一か所で荷物を積むことが多く、同じような方式で荷物が積まれていたと思われる。

また、難船後の荷物の処理過程でも、領主の荷物支配人自身が入津浦に出役することはなく、問屋代や荷主惣代が入津浦で手続きを済ませることが多い。武家領主たちは荷物の差配をしている問屋たちにその扱いを任せていることが窺える。

武家領主から問屋に対し、荷物の処理を任せる旨の文書も出されており、その一例として、慶応四(一八六八)年に江戸から大坂へ向かう途中に難破し九木浦へ入津した、摂州西宮辰屋吉左衛門船の荷物の処理過程で出された「覚」を挙げておこう。これは江戸から領主荷物を

受け取る予定であった大坂雲州蔵屋敷大廻方嘉儀信次郎から、荷物の処理を担当した大坂の船宿濱嶋屋作次郎へ宛てた文書の一部である。

(前略)今度江戸表廻船問屋利倉屋金三郎方柴田権十郎船江積入彼地出帆、追々乗登らせ候処紀州熊野沖ニ而及難船候趣飛脚ヲ以申出候由致承知候、然ル処此方荷物取調之儀其元へ相任せ候条、取調之上便船を以相届候以上

辰七月十一日 大坂雲州蔵屋敷大廻方 嘉儀信次郎印

濱嶋屋 作次郎殿(38)

柴田権十郎は沖船頭であり、船籍は摂州西宮辰屋吉左衛門船である。難船時に入津浦へ出役し、領主荷物の処理を行うべき領主方の役人が、その処理を大坂の船宿へ全面的に委ねている。領主荷物は積載の仕方、難船時の処理手続きともに商人荷物と同じように扱われ、特に区別はないのである。

次に、積み合わされる荷物の種類などから、難船時における商人荷物と領主荷物の扱い方の違いについて、個別事例から検討する。

天保二(一八三一)年に大坂で商人荷物の酒と、武家領主の江戸廻米などを積んだ後、江戸へ向かう途中に三河国大山沖で難破し、漂流後に九木浦へと入津した日高郡塩谷浦豊蔵船の例をみてみよう。豊蔵船には領主荷物として、主に「肥後熊本藩主細川斉護」の米三〇〇俵、「肥前島原藩主松平忠候」の米二五〇俵、一柳近江守様(特定不能)の米三〇〇俵、「豊後国岡藩主中川久教」の米三〇〇俵が積まれ、商人荷物として酒六〇三駄(一駄＝一樽)、唐津米一七五俵、鳥賊類二五三箇、線香一四三箱などが積まれていた(39)。

積み荷が難船時にどう扱われたかに注目すると、商人米である唐津米と領主荷物である各大名の廻米の捨て方には明確な差異が確認できた。荷物の取扱いについて、難船記録に残された米に関する部分をみてみよう。

御大名衆御荷物之訳

細川越中守様御荷物元積入高

一、御米三百俵 内九拾壹俵無事再積入

貳百〇三俵海中捨り 残六俵濡沢手御当地ニ而入札払(中略)

松平主殿守様御荷物

元積入高御米貳百五拾俵 内貳百三拾四俵 海中捨り

一、残米拾六俵(中略)

一柳近江守様御荷物

元積入高 一、御米三百俵 内貳百六拾四俵無事再積入

残米三拾六俵濡沢手依再積難成御当所ニ而入札払(中略)

中川修理大夫様御荷物

元積入高 一、御米貳百俵 内百九拾七俵無事再積入

残米三俵濡沢手依再積難成御当所ニ而入札払(中略)

商人荷物之内訳左之通

(中略)

一、唐津米七拾五俵 内六拾四俵無事再積入 拾壹俵濡沢手入札

一、唐津米百俵 内七拾七俵無事再積入 貳拾三俵 濡沢手入札

(後略) (40)

領主荷物である「肥後熊本藩主細川斉護」、「肥前島原藩主松平忠候」、「一柳近江守様」、「豊後国岡藩主中川久教」の米は、計一〇五〇俵中四三七俵が捨てられた。一方で商人荷物である唐津米は、「濡れ」によって入札にかかるものはあったが、難船時において一俵も捨てられることはなかった。この米に関する記載を、表十としてまとめた(41)。

豊蔵船では難船時において、商人米と武家領主米とで、捨てられ方に大きな違いが現れた。難船時に、初期から海上輸送の中心であり、保護されるべきと思われる領主米が多く投棄される一方で、商人米は

表十：天保2(1831)年紀州日高郡塩谷浦直乗船頭豊蔵

積荷	梱包法	元積高	無事	入札	海中捨	備考
御米	俵	300	91	6	203	細川越中守様御荷物。無事の方は再積入。
御米	俵	250	—	16	234	松平主殿守様御荷物。
御米	俵	300	264	36	—	一柳近江守様御荷物。無事の方は再積入。
御米	俵	200	197	3	—	中川修理大夫様御荷物。
唐津米	俵	75	64	11	—	商人荷物。無事の方は再積入。
唐津米	俵	100	77	23	—	商人荷物。無事の方は再積入。

ほとんど投棄されていないのである。この他にも「大庄屋文書」に残された難船史料の中で商人米と領主米が同時積載された事例が二例ある。一例は武家領主米の投棄割合が商人米より大きく、もう一例は無事な商人米もあるなか、領主米が全て濡れて、入札に掛けられていた。ただし、難船時における荷物の扱いに関してこのよう

な明らかな違いは、米以外の荷物ではみられない。なぜ領主荷物の米は難船時に扱われ方が違うのかは不明である。重量荷物であり本来下積されるはずの米であるが、難船時に投棄されていることから、領主米は上積となっていたことが窺える。

以上、商人荷物と領主荷物が同時に積載され難船した事例について、ただ単に両者を分けて分析しても有意な違いを見出すことはできなかったが、個別事例の荷物を詳細に検討すると、米については難船時における荷物投棄の様子から、取り扱いに特徴があることが分かった。領主米は江戸時代を通して海上輸送における重要な荷物であった。しかし商人荷物と同時積載し、難船した場合、その取り扱いには他の積み荷と同様に区別なく投棄される。そのみならず、時には商人荷物以上に刎ね捨てられることもあった。

第三章 積み荷目録と入札

第一節 積み荷の運賃と荷物投棄

本章では、出航前に荷物の仕建てを行う積問屋から船頭へ渡される「積み荷目録」や、難船で濡れ痛んだ荷物の入札時の記録を用いて、運賃と荷物投棄の相関性と、難船後の荷物の取り扱いについて検討し、別の角度から積み荷の実態に迫りたい。

まず廻船の「積み荷目録」である「手板帳」について整理しておく。「手板帳」には積み荷の銘柄、品名、数量、荷主名、送り先、下り銀（運賃）などが記される。これを積問屋が船頭に託し、目的地に到着すると荷受け問屋が「手板帳」に基づいて積み荷の点検を行った。また、難船時には「手板帳」の記載を基に積み荷の損害を確認したため、難船史料の中にも「手板帳」が残されている（42）。以後廻船の「積み荷目録」を「手板帳」と表記する。

文政十三（一八三〇）年に大坂・兵庫で荷物を積み、江戸へ輸送中の大坂土佐堀苦屋伊右衛門船は、大王崎沖で難破し、尾鷲組須賀利浦へ入津した。その処理過程で、積み荷の損害を把握するため「手板帳」が使用された。

- 中櫃 式箇 下り六匁四分 菱屋伝助殿 此分高再積
- 勝田善兵衛殿
- 莛包 五櫃 下り式拾匁 住吉屋治郎吉殿 同
- 伊豆屋又三郎殿（中略）
- 扇子 壹櫃 下りなし 炭屋五郎右衛門殿
- 金子門兵衛殿
- 栗 四坪 下り三拾匁 右同人
- 山本嘉兵衛殿

表十一：主要荷物の運賃平均一覧

積荷	梱包法	運賃(匁) (1個平均)	積荷	梱包法	運賃(匁) (1個平均)	積荷	梱包法	運賃(匁) (1個平均)
本	箇	3.5	取藕	箇	2.9~3.5	越後米	俵	3.4
小間物	箇	3~5	前引	箇	3~4	こんぶ	俵	0.9~1.02
こんぶ	箇	0.75	莛包	箇	3.1~3.5	葛	樽	3.5
助戸	箇	2	木綿	箇	5~11.7	醤油	樽	0.1
小櫃	箇	2.5	わらびこ	箇	2	柿渋	樽	3.5
す巻	箇	3~3.5	皮	箇	2.5~5	青	束	1.15
墨入	箇	3	扇子	ツ	1.5~3.5	鉄	束	1.7
絵具	箇	3.5~4	小間物	櫃	2.5~3.5	青	丸	10.2
打物	箇	3	線香	櫃	1.5~3.1	半紙	丸	3.1~3.3
草履	箇	3~5	椎茸	櫃	4~5	こんぶ	本	0.9
せった	箇	5	本	櫃	6~7	葛	箱	0.5
釘	箇	4~6.7	扇子	櫃	4.5	傘	籠	4.5
ト石	箇	1.5~1.6	肥後米	俵	2			

- そろばん 壹櫃 下り六匁 右同人
- 木屋武兵衛殿（中略）
- 椎茸 四箇 下り拾六匁 吉野屋由兵衛殿
- 川村重兵衛殿
- 塩 三樽 下り拾五匁 吉野屋由兵衛殿
- 川村十兵衛殿
- 取藕 拾五箇 下り五拾式匁五分 大坂屋惣八郎殿
- 伊勢屋三郎兵衛殿（後略）（43）

積み荷の品名と数量、そして運賃と人名が記載されている。項目毎に人名は二人ずつ出るが、運賃額の下に記されるのが荷主で、行を変え上部にある人名が江戸で荷物を受け取る問屋の者たちである。なお、「大庄屋文書」に残された「手板帳」を見る限り、大半は同じ形式を持つ。運賃は積み荷により異なっており、その決定方法が分からない。そこで伊右衛門船の「手板帳」の記載について、主な積み荷の一つ当たりの運賃を整理し、表十一とした（44）。

主な積み荷は、ある程度

表十二：青（青苳）・葛の運賃詳細一覧

積荷	梱包法	荷主	受取方	数量	運賃(匁)	1個平均運賃(匁)
青	束	新屋林蔵	花沢小四郎	573	658.95	1.15
青	束	新屋林蔵	乾善吉助	600	690	1.15
青	丸	新屋林蔵	伊勢屋重右衛門	45	459	10.20
くず	樽	吉野屋八郎右衛門	門村重兵衛	5	17.5	3.50
くず	箱	吉野屋八郎右衛門	伊勢屋六右衛門	35	17.5	0.50
くず	箱	和泉屋九兵衛	伊勢屋六兵衛	20	10	0.50
葛	箱	伏見屋市右衛門	大坂屋太助	40	20	0.50
くず	箱	伏見屋市右衛門	大坂屋太助	36	18	0.50

は一つ当たりの運賃が定まっている。しかし、同じ積み荷だが梱包法が異なり、そして運賃が違う場合が存在する。この傾向は青(青苳と思われる)や葛で見られ、その運賃体系について表十二にまとめた(45)。青ではまとめ方が「束」か「丸」か、葛ではまとめ方が「箱」か「櫃」かによって、一つ当たりの運賃に違いが見られる。まとめ方によって船上で占める面積の割合が変わること
 が、ひとつの要因ではなかるうか。
 青苳の梱包法として出る「束」と「丸」の違いは不明だが、「束」で梱包された青苳の一つ当たりの運賃は、一・一五匁である。この額は、安政四(一八五七)年の大坂毛馬屋安治川毛馬屋五郎船(46)や文久三(一八六三)年の兵庫鍛冶屋重兵衛船(47)の難船事例でやはり「束」で梱包された青苳の一つ当たりの運賃と一致する。しかし、「丸」で梱包されると、一つ当たりの運賃が一〇・二匁と、大幅に増加している。また、葛の「樽」と「箱」では、船上で占める面積の割合として「樽」の方が大きく、「箱」で梱包された葛は一つ当たり運賃が一〇・五匁であるのに対し、「樽」で梱包された「葛」は一つ当たり三・五匁で運送されている。文久三(一八六三)年の兵庫鍛冶屋重兵衛船(48)の「手板帳」でも、「箱」でまとめられた葛は、ここでの例と同様に一つ当たり一〇・五匁であった。積み荷

は品ごとに基本的な梱包法があるが、それに外れた場合は、船上で占める面積の割合に応じて、運賃が変化したのだと思われる。

積み荷の運賃の多寡は、難船時に荷物が刎ね捨てられる際に何らかの影響を及ぼすであろうか。次の史料は、文政十三(一八三〇)年に大王崎沖で難破し、尾鷲組九木浦へ入津した須賀利浦直乗船頭栄太郎船が、浦役人に提出した文書の一部で、積み荷について記載された部分である。同船は大坂で荷物を積み、伊勢国・三河国へ運送中であった。

荷物相調べ候訳左之通

元積高

- 一、櫓木 四十五挺入 此分不残海中捨り
- 一、うで木 五拾挺入 内七挺海中捨り 四十三束無事再積入
- 一、鉄 五拾束入 内三拾式束無事再積入 拾八束大ぬれ再積入
- (中略)
- 一、鉄 廿六束 内拾八束無事再積入 八束海中捨り
- 一、蜜 四拾七挺 内四十六挺無事再積入 壹挺大傷再積入
- 一、黒砂糖 三拾桶 内十壹桶無事再積入 十九桶海中捨り

(後略) (49)

一八〇石積の小型船であり、積み荷は黒砂糖、鉄を中心に、蜜、堅くてもろい金属である「鉄」と、材木である「櫓木」、「うで木」であった。積荷の記載と、出航時に船頭栄太郎へ渡された、「手板帳」と同様に積み荷の運賃や数量、荷主などが記載される文書(50)から、各積み荷の運賃を整理し、表十三とした(51)。

重量荷物である鉄や黒砂糖が、元積高の六割程度投棄されている。黒砂糖は一つ当たりの運賃が他の積み荷に比べて二匁から三匁高い四、四匁だが、投棄される割合が高かった。運賃により荷物投棄に影響が出るわけがなく、栄太郎船のような二〇〇石以下の小型船の場合、船員たちは船が沈まないように重量荷物を投棄していたことが窺える。

表十三：栄太郎船荷物の運賃と荷捨て割合

積荷	梱包法	元積高	無事	大濡れ	海中捨	割合	1つ平均運賃(匁)
櫨木	挺	45	—	—	45	100%	0.7
うで木	挺	50	43	—	7	14%	0.7
銃	束	130	98	30	2	2%	2.16
鉄	束	191	60	—	131	69%	1.87
鋳	束	3	—	—	3	100%	—
黒砂糖	桶	30	11	—	19	63%	—
黒砂糖	挺	29	13	—	16	55%	4.4
讃州蜜	樽	47	46	1	—	—	—

※讃州蜜は「運賃定之通り」とされており、一個平均の運賃が分からなかった。

※割合は小数点以下を省略しているためおおよその数値

無事であった。理由は不明だが、他の船の難船事例でも蜜は投棄されることが少ない。

一章や二章でも言及した、大坂安治川毛馬屋五郎船の事例を見ておこう。五郎船は七〇〇石積で、栄太郎船より大きく、積み荷も増える。

五郎船の難船史料の中から、積み荷の数量や運賃、荷主などが記載され、出航時に船頭へ渡された「手板帳」と、浦役人たちが難船の事情を把握して船頭に渡した文書中の荷物に関する記載を抜粋して表十四にまとめた(53)。

軽量荷物である青筴や線香、竹皮などがほぼ全て投棄されている。

蜜は黒砂糖と同じ重量荷物だと考えられるが、「大傷」となっているのが一樽のみあるものの、全て投棄されてはいない。弘化四(一八四七)年に、栄太郎船と同様に砂糖と蜜などを大坂で積み、伊勢国へ向かう途中に難破し須賀利浦へ入津した二五〇石積の淡州相川浦新助船でも、同じ傾向が見られた(52)。新助船で砂糖は六四桶中一九桶投棄されていたのに対し、蜜は四挺と数量は少ないものの、全てが捨てられず、

表十四：五郎船荷物の運賃と荷捨て割合

積荷	梱包法	元積高	積戻	入札	海中捨	割合	1つ平均運賃(匁)
姫路様御国産(木綿)	筒	30	30	—	—	—	大坂拂い
茶壺	筒	89	55	13	21	24%	7.8
茶櫃	筒	8	6	1	1	13%	1~8
瀬戸	俵	303	—	153	150	50%	1.5
青筴	束	400	—	5	395	99%	1.15
井柄	筒	15	—	8	7	47%	2.6
勝間土	俵	100	—	39	61	61%	2
草履	筒	8	6	—	2	25%	4
晒葉	筒	10	—	—	10	100%	—
線香	櫃	100	—	—	100	100%	1.5
竹皮	筒	19	—	—	19	100%	2.27

※この他に姫路国産の米を1000俵積んでいたが運賃が不明な上、入津後米に関して抜け荷を行っているため米は表に入れなかった。

運賃は最も多く見られた価格を表示している。茶櫃は値段の幅が広く確定が難しかったので1~8匁とした。

五

一方で、「俵」で梱包された重量荷物である瀬戸物や土と思われる「勝間土」も、五割程度投棄されている。一つ当たりの運賃が他の荷物より五匁から六匁ほど高い茶壺は、元積の四分の一程度しか捨てられていない。ただし運賃の違いによって明確に違いが出ているとは言いがく、また五郎船と同規模の他事例でも、運賃と荷捨ての間に相関性は見られない。

栄太郎船、五郎船ともに運賃は荷捨てに影響しないと思われるが、それはなぜであろうか。理由の一つとして、船頭や水主たちが積み荷の性質を把握していないことが挙げられる。次の史料は、文久三(一八六三)年に三河国大山沖で難破し、須賀利浦へ入津した撰州大坂安治川吉田屋亀之助船が提出した文書である。同船は大坂から江戸へ向かう途中だったが、商人荷物と領主荷物を共に積んでいた。

御断口上

一、撰州大坂吉田屋龜之助舟御当浦江御漕入ニ預り、其節浦着口上書、猶御吟味之節諸家様御物者、雲州様御物而已積合有之段奉申上候処、積問屋代參着仕篤与相調へ候所、一ツ橋様御物、紀州御家中様御物、小倉様御国物等全積入有之事ニ御座候、最初方御達可申上管之節之処、大ニ不念不調法之段誠ニ奉恐入候、此段格別之御了問ヲ以御用捨之程奉願上候、以上

大坂安治川吉田屋龜之助代 清七

亥九月 沖船頭 久太夫

梶取 定吉

賄 市太郎

舟宿 茂七

庄屋代 長次郎殿

肝煎代 五郎殿 (54)

最初の積み荷改めの際に船頭らは、松江藩主松平定安の領主荷物のみを積んでいると報告した。しかし、荷主惣代の伊助と積問屋代清七が須賀利浦へ出役して荷物改めを行うと、それ以外の領主荷物も積んでいたことが判明した。

船頭や水主たちは、積み荷の種類がそれほど多くない領主荷物であっても、必ずしもその詳細を把握してはいなかった。いわんや種類が多岐にわたる商人荷物の場合、積み荷の種類や運賃を把握するのはほぼ不可能であり、沈船を免れるために荷物の投棄を迫られた際には、手当たり次第に捨てるのみで、運賃など考慮することはなかったのだと考える。

では、積載時には万一に備えて何らかの工夫はなされていなかったのだろうか。積載時についての詳しい史料を見出せないが、二章一節で言及したように荷物は一か所に集められ、一斉に船へ積まれる。こ

の際に重視されるのは、前述のとおり上積と下積の区分や荷物のまとめ方という輸送上の効率性であり、運賃を考慮して積み分けがあったとは考えにくい。

以上、運賃と難船時の荷捨てには相関性がなく、荷物の積載や荷物投棄の実態は、二章で検討した上積、下積の区分や梱包法によって大きく左右されたと考える。

第二節 積み荷の被害と入札

浦々へ入津した難船の積み荷は、その後、どのような扱いとなるのであるうか。本節では、難船により濡れ痛んだ荷物が入札に掛けられる史料を用いて、難船時に積み荷が受けた被害の実態について検討する。

難船後、浦に入津した船に対して積み荷物の改めが行われ、被害を免れた荷物は再積され、目的地へ輸送される。一方で濡れ痛んだ荷物は、積載地へ送り返すか、入津浦で入札が行われる。尾鷲組では須賀利浦、九木浦、早田浦で、荷物の入札記録がある。

次の史料は、これまでも何度か取り上げた比井浦文吾船の難船記録の中から、入札に関する記載を抜粋したものである。

(前略)須賀利浦江入津候難船比井浦文次船積荷物之内濡損再積不成筋前紙之通、猶同浦荷主共立合、来ル廿七日午時入札拂二いたし候間、各村々届之面々右同期二同浦江罷出、可令入札旨、不残様相触可被申候、尤代金記々之通直請取之筈ニ候条是又可被申聞候、以上

三月廿五日 土井源兵衛

行野、大曾根、向井、矢濱、林、南、中井、野地、堀北

右村々 庄屋中

肝煎中

尚々廻状早々順達候而跡方大庄屋元々江可被相返候、

覚

一、酒 式百四拾六樽

一、米 八拾俵

一、瀬戸物 七拾四俵

一、素麵 六櫃

右之通 右同様九木浦、早田浦へハ前段申遣ス (55)

西宮の荷主惣代と問屋代(56)の要請により須賀利浦で入札が行われることになり、尾鷲組内の各浦村に告知された。行野浦から堀北浦までは廻状で、少し距離のある九木浦、早田浦へは別個に入札の情報が伝えられる。文次は沖船頭である。

ここでの入札の対象は、酒、米、素麵の飲食品と共に大量の瀬戸物も見られる。一般に難船における入札は、海水に浸かると痛みが早く遠隔地への輸送が難しくなる米が中心だが、「大庄屋文書」内の難船記録の入札では、蠟燭や線香などの日用品や、椎茸、鯉節等の入札も見られる。

米はともかく、酒や瀬戸物はどうして入札に掛けられたのか。酒を梱包している「樽」は杉でできており、耐水性は優れている。しかし、「濡痛」などの記載が見られることから、浸水による被害が大半である。当時の酒はあまり保存が利かず、「足の早さ」も入札に掛かった一つの要因であろう。

船が難船して浦へ入津した場合、処理が全て済むまでには約一か月を要する。大坂から江戸までの航行日数に合わせて積載されたと思われるが、難破という不測の事態が発生すると酒の発酵が進んでしまい、売り物にならないことを恐れて入札に掛けることがあったと思われる。瀬戸物は濡れたところで、その品質に影響が出るとは思われない。

文吾船の難船記録の中で、大庄屋役所から出された入札に関する情報を記載した文書(57)によると、瀬戸物は一俵当たりの金額を決定するために、「破れ損」をよく見定めよとしている。濡れたことにより入札が行われるのではなく、梱包している俵の破損や、瀬戸物に割れや欠けという損傷が発生し、商品価値が落ちるため、浦で入札が実施される。

入札が行われる要因は米のように濡れて商品価値が落ちる場合や、酒のように難船処理の過程で発酵により商品価値が落ちるもの、瀬戸物のように難破する中で破損し商品価値を落とすものというように、「濡れ」という被害を中心に様々な要因が存在した。

表十五：文吾船荷物の入札料金と入札者一覧

積荷	梱包法	個数	金額(匁)	1つ平均	落札人の本拠地	落札人
酒・味醂	樽	50	1610	32.20	三河吉良一色	源七
酒・味醂	樽	50	1695	33.90	須賀利浦	吉之助
酒・味醂	樽	50	1645	32.90	九木浦	和蔵
酒・味醂	樽	50	1651.5	33.03	尾鷲浦	兵四郎
酒・味醂	樽	46	1583.34	34.42	尾鷲浦	小左衛門
素麵	櫃	6	138	23.00	須賀利浦	吉之助
米	俵	40	867.6	21.69	尾鷲浦	善左衛門
米	俵	40	916	22.90	九木浦	和蔵
瀬戸物	俵	37	239.2	6.46	尾鷲浦	兵四郎
瀬戸物	俵	37	284.53	7.69	須賀利浦	清蔵

※「尾鷲浦」が尾鷲組内のどの浦を指しているのかは不明。

落札価格についても、見ておこう。文吾船の入札について表一五にまとめた(58)。文吾船が難船し須賀利浦へ入津した文政九(一八二六)年の尾鷲の米価は、米一石につき六十五匁であった(59)。米一俵は四斗入りが基本で、二

五俵で一石である。表十五の落札価格と比べると、難船後に入札された米の一石当たりの金額は約五十四匁であった。荷物の傷み具合にもよるが、難船における入札荷物の相場は通常の相場より低くなっている。文吾船の場合は相場と十匁程度しか差がないため、濡れの被害をほとんど受けていない米であろう。文吾船で落札された米は一俵当たり二十二匁程度で取引されたが、他の難船の入札では被害の大きな米が一俵当たり十匁以下で落札されることもあった。

瀬戸物や素麺は、それぞれの梱包法でどれだけ量が積まれているのか不明であるため、相場と落札価格の比較が難しい。酒は文政九（一八二六）年の相場が一樽を四斗入りとすると、一樽約五七匁である（60）。落札価格は一樽で約三三匁であり、相場と比較すると約二十匁から二十五匁ほど安く落札された。

難船荷物の入札は、相場と比べて低価格で商品を購入する機会となったため、入札の参加者は尾鷲組の者に限らなかった。表一五で分かるように、文吾船の事例では三河国の源七が須賀利浦での入札に関与している。

次に、入札対象品の中心である米や、酒以外の積み荷の特徴について検討する。

以下の史料は二章一節でも言及した、安政七（一八六〇）年に難破し須賀利浦へ入津した摂州兵庫六軒屋政助船で、船員たちと大坂荷主惣代（61）たちが大庄屋へ宛てた文書の中の入札に関する記載である。

（前略）一、濡傷損じ荷物再積入ニ難相成筋須賀利浦ニ而入札拂之

品々左之通

米 式拾俵 此代七百四拾式匁 但壹俵ニ付三十七匁七分 落札

人須賀利浦 吉之丞

同 拾俵色付式俵 此代三百式拾八匁 落札人おわし浦 八兵衛

酒 拾五樽 此代四百六拾五匁 但壹樽ニ付三十匁匁 落札人須

賀利浦 甚之助

青筴 三拾式束 此代式百七拾六匁 落札人同浦 清蔵

白下砂糖 九樽 此代四百拾四匁 落札人おわし 八兵衛

瀬戸物 式拾五箇 此代百三拾五匁 落札人須賀利 又兵衛

煙草 三箇 此代百四十五匁 落札人同浦 清五郎

かんてん 式箇 此代百式拾匁 落札人同浦 専之助

布苔 六箇 此代五百三拾式匁 落札人同浦 清五郎

表 六箇 此代三百三拾式匁 落札人須賀利 茂七

線香 四十七箱 此代三百七拾匁 落札人おわし 清八

茶 四箇 此代七百五匁 落札人おわし 喜八（後略）（62）

政助船の積み荷入札では、一俵当たりの米の落札価格が三七・一匁で一樽当たりの酒の落札価格が三一匁であった。一つ当たりの落札価格で見ると、青筴（約八・一二匁）、瀬戸物（五・四匁）、線香（約七・八九匁）以外の積み荷は全て米と酒の落札価格を超えていた。茶は茶櫃のことであり、一箇当たり一七六・二五匁で最も高値で取引される商品である。

瀬戸物や茶櫃は「割れ」や「欠け」となり、その他の荷物は「濡れ」による被害で入札になったと思われる。線香は箱入りであったが関係なく「濡れ」の被害に遭っている。

一つ当たりの落札価格として注目したいのが、フノリである。一箇当たりどれほどの量が梱包されているか定かではないが、一箇当たり約八八・六七匁の高額で取引されている。米や酒一つ当たりの価格を五〇匁ほど上回っており、砂糖一つ当たりの落札価格も四〇匁ほど上回っている。

フノリは海藻であり、「濡れ」による被害を受けるとは考えにくい。難船時になぜ落札されるのか。フノリは食用の他に乾燥させ、煮ることで糊料となり、織物の糊付けや、石灰と糞を混ぜ「漆喰」とし、

木造建築や土木関係の接着剤として使用された(63)。そのため、フノリの輸送は主に乾燥させた状態のもので、「濡れ」による被害を受けると、もう一度乾燥させて再積するには時間が掛かるため、入札されたのであろう。

フノリは、大坂の布海苔問屋が全国各地から原草を買い集め、近郊の農家に乾燥を委託し、江戸をはじめ全国各地へ輸送していた(64)。フノリの流通を布海苔問屋が押えており、全国的に織物工業が盛んになっていたことが高値で取引された要因だと考えられる。

以上尾鷲組では難船時に米や酒といった入札の中心となる積み荷以外にも多様な積み荷が落札されており、被害を受ける実態は「濡れ」だけでなく、各積み荷によって違いがあった。また、数は多くないが、フノリのように高額で取り引きされる荷物も存在していた。

おわりに

以上、難船史料を用いて廻船荷物の実態について検討した。上積荷物と下積荷物に分かれる積載法は画一的なものでなく、積み合わせる荷物によって様々であった。「樽」や「俵」、「櫃」という荷物の梱包法別に注目しても同様で、特定の梱包法により積載場所が決定することや、難船時に投棄されることはなかった。

また領主荷物、商人荷物ともに同時に積載され、運搬、難船時の荷物投棄や難船処理を全て区別なく扱われる。初期から海上輸送の中心であった領主米が商人米と同時に積載された場合において、領主米が却って多く投棄されることすらあった。商人の力が強まり、廻船経営が盛んになるにつれ領主荷物であっても特別視されず、船に積載された一荷物として扱われたのである。

難船時の積み荷の被害は米の「濡れ」に代表され、線香や傘などの日用品、椎茸や素麺といった食料品、肥料としての干鰯など、様々な積み荷が被害を受け入札に掛けられており、その実態や用途が判明した。しかし、積み荷によってはなぜ入札に掛けられるのか、その使用法が不明なものもあり(65)、今後さらに個々の積み荷について検討が必要である。

多種多様な荷物を積み、梱包法も別々である廻船荷物の積載実態は、時期や個々の船舶により異なっている。荷物の保安全に関わる積載実態は荷主、荷受け双方にとつて重要な問題であるが、それは何に影響されたのだろうか。

荷物の積載法や難船時の荷物投棄には、積問屋の差配役人や船頭、水主達の働きが大きく関わっていたものと思われる。現代における荷物輸送でも、品物の特性に合った梱包法で荷物をまとめ、適切な位置に積み込むことによってはじめて効率的で安全な輸送が可能となるのであり、荷物積載に当たる当事者の役割は大きい。江戸時代の廻船でも同じように、荷物の積載に関わる人々の技能によって船内での積荷の位置が変わり、難船時の投棄にも影響が出たのではないだろうか。

これまでの流通史や交通史からの分析では、船頭や水主達の役割は預かった荷物を運送するという領域にとどまっていた。しかし、積み荷が多様化し、梱包法も複雑になっていく江戸時代の海上輸送において、船頭や水主たちが担っていた荷物を効率よくかつ安全に船へ積み込むという役割こそが、近世海上輸送において最も重要なものだったのではなからうか。

【注】

- (1) 金指正三『近世海難救助制度の研究』(吉川弘文館、一九六八年)。
 (2) 本論では収納や結束によるまとめ方も含め「梱包法」として表記する。
 (3) 上村雅洋『近世日本海運史の研究』(吉川弘文館、一九九四年)。
 (4) 以下「尾鷲組大庄屋文書」は「大庄屋文書」、「須賀利浦方文書」は「須賀利文書」と略記する。
 (5) 柚木学『近世海運史の研究』(法政大学出版社、一九七九年)。
 (6) 石井謙治「千石船(大和型荷船)」、(須藤利一編『船ものと人間の文化史―』、一九六八年)。
 (7) 柚木学前掲書。
 (8) 川合彦充「漂流―太平洋で外国船に救助された日本船」(須藤利一編『船 ものと人間の文化史―』、一九六八年)。
 造船技術に関しては近世前期と近世後期では廻船の性能に大きな差があり、江戸時代を通して発展している。また、技術力の発達に伴う大坂―江戸間の往復回数が増加が海難事故の増加に繋がっているという見方もできる。石井謙治『和船 ものと人間の文化史七六一』(法政大学出版社、一九九五年)に詳しく記載されている。
 (9) 石井謙治『和船 ものと人間の文化史七六一』(法政大学出版社、一九九五年)。
 (11) 第一節は全体を通して、徳武誠也「近世後期の熊野灘における「不正難船」の実態―尾鷲組須賀利浦の事例を中心に―」(二〇一四年度三重大学人文学部文化学科卒業論文)を参考にさせて頂いた。
 (11) 「尾鷲組大庄屋文書」、No.八七七「大坂北伝法田村屋庄兵衛船三月四日御浜沖ニテ逢難風荷物捨須賀利浦へ入津」、「浦着口上書」。
 (12) 「尾鷲組大庄屋文書」No.八二六〜No.八九九、「須賀利浦方文書」T一九二〜T二六一、「尾鷲組大庄屋文書」では八七例、「須賀利浦方文書」では十七例のデータが取れた。
 (13) 「尾鷲組大庄屋文書」No.八二六〜No.八九九、「須賀利浦方文書」T一九二〜T二六一、全一〇四例の内積石数の判明している七十三例を船籍別に分けその平均をデータ化した。
 (14) 「尾鷲組大庄屋文書」、No.八五三「比井浦文吾船船頭文治湯崎沖ニ而遭難風荷物捨テ須賀利浦へ入津ニ付右取扱一件」。
 (15) 『尾鷲市史 上巻』(尾鷲市、一九六九年)、難船処理の過程に關して『尾鷲市史 上巻』の記載を参考にした。
 (16) 「尾鷲組大庄屋文書」、No.八二六〜No.八九九、「須賀利浦方文書」、T一九二〜T二六一。
 (17) 川合彦充前掲書。
 (18) 石井謙治『和船 ものと人間の文化史七六一』。
 (19) 「尾鷲組大庄屋文書」、No.八二六〜No.八九九、「須賀利浦方文書」、T一九二〜T二六一。
 (20) 「尾鷲組大庄屋文書」、No.八六六、「撰州御影塩屋正九郎船江戸下り酒并荒物積受十月晦日積所出帆十一月二日夜富田沖ニ而逢難風上積荷物捨四日夜須賀利浦へ入津取扱一件」、「浦着口上書」。
 (21) 徳武誠也前掲論文。
 (22) 『尾鷲市史 上巻』。
 (23) 「須賀利浦方文書」T二二三、「撰州御影大和屋万右衛門船三九郎乗於大坂久留島様御米并商 人酒荒物品々積入逢難風当浦江参り候節水主共当浦之者荷物不心之取扱いたし候者共吟味一件」、「吟味」、徳武誠也前掲論文中の翻刻を引用した。

(24) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八八三、「大坂安治川毛馬屋五郎船遠州御前崎ニテ逢難風須賀利浦へ入津」、「下吟味之事」。

(25) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八二六、No. 八九九、「須賀利浦方文書」 T一九二、T二六一、尾鷲組の浦に入津し、かつ積石数が判明している六八例を対象にした。

(26) 『那智勝浦町史上巻』(那智勝浦町、一九八〇年)。

(27) 「油問屋旧記」は、天保三(一八三三)年三月、町会所から油問屋に対してなされた下り水油及び灘目油の売買手続などについての四十ヶ条に及ぶ尋問とその回答を巻頭におき、これに寛保元年(一七四一)以降の油売買に関するそれまでの関係史料などを加えてまとめたものである。『続海事史料叢集』第二巻(一九七二年)より引用した。

(28) 「油問屋旧記」(東京都公文書館所蔵、『続海事史料叢集』第二巻所収)。

(29) 尾州名古屋桑名屋伊右衛門船船頭長左衛門他七名、九木浦庄屋甚兵衛、肝煎数左衛門。

(30) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八六二、「名古屋桑名伊右衛門船十二月十日志州大尾崎ニテ逢難風荷捨十一日九木浦へ入津」、「仕上申一札之事」。「大庄屋文書」や「須賀利文書」の難船史料に残された荷物の記載に関する記事は適宜省略し引用した。以下、「尾鷲組大庄屋文書」、「須賀利浦方文書」の引用の全てにおいて同様である。

(31) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八八七、「撰州兵庫六軒屋政助船姫路様御産物外積受大尾崎ニテ逢難風三月二十日須賀利浦入津」、「浦証文之事」。

(32) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八五三、前掲史料。

(33) 右同。

(34) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八八三、前掲史料、「下吟味之事」。

(35) 柚木学「江戸時代の海運」(須藤利一編『船ものと人間の文化史』一)。

(36) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八二六、No. 八九九。

(37) 「油問屋旧記」。

(38) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八九八、「撰州西宮吉左衛門船沖合ニテ逢難風檣切捨荷物勿捨六月二八日九木浦入津」、「覚」。

(39) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八六一、「日高郡塩谷浦直乗豊蔵船酒荒物廻米積四月三日三州大山沖ニテ逢難風荷捨九木浦へ入津」。

(40) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八六一、前掲史料、「仕上置申一札之事」。

(41) 右同。

(42) 柚木学『近世海運史の研究』。

(43) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八五八、「大坂土佐堀江戸屋伊右衛門船商人荷物積四月二九日志州大尾崎ニテ逢難風荷捨五月二日須賀利浦へ入船」。「手帳帳」は適宜省略し引用した。以下、「尾鷲組大庄屋文書」、「須賀利浦方文書」の引用の全てにおいて同様である。

(44) 右同。

(45) 右同。

(46) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八八三、前掲史料。

(47) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八九二、「撰州兵庫鍛冶屋重兵衛船板倉周防守様外荷積三州大山沖ニテ逢難風十二月十二日須賀利浦入津」。

(48) 右同。

(49) 「尾鷲組大庄屋文書」 No. 八六〇、「須賀利浦直乗栄太郎船於大坂表勢州三州行商人荷物積入十月十四日大尾崎ニテ逢難風荷捨九

- 木浦へ入津」、「仕上置申一札之事」。
- (50) 「尾鷲組大庄屋文書」 No.八六〇、前掲史料、「熊野栄太郎送り状」。
- (51) 「尾鷲組大庄屋文書」 No.八六〇、前掲史料、「仕上置申一札之事」、「熊野栄太郎送り状」。
- (52) 「尾鷲組大庄屋文書」 No.八七六、「淡州相川村新助船三月二十一日方座沖ニテ逢難風 積荷捨須賀利浦入津」。
- (53) 「尾鷲組大庄屋文書」 No.八八三、前掲史料、「浦証之事」。
- (54) 「須賀利浦方文書」 T二四八、「撰州大坂安治川吉田屋亀之助船沖船頭久太夫乘江戸行一橋様雲州様小倉様紀州御家中様荷積三州大山沖ニテ逢難風当 浦入津取扱一件扣」。
- (55) 「尾鷲組大庄屋文書」 No.八五三、前掲史料。
- (56) 西宮荷主惣代袋屋利兵衛、西宮問屋代ぬしや吉兵衛。
- (57) 「尾鷲組大庄屋文書」 No.八五三、前掲史料、「入札定」。
- (58) 「尾鷲組大庄屋文書」 No.八五三、前掲史料、「浦証文之事」。
- (59) 『尾鷲市史 上巻』。
- (60) 右同。
- (61) 大坂荷主惣代如絮屋宇右衛門代柏屋伊兵衛、兵庫荷主惣代塩屋利左衛門代治助、大坂問屋辰屋仙助代忠七。
- (62) 「尾鷲組大庄屋文書」 No.八八七、前掲史料、「浦証文之事」。
- (63) 宮下章『海藻』(法政大学出版局、一九七四年)。
- (64) 右同。
- (65) 土は一般的には商品価値が低く、入札されるとは考えにくいが、「大庄屋文書」内で土の入札は二度行われている。一度目は一章三節でも言及した、安政四(一八五七)年に難破し須賀利浦へ入津した大坂安治川毛馬屋五郎船である。この入札では、「勝間土」三九俵が四〇・六匁(俵当たり一・〇四匁)で尾鷲浦の辻本屋与兵衛によ

って落札されている。もう一つの事例は、慶應四(一八六八)年に上方の荷物を輸送中に難破し須賀利浦へ入津した撰州鳴尾屋與左衛門船である。ここでも「勝間土」三七俵が七八匁(俵当たり二・一一匁)で須賀利浦の忠左衛門によって落札されていた。入札した者は異なっており、土が商品として価値を持っていたことが窺える。土は米のように濡れるだけで質が落ちるとは考えられず、酒や瀬戸物のように商品自体の価値が低下するとも思えない。梱包していた俵が破損して、中身が漏れることなどが要因となって入札が行われたと思われるが、土が濡れることで被害を受けるのか疑問が残る。入札された後どのように「勝間土」が使用されたかは不明だが、積載地に積戻しにならず入津浦で入札が行われているため、その場で消費をしなければ価値が落ちてしまう商品だったと考えられる。陶器作成用の土や、農作のための肥料かと思われる。

〔付記〕本稿は、二〇二〇年一月に三重大学人文学部へ提出した卒業論文を、一部改稿したものである。

(そうま かんた 三重県庁 県土整備部)

表三：「尾鷲組大庄屋文書」（「比井浦文吾船沖船頭文治湯崎沖ニ而遭難風荷物勿捨テ須賀利浦へ入津ニ付右取扱一件」、No.853）での難船対応

順番	文書名	月日	内容	差出	宛名
①	「浦着口ニ」	2月21日	湯崎沖で難破しどうしようもなく荷物を捨てたことを船頭が船宿を巡して須賀利浦の庄屋、江煎に報告している。その後庄屋、江煎は大庄屋へ文書を送り、更に大庄屋は代官、古庄目付に文書を送っている。	比井浦文吾船沖船頭 文次 梶取 松蔵 兼炬 惣水主共 船宿 茂七	須賀利浦江煎 武兵衛 同所庄屋 吉之丞
②-1	(一筆書上)	2月22日	須賀利浦の役人たちが大板の荷物差出人へ難破荷物の処理のため支那人の派遣を要請している。	須賀利浦江煎 武兵衛 同所庄屋 吉之丞	(荷物差記) 塩屋久兵衛様 藤田源七様
②-2	(一筆書上)	2月22日	須賀利浦の役人たちが紀伊塩津浦の荷物差出人へ難破荷物の処理のため支那人の派遣を要請している。	須賀利浦江煎 坂野武兵衛 同所庄屋 芝吉之丞	(荷物差記) 土井五郎様
③	(一筆書上)	2月23日	浦役人からの訴えを受けて大庄屋と胡名者改が出役する旨を奥野野代官や古庄目付と思われる人物へ報告。	奥野野代官(胡名者改) 土井源兵衛(大庄屋)	藤田七郎平衛門(奥野野代官) 平玉基之丞衛門(奥野野代官) 下條専左衛門(古庄目付か?)
④	時宗	2月25日	船員たちによる難船対応の状況を行う。対応について特に不正が無かったことを大庄屋に対して述べている。	比井浦文吾船沖船頭 文次(注15名) 須賀利浦船宿 茂七 須賀利浦五人炬 藤左衛門(注4名) 須賀利浦江煎 武兵衛 須賀利浦庄屋 吉之丞	土井源兵衛殿
⑤	口ニ	3月	巨宮の荷主惣代と問屋代が難船処理を行うため須賀利浦に到着し話を聞いたところ問題が無いので荷物の封印を解くように要請。	巨宮荷主惣代袋屋 乳兵衛 同所問屋代袋屋 吉兵衛 須賀利浦船宿 茂七	須賀利浦庄屋 吉之丞殿 須賀利浦江煎 武兵衛殿
⑥	浦証文	3月	難船処理がすべて完了したことを証明する。奥書に大庄屋土井源兵衛の印がある。	須賀利浦江煎 坂野武兵衛 須賀利浦庄屋 芝吉之丞	比井浦文吾船沖船頭 文次殿 梶取 松蔵殿 惣水主共 巨宮荷主惣代袋屋 乳兵衛殿 巨宮問屋代袋屋 吉兵衛殿

図1：「菱垣廻船積荷図」（「油問屋旧記」『統海事史料叢書』第二巻所収）

