

江戸期の廻船航路開発にともなう廻船建造都市大湊の発展に関する研究

Study on the development of shipbuilding city “Ohminato” with the establishment of coastal ship routes during Edo-period

仲野光洋（東京商船大学大学院）・苦瀬博仁（東京商船大学流通情報工学課程）
Kohyoh NAKANO、Hirohito KUSE（Tokyo Univ. of Mercantile Marine）

要旨

17 世紀の日本において、都市間の貨物輸送は、主として沿岸の廻船航路を利用した貨物船（廻船）に依存していた。そして貨物や生活必需品などの物資輸送に従事する貨物船（廻船）を供給するために、造船産業をその基盤とした都市が沿岸に発達した。本研究の目的は、廻船建造産業の発達と廻船航路開発との関係を明らかにするとともに、廻船建造都市・大湊の事例を考察することにより、造船都市の発展過程を明らかにすることにある。

Abstract

In the 17th century of Japan, coastal cities founded by the shipbuilding industry had been established to supply cargo ships for the transport of goods and commodities. Inter-city freight transport during this period had mainly relied on these cargo ships using the developed coastal ship routes.

The objective of this study is to clarify the relationship between the development of the shipbuilding industry and the coastal ship routes. The paper also aims to clarify the development process of a particular shipbuilding city from the viewpoint of industrial growth by examining the case of Ohminato city.

1. はじめに

1. 1 研究の目的

世界の大都市の多くが河川や港湾に接して発展した。この理由は、人口が集中し、都市が発展していくために、食料などの生活物資の供給が不可欠であり、必然的に物資輸送を水運に頼らざるをえなかったからである。¹⁾

我が国においても、中世から近世にかけて、船舶による沿岸域の海運や河川舟運が発達し、特に 17 世紀の廻船^(注1)航路開発によって物流システムが構築された。このとき、廻船を建造する産業や都市が存在した。

そこで本研究では、廻船を建造していた都市（以下、廻船建造都市とする）に焦点をあて、①江戸期以前の廻船建造都市の実態を把握し、②江戸期の輸送システムを支えていた廻船建造都市の成立条件を考察する。③その中から、中世初期から近世まで船舶の建造に関与した大湊（伊勢）を取り上げ、発展過程を時系列的に明らかにすることを目的とする。

1. 2 本研究の視点と仮説

(1) 輸送システムの構築と廻船建造都市

江戸期の廻船航路開発は、交通路（リンク）である航路の開発のみではなく、交通結節点（ノード）である港や倉庫などの整備をも含んでいた。また同時に廻船の航行管理（優先航行など）や交通管理（灯台の整備）などのソフト面の整備や、さらには商取引制度の充実も図られた。²⁾

そして交通機関（モード）は廻船である。廻船の建造需要は、江戸への大量な物資輸送の需要増加が航路開発の契機となって高まった。このため、廻船建造都市が発達し、廻船を供給することで、輸送システムを支えていた。³⁾

(2) 廻船建造都市の成立条件

廻船建造都市の成立には、単に廻船航路開発の影響だけでなく、当時の廻船建造産業としての成立条件が整っていたと考えられる。

この成立条件には、いわゆる交通や地形な

どの立地条件に加えて、政治形態による条件もあったと考えられる。その理由は、幕府直轄領や諸藩において、独自の統治ないし政治形態が、廻船建造都市の成立に大きな影響を与えたと考えられるからである。

(3) 従来の研究と比較した本研究の特徴

従来から、江戸期における流通史、物流史、商取引制度などに関する研究は多くあり、それぞれ専門的な視点から、船舶ならびに輸送や物流機能の役割を論じている。しかし、これらの研究の視点は特定の研究分野に限定されている。特に物流に不可欠な要素である交通機関のうち、江戸期の船舶である廻船の建造と廻船建造都市の関係について論じてはいない。

本研究では、輸送機関の廻船に着目し、廻船建造産業と廻船建造都市の発展について、近世における物流システム構築という視点から研究を行うことにする。

2. 港湾都市と廻船航路開発

2. 1 近世以前の港湾都市と廻船建造都市

8世紀中頃(奈良時代)に荘園^(注2)が発生し、10世紀中頃(平安時代)には、各地に多くの荘園が設けられるようになった。これにともない、各地の荘園と荘園領主が居住する畿内との間の物資輸送が盛んになり、特に河川水運や沿岸域での海運が発達した。⁴⁾

そして近世以降、次第に港湾機能と都市機能が有機的に一体化して港湾都市となった。この結果、10世紀から14世紀初頭までに、荘園領主への年貢の積み出し・中継・荷揚げ地としての港湾都市が発達した。例えば、瀬戸内海では、尾道・赤間ヶ関(下関)・兵庫津・堺など、日本海沿岸では、敦賀・小浜・柏崎など、太平洋沿岸では、伊勢湾岸の大湊があげられる。

これらの港湾都市においては、物資の荷揚げ・保管・商取引を行う問屋^(注3)の蔵(現在の倉庫)や、船頭・水主・人夫・沖仲士な

ど、船舶や港湾労働従事者の住居もあった。

さらに、市場も開かれ、商人や手工業者が集中し、商業都市としても発達した。こうして港湾都市に、沿岸域の水運に必要な船舶の建造・修理を専業とする業者が現れた。その代表的な都市の中に、大坂や大湊などがあり、17世紀の江戸初期まで繁栄を続けた。⁵⁾

2. 2 江戸期の航路開発

慶長8年(1603)に、江戸幕府が開かれて以来、幕府の財政維持のため、全国の幕府直轄領や諸藩からの江戸への城米^(注4)の輸送が必要になった。また、米以外の物資の消費需要に応えるため、江戸への大量輸送が必要となった。⁶⁾

そこで、河村瑞賢^(注5)により、東廻り航路^(注6)(寛文10年:1670)と、西廻り航路^(注7)(寛文12年:1672)が開発された。

3. 江戸期の廻船建造都市の成立

3. 1 全国の廻船建造都市の分布

17世紀後半の廻船航路開発により、廻船需要が高まり、各地で廻船建造産業が発達した。この代表的な地域は、①酒田(奥州)、②黒嶋(能登)^(注8)、③赤間ヶ関(下関)、④博多、⑤瀬戸内海地域、⑥大坂湾、⑦大湊(伊勢)、⑧伊豆半島地域などであった。⁷⁾(図-1)

これらの諸都市は、廻船航路開発以前から船舶の建造が行われていた。このため航路開発により廻船需要が増加し、さらに手工業の株仲間や自治制度の発達とともに、廻船建造産業の都市として発展した。また廻船寄港地でもあったため、商取引や物流による商業活動によっても繁栄した。

その後、18世紀中頃に至ると、当時の造船技術革新として、高速で安全な弁財船^(注9)が開発された。この建造技術が、船大工など職人や手工業者の全国への移住によって、各地の廻船建造都市に技術移転され、全国的な弁財船の建造が隆盛となった。⁸⁾

表一 廻船建造都市の成立条件と大湊（伊勢）の特徴

成立条件	成立条件の内容	酒黒博赤瀬大大伊 田嶋多間戸坂湊豆	大湊の特徴
①交通条件 (陸上交通) (海上交通)	交通の要衝で交通量が多い 廻船寄港地ないしその近傍	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	伊勢神宮への陸上交通の要衝 廻船寄港の海上交通の要衝
②地形条件 (地勢) (港湾)	海浜・河川などの接続 入出港の水路や水深の確保	○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○	三河川の河口の天然の良港 伊勢神宮の港湾都市として発展
③産業条件 (材料調達) (建造技術) (関連産業) (商業活動) (資本) (競争力)	廻船の原材料の調達容易 建造技術と労働力の確保 造船に関連する産業の発達 物資集散と商取引活動 商人からの資本調達 需要増大に対応した低船価	○ ○	宮川上流の森林からの材木調達 航路開発以前から軍船建造技術 軍船建造時代からの鍛冶や縫製 問屋や船宿の存在 手工業の資本蓄積と商人の援助 廻船の大量受注による低価格
④政治条件 (歳入歳出) (自治制度) (産業振興)	歳入確保と健全財政 産業振興のための組織 諸役や税免除など産業奨励	○ ○	入港税による健全財政 合議制度による自治組織 税免除、廻船建造業者の株仲間

(注) 赤間：赤間ヶ関、瀬戸：瀬戸内海、○：成立条件に該当することを示す。

3. 2 廻船建造都市の成立条件

廻船建造都市の成立条件の共通点を従来から存在する各地域にある歴史的資料・文献にもとづき整理すると以下となる。(表一)

①交通条件(陸上交通・海上交通)：大坂や博多は、海陸交通の要衝であったが、黒嶋・瀬戸内海地域・伊豆半島地域などは、海上交通の要衝として重要な位置にあった。

②地形条件(地勢・港湾)：これらの地域は河口や海浜に面した港湾都市であり、水深・潮流・後背地の地勢・廻船への物資調達の至便さなど、廻船の寄港に適した地形である。

③産業条件(材料調達・建造技術・関連産業・商業活動・資本・競争力)：瀬戸内海や大湊など、廻船建造の材料である木材の調達も容易であった。また廻船航路開発以前から軍船などを建造していたことで基礎的な造船技術があり、関連産業も存在していた。このため、急激な需要増大に対応できた。^{9) 10)}

④政治条件(歳入歳出・自治制度・産業振興)：廻船建造都市発達のための歳入の確保や、産業振興対策として諸役や租税の減免などが、領主によって実施された。特に合議制による自治制度によって、産業振興や商工業者を保護した都市もあった。^{11) 12)}



図一 西廻り航路と廻船建造都市の分布

4. 廻船建造都市としての大湊の特徴

4. 1 研究対象としての廻船建造都市大湊

廻船建造都市の典型的な例として、大湊を対象に廻船建造都市の発展過程を分析する。

大湊は三重県東南部に位置し、現在は伊勢市の一部になっている。現在の人口は、3936人(1300世帯：平成13年)である。^{13) 14)}

大湊は、江戸期において廻船航路開発にともない廻船建造都市として繁栄した。しかし、その後の廻船需要の減少により衰退した。

この意味で大湊は、廻船建造都市の発展と衰退の過程を明瞭に捉えることができる。

一方、大坂や博多は、廻船建造産業の成立条件も備えており、その上物資集散地でもあった。このため都市の規模と物資の集散量は群を抜いており、商業活動も活発であった。このため廻船建造の需要が減退しても、商業都市として現代まで存在している。

4. 2 廻船建造都市大湊の成立条件

大湊の特徴を、廻船建造都市の成立条件から整理すると、以下のようになる。

①交通条件(陸上交通・海上交通):大湊は、伊勢神宮につながる街道の結節点で、廻船の寄港地でもあり、交通の要衝であった。¹⁵⁾

②地形条件(地勢・港湾):現在の三重県東南部の宮川・五十鈴川・勢田川の3河川によるデルタ地帯に位置した天然の良港であった。

また、大湊は中世より伊勢神宮^(注10)直轄の神領^(注11)の製塩地であり、この時期から発展した港湾都市であった。(図-2)¹⁶⁾¹⁷⁾

③産業条件(材料調達・建造技術・関連産業・商業活動・資本・競争力):大湊は中世から軍船を建造し、廻船建造の技術基盤があった。廻船建造の材料調達から販売まで、すなわち「伊勢神宮領からの廻船建造用材木の切り出し(宮川上流部)～材料輸送(宮川)～廻船建造(大湊)～廻船出荷(河口港)」の各段階が、一貫して宮川沿岸で行われていた。

(図-3)¹⁸⁾¹⁹⁾²⁰⁾

15世紀に、伊勢神宮の衛星都市・宇治山田が発展すると、これに近接する大湊には、問屋・廻船問屋・船宿が多く出現した。²¹⁾

また、廻船問屋を中心とした自治組織や廻船建造技術に関わる手工業者の組織は豊富な経済力を持ち、自治運営や産業保護資金を提供していた。そして廻船の建造費は、他地区の1隻1400両と比較して、1隻1000両程度であるなど、廻船の大量建造による安価な廻船の提供によって、価格競争力を有していた。



図-2 大湊と宮川の地理的位置¹⁸⁾

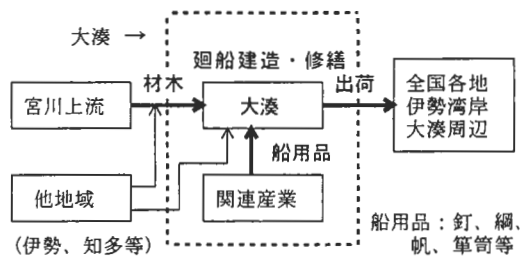


図-3 大湊の廻船建造の概念図²⁰⁾

④政治条件(歳入歳出・自治制度・産業振興):大湊は、中世から伊勢神宮の保護下にあった。よって中世以来、外部からの侵略を避けることができ、しかも諸役や税の免除^(注12)を受けていた。神宮の神領の大湊は、「山田三方会合」^(注13)の支配下であり、廻船問屋を中心とした自治組織「会合衆」^(注14)によって自主的に運営された。²²⁾²³⁾²⁴⁾

5. 廻船航路開発にともなう大湊の発展衰退

5. 1 廻船航路開発と大湊の発展

(1) 海上交通の発展

航路開発以前の16世紀初頭においては、大湊を根拠地とする廻船数は、120隻とされている。また永禄8年(1565)の記録によると、大湊には11月から翌年の6月までの8ヶ月

表-2 大湊の人口・世帯数と廻船数・入港廻船数の変化

	航路開発以前 (寛永 20 年) (1643 年)	航路開発以後 (寛文 10-元禄 13) (1670 ~ 1700 年)	江戸後期 (嘉永 4) (1851 年)	明治初期 (明治 12) (1879 年)
人口	3112 人 *	3500 人 **	2800 人 **	2190 人 ****
世帯数	712 戸 *	900 戸 **	653 戸 ***	513 戸 ****
大湊所属の廻船数	120 隻 *	200 隻 ****	85 隻 **	52 隻 ****
年間の入港廻船数	180 隻 *	700 隻 ****	300 隻 **	160 隻 ****

(注) * : 「内外宮領図(神宮文庫蔵)の裏書」による。 ** : 大湊の造船関係者のヒアリング調査による。
*** : 大湊・古文書「共武政表」(明治 12 年発行)による。**** : その他の古文書による。

間で 120 隻の廻船が入港したとされている。各月において増減はあったものの、年間で約 180 隻程度の入港数であった。(表-2)また、大湊に現存する「船之取日記」(天正 2 年(1574)によると、大湊は、桑名、四日市、白子、細汲(現在の松坂市)、河崎(現在の伊勢市内)、そして志摩の各地と交易していた。すなわち大湊は、中世より周辺地域の物資集散の港湾都市であった。²⁵⁾

(2) 廻船航路開発にともなう発展

大湊では 17 世紀後半の西廻り航路の開発によって廻船の入港隻数が増加し、廻船の需要に答える廻船建造産業が発達し、19 世紀中頃まで繁栄した。

廻船入港隻数で見ると、西廻り航路開発以後、西廻り航路に就航する廻船の延べ隻数は、最盛期の 18 世紀中頃には年間 1300 隻であった。これらの廻船すべてが、大湊に寄港したわけではなく、寄港隻数は約半数の 700 隻と言われていた。この隻数は、廻船航路以前の 180 隻を大きく超えており、廻船の寄港地として繁栄していたことを示している。

人口で見ると、航路開発以前の寛永 20 年(1643)には、大湊の戸数は 712 戸で、人口は 3,112 人であった。航路開発以後は、伊勢湾各地から職人などが移住して、急激に人口が増加し、元禄年間には約 900 戸、約 4000 人となった。²⁶⁾(表-3)

(3) 大湊の廻船建造産業の発展

大湊は、廻船建造用材料の調達が容易であった。その上高度な建造技術と廻船の品質さ

表-3 安政 5 年(1858)の大湊の産業構造²⁸⁾

産業分類	戸数 (比率)
工業：製造業	255 戸 (55.1%)
雑業：廻船関連産業	110 戸 (23.8%)
商業：卸小売飲食業他	31 戸 (6.7%)
農業	58 戸 (12.5%)
その他	9 戸 (1.9%)
総数	463 戸 (100.0%)
工業内訳 (鍛冶 111、舟大工 100、木挽 16、他 28) (24.0%、 21.6%、 13.5%、 6.0%)	
雑業内訳 (船荷日雇 31、船乗渡世 24、船宿等 42、問屋 3、他 10) (6.7%、 5.2%、 9.1%、 0.6%、 2.2%)	

(注) 上記の商業には、問屋を含んでいると考えられる。

らには建造量が、廻船建造産業としての競争力を持っていた。このため他の廻船建造都市よりも、建造船価、建造技術、納期などにおいて優位に立ち、廻船の受注量も多く、廻船建造都市としての発展を続けていった。

航路開発以後に大湊において建造された廻船の出荷数は、18 世紀中頃で年間 100 隻以上であったことを、廻船建造業者の記録が示している。^{27) 28)}

また、安政 5 年(1858)の記録では、製造業者が商業者に比較してきわめて多く、また廻船関連産業従事者よりも多い。このことは、大湊が廻船寄港地としての商業都市という性格よりも、廻船建造の工業都市に特化して繁栄したことが明らかである。

(4) 入港税の徴収による産業振興

廻船航路開発以前から、大湊は伊勢神宮の保護によって自治組織を有し、廻船に対する

表-4 廻船航路開発前後と明治維新前における大湊の廻船建造産業の変化

成立条件	西廻り航路開発(1672年)前後の変化	明治維新(1868年)前後の変化
①交通条件 (陸上交通) (海上交通)	伊勢神宮の往来は、廻船航路以前も頻繁 航路開発以後に入港隻数の増加	伊勢神宮の往来は、頻繁 入港廻船隻数の減少
②地形条件 (地勢) (港湾)	伊勢湾に面し、宮川河口に位置 宮川河口の天然の良港	伊勢湾に面し、宮川河口に位置 土砂堆積により大型の廻船が入港不可
③産業条件 (材料調達) (建造技術) (関連産業) (商業活動) (資本) (競争力)	宮川上流で材料調達、鋼鉄船で機能低下 軍船建造技術が、廻船建造技術に転用 釘や錨、帆や綱、船筆筒等の産業の発展 問屋や船宿の増加、特産品の出荷 手工業者の資本蓄積、商人の資金援助 廻船の大量受注による低い建造価格	鋼鉄船になり、鉄板等の調達能力低下 西洋式帆船や動力船登場で廻船需要減少 廻船入港隻数は減少も関連産業は継続 近接する商業都市の発展で大湊は衰退 手工業者や商人の弱体化 廻船から、西洋式帆船・鋼鉄船を建造
④政治条件 (歳入歳出) (自治制度) (産業振興)	入港税と入港隻数増による収入増 自治組織が徴用拒否の資金提供 領主の税免除、廻船建造業者の株仲間	廻船入港隻数減少により、収入減 自治組織の消滅 税免除廃止、廻船建造業者の株仲間解散

入港税の徴収を許されていた。

16世紀中頃には、入港船1隻につき、100文の「舟迎銭(入港税)」、または米9升を徴収した。自治組織・「大湊老若」の収入は、そのうちの2割で、これらが、自治組織の運営に充当された。²⁹⁾

安政5年(1858)の記録によれば、入港税は、入港費用の22%を占め、自治組織の維持や産業の発展に使用していたと考えられる。³⁰⁾

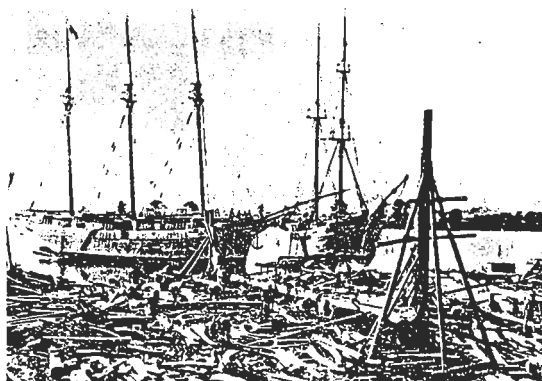


図-4 大湊町立造船徒弟学校実習工場³⁴⁾

5. 2 廻船建造都市・大湊の衰退

(1) 廻船建造都市としての大湊の衰退要因

19世紀中頃になって、廻船建造産業に変化が現れた。すなわち、1)西洋式帆船や動力船の登場により、廻船需要が減退したこと、2)これにより、廻船建造産業は衰退し、手工業者や商人も弱体化したことである。(表-4)

これは大湊のみならず、全国各地の廻船建造都市もその影響を受けた。大湊は、それら廻船建造都市の衰退の過程と類似していたが、廻船建造産業以外の変化も現れた。

最大の地形条件として、1)宮川・五十鈴川河口の砂泥堆積によって大型廻船の入港が不都合になったこと、2)近接する鳥羽藩の城下町鳥羽が商業都市として発展して、大湊にかわって繁栄したこと、また、3)山田奉行^(注15)

の所在地である宇治山田へ商業活動の中心が移ったことなどにより、大湊の廻船寄港地としての価値が低下し、入港廻船数が減少したため、入港税による収入も減少し、さらに4)天保12年(1841)、天保の改革^(注16)によって、全国における株仲間^(注17)が解散されたことも影響し、大湊における株仲間の性格を有する手工業者や商人の自治組織は消滅した。³¹⁾

以上の経過にともない、大湊の人口や廻船数も次第に減少し、航路開発から約200年後、すなわち、江戸末期の嘉永4年(1851)には、戸数は、653戸に減少となった。³²⁾

(2) 廻船建造産業衰退後の大湊

廻船航路開発を契機にして発展してきた大湊は、19世紀中頃に至ると、廻船建造産業と

しての成立条件の変化によって衰退した。しかし明治期に入ると、大湊は、他の廻船建造都市の衰退とは相違があった。すなわち激減した廻船建造から、西洋式帆船、鉄鋼船ならびに近代的な木造船の建造産業へと転換していった。

明治 32 年(1899)に、大湊造船徒弟学校が設立され、その後鋼鉄船建造の根拠地となり、他の廻船建造都市とは、その変遷を異にした。

(図-4) ³³⁾ ³⁴⁾

昭和 40 年代(特に 1965~1972)には、造船産業の繁栄を迎えたが、その後の長期の造船不況により、大湊の造船企業は、その規模を縮小しながら、現在まで継続している。³⁵⁾

6. おわりに

本研究は、①江戸期における廻船航路開発以前の廻船建造都市の実態や、②廻船航路開発にともなう廻船の需要増加により、廻船建造産業として発展した各地の都市の成立条件を整理し、③さらに本研究で取り上げた、典型的な港湾都市であり同時に廻船建造都市であった大湊の成立条件を考察した。そして、④航路開発にともなって成立した廻船建造都市・大湊の発展と衰退が、産業条件の変化や、交通ならびに地形条件などの変化によって大きな影響を受けたことが判明した。

特に事例として取り上げた大湊では、廻船建造産業が衰退したにもかかわらず、蓄積した高度な造船技術を生かしながら、造船業以外の産業を興した。つまり主要産業であった廻船建造から鉄鋼船建造、さらには木工工芸品や刃物の製造などへと、大湊の産業は変化している。³⁶⁾

このような都市の発展と衰退の例は、現代の都市にも、その変化の過程を分析する上で、有益であると考えられる。

なお、本研究を進めるにあたっては、第一次資料などをはじめとして、歴史的事実を証する記録が不可欠である。しかしながら従来

の研究者の研究結果によると、事例研究の対象とした大湊については、中世期の資料と比べ江戸期の資料が、質と量において十分ではないことが判明した。その原因は、当時の大湊の自治組織が、幕府の支配ならびに干渉を回避するため、自己に不利益となる記録を故意に残さなかったことと明らかになった。

したがって本研究は、現存している資料の収集とともに、大湊の地方自治体関係者、造船関係事業者、教育関係者、郷土史家、地元の関係者諸団体、地場産業や観光の推進のための諸協会、その他一般の住民の方々ならびに船舶関係者に対し、ヒアリング調査を 10 数回行い、歴史的背景の確認を行った。

謝辞

研究を進めるにあたり、多大なご協力を頂いた大湊の造船関係事業者と住民の皆様方に対し、ここに感謝の意を表します。

注釈

(注 1) 廻船(かいせん)：中世後期にその名が現れるが、近世においては、200 石積み以上の商船を指す。寛永年間(1624~44)の鎖国以後、沿岸航行船として普及した弁財船型の船を指す。俗称は千石船。

(注 2) 荘園(しょうえん)：8 世紀初頭に各地に発生した地方領主や貴族の私有地をいう。10~12 世紀には、伊勢神宮のような寺社も荘園を有するようになった。

(注 3) 問屋(といや)：問・問丸ともいう。中世において、港や都市に居住して、貨物の保管・輸送・販売に従事した商人を指す。近世では、問屋と呼ばれるようになり、海・湖・河川の港町に存在したが、城下町にも多数出現した。

(注 4) 城米(じょうまい)：広義には、江戸期の大名の藩庫に納められた米をいい、狭義には、大坂にある大名の蔵屋敷から売り払われた米をいう。

(注 5) 河村瑞賢(かわむらざいけん・1618~1699)：江戸初期の富豪・土木家。幕命によって、東廻り航路(1670)と西廻り航路(1672)を開発整備し、幕府への城米(貢租米)の輸送を確実にした。

(注 6) 東廻り航路(ひがしまわりこうろ)：日本海沿岸の奥州・酒田を出港し、津軽海峡を経て太平洋に出たあと、本州沿いを南下し、房総半島を迂回して、相州・三崎から江戸に至る航路を指す。寛文 10 年(1670)、河村瑞賢によって確立された。

(注 7) 西廻り航路(にしまわりこうろ)：同じく日本海沿岸の酒田を出港して西日本に向かい、赤間ヶ関(現下関)、瀬戸内海を経て、大坂に至り、さら

に紀伊半島を迂回して遠州灘を直行し、伊豆・下田、相州・三崎から江戸に入る航路をいう。寛文12年(1672)、河村瑞賢によって確立された。

(注8) 黒嶋(能登)(くろしま・のと)：能登半島先端の鳳至郡・輪島の南西にある廻船建造地・寄港地。

(注9) 弁財船(べざいせん)：江戸中期(18世紀中頃)から、瀬戸内海を中心に活躍し、後に千石船の俗称で知られ、以後、全国に普及し、江戸期の海運の主役になった。

(注10) 伊勢神宮(いせじんぐう)：三重県伊勢市にある皇大神宮(内宮)と豊受大神宮(外宮)の総称。近世に入って、伊勢参り、すなわち全国からの伊勢参詣が活発化した。

(注11) 神領(じんりょう)：伊勢の度会(わたらい)・多気(たけ)の二郡にあったが、飯野郡が寄進されて、神三郡となった。神宮の荘園で、御厨(みくりや)・御菌(みその)と呼ばれた。

(注12) 諸役・税(しょえき・ぜい)の免除：他国からの封建勢力の侵略を回避するため、封建諸侯に貢進した礼金・年始歳暮の祝儀・軍役参加免除の代金(詫言礼銭)・戦費の寄付による武力介入の回避などを指す。

(注13) 山田三方会合(やまださんぼうえごう)：伊勢神宮の衛星都市・宇治山田における自治組織のひとつ。

(注14) 会合衆(えごうしゅう)：戦国時代から、都市の運営にあたって指導的な役割を果たした合議制自治組織の構成員。堺・伊勢の大湊・伊勢の宇治山田に見られた。

(注15) 山田奉行(やまだぶぎょう)：江戸初期に設置された幕府の遠国奉行で、任務は、伊勢神宮の警備・遷宮の管理・伊勢、志摩両国の支配と訴訟取り扱い・鳥羽湊の整備などであった。大湊地域の海運・造船も管理した。

(注16) 天保の改革(てんぼうのかいかく)：江戸後期の1841~43に、老中水野忠邦が行った幕政改革をいう。1841年の株仲間解散のほか、経済・物価・庶民生活が統制されたが、改革は失敗した。

(注17) 株仲間(かぶなかま)：江戸期における幕府・諸藩公認の商工業者の同業組合をいう。株は営業権を指す。一定額の冥加金を納入し、同業者の利益保護を図った。江戸の十組問屋、大坂の二十四組問屋がその代表例であった。1841年の天保の改革により解散したが、その後、再興するも、明治に入り、1873年消滅した。

主要参考文献

- 1) 仲野光洋・苦瀬博仁：物流システム構築の視点からみた江戸期における廻船航路開発の意義と影響に関する研究、日本都市計画学会学術論文集、No.35, pp79-84,2000.
- 2) 1)と同じ、pp79-84.
- 3) Nakano,K.et Kuse,H.: Study on the establishment of logistics system from the viewpoint of freight transport using coastal ships and riverboats in Japan during the 17th century, the 9th World Conference on Transport Research, July 25, 2001,Seoul,Korea.
- 4) 豊田武：日本の封建都市,pp24-30,岩波書店、

- 1952.
- 5) 児玉幸多：日本交通史、pp107-117,吉川弘文館、1994.
- 6) 柚木学：近世海運史の研究、pp24-26,法政大学出版局、1979.
- 7) 斎藤善之：新しい近世史・市場と民間社会、pp312-314,新人物往来社、1996.
- 8) 石井謙治：もとの人間の文化史・和船I,pp14-17,法政大学出版局、1999.
- 9) 7)と同じ、pp58-77.
- 10) 4)と同じ、pp24-30.
- 11) 伊勢大湊町鷺ヶ浜水門会：大湊の歴史散歩、pp2-20,1999.
- 12) 稲本紀昭：三重県の歴史、pp130-131、pp158-160,山川出版社、2000.
- 13) 伊勢市役所大湊支所住民課.
- 14) 伊勢市：伊勢年鑑、p392,伊勢新聞社、2000.
- 15) 国史辞典編集委員会：国史大辞典・第2巻、p692,吉川弘文館、1993.
- 16) 平凡社：日本史大事典・第1巻、p1113,平凡社、1992.
- 17) 日本史広辞典編集委員会：日本史広辞典、p328,山川出版社、1997.
- 18) 昭文社：地図・伊勢市全図、2000.
- 19) 勢田川惣印水門会：伊勢大湊の造船について、1995.
- 20) 岡田玉山(画)：絵本太閤記、伊勢市立図書館蔵、1690頃.
- 21) 下中弘：日本歴史地名体系第24巻・三重県の地名、pp682-684,平凡社、1990.
- 22) 16)と同じ、p292.
- 23) 東照神殿再設保存会：大湊角屋由諸書、角屋家、1884.
- 24) 沖林一郎：浜七郷、pp18-19、勢田川惣印水門会、1993.
- 25) 岡野義知：勢州大湊古記・全、1861-63.
- 26) 伊勢神宮：内外宮領図裏書1643、神宮文庫蔵.
- 27) 株式会社強力造船所蔵記録.
- 28) 宇治山田(現伊勢市)：角屋家文書(1575-82)、神宮徴古館蔵.
- 29) 作者・年代不詳：大湊由緒(16世紀後半・大湊文書のうち)、神宮徴古館蔵.
- 30) 北島正元：日本の歴史⑩・幕藩制の苦悶、pp458-463,中央公論社、1995.
- 31) 倉知慶四：伊勢工業高等学校七十年史、pp8-9,三重県立伊勢工業高等学校、1968.
- 32) 勢国見聞集、1851,伊勢市図書館蔵.
- 33) 28)と同じ、pp18-21.
- 34) 株式会社ゴーリキ、所蔵写真
- 35) 宇治山田港湾整備促進協議会：宇治山田港の豊かな港湾史(小冊子)、2000.
- 36) ザ・伊勢講まちかど博物館委員会：伊勢講案内冊子、pp1-40,ザ・伊勢講、1996.
- 37) 株式会社ゴーリキ、所蔵写真.
- 38) 児玉幸多：標準・日本史年表、pp20-25,吉川弘文館、1998.
- 39) 高柳光寿：角川日本史事典、角川書店、1966.
- 40) 小栗田淳：日本史辞典、数研出版社、1965.