

# 14. 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

Study on the Roles and Effects of Coastal Ship Route Development from the Viewpoint of Logistics System during the Edo-period

仲野光洋\*・苦瀬 博仁\*\*

Kohyoh Nakano and Hirohito Kuse

In the 17th century of Japan, the inter-city freight transport system using coastal ship was already developed for supplying commodities to the capital city of Edo (old Tokyo).

This study tries to clarify the necessity and procedure for coastal ship route development from the viewpoint of the logistics system. It also tries to confirm that coastal ship route development was introduced not only for creating traffic route but also for establishing the trading system.

Thus, inter-city transport was popularized in Japan after the development of the coastal ship route. As a result of this development, the commercial trade area expanded and the institution of feudal (Busi-dominated) society started to change.

**Keywords :** Physical Distribution, Freight Transport, Coastal Ship Route Development, Edo-period  
物流、物資輸送、廻船航路開発、江戸期

## 1. はじめに

人口が集中し、都市が発展していくためには、食料をはじめとする物資の供給が不可欠である。世界の大都市の多くは、河川や港湾に接して発達してきたが、これは鉄道や自動車のない都市の成立期において、必然的に物資輸送を船舶に頼らざるを得なかったからである。<sup>1)</sup>

近世以前の我が国の物資輸送は、長距離の海上輸送が普及していたわけではない。しかしながら、近世に入り、江戸幕府成立(1603)以後、城米(年貢米)<sup>(1)</sup>による徴税制度の確立にともない、江戸を到着地とする長距離の物資輸送需要が高まった。この結果、安全で確実な航路の確保が必要となった。そして、この航路開発という交通路の整備が、物流システム構築の端緒となった。<sup>2)</sup>

一方、物流システムの構築は、交通路の整備以外の他の要素(交通管理、商取引制度など)も必要である。これらの各要素には、多くの既存研究があるが、個々の視点からは、物流システム全体の説明は困難である。

そこで本研究は、物流システム全体の構築過程という視点で、個々の要素の研究結果を文献研究から整理し、廻船航路開発の意義と影響の解明を目的とする。

## 2. 研究の考え方と範囲

### 2-1 本研究の考え方

本研究では、江戸初期における海上輸送のための航路開発の経過を、①輸送需要、②物流の交通要素、③商取引流通(商流)の三つから考えることにする。

第一に輸送需要(①)とは、需要がなければ交通は発生しないことから、航路開発においても、その必要性の背

景には、交通需要(ないし輸送需要)が存在していたと考えられる。よって航路開発の背景を考察するために、航路開発以前の大坂と江戸の物資集散状況と、江戸幕府成立(1603)以後、幕藩体制の経済的維持のために、城米や蔵米(藩米)<sup>(1)</sup>の江戸への輸送の必要性を分析する。

第二の物流の交通要素(②)とは、交通結節点(ノード)・交通路(リンク)・交通機関(モード)である。本研究は、航路開発を対象としているが、単に交通路(リンク)だけでなく、航路開発の一環として行われた他の交通の要素についても検討する。

第三に商流(③)とは、受発注方式や商品管理の方法であり、さらには金融税制も関連する。そこで本研究では、物流システム構築に関連するこれらの方法についても、検討することにする。

### 2-2 '本研究で用いる用語

本研究で用いる用語は、以下のように定義する。

「物資輸送」とは、長距離輸送を意味し、短距離の配送や集荷を含まない。すなわち、本研究では、江戸期における大坂・江戸間のような長距離輸送について検討するものであり、江戸市中でおこなわれていたような舟運による最終消費地への配送などは検討範囲に含まないこととする。

なお、「輸送機関」としての船舶は、菱垣廻船<sup>(1)</sup>や樽廻船<sup>(2)</sup>である。「交通路」としての航路とは、菱垣廻船や樽廻船の航路を示すことにする。

「物資輸送制度」とは、当時の長距離海上輸送に必要なであった商取引の制度や徴税の制度のことである。

\* 正会員 東京商船大学大学院 商船学研究科 博士後期課程 (Tokyo Univ. of Mercantile Marine)

\*\* 正会員 東京商船大学 商船学部 流通情報工学課程 (Tokyo Univ. of Mercantile Marine)

### 3. 航路開発以前の江戸期における物資の集散

#### 3-1 商業都市と交通結節点としての大坂

##### (1) 商業都市としての大坂

航路開発(1670、1672)以前においても、大坂は全国の物資集散地であったが、その理由は以下の3点が考えられる。

第一に、畿内が米、味噌、醤油などの主要消費物資の生産地だったので、大坂が消費物資の集散地であった。

第二に、大坂は京都に近かったため、商業活動が活発であり、江戸とは大きな違いがあった。

第三に、この結果、大坂への物資の集中量が江戸よりもはるかに多く、全国の物資の集散地であった。

特に米(城米と蔵米)は、加賀、越後、中国、九州(特に薩摩)から集まり、それとともに、各地の特産品も大坂へ輸送され取り引きされた。また、木綿、酒、油、酢、醤油、味噌などの日用品も輸送された。<sup>3)</sup>(図-1)

##### (2) 輸送結節点としての大坂

次に、輸送機能からみた輸送結節点としての大坂の特徴は、以下の2点が考えられる。

第一に、瀬戸内海を利用した大坂への物資輸送は、沿海航路に比較して安全であり、かつ輸送日数が短かったため、大坂は物資の集散に適していた。<sup>4)</sup>

第二に、大坂とその周辺は、河川と内陸の舟運が発達していた。特に淀川は、中世から重要な交通路だった。

たとえば、江戸幕府成立直後の慶長12年(1607)に、角倉了以(1554～1614)が、保津川、高瀬川の開削を行った結果、丹波の物資が高瀬川を通じて淀川へ運ばれ、途中の京都の経済活動に影響を与えるとともに、大坂の商業活動の活発化に寄与した。また、元和6年(1620)に大坂が幕府の直轄領になり、大坂城が修築され、淀川や安治川などが開削されたため、淀川とそれに連なる堀川(運河)は、物資輸送路となった。<sup>5)</sup>

しかし当時の海上航行の大型船は、河川を航行できなかったため、小型船である上荷船<sup>(45)</sup>や茶船<sup>(46)</sup>に積み替えなければならず、効率的ではなかった。<sup>6)</sup>

#### 3-2 消費都市と物資到着地としての江戸

##### (1) 消費都市としての江戸

消費都市としての江戸の特徴は、以下の3点が考えられる。

第一に、江戸初期の関東地域は、江戸の人口に見合う農産物などの消費物資の生産力はなかった。また寛永12年(1635)に始まる参勤交代制度により、江戸の人口が増加し、消費物資の需要も増加した。

第二に、幕藩体制の経済的な維持のために、各藩の城米を江戸へ確実に輸送しなければならなかった。

第三に、明暦3年(1657)の大火により、江戸城修復、藩邸の再建など、巨大な建築工事と土木工事がおこなわれたために、建設資材の需要も急増した。

このため、物資の供給は大坂に依存せざるをえず、大坂から江戸への物資の大量輸送が必要となった。<sup>7)</sup>

##### (2) 河川舟運の輸送容量の限界

当時の陸上輸送手段である大八車や荷駄などは、輸送容量が小さく輸送量には限界があった。また事故に対する危険や荷の傷み、輸送費においても問題が多かった。

このため関東地域からの江戸への物資輸送では、利根川や荒川を利用した舟運が盛んであった。承応3年(1654)に、利根川の本流が銚子で太平洋に注ぐようになってから、利根川を經由し、江戸川、荒川などを経て、奥羽の物資も江戸に輸送されるようになった。そして、これらの河川沿岸には多くの河岸<sup>(47)</sup>が設けられ、その多くは米の保管もしていた。<sup>8)</sup>

これに加えて、江戸幕府の鎖国政策に必要なであった大船禁止令<sup>(48)</sup>の発令により、小型船しか使用できなかったため、廻船の海難事故も頻発していた。<sup>9)</sup>

以上のように、従来の輸送手段や航路では、積み替えが多かったり、大量輸送も不可能であったため、江戸への安全で確実な海上輸送の必要性が生じてきた。

#### 【航路開発の背景】

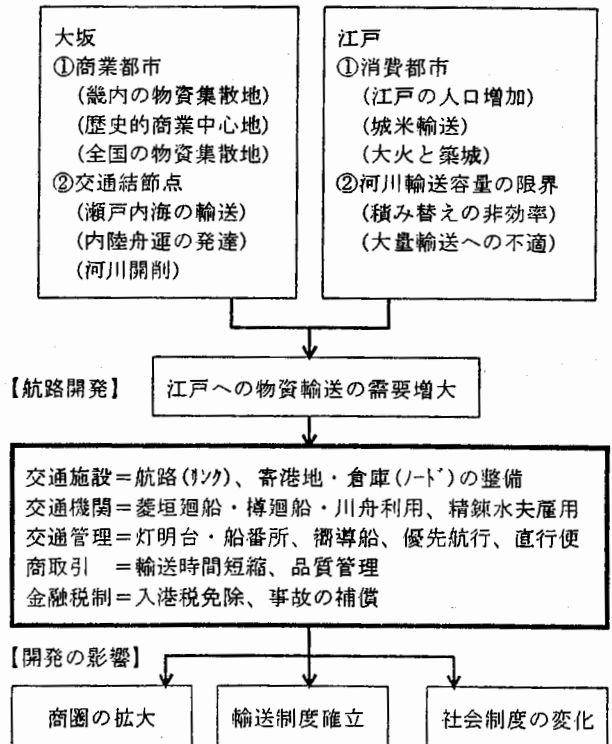


図-1 江戸期における航路開発の背景・内容・影響

#### 4. 江戸への航路開発の必要性と内容

江戸の人口増加による消費物資の江戸への大量輸送と城米輸送が必要となったが、河川舟運の輸送容量に限界があった。そこで、江戸への安全かつ大量の物資輸送と品質管理の向上のために、航路開発が必要となった。

一般に物流システムの構築のためには、単に航路（リンク）だけの整備では不十分であり、結節点（ノード）や交通機関（モード）を含めて、輸送機能の改善が重要となる。このとき、航路整備・港湾整備・船舶建造などの交通施設整備だけでなく、交通管理や商品管理などの流通システムの整備も同時に必要となる。

このため、江戸への航路開発の第一の目的は、「寄港地を整備し、潮流、風波を勘案して、多少大回りでも目的地へ物資を安全に輸送する方法を確立すること」であった。

第二の目的は、5章で示すように、輸送方法の確立の一環として、物資輸送路の確保だけでなく、「商品管理などの商取引システムや税制改革と、事故補償制度創設や安全管理をおこなうこと」にあった。（表-1）

#### 5. 航路開発の経過

##### 5-1 東廻り航路の開発の手順と方法

###### (1) 東廻り航路の開発以前の江戸への輸送方法

航路開発以前の奥羽各地から江戸への城米の輸送は、舟で阿武隈川の河口の荒浜まで輸送され、廻船に積み替えて沿海を銚子まで輸送し、再度舟に積み替えて関宿を経由して江戸川を下り、江戸湾に面した行徳を経て江戸へ入った。<sup>10)</sup>

河川を利用しない海上輸送では、房総半島を周回して江戸へ直行していたが、海難の危険が著しかった。

このように、積み替えが多かったり輸送時間がかかったり、海難の危険が多いため、非効率な輸送であった。

###### (2) 東廻り航路開発の手順と内容

幕府は寛文10年(1670)に、出羽の城米を安全確実に江戸へ輸送する航路を開発するために、河村瑞賢<sup>11)</sup>(1618～1699)に安全な輸送方法の立案を命じた。そして瑞賢の建策を採用し(寛文11年、1671)、出羽の城米の輸送を命じることになる(寛文12年、1672)。

瑞賢は、東廻り航路を、「越後—津軽—仙台—房総(下総)—三崎(相州)—江戸」とし、以下のような対策を講じた。(図-2)

航路そのものの整備として、①荒浜—江戸の海図作成と米蔵の所在地の実態調査にもとづく地図の作成、②寄港地と米蔵の整備、③利根川利用から房州・三崎経由の航路への変更などをおこなった。

また安全な航行のために、①風波の穏やかな4～6月

表-1 物流システム構築と航路開発の内容

システムの要素		ハードな整備	ソフトな整備
物 流	輸送:リンク :ノード :モード	交通路整備(航路) 結節点整備(港) 交通機関整備(船)	交通管理(航路) “(港湾利用) “(航行管理)
	保管 荷役 流通加工 包装	保管施設整備 荷役機器整備 流通加工機器 包装機器	保管方法の改善 荷役方法の改善 流通加工改善 包装方法の改善
商 流	商品管理	情報システム導入	品質管理安全管理
	受発注	“	受発注方式設定
	金融税制	“	事故補償税制改革

(注)ゴチックは、航路開発で取り入れられたもの

に輸送を集中させ、②常陸の平潟と那珂湊、下総の銚子、安房の小湊などに船番所<sup>12)</sup>を設置し、船の遅速や水夫の勤務状況を把握できるようにし、③難破や沈没に対しては、直ちに調査できるように御城米役人<sup>13)</sup>を配置するとともに、④優先的な航行や荷役の権利を持つ御城米船<sup>14)</sup>であることを示す船印(職:のぼり、官職:かんし<sup>15)</sup>)を掲揚させ、沿岸の領主や代官にも予め知らせておき、海難の危険時に保護に当たらせた。<sup>11)</sup>

さらに廻船と水夫については、①幕府自らの廻船の建造を不要として、商船を雇い上げ、②しかも精練した水夫を雇用するようにした。<sup>12)</sup>

##### 5-2 西廻り航路の開発の手順と方法

###### (1) 西廻り航路の開発以前の京都大坂への輸送方法

西廻り航路開発以前においても、加賀藩のように、瀬戸内—大坂の航路を利用して例があるが、江戸までの輸送方法は確立していなかった。<sup>13)</sup>

また、出羽、越後など日本海沿岸の物資を、京都や大坂に輸送する場合、越前敦賀または若狭小浜まで廻船で輸送し、大八車や荷駄に積み替えて陸送した後、琵琶湖で廻船(または舟)に積み替え大津に輸送し、さらに再び大八車や荷駄に積み替えて、京都や大坂へ陸送した。

この陸上輸送に頼る方法では、積み替えによる手間や、荷の傷みが甚だしかった。<sup>14)</sup>

###### (2) 西廻り航路の開発の手順と内容

幕府は、瑞賢の東廻り航路開発を確立した手腕を高く評価し、寛文12年(1672)に出羽の城米を西廻りで江戸へ輸送するよう立案させ、あわせて航路開発を命じた。

瑞賢は、西廻り航路を、「越後—能登—下関—大坂—紀伊—志州(畔乗:あのみり)—下田—三崎—江戸」とし、その後これを佐渡経由で酒田まで延長した。

そして、以下のような対策を講じた。

安全な航行のために、①東廻り航路と同じく、寄港地整備や船番所の設置を行った。設置場所は、小木(佐渡)、福浦(能登)、柴山(但馬)、温泉津(石見)、下関(長門)、大坂(摂津)、大島(紀伊)、方座(伊勢)、畔乗(あおり)、志摩)、下田(伊豆)である。②また西廻り航路開発の特筆すべきものとして、菅島(すがしま、伊勢鳥羽付近)に烽火(のろし)を常時焚かせて、暗礁を回避させた。③下関では、嚮導船(水先案内船)<sup>(註14)</sup>を設けた。<sup>15)</sup>

船舶運航にあたっては、西廻り航路の途中で通過する瀬戸内海の直島諸島、塩飽(しわく)諸島の堅牢な船や操船技術に優れた水夫を重用するよう進言した。<sup>16)</sup>

### 5-3 航路開発の交通施設整備と商取引形態の整備

#### (1) 航路開発における交通施設整備(物流)

東廻り航路と西廻り航路の開発には、地理、海象、寄港地の多寡など相違点はあるものの、下記のような航路開発の共通点がある。(表-2)

- ①(物資)主要輸送物資は米
- ②(リク)陸路や内陸輸送を避けた直行便の航路
- ③(ポート)寄港地と倉庫(米蔵)の整備
- ④(モード)商船の雇い上げと、船員(水夫)の質の向上
- ⑤(航路)安全航行のための灯台(灯明台)の設置
- ⑥(航行)御城米船としての船印(幟)による優先航行  
すなわち、航路開発は、単なる交通路の整備にとどまらず、交通全般にわたっていた。

#### (2) 航路開発における商取引システム整備(商流)

さらに航路開発は、交通施設整備だけでなく、流通システムの面でも、以下の点で兼ね備えていた。

- ①(商品管理)御城米役人による不正防止と航行管理
- ②(在庫管理)倉庫の設置による米の安定供給
- ③(品質管理)直行便による品質劣化の防止
- ④(税制)入港税の免除による安全な航行の確保
- ⑤(補償)海難時の海上投棄物資の補償制度確立

すなわち、幕府は沿岸の要所での米蔵の設置と、御城米役人の任命を藩主に命じた。この御城米役人は、幕府の官吏として、継続的な物資供給にあたるとともに、検品をおこない不正防止や、航行の安全確保につとめた。

また特に北国では、従来からの入港税を免れようと、廻船業者は入港を避けたため、無理な航海による海難が頻発した。このため瑞賢は、寄港地の各藩が入港する廻船に賦課する入港税を免除するようにして、安全な航海のために出来るだけ寄港地に立ち寄るように指導した。

#### (3) 航路開発に付随した不正防止対策

当時の米の輸送は商人の入札による請負いのため、航海回数を増やし、廉価な船(整備不十分な船)を庸船し、賃金の安い水夫を雇うことで、利益拡大を図った。この

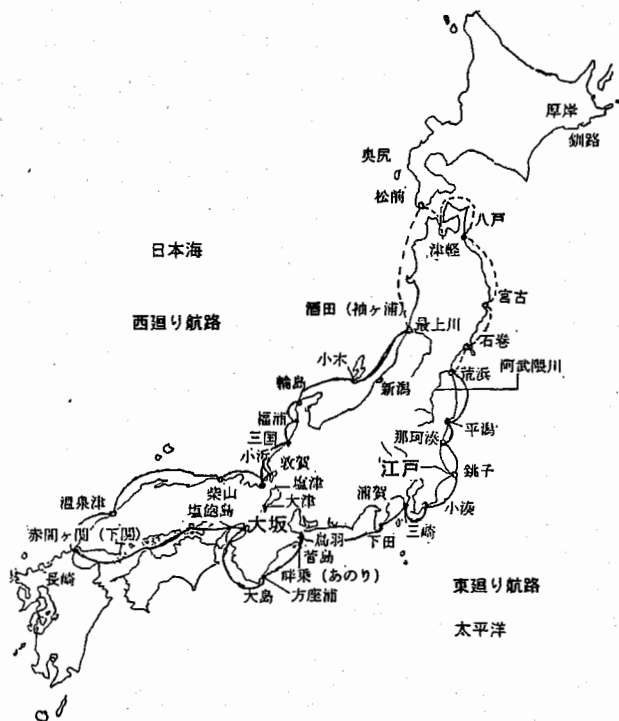


図-2 東廻り・西廻り航路<sup>17)</sup>

ため過積載、天候に対する無知無謀などにより、転覆、破損、難破が続出した。なかには、故意に難破させて荷を不正に収奪し、逃亡する者もあった。<sup>18)</sup>

寛永13年(1636)、幕府は、主として江戸一大坂間の船番所の所在地に制札(浦高札)<sup>(註15)</sup>を立てた。これにより、次第に不正行為が減少していった。

## 6. 商業活動と物資流通に対する航路開発の影響

### 6-1 商圏の拡大

航路開発による安全な航路の確保により、廻船の利用が活発になり、商人・各藩の物資の輸送範囲が広がり、商業活動の活発化と商取引が広域化(商圏拡大)した。<sup>19)</sup>

この一方、全国的な物資の流通が活発になり、弁財船<sup>(註16)</sup>による西廻り航路利用が増加し、最終的に蝦夷地との取引も行われるようになった。なお、これに従事する廻船を北前船<sup>(註17)</sup>と呼んだ。<sup>20)</sup>

### 6-2 物資輸送制度の確立

航路開発にともない、各藩において御城米役人が配置され、船番所が設けられた。これにより、城米の確実な「品質管理」と御城米船の「運行管理」が容易となった。そして、石高、出発地、仕向け地、輸送行程、販売元、仕入れ元商人名、船員の明細などが把握でき、品質向上と数量の安定が確実となった。<sup>21)</sup>

輸送機能では、輸送機関である廻船の大型化を可能と

表-2 物流システム構築の視点からみた江戸期の航路開発の内容

航路開発の種類	航路開発の内容	東廻	西廻
交通施設整備＝ 航路（リンク）	房州一周航路から、房州・三崎経由・江戸への経路に変更 阿武隈川の危険水域地図、荒浜～江戸間の海図、米倉庫の所在地の地図の作成 4～6月の風波穏やかな季節に、輸送を集中	○ ○ ○	
寄港地（ノード）	阿武隈川の主運と積出地の河川整備、寄港地整備	○	○
倉庫（ノード）	寄港地における米の保管用に、貯蔵庫の設置	○	○
廻船（モード）	官船の建造を不要とし、一般の商船の雇いあげ	○	○
川舟利用（モード）	川舟と廻船の連携の考慮、堅牢で精巧な塩飽諸島等の廻船の利用と水夫の雇用	○	
船員雇用（労働力）	徴発を廃止して精練した水夫の雇用、労働力の安定と高度技術の確保	○	○
交通管理＝			
灯明台（航路）	灯明台（灯台）設置による危険水域の表示と、烽火（のろし）による暗礁の回避	○	○
優先航行（港湾）	幟（官幟）による優先航行と、港湾の優先荷役の権利付与、廻船に対する保護義務	○	○
船番所（航行）	廻船の遅速や水夫の勤務状況の確認とともに、難破や事故の即応体制の整備	○	○
嚮導船（航行）	難破・沈没に対する調査、御城米役人と船番所の配置、過積載の監視と防止	○	○
時間短縮（航行）	航行の難所では、嚮導船（水先案内船）を設けて、航行の安全性を確保 川舟利用から沿海航行により、輸送時間が短縮	○	○
商取引＝			
安全管理（商品）	沿岸の要所の米蔵設置により、物資の盗難防止。野積みによる火災防止	○	
在庫管理（商品）	米蔵設置による物資の安定供給。御城米役人による不正防止と品質管理	○	○
品質管理（商品）	川舟利用と陸路輸送の廃止により、積み替え（荷役）の排除と品質の向上	○	○
金融税制＝			
入港税免除（税制）	入港税の免除により、港に立ち寄る安全な航行の確保	○	○
事故の捕償（補償）	海難時の海上投棄物資の精算は到着地で精算、違反者の厳罰（死罪）の適応	○	○

し、城米を含む物資の安全な大量輸送が可能となった。

そして廻船の安全な航行管理の促進（航行管理）、廻船の寄港地（港湾整備）、寄港地とその周辺河川の整備の促進（航路整備）、輸送費の削減（コスト管理）、荷役の合理化（荷役）など、物流機能の様々な側面に対応しながら、物資輸送制度が確立した。

### 6-3 商取引制度と社会制度の変化

江戸初期においては、難破と盗難や、廻船問屋の不正に対して、荷受け人が不正を糺したり、損害賠償を求めることは困難だった。そこで、廻船業者の不正に対抗して、元禄7年（1694）に、江戸の諸問屋による荷受け機関の「十組問屋」<sup>(註18)</sup>が結成がされ、その6年後に大坂で「二十四組問屋」<sup>(註19)</sup>が結成された。<sup>23) 23)</sup>

この安定した輸送制度もあって、米を中心とした経済から、米以外の商品経済が確立していった。

この一方、武士階級は米の石高による収入を貨幣に換金して米を購入していたが、米価が高騰すると米の購入価格が上昇し、下落すると藩の収入源から給与が減るために、貧しくなっていた。さらに米以外の物資の価格も上昇したため、生活の困窮に拍車をかけた。<sup>24)</sup>

また大坂—江戸間の輸送が確立することで、全国から

の物資が江戸に集まるようになるとともに、二大都市の文化が相互に影響しあい、元禄期には商人階級の富裕化と町人の生活向上ももたらした。<sup>25) 26)</sup>

こうして、航路開発は社会制度にも影響を与えた。

### 7. おわりに

本論文は、物流システムを構成する要素に関する過去の研究成果をもとに、物流システム構築の視点から、廻船航路開発の意義と影響を明らかにしてきた。このため、個々の要素の記述に不足の部分もあるかも知れないが、物流システム全体では、以下の点が明らかになった。

第一に、航路開発は海上輸送路の確保という交通の視点だけでなく、物流システム構築という役割があった。

すなわち、物流システムは交通施設整備だけでは成立せず、輸送以外の物流機能（保管、荷役など）や商取引機能があいまって、物流システムが構築可能となった。

第二に、航路開発にともなう物流システムの構築が、流通構造や社会構造の変化も引き起こしたことである。

近年、交通施設整備による商業中心地の郊外移動や中心市街地の衰退などが問題となっている。江戸期の航路開発の事例は、交通施設整備が流通構造のみならず、都市や社会構造にも影響を与えることを暗示している。

## 注釈

(注1) 城米(じょうまい)：江戸幕府直轄領と大名からの年貢米をいう。狭義には幕府直轄地、東海道宿駅、譜代大名の領地に収められた米を指す。本研究では、講義の意味で扱う。なお、御城米とも呼ぶ。

(注2) 蔵米(くらまい)：広義には、江戸期の大名の藩庫に貢租として納められた米をいう。狭義には大坂の「蔵屋敷」から売り払われた米をいう。

(注3) 菱垣廻船(ひがきかいせん)：元和5年(1619)に泉州堺の商人が江戸への物資を輸送したのが始まりとされている廻船のひとつ。船の大きさは、200～400石積みで、のちに1000石積み以上の船も現れた。18世紀始めからは、樽廻船との競争になり、次第に衰退した。

(注4) 樽廻船(たるかいせん)：江戸中期の寛文年間(1661～72)に、摂津国の船問屋が始めた江戸への廻船のひとつ。当初は主に酒を輸送したが、荷役時間が短く運賃が低廉なことから、菱垣廻船を圧倒した。江戸期のコンテナ船ないし専用船と考えて良い。

(注5) 上荷船(うわにぶね)：大坂の港、あるいは沖合に碇泊している廻船と陸岸の倉庫との間を往復して荷物を運んだ小船。(20石積み、長さ9.3m)

(注6) 茶船(ちゃぶね)：上荷船の別名。小型の岸と沖の碇泊船との間を往復する瀬取船をいう。

(注7) 河岸(かし)：河川、沿岸で人や荷物を上げ下ろしする場所。大坂では浜または浜地と言い、京都では川端と呼ばれた。また「魚河岸」のように、河岸にたつ市場のことという。

(注8) 大船禁止令(たいせんきんしれい)：江戸幕府発令の禁令。慶長14年(1609)発布。西国諸大名所有の500石以上の大船を集めて廃棄し、建造を禁止した。寛永12年の武家諸法度で法文化。

(注9) 河村瑞賢(かわむらざいけん、1618～1699)：江戸前期の富豪・土木家。江戸の明暦の大火(1657)で、木曾の用材を商って巨利を得た。幕命により、東廻り航路(1670)と西廻り航路(1672)を開き、また淀川、長良川などの治水工事を完成させた。

(注10) 船番所(ふなばんしょ)：江戸期に交通の要所に設けられたもので、通行人、荷物、通行船などを監視し、検査徴税を行った水上交通のための番所。

(注11) 御城米役人(ごじょうまいやくにん)：御城米船の寄港時の諸手続き、不正の取締り、難破の処理など、城米の安全輸送を担当した幕府の官吏。航路の沿岸の主要港に常駐した。

(注12) 御城米船(ごじょうまいせん)：幕領や各藩からの城米や蔵米を専門に輸送するため、幕府から認められ雇用された廻船をいう。

(注13) 轆(のぼり)・官轆(かんし)：御城米を輸送していることを示すための轆をいう。

(注14) 嚮導船(きやうどうせん)：水先案内船をいう。曳船の機能もある。

(注15) 制札(せいさつ)・浦高札(うらこうさつ)：幕府が設定した規則を示す立て札である。このうち海難に関するものを、浦高札と呼んだ。浦高札の主な内容は、①海難発生時には救助船をだすこと、②沿岸に住む者は船主に協力すること、③海難時に海上投棄のされる物資の精算は当事地においてすること、④以上の定めを犯した者は、伊勢より東は江戸にて取り調べのうえ死罪、伊勢より西においては、大坂にて取り調べのうえ死罪、である。

(注16) 弁財船(べんざいせん)：江戸中期(18世紀中期)から瀬戸内海を中心に発達し、後に千石船と呼ばれ、以後全国の急速に普及し、江戸期の海運の主役となった。

(注17) 北前船(きたまえぶね)：江戸中期から明治時代にかけて、蝦夷地(北海道)と大坂を結んで、西廻り航路を往来した買積み船。その船型は、通称千石船で、弁財船、どんぐり船とも言われた。200石～500石積みのものまで現れた。

(注18) 十組問屋(とくみどいや)：江戸中期元禄7年(1694)、江戸において酒・紙など江戸の荷受問屋が、大坂からの海上の損害を廻船問屋に対抗して補填するために結成。正徳年間(1711～15)株仲間として幕府より公認された。物資買い付けの独占権を得て、菱垣廻船の勢力回復を図った。

(注19) 二十四組問屋(にじゅうしきくといや)：江戸中期の、

大坂の代表的荷積問屋の組合。元禄13年(1700)に結成され、大坂—江戸間の積荷の独占権を手に入れ、需要家である江戸の十組問屋との間で積荷の種類や海上損害負担を協定。

## 主要参考文献

- 1) 苦瀬博仁・原田祐子(1998)：「隅田川河口部沿岸域の江戸期における物流施設の機能と分布に関する基礎的研究」、日本都市計画学会学術論文集、No.33、pp229-234、日本都市計画学会
- 2) 柚木学(1979)：「近世海運史の研究」、pp24-28、法政大学出版局
- 3) 林玲子・大石慎三郎(1995)：「流通列島の誕生」、p10、講談社
- 4) 林玲子・大石慎三郎(1995)：「流通列島の誕生」、pp15-18、講談社
- 5) 幸田成友(1995)：「江戸と大坂」、pp22-34、富山房
- 6) 児玉幸多(1994)：「日本交通史」、pp330-333、吉川弘文館
- 7) 児玉幸多(1995)：「日本の歴史16・元禄時代」、pp213-222、pp232-234、中央公論社
- 8) 児玉幸多(1994)：「日本交通史」、pp334-339、吉川弘文館
- 9) 丸山雍成(1992)：「日本の近世6・情報と交通」、pp264-265、中央公論社
- 10) 児玉幸多(1995)：「日本の歴史16・元禄時代」、pp234-235、中央公論社
- 11) 須藤利一編(1977)：「ものと人間の文化史1・船」、p201、法政大学出版局
- 12) 古田良一(1964)：「河村瑞賢」、pp17-31、吉川弘文館
- 13) 高瀬保(1997)：「加賀藩の海運史」、pp1-26、p27、成山堂書店
- 14) 児玉幸多(1995)：「日本の歴史16・元禄時代」、pp238-239、中央公論社
- 15) 古田良一(1964)：「河村瑞賢」、p30、pp30-42、pp45-56、吉川弘文館
- 16) 古田良一(1964)：「河村瑞賢」、pp35-36、吉川弘文館
- 17) 丸山雍成(1992)：「日本の近世6・情報と交通」、pp272-273、中央公論社
- 18) 堀内雅文(1982)：「大和型船・航海技術編」、pp3-33、成山堂書店
- 19) 柚木学(1979)：「近世海運史の研究」、pp298-300、法政大学出版局
- 20) 斎藤善之(1996)：「新しい近世史③・市場と民間社会」、pp312-317、新人物往来社
- 21) 阿児町教育委員会編(1979)：「阿児町史」、pp81-86、阿児町教育委員会(三重県)
- 22) 黒田英夫(1972)：「世界海運史」、pp192-200、成山堂書店
- 23) 中江克巳(1999)：「忠臣蔵と元禄時代」、pp80-84、中央公論社
- 24) 大石慎三郎(1970)：「元禄時代」、pp25-78、岩波書店
- 25) 岡田哲二(1999)：「江戸の市場経済」、pp42-61、講談社
- 26) 林玲子・大石慎三郎(1995)：「流通列島の誕生」、pp27-40、講談社
- 27) 児玉幸多(1998)：「標準・日本史年表」、pp20-25、吉川弘文館
- 28) 平凡社編(1994)：「日本史大辞典」、平凡社
- 29) 高柳光寿編(1966)：「角川日本史辞典」、角川書店
- 30) 小葉田淳編(1965)：「日本史辞典」、数研出版社
- 31) 苦瀬博仁(1999)：「付加価値創造のロジスティクス」、税務経理協会