

# 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 開発後の廻船の海難処理制度に関する研究

仲野光洋\*・苦瀬博仁\*\*

## Study on the Management System of Marine Disasters after the Coastal Ship Routes Development from the Viewpoint of Establishment of Logistics System in Edo-Period.

Kohyoh NAKANO and Hirohito KUSE

### Abstract

In the 17th century in Japan, the purpose of coastal ship routes development aimed to the establishment of marine transport of tax rice as the revenue of Edo-Shogunate. But the prosperity of marine transports caused the marine disasters, and consequently needed the management system of marine disasters in Edo-period. As the viewpoint of logistics system, this study is to make clear the contents of management system of marine disasters which was one of the important elements of improvements in coastal ship routes development. And it is also to clarify the roles of management system of marine disasters which encouraged the expansion of trade circle, establishment of freight transport system, progress of commercial transaction and change of class system in social structure in Edo-period.

**Keywords:** *physical distribution, coastal ship routes development, logistics system, marine disasters, management system of marine disasters in Edo-period*

キーワード: 物流 廻船航路開発 物流システム 海難事故 江戸期の海難処理制度

### 1. はじめに

人口が集中する世界の大都市の多くは、河川や港湾に接して発展してきたが、これは、物資の供給のための輸送を船舶に頼らざるを得なかったからである。<sup>(1)</sup> 17世紀に入り、江戸幕府は、その財政基盤を石高制\*\*\*による城米(年貢米)に依存していたため、当時、世界最大の人口を擁し、幕府の所在地である江戸への廻船\*\*\*\*による、確実に安全な城米の海上輸送の確立が必要となった。このため、寛文

11年(1671)に、東廻り航路が、寛文12年(1672)に、西廻り航路が開発され、安全な航路(リンク)、寄港地(ノード)ならびに廻船(モード)の整備が全国的に行われた。

しかし、廻船航路開発以前は、海上輸送に従事する廻船の海難や、これに伴う不正が多発していた。

本研究においては、江戸幕府が、廻船の海難時の処理制度を、ソフト面における整備のうちの重要な要素として確立したことを、物流システム構築の視点から着目する。

\* 学生会員 東京商船大学大学院商船学研究科 (〒135-8533) 東京都江東区越中島2-1-6)

\*\* 正会員 東京商船大学流通情報工学課程 (〒135-8533) 東京都江東区越中島2-1-6)

\*\*\* 石高制(こくだかせい) : 江戸期、幕藩体制において、米穀をもって計算した収穫見積高を財政の基礎とした制度をいう。年貢・諸役は石高によって徴収され、大名・武士の知行高はすべて石高で表示された。

\*\*\*\* 廻船(かいせん) : 近世における200石積以上の沿岸航行船で、弁財船という船型であり、菱垣廻船・樽廻船・北前船などに分類される。江戸後期には、江戸・大坂の間屋と結合して大型化し、1000石積船として発展していった。

## 2. 研究の目的と背景

### 2.1 研究の目的

17世紀後半、江戸幕府は、確実な城米輸送のための廻船航路開発に、我国独自に成文化された海運に関する法令である廻船式目\*を基本的な法令として採用し、廻船の海難処理制度を整備した。

そこで、本研究は、物流システム構築の視点からみた江戸期の廻船航路開発の概要(2章)と、廻船の海難の概要を把握し(3章)、江戸期の航路開発前後の海運法令と海難処理制度の概要を把握し(4章・5章)、さらに、その海難処理制度が、江戸期の物流システム構築の要素として重要な役割を果たした事実を明らかにする(6章)ことを目的とする。

### 2.2 研究の背景

#### 2.2.1 廻船航路開発の概要と経過

物流システム構築としての廻船航路開発には、物流の交通要素である交通機関(モード)・交通結節点(ノード)・交通路(リンク)の整備を必要とした。さらに、商流としての、商品の安全・在庫・品質の管理、商取引システムならびに税制改革、さらに

は海難事故の際の補償制度・金融税制などといったソフト面の整備も行われた。

航路整備・港湾整備・船舶建造などの交通施設整備以外に、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であった。(表-1)<sup>(2)</sup>

河村瑞賢\*\*の創案によって、寛文11年(1671)に、出羽・奥羽の城米を積載して、奥羽沿岸を航行し、房州を迂回して相州三崎から江戸へ到達する東廻り航路が確立された。(図-1)

また、寛文12年(1672)には、出羽・酒田からの城米を積載し、日本海を経て、赤間ヶ関(下関)から瀬戸内海に入り、物資の最大集散地・大坂を経て、紀伊半島を周回し、遠州灘を直進して下田から江戸へ到達する西廻り航路が確立された。(図-1)

#### 2.2.2 廻船航路開発後の商品輸送

航路開発を契機として、官営の城米輸送のみならず、航路開発後、菱垣廻船\*\*\*樽廻船\*\*\*\*ならびに

表-1 物流システム構築と航路開発の内容<sup>(3)</sup>  
table.1 establishment of logistics system and contents of coastal ship routes development

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	交通路整備(航路)
	:ノード	結節点整備(港)
	:モード	交通機関整備(船)
保管	保管施設整備	保管方法の改善
	荷役機器整備	荷役方法の改善
	流通加工機器	流通加工改善
包装	包装機器	包装方法の改善
	商品管理	情報システム導入
商流	受発注	"
	金融税制	"
		品質管理安全管理 受発注方式設定 事故補償税制改革

(注) ゴチックは、航路開発で実施されたもの

物流システム構築の促進要素  
海運法令の整備(海難事故防止・海難処理制度の確立)

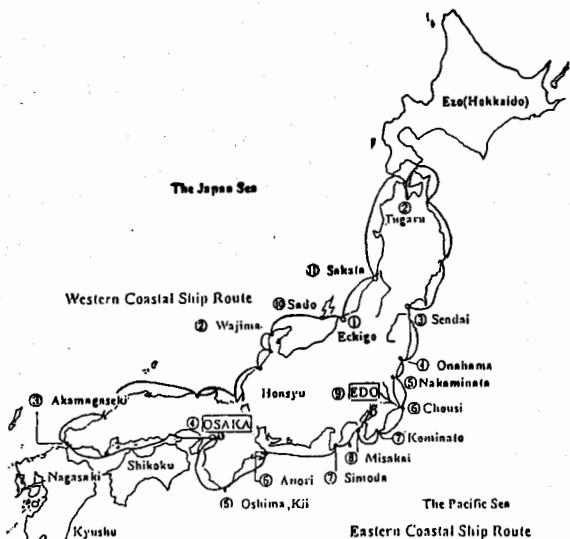


図-1 東廻り・西廻り航路<sup>(4)</sup>

Fig.1.Coastal ship routes, eastern and western

\* 廻船式目(かいせんしきもく) :我が国最古の海事商法規で、13世紀初頭の制定とあるが、室町後期に成文化された。43ヶ条から成り、船舶・船主・船頭・借船・衝突・海難救助などが規定され、江戸期の海運法令の基礎となった。

\*\* 河村瑞賢(かわむらざいけん 1618~1699) :江戸前期の富豪・土木家。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。

\*\*\* 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石積で、のちに1000石積以上の船も現れた。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。

\*\*\*\* 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。当初は酒類輸送の専用船であったが、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。

北前船\*などによって、一般の商人が扱う商品の流通が、この開発された廻船航路の利用に伴い、活発となった。その後20年を経て、商人の組織である江戸の十組問屋\*\*が、さらには、大坂の二十四組問屋\*\*\*が組織され、商取引に伴う物資の海上輸送活動が活発化した。

### 3. 廻船の海難

#### 3.1 海難の概要

##### 3.1.1 海難の時期と海域

本研究において、物流システム構築の構成要素である海難処理制度を論じるためには、まず海難の概要の把握が必要である。

航路開発によって輸送の安全性が、より堅固なものになり、海難事故は減少した。しかし、廻船の海難事故すべてを根絶することはできなかった。

特に、西廻り航路の江戸・大坂間では、季節風の強い気象条件の厳しい11月から12月の間に廻船の交通量が最も多くなり、城米の輸送が繁忙期に入る。江戸へ向かう廻船は、岩礁の多い危険な熊野灘・紀伊半島沿岸を北進し、天候によっては、志州・安乗

または鳥羽を経てから一気に遠州灘を下田へ直進し、江戸に入港する。熊野灘から遠州灘ならびに伊豆沖の海域では、冬期の強烈な北西風をうけて、多数の廻船が海難に遭遇した。(図-2)<sup>(6)</sup>

##### 3.1.2 海難多発の原因

海難の原因としては以下のことがあげられる。

- ①航路開発後の廻船による沿岸航行の増加。
- ②廻船の構造(例:弱い外舵・単檣)上の弱点や航海技術の未発達。(図-3)
- ③日本列島周辺は、年間を通じ、気象条件が急変する海域で、地域的な天候予測では接近する低気圧からの回避が不可能であった。
- ④大量に物資を消費する大都市江戸への継続的な海上輸送の必要性があった。さらに、年貢米の収穫期や、酒・木綿など生活必需品の生産の最盛期が冬期と重なるため、荒天の多いこの時期に海上輸送が集中した。
- ⑤陸岸から離れた航海の多用は、航海日数の短縮となったが、北西風や低気圧からの避難に時間を要し、海難の危険性が高かった。<sup>(7)</sup>

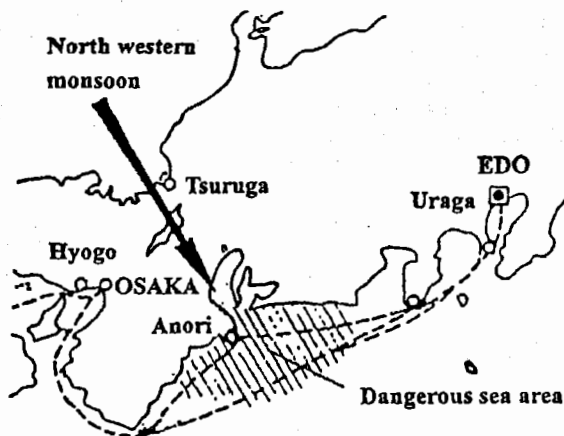


図-2 廻船の遭難多発地域<sup>(6)</sup>

Fig.2. Typical sea area where marine disasters occurred

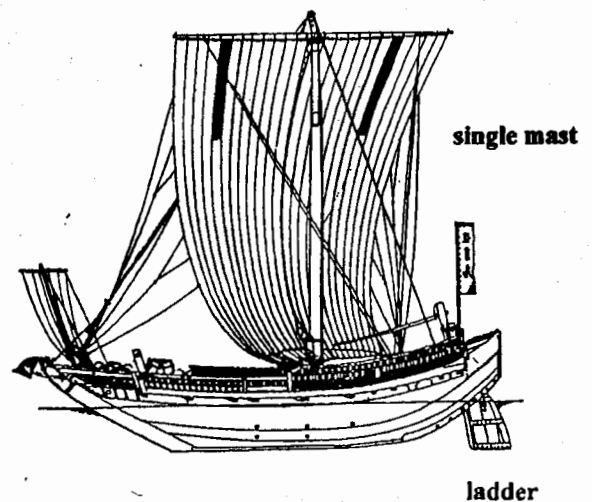


図-3 廻船<sup>(8)</sup>

Fig.3. "Kaisen" (coastal ship)

\* 北前船(きたまえせん) : 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船、その船型は、通称千石船といわれ、弁才船型で200石~500石積のものまで現れた。

\*\* 十組問屋(とくみどいや) : 江戸中期の元禄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。

\*\*\* 二十四組問屋(にじゅうしくみどいや) : 江戸中期の大坂の代表的積荷問屋組合。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した。

表—2 江戸の主要問屋の扱い隻数(元禄期)<sup>(9)</sup>

Table.2. Number of ships operated by main shipping agents in Edo (Genroku era 1688-1703)

年代	大規模問屋数	年間扱い隻数
元禄13年(1700)	5軒	1,357隻
元禄14年(1701)	6軒	1,358隻
元禄15年(1702)	6軒	1,221隻

注：扱い隻数とは入港隻数を示す

表—4 文化6年(1823)夏の難破船隻数<sup>(11)</sup>

Table.4. Number of shipwreck's in 1823's summer

	破船	荷打	積代金・船代金
菱垣廻船	7隻	4隻	45,000両
下り酒問屋	12隻	10隻	42,000両
木綿積合廻船	5隻	3隻	33,000両
計	24隻	17隻	120,000両

### 3.2 廻船の航海隻数と海難の実数

廻船の航海隻数としては、航路開発後の元禄期の大手問屋の取り扱い船の実数がある。(表—2)

城米以外の大量の物資(油・醤油・酒・酢・織物・各種雑貨)を輸送する廻船も入港していた。

その結果、江戸湾には、1日あたり往復20隻、年間では約7000隻以上の廻船が航行していた数値が得られる。

本研究においては、廻船が遭遇した海難を、①城米の輸送に従事した廻船である御城米船\*の海難と、②商人支配下における一般商品の輸送に従事した廻船業者の廻船の海難に二分して考察する。

航路開発後、海難の率は激減した。しかし、その後続く商品流通の活発化によって、江戸への商品輸送に従事する廻船の航海数は激増したため、その後、百数十年間に亘って海難数は増加している。(表—3, 4)

## 4 江戸幕府の海難法令の概要

### 4.1 航路開発以前(江戸期初頭)の海運法令

江戸幕府は、廻船の海難に対し、従来から、我が国で成文化された廻船式目を航路開発時に採用し、これに基づき、海難処理制度を全国に実施した。

表—3 菱垣廻船損害額表<sup>(10)</sup>

Table.3. Loss amounts by shipwreck's damage of coastal ship, Higaki-kaisen

期間	年数	難破船	損金
天明4(1784)~寛政5(1793)	10	181	195,650
寛政6(1794)~享和3(1803)	10	127	163,435
文化1(1804)~文化10(1813)	10	155	148,303
文化11(1814)~文政6(1823)	10	343	222,868
文政7(1824)~文政10(1827)	4	109	114,432
文政11(1831)~天保2(1831)	4	88	94,343
合計	48	1,003隻	939,034両

「油問屋日記」より(注：難破船は、打荷、濡れ損船を含む)

現代の海運関係の法令と比較して、共通の内容も多く、その優秀性がみられた廻船式目は、海難による損害である「海損」を二分している。すなわち、損害の直接の被害者のみが負担する「単独海損」と、船舶および積荷について為した処分による損害や費用である「共同海損」とに区別した。<sup>(12)</sup>

その後、豊臣氏は、天正20年(1592)に、海運に関する私法規定である、海路諸法度を発布した。

海路諸法度は、廻船式目より進歩した規定を設け、その中には、海難証明書である「浦手形」\*\*発行の義務その他の事項が規定されていた。

### 4.2 航路開発後の海運規定と規約

廻船航路開発と同時に、同13年(1673)に、幕府は城米運送規定を定め、城米の江戸への輸送体制を全国的な規模で確立した。

海上輸送においては、①城米輸送のための輸送規定、②商船である菱垣廻船及び樽廻船積合の十組問屋仲間内部規約が存在した。<sup>(13)</sup>

これらの規定ならびに規約が、江戸期の廻船の共同海損処理方法として発達し、江戸十組及び大坂二十四組問屋である荷主仲間の下で、その船積規約を、荷主仲間と廻船問屋、船主及び廻船問屋が共に認めた。

また、北前船による輸送は、買積輸送\*\*\*であり、船主が荷主を兼ね、運送契約の必要はなかった。

\* 御城米船(ごじょうまいせん)：幕領や各藩からの城米を輸送するために、幕府から認められ雇用された廻船をいう。

\*\* 浦手形(うらてがた)：海難に際して発行された海難証明書で、浦証文、浦切手ともいう。発行に際しては、厳しく吟味され、浦役人立会いのうえ、現状を検査してのち発行される。海損の重要書類となり、商人間でも用いられた。

\*\*\* 買積輸送(かいづみゆそう)：船主自身が、商品を仕入れ、自己の廻船に積載し、これを輸送して、目的地で販売する輸送形態であり、後の北前船がその典型例である。この場合は、海難処理については、自己の損害負担となる。

## 5. 江戸期の共同海損と高札の内容

### 5.1 江戸期の共同海損の種類と内容

#### 5.1.1 荷打

本研究における海難処理制度を論じるためには、海難のうち、処理制度として多く見られた「共同海損」について、その種類と内容、清算の方法、さらには海難に伴う不正の防止への対応について理解する必要がある。

江戸期においては、海難時、特に重要な船舶および積荷の損害である共同海損には、「荷打」及び「破船」の二者があった。荷打は、刎ね荷または捨荷とも言われ、海難に際して、先ず船足を軽くするため、積荷の一部を海中に投棄して船舶及び残存積荷を保全し、後に、その船舶および積荷などの残存物を以って、その投棄された積荷の損害を弁償する方法であった。

#### 5.1.2 破船

破船には、二種類の場合があった。その一つは、「難破船」と称される場合で、その際には、海水の浸水による「濡れ損」が積荷に生じ、船舶に破損を生じるような海難であり、当時多く発生した。

今一つは、海難の被害が甚大で、殆ど積荷を流失してしまった破船の場合で、わずかの残存荷物の売却価額を、荷主と船主間とで按分して処理した。

#### 5.1.3 共同海損の精算

##### ① 積荷及び打荷価額の算定

海難が発生した場合、「浦改め」と称し、主要な荷主とその関係者、および、廻船問屋などの関係者が海難の地へ出張して、海難事後処理である「浦仕舞」を行った。

菱垣廻船積合十組仲間は、品川・大坂間の海上を遠州浜名湖沿岸部の港である「今切」を境として、海難処理の管轄を東西に区分し、品川から今切までは江戸十組仲間が、大坂から今切までは、大坂十組仲間が担当した。<sup>(14)</sup>

当時の共同海損の精算においては、荷打・破船に拘わらず、捨荷に相当する荷物も、残存荷物も共に積荷の原価である「元値」を基準とした。

##### ② 船舶価額の算定

海難時には、「元船検分」と称して、一定の算定基準に基づき、船体を検査し、その損傷箇所、および船具の損失を調査した。

船舶の元値と破損箇所の修繕費、及び捨り道具(損失した船具)の補給費とを算定する。

##### ③ 共同海損の精算

積荷、船舶の損害額及び元値が決定した際は、廻船問屋関係荷主の「勘定寄り合い」を催し、共同海損の分担額を決める。

荷打による共同海損の主要なものは、刎ね荷の損害、船舶の修繕費、捨り道具価額、及び、海難事後処理である「浦仕舞」の総費用の合計額である。<sup>(15)</sup>

### 5.2 廻船航路開発に伴う高札にみる

#### 江戸期の海難に関わる不正と高札の内容

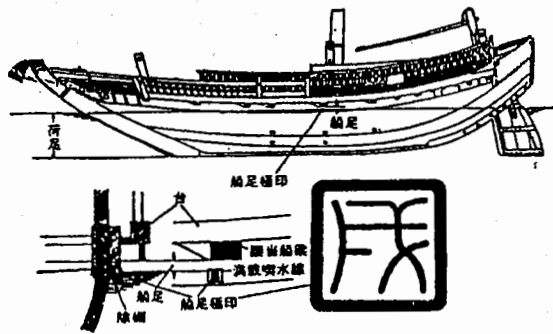
##### 5.2.1 海難に関わる不正の内容

江戸初期までは、廻船の荷受け組織が存在していなかったため、商品売買の実権は廻船問屋の手中にあり、また船頭や水夫が船内で荷物を窃盗し、あるいは故意に船に浸水させ、荷物を詐取する犯罪が横行した。<sup>(16)</sup>

##### 5.2.2 高札の内容と海難への対応

航路開発以前の寛永13年(1636)から航路開発以後まで、幕府が、江戸・大阪間に立てた浦高札の具体的な内容は以下のとおりであった。

1. 難破があったときには、救助船を出すこと。
2. 沿岸住民は、船主の依頼に応じて荷物を引き揚げ、船主はこれに対して、浮荷物は、20分の1、沈荷物は10分の1、の報酬を出すこと。
3. 海上に荷物を投棄した場合には、その船の到着地において、その地を担当する代官および庄屋がこれを臨検して残存荷物の明細書である「目録証文」を作成する。もし、船頭が沿岸の住民と共謀して、荷物を投棄したと偽って窃盗した場合は、違反者を悉く死罪とし、その沿岸地域の全世帯に過料を課す。
4. 承応元年(1652)の浦高札には、海上において船同士の荷物の売買を禁じ、違反者は両者とも死罪にし、沿岸住民に不正があれば、大坂もしくは江戸へ訴えでること。
5. 乗船した荷主の代理人である「上乗り」と船頭が共謀した偽装難破による積荷の略奪横領を阻止するため、荒天・難風に遭遇した廻船を、沿岸住民は、無断で救助しないこと。もし不正があった場合、直ちに代官に申し出ること。
6. 上乗り・船頭は、廻船の寄港時、船頭・水夫の員数や満載吃水線に異常ないことを、道状(送り状)と照合し、船内の記録帳(船内簿)に押印した上、代官に提出すること。
7. 大坂から出航した廻船は大坂奉行、その他の地域からの廻船は、その廻船業者(または廻船問屋



図—4 極印<sup>(17)</sup>

Fig.4. "Gokuin"(Punched load line mark on the hull of the ship)

仲間)を直轄する代官により、船足(吃水)を定め、過積載防止の「極印(満載吃水線)」を船体に打ち、乗組員の減員を禁止する。(図—4)

8. 船頭の私用米や他の積荷がある場合は、没収する。水夫の員数が不足した時、その地で雇い入れ出航すること。

### 5.2.3 不正に対する処罰

江戸期における海難に関係した刑罰は、重く規定され、民衆に厳しく遵守された。

城米輸送に関係した不正な偽装海難による城米の窃盗事件としては、志州・波切村における「波切騒動」の例があった。<sup>(18)</sup>

江戸幕府発令の「御定書百ヶ条」\*は、その第38条において、廻船の荷物や海難に関係した不正・犯罪に対し、獄門・入墨・遠島・重追放・重過料・死罪と規定し、各地の浦高札にも規定された。<sup>(19)</sup>

## 6. 廻船航路開発の諸整備と

### 海難処理制度の役割

#### 6.1 交通路整備と商取引形態の整備<sup>(20)</sup>

これまで、江戸期における廻船航路開発と廻船の海難処理制度についてその内容を考察した。江戸期の物流システム構築に必要な不可欠であった海運法令に基づく海難処理制度は、廻船航路開発実現のための重要な要素の一つであった。

また、廻船航路開発は、交通施設整備や交通管理整備のみではなく、流通システムの面でも、輸送物

資である城米や商品の安全管理、在庫管理ならびに品質管理などの商取引の整備、金融税制さらには海難時の事故補償制度も確立した。

従来からの廻船業者らによる不正は、輸送物資である城米や商品の安全・品質・在庫管理によって、減少した。航路開発以前と比較して、数十分の一に減少するなど、著しい効果が現れた。<sup>(21)</sup>

#### 6.2 商業活動と物資流通に対する影響<sup>(22)</sup>

従来は、江戸・大坂間の物資輸送による商品流通が主体であったが、その後、蝦夷地への航路や、九州を周回する南航路などに廻船航路が伸張し、これに伴い、商人の商取引活動が全国にまたがり、商圏が拡大した。<sup>(23)</sup>

さらに、城米や商品の輸送の品質管理、廻船の運行管理の整備がなされ、輸送物資の品質向上と数量の安定が確実化されていった。

また、廻船の航行管理・廻船寄港地の整備・輸送費の削減・荷役の合理化など、物流機能の側面に対応して、物流輸送制度が確立した。そして、廻船業者の不正の多発に対応して、商人である江戸・大坂の十組問屋、二十四組問屋が結成され、不正を防止した安定的な輸送制度ができ、城米を中心とした海上輸送から、広範な商品流通が隆盛となり、商品経済の急速な発展をもたらした。

#### 6.3 海難処理制度の航路開発に伴う

##### 物流システム構築への役割

本研究において述べている海運法令の整備に基づく海難処理制度は、廻船航路開発におけるソフト面の整備に含まれるが、交通施設整備や交通管理、ならびに商取引制度と密接に結びついていた。

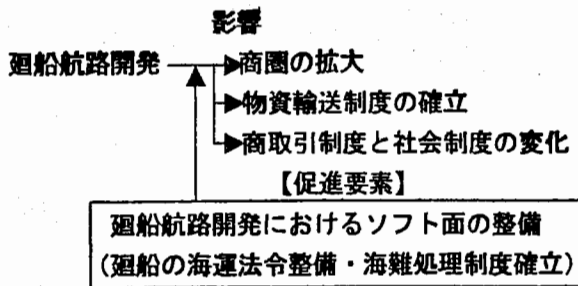
海難処理制度の確立が与えた役割は、廻船航路開発による様々な影響を促進したところにある。

そして、海難処理制度は、廻船航路開発の重要な整備のひとつとなったが、航路開発がもたらした効果や影響を促進せしめた役割も同時に有していたと考えられる。

それらには、以下の事実があげられる。

- ①航路開発によって、商圏の拡大がもたらされた。幕府の海運に関する法令や、廻船仲間である商人間の、海難に関する規約の実施を促進した要素としての役割を見出すことができる。

\* 御定書百ヶ条(おさだめがきひゃっかじょう) : 公事方御定書の下巻を指す。江戸幕府の法典で、1742年編集であり、上下2巻からなっている。上巻81条の司法警察関係の法令とは別に、下巻103条をいう。刑法・訴訟法関係の法令を収めている。公表されず、評定所や奉行の参考にされた。



図—5 廻船航路開発の影響と海難処理制度

Fig.5. Influence of coastal ship routes development and management system of marine disasters

②海運に関する法令の整備と海難処理制度の確立は、航路開発に伴う物資輸送制度の確立を促進する要素としての役割があった。

③また、それら海運関係法令の整備と海難処理制度の確立は、商取引制度の側面では、不正防止や適切な海難処理の実現を促進し、ならびに商人の富裕化と武士階級の貧窮化という社会制度の変化に影響をもたらした重要な促進要素となった。

こうした事実を要約すれば、上記のごとくなる。

(図—5)

## 7. おわりに

本研究は、物流システムを構築する様々な要素に関する過去の研究成果を基礎にして、物流システム構築の視点から、江戸期の廻船航路開発を考察した。

そして、そのソフト面の整備の一つであった海難処理制度の整備を明らかにした。

従来の筆者らの研究においては、物流システム構築としての廻船航路開発の意義と影響について考察したが、本研究においては、物流システム構築のための基礎的な要素のひとつに焦点をあて、交通機関(モード)である廻船に適用される海難処理制度に着目した。

輸送する物資の品質管理・安全管理ならびに廻船や商品に対する事故補償のためには、海難処理制度の確立が必要であり、それが、江戸期の廻船航路開発による物流システム構築のための重要な要素の一つであったことを示している。

それは、結果として、廻船航路開発に伴う商圏の拡大、物資輸送制度の確立、そして商取引制度や社会制度の変化を促進し、他の諸整備も実施されて、廻船航路開発の目的が達成された。

また、約330年以前の我が国における海運法令に基づく海難処理制度は、当時の諸外国からの導入で

はなく、我が国独自に組成されたものであった。

廻船航路開発以降の、廻船式目や海路諸法度などを基礎とした海難処理制度は、その処理方法、ならびに法的根拠など、現代の海商法の規定や海難処理制度と共通するものがあり、その内容に近代性を有している。

特に本研究では、共同海損の処理方法の内容が、その水準において、現代に匹敵していること、さらに、欧米にて成立した現代の共同海損規定である、ヨーク・アントワープ規則などにも、多くの共通点を有していることなどに注目した。<sup>(24)</sup>

## 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，No. 35, pp79-84, 2000.
- (2) Kohyoh NAKANO and Hirohito KUSE : Study on the establishment of logistics system from the viewpoint of freight transport using coastal ships and riverboats in Japan during 17th century, the 9th World Conference on Transport Research, July 25, 2001, Seoul, Korea.
- (3) 1) に同じ
- (4) 1) に同じ
- (5) 大内建二：海難の世界史，pp67-69, 成山堂書店，2000.
- (6) 石井謙治：ものと人間の文化史，76-I・和船 I，pp346-349, 法政大学出版局，1999.
- (7) 5) に同じ pp65-66.
- (8) 石井謙治：ものと人間の文化史，76-II・和船 II，p293, 法政大学出版局，1999.
- (9) 5) に同じ，p67.
- (10) 柚木 学：近世海運史の研究，p152, 法政大学出版局，1979.
- (11) 日本本海事史学会編：海事史料叢書・第2巻，p525, 成山堂書店，1978.
- (12) 田中千束：共同海損の研究，p25, 成山堂書店，1980.
- (13) 幸田成友：江戸と大阪，p130, 富山房，1995.
- (14) 藤岡謙二郎：日本歴史地名辞典，pp62-63, 東京堂出版，1996.
- (15) 12) に同じ，pp. 43-50.
- (16) 安乗郷土会：安乗雑史，pp152-155. 安乗郷土会，1991.  
三重県志摩郡阿児町安乗，三橋家文書  
三重県志摩郡阿児町安乗，西村家文書

- 阿児町史編纂委員会, 阿児町史, pp145-146, 阿児町, 1997.
- 三重県志摩郡阿児町安乗, 仲野家文書・諸国廻船亡人過去帳, 天明2年(1782)~寛政10年(1798)(17)6)に同じ, p225.
- (18) 日本海事史学会編: 海事史料叢書・第3巻, pp340-402, 成山堂書店, 1978.
- ・「属内目録」(文化2~4年)に含まれる, 難船勘定仕方名目次第 (pp344-356)
  - ・志州浦難船内済日記 (pp364-387)
  - ・志州答志郡安乗村・入牢など犯罪事件記録, 難船浦改め下田往来日記, (pp387-402)
- (19) 12)に同じ, p. 50
- (20) 1)に同じ
- (21) 児玉幸多: 日本の歴史16・元禄時代, pp225-226, 中央公論社, 1995.
- (22) 1)に同じ
- (23) 林玲子: 日本の近世5・商人の活動, pp77-88, 中央公論社, 1992. 及び, 北島正元, 日本の歴史18・幕府制の苦悶, pp151-178, 中央公論社, 1995.
- (24) 村田治美: 海商法テキスト, pp186-187, 成山堂書店, 1984.

②航路開発では、他にも法的な整備はなされました。例えば、廻船の積荷規定である「御城米積船御定書」や、商人らが取引で採用した商事規定である「菱垣廻船積仲間規約」などがありました。

## 質疑応答

**久保雅義 (神戸商船大学):**

海難事故による損害額が当時の貨幣単位である「両」で表示されているが、現代的な本研究の視点からみて、現代の貨幣単位の「円」で表示すべきではないでしょうか。

**仲野光洋:**

そのとおりです。江戸期は幾度も貨幣改鑄がなされ、各時代によって、両の、円への換算額に相違があったため、今回、両で表示しましたが、今後は文献記録などによって、正確に円で表示いたします。

**松尾俊彦 (東海大学):**

①タイトルとして、「物流システム構築」とありますが、廻船航路開発は、当時のモーダルシフト政策と理解してよいですか。

②物流システム構築(モーダルシフト政策の実施)のためには法整備が必要であったと思われませんが、海難処理以外の法整備も行なわれましたか。

**仲野光洋:**

①江戸期における廻船航路開発は、現代でいう国家的事業であり、物資の海上輸送へのモーダルシフトと断言できます。