

幕府直営方式城米輸送制度の成立：東廻り航路における城米輸送を中心に

井上, 拓巳 / INOUE, Takumi

(出版者 / Publisher)

法政大学史学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

法政史学 / 法政史学

(巻 / Volume)

67

(開始ページ / Start Page)

1

(終了ページ / End Page)

15

(発行年 / Year)

2007-03-24

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00011541>

幕府直営方式城米輸送制度の成立

——東廻り航路における城米輸送を中心に——

はじめに

寛文末期、河村瑞賢によって行われた奥羽城米輸送制度の整備についての研究はこれまで古田良一氏・渡辺信夫氏⁽¹⁾によってなされてきた。

両氏の研究は基本史料として新井白石が著した『奥羽海運記』⁽³⁾を使用して、東廻り・西廻り両航路について論じたものである。さしあたり、これらによって本稿で取り上げる東廻り航路における整備の意義は、以下のようにまとめられている。①城米輸送を従来の商人請負方式から幕府直営方式（御直廻）に変更し、伊勢・尾張・紀伊等の民間船を雇用した。②阿武隈川の舟運機構と積み出し地である陸奥国荒浜湊の整備を行った。③年貢納入後、冬船で那珂湊

幕府直営方式城米輸送制度の成立（井上）

井上 拓巳

か銚子口へ輸送して、利根川舟運に接続していた輸送方法を、夏船で房総半島を迂回する航路での輸送方法に変更した。④平潟・那珂湊・銚子口・小湊に番所を設置し、沿道の諸侯・代官に城米船の保護にあたらせた。⁽⁴⁾

両氏の研究は、東廻り航路における城米輸送制度を考える上で現在の定説となっているが、課題も残っている。

第一に、両氏が基本史料として使用している『奥羽海運記』が二次史料であるという点である。これまで『奥羽海運記』は、新井白石によって書かれた根拠のある史料として無批判に使用されていた感がある。しかし、二次史料であるという性格上、正確な史料批判が必要であろう。そのためには、城米輸送に関する一次史料を用い、この時期の城米輸送について検討することが必要となる。

第二の問題として、成立期の城米輸送制度それ自体についてはほとんど明らかになっていないという点が挙げられる。両氏とも河村瑞賢の整備について言及するのみで、それ以降のように城米輸送が行われていったのかという点については言及していない。特に東廻り航路における城米輸送については全くと言っていいほど研究がないのが現状である⁽⁵⁾。

以上のような研究史上の問題点を克服するため、本稿では磐城平藩「内藤家文書」⁽⁶⁾を基本史料として使用し、東廻り航路における城米輸送について検討していく。具体的には東廻り航路における幕府直営方式城米輸送制度の成立過程を検討する。

研究史で明らかになっていくように、商人請負方式で行われていた城米輸送が、河村瑞賢による輸送を経て、幕府直営方式へと移行するのであるが、それぞれの輸送について、法制面から検討する。それにより、幕府直営方式の城米輸送制度の成立過程を明らかにしたい。こうした検討を行うことで、これまで明らかでなかった城米輸送制度に関して新たな知見を見いだすことができると考えられる。

なお、本稿の検討対象は陸奥国信夫・伊達郡の城米の輸送である。この地域は「福島領」と呼ばれる。この地域に

おける寛文期から天和期までの幕領の変遷について簡単に述べておきたい。寛文四年（一六六四）に米沢藩の削封によって幕領となった信夫・伊達郡は当初伊奈半左衛門忠克が支配した。そして寛文十一年からは国領半兵衛重次が代官として赴任している。その後、延宝七年（一六七九）に本田忠国が封ぜられて一旦幕領は消滅するが、天和三年（一六八三）に本田氏が転出したため再び幕領となり、柘植伝兵衛宗正が支配することとなった。

一 商人請負方式の輸送

寛文四年、米沢藩の半知召上により、陸奥国信夫・伊達両郡一二万石の福島領が幕領となり伊奈半左衛門忠克が支配することになった。この時、初めて陸奥国福島領城米の江戸への輸送が必要となり、商人の請負によって輸送が行われることとなった⁽⁷⁾。城米輸送を請け負う者は江戸で募集された。請負人の募集は町触で行われ、寛文十年までに数度募集が行われている。ここではそれらの町触の中で確認できる一番古い、寛文五年二月の町触⁽⁸⁾を検討する。

先日も相触候福島領辰ノ御年貢米、江戸江相廻し被成候付、道中運賃駄賃諸色人用入札之儀、落札之者手前相違有之ニ付、余仁之者ニ可被仰付由ニ候間、望之者

今明日中、伊奈半左衛門殿屋敷江参様子承、入札御請負可仕旨町中江可被相触候、少も油断有間敷候、
(寛文五)
 巳ノ二月十日

この町触は寛文四年の福島領城米輸送の請負に関するものである。これ以前にも同様の内容の町触が出されて請負人が決まったが、何らかの理由により他の者に請け負わせることになった。このため再び請負人を募集することを町触で流したのである。

町触の中に「道中運賃駄賃諸色入用入札」とあるように運賃・駄賃の他、さまざまな雑費を含めた入札を行って、請負人が決定されたことが窺える。

この町触同様の福島領城米の輸送請負に関する町触は寛文五年（一六六五）十二月十二日と寛文六年十月二十六日⁽¹⁰⁾にも出されている。いずれも入札によって城米輸送の請負人を決める方式をとっていた。

このような城米輸送を請負人に委ねる方式は福島領城米輸送に限ったことではない。同時期の出羽国・信濃国・陸奥国長沼領などの城米も福島領と同じように請負方式で輸送が行われていた⁽¹¹⁾。また渡辺信夫氏の研究によれば、同時期の仙台藩や南部藩など東北諸藩の年貢米輸送も請負方式が一般的だった⁽¹²⁾。

幕府直営方式城米輸送制度の成立（井上）

こうしてみると請負人による年貢米輸送は、この時期に東北地方では広く行われていたことがわかる。ただし、城米にしろ諸藩年貢米にしろ輸送を行うには多くの人員や費用がかかるため、輸送を請け負うことができるのは必然的に有力商人に限られることとなる。

有力商人の請負による年貢米輸送（商人請負方式）については渡辺信夫氏が南部藩などについて検討されている。渡辺氏によれば商人請負方式というのは、米の輸送を請負商人に全て任せる方式で、請負商人が川船・海船の調達や海難に伴う損失まで全てに責任を持っていた。幕府や諸藩からすれば江戸への米の輸送に伴う煩雑な業務や海難の損失からまぬがれることができる。しかし、一方では請負料が高額であるという欠点もあった⁽¹³⁾。

渡辺氏の見解は南部藩など東北諸藩廻米を検討して述べている。関連する史料が少ないため不明な点が多いが、幕府の城米輸送の場合も東北諸藩と同様であったと考えられている。

福島領城米の場合は江戸の商人である渡辺友以が請け負っていたとされるが、史料制約もあり詳しいことはわかっていない。ただ、寛文十年に水戸藩領の磯浜沖で城米輸送船が破船した際に発行された浦手形の中には「御米請

負人渡辺長三郎」という文言があり、商人請負方式で輸送が行われていたと考えて差し支えないだろう。

こうした商人請負方式城米輸送について、幕府は全く関与しなかったわけではない。商人請負方式の輸送に関連して寛文六年十月七日に老中が荒浜・銚子間の浦々へ触を出している。¹⁵⁾

覚

奥州・羽州御蔵入之所々八木江戸へ運送候間、仙台領荒浜・常陸国銚子口迄船舩積候間、自然風波之節者其浦之者罷出、船不破損様尔可入精、若於令遲滞者可為曲事者也、

寛文六年

十月七日

(飯倉重矩
内膳 (書判)
(土屋数直
但馬 (書判)
(久世広之
大和 (書判)

荒浜・銚子口迄

浦々中

福島領の城米は阿武隈川舟運を使って、河口の荒浜まで運ばれ、そこで海船に積み替えられて江戸方面へ輸送される。ここで挙げた史料は、荒浜からの海上輸送のために出

された浦触である。嵐などで輸送船が危ない場合には救助をするよう沿岸の者へ注意を喚起しているのである。

ここで注目すべきなのは宛所が「荒浜・銚子口迄浦々中」となっている点である。『奥羽海運記』にもこの時期の城米輸送について「漕下総国銚子口、自銚子口用河船装運入利根河」とある。従ってこの時期の輸送経路は荒浜から海路で銚子口まで行き、そこから利根川を経て江戸まで輸送されたと考えてはば間違いないだろう。¹⁶⁾

以上、商人請負方式の輸送について検討した。当時の東北地方の年貢米輸送で一般的だった商人請負方式で福島領の城米輸送は行われていたのである。また、輸送経路については荒浜から銚子までは海路で輸送し、そこから利根川を通じて江戸へ輸送されていたと考えられよう。この商人請負方式での城米輸送は寛文十年まで継続して採用されていた。

二 河村瑞賢指揮による輸送

寛文五年から寛文十年までの城米輸送は商人請負方式で行われた。そして、寛文十一年には河村瑞賢の指揮の下で城米輸送が行われることとなった。輸送は寛文十一年に行われたのだが、輸送する城米は寛文十年のものである。こ

ここでは河村瑞賢の城米輸送について史料に沿いながら検討していく。

次の史料は寛文十年十月二十日、江戸の町中へ出された福島領城米輸送に関する町触である。⁽¹⁷⁾

覚

一 当戌年奥州福島領御城米三万石余、江戸御廻シ被

成候ニ付、入札被仰付候間、望之ものハ来ル廿六

日迄之内二国領半兵衛殿御宅江参、御指図を請、
入札仕候様ニ、町中可被相触候、以上、

十月廿日

町年寄三人

これ以前の町触と違って、ここでは輸送する城米の量が「三万石余」と明記されている。また入札の届け出先が伊奈半左衛門から国領半兵衛に変更になっている。これは寛文十年に国領半兵衛が福島代官になっているからである。

この二点以外は目立った違いはない。この町触を受けて河村瑞賢が入札を行ったとも考えられるし、入札が無かったために幕府が河村瑞賢に輸送するように打診したのかもしれない。いずれにしろ、この町触の直後に河村瑞賢によって福島領城米の輸送が行われることが決定されたのである。

この町触の約一ヶ月後の十二月一日には板倉重矩・土屋

幕府直営方式城米輸送制度の成立（井上）

数直・久世広之・稲葉正則の老中四名が、江戸から仙台藩領内までの浦々へ触を出している。⁽¹⁸⁾

覚

（奥州）

羽州福島領御城米江戸へ相廻候間、難風之時分於浦々兼而被 仰付通可相守之、御城米積立之船足相改、出船之以後彼船中へ穀物一切不可売買、万一船破損濡米於有之ハ、不紛矢様取揚置之、荒浜・平形・中湊・銚子口・板久・古湊・江戸、此七ヶ所二川村瑞賢手代差置候間、手寄之所へ早速令注進可相渡者也、

寛文十戌

十二月朔日

（板倉重矩）
内膳御印判

（土屋敷直）
但馬同

（久世広之）
大和同

（稲葉正則）
美濃同

江戸ち奥州仙台領迄

浦々湊中

まず注目すべきなのは、宛所が「江戸ち奥州仙台領迄

浦々湊中」となっている点である。先に検討した寛文六年の浦触の宛所は「荒浜・銚子口迄浦々中」となっていて、銚子以南については含まれていなかった。しかし寛文十一年の浦触では対象地域が延長され、銚子から江戸までの沿岸部が加えられたのである。

次にこの浦触の内容について検討していく。先に検討した寛文六年の浦触と同じように城米輸送船の救助に関する記述があるが、それ以外に新しく二つの点が盛り込まれた。

一点目は船足改め⁽¹⁹⁾についてである。史料中には「御城米積立之船足相改」とある。船足とは満水喫水制限のことである。つまり積み過ぎを防ぐために、積荷量の検査が、ここに明記されたのである。これ以前の城米輸送は商人請負で行われていたため、船足改めなど輸送の安全に関わることはすべて請負商人が行っていた。河村瑞賢の輸送に先立って、このような船足に関する文言が浦触の中に盛り込まれているのは注目に値する。

二点目は河村瑞賢の手代についてである。もし船が破損するなどして濡米ができた場合、その場所から最も近い河村瑞賢の手代へ連絡せよと命じられている。つまり瑞賢の手代が濡米を処理することになっていたのである。

瑞賢の手代の任務は濡米処理以外にもあったと考えられる。手代が派遣された荒浜・平形（平潟）・中湊（那珂湊）・銚子口・板久（潮来）・古湊（小湊）・江戸はいずれも航路上の重要拠点である。その点を考慮に入れるならば、城米を輸送する船の監視という任務を瑞賢の手代が担っていたと言えるだろう。例えば寛文十一年四月、磐城平藩領の沖で福島領城米輸送船が停泊しているときに瑞賢手代が現地に現れている⁽²⁰⁾。具体的に何をしていたかは史料から読みとることはできないが、城米輸送船の監視が瑞賢手代の任務の一つであったと言える⁽²¹⁾。

また潮来への手代派遣は、他の六ヶ所への派遣とは別の意味があったと考えられる。潮来以外の六ヶ所は荒浜・江戸間の海路上にある。一方、潮来は銚子口から利根川を少しさかのぼったところにある。潮来については渡辺信夫氏や渡辺英夫氏が東北諸藩廻米の事例から海運と舟運の結節点として機能していたことを明らかにしている⁽²²⁾。海路で運ばれてきた東北諸藩の年貢米が舟運に積み替えられる場所が潮来だったのである。河村瑞賢が潮来に手代を派遣したのは、このような潮来の結節点としての機能を重視したからだろう。勿論、浦触の宛所が銚子以南を含む江戸から仙台藩領までの浦々になっていることから河村瑞賢の輸送

は、それ以前の商人請負方式の輸送とは違い房総半島を廻って江戸まで海路のみで輸送することが想定されていたのは明らかである。しかし不測の事態に備えて、それまで利用されていた利根川入りの輸送ルートにも注意を払っていたのである。潮来への手代派遣はそのためのものだったと言えよう。

以上、寛文十年に出された浦触を中心に河村瑞賢による輸送を検討した。すでに渡辺信夫氏が述べられているが、河村瑞賢の輸送の意義とは、それまで銚子入りで行われていた城米輸送を房総半島を回って江戸まで海路で直送する方法に改めたことがあげられる²³。そして、輸送船の安全に関わる船足改めを制度化するとともに、手代を航路上の重要拠点に派遣して輸送業務に携わらせるなどしたのである。河村瑞賢による輸送は寛文十一年の輸送のみであるが、こうした改良点は翌寛文十二年以降の福島代官所による直営方式の城米輸送にも生かされることとなるのである。

三 福島代官所による輸送

1 船中御条目の制定

河村瑞賢の輸送の翌年から福島代官所による城米輸送が

幕府直営方式城米輸送制度の成立（井上）

行われるようになる。代官所による輸送は河村瑞賢の輸送方法を踏襲して行われた²⁴。ただし、そのまま踏襲したわけではなく、さまざまな改良が加えられていた。

ここでは代官所による輸送に先だって寛文十一年十二月に出された二つの法令を中心に検討していく。

一つ目の法令は五ヶ条からなる城米輸送船への「定」²⁵である。

定

- 一⁽¹⁾ 於船中御米無沙汰仕間鋪候、附火之用心堅可相守之、且又諸勝負仕ましき事、
- 一⁽²⁾ 御城米船積之砌、楫柱綱旋并糧米薪諸道具等に至迄、海中ニ而可入分不残積立、船足を請候已後何の浦にても私之荷物隠候而不可積之、若日和無之致永逗留糧米不足之時者、何の浦におゐても相調、其趣所之ものより証文可取之、自然偽糧米に准之、商売之米調於積之ハ、急度曲事可申付事、
- 一⁽³⁾ 遭難風打米仕候て、不叶時者糧米不残捨之、其上にて 御城米捨可申候、若自分之穀類於残置者、可取上之事、
- 一⁽⁴⁾ 沢手米有之者入念可干之、附海中ニ而船具打捨於令不足者着船之湊にて可相調之事、

(5) 一 於江戸 御城米不相渡已前、粮米余分断なくして
陸江揚中間鋪事、

右之條々慥相守可申候、若相背之族於有之ハ訴人に
可出、縦同類たりとも其罪を許御褒美可被下之、且
亦あたを不成様可被 仰付候、自然隱置脇方相關候
者、船頭者勿論水主かしきに至迄、悉可被行罪科者
也、

寛文十一年亥十二月

この「定」は後に「船中御条目」と呼ばれるものである。
寛文十一年に制定されてから、城米輸送船の遵守規則
として、必携書類となるものである。

第一条には城米の取り扱いについての規定が記載されて
いる。また火の用心と賭け事の禁止が盛り込まれている。
つまり人為的原因による城米の損失を防ぐために規定され
たものである。

第二条では、まず城米輸送中に必要な船具・粮米・薪・
諸道具などを残らず積み込むことが明記されている。それ
自体も重要であるが、それ以上に重要なのが船足改めの基
準を定めたことである。つまり「御城米船積之砌」に船
具・粮米・薪・諸道具を全て積み込んだ上で船足改めを行
うという基準をここに設定したことが重要なのである。船

足改めを行うタイミングを統一しなければ「私之荷物」を
隠す余地が生まれてくる。従ってここで厳格に船足改めの
基準を定める必要があった。このように第二条は船足改め
の基準と、積荷に関する規定が盛り込まれているのであ
る。

第三条は打米の規定である。城米輸送船に限らず、廻船
が輸送中に嵐に遭った場合、難破を防ぐために積荷を海中
へ捨てて船を軽くする必要があった。そのために米を捨て
る行為を「打米」といった。第三条は「打米」をする際に
は、まず粮米を全て捨てた上で城米を捨てるよう、打米の
手順を規定したのである。

第四条は城米輸送時に沢手米、つまり濡米ができた場合
の対処方法についての規定である。たとえ嵐に遭遇しなく
ても、城米輸送船内に海水が入ることで城米が沢手米に
なってしまうこともあり、幕府は沢手米の処理方法につい
ても無関心でいられなかった。だからこそ、ここで沢手米
は念を入れて乾かすことが規定されているのである。沢手
米を乾燥させることで、状態がよければ江戸へ輸送するこ
ともできたし、輸送することができないとしても沿岸の地
で干米を売り代金を得ることも可能になるからである。

第五条では江戸に着船後、城米を引き渡す前に粮米を無

断で陸に揚げることが禁止されている。

以上の五条に違反した場合の厳罰についても明記されている。この「船中御条目」は城米輸送に関わる規定を定めたものであり、城米を輸送する船の不正を禁止するとともに、船足改め・打米・沢手米の取扱い方などを厳格に規定するためにこの時に制定されたのである。

2 城米浦役人の任命

次に寛文十一年十二月二十一日に出された城米浦役人の⁽²⁶⁾任命に関する法令を検討する。

福島領^(寛文十一年)当亥之御城米江戸運送之儀、從 公義御直廻国領半兵衛二被 仰付候間、領内何浦ニ其所之名主年寄之内見計、忝人為御城米役人定置、油斷無之様可被申付之不及申、兼而被 仰付御條目之趣領内念入可被申付之、右之者ハ領主之用事相達候上、御城米之儀をも肝煎候得者、骨折可申二付、御城米相廻候年者国領半兵衛方より五人扶持之積米可相渡候間請取之、半兵衛方より御城米之儀ニ付申遣候用事相達候様ニ可被申付候事、
右之浦役人ニ可申渡覺

(1) 兼而被 仰付候御條目之表并船中江書付相渡候五

幕府直営方式城米輸送制度の成立（井上）

ヶ條之趣を以万端可令裁許事、

(2) 御城米船若遭難風打米仕候者随分可取揚之、其場所之米并沢手俵たりとも、大濡ニ而御用相立間鋪分者於其浦入札を以御為宜様ニ払、代金之儀者国領半兵衛方迄可相渡之、附少々濡候米之分者為干之、外之俵江しめり移不申様可仕之旨船頭ニ可申付事、

(3) 御城米船之儀ニ付、万一難計用事於有之者、仙台領荒浜ニ差置候国領半兵衛手代方歟、不然者於江戸河村瑞賢方迄成とも、手寄之所へ令注進可受指

図事、

(4) 縦雖為他領、其所近於海辺御城米船之儀ニ付用所出来注進於申来者早速罷越、可致裁許候、左様之節路銀并飛脚等之入用於有之者、追而遂勘定、国領半兵衛方より請取可申事、

(5) 御城米船之儀者不及申、諸廻船より酒肴たりといへとも、役人方へ一切受用仕間鋪事、

寛文十一亥

十二月廿一日

この史料は磐城平藩内藤家に残っていたものであるが、実際にはそれ以外の沿岸諸藩へも同様の法令が出されたも

のと考えられる。事実、仙台藩の「仙国 御郡方式目」⁽²⁸⁾という法令集の中には同文言の法令が残されている事がその証左となる。

史料の前半部分では城米浦役人任命の経緯が書かれている。寛文十一年には河村瑞賢によって城米輸送が行われたが、翌年の十二年の輸送は福島代官国領半兵衛によって行われることが決定された。つまりここで初めて在地代官所による城米輸送が行われることが決定されたのである。前年の河村瑞賢による城米輸送では瑞賢の手代が各地に派遣され、それぞれが輸送業務に関わっていた。福島代官所による城米輸送が開始されるのに伴い、瑞賢手代のように輸送経路上の各所に待機し、輸送業務にあたる者が必要となった。そのため東廻り航路上の浦々の名主や年寄の内から城米浦役人を選ぶように沿岸諸藩が命じられたのである。

これにより、この時城米浦役人として小渕の石森小左衛門、寒風沢の長南李之助、荒浜の武者惣右衛門、原釜の鈴木孫兵衛、小名浜の野崎与左衛門、平潟の鈴木主水、那珂湊の梅原藤七、銚子の伊藤清左衛門、小湊の滝口七郎左衛門の九名が城米浦役人に任命されている。⁽²⁹⁾ 城米浦役人が任命された九つの湊はいずれも東廻り航路上の重要拠点であ

り、そのうちの五ヶ所は河村瑞賢の手代が派遣された場所である。なお河村瑞賢の手代が派遣されていた潮来については城米浦役人が任命された形跡はない。⁽³⁰⁾

城米浦役人に任命された者への申し渡し事項が史料の後半部分に書かれている。ここから具体的に城米浦役人の職務内容を検討していく。

第一条では「兼而被 仰付候御條目」と「船中江書付相渡候五ヶ條」の内容をもとに職務を遂行するようにとある。前者は寛文七年閏二月に出された海難救助についての法令のことである。この法令は「浦方御条目」または「浦高札」と呼称され、全国的に施行されたものである。⁽³²⁾ 後者は「船中御条目」と考えて間違えないだろう。

第二条の内容は打米によってできた沢手米の取り扱いに関する規定である。これは「船中御条目」の第四条と密接な関わりを持っている。城米輸送船が打米をした際には、できるだけ引き揚げるようにとある。これは城米浦役人自身が一人で城米を引き揚げることを意味するのではない。打米の現場周辺の浦々の人足を動員し、引き揚げ作業を指揮・監視することが城米浦役人の職務なのである。⁽³³⁾

引き揚げられた城米の処理もまた城米浦役人の職務であった。もし引き揚げられた城米が御用のために役に立た

ないような場合は入札に掛けて、代金を福島代官国領半兵衛へ渡す。あまり濡れていない分については他の俵が湿らないように船頭へ申しつける。打米によって沢手米ができた場合、城米浦役人にはこのような行動が求められたのである。

第三条からは城米輸送に関わる「難計用事」があった場合、荒浜の国領半兵衛手代が江戸の河村瑞賢のもとへ注進することが城米浦役人の職務の一つであったことがわかる。ここでいう「難計用事」とは城米輸送船の難破や不正行為などのことである。

第四条は城米輸送について何か連絡を受けたときには、現地へ出向いて対処することが規定されている。また注目すべきなのは他領であったとしても出向くことが城米浦役人に求められていたことである。城米浦役人の任命は領主を通じて行われているようだが、城米浦役人には藩の境界を越えて城米に関する職務を遂行することが求められていたのである。現に延宝五年（一六七七）に磐城平藩領内で城米輸送船が難破した際には磐城平藩領内の小名浜の城米浦役人である野崎与左衛門だけでなく、棚倉藩の領内であった平潟の城米浦役人である鈴木主水も現場に立ち合っている。³⁴

また第三条と第四条の内容に見られるような注進に要する飛脚代や現場に出向くための路銀などの費用は福島代官所から支給されることも明記されている。

第五条には、諸廻船から酒肴など一切受け取ってはならないと述べられている。城米輸送に携わる以上、不正を防ぐために厳格に賄賂の禁止を規定することが必要であった。

これらの職務以外に、城米輸送船が湊に着いた際の船足改めを行うことも城米浦役人の職務であったことが城米の送状に記載されている。³⁵河村瑞賢による輸送の際に制度化された船足改めは、福島代官所による輸送時には城米浦役人によって行われることとなっていたのである。

このように寛文十一年に任命された城米浦役人は城米の引き揚げ作業・沢手米の処理・城米輸送船の船足改めなど城米輸送業務に従事したのである。つまり城米浦役人は寛文十一年の城米輸送時に河村瑞賢の手代が担っていた役割を受け継いで、城米輸送に携わったのである。

城米浦役人は福島代官所から派遣するのではなく、各湊の有力者が選ばれた。城米輸送が福島代官所によって行われるようになったといっても、限られた代官手代を各湊へ配置することはできなかった。それ故、代官手代の代わり

に各湊の有力者を城米浦役人に任命して城米輸送に関わらせたとある。また城米輸送に関わる航路上の諸作業をこなすのには代官所から派遣される手代よりも地元精通した者のほうが適任だったのだろう。なお、城米浦役人に任命された者は五人扶持や名字帯刀を許され、扶持米については福島代官所から支給されることとなった。⁽³⁶⁾

以上、ここでは、寛文十一年十二月に制定された「船中御条目」と、城米浦役人の任命とその役割について検討した。河村瑞賢による城米輸送を経て、城米輸送は福島代官所の指揮の下で行われることとなるのだが、それに先だって、城米輸送船の遵守規則として「船中御条目」を制定し、航路上の要所に城米浦役人を配置したのであった。寛文五年から十年の城米輸送では請負商人が、寛文十一年の城米輸送では河村瑞賢がそれぞれ輸送を指揮し、幕府や代官所は輸送に間接的に関わるのみであった。しかし、寛文十二年以降の城米輸送では福島代官所による指揮の下で城米輸送が行われるいわゆる幕府直営方式になるため、このような城米輸送制度の整備が進められたのである。

おわりに

本稿では寛文期より開始された陸奥国福島領の城米輸送

の変遷をみてきた。言い換えれば、当初は商人の請負によって行われた輸送方式が、福島代官所による幕府直営方式の輸送方式に移行する過程について検討してきた。

当初の商人請負方式の城米輸送体制のもとでは、幕府は城米輸送に際して沿岸地域に浦触を発したものの、城米輸送自体には関与せず、輸送は専ら請負人の手によって行われた。この商人請負方式での城米輸送は寛文十年まで継続して行われた。

この城米輸送に変革を加えたのが河村瑞賢である。河村瑞賢は寛文十一年の城米輸送を指揮した。まず城米輸送の経路を、それまでの銚子口から利根川舟運に接続し江戸へ輸送する経路ではなく、直接江戸まで海路のみで輸送する経路に変更した。そしてその経路上の重要拠点へ自身の手代を駐在させ、城米輸送を監視させるとともに、不測の事態に備えさせた。また輸送の安全性を確保するために船足改めの制度化を行った。河村瑞賢が福島領城米輸送を直接指揮したのは寛文十一年の輸送のみである。この河村瑞賢による城米輸送を商人請負方式であるとも評価できよう。

しかし、城米輸送経路の変更・城米輸送監視体制・船足改めの制度化など、河村瑞賢によって加えられた改良点は翌年以降の福島代官所による直営方式の城米輸送制度に生か

されることとなる。その意味で、河村瑞賢の輸送は、商人請負方式から幕府直営方式への移行期であったと位置づけられよう。

この河村瑞賢の輸送を継承して翌年以降福島代官所による輸送が行われる。それに先立ち、寛文十一年十二月に城米輸送船の規定として「船中御条目」が制定された。また、東廻り航路上の重要拠点では城米浦役人が任命され、彼らは城米輸送業務を担うこととなったのである。商人請負方式の輸送時や河村瑞賢の輸送時とは異なり、寛文十二年以降の輸送では、幕府の出先機関である福島代官所が城米輸送に直接関与することとなった。そのため城米輸送を行う前に、城米輸送船の遵守規則として「船中御条目」を制定することで、輸送中の城米の取扱いに関する諸作法を厳格に規定したのである。また河村瑞賢の輸送時に瑞賢の手代が果たしていた役割を担うべく、航路上の重要拠点で在地の有力者を城米浦役人として任命し、城米輸送業務を行わせたのである。このような法制面での整備の過程を経て、寛文十二年の城米輸送は福島代官所の指揮の下、幕府直営方式で行われたのである。そしてこの方式はこれ以降の城米輸送でも採用されることとなった。つまり、ここに幕府直営方式の城米輸送制度が成立したのである。

幕府直営方式城米輸送制度の成立（井上）

本稿は主に法制面について検討したため、実態面についてはあまり触れることができなかった。城米輸送の実態については別稿を用意したい。

註

- (1) 古田良一「東廻海運及び西廻海運の研究」(『東北帝大奥羽史料調査部研究報告』三、一九四二年)。後に福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会編『日本海海運史の研究』(一九六七年)に所収。なお河村瑞賢については、古田良一「河村瑞賢」(人物叢書、吉川弘文館、一九六四年)がある。

- (2) 渡辺信夫「日本海運史の研究」(渡辺信夫歴史論集二、清文堂出版、二〇〇二年)。

- (3) 新井白石著『奥羽海運記』(『新井白石全集』第三卷、国書刊行会)。

- (4) 渡辺信夫註(2) 前掲書。

- (5) 西廻り航路における城米輸送については阿部善雄「江戸城米の廻送と蔵納」(前掲註(1))『日本海海運史の研究』所収、石井謙治「西廻りによる出羽国江戸城米の廻送について」とくに航海関係を中心として」(前掲註(1))『日本海海運史の研究』所収 等がある。

- (6) 明治大学博物館所蔵「内藤家文書」。目録は明治大学図書館編『明治大学所蔵内藤家文書目録』(一九六五年)と

明治大学刑事事博物館編『内藤家文書増補・追加目録』（第一巻）第九巻、以下続刊中）がある。

- (7) 渡辺信夫「河村瑞賢と海運」〔歴史教育〕一五——一六号、一九六七年。後に渡辺信夫註(2)前掲書に所収。

- (8) 近世史料研究会編『江戸町触集成』（第一巻、稿書房）一五六頁。なお『江戸町触集成』所収の城米輸送関連史料の紹介については、片倉比佐子「江戸町触と城米輸送史料」〔交通史研究〕三三号、一九九四年）がある。

- (9) 前掲『江戸町触集成』（第一巻）一七八頁。

- (10) 前掲『江戸町触集成』（第一巻）二〇五頁。

- (11) 前掲『江戸町触集成』（第一巻）所収の町触参照。

- (12) 渡辺信夫註(7)前掲論文。

- (13) 渡辺信夫註(7)前掲論文。

- (14) 那珂湊市史編さん委員会編『那珂湊市史料』（第一四集 近世破船編）一三頁—一四頁。

- (15) 大田南畝編『竹橋余筆同別集・竹橋蠹簡合本』（汲古書院、一九七六年）一六六頁。

- (16) ただし、城米を海船から川船に積み替える場所がどこであったかはわかっていない。これまでは当然のように銚子で積み替えられたと考えられていた。しかし、近年渡辺英夫氏によって、江戸時代初期東廻り海運と利根川舟運の結節点であった潮来について明らかにしつつある（渡辺英夫著『東廻海運史の研究』山川出版社、二〇〇二年）。渡辺英夫氏の分析対象は仙台藩や津軽藩であるが、城米の場

合も潮来で積み替えられていた可能性がある。この点については今後の課題としたい。

- (17) 前掲『江戸町触集成』（第一巻）二六一頁。

- (18) 内藤家文書（明治大学博物館所蔵）。目録には「老中奉書寛文十戌年十二月朔日」とある。

- (19) 船足改めについては、石井謙治「御城米積船における船足制限について」〔海事史研究〕二九号、一九七七年）によった。

- (20) 内藤家文書——一四—二九。

- (21) なお『奥羽海運記』に輸送船を監視したという「立務場」の記述がある。これは河村瑞賢の手代が駐在した場所と考えられよう。

- (22) 渡辺信夫『幕藩制確立期の商品流通』（柏書房、一九六六年）三〇—一頁。渡辺英夫「東廻海運の初期段階—常陸国潮来を中心に—」（羽下徳彦編『北日本中世史の研究』吉川弘文館、一九九〇年。後に渡辺英夫註(16)前掲書に所収）。

- (23) 渡辺信夫註(7)前掲論文。

- (24) 『奥羽海運記』に「令 福島官吏 毎歳照 依瑞賢法制 漕運官糧」とあり、福島代官が河村瑞賢の輸送方法に依拠して城米を輸送していたことが窺える。

- (25) 内藤家文書三一九—二。

- (26) 当初「御城米役人」と史料中でてくるが、次第に「御城米浦役人」と表記されるようになる。本稿では統一して

城米浦役人と表記する。

(27) 内藤家文書三—九—一。

(28) 近世村落研究会編『仙台藩農政の研究』（丸善、一九五八年）に所収。

(29) 「勤功書上」（武者惣藏家文書、亘理町立郷土資料館保管）。

(30) 寛文十一年「奥州浦辺役人可指置覚」（内藤家文書三—九—三六）や延宝五年の城米送状写（内藤家文書一—九—三二—二六）などにも城米浦役人の記述があるが、潮来の城米浦役人の記載は無い。従って潮来に城米浦役人は置かれなかったと考えられよう。

(31) 内藤家文書三—一二—一四。

(32) 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）。

(33) 東廻り航路の沿岸部各地に城米輸送船が破船した際に発行された浦証文が残されている。浦証文には破船のあらましの他に、城米の引き上げ作業などが書かれている。その中で城米浦役人が主導的に作業に関わっていたことが確認できる。このことについては別稿で詳しく述べたいと考えている。

(34) 内藤家文書一—九—三二—二六。

(35) 城米送状には各地の城米浦役人に対する「何之湊へ入船候共舟足改之、極印其外入念相改」という文言がある（内藤家文書一—九—三二—二六）。極印とは船足極印のこと

幕府直営方式城米輸送制度の成立（井上）

である。

(36) 前掲註（29）武者家文書「勤功書上」。

〔付記〕

本稿で使用した史料の閲覧にあたって、内藤家文書については明治大学博物館の方々に、また武者家文書については武者惣藏氏及び亘理町立郷土資料館の方々にお世話になりました。なお、本稿は二〇〇五年一月に法政大学大学院に提出した修士論文の一部を加筆・修正したものである。成稿にあたって、澤登寛聡先生からご指導をいただきました。末筆ですが、厚く御礼申し上げます。