



Title	江戸幕府海事施策の実現と地域
Author(s)	糸川, 風太
Citation	大阪大学, 2026, 博士論文
Version Type	
URL	https://hdl.handle.net/11094/105358
rights	
Note	やむを得ない事由があると学位審査研究科が承認したため、全文に代えてその内容の要約を公開しています。全文のご利用をご希望の場合は、大阪大学の博士論文についてをご参照ください。

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

論文内容の要旨

氏 名 (糸川 風太)	
論文題名	江戸幕府海事施策の実現と地域
論文内容の要旨 本論は江戸幕府の海事施策の実現とそれに関わる地域の問題を検討するものである。特に江戸幕府権力の維持において不可欠であった、中央都市への物資の大量輸送、特に恒常的かつ広域的に展開し且つ幕府財政を基礎づける幕領年貢米の城米としての輸送の仕組みや、その安定的達成を企図して全国の海岸筋にその内容を周知させる公儀浦触廻達の分析を中心とした。 こうした海事施策の実現を通じて、個別支配領域や地域の枠組みが果たした役割、廻船調達が「請負」によって実現していたことの意味、近世中期以降の制度変容を主な分析視角とした（序章）。 第一部では、近世前期から中期の江戸幕府海事施策における廻船調達の仕組みやその特質を検討した。 近世初頭以来、統一政権の下で御用を勤めていたことが知られている讃岐国塩飽諸島において、その動員のあり方はまず権力によって設置された「支配」と塩飽年寄家のラインを中核としており、それは塩飽の自治を担保する知行宛行の場面でも機能した。しかしこうした体制は、動員規模において明確化されておらず、「支配」は塩飽年寄家の差配に依存しながら船舶を調達しており、それは島内における年寄―島民の矛盾に転嫁される側面があった。よって寛永中期に至り、年寄は勘定頭等幕府中央に対し、島の実態に即応した賦課を求めた。こうした流れもあって、以後は御用が限定化されていき、明暦期以降は長崎奉行渡海役に事実上一本化した。ここに塩飽における狭義の「役」体系が成立したことを見通すとともに、それ以外の御用については「請負」による雇用関係に基づいて動員されていくことになる（第一章）。 近世前期の大坂蔵米輸送において、塩飽は「支配」である小堀政一の指示下で同事業に従事しており、また扶持米給付も受けている。そして寛文前期の大坂町奉行・同船手「支配」下の大坂城米輸送、延宝期の大坂代官「支配」下の城米輸送に引き継がれていくが、これはあくまで「支配」である上方幕府機構と塩飽の関係によって成立する「請負」形態であり、城米輸送は制度的には運賃入札による請負関係を基本として展開する。こうした制度上の運賃入札に支配関係が内包することで安価な輸送を達成し、またそこで用いられる御用従事の由緒や「奉公」という論理を通じて、本来は請負関係であるにもかかわらず、「役船」や「御用船」という位置づけが、大坂代官―塩飽間で共有されていた。しかし享保期に至り、江戸の幕府勘定所が廻船差配人を直接決定する動向がみられるようになり、大坂代官による廻船差配そのものが鈍化する。こうした中で塩飽は勘定所と関係を取り結んだ廻船差配人（後の廻船御用達）の差配下で、他廻船問屋と同様に編成されていった（第二章）。 出羽国最上川流域における近世前期の城米輸送は、請負商人が酒田三十六人衆といった前代以来の有力町人の支援や個別領主権力との結びつきの中で、大石田舟を編成して安価な運賃での動員を行っていた。寛文期に至り、こうした輸送形態に対する反抗が酒田―大石田の連合を伴って展開される。そしてこうした地域連合は、城米輸送舟の「依怙」を解消するため、酒田―大石田間共通の運賃相場設定、共同での舟差配、請負人との直接交渉を達成していくことになる。一方当該期までの幕藩領主権力は、港の「古法」遵守も含めてこうした地域秩序を一定程度追認する姿勢をみせていた。河村瑞賢による城米輸送は、幕府中央権力が個別領主を編成しながら、強権的に廻船・川舟差配、運賃設定などを推進するもので、以後幕府中央権力が主導する瑞賢時の仕法を「公儀御直廻」とし、城米輸送が川辺筋、浦辺筋地域において最上位に位置づけられることとなる（第三章）。 城米輸送の仕組みについて、寛文期以前は各城米産出地の支配代官―請負商人という関係下で船舶が雇用されていた段階から、河村瑞賢による出羽城米輸送後の寛文13年、城米輸送船の基準や処理方法が全国的に統一され、一方で積荷の責任者として城米産出元の村方から選出された上乘の乗船義務が規定される等、積荷の管理責任としての村方・百姓の立場が明確化された。そして延宝5年（1677）頃から大坂代官役所の下で西廻り航路上国々の運賃入札が実施されるように、同役所が航路上の城米輸送船差配を集約し、諸国積出港へ差し向ける体制となる。すなわち積荷と廻船管理の分離がみられ、西廻り航路における諸国城米輸送全体に対応する廻船調達の仕組みが整備されることになる。しかし18世紀に東廻り海運の奨励や先述した勘定所での差配委人決定等、同機構による廻船事務の集約化がみられる	

ようになり、こうした中で勘定所と直接関係を取り結ぶ、複数の国々の城米輸送を一括で請け負う苦屋久兵衛等の廻船差配人が登場し、後に廻船御用達として全国城米の輸送や異国人護送、松前貿易といった広範な施策における廻船差配を担っていくようになる（第四章）。

第二部では、こうした城米輸送を支えた航路上地域の動向について論じた。

河村瑞賢の家は紀州藩南伊勢地域における地士層であり、以前から都市江戸と関係を有していた。そして寛文11年の出羽城米輸送において、各航路上地域に設置された「酒田御城米役所」に詰め、各所との連絡や航行の監視を担ったのは、瑞賢の親類や所縁ある南伊勢の地士層であった。こうした瑞賢の血縁・地縁的紐帯に依存しつつ、これに「役所」という幕府権威を付与することで、城米輸送の安定的実現を目指した（第五章）。

瑞賢と所縁のある地士層が勤めた「役所」といった航路上の監視システムはその後、幕府より五人扶持を付与された「御城米浦役人」に引き継がれることになる。紀州藩領内では周参見浦と槌柄浦に設置されたが、これは延宝期に老中と藩側のやり取りの中で成立したものであり、またその職務も当初は明文化されておらず、その担当領域も藩領域に規定されていた。よって城米輸送をめぐる幕府法制全体の中で、城米浦役人が位置づけられることはなく、原則としては沿岸筋の領主権力がその監視の責務を負うというのが原則であった。18世紀中期に至り、幕府勘定所が全国の沿岸筋浦々（村々）を宛所とした公儀浦触が頻繁に発給されるようになることや、輸送船に何か問題があれば停泊地の浦が直接最寄りの幕府代官役所へ連絡するということが浦触によって周知され、また城米浦役人等諸役人の立会による処理は輸送の遅延と損失を招くものとしてその対応の簡略化が指示される等、領主権力の責任下での対応という従来の仕組みとは異なった方針が打ち出されることになり、これは航行の責任を担う廻船御用達の要望も組み入れてのものであった。しかしこうした方針にもかかわらず、当該期以降も従来の仕組みでの処理が紀州藩熊野地域では継続していくことになる。地域における城米輸送船対応において、藩領域や組等の地域の枠組みは大きな意味をもっていた（第六章）。

第三部では、先述した公儀浦触という広域触の廻達にあたり、こうした枠組みが果たした役割およびその規定性を検討した。

幕府勘定所発給の公儀浦触は17～18世紀前期段階では藩権力を介して廻される事例がみえるが、宝暦期において、紀州藩領内では直接海辺筋に他国から公儀浦触が廻ってくるようになり、藩は一度役所で本紙を保管し、領内にはその写しを組大庄屋継で廻す方法を取り、組内においても、大庄屋が管轄内の浦（村）役人を一同に集め、刻付日時を調整しつつ、汚損に注意しながら円滑な廻達の達成を目指した。次の明和期になると、直接的浦（村）継がみられるようになるが、それが展開することによって各浦（村）方個別に負う責任が大きくなり、藩は公儀浦触の汚損防止を徹底させる指示を領内に達し、それを受けた浦（村）方は、汚損や開封の事情が分からなければ触を受け取らないといった対応をとることもあった（第七章）。

紀州藩や萩藩といった巨大領国地域においては、円滑な廻達の達成が領内支配の性格を帯び、紀州藩の汚損防止指示や、印形に用いた用紙が「半紙」であることや所属領主名の誤記に対して問題視した萩藩の対応にみられるように、触内容の周知徹底よりも、廻達における体裁重視傾向がみられる。一方で紀州藩南伊勢地域における浦触廻達をみれば、同じく沿岸筋に位置している「村」や「竈」が廻達ルートに含まれていない事例や、枝郷であった浦が他浦と同様、廻達負担に名を連ねている事例がみられることから、廻達への参画は内外に対し独立した「浦方」であることを証明・担保する根拠となっていた可能性をみた。公儀浦触廻達は、幕府一藩一地域でそれぞれ異なる論理を内包しながら達成されていた（第八章）。

公儀浦触を発給する幕府機構は、①幕府勘定所（初期には老中発給のものもみられる）、②大坂町奉行等遠国奉行、③個別の幕府代官および手代の三種がみられるが、この内①は原則として初発の幕府代官や藩権力による添触が付随し、そこに触本紙の扱い方や箱入・封入等廻達の形式が規定される。そしてこの規定は初発の領主権力によって相違があり、それが対象地域全体に及んでいたものであり、同じ内容の触であっても、受け手の触処理方法が全国画一的ではなかった。勘定所等個別支配領域を持たない幕府中央機関発給の触廻達の実現において、個別領主の枠組みは不可欠であったと同時に、その枠組みの規定性を受け、その体裁に受け手が縛られる状況にあったといえよう。一方で②と③については基本的にこうした添触がみられず、受け手は直接触本紙に接することが多いが、場合によっては廻達ルート上の村役人が独自に写しを作成したり、本紙に封をする等、廻達初発の領主権力でなくとも、触の形式自体は一定程度変更が可能であった（第九章）。

以上によって、17世紀の「役」編成整理に伴う「請負」による御用発生の必然性や、18世紀に幕府中央が廻船差配や航路上の対応等を集約し、統一的把握を目指していく動向、個別支配領域や地域の枠組みが施策実現に不可欠な役割を果たす一方、その中に内包された異なる論理の存在を見出した（終章）。

論文審査の結果の要旨及び担当者

氏 名 (糸 川 風 太)	
論文審査担当者	(職) 氏 名
	主 査 大阪大学 教授 野村 玄
	副 査 大阪大学 教授 伴瀬 明美
	副 査 大阪大学 准教授 古結 諒子
論文審査の結果の要旨	
以下、本文別紙	

論文内容の要旨及び論文審査の結果の要旨

論文題目：江戸幕府海事施策の実現と地域

学位申請者 糸川 風太

論文審査担当者

主査	大阪大学教授	野村 玄
副査	大阪大学教授	伴瀬 明美
副査	大阪大学准教授	古結 諒子

【論文内容の要旨】

本論文は、江戸幕府の海事施策について、とくに幕府権力の維持に不可欠で幕府の財政基盤ともなる幕領年貢米の江戸と諸国諸城への輸送過程に注目し、その実現形態と、実現に際して幕府と諸藩により行われた海岸筋支配のありようを解明したものである。幕府による江戸と諸国諸城への米輸送は、大都市での消費のほか、米相場への対応、また兵糧米集積・備荒貯蓄の機能を有し、とくに諸国諸城において保管される米は城米や城詰米と称される。本文は51字×18行で335頁を数え、400字詰め原稿用紙換算で約768枚の大作である。

本論文でいう海事とは、幕府が物資を輸送する際の資材と人員の手配や活動のありよう、またその輸送経路の領地の領主を編成して諸領主に必要事項を周知する浦触の廻達を指し、船舶の遭難などに伴う訴訟は含まない。

研究史上、これらは、おもに幕藩制国家論の推移の過程で、とくに東廻り・西廻り海路の構築に伴う海運の全国的展開が寛文期以降の幕府の全国支配確立の文脈において議論され、またそのような幕府の全国支配が成立する仕組みとして国奉行の存廃・職掌と国役賦課に伴う人と物の集積・分配・分業のありようが解明されてきた。また、近世の海運史の観点からも、全国的な海運の展開過程をふまえつつ、その過程は初期豪商の衰退と幕藩権力による掌握を前提とした商品経済化の進展として描かれ、流通と交通の全国的な体系化が強調されてきた。

本論文は、このような研究史に対して、河野未央氏らの研究を参考とし、物資の輸送に際して必要な資材と人員の調達に課役の形でなされていることは認めつつも、それらが実は近世前期から賃金の発生する請負関係を含むものである点に注目しており、相互に主張される役を字義通りに解釈するのではなく、事業を請け負う側が自己に有利な条件を獲得するためなどに主張するいわば方便として役の概念が用いられていることを重視している。

すなわち、これまで国役賦課のありようと商品経済化の進展から近世中・後期に至る幕府の全国支配の確立・展開過程が説明されてきたことに対し、本論文は近世前期からの米輸送における請負関係の展開とその下での請負地域・請負商人の存在・活動に注目することにより、近世における幕府の全国支配の確立過程とともに海運の展開過程についても新たな説明を提起しようとしている。

このような取り組みについて、本論文は3部9章の本文に序章・終章を配して臨む。「序章 研究史上の課題と分析視角」では、上記の問題意識を述べる中、本論文で度々言及される「支配」と「地域」の語の定義が試みられている。そこでは、大澤真幸氏の所論も援用しつつ、とくに「支配」を被支配対象の「服従」のありように注目して「諸関係の有機的連関による支配の安定化のみならず、その矛盾をも提起」とし、また「地域」につ

いては、本論文が塩飽諸島・最上川流域・大坂・南伊勢・熊野を対象とすることから、そこでの「一定の論理を共有する集団を、便宜上「地域」という概念に収斂させ、その関係性を軸に置くという視角」で捉え、「単に権力による編成のみならず、こうした編成の前提あるいはその後において、地域がそれ自身の論理を伴いながら如何なる場として機能したか」に注目し、「江戸幕府の海事施策という大規模かつ広域的な事業を、特定の機構が支配などを通じて関係を取り結ぶ各々「地域」に分解して検証することで、その特質や問題を明確化する」とする。

「第一部 江戸幕府海事施策における船舶調達」では、「第一章 近世前期幕府海上御用の実施形態－小堀政一と讃岐国塩飽年寄の関係から－」・「第二章 近世城米輸送体制の確立と変容－讃岐国塩飽船の「特権」再検討－」・「第三章 近世前期城米輸送にみる請負商人と地域－最上川流域を対象として－」・「第四章 近世幕府海運体制の特質と諸問題－城米輸送を対象として－」の各章により、近世前・中期の幕府の城米輸送過程における船舶と人員の調達過程が解明される。「第二部 江戸幕府海事施策と沿岸筋地域」では、「第五章 河村瑞賢と紀州藩南伊勢地域の人々－西廻海運事業を対象として－」・「第六章 地域における城米船対応の展開と変容－紀州藩熊野地域を対象に－」の各章により、城米輸送の担い手の河村瑞賢と彼の縁故の南伊勢地域の地土層で構成される「役所」の活動と「御城米浦役人」への改変が描かれ、のちに幕府勘定所によって幕府代官所を活用した有事対処方法の効率化が図られるも、依然地域における従来の仕組みが継続運用されたことを論じる。「第三部 公儀浦触廻達にみる地域支配」では、「第七章 紀州藩・鳥羽藩領における幕府広域支配実現の特質－近世中後期の公儀浦触廻達を素材として－」・「第八章 公儀浦触廻達における藩権力と地域－紀州藩領を中心として－」・「第九章 公儀浦触廻達方法の諸類型」の各章により、幕府勘定所の触が紀州藩により廻される際、その廻達は領内支配に寄与すべく、触の汚損等を防ぐ手立てを講じながら実施されるが、受け手の浦や村では触の汚損の責任の重大性や授受の体裁も認識され、かえって不都合の場合には受領しない場合もあることや、廻達経路にいかん位置づけられるかが浦や村の存立根拠となり、触の廻達をめぐる幕府・紀州藩・藩内浦、村の相互に異なる認識を論じる。

「終章 本論の成果と展望」では、各部の成果をまとめるとともに、本論文が明らかにした江戸幕府の海事施策における請負商人への依存（「軍事の「請負」状況」）の限界を指摘し、請負商人が明治新政府の海事施策に早くから従事していることをふまえ、19世紀以降の彼らの役割を検討する必要性などを指摘している。

【論文審査の結果の要旨】

本論文は、広範な史料調査とそこで得られた史料に基づく緻密な実証に支えられており、とくに第一部における分析は見事で、近世前期からの請負状況の存在を鮮やかに描き出したことは、最大の成果である。また、第一部第二章・第三章・第四章と第二部第五章における河村瑞賢をめぐる分析は、今後、河村瑞賢に関する研究を行う際には必ず参照されるべき成果であろう。さらに、第三部において、公儀浦触の廻達をめくり、触の廻達の様式論から当時の人々の意識にまで議論を上げた点もたいへん興味深かった。

このように多くの重要な成果をもたらす本論文であるが、問題点がないわけではない。まず、先行研究や史料の典拠を示す際の註記が必ずしも丁寧ではなく、該当頁の不記載や史料名・所蔵元の表記の仕方は公刊までに修正を要する。また、論旨にとって致命的ではなかったが、史料の解釈に疑義のある点が複数見受けられた。さらに、第三部は、第一部・第二部と論調が異なっており、第一部・第二部に含みこませるなど、工夫の余地がある。そして、より重要な点であるが、序章における「支配」の語の定義が本論文の豊かな実証の価値を減じている感は否めなかった。本論文の実証をふまえての、新たな日本近世の「支配」の説明は可能であったと思われる。

だが、これらの諸点は、今後の修正などにより克服されることが見込まれよう。よって、本論文を博士（文学）の学位にふさわしいものと認定する。