

## 近世後期における海運と大坂交易

—奥州八戸藩を事例に—

渡 邊 信 夫<sup>\*1)</sup>

### Maritime Transport and Osaka Commerce in Early Modern Japan —The Case of the Port of Hachinohe in Northeastern Honshu—

Nobuo WATANABE

#### ABSTRACT

The most famous example of maritime transport between domestic ports in Early Modern Japan is that which existed between Osaka and Edo, plied by the “higaki kaisen” and “taru kaisen” shipping guilds. In an earlier paper, I examined the maritime trade between Sendai and Edo plied by the “kokusen” (rice boats) from the port of Ishinomaki. In this paper I examine the development of maritime transportation between Hachinohe and Edo, and Hachinohe and Osaka. In 1819, Hachinohe domain instituted a monopoly system for the sale of all domestic produce exported from the domain. The domain set up a special office called “kokusankata” including samurai officials from the domain, and local large-scale merchants from the castle town. The Office was charged with conducting trade for the domain including trade with Osaka. As result, all trade within the port of Hachinohe came to be conducted as trade with the Office of Domestic Produce. The Office instituted regularly scheduled shipping between Hachinohe and Osaka by hiring commercial ships to carry its Domestic Produce to Osaka. Prior to this, in 1814 the Domain had set up a transportation office in Osaka to manage the flow of commerce between the two cities. This was called the Osaka Gokokusan Shihai Moto. The Domain drew up a contract with the Osaka merchant chosen to act as manager of this office, Yanagiya Matahachi. According to this contract, ships were to be hired by the Domain, while the manager was responsible for procuring the ships, for the transport of domestic produce between Hachinohe and Osaka, and was the sole contractor for the sale of the produce in Osaka. As was the case in other forms of official trade conducted in this period, such as the freighting of tax rice for the Bakufu and other domains, this contract included stipulations regulating the procuring process and an “empty boat” clause requiring hired ships to carry no other freight than that of the Domain. However, unlike ships in the tax-rice trade, the inspection to imple-

---

\*1) 放送大学教授 (宮城学習センター)

ment the “empty boat” clause was conducted in Hachinohe, not at the port of hiring. That the “empty boat” clause in the contract drawn up in 1814 showed weaker control of boats hired by the Domain is a reflection of the fact that the Domain had to depend on Osaka merchants for procuring ships. By the middle of the 19th Century, the Domain was able to own and maintain its own fleet of ships for conducting the Osaka trade. Moreover, the Domain was able to open up a variety of different routes to Osaka, thereby decreasing its dependence on hired shipping from Osaka, and increasing its direct of its maritime transport.

## 要 旨

この研究は、北奥州に位置する八戸藩を対象として、八戸城下町と大坂との間に都市間海運が展開したことを論証しようとするものである。近世における都市間海運は、菱垣廻船、樽廻船による海上輸送を主とする大坂・江戸間海運を典型とする。先に、江戸・仙台間の海上輸送を担った石巻穀船の運行形態、積荷などを分析し、両地間に都市間海運の展開がみられることを論証した。本稿は同じ東廻海運における八戸と江戸、八戸と大坂間の海運においても都市間海運の展開がみられることを論証し、合わせて近世海運の特性を明らかにしようとするものである。

文政2年、八戸藩は江戸・大坂方面に移出される国産品の専売制を実施した。その担当機関として城下に国産方を設置し、藩役人のほか城下町の有力商人をその業務にあたらせ、国産品の大阪取引に乗り出した。その結果、八戸港出入津の廻船は国産方を相手とする交易となり、さらに、藩は八戸・大坂間の国産品の移出船を藩の雇船とし定期的な海上輸送を確保した。藩は、文化11年に大坂に「大坂御国産支配元」という大坂・八戸間の取引を担当する流通機関を設置した。藩は、支配元に就任した大坂商人柳屋又八との間に「諸国規定」を締結した。この約定は、輸送船を藩の雇船とし、支配元が雇船の調達、八戸・大坂間における国産品の海上輸送、大坂での販売を一手に請負うことを基本とするものであった。幕府の御城米、藩の蔵米輸送の場合と同じく、雇船の採用、空船条項もあるが、空船確認は雇船調達地でなく、八戸港で積み出す時点での混載の有無の確認であった。空船確認が幕藩より弱いのはまだ雇船調達を大坂に依存しなければならなかった事情の反映であった。幕末期にいたると、藩の手船を主体とする大坂取引となる。しかも、八戸藩は複数のルートによる大坂取引を行なうようになり、大坂での雇船調達依存も弱まり、藩の海運支配が強化されるのである。

## 1

近世は日本史上もっとも沿岸海運の発達した時代である。近世海運の基本的構造は大坂と江戸を軸とする二大海運体系である全国的海運と中小港湾を基地とする地域海運の二重構造であった。両海運は密接な関係を持ち相互補完関係にあって、海上輸送を通じての地域交流はきわめて活発であった<sup>(1)</sup>。

本稿は、北奥州の八戸藩を事例に、近世後期における海運と大坂取引について述べるが、具体的検討に入る前に、八戸藩の海運史上の位置について述べておきたい。同藩の城下町である八戸は港町でもあり、八戸港は東廻海運の主要港として主に江戸との関係で発達してきた。

東廻海運とは、本州の奥羽越沿岸に沿って日本海を北上し、津軽海峡を横断して太平洋に出て奥州沿いに南下し、房州半島を迂回して江戸に入る沿岸海運のことである。名称は本州を東に廻って江戸に入る海運ということによる。航路は東廻航路と呼ぶ。因みに西

廻海運とは日本海から西廻りで瀬戸内海に入り、紀伊半島を迂回し遠州灘を航海して江戸に入る海運である。日本列島沿岸の海運は古くから開発されているが、沿岸海運が刷新され両海運が完成するのは寛文期で、江戸商人河村瑞賢の事業としてであった<sup>(2)</sup>。

これより先、江戸に幕府が開かれ、諸大名の参勤交代が開始されるに及んで、江戸以北の太平洋沿岸の海運は急速に開発された。大名や大名家臣たちの江戸生活に必要な日常消費物資を、国元から江戸に海上輸送する必要が出てきたからである。江戸幕府が開かれても江戸市場は未発達で大名たちの日常消費物資を調達することができず、しかも大名財政の上からも国元からの輸送が有利であったからである。一般に、大坂が天下の台所として江戸に日常消費物資を供給していたと理解され、各藩の国元からの供給については注目してこなかった。八戸港が全国的海運に登場するのもこの時期である<sup>(3)</sup>。この新たな海上の輸送需要は全国共通のことで、大名・藩主導の海運の展開をみる背景であり、幕藩という国家的枠組みが定まることに対応する海運の展開であったといえる。その意味でかかる海運は近世海運の特質とみることができる。もっとも、全国共通であっても、従前から海運の発展度には地域差があったから、各藩の対応にもおのずから違いがみられた。これまで、遠隔地間海運の発達が不十分で、民間海運が地域内に止まっていた江戸以北の太平洋沿岸地域においては、大名・藩の手による開港、海船の建造、手船の船員組織など遠隔地海運のための海運機構の整備が進められた。近世初期、八戸港では南部藩の事業として、伊勢・尾張系の二成船が建造されている<sup>(3)</sup>。このいわば上からの海運機構の整備によって、これまでの民間船の海運活動が衰えたわけではない。むしろ、瀬戸内海で「町船」(民間船)が塩飽船などの既存海運勢力を脅かしたといわれるように、民間船は著しく増加した。しかし、それらがすべて買積船となったのではなく、多くは幕藩の海運機構に組み込まれ、幕藩の賃積船となった。寛文年間における河村瑞賢による海運刷新は、こうした海運事情の変化をふまえ、幕領米の賃積輸送体制を採用したところにその歴史的意義がある。仙台藩のように、藩政初期から強力な買米制を実施し、江戸廻米を行なってきた藩では、当初より賃積船方式であったが、幕府はもとより、他の諸藩においても、瑞賢の海運刷新をうけて蔵米の賃積輸送体制が整うようになった。蔵米以外の物産も、幕藩権力の統制下において賃積船輸送となっている場合も多い。近世の廻船といえば、北前船のように、買積船のイメージで語られることが多いのであるが、遠隔地間海運においては、賃積船と買積船の二重構造であった、といつてよい。沿岸海運の最盛期といえる江戸時代中期の海運は、このような海運構造であった。江戸時代後期、藩国家的動向のなかで、多くの藩は財政の強化を求め、国産品の専売制を実施する。それは、江戸・大坂を軸とする中央市場での国産品の販売を目指すものであり、遠隔地諸藩においては、海上輸送をともなうもので、海運の在り方にも影響を与えた。本稿は、こうした観点から、北奥羽の八戸藩で実施した国産品の専売制と海運について検討する<sup>(4)</sup>。なかでも、国産品が江戸市場に加えて大坂市場に移出されることにともなって、海運がどう展開するかに主眼をおいて考察することとする。本論のなかで具体的に考察するように、近世海運は、都市(城下町・港町)と都市(江戸・大坂)を結ぶ流通機構を前提としての展開であった。いわば都市間海運ともいべき海運の展開で<sup>(5)</sup>、八戸藩の大坂交易においてもこうした特質を指摘することができる。

## 2

八戸藩は僅か二万石の小藩で、寛文二年、盛岡南部藩より分封し独立した藩である。藩領地の大部分は、現在の青森県八戸地方であったが、一部は現在の岩手県志和郡にあった。八戸地方はこの時代米穀生産が少なく、それを補う意味で志和領が与えられたといわれる。八戸藩の国産品は時代にもよるが、干鰯などのメ粕、海産物、大豆などの雑穀、材木、鉄などの鉱産物等が主なものであった。こうした国産品は、八戸港・久慈港に来港する廻船によって江戸方面に輸送販売されてきた。八戸城下町は港町でもあり、古くから商業組織の発達があったけれども、その商業組織・機構は近世前・中期はもっぱら荷出問屋的機能を担い、来港する他国廻船に販売してきた。八戸廻船などが自ら中央市場に積み出してこれを販売するような動きは少なかった。近世前・中期の、来港する他国廻船は主に東日本の廻船で、江戸・浦賀・石巻などの廻船であった<sup>(6)</sup>。

文政二年、八戸藩は藩政改革を断行し、江戸・大坂の中央市場に移出可能な国産品を対象とする専売制を実施する。国産品の大部分は海上輸送品であったから、当然ながら専売制と海運の展開は密接に関係した。藩は文政二年に、専売制の実施機関として「御調役所」を設置した。この専売制の実施は「御主法替之節」<sup>(7)</sup>ともいわれ、国産品の海上輸送の方式も一新する。当初、専売制は江戸登せ荷を主対象としたが、やがて、藩は大坂登せ荷の拡大を意図し、大坂登せ荷物をも御調役所の取り扱いの対象とするようになる。専売制の実施は、明らかに国産品の大坂市場への販売を一つの目的にしていたといつてよい。

御調役所は家老を筆頭とし、既存の職制にまたがる機構として設置された。他に見られるように勘定部門の一機関としての設置ではなく、藩の中核部門が専売制を担当する機構とした。したがって、家老・町奉行など藩政・市政・職制の最高責任者を専売制組織の責任者として、その下に「御調掛」・「御調御目付」・「御調添役」・「浜掛御目付」・「出役」の職制を設けた。役所内だけでなく、浜掛り、出役というように御調役所の組織は港の現場にも及んだのである<sup>(8)</sup>。

このように、八戸藩は御調役所を設置し、国産品の専売を実施し、大坂市場に乗り出す。その具体的検討に入る前に、それまでの八戸藩と大坂との流通経済関係について簡単に述べておきたい。八戸地方と大坂との流通経済関係は、はじめ八戸藩の成立以前から、日本海海運に結ぶ陸奥湾の野辺地港を窓口を展開してきた。太平洋沿岸の海運を利用しての八戸藩と大坂市場との関係はそれより遅れ、藩成立後の寛文9年に、大坂の鴻池治右衛門が八戸藩領陸奥志和郡産米の廻米を請負い、江戸に輸送販売している事例がある<sup>(9)</sup>。このころから八戸藩の遠隔地海運は八戸と江戸方面とを直接に結ぶ海運に重点がおかれるようになる。はじめ、八戸港に出入津する廻船は江戸・浦賀・石巻などを船籍とする船が主であったが、近世中期になると、しだいに三陸地方の海産物を求めて東海地方や西国を船籍とする廻船が進出してくる。こうした東海地方や西国方面からの進出廻船は、三陸地方に向って直接北上してくるのではない。西国や東海地方から江戸に蔵米などを廻漕してきた廻船が、三陸産の海産物などの輸送を目指して東廻航路に転回してくるのが多かった。その転回も、江戸で奥積廻船問屋による調達廻船としてであった。したがって、西国・東

海地方を船籍とする廻船の八戸港を含む三陸諸港への出入津をもって、ただちに三陸沿岸地域と大坂など西国方面との直接的な海運の展開とすることはできない。

つぎに、八戸地方（藩）と大坂との直接的な交易を伴う海運関係を検討することにする。つぎの史料は、宝暦9（1759）年11月、大坂廻船が八戸城下町の商人仲間の注文によって上方商品を輸送してきた事例である。

乍恐以書付奉願上候事

一、大坂船頭松蔵船江、八戸御町物屋仲間注文之美濃茶・木綿・小間物荷物積入、宮古浦江着船仕居候処、唯今冬海、殊頃日順風無御座候而段々延引罷越候、依之御当所湊与板船三艘差越、右荷物積廻御当所より八戸へ陸附仕度奉存候、尤空船ニ而出帆仕候、以御慈悲御暇被成下、海上通御証文被下置度奉願上候 以上

宝暦九年卯十一月廿六日

願人 八戸物屋共支配

梶川八郎兵衛様

久慈八日町 悦助

撰待久左衛門様

他六名略

(10)

八戸藩久慈町（町）の者が八戸藩役人に出した願書である。その内容は、八戸城下町の物屋仲間が注文した美濃茶・木綿・小間物荷物を積んできた大坂廻船が、南部藩の宮古港に寄港し冬海で日和を待っていたが、出帆の機会が得られずいた。そこで久慈港の与板船（地船）が宮古港に赴き荷物を積み帰り、久慈町からは陸路で運びたい。大坂廻船は八戸港に入港するのをあきらめ、空船で久慈港を出帆したいので海上の通判をいただきたい、というのである。この大坂廻船は八戸港を目指して北上してきたのであった。来航船の荷揚げ地をめぐる八戸港と久慈港の競合があるように思われるが確かなことはわからない。積荷の注文者である八戸城下の物屋仲間とは諸問屋の仲間を総称した名称であると思われる。積荷の積出地は明記されていないが、積荷の内容からみて大坂からの輸送であろう。八戸城下商人が仲間を組織し、大坂に上方加工品などを注文し仕入れる体制ができてきたのである。こうした海運による江戸のほか大坂などとの遠隔地間の商品流通の展開が、八戸藩が国産品の専売制を実施できる一つの条件でもあった。すなわち、藩が国産品を専売し移出するだけでなく、国産品の海上輸送をも藩の支配下におくことのできる条件ともなったということである。

専売制の実施に当たっては、まず八戸城下に実施機関としての国産方を設置し、藩役人のほか、有力城下商人をも国産方商人として配置した。その「八戸国産方支配人」となったのが八戸城下町の豪商石橋徳右衛門であった。他藩のこの期の専売制と同じく、城下商人の流通組織を丸抱えそれを特権化し、八戸港の移出入品を全面的に掌握させたのである。そのため、これまで八戸港に出入津し八戸城下商人と取引してきた遠隔地商人や廻漕業者は、藩の国産方との取引に移行せざるをえなくなった。藩はさらに進めて海運の掌握を目指し、八戸・江戸間の国産品輸送を藩の雇船で行なうとする。その結果、これまで八戸地方の国産品を自分荷として買積してきた諸国廻船は藩の雇船となって専売品の輸送を余儀なくされる。八戸港の入出津廻船の年代的動向については別に検討したが<sup>(11)</sup>、雇船が比較的多くなった理由の一つである。八戸藩の専売制とこうした海運の関係は、従来から

展開してきた江戸市場との関係においてまず見られてくる。江戸市場は蔵物の取扱いが多く、仙台藩が近世初期から江戸廻米を直営で行なっていたように、江戸市場に結ぶ海運は、諸藩の介入を受けやすいという特質をもっていた。これに対し、大坂市場に結ぶ海運となると、移入品が商人の納屋物の割合が多く、藩といえども海運機構への介入は簡単ではなかった。史料にみるように、八戸港出入津の大坂廻船が専売制実施後もしばらく買積取引が可能であったのは、そうした市場関係の反映であった。しかし、徐々に専売制実施の影響が八戸港出入津する大坂船など西国船にも及んでいく。

文政四年六月、八戸港に入津した大坂船籍の改勢丸に、その一例をみることができる。改勢丸船頭は次のような願書を藩役所に提出した。

乍恐以書付奉願上候事

私船、去ル朔日御当浦へ入津書上仕候、随而、積下候木綿並古手綿御交易売上候而、大豆奉買請直々積立罷登申度奉存候、何卒以 御慈悲、願之通被 仰付被成下度奉願上候、以上

文政四辛巳年六月

大坂船頭 十太夫

両問屋・船宿・浦老

神山 様

安藤 様

(12)

大坂廻船が上方より積み下した木綿や古手綿を八戸藩に買上げてもらい、代わりに国産の大豆を買積みしたいとする藩奉行への願書である。船頭はこの願書とは別に、「御交易」品買上げの際の「口銭」金を仔細に書上げている。このように、大坂廻船は、これまで優位な立場で積荷を八戸城下商人に販売してきたが、専売制の実施で藩組織を相手とする取引となった。しかし、八戸・大坂間の取引では、まだ積荷の構成は入津船と藩との交渉によって決定される段階で、江戸・八戸間の取引のように藩（特権問屋）と江戸問屋間で積荷が決まり、その決定の下で廻漕されていない。国産品の大坂市場への輸送販売がはじまったばかりで、八戸藩側にとっては買積みでも望ましいことであろう。改勢丸が積んできた交易品の内訳は、木綿四十五箇、綿十三箇、古手四十箇程であった。翌年四月、改勢丸は再び八戸港に入津し取引を藩に申し出ている。積み下し品は木綿類六十箇、古手十箇、綿五箇、瀬戸物百箇程であった。そして買積みの国産品として改勢丸は大豆三千五百俵を望んだ。これに対し、藩は大豆不作で二千俵位しか渡せないと回答した。改勢丸は積荷可能量の半分程度に過ぎないということでこの取引は破談となっている。大坂市場に直結する大坂廻船側がまだ有利な立場にあったのである。しかしながら、江戸市場向け国産品の海上輸送船が八戸藩の雇船となったように、大坂取引においても、八戸藩は廻船の出入津、国産品の積出しを統制あるいは制限できる立場にあった。その具体的な展開を次節で検討することにしたい。

### 3

文政二年、八戸藩は国産品の専売制を実施し、東廻海運と江戸・大坂間海運を利用し

て、国産品の江戸・大坂市場への廻漕販売を計画する。それを実施するには、当然ながら八戸と江戸・大坂を結ぶ廻船を確保しなければならない。さきに述べたように、八戸・江戸間の廻漕は以前から行なわれているが、太平洋沿岸の海運を利用して、大坂市場への廻漕販売となると、ほとんど実施されていなかった。この節では、八戸・大坂間の廻漕開始の初期段階について検討する。

八戸から大坂行き廻船の動向を知る手がかりとなるのに、大坂町奉行による大坂港出入廻船調査がある。この調査はすでに享保期から実施されているが<sup>(13)</sup>、奥州八戸藩との関わりで大坂廻船が調査されるのは、管見のかぎり文化期からである。文化2年の調査に関する「覚」はつぎのように述べている。

覚

一、諸国貳百石以上廻船御改御用、当丑年有船書付、尤石数・船主・船頭之名、並江戸廻・大坂廻之訳書記、来ル十一月十日限、無遅滞差越候様、一ヶ国限之大坂問屋・船宿より、其懸々之国々問屋・船宿、或者庄屋・年寄江文通可仕旨、大坂於御奉行所被仰渡候間、此旨相心得間違無之様念入、国々江早速可被申越候、以上

月 日

大坂

廻船年番

大坂 問屋中

船宿中

右者、前々より被仰渡候御覚書之通、国々廻船御改御用委細奉畏候、私共懸々国々江、是迄之通、夫々組合之者申合、御用ニ付御尋之趣文通仕、返書之趣書付を以、来ル十一月朔日より十日迄之内、無滞御断可申上候、為御請連判、仍而如件

年号月日

奥州行司何町

何屋誰印

右同断

廻船御年寄中

(13)

と、大坂町奉行は大坂港に出入津する二百石以上の諸国廻船の改めを命じた。大坂港における二百石以上廻船の調査は享保期から実施されている。この廻船調査が各藩でどう受けとめられたかについてはほとんど研究されていない。文化期の廻船調査は、藩国産品の中央市場への廻漕販売を課題とする八戸藩にとっては特別な意味をもった。上記のように、石橋家文書に書き留められたのもそうした理由からであろう。

廻船改めはつぎの手続きで行なわれた。まず、大坂町奉行（幕府）は江戸廻り・大坂廻りの二百石積以上の諸国廻船を調査するよう大坂の廻船年番に通達した。大坂の廻船年番とは廻船の調達等を行なう廻船問屋仲間の年番であろう。上記史料の前半は、この廻船問屋の年番が管轄下の廻船問屋・廻船の船宿に大坂町奉行からの通達として伝えた部分である。廻船年番が通達した主な内容は、①二百石以上の大坂に入津する諸国廻船の船改めを奉行より命じられた。②船改めでは、廻船の石数、船主、船頭名、江戸廻りか大坂廻りかを記すこと。③その書上の期限は十一月十日限りである。④この通達を一ヶ国の大坂廻船問屋、船宿から、各国懸りの問屋、船宿あるいは庄屋年寄に伝えること。以上である。後半で明らかのように、この通達に対し、大坂の「奥州行司」（奥州廻船問屋年行司）が請

書を提出している。奥州廻船問屋年行司とは、奥州と大坂を結ぶ廻船の調達や世話をする廻船問屋であった。当然ながら、大坂港に出入津する奥州廻船も船改めの対象になった。この通達が、大坂から八戸港の廻船問屋・船宿に連絡のあったのは、少なくとも八戸藩領の廻船が大坂港へ出入津しているかその可能性があったからであろう。この通達を受け、文化二年六月、八戸の船宿石橋徳右衛門らはつぎのように報告した。

南部左衛門尉領廻船書上覚

一、当領二百石以上江戸・大坂廻船一切無御座候、以上

文化二年丑六月 奥州南部八戸船宿 石橋徳右衛門・目形吉右衛門  
同 鮫浦問屋 西村 三四郎

大坂廻船御用年行司 平野屋利兵衛 様

同 薩摩屋 喜六 様 (14)

八戸藩領内には貳百石以上の江戸・大坂廻船が一艘もないと報告した。少なくとも江戸行の八戸廻船は存在していたから、一艘もないとは事実と反する。反する報告をした理由は別にあったと考えるべきで、江戸までの廻船はあるが大坂行廻船はなかったという意味であろう。廻船調査に関する史料はその後数年は見えないが、文政期に入るとほとんど毎年、廻船調査が報告されるようになる。

文政三年の廻船書上はつぎの通りである。

南部左衛門尉領内廻船改書上覚

一、弁財造千百石積

一艘

船主 奥州南部八戸 春日屋仲右衛門  
沖船頭 忠 八  
水主共 拾貳人乗

文化七庚年造船当辰年拾壹歳船

一、同造貳百五拾石積

一艘

当辰年買出七歳船 船主 同所 中居屋十右衛門  
沖船頭 丹 治  
水主共 四人乗

右之通、江戸廻当所有船書上仕候、右之外貳百石以上之船一切無御座候 以上

文政三辰年七月

奥州八戸船宿 石橋 文 蔵  
同 松 館 安太郎  
同 問 屋 西 村 三四郎

大坂廻船御用年行司

岡本 四郎兵衛 様

柳谷 亦 八 郎 様 (15)

二百石積以上の「江戸廻当所有船」は、辨財船千百石積、貳百五拾石積の廻船二艘で、このほかに二百石以上の船はないと報告している。宛先の大坂廻船御用年行司の一人柳谷亦八郎は、後に述べる柳屋又八であろう。さらに、文政十年には「例年之通大坂廻船書上左之通」と報告し、四艘の廻船を「右之通江戸廻当所有船書上」と報告している。す

なわち、文化期に「江戸・大坂廻船」一切なしとしたが、文政期に入ると有船を五艘程度と報告するようになった。文政十年の書上げ六艘はすべて辨財造で、二百石積、八百石積、八百五拾石積がそれぞれ一艘づつ、千百石積が三艘と大型廻船であった。注目すべきは、六艘のうち五艘までが「八戸国産方支配人」の石橋徳右衛門の持船であったことである。石橋徳右衛門が「八戸国産方支配人」となったのは、このように大型廻船を持つ遠隔地廻漕業者であったからである。差出人の八戸船宿石橋文蔵も同家の一員である。

幕府の大坂・江戸出入廻船の調査はただちに幕府による廻船統制を意味するのではなく、出入津廻船の実態把握のための調査であった。こうした調査が必要となった背景には、石橋徳右衛門のような地方廻漕業者の成長とその持船の江戸・大坂への進出があった。彼らは藩権力に結び、着実に遠隔地間海運へ進出しつつあったのである。

#### 4

八戸・大坂間の海上輸送による直接的な組織的な交易は文化・文政期までほとんど展開されていなかった。もっとも、これ以前から大坂廻船や筑前などの西国船も八戸港に出入津していたが、それは先にも指摘したように、民間船＝廻船が任意で行なういわば海の行商としての展開であって、組織的かつ恒常的なものではなかった。この海運の状況下で藩が藩財政と直結する専売品の販売を行なおうとすると、任意に出入津する廻船では不十分で、当然ながら定期的に海上輸送できる海運機構が必要であった。御調役所はこうした海運機構をも視野に入れて設置された。大坂は国内随一の「大湊」であり、また、規模は比較にならぬが八戸もまた海港であった。したがって、それぞれに一定の海運機構の発達があったが、両地間の直接的な交易の展開には、そのための海運機構を設置する必要があった。

文政十一年、大坂に対八戸藩の海運機関が設置された。大坂・八戸間の直接的な交易を担当する流通機関の設置であった。その中核となったのは「大坂御国産支配元」で、「大坂廻船方年行司」と連携し廻船の差配等に当たった。大坂御国産支配元とは大坂における八戸藩国産品を取扱う商人の支配人で、八戸藩は大坂商人柳屋又八を任命している<sup>(16)</sup>。「大坂御国産支配蔵元」とも称することがあった。彼は先の柳谷亦八郎ではないかと思われる。天保二年には八戸藩国産品の大阪買次問屋であった。

文政十一年十一月、八戸藩は大坂御国産支配蔵元の柳屋又八との間に「諸国規定」を締結している。本格的な八戸藩国産品の大阪市場への廻漕販売が始めるための規定締結であった。八戸藩のように、藩が海運機関を設置し国産品を大阪市場に販売する事例は少なく、海運史研究でもほとんど取り上げられていない。つぎの史料「諸国規定」はこうした意味で貴重であり、八戸・大坂間の海運機構を理解する基本史料である。本稿がはじめて公にする史料でもある。長文だが全文を引用し、その内容を検討することにしたい。

- 1、一、今般、領内産物類、来年より運送之上、於大坂近浦、捌方之儀及御示談、右支配並雇船差配方共、御引受御勤可被下御申合之事
- 2、一、大豆・メ粕積合壹万石目為登方之事  
右之通御談申候、雇船右高より相減候ハハ、早便御案内御頼申候、且、後々為御登

石数之儀ハ、其節之向石高取調可申入事

- 3, 一, 為御登石払代金之儀ハ、爰元納之事  
但、爰元三野屋八郎兵衛店ニ而立入取計候申合之事
- 4, 一, 払代金子分之義ハ、舟入後、売仕切差出候月分ハ用捨、翌月朔日より請取候定之事  
但、右ハ、入津早速揃方ニ相成節之儀ハ、右直段不引合ニ而、蔵入等ニ被致候ハハ、売払ニ相成候日より五日用捨之事、尤舟分ハ並合之通り五分ニ申合候事
- 5, 一, 雇船前金之儀ハ、三分一於爰元相渡、残り三ヶ式ハ、大坂表入津之節立替被相渡、産物売捌ニ相成候砌、子分相加引取被申候定之事
- 6, 一, 同海上故障筋有之節、羽州坂田迄ハ爰元江注進、夫より上方・江戸表へ近場ハ江戸屋敷注進、大坂表へ向寄之場ハ、支配元江注進ト相極、其表より出役御頼申候、其節入用筋此方持之事  
但、船手不正之筋等有之、其表出役銀難相濟義ハ、無用捨被取調、江戸屋しき江被相届候而、被得差図候様致度候事
- 7, 一, 雇船鮫浦入津之節、晴天十日限積立可申候事  
但、雨天風相等不宜、無処延引之節ハ、船手ニ而も勘弁頼入候、尤追々入津ニ候ハハ、無間積立候事ニ候得共、込入候事も有之事故、大図日間任心候事
- 8, 一, 同鮫浦入津荷物受取之節、改廻方之儀、船頭改成し、存寄茂承届、何方無依怙存情取扱可為致事
- 9, 一, 大坂入津之節、船手減石有之砌、大豆壹俵ニ付五合、杓粕壹俵ニ付五百目、用捨可致事、右余減石ハ、本俵相場ヲ以弁金可為致事  
但、爰元より渡方ニ相成り、通之有石有貫目ニ候ハハ、不残相納可申候、万一減石有之節之ため用捨申合置候事  
右之通致約定候処実正也、後來意論為無之一札、仍如件

宗三郎代

安兵衛 印

高崎一

菊地一

文政十一戊子年十一月

大坂 柳屋 又 八 殿

右請札同様柳又より差出候事

(17)

「諸国規定」は全文九条から構成される。八戸藩の国産方役人と担当商人から大坂の八戸藩国産支配方である柳屋又八と取り交わした約定である。「右請札同様柳又より差出候事」とあるから、同文の約定文が柳屋又八から八戸藩国産方にも提出された両者交換の約定書である。各条とも両者間の国産品取引の内容の理解にとって重要であるので各条ごとにその内容を検討することとする。

- 1, 八戸藩は来春より国産品を大坂に回漕する。そこで、柳屋は大坂諸港（市場）で捌くことのできる国産品の種類や数量を見定めその情報を八戸藩に与えること。柳屋は大坂市場における八戸藩国産品の販売予測調査を行い、それに基づき八戸から大坂に国産品

を廻漕する積船の調達にあたる。積船は八戸藩の雇船である。

- 2, 大坂に廻漕する国産品の数量は大豆・メ粕あわせて一万石とする。柳屋は藩の決定した廻漕の数量に見合う雇船を調達すること。雇船の調達が困難で廻漕高が一万石以下となるような場合には柳屋は八戸藩に早便で報せること。大坂登せ高はそのときどきに確認し合うこと。
- 3, 大坂登せ国産品の代金は八戸で払うこと。八戸の三野屋八郎兵衛店で取計らうこと。
- 4, 払い代金の利子は、売り仕切りを差し出した月の分は用捨し、翌月より受取る定めとする。
- 5, 雇船の船賃の三分一は前金として八戸藩が八戸で支払う。残り三分二は雇船が大坂に入津したら柳屋が立替えて支払い、国産物の売捌のあと八戸藩が柳屋に利子分を加えて支払う。
- 6, 雇船が海上で故障（海難）にあった場合、出羽国の酒田までは八戸に連絡し、酒田以西あるいは江戸表に近いところは江戸屋敷に連絡し、大坂よりのところは支配元（大坂御国産支配元の柳屋）に連絡すること。海難で沿岸地域に出役を依頼した場合の出役費用は八戸藩の負担とする。但し、船手に不正があった場合は江戸屋敷に届け差図をうけること。
- 7, 雇船は八戸（鮫）港に入津してから晴天10日間の内に積み立てることを原則とする。雨天風相などが悪く延期の場合には船手にも頼む。日数は凡そと心得ること。
- 8, 雇船が大坂下り荷物などを積んで八戸（鮫）港に入津した場合、荷揚げされる積荷の船頭改め等を厳正に行なうこと。
- 9, 国産品を積んだ雇船の大坂港入津に際し、積荷が減少した場合の船手減石に対しては大豆は一俵につき五合まで、メ粕は一俵につき五百目まで用捨する。それ以上の減石は大坂相場を以て弁金すること。  
ほぼ以上であった。

この約定は、八戸藩国産品を大坂に直接廻漕し、大坂市場で販売することを基本にしている。それを実施するために、八戸城下に設置した国産方に対応する機関として、大坂に「大坂国産支配元」を設置し大坂商人の柳屋又八を任命した。しかしそれは、柳屋又八に国産品の市場への販売を全面的に委ね、柳屋又八が販売市場を任意に決定できるというのではなく、八戸藩が大坂市場を選定し、柳屋に一定の条件で委託するシステムであった。こうしたシステムであったから、八戸藩は国産品の八戸・大坂間廻漕を雇船方式で行なうことができたのである。これを海運史の観点からいえば、八戸藩が雇船方式を採用できるようになったので、柳屋又八を通して大坂市場への国産品の販売が可能になったといえるのである。

#### 4

八戸藩は、八戸・大坂間で国産品の直接交易を行なうには、その廻漕船の確保が不可欠で、そのために雇船方式を採用した。前記約定書のように、大坂御国産支配元の柳屋又八に雇船の調達を全面的に委ねた。同藩の雇船制度は、すでに八戸・江戸間で実施されてい

たが、これを大坂・八戸間航路にも採用したのである。その限りで、八戸藩の海運支配が大坂市場にまで達したといえる。ここではその雇船方式を具体的に検討したい。

はじめに、雇船の積荷内容を検討したい。積荷の内容が雇船の性質を端的に示しているからである。つぎ史料は、大坂御国産支配元の柳屋又八が八戸藩国産方に提出した、柳屋調達の雇船の「送り状」である。

大坂雇船下り三月廿三日入津  
 奥州八戸鮫浦積四月三日出帆  
 一、粕・大豆 六百五拾石積  
 讃州粟嶋岡田屋平五郎船 明寿丸沖船頭嘉次郎  
 水主共拾人乗

内訳ケ

大豆 貳百石  
 粕 四百五拾石  
 一、御掛札 壹枚 相渡  
 一、御船印 壹本

御極印

御物

船道具 (略)

運賃 大豆百石ニ付 壹貫貳百五拾目 定  
 粕百石ニ付 壹貫三百目 定  
 於大坂、前銀壹貫五百目相渡ス

右者、廻船問屋宝屋彦四郎雇附差下し候条、無事着之砌、於其御地空船御改之上、前者之石高無相違御積入可被下候、万一海上之儀者、大坂廻船可為御法候、依而送り状、如件

文政十二年丑二月六日

大坂御国産支配方

柳屋又八

菊地 林太郎 様  
 高崎 延大夫 様  
 石橋徳右衛門様  
 美濃屋安兵衛様

(18)

この送り状の様式は先の約定書に基づいている。雇船の廻漕条件はつぎの通りである。大坂雇船は八戸に下り、三月二十三日に八戸（鮫）港に入津する。同船の八戸港出帆日を四月三日とする。積み荷は粕と大豆合わせて六百五十石とする。雇船（積船）は讃州粟嶋船である。運賃は大豆百石に付き銀一貫二百五十目、粕百石に付き銀一貫三百目とし、大坂で前渡銀一貫五百目を雇船に渡す。雇船は大坂の廻船問屋宝屋配下の船で、八戸港に着岸したら空船改めを実施し約定の荷を積ませていただきたい。廻漕途中で海難等に遭遇した場合は大坂廻船の作法で扱うこととする。

雇船に調達された船は、大坂廻船問屋宝屋彦四郎配下の讃州粟嶋岡田屋平五郎船「明寿丸」(沖船頭嘉次郎)であった。大坂港に出入津し廻船問屋宝屋の世話を受ける廻船から選ばれたのであろう。八戸港入津の際には、八戸藩の「空船」改めを受けた。大坂の国産支配方が派遣する雇船であるからといって、八戸藩は無条件で受け入れていたわけではなく、幕府・藩が城米・蔵米を雇船で廻漕する際に実施しているのと同じ「空船」改めを国産品の廻漕にあたっても実施し、八戸藩の雇船であることを確認した。とはいえ、雇船は大坂国産品支配方が調達し派遣した廻船であるから、この雇船を拒否し、他の廻船に替えるというようなことは実際上不可能で、「空船」改めはさほど強力なものではなかった。調達地から積出地まで空船で向う必要があった幕藩の城米・蔵米の雇船と違い、八戸藩国産品の雇船は八戸鮫港から積み出すときに空船であることが必要であったのである。すなわち、出帆時に他の荷物を混載していないことを確認する意味での空船改めであった。したがって、大坂・八戸港間は空船である必要はなく、「諸国規定」に他の積荷を輸送することの是非について何ら規定していないのもそのためであろう。大坂から江戸に廻漕し、さらに江戸から奥羽地方に廻漕に従事する船が雇船となることもあったから、ここでみる八戸藩の雇船は幕府・諸藩の雇船に比して強制力の弱い雇船制度であった、といえる。ともあれ、この雇船制度は、八戸藩が八戸・大坂間の海運に介入し、両地間の海運をより積極的に推進する契機となったことは確かであった。

八戸藩の八戸・大坂間の雇船は、八戸藩の大坂市場への国産品販売を意図して開始されたが、このことは、当然ながら雇船による大坂から八戸への直接的な下り荷輸送に道を開くこととなった。つぎは、文政十二年二月六日付きで大坂御国産支配元の柳屋又八が大坂から八戸に派遣した八戸藩「御雇船」明寿丸の下り荷の積入「送り状」である。

(1) 奥州八戸行 御雇船明寿丸嘉次郎船積入送状

一、荷物 拾貳箇

内 千壹番 柳合利入壺箇

千貳番・千三番・千四番 久年入 三樽

千五番 算盤入 壺揃

千六番・千九番・千拾三番・千拾六番・千拾九番 瀬戸物入 五箇

千貳拾番・千貳拾一番 銅延板入 貳箇

一、進上御松茸 六樽

野村武一様行・大関兵右衛門様行・菊地林大夫様行・高崎延大夫様行

石橋徳右衛門様行・美濃屋安兵衛様行

ノ拾八品也

右之通積入申候条、参着之砌、御改御受取可被下候、万一海上之義者、大坂廻船可為御法候、仍而送状如件

文政十二年丑二月

大坂御国産支配蔵元

柳屋 又八<sup>㊦</sup>

奥州八戸

石橋 徳右衛門 殿

美濃屋 安兵衛 殿

(2) 奥州八戸鮫浦行 御雇船正直丸弥十郎船送状  
一、八戸様用物 銅延入 式箇 百壺番・百式番

○美安 美濃屋安兵衛荷物

輪竹 九丸 百壺番・百式番・百四番・百五番・百六番・百七番・百九十三番・百九十四番

大坪二つ入 壺瓶 百九十式番

小坪 壺瓶 百九十五番

木手い 壺瓶 百九十六番

○石橋徳右衛門荷物

小坪 玉砂糖入 三瓶 百壺番・百式番・百三番

○河内屋八右衛門荷物

輪竹 三丸 壺番・式番・三番

○吉宗吉田屋宗八殿荷物 玉砂糖 三瓶 百三番・百四番・百五番

荷数メ式拾三品也

右之通積送申候条、貴地入津之砌、御改御請取可被成下候、万一海上之儀者、廻船可為御法候、仍而積入送状、如件

文政十三年 寅二月十五日

大坂御藏元 柳屋 又八

奥州八戸鮫浦 御問屋衆中

(19)

いずれも八戸藩の「御雇船」として大坂より下り荷を八戸に積んだ事例である。積荷は少なく、その構成も藩主御用荷物、石橋徳右衛門ら城下特権商人注文の限られた荷物である。一般の廻船による下り荷は木綿や小間物などが多いのに、御用荷物が主であるのは、下り荷は従来通り江戸経由であったこと、藩の雇船であったからであろう。しかし、大坂より下り荷が直接に八戸に海上輸送されるようになったことに留意する必要がある。

## 5

この節では、幕末期における八戸藩国産品の大阪廻漕と八戸・大阪海運について検討する。万延元年九月、八戸藩の産物用達商人である大久保徳三郎、石岡儀兵衛、石橋武兵衛、石橋善兵衛、石橋徳右衛門の五名は、大坂の商人伊勢屋宗太郎、同庄三郎、および取引問屋の桔梗屋孝兵衛との間で、八戸藩国産品の大阪市場での捌方差配について、つぎの約定を結んだ。

### 約定一札之事

- 1、一、当領産物大豆・メ粕・昆布・魚油五千石、大坂江為差登捌方差配向左之通約定
- 2、一、前五千石之内、今般手船順永丸久兵衛乗江、メ粕千石・昆布百五拾石・魚油五拾石都合千式百石、委細送状之通差向出帆為致候間、着船之砌御差配被下度候事
- 3、一、来酉年早春手船ヲ以千式百石為差登可申候、残荷之処当節より来早春迄雇船式三艘貴殿方より御下被下候事  
但、右之石数立合改蔵入備置候事故、着船次第早速積立、聊差支申間敷候
- 4、一、前文取組ニ付、仕切為金五千両江戸表並当地両所為替金ニ而早速可被成御渡約定

## 之事

- 5, 一, 約定荷物廻船之儀者海上当方持切之事  
 6, 一, 当夏, 此处爰許産物役成田太次右衛門用達, 村井小右衛門逗留中別店取組出来候儀も有之候とも, 御約定之荷物外ヲ以差送候間, 御懸念被下間敷事  
 右之通, 今般取組約定之儀者, 此度ニ相限不申, 産物捌方御差配御頼可申候, 為後日約定一札, 如件

万延元申九月 八戸産物用達 大久保徳三郎・石岡 儀兵衛・石橋 武兵衛  
 石橋 善兵衛・石橋徳右衛門

大坂 伊勢屋宗太郎殿

取扱問屋 桔梗屋孝兵衛殿

前条之通, 約定相違無御座候, 依而未印, 如件

佐藤理右衛門・荒番 吉兵衛

移田 徳弥多・久永 万之助

(20)

とある。

- 1, 八戸藩産物である大豆・メ粕・昆布・魚油計五千石を大坂に登せ, その捌方差配はつぎの通りとする。
- 2, 五千石の内, メ粕・昆布・魚油計千二百石をこのたび手船順永丸に積み廻漕させたので着船次第差配してほしい。
- 3, 来る早春に手船で千二百石を登す。残り荷は来る早春までに雇船を二～三艘を貴殿(大坂)より八戸に下してほしい。八戸湊では積出せるよう準備してある。
- 4, この産物の取り組みにあたっては, 仕切金として五千両を江戸表または八戸への為替金で渡すこと。
- 5, 約定の荷物の海上運賃などの諸掛りは八戸藩の負担とする。
- 6, この夏, 八戸藩の産物役人が大坂に逗留中に別店と取り組む事もあるであろうが, 約定の荷物とは別であるので御懸念には及ばない。

万延元年の約定は以上である。八戸藩の産物御用達商人は, 大坂への八戸国産物五千石の海上輸送は, 一艘の手船と二～三艘の雇船で行いたい。については雇船を大坂で調達し八戸に下してほしい, と要請している。末尾の佐藤理右衛門らはこの要請を保障しているが, 彼らは八戸藩の役人であろう。

先の文政期における国産品の八戸への海上輸送と販売に比して, 八戸藩の主体性が数段と強化されている。輸送が藩の手船と雇船で行なわれているからである。天保十一年の調べによれば, 「御手船」に, 虎丸(千二百石積)・万歳丸(千二百石積)・須徳丸(九百石積)・新造小宝丸(三百五拾石積)・亀彦丸(貳百五拾石積), 「常雇」船に貳百五拾石積一艘, 百石積二艘があった。前三艘は千石船で遠隔地交易に従事した船であろう。雇船二～三艘が大坂で調達され派遣された。まだ大坂市場へ依存するところが大きい。雇船の運賃は運賃以外の諸掛かりを含めて八戸藩の負担を明記するなど, 幕藩の城米・蔵米輸送並みとなっている。もっとも注目されるのは, 藩手船による大坂廻漕である。この約定では千二百積の手船一艘であるが, 別ルートでの大坂廻漕に手船が使用されている可能性が

ある。こうした海運の変化を一言でいえば、民間船の奥羽沿岸への進出が増大し、藩は雇船の調達が可能となりつつあったこと、したがって、文政期のように雇船の調達と八戸への派遣を大坂商人に求める必要性が薄くなりつつあった、といことである。また、八戸藩の産物掛役と御用達商人が大坂に滞在し、この約定とは別のルートで国産品の大坂市場への廻漕販売を行っていた。約定の国産品が文政期の半分であるのもそのためであろう。廻漕販売を複数ルートで行なうことは大坂市場で八戸藩の主体性が強化されたことを意味する。しかしまだ、雇船を大坂に依存しなければならぬところがあったし、主体性の強化は、大坂側にとっては雇船を調達して八戸に派遣することの有利性が薄れつつあったともいえるわけで、海運形態から指摘できる主体性が総合的にみて国産品販売で藩が有利であったか否かは別に検討する必要がある。

この約定による海上輸送の事例を簡単に見ておきたい。万延元年に八戸藩の産物の大坂輸送を担当した手船順永丸の場合であるが、同船が同年十月十五日、八戸港を出帆するにあたって、八戸藩用達商人が大坂の伊勢屋宗太郎らに出した十月十三日付け書状につきのように述べている。

八戸に下った手代庄三郎に託された伝言を藩の役人に申したところ、当年は漁業も畑作物の作柄もよい年で移出物も多くなろう。はじめに五千石を取り組んだので、手代が登坂したときに詳しく聞いてほしい。先の約定に基づき順永丸に国産品を積み入れ大坂に登させたので着岸次第捌いてほしい。順永丸が着岸したら、後渡しの運賃金百五十両を船頭久兵衛に渡してほしい。順永丸に、品々買物をさせたいので特別な配慮で三百両を貸与してほしい。買物にあたっては種々御世話いただきたい。同船で八戸に下る京都・大坂荷があった場合には世話下されば積み下したい。約定の事の次第（始末）については御手代の庄三郎様とお話したい。

以上、「書状」から指摘できることは、一、八戸藩の用達商人による産物取引とする。二、積船は藩の手船（順永丸）とする。三、積荷を年間五千石とする。四、運賃を前渡しと後渡しに分け、前渡しは八戸で、後渡しは大坂に着岸次第大坂商人に渡す。五、順永丸の帰荷に京・大坂商品を積みたので世話してほしい、その買い入れ代金として三百両ほどを融通してほしい。このように八戸と大坂間で、八戸から移出する国産品のみでなく、大坂・京方面からの下り商品をも廻漕する海運機構が藩主導の下で形成されつつあったのである。

## 6

さきに、八戸鮫港における廻船の入津動向を分析し、寛政・文化期に入ってからの変化として、小廻り廻船の割合が減少し、江戸・紀伊・大坂などを船籍とする遠隔地廻船が増加すると指摘した<sup>(21)</sup>。本稿の対象とした近世後期における八戸藩の大坂交易も、そうした海運動向を背景にして理解することができる。その理解を前提に、八戸藩の国産品専売制が実施され、藩主導による雇船機構で国産品の大坂市場への廻漕販売が行なわれたことを明らかにしてきた。前稿で全く述べることのなかった、藩の専売制と大坂交易の関係、特に大坂における八戸藩の国産支配元の設置などについて具体的に明らかにすることができた。

大坂での国産品販売は、藩の専売制や雇船制などによって実施できたといえるが、基本的には、八戸城下町の商業機構と大坂の商業機構の機能的連携によって成り立つものであった。それは、規模は小さいが、江戸・大坂間、江戸・仙台間に指摘することのできる都市間海運と基本的に共通するものである。このことは東廻海運の研究のみならず、近世海運史研究に新たな視点を提供するものである。なお、この期における八戸藩の江戸海運・交易においても同様のことが指摘できる。この点は別稿にゆずることとする。

なお、本稿は、平成九、十、十一年度科学研究費「近世における都市間海運の研究」の研究成果の一部である。

## 注

- 注1 拙稿「近世の交通体系」(岩波講座『日本通史第11巻』所収 平成5年)および拙著『海からの文化』(河出書房新社 平成4年)
- 注2 拙稿「海上交通」(児玉幸多編『日本交通史』吉川弘文館 平成4年)および拙稿「船による交通の発展」(丸山雍成編『日本の近世 6』)
- 注3 拙著『幕藩制確立期の商品流通』(柏書房 昭和41年)
- 注4 八戸藩海運についての研究に、三浦忠司著『八戸湊と八戸藩の海運』(八戸湊運送株式会社発行 平成2年)がある。
- 注5 東廻海運・航路の都市間海運の事例として、江戸と仙台間の海運をあげることができる。拙稿「東廻海運と石巻」(児玉幸多古希記念会『日本近世交通史研究』吉川弘文館 昭和50年)
- 注6 拙稿「東廻海運の構造」(『交通史研究 8』昭和57年)
- 注7 遠山文書「文政六年 為御登御産物江戸浦賀銚子規定之写」
- 注8 御調役所の組織はつぎの通りである。
- 一、家老 逸見兵部 同 川勝内記 同 中野奎人
  - 一、町奉行 神 右門 同 調掛兼 吉岡左膳
  - 一、調御目付 重茂勝士 同 永田 唱 同 太田喜陽吉
  - 一、調添役 小笠原七右衛門 同 小向茂八郎 同 苦米地要四郎  
同 寺井覚之進 同 大関新八郎 同 井上寛蔵 同 駒木丈一郎
  - 一、浜掛徒目付 上田源八 同 三上軍次郎 同 渡辺孫右衛門
  - 一、新同掛 杉浦三右衛門 近藤近
  - 一、出役 佐藤理右衛門 但 添役より以下江戸在番の方へ者廻り  
 〆 廿式人之内 勤番 留主除拾八人江相廻り申候
- 注9 拙著『幕藩制確立期の商品流通』。鴻池が請け負った南部藩米は江戸に廻米された。
- 注10 西町屋文書『文政十年 船手御用留』
- 注11 前掲「東廻海運の構造」天明期、寛政・文化期、幕末期に区分し八戸港入津船の動向を概観した。
- 注12 前掲西町屋文書
- 注13 西町屋文書。なお、幕府は享保12年7月6日、つぎのような触れを出している。『大坂市史 第三』
- 式百石以上之廻船・石数・船主・船頭之名書付可差出之事、廻船船問屋・船宿之事  
諸国より大坂へ廻着式百石以上之廻船、何れ之国之船石数舟主船頭之名、並江戸へも相廻候、不相廻候之訳相尋、壹月切帳面に書記、翌月六月廻船会所へ可差出事
- 一、大坂三郷に有之諸国廻船之船問屋舟宿何町誰、何れ之国之船問屋舟宿仕候訳書付、来る十日迄廻船会所へ可差出事

右之通三郷町中へ可触知者也

注14 西町屋文書

注15 「八戸藩勘定所日記」文政三年八月晦日条

注16 柳屋又八が八戸藩の大坂国産支配元に任命された年月日は不明であるが、文政十一年十一月には就任している。彼は八戸城下町とも関係が深く、現在、八戸市廿六日町に鎮座する神明宮境内に一對の常夜灯がある。この常夜灯に天保貳年十一月吉日の日付で、「願主 大坂買次問屋 柳屋又八」と刻まれている。

注17 西町屋文書

注18 西町屋文書「文政十年 船手御用留」

注19 八戸・小山田文書

注20 西町屋文書「安政七歳 船手御用留」

注21 前掲拙稿「東廻海運の構造」

(平成12年11月2日受理)