

幕末期における越後国の城米輸送

上 村 雅 洋

は し が き

城米輸送に関しては、鈴木直二・原与作・阿部善雄・石井謙治・柚木学・中田四朗氏等の研究があり、筆者も石見国銀山領の城米輸送や紀伊国尾鷲入津の城米船等について言及したことがある。

越後国の城米輸送については、すでに阿部善雄³⁾・渡辺慶一⁴⁾・富井秀正氏⁵⁾によ

- 1) 鈴木直二『徳川時代の米穀配給組織』（巖松堂書店、1938年）、原与作「江戸時代の城米運漕について」（『歴史と地理』第17巻第6号、1931年6月）、阿部善雄「江戸城米の廻送と蔵納——幕末期桑名藩預所城米を中心として——」（『史学雑誌』第72編第11号、1963年11月、のち福井県立図書館・福井県郷土誌懇談会編『日本海海運史の研究』福井県郷土誌懇談会、1967年所収）、同「城米廻送よりみたる越前三国湊」（前掲『日本海海運史の研究』）、石井謙治「西廻り航路における城米輸送について——特に航海関係を中心として——」（交通史学会『交通文化』第4号、1964年、のち前掲『日本海海運史の研究』所収）、柚木学『近世海運史の研究』（法政大学出版局、1979年）、中田四朗「奥熊野における御城米船難船処理費の分担問題について」（『海事史研究』第8号、1967年4月）、同「近世における熊野灘の海運——須賀利浦文書にみえる御城米輸送について——」（三重大学教育学部『研究紀要』第37集、1967年11月）、同「御城米船乗りの病死記録」（『海事史研究』第26号、1976年4月）、中田四朗ほか「近世における熊野灘の海運——御城米船の難船処理——」（『三重史学』第10号、1967年2月）、中田四朗・渡辺勲晏「近世における熊野灘の海運——御城米船の難船処理・再積について——」（『三重史学』第11号、1968年2月）など。
- 2) 拙稿「近世の米穀流通と廻船」（『大阪大学経済学』第35巻第4号、1986年3月）、同「石見国銀山領の城米輸送」（柚木学編『日本水上交通史論集』第1巻、文献出版、1986年）、同「尾鷲入津の城米船について」（安藤精一編『紀州史研究』4、国書刊行会、1989年刊行予定）。
- 3) 阿部善雄前掲「江戸城米の廻送と蔵納」。
- 4) 渡辺慶一「越後の御城米船積の研究」（小村式先生退官記念事業会『越後佐渡の史的構造』1984年）。

る研究がある。阿部氏は、万延元年(1860)前後を中心とする越後国古志・刈羽・蒲原郡の桑名藩預所の城米廻送について、廻米手続や新潟での船積から江戸蔵納までの過程を克明に研究され、渡辺氏は、越後国の出雲崎や新潟湊での城米船への船積を中心に、越後国からの城米積出湊・城米積出量・船積規定・運賃等について明らかにされた。また富井氏は、海老江湊に集積された岩船・蒲原郡の城米を江戸に廻送する組織とその経過を解明された。ほかに越後国の廻米⁶⁾の研究として、幕藩制成立期の越後国における廻米についての小村弑氏の研究、近世後期における高田藩の廻米についての田上繁氏の研究、越後国の廻船の動向⁷⁾を明らかにされた柚木学氏の研究があり、越後国の城米輸送を考える上で参考になる。

幕府領は、関東・中部・近畿地方に集中して見られるが、全国各地に分布しており、石高では享保元年(1716)には408万8,530石に及んだ⁹⁾。それでは、越後国には幕府領がどれだけ存在していたのであろうか。幕府は、享保9年(1724)に越後国にある幕府領33万1,055石を近隣諸藩に預けており、その大名預所の内訳は、高田藩10万7,000石(頸城郡内)、長岡藩6万4,000石(頸城・三島・刈羽・古志・魚沼郡内)、新発田藩4万3,000石(蒲原郡内)、会津藩7万0,055石(魚沼郡内)、館林藩4万7,000石(蒲原・岩船郡内)であった。これらの大名預け高から推定して、享保初年の越後国の幕領高は35万石余であったことが知られる¹⁰⁾。

これらの幕府領から徴収された年貢米が、江戸・大坂の御蔵等へ城米として

5) 富井秀正「近世城米廻送について——近世後期蒲原郡岩船郡を中心として——」(前掲『越後佐渡の史的構造』)。

6) 小村弑『幕藩制成立期の基礎的研究——越後国を中心として——』(吉川弘文館, 1983年)。

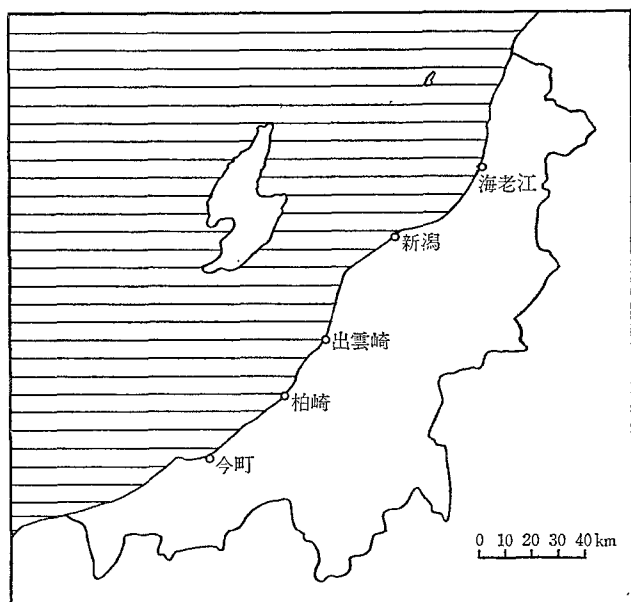
7) 田上繁「近世後期高田藩における領主米商品化の構造変化」(『歴史学研究』第526号, 1984年3月)。

8) 柚木学「幕藩体制の確立と越後海運」(上越郷土研究会編『越後地方史の研究』国書刊行会, 1981年)。

9) 村上直「江戸幕府直轄領の地域的分布について」(『法政史学』第25号, 1973年2月, 15頁)。越後国については、同「越後における幕府直轄領の分布について」(前掲『越後地方史の研究』)参照。

10) 『新潟県史』通史編4 近世2(新潟県, 1988年)15頁, 33頁。

第1図 越後国城米積出湊



輸送されるのであるが、越後国の城米積出湊としては、新潟・出雲崎・今町（直江津）の3湊が存在した。そして、この3湊から幕末期には12～13万石の越後国幕府領の城米が積み出されたと推定されている¹¹⁾。しかし、安永元年（1772）に海老江の百姓甚平による幕領年貢米積み出し願いにより、同4年には海老江湊からも大坂・江戸等への廻米が始まり、さらに文政10年（1827）頃には柏崎からも城米が積み出されていたようである¹²⁾。

本稿では、このうち新潟・今町・海老江から積み出され、江戸・大坂へ東廻り航路あるいは西廻り航路で輸送された越後国の城米および城米船について、

11) 渡辺慶一前掲論文356頁。

12) 安永10年3月「上杉家預所城米西海江戸廻船送り状」・「荒川湊城米積湊願書」（『新潟県史』資料編8 近世3，新潟県，1980年，771頁～775頁），前掲『新潟県史』通史編4 近世2，712頁，『新潟県史』通史編5 近世3（新潟県，1988年）232頁。

それぞれ比較しながら、その特質を明らかにしたい。ただし、史料制約から幕末期に限らざるを得ず、時期的変化はほとんどたどれなかった。

I 大坂廻米

越後国の幕領年貢米は、どのような形で幕府へ納入されたのか、まず次の史料によって見てみよう。

去々亥御年貢金米¹³⁾粗皆済御届書

期月七月

越後国

御代官所
当分御預所
里見源左衛門

右去々亥御年貢本途見取小物成其外可取立分、金壹万三千八百拾壹兩余、米貳千七百拾七石余、粗三百八拾四石、去々亥十一月六日^〆当丑十一月六日迄江戸御金蔵浅草御蔵小菅納屋并大坂御蔵江上納皆済仕候

右御届之儀去子十二月廿七日凡積を以申上置候処、此節諸伺相済下ヶ札之通増相成申候、依之御届申上候、以上

(嘉永 6 年)

丑十二月

里見源左衛門

右之通今

丑十二月 日

里見源左衛門

御勘定所

(付録)

「本文御届之儀去子十二月廿七日凡積を以皆済御届申上候節、金壹万貳千九百五拾八兩余、米貳千四拾石粗三百五拾石余と申上置候処、金八百五拾三兩余石代直段下ヶ伺難彼及御沙汰并御廻米之内難船濡米所御払米代ニ而相増、米六百七拾七石余粗三拾四石御廻米粗着船御蔵納相成候ニ付、此度申上候方相増候」

これによれば、里見源左衛門代官所当分預所の嘉永 4 年 (1851) の年貢取立分は、結局 1 万 3,811 兩余が石代納金で徴収されて江戸御金蔵へ納入され、現物納の米 2,717 石と粗 384 石は、同年の 11 月 6 日から翌年の 11 月 6 日までに浅草御蔵・小菅納屋と大坂御蔵へ廻送されたことがわかる。このように越後国の城米は、江戸だけでなく大坂へも廻送された。

それでは、大坂への廻米はどれだけであったのか。また江戸廻米と比べていかに異なっていたのか。次の史料を見てみよう。

13) 嘉永 6 年 12 月「去々亥御年貢金米粗皆済御届書」(「御廻米難破船一件」名古屋市鶴舞中央図書館所蔵文書)。

大坂御詰米減石并空船差向方之儀¹⁴⁾＝付伺書

当午御物成来未御廻米高
米壹万五千三百拾五石八斗之内
一米壹万五千百石

大坂御詰米御割賦高

右者私御代官所当分御預所越後国蒲原岩船郡村々当午御物成、来未春御廻米可相成石数之内大坂御詰米書面之通御割賦被仰渡候間、其段村々江申渡候處、御廻米之儀元来米性不宜国柄ニ而老俵之御廻米撰立候ニ者、凡五斗三升余も無之候而者斗立難出来其外納入用等之難渋不少故、往古ハ三分一金納其外御廻米と願石代歩通を以其年々老毛位ツ、増方いたし来、近年ニ相成御米操不宜趣を以年毎増米いたし、去ル丑年者多分之増方当午年迄米三千三百九拾石余六ヶ年之間増方ニ相成以前ニ引競候而者難渋不少候處、大坂御詰米者貳拾ヶ年以来貳千三千石之石数ニ而壹万石以上之石数は迄御割賦無之、尤弘化元年辰年米八千三百五拾五石余、安政二年卯年御物成米之内米七千三百拾石、去巳御物成米之内九千五百石之御割賦ニ而一同難渋いたし、其度々村役人共ハ小前江厚申論及請候儀ニ而、然ル處此度之御割賦ニ而者残江戸御廻米纔ニ相当リ無廻皆大坂御廻米相願候外無之、一駄大坂納之儀江戸納ハ者海上里数も近し納方之弁理可相成訳ニ者候得共、同所納之儀者水揚之上一旦仮蔵江詰入、夫より御蔵江相納候迄者内拵其外ニ而幾度も拵直し度毎減米相立、素ハ刈上時節年々雨天勝ニ而干立無甲斐土用後ニ着船相成候分別而受痛強く、不殘唐箕操被仰付多分之唐箕先ニ相成候ニ付、悉く減石相立無廻買納相願内損相立、殊ニ玉造納有之候得者御蔵所迄之運送駄賃者勿論右往来之道節掃除人足賃迄相掛候間、大坂納之儀者存外之入用相掛、拳而難渋中立御免之儀相願候得共、一旦御割賦被仰出候上者述而相願候儀も難出来候間、大坂御詰米減少之上成丈江戸御廻米多分ニ相成候様相願、且又空船差向之儀八十八夜目当ニ新潟海老江両湊江着船之処、近年年毎延着既ニ去々辰御物成之内米貳千五百石余延着ニ付湊御払ニ相成、当午年之儀も数艘土用後延着、其上三百石余可積請空船海老江湊江当十月ニ至リ着船、最早北海荒立積立難出来越年米等ニ相成候而者、猶更減石相立及難儀候間、両郡村々一同及嘆願得と勘弁仕候處、実々申立之趣無余儀次第ニも相聞候間、出格之御評儀を以大坂御割賦米御差操を以減石被仰付、且空船差向方八十八夜目当皆湊着相成候様其筋江御達御座候様仕度奉存候、依之減石之儀奉伺候、以上

安政五年十一月

里見源左衛門印

御勘定所

すなわち、里見源左衛門代官所当分御預所の越後国蒲原郡と岩船郡の村々の安政5年(1858)の年貢米1万5,335石8斗の内1万5,100石を幕府が大坂へ廻送しようとした。これに対し、農民側は、第1に、従来より年貢米の内3分の1

14) 安永5年11月「大坂御詰米減石并空船差向方之儀ニ付伺書」(前掲「御廻米難破船一件」)。

が金納で、残りの廻米分も年々金納に切り替えられ、最近20年では大坂廻米も2,000～3,000石であったが、弘化元年(1844)には8,355石余、安政2年には7,310石、同4年には9,500石と増加し、一同難渋したので廻米分を減石してほしいこと。第2に、城米は良米の厳選を要求されるため、米俵1俵を拵えるのに5斗3升もの米を準備しなくてはならず、非常に手間と費用を要して困ること。第3に、大坂廻米と江戸廻米を比べると、一見大坂廻米は越後からの航行距離も短く、便利のように見えるが¹⁵⁾、大坂では一旦仮蔵に入れてから御蔵へ納めるため、何度も拵え直しをしなければならず、小廻し賃・人足賃等の費用も多くかかるので、同じ廻米量を増やすならば大坂廻米よりむしろ江戸廻米の量を増やしてほしいこと。第4に、越後での城米積み出しに際しては、近年城米船の到着が遅れ10月を越える場合も見られ、それでは日本海が荒れ越年米になる恐れもあり、余計な費用がかかるため、八十八夜をめどに城米船が到着するように申し出た。これを受けて、里見氏が幕府の勘定所へその旨を伝えたものである。

このように、年貢米の3分の1が金納とというのはものの、実際にはかなりの部分が金納に切り替えられ、大坂への廻米は2割以下にまで低下していた。また、大坂廻米は、江戸廻米に比べ越後からの距離は短い¹⁶⁾が、御蔵に納めるまでに諸費用がかかり、かえって農民の負担が増えた。さらに、越後国からの城米輸送に当たっては、日本海の航行条件が悪化するため冬期の廻送が困難であることが明らかとなった。

次に、大坂廻米に当たった城米船について、難船史料であるが少し紹介してみよう。文政元年(1818)には、高田藩預所の越後国の大坂廻米1,133石が、大

15) 例えば安永2年(1773)における今町から江戸・大坂までの米100石の運賃を比べても、江戸へは東廻り21両2分・永250文、西廻り20両3分であるのに対し、大坂へは13両・永160文であり、大坂廻米賃は江戸廻米賃の3分の2程度であった(渡辺慶一前掲論文、381頁)。

16) 安政6年には、城米を積み込みに来た廻船が海老江湊で破船し、冬期廻送ができなため、海老江浦において江戸廻米2,579石余と大坂廻米316石の冬囲が、それぞれ20石6斗3升8合と2石5斗2升8合の蔵敷賃で行なわれた(安政6年9月「越後国辰御物成已御廻米積立残米冬囲ニ付去午蔵敷賃被下方伺書」、同年12月「越後国村々去已御物成積所囲米ニ掛候蔵敷賃米被下方伺書」前掲「御廻米難破船一件」所収)。

坂淡路屋次郎兵衛船(沖船頭覚兵衛)によって100石につき13両3分の運賃で輸送された。この城米船は、4年造の17人乗・28反帆の大規模な廻船であった。城米の安全な廻送を監視するために乗り込む上乗人には、越後国蒲原郡川瀬村の三右衛門がなった。三右衛門は、同村の庄屋を務め、「持高三拾石五斗三升」の上層農民であった。乗組員の粮米は33石であり、ほかに上乗人のために粮米8斗が積み込まれた。同船の難船に至る経過をたどると、5月14日に大坂川口を出帆して、7月9日の午下刻に新潟湊に入津し、同13日には「空船見分船中諸道具相改」、同14日には米を積み立て、同17日の午上刻に新潟湊を出帆し、但馬国二方郡諸寄蒲沖合で「水船同様ニ罷成」、8月17日に同浦へ入津したのである。¹⁷⁾

嘉永4年(1851)には、「越後国去戌御年貢」「本欠合」501石4斗4升4合が、伊予国高浜浦の直乗船頭繁蔵船によって輸送された。この城米船は6人乗のやや規模の小さい廻船であり、上乗人は乗っていなかった。同船は、同年7月18日に新潟湊に入津し、同28日に城米を積み請けたが、雨天のためそのまま滞船し、同晦日に新潟を出帆した。そして、大坂に向かって航行していたが、9月7日但馬国の沖合で難風に遭ったので、打米をして同国城崎郡津居山村へ入津したというものであった。¹⁸⁾

このように大坂廻米は、農民にとっては諸経費が多く掛かるため、できれば避けたい存在であり、年貢米の納入に当たっては量的には石代納が大きな比重を占め、廻米に際しても後述する江戸廻送に比べて大坂廻米は少なかったようである。

II 西廻り江戸廻米

大坂廻米は、越後から日本海を南西へ向け航行し、山陰海岸から下関を廻り、

17) 文政元年「松平越中守殿御預所越後国御廻米但馬国二方郡諸寄村沖合ニ而及難船候一件」(前掲「御廻米難破船一件」)。

18) 嘉永4年10月「越後国去戌御年貢大坂御廻米難船御届書」、同5年10月「越後国村々々々戌御物成大坂御廻米積船及難船候一件諸書物継立御勘定組伺書」(前掲「御廻米難破船一件」)。

瀬戸内を通り大坂へ至る航路をとるのであるが、江戸廻米は、そこからさらに紀伊半島を廻り遠州灘から江戸へ至る西廻り航路と越後から北東へ向け航行し、津軽海峡を廻り、陸中海岸を南下して江戸へ至る東廻り航路があった。ここでは、西廻り航路を経由して輸送された江戸廻米について見てみよう。西廻りの江戸廻米は、史料の上では単に「江戸御廻米」とのみ書かれており、特に東廻りと区別する場合には「西海御江戸廻米」と記されたようである。

越後からの西廻り江戸廻米は、例えば弘化 4 年(1847)の里見源左衛門代官所年貢米の場合、今町湊から米 2,474 石 5 斗 3 升 7 勺・粃 423 石、新潟湊から米 217 石 3 斗 4 升・粃 39 石 6 斗が翌年に積み出され、廻米量は今町湊の方が多かった。運賃は、今町からの米が 100 石につき 19 両 2 分、粃が同 16 両 1 分であり、新潟からの米が 100 石につき 20 両 2 分、粃が同 17 両・永¹⁹⁾83 文 3 分であった。今町湊からの運賃の方が低いのは、前掲した第 1 図に見られるように今町の方が新潟より西側にあり、西廻りでは新潟より江戸への航行距離が少し短いことによるものであろう。

次に、西廻り江戸廻米に当たった城米船について少し紹介してみよう。嘉永元年(1848)には、越後国頸城郡の「去未御廻米粃」「本欠合」931 石 6 斗 6 升 6 合 6 勺が、摂津国二ツ茶屋の丸屋藤次郎船（沖船頭常次郎）によって輸送された。同船は、11 人乗の廻船で、同年 3 月 29 日に大坂川口を出帆し、5 月 15 日申中刻に今町湊へ空船で入津し、上記の城米を積み込み、同月 19 日未上刻に同所を出帆し、6 月 25 日に品川へ無事到着した。この場合、大坂から積湊の今町までは 1 か月半、今町では 5 日間程滞船、今町から江戸までは 1 か月以上要したことになる。²⁰⁾

嘉永 5 年には、越後国魚沼郡の「去亥御物成」「本欠合米粃」906 石 4 斗 1 升 9 合 3 勺が、伊予国大洲の直乗船頭卯太郎船によって輸送された。同船は、14 人乗の大規模な廻船で、同年 7 月 1 日に新潟湊へ入津し、米粃を積み込んだが

19) 嘉永元年 4 月「越後国村々江戸御廻米粃運賃金仕訳書」（「御廻米一件」名古屋市鶴舞中央図書館所蔵）。

20) 嘉永元年 6 月「越後国頸城郡村々去未御廻米粃着船御届書」（前掲「御廻米一件」）。

雨天続きで、同28日によりやく同所を出帆したが、8月5日夜中に越後国粟島の沖合で難風に遭った。廻船は損傷を受けたが、積荷には別条がなかったので、粟島で修復を行ない、10月18日に再び出帆したが、また難船に遭い積荷も濡れたため、痛米は粟島で売払い、残り711石余は代船を雇い輸送することとなった。²¹⁾

安政2年(1855)にも、同じく魚沼郡の「去寅御年貢」「本欠合米」991石1斗が、安芸国倉橋嶋怒輪屋団次郎船(沖船頭与吉)によって輸送された。同船は、14人乗の大規模な廻船で、新潟湊で城米を積み請け、同年5月12日に同所を出帆したが、6月19日に大風雨のため破船した。²²⁾

このように嚴重な輸送体制にあった城米輸送であったが、次に空船で越後の積湊に到着するまでに破船してしまった事例を紹介しよう。万延元年(1860)には、里見源左衛門支配所の「越後国村々去未御物成」約800石を新潟から江戸へ輸送するために、越前国四ヶ浦直乗船頭勘右衛門船を雇用した。この城米船は、4年造りで、そこには、船頭の勘右衛門(65歳)をはじめ楯取の次郎左衛門(40歳)、水主の松次郎(33歳)・半四郎(28歳)・勘四郎(28歳)・権兵衛(37歳)・金蔵(27歳)・米蔵(22歳)・徳次郎(27歳)・松太郎(35歳)と炊の三之助(17歳)の合計11名が乗り組んでいた。同船の破船に至る経過をたどると、次のようになる。申2月9日に送り状と運賃の前貸分(2分の1)を受け取り大坂川口を出帆しようとしたところ、雨天となりその日は滞船、10～11日は西風が激しく滞船、12～14日は海上が荒れたため滞船し、15日にはようやく順風となったため出帆した。29日には長州赤間ヶ関へ入津し、3月朔日～3日は北風が強く滞船、4日は天気がよく出帆したが、また空模様が悪くなった。同24日未下刻には佐渡

21) 嘉永6年11月「越後国村々去亥御物成江戸御廻米糶積船及難船再積立大坂御詰米江戸買納一件諸書物継立御勘定組伺書」(前掲「御廻米難破船一件」)。

22) 安政2年12月「越後国村々去寅御年貢当卯江戸御廻米積船及破船候一件書物継立御勘定組伺書」(前掲「御廻米難破船一件」)。

23) 史料には、積米高は記されていないが、その運賃が159両・永75文であり、かつ当時新潟から江戸までの運賃が米100石につき20両程度であったことから考え、積米予定高を約800石とした。

国の小木湊へ入津し、25日は天気がよく同所を出帆し、新潟湊へ向かったところ西南の風に吹かれ、27日未下刻に西風のため出羽国戸賀浦へ入津、28日は南風、29日は東風、同晦日～閏3月2日は西南の風、3日は雨天、5日は南風のためそれぞれ滞船していたが、同夜9時頃嵐風となり同所を出帆した。6日には同国能代川湊へ入津したが、「其後日々逆風并雨天続ニ而、出帆難相成」、23日まで同所に滞船、24日は北風が吹き順風となり同所出帆、25日に粟嶋沖まで来たところ南風が変わったため、26～28日は沖掛かりをし、29日の申下刻には北風が吹き順風となったので再び出帆した。晦日には新潟湊の先まで来たが、急に東風になり湊へ乗り入れられず、浅瀬に乗り掛かったところ大時化となり、結局破船したのである。²⁴⁾このように城米輸送の場合には、空船で積地までたどり着くのも、天候・風向などによって航行が大きく左右され、かなりの困難を要したことがわかる。

ほかに、江戸廻米の史料としては、同じく里見源左衛門代官所の「越後国去亥御年貢」「本欠合」513石6斗6升1合6勺が、伊予国宇和嶋泉屋与次兵衛船（沖船頭音五郎）によって輸送されたのがある。しかし、これも7月13日に能登国の沖合で難船となった。そこで、濡米は所払いとし無難米339石6斗6升1合6勺を再び積み直し出帆したところ、9月15日に長門国引嶋の沖合で再度難船したようである。²⁵⁾

III 東廻り江戸廻米

東廻り航路を経由する江戸廻米は、「東海廻り」と称された。東廻りと西廻りとは、どれだけ江戸廻米運賃に差があったのか、第1表によって見てみよう。越後では新潟・海老江の2湊からは東廻り航路の船積がなされたが、出雲崎・今町からはほとんど見られなかったため、この表には東廻り航路の積出湊

24) 万延元年「破船口書」（前掲「御廻米難破船一件」）。この史料には年代が記されていないが、これまで述べてきた史料と同じ冊子に綴じられており、史料中に「当申二月」「閏三月」とあることから万延元年のもの判断した。

25) 子11月「越後国去亥御年貢江戸御廻米再難船池田岩之丞方ニ而吟味仕候趣御届書」（前掲「御廻米難破船一件」）。

第1表 嘉永元年の江戸廻米運賃比較（100石に付）

種類（積湊）	西廻り航路	東廻り航路
米（新潟 今町）	20両 2分 19両 2分	23両 1分
粃（新潟 今町）	17両 ・永 83 文 3分 16両 1分	19両 1分 ・永 125 文
粃一式（新潟 今町）	17両 3分 ・永 76 文 1分 16両 3分 ・永 206 文 5分	20両 ・永 217 文 4分

（註）嘉永元年「越後国新潟今町湊江戸御廻米運賃定書」（『御廻米一件』名古屋市鶴舞中央図書館所蔵）より作成。

は記されていないのであるが、新潟湊からの運賃であると考えた。そうすると、東廻り航路を利用する場合は、西廻り航路に比べて米 100 石につき 2 両 3 分も割高となる²⁷⁾。それは、東廻り航路は航行が難しく、難船の恐れも高かったことによるものであろう。それでは、なぜ運賃も高く難船の可能性も高い東廻り航路を選択したのかという疑問が起きる。それは、後述する航海日数と距離が関係していたのではないかと考えられる。前掲した第1図を見てもわかるように東廻り航路の船積は、越後国の北東部寄りに位置する新潟・海老江の湊から行なわれ、南西寄りに位置する出雲崎・今町の湊からはほとんど見られなかったのである。したがって、運賃においても航海日数においても東廻り航路による城米輸送の限界点がこの越後にあったとも言えるのである。

次に、粃運賃を見てみると、粃運賃は米運賃の約83%であり、石見国の城米輸送の例では米運賃の約2割引きであったのと比べれば、やや高くなっている²⁸⁾。さらに、「粃一式」についてであるが、これは城米輸送において義務づけられていた上乗人を同乗させない代わりに蔵納までの廻送を一切廻船御用達に任せ

26) 古田良一「東廻海運及び西廻海運の研究」（前掲『日本海海運史の研究』）25頁。

27) これまでの研究で明らかになった両者の運賃が比較できる数値をあげておくと次のようになる。今町湊からの運賃は、安永2年（1773）には、西廻り20両3分に対し、東廻りは21両2分・永250文であり、新潟湊からの運賃は、文化8年（1811）および文政13年（1830）には、西廻り20両3分に対し、東廻りは21両2分・永255文、万延元年（1860）には、西廻り25両1分に対し、東廻りは27両3分であり、年代が下るにつれ両者の格差は少し広がっていったようである（阿部善雄前掲「江戸城米の廻送と蔵納」63頁、渡辺慶一前掲論文380～381頁）。

28) 拙稿前掲「石見国銀山領の城米輸送」533頁。

た場合の運賃である。もちろん上乘分等の費用と同様に増運賃分は農民の負担となったのであるが、農民は費用負担の少しでも軽減される「粃一式」の方を希望したようであり、次のような史料がある。

越後国村々御廻米廻船御用達苦屋久兵衛外三人引請之儀²⁹⁾＝付伺書

私御代官所越後国頸城郡魚沼郡村々去未御年貢当申御廻米粃之儀、小笠原信助支配所同国下条村市嶋次郎吉儀、御廻米積船差配年季中之処、右御年貢御廻米粃積船之儀者、大坂船割御代官が差向可申旨被仰渡有之候段信助が申送有之、然ル処頸城魚沼両郡村々御年貢江戸大坂御廻米粃之儀、去未御年貢が来ル戊御年貢迄四ヶ年之間、廻船御用達苦屋久兵衛佃屋勘左衛門広嶋屋平四郎嘉納屋次作正御蔵納迄一式引請取計之儀及対談、積所渡方等之儀夫々取極候＝付、廻船御用達之もの一式引請納之儀被仰付度段相願候間、村々願之通去未御年貢迄四ヶ年江戸大坂御廻米粃共廻船御用達苦屋久兵衛外三人御蔵納迄一式引請之儀被仰付候様仕度奉存候、依之奉伺候、以上

嘉永元年申年四月

里見源左衛門印

御勘定所

すなわち、弘化 4 年(1847)から嘉永 3 年(1850)までの 4 年間の江戸大坂廻米を廻船御用達の苦屋・佃屋・広嶋屋・嘉納屋の 4 名に一式引受納にすることを願い出たのである。

最後に、第 2 表によって、海老江湊から城米を積み込み、東廻り航路を経由して江戸へ廻送を行なった城米船について見てみよう。これらは、いずれも里見源左衛門代官所の「越後国村々去未御物成」を翌万延元年(1860)に輸送したものである。城米船 1 艘への積載米は「本欠合」1,000 石前後であり、したがってこの年には海老江湊からは東廻り航路で合わせて 7,000 石弱の城米が輸送されたことになる。また、米と粃を積み合わせている場合も見られた。年貢米は、越後国のうち岩船郡・蒲原郡のものであることは、上乘人が岩船郡の長政新田・土沢村・新小路村・牛屋村・海老江村・荒嶋村・坂町村と蒲原郡の下長橋村の「百姓」や「組頭」であることからほぼ見当がつく。この年の運賃は、100 石につき 28 両となっている。

城米船について見ると、船籍は江戸 3 艘（靈岸嶋 2・北新堀 1）・相模国西浦

29) 嘉永元年 4 月「越後国村々御廻米廻船御用達苦屋久兵衛外三人引請之儀＝付伺書」（前掲「御廻米一件」）。

第2表 万延元年越後国海老江湊積立東廻り江戸廻米船

品川 出帆	海老江 入津	海老江 出帆	本 欠 合	上 乗 人 居 村	船 籍	沖 船 頭	乗 組 人 数	反 帆 数	船 齢	糧 米	上 乗 人 糧 米
3・9	閏3・18	閏3・24	石 米 1,019.7	岩船郡長政新田	江戸靈岸嶋重蔵船	寅 蔵	12	反 21	年 5	石 40	石 8
3・25	4・1	4・5	米 947.6	岩船郡土沢	尾張名古屋弥兵衛船	金四郎	12	26	5	36	8
閏3・7	4・25	4・28	米 988.8	岩船郡新小路	相模西浦賀伝六船	万 蔵	13	25	3	38	8
3・20	4・26	4・29	米 741.6	蒲原郡下長橋	相模西浦賀六兵衛船	源 治	13	25	6	28	8
3・9	4・27	4・29	米 782.4	岩船郡牛屋	相模西浦賀伝六船	清 六	11	21	3	31	8
閏3・4	4・28	5・9	米 1,030	岩船郡海老江	江戸北新堀富之助船	作太郎	12	26	4	40	8
5・4	6・14	6・18	(米 506.2637 粍 309)	岩船郡海老江	陸奥仙台石巻庄松船	源五郎	12	26	7	31	8
4・14	6・晦	7・5	(米 515 粍 494.66)	岩船郡荒嶋	尾張名古屋弥兵衛船	吉五郎	11	25	5	43	8
4・22	9・8	9・15	(米 515 粍 618)	岩船郡坂町	江戸靈岸嶋重蔵船	寅 蔵	12	21	5	44	8

(註) 万延元年「申御廻米穀御用留」(名古屋市鶴舞中央図書館所蔵)より作成。

賀 3 艘・尾張国名古屋 2 艘・陸奥国仙台石巻 1 艘であり、西廻りの江戸城米船や大坂城米船と比べると、江戸・浦賀の東国の廻船が多く、西国・瀬戸内の廻船が全く存在せず、また石巻の廻船も見られ、東廻り航路を航行するのにふさわしい地域の廻船によって輸送されているようすがわかる。ただし、江戸霊岸嶋の重蔵船（沖船頭寅吉）は 3 月と 4 月の 2 度に渡って城米輸送に従事している。船齢は 3～7 年であり、城米船は 7 年造以内の廻船を使用する規定が守られており、船頭は全て沖船頭であった。廻船規模は、乗組人数 11～13 人、反帆数 21～26 反であり、大規模な廻船であったことがわかる。

これらの廻船は、空船で積湊に赴くときも城米輸送と同一航路をとらねばならないという規定³⁰⁾によっていたのか、いずれも江戸品川沖を出帆し、越後へ向かったようである。品川沖を 3～5 月に出帆し、積湊である海老江湊には 4～6 月に着いたようであるが、その間早くて 37 日、遅い場合には 4 か月以上もかかっているが、平均 1 か月半程度で越後に到着した。前述の大坂廻米船の場合には、大坂川口から新潟湊まで 2 か月弱かかっており、ほぼ同様の航海日数を要している。海老江湊では、3～11 日滞船し、城米の積載などに当たり、いずれも午上刻（午前 11 時～正午）に出帆している。海老江湊から江戸までどのくらいの日数を要したのかは、この史料から直接明らかにできないのであるが、江戸霊岸嶋の重蔵船（沖船頭寅吉）は閏 3 月 24 日に海老江湊を出帆して、翌 4 月 22 日には再度越後へ向けて品川沖を出帆しており、この場合には 1 か月弱で航行したことになる。また、東廻りの江戸城米船の上乗粮米が全て 8 斗であり、それは前述の新潟から船積した大坂廻米船の場合と同じであり、大坂までとほぼ同様の航海日数を予定していたようである。

む す び

以上、幕末期の越後国の城米輸送について、新潟・今町・海老江の 3 湊から輸送された里見源左衛門代官所の城米を中心に述べてきたが、これを要約する

30) 阿部善雄前掲「江戸城米の廻送と蔵納」59 頁。

と次のようになる。

第1に、越後国の城米は、新潟・出雲崎・今町の3湊から、後に海老江・柏崎の湊からも輸送されるようになった。越後国からは大坂廻米・東廻り江戸廻米・西廻り江戸廻米が行なわれたが、東廻り航路の船積は、越後国の北東部寄りに位置する新潟・海老江の湊から行なわれ、南西寄りに位置する出雲崎・今町の湊からはほとんど見られず、東廻り航路による城米輸送の限界点は越後国にあった。

第2に、越後国の幕府領の年貢米は、その3分の1が金納とされたが、実際にはかなりの部分が金納に切り替えられており、農民も良米の厳選を要求される城米よりも石代納を希望した。大坂廻米は、江戸廻米に比較すると越後からの距離が短い、御蔵に納めるまでに諸費用がかかり、かえって農民の負担が増えるため、農民はむしろ江戸廻米を望んだ。したがって、越後からの大坂廻米は、江戸廻送に比べて量的にも少なかったようである。

第3に、越後からの江戸廻米は、東廻り航路を経由する場合と西廻り航路を経由する場合があったが、新潟湊からの運賃を比較すると、東廻り航路を利用する場合は、西廻り航路に比べて米100石につき2両3分も割高となり、しかも年代が下るにつれ両者の格差は少し広がっていったようである。

第4に、東廻り航路を経由する城米船の船籍は、江戸・浦賀・名古屋・石巻等の東国の廻船が多く、西廻りの江戸廻米船や大坂廻米船が摂津・伊予・安芸等の大坂・瀬戸内を中心とした廻船からなっているのとは大いに異なっており、東廻り航路を航行するのにふさわしい地域の廻船によって構成されていた。廻船規模は、大坂廻米船で500石積級のやや規模が小さい廻船も見られたが、越後国から大坂・江戸（東廻り・西廻り）への廻米船はほとんどが1,000石積級の大規模な廻船であった。

第4に、東廻り航路による江戸から越後までの空船による航行日数は、約1か月半程かかり、大坂から越後までとほぼ同様の航海日数であった。また、東廻り航路を利用した江戸廻米船の上乗粮米と大坂廻米船の上乗粮米とが、8斗で一致していることから、越後から江戸までの航海日数は、大坂までのそれと

ほぼ同様の日数を予定していたようである。

〔付記〕 本稿は、名古屋市鶴舞中央図書館所蔵文書を用いて作成した。同文書の閲覧に際しては、同館の郷土資料担当の方々にいろいろ御世話になった。ここに記して感謝の意を表するしだいである。