

玉島湊の開港と港町の発達

「乙島港おとしまみなとかせぎ」の制定

江戸幕府の
体制が
たつた三代

將軍家光のころ、成羽藩主となつた。寛永十六
く十九年、水谷勝隆は、成羽藩の飛領地であつ
た乙島村の北西、現在の「矢出・川崎」付近の
海岸に千石船が横付けできる船着場を築造した。
そして、成羽川・高梁川と瀬戸内海とを結ぶ
船運の中継基地を築いた。

これが玉島湊の基礎である。

その後、松山藩主となつた。寛永十九年七月
以降、水谷勝隆は、港の保護と統制を目的に寛
永二十年（一六四三）「玉島港問屋株定書」を制定
し、実施させた。

〔定書の概要〕

(1) 瀬戸の内境を定め、港かせぎの場所を規制し

た。

瀬戸の海面を乙島村の領分とすることによって、船穂
長尾・柏島の村々（すべて松山藩領）で他国船との売
買を締出し、諸国の船舶がはいる瀬戸は乙島
の瀬戸であり、入船の許可その他すべて乙島村の
指図に従ふことと定めた。

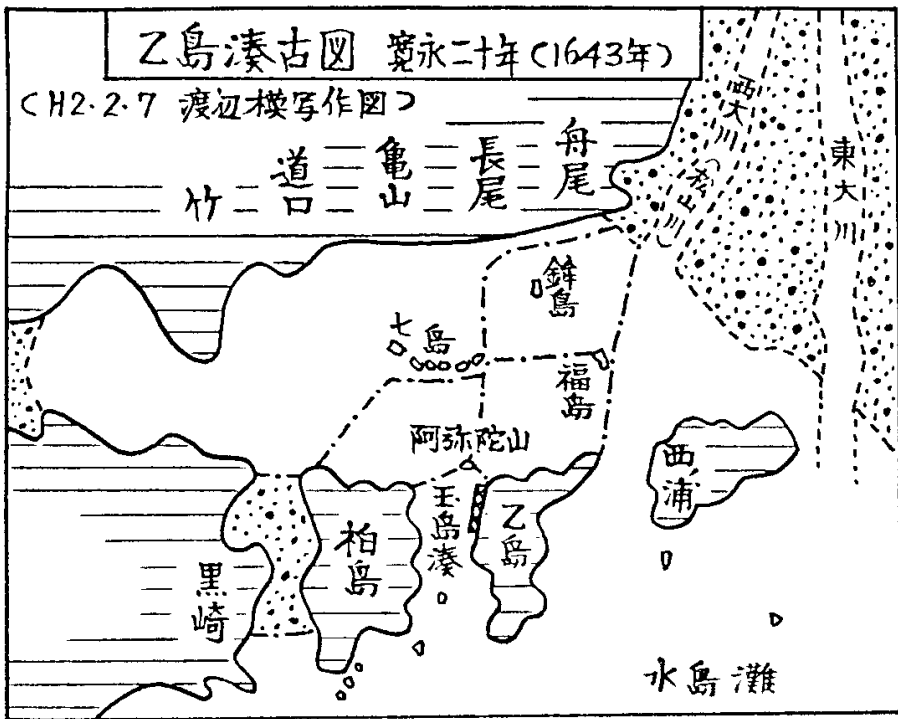
(2) 問屋かせぎが統制された。

問屋手形を支給して問屋株仲間を認定した。寛永二十
年には問屋手形十二枚を配布している。手形をもつ
のだけが玉島湊町で船と直接の取引ができたこと。
したがって手形のないものは同じ港にいても問屋かせぎは
許されなかった。

また、問屋の手を通して売買する原則も定められた。
村々で売買する品物も直接船と取引することは許
されない。必ず問屋の手を通すこと。

さらに、村々から品物を他国へ積出すときも、手船で
他国から品物を買って帰る場合も問屋にとり、
値段に応じた口銭を出して港を出入りする事。

港問屋は取引数量、価格、取引先の住所、氏名

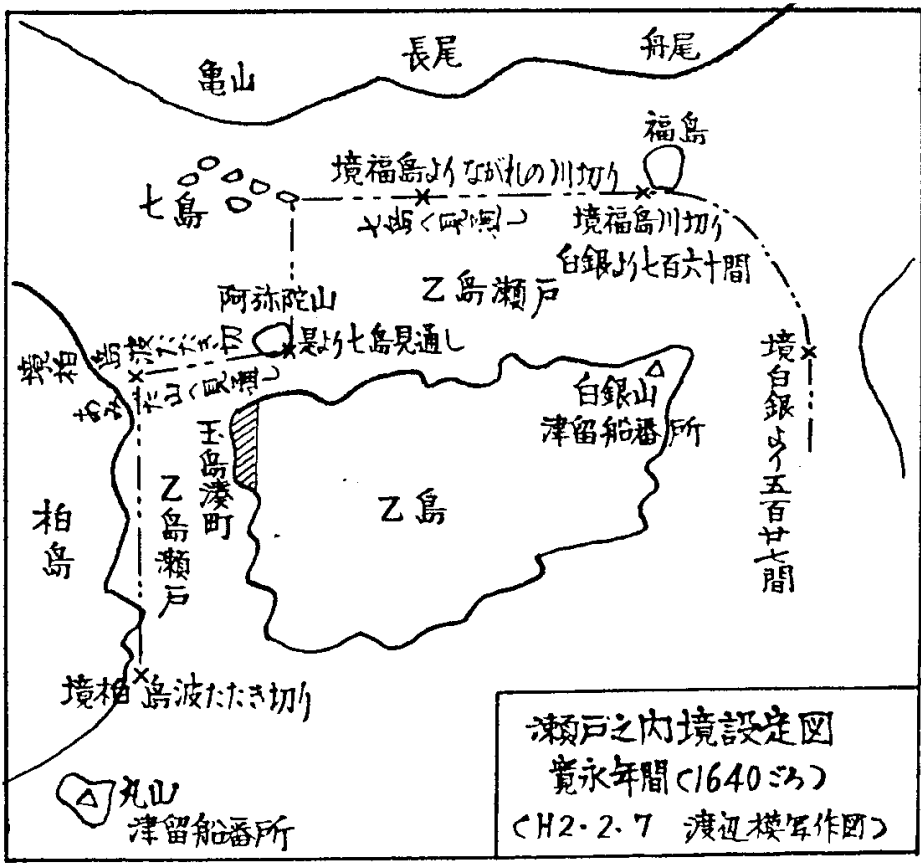


(3) 船かせぎが統制された。
 玉島港と城下町松山との間では、玉島から松山へは問屋送り手形に
 庄屋惣兵衛の判を拓して、引屋与七郎宛に出す。松山から玉島へは
 引屋与七郎が送り手形
 に判を拓して出す。

の記帳と売手・買手の捺判の義務が課せられた。

判のないものは、抜け荷
 とされた。
 松山川(高梁川)による
 物資輸送については、
 松山通り抜けを禁止し
 た。縫船つぎねの法しほりを定めた。
 また、大阪その他との
 海運には御船手奉行
 の手形を取って帰え
 らせた。手形のないものは積荷させないこととした。

(4) 津留番所つどめばんしょを設け、心得を明らかにした。
 主として切支丹きりしばんの取締りにあたること。



瀬戸之内境設定図
 寛永年間(1640頃)
 (H2-2-7 渡辺模写作図)

港問屋及び村々に対して、異国船、不審な船、あやしい者を見たときは、上陸させないで追いかえし、番所にとどめることを守らせた。

玉島港問屋の形成とその統制の厳しさには、当時、江戸幕府の鎖国政策の強化と切支丹取締りとの密接な関係がわかっていたものではないかと推測されている。

武蔵 鎧 佐渡 沓 伊勢

切付 伊豫 蓆 讃岐 圓座
切支丹取締り

同 檀 紙 播磨 杉原 備前
同 檀 紙 播磨 杉原 備前
同 檀 紙 播磨 杉原 備前

刀出 雲 鉄 甲 斐 豹 長
刀出 雲 鉄 甲 斐 豹 長

玉島の商家に残る古文書の縮小複製版の部分(1)
年代不明であるが中世のころの日本各地の特産品が書き出されたもののように思われる。

玉島港町の発達

まず矢出町に十軒余の問屋町が作られ、先程の「定書」にもとづいて玉島湊での海運業の独占化がはじまった。

万治二年(一六五九)には玉島新田ができて後背地が拡大するとともに、「高瀬通」の終点には羽黒山の東側に広さ約九アールの高瀬舟の「舟だまり」を設け、港の締切堤防上には、ここにも問屋を置き「土手町」と呼ぶようになった。

寛文五年(一六六五)、松山藩は玉島新田を檢地し、「玉島村」と名付けた。

このとき松山藩主水谷勝隆が、玉島村と港との繁栄鎮護をねがって出羽国羽黒大権現を勧請し阿弥陀山に祀ったと伝えられる。このことがいつのころからか「羽黒山」と呼ぶようになった。

こうして、玉島港町の基盤整備が着々と進行していった。

さらに寛文十年(一六七〇)阿賀崎新田が完成、潮止堤防上は問屋街が作られて「新町」と名付けられた。

また、堤防の南側は千石船の船着場として整備し、港の機能が西へも拡大していった。

そして延宝四年(一六七六)に検地があり、「阿賀崎新田村」が誕生し一層後背地の整備充実が図られた。

港町の構成と住民

玉島港の最も隆盛期だったといわれる元禄年間(一六八

八〜一七三〇)には、問屋が阿賀崎村で四十三軒、玉島村では三十軒もあったといいい、港では千石船の出入りでにぎわい、帆船が林立していたという。

新町・土手町などいわゆる西浜、東浜の問屋街も大さうにぶわったが、そのころの町並の構成はおおよそ次のようであった。

問屋町……新町・南町(阿賀崎村分)

仲島・土手町・矢出(玉島村分)

仲買人町……仲買町・西町・南町(阿賀崎村分)

通町(玉島村分)

仲仕・職人……丸山・西山(阿賀崎村分)

山下町・新川(玉島村分)

一方、阿賀崎新田村が出来、新町問屋街の経営が安定して、商業活動が活発になるにつれて、新天地を求めて移住者が次第に増えて港町が繁盛し、人口もふくれあがっていったようである。詳ではないが、阿賀崎新田村が誕生した延宝年間から、農民一揆が次第にはげしくなる天明年間(一六七三〜一七七〇)の約百年の間に、阿賀崎村玉島村等のいわゆる市街地は千軒に余る移住があったものと考えられる。

そして、その移住者の殆どが玉島を中心とし

て、半径二十キロメートルほどの範囲内の村々から、大体農家の二、三男がおもであつたといわれている。

また、移住者の職業別について阿賀崎新田村の例では、新に問屋を開いた者約二十五軒、問屋の番頭・手代など約五十軒、さらに下男下女などの奉公人約百四十軒、行商・仲買人などの小商人約百軒、その他船頭・船子・水門番・石工・はては僧侶など約八十軒の計約四百軒という記録もみられる。

主な問屋としては、大阪屋・八田部屋・讃岐屋・油屋・乙島屋・浜屋・銭屋・岡本屋・豊後屋・小原屋・和田屋・広島屋・堺屋……等々があつたといわれているが、江戸時代の後半から玉島港の衰微につれて、転産業したりはてには潰れてしまうものも多く、現在ではその跡をたどることすらむずかしくなっている。

綿作の発達と玉島港

日本には室町時代の末ごろ盛んになつた南蛮交

易によつて、南蛮から伝わつたといわれるが、江戸幕府では米を主体とする経済体制のもと、年貢米確保の必要上、寛永十九年(一六四二)「ほん本^{せんぱん}田畑木綿作制限令」を出して、綿作りを厳しく取り締つた。

備前岡山藩でも違反者には一反につき過銭三斗を課して厳しく取り締つた。(「綿作りの儲けが大きいぞ」でふれた)

しかしその後緩和されて、備中国では寛文・延宝年間(一六六〇〜一六八〇)ごろから綿作りが本格化し、玉島港での繰^{くり}綿取引が元禄年間(一六八〇〜一七〇三)には急増した。

玉島港で取り扱われた綿の集荷範囲は、港を中心に半径二十キロメートル内の村々……西は笠岡・井原市付近、北は矢掛・美星町付近、東は総社付近……から集められたようである。

これを「備中綿」と呼んだ。

和漢三才図会あかんさんさいずいによると、正徳年間(一七二〇一七二一)

五) 日本全国で綿の大産地として、「摂津・備後の産は最上・播磨・丹州・備中は並によし、紀州はこれに次ぎ、泉州は下……」と記録され、玉島港問屋の取り扱い品目でも常に「綿」が主位を占めていた。

そして、望暦・天明年間(一七二〇一七二八)には、玉島港での繰綿出荷の最盛期を迎え、出荷量が年間七十万貫(約二六〇トン)もあつたといひ、また、玉島周辺の村々では綿の作付率が耕地面積の約三十パーセントの千五百町歩(一五〇ヘクタール)にも及んだと伝えられている。

当時、農家にとっての現金収入としては大へん収益が大きく(へ米の約二倍)魅力的な作物であつたため、爆発的な発展をもたらし、玉島港の後背地での綿作りの発達と、玉島港の発展と

が深くかかわり合つていたといえる。

和漢三才図会

正徳三年(一七二二)寺島良安によって作られた図説百科辞典。

明の王圻が作った「三才図」にならって、和漢古今にわたる事物を、天文・地理・動植物・人物・器具などに部分けして図を挙げて漢文で解説したもの

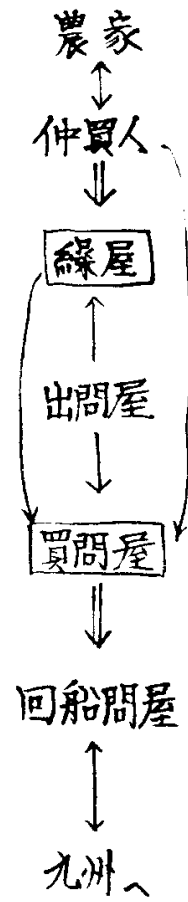
(岩波・広辞苑より)



「綿園要務」の綿摘の図 備中南部は綿の産地であつた。耕地の3割前後が綿作にあてられた。綿作の施肥として干鰯を投じている。施肥は収穫までに4度行われた。国立公文書館蔵。

II 綿と玉島港 II

(1) 綿の流通過程 (安永年間・一七七二〜一七八〇の例)



仲買人

新町十九軒 仲買町三十軒 玉島村五十七軒

惣社、倉敷、鴨方、井原、矢掛方面まで農村の

実綿を買出して 緑屋から問屋に送る

緑屋

阿賀崎新田村十九軒 玉島村五十七軒

実綿を緑綿にする加工業者

出問屋

二十軒内外で惣社、倉敷、矢掛、鴨方などに張

りて、その付近の農村の綿を買い集めて買問屋に売る

買問屋

仲買人 出問屋を通して 備中南部の綿を買い

集めて 九州から来る回船問屋に売り、またね

を買い、さらにこの「またね」を大阪へ輸送して売る

このころの備中綿は品質において二流品として取引扱われていたので、大阪方面へは売れなくて、九州方面に得意をもって送り、九州の「またね」と交換売買をしていた。

(2) 取引商品の移り変わり

(ア) 浜松藩領時代 (享保十四年(一七三九)の

新町問屋口銭定品目から

米・茶・あいもの、干いわし、緑綿

実綿・またね・綿実(九品目)

九品目に対して運上銀を納めた。また運上銀の九五パーセントを占めていたものは緑綿であり、九品目中最も重要なものであった。

(イ) 天領時代 (延享二年(一七四五)の

新町問屋口銭定品目から

享保年間の九品目のうち「干いわし」は運上銀対象から除外されて、代りに「胡麻・大豆・大麦・小麦・蘇油・小豆」の六品目が追加され十四品目となった。

運上銀総額 十四貫六百八十三匁(約一四七

匁方用)

線綿は全体の七一パーセントを占めて十貫五百三十一匁(約一三〇方用)、数量は二万三千本(約五三三トシ)米が全体の二三パーセントを占めて二貫九百四十六匁(約三〇方用)、数量は九千八百石(約一五〇トシ)

(ウ) 明和五年(一七六八) 玉島港問屋取扱口銭定品

目から

天領時代の十四品目にさらに追加されて 五十三品目の多数になった。

その主なものには、酒・織木綿・絹物織・生蠟・足袋・多葉粉・紙類・砂糖・炭・竹・木皮・木地類・そうめん・桶・蓮・石炭・菅笠・塗物・こう類・生魚・生貝などがあつた。

玉島港と千石船

千石船は「北前船」又は「弁財船」とも呼ばれ、三百石から

千五百石(約四五〇三三トシ)の荷を積んだといわれ、江戸時代の中ごろ玉島港の最盛期には、弁財船の帆柱が林立して活気を帯び、瀬戸内海屈指の商業港として大いに栄えたという。

「北前船」北の方から来る船」という意味で、瀬戸内海沿岸の人々の間で呼びならわしていたようである。

十八世紀後半ごろから瀬戸内地方では綿・藍の栽培が盛んになるにつれて、それに必要な魚肥としての北海道産のニシンの需要が高まり、それを運搬する北国へ北陸地方への船を北前船と呼ぶようになったといわれている。

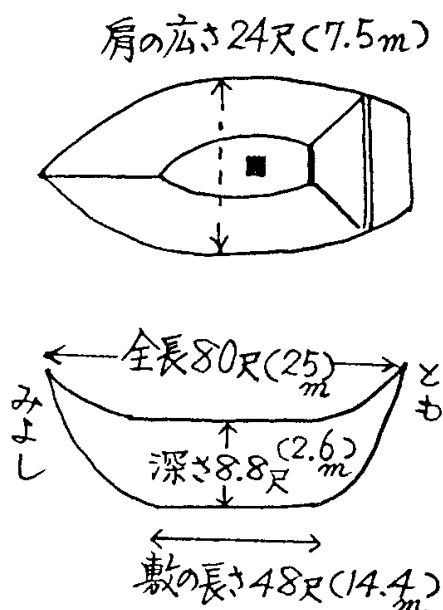
発祥地の北陸地方では「弁財船」へべんざい船又はべざい船、あるいは「ばい船」と呼ん

でいた。

「ばい船」の呼称については、大阪から下関を経て松前へ北海道渡島半島の沿岸に往復した「買積船」からの転化らしく、江戸と大阪の間を往復した菱垣回船や樽回船とちがって、単なる運送業者ではなく、自分で積荷を買い集め、自分の持ち船で運送し、それを自分で売りさばく商人であったことに由来するという。

また、船の形から「どんぐり船」とも呼んだといわれる。帆が二十六反(約二六〇メートル)、櫓が左右八丁ずつ計十六丁の船であったという。

ばい船略図



「千石船」 日本の津々浦々で活躍していた漁舟を原型として、ひきのばして大型化した。構造的には大昔のくり舟に毛のはえたようなもので、風浪に弱くすぐ難船や破船した。

十七世紀初頭、江戸幕府は大名統制の必要から、徳川家康が慶長十四年(一六〇九)諸大名に対して、五百石以上の船を持つことを禁止した。

これより以前、織田信長・豊臣秀吉の時代には、東南アジアの国々と「御朱印船」によるいわゆる南蛮貿易が盛んに行われ、外洋船の造船技術や航海術も発達しつゝあった。

しかし、この禁止令に引続いて二百五十年にわたる鎖国政策が、造船・航海等にかかわる進歩発達を阻害したといえる。

禁止令のねらいは、西国大名に千石船以上の大船を持たせれば、海上から江戸を攻撃される心配が大へん大きいことへの着目であった。

例えば、鹿児島島の島津藩や山口の毛利藩などが

大船に陸兵を乗せ、志摩半島の鳥羽からまっすぐに太平洋を突っ切って行けば、順風を得るかぎり三日で江戸湾に入る。

ところが五百石以下の船だと沿岸の地乗りしかできず、ちよつと小走りしては沿岸の港々に寄らねば航海ができず、港のない遠州灘では危険で航海しにくい。

ましてや遠州灘の沖乗りは至難のことであつた。

一方、町船まちぶねと呼ばれた商業用の船については、やや大目に見られ千石船ぐらゐまでは許された。しかし、竜骨構造は許されず、帆柱一本に帆も一枚というように厳しく制限された。

したがって千石船といつても、ただ図体だけが大きくて、構造的には木、葉を縦に折つたようなV字形の断面の船体に、甲板というものが全くなくて、荷物は船底からじかに積み上げる。積み上げていつて舷側ぶなばたを越すほどの大盛りにする。

る。

盛りあげた荷物が海へこぼれて落ちないよう、に両舷に垣をたてる。この垣が菱形の目のように結んでいふことから「菱垣船ひしがきぶね」とか「菱垣回船ひしがきまわぶね」と呼ばれるようになった。

そして盛りあげた荷物の上には、わら屋根のようこまに苫をかぶせて波や雨から荷物を守つた。

もつとも困つたことには、船尾の舵かじが船体不相応に大きすぎた。

もともと帆船は常に帆をななめにして風を受け、舵をまげつばなしにして進むが、多帆船では色々な帆が舵の代りをするため、舵は小さくてよい。

しかし、千石船の場合は、一枚帆であるために、帆いっぱいの風の力が水中の舵にねわる圧力が大きいので、舵そのものがとてつもなく大きいものにならざるを得ない。

しかも、舵が大き過ぎるために、浅瀬ではつ

かえてしまう。

日本の港は河口港が多く、土砂が堆積して浅いのが通常である。

そのため、船を固定しないで、多くの網で釣ったような形式をとり、入港するときには、それを引き上げて船を乗り入れるようにしていたのである。

「千石船の項は中公文書『歴史の世界から』司馬遼太郎著による」

玉島港がついには、里見・道口両河川の流し出す土砂のために、海底が浅くなり、千石船が入港出来なくなつたのも、千石船の構造とも大きなかかわりがあったといふべきであらう。

門牛 奥州の金備中

日本奥州の金備中

鉄越後の塩引 隠岐

淡路後河内隠岐

古文書縮小複製版部分 (2)
104ページの続き

玉島丸 [千石船(別名北前船の模型から)] (H2. 2. 10 渡辺作図)

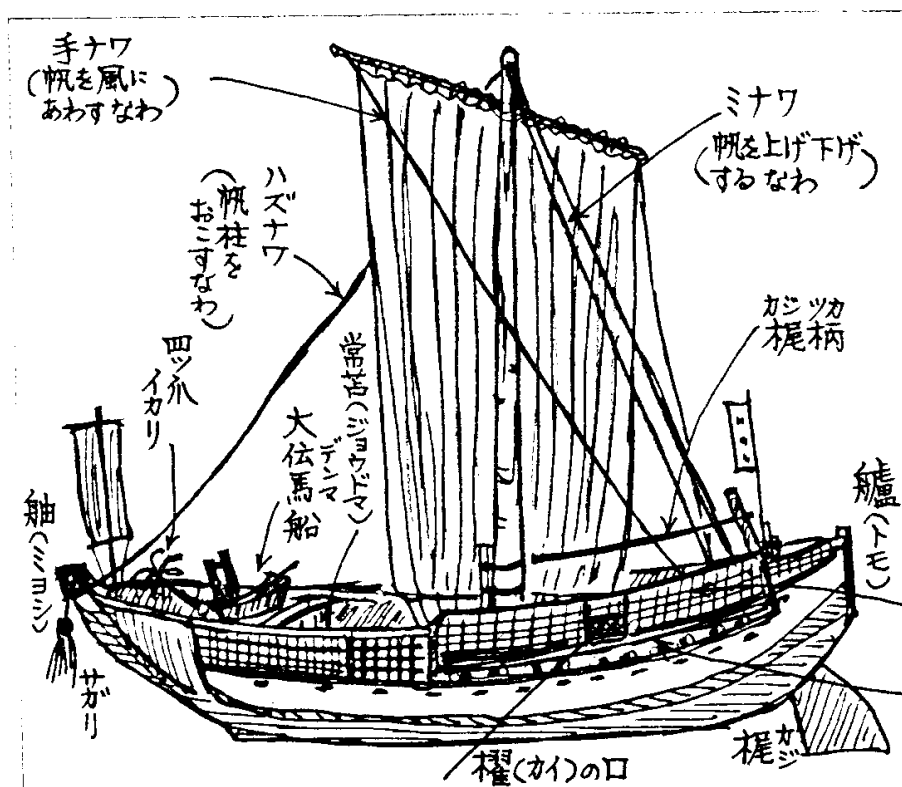
全長 30 m
幅 8 m
高さ 帆柱を含め (船底より) 30 m

約 1500石積

今(H2. 2. 13 現)

実物 10分の1の模型といわれる千石船が、新倉敷駅大東線及札口の柵内コンコースに展示されている。

蛇腹垣(ジャバラガキ) [積荷を守るために、竹をゼンダナ 組んでしるなわでくったもの] [油紙の障子明窓]



[人が出入りする窓]

北前船余話

▲ 船の石積み算定法

(敷の長さ × 肩の広さ × 深さ) ÷ 10 立方尺

前出の「どんぐり船」の場合

(48尺 × 24尺 × 8.8尺) ÷ 10 立方尺

= 1013.7 (石) → 約千石

[1石 = 10立方尺 1斗 = 1立方尺]

▲ 北前船の航程

大阪を根拠地とする船の場合、

大阪から出て大阪に帰る

1年1航海方式をとる

冬の季節風(北西風)の利用

約四十日前後

大阪	正月上旬 ~ 3月上旬	出発
下関	3月上旬 ~ 4月上旬	出発
敦賀・伏木	4月下旬	
鯉ヶ沢	5月中旬	
北海道 (川樽)	5月下旬	到着

夏の季節風(南東風)の利用

約四十日前後

北海道	8月上旬	出発
下関	10月下旬 ~ 11月	
大阪	11月下旬 ~ 12月下旬	到着

▲ 千石船の主な外装

- 梶と綱 (船は帆まかせ 風まかせの運航にとって、最も大切なもの、命の綱とはこのことである)

梶は梶の木で造った一本の長い梶柄で操る。

綱には、一筋の長さが70尋(約100m)もの大綱を十二筋も用意している。主なものは、帆を上げる綱(ミナハ綱)4筋、命綱(カガリ綱)5筋 他に棕櫚綱7筋等

- 錨と「サガリ」(入港、停泊に必要なもの)

「四っ爪いかり」という鉄製の錨を八挺備えていた。内6挺は船首の左右に3挺ずつあって航行中は爪を船の外側へ出して並べておく。(カケイカリ)

2挺は船腹付近に左右1挺ずつあり、港内碇泊用を使用する。(ツキイレ)

「サガリ」とは棕櫚繩を黒く染めてたばねたもので、航行中は船首に上げておき、入港の時船首の先の下げて 船のアクセサリーとして使うもので、「禰サガリ」と「バラサガリ」とがあったという。

▲ 回船の種類と航路

菱垣回船・・・大阪の物資を江戸に運ぶ

樽回船・・・灘の酒を江戸に運ぶ

≡ 大海上輸送路

北陸回り・・・北海道の物資・庄内米・越後米等を敦賀に陸揚げして大阪へ
北回り・・・日本海側の物資を津軽海峡経由で江戸へ
西回り・・・日本海側の物資を周防海峡・瀬戸内海経由で大阪へ輸送

浦回船・・・各地方向の航路で物資輸送にあたる

▲ 北前船の船乗たち

（厳しい職階制のもとで、同族的な団結力を持っていたという。
当初は発生地（北陸出身者）が多かったというが、後には瀬戸内、大阪方面の者もいくらか乗るようになったといわれている。

(名称)	(給金)	(主な仕事)
船頭	3両(約23万円)	船の最高責任者であるが大きく三つの形態があった。 (船主が船頭をも兼ねる…直乗, お手船と呼んだ) (船主の親戚が船主代理で船頭を兼ねる…準直乗) 他人を雇った船頭……雇船頭, 沖船頭
知工	2両(約15万円)	事務長 (会計、経理、賃金のことなど司る)
おして表	2両(約15万円)	航海士 (船の表「船首」に立って船の運航を導く)
かた おして 片表		航海士の補佐役
おやじ 親司	2両(約15万円)	水夫長 (若衆を直接指揮し、帆前、楫前、かまど前、物資の積み下しなどの労務の指図役)
わかいしやう 若衆	1両(約7.5万円)	船員
かしま 炊	2歩(約3.5万円)	かこみならい 水主見習 (最年少者で常に炊事方をつとめ、また人のいやがる仕事や雑用に当たった)

〔大体1隻に20人前後の船乗りがいたようである。またそれぞれの給金は1年分のものであって、今から考えると危険の多い仕事の割には、大へん安いものであった。----しかしこれはあくまでも固定給のことである。〕

いつの場合も同じであるが、荷主としては積荷が安全でしかも有利に取引されることが最も望ましい条件であることから、それを前提条件として、船頭と知工には「帆待」という特権を与え、船頭・知工が自力で金策して荷物を買集め、荷主の積荷と一緒に積み込んで、自分で商売してその利益を自分の収入にすることが認められていた。

また、一般の船乗たちには、「切出し」という特徴があり、積荷の一定割合(積荷総量の3~9%程度)が船乗全員に平等に与えられたようである。

『はとんだ荷物について何分かくれる切出も、目切れがするともらえないことになる。遠へはとぶほどニシンが乾燥して目切れを出すので、塩を水にとかして、それを滯かしてニシンにかけて、目方が重くなるようにする。たいていの船が港に着く数日前にやるのだ。普通は一航海で50両ぐらい、炊はその半分ほど。』

明治の終りごろ玉島港で上げたときには、目が千貫余りも出たので、特別な切出で若衆1人200両ももらったことがあった』という話も残っている。