

## 紀州の押送船

胡桃沢 勘 司

はじめに

本稿は紀州の押送船について述べるものである。ただ、かかるタイトルを掲げると、「紀州に押送船？」と、首を傾げる方が多いのではなからうか。これは誠に尤もな反応で、自分自身、つい一年程前まで、紀州に押送船が存在したことは、知らなかったのである。これまでに、「渥美半島の魚交易伝承——三河湾岸の押送船を中心に——」<sup>(1)</sup>・「東海の押送船」<sup>(2)</sup>・「伊豆の水陸連携魚輸送——馬士と押送船——」<sup>(3)</sup>の、三本の押送船報告を書いてきた者にとつても、紀州での「押送船発見」は、正に新鮮な驚きであった。

押送船については、右掲拙稿にも挙げた、桜田勝徳<sup>(4)</sup>・荒居英次<sup>(5)</sup>・石井謙治<sup>(6)</sup>・川名登等々、多くの先学が、質量共に優れた研究を著している。これらから学んだ「押送船像」は、近世、房総・相模・伊豆の漁村から、江戸へ魚を運んだ快速船、というものであった。「関東地方に存在する」<sup>(7)</sup>が、学界の大勢なのだが、前掲拙稿は、押送船の分布は、近世に遡って、東海地方にまで及ぶことを、論証したものである。反省するべきは、一連の作業の際、天保年間に、御前崎の押送船が摂津御影まで行つたのを示す史料を見ていながら、桜田の「押送りの名称は、関東から東海に普及していたが、関西方面では使用されなかった。」との推定<sup>(9)</sup>を鵜呑みにし、東海以西の分布について

検証を怠ってきたことだろう。ここへ来て、決め込んだ怠慢のツケが廻ってきたと言えようが、紀州の押送船に取り組む気になったのは、単に自省の念にのみ由来するものではない。



写真1 紀伊富田浦

菱垣廻船は、元和五年、堺の商人が、紀伊富田浦の二五〇石積の廻船を借り受け、大坂から江戸へ荷物を運んだのに始まるとされるのに象徴されるとおり、近世の紀州は海運の盛んな国であった。上村雅洋の研究を知る者ならば、海運史研究が盛んな土地柄であるからと、押送船についても研究の盛行を予想したいところだろう。ところが、管見の限り、紀州の押送船を検討しているのは、笠原正夫、只一人なのである。<sup>(12)</sup> 取り上げられる場面が限られるのは、廻船に比べ、史料が少ないからだと察せられるが、だからと言って、交通史専攻者の誰もが目を向けなければ、紀州の押送船は、存在を認識されないうまま、沈没してしまうかもしれない。今大切なのは、「紀州に押送船が存在した」史実を、学界に向けて発信することなのである。既述のとおり、押送船は、和船のなかでは海外で一番知られた存在だと、言つて良い。<sup>(13)</sup> この名の船の分布を、関東地方と決め込むのではなく、より詳しく知ろうとする作業には意義が有る。笠原の仕事に学びつつ、自身の史料分析を加えて、「紀州の

押送船」を浮上させることを、目指したい。

一 先行研究から見る紀州

1 近世史概観

紀州の押送船を知る前提として、まずはこの地の近世史を概観しておこう。

(1) 領主の変遷

天正十三年三月、紀州は、秀吉に平定され、豊臣政権下では、秀長、およびその養子秀保の領国として支配される。和歌山等の重要拠点に秀長の家臣が配されるが、政権期後半には和歌山・田辺・新宮の三城体制が形成された。<sup>(14)</sup>

関が原戦の一カ月後、慶長五年十月、浅野幸長が甲斐から紀州へ入国する。翌年確定した領知高は三七万四千石で、高野山寺領を除く紀州一国が幸長の支配下となる。<sup>(15)</sup> 幸長は、自身が和歌山に入ると、直ちに、知行高三万石の家老浅野左衛門介を田辺に、同じく二万八千石の浅野忠吉を新宮に、それぞれ配置した。<sup>(16)</sup> 幸長時代に、旧土豪の召し抱え、城郭と城下町の形成、検地の実施など、近世的支配の基礎が形作られるが、<sup>(17)</sup> 幸長は慶長十八年に他界する。<sup>(18)</sup> 弟の長晟が跡を継ぐが、元和五年七月、広島への転封が沙汰されて、浅野氏は紀州を去って行った。<sup>(19)</sup>

元和五年八月、浅野氏に替わって、紀州に入国したのが徳川頼宣である。<sup>(20)</sup> 頼宣は、慶長七年、家康の十男として生まれるが、翌八年には水戸二十万石の大名となった。<sup>(21)</sup> 水戸へは一度も行かず、家康のもとで成長するが、慶長十四年、水戸に変えて、駿河・遠江・東三河で五十万石が与えられる。<sup>(22)</sup> その後、紀州へ移ることとなるが、和歌山藩



写真2 徳川頼宣の墓

は、紀伊・伊勢・大和で、合計五万五千石であった。<sup>(23)</sup>三城体制が継続されて、和歌山を藩庁としながらも、田辺三万八八〇〇石は付家老直次を祖とする安藤氏が、新宮三万五千石は同じく重仲を祖とする水野氏が、それぞれ知行地支配を行ってゆく。以後幕末に至るまで、これを基とする枠組みが維持されたのである。<sup>(24)</sup>

(2) 村と浦

天正十六年、秀吉は、「海賊停止令」<sup>(25)</sup>に  
よって諸国の海村を調査・掌握し、文禄・慶長の役では、熊野の民を水軍に動員した。海上公務や軍事上の必要  
で、紀州の海民に課せられる夫役は、浅野氏時代に加子役と呼ばれるようになる。<sup>(26)</sup>浅野氏は、慶長十六年までに  
は、加子役を、労力賦課から米による代納<sup>(27)</sup>加子米に、切り換えている。加子米は、軍役に起源を持つものである  
ことから、和歌山藩時代には、これを、藩庁が独占し、田辺・新宮は持つことが無かった。<sup>(28)</sup>

紀州の村々は、慶長六年の検地で村高が確定するが、この時点では、「村」と「浦」の区別が、明確にはなされ  
ていない。<sup>(29)</sup>やがて両者は区分されるが、その目安は加子米で、同じく海村でも、これが課される所は「浦」、課さ  
れない所は農村同様「村」と、それぞれ公称されるようになる。その時期は、慶安以降、寛文期頃にかけてと、丁  
度幕藩体制が確立される頃である。<sup>(30)</sup>浦は、加子米を負担する代わりに、地先海面での漁業権が認められた。<sup>(31)</sup>村・浦



写真3 田辺=会津川河口

は、代表者は庄屋だが、二十〜三十か村、平均石高九千石程度を一纏まりとして、組を形成し、大庄屋が管轄した。郡は、名称・エリアは前代からの継続だが、行政区画としての組が幾つか存在する形となり、各郡配置の郡奉行・代官が、大庄屋・庄屋を通して統治を行った。村・浦

は、在方もしくは地方と呼ばれ、郡奉行・代官を指揮する、藩の奉行が支配を統括したのである。<sup>(32)</sup>

和歌山藩は、キリシタン禁制・治安維持対策と共に、海難救助を課する形で、海村を治めていた。<sup>(33)</sup>海難救助は、豊臣時代に負担が海村に義務化され、浅野氏が徹底化を図っている。<sup>(34)</sup>藩政下で救助を担ったのは、寛永年間の成立と伝えられる浦組である。浦組は、島原の乱を受けて創設され、元来の任務は、不審船発見時の注進⇨キリシタン船渡来阻止であった。呼称は浦組だが、浦のみでなく、村をも組み込む形で編成されている。農漁民で構成されているながら、軍事的色彩の濃い組織で、領民統制の側面を有していた。それが、村・浦は、江戸―大坂航路の沿岸であることから、幕藩体制の安定と共に増加する廻船の、難船救助へと、性格を転換していったのである。<sup>(35)</sup>浦組は、当初軍役であったことから、藩庁の管轄下にあつて、田辺・新宮も含んで組織されていた。<sup>(36)</sup>加子米・浦組が、揃って中央集権下に置か

れていたことに、注目しておきたい。

## 2 押送船の活動形態

関東の押送船は、房州で貞享年中の存在が確認されていて、活動は比較的自由だったが、浦賀番所が開設された享保六年以降は、番所改めを請け負った、江戸魚問屋の差配下に置かれることとなる。<sup>(38)</sup> 魚問屋が、幕府の厚い庇護を受けていたのは確かだが、<sup>(39)</sup> 彼らは商人であるから、その下で動いた押送船は、民間営業者であったと見なされよう。これは、東海地方も同じで、従来「押送船は民間」を疑う余地は無かったのである。ところが、何と、紀州の押送船は「御用」なのであった。存在確認のみならず、活動形態を知って、関東との相違に再度驚かされたが、先行研究から教わる概要は次のとおりである。

慶長十五年六月、浅野幸長は、木本浦の船頭加子中に対し、和歌山から熊野筋伊勢境までの、上下の押送船（海の伝馬）の許可を与え、紀州海村掌握の一環とした。<sup>(40)</sup> 徳川氏は、これを受け継ぎ、和歌山と熊野・伊勢三領との間において、御用荷物等を送るため、沿岸各所から押送船を出させては、浦継ぎで輸送をさせたのである。<sup>(41)</sup> さながら「海上伝馬役」と言えるのかもしれないが、具体相は笠原の研究に詳述されて<sup>(42)</sup>、押送船を賦課されたのは浦だが、全ての浦が舟を動員していたわけではない。ただ、舟を提供しない浦も、経費負担は申しかかってくる。加えて、単に物資輸送を行うのみでなく、情報伝達の役目も課される時があった。紀州の人々は、自らの必要で、押送船を操船していたわけではないのである。ちなみに、先行研究からは、「魚を運んだ」との記述を、見出すことは出来なかった。

## 二 史料に見る押送船

活動のあり方が、関東のそれとは違うのを認識したところで、紀州の押送船の史料と向き合う作業に取り掛かる。

### 1 藩法の規定

仕事は御用だったのだから、まずは、どのような決まり事が前提とされていたのかを知るために、ここは藩法から始めるのが手順である。

#### (1) 紀藩御法度書

掲げるのは正保二年九月の「定」の中の一箇条だが、「定」は、計二九箇条の郷村取締規定等で、代官郡奉行取締の事項である。<sup>(45)</sup>

史料<sup>(4)</sup>  
1

一 浦々おし送船之儀、先年如御定舟数日帳ニ其断を付置、毎年一年切ニ組中寄合遂勘定、

加子米高ニ割符可仕候、組中之内何之浦々手寄におひておし送仕、所々ニ日帳に断を付置

打合入用可仕勘定事(傍点胡桃沢)

この条文は、『万代記』参・六にも記載されている。<sup>(45)</sup> 参は正保二年九月、六は天和元年十月だが、<sup>(46)</sup> 用字等に僅かな違いは有るものの、全く同じ内容である。参には「定」二九箇条が記載されていることから、藩当局が、広く在方へ向けて法令遵守を図っていたのが、伺われる。

この史料で、まず注目するべきは年代の早さである。「正保二年」は確定として、「先年如御定」と書かれていることは、これ以前に押送船についての規定が存在していたのを暗示する。それが直前の寛永年間で、仮に関東の押送船の史料初見が貞享であるならば、両者の開きは半世紀ということになる。前述の、慶長十五年の本木浦についての史料を、見ることは出来ていないが、そこまで遡らずとも、関東で十七世紀前半の史料が確認されない限り、「押送船」の呼称の使用は、紀州の方が早い時代からだということになる。この呼称は、実は紀州生まれだったのかもしれないのである。

前述のとおり、村と浦が区分されたのは、慶安以降寛文期頃にかけてと、推定されている。この史料は、それ以前のものであるが、「加子米高」「割符可仕候」と書かれ、押送船およびその経費を負担するのは、加子米納入をしている所であるのを、明言している。加子米納入をしている所は、遡れば加子役を課されていた。先行研究が「慶長十六年までに加子役は加子米に切り換えられた」と述べているのは見たとおりだが、史料からは、押送船は「労力賦課十経費負担」であったのを、読み取ることが出来る。となれば、「切り換え」は完全に行われたとは言いが得ない、ということになるのではなからうか。史料は、「一年間に、何処がどれくらい負担したかを算出し、加子米高に応じて経費を出し合うよう。」、定めている。かかる場合、負担のあり方は、「i 労力のみ ii 労力十経費 iii 経費のみ」の、三様が想定されようが、皆がiiiを選択したら、舟が出せなくなってしまうから、労力賦課が消えて無くなることは有りえない。加子米を負担割合の基準としているのを踏まえるならば、加子役から加子米への切り換えは、単に労力負担を米納へ変更したのに留まらず、海上労力徴発のありかたを、一律に縛る方式Ⅱ労力賦課から、選択の余地が有る方式Ⅲ労力賦課十経費負担へと、変換したのを意味しているのではなからうか。この負担を課す所を「浦」としたのだろうが、「浦々」と「加子米」が共に書かれる正保二年の史料の存在は、この時期、浦の枠組み設定が、既に相当程度進んでいたのを、示しているのかもしれない。浦が在ったの押送船ということに



なるが、この賦課形態は、荒居が水主役を大別して言うところの夫役形態と米・銀納形態の<sup>(48)</sup>、中間的な形に見える。紀州の押送船は、軍役の延長線上のシステムに基づき、運航されていたのである。

経費負担の割当は組中寄合で決めるよう、指示されている。この組が、行政区画としての組なのか、海難救助組織としての浦組なのかは不明だが、笠原の「正保期には浦組は正式名称になっていない」との指摘を念頭に置くなれば、藩の「定」に書かれるのは行政区画としての組ではなからうか。組の原形成立は延宝頃だ<sup>(49)</sup>というが、正保には既に一定の機能を果たしていた。しかし、区画等の具体的様相については、知ることが出来ないのである。

(2) 紀伊御法度集

これは、吉宗が藩主の時に編集が開始され、次の宗直に替わる享保元年に完成した<sup>(51)</sup>。冒頭の「目録」には計四十の項目が挙げられているが、そこから、ここに掲げるのは「伝馬継村継浦々押送之事」である。<sup>(52)</sup>  
史料 2

浦々押送

一熊野田辺領迄御用荷物之内伝馬継に而難遣ものハ、奉行所<sup>ハ</sup>浦継押送之証文ヲ出、船<sup>ニ</sup>而

浦継ニ遣し申候、但浦継証文出ス儀希成儀御座候

一右之所々<sup>ハ</sup>和歌山江之荷物有之節者、其所々郡奉行証文ニ而和歌山迄御用荷物浦継ニ參申候

一浦方役人ハ勿論何役人ニ而も伝馬証文ヲ以浦々通候節者右浦継之船ニ而通り申候、奉行所ヨリ浦継之証文者

出不申候得共歩行路不自由之所々之分者右之通ニ船ニ乗申候、尤伝馬之替と相聞申候

一右浦継之儀奉行所<sup>ハ</sup>証文出分も船賃渡し不來候分も船賃出し不申候、右船賃之儀浦々組合有之、

毎年浦々立合右船賃者勿論浦方割ニ可人物ヲ取集、組合之浦々へ割賦仕候、是ヲ浦方割と申候、

但所々る浦々立合ニ不及一浦之入用ニ仕所茂御座候（傍点胡桃沢）

一つ書きの第一は、押送船を仕立てる目的を示したもので、藩庁から田辺・新宮へ御用荷物を送る際、伝馬継で



写真4 熊野街道富田坂

運ぶのが難しい場合は、船に積んで浦から浦へとリレー輸送を行い、目的地へ届けるよう、定めている。正に、先行研究が述べる、紀州の押送船の在り方の基本を示す一文と、位置づけられるだろう。史料1と併せ読むならば、紀州の押送船は、藩政成立期から御用船として存在していたことを、確信出来るのである。押送船を仕立てるのは、陸上送付が難しい荷物だというが、陸路の様相を『和歌山県史近世』五六〇頁の「図27 紀伊国内の伝馬所」で見ると、和歌山から田辺・新宮へ向かうのは熊野街道である。熊野街道は、田辺までは所々に伝馬所が在るが、田辺で大辺路と中辺路に別れると、海岸沿いを行く大辺路には伝馬所が設けられていない。中辺路には伝馬所が置かれているが、この道は山中を通過するため、重量が嵩む物の運搬は不可能だ。文字通り、前近代物資輸送のセオリーが当てはまり、とりわけ新宮への送付には海路が選ばれ、押送船が動員されたと、考えられる。押送船の使用には、奉行所で交付する「浦継押送之証文」が必要と書かれているが、証文がど

のようなものであるのかは、先行研究には触れられておらず、筆者も実見していない。記載内容を知ることは出来ないのだが、史料1に「日帳に断を付置」と二回記されているのを併せ考えると、証文には押送船を動員する理由等が記され、浦継の際には庄屋などへの提示義務が課されて、浦々はこれを控えるよう、指示されていたのではないかと、推定されるのである。なお、証文発行が稀な場合が有るのを断っているが、これが具体的にどのようなものであるのかは、分からない。

第二は、田辺・新宮等から和歌山へ送る荷物が有る時は、最寄りの郡奉行から証文の交付を受ければ、御用荷物として浦継で運べることを、定めたものである。ここには、藩庁が、発送者である時に限らず、受取者となる際も、御用荷物とされる場合の有ることが、示されている。留意すべきは、証文の交付権限が郡奉行に与えられていることで、浦継を認めて良いかどうかは、藩庁直属の者のみが判断出来たのである。加子米を藩庁が独占していたのは前述のとおりだが、これが押送船を負担する基準とされていたわけだから、海上労役の賦課権限は中央集権下に置かれている者のみにしか有り得ない。藩法が、証文は郡奉行が交付するよう定めているのは、かかる論理に則したものと見なされる。押送船を動員出来るのは藩庁の特権だったのが知られるが、史料1から読み取れる「紀州の押送船は軍役」は、法規の中で一貫しているらしいのである。

第三では、浦方役人を含む諸役人が浦々を通行する際は、浦継之船の利用を認めることが、申し渡されている。その際は、浦継之証文が無くとも、伝馬証文が有れば良いこととされていた。『紀伊御法度集』では、この「浦々押送」の直前に「伝馬継村継」が掲げられ、その第一に「在々御用ニ参候役人伝馬渡方例法、奉行所ニ而遂吟味証文出し、(中略)継々伝馬所ニ而荷馬相立申候」と、書かれている。出張する役人は、伝馬証文の交付を必ず受けていたが、実は、これは押送船への便乗をも認めるものだったのである。そもそも第一・二に記される証文は、御用荷物、すなわち物資運搬に際し交付されるものであって、人の移動を目的として船に乗るのを認めているわけ

はない。第三の文中に「奉行所ヨリ浦継之証文者出不申候得共」と有るのを踏まえると、人そのものに対する浦継証文は、交付された例が無いのではないかと思われる。一方、伝馬証文は旅客となるのを前提とするものだが、これが、和歌山藩では、浦継便乗をも認める内容を、併せ有する存在となっていた。押送船への便乗を認めたのは、紀州の海岸地帯には、「歩行路不自由之所」が多く在ったからだろう。紀勢本線の列車に乗ると、海沿いを走行しているにもかかわらず、トンネル通過が頻繁なのを実感する。山が海の近くまで迫っているからだ。近代交通機関導入以前においては、このような所の道は整備が行き届かず、移動の際は、むしろ海上を舟で行くほうが便利であった。伝馬証文を水陸両用としたのは、奉行所が、領内の地形条件を熟知していたことの、証と言えようか。末尾に「伝馬之替」と記されているのが、紀州の押送船の立ち位置を物語る。

第四は文意が分かりにくいのが、浦継証文・伝馬証文に基づく押送船の利用に、船賃は不要であるのが示されていると、受け取れば良いのだろうか。であれば、押送船の航行は、浦々にとつて「負担」であったのを、改めて認識させられるのである。負担のあり方の内容は、史料1で見たところだが、これが重ねて記されている。ただ、文体は、史料1が命令調であるのに対し、第四は様相を確認する淡々としたもので、書き方が異なっている。負担のあり方は「浦方割」と呼ばれているが、穏やかな文体と固有名詞の出現は、正保二年から享保元年までの七十年の間に、この決まり事が浦方に定着したのを、物語っているのかもしれない。負担は、組の浦々へ割賦するのが基本だが、例外も存在した。浦々が協議して割り当てることをせず、一ヶ浦が全てを賄う組が複数以上在るというのだが、言えば、これは、お上からの指示を違えた「実態」である。しかし、それを咎めるどころか、藩法に書き込んでいるのは、当局が「実態」を追認しているのを表している。遵法精神よりも搾取出来ればそれで良いとの、支配者側の身勝手な側面が滲み出ていると言えるだろう。何れにせよ、この形が、正保期から有ったのか、享保期に見られるようになったものなのかを含め、具体的な事は何も分からないのである。

2 浦継の実態

押送船は浦継で運航するよう定められていた。1で見たとおり、その活動に関わって、史料1では負担する者に對して、史料2では享受する者に對して、藩から、それぞれ決まり事が示されている。これを基に、実際の航行がどのようなものであったのかを見てゆくのが、次に行うべき作業となる。事例は、和歌山から菱垣廻船の発祥地とされる富田浦までについてで、掲げる史料は、『万代記』十五に掲載される、享保十二年の「熊野御修覆荷物浦送同船賃里数書上」である。

史料3<sup>(3)</sup>

- 一 熊野三山修覆方御用之荷物浦継押送ニて新宮へ遣候義有之節、浦継一ケノ所々之雜用  
入用銀別紙之通書付出候様、新宮迄之浦々大庄屋中へ相通書付新宮へ相達候ハゞ新宮  
大庄屋ハ我等方へ伝馬繼便ニ指越可申候間、可被申遣候以上

十月廿七日

笠原忠左衛門

川瀬重左衛門殿

覚

雜賀崎ハ大崎浦迄海上貳里半程

- 一 御用荷物船壹艘 但五拾石積

此船賃米壹斗貳升

水主賃米三斗六升

右御用荷物雜賀崎浦ハ押送候、五拾石積之船当浦ニ無御座候ニ付、五拾石目之御荷物  
大概六艘ニ積分押送申積之船賃水主賃大様如此御座候、御荷物之品ニハ船數増減難斗

奉存候二付、決定ハ難申上御座候以上

未十月廿九日

海士郡雜賀崎浦庄屋

弥兵衛

川端重左衛門殿<sup>(85)</sup>

大崎浦<sup>△</sup>有田郡北湊浦迄海上貳里半程

(中略)

南部浦<sup>△</sup>芳養浦迄海上壹里半

一 御用荷物船壹艘 但五拾石積

此船ちん三匁五分

水主ちん拾貳匁

はや浦<sup>△</sup>江川浦迄海上五拾丁

一 御用荷物船壹艘 但五拾石積

此船ちん貳匁五分

水主ちん八匁

江川浦<sup>△</sup>富田中村川口迄海上三里半程

一 御用荷物船壹艘 但五拾石積

此船賃銀拾匁

水主賃三拾目

右御用御荷物江川敷浦<sup>△</sup>富田中村川口迄押送候、五拾石積之船当浦二ハ無御座候二付、

五拾石目之御荷物順々之通五艘二積分、押・送・申・積・之・船・賃・水・主・賃・大・様・如・此・二・御・座・候、  
尤御荷物之品ニ船数之義難斗奉存候

未十一月八日

牟婁郡田辺敷浦庄屋

清太夫

同江川浦庄屋

次郎兵衛

岩本八郎左衛門殿

(傍点胡桃沢)

(1) 通達と「覚」

この史料は、一つ書きの第一は藩庁からの通達、これに続く「覚」以下は現地からの報告である。通達の発信者・受信者は、共に名字が書かれていること、大庄屋に対して指図する立場に在ると読み取れることから、二人とも藩士と考えられる。受信者が初めて読んだのではなく、田辺大庄屋が控を残していること、「新宮迄之浦々大庄屋中へ相通書付」とあることから、御用荷物と併せ運ばれて引き継がれ、浦々の大庄屋・庄屋等が順に回覧しては、最終的に新宮の川瀬重左衛門へ届けられたと、判断される。「覚」は浦々が認めた報告の控だが、中継地では、前の中継地から束になって来る各所の報告に、自分の所のを加えては、一括して次の目的地へ送付していたのが分かる。田辺大庄屋は、發送地の雑賀崎から自らが管轄する富田の報告を、纏めて控え、「覚」として遺したのである。報告の現物は、富田の先々で更に数を重ねては、新宮を目指したのだろう。ただ、田辺の者には、現物のその後については知る術が無い。よって、富田から先、新宮までは、何処を中継地としていたのか書くのは不可能で、読み解く我々も地名を知ることが出来ない。かかる状況と、史料1で「組中之内何之浦々手寄におひておし送

「仕」ったのかを、報告するよう求めているのを併せ考えると、御用荷物送付が生じた場合、何処を浦継の場所とするかは、予め指定されていたのではなく、その都度可能な所が引き受けるとの形が採られていたと、推定される。伝馬継が決まった伝馬所でなされたのに対し、浦継を行う所は不定と、押送船運航は流動性の高いものだったと見なされるのである。

通達には、熊野三山の修復にあたり、和歌山から現地へ届ける御用荷物を、新宮までは海上を浦継によって送ると、押送船を仕立てる目的が記されている。中継地となる各浦に対し、一か所ごとに経費を書いた報告を差し出すよう指示しているが、これは書式が決められていた。「別紙」が添付され、見本に従い記述するよう、求めるのである。こうして作成された報告の控が「覚」であるのは前述のとおりだが、細かな物言いに、押送船の運航が権力の統制の下で行われていたのを改めて認識させられる。浦々の庄屋等が通達を回覧したのも既述のところだが、最終目的地の新宮の大庄屋に対しては、これを受け取ったら藩庁へ報告するよう、申し渡してほしいと、発信者から受信者へ依頼がなされていた。御用荷物が確かに目的地に着いたかどうかの確認が、厳密に行われていたのを知ることが出来る。確認の便りは伝馬継で送るよう、指図されていた。和歌山藩は、書状は伝馬継で送付して<sup>(56)</sup>おり、浦継で送った荷物であっても、これに関わる通信には、陸運を使っていたのである。<sup>(57)</sup>

(2) 浦のすがた

「覚」には、浦継場とされた地名が列挙されている。これらの中から、今回は、雑賀崎・大崎浦（加茂谷三万浦）・江川浦・富田浦の、四か所を訪れた。





写真5 雑賀崎番所の鼻

① 雑賀崎

「覚」の最初に記される雑賀崎は、紀ノ川河口の南方、直線距離一里程の所に位置する岬である。西端部の番所の鼻には、藩政時代、遠見番所や幕末期の台場が置かれ、海の守りの要となっていた。<sup>(58)</sup> 浦は南向きで、背後は丘陵地帯であるから、前近代的交通機関の時代、外部との往来は海路が中心だったと思われる。高台には衣美須神社が鎮座するが、常夜灯には「文政七年」と刻まれていた。御用荷物は、和歌山城下から舟で雑賀崎まで運ばれ、押送船に引き継がれたのだろう。雑賀崎は、浅野氏時代から加子役負担村になっており、<sup>(59)</sup> 押送船を担う前提を課されていた。城下至近の良港との立地条件と併せ、押送船の始終点を担う所であったと、考えられるのである。

史料3の「雑賀崎」によれば、この地の役目は、海上を二里半程南下した大崎浦まで御用荷物を運び、引き渡すことであった。藩から浦への指令は、荷物は五十石で、これを積める船を一艘用意するようというものである。これに対し、雑賀崎浦庄屋の弥兵衛は、通達の受信者である新宮の川瀬重左衛門宛に、指定された報告と共に添状を送り、浦の現状を訴えている。伝言は、雑賀崎には五十石積の船

が無いから、荷物を六艘の船に分けて積み、押送るつもりだが、荷物の内容によって船の数は増減するので、現時点で必要数を計上するのは叶わない、よって、報告の内容を決定したものとすることは出来ない、というものであった。報告を求められている経費については、船賃・水主賃を示しながらも、仮に六艘で運んだ場合の概算であるのを、断っている。

報告の意外な記述は、雑賀崎だけが、経費の額を米で示していることだろう。後を引き継ぐ他の浦は、全て銀で表しているのである。この状況は、銀で表示するのが一般的だったと解釈出来るが、そのなかで、雑賀崎が敢えて米を目安にした理由は分からない。住民は、賃金を、食料現物支給で受け取ることを、望んだのだろうか。<sup>(60)</sup> 添状で注目すべきは、船そのものと荷物の内容である。まず船だが、前述のとおり、藩当局は、五十石積一艘と指定した。ところが、雑賀崎には、該当する船が存在しないというのである。無いのは、それまで必要とされたことが無く、五十石は過去に例が無い大容量の荷物だったからだ、と思われる。熊野三山修復用ということで、建築資材だったのだろうか、浦側の対応策は、数艘に分けて積むというものであった。仮に六艘とするならば、九石以上の船が使用可能となるから、紀州の押送船は九石前後だったことになるのである。次に荷物の内容だが、品質の高低によって、船の数は増減すると述べている。現代も、貴重品の輸送は梱包が厳重になされて容積が高張りが、近世においても、これは同じであったろう。熊野三山用品ともなれば、取り扱いは厳重注意が求められたに相違ない。弥兵衛は、容積増量に伴う船数増加を想定しつつも、なお必要数が読めないことから、慎重な姿勢を示したのではなからうか。

② 大崎浦（加茂谷三カ浦）

大崎浦は、雑賀崎の南西に在って、地理的に加茂谷と概称される一帯の、岬の西端部に位置している。加茂谷

は、中世末には今の集落が成立しており、慶長検地時には、大崎浦を含む二四カ村が在った。<sup>(61)</sup>加茂谷中部の上村から小畑村への道筋には、天台宗長保寺の伽藍が展開し、紀州徳川家の菩提寺となっている。宝暦三年の「加茂組書上」には、塩津・下津・大崎のみが「浦」、他は「村」と、書かれているが、三方浦は、他の村々に比べ、石高に對する戸口が多く、漁業や廻船業によった所であるのが示されている。<sup>(62)</sup>大崎浦は、雑賀崎に同じく、浅野氏時代から加子役負担村とされていて、<sup>(63)</sup>押送船を担う前提が課されていた。高台には稻荷神社が鎮座するが、鳥居には「元禄十二年」と刻まれている。その至近に、井戸の跡が在るのが、目を引いた。大崎浦と下津浦の間の海岸道路沿いには、「紀文船出の地」の碑が立てられており、付近一帯が海路の要の地であったのを、今に伝えているのである。

三方浦の背後は何れも丘陵地帯で、岬の、北の付け根（塩津）、南の付け根（下津）、西端（大崎）に在って、それぞれ海に面している。浦の向きは、塩津Ⅱ北、下津Ⅱ西、大崎Ⅱ南と、異なっているが、違いを生かし、加茂谷の湊に寄港する船は、風向きや潮の流れによって、その時一番安全な所を選んでいたのかもしれない。というのも、三方浦の中で雑賀崎に一番近いのは、塩津であるにもかかわらず、史料3には大崎の名が挙げられているからなのである。熊野三山宛の浦継が行われた「月」は十・十一月だから、季節は冬で、北西の風が吹きつける頃であった。かかる条件下で、浦への出入りが最も安全と見なされたのは、南向きの大崎だったろう。ここは、入船の際は、向かい風にはなるが、山に遮られて風力は弱く、出船の時は追い風となつて、速やかに、次の目的地である北湊浦を目指すのを可能にしていたと、考えられるのである。

浦継を担う浦々は、当然押送船を有してははずだが、今回の訪問地のなかで、これを浦からの「差出」で確認出来たのは、やはり浅野氏時代から加子役負担村とされている塩津、<sup>(64)</sup>ただ一か所のみであった。史料は、天保十三年に写された『御当家御入国以来塩津浦家数人別帳』の、元禄九年の「差出し」で、「船数 百八十七艘 百十



写真6 蛭子神社の石柱

五艘 漁舟 十壹艘 廻船 四十一艘 いさば 式十艘 押送り<sup>(66)</sup>と、記載されている。また、版籍奉還期のものではあるが、明治二年四月の「塩津浦大指出し帳控」には、「船数 九拾六艘 三十艘 いさば 式拾

三艘 小廻船 七艘 押送り 式拾九艘 漁船 七艘 手繰船」と、書かれているのである。<sup>(66)</sup> 塩津の押送船の数は、元禄期には二桁に及んでいたのが知られるが、他の浦と比べ、多いか少ないかは、比較できる史料が見出せていないため、分からない。便法として加子役負担を目安にすると、塩津は領内では負担が大きな所だったから、<sup>(67)</sup>これに比例するとなれば、船や浦人は頻繁に動員されていたことになる。対応するには、相当数の船数が必要だったと予想され、多くを持つ浦と位置づけられていたのではなからうか。

唯一存在確認が出来る、塩津の押送船の用途は「御用」と、明記した史料が遺されている。個人所蔵のため孫引きとなるが、延宝七年の「当浦網屋町と出入諸色扣」には、「一浦次ニ押送り之御用参候節者船加子出し相勤申候御事」と記されていて、<sup>(68)</sup>史料1に見られる指示に、応ずる活動をしてきたのを、知ることが出来るのである。船の形状・性能等は不明だが、リレー輸送に従事したのと、関東の押送

船が快速船だったのを併せ考えれば、速力重視の船体だった可能性は高いだろう。なお、『御当家御入国以来塩津浦家数人別帳』の所蔵者が、塩津の頭立衆の九鬼家であるのは、興味深い。<sup>(69)</sup> この産土社は蛭子神社だが、社の正面の寄進石柱に氏名が刻まれ、土地の有力者であるのを物語っている。蛭子神社の享保五年の常夜灯からは、「回船安全」の文字を読み取ることが出来て、廻船業が盛んであった往時を偲ばせているのである。<sup>(70)</sup>

### ③ 江川浦

大崎浦を出た熊野三山御用荷物は、北湊浦・衣奈浦・比井浦・蘭浦・印南浦・南部浦・芳養浦を経て、田辺の江川浦に達している。

江川浦は、会津川河口の右岸に在って、今は漁師町だが、豊臣政権期には、田辺城下町の中核となっていた。天正十三年、秀吉の家臣、杉若越後守は、在地勢力を滅ぼすと、芳養泊城に入城する。同十八年、杉若氏が城を上野山に移すと、その南に広がる会津川右岸一帯が、城下町として形成されたのである。<sup>(71)</sup> 田辺は、浅野氏時代、前述のとおり浅野左衛門佐の支配下となるが、慶長十一年に左衛門佐が城を会津川左岸に移したため、右岸は城下町としての立場を失った。<sup>(72)</sup> 移された城は、会津川を挟んだ江川浦の対岸に建てられ、今も水門跡を見ることが出来る。城が去った後、河口右岸は漁師町として今日に続くが、元和九年の史料には「江川浦」と表記されている。<sup>(73)</sup> 景観(写真3)からは、典型的な河口湊であった所と、判断されるのである。

史料3の「江川浦」によれば、この地の役目は、芳養浦の押送船が積んで来る御用荷物を受け継ぎ、富田中村川口まで運んで、引き渡すことであった。雑賀崎で見たのと同じ指令が藩から浦へ来ていて、ここでも、庄屋が、指定された報告と共に添状を送り、浦の現状を訴えているが、発信者と受信者の在り方には違いが見出される。まず発信者は、雑賀崎では一人だったが、ここでは、江川浦と敷浦の二人となっている。何故かということになるが、

これを教えてくれるのは次の史料である。

史料<sup>74</sup>  
4

一 (前略) 御用之船役之義ハ若山<sup>〆</sup>熊野迄、押送<sup>●</sup>ハ江川浦<sup>〆</sup>富田浦迄、熊野<sup>〆</sup>若山迄押送りハ

富田浦<sup>〆</sup>江川浦迄、先規<sup>〆</sup>勤来候ハ浦継押迄ニ瀬戸村と申義無御座候御事

(中略)

江川浦庄屋 次郎兵衛

貞享貳年丑九月

同 年寄 吉兵衛

同 六郎兵衛

敷浦庄屋 嘉兵衛

同 肝煎 清右衛門

両浦中

荻原左右衛門様

(傍点胡桃沢)

(後略)

右の史料で注視すべきは、江川・敷両浦の役人の連名で、文書が発給されていることである。これは、貞享年間において、浦継の区間が江川浦—富田浦であり、運航される押送船は、江川・敷の両浦で務めるのが習いであつたのを、示している。ということ、熊野三山宛輸送においても、この間は江川・敷両浦の共同運航であつたと考えれば、発信者が二人の連名になつているのは、言わば当然なのである。共同運航は、更に遡つて、史料1と同年の、正保二年に既に行われていた。<sup>75</sup>次は受信者だが、川瀬重左衛門ではなく、岩本八郎左衛門となつている。岩本は、名字が書かれていることから藩士であつて、富田浦より新宮寄りに居たのだろうが、それ以上の



写真7 川口の舟着場

ことは分からない。添状の内容は、基本的に雑賀崎と同じだが、荷物を分け積みするのに必要な押送船が五艘と、雑賀崎より一艘少なくなっている。すなわち、江川・敷両浦の船は、十石積み以上であったと考えられる。押送船の大きさは、浦によって異なったのが、伺われるのである。

④ 富田浦

白浜の千畳敷の南西に在る瀬戸崎から、南方三里の市江崎に至る沿岸地帯が、富田浦である。<sup>76</sup>元和六年十二月の史料によれば、富田中村・芝村・高瀬村・朝来帰村の四か村の総称が富田浦中で、加子役負担を課されていた。<sup>77</sup>

史料3によれば、江川浦を出た押送船の役目は、富田中村川口まで荷物を運び、引き渡すことである。川口は高瀬川左岸の河口に位置するが、高瀬川の北には富田川が流れ、二本の川は河口で合流して、熊野灘へ流れ込んでゆく。川口を訪ねると、近代以降の建設と思しき舟着場が在って、小舟が繫留されていた。前近代の遺構らしきものは見出せていないが、舟着場付近から河口までは、川幅が広く、水量も豊かだから、前近代において、十石規模の舟の往来は可能だったと思われる。川名によれば、関東の押送船は、





写真8 金比羅神社の狛犬

江戸湾から江戸内川へ乗り入れていた。<sup>(78)</sup> 紀州の押送船も、富田浦では、多少河口から遡っていたのかもしれない。江川浦から荷物を受け継ぎ、次の押送船を仕立てるのは、加子役負担を負った富田浦中の役目であったろう。た



だ、これに関わる史料を見つけ出すことは出来ていない。江川浦・敷浦と同じく、共同運航したのかどうか、次はこの浦まで行ったのか等々、具体的なことは何も分からないのである。

前述のとおり、富田浦は菱垣廻船の発祥地とされる所だが、当時の船は「板子一枚下は地獄」だから、人々の航海安全を祈る気持ちは強かった。中村の西北の丘の上に、金比羅神社が鎮座するのは、これを我々に伝えるものがある。社へは、今は村から車道が通じているが、浜の大間磯と直結する道も在って、階段が設けられていることから、かつては、こちらがメインだったのかもしれない。拝殿の前には、寄進の狛犬が祀られ、向かつて左には摂州大坂の、右には今津の、商人が連名で、それぞれ台座に刻まれている。天下の台所からの安全祈願は、この地が幹線航路の要所だった歴史を明示する。加うるに、中村村内に鹿島神社が鎮座して、文政二年の常夜灯に「金比羅大権現」と刻まれるのは、海の安全が強い願いだったのを、語り伝えているのである。

以上を以て浦継の事例検討とするが、塩津で、明治期に至るまで押送船が存在したのを確認しえたのは、成果の一つと言って良い。紀州では、近世を通じ、この船が航行していたのである。

### 3 鮮魚輸送

「一の二」で述べたとおり、先行研究中から、「紀州の押送船は魚を運んだ」との記述を読み取ることは、出来ていない。ところが、史実は、どうやら「運んでいた」らしいのである。まずは根拠を掲げよう。

史料<sup>(79)</sup>  
5

此度諸人初浦々諸廻船并ニ諸向江通船等、向後無鑑札ニ而他出不相成との御儀、御布告之御趣奉畏、

村中江屹度申付候処、一同奉拝承居候、当浦ニ者廻船等無御座候得共、此節鰯魚順ニ趣候得共、

餌サ無之候而考、持網職休業ニ相成候付、右餌サ買積ニ備前表江罷出度筋も有之、  
付而者生魚買積押送り等渡世ニ致居候者も有之、差当り甚難義迷惑之趣歎出…

(中略)

未 五月十二日

松本弥四郎殿

加太浦庄屋 幸前庄左衛門 ㊦

(他五名)

(後略)

(傍点胡桃沢)

この史料は廢藩置県期のものではあるが、「生魚買積押送り等渡世ニ致居候者も有之」は、藩政時代からのことと考へて良いだろう。紀州の押送船には、関東のそれと同じく、鮮魚輸送に従事したものが有ったのである。



写真9 淡島神社の千度石

該当の押送船が居た加太浦は、紀ノ川河口の西北、直線距離八キロ程の所に位置している。中世以来、漁業を生業として、十八世紀後半頃まで、湊としての整備はなされず、海上交通上は、紀淡海峡を乗り切る船の、潮待ちの場所であった。<sup>(80)</sup>湊の体裁を整えるのは天保期で、廻船も入津するようになる。<sup>(81)</sup>ただ、史料5に有るとおり、地元で廻船業者は居らず、廻船扱港としての地位は高くなく、漕運の専門業者が居ないことから、物資

輸送には、漁船等が充てられている<sup>(82)</sup>。慶長十六年の加子役浦とされており、浦継押送船負担の前提を課されていた。加太には、人形を納めることで知られる、淡島神社が鎮座するが、南海電車加太駅からの参詣道の途中では、嘉永二年の道標が道案内をしてくれる。史料5に「諸向江通船」と見えるとおり、ここは、かつて淡路島や四国へ向かう人々の乗船の場であったから、境内には、文政十三年に堺の者が寄進した千度石が在って、「渡海安穩」と刻まれ、往時の船旅の厳しさを伝えているのである。

紀州の押送船は、元来和歌山と南紀・伊勢方面を結ぶものであったから、この航路から外れる加太に存在していたのは意外である。ただ、助郷負担の掛け方を踏まえるならば、雑賀浦に至近と見なされ、加子役負担浦であるのを口実に、「お手伝い」に駆り出される場面が有ったことは、想定しておいて良いだろう。重要なのは、その船が、本来業務から転じ、鮮魚輸送に使われていた事実である。背景は、和歌山の城下町形成に伴い、鮮魚の需要が生み出されたことに<sup>(84)</sup>、求められると推定される。需要は幕末期まで続いたというが、明治初年になってもこれは変わらず、史料5の記述に繋がったと思われる。加うるに、魚の発送・送付地は、加太・和歌山に止まらないのである。

史料<sup>(86)</sup>6

本脇浦 善五郎印

三人乗

一私共作間稼こ生魚上方へ送り仕来り候付、出船刻限難相計奉存候間、壹ヶ年限りこ

御鑑札御戴仕度奉存候間、何卒草々御聞濟御座候様、宜奉願上候、以上

未五月

村役人衆中

(傍点胡桃沢)

(後略)

この史料に「押送り」の文言は見えないが、史料5とセットで伝えられており、押送船が使われていたのは確実である。発送地の本脇浦は、加太から和歌山寄りの二里ヶ浜に位置するが、注目すべきは、送付先が、「生魚上方へ送り仕来り候」と、明記されていることだ。これはすなわち、紀州の押送船のなかには、大坂へ鮮魚を運んだものが有るのを、表している。和歌山周辺漁村の漁獲物を、上方方面へ送るのは嘉永頃からである。<sup>(87)</sup>大坂へも押送船による魚輸送が行われていたことに、驚きを禁じえないが、「作間稼」と言っているから副業で、江戸を目指した押送船と同列には見なせない。史料5・6による願い事は、船に対する鑑札交付である。鑑札は、伊豆で実見することが出来たが、<sup>(88)</sup>紀州では目にしえていない。史料5からは、それ以前、無鑑札の者が、相当数居たのが伺われる。押送船の余業使用は、その類だったのだろう。紀州の鮮魚輸送は、史料に遺りにくい形で行われていたと、考えられるのである。

おわりに

今回の作業を通じて分かった最重要事項は、史料初見が正保二年だということである。前述のとおり、関東のそれが貞享年中であるとするならば、押送船の存在は、紀州がより早い時代からということになる。関東の押送船は、実は紀州から伝えられたものである可能性が、浮上してきたのである。

仮にそうだとするならば、その前提は、荒居の指摘<sup>(89)</sup>に近世初期において漁村・漁業が未発達だった関東への紀州漁民の進出に、求められるだろう。注目すべきは、漁民と共に魚商も東へ赴き、江戸への魚流通の大半を担ったことである。例えば、伊豆網代の御木半右衛門家は、貞享年中に紀州から来て土着したが、享保年中には、押送船を

三艘所有して、江戸へ魚を出荷していた。<sup>(90)</sup>管見の限り、網代の押送船の史料初見は宝永三年で、「押送船八艘」と記されているが、宝永期に、伊豆でこれだけ多くの押送船を所持していた所は、網代以外には見出しえていない。魚商Ⅱ押送船の集結地だったと見なされるが、かかる史実を目前にすると、「押送船は、元来、御木半右衛門家のような紀州出身者によって、関東へ伝えられたのではなからうか。」と、思いたくなるのである。

一般化をするならば、文化伝播の問題と位置づけられるが、これの検討が研究上の重要課題であるのは、交通史学会大会でも説いたところである。<sup>(92)</sup>押送船が、紀州から関東へ伝えられたものかどうかを検証する第一歩は、新宮より東の紀伊半島東岸の調査ということになるだろう。もしも、ここから伊勢志摩にかけて、連続的に存在していたとなるならば、渥美半島へ繋がって、東漸の可能性は一気に高くなるのである。

註

- 1 『民俗文化』十五号 平成十五年三月
- 2 『交通史研究』五九号 平成十八年四月
- 3 『民俗文化』二六号 平成二六年七月
- 4 「改訂船名集『海事史研究』一〜七号 昭和三八年十二月〜四一年十月、『桜田勝徳著作集』第三巻に集録 昭和五五十月。
- 5 『近世の漁村』 昭和四五年九月
- 6 『和船』Ⅱ 一九九五年七月
- 7 『近世日本の川船研究 上―近世河川水運史―』二〇〇三年十二月
- 8 『交通史研究』五九号十一頁

- 9 『桜田勝徳著作集』第三卷一六二頁
- 10 『和歌山県史 近世』五三三頁 平成二年八月
- 11 『近世日本海運史の研究』 平成六年四月
- 12 和歌山県内の自治体史では、押送船の解説の大半は、笠原が担当していると思われる。また、笠原の単著には『近世漁村の史的研究―紀州の漁村を素材として―』（平成五年二月）が有る。
- 13 『民俗文化』二六号五三頁
- 14 小山靖憲・笠原正夫編『街道の日本史36 南紀と熊野古道』八五〜八六頁 二〇〇三年十月
- 15 『和歌山県史 近世』十五〜十六頁
- 16 同右十七頁
- 17 同右二三頁
- 18 同右二九頁
- 19 同右二九・三六頁
- 20 同右五六頁
- 21 同右四七頁
- 22 同右四八頁
- 23 同右五五頁
- 24 同右五六〜五七頁
- 25 『近世漁村の史的研究―紀州の漁村を素材として―』十七頁
- 26 『和歌山県史 近世』二二八頁

紀州の押送船

- 27 同右二二九頁
- 28 『近世漁村の史的研究―紀州の漁村を素材として―』二二三頁
- 29 同右十二頁
- 30 同右十五〜十七頁
- 31 『和歌山県史 近世』二二九頁
- 32 同右一九五〜一九七頁
- 33 『和歌山市史 第2巻 近世』一八三頁 平成元年三月
- 34 『近世漁村の史的研究―紀州の漁村を素材として―』十八頁
- 35 同右第一章第四節
- 36 同右三〇七頁
- 37 『近世の漁村』三二一頁
- 38 同右三二五〜三二六頁
- 39 同右三三六頁
- 40 『街道の日本史36 南紀と熊野古道』一一三頁
- 41 『和歌山市史 第2巻 近世』六九九頁 『和歌山県史 近世』五六二頁
- 42 『近世漁村の史的研究―紀州の漁村を素材として―』第一章第四節
- 43 『和歌山県史 近世史料 一』一一八三頁 昭和五二年三月
- 44 同右八〇七頁
- 45 安藤精一監修『紀州 田辺万代記 第1巻』(一九九一年十一月)七〜十頁の、雑賀貞次郎「万代記及御用留、

田辺大帳のこと」によれば、『万代記』は、田辺大庄屋の田所家の記録で、文明三年から天保十年に互り、現存伝本は文化年間成立と推定される。

- 46 『紀州 田辺万代記 第1巻』九一〜九二頁
- 47 同右二四二頁
- 48 『近世の漁村』一八一頁
- 49 『近世漁村の史的研究―紀州の漁村を素材として―』八三頁
- 50 『和歌山県史 近世』一九七頁
- 51 『和歌山県史 近世史料 一』一一八四頁
- 52 同右八三二頁
- 53 同右八三〇頁
- 54 『紀州 田辺万代記 第2巻』四四四〜四四五頁 一九九一年十一月
- 55 「川端」は「覚」の直前に記される「川瀬」と同一人物と思われるので、以下では「川瀬」に統一する。
- 56 『和歌山県史 近世』五五九頁
- 57 笠原は「浦村からの注進は、海陸両面を利用しているが、伝馬継を重視した。」と述べている。『近世漁村の史的研究―紀州の漁村を素材として―』八五頁
- 58 現在、番所跡は庭園として整備され、台場跡は県史跡となっていて、共に説明書が設置されている。
- 59 『和歌山市史 第2巻 近世』六九九頁
- 60 鹿兒島藩では、近世後期において、船には運賃米が支給されていた。拙著『近世海運民俗史研究』二二四頁

二〇二二年一月



紀州の押送船

- 61 『下津町史 通史編』一九四頁 昭和五二年三月  
62 同右一九六～一九七頁  
63 社団法人和歌山県文化財研究会編『歴史の道調査報告書（Ⅶ）——河川交通及び海路交通——』六七頁 昭和五八年三月  
64 同右六三頁  
65 『下津町史 史料編・下』四四六頁 昭和四九年七月  
66 『下津町史 史料編・上』六六七頁 昭和四九年三月  
67 『歴史の道調査報告書（Ⅶ）——河川交通及び海路交通——』六三頁  
68 同右六四頁  
69 『下津町史 史料編・下』三六一頁  
70 『歴史の道調査報告書（Ⅶ）——河川交通及び海路交通——』六四頁  
71 『田辺市史 第二卷 通史編Ⅱ』四九～五二頁 平成十五年一月  
72 同右五二頁  
73 同右五三～五四頁  
74 『乍恐指上申返書』『万代記』六 『紀州 田辺万代記 第1卷』二六七～二六八頁  
75 『田辺市史 第二卷 通史編Ⅱ』一九四頁  
76 『白浜町誌 本編 上巻』三六二頁 昭和六一年三月  
77 『田辺市史 第二卷 通史編Ⅱ』一八九頁  
78 『近世日本の川船研究 上——近世河川水運史——』四二四頁

- 79 明治四年「乍恐奉願上口上」加太浦諸回船 通船御鑑札御下げ願『和歌山市史 第6巻 近世史料Ⅱ』七六〇頁 昭和五年三月
- 80 『歴史の道調査報告書(Ⅶ)―河川交通及び海路交通―』二九頁  
81 同右三一頁  
82 同右三五頁
- 83 『近世漁村の史的研究―紀州の漁村を素材として―』十九頁
- 84 『和歌山市史 第2巻 近世』一八〇頁
- 85 同右六九六頁
- 86 明治四年「乍恐奉願上口上」加太浦諸回船 通船御鑑札御下げ願『和歌山市史 第6巻 近世史料Ⅱ』七六一頁
- 87 『和歌山市史 第2巻 近世』六九六頁
- 88 『交通史研究』五九号十四頁
- 89 『近世の漁村』三一九～三二〇頁
- 90 同右三二二頁
- 91 「網代村差出帳下書」『熱海市史資料編』四八四頁 昭和四七年三月
- 92 拙稿「越中ブリの製法と輸送」『交通史研究』八十九号三三頁 平成二八年十月

謝辞

現地調査に際しては、和歌山大学附属図書館・和歌山県立図書館・田辺市立図書館をはじめとする、関係各位か

ら格別の御高配を賜った。銘記して、心より御礼を申し上げます。