



鈴木家に残された一条家関係文書

鈴木家には、この文書を含めて2通の一条家関係文書が残されている。なお、幕末期の一条家当主は、公武合体派の公家として有名な左大臣一条忠香であった。

# 開港のひろば

NEWS YOKOHAMA ARCHIVES  
OF HISTORY

編集・発行/横浜市総務局横浜開港資料館  
横浜市中区日本大通3番地 〒231 電話(045)201-2100  
発行日/昭和63年12月7日  
印刷/有三印刷所  
横浜市広報印刷物登録第620167号 類別・分類B-BE160

## 展示資料の紹介

**市域の農家と地域の農民**

市域の農家を調査すると、思ひがけない古文書に出会うことがよくある。今回は、そうしたものの中から幕末期に京都の公家が発給した古文書を紹介したい。

この古文書の所蔵者は神奈川区平井屋栄次郎宛てたものであつた。また、文書には一条家の領地で作られる産物を平井屋栄次郎の店で販売する事が記してあつた。

つまり、この文書は、一条家が領内の産物を江戸市中へ売り出そうとしたことを証明するものだった。ところで、本来こうした文書が市域の農家に残されることはある得なかつた。なぜなら、京都の公家は市域の農村と直接関係を持つことがなかつたからである。にもかかわらず、なぜ一条家の発給した文書が市域の農家に残されたのであらうか。

この問題を考えるため、まず一

条家の産物販売計画について概観してみよう。この計画については、幕府の記録である「旧幕引(總書)」に詳しく記されている。この記録によれば、一条家は領地である山城国木津鹿背山村(京都府木津町)

で作られる焼き物を江戸で販売しようとしていた。おそらく一条家は苦しい財政状況を打開するため、勿

くして江戸商人たちが計画に参画した。また、この時、いくつかの文書が作成され、その一通が鈴木家に伝存したのである。では、

この古文書が、鈴木家に伝存したのはなぜであろうか。この点を明らかにするのが、次に示す「一札」(写真参照)である。この文書も鈴木家に伝存したもので、現在も鈴木家が保存している。

〔史料1〕

御用提燈

壹張

右は我等御用引請罷在候處、病身

に付、相動兼候に付、願済の上

貴殿方江譲渡申処実正也。(中略)  
文久三年亥年十二月日

加賀町紋治郎地借

榮次郎

讓り主

栄吉

印

下菅田村

政右衛門殿

この文書によれば、平井屋は、

文久三年(一八六三)一二月に、一条家の産物を販売する権利を鈴木家に売却している。譲渡価格については記されていないが、いくらかの金が支払われたものと思われる。また、文書には権利を放棄する理由として「病身に付」と記され、一条家の鑑札と御用提灯が鈴木家に渡されている。こうして、文久三年(一八六三)以降、鈴木家は一条家の産物を販売する権利を得て、大変珍しい公家の文書を獲得し、大変珍しい公家の文書が鈴木家に伝えられることになつたのである。

ところで、ここに示した一連の出来事は、幕末期に市域の農民が活発な商業活動を展開していたことを証明している。本来、江戸時代の農民は商業活動に専従することを許されていなかつた。ましてや、公家と結びつき、京都の焼き物を販売することなど考えられることがなかつた。

しかし、こうした情況は、横浜の開港によって大きく変化していくことになる。開港後、幕府は農民に対しても貿易に参加することを認め、農民の中には横浜に移住し、商売を始める者も出現した。先にみた鈴木家もその一つであり、彼らは日本各地との取引や貿易に積極的にかかわつた。その結果、古い流通機構は次第に崩れていき、幕藩体制を支えてきた経済構造は大きく搖らいでいくことになつたのである。

(西川武臣)

## 座談会

### 『幕末の農民群像』展に寄せて

・

阿部 今日は当館主宰の「近世史研究会」の座長をされている大口勇次郎先生と研究会のメンバーで

ある鈴木ゆり子さんをお迎えして、十二月からの展示「幕末の農民群像」を巡ってお話を伺うことにいたしました。

まず、展示を担当している西川

さんから展示のねらいを紹介してください。

西川 展示では江戸時代の東海道と江戸湾に焦点をあて、そこに住んでいた人々の幕末期の行動を紹介しようと考えています。特に上層の農民たちの経済・文化活動、そして横浜開港後の活動を、地域に残った文書を使って具体的に紹介できればと思っています。

阿部 上層農民の動きというよう

なテーマでの展示は、これまでまりなかつたと思いますが、あらためて上層農民たちに焦点をあてみようというのはどういうことですか。

西川 全国的にみて、そういう展示があるかどうかわかりませんが、開港資料館に限って言えば、これまでそうしたテーマでいくつかの展示をやつきました。その延長

ことは面白いことですね。  
ふうに考えているのですか。

阿部 そこで展示の構成はどんなふうに考えているのですか。

西川 まず横浜市域の立地条件を紹介したいと思っています。立地条件としては、江戸時代の一級国道である東海道が貫通していること、江戸湾に面し、大坂方面か

線上で今回も開港場だけをテーマとした展示ではなく、その周辺部

がどうであったのかという展示をしたいと考えています。また、開

港場の周辺部の人々が日本が国際化に巻き込まれていくなかで開港をどう見たかという問題を取り上げて、見てみようと思っています。

大口 江戸時代から近代にどうや

くください。

西川 展示を担当している大口

さんから展示のねらいを紹介して

ください。



大口 勇次郎氏

米の寄港地として物資の動きとともに情報も一緒に入ってきているように感じます。

大口 しかし、情報の伝達量とい

うことで言えば、圧倒的に東海道が大きいわけで、東海道の街道筋と宿場には、江戸や上方からさまざま

な情報が入ってきます。

阿部 堀米の寄港地とか地域経済や流通の拠点というのと、東海道が通っている所というのは多少違

いがあるのでないでしょうか。たとえば参勤交代を見ることがで

きるとか。

大口 そういうことはあるでしょ

うね。ほかに、オランダ商館長の江戸参府とか、朝鮮例幣使の通行

という事もあるし。

ところでも横浜の特性を考えてみ

ると、横浜は城下町ではないとい

うことがあります。大きな藩領で

の人たちの中には農民階層の出身

えます。特に幕末期になると地方

の文人たちの中から医者・画家・

俳人などが多数出てきて、それら

の人たちの中には農民階層の出身

もあります。特に大名に仕える者も現

れています。もう一つの動きとして、幕末期になると地方の文化人を

中心にいくつかの剣道場が開かれるのでそれらの人々の活動も併せて紹介したいと思っています。

阿部 横浜の立地と似た地域は東

海道筋や、江戸湾に面した所などほかもにあるのでしょうか。

阿部 そういう意味で言えば横浜

は「ソの無い、中心のない漠然

たところ」という感じがします。

大口 開港して「ソ」ができたとい

のが無理なので、巨大な江戸の一部として見ざるを得ません。今の行政単位で展示をやるとすれば開港期ならば可能ですが、少しさかほると横浜だけでは物足りなくて、江戸・大坂・対岸の千葉を視

座に入れる必要がでてきます。

大口 もう一つ、街道の宿場を中心とした見方もありますね。市域には戸塚・保土ヶ谷もありますが、大きな宿場とすると、神奈川宿であります。ほかに、オランダ商館長の江戸参府とか、朝鮮例幣使の通行

という事もあるし。

西川 近世初頭から大きいです。中世後期からの湊で、流通の拠点になっています。それと、幕末期の写真・絵を見ると品川から神奈川宿あたりまで街並みが続いています。

大口 生麦村の名主関口家の「関口日記」(注1)を見ると一年中江戸に出かけています。当主が村の用

事で代官屋敷へ行くのはもちろんだが、奥さんや隠居のおばあちゃんも、親類の家へ行ったり、留学

中の子供の面倒をみに行ったり、月に一・二回は誰かしら江戸に行つ

ているようです。そういった空間的・近さというのは、信じられないくらいです。ただ、いくら生麦

村が江戸に近いといつても、江戸の塾にやつてゐる子供の日記(注2)を見ると同輩から「百姓」と言わ

れたことをくちしがる記述があつて、当時の江戸の連中には江戸か

離れた所に住む人にたいする差



川の商人を通して相州のものを買っているようです。

それから開港との関わりで言うと、開港によって小麦が横浜へ流れてしまい、値上がりして困った

ということが茨城の方の記事に出ています。

**阿部** 江戸を介在しないで、直接結ばれる形の例としては、醤油で言えば小麦の提供ということですかね、それと労働力の提供もあつたのでしょうか。

さて、開国・開港と上層農民についてですが、横浜の特殊性が出てくるのはやはり、開国・開港からという事であります。

**西川** そうですね。開港によって西洋との接触が生まれ、西洋と結びつくことで地域の上層農民たちの活動の基盤がより広がつたといふことです。(注4)

**阿部** 私も「開港場の建設と上層農民」というテーマで展示の一部を担当しているのですが、一般の人にとっての開国・開港の意味をなんとか理解できないかと考えてわざ注目したいと思うのです。

開港にともない役人の住宅や外國人の居宅を建設しなければなりません。この工事を磯子の堤築右衛門が請け負っています。堤家は三役の一人なのですが、村を代表して請け負つたのか、個人的的理由からなのか、どうか。請け負うにあたっては江戸の御用商人あつた

りが介在しているのでしょうか、その関わりがどのようにして生まられたのかなど今後、考えるべき課題があると思うのです。

また、貿易上の心臓部であるさん橋の建設は、群馬の名主笛井氏が落札しています。

**大口** 堤家はもともと何をやっていたのですか。

**阿部** 農業と廻船です。開港以前から神奈川台場の建設に関わり、土砂・石などを運んでいます。これによつて堤は大きな利益を得ましたが、それに関わる在地の人たちも生活の変化、上昇があつたことは十分推定できます。いうならば開国・開港によって一般の人は、これまで以上の利益を期待できたと思います。

**西川** 開港場ができることで、横浜の農民たちが生業を変えていくことがあります。

**阿部** そうですね。開港によって、地元の村々というのがなかなか結びつきませんでした。しかし、今の話でいえば、公共事業、港や役宅を造る、製鉄所を造るという公共投資がされた時に、仮に江戸の商人が請け負つたとしても、地元が潤つてくる。しかも全部地元が請け負つているのだからその利益は極めて大きい。考えてみると、横浜は藩領域でないために公共事業がなく、商人・豪農にしても、もうかつた金を投資する場所がない。かつたのだろうと思ひます。廻船問屋にしたつて危険が伴うし、蓄積した金を使う有効な場所がない。そうかといって、土地を無限に集積することもできないですね。

**鈴木** 江戸の町屋を経営するといふのはありますね。

ことも指摘できます。たとえば江戸へ持つていった魚を開港場で売りさばくとか、材木・炭・薪なども横浜向けになつて、ありとあらゆる面で開港場を中心とした生活に変わっていきます。

それによつて、人が幸せになつたかどうかはわかりませんが、「横浜市史」のように横浜は寒村で、開港は単なる迷惑でしかなかつたと言いつけることはできないのではないでしょうか。

**大口** たしかに今までの開港による変化というのは生糸などが中心で、地元の村々というのがなかなか結びつきませんでした。しかし、今の話でいえば、公共事業、港や役宅を造る、製鉄所を造るという公共投資がされた時に、仮に江戸の商人が請け負つたとしても、地元が潤つてくる。しかも全部地元が請け負つているのだからその利益は極めて大きい。考えてみると、横浜は藩領域でないために公共事業がなく、商人・豪農にしても、もうかつた金を投資する場所がない。かつたのだろうと思ひます。廻船問屋にしたつて危険が伴うし、蓄積した金を使う有効な場所がない。そうかといって、土地を無限に集積することもできないですね。

**大口** そう、江戸近郊にはあります。誰にでもできたわけではないので、豪農たちの投資先としては

開港によつてうつ積していたものが一気に出たということでしょう。ところで、堤は貿易にいかないで公共事業にいったのはなぜですかね。

**阿部** 開港前の神奈川台場の築造に関わっていたからかもしれませんね。その時の資本が基礎となつて、明治初期に石鹼産業を起こすことになります。

**大口** たしかに最初の貿易はかなり投機的な面があるので、地元の豪農としては手を出さず、幕府についていた方が良いとの判断があつたのかもしれません。

**阿部** 安政二〜三年頃には開港に向けていろいろな動きが出てきま

すが、台場建築に関わっている堤が開港場建設の確実な情報を得たとすれば、黙つて傍観しているわけはないですよ。そこで、上層農民たちと豪農たちとの関わりの問題をあげると、その家のためのか、村との関わりでやつているのか、その両方なのかはつきりさせてみたいと計画しています。

**西川** 土木事業の場合は村との関係をまきこまなければならぬ状況があつたのではないか。さきほどのさん橋建築についても、笛井氏が請け負うにあたつて最低、技術力の提供があつたと思うし、労働力の提供について相談し、協力しています。

**大口** 村で考えると解けないのではないですか。群馬のその人は出身地の共同体から完全に離れての行動でしよう。

**鈴木** 幕末になると名主とは限らない経済力を持つた農民が出てくるので、それらの人にとっては村を背負う必要がないですから。

**阿部** いま出された問題をもう一度参考にして、再考してみたいと思います。今日は長時間ありがとうございました。

**大口** 「関口日記」は、横浜市教育委員会が全二六冊にまとめて復刻している。

**西川** この日記は、野村兼太郎氏が解説し、「むかしと今日」とに収録している。

**注1** 『関口日記』は、横浜市教育委員会が全二六冊にまとめて復刻している。

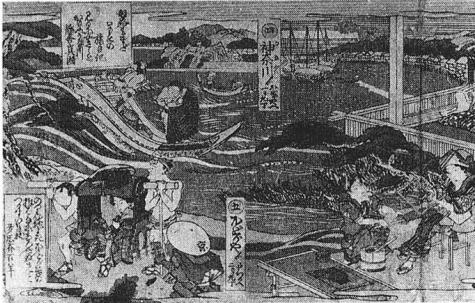
**注2** この日記は、野村兼太郎氏が解説し、『むかしと今日』とに収録している。

**注3** 溝の口村の上田安左衛門教育委員会が全二六冊にまとめて復刻している。

**注4** 開港・開港期の上層農民のこと。同家については、展示記念出版物『幕末の農民群像』所収の鈴木論文を参照。

についても、前掲『幕末の農民群像』所収の阿部・西川の論稿を参考。

(九月二十四日の座談です。聞き手は館員の阿部征寛・西川武臣があたりました。)



東海道の各宿場の情景(川崎宿～保土ヶ谷宿)



## 資料よもやまばなし

# 横浜外国人埋葬地一件

## 一 山手外人墓地成立小史

### 最初の被葬者

安政元年（一八五四年）二月、来航中のペリー艦隊の隊員、ウイリアムズ二等水兵が死亡し、横浜村の増徳院境内に埋葬されたが、のち下田の玉泉寺に改葬されたこと、開港直後の安政六年（一八五九年）七月、なにものかに殺害された二人のロシア艦隊員、モフエトとソコロフが被葬者の第一号であるということはよく知られている。

しかし、これと食い違う記録もある。明治一二年の神奈川県地方衛生会の答申（「ジャパン・ウェイクリー・メイル」一〇月一日号所収）によると、外人墓地の起源は一八五八年（安政五年）にあり、この年二人の外国人が埋葬されたという。また「市民グラフ・ヨコハマ」三三三号所収の埋葬者リストには、次のような四名の記載がある。

A Cameron W. Grand 一八一二年  
B E.R. Scidmore 一八二八年  
C Andrew Broad 一八五三年  
D T. Oliver 一八五八年

Bの没年は「一九一八年」の誤りであることが明白なので除外す

ながら、わかることとわからないことを整理してみよう。紹介する資料は次のとおりである。

【続通信全覽】類輯之部・慶申

門・埋葬  
②『神奈川県史料』外務部・居留地（神奈川県立図書館編、七巻所収）

③「ジャパン・ウェイクリー・メイル」一八七〇年五月一八日号所収講説“THE CEMETERY”

### 墓域の形成

①に収録されている安政六年一月の外国奉行伺によると、二人のロシア人が埋葬されたのは、「増徳院持地之内」「山裾突出之地所」であり、「左右に日本人・西米利加リ人墓所」があつたという。「西米利加入之墓所」も気になるが実態は不明である。場所は現在の墓域でいうと二一区のあたりであろう。

●最初の拡張 文久三年五月、攘夷派の浪人達から居留地を防衛するとともに、幕府に圧力をかけるため、英仏軍が横浜に駐屯するところになった。墓域の山上には英軍南陣営が設けられる。(3)によると、駐屯軍兵士の病死するものが多く、一八六四年（元治元年）七月頃、墓域が拡張された。英領事が「妾埋」したという山上の麦畑方面と思われるが、詳細は不明である。

●元治覚書による拡張 同年末に調印された「横浜居留地覚書」第三条により、さらに拡張が認められるが、英公使オールコックはた

「英岡士横浜麦畑水夫安理一件」が発生した。病死した英國軍艦の水夫を、英領事ヴァイスが「白盡」に山上的麦畑に埋葬したのである。

この事件によって墓域の確定は促進され、七月には決定をみた。それが「山手埋葬地ノ坪数ヲ増減スルトナク其様ヲ替へ給フン事」を要求してきた(2)。そこで中国のために「字宮おみて一区之

煙打込都百十六坪余一区之場所」が柵矢來で囲われ、外国人専用の墓域に定められたのである。のちの地番でいうと山手九六番現墓域の「一六、一七、二一、二二」区のあたりがその土地にあたる。

●慶心約書による拡張 同年末に調印された「横浜居留地改造及競馬場墓地等約書」第八条では、「絵団面(2)号」により墓域の境界が定められた。(2)の二四八頁に収録されているこの図の写しを見ると、最初の墓域に接する山上の「御朱印地」（幕府によって増徳院に使用権が委ねられた土地、現在の墓域一八区のあたり）と南隣の谷合にある「日本人墓所」、それに先の九一番を除き、ほぼ現在の墓域に相当する地域が境界として定められたことがわかる。

●「御朱印地」の編入 墓域外のはずの「御朱印地」が埋葬に使用された。御朱印地が埋葬に使用されたらしく、明治四年九月、神奈川県が各領事に抗議している(2)。経緯は不明だが、結局これも墓域に含まれることになったようである。ちなみに先の埋葬者リストによると、この地区での埋葬の初見は明治四年である。

以下、いくつかの資料を紹介し

議が出て遷延するうちに、四月頃

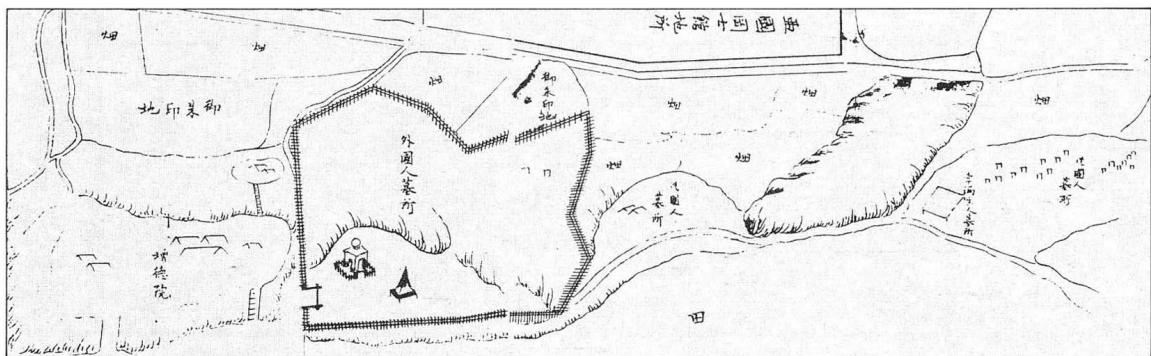
文久元年（一八六一年）三月、神奈川奉行は「彼我雑葬相成候ては取締」ということで、外国人の墓域を「一纏」にすることを提案した。そのためには日本人墓地の移転が必要だが、これに対する異議が出て遷延するうちに、四月頃

ブル母子の墓の傍らにある。日本人石工の手になると思われるぎこちない文字で「1862」と刻まれているのを確認することができた。

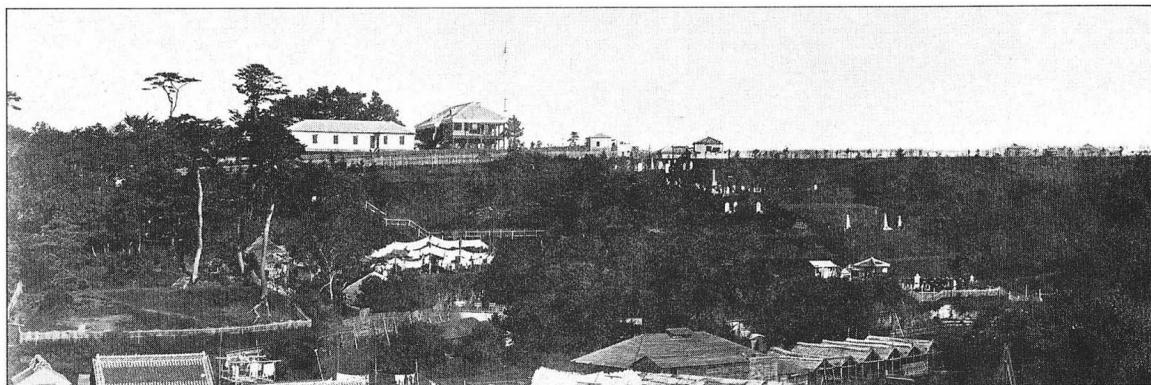
結局、いずれも通説を覆すに足るものではなかつた。したがつて、わたしたちの「外人墓地成立小史」も一人のロシア人の埋葬から始まることになる。

文久元年（一八六一年）三月、神奈川奉行は「彼我雑葬相成候ては取締」ということで、外国人の墓域を「一纏」にすることを提案した。そのためには日本人墓地の移転が必要だが、これに対する異議が出て遷延するうちに、四月頃

●英火薬蔵敷地の編入 墓域外



最初の墓域 左手は増徳院、その右柵矢来で囲われているのが最初の墓域。描かれている墓標は、左がロシア艦隊員、右は万延元年(1860)2月に殺害された2人のオランダ人船長、フォスとデッケルのもの。右手の谷合にある「御国人墓所」はのち91番と交換されて外人墓地に編入される。山脚を挟んでさらに右手の「李漏生(ロイセン)人墓所」は正体不明、右端の「御国人墓所」は現在カトリック山手教会墓地となっているあたり。『続通信全覧』「英岡士横浜麦歎水夫安理一件」付図



明治初期の外人墓地風景 左端は最初の墓域の一部、現墓域の16~17区あたり。その右の谷合は91番と交換されることになる日本人墓所、右手へ6区の山脚、階段状に整地された4・5・7区、未使用の斜面は1~3区。山上左手の建物はアメリカ海軍病院、右下にシェラールの西洋瓦・煉瓦工場が見えている。当館蔵古写真

**【無税】の起源**

山手の外人墓地は、政府の所有地が無償で提供されたものである。しかし、それは最初からの方針ではなかった。殺害された二人のロシア人のために石塔を建てた時「相当地代」を徴収することが検討されているが、結局見送られたらしく、それは最初からの方針ではなかった。殺害された二人のロシア人のために石塔を建てた時「相当地代」を徴収することが検討されが検討された。この際神奈川奉

り、決着をみたのは明治二年のことであった(『法規分類大全二五』外交門四、一二一~八頁)。この谷合は現在の墓域の一~九五区のあたりに相当する。こうして現在の墓域が確定したのである。

行は、これまで「無税地」としてきたのは「全く御交際御懇篤之御趣意であると答申している(①)。この方針が明治政府に継承され、現在も適用されているのである。

### 墓地の管理

外人墓地は幕府が造成や柵矢來の設置まで責任を持ち、領事団に貸与するというかたちでスタートした。(③)によると、領事団は担当領事を決め、居留民からの寄付金を保管したりしていったらしい。②に「各国通ヒニ守墓人ヲ置キ」とあるが、この守墓人は担当領事のことであろう。一八六三・四年頃からプロシャ領事フオン・ブラントがその任にあたり、その後ボルトガル領事エドワード・クラーク、一八六六年未に後任のエドワアルド・ローレイロが引き継いだ。

他方、先に紹介した地方衛生会の答申によると、幕末には「本村の区長」が管理していたといふ。これは元町名主のことであり、神奈川奉行の指揮下で何らかの役割を果たしていたのであろう。奉行と領事の共同管理のようなかたちをとつていたわけである。

これは元町名主のことであり、神奈川奉行の指揮下で何らかの役割を果たしていたのであろう。奉行と領事の共同管理のようなかたちをとつていたわけである。

## 横浜新風土記稿 (5)

# 東京湾沿岸地域の湊と船

## 1 はじめに

『横浜新風土記稿』では、これまで海沿いの村々の生活を取り上げてきたが、今回は陸軍が明治二年（一八九〇）に実施した東京湾沿岸地域の船舶調査について紹介したい。この調査は、陸軍が有事の際に動員可能な船舶を把握するために実施したもので、東京湾沿岸地域だけでなく、全国各地で同様の調査が実施された。

調査結果は『徵發物件一覽表』という統計書にまとめられ、各湊が所有する船舶数が詳細に記載された。

ところで、東京湾内の各湊が所用する船舶の数については、江戸幕府も川船役所を通じて調査を実施していた。しかし、この調査結果については断片的なものしか残つておらず、すべての湊について知ることができるものではない。

また、陸軍も明治初年から調査を実施しているが、明治初年のものは記載が簡単で、数字についても信頼できないものが多く含まれている。そこで、本稿では詳細な調査が実施された明治二三年（一八九〇）を取り上げ、東京湾沿岸

地域の船舶数を検討してみたい。

海沿いの人々にとって、船舶は生活に不可欠なものであり、本稿を通じて東京湾沿岸地域に住んだ人々の暮らしぶりが少しでも明らかにできればと思っている。

## 2 「徵發物件一覽表」について

『徵發物件一覽表』は、明治一六年（一八八三）から毎年刊行された陸軍の統計書である。この統計書には、陸軍が動員できる物件が掲載され、家屋数・人口・倉庫数・厩数・病院数・船舶数などが詳細に書き上げられている。

船舶については、日本形船舶五十五石以上・同解漁小廻・蒸気船を除く西洋形船舶二十噸以上・同二十噸未満の四つに区分され、それぞれの数量が記されている。

蒸気船についての記述がないため、すべての船舶数を知ることはできないが、東京・横浜・横須賀など、蒸気船を多く所有している港を除けば、ほぼ各湊の実態を示しているものと思われる。また、明治二〇年代中頃は、日本形船舶が蒸気船よりも多い時期であり『日本帝国統計年鑑』、蒸気船

外の数字を検討することも無意味なことではないと考えられる。次に湊については、各村の大字ごとに所有船舶数が記載されている。

この大字は原則として江戸時代の「村」にあたるが、本稿でも『徵發物件一覽表』の記載に従い、一の大字を一つの湊と考え、大字

ごとに船舶数を集計した。また、本稿では便宜上、大字を「村」と呼称している。

なお、この統計書には、いくつかの誤植・誤記があるものと思われるが、本稿ではその点まで検討する余裕がないので、記された数字をそのまま集計した。

### 3 東京湾沿岸地域の船舶数

ここでいう東京湾沿岸地域とは、房総半島の洲崎と三浦半島の剣崎を結ぶ線より北に位置する海岸沿いの地域のことである。本来、東京湾とは房総半島の富津岬と三浦半島の観音崎とを結ぶ線より北に位置する地域をいうが、ここでは範囲を少し広くとつてある。

さて、第1表は、東京湾沿岸地域に船籍を持つ船舶数の一覧である（一部、多摩川流域などの川船を含む）。東京湾には、三浦郡から安房郡にかけて一五の郡があり（東京府下一五区と横浜市を含む）、これらの地域には四十万一千艘弱の船舶があつた。

これらの地域には日本形船舶が中心で、多くの湊では日本形船舶が中心であった。

次に地域ごとの所有船舶数は、東京を中心とする地域（東京府下一五区・荏原郡・南葛飾郡・東葛飾郡）が最も多く、この四地域で全体の約五割を占めている。特に

船舶数が多いのは、荏原郡大森村（二三四六艘）・深川区（一八三六艘）・京橋区（二六四一艘）・荏原郡羽田村（一一七四艘）・同郡品川町（九七八艘）・日本橋区（八三九艘）・本所区（八三〇艘）・東葛飾郡船橋村（七六八艘）などである。

上記の四地域を除く地域では、橘樹郡大師河原村（九九一艘）・三浦郡長井村（六五〇艘）・周准郡大堀村（五〇九艘）などが目立つてゐる。

この内、四万艘近くが「解漁小廻」と呼ばれる日本形船舶で、これらは主に漁業などに使用されたものと思われる。次に多いのは、五〇石以上の日本形船舶で、一七〇〇艘以上を数え、「五大力船」などの運搬用の船舶がこれに含まれていると考えられる。

これに対し、西洋形の帆船はが少なく、全体の〇・四%を占めるにすぎない。しかも、西洋形の帆船を所有するのは、東京府下の四区（日本橋区・芝区・浅草区・本所区）・横浜市・横須賀町・浦賀町などの限られた湊だけであり、多くの湊では日本形船舶が中心であった。

東京を中心とする地域（東京府下一五区・荏原郡・南葛飾郡・東葛飾郡）が最も多く、この四地域で全体の約五割を占めている。特に船舶数が多いのは、荏原郡大森村（二三四六艘）・深川区（一八三六艘）・京橋区（二六四一艘）・荏原郡羽田村（一一七四艘）・同郡品川町（九七八艘）・日本橋区（八三九艘）・本所区（八三〇艘）・東葛飾郡船橋村（七六八艘）などである。

上記の四地域を除く地域では、橘樹郡大師河原村（九九一艘）・三浦郡長井村（六五〇艘）・周准郡大堀村（五〇九艘）などが目立つてゐる。

4 流通の拠点としての湊

4 流通の拠点としての湊  
以上、東京湾沿岸地域の船舶について概観したが、次に五〇石以上の日本形船舶について検討した

先に述べたように、五〇石以上の日本形船舶には荷物運搬用の船舶を多く含んでいると思われ、この船舶を検討することによって、流通の拠点になつていた湊を知ることができる。

さて、第2表は、五〇石以上の日本形船舶を一五艘以上所有する湊を示すものである。湊は全部で二八あり、この二八の湊が東京湾内の物資流通の拠点とみることができる。

〔第2表〕 主要な湊の船数

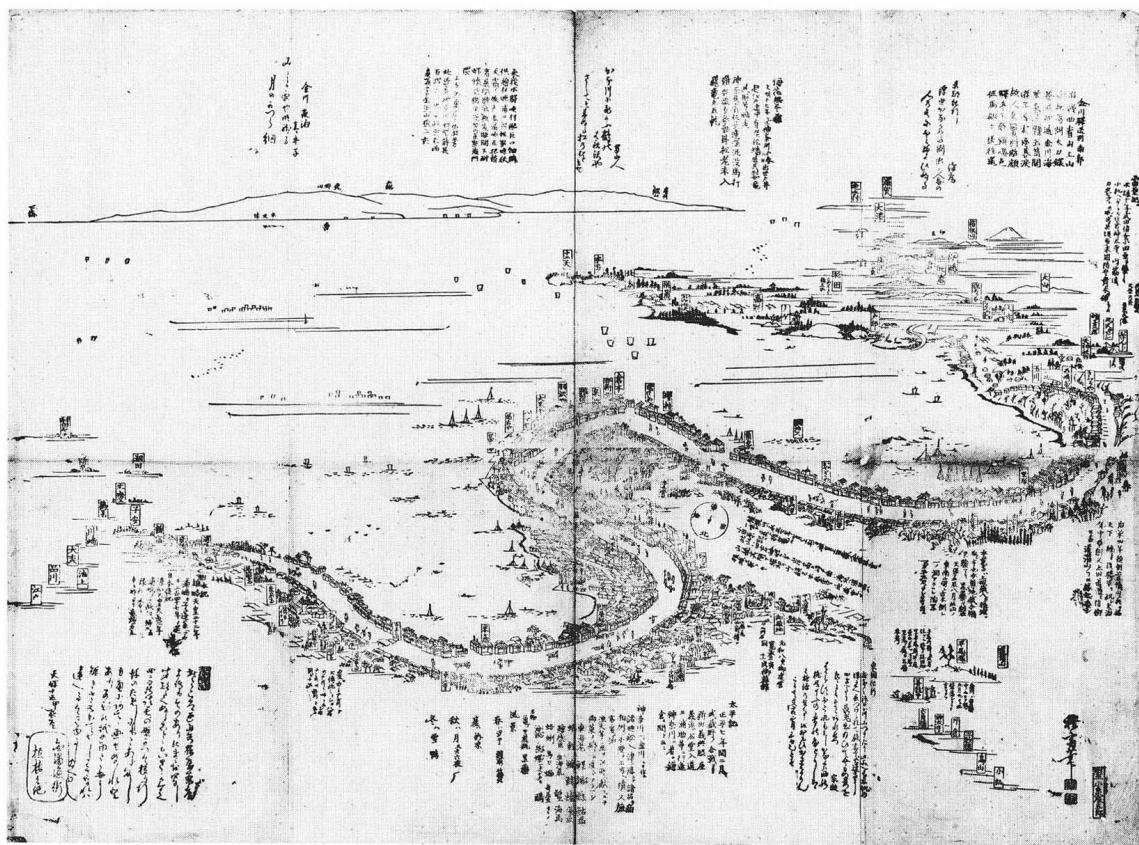
(单位:艘)

No.	郡名	地域名 (大字)	50石以上の 日本形船舶	No.	郡名	地域名 (大字)	50石以上の 日本形船舶
1	久良岐	横浜市	245	15	市原	五井	29
2	東京府	京橋区	131	16	千葉	蒲沼	25
3	荏原	羽田	93	17	荏原	六鄉	25
4	千葉	寒川	80	18	東葛飾	船橋	24
5	//	検見川	74	19	千葉	曾我野	23
6	東京府	日本橋区	73	20	天竹	岡ケ	21
7	//	深川区	70	21	三浦	浦郷	20
8	千葉	登戸	52	22	千葉	村田	19
9	三浦	浦賀	51	23	安房	柏崎	18
10	千葉	久々田	44	24	荏原	川品	18
11	橘	樹	大師河原	40	千葉	稻毛	17
12	千葉	馬加	39	25	原羽浦	幡谷	16
13	望陀	木更津	32	26	市天	八須賀	16
14	橘	樹	神奈川	31	三浦	横須賀	15

最も多くの運搬用船舶を所有する  
のは横浜市で、横浜開港後、この  
港が地域流通の面でも一大拠点  
になつたことを伺うことができる。  
次いで京橋区・日本橋区・深川区  
などの東京の市街地・千葉郡寒川町  
・検見川村・登戸村・馬加村な  
どの千葉市域の諸湊が、多くの運  
搬用船舶を所有している。

神奈川県内では、三浦郡浦賀町・  
同郡横須賀町・横瀬郡大船町原村・  
同郡神奈川町などをみると  
きる。このほか在原郡羽田村・千  
葉郡久々田村・望陀郡木更津村・  
市原郡五井村なども、かなりの運  
搬用船舶を所有している。

次に、横浜市域の湊についても



江戸湾と東海道の景観

この絵は江戸時代後期の神奈川を描いたもので、神奈川湊と神奈川宿の景観を現在に伝えるものである。絵には品川・羽田・本牧・浦賀などの位置も記され、対岸には房総半島を見ることができる。この絵から当時の江戸湾と東海道の様子を具体的に知ることができよう。

〔第3表〕 横浜市域の主要な漆

No.	郡名	地域名 (大字)	船数(艘)	倉庫数(棟)
1	久良岐	横浜市	1,410	422
2	橘樹	神奈川	284	155
3	//	生麦	245	18
4	久良岐	本牧本郷	204	15
5	//	野島	193	4
6	橘樹	子安	193	30
7	久長岐	根岸	110	13
8	//	中	78	21
9	//	三分	69	15
10	//	杉田	64	2
11	//	磯子	59	4
12	//	森	53	5
13	橘樹	橘樹	52	5

〔第4表〕 武藏国内の船舶と積高

No.	横高(石)	船数(艘)	No.	横高(石)	船数(艘)
1	200	5	16	720	1
2	250	9	17	750	2
3	270	1	18	800	5
4	280	3	19	900	6
5	300	14	20	1,000	2
6	320	1	21	1,030	1
7	350	9	22	1,100	7
8	400	15	23	1,200	3
9	450	2	24	1,300	5
10	460	1	25	1,350	1
11	500	14	26	1,400	2
12	550	3	27	1,500	1
13	600	9	28	1,550	1
14	650	2	29	1,700	1
15	700	6	計		80,290
					132

〔第5表〕 1艘あたりの積荷

No.	品名	量	金額
1	油	110 桶	951両2分
2	小油	5 桶	40・0
3	木綿	39 箇	2,340・0
4	ろう	230 丸	3,680・0
5	綿	75 本	1,125・0
6	半紙	827 丸	4,962・0
7	紙荷	67 箇	804・0
8	砂糖	1,775 桶	11,725・0
9	菜種	116 箇	1,392・0
10	金物	110 箇	880・0
11	荒物	1,682 箇	8,335・0
12	青蓮	150 束	187・2
13	鰐節	249 桶	3,735・0
14	集荷	43 箇	258・0
合計			40,415・0

簡単に検討しておこう。横浜市域では五一の湊がなんらかの船舶を所有している（一部分、大岡川・鶴見川などの河川流域の河岸を含む）。当時、市域には二〇〇近い村（大字）があつたから、ほぼ四分の一の村々が船舶を所有していたことになる。

さて、第3表は、市域の湊の内、五〇艘以上の船舶（日本形船舶五〇石以上・同舡漁小廻・西洋形船舶二〇噸以上・同二〇噸未満）を所有する湊を示したもので、一三の湊が掲げてある。また、参考のため、各湊の倉庫数も示しておい

一三の湊の内、最も多くの船舶を所有するのは横浜港（一四一〇艘）で、他の湊を大きく引き離している。以下、神奈川湊（二八四艘）・生麦村（二四五艘）・本牧本郷村（二〇四艘）・野島村（二

（九三艘）・子安村（一九三艘）・  
根岸村（一一〇艘）・中村（七八  
艘）・三分村（六九艘）・杉田村  
（六四艘）・磯子村（五九艘）・森  
村（五三艘）・潮田村（五二艘）  
の順になつてゐる。

横浜港を除けば、江戸時代から  
漁業や廻船業の拠点であつたところ  
が多くの船舶を所有しており、  
旧来からの伝統が明治一二〇年代まで  
で引き継がれていたことを伺うこ  
とができる。また、これらの湊に  
は多くの倉庫が建ち並び、地域流  
通の拠点になつていたことが分か  
る。

隈文書（早稲田大学図書館蔵）に所収されている明治二年（一八六九）の記録「諸国廻船取調書」を利用したい。

この記録には、二〇〇石積以上の日本形船舶の数が国ごとに記してあり、三九ヶ国、一〇五四艘、総積高八一万石余の船舶が掲げられている。この記録がどのような経緯で作成され、数字がどの程度信用できるものなのかは分からぬい。しかし、一定程度の傾向は示すものと考え、検討を加えてみたい。

さて、第4表は、武藏国内の漆積高が所有する船舶の数と大きさを示すものである。武藏国内の二〇〇石積以上の船舶は、一三三艘、総積高八万石余であり、武藏国内では、かなり大きな船舶が大量に使用されていたことが分かる。

最も大きな船舶は一七〇〇石積

のものであり、一〇〇〇石積以上の船舶が全体の約一割を占めている。こうした一〇〇〇石積以上との船舶は、かなり遠方との物資輸送に使用されたと考えられ、一部の廻船は全国的な流通に携わっていたことが分かる。

一方、五〇〇石積以下の船舶は七四艘で、全体の五六%を占めている。これらの船舶は東京湾内で主に使用される「小廻し廻船」（五大力船）と考えられ、比較的小さな船も流通経済の上に大きなウエイトを占めていたことが分かる。

では、これらの船舶はどれほどどの量の物資を積むことができたのであるか。残念ながら「小廻し廻船」については適当な資料が見当たないので、ここでは一〇〇〇〇石積以上の大船について検討してみたい。

6  
#6

の表によれば、一艘の廻船に油・木綿・紙・砂糖など、金額にして四万両以上の品物が積み込まれてゐる。一般に西洋形船舶より能力が劣るといわれる日本形船舶ではあるが、一〇〇〇石積以上の大船ともなれば、大量の物資が運べたのである。

ちなみに、武威国内の船舶の総積石は八万石以上に達していたから、これらの船舶が運搬する物資の量は莫大なものになつたと思われる。

6 まとめ  
以上、5節にわたって東京湾内の船舶について検討を加えた。その結果、この地域の船舶が活発な活動をしていたことが判明した。特に、一〇〇〇石積以上の船舶がかなりの数に達していることは驚きであろう。また、「五大力船」と呼ばれる「小廻し廻船」の数も多く、東京湾内での物資流通が大変盛んなものであったことを伺わせる。

さらに、明治二〇年代中頃の東京湾では四万艘以上の船舶が活動しており、そうした船舶による物資輸送が重要な意味を持つていたことが分かる。このような状況は、江戸時代以来、変化することなく続いたと思われ、今後、幕末から明治二〇年代中頃にかけての廻船業の活動を明らかにすることが、地域経済を考える上で重要な課題になつてゐるといえよう。

橫海人物小說

18

### 鶴見川訴訟の名主

佐久間 権蔵

佐久間権蔵、幼名吉次郎（私文  
書では保救とも名乗つてゐる）は  
文化五（一八〇八）年生まれで同

菅沢村をはじめ上流一九か村がこれに異議を申し立てたものである。

文化五（一八〇八）年生まれで同一二年父の死により幼年にして名主となる。宗門別書上帳では一歳とある。文政四（一八二二）年佐久間家歴代の当主名権威を襲名し、名主として独り立ちした。文政一三年には、組合村々の触次名主となり、しだいに頭角をあらわすようになった。持高は、彼の代で飛躍的に増大し、文化一二年には一〇石余であったが、安政六（一八五九）年丙午死したときには六

五石余となっていた。これは質地による土地の集積と考えられるが、権威は、明治期以降、果樹・蔬菜栽培、味噌醸造と多彩な事業を取り入れた地主経営によって発展していく佐久間家の基礎を築いた人物と考えられる。

●鶴見川訴訟と権威  
鶴見川をめぐる争いは、天保一二（一八四一）年閏正月、鶴見村が前年の洪水によって崩れた堤の補強工事を沿岸他村に断りなく独自に行つたため、対岸の市場村・

た。しかしこれは、沿岸諸村のどこか一村が補強工事を行えば、増水の際は、対岸あるいは上流の村々のどこかで破堤となる状況を生んでいた。このため沿岸諸村は、慣行として、堤の位置・高さを取り決め、それぞれ治水をめぐる利害関係を調整していた。

この出入り（事件）は、南・北綱島村名主、代官所下役によるたびの内済（和解）の勧めにもかかわらず決裂し、四月一九か村との出訴により、評定所での訴訟に持ち込まれた。鶴見側は、補強

# 江久間 権蔵

工事をした場所が、幕府公費の「御普請所」であつて、他村の許可を必要とする「自普請所」ではないと主張した。訴訟は、七月二日の評定所の呼び出し以来、翌天保三年の九月二七日の裁定まで、一五回の呼び出しを数え、一年三か月近くかかっている。

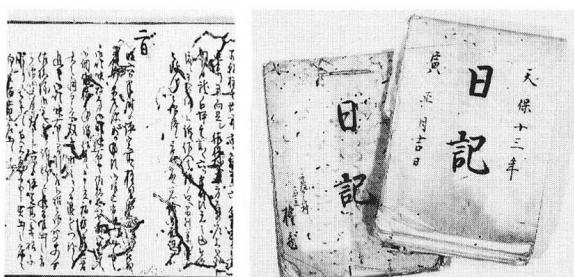
調査相手から鶴見川氾濫の際鶴見川口肝要之場所とまで主張された鶴見村は、権威を中心的に一村の存亡をかけてたたかつた。しかし、争点の場所は、他村より事前に承諾を受けなければならぬ「論所場」であることが、文政一三年八月にさかのぼる鶴見村村役人の他村に対する一札により立証され、鶴見村は不利となり、ほぼ一九か村の意見が通るかたちで裁定となつた。

●権蔵の「日記」

二重にかぎれで、各木立に似別の  
な堤補強工事で急場をしのいでい  
た。しかしこれは、沿岸諸村のど  
こか一村が補強工事を行えば、増  
水の際は、対岸あるいは、上流の  
村々のどこかで破堤となる状況を  
生んでいた。このため沿岸諸村は、  
慣行として、堤の位置・高さを取  
り決め、それぞれ治水をめぐる利  
害関係を調整していた。

木の生えにかかる裁定は不服  
を申し立てた権蔵は、即日入牢と  
なったが、裁定に同意する旨の鶴  
見村の歎願書により、一〇月一日  
出牢、同一三日双方が済口証文を  
提出して落着した。なお鶴見村の  
言い分けは通らなかつたものの、補  
強工事された堤は現況のまま認め  
られた。

江戸時代の農民が、みずから行動や考えを文字に残すことは多くない。たまたま日記などが残されることによって、その人物の断面が浮かび上がることもある。権蔵の「日記」は、権蔵が事件



権蔵の「日記」 左は、評定所から呼び出しを受けた天保12年7月2日の項（当館所蔵「佐久間家文書」とり）

は、天保一二年六月二五日、代官屋の役宅馬喰町御用屋敷にほど近い橋本町四丁目甲州屋新兵衛という公事宿に落ち着いた。『日記』には以後裁定まで村と江戸を往復しながら「公事三年」の諺どおり、ときには間違くなる呼び出しの間に訴訟を有利に導くため勘定所の役人と接触したり、公事宿の無聊を慰めるため、ときには芝居見物をしてたり、向島に遊んだり、柳島

今回の訴訟は、持高を飛躍的に増大させるほどの経営手腕を持つた権蔵の、村の浮沈にかかる政治的手腕の試されるときであった。呼び出し日の記述の、詳細かつ争点の明確なことは、権蔵の訴訟にかける意図込みをあらわしているといえるだろう。

ときに、権蔵三四、五歳の頃、江戸は最後の大規模な幕政改革のさなかにあった。

(この小文を草するにあたり、佐久間道夫・竹内治利著『鶴見川誌』および『鶴見村誌』に負うところが多かった。記して謝意を表します。)

の馬場・生麦・鳥山・篠原・獅子ヶ谷・東寺尾など各村の村役人らがたびたび見舞い、助郷一件につき鳴居村から、菜種一件につき小机村からと、同様に、江戸の支配役所に出向いた村役人も訪ねてゐる。また江戸にいる親類の商人との行き來も多い。

こうして「日記」からは、権威の幅広い交際範囲がうかがえるが、江戸と日帰りのできる距離にある鶴見町やその周辺農村の村役人ら村内上層の農民たちが、公私の方のため足しげく江戸に向かう状況を見せてくれる。

(吉田えり子)

