

3. 飛脚…書簡や金銀その他小貨物を送り届けるもの。次の3種がある。[P. 207①]

* **継飛脚**…幕府公用の飛脚。

* **大名飛脚**…幕府に於いて大名が江戸と国元間に置いた飛脚。

☆16 **町飛脚**…民間経営の飛脚。3度大坂を発する「三度飛脚」、東海道を6日で走る「**定飛脚**」(「定六」)なども登場。その業務を行うのが「飛脚問屋」。

水上交通 [図表P. 184]

1. 江戸—大坂航路(=「17 **南海路**」)

☆17世紀前半 18 **菱垣廻船** 就航—江戸十組問屋と提携。[P. 208L. 3~]

↓
☆18世紀前半 酒荷専門の19 **樽廻船** が就航、競争激化。

(参考)他に尾張商人が主に営んだ瀬戸内海～江戸を結ぶ**内海船**があった。

2. 北陸・東北—江戸・大坂航路

☆17世紀後半、江戸の商人20 **河村瑞賢** が整備。幕領である出羽の米を定期的に江戸・大坂に運搬することを目的とした。

① **東廻り海運(航路)**…津軽海峡経由で江戸に至る。

② **西廻り海運(航路)**…下関経由で大坂・江戸に至る。

※特に、蝦夷地との間を往復する船を21 **北前船** とよぶ。

(参考)前述の内海船と北前船は積み荷を買い付け売却する買積船。運賃だけを取る船は賃積船という。

海運が整備されるまで、日本海側の物資は越前国の敦賀や若狭国・小浜に荷揚げされて、そこから陸路または琵琶湖の水運を利用して京都に集められ、そこから桂川、淀川を經由して畿内へ運ばれた。そのため、集散地としての京都は商業都市としての性格を強く持っていた。海運が整備されたのちは、物資は大坂に集中するようになり、大坂は日本最大の年貢米集散地=最大の商業都市となった。これとともに京都は絹織物などを中心とする伝統的手工業都市へと性格を変えていった。

3. 河川交通

17世紀初頭 京都の豪商で朱印船貿易家の22 **角倉了以** が保津川(大堰川)、高瀬川、富士川を開削。舟運の発達に貢献した。

◇ 幕府公用の**継飛脚**は早さ、確実さが重視されるために制度は早くから整い、江戸—大坂間をリレー形式で三日で走ったといえます。**一般の武士、商人、庶民も利用できるのが町飛脚**で、4代将軍の頃には営業を開始したようです。遠距離を早く運ぶ飛脚は高額なため一部の富裕な人々が急を要する際などに利用し、庶民はもっぱら近距離の飛脚を利用したようです(逆に安い料金で遠距離をゆっくり運ぶ飛脚もあったようです)。飛脚は手紙だけでなく、物品、現金となんでも運んだため、身を守る短刀を所持するなど危険と隣り合わせのところもあったようです。体力的に大変なのは想像がつきますが、それ以上に大変なところも現実にはあったのでしょう。

◇ 菱垣廻船と十組問屋との関係は次のプリントで触れたいと思います。

◇ 日本海側の年貢米を安定して海上輸送する方法を確立した商人が**河村瑞賢**です。いままでのルートは陸路と水運が組み合わせられて荷物の積み替えを頻繁に行う必要がありました。それを河村瑞賢が**西廻り海運、東廻り海運を開拓**して解決するのですが、具体的には何をしたのでしょうか。私たちは自力で航海をしたことがないので想像しにくいのですが、海上を船で進むということは、大型船の建造を禁止された江戸時代にはなかなか困難だったようです。各地に海流や風、地形の特徴があり、さまざまな難所が存在するので、まずすべきことは安全な航路の確立と非常時(暴風波浪など)に対する備えでした。河村瑞賢は入港場を指定・確立し、そこに船舶管理のための役所(番所)を置いたり、水先案内人を配したり、悪天候時の保護体制などを確立します。また幕府の威光を前面に押し出して、入港税の廃止などを認めさせます。入港するたびに異なる大名領に入るの、従来はそれぞれで入港税を取られたりして重い負担になっていたのです。

◇ 図表 P. 184①日本地図の北海道付近には「**北前船**」、九州付近には「**内海船**」の説明文があります。目を通しておきましょう。