

幕末期開港場長崎における「港湾秩序」

―外国船・通船渡世を中心に―

吉岡 誠也

はじめに

安政五年（一八五八）に欧米列強と締結したいわゆる「安政五か国条約」により、江戸幕府は条約国との自由貿易を開始した。これにより長崎は、横浜・箱館とともに条約に基づく開港場として新たに位置づけられた。

貿易開始に備えて、幕府は早速外国人居留地の造成や商売のために開港場へ人々が移住・移動することを促すなど環境整備に努めた。いうまでもないが、貿易を行うためには、取引される商品だけではなく、荷役労働や外国人の生活を助けるシャドウ・ワーカー¹の存在、波戸場や灯台などインフラの整備、出入港時の手続きや関税徴収といった行政手続き、治安維持、海上でのヒト・モノの移動手段、不正取締など様々な要素が必要であった。それは、列強が幕府に対して、正常な貿易が行われるための環境整備を繰り返し要求していたことによく示されている²。

貿易そのものに関して、貿易額や国内外の商人たちの動向に関する研究が蓄積されている³、外国人居留地についても横浜や長崎を事例に多くの研究が行われてきた⁴。

ところが、貿易を支える環境面に関する研究は、なお十分とはいえない。とりわけ、入港する外国船への対応、荷役をはじめとする労働力⁵、海上移動・輸送の問題、密輸・不正を取り締まる警備体制など、港湾の秩序をいかに保つかということは重要な課題だったは

ずだが研究がほとんどない。港湾の秩序という問題は、例えば、近世以来の重要課題であった抜荷は、港内碇泊船数の増加がその方法の変化⁶や機会の増加にも繋がったであろうことは容易に想定されるし、横浜では、貨物輸送に必要な小船・人夫を運上所側が独占することに對し外国商人の不満が絶えず、事務改善が懸案だったとの指摘がある⁷。そのために、後者については、慶応二年（一八六六）の「江戸協約」⁸において、問題改善を図るための規則制定が規定されたのである。とはいえ、その具体像は横浜においても未だ不明な点が多い⁹。

そこで本稿では、港湾の環境整備のための諸対応を「港湾秩序」と仮に定義し、そのうち外国船及び外国船と陸地を往復する通船渡世に主に着目し、長崎での統制はどのようなものだったのか、基礎的な事実を明らかにしたい。なお、長崎の場合、すでに唐船・オランダ船を中心とする異国船への対応方法が確立されていたため、その変化についても意識的に論じていく。

一 外国船の入港手続き

（一）条約締結以前

正徳五年（一七一五）の正徳新例により、長崎に入港できる外国船は毎年オランダ船二艘・唐船三〇艘に制限された。その後も制限数や実際の来航数に増減があり、特に唐船は減少傾向にあった。例えば、和親条約締結直前一〇年間の平均は、オランダ船一艘、唐船五・三艘である。来港時期は、唐船の場合は必ずしも決まっていたわけではないが、オランダ船は毎年七月頃に入港し、十月頃には出港するのが通例であった¹⁰。

ここでまず、オランダ船の入港から荷揚げまで（海上移動）の手続きについて確認しておきたい。なお入港手続きは、文化五年（一八〇八）のフェートン号事件後に厳重化されたので、それを踏まえた具体的対応がわかる文化十一年（一八一四）のオランダ通詞の職務記録「万記帳」¹¹を主に使用し、入港後の荷揚げに関しては、明和二年（一七六五）作成の「阿蘭陀船入津と出帆迄行事帳」（以下、「阿船行事帳」と略記）¹²に拠る。

《入港手続き》

- ・白帆注進があると、長崎代官高木作右衛門とオランダ通詞が大波止から船に乗り込み野母に向かう。一方、出島には検使・町年寄・番方地役人・通詞らが詰める。
- ・小瀬戸遠見番所からの注進船により、オランダ船の伊王島内への侵入を確認すると、挽船の準備を始める。大波止から出船する検使船には、オランダ通詞も同乗。この時、鯨船一艘・船政方船一艘・番船二艘・通船二艘が従う。
- ・沖（高銚島付近）でオランダ船から「壺ノ印横文字返書」が提出されると、すぐに奉行所へ持参して和解し、原本は出島で商館長に確認させる。
- ・沖のオランダ船に「式ノ印横文字」一通を渡し、人質二人を受け取り出島へ上陸させる。商館長部屋でオランダ通詞ら立合のもと人質二人の説明を商館長が聞き、オランダ船であることが確認できれば、その旨を記した書付を奉行所へ提出する。
- ・オランダ船が伊王島の内側中程に碇を下ろすと、検使とオランダ人二人や沖出役の諸役がオランダ船に乗り込み旗合を行う。その後「略風説」一通が検使に提出され、すぐに奉行所へ提出

する。

- ・沖出役からオランダ船に間違いのない旨の報告があると、神崎・稲佐・岩瀬道郷から「阿蘭陀船合図雷鳴」の合図があり、漸くオランダ船が入港し定位置に碇を下ろす。
- ・入津時の人別改めを済ませ、新商館長が上陸。
- ・商館長部屋で諸役人立ち合いの下、新旧カピタンと船長からの「風説」を書き取り和解する。奉行所で「風説下書」（中清書）の確認を受けて清書に取り掛かる。

「風説書」の清書を奉行所に提出。

- ・石火矢・玉薬の下ろしと人別改めを行う。

まず、オランダ船が渡来すると、奉行所からの検使や臨検のための役人が船に乗り込み大波止の波戸場から派遣される。大波戸には番所が設置されており、波戸場役が異国船来航時の番船派遣などを差配していた。¹⁴

オランダ船は、入港する前に二度の臨検を受けることになっていた。片桐一男氏によると、「壺ノ印横文字返書」とは、予めオランダ語とフランス語で作成されていた「一ノ印横文字」の命令書に対する返答のことで、船頭名・船名・船の大きさ・バタビアの出航月日・類船の有無・商館員の有無を報告させた。その後さらに人質の提出を命じる「式ノ印横文字」を示し、それに応じると旗合わせが行われ、出航地・乗員数・類船がないことを報告する「略風説」がオランダ通詞から検使へ、さらに奉行所に提出される。オランダ船に間違いのないことが確認されると、漸く入港が許可される。旗合わせの旗は、毎年デザインが変えられ前年に内密に取り決められていた。港内では人別改めが行われ、積荷目録の検査や乗船員名簿によ

る点呼、諸注意がなされ、船は武装解除される。

《荷揚げ》

- ・本船付近で、足軽一人、船番・町使の内一人が乗り込む繫番船一艘が監視にあたる。
- ・本船へ検使が赴き、出島水門にも検使、その他番方地役人や通詞らが詰める。

荷役初日には長崎奉行の家老が出島へ赴き、それからオランダ船へ向かい商館長らと乗り込む。船では、日本での禁制を言い含め人別改めを行う。

オランダ船から出島への荷物輸送の際は、船に乗り込んだ検使から出島の検使へ荷物の数量を記した「差紙」を送り、水門で現物と照合する。問題がなければ「差紙」に裏印が押されて、オランダ船の検使へ戻される。

荷漕船には、足軽・唐人番・船番・町使の内から一名とオランダ人一名が乗り込む。

荷揚げは、検使・番方地役人らによる厳しい監視のもと行われ、荷漕船には常に日本側役人が乗り込むこととされていた。

なお、積荷の陸揚げ作業に従事する荷役労働者に関しては、長崎には日雇頭（一人）―日雇（四〇人）のユニットが存在していたことが知られている。彼らは、年番大通詞から出島乙名に申請が出され、誓詞を取って日雇頭と荷漕船船頭へ請け負わせるといふ手続きを経て労働の場に遣わされていた。文化元年の事例では、荷漕船はのべ一五〇艘使用された。¹⁶

唐船の場合は、入港時に旗合がないなどオランダ船と比較すると

やや緩く、また荷揚げ後は乗組員全員が下船し船は宿町に管理されるという大きな違いもあった。しかしながら、荷揚げ作業においてはオランダ船の場合とほぼ同じ行程である。¹⁷

和親条約以前における外国船の入港手続き、及び荷揚げ作業は、来航船数や来港時期が限定的であり、日本側役人の厳しい統制を受けて、本船―陸地間のヒトや荷物の移動が短期間に集中的に行われていた点に特徴がある。

(2) 和親条約から通商条約へ

嘉永七年（一八五四）八月二十三日、日英約条が締結された。約条締結直後、長崎港湾規定ともいふべき「法度書」が日本側からイギリス側へ示された。内容は簡易なもので、来港時には、①伊王島へ碇を入れて長崎奉行の指示を待つこと、②上陸・端船での港内乗廻の禁止、③用事がある場合は検使船に申し立て、日本人との私的な接触禁止、及び相対での品物の贈答・売買禁止の三箇条である。

ただし、滞在日数が長期間に及ぶ場合は、「養生」のために港内の鼠島へ上陸することは認められた。¹⁸①については、以前から「合図」の旗を立てていない異国船（オランダ船であっても）への対応として規定されていたものである。¹⁹

翌年の批准書交換の際にイギリス側から提出された「長崎港においてブリタニヤ船之行状取極候箇条書」²⁰には、長崎港でイギリス人が守るべき規定がより丁寧に明記されている。概ね「法度書」と同内容だが、I船籍を保証する「印紙」を持参し、その「印紙」には「港之掟」が記され遵守できない者には発行しない、II軍艦は「印紙」を必要としない、²¹III長崎港に近づく時は帆数を減らし、日本側役人の検査を受け「印紙」を提出する、といった「印紙」提出規定が盛

り込まれている。また、伊王島への一時碇泊については、安全面の理由から「港之中程」に入津の許可を得たいとの要望が出されて認められた。²²⁾

この点に関しては、安政二年（一八五五）十二月二十三日締結の日蘭和親条約に引き継がれ明記された。【表1】は、本条約のうち入港手続きに関する条項を抜き出したものである。第六～九条は、「是迄之通」とあるように従来の入港手続きを明文化したのだが、伊王島付近での一旦碇泊は規定されず、高鉾島裏手への碇泊が明記されただけである。入港時の人質も免除されており、煩雑な手続きは一部緩和された。

一方で、「養生」のために港内での端船の乗廻しや釣りが認められていたり（第一〇・一三条）、出島水門の鍵がオランダ商館高官の管理となり（第一四条）、船員の身体検査も水門や本船では行わなるとされる（第一六条）など、オランダ人の行動制限はかなり緩和された。とりわけ水門の鍵の管理については、出島と本船間の往來の自由保障に関わる問題であり、海上交通の面では重要な変更点である。また第二五条の、船の武装解除免除規定も、港内警備体制を考えるうえで非常に大きな変更点である。ただし、積荷目録や船籍証明に類する書類の提出規定が明文化されていないのは、のちの通商条約とは異なる。なお、港内の範囲については、翌年五月に神崎・女神以内とすることが商館長へ通達された。²⁴⁾

こうして国家間の取り決めとして入港手続きや港内での行動が規定されるようになり、一部重要な規制緩和もみられたが、未だ従来の慣習も多く残されていた。これを大きく転換させたのが、同四年（一八五七）八月二十九日締結の日蘭追加条約である。本条約は自由貿易規定を欠くものの、初めての通商条約である。条約添書第二

【表1】日蘭和親条約に規定された入港手続き

条数	条 文
6	和蘭商船が海岸に近付いたなら「是迄の通」国旗の他に、合符の密旗を掲げる事。但し、軍船は合符の密旗は所持していない。
7	国旗・合符の密旗を伊王島の遠見の者が確認したら、目当として「是迄の通」に旗竿にオランダ国旗を掲げる事。但し、軍船も同様の事。
8	軍船・商船ともに、「是迄の通」高鉾島裏手に碇入する事。
9	長崎奉行が派遣する検使の役人とオランダ商館員がオランダ船に赴き、同国船に間違いないと確認したならば、オランダ船は帆を揚げ、あるいは蒸気、又は日本の挽船を以て入港することは「是迄の通」であり、質人は出さなくて良い。
10	船の乗組員は、端船を用いて他の船や出島へ移動してよい。かつ養生のために港内を乗り廻しても構わない。もっとも、商船の水夫たちは、端船に船頭・按針役が乗り組んでいる時に限ること。但し、出島水門以外には上陸してはならない。かつ日本船の乗組員との接触は禁止する。目印のためにオランダの旗を建てること。
13	出島滞在のオランダ人は、端船や日本船を利用して港内を乗り廻しても構わない。もっとも上陸はしてはならない。港内で養生のために釣りなどはしても構わない。但し、目印のためにオランダの旗を建てること。
14	水門の鍵はオランダ商館高官が管理し、開閉の際には日本役人に断りを入れること。
16	商船の船員は、「是迄の通」表門の出入り時に身体検査を行うが、水門・本船では行わない。
17	出島・市中間の荷物の出入りは「是迄の通」改めるが、オランダ船と出島間の移動時の荷物は改めない。但し、密輸は嚴重に制止する。
24	人別改は、入港・出港の時にそれぞれ1度行い、出島では行わない。
25	商船の玉薬・武器は大砲同様本船に差し置くこと。

典拠『日条約彙纂』第1巻第2部（外務省条約局、1934年）

【表2】日蘭追加条約に規定された入港手続き

条数	条 文
2	商船は入港後2日以内にトン税（「船税」）を納入すること。軍船は挽船水先等の費用を出しトン税は納入しない。但し、引船・荷物持運のための船を雇う際は、鑑札を所持している者を雇うこと。
3	難船以外は貿易をせずとも入港後2日を過ぎればトン税を納入すること。
4	入港時に、船号・トン数・船主・荷主を記載した書付、積荷総目録を「和蘭官長」から2日以内に提出すること。但し、積荷目録提出前でも、出島水門へ運送のための荷卸しは昼間に限り認める。
19	商船入港中、船切手は「阿蘭官長」が保管する。抜荷取締のために昼夜とも警備船を配置する。
20	荷揚げのために日本の小船を相対で雇用する際、紛失等に対して長崎会所は賠償しない。
23	港内で積荷を他の船に移動することは禁止。やむを得ない事情の場合は、「阿蘭官長」が船主が申し立てて日本役人立合のもと許可する。
25	奉行所の許可なく日本人を船中に置くことの禁止。
29	条約締結国の船が来航した際、船中や出島でオランダ人が交流することは認めるが、入港して検使による検査が終わり船籍が確認されるまでは禁止。

典拠『旧条約彙纂』第1巻第2部（外務省条約局、1934年）

【表3】日米修好通商条約附属貿易章程に規定された入港手続き

条数	条 文
1	<ul style="list-style-type: none"> 入港から48時間（日曜日を除く）以内に、船長から運上所へ領事が船目録など規定の必要書類を預かった請取書を提出。 船長は「差出書」（船名・出航元・トン数・船長名・同乗者の名・一般乗客の人数を記載した書類）を提出。 積荷「告書」（荷物の「譜牒」・番付・数量などを「送状」通りに写し、荷物の引受者の名前を記したものを）を運上所に預ける。「船中用意の品物」目録も「告書」に記載すること。
2	<ul style="list-style-type: none"> 入港する商船（軍艦除く）に運上所役人を乗り組ませる権限を認める。夜中は、日本側の許可がない荷卸の禁止。荷揚げ前の船の出入り口、荷物を保管している戸口の「メリ口」共に、夜中は日本役人が施錠し取り締まる。
3	<ul style="list-style-type: none"> 貿易品を陸揚げする際は、積荷の「差出書」（荷主・受取人の名前、取引先の船名、製品の「譜牒」・番付・数量、製品ごとの代金を記載し、総額を示す）を運上所へ提出すること。 提出書類の確認が完了するまでは、貿易品は運上所の預かりとする。 関税納入後、運上所から陸揚げの「免許状」を発行する。

典拠『旧条約彙纂』第1巻第1部（外務省条約局、1930年）

条には、「（和親―筆者註）条約第六条第八条第九条并第二十四条之規則相止る間、向後直様是迄之繋り場へ碇卸し可致事²⁵」が明記され、和親条約で「是迄之通」とされてきた入港時の旗合わせや高銚島への一時繋留など、港内に入るまでの複雑な規定は廃止された。これに伴い、オランダ船のみならず、唐船を含む外国船全般に対する沖出役の送迎船や遠見番の対応も「可成丈簡易」なものへと簡略化されることとなった。²⁶

追加条約では、トン税の納入や船籍証明・積荷目録の提出義務など入港後の行政手続きが定められた点が注目される（表2）。そしてそれは、翌五年六月十九日締結の日米修好通商条約附属貿易章程においてより整理され、以後の運上所業務を規定した。²⁷ 貿易章程

で注目されるのは、商船に日本人役人が乗り込む権利を明確にした点である（表3）。後述するように、港内警備はこの条項に基づいて行われた。なお長崎では、当初資金難から運上所の新設が見送られ、在来の役所を再利用し「港会所」と称しており、運上所と改称されるのは文久三年（一八六三）八月である。²⁸

以上のように、和親条約と通商条約の入港・荷揚げ手続きに関する条項を比較すると、入港するまでの手続きに重点を置いたものから入港後の必要手続きに重点が移り、また行動制限が次第に少なくなっていることがわかる。通商を許可するということは、日常的な船の入港を前提とするので、こうした手続きの変化は当然かもしれないが、改めて確認しておきたい。

二 港内外国船の警備体制

外国船への対応を検討する際に、通商条約締結で注目したいのは、運上所（港会所）が設置され外国船の出入港・貿易に関する業務を一手に担うようになったことである。締結以前の安政三年（一八五六）八月に、長崎奉行所は新規に大波止の波戸場番所を設置していた²⁹。従来の番所との関係は明確でないが、御役所附・船番・町使の番方役人が詰め、外国人の無断上陸を取り締まること为目标であった。すでに和親条約は締結されていたが、前述のようにこの時点では外国人の自由な上陸は禁止されていたためである。

しかしこの波戸場番所も、通商条約締結後の安政六年（一八五九）五月には、野母・小瀬戸の両遠見番所とともに港会所の附属となり、運上所業務に組み込まれた³⁰。唐船を含む港内の外国船取締りは、港会所掛が担当することになったのである³¹。港会所掛は、運上所業務を担う奉行所の組織であり、長崎奉行支配の幕臣を責任者として、以下御役所附・遠見番・唐人番・船番・町使・唐通事・阿蘭陀通詞・町年寄・宿老・会所請払役・諸目利らの地役人を配置した。

また文久元年（一八六一）には、岡村屋太三郎が「運上所御用船差配」を命じられ、「御乗礼船水夫」・「小船水夫」の雇い入れ及び船具などの管理を任せられるようになった³²。それまで波戸場役が差配していた、外国船入港時の検使派遣などの船供出や管理が港会所へ移管されたことになる。外国船への対応は、波戸場役など諸役による対応から、原則として運上所という組織に一元化されるようになるのである。

では、港内外国船の取締りとは具体的にどのようなものだったのだろうか。安政六年五月に、外国商船の碇泊地である大浦付近への

日本船の繋留が禁じられたこと以外、新規通商開始直後の様子は明確でない。そこで、文久三年十二月に現状の取締体制が不十分であるとして行われた組織改編の内容から、その実態に迫ってみたい。なお、この組織改編の詳細についてはすでに述べたことがあるので、ここでは港内警備に直接関係する部分について、詳しくみていく。

組織改編を訴え出た運上所掛の支配組頭吉岡静助・同調役並（カ）福井金平によると、この年六、七月頃は、港内碇泊の外国船数が三七〇艘余にも及び、現状の体制では対応できない状況にあったという。にもかかわらず、その補充を他部局に要請しても応じてもらえなかったため、やむを得ず八月からは簡易な対応にしていた。

【表4】は、文久二年（一八六二）から慶応二年までの外国商船・軍艦の入港数だが、商船だけでも平均約二二七艘の外国船が毎年入港していることがわかる。すでに説明したように、和親条約締結直前一〇年間の唐蘭船平均入港数は、オランダ船一艘、唐船五・三艘だったため、その激増ぶりはいままでもない。

そこで吉岡と福井は、本船番と繋番船の取締体制の改善を提案した。まず本船番については、外国船の港内碇泊数一日一五艘に対して三〇人と見積もる。本船番とは、「日之出より日没迄外国商船江日々詰切」、あるいは「外国商船碇泊中は本船江相詰、風雨寒暑之無差別甲板上二見張罷在³⁶」とあるように、日々日中は外国船に乗り込み取締りにあたっていた役職である。先に説明した貿易章程第二条（【表3】）で認められた権限に基づいている。この人員には、「諸目利共更ニ御用も無之」状態にあった目利たちから補充するとしており、彼らは勤め中「御貸刀」、定役元メ支配で本船番出役・同並出役として動員される。

一方繋番船は、港内の取締りを目的としており、それまでの二艘

【表4】外国船入港数

国名 船種	イギリス		オランダ		アメリカ		フランス	
	軍艦	商船	軍艦	商船	軍艦	商船	軍艦	商船
文久2年	13	129	3	39	1	62	2	16
文久3年	21	127	6	33	—	47	4	18
元治元年	13	127	4	12	—	27	5	14
慶応元年	20	128	3	24	—	29	2	9
慶応2年	36	138	2	26	4	22	5	6
平均	20.6	129.8	3.6	26.8	2.5	37.4	3.6	12.6
計	103	649	18	134	5	187	18	63

国名 船種	ロシア		プロイセン		ポルトガル		条約外		年次小計	
	軍艦	商船	軍艦	商船	軍艦	商船	軍艦	商船	軍艦	商船
文久2年	19	4	—	—	—	4	—	—	19	254
文久3年	14	3	—	10	—	1	—	—	45	239
元治元年	4	—	1	16	—	—	1	2	28	198
慶応元年	6	5	—	14	—	1	—	—	31	210
慶応2年	11	1	—	27	—	14	—	1	58	235
平均	10.8	3.25	1	16.75	—	5	1	1.5	36.2	227.2
計	54	13	1	67	0	20	1	3	1336	

典拠「諸事留（慶応3年 運上所）」（『長幕』4巻、531-535頁）

から三艘に増やし、日中は港内の見通しが良い場所に繋留させて小船で見廻り、本船番の取締りも同時に行わせることを企図している。そのうえで、密輸などの外国船による不正行為が発生した際には、繋番船はすぐに出勤する体制が取られた。また夜間は、荷改所設置予定の出島・大浦・下り松付近に繋留させ警備に当たらせることとなった。いずれも御役所附・遠見番・船番・町使・唐人番の番方地役人から二人、探番二人、水主八人が乗り込むとある。

このように、密輸防止を主目的とする港内警備体制は、繋番船が全体の取締りを指揮し、その差図を受けて本船番が外国船に乗り込む体制であった。ただし、長崎の場合は本船番の勤務が日中だけであったために、夜間の取締りが不十分だったようである。そこで慶応二年二月、「夜中密積卸之懸念も有之候二付、神奈川表同様当二月中方昼夜勤番為致候」と、横浜に準じて本船番を昼夜勤務とするように改められた。さらにこれに伴い、繋番船は廃止されることとなり、翌年三月に三艘のうち二艘は入札払いされた³⁸。しかし、明治四年（一八七一）に作成されたとされる「長崎港規則」³⁹には、繋番船による警備が記されているので、繋番船の廃止についてはなお検討の余地がある。

ところで、地役人制度を維持したまま地役人を活用する警備には、それ独自の問題を孕んでいた。慶応二年十月に運上所掛から本船番の待遇改善が提起されるが、ここでは、地役人の受用高の違いを考慮せずに彼らを動員する問題点が次のように指摘されている⁴⁰。すなわち、これまでに経験したことのない不慣れた業務に対して、受用高が多い者は「兎角倦惰」し、受用高が少ない者は、それまでは内職等をして生活を成り立たせていたのに、本船番出役を命じられてからは、少ない手当だけでは生活が困窮し「不絶病氣引之もの多」

い状況にあるという。そのため運上所掛は、本船番出役に対して年金五両の手当を出すように要求している。

この願いがどのように処理されたのかは不明だが、翌年七月の慶応改革で地役人制度は廃止され、他の諸役と同様に本船番も奉行所に召し抱えられ切米一二俵一人扶持を与えられるようになったので、少なくとも待遇面での不均衡は改善されたことになる。だが、地役人の特権に固執して職務を十分に全うしない者がいるという問題は、この時期の長崎独自の問題点として留意する必要がある。⁴²

一方、文久三年十二月の組織改編では、それまで公事方掛の進退のもと、同掛と運上所掛の担当者が入り混じって務めていた海陸廻方のあり方が不都合であるとして、これを廃止し、以後は「運上所掛り海陸方」と改め「海陸取締筋」は運上所掛が一手に受け持つことになった。⁴⁴海陸廻方は、もともと抜荷取締を中心とする御役所附の加役だったが、この組織改編により「全ク居留場内外国人江関係いたし候悪徒共而已捕押へ」⁴⁶るための運上所業務の一環として位置づけ直された。統括者には支配調役・定役が海陸取締方として任じられ、その指揮により実働にあたるのは運上所掛の御役所附・遠見番・唐人番・船番・町使の地役人とされた。⁴⁷

「運上所掛り海陸方」の職務は、外国人関係に限定されており、不審者を捕えた結果、もし外国人に関係しなければ公事方掛へ引き渡すとも述べられているので、運上所の業務対象を外国関係に限定しようという意図が窺える。ただ、早くも翌年十月にはこの海陸方は廃止となり、公事方手付・市中定廻手付が運上所に詰めて「外国人二関係いたし候密商筋差押方」⁴⁸を担うようになった。外国関係の業務を運上所に限定するという方針は維持しつつも、実際の担当者はより専門性を有した者を配置するということであろう。

こうした傾向は、安政六年五月に港会所附属となっていた波戸場番所が、この組織改編に合わせて十一月に船改役へ移管され、運上所業務から分離されたことにも通じよう。⁵⁰すでにこの年八月に、波戸場番所を船改方の詰所として、諸国廻船やそれまで船改方が管理していた船を取り締まらせる案が出されていた。⁵¹その後慶応三年（一八六七）九月に幕府軍艦・諸家洋式艦船の入港手続きが規定された際、「諸廻船一様二相心得候得は、波戸場船改之者乗糺可然哉」と意見が出されていたことを踏まえると（実際には否定された）、この案は認められたものと考えられる。

一連の波戸場番所の管轄異動からは、従来波戸場役が差配していた外国船入港時の対応に関わる部分は運上所に取り込む一方で、それ以外の国内船に関する対応は波戸場番所の管轄として運上所から分離し、国内船・外国船に対する管轄の区分を明確にしようとする意図を読み取ることができる。

三 外国人通船渡世

新規通商の開始後も、人は通船を、荷物は荷漕船を利用して移動することはそれ以前と変わりはなかった。しかし、日英通商条約第八条に「(在留)の貌利太尼亞人日本の賤民を雇ひ諸用事に充る事妨なし」と規定されたように、その雇用が自由化されたことは、荷揚作業時に誓詞を取られ、労働の現場への派遣が厳しく管理されていたそれ以前の状況とは大きく異なる。さらに、入港する外国船の激増は、通船・荷漕船利用のあり方に変化を及ぼしたことも容易に想定できる。そこで以下では、このうち通船に着目して管理体制を確認しておきたい。

文久三年二月に居留場掛乙名が作成した書付⁵⁴によると、「外国人通ひ船」とは、「居留場波戸先并梅ヶ崎辺海岸江小船繋キ居、本船江往返いたし候外国人を乗せ渡、纒之賃銭取之渡世いたし候もの共」と説明されている。だが、通船渡世の者たちのなかには、外国人からの依頼を受けて「隠船積物載せ」る者や不法な行為に及ぶ者もいるため、取締りのために居留場掛乙名附属の請負人を立て、船持・水夫の名前や身元を把握するようにしたいと献策している。ここから、それまでは特段の管理体制が敷かれていなかったために、繋番船や本船番による監視をかくぐり密輸が行われていた様子が窺える。

書付の別紙によれば、具体的な管理体制は次のようなものである。

- ① 請負人に通船渡世の者を調査させ、船主・水夫の身許確認を行い渡世を許可。
- ② 船主・水夫の情報(住所・名前)を帳面に登録し人数の増減や「外人雇高」を日々居留場掛乙名に報告させ、奉行所へ提出する。通船には「小旗」を使用させ、請負人がその管理を行う。無許可の渡世は禁止。
- ③ 請負人は、「兼而船方相心得人柄無別条」き万屋町重助・江戸町八百吉・万屋町重吉・本籠町太郎右衛門の市中人別者四人。彼らに通船繋場を見廻らせ、水夫に「不埒之義」があった際には、その責任とする。請負人自身に問題があれば交代させる。

居留場掛乙名とは、設置された居留場掛の指揮のもとで実務を担当する請負人である。⁵⁵つまり、通船渡世の者たちを実態的に指揮・監督する請負人を立て、その請負人を介して渡世の者の情報を居留

場掛乙名が管理し取り締まろうというのである。

この時期は、居留地における日雇たちによる窃盗などの軽犯罪が問題となっており、居留場掛乙名のもとに請負人を立ててその取締りに乗り出していた。通船渡世の取締りも、その一環に位置づけられる。⁵⁶

この居留場掛乙名の提案に対して奉行所が直接どのような指示を行ったかは不明である。だが、慶応三年十一月に通船の管轄権めぐり奉行所内で対立(次章参照)が生じた際の運上所掛の意見書に、「去ル亥年二月中伺済之上、通船百艘ト相定鑑札并目印之小旗相渡、為冥加壹艘ニ付銭六拾八文宛取立居留場掛進退いたし」とあることから、奉行所の許可を得て定数一〇〇艘、一艘につき冥加銭六八文が設定されたことがわかる。実際にイギリス領事に対しても、文久三年三月十二日に「目印小旗」がない通船は「無頼船二而烏乱なる者」であるとして、その利用禁止を通達している。⁵⁸

なお、当初請負人には市中人別者が任じられたが、例えば慶応二年十二月には、病気の重助に替わり浦上村山里馬込郷(長崎代官支配地)の恒吉が任じられているので、必ずしも市中人別者に限られていたわけではない。⁵⁹また文久三年十二月には、請負人四人での取締りが不十分との理由で、通船船持から八人を小頭として「請負人手代り」を務めさせる体制が整えられた。⁶⁰

次に、通船渡世の経営の具体例をみてみよう。⁶¹通船渡世の者や雇うされる水夫は、史料上「通船六拾一番、江戸町浅吉雇水夫、芸州広島、居留場書上吉五郎、丑廿八才」のように表記されている。船主は「通船六拾一番」のように通番で鑑札の交付を受けることで奉行所に登録・管理され、船主に雇われる水夫も出身地・身許引受・年齢が把握されている。この他にも、史料上で確認できる事例とし

ては、六七番船主本石灰町敬助、雇水夫天草郡大江村為次・同村弁次郎、八六番船主波ノ平末吉、雇水夫天草郡大江村惣太郎・同村伊与平、八八番船主西泊直吉、雇水夫島原布津村久七、八三番船主不明、雇水夫天草郡大江村安五郎が挙げられる。少ないサンプルだが、市中あるいは近隣の船主が天草や島原から来た水夫を雇い入れている様子が窺える。

ただ、彼らの経営は必ずしも安定したものではなかった。右に挙げた六七番船の敬助や八八番の直吉は、雇用する水夫が盗みを働いたとして目印の簀と鑑札を取り上げられ経営権を失っている。

ところで、貿易品の移動に重要な荷漕船に関しては、管見の限り史料上の記述がほとんどみられない。現時点では、例えば文政十一年（一八二八）の時点では市中に五四艘あったこと、文久元年の「犯科帳」には「荷漕船差配人浦五島町 要吉」の名があることは確認できた。⁶³ただ、この差配人を五四艘の荷漕船の差配人と考えて良いかは、今後検討を要する。なお、オランダ側の記録によると、当時の荷漕船の賃料は、一艘に約三〇梱のシャツ生地を積んだ場合、片道金一分だったという。⁶⁴

明治新政府になってからは、慶応四年（一八六八）七月、政五郎・重吉・八百吉に「通船差配人」、同年十一月、弥四郎・八百吉に「荷漕船差配人」、明治二年九月、「通ひ船差配人」の政五郎・重吉・藤吉に「外国人荷物運送船差配」の兼任が命じられている。⁶⁵明治四年に編纂された「長崎港規則」の「港内碇泊之外国船江往来之船々取締方取扱」の項目には、「荷物運送船」と「通船」は渡世中に鑑札と目印旗を渡すこと、「外国人輸出入品運送船并通船差配人」の三人に一日一人銭七〇〇文が支給されていることなどが記されている。⁶⁶荷漕船と通船は渡世としては明確な区別があったと考えられ

るが、その請負人（差配人）は実態としては重複することが多く、結果として双方兼ねることになったと考えられそうである。

四、波戸場役の廃止と通船の管轄権

慶応三年七月、長崎では、長崎会所・地役人制度を廃止する慶応改革が断行された。⁶⁷これにより、波戸場役が廃止され、それまで波戸場役が差配していた番船船頭が船改方へ移管されることになった。

近世長崎の都市運営費の多くは、長崎会所で生み出される貿易利潤のうち毎年金一一万両（出来高の増減含む、最低金七万両）が地下配分金として下付され、その中から拠出されていた。⁶⁸そのため、長崎会所が廃止され財源を失うと、今後の番船船頭の費用負担をどうするかが問題なり、それを契機として通船の管轄権が議論となった。⁶⁹

まず議論の発端である番船の関係経費について確認しておきたい。この経費は、船頭三人分の給料銀一七貫四三七匁五分／年（船手町負担）、船頭と水夫を合わせた一五五人分の手当銀二〇貫三七八匁九分／年（長崎会所負担）、船の維持管理費定額銀五貫五〇〇匁／年（長崎会所と市中貫銀負担）から成っていた。船手町とは、市中七七町のうち三〇町と出島が割り当てられていたもので、外国船の出入港に関する諸役を負担していた。⁷⁰市中貫銀は、戸別配当銀から長崎会所で天引きされる分の都市運営費のことである。⁷¹

以下、この問題に関する奉行所内での議論の推移を追っていき。まず公事方掛は、番船船頭と雇水夫を廃止し、これまでの番船は払い下げ新たに小船二艘を購入することを提案した。そして、奉行衆が使用するスループ船二艘を含めた計四艘の水夫には、慶応改革

で御船水夫となった元遠見番所水夫三〇人を充て、奉行の付添者が使用する船に不足があれば、市中の船宿から冥加として船を差し出させ、水夫は御船水夫を動員すればよいのではないか、水夫らの手当や船の維持管理費は、これまで船手町が負担していた銀一七貫四三七匁五分を「公役」として差し出させて充当してはどうかとの案を示した。

しかしこの意見には御船掛が反対した。その理由は、御船水夫とは「蒸気或は帆前運用術専ら心懸ケ」ている者であり、「平常漕船船頭之振合とは気合相異」なるので、船改方の管轄となれば水夫たちの気向きに影響し不都合であるというものであった。つまり、御船水夫は特殊技能を有しているのだから、一般の船頭と同じ扱いになるのは彼らの意欲を削ぐことになるという反論である⁷²。ただし、管轄権を御船掛にするのであれば特に異存はないとも述べている。

これに対して公事方掛は、スループ船の御船掛への移管に関しては同意したが、波戸場で使用する「小廻り御用船」二艘については、水夫一日四人と合わせて船手町負担とすることを主張し、当初の案を修正した。また不足した場合の船は、居留場掛管轄（居留場掛はこの年運上所掛に吸収⁷³）の通船一〇〇艘から補填する考えを提示した。公事方掛は、「都而港内之船は船改方於て進退いたし当然」であるのに、現状は「一事両様ニ涉り不相当は勿論、御取締ニ拘り不可然」と問題を指摘し、通船一〇〇艘を船改方へ移管するよう要求したのである。ここにおいて、通船の管轄権が議論の俎上に上げられた。

当然これには運上所掛が反対した。同掛の意見は、①通船は密輸対策のために居留場掛が差配しており、彼らが納める冥加金はその関連経費に充てている、②通船を船改方の管轄とすれば公事方掛の

経費に組み込まれてしまう、③管轄が変わることで「取扱向厳二過」ぎるようなことになれば「御条約面第七條」に抵触しこれまでの取締体制が崩れるのは明らかである、④七月に公事方掛と協議して取締方法を決めたのだから現状を維持したい、というものであった。

ここでいう「御条約面」とは、通商条約のことではなく、慶応二年に締結した江戸協約のことを指していると思われるが、その第七条には「運上所諸取扱向荷物の陸揚船積及ヒ船人足小遣等雇方に付、開港場に於て是迄訴出たる不都合を除かんか為に各開港場の奉行速に外国コンシユルと談判に及び、双方協議の上右の不都合決して無之様規則を立て、交易の道並各人の所務を可成丈容易くし、且安全ならしむる様双方茲に議定せり⁷⁴」とある。通船の管轄権が船改方に移管されることで、この条項にどのような不都合が生じるのかは明確でないが、「条約」を自身の正当性の根拠として利用したものと推測される。また④は、七月に通船差配人・船主・水夫の取締りに関することは、公事方掛と居留場掛の同心が双方で進退することが取り決められていたことを指している。ただし、水夫らに不祥事があつた際渡世を禁止するなどの権限や冥加金の徴収権は、従来通り居留場掛が保持することも確認されている⁷⁵。この機会に通船の管轄権を完全に移管させようとする公事方掛と、自らの権限・財源を保持しようとする運上所掛との間で意見が対立したのである。

公事方掛は、運上所掛の意見を全面的に否定し、最近問題となっている諸廻船への強盗や銅銭密輸などに対処するためには「港内船一手ニ船改へ属シ候は最当然」であると、港内船の管轄権を一元化すべきとの持論を再度強調した。その後も運上所掛は財源を奪われることを強く拒否し、公事方掛も港内船の一括管理を主張し双方譲らなかつたが、最終的には現状維持とされ、波戸場で使用する船が

不足した場合にのみ通船から二艘を船改方へ提供することで決着した。

この一件で注目したのは、財源の問題を発端として、港内船取締りの管轄権が議論され始めた点である。添田仁氏が明らかにしたように、慶応改革により都市運営費の下付がなくなった結果、新たな財源確保と都市運営を見直す動きが現れた。⁷⁶本章でみてきた問題も、この都市全体が抱えた問題の一旦を示している。

一連の議論のなかで、公事方掛は「港内ニ浮み居候船は、外国船并外国形之御国船之外は、諸国之廻船ニ候とも、当湊内船繋り中ハ船改方ニ而進退可致段は港内御取締之為ニ有之」とも述べていることから、外国船と国内の洋式艦船以外の国内船全般を一元管理すべきだと考えていることがわかる。すでに説明したように、文久三年の運上所組織改編の際に、運上所業務の内容を外国関係に限定させ、国内船への対応は波戸場番所で行うように行政の管轄を区分けしていたが、通船の管轄については特に問題となっていなかった。しかし、慶応改革による財源問題を端緒として、通船を含む港内の国内船と外国船及び国内の洋式艦船の管轄権をより明確に区分けしようとする考えが、具体的な議論として立ち上がったといえよう。

おわりに ― 今後の展望 ―

近世長崎における外国船の入港手続き・荷揚作業の行程は非常に複雑で厳しいものであった。だがこうした手続きは、通商条約の締結により簡略化され、外国船が日常的に入港するようになること、その対応の重点は入港時から入港後に置かれるようになった。

外国船の入港数が激増し、常時複数の外国船が港内に碇泊する状

況に對して、長崎では、正常な貿易環境を整え、不正を取り締まるために、繋番船や本船番による警備体制が構築された。そして、こうした対応を中心的に担ったのが運上所であった。波戸場番所が行っていた外国船の取締り権限は運上所に移管され、また外国人関係の軽犯罪の取締りも従来の海陸廻方を廃止し運上所の専権事項としていった。運上所の業務内容を外国船・外国人関係に限定し、港における国内船への対応との区分けが徐々に図られていったのである。

一方で、港内沖合に碇泊する本船と陸地とを往復する通船の利用も日常化し、これへの対応も図られた。渡世を許可する鑑札を一〇〇枚に限定し、船持の中から請負人・小頭を立てて居留場掛乙名の指揮の下に編成することで、通船渡世の者たちを取り締まる体制が取られた。ただし、通船渡世をめぐるっては、慶応改革の結果生じた番船船頭などの経費負担をめぐる問題に端を発し、公事方掛から他の国内船同様、同掛差配の船改方に管轄を移管するよう要求が出された。これは、通船を含む国内船の管轄が一元化されないと不正の取締りに不都合であるという、それなりに筋が通った主張ではあったが、財源を奪われたくない運上所掛の強硬な反対から実施には至らなかった。

公事方掛が指摘したように、港内にある船の管理は不正取締りに直結する問題であり、正常な貿易環境を整えるために重要な行政課題である。しかし、こうした港内の船の管轄権をめぐる問題は、明治に入ってもすぐに解決されるわけではない。

慶応四年六月、長崎では運上所が外国管事役所と改称され、下り松・梅ヶ崎・出島の荷改所を「三運上所」と呼ぶようになり、翌明治二年（一八六九）正月、波戸場船改番所が外国管事役所の管轄とされた。⁷⁸さらに同五年十月、この船改番所を「御国品改所」と改称

し、これまで運上所（明治四年八月に運上所、六年一月に税関と改称⁷⁹）で検査し輸送免許を発行していた分も含めて全て、国内船で日本人が他港へ輸送する積荷の検査と輸送許可を行うようになった旨が、長崎県から兵庫県・神奈川県・大阪府に通達された⁸⁰。差出が長崎県となっているので、おそらく管轄も県に移管されたものと思われる。

また通船・荷漕船の管轄に関しては、明治六年に長崎税関において「輸出入品運送船及客船取締規則」が制定され、目印の旗は税関から、鑑札は県庁から発行され、渡世人の姓名などの登録は税関・県庁双方で行うという複雑な規定となった。この管轄が一元化されるのは同八年の内務省達内第三六号である。ここにおいてようやく、従来税関が管理していた港内の船隻や客船の管理・取締りが地方庁へ移管された⁸¹。

近代以降の日本の海港行政については、関係する「行政領域の複雑性⁸²」が指摘されているが、幕末にもすでにその萌芽はあった。ただし、明治初年は中央・地方ともに行政組織の変遷が複雑なため、その問題がどのように認識され対処されていたかは、政治的な背景も踏まえて別途慎重に分析しなければならない。

本稿は、基礎的な事実の提示に終始し、懸案事項であった密輸などの問題の具体的な構造を踏まえた分析には至っていない。また、国内の諸廻船や碇泊軍艦に食料を提供する船はどのように管理していたのかなど、他にも存在していた様々な性格の船への対応も検討できていない。こうした多様な船の存在を含めた「港湾秩序」の実態解明は、今後も追究していく必要がある。他の開港場との比較も含めて、今後の課題としたい。

（東京大学地震研究所特任研究員）

注

¹ 横山伊徳「出島下層労働力研究序説―大使用人マツをめぐる―」

（同編『オランダ商館長の見た日本』吉川弘文館、二〇〇五年）。

² 鶴飼政志『幕末維新期の外交と貿易』（校倉書房、二〇〇二年）。

³ 石井孝『幕末貿易史の研究』（日本評論社、一九四四年）、石井寛

治『近代日本とイギリス資本―ジャーディン・マセソン商会を中心

心に―』（東京大学出版会、一九八四年）、杉山伸也『明治維新と

イギリス商人』（岩波新書、一九九三年）、西川武臣『幕末明治の

国際市場と日本―生糸貿易と横浜―』（雄山閣、一九九七年）、櫻

井良樹編『幕末・明治の茶業と日米交流―中山元成とG・Rホー

ルを中心に―』（日本経済評論社、二〇二〇年）など。

⁴ 大山梓『旧条約体制下に於ける開市開港の研究』（鳳書房、

一九六七年）、重藤威夫『長崎居留地と外国商人』（風間書房、

一九六七年）、菱谷武平『長崎外国人居留地の研究』（九州大学出

版会、一九八八年）、横浜開港資料館編『横浜居留地と異文化交

流』（山川出版社、一九九六年）、横浜対外関係史研究会・横浜

開港資料館編『横浜英仏駐屯軍と外国人居留地』（東京堂出版、

一九九九年）、横浜開港資料館・横浜近世史研究会編『幕末維新

期の治安と情報』（大河書房、二〇〇三年）、石塚裕道『明治維新

と横浜居留地―英仏駐屯軍をめぐる国際関係―』（吉川弘文館、

二〇一一年）など。

⁵ この点については、近年の成果として、添田仁「幕末長崎居留地の異国人雇い人足について―部屋附・茶製所日雇・ほん引・通船水夫―」（『長崎歴史文化博物館研究紀要』一一、二〇一七年）、拙著『幕末対外関係と長崎』（吉川弘文館、二〇一八年）第二部第

- 一章「外国人居留地の労働力需要と治安維持政策」がある。
- 6 近世後期以降、抜荷は異国船との接触により生じるものから、国内商人による不正流通へと問題の重点が変化していた(添田仁「近世港市長崎の運営と抜荷」『日本史研究』五四八、二〇〇八年)。
- 7 前掲鶴飼『幕末維新期の外交と貿易』。
- 8 外務省条約局『旧条約彙纂』第一巻第一部、一九三〇年。
- 9 横浜を事例に、廻船・運送業者や船乗りなどの動向から近代港湾の成立過程を分析する中尾俊介氏の研究は、主に取り締まる側に視点を置く本稿とは逆の視点からの研究だが、示唆に富んでいる(『横浜開港場と内湾社会』山川出版社、二〇一九年)。
- 10 長崎県史編集委員会編『長崎県史対外交渉編』(吉川弘文館、一九八六年)、中村質『近世長崎貿易史の研究』(吉川弘文館、一九八八年)。
- 11 早稲田大学図書館所蔵(請求記号カ05 04106、古典籍総合データベースにて閲覧)。
- 12 片桐一男校訂『鎖国時代対外応接関係史料』(近藤出版社、一九七二年)所収。
- 13 長崎代官は、船手方を管轄し異国船来航時には海上警備にあたった(戸森麻衣子「近世中後期長崎代官高木氏について―長崎奉行所との関係を踏まえて―」『史料館研究紀要』三五、二〇〇四年)。
- 14 森永種夫校訂『長崎実録大成 正編』(長崎文献社、一九七三年)。
- 15 片桐一男「フェートン号事件が蘭船の長崎入港手続に及ぼしたる影響」(『法政史学』一九、一九六七年)。以下、「万記帳」に言及がない部分については同論文に拠る。
- 16 横山伊徳「出島下層労働力研究序説」(『年報都市史研究』一二、二〇〇四年)、前掲同「出島下層労働力研究序説―大使用人マツをめぐる―」。唐船貿易における日雇のあり方も類似のものである(若松正志「近世中期における貿易都市長崎の特質」『日本史研究』四一五、一九九七年)。
- 17 「唐船入津方出帆迄行事帳」(前掲片桐校訂『鎖国時代対外応接関係史料』所収)。
- 18 東京大学史料編纂所編『幕末外国関係文書』第七巻、一五五号(同所データベースを利用した。以下「幕外」と略記)。
- 19 「阿蘭陀方仕役留 上」(前掲片桐校訂『鎖国時代対外応接関係史料』の一部所収)。
- 20 「幕外」第一〇巻、一一三号。
- 21 軍艦の「印紙」所持不要については長崎奉行側から抗議があり決着しなかったという。日英約条の締結から批准書交換までの詳細な交渉過程については、西澤美穂子『和親条約と日蘭関係』第五・六章(吉川弘文館、二〇一三年)を参照。
- 22 「幕外」第一〇巻、一一三号、同第一二巻、一五八号。
- 23 前掲西澤『和親条約と日蘭関係』第七章。
- 24 「手頭留(安政二・三年 目安方)」(森永種夫校訂『長崎幕末史料大成』三、長崎文献社、一九七〇年、一六二頁。以下「長幕」と略記)。
- 25 外務省条約局『旧条約彙纂』第一巻第二部、一九三四年、二二二頁。
- 26 「手頭留(安政三・四年 目安方)」(『長幕』三、二二二頁)。
- 27 船のトン数により課税されるトン税は、船舶の大小による不公平が生じるとするハリスの反対により削除され、代わりに出入港手数料の徴収が規定された(大蔵省関税局編『税関百年史』上、日

本関税協会、一九七二年)。

²⁸ 横浜税関編『長崎税関沿革史』(一九〇二年)。

²⁹ 「手頭留(安政二・三年目安方)」(『長幕』三、一六八頁)。

³⁰ 「手頭留(安政五・六年公事方)」(『長幕』三、三〇七頁)。

³¹ 「手頭留(安政五・六年公事方)」(『長幕』三、三〇七頁)。

³² 「運上所掛人数其外御改革並御開港以来骨折候者御褒美一件」(長崎歴史文化博物館収蔵(以下「歴史」と略記)、オリジナル番号B 164・4)。ここで「運上所御用船差配」と記されているのは、本史料が文久三年の記録だからであり、実際には文久元年の段階では「港会所御用船差配」のように表記されていたと推察される。

³³ 「手頭留(安政五・六年公事方)」(『長幕』三、三〇七頁)。

³⁴ 前掲拙著『幕末対外関係と長崎』第一部第二章。

³⁵ 以下、この改編に関しては特に断らない限り「運上所掛人数其外御改革並御開港以来骨折候者御褒美一件」に拠る。

³⁶ 「諸書留(慶応二年運上所掛)」(『長幕』四、四六三頁)。

³⁷ 「雑書書拔式冊之内式」(歴史収蔵、オリジナル番号B 1445・3)。

³⁸ 「諸書留(慶応三年運上所掛)」(『長幕』四、五四一頁)。

³⁹ 「長崎港規則」(国立公文書館蔵、請求記号188・0326)。明治四年に各開港場の実態調査のために各港規則が編纂された(齋藤多喜夫「明治初年の横浜居留地―「神奈川港規則」から―」(前掲横浜開港資料館ほか編『横浜居留地と異文化交流』)。

⁴⁰ 「諸書留(慶応二年運上所掛)」(『長幕』四、四八一頁)。

⁴¹ 「長崎御改革一件御書附類」(歴史収蔵、オリジナル番号310・19)。

⁴² 元唐通事で済美館学頭を務めた何礼之助は、「分寸之勤務にて千百之俸禄を得」て来た長崎では、風俗が怠惰で学問に励む者が

いないと地役人制度の問題点を喝破していた(前掲拙著『幕末対外関係と長崎』第二部第三章)。

⁴³ 「運上所掛人数其外御改革並御開港以来骨折候者御褒美一件」。

⁴⁴ 「御用留(文久三・元治元年運上所)」(『長幕』五、二頁)。

⁴⁵ 前掲添田「近世港市長崎の運営と抜荷」。

⁴⁶ 「御用留(文久三・元治元年運上所)」(『長幕』五、二頁)。

⁴⁷ 前掲拙著『幕末対外関係と長崎』第二章。

⁴⁸ 「御用留(文久四年／雑ノ部)」(歴史収蔵、オリジナル番号B 1450・23)。

⁴⁹ 宝暦六年(一七五六)に、主に国内廻船を対象とする抜荷対策を目的として設置された(若松正志「貿易都市長崎における塵芥処理と浚」(丸山雍成編『日本近世の地域社会論』文献出版、一九九八年)。

⁵⁰ 「御用留(文久三・元治元年運上所)」(『長幕』五、三頁)。

⁵¹ 「御用留(文久二年)」(歴史収蔵、オリジナル番号147・118)。

⁵² 「御用留(慶応三年公事方掛)」(『長幕』五、三五五頁)。

⁵³ 前掲『旧条約彙纂』第一卷、第二部。

⁵⁴ 「居留場掛書類綴込(文久三年／慶応二年)」(歴史収蔵、オリジナル番号B 14182・5)。

⁵⁵ 織田毅「居留場掛初代乙名・田口牧三郎について」(長崎県立図書館郷土史料叢書四『幕末・明治期における長崎居留外国人名簿』二〇〇四年)、前掲拙著『幕末対外関係と長崎』第一部第三章。

⁵⁶ 同右第二部第一章。

⁵⁷ 「御用留(慶応三年運上所)」(『長幕』五、六三頁)。

⁵⁸ 「応接留」(歴史収蔵、オリジナル番号B 1436・61)。

- 59 「居留場内御取締向書類綴込」(歴史文収蔵、オリジナル番号B 14 188・2)。
- 60 「居留場掛書類綴込」。
- 61 「取締向書留」(歴史文収蔵、オリジナル番号B 17 80)。
- 62 森永種夫校訂『続長崎実録大成』(長崎文献社、一九七四年)。
- 63 森永種夫編『長崎奉行所判決記録犯科帳』第一卷(犯科帳刊行会、一九六一年)一一四頁。
- 64 横山伊徳「J.Vaheij: 日本報告(一八六七年)について」(『東京大学史料編纂所研究紀要』三〇、二〇二〇年)。
- 65 「諸被仰渡御手頭留」(歴史文収蔵、オリジナル番号B 14 3・9)。
- 66 「長崎港規則」。
- 67 荒野泰典「近代外交体制の形成と長崎」(『歴史評論』六六九、二〇〇六年)、戸森麻衣子「長崎地役人」(森下徹編『武士の周縁に生きる 身分的周縁と近世社会7』吉川弘文館、二〇〇七年)、添田仁「幕末・維新时期にみる長崎港市社会の実像」(『民衆史研究』七六、二〇〇八年)。
- 68 中村質「近世長崎における貿易利銀の戸別配当」(『九州文化史研究所紀要』一七、一九七二年)。
- 69 以下、この問題の議論については、特に断らない限り「御用留(慶応三年運上所)」(『長幕』五卷、六一〜七二頁)に拠る。
- 70 長崎市史編さん委員会編『新長崎市史 第二卷 近世編』(長崎市、二〇一二年)。
- 71 前掲中村「近世長崎における貿易利銀の戸別配当」。
- 72 長崎海軍伝習生のなかに遠見番の名はみえるが、水夫は見当たらない(藤井哲博『長崎海軍伝習所』中公新書、一九九一年)。
- 73 前掲織田「居留場掛初代乙名・田口牧三郎について」。
- 74 前掲『旧条約彙纂』第一卷、第二部。
- 75 「取締向書留」。
- 76 前掲添田「幕末・維新时期にみる長崎港市社会の実像」。
- 77 「御達留(明治元年正月〜六月、船改局)」(歴史文収蔵、オリジナル番号テ14 22)。
- 78 「御達留(明治二年、外務課)」(歴史文収蔵、オリジナル番号14 209・3)。
- 79 前掲『長崎税関沿革史』。
- 80 「各港往翰(明治五年、外務課)」(歴史文収蔵、オリジナル番号14 221・4)。
- 81 前掲『長崎税関沿革史』。
- 82 稲吉晃『海港の政治史』序章、六頁(名古屋大学出版会、二〇一四年)。