

徳川初期に於ける國內海運の發達

文學士 古田 良 一

我國は島國であつて海とは關係が深いから、海運の發達を研究するのは極めて必要なことである。それが唯海事史の上に必要なばかりではなく、經濟史の研究上にも物資の輸送と云ふ意味から甚だ大切なことである。それにも拘はらず、從來此方面の研究はあまり進んで居ないやうで、ずつと以前に横井時冬氏が其著日本商業史に各時代に就て海運發達の大要を記述せられ、尋で大阪市史に江戸と大阪との間の海運に就きかなり詳細に述べられ、又日本歴史地理學會の編纂にかゝる日本海上史論に、藤田明氏の「江戸時代の海運事業」と云ふ論文の載せられた外は、これと云ふ程のものは寡聞にして未だ聞き及ばぬこれ一には史料の少いにもよるであらう。一體船で物を運んだからと云つて、それに關する文書や記録が一々残るわけのものではないから、何時頃どんな航路があつて何時頃盛になつたり衰へたりしたなど云ふことは容易にわからぬ。それ故、以下述べる所も固より杜撰なものであらう。唯今日まで集めた史料で先づこれ位のことかわかると云ふだけのことを述べ、讀者諸賢の御示教を得て今後更に研究を重ねてみたいと思ふのである。

上代のことは姑く措き、平安朝の頃に物資運輸のために、どれ位海路が利用せられて居たかと云ふことは、延喜式の主計式と主稅式とに見えて居る諸國より貢物を運送する道筋の記事によつて大凡わかる。即ち畿内と東海、東山、山陰三道とは陸路のみで、北陸、山陽、南海、西海四道は陸路と海路と兩方あつた。尤も北陸道の中、若狹は外海を利用することはなく、琵琶湖を渡ると云ふだけのことで、又山陽道の中、美作は備前までは陸路によらねばならぬのは、何れも地勢上已むを得ぬことである。西海道諸國は壹岐對馬の外は、太宰府までは陸路によつたやうである。東山道の中、出羽は主稅式には海路がないが、主計式にはある。どちらが眞かわからぬが、已に奈良朝よりも前に阿倍比羅夫の遠征などもあるのであるから、恐らく航路が通じて居たものではあるまいか。以上の記事によると大體重要な海運上の航路が二つあつたやうである。一は瀬戸内海の航路で、一は日本海の越前以東、尙適切に云へば越前に於ける舟著場であつた敦賀以東の航路である。此外にも土佐や紀伊から大阪灣に來る航路、壹岐對馬から太宰府に來る航路等あるが、何れも一地方的のものに過ぎぬ。大きな航路としては上の二つで、まだ山陰道の沿岸や、東海道、陸奥の沿岸等は舟が通じなかつたと思はれる。此二つの航路の中でも、瀬戸内海の方は此後益々盛になつたけれども、日本海の方面はあまり振はなかつたやうで、王朝の末より鎌倉時代になつては瀬戸内海一つと云つてもよいやうに思はれる。瀬戸内海の航路の盛であつたことは、船舶より關稅を徵收するために沿岸の港に關所が設けられ、殊に兵庫關の關稅の如きは、東大・興福兩寺の有

力な財源となつたと云ふのでも知られる。

足利時代になると、日本海方面の海運が餘程發達した。太平洋方面でも、南北朝時代に北畠顯信が義良親王を奉じて伊勢より海路陸奥に向つたことの如きは、當時かゝる航路も開けて居たのを示すやうであるが、これは寧ろ陸路で行くと途中に北朝方があつて邪魔になる所から出た策と見る方が當然らしく従つて航路はあつたにせよ随分困難な航海で、あまり用ゐられなかつたであらう。現に此時にも、亦宗良親王の海路遠江に赴かれた時にも、兩度とも難風に遭つて漂流して居るのによつて、其困難であつた模様を察せられる。しかし日本海方面に於ては、應仁の亂に始め西軍方であつた朝倉氏が越前國守護職となつて東軍方に歸したので、西軍方の大内氏等が西國の糧米を海路敦賀に運ぶことが出来なくなつて大に困つたと云ふことによつて、西國と敦賀との間に海運關係のあつたのを知ることが出来る。即ち此頃になつては、日本海に於て敦賀以西の海運も開けて居たのである。それから戰國時代になると、敦賀は屢々戰亂のため梗塞せらるゝやうになつたから、之に代つて盛になつたのが若狹の小濱で、小濱と宇須岸すし即ち今の函館との間に毎年三回商船が往復したこと、蝦夷の昆布が小濱で加工せられて若狹昆布の名で諸國に販賣せられたこと、若狹の人で蝦夷に入つて名を掲げた武人や僧侶のあることなどが北海道史(第一、七七頁)に見えて居るのは、小濱と蝦夷とに航路の開けて居たのを示すものである。文祿の役には前田氏は敦賀の高島屋に依頼し、淺野氏は小濱の組屋に依頼して、兵糧を海路肥前名護屋に送つて

居る。かやうに足利末期から豊臣氏の時代になつて國內の海運は餘程發達したのであるが、豊臣氏の天下を一統するまでは群雄割據の時代であるから、荷物を途中で奪はれる等の心配もあるので、そんなに大規模な運輸は出來難い。又國內の經濟事情も一地方の物資を他地方に持つて行くことを盛にする程には進んで居なかつたから、朝鮮、支那から南洋までも行くやうな遠洋航海に於てこそ随分活躍したが國內の海運に關してはまだくそんなに進んでは居なかつた。即ち豊臣時代になつても從來通り日本海方面で越前若狹を境として東西の二航路と、瀬戸内海一航路との三つの航路に過ぎなかつたのである。

然るに徳川時代に入つてから、國內の海運は前代に比し著しき進境を示すに至つた。これは我國一般の經濟事情の變遷の然らしめし所である。徳川時代は政治上に於ては中央集權的封建制度の確立した時代で、國內は太平、もはや群雄割據時代のやうな不安がなくなつたと共に、經濟上に於ては餘程國民經濟的色彩を帯ぶるやうになつて來た。固より徳川時代はまだごちらかと云へば地方經濟の時代であつた藩は或意味に於て國の中の國と云ふ有様で、少くとも大藩にあつては或程度まで自給自足の一經濟單位を形成して居た。しかし前代に比したならば、日本國內に於て有無相通すると云ふ風が餘程發達して來て、即ち國民經濟的色彩が時を經るに従つて次第に濃厚となつて來たのを認める。貨幣經濟の普及は一層之を助長したのである。そして江戸と大阪との二つの中心が出來て、此兩地に向つて物資が集るやうになつた。就中江戸は從來あまり開けて居なかつた土地に徳川幕府が出來てそれがために生じた都會で

あるから、次第に繁榮して人口が増加するに従ひ、生活上の必需品を附近で得ることが出来ぬ。そこで之を文化の進み、産業の發達して居る關西地方に仰がなければならぬ。かやうな理由から關西に於ける物資集散地たる大阪附近より色々の産物が將來せられ、始めは陸路によつたが、不便なので海路によることとなり、こゝに先づ江戸大阪間の海運を發達せしめたのである。

江戸大阪間の漕運權を占有したものは所謂菱垣廻船で、元和五年泉州堺の人が紀州牟婁郡富田浦に於て二百五十石積の廻船を借受け、これに大阪より木綿、油、綿、酒、酢、醬油其他の商品を搭載して江戸に運送したのに始ると云はれて居る。しかし江戸の開府は慶長八年で、十一年よりは江戸城の修築經營が始められたから、此頃より繁榮も加はつたであらうし、十七年には九州の諸大名に命じて人夫を出さしめ、江戸の海口を疏鑿し諸國廻船の便利を得しめたりなどして居るから、もはや慶長の頃に江戸大阪間の海運は相當にあつたであらうと察せられる。大藏省所藏の記録に東京諸問屋沿革志と云ふものがある。これは明治十四年に政府に於て慶長以來明治十三年までの東京の諸問屋の沿革等を古記録や口碑によつて調査したもので、同省で目下編纂中の日本財政經濟史料卷三にも載せられて居る。それによれば、江戸の小問物諸色問屋は慶長年間に始り、その當時に於て關東或は陸羽地方の物産を買入れ、大阪の廻船に積んで上方に販賣したと云ふことである。即ちこれによつて大阪から廻船の江戸に來て居たのを知ることが出来る。又江戸の油問屋の創始は慶長年間に山城大山崎八幡宮の社司等が燈油を江戸に輸

送せやうとして、社司の川原崎某が大阪に来て先づ試に陸路で一荷か二荷を輸送したところ、販路が大に廣まつたから、五十樽乃至百樽を船に積んで輸送し、荷主は陸路江戸に至り著荷を待受けて賣つたが終に出店を設けるやうになつたのが始めだと見えて居る。此油問屋のことは同じく日本財政經濟史料卷三(一九七頁)に、「大阪油問屋由來」に就き諸問屋沿革調と云ふ記録を引用して記してある中にも略々同標に見える。勿論これだけでは陸路から海路になつたのが何時だか判然せぬが、既に船の通じて居た以上は油を積んだのも慶長年間に始つたと見て差支ないであらう。又灘附近の酒を江戸に運ぶには始めは陸路によつたのであるが、兵庫の北風彦太郎が鴻池新右衛門の勧めによつて、自分の所有船で酒を積下してから海路が始つたことが、灘酒沿革誌に引用せる船方御定並諸方聞書と云ふ記録に見えて居る。北風彦太郎と云ふ人は寛永の頃に加州藩の米を北陸より大阪に漕運した時、渡海を支配した人であることが大阪市史に見えて居るから、江戸に酒を積下したのも寛永のことかとも思はれるが、既に元和五年の菱垣廻船の濫觴と稱する船の積荷の中にも酒があるから、それより以前と見るべきで、恐らくは慶長年間のことかと思はれる。北風彦太郎と云ふ人の傳記はよくわからぬが、慶長から寛永までさまで長い年数でもないから、同一人であつたかも知れぬし、又神戸市兵庫宮前町の神戸米穀肥料市場に藏する口錢高書上目録扣と云ふ記録によれば、北風彦太郎と云ふ家は安永の頃にも兵庫にあつたから、代々彦太郎と稱して居たのかも知れぬ。以上舉げた種々の事實を綜合して考へれば、江戸大阪間の海運は慶

長年間江戸開府後或は江戸城修築開始後に起つたものと見てよからう。そしてその初めには酒とか油とかの日用品を運んだので、米を運んだのではない。後になつて漕運の大に聞けたのは米の輸送が興つて大に力があるが、それは江戸の人口が大に増加してからのことであつて、最初は遠方から米を運ばなくとも、近國からだけで足つて居たのである。明暦三年江戸大火の後、市中の米が拂底したので、松平伊豆守の策で米價を釣上げたところ、近國の者が之を聞き諸方より持來り潤澤になつたと云ふ話（日本財政經濟史料卷三所收集美錄一）の如き、まだ明暦の頃でもあまり遠國より米を移入することのなかつたのを示すものである。これを以て考へれば、江戸大阪間の海運の起つたのは米の輸送のためではなく、近國では求められぬ日用品を産物の發達した上方方面より購入せやうとしたのに起因するものである。其後江戸の繁榮加はるに従ひ船の往來益々繁く、又奥羽と大阪との間の航路開け、且つ河村瑞賢により航路が安全にせられてから一層盛となり、元祿七年江戸に十組問屋の組織が出来、大阪の方にも亦少し後れて二十四組が組織せられ、相提携して江戸大阪間の海運に當ることゝなつたのである。

寛永の鎖國は國內に於ける自給自足の必要を痛感せしむるに至り、江戸や大阪の附近は人口益々増殖して米が足らぬやうになるのに、一方北陸道や奥羽地方は人口稀薄で米が有り餘るから、餘つたのを足らぬ方に運んで來ることは國民生活上に必要であり、又これにより北陸奥羽方面の諸侯人民の得る利益も少くはないから、江戸大阪間の航路について開けたのが北國東北方面より日本海を航行し下關を迂

回し瀬戸内海を通つて大阪に達する所謂西廻航路と、奥羽から津輕海峽を通過し太平洋を航行して江戸に達する所謂東廻航路とである。此兩航路の非常に安全となり、従つて一段の發達をなしたのは、河村瑞賢が寛文十一、十二兩年に幕府の命により航路を安全ならしむるやうの施設をなし、公領米を漕運してから以後のことであつて、それに就ては新井白石の奥羽海運記に委しく見えて居るが、此海運記にも書いてある通り、此兩航路は決して瑞賢により始めて開かれたものではない。横井時冬氏の日本商業史(第三十六章)に瑞賢により開かれたものなるかの如く記され、藤田明氏の前掲の論文にも略々同様の趣意に見えて居るが、これは海運發達の極々大略を述べたものとすれば必ずしも不可ではないが、少しく精密に考ふる時は正しいとは云へぬ。依てこゝに瑞賢以前の狀態に就て述べてみよう。

先づ西廻航路に就ては、既に越前若狹以西の日本海沿岸航路と瀬戸内海の航路との存する以上、或場合にこれが結び付いて越前若狹方面より海路直に瀬戸内海の港に至ると云ふことはあり得べきことである。越前國敦賀郡古文書の中に、大谷吉隆の川舟兵太郎に宛てたる書狀がある。その中に、「我等乗舟には爰之二十日夕より母にて候人も乗候て備前へ被下候殘貳そうの舟は二十日比に兵庫へ廻し候て相待候様に可仕候」とあるは、吉隆の敦賀を領せし天正乃至慶長初年の頃に、既に敦賀より備前或は攝津兵庫まで舟の行くことのあつたのを示すものであるが、しかし敦賀や小濱などから上方に物資を運ぶには、琵琶湖を渡るだけで外海を航海する要はないのであるから、わざわざかゝる航路によつて運ぶことは、

先づ特殊の場合の外にはあまり用ゐられなかつたであらう。従つてこれを以て西廻航路の濫觴だとは言ひ難い。然るに加賀以東の國になると、先づ海路で敦賀か小濱に運び、それより陸路で近江の琵琶湖岸即ち敦賀よりのものは塩津か海津、小濱よりのものは今津に運び、更に琵琶湖上を大津に運び、それから再び陸路で京都大阪方面に送るのであるから、手數も多くかかり、費用も多くかゝる故に、寧ろ海路のみによりたいと考へるに至るは當然である。是に於て西廻航路の發達を見るやうになつた。大阪市史(第一、三四一頁)には寛永年間加州藩の二百五十石乃至三百石積の廻船を以て米一萬石を大阪に廻送し淀屋个庵と云ふ者に其賣捌を依託し、个庵と昵近なる兵庫の北風彦太郎が其渡海を支配したのが西廻航路の濫觴だと云つて居る。又福井縣小濱町の圖書館に藏する稚狹考と云ふ書には「明曆年中大阪の人廻國修行して越後國新發田の邊にゆき米價の賤きに驚き、大阪に歸り舟行を企て、米を大阪に入津せしむる事始まりたり。」と見えて居る。福井縣敦賀商業會議所著「敦賀商港の發展」と云ふ書には、故老の談話によつて、寛文年間に敦賀の豪商吉田屋(淺井氏)の開いた所であると云つて居る。貝原益軒の「續諸州めぐり」には、二十四五年以來加賀米敦賀に來らずして海路大阪に行くこのことを記して居る。此書の著作年代不明であるが、元祿初年の作とすれば、二十四五年以來とは寛文以後のことなるが如くに思はれる。しかし白石の奥羽海運記によれば、瑞賢の奥羽海運を刷新したよりも前に已に航路の開けて居たことは事實であるから、寛文以前と見なければならぬ。敦賀の打它辨次郎氏の所藏にかゝる古記録に、

明曆より元祿初年に至る敦賀に關することを記したものがあつた。原本には題名がないが、敦賀郡誌に寛文雜記と名をつけて居る。其記録に、寛文七年即ち瑞賢の海運刷新よりも前に、敦賀郡中より御國廻奉行に向つて北陸道奥羽等の産物の大阪に海路で送らるゝのを禁せられたいと云ふことを願出でて居る書面が載つて居るが、其中に「二十五年己前御大名米大坂に廻り始、夫を以來商人之俵物等迄年増大分に廻り云云」と見えて居る。即ちこれによれば、西廻航路の始つたのは寛永の末頃と察せられるから、恐らく大阪市史に言ふ所が事實に近いものであらう。そして始めは加州邊の米の輸送のみで、越後や奥羽方面の産物の輸送はそれよりも遅れて開けたであらうが、兎に角瑞賢以前に北國奥羽より日本海を航海し下關を迂回して大阪に達する航路の開けて居たことは、これによつて明である。

次に東廻航路に就ては、北海道史(第一、一九六頁)に記す所によれば、寛永二年津輕藩が幕府に請うて津輕より江戸に達する通航を開いたに始ると云ふことである。一體陸奥は出羽に比ぶれば文化に浴することが遅かつたから、海運の如きも、陸奥の東海岸即ち太平洋岸に於ては、徳川時代よりも前には開けて居なかつたやうである。吉田東伍博士の説によれば、伊達政宗が慶長年間仙臺に城いてから、奥州の米を江戸に運ぶの計畫を立て、塩竈の古い港の外に荒濱と石巻を開き、小名濱、銚子への沿岸航路を始めてより、太平洋岸に船が通ずるやうになつたことである。(日本歴史地理學會編奥羽沿革史論所載戰國以後江戸時代の奥州) しかし銚子から南は、奥羽海運記に見ゆる所では、奥州より來る船も始

めの頃は銚子から利根川を溯つて關宿に至り、それから江戸川を下つて江戸に達したとあるから、即ち海によらずして、川によつたのである。其後いつの頃よりか、銚子以南の海路も開け、房總の海岸に沿うて江戸灣に入るやうになつた。これだけの航路が開けても、石巻より北の方はまだ及んで居ない。即ち南部領の方は北上川を利用して石巻に出し、そこから海運によつたものと思はれる。故に奥州の東海岸の航路が全部出來たのは日本海方面から津輕海峽を通過して太平洋に出る航路が開けて以後のことである。然るに津輕海峽は龍飛から尻屋一帯の海は潮が烈しく航海に困難であつて、徳川時代の初めまで之を通過すると云ふことはなかつたやうである。尤も南部領の北の方即ち青森灣内の田名部浦の如きは越前方面と密接な關係があるから、日本海より津輕海峽の一部分を通り青森灣に入ることの早く開けて居たのは確かである。今それにつき一二の例を擧ぐれば、先年内藤博士の探訪せられ、原博士も奥羽沿革史論所載「日本史上の奥州」に引用せられて居る越前三國の附近新保村の久末久五郎氏所藏の文書によれば、同氏の祖先は大阪夏陣に南部家のために手船を以て武器道具等運び、又元和二年南部領内凶作の時、手船で米を輸送し御用を達せし故、其功により南部家から領内田名部浦にて舟役を免せらるゝの特權を與へられて居る。つまりこれは三國邊の船が田名部浦まで來て居たことを示すものである。又福井縣史(第二冊、五二九頁)に記す所によれば、敦賀の道川氏なる家が慶長年間に手船を以て南部に航行し用達を勤めたとある。これは久末氏よりも少し古い時代になるが、亦恐らくは田名部に行つたもので

あらう。尤も久末氏にせよ、道川氏にせよ、單に南部領に航したと云ふのでは或は太平洋方面へも行つたかも知れぬが、確かに行つたと云ふ證據もない。而も久末氏に於ては田名部に於て特權を與へられて居ることなれば、其他の港に若し行くことありとすれば、それを除外せらるべき理由ありとも思はれぬから、つまり田名部以外の港に行くことはなかつたのであらう。殊に又遙か年代が後れて寛文年間に敦賀に著した産物の産地を寛文雜記に略記せる所を見るに、陸奥に於ては唯田名部あるのみである。以此頃にも太平洋方面の港から來るものがなかつたと思はれる。さすれば、それより前にあり得やうとは思はれぬ。要するに、徳川時代の初めまで津輕海峽を通過して日本海より太平洋に出たことを證するに足る確實なる史料はないのである。これ航海の困難と云ふことにもよるであらうが、關東方面の開けて居なかつたため、物資運輸の必要がなかつたと云ふ經濟的原因によることも多いであらう。然るに寛永の頃になり江戸も繁昌し、國內の經濟事情も變つて來たから、北海道史に見ゆる如く津輕海峽通過の航路も開けたものであらう。明暦元年には秋田の船も亦東廻航海をして江戸に達したと同書（第一、一九六頁）に見えて居る。かくて八戸、宮古、鉾ヶ崎などの港も開けたのである。兎に角これによつて東廻航路も瑞賢以前に於て既に開けて居たことは明である。

かやうに沿岸航路は瑞賢以前に於ても餘程開けて居たのであるが、何分にも海路險惡で風波の難に遭ふもの多く、まだ盛に利用せらるゝまでにはならなんだ。然るに瑞賢が幕命を受けて奥羽の官米を江戸

に遭運するに際し、航海の安全を計るため種々の施設をなし、これよりして海運は一段の發展をなすやうになつた。寛文十年幕府は瑞賢に奥州信夫郡桑折、柳川及び福島（今福島県）の官米數萬石を江戸に運ぶことを命じた。そこで瑞賢は阿武隈川を下つて荒濱まで河船で運び、それより海路西南に向ひ房州（今千葉県）に抵り、房州より従來の海岸に沿うて江戸灣に入る道を取らずして、一旦相州三崎か豆州下田かに行き、西南風を候つて船首を回らし江戸灣に入ると云ふ新しき航路を取り、途中の寄港地たる陸奥の平潟、常陸の那珂湊下總の銚子、安房の小湊等に立務場を置いて船を檢せしめ、難破等に際する取扱方を定め、幕府より沿道諸侯に命じて貢米運送船の幟あるものは十分保護せしむることとし、船としては最も堅牢の聞えある伊勢、尾張、紀伊等の商船を雇ひ、精練なる水夫を選び、又船夫の妻子を保護して後顧の憂なからしめかくて翌十一年三月瑞賢は信夫郡に行つて官米を河船に積んで荒濱に下り、それより海航に積んで順風を待つて出帆せしめ、自らは陸路寄港地を視察して江戸に歸つた。やがて船は海路恙なく七月江戸に達し、これにより漕政一新せられ、毎年官米を此方法により運ぶこととなつた。此成績が甚だよかつたので、幕府は更に翌十二年出羽最上郡の官米を江戸に漕運することを命じた。瑞賢は乃ち北陸道、山陰道沿海より下關海峽を通り、瀬戸内海を経て大阪に至り、それより紀州の南から遠州灘を経て江戸に達する航路即ち西廻航路を取ることに定め、船は讃岐の鹽飽島、備前の日比浦、攝津の傳法、河邊（兵庫の東戸村で、今の神戸市の名は、これより起る。）、脇濱や尾張、伊勢等のものを取り、其中でも鹽飽島の船は最も堅完、且つ人民も淳

朴だから、最も多く用ゐることゝし、官米は先づ最上川を河船で下つて酒田に運び、それより更に小舟に分載して海船に積込ましむるやうにし、出發點を酒田の附近袖浦と定め、途中の港たる佐渡の小木、能登の福浦、但馬の柴山、石見の温泉津、長門の下關、攝津の大阪、紀伊の大島、伊勢の萬座、志摩の畔乘、伊豆の下田等に立務場を置き、沿道の幕府役人及び諸侯に令して保護を加へしめ、志摩菅島の白崎山には夜毎烽火を擧げて船の目標となし、下關海峡には水先案内を置く等の準備をなし、三月瑞賢江戸を發して酒田に到り、船も亦期に遅れずして袖浦に集り、官米を積込み、五月に出帆し、瑞賢も船で沿海諸港を巡視し、又長崎にも到り、大阪からは陸路で江戸に歸つたが、七月になつて船は皆江戸に著き、而も一票をも失はなかつた。そこで瑞賢は幕府に献策し、立務場に吏を置き、下關に水先案内船を備へ、志摩菅島の白崎山の烽燧は永遠に廢歇することないやうにしたから、これにより西廻航路は頗る安全となり、又江戸大阪間の航海にも便益を興ふること甚だ大であつた。しかしこれによつて知らるゝが如く、瑞賢によつて大に開かれたは西廻航路の方である。東廻航路に於ては唯僅に阿武隈川の川口にある荒濱以南の航路を安全にしたゞけで、即ち一部分に過ぎぬ。東廻航路の最も重要な點である津輕海峡の通過に就ては固よりなす所はない。又これが出来る位ならば、出羽の米をわざ／＼西廻航路で江戸にまで運ばなかつたであらう。して見れば、津輕海峡は瑞賢の頃に於ても難所であつて、遠くても西廻の方が安全であつたのがわかる。それ故、瑞賢によつて東西兩廻共に完全になつたと考ふるならば、

それは誤と云はねばならぬ。しかし瑞賢の事業を一轉機として海運が發達したことは疑ない所である。

一體東廻航路は西廻航路に比すれば、あまり振はなかつた。それは奥羽と大阪方面との商業上の關係が江戸方面とよりも密接であつたのにもよるのであるが、亦奥州の東海岸は海岸線が單調で良港に乏しく、且つ夏季霧多くして往々方面を辯せず、航海に困難であつたのにもよるのである。北海道史(第一、一九八頁)に載せたる北海隨筆と云ふ書に、「西海路は濤も多く、又雲霧もうすし。然れども九月よりは海荒くして乗がたし。東海路は濤に遠くして雲霧も深く、朝夕に方角を失ふ。又東風のあらしきときは大浪おこれり。」とあるのは、這般の事情を示すもので、東廻航路の割合に盛になつたのは尙後世のことに屬する。

最後に西廻航路の發達が各地の盛衰に及ぼした影響に就き述べ、以て此航路の發達した模様を考察してみやう。從來東北國や奥羽の産物は敦賀と小濱とに集つて來たのが、此航路のために少くなつたので先づ第一に此兩地の繁昌に影響したのである。敦賀のことは寛文雜記によつて知ることが出来る。既に寛文元年に信濃川を開鑿して北陸、奥羽方面の物資を江戸に送る計畫を立てたるものあるを聞き、敦賀の橋本新右衛門と小濱の塩屋九郎右衛門とより幕府に訴へ出でたる書面の中にも、西廻航路の起りたるため困るこのことが述べてあるが、しかし此時は主たる目的が信濃川開鑿反對にあつたのだから、唯事の序でに言及したに過ぎぬ。即ち此時にはまださまで痛痒を感ずる程ではなかつたのであらう。然るに

其後寛文七年に至り、終に御國廻奉行に書を呈して、西廻航路を禁止せられんことを願出でて居る。其願書提出の際、口上を以て述べたる覺書と思はるゝ、同書所載「口上之覺」によれば、二十五年以前までは北國俵物の入津高年々百萬俵ばかりもあつたのに、今は其三分の一位になり、北國の舟は以前には夏より秋にかけて五六度も入津したのに、今は一兩度に過ぎぬとある。以て其市況に及ぼした影響知るべきである。又かやうに北の方より敦賀に入る物資が減じ、従つて入船數も減じたのに、一方京都、大阪、大和、河内、和泉、伊賀、伊勢、美濃、近江等より敦賀を經由して北國、奥羽に下る荷物は相變らず減せぬから、其荷物の輸送に船が足らぬので困るとある。これは確に理由あることで、西廻航路の盛となつた當初には一面にかやうな不便もあつたであらう。それから運賃懸り物に就いて西廻航路と敦賀經由との間にそんなに違ひはないと言つて居るが、これは決してさうではない。現に同書に其比較が載つて居るが、米百石を越後より敦賀に陸揚げして大津まで運ぶと、海路直に大阪まで運ぶとを比すれば、後者の方が三石三斗八升、銀に換算して約百八十匁利益であつた。更にそれを兩地で賣立てるのを比較すると、大阪の方が三百三十匁利益である。従つて運搬と賣立と双方合算する時は、五百十匁大阪の方が利益になる。それだから途中で難破等のことなき限り、海路直接大阪に運ぶ方が得策である。これ敦賀經由による時は色々の入費を要するからで、従つて運賃懸り物にさまで相違がないと云ふのは當らぬ。兎に角かやうな次第で敦賀は打撃を受けたものらしく、右の口上之覺にも、「今二三年もか様に御座は、

亡所に可罷と迷惑に奉存し」と言つて居る。しかしまだ此頃は海路も安全ではなかつたから、打撃と云つてもそれ程ではなかつたであらう。寛文雜記に明暦三年以後元禄四年まで年々の敦賀入津舟數米數大豆數を載せてあるが、寛文の頃にはまだくそんなに少くはなつて居らぬ。天和年間より稍衰兆が見える。それは舟數は減じては居ないが、米の入津高が大へん少くなつて居るから、其市況に及ぼす影響を察することが出来る。又米仲銀とか駄別銀とか云ふ貨物に對する一種の公課と思はるゝものゝ年々の額が載つて居るのを見ても、天和三年以後減じて居るやうである。つまり瑞賢の海運刷新以後航路が安全となつたから、西廻航路が隆盛となり、其影響が天和の頃から現れ始めたと思はれる。次に小濱に就て觀ても、稚狹考によれば、諸國より米數四十物の類の入津の多かつたのは、延寶八年と其翌年天和元年との頃を以て極盛とするところある。即ち此頃までは西廻航路の影響がさまで大でなかつたので次第に隆盛となつたのであるが、此後其影響の現れ始むると共に、次第に衰運に傾くやうになつたのである。しかしまだ現れ始めたに過ぎぬから、著しく衰微したと云ふのではない。小濱の如き、稚狹考によれば、元禄年中までは近江に出づる街道に駄馬四百疋ばかりあつて、其後大に減じたと云ひ、又拾稚雜話（小濱圖書館所藏）には、小濱の繁昌を極めたのは正徳の頃までもつゞいて居たかの如く書いてある。敦賀も亦井原西鶴の日本永代藏や北條團水の日本新永代藏に隨分繁昌であつたやうに書いてあるのは、固より文學書のことでも多く信を措くには足りないが、元禄乃至正徳の頃までも舊來の勢力をかなり維持するこ

とが出来たのを想察せしめるには十分である。敦賀、小濱に於ける影響さへかくの如くまだあまり大でないから、琵琶湖岸の鹽津、海津、今津或は大津の如き、まだそんなに打撃を受けるには至らなかつたであらう。鹽津、海津、今津に就ては之を徴すべきものが何もない。予は大正十年五月これらの地を自ら調査して歩いたが、今は見る影もなく衰へ、舊家の残れるもの殆どなく、史料は皆無である。大津に就ては、大津市志(上巻七六四頁、中巻九二七頁)によれば、彼の百艘仲間と稱する船持の仲間の著しく衰へ始めたのは享保五年以後であり、又寶曆五年二月に米商人より北國米入津を願出でて居る。以て其影響の遙に遅れて居るのを知ることが出来る。畢竟寛永年中より起つた西廻航路は天和年中より盛になりかけたと云ふまで、舊來の道筋もまだ随分多く用ゐられて居たから、其非常に發達したのは徳川中期に入つてからのことであると見られる。

しかし兎に角多少とも敦賀、小濱の兩地が打撃を受けたから、それと反對に恩惠を蒙つた處のあるは當然である。それは長門の下關と攝津の兵庫とである。從來此兩地は唯西國の船が來て居たばかりなのに、新に北國の船が來るやうになり、米穀四十物等の入津多く、土地の繁昌を増したのである。下關二千年史(三七頁及五五六頁)によれば、下關の間屋中最も隆盛を極めた北米間屋即ち北國方面の米穀を扱ふ間屋の中でも屈指の家であつた茶屋六左衛門の祖先が、今より二百餘年前に死したることが墓碑によつて明であると云ふ。即ち北米間屋なるものが少くとも二百餘年前即ち正徳より享保初年頃に存して居

たことを證するに足るもので、従つて其初めて出來たのはそれよりも前、遅くも元祿を下らぬであらうと考へられる。これ即ち此頃になつて北國米の入津高が多くなつたからである。兵庫に就ては、神戸米穀肥料市場所藏の南鐙銀拜借願書と云ふ文書に、延寶の頃になつて兵庫以外の浦々に於ても問屋業を營むものが段々多くなつて來たから、兵庫の問屋が領主尼崎侯青山大膳亮に其取締に就き歎願したところが、大膳亮は其願を容れ、大阪兵庫間の浦々に於ける問屋營業を禁止し、又兵庫に於て百三十六軒に問屋商賣を免許し、大阪に近い土地であるから株と云ふ名目は遠慮して稱せなかつたが、領主の帳面に其家の名を書き記し、毎年御改の節法度の條目を讀み聞かせることゝしたとある。これ即ち兵庫諸問屋仲間の濫觴と見るべきもので、畢竟諸問屋業が延寶の頃になつて盛になつたから出來たのであつて、其原因固より種々あるべく、西國方面の物資の來ること以前に増して多くなつたことにも因るであらうが、それと共に北國方面の産物の新に將來せらるゝやうになつたことが與つて力あるであらうと思はれる。かやうにして徳川初期の終頃から下關も兵庫も漸次隆運に向ふやうになつたのは、やはり西廻航路の影響が現れたものである。

要するに徳川初期には幕府の威力で國內が完全に統一せられたこと、鎖國政策の實施せられたこと、經濟状態が餘程國民經濟的となつたこと、貨幣の使用が普及したこと等、政治上經濟上種々の原因により、之を前代に比すれば沿岸航路が著しく發達し、從來已にあつた瀬戸内海の航路や日本海に於ける越

前若狹を境とせる東西二つの航路の外に、從來なかつた江戸大阪間の航路や北國東北方面から下關を経て大阪乃至江戸に至る所謂西廻航路が起つて漸次盛となり、又奥羽より津輕海峽を通過して太平洋に出で江戸に達する所謂東廻航路も出來たが、これは大に利用せられるまでにはまだならなかつたが、其中の一部たる阿武隈川口の荒濱から江戸に至るまでは餘程盛になつたのである。

〔附記〕 本文中に引用した史料の蒐集に就ては大方諸氏の御厚意に御援助によるものが頗る多い。就中福井縣下の史料に就ては同縣史編纂主任牧野信之助氏に負ふ所多く、その中特に敦賀に關しては桑原博士の御厚意によること亦甚だ大である。尙大藏省の史料探訪に際しては同省文庫主任高橋俊氏より多大の援助を受けた。ここに記して謝意を表する。