

## 東廻海運に就て

古田 良 一

寛永の鎖國以後我國の船が海外に渡航することはなくなつて、國外の海運は全く見ることが出来ぬやうになつたが、國內の海運は今までにない著しい發達をなした。それには江戸時代になつて國內の經濟事情が餘程國民經濟的の傾向を帯びるやうになつたこと、江戸と云ふ大都會が關東平野に起つたことが重要な原因である。又鎖國のため國內に於て自給自足する必要が痛切に感ぜられたと云ふこともこれに次ぐ原因である。そこで物資輸送の必要が起り、始めは陸運でやつて居たが、不便のため海運が發達するに至つたのである。この時代には全國の沿岸遍く航路が開けたのであるが、重要なものは三つある。最も早く開けたのは江戸大阪間の海運で、これは江戸の繁榮に伴ひ酒や油などの日用品を運輸したことから起つた。次に主として米の輸送により開かれたのが東

廻海運と西廻海運とである。東廻とは日本海の沿岸から出發して津輕海峽を通り太平洋に出て江戸に達するものであり、西廻とは同じく日本海沿岸から出て西に向ひ下關海峽を通過し瀬戸内海を航して大阪に達するものである。この三大海運の中、江戸大阪間の海運に就ては從來かなり多く研究せられて居ります。東廻、西廻の兩者に關する研究は比較的少いので、私は今までにそれに關する史料を蒐集し、西廻に就ては已に卑見を發表したことがありますので、本日は東廻海運の起りからその發達の模様就き述べやうと思ひます。

日本海の北陸・奥羽沿岸に海運の開けたのは由來久しいことで、殊に室町時代から戰國時代にかけて大に盛となつた。小濱と宇須岸即ち今の函館との間に商船の往來があつて、蝦夷の昆布が小濱で加工せられ、若狹昆布の

名で諸國に販賣せられて居たことは、北海道史などの書物に見えて居る。函館に行くには津輕海峽の西の一部分を通らねばならぬから、津輕海峽の西部は已にこの時航路が開けて居たものと見られる。慶長・元和の頃には敦賀の道川氏や三國の附近新保村の久末氏が南部藩の御用を勤め、手船を以て南部に航行したことがある。この時果して太平洋沿岸にまでも行つたであらうか。勿論南部に航したと云ふだけで、どの港に行つたとの記事のないからには、想像を廻らせば如何様にでも言へるが、私はこの時は太平洋にまで出たのでなく、陸奥灣内の田名部と云ふ港に行つたものであると考へる。田名部は南部藩に取つて重要な港であつたらしく、海運による移出入はこの港を通じて行はれたことが多い。後には野邊地と云ふ港も盛になつたが、古くは田名部が唯一の港であつたらしい。敦賀の打它辨次郎氏所藏の寛文雜記に寛文の頃敦賀に來た諸國の産物の産地を記してあるのを見るに陸奥に於ては唯田名部あるのみである。即ち寛文の頃に於ても太平洋岸の港から敦賀に來るものはなかつた。

東廻海運に就て (古田)

さすれば、それより前の時代にあつたとは思はれぬ。殊に田名部は波靜かな灣内の良港である。この地を領内に有する南部藩が何で海岸線の單調な太平洋岸から積出し、潮流烈しき尻屋岬を通過して日本海に出るやうなことをせやうか。私は如何にしてもこの頃日本海から津輕海峽を通過して太平洋に出る海運が開けて居たものと信ずることは出來ない。

次に陸奥の太平洋沿岸には何時頃から海運が開けたであらうか。これも日本武尊の東夷征伐はあまり古いことであるから姑く措くとしても、奈良朝から平安朝にかけて奥羽の拓殖の進んだことや、下つて南北朝時代に吉野朝廷との連絡が海路によつてなされたことなどを考へれば、海運の開けたのは古いことだと言へるかも知れぬ。併し政治上軍事上などの必要から或時期に船が往來したからと云つても、それは唯一時的事に過ぎぬ。果してどの程度まで船が通じたかとはつきりわからぬ。故にこれを以て海運が開けたとすることは出來ないと思ふ。私は陸奥の東海岸に於ては海運の開けるべき原因がなか

第十六卷 第二號 二六九

つたから、短距離を船の往來するものは勿論あつたに相違ないが、海運と稱すべき程のことは江戸時代になつて始めて開けたと考へる。凡そ海運は物資運輸の必要よりして起ることは言ふまでもないが、豊臣時代までは關東がまだあまり開けて居なかつたので、關東に向つて物資を運ぶ必要はなかつた。然るに江戸に幕府が開かれ、殊に今までにない基礎の鞏固な幕府が出来て全國が平定せられたから、江戸の人口は俄に増加し、食料品たる米を遠國から移入せなければならぬやうになつて、その運輸の必要上、始めて陸奥の東海岸に海運が開かれたのである。

幕府が遠國から米を江戸に運ぶ必要を感ずるに至つたのは寛文年間頃であらう。その以前に於ては幕府は何等それに關する施設をして居ない。併し奥羽の如き人口稀薄なる地方では、その産米を江戸に送るの有利なることを早く知つたに相違ない。それ故、幕府がこれを行ふ前に、已にこの地方の諸藩がそれに目をつけ、自領内の米を江戸に送る計畫を立て、こゝに海運が開けるやうになつ

た。その先鞭をつけたのは、仙臺藩主伊達政宗である。

政宗が仙臺に築城を始めたのは慶長五年十二月であつて、同七年に落成し、岩出山の舊城から移つた。政宗の領地は六十餘萬石、實に東北の大藩であるから、領内に産出せらるゝ米も多い。そこでこれを藩で買上げて江川に送る計畫を立てた。これが何時頃から起つたことか明かないが、元和寛永の頃に始まつたと云はれて居る。その運輸の方法としては海運によることとした。仙臺の近くにある港は鹽竈であつて、古い港ではあるが、政宗は寧ろ石巻と荒濱とに力を入れたやうである。荒濱は阿武隈川の川口にあるから、仙臺藩領の南部に産する米を川船で荒濱に運び、こゝから海運によつて江戸に送るに便である。石巻は今では北上川の川口になつて居るが、當時は北上川の河流が今日と異なり、途中で東に折れ追波と云ふ處で太平洋に注いで居たから、石巻は港としてあまりよい位置ではなかつた。この頃牡鹿郡で物資集散地として榮えたのは小淵であつたと云ふ。政宗は北上川を利用して藩領の北部に産する米を然るべき港に集め、更に江

戸に送らうとしたのであるが、河流を變へなければ追波港に出るの外はない。然るに追波は外海の港であり、又こゝから出帆すれば金華山沖を通らねばならぬが、それには風波の危険が伴ふので、牡鹿灣内の港から積出すやうにするため、石巻に着眼して北上川の河流を附替へる計畫を立てた。勿論この附替の原因としては上流に於ける水害をなくせやうとする考もあつた。それは川が東に折れてから山間を縫うて流れるため、川幅が狭く、上流に於て水害が屢々起つたからである。併しこの水害を除くと云ふことよりも、寧ろ運輸の便を計ると云ふ方が主たる目的であつたと思ふ。

北上川附替は當時に於ける一大土木工事であるが、政宗の命を受けてこれをやり遂げたのは川村孫兵衛重吉である。石巻の普誓寺と云ふ寺の縁起によれば、重吉はもと長州の人で毛利輝元に仕へたが、後に流浪して陸奥に來り政宗に仕へたと云ふ。土木工事の天才であつたらしく、色々の事業をやつたのであるが、北上川附替も亦この人によつて元和九年に始められ、寛永三年に竣功した

とのことである。但し根本史料の残れるものが殆どないので、委しいことはわからない。その時、山崎源太右衛門と云ふ地理の知識に明るい人があつて重吉を助けたと云ふ話である。この附替工事が完成してからは、北上川を利用して石巻に米を集め、それより海運によつて江戸に送ることゝなつた。

然らば仙臺藩が初めて江戸に米を廻漕したのは何時であるか。武江年表には寛永九年に初めて仙臺の米が江戸に來たと記されて居る。併し已に元和年間に御買上米の制が仙臺藩に行はれて居たとすれば、その頃江戸に送ることがなかつたとは考へられない。唯その頃は江戸の人口もさまで多からず、米の需要も少かつたから、多量に送ることはなかつたので、仙臺藩の名が聞えて居なかつたのではないかと思ふ。正保二年に石巻の壽福寺境内に米倉を建てるため、寺を移轉せしめたことが、元祿十五年の壽福寺舊記に見えて居る。これによつて寛永の末より正保の初めにかけて、米の移出が次第に盛となつたことを察することが出来る。かくの如くにして先づ石巻及び

荒濱と江戸との間に海運が開けたのであるが、この兩港から積出した米は最初は仙臺藩の米ばかりであつたであらうが、阿武隈川によつて米澤領の米が荒濱に出で、北上川によつて南部領の米が石巻に出るやうになつたのも、さまで時代が遅れては居ないかと思はれるから、仙臺米のみならず、これらの諸藩の米も江戸に送らるゝやうになつたであらう。

仙臺領から出た船が江戸に行くには、下總の銚子までは海岸に沿うて航海し、銚子から利根川を溯つて關宿に至り、尋で江戸川を下つて江戸に達したのであるが、後には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。これは新井白石の奥羽海運記に見えて居る所であるが、何時頃から銚子以南の海路が開けたかはわからない。寛文十一年に河村瑞賢が荒濱から江戸に至る航路に改良を加へた時、已に開けて居たことは白石の明記して居る所であるから、それよりも餘程前に開けたものであらうと思ふ。併し銚子以南の海路は危険が多かつたのか、利根川を溯る道筋は後世に至るまでも

用ゐられて居る。元文五年及び寛保二年に奥州福島領・羽州米澤領の年貢米を荒濱から江戸に漕運するに際し、幕府から廻船差配人に運賃を指定して居るのを見れば、「外海江戸廻」と云ふものと、「銚子入内川江戸廻」と云ふものとの二種類がある(日本財政經濟史料、卷一、四二五―四二七頁)。「而も運賃は銚子入内川江戸廻の方が高くなつて居る。これは銚子で川船に積替へたりなどの手数がかゝつたからであらう。それにも拘はらず、この道筋の用ゐられて居たのは、海路の危険を恐れたものと思ふ。又私が仙臺で得た古記録に年代は不明だが恐らく江戸時代末期に書かれたと思はれるものがある。もと荒濱の澁屋と云ふ家にあつたものらしく、見聞録であり、又備忘録のやうであるが、その中に荷物を江戸に運ぶ途中の港に於ける口錢、藏敷、引船賃、又はその港で賣捌く時の損益など記してあるが、「中ノ湊ヨリ坂東太郎川へ入武州關宿並江戸行」と云ふ題で記してあるのを見ると、常陸の那珂湊から川に入り、大貫で陸揚げして銚田まで陸運によるか、海老澤で陸揚げして塔ヶ崎まで陸運によるかして、それから川舟に乗せ

北浦を渡り、利根川に出て關宿に達する道筋があつた。これはあまり便利な運送法ではないやうだが、時にはかやうな道も用ゐられたのを見れば、那珂湊から銚子に行くまでの鹿島灘の風浪を恐れたものらしく、これはこの記録の書かれた時代にのみあつたのではなく、やはり古い時代から用ゐられたのであらう。

仙臺藩の北隣の南部藩は北上川を利用して石巻まで出て、それから海路によることが出来たので、南部藩の海岸と江戸との間に海運は起らなかつたが、津輕藩が江戸に廻船を出すやうになつて石巻以北の航路が開けたものである。青森縣史(第一)によれば、寛永二年五月津輕藩は江戸に廻船を遣はすことを幕府に伺出て、その許可を得、始めて米を江戸に送つた。北海道史の著者はこれを以て東廻海運の濫觴として居る(北海道史、第一、一九六頁)。併しこゝに注意せなければならぬのは、この時の積出港の何處であつたか、わからぬことである。私は恐らく陸奥灣内の港であつて日本海岸の港ではないと思ふ。日本海岸には古くは十三湊があり、近世になつて開けたものには鱒ヶ

澤があるけれども、これらの港と交渉の多かつたのは越前の敦賀などであつて、江戸方面と關係を生じたのは時代が下つてからであると思ふ。常識から考へても、初めて江戸に船を廻航するに、日本海岸の港から出す方が安全の沖を通らせるよりも、陸奥灣内の港から出す方が安全である。そこでこれは青森から出帆したのであらうとも考へられるが、青森は恰もこの年に開かれた港であつてその以前には淋しい處であつたから、果して青森から出たかどうかは疑問である。併し青森附近の海岸、即ち所謂外濱ソトハマのどこかであつたに相違ない。例れにせよ、日本海岸の港から出たものではないとすれば、この船は津輕海峡を西から東に通り返したのではない。従つて眞の意味の東廻海運の濫觴とは云へぬけれども、今まであまり船の通らなかつた大間崎から尻屋岬の沖を過ぎ、陸奥の東海岸を航して江戸に達したのであるから、東廻はこの時開かれたと云つても差支はないだらう。その意味に於ては北海道史の説も誤ではない。

然らば眞の意味に於ける東廻海運は何時から起つたか

これは陸奥灣を領内に有する津輕藩によつて開かるべきものではない。出羽の北部に領地を有する秋田藩によつて始められたのは、地勢上から見ても當然である。秋田縣史(第二冊、一〇六頁)の記す所によれば、明暦元年に初めて江戸への廻船を出したとのことである。出帆港は御物川の口にある土崎であつたと思はれるから、これこそ眞の意味に於ける東廻海運である。爾後この航路が次第に用ゐらるゝやうになり、津輕海峽を航海する船も多くなつたであらう。又太平洋岸に於ては寛文四年に八戸藩が南部藩から分れて獨立することとなり、同七年に初めて鮫浦から領内の米を江戸に積出した(青森縣史(第四卷))。これにより八戸藩と江戸との間の海運が開かれ、太平洋を航海する船は益々多くなつたであらう。

東廻海運の開けたのはかくの如くかなり古い時代であるけれども、海路險惡のためその發達は遅々たるものであつた。秋田、津輕の諸藩と雖、果してどれ程この航路を利用したであらうか。尤も天和三年には津輕藩の江戸の屋敷に於ける臺所入用品はすべて江戸で求めずして國

元から送ることとし、蟹田から船で積出して居り、翌四年にもなされたから(青森縣史(第一卷))、米以外の貨物を積んだ船の江戸に行くものも次第に多くなつたであらうけれども敦賀との經濟關係は由來久しいことであり、又西廻海運が開けてからは大阪に行く船も出來たから、東廻によつて江戸に送られる貨物よりも、北國や關西に向つて送られる貨物の方が多かつたであらう。まして秋田よりも更に南なる今の山形縣や新潟縣の港から東廻によつて江戸に物資を輸送することの起つたのは、江戸時代中期になつてからのことであつてそれより前には江戸に送る場合にも西廻によつたのである。寛文十一、十二兩年に河村瑞賢が奥羽の海運に改良を加へた時に、出羽の米を酒田から船に積んで西廻によつて江戸に運んで居る。距離から言へば遙に近い東廻を取らなかつたのは、航海が困難であつて安全を期し難く、従つて運賃も高かつた故であらう。瑞賢がこの時東廻に關してなしたる所は、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、それより北には及んで居ない。

併しながら假令一部分にもせよ、瑞賢の功を没することとは出来ぬ。瑞賢は寛文十年に陸奥國信夫郡の官米數萬石を江戸に運ぶ命を受け、翌十一年にこの命を果し、これより漕政一新せらるゝに至つた。瑞賢の取つた方法は、阿武隈川を利用して川船で荒濱まで運び、それから海路を安房まで行き、安房よりは海岸に沿うて江戸灣に入るのが從來の道であつたが、これによらずして、一旦相模の三崎か伊豆の下田かに行き、西南風を待つて船首を回らして江戸灣に入ることゝした。そして途中の寄港地には立務場を置くとか、難破の障の取扱方を定むるとか、色々施設する所があつた。この時、荒濱に武者惣右衛門と云ふ者があつて力を盡した、宮城縣圖書館所藏の安永八年風土記御用書出によれば、惣右衛門は寛文十二年浦役人を命ぜられ、苗字帶刀を許され、五人扶持を下されたと云ふ。その後も代々浦役人を勤め、子孫は今も荒濱に住んで居る。

瑞賢の事業は荒濱以北の航路には及ばなかつたけれども、東廻海運の發達に大なる刺戟を與へたことは疑な

い。加之、寛文年間に幕府が瑞賢に命じて奥羽の米を江戸に運ばしめたのは、畢竟この頃になつて江戸の人口大に増加し、米の需要が多くなつたがためである。故に津輕、秋田等の諸藩から江戸に送る量も決して減する事はない。従つて船の往來も益々多く、航海に習熟するにつれて、秋田より南の方から出る船も遠い西廻よりも近い東廻を取ることが起つて來たのである。寶永元年六月二十一日に八戸藩は、出羽の酒田から積出す幕府の城米の運送船の船印を船奉行及び久慈港の代官に通知して居る(青森縣史 第四卷)。これは即ち酒田から出る船が東廻によつて江戸に向ふものゝあつた證據である。正徳・享保以後は酒田から出た船が八戸領の港に立寄ることが益々多くなつたのみならず、享保五年以後、越後の城米船も屢々寄港したことが青森縣史に引用せられた八戸藩史稿に見えて居る。又日本財政經濟史料(第一卷、四二)によれば、享保五年の出羽・越後・能登・越前の城米が東廻で江戸に運ばれ、翌六年の城米は出羽・越後・能登の分は東廻により、越前のものは西廻によつて江戸に送られた。これによつ



て見れば、東廻海運の利用が次第に多くなつて居ること  
がわかるけれども、能登や越前の米を東廻で漕運するこ  
とは特別の場合と見るべきで、先づ越後までを限りとし  
たものである。文政五年の「船改仕法」に船改が濟んで  
極印を打つ時、その處に記す文言が載せてあるが、その  
中に「北國筋之分出羽越後者東海廻有之場所に付東海廻  
り西海廻り與是又書載可申事」とあるを見れば、東廻を  
利用したのは出羽と越後とで、それより西の國には及ん  
で居なかつたと思ふ。越後の中ですらも、西部の港から  
出る船は東廻を取らなかつたやうである。それは寛政九  
年の「御廻米諸國積湊々江戸大坂え海上里數凡積り」と云  
ふ史料によると、越後の出雲崎、今町(現今の直江津)、  
柏崎の三港から江戸までの海上里數は西廻のみを掲げ、  
新潟と海老江との二港からの分のみ東西兩廻の里數を載  
せてあるからである。そして出羽・越後共に東西兩方の  
里數を記してあるものには、東廻に特に「東海廻」と註し  
てあつて西廻には何も書いてない所から考へると、西廻  
の方が多く用ゐられたのではあるまいか。即ち東廻は追

々盛になつたとは云ふものゝ、到底西廻には及ばなかつ  
たのである。序でに申上げますが、こゝに引用しました、  
「船改仕法」と「御廻米諸國積湊々江戸大坂え海上里數凡  
積り」との二つの史料は「御廻米積廻船雜書」と題する記  
録の中に收められて居るもので、もと大藏省の所藏にか  
ゝるものでしたが、大震火災で失はれました。私はその  
以前に抄録して置きましたので、それによつて御話した  
のであります。

東廻海運の發達に就き看過することの出來ぬのは蝦夷  
の開發のことであつて、殊に寛政年間以後幕府が蝦夷地  
經營に着手してから江戸との間に船の往來が頻繁となり  
航路も益々安全となつて、この海運が愈々盛になつたこ  
とは疑ありません。併しそれに關する御話は別の機會に  
譲り、本日はこれを以て講演を終ることに致します。

(昭和五年十一月二十九日讀史會二十周年記念大會講演)