

江戸時代における新潟の海運と水運

— 北前船による交易と魚野川の河川交通 —

板 垣 俊 一

① 北前船による交易

— 幕末の新潟商人が函館へ出した手紙 —

「酒販売ニツキ注意 新潟諸品相場知らせ」
文久二年(1862年)五月十六日付 箱館浜田屋 糸吉宛 新かた 甚蔵

箱館濱田屋様にて 新かた*
糸吉殿 甚蔵*
要用*

尚々先船酒の義、残り早速相片付兼候は、早々火ヲくれ可被成候。是又、御心付専一に存候。

六助船中、弥三吉、以幸便一筆啓上いたし候。

先七日出船の節者、北風*はげしく、殊に難風。それより引続き北風。定て難義可被成と、家内皆共安事*居候。箱館着船も延引と察入候。箱館着に相成候へば、宿にて得と養生可被成、専一に存候。十二日、笹屋茂左衛門殿、当着*被成、箱館様子承り候処、酒も以の外不印*、先づ次き品にて、氣五七分位趣被仰聞、殊に火もくれ前の品に候間、平五郎・熊吉兩人へ御談事の上、買入次第御売払可然哉と存候。キ酒の義は上品に御座候間、品も達者に候間、是は成丈*そん分無之よふ御骨折可被成候。しかし此方存念申上候にも、其御地ふり合相わからず、出先人取計い専一と存候。右、御含置、清々*御骨折願入候。

扱又、箱館より便り御座候処、兩人より何とか一通のしらせも可有所、何の便りもなく、あまり心なき事と存候。若し、金子四五拾両も御工面被成、平五郎に持せ、先きへ帰いし可被成下よふ取計い頼入候。其御地、酒油諸相庭*共、早便りに被遣仰可被成下候。油の義は、カヤへ*の様子も御間にくわしく御しらせ可被成下候。アツケシ*式百樽着、廿一両にて上越後家人へ宛申候得共、爾今引渡し不申候。十七日取引の事。

此方家内皆共、相替る義、無御座候間、御安事被下間敷候。貴家にも万事御気付可被成下候。熊吉殿へも申遣候通、掛物は預りの品に候間、御城下より御取寄せに相成候よふ、同人殿へ御申可被成下候。此間相庭、左に申上候。

(注)

- * 新かた…新潟。
- * 甚蔵…小山甚蔵。現在、新潟の老舗割烹旅館「小甚」の祖先。
- * 要用…重要。

* 火ヲくれ…雑菌による酒の腐敗を防ぐ「火入れ」と思われる。

* 北風…北海道へ出帆する五月頃は一般に西寄りの風が吹く季節で、帆船の航海には適するが、このときは天候不順による逆風に悩まされている。

- * 安事…案じ。
- * 当着…到着。
- * 不印…売れないこと。

* 清々…精々。

- * 相庭…相場。
- * カヤへ…北海道南西部の地名。現、茅部郡。
- * アツケシ…北海道南東部の地名。現、厚岸町。「アツケシ油」は厚岸の主産物であった鯨油と思われる。

一、三田米	直段*	拾四俵
一、白米 壺升ニ付	同	百廿五より貳文
一、アツケシ油	〃	廿壺兩位
一、タル前油	〃	拾九兩貳分位
一、松永塩*	〃	五俵半 貳ヶ月戻り
一、尾之道	〃	六俵貳三分
一、三田尻塩	〃	六俵八九分より七俵
一、前濱塩	〃	七俵半位
一、種油	〃	壺斗五合位
一、兩替	〃	六貫五百拾文

* 直段…値段。

* 松永塩…広島の特産。以下、三田尻は山口。中国地方の特産地の塩、各種。北前船で新潟に運ばれたもの。新潟からは川舟で会津にも運ばれた。

* 船間…船の出入りが無く、荷が途絶えること。

右の通、御座候。此間は北風斗吹通しにて、上下り船間*に候。御序の節、半之助様、濱田屋いづれへもよろしく御伝声御願申入候。以上

五月十六日、六助船出帆に付、十五日認め

同甚蔵

小山屋衆吉殿

尚々順吉殿兩人にて四五日中には松前表出帆に付、松前引払可被成候。

(前山金一郎編『衆吉文書』より)

〈解説〉

ここに掲げたのは前山金一郎編『衆吉文書』(1994年2月、私家版)に載る文書である。句読点、濁点、返り点、および注を私意に補って引用した。

『衆吉文書』は、編者前山金一郎氏の祖父にあたる津川出身の新潟で暮らした衆吉(1832~91)という一人の商人が残した彼宛の書簡や関係文書を集めたもの。書簡中の衆吉は当時三十二歳ぐらい。小山屋に奉公していたことがあり、幕末の函館に渡って交易に従事していた人。小山屋は、小山甚蔵のことで、現在新潟にある老舗割烹旅館「小甚」の祖先である。衆吉は、末尾の宛名に「小山屋」ともあり、小山とも名のついていた。手紙中「出先人」とあるのが彼の立場であり、甚蔵が新潟で仕入れた物品を彼が函館で売りさばいている。「箱館浜田屋」は彼がその二階に滞在していた旅館名であろう。なお、衆吉の実家は津川の酒造業者であった。津川の酒は阿賀野川の川舟によって新潟にも運ばれたものと思われる。文中、「火入れ」による酒の品質管理のことが書かれているから、衆吉にも造酒の知識があったものと思われる。

この書簡からは新潟と北海道の間で商業活動をする人々の様子がうかがえる。タイトルにもあるように、現地での酒の販売について損失を出さないよう忠告し、新潟と函館との物価情報を交換することが本書簡の主旨で、物価の地域間格差の情報は、その差額を当て込んで安い所から物資を仕入れ高い所で売却する商活動のため

の重要な情報であった。この例では酒・米・塩・油が主要な取扱い商品となっている。

なお、新潟を始めとする各地港湾における北前船商品の商慣習に「モアイ」と呼ばれる慣習があったという。すなわち遠隔地での商品の販売は船頭と荷主の共同事業のようなもので、小林存著『越後方言考』(昭和12年刊、1975. 復刻版)ではこれを、「荷主は貨物を出し、船頭はそれを運ぶ。そして船頭が移入地で己れの権限を以て売買一切の交渉に当り、販つてから利益を荷主と分配する法であつて、船頭の所得は運賃ではなく、代弁業の報酬であつた。訛つてモヤイといふ。動詞ではモヨーと言つた。で、港々で船頭は絶対に巾が利いてゐた」と解説する。上の文中、「其御地ふり合相わからず、出先人取計い専一と存候」、すなわち当地の様子が分からないので出先人であるあなたにすべてを任せるという一文があるように、北海道へ渡った衆吉は自分の判断で商業活動をしているが、彼の場合は独立した船頭ではなく小山屋の奉公人としてであったようだ。

江戸時代、北前船で北海道に渡った越後・佐渡の人々は多かった。次に参考として『新潟県史・通史編4』(1988)に載る北海道江差の関川家という廻船問屋の宝暦6年(1756)「永代御客帳」に見る越佐の客数の一覧表を掲げる。

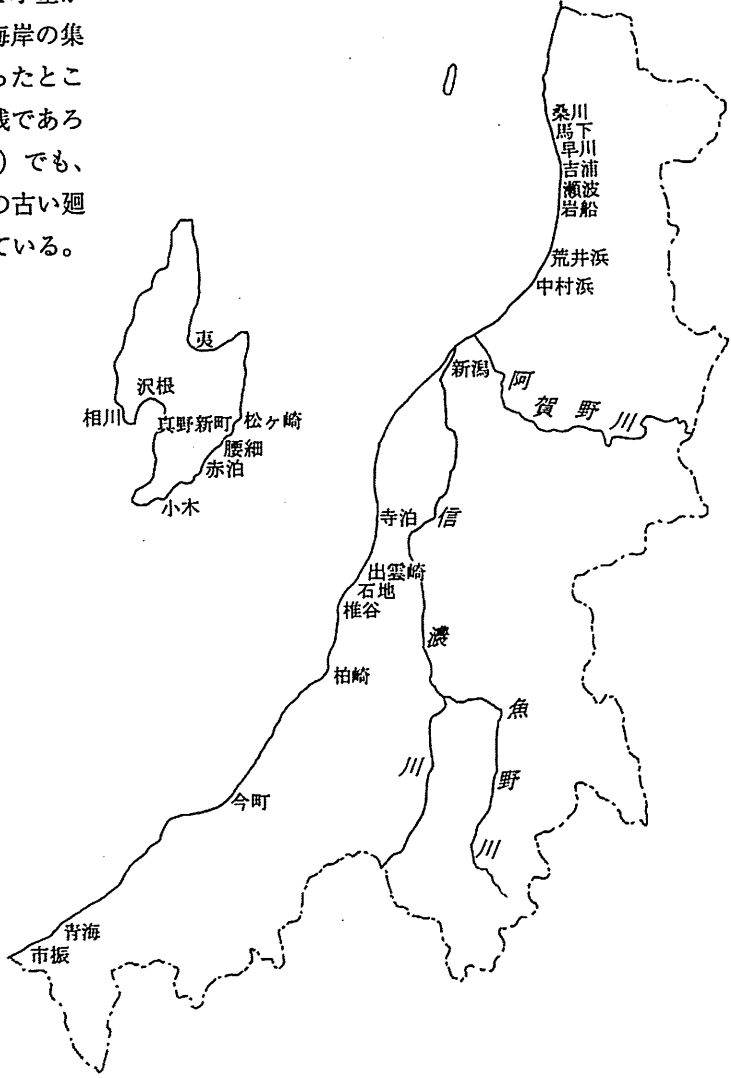
○越後

出雲	新井	今市	市振	寺泊	荒井	岩船	柏崎	瀬波	桑川	椎谷	青谷	中村	馬下	石地	吉浦	早川	宮川	新保	鬼伏	藤塚	柏尾	
46	15	10	9	9	9	9	9	8	7	5	4	4	4	3	3	3	2	2	1	1	1	1

○佐渡

松ヶ崎	相川	赤泊	小木	真野新町	腰細	沢根	夷
20	11	10	5	4	4	3	3

越後側の船は出雲崎が圧倒的に多く、新潟や今町（直江津）がこれに次いでいる。その次は荒川付近で、これらを地図上に表してみると次のようになり、意外にも下越のしかも瀬波・桑川・馬下・吉浦・早川・柏尾など岩船以北の小集落が多く見られる（新保は不明）。これらの廻船は二人乗りから大きくても六、七人乗りで小型が主流だったというが、岩船以北の笹川流に至る海岸の集落は耕地が少なく最近に至るまで船乗りが多かったところであった。江戸時代、海運に生業を求めた名残であろう。島津光夫著『新潟と東北』（2004年刊 P.78）でも、遙か北の青森県陸奥湾の野辺地には、馬下出身の古い廻船問屋五十嵐甚右衛門家があることが紹介されている。



② 魚野川の河川交通

— 魚野川を川船で下った佐渡奉行 —

(天保十一年)

六月二十一日 朝曇、午後晴

正六半時前*のしたくにて、六日町宿の本陣を出で、同所より一町ばかり肩輿*にて参り、大野川*乗船。某*が船は長八間*ばかりもあるべし。薦葺きの屋根あり。船のへさき、至て細く、一体に角なき造り方にて、丸木をくぼめたる*が如し。かくなくては*山川にはよろしからじ。太古の、木をくぼめて船とせしと申すをも、ちあり。それへ紫白の幕ともに打ち、四半の印*を建て、対の毛罽*、持罽、鉄砲、御用箆等に乗せ、家来も用人*一人、給人一人、近習三人、其の外、手廻り等乗り組み、家来並びに荷物等は以上七艘の船に乗せつ。是も四半の船じるし立てぬ。そこは川幅六七十間もあるべし。

乗り出でぬれば、水主ども船歌*を歌ひ申し候。さして興ずべきもの*にもあらず。流れに随ひて参る程、川幅広く、五里ばかりも参りて、川口*といふ所にて信濃川と落ち合ふ。そこよりは川幅百間余もあるべし。兩岸、赤壁もあり絶壁もあり、四方に所々の山見へ、川速くして水多く、眺めことよろし。

七里ばかりにして小出といふ所に至る。こゝにては、しばし船がかりする事なり。

某等が船を見ると、岸の家より、女商*数十人出て、はや水のうちに高股までも入り、手には菓子を持つもあり、酒或ひは田楽めせと言ふもあり、くちぐちかしましと言ふべうもあらず。年は四十ばかりより十四五ばかりなり。いづれも髪にても殊更に結ひたる様なり。越後は、女なべて色白く、顔おも長の者多ければ、中には艶めきたるもあり。やがて某等が船へ乗り移らんとせしかば、某が船は家来どもの厳しく制して入れず。されども、恐れ気もなく、六艘の供船・荷船に乗り移りて、強いて物めせと勧むる様、いとかしまし。是れぞ樂府の詩にある長干行*の類かと思はる。

しばしにしてそこを出で、また七里ばかりにて小千谷といふ村の岸に付きしに前の如し。こゝは蕎麦の名物なりとて、それをも商ひぬ。女ども帯の間に茶碗をはさみ、茶酒売るもありき。

そこよりまた六七里にして長岡へ至る。同所にて前の船より上り候へば、牧野備前守*の家来・郡奉行等、馳走*として出で居りぬ。給人名披露せし故、肩輿の内より黙礼、常の如し。そこの堤、四五十間参り候へば、牧野の馳走船繋ぎてあり。畳八丈ニタ間程あり。造り方前の如し。

そこより七里にして大河洲*に至る。それまで川道二十二里余*といふ。此の川、大河洲近辺は幅五六丁*も、其の余もあるべし。入り江の如し。山村も見へ、江村もうち並びて、眺め、えも言はれず*候。以上二十二里余と言ふ。

然るに大河洲へ参りしは八半時前*なるべし。それにて急流おもふべき事にや。大河洲より上陸し、地藏堂町へ参る。同所には襖を金張付きにして鶴を図せし地藏堂あり。ここは門に莖敷きたるあり、或ひは門口に平伏せしもあり。男女夥しく*出で居る其の様、組屋敷にて新婦見るよりも甚だしき頭の数かさね並びたるは、千石の船に西瓜を積みし如くなるべし。そこより寺泊まで三里の間の人数、かぎりも知れぬ程なり。……(中略)……

寺泊の本陣へ参りしは七時過ぎ*、暮れ近き頃なるべし。夕陽、断雲のうちより海上に臨みたり。しばし見るうちに、波に乗るが如くなりしかば、やみへすなりし(ママ)。日の出の海を上がり候と同じことにて、いと速やか成るものにこそ。

(川路聖謨著『島根のすさみ』より)

(注)

- * 正六半時前…明け方六時頃。
- * 肩輿…けんよ。いわゆる駕籠。
- * 大野川…魚野川。
- * 某…それがし。自分のこと。
- * 長八間…長さ十四メートル半程度。間は約一、八メートル。
- * 丸木をくぼめたる…丸木をくり抜いたようであること。川舟の特徴。
- * かくなくては…こうでなくては。
- * 木をくぼめて船とせし…丸木舟のこと。
- * 四半の印…武家の標識の一つ。船印。
- * 毛罽…大名行列などに用いた装飾的な罽(やり)。
- * 用人…江戸時代、大名・旗本などに仕えた役職名。家老の次位という。
- * 船歌…御船唄と言ひ、武家の儀式歌で歌詞は七五調。文化年間の「越後国長岡領風俗問状答」によれば、新潟市の湊祭りでも御座船に船子が大勢乗って御船歌を歌ったという。曲目に初春・佐渡島・御船くどき・清盛くどき・高砂等があった。佐渡島止という御船歌は佐渡奉行が渡海するとき歌われたという。
- * 興ずべきもの…面白いもの。
- * 川口…越後川口。
- * 女商…女の売り子たち。
- * 長干行…船旅の様子が漢詩「長干行」の世界に似ていること。「樂府」は中国古詩の一体。
- * 牧野備前守…第十代長岡城主、牧野忠雅。
- * 馳走…お持てなし。江戸から下向した佐渡奉行に対しての礼である。
- * 大河洲…今の大河津分水の辺り。
- * 川道二十二里余…六日町から大河津までの距離。約八十八キロ。
- * 五六丁…丁は町。一町は六十間、約一〇九メートル。
- * えも言はれず…何とも言えず素晴らしい。
- * 八半時前…午後三時頃。朝六時頃に六日町を発っているから、大河津まで二十二里を九時間で下ったことになる。「馬は陸を参り候間、一日遅れ候由なり」ともあり、馬で寺泊まで行く場合はその日の内に着けなかった。
- * 男女夥しく…佐渡奉行の行列を見物しようと集まった民衆。
- * 七時過ぎ…夕方五時頃。なお、翌日の風向きが悪く、この時の奉行一行は風待ちをして二十三日に佐渡の赤泊へ向けて出帆している。

〈解説〉

江戸時代の佐渡奉行が通過した越後路の旅のルートを紹介する。天保十一（1840）年六月、佐渡奉行として江戸を発った川路聖謨は、三国峠を越えて六日町の本陣に到着したあと、そこから川舟に乗って魚野川・信濃川を下り、大河津で上陸し、日本海の寺泊へ出、寺泊から佐渡の赤泊へ渡った。その様子が『島根のすさみ』と題する本人の旅日記として残されている。本文は『日本庶民生活史料集成』（一九六九年、三一書房刊）第三卷所収のものにより、助詞の表記「計」を「ばかり」、「江」を「へ」とし、さらに濁点を補うなど、読み易いように多少変えてある。

江戸時代に江戸から越後へ来るには、奥州街道から会津を廻って津川へ出るか、上州から三国峠を越えて魚沼に出るか、または信州を廻って北国街道を高田へ出るかの三つのルートがあって、佐渡への交通も陸上はこのいずれかのコースをとり、出雲崎または寺泊から渡海することになるが、この時の川路聖謨は最短距離である三国街道をとって寺泊から渡海している。ただし江戸への帰りは北国街道を通っている。

ここで興味深いのは、信濃川や阿賀野川の大河川を有する新潟県では、陸上交通が発達する以前は、かなり内陸部でも川舟による運送が盛んに行われていたことである。魚野川の舟運も佐渡奉行や大名たちだけが利用したものではなく、そのほか一般に物資や乗客の輸送にも利用されていた。新潟日報事業社刊『信濃川ものがたり』に載る湯沢の高半ホテル社長高橋半左衛門（明治十五年生）の話によれば、最も盛んだったのは江戸末期で、六日町では舟問屋が三軒、舟持ちは十余戸、廻って寛永十四（1637）年の調査によれば胴高舟の大中小合わせて六日町四十八、浦佐三十、小出二十四とあり、その後胴高舟より荷客が多く積める香林坊（こうりんぼう）とい

う舟ができ、明治の中頃でも六日町三十、浦佐四、小出十、小千谷五艘ぐらいの舟があったという。

魚野川は川口で十日町方面から流れてくる信濃川と合流し新潟へ注ぐ。魚野川より水量が多かった信濃川上流にも当然のこと舟運が発達していた。『水澤村史』（民俗編、1970）によれば、十日町の辺りを〈妻有船道〉^{ツマリセンドウ}といい、長岡・新潟方面の信濃川舟運と上流の千曲川舟運とをつないで、信州方面との交易を担っていたという。上りの物資は「新潟湊で舟積みされる村上茶・鉄・海産魚類・瀬戸焼き・苧・藍玉」であり、下りの物資は「高井郡産の煙草・油類・紙・綿布・竹類など」だったという。また上りの物資には「大量の塩荷」もあったといい、信州への塩の輸送は糸魚川のいわゆる塩の道だけでなく、こうした船運による輸送や直江津今町港から北国街道を経て運ばれる量がかつては非常に多かったと考えられる。

信濃川に次いで大きな河川である阿賀野川の場合も〈津川船道〉と呼ばれた水運があった。ここは昔、会津藩にとって新潟の港と会津地方を結ぶ物資の重要な輸送路であり、会津産の廻米の一部を新潟へ積み出し、また藩で消費する塩を新潟から運び入れるために多くの川舟が往来した川であった。それ故、川舟の終着点津川には会津藩の船番所を置いて交易の取り締まりをした。塩は特に重要な輸入物資で、『津川町史』（1969）によれば、文政三（1820）年の例では四万俵以上の塩が藩の物資として運び込まれているという。また前掲の前山金一郎編『余吉文書』（1994）では、明治元年に新潟の商人が、代金二万両で会津藩用の塩三万俵の買入見込みをしている例もある。これを西入塩といい、阿賀野川もまた〈塩の道〉だったのである。塩や米を主な物資として、その他様々な生活物資がこの川を上り、また漆器や薪炭など会津の産物が積み出されたのである。