

藩政時代に於ける岩木川水路と十三港

小川博三

はしがり

世界の港を河港と海港とに分類すれば河港に属する大港は決して少くない。之は港の発生より発展の過程を辿れば首肯出来るところである。即ち

- 1、河は水面が静かである。
 - 2、大河はもとより小河でもその時代の船舶に相応した水深を保つものがある。
 - 3、木造船は舟虫の害を防ぐ為時々淡水に浸す必要がある。
 - 4、背後地との連絡がよい。
- 等がその理由であらう。

築港技術が発達して海港も風波を避け易く造船技術が進歩して鋼船が海に浮ぶようになってからも水深を保つ河港はその生命を維持した。特に河川による背後地との連絡は海港に見られない特長である。例えばニューヨークはハドソン川と運河とによって五大湖地方につながり、その港としての繁栄を続けて来たが一九五九年完成したセントローレンス河の運河化によって脅威を感じて居る事などは河川の背後地連絡に於ける性格を示すものであらう。

急流河川多く従つてその水深も浅い我が国にあつても船舶の吃水の小さい時代に於ては河港の發達は當然の事であつた。小論に扱ふ岩木川の如きは津軽平野の大動脈としてその中央を貫き一旦十三湖に入りやがて十三水戸から日本海にそそぐ青森県の大河である。その舟運史は水戸口を扼する十三の河港としての意義を中心に岩木川に沿う大小の港の活動について叙述されなければならない。

岩木川の自然条件

青森、秋田の県境に發する岩木川は弘前市をよぎりその下流に於て平川（支流に浅瀬石川がある）を合せ北流して十三湖にそそぐ。その流域は津軽五郡の中北、西、南、中の四郡に跨り、二五・一九・六平方杵の地積を占める。この平地の東は第三紀層上に火山岩の噴出を見る津軽半島の脊梁であり西は洪積層よりなる屏風山の丘陵であつて平野は比較的新しく岩木川自体の沖積作用により築かれたものである。西津軽郡柏村大字桑野木田郷社正八幡宮由緒記（¹）によれば天正五年（一五七七）三月津軽為信は一体の葦原を開拓する為に同社を勧請した。葦原は湖畔に近い湿地の景觀である。奥田順藏氏によれば明治二十六年より大正初年までの二十年間に十町近く岩木河口が北進している。之より年間平均五〇米の前進と計算し天正五年より現在まで三八〇年間に一九杵進行したとすれば当時の十三湖汀線は今の岩木川沿いでは北津軽郡三好村藻川附近にあたり、直線では西津軽郡川除村辺となる。之は前記八幡宮由緒書と符合するものと言ひ得る。

津軽平野開拓の記録は度長一四年（一六〇九）の藤崎村の五所川原堰（²）、寛永元年（一六二四）の小阿弥堰（³）、寛永一七年（一六四〇）の瀬良沢村梅田村の開拓（⁴）、寛永二年（一六六二）の広須、浮田の開拓（⁵）、寛文五年（一六六五）

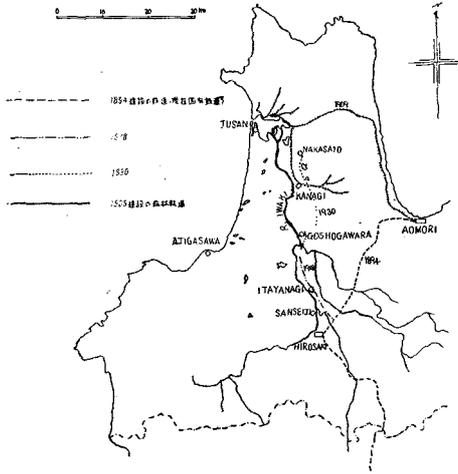
五所川原の開拓(6)、宝永二年(一七〇五)金木の開拓(7)の等がある。これを以て記録の一切とすることはもとより出来ないが沖積作用の進行に伴って開拓が北進して行った傾向は示されているものと言ひ得る。このような河川にあっては流路は屢々變更し河に沿う港も集落の北進に伴い上流より除々に發達したことも又いうまでもない。岩木川は勾配ゆるく現河床勾配は河口より八軒までは八千分の一、それより二〇軒上流の五所川原までは六千分の一、五所川原

上流でもなお二千分の一以下であるが(8)河川工事によるショートカットなくメアングの大であった往年は勾配更にゆるく舟運に便であつたと想像せられる。

十三港と岩木川舟運の創始

青森県史は廻船式目成立について貞応二年(一二二二)説をとり十三が三津七湊の一つに数えられていることを以て一三世紀には日本有数の港であつたとしている(9)。その可否は暫く措き少くとも応仁の乱以後日本海岸北海道までの海運の發達により十三湊が繁栄したことは誤りのないところであろう。(10)

岩木川流域圖



室町時代に作られたと伝えられる十三往來は現在の十三村の対岸にあたる安東氏の居城福島城を含めたこの地の繁栄を伝え、夷船・唐船・群集の文字を用いている。記載は現地の地理と符合し觀察者の筆になるものと想像せられる。いづれにせよ十三は岩木川舟運開始以前より港として活躍していたものであつた。

岩木川の舟運は文録二年(一五九三)を以てはじまると想像される。北津軽郡板柳町字土井郷社海童神社由緒書(11)に依れば同年津軽為信が肥前名護屋に陣し証韓軍を督していた豊臣秀吉に会う為先ず行軍の兵糧搬場を同町船岡に開いて板柳を河港とし、是より十三湊を経、日本海を航して九州に達しようとした。即ち藩政創業に於て津軽藩はその根拠地大浦又は弘前と古来より發展した十三湊を連絡するに岩木川を利用しその一拠点として板柳を選んだのである。これについては猶検討を要するが少くともその後の河港板柳を裏付ける文書が他に幾つかある。寛文三年(一六六三)(12)、延宝元年(一六七三)(13)、元禄四年(一六九一)(14)、元禄五年(一六九二)(15)にそれぞれ御蔵建設の記録があるが、これらは板柳町が岩木川の河港として次第に充実してゆく過程を物語るものである。

移出品と移入品

もとより米は当時の重要貨物であつて一旦は所謂御蔵に蔵せられ之から搬出された。寛文四年(一六六四)九月二十一日の御定書(16)は十七条より成るが之によれば年貢米は「在々の小蔵」に一旦収められ或は直接鱒ヶ沢十三に運ばれ或は雪中を三世寺、板柳に運ばれて岩木川の河水がとけると同時に十三まで下つたものである。即ち海港としての鱒ヶ沢を除けば殆んどの米が岩木川水系によつて運ばれたものであつた。文録二年(一五九三)津軽藩は今年京都釜の度御屋敷大坂天満越前敦賀の御屋敷御求被成(17)たのである。藩はこれを根拠として更に中継所として大津に御蔵屋敷を設け米の輸送販売を行なつた寛文十二年(一六七二)三月十五日敦賀御屋敷役人に下した御定書(18)に依れば「鱒ヶ沢十三板柳三世寺青森より為登米した米は敦賀より山中を経、海津に出るか新道野を経、塩津に出るかしへ琵琶湖上を大津へ輸送されたものである。又寛文十一年(一六七一)三月十五日大津御屋敷役人への訓令(19)は十六

条よりなるが之に依れば京都藩邸の指揮下にある大津藩邸の役人は敦賀に出張し陸上及び湖上を米の輸送にあたったものである。

然るにその後米は敦賀を経ず直接大坂に入港した模様である。文久三年（一八六三）十一月敦賀の蔵屋敷が復興⁽²⁰⁾しているが、之はおそらく前年幕府が蝦夷交易の為敦賀会所を設けたことに関係あるものである。即ち何時の頃よりか敦賀の蔵屋敷は廢止され文久三年に至ったものである。寛永年間加賀藩の廻米によって開かれた日本海より瀬戸内海への回遊航路所謂西廻海運に津輕藩が乗じたのは延宝六年（一六七八）であつた。⁽²¹⁾津輕藩は当時の趨勢に応じて次第に直接大坂に廻米するようになったものである。

米を移出品とした津輕藩は上方の雜貨を移入した。寛文四年（一六六四）の文書⁽²²⁾に依れば木綿の新品、古物、綿、茶、紙、袖物及び櫃に入れた雜貨に課税しているが之らは十三より弘前にむかつて岩木川を遡つたのである。木材は藩の重要な移出品⁽²³⁾であり、又藩内に於ける重要貨物として岩木川を遡つた⁽²⁴⁾ものである。これは金木川上流より同川に沿うて搬出され金木川の岩木川に合する口でとり扱われた。⁽²⁵⁾金木町が現在も営林署の所在地であることは之らの古記録に照し合せて興味深い、岩木川を遡航する貨物としては他に炭、薪、葦がある。葦は津輕藩にあつては屋根葺材料及び防寒材料として必要欠くべからざるものであり石高に応じて配給を行った。⁽²⁶⁾葦は十三湖附近の湿地に産し、これを所謂「カヤ船」に積んで岩木川を遡り三世寺のカヤドバに上げた。ここには「カヤ奉行」があつてこれを采領したという。

延宝三年の記録註によれば大坂より黒砂糖五俵を弘前へ送る予定があり、之を青森鯨ヶ沢と同時に十三の役人へ通

知して来て居る。このような貨物も時には岩木川を遡ったのであろう。貞享元年⁽²⁸⁾の記録では大豆が米、檜材、炭などと共に十三港を出て居る。しかし之を遡る寛文十年(一六七〇)⁽²⁹⁾には米、雑穀、煙草の積出しは堅く禁止されて居るから大豆の移出などは或は米産地津輕によつては例外であつたのかも知れない。

船舶と水路

岩木川を上下した船舶の積載量は正確な記録はないが元禄三年(一六九〇)の記録⁽³⁰⁾に依れば板柳辺で米八十俵積程度、貞享四年(一六八七)の記録で五所川原附近ならば米百俵程度の船が上下し得たものと思われる。これは昭和年代の記録からも略々妥当な数と想像される。

船の隻数は時により変化があつたものと想像されるが元禄三年(一六九〇)⁽³¹⁾板柳で六十三隻が記録されて居る。又民間に大量の船を私有して居つたものがあつたと思われ、明和九年(一七七二)の記録⁽³²⁾では五所川原の鶴屋善之丞は四十隻所有とされている事などその証左であらう。

岩木川は常に満々として船舶の航行に水深を保ち得たものではない。⁽³³⁾時には河川工作物が航行を妨げることもあつた。⁽³⁴⁾しかし困難は何よりも十三水戸口にあつた。元来水戸口は現在の位置より遙かに南にあり、十三湖の水は現在の前潟を川となつて南流し港神社附近で海にそそいでいた。従つて水はけは良好でなく時々流砂によつて閉塞された。そして之の切りかえはしばしば試みられた。慶安二年(一六四九)三千の人力が七月より九月まで就勞して遂に成功しなかつたが⁽³⁵⁾、(明和元年一七六四)には閉塞がひらけ海と湖が開通した記録がある。⁽³⁶⁾或は自然現象としてそのようなことがあつたのであろうか。その後文久元年(一八六一)より二年にかけて失財⁽³⁷⁾、元治元年(一

八六四) 本田軍蔵が試みて成功⁽³⁸⁾ している。明治二年(一八六六) 五月には人夫十一万五千人が出勤し中十四間の至十五間の水路を掘鑿しなかつた。⁽³⁹⁾ しかし明治十九年(一八八六) 工事が成功して遂に現在の状態になつたものである。要するに十三水戸口は他の河口港一般のように屢々流砂によつて悩まされたようである。

舟運の終焉

岩木川の沖積作用は年と共に進み、津軽藩の開拓も之を追うて北進した。明治五年御蔵廢止⁽⁴⁰⁾ の際は岩木川流域で藤崎、板柳、五所川原、金木、八幡、木作、高杉、十三に御蔵があつたことがわかる。即ち寛文の頃板柳辺にあつた御蔵は天和・貞享の頃には既に五所川原に出来、更に岩木川との支流に沿うて金木・八幡(中里町)と下流に出来て行つた。従つて河港も又続々下流に出来、明和九年(一七七二)には五所川原に大船四十隻を所有する商人があらわれた事は前述の通りである。金木は木材の集散地となりその一部蒔田は津軽北部の舟運の中心となつて藩政廢止後もその状態を維持し、常に四、五十隻の川船が碇泊したのである。⁽⁴¹⁾

明治時代に入つては米の貨物としての意義は旧藩時代とは變つたと云え、なお上流より輸送せられ下流より薪、葦、又十三よりは雜貨も上つたようである。⁽⁴²⁾

岩木川の舟運は三世寺より十三まで一日半乃至二日、上りは十三より五所川原まで二日、五所川原より三世寺まで一日を要した。

十三湖畔及び岩木川沿岸に越後谷、三國谷、能登谷、敦賀谷、秋田谷等の姓が多くこれ等はいずれも祖先の出生地を示すといわれて居る。日本海沿岸各地との交通の繁かつたことをあらわすものであろう。明治時代に入つてもこの

趨勢はやむことなく十三港はアオモリヒバを移出し雜貨を移入していた。

然るに明治四十二年（一九〇九）津輕半島をめぐる森林軌道が敷設され木材は陸路青森に運び去られるに至った。十三港はみるみる凋落の一途を辿り岩木川の舟運も又昔日の面影を失うに至った。更に大正七年（一九一八）九月陸奥鉄道が五所川原まで通じ、昭和五年（一九三〇）七月津輕鉄道が金木町、同十一月中里町へ通ずるに及んで岩木川舟運は全く忘却されてしまったのである。

昭和十二、十三年及び十六年の秋岩木川工事々務所は容量五屯、吃水六〇糎の發動汽船を浮べ、藤崎町より下流車力村方面へ小型機関車やレールの運搬を行い些かの支障も無かつた。⁽⁴³⁾ この吃水は藩政時代の舟のそれに比し小さくはないと想像される、往年の舟運を可能ならしめた岩木川の水深もここに伺われるのである。

ま と め

交通の現象は自然条件、社会条件及び交通機関自体の發達によって且つ生じ且つ變化する。前述する如く十三港は中世以来日本幹線海運の一要港であつた。しかるに近世初期津輕藩が確立しその根拠地たる内陸と外洋との交通が必要となるに及び弘前、又は大浦と十三とを結ぶ交通路として岩木川が選ばれたのである。もとよりそれだけの理由はあつた。例えば船一隻の積むべき米一〇〇俵は之を人力によれば一〇〇人、駄馬によるとすれば五〇頭を要する。しかも人力又は駄馬は行程一日三十軒とするに岩木川の場合、船頭三人による船は下りに一日三〇軒であるから、兩者の輸送量に非常な差が認められる。然も交通路の兩岸はそのまま生産地たる米穀地帯である限り岩木川の選ばれぬはずはなかつた。

内陸水運を利用する現象は藩政が確立した頃の日本全国の現象であつた、当時運河化された河川を挙げれば⁽⁴⁴⁾ 加古川は文禄三年（一五九四）阿江与助によって、大井川は慶長一二年（一六〇七）角倉玄之、富士川は慶長一三年（一六〇八）角倉了以、同一九年（一六一四）角倉玄之によって天竜川は慶長一三年（一六〇八）、角倉了以によって北上川は元和九年（一六二三）伊達政宗の臣川村重吉によって施工されたものである。しかも岩木川の場合有力なる港十三を河口に擁して舟運がおこつたところに大いなる特徴がある。之は本川の輸送を有利ならしめる為あらたに河道を掘鑿しその河口に石巻港を開いた北上川の場合⁽⁴⁵⁾ とまさに対蹠的と云い得る。このようにしておこつた岩木川舟運はその流域津軽平野の開拓が進捗するに従いよいよ盛んになつたことは河川舟運の一特徴たる御蔵が漸次発達して行つたことに徴しても明らかである。

岩木川舟運が明治末年以降遽かに凋落した原因は実に輸送系統の変遷にあつた。明治二十七年（一八九四）十二月一日鉄道は青森県内を貫通し津軽は陸路による一貫輸送体系の中に含まれ従来の日本海系統海運に依存する必要がなくなつた。且つ十三湊は記録にもあらわれるように屢々漂砂によつて埋められ、近代の大汽船を入れるには余程の築港を施さなければならぬ状態である。津軽地域はこのような築港を必要としない状態に到つた。同時に旧津軽領は旧南部領と合して新たに青森県となりその中心は弘前より青森に移り、しかもその青森が北海道との連絡の拠点となつた。この事實は日本全体の輸送体系の変化と共に岩木川舟運の意義を減殺したことも忘れてはならない。

しかし乍ら岩木川は鉄道路線と直角の関係にあり鉄道の培養線たる意義は持たないまでも競争的立場に立つことは免れた。之は北上川舟運が鉄道開通と同時に凋落し三年後には全く地に落ちた事⁽⁴⁶⁾ と事情を異にする、当時猶十三湊にはアオモリヒバを求むる北陸の舟が蟄集し且つそれらの船が運ぶ雑貨は岩木川を遡つて津軽平野に流れていたの

であつた。

しかるに青森市中心の輸送系統は遂に十三湊の生命をも奪つた。前述の明治四十二年（一九〇九）青森営林局による津軽半島横断森林軌道敷設がそれである。今日岩木川に平行して右岸に私鉄津軽鉄道あり又左岸にトラクターを走らすべき道路がある。もはや岩木川舟運の再興は望みがたきものであらう。

〔附記〕本稿の為に資料を提供せられた方々の多くは既に故人となられた。記して謝意を表し、またその冥福を祈る。

註1、奥田順藏氏史料

2、要記秘鑑卷一九

3、7、福士貞藏氏史料

4、津軽興業誌

5、津軽藩日記（寛文二年）

6、同（寛文五年）

8、東北地方建設局岩木川工事々務所調査資料に依る。

9、廻船式目成立を貞応二年とする住田正一説の他に内田銀藏説古田良一説等がある。（徳田剣一「中世における水運の発達」による。）

10、古田良一「東廻海運及西廻海運の研究」

11、福士貞藏 板柳町誌

12、17、工藤家記

13、永祿日記

14、21、28、30、31、津軽藩日記

15、35、平山日記

16、18、19、長尾角左衛門氏史料

- 20、津輕歴代記類
- 22、「今度回数改并役銀請取様申渡寛」
- 23、寛文五年御定書
- 24、26、27、永沢文庫
- 25、元禄四年御条目並町中江申渡控
- 29、各沖目宛訓令
- 32、日光御社参に付諸国分限改書
- 33、永沢文庫 天和三年五月十三日の条
- 34、同 元禄三年三月の条
- 36、津輕秘鑑
- 37、38 齊藤文書、
- 39、広船日記
- 40、明治五年御布令留帳
- 41、金木町誌
- 42、奥田順蔵氏談話
- 43、岩木川工事々務所記録
- 44、日本土木史
- 45、46、小川博三「北上川舟運の消長」東北研究一卷

表

十三水戸口工事	鉄 道	参 考
十三水戸口切替失敗		加古川改修 大井川改修 富士川、天竜川改修 富士川改修 北上川改修 {青森開港, 江戸へ廻航 {西廻海運開く {那珂以南銚子までの航路 {仙台藩の船ひらく 秋田藩, 土崎より江戸に開港 西廻海運敦賀にあらわる 河村瑞軒東廻海運整備 河村瑞軒西廻航路改良 出羽の官米を江戸に廻送
十三水戸口自然(?)に切れる		
十三水戸口切替失敗		敦賀会所, 蝦夫交易
十三水戸口切替成功		
十三水戸口替失敗		
十三水戸口切替, 成功現在の形	鉄道, 青森全県を通る 森林軌道通る 陸奥鉄道五所川原迄 津軽鉄道金木迄	

		開 拓	岩 木 川 舟 運	他地域との交流
貞応	2	1223	西郡柏村桑野木 田正八幡たつ	廻船式目なる 京、大阪、敦賀に藩邸をおく
大正	5	1577		
文録	2	1593		
〃	3	1594		
慶長	12	1607	五所川原堰の人 柱たつ	
〃	13	1608		
〃	14	1609		
〃	19	1614		
元和	9	1623	小阿弥堰なる 瀬良沢村、梅田 村開拓なる	
寛永	1	1624		
〃	2	1625		
〃	17	1640		
〃	20	1643		
正保	1	1644		
〃	4	1647		
慶安	2	1649	広須浮田を開懇	
明暦	1	1655		
寛文	1	1661	五所川原新田な る	
〃	2	1662		
〃	3	1663		
〃	4	1664		
〃	5	1665		
〃	10	1670		
〃	11	1671		
〃	12	1672		
延宝	1	1673	4間×5間の米倉板柳にたつ	
〃	2	1675		
〃	6	1678		黒砂糖移入さる はじめて西廻
天和	3	1683	木材を上流に	
貞享	1	1684	木材を上流に	東廻一番
〃	2	1685		
元禄	1	1688	板柳の藩借上げ船25艘	
〃	3	1690	板柳の藩船63	
〃	4	1691		
〃	5	1692		
宝永	2	1705	金本新田なる	
明和	1	1764	五所川原に大船40艘持の商 人あり	
〃	9	1772		
文久	2	1862		
〃	3	1863		
元治	1	1864		敦賀の藩邸復興
明治	2	1866	御倉（藤崎、長岡、板柳、五 所川原、金本、木作、高杉） 十三廃止 蒔田は舟運の中心地	
〃	5	1872		
〃	19	1886		
〃	27	1894		
〃	42	1909		
大正	7	1918		
昭和	5	1930		