

第3章 北前船の誕生の伏線となった西廻り航路の整備

はじめに

北前船を語るに日本海から瀬戸内海、そして大坂を目指した西廻り航路との関係は欠かせません。そしてその航路は河村瑞賢が整備したことは歴史上で自明のこととなっています。ではなぜ、材木商人であった河村瑞賢が航路を整備することになったのか。そのロマンをあらためてたどっていきます。

3-1 「パクス・トクガワナ」（徳川時代の平和体制）の完成

1) 徳川幕府の権力集中への布石

1600 年の関ヶ原の戦いは、徳川家康にとって豊臣家と対決して天下を取った戦いではありませんでした。名目上、豊臣秀吉の遺児の秀頼の側に立って、秀頼の側近の石田三成が起こした乱を治めるための戦いでした。勝利はしましたが、家康に数代にわたって仕えてきた譜代大名の主力を率いた息子の秀忠の戦場への遅参によって、家康側に付いた豊臣系有力大名が主力として戦ったことで、戦後の論功行賞で彼らに加増して西国全体に外様大名として定着してそのまま残ることとなってしまいました。

このため、家康の心配は西国の大名が秀頼側に立って、徳川政権に不満の刃を向けて攻め上がってくることでした。それには大軍が船団で攻めてくる心配から、1609 年に「大船建造の禁」で 500 石以上の船の建造の禁止と西国大名が持つ船は淡路島沖に集めて全て沈めてしまいました（ただし商船は対象外）。

1615 年の大坂夏の陣で秀頼が率いる豊臣家を滅ぼしたことで、反徳川勢力が結集する政治的な核が失われました。これ

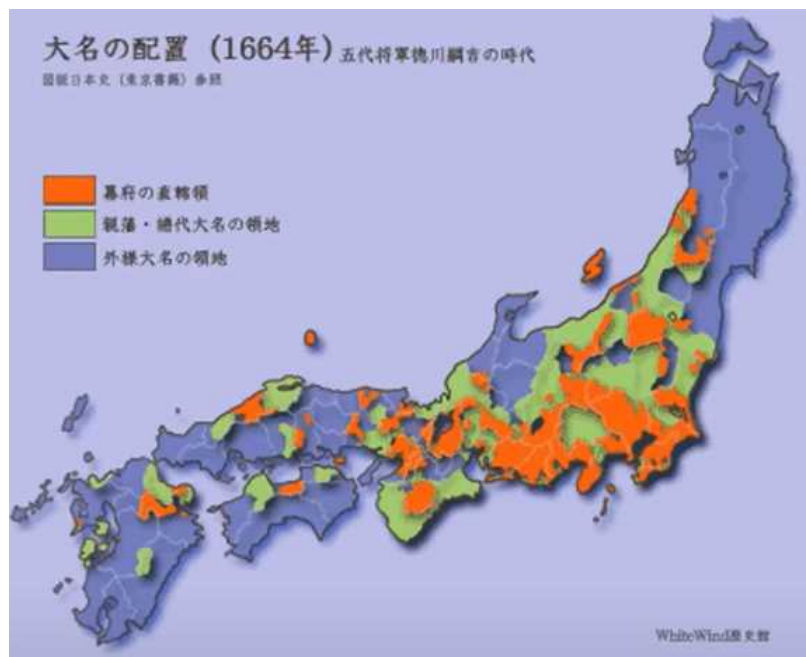


図 3-1 全国の大名の所領地の分布図（1664年）

で乱世を終わり、ここから平和体制を維持する過程が始まることとなったわけです。

その第 1 が、「全国的所領再配置の確定」を 2 段階で実施しました。第 1 段階は大坂の陣後の家康（1616 年没）後見のもとで、1617 年に豊臣系有力外様大名（例えば、福島正則、加藤忠広）の改易（領地や屋敷の全てを没収）と親徳川の外様大名を転封（領地替え）することで、大坂や摂津の基幹部を直轄領とするとともに、譜代大名の西国への進出を行

いました。第2弾は、秀忠（第2代将軍）と家光（第3代）の時代に、改易と転封を行い、家綱（第4代）の時代に領地朱印状を一齐発給し全国の所領の配置が図3-1で示すように確定したのです。これらにより、1614年の幕府直轄領は240万石でしたが、1643年頃には豊臣家の所領を加え400万石に達し、その分布は関東・上方・甲信を中心に東海・北陸などにも分布し、ほぼ親藩・譜代大名の分布と重なることになりました。正に徳川幕府の中心地江戸は完全な防備体制の中で安心して政治ができることになりました。

加えて、1615年の「1国1城令」で、全ての家臣団の家を城下町に集め、大名本家のみを「国主・城主」身分とし、各藩の一門や有力家老たちの自立性を奪うことを確立させました。その1ヶ月後に、「武家諸法度」が發布され、法度に背いた者は領国から追放され、他の大名にも仕官でき無く（自由に主人を替えれない）したことや、居城の修復の届出の義務、勝手に婚姻を結ぶことの禁止などによって幕府に対する大名のいわゆる「下剋上」が凍結されることとなり、制度面からさらに安全な秩序が形成されることとなりました。

2) 首都江戸の基盤建設と公儀普請による大名財政の弱体化

徳川家康が豊臣秀吉から関東への移封を命じられ、江戸の地に1590年に進出した当時、江戸城は石垣もない貧素な城で、すぐそばまで海岸線が迫り、近くには茅葺きの家が百軒ほどあるだけの寒村でした。そんな江戸の地を選択したのは、将来大量の物資を輸送できる船運の便が期待できること。背後地は武蔵野まで続く広大な（関東）平野で、開墾可能な耕地になる期待が高かったからでした。



図 3-2 利根川東遷事業の概要 （出典：利根川上流河川事務所 HP）

家康は最初に手を付けたのは1594年に利根川の付け替え工事「利根川東遷事業」でした。当時の利根川の中下流は図3-2の左図に示すように、南流し現在の荒川の流路を通り江戸湾に流れ込んでいました。そのため、江戸市中にたびたび洪水被害が発生していたのです。そこで、利根川の流れを右図のように太平洋に面した銚子へと移すというかつてない大工事が行われました。着手から60年にわたる利根川の付け替えと流れを整理したことで、洪水被害を防ぐだけでなく、沼や湿地帯を新田や農作地に適した土地に変えることとなりました。また、利根川・江戸川の結節点であった関宿には三つも河岸ができ、まさに太平洋の東北地方と江戸を結ぶ流通の拠点となったのです。利根川の東遷事業は家康が期待した江戸の消費需要に対応する物流網の発展に寄与させることになりました。

江戸を代表する荒川と下流の隅田川は河道の掘削工事等で水量が増加し、船による年貢米や特産物など物資の大量輸送が可能になり、重要な交通路として利用されることになり

ました。舟運により、物資の取り引きが盛んになるにつれて、各地で絹織物や茶などがさかんに生産され、江戸の人口増加による消費を賄うようになりました。

次に取った政策は、家康が 1603 年に征夷大將軍の宣化を受けて、「公儀普請」（お手伝い普請）という幕府の総力すなわち將軍が諸大名に命じて行う土木建築工事の実施でした。工事は 3 期に分かれて行われ、第 1 期は 1603 年から大坂の陣の始まる 1614 年までの家康によるもの、第 2 期は大坂の陣後の 1620 年から 1624 年の秀忠によるもの、第 3 期は 1636 年の家光によるものでした。「千石夫」という藩の石高の千石に一人の割合で夫役を出させる手法で、建前は朝廷から与えられた將軍職に基づき全国的な課役としての形式をとったものでした。目的は江戸城の再建だけではなく、城下町を再考・再興するものでした。神田山を切り崩して日比谷入江や砂州であった前島の埋立で市街地を造成する工事では、「六十六カ国の町普請」と言われ、普請場ごとに加賀町・尾張町などの夫役人の国名が付けられ、江戸に居住を希望する人々に応える最初の事業になりました。首都江戸にふさわしい都市基盤づくりや河岸工事を大名間に競い合わせ整備させる一方で、特に外様大名の財や蓄えを減らして対抗力を削ぐことを目的としたものでした。

家康が入府した当時の江戸城は石垣もない貧素な城でしたが、石垣を伊豆から巨石を石船を造らせ運び整備させ、5 階建ての木造、瓦、城漆喰を組み合わせた美しい天守閣は堂々と威厳を持つだけではなく、それを主調とする街並みは庶民を通じて全国にまで行き渡ることとなりました。

また、図 3-3 に示すように江戸城を中心として、「の」の字型の右渦巻き状に排水路を

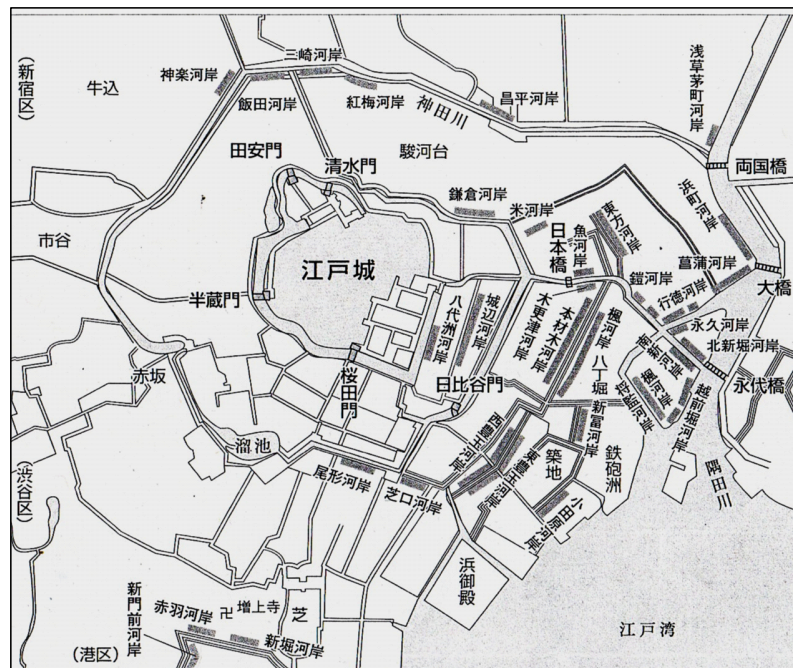


図 3-3 水路と河岸が整備された水都江戸の姿

兼ねて「堀割運河」が造られました。都市の内部に入り込むこの運河網と、運河沿いには数多くの船着場である「河岸」が 100 ヶ所以上つくられ、都市の“内港”とでもいふべき独特のシステムが水運と陸運を結ぶ「水の都」の役割を果たしていきました。

外様大名や譜代大名の負担による公儀普請は江戸を中心に行われたのではなく、第 1 期には駿府城や名古屋城、第 2 期には大坂城等にも動員されました。特に大坂城は豊臣期を超える大規模な城郭として再生し、西国大名に対する將軍家の抑える力を象徴するものとして再建したことが最重要課題であったと言われるものです。

3) 参勤交代制度の確立とその影響

こうした徳川時代の平和体制維持の総仕上げとなったのが、家光の時代の 1635 年に「武家諸法度」の改訂（元は朝廷のある京都での参勤の規定）で出てきた「江戸参勤交代制」でした。外様大名は 2 年毎に、1 年間は江戸に滞在（参勤）し、翌年は領地に帰還（交代）を行うもので、大名の正室と世継ぎは江戸に常住しなければならない大名の服属儀礼になった制度でした。この目的は領地から江戸間での旅費と江戸での滞在費の財政負担をかけることで、外様大名の蓄えを減じ、軍事力を低下させるとともに人質も取る形で忠誠心を担保する役割でもありました。

一方で、旗本・譜代大名は徳川家直属の家臣団であるため、常時江戸に在府することが義務づけられ、外様大名に対する軍事的集中で圧力をかけました。しかしながら 1642 年に全国各地での異常気象が続き、大洪水や害虫の異常発生、牛の疫病による大量死、異常寒波の発生などで、百姓が大量に餓死する事態が起きました。そのため幕府として寛永の飢饉対策を展開するために、旗本・譜代大名に一時的に交代で帰国して領地経営にあたるよう命じました。それ以後も関八州内の譜代大名は半年交代、それ以外は各年交代とし、外様大名と同じ参勤交代制度が 1642 年に確立することとなりました。常駐であった御三家も水戸藩以外の尾張藩、紀州藩も参勤交代を余儀なくされることとなりました。

関ヶ原の戦いの後に力により天下統一をなし得ず、征夷大將軍になって江戸に幕府を開いた家康にとって、大坂の陣で宿敵であった豊臣秀頼軍を破って天下人になりましたが、実力ある外様大名の力を削ぐために公儀普請で財源を放出させ、長期にわたる参勤交代制度によって、幕府には背けない体制を築くことができたことになります。ここに、「パクス・エドガワーナ」（徳川時代の平和体制）が完成したと言えるでしょう。

3-2 パクス・トクガワーナによる水都江戸と天下の台所大坂の発展

1) 世界 1 の人口規模の都市になった江戸

1603 年の江戸幕府開府まもない江戸の人口は約 15 万人といわれています。参勤交代が始まると、江戸へ参勤のために各藩からやってくる大名の家臣団や奉公人のための屋敷が幕府から借りた地に建設されるようになりました。しかも、大名にとって「パクス・トクガワーナ」と言われる平和な時代になって、正妻と世継ぎが江戸に移住することは、江戸屋敷が本宅となることと、本来の領地では戦争に備える準備が不要となることで、急速に江戸の大名屋敷の家臣団や奉公人の規模と質が充実、拡大していくことになります。江戸中の利便性の高い地に、屋敷が次々と建設されていったことになります。どの程度の方が江戸に移住してきたかについて、明確なデータはありませんが、具体的な事例（1678 年）として、外様大名で 24 万石の土佐藩で 3,200 人が江戸に在住していたとされています。

その当時の大名の数は 200 家程度とされていますので、大名の石数の規模に差がありますが、江戸の武家人口は 50 万人が安定的に維持されたとの数値が残っています。江戸の武家屋敷の地ではほとんど生産する機能がありませんので、屋敷で必要となるサービスは専門の商人等が担うこととなり、江戸の商人等の町人の人口も増えていきました。

江戸の町人人口は、詳細なデータは残っていませんが、参勤交代が始まった 1634 年頃に約 15 万人、参勤交代が全ての大名に適用された後の 1657 年頃に約 28 万人、1693 年頃に約 35 万人と推定されています。8 代将軍の吉宗の命令により 1721 年に始めて全国人口調査が行われた記録では、町人人口が 50 万人を突破していました。これに武家人口

50 万人を加えると、江戸の総人口は約 100 万人となりました。まさに、当時江戸は世界最大の都市になっていたことになります。

江戸時代の全国の人口は、1600 年に 1,700 万人、1721 年に 3,128 万人、1873 年に 3,330 万人という人口が権威ある数字となっています。すなわち江戸時代前半は人口急増、後半は人口停滞と対照的な人口動向だったと考えられています。やはりパクス・トクガワーナを迎えて、戦乱での武士が亡くなり、農民も戦争に引き出されることもなく、農地の拡大や商品作物の改良などで、生産を拡大し、前章で述べたような近江商人の活躍で生活の豊かさが増し、江戸時代の前半は人口が増えていったことが理解できます。

江戸の人口が増加し巨大な消費市場となった江戸には生活や事業に必要な物資も江戸に集まることを意味します。特に隅田川の上流の荒川、江戸川は物資を運ぶ高速道路の役割を果たし、「の」の字型の右渦巻き状の掘割運河網が道路の機能をし、運河沿いには数多く造られた河岸を通じて、周辺地域からの「地回り物」が多数供給されるようになりました。家康が目指した都市計画は見事に江戸の発展を可能にしたわけです。そして、生産基盤が未熟で、江戸周辺では供給できなかった必要な衣類や、油、酒、酢、醤油などの日用品については、上方産の「下り物」として、当初は菱垣廻船のような 500 石積程度の大型商船（1638 年に荷物船の石数制限は解除）で大坂から 1 ヶ月かけて輸送を担いました。江戸の港に入湊すれば高い値がついて飛ぶように捌けました。

2) 参勤交代制度の副産物

平和な時代を迎えての参勤交代で各藩の屋敷には多くの人々が暮らすことになりました。当然その人たちの食糧や費用の確保が問題になります。生活のための物資は地回り物を購入すればいいのですが、主食の米の確保が大きな課題として遡上してきました。米は各藩の農民からの年貢で賄われ、財政の基本であり、家臣たちの給与でもありました。しかし、江戸に滞在していることは、少なくとも食料となる米を自らの領地から運んでくる必要が生じました。土佐藩の事例では 3,200 人が滞在していますので、1 人の年間の消費量が約 1 石約 150kg なので、藩邸で 3,200 石、約 480 トン、1 石 2.5 俵とすると 8,000 俵になります。土佐藩の場合は千石船に積み込めば 4 隻で運び込むことができますが、千石船が着岸できる湊のない藩では工夫をしなければ運べないことになります。基本は川があれば川船で外洋まで運び、そこから大型船に積み替えることになります。

加賀藩はまだ西廻り航路のない時代には、敦賀まで船で運び、敦賀から海津までの 7 里半越えの道約 28km を馬で、海津から大津までは琵琶湖独特の丸小船(500 俵積める)で運び、大津からはまた、小船にませ替えて大坂まで運び、大坂から大型船で江戸に運んだとのことです。加賀から千石船 1 隻で出帆すると、敦賀で馬にませ替えると、馬 1 頭に 2 俵積めるので千頭以上の馬が必要になり、敦賀からの道は「上り千頭、下り千頭」と言われるほど馬と馬子で混雑したというのも頷けるような気がします。

このように各藩にとって江戸藩邸を置くことは様々な面で浪費を重ね、その経費は藩によっては収入の半分以上を使うこととなった訳です。

幕府にとって外様大名が大きな財政的負担がかかろうが何ら問題はありませんでした。しかし、数万石から 10 万石程度の譜代の藩や天領の場合には、放置できない問題として浮上することになりました。

3) 天下の台所としての大坂の必要性

各藩の江戸での生活費を賄うためには、年貢米などを換金する必要が迫られました。当初日本海から琵琶湖を通じた米は一大消費地である京に近い大津で売買されました。しかしそのルートで換金できるのはほんの一部の藩の米に過ぎません。大量輸送し、大量に販売できる大坂の中央市場の役割が重要になってきました。幕府にとって大消費地の江戸の物価を安定させるためにも、大坂で値決めされてから江戸に回送されることが望ましいからです。「公儀普請」で大坂のまちの整備が進み、17 世紀後半で「天下の台所」としての地位を確立した大坂にはどこからでも大型船で運び込める流通網の確立も一つの課題でもありました。

その課題の解決は、1672 年の「西廻り航路」の整備であり、1687 年の淀川河口の「安治川の開削」によって誕生する堂島新地であり、さらに 40 年後の 1730 年の世界初の先物取引所「堂島米市場」の開設を待たなければなりません。

3-3 西廻り航路の開発、そして北前船へ

1) 河村瑞賢の登場

幕府からの依頼で海路の「東廻り航路」と「西廻り航路」、さらに「安治川の開削」を請け負ったのが河村瑞賢(1618-1699)という人物で、彼無くして「北前船」を語れないほどの重要人物です。

瑞賢は伊勢国の南伊勢のリアス式海岸が連続する寒村の貧しい農家に生まれました。13 歳で江戸に出て、普請場で車力になりました。一説によると、ある日、品川の浜に町人が捨て流れ着いたおびただしい数のナスやウリが目に入り、漬物にして普請場で売れば儲かるとひらめいて、拾っては漬け、漬けては売りました。材料費が要らないのでぼろ儲けができたとのことでした。そんな才覚が認められ、普請場の人足頭に転職し、土木や建築の仕事覚えて、20 歳で材木商として独立しました。

1657 年 1 月に「明暦の大火」が起こり、江戸の市街の 3 分の 2 を焼失することとなりました。材木商瑞賢は、復興に凄まじい材木需要があると見込み、良質の木材の確保ができ、江戸の大火の情報が伝わる前に抑えることができるのは木曽しかないと判断し、陸路中山道を通り、雪深い地で木材の伐採から販売を取り仕切る商家を訪ねました。大火の情報はまだ伝わっていないと判断し、唐突ながら木曽全山の木を言い値で引き取りたいと申し入れ、価格についてはその年の相場値で売ってもらう条件を引き出し、わずか 10 両程度の手付金で約定書を交わしました。その後に、木材を買い付けたい商人が木曽に押し寄せて来ました。瑞賢は暴利を貪ろうとはせず、「上限の売値は仕入れ値の倍まで」という方針で、駆け引きの無駄な時間を要せず、商取引は現金で流れるように進んでいきました。こうして、瑞賢は知恵と行動力でその年には大分限(大金持ち)になっていました。

明暦の大火をきっかけに江戸幕府は防火に重点を置いたまちづくりを進めました。隅田川以東の深川、本所の大木屋敷や寺社を域外に移し、新たな堀川を次々に開削して新市街地として開発しました。そして参勤交代で増え続けた武家地が 6 割、寺社地が 2 割、残り 2 割が町人地となり、生産活動をしないう武士が急増したことで巨大な消費都市江戸が誕生することに繋がっていきました。

瑞賢は市域を広げるための築地の埋立の作業に活躍し、赤坂、牛込、小石川の宅地化にも携わり、その際に伝手をたどって利権を得ようとなどはせず、幕府の呼び出しに応じて様々な知恵を貸したり、人手を集めたりと陰に日向に役人を支えることに徹してきました。一方で、本業である材木商として新市街地に建つ屋敷や住居の木材の供給に大きな利益を上げ、さらに土木・建築事業者として請負い、いつしか豪商になっていました。

明暦の大火から 12 年後の 1669 年に、瑞賢は譜代大名の小田原藩主で老中の稲葉正則から呼び出しを受け、町人でありながら新たな使命を受けることとなりました。

2) 東廻り航路の開発と整備

老中からの幕命は、「陸奥国信夫郡と伊達郡に 12 万石と、出羽国屋代郷に 3 万石の天領がある」（現在の福島市周辺の地域：本来米沢藩の領地でしたが、藩主の急逝と嫡子がなく、家断絶の危機となり、会津藩主の働きかけで、改易を免れ、知行は 30 万石から 15 万石に減らされ、15 万石が天領となりました）。城米を直接江戸に運ぶのに、従来は米を収穫した冬に、銚子沖から川船に載せ替えて、利根川を 32 里（約 125km）遡り、関宿で江戸川に乗り換え 14 里（約 55km）下ってようやく浅草に着く。そのため価格は「徳川家中が食べる分には仕方ないが、江戸で売りさばいて幕府の財源にしようにも、高すぎて買い手がつかない。」とのことで、海路の整備を瑞賢にやるように命じたのでした。

瑞賢は幕府からの命を受け、1671 年に計画の策定に入りました。3 月、手代を派遣し、江戸川から利根川のルートと阿武隈川の流路を調べ、それを基に廻漕計画を立て、次のように建議しました。

a) 信夫郡と伊達郡の城米廻漕航路の起点を、阿武隈川の川運で河口の川湊の荒浜に運ぶ。海船に積み替え房総半島に向かい、江戸湾手前の浦賀水道を横切り、相州三崎か、伊豆の下田に着き、それから西南の風を待って江戸湾に入る。東海（太平洋）を南下して房総半島を回り込んで江戸湾に入る最大の難所は、半島の先端の野崎崎ではかなり沖合まで岩礁地帯が続く上、冬季には西又は北西の強い季節風を受け、陸岸に近づきがたく、江戸湾口で船の向きを西から北に転舵する時が危険で、下手をして黒潮に乗ると太平洋に向けて流される危険がある。

そのため、廻漕の時期を収穫の翌年の春に変更し、航路も房総半島の野島崎の沖で北に転舵せず、そのまま西の伊豆半島の下田か三浦半島の三島に向かい、そこで風待ちや潮待ちして、風向きや海流の変化を見極めて、あらためて安全に江戸湾に向かう新たな海路を提案したのです。房総半島を大型船で外海を直行することで、大廻りになるが、積み換えも少なく、大量輸送が可能で、日数も費用も半減できる刷新的な方式となりました。

b) 廻漕船として官船は建造せず、伊勢・尾張・紀伊の堅牢で江戸湾航路に慣れた民間の廻船と水夫を雇う。廻船には幕府の雇船であることを示す幕府の幟（日の丸）を立てる。

c) 航路は、荒浜を起点として、寄港地として①平潟（風待ち湊）、②那珂湊（那珂川の河湊）、③銚子口（利根川の河口湊）、④小湊（西風時に房総半島沖を通過するための風待ち湊）、⑤下田（伊豆半島）または、⑥三島（三浦半島）の主に天領の湊が指定されました。

そのほかに、航路に沿って、適切な距離毎に潯標（航路標識）、灯明台、寄港地では薪炭や飲料水の供給、造船所や船舶修理施設、航海情報の提供、そして休息や病気治療の取れる施設（温泉旅館、遊女や芸能施設）等を整備しました。

全ての寄港地には番所を設置して、船の遅速、水主^{かこ}の勤惰、過積載防止の吃水の状態の記録、密米買入れ等の積み荷の違法がないかの確認のほか、水主が食べられるだけの水と食糧は載せているかなど、船舶輸送の安全を総合的に判断ができることになりました。

この「東廻り航路」は、以後、幕府だけではなく、東廻り諸藩の江戸藩邸の米の廻路としても取り入れられることとなりました。

3) 西廻り航路の開発と整備

老中稲葉正則に奥州城米廻漕の報告し、瑞賢はこれで隠居ができると考えた矢先に、「出羽国の天領の城米も江戸に廻漕してもらいたい」とあらためての指令が出されました。

出羽国には、最上藩（57 万石で東北有数の大大名）がありましたが、藩主最上義光の死後に後継者が途絶え、御家騒動が起き、1622 年に改易となり、譜代大名の領地と 4 カ所の天領に分割され、天領に城米が 10 数万石ありました。

天領の米は最上川を使い酒田湊に集め、そこから、日本海を北上し、津軽海峡を経て、太平洋を南下し、東廻り航路利用すればいいのですが、出羽国の米は晩秋に収穫されるため、米を初冬から真冬に運ばなければならず、その頃の津軽海峡は最大の難所になり搬送不可とのことでした。そのため、現実の江戸までの経路は、越前の敦賀か若狭で荷揚げして、琵琶湖経由で大津を経て、大半は大坂で売却し、残りを船で江戸に運んでいるとのことでした。しかし、酒田から初冬に出航したら、琵琶湖北方の峠が雪で閉ざされて 1 ヶ月半運べないため、無駄が多く、結局費用が嵩んでしまう。その結果、いかに上質で美味しくとも、京や大坂で売りさばくのは価格が高く苦労が多いという課題がありました。

そうなると、赤馬関(下関)を通り、瀬戸内海を経て大坂、そして江戸に運ぶのが残された方法になります。

かつて 1659 年に江戸の商人が赤馬関を回る航路での輸送を請け負いました。海路が 600 里 (2,400km) と長く、冬の日本海は荒れますので、利益を優先した無理な航海が原因で海難事故も起きていました。破船遭難の危険があると近くの湊に寄港させることとなりますが、その時に勿ね荷したと申告され、密売されてしまう。請負商人が船を雇う商人請負制では、トラブルが起きれば請負人が全責任を負ったため、請負料は高額になり、損米率が 3 割にもなりました。



図 3-4 河村瑞賢が整備した東廻り航路と西廻り航路(寄港地名は現在の地名) (出典:酒田市立資料館)

瑞賢の仕事は海路の開発ではなく、安全で、不正なく輸送する方策となったわけです。

すぐに酒田湊、瀬戸内海の備前(岡山県)、讃岐(香川県)などに人を派遣して海路の利害・島嶼の状況など安全性や湊の利便性などを詳しく調査させました。

調査結果の報告を基に幕府の許可を得ると、早々に酒田に人を差し向け、実施に向けて

準備に取りかかり、綿密な計画を立てて、次のように建議しました。

a) 廻漕船は北国海運に慣れた塩飽島、備前日比浦、摂津伝法・河辺などの廻船を幕府が直接雇う。廻漕船には幕府の幟を立てさせ、寄港地の入港税を免除させる。

b) 廻漕船は北海（日本海）の航海に適した瀬戸内特有の堅牢で搬送性能が優れ乗員も少なくて済む「弁才船」とし、特に堅牢な讃岐の塩飽島の船を主とし、瀬戸内海や、大坂などの船も調達しました。庸船を入札にすると、古い船に満載し、天候が悪くても、無理して船を出し、3割も損米率になっていた事例を避けたものです。寄港地の税を免除（幕府より老中名で御触れ書きが出された）は、民間の請負では入港税を免れるための無理な遠距離航海をするのを避けるためで、そのために官幟を立てさせました。

c) 寄港地は、①佐渡の小木（金山もあり、造船業も盛んで、修理には最適）。②能登の福浦（能登半島西岸にあり、強風を防ぐ2つの深い入江がある）。③但馬の柴山（細長い大きな湾に奥には温泉がある）。④石見の温泉津（岩見銀山の積み出し湊で、近くに温泉が湧いている）。⑤赤間関（下関）（西は北海（日本海）、東は瀬戸内海に面する。岩礁で危険なため水先案内船を準備させる）。⑥大坂（城米の売却）。⑦紀伊の大島（潮岬の東にあり寄港地には絶好）。⑧伊勢の方座（下田湊までの風待ち、潮待ち港）。⑨志摩の安乗（畔乗）（志摩半島の先端にあり、次の下田湊まで、遠江、駿河には良港が少ないため、寄港を促す。志摩鳥羽湊口の菅島には、毎夜のろしを上げ、安乗の入港の際に焚火を目印にする）。⑩伊豆の下田（最後の寄港地）とする。

寄港地には、番所を設けて、東回り航路と同様に、輸送の安全を総合的に判断する。

一方で、厳しい規定を遵守して江戸まで運んだ船には所定の賃金のほか、荷を積み際に、規定より多めに積載し、江戸に着いた場合、余った分を売る「私糧販売」を許しました。船頭や水主は喜んで取組み、不正防止の動機付けになりました。

瑞賢からの綿密な計画書に基づき、準備が整った1672年5月に、出羽の城米を積み込んだ船団は酒田湊を出港しました。各寄港地では番所の設置と業務等の確認を行い、7月に江戸までの一団の航海を終えることができました。1隻の海難事故も、米の損失もありませんでした。ここに「西廻り航路」の運用の端緒が開かれたのでした。

4) 西廻り航路による日本海物流の拡大―北前船の誕生を誘引

瑞賢が実施した幕府による賃積船で、途中の寄港地を定め、番所での検査を受ける城米搬送の仕組みの成功は、日本海側の他の天領だけではなく、譜代や外様の諸藩も、これまで何度も積み替える琵琶湖経由の方法から、赤馬関廻りで直送できる方法に転じることとなりました。この輸送法の変化は瀬戸内海の弁才船による廻船の日本海への進出を一層促進しました。

重要なことは、米を輸送した翌年にあらためて城米の廻漕のため出羽国まで廻船を運行しなければならないのですが、空で運航するはずはありません。船の安定を取るためにも積み荷が必要です。大坂、その他瀬戸内の湊で、大量の良質の塩や酒、藁、石材、日用雑貨や冬に暖かい綿の古着などの必要な生活物資が運ばれたはずです。

それにより、江戸と大坂を中心とした物流のネットから孤立していた出羽国や東北諸藩が全国的な流通網に組み込まれることになりました。航路の起点となった酒田湊は10年後の1683年には家の数が倍になったとの報告もあり、その成長ぶりが想像されます。

また、幕府や藩による「賃積船」体制が確立したことになりました。船主には船の賃料が入り、船頭等には給料のほか「私糧販売許可」で成功報酬が確保されました。この成功報酬の仕組みは、その後躍進する北前船の賃積船では「帆待ち稼ぎ」という、積み荷の1割程度、船頭自身が商いしたい商品を積み、売却して利益を生む仕組みに発展しました。

さらに、流通網の拡大した海運と直結するために河川船運が河口の湊とともに、沿岸航路の発展に繋がり、蝦夷地を除く日本列島全体の港湾物流の成長の扉を開いたわけです。

やがて、近江商人のような商人が、広域間の情報を交換し、日本海や、瀬戸内、大坂の湊を結ぶ「民間」の賃積船による商いを成立させ、「北前船」の前段の形態である「賃積船」が普及する時代になっていきました(北前船については次章(4章)で詳しく説明していきます)。西廻り航路が普及したことで、少しずつではありますが、希望すれば欲しいものが手に入る時代への転換の始まりになっていきました。

あとがき－河村瑞賢のその後

河村瑞賢による東廻り航路と西廻り航路の整備で、当時の日本の船運物流に変革がもたらされました。その後も、瑞賢は幕命で1687年に、淀川河口の水流を妨げている九条島を真二つに分ける安治川開削工事を完成させました。西廻り航路で海路大坂まで運んできたきた大型の廻船を直接堂島川や土佐堀川の沿岸に横づけを可能とし、川口新地や堂島新地と呼ばれる各藩の蔵屋敷が立ち並ぶ地域に変貌させました。そして、40年後には世界初の先物取引所「堂島米市場」の開設されることにつながり、大坂を「天下の台所」として江戸時代の経済を支えることに大きく貢献したことになりました。

ほかにも、畿内の治水事業(現在の大阪、奈良、京都など)や、越後上田銀山、会津の白峯銀山の開発などに携わりました。頭の回転がはやく、さまざまなアイデアを発揮して成果を上げた功績により、5代将軍・徳川綱吉にも謁見し、晩年には旗本としての武士の身分を与えられました。

特に、西廻り航路の整備は、18世紀の江戸時代の中期から、拡大する物流を担う「北前船」の活躍を導き、それは明治維新後の日本の発展を支えることとなり、河村瑞賢の名前は深く日本の歴史に刻まれることとなりました。



図 3-5 酒田港の日
和山から港を見下ろす
河村瑞賢像(筆者撮影)

＜参考文献＞

- ・伊東潤著、『江戸を造った男』、朝日新聞出版、2016年
- ・児玉幸多編、『日本交通史』、吉川弘文館、2019年(新装版)
- ・酒田市立資料館、「第225回企画展「酒田湊の繁栄はここから始まった 河村瑞賢 西廻り航路開設350年」」、2022年
- ・脇本祐一著、『豪商たちの時代－徳川三百年「あきんど」が創った』、日本経済新聞社、2006年