

北上川舟運による盛岡藩の江戸廻米輸送

諸 富 大・遠 藤 匡 俊

I. はじめに

- (1) 目 的
- (2) 史料と方法

II. 盛岡藩の河岸別の船数と廻米の蔵割

- (1) 盛岡藩と北上川の概要
- (2) 廻米の蔵割と河岸別の積み出し量

III. 盛岡藩の北上川舟運による江戸廻米の実態

- (1) 1艘あたりの積載量
- (2) 黒沢尻-石巻間の所要日数
- (3) 4艘1組の船団の事例
- (4) 石巻-江戸間の海上輸送
- (5) 八戸藩による黒沢尻-石巻間の輸送

IV. おわりに

I. はじめに

- (1) 目 的

幕藩体制が確立し、参勤交代制が実施されるとともに、廻米や各地の特産物が江戸や大阪へ大量に輸送されるようになった。廻米とは、各地から江戸や大阪へ運ばれた米穀（米、大豆など）のことである。江戸時代の廻米は、おもに海上交通と河川交通によって行われていた。東北地方では、北上川、最上川、阿武隈川、馬淵川、岩木川、米代川、雄物川、阿賀野川などの河川が、藩米・幕領米や材木などの川下げに利用されていた¹⁾。北上川における川船の最大積載量は、350俵（150.5石）であり、全国の河川のなかでも利根川の900俵

（360石）に次いで多く²⁾、明治19（1886）年の全国52水系における川船輸送力をみても、北上川は、淀川、利根川、木曾川、吉井川に次いで第5位である³⁾。

しかし、近世の北上川舟運に関する研究は、藩政史料中の舟運規定に基づくものが多く、東北諸河川のなかでも、最上川舟運⁴⁾と較べると、その実態はあまり明らかではない。これは、幕領米と藩米が川下げされた最上川や阿武隈川では、おもに町船が用いられ、藩米が川下げされた北上川では、おもに藩船が用いられたこと⁵⁾と関わっていると考えられる。

盛岡藩の江戸廻米は、慶長（1596～1615）末期にはすでに行われ、17世紀前半には三陸海岸から江戸へ廻漕されており、北上川舟運による江戸廻米が本格化するの慶安～寛文期（1648～1673）である⁶⁾。盛岡藩の北上川舟運による江戸廻米の輸送量は、およそ年間50,000～70,000俵（21,500～30,100石）であり⁷⁾、70,000俵の場合には春40,000俵、冬30,000俵のように年2回に分けて運ばれた。盛岡、日詰（郡山）、花巻の各蔵から100～250俵積みの小繰船で盛岡藩領南端の黒沢尻まで運ばれ、黒沢尻で350～450俵積みのひらた船に積み替え、北上川河口の仙台藩領の石巻まで運ばれた。所要日数は、盛岡-黒沢尻間は半日⁸⁾、黒沢尻-石巻間は3～5日⁹⁾とされる。黒沢尻-石巻間における船船1船団あたりの船数はほぼ4艘¹⁰⁾であり、1艘あたりの積載量は、黒沢尻-石巻間の船船は350～450俵¹¹⁾、盛

岡・郡山・花巻－黒沢尻間の小繰船は100～250俵¹²⁾とされる。艀船は、船底が平らで吃水が浅く、細長い形をした全長20m、最大幅4.5m、深さ1.2mほどのもので¹³⁾、小繰船はこれよりさらに小型のものである。

このような理解の根拠になった史料は、おもに「石巻御定目」(嘉永7(1854)年)および「江戸廻米諸調」(安政元(1854)年)である。「御艀壹艘江者三百五十俵積御座候、四艘壹組ニメ而千四百俵」(「石巻御定目」)とあり、350俵積みの艀船が4艘1組で、「盛岡より石巻迄春ハ片道四日、冬ハ片道五日ニ而往來仕候」(「石巻御定目」)のように、黒沢尻から石巻まで春は3～4日、冬は4～5日で航行していたことが記されている。同様に、「御艀川下之節、水合ニ寄四艘壹組ニ而千四百俵」(「江戸廻米諸調」)とあり、4艘1組で1,400俵、つまり1艘あたりの積載量が350俵と記されている。「御米三百五十俵 船頭誰 本穀何百何石何升何合 四斗三升廻」(「石巻御定目」)とあり、黒沢尻－石巻間の艀船による米の輸送では、1俵は4斗3升入であり、1艘あたりの俵数は350俵(150.5石)と記されている。史料の「石巻御定目」および「江戸廻米諸調」は、盛岡藩の江戸廻米に関する様々な規定を記したものである。しかし、江戸時代の北上川舟運による江戸廻米が、実際にこの規定通りに行われていたかどうかは、必ずしも明確ではない。黒沢尻と石巻を1往復するには、下りに4日、上りに10日を要したというものの、これは水位や風向などがすべて順調な場合のことであって、往復14日というのは基準にはならないという¹⁴⁾。これは、黒沢尻－石巻間の所要日数が3～5日より多く必要とされたことを示唆しているが、必ずしも実態は明確ではない。

本研究の目的は、盛岡藩の北上川舟運による江戸廻米の実態を明らかにし、舟運に関する規定と実態の整合性について検討することである。

(2) 史料と方法

盛岡藩の北上川舟運に関する規定については、「石巻御定目」(岩手県立図書館蔵)、「江戸廻米諸調」(岩手県立図書館蔵)を用いた。宝暦10(1760)年の黒沢尻－石巻間の所要日数および船数については、「雑書艀書留」(岩手県立図書館蔵)、文化13(1816)年の黒沢尻－石巻間の船数および俵数については、「和賀御役所書留」(『北上市史8』¹⁵⁾所収)を用い、黒沢尻－石巻間の4艘船団の事例については、「雑書」,「御次書留帳」,「千葉武男家文書」(いずれも『北上市史8』所収)を用いた。輸送品目については、「御蔵・御艀所書留」,「江戸為御登穀諸御用調」,「御艀所書留」,「黒沢尻御艀所御定目控」(いずれも『北上市史8』所収)、「江戸廻米諸調」を用い、1艘あたりの積載量については、「雑書」,「諸御用定留」,「和賀御役所書留」,「黒沢尻御艀所御定目控」,「為御登穀上俵縄川通手形」,「斎藤慶蔵家文書」,「斎藤忠蔵家文書」,「木村恆介家文書」,「千葉武男家文書」(いずれも『北上市史8』所収)、「江戸廻米諸調」を用いた。

北上川舟運による輸送品目と蔵割については、明和2(1765)年春、文化13(1816)年冬、嘉永元(1848)年冬、安政元(1854)年春、同年冬、文久元(1861)年冬、同2(1862)年春それぞれについて、盛岡、郡山(日詰)、花巻、黒沢尻の各蔵からの輸送品目と輸送量を明らかにする。小繰船の積載量については、盛岡－黒沢尻間、郡山－黒沢尻間、花巻－黒沢尻間ごとに、艀船の積載量については、黒沢尻－石巻間での具体的な事例を示す。黒沢尻－石巻間での艀船の4艘船団の事例については、宝暦10(1760)年および文化13(1816)年の具体例を提示し、黒沢尻－石巻間の所要日数については、宝暦10(1760)年の「雑書艀書留」(岩手県立図書館蔵)にのみ確認できる。

黒沢尻－石巻間の船団の船数および積載量については、八戸藩との比較により、盛岡藩

の北上川舟運による江戸廻米の特徴を明らかにする。

II. 盛岡藩の河岸別の船数と廻米の蔵割

(1) 盛岡藩と北上川の概要

盛岡藩は、盛岡を居城とし、寛永11(1634)年に陸奥国10郡(北, 鹿角, 三戸, 九戸, 二戸, 岩手, 志和, 稗貫, 和賀, 閉伊), 都合10万石の所領が公認され, 文化5(1808)年には, 東蝦夷地の警衛により, 領地はそのまま20万石に格上げされ, 幕末を迎えた¹⁶⁾。この10郡の旧地は, 現在の岩手・青森・秋田の3県にまたがっている。正保2(1645)年に, 「この年冬、初めて仙台藩領石巻港に「盛岡藩」の米穀倉庫を建設、江戸廻米の運送所とする」¹⁷⁾とあり, 同年に盛岡藩の米穀倉庫が仙台藩領の石巻に建設され, 仙台藩領の石巻港を使用したことが判る。江戸中期の「石巻絵図」(東北大学附属図書館蔵)には, 石巻の門脇に「南部会所」が確認できる。また, 黒沢尻を出航して3~5日の後に石巻へ近づいた艀船は, 北上川河口から約4 kmほど上流の袋谷地で一旦は停泊し, 御穀改番所に川通証文を見せて積み荷を確認の上, 河口近くの門脇まで進むための指示を待った。指示が出ると, 門脇にある盛岡藩の米穀倉庫へ米などを運び入れ, 江戸へ向けて輸送した。八戸藩は, 寛文4(1664)年に盛岡藩から2万石が分地されて分立し, 三戸郡40ヶ村, 九戸郡38ヶ村, 志和郡4ヶ村を領地とした。八戸藩は, 盛岡藩領の郡山河岸を用いて北上川舟運により江戸廻米を行っていた。

北上川は, 盛岡藩領を南流して, 盛岡, 郡山(日詰), 花巻, 黒沢尻などを経て仙台藩領へ入り, 河口の石巻へ達する。元和元~寛永21(1615~1644)年の川村孫兵衛を中心とする河川改修で, 追波湾方面への河道と石巻湾へ注ぐ河道の分岐点である青ヶ崎地点に石組み工事を行い, 北上川の水量を石巻へ7分, 追波川へ3分と調節した。この河川改修によ

り, 舟運のための内陸水路が統一整備され, 内陸水路と海運との結節点となった石巻が移出港として栄えた¹⁸⁾。同様に北上川舟運を利用して仙台藩では, 艀船は, 普通180石積みであり, 小さいもので100石積みほどであった¹⁹⁾。また, 艀船1艘あたりの積載量が, 冬期350俵, 夏期400俵であり, 4艘1組の船団で航行していたことは²⁰⁾, 盛岡藩と類似している。北上川は, 全国の河川のなかでも勾配が緩やかなほうであり, 明治期には石巻-狐禅寺間では汽船が就航していた。当時, 汽船の就航は, 北上川のほかには利根川, 信濃川, 淀川にしか見られない²¹⁾。

(2) 廻米の蔵割と河岸別の積み出し量

図1は, 盛岡藩領と八戸藩志和領の位置, および, 安永7(1778)年の盛岡藩における河岸ごとの艀船および小艀船の船数を示したものである。北上川は, おもに盛岡藩の藩米・材木・銅, 八戸藩志和領の藩米, 仙台藩・一関藩の藩米などの輸送に用いられた。八戸藩志和領の藩米輸送では, 盛岡藩領の郡山河岸が使われた。北上川舟運に用いられた河岸は, いずれも盛岡藩領の南部に位置していた。盛岡藩の艀船は, 古くから37艘であったが, 次第に増加して寛保3(1743)年に52艘, 明和7(1770)年には55艘となった。艀船は黒沢尻にのみ係留されており, 他の河岸には見ら

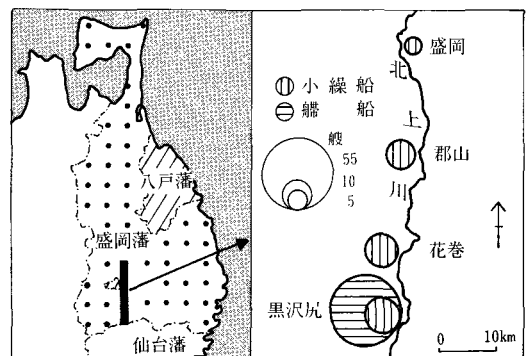


図1 盛岡藩の河岸ごとの船数(安永7(1778)年)「黒沢尻御艀所御定目」により作成。

れない。小繰船は、黒沢尻に14～17艘、花巻に10～12艘、郡山に3～10艘、盛岡に3～6艘ずつそれぞれ係留されていた（表1）。

表2は、盛岡藩の北上川舟運による江戸廻米の輸送品目と蔵割（蔵ごとの積み出し量）を示したものである。たとえば、安政元(1854)年春の場合、為御登米おのぼせまいは、4,000俵が日詰御蔵から、12,000俵が花巻西御蔵から、11,000俵が花巻南御蔵から、13,000俵が黒沢尻御蔵から積み出され、合計40,000俵が石巻へ川下げされた。また、大豆の輸送については、1,000俵が盛岡新御蔵から、570俵が盛岡本御蔵か

ら、230俵が日詰御蔵から、370俵が花巻西御蔵から、380俵が花巻南御蔵から、450俵が黒沢尻御蔵から積み出され、合計3,000俵が石巻へ川下げされた。ただし、同年冬には合計30,000俵の為御登米が石巻へ川下げされたが、大豆の輸送は行われていない。

このように、盛岡藩の北上川舟運による江戸廻米では、米と大豆がとくに重要な輸送品目であり、米は春と冬に輸送され、大豆は春にのみ輸送されていた。図2は、米の河岸ごとの積み出し量を示したものである。各蔵の米・大豆は、最寄りの河岸を用いて川下げさ

表1 盛岡藩における河岸別の船船・小繰船数の変化

年	黒沢尻		花巻	郡山	盛岡	史料		
	船	小繰	小繰	小繰	小繰			
往古より	3	7				「黒沢尻御船所御定目控」		
天和 2(1682)年	4	5	1	0	3	6	「邦内貢賦記」	
享保11(1726)年	3	8	1	4			「黒沢尻御船所御定目控」	
享保14(1729)年	4	2	1	4			「黒沢尻御船所御定目控」	
寛保 3(1743)年	5	2	1	4			「黒沢尻御船所御定目控」	
明和 2(1765)年	5	2	1	4	1	0	「黒沢尻御船所勘定帳」	
明和 7(1770)年	5	5	1	5	1	5	「黒沢尻御船所御定目控」	
安永 7(1778)年	5	5	1	4	1	0	3	「黒沢尻御船所御定目」
嘉永 4(1851)年	5	5	1	7			「黒沢尻御船所御定目控」	

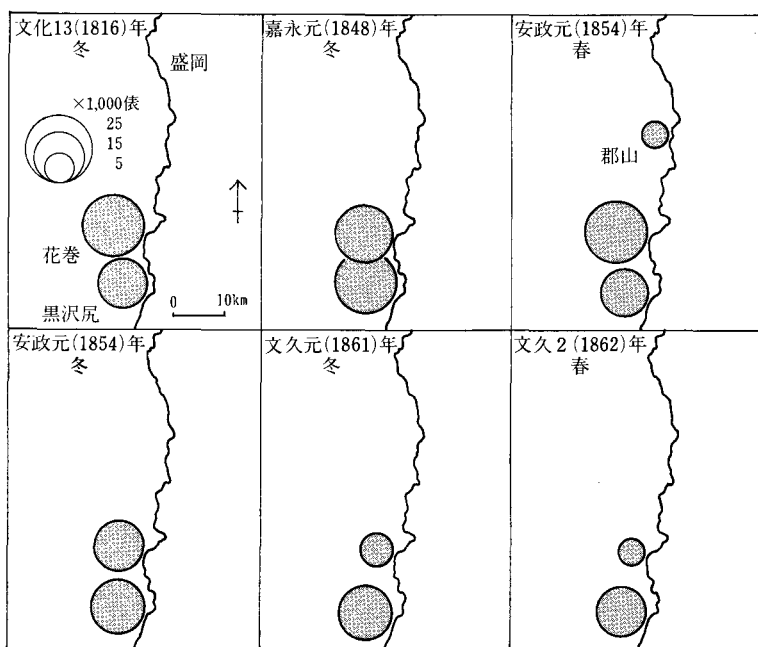


図2 盛岡藩における河岸別の米の積み出し量（史料は表2と同じ）

表2 盛岡藩の北上川舟運による輸送品目と蔵割

年	為御登米	大豆	粃	小豆	餅米	石巻御用米	その他	蔵割
明和2(1765)年		1854						盛岡本御蔵
春	11251	322						郡山御蔵
	2642	365						花巻本御蔵
	5372	482						花巻新御蔵
	14235	477				80	御初尾米 2	黒沢尻御蔵
	2068							大迫御蔵
	3786							盛岡両御蔵
計	39354	3500				80	* 2	
文化13(1816)年	11000							花巻西御蔵
冬	11500							花巻南御蔵
	12500			6	30	15	御側為御登米1720	黒沢尻御蔵
計	35000			6	30	15	1720	
嘉永元(1848)年			150					盛岡新御蔵
冬	10000							花巻西御蔵
	10000							花巻南御蔵
	23000			7	60	30		黒沢尻御蔵
計	43000		150	7	60	30		
安政元(1854)年		1000						盛岡新御蔵
春		570	200					盛岡本御蔵
	4000	230						日詰御蔵
	12000	370						花巻西御蔵
	11000	380						花巻南御蔵
	13000	450					伊勢御初穂米 2	黒沢尻御蔵
計	40000	3000	200				2	
安政元(1854)年			150					盛岡本御蔵
冬	7000							花巻西御蔵
	7000							花巻南御蔵
	16000			7	60			黒沢尻御蔵
計	30000		150	7	60			
文久元(1861)年	4000							花巻西御蔵
冬	2500							花巻南御蔵
	18169							黒沢尻御蔵
計	24669							
文久2(1862)年		520						盛岡新御蔵
春		590						盛岡本御蔵
		310						日詰御蔵
	2000	480						花巻西御蔵
	2000	550						花巻南御蔵
	14500	350				50	伊勢御初穂米 2	黒沢尻御蔵
							別段為御登米 300	
計	18500	2800	200			50	302	

明和2年は「黒沢尻御締所勘定帳」、文化13年は「和賀御役所書留」、嘉永元年は「黒沢尻御締所御定目控」、安政元年は「江戸為御登殺諸御用調」、文久元・2年は「御蔵・御締所書留」により作成。

* このほかに、蔵割は不明だが、別段為御登米として41,883俵が川下げされた。

れた。明和2(1765)年春には、盛岡本御蔵・盛岡新御蔵に納められた米・大豆のなかの3,786俵が、盛岡(新山)河岸から川下げされたものの、文化13(1816)年冬以降は、盛岡からは、粳を除き米はほとんど輸送されていない。また、米は、郡山(日詰)、花巻、黒沢尻の各河岸から直接に黒沢尻を経由して石巻へ輸送されており、より上流の盛岡へ一旦は集められるというようなことは無かった。図3は、

大豆の河岸ごとの積み出し量を示したものであり、米の場合とは異なり、大豆は盛岡からも多く輸送されていたことが判る。

これは、盛岡藩南部で収穫された米を、より北部の盛岡を経由してから川下げするよりは、各蔵から最短距離で黒沢尻まで輸送する方がより効率がよいこと、盛岡城下は米の大消費地であるため、盛岡周辺からは米を川下げする余裕があまり無かったこと、さらに米

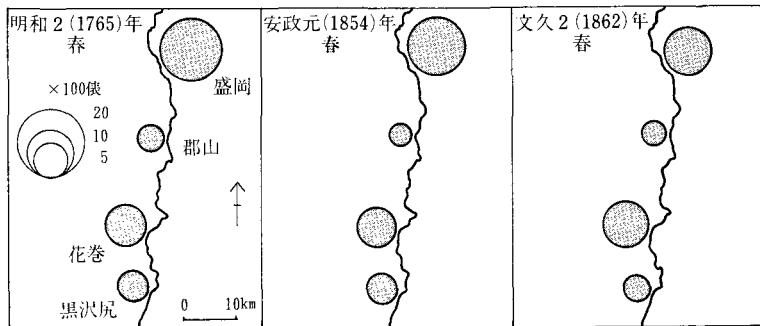


図3 盛岡藩における河岸別の大豆の積み出し量(史料は表2と同じ。)

表3 小繰船1艘あたりの積載量

盛岡—黒沢尻

盛岡出航の年月日	船頭数	為御登米(俵)	1艘あたりの積載量(俵)
寛政11(1799)年3月1日	1	100	100

郡山—黒沢尻

郡山出航の年月日	船頭数	為御登米(俵)	1艘あたりの積載量(俵)
寛政11(1799)年3月10日	1	100	100
寛政11(1799)年3月11日	1	100	100

花巻—黒沢尻

花巻出航の年月日	船頭数	為御登米(俵)	1艘あたりの積載量(俵)
寛政11(1799)年3月8日	1	110	110
文化13(1816)年10月7日	1	100	100
文政10(1827)年4月10日	3	300	100
文久元(1861)年(冬穀)	1	100	100
文久元(1861)年7月22日	8+1	850	100, 50
文久元(1861)年10月	4	480	120
文久元(1861)年10月23日	2	200	100
文久元(1861)年10月23日	1	100	100
文久元(1861)年10月27日	4	440	110

寛政11年の俵数は運賃から算出。寛政11年は「斎藤慶蔵家文書」、文化13・文政10年は「和賀御役所書留」、文久元年は「斎藤忠三家文書」により作成。

表4 黒沢尻一石巻間の艀船1艘あたりの積載量

年月日	船頭数(人)	為御登米(俵)	糧(粮)米(俵)
明暦2(1656)年11月5日	1	214	
正徳4(1714)年7月1日	1	300	
正徳5(1715)年6月3日	1	330	
享保6(1721)年4月24日	1	352	
寛政11(1799)年3月5日	1	350	
寛政11(1799)年4月2日	1	350	
寛政13(1801)年2月28日	1	350	
寛政13(1801)年4月1日	1	350	
文化3(1806)年9月20日	1	350	5
文化4(1807)年2月25日	1	350	5
文化8(1811)年5月8日	1	350	5
文化9(1812)年2月23日	1	350	5
文化13(1816)年9月20日	1×4	350×4	
文化13(1816)年10月13日	1×2	350×2	
文化13(1816)年10月18日	1×4	350×4	
文化13(1816)年10月21日	1×4	350×4	
文化13(1816)年11月2日	1×4	350×4	
文政8(1825)年2月12日	1	350	5
天保6(1835)年4月6日	1	350*	
天保14(1843)年3月26日	1	424	5
安政2(1855)年4月9日	1	350	
安政2(1855)年4月9日	1	113	
安政2(1855)年4～5月	1	350	
安政2(1855)年4～5月	1	350	
安政2(1855)年4～5月	1	350	
安政2(1855)年4～5月	1	350	
安政2(1855)年4～5月	1	360	
安政2(1855)年4～5月	1	200	
安政2(1855)年4～5月	1	350	

年月日は、文化・文政期では北上川通手形の日付け、正徳期では船が建造された日付け、明暦・享保・天保期では破船した日付け、他は黒沢尻出航の日付け、寛政年間では運賃から俵数を算出、安政2年の積み荷はすべて大豆。安政2年4月9日出航の113俵は小艀船。*うち100俵は大豆。

明暦2年は「雑書」、正徳4年・寛政11・13年は「斎藤慶蔵家文書」、正徳5年は「八重樫慶治家文書」、享保6年は「諸御用定留」、文化3・4・8・9年・文政8年は「為御登艘上俵繩川通手形」、文化13年は「和賀御役所書留」、天保6・14年は「千葉武男家文書」、安政2年は「木村恒介家文書」により作成。

は盛岡藩領南部の北上川流域で多く収穫され、大豆は藩領中央部に近い盛岡周辺で多く収穫されたためと考えられる。盛岡藩の御蔵領と給所の比率は、慶安3(1648)年にそれぞれおおよそ56%、44%であり、江戸廻米のほとんどは御蔵領からの年貢米で、天和2(1682)

年の廻米は、御蔵領収納高の約40%に相当し、そのほとんどが北上川沿いの産米であった²²⁾。一方、大豆の場合は、米と異なり、盛岡以北においてかなり生産されたので、盛岡からも多く川下げされたものと考えられる²³⁾。

以上のことから、盛岡藩の北上川舟運によ

表5 宝暦10(1760)年の盛岡藩における黒沢尻―石巻間の所要日数および船数

黒沢尻発	石巻着	所要日数	船数(艘)
8月7日	8月13日	6	4
8月12日	8月15日	3	9
8月17日	8月21日	5	4
8月24日	9月7日	14	4
9月3日	9月7日	4	8
9月4日	9月7日	3	2
9月25日	10月1日	6	18
9月28日	10月2日	4	6
9月30日	10月3日	3	10
10月3日	10月7日	4	4
10月16日	10月22日	6	22
10月17日	10月23日	6	4
10月19日	10月26日	7	4
10月23日	10月29日	6	4
?	11月1日	?	4
?	11月17日	?	12
11月11日	11月27日	16	6
11月15日	11月30日	15	6
11月18日	12月2日	14	5*
		平均7.2	のべ136

「雑書緋書留」(岩手県立図書館蔵)により作成。

* ほかに小繰船1艘を共にした。

る米・大豆の輸送は、盛岡・郡山(日詰)・花巻の各蔵から直接に黒沢尻まで運び、そこで黒沢尻の蔵の分も含めて、艀船に積み替え、石巻まで運ばれていたことになる。

III. 盛岡藩の北上川舟運による江戸廻米の実態

(1) 1艘あたりの積載量

表3は、盛岡―黒沢尻間、郡山―黒沢尻間、花巻―黒沢尻間の小繰船1艘あたりの積載量の具体例を示したものである。いずれの区間においても、ほぼ100俵積みであったことが判る。寛保2～安政元(1742～1854)年間の運賃に関する史料を用いて、小繰船・艀船各1艘あたりの積載量をみると、小繰船は100俵積み、艀船は350俵積みの場合のみに運賃が記されている²⁴⁾。安永7(1861)年の事例では、小繰船の造船過程についても100俵の場合のみが記されており、小繰船1艘あたりの積載量は

100俵の事例が多かったことになる。

表4は、明暦2～安政2(1656～1855)年における黒沢尻―石巻間における艀船1艘あたりの積載量を示したものである。春か冬かにかかわらず、42例のうち34例(81.0%)において、1艘あたりの積載量は350俵であった。このほかに352俵、360俵、330俵という事例が計3例あり、これをも350俵の事例に含めることにすると、42例のうち37例(88.1%)で350俵であったことになる。運賃に関する史料を用いて1艘あたりの積載量をみても、艀船は350俵積みの運賃で記されている。このように、艀船1艘あたりの積載量は、ほぼ350俵であった。

小繰船については、慶安元(1648)年に「江戸江大廻ニ郡山御蔵米百四十七石式斗三升、此俵数三百五十一俵」²⁵⁾とあり、郡山から351俵(147石2斗3升)を江戸へ向けて輸送した。また、艀船については、慶安3(1650)

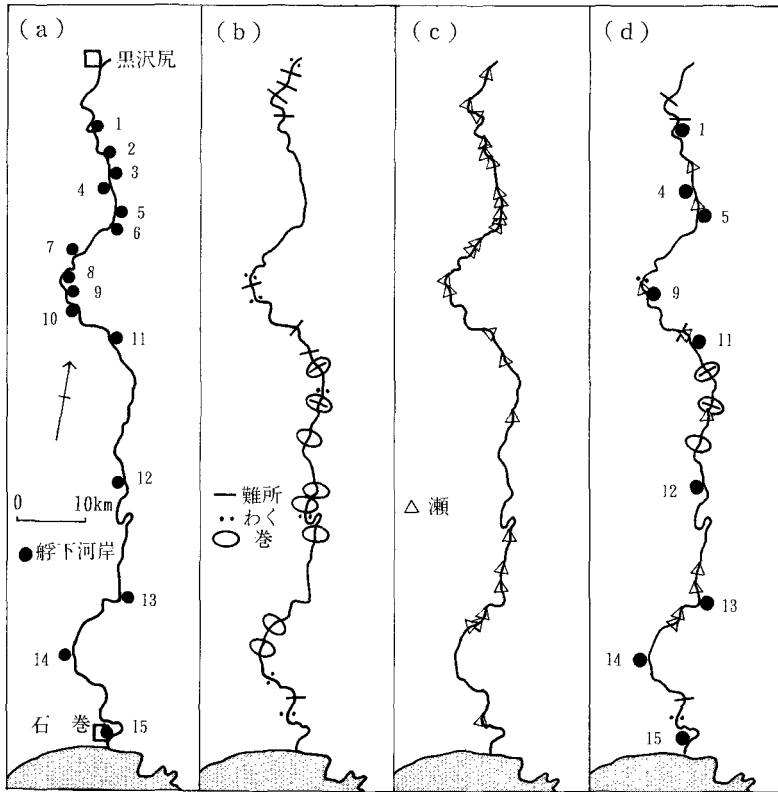


図4 北上川における舂下河岸と難所・瀬の位置 (宝暦2 (1752)年)
「北上川絵図」により作成。

- | | | | |
|---------|---------|----------|---------|
| 1 三石舂下 | 2 下河原舂下 | 3 下河原の舂下 | 4 跡呂井舂下 |
| 5 黒石舂下 | 6 木合舂下 | 7 目呂木舂下 | 8 蛇の鼻舂下 |
| 9 高館舂下 | 10 木戸舂下 | 11 花丸舂下 | 12 大泉舂下 |
| 13 柳津舂下 | 14 和瀨舂下 | 15 石巻舂下 | |

年に黒沢尻に御蔵奉行²⁶⁾が置かれ御船所や番所が設置される以前には、黒沢尻よりも上流の花巻から船船による輸送が行われていた。したがって、郡山や花巻から黒沢尻への米・大豆の輸送については、必ずしも小繰船である必要はとくに無かったものと考えられる。しかも、小繰船1艘あたりの積載量は100俵の事例が多いが、そうである必然性は特になかったものと考えられる。

(2) 黒沢尻－石巻間の所要日数

黒沢尻－石巻間の所要日数については、往復に要した日数を「船頭達の記録によると、例えば3月5日出帆同28日帰帆、8月18日出帆9月9日帰帆、10月13日出帆11月2日帰帆

というように、平均20日位の日数を要したのが実情²⁷⁾と、約20日を必要とされたとあるものの、根拠とする史料は明確ではなく、所要日数に関する記述は非常に少ない。そこで、実際に黒沢尻からの出航日と石巻への到着日が記されている宝暦10 (1760) 年の事例を分析する。

表5は、同年の盛岡藩における黒沢尻－石巻間の所要日数および航行船数を示したものである。所要日数は、黒沢尻を出発してから石巻へ到着した日までに要した日数である。たとえば、黒沢尻8月7日発、石巻8月13日着の場合、所要日数は6 (13－7) 日となる。宝暦10年には、従来の研究によるところの所要日数3～5日より長い日数が必要とされ、

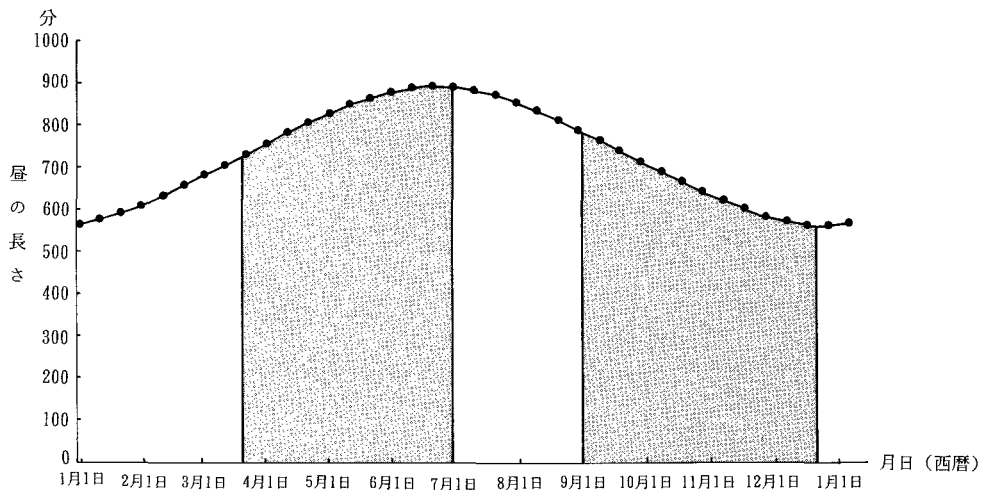


図5 艀船の航行期間と昼の長さ (アミは、艀船のおもな航行期間を示す。)

『理科年表』(1998年), 『北上市史 8』, 『近世の北上川と水運』などにより作成。
ただし、昼の長さは日の入りと日の出の時間差とし、盛岡と仙台の値の平均とした。
10日間ごとの1年間の値のなかで、盛岡と仙台の最大時間差は9分である。

平均すると7.2日、すなわち約7日であった。黒沢尻出航日と石巻到着日を同じくする事例数、船団数ならびにその船数でみると、所要日数3～5日のケースは、事例数で41.2% (7/17)、船団数で34.8% (8/23)、船数で35.8% (43/120) にすぎない。1日単位の所要日数別に事例数と船数をみると、最も頻度が高かったのは所要日数6日のケースであり、5事例、10船団、52艘であった。とくに、11月には所要日数が14～16日もかかっていたことが判る。

江戸廻米は、冬と翌年の春に集中して行われたが、北上川の水位が低下する渇水期²⁸⁾には、艀船は瀬や難所を航行できず、積み荷をより小型の艀下船へ積み替えた²⁹⁾。宝暦2 (1752) 年の「北上川絵図」(北上市立図書館蔵)には、北上川の瀬・難所の位置や艀下船の設置場所などが記されている。図4(a)のように艀下河岸は盛岡藩領南端の黒沢尻に近い、北上川上流部に多く確認される。艀下河岸の分布は、難所・わく・巻の分布(図4(b))とは必ずしも一致せず、むしろ瀬の分布(図4(c))とよく一致する。わくは暗礁、巻はうず巻のことと考えられる。「北上川絵図」に記された15カ所の艀下河岸のうち13カ所において、

水不足もしくは瀬が艀下と関わっていたことが記されている。とくに水位が低下したときに艀下が使用されることが明記されているのは、三石(図4(a)中の1)、黒石(同5)、大泉(同12)、石巻(同15)の4カ所である。しかし、9カ所の艀下河岸においては、瀬のみではなく、難所も艀下の使用に関わっていた。それぞれの河岸の上流側における瀬・難所の航行に艀下が必要とされたことが具体的に記されており、それを図示したものが図4(d)である。たとえば、三石艀下河岸(図4(d)中の1)のすぐ上流には「黒瀬三ツ石難所ニ付、水不足の節艀下付下ル」とあり、和渚艀下河岸(同14)の上流には「石ハあくつの瀬、佐野川落合瀬くりニ付右艀下番所前ニ而移戻よし」とある。このように、黒沢尻から石巻までの区間の至るところで艀下を必要としたことが判る。

文化13 (1816) 年11月2日に黒沢尻を出航した4艘の艀船には、8艘の艀下が付けられていた。「艀下八艘ニ而出船為仕候」, 「下河原迄老艘、目呂木迄式艘、高館迄三艘、花丸迄式艘ニ而出船為仕候」³⁰⁾とあるように、艀下船は黒沢尻から下河原(図4(a)中の2もしくは3)までが1艘、目呂木(同7)までが2艘、

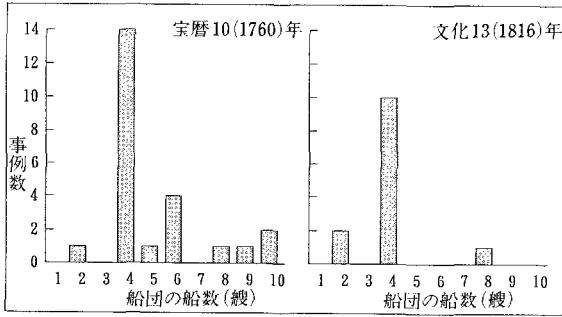


図6 盛岡藩における黒沢尻一石巻間の艀船1船団あたりの船数
 宝暦10(1760)年9月25日発18艘(3組)を4・4・10艘, 10月16日発
 22艘(4組)を4・4・4・10艘とする。
 宝暦10年は「雑書艀書留」, 文化13年は「和賀御役所書留」により作成。

高館(同9)までが3艘, 花丸(同11)までが2艘であった。このほかに, 寛政11(1799)年3月5日出航の艀船が舢下を使用し³¹⁾, 文政13(1830)年11月30日に8艘の艀船に16艘の舢下が使用された³²⁾。弘化2(1845)年5月12日には4艘の艀船に5艘の舢下が使用された³³⁾。年代は不明だが, ひと冬の間, のべ120艘の艀船にのべ108艘の舢下が使用され, そのうち42艘は木合まで, 4艘は目呂木まで, 31艘は蛇ノ鼻まで, 13艘は高館まで, 1艘は小嶋まで, 1艘は木戸までであり, 残る16艘はそれ以南までであった³⁴⁾。

このように, 北上川の水位が低下する渇水期には, 春であれ冬であれ, 艀船はそのままでは瀬や難所を航行できず, 積み荷をより小型の舢下船へ分載させて通過し, 通過後は舢下船を帰すために再び舢下船の積み荷を艀船へ積み戻す必要があったために, 時間が余計にかかったものと考えられる。また, 八戸藩の事例ではあるが, 天保14(1843)年5月25日, 12月13日, 弘化2(1845)年4月29日には, 北上川の水位が低下したために黒沢尻を予定通りには出航できなかったことが記されている³⁵⁾。黒沢尻一石巻間の他の区間の航行状況を明らかにすることはまだできないが, 八戸藩と同様に, 他の区間においても水位の低下のために, 一旦は停泊した地点からなかなか出航できないことがあったものと推測される。

延享元(1744)年と宝暦6(1756)年における黒沢尻一石巻間の艀船の運賃が, 冬には春よりも高いことを, 水位の低下が原因となり所要日数がかさむためと説明される³⁶⁾。しかし, 北上川の水位の低下は, 春と冬のいずれにも確認され, しかも, 「北上川絵図」には, 冬に

とくに時間をより長く必要とするような瀬や難所を見いだすことができない。むしろ, 日の出から日の入りまでの昼の長さ, つまり1日の航行可能時間が関わっていたものと考えられる。1日の昼の長さを春の川下げ期(西暦4~6月)と冬の川下げ期(9~12月)とで比較すると, 6月と12月では大きいときで5時間(300分)ほど差がある(図5)。春の川下げ期に3日かかることは, 冬の川下げ期には, 15(5×3)時間という, ほぼ1日分の昼の長さがさらに必要とされることさえ有り得たことになる。ただし, 表5の宝暦10年11月11~18日(1761年12月17~24日)に黒沢尻を出航した場合の所要日数が14~16日であったことは, 昼の長さの変化のみでは説明はできない。これは, 北上川が結氷して, 艀船が停泊せざるを得なかったためと推測される³⁷⁾。

(3) 4艘1組の船団の事例

図6は, 黒沢尻一石巻間の艀船1船団あたりの船数を示したものである。ただし, 宝暦10(1760)年については, 9月25日黒沢尻発の3組18艘をそれぞれ4艘, 4艘, 10艘の3組の各船団とし, 10月16日黒沢尻発の4組22艘をそれぞれ4艘, 4艘, 4艘, 10艘の4組の各船団とした。このように, 宝暦10年では, 4艘1組以外の事例も多く確認される。また, 文化13(1816)年の方が宝暦10年よりも4艘1組の事例の割合が高くなっており, 艀船の出航日の間隔を比較すると, 文化13年の方がより規則的に出航していたことが判る。これ

表6 黒沢尻一石巻間の艀船・小艀船にみられる4艀船団の事例

日付け	4艀の船団の記述	史料
明暦2(1656)年11月5日	艀4艀のうち1艀が破船	「雑書」
宝暦2(1753)年2月	艀4艀のうち1艀がうず巻に入る	「北上川絵図」
天保6(1835)年4月	艀4艀のうち1艀が破船	「御次書留帳」
天保14(1843)年3月27日	破船した1艀の艀の積荷を4艀の小艀が運送	「千葉武男家文書」
安政2(1855)年2月16日	破船した1艀の艀の積荷を4艀の小艀が運送	「千葉武男家文書」

は、4艀1組という規定が浸透し、北上川舟運がより整備されたことを推測させる。このほかに、現段階で確認された4艀1組の船団の事例は、明暦2～安政2(1656～1855)年間に5例のみであり(表6)、非常に少ない。1艀のみでの航行では、何らかの事故が生じた場合に不都合であり、複数の船が互いに協力し、かつ監視することによって、より円滑な航行が期待されるので、複数の船が船団を組んで航行することは理解される。

しかし、4艀で船団を組む必然性があつたのだろうか。盛岡藩では、宝暦10年には、5艀、6艀、8艀、9艀の船団の事例が確認され、八戸藩では、天保14(1843)年と弘化2(1845)年に、後述のように2艀、3艀、5艀、7艀という船団の事例が確認される。このように、必ずしも4艀1組である必然性はとくに無かつたものと考えられる。むしろ、盛岡藩が、積み荷を確実に輸送するために、便宜上設けた規定であつたと考えられる。黒沢尻一石巻間のほとんどの区間は仙台藩領であるため、4艀1組の船団を組んで航行するという規定は仙台藩の規定であり、盛岡藩はその規定に従つたという可能性があるもの³⁸⁾、宝暦10年の盛岡藩および天保14年・弘化2年の八戸藩では、4艀1組の船団の事例はあまり認められなかつた。

(4) 石巻一江戸間の海上輸送

「雑書艀書留」(岩手県立図書館蔵)には、宝暦10(1760)年8～12月に黒沢尻から石巻へ艀船で川下げされた日付け、および、9～12月に江戸廻米を積む千石船が石巻から江戸へ

向けて出航した日付けと積み荷が記されている。「為御登古米三万五十四俵去ル十九日迄黒沢尻皆出帆申候」とあるように、黒沢尻を10月19日までに出航した船をもって古米30,054俵を黒沢尻から石巻へ川下げしたとある。これを表5をもとに検討する。黒沢尻を8月7日～10月19日間に出航した艀船は、のべ99艀であり、1艀あたりの積載量を350俵とすると、

$$99(艀) \times 350(俵) = 34,650(俵)$$

となり、十分に輸送可能であつたことが確認される。積み荷は古米とあるので、宝暦9年秋に収穫されていたものが、翌10年春になつても石巻へ川下げされないままに、黒沢尻あるいはそれより上流の蔵に残っていたものと考えられる。古米30,054俵を黒沢尻から石巻へ川下げするには、理論的には86艀で可能であり、おそくとも黒沢尻を10月19日に出航した船には、宝暦10年秋に収穫された新米が既に積まれていたことになる。

図7は、宝暦10年9～12月に石巻から江戸へ向けて廻漕された米および大豆の量を示したものである。史料を基に記述すると、9月5日～11月9日に石巻を出航した船では合計25,663俵の古米、10月27日～12月7日に出航した船では合計22,723俵の新米(うち1,767俵は大豆)が江戸へ廻漕された。このように、黒沢尻から石巻へ川下げされた古米30,054俵のうち25,663俵のみが江戸へ廻漕されたことになる³⁹⁾。残りの4,391俵は、10月27日から廻漕され始めた新米のなかに、積み荷として入っていた可能性はあるものの、明確にはできない。

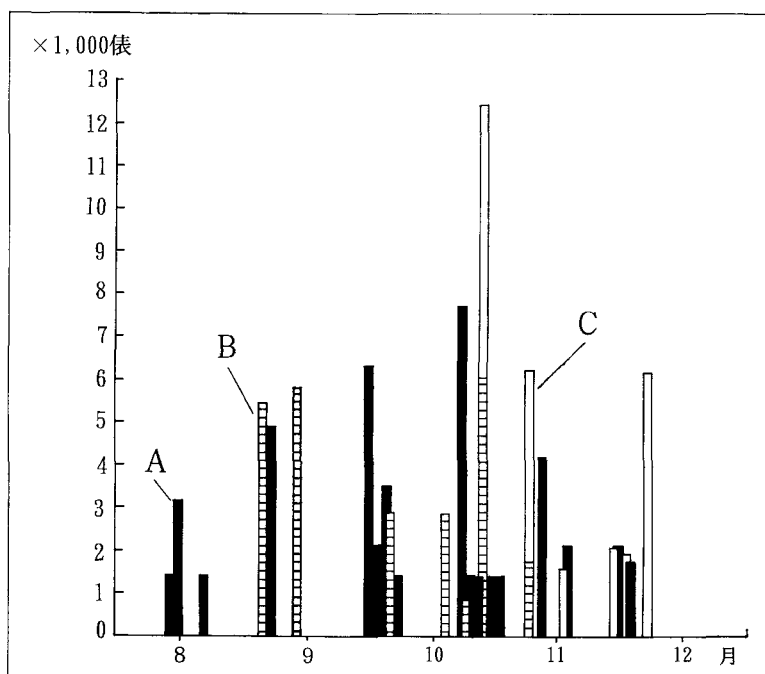


図7 宝暦10年冬の川下げ期の石巻における江戸廻米の移出入量
 A：黒沢尻から石巻へ川下げされた米・大豆（緋船1艘350俵積みとする）
 B：石巻から江戸へ向けて積み出された古米
 C：石巻から江戸へ向けて積み出された新米（大豆を含む）
 「雑書緋書留」（岩手県立図書館蔵）により作成。
 ただし、10月27日に石巻から積み出された新米には、1,767俵の大豆を含む。

表5で示したように、宝暦10年冬に黒沢尻－石巻間では、のべ136艘の緋船が黒沢尻から石巻へ米・大豆を川下げし（1艘あたり2.6往復）、1艘あたりの積載量を350俵とすると、47,600俵（20,468石）が川下げ可能であったことになる。一方、石巻－江戸間では、のべ31艘の千石船が石巻から江戸へ、48,386俵（うち1,767俵は大豆）の米・大豆を廻漕した⁴⁰⁾。このように、黒沢尻から石巻へ川下げ可能であった米・大豆の量よりも、石巻から江戸へ廻漕された米・大豆の量のほうが786俵ほど多い。

また、文化13（1816）年には、春に35,200俵、冬に35,036俵が、石巻から江戸へ廻漕された⁴¹⁾。この年冬の廻米量は、同年冬の花巻西御蔵、花巻南御蔵、黒沢尻御蔵の蔵割とは一

致するものの（表2）、黒沢尻から石巻へ川下げされたのは、緋船1艘あたり積載量を350俵とすると、

$$71（艘） \times 350（俵） = 24,850俵$$

にすぎない（「和賀御役所書留」（『北上市史8』所収）。これは、石巻に設けられた盛岡藩の蔵には、その年の春に石巻へ川下げされた米・大豆が、江戸へ廻漕されないままに残っていたため、あるいは盛岡藩が石巻周辺で新たに買い入れたためではないかと考えられる。

(5) 八戸藩による黒沢尻－石巻間の輸送

盛岡藩の支藩である八戸藩は、盛岡藩領内に飛び地の領地として志和郡4ヶ村（上平沢村、稲藤村、土館村、片寄村）を有し⁴²⁾、盛岡藩と同様に、郡山河岸を用いて北上川舟運に

表7 八戸藩における黒沢尻―石巻間の船数および俵数

黒沢尻を出航した年月日	船数(艘)	俵数(俵)	1艘あたり積載量(俵)		
			船	小繰	その他
天保14(1843)年3月26日	船 2		555		
4月11日	船 3 小繰 3	2 3 7 0	540~550	240~250	
5月23日	船 3	5 4 0 × 3	540		
6月5日	売船雇 7	1 6 6 0	237		
弘化2(1845)年2月17日	船 2	5 5 0 × 2	550		
2月26日	船 2 雇入船 1	1 4 5 0	550 350		
3月14日	船 2	1 1 0 0	550		
3月20日	船 2	1 1 0 0	550		
4月2日	小繰 5	1 2 0 0	240		
5月12日	船 4	2 1 3 0	533		

〔八戸藩為御登米日記〕により作成。

より石巻まで川下げしていた。表7は、天保14(1843)年と弘化2(1845)年の八戸藩における黒沢尻―石巻間の1艘あたりの積載量および船団の船数を示したものである。2艘1組、3艘1組、7艘1組という事例が確認され、4艘1組の事例は1例のみにすぎない。1艘あたりの積載量についても、小繰船は240~250俵、船船は530~550俵であり、これまで理解されてきたような小繰船100~150俵積み、船船350~450俵積みという事例は1例も無かった。

これは、八戸藩による廻米の年間輸送量が盛岡藩と較べて少ないので、北上川の水量がとくに多い日を選択し得たためと推測される。つまり、盛岡藩では、廻米の年間輸送量が多いので、北上川の条件が最適とはいえない状態でも、ある期日までに一定量を輸送する必要があったために、1艘あたりの積載量をより小さくし、回数を重ねることで対処したことが推測される。

IV. おわりに

盛岡藩の北上川舟運による江戸廻米は、盛岡、郡山(日詰)、花巻の各蔵から100~150俵積み的小繰船で黒沢尻まで運ばれ、黒沢尻で350~450俵積みの船船に積み替え、4艘1組

の船団を組み、3~5日を要して石巻まで運ばれた、と理解されてきた。しかし、このような理解は、北上川舟運による江戸廻米に関する諸規定を記した史料に基づくものであり、北上川舟運による江戸廻米の実態は必ずしも明らかではなかった。そこで、北上川舟運の実態を示す近世史料を分析した結果、次のようなことが判った。

- (1) 安政元(1854)年には、春に40,000俵の米と3,000俵の大豆、冬に30,000俵の米が石巻へ川下げされた。米は、郡山、花巻、黒沢尻の蔵から下流へ直接に輸送され、盛岡の蔵からは明和2(1765)年を除きほとんど見られない。
- (2) 花巻・郡山・盛岡―黒沢尻間の小繰船1艘あたりの積載量はほぼ100俵であり、黒沢尻―石巻間の船船1艘あたりの積載量はほぼ350俵であった。
- (3) 宝暦10(1760)年における黒沢尻―石巻間の所要日数をみると、6日以上が必要とされ、3~5日という事例は必ずしも多くはない。とくに11月では14~16日も必要とされた。これは、冬には、昼の時間が短く航行可能時間が制約されることのほかに、北上川の水位が低下して瀬や難所が船の航行に支障をきたし、船船と解下船の間で積

み荷を移し替える時間を必要とし、さらに北上川が結氷することがあったためと考えられる。

- (4) 4艘の船団を組む艀船の事例は、文化13(1816)年には多く確認されたものの、宝暦10年には4艘以外の船団例がかなりみられた。このほかには、明暦2～安政2(1656～1855)年に4艘の船団が5例のみ確認されたにすぎない。
- (5) 石巻－江戸間の千石船による米の海上輸送では、宝暦10年の9月～10月下旬は古米、10月下旬～12月初旬は新米がおもな積み荷であった。

(盛岡市文化振興事業団・岩手大学)

〔付記〕

本稿の骨子は平成9(1997)年5月東北地理学会春季学術大会において発表した。

本稿を平成10年8月に急逝された故長江好道先生(岩手大学)に捧げます。

〔注〕

- 1) 渡辺信夫「東北の流域史」(地方史研究協議会編『流域の地方史－社会と文化－』, 雄山閣, 1985), 352～366頁。
- 2) 小野寺淳『近世河川絵図の研究』, 古今書院, 1991, 23～25頁。
- 3) 黒崎千晴「明治前期の内陸水運」(新保博・安場保吉編『近代移行期の日本経済』, 日本経済新聞社, 1979), 85～100頁。
- 4) ①横山昭男「東北」(豊田武・児玉幸多編『交通史』, 山川出版社, 1970), 341～349頁。②横山昭男『近世河川水運史の研究－最上川水運の歴史的展開を中心として－』, 吉川弘文館, 485頁。
- 5) 横山論文, 前掲4)②。
- 6) 渡辺信夫『幕藩制確立期の商品流通』, 柏書房, 1966, 217～294頁。
- 7) ①小野寺著書, 前掲2)185頁では、安政元(1854)年に73,000俵。
②吉田義昭「水陸交通の発達」(新岩手風土記刊行会『岩手県の歴史と風土』, 創土社, 1980), 92～97頁, ③吉田義昭・及川和哉『盛岡四百年』, 郷土文化研究会, 1983, 142～143頁では、60,000俵。
④北上市立博物館『北上川の水運』, 北上市立博物館, 1983, 8頁では、50,000～90,000俵。
⑤東北歴史資料館『近世の北上川と水運』, 宮城県文化財保護協会, 1982, 14頁では、天和2(1682)年に50,000俵, 天明7(1787)年に70,000俵。
⑥渡辺信夫「前近代の産業・交通」(石巻市史編さん委員会編『石巻の歴史5』, 石巻市, 1996), 1～57頁では、50,000～60,000俵程度としている。
- 8) ①小川博三「北上川舟運の消長」, 東北研究1-3, 1951, 10～15頁。②岡田益吉『東北開発夜話』, 河北新報社, 1956, 210頁。③東北歴史資料館, 前掲7)⑤16～17頁。④北上市立博物館, 前掲7)④14頁。⑤岩手の土木史研究会『北上川の昔と今』, 建設省東北地方建設局岩手工事事務所, 1995, 45頁。⑥齋藤彰吾「きたかみがわしゅうん 北上川舟運」(岩手放送岩手百科事典発行本部『新版 岩手百科辞典』, 岩手放送, 1988), 176～178頁。⑦村井康典・郷右近勤編『北上川』, 岩手日報社, 1996, 116～117頁。
- 9) ①小田島正一「鉄道開通前に於ける北上川的重要河港たる黒沢尻川岸に就いて」, 岩手教育16-12, 1988, 65～71頁, ②小川博三, 前掲8)①, ③岡田益吉, 前掲8)②210頁, ④齋藤彰吾, 前掲8)⑥176～178頁, ⑤岩手の土木史研究会, 前掲8)⑤, 45頁では、3日。
⑥岩手県北上市『北上市史8』, 北上市史刊行会, 1983, 26～31頁, ⑦小野寺淳「河川交通の地域的機能」(山崎謹哉編『近世歴史地理学』, 大明堂, 1985), 126～136頁, ⑧村井康典・郷右近勤, 前掲8)⑦116～117頁では、4日,
⑨田中啓爾「北上川流域に於ける塩及魚の移入路」, 大塚地理学会論文集3, 1934, 23～44頁では、約4日。
⑩北上市立博物館, 前掲7)③24頁, ⑪東北歴史資料館, 前掲8)③16～17頁, ⑫小野寺淳, 前掲2)40頁では3～5日としている。
- 10) 1船団あたりの船数は、①小田島正一, 前掲9)①, ②石巻市史編纂委員会『石巻市史2』, 石巻市役所, 1956, 61～77頁, ③岩手県『岩手県史5』, 岩手県, 1963, 1308～1324頁, ④北上市立博物館, 前掲7)③24頁, ⑤石垣宏「石巻御用定目」, 石巻市史編纂資料2, 1977, 41～75頁, ⑥小野寺正人「川と交通」(建設省・北海道開発

- 序・牧田茂・桜井満編『日本の川II－自然と民族－』, 新公論社, 1987), 62～81頁では4艘, ⑦小野寺淳, 前掲9)⑦, ⑧小野寺淳, 前掲2)40～41頁では, 4～5艘である。
- 11) ①北上市立博物館, 前掲7)③22頁では江戸時代前期に450～460俵, 江戸時代後期に350俵。
 ②小田島正一, 前掲9)①, ③石巻市史編纂委員会, 前掲10)②61～77頁, ④岩手県, 前掲10)③1308～1324頁, ⑤吉田義昭・及川和哉, 前掲7)④142～143頁, ⑥遠藤進之助「藩政期北上川水運の一研究」, 文化17-3, 1953, 81～102頁, ⑦石垣宏「北上川の舟運」(地方史研究協議会編『流域の地方史－社会と文化－』, 雄山閣, 1985), 210～232頁, ⑧小野寺淳「黒沢尻河岸からみた明治期北上川水運」, 歴史地理学紀要22, 1980, 53～68頁, ⑨小野寺淳, 前掲2)24～40頁では, 350俵。
 ⑩田中啓爾, 前掲9)⑩では, 150石。
 ⑪岡田益吉, 前掲8)②210頁では, 350俵と450俵。
 ⑫東北歴史資料館, 前掲8)③16-17頁では, 春350俵, 秋300俵。
 ⑬草間俊一「藩政時代の北上川の舟運」(岩手の地誌三部作編集委員会『北上川』, 岩手放送株式会社, 株・アイ・ビー・シー開発センター, 1975), 141～143頁, ⑭盛岡市史編纂委員会『盛岡市史2』, 盛岡市庁, 1979, 282～289頁, ⑮森ノブ・金野静一・瀬川司男・佐々木祐子・田村忠博「総論」(森嘉兵衛監修・編『岩手県の地名』, 平凡社, 1990), 25～44頁では, 440～450俵。
 ⑯齊藤彰吾「北上川船運の小史」, 北上史談6, 1966, 22～28頁, ⑰岩手の土木史研究会, 前掲8)⑤, ⑱石垣宏, 前掲10)⑤では, 350俵あるいは440～450俵としている。
- 12) ①東北歴史資料館, 前掲8)③16-17頁, ②小野寺淳, 前掲11)⑧25～40頁, ③石垣宏, 前掲11)⑦, ④吉田義昭・及川和哉, 前掲7)④では, 100俵。
 ⑤岩手の土木史研究会, 前掲8)⑤では100～120俵。
 ⑥草間俊一, 前掲11)⑫, ⑦北上市立博物館, 前掲7)②22頁, ⑧森ノブ・金野静一・瀬川司男・佐々木祐子・田村忠博, 前掲11)⑮, ⑨石垣宏, 前掲10)⑤では, 120～130俵。
 ⑩岡田益吉, 前掲8)②では, 130俵。
 ⑪小野寺淳, 前掲2)では, 150俵。
 ⑫齊藤彰吾, 前掲11)⑭では100俵もしくは250俵としている。
- 13) 北上市立博物館, 前掲7)②30頁。
 14) 岩手県北上市, 前掲9)⑥30頁。
 15) 岩手県北上市, 前掲9)⑥。
 16) 細井計「岩手地域の四つの藩政」(細井計編『図説岩手県の歴史』, 河出書房新社, 1995), 153～159頁。
 17) 「南部史要」(岩手県北上市, 前掲9)⑥所収)
 18) ①石垣宏「北上川流路変遷史と石巻の開港」(石巻市史編さん委員会編『石巻の歴史6』, 石巻市, 1992), 527～570頁。②菅原裕輔「土地のすがた」(石巻市史編さん委員会編『石巻の歴史3』, 石巻市, 1988), 10～28頁。③加藤徹「北上川改修工事」(石巻市史編さん委員会編『石巻の歴史5』, 石巻市, 1996), 591～645頁。
 19) 渡辺信夫, 前掲1)。
 20) ①斎藤鋭雄「仙台藩中期における舟運機構」歴史27, 1963, 47～59頁。②石垣宏, 前掲11)⑦。
 21) 黒崎千晴, 前掲3)。
 22) 北上市立博物館, 前掲7)②8頁。
 23) 諸富大「近世盛岡藩の北上川舟運による江戸廻米に関する歴史地理学的研究」, 岩手大学大学院教育学研究科修士論文(平成9年度), 1998, 8頁。
 24) 小繰船は, 6カ年次の史料に100俵積み, 繰船は, 10カ年次の史料に350俵積みとして運賃が記されている(諸富大, 前掲23), 第10表)。
 25) 「雑書」(岩手県北上市, 前掲9)⑥所収)
 26) 岩手県北上市, 前掲9)⑥36頁。北上市立博物館, 前掲7)②22頁。
 27) 岩手県北上市, 前掲9)⑥。
 28) ダム建設などの大きな河川改修が実施される以前である昭和初期の北上川の月別平均量水位の変化をみると(小野寺淳, 前掲2)①, 184頁による), 水位が低下するのは1月, 2月, 6月, 12月である。北上川の流量は, 昭和34～43(1959～1968)年の平均(建設省国土地理院編『日本国勢地図帳』, 日本地図センター, 1977, 21頁。)および昭和51～60(1976～1985)年の平均(建設省国土地理院編『新版日本国勢地図』, 日本地図センター, 1990, 22頁。)でみても, 1～3月および10～12月に少ない。

- 29) 小野寺淳,前掲2)85~86頁によって指摘されたように、「右川下之節、春冬共水不足之節、舩下船本鱒江附遣候義」(「黒沢尻御鱒所御定目」とある。
- 30) 「和賀御役所書留」(岩手県北上市,前掲9)⑥所収)。
- 31) 「斎藤慶蔵家文書」(岩手県北上市,前掲9)⑥所収)。
- 32) 「千葉武男家文書」(岩手県北上市,前掲9)⑥所収)。
- 33) 「八戸藩為御登米日記」(岩手県北上市,前掲9)⑥所収)。
- 34) 「斎藤忠三家文書」(岩手県北上市,前掲9)⑥所収)。
- 35) 「八戸藩為御登米日記」(岩手県北上市,前掲9)⑥所収)。
- 36) 岩手県北上市,前掲9)⑥。
- 37) 「御鱒江附舩下被仰付、冬為御登穀川下之節氷川ニ相成、御鱒途中圀ニ相成候」あるいは「冬至前石巻江皆着、途中圀等ニ不相成様取計可申旨」(「斎藤忠三家文書」(岩手県北上市,前掲9)⑥所収)とあり、冬には北上川が結氷し船が航行できなくなることがあった。そのために、できるだけ冬至になる前に石巻へ到着するようにしていた。しかし、宝暦10(1760)年11月に黒沢尻を出航した3例(表5)は、すべて冬至すぎに石巻へ到着していた。
- 38) 盛岡藩の船が仙台藩領を通るときは、仙台藩の統制に服したという(遠藤進之助,前掲11)⑥)。また、4艘1組の船団のなかから1艘をくじで選び、その船の積み荷のなかから4俵を取り出し、奉行の立ち会いの上で廻し方が廻し俵をして嚴重に積み荷を検査していた(岩手県北上市,前掲9)⑥,117頁による)。
- 39) 初尾米3俵はすべて新米とした。
- 40) 渡辺信夫,前掲7)⑥は、宝暦10(1760)年に石巻から江戸へ廻漕された量を米33,857俵、大豆1,200俵としているが(渡辺信夫,前掲7)⑥の表2,53頁),脱落した部分があるためと考えられる。
- 41) 「石巻より春冬為御登穀運賃金并諸入方大図」(岩手県北上市,前掲9)⑥所収)によれば、「春為御登穀三万五千俵、御粃貳百俵」あるいは「冬為御登穀三万五千俵、餅米三拾俵、小豆六俵」とある。
- 42) 菊池忠二・星川香代「紫波郡」(森嘉兵衛監修・編『岩手県の地名』,平凡社,1990),390~433頁。

Grain Transportation on the Kitakami River
by the Morioka Han in Northeast Japan during the 17th through 19th Centuries

Ōki MOROTOMI and Masatoshi ENDO

During the 17th through 19th centuries, the Morioka Han(a feudal clan in the Edo period) transported rice and soybeans to Edo twice a year by flatboats via the Kitakami River. It has been understood that the grain loaded on a lighter boat of 100 to 150-bag capacity was transported from the ports of Morioka, Koriyama and Hanamaki to Kurosawajiri, where the cargoes were transshipped to a flatboat with a 350 to 450-bag capacity and were carried to Port Ishinomaki at the mouth of the Kitakami River by a number of fleets each consisting of four vessels. It is also said that it took nearly half a day for a lighter boat to reach Kurosawajiri and three to five days for a fleet to reach Port Ishinomaki. However, the above understanding is merely based on the historical records of official regulations imposed on the grain shipment on the Kitakami River, and may not necessarily reflect the actual situations. The purpose of the present paper was to clarify the historical facts related to the grain shipment on the Kitakami River in the Edo period by analyzing the historical materials. The following findings were obtained.

In 1854, 40,000 bags of rice and 3,000 bags of soybeans were shipped down to Port Ishinomaki in the spring, and 30,000 bags of rice in the winter. Except for the year 1765, hardly any shipment of rice from Morioka could be found. Most cargoes were shipped directly from the ports of Koriyama, Hanamaki and Kurosawajiri downstream, not by way of Morioka.

Loading capacity of a lighter boat sailing from Hanamaki, Koriyama and Morioka to Kurosawajiri was about 100 bags and that of a flatboat sailing from Kurosawajiri to Port Ishinomaki was almost 350 bags.

In 1760, it took more than five days for a flatboat to sail down from Kurosawajiri to Port Ishinomaki, while taking no less than 14 to 16 days during the winter. This extra time required for the winter shipment was due not only to the shortened daylight time in winter months but also to the low water levels. It often took longer to transship cargoes from the lighter boats to flatboats, while sailing was more difficult during the winter. Sometimes the river became icebound in freezing temperatures.

Except for 1816 when many fleets consisting of four flatboats were recognized, only five fleets of this kind were recorded from 1656 to 1855. Large "sengoku" ships, carrying a 1,000-koku scale of grain, sailed from Port Ishinomaki to Edo, transporting stored rice from September to late October and soybeans and newly-harvested rice from late October to early December.