

# 美濃国における河川交通

——濃州三湊について——

名 和 正 浩

## The River Transportation in Mino Province ——With a Special Reference to the Three Ports at Noh-Shu——

Masahiro NAWA

### 1. はじめに

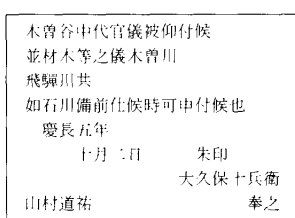
江戸時代の鎖国政策は、海外貿易を厳禁し、国内産業を発達させ、それによって、近海交通、河川交通が盛んになった。また各藩の産業奨励や蔵米輸送のためには不便な人馬による宿継より便利な川船利用が次第に多くなった。

美濃国は濃尾平野にそそぐ木曾・長良・伊尾(揖斐)の三水系を動派とする川の国であり、その利用は盛んであった。

本稿では江戸代代における美濃国の河川交通について、濃州三湊(烏江・栗笠・船付湊)を中心に報告する。

### 2. 美濃の船運をにぎる尾張藩

慶長5年(1600)関ヶ原合戦後、木曾山と木曾川は豊臣氏から徳川氏の手にとり、幕府直轄領となった。家康は、美濃国の戦後処理を大久保長安に命じるとともに、木曾義昌の旧臣山村道祐を代官に任用し、木曾山の経営及び木曾川・飛驒川流木のことを取扱うように命じ、山川一貫支配を担当させた。



徳川家康朱印状(山村甚兵衛文書)

慶長12年(1607)家康は子の義直(家康の第九子・尾張藩祖)を尾張に移封した。

尾張藩は慶長17年(1612)以降、数次にわたって美濃国内で加増され、13万3214石の所領をもつにいたったがそれらはほとんどが木曾・長良・伊尾(揖斐)三水系の主要地であった。元和元年(1615)、大坂城が落ちて豊臣氏が亡びると、家康は義直に木曾山と木曾川沿い63か村を与え尾張藩領とした。この時、家康の代官である山村氏も義直に

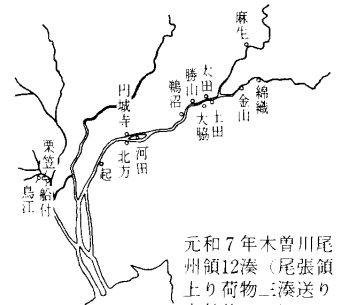
付属し、これまでどおり木曾代官として木曾の山方、村方支配を行った。



享保年間の木曾川川並番所(木曾川川並絵図より)

川並御番所法度  
・夜中船控一切不可通事  
・武器馬具不可通  
・切手無之、船控一切不可通事  
・手負之者、一切不可通事  
・木曾川歩行渡之者、打捨可致事  
・流木之節、他領船出者、追留可致事  
・御料私領無差別、流木盗取ハ、可致追留、若及異儀者、打捨可致事  
・右之者、去寅年御料私領被仰候、堅可相守者也  
万治二年亥正月

川並御番所御法度写(渡辺富三郎氏藏)



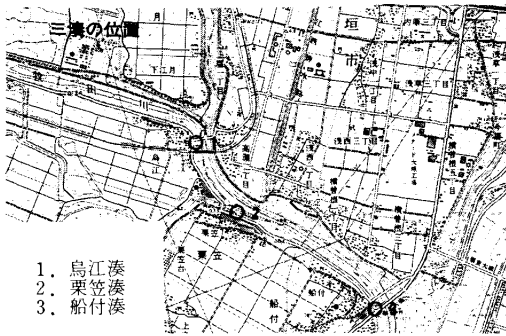
元和7年木曾川尾州領12湊(尾張領上り荷物三湊送り申付状より)

尾張藩は美濃国における、幕府直轄領・大名領・旗本領の錯綜する美濃三川に42の川並番所と抜荷守番所を置きその商品流通を一手に掌握した。番所は木曾川の錦織湊、長良川の鏡島湊などに置

かれ、伊尾（揖斐）川では番所のない町人たちの湊である大垣湊に荷船や筏をつけてはならないという禁令が出されており、尾張藩の支配の強さがうかがえる。

尾張藩家老成瀬隼人が万治三年（1660）正月に発した「川並番所御法度」は、木曾川の通行権を完全に掌握した尾張藩の絶対的な支配を端的に示すものといえる。

### 3. 濃州三湊



濃州三湊は、牧田川と杭瀬川が合流して、伊尾（揖斐）川本流に注ぐ地域に発達した湊で、牧田川上流から、烏江・栗笠・船付湊とならんで立地した。

#### ①三湊の状況

『濃州徇行記』烏江の条に「名古屋・勢州桑名・北美濃あたりより上せ荷物積船此三ヶ湊まで運送し、是より運漕なき故渾て荷物牛馬にて云々」とあって、名古屋や桑名などからの荷上

場であったことがわかる。三湊のそれぞれの地はどのような状況であったのか「濃州徇行記」によれば、

烏江村の条に

「此地民居牧田川の渾りにあり、北より南の方へ押し堤上に民戸建てならべり、東向の村なり、ここにては牧田川西より流来り、杭瀬川は北より高淵村と江月村の境を流来て此村の向にて落合へり、云々」

栗笠村の条に

「此村は牧田川の堤の南傍に民戸建ならび牧田街道筋にて町並なり、湊ゆゑ農商を兼たるもの多し、（中略）酒屋、味噌屋、小物屋、紺屋、菓子屋、其外小商をする家余程みへたり、云々」

舟付村の条に

「此村は伊尾川（揖斐）の堤西傍にあり、ここにて牧田川伊尾川へ落合川幅広くよき湊也、民戸は落合にかたどりて建並船着自由也、村の名もよく叶へり、（中略）北の方牧田川に横曾根の渡船あり。云々」とあって、三湊中最も東の船付、その西の栗笠、さらにその北に位置する烏江湊の様子的一端をうかがうことができる。

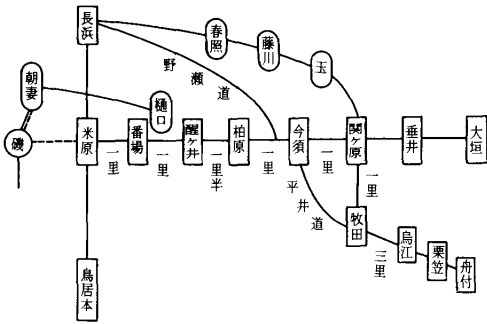
また、船付湊は名古屋、犬山からの上り荷物が届けられ、栗笠湊には岐阜からの上り荷物が多く着岸し、茶荷物も取扱われたことや、下り米原湊からの荷物には大和の生綿が多く、又、多良の炭なども三湊へ送り込まれていたと同時に記されている。

前記『濃州徇行記』烏江の条に

「（前略）荷物牛馬にて近江国米原湊まで往来せり、是を九里半回しと云、先此湊より牧田へ三里、牧田より関ヶ原へ一里、関ヶ原より今須へ一里、今須より柏原へ一里、柏原より醒井へ一里半、醒井より番場へ一里、番場より米原へ一里也、又米原より大津へ湖上十八里あると也、云々」とあって三湊から米原への行程が九里半あったとされ、この街道の名称が九里半街道とされた所以と、名古屋や桑名などからの荷上場でもあったことがわかる。

この三湊は船運をもって桑名や名古屋、さらに江戸とも結びあった。また陸上においては三湊を起点として高田・牧田を経て関ヶ原へと通る九里半街道をもって中山道あるいは北国街道と結び、京畿や北陸とつながりあった。

濃州三湊は東西両間の内陸交通の最短コースに当り、最短・最速・最低賃金を求めて関東・関西の諸荷物が行きあった。このように三湊は、東西間の物資輸送上の主要なコースにあるという地理



的条件を生かしつつ、木曾・長良・伊尾（揖斐）の三大水運権を一手に掌中におさめた尾張藩の庇護のもとに、中継点としての役割を果たしつつ発展した。

②三湊の成立

三湊の成立時期については確実な史料を欠くが、栗笠湊問屋佐藤家に伝えられたという永禄年中の山田平一郎折紙や鳥江湊問屋吹原家に伝わる尾張藩奉行原田忠政、藤田民部連署状写によると、近世初頭の成立ではないかと考えられている。

栗笠村新屋敷之儀  
 何様ニも可然やウニ貴所へ位置候条  
 様子不能具候  
 再諸役之儀申付候由  
 貴所へ舟かこ屋敷ニ可被居候  
 恐惶謹言  
 八月九日 山田平一郎書判  
 佐藤五郎右衛門

山田平一郎折紙

「湊役御免之本紙御書付 老通入」  
 一 聚業・伏見御作業之時分、依出精、湊役永々  
 相免有之由、可  
 為從先前之通事  
 藤田民部  
 原田右衛門  
 慶長十四年  
 己酉十二月十一日  
 鳥江湊  
 勘兵衛

原田忠政・藤田民部連署状写（吹原第三氏蔵）

幕府直轄領である鳥江・栗笠・船付三湊の代官であり、高須城主であった徳永寿昌が、慶長15年（1610）、にこの三湊と高田・曾称の両湊に掟書を与えている。

栗笠・鳥江・舟付・高田・曾称湊定書  
 一 問屋事、かさかけ次第たるへき事  
 一 舟子番舟たるへし、但三郎左衛門尉・五郎右衛門尉兩人の事へ、湊始より馳走仕、湊ニ相成由候間、式艘可持、内老艘八兩人宿へ相着、荷物番なしニ可積候、老艘之儀は、惣々番折のここと可積事  
 一 舟賃事、御度度次第たるへし、私ニ究不可仕事、「付判無之舟ニ可積事」以上  
 慶長十五戌  
 霜月晦日  
 徳永法印（花押）  
 鳥江村  
 舟持中

（吹原第三氏蔵）

とあり、やはり近世初頭の成立ではないかと考えられているが検討の必要がある。

元和期以後、木曾・長良・伊尾（揖斐）三川の水運権を全て支配することとなった尾張藩によって、三湊もその支配下に属し、東西間の物資運輸の大きな役割を果たすことになった。

③衰退する三湊

三湊が最も恐れたのは、諸荷物の中継地点で生活している自分たちと同じ立場の湊が近くに来ることである。他との両立は、荷物を分け合うことであり、競争相手の出現は三湊をほろぼすものと常に考えていた。そんななかで、元和6年（1620）大垣城主松平忠良のはからいにより杭瀬川から城下船町への水路の開さくがされ、大垣湊が誕生した。

尾州領上り荷物三湊送り申付状  
 急度申遣候。其許より上方へ上り候荷物舟並筏、如前々之、御領分内舟着・栗笠・鳥江・右之三湊へ可相着候。他領内ニ出来之新湊へ着々申間候條、若相背者候は、急度曲事ニ可申付候。己上  
 元和七年 酉ノ酉卯月廿六日 原田右衛門 判  
 藤田民部 判  
 錦 織 山  
 金 山 生  
 麻 田 田  
 大 勝 山 田  
 土 大 脇 沼  
 大 鵜 河 田  
 河 北 方  
 圓 城 寺 村  
 起 庄 屋  
 船 持 中  
 本紙ハ舟付ニ御座候、村々手形ハ鳥江ニ御座候

（吹原第三氏蔵）

大垣湊の成立・発展は、三湊にとって大きな脅威であった。元和7年（1621）4月尾張藩奉行により木曾川の各湊宛に上方へ輸送する荷物船や筏は、領内の三湊に着けること。他領内にできた新湊（大垣湊）へは着けないこと、もしそむく者は処罪されると申付けている。

享保20年（1735）尾張藩から「京・大坂へ送られる諸往來の荷物や積船ならびに筏を、他領内に出来た湊へ、猥りに付けられるようであるがもつてのほかのこと」として長良川筋の村々である上有知・小瀬・長良

三郷岐阜六ヶ村・早田・墨俣・本郷および木曾川筋の村々である錦織・金山など元和7年の宛所に対し指令を厳守するように申付ける触れが出された。それにもかかわらず、十分に守られなかったらしく元文4年(1739)にも同様な指示がなされた。

このようにしても大垣湊へ積み送られる荷物は絶えず、三湊は「衰微＝相成難儀任候」となげいている。

大垣表着荷規触出願  
 午恐奉願候御事  
 船付・栗笠・烏江三ヶ湊之儀は、往古より之御高湊ニて年々湊御年貢上納仕来申候て、格別由緒御座候ニ付、御領分中より登り下ル諸荷物并諸国往来之諸荷物、御城下ニ相掛り候諸荷物等、他領之湊ニ差送り候儀御法度ニ御座候て、右荷物之助精を以湊相続仕来申候処、近来豊ニ相成、荷主心得違仕、他領大垣表ニ数多運送仕候ニ付、去申五月より追々御願申上候処、今以御触出シ不被下遣候、先達て御願申上候通豊ニ相成候節、御願申上候得は、其節々御触出シ被下置候様ニ御座候間、御憐愍を以先前之通、兼々御触出シ被下置候様ニ重々奉願上候、以上  
 文化十三年 多芸郡烏江湊問屋  
 吹原勘兵衛  
 同郡栗笠湊問屋  
 佐藤治郎左衛門  
 同郡舟付湊問屋  
 安田七郎兵衛  
 山本平太夫様  
 御陣屋

(高橋嘉幸氏蔵)

文化13年(1816)に三湊の間屋が差出した願書では「近年御領分中の諸荷物の過半は大垣表の間屋へ送られるため、年々三湊分の荷物は減り、三湊の助成は甚だ手薄になり、難渋しており、三湊が潰れるかも知れない」となげき「御城下や御領分中よりの上り下りの荷物だけは必ず三湊へつけるように触れを出してほしい」と歎願している。

このように江戸時代の中期以降は、大垣湊の占める位置は強化され、ともすれば三湊はそれにおしつぶされてしまう不安にかられる守勢の立場におかされた。従って尾張藩の保護を求めようと三湊も必死であったが、藩権力による流通路の統制

も江戸中期以降においてはいかんともしがたかった。

諸国往来荷物の中継点に位置し、よりどころとなる消費地をもたない三湊の立場は弱く、それに対し、消費地としての大垣城下町を市場に位置付く大垣湊の立場はますます堅固なものになっていった。

さらに、三湊は、牧田川扇状地に程近く、元来川が浅いうえに、土砂の推積によって川の中に洲が多くできて通船に大変支障をきたす自然障害があった。それで折々川ざらえをする作業を行っているが、出水のたびごとに土砂がおびただしく流れ出て、干水時には航行できない状態であった。そのため、荷物は下流まで瀬取船に積み空船の艀船を従えて川を下り、下流の太田村や万寿村のあたりで瀬取船から艀船へ積み替えを行って輸送せざるを得なかった。そのため瀬取銭や雑費が多くかかり、積荷は長びくなど荷主の安く・早くという願いはかなわず、自然に利用者が減少してしまった。そこで不利な点の多い艀船を積み替えしなくてもよい鵜飼船に切り替えさせてほしいと願い出ている。

しかし、尾張藩としては従来御役船として艀船を使ってきたこともあり、簡単には切り替えさせなかった。

大垣湊と三湊の主役交替は、商人の体質改善の早さに対し、お役所仕事のゆるぎのなさにより差が如実にあらわれ、それがいきおい輸送量の差となってあらわれた。つまり三湊は、尾張藩という権力の庇護のもとにあった立場が、逆に、その権力により足をひっぱられ身をほろぼしていくはめになった。

そして三湊の衰退を決定的にしたのが明治維新である。つまり幕藩体制の崩壊は、三湊が依存した政治的保護の消滅であったから、三湊も同じ道を歩くことを余儀なくされた。

## 参考文献

- |             |            |
|-------------|------------|
| 岐阜県史 通史編    | 美濃加茂市史 通史編 |
| 岐阜県史 史料編近世七 | 美濃加茂市史 史料編 |
| 養老町史 通史編上   | 濃州徇行記      |
| 養老町史 史料編下   |            |
| 兼山町史        |            |