

展勝地風土記

Vol.9

平成26年7月25日
展勝地開園100周年記念事業準備委員会
問い合わせ先 北上市都市整備部都市計画課 ☎72-8279

展勝地開園100周年記念事業準備委員会では、100周年に向けた取り組みとして、より多くの市民に展勝地を知っていただくため、展勝地に関するさまざまな情報を紹介しています。歴史的なこと、地理的なこと、自然環境のこと、そして、展勝地に深く関わった人々や展勝地を題材にした美術・文芸作品などについて紹介していきます。次回は10月24日に発行します。

北上川の流れとともに

北上市立博物館

はじめに

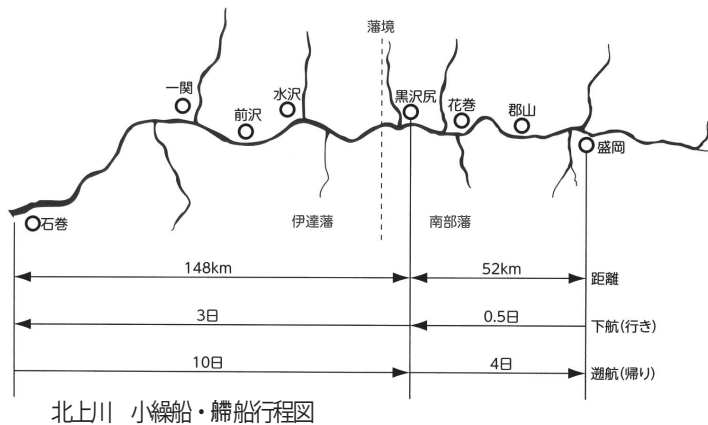
北上川は東北一の大河である。古来よりその流れは人とモノを結ぶ交通の大動脈となってきた。江戸時代、現在の桜並木のちようど対岸には、南部藩最大の河港「黒沢尻川岸」があった。そこには、米俵を運ぶ人や馬、100艘近くの川船が往来す

る活気に満ちあふれた光景が広がっていた。今回は、南部藩の北上川舟運と黒沢尻川岸の歴史を紹介してみたい。

北上川舟運のはじまり

江戸時代は全国各地で河川交通が発達した時代である。米を税の基本としたため、その輸送手段として積極的に川の流れが利用された。また、領内で集荷した米を、より高く換金することが藩財政の重大事であったから、物価の高い大都市と地方とを結ぶ海と川の輸送網が形成されていった。江戸の米相場は伊達藩の2〜3倍だったともいわれる。

北上川流域には、南部・伊達両藩の穀倉地帯が広がる。伊達藩はいち早く河口周辺の流路改修工事(1623〜26)と石巻港の整備を行い、江戸へ向かう海運との結節点を盤石にした。伊達藩の米は江戸に回る米の3分の2を占めたとも伝えられる。



北上川 小繰船・船行程図

一方、南部藩が本格的に北上川舟運を利用し、石巻からの海運を行うのは、17世紀中ころからである。それまでは宮古や大槌などの領内にある三陸の港まで米を陸送し、江戸へ

輸送していた。北上山地を越える陸送には大きな負担が伴ったはずである。南部と伊達の藩境確定は、江戸幕府成立から約40年を経た寛永18(1641)年。盛岡・石巻間約200キロメートルのうち4分の3は伊達領だ。藩境の確定と南部藩による北上川舟運のはじまりには少なからぬ因果関係がありそうである。

北上川舟運の展開

南部藩の北上川流域には、御城下の盛岡を起点として、郡山(現紫波町)、花巻、黒沢尻の4カ所に御蔵と港があった。当初、御蔵米は各港から石巻へ直接輸送された。

しかし、米の輸送量が増加すると、黒沢尻で大型船に積み替える体制が採られていく。大型船の名称は「船船」(ひつたねぶね)、全長約19メートル、最大幅約4・4メートル、350俵積みみの船である。船船は黒沢尻には入港できなかったが、それより上流部では浅瀬や急流が多くなり航行できなかつた。

したがって、黒沢尻より上流部では「小繰船」と呼ばれる全長約15・4メートル、最大幅約2・7メートル、100俵積みの小型船が用いられた。

17世紀後半には、小繰船で上流部の御蔵米を黒沢尻まで運び、船船に積み替えて石巻に運んでいく体制が定着し、幕末まで続いていく。『封内貢賦記』という記録には、天和2(1682)年、南部藩は自前の船船を45艘、小繰船を19艘所有するに至り「6万俵までは川下げよし石巻まで輸送できる」と記されている。

その後、藩所有の船船は明和3(1766)年以降55艘、小繰船は同年34艘、安永7(1778)年以降39艘で定着している。これらの船は、管理・補修までを含め、商人らが預かり、その操船は民間の船頭や乗組員によって行われた。船船は船頭1人と乗組員4人、小繰船は船頭1人と乗組員3人が操船にあたった。

米の輸送は、雪解け水が出るころから夏の渇水期前までと、秋から雪が降る前までの二時期に盛んに行われた。通常、船船は4艘一組の船団をつくり出港する。水量が足りないときなどは小繰船もついていき、所々で米俵を積み替えて船船の重量を減らしていた。木造の和船が船団をつくり次々出港していく光景は、2世紀以上も続いた黒沢尻川岸の風物詩だったのである。

黒沢尻川岸の発展

物資通過にかかる伊達藩との折衝権は、南部藩第二の政治都市・花巻の城代に与えられており、江戸時代を通じて伊達領内を輸送する米の川通手形は花巻城代から発行された。

一方、黒沢尻川岸には、近隣の村からの年貢米だけでなく、上流部から運ばれた米も一時的に保管する大きな御蔵や、船の輸送業務一切を司る御船所、造船や修繕を行う御船繕所、水濡れ防止のための俵を保管する上俵縄蔵など、主要な舟運関連施設が整備され、機能していった。また、早い段階から物資の出入りを取り締まる川留番所が設置され



昭和62年に復元された天神丸船船の進水式。故佐々木享二氏撮影

た。

さらに黒沢尻川岸は、寛文5(1665)年に南部藩から分封した八戸藩の飛地(現紫波郡の一部)で収穫した米を輸送する中継地でもあった。したがって、八戸藩が使用する米蔵もあり、同藩の船も行き来していた。

寛政11(1799)年には、参勤交代で和賀川と胆沢川を渡る際に使用する御召船の保管施設「御召船御小屋」が設置されている。御召船はそれまでずっと盛岡の港で保管されていた。余談ではあるが、慶長16(1611)年、南部藩が初めて任用した船大工に造らせた最初の船は、千石船でも船船でもなく、和賀川の渡し船であった。陸の大動脈である奥州街道に目を向けると、奥州道中で最大の河川・和賀川の存在があり、その渡しが自然条件に大きく左右されたゆえに黒沢尻が宿場町として栄えたこと、そしてここでも川岸衆が一役買っていたであろうことに気がかされる。

今回は米の輸送に着目して、北上川舟運と黒沢尻川岸の発展を見てきたが、黒沢尻川岸では、領内で採れる荒銅・木材・紅花などが積み出され、塩・木綿・古着など、さまざまにモノが移入してきた。名実ともに多くの物資を扱う集散地であり、南部藩の玄関口だったのである。

明治になると、税の金納化により、米を輸送する必然性が失われ、

日本の主な河川の長さ

1位	信濃川	(中部)	367km
2位	利根川	(関東)	322km
3位	石狩川	(北海道)	268km
4位	天塩川	(北海道)	256km
5位	北上川	(東北)	249km
6位	阿武隈川	(東北)	239km
7位	最上川	(東北)	229km

藩の船は民間に払い下げられた。北上川舟運による物資輸送はしばらく続いたが、明治23(1890)年に東北本線が盛岡まで開通すると、主役の座は急速に鉄道へと移行していった。

おわりに

春光がまぶしい日、人と車の喧騒を離れて男山に登ってみると、正面には奥羽山脈のパノラマ、眼下には北国の春をうたう桜並木が広がる。悠々と流れる北上川にはゆつくりと渡し船が動いている。江戸時代を生きた人々も、行き交う船を眺めたのだろうか。展勝地の「展」は展望の「展」。その一角にある博物館も温故知新の精神で伸びゆく北上市の一翼を担わなければならない。