



写真-1 茶臼山展望台から坂越湾を撮影（平成27年8月）

■ 生島が防波堤の役目を果たす天然の良港・坂越港

写真-1 は、茶臼山展望台から坂越（さこい）港や坂越湾に浮かぶ生島（いきしま）を撮ったものです。生島とその向こうに見える半島が防波堤の役目を果たす坂越港は、岩礁が少なく水深が4～5mある天然の良港で、加えて坂越大道（さこいだう）により千種川の河岸と直接結ばれ、千種川を上下する高瀬舟で品物を輸送するのに便利でした。（『ひょうご水百景』No.148 参照）

赤穂には坂越と中庄（中村の中世段階の呼称）という港がありましたが、江戸時代になると赤穂城近くの中庄は接続する海が遠浅になったことから、大きな船が入港できるのは坂越港だけになっています。

坂越港は、17世紀には瀬戸内海有数の西廻り航路の拠点として発展します。18世紀後半になると、越前・加賀・若狭の廻船業者が台頭し、瀬戸内海の港町の多くが衰退していく中、坂越は「赤穂の塩」を運ぶ塩廻船の拠点として明治時代まで栄えました。



写真-2 坂越港に向かう坂越大道と木戸門跡（右手）

■ 江戸時代、多くの船で賑わった坂越港

戦国の世が終わり、江戸時代に入ると人々の生活も徐々に安定し、経済活動が活発になっていきます。陸路では、江戸を起点に各地方へとつながる五街道（東海道・奥州街道・日光街道・中山道・甲州街道）が整備され、手紙や荷物を運ぶ飛脚制度が発達しました。一方、海路では、東北や北陸などの遠方から大量の物資を江戸や大阪に運ぶ需要が高まり、特に東北地方にある幕府領の年貢米を安全かつ大量に江戸へ届ける長距離輸送航路の開発が必要になりました。この重

要課題である航路の開発を幕府から任されたのが、明暦の大火をきっかけに御用商人となり、老中・稲葉正則（春日局の孫）の信頼を得ていた河村瑞賢（すいけん）です。



図-1 坂越港周辺の地図

河村瑞賢は、陸路への積み替えなしで海路一本で目的地まで運べる直通ルートとして、寛文 11 (1671) 年に東廻り航路、寛文 12 (1672) 年に西廻り航路を開発します。その際に寄港地を定めたり、水先案内の船を設置させるなど、幕府の海運を飛躍的に向上させました。

坂越港は、西廻り航路の寄港地の一つとなり、全国と繋がります。室町時代は瀬戸内海にとどまっていた物流が、江戸時代初期には全国に範囲を広げます。

元禄 4 (1691) 年、坂越港には 4 反帆※¹以上の廻船が 46 艘あり、そのうち西廻り航路を通る 13 反帆以上の大型廻船が 31 艘あったことが文献からわかっています。

その 80 年後の安永 5 (1776) 年 4 月 12 日～21 日の 10 日間の記録に

によると、坂越港には廻船が 91 艘入港、その約 60 年後の天保 9 (1838) 年には「難しい風のとときは大型の廻船が 140～150 艘ぐらい坂越湾に停泊していた」という記録が残されていて、坂越港は「風待ち港」としてもかなり賑わっていたことが窺えます。

図-2

三重県南伊勢町東宮出身 河村瑞賢が開拓した航路



五ヶ所湾ポートサービスHPから引用

<http://gbs1.jugem.jp/?eid=9>

※1 反帆(端帆):たんぽ、たんぽ、たんぽ。18世紀末までは厚い帆布(はんぷ)を織ることができなかった。その代わり、布地2枚を重ねて四子糸(4本の単糸を撚り合わせた糸)と呼ぶ太い糸で刺し子のように縫い合わせて丈夫にしていた。これを3幅分横につないだものが帆布1反(端)で、その幅は3尺(≒90cm)前後であった。何反帆という呼称は、この帆布地一反を横につないだ数で、帆の長さを意味するものではない。

1反の幅は、18世紀後半からは帆を丈夫にするため2尺5寸(≒75cm)程度と狭くなっているが、木綿帆は刺帆(さしほ)と呼ばれ、製作に手間がかかる割には丈夫でなかった。まして帆走専用船となった弁才船(べさいせん)では、刺帆の弱さは弱点の一つでもあった。

この欠点を解決したのが港湾土木の先駆者である高砂の工楽(くらく)松右衛門で、彼は天明5(1785)年太い木綿糸を使って厚くて丈夫な帆布の織り上げに成功、完成した帆布は「松右衛門帆」として全国に普及した。写真-3で、右から3番目の北前船は11筋の布が見えるので、11反帆の廻船ということになる。西畑俊昭著『近世入浜塩業の研究』には、「赤穂藩は4反帆以上を廻船と定めていたようで、(中略)13反帆以上の大型廻船……」とあり、13反帆は、およそ300石積み廻船である。



写真-3 明治末から大正期に撮影した北前船
(撮影:井田米蔵・Wikipedia「北前船」から引用)

■ 坂越の廻船業の隆盛と衰退

江戸時代の海運には、物資を運ぶ運賃で商売する「運賃積廻船」と、自ら物資を売り買いする商売船の「買積廻船」の二種類がありました。樽廻船や菱垣廻船は運賃をもらって大坂から江戸に物資を運ぶ「運賃積廻船」で、北前船のように各地の港に立ち寄って商売をしながら大坂と蝦夷地(北海道)を往復するのが「買積廻船」です。「北前船」というのは、江戸時代に日本海側のことを「北前」と呼んだことからついた名前といわれ、坂越も北前船による廻船業がかなり盛んだったようです。

赤穂では「西(塩屋)の柴原、東(御崎)の田淵」といわれ、塩田地主として成長した二人の豪商と、慶長6(1601)年以来、酒造業のほか金融業や製塩業などの事業を行い、北前船による廻船業で得た富によって大地主となった坂越の大庄屋・奥藤家が隆盛を誇りました。寛文年間(1661~1673)築といわれる奥藤家主屋は現在も残り、隣接する酒蔵は奥藤酒造郷土館(写真-5)として利用されています。

奥藤家文書には、宝永3(1706)年、下関で紙や古手の木綿を購入し、出羽国酒田で売却したのち米を購入、それを大坂へ回漕して売却したとあります(写真-4は北前船の模型だが、老朽化のため2023年9月頃に撤去された)。

坂越の4反帆以上の廻船の所有数は、元禄4(1691)年に46艘ありましたが、宝暦元(1751)年は33艘、文政7(1824)年は11艘、そして元治2(1865)年は3艘にまで減少しています。坂越と同様、北国行き廻船業で栄えた摂津大坂・ニッ茶屋、和泉佐野、播磨魚崎も1790~1830年代に没落、衰退しています。

主な原因その1は、江戸や大坂の都市商人が、迅速性に欠ける船への積み込み方や損害補償制度に対する不満から自ら廻船を持つようになったことです。

その2は、安永~寛永年間(1772~1801)に加賀・越前・若狭など北陸地方の廻船業者が台頭してきて、上方・瀬戸内の廻船が持つ北国海運の主導権を奪われたことです。



写真-4 旧坂越浦会所前に置かれていた北前船の1/5模型



写真-5 奥藤酒造郷土館

■ 藩財政が逼迫していた森家赤穂藩は塩専売制を打ち出す

森家時代の赤穂藩の財政は逼迫していて、藩財政は唯一の地場産品である「赤穂の塩」に依存していたことから、文化 6（1809）年大坂に向けて塩専売制を打ち出します。ところが、これにより他国船の入港が減少したことから赤穂市場に塩がだぶつきます。この塩を柴原・柳田・奥藤・田淵といった在地の塩問屋が買いたたいて購入し、手船あるいは自己資本下の船で大坂に送り大いに利益を得ます。一方、買いたたかれた生産者は「抜き塩」によって俵の容量をごまかし、「赤穂の塩」の信用を落として専売制度を崩していく対抗手段に出ます。結局、この専売制は何ら藩を利するものとはならず、塩問屋を富ませるだけのものになったことから、文政 4（1821）年に廃止となりました。

■ 「赤穂の塩」を運ぶ塩廻船に転換した坂越の廻船業者

瀬戸内の廻船業者の多くが没落する中、坂越の廻船業者は江戸市場への進出により経営の立て直しを図ります。奥藤家は、領内の塩問屋である竹嶋屋・浜野屋から赤穂塩を購入し、持船により天保 9（1838）年から天保 14（1843）年までの 6 年間に 18 回、年平均 3 回の割合で江戸での塩販売を行っています。元治 2（1865）年の「赤穂廻船持主扣（ひかえ）」には、赤穂地船 17 艘、他国船 16 艘、合わせて 33 艘の塩廻船が記されています。このうち、坂越の廻船業者の船数は 3 艘にまで減少しますが、廻船経営のノウハウを生かして江戸塩問屋の支配の下、18 艘の塩廻船の経営を請け負うことで生き残ります。

明治時代に入ると、開国によってわが国の塩も国際市場の影響下に入ります。当時は差塩（さしじお：並塩）が大半を占めていましたが、品質に勝り低価格な外国の塩が入って来ることへの危機感も高まり、国内塩業の育成・保護、製塩技術の改良や価格の低廉化が急がれ、打つべき政策・施策の議論が重ねられました。

さらに、日露戦争のための膨大な戦費の調達に苦慮していた明治政府は、国内塩業の基盤整備と財政収入の確保の両面から明治 38（1905）年 6 月、塩の専売制度を導入します。経営がたちゆかなくなった奥藤家は廻船業をやめ、奥藤銀行を設立して蓄えた資金で金融業を営むようになりました。

写真-6 は、大正時代に建てられた奥藤銀行坂越支店の建物です。現在は、資料館兼観光案内所「坂越まち並み館」として利用されています（旧奥藤銀行の向かいには旧坂越銀行があった）。



写真-6 資料館兼観光案内所（旧奥藤銀行）



写真-7 千種川下流域の塩の流通ルート

写真-7 は、赤穂市坂越の千種川左岸にある「高瀬舟船着場跡」の説明板から引用したもので、千種川下流域の塩の流通ルートを示したものです。左手から西浜塩田、千種川を挟んで東浜塩田、山を越えた所に坂越港、そして坂越大道の先に高瀬舟船着場といった位置関係がよくわかります。

■ モノローグ

写真-8 の絵は、江戸時代の高名な「町絵師」だった司馬江漢が、長崎旅行の途中赤穂に立ち寄った際に描いた坂越港のスケッチです。速筆で絵を描いて画料を稼ぎ旅費にしていたとか。

筆者は、司馬江漢の名前だけは知っていましたが、何をしたら人かわからず、調べてみてビックリ！近景と遠景を大胆に調和させる画法が北斎の「富嶽三十六景」に影響を与えた天才画家であり、地動説を世に紹介した科学者でもあり、日本文化研究の第一人者ドナルド・キーンが賞賛した文筆家でもあるそうです。

「天は二物を与えず」ってうそです！



写真-8 司馬江漢の坂越港スケッチ『画図西遊譚』
(『赤穂市史・第二巻』から引用)

マーガレットコスモス

キク科ユリオプス属の常緑低木で茎の基部は木質化する。南アフリカ原産で4月から11月にかけて黄色い花を咲かせる。よく似た花にユリオプスデージーがある。花はそっくりだが花期が11月から5月。違いは葉で、ユリオプスデージーはシルバーリーフで葉の表面が細毛で覆われていて白っぽく見え、葉は切れ込みが深く細いのに対し、マーガレットコスモスは滑らかな緑色で葉は切れ込みが浅く幅が広く見える。坂越まち並み館前に咲いていた。



写真-9 マーガレットコスモス

【参考資料】

- 1 『赤穂市史・第二巻』 赤穂市 昭和58年3月
- 2 『西回り航路と東回り航路の違い』 日本史事典.com 平成30年12月更新
<https://nihonsi-jiten.com/nishi-higashi-kouro-chigai/>
- 3 『兵庫史蹟郷土史～五 赤穂市の歴史』 広山堯道 昭和52年
- 4 『司馬江漢～「江戸のダ・ヴィンチ」の型破り人生』 池内 了 平成30年10月
- 5 『日本遺産と播磨～赤穂の廻船業と北前船』 荒木幸治 播磨学研究所編 令和2年9月
- 6 『塩百科～塩の制度の歴史』 (公益財団法人) 塩事業センターHP
<https://www.shiojigyo.com/siohyakka/number/history.html>
- 7 『何反帆』 「言葉を“面白狩る”」HP 平成18年8月
<https://plaza.rakuten.co.jp/yohgo/diary/200608130000/>
- 8 『工楽松右衛門』 フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』
- 9 『ユリオプスデージーとマーガレットコスモスの見分け方』 GreenSnap HP 令和2年1月
<https://greensnap.jp/greenBlog/5810995>

※発行：令和6(2011)年1月 『ひょうご水百景』No.188
改訂：令和8(2026)年8月 『ひょうご水百景』No.188