

木材移送における三国地域の拠点港湾としての役割 —— 歴史的な視点を通して ——

The Role as Hub Ports of Mikuni Area in the Wood Transportation
— In a Historic viewpoint —

河崎 晃博*

道路や鉄道網が発達した現在の社会においても、伊勢神宮の式年遷宮のような伝統文化の中には、歴史的な水運が残っている（中村 2006）。

本稿では、福井県の九頭竜川河口付近の三国地域を例として取り上げ、これまで積み上げられてきた海運や河川水運などの先行研究を対象に、文献調査などの方法を用いて史実の整理を行った。特に、都市造成の基礎的な資材となり人々の燃料にもなるなど、相当量の需要が見込めた木材の流れを中心に検討した。

かつて、「表日本」的存在（富山 2013）として栄えた日本海海運の港町周辺の状況や、今では使われる事がほぼなくなった河川水運の発達を記した過去の姿を確認できた。特に、九頭竜川水系の3河川（日野川・足羽川・竹田川）における河床の勾配調査では、周辺にいくつかの城下町が発達した足羽川において河床の勾配が急な地域まで河川水運が発達していた事が明らかになった。

本稿で注視した歴史分野は地域資源の1つであり、自らの郷土を愛する契機となるとともに観光資源としての役割を担い地域活性化にも貢献する。

キーワード：三国湊，海運，河川水運，歴史，地域資源

* 福井市自然史博物館 友の会 会員

はじめに

日本の温暖で湿潤な気候のもとでは、人間の干渉がなければ、ほとんどの場所で森林が成立する。私たちは、生長した樹木を様々な形で利用してきた。しかし森林に対する過干渉は荒廃につながる。西岡・小原（1978）は、東大寺大仏殿を例に挙げ以下のように説明している。大仏殿に必要な材木を最初は伊賀から次いで周防から入手している。現在の大仏殿には、霧島で発見されたアカマツが使われている。この大材を船に載せ、大阪湾を経由し淀川・木津川を遡り奈良に到着した。この頃から、木材を運搬する手段として海運や河川水運が有効であった。

福井県など日本海側の各都市でも、海運や河川水運が発達し、藩間・藩内の経済活動が盛んに行われていた。現在でも良質材として珍重される青森ヒバや秋田スギは陸上交通が発達する以前に海運で福井へと運ばれていた。中世の敦賀と小浜は、日本海側航路の基点であり小浜の羽賀寺の本堂や敦賀の気比神宮の大鳥居が津軽十三湊に本拠地を置く安藤氏の寄付による事から伺える（福井県立一乗谷朝倉氏遺跡資料館 1996）。

本稿で注目する福井県三国地域は、古くからの港である「三国湊」と対岸の「新保地区」における越前新保商人が特筆すべきである。まず、三国湊は中世以来日本海に面する北国諸港を代表する港湾都市の1つであった。江戸期には福井藩に属していたが、同藩に限らず越前北・中部地域の外港として重要な役割を果たしていた（印牧 1998）。戦国時代末期に成立していた海洋法規集の廻船式目の中に登場する「三津七湊」の一つである（長谷

川ら 2000）。一方、新保地区は「湊」としてではなく木材移送をはじめとした廻船を生業として日本海海運の隆盛に関わった集落である。

また、三国地域は、一方で海運での要衝であり、他方で九頭竜川とその支流である日野川・足羽川や竹田川などの河川水運の拠点として、重要な役割を果たしていた。

そこで、本稿では文献調査を中心的な方法として木材移送の視点で論を進め、九頭竜川河口付近に広がる三国地域を中心に様々な形で関係する地域との繋がりを整理した。さらに、海運と河川水運を学際的な視点で検討する事を目的とした。

I. 福井県と関連した北奥の森林資源の現況

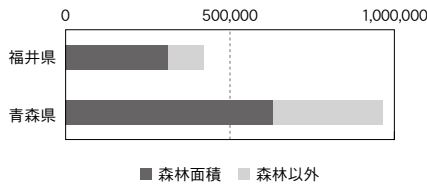
中世から近世にかけて日本海側の都市造成には、青森県や秋田県など北奥の潤沢な森林資源が用いられた。福井県においても例外ではなく三国湊経由で木材が内陸へ運ばれている。そこで、かつての森林の様子を反映していると考えられる現在の森林資源量を統計資料などを参照して福井県と青森県の森林の比較検討を行った。

1. 福井県と青森県の森林資源の現在

北奥の森林資源の移送について歴史資料に記載のある現在の福井県と青森県（北奥）の状況を、福井県農林水産部県産材活用課森づくり課（2016）と青森県林政課（2016）を比較して図化した（図1）。まず、県土の面積は、福井県（419,049ha）が青森県（964,470ha）

の約2分の1倍である。森林の面積も、福井県（312,228ha）が青森県（631,075ha）の約2分の1倍である。

図1 県土に対する森林占有面積（ha）



(出所) 福井県農林水産部県産材活用課森づくり課 (2016) 青森県林政課 (2016), より筆者作成

一方で、青森県の国有林面積は390,181haで福井県の国有林面積（39,270ha）の約10倍であり、森林全体に対する国有林の割合は両県で大きく異なる。理由として青森県には、特徴的な良質材として移出されていたヒバが分布しており現在ではヒバ林のほとんどが国有林として管理されている。加えて、ヒバ（54,333ha）は青森県の森林面積の9.1%を占めている（青森県林政課 2016；ほか）。

2. スギとヒバの植物学的特徴

次に、本稿で扱う重要な2樹種について、植物学的解説を加える。

まず、日本の代表的な森林資源であるスギ（オモテスギ）*Cryptomeria japonica*は、本州・四国・九州の主として太平洋側に多い。古くから各地で盛んに造林されている。また、日本海側の多雪地帯に適応したアシウスギ *Cryptomeria japonica* var. *radicans* は、京都府芦生にある京都大学演習林で名づけられた。裏日本側に多いのでウラスギとも呼ばれる。

次に、北奥から移出された代表樹種のヒバについて説明する。ヒバは、アスナロ *Thujopsis dolabrata* の変種であるヒノキアスナロ *Thujopsis dolabrata* var. *hondae* の別名とされている。分布は北海道・本州北部である。材は用途が広い（大橋ほか編 2015）。ヒバ材は耐久性が高く大型建築物使用例として「弘前城」や「中尊寺金色堂」がある。また、全国のヒバの80%が青森県に生育している。天然林のヒバの伐期は、100年程度と考えられている（神 2000）。一方、植林樹種の代表であるスギの標準伐期は、青森県青森市（2017）によると45年である。

II. 三国地域を中心とした日本海における海運

1. 海運に用いられた船舶の特徴

近年、日本海海運の象徴として「北前船」が注目されている。北前船は近世中期から近代初期の海運全盛の時代に活躍した船舶の総称である。一方、船舶は構造などから主として以下の3種類が存在した。木材製の船舶は、大径木の枯渇とともに構造が変化していくことになる。

ハガセ船は、日本海側独自に発達した船型である（平野 2016）。日本海の風波は厳しいため、この航路を用いる船は対策がとられた。特に鋭い高波に船首を突っ込まない工夫と、岩礁の多い海岸で接触しても破損しない堅牢な船底構造が必要とされた。この条件を充足して、近世初期に用いられたのが、ハガセ船と北国船である（牧野 1979）。

北国船は、ハガセ船に対して用途などで異

なる船型であり、北陸から奥羽にかけて活躍した大船である。ハガセ船とともに、近世初期に用いられた。(牧野 1979)。北国船は、後述する「ベザイ船」以前の船と考えられているが、資料不足のため、詳細が分かっていない。船舶の一部に丸木を削りぬいて作った部材を使っており、丸木船の舷側に板を取り付けて波が打ち込むのを防いだ形式の船舶だったようである(松木 2016)。

1600年代末頃になると、ベザイ船形式が主流になった。理由は、帆走性能が良く省力化が図られたという説、建造費が安いという説などがある。これまでの船舶は長大な材を必要としたが木材需要の増大で資源の枯渇を招き、安価で適当な材を仕入れるのが困難になった事も一因である(小嶋 2012)。図2は、三国湊近くにある博物館(みくに龍翔館)の展示物(5分の1復元船)である。

図2 ベザイ船 (5分の1復元船)



(出所) 筆者撮影

2. 九頭竜川河口の三国湊と泥原新保浦が 辿った道

(1) 三国湊の歴史

三国湊は、九頭竜川の河口付近の右岸に発

達した湊町である。仁木・綿貫(2015)は、三国湊が文献資料などに散見される中世において日本海海運に占める重要性和越前国内での内陸河川との結節点としての重要性は揺るぎない事としている。また、中世の三国湊は、現在その地名になっている地域にとどまらず九頭竜川河口周辺を総称して呼ばれていたのが有力な解釈である。近世において、三国湊は、福井藩の外港であり整備を進め物資輸送の円滑化を図った。越前諸藩の物資の集散地でもあった三国湊では、福井藩の統制政策のもと海運の発達によりさらに活況を呈した。江戸時代後期には、北前船の寄港地となり廻船業で福井藩を代表する豪商(例:内田家)に成長する者が現れた。三国湊は、1700年代以降も湊町として発展をつづけた(福井県立歴史博物館 2014)。後述する西廻海運の発達によって敦賀・小浜の港が衰退に向かう中、三国湊は、大きな影響を受ける事はなかった。当時の主要な荷物は福井藩や丸岡藩の廻米であり、三国湊から下関を迂回し兵庫・大阪へと移送された(福井県史編さん委員会 1994b)。しかし、明治時代に入った頃に上流からの土砂が急速に堆積して大型船が入港するための水深が確保できなくなり港としての機能を失いかけた。1873年に来日していたオランダ出身の土木技術者の、エッセルらの手によって「三国港」は、西洋式防波堤を備えた近代港に生まれ変わった(吉田 2018)。

三国湊の記述は、福井県史(1994a; 1996)や三国町史(1964)などの自治体史のほか多くの先行研究がある。近世湊町の成立とその発展について、都市景観や構造・諸職業の構成・廻船業と特権・有力商人などの基礎的な

諸点の究明が行われている（印牧 1998）。また、三国湊の町家と都市構造の研究（玉井 1984）と下町の景観を分析した高井ら（2003）の研究を比較すると、1980年から2002年までの間に多くの町屋型住宅がなくなり景観が急速に変貌している。

（2）泥原新保浦（新保地区）の歴史

泥原新保浦（以下新保と記載する）は、上記の三国湊の対岸、つまり九頭竜川河口付近の左岸に発達した集落である。新保は、廻船業を中心に発展した集落であり、三国湊とともに福井藩領に属した。

近世初期の越前・若狭には、廻船業者が多く見られたが一貫して商業活動を展開したのが新保の廻船集団である。新保商人は、特に近世前期に良質な材を求めて北奥に進出した。近世前期の北国からの海運の中では、大量の木材や年貢米が流通していたと考えられる。新保商人は、生産地で木材を積み込み北陸の城下町などに供給するだけでなく敦賀の材木問屋や上方市場へ北国材を供給する役割を果たしていた（印牧 2001）。

さらに、新保商人は運上請負人といい北奥における木材などの諸産物移出だけでなく木材伐採業・木材の遠隔地販売を担当した。最盛期には新保商人の独占状態であり、道実（どうじつ）氏・久末（ひさすえ）氏などの名が残っている（渡辺 2002）。

3. 三国地域周辺の港湾地区について

本節では三国地域の港としての重要性と特徴を考慮し、付近の港湾との類似点と相違点を示すために近隣3港の状況をまとめた。

（1）加賀宮腰湊

加賀百万石と言われる加賀藩前田家の外港の代表が宮腰湊である。江戸初期から材木・蔵米・塩の集散地としての役割を果たした。1691年に宮腰が大火にあい、加賀藩の材木蔵・米蔵・塩蔵などが焼失した。ここで、新保商人が宮腰を拠点として加賀藩に木材供給や取引を行っていた事を窺わせる記録が残っている（印牧 2001）。

加賀藩は、城郭建築や城下町建設に必要な用材を領内の森林に限らず秋田・津軽・南部方面にも求めた。現在の青森県周辺には、江戸初期にヒバ林が繁茂していたと考えられている。ヒバは、前述の通り建築構造材に適し珍重された。江戸初期から大量に伐り出されたヒバは、津軽藩や南部藩の財政を潤した。ただ、乱伐は資源の枯渇に直結した。南部藩は、「留山」の制度を作り伐採制限を行ったが加賀藩の木材需要と南部藩・津軽藩の財政難から伐採制限は次第に緩められた。また、加賀藩は城郭修築用材の調達先を大阪にも求めている。この廻送コースは、律令制度時代以来の年貢米納入コースの逆である。一方で、津軽・秋田の木材を「淀船」の用材として、また伏見城や城下町建設のための材木である「伏見作事板」も海運によって、若狭に運んでいる（坂井編 1975）。

（2）敦賀湊

敦賀から近江の塩津・今津・海津に抜ける道を七里半街道と呼び陸上移送に用いた。その後、琵琶湖の水運を経て京・大阪へ物資を運んでいた。加賀宮腰湊と同様に「伏見作事板」も、このルートを通して移送された（「新編弘前市史」編纂委員会編 2002）。

豊臣政権の全国統一後、敦賀湊の商人の中には、日本海沿岸の諸藩と関係を結び豪商に成長する者も現れた。上方向けの商品が、敦賀湊から陸揚げされたが、最大の商品は米だった。全国的な商品流通が活発になる1600年代前半に敦賀湊は上方と北国を結ぶ中継商業都市として最盛期を迎えた。しかし、1671年に河村瑞賢によって西廻海運が確立すると流通構造は大きく変化した。1600年代末以降、敦賀湊の商品流通の結節点としての地位は後退し停滞期に入る事になった（福井県立歴史博物館 2014）。

（3）小浜湊

小浜から琵琶湖へ抜ける道を九里半街道と呼んだ。前項同様、琵琶湖の水運を経て京・大阪への物資輸送が行われた。

若狭國小浜と北奥地方の海運については、福井県若狭歴史民俗資料館（2000）に以下の記載がある。小浜の古刹羽賀寺は、奈良時代716年に行基の勅命によって創建された。1435年の火災直後には、本堂再建が行われた。当時陸奥国の十三湊を本拠地として活動していた安倍康季が後花園天皇の勅命により再建に着手した。この再建から約150年後の1595年には、青蓮院門跡尊朝法親王の要請により、安倍康季八代の孫秋田実季に修造の命が下された。秋田実季による羽賀寺の修造は6年を費やし、1601年に完成した。

この修理に際して秋田から数千本もの杉材（丸太）が小浜湊に移送された。小浜湊から羽賀寺方向へ入る江古川の幅を広げ木材移送の運河として用いられたと思われ、羽賀集落の入り口付近まで広げられた川と羽賀寺参道が接する付近には「杉置」の地字が残されて

いる。小浜と秋田との関係は、移送元にある秋田県立博物館でも取り上げられている（庄内ら 2005）。

近世初期は、新保商人などの越前商人が良質材を求めて北奥への進出を本格化した時期にもあたる。特に、ヒバ材には耐水性があり民家の屋根を葺く材料に最適であった。

しかし、小浜湊の海運も敦賀湊と同様に西廻海運の発達によって衰退に向かった（福井県史編さん委員会 1994b）。

Ⅲ. 九頭竜川水系3川の河川水運の記録

1. 河川水運に用いられた船舶の特徴

本節では前章と同様に、まず川舟の構造や特徴を整理した。三国湊に集積された物資は川舟で河川を遡り内陸へ移送された。

高瀬舟は、川舟の代名詞であり全国的に分布していたが地域によってかなりの変差があった。高瀬舟は、京都の高瀬川を上下する川舟として特に有名になった。しかし、それ以前にも登場しており近世以降の実用的なものとは異なり園池などでの船遊びが用途であったと推測されている（北見 2013）。

福井県史編さん委員会（1994b）によると、福井で使用された川舟の1つに平田舟がある。平田舟は、前述の高瀬舟が就航した規模の河川に、かなり広汎に分布していた。最上川では、近世から明治・大正期にかけて平田舟の通船があり1688年から文献記録がある。5人乗り米350俵積みの大船から、3人乗り米200俵積みまで3種類の記録がある。また、1780年代に最上川を下った幕府巡見使の紀行文の中には今日の10トン積みトラック2台

分の輸送力の舟もあった（北見 2013）。

2. 三国地域に集まる河川と水運の記録

河川水運が発達するためには、様々な条件が必要である。本節では九頭竜川水系の4河川を例に挙げ、文献調査により過去の史実を、現地調査により確認した現在の姿を記載した。

(1) 九頭竜川

九頭竜川は、福井県嶺北地域を流れる一級河川である。九頭竜川水系の本流である。流路延長は116kmである。

九頭竜川を利用した物資の移送は極めて有効であった。九頭竜川と、その支流である日野川と足羽川・竹田川・兵庫川も物資を三国湊に集積するのに利用されたと推測できる（福井県史編さん委員会 1994a）。

(2) 日野川

日野川は、九頭竜川の支流で、福井県嶺北地域を流れる一級河川である。流路延長は、71.5kmである。

福井県史編さん委員会（1994a）によると、興福寺の使者の荷物が府中から三国まで、つまり日野川から九頭竜川まで河川水運が使われた事が知られている。府中とは、現在の越前市（旧武生市）にあたる。

また、清水町史編さん委員会（1978）によると、日野川は川幅が広く流れが度々変わるため明治時代までは福井の城下町以外では橋らしい橋はかかっていなかった。

日野川沿いには、各所に舟付場があり三国湊から積んで来た海産物や福井城下より購入した雑貨・生活物資・笏谷石などがおろされ、

米・大豆・麦などの穀物、野菜・炭・薪・その他林産物などが積み込まれた。

また、日野川支流の志津川は、図3のように現在は水量も少なく船や筏など通れそうもないが江戸時代には河川水運がひらけていた。しかし通船は、水量の多い時期に限られ水量の少ない瀬では土俵で堰を作り船を押し流した。志津川上流には豊富な森林資源があり上記の事が可能であった。

図3 現在の志津川の流末地点



(出所) 筆者撮影

(3) 足羽川

足羽川は、九頭竜川水系日野川の支流である。流路延長は61.7kmである。

流路の側に一乗谷・北ノ庄・福井の城下町があり、人や物資の往来が盛んであった事が予想できる。

福井県史編さん委員会（1994a）によると、鯖江市の水落神明社の拝殿を建立するにあたり、用材を「三国より北庄まで」すなわち九頭竜川河口から日野川・足羽川を遡上して「海賃」を支払い、「北庄より水落まで」は、馬や人足で運んで「駄賃」を払っている。

また、国土交通省近畿地方整備局福井工事事務所（2002）によると、足羽川上・中流の

池田町や旧美山町（現福井市美山地区）は昔から林業が盛んであった。融雪期から、梅雨時にかけて筏流しが行われ材木が福井に送られた。ただ、足羽川上流は流量が少ないので「バラ流し」をして流下するにつれて筏に組んでいった（菅原 1971）。このような運材法を利根川水系では「管流し」「棒流し」と呼ぶ（北見 2013）。福井市街に現在も残る九十九橋から上流は陸上輸送料が、下流は河川輸送料が必要であった。いずれにしても、材木の流送があったと捉えられる（平野私信 2019）。

図4 福井藩十二ヶ月年中行事絵巻の一部



(出所) 筆者撮影

図4は、福井藩十二ヶ月年中行事絵巻の一部である。江戸時代に福井城下の月ごとの代表的行事や風物を描いたもので、そのほとんどの行事が廃絶した今日では貴重な資料である。高島夢蝶の作と推定されている。筏流しは、燃料用の薪を大量に福井城下町に運び入れる工夫であった。4・5月と9月の2度に分けて、筏に組んで川に流した。福井城下では、城の橋から九十九橋にかけての南岸一帯で河原に引き上げて武士や庶民へ売られた。この絵巻の概略は、福井市照手の足羽川堤防に埋

め込まれた壁画として見る事ができる。

絵図からも分かる通り材を綱で結んで作成した筏は、長さが人の身長程度で太さが人の腕程度である。森林管理の観点から、樹木の根元部分の直径が10cm程度に生長するまでには、アベマキ *Quercus variabilis* やコナラ *Quercus serrata* といった萌芽再生能力があり初期生長が早い樹種で10年程度の時間を要する（高橋ら 1991；ほか）。足羽川の福井城下町より上流で、そのような植生管理が行われていた可能性を示唆するものである。

(4) 竹田川

竹田川は、九頭竜川支流の一級河川で流路延長は41.9kmである。

竹田川と北国街道の交差点には、金津の河戸があった。金津宿内で使う薪は東部の山村から入手している。御簾尾から矢地にかけて河戸があり、ここから川舟で運んだ。ただ、三国からの川舟は、さらに上流まで上っていたようである（伊東編 1958）。補足になるが、金津の町名の起源の説の1つに「たたら跡」との関連がある（福井新聞社百科事典刊行委員会 1991）。金津町教育委員会（1985）によると、あわら市熊坂地区では、広範囲に鉄滓が埋まっており簡単に採集できる。ただ、謎も多く実際「たたら製鉄」が行われていたのか確実な根拠はない。しかし、たたら製鉄は大量の木質資源を必要とするため周囲の森林植生を改変する大きな要因の1つとなる。

また、詳細は後述するが竹田川と支流の田島川は丸岡城外堀に位置しており丸岡城下への水運にも使用された可能性がある。

3. 河川水運の条件

前節で紹介した九頭竜川水系の3河川（日野川・足羽川・竹田川）の交通結節点を比較するため調査・解析を行った。三国湊から遡上する河川水運の大動脈は都市の発達状況から足羽川であるとの仮説が成立する。

(1) かつての木材移送の条件

深山の木材を移送するためには、河川水運の発達のほか天然の良港や海運の発達が欠かされなかった。

小原（2003）によると、かつての都の造営は周囲の森林資源の枯渇に結びつくほどであった。具体例として、藤原京の造営には滋賀県の田上山の木材が使われている。大和平野の周辺では、森林資源が枯渇していたためである。他にも、木材供給地として近江・丹波・伊賀があり、吉野・南紀・播磨は移送が難しかった。ここでは、淀川水系の河川水運が関係している。河川水運は流下に加えて遡上も重要な要素であった。

(2) 河川における交通結節点

一般的に交通結節点とは、人や物の流れの手段が変化する地点を指す。かつて、河川の河口に位置した海沿いの湊は海運から河川水運への交通結節点の役割を果たしていた。一方、河川中での交通結節点は、河川移送から陸上移送に切り替わる地点と捉える事ができ、河川の流末から遡上事ができる限界点と言い換える事が可能である。

そこで、河川の流末からの距離（km）と海拔（m）の関係を図示する事により河川中の交通結節点を検討した（図5～図7）。国土

地理院の25,000分の1の地形図を用いて、各河川の流末から1kmごとの海拔を計測した。次に、その2点の関係をグラフで示した。横軸を流末からの距離とし、縦軸を海拔とした。規模の類似した日野川・足羽川・竹田川の3河川を比較した。流末からの距離と海拔と川舟が遡上事ができた点（結節点）を文献記載事項とグラフの関係で検討した。各河川において、川舟が遡上していた記載がある最上流地点を「白抜き点」で示した。

足羽川では、左岸に一乗谷川との合流点（安波賀）と右岸に宿布の周辺を白抜き点で示した。小野（1997）によると、足羽川の安波賀は1498年には「川湊」として認識され唐物の売買が盛んな流通の町でもあった。また、国土交通省近畿地方整備局福井工事事務所（2002）において足羽川では安波賀の対岸にある宿布あたりまで川舟が往来していたとの記載がある。日野川については、府中（現在の越前市）市街地付近を白抜き点とした。さらに、竹田川は金津宿に燃料を供給していた河戸があった御簾尾から矢地付近を白抜き点で示した。

図5 足羽川の縦断勾配

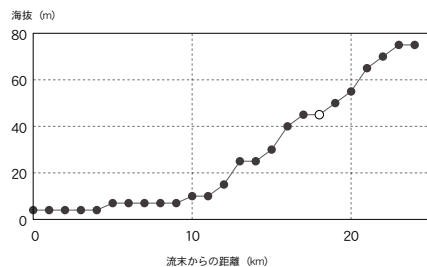


図6 日野川の縦断勾配

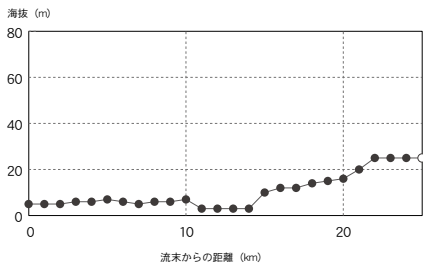
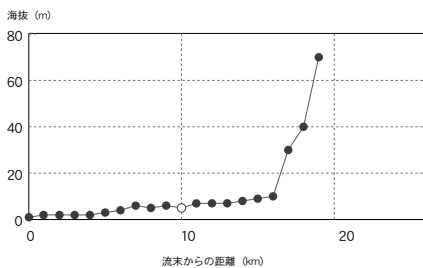


図7 竹田川の縦断勾配



(出所) 図5～7 国土地理院地形図より筆者作成

3河川の縦断勾配のグラフから川舟が遡る事ができた海拔を比較すると、足羽川の交通結節点といわれている安波賀・宿布付近は、海拔約40mであった。一方、日野川は海拔約20mまで遡り、竹田川は海拔約10mまで遡っていた。また、足羽川は流末から約20kmまで遡っていた。日野川は流末から約25km上流まで、竹田川は流末から約10kmまで遡っていた。

Ⅳ. 拠点港湾としての三国地域の重要性

三国湊は、中世には入港する商船の津料を徴収するなど、日本海交易の結節点として重要な位置を占めた(福井県立一乗谷朝倉氏遺跡資料館 1996)。また、河川上流からの荷物は三国湊で川舟から廻船に積み替えられて

敦賀や小浜にも運ばれた。

このように、三国地域は三国湊を中心に様々な物資の移送が行われていた。そのため本章では、海洋・河川から三国湊に出入りする物資を整理した。移入は様々な地域から同様の物資の移入があるため物資の種類別に、移出は移出先を明示する事ができるため場所別に整理した。

1. 三国地域への移入物資について

(1) 青森ヒバと秋田スギの移入

海運での三国地域への移入物資に、木材資源があった。産地は、東北の中でも北奥と呼ばれる青森地域のヒバや、秋田地域のスギがその代表である。青森ヒバ林と秋田スギ林は、木曾ヒノキ林と並んで日本三大美林と呼ばれ、有数の資源量を誇る。

丸岡城でのヒバ材の使用は後述する。

また、若狭国小浜・羽賀寺への秋田スギの移入についても前述した通りである。

記述内容が重なる部分もあるが、これらの資源が日本海海運を経て運ばれるようになったのも北奥の豊富な森林資源量と良質な移動手段(河川水運の発達と河口付近の天然の良港)の影響が大きい。青森ヒバであれば岩木川と十三湊(長谷川 2004)、秋田スギであれば米代川と能代湊の関係(菅原ほか 2004)が、重要であった。

(2) 年貢米の移入

一方、河川水運によって河川を下り三国湊に移入したものの代表が年貢米である。

越前国の各藩は、年貢米を徴収し保管する米蔵を設けた。その移送には河川水運がひら

けたところでは川舟が多く利用された。越前国内での各藩の米蔵の位置をみると、福井藩は福井城下近郊の明里村や三国湊に、丸岡藩は三国湊に近い坂井郡滝谷出村に、多くは河川水運がひらけた所に置いた。このほか、三国湊の商人の町蔵を借りて年貢米を保管した藩もあった。なお、年貢米の川下げ時に用水の堰などがある場合には、時期の限定や用水堰の損料の支払いなど、村々に迷惑が及ばないよう注意を要した（福井県史編さん委員会 1994b；相模 2013）。

2. 三国地域から各地への移出について

(1) 一乗谷への移出

一乗谷は、朝倉氏の城下町として繁栄した。小野（1997）によると、1471年頃から1573年頃の約100年間成立していた。大規模な都市へと発展した要因として足羽川の水運と美濃街道の存在が大きく、河川水運は、三国湊から北ノ庄を経て一乗谷へと届いていた。

また、一乗谷近郊の安波賀には「倉」もあり、これは足羽川の河川水運を利用したものではないかと考えられている（福井県史編さん委員会 1994a）。

一方で、経済の実質的な中心は北国街道・足羽川・美濃街道の交差点に位置した北ノ庄であった（小野 1997）。一乗谷の城下町建設にあたり、資材がどこから運ばれたのか明らかになっている資料に当たる事はできなかった。しかし、吉岡（1989）は、我が国の高温多湿な環境は森林の発達に最適で当地でもスギ・ヒノキの入手が容易であったとの記載がある。また、発掘調査から瓦の出土例がない事から屋根は豊富な森林資源を用いた

「板葺き」の建物であったと推測している。

(2) 北ノ庄・福井の城下町への移出

柴田勝家が整備した北ノ庄城一帯は、上記の通り既に朝倉氏支配の時代には商業集落が成立していた（松原編 2012）。この集落を「足羽三ヶ庄」と称した。戦国期には、足羽三ヶ庄において慶松家と橘屋が絹製品を扱っていた。（福井市史編さん委員会 1997）。北ノ庄城と城下町は、柴田勝家の敗死時に破壊された。

しかし福井藩の成立では、領国経営の中心地として城下町を整備・拡張し城郭再建の必要があった。だが、初代藩主結城秀康の封建支配に威容を添えた天守閣は、1669年4月の大火で焼失したが、再建されることはなかった（福井県史編さん委員会 1994b）。また、吉田（1997）によると、福井城の天守閣は1601年から1606年に造られたとみなされている。つまり、大火での焼失まで60余年間存在していたと推測する事ができる。

上杉（1993）によると、江戸時代に入ると材木の需要は急激な増加をみせた。城下町の建設など出羽の秋田・本庄などで材木山を買付け適宜伐採して三国湊まで廻送し、九頭竜川・日野川・足羽川の河川水運を利用して福井城下に運び込まれた。

江戸時代の福井城下町は、度々大火に見舞われている。その都度、建設資材が必要になった。1669年の福井城の本丸焼失時に新保の道実与六は、再建用の作事御用木を請負い早速これを南部・津軽・秋田などで調達した。（印牧 2001）。

(3) 丸岡城への移出

図8 丸岡城天守閣



(出所) 筆者撮影

丸岡城（図8）が属する坂井市は、福井県北部に位置し、西は日本海・東は加越山地に挟まれ、北には竹田川・南には九頭竜川が流れている。丸岡城の外堀の一部である田島川は竹田川と合流して九頭竜川に注ぎ日本海につながっている。

丸岡城の築城は1576年と伝わっていた。しかし、坂井市教育委員会（2019）によると、それまでの調査で確認しているアスナロ（ヒバ）材は、奥羽方面から持ち込まれたものか、以前からそこにあったものと推察されていた。丸岡城天守学術調査報告によると今回の年輪調査によって複数の東北産のヒバ材が使われていた事が判明した。科学的に福井県下で東北産のヒバ材の使用が確認されたのは初めてであり近世前期の北陸地域における東北産木材の流通史研究にも大きな発見となった。年輪年代測定法では最も新しい年輪年代を示したのは伐採が1620年代前半の範囲内に納まるものと示された。この部材が、いつ丸岡城に取り入れられたかは定かではないとしている。

V. 総合考察

1. 木材移送と水運の視点からみた 三国湊周辺の位置付けと方向性

まず、海運においては北前船が日本遺産に登録された事もあり北前船寄港地のネットワークが、より強くなる事が推測できる。また、木材の観点では福井の廻船業者と移入元の北奥地方との繋がりも大切である。なぜ青森ヒバや秋田スギが選択されたのか、理由を探る事や青森・秋田に残る福井に関連する記録について検討する事も今後の方向性となる。丸岡城の項でも取り上げた、これまでの「史実」と科学的な根拠とを融合させることも魅力的な手法の1つである。

次に、河川水運について考察する。今回、三国湊において九頭竜川水系の上流から大径材が流され移出された史実について、あたる事はできていない。当時の福井城下町は大きな市場であったと推測され福井で消費された可能性もある（菅原 1971）。福井藩十二ヵ月行事絵巻で見られる筏の規模を例にとると、上流からの移送は薪などの燃料が中心であったと推測される。山地の多くが、炭焼き・焼き畑など換金商品や食料の生産に使われた事が、森林資源の売買が福井県史や美山町史などに登場しない理由だと考える。

次いで、河川の勾配のグラフから読み取れる事として足羽川への遡上が日野川や竹田川への遡上と比較して、より上流まで見られた。この理由として考えられるのは足羽川沿いに北ノ庄や福井の城下があり、さらに上流の一乗谷の市場があった事が大きいだろう。

2. 三国湊周辺の地域活性化への取り組み

現在、三国湊の近辺では、旧家の復元や賑わいづくりを通して人の交流が盛んになっている。旧森田銀行や「かぐら建て」の様子を残す旧岸名邸の整備などが、それにあたる。今後、三国湊の周辺にあり、かつて同様に賑わいを見せた新保や崎・宿・梶浦などとのネットワーク作りも地域の魅力の掘り起こしになると考える。

江川（2019）は、三国湊を含む福井県坂井市において、まちづくり人材の発掘・育成に向けた様々な取り組みを紹介している。さらに、様々な組織や事業との連携と役割分担の重要性についても言及している。

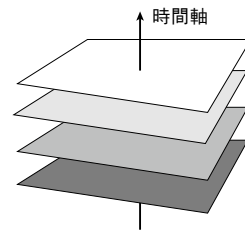
現在、足羽川などで行われている親水性の諸企画の継続は、観光としての視点のみならず地域の歴史や民族・文化を継承していくためにも望ましい（手塚 2015）。さらに、当時の様な筏での燃料木材の流下や、三国から一乗谷周辺の宿布や安波賀地区までの漕上の再現など、安全性を確保した上でのイベントを企画する事も興味深いと考える。当然の事ながら、当時と同様に引き船が必要な箇所がある一方で大型の堰など環境が変化した部分もある。過去に行われた足羽川に関するアンケートやワークショップでも、河川の利用に対する市民の様々な意見が提示されており、市民の交流の場としての河川の関心の高さが伺える（小川ら 2012）。

港湾都市や河川は、海洋や河川を中心とした地域づくりの格好の材料である。天然の地域資源に歴史など様々な要素を付加することにより厚みが増す。

最後に、時間軸を通して三国地域と各地と

の繋がりを考察する。様々な先行研究で挙げられた個々の時代や地域との交流を、一括にする事により、三国地域と周辺の繋がりの多様性が見えてくる。方法としては、1つの先行研究を1枚のレイヤーと考え、時間軸で重ねる（図9）。

図9 レイヤーを時間軸で重ねるイメージ



（出所）筆者作成

現在の資源や文化の交流、行政の垣根を越えた流域単位の地域にまたがる融合が、地域づくりや観光などの重要な要素になる。以上の事から、今回取り上げた九頭竜川河口の三国地域は時代の新旧や物資の取扱量に関わらず名実ともに拠点港湾であると考えられる。

おわりに

文献調査を中心に取りまとめた本稿の内容は、単なる史実の列挙にとどまらず、かつての賑わいを失いつつある地域の再生に寄与する内容である。

人と人との交流の事実は、時代を経過しても変化するものではない。地域の歴史を郷土史と呼ぶが、自らの郷土史の掘り起こしに加えて、他者の郷土史にも目を向ける事で大きな変化が生じる。つまり、一方通行であった

郷土史への認識が双方向の認識となり地域を更に活性化させる可能性に繋がる。集中的な視点に加えて分散的で俯瞰的な視点で地域を見る事の重要性を示す事ができた。その1例を挙げると福井藩から見れば良質材の移入となる事例において、相手の弘前藩から見れば「森林の過伐・荒廃・復興」の繰り返しとみる事ができる（黒瀧 2005）。

本稿は、学問的には歴史的な史実を扱う箇所が中心で海運・河川水運といった木材の移送にかかわる分野が大勢を占めた。しかし、都市計画や地域づくり、植生学や生態学としての視点など、学際的な内容を盛り込む事ができた。奇しくも、2020年には「九頭竜川クルーズ実行委員会」の主催で河川水運を思い起こさせる舟運社会実験が予定されている。興味深い試みである。

以上、筆者の専門分野から離れた本稿の内容について不勉強な部分がある可能性については否定できない。ご容赦の上、あたたかな御指導をお願いする。

最後に、福井県立歴史博物館の平野俊幸氏には、ご専門のお立場から丁寧に指導いただいた。ここに記してお礼申し上げます。

【参考文献】

- ・青森県青森市（2017）『青森市森林整備計画書変更計画書』
- ・青森県林政課（2016）『青森県の森林・林業 平成28年度版』
- ・江川誠一（2019）『坂井市におけるまちづくり人材の発掘と育成に関する一考察』ふくい地域経済研究。第28号。17-30。
- ・福井県農林水産部県産材活用課森づくり課（2016）『平成28年度福井県林業統計』
- ・福井県立一乗谷朝倉氏遺跡資料館（1996）『日本海交易と一乗谷』福井県立一乗谷朝倉氏遺跡資料館。
- ・福井県立歴史博物館（2014）『敦賀湊と三国湊』福井県立歴史博物館。
- ・福井県立若狭歴史民俗資料館（2000）『羽賀寺－日本海交流と若狭』福井県立若狭歴史民俗資料館。
- ・福井県史編さん委員会（1994a）『福井県史 通史編2 中世』福井県。
- ・福井県史編さん委員会（1994b）『福井県史 通史編3 近世一』福井県。
- ・福井県史編さん委員会（1996）『福井県史 通史編4 近世二』福井県。
- ・福井新聞社百科事典刊行委員会（1991）『福井県大百科事典』福井新聞社。
- ・福井市史編さん委員会（1997）『福井市史 通史編I 古代・中世』福井市。
- ・長谷川成一・村越潔・小口雅史・斉藤利男・小岩信之（2000）『県史2 青森県の歴史』山川出版。
- ・長谷川成一（2004）『弘前藩』吉川弘文館。
- ・平野俊幸（2016）「北国船の新出史料について」『北前船にかかる論考・考察集』全国北前船研究会。
- ・伊東尚一編（1958）『金津町史』金津町教育委員会。
- ・金津町教育委員会（1985）『金津町坪江の郷土史』金津町教育委員会。
- ・印牧信明（2001）『近世前期、越前商人の北奥進出と材木流通』海事史研究。58。68-92。
- ・印牧信明（1998）『近世三国湊の成立と発展』福井市立郷土歴史博物館紀要。第6号。21-56。

- ・神真一（2000）『東北森林科学会第4回テーマ別セッション - 青森ヒバの今後について』東北森林科学会誌. 第5巻第1号. 37 - 42.
- ・北見俊夫（2013）『川の文化』講談社学術文庫.
- ・小嶋良一（2012）『近世期における日本の船の地域的特徴』周縁の文化交渉学シリーズ5. 103 - 121.
- ・国土交通省近畿地方整備局福井工事事務所（2002）『九頭竜川流域誌』国土交通省近畿地方整備局福井工事事務所編.
- ・国土地理院（1997）『25,000分の1地形図三国』国土地理院.
- ・国土地理院（2005）『25,000分の1地形図福井』国土地理院.
- ・国土地理院（2018）『25,000分の1地形図永平寺・越前森田・鯖江』国土地理院.
- ・黒瀧久秀（2005）『弘前藩における山林制度と木材流通構造』北方新社.
- ・牧野隆信（1979）『北前船の時代』教育社.
- ・松原信之編（2012）『福井県謎解き散歩』新人物文庫.
- ・松木哲（2016）「北前船という名前の変遷」『北前船にかかる論考・考察集』全国北前船研究会.
- ・三国町史編さん委員会（1964）『三国町史』
- ・中村賢一（2006）『伊勢のお木曳』伊勢文化舎.
- ・仁木宏・綿貫友子編（2015）『中世日本海の流通と港町』清文堂.
- ・西岡常一・小原二郎（1978）『法隆寺を支えた木』NHKブックス.
- ・小川雅人・神崎洋治・今村善信（2012）『都市中心部のまちづくりのための都市河川の活用』ふくい地域経済研究. 第15号. 53-84.
- ・小原二郎（2003）『木の文化をさぐる』NHKブックス.
- ・小野正敏（1997）『戦国城下町の考古学』講談社選書メチエ.
- ・大橋広好・門田裕一・邑田仁・米倉浩司・木原浩（2015）『日本の野生植物 第1巻』平凡社.
- ・相模誓雄（2013）『近世期の九頭竜川流域における御蔵所の空間構成に関する研究 - 福井藩と勝山藩の比較から -』日本建築学会計画系論文集. 第78巻. 第687号. 1143-1150.
- ・坂井誠一編（1975）『近世越中の社会経済構造』名著出版.
- ・坂井市教育委員会（2019）『丸岡城天守学術調査報告書』
- ・清水町史編さん委員会（1978）『清水町史』
- ・「新編弘前市史」編纂委員会編（2002）『新編弘前市史 通史編2（近世1）』
- ・菅原恵介・川村公一・清水浩志郎・木村一裕（2004）『米代川流域における舟運とまちの変遷に関する研究』土史研究, 論文集, vol23.
- ・菅原聰（1971）『足羽地方における林業技術』信州大学農学部紀要. 7巻2号. 75-91.
- ・庄内昭男・高橋正・糸田和樹（2005）『リニューアルに伴う展示構成』秋田県立博物館研究報告. 第30号. 19-36.
- ・高橋正通・佐藤俊・的場節子（1991）『コナラ林, クヌギ林伐採後の萌芽成長にともなう堆積有機物の重量と窒素量の変動』森林立地. 33 (2). 76-85.
- ・高井翼・藤田勝也・岩瀬純平（2003）『福

- 井県三国町旧市街地の町家と街並みに関する調査研究－下町の景観－』福井大学工学部研究報告. 第51巻2号. 157-161.
- ・玉井哲雄（1984）『近世地方都市における街並形成－越前三国湊の町家と都市構造－』建築史学. 第3号. 60-92.
 - ・手塚恵子（2015）『桂川の水運に関する慣行について. 筏と船の操船と川作を中心として』水資源・環境研究. 28-1. 52-60.
 - ・富山和子（2013）『水の文化史』中公文庫.
 - ・上杉喜寿（1993）『北前船の人々』安田書店.
 - ・渡辺信夫（2002）『渡辺信夫歴史論集. 2. 日本海海運史の研究』清文堂.
 - ・吉田秀樹＋歴史とみなと研究会（2018）『港の日本史』祥伝社新書.
 - ・吉田純一（1997）『福井城天守について：福井城の建築に関する研究 その2』日本建築学会計画系論文集. 62巻498号. 189-193.
 - ・吉岡泰英（1989）「木と建築」『一乗谷のくらしと木』福井県立朝倉氏遺跡資料館第3回企画展. 43-44.