

近世津軽と深浦

— 深浦湊と海上往来を中心に —

弘前大学大学院教育学研究科
教職実践専攻(教職大学院)

瀧本 壽史

はじめに

現在の青森県西津軽郡深浦町は、昭和三十年(一九五五)に大戸瀬村と合併し、さらに平成十七年(二〇〇五)に岩崎村と合併してできた町である。この三地域はそれぞれの特徴を持ちながらも、近世津軽において一つの地域としての歴史を歩んでいる。

この深浦地域が近世津軽においてどのような地域であったのかを、弘前藩政の流れの中に深浦を落とし込んでみることで、深浦の地域的特色、他地域との違いを明確にしていきたい。この場合、弘前藩政の成立、確立、動揺と深浦地域との関係性を見ていくことで、近世深浦の特色も見えてくると考えている。その切り口が、深浦湊と大間越関所を構成者としている九浦制度からのアプローチである。九浦制度は近世大名として津軽氏が藩政を確立していくための基盤となる政策であった。従って、この制度が動揺することは藩政の動揺にもつながっていく。この九浦制度の進展の中で、深浦湊、大間越関所の役割、機能はどのように変容していったのであろうか。この点に着目しながら、近世津軽における深浦の地域的特色を明らかにしていきたい。

一、近世津軽の枠組み

(一) 幕藩制国家の枠組み — 四つの窓口 —

周知のように、江戸幕府は、キリスト教の禁教政策や対外貿易を統制下におくことを主要な目的として「鎖国」政策をとった。平戸のオランダ商館を長崎の出島に移した寛永十八年(一六四一)頃迄には鎖国状態となり、以後二百年にわたって、オランダ・中国、朝鮮国、琉球王国、アイヌ民族以外との交渉を閉ざすことになった。いわゆる「四つの窓口」(長崎・対馬・薩摩・松前)を通しての異国・異民族との交流であり、幕府はこの四つの窓口を維持しながら幕藩体制を確立していくことになる。このような中で、松前口の対岸にある津軽は「蝦夷北狄之押へ」としての役割を幕府から期待され、弘前藩のアイデンティティともなっていく。同時に松前・蝦夷地と津軽・南部を結ぶ津軽海峡は、人・物・情報の交流の大動脈となっていた。江戸後期になってもこの認識は変わっておらず、例えば天保十年(一八三九)弘前藩一代藩主津軽順承は家督相続にあたって「蝦夷地警衛ハ家督相続第一之公務」であると家臣に対して訓諭している²⁾。

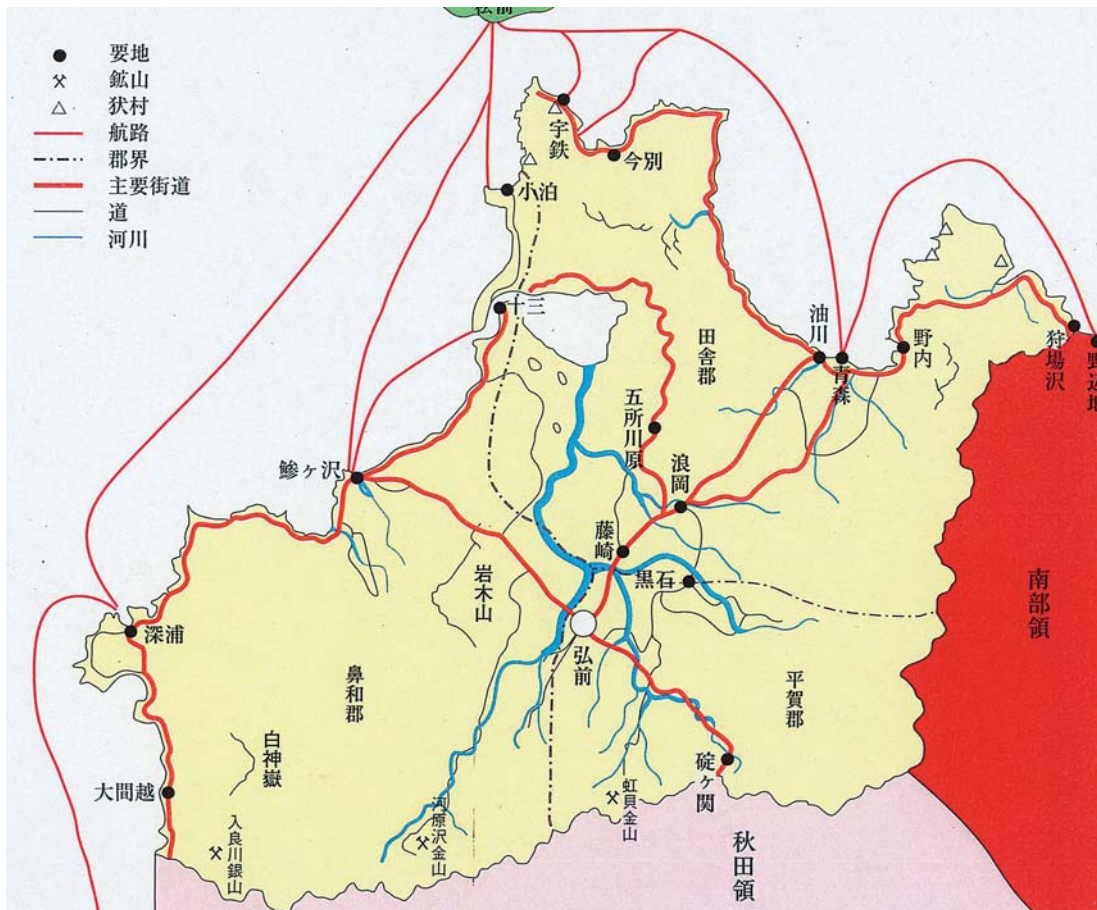
しかしながら、この幕藩制国家の枠組みである四つの窓口が維持できなくなると、幕藩体制は動揺し、ついに崩壊していくことになる。一八世紀後期以降の西欧諸国の来航による開港要求であり、その外圧によって幕府は安政元年(一八五四)の日米和親条約で下田・箱館を開港、安政五年の日米修好通商条約で神奈川・長崎・新潟・兵庫が開港し、貿易は翌年から横浜(神奈川)・長崎・箱館の三港で始まった。幕藩体制の確立の中で成立していた四つの窓口という枠組みの動揺は幕藩体制の動揺と直結していたのであり、江戸幕府崩壊へと続いていったのである。同じような展開は近世津軽、弘前藩においても見られた。

(二) 弘前藩の枠組み — 九つの窓口＝九浦制度 —

一七世紀前半、菱垣廻船などが大型の帆船を用いて大坂から江戸への多様な商品輸送を開始した。一七世紀後半の寛文期（一六六一～七二二）になると、河村瑞賢が出羽酒田を基点として江戸に至る太平洋海運（東廻り海運）・日本海海運（西廻り海運）のルートを整備し、江戸と大坂を中心とする全国的な海上流通網が完成した。弘前藩はこの全国的な流通構造の中で、領内の基本的な流通機構、交通運輸機構の統制体系を整備し、江戸・大坂への物資輸送、特に領内米の江戸・大坂廻漕を円滑に行うために、六つの湊と三つの関所を津軽領の海上・陸上交通の窓口とする九浦制度を、寛文期から延宝期（一六六一～一八〇）に成立させた。弘前藩四代藩主津軽信政の時代であり、藩政確立期における諸施策の中核をなすものであった。この九つの窓口は、弘前城下を除けば弘前藩が最も重視し、種々統制に力を入れたところであり、いわゆる出口・入口といった藩の窓口を限定することによる統制方式である。

九浦とは、青森・鰺ヶ沢・深浦・十三・蟹田・今別の各湊と碓ヶ関・大間越・野内の各関所（津軽三関）の総称である。この内、青森・鰺ヶ沢を特に「両浜」といい、また、青森・鰺ヶ沢・深浦・十三を「四浦」、蟹田・今別を「二浦」といって区別することも多い。九浦の位置については下図に示した通りである^③。

九浦にはその地位保全のためにそれぞれの地名を冠した町奉行がおかれ、九浦町奉行と総称されることもあった。九浦制度成立の時期は、新田開発等で米の生産高が倍増し、領内米を江戸・大坂に送る弘前藩の廻米制が整備された時期でもあり、両者は一体となって推進されている。各浦々には年貢米を含めた荷物の移出入を監視したり、役銀を徴収する沖横目が置かれた。寛文四年（一六四四）の定めでは四浦のほか平館・三馬屋・金井ヶ沢・小泊に置かれ、同七年には中師・内真辺にも置かれている^④。岩木川舟運もこの時期に整備された。そして岩木川流域の津軽



(図1) 「近世津軽領主要交通図」 (『青森県史 資料編 近世2』口絵)

平野の米は岩木川を下して十三湊に集荷され、さらに海上を鰯ヶ沢湊に廻漕する「十三小廻し」体制も確立している。

さて、九浦諸湊の地位と機能であるが、青森湊はその開港の契機が、寛永二年（一六二五）幕府による江戸藩邸への御膳米廻漕許可にあったことから、太平洋海運の拠点として位置づけられた。外浜着船は青森に限られ、また松前・蝦夷地交易の拠点ともなり、青森は領内米の江戸への移出、蝦夷地への物資集積地として発展していった。このような中で中世以来「大浜」として栄えた油川が衰退していったことはよく知られている。一方、中世「三津七湊」の一つに数えられた十三湊は、近世初頭には水深が浅くなり大型船の入津ができなくなったことから陸上交通の幹線で弘前城下から最短距離にあった鰯ヶ沢湊が日本海海運の拠点として位置づけられた。十三湊は、先述したように岩木川舟運で運ばれた領内米を鰯ヶ沢へ廻漕する「十三小廻し」体制の中に位置づけられ、物資の中継地及び材木移出湊としての機能を果たすことになった。上方への廻米は当初敦賀（現福井県敦賀市）で陸揚げされ大津経由で京都・大坂へ運ばれていたが、河村瑞賢の日本海海運の刷新によって貞享四年（一六八七）からは下関、瀬戸内海を通じて全てが大坂に送られるようになっていく。これにともない、敦賀・大津に置かれていた蔵屋敷も大坂に一本化され、蔵元商人との関係も変わっていった。後ほど触れるが、円覚寺に寛永十年（一六三三）北国船絵馬を奉納した庄司太郎左衛門は越前敦賀の商人であり、寛永年間に弘前藩の委託を受けて敦賀蔵屋敷の留守居をしていた。敦賀は畿内・北陸を結ぶ交通の要所であったことから、津軽氏は豊臣政権や徳川政権初期に京都勤番や不時の合戦に備えて糧米を確保する必要があり、さらには蔵米を上方市場で売却して現銀を獲得しなければならなかったため敦賀に蔵屋敷を置いたとされる。

これら三湊の機能としては廻米制との関わりが強かったが、深浦湊は中世以来の日和待の良港であり、近世に入っても西浜第二の湊としてそ

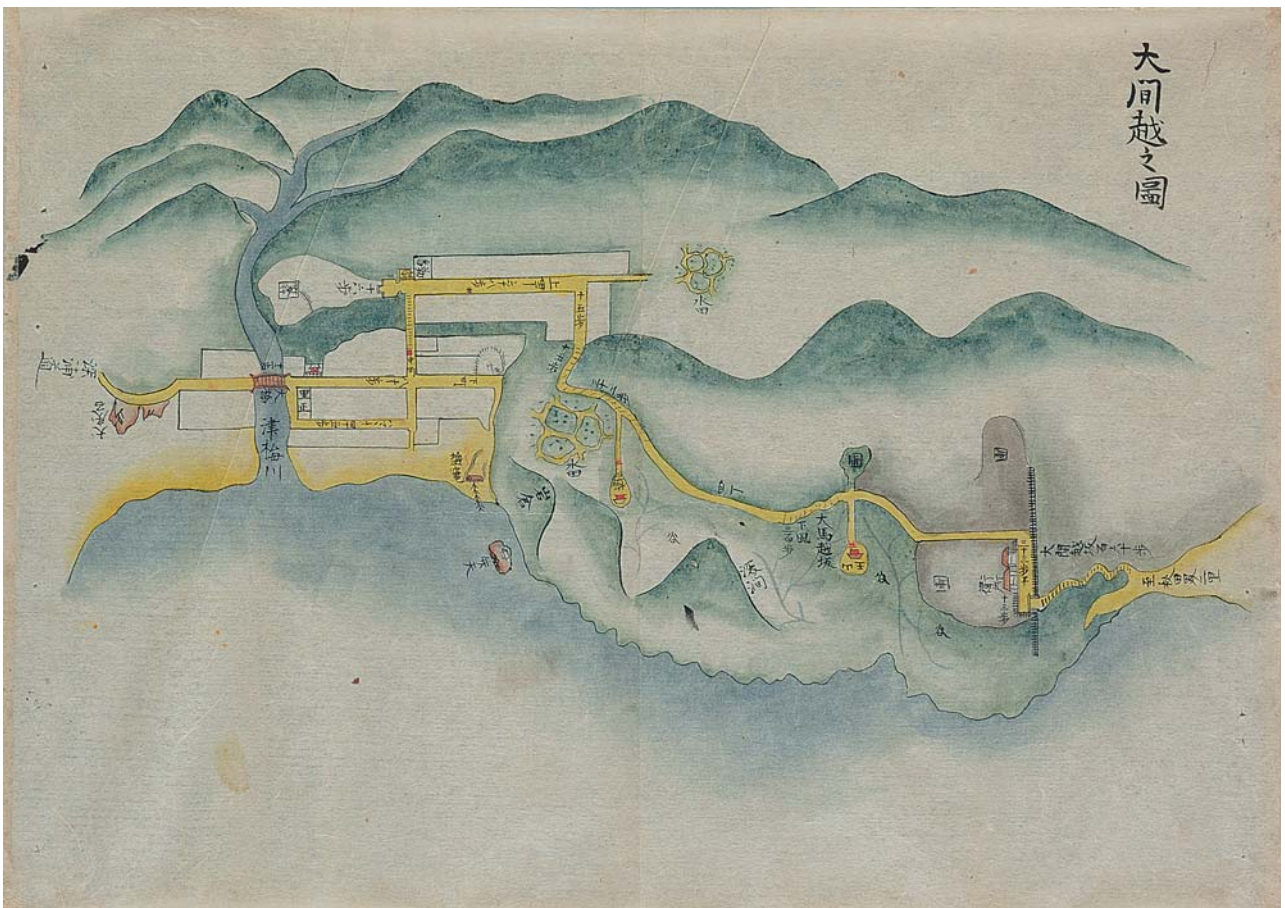
の機能は継続した。津軽領への最初の入口であり、船路は深浦から直接松前へとつながっている。入船数が津軽領内船よりも他国船が多いのはそのためである。⁵⁾ 蟹田・今別とともに材木の移出湊としてもその機能を果たしている。

津軽三関は秋田領に通ずる羽州街道の碓ヶ関と西浜街道の大間越、南部領に通ずる野内の三つの関所のことである。旅人の出入りや物資の移出入について監視した。何れも明確な設置年代は不明であるが、大間越と碓ヶ関は藩政成立期には既に確認される。当初弘前藩は参勤ルートで大間越を通る西浜街道としていたが、寛文五年（一六六五）から碓ヶ関経由の羽州街道に変更したことから、幹線道路としての西浜街道の地位は低下していった。野内関所は寛文七年に関所番二人の名前が判明することから、⁶⁾ 一七世紀中頃の成立とされる。この時期は、前述の海運や舟運の整備期であるとともに、街道の整備（拡幅・松並木・架橋・一里塚など）も行われており、両浜・四浦・二浦同様、津軽三関も九浦制度の成立過程の中で成立したものと考えられる。ちなみに「国日記」によれば享保四年（一七一九）六月〜八月迄の各関所の総出入り数は、大間越が三七五人、碓ヶ関が一六四人、野内が七五〇人であり、一八世紀に入ると、西浜街道の生活道路化が見てとれる。⁷⁾

以上述べてきたように、一七世紀中期、寛文〜延宝期に成立した九浦制度においては、その窓口の地位保全のために様々な特権が付与されることになるが、一方でその特権を突き崩す力も生じてくる。それは一八世紀中期以降兆候が見え始め、一八世紀末頃からの日本海の北前船や尾張の内海船など、遠隔地を結ぶ廻船が発達したことによるものであった。いわゆる北前船の時代である。そして九浦制度が動揺し、九浦制度を基盤とした弘前藩政の動揺にもつながっていくことになる。深浦はこの時期、九浦の一つではあったが九浦制度を脅かす存在になっていた。この点については第四節で述べる。



(图2)「深浦港之圖」(山形岳泉「合浦山水觀(西浜)」青森県立郷土館蔵)



(图3)「大間越之圖」(「御国縮図並弘前同其外所々之圖」弘前市立博物館蔵)

二、深浦湊と海上往来

本節では深浦湊をめぐる人や物の海上往来について、その時期を念頭に置きながら津軽領における深浦湊の在りようを見ていくことで、深浦地域の特色を明らかにしていきたい。

(一) 奉納船絵馬

航海安全を願って奉納する船絵馬は、需要が高まるにつれ、様式が一定化され、さらには版画化されるなどして大量に作られるようになる。昆政明氏の調査によれば、一定様式の船絵馬は、西海岸で一〇九点、津軽半島で二八五点、下北半島で七五点、全県合計で四六九点確認でき、年代的には一八世紀中頃に出現し、幕末から明治にかけて広く奉納されていたことが明らかにされている。これをさらに江戸と明治に分類し江戸期について見てみると、全県的には二九・九%、津軽半島が二三・九%、下北半島が一・〇%であるのに対して、西海岸では五七・八%と江戸期が極めて高い比率となっている。また、署名入りの一定様式の船絵馬の最古のものは、天保七年（一八三六）、越後寝谷の富樫兵右衛門が円覚寺に奉納した吉本善興景映の「春日丸・八幡丸図」である。この点から考えると、全県的に見れば西海岸は江戸期に出入船が多く、深浦には早い段階で一定様式の船絵馬が入っていたことが知られる。

この点を踏まえて、円覚寺所蔵の重要有形民俗文化財に指定されている「円覚寺奉納海上信仰資料」の中で年代の分かる船絵馬九三点と、指定外で年代の分かる船絵馬一七点、合計一一〇点の年代を見てみたい。周知のように最も古い船絵馬は、寛永十年（一六三三）に越前敦賀の庄司太郎左衛門が奉納した「北国船絵馬」であり県内最古のものでもある。北国船は江戸初期から一八世紀前半までの日本海海運の主力廻船であり、面木造の堅牢な構造で、帆走と人力



(図4)「春日丸・八幡丸図船絵馬」(吉本善興景映 天保七年 円覚寺蔵)

(權)を併用した船として知られる。その後は天保年間(一八三〇)以降の絵馬であり、一八四〇年代がピークとなっている。また、江戸時代のものが明治期の約二倍あり、西海岸の一定様式の船絵馬奉納年代の傾向をそのまま反映している。これらのことは、円覚寺所蔵の江戸時代の仏像・什物等六五五年代調査によっても確認できる。¹⁰⁾これによれば、寛延〜天明年間(一七四八〜八八)までが四点であり、その後は文政年間(一八一八〜二九)以降、特に天保〜安政年間(一八三〇〜五九)に多く奉納されている。円覚寺への諸奉納は近世初頭のものが見られるが、一八世紀中期までは少なく、天保から安政期、一八三〇年〜五〇年代の三〇年間がそのピークであり、船絵馬に見る海上往来の西海岸の傾向は、円覚寺においても見ることができるのである。

(二) 海運関連石造物

海運で運ばれてきたものには石造物も多い。石材としては瀬戸内産の花崗岩(御影石)や福井市足羽山産の笏谷石がよく知られている。以下、関根達人氏の調査をもとに深浦の特徴を見ていくことにする。¹¹⁾関根氏は津軽・下北地方の内、銘文に他の地方の地名が刻まれているものを対象に調査し、二ヶ所で八七基を確認している。内訳は下北九ヶ所六六基、野辺地五ヶ所六基、青森三ヶ所三基、今別一ヶ所二基(今別八幡宮)、鱒ヶ沢一ヶ所二基(白八幡宮)、深浦一ヶ所七基(円覚寺)、岩崎一ヶ所一基(武甕槌神社)である。年代別で最古のものは円覚寺の慶長三年(一五九八)に越前三国の半兵衛が奉納した狛犬型鎮子。次いで今別八幡宮の明暦四年(一六五八)と万治二年(一六五九)の狛犬、青森市小金山神社の寛文五年(一六六五)の狛犬と続いている。何れも笏谷石製である。その後は円覚寺の寛延二年(一七四九)の手水鉢があるのみで、その後は一七九〇年代以降であり、幕末まで継続して確認できるが、一七九〇年代と一八三〇年代の天保期以降ピークを迎え、一八六〇年代には減少している。石材の多くは花崗岩であった。これらのことから、海運関係石

造物が近世中期までは少なく、一八世紀末以降増加していく傾向にあって、深浦円覚寺は近世初期のものが見られるという特徴を持っているということが分かる。紀年名はないが、その形状・装飾技法から一六世紀末〜一七世紀前期と考えられる笏谷石製の円覚寺の宝篋印塔(県重宝)もこの点を裏付けるものといえる。¹²⁾

(三) アイヌ民族関連資料

ここでは深浦町で確認できる蝦夷錦、アットウシ、イナウについて述べていくことにする。蝦夷錦は一七世紀から一九世紀にかけて行われた「山丹交易」によってもたらされた中国製の絹織物で北方経由の交易品である。多くの北方民族の手を経てアイヌ民族にわたり、さらに和人がその商品価値に着目して流通させており、北方交易路の存在と和人社会における受容の在り方を示す貴重な資料となっている。

現在青森県では三三点確認されておりそのうち五点が深浦町の円覚寺(三点点)と浄念寺(二点点)に所蔵されている。墨書や関連記録で年代の



(図5)「狛犬型鎮子」(慶長三年 円覚寺蔵)

分かるものが一二点あり、最も古いものが天明二年（一七八二）の中泊町小泊の西願寺にある牡丹文内敷、最新のものが文久元年（一八六一）の鱒ヶ沢町願行寺の牡丹文水引である。年代の分かる円覚寺所蔵の牡丹文内敷は文政七年（一八二四）、牡丹文戸張は嘉永三年（一八五〇）、浄念寺の水引二点は享和三年（一八〇三）と文化九年（一八一二）のものであり、何れも松前の人物が願主のものである。¹³青森県内の蝦夷錦はほぼ一七八〇年代〜一八六〇年代、一八世紀後半以降のものと考えられるが、その品質分析によっても一八世紀末から一九世紀中葉に青森県内に流入したことが確認されている。¹⁴船絵馬や石造物が増加する時期と同じ時期にあたる、いわゆる北前船の時代である。蝦夷錦は蝦夷地との海上往来がもたらしたものであった。

アットウシはアイヌ民族の衣文化を代表するもので、オヒョウやシナノキなどの樹皮織物である。一八世紀後期から明治にかけて海運従事者・出稼ぎ者・蝦夷地警備者らが蝦夷地から持ち帰ったものであるが、その耐水性や防寒性の高さから地元で製作したものも見られる。深浦においても確認できるのは、蝦夷錦同様、蝦夷地との海上往来によるものであった。

近年確認され、注目されているものにイナウ（アイヌ民族の御幣）がある。アイヌ民族が神々への奉納品とした祭具であり、海での生業・航行に関わって海神や岬の神に捧げたり、海難などの緊急時に危急の祈りとともに海神に捧げるなど、海上信仰に関わっているものである。文献上は一九世紀前半には確認されている。本州では三二点のイナウが確認されているが、その内二七点が円覚寺に所蔵されている。円覚寺のイナウの来歴は不明であるが、若宮八幡神社（石川県輪島市門前町黒島町）に明治二十年（一八八七）〜同二十二年に奉納されたイナウの中に類似したものが見られることから、明治二十年頃のものとも考えられている。¹⁵円覚寺にこのように大量にイナウが奉納された背景には、やはり蝦夷錦



（図6）円覚寺蔵「イナウ」

やアットウシと同様、円覚寺が海上守護・航海安全の祈願寺であり、多数の北前船が来港していたことと関係があるろう。

以上のような深浦と蝦夷地との海上往来の強いつながりを示すものに、蝦夷地への出稼ぎ状況と、深浦湊への入船数とその船籍がある。元治元年（一八六四）「九浦町中人別戸数諸工業総括牒」（弘前市立弘前図書館蔵）によって他領稼ぎ（基本的に松前・箱館・蝦夷地への出稼ぎである）の人数を見ていくと、深浦は総人数一三六六人、内男六六四人、女七〇二人、出稼ぎ者総数一一六人、内男九六人、女二〇人となっている。これを九浦の中の六湊の中で比較すると、全体の出稼ぎ者数の比率は八・四九％で青森に次いで二番目、男比率は一四・四六％で最高、女比率は二・八五％で四番目に高くなっている。特に一六歳〜五九歳の実労働人口比率では、男が二四・八一％で最高であり、女は四・八二％で四位となっている。家を支える男性労働力の出稼ぎ者が多いことから、深浦は他の地域よりも生活実態において比較的蝦夷地と強い関係性を持っていたことが分かる。¹⁶

同じようなことが深浦湊への入船数とその船籍からもいえる。今石みぎわ氏は、慶長三年（一五九八）〜大正八年（一九一九）までの円覚寺文書七七点をもとにした「円覚寺奉納物データベース」（円覚寺制作）に記載された奉納者等（全五四二七件）の住所について地域別の割合を算出しているが、これによると秋田二二・二％、北海道・樺太一六・二％、新潟一三・九％、富山一〇・九％、山形八・七％、青森七・四％（この内半数が深浦）、その他北陸七・二％、関西地方二・二％、その他の東北・関東甲信越・東海一・四％、瀬戸内・山陰九州一・一％、不明九・八％となっている^⑮。円覚寺奉納者から見る深浦湊は、圧倒的に他領船が多く領内船が少ない。既に注⑤で示した所でもある。他領船の中では、秋田・北海道などの近隣諸国や北陸方面が多く、関西・瀬戸内方面が少ない。これらのことは、深浦が日和り待湊としての機能を果たすとともに、鰯ヶ沢湊のように積出湊としての位置づけがなかったことを示しているのであり、一方で北前船の活発な活動とともに地域間交易が進展していたことも示しているのである。その意味では、深浦湊は九浦制度を支える面と、それを崩していく要因を内包した湊といえるのである。

（四）諸資料に見える深浦湊

これまで、実際の物、人の動きから深浦湊と海上往来を見てきたが、次ぎに絵図や文献史料から深浦湊を見ていくことにする。

元和四年（一六一八）、キリスト教宣教師ジェロニモ・アンジェリスは松前を訪れているが、その時の見分に基づいて描かれた地図には、青森関係の地名として、秋田・深浦・小泊・高岡・津軽・南部・田名部・龍飛崎・松前・蝦夷が記載されている^⑯。一行は深浦を経由して松前に向かったのであるが、アンジェリスは深浦に滞在したときの様子を次のように記録している。

前述の殉教者のことを調べてから、私は津軽を発ち、蝦夷国に向かつて船出した。（中略）船のよい便があったので、乗船した。と

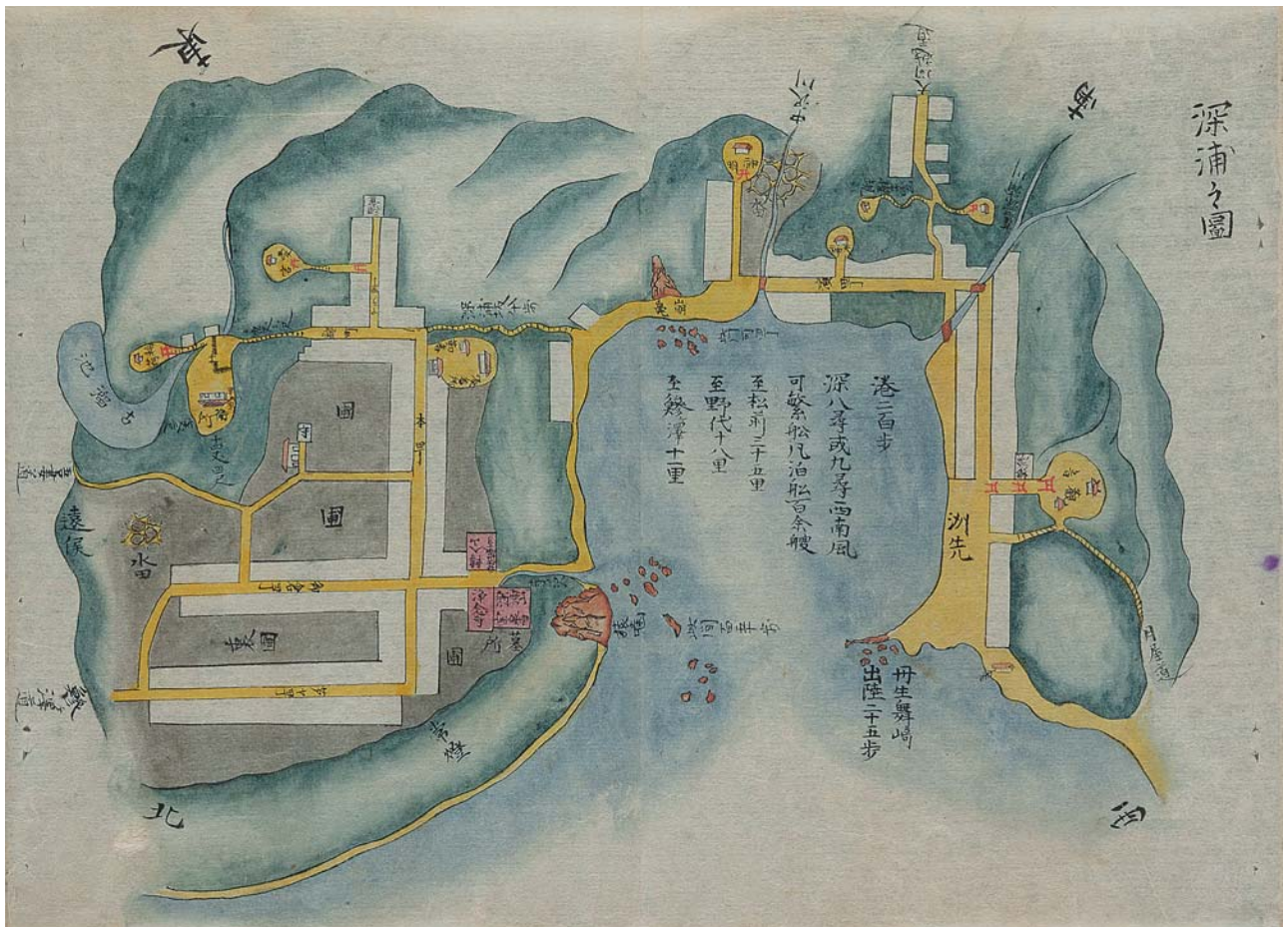
ころが、悪魔はこのこのたびの渡海をひどく妨げようとした。というのは、前述の船が逆風のために深浦という津軽の港へ着いてから、二十二日もその港に停滞し、その二十二日間に船に乗っていた人々（八十人を越え、そのうちには行人の坊主が二人いた）が、風が逆に吹いているとわかると、船客から募金をし、それで船の幸のために祈禱することに決めた。祈禱の発案者は二人の坊主のうちのジュカイと称する者であった。（中略）このようにして二十二日間も深浦で手間どってから、私たちはその船に乗って蝦夷へ向かった^⑰。

アンジェリスらは深浦に二二日間も滞在していたことになる。九浦制度が成立する以前、近世初期においても深浦は津軽領の日和待ち湊としてその機能を果たし、松前に直接渡る湊であったことが分かる。この時、出帆を待っていた人々は八〇人を越えていたとあり、二二日間もの期間、深浦は彼らを抱えることになる。彼らは一体何をしていたのであろうか。円覚寺への参拝をしたのかも知れない。また祈禱を発案した行人（修験僧）は円覚寺と関わりがあったのであろうか。多くの人々が深浦にとどまることは、のちに行われる隠し荷揚げや隠し積みなどの温床となっていたとも考えられるのである。

正保二年（一六四五）「陸奥国津軽郡之絵図」（貞享二年（一六八五）写 青森県立郷土館蔵）は幕府から作成が命じられて提出したものであり、現存する最も古い津軽郡惣絵図であるが、深浦湊の説明に次のようにある。

此間口百五拾四間、深サ八尋九尋、是より松前へ式拾五里、同秋田領渡鹿迄三拾五里、但西南風舟かかり吉、北風悪し、

また絵図には深浦から直接松前に向かう航路と、南方面から直接深浦に入る航路の二本の航路が引かれ、領内の他の湊と結ぶ航路は記載されていない。「渡鹿」は戸賀（現秋田県男鹿市戸賀）である。深浦は秋田方面からの船が最初に入る湊であり、松前へ直行するための唯一の湊で



(図7)「深浦之圖」(「御国縮図並弘前同其外所々之図」弘前市立博物館蔵)

あったことが分かる。津軽領内における南と北の出入り口であった。前述したように、他領船が多いのはこのためであり、九浦制度との関わりでいえば、深浦が日和り待湊としての役割を担われ、鯨ヶ沢湊との関係から積出湊として位置づけられなかったことが、この二本の航路から知られるのである。

慶安二年(一六四九)「津軽領分大道小道磯辺路并船路之帳」(弘前市立弘前図書館蔵)は、右の正保国絵図の解説書にあたるものである。主要道である大道筋とそれに準ずる脇道、その他の小道や船路の概要が記されている。深浦とその周辺の湊の状況について次のように記されている⁽²⁰⁾。なお、深浦以外は要点のみの記載とした。

- 一、深浦之間
 - 一、間口百五拾四間、遠さ貳百間、深さ八尋九尋、東南西風舟かゝり吉、北風悪シ、自是松前へ海上貳拾五里、南風ニ而渡、又秋田領とが迄海上三拾五里、但北風ニて渡ル、
 - 一、大間越板貝之間 小船三艘程入、大船ハ不入、
 - 一、舳無シ崎之間 小船三艘程入、大船ハ不入、
 - 一、金井ヶ沢之間 荒磯、大船ハ不入、弁才舟三艘程入、
 - 一、鯨ヶ沢之間 間口貳拾四間、遠さ三町、此外荒磯、深さ八尋九尋、自是松前へ海上拾五里、
 - 一、十三湊 湊之広さ九十間、深さ四尺三寸四寸五寸、湊之内遠さ一里廿三町、但大舟ハから舟にて入ル、
 - 一、小泊之間 間口四方五十間宛、深さ三尋四間、自是松前へ海上八里、
 - 一、うてつ之間 間口貳拾四間、遠さ五拾五間、深さ貳尋、但小弁才舟三艘程入、自是松前へ海上六里、
 - 一、見ま屋之間 間口三拾五間、遠さ貳町卅間、深さ三尋、大船入、

深浦湊と周辺諸湊とを比較してみると、深浦湊は一七世紀中頃までは、規模においても大型船の出入りのできる良港としても、日本海側最大の湊であったことが分かる。しかし九浦制度の維持のためには鰯ヶ沢湊との役割分担をしつかり区別しておくことが大切だったのであり、深浦湊での米や諸物資の移出入は厳に規制されなければならなかった。湊町としての拡大も鰯ヶ沢を越えることはなかった。

この点と関係して、なぜ深浦と十三湊が四浦に指定されたのかを述べた興味深い史料がある。文化七年（一八一〇）成立の「寛政律」²¹である。

右四官（青森・鰯ヶ沢・深浦・十三町奉行―筆者注）ヲ四浦奉行ト称シ、各其市中ノ政令ヲ掌ルナリ。其内青森、鰯ヶ沢ハ東西ノ浦ニテ出入船モ多ク、尤大場ナレトモ、深浦、十三ノ如キ、市中人家モ少ナク、船ノ出入モ寡キ事ナレトモ古ヨリ天下ニ名ヲ知ラシメタル故、其格ヲ昇セラルナラン。

つまり、青森・鰯ヶ沢は九浦制度の両浜として整備し、太平洋海運・日本海海運の拠点と位置づけて優先的に出入船数の拡大を図り、大きな港町として繁栄させている。その両浜とともに四浦として町奉行をおいているのは、中世以来、天下に名を知られていた「格」によるものであるからである、としている。十三湊は中世、三津七湊の一つに数えられた中世以来の良港であり、深浦は、例えば円覚寺に奉納された北国船絵馬や狛犬型鎮子やアンジェリスの日本地図に見られるように中世から近世にかけて最も知られた日和待ちの湊であった。近世大名として成立した津軽氏はその領地支配のために中世以来の由緒ある十三湊と深浦を取り込み、活用することで、中世以来の津軽地域を切り取った津軽氏の存在感と力を対外的に示そうとしたのである。こうして、十三湊は湊としての機能が活用できないために「十三小廻し」体制を取って鰯ヶ沢と一体化させ、深浦湊は中世以来の日和り待湊として活用していったのである。この点が深浦の大きな特質であり九浦制度に占める深浦の役割とい

えるのである。

三、西浜街道と大間越関所

（一）参勤ルートの変更

弘前藩初代藩主となる津軽為信は、豊臣政権との関係強化を図りながら南部氏からの独立を勝ち取るうとしていくが、そのため、豊臣政権が京・大坂に基盤をおく政権であったことから、また、南部氏や秋田氏との抗争もあり、豊臣政権や初期徳川政権との関係強化は八森・能代を経て日本海沿岸を南下し、また敦賀・三国・小浜等を結ぶ日本海海運を利用して行われた。為信から秀吉への鷹献上も深浦、大間越の西浜街道を通過して京へと向かっている。松前氏の鷹献上も同じルートで行われた。近世初期の参勤交代ルートも西浜街道を通過しており、西浜街道は第一の公的道路であり、中央文化の入り口でもあった。

しかしながら、寛文五年（一六六五）、参勤ルートが西浜街道から碓ヶ関經由の羽州街道に変更された。西浜街道は海岸部で坂が多く道幅が狭くて危険だったこともあったようであるが、盛岡藩や秋田藩との関係が安定したことも背景にあったと考えられている。同じ頃、松前氏の参勤ルートも三厩に上陸し、外浜の松前街道を南下して青森から奥州街道を通過して盛岡藩領に入るようになった。幕府巡検使ルートも変わっている。寛永十年（一六三三）は大間越から津軽領に入っているが、寛文七年、天和元年（一六八一）は碓ヶ関から津軽領に入っている。

一七世紀後半のこの時期は弘前藩四代藩主津軽信政による九浦制度の推進と軌を一にした街道の整備と同じ時期でもあり、参勤ルートの変更と九浦制度は密接に関係していたと考えられるのである。²²

（二）大間越関所の地位低下と出入り人数

参勤ルートの変更にもなって、津軽三関の出入り人数が変化し、津

軽領内における地位も変化した。藩の正式記録である「弘前藩庁日記」でも「国日記」元禄三年（一六九〇）三月二十五日条には「碓関・大間越・野内御関所出入改様之覚」とあり、大間越は碓ケ関に次ぐものとなった。また駄賃定めなどにおいても、碓ケ関街道、青森・松前街道、西浜街道の順位で記載されていくようになる。民衆レベルでもその認識は同じであった。天保期の津軽の俳人である三谷句仏の編になる「発句合外濱名所雙六」（弘前市立弘前図書館蔵）は九浦を含む津軽の名所五三ヶ所を回る双六であるが、振り出しは碓ケ関であり、上がりは岩木山であった。ともに四ヶ所分の大きなスペースをとっているにも関わらず、大間越は地理的位置と同様、左下の一番隅の角に置かれている。

三関所の出入り人数を「国日記」をもとに比較すると享保二年（一七一七）は碓ケ関二四九九人、野内一九五七人、大間越九五五人、同四年はそれぞれ、五〇四二人、二二二三人、九六五人、同六年は、四一〇〇人、一五四三人、七二三人となっている²³。また、享保二年から同六年までの月平均片道通行者数は碓ケ関約二五〇人、野内約一〇〇人、大間越約四〇人であった²⁴。大間越、西浜街道は生活道化していたのであり、一八世紀中期以降になると、間道、そして抜け荷の道となっていた。大間越、そして西浜街道は中世からの道であり、近世初期までは弘前藩にとって重要な道であったが、一七世紀中頃からその地位を碓ケ関、羽州街道に取って代わられるようになったのである。この変容は深浦湊と同様であり、九浦制度との関わりで考えていく必要がある。

四、九浦制度の動揺と深浦湊・大間越関所

（一）抜け荷の横行

一八世紀中頃になると、諸湊の取り締まりが強化されてくる。その内容は次のようなものであった。深浦町奉行への下命である（「国日記」



（図8）「大間越関所跡」（二〇一九年三月筆者撮影）

宝暦元年（一七五一）二月十五日条。

覚（中略）

一、諸廻船商売物深浦着岸之上、同所二而荷物船揚致、陸付二而鰯ヶ沢まで附参候分、深浦下改より鰯ヶ沢下改共迄送書を以付届候様申付候間、其旨問屋共江可申付事、

附、右荷物不限何品二而も、深浦にて荷上、陸付二而鰯ヶ沢口付通分、同所下役共迄送り書差遣候様可申付事、

一、船々深浦間懸り日和待之内、積荷・揚荷共に隠積等無之様、問屋并船宿共急度可申付事、

一、諸廻船水主帆待物諸色船揚之儀、近年猥に相聞得候、前々定之外余分之船揚堅停止申付候、其分問屋船宿共江も急度可申付事、

一、上磯・下磯海辺抜荷吟味之儀、前々之通無油断吟味可申付事、船々湊出入、前々之通定場之外堅く出入無用申付候、若猥二出入抜荷手段紛敷致方之者見当申候ハ、詮儀之上急度可申付候、

其旨相心得候様漁船・小船等迄も急度可申付事、（中略）

一、諸廻船深浦湊間懸り之節、陸付にて大間越口より秋田領江差遣候荷物、御役取立之上前々より深浦湊送り書を以付賦り、大間越二而御役取立来候処、近年半途にて抜荷手段有之段相聞得候間、向後秋田領江陸付通り荷物之分、御役深浦湊二而取立、其段大間越町奉行所迄送り書差遣可申候、右改方之儀勤番下改之者立合、色品員数書上候様申付候間、其旨問屋共江可申付事、（後略）

ここでは、深浦湊出入船の取締、特に船荷改めを嚴重に申し付けている。深浦湊は本来荷揚げ湊ではないが、荷揚げした場合は陸送で鰯ヶ沢まで送ることとし、下役人が荷改めをして送り状を遣わすこと。深浦で日和り待の期間に、積荷・揚荷ともに隠し積みなどが無いよう、問屋や船宿に申し付けること。廻船の水主たちが自分の裁量で勝手に積み乗せ

たりしているようであるが決められた分以外の荷の船積みを堅く禁止すること。上磯・下磯のあたりでの抜け荷が無いように油断なく監視すること。船の出入は決められたところ以外は入船を禁止しているが抜け荷をするようなことが無いように漁船や小舟に至るまで申し付けること。深浦で荷揚げし大間越関所で荷改めをしてきたが、途中で抜け荷が見られることから今後は深浦湊で荷改めをして作成した送り書を大間越町奉行所に送り荷改めをする事、などが下命されている。

深浦湊は抜け荷の湊として、また西浜街道は抜け荷の間道として取締の対象となっていたことになる。これら抜け荷行為は青森と鰯ヶ沢を年貢積出港として位置づけてきた藩の流通統制体制である九浦制度を動揺させ、両浜の特権を揺るがすものであった。⁽²⁵⁾

（二）両浜の苦境と特権維持

弘前藩は九浦の頂点である両浜への年貢、諸品の入荷を維持していくためにこの保護策を展開していく。鰯ヶ沢と深浦の關係でいえば、年貢積出湊の鰯ヶ沢の衰微は日和り待湊である深浦の衰微以上に避けたいことであり、九浦制度の維持のために鰯ヶ沢重視の政策をとっていくことになる。主な動きを年表風に見ていくと次のようになる。

宝暦四年（一七五四）大間越領の森山湊、深浦湊領の岩崎村に船出入り禁止令を出すとともに深浦湊への荷揚げも禁止した。

明和八年（一七七二）深浦町中から深浦の衰微について弘前藩に訴えた所、青森・鰯ヶ沢への入津船を除き、松前・南部への通船の荷に限り深浦湊での荷揚げが許可された。

明和九年（一七七三）金井ヶ沢湊に隠米や荷揚げが多いことから取り締まり強化令が出された。

安永七年（一七七八）深浦惣問屋・商人が荷揚げの全面許可を要求。弘前藩は一旦拒否したものの翌年から三年間に限り荷揚げを許可した。しかしこれに対して鰯ヶ沢商人が差し止め要求を藩に提出した。

寛政十年（一七九八）弘前藩は深浦湊への荷揚げを許可したが、翌年から水主の手荷物のみ許可することとした。⁽²⁶⁾

鯨ヶ沢湊商人らは何としても従来通りに深浦湊への荷揚げを防ぎたかったものの、深浦湊への荷揚げ状況が続いていることから、その間に入ったの弘前藩の対応がわかる。全国的な商品流通の活発な展開は民衆による商品取引を活発化し、密接な地域間交流は、抜荷・抜米・隠し積・隠し荷揚などを引き起こし、関所・陸送においても間道を利用した抜荷の横行につながっていったのである。九浦以外を利用した商品経済の拡散であり、領内の流通・運輸統制が動揺したことへの対応が、取り締まり強化となって表れたのである。深浦湊は中世以来の日和り待湊として九浦の一つに指定されながら、一八世紀後半には九浦制度の頂点にあった鯨ヶ沢湊を脅かす存在となり、一九世紀に入ると「九浦崩れ」といわれた流通統制体制全体の崩壊を導く存在となっていたのである。第三節で見てきたような深浦湊への人・物の往来状況はまさにこのことと密接な関係にあったのである。

文久元年（一八六一）青森町年寄から弘前藩へ次のような建白書が出された。（一）内筆者注。

（前略）青森は外ヶ浜、上磯、下磯よりは余程緩かに、鯨ヶ沢は十三、小泊、深浦よりは余程緩かに、外処は悉く嚴重にするは自然両浜江船々入津成れり、当時は却而両浜は嚴重、外場は緩めり、是は御締の相違する事也、（中略）近年は前に申如く、当所（青森湊）の御締は嚴敷、船々入津に相成りても（津出米が）早速之間に合不申故、却而上磯辺江漂泊致し、五俵十俵と隠津出米積込候様に成れり、（後略）⁽²⁷⁾

従来は青森・鯨ヶ沢以外への入津を嚴重に取り締まってきたが、現在は逆になっており、取締を嚴重にすればするほど、船の入津があつても積入れる津出米が間に合わず、周辺の湊から隠し津出米が積み込まれて

いる状況になっている、という苦境の訴えである。両浜を頂点とする九浦制度を維持しようとするほどその統制は嚴重となり、逆に他国船の入津忌避となつて他の湊の進出を助長していくという構造の現出は、「九浦崩れ」そのものであるといえるのではないだろうか。

おわりに

本稿「はじめに」において述べたように、弘前藩政の流れの中に深浦を落とし込み、全体のまとめとしたい。

弘前藩政の成立期にあたる一六世紀末から一七世紀初めにおいては、豊臣政権及び北陸・京・大坂との結びつきを強め、また秋田・南部氏との関係が不安定だったことから、津軽氏は近世大名として自立していくための重要拠点として中世から続く深浦湊・西浜街道を重視した。深浦地域は、いわば中世から近世への橋渡しとしての役割を担ったのである。それを信仰面で支援したのが海上安全祈願寺円覚寺であり、円覚寺には北国船絵馬を初めとするこの時期の奉納物が残っている。南からの文化の窓口でもあったのである。

一七世紀中期は弘前藩政の確立期にあたり、弘前藩四代藩主津軽信政の治世であった。河村瑞賢らの日本海海運の整備にともない、弘前藩は廻米制度・領内街道の整備を行い、流通統制体制としての九浦制度を成立させた。深浦湊は中世以来の日和り待湊としての機能と対外的知名度を活用され、古来からの「格」によって四浦に指定された。藩は中世深浦湊を近世的枠組みの中に取り込んだのである。中世において三津七湊の一つに数えられた十三湊も同様の論理で四浦に組み込まれるとともに、岩木川舟運と十三小廻しによって鯨ヶ沢と一体化していく。こうして青森・鯨ヶ沢の両浜を頂点とする九浦制度の確立により青森・鯨ヶ沢は特権的港町として繁栄していくことになる。この時期、円覚寺奉納物

が減少し、参勤ルートの変更によって西浜街道の地位は低下し大間越関所の出入人数も減少していく。日和り待湊として九浦制度を支えた深浦湊の、ある意味では低位安定期、停滞期であった。

一八世紀中期以降、弘前藩政は動揺期に入る。天明飢饉や蝦夷地警備によって藩財政は困窮し、財政建て直しを図ろうとした藩政改革も失敗に終わった。一方でこの時期は蝦夷地交易・近隣地域間交流の活発化によって北前船が登場し、九浦以外への入船も見られるようになった。本来日和り待湊であった深浦湊においても、蝦夷地との関わりで入船数が漸増し、荷揚げや積荷が行われるようになり、さらには隠し積や抜け荷が行われ、生活道と化した西浜街道においても間道を利用した抜け荷が行われるようになった。九浦制度の頂点に立つ鰺ヶ沢湊の特権を突き崩すような動きであり、九浦の一員でありながらも、深浦は九浦制度を動揺させていくことになるのである。この時期、円覚寺への奉納物が増加傾向を見せていく。北前船の海上安全祈願寺として円覚寺は再登場してくるのである。

一九世紀中期、天保期以降の弘前藩は幕末に向けて崩壊期に入っていく。藩体制が維持できなくなっていくこの中で、領域支配を越えた経済活動が一般化し北前船はますます隆盛していった。他領船の深浦入津も増え、逆に鰺ヶ沢湊や青森湊は苦境に立たされていった。九浦制度が流通統制において機能しなくなったのであり、九浦崩れの状況に陥ったのである。このような状況の中で円覚寺奉納物はピークを迎え、円覚寺信仰の深化・拡大が図られていった。中世以来の円覚寺の全国的ネットワークの拡大であり、再形成であるとしてもいい。九浦制度を動揺・崩壊させ九浦制度から自立した深浦に、円覚寺は信仰の拠り所として船主らを引き寄せたのである。

このように藩政の動向の中に九浦制度の展開を置き、九浦の一員としての深浦のありようを見ていくと、近世深浦の特質が浮かび上がってくる。

る。

弘前藩政は九浦制度を一つの枠組みとして展開した。深浦湊は近世津軽において、中世以来の日和り待湊としての機能を保ちながら、九浦制度の中で弘前藩政を支えるとともに、一八世紀中期以降、九浦制度を動揺・崩壊させる動きの中にも置かれた。その動きは領域支配を越えた北前船などの経済活動によって活発化し、一九世紀中期以降、九浦制度と弘前藩政の崩壊を導くことになるが、そのような藩政の衰退と北前船の隆盛の中において深浦湊は一層繁栄し、それは明治中期まで続いた。この深浦湊と信仰面で盛衰を共にしながら、中世以来近世を通して深浦湊に津軽領内外の人々の心をつなぎ、深浦湊を支え、維持してきたのが円覚寺であった。逆にまた、中世末から近世初期における北陸・京・大坂方面との結びつき、一九世紀中期以降の蝦夷地を初めとする全国との結びつきによる広汎な寺院ネットワークを円覚寺が形成できたのは、深浦湊の経済活動によるものであった。その意味で、円覚寺は弘前藩政・九浦制度の展開と深く関わっているのであり、円覚寺収蔵資料はそのことを如実に物語っているといえる。最勝院を頂点とする津軽真言五山の各寺院や大行院などの修験道各寺院とのネットワークの形成も、この全国的ネットワーク形成の動向と中世以来の京・大坂方面との関係が背景にあったと考えられる。

鰺ヶ沢湊や十三湊とは違う、このような中世以来の深浦湊と円覚寺の在り方・関係性が、近世津軽における深浦の特質であったとすることができるのである。

注

(1) 「津軽旧記」『大日本史料』慶長十九年(一六一四)十一月二十五

日条

(2) 『津軽歴代記類下』(みちのく叢書5、青森県文化財保護協会編、

国書刊行会、一九八二年復刊) 天保十年八月七日条

- (3) 『青森県史 資料編 近世2』口絵「近世津軽領主要行交通図」(青森県、二〇〇二年)

- (4) 国立史料館編『津軽家御定書』「解題」(資料館叢書3、東京大学出版会、一九八一年)

- (5) 「深浦勤中」(弘前市立弘前図書館蔵)によれば嘉永四年(一八五二)一月〜四月までの入船総数三一七艘中三〇九艘が他国船であった。

- (6) 「弘前藩庁日記(国日記)」(弘前市立弘前図書館蔵)寛文七年八月六日条。「国日記」と「江戸日記」があるが、本稿では「国日記」を使用している。以下「国日記」と略記する。

- (7) 本項の記述にあたっては、前掲注(3) 第四章解説、『青森県史 通史編2 近世』(青森県、二〇一八年)、『新青森市史 通史編 第二巻 近世』(青森市、二〇一二年)、『新編弘前市史 通史編 2 (近世1)』(弘前市企画部企画課、二〇〇二年)を参考にした。

- (8) 昆政明「青森県の船絵馬」(『津軽西浜に船がもたらしたもの』深浦町、二〇〇二年)

- (9) 拙稿「弘前藩九浦制度の展開と北前船の活動時期をめぐって」(同前書)

- (10) 「自他国永代寄附姓名記」(円覚寺蔵) 及び「青森県の仏像(第3次調査概要)」(青森県立郷土館『調査研究年報 第一七号』一九九二年)

- (11) 関根達人「津軽・下北の近世海運関連石造物」(『弘前大学国史研究』一四四号、二〇一八年)

- (12) 伊東信「深浦町における笏谷石造物」(『北前船と津軽西浜』鯨ヶ沢町古文書学習会、二〇一二年)

- (13) 拙稿「青森県内所在の蝦夷錦について」(榎森進他編『北東アジア

の中のアイヌ世界』岩田書院、二〇〇八年)

- (14) 関根達人・柴正敏「蝦夷錦の品質と年代」(『青森県史研究 第8号』青森県、二〇〇三年)

- (15) 今石みぎわ「本州の社寺に奉納された明治期のイナウ」(今石編『海を渡ったイナウーアイヌと和人の文化交渉史の研究』東京文化財研究所、二〇一九年)

- (16) 浪川健治「幕末期の村落と民衆移動」(『市史研究あおり 4』青森市、二〇〇一年)

- (17) 前掲注(15)に同じ

- (18) 『青森県史 資料編 近世1』口絵「アンジェリスの日本地図」(青森県、二〇〇一年)

- (19) 「北方探検記 アンジェリス旅行記」(『新編弘前市史 資料編2(近世編1)』弘前市市長公室企画課、一九九六年)

- (20) 同前書(19) 及び福井敏隆「津軽領分大道小道磯辺路并船路之帳」(『弘前大学国史研究』七五号、一九八三年)

- (21) 『深浦町史 上巻』(深浦町、一九八五年) 所収

- (22) 長谷川成一編『津軽・松前と海の道』(吉川弘文館、二〇〇一年)

- (23) 弘前大学国史研究会編『津軽史事典』(名著出版、一九七七年)

- (24) 『弘前市史 藩政編』(名著出版、一九七三年)

- (25) 難波信雄「津軽藩九浦制沿革小考」(『北方日本海文化の研究』東北学院大学東北文化研究所、一九八四年)

- (26) 同前論文(25)に同じ

- (27) 『青森市史(二) 港湾編』(青森市役所、国書刊行会、一九八二年)