【指定テーマ 1 江戸期以降の海上輸送・物流史】

≪研究ノート≫

江戸の町は船で造られ船で発展した

~徳川三代の江戸湊整備と生活物資の輸送~

谷 弘 (日本海事史学会会員)

目 次

- 1. まえがき
- 2. 徳川家康入府の頃の江戸
- 3. 江戸の町造りや湊造りと船との関係
- 4. 江戸の町ができあがった後の物品流通と船との関係
- 5. まとめ

1. まえがき

現在では、「江戸」は、東京の前身と思っている人も多い。しかし、徳川家康入府前の江戸は、そんなに大きな町ではなかった。もともと江戸とは、「江」の「戸」、すなわち「河口」という意味であり、平川(現在の日本橋川上流部)が日比谷湾¹⁾ に注いでいた辺りの河口の名称で、現在の皇居を中心とするごく狭い範囲であった。特に、家康が入府した頃は、後述する江戸太郎や太田道灌の時代に栄えた町屋も廃ってしまっていた。

家康入府の頃の江戸は、現在の皇居前広場や日比谷公園から新橋にかけては、日比谷入り江と呼ばれた湾であり、日本橋から銀座にかけての一帯も江戸前島と呼ばれた海面すれすれの砂州であった。これを現在のお茶の水の位置にあった神田山を切り崩し、日比谷湾のみならず周辺も埋め立てるという世界でも類例のない大工事を、徳川三代に渡り全国の大名を動員した天下普請で成し遂げ、新しい江戸に作り替えたわけである。この埋め立てに当たっては、埋め残したところを水路として浚渫し、工事中は工事用船舶の水路として利用し、町ができあがると至る所に河岸(河港)を造り、江戸町の物資流通に利用した。

この大ドラマをできるだけ多くの史料を提示し、「江戸の町は船で造られ船で発展した」ということを論証しようとするのが、この小論の趣旨である。江戸の町造りを土木的な意味や都市開発の観点から論証したものは多いし、水運では例えば、菱垣廻船や樽廻船の発達等個々の事象を述べたものは多いが、水運という切り口で、江戸町造り全体を述べたものはあまり見かけない。筆者は、江戸の町造りは、同時に江戸湊の建設であると考えている。もし、これがなかったら参勤交代などで急増した江戸人口は養えなかったからである。

まずは、徳川の町造り以前の状態の確認からはじめる。松井松平家家臣石川正西が書き

-

¹⁾ 現在の宮城前広場や日比谷公園の辺りは海であった。

藩主に献上した『聞見集』²⁾ には、「其比は、江戸は遠山居城にて、いかにも麓柏(粗末なこと)、町屋なともかやふきの家百計もあるかなしかの躰、城もかたち計にて城のやうにも無之」とある。この「遠山」は小田原北条氏城代の名で、町屋は百軒ということから人口は数百人程度、城詰武士も500人程度で、1,000人程度の町であったと考える。

それ以前、「江戸」という名が正史に登場するのは、『吾妻鏡巻第一』3³ が最初で、頼朝 旗揚の際の戦闘に参加した江戸太郎重長の記録である。安房国(千葉県)に落ちた頼朝が、 武蔵国へ進出する際に、前に立ちはだかったのもこの江戸太郎で、『吾妻鏡巻第一』や『義 経記』4⁴ に、頼朝軍と隅田川を挟んでの渡河のやりとりが述べられている。この江戸氏は、 秩父平氏の一族で、荒川(隅田川)河口部の水運を広く支配していた人である。

その後の江戸支配者は、太田道灌である。室町将軍の世継ぎ問題に端を発し、将軍弟の鎌倉公方足利成氏が幕府と対立し、康正元年(1455)に下総古河に敗走し、幕府勢力と利根川をはさんで対立する。室町将軍勢力の関東代表が足利成氏に仕えた扇谷上杉氏であり、その家宰(家老)が太田道灌である。太田道灌は、古河公方勢力に対抗するため江戸に築城を開始し、長禄元年(1457)に完成した。

道灌時代の江戸湊を記述した歴史書はないが、道灌が京都五山や鎌倉五山の僧に依頼して作った詩や詩序、例えば『江亭記』中の簫。菴龍統の『寄題江戸城静勝軒詩序』に、隅田川河口部は水運が発達していたことが述べられている。原文は漢文であるが、『新訂江戸名所図会 I 』 5) 所載の書下し文を引用する。

「城の東畔に河あり。その流れ曲折して南のかた海に入る。商旅大小の風帆、漁猟来去の 夜篝は、竹樹烟雲の際に隠見出没し、(中略)日々市を成す。すなわち房の米、常の茶、信 の銅、越の竹箭、相の旗旄・騎卒、泉の珠・犀・異香より、塩魚・漆・あさ・くちなし・ 筋(茜の誤りか)・膠・薬餌の衆きに至るまで、彙聚区別せざるなきは、人の頼るところな り。」とある。江戸城の東畔には、平川や前島があり、平川の流れは曲折して南方の海に入 っていた。大小の風帆船が見え、漁船の魚を捕る夜のかがり火が雲の間に間に見え隠れし、 日々市が立っている。この記述を見ると、道灌時代の江戸湊の状況が分かる。

このように、江戸太郎や太田道灌の時代から、江戸の町は小さかったものの、水運の盛んなところであったことは明白である。しかし、道灌の時代まで繁栄した江戸も、道灌の死後戦国時代となり、江戸城は小田原北条氏の支配下に入って、関東の中心は小田原に移り、江戸城は単に城代が進駐する出城の一つとなって、町は1,000人規模に衰退した。

北条氏が豊臣秀吉に滅ぼされた後、天正 18 年(1590)家康が江戸に入城する。太田道灌の築城から数えて 133 年、北条氏の入城から 66 年後のことである。当時の江戸町はたいへん貧弱であったが、家康は、この江戸の地が、かつて江戸太郎や太田道灌の時代には、大変水運の盛んな地であったことを知った上で町造りを計画したと筆者は考えている。古文書等には、「ここに水路が掘られた」とか「濠が掘られた」とか単純に書かれているが、単に河川防災や防御目的等だけでなく、それ以上に、急増した江戸の大人口を養っていくための円滑な物流を意識して綿密に水運の整備を織り込んだのが江戸町造りと考えている。

 $^{^{2)}}$ 石川正西書上、万治 3 年(1660)、埼玉県史料集第 1 集 75 頁、東京市史稿皇城編 318 頁

³⁾ 鎌倉幕府編纂, 治承4年 (1180)、吉川弘文館国史大系第32巻42頁

⁴⁾ 作者不詳、南北朝から室町初期、小学館日本古典文学全集 31 178 頁、岩波書店日本古典文学大系 37 132 頁

⁵⁾ 市古夏生·鈴木健一校訂、筑摩書房、1996年、50頁

関ケ原戦後、家康は慶長8年(1603)征夷大将軍となり、多数の大名を動員した天下普請による町造りを開始し、片田舎の江戸が、家康入府からわずか50~60年の間に、世界でも類例を見ない百万都市に成長した。この町造りのためには、山を削り、海を埋立て、各地から巨大な石や大量の材木が集められたが、その町造りは、他の地方都市での港湾整備や河口工事とは規模が異なり、徳川政権の権力を最大限に利用し、全国の大名を総動員した世界でも類例のない町造りであり、江戸湊は、その江戸町の重要機能であり町造りと一体として整備されたと考えるべきである。また、その必然性もあった。例えば、現在も東京の中心地である千代田区、中央区、港区等の地も埋め立て地であり、そこに江戸湊が築かれている。なお、江戸湊と記述しているのは、「港」が施設を念頭に考えられているのに対し、「湊」は、施設の有無に関係なく「多くの船があつまるところ」の意味である。

江戸湊の必然性は、まず幕府自身が全国各地に点在する天領からの年貢米を輸送する必要があったし、大名達は、参勤交替、江戸屋敷運営、普請役負担等をまかなう廻米や特産品輸送にも船舶輸送が必要であった。その結果、隅田川河口や沿海部は、幕府や大名の大型船が着ける蔵屋敷に占領されたが、ここからも市内の上屋敷へは内陸水路の舟輸送が必要であった。町人の日用品は、桧垣廻船や樽廻船等で、京大坂から「下り物」が運ばれたが、これらの船は佃島から品川にかけての海面に錨泊し、そこからは茶船(小型舟)で内陸水路に運ばれた。さらに、野菜や鮮魚、薪炭等地場産品6)は、利根川、江戸川、荒川(隅田川)等を経由して川舟で江戸町の内陸に輸送された。そのため、江戸湊を考える場合は、大型船の使用する外港と小型船用の内水路を中心とした内港の両方に着目する必要がある。

自動車や飛行機のない時代には、大量輸送は専ら牛馬と船である。牛馬は一度に米であれば4斗俵を振り分けにして8斗運ぶ。船の輸送力は、外洋の千石船であれば1隻で牛馬1,250頭分、川舟の百石船でも牛馬125頭分を一度に輸送した。この数字からだけでも、江戸の町造りや流通に果たした水運の重要な役割が理解できるであろう。まさに、「江戸の町は船で造られ、船で発展した」といっても過言ではない。

2. 徳川家康入府の頃の江戸

2.1 家康の江戸入府

家康の江戸移封は、「秀吉と家康が立ち小便をしながら決めた」と言う逸話が有名であるが、そんな簡単なものではなかったであろう。移封というのは、三河等の旧領地を失うことであり、関東に移す場合は、北条氏拠点の小田原、鎌倉幕府の跡地等町の整備されているところが常識的な候補であり、片田舎の江戸に定めたことはたいへんなことである。

徳川家家臣にとっては、心穏やかなものではなかったであろう。『東照宮御実紀(徳川実記)』 には、次のように述べられている。「秀吉今度北条を攻亡し、その所領ことごとく君に進らせられし事は、快活大度の擧動に似たりといへども、其實は、當家年頃の御徳に心腹せし駿遠三甲信の五國を奪ふ詐謀なる事疑いなし。」と、住慣れた東海、中部の地を離れるのみならず、奥州に伊達氏、越後に上杉氏、信濃に真田氏がいる新領土は、敵対勢力

⁶⁾ これら地元産品は、上方からの「下りもの」に対して、「下らぬもの」と呼ばれた。

⁷⁾ 大学頭林家編纂幕府正史、文化6年 (1809) 起稿嘉永2年 (1849) 完成、吉川弘文館国史大系第38巻59頁

の多い地で、安定したものではなかったことが述べられている。

しかし、不平を述べる家臣に対し、『東照宮御実紀』では、家康は次のように述べている。 「汝等さのみ心を勞する事なかれ、我たとひ舊領をはなれ、奥の國にもせよ百萬石の領地 さえあらば、上方に切てのぼらん事容易なり。」拒否すれば処罰が待っており、受け入れざ るを得ない判断はあったと思うが、小田原戦中にも江戸落城後、家康は家臣をしばしば江 戸に送り調査させている。筆者は、覚悟の上の入国で、同時に今は粗末な江戸も、その地 勢を十分観察し、水運を見据えた発展の可能性を見極めた上での入国と考える。特に、江 戸太郎や太田道灌時代の水運の隆盛を下敷きに町造りを行えば、町の大発展が期待できる と考えたと思われる。徳川家では、入国の8月1日を「六朔」と称し、重要な祝日として いるが、実際入府するやいなや、町造り城造りの活動を始めている。

2. 2 家康が入府した頃の日比谷入江(湾)の状況

既に石川正西の『聞見集』の入府の頃の江戸の状況を述べたが、『新安手簡』®にも、「唯今は桜田大手御門と申を、五六十年前までは泊船門と申き。(中略)かの西南の大手までも船入の入江にて、船をも今の西丸下の屋敷近邊に泊め申候故」と書かれている。また、『岩淵夜話別集』®という書物には、「東ノ方平地ノ分ハ爰モカシコモ汐入ノ芦原ニテ、町屋侍屋敷ヲ十町ト割リ付べキ様モナク、偖又西南ノ方ハ、平々ト萱原武蔵野ヘツヅキ、ドコヲシマリト云へキ様モナシ。」とある。これが、徳川氏の町造り湊造り開始前の状況であり、原点である。当時は、現在の皇居前広場や日比谷公園の辺りは海で、入江が江戸城の近くまで入りこんでおり、入り江の東側には、当時は江戸前島と呼ばれていた現在の日本橋、京橋、銀座から築地にかけての一帯が海面とすれすれの砂洲となっていた。

一方、城の背後には波を打ったように台地が並んでおり、当時の江戸は、起伏の多い沼と萱原の続く荒涼とした地であった。またかつては、大田道灌の居城といっても、それは地方大名の家老職の城であり、天下をねらう家康に匹敵するものではなかった。

3. 江戸の町造りや湊造りと船との関係

3. 1 入府後最初の江戸湊水路の開通(道三堀と小名木川の開通)

(1) 道三堀の開削

天正 18 年徳川家康は、荒れた江戸城修復より先に着手したのが、道三堀と呼ばれる舟入堀の開削であった。これは、江戸前島を横切って、江戸城の貯蔵蔵がある和田倉から平川を経由し、物資流通のメインルートである隅田川をつなぐ水路である。

この入国後の最初の工事について、『落穂集』¹⁰⁾ には、「問て言、関東御入国以後町方の 普請の義は、何れの所より初て仰付けられ候と聞き及ばれ候哉。(中略) 唯今の日本橋筋よ り道三河岸通りの竪堀掘られ候が初りにて、夫より段々と竪堀横堀共に出来、其揚土をは 堀端に山のごとく積み上げ之有り候を、諸国より参り集り候町人共願ひ出候へは町屋を割

⁸⁾ 新井白石・安積澹泊著、天明年間出版、東京市史稿港湾編第一 230 頁、早大図書館蔵新安書簡巻之二 11 頁

⁹⁾ 大道寺友山著、享保元年(1716)、東京市史稿市街編第二 316 頁、愛知県図書館デジタルライブラリー毛筆版(https://websv.aichi-pref-library.jp/wahon/detail/127.html)3 頁

¹⁰⁾ 大道寺友山著、享保13年(1728)成立、人物往来社江戸史料叢書卷之二49頁

り下され候に付、勝手次第に右の揚げ土を引取地形を築立、屋敷取を仕り」とある。

道三堀とは、この堀沿いに幕府御用医師曲直瀬道三(1549~1631) の屋敷があったことによる。道三堀の開削と平行して、いくつもの縦掘、横掘が掘られ、掘りあげた土を町人に自由に使わせ、浅瀬を埋立てて町並が作られ、道三堀沿の区画整理が行われた。この水路整備により、揚土輸送にも小舟が使われ、町場の河岸には日用品が運ばれた。このように、江戸の町造りには、最初から水運整備が織り込まれていた。

(2) 小名木川の開通

この道三堀に続く運河として、隅田川下流部から旧中川に至る小名木川が開削され、さらに、旧中川から新川で江戸川と結ばれ、塩の大生産地下総行徳との間に舟運が開かれた。

この小名木川開削の第一の目的は、塩の確保であったが、同時に遠浅であった海岸線を掘った海岸線確定工事としての性格も持っていたと考える。航海技術の幼稚なこの時代には、外海航海は天候が悪いと困難を伴うが、運河であれば天候に左右されずに安定的な輸送を確保できるからである。この開削について、『参考落穂集』(別名『事跡合考』)¹¹⁾ には、「南川語テ曰、神君(家康)天正十八年御入国あそばされ候と、不日二(日ならずして)行徳の鹽路濱へ、船路の通路早速仰付けられ、堀通し申すべき旨仰付けられ、たちまち船路出来いたし候。」とある。

この小名木川は、行徳からの塩の輸送のみならず、後に東北地方から房総半島を回らずに銚子から利根川と江戸川を由して江戸町に荷物を輸送する「内川回し」¹²⁾と呼ばれる輸送路の開発にもつながり、江戸時代を通じての重要な動脈水運ルートとなっていく。

3. 2 江戸の本格的町造りの始まり

(1) 本格的町造りの始まり

家康は道三堀等の開削に続いて、江戸城建物の整備より、まず堀や城下町の建設に力を入れた。文禄元年(1592)、譜代の臣に課役を命じ、江戸城西の丸の築城工事を開始し、堀のかき揚げ土砂を使い、日比谷入江の一部を埋立てた。これにより日比谷入江に方 37 余町の築地ができ、「内の町屋敷(内町)」ができた。しかし、この工事は秀吉在世中の家康が朝鮮戦出兵中のもので、細々としたものであった。『当代記』¹³⁾の文禄元年三月の項には、「武州江戸普請専也、家康公留守為すと雖、息男中納言秀忠公在城也」とある。

慶長5年(1600)の関ケ原戦後、多くの大名が徳川の関心を買うために、江戸に一族親類を住まわせるようになり、その市街地の必要上、翌年から本格的市街地建設に着手する。

(2) 『別本慶長江戸図』と『武州豊嶋郡江戸庄図』

『別本慶長江戸図』と言われる江戸絵図がある。下左図1は、筆者のその中心部模写である。元図の左上には、写図来歴があり、素朴なスケッチ風の図ではあるが、後世の地図と比較しても、城門や町の配置等が一致しており信頼できる最初の江戸図である。地図中の人名と、日比谷入江の慶長8年(1603)の埋立記録から、慶長7年(1602)頃の江戸の町

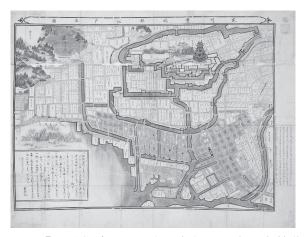
¹¹⁾柏崎具元永以著、明和 9 年(1772)、東京市史稿港湾編 231 頁、「燕石十種第一冊」中「事跡合考巻の二」472 頁

¹²⁾ 東北から房総半島を回る航路に対し、銚子から利根川を上り、江戸川を下って江戸に入る航路を「内川回し」といった。江戸期の帆船は西風の強い冬期に房総半島が越せなかったため、この航路を利用した。

¹³⁾ 編纂者は伊勢亀山城主松平忠明との説があるが不詳、寛永年間(1624-1644)頃成立、国会図書館蔵史籍雑纂第二 59 頁

並と推定できる。写した元図は下部が焼失しており、朱書きで「焼失シテ不分」とある。 左下部には、「此辺汐」と日比谷入江も画かれ、両岸には「舟の役所」や「町人ものあげ 場」もあり、上述の文献の内容を裏付けている。これからも、現在の皇居前広場や日比谷 公園の辺は海で、浅い入江が江戸城まで入りこみ、江戸は舟と縁の深い町であり、江戸城 近くに湊があったことが分かる。





(東京都中央図書館蔵、弘化2年(1845) 山下友右衛門所蔵原本写本から)

図 1 「別本慶長江戸図」筆者主要部模写 図 2 「武州豊嶋郡江戸庄図」都立中央図書館蔵 (寛永9年(1632)描画写図)

一方、上右図2は、『武州豊島郡江戸庄図』と言われるもので、後述する徳川開幕後に始 め、三代家光まで続いた天下普請による町造りの終盤期の状況を示す地図である。左下縦 の水路が八丁堀、城に続く中央縦水路が日本橋川、それを横に楓川が繋いでいる。この楓 川水路には、切り込みの10本の埠頭と多くの河岸(港)があり、江戸城石垣石輸送にも利 用された。この切り込み埠頭は、城造り町造りの完成後埋め立てられるが、この埠頭の存 在を見ただけでも、水運を前提とした城造り町造りが類推できる。右端縦水路が神田川、 図下の川が隅田川である。この神田川も人口河川で、江戸市中の物流に多大の貢献をした 水路である。両地図の間には、約30年間の隔たりがあるが、両者を比べると、江戸初期の 町造りは、同時に江戸湊造りで水運の利用を念頭に置いたものであったことが明白である。

(3)全国の大名を大動員した天下普請としての江戸町造りと江戸湊造り

慶長8年(1603)、徳川家康が征夷大将軍になると、首府としての江戸の規模拡大を計画 し、諸大名に千石一人役の普請役を課して天下普請が行われた。この普請役は軍役の平時 版で、大名には義務となるものである。この慶長工事について、『慶長見聞集』14)には、 「慶長八卯の年、日本六十余州の人歩をよせ、神田山をひきくづし、南方の海を四方三十 餘町うめさせ、陸地となし、其上に在家を立給ふしとある。現在のお茶の水駅の位置にあ った神田山を切崩し、日比谷入江を埋め、埋め残したところを濠や水路とした。城普請に は、大量の土砂や石垣石の輸送が必要であったが、内壕や外壕はその輸送水路となった。 その後、慶長11年、12年及び17年の工事等により、江戸城城郭が完成し、同時に日本

¹⁴⁾ 三浦浄心著、江戸時代初期成立、江戸叢書巻の二 192 頁

橋を中心に町屋が建設された。江戸湊の内港は日本橋川筋京橋川筋に移され、たくさんの河岸(港)が造れられた。また、江戸城普請のためには、多数の労働力を必要としたが、その確保と衣食住を賄うため、商業活動が必要で、幕府は商人に土地税を免除して、埋立てと都市施設整備を奨励し、船入堀の整備に努めた。上記図2の『武州豊嶋郡江戸庄図』は、その完成状況を示している。埋立後の江戸湊の状況は、以下の通りである。

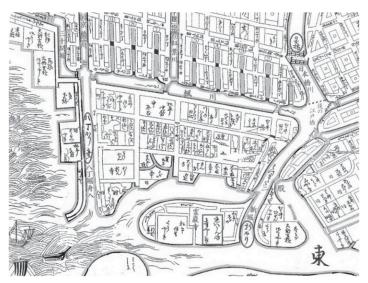


図3 国会図書館所蔵「武州豊嶋郡江戸庄図」写本白黒版(部分)

① 日本橋川筋

日本橋川上流部は、昔平川と呼ばれ日比谷入江に流れ込んでいたが、日比谷入江埋立に 先立ち、隅田川まで人工堀が掘られ途中で道三堀とも繋がれた。ただ、その工事時期は、 道三堀開削時か、慶長本格整備の時かはっきりしないが、慶長工事の際にも浚渫は行なわ れている。その結果、図3右中段の伊勢町堀や堀留町入堀が整備され水運の中心となった。

② 京橋川筋

京橋川は、もともとは三十間堀の入り堀であったが、その下流に整備された八丁堀と、 北側に横堀として造られた楓川とも連携し、重要な内港となった。

③ 楓川筋

楓川は、埋め立て前の江戸前島の東側海岸線(江戸地図は西が上)であったものを埋め 残し、直線化したものである。この堀は、日本橋川と京橋川を連結する大横川となり、町 屋の中心となった最も重要な江戸の内港である。この楓川には、江戸城内堀に続く京橋川 と紅葉川の他に、8本の埠頭が繋がっていた。このような大規模な埠頭をもった水路は、 たいへん珍しく、築城用の資材、石材を水平に動かすのにも、たいへん便利に使われた。

④ 内港と外港

上述の各川筋の堀が江戸湊の「内港」であり、これらの川筋の河口、隅田川河口沿岸、東京湾沿岸が江戸湊の「外港」である。外港沿岸には、武家がこぞって倉屋敷を置き国元からの荷物の積み下ろしに使用した。江戸初期には商人運航の外洋船も内港に入っていたが、外洋船の大型化にともない沖で錨泊し、荷物は茶船(艀)で内港に運ばれるようになった。そのためにも、茶船が町中まで動くことができる縦横の水路が整備された。

3.3 築城用材の江戸輸送

(1) 伊豆半島からの石船 3,000 隻での石垣石輸送

築城のためには、多量の石垣用石材を必要とするが、江戸の周辺にはその生産地がないことから、多くは伊豆半島から運ばれた。石垣用石の輸送は、課役の中でも大変重い負担のもので、大名負担の建設費用の8割は石の切出しと運送に費やされたと言われている。

慶長11年(1606)の江戸城増築に助役の命を受けた九州、中国、四国等の西国諸侯は、石船3,000隻を使い伊豆から江戸への石材輸送を開始している。すなわち、『当代記』¹⁵⁾の慶長11年正月の項に、「江戸普請を為す諸國衆、自身下り、二月上旬に各江戸着。物主は何も在江戸を令し、人数は石運送の為伊豆國に之有、石積船以上三千艘之有、一艘に百人持之石二宛入る。一箇月に両度江戸へ往還有。」とある。甲板上に大石を2個も積むためには、当然転覆防止用のバラストとして、甲板下に多量の小石を積載する必要があった。伊豆半島からの小石輸送を記述している文献はないが、その量も多量に上ったと推定される。クレーンの無い時代には、大石の積み下ろし自体が大変な作業であり、コロを使った横移動のためには、上述した楓川等の切り込み埠頭は大変有用であったわけである。



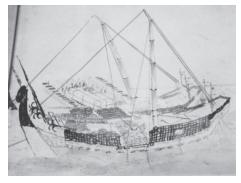


図4及び5 神奈川県立博物館「石曳図絵巻」部分(同館の許可を得て撮影)

伊豆での大石の積み込みの状況については、『慶長見聞集』¹⁶⁾ に、「先年江戸御城石垣をつかせられるによって、伊豆の國にて大石を大船につむを見しに、海中へ石にて島をつき出し、水底深き岸に舟を付、陸と舟との間に柱を打渡し、舟をうごかさず、平地のごとく道をつくり、石をば茎にのせ、舟のうちにまき車を仕付て、綱を引、陸にては手子ばうを持て、石をおしやり、舟にのする、舟中にまき車の工み奇特也」と述べられている。この記述と同様の状況が、神奈川県立博物館所蔵の『石曳図絵巻』¹⁷⁾ に描かれている。桟橋を建設し舟を固定し、平坦な道を造り、コロを敷いて大石を載せ、綱をろくろで巻きながら、梃子棒を使って石を解に乗せ、さらに解から石積船に移動する状況が示されている。

伊豆半島からの石垣石輸送には、多くは弁才が使われたが、海難事故も多発した。例えば『当代記』¹⁸⁾ には、鍋島氏や加藤氏の輸送に関し慶長 11 年 5 月 25 日の項に、「大風に、伊豆國より江戸へ石運送の船數百艘破損、其内鍋島信濃守(九州衆)石船百廿艘、加藤左

¹⁵⁾ 前出、国会図書館蔵史籍雑纂第二92頁

¹⁶⁾ 前出、江戸叢書巻の二 256 頁

¹⁷⁾ 神奈川県立博物館蔵、個人所有絵図の複写

¹⁸⁾ 前出、国会図書館蔵史籍雑纂第二 93 頁、東京市史稿皇城編第一 377 頁

馬之助 (豫州衆)四十六艘、黒田築州 (筑前衆) 舟卅艘也、五艘三艘勝計べからず。」とあり、阿波藩の輸送では、鎌倉崎沖で帆柱が抜け、船板が破砕し、三十九人が死亡し、八人が生き残ったと『森氏古伝記』¹⁹⁾ に記録されている。この他にも、海難の記録は多い。

(2) 慶長12年助役の東国の諸侯

慶長12年の工事は、主として東国大名が担当した。その時の石材は、上野国中瀬(武蔵国大里郡)辺りより石材を切出し、利根川水路を利用して輸送された。これに関し、『当代記』²⁰⁾の慶長12年3月1日の項に、「此日より江戸普請あり、関東衆之を務。先一萬石役にくり石二十坪也。船を以て運送在べしとて、一萬石に五艘宛かし預かる。上野國中瀬より、之を運ぶ。一坪と云は、一間四方の箱に一つ也。中瀬より一箇月に兩度、此舟江戸へ上下す。」とある。その他にも、石垣石輸送の記録は多いが、畳石といわれる大石は伊豆より、栗石は関東内陸部から運ばれている。

(3) その他の築城用材の江戸輸送

江戸城修築の伊豆からの石材輸送は、慶長11年及び12年の役だけではなく、その後も続けられた。また、元和4年に萩藩主毛利秀就が(長門の)黒神山大津の石材を、同6年に岡山藩主池田忠雄も修築用石材を献上する等、大名国元からの江戸湊への輸送記録も多い。さらに、輸送は石材だけではなく、例えば慶長17年に、信州伊奈山の木材を天竜川から遠州掛塚に出し、海路江戸に送った例にも見られるように、木材の海上輸送も多い。

3. 4 土木工事に使われた船

(1)『船鑑』や『和漢船用集』にみえる土木用の船

江戸湊や水路工事にどんな舟が、どう使われたか直接記録した書物は見つかっていないが、外海の石垣石等の輸送には、一部軍用関船使用の記録もあるが、絵図をみるとほとんど弁才船と考えられる。一方、内陸水路では、輸送、浚渫、せき止め等の使途に応じて、いろいろの舟が使われたと考えられ、以下の文献に紹介されている舟と類似の舟が、資材輸送や水中工事に大活躍したことであろう。

徳川幕府川舟奉行傘下の川舟役所が川舟の登録や取り締まりの参考にした言われる『船鑑』²¹⁾には、土木用舟も列挙されており、絵図も添えられている。すなわち、①「修羅船・岩積艜船」(俗ニヒラタ石舟ト言フ)、②「土艜船」(俗ニ土舟ト言フ)。③「徳土船」(俗ニ土舟ト言フ)、③「徳土船」(俗ニ土舟ト言フ)、④「舫艜船」(俗ニ土舟ト言フ)、⑤「中艜船」(俗ニ土舟思丸ト言フ)である。また、和漢の船に関する百科事典的な解説書である『和漢船用集』²²⁾にも、土木用の船が収録されている。すなわち、①「石舟」(巻第四 海河處々に有)、②「石舟」(巻第五 是を団兵衛と云)、③「土舟」(巻第五 山土、赤土を運送するの舟也)、④「砂舟」(巻第五 川浚えの泥砂を積舟なり)、⑤「絞車船」(巻第五 絞車、筋綱等の道具を積行)等である。

¹⁹⁾ 東京市史稿皇城編第一378頁

²⁰⁾ 前出、国会図書館蔵史籍雑纂第二 100 頁

²¹⁾ 徳川幕府川舟役所作成、原本は不明、国会図書館、東京都公文書館、船の科学館等に写本

²²⁾ 金沢兼光著、大坂藤屋徳兵衛刊、宝暦 11 年 (1761) 刊、文政 10 年 (1827) 再版

(2) 『農具便利論』の「高砂工楽松石衛門精造船の図」

また、『農具便利論』²³⁾ に収録されている「高砂工楽松右衛門精造船の図」は、内容も豊富で、「風波あらき所へ波戸を築、或は海辺の堤など築に用ゆ」とあるように、水中土木工事の具体的方法が示されており、非常に参考になる。もちろん、後代の著作であり、また、関西のものであることから、その違いは割り引いて考えなければならないが、なかなか示唆に富んだ史料で、大変有益である。

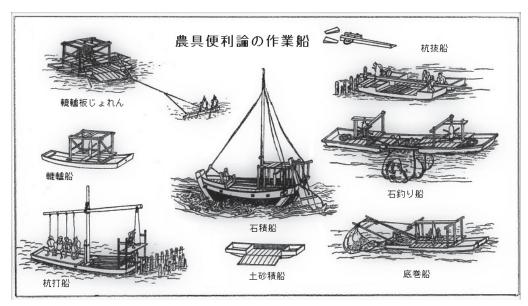


図6 『農具便利論』に掲載された作業船(筆者が模写し集約したもの)

この播州高砂浦に生れた工楽松右衛門は、20歳の頃より兵庫御影屋の商船で北海へ航海したり、秋田より北海道へ大木を輸送するなど海上の運航経験を豊富に積んだ人である。

4. 江戸の町ができあがった後の物品流通と船との関係

4. 1 江戸湊の拡大と水運

家康が江戸の町造りを進めると人口が増加し、消費が増大して江戸の生産力が追いつかなかったことから、生鮮食料品等一部の地元産品以外は、遠隔地からの供給に頼らざるをえなかった。さらに、幕府天領は全国に散在しており廻米が必要であり、大名は参勤交代が始まり江戸藩邸の消費米の他に、現金調達のため米や国元産品を江戸に輸送した。生活物資の菱垣廻船や樽廻船等による京、大阪から輸送は、周知の事実である。

これら外海からの荷物の受入れのため、元和6年(1620)には、幕府浅草米蔵が隅田川河口に造られた他、大名の蔵屋敷も河口や海岸沿いに建てられた。その結果、町人の動かす船は、外海に錨泊せざるを得なくなり、そこで艀(茶船)に積替えられ、内港の河岸に荷揚げされた。これら諸国からの江戸入船の取調べのため下田奉行がおかれた。

-

²³⁾ 大蔵永常著、文政五年 (1822)、朝日新聞社「復刻日本科学古典全書 6」(1978) 等多数に収録)

地回りで取れた「下らぬもの」も、利根川や荒川(隅田川)、江戸川といった自然河川や 人工的な運河を経由して運ばれるようになり、関東各地からの川舟輸送も盛んになった。 さらに、東京湾に流れていた利根川が銚子に流れるように付け替えられ(利根川東遷)、 冬季の季節風を受け、帆船の航海が難しかった房総半島回りに替わる「内川回し」航路も 開かれ、東北地方の産物もこの航路で運ばれるようになった。

4. 2 河村瑞賢の航路開発

江戸時代初期の東北地方から江戸への航路には、オモキ型の 200~300 石積程度の小型船(天当船等)が運航されていたが、輸送は盛んではなかった。天候を見ながら湊々に寄港しつつ、海岸を伝うように荷物を運んでいたためである。事実、「内川回し」航路の開発前にも、那珂湊や銚子で荷物を陸揚げし、内陸部を陸送するものもあった

房総半島の東方海上は、現在でも船の難所である。冬季のこの海域は、強い西風の影響を受ける上に、親潮と黒潮の影響を受けて、船は必ず東に流される。江戸時代の海難記録を調べると、房総半島東方から米国の西海岸まで太い帯のように繋っている。現代でも、「ぼりばあ丸」、「かりふぉるにあ丸」等多くの大型船が、この同じ線上で冬季に海難事故を起こしており、運輸省関係研究機関の総力を挙げて取り組んだ『異常海難防止システムの総合研究開発』²⁴⁾ に筆者も関係したが、その波浪の凄まじさは今も忘れられない。

東北地方の幕府天領の年貢米輸送に腐心していた徳川幕府は、寛文10年(1670)に河村 瑞賢に陸奥国信夫郡からの回米輸送検討を命じた。瑞賢は、阿武隈川を下り、河口の荒浜 (宮城県岩沼の南)に米を集め、房総半島回りで江戸に運ぶことを提案した。翌年の実輸 送で瑞賢は、冬季の危険を避け、輸送を夏期にし、房総半島から伊豆半島下田か三浦半島 の三崎に入港し、ここで風待ちして江戸に入港する航路を選択した。

筆者は、この輸送を東風の吹く夏季にし、伊豆半島経由にしたことこそ、東回り航路開発の瑞賢の卓見であると考える。また瑞賢は、この航海時期や航路選択の他にも、よく知られる沿岸の航海安全施設整備や、運航状況連絡体制の整備を行うなど、航海全般の刷新も図っているが、それは意義のあることで、後の「内川回し」航路にも役立っている。

東回り航路の輸送に成功した翌年寛文12年(1672)、幕府は、今度は出羽の年貢米輸送を命じた。瑞賢は、最上川を酒田湊まで運び、日本海を南下し、下関から瀬戸内海に入り、紀伊半島を廻って江戸に運ぶ計画を立てた。瑞賢は、前年の東回り航路の開発が必ずしも十分でなく、津軽海峡や房総半島の通過に危険を感じていたためと考える。

距離が長くても、西回り航路はすでに北国航路、瀬戸内海航路、江戸大坂間航路として 開発されており、安全が高かったためである。当然長距離航海に対する当否の議論はあっ たであろう。しかし、安全策を取った瑞賢の洞察力と決断を筆者は支持する。

東回り航路完成の一年後に、その開発者である河村瑞賢自身が、酒田から江戸までの輸送に西回り航路を選んでいるということは、冬期の東回り航路の困難性を証明するものである。当初江戸湾に流れていた利根川を、関東郡代伊那家が三代をかけて、関宿から銚子に流れるように切り替える難工事を行い(利根川東遷)、積み替えや人力曳船のいる不便な「内川回し」を開発した原点になっている。この利根川東遷については、利根川の洪水対

²⁴⁾ 谷弘著『異常海難防止システムの総合研究開発』海事史研究第74号(2017年12月)91頁

策との意見も多いが、筆者は水運のためと考えている。また、同時にそれは、北海道・東北の貨物が北前船で上方に運ばれ、上方からは菱垣廻船や樽廻船で江戸に運ばれる原点にもなっていると考えている。河村瑞賢の事績については、漢文書の『奥羽海運記』²⁵⁾ 以外には、あまりないが、鎌倉五山筆頭の建長寺にある「建長寺瑞賢墓」にある追悼碑や顕彰碑が、重要な資料である。現在碑文は、『河村瑞賢伝』²⁶⁾ にその内容が収録されている。

(参考:江戸へ荷物輸送するいろいろの廻船)

① 外海廻船の船型と種別

江戸時代の初期には、外海廻船にもいろいろな船型があったが、長距離輸送が発達すると、千石積クラスの主力船は、その帆走性能からほとんどが弁才船になってしまった。

一方、廻船の種別というのは、運航形態を指すもので、「北前船」というのは、北海道や 北陸地方から日本海沿岸を経て上方へ海産物等を船主が買積みして輸送する廻船のことで ある。 菱垣廻船や樽廻船は、よく知られているが、船型的には全て弁才船である。

また、幕府の米廻船は「城米船」、大名の米廻船は「蔵米船」と呼ばれた。この他の大型 廻船には、塩廻船、木綿や生糸の廻船もあった。

② 河川舟運の船型と種別

河川舟運や内港の水路輸送には、いろいろな舟が使われている。江戸周辺では、徳川幕府の川舟奉行が登録や取締の参考に使ったと言われている前出の『船鑑』には、いろいろ舟が列挙されており、絵図も添えられている。この中には、利根川や荒川で使われた高瀬船や艜船のように米俵700 俵程度も積めた大型の川舟もあった。

5. まとめ

江戸の歴史というと、歌舞伎とか、浮世絵、江戸小紋等、生活文化に根ざすものが多いが、江戸が繁栄し、豊かな生活ができたのは、全国の物資が江戸に流通したおかげである。

上述したように、江戸の町造りは、常に物資の円滑な流通を考え、そのための水路と、 湊や河岸 (川港) の整備を考えて行われてきた。そして、江戸の町造り、すなわち水路や 湊造りにも船が使われたし、町ができあがった後の物資の流通でも船が主役を演じた。そ こで筆者は、「江戸は船で造られ、船で繁栄した」と主張し、研究を続けている。

この小論においては、多くの項目を取り上げたために、それぞれの項目の説明が少なくなったが、それは内容の細かい説明よりも、多くの側面で船が重要な役割を果たしている 史料を提示し、そのことを論証したかったためである。

-

²⁵⁾ 新井白石著、山城屋佐兵衛嘉永元年(1848)出版、日本経済大典巻四 233-244 頁

²⁶⁾ 河村瑞賢墳墓保存会発行、1934年刊、国会図書館蔵デジタル版収録