

# 「水の道」から街をたずねて

## 第2回 お参りと廻船建造の街、伊勢大湊

東京海洋大学教授 苦瀬 博仁



伊勢参宮、宮川の渡し  
(伊勢市産業部観光課の冊子「はじまりのまち伊勢」より)

### 1. 大坂から伊勢へ向かう「水の道」

大坂から西廻りの廻船航路で江戸に向かうと、淡路島と四国は右手に見ることになる。そして紀伊半島を左手に大回りしながら、熊野灘から避難港でもあった的矢湾を経て、やがて伊勢の鳥羽や大湊に到着する。伊勢という土地を中心にして地図を確かめれば一目瞭然だが、伊勢から知多半島や渥美半島は目と鼻の先でもある。(図1)

そのため江戸に向かう西廻り航路の廻船は伊勢まで来て、ここからは伊勢湾の奥に寄らずに渥美半島の伊良湖岬の沖を通過して遠州灘に向かうことになる。一方で、尾張と大坂や瀬戸内海とを結ぶ航路が、尾張藩領内のどりわけ知多半島の船主による尾州航路である。

大坂からやってきた廻船は、伊勢に近づくにつれて、尾州航路の船とも行き交ったことだろう。そんななかには、お伊勢参りの船もあったはずだ。尾張・三河や遠江・駿河(現在の愛知県や静岡県)からは、陸路より海路のほうが便利がよいので、漁船で轆(のぼり)を立ててお伊勢参りにやってきていた。彼等は「船道者(ふなどうじゃ)」



図1 大坂から伊勢への航路  
(大坂 大島 方座 安乗 鳥羽 大湊)

と呼ばれていたらしい。大湊から勢田川をさかのぼり、河崎の少し手前の二軒茶屋の舟着場で上陸して、伊勢街道で内宮に向かったのである。(写真1)



写真1 再現された「お伊勢参りの船(どんどこさん)」  
(伊勢市産業部観光課の冊子「はじまりのまち伊勢」より)

### 2. 念願のお伊勢参り

一昨年、念願の「お伊勢参り」を果たした。いつかは伊勢神宮を訪れてみたいと思っていたが、やっと機会に恵まれた。

名古屋で用事を早めに済ませてから、伊勢へはレンタカーで出かけた。名古屋都市高速道路から、東名阪自動車道と伊勢自動車道を経由して伊勢に入る。海路でのお伊勢参りは無理としても、津や松坂を経る伊勢街道をたどってみたかった。しかし時間を考えれば、並行している高速道路を利用せざるを得なかった。

この旅の本来の目的は、河岸問屋で栄えた勢田川の河崎と、廻船建造の街大湊の今をたずねることにあった。しかし何はさておき、お伊勢参りが最初だ。

そのため尾張や遠江からの船でやってきた参拝客とは逆に、五十鈴川と内宮、勢田

川河畔の河崎、そして伊勢湾に面した大湊という順序になった。(図2)

### 3. 内宮から始まる旅

初めて見る内宮の鳥居と宇治橋は、端麗で優美な姿を見せていた。華美な色彩のない木そのものが、かえって力強さと優美さを表現しているように思った。(写真2)



写真2 内宮の鳥居と宇治橋

五十鈴川をまたぐ宇治橋から聖域に踏み込むと、厳かな気分になり身が引き締まる思いがした。神苑を進むと、右手に五十鈴川の川岸まで幅広く続くなだらかな石段が現れる。「御手洗場(みたらし)」である。ここは禊(みそぎ)のために、手を洗い、口をすすぎ心身を清める場所である。宇治橋ができる前は、渡河して御手洗場から聖域に入っていたとのことで、身分の上下に関わらず足をぬらし、身を清めなければならなかったのである。(写真3)

御手洗場から参道に向かって右手に祀ってある石神が、瀧祭神(たきまつりのかみ)である。五十鈴川の水の神をお祀りしている。

参道を進むと次第に樹木が密に繁り、天



図2 伊勢神宮とその周辺



写真4 木立の中から拝す皇大神宮(内宮)



写真3 身を清める場所、「御手洗場(みたらし)」

からの光も少なくなる。そうこうしているうちに、20年ごとに遷宮される皇大神宮にたどり着く。社そのものは、想像以上に簡素だったが、上空に樹木がないから自然の光が社に直接降り注ぐことになる。うっそうとした薄暗い木立の中から、天の光明の中で色をまどわずに楚々とした木の造りを拝することになる。自然の照明を取り込みながら、簡素な中に畏怖をも感じさせる光のコントラストが、強い印象と高貴な美を感じさせる。

(写真4)

20年ごとの神宮式年遷宮では、御用材を神域に運ぶ。これが、「お木曳き(おきひき)」である。外宮へは陸路をたどる「陸曳(おかびき)」だが、内宮へは五十鈴川をさかのぼる「川曳(かわびき)」である。木の台座に御用材を乗せ、宇治の御側橋付近から宇治橋下まで運ぶそうである。物流や水運を研究している身にとっては、五十鈴川から御用材を運び込む場所は何処だろうかと、気になって仕方がない。(写真5)

そこで伊勢神宮の司庁広報課に問い合わせたところ、宇治橋のたもとの右岸にス

ロープがあって、そこから御用材は陸に揚がるそうである。このスロープは、毎年10月中旬(今年は16日)に初穂を神々に捧げる神嘗祭(かんなめさい)や、お白石という石材を運ぶときにも使用されるとのことであった。それほど頻繁に使用されなくとも物資搬入用施設が整備されているのだ。(写真6)

現在の都市計画や建築計画では、物資搬入路にはあまり配慮がされていない。

しかし「日本のはじまり」を標榜する伊勢神宮の内宮には、「川の水の神」が存在し、「川曳き」という名の水上輸送が行われ、そこに「物資搬入施設としてのスロープ」まで用意されている。身びきな解釈かもしれないが、そのことが何よ先嬢しかった。

#### 4. 河岸問屋の街、河崎

伊勢の街を語るときに、伊勢神宮は欠かせない。内宮の門前町が宇治であり、外宮の門前町が山田となる。それゆえに、伊勢市の旧名は宇



写真5 神宮式年遷宮のための御用材を運ぶ「川曳(かわびき)」(伊勢市産業部観光課の冊子「はじまりのまち伊勢」より)



写真6 川曳が行われる宇治橋下流側の五十鈴川

治山田市だった。この内宮と外宮を結ぶ伊勢街道沿いに、芝居小屋や遊郭で賑わった古市がある。江戸時代に参宮を済ませた人たちは、宇治橋を再度わたって俗世間に戻り門前で一息ついたことだろう。現在の「おはらい町」の石畳を歩いていくと、その先には江戸末期から明治初期の風情が再現されている「おかげ横丁」がある。その昔には、古市にも立ち寄った参拝客もいたに違いない。神聖な内宮に対して、世俗も存在したのである。(写真7)



写真7 江戸の風情を楽しむ「おはらい町」の通り

河岸問屋の街である河崎は、伊勢の中心部から伊勢湾に注ぐ勢田川に面している。宇治と山田という二つの門前町と参拝客のための物資供給基地として栄え、江戸時代から昭和初期まで米や鮮魚の卸売権を得た商人が、行き交ったとのことである。川に沿った石組みが河岸の名残をとどめており、往時を偲ぶことができる。そして往時の繁栄の様子は、伊勢市郷土資料館で知ることができる。(写真8、写真9)

街の発展は、交通機関の変遷に大きく影響されると考えて良い。とりわけ物資輸送の主役が、船舶から鉄道さらにはトラックへと変化するとき、街が衰退したり繁栄が続いたりする。

街にとって、人と物の集散地こそが都心の原型となる。それゆえ都心は、「河岸や港(水の駅、物の駅)」と「宿場(土の駅、人の駅)」を中心に形成されてきた。これに



お伊勢参り(おかげ参り)の風景(伊勢市郷土資料館)



写真8 河岸問屋の街、河崎の街並み



写真9 歴史的景観保存の整備がすすむ勢田川沿い

加えて「鉄道駅(鉄の駅、人と物の駅)」が近くにできれば、交通機関の変遷の波を乗り継ぐことができ、街の発展は確固たるものとなる。

河崎は、「水の道のターミナル」として船舶輸送の時代に繁栄したが、その後の鉄道輸送やトラック輸送への時代変化に対応しきれなかった。それゆえ河崎のもっとも華やかな時は、江戸時代から明治までだったのではないかと推察するのである。

## 5. 伊勢の電機工場

河崎を後にしてから、最終目的地の大湊に向かった。

途中で神鋼電機㈱の伊勢製作所の横を通り過ぎたが、どうも気になった。なぜならば、縁もゆかりもないままに電機工場を新設するのであれば、もう少し交通の便が良い場所を選ぶのではないだろうか。今の時代ならば、さしずめ高速道路のインターチェンジの近くになるだろう。そう思えるからこそ、電機工場には、それなりの歴史的な背景があったのではないかと感じたのである。(写真10)

そこで後日、インターネットでホームページを開いてみた。それによると神鋼電機㈱は1917年に鳥羽造船所内に設立された電機工場が始まりとのことで、1921年に㈱神戸製鋼所の鳥羽工場になり、1941年に伊勢工場(現伊勢製作所)が開設されている。その後1949年に、神鋼電機㈱として独立したそうである。

考えてみれば古くから造船の街である大湊に、造船所の電機工場があっても不思議ではない。むしろ鳥羽や大湊に造船の履歴があったからこそ電機工場がつけられ、今も存在し続けていると考えるべきだろう。



写真10 神鋼電機㈱伊勢製作所



写真11 大湊の細く入り組んだ街路

やはり過去の履歴が、現在の産業成立に大いに影響しているのだ。

現在の工場では、カラープリンタやプライベートカード機器とともに、無人搬送システムも生産しているとのこと。船に由来する会社で、本社は筆者の勤務先と同じ東京都江東区にあり、しかも搬送システムという物流機器を生産しているとなれば、我が身に照らして、ことのほか親近感がわいてしまう。

## 6. 廻船建造都市、大湊

橋を渡り大湊に入ると、次第に道路が入り組んでくる。古い港町ならどこでも同じだが、長い歴史があればあるほど、港を囲み海際に肩を寄せ合うように家並みが続いている。港町の表玄関は海なのだから、裏の道路が貧弱だとしても仕方ない。だから家々が建て込んできて道幅も狭くなるという事は、水辺に近づいている証でもある。そして路地を曲がった瞬間に、目の前に港と海が広がる。この一瞬の衝撃と感動は、何度味わってもたまらない。(写真11)

大湊を訪れることを決めたのは、数年前から筆者の研究室で海運の歴史を研究している社会人大学院生の影響も大きい。彼の先祖は瀬戸内海から伊勢に移り住み、彼自身は現在名古屋に居を構えて、先祖伝来の内航海運業を営んでいる。今回の大湊の記述は、彼との共同研究の成果によるところが大きい。しかし不謹慎なことに、筆者自身は伊勢神宮も大湊も訪れたことがなかった。だから研究者としての義務を果たすためにも、行かなければならなかったのである。

三重県東南部に位置する大湊は、古くは荘園領主への年貢積出港として発達し、14世紀前半には軍船が建造されるようにな



写真12 大湊の町内案内の掲示板



写真13 大湊に渡る湊橋から宇治山田港方向をのぞむ

り、16世紀以降は廻船の建造・修理業者が集まる街となった。そして昭和18年に市町村合併で宇治山田市の一部になり、その宇治山田市は昭和30年に伊勢市となった。

このように港町で廻船の建造業者が集まる街を、廻船建造都市と名付けておこう。江戸時代の廻船建造都市には、大坂や博多を始め、能登半島の黒嶋、佐渡の小木、瀬戸内海の来島、伊豆半島の下田などがあつた。

これらの廻船建造都市の共通点を整理すると、第1は交通条件(海上・陸上交通の要衝)であり、第2は地形条件(水深・潮流・地勢・港湾など)であり、第3は産業条件(材料調達・建造技術・関連産業・商業活動・資本・競争力など)であり、第4は政治条件(租税の減免、合議制による自治制度など)である。

大湊は、伊勢神宮につながる街道に近く、廻船の寄港地でもあり、海陸の交通の要衝であつた。そして宮川・勢田川・五十鈴川の3河川によるデルタ地帯に位置した天然の良港でもあつた。また中世から軍船を建造しており廻船建造の技術基盤があり、廻船建造用材木の切り出しから廻船の建造まで一貫して宮川沿岸で行われていた。さらに大湊は、中世から伊勢神宮の保護下であつて、山田三方会合(やまたさんぼうえごう)という独特の自治組織によって運営された。

こうして大湊は、江戸期の廻船航路開発(1670、1972)以降に繁栄することになる。これを人口の推移で見ると、航路開発以前の寛永12年(1643)は3,112人(712戸)



図3 江戸初期の廻船航路(「海と大坂」なにわの海の時空館)

だったが、航路開発後に繁栄して、寛文10年(1670)から元禄13年(1700)には約3,500人(約900戸)に増えた。

しかし19世紀中頃になると、西洋式帆船や動力船の登場により廻船需要が減退して街も衰退していった。これには、宮川・五十鈴川河口の砂泥堆積によって大型廻船の入港が不都合になったことや、近接する鳥羽藩の城下町鳥羽が、大湊にかわつて繁栄したことなども影響した。このため人口も次第に減少し、航路開発から約180年後の嘉永4年(1851)には約2,800人(653戸)となり、さらに明治初期(明治12年、1879)には2,190人(513戸)まで減つた。

現在の人口は、3,936人(1,300世帯:平成13年)である。今でも地元には造船所や鉄工所がある。きっと伝統を受け継いだ由緒ある企業に違いない。(写真12、13)

同じ廻船建造都市であつても、大坂や博多は造船業だけでなく他の産業もあつて発展を続けた。残念なことに大湊は、能登の黒嶋などと同じように、産業の変化の波を乗り継ぐだけの条件には恵まれなかつたと言つたら、言い過ぎだろうか。

## 7.伊勢から江戸へ

河岸問屋の街(河崎)と造船の街(大湊)をたずねて、街の盛衰に接してきた。そこには電機工場の誕生のいわれがあり、交通機関や産業構造の変化にともなう街の

盛衰があつた。

この一方で伊勢神宮では、それらの変化とは関わりなく、約1300年もの長きにわたつて続けられている神宮式年遷宮が、平成25年には62回目を迎える。

「日本のよしみ」から綿々と引き継がれている文化と伝統があり、その一方で交通機関や産業の変化による街の盛衰がある。「変わらぬもの」と「変わるもの」、この至極当然のことを、伊勢という魅力ある街は再認識させてくれた。

さて江戸に向かって伊勢を出たら、次は何処に立ち寄ればよいのだろうか。

伊勢湾や三河湾には入らずに、渥美半島を左手に見て遠州灘から相模灘に向かう。途中で黒潮に流されたり、海難に遭わぬように、山々を見つつ進みたい。うまい具合に、大坂で積み込んだ灘の酒もあるようだ。(図3)

「次は下田か江戸湊。それまで、しばしの富士見酒。」

船にも酒にも酔わずに、無事に着きたいものである。

### プロフィール

苦瀬 博仁  
(くせ・ひろひと)

東京海洋大学 教授

1951年 3月東京に生まれる

1973年 早稲田大学理工学部土木工学科卒業

1975年 早稲田大学大学院修士課程修了

1981年 早稲田大学大学院博士課程修了、工学博士

同年 日本国土開発(株)入社

1986年 東京商船大学助教授

1994年 東京商船大学教授

8月より1年間フィリピン大学客員教授

2003年 大学統合により、東京海洋大学教授

現在 東京海洋大学教授  
(海洋工学部・流通情報工学科・物流システム研究室)

海洋工学部副学部長

