

「水の道」から街をたずねて

第3回 大消費都市、江戸

東京海洋大学教授 苦瀬 博仁



東都両国川開之図(江戸東京博物館資料より)

1. 大坂から江戸までの航路

大坂を出発した廻船は、伊勢に立ち寄ってから、下田を經由して江戸湊に向かう。江戸時代には正確な海図がなかったから、山をはじめとして陸の地形を目印に航海をした。そのぶん海から眺める富士は美しく、しかも頼もしかったに違いない。(図1、図2)

我々が普段地図を見ると、ついつい陸地にばかり目を奪われてしまうが、海に目を凝らして地図を見ると、いろいろなことに気がつく。

伊勢から江戸に向かう廻船航路をたどると、どうぞ立ち寄って下さいとばかりに、とても都合の良さそうな地点に伊豆半島の下田は位置している。今でこそ温泉保養地として有名な下田であるが、江戸時代は廻船寄港地であり、廻船建造の街でもあった。陸路で考えるからこそ半島の突端が不便な場所を感じるが、海路では逆に便利な位置になる。この下田を左手に見ながら三浦半島の三崎を過ぎれば、やがて江戸湊にたどり着く。



図1 江戸初期の廻船航路(「海と大坂」なにわの海の時空館)



図2 葛飾北斎、富嶽三十六景、神奈川沖

2. 江戸の誕生

江戸は徳川家康がやって来てから、大きな変貌を遂げた。

天正18年(1590年)に、豊臣秀吉により家康は関東に転封を命じられた。このとき任地として江戸を選んだ理由の中に、伊勢と品川を結ぶ太平洋海運と、銚子・関宿から浅草に通じていた利根川・常陸川水系に着目し、「中世を通じて東国水上交通の要衝であった江戸を家康が選ぶのは、あまりにも当然の選択であった」という説がある。⁽¹⁾

また承応3年(1654年)になって完成する河川工事により、利根川は江戸をバイパスして太平洋に流れることになる。この意味で「関東平野は、肥沃、温暖、豊かな水という稲作の条件を

備えていたが、湿地帯を改良するためには利根川東遷という河川工事を行う必要があった」として、潜在的な農業生産力に着目していたという

説がある。⁽²⁾

一方の江戸市中では、天正18年(1590年)に、江戸城直下まで舟が入れるようにと、日比谷入江の埋立に際して平川の流入を止めて道三堀が開削され、隅田川の対岸では小名木川が開削された。これにより、関東最大の塩の生産地である行徳から日比谷入江までの物資輸送路が確保された。また元和6年(1620年)には神田川放水路が隅田川につながり、日本橋川や神田川の沿岸には河岸や物揚場などが立地していく。このように運河と水路が江戸の消費物資の輸送を担ったことから、「江戸の建設の歴史は、大量輸送手段としての水運とその基地を確保する意味が大きかった」⁽³⁾ということになる。

これらをロジスティクスという糸で繋いでみると、「河川工事による農業生産力の向上と、水路や運河による物資供給路の整備は、玉川上水や神田上水などの建設による飲料水の確保とともに、大都市江戸誕生の必須条件だった」とすることは、言い過ぎだろうか。

そもそもロジスティクス(Logistics:兵站)は戦場の後方にあつて、食料・車馬・軍需品の供給・補充・輸送にあたることを意味し、戦略や戦術とともに三大軍用語の一つであった。戦国の世を勝ち抜いてきた家康だからこそ、江戸建設にあたって、食料や水をはじめとする生活物資の生産・供



図3 佃、新川、日本橋、深川とその周辺
(平凡社「アトラス東京」をもとに作成)



図4 江戸名所一覽双六
(江戸東京博物館資料「公式ガイドブック」より)

給・補充・輸送を常に意識していたはずと
思いたいのである。

3. 摂津と江戸をつなぐ佃島

隅田川河口の佃島近くに位置する江戸
湊に入った廻船の物資は、高瀬舟に積み
替えられて、内陸の河岸に運ばれること
になる。(写真1、図3)



写真1 江戸湊付近にあたる現在の隅田川河口部
(右が佃島、左は新川へと続く)

佃島は、家康が本能寺の変の際に堺
から領国に帰る途中で世話になった摂津
国西成郡佃村の住民を、江戸に招いて
江戸湊の小島に住ませたことに由来し
ている。この住民が江戸近辺の河海の
漁業に従事する許しを受け、捕獲して
余った魚を煮付けた保存食が佃煮の始
まりである。

現在の佃島には、大阪の住吉神社の分
社があり、三軒の佃煮の老舗が味を競っ
ている。昭和39年(1964年)に架けられた佃
大橋によって鉄砲洲(現在の明石町)とつ
ながり、平成に入って佃リバーシティとい
う高層マンション群も開発された。昔と今が、



写真2 佃煮の老舗と高層マンションが共存する佃島

居場所をわきまながら共存する街となっ
ている。(写真2)

佃島から隅田川の支川を挟んで東に
位置する越中島には、筆者の職場(東京
海洋大学越中島キャンパス)がある。少
しばかり宣伝させていただこう。昨年秋に
東京水産大学と統合するまでは東京商
船大学だったために誤解されることもあ
るが、ロジスティクスを教育する流通情報工
学科は船員教育とは無関係で、船舶実
習もない。女子学生も約2割。おかげさ
まで就職も好調。せっかく近くまで来たの
だから、立ち寄りついでに4年間ほど過
していただければ、大学も卒業できること
になる。(写真3)



写真3 東京海洋大学越中島キャンパス
(旧東京商船大学)

4. 新川の河岸と酒蔵

江戸幕府が慶長8年(1603年)に開
かれた後に、河村瑞賢により廻船航路が開
発されると(東廻り航路1671年、西廻り航
路1672年)、全国からの年貢米や生活物
資が菱垣廻船や樽廻船で輸送され、隅田
川河口付近の江戸湊で高瀬舟に積み替
えられてから河岸に運ばれた。関東近郊
からの野菜や醤油などの生活物資も、利根川・
江戸川・隅田川などを経て高瀬舟により
運ばれた。水の都とは大坂の代名詞のよ
うになっているが、実は江戸も水路と運
河の街だったのである。

このとき隅田川中流・日本橋川・神田川
などの河川沿岸と、それぞれ河川を結ぶ水
路・運河の沿岸の舟着場はすべて河岸で
あった。米の蔵前、魚の日本橋、野菜の神
田、酒の新川など、品目別に集積地が決
まっていた。

当時の河岸の風景ならば、「東京みなと
館」がお薦めである。ここには「新川の河
岸と酒蔵」の模型がある。場所は大阪港で
お馴染みのエバークリーンと韓進海運が
使用する青海コンテナターミナルの隣に
あり、大井コンテナターミナルと航路を
挟んで向かい合っている。新橋から新交
通システムの「ゆりかもめ」を利用すれば、
今はやりのお台場(台場駅)と船の科学館
に続くテレコムセンター駅で降りればよ
い。所要時間は18分。大坂から運ばれ
てきた灘の酒の行方を確かめるために「
東京みなと館」に出かけた。



「江戸図屏風」に描かれた日本橋界隈(江戸東京博物館「模型でみる江戸・東京の世界」より)



写真4 新川の河岸と酒蔵(東京みなと館)



写真5 番船競争を勝ち誇る様子(東京みなと館)

新川は、明暦の大火(明暦3年、1657年)の後の万治2年(1659年)に、河村瑞賢が豊岸島に開削した600mほどの掘割である。その後の廻船航路開発により、大坂から樽廻船で酒が運ばれるようになる。新川の両岸には酒問屋が立ち並び大いに栄えた。樽廻船(新酒番船)でその年の初出荷の新酒を大坂から江戸に運ぶ早さを競い、新川への一番乗りを目指した競争を「番船競争」と言ったそうである。酒樽を高瀬舟から蔵へ運び込む様子や、番船の乗組員が練り歩く様子などが、模型になっている。(写真4、5)

5. 物流の街、深川

廻船から高瀬舟に積み替えられた酒は新川河岸へ、そして米は隅田川をさかのぼり蔵前などに運ばれる。その途中の右手には、深川佐賀町がある。明暦の大火の後、日本橋から見て隅田川の対岸にある佐賀町には、多くの米蔵が並び、肥料の干籾(ほしか)の集散地にもなった。後年、明治19年(1886年)には深川正米市場が開設され、米の売買中心地にもなった。この市場の跡地に建っていた食糧ビルは、平成14年(2002年)に取り壊された。

この佐賀町の江戸後期の長屋風景を再

現しているのが、深川江戸資料館である。生活を再現するという趣旨で、夜明けから夕暮れまでの情景を20分に短縮して再現し、ニワトリや猫の鳴き声まで聞かせる。長屋に上がり込んだり生活用品に触れながら、江戸の生活を体験できる。下町らしく、気取りがない。(写真6)

江戸の物流を支えた深川には、今も倉庫やトラックターミナルなどが多くあり、東京の物流を支えている。昔も今も、深川は物流の街なのである。(写真7)

さて深川佐賀町から少し足を伸ばせば、富岡八幡宮にもお参りできる。富岡八幡宮は寛永4年(1627年)、当時永代島と



写真6 復元されている船宿(深川江戸資料館)



写真7 現在も倉庫のある深川佐賀町

呼ばれていた現在地に創建された。日枝神社の山王祭、神田明神の神田祭とともに「江戸三大祭」の一つに数えられている深川八幡祭は、水かけ祭とも呼ばれている。このときばかりは、江戸下町の粋といなせが街中に溢れることになる。(写真8、9、10)



写真8 江戸下町の社、富岡八幡宮



写真9 江戸三大祭りのひとつ、深川八幡祭

6. 都心の原型、日本橋魚河岸

隅田川から日本橋川に入れば、すぐに日本橋に行き着く。このたもと魚河岸は、佃島の住民が漁獲した魚の余りを小田原河岸で江戸市民に販売したことが始まりとされている。



写真10 深川八幡祭は、別名水かけ祭ともいう



写真11 西瓜・瓜などの水菓子売り
(江戸東京博物館資料「模型でみる
江戸・東京の世界」より)

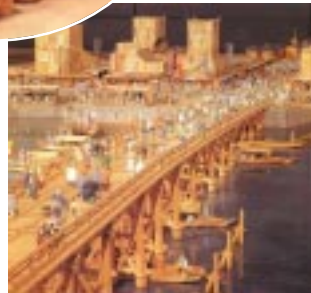


写真12 両国橋の西詰の模型
(江戸東京博物館資料「模型でみる
江戸・東京の世界」より)

江戸時代の河川沿いの施設には、河岸(市場)物揚場(荷さばき場)蔵(倉庫)舟入り埠頭があった。このうち河岸は、物資や商品の配送と商取引の場であり、商品別の河岸(魚河岸、野菜河岸など)もあれば、蔵が併設された河岸(河岸蔵)もあった。

日本橋魚河岸は、次第に日本橋川沿岸に広がった。人々に賑わう河岸は、現代の繁華街であり都心の原型でもあった。(図5)



図5 日本橋魚市の風景(江戸名所図会)

隅田川をさらに上った両国橋は、それまで軍事上の理由から禁止されていた架橋が、明暦の大火以後に防災上の理由もあって架けられたものである。同じく防災のために、火災の延焼を防ぐ火除け地や広小路も設けられるようになった。この火除けのための空間は、平常時では人々が集う場所にもなり、ここを中心に盛り場が形成された。

現在の両国には、国技館に隣接して江戸東京博物館がある。江戸後期の日本橋が原寸大で屋内に再現されており、日本橋の北詰と両国橋の西詰の模型もある。日本橋界限の模型を眺めると、江戸と現代で区画割りなどに大きな変化がないことに

驚かされる。両国橋界限の模型には、様々な舟も浮かんでいる。いずれも精巧であり、物売りや馬による荷駄など、当時の流通や物流を彷彿とさせる。(写真11、12)

7. 日本橋の今昔

江戸時代に魚河岸を中心に発展した日本橋地区は、現代も商業金融の街として繁栄するとともに、業務商業施設は隣接する大手町や丸の内や京橋など南西方面へ拡大していった。一方の物流施設は、水運の利便性を確保するために、南東の隅田川の対岸の深川へと移転していく。最終的には日本橋の魚河岸も、大正の関東大震災を機に築地に移転する。

現在の日本橋は、高速道路の下で窮屈そうにしている。東京オリンピック(昭和39年、1964年)に間に合わせるために、致し方なく日本橋の上空に高速道路を通過させたとのことである。当時にこの計画に携わっていた先輩におそろおそろ聞いてみると、「日本橋に蓋をしたくはなかったが、オリンピックまで時間がなかった。もう半世紀近



写真13 上空を首都高速道路が通過する現在の日本橋と日本橋川

くたつのだから、そろそろお天道様の下に戻してあげたい」とのこと。当時は、よほどせっぱ詰まっていたのだろう。(写真13)

またこのとき、多くの水路や運河が高速道路用に埋め立てられた。確かに水辺を失ったことは残念なことであるが、交通機関の変遷にともない「水の道」が「土の道」に転換したと考えることができれば、今なお交通空間としての使命を果たし続けていることにもなる。

8. 高瀬川に始まり 日本橋に終わる旅

京の都の高瀬川に始まり、大坂から西廻りの廻船航路をたどりながら、伊勢に立ち寄って江戸の日本橋まで無事にたどり着くことができた。灘や伏見の酒も、江戸の新川に無事届けることができたはずだ。

いずれまた何処かの街をたずねるために、水の道をたどることもあるだろう。上方から下ってきた酒も旨くなっているに違いない。

それまで、江戸で長逗留。心ゆくまで酒を味わってみよう。

参考資料

- (1) 岡野友彦:「家康はなぜ江戸を選んだか」、教育出版、1999年
- (2) 竹村公太郎:「日本文明の謎を解く」、清流出版、2003年
- (3) 鈴木理生:「幻の江戸百年」、筑摩書房、1991年

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。海洋工学部副学部長を経て、
現在 東京海洋大学教授、評議員。
(海洋工学部・流通情報工学科・物流システム研究室)

