

# 三内航海運史 VI 江戸時代 その3

## 舟運の発達

我が国の歴史上、河川を利用して人や物資を運送する方法が最も盛んになったのは、徳川家康の天下統一後である。江戸・大坂の二大都市を中心に、全国的な経済流通の発展に伴って幕府、諸藩の年貢米や各種物資を極めて安く、しかも大量に運送できることから、舟運が全国的に発達したものである。

江戸へ入城した徳川家康は天正18年(1590)、幕府領を支配する関東郡代の伊奈備前守忠次に命じて関東の河川整備に着手したが、特に大規模であったのが利根川東遷事業であった。江戸の住民が常に悩まされたのは、低い土地がもたらす度重なる川の氾濫と高潮、洪水の被害だった。当時、江戸湾に注ぐ川であった利根川の堤防決壊は、江戸の街に大きな被害をもたらしたことから、家康は水害防止のための治水事業を主体に、東北地方や北関東からの年貢米等物資輸送のための水運網の確保、さらに関東平野の新田開発を兼ね備えた目的で、利根川の本流を南の江戸湾ではなく、東に変えて太平洋に流すことを計画し、台地を掘削して利根川上流を鬼怒川に合流させ、さらに利根川と常陸川や多くの湖沼を接続して銚子に流したのだった。家康はこの実施に際し、工事の重要性から関東郡代の職を200年間伊奈氏の世襲とし、文禄3年(1594年)から60年の歳月をかけて工事に当たらせたのだった。その結果、利根川の長さは信濃川に次いで日本第2位の全長322kmとなり、流域面積は日本一の16,840km<sup>2</sup>になった。

これにより江戸と関東・東北・上信越の農村とを結びつける河川交通網が形成され、江戸の物流の根幹を成す水運発展の礎となった。ちなみに、江戸期以前には東京湾に流れ込んでいた旧利根川は現在、名前を変えて江戸川と呼ばれている。

森鷗外の小説でも有名な京都の高瀬舟は全長42尺(12.7m)、幅6.7尺(2m)の船首をそり上げた箱形の川船。高瀬舟は高瀬川で上り15石、下り7.5石の荷を積んで往来していたが、利根川水系の高瀬船は川船として最大級で、大船は長さ89尺(27m)、幅17尺(5.2m)もあり、推定積み石数は500石にも達した。

家康はまた、畿内では淀川の水運の重要性に着目し、慶長8年(1603)に運上金の上納や運賃などに関する七カ条を定めたが、寛永2年(1625)に230艘であった淀二十石船は、数年後には500艘にも達し、当時の盛況振りがうかがわれる。

京都と大坂や瀬戸内海を結ぶ淀川には中世以来、山崎胡麻船、石清水(いわしみず)八幡船、淀船、伏見船などが就航していた。中でも淀船は淀川だけでなく木津川、宇治川の独占権を握っていたが、信長入京後はそれまでの二十石船の他に、大型の三十石船も許可された。秀吉の朝鮮出兵の際にこれらの船は徴用されたが、その頃には100艘ほどが運航していたらしい。

その後、宇治川の水流通変により伏見港が建設されて舟運は一段と発展し、就航船には家康から朱印状が与えられ、過書船(かしょせん)の名称がついた。過書とは河川通行税免除の特権で、積荷の種類や運行区間により人乗せ三十石船、天道船(てんとせん)、青物船などがあつたが、一般に三十石以上を言う。枚方地区では「くらわんか船」と呼ばれる家康公認の船が餅や寿司などの食物を売っていた。

この他、天正年間に上杉景勝が新潟平野開発の一環で信濃川を用水と舟運のために改修し、伊達藩が北上川の大規模な改修工事を進めるなど、各地で様々な河川改修が図られた。その結果、全国的にみるとこれらの河川水域の他、最上川、木曾川、揖斐川(いびがわ)、長良川、九頭竜川(くずりゅうがわ)などで河川を利用した物流網が形成されたのだった。



江戸時代の代表的な川船  
(写真提供：船の科学館)