

## II-232 鎌倉時代の和賀江島築港

東京大学工学部土木工学科 学生員 島崎武雄

### 1. 源実朝の渡宋計画

建保4年(1216年)11月24日、鎌倉幕府の3代将軍：源実朝(1192~1219)は、宋から来日した鑄工：陳和卿に渡宋のための大船建造を命じた。実朝は重臣の反対を押し切って大船建造を強行し、陳は鎌倉由比浜において唐船建造に従事した。その結果、建保5年(1217年)4月17日、大船は由比浜において完成した。しかし、進水しようとしたものの、浮上せず、大船は由比浜で腐朽するに任され、実朝の渡宋計画は水泡に帰した。<sup>1)</sup>ドックを設けず、砂浜海岸で造船したため、大船を浮上させることができなかったのである。

『吾妻鑑』は、次のように記している。

「建保五年四月十七日甲子。晴。宋人和卿造華唐船。今日召教百輩正夫於諸御家人。擬浮彼船於由比浦。即有御出。右京米監臨給。信濃守行光為今日行事。隨和卿之訓説。諸人尽筋力而曳之。自午刻至申刻。然而此所之為難。唐船非可出人之海津之間。不能浮出。仍還御。彼船徒朽損十砂頭云々。」<sup>2)</sup>

### 2. 和賀江島築港

鎌倉時代、鎌倉由比浜が鎌倉幕府の玄関港として繁栄し、年貢米のみならず、鎌倉市街建築のための材木をはじめとする諸商品が由比浜に陸揚げされた。貞応2年(1223年)4月に京都から鎌倉に旅行した時の紀行記である『海道記』は、由比浜に数百艘の船舶が輻湊している状況を次のように記している。

「申の斜に湯井の浜に落ちつきぬ。暫く休みてこの処を見れば、数百艘の舟、ともづなをくさりて大津の浦に似たり。千万宇の宅、軒をならべて大淀のわたりにことならず。」<sup>2)</sup>

しかし、外海に直面した速浅海岸である由比浜は港湾としては適さなかったため、船舶着岸の煩を無くすため、築港事業が実施されることとなった。貞永1年(1232年)、勸進聖人往阿弥陀仏は由比浜に築港事業を計画した。勸進聖人が由比浜築港事業の許可を申請したところ、執権：北条泰時(1183~1242)は大いに喜び、これに合力を命じた。『吾妻鑑』は、次のように記している。

「貞永元年七月小十一日辛卯。今日。勸進聖人往阿弥陀仏就申請。為無舟船着岸煩。可築和賀江嶋之申云々。武州殊御敏喜。令合力給。諸人又助成云々。」



写真-1 和賀江島(1973.6.24撮影)

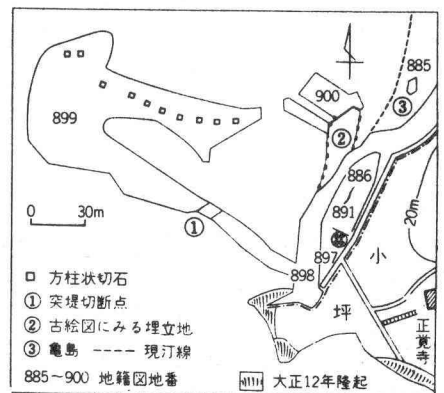


図-1 和賀江島復元図<sup>7)</sup>

七月小十五日甲午。今日。築始和賀江嶋。平三郎左衛門尉盛綱行向云々。

八月小九月丁巳。晴。和賀江嶋終其功。仍尾藤左近入道。平三郎左衛門尉。諏方兵衛尉為御使巡檢云々<sup>1)</sup>

由比浜築港工事は、貞永1年(1232年)7月15日から8月9日まで、26日間で竣工した。このようにして建設された港湾が和賀江島である。

和賀江島築港竣工後10年の仁治3年(1242年)8月25日に著者が鎌倉に到着した時の状況を描いた『東関紀行』は、和賀江島の状況を次のように記している。

「かくしつ、明かしくらすほどに、つれづれも慰むやとて、和賀江の築島、三浦のみはきなどいふ浦々を行きてみれば、海上の眺望あはれを催して、こしかたに名高く面白き所にも劣らずおほゆ。

さびしさは過ぎこしかたの浦々も ひとつながめの沖のつり舟」<sup>3)</sup>

その後、和賀江島の修築および管理は極楽寺に任された。貞和5年(1349年)の足利尊氏書状案は、次のように記している。

「足利尊氏書状案

飯島敷地升米料嶋築及前浜救生禁断等事、如元有御管領、云嶋築興行、云殺生禁断、可被致敵難沙汰、殊於禁断事者、為天下安全、寿算長遠也、任忍性菩薩之例、可有其沙汰候、恐々謹言、

貞和五年二月十一日

尊氏

極楽寺長老

(極楽寺要文録)」

これによれば、和賀江島の修築および管理は、勳進聖人のあとを受けて忍性(1217~1303)が行ったことがあり、貞和年間には極楽寺の長老が行っていたわけである。足利尊氏は、この書状の中で、和賀江島の修築のみでなく、升米の徴収権を極楽寺長老に安堵承認している。升米というのは、和賀江島における準料である。

### 3. 和賀江島の現状と復元

今日、由比浜の材木座南端の飯島岬より西方の海中において、干潮時に築島址が露出する。これが和賀江島址である。写真-1に示すように、丸石が散乱している。地籍図および現状より復元すると、図-1のようになる。飯島岬の突端の岩盤が水中に伸びて暗礁をなし、その内側がやや深くなって船舶の停泊に利用されていたものを、岩盤を基礎に捨石を施して防波堤とし、内側に石垣を築いて埠頭とし、内港として利用したものであろう。

内港の港口は北部に1箇所、開口していた。図-1に示すように、北側突堤部の北側に方柱状の切石が10本並び、松丸太が1本残っていた。これは繫船柱であろう。したがって和賀江島北側の水域も泊地として使用されていたわけである。築島の長さは約180m、中央部の幅は約90mである。丸石は伊豆石、あるいは相模川・酒匂川岸から運搬されたものと推定される。<sup>5)</sup>

### 4. 和賀江島築港の意義

和賀江島築港は、今日まで知られるところでは、関東地方における最初の本格的築港事業である。一方、北条実時(1225~1276)のころ、六浦津三艘浦(横浜市金沢区)に中国船が入港している。<sup>6)</sup> 源実朝の渡宋計画と考え合わせると、和賀江島築港の意図として、和賀江島を日宋貿易の基地とすること、すなわち、関東地方における最初の外貿港を開設しようとする意図が存在していたことが推定される。

〔参考文献〕1)『吾妻鑑 前篇』、新訂増補国史大系、1959.3.15. 2)「海道記」、貞貞2(1223)、『日本古典全書 十六夜日記他』、1951.4.10. 3)「東関紀行」、仁治3(1242)、『日本古典全書 十六夜日記他』、1951.4.10. 4)足利尊氏：「足利尊氏書状案」、貞和5(1349).2.11;鎌倉市：『鎌倉市史 史料編第三』、1958.3.31. 5)赤星直忠：「和賀江島築港址」;神奈川県：『史蹟名勝天然記物調査報告書 第2輯』、1934.3.10. 6)三浦浄心：『巡礼物語』、寛永年間と推定、古典文庫、1970.4.20. 7)阿部正道：「中世の政治都市鎌倉」;藤岡謙二郎：『地形図に歴史を読む 第2集』、1970.6.10. 8)島崎武雄：『関東地方港湾開発史論』、1975.3.31.