

江戸市街における有料の橋梁に関する一考察

信州大学工学部 ○青木 聡志
 信州大学大学院 学生員 前田 直志
 信州大学大学院 学生員 山本 太郎
 信州大学工学部 正 員 清水 茂

1. はじめに

現在、人間の生活をより快適なものにするためにあらゆる場所で様々な土木構造物が施工されている。これらを建設する上で必然的に多額の資産が必要とされる。その多くは税金で賄われるが、建設費・維持費を償還するためにその構造物を利用する際に料金を徴収することがある。このような仕組みは最近始まったものではなく、江戸時代にも同じように通行人から料金を徴収することがあった。当時の江戸では自然災害が頻繁に起こり、火事や洪水による橋梁の破損が多く、橋梁の寿命は現在に比べると短いものであった。このため橋梁の架設、改架、修理などの普請が繰り返し行われ、経済的に見てそれを維持することは困難であったと考えられる。そこで本研究では江戸時代に架設された橋梁のなかで、数少ないと思われる有料の橋梁を対象とし、その構造や所在地、徴収された渡銭がどのように使用されていたのかを調べる。この際、先に作成した江戸府内の橋梁に関するデータベース¹⁾を用いる。これは史料・古地図・浮世絵などから抽出された情報が体系的に納められているので橋梁の推移について容易に調査を行うことができる。これらの結果から橋梁の管理システムの実態や市民生活の中での位置付けを明らかにし考察する。

2. 検索結果

2. 1 橋梁の規模及び所在地

右の図は江戸時代に有料であった橋梁、渡船場を現在の地図を用いて表したものである。このため当時の所在地と多少異なるものもある。図からこれらの橋梁は隅田川と神田川に集中していたことがわかる。神田川沿いの町は明暦の大火以後の復興計画により町人町化し、隅田川沿いの町は、両国橋や新大橋が架設されたことや寺院が本所と浅草に再移転されたことにより兩岸が開けた。これにより江戸の市街地は川の東に拡大されていった。また、この川は江戸の経済の大動脈であり永代橋付近は外港として栄え大坂からの物資を運ぶ廻船が数多く停泊していた。このことから、この地域の橋々は人馬の往来が盛んであり生活に深い結びつきがあったと考えられる。

隅田川の川幅は広く、架けられている橋梁は、橋長が100mを超すものがほとんどであった。全ての橋は木材で構成されていたので朽損することが多く、このことから維持が困難であったと推測される。

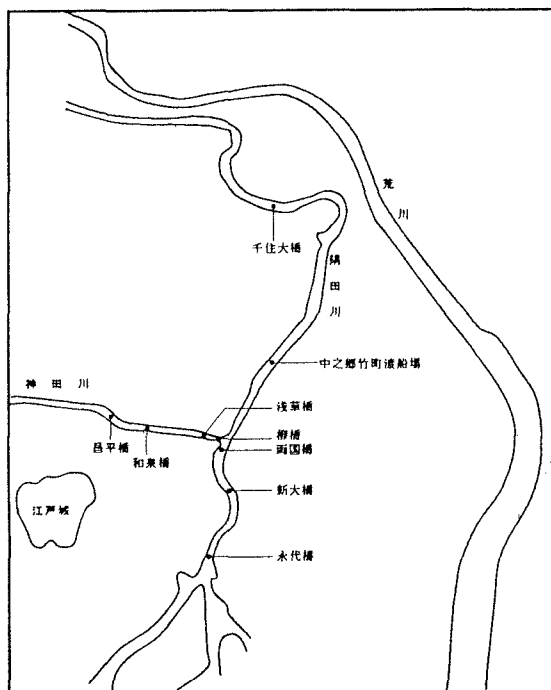


図-1 江戸時代の有料の橋

2. 2 渡銭の移り変わり

例として新大橋と永代橋の渡銭の移り変わりについて検索し、結果を整理したものを右の表に示す。新大橋は、延享元年に初めて下附された。それまでは、幕府の費用をもって橋梁を維持する千両橋と呼ばれる橋の中に含まれたが、下附されることでその維持費を町人が負担することになり、このため橋梁の管理システムは幕府から市民へ移された。このシステムは永代橋にも見られる。元禄11年に創架された永代橋は、享保4年に幕府から下附されたものであるが渡銭徴収をその年から行わず享保11年に始めたことにより、表では下附を享保11年としている。また町民は両国橋も下附するように請願したが、幕府はこれを却下したためこの表では省略した。

3. 結果分析及び考察

江戸時代には、表-1で対象とした2つの橋梁の他にもいろいろな場所で普請が行われていた。普請の原因には火災や洪水の他にも虫喰いによる破損や船が橋柱に衝突するなどの理由もある。また、普請は地理的な条件も

起因することが多くあった。例えば、湾曲している隅田川の反曲点に位置する新大橋では、風水害による損害が多く焼失によるものを合わせて修理回数はこの時代だけでも30を超えた。本橋が損傷すると人々の往来を差し留め、代わりに仮橋や船渡しを設けることで交通を確保した。通行料金は職業や交通手段によって違いが見られる。例えば時代によっては、通行人が町医者や出家、交通手段が馬や駕籠を利用していると町人百姓の一人分の値段より多く支払わなければならなかった。なお、この時代、身分が一番高いとされた武士の渡銭徴収は免除されていた。橋際には銭取箱が設置され、そこで徴収された渡銭は管理者のもとに運ばれ橋梁の維持に費やされた。以上のことから橋の渡銭が維持費のために徴収されていたことがわかったので、次になぜ全ての橋を有料の橋としなかったかを考える。このことについて直接触れる文献はないので、正確な判断は困難であるが、その理由を1つ挙げるとするならば市民の貧困を避けるということである。両国橋の下附請願が幕府に却下されたことは既に記述してあるが、この理由は往来の度に渡銭を支払うことで市民が貧困になることを防ぐことと、現状として有料の橋を避け無料の橋を利用する市民が多かったことからである。このようなことにより有料の橋梁の数が少数だったのは、幕府が国の財産を保つと共に市民の財産も考慮することで相互のバランスを崩さないように管理を行っていたからだと考えられる。

表-1 新大橋と永代橋の渡銭の移り変わり

年 代	新 大 橋		永 代 橋	
	事 件	渡銭料	事 件	渡銭料
元禄 6 年	創 架			
元禄 11 年			創 架	
享保 4 年	洪 水	船渡 1 文	洪 水	船渡 2 文
享保 8 年			修 復	船渡 2 文
享保 11 年			下 附	本橋 2 文
享保 13 年	洪 水	船渡 1 文		
享保 18 年			年季明け	本橋無文
享保 19 年	修 復	船渡 2 文		
元文 元年				本橋 1 文
寛保 2 年	洪 水	船渡 2 文	洪 水	船渡 2 文
延享 元年	下 附	本橋 2 文		
宝暦 10 年			火 災	仮橋 2 文
明和 元年				本橋 2 文
明和 7 年			年季明け	本橋 1 文

¹⁾ 山本、清水：江戸府内の橋梁に関するデータベースの作成、土木史研究 第15号、PP553、1995

²⁾ 平凡社：日本史大事典、1994

³⁾ 岩波書店：明治以前 日本土木史 土木学会編、1936

⁴⁾ 吉川弘文館：国史大辞典、1983