

享保期における江戸の橋の民営化について*

A study on privatization of the government bridges in Edo area during the Kyoho period(1716~1736)

松村 博**

By Hiroshi Matsumura

概要： 明暦の大火以降、江戸の市街地の拡張にともなって、本所・深川地区の開発が積極的に行なわれ、幕府の費用によって多くの橋が整備され、隅田川には両国橋を始め、新大橋、永代橋が次々と架けられた。しかし享保期になると、永代橋を始め深川の多くの橋や江戸方の橋のいくつかが町管理に移された。また幕府管理であった126橋の維持管理を年千両で民間業者に一括請負させた。これらは当時かなり悪化していた幕府財政を立て直すために八代将軍吉宗が推進した改革の一環であったと考えられる。歳出削減と同時に支出の平準化を目的とした施策であった。当時の道路および橋の整備に関する予算の幕府財政に占める割合はそれほど高いものではなかったが、その費用節減と定額化は、享保期における幕府財政改革の方向性を示す象徴的なものであったと言える。

はじめに

享保元年(1716)に徳川吉宗が八代将軍に就任して以降、江戸の橋に対する政策に大きな変化があった。その一つは、幕府の費用で直接維持管理を行っていた橋のかなり多くを、町のすなわち民間の管理に切り替えたことである。もう一つは幕府が直轄で管理する御入用橋の大半を一定金額で民間人に委託したことである。これらの施策は幕府が進めようとしていた財政支出の圧縮と計画的な支出という財政安定施策の一環であったと考えることができる。

(1) 永代橋の民間移譲

江戸の市街地を拡張する必要から本所・深川地区が本格的に開発されるのにもなると、隅田川にまず両国橋が万治3年(1660)に架けられた。そして元禄6年(1693)に新大橋、元禄11年(1698)には永代橋が次々と幕府の費用で完成し、これによって両地区は江戸の町と一体化された。さらに元禄9年(1696)には両国橋が本格的に架け換えられている。

しかし、3本もの長大橋を維持していくことは幕府の財政に大きな負担になったことは想像に難くない。最重要の橋であった両国橋はともかく、新大橋と永代橋は維持補修工事が一日伸ばしにされ、享保期には通行が危険になるほどに老朽化が進んでいた。そこで幕府は、享保4年(1719)に両橋のうちどちらかを廃止することを前提

にして詳しい調査を町奉行に命じたが、両橋とも橋本体が大破しており、橋杭は水際で腐り、その他の部分も朽損して、往来が危険な状態になっていた。修復は難しく、新規に架け直す必要があると判断された。そして、永代橋は新大橋よりも背が高く、部材も丈夫にしなければならず、架け換えるとすると、費用が相当高くなる。また新大橋は本所の中程にあり、両国橋の通行に支障が生じたときは代替がきく、永代橋は新大橋よりも通行が多いように見えるが、撤去しても新大橋が使えるので差し障りはないと結論付けている。

この報告に基づき、幕府は永代橋を撤去することを決定した。驚いた地元、特に深川の町々では存続の陳情を行ったが叶わず、江戸側の町々とも共同して橋を現状のまま下げ渡してもらえるように願い出て、橋を断絶させないように町方で修復することを条件にして引き渡されることになった⁽¹⁾。

早速、大規模な補修工事が行われたと考えられるが、詳しい記録が残されていないので詳細は不明である。工事費は深川の町々はもちろん、江戸側の相当数の町々が負担したはずであるが、その分担比率なども伝えられていない。受益者負担の原則からいうと深川方の負担率が高かったのであろう。

一時的に補修を施したものの古い橋であるため度々破損箇所が生じ、近年に架け換えが不可避であるので、それに備えて享保6年(1721)から10年間に限定して武士を除いて通行人から1人あたり2文づつを徴収したいとする願が奉行所に出された。しかし、橋を下付したときの条件では町方の責任で橋を維持するとしていたはずで

*Keyword: 橋、民営化、幕府財政改革

**正会員 (財)大阪市都市工学情報センター

(〒556-0017 大阪市浪速区湊町1-4-1 OCATビル4F)

あるとして、このときの橋銭の徴収は許可されなかった。この申請書に名を連ねた江戸側の町々は橋詰の北新堀町を始め、八丁堀や大伝馬町辺りまでの50町という広い範囲にわたっていた⁽²⁾。

橋の老朽化はいよいよ進み、架け換え費用の全額を町々に負担させるのは困難であると判断した幕府は享保11年(1726)5月から7年間に限り、武士を除く通行人から1人あたり2文を取ることを許可した。この年に深川の町々から出された申請書によると、享保4年から町負担で維持管理を行ってきたが、修復費用が思いのほか多めで、4年前の大修復では千両以上が必要であった。これらを深川はもとより江戸方の町々に

負担するのは無理な状況であるため、通行者から^{あいだいせん}相対銭2銭を取りたいとする内容であった。相対銭とは納得した人が金を出すことで、申請書では武士はもちろん除き、銭を出し兼ねる者は出さなくてもよいとしている⁽³⁾。

この方が幕府の許可が得やすいと判断したためであろう。ただ現場での徴収はかなり強制的なものであったはずである。もし支払い自由とすると、徴収時のトラブルが多く発生し、現場での混乱が予想されることや思うように費用が集められない可能性が高くなると考えられるためである。そしてこの橋銭を当てて享保14年(1729)には架け換えが行われている。1人あたり2文で、1年間の収入として当初は400両程度が見込まれていた⁽⁴⁾。逆算すると、一日あたり三千数百人の有料通行者があったことになる。ただ、7年間で三千両足らずの金額では本格的な架け換えが行われたとすると、その費用の半分にも満たず、地元にも多大な負担を強いたはずである。

これ以降、元文元年(1736)から10年間1文づつの取立てが認められたほか、焼失や流失などによって橋を大規模に修復する必要が生じたときには橋銭の徴収が認められるようになった。しかし幕府も一般の通行者への配慮もあって、恒常的に通行料徴収は認めるわけにはいかず、橋の管理を義務付けられた深川の町々にはその費用が重荷になっていった。このため橋の補強も不十分になっていったことが想定される。

(2) 本所・深川地域の橋の管理

隅田川の東側にあたる本所・深川地域では、明暦3年(1657)の大火以降、それまでもほぼ飽和状態に達していた江戸の市街地を拡張するために、本格的に都市開発が開始された。その結果、多くの大名・旗本屋敷が建てられ、材木業をはじめとする町人町も急速に発展した。その過程で幕府が先導して多くの橋を架けるなどインフ

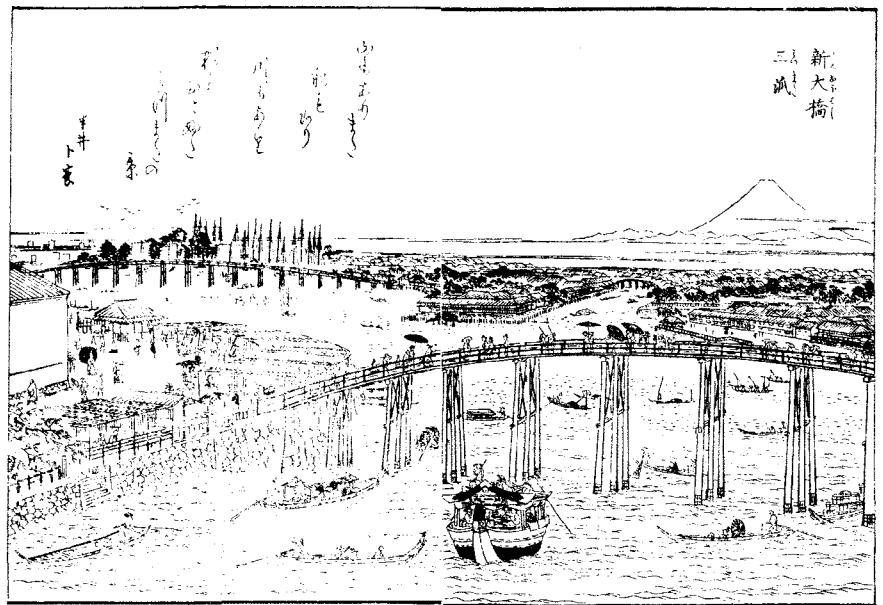


図-1 隅田川下流部の橋(新大橋三派 『江戸名所図会』)

ラを整備した。

本所・深川地域への連絡のために隅田川には両国橋、永代橋、新大橋が次々と架けられ、地域内でも堅川、横川をはじめとして縦横に整備された堀川に80橋を越える公儀橋(御入用橋)が架けられ、その他にも各町や各武家屋敷によって50を越える橋が架けられることになった。

享保期になってそれまで御入用橋として幕府の費用で架け換えなどが行われていた橋の見直しが行われた。享保3年(1718)には詳しい調査が行われ、本所地区では両国橋、新大橋を含めて34ヶ所の御入用橋があり、その他に自分橋と呼ばれた私設の橋が5ヶ所あったと報告されている。深川地区では、永代橋を別にすると、純然たる御入用橋が25ヶ所(27ヶ所のうち2ヶ所は撤去)あり、元々は町橋であったが、のちに幕府が管理するようになったものが23ヶ所あった。それ以外に自分橋が51ヶ所あり、うち5ヶ所が武家屋敷専用の橋で、他は町が建設して管理するものであった⁽⁵⁾。

幕府は享保4年(1719)に本所奉行を廃止し、本所・深川の行政、司法を江戸町奉行が担うことになった。そして道路、橋梁、下水道などの修復工事などは町奉行からの要請に基づいて勘定奉行の判断によって出費が行われ、両国橋、新大橋は町奉行が支配することになった。特に本所・深川内の小橋も含めた88橋が破損したときは、担当の町から勘定所へ訴書を提出し、勘定所と普請役本所方が立会見分し、仕様積算は勘定方で行って樋橋棟梁に引き受けさせる方針になった。そして、本所・深川の橋梁や下水などの日常の維持点検及び洪水時の橋梁の保護や人命救助は、町奉行の下に設けられた本所見廻与力が担当することになった⁽⁶⁾。橋数88というのは御入用橋の数であると考えられるが、文献(5)とは少し違っており、各時点での正確な数字はつかみづらい。これだけ

の数の橋を管理するのは当時の幕府にとってはかなりの重荷になったことは想像に難くない。

幕府は時の北町奉行、中山時春を通じて御入用橋をできるだけ減らす観点から本所・深川地区の橋の調査を行った。享保6年(1721)、奉行配下の本所方与力は、下役同心道役2人を同道して深川の橋を点検したが、差し当たっては架け換えを必要としているような橋はなかったと報告している。

翌7年(1722)には同じ趣旨で絞込みの調査が行われた。その結果、本所地区には主要道路や通を構成する橋が多く、かつ大名などの武家屋敷が多く、公儀によって架け換えを行わなければ維持管理が難しいと判断された⁽⁷⁾。

一方、深川地区では、町方向合橋、すなわち一本の通を構成するものではなく、隣の町のみを連絡する橋や、場末や木場の入口に当たる橋などがかなりある。当面は架け換えの必要は認められないが、近い将来に架け換えの要請が出てきたときは、所向合橋(近隣町連絡の橋)として町管理の橋に切り替える。また場末の橋は町橋扱いとするか、または船渡しにするように申し渡すとしている。こうして享保7年の段階では公儀橋は25橋に限定されることになった。さらに、この時点で公儀橋とされた橋も見直され、横川の大榮橋が享保8年に、仙台堀の亀久橋と永代寺に近い永居橋が享保11年に所橋、すなわち町管理の橋にする旨、奉行所から申し渡されている。

その後、宝暦2年(1752)に幕府によって公儀橋から町橋に転換された橋に関する調査が行われているが、享保3年の調査で、所向合橋と表現されていた23の橋は、町方もやい橋、すなわち近隣の町々が管理する橋に変更されていたことが確認されている⁽⁸⁾。

これらの経緯も踏まえて享保後期における本所・深川の橋の位置を図示したのが図-2である。『東京市史稿橋梁篇第一』の享保3年頃の本所・深川の橋梁の調査報告に挙げられた町方橋の位置が特定できないものがあって不完全ではあるが、御入用橋の位置は、それ以降もほとんど変化がないことからほぼ確定できたと考える。

(3) 江戸方の橋の民間移譲

本所・深川の橋以外の江戸方の橋でも民間の組合橋となったものがいくつか報告されている。日本橋川の最下流、大川との合流点に架けられた豊海橋が南新堀二丁目からの申請によって享保7年(1722)に町橋になっている⁽⁹⁾。豊海橋は永代橋の直近にあり、永代橋と同様、幕府の撤去通告にともなって町管理に移されたものと考えられる。

神田川に架かる(柳原)新し橋と和泉橋、日本橋川の一石橋が組合橋になったのは、少し複雑な事情がある。享保3年(1718)4月に小伝馬町より出火した火事によって神田川の左岸地域もかなりの範囲で類焼したため、町奉行所では神田川左岸一帯に火除地を設定して、そこに

あった神田佐久間町一丁目、二丁目、四丁目、神田久右衛門町一丁目、二丁目及び富松町に対して、神田川右岸の武家屋敷の跡地を代地として与えて、元地を召し上げた。しかし、その代地は河岸から離れていて不便なため、元地での営業ができるように陳情した結果、一部で認められたが、狭い上に火を使うことが一切禁じられたため、不自由を強いられた。10年にわたる陳情の結果、享保13年(1728)に建物の間隔を9尺(約2.7m)空けることを条件に元地の使用が認められたが、その見返りに新し橋と一石橋の掛け直しと修復を行うことを誓約した⁽⁹⁾。

同様の理由で、神田堀沿いにあった神田紺屋町二丁目、同横町、本銀町会所屋敷、神田佐柄木町が神田川の和泉橋の管理を行うことになった。また浅草御門橋を出て奥州街道が最初に渡る鳥越橋も、享保13年に周辺の町人町から隣接地の拝借願が出されたが、その認可条件としてそれらの町が管理する組合橋になっている⁽⁸⁾。

東海道にあたる新橋の一つ上流側に架かる芝口難波橋は、宝永7年(1710)に幕府によって架け換えられたが、享保9年(1724)に類焼したのをきっかけにして、元の9カ町の組合橋に戻されることになった。幕府が橋を廃止することを決めたために橋元の町人が組合橋として町管理とするよう申請して認められた⁽⁸⁾。

享保17年(1732)には江戸の橋の管理行政が町奉行に一本化されるように制度が変更された。両町奉行より老中に対して、御入用橋の維持管理費を御蔵金から出したのを公役金からの出費に切り替えることと、同時にその差配を勘定奉行から町奉行に移すことが提案され、認められている。江戸の御入用橋の点検は町奉行配下の定橋掛与力が2名の同心と共にやることになっていたが、この与力はこの時を契機に設けられた可能性が高い。

それまでは橋の架け換えや修理工事に際しては、町奉行所で入札を行うが、その内容を勘定所でも吟味するため、日数がかかり、往来に支障が出たり、安価にすることを優先するために木材の品質が悪く、すぐに補修が必要となるなどの弊害があったとしている。そして両国橋、新大橋の新規の架け換えを除いて、その修理分とその他の御入用橋の架け換え、修復共に年間1500両を限度にして公役金を当てることを提案した。

公役とは幕府が江戸の町人町に課した人足役のことで、のちには金納が通常になった。享保7年(1722)には公役制度が強化され、間口に応じて役銀が徴収されたが、享保17年(1732)には公役金は、9870両余に達していたとされ、その一部を流用することになったものと考えられる⁽¹⁰⁾。

(4) 御入用橋管理の民間委託

『東京市史稿橋梁篇第一』には、享保4年から17年の間に行われた本所・深川の御入用橋の架け換え、修理の内容がかなり詳しく収録されている。これらから以下の点が指摘できる。享保4年から10年の7年間に本所

図-2
 享保期の本所・深川
 における御入用橋の位置図
 ○：御入用橋
 △：享保年間に町管理に
 移行したと考えられる橋
 (水路図は文久、安政時の
 切絵図を参考に作成—松村)

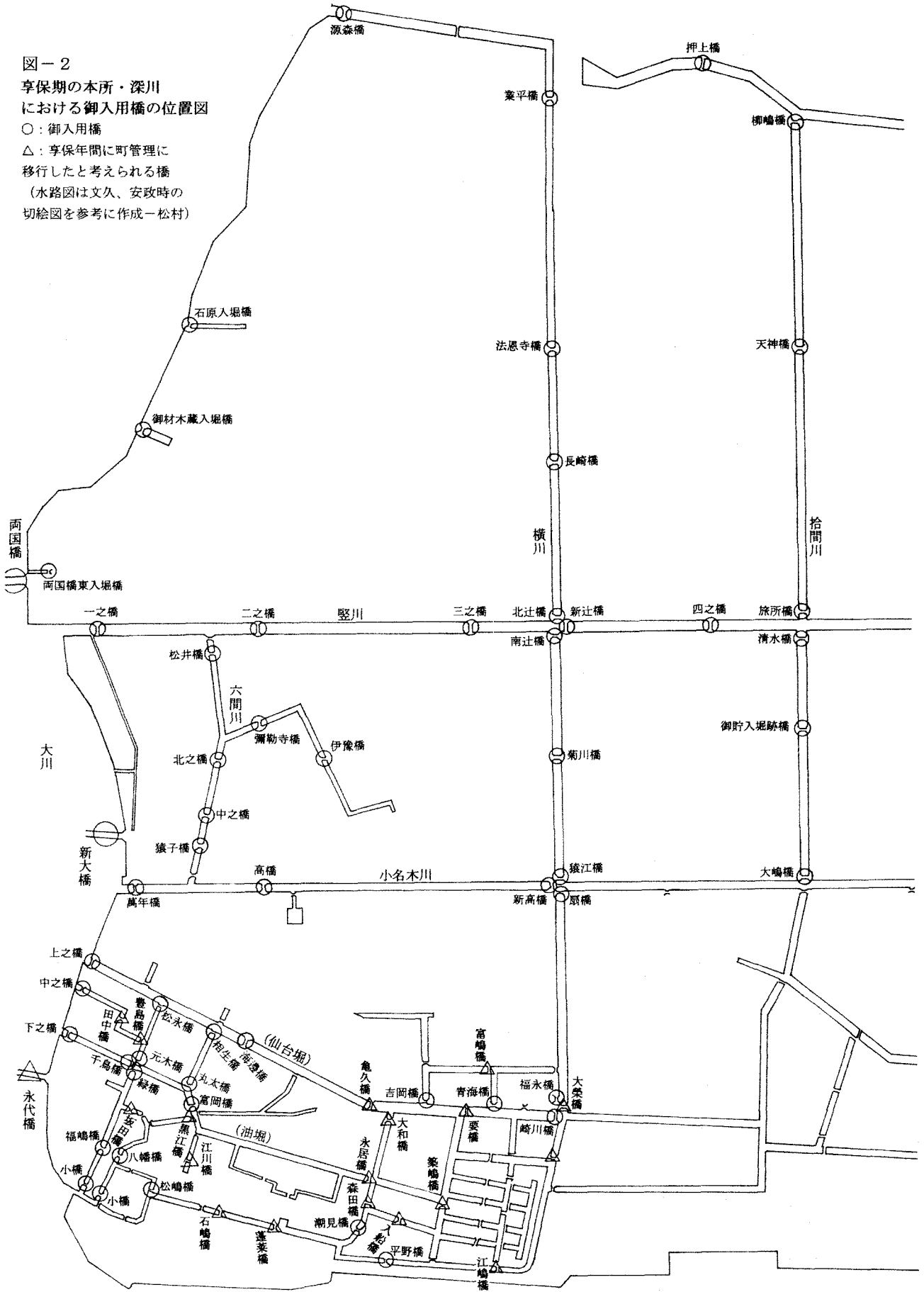


表-1 両国橋、新大橋、永代橋などの略年表

| 年 代 | 両国橋 | 新大橋 | 永代橋 | その他 |
|---|--------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 寛文元年(1661) | 創架 長94間幅4間 | | | |
| 延宝 7年(1679) | 仮橋完成 橋銭約18年間有料 | | | |
| 貞享 4年(1687) | 広小路明地設定 | | | |
| 元禄 6年(1693) 元禄 9年(1696) 11年(1698) | 架け換え 長94間幅3間半 | 創架 長114間幅 3間4尺5寸 | 創架 長114間幅 3間4尺5寸 | |
| 宝永元年(1704) 7年(1710) | 修復 修復 | | | |
| 享保 4年(1719) | | 架け換え 長108間幅 3間1尺5寸 | 深川町々へ下付、町管理 | 本所奉行廃止、 御入用橋町奉行管理に |
| 享保 7年(1721) | | | | 深川の御入用橋25橋に限定 豊海橋を町管理に |
| 享保11年(1726) | | | 橋銭徴収7年間 1人2文 | |
| 享保13年(1728) | 仮橋 渡銭2文約6ヶ月間 | | | 浅草川新し橋一石橋、 鳥越橋など組合橋に |
| 享保14年(1729) | 修復 長94間幅3間2尺 | | 架け換え | |
| 享保19年(1734) | 修復 仮橋2文徴収 | 修理 | | 御入用橋126橋一括請負 (千両橋) |
| 元文元年(1736) | | | 橋銭徴収計20年間 1人1文 | |
| 寛保元年(1741) | | 修理 | | |
| 寛保 2年(1742) | 渡船のち仮橋 2文徴収約2年間 | | | |
| 寛保 3年(1743) | | 修理 | | |
| 延享元年(1744) | 普請完成 | 深川町々へ下付、 町管理 橋銭徴収 | | |
| 宝暦 9年(1759) | 架け換え 工事中仮橋2文徴収 | | | |
| 宝暦10年(1760) | | | 仮橋 渡銭1文 のち2文 | |
| 明和 2年(1765) | | | 本橋完成 翌年より2文徴収5年間 | |
| 明和 4年(1767) | | | 橋流失、修復できず、橋掛解任 | |
| 明和 8年(1771) | | | | 一括請負費500両に減額 |
| 安永 3年(1774) | | | | 大川橋(吾妻橋)創架 長84間幅3間半 民営渡銭2文 |
| 安永 4年(1775) | 修復 仮橋2文徴収 | | | |
| 安永 6年(1777) | | | | 一括請負費950両に戻す |
| 天明元年(1781) | | 大水で破損 修理 | 橋流失 掛け足し 翌年より2文徴収10年間 | |
| 天明 3年(1783) | | | | 大川橋修理 |
| 寛政 2年(1790) | | | | 一括請負制廃止 |
| 寛政 4年(1792) | | | 掛け足し 2文徴収 | |
| 文化 4年(1807) | | | 落橋 死者数百人 橋請負人処罰 | |
| 文化 5年(1810) | | | 幕府の費用で架け換え | |
| 文化 6年(1809) | 架け換え | 十組問屋(菱垣廻船仲間)の冥加金で橋の工事を行う:無料に | | 大川橋も十組問屋の管理に |
| 文政 2年(1819) | | 十組問屋の引請中止 御入用橋になる | | 大川橋も御入用橋に |
| 文政 6年(1823) | 修復 | | 架け換え | |
| 文政 7年(1824) | | 架け換え | | |
| 文政 8年(1825) | | | | 大川橋架け換え |
| 天保 6年(1838) | | 架け換え | | |
| 天保10年(1839) | 架け換え | | | |
| 天保13年(1842) | | | | 大川橋架け換え |
| 弘化 2年(1845) | | | 架け換え | |
| 弘化 3年(1846) | 修復 | | | |
| 嘉永 2年(1849) | | 架け換え | | |
| 安政 2年(1855) | 架け換え | | | |
| 安政 5年(1858) | | | 架け換え | |
| 安政 6年(1859) | | | | 大川橋他架け換え |

深川の橋には年平均約 524 両の費用が注ぎ込まれているが、享保 11 年(1726)以降は、年平均百数十両の修復工事しか行われていない。

この要因として、幕府の出費を見直すために前の年代に詳細な調査が行われ、その記録が残されたが、後の年代には工事記録の保存が不十分になった可能性がないではない。しかし享保前期には、本所奉行を廃止したことやその直後に多くの橋を民間管理へ移したことから、当地域の住民への配慮を具体的に示す必要があったことが、投資を大きくした主な理由であると考えられる。享保 6 年の亀久橋、享保 10 年の永居橋の修復工事は民間への移譲を前提としたものであった。さらに付け加えるならば、本所・深川地区の開発期に架けられた橋が、メンテナンスが行き届かないためにかなり老朽化が進んでいたことも重なってこの時期に工事が集中したことも要因の一つとなつたのであろう。

さらに、この時期に本格的な架け換え工事が行われた橋をみると、小名木川の高橋(享保 4 年)、新高橋(同 9 年)、豎川の一ノ橋(同 4 年)、二ノ橋、三ノ橋(同 5 年)、新辻橋(同 9 年)などがあり、その一つ新辻橋の工事内容をみると、相当の嵩上げを行っており、舟運のための航路整備が目的で順次橋の改造を行ったことも指摘できる。

享保後期に本所・深川の橋の修復工事が少なくなったのは、享保 13 年に発生した洪水により、上流の千住大橋をはじめ、両国橋、新大橋などが大きな被害を受け、緊急の復旧工事を行う必要が生じ、両国、新大橋の二橋で五千数百両の出費があったことが要因となった可能性が高い。その時の工事ではとりあえず壊れた箇所^{箇所}の修復のみを行っており、その後も橋板や欄干などの補修工事を続けて行う必要があった。

御入用橋の修復工事は、そのつど入札を行って、請負者を決めており、南町奉行、大岡忠相の時に調査した結果によると、享保 4 年から 13 年の 10 年間に年平均 1220 余両の費用を必要としていた。そのような状況のなかで、享保 11 年(1726)に、各町々から間口に応じて毎月一定額を徴収し、江戸城廻りの橋約 20ヶ所をはじめ、江戸中の公儀橋及び組合橋 220 余ヶ所の維持管理を請負うとする申請が 2 人の商人から町奉行所に出されたこともあったが、採用には至らなかった⁽¹¹⁾。

そして享保 19 年(1734)には白子屋勘七、菱木屋喜兵衛という 2 名の商人が一年 1200 両で、両国橋、新大橋を除く御入用橋 86ヶ所の維持管理を行うとする申請を出した。幕府では吟味の結果、800 両で請け負わせることにしたが、兩人からの申し出によって、この時点では大破していた橋も多くあることから、当初に大きな出費が見込まれるため、最初に 800 両を貸し付け、10 年賦で返納するという条件が認められた⁽¹²⁾⁽¹³⁾。この一括請負の提案は橋の維持管理に手を焼いていた幕府側から、御入用橋の工事を多く落札している 2 人の商人を選

んで持ちかけたと考えることもできる。

このとき維持管理の対象とした 86 橋は、江戸向では日本橋、江戸橋、京橋など 38 橋、本所深川方では本所の 25 橋と深川の 23 橋で、橋名は文献(5)とほとんどが一致している。これら主要橋梁に加えて、本所の割下水に架かる橋など 40ヶ所の小橋も対象にして、合計 126 橋の維持管理が一括請負されることが決められた⁽¹⁴⁾。その後費用は千両に上げられたため、江戸の御入用橋は「千両橋」と呼ばれることになった。ただし、江戸城周辺に架けられた、いわゆる御門橋や隅田川に架かる千住大橋や両国橋などの長大橋は対象にはなっていない。

一括請負の条件は、

- ・複数の橋の損傷があった場合でも、できるだけ早く着手し、現状の寸法を維持し、牛馬車力などの往来に差し支えないように保つこと
 - ・万一橋の近所で火事があったときは、早速人数を派遣し、類焼しないように努力すること
 - ・火事によって焼失した場合や橋上を越える大水によって橋が流失した場合は、材木一式を幕府から提供してもらうこと
- などとなっていた。

以上のような御入用橋に関する政策の転換は、いわゆる享保の改革の一環であったと考えられる。将軍吉宗の時代に米価対策を基本にした経済政策、江戸を中心にした都市政策、司法の整備や幕府の組織の改変など、各方面にわたる改革が実施された⁽¹⁵⁾。

幕府の財政改善のためには歳入増加を意図した年貢の増収のための改革が積極的に行われたことは、すでに詳細に論じられてきたが、歳出抑制のための政策とその効果についてはあまり詳しくは検討されていない。御入用橋の削減と維持管理の一括請負への移行は、幕府の歳出抑制策の一つであったことは間違いないが、その政策は、対象地域への一定の配慮を払いながら地元事情をも考慮に入れたゆるやかなものであったことがわかる。

(5) 幕府財政に占める橋の工事費

幕府直轄の橋の工事費が幕府財政にとってどれほどの負担になっていたかを検討する。享保 15 年の幕府の予算、決算に関する資料があり、当時の財政規模がわかる⁽¹⁷⁾⁽¹⁹⁾。幕府財政は米方と金方の 2 本立てになっていた。米方は、年貢米をそのまま米で支出するもので、幕臣への俸給、直轄地の運営経費、各種工事のまかないなどに使われたが、60~70 万石の規模を持っていた。享保年間には、大名から上げ米^{あげまい}を取っていたからかなりの余剰がでた。

金銀建てで計算される金方は、70~80 万両の規模があり、歳入の 6 割以上が年貢、次いで余剰米の売払いや上げ米の金納分、長崎奉行からの上納金、そして川普請に対する流域の藩の分担金(国役金)などが主な収入であった⁽¹⁶⁾⁽¹⁸⁾。享保年間には将軍吉宗の方針で、貨幣改鋳

の益金は極めて少なかった。

歳出は表-2に示したように、幕臣の俸給、江戸城内の経費、幕府各種役所の運営経費が大半を締め、今日でいうインフラ整備の費用はわずかしかない。それもほとんどが河川の改修費であった。橋を含めた道路整備費は極めて少なかった。道路の維持管理は原則としてその地の大名や代官、町奉行にまかされていたためであると考えられる。

橋に関する維持管理費用は全国で1000両が当てられているに過ぎない。享保15年の橋に関する予算は1000両とされ、上げ米をなくした場合は700両に圧縮するとされた。そして決算では銀33貫700匁（金換算で約560両）が支出され、その対象は公儀橋として幕府が直轄で管理していた「伏見筋違橋、六地藏橋、肥後橋、大坂の難波橋の懸け直しや修復の入用」⁽¹⁹⁾であった。

これら4橋の修復工事は、享保14年の8月に難波橋、11月に伏見の3橋の工事入札が行われており、これらの代金が翌15年に支払われたものと考えられる。しかし、この他にも享保15年2月に山城の宇治橋、8月には大坂の京橋、備前島橋の修復工事の入札が通知されており⁽²⁰⁾、この年に支出された可能性が高いが、現地の代官や町奉行所の経費など、別の費目から支出されたのであろうか。

享保15年には江戸の御入用橋のうち、本所・深川において新辻橋、本所四ノ橋などの修復工事が行われて、200余両の出費があった⁽²¹⁾。この他にも両国橋や新大橋の修復などが行われており、数十両の支出があった。これらの橋の工事費がどの費目から出されたのかはよくわからない。享保17年からは江戸の橋の工事費に公役金の一部が当てられることになったが、先取りして支出されたのであろうか。また幕府所有地を町人に貸していた地代がプールされ、流用された可能性も考えられる。

幕府が直轄で管理していた橋は、全国ではかなりの数に上るが、各地の天領の橋は基本的には代官所の運営経費でまかなわれていたと考えられるから、幕府の勘定方から出費されたのは、江戸、京、大坂の公儀橋と東海道などの主要街道の重要な橋に限られていた。これらの中には矢作橋、吉田橋のように御手伝普請として大名に一定の負担を求めた場合もあったが⁽²²⁾、ほとんどが幕府からの直接の出費によっていたと考えられる。江戸の橋だけでも年間千数百両が必要とされており、その総額は少なくとも3～4千両に上ったと思われ、公役金のような新たな財源も模索されたはずであるが、明らかにすることはできなかった。

表-2 享保15年(1730)における幕府の金方歳出予算決算の概要
(文献(16)及び(18)より作成：松村)

| 歳出費目 | 予算(千両) | 決算(千両) |
|-------------------|--------|--------|
| 三季切米役料 | 238 | 247 |
| 役料・合力金他 | 46 | 50 |
| 奥向経費 | 59 | 60 |
| 役所費 1. 御納戸、小普請方など | 100 | 84 |
| 2. 町奉行、普請奉行など | 14 | 13 |
| 3. 物資買上、検地入用など | 7 | 18 |
| 4. 代官所費用 | 43 | 34 |
| 修復費 1. 社寺など | 3 | 4 |
| 2. 各地役所、城など | 6 | 7 |
| 3. 河川 | 76 | 57 |
| 4. 橋 | 1 | (0.56) |
| 米買上代並運賃 | 30 | 96 |
| 材木買上代・運賃 | 7 | 7 |
| 下げ金 | 11 | 12 |
| 貸付金 | 22 | 35 |
| その他 | 17 | 5 |
| 不時入用 | 50 | - |
| 合計 | 730 | 731 |

公儀橋に対する享保15年の予算額の1000両はいかにも少ない。当時の橋は洪水によって度々流され、年によってはまとまった費用が必要となった。享保15年が例外的に少ない年であったのであろうか、疑問は解けない。

(6) その後の御入用橋管理の推移

享保の改革で確立した橋の管理の方法は、その後大きく変化することはなかったが、内包する矛盾は増大していった。以降の推移を概観しておきたい。

第八代将軍吉宗引退の前年である延享元年(1744)には新大橋も町管理に移された。永代橋の場合と同じような理由と経緯があったと考えられる。そして安永3年(1774)には地元の町々からの出費によって、大川橋が架けられた。こうして江戸時代後期の隅田川下流部には4橋が架けられていたが、両国橋を除く3橋が民営で、有料の橋であったことになる。

民営化されると、経費節減がはかられる半面、メンテナンスが不十分になりがちである。永代橋では、文化4年(1807)8月19日の深川八幡の祭礼時に、見物に行く群集の重みに耐え切れず橋の一部が倒壊し、数百人の犠牲者がでるという歴史上最悪の落橋事故が発生した。公共施設の民間への移譲が仇になった顕著な例である。事件直後、幕府は橋請負人を遠島に、橋掛りの者や橋番人などをも厳しい処分にしてケリをつけようとしたが、根本的には橋の管理行政の不十分さに原因があったように思われる。この翌年には幕府の費用によって橋の架け換えが行われた⁽²³⁾。

一方、御入用橋の一括請負制度も財政難のため、その維持が難しかった。明和9年(1772)には救民費用が増大したため、通常経費を圧縮せざるを得なくなり、江戸の

御入用橋の一括請負費が、橋の管理仕様を落とすことによって半分の 500 両に減額された⁽²⁴⁾。6年後に 950 両に戻されたが、橋の管理内容の低下は覆いようがなかった。そして寛政 2 年(1790)には一括請負制を廃止せざるを得なくなるなど⁽²⁵⁾、御入用橋の管理制度は揺らぎ続けた。

文化 6 年(1809)には、菱垣廻船の荷主が中心になって基金を作り、それを運用して永代橋、新大橋、大川橋の三橋の架け換えや修理を行うことを目的とする「三橋会所」の設立が認められている。これには当然廻船間の特権を強化しようという目的があった。この制度も 10 年ほど続いたが、その中心人物が失脚したことによって廃止されてしまい、その後の橋の管理は町奉行が直接担当することになった⁽²⁶⁾⁽²⁷⁾。

以上のような経過を見ても、享保期に確立された橋という社会資本の民営化は、支援システムの不備による管理水準の低下によって破綻せざるを得なかった。大きな事故が発生した教訓からその手法の見直しが迫られ、幕府が直接管理する方式に切り換えられたが、その時点では幕府財政は、公共投資を健全化するのに必要な活力は失われていた。徳川幕府の財政は基本的に、都市の経済活動から正当な税を徴収するシステムを持たなかったため、江戸の橋のような都市インフラへの適切な投資が不十分となった。このようなシステムの不備の解明も今後の課題である。

時代が下がるほど幕府財政の規模は拡大したが、内容は不健全な状態になり、公共投資の枠が増えたとは考えられない。天保 1 4 年(1843)と弘化元年(1844)の幕府の歳出記録によると、財政規模は享保 1 5 年に比べて倍ほどになっているが、河川や橋のいわゆる公共投資額は 2.4 万両、1.4 万両と全体額でも大幅に減少しており、橋に関しては江戸の橋の修復に 160 両と 2100 両が支出されているに過ぎない⁽¹⁶⁾。

したがって御入用橋と言えども、その維持管理は町役金など、地元の出費に依存せざるを得なくなっていたと推測されるが、この解明も残されている。

おわりに

当時の幕府財政は、米方分も金に換算して合計するとおよそ百数十万両の規模をもっていた。その中で橋に関する支出は数千両にすぎず、大きな比率を占めていたわけではない。しかし隅田川の橋をはじめ多くの橋を民営化することによって大幅の経費削減を行い、御入用橋の一括請負によって支出を定額化し、かつ新たな財源を導入したことは幕府の財政改革の方向性を示すものとして一定の成果があったと評価されるものである。

享保年間に実施された江戸の橋に関するいくつかの改革は、幕府が目指していた歳出の圧縮と平準化を実現する施策の一環であったと考えられる。将軍吉宗は、幕政改革にとって予算の明確化とそれにとつた歳出の健

全化が必要であると考えていたはずである。そのために年貢の徴収が年によって変動しない定免法^{じようめんぽう}を導入し、支出もできるだけ年度による変動を少なくして平準化する施策がとられた。

享保期における橋の民営化の促進と管理費の平準化を実施したプロセスと手法は応用範囲の広いものであったと考えられ、まさに将軍吉宗を頂点とする幕政改革の象徴となりうるものであったと結論付けることができる。

しかしその後の経過を見ると、社会資本運営の民営化は、管理水準の劣化という矛盾を内包していたことも明らかである。このような民営化の手法の検討と内在した課題の正当な評価を深めることは、便益に対する適切な負担がいかにあるべきかという社会資本に対する今日的な課題にも一定のヒントを提供するものであると考えられる。

[参考文献]

- (1)『東京市史稿産業篇第九』pp.135～143、昭和 39 年 10 月
- (2)『東京市史稿橋梁篇第一』pp.563～565、昭和 11 年 11 月
- (3)『東京市史稿産業篇第十二』pp.602～606、昭和 43 年 3 月
- (4)『東京市史稿産業篇第二八』pp.59～63、昭和 59 年 3 月
- (5)『東京市史稿橋梁篇第一』pp.552～7
- (6)『東京市史稿橋梁篇第一』pp.559～562
- (7)『東京市史稿橋梁篇第一』pp.604～6
- (8)『東京市史稿市街篇第二五』pp.862～9 昭和 10 年 10 月
- (9)『東京市史稿橋梁篇第一』pp.812～819
- (10)『東京市史稿橋梁篇第一』pp.849～850
- (11)『東京市史稿橋梁篇第一』pp.710～2
- (12)『東京市史稿産業篇第二三』pp.230～3 昭和 54 年 3 月
- (13)『東京市史稿橋梁篇第二』pp.1～10、昭和 14 年 10 月
- (14)『東京市史稿橋梁篇第二』pp.106～109
- (15)大石学『吉宗と享保の改革』2001 年 9 月
- (16)大口勇次郎、天保期の幕府財政、お茶の水女子大学人文科学紀要第 22 巻、1969 年
- (17)大野瑞男、享保改革期の幕府勘定所史料 大河内家記録(一)、史学雑誌第 80 編第 1 号、1971 年
- (18)笠谷和比古『徳川吉宗』pp.93～97、1995 年 9 月
- (19)大野瑞男、享保改革期の幕府勘定所史料 大河内家記録(二)、史学雑誌第 80 編第 2 号、1971 年
- (20)『京都町触集成第二巻』pp.89,98,105,116、1984 年 1 月
- (21)『東京市史稿橋梁篇第一』pp.819～831 昭和 11 年 11 月
- (22)善積美恵子、手伝普請一覧表、学習院大学文学部研究年報 15、
- (23)松村 博『日本百名橋』pp.58～60、1998 年 8 月
- (24)『東京市史稿橋梁篇第二』pp.783～856
- (25)『東京市史稿産業篇第三四』pp.435～437、平成 2 年 3 月
- (26)川崎房五郎『江戸』pp.263～271、昭和 62 年 10 月
- (27)『東京市史稿市街篇第三五』pp.199～203、昭和 15 年 3 月