

# 国土マネジメントと江戸

## 水のネットワーク



### 江戸と全国をつなぐ舟運によるネットワーク

舟運による運搬は、人馬に比べて格段に輸送能力が大きい。江戸時代、物資や資財の運搬の主役は舟運であり、舟運によって全国の物資が江戸に運び込まれた。内陸部は河川が航路となった。河川舟運と海運との接点に位置していたのが河口港であり、河川流域を背後圏として大いに栄えた。江戸湊（隅田川）、大阪湊（淀川）、石巻湊（北上川）、新潟湊（信濃川、阿賀野川）、酒田湊（最上川）、三国湊（九頭竜川）などである。

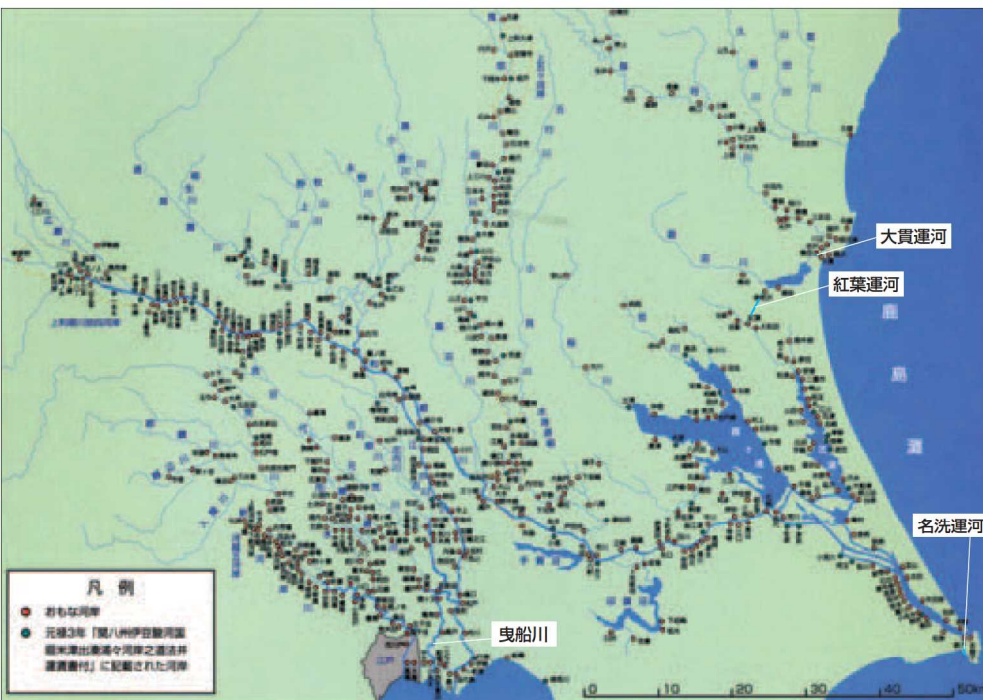
- 江戸城の築城や市街地開発に必要な建設資材、また江戸市中の生活物資は、その多くが上方市場に求められた。大坂～紀伊大島～下田～三崎～江戸の海洋航路を経て、菱垣廻船、樽廻船などの大型帆船や小早船が江戸湊に入港した。上方から江戸への「下り物」である。
- 明暦大火後の江戸市街地の改造とこれに伴う人口の増加によって、幕府は不足する米を奥州から江戸へと輸送するよう計画した。幕府の命を受け河村瑞賢は、寛文11年（1671）、仙台荒浜～平潟～銚子～小湊～江戸という太平洋側の東廻航路を開拓した。翌年、瑞賢は、日本海側で奥州から上方への航路を開拓した。酒田～小木～福浦～柴山～温泉津～下関～大坂という西廻航路である。

### 江戸と関東内陸部や奥州とを結ぶ一大航路ー利根川・荒川

- 隅田川河口に位置する江戸は利根川・荒川と繋がっていて、利根川・荒川流域を背後圏としていた。利根川・荒川水系には、たくさんの河岸場が整備された。米や生鮮野菜のほか、醤油や味噌などの加工品、また建築資材や農地の改良剤、つまり酸性土壌の中和剤として利用された野州石灰などが運搬された。
- 東廻航路は、奥州と江戸を結ぶ最短航路であったが、この航路は波浪が高く、また岩礁が存在し、加えて待避可能な寄港地が少なかったため、破船、座礁の危険性が高かった。海洋航路を避けるために開発されたのが内陸航路である。仙台塩釜湾から阿武隈川河口に至る海岸線には貞山堀が開かれ、また大貫運河や紅葉運河、名洗運河（但し未完成）が開削された。
- 江戸市中には新川、小名木川のほか、豎川、横十間川などの運河網が縦横に開かれ、また葛西用水の末流を利用した曳舟川が埼玉東部域と江戸市中を結ぶ幹線航路となっていた。埼玉平野から江戸市中へと生鮮野菜などが運び込まれる一方で、市中の糞尿が金肥として逆送され、これが農地に還元された。汚い船は重く、航路を遡上するには、曳船人足が流れに抗して船を曳き上げる必要があった。曳船川の所以である。



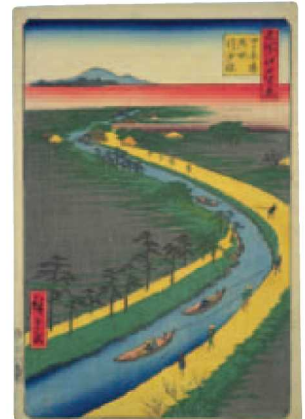
沿岸航路図  
(深井甚三作図「江戸時代館」小学館 2002から転載)



関東平野一円に展開した河岸場(江戸東京博物館「大江戸八百八町」展カタログ 2003から転載・加筆)



江戸名所三ツの眺め 高なわの月  
(品川歴史館HP画像)



名所江戸百景 四ツ木通水引ふね  
(葛飾区郷土と天文の博物館蔵)