

## 第2章 江戸の発展と大坂・京都からの油の供給体制の整備

### 2.1 経済・物流の中心としての三都（江戸，大坂，京都）

#### 2.1.1 武家中心の大消費地・江戸

江戸，大坂，京都の三都は，それぞれのピーク時の人口が122万人，41万人，37万人（斎藤誠治「江戸時代の都市人口」）と江戸時代では飛び抜けており，第4位の名古屋の12万人，金沢の11万人を大幅に上回っている。主要三都に加えて，幕府は鎖国下で唯一の海外との窓口となった長崎も直轄領とし，海外貿易の独占を図ったのである。

江戸の特徴は，幕府のお膝元であり，参勤交代による各藩の在府侍も含め人口の半分を武士が占め，武家地は江戸総面積の66.4%を占めていたことにある（分間江戸大絵図）。幕府が行った人口調査によると武士の人口比は7%（享保6年・1721）とされているので，江戸では如何に多くの武士が生活していたか想像できる。武士は生産者でないので，必要な米はそれぞれの藩から輸送するにしても，その他の食材，消費物資は江戸で調達する必要があった。前述の松江藩は江戸（参勤交代の旅費を含む）で収入の64%を消費しているが，他の藩もほぼ同様と考えれば，江戸が如何に巨大な消費市場であったか類推できる。50万人を超える武士の消費を満たす生産能力が江戸にはもちろん，関東近辺にもなかった。必然的に上方の供給能力に依存せざるを得なくなる。上方依存からの脱却，江戸周辺での生産能力の拡大，関東地廻りの生産力アップが江戸時代を通しての幕府の主要な政策課題であった。幕府は同時に，江戸への安定供給を図るために，現実的な施策として，上方，とりわけ大坂の生産者・取り扱い問屋の保護，独占強化に努めなければならないという，二律背反的な立場に立たされることになった。

#### 2.1.2 全国の物資集散地・大坂

大坂は海運航路の開発以前から，あるいはさらに豊臣秀吉以前から，全国の物資集散地として重要な地位を占めていた。その理由は幾つか考えられる，まず畿内そのものが米，味噌，醤油，そして油などの主要食材の大生産地であったことが挙げられる。そして淀川を通じて京都につながっており，古くから河川舟運が活発に活動していた。さらに穏やかな瀬戸内海に面しており，九州，四国，中国からの物資が大坂に運ばれた。大坂に集まった物資が，大坂から京都など内陸の都市に運ばれるという西日本で生産される物資の集散地であった。西日本の米に加えて越後や越前といった日本海側諸藩からの年貢米も大坂に

集まり出した。西廻り航路は、寛文年間（1672年）に川村瑞賢が日本海側にある幕府の直轄領から、北陸、中国地方を経て下関、尾道を経て兵庫、大坂に至る航路を開発したとされているが、それ以前から船の運行は行われていた。「江戸商業と伊勢店」（北島正元編著）では、「寛永年間に加賀藩が250～350石の廻船で1万石の米を大坂に廻送し、淀屋介庵（かいあん）に売り捌きを依頼した」ことが始まりだとしている。また「若狭考」によると、「明暦年間に大坂の人が旅の途中で、越後国新発田の近辺で米があまりに安いことに驚き、船運によって大坂に運んだことが始まり」とされている。西廻り航路の開発以降は、越後米、北陸米の大坂集中が一層明らかになり、米市場としての京都の地位は低下した。そして、後記する菱垣廻船（ひがきかいせん）により大坂と江戸間に大動脈が通されることにより、大坂の「天下の台所」としての地位は揺るぎないものになる。

### 2.1.3 西陣織のブランドカ・京都

京都は、朝廷・公家の町であり、宗教、学問の中心であり、京都そのものが大きなブランドでもあった。京織物、京焼、京染など「京都」の名を冠した全国ブランドを幾つも持つ京都だが、中でも名高いのが、西陣織である。西陣織そのものが一大産業であり、西陣織を扱う呉服問屋は20軒に及んだ（賀川隆行「近世江戸商業史の研究」）。呉服問屋の周辺には和糸問屋、絹問屋、長崎問屋（唐織物の輸入品を扱う）、江州布問屋、紅花問屋などがあり、これらの問屋はいずれも荷受問屋であり、呉服問屋に西陣織の諸材料を売りつないだ。和糸問屋だけでも34軒、紅花問屋も14軒あったという。仲買、織屋、染屋には呉服問屋から前貸しが行われた。17紀後半には金融市場の地位を大坂に奪われ、経済的な重要性は低下したものの、京ブランドは健在であり、37万人前後に達する町方人口を有するなど、一大消費地としての京都の地位も揺るがなかった。

## 2.2 陸運から海運へ—江戸 - 大坂航路の大量輸送時代へ

### 2.2.1 宿場と中馬

江戸時代の城下町では、大手町の近くに伝馬町があった。伝馬町は、領主から特別の保護を受けるのが常であった。江戸の場合、大伝馬町と南伝馬町が五街道へ次ぐ人馬を、半月ずつ交互に担当し、小伝馬町が江戸周辺への人馬を担当した。

また参勤交代によって、宿駅制度が充実した。宿場には伝馬問屋が置かれ、人馬の供給や大名と武士の宿泊を生業とした。伝馬問屋代には、幕府の役人に準ずる地位が与えられた。しかしその後、民間の輸送業者が台頭して、体制下の伝馬問屋の地位が揺らいでいく。中でも画期的だったのが、信州伊那の農民が始めた「中馬（ちゅうま）」である。中馬は、当時の常識を覆して一人の人間が一度に3～4頭の馬を引き、宿場で馬を替えるこ

となく、しばしば宿場のない脇道を通り、スピード輸送を実現した。宿場を使わないので、運賃も安かった。こうした陸送は長距離・大量輸送の面で弱点を持っており、江戸時代の物流ネットワークを支えたのは水運であった。

徳川家康が江戸に入ると同時に力を入れたのが、水運網の整備である。最初に手をつけた江戸～行徳間の小名木川運河は、全国規模の海運網と関東の河川交通を初めて合体したものであった。慶長11(1606)年の江戸城改築時には、諸大名に命じて、諸国から巨木大石を運ばせたので、海上交通が発展するきっかけとなった。さらに慶長16(1611)年には大規模な港湾工事を行い、江戸湊は京橋地区まで延長された。『往古江戸地図』によれば、江戸横付近を中心として日本橋川筋、京橋川筋、楓川筋が江戸湊の内港を成していた。このうち日本橋川筋は、日本橋川、伊勢町掘留町人掘、箱崎川浜町掘、薬研掘、霊岸橋川、小網町北から元大坂町に達する掘などから成っていた。

元和6(1620)年、浅草は蔵前に幕府の米蔵が建てられ、この地に大坂をはじめ全国から送られた米が集まった。物資を荷揚げする場所は河岸と呼ばれ、おおよそ商品毎に河岸の場所が決まっていた。米河岸の蔵前、魚河岸の日本橋、野菜河岸の神田、材木河岸の木場、酒河岸の新川などである。こうした商品の集散地となった河岸の周辺に、呉服町、木綿町、金物町、小間物町など商業の街が形成されていった。

### 2.2.2 新たな幕府直轄領と航路開発

沿岸航路とリンクする河川舟運の発展は江戸時代の特徴とされており、「明治以前日本土木史」(土木学会編)によると、主要河川の開削、改修、整備は慶長～寛文期(1596～1673年)に集中して行われたという。淀川、信濃川、富士川、最上川、北上川、阿武隈川、利根川、木曾川などが挙げられている。江戸時代の初期に舟運のインフラストラクチャー整備が、幕府の意思で積極的に進められたということである。このことが江戸時代の経済発展に大きく貢献したことは間違いないが、政情定まらない時期に、大きな土木工事を積極的に推進し各大名の経済力を削ぐという幕府の狙いも見え隠れする。

河口には、新潟(信濃川、阿賀野川)、酒田(最上川)、銚子(利根川)、石巻(北上川)など沿岸航路と河川舟運を結びつける港湾都市が生まれ、河川流域には内陸部からの廻米や物資輸送のための河岸が整備され、港湾都市と三都を結ぶ航路のネットワーク、また河川の舟運と航路を結ぶ、河岸ー港湾都市ー三都のネットワークの確立により物流の全国ネットが完成する。幕府領は江戸時代初期の慶長13(1608)年には230～240万石とされていたが、元禄期(1688～)には400万石に増えている。大名の改易などにより幕府の直轄領が増えたものだ。これ以外に旗本・御家人の知行地が約260万石あり、幕府領は実質的に650～660万石に達していた(山口啓二「鎖国と開国」)。

こうして新たに増えた直轄地は全国各地に分散しており、新たな幕府領から江戸に年貢

米を輸送する必要に迫られた幕府は、航路開発に取り組み、それが河村瑞賢への廻米依頼になり、海運の全国ネットワーク構築のきっかけになったと推定される。

### 2.2.3 菱垣廻船と樽廻船

慶長 14 (1608) 年、幕府は西国の諸大名に対し、500 石積み以上の大船を没収し、それ以降大船の所持・建造を禁止している。寛永 11 (1635) 年に出された武家諸法度の寛永令では、500 石以上の大船の製造禁止の項目が盛り込まれた。ただし、商船については 3 年後の寛永 14 年に撤回されている。こうした経緯もあり、船の大型化は遅れたが、禁令が解除されてからは 1000 石を超える船の建造も行われた。

大坂と江戸の大動脈となった菱垣廻船が始まったのは、元和 5 (1619) 年のことであった。泉州堺の船問屋某が、紀州富田浦から 250 石積みの廻船を借り受け、大坂から木綿・油・綿・酒・酢・醤油などの商品を積み込んで江戸に送ったのが起源とされている（菱垣廻船問屋の富田屋吉左衛門が町奉行に提出した書類による）。これを発端として、廻船の定期就航への道が開けた。寛永元 (1624) 年には、大坂北浜の泉谷平衡門が江戸積船問屋を開業し、続いて同 4 (1627) 年には、毛馬屋、富田屋、大津屋・荒屋傾屋、塩屋の 5 軒が開店して、ここに菱垣廻船の運航は独立した業種として確立したのである。廻船問屋は手船を所有する例もあったが、多くの場合、最初の堺の船問屋のように、紀州や大坂周辺などの船持の廻船を雇い入れて営業した。

菱垣という名は、舷側を高くするための構造物である「垣立」の一部が菱形になっているところから付けられた。この菱形は、江戸十組問屋所属の廻船であることを示すものであった。船の構造そのものは、「弁才船」と呼ばれる普通の大和型和船で、船の規模は 200～300 石積みのものが多かった。弁才船は瀬戸内海で発達した船で、木綿の帆を採用することで逆風走行を可能にし、少ない乗員での航行を実現して運賃の引き下げに貢献した。

菱垣廻船が軌道に乗り江戸への輸送に大きな役割を果たしているのを見て、正保期 (1644～1647 年) に、大坂西の伝法船が、伊丹の酒を積んで江戸に送る商売を始め、万治元 (1658) 年には、伝法船の船問屋ができた。伊丹の造り酒屋の後援により、伝法船は大いに栄え、酒の他に酢・醤油・塗り物・紙・木綿・金物・畳表などの荒荷（雑貨品）も積み合わせて出荷した。酒樽は重量があるので下積みとし、上に荒荷を乗せた。酒樽の大きさを四斗樽に統一したので、積み込みが速く、伝法船は 300～400 石積みの廻船で仕立てに日数がかからない上に船足が速いので、「小早」と呼ばれた。これが次第に発展して、後に樽廻船と呼ばれるようになった。

白嘉納家文書によれば、元禄 13 (1700) 年から同 15 年までの 3 年間で、江戸に入津（にゅうしん）した廻船は約 1,300 艘、1 年間に 1 艘が 5 往復すると仮定すると、約 260 艘の廻船が稼働していたことになる。