

研究ノート

# 江戸を中心とした船舶による旅客輸送について

山本光正

## はじめに

日本橋は言うまでも無く五街道を始めとする近世日本の交通路の起点として普く知られている。現在も道路の起点であり、日本橋の中央には道路元標が設置されている。

これに対し、日本橋の下を流れる日本橋川及びその両岸は江戸の生活・経済を支える場であった。江戸市中に魚類を供給する魚河岸。その盛んな様は『江戸名所図会』にも描かれている。さらに江戸橋広小路辺りには日本各地からもたらされた物資が陸揚げされた。各地からの俗に言う千石船は江戸の内部に入り込むことは出来なかったため、江戸の沖合に停泊して物資を駁に積み替えて江戸市中に運ばれた。

日本橋川沿岸の河岸からは房総への貨客船が発着した。鹿島萬兵衛は『江戸の夕栄』<sup>(1)</sup>の中で日本橋近辺と木更津を結ぶ木更津船<sup>(2)</sup>を始め、登戸・曾我野(蘇我)への海上輸送や河川輸送の行徳船について記している。

日本橋の下を流れる日本橋川とその沿岸は江戸という巨大都市を支えるための様々な機能を果たしていた。本稿では日本橋川沿いの河岸から発着した房総への旅客輸送船及び江戸・品川・保土ヶ谷方面への船舶による旅客の輸送を通して、旅行者の船舶輸送と幕府の対応についてみていくことにする。

## 一 河川による旅客輸送

### (一) 行徳船

**行徳船の概要** 江戸・房総間の旅客輸送船としてよく知られるのは行徳船である。行徳船は江戸の小網町行徳河岸(現東京都中央区日本橋小網町)と江戸川沿いの行徳を結ぶ船運のことである。行徳船は長渡船或いは番船とも呼ばれ、その航路は行徳河岸から日本橋川を下って隅田川に出て小名木川に入る。中川との合流点からは新川に入って江戸川に出、江戸川を少し遡行して江戸川左岸の行徳に達する。海に出ることなく江戸と房総の入口を行き来することができたわけである。

行徳船については和田篤憲氏の業績がある<sup>(3)</sup>。和田論文によれば、小名木川開鑿以前から沼沢地を縫うようにして江戸と行徳方面を結ぶ航路があったという。その理由について和田は明確に述べてはいないが、これは明らかに行徳方面で製造される塩を確保するためであったろう。

小名木川が開鑿されたのは寛永年間のこと、本行徳は幕府に上納金を納めて寛永九年(一六三二)河岸の設定を許されたという。行徳船は番船とも呼ばれるが、それは行徳船が日光社参や将軍の鹿狩り御用を務めたことによるという。和田氏の論文の主要史料は「番船諸用留」<sup>(4)</sup>であるが、

本資料中にしばしば「役船」「番船」「新番船」「長渡船」等の名称が見える。番船はともかく、「長渡船」は一体何に寄るのだろうか。明文化された史料は無いようだが、例えば本州から四国へ達するには船に頼らざるを得ない。しかし江戸から房総であれば船舶に頼らず往來することができる。船舶を利用されたのでは、陸上の交通集落は立ち行かなくなってしまう。そのため幕府としては船舶による旅客の移動を規制・禁止せざるを得なかっただろう。しかし江戸幕府の陸上交通体系が整備する以前に旅客輸送を認めていた場合、これを一斉に禁止することはできなかったのだろう。

行徳船による旅客の輸送を正当化するために「渡し船」それも距離の長い「長渡船」と呼ばれるようになったものだろう。言うまでも無く陸路においても「渡し船」は欠くべからざるものであった。

**行徳船と関所** あとから述べるが木更津船は関所を通ることなく航行し、それが大きな問題になった。これに対し行徳船は小名木川と中川の合流点に設けられた中川番所において改めを受けた。中川番所は川船と人改めを行ったが、中川番所については加藤貴氏の論文<sup>(5)</sup>に詳しく述べられている。

加藤氏によれば、小名木川沿いの番所は最初万年橋の北側に設置された深川番所で、その年代は正保四年(一六四七)とみられる。寛文元年(一六六一)番所は中川に移転し「中川番所」と呼ばれるようになった。移転理由は本所・深川の開発にあったようである。

移転に伴い中川番所には次のような高札が掲げられた<sup>(6)</sup>。

定

- 一 従江戸出船夜中にて不可通之、入船ハ雖為夜中通事、
  - 一 往還之輩、番所之前二而笠頭巾をぬくへし、乗物ハ戸をひらき可相通事、
  - 一 女上下によらず、縦縫成証文有之といふとも、一切不可通事、
  - 一 鉄炮二三挺までは相改可通之、夫より数多之時ハ、得差図可通之、
- 其外武具可為同前之事、

一人忍入へき程のうつつわものハ遂穿鑿、無異儀におゐてハ可通之、それよりちいさきうつはものハ不及改之、万一不審成る子細あらは、番船を留置急度可申達事、

附、囚人又ハ手負たるもの死人等、縫成証文於無之ハ、不可通事、右可相守此旨者也、仍執達如件、

寛文元年九月十三日 奉行

第一条の「入船ハ雖為夜中通事」について加藤氏は、この高札は人の通行ではなく魚類や野菜のこととしている。これは加藤氏の指摘通りであり、中川番所が人改めより物流の検査に重きを置いていたからであろう。

物流の検査に重きを置いたとはいえ、人改めも厳しく行われたであろう。しかし時代が下がるにつれ改めはかなり形式的になったようで、それを示す川柳が多く詠まれている。

『誹風柳多留』より川柳を引用しておこう。

- 中川は同じあいさつして通し 一 13
- 関守の声を越えるとまねて行 一 41
- 通ります通れ葛西のあふむ関 九七 17、九十九 83
- 船と岡とで中川の鸚鵡石 一二一 29

中川番所では乗船客が下船して改めを受けるのではなく、船頭が番人に向かつて「通ります」と声をかけると、番人は「通れ」と答えた。そのやり取りはまさに鸚鵡返しであった。番所を越えようと乗客達は座興として「通ります」「通れ」と真似をした。このような通関は当然番所設置当初から行われてはいなかっただろう。

中川番所に限らず旅人の関所通過は近世中後期には形式的になってしまったが、幕末に至り討幕運動が盛んになると、関所警備は厳しくなり通関もまた厳しくなった。例えば文久四年(元治元年)一八六四)一二月一日に現在の東京都青梅市梅郷から伊勢参宮に旅立った一七名は、従来通りの関所手形を持参したところ、八王子で印鑑の必要なことを知り江戸迄取りに行っている<sup>(7)</sup>。

……十八日八王子二而所々聞合候処、箱根御関所御印鑑無之候而者通行無御座候故、相談之上、講元世話人衆以使江戸表江川御役所御印鑑

願江参り候、

この手形は近世の関所の中でも最も重要な箱根関所通過に関するものであるが、従来中川番所に関しては「手形」など考えたこともなかったし、幕末に至り関所警備が嚴重になったことが中川番所にも及んだなどと考えるもしなかった。しかし幕末期の中川番所通行手形の存在が、近年茂原市の研究者加藤時男氏によって確認されたので次に掲げておこう<sup>(8)</sup>。

御関所手形之事

一 髮剃医師

右之者無據要用有之候付、江戸表迄

差遣し申候間、御関所無相違

御通可被成下候、為後日御関所

手形依而如件、

文久三亥年七月廿日□

服部一郎右衛門知行所

上総国長柄郡茂原村

名主

四郎左衛門印

中川

御関所

御役人中様

**行徳船の実態** 江戸・房総間を往来する旅人の大半は行徳船を利用したとみることが出来る。船旅は「板子一枚下は地獄」ということで嫌われたが、行徳船は海に出ることなく房総に達することができたので安心感も強かったのだろう。勿論多くの房総人も行徳船を利用した。

江戸の夢行徳まではつんで行く

一三三 59、一二七 79

(『誹風柳多留』)

江戸近郊農村は巨大消費地江戸への物資供給地である一方、遊樂の場でもあった。江戸での楽しかったことを夢に見ながら船の中。しかし行徳に着けば現実が待ち構えている。

行徳船の船旅の実態についてはよくわかっていなかったが、都立中央図書館蔵『壬辰船橋紀行』<sup>(9)</sup>が行徳船の利用について詳しく記しているので、本書をもとにその様子を見てみよう。

本書は天保三年(一八三二)四月一七日に現在の船橋大神宮を参拝した時の紀行文である。題箋には「壬辰船橋紀行 草稿」とあるので、いずれ浄書本を作成するつもりであったのかもしれない。あるいは浄書本が作成されたのかもしれない。旅をしたのは鸚鵡齋主人岡澤敦根である。本書は末尾の書き込みに「天保三年壬辰四月念五日成稿」とあることから、旅から帰って八日程経た四月二五日に出来上がったものである。岡澤氏については不明であるが、紀行文の内容から見て武士であったが、身分は低かったようである。しかし紀行文の内容から見てかなりの教養人であったように見受けられる。

旅の目的は意富比神社(船橋大神宮)参拝及び徳川家康の遺徳を忍ぶ旅である。旅は友人と行きたかったようであるが、なかなか折り合いがつかず従者吉三郎を伴っての旅となった。

紀行文には自宅から小網町の行徳河岸に至るまでも詳細に記されているが、肝心の自宅については記されていない。紀行文には「……在明の月薄雲を帯て、空のさま覚束なけれど、雨の具をさへ用意したれば心づよく、道行程に神楽坂を下り、牛込のみかどを入り、九段坂をおり……」と記されている<sup>(10)</sup>。

岡澤氏が船橋に向かった四月一七日は徳川家康の命日にあたるため、途中で江戸城に向かう行列に出会ったりしつつ小網町行徳河岸に到着している。「江戸切絵図 日本橋北内神田両国濱町明細絵図」(安政六年)<sup>(11)</sup>によれば、行徳河岸は小網町三町目箱崎橋の袂にある。

行徳河岸には船を出す家が五軒あるという。「此所ハ舟出す家五軒あり、長嶋屋兵右衛門・佐倉屋紋兵衛・八幡屋長右衛門・伊勢屋治右衛門・大阪屋与惣右衛門といへり」このうち佐倉屋は金子という家の株も兼ねているという。この六軒に順番があり毎日代わる代わる船を出している。具体的にどのよう船を出すのかは記されていないが、このことを知らない岡澤氏は長嶋屋に入っている。長嶋屋でかなり親しい友人とみられる荒木楠六

氏と遠山金右衛門氏に出会っている。遠山氏は「幼息を具し」とあるから子連れである。

岡澤氏は荒木・遠山両氏と船橋に向かうことになった。彼らの乗る舟に四人の客が乗り込んだが、このうち二人は原七左衛門と大塚甚三郎という者で、「…又ふたりハ田安のおほん屋形御近習番の内にておほん□の事に掛りし人なれば、おのれ前の職にてありし頃、折にふれて交ハリ」という人物であった。なお二人は現在「御徒頭勤仕たり」ということである。いま一人は田安の「屋形」の名和市十郎というものであった。

舟は舫いを解いて小網町の河岸を離れて日本橋川に入り隅田川に向かう。直進しても左折しても隅田川に出るが、隅田川に出るまでの経路を次のように記している。

かくて酒井のやしき 紀伊公のミくら屋敷 田安公と我 みとの□ふたつのおほん屋敷を左右に見て、大川に漕出、川中に至るに、

この記述から、行徳船は行徳河岸から日本橋川の本流に出ることなく、永久橋を潜り隅田川に出たようである。なお文中に「田安公と我 みとの□」云々とあるが、筆者は水戸藩と関わりがあるように思われる。

船は隅田川を少し遡行し小名木川に入るが、筆者岡澤氏は「其屋敷（仙台藩蔵屋敷）を右にして、横川に入る、此川を釜屋堀といひ、又高橋のあたりより先を、小奈木川といふ」と記している。高橋・新高橋を越え暫く進むと中川番所である。

岡澤氏の乗る船が中川番所に差しかかると、屋根船が近付いて来た。

…折から家根ある舟一艘きたれり、うちに女ふたりまで見ゆ、此をふなばら（船輩カ）、爰をばいかにしてかこゆらんと見る程に、やがて舟を岸につけて上り、独のおのこあともひて、番所の横手門の前を通りて、裏の方に行く、

この屋根船には女性二名が乗船していた。紀行文の記述によれば、岡澤氏は一体女性がこの番所をどのように越えるのか興味津津、というより緊張気味に注視していたようである。このことから分るように、近世後期には関所の通過が楽になったとはいえ女性に関しては男性同様とはいかなかったようである。

屋根船は岸に着けられ女性は上陸、その後を男性一名が追い番所の横手の門の前を通って裏の方に出ている。このことは当然番所の役人も承知してのことであった。行徳船による中川番所の女性の通過については、従来から関所の手前で下船し、歩いて関所の裏を通ったと言われてきたものの、それに関する史料は明確に示されなかったがこれにより女性の中川番所通行の様子が明らかになった。但しいつ頃からこのような方法をとっていたかは不明である。

男性ばかりの岡澤氏の船はまさに前掲の川柳に詠まれた通りである。

扱こなたには、舟人顔色を正し、かまへて足をな出し給ひそ、たんばこ（煙草）吸ひ給ふな、ど制し□□き事ながら深くかしこみたるけハひにて、番所の前をおもむるに漕渡り、中音に通りますとよバふ、番士の組子と見ゆるが、声高やかに通れといふ程に、そこをば打過ぬ、川柳に詠まれた通りではあるが、ひとつ間違えればとんでもないことになってしまう。上記の記述からは関所を畏怖する様子も伝わってくる。

これより船は中川を横切り新川へと入っていくが、中川の様子について「かくて中川に出たるに、流水漫々と潔く、左右広々と打ひらけて、眺望いふばかりなし、」江戸からあまり遠くないところで非日常の景色を堪能できたのである。

幸いなことに「家根舟」から下船した女性のその後についても記している。

さきの家根舟ハ番所より一丁程あなたの岸につけたるが、程なくかの二人のをふな（媼）出きたりてうち乗る、掟ある番所といへども、かくおいらか（穏やか）なるは、静けき御代のおほん恵みなり、

番所の裏を通った女性二人は再び船に乗っている。それより船は「此川をしばしさかのぼり、横川に入る、是舟堀なり」と記されているが、この辺りには「横川」という川は無いようである。「新川」の間違えかと思われる。船堀（東京都江戸川区）は船運関係者等で賑った所であったようである、ここで下船する乗船客もかなりあったようである。紀行文によれば、「入口（船堀）より左の陸に上る人もありて、此所舟附の場所なり、故に酒店其外ものうる家あり」とある。

この辺りより船は綱でひく曳き船となるが、その様子を詳細に記している。

時にひとりのおのこ川端に立た□こなたの舟人何やらんかたらふ(語らう)をうけひきたるさまにて、とみ□細く長やかなる綱をもてきて、舟の内に投入る□をかくべき為に立たる木二本あり、かの綱を結び付て綱をバ又陸に返す、彼おのこ麻苧もて連着といふもの、やうに組たる輪に綱を結びつけ、其輪を身に掛て舟を引く、曾て聞及びし引舟これなり、綱の長さ八九間も有るべし、扱舟人船中の人々に申て、あし(銭カ)を集め、合て二筋を其賃に取らず、

要するに船に綱を結び付け人間が引つ張るわけである。二、三〇年程以前、確か地下鉄都営新宿線が本八幡まで開通していない時に、小名木川沿いを歩き調査をしたことがある。小名木川が大横川か横十間川で交わる辺りで調査をしていると、実際に曳き船を見たという人がおり、その人の話では肩から脇の下に綱を廻して船を引つ張ったが、その胸は筋肉が盛り上がり女性のようなであったという。

曳き船賃は船賃とは別であったのか、船中で集めている。「二筋」とは錢縹のことであろうか。これより船頭は船を曳き手に任せることになる。

是より舟をば彼おのこに任せ、舟人は艫の方に胡座してをり、いかにも閑暇なり、行々高瀬と呼べる、其外の舟どもあまた岸につきてあり、又川の端に物高う積上げ、あるハ棹など立テありて、障る所をばかの綱を少しくゆるめて、打越く行く、其先川の端にひしと物あり、又生垣結ひたる所もありて引難し、彼おのこ綱をたぐりて舟に乗る、一二町を過、右の岸に舟をつけて舟びとの曰、ちつとおれが引くべし、是より舟人陸に上りて引く、彼おのこは舟に在りて休息す、□りし程に七八町過れば、行先又つかへて引ことを得ず、かのおのこ棹をさして舟を岸に寄す、舟人飛乗りてしばらくが程棹もて舟をやり、こたびは又右の岸に彼おのこ上りて引く、

折を得て思ひのま、に行く舟は神にひかる、ゑんの綱かも

行徳船の船頭は艫の方で胡坐をかいているが、「行々高瀬」とはどういうことか分らない。曳き船人夫の進む岸沿いには物が積み上げられていたり、棹が立っていたりでまるで障害物競争のようである。その度に綱を調節しつつ船を曳いている。どうしても船を曳くことが出来なくなると、曳

き船人夫は船に乗り船頭が棹を差し、障害物が無くなれば又船を曳く。これを何回か繰り返し、新川が江戸川と合流する少し手前で曳き船人夫は下船している。

これより間もなく江戸川に入るが、紀行文では江戸川を「利根川」と記している。これは江戸川が古くは利根川であったものが、近世前期の開鑿により関宿から銚子への流れが利根川となり、旧利根川は江戸川と呼ばれるようになった。しかしその後特に文人達は江戸川を「利根川」あるいは「古利根」と呼んだ。近代に入っても田山花袋は好んで「利根川・古利根」と著書に記している。例えば『東京近郊一日の行楽』<sup>12)</sup>の「市川とその附近」では「初冬のある日の午後、私は一人で出かけた。押上から電車、それも瞬く間に、市川近く来て、利根川の鉄橋を轟々として渡つた。」もちろん江戸川のことである。続いて江戸川に出るから様子を『壬辰船橋紀行』は次のように記している。

……夫よりしばし棹さす程に、利根川に出たり、さしも名に聞へし坂東太郎是なり、中川よりも勝りて川の幅広く、行く水も猶清らにて最美景なり、右の方に大いなる嶋あり、妙見嶋といふ、草家四五軒見ゆ、妙見の堂もあるにや、そは見えざりき、さきの家根舟ハ此川に出てよりもの、ねかきならし、何やらんうたひて興ありげなり、少しく過れば兩岸に舟附の場あり、今井の渡しこれなり、行く程に左の方松の木並び立てる所あり、是をばらく松といふ、

(中 略)

扱も此舟かく底深き大河に出ても、下れる水に逆行する故にや、すべて艫を押す事無く終始棹のミを遣ふ、三間に近き程長さが水に隠れ、やがて匍匐するばかりに身を平めて棹さす、其労おもひやるへし、や、ありて行徳の揚り場に着く、舟どもあまた繋てあり、川のほとり右の方に石燈籠あり、台石三重にて高さ七尺余、その上の燈籠も□尺余にて、惣高さ壹丈五尺程もあるべし、台石のうしろに上り段あり、凡拾階ほどなり、是夜陰着船の目当にまうけたるものなり、日本橋講中など彫付けたり、

利根(江戸)川に出てその広さに感動したのか「坂東太郎」と書いてい

るが、流石にこれは間違えと分ったようで頭注にその旨を記している。

中川番所で見えた屋根舟は江戸川に出ると再び三味線を掻き鳴らしている。この辺りと思われる風景を描いた絵巻が船橋西図書館に所蔵されている。描かれているのは新川と江戸川の合流点とみられる辺りで、江戸川は利根川と書かれている。新川から利根川へ江戸川に入り、左折して遡行すれば行徳である。左折する所には茶店があり客とみられる二人が話をしているが、二人はそれぞれ両手を広げている。まるで逃がした魚の大きさを自慢し合っているようである。

江戸川に入ると船は艀で漕ぐのではなく、棹を使用している。遡行するため艀では船がなかなか進まなかったようである。江戸川に棹さすため棹の長さは三間程あり、それも川にさすと水に隠れる程という。

行徳の象徴のように石灯籠について書かれているが、この石灯籠は『江戸名所図会』にも描かれ、今なお旧行徳河岸に建っている。

多くの旅客を運んだ行徳船の近代については、近年村越博茂氏が詳細な論文<sup>13)</sup>を発表しているので、近代以降については村越論文を参照されたい。

## (二) 関宿船

利根川を利用した旅客輸送は行徳の上流である関宿においても行われていた。行徳へ江戸間については「行徳船」「長渡船」などと呼んでいるが、村越氏は内務省の通達「夜中出船概則」をもとに「これによれば長渡船は、千葉県下においては行徳および関宿のみに認められ」としている。この記述によれば、内務省は東京へ行徳間の船運だけではなく、東京へ関宿間の船運も長渡船としているが、近世に関宿迄の船運も長渡船と呼んだかどうかは定かではないので、ここでは便宜的に「関宿船」としておく。

関宿船の詳細についてはまだ明らかにはされていないようであるが、ここでは旅日記をもとに関宿船の実態を述べておこう。

寛政九年（一七九七）七月二六日福島県二本松市近傍の修験六名が伊勢神宮・大峰山へ旅立っている<sup>14)</sup>。一行は奥州道中を南下し、氏家宿と白沢宿の間にある阿久津河岸（現栃木県さくら市）に宿泊している。阿久津河岸は鬼怒川船運の最も上流の河岸で、物資の集散地として繁栄を極めた

ところである。ここに一泊した一行は翌日阿久津河岸から、茨城県の久保田（現茨城県結城市）迄船を利用している。

阿久津 船路十三り

廿九日晚泊り 与四郎宅

旅籠百五十文、式十式文、以上百七十式文、是より舟二のり久保田と云所へ上り、舟ちん百三十五文ツ、壱人前二出シ申候、銭壱メ五百廿四文

久保田で船を降りた一行はこれより水戸道と関宿・仁連・結城・雀宮を結ぶ関宿通多功道（日光東往還等とも呼ばれる）の仁連に出て、利根川沿いの境河岸に出ている。一行は境河岸から船を利用して江戸へ出ようとしたが、江戸への乗合船は就航していなかった。

さかへ 二り

此所下総の国立原郡（猿島郡の誤りか）ト申所也、さかへかしより乗合無之二付、くが道罷り登り候、出口の茶屋利倉屋二休、酒壺合廿八文、此間二関やと、云宿舟渡二ヶ所あり、二ヶ所目二御関所有、御断申罷通候、舟ちん八文二三文出シ申候、

これは江戸への旅客輸送が行われていなかったというより、この時は何らかの事情により乗合船が無かったのだろう。

次に文政一三年（一八三〇）閏三月二六日に江戸の住人が関宿へ旅した時の日記「せきやとの紀行」<sup>15)</sup>を見てみよう。筆者は武士階級とみられ、友人の母親が故郷である関宿を尋ねる旅に随行し、この紀行文を記したものである。

一行は往路は途中迄日光道中を行き、帰路は関宿船を利用している。「せきやとの紀行」は船の状況や船中の様子そして川沿いの風景を実に上手に記している。かなりの長文になるが、下手に要約せず以下に引用することにする。

（筆者は関宿の寺社を調査・見聞し過ぎたため、同行者達が宿舎で気をもんでいる）……人々ハ門に立いて又はもととりて壱時あまりも余を待ち、道にも迷ふらんと安んしけりといふ、夕餉をなし湯に入りてゐしに、隣の鈴木平左衛門といふ者来たりて、主人の留守なれハ、土

地の咄しなんとせむといふ、今宵夜船にて帰らはや船もまほしく別を告ぬ、出れはそこ／＼に支度せり、鶏卵・饅頭の粉など家つとにせよともらひ、堺屋弥治右衛門と云船宿の前より船にのりぬ、人々もいとねもころに送り来たりて別れぬ、関宿より江戸小網丁まで船路十八里にして、川にかゝれる宿駅、渡し場の名は元町・法師鼻・金の井・江和奈(岩名)・野田・流山・松戸・市川御番所・原渡・湊渡・今井・新川入口三角□・船戸・小松川新田・中川御番所を越て大川に至る、船の長さ四間半も有るへし、がんふりと云う油樽□檣の材木を載たり、我は船主の隣よりたのミて載りてけれハ、上の狭き所え独りゐて、おのかま、に起臥せり、追々来るものハうち交りて居らしめたり、中に女子四人三才はかりの男子に僕三人を連れてのれり、こハ遠州掛川の家士の妻にて、江戸の藩に十日あまり留り、日光の御宮の参りし帰りなりと、さまで旅の疲れも見えず、道すからのことなんと、口々に語らひ譁しく江戸の女なんとの隣家え遊び来りしことにて、遠き国の人ハ心のほど強く、はる／＼故郷を離れてうきことも顕ハれぬは、丈夫にも増れりと思ひぬ、船人ハ壱人して苦なと襲ひこき出せしかハ、浪の船にかゝれる音、物さミしく、ねても心やすからされハまどろまで、酉の過るころ、かな□ゐといふ處に來りしか、余に告て二人の旅人來れるま、怪き者にハあらされハ、傍に入てくれよとたのミしま、意に任せぬ、是ハ江戸の本郷え行く商人なりといふ、是よりハやすらぬ思ひなし、ね(寝)もせて横なる木に倚りてゐしか、しら浪のかゝるためしも聞じかハ、独にて心ほそく、折から小船に明りをともし、酒肴・菓子など商に來れり、これは淀の渡りの食ハんかといふしと思ひやりてをかしく、人々も夜のさミしきま、酒肴を買ふて酔をなし、余も菓子求めてなくさミけれと、夜のふくる(更ける)にしたかひ、多の人もねむりて静になるに、艫の音は耳に絶やらず、幽に鐘の声聞へけれハ、楓橋夜泊もかくやとて、なミ枕いと、うきねの凄しきにふくる夜つけて鐘ひ、くなり、時うつりて松戸をもすき(過)ぬるに、ほの／＼と明けわたりぬれハ、筥(苦カ)をひらきて見るに、草木生し岸の広く、外に舟もなく在明月の残れるのミ也、夢のさめしことく、

国府台を過る比は旭日の登りて赤壁をふりさけみれハ、数十丈の上に木立老繁り、古戦場の様今もめさましく、渺々たる洪河の彼方を小舟江棹さし、村の童子の遊へるかと思ひしか、とく來りぬれハ二人の女子なり、言たにいわず、こなたの船につなきて酒肴・団子など商ふ、のりぬし者も餓ぬれハ、あらそひて求め飲食なし、余も団子を求め食ぬ、市川御関所・行徳・今井をも下りて新川の岸につけ「小川や儀右衛門と云」家にいりて朝餉せるに、巳の下りにそなりけり、たつといふ魚を□にしたり、初て食し味ひしかハ、こゝろよからす思ひぬ、主人のいふ、けふは大君の濱の御庭江成らせられしま、中川御番所は通すましけれハ、小舟にのりて建(豎)川を下り、両国へいたり給へといふ、人々其にまかせて行ぬれば、こミ合て危きま、余はこの舟のこき行る、まてのりて、陸へ上りぬへしといらる庄左衛門方えつ、かなくこ、まて來りし事を文に書つけて未にわか家にぬか心ちして、梶枕長き船路に浪風もなしとて、船人にたのミやりて、大きな船に余独りのりて心静に四方を見やり、中川にいたりぬるに通ることならされハ、右へ折て逆井のこなたにて船を留て、船路の明□□まぢぬるに、いつといふ限りもなけれハ、向の岸より棹さす小舟を幸に呼びてのりたり、されハ逆井より堅川を下り、両国の右柳橋にそつきぬ、廿八日の午の下りにそありつれ、漸にて聞に 大君は王子、内府の君ハ浜の御殿え成らせ給ふとなん、□然として覚ぬれハ、こは若葉の小くらき窓の下に眠れる夢にそありけり、あたりを見廻せは机の上には

南華経の初を開て有ける、

前述の如く関宿から江戸市中に至るまでの状況を実に克明に記している。本稿とは関係ないが、興味深いのは遠州掛川藩士の妻が子供を連れて江戸藩邸を訪れ、なおかつ子連れで日光に詣で帰路関宿から船運を利用していることである。

江戸川には飲食を販売する船もあり、紀行文の筆者はこれを淀川のくわんか船に擬えている。

日記の筆者は「国府台を過る比は旭日の登りて、赤壁をふりさけみれハ」と書いているが、赤壁は言うまでも無く中国長江の赤壁である。『三国志』

の影響か日本人は異様なほど赤壁に憧れを持っている。

乗船客は新川に入るところで朝食をとっているが、その場所は先にのべた船橋西園書館所蔵の絵巻に描かれた茶店の辺りであろう。乗船客はここで將軍が浜御殿（現浜離宮）に御成りのため、中川番所は通行出来ないことを聞く。中川番所を通行出来ないということは、小名木川を通行出来ないということである。そのため船は新川と中川の合流点に来ると、中川を遡り逆井に達している。逆井で堅川の明くのを待つが、何時になるか分らないためここで小舟を雇って乗換え、堅川から隅田川を横断して柳橋に達している。

近世の小名木川の舟運に対し、堅川の舟運について具体的に記したものはこれまで見たことが無い。堅川も物資輸送等の船舶が多数就航していたと思うのだが、いずれにせよ行徳船にせよ、関宿船にせよ緊急の場合は堅川を利用していたようである。

次に西国からの旅日記を見てみよう<sup>(16)</sup>。天保一二年（一八四一）二月一日に丹波篠山（現兵庫県篠山市）近傍に住む亀屋勇吉を含む四人は善光寺・日光・西国三十三所を巡る旅に出た。二月一九日善光寺出発。二七日に日光東照宮等参拝。三月二日日光を出立し日光道中を江戸に向かい四日古河に到着するが、ここで関宿から江戸へ向けての船運のあることを知ったようである。

此古河城家より江戸式十里也、私ら義は此古河より関宿へ行き、其所より江戸川舟二而行と申聞、それ故此古河より関宿申町行、

関宿より江戸へ川舟二のる、  
此間川式ツ 舟ちん式十四文  
向川ギし

関宿城家舟問屋

一同 夜 三り △木村清兵衛泊り

古河で関宿からの船便を知った一行は関宿へ出て、舟問屋木村治兵衛方に宿泊している。日記に「同 夜 三り」とあるのは、午後三里歩いたということである。午前中については例えば「昼 三り」等と書いている。関宿からの船については次のように記している。

関宿城家舟問屋向川ギし木村清兵衛と申問屋宜敷候、壱人前江戸迄右十三里之間、関宿二着候にてゆうはん共式百五十文宛々、外二問屋二而ふとんかり申候、夜舟二而誠二さむし、ふとんすいふんたんとかり被成候、ふとん代壹枚四拾八文也、右関宿の問屋より舟出る時くれ六ツ時也、それより夜舟二而江戸兩國橋着、五日之日の昼着仕り申候、

船賃は夕食代込で二五〇文。夜船でしかも二月、旧暦の二月とはいえ船中はかなり冷えるため布団を借りているが借料は一枚に付四八文であった。船は暮れ六つに出船して五日の昼に兩國橋に到着している。

近世における関宿からの船による旅客輸送については、現在の程度明らかになってきているのか筆者自身よく調べていないが、これら旅日記から見る限り船の就航形態は夜船であったようだ。

江戸から房総へ、或いは房総から江戸へは海に出ることなく河川により達することができたわけである。船運の利用は危険を伴うものであるが、海に比べれば河川はまだ安全であり多くの旅人が利用した。

## 二 行徳一丁目河岸と浜野間の旅客輸送

日本橋川の木更津河岸からは前述のように木更津に向けて貨客船が発着しており、木更津船と呼ばれていた。これとは別に小網町一丁目河岸より現在の千葉県千葉市中央区浜野町に向けて旅客輸送の船が出ていた。

尾張屋板江戸切絵図の「日本橋北内神田両国浜町明細図」<sup>(17)</sup>によれば、行徳船の発着する行徳河岸は小網町三町目の箱崎橋の際であり、小網町一丁目には特に河岸の記載は無い。要するにこの辺りは河岸として黙認されていたのだろう。

この辺りから房総方面への旅客を運ぶ船が出ていたことは、後述する禁令などから承知はしていた。しかし実際の運航を示す史料を筆者はこれまで目にすることはなかったが、郵政博物館収蔵の史料により多少その実態を知ることができた。

口書一札之事



一私共儀昨十七日夜、小網町壺町目河岸より御村方迄乗船仕候処、今十八日九ツ時乗合之内、年頃五十才位之僧壺人舟より落水死仕候始末御尋被成一統申上候、私共は不及申、舟頭共二至迄、喧嘩口論仕候者壺人も無御座、水死人荷物立会相改候処、袈裟衣・数珠・御経二冊・小本壺冊・眼鏡壺ツ・きせる・たばこ入・白却伴(脚絆)壺足・竹の子笠壺階、メ拾壺品之外、金銭は無御座候、若何方より何様之義申出候共、罷出申訳可仕候、為後日乗合一統連印仍而如件、文政六未年

四月十八日

上総国埴生郡 水沼村 市郎右衛門 (爪印)  
江戸本所柳嶋 七五郎 ( )  
上総国夷隅郡 日割村(日在カ) 伊八 ( )  
同 村 甚兵衛 ( )  
上総国市原郡 国吉村 次郎右衛門 ( )  
江戸四ッ谷 内藤新宿 半兵衛 ( )  
上総国夷隅郡 大井谷村 弥惣八 ( )  
江戸浅草 南馬道 忠兵衛店

七右衛門 ( )  
同町同店 幸次郎 ( )  
丹波国与佐郡 野沼村 延命寺 道勇 ( )  
上総国長柄郡 鶉谷村(鶉谷カ) 与次右衛門 (印)  
同国同郡 長富村 善藏 (印)  
同国同郡 七渡村 与右衛門 (印)  
上総国市原郡 今富村 友右衛門 ( )  
江戸深川 万年町二丁目 清左衛門店 辰五郎 ( )  
江戸浅草 福井町三丁目 吉兵衛店 喜三郎 ( )  
江戸神田 紺屋町二丁目 藤兵衛店 龜治郎 ( )  
上総国市原郡 板倉村

皆次郎（

同村

吉太郎（

同国長柄郡

茂原村

新兵衛（

同村

五郎兵衛（

同村

常松（

同村

松五郎（

同村

小右衛門（

浜野村

御役人中

文政六年四月十七日夜、小網町一町目を離岸し浜野村に向かった船に乗船していた僧侶が船より転落し、水死してしまつた。このような「事件」が起きたからこそ内房渡海の旅客輸送船のことが、少しではあるが明らかになつたわけである。ここで先づ事件についての文書を紹介しておこう。

前掲の「口書」は当然浜野村に到着してから作成されたものだろう。事件の経緯を知つた浜野村は水死した僧侶の本寺に連絡している。

今般貴寺御弟子春光子御事、当十七日夜小網町壺丁目川岸より当村江御乗船被成候処、翌十八日昼九ツ時、黒砂浦沖二而右春光子義、小便乍致舟より落候ヲ見附周障、船人は不及申、乗合之もの共一同引揚可申与存、種々手配仕候得共、海中之事故終二行方相知不申、一同空敷当村江着船いたし、右之趣申参候二付、其節船人并乗合一同得与承礼候節、船中二而喧嘩口論仕候者老人も無之、自然与落候義、船人并乗合廿五人之者共一同、右之始末少も相違無御座候由申之ニ付、右之者共より一統連印一札取置申候間、右一条二付何方より何様之義申出候

共、御本寺ハ不及申上、貴寺江少も御苦勞相懸ケ申間敷候、此上浦々二而水死骸等見当次第早速御知らセ可申上候間、御見分之上相違も無之候ハ、御引取可被下候、為後証差上申一札仍而如件、

文政六年

四月廿日

浜野村

名主 林 吉

出府二付代印

組頭 喜平次

同惣代 清左衛門

泉藏寺様

本寺である泉藏寺は現在の千葉市緑区おゆみ野に所在する真言宗の寺院で、浜野村より春光の遺品を受け取つた泉藏寺は浜野村に以下のような請取を提出している。

一 今般拙寺弟子菊間村千光院門徒地藏院住春光事、当十七日夜小網町壺丁目川岸より其御村江致乗船候所、翌十八日黒砂沖二而、右春光義小便乍致舟落、行方相知レ不申趣御届被成候二付、早速参右荷物風呂敷包之内相改候所、

一 けさ 壺ッ

一 衣 壺ッ

一 御経 式冊

一 本 壺冊

一 目鏡 壺ッ

一 数珠 壺連

一 きせる 壺本

一 たばこ入 壺ッ

一 竹之子笠 壺階

一 白却絆 壺足

メ拾壺品

右之通相改春光荷物二相違無之候間、慥ニ請取申候、死骸見当り次第見分之上引取可申候、為後日之請取一札仍而如件、

有吉村

文政六末年 泉蔵 寺印  
四月廿日 恵 春 (花押)

濱野村

御役人中

以上がこの事件に関連する現存文書だが、取りあえず事件の経過を記しておく。

文政六年(一八二三)四月一七日の夜、濱野村(現千葉市)に向けて旅客輸送船が江戸小網町一丁目河岸を出船した。ところが一八日の昼頃乗客の五〇歳位になる僧が船より落ち水死してしまった。そのため口書が作成されたが、口書は当然濱野村に到着してからの事だろう。

口書によると船中において乗船客も船頭達も喧嘩口論をしたものは無く、全くの事故ということである。水死人の荷物を立会のもとに調べたところ、袈裟をはじめ計一〇件、一一品が確認されている。現金は確認されていないが、落水した僧が懐中していたのだろう。

事件は単純なもので、泉蔵寺の弟子である菊間村千光院の門徒<sup>18</sup>地蔵院の春光が船中で小用を足そうとしたところ、船より落ち死亡してしまつたというものである。小網町と濱野を結ぶ船がどの程度の大きさであったかは定かではないが、たいして大きな船ではなかつただろう。このような船の中で立ちあがり小用を足すことは危険極まりない。

僧侶の死により凶らずも江戸小網町と下総の濱野を結ぶ旅客輸送の存在が明らかになつたわけであるが、乗船客について見てみよう。

乗船客は落水した春光も含めて二五名だが、彼を除いた二四名に就いて見ていこう。「口書一札之事」の二四名の署名を見ると筆跡が同じであることから、本文の筆者が書いたものであることが分るが、署名の下に爪印が押されている。但し長柄郡鵜谷村の与次右衛門・同郡長富村善蔵・七渡村与右衛門の三人は印判を所持しており捺印している。

乗船客二四名の内上総国の者が一六名、江戸の者が七名、丹波国の僧が一名である。上総の一六名の内埴生郡の者一名、夷隅郡三名、市原郡四名、長柄郡八名であるが、この内長柄郡鵜谷村与次右衛門・長富村善蔵・七渡

村与右衛門及び茂原村の者五名は同行者かも知れない。長柄郡の三名は前述のように判を持っているが、これは偶然ではなくこの三名が江戸に判を必要とする用事があつたためであろう。

茂原村の五名は社寺参詣の帰りのようでもある。このほか日在村の者も同行者である可能性が強い。江戸の乗船客は非常に関心があるが、資料も無くここでの目的ではないので後日に期したい。

乗船客の様子から見ると、小網町〜濱野間を往来する船は定期船のようであり、多くの人々がこの船の存在を承知していたわけであるが、次に船の利用と陸路の関係についてみてみよう。

### 三 旅客の陸路歩行と海上輸送

#### (一) 陸路と海路

船による旅人の移動の可否は近世においては甚だ曖昧である。近世の交通体系からみて旅人は陸路。但し本州と九州・四国など海上歩行の不可能なところは船を利用すると考えてきた。というより思いこんできたという表現のほうが正しいかも知れない。その大きな理由の一つが関所の存在である。関西と関東を船によつて旅をすれば箱根・新居関所はフリーパスである。さらに海上・河川交通を利用して旅人を運べば街道の交通集落は衰退してしまい、近世交通制度は崩壊してしまう。

しかし筆者の見落としても知れないが、「旅人は陸路を行くべし」というような全国法令のようなものは出ていないようである。

東海道吉田宿を出ると吉田川(豊川)を渡るが、吉田橋際の吉田湊からは伊勢の白子方面を始め、尾張・伊豆・江戸と各地へ船が通じていた<sup>19</sup>。吉田藩はこの湊を仕切る舟町に荷物や旅人を渡海させる権利を与えていた。この船を利用すれば短時日のうちに歩くことなく伊勢へ達することができたため、吉田を中心とした広範な地域の人々が伊勢参宮のためにこの船を利用するようになっていた。

吉田湊からの旅人輸送は吉田藩が認めたもので、道中奉行公認ではな

かったがその後道中奉行もこれを公認している。しかし吉田湊以外の船も伊勢へ旅人を運ぶようになり、吉田湊の特権が侵害されるようになっていく。伊勢参宮には便利な船ではあったが、東国からの参宮者はあまり利用しなかったようである。この船を利用すると、吉田以遠の名所旧跡を見ることが出来なくなってしまうからである。近世の伊勢参宮は目的地に少しでも早く到着することよりも、一つでも多くの名所旧跡等を見て廻ることが目的であったからである。

吉田湊からの伊勢参宮者輸送について道中奉行はこれを積極的に禁止はしていない。それでは江戸／＼房総間の旅客輸送はどうであっただろうか。このことについては『牧民金鑑』に關連禁令が出ている<sup>20</sup>。

寛政六寅年六月

下総国本行徳並登戸・浜野村辺より、諸荷物等渡海、又者旅人乗せ候船頭共、近頃舟中ニ於て酒代等ねたり取、或ハ江戸小網町河岸ニて、本行徳辺ニ無之外場所之船、本行徳江戻り船之由申紛し、旅人乗せ、右船地元川岸ニ至り候得者、此辺より上り呉候様成儀とも申懸、旅人難儀之趣相聞、不埒ニ付、右體之義無之様、急度可相心得もの也、

寅六月

右之通各支配川岸々並私領・寺社領之分とも有之候ハ、最寄村方より申通候様可被取斗候、

六月

これに依れば、本行徳・登戸・浜野あたりの「諸荷物等渡海、又者旅人乗せ候船頭共」が近頃船中で酒代をねだるとあるが、「諸荷物等渡海」とは物資輸送船による旅客の輸送のことだろう。さらに本行徳以外の地の船が本行徳への戻り船と偽って旅客を乗せ、船頭の地元で旅客を無理やり下船させてしまうことがあるが、こうした行為を禁止するというものであって、船による旅客輸送そのものを禁止したものではない。

しかし江戸から房総への陸路には江戸川沿いに小岩市川関所が、さらにその上流には金町松戸関所が設けられ、行徳船の航路には中川番所が設けられていた。近世中後期には有名無実のような関所ではあったが、関所は

関所である。この関所を幕府自身が軽視しているようにみえるが、江戸／＼房総間の船による旅人輸送が常態化してしまつたため黙認せざるを得なかつたのだろう。但し関所が關連した事件が発生した時は当然黙認するという訳にはいかなかつた。

文化四年（一八〇七）下総無宿平蔵は江戸浅草山谷町七左衛門倅富五郎の女房「いく」を無理矢理連れ去つた<sup>21</sup>。江戸市中を徘徊するのは危険とみた平蔵は、「いく」を連れて上総辺りの知人宅に逃亡しようとして陸路を行けば小岩市川関所があるため、築地辺りから漁船に乗り木更津辺りに上陸したが、捉えられてしまった。

幕府にとつては何とも厄介な事件であつた。平蔵といくに関所を除けた罪を適用すると、安房・上総の多くの人々を重罪に処さなければならぬからである。その結果評定所としては以下のような苦汁のどうか、その場凌ぎの判断をせざるを得なかつた。

此儀、御定書ニ、御関所難通類山越等いたし候もの、於其所・磔、同忍通り候もの、重追放と有之但馬守別紙書面之趣ニては、上総辺ニは知人有之候ニ付、いくを連参り可申存候得共、御関所有之、猥ニ女を連参り候儀も相成間敷存、築地辺より漁船ニ乗、木更津辺に着いたし候趣ニ有之、右之次第ニては、御関所忍び通り候ものも准し可申哉ニ候得共、御関所は、兼て嚴重ニ御備有之処、右を除、山越又は忍び通り候故、重キ御仕置ニ相成候儀と相聞、海上之儀は、改番所は勿論、女を乗船為致間敷趣之御触も不相見上は、右御定相当とも難申、平蔵儀、御関所より里数隔り候海岸より乗船、上総辺へ渡海いたし候儀に付、御関所辺、忍び通り候ニは無之、殊、但馬守より御留守居え承合候処、海上は関々持場ニ無之、尤女通船之儀、取扱候儀無之旨、及挨拶儀も有之、一躰是迄海上女通船、難成趣之規定も無之故、下賤のもの共は、船ニて安房・上総え女を連参候儀、不苦哉ニ心得居候趣ニも、粗相聞候、然ルを漁船ニ女を乗七渡海いたし候迎、重御仕置ニ成候は、不穩、勿論女渡海之儀、嚴重ニ御制禁有之候ても、場広之儀ニ付、法を犯し候もの多く出来申間敷とも難申、左候得は、嚴科ニ被行候もの多く相成可申、且は御府内近国にて日々諸色運送も有之場所、通船之

儀嚴重改等有之候ハ、品々差支出来可申哉も難計、殊ニ平蔵吟味書ニは、御関所有之、猥ニ女連参り候儀、相成間敷とは無之、上総辺には知人も有之候ニ付、いくを連参可申と存、折節築地辺ニ漁船着居候間、上総国木更津迄乗船為致具候様頼、右いくを乗せ、木更津辺迄船ニ乗七参り候趣ニ有之、科書并吟味詰ニも御関所を越又は忍び通候趣意無之上は、別紙ニ申上候書面は、不被及御沙汰方、可然哉ニ奉存候、

評定所における最大の悩みは平蔵が意識して関所を不正に越えたかにあった。最初に関所の不正通過について述べておく。関所の不正通過については一般には「関所破り」などというが、関所を例えれば刀等を振り回し通過した等ということは、近世には全くとは言いい切れないが、無かったと言つてよいだろう。幕府側の文書類にも「関所除け」と記されている。ここに掲げた評議結果には関所除けとは記されていないが、「関所難通類山越」が関所除けに相当すると見てよいだろう。「忍び通る」はどのようなことかよく分らない。いずれにせよ「関所破り」という表現は無かったのである。評定所の評議によれば、築地から木更津への渡海は次第によっては関所を忍び通つたことに準じ、当然重罪に処せられるべきことであった。しかし海上は改番所も無く、女性の乗船に関する禁令<sup>11</sup>御触も見当たらないという何とも奇妙な大前提のもとに評議が行われている。

この前提のもとに、平蔵が乗船した場所は関所—この場合関所とは小岩市川関所であろう—から離れており、関所を忍び通つたわけでは無く、海上は関所の持場では無い。

さらに女性の船による移動を禁止する規定も無く、その上「下賤之もの共は、船ニて安房・上総辺え女を連参候儀、不苦哉ニ心得居候趣ニも、粗相聞候」としているが、「粗相聞候」とは風聞による判断であり、法的根拠など全く無い。

こうした判断を下さざるを得なかったのは、一つは前述のように多くの女性を処罰することになるからである。さらにもう一つは安房・上総方面と江戸を往復する船舶を厳しくしたならば、江戸の経済活動や日常生活に混乱を来すからであった。

この評議では男性旅行者はもとより女性旅行者も、江戸と関西を船舶により移動しても、箱根・新居の関所を除けてあるいは忍び通つたとして罰することは出来なくなってしまう。

## (二) 江戸内湾の旅人輸送と東海道

江戸・房総間の旅客輸送について、江戸から木更津・安房方面へ達する街道の交通集落は、異を唱えることは無かつたようであるが、船運による旅客輸送は江戸・房総間だけではなかつた。内湾沿いの東海道でも船による旅客輸送が行われていた。

『保土ヶ谷区郷土史』の上巻<sup>22</sup>によれば、東海道を往く大山参詣者が船を利用するようになると、東海道川崎宿は船による旅客輸送を禁止するよう幕府に訴え、享保七年(一七二二)幕府はこれを禁止している。

### 差上ヶ申証文之事

河崎町より御訴申上候ハ、拙者共村々より石尊参詣之者竝往還旅人等ニ不限舟ニ而江戸迄送り候や、御注進申上候ニ付被 仰渡候ハ、向後石尊参詣其外何ニ而も往還旅人舟ニ而江戸え送り候儀一切仕間敷旨被仰渡奉畏候、舟持共え急度申付一切仕間敷候、若相背候者有之候ハ、拙者とも何分ニも可被仰付候事、

一他所より舟参候而、拙者共村々之内ニ而、右之通り旅人舟乗候者有之候ハ、早々追払可申候、若舟頭難渋仕候ハ、其者之在所・名所聞届ヶ所ニ留置、早々御注進可申上候由被 仰渡奉畏候、随分吟味仕追払可申候、若見逃聞捨ニ仕候ハ、何分ニも可被仰付候、為後日証文差上ヶ申候、以上、

享保七年寅七月

右之通り拜見仕奉畏候、為後日印判仕差上ヶ申候、以上、

これによれば、大山参詣者や旅人を川崎から江戸迄海路船で輸送してしまふが、これを一切禁止するというものである。しかし何故「旅人舟ニ而江戸え」送つてはいけないのかは明確ではない。近世交通史研究者というより私だけかもしれないが、このように船による旅人の輸送禁止事例がよく見られるため、前述のように近世前期に船による旅人の輸送が出来な

かつたように思い込んでいたのである。しかしこのような禁令が出ていなかったため、その場凌ぎのような禁止しか出来なかつたのだろう。

いずれにせよこうした禁令にも関わらず、船の利用は旅人にとって便利であつたため禁令は守られず、『保土ヶ谷区郷土史』上巻によれば、その後も明和四年（一七六五）・安永三年（一七七四）・同四年・同六年・寛政六年（一七九四）・文化二年（一八〇五）・同五年・同一四年と度々禁令が出されている。この旅客の海上輸送について同書は、

以上は東海道品川宿より神奈川宿迄旅人渡海船之義道中奉行より掛合谷は既に上陸して居るので、当宿としては差したる苦痛はなかつたので別に嘆願や訴訟は起してゐないが、

と記しているが、「南撰要類集」<sup>(23)</sup>により文化一四年の旅人渡海についてみてみよう。

文化十四丑年七月

東海道品川宿より神奈川宿迄旅人渡海船之義道中奉行より掛合

井上美濃守

岩瀬加賀守

榊原主計頭

東海道品川宿より程ヶ谷宿迄之内浦付村々より旅人を舟二乗せ、江戸其外所々え渡海いたし候段、脇往還同様にて宿場助成之差障二相成候筋二付、右宿二海辺付村々より旅人を乗船為致候義ハ不相成段、支配御代官より年々相触置候処、今般品川海晏寺門前常次郎店庄兵衛外壱人義、南品川宿地先にて旅人を乗せ致渡海候を、大井村之ものとも見咎、次右衛門方え申立候二付、拙者方江呼出、当時吟味中二候、然ル処、右宿海辺付村々より旅人乗舟不相成段、去ル丑年石川右近將監先役中各様御先役え掛合之上、右近辺町方之ものとも江も、前文之通御代官にて相触候趣御触被置候由二者候得とも、耽と書留等無之候間、右之趣御札之上、其節之御取扱振致承知度、此段及御掛合候、以上、

丑七月

御書面

東海道品川宿より程ヶ谷宿迄之内、浦付村々より旅人を舟二乗、渡海いたし候一件二付訴出、当時御吟味中に付、右渡海之義二付文化二丑年先役小田切土佐守江御掛合有之、其砌右河岸之舟持とも江触置候ため御呼出被成度旨致承知取調、則町年寄ともより差出候書面・触書写相添此段及御挨拶候、

十三ヶ年以前丑年七月

神奈川宿迄船往來差留之義相調申上候書付

樽 吉五郎

東海道品川宿より程ヶ谷宿迄之内、浦付村々江旅人を舟二乗、江戸其外所々江渡海いたし候段脇往還同様にて、宿場助成之差障二相成候筋二付、右宿々海辺付村々より旅人を乗船為致候義ハ不相成段、支配御代官より年々相触置候処、今般品川海晏寺門前常次郎店庄兵衛外壱人、南品川地先にて旅人を舟二乗せ渡海いたし候を、大井村之ものとも見咎、御代官江申立候二付、当時御吟味中二付御座候、然ル処、右海辺村々より旅人乗船不相成段、去ル丑年石川右近將監殿御先役中、其節之御奉行衆え御掛合之上、右近辺町方之ものともえも前文之通御代官にて相触候趣被置候義二は候得とも、猶御札之上、其節之御取扱振御承知被成度段、井上美濃守殿・榊原主計頭殿より御替掛合の御書面御渡被成、相札可申上旨被仰渡候、去文化式丑年七月駿州富士山并相州大山参詣之旅人、御当地より神奈川宿迄海上舟二にて罷越候二付、旅籠屋并商人とも助成薄及難儀候趣を以、舟往來差留之義、品川宿より願出候由、御代官申出候二付、御当地河岸之船持とも相心得罷在、右舩之旅人は品川入口山八ッ山下舟着場限上陸為致、渡海之義は堅為致申間鋪旨、御申渡御座候様被成度段、井上美濃守殿・石川右近將監殿より之御書面、小田切土佐守殿より喜多村彦右衛門方江御渡被成候、

依之町中惣年番名主并河岸付町々名主とも江、別紙之通彦右衛門方にて申渡し候、則申渡書写并其節御掛合之来書、御代官より差出候書付写とも相添、依之此段申上候、以上、

丑七月

樽 吉五郎

文化式丑年七月三日

写

小田切土佐守殿

井上美濃守

石川左近将監

駿州富士山并相州大山參詣之ものと、御当地より東海道神奈川宿辺迄海上舟にて罷越候二付、旅籠屋并商人とも助成薄及難義候趣を以、船往来差留之義、品川宿より願出候由、大貫次右衛門申聞、右躰御当地より乗舟いたし神奈川宿辺江着船致し候義は、脇往還も同様之義、其上是迄も海辺付村々え船往来差留之儀、度々触置候例も有之候間、此度も為相触可申處、次右衛門申聞候通、御当地河岸之舟持とも右之段相心得罷在候ては、心得違之義も可有之哉、一躰道中方取締二も相響候事故、以来右躰之旅人は、品川宿入口山八ッ山下舟着場限り上陸為(致脱カ)、神奈川宿辺迄乗舟為致候義は堅致間鋪旨御申渡被置候様致し度、別紙次右衛門差出候書付写迄通相添此段及御達候、以上、  
丑七月

東海道(品川宿より神奈川宿)辺迄之間旅人舟二乗候儀二付申上候書付

大貫次右衛門

私御代官所東海道品川宿願出候は、毎年六月中旬より七月中旬至、富士并相州大山參詣旅人夥敷通行有之、品川より藤沢迄宿場并立場とも

第一之助成二御座候處、近来右時分は勿論、平日とも江戸表より神奈川宿辺迄海上舟にて罷越候旅人多相成、往還通行之もの少候間、品川宿旅籠屋とも并酒食其外諸商人に至迄助成薄及難義候二付、江戸表より舟二乗候旅人同宿入口字八ッ山下船着場限り上陸為致候様仕度、且又旅人江戸下り之節は(神脱)奈川辺より品川宿迄之間、海辺付村々二ても旅人船乗セ不申様仕度旨願出申候、然ル處、右海辺付村々二ても旅人舟二乗セ不申様仕度旨願出申聞旨は、先支配中も度々触出し有之候趣にて、私御代官所二相成、寛政六寅年中右之趣等閑二相成候旨にて、川崎宿六郷舟渡場より先支配触書写を以願出候處、私方江右之段申送等も無御座候二付、其段根岸肥前守殿道中奉行勤役中申立候處、横(脇カ)往還二相当候二付、願之趣私方より触遣可申旨申渡、則品川より程ヶ谷宿之間、私御代官所海辺付木村々えは触出候例御座候間、此度も猶又触書差出可申奉存候得とも右之通江戸表河岸々舟二旅人を乗セ、品川宿其外往還筋打越、神奈川宿え船を着、夫より旅人上陸為致候義不差留候ては取締難行届、旅人下り之頃も江戸表河岸々船、神奈川宿迄出迎ひ、旅人船二乗り候も多有之、地付村々二ては他所より罷越候舟故、強て難差留故、其儘二乗セおろし為致、随ては其土地之舟持とも、右混し旅人を舟二乗セ候も有之哉二相聞、嘆敷旨願出、是又相違無之相聞候二付、旁江戸河岸之船持共も右之趣相心得罷在、品川宿入口八ッ山下舟着場限旅人上陸為致、夫より程ヶ谷宿迄之間、海辺付村々地元にて旅人舟二乗セ、下之不致様仕度奉存候間、右之趣町奉行衆え御達御座候様仕度奉存候、右海辺付私御代官所村々えは旅人舟二乗セ不申様、猶又今般私より嚴敷相触候様可仕候、依之此段申上候、以上、  
丑七月

大貫次右衛門

乍恐以書付御訴奉申上候  
 当月九日御訴来

一南品川海晏寺門前家主常次郎・同佐次右衛門奉申上候、常次郎店五兵衛、佐次右衛門店長次郎、右之もの兩人去ル九日御勘定御奉行榊原主計頭様御役所江、家主・五人組差添可罷出旨御差紙頂戴仕候二付罷出申候、他之御役所之義故、其段同日御訴奉申上罷出候処、前書五兵衛・長次郎義は、急ニ船乗渡世仕候もの二付、当月朔日大師參詣之もの之由、男女六人ニ而右五兵衛方江參、築地辺迄相雇申度由二付、船支度仕乗舟可為致与存候処、御代官大貫次右衛門様御支配所武州荏原郡大井村名主五藏与申もの罷越、海面之義者此方持場二而、急ニ(兼々カ)御触も有之候間、乗舟不相成旨差支候得とも、急(兼カ)而御触も有之候義二候ハ、支配名主方より可申渡候処、未夕申渡も無之義二候得とも、隣村名主差留候二付、差控罷在候、然ル処、其後御触有之候由支配名主申付候間、旁以渡舟差控罷在候処、前書之通榊原主計頭様御役所二而一通御糺之上、御吟味中右兩人之ものとも家主・五人組江御預ケ被仰付候間、其段御訴奉申上候処、猶又今十九日被召出御吟味御座候、然ル処、前書五兵衛・長次郎江御尋之趣は、江戸向江旅人乗舟不相成儀を相弁江、是迄渡世いたし候哉御尋ニ御座候、右兩人より申立候は、是まで年来舟渡世いたし、大師河原參詣之もの其外とも江戸向江渡世致来り候旨申上候得者、一舩旅人乗舟不相成義を仕来り候上者、先道中筋江も差出押隠候旨、御吟味有之候得とも、先道中筋江旅人乗舟為致候義は一切無之旨申上候、且又先年町年寄衆御役所より御触有之旨、先達而前書名主五藏申立候二付、右御触書支配名主より写差出候処、右御吟味ニ而被仰聞候は、右舩触書も有之候得は町役人迄等閑故之旨被仰聞候、右御触書之趣は御当地より神奈川宿辺迄乗舟不相成旨之御触書ニ而、江戸向江不相成与申義は無之旨、此義支配名主より申渡、一同相弁罷在候旨申上候、其外別ニ御吟味無御座、今日者引取来ル、廿九日五ツ時一同召連可罷出旨被仰渡、則御請書言上申候、前書申上候町年寄衆御役所より被仰渡候書面写相添、此段御訴奉申上候、

以上

文化十四丑年

七月十九日

南品川海晏寺門前

御番所様

家主	常次郎	印
五人組	三次郎	印
家主	佐次右衛門	印
五人組	喜兵衛	印
名主	又三郎	印

申渡

駿州富士山・相州大山參詣之ものとも、御当地より東海道神奈川宿まで海上舟にて罷越候二付、旅籠屋并商人とも助成薄く難義いたし候二付、舟往来差留之儀、品川宿より願出、右舩御当地より乗舟致し、神奈川宿辺え着舟致候義は、脇往来同様之義、是迄迎も海辺付村え舩往来差留之義度々触有之候、御当地河岸之舩持とも右之段相心得罷在候ては、心得違之義可有之、以来右舩之旅人は品川宿入口八ッ山下舩着場限り上陸致し、神奈川辺まで乗舩為致候義は堅致間鋪候、右通船渡世之ものともえ不洩様可申継候、

丑七月六日

右之通喜多村彦右衛門殿え申渡候間、御達申候、以上、



七月六日

南方

小口年番

右文化二丑年七月中小口年番より通達御座候、

道中奉行井上・榊原両名から南町奉行岩瀬氏への掛合を延々と引用したが、冒頭の文化一四年七月の「……道中奉行より掛合」によると、旅人の海上輸送は日常化していたようである。その区間はここでは品川宿と保土ヶ谷間と明記されているが、この文言の中で注目されるのは「江戸其外所々え渡海いたし候段、脇往還同様にて」という記述だが取りあえずここでは指摘に留めておく。

日常化といっても禁止はされるが、すぐにまた海上輸送が再開するという状態であった。文化一四年の場合は品川宿海晏寺門前常次郎店の庄兵衛等が海上輸送を始めたところ大井村の者に見つかってしまった。

海上輸送については文化二年にも同様の輸送があり、この件についての「御触」があったが明確な書留が無いと道中奉行井上利恭及び榊原主計頭は述べている。その結果江戸町年寄樽氏や道中奉行井上・石河両名から北町奉行小田切氏宛の書付、大貫次右衛門の書付が提出されているが、ここでは大貫次右衛門の書付を見よう。

品川宿の願い出によれば、毎年六月中旬から七月中旬迄は富士山及び大山参詣の旅人が多数通行し、品川と藤沢間の宿場や立場は年間で最も収入が多い時である。ところが近年は富士・大山参詣の時期に限らず、平時も江戸表から神奈川宿迄海上輸送が行われるようになり、街道を通行する旅人が減少してしまった。そのため江戸表からの旅人の海上輸送は品川宿入口の八つ山下迄、江戸に向かう船は神奈川と品川間における旅人の乗船を禁止してもらいたい。様々な事情はあったようだが品川宿の訴えは聞届けられているが、禁止の効果はどの程度であったものか、文化一四年に再びどうか何度目かの不正海上輸送が品川宿の五兵衛・長次郎によって行われたわけである。

品川辺りから神奈川・保土ヶ谷辺りへの旅客海上輸送は見つかっては禁止を繰り返しながら、恐らく幕末に至るまで行われていたものであろう。こうした海上輸送は広がりを見せ、武州久良岐郡野島村（現横浜市金沢区

野島）の船頭達が旅客を船で神奈川あるいは江戸表まで輸送するに至っている。

野島村は三浦半島方面へ向かう街道が通じるが、江戸方面から三浦半島への経路を簡単に記しておこう。

江戸方面から三浦半島へは保土ヶ谷宿で東海道から分岐する街道を利用することが多かったようである。保土ヶ谷宿の分岐点には今も何基かの道標が建っている。この道を南下すると金沢町屋に達するが、ここからは鎌倉への道が分岐している。さらに南に進み野島村からは大津・横須賀方面まで船を利用するのが一般的であったようだ。

天保年中の旅日記とみられる「梅が浦」<sup>24</sup>によると、江戸の本所小梅辺りに住む筆者楓川堂老人は浦賀方面へ旅立つが、保土ヶ谷から金沢に出て野島村から船に乗り浦賀に向かっている。

野島村なれハ、野島夕照ハこゝそとよ、爰にまた鈴木屋幸七といへる方に入り、浦賀への渡しふねたのミ、(中略)又乗合の人も有りて、三たり乗となり乗出す、雨もやミ風静にて海上いとおたやかなり、ちなみに帰路は海が荒れて浦賀から船が出せず陸路を歩くがかなりの難路であったようだ。

野島村から半島南部に向けての旅客輸送は陸路の交通集落と軋轢を起こすことは無かったようである。ところが前述のように野島村の船が江戸表方面へ旅客を輸送するようになってしまった。その状況を『保土ヶ谷区郷土史』上巻によりみてみよう。

乍恐以書付御訴訟奉申上候

大貫次右衛門御代官所

東海道保土ヶ谷宿

旅籠屋惣代

訴訟人

八郎右衛門

難 洪 書 入

倉橋内匠様知行所

武州久良岐郡野島村

相 手

船 頭

庄 二 郎



いなかったのだから、公認・未公認という表現には筆者自身疑問はあるがここではこのように表現しておく。

房総に対し東海道沿岸では明らかに旅客の海上輸送を禁止している。その禁止理由の第一は「禁止」を願う訴訟が起きたからである。房総側においては管見では旅客の河川・海上輸送に関する禁止の嘆願や訴訟は起きていないようである。このことについては房総の交通・流通形態について述べることになるので、ここでは房総の陸上交通集落は旅客の河川・海上輸送が行われても大した経済的圧迫を受けなかったからとだけ記しておく。

これに対し江戸内湾南側において旅客の海上輸送が行われると禁止願・訴訟が起きているのは、旅客の海上輸送が東海道の交通集落つまり宿場に経済的圧迫を及ぼすためである。東海道は通行量が多く旅館屋や茶店などはそれにより収益を得ていたのである。

幕府は訴えに基づき旅客の海上輸送を禁じているが、禁止理由として「旅人を舟二乗せ、江戸其外所々え渡海いたし候段、脇往還同様にて宿場助成之差障二相成候筋二付」としていることである。海路Ⅱ脇往還と捉え、脇往還は宿場助成の障害になるとしている。これによれば街道には本道たる五街道と脇往還があり、脇往還は宿場（五街道）の障害ということになってしまう。勿論幕府が脇往還すべてをこのように見ていたわけではないが、五街道が通じる地域の脇往還を考える上で大きな意味を持つであろう。

焦点を散漫にしてみたが、河川・海上交通による旅客輸送は近世交通制度確立期には特に想定していなかったが、人の移動が盛んになるにつれ河川・海上交通を利用あるいは、旅客の増加に目を付け旅客を輸送する物資輸送船が登場するようになった。これに対し幕府は統一見解を示さず禁止願の出た場合は禁止し、異論がでない地域はこれを認めるといふよりは放置した。こうした状況の中で近世交通は展開したのである。

注

- (1) 鹿島萬兵衛『江戸の夕栄』（中公文庫 昭五二）  
(2) 木更津船については拙稿「近世における江戸湾交通について」（『国立歴史

(4) 民俗博物館研究報告」第二集）参照  
和田篤憲「江戸の警備と下総行徳の長渡船」（『経済史研究』九 昭五）

(5) 「番船諸用留」は氏の論文体裁から見て和田篤憲氏の旧蔵とみて間違いない。本資料は古書市場に流出し、国立歴史民俗博物館に収蔵されるに至った。本資料はその後筆者山本により活字化されている。「国立歴史民俗博物館蔵『番船御用留』」（『交通史研究』五三 平一五）に収録。御用留とあるのは筆者の校正ミス。正しくは「諸用留」である。

(6) 加藤貴「中川番所の機能とその特質」（『交通史研究』一一 昭五九）

(7) 「徳川禁令考」前集二二八八号

(8) 「文久四年 道中栞」（『青梅市史料』一三三 昭五三）

(9) 千葉県茂原市鷺津 丸雅幸氏旧蔵 茂原市立美術館郷土資料館現蔵

(10) 都立中央図書館蔵『壬辰船橋紀行』東京誌料請求番号 〇五三二 四

(11) 「尾張屋板江戸切絵図 礪川牛込 小日向絵図」万延元年（一八六〇）（人文社「嘉永慶応 江戸切絵図」平七）

(12) 「同右 日本橋北内神田両国濱町明細絵図」嘉永三年（一八五二）（同右）

(13) 田山花袋著「東京近郊一日の行楽」（博文館 大一一）

(14) 村越博茂「近代移行期における蒸気船就航に伴う「行徳船」の終焉」（『交通史研究』九一 平二九）

(15) 筆者蔵「大峰山道中記」

(16) 国立国会図書館蔵 題箋には「勢起屋登の紀行」とあり、内題は「関宿紀行」とある。表紙は国会図書館が改装した際に新たに作成したもので、標題もその時変体仮名で記されたものと思われるが、ここでは表題を便宜上「せきやとの紀行」とした。

(17) 筆者蔵「善光寺 日光 西国三拾三所道中記」天保二年（一八四二）

(18) 斎藤直成編「江戸切絵図集成」四 尾張屋板

(19) 千葉県鴨川市海福寺の神田有賢氏によれば、この場合の門徒とは葬儀を執行することができない寺のことである。

(20) 渡辺和敏著「東海道交通施設と幕藩制社会」（岩田書院 平一七）

(21) 荒井顕道編「牧民金鑑」下（刀江書院 昭四四）

(22) 石井良助編「御仕置例類集」第五冊所収六五号史料（名著出版 昭四六）

(23) 磯貝正編「保土ヶ谷区郷土史」上（保土ヶ谷区郷土史刊行委員部編・発行 昭一三）

(24) 「南撰要類集」一四三 諸問合（国立国会図書館旧幕府引継書）

(25) 「梅が浦」国立国会図書館蔵 乾坤二冊 筆者は本姓佐々木 大西源祇房、雅名撫草庵御統、別号楓川堂居易、道号寛雲庵居士。「梅が浦」の外に紀行文「津久井日記」「但馬紀行」「房の邦紀行」（いずれも国会図書館蔵）「ぬさふくろ」（筆者蔵）などがある。

○引用史料については綿貫啓一氏・加藤貴氏にお世話になった。

（やまもと みつまさ 交通史学会会長）