



『浅野氏広島城
入城400年』

浅野氏広島城入城400年記念リーフレット

第4巻

街道・水運の整備、 産業の発展



浅野家紋



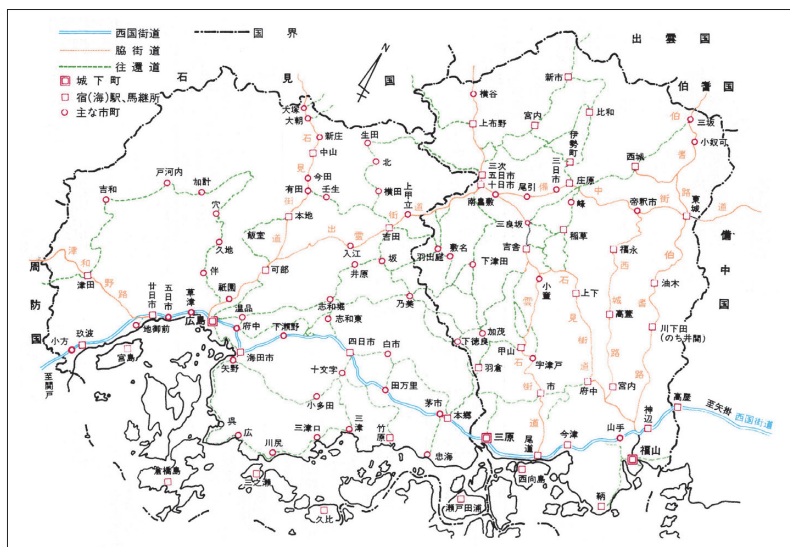
広島藩領分諸郡村々絵図
[広島城蔵]

浅野氏時代の広島藩内の郡村名と、交通路を記した絵図。西国街道・石見街道・出雲街道などの主要街道と瀬戸内の海運航路を赤の線、太田川・江の川などの河川交通を濃紺の線で記しており、当時の藩内交通網を概観することができる。

西国街道

山 陽道は、古代より畿内と九州の大宰府を結ぶ官道として重要視され、唯一の「大路」とされていました。近世においては、幕府直轄の五街道に次いで重視され、大坂から赤間関（下関）へ通じる西国の要路として、西国街道とも呼ばれ親しまれていました。

芸 備における西国街道は、備後
の神辺から始まり、今津、尾道、
三原、本郷、四日市（西条）、海田市、
広島、廿日市、玖波の10宿駅を経て、
周防の関戸宿に通じていました。西
国街道は、広島・三原の城下町、尾
道・廿日市などの港町を結び、瀬戸内
海の航路や河川交通との関わりが深
いため、西国諸大名の参勤交代や、
長崎奉行・幕府代官の往来、あるい
は幕府書状・荷物の輸送などの交通
路として重要な役割を果たしていま
した。



江戸時代の芸備両国における交通路（『図説広島市史』より）

街道の整備

江戸幕府は、江戸日本橋を起点とする五街道（東海道・中山道・日光街道・奥州街道・甲州街道）をはじめ陸上交通網の整備に力をそそぎ、諸大名にも領内の交通運輸施設の整備を命じました。

毛利氏に代わって広島城主となった福島正則は、城下町整備の一環として、毛利時代の侍町の一部を町屋敷に変更し、城の北側を通っていた西国街道を城下町の中心部を通るように引き入れたと言われています。それと分岐する形で、広島から可部・吉田・三次・布野を経て出雲国へ至る出雲街道が開通し、可部から本地^{ほんじ}・中山を経て石見国浜田へ至る石州路など、山陰諸国への交通路も整備されました。

元和5年（1619年）に入部した浅野氏は、福島氏の交通政策を継承して入部当初より交通の整備・充実をはかっていましたが、これらの大きな画期となったのは寛永年間（1624～1644年）でした。

寛永10年（1633年）、幕府は全国の民情政情を視察するため、各藩へ巡見使^{じゆんけんし}を派遣します。この巡見使を迎えるために、諸大名は領内の整備を進めており、広島藩でも各藩の巡見使に対する「御馳走振」を調査するとともに、御茶屋作事・道橋・一里塚奉行を任じて、道路・橋・御茶屋等の施設の整備や接待の準備を急ぎました。こうして、西国街道に一里塚が設置、領内の要地には御茶屋が設けられ、道路幅は西国街道2間半（約4.6m）、石見・出雲路7尺（約2.1m）、村手伝い小道3尺（約90cm）と定められました。

また、寛永12年（1635年）の武家諸法度で制度化された参勤交代により、大名が封地と江戸を定期的に往復することになり、領内道路網の整備は一挙に進められ、街道には宿駅が設けられました。広島藩の西国街道には8か所、脇街道には合計20か所の宿駅があり、参勤大名や幕府役人の通行のために、人馬の継ぎ立てが行われ、飛脚等の用を果たす問屋場などの施設や、本陣などの宿泊施設が設けられていました。宿駅は、次第に多くなる旅人の利用によって活況を呈するようになりました。



芸州広島城割之図[山口県文書館蔵]
(画像提供: 広島城)

毛利氏時代の広島城下を描いたとされる絵図。西国街道は城の北側を通っているため本図には描かれていない。



「安芸国広島城所絵図」[国立公文書館蔵]

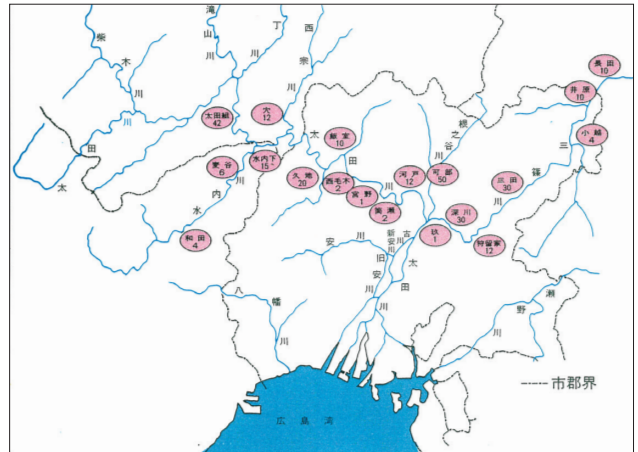
正保年間（1644～1648年）に作製された城絵図。広島城の南に、東西に貫ける西国街道が描かれている。かつての西国街道には現在、本通商店街などがあり、商業の中心地として賑わっている。

川舟と城下町

6 本の河川に囲まれる広島城下町は、まさに水の都であり、中心市場である城下町と芸北地域の物資輸送の手段として、河川交通が陸上交通と同じく重要視されていました。

城下町に通ずる太田川水系は、すでに毛利時代に広島から可部あたりまで舟運が通じており、広島城築城の際にも建築資材の輸送手段として使われていたことが知られています。福島時代、慶長・元和のころには、太田川の支流三篠川筋の上深川隅田まで舟運が可能となっていました。

浅野時代の寛永年間(1624～1644年)、三篠川筋は上深川から狩留家・三田、さらに秋山村まで舟路が開かれるようになります。また、太田川本流の上流地域においても、広島城下の川舟が加計村まで上がるようになりました。



太田川・三篠川・水内川の舟運と船株数(元禄4年=1691年)
(『図説広島市史』より)

太田川を往来した荷船は、「艀船」もしくは「オオブネ」と呼ばれる船底が平たく広い、帆付の船でした。船頭と供乗が乗り込んで流れを下って、広島城下の商い先に荷揚げをし、帰路につくときは途中で帆を張って、風を利用して川をさかのぼり、それより上流では船に綱をつけて引き上げていました。太田川の上流から広島城下までを往復するには、早朝に出発しても、2泊を要したといいます。それでも、陸上手段と比べると能率的で、奥地からの生産物の輸送のためには重要な手段でした。

承応3年(1654年)頃から徐々に上流域の農民が川船を所持して物資の運搬にあたるようになり、三篠川筋からは主に年貢米、太田川筋からは筏流しにより豊富な木材を搬出したのをはじめ、鉄・薪・炭・板・木地・紙などの藩の御用荷物を中心に、腰林割木、扱亭・茶・こんにゃく玉などの商品が城下に積み下ろされました。下流域や城下の川舟は肥舟が多く、蔬菜類を積み下ろし、城下から肥料(糞尿)を積んで帰りました。このように公用物資の輸送にも使用される川舟は、「船改め」によって船奉行の管轄下におかれ、藩から厳しく統制されました。「船改め」とは、藩が明暦年間(1655～1658年)に始めた川舟統制のための実態調査と、それに基づく操業規制のことで、これにより藩は各村の船数を「船株」として固定し、船株仲間を公認して仲間内の権益擁護を認めました。また、従来の慣行に則って積荷の集荷地域範囲や操船区間を定めた通船仕法を確定するとともに、年毎に変動していた船床銀(営業税)を固定化し、仲間の営業を安定させることに努めました。



オオブネ復元(広島市郷土資料館にて撮影)

海運交通

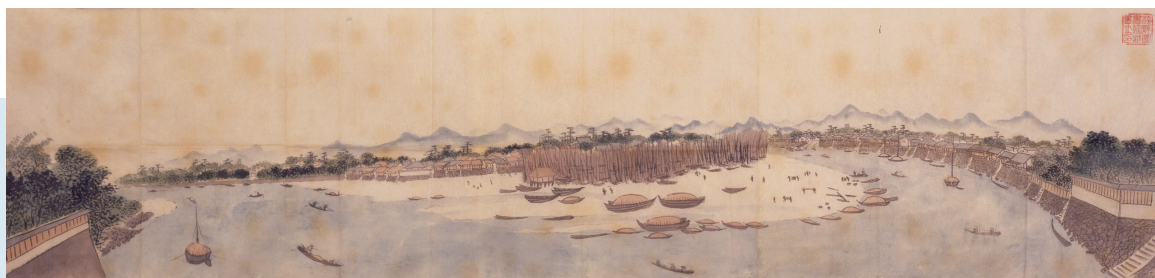
江戸時代に入り、各藩は城下町を中心とする領国市場を整備しましたが、藩領域の市場だけでは年貢米の換金や、国産品の販売、必要物資の調達はできないため、藩領域市場と江戸・大坂・京都などの大都市の中央市場との結びつきが不可欠でした。そうした中央市場への物資輸送の大動脈として大きな役割を担っていたのが海運です。

17世紀半ばにかけて、鳥取藩、加賀藩をはじめとした日本海側の各藩は、大坂への廻米を次々に行うようになり、広島藩も三原・尾道・木浜（後の忠海）・竹原・三津の浦辺5か所に米蔵を設置し、大坂廻米体制の整備と確立を図りました。

また、全国各地に直轄領を持つ幕府も、幕領米を安全かつ迅速に運搬するため、江戸商人であった河村瑞賢^{かわむら すいけん}に命じて、寛文11年（1671年）に東廻り航路を開設しました。また、同12年（1672年）には出羽国幕領米の江戸廻漕を契機に、西廻り航路を開きました。この西廻り航路は、日本海を南下して瀬戸内から大坂へ至るコースをとり、それまで敦賀から陸送されていた東北・北陸諸地域から米などの輸送を容易にしました。これにより瀬戸内は幹線航路としてますます発展していくこととなりました。

江戸時代後期になると造船技術の向上や船舶技術の改良によって、海運はいっそう発展していき、広島藩の内海諸港へ従来の内海諸地域や九州の船だけでなく、西廻り航路を使用する北国からの弁才船^{べんさいせん}（大型の木造帆船）である「北前船」^{きたまえぶね}とよばれる船が盛んに姿を見せるようになりました。初め大坂への廻送を目的としていたこれらの船は、次第に内海諸国とも直取引を行うようになり、広島城下や尾道・厳島・蒲刈・竹原・倉橋島・鞆などに入港し、広島藩の廻船業も大きな発展を遂げました。

これら海運の発展と共に、藩も航路・港湾の整備に力を入れ、事故に繋がる危険な暗礁などには遠くからでもわかるように水尾木^{みおぎ}（^{みおつし} 湫標）を建てるよう指示しました。難波船の救助、積荷の処理などを盛り込んだ浦法度は、寛永元年（1624年）に浅野長晟が発布して以来、たびたび船奉行の名で触れ出されています。また、各地の港には、夜間航行のために常夜燈を設け、本川・元安川・天満川の河岸には雁木を築き、船が海から商業中心地に直接着岸できるようにしました。



沢左仲別荘絵図〔広島市立中央図書館 浅野文庫保管〕

水主町（現加古町）には、藩府の船屋敷があり、藩船を留める「舟入」がありました。本図は、「舟入」の入り口付近を南側から描いたもの。潮の干満の差が大きい広島では、太田川から堆積される土砂によって船の出入りに支障をきたすこともあったため、藩は川口番所に監視を命じ、定期的に洲掘りを行っていました。

産業の発展

17世紀後半、陸上交通・水運の整備により全国的に物資流通が飛躍的に向上すると同時に、各藩の地域で産出される商品が、藩内の市場を経て、都市部の市場で盛んに消費されるようになります。広島藩でも商品の生産が活発化し、藩内の各地に特産地帯が形成されていきました。

広 島藩における主な特産物の分布を示したものが右の図です。図を見てみると、瀬戸内海に面した沿岸地帯では、新開地を中心に木綿栽培と綿布製織業が展開したのをはじめ、^{いぐさ} 蘭草・^い 蘭むしろの栽培、製塩業、牡蠣・海苔養殖などの諸産業が広く分布していることがわかります。

製塩業は瀬戸内各地で揚浜塩田が古くから盛んでしたが、17世紀の初めに播州赤穂で開発された生産性の高い入浜塩田が各地に伝わり、急速に製塩量が増加していきました。芸備地方では初めに竹原に入浜塩田が伝わり、慶安3年(1650年)に塩浜31軒が築造されました。これが予想以上の利益を上げたことから、承応元年(1652年)に藩が資金を出し、新たに67軒を増築させ、塩田面積も60町歩にのぼりました。その後、この竹原塩田の技術を導入し、藩内で多くの塩田が築造され、広島藩の塩は江戸をはじめ全国に流通することになりました。

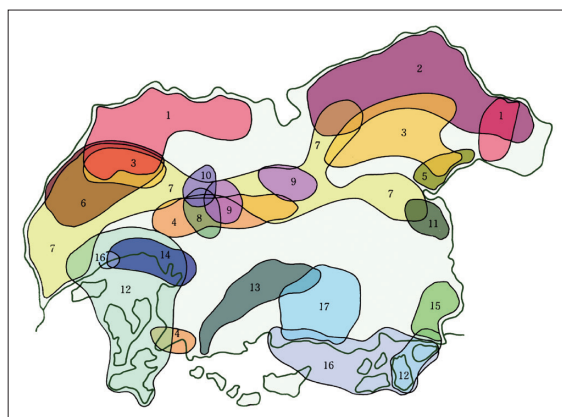
現在も広島の特産物として有名な牡蠣養殖は、正確な起源は定かではありませんが、17世紀後半に^{ひびたて} 築建法による区画養殖法が成立し、18世紀後半から19世紀初頭にかけて養殖業が本格的に発展したといわれています。

一方、内陸部諸郡は、製鉄業、製紙業、^{あさ お こぎ そ} 麻苧(扱苧)生産、板・材木・炭、煙草など沿岸地帯とはまったく異なった諸産業が分布しています。特に鉄は、原料となる砂鉄と、生産に必要な燃料となる炭が豊富であったため、多く生産され、中国地域一大産地として明治前期まで栄えました。

このように沿岸部と内陸部で産業の種類の違いが見られるのは、中国地域が中国山地によって瀬戸内海側と日本海側、山間部とで気候がかなり異なるためです。それぞれの地域は自然地理的条件を利用して、特産物を生産・発展させていったことがうかがえます。

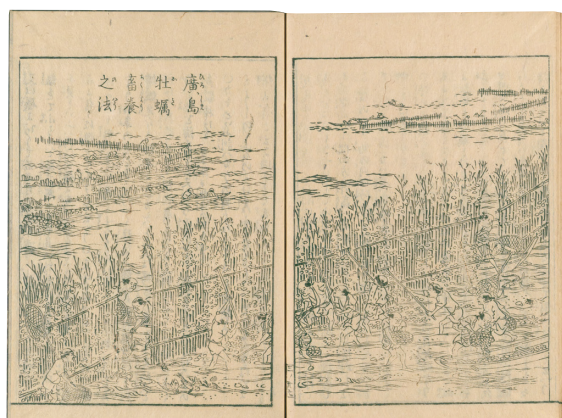
このほか、図にない特産物としては、沼田郡東部の藍、城下近郊の^{そ さい} 蔬菜、沼田郡相田・上安・高取・長楽寺・伴村、高宮郡大毛寺・勝木村などの^{かもじ} 藁製品、安芸郡矢野村の髷などがあげられます。城下町では、職人による手工業も盛んで、その職人たちの多くは、浅野氏に追従し紀伊国から広島へ来住したものでした。鍔・鉄砲金具などの武具関係や、時計や銅虫細工師など技術を要する職人は、^{ふ ち} 扶持職人として登用され、藩から米などを給されたほか、家屋敷の貸与や町役の免除など多くの特権や恩典が与えられていました。

18世紀末頃になると、藩が疲弊した財政力の強化を目的に積極的な国産推奨策を行うようになり、こうした特産品は藩内外の市場へ急速に販路を広げていきました。



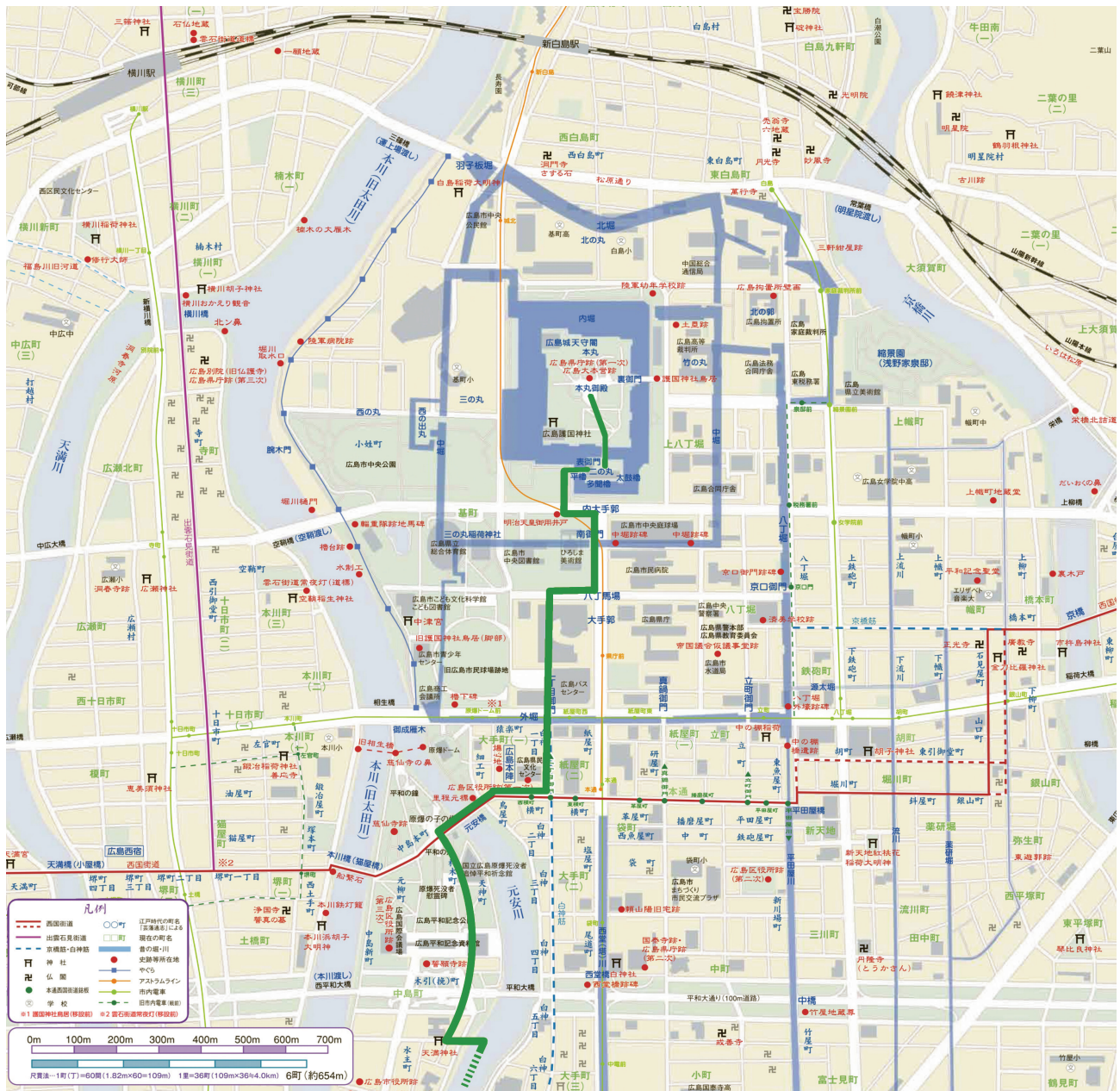
広島藩領の主要産業(『広島県史 近世2』より)

1. 製鉄業 2. 砂鉄採取 3. 麻苧(扱苧) 4. 麻製品
5. 煙草 6. 板・木材 7. 製紙業 8. 木履 9. 油蠟
10. 山蘭油 11. 戸扉・障子骨 12. 木綿・綿布
13. 瓦・陶器 14. 牡蠣・海苔 15. 蘭草・蘭席(備後量)
16. 製塩業 17. 塩薦・塩田用縄苞・塩木



八重築より稚貝採取の図
(『日本山海名産図絵』3巻より)
[国立国会図書館デジタルコレクション]

トピックス 浅野長晟の入城ルート



広島城下大絵図[広島市中区役所地域起こし推進課]

上の地図に緑の線で示しているのが、今から400年前、元和5年(1619年)8月8日(旧暦)に浅野長晟の一行が通ったと推定される道のりです。長晟一行は、紀伊国(和歌山市)から、瀬戸内海を經由して水主町(現加古町)に上陸し、天満神社にて休憩したのち、広島城へ入りました。

第5巻
予告

テーマ「学問・教育の普及、宗教の信仰」発行まで今しばらくお待ちください...

令和元年(2019年)
12月発行

編集：広島市市民局文化スポーツ部文化振興課 TEL082-504-2851
監修：中山 富広 広島大学大学院文学研究科教授
協力：公益財団法人広島市文化財団広島城
西村 晃 広島県立文書館研究員(エルダー)
参考文献：『広島県史』近世1、『広島県史』近世2、『図説広島市史』