

「大消費地・江戸へのそば供給に関する一考察（その2）」

江戸ソバリエ、江戸（旧寺方）蕎麦研究会

代表 小島末夫

4. 江戸への交通運搬手段とそばの主な輸送ルート

江戸時代においては、いわゆる「地産地消」を主な拠り所としていましたが、相互に物資の行き来が全くなかったという訳では勿論ありません。特に各地方から江戸へ運ばれるモノが多く、年貢米を始め様々な食料品やその他生活物資、加工製品などが輸送されていたのです。それは当初、あくまで陸上の交通や物資の運搬が前提でした。

このため、物流の視点から捉えた消費都市・江戸の特徴を挙げると、総じて以下に示すような3点に集約できるのではないかと思います。すなわち、

第1に、江戸初期の関東諸地域は、江戸の人口に見合う農産物などの生産力はまだそれほど大きくなって、到底賄いきれるものではありませんでした。一方、寛永12年（1635年）に始まる参勤交代制度や江戸城普請などにより、江戸の人口が増加するにつれて、消費物資の需要は大幅に増大しました。

第2に、当時の徴税制度の一環として、各藩では蔵米（くらまい。注：江戸時代、幕府や諸藩の倉庫に納められた年貢米）を江戸へ確実に輸送し、換金する必要がありました。

第3に、明暦3年（1657年）に起こった大火によって、江戸城の修復や藩邸の再建など巨大な建築工事と土木工事が行われたため、建設資材などの需要も急増しました。

（苦瀬博仁「江戸期における物流システム構築と都市の発展衰退」『海事交通研究（年報）』第56集）

その結果、こうした江戸への物資輸送の需要増大と共に、江戸に対する輸送の拡充、しかも大量輸送が急速に求められるようになっていったのです。

1) 江戸期の交通網や運送業の発達

上記の中でそばを含む消費物資に限ってみても、実は江戸が幕府直轄の大城下町として繁栄した江戸時代前期に当たる元禄期（1688～1703年）の頃から、既に色々な食品や食物の流通（輸送）が始まっていたことが分かります。それらの流通ルートには、具体例で示すと、次のような主として3つの形態があったと言われます。すなわち、

第1の形態：幕府や大名たちが年貢として徴収したものの一部を売却するために、「札差（ふださし）」（注：江戸時代、旗本や御家人に支給される蔵米を代理として受取り、その販売を請け負った者）や「御用商人」などの手を経て江戸に運び込んだもの。

→この代表が米（コメ）であり、前述の「蔵米」と呼ばれて珍重された。

第2の形態：全国各地の産物が集散し、商活動の活発な大坂・京都から流通業者の手によ

って江戸へ船で運んだもの。

→この形態をとるものには、江戸の豊富な購買力を目当てにした各地方の特産物が多かった。

第3の形態：江戸周辺の産物を生産者が直接に売り出し、陸路や河川を利用して運んだもの。

→この形態をとるものは、野菜や鮮魚といった生鮮食品が主体であった。

(石川寛子「江戸時代における食をとりまく諸風俗についての研究」『浦上財団研究報告書』Vol.4)

このように江戸期に高まる物資輸送を担い、輸送の拡充を支えてきた原動力は、第4表で示した如く、輸送体系の整備や物流システムの構築が着々と行われていたことに因ります。そうした状況の進展について、以下では少し詳しく見ていきたいと思います。

第4表 江戸期の輸送機関と輸送量

輸送機関	菱垣廻船、樽廻船	川舟（高瀬舟、平田舟）	馬、荷車
輸送距離	長距離・大量輸送	長～短距離・中量輸送	中短距離・少量輸送
輸送路	廻船航路 (東廻・西廻航路)	河川、水路・運河	街道、市中の街路
物流事業者	廻船問屋	廻船問屋、河岸問屋	河岸問屋、問屋
物流施設	湊、蔵屋敷、御蔵	蔵屋敷、御蔵、河岸蔵、 河岸	河岸、物揚場、宿駅
米の輸送量と必要人員 (俵、人)	廻船：1000俵、20人	大舟：350俵、5人 中舟：200俵、3人 小舟：45俵、1人	馬：2俵、1人 荷車：3俵、1人

出所：苦瀬博仁「江戸期における物流システム構築と都市の発展衰退」『海事交通研究』2007年

(1) 陸運：骨格となる五街道や脇街道などの整備

そもそも全国的な陸上交通の整備に関しては、16世紀の戦国大名である豊臣秀吉政権の下で始まり、江戸幕府によって完成されたと言われます。実際、徳川家康が初代将軍として最初に執り行ったのが、主要道路並びに宿場・伝馬（てんま）制度の整備でした。その背景には、当時としては陸上の交通や物資の輸配送が中心であったことが挙げられます。

なかでも重点的に取り組まれ推し進められたのが、江戸時代の主要な道路である、日本橋を起点とする5つの街道（陸上交通路）の整備だったのです。ここで注目される点は、我が国における現在の交通網の骨格が、今から400年以上も昔の江戸幕府によって整備された、これらの街道が基本となっていることです。江戸から各地に通じる「五街道」とは、①東海道（江戸～京都）、②中山道（江戸～高崎～下諏訪～京都）、③日光街道（江戸～宇都宮）、

④奥州街道（江戸～白河）、⑤甲州街道（江戸～下諏訪）を指します。これらの五街道は、江戸時代前期の段階で既に一体的なものとして、幕府が直接管理する道中奉行（万治 2 年 <1659 年>に物流や情報網の構築を目的として設置）の監督下に置かれていました。そうした道中の交通は、京都を中心とした五畿七道（ごきしちどう。又は畿内七道）に始まり、鎌倉を中心とした鎌倉街道、それに江戸を中心とした上記の五街道へと新たに発展・整備されてきたのです。

そのほか、五街道からの延長道や分岐道であった「脇街道」又は「脇往還」（わきおうかん）と呼ばれる街道があります。この脇街道としては、例えば伊勢路、山陰道、山陽道、長崎道、北國街道（中山道追分～高田）、北陸道（高田～新潟）、羽州街道（奥州街道桑折～青森）などが列挙されます（第 3 図参照）。こうした街道は、日本国内の各地に張り巡らされ、早道や商品輸送の道として地方のヒトとモノの流通往来に大きな役割を果たしていたのです。

第 3 図 江戸時代の交通路～五街道、脇街道と航路



ところで、上で述べた五街道や脇街道において、駅通事務を取り扱うため設定された町場が宿場でした。各街道には一定区間ごとに旅籠の集合体である宿場（宿駅とも言う）が設置され、その宿場を中心に形成された商業集落としての宿場町が発達しました。具体的に申しますと、五街道の場合、起点の日本橋から最も近い最初の宿場は、東海道が品川宿、中山道が板橋宿、日光街道と奥州街道が千住宿、甲州街道が内藤新宿であり、これらは「江戸四宿」と呼ばれて大変な賑わいをみせていたそうです。何故ならば、江戸へ陸路で運ばれてくる物資は、すべからく江戸からの五街道の第 1 宿にあたる、これら四宿を必ず通過しなければならなかったからです。このため、これら四宿には江戸と在郷を中継する商人が生まれ、流通上の玄関口として大いに発展したわけです。そのうち例えば、木曾街道を経て京都に通じ

る中山道 79 宿の中で最初の板橋宿は、参勤交代などで中山道を利用する大名が多かったことから大宿場となり、天保 14 年（1843 年）の記録によれば、そこに旅籠は 54 軒を数え、2,500 人近くが住んでいたと伝えられております。

これらの各宿場には、それぞれ旅人や荷物の輸送のために馬や駕籠（かご）かきの人足たちがいて、陸上交通の輸送拠点を持ち、宿泊施設が集まっていました。この宿場の大事な役割としては、宿泊の便の提供機能に止まらず、隣の宿場から運ばれてきた公用の荷物や書状などの通信物を次の宿場まで送り届けるために、人馬を常駐させて宿場から宿場へと人や物資を確実に継ぎ送るという大切な業務（伝馬制度。注：伝馬<てんま>とは、輸送用の馬のこと）がありました。ここで注意を払う必要があるのは、伝馬制を始め当時における荷物の輸送範囲が、原則として隣接する宿場町までとされ、それを超えての輸送は禁止されており、宿場に到着する度ごとに人や馬を交替させ荷物を改めて積み替えねばならなかったことです。つまり、このようなある意味でリレー方式に頼ることは、別の角度から見ると極めて非効率な輸送方法にしか過ぎなかったとも言えるわけです。

その上、当時の主な陸上輸送手段であった大八車や馬車などで道路は絶えず混雑していたばかりか、荷駄（にだ。注：馬で運ぶ荷物のこと）の輸送容量が小さくて、全体の輸送量にはとても限界がありました。具体例でみると、例えば馬 1 頭の積載量はおよそ米 2 俵（約 120 kg）分に相当していたのですが、仮に米 100 石（米 1 石は約 2.5 俵で、合計 250 俵。重量では約 15 トン）を輸送しようとする、全部で 125 頭もの沢山の馬が必要になる計算であったのです。併せて、度々発生していた交通事故に対する危険や、荷物の損傷なども同時に考慮しなければならなかったのです。

こうしてより多くの荷物を安全に運ぶための大量輸送の方法としては、主に人力や馬に頼る陸運の段階から、段々と河川や水路、海路を利用した次のステップである舟運・海運へと移っていったのです。

（2）河川舟運：河川の改修や水路・河岸などの整備

古くから船は荷運びにも使用されていたのですが、江戸時代に入って大規模な河川の改修工事や水路・運河、河岸（かし）などの整備が進んだため、荷物輸送の中で大事な地位を占めていた舟運が、重要な交通路としてまず盛んになりました。それを可能にした要因では、物資輸送路としての河川や水路・運河、加えて物流施設としての河岸や蔵屋敷などが有機的に結ばれたことが挙げられます。

事実、関東諸地域から江戸への物資輸送において、利根川や荒川を利用した舟運による場合の多かったことが指摘されています。具体的には、関東近郊から野菜や日用品などの生活物資が、利根川・江戸川・隅田川などを経て、高瀬舟により運ばれていたと言われます。逆に江戸から関東方面へは、塩、肥料、日用雑貨などが、同じく高瀬舟で運ばれていたということです。また関東平野の江戸城米（年貢米）とか大名蔵米は、陸上輸送よりも多くは利根川・荒川などでの川船（高瀬舟）によって搬入されていたようです。この船底が平らで荷物

を多く積んでも深く沈まず、喫水の浅い河川での航行に適していた木造船こそが、すなわち高瀬舟でありました。それは、長さ 31~89 尺 (9.3~27m)、幅 7~17 尺 (2.1~5.1m) で、最大級のものは 500 石積み (75 トン) 程度もあったと言います。ちなみに、米は 6 石で大体 1 トン弱ほどの重さに相当。

こうした中で特に利根川の舟運に関して述べると、利根川河口にある銚子の有名な濃口醤油の例を参考に挙げる事ができます。このそばつゆのかえしを作る際に無くてはならない銚子産醤油を、利根川から関宿 (せきやど。現・野田市) を経て江戸川を經由し、更に先の小名木川 (おなぎがわ) を経て江戸日本橋界隈の蔵へと運んだのです。その距離は、全長 184 km に及ぶルートでした。そして天然の好漁場に恵まれ魚を供給する港町でもあったことから、銚子は利根川の水運による物流の発達で、江戸の食を支える台所でもありました。このように銚子が江戸と水路で直結されたために、そばのみならず、寿司、天麩羅、鰻などを含め江戸の新しい食文化を開花させる契機ともなったのです。

そのような背景を考えるうえで、特筆すべき事項としてここで指摘しなければならない点、「利根川の東遷」と呼ばれる一連の大土木工事です。第 4 図で表したように、現在の利根川は、関東平野をほぼ西から東に向かって貫流し太平洋へと注いでいます。しかし、近世以前においては、利根川、渡良瀬川、鬼怒川 (毛野川) はそれぞれ別の河川として存在し、そのうち利根川は関東平野の中央部を南流し、荒川を合わせて現在の隅田川筋から東京湾に注いでいました。だが、江戸の市中に度々水害をもたらしていたのです。そのため、徳川家康の命令により、天正 18 年 (1590 年) の江戸入府を動機に付け替え工事が開始され、それから 60 年という長い歳月を費やして利根川の本流を銚子へと流れるようにする、いわゆる東遷事業が実施されるに至りました。この結果、承応 3 年 (1654 年) に渡良瀬川の下流の利根川が銚子で太平洋側へと注ぐようになり、そして以前に太日川 (ふとひがわ) と呼ばれた江戸川が東京湾へと流れるようになって、遂に流路の付け替え工事がようやく完成をみたのです。

第 4 図 利根川の東遷



東遷前

東遷後

上記の東遷事業により、利根川水系は関東平野に巨大な水路網を形成し、関東地方だけで

なく、外界ルートと結ばれた津軽や仙台など遠くは陸奥方面からも物資が盛んに行き交うようになりました。そのため利根川自体は、我が国きっての内陸水路として大いに栄え、本川・支川の沿岸には、荷を下ろす河岸が数多く設けられて蔵や河岸問屋などが建ち並び、大変な賑わいをみせていたということです。

以上で見たような舟運は、概ね明治 20 年代前半（ほぼ 1880 年代後半）頃まで物資運搬の中では比較的重要な地位を占めていたと言われます。しかし、そうした輸送手段や航路では、大舟から小舟に積み替える必要も多く、真の意味での長距離・大量輸送は依然として不可能だったのです。従って、江戸へ大量の物資を安く且つ安全に運ぶことが可能な海上輸送方法の確立が課題となり、一層求められるようになりました。ここに物資輸送の主流が徐々に海運へと順次交代していくこととなったのです。というのは、一般に千石船（米一千石は約 150 トンに相当）と呼ばれ大きな帆船の一種である「弁才船」（べざいせん）の輸送力が、牛馬を使う陸上輸送はおろか、舟運をも凌駕し、それらを圧倒していたからにほかなりません。

（3）海運：廻船航路の開発と東廻り・西廻り航路の整備

このようにして、一度に大量の荷物が運べる海上輸送が発達し、遂には江戸期における物流の主役へと躍り出るようになったのです。

江戸時代、そうした大量輸送を可能にした海路には、大きく分けると日本各地をつなぎ特産物などを運んだ西廻り航路、東廻り航路、南海路（菱垣・樽廻船）の 3 つが数えられました。なかでも物資輸送を主に担ったのが廻船航路でした。

ただ、当時の海上交通は「鎖国」制の下で、日本列島の沿岸海運が何と言っても要（かなめ）でありました。沿岸航行に限定されていたとはいえ、なかでも特に江戸、京都、大坂の三都を結ぶ船舶による内航海運が盛んになっていったのです。というのは、江戸での沢山の消費物資の需要に応えるため、上方からの「下り物（くだりもの）」と称された商品を大量に運び入れる必要に当時は迫られていました。何故ならば、大坂は「天下の台所」と言われたように経済の中心地として、一方の江戸は政治の中心地として発展し人口も増加する中で、大坂に多く集まっている関西地区や瀬戸内海の物産を、一大消費地となった江戸へ大量輸送する海上輸送（海路）の促進が何より求められていたからです。

ここで活躍したのが、菱垣廻船（ひがきかいせん）や樽廻船（たるかいせん）と呼ばれる木造の和船、すなわち先に述べた船体の形が上方型帆船の「弁才船」だったのです。当時唯一の大量輸送手段として使われた両船は、まさに江戸時代における経済の基礎を支えた重要なインフラでもあったわけです。

そうした菱垣や樽の“廻船”というのは、国内沿岸の物資輸送に従事した荷船のことをそう呼んでいました。最初の頃は、雑貨専用船である菱垣廻船（元和 5 年<1619 年>が始まり）のみでしたが、この“菱垣”という名称は、船縁（ふなべり）側の筋を菱組の格子で特徴づけたことに由来するとされています。後には、積み荷を上方の酒に特化して酒樽を専門に運ん

だ樽廻船（享保 15 年<1730 年>が始まり）も登場し、運航されるようになったのです。しかも、幕末になると樽廻船の雑貨積みが認められた結果、菱垣廻船よりもスピード・コストなどの面で有利となり、樽廻船がむしろ主流となっていきました。これら菱垣廻船や樽廻船は、いずれも本来は大坂（上方）の商品を江戸へ運ぶために仕立てられた船であり、ともに「上方の製品を江戸へ運ぶ船」のことを指していたそうです。具体的には、同廻船が主に運んだ貨物の中心は米（コメ）だったのですが、それ以外に酒や味噌、醤油、油、魚粉のほか、木綿や紙などの生活必需品および人も運んだのです。

さらに江戸幕府の「大型船建造禁止令」により、初期には 200 石（約 30 トン）～400 石（約 60 トン）積みの中型船の大きさに止まっていたこれらの廻船も、やがてその後に規制が緩和されると、大型弁才船の俗称として上で述べた千石船（長さ 25～30m、幅 8～10m）と言われるような積石数が米一千石（約 150 トン）を積載できる大型の帆船も登場し、広く普及することになりました。そして、内航海運としての廻船の発達が最盛期を迎えた江戸後期には、上りと下り合わせて延べ 800 隻近い船が日本沿岸を往来していたとのことです。

このほか、江戸幕府は、太平洋側と日本海側の廻船航路である「東廻り航路」および「西廻り航路」の開拓にも一段と力を入れました。とりわけ、そうした海上交通の整備に熱心に動いたのが、江戸時代初期の豪商で材木商・土木家でもあった河村瑞賢（かわむら・ずいけん。元和 4 年<1618 年>～元禄 12 年<1699 年>）です。彼は東北地方の年貢米を江戸や大坂に運送することを請け負い、幕命によって寛文 11 年（1671 年）にまず「東廻り航路」を、次いで翌寛文 12 年（1672 年）には「西廻り航路」をそれぞれ開発するに至ったのです。このようにして、安全な航路や寄港地並びに廻船の整備が、全国的な規模で次々と行われました。

上記のうち、「東廻り航路」とは、日本海沿岸より出発し、津軽海峡から太平洋に向けて南下し、房総半島を迂回して江戸に上る海路です。他方、「西廻り航路」とは、日本海沿岸の酒田湊から西に向かい、赤間ヶ関（下関）経由で瀬戸内海に入り、兵庫・大坂に寄港して紀伊半島を迂回し、遠州灘から下田を回って江戸に到着する海路を指します（第 3 図参照）。どちらも江戸時代前期に開かれたのですが、前者の「東廻り航路」では、太平洋側を北へと向かう黒潮の流れに逆らって進む必要があるため、後者の「西廻り航路」の方が荷物を安く運べる便利さも相俟って盛んに利用されるようになりました。この「西廻り航路」を走る船が、一般に北前船（きたまえぶね）と呼ばれ、広く知られるようになったのです（注：実際に使われたのは貨物船として利用されていた上記の「弁才船」）。その“北前”は日本海の意味であり、日本海を走る船だからこそ、そう名付けられたとの説もあるようです。

こうして大いに賑わうようになった「西廻り航路」ですが、その後に活躍する北前船、千石船などが繁栄の基礎ともなり、まさに江戸時代の重要な物流ルートとなったのです。またこれによって、江戸と大坂を中心とした全国的な物資の流通網が完成をみることとなり、日本列島における一大海上輸送網が構築されたのです。

2) 江戸へのそばの主な輸送ルート

前節で既に述べたように、全国の各地で生産されたそばを最終需要（消費）地の江戸まで運ぶ必要があるわけですが、その役割に大きく貢献したのが、上で詳細に説明した江戸期の交通網の確立および運送業の発達でした。

それでは一体、肝心のそば自体は産地から具体的にどのようにして江戸へと輸送されていたのでしょうか？そばは、江戸期になると庶民の食べ物として広く受け入れられるようになっていましたから、そうした産地より様々な交通手段を通じ江戸へと運び込まれていたものとみられます。実際、そば粉の運搬がどのように行われていたかにつきましては、過去の文献調査などの実証分析により、ある程度の把握が進んでいると聞きます。

そのため、ここでは必ずしもそばそのものだけではなく、全国各地から江戸市中に運ばれていた食品や食物に関して、何が何処から運ばれていたかといった食品名とそれを送り出した地域につき、次のような書物を参考にしながら検討していきたいと思えます。すなわち、『江戸往来』並びに『続江戸往来』という2つの貴重な文献史料になります。これらを基に、石川寛子先生はかつてまとめられた報告書の中で、以下に示す特徴的な諸点を明らかにされておられます。

（『浦上食品・食文化振興財団への研究報告書』Vol.4<1994年>所収、うち石川寛子「江戸時代における食をとりまく諸風俗についての研究」pp137～157）

まず、江戸市中に運ばれた食品や食物に関しては、前者の『江戸往来』を軸に解説されています。この「自遣往来」ともいう『江戸往来』（作者不詳。寛文9年<1669年>初版）の史料は、江戸の案内書でもあると説明されているように、その内容が、諸国より江戸へ流入する土産・菓肴・衣服・器材などの品々を事細かく紹介する形となっております。これは、江戸に流入する諸国・異国の土産を、例えば「大和の柿」、「小布施の栗」、「伊豫の素麺」といった産地名入りで270種ほど掲載しています。そのうち、119種が食品・食物に関するものであり、全体の44%に達しているのです。また現在の県別に照らし合わせてみると、北の北海道から南の沖縄に至るまでの31都道府県（日本全国では合計47都道府県）にも及んでいることから、幕府のお膝元である江戸に対する各地が抱く関心の高さとその広域的な流通活動が顕著に現れていることが分かります。しかも、当時の輸送状況から考えて当然ではありますが、食品群別では生鮮品よりも加工品、なかでも運び易く、保存性の高い魚介加工品が特に多かった点が目立ち特徴となっているのです（注：魚介類の占める割合は全体の40%でトップ。それは、四季を通して江戸の人々の主要な食材料であった）。

さらには、江戸市中およびその周辺で生産され、調達された食品や食物を調べる上で用いられた一次史料としては、後者の『続江戸往来』が挙げられます。この勝間流水著になる書物は、原版が宝暦5年（1755年）に公刊されており、前掲書の『江戸往来』の続編としてそれより約90年後に作られたものと推察されています。作者の勝間流水（竜水）は元禄10年（1697年）生まれであり、江戸新和町在住の絵師で彩色刷りの元祖といい、篆刻も巧みで、俳諧でも名を成したと伝えられております。本書の中では、江戸における町々の様相を

始め、生産ないし商取引物資の名称（特に江戸近郊の物産および諸商品の品目）などにつき、詳しく述べられていると言います。具体的には例えば、「深川の牡蠣」、「瀬戸物町の乾物」、「雑司が谷の藪蕎麦」などというように、生活物資の売買場所や江戸端々の産物などが幅広く紹介されているのです。

また、石川寛子先生の江戸における食生活の史的考察によれば、本報告書にはそのほか、そば（蕎麦）、獣肉、醤油などに関連した記述も列挙されています。そうして、

- ・江戸時代も前書刊行の頃（1700年代半ば）になると、うどんに次いでそばが売り出されるようになったこと、

- ・醤油が一般家庭にまで普及されるようになったこと、

- ・肉食忌避の世にあっても滋養に良い物として、野生の獣肉は食べられていたこと、

などがうかがわれると明らかにされておられます。

ただ極めて残念なことに、我々にとって大変注目されるそばの細かい入手経路などの情報までは把握できておりません。とはいえ、上記2冊の“往来物”から当時の食品や食物の調達・入手状況などについてみると、総じて①江戸には全国各地から特産物（そばを含む）が運び込まれていたことや、②江戸近海および近郊農村では大消費地・江戸の台所を支える大掛かりな農魚産物の生産活動が活発に行われていたこと、さらに③江戸市中では豊富な食素材が売買されていたこと、などの重要な諸点を指摘することが可能ではないかと思われま

（1）そばの運搬手段から見る「山物」と「河岸物」の相違

上述したように、当時江戸には全国から文字通り色々な特産物が運び込まれておりました。そのうちの一つが、まさにそばだったのです。とりわけ、そば栽培の盛んな藩やそれを奨励していた藩などでは、特産品の販路拡大に向け大消費地・江戸で様々な売り込み攻勢をかけていたことが明らかとなっています。こうして江戸時代のそばは、全国の産地からの輸送や後で述べるような主に水力を利用した水車製粉での加工を経て、江戸市中の市場や飲食店などに供給されていたのです。

具体的に詳しく辿ってみると、江戸で消費されるそばの原料である玄ソバは、既に述べたとおり、当初は主として現在の荻窪、高井戸、三鷹、小金井、深大寺、練馬など江戸西北周辺部産で賄われていたのです。なかでもその多くは、江戸郊外の三多摩方面で獲れたそばであったと聞きます。これが主に馬車で中野や新宿などに送られ、そこで石臼に挽かれたのち、江戸へ販売されて市中に出回っていたわけです。

この江戸西北部に広がる武蔵野台地は、水の便が悪く荒野として長らく開発が遅れていたのですが、特に享保期（1716～35年）に推し進められた新田開発により、そこに合計82カ所の新田村が誕生しました。各村々では、その短冊形に区画された畑で粟、稗、そば、麦などの雑穀を生産すると共に、併せて鮮度を重んじる根菜類の主産地ともなっていたのです。

これらの農作物は、江戸の人々の食生活を支える地廻り産物として市中に運ばれていました。何故ならば、上方からのいわゆる“下り物”と比べ、それら“地廻り物”は一般的に質が悪いとの評判もあったのですが、わざわざ遠方から運ぶ必要のない雑穀や薪炭、それに蔬菜類などは地元の商品が活用され、馬を引いて陸路で江戸へと運ばれていたのです。

そして江戸近郊にある生産地の農民たちは、それらの商品を江戸の消費需要に応えるべく、江戸市中ないしは「江戸四宿」などの市場へ売りに出かける一方で、その帰途には生活必需品の購入に止まらず、戻りの馬に畑作の肥料に使う下肥や糠（ぬか）等を付けて持ち帰る、といった姿がよく見られるようになっていったのです。

こうして当該地方の農業経営のあり方が、当初の自給自足的なものから、次第に江戸を主な対象として穀類や蔬菜類を販売し、その代わりに糠などの金肥（きんぴ。注：代金を支払って購入する肥料のこと）を購入するものへと変わっていき、農村にも商品経済が徐々に浸透していったことがうかがわれます。つまり、江戸を中心とする「地廻り経済圏」の内部でのヒトやモノの動きが活発となり、江戸との結びつきが段々と強められていったことになります。例えば、当時の武蔵野地方の多摩地域では、青梅、五日市、甲州の三街道によって江戸と深く連結されると共に、多摩地域を多摩川が東西に貫いて流れていることから、これらの街道や河川を通じ各種物資の往来が盛んに行われていたのです。

しかしながら、江戸におけるそばの消費量がその後に格段に増大するにつれて、江戸西北周辺部産だけでは不十分で不足気味になったため、前述した如く信州、甲州辺のそばや武州産のものが甲州街道を通過して、中野周辺に集まっていたそば製粉業者のもとに運び込まれていたということです。これらのそばは、一般に「山物」（やまもの。「山ソバ」とも言う）と呼ばれておりました。

他方、それに対して常陸、さらには遠く薩摩方面から船便で深川・佐賀町の間屋筋へ陸揚げされるものを「河岸物」（かしもの）と称して区別されていたのです。（新島繁著『蕎麦の事典』p65より引用）また既出の『重宝録 第四（巻二十）』（p273）によると、その常陸以外にも、下総、上野、相模方面からも船で輸送されていたことが記されています。しかし、この「河岸物」は、普通の「山物」に比べて風味が劣り、値段も量目売買で1割ほど安かったとのことでした。

（2）事例研究：信州・川上蕎麦の江戸出し輸送ルート

既に述べたとおり、そばは高冷地の重要な作物であり、しかも信州を代表するような食品として古くから珍重されてきました。その中でも特に高く評価されていたのが、ここに改めて紹介する川上蕎麦であったのです。

そこで以下では、この信州・川上蕎麦を代表例として取り上げ、それが江戸まで直接運ばれていた具体的な輸送ルートにつき、次に詳しく明らかにしていきたいと思えます。

文政11年（1828年）に秋山村（川上8カ村のうち主要な一つ）の元締めであった林民輔の「江戸荷物改帳」によると、そばを含め買い取った農林産物や薬草などを直接に遠く江戸

まで売り出していたことが記されています。その輸送に当たっては、村内や佐久地方の馬方ばかりでなく、さらに奥の松本より飛騨に通じる野麦街道の古宿や島々などから、牛方まで参加していたことが述べられています。

なお、上記の秋山村は武州の栃本関所（注：武蔵国と甲斐国間の雁坂峠を越して通じる「秩父往還」<別称、甲州裏街道>にあった関所の一つ）と共に、江戸への間道（かんどう。わき道・抜け道のこと）の要所であったと言われます。この秋山村から武州秩父郡大滝村および中津川村にそれぞれ通ずる十文字峠と三国峠は、古く縄文時代以来の関東への交通路であり、また金峰山を中心とした山岳信仰上の要路でもあったと伝えられています。

こうしたそばの江戸出しについて調べたところ、主として次のような2つの輸送路があったとのことでした。

まず一つ目のルートとしては、里廻し又は上州廻しといって、樋沢村から野辺山原で甲州街道に出て、海の口・海尻・白田・野沢など各村の問屋に継ぎ、さらに碓氷峠を越え松井田・高崎を経て倉賀野の廻船問屋（水谷又左エ門と黛新右エ門）に送り、利根川から江戸川を船で輸送する、というもの。

他方、もう一つのルートである甲州廻しの場合は、原村（川上村）から埋原（うずみはら）を通り平沢峠を越え、または信州峠を経て甲州若神子村に継ぎ、志田か黒沢、もしくは鯉沢（かじかざわ）から富士川を下し、清水港から江戸の廻船問屋を通して江戸へ廻す、というもの。この江戸の廻船問屋は、実名を挙げると次のようになります。すなわち、江戸深川木場天満屋六郎兵衛・同鹿島屋清吉・同上木場天満屋惣佐エ門、江戸神田九軒町川岸三木屋半七・同山田屋惣八、江戸霊岸島川口町和泉屋七郎兵衛等々。

さらに、文政10年（1827年）の「江戸・高崎荷物日記帳」によれば、上述した林民輔の取り扱った物品、例えば木材、蕎麦挽抜、薬草類、岩茸、隠元豆などのうち、蕎麦挽抜の主な取引先を記すと以下のとおりです。

浅草材木町野村新八・同西中町松植屋・同平左エ門町好在屋・同裏門東寿屋、京橋松本清右エ門、日本橋清月堂、本町松月堂、飯田町藤屋、三田二丁目大坂屋、麻布布屋、芝新橋松本文治郎、深川熊井町翁屋、上槇町信濃屋・同明月堂等々。

（川上禮三著『秋山村史』pp156～157より引用）

ここで、上述した後者の富士川を利用してモノを運んだ富士川水運のことに、補足的に説明を加えておきます。

その当時、江戸へ向かう街道には笹子峠を始めとする急峻な山間地が多く通行が困難なため、甲府盆地を流れる河川を利用し、清水港を経由して江戸に運ぶルートが新しく考案されました。この主な背景には、信州や甲州などの年貢米を迅速に江戸へと輸送する手段が欲しい徳川幕府の思惑が働いたものと思われる。

こうした中で幕府は慶長12年（1607年）2月、京都の豪商であった角倉了以（すみのくら・りょうい。天文23年<1554年>～慶長19年<1614年>）に対し、富士川の開削工事を行うよう命じたのです。彼は朱印船貿易の開始と共に、安南国との貿易などを通じ、莫大

な富を築き上げたとされます。その私財を投じて、山城（京都）の大堰川（保津川）と高瀬川を開削したほか、先の富士川や天竜川、庄内川などの開削工事を手掛けたことでもよく知られています。

そこで彼は、甲府盆地の南側に位置し、信州・甲府方面より流入する釜無川と、石和方面より流入する笛吹川とが合流する富士川の起点にある鰍沢（現・山梨県南巨摩郡富士川町）から岩淵（現・富士市）まで18里（約70km）、高低差約250mに上る富士川の開削に挑むこととなったのです。

そうした結果、ここに富士川舟運が開始されるようになり、同拠点であった鰍沢河岸（注：他に青柳河岸、黒沢河岸と並んで「甲州三河岸」と呼ばれる）が設置されて大いに繁栄したと言われます。何故ならば、鰍沢町は日本三大急流（熊本の球磨川、山形の最上川と併せ）の一つである富士川に面しており、特に鰍沢河岸は三河岸の主力として、もともと信州・甲州方面の年貢米の回漕（清水港まで輸送して江戸へ回漕）を主な目的にされていたからです。いずれにせよ、舟1隻で約2トンの運搬能力を擁する高瀬舟による舟運の確立によって、それまでの人馬を使う陸運より物流自体は倍増したのです。また鰍沢宿の方は、陸上輸送の駿州往還の宿場としても機能していたようです。

これに関連した特筆される出来事としては、江戸天保年間（1830～43年）に川上村の玄そばを大坂へ直送して、信州屋というそば屋を新しく開いた話があります。つまり、天保6年（1835年）、大阪心齋橋筋過乗町に「信州川上蕎麦」の看板を掲げた信州屋が開業したのです。このそば屋は、例えば納涼船に「信州川上手打ちそば」の幟を立てて心齋橋筋あたりに繰り出すなど、「船で食べるそば」として評判になり、好評を博していたと言われます。

だが発展する過程の中で困難を極めたのは、川上村から大坂への“そばの実”の輸送であったと言います。毎回次のような輸送経路をとっていたそうです。すなわち、信州川上村から山越しで甲州増富（現在、ラジウム鉱泉）へ運び、ここから船で葦崎を経て鰍沢へ出した。問題はその先が大変であったとされ、人足たちには区間ごとに即時払い（1日1人につき手当支給）を求められ、1回の輸送人員は計8名を数えたとのこと。その先の区間としては、鰍沢から駿河岩淵まで富士川を下り、さらに岩淵から清水まで出して、清水港から遠州灘を越え海路大坂の心齋橋筋まで運ばれたと言います。（植原路郎著『蕎麦談義』p151）

そうしてそば屋の営業自体は何とか順調に進んでいたものの、大坂町奉行所の元与力であった大塩平八郎の乱（天保8年<1837年>）、続いて盗難事件などが発生し、わずか3年後の天保9年（1838年）には遂に廃業へと追い込まれたのです。しかしながら、信州そばがこのように江戸方面だけでなく、関西（大坂）方面にも進出した例が実際にあったことは極めて注目に値するところです。

（次号に続く。2025年7月14日記）