

# 三内航海運史 V 江戸時代初期

## 大阪城・江戸城への石材海上輸送

### 大坂城の築城・改築に使われた小豆島の石材

豊臣秀吉が、近世の城郭を特徴づける石造りの城として有名な大阪城を築城したのは、天正11年(1583)から13年(1585)といわれるが、この築城に当たっては石集めに多大の出費と犠牲が払われている。

築城に要した40万個ともいわれる石は築城を命じられた大名達が、地元から競って運んだ。河内の生駒、石切、飯盛、摂津の芦屋、住吉、御影、さらに小豆島、北木島、西大寺、などからも船で石が頻りに運び込まれ、瀬戸内海航路は活発だったようだ。

中でも提供量の多かった小豆島は元々、地質が主に花崗岩から成り立っており、島の北東部で小豆島石が採石されていた。大阪城の二の丸京橋門櫓形内の巨石・肥後石や大手門櫓形の大手見付石・笑い積みなどの巨石も小豆島石。小豆島の海運は、この石材輸送によって発展したともいえる。

小豆島の岩谷大坂城石垣石切丁場跡には、徳川政権初期の大坂城改築に採取した石垣石や巨石が多数みられるが、この丁場では筑前福岡城主黒田筑前守長政、忠之父子が採石し、幕末まで同家が石番を置いて管理していた。また、小豆島の大阪城残石記念公園には、大阪城修復の時に肥後の細川家が採石した残石や道具類が展示されている。

### 江戸城普請に使われた伊豆の石材

石材輸送はその後、江戸城の築城にもみられた。征夷大將軍に任ぜられた徳川家康は慶長8年(1603)、全国の諸大名に江戸城普請の大工事を命じ、翌慶長9年は石材や材木の運搬、集積が始まった。『慶長見聞集』によれば、江戸幕府はこれと並行して、全国的に道路改修事業を起こしたと記されている。道幅を広げ、屈曲をやわらげ、牛馬の往来の妨げとなる小石を取りのぞき、大道の両側には並木を植えるなど、新しい道づくりの方向性が示されている。さらにこの頃、江戸の神田山を崩して湿地や海岸を埋立て、現在の日比谷、銀座、日本橋などの市街が造成された。徳川幕府の初期は、土木事業が活発となり、これが経済を活性化したことがうかがえる。

徳川家康から西国の諸大名に命じられた工事用の石材の調達は、所領高10万石につき、100人持ちの大石1,120個。これを江戸に運び込むため、3,000艘の石船が熱海、宇佐美、伊東、川奈、稲取等、伊豆半島東岸の7カ所の石丁場に集まり、1艘で100人持ちの大石2個ずつを積み、月に2度往復したといわれている。

江戸城石垣の大部分は真鶴町旧岩村の小松山に由来し、最高級品として全国の安山岩の代名詞となっている小松石。江戸城建設の石材供給のため、各大家が真鶴の各所に石丁場を開いて石材を江戸へ送った。

また、江戸城の普請では小豆島石も使われている。寛永10年(1633)、江戸城普請石を小豆島と備前大島で切り出し、大船11艘で江戸まで運んだと記録されており、寛永17年(1640)には数々の名庭造りでも著名な伏見奉行の小堀遠州が江戸城普請石として、西国大名に小豆島の石を渡すよう命じた記録がある。

東伊豆町稲取は当時、土佐藩の石材積出港で、地元には今日も、15トンの巨石を200人がかりで曳く『御石曳まつり』が残されている。

石材の海上輸送は、明治維新後の東京の都市造りにも一役買い、現在でも内航海運の一角を占めている。