

東京の船宿から見た河川の変遷と展望

船宿 三浦屋 七代目 新倉健司

一般の方々は、『船宿』をイメージするものとして、川や海の釣り宿を連想されることが多いようです。国語辞書の大辞泉では、「①船による運送を業とする家。②船遊び・釣りなどのために貸し船の世話をし、また、釣り人に宿泊などをさせる家。③近世、船主・荷主と問屋の仲介や船荷の世話をしたり、船乗りが宿泊したりした家。」と定義されています。昔は、舟を生業として営む者を船宿と総称していたと考えられますが、時代を経るとともに、網元や廻船問屋等に分化し、河川や運河沿いで舟を営む者を船宿と呼ぶようになったのだと考えます。この船宿は、各時代の都市整備において為政者や市民等の欲求に対応するため、船の形や大きさ、活用の用途等を工夫し、水辺から都市の発展を支えてきた商業サービス業なのだと私は自負しております。ここでは、『船宿』を河川文化として捉え、船宿の時代毎の変遷を追いながら、これからの展望を述べていきたいと思えます。

江戸時代は舟運の時代

船宿は、江戸の発展とともに、江戸市民の生活の道具として隅田川や日本橋川・神田川、運河沿いに必然的あるいは自然発生的に生まれていきました。大商人や幕府、諸藩の大名たちは、専用の舟や船頭



江戸名所百景観 両国花火
(出典：国立国会図書館所蔵)

を抱えていましたが、一般の商人や町人はそうはいきません。舗装されていない道での荷駄の輸送、埋立によって縦横に張り巡らされた運河での荷物や人の移動は大変なものだったといわれています。隅田川(大川)に架かる橋は、両国橋等の五橋し

かなかく、人や物が川を渡るにしても大変なことでした。町人たちが対岸に渡るためには「渡し」が必要で、船宿の重要な仕事となりました。船宿での町人たちの船待ちは、絶好のコミュニケーションや社交の場となり、様々な情報の交流・交換の場となりました。

江戸の都市基盤や経済基盤が整備されるにつれて、諸国や周辺からの出稼ぎ等で江戸へ流入する定住人口も増加していきます。歌舞伎の芝居小屋等の娯楽施設が増加し、水辺にも夏には涼を求め、舟遊びが盛んになる等、遊興の場となり、水面の利用が多様化していきます。舟遊びでは、広重にでてくる夏の川開きの合図となる両国の花火大会の観覧や、芸事の場合等に活用されていきました。向島・深川・辰巳・浜町・柳橋等では、川筋に料亭等がつくられていきました。料亭は、現代の政治家や大企業の宴席の場というイメージですが、武家から町人までの社交や密会の場となっていたものもあります。料亭内だけでは飽きたらず、屋根舟と呼ばれる舟も作られ、舟での遊びや食事、芸能等が行われるようになりました。料亭等へ行くにも陸上より水の上を使った方が早く、スピードの出る猪牙舟ちよぎぶね等が活躍しました。江戸時代のタクシーです。船宿の中には、平岩弓枝さんや池波正太郎さんの小説によって、船宿≒料亭という錯覚もここにありま

江戸初期は、海がもっと町の近くにありました。隅田川(大川)に架かる永代橋が最下流に架かる第一橋梁でした。日本橋川と隅田川の合流地点までは、大きな廻船が就き、そこから小舟に荷を積み替えて日本橋川・小名木川・大川等の河川や運河沿いにある河岸の蔵へと荷物を運び入れ、大消費地江戸の経済を担っていました。舟が流通の主役であったのです。船宿は、物資輸送を担う船頭やかこ達の休憩や宿泊の場でもあり、商取引の場でもあったのです。荷物の他に東廻り・西廻り航路から往来する人々の一時休憩の場ともなり、諸国の情報発信・収集、人的交流の場でもありました。すなわち、河岸の一部として、水辺と陸の接点として様々な面で船宿が機能していたのです。

当三浦屋もその屋号からもお分かりになるとおり、三浦半島からの出ださうです。神田川の浅草橋に店を構えたわけですが、柳橋の料亭や浜町の料亭街にも近く、船宿と料亭との密接な関係であった考

えます。

明治期の船宿

幕末から明治期の近代国家に向けた日本の成長と併せて船宿と料亭との関係はますます深まりました。西欧諸国の人たちは元来船遊びが好きな民族です。料亭での商談や接待、交流の一部に舟運が用いられていきました。また、蒸気船の整備により人の移動が容易になったことから、鉄道や道路整備が進むまでの期間、地方の豪商等の交通手段となったことも要因と考えられます。舟遊びは、一般の市民から少し遠い存在になったのかもしれませんが、一方で、舢舨や台船等の物流機能を維持する舟運が増加し、船宿も水上生活者等の利用が多くなったと考えられます。

また、東京は、遷都により政治と経済が集中したことで、一層都市機能が拡大し、全国からの人口流入増に対応しなければなりません。もともとの浜漁師もいましたが、船宿が漁業も営むようになり、川魚を料亭や小料理屋等に納めるようになりました。これが今日の漁業協同組合の原形ともいえるべき「漁業会」的なものを作る契機の一つとなったと考えています。東京の船宿の多くが漁業協同組合に属している理由の一つといえます。

1901年発刊の幸田露伴「水の東京」は、明治時代の東京の河川や運河の風景を文章で評したものです。おそらく舟によって水の上から感じたことを繊細な描写で表現されたと考えます。ここまで詳しく述べられているのは、おそらく熟練した船宿の船頭の舟で回ったのでしょう。

明治中期以降、河川や運河沿いは工業地帯へと移り変わり、船宿にとっての生業がだんだんと難しくなっていく時代でした。

大正・昭和（戦前）の船宿

現在、東京にある船宿は、三浦屋のように江戸時代から続くものや、昭和初期に開業されて現在までに至っているのがほとんどです。東京沿岸の埋立が進むにつれて、浜の消失により漁が出来なくなった漁師達は船宿的な業へと転換する者もいました。一方、船宿は、生業を続けることや東京の食の需要を満たす理由から、漁師となり船宿の傍ら漁業に従事する者も出てきました。兼業化の始まりです。

関東大震災は、東京下町を中心に東京の半分を焦土と化しました。当時の隅田川等の河川や運河には、架橋が少なく、橋があっても木造でした。猛火による橋の焼失等により、多くの方々が迫りくる延焼から逃げ遅れ、亡くられました。また、現在のように避難場所が整備されていなかったために被災を受けた方も多く、帝都復興が急務でした。被災や焼失

を逃れた船宿は、東京港や地方からの救援物資の輸送を担い、復興支援に従事しました。後藤新平らによる帝都復興は、橋梁や河川・運河、道路を防災空間とした都市整備を目的とし、墨田公園のような防災空間がリバーフロントとなり、防災と魅力ある水辺空間が作られるきっかけとなりました。しかし、時代は徐々に陸上の道路整備を主体とした交通体系へと移行する時期であり、舟運衰退の要因の一つとなりました。また、魅力ある水辺空間は船宿にとっても集客・誘客施設となることが期待されましたが、生業の舟への需要が減少し、この頃から船宿の兼業化が見られるようになり、一銭蒸気の従業員や漁業、舢舨業、陸上の仕事への兼業が進んでいきました。震災の難を逃れた船宿では、再び東京大空襲により被災を被り、江戸時代から戦前までの水文化を伝える貴重な資料が焼失してしまいました。これは船宿の本来の姿を変える一大契機となってしまい残念でなりません。

第二次世界大戦後の船宿

戦時中は、隅田川沿岸等の工場で生産される軍需物資の輸送や軍の徴用等と暗い時代でした。戦後復興からの高度経済成長は、東京の河川や運河、海を犠牲にしたことで成り立ちました。東京の復興と経済成長の土音と裏腹に、東京の人口増に対する下水道整備の遅れによる生活排水や尿尿の流入、工場からのばい煙や工場排水の流入、戦災ガレキやゴミの河川や運河及び東京港沿岸の急速な埋立が行われました。これにより、河川や東京湾の水環境が急激に悪化し、水に依存した船宿の経営は窮地に立たされ、東京の船宿が一番苦しい時代であったといえます。昭和30年代からの東京港の拡張を目的とした港湾整備やゴミ処理を目的とした埋立造成は、沿岸漁業の一部放棄が決定し、漁業も苦しい時代を迎えます。また、魚も棲めず、汚水やヘドロによる悪臭によって鼻をつまみたくなるような臭い川では、誰も川遊びや船遊びに目が向けられず、露伴の水の東京は壊滅的な光景となりました。竹芝と浅草を結ぶ水上バスの遊覧船では、乗客が鼻を覆って遊覧していた光景も見られ、当然、船宿の観光舟運も細々と耐え忍ぶしかなかったのです。

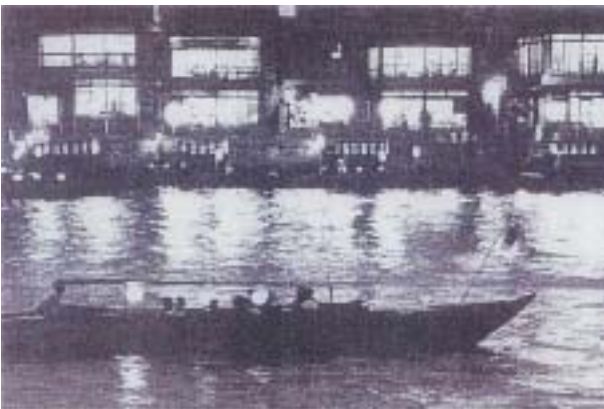
一方、技術の発達により、船の高速化、時代は釣りブームの到来です。船宿は競って釣り船を建造します。木造船からFRP船へと転換し、釣り客の需要に応じた船の大型化や高速化は進みます。屋形船も大型化が始まった頃です。この頃も漁業は続けられましたが、東京の内湾に漁港はなく、昭和初期の場所で業が続けられるだけでした。ここでも船宿の転換期となります。漁ができず、河川での観光も減少

し、海釣りの遊船業へシフトする人たちも出てきました。また、埋立事業による漁業権放棄や漁場が減少したことで、漁業専業では生活ができないことや、漁業資源の確保も重要であったため、漁業を断念し観光に特化した船宿へと転換する人たちも出てきました。三浦屋も漁業支援は続けながらも観光に特化した船宿へと次第に転換していきます。

下水道の整備や工業排水等の規制等により、河川や運河、東京湾の水環境は徐々に回復していきます。木造の屋根船からFRPの屋形船への転換はバブル期に全盛を迎えます。毎夜繰り広げられる宴会や陸上の遊興施設では収容できない客が屋形船へと目を向け始めました。船宿は大型屋形船を多数建造することになり、昭和50～60年代にFRPの20トン未満の屋形船が建造され、現在の屋形船の7～8割がこの頃に作られた屋形船です。しかし、当時の屋形船は、現在のようにウォシュレットがついた男女別々のトイレやエアコン等もなく、赤提灯の灯りとカラオケ、食事は天ぷらと刺身のみで単調なメニューが女性客に敬遠される等、リピーターの確保を図るための屋形船のイメージ回復に時間を要した時代でした。



1952年当時の神田川・三浦屋付近



1964年当時の柳橋の料亭（出典：台東区立下町資料館）

現在の船宿



スカイツリーと船宿の屋形船
（出典：屋形船東京都協同組合）

屋形船東京都協同組合・江戸屋形船組合・東京湾遊漁船業協同組合には、現在70社、屋形船150隻、遊漁船（漁船兼釣船）100隻、漁船100隻、遊漁船120隻、観光クルーズ専用船15隻が所属しています。当三浦屋では、年間利用者2万人を数えています。多くの屋形船がイメージ改善に向けた取り組みを始めます。先に述べたように男女別のウォシュレットのトイレ設備、LEDの電気装飾、天ぷらと刺身は定番ですが各船宿が嗜好を凝らした食事等、競争力を持った水上のエンターテインメント施設として、手前味噌ですが日夜努力してきました。水辺の観光利用も追い風となり、水辺空間の親水利用に有効なものが船であることに注目されたことも要因です。また、舟運がスローライフに適した乗り物であることや、船宿が利用面から河川の専門家であることも、舟運利用を考えている民間の人たちと接点を持てるようになったことも大きいと考えています。しかしながら、現状の屋形船だけでスカイツリーと船宿の屋形船出典：屋形船東京都協同組合は需要も限界があり、歴史クルーズ等の新しい取り組みやスカイツリー完成を契機に昼間の運航等、他の観光業と連携した観光舟運に取組む必要が出てきました。私ども船宿のある浅草橋は、外国人が多く訪れる浅草に近いこともあり、多くの外国人がふらっと乗りたいと来ることもあります。しかしながら、私どもは不定期航路の事業者であり、個人・家内事業的な側面が強いため、貸切や乗合、チャーターが精一杯です。設備投資をしてまでの定期運航は、経済的かつ制度的な側面から障壁があり、定期航路への参入には躊躇してしまいます。

私たち船宿は、江戸から昭和初期に誕生したことは先に述べたとおりです。営々と河川や運河とともに暮らしてきました。ところがバブル期前から海洋レジャー振興の一環であったプレジャーボートに端

を発する「不法係留」問題に直面しはじめました。河川法や港湾法の整備以前から河川や運河とともに生きてきた者が、ある日突然、不適格事業者や不法係留者と呼ばれることになりました。これは、行政の制度と実態が乖離しているものからと考えます。現在も話し合いを続けています。防災上の河川や運河の整備は重要なことです。しかし、受け皿がなく、どこかに行けと言われることは職業を放棄しろと言われてるように感じます。水域は公共のものです。公共という言葉が持つ意味は、公を共にすることであれば、私たちは水域を活用したサービス産業であり、これまで培った水文化の一つを継承してきた誇りを持っています。航路事業も同じです。船宿の船着場だけでは、どこにも立ち寄りません。公共船着場は許可を受けた事業者だけが占有し、私たちは利用が制限されているのが実態です。また、航路の届も現在の水辺観光の需要に対して旧態依然とした制度が残されています。一方、観光行政では、船宿を活用した舟運観光や水辺観光を促進しようとしており、制度管理においても不具合があるのではないかと疑問を感じています。人々が求めるものと制度が乖離している実態を改善していく必要があります。制度管理を適切なものとする中で私たちの事業も改善し、より豊かな水文化の形成に寄与できるものと考えています。

これからの船宿

制度等の改善は道険しですが、私たちもこれからの船宿のあり方を考えていかなければなりません。首都圏直下型地震は何時発生するかわからず、南海トラフ地震では被害想定が昨年発生した東日本大震災を上回ると言われています。東京も多少なりとも影響はあるでしょう。昨年の東日本大震災時に東京都内の防災船着場が活用されなかったことが新聞記事等でメディアに取り上げられました。帰宅困難者が11万人。防災船着場の活用が考えられなかったようであり、市民も防災船着場の存在を知る人は少ないことが現実です。防災船着場は災害時に有効な施設であり、平常時も地域コミュニティや観光利用に活用が可能です。当組合では、災害時の行政職員の輸送、帰宅困難者の輸送、さらには物資輸送が可能な屋形船を中心に災害時の支援を模索しています。現在、消防署や警察等と災害時の輸送協定を締結しており、輸送面での行政への支援が可能と考えています。屋形船は、水・食糧が備蓄でき、自家発電も備えているものもあり、一時的な避難場所ともなり得ます。本格的な災害支援活動が行われるまで地域支援を可能とし、広域避難場所等へも移動可能とな

る手段となります。沿岸に避難港や防災拠点があれば、私どもも安全に災害支援が可能となります。

また、河川や運河に整備されている防災船着場を平常時に有効活用することは、災害対応を可能とすることにもなります。平成24年8月31日に三重県桑名市で開催された木曾三川下流域の舟運による防災と観光シンポジウムで尾田栄章さんが平常時利用を促進することは災害時に有効な手段とお話されました。日常利用が可能となれば、地域の方々や商工会等による活用もでき、地域コミュニティの形成につながり、災害時の人々の対応も変化するでしょう。防災船着場は誰のものでもなく、地域の人々にとって重要な施設で、私たちはそれを使わせていただいただけなのです。当然、船や船着場のプロとして、日常の管理や運用もお役に立てることができるよう。

一方、水辺観光利用が活発になってくると困ったこともでてきます。私たちの船は大型化しており、水辺利用をするカヌーや小型船等の利用者の安全も確保しなければなりません。シーマンシップでは小型船が大型船を避けなければなりません、そうはいきません。最近、水上バイクやプレジャーボートの暴走利用が目立ってきています。毎日、事故が起きないように心配しています。そうしたこともあり、隅田川安全航行協力会を組織し、他の船宿や観光遊覧事業者等とルールづくりを始めています。私たち、船と水のプロが水面利用者を指導していくことは現場での問題解決の糸口にもなるでしょう。また、ルールだけでなく、将来は地域毎の舟運に関する組織の整備も念頭に、私たち事業者だけでなく、個人、NPO、行政等の様々な人々が参画した協議会組織を目指しています。尾田さん同様にシンポジウムの総括の一部で松田芳夫さんが舟運は地域毎の問題であり、地域毎の協議会を整備していくことが重要とお話いただきました。理解ある方々に勇気づけられ、船宿や舟運に関わる問題等をそれぞれの役割で解決していこうと考えています。

このような目標をもちつつ、船宿も時代毎に地域とともに共生し、かつ進化していかなければならないと考えています。そこには昔ながらの船宿を再生したいという気持ちが根底にあります。水とともに生きているのが船宿なのです。そして水文化がなければ私たちの日常生活が成り立たないことも承知しています。船宿に関わる現代の問題は制度から実利用まで様々です。船宿という文化を後世に残していくことも私たちの仕事と考えています。