

STORY III

新たな水の町の発展 近世（江戸時代）

中世の終わり頃になると、戦国大名と呼ばれる各地の有力武士が地域を支配し、領土を争うようになります。出雲国は、安来市広瀬町の富田城に本拠を置く尼子氏が、16世紀前半には中国地方の広い範囲を一時的に支配しましたが、やがて安芸（広島県西部）を拠点とする毛利氏により滅ぼされ、中国地方の大部分が毛利氏の支配下にはいりました。16世紀後半には、地域を広域的に支配する強力な大名が各地に現れて、争乱が激化するなか、尾張（愛知県）の織田信長が広く勢力を伸ばし、その後を継いだ豊臣秀吉によって天正18年（1590）には、全国の諸大名を実質的に家臣とし、天下統一が果たされました。

豊臣秀吉の死後、家臣の一人だった徳川家康が政権を掌握するようになり、慶長5年（1600）の関ヶ原の戦いで豊臣後裔の連合軍を破ることによって、全国を支配する実権を握りました。慶長8年（1603）には征夷大將軍に任命され、江戸幕府を立てるとともに、諸大名の国替えを行いました。これにより、出雲・隠岐二国を収める大名として、堀尾氏が任ぜられ、尼子氏、毛利氏が支配の拠点とした月山富田城に入部したのです。



月山富田城
（石垣は堀尾氏による普請とされています。）

1. 堀尾氏の松江城築城と城下町建設

月山富田城から松江へ 出雲に入った堀尾氏は、まずは富田城を居城としました。しかし中世以来の山城だった富田城は、飯梨川で中海につながるものの、国内の流通、交通の基幹だった中海・宍道湖から離れているとともに、国内では東に偏った位置にありました。

そこで慶長12年（1607）ころから、居城を松江に移すこととし、城下町の建設を始めました。宍道湖東端にあたるこの地は、中世より白潟、末次に港町や商人町が広がり、南北をつなぐ橋が架かっていました。一方で周辺には潟湖が広がって水に囲まれた地域でした。出雲を東西につなぐ大動脈をはさみ、水運を押えることのできる松江は、政治経済の中心地として最適でした。また通常は町を広げにくい水の多い地勢を、逆に防御と町中の水運が至便な城下とすることとしたのです。



城下町以前の松江付近復元図
(東西に末次砂州、南北に白潟砂州が伸びていた。)
(松江歴史館蔵)

堀尾期松江城下町絵図から 堀尾氏が松江城下町を建設するにあたっての計画図とされる絵図が残されています。まだ町が形成されていない雑賀町が記してあることなどから、計画図と考えられていますが、橋北部の掘割などは後の絵図や現状と合致していて、かなり精密に描かれたものです。

水面部分は藍色に塗られています。宍道湖が広がっているのは当然ですが、城下町の北東部が広く藍色になっています。中世の絵図でもあったように、現在の松江市街の東



堀尾期松江城下町絵図 (島根大学図書館蔵)



松江城北東の内堀 左が亀田山、右が赤山



城下町造成前の水田（母衣町）

側には松江潟と呼ぶ水域が広がっていました。堀尾氏が城下町を造る時期には、陸域が広がっていたかもしれませんが、相当の範囲が低湿地でした。

また松江城の西側は、『出雲国風土記』に「法吉陂（ほうきのつつみ）」と呼ばれた池がありましたので、水域と湿地だったと想定されます。城下町を造成するにあたっては、まず城となる亀田山に続く北東の赤山の間を大きく切り開いて、西側の水を排水したうえで、その土砂で田町付近を埋めたと伝わっています。この点は近年の発掘調査で、やや大げさに表現されていることが分かってきましたが、それは後に触れたいと思います。

いずれにしても、水に囲まれた松江を、城下の防衛にうまく利用しながら、造成と堀の掘削を細やかに計画・設計して城下町を形成していったことと想定されます。末次と白潟に町場があったとしても、城の東側は農地や湿地だったところに短期間で町を造っていったのですから、大事業です。

堀尾時代の御船屋 松江城下町絵図には、公の船を管理監督する役所、「御船屋」が見えます。町割りの東端、京橋川の河口にあって、その東側には松江潟の湖面と低湿地が広がっていました。川の対岸には、川と直角に舟入が設けられていて、東方面の水面の防衛的な意味もあったかもしれません。その後、京極氏、松平氏と藩主が交代しても、御船屋は変わらずにこの場所にありました。現在の南田町南東端の川べり、元県立プール西向かいの橋のたもとあたりになります。



御船屋があった付近（南田町）

2. 堀と溝で区画された城下町

町割りは大きく堀によって区画されています。東側の湿地（黒田町）との間は幅の広い四十間堀が南北に通じ、宍道湖とつながります。北側は松江城を築いた亀田山と赤山の間の切割が北堀川に通じ、北東に続いて松江瀉に流れ込みました。城の南側は京橋川が東西に通じて外堀の役目を果たしました。同様に東側には米子川が南北を通

して外堀とされています。さらに外堀の南は大橋川、東側は自然の湿地によって区切られています。絵図をさらに詳しく見ると、東側から北側にかけては、城下と水域や湿地の境に、土手を築いているように見えます。実際に南田町の発掘調査では、堀尾期の土手が見つかっていて、城下町が綿密な計画をもとに造られていることが分かります。都市計画をもとに、自然の水域と人口の堀を組み合わせ、城の守りを固めるとともに、城下町の水運の幹線を形作りました。



城下町の東側を守る土手（南田町）



北堀川の延長と米子川の延長が
交差するコーナー（北田町）

堀は都市化とともに埋められることも多いのですが、松江は小さな堀で埋められたものはあるものの、多くの堀が城下造成時の場所に残されています。水の都として、古風で美しい松江のイメージを形作っている要素のかなりの部分を堀川が担っているといって過言ではないでしょう。観光としても大きな要素で、堀川遊覧がその代表です。

堀尾期の屋敷地と素掘りの水路

さらに細かな町づくりの様子は、近年行われるようになった発掘調査で明らかになってきました。堀の内部はまず、屋敷地の境や道路の側溝部分に、素掘りの大溝を設け、それを掘った土で居住地をかさ上げしていました。大溝は城下町の北部を碁盤の目のように走り、排水と住宅地造成のための土の供給、という二つの役割を果たしました。先ほど述べた、亀田山と赤山を分断して生まれた大量の



屋敷境の大溝（殿町）
（溝を掘った土を屋敷地に盛り上げる。）

土砂で東側の湿地の造成をした、という伝承はやや大げさで、都市計画に基づく大溝の掘削が屋敷地を作り上げていることが多いことが分かったのです。土砂の移動を最低限にとどめる、合理的な工法と言えるでしょう。もちろん、堀を掘って出た土も盛土に利用されました。

かさ上げされていく城下町

堀尾期に町の大枠が形作られた城下町ですが、その後火災などのたびに土をもってかさ上げされていきました。その都度、町地盤は高くなっていったものと推測されます。道路の側溝や屋敷境の



発掘調査の断面に見えるかさ上げの様子（南田町）

溝も江戸時代の中ごろ以降には、石組み水路に整備されていきました。一方で、基本的な街路は、内堀・外堀がそのまま利用されたため、江戸時代を通じて大きな変更はありませんでした。現在でも、江戸時代の町割りが残されているところが多いのが松江市街地の特徴といえるでしょう。

3. 堀を渡る橋

堀は物資や人を運ぶ交通路として重要でしたが、陸路としては障害となります。よって、交通の要には橋がかけられました。しかし城下町は本来、堀によって守りを固めていましたので、現在のようにたくさんの橋が架かっていたわけではありません。特に城の西側の四十間堀川には、穴道湖に近い部分に1本の橋があっただけです。重要な道を中心に必要最小限の橋が架けられたのです。

現在は交通の便をよくするために、外堀には多くの橋が架かっていますが、江戸時代から同じ場所にある橋も残っています。それらを紹介してみましょう。



「道中記」部分（下段に橋が記されます。）（松江歴史館蔵）

(1) 藩の主要道

藩にとって最も重要な経路は、藩主が参勤交代などで江戸に向かう道で、松江藩関連の古文書や絵図で確認できます。安永9年（1780）に七代藩主松平治郷の参勤交代経路を記した「道中記」には、松江城三ノ丸から京橋をわたり、京店を経て大橋を渡って白潟本町、天神町から天神橋を経て豎町に至るルートが記されています。藩主お国入りの経路を描いた絵図の「道程記」には、道筋が描かれ、京橋の北詰や天神



東京橋から京橋を望む

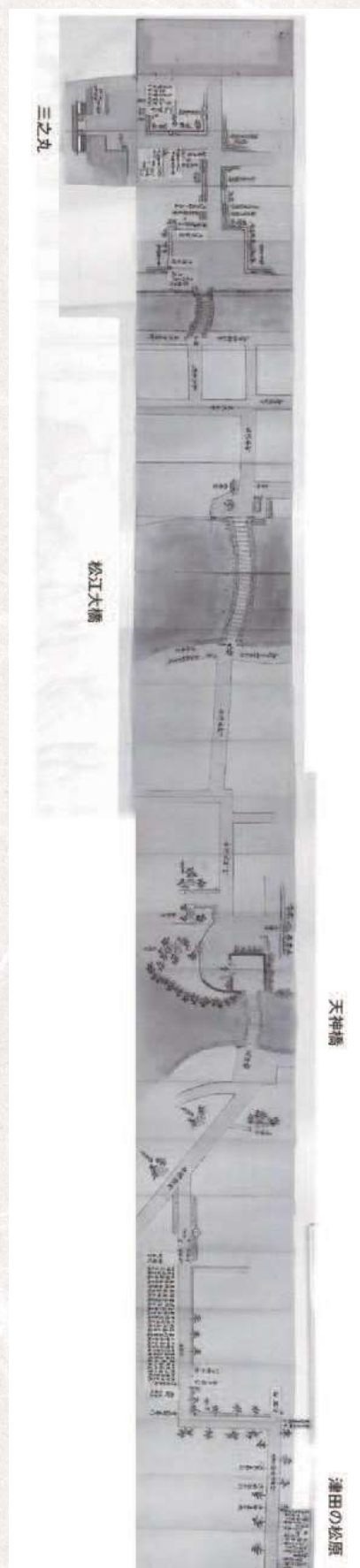
橋の両側に、勢溜（せいだまり：広場）があったことが分かります。

京橋 現在の京橋は平成8年（1996）にかけ替えられた橋で、コンクリート橋です。架け替えに伴って幅が広くなり、石敷きの車道と広い歩道が設けられました。欄干は御影石で、2対の常夜灯が設置されている凝ったデザイン。松江堀川を代表する橋の一つとなっています。



京橋橋名板と京橋川

大橋 松江大橋は松江の南北を結ぶ要の橋であり、水郷松江のシンボルです。前に記したように、中世から北の末次と南の白潟を結ぶ橋として架かっていたと考えられます。現在の橋の位置に固定したのは、堀尾吉晴が城下町を建設した時で、慶長十三年（1608）のことといます。これを初代として、いまの松江大橋は十七代目とされています。現在、松江市



「道程記」城下町部分
（松江歴史館蔵）

街地の南北を結ぶ橋は穴道湖大橋、松江大橋、新大橋、くにびき大橋の4橋（だんだん大橋、中海大橋を入れて6橋）ですが、バス路線の多くが松江大橋を通過するなど、交通の要の一角を担っています。

天神橋 17世紀終わりころに洪水防止のため真直ぐ掘り替えられた天神川にかかるのが天神橋です。橋の北側は白湊天満宮（天神さん）が鎮座しており、名称のもとと考えられます。その前にはロータリーが広がり、これが江戸時代に設けられた勢溜の痕跡です。商業の中心地をつなぐ橋として重要でした。橋の両側には石製円柱に擬宝珠（ぎぼし）が設置され、欄干も御影石（花コウ岩）の凝った作りとなっています。J R 高架線と交わっているのも特徴です。



松江大橋（南詰から）



天神橋（左は西から、右は東詰から。J R 高架線と交差しています。）



松江城下絵図 天保年間（堀川にかかる橋が描かれています。）
（松江歴史館蔵）

(2)京橋川に架かる橋

京橋川には、京橋以外に3つの橋が架かっていました。

筋違橋 一番西で、四十間堀から分岐する場所にかかるのが**筋違橋**（すじかいばし）です。この橋の手前で京橋川は細くなり、四十間堀川に合流しています。その名の通り、道が橋のたもとで互い違いに交差しています。城の防御のために、南側からは見えないように筋を違い、北側に



筋違橋（石垣が古い特徴を残します）

は兵が溜まる勢溜があったことが城下絵図からわかります。

いまでも木橋で、周囲の川の石垣も古い特徴を残しており、歴史的な景観を残している橋です。また、橋の南東には堀端に降りる石段も残され、水面の目線から橋や石垣、川を眺めることができます。



筋違橋（左は西の四十間堀越し、右は南から）

幸橋

大手前駐車場から穴道湖大橋をつなぐ道にかかるのが**幸橋**です。筋違橋から幸橋に向かう間の京橋川は、南側が道になっていて、対岸の護岸を眺めることができます。このあたりの護岸は古い石垣や近代以降の石垣、新しい石積みなど、時代の異なる石の造作が見られ、石垣



幸橋（左の護岸が様々な姿をしています。）

通には楽しめる道です。幸橋は北側がビルで行き止まりの三差路となり、京橋川北側の道と県庁南側の道が離れて交差する城下町特有の交差点です。現在も松江の自動車交通の幹線道として機能しており、四車線に拡幅されています。幸橋から東を望むと、旧日銀松江支店（カラコロ工房）や古い町屋などがあり、京橋を見ることができます。京橋川の景観スポットでもあります。

鍛冶橋

京橋を越えて東の橋は**鍛冶橋**です。新大橋から大輪町に続く道路に架かる橋で、この橋も東西南北の道が、筋違いになっています。江戸時代に新大橋はありませんから、南に向かうと大橋川にぶつかり、正面に売布神社を望む立地となります。なお現在鍛冶橋と呼ばれる橋は、天保期の城下絵図を見ると、米子川の南にある新栄橋あたりに鍛冶橋が架かっていますので、名称と実際の橋との間に違いがあるようです。

(3) 北堀川・田町川・北田川などに架かる橋

北堀橋 松江城の内堀北東から東に流れる大きな堀にかかるのが北堀橋です。殿町と北堀町、石橋町、奥谷町などの屋敷や寺社を結ぶ唯一の橋で、江戸時代から道幅は大きく変わっていないようです。現在は鉄筋コンクリート橋ですが、欄干には要所に銅製の擬宝珠を乗せた柱が配されています。橋としての景観にも優れていて、松江城山から橋の向こうには、中世に重要な山城があった和久羅山が見えます。また東の普門院からは、天守を含めて城山公園の森を望むことができます。



北堀橋（左は西からで和久羅山が見えます。右は東の普門院から）

普門院橋 北堀橋から東に行くと、堀は二つに分かれ、その間に普門院（ふもんいん）があります。普門院の南を流れる堀（田町川）は幅が狭くなり、その正面に**普門院橋**があります。擬石で欄干が造られ、要所には銅製の擬宝珠が設置されています。南から進むと、橋のすぐ突き当りが普門院となり、東西の道路は橋の



普門院橋（左は北正面の普門院を望みます。右は東から）

南北に分かれて鍵形で互い違いになっています。普門院の近くの橋と言えば、小泉八雲の著作『怪談』に登場する「小豆とぎ橋」の話を思い浮かべます。小豆とぎ橋が普門院橋と同じかどうかは分かりませんが、このあたりの堀端は静かで趣があり、伝説が残されていても不思議ではない空気感があります。

せた橋 普門院を東に行くと、南側に堀が続きますが、これは17世紀後半に堀の流れをよくするために新たに開削された川です。そのまま道を進むと、せた橋が架かります。このあたりで堀が鉤形に3方向に分岐します。南は米子橋の方向に流れ、東は川幅を狭めて北田町に向かいます。



せた橋（左：せた橋の南で南と東に分岐する堀。右：北から見たせた橋）

下三枚橋 せた橋から東に続く堀川には、城下町時代から同じ場所にある橋がもう一つ残ります。**下三枚橋**で橋の部分は石垣で張り出しを作り、川幅を狭くしています。



下三枚橋と東に続く堀（左：橋の南は石垣がせり出している。右：東は2方向に分岐）

石垣がいつのものかは不明ですが、ある程度古くさかのぼる可能性が強いと思われます。川幅を狭くして架橋するのは、江戸時代の城下町の橋の特徴で、目立たないけれども興味深い橋です。なお、この橋のすぐ東で、堀が二股に分かれています。江戸時代の絵図でも同様ですので、堀自体が変化していないことを示しています。住宅地の片隅に残る、松江城下町の面影です。

(4)四十間堀川周辺の橋

荒隈橋 四十間堀川はその名の通り幅の広い外堀ですが、城下絵図を見ると穴道湖に合流する付近で幅を狭め、直角に東に折れて穴道湖につながります。この形は現在でも継承されていて、ガソリンスタンドあたりで細くなり、市役所方向に東に折れます。さらに干拓地の市役所の間を通過して水門に至る川がそれです。四十間堀川が細くなる部分にかかっているのが**荒隈橋**（あらわいばし）で城下町図では「**土橋**」と記されています。江戸時代には四十間堀にかかる唯一の橋でした。末次砂州を横切っていて、苧町や末次町などの商家や町屋と、寺社が集まる中原町をつないでいました。この荒隈橋より下流は、砂州として高まりとなっていた荒隈堤を17世紀の後半に切り開いたものです。この開削で穴道湖の水が堀に流れ込み、全体の流れが良くなったと考えられています。現在は市役所南の水門で穴道湖との水の出入りが管理されています。

「あらわい」という名前の由来はとても古く、奈良時代の『出雲国風土記』には「阿羅波比社（あらはひのやしる）」として現れます。戦国時代には、尼子氏の白鹿山城を攻める毛利氏が、天倫寺の裏山にあたる山に攻撃拠点として「荒隈（あらわい）城」を築いています。中原町から国屋町の南あたりを古くは「あらわい」と呼んでいたようです。



荒隈橋（左：北から四十間堀越えに望む荒隈橋。右：荒隈橋近景）

新橋 松江城内堀から四十間堀に分流する部分には**新橋**が架かっています。松江城の西側の道が鉤型に曲がったところに架橋し、東奥谷町方面に向かいます。現在は、その西に堀川遊覧の乗船場があり、最初にくぐる橋になっています。遊覧船が通過できるよう、橋の桁を上にあげて架け替えられており、周辺の景観に合わせてきれいに塗装をされています。

この橋の西側で、現在の北田川が合流しています。江戸時代は四十間堀をこえてさらに南に続き、曲折しながら京橋川につな

がっていたことが絵図を見るとわかりますが、現在は埋め立てられています。今の島根県立図書館の西を通る広い道の半分は、昭和のころにこの堀を埋めたものです。



新橋をくぐる堀川遊覧船
背後は松江城山

4. 水害対策と川の整備

松江城下町は水に囲まれています。宍道湖という大きな洪水調整池としての機能を担う受け皿がありますが、出雲一の大河、斐伊川が中世以降に宍道湖に流れ込むようになると、大雨のたびに洪水に襲われるようになります。水で守る城下町である以上、避けて通れない災害でした。実際に、発掘調査では米子町と南田町で、洪水による堆積と考えられる層が生活面やくぼみで溜まっているのが確認されています。藩は洪水の対策として、川の整備や新たな掘削を行いました。河川改修工事は大小さまざまな形で、江戸時代を通じて行われましたが、ここでは天神川と佐陀川の開削を取り上げたいと思います。

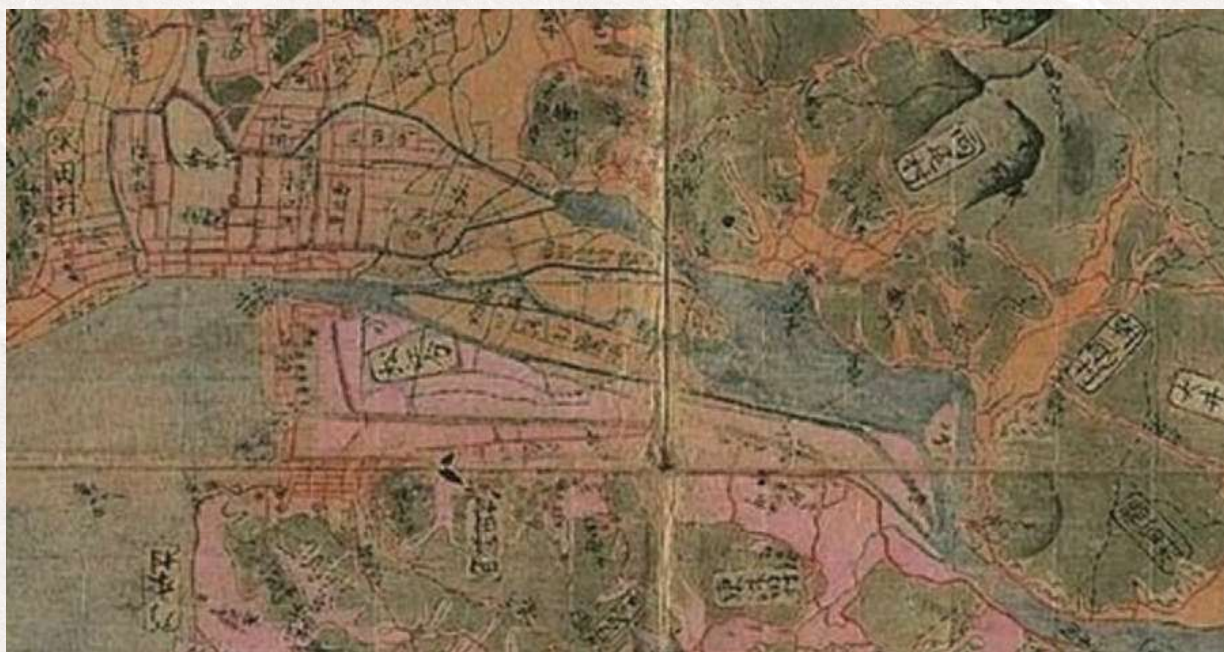
(1)天神川の整備と開削・直線化

天神川は城下町が形成される以前よりあった河川で、天神橋がかけられていました。江戸時代の前期、元禄年間に、宍道湖と低湿地の排水をするために、天神川の大規模改修が行われました。

天神橋より西側河口の宍道湖周辺には石堤防を築き、広くて強固な河口に改修されました。さらに、宍道湖からの排水量を増やし、流れをスムーズにするために、幅が広く直線の川が開削されました。それ以前の自然河川としての天神川は、途中で北に曲がり、津田灘（現在の西津田町付近か）に流れ出ていたようですが、それを東西方向に直線化し、大橋川の南に平行した水路を切り開いたこととなります。



現在の天神川（横浜町付近）



出雲国十郡絵図 文政4年（1821）の一部 天神川が現在と同じ流路となる
（島根県立図書館蔵）

(2)佐陀川の開削

松江藩では18世紀半ばころから、相次ぐ洪水対策のために河川普請（改修）が相次いで行われました。治水工事のマニュアルとして、『土工記』が藩の普請奉行によって編纂され、計画的に河川改修がすすめられました。特に大橋川やその流域の水路の直線化や掘削・付け替えも進んだようです。そのような河川改修でも、佐陀川の開削は松江藩が行った治水事業としてもっとも著名なもののひとつです。これによって日本海と宍道湖が水面で結ばれたことは、その後の松江の発展に大きな影響を及ぼしました。



現在の佐陀川（佐太橋付近）

水路開発の歴史

現在は1本の川となっている佐陀川は、佐太神社周辺を分水嶺として西側の恵曇方面に流れる川と、南側の宍道湖方面に流れる川が別々の川でした。このことは、古くは『出雲国風土記』にも記載されており、二方向の川の源流の間は、高低差が少なく、古代から交通路として重要なルートでした。また『出雲国風土記』には現在の佐太本郷あたりに「恵曇陂（えとものつつみ）」という沼地があり、この地域の有力豪族が、排水をして水田を開発するために、岩盤を掘り切って水を流した、という記事も見えます。この地域の水路の大規模開削が古代にも行われていたことは興味深いことです。



佐陀川が開削される前の絵図
秋鹿郡絵図 元文5年(1740) (恵曇神社蔵)

18世紀後半の開削工事

佐陀川の開削は延享年間、18世紀半ばころから計画されていたようですが、実際に工事が行われたのは天明年間（1780年代）のころとされています。講武から流れ出て湯ノ内・宍道湖に流れ込む旧佐陀川（現在の講武川の延長になる川）と、佐陀神社近くから日本海に流れ込む「忠太夫川」をつないで新川の掘削する工事が行われました。

工事にあたっては、普請方吟味役（ぶしんかたぎんみやく：公共工事の実質的責任者の役割）だった清原太兵衛が獅子奮迅の活躍をし、天明5年に始まり難工事を経て天明8年（1788）に完成したとされています。実際にお役目として清原太兵衛の功績は大きなものだったことは想像に難くありません。ただ、実際の工事は天明8年以降も続いた記録が残っています。

旧佐陀川（講武川）が宍道湖に向かって南流していたものを、日本海に向かって北西に流れることを目的に工事が行われたので、工事後も様々な課題があったようです。特に、海とつながることで塩分が遡上することがあり、水田に塩害をもたらすことが大きな問題となりました。そのために汐止め堤防を建設するなどの普請が続くとともに、水田の排水路を佐陀川から塩分の流入を防ぐために別途に設ける（裏川といいます）必要も出てきました。現在でも水田の排水路は佐陀川の東西それぞれに設けられ、宍道湖に流れ出ています。

治水のための掘削、という面ではその後も難航した佐陀川開削ですが、水運の面では革命的な利便をもたらしました。それまで日本海に出るには境水道まで行く必要があったのが、宍道湖から直接日本海につながったわけです。日本海水運への接合というだけでなく、周辺部と城下町をつなぐという内水面交通でも、大きな役割を果たしたのです。



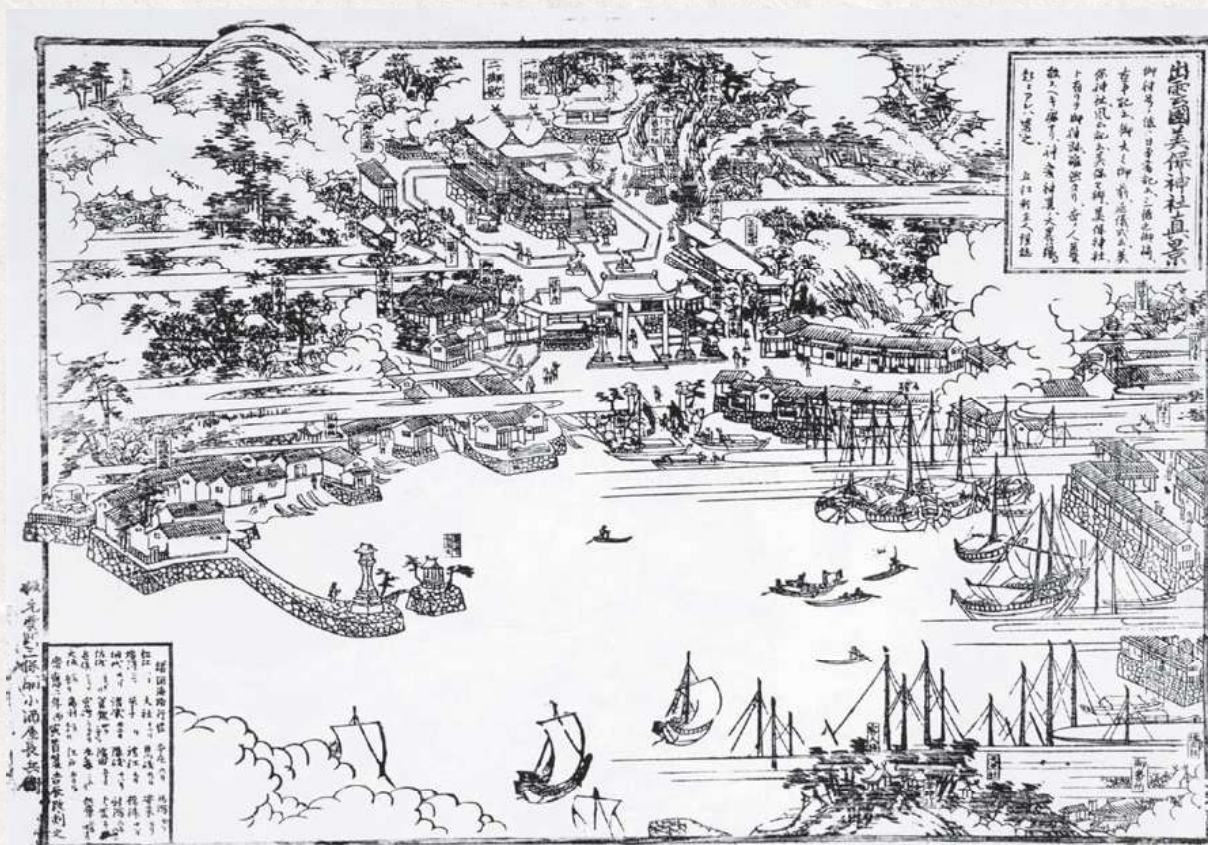
現在の佐陀川河口付近から北を望む

5. 日本海廻船の発達と港の整備

中世以来、日本海沿いの航路は広範な商品の流通を促し、美保関は其中でも重要な港として活況を呈してきました。江戸時代になると、若狭よりもさらに北へ航路は拡大していき、17世紀後半には、江戸幕府が航路の開発を河村瑞賢に命じたことで、北前船として東北地方から（後には北海道に伸びる）日本海を南下し、下関から瀬戸内海を經由して大阪に至る西廻り航路が確立しました。このことは、日本海を通じた商品流通を一層活発化させ、民間の往来も活性化したものと考えられます。

(1) 美保関の港

変わらぬ美保関の繁栄 松江では、中世以来の湊町、美保関が寄港地として、また地域の日本海を利用した廻船の基点として引き続き栄えました。幕末頃の絵ではありますが出雲国美保神社真景図を見ると、港には複数の大型帆船が停泊し、沖にも大中の帆船が多く見られます。また、湾内には手漕ぎの小型船が往来しているのが分かります。いくらかの誇張的表現はあるかもしれませんが、江戸期の



出雲国美保神社真景（松江歴史館蔵）

繁栄ぶりがうかがえます。文書でも「文化九年四月一日 諸国廻船大小百艘入津湊内賑申候（諸国の廻船が大小百艘も入港し、湊の内はにぎわい申しそうろう）」と、たくさんの船でにぎわった様子が記されています。

美保関湊町の構造 美保関の町の中核となっているのは美保神社です。古代にさかのぼり、中世にも多くの信仰を集めた美保神社は、湊町をまとめる信仰の中軸としての役割を果たすと同時に、航海の安全を守る神様として日本海を行き来する船乗りたちからも信仰されました。



美保神社本殿・拝殿（松江市2024より）

美保神社からは東に向かって参道が続き、海にぶつかります。現在は海岸線沿いに、東と南に道路が続いていますが、これは昭和になって整備された自動車の道路です。もとは、下の町割り復元図のように、海岸線沿いに建物が並び、



江戸時代末頃の地形と町割りの復元図
（松江市2024より転載）



弁天波止場常夜灯

メインストリートと、谷に上る枝道に面して建物が立ち並ぶ様子は今でも大きく変わっていません。建物も江戸時代から続くものも少なくありません。おそらく町割りの原型は中世までさかのぼるものと推測されます。このような港町が残っているのは全国的にみても珍しく、国の「重要伝統的建造物群保存地区」（町並み保存）として保存活用されるよう、取り組みが進められています。

海に面した側は港で、石垣を築いていた様子がうかがえます。海の反対側には小路が通っていました。湾の形にそって逆「し」字形に、メインストリートが貫いていたわけです。港のある湾の東西には堤防が築かれ、西側の弁天波止場には、天保13年（1842）に設置された場所に、常夜灯が今もたっています（明治3年に再建したものを平成24年に新たに立て直したものです）。



青石畳通り

湾内で行われる祭礼 美保関の湊町には、今でも多くの祭礼が行われています。特に著名なのは、出雲神話にちなんで行われる美保神社の祭礼「青柴垣（あおふしがき）神事」と「諸手船（もろたぶね）神事」です。

青柴垣神事は毎年4月7日に行われる神事です。美保神社の祭神、事代主命（ことしろぬしのみこと）が、大国主命から国譲りの相談をうけた時、同意はしたものの、海中に柴垣を作ってお隠れになったという『古事記』『日本書紀』の神話にちなんだ祭礼です。

町内の氏子から選ばれた当屋夫婦が1年間の精進潔斎を経て、神がかった状態で、青柴垣を飾った2隻の船に乗り、港内を一周して美保神社に参拝、奉幣します。この船は、四方に囲いを設け、四隅の柱に櫓を立てます。囲いの周りは色鮮やかな幡（のぼり）で飾られています。

諸手船神事は毎年12月3日に、美保湾に2隻の船がくり出して行われる勇壮でにぎやかな神事です。国譲り神話で、高天原からの使者に国を譲るよう迫られた大国主命は、三穂之碕にいた御子の事代主神のもとに、熊野諸手船で使者をおくり、国譲りの可否を尋ねたところ、事代主神は高天原の神々に譲るよう答えて、大国主命は国譲りを決意した、という話にちなんでいます。

それぞれの役目を負った18人が2隻の神船に分乗し、対岸の客人社まで3度往復します。そして両船は美保湾内を漕ぎ競い合い、相手の神船に櫓で海水を掛け合います。厳寒の海で行われる神事は、多くの見物客を呼び、マスコミにも大きく取り上げられて、全国的に有名です。

美保神社で行われる祭礼のうち、代表的な二つの神事を取り上げました。いずれもクライマックスの海上で行われる祭礼の簡単な説明だけにとどめましたが、その背景には氏子で構成される複雑な祭祀組織（頭屋）があり、祭礼の間に1年



青柴垣神事

諸手船神事
(『松江市史 別編3 民俗』より)

間、それぞれの役割をはたして祭礼に臨みます。神事は海上でのクライマックスの前後に、多くの催事を行っています。これらの神事が、すくなくとも江戸時代から、大きく形を変えることなく続いていることは驚きです。

(2)加賀港の整備と繁栄

日本海側の津々浦々には、それぞれに港があり、廻船が出入りしていましたが、美保関に次いで各国の船が多く出入りしていたのが、加賀港でした。特に佐陀川が開削され、穴道湖と日本海が直接水路によってつながったことは大きな転機となります。城下町から日本海に出ていくのに、かならず美保関（境水道）を経由しなければならなかったのが、ほぼ直通で日本海に出ることができるようになったわけです。

加賀の築堤 佐陀川が開削されて3年後の寛政2年（1790）、時に松平7代藩主治郷（不昧）の時代に、加賀港を荒波から防ぐために、港の向かいにある桂島と櫛島の上に堤防を築きました。松江城下に近い加賀港の整



桂島（右）と櫛島（左）の間に築かれた堤防

備は喫緊の課題となったと考えられます。石を積み上げて築かれたこの堤防は現在でも変わらない形を見ることができます。

船宿・舟問屋の記録から 加賀浦の船宿だった福田屋には「大福客船入津留帳」が残されていて、船宿の定客（宿によって決められていた到来する地域の客）の廻船が入津している動向を知ることができます。天保15年（1844）と弘化2年（1845）には、越中（富山）、若狭（福井）、丹後（京都北部）、因幡（鳥取）、隠岐、周防（山口）、摂津（大阪）などから62もの廻船が入津したことが分かります。

船宿	主な定客	その他の定客
勝重	大坂（摂津）	堀切（加賀）、橋立（加賀）
小平	松江	
清兵衛	丹後	小豆崎（肥前）、御預（不明）、大石（摂津）、紀伊、若狭、伏木（越中）、神戸・西宮（摂津）
貞十	雲津～宇龍	但馬
惣左衛門	能登	肥後、伊予、備中、豊後
三左衛門	因幡	伊豆、隠岐、薩摩、塩飽（讃岐）、駿河、兵庫（摂津）
与市	越後寺泊より上	播磨、肥前、土佐、南部（陸奥）、淡路、新在（不明）、尼崎（摂津）
佐助	加賀	
伊助	伯耆	会津（肥後カ）、東明（摂津カ）、筑後、阿波、豊前、津軽（陸奥）
民三郎	越中	日向、備後
三郎右衛門	松前	讃岐、浜田（石見）以西、東西内潟三保関まで、安芸
助重	堺（和泉）	下越後、越前・兜野・吉崎（越前）、鳴尾（摂津）、敦賀（越前）、遠江（駿河）、江戸、温泉津（石見）～田儀、筑前、他国行御手船
林重	越前	
賢四郎	周防	安宅（加賀）、長門、佐渡、伝法（摂津）
小平太	本吉（加賀）	備前、今津（不明）、出羽、伊勢、尾張、新潟（越後）

明治3年 加賀浦船宿の定客
（松江市2020『松江市史 通史編4 近世Ⅱ』より）

また、港での商品の仲介や取次、保管などを主な仕事とする船問屋は、寛政期には加賀浦で15軒と定められていて、その後もその数に変化がなかったよう

です。船問屋は船宿を兼ねていた場合がほとんどで、明治3年に定められた船宿15軒の定客は、北は陸奥（青森）・越後（新潟）から南は薩摩（鹿児島）まで、幅広い地域の宿泊客を集めていたことが分かっています。



明治3年 加賀浦に入津していた地域
(地図は国土地理院地図)