

近世以降における渡良瀬川舟運に関する一考察*

Study on the water transport on the Watarase river from the 17th century*

福島 二郎**

by Jiro FUKUSHIMA**

「要旨：」近世から近代前期にかけてのわが国の内陸輸送の主体は、陸路の宿駅制度における人馬継立と舟運による河川交通であり、特に物資の大量輸送を担ったのは舟運であった。本稿では、近世から鉄道開通に至る間、栃木県の南西地域における大量輸送の動脈としての機能を担った渡良瀬川舟運を取り上げ、足利地域諸河岸の様相、輸送荷物の種類・集配等、足利地域を中心とした渡良瀬川舟運の概要を概観する中で、その果たした役割を整理・検討した。また、足利地域発展の大きな要因である織物産業に着目し、鉄道の開設に伴う織物輸送の舟運から鉄道への移行を踏まえ、渡良瀬川舟運の衰退過程について検討した。

1. はしがき

近世から近代前期にかけてのわが国の内陸輸送の主体は、陸路の宿駅制度における人馬継立と舟運による河川交通である。特に舟運は、人馬継立に比べ低廉・迅速かつ大量輸送が可能であったため、河川を利用できる地域の大量輸送は主として舟運が担っていた。北関東地方では利根川水系を利用した河川交通網が網の目のように張り巡らされ、江戸（東京）を中心に物資輸送・交易が盛んに行われていた。足利地域でも利根川水系の一支流である渡良瀬川を利用した舟運が行われ、利根川・江戸川を経由して江戸（東京）と結ばれ、足利地域の経済・文化の発展に大きく寄与した。

このような近世以降の内陸大量輸送機構としての舟運・河川交通に関する研究については、江戸幕府の統制や流通機構との関連から捉えたもの等かなり行われているが、交通路として利用されていたすべての河川について十分な調査・整理が行われているわけではなく、商品流通に伴う河川沿岸諸都市の発展と舟運との関連、陸路交通との関連、さらに鉄道開設に伴う舟運の衰退・運輸機構移行の具体的検証等、未だ解明されていない部分もある。そこで本稿では、近世から鉄道開通に至る間、栃木県南西地域における大量輸送の動脈としての機能を担った渡良瀬川舟運を取り上げ、足利地域諸河岸の様相、輸送荷物の種類・集配等、足利地域を中心とした渡良瀬川舟運の概要を整理し、その果たした役割を検討するとともに、足利地域発展の大きな要因である織物産業に着目し、鉄道の開設に伴う織物輸送の舟運から鉄道への移行を踏まえ、渡良瀬川舟運の衰退過程についての考察を行うものである。

2. 下野国の可航河川

近世から近代前期にかけて、わが国の大量輸送を担ったのは河川を利用した舟運である。下野国は江戸と奥州との中間に位置していることから江戸と奥州とを結ぶパイプ的機能を有し、江戸が一大消費都市として確立するに至り、下野国の主要な河川はその物資の大量輸送のための交通路として整備・利用された。舟運路として利用された主な河川は、那珂川・鬼怒川・思川・巴波川・渡良瀬川等である。このうち那珂川は鹿

* keywords 河川交通, 運輸, 近世～近代

** 正会員 足利工業大学土木工学科講師 (〒326 足利市大前町268-1)

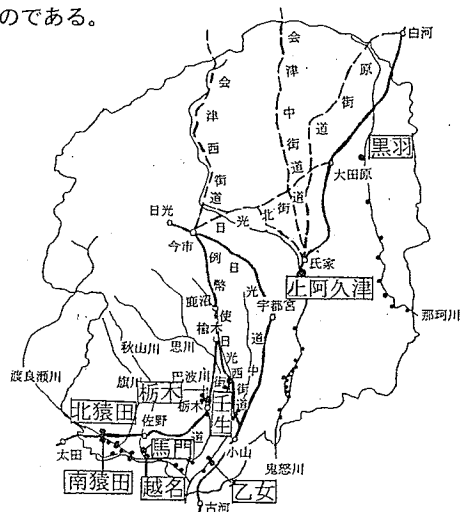
島灘に注ぎ、那珂湊から東回り航路によって江戸と結ばれ、渡良瀬川はじめ他の河川は、利根川・江戸川を通じて内陸水路だけで直接江戸と結ばれていた。また、これらの可航河川の主要河岸は、日光街道・日光例幣使街道等陸路における主たる街道とも連結し、内陸における物資の輸送網を形成していたのである。図－1は近世における下野国の可航河川とその主要河岸ならびに陸路における主要街道を、また表－1は、可航河川の河岸数（支流沿いの河岸は本流に加える）を示したものである。

表－1 下野国可航河川の河岸数

*那珂川は安永6年の河岸数

川	慶安4年	元禄3年	安永3年	明治13年	明治16年
那珂川	7	?	8*	19	10
鬼怒川	10	5	14	27	25
思川	10	3	8	17	18
巴波川	9	1	6	6	6
渡良瀬川	6	5	14	12	10
合計	42	14	50	81	78

(奥田久「栃木の水路」より)



図－1 下野国における可航河川と主要街道
(栃木県連合教育会「栃木県の風土と歴史」を基に加筆)

3. 渡良瀬川舟運の概要

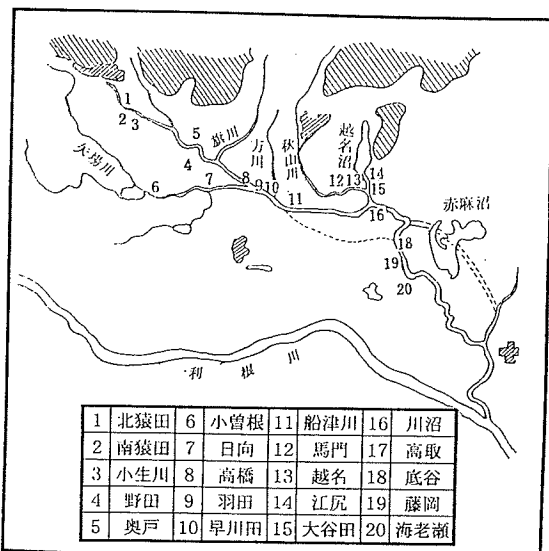
(1) 舟運の起源

渡良瀬川舟運のはじまりは、渡良瀬川に河岸が開設された17世紀初頭と考えられている。それは、渡良瀬川の最終遡航河岸であり且つ足利地域における最大河岸であった北猿田河岸の河岸問屋・早川家の子孫が残した文書に、河岸開設の経緯が次のように記されている。

野州足利郡北猿田村渡良瀬川岸二而江戸運送ヲ初メタル問屋ノ発端

- 一、寛永元甲子年先祖忠兵衛初而小舟五艘ヲ作り申候處渡良瀬川瀬細ク其上所々ニ難場多ク古河迄足利郡桐生山中迄ノ諸荷物瀬取り古河ヨリ江戸迄船相頼ミ差遣シ申候ト先祖ヨリ子孫へ申傳候夫レヨリ段々瀬取船村方ニ出来川筋御普請等モ有之候故川瀬深く相成リ江戸往来ノ大船出来仕候ニ付
- 一、正保巳酉年先祖忠兵衛御公儀様へ御願申上候處問屋役儀被仰付候ニ付川北通足利郡桐生邊迄ノ御成米並ニ御給所様方御物成ハ不及申ニ諸商人荷物北猿田川岸問屋場出来申候
- (荒川宗四郎『足利織物沿革史』より抜粋)

これによると、渡良瀬川の舟運は、寛永元（1624）年に早川忠兵衛が小舟5艘を操って足利・桐生方面の諸荷物を古河（茨城県古河市）まで運び、古河からは大船に積み替えて江戸まで下ったのがその始まりである。その後正保2（1645）年には、幕府に願い出て問屋役を任命されるとともに問屋場の開設が許可され、足利から桐生周辺の名大・旗本の年貢米はじめ諸物資、さらに商人荷物の輸



図－2 渡良瀬川流域の河岸 (奥田久「栃木の水路」より)

その後、渡良瀬川はじめ渡良瀬川の支流である矢場川・秋山川にも次々と河岸が開設され、幕府が初めて行った元禄3（1690）年の河岸吟味における渡良瀬川水系の河岸数は5箇所を数え、さらに輸送量の増大に伴い多くの河岸が設置されていくことになる。安永3（1774）年の調査では14箇所、明治13（1880）年12箇所等（表－1参照）時代によってその変遷はあるが、舟運の始まりから終焉に至る間渡良瀬川水系に設置された河岸場は20箇所を数えた。図－2は渡良瀬川流域に設置された河岸を示したものである。

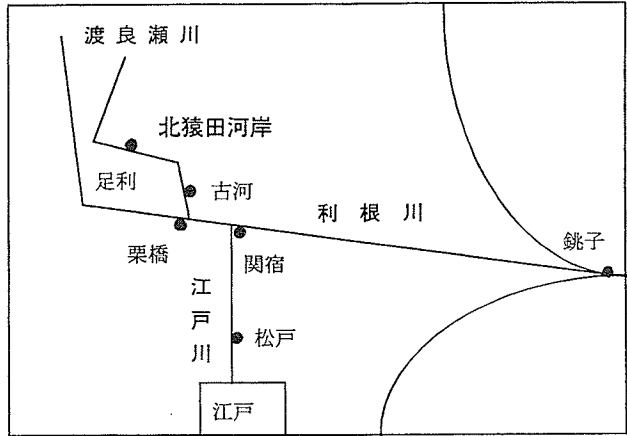


図-3 足利から江戸までの経路

渡良瀬川は内陸河川だけで江戸と直結していた。その経路は、渡良瀬川を下り、古河を経て利根川に入り、関宿から江戸川を下って堀割溝渠をとおり江戸日本橋浜町河岸に通じていた。また、渡良瀬川舟運の最終遡航河岸は前述のとおり北猿田河岸（現足利市猿田町）であるが、北猿田河岸から江戸までの距離は、前記元禄3年の河岸吟味によると37里であった。北猿田河岸から江戸までの下りには通常2日程度、また流れに遡行して江戸から北猿田河岸への上りには10日程度要したと言われている。図-3は足利から江戸までの経路を示したものであるが、明治以前においては、北猿田～奥戸河岸間は水深が浅いため小鵜飼船と呼ばれる小型で底の浅い船が使われ、奥戸から江戸までは小鵜飼船より大きな高瀬船が使用された。明治以降においては、同14（1881）年に内国通運会社により蒸気船通運丸が東京～越名河岸間を就航し、また小型の蒸気舢舨が猿田と越名を連絡していた。

渡良瀬川に河岸が開設されたのは寛永元（1624）年の猿田河岸が最初であり、正保 2（1645）年に早川忠兵衛が問屋役に任命され、幕府公認の河岸として正式に発足した。以降、足利・桐生周辺の年貢米はじめ商人荷物の廻送が問屋を通じて行われてきた。その後、商業経済の伸展とともに新河岸の開設に対する要望が高まり、足利地域では、明和 3（1766）年に奥戸河岸、次いで明和 8（1771）年には南猿田河岸、さらに安永 3（1774）年には小生川・野田河岸（渡良瀬川）、小曾根・日向河岸（渡良瀬川の支流矢場川）が開設・公認されていった。これらの河岸のうち最も規模が大きかったのは北・南猿田河岸であり、北猿田河岸は大間々・梅田・桐生・足利・名草・飛駒を、また南猿田河岸は梁田・足利を荷請圖として、後述（(4)輸送荷物の種類と集配の項参照。）する米穀・特産品等を積み出していた。このような物資の廻送はじめ荷物の管理等、河岸業務を統括していたのが河岸問屋である。表－2 は、北・南猿田と奥戸河岸における明和期（1764～1771年）の河岸問屋数と安政 6（1859）年当時の問屋船持数である。当時の問屋名は不明であるが、天保 3（1832）年の訴訟文書には北猿田河岸問屋として忠兵衛・庄次郎、

河岸名	問屋数 (明和期)	船持数 (安政 6 年)
北猿田	2	20
南猿田	2	15
奥戸	1	3

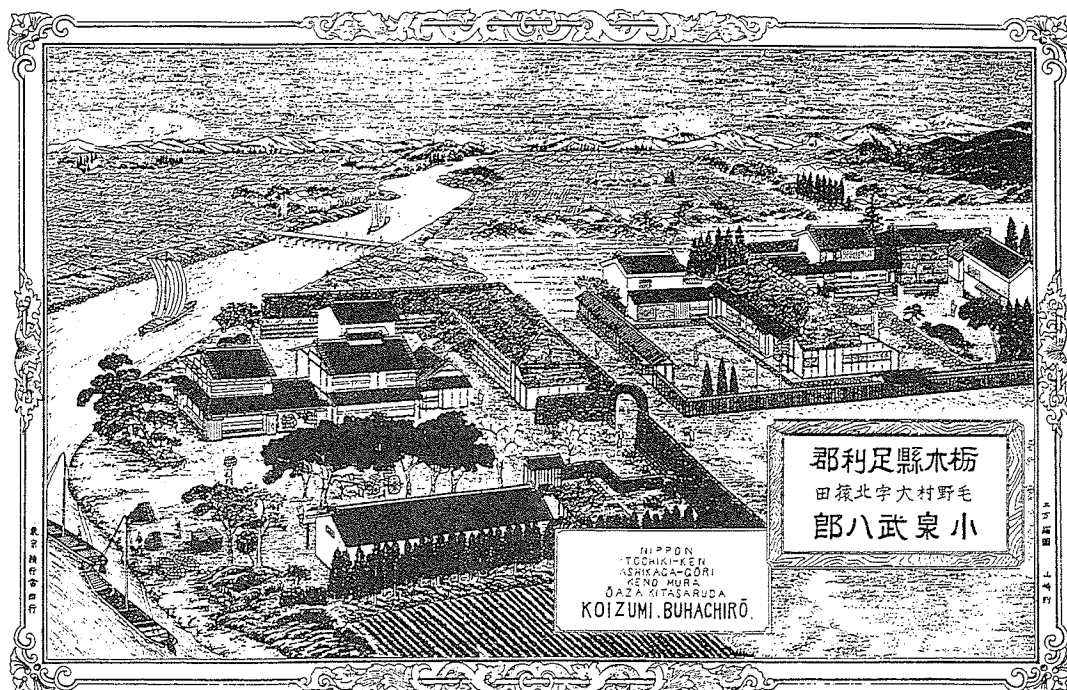
(手塚良徳「渡良瀬川上流の漕運」参照)

表一2 河岸問屋数・船持数

河岸名	問屋数 (明和期)	船持数 (安政6年)
北猿田	2	20
南猿田	2	15
奥戸	1	3

(手塚良徳「渡良瀬川上流の漕運」参照)

南猿田河岸問屋として庄左衛門・佐次右衛門の名がある。また明治5～6年当時には、北・南猿田両河岸の問屋が増え、北猿田河岸では長庄次郎・早川藤作の外に小泉武八郎（通称“問武”）が加わり、南猿田河岸では早川忠吉・桑原佐四郎の外に関谷増次郎が新興の河岸問屋として加わっている（その後北猿田河岸には小林藤吉＝通称“油藤”も加わっている）。この当時の両河岸では、新興の小泉家・関谷家が中心的存在だったと言われている。また、奥戸河岸の藤木家（権三郎）は明治10年代に急速に発展し、その繁栄は北・南猿田を上回り、一時は関東一の回漕問屋と言われた。図－4は、明治初期における“問武”小泉武八郎家の風景を描いた銅版画である。家屋や倉庫等その繁栄ぶりが窺える。しかし、このように繁栄を築いてきた河岸問屋も、明治21（1888）年の両毛鉄道の開通により急速に衰退していくことになる。



図－4 明治初期における小泉武八郎家の銅版画『復刻 大日本博覧図 栃木の部』より

(4) 輸送荷物の種類と集配

渡良瀬川舟運により輸送された荷物は、河岸開設の主たる目的であった大名・旗本等封建領主層の年貢米はじめ、広範な荷請圏を背景とした地元産物や商人荷物等である。このうち足利藩の廻米は、足利郡は北猿田河岸より、梁田郡は南猿田河岸より積み出された。また、他藩の廻米は表－3に示すとおり各河岸より積み出されていた。

地元産物として江戸へ廻送された荷物（下り荷）は、足利・桐生の織物、桐生・飛駒の紙、佐野の鋳物、葛生の石灰等多岐にわたっている。安永3（1774）年の記録によれば、下り荷として絹織物

表－3 廻米の積み出し河岸

北猿田	足利藩(足利郡)、丹南藩、桐生周辺
南猿田	足利藩(梁田郡)
越前	彦根藩
馬名	堀田藩、六浦藩、巖原藩、前橋藩、古河藩
高取	古河藩

（奥田久「栃木の水路」参照）

表－4 明治以降の輸送荷物（足利地域）

上り荷（足利方向）	下り荷（東京方面）
醤油・酒・米・味噌・砂糖・塩・小豆・油・魚・塩辛・蔵樽・その他日用品	織物・木炭・砂利・竹・木材・米・菜種油・酒

（「近代足利市史 第一巻」参照）

・生糸・紙の商人荷物、薪・炭・松杉板等があり、絹織物については、桐生・足利の特産品として北猿田河岸を中心として積み出されている。特に、桐生に市が置かれ、さらに天保3（1832）年足利にも織物市が開かれると、桐生・足利の織物はすべて北猿田河岸に運ばれた。また、文化5（1808）年の羽田河岸の下り荷として、穀物・小麦粉・麻・煙草・藍玉・紅花・杉板・蕨・荷縄・石灰等37種の産物があげられている。一方、江戸方面からの上り荷としては、安永3（1774）年の南猿田河岸の記録では、塩・水油・油・醤油・生麩・砂糖・黒砂糖・藍玉・繰綿・天草・鉄・棒金等の食料品・日用品等であった。また、表－4は明治以降における足利地域の上り荷・下り荷をまとめたものである。

このように、近世以降多種多様の物資が舟運を通じて江戸～足利を往来していたが、表－4の上り荷にみえる「臈樽（わただる）」とは魚類の臈腑であり、養蚕のための桑畑の肥料として織物生産の発展に大きな役割を果たした。明治21（1888）年両毛鉄道の開通により織物ははじめ多くの荷が舟運から鉄道へと移っていくが、この臈樽ははじめ薪炭・木材・石灰等の重くて大きい荷の廻送はその後舟運が担っていた。

4. 渡良瀬川舟運が果たした役割

渡良瀬川舟運のはじまりから河岸問屋の繁栄、さらに輸送荷物の種類等を概観してきた中で、渡良瀬川舟運の機能、その果たした役割について整理・検討した。

- ①下野国は江戸と奥州との中間に位置したことにより、その諸河川は、江戸と奥州とを結ぶパイプ的役割を有し、奥州諸国や下野国の領主米・地元産物等、物資の大量輸送のための内陸交通路としての機能を果たした。渡良瀬川舟運は地理的条件から奥州との結び付きはなく、上野国・下野国の渡良瀬川筋近隣の領主米・地元産物・商人荷物の廻送が、その主たる機能であった。
- ②渡良瀬川舟運は足利地域において日光例幣使街道と結ばれていた。足利地域は当該地方における水路・陸路の2大動脈の結節点として、物資の集散・人の往来等賑わいを呈した。特に渡良瀬川舟運は当該地方における唯一の大量輸送機関として、足利地域および近隣地域の隆盛に果たした役割は大きい。
- ③領主米の廻送を目的として整備・利用されてきた舟運は、幕末の天保期以降は領主米の金納化によりその廻送量は減少した。しかし、足利地域では織物産業の隆盛により商人荷物が増大し、特に安政6（1859）年の横浜開港後は、海外への足利織物の輸出をはじめそのピークを迎えるが、大量輸送機関としての機能は鉄道が開通するまで舟運がその中心であった。
- ④足利地域発展の礎を築いたのは織物産業であるが、養蚕のための桑畑の肥料として使われたのは魚類の臈腑である。この臈腑は樽に詰められ足利地域をはじめ近隣に舟運により廻送されたが、重くて異臭を放ち汚いこの臈樽の廻送は鉄道開通後も舟運が担っていたのである。また、横浜開港後は外国の綿糸（唐糸）やマゼンダ・ビオレット等のアニリン系染料も入ってくるが、このように足利地域の主要産業である織物産業を支え助長したのは舟運である。
- ⑤江戸（東京）から足利地域へは食料品・日用品等が廻送されてきたが、当時の新流行・文化も同時に移入された。明治初期頭の北猿田河岸には煉瓦造りの倉庫群が立ち並び、新流行品を扱う『京屋』という雑貨屋もあり、足利地域における当時の表玄関・文化の移入口でもあった。また、足利地域には渡辺華山が来遊し、佐野地域では越名の須藤杜川等河岸問屋により陽明学者中根東里が招かれるなど、河岸問屋は舟運の盛行に伴いその経済力を背景に、江戸（東京）の文化を地方へ移入する役割も果たした。

5. 渡良瀬川舟運の衰退過程－織物輸送における舟運から鉄道への移行－

(1) 足利織物の隆盛

足利地域発展の基礎となり、その発展を支えてきたのが織物産業である。織物が商品として売買されるよ

うになったのは近世に入ってからであり、市を通じて売買されたのは隣町桐生に織物市が開かれてからである。その後、元文3（1737）年に京都西陣から桐生へ『高機』が移入され、それが足利周辺に普及したのは天明期（1781～1788）以降であり、この新しい技法の伝播により足利織物の生産は飛躍的に進展した。生産量の増大に伴い、足利独自の織物市が天保3（1832）年に桐生の反対を押し切って桐生の市から独立し、月6回開かれる六斎市として成立した。足利の織物市で売買された織物は、市の翌日には六斎早船により北猿田河岸から江戸へと積み出された。この頃には織物買継商もあらわれ、足利の織物を買集め他国へ販売するようになるが、この買継商は、郵便物を取り扱う飛脚問屋が織物の注文を取り次ぎこれが専門化したものであり、やがて足利産地の織物生産全体を支配するようになる。また、安政6（1859）年の横浜開港により、原料である洋糸（唐糸）や化学染料が移入され、同時に横浜居留の外国人とも取引が行われるようになり、その生産量も飛躍的に増大した。明治期に入っても足利織物は隆盛を続け、日本で最初の全国的な物産の数量的統計である明治7（1874）年の『物産表』によると、栃木県は織物生産額の13%を有する織物県であった（明治4～9年までは桐生・館林等の群馬県東部は栃木県に含まれていた）。その中で足利町とその周辺地域は、一大機業地として織物業を広く展開していった。明治初年の足利町の職種別就業状況によると、全戸数1936戸のうち織物関連業者 514戸（26.5%）と織物業の町としての特徴がみられる。また、明治13（1880）年5月に旧本町市場が闡明社（上市場）、明治16（1883）年4月には1・2丁目の市場も共開社（下市場）として足利町に東西2つの常設織物取引市場が成立した。この2つの市場は前記六斎市を継承・発展したものである。しかし、このような活況を呈してきた足利織物も、明治10年代後半の松方デフレ政策に伴う不況のあおりにより不振に陥った。これを機に国内市場だけではなく海外市場への進出に活路を見出し、明治15（1882）年以降はその市場開拓に乗り出した。そのため明治10年代後半から30年代前半にかけて「機業改善」と呼ばれる技術革新が織物組合を中心に地域全体で行われた。明治18（1885）年の足利織物講習所の設立、同24（1891）年の足利輸出織物組合の設立等がそれである。このようにして足利織物は再び活況を呈し、輸出向け織物は明治31（1898）年には国内向け織物の生産額を上回るほどであった。その後、日露戦争・織物消費税の導入等により好・不況を繰り返し、元機の淘汰と賃機の再編成が進行する中、大正期を迎えることになる。このように、幕末から明治以降にかけて足利織物は隆盛を迎えたわけであるが、表-5は明治12（1879）年～同31（1898）年における生産高および販売額を示したものである。

（2）舟運の衰退過程－織物輸送における舟運から鉄道への移行－

鉄道開設以前の内陸輸送体系は、陸路の宿駅制度における人馬継立が近世末期まで存続し、明治に入ってから旧来の宿駅制度を改廃しつつ陸路輸送網として機能していたが、大量輸送においては河川舟運が中心であった。しかし、輸送の近代化を図るため、明治新政府は鉄道建設の方針を決め、鉄道による内陸輸送網の整備を推進した。

当時の足利地域の大量輸送は、渡良瀬川・利根川・江戸川を利用した河川舟運が中心であったが、織物の生産量・輸送量の増大に伴い、さらに充実した輸送形態の整備が必要となっていた。このような状況の中、輸送量の増大をまかなうには明治新政府が推進する鉄道の敷設が最も効果的であり、織物買継商をはじめとする地元の大きな要望もあって、明治20（1887）年3月28日に両毛

表-5 足利織物の生産高・販売額

年次 (明治)	生産高 (反)	販売額 (円)
12	3,082,029	3,918,386
13	3,189,364	4,511,709
14	2,927,350	4,357,022
15	2,168,186	2,646,693
16	2,258,264	1,884,715
17	2,481,424	1,934,528
18	2,496,393	1,342,607
19	2,496,963	1,505,090
20	2,847,579	1,971,153
21	2,801,588	1,768,772
22	2,438,816	1,611,158
23	1,906,653	1,266,862
24	2,258,226	1,736,943
25	2,825,249	2,571,128
26	3,491,120	3,467,715
27	2,041,515	3,219,956
28	3,863,055	6,626,604
29	3,330,779	5,739,924
30	3,450,475	8,414,673
31	3,533,717	8,772,507

(江森泰吉「足利之機業」より作成)

鉄道株式会社が発足し、翌21（1888）年5月22日に小山～足利間が開通し、足利地域は日本鉄道を經由して東京と結ばれた。このような状況を踏まえ、ここでは、当時の舟運の主要荷物であった織物輸送を取り上げ、両毛鉄道開通後における舟運と鉄道との輸送実績を基に、舟運の衰退過程について検討を行った。

当時の足利織物の販路については必ずしも明確ではないが、明治20年代初期において足利織物の全生産高の約4分の1を扱っていた（表－5、表－6参照）織物買継商・書上家の『地方別売上高』（表－7参照）によると、明治14年には東京376214円（45％）、他諸国730462円（55％）であり、明治21・22・23年の平均では東京376214円（45％）、大阪129315円（15％）、京都142306円

（17％）、他諸国195442円（23％）であり、足利織物の半数に近い45％が東京に販売されていたことがわかる。また、輸出向け織物は、明治44～大正9年の平均として、横浜76％、神戸24％であった。次ぎに、これらの輸送について、鉄道開通前の「陸運」

と「舟運」による輸送量の分担率を見ると、表－8のとおり明治14年「陸運」23.4％、「舟運」76.6％と、舟運が全体の7割強を占めていた。それが鉄道開通後の「鉄道」と「通運其他運送諸会社（この項の詳しい内容については明確ではないが、当時各駅陸運会社を統括した内国通運会社に、舟運の河岸問屋として隆盛

表－6 書上商店地方別仕入高

単位：円

年次	桐生	足利	伊勢崎	職方・荷具・駄賃	計
明治12					1,102,565
13					1,434,962
14					1,384,267
15					1,065,579
16					710,852
17					723,792
18					506,100
19					511,310
20					864,045
21					919,318
22	358,908	385,748	139,417	9,433	893,506
23	351,283	294,547	131,867	6,972	784,669
24	491,048	392,482	210,769	9,877	1,104,176
25	437,260	361,275	213,424	10,215	1,022,174
26	490,577	362,030	251,416	9,027	1,113,050
27	504,353	377,631	273,482	8,667	1,164,133
28	681,821	551,460	426,965	12,594	1,672,840
29	859,007	628,915	392,261	13,528	1,893,774
30	937,435	715,571	414,436	16,909	2,084,351
31	924,104	733,222	377,403	16,856	2,051,585

（山口和雄「日本産業金融史研究 織物金融篇」より作成）

表－7 書上商店地方別売上高

単位：円

年次	東京	大阪	京都	名古屋	北信越	関西	関東	諸国	計	横浜
明治12	486,182							625,154	1,111,336	
13	657,490							790,570	1,448,060	
14	671,934							730,462	1,402,396	
15	532,144							544,191	1,076,335	
16	451,789							269,055	720,844	
17	425,497							304,286	729,783	
18	308,684							202,935	511,619	
19	334,067							211,910	545,977	
20	423,228							446,391	869,619	
21	409,244	84,046	128,457	164,220	5,722	44,278			835,967	87,933
22	410,551	138,701	160,020	146,881	5,733	23,239	19,163		904,288	134,258
23	308,846	165,199	138,440	134,717	7,557	19,471	15,345		789,575	86,613
24	395,432	344,106	172,128	147,413	8,502	25,388	18,338		1,111,307	131,496
25	368,513	289,785	185,990	133,197	7,799	21,497	22,986		1,029,767	209,469
26	385,726	325,464	223,821	122,475	11,533	27,698	36,045		1,132,762	292,809
27	382,392	332,785	217,334	145,865	13,253	22,473	57,967		1,172,069	702,334
28	525,790	475,269	358,498	193,485	19,469	26,959	67,516		1,666,986	609,516
29	646,319	566,899	376,299	182,060	14,369	66,610	69,010		1,921,566	
30	680,770	733,157	312,240	221,512	12,309	84,154	85,956		2,134,098	445,675
31	692,850	704,328	246,582	283,583	16,613	41,120	98,003		2,083,105	677,214

（山口和雄「日本産業金融史研究 織物金融篇」より作成）

を極めた“問武”こと小泉武八郎がその取引店となっており、舟運もこの項に含まれると考えている。以降、通運等と略記）」との輸送量の分担率では、表－９のとおり明治21年「鉄道」75.9%「通運等」24.1%、同22年「鉄道」78.6%「通運等」21.4%、同23年「鉄道」72.9%「通運等」27.1%となり、鉄道開設前と開設後では、その取扱い輸送量が大きく逆転するに至っている。このことは、鉄道の開設に伴い舟運の輸送量が大きく減退し、大量輸送の主体が舟運から鉄道に移行したことを示している。しかし、

表－８ 鉄道開通前の輸送量分担率（足利地域）

注）表中の輸送量の数字は駄から貫に換算している

年 代	陸 運		舟 運	
	輸送量 (貫)	輸送量全体 の割合 (%)	輸送量 (貫)	輸送量全体 の割合 (%)
明治14年	456,440	23.4	1,493,680	76.6

「通運等」の輸入送量からもわかるとおり、鉄道の開設により舟運が消滅したわけではなく、鉄道が扱えない臈樽・砂利等はその後舟運により輸送されていたのである。

（関口泰「関口元老院議員地方巡察復命書（栃木縣）」より作成）

表－９ 鉄道開通後の輸送量分担率（足利地域）

注）表中の輸送量の数字は斤から貫に換算している

年 代	鉄 道				通運其他諸会社			
	輸送量 (貫)	輸入送量 (貫)	輸送量全体 (貫)	全体の割合 (%)	輸送量 (貫)	輸入送量 (貫)	輸送量全体 (貫)	全体の割合 (%)
明治21年	274,245	1,139,112	1,413,357	75.9	236,516	212,712	449,228	24.1
明治22年	536,011	1,224,367	1,760,368	78.6	66,632	411,272	477,904	21.4
明治23年	426,039	899,427	1,325,466	72.9	90,983	401,930	492,913	27.1

（「栃木縣統計書」より作成）

6. むすび

本稿では、近世から鉄道開通に至る間、栃木県南西地域における大量輸送の動脈としての機能を担った渡良瀬川舟運を取り上げ、足利地域を中心にその機能・果たした役割について整理・検討した。その結果、舟運は足利地域の特産品である織物産業との関連が深く、江戸（東京）への積み出しはもとより原料・肥料の移入等、その隆盛に果たした役割は大きい。足利地域発展の礎を築いたのが織物産業であるなら、舟運は足利地域発展を支え助長したといえる。従って、単に舟運を過去の一輸送機関という認識に止らず、地域発展の媒体として評価する必要がある。今後は、舟運の発展と織物の隆盛との関連について、織物輸送の量的把握を含めさらに詳細な調査が必要である。また、渡良瀬川舟運の衰退過程について、織物輸送の舟運から鉄道への移行を両者の輸送量の比較をとおして検討したが、織物はその傾向を見るだけに止まり、且つ比較した年代範囲も狭い。舟運と鉄道との並立期における両者の分担の長期間にわたる推移を整理することにより、鉄道移行への具体的経緯も明確になるものと思われる。さらに今後は、舟運という一輸送機関の終焉要因の考察だけに止まらず、地域社会発展の媒体としての運輸機構の継続として、明治前期における輸送機関全体の改廃・転換の流れと地域との関連について考察していきたいと考えている。

最後に、本稿をまとめるにあたり、栃木県立栃木女子高等学校長（当時）・日下部高明先生には貴重な資料の提供とともにご教示を賜りました。ここに、記して深甚なる謝意を表する次第です。また、ご協力頂いた本学院生ならびに卒業研究生に対し厚く御礼申し上げます。

【参考文献】

1. 足利市史編纂委員会 『近代足利市史 第一巻 通史編』 足利市 昭52.3.1
2. 佐野市史編纂委員会 『佐野市史 通史編上巻』 佐野市 昭53.3.15

3. 建設省関東地方建設局 『大利根百話』 関東建設弘済会 昭62.11.24
4. 建設省関東地方建設局河川部河川計画課 『河物語・利根川』 関東建設弘済会 平5.3
5. 豊田武・児玉幸多 『体系日本史叢書24 交通史』 山川出版社 昭57.8.5
6. 奥田久 『栃木の水路』 栃木県文化協会 昭54.12.20
7. 栃木県連合教育会 『栃木県の風土と歴史』 昭51.6.30
8. 『復刻 大日本博覧図 栃木の部』 赤城出版 昭60.11.25
9. 日本国有鉄道 『日本国有鉄道百年史 第二巻』 昭45.3.31
10. 『国史大辞典 10』 吉川弘文館 平1.9.30
11. 『国史大辞典 4』 吉川弘文館 平5.4.1
12. 『社史』 日本通運株式会社 昭37.10.1
13. 関口泰 『関口元老院議官地方巡察復命書 栃木縣』 巖松堂書店 昭15.12.25
14. 『栃木県統計書下』 栃木県 明25.4.5
15. 『栃木県統計書全』 栃木県 明25.9.17
16. 田島亀之助 『足利織物史 上巻』 足利繊維同業会 昭35.3.15
17. 田島亀之助 『足利織物史 下巻』 足利繊維同業会 昭35.9.25
18. 荒川宗四郎 『足利織物沿革史』 明35.9.15
19. 荒川宗四郎 『足利織物志』 日本案内社 明40.12.20
20. 川島守一 『数字より見たる足利の機業』 大10.12.17
21. 江森泰吉 『足利之機業』 足利織物同業組合 明40.5.20
22. 『足利＝原始から現代まで』 下野新聞社 昭52.7.21
23. 『明治以降における渡良瀬川の水運について』 栃木県立足利高等学校地歴部 昭48.9.1
24. 日下部高明・菊地卓 『足利浪漫紀行 知られざる歴史を訪ねて』 随想舎 平3.3.20
25. 日下部高明 『足利織物業の近代化の特徴と生産構造の地域的展開』 地理学評論57-2
26. 手塚良徳 『渡良瀬川上流の漕運－南北猿田河岸を中心に－』
27. 手塚良徳 『横浜開港と足利織物－織物商人の動向と影響を中心に－』 足利教育会研究紀要第8号
28. 山口和雄 『日本産業金融史研究 織物金融篇』 東京大学出版会 昭49.5.31