

足利工業大学 正会員 為国 孝敏 足利工業大学 正会員 中川 三朗

1. はじめに

徳川の江戸封入後、関西に比べ後進地であった関東が開発された。幕府の基本的政策面は新田開発を進め、廻米輸送のための交通基盤施設の整備であった。その後、商品流通の発展に伴い江戸を中心とする関東経済圏が確立された。

関東の石高は、1598（慶長3）年の太閤検地では、307万石、1645（正保2）年では404万石、1873（明治6）年の地租改正では517万石になっており、江戸時代には約210万石の増加であり、利根川筋沿岸の耕地面積の1/4は新田であった。その輸送として、主要交通機関である舟運路の整備がされていた。そこで本研究では、利根川上流の上野国（群馬県）を事例として、舟運ネットワークの成立と幕府の政策との関連について考察を行うことを目的とする。

図-1は上野国利根川の河岸の位置を表したものであり、江戸幕府の元禄期以降の河岸改めによって認可された河岸を整理したものである。



図-1 上野国利根川の河岸の位置

2. 近世舟運の調査

近世の舟運の変遷を調査していくにあたり、まず幕府の政策に着目し、対象地域の地勢の把握とその地域の知行地の割り振り等を背景とし、産業振興（新田開発、地方特産物等）や当時の技術開発（船舶の変遷、治水等）が舟運とどのように関連したのかを

Key Words : 近世、舟運、上野園

〒326—8558 栃木県足利市大前町 268-1

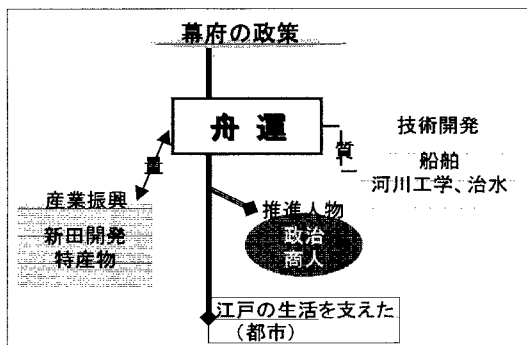


図-2 近世舟運の研究フレームム

調査し、実証的に裏付け、舟運の仕組みを明確にする。また、舟運整備関連事業を推進していった為政者の思想や商人の動向などの把握などを踏まえて、地方都市と江戸との結びつきについて考察する。

3. 上野国の知行地

幕府は、全国各地の政治、経済、軍事上最も重要とされる地域を天領（幕府直轄地）として設定し、幕府の経済的基盤としている。上野国では、おもな交通路（中山道、利根川）に沿線地域が天領であり、特に利根川沿線地域では、正保期に 5 万 6800 石の石高をあげるなど、上野国全石高の 11%を占める稲作地帯となっていた。

徳川家康は 1590（天正 18）年に関東に入国すると、前橋に平岩親吉 3.3 万石をおき、つづいて酒井重忠・忠清 13 万石がこれに代わり、高崎に井伊直政 12 万石、館林に榊原康政 10 万石など初代大老の大大名を配置し、知行地とした。すなわち上野国は、江戸に対する地理的条件から、江戸の外郭として位置づけられたものと考えられる。知行地は幕府が家臣に俸禄として与えた土地である。

さらに、利根川沿岸地域での天領と知行地の位置関係は、主に知行地が河岸を持つ市街地であり、天領は新田開発地域である。

4. 幕府の事業と政策

家康関東入国前の利根川は、渡良瀬川（下流は太目川）に並行して南下し、江戸東方で江戸湾に流入

表－2 江戸時代の舟運関連年表

年代	幕府政策	事業	上野国	備考
1590(天正18)				徳川家康関東入国
1594(文祿3)		利根川東遷事業開始		
1603(慶長8)				徳川幕府成立
1616(元和2)			五科に關所設立	
1621(元和7)		利根川の瀬変え工事		
1623(寛永元)			五科、川井、新河岸開設	
1633(寛永10)	川船奉行の創設			
1641(寛永18)		利根川東遷事業完成		
1642(寛保2)				洪水
1643(寛保3)	川船奉行の2人制			
1650(慶安3)			倉賀野河岸設立	
1678(延宝6)	川船奉行の3人制 関東筋の川船極印打替え実施		倉賀野河岸問屋の荷物輸送 協定成立	
1689(元禄2)	関東の津出河岸調査関東筋の川船極印打替え実施			
1690(元禄3)	「関八州伊豆駿河国廻米津出湊浦江河岸之道并運 賃書付」を作成 廻米輸送の公定運賃の規定			
1696(元禄9)	極印改め			
1716(正徳6)	船持人別調査			
1719(享保4)	川船極印改め			
1720(享保5)	新造船の届書の義務付け			
1721(享保6)	川船奉行の廃止、川船支配を設置			
1731(享保16)	川船支配を川船改役に改称			
1771(明和8)	勘定奉行の河岸調査開始			
1774(安永3)	河岸改め		倉賀野～前島で14河岸仲間の 協定	
1783(天明3)				浅間山噴火
1786(天明6)				洪水
1793(寛政5)			上武の村に所屬船の調査	
1799(寛政11)	農村小船に鑑札制度導入			
1802(享和2)	川船改役所「船鑑」作成			
1868(明治元)	川船極印改め			

している。現在の中流以下は常陸川と呼ばれて、鬼怒川、小貝川を合わせ銚子で太平洋に流れ出ている。

表－1 は、江戸時代における幕府の舟運関連政策、河川事業と上野国の動向を整理したものである。

この年表から、家康関東入国後、すぐに関東地方の整備が行われたと考えられ、利根川でも、東遷事業の始まりとされる会の川の開削が関東郡代の伊奈忠次により開始されている。この利根川東遷事業は、まず関東内陸水路網の確立のために、常陸川、江戸川、利根川を江戸に結びつけた。そして利根川沿線地域の洪水対策でもあった。

政策の変遷を見ていくと、まず各地に川船奉行を置き、主要交通であった舟運の取り締まりをしている。江戸中期に入ると極印打替え等を設け河岸の船数や輸送量、蔵数等の把握を行っている。

このことから、舟運が当時の主要交通であったことが推察できる。

それらの政策を受けた上野国では、1623（寛永元）年に前橋藩が五科、川井、新河岸を開設し、1650（慶安3）年に高崎藩が倉賀野河岸を開設している。

それらから、すでに機能していた河岸場を御用荷物や廻米輸送の専用の港として開設されていく。

1774（安永3）年の河岸改めで倉賀野～前島の十四河岸で協定を結び、営業権の独占を図るなどしている。

5. まとめ

本研究では、舟運ネットワークの成立と幕府の政策との関連について以下のことがわかった。

幕府の舟運に対する政策には、河岸の把握と廻米輸送の把握が目的であったと推察できる。また舟運が当時の主要交通機関であることが確認できた。

今後は上野国内の河岸の動向についてさらなる検討が必要である。