

利根川にみる河川と市街地の関係性の変遷 —日光街道栗橋宿を対象に—

亀井 優樹¹・秋田 典子²

¹学生会員 学士（農学）千葉大学大学院園芸学研究科環境園芸学専攻 博士前期課程
(〒271-8510 千葉県松戸市松戸648, E-mail:acaal263@chiba-u.jp)

²非会員 博士（工学）千葉大学大学院園芸学研究科環境園芸学専攻 准教授
(〒271-8510 千葉県松戸市松戸648, E-mail:noriko@faculty.chiba-u.jp)

本研究では、河川と市街地の関係性の変遷を明らかにするためには、数百年レベルの時間的スケールで分析を行う必要があるという観点に立ち、利根川と日光街道栗橋宿を対象に、近世の利根川東遷事業から現在に至る関係性の変遷を通史的に明らかにした。栗橋宿は日光街道と利根川が交わる水陸交通の要衝として成立し、発展したが、江戸時代から河川改修が実施され、その度に栗橋宿そのものや、利根川に接する市街地の移転が繰り返された。河川改修により、首都圏の水害リスクは著しく減少したが、利根川と栗橋宿との関係性や賑わいは次第に薄れ、特にカスリーン台風後 10 年の間で急速に関係性が失われた。そして、現在も更なる堤防工事の実施により、大きなダメージを受け続けている。

キーワード: 利根川, 宿場町, 河川改修, 移転, カスリーン台風

1. はじめに

(1) 研究の背景・目的

埼玉県久喜市栗橋地区は、利根川と渡良瀬川が合流し、権現堂川や江戸川が分流する地点となっており、利根川水系の中でも、最も流量配分が大きい地点となっている。その地形的特徴から、江戸時代から日光街道と利根川が交わる交通の要衝となっており、利根川を渡る渡船場と関所のある宿場町として、また利根川舟運の河岸場として発展した。現在でも交通手段は変化したものの、JR東北本線や国道4号線、東北新幹線等の多くの橋が、利根川の栗橋地区に集中している（図1）。

その一方で、栗橋地区は地盤が低く、長年利根川の洪



図-1 現在の栗橋付近の架橋状況(地理院地図を用いて作成)

水に悩まされてきた。これまで利根川の堤防が決壊し、栗橋地区の全域が浸水しただけでなく、濁流が江戸・東京まで達したことが度々あり、その危険性は現在でも存在している。栗橋地区は市街地が利根川に接しているながらも、洪水から江戸・東京、そして首都圏を守るため、徳川家康の利根川東遷事業から現在に至るまで、幾度となく河川改修が行われ、影響を受けてきた地区である。

本研究では日光街道7番目の宿場町である栗橋宿（現久喜市）を対象とし、日本を代表する河川である利根川と、それに接する栗橋宿市街地の関係性がどのように変遷していったかを明らかにすることを目的とする。

(2) 既往研究の整理

河川と市街地の関係性の変化について扱ったものとして、田中・川崎(2002)¹⁾の研究が挙げられる。田中らは京都伏見を対象として、歴史的な文献・資料等を用いて、舟運から鉄道への交通手段の変化、近代治水思想などによる、水辺の近代化プロセスと都市空間への影響を、近世から近代にかけての長いスパンで分析している。

また、利根川の河川改修による栗橋市街地の変化について、加藤(1996)²⁾は旧土地台帳と旧土地台帳附属地図を用いて、川港かつ市街地の中心部であった栗橋河岸が、近代から昭和にかけて、次第に堤防や河川敷へと変化していく過程を、土地利用の面から明らかにしている。

2. 研究の方法

本研究では河川、特に河川改修と市街地の関係性の変遷を明らかにするためには、数百年レベルの時間的スケールで分析を行う必要があるという観点に立ち、近世の利根川東遷事業から現在までを通史的に扱った。具体的な方法としては、久喜市栗橋町史や当時の絵図、地図、新聞記事などの歴史的な資料・文献、既往研究などを用いて変遷を整理し、分析を行った。

3. 利根川東遷事業による栗橋宿の移転

(1) 新川通と赤堀川の開削

徳川家康入府前、栗橋宿及び奥州・日光街道は現在の茨城県五霞町の利根川（現：権現堂川）左岸に位置しており、水陸交通の要衝だった。川のほとりには栗橋城が存在し、渡船場及び人々の交通を取り締まる関所を有する宿場町と、城下町の2つの顔を持ち合わせていた³⁾。しかし利根川の東遷事業により、元和7年(1621)新川通と赤堀川を開削し、利根川流路の付け替えが行われた結果、当地は水害が多発するようになり、荒廃した。そのため元和8年(1622)、下総国栗橋村の池田鴨之介、並木五郎平ら56戸は、従来から徳川幕府の命により開発を行っていた、現在の埼玉県栗橋宿の地へと移住した。奥州・日光街道も埼玉県側に付け替えられ、渡船や関所の機能も寛永元年(1624)頃、新しい栗橋宿へと移り、以後元の栗橋宿は「元栗橋」と呼ばれるようになった⁴⁾⁵⁾。元栗橋の地名と宿場町の町割りは今でも残っており、地図等で確認することができる。



図-2 流路の変遷と栗橋宿の移転図
(利根川百年史⁶⁾及び地理院地図をもとに作成)

(2) 八坂神社の創建

八坂神社は、栗橋宿の総鎮守であったが、その創建は栗橋宿の成立と密接な関係にあった。『新編武蔵風土記

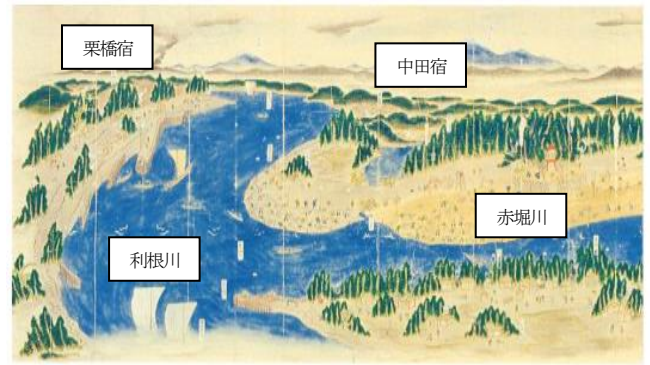


図-3 赤堀川切広之図⁷⁾ (埼玉県立文書館寄託
「田口(栄)家文書」No. 1797に筆者加筆)

稿⁸⁾には、八坂神社は牛頭天皇社として記載され、江戸時代初期には栗橋の南東に当たる権現堂川左岸の元栗橋（現茨城県五霞町）にあった。口碑によると、慶長年間(1596~1615)に元栗橋が大洪水に見舞われたため、元和9年(1623)当地に遷座したと伝えられている。この時期、元栗橋の池田鴨之介・並木五郎平らが当地を開墾し、2人について54戸が栗橋に移住したことから、八坂神社もこれらの人々とともに、元栗橋から栗橋に勧請されたものと推察される。『新編武蔵風土記稿⁹⁾によると、慶長年中利根川の大洪水の折、栗橋の村民が堤防の補強を行っていたところ、川の波間に多数の鯉と泥亀に神輿が囲まれて流れてきたので、これを引き上げると元栗橋の八坂神社の神輿であった。この激しい乱流の中で、神輿が鯉や泥亀に囲まれて転覆の患もなく当地栗橋に流れ着いたのは誠に神慮のよるものとし、当地栗橋にこの神輿を祀り、毎年6月に祭を行うようになったとある。祭りに使われる神輿は関東三大神輿の1つと言われ、江戸末期の作として壮麗・豪壮なものである。現在の大祭は7月に行われている。

4. 江戸時代における栗橋宿

(1) 栗橋宿の概要

天保14年(1843)の『宿村大概帳⁹⁾によると、栗橋宿は宿高689石余、宿の往還の長さは15町13間余(1.7km)、宿内の人口は1,741人だった。家数は404軒、本陣・脇本陣は各1軒、旅籠屋25軒、問屋場は1カ所であった。栗橋宿は利根川対岸の中田宿と合宿で、毎月15日ずつ人馬継立て業務を勤め、月の前半が賃人馬継立て、後半が公用無賃人馬継立てを行っていた。

(2) 房川渡しと栗橋関所

栗橋宿の特徴は、渡船と関所の存在である。江戸時代、

後述する徳川将軍の日光社参を例外として、利根川に橋を架けることが認められていなかったため、日光街道を通る旅人は栗橋宿から利根川対岸の中田宿までを結ぶ「房川渡し」を船で渡った、『宿村大概帳』⁹⁾によると、この一帯の利根川は房川と呼ばれ、川原幅おおよそ 214 間(389m)で、普段の川幅は 40 間 (73m) と記されている。水深は通常 9 尺(2.7m)だが、出水や増水時には、1 丈 2 ~3 尺(3.6~3.9m)になり川留となって渡船の運行は停止された。そのため出水により渡船が運行できない場合に、御用物や御状箱は栗橋宿に留め置かれ、水が引き次第早々に継送られた。

栗橋関所は正式には「房川渡中田関所」と言い、日光道中栗橋宿の北端、利根川堤防上に位置していた。江戸時代の関所は、当初は江戸防衛や大名統制のための政治的・軍事的拠点としての機能を有していたが、次第に通行人を監視し、女性や武器の通行を取り締まるようになった⁴⁾。

栗橋宿は新川通と赤堀川の開削後も水害が相次ぎ、特に栗橋関所はその立地条件から、利根川の水害のダメージを受けやすく、過去に 2 回もの流出被害に遭っている(表-1)。

表-1 江戸時代における栗橋宿の洪水被害¹⁰⁾

寛永元年	1624	新栗橋に関所が置かれる
		利根川洪水により、下川通りの堤が決壊
12年	1635	この頃より、各宿駅に本陣と脇本陣を整える
18年	1641	権現堂川開削
承応3年	1654	新栗橋を栗橋宿に改称
宝永元年	1704	利根川洪水。関所流出
享保6年	1721	利根川大洪水
寛保2年	1742	利根川大洪水により、牛頭天王社・関所など流出
3年	1743	関所が再建される
宝暦7年	1757	利根川洪水
安永9年	1780	利根川大洪水
天明3年	1783	浅間山噴火
6年	1786	関東・陸奥大洪水。関所の柵が流出
寛政3年	1791	洪水により、高柳で破堤
享和2年	1802	江戸大洪水。栗橋で破堤
文政7年	1824	利根川大洪水
弘化元年	1844	利根川洪水
3年	1846	利根川洪水
明治2年	1869	栗橋宿の廃止

(3) 徳川将軍による日光社参時の舟橋の架設

徳川将軍が江戸幕府の開祖である家康を祀る日光東照社に参拝することを「日光社参」と言い、江戸時代を通じて、2代将軍秀忠が4回、3代将軍家光が10回、4代家綱が2回、8代吉宗が1回、10代家治が1回、12代家慶が1回の計19回を数えた。初期の日光社参は、質素な行列であったが、時が移るにつれて華美になっていった。ことに日光廟が竣工した寛永13年(1636)の社参には幕府の重臣をはじめ祐筆・鉄砲役・千人頭・儒役・医員・諸番士・徒士衆をしたがえた大行列で、その壮麗さ

は人々を驚かした⁵⁾。

このうち10代家治による安永5年(1776)の日光社参を例にとってみると、経費は入用金だけで18万両、御下金が4万3千両、御賄扶持が10万3千人扶持に及び、これに動員された人足は23万余人、馬が30万5千匹という。この社参に随行した大江義当は「大勢の御供江戸より日光まで人馬一続きに相成、扱々夥敷事(さてさておびただしきこと)言語に言い尽くしがたき」と社参の先頭が日光に着いた頃、まだその末尾は江戸にあったことが述べられている⁵⁾。また社参に際して、触次名主を仰せつけられた千葉県行内村(現旭市)の太郎兵衛は、『日光御社参触次名主の日記(安永5年)』の中で、利根川の栗橋・中田宿間に架けられた船橋と御座舟について、次のように綴っている。「高瀬舟53艘をつなぎ、その上に板をのせ、更に土を盛り上げ、手すりまでつけた仮橋は、まるで欄干橋のようである。江戸より差し廻した御座舟は朱塗りに金の牡丹の彫り物、金色の金具、紫の御天幕表御座の間は金銀を散りばめ、宮殿のようである」と太郎兵衛はその様子を驚異の眼で見ている¹⁰⁾。

最後に行われた日光社参は、12代家慶による天保14年(1843)のときで、このときも栗橋・中田間の房川渡しの利根川には鎖でつないだ51艘から53艘の舟をもって舟橋がかけられた。その様子が絵図に描かれている(図-4)。天保社参の舟橋は、その架橋準備に3か年を要したと言われている。舟橋は社参が済むと、一般人は渡らせず直ちに取り片づけられた⁴⁾。

このように、日光社参では特に利根川の栗橋地点を舞台に、贅を尽くした華やかな光景が繰り広げられていた。



図-4 日光御社参栗橋渡し船橋の図⁷⁾
(千葉県立関宿城博物館蔵)

(4) 利根川舟運の発達と栗橋河岸

利根川東遷事業により、関東地方の各河川がつながるようになると、川沿いの地域と江戸、そして各地を結ぶために、川港である「河岸」が設けられた。

栗橋宿でも利根川と日光街道とが交差することから、河岸が設けられたが、その成立ははっきりしておらず、元禄3年(1690)、徳川禁令考に幕府公認の河岸として記録されているのが見られる²⁾。栗橋河岸は利根川堤防の

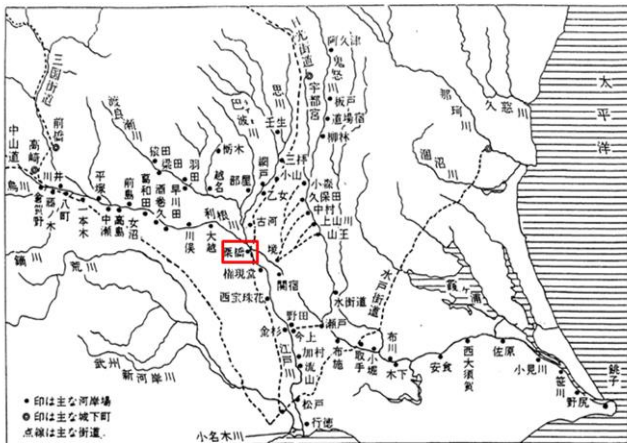


図-5 利根川沿岸域にある代表的な河岸¹²⁾(筆者加筆)

川側に位置し、河岸問屋は菊田屋と伊勢屋の2軒があり、ともに万治3年(1660)の創業と伝えている。その他には商店や酒屋、料亭、倉庫、製米所、材木店等が立ち並び、1町内を形成し、船運に従事する人たちは堤防下に住居を構え、付近一帯が船戸町とも呼ばれていた⁵⁾。

栗橋河岸は①舟運運行の中継地点、②川の分流地点、③日光街道との交通の結節点、④都市中心部、⑤関所が存在するといった、河岸の立地場所の条件を多く兼ね備えており、重要な河岸であったと考えられる¹³⁾。



図-6 栗橋河岸の位置

(迅速測図、明治16年、2万分の1尺「栗橋駅」の一部)

5. 近代化による利根川改修と交通手段の変化

(1) 河川法と利根川改修計画の策定

明治初期は、他の産業と同じように治水工事において

も御雇外国人の力を借りて、行っていた。その一人であるムルデルは、明治19年(1886)から利根川改修計画の作成を始めた。ムルデルの利根川改修計画には、①通航のため、②破堤・越水の危険を防ぐため、③下流低地の一部を開墾に適するようにするため、の3つの目的があった。これは舟運のための水路を整備する、低水工事と言われるものであったが、低水工事が進められている間に、利根川は明治23年(1890)、27年(1894)、29年(1896)、31年(1898)と相次いで大きな洪水に見舞われた。このような中で、明治29年(1896)、堤防を整備し洪水を防ぐ、高水工事の施工による治水対策を目的とする河川法が制定され、これによって直轄河川事業の主体は低水工事から高水工事へと大きく変わっていった¹⁴⁾。

(2) 利根川初の蒸気船の就航

利根川の舟運は江戸から明治になってもしばらくは主要な交通手段として活躍し、明治6年、利根川で初めて栗橋～東京間に「利根川丸」という蒸気船が就航した¹⁵⁾。これは栗橋近辺では鉄道の開通よりも14年早いものだった。その後、本格的な外輪蒸気船として内国通運会社(後の日本通運)による「通運丸」が明治10年に就航し、栗橋を始め利根川水系の各川に航路を広げて行った。栗橋を通る通運丸の航路の寄港地は、扇橋・行徳・松戸・加村・野田・宝珠花・関宿・境・中田・栗橋・古河・生井・生良となっていた¹⁵⁾。

その後、明治13年に旧岡山藩士永島良幸が旧藩主の援助を受けて経営する蒸気船永島丸が、明治35年には栗橋河岸の古川回漕店(菊田屋)が蒸気船古川丸と第二古川丸の2艘をもって、同一航路に就航し、通運丸と激しい競争を展開した。しかし、永島丸と古川丸のいずれもが、通運丸との値下げ競争の結果経営が悪化し、蒸気船は内国通運に買収されることとなった¹⁵⁾。

ところが、大正期になると鉄道便が増加し、一時は隆盛を極めた通運丸も乗客が減少したため、大正6年(1917)には通運丸は就航中止となった¹⁶⁾。



図-7 東京両国通運会社川蒸汽往復盛栄真景之図⁷⁾

(千葉県立関宿城博物館蔵)

(3) 鉄道及び利根川橋の開通

明治 18 年(1885)になると、日本鉄道株式会社によって東京一宇都宮間の鉄道が敷設された。しかしこの時は利根川栗橋地点の鉄橋がまだ完成していなかったため、列車は栗橋で止まり、乗客は渡船で利根川を渡り、中田停車場から再び乗り継いで旅をした¹⁵⁾。利根川への架橋は喫緊の課題となっていたが、翌 19 年 2 月、利根川に鉄道橋梁を架設することについて、埼玉・群馬・栃木各県の関係人民から水害を招く恐れがあるとの懸念が寄せられた¹⁵⁾。これに対し、鉄道局雇工師ムルデルは実地調査のうえ、「甚だしい高水に際して鉄道橋梁のために、その上流に起こる水面の隆起は僅かに 2 寸 6 分乃至 3 寸 6 分に過ぎず、架橋のために水害の患いが増加することはない」とした¹⁵⁾¹⁷⁾。利根川鉄橋は明治 19 年 6 月に完成した。鉄橋の長さは約 470m で、当時日本最大の鉄橋であった。7 月 9 日の利根川鉄橋開通式には明治天皇が行幸した。当日は八坂神社の祭礼であったため、栗橋の住民たちは神輿を利根川に担ぎ込んで、天覧に供した¹⁵⁾。

一方、大正期になっても国道 4 号線の利根川の渡河は相変わらず渡船に頼っており、交通上大きな障害になっていた。軍隊の通行には工兵が組立て船を持ってきて自ら漕いで渡り、また大部隊の行軍には鉄船を持ってきて船橋をかけて通行した。5,60 頭の馬の渡河には約 7 時間の時間を要した¹⁵⁾。

そのような中、大正 8 年(1919)11 月に利根川橋架橋について、工事費の半額を国で補助し、残りの半額を埼玉県・茨城県で折半して負担し、架橋による利益を受ける栃木県が埼玉・茨城両県に寄付をすることで、大正 9 年度から 11 年度の 3 年継続事業として施行することが決定された。同 10 年 3 月に内務省東京土木出張所の手で着工し、途中河川改修工事に伴う設計変更により、継続年期と工事費の増額を行い、同 13 年 9 月に竣工、9 月 14 日に開通式及び栗橋町をあげての大祝賀会が開催された¹⁵⁾。

この橋の長さは 310 間(約 365m)、幅 4 間(約 7.2m)のワレーン氏鋼橋 13 連の鉄橋で、利根川中流・下流で最初に架けられた近代的な道路橋となった¹⁵⁾。



図-8 利根川橋全景⁷⁾ (大正 13 年開通国道 4 号橋)
(土木学会土木図書館蔵)

(4) 利根川での灯籠流し・花火大会の開催¹⁸⁾

昭和 32 年(1957)まで、栗橋では毎年 8 月の盆過ぎの一夜を選んで、毎年利根川で灯籠流し・花火大会が行われていた¹⁸⁾¹⁹⁾。この行事は、大正 13 年(1924)に利根川橋が開通したことを記念して、栗橋町商工会が翌年から始めたもので、何百もの灯籠が川を下る様子は美しく、大変評判があった。

当日は栗橋宿の各家から持ち寄った灯籠を利根川橋の下の地点から利根川に流した。灯籠を流すのは栗橋宿の人々であったが、周辺の農村はもちろん、電車に乗って東京都内などの遠方からも多くの見物客が訪れた。見物人のために鉄道の臨時列車も出され、利根川橋と国道 4 号線の上には人が溢れた。土手には露天商もたくさん出て、その賑わいは八坂神社の祭礼に勝るとも劣らなかった。

栗橋宿の家々でも、親戚を呼んで一泊させるなど、この日は最大の親族・姻族の交流の機会となっており、その点では八坂神社の大祭を凌ぐ、栗橋宿最大の行事であった。

灯籠流しに合わせて、利根川の対岸では花火を打ち上げた。これは栗橋宿の商店から寄付で打ち上げられていたもので、最大で二尺玉が打ち上げられた他、仕掛け花火もあった。当時二尺玉を打ち上げることは珍しく、打ち上げる筒が栗橋駅前に飾られたこともあった。

当日は、多くの人が利根川の土手などに蓆を敷いて、場所取りをして灯籠流しや花火を見学したが、裕福な者は当時利根川堤防の川側にあった船戸町の料亭が、川辺につくった栈敷席に陣取り、利根川を仕切って作られた生簀に泳がせた鯉を使ったアライなどの料理と酒を味わいながら見物を行っていた。

しかし、昭和 10 年 9 月及び昭和 13 年 6 月に発生した利根川洪水により策定された、「利根川増補計画」により、栗橋でも昭和 15 年に堤防拡幅工事が始まり、かつて河岸場として栄えた船戸町、そして鍛冶町は全戸移転を余儀なくされた。



図-9 利根川河畔の料亭稻荷屋⁷⁾
(吉田卓治氏蔵)

6. カスリーン台風による利根川堤防の決壊

(1) 利根川の決壊

1947年9月16日午前0時25分、利根川の栗橋上流約4キロメートル地点で約350mに渡って堤防が決壊した。その濁流は東京湾まで達し、浸水面積は約440km²と山手線内の面積の約7倍にわたり、関東地方の家屋の浸水が約303,160棟、家屋の倒壊・半壊は約31,381棟にのぼるなど、戦後最大の洪水となった⁶⁾²⁰⁾。

決壊の原因は諸説あるものの、①上流域の森林の荒廃、②戦争による河川改修の中断、③決壊地点下流には東武日光線鉄橋が、さらに利根川と渡良瀬川が合流する栗橋地点には国鉄東北線鉄橋と国道4号線鉄橋が架かっており、そこに漂流物が引っ掛かり、流れを堰き止めていたなどが挙げられる⁶⁾。

埼玉県の調査による栗橋町の10月3日時点の被害は、表2の通りであった。

表2 栗橋町の被害状況²⁰⁾

流出戸数	134戸	仮小屋収容	223世帯1,011人
倒壊戸数	570戸	天幕生活	21世帯102人
床上浸水	1,741戸	縁故先避難	不明
避難所収容	96世帯449人	仮小屋希望 [※]	136世帯

※仮設住宅

破壊された堤防の復旧には、70日間の長期に及ぶ応急仮締切り工事が行われた⁶⁾²⁰⁾。

(2) 住民の勤労奉仕による築堤²⁰⁾

決壊から7か月後の1948年4月、利根川決壊口の築堤・補強工事が実施されている中、決壊地下流の堤防脆弱地点栗橋町はじめ豊田、静の各村では、万一を恐れ堤防の補強を急ぎ、連日消防団100名位ずつ勤労奉仕で出勤し、利根川決壊口から下流1キロにわたり築堤工事に着手した。これは現在の堤防より1米50高く盛り土して水害をから護ろうとするもので、国による本格的な工事が計画されていたが、出水期に備え、住民自らで堤防工事を行っていた。堤防を補強し、水害を繰り返さないことが、栗橋に住む人にとっていかに切実で、重要なことであったかが伺える。

(3) 利根川改修改訂計画の策定とその実施

決壊から2か月後の1947年11月、内務省内に治水調査会が設置され、1949年に従前の利根川増補計画を改定する形で、「利根川改修改訂計画」が策定された。この利根川改修改訂計画は上流域ではダムで、中流域は遊水池で、下流域では河道の改修により治水を行うことを目指したものだ⁶⁾。

カスリーン台風が過ぎ去った後も、1948年にアイオン台風が、1949年にはデラ台風が襲来し、利根川堤防に亀

裂が入るなど、毎年のように決壊寸前の状況に追い込まれていた²³⁾²⁴⁾²⁵⁾。国による本格的な利根川堤防改修工事が始まったのは1949年からで、栗橋地点では、利根川対岸の茨城県新郷村で約120m、全長5,300mの堤防引堤工事が行われ、新郷村の196戸が移転することとなった⁶⁾。その他にも栗橋地点の上流及び下流にて計5か所で同規模の引堤工事が行われた⁶⁾。栗橋町では引堤工事はされなかったものの、高さにして約2mの堤防の嵩上げ・拡幅工事が実施され、50戸の家屋が移転することとなった²⁶⁾。



図-10 五大引堤工事位置図

(利根川百年史⁶⁾及び地理院地図をもとに作成)

(4) 河川改修による栗橋駅の移転

利根川の河川改修により、栗橋地点に架かる国道4号橋、国鉄東北線栗橋鉄橋、東武日光線利根川鉄橋の3つの橋の継足し・桁上げ工事が実施された。このうち国鉄栗橋鉄橋は約2m半嵩上げされ、これに伴う勾配の緩和のため、栗橋駅は南におよそ200m移転した²⁷⁾。栗橋駅の移転を機に、以後市街地は新しい駅前を中心にして展開していくこととなった²⁸⁾。

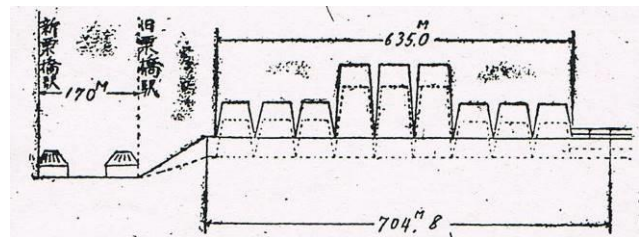


図-11 栗橋駅移転と国鉄利根川橋工事の関係図²⁷⁾

(5) 利根川と人々との関係の変化

利根川堤防の改修により、栗橋地点の堤防の高さはより高くなり、堤防に隣接していた旧栗橋宿エリアの家屋50戸の移転も行われたが、水害前に行われていた八坂神社大神輿の利根川への水中渡御は水害後も継続され²⁹⁾、さらには戦前関東名物と言われた利根川栗橋での灯籠流しや花火大会が、1949年、カスリーン台風を機に十数年ぶりに復活し³⁰⁾、栗橋のまちや人と利根川との関係が見直されるきっかけとなった。

このうち八坂神社大神輿の水中渡御は、かつては栗橋

挙げてのお祝いと言うべく、町在住の人はもちろん、普段は留守がちな船頭も、全員揃ってこの夏まつりを楽しみ、大祭の3日間は2日延びることも珍しくなかった。神輿が川へ担がれ、利根川の水神さながらに勇壮な渡御が展開された。また埼玉新聞 1949年7月3日³⁰⁾には「中でも関東一をほこる栗橋町八坂神社のみこしは重さ五百余貫、孔じやくだけでも十五貫といわれ、百名の若い衆がワッショワッショと利根川にもみ込むさまは壮観で、毎年相当の人出が予想されている」と書かれる程であったが、このカスリーン台風から2年後の記事が水中渡御に関する最後の記録となっている。

灯籠流し・花火大会は、復活から7年後の1956年に見物人が乗ったオート三輪が栗橋駅近くの踏切で列車と衝突する事故があり、10名の命が失われた。その翌年、灯籠流しの日に殺人事件が起きたため、1957年を最後に廃止された。その直後にはカスリーン台風の水害に端を発する堤防改良工事が開始され、船戸町の全戸移転が行われ、栗橋宿の人々と利根川との関係は急速に離れていくこととなった¹⁹⁾。

利根川に纏わる祭礼が変化した一方で、1949年に成立した水防法を受けて、同年9月に利根川水防組合が栗橋町他13か村で結成された¹⁵⁾。そして1952年からは、国土交通省及び関東1都6県並びに開催市町村の主催により、利根川水系連合・総合水防演習を毎年利根川水系の河川で開催されるようになり、2016年度で65回目を迎えている³²⁾。

7. 堤防強化事業に伴う更なる市街地の移転

(1) 首都圏氾濫区域堤防強化対策事業の進行

国(国土交通省)は、昭和22年(1947)のカスリーン台風による洪水の被害を繰り返さないために、利根川堤防整備事業を策定した。具体的には、利根川における100年に1度の洪水に備え、首都圏氾濫区域堤防強化対策事業が進行し、その範囲は利根川上流右岸の埼玉県深谷市から茨城県五霞町に至る沿岸5市2町の総延長49.5kmに及んでいる¹⁵⁾。栗橋町(現久喜市)は市街地が利根川に接しているため、事業区域内で最大の270戸の移転が見積もられた³³⁾。

(2) 栗橋地区における堤防強化事業の現在と今後

現在、その堤防強化事業により栗橋宿の本陣や脇本陣、関所番土屋敷、常薫寺が移転、また八坂神社が移転中であり、かつての宿場町としての面影はほとんどなくなってしまった。このうち、移転の対象となっていた水塚が平成24年、国補償費を財源に対象地からおよそ1.5km

離れた久喜市栗橋文化会館敷地内に移設され、市の文化財として保存・一般公開になっている¹⁵⁾他、八坂神社に関しては、平成35年度までに利根川堤防上に移転され、防災公園と併せて整備される予定となっている³⁴⁾。



図-12 堤防に沿って用地買収が進む旧栗橋宿中心部(久喜市栗橋北2丁目)：2015年11月筆者撮影

表-3 堤防強化事業に関するこれまでの経緯²⁰⁾

江戸初期～	利根川東遷事業	元栗橋から現在地へ集団移転
明治29年	河川法制定	舟運の衰退
明治44年	利根川改修計画	関所消失、栗橋河岸移転し始める
昭和14年	利根川増補計画	栗橋河岸(船戸町)全面移転
昭和24年	利根川改修改訂計画	利根川橋梁架換工事 栗橋駅南へ約200m移動
昭和55年	利根川水系工事実施基本計画	※地盤沈下による高上げ工事
平成16年～	利根川水系河川整備基本方針	栗橋宿の史跡・街並み消失

8. 結語

栗橋宿は日光街道と利根川が交わる水陸交通の要衝として成立し、発展したが、江戸時代から河川改修が実施され、その度に栗橋宿そのものや、利根川に接する市街地の移転が繰り返された。河川改修により、首都圏の水害リスクは著しく減少したが、利根川と栗橋宿との関係性や賑わいは次第に薄れ、特にカスリーン台風後10年の間で急速に関係性が失われた。

カスリーン台風後の利根川の治水・利水策によって、戦後人口が集中することとなった首都圏を洪水から守るとともに、水需要を満たし、その発展を支えた。しかし、そのしわ寄せは栗橋宿を始めとする利根川沿川の地域が負う形になり、現在も100年に1度の洪水に備え、更なる堤防工事が行われており、栗橋宿は大きなダメージを受け続けている。

参考文献

- 1) 田中尚人、川崎雅史：京都伏見における水辺の近代化に関する研究、土木計画学研究・論文集、Vol. 19, pp. 331-338, 2002
- 2) 加藤光子：利根川改修計画による栗橋河岸の変化、文教

- 大学教育学部紀要，第30集，pp.26-33，1996
- 3) 五霞町史編さん委員会：五霞の生活史 水と五霞，2010
 - 4) 久喜市教育委員会：久喜市栗橋町史第一巻通史編上，2015
 - 5) 栗橋町教育委員会：栗橋町の歴史と文化財，1982
 - 6) 建設省関東地方建設局：利根川百年史 治水と利水，1987
 - 7) 久喜市教育委員会：久喜市栗橋町史 図説 利根川と生きる栗橋のあゆみ，2015
 - 8) 蘆田伊人：新編武蔵風土記稿，大日本地誌体系⑧，雄山閣，1981
 - 9) 児玉幸多：日光・奥州・甲州道中宿村大概帳，近世交通史料集6，吉川弘文館，1972
 - 10) 埼玉県教育委員会：久喜市栗橋 栗橋宿本陣跡 栗橋宿跡，2015
 - 11) 飯岡町：飯岡町史，1981
 - 12) 児玉幸多：日本交通史，吉川弘文館，1992
 - 13) 小林高英，苦瀬博仁，橋本一明：江戸期の河川舟運における川舟の運航方法と河岸の立地に関する研究，日本物流学会誌，2003(11)，pp.121-128，2003
 - 14) 国土交通省関東地方整備局利根川上流河川事務所：利根川 TONE FILE，2006
 - 15) 久喜市教育委員会：久喜市栗橋町史第二巻通史編下，2014
 - 16) 栗橋町教育委員会：栗橋町史民俗Ⅱ 水と暮らし，年中行事，(2010)
 - 17) 久喜市教育委員会：久喜市栗橋町史第5巻 資料編3 近現代，2012
 - 18) 久喜市教育委員会：栗橋町史民俗Ⅲ 町場と農村の暮らしと信仰，2011
 - 19) 埼玉新聞社：「当分中止の声高まる 栗橋 血でのろわれた花火大会」，埼玉新聞昭和32年8月28日4面記事，1957
 - 20) 中央防災会議災害教訓に関する専門調査会：カスリーン台風報告書，2010
 - 21) 埼玉県：昭和二十二年九月埼玉縣水害誌，1950
 - 22) 埼玉新聞社：「本県と茨城で築堤競争 両者補強工事に大童」，埼玉新聞昭和23年4月13日1面記事，1948
 - 23) 埼玉新聞社：「決壊寸前の栗橋堤防」，埼玉新聞昭和23年9月22日2面記事，1948
 - 24) 埼玉新聞社：「大利根の護りはよいか 芝草なき新堤・早くも亀裂」，埼玉新聞昭和24年6月22日2面記事，1949
 - 25) 埼玉新聞社：「2年前に次ぐ増水量 利根栗橋鉄橋を洗う」，埼玉新聞昭和25年8月7日2面記事，1950
 - 26) 栗橋町教育委員会：栗橋町歴史年表，1993
 - 27) 埼玉新聞社：「旧駅前を公園に 栗橋駅移転の都市計画進む」，埼玉新聞昭和25年5月30日2面記事，1950
 - 28) 埼玉新聞社：「駅の改築や県道の拡張 鉄橋地上げ工事につれて面目一新」，埼玉新聞昭和23年12月20日2面記事，1948
 - 29) 埼玉新聞社：「八坂神社の大神輿渡水」，埼玉新聞昭和23年7月3日2面記事，1948
 - 30) 埼玉新聞社：「あれから早くも2年 栗橋で水災記念式」，埼玉新聞昭和24年9月17日2面記事，1949
 - 31) 埼玉新聞社：「吹き飛ばせ不景気 東武沿線の意気込」，埼玉新聞昭和24年7月3日2面記事，1949
 - 32) 国土交通省関東地方整備局：記者発表資料「第65回利根川水系連合・総合水防訓練」～今年は茨城県取手緑地運動公園で開催します～，2016
 - 33) 朝日新聞社：「堤防拡幅、270戸に移転案 埼玉の利根川 地元住民「安全優先なら反対できない」」，朝日新聞平成17年9月15日15面，2005
 - 34) 国土交通省関東地方整備局：平成27年11月1日久喜市栗橋

地区堤防強化対策工事説明会資料「利根川堤防を強化します」，2016