

利根川における舟運と地域社会との関連性*

The Relationship between River Transportation on Tone River and the Region*

古屋 秀樹**, 松浦 茂樹***

By Hideki FURUYA**, Shigeki MATSUURA***

本研究では、文献調査を通じて利根川の東遷ならびに利根川における舟運の実態を把握するとともに、それに関わる河岸の成立と河岸に関する政策について把握を行った。さらに、舟運によって交易されていた商品流通に着目して、流通量の増大や生産物・流通品の変化を把握し、時間の経過にともなう地域社会の変化を主に茨城県古河河岸を中心に行った。舟運の発展は、東遷という交通路の変化だけでなく、舟運に関連する政策と相まったことが明らかとなった。最後に、明治期における鉄道の敷設状況と舟運との関連性の把握をおこなったところ、東武鉄道伊勢崎線の敷設直後(明治 36 年)ではなく、明治 39 年以降に急激に川舟保有数が減少することが明らかになった。

1. 研究の目的

交通施設、都市施設さらには、まち・都市は、長い時間をかけて形成されたものであり、社会システムの変化や土木技術の発達など歴史的な重層を経たものである。特に、交通施設の整備と都市形成は密接に関わり、都市の動脈、静脈にあたる交流・交易機能の充実が、都市自体の成立、活動量を規定していると言っても過言ではない。従って、江戸時代以前の交通施設をはじめとする歴史的史実の把握は、現在の地域社会の理解促進に直結する。

この観点から、関東北部に着目すると、利根川が地域社会の形成に大きな役割を果たしてきたと考えられる¹⁾。一般的に、利根川の東遷事業により、利根川舟運が発展したとの論調をみることができ、単に「交通路」の整備によって、そのような現象が起きたのであろうか。この問題意識から、本研究では、利根川の舟運に特に着目し、その実態の把握を行うとともに、1)舟運の発展に影響を及ぼした要因の把握、2)舟運における商品流通に着目した地域社会との関連性把握、3)舟運の衰退に関する要因把握、以上について明らかにすることを目的とする。

2. 舟運に関する既存研究と本研究の位置づけ

まずはじめに、既存研究の分析対象を区分分けするとともに、本研究の位置づけを示す。奥田²⁾は、河川水運に関する研究分野について、以下のように6分野に分類している。

- ①河川交通：河岸数や輸送量、輸送経路など
- ②河岸：河岸の形成や盛衰、河岸を取り巻く政策等
- ③川船：歴史的変遷や構造等
- ④商品流通：流通されていた品目や生産地・消費地との関係
- ⑤河岸集落：集落の形成等
- ⑥内陸水路の河川の利用性

本研究は、まず①に着目しながら舟運の実態を把握するとともに、利根川東遷の紹介、さらに舟運と利根川東遷との関連を明らかにする。次に、「交通路」として確立された利根川舟運における②河岸の成立と河岸

政策について把握する。その後、④商品流通に着目して、流通量の増大や生産物・流通品の変化を把握し、時間の経過にともなう地域社会の変化を明らかにする。これらを通じて、交通路の整備が河岸の形成に及ぼす影響や、舟運と地域社会における商品生産との相互作用を明らかにする。最後に、明治期における鉄道の敷設状況と舟運との関連性を把握し、交通手段の変化について考察を行う。

3. 安土桃山時代以前の利根川舟運について

はじめに、江戸時代の利根川東遷以前の状況を概観するとともに、舟運の実態について把握を行う。

(1) 人口の変化と交易について

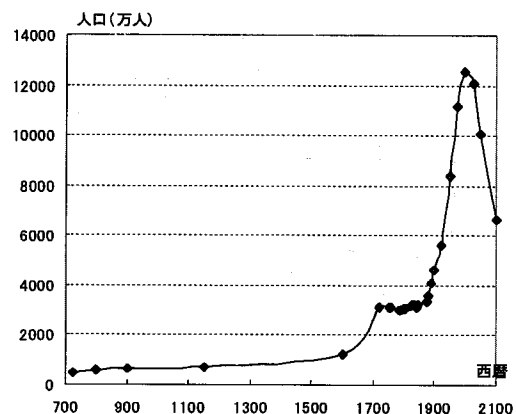


図-1 紀元後の人口推移³⁾

表-1 北関東・南関東の人口推移³⁾

西暦	注	北関東人口	※対725年比	南関東人口	※対725年比
725	奈良時代	36	1.000	42	1.000
900	平安前期	73	2.028	73	1.738
1150	平安末期	71	1.972	89	2.119
1600	関ヶ原合戦	71	1.972	130	3.095
1721	享保の改革	221	6.139	394	9.381
1873	明治維新	166	4.611	356	8.476
1920	大正9年	345	9.583	768	18.286
1950	昭和25年	519	14.417	1305	31.071
1975	昭和50年	580	16.111	2704	64.381
1995	平成7年	694	19.278	3258	77.571

図-1は、日本全国の人口推移を示したものである。9世紀から鎌倉時代にかけて人口増加の停滞時期を経た後、江戸時代にかけて微増が続く。農業生産力を人口の規定要因と考え、この時期に農業生産力が大

*Keywords: 利根川, 舟運, 地域社会

**正会員 工博 東洋大学国際観光学科

(〒374-0193 群馬県邑楽郡板倉町泉野 1-1-1)

***正会員 工博 東洋大学国際地域学科

きく増加しなかったことが推察できる。

一方で、鎌倉時代には二毛作が普及するとともに、室町時代にかけて地方の荘園の領主が自分の領地を栄えさせるために「市」について様々な取り決めをしたとも言われており、商品流通の増大や貨幣経済の浸透が進んだものと考えられる。さらに対象地域の実態を明らかにするため、北関東・南関東のみの人口推移を示したものが表-1である。これより、北関東では平安前期から関ヶ原の合戦まで大きな人口変動がないことがわかる。

以上から、集落内で行われていた土地集約的生活活動が、鎌倉時代半ばから徐々にその範囲を拡大させはじめ、生活圏を越えた交流・交易が顕在してきたといえる。

(2) 安土桃山時代以前の利根川舟運について

利根川を舞台とした舟運についての記述は、早くは万葉集における記述がみられる。

「埼玉の津に居る船の風を疾み 綱は絶ゆとも言な絶えそね」(巻第14(3380号))

「逢わずして行かば惜しけむ麻久良我の 許我漕ぐ船に君も逢わぬかも」(巻第14(3558号))

上の歌から、古代の関東(埼玉の津(現在の行田市南部))でも利根川の旧流路を利用して帆掛け船が往来していたことがわかる。また、下の歌に詠まれた許我(現在の茨城県古河市)は渡良瀬川と利根川の合流地にあたり、近世になって水運が盛んであったところである。これら「万葉集」の二首により、八世紀頃の河川水運利用状況の一端を垣間見ることができると文献1は示している。

さらに承和2年(835年)の太政官符(日本の律令制のもとで太政官が管轄下の諸官庁・諸国衙へ発令した正式な公文書)では、渡船が下総国の太日河(現在の江戸川)などに常置され、通行人や物資の輸送に寄与していること¹⁾や、文献4、5では、14世紀後半に荘園の年貢米や商品物資の輸送に河川水運が重要な役割を果たすことになり、これらに着目した荘園領主が河川水運の要所に水路関を設置し、津料を徴収するようになったことが記述されている。また同時期に、常陸国に45カ所、下総国に24カ所の船着き場である「津」の存在を文献6では示している。

このような舟運・津の発達が見られるが、地域間の繋がりを示す文書として、文献7がみられる。これは古河公方であった足利成氏(しげうじ)が武蔵国品川の豪商である鈴木道胤宛てに出した蔵役免除の御教書であるが、当時古河と品川という旧利根川ルートの水運・交易があったことを裏付けできるものである⁸⁾。

また、1558年には北条氏照文書に「八浦」河岸(現在の埼玉県北葛飾郡鷺宮町)の記述も存在し、各地に河岸が形成されつつあったと考えられる⁹⁾。この文献では、河岸の成立過程を3種類に分類できるとしている。まず第1は、幕府や領主層の主導で成立した河岸である。特に江戸時代は、江戸への年貢米回漕が各藩の責任で行われたため、藩主導のもとで成立した河岸が多く散見できる。第2は、農民や商人による資本投下によって形成された河岸である。第3は、上記にあたらぬ自然発生的に形成された河岸であり、城下町や寺社の門前町付近に形成されたものもこれにあたる。

江戸時代以前は、年貢米集積地への輸送が本格化していないこと、参勤交代や五街道整備による交流・交易の進展が進んでいないことから、3つの形態による河岸の形成が徐々に進んでいたと考えられる。

(3) 舟運のメリット

明治時代中頃まで大きな役割を担った舟運であるが、そのメリットとして輸送効率性があげられる。多く用いられた高瀬舟を例にとると、小型の高瀬舟(長さ17.3m(九間三尺)、幅4.2m(二間二尺)、帆の幅6.1m(八反))に米俵200俵が積載可能であった⁹⁾。この高瀬舟を3人の船頭で操船していたのに対して、陸運で用いられた牛馬は1頭に2俵しか積載できず、また1頭に1人つく必要があったため、効率性が高いといえる。

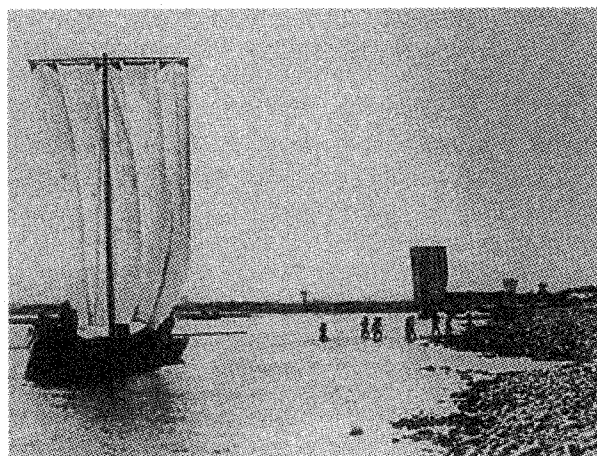


図-2 鬼怒川の高瀬舟

(常陸河川国道事務所ホームページより引用)

このような輸送効率は、輸送費の低廉につながる。この輸送効率性に加え、文献2では舟運のメリットとして、荷替え回数の少なさ、輸送能力自体の大きさをあげている。陸路に比べて荷痛みが少ないことも考えられる一方、天候悪化時の破船や冬季における流量不足による運行自体が不可能となるデメリットも存在するが、総合的に上記メリットが陸運に比べて優れていたため舟運の果たした役割は大きかったといえる。

4. 舟運の活発化

江戸時代以降、舟運の役割は一層大きくなったといえる。その原因として、第1に舟運の本源的な需要である地域経済、地域社会の活性化と広域な地域間交流の活性化があげられる。これと表裏一体である第2の要因として、舟運に欠かせない河川整備が進んだことがあげられる。この両者は密接に関連しており、社会システムの整備にしたがって整ったものと考えられる。本章では、まず第2の要因である河川整備に大きな役割を果たした利根川東遷を概説しながら、第1要因も含めた社会システムの進展、ならびに舟運の活性化について述べるものとする。

(1) 利根川の東遷¹⁰⁾

近世以前の利根川は、鬼怒川・小貝川とは水系を異にし、東京に向かって流れていた。この地に徳川家康が入り、武蔵、相模、伊豆、上総、下総、上野の6カ国、合計240万2千石の領地を得た。この地において、軍事的、社会経済的環境整備乗り出した家康は、忍城(埼玉県騎西町)、川越城(埼玉県川越市)、岩槻城(埼玉県岩槻市)などに家臣団の配置による強固な防衛陣

を敷くとともに、検地の実施、新田の開発、交通路の整備に着手したが、その中でも江戸城下の洪水による危険性の低減、ならびに新田開発に欠かせない水利環境改善のために、利根川と常陸川を直結させ、銚子沖に流下させる利根川東遷事業に着手した。

事業は大きく4つに区分されるが、まず第1は文禄3年(1594年)に行われた会の川の締め切り、太日川への瀬替であり、これによって2つに分派していた利根川の流れが合い川に固定され、旧利根川から現在の江戸川筋に流水がなされた。それは流量の増加につながり、舟運のための条件整備の1つと考えられる。さらに翌年には中条堤(埼玉県行田市)が築造され、利根川中流域の河道安定化に影響を与えたと考えられる。東遷の第2ステップは、元和7年(1621年)に行われた新川通の開削、赤堀川の開削である。これにより利根川の水が銚子沖に流下するようになり、江戸の災害危険性が低減するとともに、流路が現在の大利根町東側に振られたことによって古利根川流域の水田開発が格段に進んだものと考えられる。第3ステップは、寛永12年(1635年)から18年にかけて行われた江戸川の開削、権現堂川の掘削、逆川の開削である。さらに最終ステップである赤堀川の増削・通水によって、利根川の水が本格的に常陸川・銚子沖へと流下することとなった。

これにより利根川上流部から東京湾まで流路・水深が安定した河道が完成するとともに、銚子沖から関宿を経由して東京湾まで江戸川経由で到達する水路を確保することができた。以上から、利根川東遷は洪水対策、水田開発などの当初目的を達成するとともに、水路としての整備につながる舟運条件の整備に大きく寄与することとなった。

(2) 江戸時代初期の社会システム変化

利根川東遷により舟運自体の利用可能性は改善されたものの、舟運の利用が増加、促進されるためには物資・人の移動といった本源的な輸送・交易の需要自体が存在しなければならない。このような交流・交易の需要・必然性に大きな影響を与え、ひいては社会システム全体に大きな影響を与えた要因として、文献2では8項目を示している。ここでは、その中でも影響の大きかった3要因について論ずる。

まず第1の要因が、江戸周辺の領地を治めるための政治的要因である。周辺を防御する家臣団との連絡体制、年貢の収受など領地を治めるために必要不可欠な交通需要を処理する必然性によるものである。

第2の要因が、全国的な政治支配に関連する要因である。慶長16年(1612年)には諸国の賦税の大部分を江戸に収容する規定が出され、それに従い元和6年(1620年)には浅草に大規模な米蔵が完成した。これにより各藩領主は自らの責任で江戸に年貢を輸送する必要が発生し、その効率的処理のために舟運が利用されたと考えられる。江戸時代より前は、農民自体に年貢納入義務があったが、「五里以内農民負担、五里以上領主負担」との江戸幕府の方針により、自ら河岸を整備しながら舟運を活用していたと考えられる。

第3の要因が、経済的関連による物資の移動である。参勤交代による地方と江戸との交易活発化、江戸への人口流入により多くの生活関連物資が江戸に流入する必然性が存在した。また、この時期慶長通宝などの通貨制度が徐々に確立し、交易に必要な不可欠な条件が整ってきたといえる。

戦国時代から天下泰平である江戸時代になるに従い人口が大きく増加し、それにとまなう農業生産を増大させる必要もあった。表-2は、江戸時代の人口、耕地面積、実収石高を示したものである。人口が大きく増加しているとともに、それに遅れながらも耕地面積の増大、実収石高が増加している。したがって、人口、経済の発展の中で中央集権国家が徐々に整えられ、その中で舟運は大きな役割を果たしつつあると考えることができる。

表-2 江戸時代の人口、耕地面積、実収石高¹⁾

西暦	A. 全国人口 (万人)	比率	B. 耕地 (千町)	比率	C. 実収石高 (万石)	比率	C/A	C/B
1600	1200	1.00	2065	1.00	1973.1	1.00	1.64	0.96
1650	1718	1.43	2354	1.14	2313.3	1.17	1.35	0.98
1700	2769	2.31	2841	1.38	3063.0	1.55	1.11	1.08
1720	3128	2.61	2927	1.42	3203.4	1.62	1.02	1.09
1730	3208	2.67	2971	1.44	3273.6	1.66	1.02	1.10
1750	3110	2.59	2991	1.45	3414.0	1.73	1.10	1.14
1800	3065	2.55	3032	1.47	3765.0	1.91	1.23	1.24
1850	3228	2.69	3170	1.54	4116.0	2.09	1.28	1.30
1872	3311	2.76	3234	1.57	4681.2	2.37	1.41	1.45

(3) 舟運の実態

a) 河岸数の変化

それでは、舟運の実態はどのようなものであったのであろうか。舟運により輸送された輸送量、品目に先立ち、全体像を把握したい。寛永9年(1633年)、幕府は川船奉行を設置して、その統制をはじめながら、元禄2・3年(1689年)に「関東河岸吟味」の調査を実施する¹⁾。これによると利根川・荒川水系には合計86箇所の津が存在し、同様の調査が行われた安永期には163に上ることがわかる¹⁰⁾。

b) 輸送品目、輸送量の変化について

—古河・船渡河岸を例に—

それでは、舟運により輸送されていた物品はどのようなものであったろうか。詳細な物資流動に着目するために、船渡河岸を中心とした河岸が存在した茨城県古河市の関連資料の調査を行った。古河には、渡良瀬川沿いに古河城があり、嘗ては古河公方が居を構えた地域である。例えば、文献12には下記のような記述がある。

「古河は渡良瀬川・利根川・江戸川によって早くから江戸と結ばれていた。また、渡良瀬川の上流は栃木県足利市・佐野市に続き、その支流の巴波川の水運の終点に栃木県栃木市があり、栃木からは陸上交通で日光、福島県会津地方とも結ばれていた。古河からは、利根川・江戸川を経由して江戸に入った。江戸に向けたものは、米、雑穀、薪炭、酒、空き樽などである。江戸からは、塩、水油、醤油、糠(ぬか)、繰綿、畳表、砂糖、傘、小間物、煙草、ろうそく、サツマイモなどが運ばれた。糠は農家の肥料、繰綿は地綿の不足を補って機織に使用されていた。

また、江戸を経由した商品には、大坂・尾州(愛知県)産の糠、尾州産の繰綿、豊後(大分県)・備前(岡山県)産の畳表、奥州産の煙草、ろうそくなどがあり、後には銚子方面から肥料(干鰯・ほしか)なども入荷された。」

このように米以外に地回り経済によって生産されるさまざまな物品が江戸に向けて輸送される一方、日本全国からの産品が江戸を経由して古河まで回漕されてきていることがわかる。さらに、糠や肥料が古河に回漕されており、効率的な農業生産のために他地域からの物資が投入されていることは注目し値する。また、

地域の発展にもなった配送品に関する記述は、文献 13 でも見られる。

「寛政期の流通物資（寛政 2 年（1790 年））」

江戸向きに送られる品物の中に、穀物などの他に、醤油、油粕、水油などの地廻り経済の進展を示す品目が書かれている。

船積み高について、天明 5 年以前の数量と比較してみると、享保 10 年（1725）には船積み荷物、すなわち江戸への下り荷物は俵物 24672 俵で、上り荷物は 7521 駄（15042 個）となっている。天明 5 年（1785）には穀物と醤油を合わせて 558218 個となり、1 駄 2 俵に換算してみると、29109 駄となり、相当大幅に増加していることになる。船積み荷物の中に、穀物と並んで、醤油が 12803 樽あったことが注目される。

古河では、明和・安永期に商荷物の中では、大豆が主要な船積み荷物であったが、この大豆を加工した醤油が、天明期に入って大きな比重を占めるようになってきたことは、北関東農村地域の農産物加工業の展開を明示するものといえる。他方、江戸からの上り荷物は、45530 個でこれも享保 10 年を大幅に上回っている。その中で一番多い物は、肥料の糠で 13658 俵、ついで齋田塩（四国徳島産）の 10787 俵、第 3 位は個類その他 7713 個、第 4 位が醤油空き樽 3371 升、第 5 位が酒・酢の 2474 駄、第 6 位が赤穂塩の 2080 俵、第 7 位が肥料の粕、干鰯 1718 俵、第 8 位が穀物類 1255 俵の順位となっている。

文化 9 年（1812）の船渡河岸に陸揚げされた商人荷物を古河城下の各町へ運送する駄賃の協定値段表がある。この「諸駄賃割付覚え帳」に記載されている、船渡河岸取り扱い荷物は、実に 50 品以上に上り、それは以下の通りである。

酒、齋田塩・赤穂塩・水油・生魚油・しめ粕・大坂糖・尾張糖・干鰯・繰り綿・黒砂糖・出嶋砂糖・黒砂糖小樽・琉球・備後・備中・近江・半紙類・せん香・伊予砥石・土佐小半紙類等である。天明 3 年（1783 年）の 13 品目よりも、圧倒的に多くなっている事に注目したい。わずか 29 年間であるが、この間に江戸からの上り荷物、すなわち商品の銘柄がいかに多様化してきたかがわかるであろう。特に駄賃表に現れた新しい商品として注目されるのは砂糖である。銘柄も黒砂糖、出島白砂糖、黒砂糖小樽などと品種も分かれている。また、日用雑貨品としては、半紙、せん香、伊予砥石、傘、瀬戸物などがあり、食料品としては、切り昆布、そうめん、塩引き、サツマイモ、ミカン、玉子などが興味深い。」（下線は著者しるす）

以上から、古河の船渡河岸に限定したものであるが、舟運と地域社会との関連性を推察することができる。

- ・米以外に地廻り経済によって生産されるさまざまな物品が江戸に向けて輸送された
- ・一方、日本全国からの産物が江戸を経由して古河まで回漕されてきている
- ・享保年間から天明年間にかけて、河岸取扱量が相当大幅に増加していた。
- ・原料自体を回漕していた明和・安永期から、天明期には製品を輸送するようになり、北関東農村地域の農産物加工業の展開を明示する
- ・河岸取り扱い荷物は、天明期の 13 品目から 29 年間で実に 50 品以上まで増加しており、この間に江戸

からの上り荷物、すなわち商品の銘柄が多様化してきたかがわかる

c) その他の輸送品目について

上記船渡河岸にみられるような品目、輸送量の変化は他の河岸、他地域においても同様な傾向を示していると考えられる。その他特徴的な輸送実態として、ここでは広域流動の変化（奥州米）¹⁴⁾、ならびに足尾から算出される銅の搬出¹⁵⁾があげられる。

5. 舟運に対する政策

川船奉行が置かれた約 50 年後、元禄 2・3 年（1689）年に行われた「河岸吟味」によって河岸の実態の把握が行われた。その後ふたたび、幕府は勘定奉行だった石谷備後守に命じて 1771 年から 1774 年（明和 8 年から安永 4 年）まで関東の河川を中心に「河岸吟味」がなされた。既存河岸の権利を認め参入を幕府が規制する一方、その対価を収受していたとの記述も見られる¹⁾。この後、新たな河岸が多くできるようになり、既存河岸との荷物の収奪が行われるようになる（新道新河岸争論）。このような新規河岸の形成理由として、より合理的な荷物輸送の経路選択、旧来からの街道（5 街道）における参勤交代や公的な往来による荷物輸送の遅延、農家の閑散期における副収入獲得手段としての生業成立などがあげられる。このような新たな自然発生的胎動を幕府は抑制していたものの、徐々にその力を押さえきれなくなる¹⁵⁾。

時代を経るに従い、船頭からの賃金上昇の要求、荷主からの運賃値下げ要求が大きくなり、問屋がその板挟みになった。そのため、旧来からの河岸を保護した政策では、輸送品の価格が高止まりするために、参入を規制し、既得権者から対価を収受するシステムの限界が露呈した。そのため、18 世紀後半から、新河岸の参入規制は撤廃され自由市場が制定された。

6. 利根川舟運の衰退

江戸時代、隆盛であった舟運だが、一般的に明治期以降は鉄道の開通によりその任務を終え、衰退の一途をたどったと言われている。例えば、文献 16 では、下記のように示されている。

「明治 18 年（1885 年）7 月 16 日、日本鉄道株式会社により東北本線、上野宇都宮間が開通したことによって蒸気船の利用は急激に減っていった。なお、明治以前の陸上交通は、古河から東京まで行くのに途中 1 泊しなければならなかったが、明治 6・7 年の頃より、人力車ができて、その日のうちに東京に着けるようになった。

東北本線の開通と同時に古河停車場も開業された。上野古河間は 2 時間 20 分、その汽車賃は 38 銭というので、当時の人々はそのすばらしいスピードと船や馬車と違った、安定感、大量輸送の便利さに驚喜したのであった。しかし、この鉄道の開通は当時の古河の人々の生活に大きなとまどいをおこさせる原因にもなった。今まで街道を徒歩や駄馬とか人力車、あるいは時間馬車で往来していた数知れぬ旅人がほとんど汽車に奪われてしまった。そのために、古河の町中を行き交う旅人の姿があまり見られなくなっていくた。また荷物の汽車積みの便利さに押されて、渡良瀬川の船積みはたちまち減って、河岸のにぎわいも見られなくなってしまうた。」（下線は著者しるす）

また、定量的な荷物取扱量の変化を示したものとして、文献 13 がある。

「下りの高瀬舟は古河を起点としたので、川上からは小舟を利用したり陸路を船などを使ったりして、下野はおろか奥州筋からも荷物が船渡河岸まで運送されてきて、高瀬舟が満載されると出帆して3日間で東京に着いた。この高瀬舟は天候が悪いと河岸で日和待ちをするので、日数もかかり、さらに時には難船や積荷の水漏れなどの事故も少なくなかったが、運賃が安いので鉄道が開通した後も、肥料その他の貨物の輸送に利用されていた。しかし、鉄道開通前には回漕業者が5店もあり、河岸の倉庫も13棟あったそうだが、大正2年になると業者は井上、齋藤の両回漕店のみになって、倉庫も3棟に減り、貨物の出入りも年間13万トンあまりから1万トンあまりに落ちてしまった。」(下線は著者しるす)

また、利根川流域に敷設された鉄道としては、高崎線(旧日本鉄道敷設)、東武鉄道伊勢崎線がある。高崎線は長く日本国有鉄道によって経営されていたが、その前身は1881年8月1日、岩倉具視をはじめとする華族などが参加して私立鉄道会社「日本鉄道」の創立が決定し、同年11月11日、設立特許条約書が下付され設立されたものである。設立当初は、以下4路線の建設を目的にしており、そのため社名も「いずれ日本全国の鉄道をこの会社に敷設させる」目標から付けられたが、実際に建設されたのは①にあたる東日本の路線のみであった。

- ①東京から高崎までと、その途中から分岐して青森まで
- ②高崎から中山道経由で敦賀線(長浜～敦賀)に接続するもの
- ③中山道線の途中より分岐し、新潟を経て出羽へ
- ④豊前大里(門司)から長崎まで及び、その途中から分岐して肥前へ

この中で、①の路線は、1882年(明治15年)川口～前橋間から建設を開始し、明治16年(1883年)7月28日に上野～熊谷間が開業したものであり、利根川筋から若干離れるものの、ほぼ同じ方角に路線が展開されている。

このような中で、舟運から鉄道への輸送の転換が予想できるが、文献17では大きな輸送手段の変化が起きていないと記述している。これは、鉄道と利根川間に距離があり、旧来からの取引の関係などから適当な棲み分けがなされているとの解釈である。むしろ、その後建設された東武鉄道伊勢崎線に大きく転換したとされている。

「東武鉄道株式会社の創立出願は、明治28年(1885)に提出されているが、東京市本所と栃木県足利市を結ぶ事が明記されている。その敷設の意義は、「栃木県、群馬県、埼玉県ノ殖産興業ニ係ル貨物ノ輸送」および東京湾または上武地方に向かう貨客輸送とある。特に前者の貨物輸送では、足利・桐生の織物、館林の養蚕、加須・羽生の米穀、木綿、久喜・越谷の白色の木綿である白木綿(しらゆう)が想定されていたと言われている。

東武鉄道は、明治32年(1899)北千住～久喜間、明治35年に加須まで、明治36年に川俣まで、さらに

明治40年には利根川を超えて足利まで全線を開通させている。」

このような状況の中で、舟運の輸送量を代替すると考えられる埼玉県下の川船保有数ならびに東武鉄道の輸送実績を示したものが、表-3、表-4である。

表-3 埼玉県下の川船保有数¹⁸⁾

川船保有数								
年	埼玉県下	比率	北埼玉郡	比率	南埼玉郡	比率	北葛飾郡	比率
M18	17540	1.00	2768	1.00	4072	1.00	6651	1.00
M23	17462	1.00	2747	0.99	3562	0.87	5856	0.88
M28	18186	1.04	2739	0.99	3422	0.84	6187	0.93
M33	17640	1.01	2820	1.02	3258	0.80	5992	0.90
M38	17468	1.00	2786	1.01	2968	0.73	6008	0.90
M43	17399	0.99	1779	0.64	2745	0.67	6877	1.03
T2	14221	0.81	2690	0.97	2594	0.64	3668	0.55
T7	13982	0.80	2501	0.90	2572	0.63	3750	0.56
T12	13721	0.78	1184	0.43	2473	0.61	3024	0.45
S3	2446	0.14	451	0.16	439	0.11	794	0.12

表-4 東武鉄道(全線)の輸送実績¹⁸⁾

東武鉄道輸送実績						
年	輸送量(t)	比率	輸送t・Km	比率	平均輸送距離(km)	比率
M33	25988	1.00	797735	1.00	30.70	1.00
M38	98629	3.80	4042293	5.07	40.98	1.34
M43	295577	11.37				
T2	788353	30.34	22125125	27.73	28.06	0.91
T7	951363	36.61	32749358	41.05	34.42	1.12
T12	1924467	74.05	58843850	73.76	30.58	1.00
S3	2913676	112.12	158060949	198.14	54.25	1.77

これより東武鉄道伊勢崎線が川俣(明治36年)、足利(明治40年)まで開通し貨物輸送量の実績は非常に増加しているものの、川船が激減しているとはいえない。取引の慣習等により急激な変化が無いともいえるが、低廉な運送費などメリットも依然と存在していたといえる。

そのため、川船の減少が大正時代から急激に進んだ原因として、河川整備の進展が考えられる。明治以降、利根川改修計画策定がオランダ人技師ムンデルを中心として行われた。この時、低水工事が中心となっているために平時の通船が大きく考慮され、洪水への対処はあまり着目されていない¹⁰⁾。また、旧河川法制定以前のため、堤防築堤は地方行政の役割であったため、上下流整合性をもった強固な堤防築堤は財政的負担、行政境界間での調整等により積極的に行われていない¹⁸⁾。そのため、後背地から河岸へ、さらに河岸から高瀬舟等への荷物の搬送、搬出は江戸時代と大きく変化していなかったと考えられる。その後、明治29年の出水並びに河川法制定、それにとまなう江戸川棒出しの撤去、明治33年の利根川改修計画策定、明治43年における明治最大の被害をもたらす出水、これを反映した利根川改修計画改訂(明治44年)など、徐々に洪水に対応した河川づくりが進められ、高水工事に軸足を移したことから、強固な堤防築堤がなされたと考えられる。この堤防は、洪水から人々の生活を守るようになったものの、後背地と河川とのあいだにバリアーとなり、その輸送に大きな支障をきたし舟運の衰退に直接的に影響したと考えられる。

以上から、明治期において鉄道と役割分担しながら舟運が物資の流動に大きな役割を果たしていたが、高水工事が重点的になされた堤防築堤により、河岸までの輸送困難性が増大し、徐々に舟運が衰退したと考えられることができる。

7. まとめ

本研究は、はじめに河川交通（河岸数や輸送量、輸送経路等）に着目しながら舟運の実態を把握した。ここでは、下記の点が明らかになった。

- ・江戸時代以前にも舟運の利用が見られた。渡船が下総国の太日河（現在の江戸川）などに常置され、通行人や物資の輸送に寄与していた。
- ・14世紀後半に荘園の年貢米や商品物資の輸送に河川水運が重要な役割を果たすことになり、これらに着目した荘園領主が河川水運の要所に水路関を設置し、津料を徴収するようになった。
- ・15世紀には、古河と品川という旧利根川ルートの水運・交易があった。
- ・利根川の水を銚子沖に流下させる利根川東遷により、江戸の災害危険性が低減するとともに、流路が東側に振られたことによって古利根川流域の水田開発が格段に進んだ。その副次的効果として、利根川上流部から東京湾まで流路・水深が安定した河道が完成するとともに、銚子沖から関宿を経由して東京湾まで江戸川経由で到達する水路を確保することができた。

次に、「交通路」として確立された利根川舟運における河岸の成立と河岸に関する政策について把握して、下記の事項が明らかになった。

- ・江戸幕府による社会システムの整備により中央集権が進展し、特に慶長16年(1612年)の「諸国の賦税の大部分を江戸に収容する規定」、元和6年(1620年)の「浅草米蔵完成」などにより舟運に依存する物流需要が増大した。
- ・そのため、各藩領主は自らの責任で江戸に年貢を輸送する必要が発生し、その効率的処理のために舟運を整備した。
- ・元禄2・3年(1689年)の「関東の津出し調査」における86箇所の津から、安永期には163箇所に河岸数が増加しており、舟運の役割が大きくなった。
- ・さらに、商品流通に着目して、流通量の増大や生産物・流通品の変化を把握し、時間の経過にともなう地域社会の変化を明らかにして、舟運と地域社会における商品生産との相互作用を推察することができる下記の点が明らかになった。
- ・米以外に地回り経済によって生産されるさまざまな物品が江戸に向けて輸送された。
- ・一方、日本全国からの産物が江戸を経由して川を上って地方に回漕された。
- ・享保年間から天明年間にかけて、河岸取扱量が相当大幅に増加していた。
- ・原料自体を回漕していた明和・安永期から、天明期には製品を輸送するようになり、北関東農村地域の農産物加工業の展開を明示する。
- ・河岸取り扱い荷物は、天明期の13品目から29年間で実に50品以上まで増加しており、この間に江戸からの上り荷物、すなわち商品の銘柄がいかに多様化してきたかがわかる。

さらに、明治期における鉄道の敷設状況と舟運との関連性の把握を通じた要点は下記の通りである。

- ・鉄道の施設により、人流の多くが鉄道に転換し、街道筋から人影が少なくなった。
- ・利根川舟運については、東武鉄道伊勢崎線が川俣(明治36年)、足利(明治40年)まで開通し貨物輸送量

の実績は非常に増加しているものの、川船数が激減しているとはいえない。取引の慣習等により急激な変化が無いともいえるが、低廉な運送費などメリットも依然と存在していたためと考えられる。

- ・川船の減少が大正時代から進んだ原因として、洪水対策のための堤防築堤により、河岸までの輸送困難性が増大し、徐々に舟運が衰退したと考えることができる。

今後の課題として、地域の形成に与えた舟運の影響をより詳細に把握すること、地理学・地質学的研究など他分野の知見を反映させた学際的研究の深度化などがあげられる。

参考文献

- 1) 丹治健蔵：関東河川水運史の研究，法政大学出版局，1984
- 2) 奥田久：内陸水路の歴史地理学的研究，大明堂，1977
- 3) 鬼頭宏：人口から読む日本の歴史，講談社学術文庫，2000
- 4) 遠藤忠：古利根川の中世水路関，八潮市史研究，第4号，1982
- 5) 広瀬武：渡良瀬川の水運，随想社，1995
- 6) 神宮司庁：古事類苑，1907
- 7) 古河市史，資料中世編，87号文書
- 8) 新井浩文：戦国期の関宿水運，研究報告第5号，千葉県立関宿城博物館，pp.3-9，2001
- 9) 田代房春：古河を中心とした渡良瀬川の舟運，古河市史研究，第6号，pp.50-64，1981
- 10) 国土交通省関東地方整備局利根川上流河川事務所：利根川の歴史シリーズ4部作（利根川の東遷，江戸時代の利根川，利根川近代改修の始まり，利根川大氾濫），事務所パンフレット
- 11) 速水融，宮本又郎編：日本経済史（1 経済社会の成立），岩波書店，1988
- 12) 古河市史，民族編，p.457
- 13) 古河市史，通史編
- 14) 松浦茂樹：国土の開発と河川—一条里制からダム開発まで，鹿島出版会，1989
- 15) 豊田武，児玉幸多編著：交通史，山川出版社，1985
- 16) 古河市：古河市の歩み，1970
- 17) 石井宏明：利根川水運の展開と物資の流通—大越河岸を中心とした利根川水運の歴史的考察—，2001
- 18) 松浦茂樹：国土づくりの礎—川が語る日本の歴史，鹿島出版会，1997
- 19) 群馬県立歴史博物館：上州利根川の水運，第43回企画展資料，1996
- 20) 新井浩文：戦国期の関宿水運，研究報告第5号，千葉県立関宿城博物館，pp.3-9，2001
- 21) 川名登：近世日本水運史の研究，雄山閣出版，1984
- 22) 川名登：河岸に生きる人々—利根川水運の社会史—，平凡社，1992
- 23) 椎名仁：境河岸，筑波書林，1982
- 24) 鬼怒川・小貝川の水運を語る会：鬼怒川・小貝川の水運再発見，1999
- 25) 松浦茂樹：河川からみた埼玉平野の開発—古代から家康入国まで—，土木史研究，第11号，pp.73-83，1991
- 26) 原直史：日本近世の地域と流通，山川出版社，1996
- 27) 神田伸正：輸送システムの変化が利根川水系の港町に与えた影響，筑波大学社会工学類卒業論文，2005