

明治末期における利根川の舟運

原 高 則

はじめに

利根川の舟運については、従来、地理学的に種々の研究が行われている。磯崎優は、利根川の水運を河岸場を中心にして、その発生から発展、川舟の種類、舟行の安全性などについて研究を行った。また、河野通博は、江戸時代における利根川の水運とその衰滅について研究している¹⁾。最近、本間清利は、常陸川筋の変遷、渡良瀬川と江戸川で河岸場と舟運について研究している²⁾。さらに、丹治健蔵は、境河岸を中心にして流域の歴史に重点をおいている³⁾。川名登は、利根川水運の社会史的研究を進め、江戸と利根川と農村、河岸の生活、河岸の特権をめぐる闘争などを扱っている⁴⁾。この他、利根川の舟運の研究は郷土史家、利根川流域の郷土史編さん室の研究をあげれば、数多く枚挙にいとまがない。しかし、前述の研究が近世、江戸時代のものがほとんどで、明治期における舟運についてはまだ十分な研究が行われていない。この理由の一つとして、舟運の全盛期が江戸時代で、明治以降は衰退期であるため、研究の対象として考えられなかったことが理由としてあげられる。確かに、明治期の舟運には、江戸時代の日本の交通の中心であった川舟の活躍がかなり衰退した面はあるが、一般に言われているように鉄道の発達、即、舟運の衰退と明治期を把えることに疑問が残る。一体、明治期に江戸時代に栄えた川舟問屋のかんりのものが崩壊し、資料を散逸させたことが明治期の研究をおし止めた面があると言える。この研究では明治期の舟運について研究を進めていく。

とくに先学の優れた研究の中でも、明治期の各河

岸から出荷の物資の種類、物資の移動、それに伴う商圏についてはまだ十分行われていない。その上、従来の研究が地理的研究とは言え、交通史、社会史的なものに偏る傾向があった。各河岸からの物資の移動、その物資を生みだす地域の生産性、生産と移動の関係から地域の特色、即ち、地域性を追求していきたい。

この研究で取り上げた利根川の範囲は、利根川本流、霞ヶ浦、北浦、江戸川を指している。ここでいう利根川本流とは明治期の汽船の航行可能な範囲を指し、便宜上、これを上流、中流、下流に3区分する。利根川上流とは、利根川本流の群馬県別所辺、巴波川筋栃木県栃木辺から茨城県境辺までを指している。利根川中流とは、茨城県石納辺から戸頭辺までを指し、下流とは、千葉県佐原辺あたりから河口の銚子までを指す(図1分布図)。

舟運の拠点である河岸(河港)は江戸時代に数多く発達したが、この研究では、利根川を航行した汽船の寄航場を対象とする。寄航場以外に、従来からの川舟の出入りする河岸も競合あるいは併立して存在したと考えられるが、ここでは寄航場のみを研究の対象とした。それは、明治期の舟運が川舟より汽船に活動の中心が移ったと考えられるからである。

I 諸分布の分析

明治期の舟運を調べる基本資料として「利根川汽船航路」⁶⁾「武蔵国郡村誌」⁷⁾を使用した。

(1) 物産分布図の作成

各寄航場から出荷される物資の種類を調べる必要性を考える。各寄航場ごとに出荷される物資の傾向

から、地域の生産性と生産の特色をとらえる必要がある。地域の特色、物資の移動先を中心に地域の結びつきをとらえる必要もある。江戸時代からの大消費地東京との関係をも確認していきたい。

以上の目的から、「利根川汽船航路案内」の物産の項目について主な品目を選び、物産分布図を作成した(図1～図8分布図)。

利根川の物産は流域の農産物を中心に、多種類に及んでいる。同時に利根川自体の水産業、淡水漁業も往時より盛んであった。江戸時代、利根川は内陸の代表的な漁業地域であったが明治期はどうであったのか。さらに、漁業地域の実態から、漁業を中心とした利根川流域の地域性を把握の必要がある。そして、これを調べるにより、河川、湖沼を中心とした自然環境を探れると考える。利根川の各地域の自然環境を知ることは、前述の地域の生産活動の背景を探ることと考えられる。この目的から、前述の「利根川汽船案内」の漁業の項目より「寄航場毎魚一覧表」を作成した。

(2) 配達区域図の作成

各寄航場における出荷圏と配達圏は、寄航場を中心にした物資の集散、地域の関係を示す。

このため、配達区域図を作成した。「利根川汽船航路案内」に掲載された、各寄航場より町村の配達方面を示した配達表により、20万分の1の地図におとし、配達区域図を作成した。

(3) 人口分布図の作成

各寄航場の活動は数量によってはかることができる。このため寄航場周辺の人口の状態を知る必要性を考える。このため、明治8年頃の人口を示す「武蔵国郡村誌」の人口の欄を明治期の町村区分の地図上におとし、人口分布図を作成した。

II 考 察

(1) 物産分布図より

物産分布図を概観すると、利根川流域に広く分布するものと、利根川流域に偏って分布する2型に

分けられる。前者には、米、川魚があり、後者は、麦、繭、生糸、茶、甘藷、薪炭が属する。後者の中でも、時々、蔬菜類は利根川下流、東京湾岸のデルタ部分に偏在する。

米の分布は、利根川流域の全域からの出荷が見られる。さらに、細かく見ていくと、その中に、若干のかたよりが見受けられる。すなわち、江戸川では下流のデルタ地帯を除いて、上流から中流にかけての出荷が少ない。利根川本流の中流、取手辺から下流の高田辺までまんべんなく米の出荷が見られる。霞ヶ浦、北浦一帯も出荷が目立つ地域である。利根川中流から下流、霞ヶ浦から北浦にかけて、水が豊かで低平な地形、物資の移動の盛んな所、この地域に明治年間に穀倉が形成された証拠がある。

利根川の上流での米の出荷が少ないのは、地形との関係が考えられる。

前述のごとく江戸川筋からの出荷が少ないのは目立つ傾向である。江戸川は右岸の埼玉県側は、地形上、低湿地が広く分布しており、米作に適している。この地域は、多くの人口が分布している。このことから当然、江戸川筋にも、米作地域が発達しており、江戸川下流の市川から江戸川上流の関宿まで、米の出荷が見られないのは、特別な理由があると考えられる。

これは江戸川が利根川舟運の中で、米の移送の通路となっていることがわかる。この理由として、二点が考えられる。一点は、埼玉県東部には、江戸川以外の古利根川、元荒川、綾瀬川が流れ、江戸時代からの年貢米の輸送の伝統が明治期にも引き継がれ、この時代にもそれらの舟運の活躍があったと考えられる。このことは「配達区域図」を見ても、市川から関宿にかけて配達方面は少なく、配達距離は短かく、古利根川を越えて配達されるものが少ない。このことから、江戸川と競合する形で、古利根川、元荒川、綾瀬川の舟運が活動していたと考える(図9配達区域図)。

江戸時代の舟運は、これら商人荷物とともに、年貢米の輸送にも使われたが、吉川以南の中川を除き、

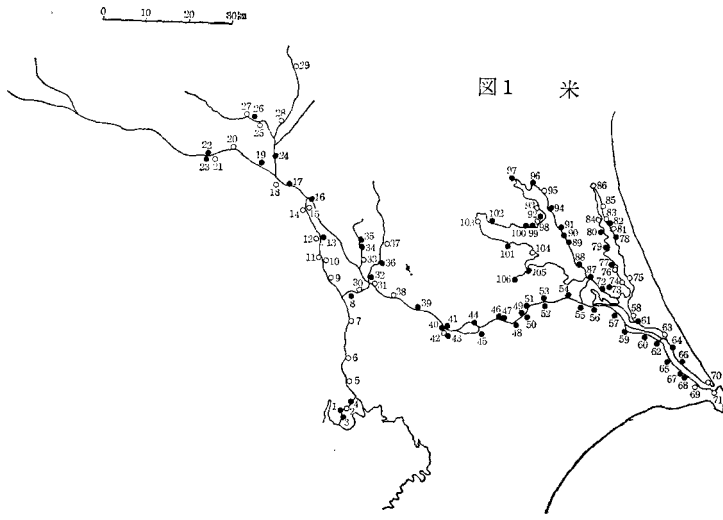


図1 米

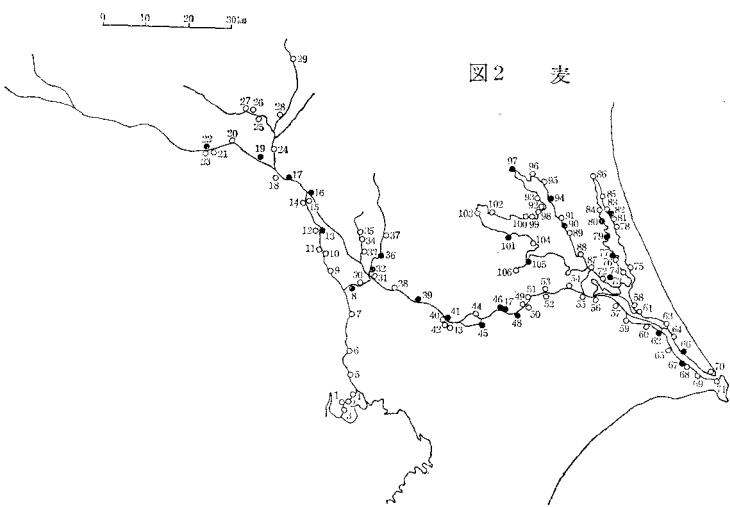


図2 麦

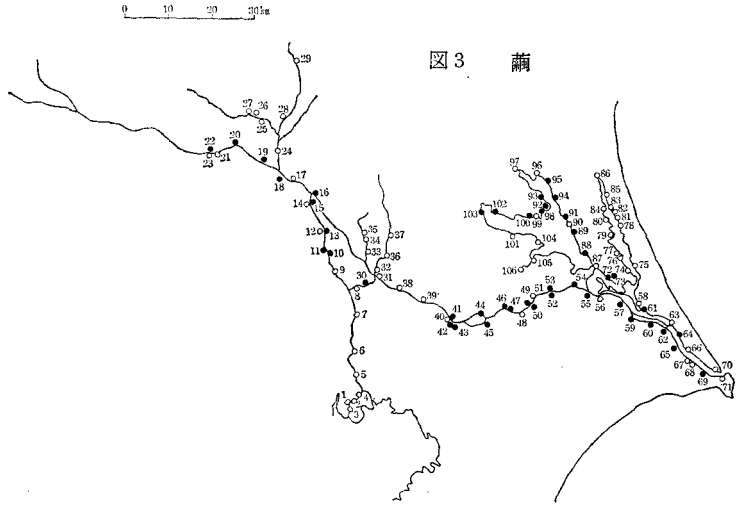


図3 蕎

- | | |
|----------|----------|
| 1. 新川口 | 2. 一軒家 |
| 3. 浦安 | 4. 行徳 |
| 5. 市川 | 6. 松戸 |
| 7. 流山 | 8. 深井 |
| 9. 野田 | 10. 尾崎 |
| 11. 金ノ井 | 12. 西宝珠花 |
| 13. 東宝珠花 | 14. 西関宿 |
| 15. 東関宿 | 16. 境 |
| 17. 前林 | 18. 栗橋 |
| 19. 飯積 | 20. 斗合田 |
| 21. 長宮 | 22. 川俣 |
| 23. 別所 | 24. 古河 |
| 25. 藤岡 | 26. 高取 |
| 27. 笹良橋 | 28. 新波 |
| 29. 栃木 | 30. 三ヶ尾 |
| 31. 野木崎 | 32. 大木 |
| 33. 観音川 | 34. 菅生 |
| 35. 反町 | 36. 寺畑 |
| 37. 水海道 | 38. 戸頭 |
| 39. 取手 | 40. 布佐 |
| 41. 布川 | 42. 六軒 |
| 43. 木下 | 44. 藤蔵 |
| 45. 安食 | 46. 下町歩 |
| 47. 田川 | 48. 新川 |
| 49. 金江津 | 50. 源田 |
| 51. 平川 | 52. 神崎 |
| 53. 押砂 | 54. 石納 |

注) ●は出荷している河岸

0 10 20 30km

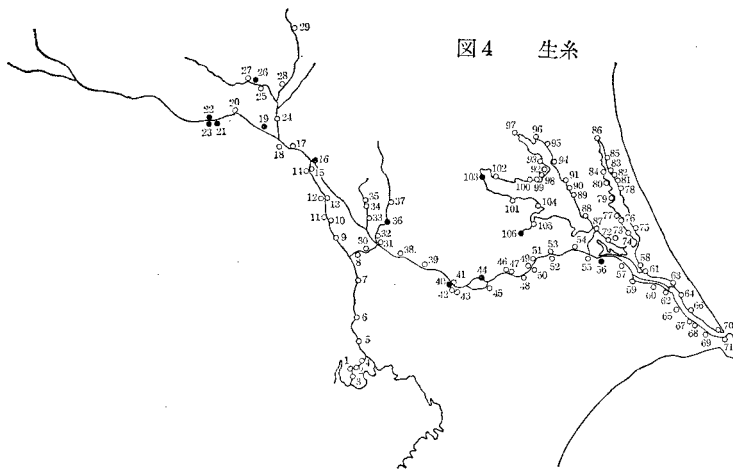


図4 生糸

- | | |
|---------|----------|
| 55. 佐原 | 56. 香取 |
| 57. 一ノ分 | 58. 息栖 |
| 59. 小見川 | 60. 笹川 |
| 61. 萩原 | 62. 新宿 |
| 63. 宝山 | 64. 太田 |
| 65. 笹本 | 66. 矢田部 |
| 67. 野尻 | 68. 高田 |
| 69. 松岸 | 70. 波崎 |
| 71. 銚子 | 72. 潮来 |
| 73. 津知 | 74. 地藏川 |
| 75. 鹿島 | 76. 延方 |
| 77. 釜石 | 78. 掛崎 |
| 79. 白濱 | 80. 吉川 |
| 81. 志崎 | 82. 石津 |
| 83. 札 | 84. 山田 |
| 85. 梶山 | 86. 銚田 |
| 87. 牛堀 | 88. 麻生 |
| 89. 今宿 | 90. 五町田 |
| 91. 井上 | 92. 田伏 |
| 93. 柏崎 | 94. 玉造 |
| 95. 羽生 | 96. 小川 |
| 97. 高濱 | 98. 志戸崎 |
| 99. 有河 | 100. 牛渡 |
| 101. 木原 | 102. 沖宿 |
| 103. 土浦 | 104. 大山 |
| 105. 古渡 | 106. 江戸崎 |

0 10 20 30km

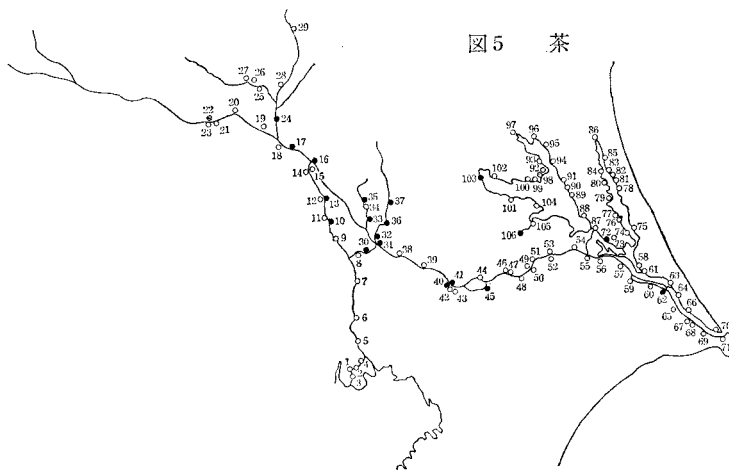


図5 茶

0 10 20 30km

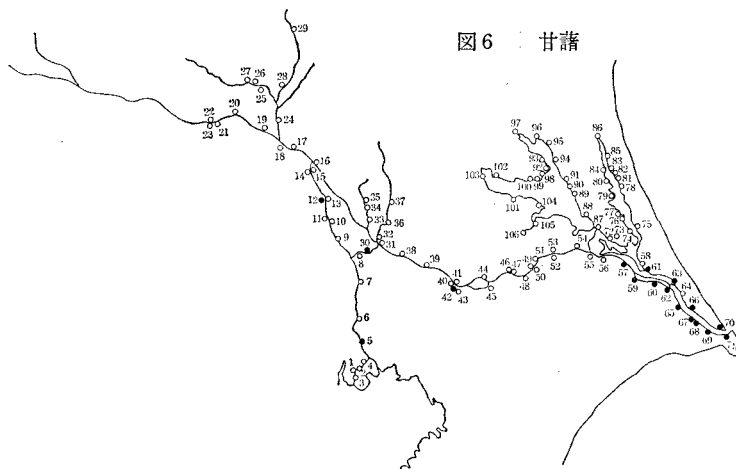
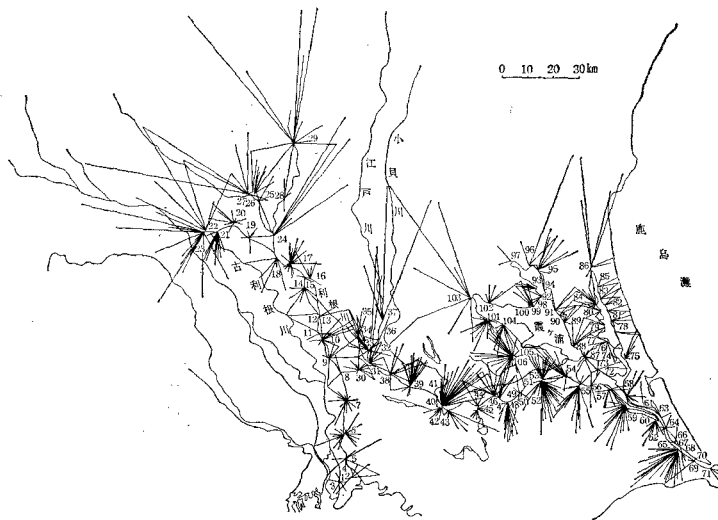
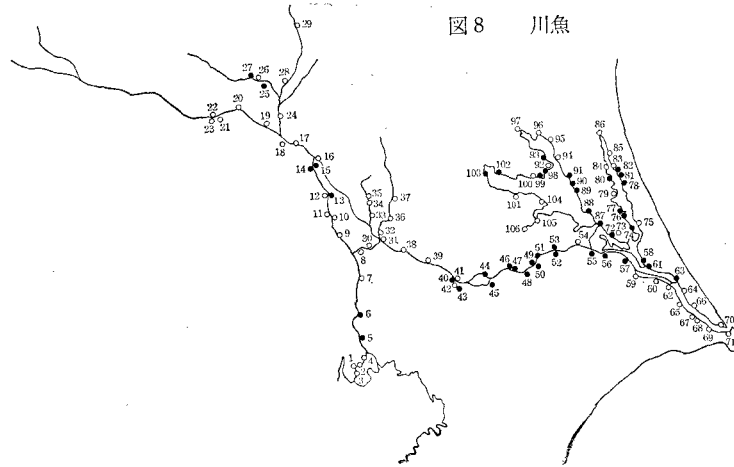
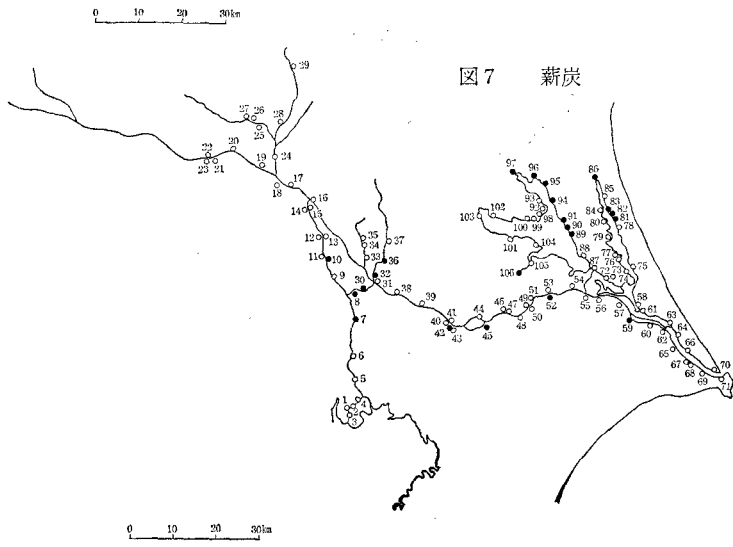


図6 甘藷



冬期は葛西用水川俣元塚が閉塞されたので川の通水が途絶した。年貢米は秋から冬にかけて江戸へ廻送しなければならなかったため、川通り村々は通水が止まると、遠路江戸川通りの河岸場へこれを運んで津出しをしなければならなかった。この内容から、古利根川筋の地域にとって、江戸川は非常時の川と言える。

いま一つの理由として、従来からの河岸、川舟の活動が明治期も続き、そのため寄航場以外の河岸からの米の輸送が考えられる。

たとえば宝珠花、西金野井、中野、新宿新田の4ヶ所には廻船問屋があり、とくに西宝珠花と西金野井の2ヶ所は昭和まで続いた。⁹⁾このため、東京に比較的近い江戸川筋では、汽船と競合する形で、川舟が活躍した結果、米の出荷が少なかったものと考えられる。

米の分布図、その他麦、蕎麦等の分布図を見ても、江戸川が通路とのみ使われ、物資の輸送の面で寄航場は弱かったと考えられる。利根川が本間清利によって「常陸川」と言われる理由もこのことからうなずける。これは、一つには開削の歴史、もう一つには茨城県側の要請が非常に強かったことがわかる。この面での裏づけは、利根運河の開通（1890年）により一層、「常陸川」の性格が鮮明になる。

麦の分布は、米に比べて全体的に狭い。江戸川筋からの麦の出荷がほとんど見られず、わずかに深井、東宝珠花の2箇所だけである。これに対し、下総台地の周辺部や利根川本流にかけて多い。一方、霞ヶ浦北岸、利根川下流にかけて麦の分布が少ない。これは、この地が低湿な地形の地域で、裏作に依存しないためと考えられる。全体的に麦の分布を見ると、米に対して北に偏り、地形的にも、台地周辺、山麓までの土地利用ということがわかる。

蕎麦の分布は、江戸川の上流から利根川本流の上流にかけて、米ほどでないにしても、かなりの広い地域に分布していることがわかる。

一方、利根川下流から霞ヶ浦にかけてもまた広く

分布している。北浦周辺には、全く蕎麦は見られない（図3参照）。

蕎麦の分布は、麦の分布と似かよっており、台地の産物と言える。蕎麦は北関東における主要な農間作業の産物と言える。野木崎から取手、北浦周辺に蕎麦の出荷が見られない理由として、野木崎の周辺は茶の出荷（図5参照）が多いことがあげられる。一方、北浦周辺は薪炭の出荷（図7参照）が多く、これらの茶や薪炭が蕎麦に代る産物として生産されていたことが考えられる。

蕎麦より加工された生糸の産出地は減っている（図4参照）。関東の北西の方向に分布している。利根川上流の製糸地高取、長宮、川俣は、北関東の代表的な機業地、桐生、足利とも距離的に近く、その生産活動は深い関連があると考えられる。利根川中流においては、生糸の生産の分布は散在するだけであるが、利根川下流の香取、霞ヶ浦湖畔の土浦、江戸崎の生糸の出荷が目立つことである。香取、土浦、江戸崎は、明治期初期における利根川流域の多くの人口を抱える都市であることが武蔵野郡村誌からわかる。この豊かな労働力が生糸の生産に結びつき、代表的な製糸地を形成したと考えられる。

茶の分布は、江戸川上流から利根川中流にかけて数多く分布している（図5参照）。下総台地の周辺、常総台地の周辺、特に猿島台地を囲むように分布しているところに特徴がある。利根川中流から霞ヶ浦西岸にかけても若干の茶の分布が見られる。この中でも、猿島台地の茶は江戸時代より名高く、明治期においても、利根川中流の境から野木崎における茶の出荷は、猿島台地の茶栽培の盛況を示している。

猿島台地の茶栽培の歴史は、江戸時代にさかのぼる。宝永3年（1706）の山崎村の村差出帳によると、茶園が猿島台地の畑作物の中で、主要な位置を占めていたことがわかる。¹¹⁾

明治45年（1912）、猿島郡「弓馬田村是」にも、「明治10年頃製茶頓ニ勃興シ、……畑地ハ勿論山林原野トヲ問ハズ、殆ンド茶樹ヲ見ザルナキニ至レリ、

当時ノ茶ノ実ノ市価ハ実ニ米価ノ数倍セリト、之ヲ見ルモ如何ニ熱狂セシカ想像スルニ難カラズ」

(茨城県史市町村編、岩井市の項)とあり、当時の猿島茶の盛況ぶりが窺える。¹²⁾

甘藷は、利根川下流の市分から銚子に至る迄には連続的に分布している。これは砂地に強い作物の性質をよく表わしている。利根川中流から江戸川筋には点在して分布している(図6参照)。江戸川は台地の周辺部にあり、甘藷が台地の土地利用の産物であることを示している。利根川下流の甘藷の出荷は、「配達区域図」とあわせて見ると、甘藷が荒地に強い性質をもつことからみて、太平洋岸の海岸近くの砂地や台地の土地利用が考えられる。

薪炭は、江戸川上流から利根川中流にかけて分布し、出荷が下総台地の北端を囲むように存在している。これは、下総台地に分布する雑木林を加工して、このような結果を生んだものと考え(図7参照)。霞ヶ浦と北浦の東岸にも薪炭が多い。これは、下総台地同様に、常総台地の雑木の利用が考えられる。さらに、「配達区域図」から見ても、霞ヶ浦、北浦の北岸の河岸は遠く阿武隈山地、八溝山地と結びついている。これらの山地の林業との関係の深さが、薪炭の生産に結びつくと考え。

川魚は、前述の米と同様に、利根川流域の全域に広く、数多く分布している。利根川は多くの内陸性の魚類をとっている。しかしながら、魚種は利根川流域の各地域により若干の差があり、当時の川の環境が推測される。

利根川全域から、多く漁獲されていたものはこい、ふな、うなぎの3種である。なまずも利根川流域に全体的に漁獲の分布が見られるが、やや内陸湖の霞ヶ浦、北浦の分布の量が少ない。利根川上流の巴波川筋の新波、栃木ではあゆがとれる。このことから、利根川上流が清流の様子がわかる。利根川中流では、豊かな水量を反映して魚種が多い。こい、ふな、うなぎ、なまずはもちろんのこと、利根川上流について、淡水産のえびがとれている。えびと同様に、

中流のほとんどの寄航場付近で、さけ、ますがとれている。さけ、ますの漁獲は、現在、利根川においては昔話とされているが、明治期には中流から下流に至る迄とれていたのである。さけの漁については、江戸時代から盛んであったらしく、赤松宗旦の「利根川図志」に布川のさけの味は極上と書かれている。利根川上流へと産卵のため上ってくるさけは、中流の布川の辺で捕獲されるものが油のりがよく、味も格別によかったと考えられる。利根川下流は、中流以上に魚種が豊富になっている。この地域で、十六島とよぶ北部は、江戸時代初期開拓された砂州であり、南部はその中期開拓の与田浦干拓地で、極早稲の早場米地帯である。

このように、利根川上流から下流にかけて、霞ヶ浦、北浦、あるいは江戸川の川の間境を見ていくと、現在とは異なった特色が見られるのである。すなわち、上流のあゆ、中流から下流にかけて、現在は皆無とされるさけやますの存在、数多くの魚類がいる。このことから、利根川全体が現在では想像できない程清流であり、舟運と並び水産物の重要な宝庫であったことがわかる。

(2) 配達区域図より

配達区域図を概観すると、配達の距離の長いものと短いものに2分される。配達の距離の短いものは、さらに、方面の数が非常に多いもの、多いもの、少ないものに3分される(図9参照)。以上の4型を仮にA、B₁、B₂、B₃型として、分布の傾向と理由について述べてみる。

A型は、利根川上流、あるいは利根川支流のはずれの寄航場付近、霞ヶ浦、北浦の北端に分布する。どの地点も、舟運の終点と思われる所が、配達距離が長くなっている。この理由として、他の輸送機関がないこと、水上交通の終点で他地域とつながる必要上、配達の距離を長くしていたと考えられる。

B₁型は、利根川中流から下流にかけて、また霞ヶ浦南岸一帯にかけて分布している。方面の数が多いことは、盛んな物資の流通活動を示すものである

が、B₁型の分布する地域は、前述の物産分布図のいわゆる「穀倉地帯」に当たる。そのため、米・麦を中心とした農作物の生産が盛んな所で、勢い流通活動も盛んであり、配達の数が非常に多い。農作物のみならず、霞ヶ浦から利根川下流を結ぶものには、魚類を主とした水産物も相当に含まれているものと考えられる。配達の距離が短い理由としては、近くに河岸・寄航場が数多くあり、その便利のよさのため配達の距離がのびないとする。

B₂型は、利根川中流から江戸川にかけて分布する。配達の距離については、B₁型とほとんど変わらず短いのだが、方面の数が少なくなっている。これは、前述の物産分布図の米・麦の分布図とのかかわりが深い。前述のごとく江戸川筋は米・麦の輸送通路になっている。このため、古利根川、元荒川、綾瀬川の利用による他の舟運がこの数を少なくしていると考えられる。

B₃型は、霞ヶ浦東岸、北浦沿岸に分布している。配達の数が極端に少ない。これは同じ湖の沿岸であっても、地形上、米・麦の生産に恵まれていないためと考える。すなわち、農業の生産性の低さが物資の流通活動を貧弱にし、配達の数を減少させていたものとする。

舟運と生産活動の関係をみるため、物産分布図と配達区域図を重ねて考察する。利根川中流から下流にかけて、また、霞ヶ浦南岸の布川、佐原、銚子を中心に舟運を軸として、盛んな農産物、水産物の流通が行なわれていた。寄航場は多くの人口を抱え活動しており、布川、佐原、銚子は、明治期における一大都市を形成していた。

(3) 人口分布図より

埼玉県東部人口分布図を作成し、埼玉県における明治期における人口分布の特色、さらに生産活動、物資の移動、舟運と人口の関係を考察する(図10参照)。

人口分布図を概観すると、埼玉県東部の江戸川、古利根川、元荒川、綾瀬川沿いの集落毎の人口分布

が数多く、人口の密集や数が多いことがわかる。特に、綾瀬川、元荒川、古利根川の集まる県南のデルタ地帯は、集落の規模は小さいが、人口の密集度が高い。

また、利根川と古利根川の間、古利根川と元荒川の間、元荒川と綾瀬川の間人口分布も、東側ほど人口が密集していることがわかる。川間地域の人口を見ると、地形上、台地での人口の密度が低地に比べて低い。このことは、埼玉県東部の低湿地は、米の生産の盛んなところで、かつ人口が密集している地域と言える。このことから当然、東部地域で舟運が盛んであったとも言える。

埼玉県西部の方を見ると、川越とその周辺を除けば東部に比べて人口が少ない。これは、江戸時代の城下町川越の伝統が、明治期にまで残っていることが確認できる。

旧城下町、範囲の広い集落の人口数が分布図から多いことが読みとれるが、旧街道筋の宿場町の人口が多いことも目立つ現象である。日光街道筋の越谷、春日部、幸手等、中山道筋の浦和、上尾、鴻巣等、埼玉県西部地域の中仙道筋も多い所の例にあげられる。これも江戸時代からの伝統が明治期にまで引き続いているということである。

おわりに

以上、明治期の利根川の舟運について、物産の分布図、配達区域図、人口分布図からおよそ次のことがわかった。

川岸地点における物産の分布図により、利根川流域の生産の特色、物産の分布図と配達区域図から物資の流通、さらに人口分布図から生産の基盤としての人口動態が理解できた。以上の研究から、利根川汽船を中心とした舟運が、陸上交通と競合する形で盛んに活動していることがわかった。このことにより、一般に明治末期は舟運の衰退期と捉えられていたことに対して、否定的な見解をもつに至ったのである。

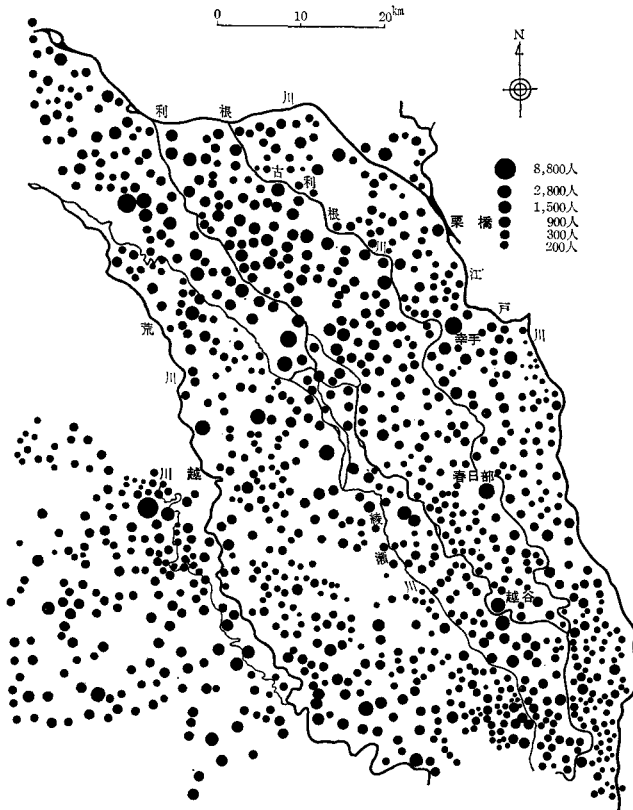


図10 埼玉県東部人口分布図（『武蔵国郡村誌』より作図）

このように、筆者は明治末期の舟運は衰退期でない¹³⁾と考えるが、川名登もこの例を述べている。利根川の舟運の盛んな時期から、衰えていく時期を明確におさえていくことが今後の研究課題である。なお、今回の報告では、地域性の究明にあたり数量的な把握に欠けている。今後、地域の一地点でよいから、数量的な把握を行い具体的な検証に心がけたい。

（越谷市教育委員会）

〔付記〕この小論をまとめるにあたり、埼玉大学中山正民教授、千葉大学山田安彦教授に多大な御指導を賜りました。また、研究にあたり昭和57年度文部省科学研究奨励費の支給を受けました。併せて感謝の意を表します。

〔参考文献〕

1) 磯崎 優「利根川の水運」(地理学, 第7巻第1

～第3号)。

- 2) 河野通博「利根川の水運」(『現代地理学講座5 海洋と陸水の地理』1956)。
- 3) 本間清利『利根川』埼玉新聞社, 1978。
- 4) 丹治健蔵「利根川」(『流域をたどる歴史 三, 関東編』, ぎょうせい, 1978)。
- 5) 川名 登『川岸に生きる人びと』平凡社, 1982。
- 6) 汽船荷客取扱人連合会『利根川汽船航路案内』, 1910。
- 7) 『武蔵国郡村誌』, 1876。
- 8) 越谷市史編さん室『越谷市史一, 通史上』751頁。
- 9) 庄和町教育委員会『庄和町の百年』113頁。
- 10) 注3) 前掲書, 90～91頁。
- 11) 椎名 仁・渡辺貢二『猿島茶に生きる』崙書房, 8頁。
- 12) 注11) 前掲書, 66頁。
- 13) 注5) 前掲書, 304～307頁。