

利根川・江戸川流域における近世交通史の諸問題

—利根川・江戸川の狭間地域における輸送機構を中心に—

松丸明弘

はじめに

物資輸送のための交通を考えると、現代では鉄道やトラックなどの陸上交通を想起するのが普通であろう。ここ関宿町を起点として南東に向かつて利根川、南西に向かつて江戸川という大河を配する一帯においても近世においては、水戸街道や日光東往還などの陸上交通網の存在は大きい。しかし陸上交通における物資の運搬の主たる担い手は人と馬である。その輸送能力は、馬ではおよそ本馬と言われる荷物一駄で四〇貫目（米にして二俵程）、人足では五貫目（約一九キロ）程度が限界である。それに比較して船を利用すれば、川下小船でも一回に八石（米にして二〇俵程）、一般的な高瀬船で八〇石から大きいものは五〇〇石（米にして二〇〇俵から一二〇〇俵程）を運ぶことが可能であったとされている⁽¹⁾。この歴然とした輸送能力の差でもあきらかなように近世における物資輸送の主役は船舶であったといえる。人々の暮らしを支える日用物資の輸送は陸上ばかりではなく河川を利用した水運にも多くを依存していたと考えられる。

また河川水運において、海における港、陸上における宿駅に相当するものが「河岸」である。関東地方においては、承応三（一六五四）年の利根川改流工事の完成以降、河川交通が著しく発達し、物資や人の往来が活発になるに従って、流域各地で河岸の発達が見られている。その数は、元禄期には利根川水系を中心に八〇余、幕末には三〇〇余の河岸があったと推定されている⁽²⁾。

近世河川水運について現在まで多くの研究がなされてきた。本稿では現在まで公にされてきた近世河川水運関係の著作や論考の中で中利根川・江戸川流域一帯を研究したものを踏まえながらこの地域の近世河川交通史についての諸問題とその地域的特殊性の一端を明らかにしたいと考える⁽⁴⁾。

特にこの地域は関宿町を中心に流山市、野田市、柏市などが含まれる利根川と江戸川に挟まれた三角地帯である。近世期においては、鬼怒川を下る商荷物や利根川下流域から商荷物を遠く関宿の北部にある合流地点を通過して江戸川へ、さらに江戸へと船を廻したり、また廻すことをせずに、利根川右岸から江戸川の左岸まで馬を使用し一息に運んでし

まうといいわゆる「付け通しによる駄賃馬稼ぎ」と言われる輸送方法が生み出され、多くの新道や新河岸が誕生している地域でもある。

一 主要個別河岸についての諸研究

現在までの関東河川水運史研究は、

①河岸の公認・河岸問屋株の設定・極印統制に基づく船の掌握など幕府の水運政策を問題とした研究、例えば川船奉行の成立と展開、河岸問屋株の公認等の諸問題など。

②河岸問屋の経営や河岸の構造分析、あるいは新道新河岸論争と呼ばれる新たな農民的商品流通の展開、流通ルートの開発をめぐる問題、また商品流通の視点からの研究。

③利根川の東遷事業といわれる近世前期に幕府が関東平野に施した大規模な水運路の建設をめぐる問題などを扱った研究⁽⁵⁾などに分けられる。

この流域における研究は地方史的視野から当然②の方向性を持つものが多い。近世河川交通史についての研究の基本となる史料は個別河岸ごとの河岸関係文書である。河岸問屋が没落しやすかつたことなどの諸事情により一般的な地方文書に比較して消失・散逸の度合いが激しいのが現状である。まずこの利根川流域の水運研究史を主要な個別河岸ごとに探っていくこととする。

この流域では、境河岸（現境町）で河岸問屋を営んだ小松原家の文書が本地域の一般の河川文書として知られている。現在、小松原氏がこの河岸史料を茨城県立歴史館から境町へ寄託替えをしたことにより境町保管となり、「境町史料目録第三集」としてまとめられている。この史料を用いた研究の嚆矢が川名氏であり、境河岸の成立や構造について分析されている⁽⁶⁾。

また境河岸から利根川を下流に下った所、上流は日光へと繋がる河川である鬼怒川⁽⁷⁾や小貝川との合流点の近くに布施河岸（現柏市）があり、この布施河岸で荷宿を営んでいた後藤家がある⁽⁸⁾。この布施河岸について研究されたのが北原糸子氏である。北原氏は、前述した「付け通しによる駄賃馬稼ぎ」についてその機能を布施河岸の村落構造を踏まえながら分析している。特に北原氏は布施河岸を陸付河岸と規定し、この陸付河岸が運送手段に馬を使用することから、船持ち河岸の場合とその内部構造が異なるとしている。造船には多額の資金が必要であり、その所有も限られた階層となるのに対し、駄馬は駄賃稼ぎのみではなく、農耕馬として農業生産に欠くことのできない生産手段であり、村内の多数の農民が所持しうるものである。この運送手段の違いは輸送技術の熟練度、距離の長短、輸送量の差となって現出する。また農村構造との関連においては、專業化の有無が問題となる。北原氏はこの「駄賃馬稼ぎ」が、農閑余業の性格を持っており、普通の船持ち河岸のような專業化には到達していないものとして指摘している⁽⁹⁾。

この布施河岸を少し下った所、水戸街道と交錯する場所にあったのが

小堀（おほり）河岸（現取手市）である。この小堀河岸ではこの地で河岸問屋を勤めた寺田家があり、渡辺英夫氏による優れた論考が生み出されている。¹⁰ 特に舩（はしけ）の機能について、よく分析されている。これは天明三（一七八三）年に起こった浅間山の大噴火による降灰が利根川に流入して河床を上昇させ、そのために浅瀬が出現した。ただでさえ利根川中流域は浅瀬が多いことで船頭を悩ませる場所であったのがさらにひどい状況を呈するようになったわけである。従ってこの利根川中流域では下流から来る大型の高瀬船などが、舩を用い、何艘かに分載して荷を積み替え、喫水線を低くして浅瀬を凌ぐという方法が取られた。つまりこの小堀河岸には二つの機能、つまり周辺の農村から年貢米を江戸に回漕するという普通の津出し河岸としての役割と利根川の浅瀬の状況に応じて舩船を差配するという役割があったということになる。またこの寺田家は遅くとも宝永六（一七〇九）年には水戸藩の御穀宿になっており、水戸藩の江戸輸送機構の中で小堀河岸の果たした役割も明らかにされている。¹¹

次に小堀河岸よりさらに利根川を下ると木下河岸（現印西市）がある。この木下（きおろし）河岸は竹袋村の持添新田内にあった河岸である。この木下河岸については、山本忠良氏、川名登氏らによって研究がなされてきた。¹² 河川水運は近世中期以後になると物資の輸送ばかりでなく一般の旅人も担当するようになり、旅人専用の乗合船などが登場するようになった。木下河岸はその意味で「旅人河岸」ということになる。特に遊覧船として有名な「木下茶船」があった。安永七（一七七八）年には

一年間で約四千艘、一艘あたり「茶船」は八人、「小舟」は四人乗りと決まっております、平均四人として約一万六千人の旅行客を載せていることになる。安永年中（一七七二〜一七八〇）の関東河岸改めに際しては、利根川流域の河岸は通常「荷物河岸」であったが、木下河岸は諸荷物の他に旅人運送も請け負うことにより、その分として永三百文の運上金を差し出すことになっていた。利根川で「旅人河岸」というのは境河岸より下流ではこの木下河岸のみであった。¹³ この木下河岸の史料というのは、河岸問屋を勤めた吉岡家文書であるが、これは「千葉県史料」近世編下総国（下）に収録されていたのだが、「印西町史」史料集近世編（一、二）（一九八六〜一九八七年）にまとめられている。

二 新道新河岸の成立と争論

近世におけるこの地域一帯の各河岸において最も問題となっていたのは何かという視点から、各河岸文書に残されている内容において第一に取り上げるとすれば新道新河岸の問題ということになるのではないだろうか。各河岸がそれぞれ引き起こす争論の最終目的は、一貫して彼らにとつての商品である輸送荷物の安定確保であったといえる。輸送荷物の争奪戦というものがこの地域一帯では激しくおこなわれていたことにある。それは現代の浮き沈みの激しい流通業界を彷彿させるものでもある。表1は布施河岸関係文書から一件争論について書き出したものであるが、実に多くの村々が河岸場の立ち上げと商荷物の輸送に策動している

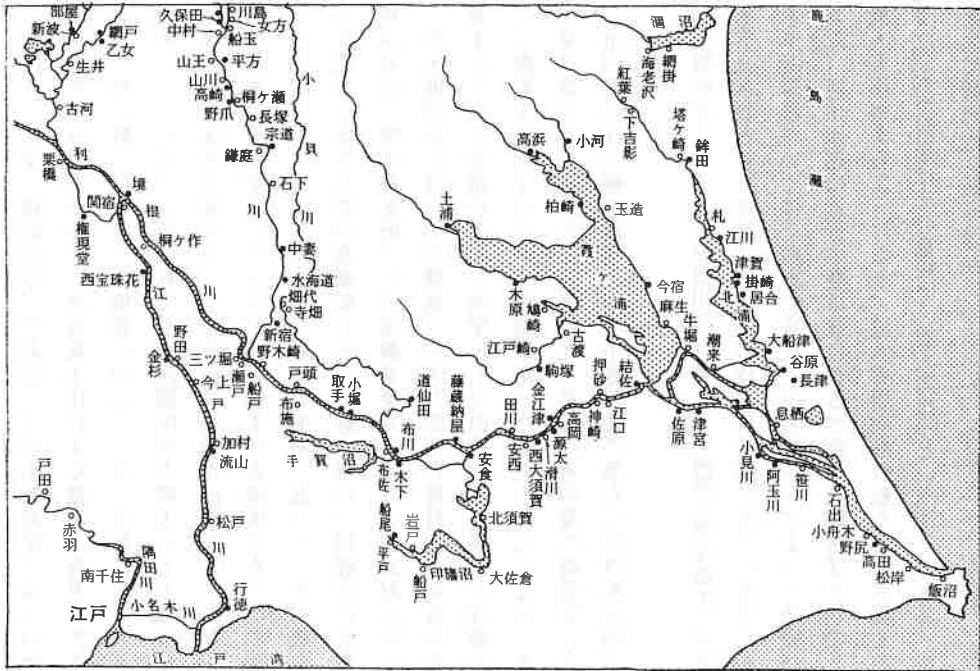


図1 近世の河岸 『河物語・利根川』(建設省関東地方建設局)を参照

表1. 新道新河岸一件一覧

年号	西暦	新道新河岸一件
享保 5	1720	三ッ堀村新河岸取立ニ付境通故障一件
6	1721	布施・木野崎両村と瀬戸村河岸出入に境通六ヶ宿追訴一件
17	1732	布施村と花野井村河岸出入一件
18	1734	三ッ堀村新河岸一件 瀬戸村裁許違背出入 瀬戸村裁許違背ニ付追訴一件
元文 5	1740	瀬戸-今上間付越願ニ布施河岸故障有無答書
寛保 2	1742	瀬戸-今上間付越再願ニ付神谷志摩守採決 三ヶ尾村之者商人荷物駄送一件
延享 2	1745	三ッ堀村新河岸取立ニ布施河岸故障有無答書
宝歴12	1762	境通六ヶ宿と木野崎村出入
明和 元	1764	水戸領大山村茂治右衛門新河岸願ニ布施村故障申立一件
2	1765	瀬戸村裁許違背内済一件
6	1769	三ッ堀-今上間付越ニ境通六ヶ宿并布施村河岸故障申立一件
安永 3	1774	布施村と中峠村河岸出入一件
天明 元	1781	銚子之者ら四人新河岸取立願ニ布施村故障申立一件
寛政 2	1790	木野崎-今上間付越願ニ河岸故障申立一件
10	1798	瀬戸村之者銚子荷物付越一件
享和 2	1802	木野崎村と河岸出入内済一件
文化 4	1807	瀬戸・中峠両村と布施村河岸出入
5	1808	荷物付越方不行届ニ銚田村文吉故障申立一件
文政 9	1826	木野崎新河岸取立ニ布施村故障申立
天保15	1844	大室村と河岸出入一件
文久 2	1862	船戸・木野崎新河岸取立旅人渡船一件

出典 柏市史近世資料編6

様が窺える。享保五(一七二〇)年から文久二(一八六二)年に至る約一四〇年間に、判明しただけでも二四件の争論があったことがわかる。また他村の文書からも布施河岸が関与する争論を多数発見することができ、また布施村の出入り相手のほとんどは、利根川沿いに河岸を設営することができる近隣の村落である瀬戸村(現野田市)、木野崎村(現野田市)、三ツ堀村(現野田市)、大室村(現柏市)、船戸村(現柏市)などが対象となっている。また瀬戸村が今上村と新道で結ばれているようにそれぞれの村が江戸川沿いに連携する村を持っており、その村に河岸を設置している。ここで指摘すべき点は、新道・新河岸争論に関して言えば、布施村より南に位置する村を対象とした争論は近世を通じて極めて少ない。関宿より南方に向かって利根川と江戸川に挟まれたこの三角地帯において布施村の争論対象となった村は、中峠村(現我孫子市)が魚荷に松戸村(現松戸市)へ付け送ろうとした争論以外はすべて布施村以北の村であったということになる。この理由は、おそらく陸路の距離の問題であると考えるべきであろう。布施村が江戸川沿いに連携する河岸としてあった加村(現流山市)への陸路が距離としては最も長く、布施村より以北にある新道のルートは、それよりもすべて距離が短いということになる。新道新河岸成立の理由として川名氏は、「商人(荷主)のあくなき要求・安全輸送・低運賃・高速度」¹⁴をあげているが、陸路の距離が短ければそれだけ早く商荷物を付け通す事ができ、しかも距離が短いだけより低運賃で運ぶことが可能となる。私見では、鬼怒川と利根川の合流地点に一番近いというよりそばに位置していたのが瀬戸村で

あり、地理的条件からすれば鬼怒川下りの商荷物を最も早く江戸へ送ることができるのは、瀬戸―今上ルートである。布施村が近世を通じて最も争論を起こしたのは瀬戸村であるという事実は、経済的効率という点から考えて、必然性があつたということになる。布施村は、相対的に早い時期から活動を開始した河岸であるということによって既得権を主張し、経済的効率のうえから必然的に登場する新道・新河岸に対してこれを阻止しようとして画策し、一件争論が引き起こされたと考えられる。

三 利根川・江戸川の狭間地域における輸送機構

またこの地域の輸送システムはすべて次のようなパターンになつていく。

・利根川・鬼怒川などからの舟運↓荷宿(荷受問屋)での荷の積み卸しと管理、駄送馬の差配↓江戸川沿いの河岸まで駄馬による付け通し輸送↓河岸問屋(船問屋)による船の差配↓江戸への舟運

これがこの江戸川と利根川に挟まれた三角地帯における農民的商品流通の輸送システムということになる。今後この地域の農民的商品流通というものを河川交通と陸上交通を纏まったひとつのシステムとして捉えていく必要がある。こうした河川と陸上のそれぞれの交通を総体として捉えていく視点は重要であろう。

また新道新河岸について、これを成立させる条件として、河岸という場が河川に付随する村々のどこにでも設置できたということ、そして陸上輸送のための人と馬、つまり輸送のための労働力が確保できるということが挙げられる。そしてこうした新たな農民的商品流通の展開を可能にする条件がこの地域にあったということになる。内田龍哉氏は大室村（現柏市）や布施村などで多数の駄賃稼ぎ層が存在していたことを示し、またその要因として村落内部の階層構造が二極分解し、零細農民の農間余業として駄賃稼ぎが行われていたことと、村々で良質の馬を多数所有できたことを指摘している。また二極分解した中の土地保有について、下層に位置する家々が保有地耕作のみによる経営自立ははなはだ困難で、所有する人馬は手作り経営に組み込まれたものではなく農外収入を想定したものとしか考えられないとしている⁽¹⁵⁾。つまりこの地域で新道新河岸行為が頻発する背景には、こうした零細な土地保有の一方で駄馬を所有し駄賃稼ぎも主とする農家経営が広範囲に展開していたということになり、こうした指摘は興味深い。

と云うのもこの点については、北原糸子氏や渡辺英夫氏の論考では多少ニュアンスの異なつたものとなつている。これまではどちらかといえはこの駄賃稼ぎはあくまで農間余業と定義し、自給的経営を補完するだけのものであるとされてきた。例えば渡辺英夫氏は、この陸揚げ駄送ルートが、江戸への物資輸送手段として一年を通して恒常的に利用されていたと考へるのは早計に過ぎるとし、布施河岸からの陸揚げ輸送は冬季湯水期における浅瀬の障害が甚だしい場合が中心で、夏場は大水の場合

など舟運輸送の非常事態に際して利用されていたと述べている。⁽¹⁶⁾

両者の見解を比較して、駄賃稼ぎが恒常的におこなわれていて零細農家経営にとって、農業経営と駄賃稼ぎの両輪としての欠くべからざる存在となつていたのか、あるいはあくまで農間余業にすぎず、夏に大水もなく冬に湯水もない場合にはまったく必要のないものであつたのかというこの二つ解釈の相違については、今後の研究課題であらう。

しかしこの点について若干の推測を含めての展望を記しておきたい。まず布施河岸から陸あげされた荷物の中には日光細工品など鬼怒川下りの荷物がある⁽¹⁷⁾。つまりこの地で陸揚げされる荷物には銚子より利根川を遡ってくる船からの荷物と、鬼怒川の上流である例えば日光などから下ってくる荷物、さらに納屋米や地廻り経済の発展にもなつて生まれてくるこの地域産の荷物の三種類が含まれていたものと考えられる。通常銚子から遡る船は大型船が多く、艀を利用した航行など用いて関宿廻りで航行していくものと考えられるが、鬼怒川下りの荷物は鬼怒川が利根川などに比較して小河川であるため小鵜飼船や部賀船など小型船が多い。鬼怒川下り荷物について、例えば日光細工品などの荷物には「中里河岸より年々度宛舟積にて参り申し候⁽¹⁸⁾」と但し書きもあるものもあることから定期的に送られてくる荷物であることが立証できる。こうした鬼怒川からの下り荷に関しては、布施河岸で恒常的に降ろされたものがあることがわかる。したがって、送られてきた荷物の種類や積載されてきた船によつて布施河岸での対処が異なるものがあつたと考えられる。

また布施河岸から陸揚げされた荷物は馬で一息に駄送されるわけだが、この駄送先は加村河岸（現流山市）である。地元では「ナマ街道」「ウナギみち」「ナマみち」などと言う古老がおり、現在でも水替場や休息場であったとされる跡が残っている。加村河岸につくと河岸間屋秋谷家によって差配された船で江戸に向かうことになる。ここから江戸へどのように積み出したかには次のような記述がある。

……（前略）……右荷物之儀ハ常州辺より罷出候分、平水之時節ハ利根川道関宿江相廻り候二付、日数相掛り候間賃錢ハ余程下直ニ相揚候趣、然ル処川筋大出水、濁水之砌ハ右荷物布施河岸其外ニ而河岸揚致し、陸附ニ而送來候儀ニ御座候間、高瀬船へ積入候而者日間相掛候間、直段高下に相拘り及迷惑候之間、風雨昼夜を不限荷物着揃次第、小舟ニ而直様積送り呉様申之荷物ニ御座候間、荷物多少ニ拘わらず小船ニ而積送り候様相成行申候……（後略）……¹⁹

常州よりの荷物なので大型の高瀬船で利根川を下ってきたものと考えられ、大水や濁水の際の非常用のルートであるというのは渡辺氏の指摘の通りである。そして、その後には荷物到着次第すぐ積み送りをすが、その手段は小船であるとしている。高瀬船に数種類の荷物をまとめて大量に運搬することをしては荷が積載量一杯に積み込まれるまで時間がかかるので一駄ごとに馬で運ばれてきた荷物をそのままコンパクトに小船に積み替えて送り出すという方法を採用している。より一時に大量

の荷物を運ぶ方が効率的であるにもかかわらず、小船によって江戸に輸送するという利点はやはり時間の短縮であると考えられる。この輸送システムの利点はまさにこの迅速さにあったのではないだろうか。ここに既存の関宿廻しの輸送ルートと対抗しながら発展する可能性を秘めていたものと考えられる。

また木下河岸から行徳河岸（市川市）へ抜ける道、布佐河岸（現我孫子市）から松戸河岸へ抜ける道なども、近世中期以降に需要が増してきた鮮魚の江戸行きルートとして使用されている。²⁰ 鮮魚を腐らせないように早く運ぶ必要があったわけである。布施河岸から加村河岸へも鱈などの鮮魚が運ばれている。

おわりに

流山市の加村河岸のあった現在の流山市流山に暮らす人々の中には、布施河岸のあった柏市布施や大室に親戚を持つ人たちが多い。これは近世期からのこうした流通の影響ではないだろうか。また江戸川沿いで現在も農業経営を営む家の古老の中には、この布施への道をよく知っており、銚子からの荷物ではなく鬼怒川からの荷物が運ばれていた由の話を収集したこともある。²¹

また船は物資ばかりを運ぶものではなく、人を運び、さらに情報や文化を運んでいる。そういう意味での河川流域の文化史という方向からの研究も提唱されてきている。²²

註

- (1) 大石慎三郎・津本陽「米が金銀を走らせる」(朝日出版社 一九八五年)、児玉幸多「宿場と街道―五街道入門―」(東京美術 一九八六年)など。
- (2) 川名登「河岸に生きる人々―利根川水運の社会史―」(平凡社 一九八二年) 一頁
- (3) 刊行された単行本だけを管見するに、川名登「近世日本水運史の研究」(雄山閣 一九八四年)、丹治健蔵「関東河川水運史の研究」(法政大学出版局 一九八四年)、日野照正「畿内河川交通史の研究」(吉川弘文館 一九八六年)、横山昭男「近世河川水運史の研究」(吉川弘文館 一九八〇年)、川名登「河川水運の文化史―江戸文化と利根川文化圏―」(雄山閣 一九九三年)、丹治健蔵「近世交通運輸史の研究」(吉川弘文館 一九九六年)などがある。
- (4) 千葉県全域の近世水運史の問題を扱ったものに小笠原長和「利根・江戸川近世史の諸問題」(『地方史研究』三七 一九五九年)がある。
- (5) 『地方史研究』二三八号の大会特集「河川―境界と流通―」の渡辺英夫氏の問題提起などを参照。
- (6) 川名登「近世河岸の構造―中利根川境河岸について―」(千葉経済短期大学『商経論集』二、三三〇―一九七一年)
- (7) 利根川に近い鬼怒川流域については、水海道河岸(現水海道市)の五木田家の文書が一昨年に発見され紹介された。島田洋「水海道五木田家文書について」(一九九八年『交通史研究』四一号)、松丸明弘「利根川流域の水運―鬼怒川水運と水海道河岸―(上)」(千葉県立関宿城博物館研究報告創刊号 一九九六年)、同「利根川流域の水運―鬼怒川水運と水海道河岸―(下)」(千葉県立関宿城博物館研究報告三三〇 一九九八年)
- (8) 布施河岸についての史料は『柏市史』資料編六(一九七一年)に布施村関係文書として掲載されている。また『柏市史』近世編(一九九五年)に布施河岸の機構と変化、駄賃稼層と新道新河岸の問題について論じている。
- (9) 北原系子「河岸機構と村落機構―利根川の―陸付河岸を中心として―」(茨城県史研究)二〇 一九七一年)
- (10) 渡辺英夫「水戸藩輸送機構における小堀御穀宿」(『茨城県史研究』六六

一九九一年)、同「利根川舟運の舳下機構―下総国相馬郡小堀河岸を中心として―」(『歴史』六七 一九八六年)、同「利根川舟運の地域構造―利根川中流域を対象として―」(東北大学日本文化研究所「日本文化研究所研究報告」別巻二四集 一九八七年)など。

(11) 他に北原系子氏が小堀河岸を扱った論考に「利根川舟運転換期に於ける―河岸の動向―近世中後期の小堀河岸を中心として―」(『海事史研究』一八号 一九七二年)がある。また「取手市史」通史編Ⅱ(一九九二年)にも小堀河岸について纏められている。

(12) 山本忠良「利根川木下河岸と鮮魚街道」(齋書房 一九八二年)、同「利根川と木下河岸」(齋書房 一九八八年)、丸山雅成「近世河川交通史の一断面(一)―利根川木下河岸を中心として―」(九州文化史研究所紀要 三四号 一九八九年)

(13) 木下茶船の実態については川名登「河岸に生きる人々―利根川水運の社会史―」(平凡社 一九八二年)が詳しい。

(14) 川名登、前掲書、「近世日本水運史の研究」二〇六頁

(15) 『柏市史』六六五―六六七頁、また内田龍哉「常総水運史の諸問題」(『常総の歴史』一二 一九九三)も参照。

(16) 渡辺英夫、前掲論文「利根川舟運の地域構造―利根川中流域を対象として―」

(17) 「請求之荷物書上帳」(『柏市史』資料編六に所収)

(18) 「請求之荷物書上帳」(『柏市史』資料編六に所収)

(19) 「御尋に付き運賃駄賃取調書上帳」(『柏市史』資料編六に所収)

(20) 山本忠良、前掲書、「利根川木下河岸と鮮魚街道」、「利根川と木下河岸」

(21) 流山市立博物館調査報告書一〇「河川と流出」(一九九三)、流山市立博物館調査報告書二「流山の道」(一九九五)にも示唆に富んだ話が掲載されている。

(22) こうした方向性を持つ研究として川名登、前掲書、「河川水運の文化史―江戸文化と利根川文化圏―」、和泉清司「物・人・文化の交流―下総国・境河岸を中心に―」(『地方史研究協議会編』河川をめぐる歴史像―境界と交流―)(雄山閣 一九九三年)などがある。

(千葉県立柏高等学校)