利根川は江戸湾に流れていた
～利根川東遷と川舟の内川廻し～

2020.10.24　谷　弘
日本海事史学会 第１回 Web 例会

まえがき

昔、**利根川は東京湾に流れており、隅田川はその下流であった**というと「えっ、ほんとう」という人と、「いまさら、どうして」という人がいる。後者は、もちろん利根川の東遷をよくご存じの人である。

今は、隅田川沿いの場所に住んでおり、ベランダからは隅田川にかかる千住大橋がすぐ近くに見えるが，この川を眺める度に、この川の江戸の歴史に果たしてきた役割を思わずにはいられない。

現在でも埼玉県久喜市、春日部市と流れ、中川に合流する**『古利根川』**と呼ばれる川があるが、これがかつての利根川の本流である。下流では、そのまま海まで流れる中川と、中川から常磐線亀有駅の南東、中川沿いのマンション群 The Resident Tokyo East の敷地辺りで分流し、ショッピングセンターArio の脇を北に進み、西に折れて現在の隅田川まで流れる水路に分かれていた。この川が現在の**『古隅田川』で、もともとは隅田川の主流**である。現在この古隅田川は、**足立区と葛飾区の区境**となっており、くねくねと曲がっているが、これは昔の隅田川の流路をそのままなぞっているためである。この区境の流路は大化の改新の頃以来のもので、昔は国境となっていた。**足立区は武蔵国足立郡、葛飾区は下総国葛飾郡であった時代の名残で、武蔵野国と下総国の境**となっていたのである。明暦３年（1657）の「明暦の大火」後、武蔵野国の範囲が下総国まで広がったが、復興のために、その前に架けられた橋は、今も**両国橋**（二つの国を繋ぐ橋）である。奈良平安の隅田川物語は、この辺が多い。

この時の**古隅田川の現隅田川との合流点は、二ヶ所**あり、京成関屋駅南の西側合流点は、今は痕跡もないが、荒川区南千住汐入公園の東側にある合流点は、現在も荒川と隅田川を繋ぐ水路になっており、位置も明確である。水路の上には、首都高速６号線が通っている。しかし、これがかつての隅田川の本流跡と知る人は少ない。

また、「隅田川は、もっと上流から流れているのではないか」との疑問もあるかもしれない。実は、これにも長い歴史があることも、あまり一般には知られていない。

家康が江戸に入府すると、４年後のまだ開幕前の文禄３年（1594）に、利根川の本流を江戸湾から銚子に遷す**「利根川東遷事業」**の始まりといわれる**忍城主松平忠吉（家康の四男）による利根川本流「会の川締切り」**が行われた。これに呼応して、寛永６年(1629)に**荒川を入間川に付け替える瀬替工事（荒川西遷工事）が行われ、隅田川の河道は、利根川の本流から荒川本流へ変えられたのである。**この頃の工事により、隅田川の河口も、現在の墨田区と江東区を流れる横十間川の方向へ流れていたものを、浅草に流れる現在の河口へと整備され、この頃から隅田川は、吾妻橋周辺より下流を大川とも呼ばれるようになった。

また、**現在の隅田川は、東京都北区の岩淵水門から**となっているが、これは明治末期から昭和初期にかけて、洪水対策のために、岩淵水門から、今まで河川のなかったところに人工の荒川放水路（現荒川下流）が開削された。その結果、台風などの高水時には、岩淵水門が閉め切られ、荒川の水は隅田川には流れず、大きな浸水被害は起こっていない。放水路の開削後も隅田川流路の正式名称は荒川であったが、昭和 40 年(1965)の法令改正により、荒川放水路が荒川の本流となり、岩淵水門より下流の以前からの河道は「隅田川」に改称された。その結果、**現在の荒川区には、荒川が流れていない。**

１．東遷前の利根川

江戸時代以前までは、**利根川と渡良瀬川とは、ほぼ平行して南流**し東京湾（江戸の内海）へ注ぎ、河口も異なっていた。下図「約千年前の水脈想定図」（利根町史第６巻）がその状況をよく表している。

利根川本流は、一旦、**会の川および浅間川の主要分流**となり、加須市川口で合流後は、現在の古利根川・中川・隅田川の流路で東京湾に注いでいた。ただし、武蔵国北部では細かく乱流し、綾瀬川や荒川とも合流や分流をしており、大雨や台風があると、流路の変更が繰り返され、常に固定的であったとは言えない。

渡良瀬川の下流部は、久喜市栗橋付近は権現堂川、それより下流は太日川（ふとひがわ）（ほぼ現在の江戸川の流路）と呼ばれていた。鎌倉幕府の歴史書『吾妻鏡』や『義経記』には、隅田川と太日川が出てくる。

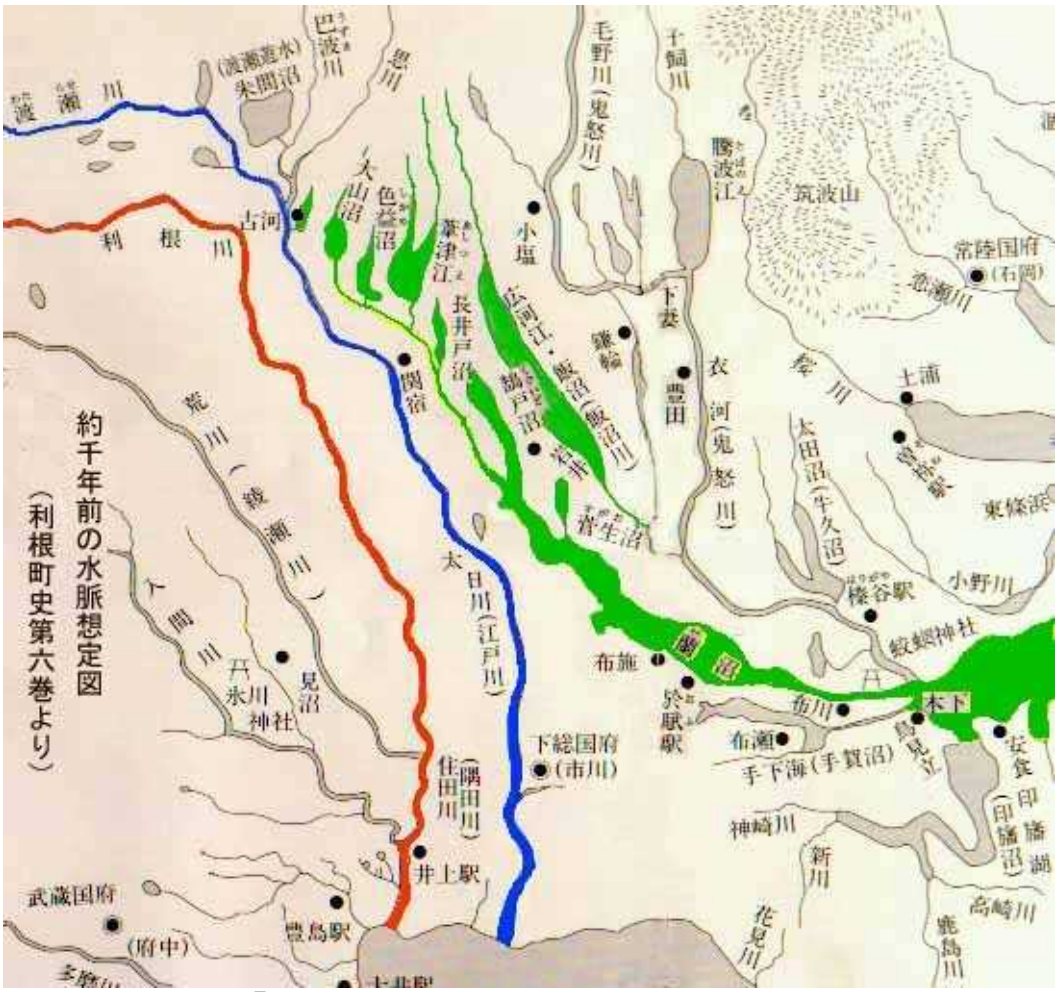
また**荒川も現在より東側の水路**を流れていた（現在の元荒川の位置）。利根川と荒川の合流地点や川筋はしばしば変化し、古くは、荒川の流れが今の綾瀬川を通っていた時代もあった。

さらに、荒川の西側を、入間川が流れていた。

一方、現在の利根川下流となる**関宿以東は、小さな多くの河川と湖沼が混在する湿地帯**で、その中へ大河の**「毛野川（鬼怒川）」**が流れ込んでいた。

江戸初期の現利根川下流は、何処が本流かさえも断定出来ないような千々に乱流する状態であった。銚子に流れる**現在の利根川も、いろいろな旧河川を繋ぎ合わせた人工河川が、利根川の本流となった**ものである。「東遷

事業」以前の江戸湾に流れていた利根川も、一本の川としての認識は必ずしも強くなく、「会の川が利根川本流」という説も、現代の研究結果から、識者が判断した結果であり、当時の人の認識とは言えないかもしれない。



『約千年前の水脈想定図』（利根町史第６巻）

２．利根川東遷の始まり

（１）会の川の締切り

小田原北条氏征伐後の天正 18 年(1590)に徳川家康は、江戸移封により関東の経営を始めた。

当時の利根川は、会ノ川筋利根川（南利根）と浅間川筋利根川（東利根）の二つに分流し、さらに浅間川筋利根川も群馬県大高島と埼玉県飯積間から北に分流し、渡良瀬川に通じていた。

家康入府から間もない**文禄３年（1594）忍城主松平忠吉（家康の四男）が領地の行田市界隈の治水洪水対策と新田開発を目的として、中世の利根川本流と云われた「会の川」を川俣地先で締切り**、利根川の主流を今の利根川筋に移し、浅間川を下だって古利根川に入り、一部の水は島川を経て庄内古川を流れて太日川（江戸川）に注いだとし、これが「利根川東遷事業」の始まりであるというのが、従来の通説であった。

しかし、近年の研究では、この**締め切り自体の目的は、忍領の水害対策と新田開発**であり、利根川東遷を明確に目的とする事業のはじまりではないとする説も出ており、27 年後の元和７年（1621）の浅間川締切りと新川通の開削を始まりとすべきとの主張もされている。会の川の締め切りの時には、明確な利根川東遷の意図はなかったといわれるが、結果的には利根川東遷に繋がっていったのも事実であり、微妙な問題である。また、河川改修の目的には、舟運の確保も大きな目的であったと云う意見が、強くなってきている。

会の川の締切は、家康が征夷大将軍となり**徳川幕府を開いた慶長８年（1603）より前**のことであり、家康の江戸入府の天正 18 年（1590）の４年後のことである。「忍藩主松平忠吉の命により」と記述されているが、1594 年の**忠吉は未だ 11 歳であり、それは名目のことで、家康の命を受けた付家老小笠原三郎左衛門が指揮し、関東郡代であった伊奈忠次との連絡のもと進められた**とも云われている。翌年には工事は完成し、締切後の湿地を利用した新田開発が始まった。

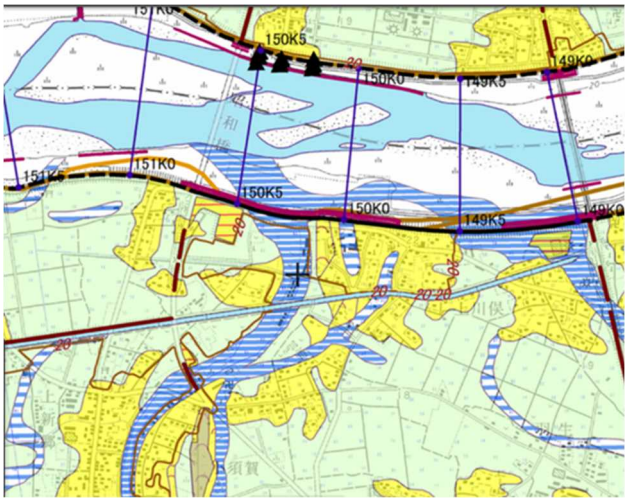
後述する元和７年（1621）の事業は、関東郡代伊奈忠次の息忠治の指揮のもと、佐波（ざわ）（現・大利根町）から加須市旗井（久喜市栗橋の北 1km）までの新川通、中田（現茨城県古河市）と川妻（現茨城県五霞村）の間から境町（現茨城県境町）に至る赤堀川の開削は、明らかに利根川東遷の目的を持って行われたのは間違いない。

問題は、関東郡代伊奈氏が、どの時点で東遷構想を描いたかである。関東郡代伊奈家の東遷構想については、最初から大構想を持っていたという意見もあるが、むしろ大まかな構想はあったものの、整備をしながら修正しつつ、完成させたという意見も多くなってきている。

会の川締切り地点は、群馬県羽生市の**東武伊勢崎線羽生駅**と対岸の川俣駅の間に架かる鉄橋の上流 15ｋｍの位置にある**国道 122 号線の昭和橋**の近く、橋の下流 400m附近南岸の羽生市上川俣地点とされている。この附近の利根川の川幅は 800m以上あり、近代化した河川管理下で拡張改修されて、流路には新しい堤防が構築されており、近くの**「道の駅 羽生」駐車場の一隅に「川俣締切碑」**はあるが、昔日を偲ぶ光景は皆無である。

なお、**昭和橋上流には利根大堰があり、今は、ここから３本の取水路**があり、その内の１本が埼玉用水路で、その取水された水の一部が、現在の会の川（用水）や葛西用水にも流下し、昔の本流の古利根川に流れている。

会の川川俣締切跡碑



締め切り前の会の川流路(kancolleaclanker.blog.fc2.com)

（２）浅間川締切りと新川通の開削

元和 7 年（1621 年）には浅間川を締め切り、上記（１）で新しい利根川の一部となった浅間川の佐波から、栗橋までの間に直流川道となる**新川通を開削**し、利根川の中流を一本化して加須市旗井（久喜市栗橋の北 1km）で**渡良瀬川に接続**するという利根川と渡良瀬川の河川整理が行われた。この時、権現堂川の拡幅工事も行われた。これにより、渡良瀬川は利根川の支流となり、権現堂川・太日川（現江戸川、ただし、その上流部は寛永 18 年（1641）に開削した人工河川）は、利根川の下流の位置付けとなった。またそれまで南流していた利根川の下流は、上流から切り離された形となり古利根川と呼ばれ、その下流部は中川と呼ばれた。

『武蔵通志』に「元和七年辛酉伊那忠治佐波村ヨリ栗橋ニ至ルマデヲ鑿開スルニ及ヒ**利根川ノ本流始テ渡瀬川ノ水ニ合シテ本川（江戸川）ニ注ク**」とあり、多くの文献では、これを元に開削年を元和７年(1621)としている。

また、川幅については、**『新編武蔵風土記稿』(昌平坂学問所地誌調所編纂)**では、**開削当時の川の幅は、わずかに七間（12.6m）で、寛永２年(1625)、宝永２年(1705)に増幅したとされている。したがって、洪水防止と言うよりも、多くの派川を一本にまとめ、船を通しやすくするための工事（いわゆる低水工事）と考えるべきという説が有力**になってきている。

これらの工事に対応して、**寛永６年（1629）、荒川の西遷工事**も行われ、熊谷市久下で荒川を締め切り、和田吉野川・市野川を経由し入間川に合流させ、**荒川の下流は隅田川となり旧流路は元荒川**となった。

また、同じ寛永６年（1629）、**鬼怒川を小貝川と分離**し、板戸井の台地を 4km にわたって開削し、常陸川に合流させ、合流点を約 30km 上流に移動した。翌寛永７年（1630 年）に、布佐・布川間を開削し、常陸川を南流させ、また戸田井・羽根野を開削し小貝川も南流させ常陸川の狭窄部のすぐ上流に合流点を付け替えた。

（３）五霞村近隣の工事（権現堂川の開削）

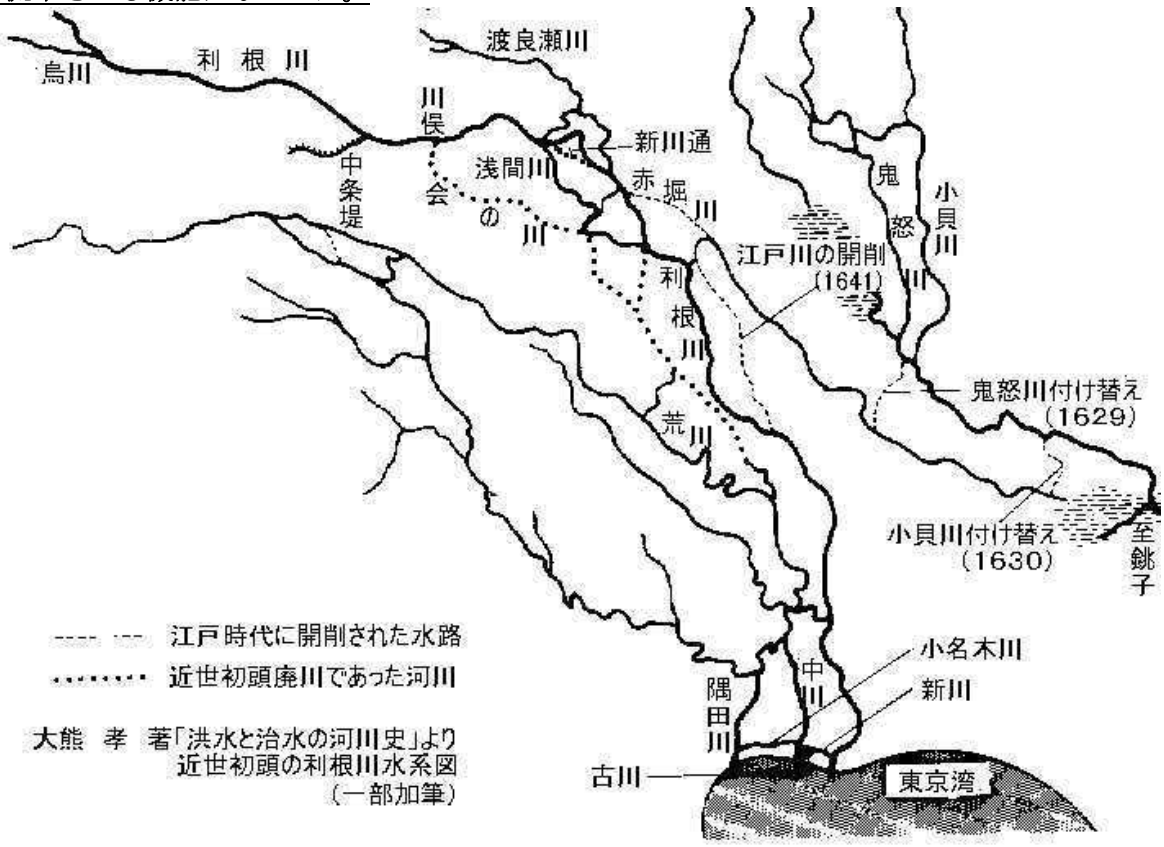
権現堂川の掘削については、『武蔵通志』に「寛永十八年辛巳忠治栗橋ノ東西葛飾郡川妻村ノ南ヨリ元栗橋古城墟ヲ鑿開シ、北葛飾郡下宇和田村ニ至リ、八甫ヨリ来ル支流ニ会シ、以テ本川（江戸川）ニ注ガシム。之ヲ権現堂川ト称ス」とあるように、寛永 18 年(1641)に開削された人工の河川とされている。しかし、一度南に流れ、今度は直角に東に曲り、さらに直角に北に曲って江戸川の流頭につながるという奇妙な形をしており、かつて川の流れていた所を改修したものとも、江戸川に渇水期に水を補給するための、**水運のための低水工事**であったともいわれている。

（４）赤堀川を開削

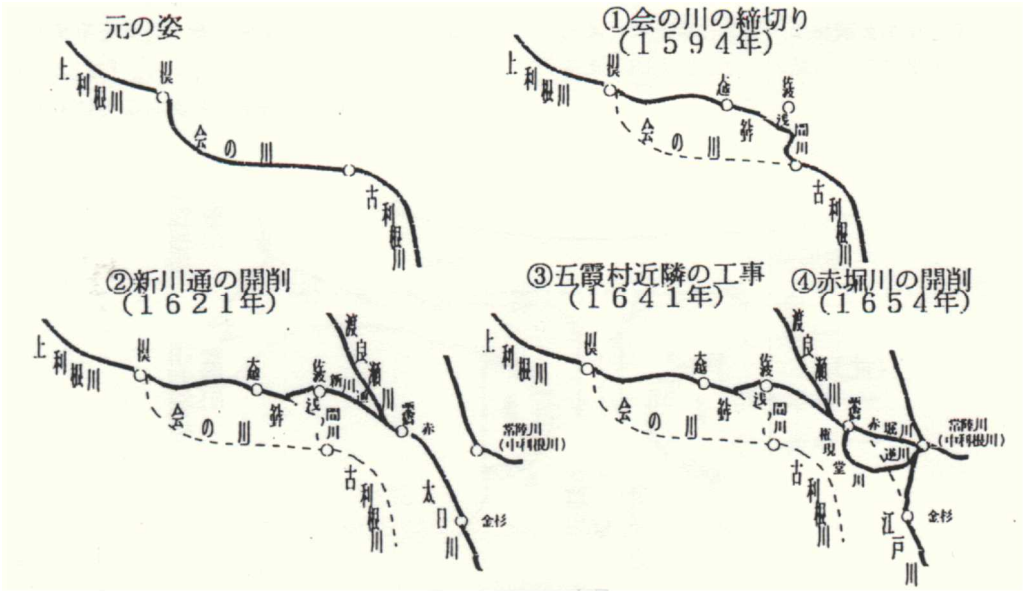
浅間川の締め切りと同じ年の**元和７年（1621）には、赤堀川の掘削も始まっている**。赤堀川というのは、栗橋のすぐ下流の権現堂川の分岐点から、いまの利根川沿って 7km 下流にある境町まで掘られた人工河道のことで

ある。掘り上げた土砂が赤褐色であったことから、こう呼ばれた。

赤堀川の開削は、**利根川を太平洋へ流す分水嶺を越えるための水路を開削するもの**で、利根川の水を常陸川へ流し、**太平洋へ注ぐ銚子河口まで繋がる水運を整備することが目的**である。しかし、台地を掘削するために難工事となり、**2 度失敗**している。すなわち、着工の元和 7 年（1621）には、幅 7 間の赤堀川を掘ったが、利根川の水を常陸川に分水することはできなかった（一番掘り）。次いで、寛永 12 年（1635）に幅を 3 間広げたが（二番堀）、依然として赤堀川の通水には失敗した。承応 3 年（1654）に、**3 度目の工事で、古河市中田（栗橋の対岸）付近から分水嶺を越える赤堀川開削工事が成功した。**この掘削工事により渇水期も常時通水できるようになり、これにより利根川東遷事業が完了した。しかし、**この時の赤堀川の川幅は 10 間（18m）程度と狭く、利根川の洪水を流下させる機能はなかった。**



（出典：『利根川東遷概史』）



（出典：谷弘著『江戸の町造りと船』）

（4）鬼怒川の付け替え

鬼怒川は、栃木県のほぼ中央を北から南に貫流して茨城県に入り、現在は大木丘陵と呼ばれる台地を堀り割っ

て守谷町野木崎で利根川に合流している。この大木丘陵の開削が、寛永６年（1629）に行われた。それまでの鬼怒川は、下妻や水海道で鬼怒川とほぼ平行に流れる小貝川に合流しながら大木丘陵にぶつかってからは南東に流れ、竜ヶ崎の南方で常陸川に合流していた。この大木丘陵の開削により、鬼怒川の常陸川（利根川下流）への合流点が約 30Km 上流に付け替えられるとともに、**鬼怒川と小貝川が分流され、それぞれ別に利根川に合流した。**

これらの工事は、従来いわれてきたように利根川東遷が、江戸を水害から守るためであったと単純に見たのは、あまりにも不合理である。鬼怒川及び小貝川とも、別々に困難な台地の開削を行い、常陸川（利根川下流）との合流点を、それぞれ上流に移した理由が説明できない。

このような事実を見ると、利根川を水運の大動脈にするべく、企画し実施した工事だったのだという見方が大勢になってきた理由がよくわかる。事実、常陸川の流量が少なかった上流 30Km の区間に、**合流点を上流に移された鬼怒川の流量が加わり、水深が増大し、大型船が通航し得る利根川になっていく様子がよくわかる。**

（５）江戸川の開削

現在江戸川は、関宿から浦安を経て東京湾に注いでいるが、このうち野田市西方の**金杉から下流は江戸時代前の太日川と呼ばれた川**であり、**関宿と金杉の間（約 18km）が人工的に掘られた河川**である。この開削は、銚子につながった利根川を江戸川に結ぶ目的で掘られたものである。この江戸川を下流に下ることにより、**新川につながり、小名木川を通って、江戸に入り隅田川に至る関東地方の水運の大動脈**となった。その結果、関東地方と東北地方が舟運で結ばれ、江戸の大人口を養う食料を賄い、江戸を水害から守る目的も達成されたことになる。

開削の年代には異論が多いが、寛永 18 年(1641)には通水され、その後拡幅して正保元年(1644)に竣工したとされている。この**開削の目的も、洪水防止のためという説と舟運のためという説**があるが、後述の逆川の役割を考えると水運の水路を造るのが主と考える方が妥当であろう。**江戸川の名前についても、『武蔵通志』**には、「赤堀川ノ水ヲ引キ、大ニ舟揖ノ便ヲ開キ、常陸川水路ヨリ直ニ本川ニ通ジ、以テ江戸ニ達スルヲ得セシム。是ニ於テ始テ江戸川ノ称アリ」とあり、**江戸への水運の川という意味**で、太日川から江戸川に改名されたのである。

●関東郡代伊那家

天正 18 年（1590）の徳川家康江戸入府から 20 年を経て**慶長 14 年（1609 年）に江戸を訪れたドン・ロドリゴの報告書によれば、この時はやくも江戸の人口は 15 万人となり京都の半分くらいと報告されている。その後も発展を続け、江戸は世界でも類例の見ない百万都市に成長する。**しかし、江戸は政治の中心地ではあっても、商工業の規模は小さく、その発展を続ける江戸の町の消費需要をまかなうためには、上方からの菱垣廻船及び樽廻船による物資の輸送に加えて、東北地方からの農産物等の輸送も不可欠であった。

この**利根川東遷をはじめとする物流路の整備は、その一環であり、家康は伊奈忠次を関東郡代に任じ、関東周辺の河川改修にあたらせた。**以後、忠治、忠克と伊奈氏３代により、利根川の常陸川河道（銚子河口）への通水整備をはじめ、江戸川下流の行徳塩田と隅田川を結ぶための、小名木川や新川の開削等多方面の輸送路整備が行われた。関東郡代として、町奉行支配の市街地以外の関東地域全体を支配した伊那家の業績は、特筆に値するものである。

千住大橋は、隅田川にかけられた最初の橋で、流れが複雑で地盤が固いなど、難事業であったが忠次が完成させたものである。この時、熊野神社に願掛けし、千住大橋の修築の度に、余材で神社の修築も行われた。

水戸備前掘の忠次像

千住大橋架設時に伊奈氏が願をかけた南千住熊野神社

３．その後も続く河川整理と用水路開発

（１）逆川の開削

寛文５年（1665）、**権現堂川・江戸川と、赤堀川・常陸川（現在の利根川下流のこと）をつなぐ逆川が開削**された。その結果権現堂川は、江戸川の流頭で鋭角に交わり、ここから北に小さな川が常陸川（中利根川）につながるが、これが権現堂川の延長ともいえる逆川である。**この逆川は、舟運のために江戸川の水位を一定に保てるように作られた特殊な施設**で、権現堂川の水が多い時は、必要量を江戸川に流し、余水を利根川に流し、権現堂

川の水が少ないときには、赤堀川から来る利根川の水も江戸川に流せるよう、両方向に流れることの可能な水路としたものである。**この施設のおかげで、江戸川舟運の安定した運航が確保できた。**

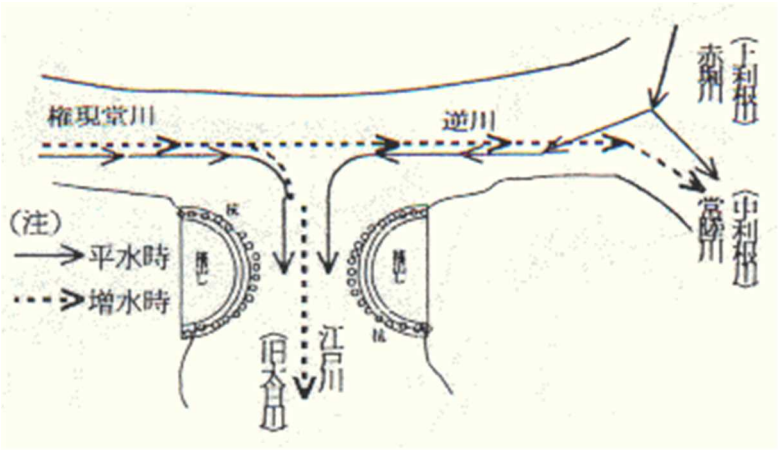
これにより銚子から常陸川（利根川下流）を遡って関宿に至り、逆川から江戸川を下り、新川・小名木川を通って江戸に結ぶ、舟運用の水路が完成された。これによって関宿が水運の中枢となって発達していく。

しかし、強引な水路の変更は様々な問題を引き起こした。水量の増大は皮肉にも利根川の土砂堆積による浅瀬の形成を促し、水量の少ない時期には船の通行を困難にした。特に関宿から旧常陸川（現在の利根川下流域）への水路では、相馬郡小堀村で、江戸川では松戸までの区間において、浅瀬の被害が深刻で、この両区間では艀下船と呼ばれる小型船に積荷の一部を移動して分載し、自船の喫水を小さくして浅瀬を乗り切る工夫がなされた。これにより小堀・松戸の両河岸においては、艀下船の河岸問屋が栄えた。

（2）江戸川の流頭に「棒出し」建設

天明３年（1783）には、浅間山が大噴火して、火砕流と火砕泥流が発生し、同時に吾妻川と利根川には洪水が発生して、死者が 1,000 人を超える大災害が起きた。

この災害により、河床は上昇し中条堤を中心とした治水システムは機能しなくなり、当時の土木技術では大規模な浚渫などはできなかったため、当面の対策として、酒巻・瀬戸井狭窄部下流右岸の堤防を徹底強化し赤堀川を拡幅するとともに、**江戸川の流頭に『棒出し』と呼ばれる突堤を設けた。**これは、流頭（呑口：のみくち）の川幅を 18 間（33m）に狭め江戸川へ流入量を定量化するものである。



（出典：谷弘著『江戸の町造りと船』）

関宿棒出しの古い写真（堤防の案内板より）

この**『棒だし』**というは、**江戸川の呑口の両岸から石堤を突き出して狭窄部を造り、そこを通過する水量を制限したものである。**この石堤の先に杭を打ちまわして根固めをしたことから『棒出し』という名前が付けられた。しかし、このような『棒だし』で水量を制御するのは並大抵でなく、その幅を広げたり狭めたり、構造を強化したり、苦労したものと思われる。

川幅を狭めたことにより、分流速が増し船の航行には不便になるが、**洪水の流入を抑えることにより、土砂流入を防ぎ浅瀬の形成を防止できた。また、江戸川の流れを定常化することにより、舟運機能の維持には有効であった。**一方、権現堂川の水量が多い場合は、逆川から水を反対に流し、水を銚子方面に流すこととなり、利根川下流域の水害に影響を与えることにもなった。

（3）近代になっての水路

近代になっても、**浅瀬の被害は深刻な問題で、艀下船を用いても通行が困難になる場合もあった。**そのため、大規模な浚渫が実施された。この浅間山大噴火の影響が利根川全域から取り除かれたのは、戦後も高度成長期以降のことである。

房総回りの汽船が発達すると、利根川舟運の比重は低下し、さらに、1890 年には、利根運河が開削されて（野田市付近、鬼怒川合流部と江戸川間の運河）、これまでの**水運の要であった関宿は衰微**する。（この運河も鉄道の発達で短期間の運用にとどまる）

このような状況から、利根川の主流は、次第に常陸川流路の方に比重が移り、昭和３年（1928）に権現堂川が廃され、赤堀川・常陸川の流路のみ残り、江戸川はその支流となった。

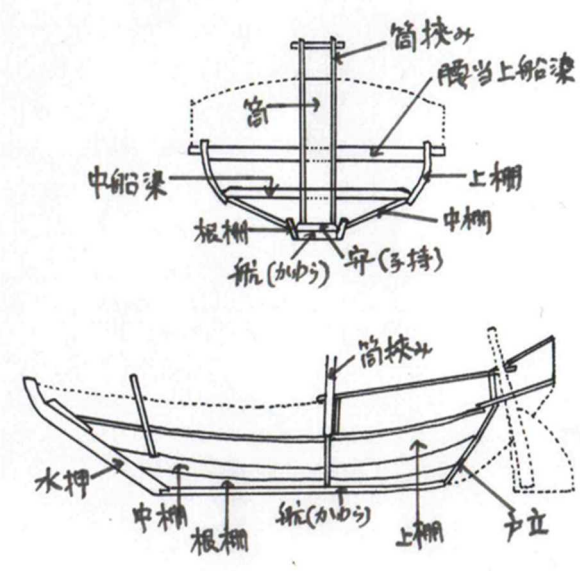
４．内陸舟運「内川廻し」の成立

（1）東回り航路の難しさ

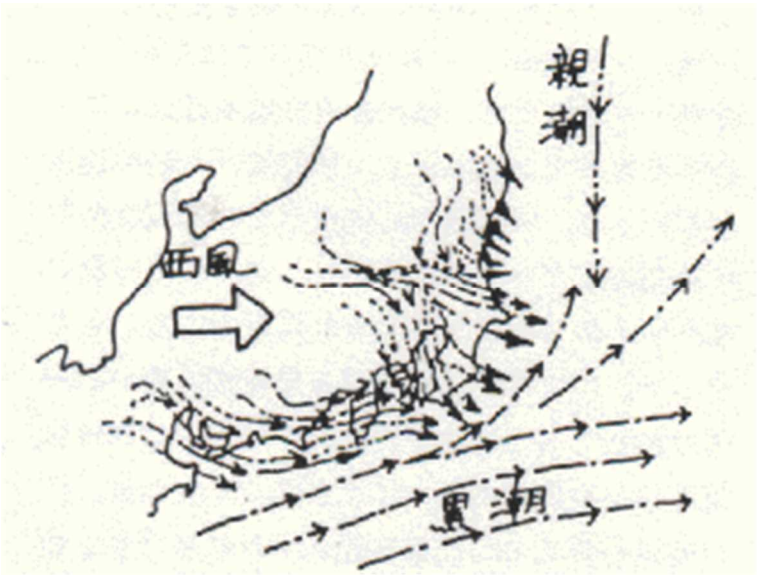
現在の我々の感覚でいうと、東北地方から東京へ物資を輸送する場合は、房総半島を迂回して東京湾に入れば

良いと簡単に考えてしまう。しかし、江戸時代初期に房総半島を迂回して江戸湾に入る航路は、それほど簡単ではなかった。その一つの原因は、**徳川幕府の鎖国政策に伴う海外渡航禁止との関係で、軍船及び大船の建造が禁止**され、戦国時代には使用された西洋型や中国型のジヤンクのような船も含めて外洋型の船が影を潜めたことが大きな原因である。したがって、江戸時代はもっぱら堪航性の悪い沿岸用の船舶で海上輸送が行われていた。これは菱垣廻船や樽廻船あるいは北前船にも使われ、江戸時代を通じての最優秀船といわれる**『弁才船**（べざいせん：一般には千石船として知られる)』にも言えることである。

弁才船の構造は、航（かわら）と呼ばれる厚板の船底材を基本に、この上に根棚（かじきともいう)、中棚、上棚と呼ばれる幅の広い外板を組み合わせて船体を構成する。近代船のような**肋骨構造でないことからそれほど強度が強いとはいえない。デッキは、船首と船尾には若干の波よけの甲板があるが、荷物を積む中央部（胴の間）は揚板式の甲板で、水蜜性はまったくなかった**。荒天時に波が打ち込むと容易に水船になった。舵は綱による吊り舵で、船尾材に固定されておらず、荒波に舵をとられる欠点を持っていた。帆装は、一本マストの大きな横帆で、ある程度の逆風航行は可能であったが、西洋型船舶や中国型のジャンクに比べると風上への切り上がり性能は著しく劣っていた。



弁財船の構造（谷弘著『江戸の町造りと船』）



房総半島沖の海象（谷弘著『江戸の町造りと船』）

また、房総半島の東方海上は、現在でも船の難所である。上右図は、この地域の潮流と冬季の風の関係を図示したものであるが、**冬季には強い西風の影響を受ける上に、北からの親潮、西からの黒潮の影響を受けて、船が必ず東に流されることが容易に想像できるであろう。事実、江戸時代の海難やその救助の記録を調べると、その位置は房総半島東方から米国の西海岸まで太い帯のように繋っている**。（ジョン万次郎の例はよく知られる）

江戸時代まで遡らなくても、ぼりばあ丸、かりふぉるにあ丸等 **20 万ｔクラスの大型船もこの同じ線上で冬季に多くの海難事故**を起こしている。(詳しくは尾道丸事故に係る技術検討会報告書参照）昭和 60 年頃に運輸省がこの海域の海難防止に関係研究機関や専門家の総力を挙げて取り組んだ**『異常海難防止システムの総合研究開発』**に筆者も関係したが、その時観測された波浪の凄まじさは今も忘れられない。

このような海域を、当時の船の性能と航海技術で乗り切って江戸に入港することが、いかに困難で、危険を伴うものであったかは容易に理解できるであろう。

一方、利根川東遷以前の河川舟運の状況は、利根川が江戸湾に注いでいたから、銚子付近から直接江戸へ向かう河川航路は考えられなかった。東北地方から、北浦、霞ヶ浦に海船で輸送された荷物は、常陸川を川舟で逆上り、その上流から当時の太日川（現江戸川）の左岸の流山辺りまで陸を馬で輸送し、再び江戸川を舟で輸送するルートもあったようであるが、間に陸送が入ることから、その輸送量はそれ程多いものではなかったようである。

（2）江戸への物資輸送の必要性

江戸は古くは、武蔵国豊島郡峡田領（はけたりょう）江戸の庄という小さな地名であった。

しかし、元和元年（1615）大阪夏の陣で豊臣氏が亡び、徳川の天下が決定的になると、旗下の将兵を江戸に集めるため、居住地の造成が必要になった。つづいて寛永 11～13 年（1634～1636)、**参勤交代制度の確立で諸公の妻子が江戸に居住し、それに伴う江戸在住の藩士も少なからぬ数になった。**

各藩は江戸の屋敷を設営するに当たって、富力、財力を尽してすこぶる華美な屋敷を造り、桃山時代の豪華、華麗な風習を踏襲した。これは、一つには、江戸幕府の歓心を買わんがためであったといわれている。幕府も、諸藩の財力を弱めるため、これを歓迎した。

江戸の町は武士の都と言われたが、その武士団の生活を支える町方が必要で、**武士団の生活を支える手工業者、職人、町人その他多くの町方人口からなる大消費地なのである。町方の人口は、武家人口にほぼ等しかったとされており、享保６年（1711）の調査によれば江戸町方人口は約５０万人、これに諸藩の江戸滞在者も含めた武家人口と寺社方の人口を加えると、合計１００万から１２０万人の人口であったと推定**されており、江戸は当時としては世界第一の人口を抱える町であった。

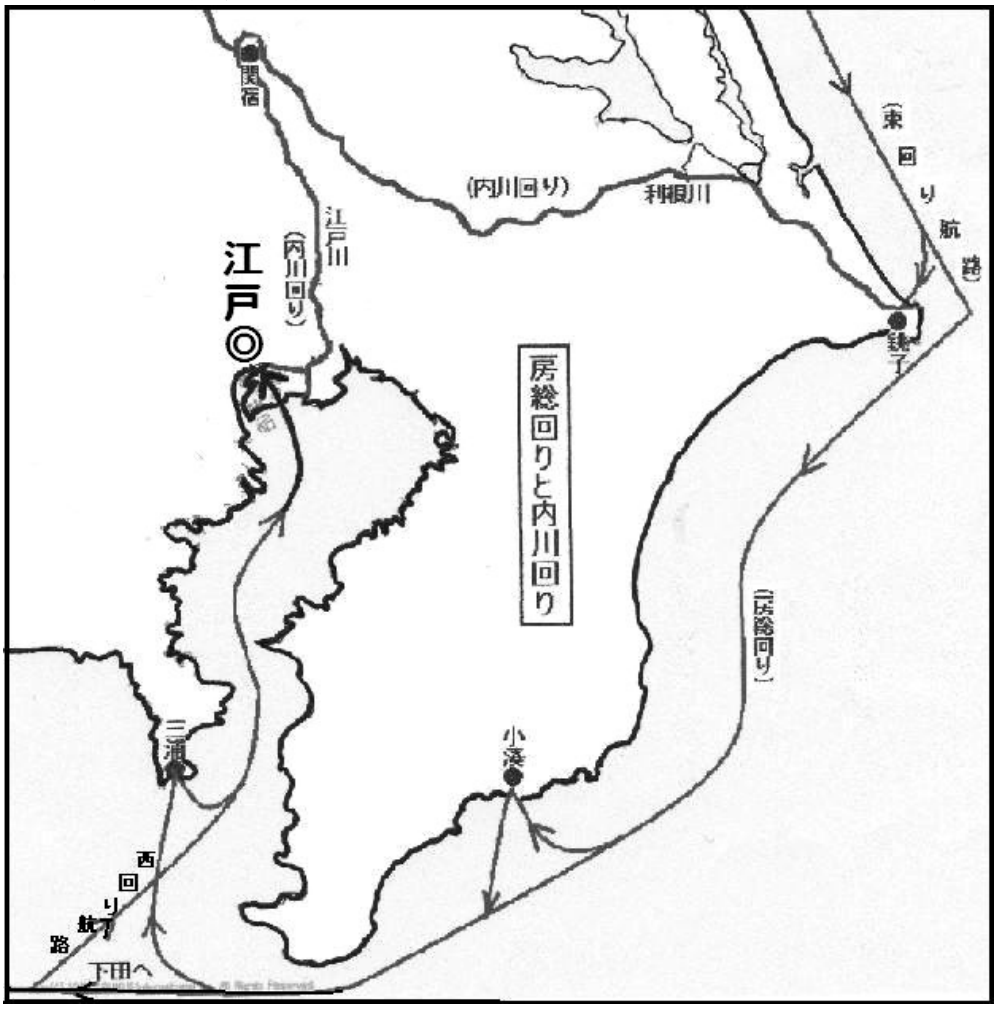
そのため、徳川幕府は、諸藩に課役を課し、山を削り、海を埋立て、関東各地から巨大な石や大量の材木を集めて、町造りを行った。諸藩は、この事業のために、地元から物産を江戸に送り、換金して事業費に当てた。

街が出来上がった後も、この**大人口を養っていくために、大量の物資と輸送が必要**であった。菱垣廻船や樽廻船等で、京大阪からいわゆる『下り物』（当時天皇は京都在住で、京都に向かうのが上り）と呼ばれる大量の日用品が運ばれた。また、野菜や鮮魚、薪炭等は、利根川や江戸川、あるいは荒川（隅田川）を経由して川舟で江戸に輸送された。（これら地廻りの品物は、『下らぬ物』とよばれた。）

（３）江戸商人河村瑞賢の航路開発

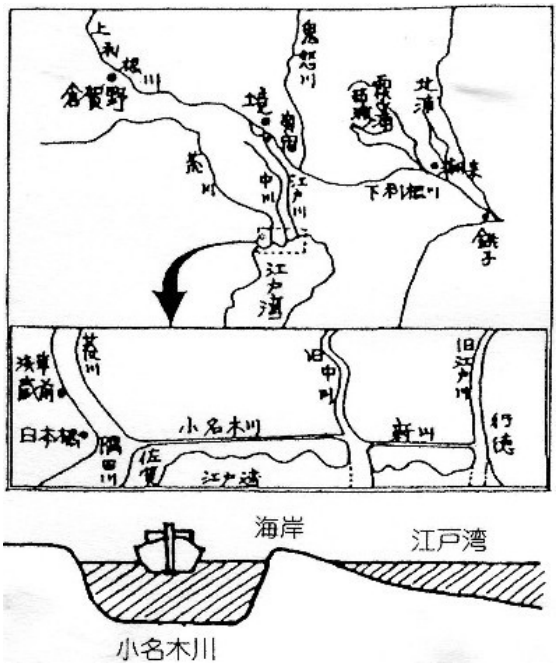
寛文 11 年（1671）江戸の商人河村瑞賢は、徳川幕府の命により陸奥国等の幕府領米数万石を輸送することとなったが、この時の航路は、房総半島を迂回して**一度下田に入港した上で江戸に向かった**といわれている。房総半島の入り口で西風を受け座礁することを避けるため、良風を待つためである。これが、『河村瑞賢の東回り航路の開発』といわれているものである。この瑞賢の幕府領米輸送には、従来に無いいろいろのアイデアが織り込まれているが、その中の重要な事項は、従来冬期に行っていた**米穀輸送を、正月の新米をあきらめ、夏に実施したことである。**夏期には、強い西風もおさまり東風（こちかぜ）も期待できるからである。この航路開発には、房総半島周辺の気象海象の慎重な検討が行われたはずで、冬期には迂回航行は困難であった訳である。このことは、この航路開発後も、**冬期の房総半島廻りは、困難との問題を残し、銚子からの内川廻しの必要性を強めた**。

翌寛文 12 年に瑞賢は出羽国の幕府領米輸送を命じられているが、この時は酒田から日本海を通り、関門海峡、瀬戸内海を経由して輸送している。このルートは長いが、旧来の日本海海運、瀬戸内海海運、上方江戸海運の航路を繋いだものであった。その根底には、瑞賢自身も冬期の津軽海峡通過や房総回りのリスクを感じていたと云われている。ただし、この**『西回り航路の開発』**は、家康の江戸入府（1590 年）後約 80 年であるが、この後この航路は、**北前船、菱垣廻船、樽廻船等日本沿岸の主要航路**となり、日本経済に大きく貢献していくこととなる。



（4）利根川江戸川航路の完成

この『利根川東遷』の完成によって、**銚子から利根川を遡り、関宿から江戸川を下って、江戸湾岸近くで新川につながり、小名木川を通って隅田川に入り、浅草の蔵前の米蔵に達する航路が完成した。**



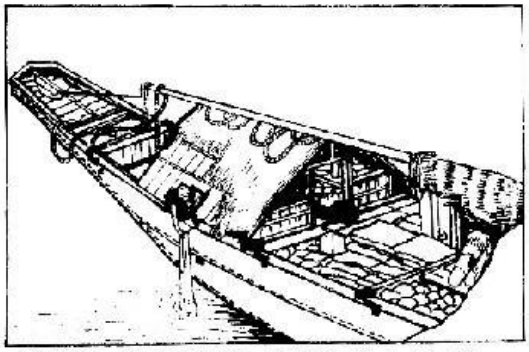
小名木川（谷弘著『江戸の町造りと船』）

赤松宗旦著『利根川図志』

この航路の船の運航状況については、**安政年間に布川の医師赤松宗旦が利根川流域の地誌を図説した『利根川図志』**がよく知られている。その『利根川図志』では、「（幕府）公用の船を『御用船』といい、大名たちが直接使用する船を『御船』といい、そのほか供出米を運送する船を『御雇い船』という。また、別に『定御雇い船』というものもある。このほかは『売船』である。」と述べており、続いて、詳しく種々の船の運行の状況を述べている。また、「諸国の船が一ケ所に集まると、船の帆はまるでシラサギのようであり、釣り船はつやのあるカモが去来するようで、その賑わいは、利根川の絶景である。**水が枯れて、川底が高くなった時は、航船は航行できないので、脚船（はしふね）を用いて運送する。これを『はしけ船』といい、それを生業としている家を『はしけ宿』という。**また、舟子が少ない時とか、洪水の時には、その土地の人を雇うが、これを生業としている家を『引き付け宿』という。『はしけ宿』も『引き付け宿』も利根川のあちこちにある」としている。

利根川では、川船としては日本で最大の船『関東高瀬船』が使われており、下図左は**北斎の「富嶽三十六景」に描かれた関東高瀬舟であり、下図右は徳川幕府の川舟奉行が発行した『船鑑』から模写したものである。**

『船鑑』によると、この船は**「長三丈一二尺ヨリ八丈八九尺迄、横七八尺ヨリ一丈六七尺迄」**とあり、北斎の絵にあるように、船員の住居（せいじ）もあり、**最大のものは「長さ８丈９尺（約 27m）、幅１丈７尺（約 5.1m）」と川舟とは思えない大きさであり、大きいものでは、米俵を 500～700 俵（30t～42t）も積むことができた。**なお、ここで云う長さは、「上口長さ」というものが使われており、表船梁から艫の船梁の間の長さと考えられることから、**全長はその 1.3 倍程度**となる。これから最大級のものの**全長は、35～36m程度**にもなるであろう。



利根川の高瀬舟（北斎の「富嶽三十六景」より）

元々**高瀬船とは、川の浅瀬（高瀬）用の船という意味**である。したがって、その使われる川の状況によって、船型も、大きさも異なっており、**名前が同じだから同じ船型ということではなかった。**特に、利根川や荒川で使

用される高瀬船は、森鴎外の小説『高瀬舟』にでてくる京都高瀬川の高瀬舟とは似ても似つかぬもので、構造的にも、大きさもまったく異なった大量の荷物を輸送する大型の荷船である。

関東の高瀬船の特徴は、船首に表立板（おもてたていた）と呼ばれる独特の戸立てを持つ造りで、これは船首の水没を防ぐ工夫である。外板である棚は一枚棚で、この棚の内面と船底の敷上面には、**多数のアバラ（肋骨）を入れて船体を補強していた**。この肋骨を使用する構造は、敷や棚板を薄くし、船体を軽量化する工夫である。

外海のように大きな波の力を受けない川船が、しなりをもたせて強度を確保し、軽量化して積載量を増やしていたのである。また船首尾は、かなりの反りを取っているのも、他の川舟にはない特徴であった。舳（へさき）を高くし、**舳と胴の間のあいだに生活空間としての船頭の所帯の間（「世事（せいじ）」）を設け**、次いで後ろへ胴の間、艫（とも）の間、艫と続く本格的な構造の川船となっている。これは、川船では他に例をみない程の長距離、長時間の航海をするためである。ただし、長期航行をしない高瀬船には、世事を設けないものもあったが、これらは房丁高瀬船と呼ばれていた。

この新しい利根川流路の開通により、江戸時代から大正時代までは、利根川の下流は、権現堂川から江戸川（昔の太日川）を経て東京湾へ至る流路と、赤堀川から常陸川を経て太平洋へ至る流路が存在し、二つの流路は逆川を介して関宿でつながっていた。**この流路ができたおかげで、当時の帆船では、黒潮に加えて冬期には西風の強い房総半島を越えられなかった舟運の代替として、東北地方の物産を海船で銚子まで運び、川船（関東高瀬船）で利根川を遡り、関宿を経て、江戸川を下り、新川・小名木川を経て隅田川まで輸送**される『内川廻し』航路が**完成した。**

５．現在の内陸舟運「内川廻し」の状況

（１）新しいターミナル銚子

利根川の河口銚子から利根川を遡って航行するのは、必ずしも簡単ではなかったけれども、それでも房総半島を廻るより安全だったということである。特に、冬期**は絶対的にこちらの方が安全であった。利根川が銚子まで通じ、ここが海船と川船の積み替えターミナルになると、奥羽、東北の各地から江戸に送られる荷物は、銚子や潮来で利根川の関東高瀬船に積替えられて江戸に向かうこととなった。**

銚子は、その沖合が暖流と寒流が交差する好漁場ということもあり、今日では全国屈指の水揚げ高を誇る漁港として知られている。もともと「銚子」というのは、小さなつぎ口を持つ酒器のことで（徳利ではない）、川幅が1,000m もある利根川下流域が河口で急に狭まり太平洋に注いでおり、**河口が銚子のつぎ口のような形状**をしていることから「銚子口」と呼ばれた。そして「銚子」の名は、河口水域名にとどまらず、右岸側沿岸の陸地名として用いられていくこととなる。これが銚子湊のはじまりであり、各地から海上航路で運ばれてきた積荷の多くは、この湊で川船に積替えられ、江戸へ運ばれることとなり、町としても発展していった。

銚子湊の発達とともに、**東北諸藩は廻米のために、ここに蔵屋敷等の出先機関を置いた**ことから、廻米を取扱う問屋である「御穀宿」、一般荷物を扱う「廻船問屋」、御穀宿や廻船問屋等からの通知で売り払い荷物を買い請ける「仲買」（または「穀屋仲間」）、船頭や水主等乗組員の宿舎となる「船宿」等の商業機能が発達していった。

展望台から見た銚子の海

大新河岸

松岸河岸跡

●大新河岸

江戸時代には、**河口から少し上流に上がった現在の銚子市中央町に「大新河岸（だいしんかし）」**と呼ばれる船着場があった。現在は、銚子漁港になっているところである。

昔この大新河岸には**母子の河童が住んでいて、利根川の水運の繁栄を図り、船や河岸で働く人たちを水難から守ってくれた**と伝えられている。そのため、人と河童が共生できる水の環境づくりとふるさと銚子の町興しを祈念して、平成７年に「母子河童像」が建立されている。また、近くには、全国から集められた河童コレクションが多数展示されている「大内かっぱハウス」もある。

●松岸河岸跡

大新河岸のさらに上流、ＪＲ松岸駅から利根川の川岸へ出たところが、江戸時代に「松岸河岸」があったとこ

ろである。今は銚子市の松岸町であるが、当時松岸は利根川舟運の起点銚子よりひとつ江戸寄りの宿場町であった。当時は大変にぎわった河岸で、**川の中に遊郭があり一大歓楽街**となっていた。遊郭の明かりが川面に映す光景を、「松岸河岸は川の中」と称されていたという。

昔河岸があったと云われている辺りは、今はヨットハーバーになっており、船問屋のあった辺りには、現在旅館と結婚式場が建っている。

●飯沼陣屋跡

銚子電鉄観音駅の近くに陣屋町公園があるが、この地がかつて**高崎藩の飛び地であった飯沼陣屋跡**であり、この公園の一角に「旧陣屋跡」の石碑が立てられており、また、歴史を説明する説明板も建てられている。その説明版には、この陣屋の経緯と役割が次のように述べられている。

「利根水運が江戸に通じるようになり**日本海や東北各藩の物産が銚子を中継港として江戸に運送されるに至り、幕府は親藩高崎藩を享保２年（1717）からこの地を統治に当たらせた**。以後、明治の廃藩置県までの１５０年間、銚子は高崎藩領として陣屋を設け郡奉行一人と、代官二名を主役として派遣させ、領内の年貢の徴収や領内の治安の維持、領民からの訴訟などの治にあたった。高崎藩の職制では「郡奉行は上士の末席出身で、郡村にかかわる一切の事務を統括し、毎日役所に出勤して事務を取扱い、配下に手附留役（下士）五名、米見（卒）十名を従えていた。また、代官は中士または下士の出身で、郡奉行に付属して、一郷二名ずつの受け持ちを定め、収租その他郷村百般の事務を扱う」と高崎市史にある。支配領地のことを「代官所」、執務を行う建物は「陣屋」という。（以下略）」

●川口神社

利根川河口の右岸側、**小高い丘の眺望のよいところに川口神社がある。この神社は、寛和２年（986）の創建と伝えられ、漁師や船乗りの守神としての信仰が厚い神社である**。江戸時代はここに**燈明を灯して入港船に方角を示していたと言う**。長い石段のある神社であるが、その階段からは、利根川と太平洋がぶつかりあう河口から銚子港にかけての雄大な景観を見渡すことができる。

飯沼陣屋跡

川口神社

銚子の醤油

銚子大橋

●銚子の醤油

銚子の醤油醸造には、江戸時代からの長い歴史と伝統がある。ヤマサ醤油のパンフレットには、「暖流（黒潮）と寒流（親潮）が沖でぶつかりあう銚子は、夏涼しく、冬暖かく、しかも湿度が高いという海洋性の気候風土を持っています。これは、こうじ菌などの微生物の働きを活用するしょうゆ醸造には最適で、しょうゆの風味をぐんと高めます。」とある。また、醤油原料の運び入れや、出来上がった製品を江戸などの消費地に積み出すのに便利な舟運があったことも、その発展に大きく寄与したと云われている。

地元のヤマサ醤油やヒゲタ醤油では、申し込みをすれば醤油製造工程を見学することができる。

●銚子大橋

全体を真っ赤に塗られた銚子大橋は、昭和３７年に銚子と対岸の茨城県波崎町とを結ぶために架けられた延長1450m（銚子～波崎町）の橋で、川面に架けられた橋としては日本一の長さである。利根川に映る姿は美しく、写真愛好家の絶好の被写体になっている。

（２）中利根川における状況

利根川と江戸川の分流点である**関宿と、その対岸の境河岸の付近は、利根川水運の要衝の地**であり、同時に奥州方面から鬼怒川を経由して運ばれてきた荷物の中継地点でもあったことから、関宿、境の**他にも多数の河岸があった**。しかし、この利根川中流域は、利根川の付替えのために徳川幕府の初期に掘られた**人工河川であったことから方々に浅瀬ができ、そのために通船が困難になることが度々あったようである**。特に、冬期の渇水期には問題が多かった。このため、利根川下流からきた荷物も、渇水期には関宿まで上らずに、少し下流の布佐等で一度陸揚げされ、流山、松戸等へ陸送されたうえで、再び船積みされ江戸川をくだるコースをとったり、一部の荷物を別の船に積み替え、関宿を過ぎて水深が深くなったら、再度積み込むという方法を取ったりもされた。

『利根川図志』にも「水が枯れて、川底が高くなった時は、航船は航行できないので、脚船（はしふね）を用いて運送する。これを『はしけ船』といい、それを生業としている家を『はしけ宿』という。また、舟子が少ない時とか、洪水の時には、その土地の人を雇うが、これを生業としている家を『引き付け宿』という。『はしけ宿』

も『引き付け宿』も利根川のあちこちにある」としている。

（3）利根川と江戸川の交点関宿の史跡

銚子から利根川を遡っていくと、関宿で江戸川に接続する。**関宿は、この交差点としての交通の要衝の地で、ここには、川の水量によって流れの方向が変わる逆川があり、棒出しをつかって、両河川の水量調節を行っていた。**また、この地には、船の関所であった**舟番所があり、通航船の管理**も行われていた。

現在では、河川舟運は少ないので、江戸川の洪水を止めるために大正時代に関宿閘門が造られ、様相が一変している。今は関宿閘門の少し下流に関宿関所跡という碑が立っており、昔の関宿城も復元されている。

●関宿の棒出し石

棒出しについては、江戸川の**スーパー堤防に上がると関宿棒出し跡の解説標識**がある。当初、堤防は丸太で築かれたが、明治になってからセメント棒に置き換えられた。関宿水閘門が昭和２年（1927）に竣工したことから、関宿棒出しは撤去され、**棒出しに使われていた石が関宿城博物館西方の江戸川流頭部中之島公園に置かれている。**

●関宿城本丸跡の碑

関宿は江戸幕府の北の防備要地として重要視され、「江戸川は江戸の内堀、利根川は江戸の外堀」と言われた。珍しい川関所が設けられたのも、その理由からである。関宿城博物館から南へ堤防下の小道を南に向かって 300ｍ程行くと**「関宿城本丸跡の碑」**がある。本丸跡自身は、明治以降の**江戸川改修工事で、大部分が河川の一部に**なってしまっており、今はスーパー堤防の下に碑が建っている。関宿城本丸跡の南東一帯は武家屋敷跡で、現在も小字名として小姓町・鷹匠町・大工町・江戸町などの町名が残っている。

棒出しに使われていた石

関宿城本丸跡

関宿関所跡の碑

関宿城博物館

●関宿関所跡の碑

博物館入り口から鈴木貫太郎記念館の横を通って西方へ向かい、関宿橋の方へ曲がる角の土手下に関宿関所跡の碑がある。当時の関所跡は向河岸四ツ谷にあったが、そこが河川敷になったので、その近い場所に碑が立てられている。また、鈴木貫太郎記念館に西接して関宿小学校があったが、この小学校跡地の外壁の石積みは関宿関所の石垣だったものを再使用したものだという。

川の関所は全国でも数が少なく、めずらしい。この関所がいつ頃開設されたかは諸説があるが、「通行人改めの定船場」から「通船改めの関所」にかわったのは、寛永８年（1631）からと言われている。このような変化はその背景に利根川筋を中心とした舟運の活発化という状況があるのは、間違いない。

●関宿城博物館

千葉県立関宿城博物館は、千葉県最北端の利根川と江戸川の分流点である野田市関宿のスーパー堤防上にあり、平成７年の開館である。天守閣部分はかつての関宿城を古い記録に基づいて再現したものである。

この博物館では、**利根川や江戸川の河川改修や水運の歴史を紹介**するとともに、流域の人々と川との関わりについて展示している。また、関宿城や関宿藩の歴史についても展示紹介しており、模型や映像資料も豊富で、誰でも楽しく学ぶことができる博物館である。

★所在地：千葉県野田市三軒家 143-4
★アクセス：川間駅からバスで 35 分
　自動車は、国道 16 号中里陸橋から 25 分、東北道加須 I.C から 40 分
★駐車台数:100 台(無料)
★営業期間：9:00～16:30
★休業：月曜日
★電話：0471-96-1400

（4）太日川から変わった江戸川

現在の**江戸川は、もともとあった太日川の上流に新水路を掘削し、利根川との分岐点となる関宿まで延ばして、利根川と合流させたものである。**江戸川の母体となった旧太日川の上流部分は、もっと西側を流れていたが、寛永年間（1624-1643）に、関宿から宝珠花を経て金杉の間に新川を掘り、水運の目的のためにこれを改修して江戸川としたものである。

この延長により、銚子から関宿を経由して江戸川に入れるようになり、**「江戸へつながる川」という意味**で、江戸川と呼ばれるようになった。そもそも江戸川というのは、その名前からして、江戸と東北をつなぐ川舟のために重要な川という意味で付けられたものである。

また、**関宿と、その対岸の境河岸からは、毎日江戸へ向けて乗合の夜船が出ていた**。船は下積みの荷物の上に人を乗せて、夕刻出船する。流山、野田、松戸、鴻の台を経由して江戸川の新川口に、夜明け頃に到着した。この航海の間には、**両岸から小舟に酒肴を積んだ煮売舟がこぎよせ販売**していた。新川口からは小舟に乗換えて、小名木川を通り日本橋小網町まで行くことになる。

利根川と江戸川の分流地点（関宿）

現在の江戸川

また、現在の江戸川は、市川市に流れる江戸川と、浦安市に流れる旧江戸川に分流されているが、もちろん旧江戸川の方がもともとの川筋であり、現在の江戸川は、新しく造られた放水路である。したがって、江戸時代は、関宿から江戸川を下ってきた舟は、現在の旧江戸川と新中川の合流点のすぐ下流の妙見島の手前で西につながる新川に入っていた。今は水門で仕切られている辺りである。

（５）新川から荒川を横切って小名木川へ

旧江戸川から新川を進んで行くと明治期に開削された荒川にぶつかる。もちろん、江戸時代は、この荒川は無かった川である。**荒川を横切ると、分断されてわずかに残っている旧中川から、小名木川に入っていく**。

この小名木川**は、徳川家康が江戸に入城した初期に行徳の塩を輸送するために造った水路**で、深川の方へ向けて真っ直ぐ伸びており、清洲橋近くで隅田川にぶつかる。**小名木川は、比較的昔の水路が残っている川である**。

中川番所資料館に再現された中川番所

現在の小名木川

この小名木川に入ると、最初に交差する道路が番所橋通りで、江戸時代はここに中川船番所が置かれていた。この中川船番所は、中川番所又は中川関所とも呼ばれ、関宿番所とともに、**江戸に繋がる河川舟運の取り締まりに当たっていた所である**。水際には番小屋が建てられおり、主に、夜間の入船出船、女性の通行、鉄砲などの武器武具の取締など、小名木川を通る川舟の積荷と人を改めることを目的としていた。現在は、**「中川番所資料館」**が設けられている。

●中川番所資料館

中川、船堀川、小名木川の交差点で昔中川船番所があったところに、江東区立「中川船番所資料館」がある。**平成１５年にオープンしたもので、３階の常設展示室には、中川番所が再現されている**。

★アクセス：東大島駅から徒歩５分
★住所：江東区大島９－１－１５
★電話：０３‐３６３６‐９０９１
★開館時間：９：００～１７：００
★休館日：月曜

（６）隅田川に合流して江戸到着

小名木川から**隅田川に出る最後の橋が万年橋で、葛飾北斎や安藤広重の版画にも描かれている所である。**また、**小名木川の北岸には、深川芭蕉庵跡があり、「奥の細道」へ旅立つまで、門人で援助者であった杉山杉風の別荘を借りて住んでいた所でもある。**この近辺からは、ドイツのケルン橋をモデルにした清洲橋が眺められる。隅田川に出ると、幕府の米倉が並んでいた蔵前に出る。いよいよ長い輸送ルートの終着点である。

小名木川と隅田川交点の清洲橋

北斎「深川万年橋下」

万年橋近くに立つ芭蕉像

●万年橋

小名木川は、交通頻繁で重要な水路であったことから、ここに架けられた橋は、**船の通行を妨げないように高く架けられていた。**安藤広重の「名所江戸百景」や葛飾北斎の「冨嶽三十六景」にも採り上げられている。

●芭蕉庵旧址

松尾芭蕉は延宝８年（1680）深川芭蕉庵に移り、元禄７年（1694）５１歳で没するまで、この地を根拠地として全国の旅に出た。ここは、**弟子の杉山杉風の土地であったが、芭蕉没後芭蕉庵一帯は、武家屋敷と**なり、文久２年（1862）の絵図では、尼崎藩の松平紀伊守の下屋敷となっている。

●芭蕉記念館

万年橋から**隅田川を上流（新大橋方向）へ少し行くと芭蕉記念館がある。**真鍋儀十翁等が寄贈した芭蕉及び俳文学関係の資料を展示するとともに、文学活動の場を提供している。

芭蕉記念館

深川江戸資料館

清澄庭園

●深川江戸資料館

深川江戸資料館は、**江戸時代末期、天保年間頃の深川佐賀町の町並みを想定復元した「情景再現、生活再現展示」施設である。地下１階から地上２階まで、三層にわたる高い吹抜けの大空間に**江戸時代の深川の町を再現**している。**町並みには、表通りの大店と白壁の土蔵、船宿のたたずまい等があり、掘割には、猪牙舟が浮かび、火の見やぐらが影を落としている。また、路地を入れば長屋が並び、そこには庶民の暮らしがあり、そこに住む人々の家族構成や職業、年齢までを細かく設定し、それぞれの暮らしぶりや生活用品を展示している。

●清澄庭園

万年橋の南にある清澄庭園は、**紀州のみかん船で有名な江戸前期の大商人、紀伊国屋文左衛門の屋敷跡**であり、後年**坂本龍馬の土佐海援隊を引き継ぎ三菱財閥の基となった岩崎弥太郎が所有した。**都内有数の名園で、特に岩崎弥太郎が自社船を使って**全国から集めた巨石貴石が有名**である。

★開園時間：午前９時～午後５時