

大問屋の関宿三河岸撤退

加 藤 光 子

I. 序文

関宿三河岸（内河岸・向河岸・向下河岸）は、江戸川の流頭部に位置していた河岸であり、現在、その跡地は河川（河川数も含む）となっている。内河岸は江戸川の左岸に位置し、向河岸は内河岸の対岸（江戸川の右岸）に位置し、向下河岸は向河岸の南側に位置していた（図1）。この関宿三河岸は、関宿城下の江戸町に属し、元は地続きであった。寛永18年に完成した江戸川の開削により、向河岸は、内河岸の対岸になってしまった（故に、内河岸に対し向河岸と呼ばれた）。

関宿三河岸（以後、略して三河岸と呼ぶ）の成立は、不明であるが、現在明らかになっている史料では、江戸時代初期の関宿関所開設とともに、近江や大阪からの商人らが、関宿に移り住み、商売を始めたことが記されている。三河岸の最盛時には、向・向下河岸の豪商らの建物が、軒を並べていて、「向河岸は日本橋の飛地」とか、「日本三大河港の随一」とさえ云われ、商売が大いに繁盛した。その中でも、近江商人の子孫である喜多村藤蔵は、全国に名を知られた豪商であり、関宿藩の大名を凌ぐほどの財力を所有していた（「関宿志」）。

ところが、明治中期頃から、これらの豪商は三河岸を撤退し始め、昭和の初期には、三河岸は往時の面影もなく、小寒村と化してしまった。その喜多村藤蔵家の分家の出身である喜多村常次郎氏は、自著「関宿誌」の中で、三河岸の衰退の原因を以下のように述べてい

る。

イ、王政復古に伴い関宿関所の廃止 ロ、イに伴い旅客減少（六才船の恐慌、蒸気船の運航） ハ、銚子・飯岡方面の生産物に対して金融威力の喪失 ニ、利根運河開通と日本鉄道の開通。

以上の衰退原因は、ニの日本鉄道の開通を除くと、三河岸地域特有の原因である。つまり、イとロは幕藩体制の崩壊によって、関宿関所（明治2年）が廃止されたことによる貨客の減少である。関所が設置されていた時代には、江戸川と利根川の通航は、関宿関所において、貨客の吟味を受けなければならなかった。そのために、三河岸は、その通航の恩恵を受けていたのである。ハは、三河岸の大問屋の主な積荷が、魚粕・干鰯などであり、その商品の主な取引先の銚子や飯岡に対する金融威力の喪失。ニは、三河岸通航よりも、地の利がある（後述）利根運河（明治23年）通航の方が、浅瀬もなく安全で便利であった。尚、明治の中期からの鉄道敷設のラッシュは、水運よりも運賃が安価で高速な鉄道輸送の始まりであって、交通そのものを代えつつあった。そしてそれは、日本全国に浸透していった衰退の一般的要因である。

元々、日本全国の、河川交通衰退の一般的要因としては、概観すると、明治中期から昭和初期までの、河川交通に代わる鉄道輸送の開始と、陸上交通（トラック輸送）の発達である。そして、河川交通の衰退の時期は、河川あるいは河岸ごとに微妙にずれている。例えば、綾瀬川の河川交通は、江戸川や利根川

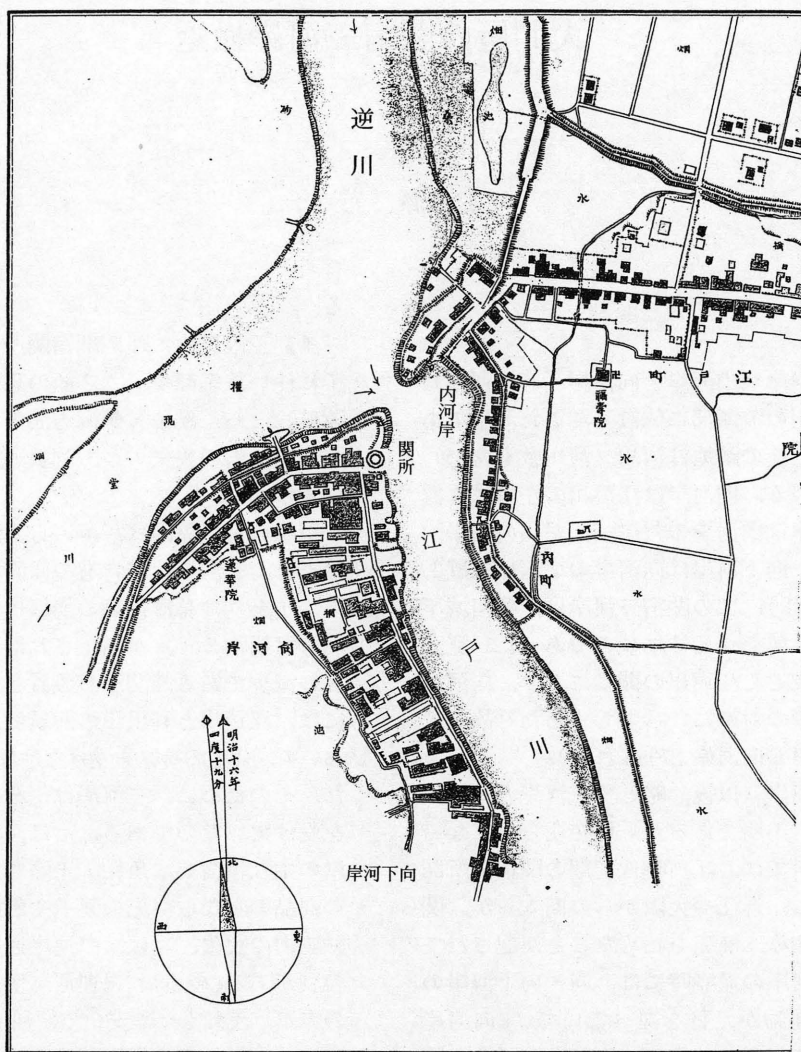


図1 関宿三河岸と関宿関所
(迅速測図原図，明治16年，五千分の一尺「千葉県下総国東葛飾郡関宿」の一部より)

と比較すると衰退の時期は遅かった。これは、江戸川や利根川とは違い、綾瀬川の河川交通の運賃の方が、鉄道や陸上交通の運賃よりも、東京までは時間的にも短く安価に行けたからである。特に、綾瀬川の藤助河岸は、大正12年に起きた関東大震災までは、鉄道輸送と競合するだけの力を有していた(「綾瀬川における河川交通」)。つまり、衰退の時期や原因は

一様ではなく、河川や河岸ごとに、その地域特有の原因も存在しているのが一般的である。

三河岸の大問屋らの撤退の多くは、明治中期である。何故、これらの大問屋は、三河岸を捨てるほどになってしまったのか。三河岸と同じ関宿藩領内であり、境河岸の2大河岸問屋であった小松原家・青木家は、衰退後も、境町にて営業を行っていた。小松原家本家筋

(水運ではなく、陸運業)は、現在も境町在住である。三河岸は、その特殊要因が撤退を行わせたのであろうが、大問屋らは早々と、衰退後は三河岸に在住せずに、次々と、東京へと転出したりしたのである。その点が、筆者にとっては不可解である。

そこで本稿は、喜多村常次郎氏の、上述の、三河岸衰退の特殊要因が著されている「関宿誌」を再吟味することにし、その結果、大問屋らの三河岸撤退が、他の河岸と比較して早期であり、また三河岸に、何故在住せずに、早々と、見切りをつけたかを考えてみようと思う。

II. 「関宿誌」による三河岸衰退の特殊要因

① 関宿関所の廃止

史料によると、関宿関所は図(図1)の位置にあり、現在では、その跡は江戸川の河心となっている。「近世日本水運史の研究」によると、この関宿関所は、元和2年、幕府により、「定船場」に指定されて、通行人改めを行うものとして始まり、寛永8年に「関所」として確定されて、これまでの渡し場として、通行人改めをするものから、通船をも対象とされるものに、変わったとある。現在の関宿関所の設置は、江戸川が開削されたのが寛永18年であるから、いろいろと諸説はあるが、少なくとも、寛永18年以降であるとされている(「関宿誌」)。それ以前の関所の位置は、現在(図2)の位置より、違っていたのは当然である。その場所は、確かな史料がなく判明していない。

明らかにされた関宿関所は、図1をみてもわかるように、三方を利根川からの分水の逆川、権現堂川、江戸川に囲まれたところで、江戸川の流頭にある向河岸にあった。この場所は江戸城下町への入口であり、軍事的には、当時の幕藩体制にとって、江戸への防御とい

う点での枢要の位置であった。また、大量輸送は、河川交通に頼っていた時代であり、本流の利根川は、諸藩からの貨客の流通の大動脈であり、支流の江戸川の流頭部は、幕府にとっては、多くの運上金を収奪できる河川統制の要であった(「近世河川統制下の河岸の集荷力」)。この位置に関所を設置することは、経済的にも理にかなっていた。つまり、利根川水系の全ての江戸廻りの通行船は、この関宿関所において、貨客の吟味を受ける義務があったからである。

そのために、三河岸は、毎月数千もの(「関宿志」)高瀬船が往来して、河岸問屋数は、内河岸で4軒、向河岸で9軒、向下河岸で22軒(「関宿誌」)であり、その他、船人足の住居や、水運に関係した店などが建ち並び、関東でも有数の繁華な河岸であった。三河岸の河岸問屋や、大問屋(総合商社として倉庫業・物流・販売なども手がける)らの屋敷や倉庫が、軒を並べて建っていたのである。

1867年の大政奉還によって、幕藩体制が崩壊すると、関宿関所もその機能を喪失した。ついに、明治2年、寛永18年頃より幕末まで続いた関宿関所は、廃止されることになった。その廃止後の三河岸は、それでも図1のように、河岸の街並みは変わらなかった。しかし、河船の往来は、関所の吟味を受ける必要がなくなったために、徐々に減少し始めた。そして、河船は最短距離で安価な運賃のルートを、自由に選択して航行できるようになったのである。その頃、民間の利根運河株式会社が設立されて(史料1)、最短距離で安全なルートの、利根運河開削が完工されたのが、明治23年であった。

② 旅客の減少(六才船の恐慌、蒸気船の運航)

「利根川図誌・巻2」によると、「江戸に行く旅人の舟は、向河岸より出発する。川岸の料理屋では、すばらしい酒樽を開いて歓楽の限りをつくした。その盛んなさまは、まさに

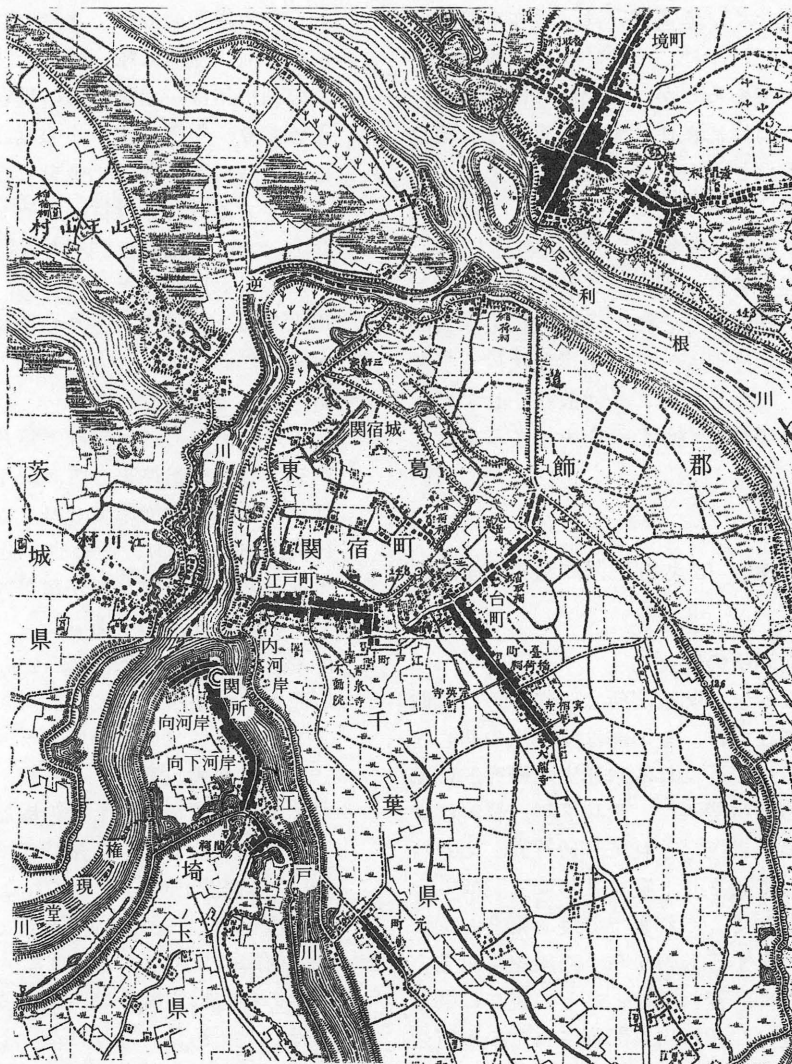
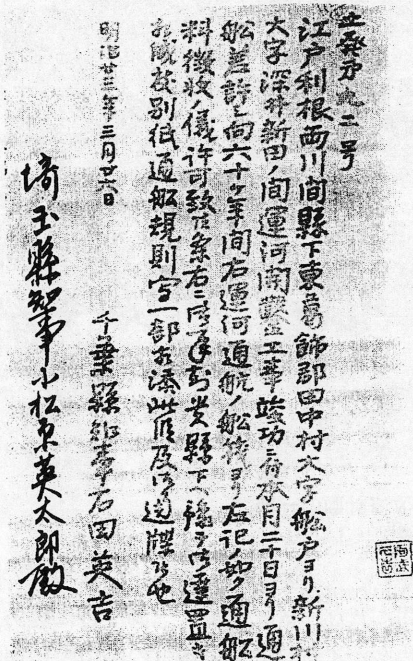


図2 関宿三河岸・関宿関所及び境河岸
(迅速測図, 明治16年, 二万分の一尺「関宿」・「西宝珠花村」の一部より)

例えようがないほどである。」とあるように、向河岸は、旅客を対象にした船が出ていて、大いに繁華な様子であった。その取扱い店は、上河岸は木村清兵衛氏、下河岸は野村勘兵衛氏の専業であった。この船は、その創業時（1768年頃）には、月に6回出航していたので六才船と呼ばれた。六才船は夕方に向河岸を出発して、翌朝新川口（行徳付近）に到着

し、そこで伝馬船に乗り換えて、日本橋小網町の河岸に着いた。その旅客は、関所より上流の栗橋・古河方面や、結城・下館方面からも、面倒な手数料がかかる関所通行を避けて、関所下流の三河岸まで足を運んだ。その為に、旅客は年々増加していき、河岸からは、盛時には、毎夕数隻の船を出すまでになっていた。



史料1 埼玉県行政文書「利根運河関係書類」より(明治23年)

ところが、明治2年の関所の廃止は、通航許可の必要性をなくした為に、関所より上流の境町や栗橋・古河などから、次々と、旅客船が出航するようになった。そして、明治10年に蒸気船「通運丸」が運航しだしてからは、六才船は営業不振に陥り、ついに、その営業を中止するはめになった。この「通運丸」は、内国通運株式会社(株)日通の前身)の所属船であり、明治10年頃より昭和初期まで、旅客と小荷物を運んだ。六才船の取扱い店、木村氏は明治18年頃廃業して、東京へ転出し、野村氏は明治20年頃廃業して、「通運丸」の取扱い店となってしまった。

③ 銚子・飯岡方面の生産物に対しての金融威力の喪失

銚子・飯岡町にて生産された干鰯や魚粕の大部分は、水運の便もあってか、喜多村藤蔵(喜多藤と呼ばれていた)氏の強大な資金力により、向下河岸の喜多藤の倉庫に集荷された。喜多村氏は、それを利根川水系の各地域

へ、独占的に販路を掌握していた。ところが、関宿関所の廃止(明治2年)、利根運河の開通(明治23年)、鉄道網の完成(明治34年頃)などによって、三河岸が衰退し始めると、喜多村氏やその他の大問屋らも営業不振に陥った。今までのようには、資金力が無くなり、集荷力もなくなっていった。そして、生産地の銚子・飯岡町では、直接に、需要市場と取引を行うようになり、三河岸の大問屋らは、干鰯や魚粕の販売から手を引かざるを得なくなっていった。ついに、明治19年、喜多村氏は廃業して、東京へ転出してしまった。他の大問屋らも、次々に、東京へ転出し始めていくのである。

④ 利根運河の開通と日本鉄道の開通

利根川中流は、浅瀬があり、水運には困難な箇所が多かった。この障害を解決するために、利根運河(図3)が開削されることになった。明治20年、「利根運河会社」が設立された。翌21年に、オランダ人、ムルデルの設計により、総工費約57万円が投じられて、明治23年に、全長約8kmの「利根運河」が完成した。この運河により、東京～銚子間が、三河岸通過よりも、距離にして10里以上の短縮と、時間にして約6時間短縮された。そして、利根運河開通の年には、汽船はわずかに2隻であったが、浅瀬のある三河岸経由を避けられるために、明治30年には、1300隻にも増加した。そして、交通条件の悪い三河岸は、運航量が以前よりも半減することになった。さらに、間接的打撃ではあるが、明治21年には、日本鉄道(後に国有となる)が東京上野～宇都宮間が開通した。

III. 大問屋の三河岸撤退

以上の、三河岸衰退の4つの特殊要因(「関宿誌」)は、結局は、幕藩体制の崩壊という大きな変化に起因しているといえよう。しかし、序にて述べたように、三河岸衰退の兆しが始



図3 明治44年 江戸川改修計画の一部
(「江戸川・中川河道変遷図集」より)

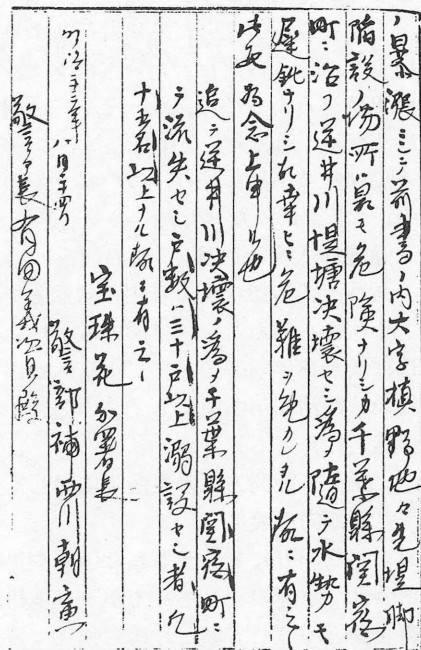
まり出すと、大問屋達は次々と、三河岸に見切りをつけて、東京へと転出していくのである。筆者は、この現象をとらえて、大問屋達の三河岸撤退が、上述の、4つの特殊要因との因果関係とは異なる、別の視点で、大問屋達の三河岸撤退の原因を、検討してみようと思う。

(1) 洪水との関係

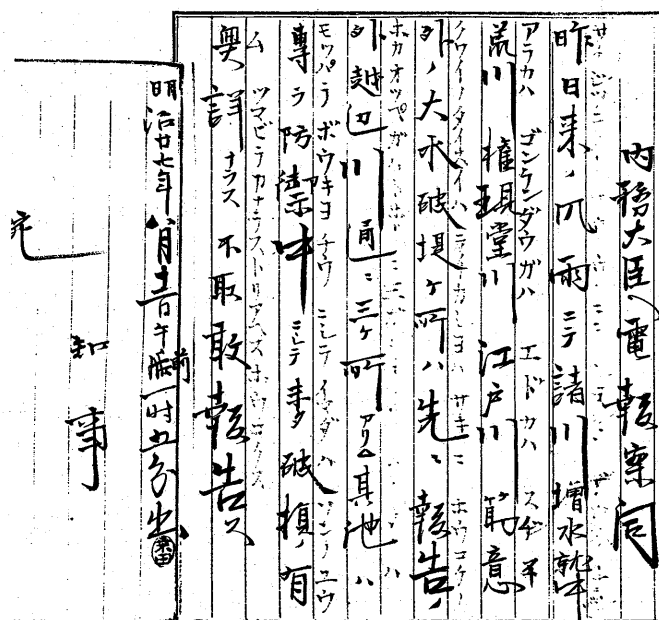
三河岸が位置している、江戸川の流頭部は、利根川水系の中流部であり、昔から、洪水の被害に悩まされていたところである。筆者の調査によると、明らかにされているもので、大洪水であったのは、江戸時代初期から元和8年、寛永元年、同11年、江戸川開削(寛永18年)後の安永9年、天明元年、同3年、同6年、明治になってからは、明治23年(史料2)、同27年(史料3)、同29年、同43年であった。

特に、明治23年の被害は、「関宿誌」によると、「三面川を囲らしたる西関宿(明治28年に、向河岸と向下河岸を合併し、その名称を西関宿と改称して、埼玉県に移管)は本町の応援を受ける能わず。全部落男女を挙げて(男子は水防に女子は炊出しに)水防のことに従う。区長以下有志等之が指揮に当り、堤上に土俵を二俵を重ねにして『五分間の我慢

で』と人夫を督励しつつ叱咤狂奔、吾關數時間に及び、既に空俵欠乏濁流將に堤防を総越せんとする瞬間対岸本町の関宿町の旧城郭の趾の堤塘決壊したれど僅かに危一髪の所にて水禍を免かる事を得たれば其の年直に千葉県



史料2 埼玉県行政文書「出水ニ関スル書類」より (明治23年)



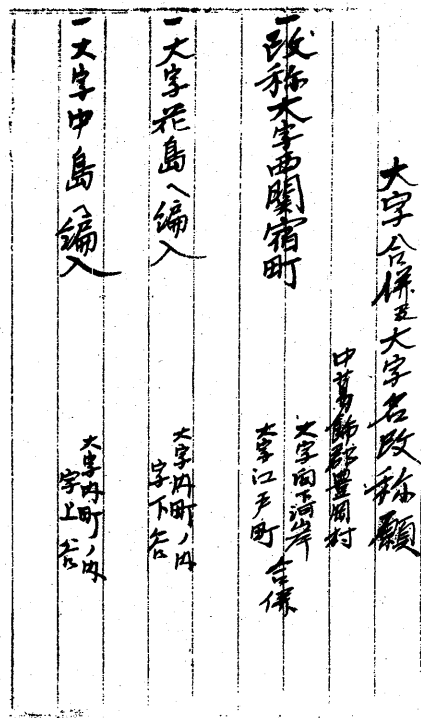
史料3 埼玉県行政文書「出水二関スル書類」より(明治27年)

庁に向かって堤防補強の申請をなしも、県は僅か二十町歩にも満ざる狭隘なる土地にして然も三方川に堤防線の比率長きを以て堤防の補強容易に住民の希望を満すに至らず、僅かに申訳的の補修工事を為せしに過ぎず切に埼玉県に依らんとする」とある。向・向河下河岸の住民は、関宿町の救援も得られず、千葉県からの堤防の補強工事請願も、受け入れられずに、危機的状況に陥れられた。

そこで、向・向河下河岸の住民達は、千葉県に見切りをつけ埼玉県側と交渉した。ちょうど、埼玉県側は、権現堂川

堤防の補強工事の着手を、権現堂川の堤防と連続している向・向河下河岸が、千葉県にあるために、実施できずにいたのである。そこで、住民側と埼玉県側は、一致協力して、堤防の補強を行うようにしたのである。それにはまず、向・向河下河岸が、埼玉県側に、移管されなければならなかった。向・向河下河岸と埼玉県側の住民達が、政府及び国会に向かって、向・向河下河岸の、埼玉県移管の請願運動をおこした。ついに、明治27年、国会にてそれが認められて、明治28年4月には、埼玉県に編入されることになった。ここにおいて、三河岸は、内河岸が千葉県に、向・向河下河岸が埼玉県に、と分かれることになった。そして、向・向河下河岸は、合併して、埼玉県北葛飾郡豊岡村西関宿と改称した(史料4)。

以上のように、明治23年の洪水は、行政的に、三河岸を分断するという大きな変化をもたらした。しかし、やっと、三方を逆川、権現堂川、江戸川に囲まれている西関宿地域に、念願の堤防補強工事が実施されるようになった。そして、埼玉県編入は、築堤のための土



史料4 埼玉県行政文書「町村制・公共組合・帝国議会」より(明治28年)

地買い上げや、悪水路(用水路)樋管の敷設をも可能にした。特に、悪水路の敷設は、西関宿裏耕地を良田に変えた。この土地は、明治20年頃迄は、喜多村藤蔵氏の所有であったが、喜多村氏の東京転出により、一旦、小島忠左衛門氏に引き継がれる。そして、その土地は、埼玉県によって、悪水路敷設の工事と開墾事業が行われた。明治32年頃、その開墾が完成すると同時に、小島氏が東京転出のために、宅地を惣新田の中原氏に、田畑を染谷氏に引き渡した。ところが、大正3年、染谷氏は、田畑を大沢氏と喜多村(喜多村家分家の常次郎氏)氏に、引き渡すことになった。ここにおいて、大問屋四軒は、西関宿から、撤退することになった。旧土地台帳には、明治29年頃から、埼玉県や内務省(現在の建設省)の、堤塘にするための土地買い上げが始まっているのが、記載されている。現在のところ、買い上げ面積は確かな数量はわからない。

また、明治43年の大洪水は、江戸川流域においても、破堤・氾濫し、流域の住民に、大被害を及ぼした。そこで国は、明治44年に、江戸川改修計画を作成した(図3)。江戸川流頭部に位置する西関宿地域は、その対象ともなり、従来の河道に沿って、左岸又は右岸の拡幅工事とともに、河床を掘削して、必要な河積の確保が行われた。そして今まで、洪水時の流量調節を行っていた関宿の棒出しは、江戸川本川の掘削・築堤工事の大部分が、完了した時を見計らって、昭和4年に撤去された。ちなみに、権現堂川は、大正15年～昭和2年までに締め切られ、又、関所台(関所跡地)・向河岸の一部や内河岸は、河川となってしまった。

以上のように、三河岸は、明治23年の洪水から昭和初期の改修工事完了までに、大変動の時代であった。筆者は、大問屋達の三河岸撤退は、上述の4つの特殊要因に加えて、この洪水に起因する三河岸の大変動(将来計画や予測も含む)も、あっさりと、三河岸を見

切った原因の一つではなかったろうか、と考えている。

(2) 関西の商人

三河岸の大問屋達は、「関宿志」によると、向河岸に、喜多村藤蔵、喜多村富之助、伊勢屋九兵衛、細谷半右衛門、木村清兵衛、染谷徳左衛門、小島忠左衛門、小林藤左衛門、川島新兵衛、内河岸に加藤次郎兵衛、青木半右衛門、会田清右衛門などである。

この中でも、喜多村藤蔵、染谷徳左衛門、小島忠左衛門、喜多村富之助(藤蔵は父)は、大問屋中の大問屋で、大問屋四軒と呼ばれた。

上述したように、三河岸の衰退は、大問屋の三河岸撤退をもたらした。その先端を切ったのが、明治19年に早々と本業を廃業し、明治23年には、銚子・飯岡町の網元と協力して、息子の喜多村富之助と、「関宿肥料会社」を新しく設立はするものの、それも時代の流れには勝てず、廃業に追いやられ、ついに、明治32年に撤退した、大問屋の中でも、最大の財力を有していた喜多村藤蔵であった。また、小島忠左衛門と染谷徳左衛門は、明治27年頃廃業して、小島忠左衛門は、喜多村藤蔵と同じ年の明治32年に、染谷徳左衛門は、大正の初期に、東京へ転出した。これらの問屋達は、大問屋四軒と呼ばれて、関東はおろか、日本全国にも知れ渡っていたが、ここにきて、ついに三河岸を撤退して、東京へと転出してしまった。

以上の大問屋達は、序でも述べたが、いずれも元々は地元の間人ではなく、関宿関所の設置とともに、関西方面からやってきた「他所者」の商人達であった。商人達は、洗練された商売を行う技術を、先祖代々から受け継いできたに違いない。三河岸衰退の4つの特殊要因(「関宿誌」)に加えて、三河岸地域を襲った洪水の惨禍と、それに起因する県界の変更は、三河岸地域の地形そのものを、堤塘建設や河川改修工事によって激変させてしまった。そして、三河岸の商業地域は、単なる交通不

便な地域と化してしまった。関西の商人達は、このような経済的立地条件が喪失してしまった三河岸に、留まる意味をなくしたのではなからうか。

IV. 結 語

喜多村常次郎氏は、関宿三河岸の衰退要因を、イ、王政復古に伴い関宿関所の廃止、ロ、イに伴い旅客の減少(六才船の恐慌、蒸気船の運航)、ハ、銚子・飯岡方面の生産物に対して金融威力の喪失、ニ、利根運河開通と日本鉄道の開通、であるとした。これらはみな(一般的衰退要因の日本鉄道の開通を除く)、関宿三河岸地域特有の特殊な要因である。

以上の4つの特殊要因は、実際に三河岸を衰退させたが、三河岸の大問屋らの多くは、境河岸の大問屋らのように、衰退後も、地元に留まり再建するための努力をしなかった。つまり、三河岸の大問屋らは、あっさりと、三河岸に見切りをつけたのである。本稿では、その原因を考えた。

三河岸の大問屋らの撤退は、明治中期から始まった。全国的にみると、明治中期は、水運衰退の一般的要因である鉄道輸送と陸上交通(トラック輸送)が、やっと、開始された時期であり、河岸によっては、まだまだ、水運の隆盛が維持されていた。そのような時期にあって、三河岸の大問屋らは、いち早く、三河岸を撤退して東京へ転出してしまった。

このような大問屋らの早期の撤退は、以上の4つの特殊要因に加えて、次のことも、原因ではないかと考えた。それは、この地域が洪水の多発地帯であること。そして洪水対策のために、県界が変更されて、洪水対策が容易にできることになり、県や国が土地を買って上げて、堤塘の建設や河川改修工事などが行われたこと。つまり、江戸川沿いに位置している三河岸は、土地を提供せざるを得なかったのである。最後に、これら大問屋らの多く

は、関宿関所開設とともに、関西方面からやってきた商売に長けた「他所者」であったこと。大問屋らの三河岸の早期撤退は、以上のことも、大きな原因ではないだろうか。

参考(引用)文献

1. 奥原謹爾(1973):『関宿志』187.
関宿町教育委員会
2. 喜多村常次郎(1960):『関宿誌』81.
喜多村常次郎
3. 加藤光子(1985):「綾瀬川における河川交通」(第1報) 文教大学教育学部紀要第19集1~9
4. 川名登(1984):『近世日本水運史の研究』409. 雄山閣
5. 加藤光子(1994):「近世河川統制下での河岸の集荷力」 文教大学教育学部紀要第28集14~25
6. 埼玉県土木部(1890):埼玉県行政文書「利根運河関係書類」 明1811 埼玉県
7. 赤松宗旦[阿部正路・浅野通有]:口訳『利根川図誌』巻2 崙書房 47
8. 埼玉県土木部(1890):埼玉県行政文書「出水ニ関スル書類」 明3700-2埼玉県
9. 埼玉県土木部(1892~1894):埼玉県行政文書「出水ニ関スル書類」 明1789-2 埼玉県
10. 埼玉県会議部(1895):埼玉県行政文書「町村制・公共組合・帝国議会」 明858-1 埼玉県
11. 大蔵省(1884):『旧土地台帳』埼玉県北葛飾郡豊岡村西関宿 大蔵省
12. 東葛地方教育研究所(1977):『東葛いまとむかし』 176. 財東葛教育会館
13. 江戸川工事事務所調査課(1980):「江戸川・中川河道変遷図集」 建設省関東地方建設局