

綾瀬川における河川交通（第1報）

—草加市域周辺を中心として—

加藤光子

Water Traffic along the Ayase River in and around Soka City (Part I)

Mitsuko Kato

序

綾瀬川は、蓮田市と伊奈町の間および上尾市の東に源を発し、この2つの流れは下蓮田で合流し、岩槻と越谷の西の境を南流し、草加のほぼ中央を貫き八潮をかすめて隅田川（現・荒川放水路）へと流れている。

舟運による綾瀬川の河川交通は、近代交通（鉄道・自動車）以前の交通であり、特に関東においての利根川をはじめ荒川などの大河川やそれらの支流が、江戸（明治以後、東京という大消費地と各地の町や農村地域とを結ぶ大動脈となって、盛んに河川貿易が取り行われていた時代の交通であった。その隆盛期は江戸末期であり、衰頽したのは大正末期頃のことであった。

綾瀬川における河川交通も、当時の流域の農村経済を担う歴史地理的にも重要な役割をもち、その存在を無視することはできない。

そこで、本稿においては今回は、綾瀬川の河川交通の実態を少しでも解明することに力を注いだ。

調査地域を比較的河岸場跡（昔の河岸間

屋）が残存している草加市域周辺を手始めとし、そして時代を主に江戸時代～明治・大正時代においた。

調査の方法は、主に「草加市史」や古文書などの資料と、当時の河岸問屋の子孫の人たちからの聞き込みとによった。

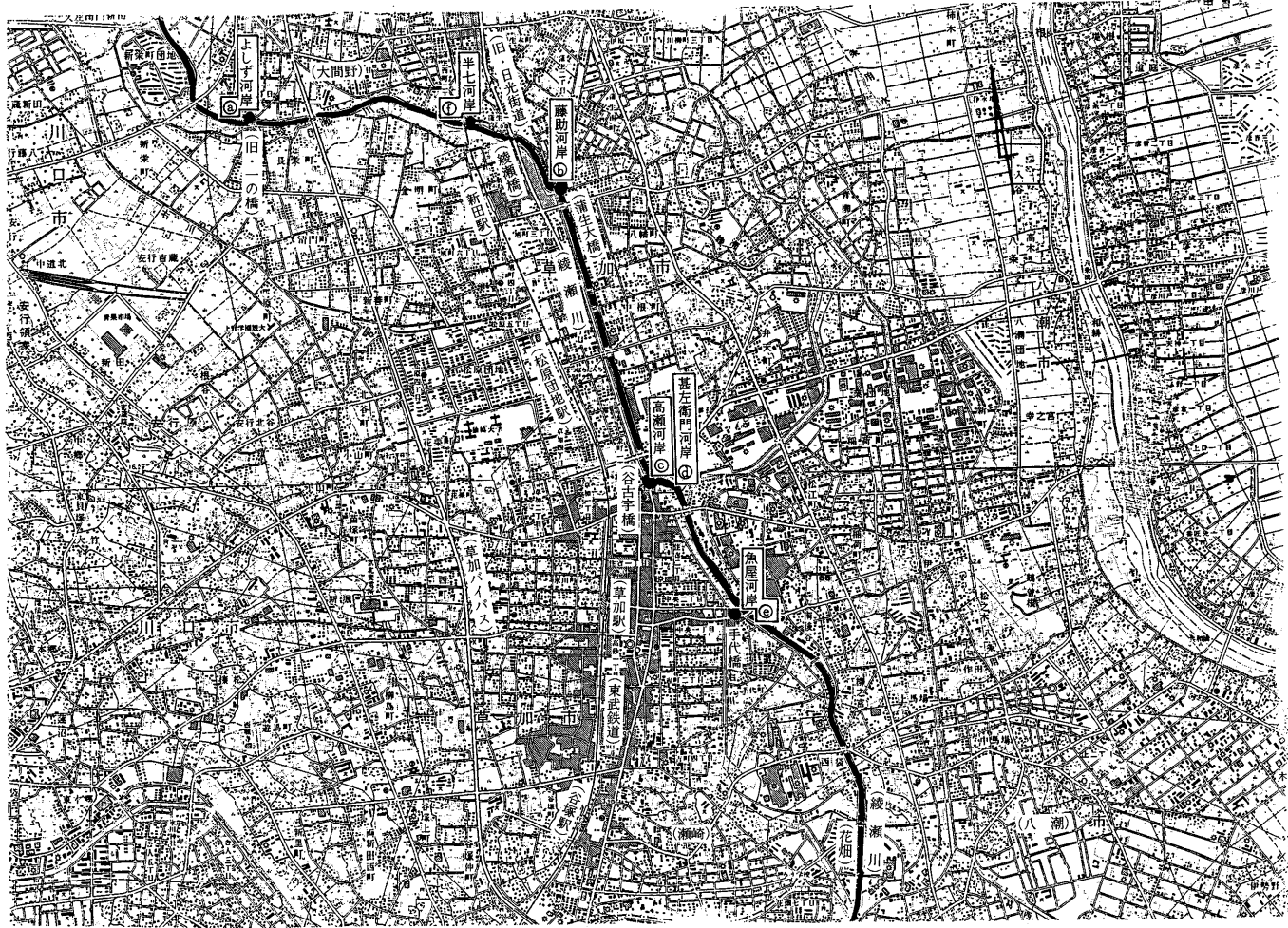
(1). 舟運の開始

綾瀬川の河川交通が可能になったのは、慶長年間（1596～1615）伊奈備前守忠次による備前堤の造成や寛永6年（1629）の伊奈半十郎忠治による荒川の瀬替えにより、幾つもの曲流をなしていた綾瀬川の人工改修を行うことができるようになってからのことであり、

⁽¹⁾ 大きなものとして次の3つがある。

最初は、寛永年間（1624～1644）に蒲生（現・越谷市）から槐戸・篠葉・宿篠葉（現・草加市）を迂回した曲流を直道にしたこと（尚、この間の古い流路は古綾瀬川になっている）、次に、寛永年間内匠村（現・足立区）から小菅村（現・葛飾区）までの綾瀬新流路の開削と、さらに、延宝8年（1680）小菅村から隅田村（現・隅田区）までを直道

(1) もともと綾瀬川は、一時は荒川の主流筋でもあったが、この備前堤の造成により、荒川と綾瀬川が分離改修された（「岩槻市史」・通史編）



A 図 草加市域周辺の綾瀬川の河岸

にしたことである。又、同時に西方村の「旧記」の「延宝8年申年小菅村より須田（隅田）村まで御普請これあり、右川悪水路に限り用水の堰留は一切御停止に仰せ出され」とあるように、綾瀬川が一応⁽²⁾排水幹線路に定められたことによって、舟運を可能ならしめたのである。

(2). 河岸

江戸時代には、2種類の河岸があったようである。それは「地方大概集」によると、「河岸場と云は湊二類する事て舟着の場所極り、旅商の売荷物等を積立る場所をいふ、御料私領とも河岸帳というふもの御勘定所二有_レ之御代官場所替、最寄替の節は河岸帳引渡二相成事也、縦ひ船着宜敷場所たりとも新規二河岸取立る事停止也、若内々船着を拵、最寄河岸場より於_レ障は船着為_二相止_一、品二寄相応の咎も申付る事なり。」とあるように、幕制にも定められた公認の河岸と、そうでない河岸、つまり民間河岸（但し、佐藤久夫氏⁽³⁾の呼称）とがあった。この民間河岸というのは、個人の家荷しか積降ししない河岸であり、たいていは自分の家に引き堀をし、家の近くに舟付場を設けていた河岸のことでもある。

明治になってからは、以上の河岸とは異なる近代河岸も出現した。

草加市域周辺における綾瀬川の河岸は、明治16年の埼玉県内河岸一覧⁽⁴⁾によると、南（下流）から魚屋河岸（南草加村、坪数244坪）、甚左衛門河岸（谷古宇村、坪数71坪）、藤助河岸（蒲生村、坪数45坪）、そして上流の半七河岸（蒲生村、坪数93坪）となっている。以上の河岸一覧には出ていないが、江戸時代よりあったよしず河岸と、明治の終わり頃できた高瀬河岸とがあった（A図の◎参照）。

次に以上の河岸の開設時期や特色、又は現在について調べてみた。

イ. 魚屋河岸

別名、手白（代）河岸ともいう。公の記録である「日光道中宿村大概帳」の米の津出し事項をみると、「草加宿 米の津出し、南草加村地内字魚屋河岸へ十三町、それより江戸迄川路四里。」とある。又、「草加しるべ」によると、「魚屋河岸 本地は慶長年間舟船ヲケイ留シタル地ニシテ魚屋川岸ト名称ヲ附シタルハ其後ナリシモ年代詳ナラズ上流札場川岸へ拾町、下流東京浅草川岸へ五里、往復時間三十五時間」とある。以上の記録によって、魚屋河岸は、米の津出し河岸でもある公認の河岸と考えられ、その開設期は慶長年間であり、おそらく千住大橋際まで4里、浅草河岸まで5里の地にあったことがわかる。又、魚屋河岸と言われるようになったのは、江戸から魚を輸送してきたからだ⁽⁵⁾と伝えられている。現在、魚屋河岸を取り仕切っていた舟積問屋の子孫は、浅井姓を名乗り、手代（白）橋際で雑貨屋と建材店を営んでおり、当時の様子を知る先代は、亡くなってしまった。手代橋際には、浅井姓を名乗る家が数軒並んでおり、そのうちの1軒は、舟運時代に桶を東京へ輸送したと思われる桶屋も現在残っている。

ロ. 甚左衛門河岸

別名、札場河岸とも云う。

「草加しるべ」によると、「札場河岸 本地ハ天和三亥年綾瀬川新川掘割ノ際、設置シタル川岸場ニシテ、当所ハ往古ヨリ開帳并ニ広告之板札ヲ建テタル所ナルガ故ニ札場川岸ノ名称ヲ附ス（公儀ノ高札ニアラズ）上流蒲生藤助川岸へ七里、下流魚屋川岸へ拾町、東京浅草川岸へ往復時間三十五時間、」とあり、甚左衛門河岸が、高札場（幕府よりの通達、法度）ではなく、単なる広告や板札を建てた

(2) 上流の岩槻地域では、用水堰留は大目にもみられていた。(3) 草加市の市史編さん委員

(4) 埼玉県立文書館資料 (5) 「草加の歴史」昭和38年

ところから札場と称したものと見える。この甚左衛門河岸は、A図の④をみてもわかる様に宿場のはずれの六丁目（付近の人は「六丁目河岸」とも呼んだ）にあった。普通、高札場は宿場の中央に建てられていたことから、公儀の札場ではなかったのである。この通称、札場河岸の開設は、下流の魚屋河岸よりも少し遅れて天和3年（1683）と云われ、新川堀割の時期と深い関係があったであろうと、佐藤氏は云っている。距離的にも魚屋河岸とは拾町しか離れておらず、東京への所要時間もほぼ同じであった。現在、河岸の舟積問屋、野口甚左衛門家（先代は死亡）も昔と同じ位置にあり、「フダバ」という河岸の名前と同じ甲板を掲げて、建材・計量器販売の仕事をしている。

聞くところによると、野口家は戦後の農地改革以前は、約20町ほどの土地を所有していたそうである。そして、「しもたや」と呼ばれ、小作人からの上がりて暮らしていた地主であった。

ハ. 藤助河岸

「日光道中宿村大概帳」の米の津出し事項に「九左衛門新田・金右衛門新田 蒲生村綾瀬川河岸へ積出し、それより江戸迄川路五里」とあるように、この蒲生村綾瀬川河岸が、藤

助河岸のことであり、藤助とは歴代主人の名前である。この藤助河岸の開設は、佐藤氏によると墓碑から推察するに天和・元禄期であると云う。又、江戸の千住大橋際から此の地まで川路4里とあり、現在の越谷市と草加市の境に位置している。米の積出し河岸としても公に記録されていることから、公認の河岸であったと言えよう。特に新田地区（現・草加市）の米の積出し河岸でもあった。

昔の河岸問屋藤助は、現在、高橋藤助商店として酒屋を営んでおり、対岸には明治の頃に分家させた妹夫婦の子供が、やはり同じく藤助を名乗り薬局をやっている。この綾瀬川の河岸のうち、一番よく河岸場跡が残されている（B図）。

二. 半七河岸

半七河岸は、藤助河岸とよしず河岸の間に位置し（A図の①）、江戸時代の頃は坪数も藤助河岸よりも大きく、又、繁盛していた。しかし、明治になると衰頹してしまった。その為か詳細な資料も入手できなかった。

ホ. 高瀬河岸

この高瀬河岸は、明治になってから出来たいわば近代河岸である。この河岸を取り仕切っていたのは高瀬家である。聞き込みによると、高瀬家は江戸時代より船頭であった家で



B図 大正時代の藤助河岸

各村も所有していた（E表参照）。藤助商店は、明治の頃には個人で伝馬船を10数艘所有して

いた。

舟には江戸時代より届出制度があり、明治になってからもそれは受け継がれ、府県知事宛への船の届出制度そして鑑札は残っていた。F表は、よしず河岸の関根氏所有の船鑑札である。

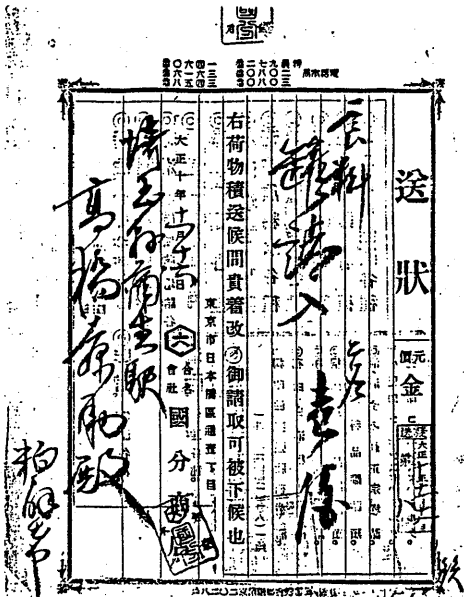
○船頭

佐藤久夫氏の「綾瀬川の河岸」に神明神社寺小屋に入門した門人帳⁽⁷⁾のなかの船頭の氏名を載せている。それによると、船頭高瀬兼吉・吉次郎・喜三郎・善次郎・小早川惣藏・政五郎・吉太郎・徳次郎が名を連ねている。そのうち、高瀬家は上述のように明治になってからは自らの河岸を持つまでになった。

船頭の収入は多く、藤助商店によると、大正の頃、日給で約1円だったと云う。同じ頃、船頭の人数は、藤助河岸には15人くらいいたということで、原則として1艘につき2人は

(7) 弘化5年～明治20年

D表



E表 各村舟所有量（明治初年）武蔵国郡村誌

村名	川下ケ小舟	水害予備船	似帯船	伝馬船	小伝馬船	耕作船
○(草加宿)△ △吉笹原村	三艘	四艘	五艘	四艘	二艘	五艘 (稼船) 一十五艘
△南草加村	一艘	二艘	一艘	一艘		
△原島村		一艘				
△立野村		一艘				
△北草加村		十八艘				
△与左衛門新田	一艘					
△谷古字村	七艘	二艘		二艘		
△宿篠葉	二十艘	一艘	三艘		四艘	
○篠葉村		二十六艘				
○槐戸村		十一艘				
○中曾根村		一艘				
○庄左衛門新田	三艘					
○太郎左衛門新田		五艘				
○苗塚村	ナシ					
○原村	一艘					
○上谷塚村	三艘					
○下谷塚村		二艘				
○瀬崎村	(荷舟) 五艘		一艘			
○長右衛門新田	八艘	六艘		一艘		
○金右衛門新田	九艘	二艘				
○清右衛門新田		二艘				
○九左衛門新田	七艘					
○花栗村						

F表 明治時代の船鑑札



乗船していたらしい。又、夫婦舟もあったと云う。そして、船頭の他に舟曳き人足も多勢いた（新河岸川においては舟曳き人足を「のっつけ」と呼んだ⁽⁸⁾）と云うことである。

尚、河岸には決まって収入の多い船頭たち相手の関係する店なども立ち並んでいた。藤助河岸の「だるま屋」は、船頭相手の女郎屋で、現在は家屋だけが残っており住人はいない。

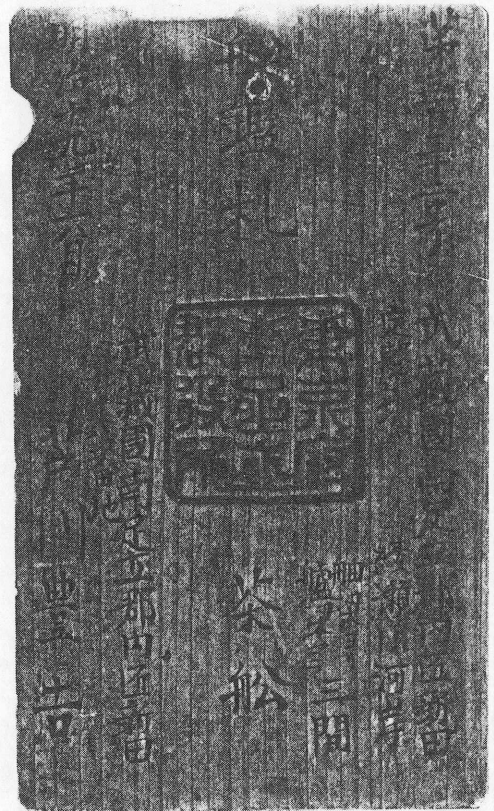
○運賃

G表⁽⁹⁾は大正6年・7年の高瀬河岸における船積荷一覧表である。各河岸は特に船賃の統一の協定を結び抜け駆けを避けた。

○距離と時間

草加市域周辺の河岸から東京まで川路約

F表 明治時代の船鑑札



15km～20kmで、舟の所要時間は35時間であったが、これは蒲生の藤助河岸まで東京湾からの潮流が影響し、その上げ潮、引き潮を利用しての時間であった。

二. 新会社設立

下記の資料は「越谷市史・六」に記載のものである。つまり、大正2年4月、蒲生藤助河岸を買収して株式組織をつくり、武陽水陸運輸株式会社を設立している。

（武陽運輸創立総会）

曩に数次報導したる南埼玉郡蒲生村綾瀬川川岸廻漕店藤助川岸買収して株式組織をなしたる武陽水陸運輸株式会社創立総会は、去る六日午前十時より本店に開く、株主八十五名の出席発起委員長中村悦蔵氏会長席に着き、

(8) 「新河岸川の舟運」 斉藤貞夫著より

(9) 「綾瀬川の河岸」 佐藤久夫著より

G表 高瀬河岸（大正六年・七年）船積荷一覽

私計 (八二錢五厘)	計 四七五円	高瀬船荷賃錢										月
		12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	
(八二錢五厘)	(五五四円)	大正六年										大正六年
		五七・八〇	三三・四五	三一・四〇	三〇・三二	二九・二五	二八・一八	二七・一〇	二六・〇二	二五・〇〇	二四・〇〇	二三・〇〇
(九六錢五厘)	(二九八円三四錢)	大正七年										大正七年
		二二・五六	二一・四八	二〇・三〇	一九・二二	一八・一四	一七・〇六	一六・〇〇	一五・〇〇	一四・〇〇	一三・〇〇	一二・〇〇
(〇〇錢四厘)	(四一〇円)	積荷に対する歩合高瀬分										大正六年
		三六・二〇	三五・一〇	三四・〇〇	三三・〇〇	三二・〇〇	三一・〇〇	三〇・〇〇	二九・〇〇	二八・〇〇	二七・〇〇	二六・〇〇
(八八錢三厘)	(五六五円)	大正七年										大正七年
		二二・四〇	二一・三〇	二〇・二〇	一九・一〇	一八・〇〇	一七・〇〇	一六・〇〇	一五・〇〇	一四・〇〇	一三・〇〇	一二・〇〇
(二二六円)	(四七七円)	高瀬中積										大正六年
		一七・七八	一六・六八	一五・四八	一四・二八	一三・〇八	一二・〇〇	一一・〇〇	一〇・〇〇	九・〇〇	八・〇〇	七・〇〇
(四三錢)	(二四七円)	率4/10										大正七年
		二七・七〇	二六・五〇	二五・三〇	二四・一〇	二三・〇〇	二二・〇〇	二一・〇〇	二〇・〇〇	一九・〇〇	一八・〇〇	一七・〇〇
(三〇錢七厘)	(四七八円)	高瀬持船										大正六年
		六三・三九	六二・二〇	六一・〇〇	五九・八〇	五八・六〇	五七・四〇	五六・二〇	五五・〇〇	五三・八〇	五二・六〇	五一・四〇
(九九錢)	(九七二円)	率3/10										大正七年
		八二・二五	八一・〇〇	七九・七五	七八・五〇	七七・二五	七六・〇〇	七四・七五	七三・五〇	七二・二五	七一・〇〇	六九・七五

創立に関する事務報告ありて重役の選挙に移り取締役一人の推薦方を中野俊助氏に一任して中村悦蔵氏を推し、更に同氏より高橋藤助・渋谷富之助・井橋太郎兵衛の三氏を取締役に、白井松之助・荒川吉衛門の二氏を監査役に、又議事録署名員も同じく指名に依り川上源吾・江原金五郎・野口孫吉の三氏を推し一時休憩、中食後再開会長より休憩中取締役

の互選に由り社長に中村悦蔵、常務取締役に高橋藤助の二氏当選せし旨の報告ありたる後、商法第三百三十四条に拠る検査役は会田善次郎・鈴木源兵衛・増田宗太郎の三氏を推し、尚定款中の第二条を綾瀬川の水便及び本県六号国道並に東武鉄道を利用し東京と地方との荷物運搬を為し及び之れに附帯する倉庫貸付の業務を営む以て目的とすと改正し、又建物船舶買入費及荷車新調費並に役員報酬其他目論見書及収支予算書其他商号記号等全部原案の通り決定、午後一時半散会せり

(武陽運輸社の開業)
南埼玉郡蒲生村なる藤助河岸より綾瀬の水流を利用して運輸業を営まんと予て計画なる武陽水陸運輸株式会社は、愈々其の準備を終り今日より開業せり、尚ほ東京市日本橋区小舟町の同会社支店も同日より開業したれば越ヶ谷附近荷主の便利は此の上無かるべく、従て会社の前途は多望なりと云ふべし

以上の武陽水陸運輸株式会社は、東武鉄道（大正9年、越ヶ谷駅開設）並に国道を利用し、となっているが、実際には東武鉄道の運賃は舟運の3倍であり、あくまで運賃の安い、藤助河岸を仲継港とする水運中心の会社（資本金5万円）であった。その商圏は、越ヶ谷をはじめ、粕壁、岩槻、吉川方面に及んだ。そして、取り引き先は、日本橋の小舟町の同会社の支店が窓口となり、東京方面との関係を持った。

その取り扱い荷は、岩槻の白木綿、蚊帳地、胡麻油、蔬菜類、粕壁の菜種、しょう油、味噌、米、麦、胡麻油、越ヶ谷の米穀、こも類、味噌などであった。東京からは、日用雑貨などの生活必需品や肥料などであった。一年の出荷高は、実に約一萬八千駄（一駄は三六貫）で、着荷は二萬駄以上にも及んだと云う。

(4). 舟運の衰頽

江戸時代中期以降、次第に隆盛をきわめた

綾瀬川の河川交通は大正末期になって、大きな嵐に見舞われた。その1つは、大正9年の東武鉄道の敷設で、それによる越ヶ谷駅と取り扱い荷の協定による制限であり、又、自動車の出現であった。そして直接的な大きな打撃を受けたのは、関東大震災による輸送船、運送荷が焼失したり、行方不明になったりして、各河岸問屋や武陽水陸運輸株式会社が大きな損害を受けたことである。以上の衝撃により、江戸時代から続いた綾瀬川の河川交通も次第に幕を閉じる様になった。

結 語

綾瀬川の河川交通は、江戸時代に河川の人工改修が可能になって、綾瀬川の曲流が直道にされ、又、用水堰留が禁止され排水幹線になった時に開始し、江戸時代末期には隆盛をきわめ、大正末期、近代交通（鉄道・自動車）の出現や関東大震災などによって被害を受けてからのち、次第に幕を閉じた。その果たした役割は、当時の交通機関として、草加

市域周辺の産業経済に与える影響は絶対なるものがあった。

この調査に1日ばかりでご教示をいただいた草加市の市史編さん委員佐藤久夫氏に、謝意を表します。

参考文献

- 1 原沢文彌：「武州新河岸川交通の歴史地理学的研究」，東京学芸大学研究報告3，32-46. 1952.
- 2 河内又右衛門：「草加しるべ」，明治35年.
- 3 「日光道中宿村大概帳」，通信博物館蔵，天保14年.
- 4 齊藤貞夫：「川越舟運」，さきたま出版会，1982.
- 5 佐藤久夫：「綾瀬川の河岸」，草加市史研究2，草加市，102-138. 1982.
- 6 その他
西方村「旧記」
「地方大概集」
「岩槻市史」・通史編
「越谷市史」六
「草加市史」
「武蔵国郡村誌」