

福岡河岸における歴史的地理学的考察

加藤光子*

A Historical-geographical Study in the Settlement of Fukuoka Riverbank

Mitsuko Kato

抄 録

菊地の「新訂歴史地理学方法論」に依拠して、地図や資料を基に、過去の地理を復元し、河岸集落の景観形成を、背後の人間集団の行動や考え方の視点から考察を行った。

研究の展開は、福岡河岸成立期の景観形成、舟運最盛期の福岡河岸とその周辺の景観形成、舟運衰退期の福岡河岸とその周辺の景観の変化の順で行った。

一、はじめに

菊地は「新訂歴史地理学方法論」において、歴史地理学の定義を著者の論理の展開上、次のように単純な表現で行った。歴史地理学とは、過去の地理を復元してこれを説明し、叙述する科学であるとした。広義の地理学は、現在の地理を研究する現代地理学 modern geography と、過去の地理を研究する歴史地理学 historical geography とに二大別される。菊地は、地理とは何かについて、何を研究するかという対象において、さまざまな定義があるのは同じ本質を追求していながら、アプローチに違いがあったからである、とした。そして地理学史において一貫してきた本質は、人間集団が生活するために、いかに空間を組織しているかという事象であった。過去の地理とは、過去において人間集団がいくたびも空間的組織をつくり変えてきた事実であり、歴史地理学の対象とは、このような歴史的空間であるとした。

菊地のいう歴史地理学や地理学の本質理論は、地理的空間とはいかなるものかという問に答える理論であり、大別して、環境論・分布論・景観論・地域論などとした。¹⁾

今回、筆者は菊地の歴史地理学方法論(菊地の、著書の中での各研究者の学説については混乱を来すので、本稿では菊地の方法論に焦点をあてる)を根拠として基礎的な研究を行った。研究方法としては、まず最初に、対象地域の過去の地理の復元を、収集した絵図や地図・空中写真と、文献史料で行い、本質理論は景観論の視座から分析・記述し、叙述的に説明することとした。

景観論も時代により諸説があるが、本稿においては、シュリユーターの古典的な実証主義的な景観論ではなく、新地理学としての人文主義的な景観論を採用した。菊地は、古典地理学(ここでは文化形態学)から社会地理学へと移行した人文主義的な景観論は、景観の形成に人間行動を認め、単なる景観の分析や記述にとどまらず、景観の背後の人間の考え方があることを認め、これを解釈学的アプローチによっ

*かとう みつこ 文教大学教育学部

ているからであるとした。

以上、今回は方法論的な考え方の基に、景観論の視座から研究を行うことを本稿の目的とした。福岡河岸（現在、上福岡市域）を事例地域として研究を行った。

福岡河岸は、新河岸川舟運の河岸である。新河岸川は武蔵野台地の北東縁に沿って、柳瀬川と黒目川を合流して、図1のように九十九曲りと称されたほど蛇行し、下流の和光市新倉で荒川に合流していた。荒川が外川と呼ばれたのに対し、新河岸川は内川と呼ばれた。江戸時代初期から川越地方と江戸とを結ぶ水運が開始された。明治、大正、昭和初期に至る約三百年にわたって、重要な水上交通の役割を果たしていた。河港である新河岸川の河岸は二十三カ所あった。和光市新倉で荒川で合流してからは、荒川の河岸は十六カ所であった。上流から下流までの距離は約三十里であった。²⁾

福岡河岸は、水運のターミナルである新河岸川上流の仙波河岸（現在、川越市域）より

下流に向かって七番目の河岸である。対岸には、新河岸川に架かる養老橋を挟んで古市場河岸（現在、川越市域）が位置している。福岡河岸は近世には川越藩領福岡村であった。明治4年からは川越県から入間県を経て熊谷県に改正された。現在、福岡河岸は埼玉県に属している。

地形的には、武蔵野台地の末端に位置しており、標高十六mである。対岸の古市場河岸は標高八mで、二倍もの標高差があった。

研究の展開として、第一に、享保・寛延における福岡河岸成立期の絵図をもとに河岸の景観を読みとり、福岡河岸が安永の河岸吟味において公認河岸となっただきさつや、流通貨物の種類などを明らかにする。公認河岸となって、河岸機能が充実していく様子を明らかにする。第二に、幕末から明治中期における地図から、最盛期における福岡河岸の景観形成を、河岸問屋の屋敷の位置や流通貨物量などから明らかにする。第三に、大正から昭和初期における地図と空中写真から、福岡

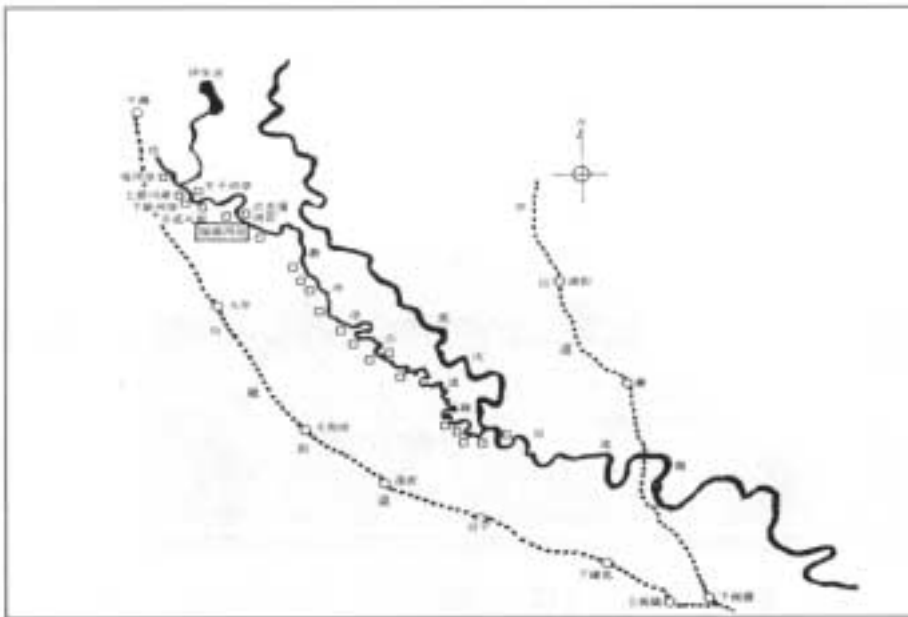


図1 新河岸川と福岡河岸（荒川と街道を含む）略図
資料「きんもくせい」より

河岸の景観の変化を明らかにし、舟運衰退の原因を追究する。最後に、時の支配体制のもとで、福岡河岸における景観形成が、人間集団のどのような行動や考え方によって影響されているのかを追究する。

二、福岡河岸成立期の景観形成

～享保・寛延期～

イ、享保・寛延期の福岡河岸の絵図と古市場河岸との関係

図2と図3は享保年間(1735年頃)と寛延4年(1751年)の絵図である。

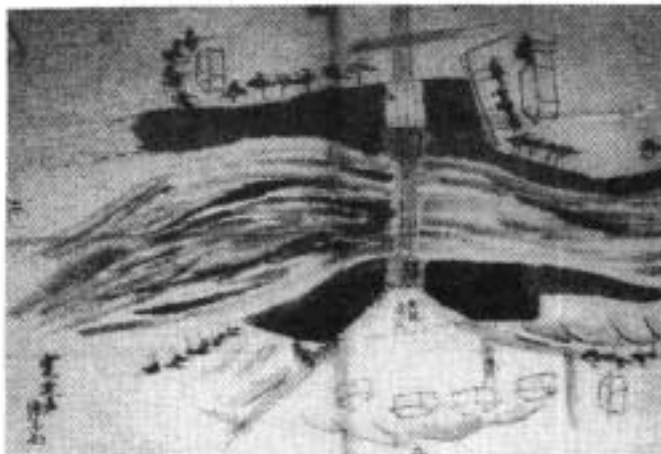


図2 享保年間(1735)の福岡河岸絵図面(沢田茂一郎氏所蔵)
資料「新河岸川(舟運)の福岡・古市場河岸」より

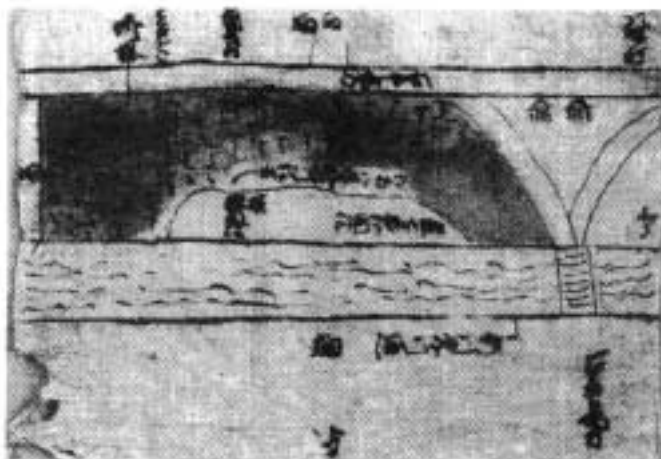


図3 寛延年度(1750年頃)の福岡(下)・古市場河岸(上)
絵図面(吉野幸子氏所蔵)
資料「新河岸川(舟運)の福岡・古市場河岸」より

享保年間(1735年頃)の図を見ると、古市場河岸は描かれておらず、福岡河岸のみを描いている。この図には新河岸川が直線で描かれ、図中の文字、二軒の船問屋と思われる家、林の書き方や図の向きなどから考えて、福岡河岸よりも標高が2分の1も低い、対岸の古市場河岸側から描かれたものと推察される。道路は二軒の家を挟んで東西にV字形になり、北側(図中では左側)は扇町谷街道(古市場北坂)へ、南側(図中では右側)は三ヶ島街道(古市場南坂)へ、西側に新河岸川と平行している道路は周辺の農村と川越藩とを結ぶ重要な交通路であった。この道路の西側(図中では下)には畑であった。「福田屋文書」³⁾において、福岡河岸の取扱い荷物が、移出貨物に薪を中心に野菜類、移入貨物に肥と書かれていることから、周辺の台地上の地目は雑木林や畑であったと考えられる。新河岸川には橋が架かっているが、この橋は板橋で古市場村板橋と呼ばれていた。「上福岡市史」⁴⁾によると、この板橋は川越藩の御普請場であり、古市場村を世話村とする付近の組合九カ

村の請負普請で造られた。福岡河岸はこの請負普請には入ってはいなかった。古市場河岸側の板橋の近辺は東側公用地、福岡河岸側の板橋の近辺は西側公用地(図4)となっていたが、後に福岡河岸が公認河岸となるまでは、東西の公用地は古市場河岸が自由に使用していた。このことが古市場河岸と福岡河岸との後々の村境地争論となっていた。⁵⁾

福岡河岸の開設は、「上福岡市史」⁶⁾によると享保18年(1733年)頃であるという。新河岸川付きの福岡村の三軒の問屋、三富地方の農村を相手に農間渡世として回漕業を始めるとともに、肥・薪・野菜の仲買商も始める(「福田屋文書」)⁷⁾とある。三軒の問屋は、半兵衛・門左衛門・三之助である。また、「福田屋文書」⁸⁾によると、享保18年頃における三軒の船問屋の取扱い荷物は、江戸表の大名や旗本の御用薪を中心として肥などであった。船は二十駄積の小ニタリ船四艘を持ち、一艘につき五十文から七十文の口銭(手数料)を船頭から取っていた。

福岡河岸の対岸である古市場河岸の開設は、

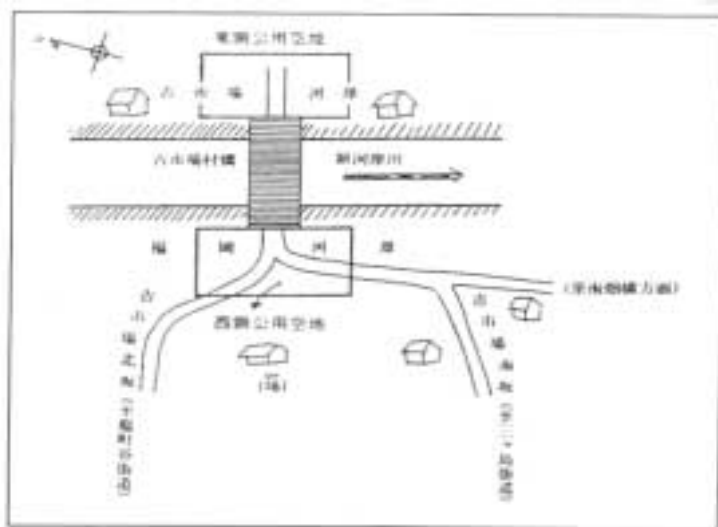


図4 福岡河岸と対岸の古市場河岸略図
資料「きんもくせい」より

福岡河岸よりも先に開設されており、船問屋であった沢田家三代目加兵衛の時（1685年、貞享2年）にはすでに開設されていた。⁹⁾

図3は寛延4年（1751年）のものである。この図には、福岡河岸と古市場河岸が描かれている。享保の図と比較すると、福岡河岸側の方は山のような丘が描かれており、武蔵野台地の末端と考えられる。福岡河岸にはV字形の中に四軒の家があり、南側の道路を挟んで一軒の家がある。享保の図には見えなかった家である。この五軒の家は既述した三軒の船問屋（半兵衛・門左衛門・三之助）と船問屋の分家か、あるいは船問屋の蔵や屋敷などと推察される。この三軒の船問屋は、現在、残存している屋敷地と同じ跡地であったことから、門左衛門（富田屋で、後に福田屋に株を譲り渡す）と三之助（江戸屋）の屋敷は、現在と同じ武蔵野台地末端の高台に位置し、両家は三ヶ島街道（古市場南坂）を挟んで隣接していたとみてよい。半兵衛（吉野屋）の屋敷は台地の坂を平に開発した場所に位置し、扇町谷街道（古市場北坂）に接して、板橋（養老橋）に最も近くに位置していた（図4）。

一方、古市場河岸は二軒の家がある。この二軒は船問屋の沢田家のもと推察される。図3のグレーの濃い部分が村境争論となった荷揚地である。古市場河岸は対岸の吉野屋よりはやや低い位置であったと考えられる。

福岡河岸開設の頃には、既に開設していた古市場河岸の方が、福岡河岸を含めた周辺の世話村（請負普請などを務めた）として、多くの特権を振るっていた。福岡河岸側の西側公用地（古市場河岸の荷揚地としていた）や古市場板橋、古市場の名前を使用した古市場南坂・北坂などをみても理解できよう。特に、古市場と名前のついた呼び方は古市場河岸側の住民がよく使用していた。西側公用地の荷揚地は、福岡河岸にとっては河岸機能を左右する場所であった。この荷揚地が古市場河岸と福岡河岸との領有地争論の大きな原

因であり、次に続く公認河岸への過程と、明治の河岸制度廃止以後から、それまでくすぶっていた火種が大きくなっていった。

口、福岡河岸における荷揚地の確保

福岡河岸は、開設された頃の享保18年（1733年）から安永2年（1773年）までは幕府末公認の河岸であった。幕府は勘定奉行石谷備後守に命じて、明和8年（1771年）から安永4年（1775年）にかけて、関東五カ国の諸河川や湖水全域の河岸吟味を行った。この河岸吟味において、古市場河岸は吟味を受けるが、福岡河岸は当初受けなかった。そこで、河岸吟味されなかった福岡河岸は、運上金（幕府へ納入する営業税）を上納することで幕府公認の河岸として正式に吟味されるように願った。安永2年、半兵衛、門左衛門、三之助の船問屋は、代官所と郡代官所を通じて運上金永の上納を願い出た。二軒の船問屋（もう一軒の船問屋半兵衛は病気で欠席）と組頭が、勘定奉行石谷備後守に呼び出されて、尋問が何度かやりとりされた。船問屋方の言い分である運上永の上納額は、一カ年に付き三軒で、永二百五十文であったが、奉行所側の言い分は永七百五十文と大きな隔差があった。最初はお互いに譲らなかったが、結局、双方共歩み寄って、永六百文の上納額となった。¹⁰⁾

安永2年（1773年）公認時における、福岡河岸の三軒の船問屋の持高と屋敷地は、次の通りである。半兵衛（後の吉野屋）は、持高一石八升二合二勺、屋敷地七畝二八歩、門左衛門（富田、後に福田屋が問屋株を借り受ける）は、三斗三升六合六勺、屋敷地二畝一四歩、三之助（後の江戸屋）は、持高七石一斗六升八合、屋敷地二畝一六歩（但し、借地）である。半兵衛は持高は少ないが、屋敷地は一番広い。¹¹⁾

船は、二十駄積みの小二タリ船で、一カ月に三軒の問屋で四艘を使用して運んだ。

船頭は、孫一、兵右衛門、五左衛門、与兵衛の四人であった。

福岡河岸の取扱い荷物は、一年の秋・冬・春の三月頃までに、周辺の農家から薪・そだ・芋・大根などを買い、江戸へ移送し、江戸からは肥・灰を移入し、周辺の農家へ売っていた。¹²⁾

河岸の開設から約40年後、安永2年（1773年）、公認河岸となった福岡河岸は、ようやく、正式に河岸場（荷揚地）が認可された。認可された荷揚地は、今まで古市場河岸が自由に使用していた西側公用地の一部も含まれていた。古市場河岸は、この西側公用地の福岡河岸使用に対して、奉行所へ訴訟を行った。しかし、奉行所は古市場河岸の訴訟を却下し、この西側公用地は、福岡村の預かり地となった。¹³⁾

三、舟運最盛期の福岡河岸とその周辺の景観形成

～ 幕末から明治中期にかけて ～

図5は、明治14年測量の迅速測図である手書き彩色地図（手法がフランス式）で、スケールは2万分の1尺である。図6は、同じく明治14年測量の迅速測図（手法がドイツ式）である。¹⁴⁾

この両図において、新河岸川沿いの福岡河岸や、対岸の古市場河岸、周辺の村々などの地形や土地利用が確認できる。

新河岸川は北西から南東に流れ、武蔵野台地縁辺に沿って、川崎村で大きく蛇行している。福岡河岸と古市場河岸とは川を挟んで東西に分かれている。福岡河岸周辺の土地利用は、周囲を畑で囲まれており、水田は福岡河



図5 新河岸川と福岡河岸（手書き彩色地図、明治14年の迅速測図）
2万分の1尺「埼玉県下武蔵国入間郡久下戸村及南畑村」



図6 新河岸川と福岡河岸
(明治14年の迅速測圖)
2万分の1尺「大井町」

岸西側の沼地周辺にわずかに位置しているだけである。この沼地の位置は、図5の等高線を見ると、台地より低地である。新河岸川の福岡河岸側は、ほとんどが台地特有の土地利用である畑や雑木林である。これは、既述した福岡河岸の流通貨物における畑作物の内容と一致している。

一方、対岸の古市場河岸側の土地利用は、新河岸川沿いの牧草地を除くと、沖積低地のため、そのほとんどが水田である。

図7は、明治20年から明治40年代にかけて、福岡河岸の町並みを拡大した図である。対岸の古市場河岸も描かれている。新河岸川を挟んで、両河岸が対峙している様子がわかる。江戸時代から明治初期まで、古市場板橋と呼ばれていた橋は、明治7年(1874年)には養老橋となった。この橋によって、江戸時代中期以来、古市場河岸との間で続いていた荷揚地をめぐる紛争(村境論争)が、古市場板橋の移動により再燃した。¹⁶⁾ 明治15年(1882年)、埼玉県は争論地の現地調査を実施した。その結果、村

境地は、福岡村・中福岡村と古市場河岸との川(新河岸川)の中央として決着した。福岡河岸側の荷揚地の一部となっていた公用空地は、福岡河岸が五年ごとに、埼玉県へ使用願いを提出することで解決した。この使用は、明治末期まで続いた。¹⁶⁾

図7により、吉野屋、福田屋、江戸屋の三軒の間屋の位置を確認してみよう。この図ではわからないが、現地調査や史料の前後から判断すると、吉野屋と福田屋の境には高低差があり、吉野屋は台地の下か坂下に位置し、福田屋は台地上に位置していた。そして、江戸屋は福田屋と同じ台地上に位置していた。¹⁷⁾



図7 福岡河岸と対岸の古市場河岸の一部
(明治20年~40年代)

吉野屋は場所的には、土地の高低差もなく、河岸の荷揚地と養老橋に一番の近さであり、回漕業を行うには最適地といえる。三軒の間屋の背後や側面は畑として利用されている。以前、古市場北坂・南坂と呼ばれていた道路は、舟運との連絡路であり、

川越を始め周辺の村々との重要な交通路であった。特に、古市場村からは、台地の福岡村への出耕作するためには、必要な通路の板橋（養老橋）や道路でもあった。このことも、既述した古市場村との村境争論に発展していった原因でもあろう。

公認河岸となった福岡河岸は、江戸時代末期まで、内陸水路における大量輸送の基地として大きな役割を果たしていた。その後、幕藩体制の崩壊により、明治初期には、河岸制度の廃止、内陸舟運を切り捨てようとする河川政策の変更（河川改修工事における舟運を生かした低水工事から洪水防御を目的とした高水工事への変更）、鉄道敷設の重視、などの政策的な大転換が実施された。¹⁸⁾ しかし、内陸舟運は、次々と敷設されるであろう鉄道と平行して、皮肉にも、明治中期までは最盛期を迎えた。

江戸時代末期、文政13年（1830年）には、福岡河岸の船は二艘増えて四艘から六艘となっ

た。天保2年には、既述したように、七代目星野仙蔵が古市場小兵衛預かりの門左衛門株を、河岸場地・土蔵を10年間借り受けて、船問屋の福田屋を開業した。この年から明治末期まで、福岡河岸の船問屋は、福田屋、江戸屋、吉野屋の三軒となった。また、福田屋は八代目の鶴吉の時に、現在の跡地に移転し、回漕業とともに肥・薪・野菜などの仲買商も行った。その後、明治末期まで、福田屋は古市場の藤蔵らから、問屋株を借り受けて営業を続けるようになった。¹⁹⁾

この時代における福岡河岸が、最盛期を迎えたことを検証するには、一つには、以前の時代との流通貨物量の比較である。しかし、今回は、江戸時代からの流通貨物量の史料が入手できず、明治期の文献²⁰⁾を参考にした。

福岡村の船については、「武蔵国郡村誌」²¹⁾

によると、明治9年には、荷船が二九艘（百石積みが四艘、九十石積みが二十五艘）あり、荷車が三輛あり、とある。文政13年の、六

表1 東京からの貨物移入 明治25（1892）年 金額の円未満は四捨五入

品名	数量内 見積高		単数 重量 (貫)	総量 (貫)	単数ノ 価格 (円)	金額 (円)	出先		十貫目 一里運 賃(円)	総量 運賃 (円)	運搬 方法
							場所	距離			
糖	6,000	俵	15	90,000	1.00	6,000	東京	10里	0.0028	252.000	船
ノ粕	500	俵	30	15,000	5.00	2,500	東京	10里	0.0028	42.000	船
干鰯	2,700	俵	9	2,430	1.25	3,275	東京	10里	0.0028	6.804	船
炭	800	俵	6	480	0.25	200	東京	10里	0.0028	1.344	船
塩	2,351	俵	8	18,808	0.25	582	東京	10里	0.0028	5.266	船
人糞	3,600	荷	12	4,320	0.07	325	東京	10里	0.0028	1.210	船
砂糖	144	個	5	720	0.45	324	東京	10里	0.0028	2.016	船
石油	18	個	9	162	1.90	342	東京	10里	0.0028	0.453	船
水油	2	個	22	44	9.00	18	東京	10里	0.0028	0.123	船
合計				131,964		13,566				311.216	

出典「きんもくせい」より

表2 福岡村からの貨物移出 明治25(1892)年 金額の円未満は四捨五入

品名	数量内見積高			単数重量 (貫)	総量 (貫)	単数ノ価格 (円)	金額 (円)
米	2,464	1,164	俵	18	20,960	3,000	3,492
繭	101	50	本	10	500	2,000	1,000
繭	1,422	51	本	10	510	2,000	1,020
甘藷	2,791	450	俵	12	5,400	0,400	180
甘藷	875	600	俵	12	7,200	0,400	240
小麦		2,000	俵	18	3,600	2,500	5,000
藍葉		875	貫	16			
生糸		17	貫				
粟斗糸		9	貫				
玉糸		1	貫				
真綿		1	貫				
茶	274	270	貫	10	270	2,000	540
絹織物	1,955	1,630	反	12	196	1,018	1,659
木綿織物	4,260	2,310	反	12	347	0,312	721
合計					38,983		13,852

出典「きんもくせい」より

艘よりもはるかに増加している。

表1と表2は、「貨物及び旅客調査二関スル心得」による明治25年(1892年)の調査結果の一部であり、福岡河岸最盛期の商品の移出入貨物である。表1が移入貨物で表2が移出貨物である。移入貨物はそのほとんどが東京からの貨物であり、舟運が利用された。移入先の東京から福岡河岸へは十里の距離があり、運賃は十貫目一里ごとに〇・〇〇二八円である。総量と総量運賃で一番多い貨物は、糠である。総量と総量運賃とは比例せず、塩のように総量が多くても総量運賃では安く、 \nearrow 粕の約八倍以下というもある。逆に、干鰯は、総量が少ないが総量運賃は高い場合もある。しかし、炭・人糞・砂糖・石油・水油は、総量と総量運賃とは正比例して安くなっている。表2は、舟運、陸送の区別がないが、その両方、別々の輸送である。貨物は、中継ではなく福岡村から直

接、周辺の村々へ移出された。米は、陸送(荷車や馬車)で人間郡所沢へ、繭の半数は、人間郡豊岡へ、それぞれ運送された。甘藷は船で東京へ運送された。周辺の村々へは陸送が、東京へは舟運が使われた。

なお、戸数や人口については、河岸については不明であるが、福岡村全体では戸数は百八戸、人口は五百八十七人である。²¹⁾

四、舟運衰退期の福岡河岸と

その周辺の景観の変化

～大正から昭和期にかけて～

図8は、大正13年における国土地理院発行の2万5千分の1尺の地図と、図9は、その修正測量がなされた昭和24年の同スケールの地図である。空中写真は、国土地理院により昭和36年に撮影された、スケールが1万1千分の1尺のものである。昭和24年

の地図と、昭和36年の空中写真をみると、新河岸川の河川改修後による変化を除き、福岡河岸の旧船問屋跡とその周辺は、大正期のものとそれほど変わってはいない。



図8 新河岸川と福岡河岸
2万5千分の1尺「与野」
(大正13年)



図9 新河岸川と福岡河岸
2万5千分の1尺「与野」
(昭和24年)

しかし、地図の精度の点では、大正期の図は、舟運最盛期の明治の迅速測図と比較すると、非常に良くなっている。大正13年の地図(図8)は、新河岸川の川崎村北側

部分の蛇行が明確に表されている。大正の頃になると、地図の描き方が変化してきており、集落部分や土地利用などの符号がより分かりやすくなってきている。しかし、野菜畑や空地は当時は符号がなく、桑畑、茶畑は符号があり、区別されている。福岡河岸の集落部分はよく読み取れるが、福岡河岸の南西側周辺は符号がないが、野菜畑か空地であると考えられる。その中には、桑畑もわずかに分布している。福岡河岸と、対岸の古市場河岸周辺の土地利用は、大きく変化していない。また、道路も明治期と同様に、北西から南東に、新河岸川を挟んで、東側に川越から所沢へ至る道と、西側に川越街道(川越～東京間を結ぶ)が平行して走っている。

この図8における大きな変容は、東上線が敷設されていることである。東上線は大正3年、貨客輸送のために敷設された。このことは、周知のように、新河岸川舟運の機能を大きく変容させた。

また、図8には紙幅の都合上省いたが、大正3年以前の明治28年に川越電気鉄道(川越鉄道の前身)が開通している。資料によると、福田屋は明治30年以降、川越電気鉄道の入會と所沢の駐車場を使用し、貨物の運送を行ったことが確認されている。この頃には既に、福田屋は舟運と鉄道の両方を利用して²³⁾

福田屋の十代目星野仙蔵は、回漕業や卸・小売業に加えて、地主・金貸し業・荒物小売業なども経営していた。その結果、当地方第一の資産家となった。彼は衆議院議員にまでなり、この鉄道誘致にも積極的であった。しかし、明治末期には船問屋は廃業し、回漕業以外の営業を行っていた。さらに、東上線の上福岡駅の開設とともに、いち早く、駅前に他の陸運業者とともに、星野運送店を開業した。²⁴⁾

江戸屋も、明治末期には回漕業を廃業した。そして、福田屋と同じ、回漕業以外の地主・金貸し・肥料卸小売業を営業した。

ここにきて、回漕業は吉野屋が、昭和6年に県からの通船停止令が出されるまで、営業を行っていた。²⁵⁾

新河岸川の河川改修工事は、明治中期頃より洪水の度ごとに頻出していたが、当時は舟運業者の反対運動により、実施されなかった。しかし、明治43年(1910年)の大水害によって、本川の荒川の河川改修工事が開始されたり、既述した東上線の敷設計画により、改修工事は再燃した。ついに、大正10年(1921年)に、県営工事として着工されることになった。²⁶⁾「上福岡市史」²⁷⁾によると、改修工事所長から福岡村長宛への文書には、次の事項の工事を達成する保証を承認している。

- 一、養老橋橋台より下流道路部分ニ対シ永久的ノ護岸工事施工スルコト
- 二、福岡村大字川崎耕地ニ対スル改修後ノ排水ヲ完全ナラシムル為メ樋管ノ新設又ハ其他ノ方法ヲ講スルコト
- 三、大字川崎耕地新川横断部分ニ対シーツノ橋梁ヲ架設シ耕作上ニ於ケル従来ノ交通関係ヲ保持セシムルコト

以上の三つの工事達成への保証において、一の養老橋橋台より下流の護岸工事とあるが、何故、橋台より下流かは、昭和24年の地図(図9)をみると理解できる。橋台より上流の、旧川崎村(後に福岡村に編入)の放物線を描いた蛇行部分が、改修工事により改善され、橋台より下流部分は、やや直線的になっており、改修工事は護岸工事だけで充分であったと推察される。三の耕作をするために、橋梁を架設するという事は、江戸時代から明治時代にかけても行われた、対岸の古市場村から福岡村への出耕作や、川越や周辺の村々への交通のためと考えられる。

最後に、昭和24年の地図(図9)は、江戸時代の絵図や明治期の地図とは景観が大きく変容したことがわかる。しかし、昭和36年の空中写真は、昔日と同じ旧船問屋の屋敷がそのまま残されている。この頃は、すでに

舟運の時代は完全に去り、鉄道とトラック輸送の時代である。しかし、舟運の衰退に最大の打撃を与えたのは、既述したように、鉄道の台頭と、明治政府の河川政策変更における、高水工事による河川改修工事である。

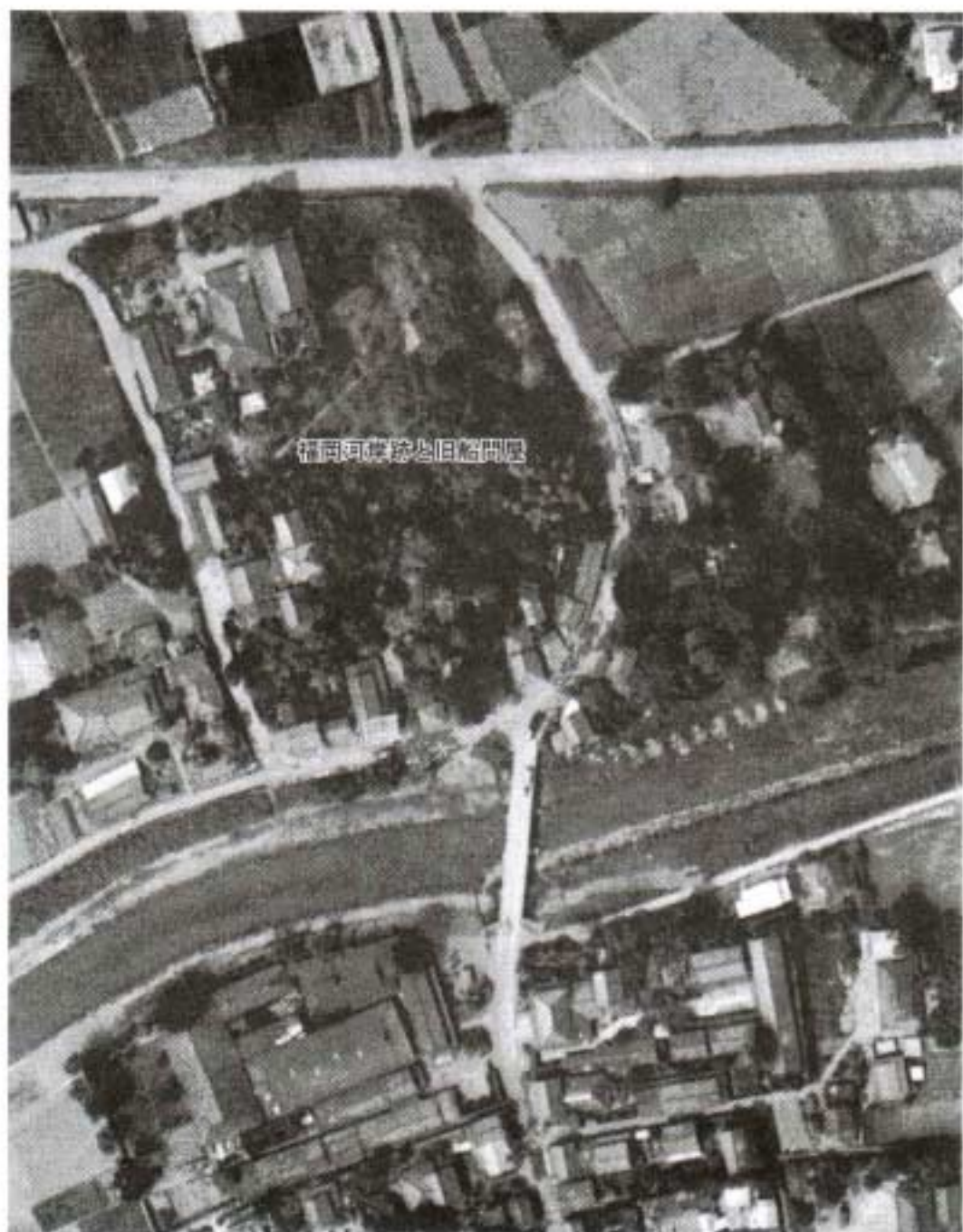
五、おわりに

今回は、菊地の「新訂歴史地理学方法論」に依拠し、主に地図や史料を基に、過去の地理の復原を行い、景観論の視座から基礎的研究を試みた。事例地域を、新河岸川の福岡河岸とした。

研究の展開は、まず第一に福岡河岸成立期の景観形成、第二に舟運最盛期の景観形成、第三に舟運衰退期の景観の変化、を章立てにして行った。

本論の分析は、福岡河岸の景観形成とその変化における、背後の人間集団の行動や考え方の追究を中心に行った。その結果、次の結論が得られた。

享保18年、福岡河岸は三軒の問屋が農間渡世として、茶代程度の口銭(手数料)を取って回漕業を始めたが、福岡河岸は当時はまだ小規模なものであった。しかし、明和・安永の河岸吟味において、対岸の古市場河岸は正式に公認河岸となったが、福岡河岸は吟味に漏れてしまった。このことは、福岡河岸の住民にとっては一大事となり、早速、河岸吟味の申請を行った。安永2年、福岡河岸は河岸住民の熱心な嘆願により、運上金を毎年六百文、幕府に納入することで決定し、公認河岸となった。公認河岸と未公認河岸とでは、河岸の繁栄を左右するほど、将来性の面での違いがある。その理由として、請負普請の世話村としての地位があった古市場河岸は、福岡河岸側の場所に、荷揚地を占有していたのである。この荷揚地は勘定奉行の裁可により、福岡河岸の使用が公に認められた。狭義では、河岸場というのは荷揚地を指しており、必要



空中写真（昭和36年） 福岡河岸跡と対岸の古市場河岸跡
1万1千分の1尺「大宮」

な場である。この場を公に使用できるようになったのは、福岡河岸が公認河岸となって獲得できた権利であるといえよう。さらに、対岸の古市場河岸の支配を受けていた福岡河岸は、²⁸⁾ 対等に商いを行いたかったとも考えられる。

幕末から明治中期まで、福岡河岸は最盛期を迎えた。福田屋、江戸屋、吉野屋の三軒の船問屋は、当地方では大問屋になっていた。しかし、幕藩体制の崩壊は、新河岸川舟運に、河岸制度の廃止などの大変化をもたらした。さらに、明治期、新政府は富国強兵政策のもとに、河川政策の変更、鉄道重視の考え方を打ち出した。これらの考え方は、一般住民に浸透するまでには時間がかかったといえる。

しかし、その時機は、いくたびかの洪水によって訪れた。その結果、明治末期から大正・昭和にかけて、住民の洪水防御のための河川改修工事への熱望と、国や県によるその実施である。この段階において、当初の明治政府の河川政策が生きてきたといえる。洪水防御（高水工事）の考え方は、舟運（低水工事）を衰退へと導くものである。また、鉄道の敷設も、舟運による商品流通が消滅していくことである。欧米列強と肩を並べるには、この近代化が必要であったといえよう。

結論的には、福岡河岸そのものは、政治体制の変化によって河川政策が変更になり、その結果舟運を衰退させ、昭和6年の県からの通船停止の発令とともに、消滅していったといえる。そして、各時代の地図に見られるように、舟運中心の時代の景観形成から、鉄道やトラックの時代の景観形成へと、その景観が大きく変容したといえる。

現在の福岡河岸跡は、旧船問屋の屋敷跡が残存しているのみである。特に、福田屋は観光用として、上福岡市立福岡河岸記念館として復原されている。

今回、福岡河岸の規模や地位、流通貨物量などの数量的なものが、段階的に収集

できず、検証できなかった。次回に繋げたい。

〔注〕

- 1) 菊地利夫『新訂歴史地学方法論』、大明堂、1987、303頁。
- 2) 埼玉県教育委員会編『歴史の道調査報告書』第八集（新河岸川の水運）、44頁。
- 3) 「福田屋文書」 - I - 6、安永二（一七七三）年正月 福岡河岸開設に至る顛末御役所へ差上控。『上福岡市史』資料編第2巻に掲載されている。
- 4) 上福岡市教育委員会・市史編纂委員会編『上福岡市史』資料編第2巻古代・中世・近世、上福岡市、1997、765頁。
- 5) 小暮貞作「新河岸川福岡河岸の開設」（上福岡市教育委員会編『きんもくせい』創刊号、上福岡市、1995、8～39頁。）
- 6) 前掲3)。
- 7) 前掲3)。
- 8) 前掲3)。
- 9) 前掲5)。
- 10) 前掲3)。
- 11) 前掲3)。
- 12) 前掲3)。
- 13) 「福田屋文書」 - D - 19、安永二（一七七三）年九月一日 古市場村橋西詰め御用空地論所御身分。『上福岡市史』資料編第2巻に掲載されている。
- 14) 以後、我が国は基本的にはドイツ式を採用した。
- 15) 「福田屋文書」 - G - 一七、明治一二（一八七九）年、川岸場公有地一件諸用留。『上福岡市史』資料編第3巻に掲載されている。
- 16) 上福岡市教育委員会・市史編纂委員会編『上福岡市史』資料編第3巻近代、上福岡市、1998、753頁。

- 17) 現在も同じ場所に位置している。
- 18) 山崎有恒「内務省の河川政策」(高村直助編『道と川の近代』, 山川出版, 1996, 69 ~ 108 頁.)
- 19) 前掲 16) .
- 20) 上福岡市教育委員会編『きんもくせい』第3号, 上福岡市, 1997, 56 ~ 59 頁. 小暮貞作「福岡・古市場河岸の船問屋の発達」(上福岡市立歴史民俗資料館編『新河岸川舟運 - 九十九曲りの船頭と船大工 - 』, 上福岡市立歴史民俗資料館, 1994, 16 ~ 20頁.)
- 21) 埼玉県編『武蔵国郡村誌』第四巻, 埼玉県立図書館, 1954, 327 ~ 329頁.
- 22) 前掲 21) .
- 23) 酒井智晴「新河岸川筋船問屋の経営と鉄道敷設・河川改良への対応 - 下新河岸伊勢安・福岡河岸福田屋を中心として - 」(交通史研究会『交通史研究』第三八号, 1997, 32 ~ 49頁.)
- 24) 前掲 16) .
- 25) 上福岡市立歴史民俗資料館編『新河岸川(舟運)の福岡・古市場河岸』, 上福岡市立歴史民俗資料館, 1990, 53頁.)
- 26) 前掲 16) .
- 27) 前掲 16) .
- 28) 前掲 16) .