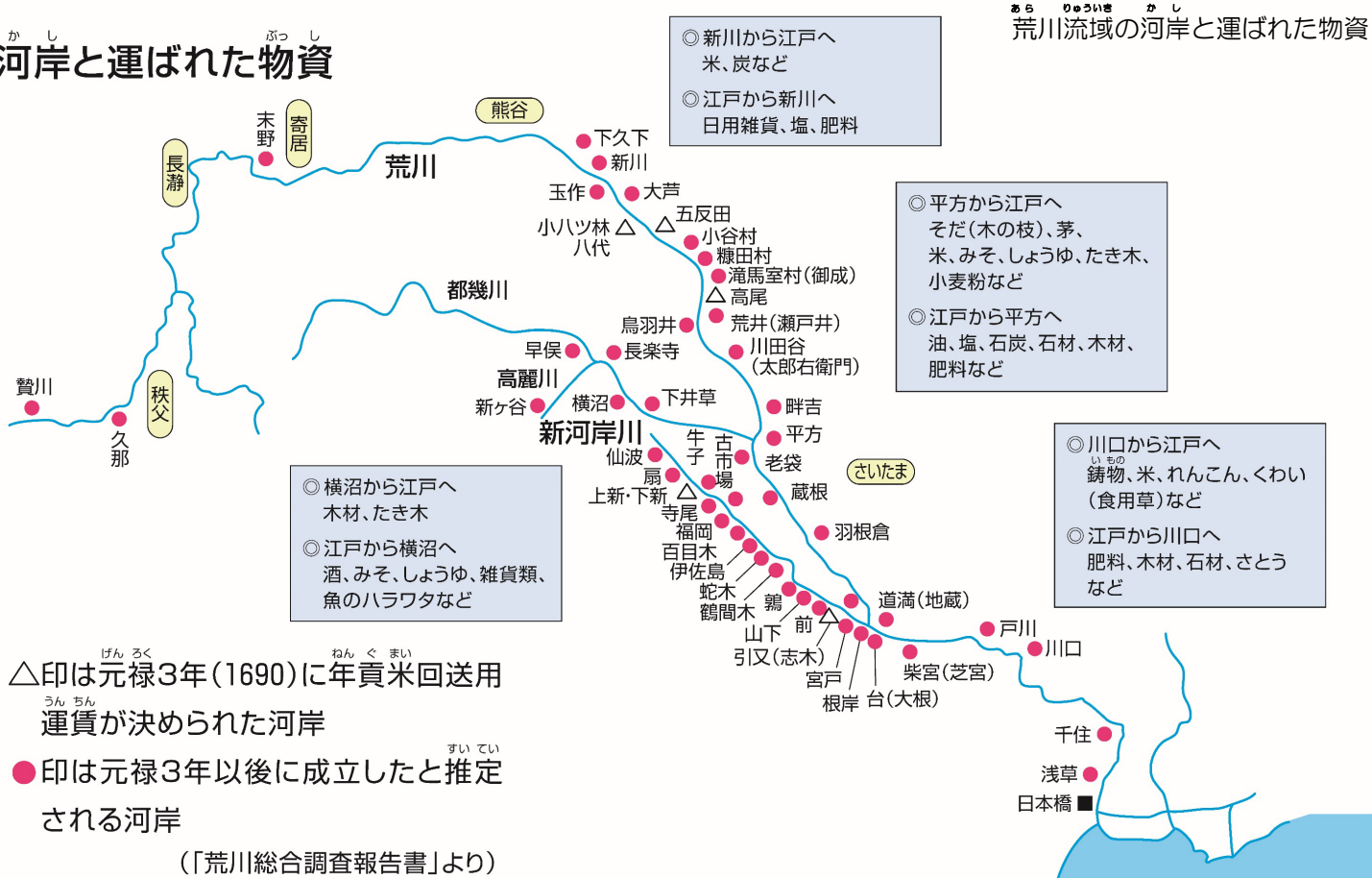


荒川の水運

～江戸への大動脈となる舟運の要～

当時の荒川は「木の道」と呼ばれ、江戸と木材の供給地を結んでいました。

河岸と運ばれた物資



荷物の積みこみでにぎわう河岸(志木市)



大正時代のはじめ、新河岸川を行く高瀬舟(志木市)

荒川の交通輸送

荒川は、奥秩父の甲武信岳を源として秩父盆地を北流し、寄居町で秩父山地から関東平野へ流れ出ます。東流して熊谷市で南に向かい、入間川や新河岸川を合流して東京湾に注いでいます。

現在の流路は、1629(寛永6)年に当時の関東郡代伊奈忠治が行った久下村(熊谷市)付近の瀬替え工事によりできたものです。この瀬替えにより、江戸は水害から免れるようになり都市として発達することになりました。また、この瀬替えによって荒川の水量が増加し、船による年貢米や特産物など物資の大量輸送が可能になり、重要な交通路として利用されることになりました。

明治時代になっても、一般に高瀬船と呼ばれる荷船が、米や川口の鋳物などを運んでいました。大正時代になると、鉄道と道路が整備されたことや洪水に備えて流路を真っすぐに改修したことから、水上輸送から貨車やトラックが活躍する陸上輸送にかわりました。

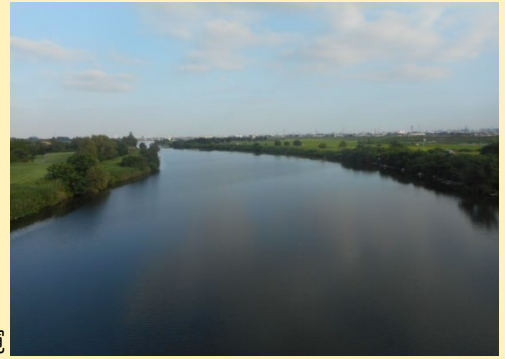
▶ 河川物流の要となっていた河岸

河岸とは、川を往来する船から人や荷駄を揚げ下ろしする場所をいいます。河岸は、蔵や河岸問屋が建ち並び、船持、船頭、荷積みや荷揚げをする小揚、軽子などの人足なども居住していて、幕府公認の運上金・冥賃金を納める船着き場を意味していました。こうした河岸は主要街道と交差するところに発達しました。

船を使っの物資輸送は舟運と呼ばれましたが、荒川でも、水量が豊富で、流れがゆるやかだった久下（熊谷市）から下流にある河岸と江戸のあいだで、舟運がさかんに行われました。

舟運により、物資の取り引きがさかんになるにつれて、各地の特産物が注目されるようになり、秩父の絹織物、狭山の茶などが特産物としてさかんに生産されるようになりました。

現在の秋ヶ瀬公園あたりも、かつては羽根倉河岸として栄えていましたが、1938（昭和13）年に羽根倉橋が架けられました。それ以前は対岸との間に渡船があり、1874（明治7）年の船積問屋調べによると1662（寛文2）年に問屋が設立されています。



羽根倉橋から下流を望む

▶ 「木の道」と呼ばれていた荒川

荒川本流では、八代、五反田、高尾の三河岸が1690（元禄3）年に幕末城米回送河岸に指定されていましたが、そのほかにも約20カ所の河岸場が連なっていました。さらに1774（安永3）年になると、平賀源内が浅流しと薪炭の運搬用に、上流の秩父郡荒川村と江戸を結ぶ舟運を開きました。そして奥秩父の山林でとれる松や杉などの木材を筏に組み立てて、江戸の千住や深川へと送っていました。荒川上流からは秩父材、名栗・高麗川からは、奥武蔵でとれる杉や桧の西川材が送られました。当時の荒川は「木の道」と呼ばれ、江戸と木材の供給地を結ぶ役目を果たしていたのです。

コラム 新河岸川舟運の栄枯盛衰

新河岸川の舟運は、江戸時代初期に川越へ再建資材を運搬したことに始まり、以降約300年間にわたって続きます。新河岸川には、仙波河岸（川越市）から新倉河岸（和光市）までの河岸があり、舟運水路として利用されました。

舟運が繁栄した頃は、新河岸川では米・麦・サツマイモの俵物などを運び、河岸には多くの土蔵が並んでいました。1904（明治37）年の日露戦争時には、志木河岸から戦地に送るための麦俵を船で運び出すルートとしても重要な役割を担います。新河岸川では、荷物満載の船を上流へ進めるため、ノツケ（船を綱で引っ張る人）を雇っていました。また、木材はいかだで流し、下肥は専用船で他の荷物や人とは別に運ぶなど、多様な発展を見せています。

しかし、1910（明治43）年の大水害を機に行われた河川改修工事、1914（大正3年）の東上線の開通を経て、次第に鉄道輸送が台頭してきます。そうした陸上輸送の発展と入れ替わるように、舟運は徐々に衰退していきました。

アクセス

金石の渡し

交通：秩父鉄道「長瀬駅」下車、徒歩約25分

住所：秩父郡本野上村下野と同井戸村中郷金石

羽根倉河岸跡

交通：JR埼京線「南与野駅」より、「志木」行きバス「下大久保」下車、徒歩約10分

住所：桜区大字下大久保



金石の渡し



羽根倉河岸跡