

銚子地域における近代利根川水運の動向

仙頭 達朗・田邊 千尋

I はじめに

本報告は、18世紀以降銚子の発展に大きな影響を及ぼした利根川水運の明治中期における動向について、野尻河岸の分析を通して明らかにすることを目的としている。

利根川水運は承応3年(1654)の利根川東遷以降、東北地方と江戸とを結ぶ動脈として大きな役割を果たし続けてきた。利根川水運の江戸期における実態に関しては、川名登¹⁾や渡辺英夫²⁾らによる経済史的研究がある。また川名は、利根川水運を介した江戸と房総地方における文化的交流に関する考察も行っている³⁾。これら一連の研究の中で、銚子をはじめ野尻河岸、木下河岸、佐原河岸、境河岸といった利根川沿岸の河岸と河岸間屋の事例研究を通して、江戸期における利根川水運は、東北地方との結節点であるのみならず、江戸地廻り経済圏を維持する上で欠かすことのできない存在としてあり続けたことが明らかにされている。

このように18世紀以降、江戸期を通じて重要な役割を維持し続けた利根川水運であるが、その明治期以降の実態に関する研究についてはあまり蓄積がない。明治期以降、利根川で航行を開始した汽船に関する著作や⁴⁾、利根川高瀬舟船頭の明治期から昭和初期にかけての生活の様相に関する著作は見られるものの⁵⁾、明治期における利根川水運の流通の実態や、河岸場のあり方に関する研究は乏しい現状にある。

野尻河岸は、享保9年(1724)以降、高崎藩銚子領17ヶ村の一つに含まれ、利根川水運の河岸場としての役割を果たしてきた(第1図)。野尻河岸は、東北地方から江戸への物資廻漕に貢献する一方で、後背地となる下総台地とその南部に広が

る九十九里浜北部から産出される生産物の江戸廻漕も同時に担っていた。そのため、江戸期、明治期を問わず、利根川下流域における利根川水運の動向を考察する上での好例となりえる。

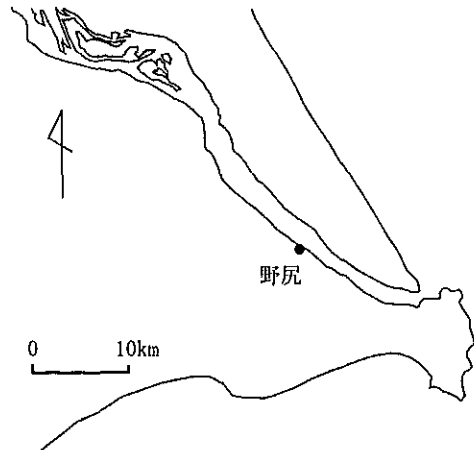
そこで本報告では、Ⅱ章においてまず明治期における利根川水運の特徴を明確にするため、江戸期から昭和初期にかけての利根川水運全体の様相について、先行研究に依拠しつつ概観する。その上でⅢ章において、野尻河岸の河岸間屋に残されている経営帳簿を通して、明治中期における利根川水運の動向を考察する。

Ⅱ 利根川水運の発展と展開

1) 江戸期における利根川水運

a. 利根川水運の開始

明治期における利根川水運の特徴を明確にするため、本章では江戸期から昭和初期にかけての利



第1図 野尻河岸の位置
(基図として明治20年(1887)20万分の1図「佐倉」を使用)

により、河口である銚子港は浅瀬が多くなり、千石船の利根川遡航を困難にした。そのため、17世紀半ばになると、東北諸藩の廻米船は銚子港で荷揚げをし、物資を高瀬舟に積み替える必要が生じた。その後次第に銚子周辺での高瀬舟の船持ちが増加してくると、途中陸送を必要とする那珂湊での廻米荷揚げに代わり、銚子に入港する船が増加した。このようにして、銚子から江戸へと至る利根川水運は、17世紀後半から18世紀にかけて成立した。

ところで、寛文11年(1671)には河村瑞賢による東回航路の整備が行われ、東北諸藩から鹿島灘、九十九里浜沖を航海し、江戸へと直送する航路が確立された。しかしながら、房総半島沖を大きく太平洋上へ張り出して航海する必要があるこの航路は、冬季に強まる季節風と黒潮によって房総沖を南下することが困難であり、廻米が集中する春から秋にかけては実質的に航海が不能であった。そのため、瑞賢による東回航路の整備以後も、依然として東北諸藩からの廻船は銚子で荷揚げをすることが多く、東北地方と江戸とを結ぶ利根川水運は、江戸時代を通して重要な役割を与えられた。

当初、廻米輸送をその主たる目的としていた利根川水運で用いられた高瀬舟は、大阪を中心とした淀川水系で用いられたものと異なり非常に大型で、500石積みに近い大きさのものが一般的であった。船内には「世事の間」と呼ばれる居室が備えられており、船頭をはじめとする乗組員の起居が可能なほどであった。これは米1000石以上を積んだ弁財船の荷をわずかに2、3艘で賄うことができ、荷駄による運送と比べると圧倒的に安価で大量輸送が可能であった。

b. 銚子の発展と利根川水運

利根川東遷と東回航路の整備により、それまでは避難港としての地位に過ぎなかった銚子港は、17世紀後半以降、急激な発展を見せた。銚子港には、廻船が出入りする港としての役割と、高瀬舟など内陸水運の拠点としての河岸という二つの役

割が与えられた。銚子港は飯沼、新生、荒野、今宮の4ヶ村を中心に、その上流部に位置する松本、本城、長塚、松岸の4ヶ村までを含む都市として繁栄した。

利根川東遷が完了した承応年間(1652~1654)以降、東北諸藩の米蔵は潮来から銚子へと移転した。仙台藩の廻米船は正保年間(1644~1647)より那珂湊ではなく銚子港へ荷揚げすることが多くなり、承応年間にはすでに荒野村に蔵屋敷が建てられていた。また相馬中村藩の廻米船も、寛文年間(1661~1672)より銚子入港が増加した⁷⁾。幕末においては、仙台藩、米沢藩、磐城平藩、笠間藩、棚倉藩の米蔵が荒野村に、相馬中村藩の米蔵が今宮村に存在していた⁸⁾。寛文10年(1670)には、河村瑞賢により「務場(役人出張所)」が銚子に設置され、東北地方の天領から江戸へ運ばれる幕府城米の運搬船は必ずそこに立ち寄りなければならないようになった。

これら東北諸藩から運ばれてくる廻米を処理するために、銚子には「御穀宿」と呼ばれる問屋が生まれ、荒野村に6軒、今宮村に1軒が存在した。御穀宿は廻米の荷揚げと高瀬舟への乗せ換えの采配などに従事し、また米蔵を持たない藩から米を収納し蔵敷を取っていた⁹⁾。寛保年間(1741~1743)から慶応年間(1865~1867)にかけての銚子港への廻米船入港数をみると(第1表)、天明年間(1782~1788)には一カ年あたり18万7千俵あまりの廻米が銚子港に荷揚げされている。このことから、江戸期における利根川水運の最盛期がこの時期にあったことが確認される。なお、天明年間以降、入港船数は増加するものの廻米数量は減少傾向にある。これは前述したように、江戸時代後期以降、利根川河口での土砂堆積が著しく、大型船の入港が困難になったためと思われる。これらの荷揚げされた廻米を江戸へと廻漕するため、享保年間にはすでに264艘もの積荷船が銚子とその周辺河岸には存在した(第2表)。

銚子に入港する廻船が増加するに伴い、米以外の諸物産も大量に銚子へと流入した。その主要なもの、松前産の鮭、数の子、仙台・南部産のイ

ワシメ粕、生マグロ、鰹節、骨粉、スルメ、魚油、昆布などであり、続いて材木類が多かった。これら諸物産を扱う廻船問屋は気仙問屋と呼ばれ、安永年間（1772～1780）には問屋仲間を結成し、問屋冥加として毎年15両を領主へと納めていた¹⁰⁾。文政年間（1818～1829）には荒野村に3軒、新生

村に1軒の気仙問屋が存在した。この他にも、廻船の水主たちを相手とする船宿や遊郭が多数存在し、銚子港を賑わした。

また18世紀以降、銚子では醤油の生産が活発に行われるようになり、安政5年（1858）には飯沼村、荒野村、野尻村に合わせて13軒の醤油醸造家が存在した。この中には、浜口儀兵衛や岩崎重次郎、柳仁平次といった紀州湯浅醤油の伝統を持った移民たちや、ヒゲタ醤油醸造元の田中玄蕃などが含まれている（第3表）。醤油醸造の原料となる小麦、大豆類は、土浦を中心とする霞ヶ浦沿岸の後背地から運ばれ、醸造された醤油は江戸を中心とする関東筋へ水運によって運ばれた。

醤油とともに重要な生産物であったのが、干鰯であった。銚子では17世紀以降、関西漁民による旅漁が行われていたが、18世紀になるとその技術は地付きの人々にも伝習され、干鰯の生産量が増大した。また第4表を見ると、銚子周辺の波崎や鹿島産のものだけでなく、奥州産の干鰯やメ粕を銚子産として積換えることが行われていたことがわかる。これらの干鰯のうち、野州・上州筋行きものは関宿や境河岸の商人へ渡され、その他のものは江戸へと廻漕された後、全国に送られた。

東北廻米や銚子で生産された産物を江戸へと廻漕した高瀬舟は、その復路には江戸をはじめ野

第1表 東北諸藩の銚子港への廻米入港数概要

	入港船数（艘）	廻米数量（俵）
寛保	33	78,215
延享	66	1,610,914
寛延	36	110,357
宝暦	46	145,014
明和	49	148,388
安永	52	154,577
天明	65	187,172
寛政	43	151,872
文化	86	70,078
文政	92	89,151
天保	92	62,838
弘化	214	131,303
嘉永	70	77,067
安政	92	38,489
万延	69	81,050
文久	94	53,503
元治	14	11,000
慶応	20	8,896

（「銚子港沿革史」より作成）

第2表 享保11年高崎藩銚子領船数（艘）

積荷船	高瀬舟	139
	伍大力	73
	ちよき船	26
	ヒラタ船	16
	茶船	5
	渡船	2
	小高瀬舟	2
漁船	八太船	336
	縄船	21
	鰹船	14

（「高崎藩御家事向大概」（享保11年）、川名登（1982）所収、より作成）

第3表 幕末における銚子の醤油醸造家

飯沼村	柳仁平次 田中玄蕃
荒野村	広屋重次郎
	広屋庄右衛門
	塚口屋太兵衛
	広屋利右衛門
	宮原屋太兵衛
	飯田屋半兵衛
	飯田屋吉兵衛
野尻村	広屋武左衛門
	広屋茂兵衛
	彦兵衛 義左衛門

（「千葉県銚子領十七ヶ村記録」より作成）

州、上州方面からさまざまな生活必需品を銚子へと運び込んだ。この返り荷物として代表的なものは、麻・線綿といった衣料品や、砂糖・塩といった食料品、木材・石・障子・畳などの建築材やそのほか多岐に渡る日用雑貨品であった。また、塩や小麦は醤油製造の材料として、そして麻はイワシ漁のための漁網を作るために大量に運ばれた。この他にも、古手、太物と呼ばれた古着が流行し、銚子町の岡田屋源吉といった太物問屋が現れた。

c. 後背集落からの物資集荷

利根川水運が活発化するに伴い、江戸と銚子との間に存在する河岸の発達も顕著となった。とくに、霞ヶ浦と利根川の結節点にあたる佐原河岸や潮来河岸を中心に、利根川と江戸川との分岐点に当たる境河岸、高瀬舟の通航番所が置かれた関宿河岸、また広大な後背地を擁する霞ヶ浦沿岸の土浦や高浜河岸が繁栄した。元禄年間（1688～1703）には利根川水系を中心に約80の河岸が存在し、その後の新規河岸も含めると、幕末には大小約300の河岸が存在した。それぞれの河岸には、河岸問屋と呼ばれる問屋が1軒から10軒ずつ存在し、自身の手船だけでなく周辺集落の船持ち達をも采配し、物資の輸送にあっていた。

各集落から毎年出される年貢米は、近隣の河岸へ荷駄で運ばれ、高瀬船に載せて江戸へと運ばれた。年貢米の輸送には、その管理のため、村の上乗役人が江戸まで同乗した。また煩雑な輸送・納入手続きを経なければならぬだけでなく、輸送

の時期も限られていたため、決して河岸問屋にとっては割のいい仕事ではなかった。しかしながら、年貢米を廻漕する権利は集落ごとに特定の河岸問屋によって所持され、その権利を持つ河岸問屋は年貢米だけでなくその集落で生産される諸産物についても廻漕する権利を有するとされていた。この集荷権を「荷場」と呼び、河岸問屋の間で売買されることもあった。元禄4年（1691）には佐原河岸の伊能平左衛門が、佐原河岸の後背地である大根村など5ヶ村1300石余の年貢米輸送権利を、「売渡シ申荷場之事」として、同じ佐原河岸の権之丞へ売り渡している¹¹⁾。

安永年間（1772～1780）以降になると、八日市場を中心とした匝瑳郡一帯においても、醤油および干鰯の生産が小規模ながら行われるようになってきた。これらの生産物は九十九里浜からの津出しが不可能であったため、年貢廻米と同様、利根川水運によって廻漕された。そのため、利根川下流域の河岸の役割はさらにその重要性を増すことになった。

2) 近代化の進行と利根川水運

a. 汽船の登場

明治期に入り、高瀬舟と利根川水運をとりまく環境は少しずつ変容を見せ始めた。その一つが、汽船の登場である。利根川水系では、明治10年（1877）に内国通運株式会社所属の西洋型蒸気船「通運丸」が就航した。内国通運は明治政府によって設置された陸運元会社が改名したもので、全国の河岸問屋や飛脚業などの運送業に従事する

第4表 江戸末期における銚子商人が取り扱った干鰯

銚子産	春引干鰯	遠州、三州、勢州、泉州、野州の田地に宜敷候
	夏引干鰯	上州筋及江戸近在並尾州菜園地又は国々綿地に宜敷候
	秋引干鰯	尾州大根肥其外国々麦肥相捌申候
	冬引干鰯	阿州藍肥其外諸田肥に相捌申候
常州産	干鰯	銚子産に同じ
九十九里産	干鰯	銚子産に同じ、ただし高田、野尻、小舟木河岸へ出し候
南部産	赤腰長吟吉	野州麻木綿其外諸国へ相捌申候
	赤魚ノ粕	尾州三州関東筋諸方田畑に捌申候

〔魚粕並干鰯値段付〕（年不詳）、『銚子市史』所収、より作成）

業者はこの内国通運に同盟・加盟しなければならなかった。通運丸は当初、江戸川河口の行徳から江戸川・利根川・渡良瀬川を通り、古河の上流に位置する思川生井河岸まで通航した。江戸川と下利根川との分岐点には利根川棒出しと呼ばれる浅瀬地帯があり、汽船での通航が不可能であった。そのため行徳・銚子直通航路は実現しなかったものの、その後、土浦や高浜を中心とする局地的な航路が開拓された¹²⁾。

明治14年(1881)には銚子に本社を置く銚子汽船株式会社が設立され、汽船「銚子丸」が銚子・木下間に就航した。同社は銚子の主だった醤油醸造業者や気仙問屋が中心となって組織した、地元資本の企業である(第5表)。銚子丸は明治16年(1883)には通運丸と同盟を結び、木下河岸から三ツ堀河岸にまで航路を延長した。その後同社は、三ツ堀河岸から野田河岸までを陸送で結び、

野田河岸からは行徳行きに通運丸と連絡することにより、銚子・行徳間の連絡輸送を実現した¹³⁾。

ところで、汽船の登場は従来の高瀬舟による利根川水運にどのような影響を及ぼしたであろうか。これについて川名は、蒸気船が取り扱ったのは旅客とその手荷物程度であり、銚子方面から大量に廻漕される醤油や干鰯・メ粕といった生産物は依然として高瀬舟によっていたと指摘している¹⁴⁾。明治17年(1884)および同19年(1886)の銚子汽船株式会社決算報告によると、貨物輸送ではなく乗客輸送によって同社の売上の大部分が占められていることがわかる(第6表)。また、明治17年度決算報告書によると、銚子丸と同盟を結んでいないライバル会社の汽船「いろは丸」との間に激烈な競争が起こり、「進航上ノ先後ヲ争ヒ或ハ賃銭ノ低額ヲ競ヒ又ハ瀬戸三ツ堀間無賃車ヲ乗客ニ供スル」といった状態が起きていた¹⁵⁾。この

第5表 銚子汽船株式会社10株以上所有株主

氏名	所在	株数	備考
山口 文次郎	銚子町	99	
浜口 儀兵衛	同	52	ヤマサ醤油社長
岡本 吉兵衛	同	51	
岩崎 重次郎	同	33	ヤマサ醤油社長
松本 徳太郎	同	29	
今津 源五郎	同	20	
宮島 大作	同	20	
吉岡 七郎	木下町	20	
北村 正次	銚子町	16	
飯田 朝二	同	13	
加瀬 宇平治	同	12	
岡田 源吉	同	12	岡田屋商店(呉服・太物・干鰯問屋)
藤本 藤次郎	同	11	
石上 忠平	同	11	
鶴月 新之助	同	11	
鶴月 庄三郎	同	10	
常枝 宗兵衛	同	10	
伊藤 毅齋	同	10	
山口 文右衛門	同	10	
林 与一郎	同	10	
田中 玄蕃	本銚子町	10	ヒゲタ醤油社長
松本 信之助	同	10	
渡辺 兵右衛門	西銚子町	10	旧松本村名主

(銚子市史編纂委員会編(1956):『銚子市史』, p632. より作成)

ことから、川名が指摘するように、汽船の経営は乗客輸送に依存していたことがうかがえる。

時代は下るが、明治後期の河川舟運における汽船と和式帆船との関係について述べた「二六新聞」(明治43年)の記事には、

…(和式帆船は)其石炭を要せず、乗員の少数にて足るが為に、経費の低廉なるが如き、機関室を有せざるが為に貨物の積載に便利なるが如き、汽船の出入し得ざる小港に出入し得るが如き、幾多の特徴あるを以て、汽船の補助機関として必要なることを俟たず…

とあり、高瀬舟を始めとする和式帆船の重要性が強調されている。また、風の吹かない日には高瀬舟を汽船が曳航することが盛んに行われ、廻漕の効率化がなされた。明治33年(1900)に設定された警視庁汽船営業取締規則では、江戸川筋では曳航は3艘以内と定められていたが、実際には5艘から10艘の曳航がなされていた。また、通運丸や銚子丸の河岸取扱人には、江戸時代からの河岸問屋が兼任することが多く、汽船と高瀬舟との間に共存関係が成立していた。

このように高瀬舟による水運は、明治中後期においても依然としてその需要は衰えておらず、むしろその船舶数は増加傾向にあった。第3図は、明治24年(1891)における利根川下流域の河岸ごとの内水面船舶数を示したものである。同図にはわずかながら漁撈専従船舶も含まれているものの、同時期における高瀬舟の分布を読み取ることができる。これによると、銚子、佐原、潮来、土浦、境といった江戸時代から続く河岸に船舶が集

第6表 銚子汽船株式会社売上高

	乗 客	貨 物
明治17年	16,984円66銭	8,553円99銭
明治19年	12,454円12銭	2,715円80銭

(各年「銚子汽船株式会社決算報告書」, 滑川家文書より作成)

中しており、未だその機能が失われてはいないことが示されている。

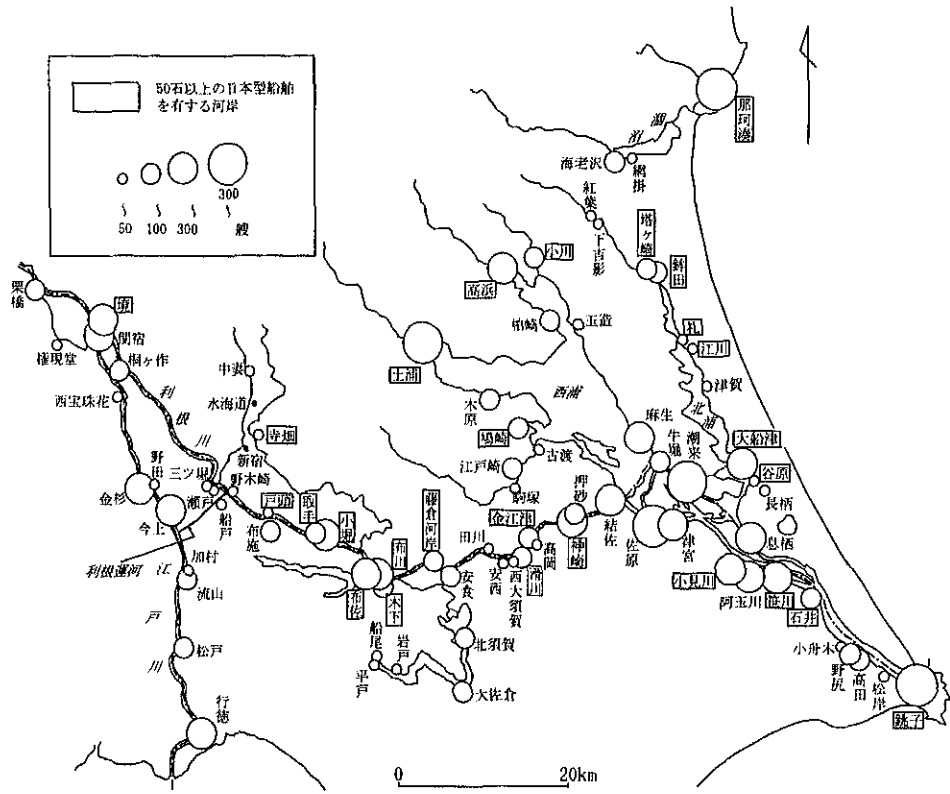
また明治23年(1890)には利根川水運の難所である利根川・江戸川分岐点を回避するために、中利根川と江戸川との間に利根運河が開削された。利根運河では当初、汽船の通航が禁止されており、同事業は高瀬舟による利用を見込まれて行われたものであった。運河の利用船舶数は開削翌年の明治24年(1894)に最大となり、以後、明治40年代に至るまで大きな落ち込みを見せていない(第4図)。

b. 鉄道の発達と利根川水運

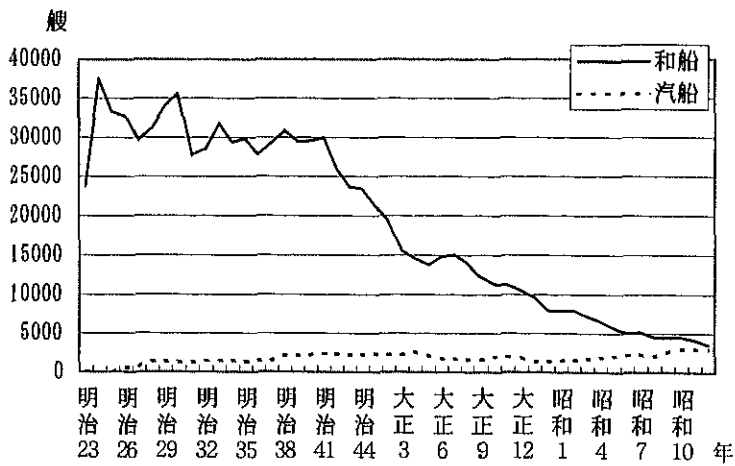
明治30年(1897)に総武線本所・銚子間が全線開通し、翌年には成田線佐倉・佐原間が開通したことにより、鉄道による貨客輸送が開始された。開通当初から、旅客は総じて鉄道を利用するようになった。貨物については、しばらくは水運による輸送が継続した。

明治27年(1894)4月6日の東京日日新聞に、当時の利根運河社長が鉄道輸送に対する水運の利点について論じた記事が掲載されており、興味深い。これによると、鉄道輸送の欠点として、肥料・薪炭などは量があるため鉄道輸送では運賃が割高になること、総武線本所駅に到着した荷物は艇に積み替えて輸送しなければならないため手間が多いこと、水運では輸送の荷物責任はすべて船手にわたる慣習であるが、鉄道輸送では着荷まで荷主の責任であるため不便であることなどが述べられている。一方で水運の欠点として、相場変動の激しい米穀や、運送の急を要する鮮荷物の輸送には適さないこと、そして何よりも利根川では夏季の水枯れが激しく、安定した輸送が望めないことが記されている。

銚子市街地は明治30年(1897)の総武線全通によって鉄道による東京への直通輸送が結ばれたが、利根川下流に沿った松岸・佐原間の全通は、昭和8(1932)年まで待たなければならず、利根川水運の重要性は比較的昭和期以降も継続した。とくに、成田線佐原駅では水郷地帯からの米



第3図 明治24年における利根川下流域の主要河岸とその船舶数
(明治24年徴発物件一覧表より作成)



第4図 利根運河通航数
(川名 登 (1982) :『河岸に生きる人びと : 利根川水運の社会史』, 平凡社, p306. より作成)

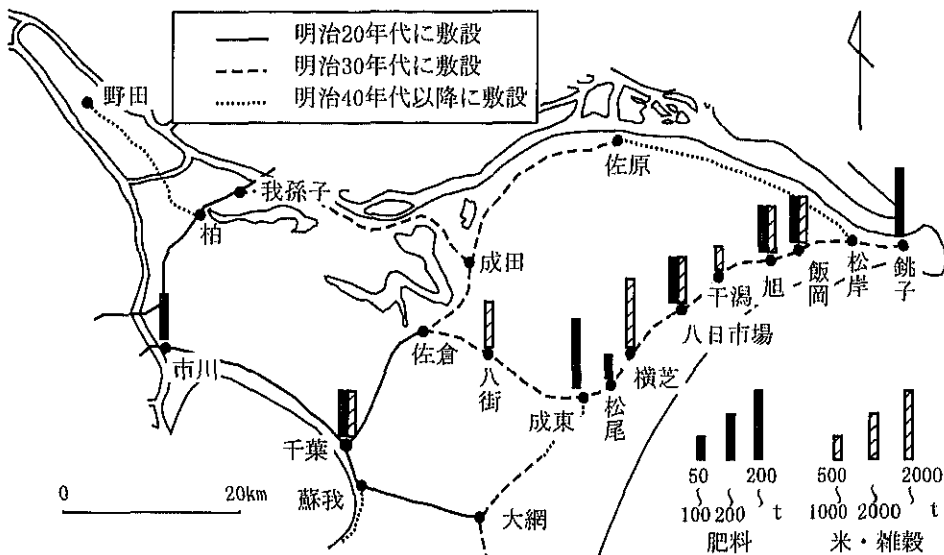
穀が高瀬舟によって集荷され、貨車に積み替えられる風景が第2次世界大戦後まで見られたという。しかしながら、松岸・佐原間に存在する河岸の多くは、下総台地を越えた八日市場を中心とする匝瑳郡、海上郡の村々を荷場とするものが多かった。そのため明治40年代に入ると、これら匝瑳郡・海上郡の村々は総武線によって米穀や、メ粕を始めとする海産物を輸送する動きが現れ始めており（第5図）、これにより利根川下流沿岸における河岸問屋の経営は圧迫されることになった。

昭和期に入ると、高瀬舟による利根川水運は、牛豚馬や下肥の輸送といった作業を中心とするようになった。昭和2年（1927）には関宿に閘門が設けられ、同16年（1941）には利根運河の運営が終了し、銚子周辺と江戸とを結ぶかつての利根川水運の姿は消え、鉄道網と連絡した局地的な水運が残存するのみとなった。

以上のように、高瀬舟による利根川水運の盛衰は、18世紀から19世紀前半を中心とした時期に一つの隆盛期があった。その後、維新の混乱を経て汽船の登場という近代化が起こると、高瀬舟と汽

船の共存により明治中期においてふたたび隆盛期を迎えた。しかしながら、この二度目の隆盛期においては、具体的な河岸問屋の経営状況や、利根川水運によって運ばれていた積荷の種類、また江戸時代におけるそれとの連続や断続は、未だ明らかにされていない。とくに明治期に入ると大型和船の製造が禁止され、外洋航海に適した西洋型大型船が増加し始めたことにより、季節を問わず房総半島沖を航海することが可能となった。これにより銚子港に入港する船舶の数は減少し、利根川水運の主要な取扱荷物の一つであった東北地方からの廻米をはじめとする諸産物の廻漕需要が減少した。第7表を見ると、明治20年（1887）における銚子港に荷揚げされた米の量は1万1千石あまりで、仮に1俵につき4斗入りとした場合、それは最盛期である天明年間の約7分の1程度であった。これにもかかわらず、明治期以降にふたたび利根川水運が活発化することができた理由は何であろうか。

そこで、次章では利根川下流右岸に位置する野尻河岸を事例とし、具体的な河岸問屋の分析を通して明治中期における利根川水運の一端を考察し



第5図 水郷地域周辺の鉄道網と明治40年における総武線沿線の貨物取扱量
 (千葉県文書館資料および明治40年鉄道省年報より作成)

第7表 明治20年における銚子港および河岸の
輸入物品

品目	元値 (円)	数量
米	56,982	11,386石
大麦	11,952	2,912石
小麦	34,031	8,770石
大豆	48,249	10,604石
食塩	15,968	13,475石
白砂糖	10,091	38,999メ
石油	29,860	3,452石
ニシン粕	18,670	92,296メ

(「明治20年千葉県統計書」より作成)

たい。

Ⅲ 明治中期における利根川水運の動向 — 河岸問屋の分析を通して —

1) 野尻河岸と河岸問屋滑川家

a. 野尻河岸の成立と展開

野尻集落は利根川河口から約10km さかのぼった利根川下流右岸に位置する。集落中央を通る街道は集落の両端で屈曲し、街道の両側に沿って短冊状の屋敷地が並んでいる。また、「上宿」、「中宿」、「下宿」という小字も残っており、戦国期に町立てされたと考えられる宿としての景観を現在でも残している。野尻の町場としての発達は利根川水運の河岸としての機能によるものである。昭和30年(1955)頃までは集落中心部の利根川沿いに舟入が設けられており、古くから利根川水運の重要な河港として賑わっていた。その成立は古く、応永7年(1374)の「海夫注文」に「野志りの津」と記され¹⁶⁾、中世からの重要な河港であったことが知られる。近世の河岸としての成立は遅くとも延宝9年(1681)以前とされ、宝永4年(1707)に起こった新旧の間屋間の争論では、10軒の河岸問屋が存在したことが確認できる¹⁷⁾。そのうち最も早く成立した藤兵衛家・六兵衛家の2軒の間屋は「御城米御運送問屋」を称しており、この時期までの野尻河岸では城米・年貢米の輸送が河岸としての重要な機能であったことがわか

る。

城米・年貢米が野尻河岸において盛んに積み出されていた状況に新たな展開が見られるようになるのは18世紀以降であった¹⁸⁾。17世紀後半の元禄・宝永期は九十九里浜のイワシの豊漁期であり、沿岸の村々によって地引き網漁業が本格化した時期であった。この匝瑳郡一帯で生産されたメ粕・干鰯といった水産加工物の輸送権利を巡って、野尻では前述した新旧の間屋間での争論が持ち上がった。また、天保3年(1832)に野尻の河岸問屋から、匝瑳郡一帯の村々に対し運送賃の値上げを要求する願書が出されている¹⁹⁾。これに書き上げられた品目は、御蔵米・町米・メ粕・直し粕・干鰯・入梅干鰯・魚油・醤油であった。九十九里沿岸の村々から産出される水産加工物の他、文政7年(1824)に結成された関東醤油仲間8組の一つである成田組の醤油醸造業者によって生産された醤油が記されており、これらの商品が野尻を通して盛んに江戸に輸出されていたことがわかる。

野尻の河岸問屋、滑川藤兵衛家に残る幕末の送り状からも、飯岡・九十九里北部で生産された魚肥などの水産加工物が、江戸・土浦方面・関宿・野州へ送られていることが確認できる²⁰⁾。

野尻河岸ではこれら匝瑳郡一帯からの輸出品に加え、銚子に入港する東北諸藩の廻米輸送にも重要な役割を果たしており、野尻の河岸問屋、六兵衛家は享保2年(1715)以降福島藩の城米の江戸・銚子間の回漕を請け負っていた²¹⁾。

江戸期において匝瑳郡一帯の村々からの生産物出荷や銚子に入港する東北諸藩の江戸廻米に重要な役割を果たした野尻河岸は、明治期になっても利根川下流の重要な河岸として機能し続けた。明治24年(1891)には野尻において3軒の河岸問屋と54艘の船舶が存在し²²⁾、維新时期を経て城米・年貢米の輸送という最大の商品を失った後も河岸としての機能は存続していた。

河岸を基盤とした野尻の町場の賑わいも衰えることはなく、昭和初期の集落景観の復元によっても、12軒の水運業者をはじめ水運に関わる船大工

などの業者が多く存在していたほか、郵便局・駐在所・旅館・時計屋・呉服店など多くの施設・商店が軒を並べ、中心地的機能を備えていたことが窺える²³⁾。

このように、野尻は戦国期に利根川下流の重要な河港として成立し、江戸時代初期から廻米輸送を担う河岸として発展し、江戸時代中期以降、周辺農村からの生産物出荷においても陸運と水運の結節点として栄えてきた。物資集散地としての野尻は利根川水運の拠点に止まらず、町場として周辺から多くの人々が集まる中心地としての機能も持ち合わせながら、発展してきた。

明治期以降、利根川水運が活気を見せ続ける中で、利根川下流の重要な河岸である野尻においても物資輸送が盛んに行われていたことは間違いない。昭和期に入って水運が衰退に向かうまで、野尻は利根川水運の拠点の一つとして、また周辺地域の中心地として存在し続けた。

b. 河岸問屋滑川家

野尻において代々藤兵衛を名乗り、「滑藤」の屋号で呼ばれているのが滑川家である。現在でも野尻を代表する旧家として知られており、集落中心部の旧舟入に面して長屋門を備えた屋敷を構えている。

滑川家の系譜は、伝承によれば中世に現在の鯉子周辺を本拠とした千葉氏一族に仕えて京都より移住したとされ²⁴⁾、当家に伝えられている初代から明治・大正期までにわたる「家系譜」によっても、滑川家が戦国期から野尻に存在した可能性があることが指摘されている²⁵⁾。このことから滑川家は、野尻の西部台地上に築かれた中世中島城下に集住した商人衆の一人ではなかったかと推測される。

江戸期の滑川家は代々野尻村の名主をつとめ、前述したように、野尻村の河岸問屋の中でも年貢廻米を独占的に請け負う2軒の「御城米御運送問屋」のうちの1軒であった²⁶⁾。野尻河岸で最も古い年貢廻米請負は貞享3年(1686)の本多備前守知行所下総国匝瑳郡堀川村の年貢米であるが、こ

の廻米を請け負ったのも滑川家である。同家は江戸期を通じて香取・匝瑳郡一带の村々の年貢米輸送に携わる野尻で最も有力な河岸問屋であった²⁷⁾。香取・匝瑳郡一带の村々で納められた年貢米は海上郡の網戸村まで村の負担で駄送され、そこで中継されて野尻まで運ばれた²⁸⁾。滑川家は年貢米の中継地となっていた網戸村に、古くから別邸を構えていたが²⁹⁾、同家がこれらの地域と深い結び付きを持っていたということは、年貢米輸送が同家の存立基盤としていかに重要であったかということを示している。

江戸初期において、滑川家は年貢米を最大の扱い荷としていたが、中期以降、九十九里沿岸の村々で魚肥の生産が盛んになるにつれて、その内容も変化していったと思われる。滑川家に残される「送り状」から、幕末に同家が年貢米以外の様々な荷物を扱っていた様子が検討されている³⁰⁾。それによれば、滑川家の扱う送り荷の大半は飯岡・九十九里北部で生産された干鰯・メ粕などの魚肥であり、江戸・土浦方面・関宿・野州方面へと送られていることがわかる。年貢廻米を独占的に請け負ってきた同家にとっては大きな変化であった。しかし、荷主の居住地の多くが飯岡・九十九里北部であるということは、荷物の内容が変化しても、年貢米輸送によって形成された地域間関係には大きな変化はなかったと言える。

滑川家は、江戸初期からの年貢廻米請負によって野尻で最も有力な河岸問屋へと成長した。そして、江戸中期以降、魚肥を中心とした新たな荷物が増加しても、年貢米輸送によって培われた強固な地域間関係によって需要を確保し、有力河岸問屋としての地位を維持し続けた。

第Ⅱ章でみたように、この後明治期に入り、利根川水運を取り巻く環境が少しずつ変容を始めるが、滑川家の問屋経営は継続した。滑川家では明治20年代に入っても活発に物資輸送を行っている事実が確認できる。このように、変容した環境に滑川家はどのように対応して問屋経営を継続したのであろうか。

そこで次節では、滑川家に残る船積帳³¹⁾を分

析することにより、明治中期の物資輸送の具体的な内容と問屋経営のあり方を明らかにし、それを通して近代利根川水運の一端を考察したい。

2) 物資輸送の実態と河岸問屋の経営形態

a. 史料の概要

ここで分析する史料「萬積帳」は、滑川家が行っていた問屋経営における積み荷記録である。輸送される個々の荷物に添えられる「送り状」には、荷主・荷の内容・送り先が記されている。これを積み込む船ごとに日付・船頭とともに後にまとめて書き写して綴じた帳簿が『萬積帳』である。滑川家に現存するものとしては、明治21年(1879)からの記録を1冊に綴じたもの、明治21年(1888)5月から明治23年(1890)7月までのもの1冊の合わせて2冊が存在する。本報告ではこの膨大な史料のうち明治21年(1888)5月から翌年4月までを分析の対象とした。史料の形式は、基本的には、積み込む船の船頭の名と、滑川家の手船であることを示す「乗」とそれ以外を示す「舟」の区別、輸送時間の短い「早船」と普通便の区別、発送する日付が記載され、続いて荷の内容と運賃、荷主、送り先が居住地とともに記されている。荷物の記載箇所には、それぞれの「送り状」と合わせて押印したと推察される割印がある。また、醤油・魚肥などの荷物の場合には商標が記され、また屋号を示すと考えられる省略記号が記されている場合もある。その他には、滑川家が一時的に荷物を保管した場合の手数料である「蔵敷」や、河川水位が低下した時期の割増運賃である「干川増し」、さらに荷の積み込みに人足を必要とした場合にはその経費も記されている。

記載された荷物の多くは醤油・肥料・米・雑穀・海産物など、銚子やその周辺の村々で生産された商品であり、それらは東京および関東各地に送られている(第6図)。東京に送られた荷物がさらに遠方の消費地へと送られる場合、途中何度か船を積み替え、あるいは荷揚げをして陸送することになる。最終消費地までの経由地や荷物を請け負う問屋などが記録されていることは比較的少な

く、ほとんどの場合、東京の各問屋までの行き先しか記録されていない。

また、『萬積帳』を分析する上でいくつかの注意点がある。まず、積み荷記録には滑川家によって船から荷揚げされた荷物については記録されていないため、利根川水運によって銚子地域に流入する物資については知ることができない。つまり、この史料では利根川水運における「上り荷」・「帰り荷」のうち、銚子地域から送り出される「上り荷」しか記録されていない。次に、荷物の取り扱い上の特徴として、箱に入った荷や筵で包まれた荷物を示す「箱入」・「筵包」のように、その荷の内容が明らかでない部分もある。さらに、品名が記載されていても、それが示す内容がどのような品目であるのか判然としない部分もあり、慎重な検討が必要となる。

しかしこの滑川家の積み荷記録は、明治中期の利根川水運の一端を具体的に示すとともに、近世における利根川水運で河岸問屋として重要な役割を果たした滑川家が、近代に入って利根川水運を取り巻く環境が変容する中でどのように対応していたのかを示す貴重な史料である。

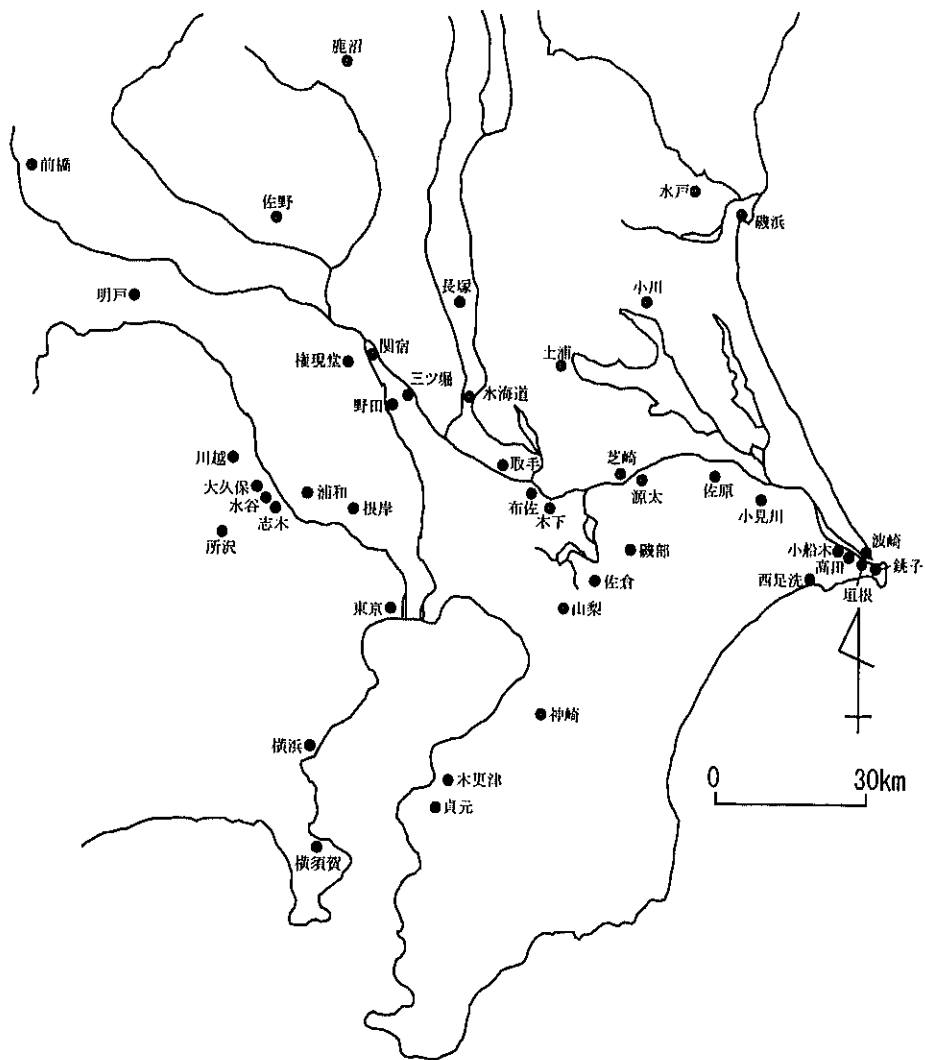
b. 物資輸送の実態

①集荷圏

まず、荷主の居住地から明治中期の滑川家による荷物の集荷圏を把握することができる。荷主の居住地はその多くが、飯岡・網戸・鎗木・八日市場などの海上・香取・匝瑳郡一帯の村々であり、これは滑川家が江戸期に年貢米の輸送を請け負っていた地域と一致する(第7図)。江戸期に年貢米輸送によって形成された地域間関係が、契機となった年貢米輸送の需要が完全に消滅した後、明治中期になっても変わらずに存続していることが確認できる。

②輸送先

荷物の輸送先については前稿³²⁾で検討を加えたので、ここでは簡単に述べることにする。まず、積み荷の送り先の大半を占めるのが東京方面行きの荷物であり、全体の7割以上に上っている(第



第6図 滑川家の荷物送り先
 (『萬積帳』より作成)
 注) 場所の特定できるものに限った。

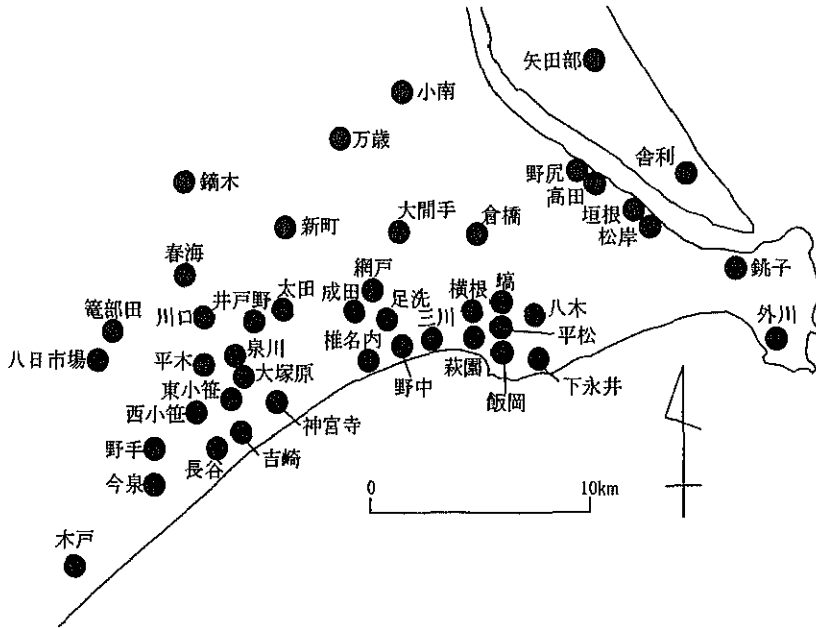
8表)。受取人はほぼ全て東京の間屋であり、そこからさらに各地の消費地へ輸送されている荷物もあるものと考えられる。

東京方面以外の輸送先として最も多い地域は、野尻から最も近距離の利根川中流域である。その他には霞ヶ浦・北浦沿岸やその周辺、利根川上・支流への輸送がある。利根川流域以外では、東京を経由して荒川流域へ輸送される例や、東京湾

沿岸地域へ輸送される例が見られる。東京方面以外へ輸送される荷物の特徴としては、特に麦・干鰯・種粕など農村部において需要の高い肥料が多いことが指摘できる。

③取扱荷物

次に、積み荷の内容について主要なものを見ていきたい。ただしここでは史料の制約上、それぞれの荷物の取扱量を運賃に換算して示した(第9



第7図 滑川家の集荷範囲
 (『萬積帳』より作成)
 注) 場所の特定できるものに限った。

表, 第8図)。

まず, 年間の総運賃が最も多く、年間を通して最も安定した取扱量を示しているのが醤油であった。その取扱量は年間総運賃の23%余りを占めていた。取扱い荷物の多い依頼主としては、八日市場の大枝十兵衛、三川の石毛四郎右衛門、飯岡の近藤平左衛門などが挙げられる。彼らは銚子醤油醸造組合に加盟している醸造家である³³⁾。彼らは手船など自らの流通基盤を持たない中小の醸造家であり、滑川家に醤油の輸送を依頼していたと考えられる³⁴⁾。これらの醸造家から出荷された醤油は、ほぼ全てが東京方面の間屋に送られていた。

醤油に並んで多い取扱い荷物が隠元豆であり、年間総運賃の21%余りを占めていた。とくに、収穫時期の8~10月の運賃合計は、130円23銭に上っている。依頼主は香取・匝瑳郡一帯の村々であり、送り先は全て東京日本橋などの穀物商であった。しかし、明治23年の千葉県統計書によれば³⁵⁾、香取・海上・匝瑳3郡を合わせても隠元豆

第8表 送り先別件数

明治21年5月~翌4月

	件数	比率 (%)
東京	610	70.03
千葉	68	7.81
埼玉	38	4.36
茨城	26	2.99
栃木	6	0.69
群馬	3	0.34
神奈川	2	0.23
宮城	1	0.11
その他	117	13.43
合計	871	100

(『萬積帳』より作成)

の生産価額は1,607円に過ぎず、千葉県全体での農産物総生産額にしめる隠元豆の生産価額はわずか1.3%ほどでしかない。なぜ隠元豆だけがこれほどの取扱量を示しているのかという点については現時点では不明である。

第9表 滑川家の取扱い品目

明治21年5月～明治22年4月

	醤油		メ粕		隠元豆		落花生		米その他		その他		合計
	運賃(円)	比率(%)	運賃(円)	比率(%)	運賃(円)	比率(%)	運賃(円)	比率(%)	運賃(円)	比率(%)	運賃(円)	比率(%)	
5月	8.13	25.25	14.16	43.98	0.00	0.00	0.00	0.00	1.65	5.12	8.26	25.65	32.20
6月	5.92	9.22	25.24	39.31	0.29	0.45	0.00	0.00	9.58	14.92	23.18	36.10	64.21
7月	21.13	55.77	7.70	20.32	0.00	0.00	0.00	0.00	7.34	19.37	1.72	4.54	37.89
8月	12.76	29.54	0.81	1.88	26.54	61.44	0.00	0.00	0.30	0.69	2.79	6.46	43.20
9月	24.58	16.97	0.00	0.00	81.42	56.21	0.00	0.00	14.75	10.18	24.10	16.64	144.85
10月	14.43	22.60	5.03	7.88	22.27	34.88	0.00	0.00	2.07	3.24	20.04	31.39	63.84
11月	12.47	15.78	0.00	0.00	4.62	5.85	9.26	11.72	11.12	14.08	41.53	52.57	79.00
12月	19.69	21.44	7.89	8.59	8.78	9.56	18.35	19.98	11.91	12.97	25.20	27.45	91.82
1月	9.44	14.27	8.92	13.49	7.74	11.70	14.60	22.08	10.59	16.01	14.84	22.44	66.13
2月	12.18	33.54	1.30	3.58	0.00	0.00	7.10	19.55	1.13	3.11	14.61	40.23	36.32
3月	13.18	35.26	1.38	3.69	3.21	8.59	5.65	15.12	0.00	0.00	13.96	37.35	37.38
4月	16.21	46.12	1.21	3.44	0.87	2.48	0.00	0.00	0.14	0.40	16.72	47.57	35.15
合計	170.12	23.24	73.64	10.06	155.74	21.28	54.96	7.51	70.58	9.64	206.95	28.27	731.99

(『萬積帳』より作成)

隠元豆の次に多い取扱い荷物がメ粕・干鯛などの魚肥である。九十九里北部の村々で生産された魚肥は、東京の間屋や消費地である栃木県や埼玉県へ出荷されていた。

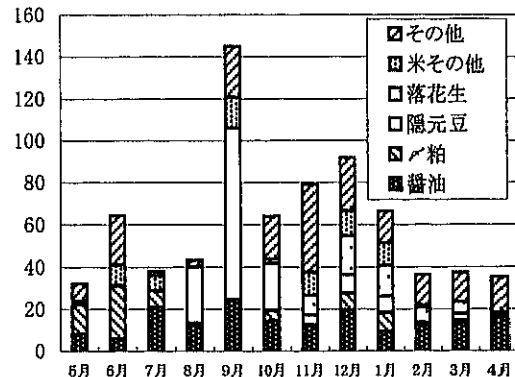
魚肥とほぼ同じ取扱量を示すものが米・雑穀であった。これらも香取・匝瑳郡一帯の村々の仲買人から東京の間屋に向けて輸送されていた。米は明治23年(1890)の千葉県統計書では県内における農産物総生産額の45%に上っており、最も多い産物であった。

落花生は明治初期に千葉県に導入され、この時期に海上・匝瑳郡の特産物となっており³⁵⁾、11～1月に多く取り扱われている。

これらの他に種々の品目が全体の28%以上を占め、相当の量に上っているが、あまりに雑多であるためにここでは詳しく述べない。

以上、『萬積帳』をもとに滑川家が明治21年(1888)5月から翌年の4月までに行った物資輸送の内容を検討した。まず、集荷荷物は江戸期とほぼ同じであることが確認できた。また、輸送先は主に東京方面であるが、魚肥などに関しては関東各地の農村部との結び付きが見られ、これも幕末期の状況をほぼ踏襲している。取り扱われた荷物

運賃(円)



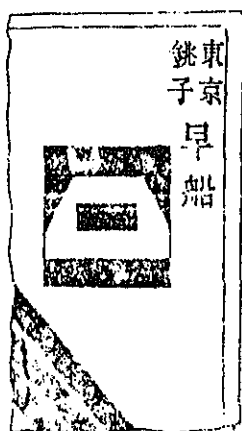
第8図 取扱い品目の年間推移

は、銚子地域で生産された農産物・醤油・魚肥などが主な積み荷であることは、江戸期と大きくは変わらない。しかしかつて最大の積み荷であった米が減少し、隠元豆や落花生などが目立つなどの変化が見られた。

c. 河岸間屋経営における変化

ここでは、「萬積帳」の記載内容などから滑川

船 印



資料1 広告に描かれた早船の船印

家の問屋経営における変化を検討していきたい。

滑川家では明治期に入ってから物資輸送に「早船」と呼ばれる船便を運行させている。明治11年(1878)の広告(資料1)³⁶⁾からその内容が明らかになる。以下にその史料を掲げる。

東京銚子之間五日限早船運送再告

昨明治十年十月発企イタシ候下総銚子野尻佐原ノ河岸々々ヲ経テ東京迄五日限早船運送ノ儀従来ノ運賃ヨリ下直ニテ開業以來殆ト一過年各様方ノ御鼠眞ヲ以追日隆盛ニ相成随テ船数ヲ増殖シテ現ニ今日ノ如ク便宜ヲ達スルモ畢竟御得意様方ノ御愛顧ニ基テ繁昌仕候、依テ今般従来遅緩ノ並船ト混錯セザル為メ左ノ地ヲ分シ更ニ早船運送所ヲ設置イタシ弥以運輸ノ貨物ハ聊無疑念運賃ノ下直ト無比ノ神速トヲ御推考ナサレ多少ニ限ラス御差配被仰付度伏テ奉翼望候也、但暴風雨ハ日限外ノコト賃表ハ畧ス従前ノ並船ヨリ下直ト御心得可被下候事、

明治十一年八月

下総国銚子野尻河岸

早船廻漕元 滑川藤弥

同 佐原河岸

内国通運分社出張 山本忠右衛門

同 銚子荒野村

早船取次所 田坂角次郎

東京府下鵜殻町壱丁目三番地

早船運送所東北運送組 滑川多都次

このように、滑川家は明治10年(1877)において、従来よりも輸送時間を短縮した上に割安の運賃で荷物を他河岸の間屋と連携して扱う動きを見せていた。このような顧客獲得への積極的な行動は、江戸期に年貢廻米を請け負って毎年一定の利益が保証されていた問屋経営では見られなかったことである。「早船」の導入は、明治期に年貢米・城米の江戸への回漕が停止され、従来の権益を失った滑川家が問屋経営を維持するためのものであったと考えられる。

この「早船」の導入は効果があったようで、その後も継続され、明治中期にも早船が盛んに運行されていた。明治21年(1888)5月から翌年4月までの舟積帳では、滑川家が采配した船のうち、同家の所有する手船のほぼ全てが「早船」であったことが記録されている。

また、前掲の史料にも名を連ねている滑川多都二とは当時の滑川家当主の次男であり³⁷⁾、鵜殻町の早船運送所は滑川家の東京支店である。江戸期に滑川家が江戸に支店を出していたことを確認できる史料は残っていない。同家がいつ頃東京に支店を出したのかははっきりしないが、鵜殻町は江戸期の武家地が明治4年(1861)以降に町立てされて成立した場所であり³⁸⁾、鵜殻町の支店は明治期以降に設立されたことは間違いない。支店における活動がどのようなものであったか詳しく知ることはできないが、東京支店設置は滑川家の経営にとって新たな展開であったと考えることができる。

また、滑川家は河岸問屋であったため、江戸期の経営形態は、荷物の積み込みや荷揚げ、そして河岸に出入りする船の采配であった。しかし、明治中期の船積帳からは、この時期の滑川家が、様々な商品を商う諸色問屋と同様に、メ粕などの商品を集荷・販売している様子が示されている。明治中期の滑川家は、河岸問屋として荷物の回漕

を請け負うだけでなく、種々の商品を売買することも経営の重要な要素となっていた。

早船の運航や東京支店の設置、さらに従来の河岸問屋の業務内容を超えた経営形態の変化は、明治期の問屋経営を取り巻く環境の変化に対応して、滑川家の経営を維持する上で必要なことであつたと考えられる。

Ⅳ おわりに

明治期以降、社会や経済の変化は利根川水運のあり方に大きな影響を与えた。しかしそのような状況の中で、利根川下流域の野尻河岸では明治中期に至っても、高瀬舟による物資輸送が依然として活発に行われていた。

江戸期の年貢廻米によって形成された地域間関係は強く残存しており、銚子周辺の村々からは多くの生産物が野尻へと集荷されて来た。江戸期の流通構造を基盤とした物資輸送の需要は、明治期になって利根川水運を取り巻く環境が変化しても急速には衰えることはなかった。

野尻の滑川家によって高瀬舟に積み込まれた荷物は様々であった。米荷の減少や新たな特産物の登場など、積み荷の内容にはやや変化があつたものの、銚子周辺で生産された農産物・醤油・魚肥などが出荷され、東京を中心とした関東各地で消費されるという基本的な性格には大きな変容は見られなかった。

しかし、そのような流通構造の存続は単に江戸期の基盤をそのまま継承したことによるだけではなかった。滑川家において見られたように、変容していく環境を強く意識し、危機感や意欲を持って積極的に対応した河岸問屋の姿があつた。それは滑川家や野尻以外の河岸においても同様であつたと思われる³⁹⁾。

その後利根川水運は明治中後期以降の鉄道網の整備に打撃を受けて衰退し始め、昭和期のトラック輸送の普及によってその消滅を決定付けられることとなった。現在の野尻集落には河岸場の賑わいはすでになく、かつて高瀬舟が出入りした舟入

も埋め立てられている。旧道沿いの家並みだけが町場の景観を残しているに過ぎない。

本報告では、利根川水運が時代の大きな変化を受けつつも、依然として存続し続けた明治中期の動向の一端を明らかにすることを目的とした。しかし史料の制約などから、輸送された荷物の内容の変化の詳細な要因や、汽船との共存関係、鉄道網の発達による水運への具体的な影響を明らかにすることができなかった。これらを今後の課題としたい。

付 記

本報告の作成にあたり、銚子市公正図書館、銚子市青少年文化会館の皆様には資料の閲覧・複写にあたって多くの便宜を図っていただきました。現地での調査にあたっては、銚子市野尻の滑川藤彌氏・滑川延子氏、ご家族の皆様には貴重な史料の閲覧・撮影を許可していただくとともに、多大なご教示とご協力をいただきました。また、野尻のかしや旅館では、滑川多美子氏をはじめ、ご家族の皆様にご教示とご協力を賜りました。さらに、銚子市高田の宮城喜明氏には貴重な文献を提供していただくとともに多大なご教示をいただきました。銚子市文化財審議会委員の永澤謹吾氏には調査全般にわたって大変お世話になりました。記して厚くお礼申し上げます。なお、本文の執筆はⅠ・Ⅱを田邊、Ⅲ・Ⅳを仙頭が分担しました。

注および参考文献

- 1) 川名 登 (1982):『河岸に生きる人びと:利根川水運の社会史』, 平凡社。
- 2) 渡辺英夫 (2002):『近世利根川水運の研究』, 吉川弘文館。
- 3) 川名 登 (1993):『河川水運の文化史:江戸文化と利根川文化圏』, 雄山閣。
- 4) 佐賀純一 (1980):『通運丸と黒田船長』, 筑波書林。
- 5) 渡辺貢二 (1978):『高瀬舟』, 崙書房。
- 6) 前島裕美 (2001):『近現代における地方小都市の盛り場の復元—水郷潮来の変遷を事例として』, 歴史地理学, 43-4。
- 7) 前掲1), 33ページ。
- 8) 船杉力修・渡辺康代 (1998):『港町銚子の機能とそ

- の変容－荒野地区を中心として－，歴史地理学調査報告8，11ページ。
- 9) 前掲1)，39ページ。
- 10) 前掲1)，43ページ。
- 11) 前掲1)，62ページ。
- 12) 前掲4)。
- 13) 田邊千尋 (2001)：銚子汽船会社の設立とその運営，歴史地理学実習報告4，71-74。
- 14) 前掲1)，304～305ページ。
- 15) 「利根川汽船航路案内」(明治43年)より。
- 16) 海上町史編さん委員会編 (1985)：『海上町史 史料編Ⅰ (原始・古代・中世・近世 (1))』，356～357。
- 17) 前掲1)，72ページ。
- 18) 前掲1)，74ページ。
- 19) 前掲1)，77ページ。
- 20) 渡辺康代 (2000)：野尻・小船木集落の景観及び機能的特徴－近世における河岸を中心として－，歴史地理学調査報告9，45～48。
- 21) 前掲1)，72ページ。
- 22) 陸軍省軍務局第一軍事課編 (1891)：『徴発物件一覧表』
- 23) 前掲20)，37～38。
- 24) 野尻在住の滑川延子氏にご教示いただいた。
- 25) 前掲20)，39ページ。
- 26) 前掲2)，72ページ。
- 27) 前掲2)，72～73。
- 28) 前掲2)，74～76。
- 29) 野尻在住の滑川延子氏にご教示いただいた。
- 30) 前掲20)，45～48。
- 31) 滑川家文書。
- 32) 仙頭達朗 (2002)：明治中期の野尻河岸における積み荷記録「萬積帳」，歴史地理学調査報告10，115～116。
- 33) 銚子市史編纂委員会編 (1956)：『銚子市史』，銚子市史編纂委員会，601ページ
- 34) 例えば，ヒゲタ醤油などの大手醤油醸造業者は手船を所有し，自社で醤油の輸送を行っていた。
- 35) 千葉県海上郡教育会 (1917)：『千葉県海上郡誌』，千葉県海上郡教育会，384ページ。
- 36) 滑川家文書。
- 37) 滑川家文書，「家系譜」による。
- 38) 東京都中央区役所編 (1958)：『中央区史』，東京都中央区役所，144ページ。
- 39) 野尻の下流に隣接する高田河岸の宮城家は，同じく高田の河岸問屋宮内家から幕末期に独立した新興の河岸問屋であるが，明治期以降に米を商い，高田で最も有力な河岸問屋へと成長した。高田在住の宮城喜明氏にご教示いただいた。