

水郷地域における交通システムの形成

淡野明彦・井田仁康

I はじめに

それぞれの地域に異なった自然環境はそこに居住する人間の英知や工夫との融合により、種々な生活体系を形成し特色ある地域景観を展開させる。そうした生活体系や地域景観も不変のものではなく、社会の変化や科学技術の進歩等により変容し、それぞれの時代におけるより進歩した生活体系や地域景観の出現をみることになる。自然環境の固有性に基づく人間生活への制約は人為的に徐々に回避され、生活体系や地域景観の形成に自然環境の関与する度合いは低下し、自然環境が強力な因子として作用し生ずる地域のバラエティは減衰しつつある。相互が水域によって隔てられた水郷地域は自然環境の固有性が地域の生活体系や景観の形成に色濃く作用した一つの例であり、人々の生活は「水」との調和に特に意がはらわれた。水郷地域に形成された特有な生活体系や地域景観は土地改良事業の進展により消失し、今日では潮来の遊覧船や水郷博物館の陳列に往時の状況の一端をしのぶだけになった。所与の自然環境下において人々がどのような生活体系や地域景観を形成していたかを明らかにすることは、地理学に課せられた一つの役割である。本稿は水郷地域の地域的諸相を解明しようとする一連の研究にかかわって、水郷という特殊な自然環境において人々が日常の生活のためにどのような交通システムを形成していたかを、茨城県稲敷郡東村における事例により明らかにすることを目的とするものである。霞ヶ浦水運や利根川水運といった水郷地域全体や水郷地域対他地域のマクロレベルでの交通システムについては既に先学によって成果の蓄積をみているが¹⁾、

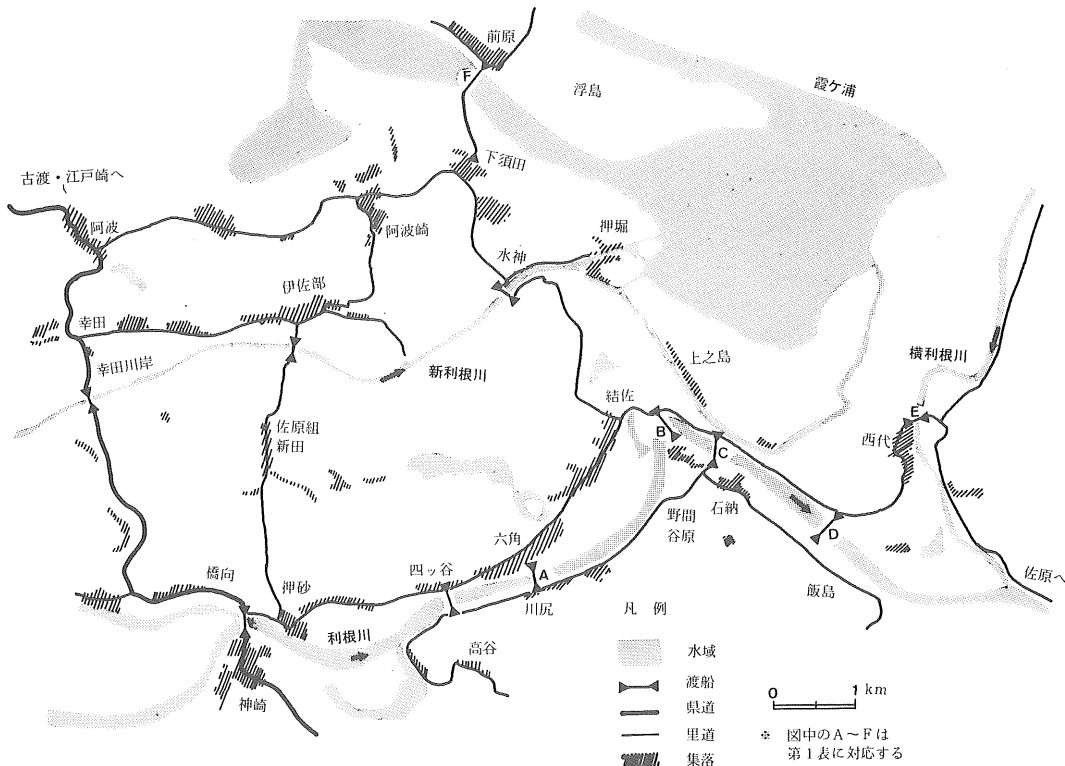
域内住民が日常生活の必要により形成していた小地域における交通ルートの分布や交通の方法といったいわばミクロレベルでの交通システムについては十分に解明されていない。われわれの調査の範囲では資料となる適確な文書や記録が乏しく、ごく限られた資料と当時を知る古老からの聞き取り調査に基づいた記述であるため、東村における事例の水郷地域全体への一般化の妥当性には自ずと限界はあるが、やがては人々の脳裏からも消えてしまうであろう往時の状況を記録としてとどめたい。

II 交通ルートの分布

残された地形図を基に当時の記録と聞き取り調査の結果の補足により、明治初期と昭和30年代のそれぞれの時期における交通ルートの分布をみよう。なお、最もミクロレベルでの交通ルートは江間（エンマ）と称された水路で、集落内・集落間に多数存在したが、これについては次章で述べる。

II-1 明治初期の分布

現在の東村の領域は新利根川によって大きく二分され、他の地域とも霞ヶ浦、利根川、横利根川の水域によって隔たり、また湖沼や河川の周囲には低湿地が広がり、さながら水郷の様相であった。この時期の陸上交通手段は荷馬車のような軽車両と徒歩によるものであったが、道路²⁾は県道として土浦・銚子間を結ぶ通称銚子街道が古渡より阿波を経て幸田に入り、幸田川岸で新利根川を渡り南へ進んで橋向へと達し、利根川を渡り対岸の神崎へと至っていた。里道としては、幸田より県道へと分岐して東へ進み、新利根川左岸を伊佐部、中神を経て、水神付近で新利根川を渡り旧十余島村に入り結佐から利根川旧流



第1図 明治初期における交通ルート（筆者原図）

路の屈曲部へ向かい、利根川左岸を東へ進み旧本新嶋村西代で横利根川を渡り佐原へと達するもの、伊佐部から新利根川を渡り南へ下り、佐原組新田を経て押砂に達するもの、橋向で県道と分岐して利根川左岸の堤を東へと進み結佐に達するもの、水神から北へ向かい上須田、下須田を経て阿波崎から阿波へと達するものがあった。大重沼周辺や上ノ島付近には江間に沿った脇道程度の小径しかなく、全体として道路は未発達であった。各河川には橋が架設され

ていなかったため、県道や里道が水域と交わる箇所には渡船が設置されていた。「津渡」とよばれた渡船の存在を確認しえたのは11ヵ所で、霞ヶ浦に1ヵ所、新利根川に3ヵ所、利根川に6ヵ所、横利根川に1ヵ所であった。そのうちある程度の詳細が判明したのは第1表に示した5ヵ所の渡船³⁾である。メインルートであった幸田川岸および橋向・神崎間の渡船についてはその規模については明らかでないが、橋向・神崎間は神崎側の人々が入札により船頭を決め、

第1表 明治初期における渡船航路

記号	渡船場	河川名	両岸	川幅(m)	船数
A	六角・川尻	利根川	六角村・川尻村	180	1
B	結佐・野間谷原	〃	結佐村・野間谷原村	200	2
C	石納	〃	石納村	220	1
D	飯島	〃	飯島村	240	1
E	利兵衛地先	横利根川	西代村・八筋川村	60	1
F	六兵衛河岸	霞ヶ浦(野田奈川)	浮島村・下須田村	690	2

注) 記号は、第1図に対応する

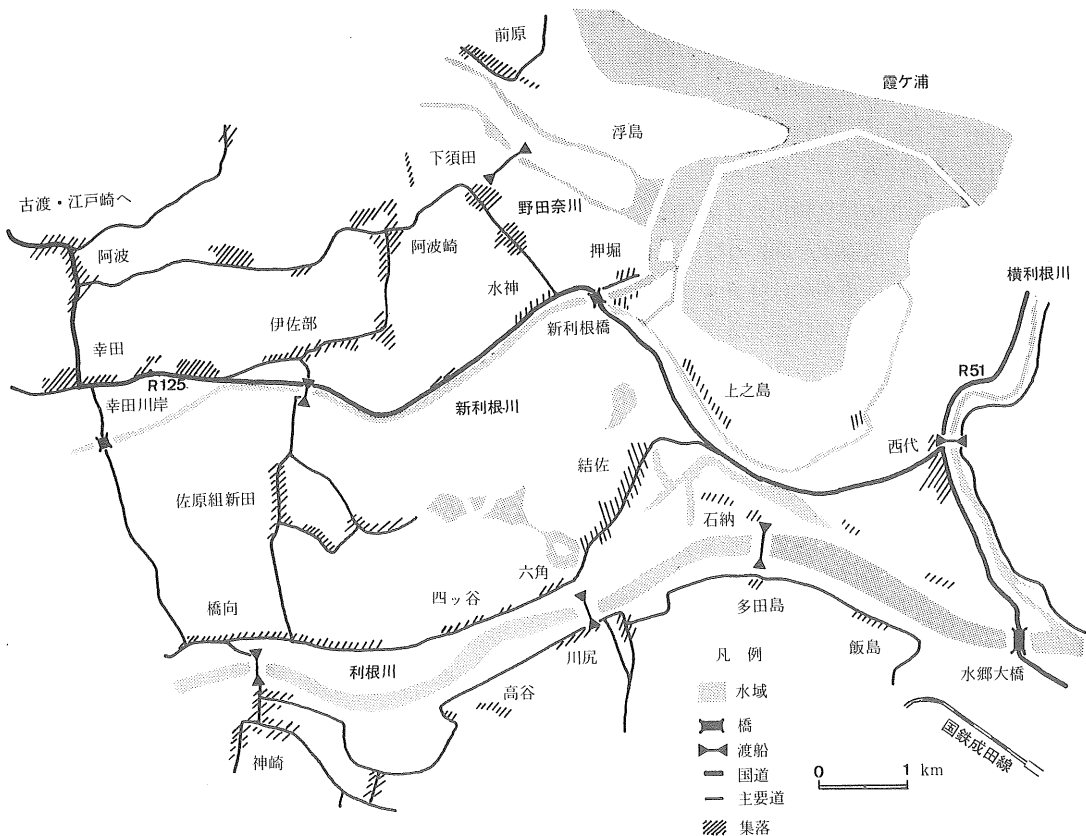
(資料：佐原市史、稲敷郡郷土史)

20人乗り程の船は人が集まり次第出船し、夜半まで行き来したという。しかし西風が吹くと出船は中止となり、神崎へ通っていたお針子が師匠の家にとまることもあったという。同じ利根川に存在した他の渡船は結佐・野間谷原間は兩岸出船で、飯島、石納、六角・川尻の各渡船は一隻の船が兩岸を往来していた規模のものであった。横利根川には数ヵ所の渡船場が設置されていたようであるが、確認しえたのは西代にあったもので日本新嶋村から佐原および以遠への交通に利用され、明治31年に成田鉄道が開通すると橋向・神崎の渡船と同様に東村から鉄道利用のアクセスルートとなった。霞ヶ浦には浮島への渡船があり「原下の渡し」とよばれ、発着場の多少の移動はあったが、下須田河岸と旧浮島村前原の六兵衛河岸との間の往来で、その距離は約700mで東村に存在していた渡船のうちでは最も距離の長い航路で

あった。運営の方法は浮島側の有志の願い出により県知事が渡船開設の許可を与え、船頭には貧民救済の意味で浮島居住の生活困窮者をあてていた。

東京、土浦、水戸、銚子方面へ出向くには、明治31年の成田鉄道の開通までは霞ヶ浦、利根川の定期航路が利用され、東京、銚子方面へは石納、押砂、神崎にそれぞれ寄港場があった。東村の集落間および隣村の集落との交通には各河川や霞ヶ浦に設けられた渡船が重要な役割を果たしていたが、これらの渡船場の主要なものは遠方との交通の接点でもあった。渡船場を核として陸上・水上交通ルートが形成されていた時期であったと言えよう。各河川の堤防や低湿地の排水設備が未整備であった当時では、河川の増水はたちまち各集落間の交通の途絶をもたらしただであらう。

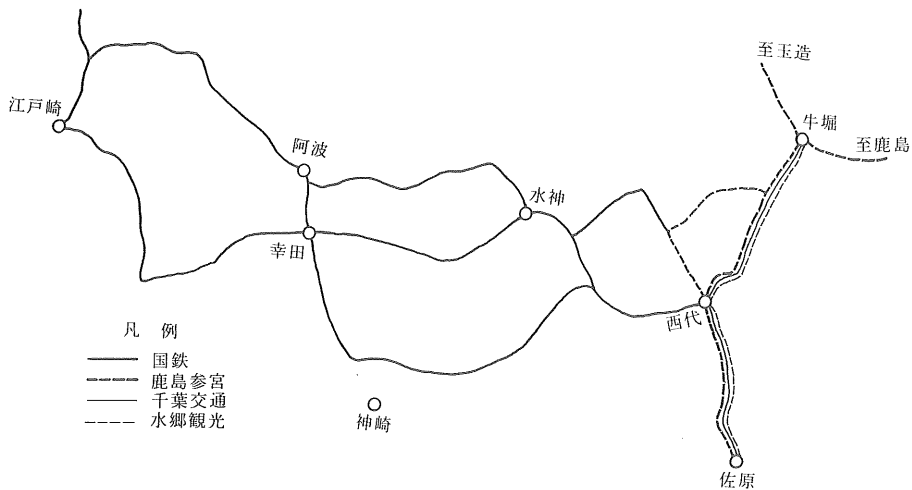
II-2 昭和30年代の分布



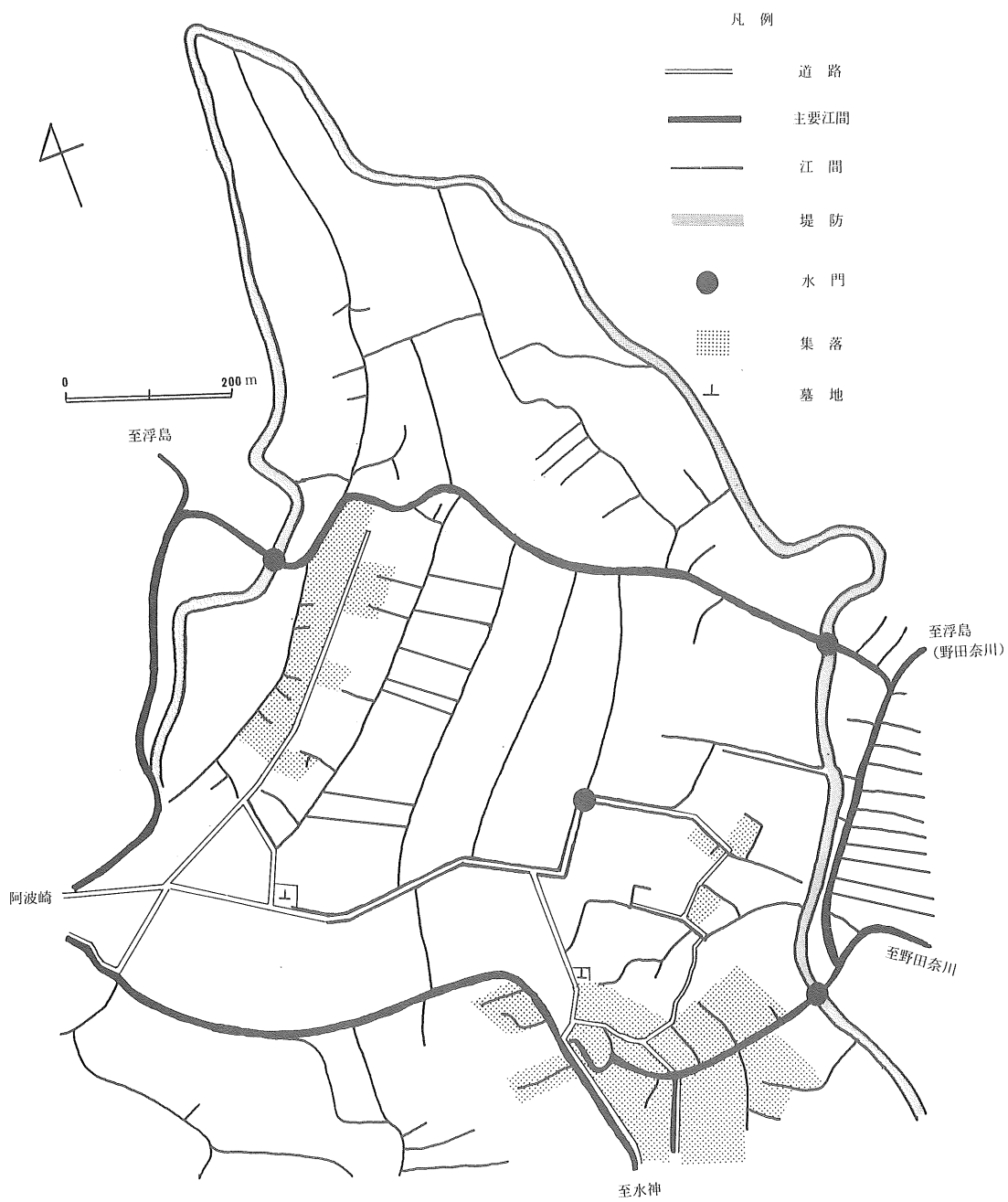
第2図 昭和30年代における交通ルート（筆者原図）

昭和29年から開始された圃場整備のための土地改良事業が村内各地区において順次進行中の時期で、いわば水郷の末期である。地形的には明治末期にかけての利根川の流路変更によって石納付近での屈曲がなくなり、霞ヶ浦では干拓が進行し浮島・下須田間の流路がせばまり、本新では干拓のためのせき止め堤防が築かれている。道路は昭和11年の水郷大橋および新利根橋の架設と西代から水郷大橋までの横利根川右岸の新道建設により、渡船を不要とする完全な陸上交通ルートが完成し、土浦や佐原へとつながる幹線道路となった。これまでの土浦・銚子間のメインルートであった県道は、幸田川岸に架橋がなされ旧大須賀村と旧十余島村とは陸路によって結ばれたが、橋向、神崎間は昭和34年までは渡船が依然として存在し、昭和34年以降も船橋により通行するという状態で、昭和42年の神崎大橋の完成までは不完全な陸上交通ルートであったため陳腐なものとなり、土浦・銚子間のメインルートは新利根橋・水郷大橋経由のルートにとってかわられた。架橋により渡船は減少しその存在を確認しえたのは6ヶ所となり、霞ヶ浦、新利根川、横利根川にそれぞれ1ヶ所、利根川に3ヶ所であった。霞ヶ浦にあった「原下の渡し」は干拓による浮島側の六兵衛河岸の消滅により距離が短縮し、川幅約230mの野田奈川を往来する渡船となった。この渡船は「ヨネさん渡し」とよばれ、押堀、神落間に堤防ができ浮島との間が

陸路によって結ばれた後も続いたが、昭和41年頃になくなったようである。主に浮島側の人々が佐原方面へ出向くのに利用し、渡船で下須田へ渡り水神まで歩きそこからバスで佐原へ向かった。下須田側からは行商人や釣り客を浮島側に運んだ。新利根川の渡船は伊佐部だけとなり、この渡船はひき船で船頭は乗っておらず、客が両岸に張った綱をたぐり船を進めて対岸に達し、料金は米で払った。この渡船も昭和35年には架橋により廃止された。利根川の渡船も先述した橋向・神崎間と、主に小学生の通学に利用された石納・多田島間、成田線大戸駅につながる六角・川尻間に存在したが、水郷大橋の完成はこれらの渡船の役割を近隣集落との往來の目的にせばめたとみなすことができる。横利根川にあった西代の渡船は水郷大橋の開通と横利根川右岸の道路の新設によりその重要性は弱まり、横利根川左岸の居住者が右岸に出てバスを利用したり、右岸の居住者が左岸にある農地へ耕作に出向くために利用するなど、局地的なルートとなったが昭和47年頃まで続いた。運営は東村と佐原市とで交互に一年毎に入札を行ない船頭を決めた。第3図は昭和38年4月当時の路線バスの運行ルートであるが、西代・水郷大橋間の道路が要となり村内にルートがのびていた。貨物輸送については大正2年に創立された常総運輸(現在の日本通運佐原支店)が佐原駅を拠点として自動車により村内の集配にあっていた。



第3図 昭和38年当時における東村周辺のバス路線 (筆者原図)



第4図 下須田地区の江間（筆者原図）

この時期は水郷大橋等の架橋により道路交通が進展し、しかしその一方では幸田・橋向・神崎ルートのように渡船が依然として存在していたという陸上交通体系の確立への漸移期であったといえる。横利根川右岸の西代から水郷大橋を経て佐原へと達する道路の開通は、東村における交通発達史上の大きなエポックであり、渡船によって結ばれていた交通ルートはその重要性を減衰させられた。東村と神崎との結節の度合いは交通ルートの近代化の遅れにより弱められ、近代化の進んだルートの利用により佐原とのより緊密な結節が促進されていったといえる。そして次にむかえる昭和40年代には、かつての渡船を中心とした交通システムが完全に一掃されることになったのである。

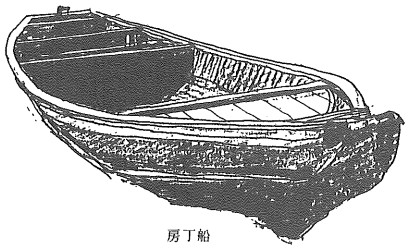
III 日常生活と交通—下須田の事例—

水郷に居住する人々が日常の生活すなわち生産・消費・生活慣習などのために、前章で述べた交通ルートや本章で述べるミクロレベルの交通ルートである江間を利用してどのような交通を行っていたかを、下須田を事例としてみよう。

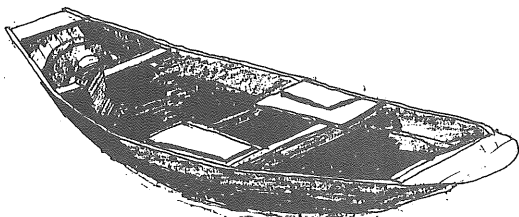
III-1 農業生産と交通

水郷地域での主たる生産活動は水田を中心とする農業生産で、水郷という特殊な自然環境は農作業に

おいても特色をもたせた。農作業と最もかかわりの深かった交通ルートは、集落内および集落間に樹枝状にめぐらされた江間である。第4図は下須田において土地改良事業が進む直前の昭和37年に撮られた空中写真をもとに作成した江間の分布である。江間は3つのランクに分類できよう、各家の庭先や水田にまで入りこんだ脈状の江間、脈状の江間を結ぶ枝状の江間、そして枝状の江間を結び集落間や渡船場へとつなげる幹状の江間である。江間が築堤もしくは道路を横切る箇所には水門が設けられていた。その大きさは場所によって多少違うが下須田の水門はあまり大きいものではなく、1枚から2枚の仕切りがあり、それが上下することにより水路を「たよがね」と呼ばれるもので操作し開閉した。この仕切りは洪水時には閉められたが、通常は仕切りは開いたままになっており、船はこの仕切りの下を通った。石納などの利根川に面した水門は、船の河川への出入口としても重要な機能を有していたが、仕切りが2枚になっているので利根川の水位が通常より30cmほど高くなるとこの仕切りを閉め、2枚の仕切りの間に土俵を何俵か入れて洪水に備えることができた。各家には房丁船とよばれた先端のとがった米俵にして20俵程度の積載能力のある船や、しっかち船とよばれた房丁船よりやや小型の先端がやや丸味を帯びた船が所有されており、これらの船は農作業用に主として使われたために農船ともよばれた。農作業にでかけるには庭先につながれた農船に万能、すき、くわ、田げたなどの農具や牛、肥料、長さ6尺程度の田舟などを積みこみ、脈状の江間から枝状の江間、幹状の江間に出て、再び枝状の江間を経て各水田に達する脈状の江間に入った。適当な場所に農船をつなぎ、積んできた牛に万能をひかせたり人が直接すきを使って耕した。田舟は刈り取りなどに用いられ、増水時には房丁船やしっかち船を直接水田に入れて作業した。収穫期には稲は農船に積まれ江間を通して集落の一ヵ所に集められ、トラックが用いられる以前は下須田河岸で高瀬船に積み替え霞ヶ浦を経て土浦・佐原方面へと移送された。下須田の人々の水田は下須田地区内にあったが、畑は浮島や阿波崎にありやはり江間を通して耕作に出かけ

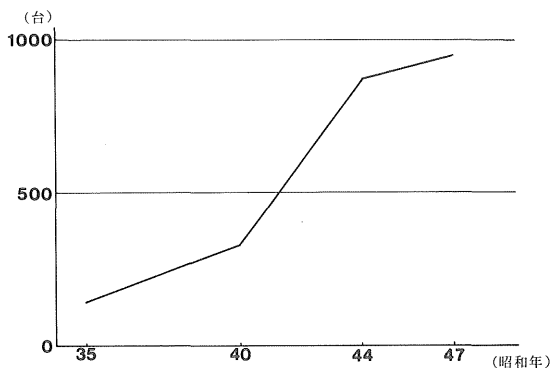


房丁船



しっかち船

第5図 房丁船としっかち船
(林 亨のスケッチによる)



第6図 東村における農用トラックの推移
(資料：世界農林業センサスおよび
農業基本調査結果)

た。

III-2 消費・生活習慣と交通

江間は農業生産のためばかりでなく、生活の多岐の面にわたって利用されていた。買物は後で述べる「便利屋」とよばれた飛脚船に委ねることもあったが、農民自らが船を漕いで江間から霞ヶ浦および河川を通り佐原へ出向くこともあった。隣接する上須田を経由して佐原へ向かうことはほとんどなく、下須田河岸から霞ヶ浦を回り佐原へ向かうという一見遠回りとも思えるコースが農船を利用しての交通には最適であったことを意味し、道路の整備が進んでからは下須田から上須田・水神を経て佐原に向うようになったのとは対照的である。嫁入りにも江間が使われ、花嫁は実家から花嫁衣裳を着け嫁入り道具と共に農船で嫁ぎ先へと向った。世にいわれる「潮来花嫁さん」の光景であったろう。下須田の縁組は浮島、阿波崎との間に多く、このことは畑への農作業や買物のために用いられた江間の交通ルート上にこれらの地区があったためとみることができる。江間はまた地区内に数ヶ所あった共同墓地の脇まで通じており、死者を送る葬列は江間を進んでいった。このときの船頭を特に「そうほ」とよんだ。

このように江間の農船による往来が集落レベルでの重要な交通手段で、前章で述べた交通ルートにつながり水郷地域の広範囲な交通を可能にしていた。土地改良事業の進展によって江間は昭和32年頃から

43年頃までにかけて順次埋め立てられ消滅していく。第6図ではこれと呼応して同時期における農用トラックの増加が著しく、昭和49年からはその増加も横ばいとなるが、江間を利用した水上交通が陸上交通へと移り変わる様を奴実を示している。下須田には江間の存在した形跡をみることは現在ではできないが、佐原組新田や中島で庭先に道路面よりやや高くなる傾斜に脈状の江間の末端をうかがい知ることができる。

III-3 「便利屋」の存在

各集落には「便利屋」と呼ばれた飛脚船が存在し、各集落におけるマイクロレベルでの輸送需要に応じていた。その発達の経緯や分布の詳細については明らかでないが、記録によれば昭和13年には本新嶋村には7隻の飛脚船が存在した。調査によってある程度の詳細を知り得た下須田の飛脚船の事例について記述する。

下須田にあった飛脚船は「七兵衛さん(黒田七兵衛)」とよばれ、代々から継承したものでなく本人一代限りのものであった。下須田およびその周辺の集落と佐原との物資の輸送にあっていた。前日までに下須田および上須田・阿波崎・伊佐部・幸田の近隣集落から注文をとっておき、早朝4～6時頃に佐原へ向けて出発した。急用の客のために、出発前にはラッパを吹き「佐原行きがでます」と一声かけた。注文の内訳は米(供出以前)などの農産物や佐原からの鉄道託送荷物などの輸送、小売商店や個人からの醤油、味噌、雑貨などの生活物資の購買の依頼などで、ときには人も便乗させた。佐原に着くと「ザーザー橋」とよばれた河岸(伊能忠敬旧邸付近)に船をつなぎ、約2時間程で用を済ませ、下須田および近隣集落からの注文品を積んで夜までに下須田に戻った。翌日は江間やその脇道を通って注文品の配達と注文とりを行なった。経営は船主兼船頭の個人によるもので、船は長さ3間半(約6.3m)、幅5～6尺(約1.5m～1.8m)で積載量が米俵にして約20俵位の房丁船を用いた。当初は手漕ぎ船で霞ヶ浦へ出たときに帆をはった。昭和初期までには「ボンボン船」とよばれる3馬力程度の動力船にとってかわられた。週に3回程度の佐原との往復を行ない、年間を

通じて休むことはなかった。佐原へのコースとしては潮位や水量および風の状態によって3つのコースがあった。第1のコースは下須田の江間から野田奈川へ出て、川を下っていったん霞ヶ浦へ出て、新利根川の河口より再び江間に入り上之島へ向かい、石納の水門から利根川に出て佐原へ向かった。第2のコースは上之島までは同じルートをたどり、さらに江間で朴杭へ向かい役前の水門（水門の廃止後は江間をさらに北上し牛堀まで行って横利根川に入った）から横利根川に入り、利根川を経て佐原へ向かった。第3のコースは野田奈川から霞ヶ浦に出てそのまま霞ヶ浦を岸に沿って東へ進み役前へ通じる江間の口まで向かい、そこから内陸に入り役前からは第2のルートと重なる。いずれのコースにおいても霞ヶ浦を通過する時が最も危険で流されることも度々あったという。これらのコースは便利屋だけでなく、一般の農民も利用した。便利屋は下須田だけでなく上須田、佐原組新田、阿波崎などにも存在したということであり、輸送する対象や行き先が集落により荷物が主体であったり旅客主体であったり、また佐原だけでなく土浦にも出向いていたという⁵⁾。

IV まとめ

水郷地域における交通システムがどのように形成

〔注および参考文献〕

1) マクロレベルの研究には以下のような文献があげられる。

河野通博（1956）：利根川の水運。『現代地理講座5』，河出書房。

有末武夫（1971）：利根川の対岸交通。九学会編『利根川』，二宮書店，446～451。

北見俊夫（1971）：利根川流域の舟運。九学会編『利根川』，二宮書店，258～271。

白土貞夫（1982）：利根川下流域における近代水運とその遺跡。地理，27-7，47～54，など。

2) 野口如月（1916）：『稲敷郡志』，いばらぎ新聞，p156，161，224。

3) 佐原市（1980）：『佐原市史』，佐原市役所，798～799。

浜田作衛（1965）：『桜川村郷土史資料 第2集』，桜川村教育委員会，102～105。

4) 昭和16年には船に板を2枚横に並べてその上に自動車載せて運搬していたという。

5) 江間がなくなると便利屋は馬車や自転車にリヤカーをつないで運搬にあたった。

されていたかを、交通ルートの分布と下須田を事例とする江間の機能を中心に調査した結果、次のことが明らかになった。

①明治初期にあつては完全な陸上交通ルートは存在せず、渡船が地域間を結ぶ重要な交通手段であり、渡船場は地域内および地域外の交通の核としての役割を果していた。

②水郷大橋、新利根橋の架橋は渡船を中心とした交通システムを一新し、一本の完全な陸上交通ルートを生み出し渡船を局地的な交通手段に限定した。幸田・神崎間のメインルートはその近代化が遅れたため、新利根橋、水郷大橋のルートにその地位を譲り、神崎を経由せずに佐原との直接の交通が可能となった。

③江間は最もマイクロレベルの交通ルートとして集落内に樹枝状にはりめぐらされ、各家で所有する船により農業はもちろんのこと生活の種々の面で利用された。

④集落には「便利屋」とよばれた飛脚船が存在し、江間と河川による水上ルートにより集落内に発生する輸送需要に応じていた。