

## 川越（新河岸川）の「みなとの文化」

## 目 次

第1章 上・下新河岸の整備と利用の沿革	
1. 新河岸川	24-1
2. 河岸場の成立	24-2
3. 船の種類と航行	24-2
4. 川越鉄道の開通の影響	24-3
5. 水運の衰退	24-3
第2章 「みなと文化」の要素別概要	24-3
1. 上・下新河岸の歴史的景観	24-3
（1）河岸問屋と舟宿	24-3
2. 交易文物にみる舟運文化	24-4
（1）下り荷物と上り荷物	24-4
①輸送物資	24-4
②燐酸肥料の購入	24-4
（2）川越舟歌	24-5
（3）舟運によってもたらされたもの	24-5
①英一笑の仁王図石碑	24-5
②河岸問屋「炭屋」に残されている雛人形と浮世絵	24-6
3. 舟運と信仰	24-6
（1）大杉信仰	24-6
（2）観音堂と石塔馬頭尊	24-6
4. 舟運と地場産業	
（1）船頭と舟大工	24-7
（2）醤油の製造	24-8
（3）織物－「別珍村」	24-8
第3章 「みなとの文化」保存と振興の動き	24-8
1. 「新河岸駅」の駅名と舟運の記念碑	24-8
2. 舟下りの試み	24-9
3. 舟唄の普及	24-9
4. 河岸場の景観づくり	24-9

## 第1章 上・下新河岸の整備と利用の沿革

所在地：埼玉県	港の種類：河川港	港格：-
---------	----------	------



【位置図】



【現況写真】

## 1. 新河岸川

新河岸川は、武蔵野台地の北東端を流れ、柳瀬川や黒目川などを合流して、現在は東京都北区赤羽の岩淵水門付近から隅田川となって東京湾に注いでいる。かつての新河岸川は、埼玉県川越市東方の伊佐沼にその源を発し、流路の蛇行を繰り返して新倉（現埼玉県和光市）で荒川に合流していた。大正期から昭和初期に実施された荒川と新河岸川の河川改修により、荒川下流の岩淵（現東京都北区赤羽）から東京湾に注ぐ荒川放水路が完成し、また新河岸川と荒川の合流点も新倉から岩淵付近となった。昭和40年（1965）には荒川放水路が正式に「荒川」となり、岩淵から下流の荒川を「隅田川」と称するようになった。そのため現在では、新河岸川は隅田川に合流する形となっている。



【新河岸川】

## 2. 河岸場の成立

新河岸川は昭和初期の河川改修以前、現在の和光市で合流し、水量を保つために非常に曲がりくねっていたため、九十九曲がりとも称されていた。荒川の外川に対し内川とも呼ばれ、多くの川船が往来し、江戸時代初期から約 300 年重要な交通路であった。流域には多数の河岸場が形成され、『新河岸川の水運』によると 23 箇所確認され、ほかに渡しも 12 箇所確認されている。

新河岸川舟運は寛永 15 年（1638）、川越城主堀田正盛が東照宮再建の資材運搬のため寺尾に荷揚場を設置したのが端緒とされ、その後天和 3 年（1683）までに扇、牛子、上・下新河岸が開設し、川越五河岸が成立した。これらは領主御用のための河岸場であり、江戸への年貢及び物資輸送のために、利根川・荒川水系の水運のひとつとして整備された。特に寛永 16 年（1639）に就任した川越城主松平伊豆守信綱の功績は大きく、川越街道の整備と併せて水陸の交通運輸体制を確立していった。

流域には有力農民や商人層によってつくられた河岸場が多数みられ、下流に福岡、古市場、百目木、伊佐島、蛇木、本河岸、鶉河岸、山下、前河岸、志木、宗岡、宮戸、根岸、新倉といった河岸場が次第にでき、川越五河岸から志木の引又河岸までの総称であるいわゆる中河岸が成立していった。江戸の消費需要の高まりとともに、背景には元禄 7 年（1694）からの川越城主柳沢吉保による三富地域の開発が大きく影響し、近隣農村の発展、農林生産物の増加、肥料や農村生活必需品に対する需要を促進した。



出典：川越市立博物館常設展示図録

【新河岸川・荒川の河岸場分布図】

## 3. 船の種類と航行

川を行き来していた船は、高瀬船・艀船であり、艀船に似せた似艀船という船もあった。ともに底が平らで喫水の浅い河川舟運に適した船であり、搭載量は 70～80 石、米俵で 250～300 俵位積めた。安政 6 年（1859）川越五河岸には 82 艘の船が確認でき、他に御用船・出居衆船・葛西船などを合わせると少なくとも 100 艘近い船の数が往来していた。

船の運航形態として、並船、早船、急船・飛切船があった。並船は不定期の貨物船で一応の終着地浅草花川戸まで往復に 7～8 日、場合によっては 20 日程度かかった。早船は貨物の定期船で、一六、二七、三八、四九、五十船ともいい、一航行で 4～5 日であった。例えば一六は一日に出航し五日は戻って六日に再び出航した。旅客も乗せたことが確認されている。急船は一往復三～四日かかる荷船、飛切船は今日下って明日上るという特急便であった。

#### 4. 川越鉄道の開通の影響

近代に入り、明治 28 年（1895）川越鉄道が開通すると入間川と所沢駅貨物移出入が増加し、川越の商品中継地としての地位が相対的に停滞した。下流の福岡河岸の船問屋福田屋は舟運とともに鉄道開通直後から所沢や入曾駅経由で肥料を東京より買い入れ、販売額を逆に増加させたのであった。数量では舟運による扱い分の方が大きいものの、鉄道による輸送経路を導入したことにより販売の維持拡大に努めたといえるであろう。福岡河岸の吉野屋と下新河岸の伊勢安には鉄道による仕入れの形跡はみられず、川越鉄道の開通によってすべての船問屋が鉄道経由仕入れルートを採用したわけではなく、舟運による買い入れを継続したケースも多かった。運賃面ではまだ鉄道よりも安い舟運に有利な側面も残されていたのである。

川越鉄道開通は直ちに舟運から鉄道への転換を施したわけではないとしても、入曾・所沢方面の一部の買い入れを鉄道によってはかる河岸が登場するに至った。同方面の販売を維持するためには鉄道輸送が欠かせなく、その意味で川越鉄道開通は新河岸川経由の肥料流通に変化を与えるものであった。一方鉄道によらず舟運のみで継続した問屋もあり、より大きな変容を迫られるのは大正 3 年（1914）の東上鉄道の開通によってであった。

#### 5. 水運の衰退

繁栄を誇った新河岸川舟運も流域周辺に鉄道が敷設されると次第に様相に変化が訪れた。明治 28 年（1895）に川越鉄道（川越～国分寺）、明治 39 年（1906）川越電気鉄道（川越久保町～大宮）、さらに大正 3 年（1914）、新河岸川にほぼ平行して東上鉄道（川越～池袋）が開通すると、貨客ともに一段と鉄道に奪われ、舟運の輸送は低下していった。

河川改修の影響も大きかった。新河岸川は屈曲が多いため水の流れが遅く、洪水を繰り返していたため、明治中ごろより改修要望が相次ぎ、政府も低水工事から高水工事へ変化していた。明治 43 年（1910）の大洪水をきっかけに新河岸川も改修工事を行うこととなり、工事は大正 11 年（1922）より開始された。昭和 3 年（1928）には通船禁止の県令が出され、工事は昭和 6 年（1931）に竣工した。この河川改修の結果、流路がまっすぐになり、水量が保てず舟の運航に差し障りが出て来たため、昭和 10 年（1935）頃、舟運の幕がおろされるに至った。

## 第 2 章「みなと文化」の要素別概要

### 1. 上・下新河岸の歴史的景観

#### （1）河岸問屋と舟宿

下新河岸は正保 4 年（1647）松平信綱により開設といわれているが、成立は諸説あり、当初は上下にわかれていなかった。水運による荷運送の仲介を専門とする河岸問屋（船問屋）も多数現れ、川越五河岸の公認問屋として、天保 2 年（1831）の最盛期には 30 軒を数えた。運賃の一割程度が船問屋の口銭手数料となり、運賃下り荷は上り荷より安く、夏より冬が割高であった。船問屋は、次第に仲買問屋・金融業・地主を兼ねるようになり、凶作などで肥料代が払えなくなった農家の土地が次第に船問屋に集積されていった。

対岸の牛子河岸と隣の新河岸でひとつの町並み形成しており、明治8年（1875）の間屋数は牛子1、下新河岸6、上新河岸8であった。例えば上新河岸の河内屋は材木、炭屋は甘藷・早船、麻金は荒物・雑貨というように河岸問屋ごとに荷の扱いには専門があった。下新河岸の伊勢安は材木と糠灰など肥料を扱い、明治20年（1887）代の経営は肥料売買、貸金利子、配当利子に多くを依っていた。回漕業の収入は既に少なくなっていたのである。

舟運では貨物のみではなく、人も乗せており、新河岸を夕方出発して翌朝8時頃千住に着き、昼頃花川戸（浅草）に着く川越夜船と呼ばれた船もあった。そのため、上新河岸には伊勢吉という舟宿があり、乗客相手の宿泊や船中での飲食の酒・弁当・菓子・団子などを扱っていた。この旅客船は早船ともいい、天保年間には宿の旅人を奪ったとして川越街道沿いの宿場から訴えられ、いわゆる早船訴訟にまで及んだ。

## 2. 交易文物にみる舟運文化

### (1) 下り荷物と上り荷物

#### ① 輸送物資

川の流りに逆らって江戸より登ってくるものが上り荷で、麻や綿及び織物や染物に関する原材料、荒物・小間物類の日常品、砂糖・酒酢・塩魚類の食料品、肥料（干鰯・糠・木灰・油粕）・塩・石などが多かった。江戸への下り荷には米・麦・雑穀の俵物、材木・戸障子・木炭・石灰、醤油・油などが送られた。材木は青梅・飯能・名栗・越生方面の西川材が主で、石灰は青梅・飯能周辺が産地であった。明治以降になると甘藷も東京へ送られた。

各々の河岸場の積荷集散地域について、川越五河岸は川越・松山・越生・飯能・青梅方面、福岡・古市場・蛇木・鶉河岸は三富方面、引又（志木）河岸は所沢・八王子・青梅方面、東村山・立川・小平などであり、主に新河岸川西部、入間郡南西部であった。

	文化3年(1806)	天保4年(1833)	嘉永4年(1851)	明治2年(1869)	明治13年(1880)
上り荷物 江戸(東京)より川越へ	油、綿、太物(綿織物)、破糖、天草、生麩、藍玉、酒酢、瀬戸物、小間物、荒物、鉄類、塩肴類、石新川物(藍筋)、藍瓶、糠、干鰯、塩、石 	油、綿、太物、砂糖、天草、塩肴類、生麩、藍玉、酒酢、石新川物、荒物、小間物、瀬戸物、鉄類、藍瓶、干鰯、糠、塩、石 	油、綿、太物、砂糖、酒酢、小間物、荒物、瀬戸物、鉄類、塩肴類、干鰯、木炭、塩、しょう油・油あき樽、石、土釜炭瓦 	油、綿、太物、砂糖、酒酢、塩肴類、藍瓶、石、塩、しょう油あき樽、糠、葛西灰、東京灰 	油、砂糖、藍玉、糠、干鰯、炭、木灰、油粕、瀬戸物、荒物、鉄類、釜石、塩、米穀、石、酒酢、魚鱈、藍瓶、茶壺、酒・しょう油あき樽、むしろ、灰、糸類 
下り荷物 川越より江戸(東京)へ	俵物(米、麦、雑穀類)、油粕、綿実、しょう油、銭片山(こざの一種)、炭、そうめん、板貫、杉皮、石灰、屋根板、鍛冶炭 	俵物、しょう油、油粕、綿実、銭片山、そうめん、炭、松板、杉板、松、小賣、中賣類、杉皮、杉戸、障子、屋根板、半戸、石灰、鍛冶炭 	俵物、しょう油、油粕、綿実、銭片山、そうめん、松板、杉板、小賣、中賣杉皮、炭、杉戸、障子、屋根板、半戸、石灰、鍛冶炭、青梅炭、水油・魚油あき樽、粕皮 	俵物、しょう油、油類、板類、杉皮、そうめん、鍛冶炭、青梅炭 	米穀、しょう油、甘藷、里芋、石灰、炭、土釜炭、青梅炭、材木類、屋根板、下駄歯、陶器土 

斎藤貞夫氏「川越舟運」、及び「川越市史 史料編近世III」通称家文書による。

出典：川越市立博物館常設展示図録

#### 【運賃表による船積み荷物の変遷】

## ② 磷酸肥料の購入

後背地に多くの農村があったことから、上り荷物の主要なものひとつに肥料があげられる。魚肥、大豆粕、化学肥料など時代と共に多くの種類の肥料が運ばれてきたが、近世以来新河岸川筋河岸場には米糠需要が高かったことから、糠が水揚げされていたのが特徴である。理由のひとつとして入間郡は磷酸肥料を必要とする土壌と考えられ、窒素肥料である魚肥や大豆粕とは性質が異なり、磷酸肥料の糠の代替となりうるのは過磷酸石灰であった。新河岸川以西地域の川越台地はいわゆる関東ローム層の広がる火山灰土壌で、磷酸吸収が高いところであった。日露戦争後、急速に大豆粕と過磷酸石灰が郡内に移入されながらも、肥料需要増大の中で一時後退したのは窒素肥料の魚肥であり、米糠は一定度を保ったと思われる。大豆粕や魚肥が有効であったのは新河岸川以東地域の荒川低地で、明治末期から大正期にかけては魚肥が復調し大豆粕が漸減した。土壌が全ての要因とはいえないものの、結果として米糠とともに在来肥料はある程度のシェアを維持することとなった。

## （2）川越舟歌

新河岸川には船頭が唄った「川越舟歌」がある。「川越舟歌」と云われるようになったのは最近のことで、かつては「千住節」と云った。それは、千住（現東京都足立区）にあった遊郭からはやったもので、二人の船頭が合いの手を入れて口から出まかせに唄ったものである。現在唄われているものとは節がだいぶ違っていた。

昭和45年（1970）発行の『新河岸川舟運の盛衰』（齋藤貞夫編）では、77の歌詞を採録している。そのいくつかを示せば次のような歌詞である。

ハァー 九十九曲り エー 仇では越せぬ（アイヨノヨ）  
遠い水路の 三十里（アイヨノヨトキテ夜下リカ）

以下囃子言葉同じ

ハァー 押せよ押せ押せ エー 二挺櫓で押せよ  
押せば千住が 近くなる

ハァー 着いた着いたよ エー 新河岸橋へ  
主もでてとれ おもてもや

## （3）舟運によってもたらされたもの

### ① 英一笑の仁王図石碑

下新河岸の日枝神社・蓮華院観音堂の境内入口に、線刻された仁王像の石碑（高さ約1.9m、幅約1.2m）が2基立っている。表面の仁王像には「英一笑信俊謹画」の署名が、また裏面の弘法大師像には「三拙二藤正般敬写之（花押）」の署名がある。紀年銘は弘化3年（1846）、願主は鈴木金兵衛、石工は長蔵である。願主の鈴木金兵衛は、天明元年（1781）に黒岩村（現埼玉県越生町）に生まれ、俳号を古帳庵といった。江戸箱崎町で「ふる帳類買入所」を手広く商い、その傍ら各地の文人たちと交流し、各地に句碑や巡拝碑を建立した。

この石碑は、舟運によって江戸から上新河岸に送られたが、願主に引き取られず上新河岸の厳島神社の土留めになっていたという。それを大正13年（1924）に現在地に移した

ものである。本来ならば黒岩村へ運ばれるはずであったのが、この地に残った理由は不明である。

## ② 河岸問屋「炭屋」に残されている雛人形と浮世絵

新河岸の元船問屋「炭屋」（遠藤家）には、江戸との舟運で運ばれたと思われるものがいくつか保存されている。その一つが江戸の人形師原舟月の雛人形である。人形が入っていた箱には、文政2年（1819）の年号が見える。原舟月の作品は、埼玉県指定有形民俗文化財「川越氷川祭山車」である幸町（金山会）の山車人形が知られている。山車の人形は「小狐丸」で、箱書の修理銘は天保6年（1835）である。

また「炭屋」には、数多くの浮世絵が保存されている。「炭屋」は江戸日本橋に支店を持っていたので、売り出された浮世絵をすぐ買い求め、趣味でそれを集めて楽しんでいたであろう。浮世絵は幕末から明治維新後のものが多く、分類を試みたが絵師は多岐にわたり、系統的なコレクションではない。

## 3. 舟運と信仰

### （1）大杉信仰

河岸道と河岸場には馬頭観音や水神が数多くみられ、なかでも水神は船頭によって航行安全を祈願したものであり、新河岸川流域の代表的な事例として上福岡の大杉神社がある。大杉信仰とは、茨城県稲敷郡桜川村阿波にある大杉神社を本社とし、船の守り神として関東地域の船頭や河岸問屋に拡大していた信仰である。明治11年（1878）、下福岡に大杉神社の分社が造営され、下福岡の船頭が中心となって報恩講をつくった。本殿基礎石によると講元には船頭のみならず福岡河岸の船問屋も含まれている。明治18年（1885）には、天狗面付き額が新河岸川だけでなく荒川・江戸川・綾瀬川・利根川・鬼怒川など関東各地の船頭から奉納され、船頭同士の仲間意識の高さを物語っている。下新河岸の伊勢安の定雇船の船頭であった秋元良蔵・熊次郎、渋谷文蔵・善太郎も明治11年（1878）あるいは21年（1888）の下福岡大杉神社建設に際し、上南畑大杉講中の一員として名前が挙げられている。

### （2）観音堂と石塔馬頭尊

下新河岸にある観音堂は、地元では親しみを込めて「観音様」と呼ばれている。江戸時代後期の編纂になる『新編武蔵風土記稿』によれば、観音堂の地は「蓮華院」と称する寺で、古谷本郷にある天台宗灌頂院の門徒（末寺の一種）で、本尊は観音とある。しかし寺は衰微しており、当時でさえも僅かに堂を構えて観音像を安置していたため、寺の名前は言われず「観音堂」とのみ呼ばれていたという。

観音堂の縁日は、かつて8月9日の「四万六千日」を「ばば待ち」、8月17日の「四万八千日」を「じじ待ち」と呼んで賑わっていたが、現在は8月17日に盆踊りが



【観音堂】



奉納されるだけである。「四万六千日」も「四万八千日」も社寺の縁日の一つで、この日に参詣すると4万6千日あるいは4万8千日お参りしただけの功德があるとされている。

観音堂の前に石塔の馬頭尊が立っている。石塔の裏面には「明治八年乙亥吉日再建」、台座には「願主川岸馬連中」とある。この馬頭観音の縁日は地元では「馬待ち」と呼ばれ、毎年2月15日に行われていた。新河岸川の舟運が盛んであった時代、その物資を運搬する荷馬車の出入りも多かった。そのためこの日は、舟運に関係する運送馬、付近の農家の農耕馬などが馬士ともども参詣し、一年間の無事を祈願した。五色の布などを付けて盛装した馬は、観音堂と馬頭尊の周囲を廻り、廻り終わると観音堂の世話人から紙に包んだお供物の大豆をもらって帰った。その豆を馬が食べれば一年間無病息災だといわれた。また古老の話によれば、この日は一年間に当地区へ嫁入りした婦人が、婚礼の時に着用した衣装を着て、観音様にお参りすることにもなっていたという。戦後軍馬が返され、昭和22年（1947）頃までこのお祭りが行われていたが、馬が次第にいなくなると自然と消滅してしまった。

#### 4. 舟運と地場産業

##### （1）船頭と舟大工

近世中期以降において川越五河岸の船問屋に雇用されていた出居仕（衆）の流れを汲む船頭は、舟運の中心的存在といわれ、自らの持船に乗り込む出居仕船（船頭所有船）と問屋より船を借りる河岸問屋持船があった。幕末安政6年（1859）の川越五河岸における出居仕船（船持船頭）は四八艘、問屋持船は三四艘で、自己所有の船があるかどうかにかかわらず出居仕衆が特定の河岸問屋に抱えられて船賃を稼ぐという状況であった。下新河岸の伊勢安に出入りしていた定雇船六艘はすべて船持船頭による出居仕船で、問屋手船（持船）は一艘もなかった。伊勢安は船を一艘も持っていなかったのである。船頭一人で船一艘の船持船頭になるのがほとんどで、出身地は福岡村と南畑村が多く、明治9年（1876）において流域村の船数は201艘、船頭もほぼ同数と推察される。伊勢安定雇船の秋元氏と渋谷氏も南畑の船頭と思われる。船一艘の船持船頭は多数存在し、なかでも川越五河岸に出入りした出居仕衆は特に際立った存在であった。自らの船を持っていない出居仕衆もいたとはいえ、他の船頭とは区別されていた。船の自己所有が船頭の独立性の所以のひとつであった。

船頭同士の協定としては、明治27年（1894）の申合規約で仙波と川越五河岸の船主一同55名連署が確認できる。近世中期以降において川越五河岸の河岸問屋に雇用されていた船頭である旧出居仕衆を引き継いだ協定といえる。費用の積立は毎月1艘に付き急船早船10銭、並船5銭とし、運航は下り5日以内、上り7日以内、それを超えたら運賃1割減と定めている。船頭同士の互助機能も備えており、伊勢安の定雇船の船頭である秋元良蔵（世話役）、渋谷京蔵、渋谷文蔵の名前もある。

船大工については、上新河岸に2名いたことが確認されており、船問屋炭屋の新造船など新規の船のみならず、古船の修理も請け負っていた。川越五河岸の寺尾河岸にも3軒、隣接の砂新田にも1軒、船大工の存在が確認されている。船大工は川越五河岸だけでなく、下流の中河岸流域にも多く所在し、少なくとも木野目村、川崎村、福岡村（下福岡）、大久保村、伊佐島河岸、下南畑村、水子村、引又（志木）河岸、田島村に及んでいた。数多く

の船持船頭が居住していた下福岡地区にも船大工がおり、寛政9年（1797）から文政6年（1823）にかけて伊佐衛門という船大工により10艘もの新造船が造られていた。

新造船の制作中の船大工は「船打小屋」「バンゴヤ」と呼ばれる作業場で作業し、船主から食事代などが支給され、7年位修行し、1艘作り上げることができれば1人前とされた。新造船1艘をつくるのに船大工3人で3～4カ月位かかり、その耐用年数は管理が良ければ20～30年くらいであった。

## （2）醤油の製造

江戸への下り荷のひとつに地場産業の醤油があり、下新河岸の綿善（綿屋善兵衛）は天保11年（1840）の関東醤油醸造番付にランクされていた。新河岸より少し下流の古市場は川越藩の御用荷物の輸送が目的で開設された河岸で、橋本屋は4代目の天明期に酒商売をはじめ、その後、醤油醸造と船問屋、肥料販売も手がけた。醤油醸造は5代目の文政期に開始したと思われ、昭和期まで続いた。主力商品は鍵三で、のちに上本と名称を変え、明治以降、東京醤油問屋への販売が確認されている。東京市場への販売により醸造石高を増やし、『大日本酒醤油醸造業名家大鑑』によると大正8年（1919）の石高は1477石となり、県内でも有数の醸造家であった。

## （3）織物―「別珍村」

旧高階村（新河岸・砂・砂新田・藤間・寺尾の5地区で構成、昭和30年（1955）に川越市に合併）は、藤間地区を中心として、明治末期から昭和30年（1955）頃まで、別珍・コール天の織物産業が隆盛で「埼玉県の別珍村」として全国に名を知られていた。この織物産業発展の源は、明治27年（1894）に上新河岸回船問屋「炭屋」の別家である遠藤与助が江戸に出たおり手に入れた別珍の布切れから、その製法を研究し、ドビー装置（箆の上げ下ろしを調整する装置）を考案した。それが更に藤間地区の織物業者によって改良され、明治40年（1907）頃にはかなり製品化されていった。当時、新河岸川の河岸問屋の多くは東京に支店を持っていたが、浅草の花川戸の船着場のすぐ傍らにあった鼻緒製造者が、その縁で別珍の一括販売を引き受けたといわれている。藤間地区にはこの織物産業で財を成した家も少なくない。しかし、隆盛だったこの織物産業も、残念ながら時代の趨勢により現在は殆ど衰退している。

## 第3章「みなとの文化」保存と振興の動き

### 1. 「新河岸駅」の駅名と舟運の記念碑

大正3年（1914）、新河岸川に並行するように東上鉄道が敷かれることにより、舟運は致命的な打撃を受け、衰退の一途をたどった。すでに舟運に見切りをつけた舟運の関係者は、新河岸地区に駅を開設するように懇願したが、それは受け入れられなかった。駅が開設されたのは新河岸地区の隣の砂地区で、駅名も「高階駅」であったが、その後大正5年（1916）になって駅名は「新河岸駅」と変更になった。これは、新河岸川舟運の肩代わりとしての営業実績が認められたことや舟運関係者の盛んな運動によるものと考えられている。

舟運の碑は、新河岸川河岸場跡の旭橋のたもとに、舟運の歴史を今に伝える記念碑として、昭和 50 年（1975）4 月に新河岸川河岸場史跡保存会によって建てられた。

## 2. 舟下りの試み

近年、新河岸地区の商店街の組織である「商栄会」が中心となって、舟下りの実演を試みている。初めは商栄会会員から一艘の川舟が寄贈されたことにより、会員のボランティアが船頭となって、舟唄をうたいながら希望者を乗せて舟下りが行われた。しかし、水深も浅く、小さい舟の短距離運行なので、昔の様子を偲ぶべくもないが、乗船希望の人が後を絶たない状況であった。現在二艘の舟で「新河岸まつり」の人気行事の一つとして行われている。

## 3. 舟唄の普及

新河岸川の舟歌は千住節とも言われ、新河岸川を渡る船頭たちが櫓をこぎながら思いのままの歌詞をつけて唄ったものである。近年、有名な民謡歌手が唄って一般にも流行っているが、正調の新河岸川舟歌を唄える船頭は生存していないのは、残念である。

## 4. 河岸場の景観づくり

百年に一度の洪水にも耐えられるように、平成の新河岸川大改修が行われている。古い船問屋で移動を余儀なくされた家もあり、旭橋も架け替えられて新河岸の河岸場の景観は全く変わってしまった。そうした状況の中、船着場を設置してもらったり、「新河岸まつり」を行う場所を確保したりして、景観づくりに関係者は努力している。川岸にはまだ清水が湧いて、川に注いでいるところも残されている。これからも新河岸川の歴史と景観を守っていく努力が必要である。

〔参考文献〕

- 斎藤貞夫『川越舟運』さきたま出版会 1982年
- 埼玉県教育委員会『新河岸川の水運』1987年
- 斎藤貞夫『武州・川越舟運〔新河岸川の今と昔〕』さきたま出版会 1990年
- 老川慶喜『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社 1992年
- 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」(『交通史研究』38、1997年)
- 酒井智晴「在来肥料の後退と鉄道開通による肥料流通への影響」  
(老川慶喜・大豆生田稔編著『商品流通と東京市場』日本経済評論社 2000年)
- 上福岡市『上福岡市史』通史編上巻 自然原始古代中世近世 2000年
- 上福岡市『上福岡市史』通史編下巻 近代現代民俗 2002年
- 高木文夫「新河岸川舟運の船大工と新造船」上・下 (『きんもくせい』7・8、2002～3年)
- 川名 登『近世日本の川船研究』(上・下)日本経済評論社、2003、2005年
- 飯塚隆藤「荒川の舟運一河岸の衰退時期の地域差」(駒澤大学大学院『地理学研究』32、2004年)
- 阿部裕樹「新河岸川における河岸の成立と発展について」(『利根川文化研究』27、2005年)
- 酒井智晴「明治後期における河岸問屋定雇船による肥料仕入輸送」(『利根川文化研究』31、2008年)

[執筆者一覧]

【酒井智晴】

第1章 上・下新河岸の整備と利用の沿革

「2. 河岸場の成立」

「3. 船の種類と航行」

「4. 川越鉄道の開通の影響」

「5. 水運の衰退」

第2章 「みなと文化」の要素別概要

「1. 上・下新河岸の歴史的景観（1）河岸問屋と舟宿」

「2. 交易文物にみる舟運文化（1）下り荷物と上り荷物」

「3. 舟運と信仰（1）大杉信仰」

「4. 舟運と地場産業（1）船頭と舟大工、（2）醤油の製造」

【齋藤正美・叶玲子・大野政己】

第1章 上・下新河岸の整備と利用の沿革

「1. 新河岸川」

第2章 「みなと文化」の要素別概要

「1. 上・下新河岸の歴史的景観」

「2. 交易文物にみる舟運文化（2）川越舟歌、（3）舟運によってもたらされたもの」

「3. 舟運と信仰（2）観音堂と石塔馬頭尊」

「4. 舟運と地場産業（3）別珍村」

第3章 「みなとの文化」保存と振興の動き

「1. 「新河岸駅」の駅名と舟運の記念碑」

「2. 舟下りの試み」

「3. 舟唄の普及」

「4. 河岸場の景観づくり」