

【論文】

中世東国における河川水量と渡河

齋藤 慎一*

目次

はじめに

1 河川の水量と季節性

(1)融雪による増水

(2)洪水と増水

(3)河川水量の低下

(4)河川交通の季節性

2 渡河の様相

(1)渡河点

(2)渡河の実態

(3)渡河の季節性と陸上交通

3 渡河地点の性格

おわりに

キーワード 水量 増水 融雪 洪水 陸上交通 河川舟運 渡河 舟橋 渡船
瀬渡り 桁橋 ワタリ

はじめに

「花」(滝廉太郎・作曲 武島羽衣・作詞)は川船が隅田川を行き交う光景を、穏やかに表現している。両国近辺では今においてもこの光景は続いており、多様な船が隅田川を航行している。衰退した河川舟運の往時を偲ばせている。

「花」にイメージされる河川舟運は中世においても存在した。東國中世における水運の発達について、近年の研究は大きな進展をみせた。その契機とも言える研究は品川¹⁾の研究であろうが、河川舟運の研究も水運研究の盛行のなかで峰岸純夫²⁾がまとめるように確実な成果を生んでいる。

* 当館学芸員

その結果、河川舟運については中世における実在が強調されるあまり、あたかも関東各地に行きわたる電車の如きイメージを生んでいるように思える³⁾。緑泥片岩の流通など、確かに考古学の成果は河川舟運の存在を示唆している。河川舟運の存在は肯定されるべきものである。しかしその成果に対する評価を積極的に行うことに問題はないであろうか。例えば、群馬県内では鍋蓮弁文青磁碗しのざれんべんもんせいじわん（横田・森田編年I-5b）⁴⁾を除く青磁・白磁・染付等の輸入磁器や古瀬戸や大窯の瀬戸美濃産の国産陶器は著しく出土量が低い。同様な傾向は栃木県内でも程度の差はあれ看取できる。遺物の広がりや水運と結び付けて考えることの多い考古学の立場からすれば、南関東と比して北関東の河川舟運が一樣ではないことになるのではなからうか。

すなわち、現在の中世東国の水運研究は当該期の限界がどこに所在していたかという視点を有していないという点に問題があるということになる。小稿ではこの限界点の一つを季節性に求めてみたい。

同様な視点は陸上交通にも当てはまるのではなからうか。近年の陸上交通についての関心は、文献史学及び考古学ともに「宿」に集中している⁵⁾。陸上交通の限界については佐々木銀弥が政治的な問題で交通の断絶を扱ったことはある。しかし、季節性による限界という視点は、従来の研究史においては欠落していた。とりわけ河川という自然条件に陸上交通はどのように規定されていたのだろうか。具体的には渡河がどのように行われ、河川の影響を受けていたかを考察する。

本稿は中世東国における河川・陸上両交通の限界点を季節性にさぐり、さらにその点からどのような問題が派生するかということ課題とする。

1 河川の水量と季節性

ダムによる洪水対策が整った今日、河川水量の増減による日常生活への影響は極めて少ない状況となっている。このために河川の水量が季節により増減することすら忘れ去られつつある。

しかし、河川水量は季節により増減するのが自然現象であり、近代に至るまで一定の影響を日常生活にもたらしていたのは確実である。河川水量がどのように増減し、中世東国の交通にどのような影響を与えていたかをまず検証してみたい。

(1) 融雪による増水

① 天正2年(1574)4月 利根川増水

越後国より武蔵国羽生城の救援に来た上杉謙信は利根川を目前にして焦っていた。

幾日大輪之陣ニ有之も、大河与云、水増与云、為如何も其地江助成之儀依不成之、河ニ付押上、自朝至夕迄瀬々於為驗候得共、瀬無之候条、無了簡、爰元ニ立馬候、(中略)南衆も無水増候て瀬も候者、如只今其地江之妨可有如何候哉、自元旁忠信於忘失申ニ雖無之与、

陸路不統候へ者無申事候、⁷⁾

と、羽生城に書き送っている。書状には利根川が増水し、渡ることができる瀬が無く、大輪に在陣するのみであると述べている。一方、攻める北条側も同様に瀬が無く羽生城に十分に到達できずにいた。上杉謙信はこの状況を「陸路不統」と述べており、さらに追而書では「路次不自由」と述べている。利根川が増水が陸上交通の断絶を生んでいるという状況は注目すべきであろう。

この謙信の困窮状況に対して、北条氏側は

指向所雪水満水人馬之渡依無之、川上へ押廻、無二可遂一戦由被存候処、越国境号沼田地へ引籠候者、此度不被遂一戦儀、無念之由被存候、⁸⁾

と白川氏に報じている。この書状によれば、上杉謙信と同じく北条氏の軍勢も利根川を超えることができず、謙信との一戦が遂げられなかったことがわかる。そして渡河できないほどの増水の原因を「雪水満水」とし、春の融雪による増水であるとしている。

融雪による増水が陸上交通の断絶を生むのであるならば、この事態は天正2年のみの問題ではなく、連年の問題であり、かつ利根川だけの問題でもないことになる。

② 天正18年(1590) 小田原攻めの際の北条側の認識

秀吉による小田原攻めが目前となった3月、北条氏政が上野国内の守りに当たっている猪俣邦憲に宛てて状況を報じ、

利根も満水、其地堅固ニ候へ川東者敵及間敷候、⁹⁾

と述べている。利根川が満水であるので豊臣軍は利根川を渡れず、川の東側へ攻め込むことはないだろうと情勢を分析している。書状の月日から考えて、来る豊臣軍の来襲が融雪による増水の時期に当たると想定した上でのことであろう。また、進軍を留めることを想定することから、融雪による増水は一時的なものではなく、ある程度の時間幅を持って起こる状況であることも予想される。自然現象をも想定して小田原勢の防備は進められていたのである。

③ 天正年間 武田勝頼の利根川調査

武田勝頼が上野国に軍を進めようとした折、上野国箕輪城に在城する内藤昌豊に卯月13日付の書状の追而書で

又利根川橘瀬・田口之瀬已下之渡浅深被見届、以早飛脚注進専一候、¹⁰⁾

と命じている。橘瀬及び田口之瀬はいずれも前橋市内と推定されており、文意からも明らかなおお、利根川の渡河点である。この渡河点が通行可能かどうか確認するよう求めている。武田勝頼の脳裏には4月という時期の問題、すなわち融雪による増水の影響の確認があったことは間違いないであろう。利根川の融雪による増水は関東に隣接する武田氏にとっても調査しなければならぬほど自明の問題であったと考えねばならない。

④ 永禄6年(1563) 武田信玄の弁明

上杉謙信に攻められた佐野昌綱に対して、武田信玄は書状の中で「利ところ川無渡候上者」

と弁明の書状を送り、さらに本来ならば背後の越後本国を攻めるべきところ、「犀川雪水故一切無瀬」と述べている¹¹⁾。融雪の増水により犀川が渡れず、越後に攻め入ることができないと報じているのである。利根川に限らず、犀川でも増水による陸上交通の途絶が起きていることがわかる。

以上のように4月を中心とした時期、恐らくは3月下旬からが該当すると推測されるが、融雪による増水で渡河ができなくなり、陸上交通が途絶することが確認される。

ところで検証した事例は軍勢の移動の事例であり、この場合の渡河方法は、後述するが瀬渡りが主たる方法となる。しかし融雪増水による交通路の断絶は大勢の渡河、瀬渡りだけの問題ではなさそうである。

表1は後北条氏が発給した伝馬手形の一覧であるが、4月の発給が無いことがまず注目される。さらに5月についても2通と少ない発給数となっている。融雪による陸上交通の途絶との関連が想定可能ではあるまいか。

つまり、この4月を中心とした時期に、融雪による水量の増加で交通路の断絶を想定することが可能なのである。

(2) 洪水と増水

融雪による増水が以上のように想定される場合、梅雨明け時や秋の台風による大雨の影響も考えられることになる。具体的には洪水という形となって史料には散見する。しかし堤が決壊する以前の、増水という事態までも想定した場合、夏から秋にかけての増水による影響は、旱魃の年は除き、連年のことと考えられる。史料上は8月付の史料を中心に洪水による被害の事態を見ることができる。

① 応永34年(1427) 夏の大洪水

応永34年の夏、東国では厳しい水害が発生した。次の史料は『鵜足寺世代血脈』の一節である。

応永卅四年丁未此年初夏四月ヨリ疾風暴雨悪龍嗔怒スル歟ト覚ヘタリ、雖然ト五穀菓実在之、爾ルニ六月廿三日ニ洪水入ル、同七月十日大水出ツ、又九月二日夜寅時許リ、明レハ三日大水入ル、人馬流死ス、大山大木崩流レ、五穀種ヲ亡ス、人民逃散セリ、多分古老ノ人々云ケルハ、四百歳以前ニ如此アリケル歟ト云々、就中足利町辺ニハ四百八十人流死ス、此ノ中ニ児法師・若僧数十人坊舎多ク流レテ下野州直木社ニ流止ル、人ハ溺死ス、尋親子兄弟ヲ、各失手ヲ畢、次年中改元正長元年、飢饉洪水如去年ノ、対秋檢ニ飢饉ス、引他国ニ、有利米穀不饒ナラ、¹²⁾

史料より4月から雨が多く、6月23日・7月10日と洪水があり、9月3日には最大の洪水があったことがわかる。足利の町の被害を中心に記載していることから渡良瀬川の洪水と推測さ

中世東国における河川水量と渡河

表1 月日順伝馬関係文書一覧

年	号	西 曆	月	日	文 書 名	所 蔵	出 典
(天正十六年)		(1588)	正月	十八日	北条家伝馬手形写	楓軒文書纂	戦国3275
			1月	計			1 (1.7%)
(永禄十年)		(1567)	二月	一日	北条家伝馬手形写	秋田藩蔵文書	戦国1007
(天正十四年カ)		(1586)	二月	七日	北条家伝馬手形写	相州文書	戦国2917
(天正十七年)		(1589)	二月	八日	北条家朱印状写	遠山文書	戦国3419
			二月	十九日	北条家伝馬手形写	相州文書	戦国3756
(天正十年カ)		(1582)	二月	廿二日	北条家伝馬手形	最勝院文書	戦国2313
			二月	廿八日	北条家伝馬手形写	武州文書	戦国3782
			2月	計			6 (10.3%)
(天正十四年)		(1586)	三月	八日	北条家伝馬手形写	中林文書	戦国2928
(天正十七年カ)		(1589)	三月	十五日	北条家伝馬手形	関山文書	戦国3433
(天正十四年)		(1586)	三月	廿日	北条家伝馬手形	倉林文書	戦国2941
(天正十二年)		(1584)	三月	廿三日	北条家伝馬手形写	模写古文書	戦国3766
			三月	廿七日	北条氏邦書状	関山文書	戦国3979
(天正十五年)		(1587)	三月	廿九日	北条家伝馬手形写	集古文書	戦国3072
(天正八年)		(1580)	閏三月	廿一日	北条家伝馬手形写	真継文書	戦国2162
			3月	計			7 (12.1%)
			4月	計			0 (0%)
(天正十年)		(1582)	五月	九日	遠山直景伝馬手形写	武州文書	戦国2337
(永禄十二年)		(1569)	五月	十九日	北条氏政書状	長府毛利家所蔵文書	戦国1223
			5月	計			2 (3.4%)
(天正十七年カ)		(1589)	六月	一日	北条家伝馬手形写	集古文書	静岡四-2033
(天正十二年)		(1584)	六月	一日	北条家伝馬手形写	武州文書	埼玉1261
(天正十一年)		(1583)	六月	十二日	北条家伝馬手形写	上杉文書	戦国2549
(天正十六年)		(1588)	六月	十五日	北条家伝馬手形	関山文書	戦国3336
(天正十二年)		(1584)	六月	晦日	北条家伝馬手形写	武州文書	戦国2684
			六月		北条家伝馬手形写	諸国文書	戦国3805
			6月	計			6 (10.3%)
(天正十一年)		(1583)	七月	三日	北条氏邦判物写	雑録追加	戦国3987
			七月	十一日	北条家伝馬手形写	佐野家蔵文書	戦国2555
			七月	十五日	北条家伝馬手形	陶山静彦氏所蔵文書	戦国3771
(天正十四年)		(1586)	七月	十六日	落合三河守陳状	関山文書	戦国2971
(天正十三年)		(1585)	七月	廿四日	北条家伝馬手形	矢嶋文書	戦国2838
(天正十一年)		(1583)	七月	廿八日	北条家伝馬手形	早大図書館所蔵文書	戦国2557
			7月	計			6 (10.3%)
(天正十五年)		(1587)	八月	十一日	北条家伝馬手形写	香取郡小誌	戦国4759
			八月	十二日	北条家伝馬手形写	富岡家古文書	戦国3812
(天正十一年)		(1583)	八月	廿八日	北条家伝馬手形	設楽氏所蔵文書	戦国2569
(天正十三年)		(1585)	閏八月	六日	北条家伝馬手形写	三島明神文書	戦国2850
(天正十三年)		(1585)	閏八月	九日	北条氏邦判物	坂本宿本陣文書	戦国2851
			8月	計			5 (8.6%)
(天正十五年)		(1587)	九月	五日	北条家伝馬手形写	相州文書	戦国3172
(天正十三年)		(1585)	九月	六日	北条家伝馬手形写	雑録追加	戦国3769
(天正十五年カ)		(1587)	九月	七日	北条家伝馬手形写	下総齋事	戦国3173
			九月	十七日	北条家朱印状	成賞堂古文書	戦国3816
(永禄五年カ)		(1562)	九月	十一日	北条家朱印状	上原文書	戦国 788
(天正十一年)		(1583)	九月	廿一日	上田憲直朱印状	鈴木清所蔵文書	戦国2573
(天正十四年)		(1586)	九月	廿五日	北条家伝馬手形	神谷文書	戦国3003
			9月	計			7 (12.1%)
(元龜三年)		(1572)	十月	六日	北条家伝馬手形写	諸国古文書	戦国1617
			十月	十日	北条家伝馬手形	田代文書	戦国3775
(天正十二年)		(1584)	十月	十六日	北条家伝馬手形	大和文華館所蔵	戦国2724
			10月	計			3 (5.2%)
(天正十五年)		(1587)	十一月	十日	北条家伝馬手形	須賀文書	戦国3217
			霜月	十九日	北条家伝馬手形	渡辺利夫氏所蔵	戦国3765
(天正十四年)		(1586)	十一月	廿三日	北条家朱印状写	武州文書	戦国3030
(天正十二年カ)		(1584)	十一月	廿九日	北条氏照書状写	楓軒文書纂	戦国2742
			11月	計			4 (6.9%)
(元龜二年カ)		(1571)	十二月	一日	北条家伝馬手形写	本漸寺文書	戦国1561
(天正十一年)		(1583)	十二月	二日	北条家伝馬手形	山田明氏所蔵文書書	戦国2592
(天正十七年)		(1589)	十二月	六日	北条家伝馬手形	宇津木文書	戦国3560
(天正十年)		(1582)	十二月	九日	北条家伝馬掟	鈴木文書	戦国2450
			十二月	十六日	北条家伝馬手形写	相州文書	戦国3759
(天正十六年)		(1588)	十二月	十八日	北条家伝馬手形写	相州文書	戦国3402
(天正十五年)		(1587)	十二月	廿四日	北条家伝馬手形	宇津木文書	戦国3236
(天正十七年)		(1589)	十二月	廿六日	北条家伝馬手形	本間順治所蔵文書書	戦国3586
(天正十三年)		(1585)	十二月	廿五日	北条家伝馬手形写	武州古文書	戦国2902
(天正十三年カ)		(1585)	十二月		北条家伝馬手形	山田明氏所蔵文書	戦国2905
(天正十年)		(1582)	閏十二月	九日	北条家伝馬掟形	堀口文書	戦国2468
			12月	計			11 (19.1%)
			合	計			58 (100%)

* 出典の「戦国」は『戦国遺文後北条氏編』を、「静岡」は『静岡県資料編』、「埼玉」は『新編埼玉県史』を示す。

れる。この9月3日を最大とする洪水はこのほかに『喜連川判鑑』『赤城神社年代記』『会津塔寺八幡宮長帳』にも記載が見えることから、利根川ほかの関東平野の河川、さらには東北地方にまで及ぶ東国の広い地域で発生していた。

② 鬼怒川・那珂川の洪水

東国を旅していた宗長は、北関東を目指していた永正6年(1509)8月に洪水の影響を受けていた。

日比の雨も猶かしらさし出べくもあらず降そひて、きぬ川中川などいふ大河ども洪水のよしいへば、こゝにいつとなくやすらんはんも益なし、草津湯治おそく成ぬべし、さらばたち帰りねとさだまる、¹³⁾

宗長は鬼怒川と那珂川の洪水のため、時間がかかることを嫌い、行程を断念している。洪水による足止め、すなわち交通路の断絶が生じていたことが窺える。

③ 永禄7年(1564)8月の洪水

永禄7年8月の近況を白川氏に報じた小田氏治書状に北条氏康が洪水のために足止めを受けた記事がある。

去月廿六日氏康者、号大神所迄出陣、洪水故、于今進陣無之間、(中略)漸水も落足＝候間、可為進陣候、¹⁴⁾

と洪水のために現・昭島市の大神で足止めとなったと報じている。大神は小田原から見て、多摩川を隔てた位置にあるので、洪水を起こしている河川は荒川もしくは利根川筋の河川となろう。洪水の事態を受けて、氏康は水が引くのを待っているという様子も史料から推測することができる。氏康は洪水のため数日の間、進陣を阻まれたのである。

④ 永禄9年(1566)閏8月の洪水

永禄9年閏8月、北条氏照は正木時忠に当てて、情勢を伝え、洪水の影響を述べている。

先月以来打続大雨故、洪水万方通路不自由之間、以大軍之動難成候間、延引差行無之候、¹⁵⁾と軍事行動の遅れを弁明している。長雨による洪水で「通路不自由」の状態が惹起され、大軍による行動が困難となり、軍事行動が延引したと論じている。洪水による「通路不自由」の状態があったことを確認しておきたい。

⑤ 永禄年間9月 利根川の洪水

永禄年間の9月9日付けの北条綱成書状写に利根川の洪水の記事がある。

仍此方当秋之弓矢、既駿・甲相談可被打出砌、七月下旬洪水以外候、以此妨于今延引不及是非候、至十月中旬者、利根川浅瀬可為出来間、必駿・甲一同可為越河候、¹⁶⁾

と報じており、洪水による影響で9月に至っても軍事行動が起こせないでいることがわかる。

⑥ 天正11年(1583)8月の大洪水

天正11年8月には、大規模な洪水が発生しており、洪水の状況が数点の文書に残されている。とりわけ古河近辺ではかなりの水害がもたらされたようで、古河公方家の奉行人の書状に様子

が窺える。

急度以脚力令啓候、然者、御輿之儀、近日之洪水故、御日限御遅々由承及候、無心元令存候、御模様承度存候、一 此度洪水、当口廿々年已来無之由候、栗橋嶋之御事、御堅固候、満水已前向栗橋へ、御姫様被移御座候、奇特之御仕合、布美被走廻候、嶋之御事、指水立増先年之由、布美被申事候、御当城之儀、堤涯分雖相拘候、大水之間、不及了簡、新堤押切申候、御城内之儀者、堅固候、可御心安候、近辺之堤共始、関宿・高柳・柏戸、其外悉切候、不大形洪水、郷損不及是非為體候、幸嶋之事、野水近年無之大水之間、同前之由申来候、至于今日往行断絶之體_ニ候、定而在番衆可被申入候、一 近日者、尚境目無事_ニ候、可御心安候、一 某元御祝言以前_ニも御手透次第、時節被御覧合、一 両輩参府之儀、御一左右待入候、一 遙々御隠居へ不申達之間、以一札啓上候、御取合任入候、委細期来信候、恐々、

八月八日 各々
₁₇₎
 奥州

この連署状によれば、今回の洪水が二十年來の大洪水であるとしている。古河城のほか近隣の関宿・高柳・柏戸ほかで堤が決壊し、猿島の「野水」も近年にない規模であると報じ、周辺の郷村では極めて重大な被害もたらされたことを伝えている。加えて、「至于今往行断絶之體_ニ候」と数日間にわたって、交通が途絶している様相が述べられており、軍勢の移動というレベルではなく、日常的なレベルでの交通路への影響が出ていることは注目したい。すなわち洪水によって陸上交通は途絶することが確認される。

さらに満水以前に足利氏姫が「向栗橋」に移ったことを「奇特之仕合」と述べていることは、逆に満水になった以後には「向栗橋」移れなかったことを示唆している。すなわち、融雪による増水と同じく大雨による河川の増水によっても陸上交通は影響を受けるのである。

以上の僅かな事例であるが、夏から秋にかけても河川の満水もしくは洪水によって交通が途絶する時期があったことを確認した。この事態は融雪による増水の時期と期間がほぼ毎年推測されるのに対して、期間内の不特定の時期に不特定の規模でもたらされる事態であることに対応の難しさがある。

(3) 河川水量の低下

河川の水量が増す時期を検証してきたが、逆に水量が減少する時期も一年の中で存在する。

① 10月中旬の利根川水量の低下

先の(2)⑤にみた9月9日付けの北条綱成書状写において、

至十月中旬者、利根川浅瀬可為出来間、必駿・甲一同可為越河候、¹⁸⁾

と報じた部分があった。この書状によれば、凡そ一ヶ月余の後には利根川に浅瀬ができるので、

軍事行動ができると考えていることが窺える。

② 11月の「無水」期

大永4年(1524)11月に北条氏綱は長尾為景に対して書状を送り、上杉憲房が毛呂要害を攻略したことについて「無水時節被成調儀候、¹⁹⁾と述べている。軍事行動が「無水」の時期を選んで行われたことが窺われる。

すなわち、冬場には河川の水量が低下することが認識されており、この時期を選んで軍事行動が行われていたことを知ることができるのである。

河川の水量が低下し、瀬をわたることが可能になれば、陸上交通にとっては有利な条件を得ることになる。加えて、時期的に洪水の心配がなくなることから、冬場の関東平野は陸上交通が活発化していた可能性があったことになる。先の表1も12月に伝馬手形の数量が多いことが確認できる。このことは陸上交通の活発化の反映と考えることが可能であろう。

(4) 河川交通の季節性

年間で4月と8月を中心とした時期は河川の増水があり、陸上交通は水量の影響を被っていた。逆に水量の低い冬場は陸上交通が活発化していた可能性を指摘した。

この季節性の問題は陸上交通のみの問題ではなく、河川舟運にも関わる問題であると推定される。すなわち、融雪による増水がある時期は河川舟運にも大きな影響があったことは確実であろう。

また、夏から秋の時期は不定時の洪水や増水が見込まれることから、遡上するに当たっては極めてリスクが高い時期となる。このリスクが運行の頻度に反映するのか、もしくはコストに反映されるのかは史料の残存から不明とせざるを得ないが、一定の影響があったことは間違いないであろう。

また、河川水量の低い冬場の河川交通はどのようなようであったろうか。現在のところ中世の段階で河川の浚渫などの低水工事は確認されていない。従って川底が浅くなる冬場は関東平野の奥までは河川舟運は届かなくなることが推測される。近現代の河川舟運が河口の東京湾近辺と関東平野の中央部を結ぶ舟運であったことを前提にするならば、中世において関東平野中央部にまで河川舟運が届くかということが問題になると思われる。具体的に論ずるだけの史料を得ていないが、夏場に比して冬場の河川舟運の運行距離は短くなることは確かであろう。

そして、関東平野の奥にまで行き届く河川舟運には一定の水量が必要であるため、融雪による増水が始まった時期の初頭から冬場の水量が低下する以前までの間で、かつ増水による危険性のない時期、この時期が関東平野の河川舟運が安定的かつ長距離の就航ができる時期となる。具体的には、3月上旬・5月下旬・6・7月及び9月という時期が安定期となるのではなかろうか。一年の中では決して長い期間ではない。

2 渡河の様相

(1) 渡河点

前章で検証した水量の増減する河川は、主として利根川を中心としたいわゆる大川を対象としている。これらの大川の場合、水量の増減によって、渡河も影響を受けたと推測される。具体的にどのように渡河がなされていたのかを検証したい。

大川の渡河の方法は具体的には、瀬渡り・渡船の利用・橋の利用等の方法がある。これら個々の方法は超時代的な方法で中世的な特色は特にはない。しかし、渡河手段の選択と架橋の技術に中世的な特色が得られるようである。具体的に河川に即して主要な街道沿いの渡河点を検出し、渡河方法を検討することとする。

① 相模川

a 相模川橋

中世東国の橋としてもっとも著名な橋が相模川に架った橋ではなかろうか。²⁰⁾この橋の完成供養の帰途に源頼朝は落馬し、後に死に至ったという橋である。

○廿八日乙巳、相模国相模河橋数ヶ所朽損、可被加修理之由、義村申之、如相州・広元朝臣・善信有群議、去建久九年重成法師新造之、遂供養之日、為結縁之故、將軍家渡御、及還路有御落馬、不經幾程募給畢、重成法師又逢殃、旁非吉事、今更強雖不有再興、何事之有哉之趣一同之旨、申御前之処、仰云、故 將軍募御者、執武家権柄二十年、令極官位給後御事也、重成法師者、依己之不義、蒙天譴歟、全非橋建立之過、此上一切不可称不吉、有彼橋、為二所御參詣要路、無民庶往反之煩、其利非一、不顛倒以前、早可加修復之旨、被仰出云々、²¹⁾

『吾妻鏡』の記述によると、相模川橋は稲毛重成が建久9年(1198)に新造したものであったが、14年後の建暦2年(1212)には破損しており、幕府が修復を命じている。相模川橋は東海道の要所に架けられていたと見え、「二所御參詣」のためや庶民の相模川の通行に多大な益をもたらしていた。このことを幕府も認識していた点は注目する必要がある。

しかし、建暦2年の時点で相模川橋が修復された明証はない。また時代的にはほぼ同時期の建保元年(1213)成立の『金塊和歌集』には、

相模川といふ川あり、月さし出てのち舟にのりてわたるとて、²²⁾
として、詩を載せている。実朝の段階で明らかに渡船を使用していることが窺える。

また、戦国期にも相模川の渡河は渡船であった模様で、『東国紀行』に、
さがみ川の船わたりしてゆけば大なる原あり、とかみが原とぞ、²³⁾
と記される。

すなわち、鎌倉時代初頭にあつては橋が架けられたものの、中世を通じては相模川の渡河は渡船であったと推定される。²⁴⁾

b 当麻の渡

相模川の中流での渡河が当麻（神奈川県相模原市）にあったことが史料に確認される。

明後日当麻之渡瀬可被打越間、須賀之船十艘、当麻之舟庭へ廻、御通之一日可致奉公候、能舟方乗組、可罷上候、仍如件、

三月廿七日	(禄寿応穩)	奉之
	山角	紀伊守

須賀 小代官
舟持中²⁵⁾

この史料によれば、当麻の渡瀬を越えるために相模川河口の須賀（神奈川県平塚市須賀）から事前に船を回送させていたことがわかる。前後の事情が明らかではないが何らかの軍事行動のための措置であろう。「当麻之渡瀬」という名称から推測して本来は瀬渡りの渡河点であったと思われるが、3月27日という日付から推測して、融雪による増水で瀬渡りが不可能であったためか、その対策として船を回送させたと推測される。中流域を渡河するためにわざわざ河口域の船をもって行っているのである。

② 多摩川

a 関戸の渡

鎌倉街道上ツ道が多摩川を渡る地点の一つが関戸の渡（東京都府中市・多摩市）となる。関戸の渡26)の北側は府中となり、政治的及び軍事的に重要な渡河点となるが、中世での関戸の渡の様相を示す史料は管見の限りない。従って、関戸の渡の名称も以後の名称に拠っている。

昭和12年の関戸橋の開通まで関戸の渡に渡船場が存在したことから、渡河の方法に渡船があったろうことは推測される。また一般に多摩川は河床が浅いとされることから瀬渡りを行っていた可能性もある。渡河の記載が見られないのは瀬渡りが主であったための可能性もある。

いずれにせよ渡河点の存在は推定できるが、渡河方法は不明である。

b 矢口の渡

鎌倉街道下ノ道是多摩川の河口を渡河する。この渡河点が中世では矢口の渡（東京都大田区）であった。矢口の渡は『太平記』の中で新田義興の謀殺の場として登場する。延文3年10月に新田義興が「ノミヲ差タル船ニコミ乗テ、矢口渡ニ押出」し、「渡シ守リ已ニ櫓ヲ押テ河ノ半バヲ渡ル時」、浸水した船中で自決したとしている²⁷⁾。『太平記』は矢口の渡について「此矢口ノ渡ト申ハ、面四町ニ余リテ浪嶮ク底深シ」²⁸⁾と描写している。渡船での渡河が行われていたことが窺われる。

③入間川

a 岩淵橋

古河・小山方面に通ずる鎌倉街道下ノ道が入間川を渡る地点に岩淵橋が架けられている。

当社御修理要脚之事、以武州岩淵郷橋賃、自明年造畢之間、御寄附目出候、恐々謹言、

五月六日

行崇判

稻荷社神主左近将監殿²⁹⁾

岩淵郷は現在の東京都北区岩淵町付近であり、中世においては岩淵宿があり交通上の要地であった。史料に見える橋が入間川に架かる橋であったと推測され、渡橋するのに橋賃が課されていることがわかる³⁰⁾。橋の具体的な構造は不明であるが、舟橋であったとする説が有力である³¹⁾。

④ 利根川

a 河口の様相

史料の状況から、利根川の河口に限らず、太日川等の河川を含む東京湾岸の様相を一括して概観する。

河口近くの渡河として、著名な事例は源頼朝の隅田川の渡河であろう。頼朝は政治状況を勘案しつつ、隅田川の舟橋を渡ったことが『平家物語』『源平闘諍録』『源平盛衰記』³²⁾に見える。このうち『源平闘諍録』『源平盛衰記』は臨時に「浮橋」を組んだとしている。

また鎌倉期の渡河の様相として注目されるのは『とはずがたり』の記事である。

さても、隅田川原近きほどにやと思ふも、いと大なる橋の、清水・祇園の橋の体なるを渡るに、きたなげなき男二人会ひたり、このわたりに、隅田川といふ川の侍なるは、いづくぞと問へば、これなん、その川なり、この橋をば須田の橋と申侍、昔は橋なくて、渡し舟にて人を渡しけるも、わづらはしくとて、橋出で来て侍、隅田川などは、やさしき事に申置きけるにや、賤が言わざには、須田川の橋とぞ申侍、³³⁾

隅田川は以前は舟渡りによる渡河が行われていた。作者二条が正応3年(1290)に浅草近辺を訪れた際には、清水や祇園の橋に似た「須田の橋」という大きな橋が架けられ、以前に比べて渡河が容易になったことが記載されている。

「清水・祇園の橋の体なる」という文言から、鎌倉時代後期に隅田川に桁橋が架けられていたと考えて良いと思われる。しかしこの橋の存在を示す史料は他になく、存続期間がどれほどであったかは定かではない。

戦国期の河口域に舟橋が架けられた史料も存在する。

一諸軍勢取越候者、則船橋を切、以夜継日浅草へ廻、毎度之船橋庭＝可掛之候、自上総之注進次第、可為出馬間、無油断可掛渡旨、可被申付事、

一葛西之船橋、如毎度可被申付事、

一其方をハ、甲山之陣より先へ可遣間、於江城支度、尤候、

上総表之儀候間、此度者、無足之者迄召連、先之儀可被走廻事、

已上、

(禄寿応穩)

三月 四日

遠山右衛門大夫殿³⁴⁾

北条勢が上総への軍事行動のために舟橋を使用していることが窺える。最初に通過した舟橋を切り、浅草へ舟橋の資材を回送するよう命じているのであるが、舟橋の構造から考えて回送を必要とする資材は舟が主であり、舟を運ぶことから考えて、当初の橋も隅田川筋に架かっていたと考えられる。

戦国期の舟橋は軍事目的に臨時に架橋される事例が多く見られる。しかしこの史料に見られる舟橋は、浅草の舟橋が「毎度之船橋庭」とされ、「葛西之舟橋」が内容不明ながら「如毎度」とあるように、臨時に急造で架橋されるものではなく、少なくともある決まった場所で、領主によって管理される舟橋であったことが窺える。日常的に架けられていたかは不明であるが、一時的な橋ではないことは明らかであろう。

江戸領においては、舟橋の維持管理のために役が課せられていたことも次の史料より窺える。

(天正2年カ)	3月	18日	北条家印判状写	(北区史440)
(天正4年)	9月	12日	北条家印判状	(北区史456)
(天正5年)	8月	10日	北条家印判状	(北区史462)
(天正13年)	10月	16日	北条家印判状写	(北区史498)
(天正14年)	11月	23日	北条家印判状写	(北区史509)
(天正16年)	3月	14日	北条家印判状写	(北区史520)
(天正17年)	2月	8日	北条家印判状写	(北区史527)

これらの史料では舟橋の資材である大縄・竹・舟・菰・簧の子などの納入が命じられている。消耗材が中心であり、舟橋のメンテナンスが絶えず行われていた可能性を示唆する。従って、先に見た東京湾岸部の舟橋は戦国期にはある程度恒常的に架けられていた橋であると見なすことができよう。

b 御厩瀬

岩淵橋を越えた鎌倉街道下ノ道が古利根川³⁵⁾を超える地点にあったと考えられているのが「御厩瀬之渡」であった。

遍照院僧正坊申、慈恩寺領武蔵国太田庄花積郷内御厩瀬并船事、渋江加賀入道背上裁致押領云□、太難其咎、所詮布施主計允相共莅彼所、縦雖□申不可許容、可沙汰渡船渡等於彼代之状如件、

永徳三年四月十一日 (花押影)

岩岐弾正大夫入道殿³⁶⁾

御厩瀬の權益を巡る裁判に対して足利氏満が裁許を下した文書である。花積郷が埼玉県春日

部市花積に当たることから御厩瀬は市内に存在したと推定される。史料に「渡船」と明らかなごとく、この御厩瀬の渡河方法の一つも渡船によるものとなる。

c 高野の渡・古河の渡

利根川中流域の代表的な渡河点が高野の渡・古河の渡であった。両者は対になることが多いことから、高野の渡が利根川の渡りで、古河の渡は渡良瀬川の渡河点であろう。

古くは『吾妻鏡』養和元年閏2月23日条に見え、志田義広の乱に際して、下川辺氏が「古我・高野等渡」を固めたことを見ることができる。渡河の方法は必ずしも明らかではないが「渡」と有ることから渡船であったと推測される。

その後、元亨4年(1324)8月25日に鎌倉幕府が金沢称名寺に対して天龍川とともに高野川に橋を架けるように命じている³⁷⁾。この橋は高野の渡に架けられる橋と考えられる。政策として橋が架けられようとしていることから、鎌倉時代後期にあって、高野の渡を通る道筋は重要な街道であったと推測される。

しかし実際に橋が架けられたかどうかは明らかではない。また、後述する長井の渡付近の利用度に比べ、この道筋を利用した政治的な大規模な行動は管見の限り見当たらない。架けられたとしても橋は長くは維持されず、街道としての重要性も長井の渡付近の通過に比べて低下していた可能性がある。従ってこの渡河は渡船による渡河が主ではなかったろうか。

一方、文明18年(1486)、道興准后は東国の巡歴の折り、古河の渡の渡船を利用し、河舟をこかのわたりの夕浪にさしてむかひの里やとはまし³⁸⁾、と読んでいる。古河の渡が渡船による渡河であることが描写されている。

d 長井の渡と赤岩

鎌倉街道の主要な道筋として熊谷(埼玉県熊谷市)から太田(群馬県太田市)を経て足利(栃木県足利市)に至る街道がある。この街道は熊谷を経た地点で利根川を渡河する。この渡河点が高野の渡であり、戦国期は赤岩(群馬県千代田町)となる。

長井の渡の存在は『平家物語』に所在が確認され、中世初頭より存在した渡りであることが確認される。南北朝期には建武2年(1335)8月10日に下野国小野寺保の御家人小野寺顕通が長井の渡に着到したとする史料がある⁴⁰⁾。

長井の渡の名称は長井庄という庄名に由来するとされ、埼玉県妻沼町と群馬県太田市古戸を結ぶ渡河点であったとされる。現在の国道407号線の刀水橋の近辺になる。後に赤岩に渡河点に移ることを踏まえると、群馬県側の「古戸(フルト)」という地名は「古い渡り」が語源であったと考えられ⁴¹⁾、まさに長井の渡の故地ということができよう。

この長井の渡河が渡船であったことは次の『東路の津登』の一節で明らかである。

翌日日たけて、長井の誰やらんの宿所へと送らる、夜に入ておちつきぬ、明る朝、利根川の舟渡りをして、上野の国新田の庄に礼部尚純隠遁ありて、今は静喜かの閑居に五六日、連歌たびくにおよべり⁴²⁾、

永正6年(1509)8月、長井に宿泊した宗長は新田庄の岩松尚純を訪れるために利根川を渡る。その際に舟渡りしたと記されており、長井からの出発であり、目的地が新田庄であるという地理的關係からも、舟渡りした場所は長井の渡であったことがわかる。このように16世紀初頭まで確実に長井の渡は渡河点であった。

16世紀後半に、熊谷-太田間の渡河点は長井の渡から赤岩へと移動した模様である。永禄10年(1567)に北条氏政が佐野攻めを敢行する。この時期の下野国佐野は上杉謙信と北条氏の争奪的となっており、両者がしばしば佐野攻めを行う。北条氏は佐野への行程を効率化することを企図したらしく、赤岩に舟橋を架けている⁴³⁾。

赤岩に架けられた舟橋が以後存続し続けたかどうか明らかではないが、天正12・13年には同所に明らかに舟橋が存在したことが確認される。

川北其方領分赤岩・さかまき船越、河東在陣之間者、堅可被停止候、船橋以一ヶ所申付候間、早々奉行を被指越、在陣中者、船を引上而可被置候、仍如件、

奉之

己酉
 正月十四日
 (禄寿応穩)

安房守

長井新五郎殿⁴⁴⁾

天正12年冬、北条氏は敵対した新田金山城の由良氏と館林城の長尾氏攻めを敢行し、両者を降伏させている。この史料はその直後の戦後処理に際して出された文書である。

この史料によれば、赤岩と対岸の酒巻(埼玉県行田市)の間が船で結ばれていたことが確認される。同時に赤岩には舟橋が架かっており当時は舟橋と渡船の併用の渡河点であったことが窺える。

またこの史料から赤岩の舟橋では、一定の制約下ではあるが舟橋の利用は軍勢のみではなく、日常的には渡船を利用する通行人も含んでいたことが読みとれる。

ところで熊谷から太田を経て足利に至る鎌倉街道は中世後期にあっては関東の幹線道路であったと推測される。例えば、小山義政の乱の折、足利氏満は高野の渡のルートを経ず、長井の渡を通る道筋を辿り、距離的には遠い道筋を選択している⁴⁵⁾。

また近世初頭の元和3年(1617)3月、家康の柩を日光に運ぶ行列は忍(埼玉県行田市)から館林を経て佐野(栃木県佐野市)に向かっている。利根川と渡良瀬川の渡河手段は舟であったことも記載されている⁴⁶⁾。忍から館林に向かったのは、近世初頭のこの付近の拠点が新田金山城から館林城へと移ったため⁴⁷⁾、これに伴って交通路の付け替えが行われていたと推測されるためである。従って高野の渡のルートを経ず、若干の変更はあるものの、大きくは中世前期以来の長井の渡を通過する道筋に近い街道を選択しているのである。

このように熊谷から太田を経て足利に至る鎌倉街道は中世後期の基幹道路であった。この街

道の利根川を渡る地点が長井の渡であり、赤岩であったのである。この基幹道路の利根川の渡河方法が桁橋ではなく、渡船や舟橋であったことは注意を払っておきたい。中世の渡河のあり方を象徴的に示していると言えるのではなかろうか。

e 佐野の舟橋

高崎市佐野と山名を結ぶ地は、万葉集の歌枕の佐野舟橋の故地として著名な地であった。烏川を渡河する地点と推定され、上野国から武蔵国に至る古代東山道に関連する渡河点と思われる。この地点に古代以来舟橋が架けられていた⁴⁸⁾。中世には越後や信濃に向かう鎌倉街道がこの地点を通過している。

十一月五日には佐野舟橋にいたりぬ、藤原忠信をしるべとせり、彼所を見るに、西の方に一筋たいらなる岡あり、うへに白雲山ならびにあら舟御社のやま有、其北にあさまのたけ崔嵬たり、舟ばしはむかしの東西の岸とおぼしき間、田面はるかに平々たり、兩岸に二所の長者ありしとなり、此あたりの老人出てむかしの跡をおしふるに、水もなくほそきほそき江のかたち有て、二三尺ばかりなる石を打ちわたせり、かれたる原にみわたされて、そこもおもへる所なし、

跡もなくむかしをつなく舟橋は
たゝことのはのさの冬原⁴⁹⁾

歌枕の地を尋ねた『北国紀行』の作者堯恵は、佐野の舟橋の地を訪れ、舟橋の架かる寂れた地をこのように描写している。中世においても烏川の渡河は舟橋によってなされていたことが窺える。

f 吾妻川の渡河

吾妻川が利根川と合流する直前に、南北に貫く街道があった。川を北に渡った断崖の上は、近世初頭まで続いた白井城（群馬県子持村）の地である。この吾妻川の渡河には舟橋が利用されていたことが『梅花無尽蔵』に見える。

同二十八日、喫角淵之晨炊赴白井、途中隔一村、馬上望拜上野

之惣社、見黒髪山^{上野之日光山、}及五老峰^{上野之赤木、}枉路渡吾妻^{山在五老峯}

川、有危橋^{編舟}日目、歴観白井城中遂作四詩^{自角淵至白井}、⁵⁰⁾
^{為橋}凡六里程

万里集九は長享2年（1488）9月、武蔵国から北へ向かっており、鉢形（埼玉県寄居町）から白井迄の行程にあたる記事が引用の個所である。その中で吾妻川に架かる舟橋を渡っているのである。万里集九は舟橋を「危橋」と評しており、構造は「編舟為橋」と書きとどめている。この集九の渡った舟橋は近年に至るまで架橋されており、白井城の城下町でもあった白井宿の南の入口に当たり、現在の吾妻橋に相当する。現地には舟橋の構造を示した解説板が掲げられ

ている。

(2) 渡河の実態

以上、関東平野内の管見の限りではあるが主要な渡河点を概観した。その結果、中世東国の渡河について次のようなことが言えるのではなからうか。

まず第一に、桁橋による渡河は極めて少なく、存在したとしても一時的であったことである。近年、中世の橋の研究が進み、橋のあり方が解明されつつある⁵¹⁾。主に絵画史料に描かれた橋を分析する方法が採られ、構造的な分析が行われている。藤原良章は板橋など描かれた橋の簡略さに注目し、構造のしっかりした橋の存在に否定的な見解を持っている⁵²⁾。

桁橋の存在については確認された事例では相模川橋が目目される。しかしながらこの相模川橋も既に確認したように存続は恐らくは十数年であったと思われる。畿内では勢多の唐橋を筆頭に大河川にも常置の桁橋は存在していたが、鎌倉に近くかつ東海道の重要な渡河点である相模川にあっても、勢多の唐橋のように常置された橋は存在しなかった。東国の大河川では桁橋が常に架橋されている事例は見られないということが言える。

次に、一般的な渡河は渡船に拠っていたことが注目される。利根川中流域より下流では圧倒的に渡船の事例は多い。本稿では文献史料に見える街道沿いについて確認してきたが、近世以降の渡船の事例を勘案すると史料で確認できない小規模な渡船場はまだあったと考えねばならない。

そして渡船による場合は大勢での渡河には向かず、比較的小規模な渡河に限定されていたと考えた方がよいと思われる。合戦の際に臨時的な舟橋が架けられたり、各所から舟が徴発されるのは、軍勢という大規模な集団による渡河が行われる必要があるからである。舟であるが故の限界である。

三番目は舟橋による渡河は比較的多かった可能性がある点である。関東平野内では中流域より上流及び河口に戦国時代を中心に確認できたが、天龍川では次のような事例がある。

六日壬午、霽、今暁、諸人乗替以下、御出以前進発、挿王覇之忠、不及狐疑、欲競渡天龍河之間、浮橋可破損歟、雖加制敢不拘之由、奉行人横地太郎兵衛尉長直等馳申、仍左京兆鷄鳴之程、出懸川宿、到于河辺、着座敷皮、雖不令発一言給、諸人成礼猶余、自然令静謐訖、將軍家御通之後、乗馬供奉云々、此河水俄落、供奉人所從等者、不能渡浮橋、無乗船沙汰、大半渡河、水僅及馬下原云々、酉刻入池田宿、⁵³⁾

天龍川を渡河するにあたり、舟橋が破損して困惑した様相が記載されている。結果として水量が落ちたので瀬渡りができたと記されているが、注目したいのは「無乗船沙汰」とし、渡船がなかったとしている点である。すなわち、天龍川では渡河手段は舟橋が主で瀬渡りがこれを補う関係になっていたことになる。

古代社会においては地方の官道の渡河手段は渡船と舟橋であり⁵⁴⁾、近世においても舟橋は有効

な渡河手段であったこと⁵⁵⁾を踏まえるならば、中世社会にあっても史料的には散見されるのみであるが、舟橋も比較的多く活用されており、重要な渡河手段であったと推定される。

最後に注意しておきたい点は、瀬渡りが行われていた可能性がある点である。史料上は既に散見してきたが、戦時と平時を問わず瀬渡りは行われていた。しかし、瀬渡りはどこでも行われていたものではない。河床が浅い個所に限られ、さらに水量との関係もあり、瀬渡りの場所も限定されていたと考えねばならない。相論の対象となった御厩瀬や武田勝頼が渡ろうとした利根川橋瀬・田口之瀬は、「瀬」の語の使用からも瀬渡りの場所の具体例であろう⁵⁶⁾。地形的に考えれば利根川のような大河川においては中流及び下流では瀬渡りの可能性は低く、基本的には上流域しか該当地がないと思われる。

すなわち中世東国における渡河の手段としては渡船と舟橋がまず考えられることになる。

(3) 渡河の季節性と陸上交通

中世東国の大河川の渡河は一般に渡船と舟橋によってなされていたのであり、桁橋は基本的に存在しなかったのである。

なぜ桁橋は存在しなかったか。近年の洪水でも橋が流されている点を考慮すれば、融雪等による増水や洪水の際の水圧に堪えられるだけの架橋技術が確立されていなかったためと考えられる。水圧による破損、さらにはその修理に対応が万全でなかった点が桁橋を普及させなかった原因であろう。

しかし、渡船や舟橋による渡河も万全ではない。さきに増水期に陸上交通が途絶するとしたが、このことはすなわち増水期には渡船は困難となり、舟橋は外されることを意味する。河川の水量は陸上交通も制約しているのである。

また、渡船は先に述べたように大勢での渡河には向かないものである。従って陸上交通は自ずと大規模な集団での移動が制約されていたことになる。問題はどの程度の物流規模であるならば渡船による渡河ができるのかという点になる。

河川水量の低下でも想定したが、上流での瀬渡りの制約が緩和される冬場は、渡河地点が増加することから陸上交通の活発化が予想されることになる。

すなわち陸上交通も季節性を帯びている可能性が高いのである。

3 渡河地点の性格

中世東国の渡河が季節性を帯びており、渡河方法が船渡りや舟橋によることを明らかにしてきた。これにより、各渡河点には渡河に関わる専従者が存在したことも明らかになったのではなかろうか。

例えば舟渡りには船頭が存在する。『太平記』には「渡シ守リ」がいたことが明記されていた。

橋についても、橋賃が課せられていた事例があることから、徴収のために作業者が存在したと推定される。とりわけ舟橋の場合、河川舟運の船が舟橋の地点を通過する際には、橋を外す必要が生まれる。この作業の専従者が存在したことが当然のことながら予想されるのである。

そして渡河地点に専従者や施設が存在することは、「橋賃」に代表される様々な徴収が発生したことを推測させる。渡船については船賃があったろうことはまず間違いないだろう。

このことは瀬についても想定可能である。先の御厩瀬の相論は手書で「御厩瀬并船」となっていた。渡船のみが問題とされていたのではなく、瀬も相論の対象とされていた。瀬の場所が限定されていたことから、瀬を利用するに当たっても負担が生じた可能性は十分にある。それ故に相論が惹起したと読み取れる。従って瀬にも管理者が存在し、利用料を徴収したことが窺える。

とりわけ、舟橋については複雑な徴収が想定される。利用に当たっては「橋賃」が課せられたであろうが、加えて河川を航行する船にも何らかの徴収は発生していたと考えられる。舟橋は存在形態が河川交通にとっては障害物であり、就航に際しては舟橋を外す必要がある。実際に近代では船の通行時は舟橋の架け外しが行われていた。すなわち、架け外しに伴う作業料が徴収されていたことが想定されるのである。⁵⁷⁾

渡河点で各種の徴収が行われていたことを確認したとき、その徴収の性格が関銭とどのように関連するののかということが問題となろう。具体的に論ずることができないが、渡河点と関所の関係は極めて密接であるということは言えるのではなからうか。⁵⁸⁾

さてこのような渡河に関わる専従者の存在については従来は余り注意が払われることはなかった。しかし、井上鋭夫の「ワタリ」⁵⁹⁾は、あるいはこのような渡河に関わる専従者を指していたのではなからうか。氏は「ワタリ」を河川交通に携わる者と想定した。そして、河川交通に従事し、広く活動する側面から、情報の伝達に関わり、一向一揆の基底を支える役割が想定されていた。⁶⁰⁾しかし、河川交通に従事していたと考えるのみでなく、「ワタリ」の音が「渡り」に通じると考えることに不自然さはないであろう。つまり、「ワタリ」の職掌のなかに渡河地点の専従者という側面があったことを想定したい。先に引用した「とわずがたり」の一節に「きたなげなき男二人」「賤が言わざ」とあったのは、まさに「ワタリ」の身分的特徴に合致するものであろう。

戦国時代以前の事例においては、既に確認してきたように橋や渡船の上部権力として寺社権門が存在していた。また橋のもつ境界性については網野善彦が主張している。⁶¹⁾そのような渡河地点の現場を支える専従者が「ワタリ」であるとした時、中世の渡河地点の性格がより明らかになるのではなからうか。

おわりに

中世東国の交通の限界はいかなるものであったか。このことについてアプローチするのが本稿の課題であった。以下に論じた点をまとめておきたい。

- ① 4月と8月を中心とした時期は河川の増水があり、陸上交通は水量の影響を蒙っていた。
- ② 冬場は河川水量が減少し、瀬渡りが可能になる地点が増え、陸上交通は活発化していた可能性が高い。
- ③ 関東平野の河川舟運において、安定的かつ長距離の就航が可能であるのは3月上旬・5月下旬・6・7月及び9月となる。
- ④ 関東平野の大河川では桁橋による渡河は極めて少なく、存在したとしても一時的であった。
- ⑤ 基本的な渡河手段は渡船と舟橋であった。
- ⑥ 各渡河点には渡河に関わる専従者がおり、様々な徴収を行っていた。彼等は「ワタリ」の側面を有していた。

概括すると中世東国の陸上交通及び河川舟運は季節性を帯びており、そのための限界があったということになる。推論の繰り返しで論証するに到っていない点も多々残すが、抽象的ながら中世東国の交通の限界は見通せたのではなかろうか。

この中世的な限界は近世以降の社会の中で克服されて行く。例えば河川の改修である。複数の河川を合流させかつ川浚いを行って川床の深化と水量の維持をはかり、河川舟運の距離を伸ばし、より関東平野の奥まで舟を到達させ、通年の運行に近づける。中世的な限界は克服されていくのであろう。

しかし果たして近世社会で取り組まれた様々な施策は中世社会の中では全く行われていなかったのであろうか。小稿は中世全般を通して把握することを意図したために、中世の中で季節性と限界に対していかなる改善策が採られたかという視点を有していなかった。今後、この点についてはあらためて考えていきたい。

[註]

- 1) 綿貫友子「『武蔵国品川湊船帳』をめぐる—中世関東における隔地間取引の一側面—」(『史艸』30号、1989年)、柘植信行「中世品川の信仰空間—東国における都市寺院の形成と展開—」(『品川歴史館紀要』6号、1991年)ほか。
- 2) 峰岸純夫「中世東国水運史研究の現状と問題点」(峰岸純夫・村井章介編『中世東国の物流と都市』、山川出版、1995年)
- 3) 東国の河川舟運を強調するものとして、峰岸純夫「中世東国の水運について」(『国史学』第141号、1990年)、岡野友彦「中世東国の水運と江戸の位置付け—家康はなぜ江戸を選んだのか—」(『東京都江戸東京博物館研究報告』第2号、1997年)などがあげられる。
- 4) 横田賢次郎・森田勉「太宰府出土の輸入中国陶磁器について—形式分類と編年を中心に—」(『九州

歴史資料館研究論集』4、1978年)

- 5) 文献史学の近年の成果としては、阿部浩一「戦国期東国の問屋と水陸交通」(『年報都市史研究』第4号、都市史研究会、1996年)、澤井優子「中世東国の地域社会における宿と道—鎌倉街道周辺の宿の成立と背景—」(『年報都市史研究』第5号、都市史研究会、1997年)、また考古学の成果としては、宮瀧交二他『堂山下遺跡』(財団法人埼玉県埋蔵文化財調査事業団、1991年)、柴田龍二「鎌倉道と市—袖ヶ浦市山谷遺跡の成果から—」(『研究連絡誌』第41号、財団法人千葉県文化財センター、1994年) 他がある。
- 6) 佐々木銀弥「戦国大名の荷留について」(初出『中央大学文学部紀要』史学科、第32号、1987年、後に同氏著『日本中世の流通と対外関係』、吉川弘文館、1994年に所収)
- 7) 群馬県史2765
- 8) 群馬県史2770
- 9) 群馬県史3595
- 10) 群馬県史2814
- 11) 群馬県史2194
- 12) 群馬県史2086
- 13) 群馬県史1887
- 14) 群馬県史2259
- 15) 群馬県史2322
- 16) 静岡県史中世3—3231
- 17) 古河市史1469 なお、当該史料に関連する洪水の関連文書が古河市史の1470にもある。
- 18) 註16) 参照。
- 19) 群馬県史1946
- 20) この相模川橋の架橋地点は必ずしも明らかではないが、橋脚の遺構が地震の折りに茅ヶ崎市で発見され、中世の相模川橋の橋脚として国指定史跡に指定されている。
- 21) 国史大系『吾妻鏡』建暦2年2月28日条
- 22) 平塚市史 記録268
- 23) 平塚市史 記録375
- 24) 承和2年(835)6月29日太政官符(『類従三代格十六』平塚市史 文書10)は、急流であるために渡船での渡河が困難であることから鮎川(相模川)に浮橋(舟橋)をかけることを命じている。
- 25) 平塚市史 文書139
- 26) 『角川日本地名辞典13 東京都』(1978年、角川書店)の「関戸の渡し」項による。
- 27) 群馬県史984
- 28) 註27) 参照
- 29) 北区史中世古文書114
- 30) 北区史中世古文書113には、「岩淵関所」の記載が見られ、橋と関所の関連が注目される。
- 31) 埼玉県『荒川 人文—荒川総合調査報告書2—』(1987年、314頁)及び北区史中世古文書114の解説。ただし両者とも根拠が明確ではない。
- 32) 北区史軍記四4(2)・9・10
- 33) 北区史中世記録15『とはずがたり』
- 34) 埼玉県史中世2—1620
- 35) 埼玉県『荒川 人文1—荒川総合調査報告書2—』(1987年、315頁)は元荒川の渡河点とする。
- 36) 埼玉県史中世1—543
- 37) 古河市史25
- 38) 古河市史 記録・戦記物類1533
- 39) 埼玉県史記録『『平家物語』巻第四 橋合戦』

- 40) 栃木県史中世一 小野寺文書一
- 41) 遠山成一「中世房総水運史に関する一考察—舟戸・船津地名をめぐって—」(『千葉城郭研究』第4号、千葉城郭研究会、1996年)は「舟戸」「船津」地名を検出し、河川舟運の活発化を論じたものである。しかし、小稿の立場からすれば、少なくとも「フナト」は「舟津」が転訛したものではなく、「舟渡」そのものであり、河川舟運の存在と解釈するには誤解があると考えられる。河川舟運の全面否定は素より意図するところではないが、河川交通の過剰な解釈は問題無しとしない。
- 42) 群馬県史1887
- 43) 群馬県史2404
- 44) 群馬県史3353、なお関連する史料が群馬県史3354・戦国遺文2769にある。
- 45) 小山市史269・285
- 46) 『東武実録』及び『東照宮御鎮座記』(『大日本史料』第一二遍之二十六 元和3年月15日条)
- 47) 市村高男「関東における徳川領国の形成と上野支配の特質」(『群馬県史研究』第30号、1990年)
- 48) 宗長『東路の津登』(古河市史1534)や道興准后『廻国雑記』(群馬県史1783)は佐野舟橋を栃木県佐野市に比定し、その地を訪れている。厳密にいうならば、佐野の舟橋の地については群馬県高崎市佐野であるか栃木県佐野市であるか定説はない。戦国期にはすでに場所について混乱が生じている様である。小稿では、中世の舟橋が確認される事例として高崎市佐野を取り上げている。
- 49) 群馬県史1782
- 50) 群馬県史1761
- 51) 小笠原好彦編『勢多の唐橋』(六興出版、1990年刊)、阿蘇品保夫「中世における橋の諸相と架橋」(『研究紀要』第7号、熊本県立美術館、1995年)、黒田日出男「絵画に中世の静岡を読む」(『静岡県史研究』第14号、静岡県教育委員会、1997年)、藤原良章「絵巻の中の橋」(『帝京大学山梨文化財研究所研究報告 第8集』、帝京大学山梨文化財研究所、1997年)等
- 52) 板橋は架橋が簡単であり、補修も桁橋ほどではなかったと考えられる。水圧に抵抗することなく流されれば架け直すというスタイルの橋ではなかったろうか。しかし文献史料では確認できなかった。
- 53) 国史大系『吾妻鏡』暦仁元年(1238)2月6日条
- 54) 註24) 参照。
- 55) 例えば『和漢三才図会』。
- 56) 註36) 及び10) 参照。
- 57) 付言するならば舟橋と河川舟運の関係は恐らくは単純なものではないと思われる。河川舟運及び舟橋ともに一定の水量があつてこそ、存在が可能となる。河川舟運は一定の水量があつてこそ就航が可能であり、舟橋は水位があることにより架橋が可能となる。したがって、両者は競合関係にあることになる。舟橋が実際に存在した場合、河川舟運にとっては障害物であると同時に経済的な負担を強いる存在であることから、河川舟運に対して制限を加える存在と見ることが可能なのである。逆に河川舟運側からみれば舟橋の存続を否定的にとらえる可能性があることも推定されるのである。渡河点の複雑な様相が予想されることになる。
- 58) 註30) 参照。
- 59) 井上鋭夫『一向一揆の研究』(吉川弘文館、1968年、83-94頁)
- 60) 註59) 井上前掲書及び藤木久志『日本の歴史 一五 織田・豊臣政権』(小学館、1975年)
- 61) 網野善彦『無縁・公界・楽』(平凡社、1978年)、「境界領域と国家」(『日本の社会史』第二巻境界領域と交通、岩波書店、1987年)

(1998年9月15日脱稿)