

〈原著論文〉

上尾市平方河岸集落と殖産興業 ——近代が地方都市に及ぼした影響——

渡 邊 正 人

抄 録

日本の近代化は、殖産興業という政策によって進められた。国策として進められたその政策は、やがて地方へ波及してゆく。しかし、それによって地方が経済的自立をするまでは至らず、結局大都市の資本の主導で進んでゆくことになる。ところが、上尾市平方はそれとは違う経緯をたどる。上尾市平方は、もともとは荒川の舟運で栄えた河岸であった。江戸の経済は、周辺の農村が支えたのであるが、その主力は舟運であった。しかし、やがて鉄道や自動車の普及によって各地の舟運は衰退していく。関東地方の多くの舟運も同じ運命をたどることになるのだが、平方の舟運は続く。その理由は、さまざまな地場産業を起し、銀行も自分たちで作るという自立的な経済活動がなされたからである。本稿では、地元の方にお話を伺ったものをもとにその様子的一端をまとめたものである。

キーワード：上尾市平方、明治近代化、河岸文化、荒川舟運

一. 序

本稿は埼玉県上尾市平方に存在した平方河岸における明治期から昭和初期にかけての変化を中心に、近代経済の発展に地方小都市がどのように関与し、それによってどのような変容があったかを明らかにしようとしたものである。

本稿の執筆の経緯について触れておく。2019年9月、地元の有志で構成された「平方河岸文化を活かす会」の方々が、平方の河岸の失われゆく河岸文化やその痕跡についてまとめたいとのことで本学の地域連携・教育センターに協力について相談に来校した。センターでの協議の結果、現地調査を伴うということもあって筆者に協力依頼がなされた。その後、学内でこうした調査に興味のある学生を募ったところ、日本文化学科の学生2名が参加し、平方河岸文化を活かす会と協力しながら2019年12月から2020年2月にかけて3人の地元の方に聞き書き調査を行い、その結果と文

文献調査を加えてまとめたものが本稿である。聞き書きは会のメンバーと筆者、学生とで行い、記録は学生と筆者、まとめは筆者が行った⁽¹⁾。本稿はその中間的なまとめともいべき成果である。

二. 平方について

平方は荒川の中流域のほとりに位置する荒川舟運で栄えた河岸集落である。現在の上尾市平方、場所は開平橋付近である。上尾市の西側、川越市との境を流れる荒川と入間川の合流点に近く、また江戸からも近く、その地理的な特徴もあり、江戸時代から荒川舟運の拠点の一つとなった。平方は、川辺から東へ大通りが直線に伸びており、川側が上宿^{かみじりく}、内陸側が下宿^{しもじりく}という名となっている⁽²⁾。この道はその先、中山道の上尾宿をへて利根川舟運で栄えた原市まで続いている。この道は江戸時代に、川越城から岩槻城を繋ぐ道として重要な役割を果たした道でもある。荒川の舟運は江戸時代では、江戸市中に秩父からの木材、その途中の地からは様々な農作物を運び、江戸の経済・生活を支えた。利根川舟運も同様である。それらを横につなぐこの道は、利根川と荒川という関東の二大河川で江戸へ運ばれる物資の往来も支えている。こうした地理的な特徴は、近代の平方河岸集落の動きと深く関わっている。

中世から江戸期にかけて、平方は舟運により栄えたが、近代になって交通の中心は鉄道や自動車に変わり、一般的に舟運は次第に廃れてゆくことがほとんどである。しかし、平方はそうした河岸の中でも少し様相が異なった歩みを進める。他の河岸が鉄道や自動車にとって替わられるのに対して、昭和まで舟運が残り、むしろ自動車などと組み合わせりながら発展してゆくのである。その近代的な発展の様相は、酒造、味噌、養蚕、煉瓦生産、金融業といった明治の近代産業が発展していくミニチュア版とでもいべきもので、これが一つの地域に集合しているという点で他に類を見ないとも言える。本稿では、こうした平方の近代の様相を明らかにすることで、明治の殖産興業と近代化が地方小都市に及ぼした影響と地方小都市の動きを明らかにしたい。

三. 平方の歴史

平方の歴史であるが、弥生～古墳時代などの遺跡からみるとその頃から荒川の水上交通の要所とされていた可能性が高い。平方のやや南側、現在の西貝塚環境センターのある場所には弥生時代後期の葉師耕地前遺跡があり、そこで検出された方形周溝墓からはガラス玉が出土している。この時期のガラス玉は貴重品で、県内でも10遺跡くらいしか検出例がない。平方の北側には、時代が下るが古墳時代前期（5世紀前半）の殿山古墳がある。上尾市内で墳丘が現存する唯一の古墳としても知られるが、県内でも早い時期の古墳がこの地に作られたことの意味は大きい。同じ市内の畔吉では仿製鏡（中国の鏡をまねして作られた鏡）が出た古墳があったと伝えられており、時の権力者

にとっても特別な地域であったようだ。この畔吉の少し北側では桶川市になるが川田谷に熊野神社古墳というのがあ。これはもう少し古く4世紀後半ごろの古墳で、硬玉・碧玉などの勾玉製品が出土しており、中央の王権との関係を示す、重要な古墳である。これらはいずれも荒川沿いの台地上西側にある。こうしたことから荒川を利用した交通が古代から盛んに行われており、中流域の拠点としてこの平方周辺の地域が重要視されていたと思われる⁽³⁾。この平方近辺は、明治の洪水以降での川の付け替えで景観が変化しているが、古くは入間川と荒川の合流地点がこの辺りで、東京湾から北上してくると、ちょうど東松山方面へ向かう入間川と秩父方面に向かう荒川という重要な位置になる⁽⁴⁾。

その後は、文献上から確認できる平方河岸の歴史は寛永15年(1638)からである。平方の^{シモジウ}下宿にある市川家は25・26代続くというから、一代が仮に20~25年として500~600年ほど前の1400年代から1500年代には市川家は平方に居を構えたと推定できる⁽⁵⁾。平方では市川家よりも古い家があるというので、平方の歴史じたいはそれよりもさかのぼることは間違いない。平方の中心的存在である馬蹄寺が1200年前後には現在の上老袋にあったとされ、その後の天正18年(1590)に現在の地に移ったというから、年代的にも符合する。

その馬蹄寺は現在では下宿にあるが、そのすぐ西側に市川家があり、市川家の屋号は「ホンジュク」という。市川家でお話を伺ったところ、市川家の前の道が「ホンドオリ(本通り)」といって昔の道だという。同じ「市川」の名前を持つ家が、その通りの川に向かった方向に何軒か並んでいることや、現在の平方の町並みが直線的で機能的であることを考えると、現在の通りは江戸時代の発展期に整備されたもので、このホンドオリが平方集落の最初からの道ではないかと推測される。古いとされる市川家と、それよりも古い家だというのが市川家の南側にあるという話からすれば可能性はかなり高い。馬蹄寺との位置関係や通りのつながりにやや不明な点が残るものの、初期の集落は河岸に並ぶ問屋と内陸の馬蹄寺を結ぶ通りがあり、その馬蹄寺の脇に市川家がある、といった、この周辺を中心として広がるような感じだったと推定される⁽⁶⁾。

現在の町並みは、おそらく江戸期に整備されていると思われる。平方は、川越(城下)―平方(荒川河岸)―上尾(中山道)―原市(利根川河岸)―岩槻(城下)といった江戸城を囲む往還があった経路上にある。この岩槻城・川越城の築城が長禄元年(1457)とされているので、往還の整備はそれ以降だろう。しかも、慶長8年(1603)に中山道上尾宿が宿駅に指定されているのでこれとともに東西の道も整備された可能性が高く、それに伴い直線的な現在の町並みの原型はできたのだと推定される。先にふれたが平方河岸が文献上で確認されるのが寛永15年(1638)で、船問屋の石川鷹三郎船積問屋が創立されるのが貞享4年(1687)、平方のやはり中心的存在である八枝神社も元禄年中(1688-1704)にはあったとされる。さらに現在の橋神社内にある平方河岸へ出入り商人が奉納した石祠が造立されたのは享保2年(1717)で、その後18世紀はじめから19世紀の初めにかけて4軒もの船問屋が平方には開設されるという盛況ぶりである。こうした江戸幕府が交通網を

整備してゆく17世紀から19世紀初頭にかけての河岸の隆盛の中で直線的な河岸の町並みが整備されていったのではないだろうか。

四. 近代の平方

明治になって、日本に近代化の波がやってくる。その近代化を推し進めたのが殖産興業といわれる政策だった。工業化が注目されるが、農業の改良も重要な政策で、農業と工業の両面から勧められたというのは重要な点である。ここで明治の近代化を、一つのモデルとして考えたいのは北関東を中心におこった製糸とその関連事業である。よく知られている通り、日本の近代化を支えたのは生糸の生産と輸出である。江戸期以前から日本各地で養蚕は産業として行われていたが、それを近代化・工業化していくということが明治政府主導で行われる。まず明治5年(1872)に富岡製糸工場が作られた。そして、それにまつわる煉瓦産業や金融業などが、渋沢栄一の働きもあって進められていく。繭といった材料の調達が容易な郊外に工場を建て、そこで生糸を生産して、鉄道や自動車によって港湾に運び、海外へ輸出する。その生産に必要な工場やその他の建築物の材料として必要な煉瓦工場などの関連産業が近隣でおこり、そのため経済的にも銀行が設立され、金融がそれを支えるといった、こうした一連の動きをひとつの近代化のモデルとしてとらえておきたい。その動きは、やがて地方にも普及してゆくのだが、それは東京の政府や経済界の主導のもとで行われていく。地域が一見近代化して発展しているように見えても、実はその中で資本が自立的に行われるのではなかったのである⁽⁷⁾。

たとえば上尾市内では、江戸期では平方・上尾・原市が栄えていた。荒川・利根川の舟運、中山道の街道という交通路が支えたと言える。この三地区は、河岸や街道を基盤にし、東京近郊として距離的にも良かったのか、近代以降は製糸工場などが作られていくという経緯もよく似ている。しかし、近代以降は高崎線の駅が敷設されたこともあり、運搬の主役が舟運から鉄道や自動車などに変わったことで明治期以降は上尾宿を中心として栄えていくことになり、逆に原市は衰退してしまう。上尾は発展していくものの、例えば銀行は作られるが、東京の銀行の支店であり、東京の影響を強く受けているのである。

おおむね、近代の関東地方の様相はそのように江戸期までの交通が変化してしまうことで左右されることが多い状況であった。ところが、平方はそれとはちょっと違う道をたどることになる。鉄道が入らなかったことまでは原市と同じなのだが、舟運が規模を縮小しながらでも続いていくし、運搬だけではなく川にまつわる産業を新たに見出しながら生き残っていくのである。

平方が近代において一番栄えたのは明治の後期から昭和の初期にかけてであるが、鉄道による衰退の影響は他よりは受けずに済んでいる。鉄道路線からは外れていたが、それゆえに旧来の舟運と新しい馬車・自動車といった組み合わせで荷物を運ぶ、あまりよそでは例を見ないスタイルができ

あがった⁽⁸⁾。それには上尾と川越を結ぶ、という地方都市間の連絡も関わっていただろう。開平橋の架橋ということがそれを証拠立てる⁽⁹⁾。

そして新しい産業とは川砂利や砂の採取という事業のことであった。明治の近代建築が煉瓦であったものがやがてコンクリートに代わる時には、平方付近の荒川から採れる砂利や砂はその材料として重宝された。砂利は明治44年(1911)には採取許可が県から下り、昭和12年(1937)に入間川の改修工事により終焉した。例えば砂利は、大正十年代に浜野家では年平均売上で23000箱が扱われている。その頃の風景を上尾市史は「大正期までは鶴が舞い降りたように白帆が林立していた平方河岸では、昭和初期になり砂利船が大多数となった」と書いている⁽¹⁰⁾。砂はその後も続けられ、それまで荒川下流に位置する川口の鋳物工場の鋳型作成にも使用されていたが、それ以降も近代における鉄需要が増す中でそれを支え続ける。結局、昭和39年(1964)の東京オリンピックの建築ラッシュのころまで砂の採取は行われていた⁽¹¹⁾。こうした建築材料の変化にも、平方は対応しえたというのは平方の大きな特徴というべきであろう。

五. 平方の養蚕

平方は明治中頃から養蚕が盛んになり、一番栄えた明治後期には製糸工場、煉瓦工場、銀行といった明治の殖産興業を支える要素がほぼ出そろった。この北関東で政府主導により発展した近代化のモデルが、平方では再現されているといってもよい。似たような発展をする地は、他にもあったかもしれないが、少なくとも荒川流域では平方だけがこうした経緯を持ち、しかも在地主導で行うという、地域の自立化がなされたということが大きな特徴だろう。

その養蚕であるが、上尾全体でいえば江戸期にはそれほど盛んではなかったようだ。むしろ紅花が有名で、それゆえ明治の中頃まで特に稼げる商品として養蚕は注目されていなかったらしい⁽¹²⁾。とはいえ、明治初期の迅速図などを見ると桑畑が荒川河川敷にはすでに広がっており、まったく行われていなかったということでもないらしい。それが明治22年(1889)現さいたま市西区の西遊馬に競進社足立養蚕伝習所が設立されると、後に蚕種製造業となる市川家からも市川龍蔵が学びにいった可能性が高く、このあたりから平方での養蚕が本格化したのだと推定できる⁽¹³⁾。

市川家は、先にも述べたように平方での旧家だが、養蚕を始めたのはこの時からだという。市川家も関わる蚕種製造業平方館広告が明治44年(1911)に出されている。それには「明治22年より指南を受け」と自社の技術を宣伝する文言がある⁽¹⁴⁾。どこで指南を受けたかは明記されていないし、市川家でも伝わっていないが、近隣でもあり時期も符合するので遠隔地へ学びに行ったというより、この西遊馬の伝習所で学んだ可能性が高いのではないかと推定される。明治37年(1904)には、上尾で養蚕の講習会が開かれて平方からは3人が受講している記録があり、この時期専門的に養蚕を行うわけではないこの地区であれば、まだ近隣で開かれた際に技術の向上を目指して学びに行くという時期だ

というべきだろう⁽¹⁵⁾。その後、市川家は養蚕というよりは蚕種製造業であり、技術も特殊であったせいか、龍蔵の子は熊谷の学校で正式に学んだという。大正の関東大震災のころの話である。

ちょうど明治34年(1901)には片倉製糸が大宮に工場を移し、上尾にも上尾製糸が工場を構えることもあり、県南部に養蚕・製糸の機運が高まってくる時期でもあった。ついで明治39年(1906)には上尾小川館製糸工場が操業を開始し、平方では翌明治40年(1907)に石倉製糸工場が操業を開始し、平方での工業化の動きが明確になる。この年には平方村養蚕の生産四百石とあり、市内二位の生産高を誇るようになる。さらに翌明治41年(1908)には山石製糸工場が操業を開始することになる。ちなみにこの二つの製糸工場は大正10年(1921)には合併し、経営者も変わり平方製糸株式会社として再出発する。大正12年(1923)の国勢調査によれば平方での製糸業従事者は108人とある。

しかし、平方では養蚕は農家の兼業として行われていたようだ。市川さんによれば、蚕の時期になると普通の家では畳をあげて木床を出し、そこで作業をする。その間、家人は家の片隅に追いやられて暮らしていたという。また、その間だけ庭に掘っ立て小屋を建てて蚕を飼っていた家もあったという。蚕を飼うためには総二階といった形式の家があるが、平方ではあまり見ないことも兼業であったことを物語る。

市川家の母屋は総二階形式だが、自宅二階では蚕を飼わず、庭に別棟二棟を建てて作業していたという⁽¹⁶⁾。作業棟は瓦葺きの総二階建てで、地下室もある。地下室は大谷石製で、桑を保管していた。蚕種製造業なので、使用人が20人、蚕のオスメスを見分ける鑑別師がいた。蚕種は白龍という種類を扱っていて、それなりに売れていたという。春三回、秋一回の年四回採取したが、温度管理が大変で、父の一次さんは家業の大変さを口にしていたという。市川家は地元の組合にも個人にも販売していたが、片倉製糸とも取引があったという。片倉製糸は、全国に工場を持つが、各地に蚕種製造を委託し、膨大な量をまかなっていた⁽¹⁷⁾。

明治41年には平方で煉瓦工場も創業している⁽¹⁸⁾。平方煉瓦製造所と名付けられた工場は、明治41年6月25日に火入れを開始して、7月6日に窯出しをしたという。その際、焼成の階段が壊れ、およそ20450個が将棋倒しになったと神山家の日記が記しており、その苦勞がしのばれる。しかし、その後明治45年には正式の工場届が出されているので、順調に運営されたのだろう。最盛期の明治8年(1919)には95792個の売り上げがあったと記録されている。現在平方に見られる神山家の煉瓦造りの蔵は、棟札が残っており、それによれば大正10年に築造されている。平方の大工や石工、積み手によって建築されたこの蔵は、現在上尾市の指定有形文化財に指定されているが、材料の煉瓦の製造から建築まで地元の手によってなされた擬洋風の建築物というのは、平方の街が「明治という近代文化」を身にまとったというより、平方のまちに根付いた証拠だろう。他にも神山家や石倉家の塀などに煉瓦が残っており、こうした「明治という近代文化」が地方小都市へと波及してゆく象徴としての煉瓦という事は指摘しておきたい。なお、ここで生産された煉瓦の販売先は不明だ

が、地元だけに使われたとは思われず、ある程度広範囲の商圈であっただろう⁽¹⁹⁾。そしてこの1915年という時期は、煉瓦産業全体として、1915～1918年あたりがピークで、その後生産量は全体的に減っていく⁽²⁰⁾。それ以降は建築材料としてセメントなどが普及し、材料が後退してゆくことが指摘されているが、平方でもその後煉瓦工場は閉鎖する。こうした動きも全国の動きと平方はほぼ合致することから、産業としては北関東モデルの骨格が平方の地に出そろうこととなる。こうして種々の産業が集約した平方は、経済的にも活発になり、そのために独自に中武銀行という金融機関が地元の有志によって作られることとなる⁽²¹⁾。上尾にも金融機関はあるものの、それは東京の銀行の支店であるのに対し、中武銀行は上尾市域に唯一本店が置かれていた銀行である。ここに平方の地域の自立性がうかがわれる。中武銀行の設立の趣意書には、地元の産業が振興し、必要性が増したことが述べられていることからそれがわかる⁽²²⁾。

殖産興業の、農業の面でも平方はその流れの中で近代化の動きを示していく。平方は、もともとそれほど農業に適した土地ではない。田圃は、摘田と呼ばれる泥田で作りやすく、むしろ陸稲の方が適した土地であった⁽²³⁾。麦・大豆・甘藷などが栽培されていたが、それほどの生産量でもなかったようだ。一般的に明治になると、各地で農業技術の改良が試みられ、品評会もしばしば行われて農業技術の向上が図られた。平方では秋山次郎助が明治34年から明治43年(1910)にかけて地元で農業講習会を開いている。明治42年(1909)には平方村主催の六カ町陸稲大豆模範作共進会(物産品評会)が開催されている。このころには養蚕が盛んになったため、周囲の畑も桑畑になったともいうが、平方全体、特に東側の上野地区あたりでは麦や大豆、甘藷などが栽培されていた。昭和になって養蚕が低迷してきたことと、戦後の食糧難などの影響で、その頃から全体に畑作が盛んになったともいう。

米作りは、さきに触れたように摘田であったため、質の良い米は作れなかった。市川家では川越北部の田を買い、そこで米を作らせたが、それを売って自家用には摘田の米を食べていたという。

永島さんの話によれば、上宿の永島さん(新ダナ)は肥料をあつかっていたが、肥料貸しをして儲かったという⁽²⁴⁾。また、昭和初期にはなかった肥料や農機具を扱う店も戦前には上宿の通りに新たにできてきており、河岸とそれに伴う業種が多かった商店街の様相に、あらたに農業的な要素が加わった変化を記憶しているが、それは平方という地域の中で農業というものの比重が増したことと連動していると言える⁽²⁵⁾。

以上が平方河岸場を中心とした平方の歴史の素描である。江戸期の関東は荒川・利根川の舟運によって江戸の経済を支えたが、それは江戸を中心に衛星的に広がる広範囲の経済圏となっているということであった。それが明治の近代化の中で、鉄道という新しい輸送手段と、生糸という海外輸出の拠点が東京以外の横浜という地であったことから、東京の経済圏から自立しようとする動きが

あったと言う指摘は重要である⁽²⁶⁾。川越は、鉄道が開通したため新河岸川の舟運は終了し、運搬手段も鉄道となり、結局東京の経済圏からは自立し得なかった。平方は鉄道が通らなかったことが、逆に舟運が残る原因ともなった。その舟運も開平橋の開通により大型船が通れなくなり、平方が終着点になったという状況も大きかっただろう。上尾から川越への自動車道路の中間点で、なおかつ舟運の発着所であるという新旧の交通の交差点でもあったのだ。そして、砂利や砂といった資源が豊富であったことも幸いした。これらの要因が複合して、他の河岸が衰退する時期にむしろ繁栄し、かなり自立的な状況を形成したものと思われる⁽²⁷⁾。明治政府の掲げた殖産興業という政策は、各地域に新たな産業を興し、地域の発展にも貢献したのだが、東京近郊では東京との関係が深すぎて自立した経済圏はなかなか形成しえなかった。平方は、その中でも江戸期以来の荒川舟運を基軸にしながら、殖産興業の政策をかなえたといえる。蚕種製造—養蚕—製糸といった一連のサイクルを完結し、煉瓦工場をもち、酒造・醤油味噌の醸造工場、また砂利・砂採取などの新興産業が興り、農業においても技術改良がおこなわれている。また、独自の金融業も持つ。鉄道が通らない、という一見不利に見える条件を旧来の舟運で補完するという逆転の地の利はあったにせよ、そうした時代の動きに即応した変化をしつつ地域経済圏を形成できたことは、評価されても良いことだと言える。そこにながらぐ培われた平方の商人魂とでもいうべきものを見ておきたい。

追補

永島さんにお話をうかがう中、平方の河岸部をマチとみる興味深い空間意識に出会った。通りに面した街並みの外側がマチハズレになるということだった。平方のうち河岸を中心としたマチ、その周囲に広がるムラという構成である。これは明治後半の平方の全盛期には形成されていたと思われる。明治44年(1911)平方村信用購買販売組合の状況を報告する一文では、「(平方村は)多くは農業を営み唯県道に沿ふ一部落は穀、酒、製茶、雑貨等を販くものありて、古来より風俗敦朴なりしも社会の風潮に侵され人心華美に流れ人情輕薄に傾き、殊に青年の思想薄弱に至り金錢を消費し農家の子弟にして農業を嫌ふ者をさい見るに至れり」とあり、農村部側からの視点でマチ部がどのように映っていたのかわかる。県道沿いの一部落というのがマチ部のことで、「人心華美に流れ人情輕薄に傾き、殊に青年の思想薄弱に至り金錢を消費し」とみていることがとくに興味深い。映画館など遊興的な店もあったというので、そうした部分を指すのだろう⁽²⁸⁾。また、神山さんによれば、この通りの北側数百メートルくらいにも家が固まって所在してそこまで広がっているのだが、子供のころにはすぐそこではあってもあまり遊びにはいかなかったという。日常空間ではなかったのだという。これなども、平方の通りが独立した小都市としての意識を持った、ちょっと特別な空間であったことを示している。行政区としての「平方」という区域の中で、すでに中心となるマチ部と周囲に広がるムラ部があるというのも、ある程度自立した経済圏を持っていたことの証左に

なると考えられる。

注

- (1) 経緯にも記したが本稿の取材には平方在住の方の協力をいただいた。調査として話を伺った3人以外にも在住の方のお話を折に触れて伺っているので、それは注とした。記して感謝したい。また、調査にあたっては平方の河岸文化を活かす会では、特定非営利活動法人荒川の自然を守る会とも協力して活動している。この調査に関しては埼玉県「令和元年度NPO活動サポート事業 ネーミング事業 金紋世界鷹 みどりと川の再生環境保全事業 特定非営利活動法人 荒川の自然を守る会」の「荒川の自然・歴史・文化を活用した上尾市平方地域を中心とした地域づくり」の一環として補助金を受けて行った。
- (2) 現地の方からはこの上下の位置関係で河岸に近い側を上(かみ)と呼ぶことについて「江戸につながる」から上だという説明を聞いた。注13でも触れたが、近隣の方の話で荷物を東京に運ぶ、ということがあり、川を通じた東京(江戸)とのつながりの意識の強さは確認しておきたい。
- (3) こうした遺跡の動きは上尾市史第六巻通史編(上)を参照のこと。また、報告書としては上尾市教育委員会 上尾市文化財調査報告第4集「薬師耕地前遺跡」昭和53年、第6集「殿山古墳・殿山遺跡」昭和54年がある。熊野神社古墳については埼玉県県史編さん室「熊野神社古墳」『埼玉県古式古墳調査報告書』1986年がある。
- (4) 荒川は埼玉県の中央部を流域とするため、「埼玉の母なる川」とも称される。この荒川の全体像については埼玉県「荒川」荒川総合調査報告書 全3巻 埼玉県県史編纂室1987年に詳しい。なお、文中の年号等は特に断らないもの以外は、上尾市史と本書を参照した。
- (5) 2019年10月26日に市川家にお邪魔して話を伺った。以下、市川さんの話はこの時に伺ったものである。
- (6) この周辺は、現在では村社の橘樹神社がある場所であるが、東西に伸びるこの通りと、南北に伸びる道の交差点でもある。南北に伸びる通りは、北は桶川、南はさいたま市の水判土あたりまでをつなぐ江戸期かそれを遡るような古い道である。平方の区域としては、「横町」と呼ばれる一帯でもある。
- (7) 老川慶喜「明治期地方鉄道史研究」日本経済評論社1983(P161)
老川慶喜によれば、明治34年に川越一成田間を結ぶ鉄道が計画され、川越商業会議所は意見書を提出した。そこには「川越市場圏」構想が語られ、「ここにみられるのは、近世後期以来、江戸地廻り経済圏の中にくみこまれながらも、在方市を点在せしめながら、如何に未熟な形態であるにせよ小商品生産(=ブルジュアの発展)を展開せしめつつあった川越を中心とする埼玉県西部の農村が、鉄道建設を通じて外国貿易をもテコにしながらか東京市場から相対的に自立する市場圏を形成しようとする意図である。」と指摘している。しかし、結局実現には至らず、東京市場からは自立し得なかった。
- (8) 明治16年(1883)に高崎線上尾駅が開業する。高崎線建設にあたっては、資材の運搬は運賃の安さから荒川舟運が利用されているが、鴻巣以北は鉄道が活用された。また、この年開平橋が開設されるが、それにより大型の船は北上できなくなり、平方は終点となる。これらの事情も平方を存続させる要因となる。
- (9) 上尾市史第七巻 第1章第4節参照
- (10) 上尾市史第七巻 第3章第3節参照
- (11) 平方河岸には、舟運が盛んな頃には船上生活者がいた。やがて河岸の舟運は縮小してゆくに従い、砂利や砂の採取と運搬という業態へと変化してゆく。船上生活者は、この商売で利益を上げ、陸へ上がったという話を永島さんから伺った。
- (12) 上尾市史第七巻 第1章第3節参照。
- (13) 1980年ころ、大正時代に地元でとれた野菜などを平方まで運び、そこから船で神田の青果市場ま

で運んだという話を平方の南方に位置するさいたま市西区西遊馬の老人に伺ったことがある。西遊馬と平方はそうした日常的な経済圏でもあったと思われる。それだけ商圈の中心として機能していたことがわかる。また、明治44年(1911)には、平方は指扇村と耕地整理組合を組織していることなども、農村としては平方以南の村との結びつきがあったことをうかがわせる。

(14) 上尾市史第四巻 第2章第1節 228 明治四十四年八月 蚕種製造業平方館広告

(15) だが、明治43年(1910)に上野本郷の秋山次郎助が産業功労賞で農業・養蚕・産業に尽くすとして表彰されたが、秋山は児玉郡の蚕業伝習所にて学んだという。後に触れるが、秋山は平方で農業講習会を開催するなど、技術的リーダーであったと思われ、そうした専門の伝習所や学校で学んだのだろうが、秋山はやはり龍蔵よりは後であるので、龍蔵が西遊馬で学んだかどうかは確度の高い推定としておきたい。

(16) 総二階形式でありながら、室内で蚕を飼わなかったことについては、「家が汚れるのが嫌だった」という説明を聞いた。市川さんが生まれた年に両親が新築で建てたそうだが、同様の理由で台所も外へ別棟で出した、というほどなのでその通りなのであろう。木床であれば、畳を敷けば大丈夫だということだそう。

(17) 高梨健司「片倉製糸の地方蚕種製造所の設立と蚕種配給」専修大学社会科学年報45号 2011年3月

(18) 煉瓦工場については上尾市史第七巻第2章に経緯等が述べられている。そこでは「平方の煉瓦工場と向山の改良農具生産」という小見出しが付されており、「この毛色の異なるものをあえて小見出しに並列させたのは、両者ともに上尾の近代産業のモニュメントとして長く記憶に留めて置きたかったからである。」と少々情緒的に始められている。上尾における煉瓦工場の価値をとどめようという意欲を買いたい。なお、併記されている改良農具制作の吉田製作所も向山は平方の東隣でもあることから、なんらかの関係も想定できるが、現状では確証ある資料がないため本稿では取り上げない。しかし、上尾での殖産興業の流れの中にあつては重要なことであり、平方とその近辺ではこうした動きがあったことが平方にみる地方都市における殖産興業の特徴であったといえよう。

(19) なお、この煉瓦工場で焼かれた煉瓦は、平方内だけではなく川越など近隣に出荷されている。

(20) 宮谷慶一「明治・大正期における煉瓦産業の分析—統計資料からみた日本近代における煉瓦生産について その1—」日本建築学会計画系論文集 第74巻 第643号 2009年9月

(21) 詳細は上尾市史第七巻 第3章第3節参照

(22) 「平方村は、戸数四百七十余戸を有し中仙道上尾町より川越町に通する要路に当り一小邑なるも米麦甘藷の多産地なるに養蚕業亦隆盛にして之か取引旺盛なり、加ふるに味噌醬油の醸造、蚕種製造等農工業各種事業勃興しありて頗る殷賑なり(略)

一里十有余町を距つる上尾町、植水村、二里有余を距つる川越町等には銀行の設置あるも養蚕業の取引最盛期等に至り為替の取組及資金の寄託等繁劇を加ふる場合に於いて尚一々里町村へ往来するか如き不便利に満足せざるべからざる状況に在り」とある。上尾市史第四巻 第3章第2節

(23) 平方では団子屋が多かったという。一時は3軒ほどの団子屋があった。人が多く、交通の往来も盛んであったことからよくおやつとして食べられたという。同じく団子が有名な所沢では、田んぼが少なく、陸稲が多かった。陸稲は炊いてもほそほそしてあまり美味しくないが、粉にして蒸すと美味しく食べられるということから団子が盛んになったという。平方も陸稲が多く、事情はよく似ていたと思われるので参考にした。

https://www.city.tokorozawa.saitama.jp/iitokoro/enjoy/rekishi/rekishimonogatari/rekishimonogatarishortcut/dasc6_2.html

2020年11月18日確認。元は所沢市史をダイジェストした『ところざわ歴史物語』6章5節「衣食住」に掲載されているものをHPに載せたもの。

(24) 2019年8月25日に永島さんに話を伺った。以下、永島さんの話はこの時に伺ったものである。

(25) 上宿の商店街については、『埼玉県史研究』17号に、昭和初年の平方の町並みの復元図がある。

上宿の永島さん（ガラヤ分家）に、その後の戦前ころの商店街の様相をうかがうと、旅館が廃業したり、砂利採取業者の方が家を買ったり、商売替えをした家などが多数あることがわかった。新しい業種としては、活版印刷屋などもできており、戦前ころには地方小都市の趣をもっていた。呉服・小間物・雑貨などの扱ひも多く、近隣の村でも、「買い物なら平方へ」という意識があったようだ。

②6 注1 参照

②7 石倉家が「平方の三井」と呼ばれたのも、そうした自立した経済圏を築き、その中心にあったからだろう。

②8 注13 参照。周辺の村からもそうみられていた、というのは単なる平方の自意識ではないことを物語るからである。

Ageo Hirakata Riverside Settlement and Colonization: Influence of Modernity on Local Cities

Masato WATANABE

Abstract

The modernization of Japan was driven by the policy of colonization. This national policy eventually spread to the regions. However, such policies did not allow the regions to become economically self-reliant, and capitals of the big cities eventually took the lead. The square of Ageo City, however, has a different history. The Hirakata in Ageo City was originally a riverbank that prospered from the boat traffic of the Arakawa River. The economy of Edo was supported by surrounding farming villages, but the mainstay of the economy was boat transportation. However, the spread of railroads and automobiles eventually led to the decline of boat transportation in many areas. Many of the boats in the Kanto region would have suffered the same fate, but Hirakata boat transport continued. The reason for this is that the economy was self-sustaining, creating a variety of local industries and making its own banks. This article summarizes some activities based on interviews with local people.

Keywords: Hirakata Town, Ageo City, Meiji Modernization, Riverbank Culture, and Arakawa Boat Transportation