

新河岸川の舟運



新河岸川舟運は、寛永十五年(1638)に焼失した川越の仙波東照宮の再建資材を新河岸川を利用して江戸へ運んだのが始まりとされています。

舟運が本格化されたのは川越藩主松平信綱の時代で、正保四年(1647)頃といわれています。武蔵野開発や元禄七年(1694)の三富新田開拓による近隣農村の農業生産の発展にもない、沿岸には多くの河岸場が設けられました。

当時の新河岸川は、「九十九曲りや あだでは越せぬ 通い船路の 三十里」と舟唄に歌われたほど曲がりくねっており、ゆつくりとした流れで水量を保ち、舟運に適していました。川幅も広い

ところで八十間(約145m)、狭いところでは十数間(約20m)とかなり変化に富んでいました。和光市新倉で荒川に合流し、その後、隅田川に入り、浅草花川戸で河口になります。江戸末期には舟運の最盛期をむかえ、取り扱う荷物、数量ともに次第に増加しましたが、その後明治二十八年(1895)、国分寺・川越間を結ぶ川越鉄道(西武新宿線)開通や大正三年(1914)の池袋・川越間を結ぶ東上鉄道(東武東上線)が開通した影響等により、規模が縮小していきました。明治四十三年の大水害を契機として、大正十年から行われた新河岸川改修工事により、昭和六年に通船停止令が出され、事実上舟運の時代は幕を閉じました。

舟運で栄えた下福岡

ふじみ野市は、都心から30キロ圏内に位置し、東は富士見市、西と北は川越市、南は三芳町に隣接しています。北部市境に沿って、江戸時代から昭和初期にかけて、川越と江戸とを結んで舟運で栄えた新河岸川が南北に流れています。

ここ下福岡は市の東、新河岸川とその旧流路に挟まれた地域で、特に江戸時代には舟運の文化で栄えていました。戦国時代に戦国大名後北条氏家臣、富永善左衛門が城館を構えていたという城山遺跡を中心に、歴史と史跡を紹介していきます。

