

木下交流の杜歴史資料センターだより

第2号



吉岡家土蔵（吉岡まちかど博物館）

木下まち育て塾が運営する吉岡まちかど博物館では、近世期に木下河岸問屋を営んでいた吉岡家の土蔵を修復し、月に2回（第1土曜日、第3日曜日）内部を公開しています。

報告

ミニ企画展「近代の資料からみる木下のまちなみ」を開催しました！

令和3年8月1日から9月30日まで木下交流の杜歴史資料センター展示室内において、本年6月に刊行した『印西市史 資料編 近現代1』の掲載資料の中から、明治時代から大正時代までの木下を中心とした地域の様子がわかる資料を展示しました。

この展示は、木下まち育て塾との連携事業として開催したもので、吉岡まちかど博物館（吉岡家土蔵）では、本年6月5日から10月17日まで「明治時代の木下」展を開催していました。回遊展示を目指して連携した両展示ですが、江戸時代から明治時代前期に栄えた木下の歴史に皆さん興味深くご観覧されていました。

～木下河岸と木下街道～

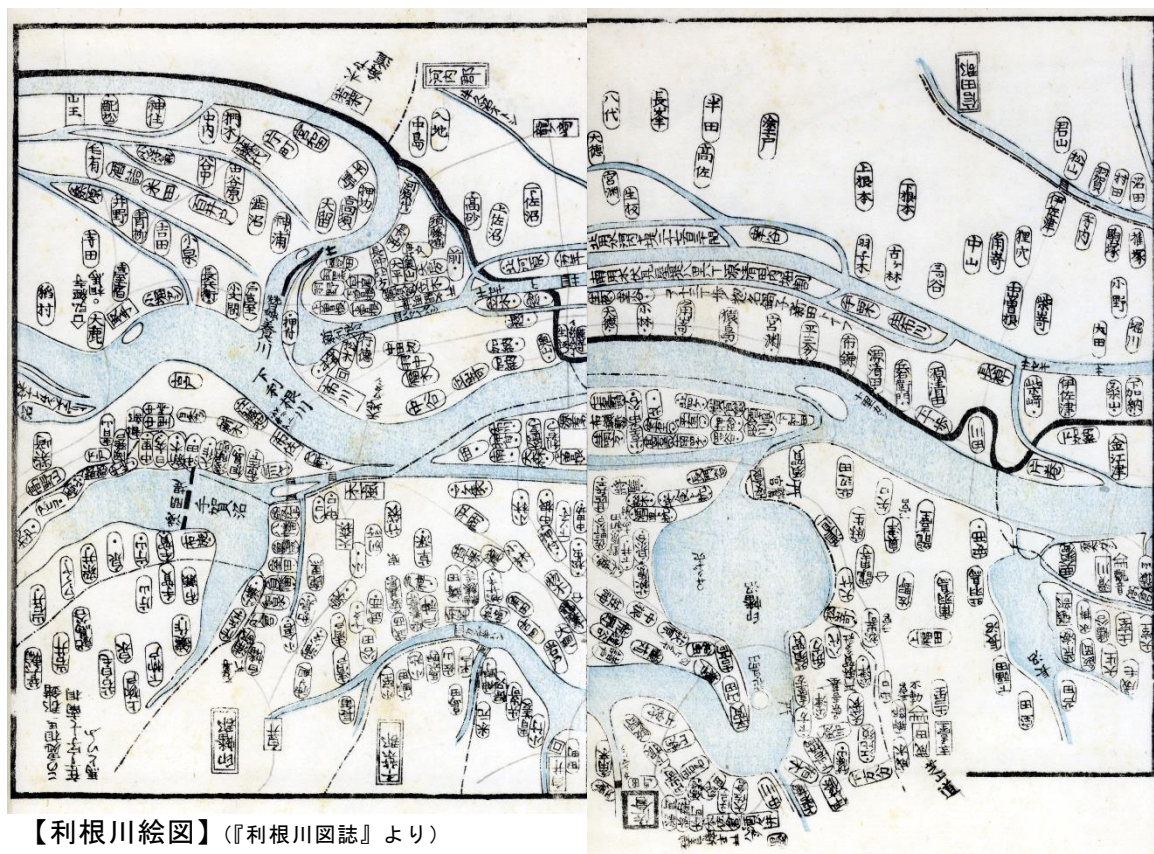
木下交流の杜歴史資料センターは、印西市内の木下地区に所在しています。木下は「きおろし」と読みます。今回は、木下のはじまりとその発展を、市史刊行物や木下交流の杜歴史資料センターの展示物からご紹介します。

江戸時代の初め、江戸幕府の瀬替事業により利根川が江戸湾（現東京湾）から太平洋（現銚子市）に流れを替えました。木下の名前の由来は、竹袋村から木材を利根川におろしていたことからといわれています。木下河岸は、竹袋村の大字のひとつで、布川（現利根町）との渡し場として成立しました。

竹袋村は台と呼ばれる台地上に居住する本村と、河岸として発展した木下を包括する村です。慶長7年（1602）の検地の際にも竹袋の村名が存在し、本村は近世以前に成立した古村といわれています。

利根川の渡し場として利用されていた木下は、明暦年間（1655～57）頃から河岸としての性格が強まります。河岸とは、川で人や荷物のあげおろしをする場所のことで、のちに江戸へ運ぶ年貢米の河岸として公認されました。

河岸としての性格を強める少し前の寛永8年（1631）秋、木下と行徳（現市川市）を結ぶ木下街道沿いの6か所の宿駅が組合を結成した、と江戸時代後期の史料に記載されています。木下街道は、江戸から下総・常陸方面に利根川を利用して至る最短路として便利な脇街道でした。6か所の宿は行徳・八幡・鎌ヶ谷・白井・大森・木下で、行徳と木下は河岸としてそれぞれ江戸川と利根川で結ばれています。木下街道は、江戸時代中後期には多くの人やモノが行き交い、発展していきました。



【利根川絵図】（『利根川図誌』より）

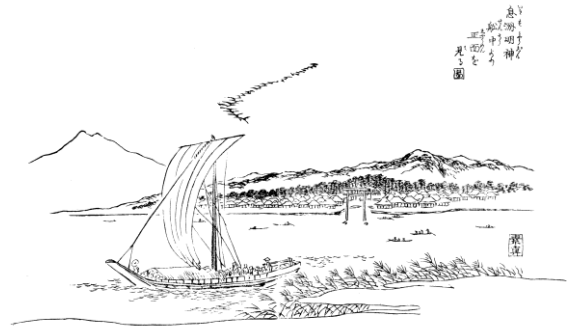
木下街道は、年貢米などの輸送の他に鮮魚荷物の輸送路としても利用されていました。銚子で水揚げされた鮮魚を江戸に輸送するには、木下街道や隣村の布佐河岸から松戸河岸をへて江戸川をくだる布佐・松戸道が最も早く、これらの鮮魚輸送路は「なま道」と呼ばれました。鮮魚は銚子を夕方船で出発し、河岸で陸路にかえて3日目の朝、日本橋の魚市にかけられました。

正徳5年(1715)、木下街道鎌ヶ谷宿の者が布佐村の鮮魚荷物を差し押さえるという事件が起こります。布佐・松戸道をいく鮮魚輸送は宿継ぎをせず、通し馬で送っていたことから端を発したものでした。当時、荷物は宿駅ごとに人馬を継いで輸送することが一般的でした。この事件の訴訟では宿継ぎをしなかった布佐村の鮮魚荷物の輸送が認められ、その後元文3(1738)年の類似する裁判でも木下街道の宿駅が敗れています。この時の裁定結果で、「木下は前々からの河岸場であるが、布佐は運送の河岸場ではないため、鮮魚の輸送は正徳の前例もあるため許可するが、鮮魚以外の荷物や旅人は輸送してはならない」と出たことにより、次第に鮮魚輸送は布佐・松戸道が中心となっていきます。

一方、寛文年間(1661~72)には、木下河岸が旅客の乗合船の発着を行うようになります。「木下茶船」と呼ばれる8人乗りの帆を立てた高瀬船を設け、木下街道を通して陸奥や水戸、鹿島、銚子方面へ行き来する人々の足となりました。江戸時代後期の文化・文政期には庶民文化が流行し、鹿嶋神宮・香取神宮・息栖神社(東国三社)の三社詣や銚子の磯めぐりなど、江戸に近い手軽な旅として人気を集め、木下河岸は栄えました。

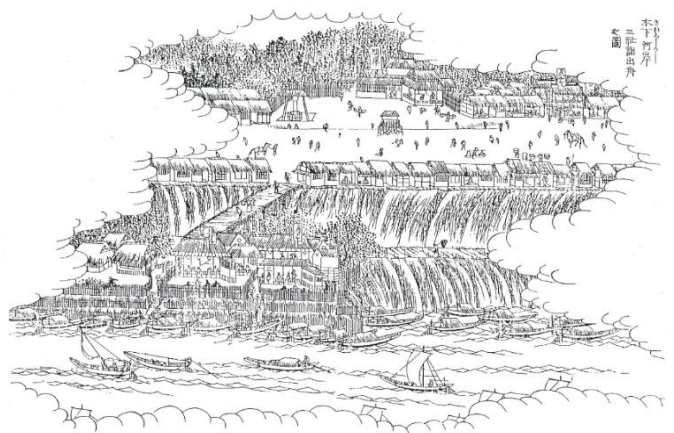
木下河岸から出船数を記した古文書によると、安永7年~寛政元年(1778~89)の平均出船数は4350艘で、少な

くとも年間1万7400人以上の人々が乗船していたことになります。



【高瀬船の図】『利根川図誌』より

木下河岸を訪れた人の中には、参勤交代時に利用した麻生藩(現茨城県行方市)、高岡藩(現成田市)や小見川藩(現香取市)などの大名や、下総・常陸国に領地を持つ諸藩の役人たちも含まれます。その中でも頻繁に往来していた役人は、市内大森にあった淀藩(現京都府京都市)大森陣屋の役人です。淀藩は常陸・下総に領地(飛び地)をもち、その経営の陣頭指揮を大森陣屋でとっていたのです。



【木下河岸 三社詣出舟之図】『利根川図誌』より

他にも松尾芭蕉や渡辺華山などの文人墨客も訪れ、紀行文や絵を残しています。その繁栄ぶりは、安政5年(1858)に刊行された『利根川図誌』に描かれている1枚からもうかがい知ることができます。河岸には多くの船が繋がれ、船着き場をあがるとすぐ向堤と呼ばれる堤防とその上に建つ家々が連なりま

す。橋（土橋）を渡ると、街道には往来する人々や、中央高札場の奥には「問屋」と表記された建物が描かれています。

この絵図中に描かれた問屋は吉岡家といい、木下河岸の問屋や名主を務めた家でした。寛永年間頃はまだ竹袋村の台に居住し、問屋業務は手代に任せて経営していましたが、河岸の営業をめぐって江戸の住人と競り合い、元禄8年（1695）年頃に問屋営業権の公認をうけて吉岡家は本格的に問屋業に専念するようになります。なお、木下河岸の問屋は吉岡家1軒で、当時の河岸の様子を知る上で貴重な古文書群が現在も保存され、「吉岡家河岸関係文書」として市の有形文化財に指定されています。



【吉岡家河岸関係文書の一部】（吉岡重弘家文書）

なお、冒頭ページの写真は吉岡家の土蔵で、明治24年に建設されました。東京電気大学・木下まち育て塾・市民により平成16年～平成24年にかけて3回にわたり修復工事が行われ、現在は吉岡家の繁栄を物語る建物として保存・活用されています。

明治時代を迎えると、それまで航行

していた木下茶船や小船は蒸気船に代わりましたが、明治時代中頃まで木下は江戸時代の繁栄を享受していました。しかし、明治34年（1901）に開通した成田鉄道（現 JR 成田線）の登場により、人やモノの輸送は鉄道に移り変わります。さらに大正時代になると乗合自動車の運行も始まり、鉄道以外の人・モノの行き来もできるようになり、木下河岸と舟運はその役目を終えました。



【絵葉書 木下市街の全景（明治41年頃）】

江戸時代、水陸交通の結節点として隆盛した木下河岸とそのまちなみを感じる手がかりは多くはありません。しかし、先人たちが大切に残した資料や建物に触れることのできる施設が木下には残っています。かつての木下河岸の欠片を見つけに、木下地区を散策してみませんか。



【かつての木下河岸附近と案内看板】

印西市立木下交流の杜歴史資料センター

〒270-1326 印西市木下 1489 番地 1

E-mail: rekicenter@city.inzai.chiba.jp

TEL: 0476-40-3500

FAX: 0476-40-3501

<https://www.city.inzai.lg.jp/0000005283.html>