

多摩川流域平野の地理学的研究

—地形分類と渡河点との関連について—

1 9 7 9 年

内 田 和 子

都立福生高等学校教諭

目 次

1. 研究の目的	2
2. 従来の研究	2
3. 研究の方法	2
4. 多摩川流域の概要	3
(1) 多摩川の概要	3
(2) 地形分類から見た多摩川流域平野の特色	4
5. 多摩川の渡河点	7
6. 渡河点と地形との関連	8
7. 渡河点の成立年代と地形との関連	8
8. 渡河点の立地と変遷	13
(1) 明治, 大正, 昭和における渡河点の変遷	13
(2) 渡河点の立地と変遷の事例	20
例1. 日野付近	20
例2. 福生付近	28
例3. 調布付近	30
9. まとめと今後の課題	35
注および参考文献	36
あ と が き	39

1. 研究の目的

河川は、古来より地域を結びつける重要な交通路であると同時に、地域を分断する自然的障害でもあった。本研究は、その自然的障害に人間が対処していった好例である渡河点に関して、多摩川を例として、その立地と変遷について研究を進めるものである。渡河点の立地や変遷については、地形的条件の他に、社会的条件も大きく係わることが予想されるが、本研究では、地形的条件との関係を中心に把握することをねらいとする。

また、交通地理学のひとつの試みとして、自然的要因からの問題の解決・説明を行なうこともねらいとしている。

なお、本研究でいう渡河点とは、渡船場や道路橋・鉄橋・水道橋のように、人間・物資等が川を渡るために、何らかの施設・設備を作った地点のことをさしている。

2. 従来の研究

多摩川流域に関する従来の研究は、流域の一部を、^{注1}水収支・^{注2}河成段丘・^{注3}農業水利・^{注4}埋没地形等、きわめて専門的な分野から研究したものが多く、流域全体を対象としたものも^{注5}自然保護・生態学的内容が多く、地理学の分野における多摩川全流域を対象とした研究は少ないと思われる。^{注6}門村浩氏の研究は、多摩川本川の流域全体を対象とした数少ない論文のひとつである。門村氏は、多摩川の中下流域の流域平野の一部で、成因分類の立場から詳細な地形分類を行ない、構成物質から考察して多摩川流域平野は、本来、扇状地の下流に続いて存在する自然堤防・後背湿地の地形単位の見られる部分においてさえ、扇状地の性格の強いことを指摘している。渡河点に関する従来の研究としては、有末武夫氏の^{注7,8,9}一連の論文がある。有末氏は地理学の立場で、利根川の渡河点の変遷を人文的条件から研究したものであるが、多摩川の渡河点に関しては、一部の渡河点について^{注10}歴史学的な観点から研究したものはあっても、地理学的な立場あるいは、渡河点すべてを包含する形での研究は見い出せなかった。したがって、多摩川において、渡河点を上流から下流まで通した形で、主として地形的条件との関連において把握する研究は意義あることと考えられる。

3. 研究の方法

- (1) 空中写真(昭和22~24年米軍撮影4万分の1, 昭和38年・43年・44年撮影の2万分の1)と^{注11}高々度赤外カラー写真(昭和53年撮影8万分の1)を判読し、明治13~17年測図2万分の1迅速測図地形図・大正6~8年測図2万5千分の1地形図・昭和50~51年修正測量の2万5千分の1地形図の読図と現地調査から地形分類を行ない、多摩川流域の2万5千分の1地形分類図を作成した。なお、台地部については、^{注12}寿円晋吾氏の研究結果によった。
- (2) 明治13~17年測図迅速測図2万分の1地形図・明治39~42年測図2万分の1地形図・大正6~8年測図2万5千分の1地形図・昭和10~12年修正測量2万5千分の1地形図・昭和22~24年修正測量2万5千分の1地形図・昭和50~51年修正測量2万5千分の1地形図と、昭和22~24年撮影の4万分の1空中写真・昭和44年撮影

の2万分の1空中写真をもとに渡河点をピックアップし、さらに、流域各市町村史、とうきゅう環境浄化財団「多摩川75・76・77」、高橋源一郎「武蔵野歴史地理」(有峰書店)、その他の文献・資料と、現地調査から渡河点を補足し、すべての渡河点の位置を地図上に図示した。

- (3) 地図上にプロットした渡河点の位置と地形分類図を対照し、渡河点の立地する地形単位を決定し、渡河点の地形による類型化を行なった。
- (4) 渡河点の成立した年代を調査し、成立年代と地形との関連を考察した。
- (5) 明治年間以降の渡河点の変遷を考察し、変遷の状況を図示した。
- (6) 日野付近、福生付近、調布付近の三地域を選定し、渡河点の立地と変遷の事例研究を行なった。
- (7) (1)~(6)までの結果に基づいて、渡河点と地形的条件との関連を考察した。

4. 多摩川流域の概要

(1) 多摩川の概要

多摩川は、山梨県塩山市三ノ瀬地先の笠取山(1941m)の南斜面に発して東南に流れ、東京都西多摩郡奥多摩町に入り、小菅川を合わせ奥多摩川に流入して人造の奥多摩湖となり、さらに東流し日原川を合流させて青梅市に入る。ここまでの上流部では、秩父古生層、小仏層などからなる山地を刻んで深い谷を形成している。青梅よりは山地を離れ、福生市あたりからは沖積平野を形成する。青梅市より下流の左岸には、武蔵野台地に数段の河岸段丘が見られる。これよりは、加住丘陵・多摩丘陵等の第三紀の丘陵と武蔵野台地の間をぬって、東京都と神奈川県の境界を流過し川崎市に達する。この間、福生で平井川、秋川で秋川、日野で浅川、世田谷で野川等の支流を合流させ、最下流部にはデルタを形成して、東京都大田区羽田で東京湾に注ぐ。幹川流路延長は128km、流域面積は1240km²である。また多摩川は、東京都民の水需要の約30%をまかなう水源であると同時に、農業用水としても約1100haの農地をかんがいしている。

図-1
多摩川水系図
縮尺

1

600,000

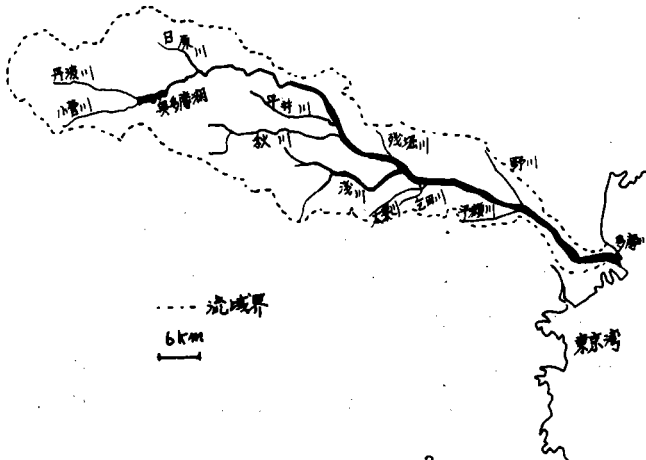
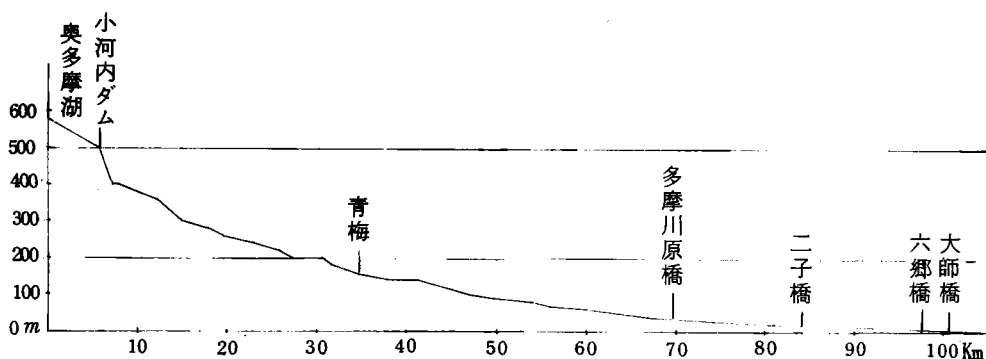


図-2 多摩川縦断面図



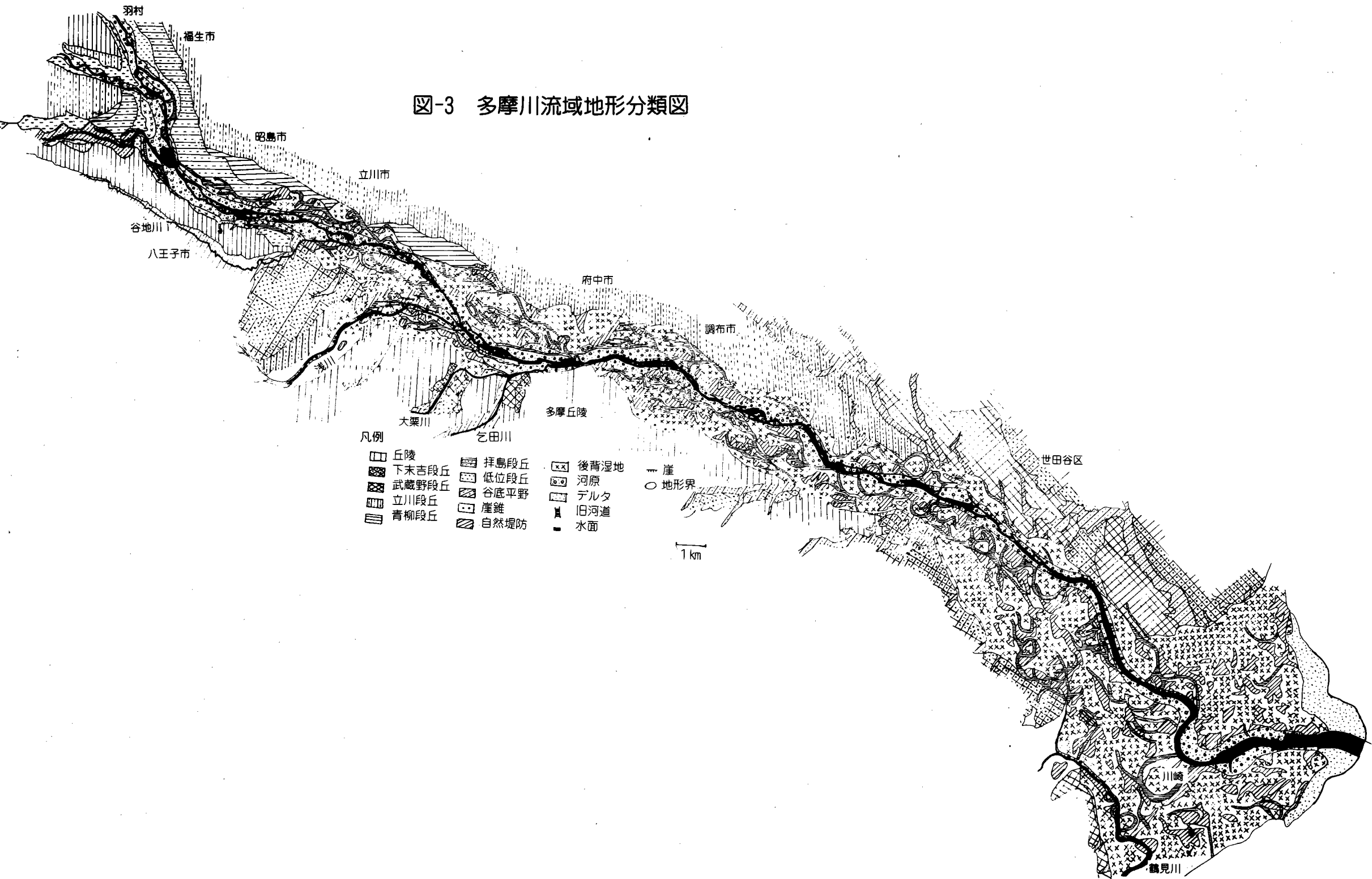
注13

前述の門村氏の論文によれば、多摩川流域平野の平均勾配は、福生～日野市の浅川合流点までは約 4.0×10^{-3} ，浅川合流点～登戸までは $2.3 \sim 2.8 \times 10^{-3}$ ，登戸～溝口までは $1.5 \sim 2.0 \times 10^{-3}$ で下流ほど緩勾配となる。

(2) 地形分類から見た多摩川流域平野の特色

多摩川流域平野を構成する地形単位は、自然堤防、後背湿地、旧河道、河原、崖錐、デルタで、平野に隣接して台地、丘陵、谷底平野、上流では山地がある。台地・丘陵の分類については、^{注14} 前述の寿円氏の研究成果に基づいているが、台地の分類で、ロームをのせていない、いわゆる後ローム段丘を拜島段丘・青柳段丘とその他の低位段丘とに分類した。すなわち、千ヶ瀬段丘、天ヶ瀬段丘等の拜島段丘より下位のものはすべて低位段丘の分類に入れ、一部の地域においては、寿円氏が沖積地としている部分で低位段丘の分類に入れたものもある。地形単位のうち崖錐とは、丘陵に接し、丘陵の構成物質より成る微高地の意味である。筆者は、表層の地形形態より地形分類を行ない、まず、流域平野を大きく、上流山地部と下流デルタ平野部とに二分した。上流山地部と下流デルタ平野部の境界は、沖積平野が開け、自然堤防と後背湿地の出現する福生付近である。上流山地部は、山地とそれに付随する台地と深い谷の最上流部のパターンと、丘陵と台地及び河原の少し下流のパターンとがある。この二つのパターンの境は青梅付近である。多摩川は上流山地部より扇状地を欠いて、すぐ下流デルタ平野部へと移る。本研究では、形態分類の立場をとっているため、扇状地とは、山地と平地の境に扇形に広がる自然堤防のない平面としてとらえている。下流デルタ平野部のほとんどは、自然堤防・後背湿地・旧河道・河原・崖錐から成り、これらを抱くような形で、台地と丘陵がある。下流デルタ平野部の地形単位の配置から見

図-3 多摩川流域地形分類図



れば、北岸の台地と南岸の丘陵の間を、多摩川は乱流していたことがわかる。河口近くの最下流部には、ごく狭いデルタを形成している。本研究でいうデルタとは、自然堤防と後背湿地のない下流デルタ平野部のことをさしている。たとえば、^{注15}とうきゅう環境浄化財団「多摩77'資料編」によれば、多摩川の河口付近の地は、平安時代には東京湾が深く湾入し、矢口・小向付近を河口として、これより下流の八幡塚・久根崎・妙子・大島・渡田等はそれぞれ小島しょを成しているようだったというので、矢口・小向付近より下流は成因より言えば当然デルタとすべきであるが、自然堤防・後背湿地・旧河道の見られる現在の表層の地形のパターンから、筆者はこの部分をデルタの分類に入れなかった。このように多摩川流域のデルタがきわめて狭小なことは、多摩川が東京湾というおだやかな干満差の少ない内湾に注ぎこんでいるため、^{注16}湖に流入する河川がデルタを形成しにくいと同様の考え方によって、デルタの発達が悪くなると説明されよう。一方、上流部に扇状地を欠いている理由としては、河川そのものが丘陵・山地・台地にはさまれている形で、扇状地を形成するだけの平面的スペースがないためと思われる。

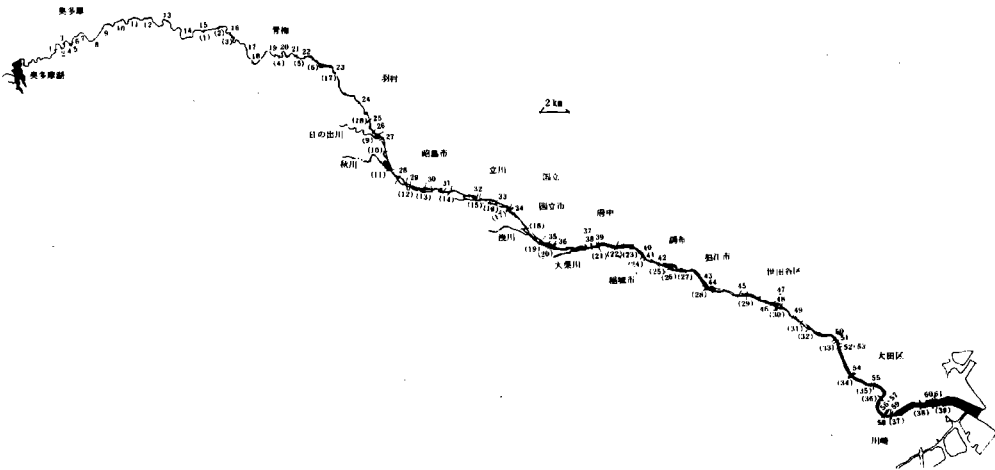
5. 多摩川の渡河点

多摩川本川の渡河点は105で、内訳は、渡船場39、道路橋・鉄橋・水道橋等の橋脚66である。本研究では奥多摩湖より下流の渡河点100を対象とし、渡船場は原則として、明治時代初期に存在していたものと、それ以後に成立したものを対象とした。図-4は、多摩川本川の、本研究の対象とする渡河点の位置を示す図である。

図-4 多摩川本川における渡河点の位置図

(1) 渡船場

1 道路橋、鉄道橋



6. 渡河点と地形との関連

表-1

兩岸の地形単位	数=%
○ T~T	31
○ T~NL	7
○ NL~NL	13
× AR~BM	11
× BM~BM	8
△ BM~NL	8
○ M~T	3
△ AR~NL	2
○ H~NL	2
× AR~AR	1
× AR~BM(T)	1
△ H~AR	1
○ M~M	1
○ TC~T	1

表-1は、本研究の対象とする渡河点100の地形単位別の類型である。表中の記号は、Tは台地、NLは自然堤防、ARは旧河道、BMは後背湿地、Mは山地、Hは丘陵、Cは崖錐である。表より明らかになったことは、台地~台地、自然堤防~台地、自然堤防~自然堤防のように、水害に強い安定した地形を選んでいるものが68%を占め(表中○印のあるもの)、後背湿地~後背湿地、後背湿地から旧河道のように、低湿で軟弱な地形を選んでいるものは21%(表中×印のあるもの)、その他は、安定した地形とそうでない地形とにまたがっているものである(表中△印のあるもの)。このうち、台地~台地、山地~台地、山地~山地のパターンは上流山地部に見られるもので、その他はすべて下流デルタ平野部のものである。とくに上流山地部の渡河点で台地を選んでいるものは、すべて山地に付随したもっとも低い台地面である低位段丘面を利用しているものである。

7. 渡河点の成立年代と地形との関連

表-2 新しい渡河点の地形単位別類型

兩岸の地形単位	数 (%)
T~T	20 (32.8)
AR~BM	11 (18)
BM~BM	8 (13)
BM~NL	6 (10)
T~NL	4 (6.6)
M~T	3 (5)
AR~NL	2 (3.3)
H~NL	2 (3.3)
NL~NL	1 (1.6)
AR~AR	1 (1.6)
AR~BM(T)	1 (1.6)
H~AR	1 (1.6)
M~M	1 (1.6)

表-3 渡船場の地形単位別類型

兩岸の地形単位	渡河点数 (%)
T~NL	13 (33.3)
NL~NL	12 (30.8)
T~T	11 (28.2)
NL~BM	2 (5.1)
TC~T	1 (2.6)

表-2は、明治時代以降に成立した鉄橋・道路橋等の新しい渡河点を地形単位別に類型したもの、表-3は、明治時代以前に成立した古い渡河点の代表である渡船場の地形単位別の類型である。新旧の渡河点の間には地形単位で大きな差がある。すなわち、古い渡河点である渡船場は、上流山地部では台地~台地、下流デルタ平野部では、自然堤防~自然堤防、台地~自然堤防等の安定した地形を選んでいる。こ

の中に、NL～BMの地形を選んでいるものが2つあるが、これは、日野市の石田の渡しと調布市の菅の渡しである。前者は、多摩川の流路の変遷によって村落が二分され、同時に甲州街道も分断されたため、分かたれた村落と街道を結ぶために設けられたもので、最初から地形的条件を考慮していない例外的なものである。後者も、昭和9年に多摩川原橋が架設されたが、橋までの距離があり不便なため、廃止された2つの渡しの間に昭和10年、新たに渡しが設けられたというやはり地形的条件を考慮して作られたのではない経緯をもつもので、例外的な部類に属する。この2つの渡しの事例については、さらに詳しく後述する。

新しい渡河点は、上流山地部では、台地～台地に代表される安定した地形を選ぶパターンであるが、下流デルタ平野部では、自然堤防のような安定した地形を選ぶことは多くなく、軟弱で低湿な地形単位を含む河道に沿った低地のすべての地形単位を利用している。その代わりに、築堤による河道の固定、盛土、高い橋脚等、良い地形的条件に近づけるための人為的工夫がなされている。

表-4A 渡船場一覧表

No	渡河点名	行政区画		地形単位		成立年
		右岸	左岸	右岸	左岸	
(1)	沢井の渡し	青梅市	青梅市	T	T	
(2)	軍畑の渡し	青梅市	青梅市	T	T	○鎌倉時代
(3)	竹の下の渡し	青梅市	青梅市	T	T	
(4)	大柳の渡し	青梅市	青梅市	T	T	
(5)	千ヶ瀬の渡し	青梅市	青梅市	T	T	
(6)	河辺の渡し	青梅市	青梅市	T	T	
(7)	友田の渡し	青梅市	羽村町	T	T	
(8)	福生の渡し	秋川市	福生市	T	T	
(9)	牛浜の渡し	秋川市	福生市	T	T	○承応年間
(10)	熊川の渡し	秋川市	福生市	T	T	○慶長年間
(11)	滝の渡し	八王子市	昭島市	TC	T	
(12)	拝島の渡し	八王子市	昭島市	T	T	○慶安年間
(13)	大神の渡し	八王子市	昭島市	T	NL	
(14)	福島(築地)の渡し	八王子市	昭島市	T	NL	○慶長年間
(15)	柴崎の渡し	日野市	立川市	NL	T	○鎌倉時代
(16)	日野の渡し	日野市	立川市	NL	T	貞享元1684
(17)	万願寺の渡し	日野市	国立市	NL	T	慶安年間
(18)	石田の渡し	日野市	府中市	NL	BM	寛永4~10
(19)	一の宮の渡し	多摩市	府中市	NL	NL	
(20)	関戸の渡し	多摩市	府中市	NL	NL	○鎌倉時代

表-4 B

No	渡河点名	行政区画		地形単位		成立年
		右岸	左岸	右岸	左岸	
(21)	是政の渡し	稲城市	府中市	NL	NL	
(22)	常久河原の渡し	稲城市	府中市	NL	NL	
(23)	押立の渡し	稲城市	調布市	NL	NL	
(24)	上菅(矢野口)の渡し	稲城市	調布市	NL	NL	
(25)	菅の渡し	川崎市	調布市	BM	NL	昭和10年
(26)	下菅(上布田)の渡し	川崎市	調布市	NL	T	
(27)	中ノ島の渡し	川崎市	調布市	NL	T	
(28)	登戸の渡し	川崎市	狛江市	NL	T	○慶長年間
(29)	宇奈根の渡し	川崎市	世田谷区	NL	T	
(30)	二子の渡し	川崎市	世田谷区	NL	T	○慶長年間
(31)	下野毛の渡し	川崎市	世田谷区	NL	T	
(32)	宮内の渡し	川崎市	世田谷区	NL	NL	
(33)	丸子の渡し	川崎市	太田区	NL	T	○慶長年間
(34)	平間の渡し	川崎市	太田区	NL	NL	○慶長年間
(35)	矢口の渡し	川崎市	太田区	NL	NL	○正平年間
(36)	小向いの渡し	川崎市	太田区	NL	NL	
(37)	六郷の渡し	川崎市	太田区	NL	NL	○慶長年間
(38)	大師の渡し	川崎市	太田区	NL	NL	
(39)	羽田(六佐衛門)の渡し	川崎市	太田区	NL	NL	

表-4・5は、本研究の対象としている渡河点の一覧表で、立地する市町村、地形単位、成立年が示されている。表-4は渡船場について、表-5はその他の渡河点に関するもので、上流より下流に向かって番号をうってある。

表-4・5とも、地形単位の記号は、表-1の説明にあるものと同じである。

成立年の欄で、文字の左肩に○印のあるものは、その時代にはすでに成立していたことを示し、文字だけで○印のないものは、その年代に成立したことを示している。この欄に何も記述していないものは、明治時代以前に成立したというのみで、詳しい年代が不明のものである。鎌倉時代とは1192年～1333年まで、承応年間とは1652年～1654年まで、慶長年間とは1596年～1619年まで、慶安年間とは1648年～1651年まで、貞享年間とは1684年～1687年まで、寛永年間とは1624年～1643年まで、正平年間とは1346年～1369年のことである。

表-5A

No	渡河点名	行政区画		地形单位		成立年
		右岸	左岸	右岸	左岸	
1	境橋	奥多摩町	奥多摩町	M	M	昭和13年
2	檜村橋	奥多摩町	奥多摩町	T	T	昭和13年
3	琴浦橋	奥多摩町	奥多摩町	T	T	昭和9年
4	笹平橋	奥多摩町	奥多摩町	T	T	昭和8年
5	弁天橋	奥多摩町	奥多摩町	M	T	昭和8年
6	南氷川橋	奥多摩町	奥多摩町	T	T	昭和8年
7	昭和橋	奥多摩町	奥多摩町	T	T	昭和34年
8	海沢橋	奥多摩町	奥多摩町	T	M	昭和4年○
9	草木橋	奥多摩町	奥多摩町	M	T	昭和25年
10	雲仙橋	奥多摩町	奥多摩町	T	T	昭和32年
11	小丹波橋	奥多摩町	奥多摩町	T	T	昭和23年
12	万世橋	奥多摩町	奥多摩町	T	T	明治42年
13	梅沢橋	奥多摩町	奥多摩町	T	T	昭和23年
14	御岳橋	青梅市	青梅市	T	T	昭和4年○
15	楓橋	青梅市	青梅市	T	T	不明
16	奥多摩橋	青梅市	青梅市	T	T	昭和14年
17	神代橋	青梅市	青梅市	T	T	昭和17年○
18	和田橋	青梅市	青梅市	T	T	昭和40年
19	万年橋	青梅市	青梅市	T	T	昭和18年
20	柳沢橋	青梅市	青梅市	T	T	不明
21	調布橋	青梅市	青梅市	T	T	大正10年
22	下奥多摩橋	青梅市	青梅市	T	T	昭和10年
23	多摩川橋	青梅市	羽村町	T	T	大正9年
24	羽村大橋	秋川市	羽村町	T	T	昭和49年
25	永田橋	秋川市	福生市	BM	BM	昭和36年
26	多摩橋	秋川市	福生市	T	BM	大正14年
27	五日市線鉄橋	秋川市	福生市	BM	AR	大正14年
28	多摩川横断水道橋	八王子市	昭島市	H	AR	昭和30年代
29	拜島橋	八王子市	昭島市	BM	AR	昭和29年
30	八高線鉄橋	八王子市	昭島市	BM	BM	昭和6年
31	多摩大橋	八王子市	昭島市	BM	AR	昭和49年
32	中央線鉄橋	日野市	立川市	BM	AR	明治22年

表-5 B

No	渡河点名	行政区画		地形単位		成立年
		右岸	左岸	右岸	左岸	
33	日野橋	日野市	立川市	NL	BM	大正15年
34	中央高速多摩川橋	日野市	国立市	BM	BM	昭和41年
35	京王線鉄橋	多摩市	府中市	BM	AR	大正13年
36	関戸橋	多摩市	府中市	AR	AR	昭和12年
37	武蔵野線鉄橋	稲城市	府中市	H	AR	昭和48年
38	南武線鉄橋	稲城市	府中市	H	AR	昭和4年
39	是政橋	稲城市	府中市	NL	AR	昭和16年
40	多摩水道橋	稲城市	府中市	BM	NL	昭和43年
41	多摩川原橋	稲城市	調布市	BM	NL	昭和10年
42	京王相模原線鉄橋	稲城市	調布市	AR	NL	昭和46年
43	多摩水道橋	川崎市	狛江市	AR	BM	昭和28年
44	小田急線鉄橋	川崎市	狛江市	AR	BM	昭和2年
45	高名高速多摩川橋	川崎市	世田谷区	BM	BM	昭和41年
46	新二子橋	川崎市	世田谷区	BM	BM	昭和49年
47	二子橋	川崎市	世田谷区	AR	BM	大正15年
48	田園都市線鉄橋	川崎市	世田谷区	AR	BM	昭和41年
49	第三京浜多摩川橋	川崎市	世田谷区	BM	AR	昭和40年
50	東横線鉄橋	川崎市	太田区	NL	T	大正15年
51	丸子橋	川崎市	太田区	NL	T	昭和8年
52	新幹線鉄橋	川崎市	太田区	NL	T	昭和39年
53	品鶴線鉄橋	川崎市	太田区	NL	T	昭和3年
54	ガス橋	川崎市	太田区	NL	BM	昭和35年
55	多摩川大橋	川崎市	太田区	BM	BM	昭和24年
56	東海道線鉄橋	川崎市	太田区	BM	BM	明治5年
57	京浜東北線鉄橋	川崎市	太田区	BM	BM	不明
58	京浜急行線鉄橋	川崎市	太田区	AR	BM(T)	明治37年
59	六郷橋	川崎市	太田区	NL	NL	明治16年○
60	大師橋	川崎市	太田区	BM	NL	昭和14年
61	羽横線多摩川橋	川崎市	太田区	BM	NL	昭和43年

表-5中、成立年代の欄に○印のある四つの橋については、成立の経緯について少し補足しなくてはならない。新編武蔵風土記稿によれば、多摩川の上流部には三つの万年橋があるとされ、そのうちの一つ青梅・日向和田の万年橋の例がある。武蔵名勝図会には、三つの万年

橋とは、日向和田万年橋、御岳万年橋・海沢橋であるとされている。この三橋とも兩岸より杉・檜等の長木をさしだしてその頭を合わせ山形に結び、その上に板を渡したいわゆる「投げ渡しの橋」であった。日向和田の万年橋は、明治25年6月の山火事で類焼し、しばらく渡船での交通が行なわれたのち、万年橋あとのやや下流に神代橋が昭和17年架橋された。しかも、もとの万年橋と神代橋は立地する兩岸の地形単位は同じである。御岳万年橋は、明治31年3月に木製の「投げ渡しの橋」から西洋式アーチ形木橋にかけかえられ、名前も高橋と改められた。この高橋は大正7年に腐朽し、下流一町余の位置に木製の吊り橋である新高橋を作った。新高橋も昭和4年に腐朽したため、新高橋と並行位置に御岳橋が架橋された。御岳橋もかつての万年橋と立地する地形単位は同じである。海沢橋も、他の二つの万年橋と同様の「投げ渡しの橋」であったものが、西洋式の橋にかけかえられたものである。これら三つの万年橋はいつごろ成立したものかは不明であるが、享保8年(1723年)の御岳村差出明細帳に御岳橋の詳細な記録があることから、三橋とも江戸時代中期には成立していたと思われる。したがって、かつての三つの万年橋の位置をほぼ踏襲し、立地する地形単位も古い橋と変わっていない、神代橋・御岳橋・海沢橋は、江戸時代中期以前の成立といってもよい。表中○印のある四つの橋のうち最後である六郷橋は、その成立時期を決定するのが難しい。そもそも徳川家康が江戸に入る際、六郷の地に架橋したのであるから、もっとも古い時期で成立年代を考えると慶長5年(1600年)になる。ところが、この橋はその後、何度か洪水にあって流失や破損をくり返したため、貞享5年(1688年)の洪水以後架橋しないこととなった。これは、一説には徳川幕府の政治的配慮で架橋されなかったともいう。明治になり当地の名主鈴木左内が私費で架橋し(明治6年)たものの、明治11年の洪水でこの左内橋は流失し、流域の村々の力で明治16年に再び架橋し、名を六郷橋と改めた。このような事情からいえば、六郷橋の成立は明治6年ともいえるし、慶長5年(1600年)であるともいえよう。

8. 渡河点の立地と変遷

(1) 明治、大正、昭和における渡河点の変遷

表-6

	M	T	SI	SII
渡河点の数	40	35	37	61
%	40	35	37	61
前時代と比べて増減数		-5	+2	+24

明治・大正・昭和における渡河点の変遷を明らかにするために、明治は2万分の1迅速図の測量年である明治13～15年の時期で渡河点の数を調べ、大正は、末期の14～15年に渡河点が比較的多く作られており、15年の時期で調べ、昭和は19年より渡河点の建設が一時とだえるのでその前年の18

年と、もっとも最近に修正測量のされた昭和50年の二時期で渡河点の数を調べた。表-6は、上述の四つの時期における渡河点の数を示している。Mは明治13～15年、Tは大正15年、SIは昭和18年、SIIは昭和50年の時期を表わしている。渡河点の総数でみると、M・T・SIにおける数は40・35・37であまり大きな変化はない。すなわち、廃

止される渡河点の数と新たに建設される渡河点がほぼ同じくらいと思われる。SIよりSIIの時期で渡河点は急増する。

表-7

	M	T	SI	SII
渡河点の数	5	15	33	61
通算の%	8	32	86	100
前時代と比べて増減数		+10	+18	+28

表-8

	M	T	SI	SII
渡船場の数	35	20	4	0
通算の%	90	51	10	0
前時代と比べて増減数		-15	-16	-4

表-7は、同様にして四つの時期における渡船場以外の主として明治以降に成立した新しい渡河点の数を示し、表-8は、同時期の渡船場の数を示したものである。新しい渡河点がSIからSIIで激増し、渡船場はSIまでにはほとんど廃止されているという以外、渡船場の減少と、新しい渡河点の増加について、時期ごとにめだつた特色はなく、どちらも同時期に同じぐらゐの増加、減少をしている。

表-9 A

成立年	渡河点の 名	渡河点の数	備 考
江戸もしくはそれ以前	8, 14, 17, 59 (25)を除く渡船場	42	安定した地形
明治 5年	56	1	} 主要鉄道
22	32	1	
37	58	1	
大正 9	23	1	} 上流吊り橋
10	21	1	
13	35	1	} ローカルの鉄道 主要街道の橋
14	26, 27	2	
15	33, 47, 50	3	
昭和 2	44	1	} ローカルの鉄道
3	53	1	
4	38	1	
6	30	1	
8	4, 5, 6, 51	4	} 上流山地部の橋
9	3	1	
10	22, 41, (25)	3	
12	36	1	} 下流デルタ平野部の橋建設が始まる
13	1, 2	2	
14	16, 60	2	

表-9B

成立年	渡河点の%	渡河点の数	備考
昭和16年	39	1	↓ 第2次大戦後の 架橋時代
18	19	1	
23	11, 13	2	
23	55	1	
25	9	1	
28	43	1	
29	29	1	
32	10, 12	2	
34	7	1	
35	54	1	
36	25	1	↓ 新しい型の渡河点 の建設
39	52	1	
40	18, 49	2	
41	34, 45, 48	3	
43	40, 61	2	
46	42	1	
48	37	1	
49	24, 31, 46	3	

表-9は、成立年のはっきりしているすべての渡河点を成立年ごとに、古い順に並べたもので、渡河点の%は表-4・表-5のものである。これによると江戸時代もしくはそれ以前に成立しているものは渡船場といわゆる多摩川の三万年橋であって、安定した地形を選んでいることが特色である。明治年間に成立した渡河点は、東海道線・中央線・京浜急行線の主要鉄道の鉄橋である。大正年間には、上流の吊り橋と、京王線・五日市線・東横線の鉄橋及び主要街道の橋である。昭和2～6年までは、小田急線・南武線・八高線等の鉄道時代で、昭和8～9年は、最上流の山地・台地部の架橋、そして昭和10年の多摩川原橋の架橋を皮切りに下流デルタ平野部の架橋が本格化する。昭和19～22年までは第二次世界大戦の影響で渡河点は一つも成立しないが、23年より架橋工事が再開されて11地点に渡河点が成立し、昭和39年以降には、新幹線・高速自動車道の橋等、もっとも新しい型の渡河点の建設時代に入った。

表-10は、渡船場の廃止された年代と、その理由を示したものである。廃止の理由は、近くに橋ができたことによるもの23(59%)で、近くに鉄道が敷かれ鉄橋ができたことによるもの2(5%)、幕府の滅亡等政治中心地の移動によるもの2(5%)、後背地の経済的变化にともなう街道の移動によるもの2(5%)、都市化によるもの10(24%)

で、道路橋や鉄橋によって置き換えられていくケースが多いことがわかるし、農作業のための小規模な作(場)渡しの場合だと、都市化が廃止の大きな要因となる。

表-10A

№	名 称	廃 止 年	廃 止 の 理 由	備 考
(1)	沢井の渡し	不明	楓橋の架設	
(2)	軍畑の渡し	不明	不明	秩父鎌倉道
(3)	竹の下の渡し	昭和14年	奥多摩橋の架設	
(4)	大柳の渡し	明治30年	木製の万年橋の架設	
(5)	千ヶ瀬の渡し	大正10年	調布橋の架設	
(6)	河辺の渡し	昭和8年	下奥多摩橋の架設	
(7)	友田の渡し	大正9年	多摩川橋の架設	
(8)	福生の渡し	昭和36年	永田橋の架設	
(9)	牛浜の渡し	昭和10年ごろ	多摩橋の架設	五日市街道
(10)	熊川の渡し	明治年間	五日市街道の移転	伊那道
(11)	滝の渡し	不明	都市化	
(12)	拝島の渡し	昭和24年	拝島橋の架設	日光街道
(13)	大神の渡し	不明	都市化	
(14)	福島(築地)の渡し	昭和15年ごろ	都市化	
(15)	柴崎の渡し	江戸時代以前	鎌倉幕府の滅亡	古鎌倉道
(16)	日野の渡し	大正15年	日野橋の架設	甲州街道
(17)	万願寺の渡し	大正15年	日野橋の架設	古甲州道
(18)	石田の渡し	慶安年間	甲州街道の移転	古甲州道
(19)	一の宮の渡し	昭和10年以降	都市化	
(20)	関戸の渡し	昭和12年	関戸橋の架設	鎌倉街道
(21)	是政の渡し	昭和16年	是政橋の架設	川崎街道
(22)	常久河原の渡し	不明	多摩川原橋 の架設 是政橋	作場渡し
(23)	押立の渡し	昭和17年		稲毛道
(24)	上菅(矢野口)の渡し	昭和10年	多摩川原橋の架設	
(25)	菅の渡し	昭和48年	京王相模原線の開通	
(26)	下菅(上布田)の渡し	昭和10年	多摩川原橋の架設	
(27)	中ノ島の渡し	不明	都市化	作場渡し
(28)	登戸の渡し	不明	都市化	
(29)	宇奈根の渡し	不明	都市化	作場渡し
(30)	二子の渡し	大正14年	二子橋の架設	大山街道
(31)	下野毛の渡し	不明	都市化	作場渡し

表-10B

№	名 称	廃 止 年	廃 止 の 理 由	備 考
(32)	宮内の渡し	昭和10年	丸子橋の架設	
(33)	丸子の渡し	昭和10年	丸子橋の架設	中原街道
(34)	平間の渡し	昭和6年	都市化	作場渡し
(35)	矢口の渡し	昭和24年	多摩川大橋の架設	鎌倉街道
(36)	小向いの渡し	不明	都市化	
(37)	六郷の渡し	明治6年	左内橋の架設	東海道
(38)	大師の渡し	昭和14年	大師橋の架設	
(39)	羽田(六佐衛門)渡し	昭和14年	大師橋の架設	

図-5・6・7・8は、表-6・7・8で示した、M・T・S I・S IIの時期ごとの渡河点の位置図である。

図-5 明治13～15年における渡河点分布図

- (1) 渡船場
- 1 道路橋, 鉄道橋等

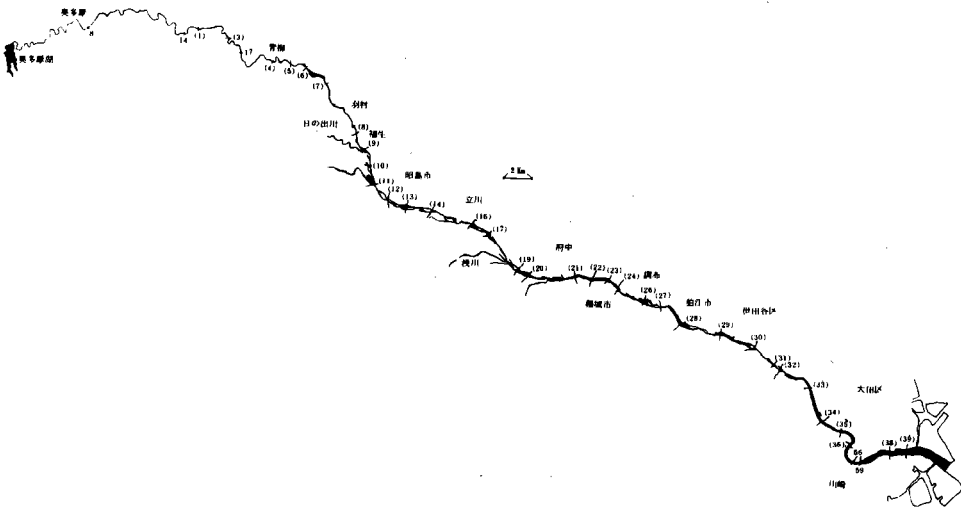


図-6 大正15年における渡河点分布図

- 1 渡船場
- (1) 道路橋, 鉄道橋等
- ? … 存在が不明のもの

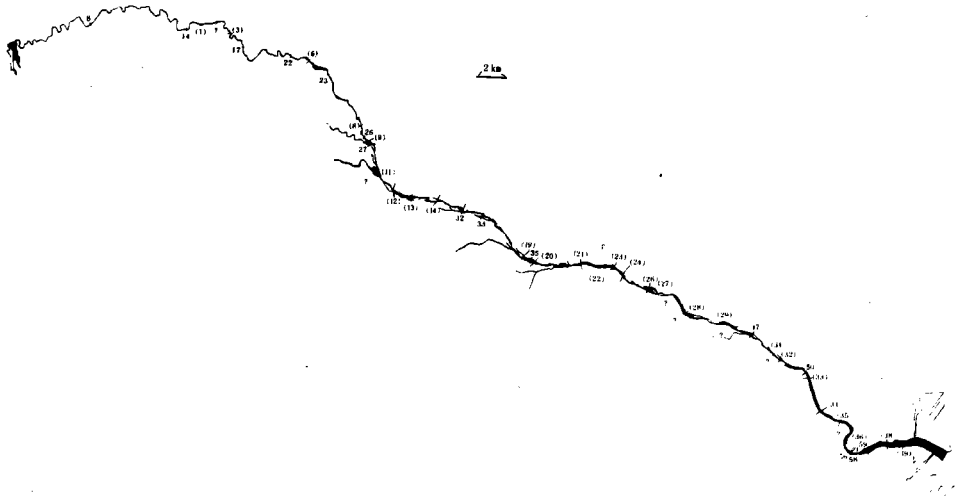


図-7 昭和18年における渡河点分布図

- (1) 渡船場
- 1 道路橋, 鉄道橋等
- ? … 存在が不明のもの

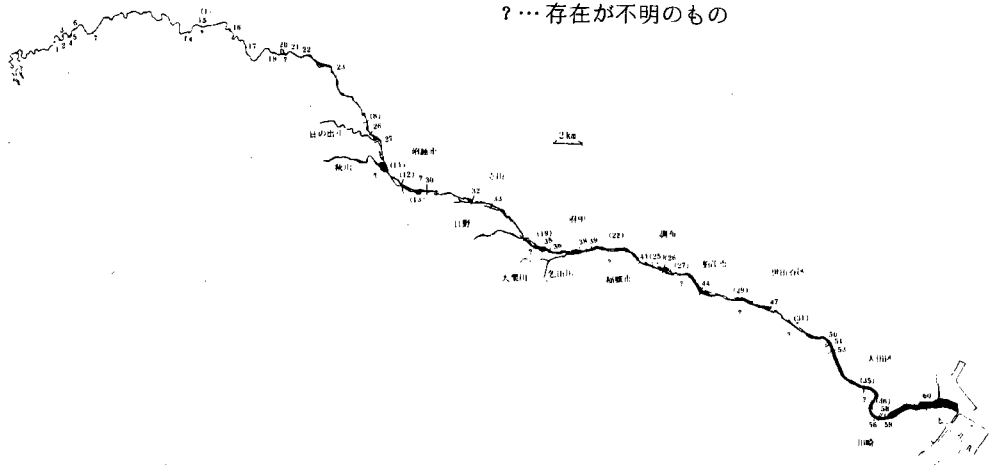
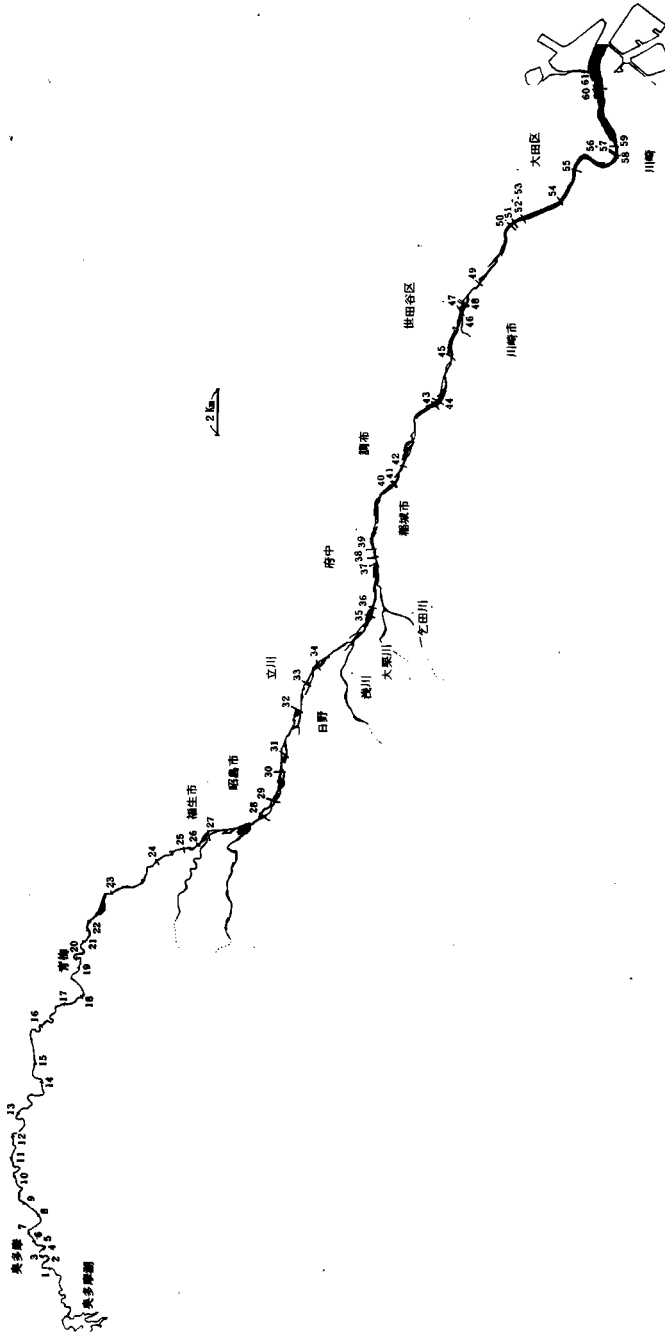


図-8 昭和50年における渡河点分布図



(2) 渡河点の立地と変遷の事例

例1 日野付近

日野市より対岸の立川市・国立市・府中市への渡河点として現在まで確認されているものとしては、中央線鉄橋（図-9中①）、柴崎の渡し（図-9中②）、日野の渡し（図-9中③）、国道20号線日野橋（図-9中④）、万願寺の渡し（図-9中⑤）、中央高速多摩川橋（図-9中⑥）、石田の渡し（図-9中⑦）である。

このうち、最も古いのは、古鎌倉街道の渡しといわれる柴崎の渡しである。この渡しが何という名称で呼ばれていたかは不明であり、筆者は便宜上この小論の中では柴崎の渡しと呼ぶことにする。これは、いつ頃成立し、いつ頃廃止されたものかは不明であるが、江戸時代に入ってから記録には見られないことから、江戸時代以前に廃止されていたものと思われる。おそらく鎌倉の幕府が滅亡し鎌倉との往来もひんばんでなくなるにつれ、さびれていったものであろう。^{注17}「武蔵野歴史地理」によれば、立川の普濟寺の門前より、日野宿小字本宿に至るとあるので、今日でもその位置は推定できる。

次に、日野の渡し・万願寺の渡し・石田の渡しの三つの渡船場について記述する。これら三つの渡船場については、甲州街道及び多摩川の流路の変遷から説明していく必要がある。そもそも甲州街道とは、徳川家康が慶長8~10年（1603~1605）に開設したもので、この古甲州街道は、府中市の大国魂神社本殿前より現在の甲州街道の南を通り、崖下の沖積低地へ向かっている。（図-9中ア）一方、当時は多摩川も現在の流路ではなく、もっと北方にかたよった流路をとっていた。（図-9中イ）これを古玉川と称す。古甲州街道は、府中市本宿新田の日本電気府中事業所東方で古玉川を渡り、この工場内すなわち古玉川を渡りきったと思われるところに、慶長年間（1596~1614）の一里塚が数年前まで残っていた。^{注18}ちなみに、この渡河点の地形を調べてみると図-10のように、崖下に沿って進んできた道路は、西方よりやはり崖下に沿って流れてきた河川が沖積地へ出るコーナーで渡河して、河道の安定している比較的地形条件の良いところを選んで、これを仮に本宿の渡しと呼ぶことにする。この玉川の流路はいつ頃からあったものかについては、谷保天満宮と小野神社の両神社の位置についての伝承や記録が参考になる。谷保天満宮は、「天神島」と称す現在の中央高速、国立・府中インター近くの府中市本宿町の中州にあったものを、養和元年（1181）に段丘上の現在地に移したという。^{注18}天満宮略縁起によれば、土地の豪族・津戸為守が菅原道真公の霊夢を蒙り、社殿を移したとあるが、自然条件から考えると「天神島」の位置は、地形分類図より見た古玉川の流路上にあるので、水害にあうことも多く、大きな洪水の被害を受けて中州が冠水し、中州上の建物も流失したと推定することも可能である。そして、おそらく、社殿に大きな被害を与えた大洪水によって、玉川の主流路がこの中州側に移り、図-9中に古玉川として示されている流路ができたものであろう。一方、小野神社は、「延喜式」にのる武蔵一ノ宮の古社で、その所在地については、府中市本宿町の小字小野宮にある小野神社とする説と、多摩市一ノ

宮にある一ノ宮小野神社とする説と二説があるが、本来この神社は、府中市本宿の古玉川沿いの小野宮にあったと考えるべきであろう。(図-9中ウ)菊地山^{注19}哉氏によれば、この旧小野神社の位置は伝承や巨大なケヤキの朽木などから、ほぼまちがいないという。「延喜式」は延喜5(905)年に作成されたものであり、「三代実録」元慶8年(884)の条にも小野神社の記録があることから、図-8中の古玉川に近い流路は9世紀末から10世紀初めにすでに存在しており、谷保天満宮の伝承とあわせれば、12世紀にも図-8中の古玉川の流路があったことがわかる。そして、この流路は徳川家康が甲州街道を開いた慶長年間(1596~1614年)にまで至るわけである。

NEC工場付近で古玉川を渡った甲州街道は、ほぼまっすぐに西進し、現在府中市四谷6丁目にあたる三屋という村落から、石田村(日野市石田)・万願寺(日野市万願寺)を経て日野宿へと入る。この当時は、三屋より石田は陸続きで、もちろん渡しの必要はなかった。ここに石田の渡しが成立したいきさつについては、多摩川の流路の変遷から説明していかななくてはならない。

小野神社は本来、古玉川に沿った位置にあったものが洪水にあって流失し、やはり家屋・田畑を流された農民が現在の多摩川の流路の南岸に移り住んで一ノ宮村(多摩市一ノ宮)をおこし、鎮守として一ノ宮小野神社を祭り、本来の小野神社は衰退していった。本来の小野神社を衰退させ、村民を移住させた洪水は、いつのことだったのか次に考察してみる。慶長11(1606)年大久保長安が府中・六所神社(大国魂神社)の社殿を造営する際、東殿に一ノ宮神社の神を客分として祀っており、旧小野神社のあった小野宮内藤家の天保年間(1830~1843年)の文書にも、しばしば洪水があり、ある時の大洪水によっても社殿も民家も押し流されたが、河川の流路が南に移ったので、貞享3(1686)年この地に社殿を再建したとあることから、少なくとも慶長11(1606)年以前に古玉川の洪水が始まっていたと考えられる。古甲州街道に石田の渡しを出現せしめる直接の原因となる大洪水がいつであったか、この地域に関する決定的な証拠となるものはまだないが、慶長元^{注21}(1596)年8月に隅田川に大洪水のあったことはよく伝えられている話である。さらに、上流の福生市と昭島市の接する米軍横田基地近くに作目という地名があり、この旧作目村は文祿・慶長年間の玉川洪水で村が押し流され、全村が低地から台地上の現在地に移ったというから、文祿5年に年号が慶長として改まることも考えあわせると、多摩川流域においても慶長初年に大洪水があったと思われる。慶長初^{注22}(1596)年に大洪水があったとして、古玉川の流路は現在の多摩川の流路に近いものに固定するにはかなりの時間を要したはずである。

このあたりの経過を知るために参考となるのが、新しく渡し場の集落となる「三屋」の成立の過程である。この集落は、現在の多摩川をはさんで対岸の石田村から土方氏が、元和年間(1615~1624年)に出て新田開発を行なったところで、最初、三軒しか家がなかったため、「三屋」と呼ぶようになったという。すなわち、元和年間には、ま

だ三屋と石田が多摩川によって完全に两岸に分かたれてはいなかったということになる。
また、^{注23}寛永4(1627)年の四ッ屋村(府中市四谷)の資料から、このころ多摩川は古玉川と新玉川の二瀬に分かれ、新玉川の方が本流になったことがうかがえるので、石田と三屋が分離したのもこのころであろう。さらに、古鎌倉街道の古玉川の渡しであった芝間(府中市南町、図-9中エ)は、古玉川が流路を南へ移して現在の多摩川となったため、旧河川敷を開拓して農地となしたところである。この芝間については、^{注24}府中の高安寺の過去帳に、新しくできたこの村の人々の記録が元和5(1619)年からあらわれており、元和5年の記録は、この辺のいわば開拓の祖にあたる人の死亡記録であることからして、やはり多摩川の流路は寛永年間(1624~1643年)あたりに固定したとみるのが妥当と思われる。したがって、石田の渡しも寛永年間に成立したものであろう。しかし、この石田の渡しは甲州街道の渡しとしては、長くは続かなかった。慶安年間(1648~1651年)に、江戸幕府は甲州街道の大改修と整備を行ない、たびたび洪水に襲われる沖積低地の甲州街道をやめ、府中から本宿へ下らずに台地上を通過して青柳へ出るルートをとることになり、それにとまって甲州街道の渡しも石田から官設の渡しである万願寺へと移った。この甲州街道の位置は、はっきりしないが、甲州街道ができる以前の古甲州道は、低地にもっとも近い段丘のへりを通っているので(図-9中オ)、いわゆるハケ上の道であるこの古道を、おそらく利用した形のものであったと思われる。新しく甲州街道が通ることになった青柳の村落は、^{注25}もともと本宿の南の玉川河原の「青柳島」という場所にあったものが、寛文11(1671)年の洪水で現在地へ移住してできたものである。台地上の甲州街道は、台地上を迂回すると遠距離になるということもあって、従来どおり低地の古甲州街道を三屋まで来て北上し、万願寺の渡しを利用する人も多かった。

台地上の甲州街道は、寛文年間(1661~1672年)にも寛文中整備と呼ばれる整備が行なわれ、貞享元(1684)年には、青柳村から柴崎村を迂回して直接、日野宿へ行くコースがとられるようになった。これにとまって、甲州街道官設の渡しは、万願寺から日野へと移るわけである。この貞享元(1684)年の甲州街道は台地の端を通るのではなく、明治時代の甲州街道すなわち現在の甲州街道の位置にかなり近いルートであったと思われる。台地上の道が台地のへりから奥へ、あるいは低い段丘から一段高い段丘上へ移っていったことは、谷保天満宮の建造物の向きから見ても明らかである。天満宮の表門・大鳥居は現在の甲州街道に面して北向きであるが、社殿は坂を下り小規模な谷底平野に面した低い段丘面に南向きに建っている。これは古道に面して社殿を造営し、その後、道路の変遷にとまって表門を付け替えたことを示している。ただし表門付け替えの年代は明らかでない。

貞享元(1684)年に、甲州街道が青柳より柴崎を迂回し、渡し場も万願寺より日野へ移った理由は定かではないが、このあたりになると河道の変遷にみられるような自然

的な条件というよりも、かなり政治的・経済的な要因が働いていたことが想像される。すなわち、^{注26} 当時は、日野宿が宿場としてかなり経済的な発展をみせており、助郷制度も流域の42村にあって、それらの村々と対等に交渉できるだけの実力をつけていた。そのため、万願寺村の名主の管轄にある万願寺の渡しより、日野宿を抱える日野本郷の直轄になる日野の渡しの地へ渡船場を移したのであろう。もちろん、対岸の青柳・柴崎の集落の発展ということも一つの要因として考えられないことはないが、渡船場を動かすほど発展した集落であったとは思えない。また、旧青梅街道や川越街道と直結させるという意味もあったかもしれない。

日野の渡しは、甲州街道開通以前にすでに農耕渡しとして成立していたようであるが、官設の渡し場として成立するのは貞享元年（1684）である。^{注27} 官許の渡しであったため日野の渡しは、武士以上の階級でないと通れず、一般民衆は万願寺の渡しを利用したが文化・文政（1804～1829）以後は一般民衆も通れるようになった。

なお、中央線鉄橋付近よりやや東地点から、万願寺の渡し付近までの多摩川は、慶長年間（1596～1614）に大久保長安が着手し、正徳年間（1711～1715）に完了した大工事で、南側の流路から北側のほぼ現在の流路につけかえられたものである。幕布はこの工事で河道の安定をはかり、それによって日野の渡しの安定をもはからうという意図があったのかもしれない。

このようにして江戸時代が終り、明治になるが、万願寺・日野の両渡し場とも相変わらず重要な機能を果たしていた。万願寺の渡しは、すでに甲州街道というメインストリートの渡し場ではなくなっていたが、地域の人々の作（場）渡しとして重要なものであった。というのも、現日野市の下田・新井・万願寺・石田の四村は、慶長の大洪水以来、多摩川の流路が南へ移り、しばしば洪水の大きな被害をうけるため、台地上の現在の国立市の南武線の矢川駅周辺に、寛文11（1671）年に新田開発を行ない耕地を確保したので、出作りをする関係でひんぱんに万願寺の渡しを利用した。石田の渡しについては、甲州街道の渡しは万願寺へ移って以後の記録がないため定かではないが、従来は陸続きであったところが多摩川によって分断された地形であるから、親村・子村の石田と三屋のような関係をはじめとして、さまざまな往来があったと思われる。ちなみに、石田村にある石田寺の壇家は、石田はもとより、三屋、谷保、青柳に及んでいる。残念ながら石田の渡しの廃止された年代は不明である。

長い間橋のなかった日野付近に日野橋が架設されたのは、大正15年のことである。日野橋は、初め大正7～10年度の四か年継続事業として架橋工事を施行することになっていたが、木橋の計画であったため、大正10年の道路法施行後に於いては道路構造令の規定に適合しないこととなり、一方、交流の実状に鑑み幅員を拡張し鉄製橋にする計画で工事が実施されたため、大正15年の架橋となった。甲州街道の日野橋の出現により、万願寺の渡し、日野の渡しは廃止された。日野橋は、日野の渡しより上流に架設さ

れ、従来の甲州街道から橋までと、橋より日野宿に至るまでの道路は、低地に土盛りをし、新たに建設されたものである。日野橋が、内務省の手によってこの位置に設置された理由は定かでない、その経緯を書き記した文章は今のところ見当たらない。^{注28}上流の八王子市と現在の日野市との間で、橋の架設をめぐるのいささかの紛争はあり、その記録は残っているようであるが、結局、旧来よりの渡し場に近いところをとということで、立川～日野に架橋ということになった。日野橋の位置決定については、いろいろな理由が考えられる。以下に現地での聞き取り調査の結果からまとめてみる。

^{注29}青柳段丘が沓瀬原に突出していて、河道に近いことと、小規模な谷底平野状の山地という鞍部のような部分である。^{注30}渡し場があるところの方が、日野橋のかかっている部分より沓瀬原の幅が広く、そこに架橋すると橋長が長くなりすぎる。渡し場から段丘へ上る段丘崖は比高が高く急傾斜で、ここへ架橋となると橋脚を高くしなければならない。渡しから日野宿へ至る道が直角に近い急カーブで、自動車交通の発達していく状況をも考慮して、道路をある程度なだらかなカーブで取りつける必要があった。

^{注31}日野橋から直線的に北側へのびる立川側の道路は、都市計画道路で橋へ直結するように計画して橋より後に作られたもの（年代不明）ということから、既存の道路と直線で結ぶようにと橋を架設したものではないようである。

以上のことなどから、日野橋の位置が決定された理由を推定すれば、日野の渡し場に近い地点で、地形条件を考慮して橋脚や橋長の関係から比較的容易に橋を架けられる場所を選定したと考えられる。

中央線は、明治21年に甲武鉄道株式会社が計画し、明治22年4月に新宿・立川間が開通、同年8月に八王子までが開通した。したがって、中央線の鉄橋ができたのは明治22年である。この甲武鉄道は、明治16年に、五日市街道沿いに新宿・羽村間の鉄道馬車の計画をしたことから始まり、明治19年、計画を馬車から汽車に変更して、21年に甲武鉄道として成立したものである。計画路線は、甲州街道沿いでは、高井戸・烏山・調布・府中の旧宿駅の反対にあい、青梅街道すじでも田無村などは立入禁止を叫んでむしろ旗をたてるほどの強力な反対運動にあって、新宿から武蔵野台地を一直線に横切って立川までの路線ができたことは有名な話である。火の粉と煤煙をまきちらし、「人糞き車」ときらわれた甲武鉄道が、立川から日野を通るようになった経緯は次のとおりである。武蔵境から府中、谷保下の低地を通して万願寺、日野宿、豊田、八王子の計画路線が府中の反対にあい、その反対運動を背景とした形で、^{注32}日野宿八坂神社の宮司・土淵氏が山岡鉄舟らに働きかけ、武蔵境よりまっすぐ立川へ路線をのぼし、立川・日野という計画にない2つの駅が誕生した。この背景には山岡鉄舟の力もさることながら、境村・柴崎村・砂川村などの開拓地主の熱心な鉄道敷設運動もあった。ところで、立川・日野間に鉄道が敷かれることが決定されても、肝心の立川駅・日野駅・多摩川鉄橋の位置は簡単には決まらなかった。立川駅は本村の柴崎の諏訪神社を候補地にしたところ地

元の反対で実現できず、誘致賛成派である砂川村分の桑畑の中に建設された。一方、日野駅は、日野宿の中に作ることは反対され、宿をはずれた台地の突端上に建設された。汽車を豊田經由で八王子まで走らせるためには日野の台地上を通らねばならず、汽車を台地上に上げるために、鉄橋より台地までを、台地を切りとった土で10～25尺(33～82.5m)盛土して線路を敷いた。^{注33}このようにして、台地が低地にせり出しており、盛土をする距離も少なく、甲州街道にも近いという理由で、日野駅が作られたのだという。ただし、この日野駅は、現在の中央線日野駅よりやや西に寄った台地上にあった。鉄橋の位置が決定された経過も不明である。駅の位置が先に決定され、それにとまって鉄橋が決まったものか、鉄橋の位置は駅より先に決定していたのか不明である。しかし、甲武鉄道そのものが、新宿・立川間着工から開通まで10か月、明治22年4月10日に線路が完成し、翌日から営業、同年8月には八王子まで開通という突貫工事であるので、おそらく土地の条件の良し悪しなど吟味する暇もなく、鉄道敷設に反対のないところを選んでつなげていったものであろうから、日野・立川についても、駅・鉄橋は、ほとんど同時に位置の決定がされたものかもしれない。現在の鉄橋の立川側、普濟寺の南の河原では、砂利の採掘が行なわれ、砂利運搬鉄道の敷設計画、駅を作る計画があって、実際、明治24年にはレールが敷かれ、砂利運搬が始まっていること、また、この鉄橋の位置は、ほぼ旧鎌倉街道柴崎の渡しに近いことなどから、今後の砂利運搬との関係、旧来から人々が渡しとして利用した場所などを考えあわせて、現在の鉄橋ができたといえるかもしれない。

最後に、最も新しい渡河点である中央高速・多摩川橋である。この渡河点の位置決定の経過は、地元での聞き取り、資料収集によれば、さまざまな地域でのさまざまな反対運動・誘致運動にもかかわらず、高次の政治レベルで路線が決定されたということである。

以上のことから、日野付近の渡河点の立地と変遷についてまとめてみると、表-11のような結果となる。したがって、日野付近の渡河点の立地と変遷について明らかになったことは次の通りである。○渡船場とその他の渡河点、これは本研究でいうところの新旧の渡河点で、具体的には柴崎から日野までの渡しのグループと、中央線鉄橋、日野橋、中央高速・多摩川橋のグループとでは、地形単位に差がある。古い渡河点は安定した地形単位を選び、新しい渡河点はそうではない。ただし、p.9でもふれた通り石田の渡しは例外的なものである。○安定した地形単位を選んではいえない新しい渡河点は、良い地形的条件に近づけるために、盛土や高い橋脚のような人為的工夫をしている。○地形的条件は、渡河点の成立とその位置の決定の大きな要因の一つである。○渡河点の廃止についても、地形的条件は、その一つの要因となっている。

图-9 日野付近の渡河点の立地と変遷

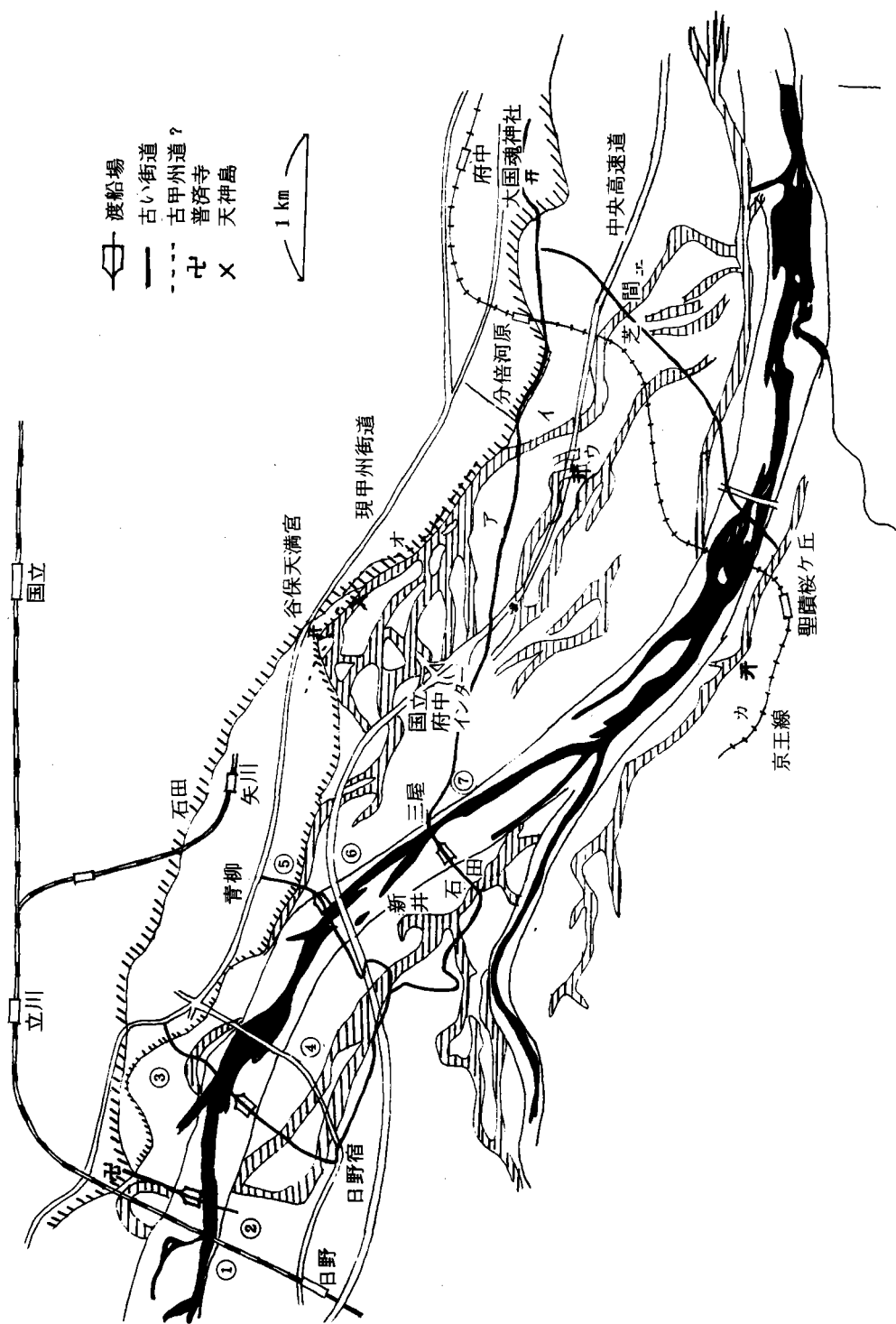
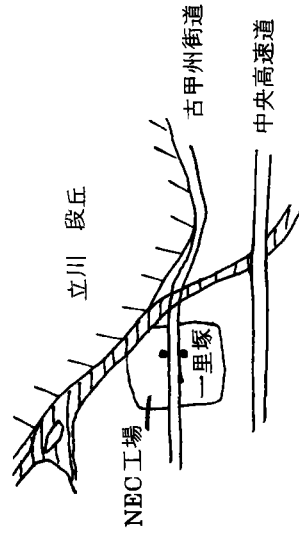


表-11

地形単位	人為的工夫	成立年	成立(位置決定)の理由	地形的条件の配慮	廃止年	廃止の理由
柴崎の渡し	なし	鎌倉時代以前 12世紀以前	不明	◎	江戸時代以前 17世紀以前	政治的中心地の移動
(本宿の渡し)	なし	慶長8~10年 (1603~1605)	甲州街道の開設	○	寛永初期 (1623~1630)	・流路の変遷
石田の渡し	なし	寛永4~10年 (1627~1633)	・多摩川の流路変遷	△	慶安年間より衰退 (1648~1651)	・水害を避けての街道の 移転
万願寺の渡し	なし	慶安年間 (1648~1651)	・多摩川の水害を避けての 街道の移動	◎	貞享元年より衰退 (1684)大正15年	経済的背景による街道の 移動 架橋
日野の渡し	なし	貞享元年 (1684)	後背地の経済的条件	◎	大正15年	架橋
中央線鉄橋	あり 切盛土	明治22年	反対・誘致運動 ・台地の位置	△		
日野橋	あり 盛土	大正15年	・段丘崖の勾配, 沖積平野の幅 交通事情, 台地上の凹地	○		
中央高速 多摩川橋	あり 高い橋脚 高架道路	昭和41年	不明	?		

◎は、地理的条件との関連がきわめて深いもの、○は地形的条件との関連がかなり深いもの、△は地形的条件との関連が40~50%程度あるもの、×は地形的条件との関連がほとんどないもの、・は、地形的条件と関連の深い事を表している。

図-10 古甲州街道本宿の渡し位置図



例2 福生付近

福生市における渡河点は、福生の渡し(図-11中①)、永田橋(図-11中②)・多摩橋(図-11中③)・牛浜の渡し(図-11中④)・熊川の渡し(図-11中⑥)・五日市線鉄橋(図-11中⑤)である。

これらのうち、後述部で明らかにされるとおり、三つの渡し場は、少なくとも江戸時代中期以前には成立していたものである。

福生の渡しは、箱根街道もしくは五日市付近では町屋街道と呼ばれる街道の渡しで、秋川市草花の慈勝寺前から豊坂を下り、現在の永田橋のやや上流の多摩川を渡って玉川上水の宿橋に至る場所にあった。箱根街道というのは、五日市の伊奈坂上から北に折れ、秋留台地の真ん中を縦断して、秋川市草花から福生・羽村町川崎・瑞穂町石畑をへて入間市の扇町屋に達す道路である。^{注34}「天保明細帳」には幅24.5間(約500m)の記述があり、明治20年^{注35}の福生村誌稿には、舟一そを常備し、11月より3月・4月までは幅6尺(1.8m)の土橋を架すとの記述がある。明治8(1875)年には、公の渡船場として許可を得ている。この渡しは、正式には、昭和36年に永田橋が架設されて廃止になった訳であるが、架橋の時期が遅れたことについては、下流約700mの地点にかけられた多摩橋の存在が大きな影響を及ぼした。多摩橋は大正14年に架設され、現在の五日市街道が通り、同年には福生・五日市間にバスも通るようになった。それまでは、対岸の秋川市へ行く方法としては、この福生の渡しを利用するか、1km下流の牛浜の渡し、さらに下流の熊川の渡しを利用するしかなかった。とくに増水時には渡しの利用は不可能で、何日か足止めをされてしまい、急用は青梅の万年橋に迂回することを思えば、多少遠回りではあっても、安全・確実でしかもバスの通る多摩橋を渡る方がはるかに利点が多かったのであろう。こうして福生の渡しは、ごく限られた地域の人々のための渡しになって利用者が激減した。この渡しの地に永田橋が架設され、福生駅よりまっすぐの道路がとりつけられるのは、多摩橋の架設より36年後のことである。これは昭和36年に都市計画が施行され、停車場通りと呼ばれていた福生駅前からの道路が延長され、玉川上水に新橋がかけられ、さらにその延長上に永田橋がかけられて、福生駅より秋川市草花が直線で結ばれたのである。

熊川の渡しは、福生市熊川の市立5小前より多摩川を渡り、秋川市小川に至るもので、伊那道の渡しである。伊那道とは、五日市町の伊那宿より、秋川市の代継・雨間・野辺・小川をへて、福生市熊川、昭島市拜島、立川市砂川より玉川上水に沿って、杉並の馬橋で青梅街道に合流する街道である。この街道は、伊那宿の石切が江戸の開発に動員され、それによって伊奈・江戸間の往来が頻繁になって発達した道で、砂川の天王橋には「いなみち」と記された昭和2(1927)年の道標があり、青梅街道も甲州街道と同様に慶長年間前期(1596~1605年)に開かれているから、熊川の渡しも江戸時代初期には成立していたことがわかる。熊川の対岸の小川は中世の小川の牧といわれているの

で、熊川の渡しもあるいは、もっと古くに歴史をさかのぼれるものかもしれない。しかし、この渡しは、いわゆる街道の渡しとしての命はあまり長くなかったようである。その理由は、牛浜の渡しについての説明で詳しく述べるが、五日市から秋川・福生をへて江戸へ向かう街道のメインルートが牛浜の渡しへ移ってしまったからである。結局、熊川の渡しは明治年間に廃止されたらしい。^{注36}明治20年の熊川村誌稿にも熊川の渡しの記述がないことから、廃止された年代は明治20年以前であろう。

牛浜の渡しは、福生市熊川の牛浜より秋川市二宮への渡しで、^{注37}「太平記」にある「武蔵野の合戦の事」の中、「小手指ヶ原」で新田軍に敗れた足利尊氏が「石浜」の地まで逃げのび、川を渡って対岸の崖をよじのぼって命が助かったという、その地点であろうといわれている。^{注35}熊川村誌稿にも、渡しの距離100間(約1km)とあるように、沖積低地の大変広い場所を渡っている。この渡しは、吉祥寺街道あるいは五日市街道が通る、五日市から江戸への一番のメインストリートにある。五日市街道は、前述の伊那道とほぼ同じであるが、伊那道が秋川市の雨間より野辺、小川と通っていくのに対して、雨間より秋川市の二宮に出て、福生市の牛浜に渡河する点が異なっている。ほぼ同じ街道が、なぜ呼び名を変えたのかという理由は、伊那宿よりさらに奥に入っている^{注38}五日市が、承応2(1653)年に「市祭」などを行なって宿勢発表のための大デモンストラーションを展開したり、さらに享保20(1735)年には秋川谷経済の死命を制するとまでいわれた「炭運上制」を一手に握るようになって、伊那宿がさびれ五日市が発展したためである。また、小川を通らず二宮を通るようになった理由は、二宮宿の発展によると考えられている。牛浜の渡しは、大正初期までは舟を使って渡し場が営まれ、仮の板橋を使用していたころまで含めれば、事実上は昭和10年前後まで、その歴史は続いたことになる。これには、秋川市二宮の人々が、現在の横田基地近くに開発した畑があり、(武蔵野二宮という小字がある)、そこへ出作りに行くためによく渡しを利用したという背景があるが、やはり大正14年に多摩橋が架設され、五日市街道が多摩橋を通ることになった影響は強く、大正14年を契機として急激に衰退していったものであろう。多摩橋は上記のとおり、大正14年架設された五日市街道の橋で、この橋の架設によって五日市街道は、牛浜より台地上を迂回して二宮へ達することになる。多摩橋も日野橋と同様、大正7～10年度の4年継続事業として東京府が着手したが、道路構造令の規定に合わせて、木橋より鉄筋コンクリートに計画変更がされたため、工事が遅れたものである。多摩橋が従来の五日市街道の渡しである牛浜の渡し、もしくはその付近をなぜ通らなかったのかという理由について、ひとつには福生の渡しと牛浜の渡しとの中間をとったという説、牛浜の渡しの地では沖積低地の幅が広すぎ架橋に不便であるという説、^{注39}西多摩の自治会館がおかれるなどして当時の西多摩の中心的役割を果たしていた福生村の役場の前の道路に接続する地点である説などがあげられる。たしかに、この橋の架設された地点は、沖積低地の幅が狭く、西方の草花丘陵よりのびた低い段丘が多摩川と平

井川の間であり、福生側の段丘から多摩川までを盛土すれば簡単に橋の架けられる地点である。しかも、対岸の一番大きな集落である二宮とはほぼ最短距離で結べる地点である。牛浜より多摩橋までの五日市街道が数年前まで直結的には多摩橋とはつながっていなかったことを考えてみても、この橋の位置決定は、政治・経済的な要因よりも地形的条件が大きかったように推定される。なお、この多摩橋は老朽化し、交通量の増加にもなると、すぐ東に隣りあった位置に新しく建設され直された。(昭和45年)

五日市線は、中央線の前身である甲武鉄道の例とは異なって、秋川筋と平井川筋の両方の住民から熱心な誘致があり、両者の板ばさみに悩んで当初、福生からの路線が計画されたが、福生では反対運動があり拝島からとなった。そして、秋川、平井川両水系の中間にあたる、秋留台地の真ん中を通ることになった。したがって鉄橋の位置も、拝島と秋留台地の真ん中を結ぶ位置に、ほぼ自動的に決定し、あくまでも人為的な要素で決定したといえる。鉄橋の建設は、大正14年である。

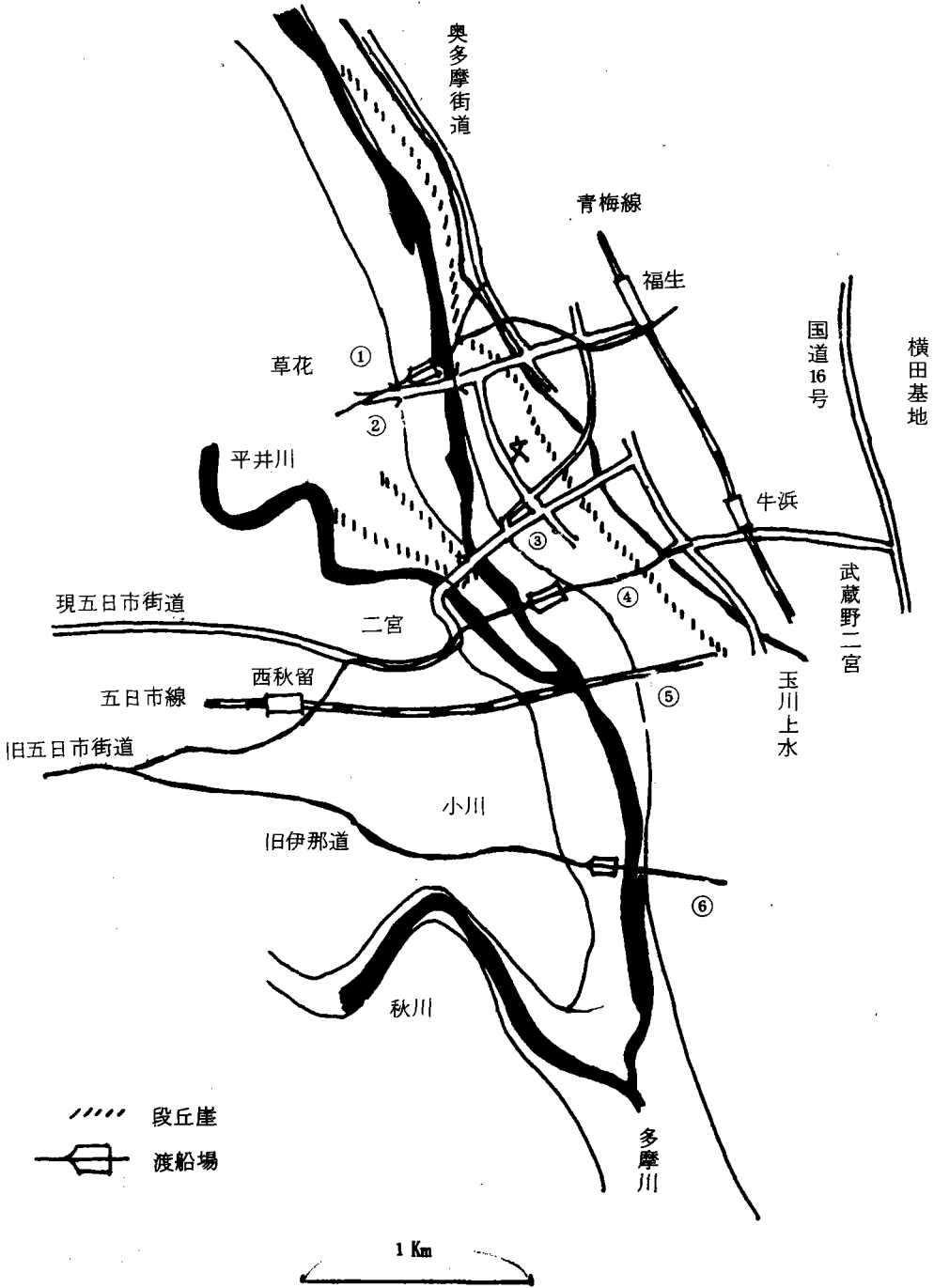
表-12は、福生付近の渡河点の立地と変遷についてまとめたものである。これより明らかになったことは次の通りである。○新旧の渡河点の地形単位に差が見られ、古い渡河点は良い地形単位を選定するが、新しいものはそうではない。新しい渡河点には、安定した地形的条件に近づけるための人為的工夫が見られる。○渡河点の成立(立地あるいは位置決定)に、地形的条件がかなり配慮されている。○地形的条件の変化が直接、渡河点の廃止の原因となっていない。

例3 調布付近

調布付近の渡河点は、調布市と、稲城市もしくは川崎市多摩区を結ぶ、上菅(矢野口)の渡し(図-12中①)、多摩川原橋(図-12中②)、菅の渡し(図-12中③)、京王相模原線鉄橋(図-12中④)、下菅(上布田)の渡し(図-12中⑤)、中ノ島の渡し(図-12中⑥)の6点である。このうち、上菅(矢野口)、菅、下菅(上布田)の3渡河点は、その変遷において互いに密接な関連をもっているため、この3渡河点を中心に変遷の過程を追ってみる。

上菅(矢野口)の渡しは、調布市上石原の八幡神社前より稲城市の矢野口に至るもので、中世までは、府中、鎌倉間の裏街道的要素もあった古い渡しである。^{注40}「武蔵野歴史地理」によれば、かつてこの渡しは矢野口と押立本村の間で、現在の位置よりもっと南に寄った地であったという。地形図から地名を読みとっていくと、現在の多摩川をはさんで同じ地名がかなり分布していることに気づくことから、かつて多摩はもっと南に寄った流路であったことがわかる。同様に、地形分類図から旧多摩川の流路を見てもこの事実は裏づけられ、押立村も現在の多摩川南岸になっている押立と、北岸の府中市押立の地が陸続きで、洪水によって村の範囲がしばしば変わったということもおしはかれる。^{注41}正平7(1352)年の人見原合戦で足利尊氏がこの地に至り、新田方の情勢を伺ったというが、これも旧多摩川の矢野口、押立間の渡しであろう。

図-11 福生付近の渡河点の立地と変遷



表一12

地形的条件の配慮	廃止年	廃止の理由	地形的条件の配慮	成立(位置決定)の理由	成立年	人為的工夫	人為的工夫	成立年	成立(位置決定)の理由	地形的条件の配慮	廃止年	廃止の理由
◎	昭和36年	架橋	◎	不明	不明	なし	なし	不明	不明	◎	昭和36年	架橋
◎	昭和10年ごろ	架橋	◎	後背地の経済的变化	承応年間 (1652~1654)	なし	なし	不明	不明	◎	昭和10年ごろ	架橋
◎	明治年間	街道の移転 架橋	◎	江戸の開発	慶長年間 (1596~1619)	なし	なし	不明	不明	◎	明治年間	街道の移転 架橋
×			×	反対と誘致のかねあい	大正14年	あり	高い橋脚	大正14年	反対と誘致のかねあい	×		
○			○	大きな集落を結ぶ、後背地の発展・沖積低地の幅、台地の位置	大正14年	あり	盛土	大正14年	大きな集落を結ぶ、後背地の発展・沖積低地の幅、台地の位置	○		
△			△	都市計画、都市化	昭和36年	あり	盛切土	昭和36年	都市計画、都市化	△		

表一13

地形的条件の配慮	廃止年	廃止の理由	地形的条件の配慮	成立(位置決定)の理由	成立年	人為的工夫	人為的工夫	成立年	成立(位置決定)の理由	地形的条件の配慮	廃止年	廃止の理由
◎	昭和10年	架橋と菅の渡しの設置	◎	鎌倉との連絡・流路の変遷による村落・耕地の分断	不明	なし	なし	不明	鎌倉との連絡・流路の変遷による村落・耕地の分断	◎	昭和10年	架橋と菅の渡しの設置
◎	昭和10年		◎	流路の変遷による村落・耕地の分断	不明	なし	なし	不明	流路の変遷による村落・耕地の分断	◎	昭和10年	
△			△	厚木街道、交通量地元の要望	昭和10年	あり	盛土	昭和10年	厚木街道、交通量地元の要望	△		
△	昭和48年	京王相模原線の開通	△	上菅と下菅の渡しの中間地点多摩川原橋の位置の不便さ	昭和10年	あり	築堤による河道の固定	昭和10年	上菅と下菅の渡しの中間地点多摩川原橋の位置の不便さ	△	昭和48年	京王相模原線の開通
△			△	都市化(多摩ニュータウン)	昭和46年	あり	高い橋脚	昭和46年	都市化(多摩ニュータウン)	△		

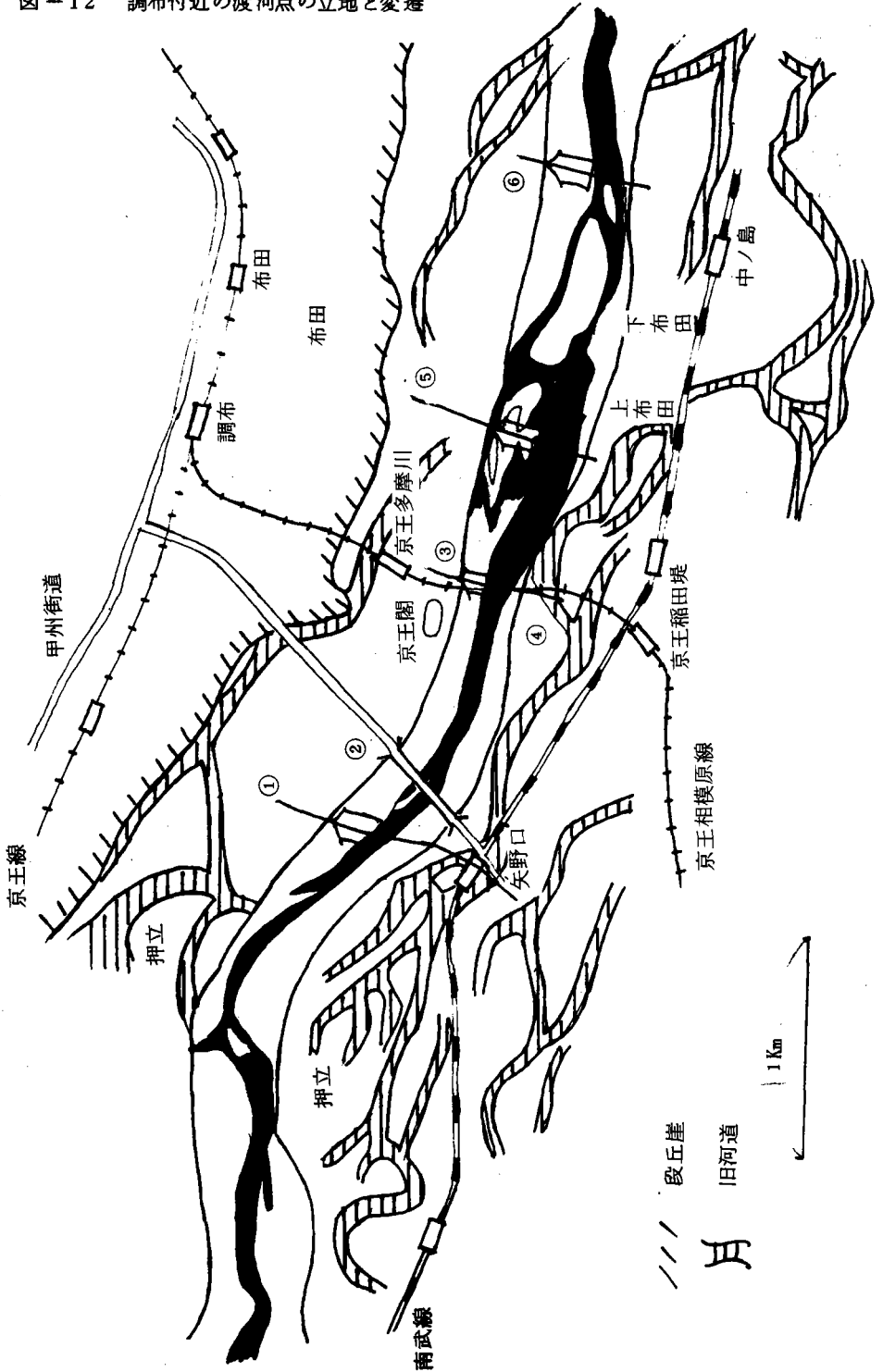
下菅（上布田）の渡しは、調布市の上布田より、京王多摩川の旧京王遊園地脇を通して渡河し、川崎市多摩区管に至るもので、成立年代は不明である。多摩川沿岸に発達した農耕地への往來の便をはかるための作（場）渡しであるが、多摩川の流路の変遷がはげしく、河道によって耕地が分断されることが多かったため、上菅も下菅も農民にとっては重要な渡しであった。明治になっても農民達にとって、これらの渡しの重要性は大きく、とくに^{注42}矢野口の渡しは、相模川からの鮎や、多摩川梨を神田市場に出荷するのに使用されにぎわったというが、大雨が降ると何日も川止めになるという不便さは解消できなかった。

多摩川原橋が現在の位置に決定された経緯は次の通りである。^{注43}大正9年に、調布、稲田（現川崎市）の両地域住民が、資本金20万円で橋建設のための株式会社を設立し許可申請を行なったが、東京府知事は条件不備で不許可の扱いをした。昭和5年東京府会において、下流の現在の府中市にある是政渡船場に架橋することが決定され、これに反対した調布、稲城両町長が、地元の目的とする調布・厚木線の交通が大であると東京府に陳情したことが受け入れられ、同年、多摩川原橋は府の3か年継続事業として現在の地に架橋が決定され、昭和10年11月に完成した。これによって、上菅（矢野口）・下菅（上布田）の渡しとも廃止される。しかし下流の住民にとっては、上流の多摩川原橋を渡ることはきわめて遠回りであるため、現在の京王相模原線が通っている位置に、新たに菅の渡しを設定した。

菅の渡しは上記の理由で、昭和10年に設置された多摩川流域ではもっとも新しい渡しである。この渡しは、上菅・下菅両渡し場の中間地点をとって設定したものであろうが、多摩川原橋は1km上流にあってかなり遠回りになるため、相変わらず渡しを利用する人も多かったという。とくに、^{注44}川崎側の稲田堤は桜の名所で春には大そうにぎわっていた。第2次大戦後、都市化が進んで農民も対岸の畑まで耕作に行くことはなくなって、渡しの利用者は減った。それでも秋季には、「梨もぎ」の人々が渡しを利用した。ところが、昭和46年4月に、ほぼこの渡しと同じ位置に、京王相模原線が敷かれ、京王稲田堤駅が開設されて利用者は半分以下となってしまった。この新線の開通によって、南武線矢野口駅と京王閻魔輪場との間を結んでいた無料バスが廃止となって、その分、渡しを利用する人々がふえたものの、鉄道の威力には勝てず、昭和48年6月に渡しは廃止された。これによって多摩川の渡し場はすべて廃止された。

表-13は、調布付近の渡河点についてまとめたものである。その結果、○新旧渡河点の間には、日野付近、福生付近の事例と同様、地形単位に差がみられ、新しい渡河点については良い地形的条件に近づけるための人為的工夫がなされている。とくに、菅の渡しについては、築堤による河道の固定が充分なされたからこそ、あまり地形的条件の良くない地点に立地できたのである。○この地域においても、渡河点の位置決定のためには、成立した渡河点の位置から判断すると、地形的条件がかなり考慮されていると

図-12 調布付近の渡河点の立地と変遷



考えられる。○ 渡河点の廃止と地形的条件との関連は見られない。

9. まとめと今後の課題

多摩川本川流域の渡河点に関して、地形的条件との関連を研究し、次のような結果をえた。

- 渡船場に代表される、江戸末期までに成立した古い渡河点は、洪水に強い安定した、地形単位を選んで立地しているが、明治以降に成立した道路橋・鉄橋等の新しい渡河点は、安定した地形単位を選ぶことは少なく、ほとんどすべての地形単位に及んでいる。
- 新しい渡河点には、良い地形的条件に近づけるために、盛土や高い橋脚のように人為的な工夫が見られる。
- 古い渡河点は、大部分のものが地形的条件を考慮して位置決定を行なっているが、新しい渡河点においても、沖積低地の幅や台地の位置等、かなり地形的条件を考慮して位置決定をしている。
- 日野付近の事例に顕著に見られるごとく、地形的条件、とくに多摩川の流路の変遷によって渡河点が廃止され、新しい渡河点が成立するという例は、本研究でいう古い渡河点については、かなり多くの例が見られるものであろう。したがって、地形的条件は、とくに古い時代においては、渡河点の変遷の一つの要因であったといえよう。一方、明治以降の渡河点の変遷では、政治的・経済的などさまざまな社会的条件が大きな要因となっている。

今後の課題

地形的条件と渡河点とは現在でも、かなり密接な関係を保っているが、古い渡河点から新しい渡河点へと時がたつにつれ、その関係が徐々に薄れてきている。渡河点の成立に地形的条件が主たる役割を果たした時代と、社会的条件が主たる役割を果たすようになった時代との転換期とその背景について、明らかにすることを今後の課題としたい。

また、この研究を、高校地理教育の中で、生徒が主体的・意欲的に取り組んでいける地域学習の教材として検討し、授業での実践を行なうことも今後の課題である。

注および参考文献

- 注 1 市川正己 「流域の水収支について 多摩川流域を例として」
地理 10 (1965)
- 注 2 寿円晋吾 「多摩川流域における武蔵野台地の段丘地形の研究」
地理学評論 38 (1965)
- 岡崎セツ子 「立川段丘西端部のローム層の厚さの分布とその堆積状態」
地理学評論 40 (1967)
- 注 3 竹内常行 「玉川上水と武蔵野」 地理 10 (1965)
- 注 4 松田警余 「多摩川低地の沖積層と埋没地形」 地理学評論 46 (1973)
- 海津正倫 「メッシュマップを用いた多摩川下流域の古地理の復原」
地理学評論 50 (1977)
- 注 5 とうきゅう環境浄化財団 「多摩川 75'・76'・77'」(1975・76・77)
「同資料編 75'・76'・77'」
「多摩川流域自然環境調査報告書」
第 1 次調査・第 2 次調査 (1976・77)
- 注 6 門村 浩 「多摩川低地の地形」 地理科学 1 (1961)
- 注 7 有末武夫 「利根川中流の対岸交通」 人類科学 22 (1969)
- 注 8 有末武夫 「利根川の対岸交通—とくに下流部の渡船場の変遷について—」
「利根川」 九学会連合報告 弘文社(1970)
- 注 9 有末武夫 「利根川の渡船場の変遷について」
群馬大学教育学部紀要 20 (1970)
- 注 10 柳田和久 「近世後期における渡船場について—特に日野渡船場を中心にして—」
交通史研究 3 (1978)
- 注 11 東京大学生産研究所村井俊治研究室所有 8 万分の 1 高々度赤外カラー写真
- 注 12 Shingo Juen "A Study of Terrace Topography of the
Musashino Upland along the Tama River"
Memoirs of the Defense Academy (1966)
- 注 13 前掲の注 6
- 注 14 前掲の注 12
- 注 15 前掲の注 5 の一部
- 注 16 大矢雅彦 「地形分類による関東地方の河成平野の比較研究」
日本大学地理学科五十周年記念論文集—関東とその周辺
(1975)
- 注 17 高橋源一郎 「武蔵野歴史地理・第 4 冊・多摩川北岸地方多摩川南岸地方」

有峰書店(1972)

- 注18 原田重久 「谷保天満宮物語」 谷保天満宮(1978)
- 注19 菊地山哉 「分倍河原の古戦場について」 史跡(1960)
- 注20 上掲注19
- 注21 東京都建設局 「東京都水害資料」(1972)
- 注22 前掲の注19
- 注23 前掲の注19
- 注24 前掲の注19
- 注25 前掲の注17
- 注26 日野史談会・日野市史編集委員 河野正夫氏談
- 注27 日野市文化財専門委員・日野市史編さん委員 高木昂氏談
- 注28 日野史談会・日野市史編さん委員 下田九一氏談
- 注29 日野史談会・日野市史編集委員 谷春雄氏談
- 注30 前掲の注27
- 注31 前掲の注26
- 注32 前掲の注27
- 注33 前掲の注26
- 注34 福生村差出天保明細帳 天保14年(1842)
- 注35 福生市教育委員会 「福生村誌稿・熊川村誌稿」 福生市郷土史研究誌第2号
(1976)
- 注36 上掲の注35
- 注37 福生町役場 「福生町誌」(1960)
- 注38 多摩中央信用金庫 「多摩のあゆみ」 165(1976)
- 注39 福生市文化財調査会長・福生市文化財専門委員 森田潤三氏談
- 注40 前掲の注17
- 注41 前掲の注17
- 注42 前掲の注5の一部 「多摩川76」
- 注43 調布市役所 「調布百年史」(1968)
- 注44 前掲の注5の一部 「多摩川76」

注として掲げた以外の参考資料・文献

- 1 青梅市役所 「定本市史 青梅」(1966)
- 2 西多摩村役場 「西多摩村誌」(1928)
- 3 多摩町役場 「多摩町誌」(1970)
- 4 調布市役所 「調布市百年史」(1968)
- 5 府中市役所 「府中市史」上巻・下巻(1968・1974)

- 6 稲城町役場 「稲城町誌」 (1967)
- 7 奥多摩町役場 「奥多摩郷土小誌」 (1964)
- 8 立川市役所 「立川市史」 上巻・下巻 (1968・1969)
- 9 立川市役所 「郷土たちかわ」 (1970)
- 10 昭島市役所 「昭島市史」 (1978)
- 11 日野町 「日野町誌」 (1978)
- 12 日野市役所 「日野市史史料集・近世Ⅰ・交通編」 (1978)
- 13 南多摩郡役所 「南多摩郡誌」 (1923)
- 14 東京市役所 「東京市史稿」 橋梁篇第1・2 (1936~1939)
- 15 川崎市役所 「川崎市史」 通史 (1939)
- 16 武蔵野郷土史刊行会刊「多摩の歴史」第4巻・5巻・6巻・7巻 (1976)
- 17 林銜等編 「新編武蔵国風土記稿」大日本地誌大系第5巻・6巻 雄山閣 (1970)
- 18 鈴木 三・朝倉治彦校註 「江戸名所図会」 角川書店 (1975)
- 19 高橋源一郎・「武蔵野歴史地理」第6冊 秋川溪谷・多摩川上流地方 (1972)
- 20 滝井考作 「文学に見る日本の川 多摩川」 日本週報社 (1960)
- 21 豊田武・藤岡謙二郎編著 「流域をたどる歴史」3関東編
株ぎょうせい (1978)
- 22 東京都建設局 「東京都橋梁台帳」 (1978)
- 23 東京府土木部 「東京府道路概要」 (1932~1933)
- 24 建設省京浜工事々務所 「橋梁現況調書」 (1976)
- 25 建設省京浜工事々務所 「日流量年表」 (1976)
- 26 建設省国土地理院 「2万5千分の1土地条件図」 八王子・東京西南部・横浜
(1970・1971)
- 27 建設省国土地理院 「水害予防対策土地条件調査報告書」 (1963)
- 28 浅香幸雄 「近世期における脇往還宿場町の発達—多摩川右岸の小杉・溝口・登戸の場
合」 東京教育大学・地理学報告 (1958)
- 29 菊地山哉 「多摩川古流跡について」 東京都文化財調査報告書13 (1963)
- 30 菊地山哉 「分倍河原の古戦場について」 府中市史史料集11 (1966)
- 31 菊地山哉 「多摩川と上代の交通」 武蔵野32-1 (1950)

この他に、日野市史編さん室職員の方々、谷保天満宮々司・津戸最氏、都立多摩高校教頭・渡辺忠胤氏及び都立福生高校職員・中村益雄氏には、有益なご教示をいただいたことを付記する。

あ　と　が　き

この研究は、昭和53年度東京都教員研究生として、東京大学教養学部人文地理学研究室に派遣され研究したものです。

この研究を進めるにあたって、東京大学教授・西川治先生と早稲田大学教授・大矢雅彦先生からは終始、暖かいご指導ご助言をいただき、東京大学教養学部人文地理学研究室の諸先生方からも有益なご教示をいただきました。また、東京都立教育研究所社会科研究室の鈴木健一主任指導主事、上山英昭指導主事、筒井利行指導主事、小貫隼男前指導主事（現・練馬区立開進第三小学校長）の諸先生方からも、懇切・丁寧なご指導ご助言をいただきました。ここに、ご指導いただきました諸先生方に心より感謝し、厚く御礼申し上げます。

さらに、本年度、私にこのような研修の機会をお与え下さった東京都教育委員会及び、研究の遂行のために多大のご配慮をいただいた東京都立福生高等学校の荒久保忠夫校長先生をはじめとするすべての教職員の皆様方にも、厚く御礼申し上げます。

一年の研修を終えようとする今、改めて、私自身の不勉強さを思い知り、今後は人一倍の努力と研鑽をしていかねばならないことを肝に銘じております。この一年の研修結果は、単に地理学のみならず、さまざまな分野でのさまざまな人々の生き方から学んだ貴重な体験を基にしたものを含めた、計りしれない大きなものでありました。今後、多くの方のご批判・ご教示をいただき、この研究を一層深めていきたいと考えております。

四月よりは再び学校に戻り、初めて教壇に立った日に立ち戻って、研修の成果を日々の教育活動の中で生かしていきたいと考えております。

昭和54年3月2日