

# 川と人との関わりの歴史

# 川と人との関わりの歴史

## 原始（縄文）

縄文時代前期には、温暖化により海面が数メートル上昇し、関東平野にはさいたま市付近まで海が入り込んだといわれています。

縄文時代中期後半以降、気候が寒冷化し海岸線が徐々に後退し始めます。

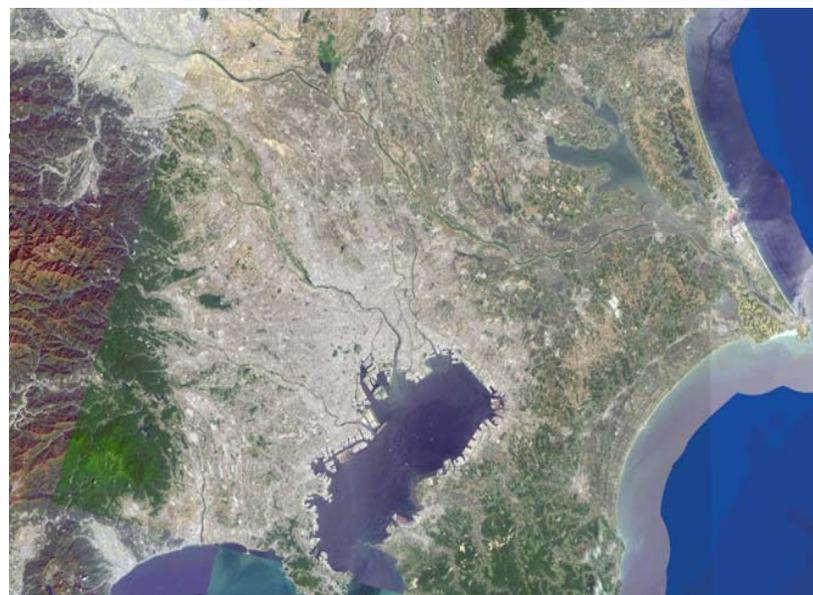
海岸線の後退に伴って陸地化した場所には沖積平野が形成され、また海が取り残されたところは、干潟や湖となりました。縄文時代の終わり頃から弥生時代の初め頃にかけて、こうした海退（海岸線の後退）はさらに進んだと考えられています。

川の水を生活用水としたと考えられますが、同時に川での漁業も行われていました。



縄文時代前期の  
関東地方の地形

出典：東木竜七（1926）  
「関東地方の貝塚の分布  
とそれから推定した当時の  
海岸線」



現在の  
関東地方の地形

出典：国土地理院「地理  
院地図」  
<<http://maps.gsi.go.jp/#5/35.362222/138.731389/&base=std&ls=std&disp=1&vs=c1j0l0u0f0>>

出典：関東農政局「1. 「くに」の成立【農と歴史】」<<http://www.maff.go.jp/kanto/nouson/sekkei/kokuei/kanna/rekishi/01.html>>  
弥生ミュージアム（2016）「1. 弥生時代の自然環境」<<http://www.yoshinogari.jp/ym/episode03/nature01.html>>  
川と風土に関する懇談会編著（1995）『川と風土 望ましい河川像を求めて』建設省河川局河川環境課監修，財団法人リバーフロント整備センター

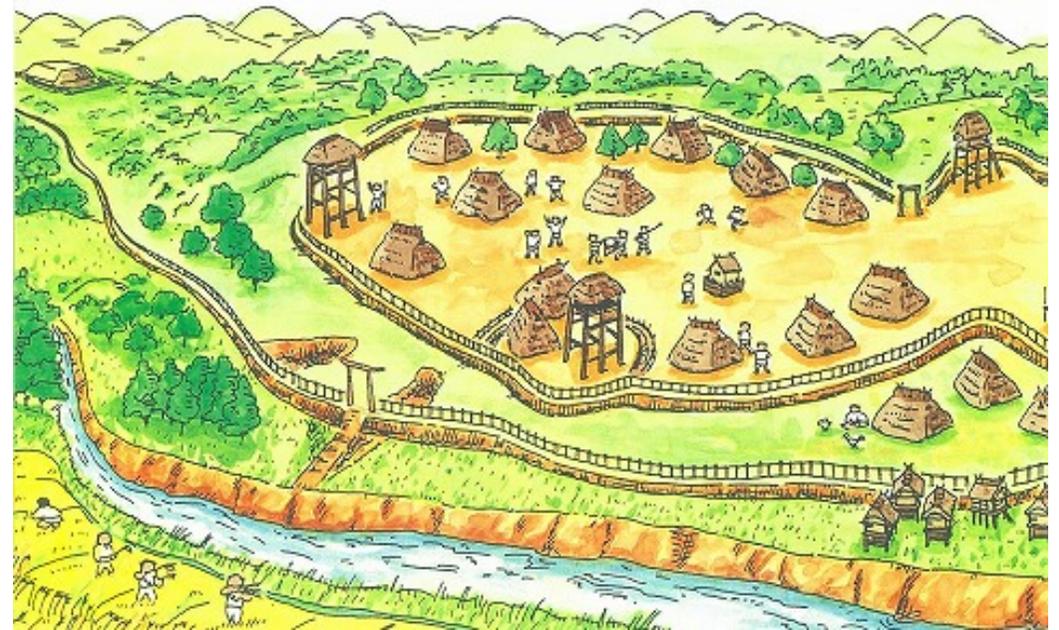
# 川と人との関わりの歴史

## 古代（弥生・古墳）～大和

海退によって出現した湿地や沖積平野は初期の水田稲作にとって絶好の耕地となりました。集落も台地上から平野部に進出するようになります。

稲作の伝来により、灌漑を中心とする中小河川との関わりが始まりましたが、当初は水の得やすい扇状地や河川沿い、あるいは湧水地などに居をかまえて生活や稲作を行っていました。

水田は湿地的性格の強い「谷地田」が中心。後には、余り水や降水を蓄えておく「溜池」が作られるなど、人々は水を管理しながら生活を豊かにしていきました。稲作による農耕生活が定住・階級社会を形成し、人々の生活基盤をつくりあげていきました。



弥生時代のムラ（想像図）

出典：伊万里・北松地域広域市町村圏組合（1996）「ふるさと歴史読本 海と交流 わたしたちのふるさと」

# 川と人との関わりの歴史

## 奈良～室町

人口増加にともない、居住地や耕地が低平地にも拡大してきた時代です。

耕地は水を得やすいように湿地周辺につくられたために水害を受けやすく、この頃から洪水との戦いが始まりました。

当時は土木技術が未発達で、しかも資材もその地域で調達できるものに限られていたため、大規模な工事ができず、治水も耕地の流失防止を図る程度のものでした。



平安初期に造られた清濃池  
(香川県)

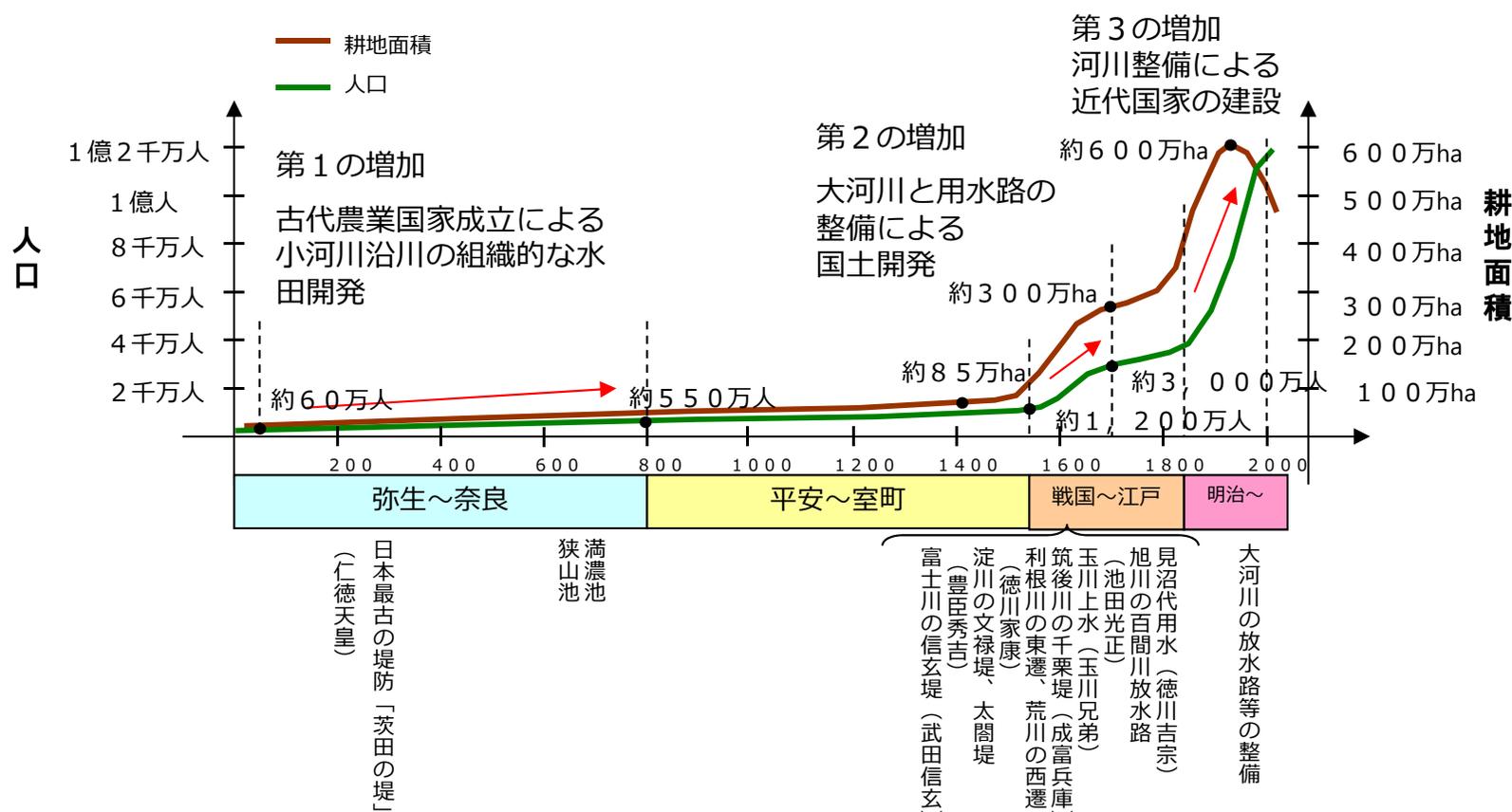
# 川と人との関わりの歴史

## 戦国～江戸

治水や土木の技術が発達するにつれ、大河川の氾濫によって生まれた平野で水田開発が始まり、各地で河川の特徴に応じた治水事業が進められました。また、大河川を水源とする大規模な灌漑施設が作られ、新田開発がさらに進められました。

江戸時代になり、米作中心の経済が発展するにともなって米輸送などのための河川舟運が発達。川が交通・運輸機能を担うようになり、河川沿いに都市が発展しました。

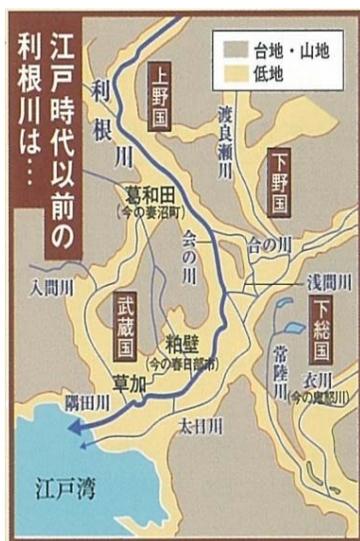
都市では、上水確保のため河川水を巧みに導水する技術も確立されました。



# 川と人との関わりの歴史

## 江戸時代の大河川改修（利根川東遷事業）

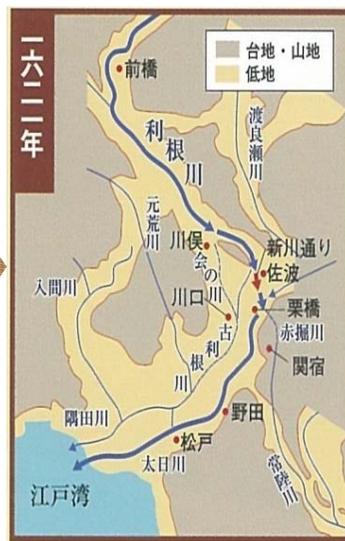
東遷事業の目的には、主に洪水防止、舟運の発展、新田開発などがありますが、なかでも流域に多くの恩恵を与えたのが舟運でした。江戸川は、江戸への物資輸送の主要なルートとなり、沿川のまちは河岸として栄えました。そのなかで地場産業も発展しました。現在も全国の生産量の多くを占める野田市の醤油や、流山市のみりんは、このころに発達したものです。



江戸時代以前の利根川は、現在の埼玉県妻沼町、春日部市、草加市を通過して東京湾に流れるルート



**【会川の締切り】**  
川俣でふた筋にわかれていたうちの一つ、会川を締切り、流れを一本に整理した。また川口でも隅田川へ流れる流路を締切り、流れを太日川へと変えた。



**【新川通り・赤堀川の初開削】**  
佐波～栗橋間を開削して利根川と渡良瀬川をつなぎ（新川通り）、渡良瀬川の下流にあたる太日川に水を通した。また栗橋～関宿間に細い溝（赤堀川）を開削した。



**【江戸川・逆川の開削】**  
1635年から1641年まで、関宿～金杉間に新しいかわ・江戸川を開削し、利根川の水を太日川へ流しやすくした。また1641年には利根川と常陸川を結ぶため逆川を開削した。



**【赤堀川の通水】**  
利根川・常陸川を結ぶため、赤堀川の幅、深さを拡大し、より大量の水を流せるように改良。これによって利根川が常陸川へ流れるようになり、東遷が完成した。

# 川と人との関わりの歴史

## 江戸時代の大河川改修（大和川の付け替え）

大和川は、度重なる洪水を背景に、付け替え工事が1704年から行われ、わずか8ヶ月で竣工しました。

この大改修で、旧流域の新田開発が進んだ一方で、排水不良による新たな洪水被害や、土砂流出による堺港の埋没などの問題が発生することになりました。



大和川付替地図

出典：大和川付替え300周年記念事業実行委員会（2003）「大和川の付替え」  
<<https://www.kkr.mlit.go.jp/yamato/about/yamato300/tukekae/tukekae.html>>

# 川と人との関わりの歴史

## 江戸時代の川の様子



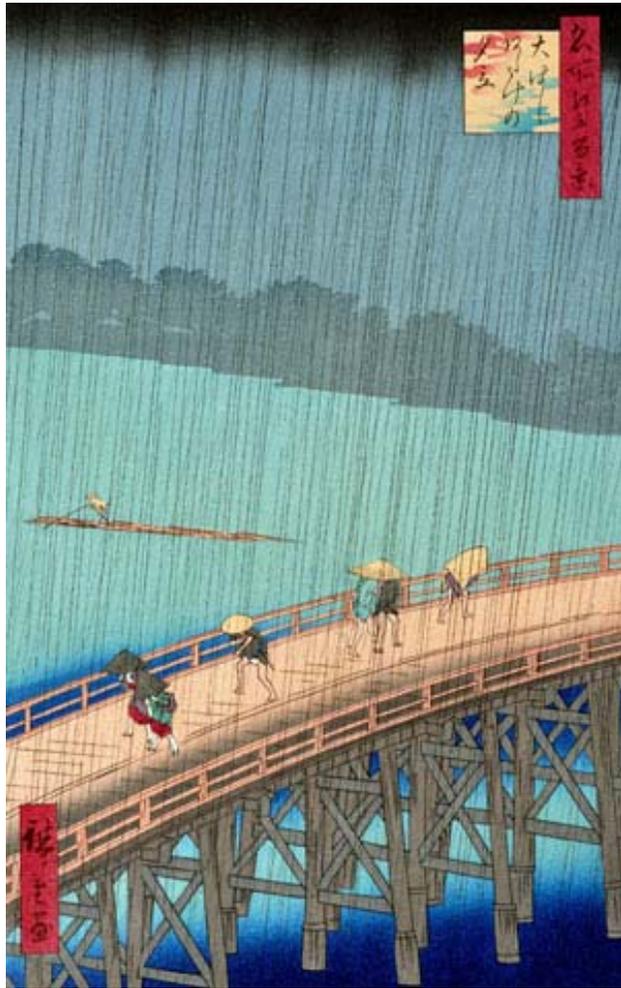
葛飾北斎 天保元-天保3年(1830-32)頃  
「富嶽三十六景 御厩川岸より両国橋夕陽見  
(おんまやがしよりりょうごくばしのせきようをみる)」  
御厩川岸は現在の東京都台東区蔵前二丁目辺りの隅田川岸であり、明治7年(1874年)に厩橋が架設されて、この渡し舟は姿を消した。



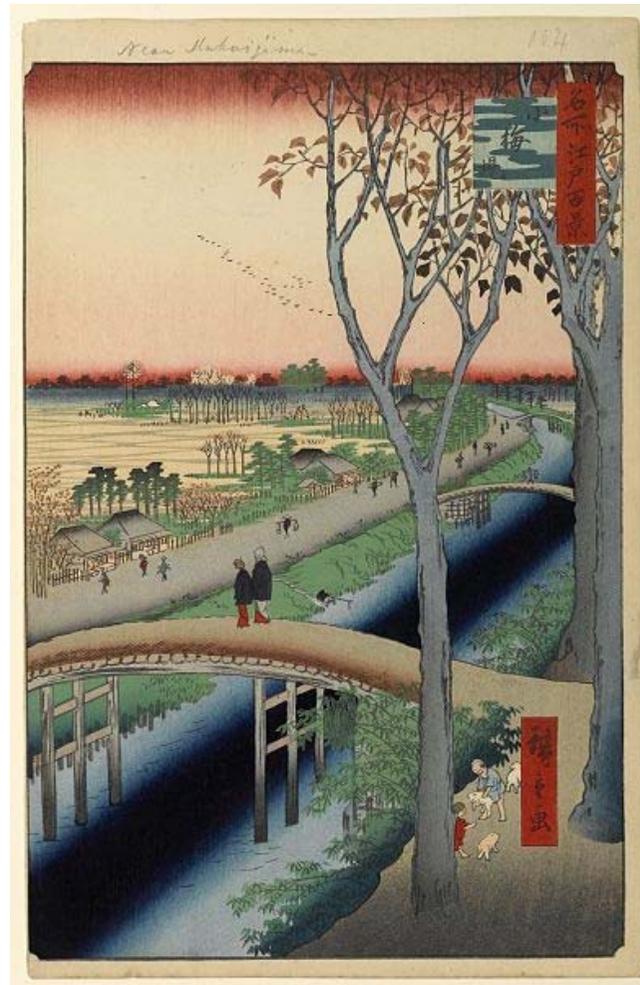
司馬江漢 天明3(1783)「三囲景(みめぐりのけい)」  
向島の三囲神社を隅田川の川下から眺めた図。

# 川と人との関わりの歴史

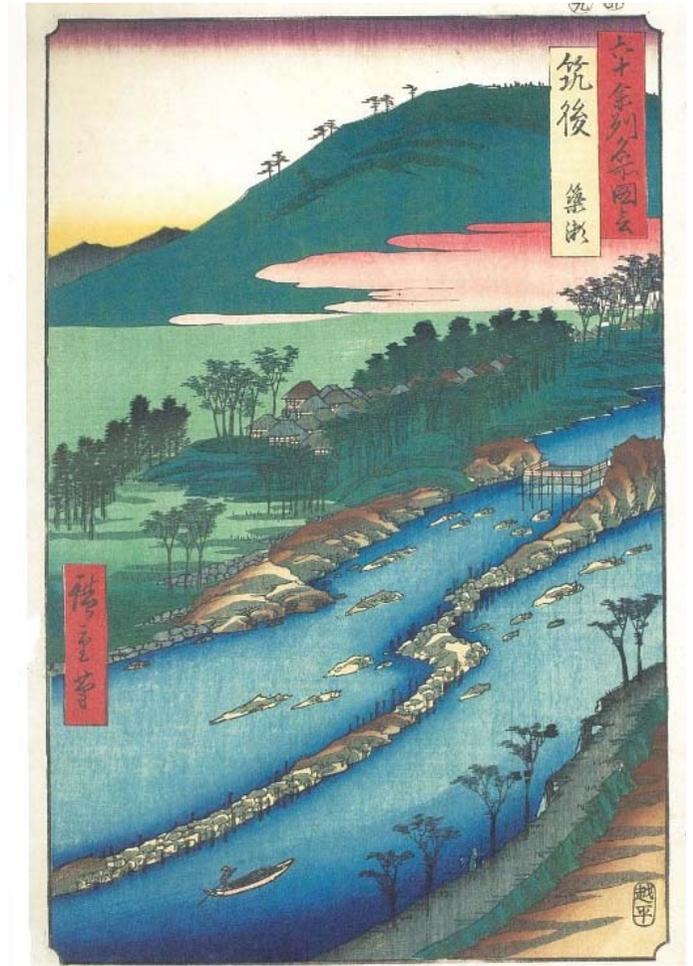
## 江戸時代の川の様子



歌川広重 安政4年9月(1857)  
「名所江戸百景 大はしあたけの夕立  
(おおはしあたけのゆうだち)」



歌川広重 安政4年2月(1857)  
「名所江戸百景 小梅堤(こうめづつみ)」



歌川広重 安政2年9月(1855)  
「六十余州名所図会  
筑後 築瀬(ちくご やなせ)」

# 川と人との関わりの歴史

## 江戸時代の川の様子



歌川広重 天保期 「東都名所 日本橋真景并二魚市全図」



「堀川花盛」

(名古屋名所団扇絵集 市博物館所蔵)

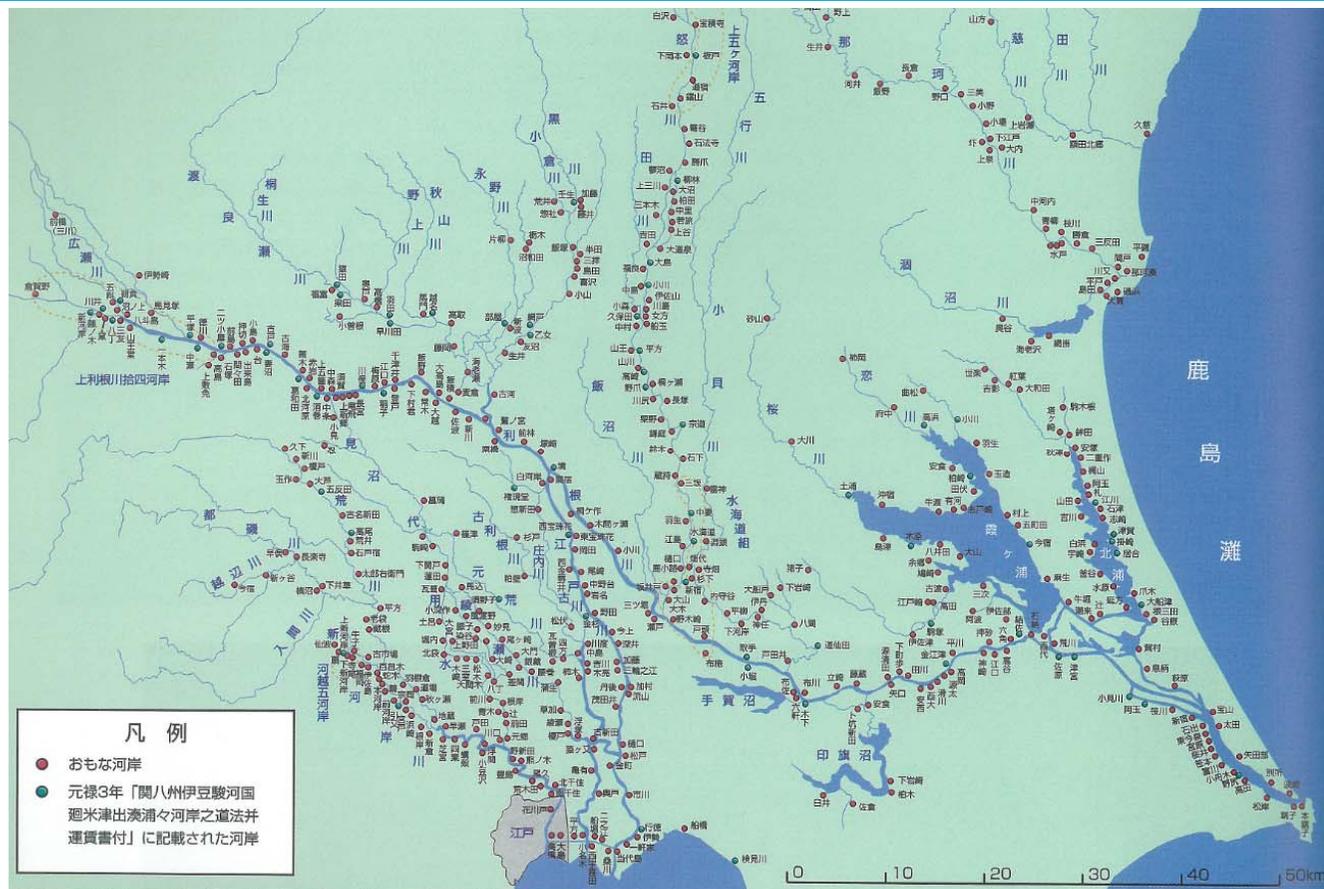


歌川広重 安政4年(1857) 「四條河原」

# 川と人との関わりの歴史

## 江戸～明治

世界最大都市を支えた江戸の舟運  
舟運の最盛期であった江戸時代には、関東一体に河岸（船着場）が整備され、当時人口 120 万人を超える世界最大都市江戸の文化・経済・生活を舟運が支えました。



江戸時代の関東河岸図

出典：日本産業史体系/東京大学出版会

## 蒸気船の登場

19 世紀後半には、日本の河川に蒸気船が走るようになり、旅客・貨物輸送量が格段に上がりました。

さつき丸

出典：千葉県立大根博物館



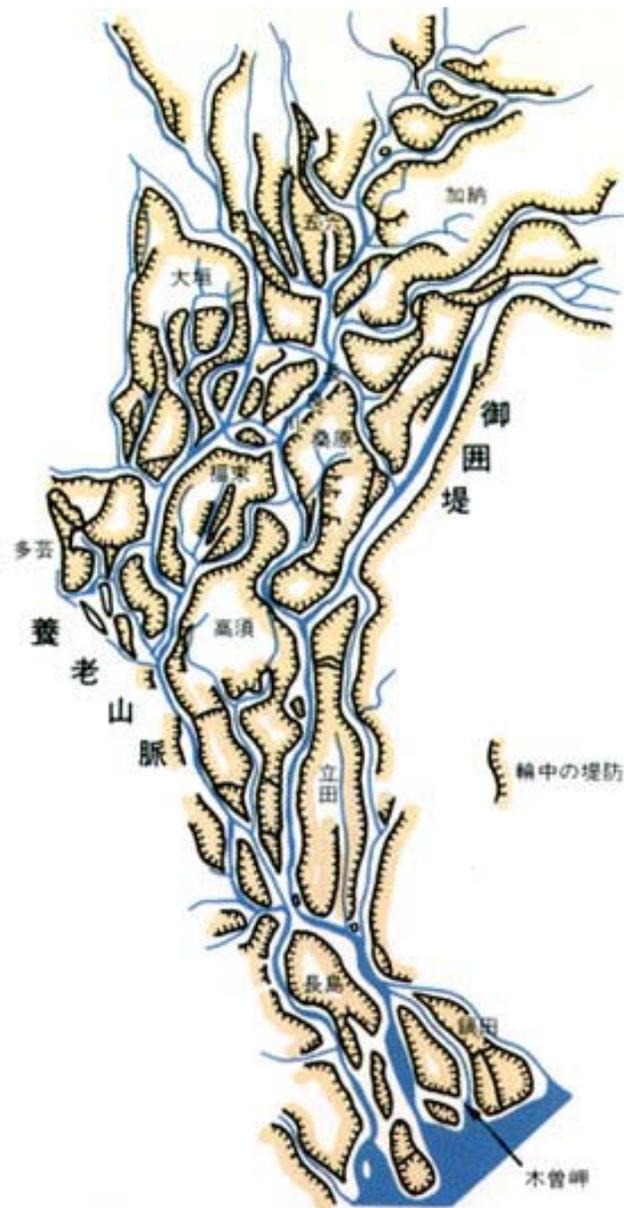
# 川と人との関わりの歴史

## 明治時代の大河川改修

### 木曾川三川分流

明治政府が招いたオランダ人技術者ヨハネス・デレーケの指導のもと、明治20～45年（1887～1912年）にかけて、木曾川三川の分流がなされました。

洪水防御、堤防内の排水改良、舟運ルートへの改善を目的とした改修工事は、当時の国家予算の約12%という巨額な予算を投じられた大プロジェクトでした。



明治改修以前の輪中分布図

出典：独立行政法人水資源機構 長良川河口堰管理所「木曾三川（きそさんせん）の洪水と治水の歴史」  
<[http://www.water.go.jp/chubu/nagara/21\\_yakuwari/rekishi.html](http://www.water.go.jp/chubu/nagara/21_yakuwari/rekishi.html)>.



明治改修計画図

出典：国土交通省

# 川と人との関わりの歴史

## 明治～昭和前期

治水事業が本格化し、西欧から土木技術が盛んに導入されました。

明治29年には河川法（旧法）が制定され、全国の主要河川で上流から下流まで一貫した治水工事が行われ、河道の付け替え、新川の開削、連続堤整備などが進められました。

一方、鉄道の普及に伴い河川舟運は衰退し、川から舟の姿が消えていきました。

水力発電の開始や上水確保のため、河川にダム施設が設けられるようになり、川に対して新たな働きかけが始まりました。

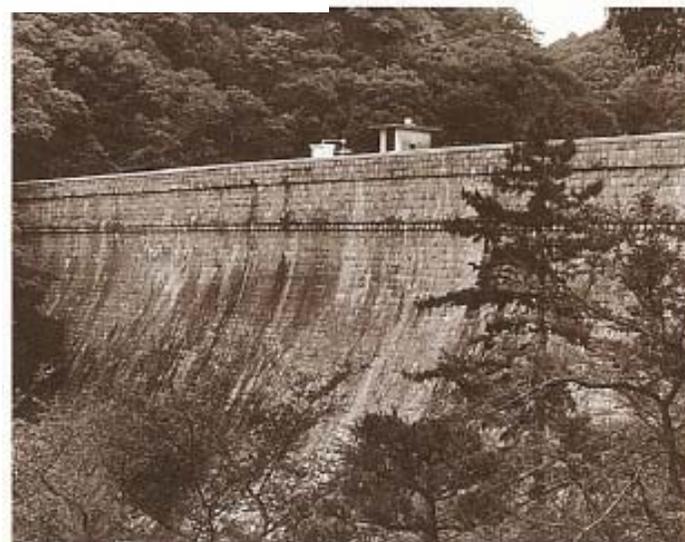


明治初期の河道



現代の河道

荒川放水路の変化  
東京の市街地を守るため、  
明治から大正にかけて荒川  
放水路が開削された



明治33年(1900)に神戸市の  
水道確保のために造られた  
日本初のコンクリートダム  
(生田川・布引ダム・兵庫県)

# 川と人との関わりの歴史

## 昭和中期

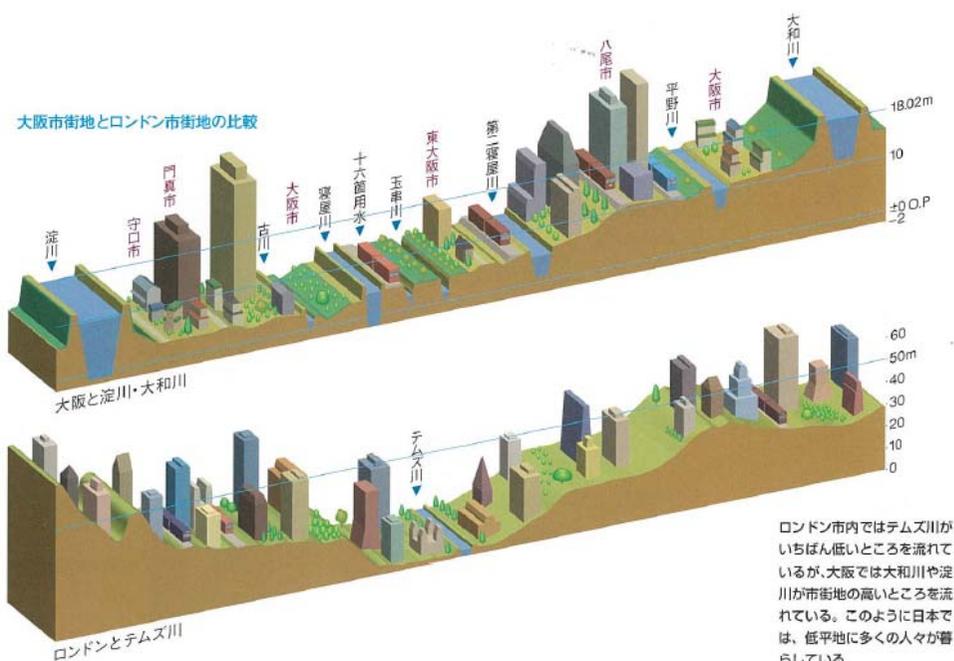
戦後のカスリン台風をはじめとする大水害が続いたことから、川に対してより安全性を求めるようになり、高度経済成長時代を背景に経済性・合理性を追求した整備が進められました。

また、戦後の産業の回復に伴って電力不足・水不足が起き、多くのダムが建設されるなど、川に対して水源開発という大きな期待が寄せられるようになりました。

人口の都市集中や都市化が進み、低平地への居住地の拡大、水質の悪化、保水力の低下など、河川の周辺環境が悪化していきました。



昭和22年(1947)9月のカスリン台風による利根川破堤。濁流は都内まで達し、地域交通が10日間も遮断された(利根川・埼玉県)



# 川と人との関わりの歴史

## 昭和後期～平成

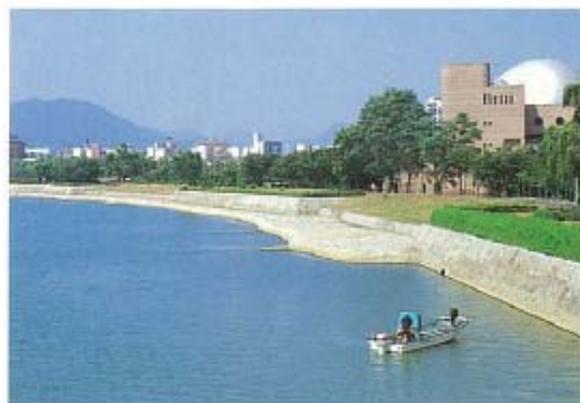
川に治水・利水機能を求めるだけでなく、地域に残された貴重なオープンスペースとして川を見直し、親水や景観に配慮した河川整備が求められるようになってきました。河川全体の自然の営みを視野に入れ、地域の暮らしや歴史・文化との調和にも配慮し、河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するために、河川管理を行うこと目的に、「多自然川づくり」が進められています。



▲施工前

直線的だった水際に変化を持たせ、生物が棲みやすい環境としている  
(真駒内川・北海道)

▼施工後



人々が水辺に近づけるように、町と一体となった川づくりがすすめられている  
(太田川・広島県)

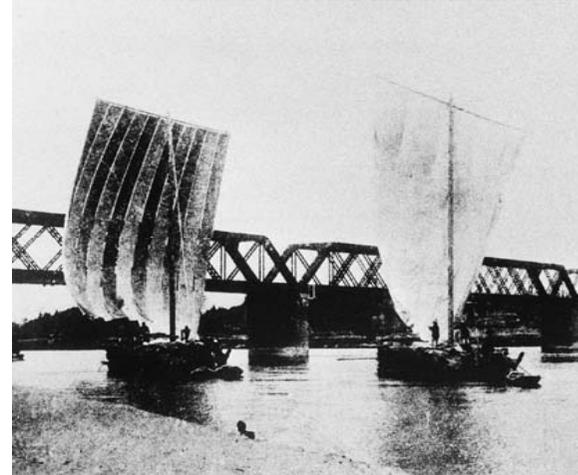
# 川と人との関わりの歴史

## 川を軸にした生業



出典：川合玉堂（1931）「鵜飼い」

### 鵜飼い



撮影場所：埼玉県、千葉県 利根川、  
撮影時期：大正時代、写真提供：不明

### 舟運

食料や物資を運ぶため川を往来する高瀬舟の様子



出典：JA広島市「広島菜漬センター」  
<<http://www.ja-hiroshimashi.or.jp/business/hiroshimana.php>>

### 野菜等の栽培

太田川の氾濫によって堆積した肥沃な土砂を利用して、広島菜を栽培



出典：国土交通省北海道開発局 札幌開発建設部(2010)  
「昭和43年頃の空知川 産業」  
<<http://www.ja-hiroshimashi.or.jp/business/hiroshimana.php>>

### 砂利採取

昭和17年頃の石狩川での砂利採取の様子

流域を形成する森林  
～ 江戸時代から昭和（戦後）まで ～



歌川広重 「東海道五拾三次 平塚 縄手道」



歌川広重 「東海道五拾三次 岡部 宇津之山」



歌川広重 「東海道五拾三次 日坂 佐夜ノ中山」



竹原春朝齋 天明七(1787)年 「拾遺都名所図会 稲荷山初午図」