



設置場所へ行くには県道47号から徒歩。

稲戸井遊水池の河川敷内にあります。  
ヤオコー戸頭店先の新大利根橋の利根川の川面の  
手前に土手に降りられる歩行者用の道から、橋下の  
未舗装の広い道路まで降ります。

橋梁下の道を守谷方面にくぐり抜け、橋下  
右手の土手上に、写真の説明看板があります。

説明看板の後方が利根川で、堤防下の道路の先  
に整備された広い空地が見えます。この空地の奥に、  
もう一つの七里ヶ渡し跡の碑があります。碑の更に百  
メートルほど先に川面があるのですが、道が無いの  
で川面に出ることは難しいでしょう。

新大利根橋上から見ると、稲戸井遊水池の湿地林  
の川縁に砂場が見えます。砂場手前辺りに渡し場が  
あったのでしょうか。

尚、車の乗り入れについては、過去に、四駆のオ  
フロード走行で河川が荒らされた経緯により、今だ  
シャットアウトです。

取手側と柏市側の説明版コピー  
取手側の七里ヶ渡し跡、

七里ヶ渡しは、取手市戸頭と柏市布施との間に設け  
られていました。江戸幕府は元和二年(1616)8月、  
この地を関所の役割を兼ねた渡船場としました。

当時の渡船地点は明治13年作成の迅速測図など  
から、ここから上流側に約160メートルのあたりで  
あったと推察されます。

幕府が江戸の防衛の意味から、利根川に橋をかけ  
なかったこともあり、利根川を渡る要衝としてこの  
七里ヶ渡しは栄えました。

また水戸街道の脇往還としての役割を果たしてい  
たことから、往来が多かったようで、本道の宿駅が  
さびれるほどでした。そのため水戸藩では、元文四  
年(1739)に水戸藩領内の商人がこの街道を通行する  
ことを禁じています。

七里ヶ渡しには、戸頭河岸が併設されていました。  
享保17年(1732)には6人の船持ちがいて、そのう  
ちの5人は大型の高瀬舟を所持していました。

この高瀬舟で江戸への荷物を運搬していました。  
明治23年(1890)、取手市下高井の広瀬誠一郎らに  
より利根運河が開削されると、東京への航路は短縮  
され利根水運は最盛期を迎えます。

しかし、鉄道の発達とともに水運はおとろえ、戸  
頭河岸の役目も終わりましたが、七里ヶ渡しは昭和30  
年頃まで続けられました。

利根川上流河川事務所  
柏市布施側の七里ヶ渡し跡、

江戸時代の元和二年(1616)に幕府は、七里ヶ渡しを  
定船場に定めました。

このころは「藺沼(いぬま)」という沼でしたが、  
承応三年(1654)になって利根川が完成しました。

幕府が江戸防衛の意味から、利根川に橋をかけな  
かったこともあり、下総と常陸を結ぶ要衝として、  
この七里ヶ渡しは栄え、布施村には五軒の旅籠があっ  
て、宿場町的な繁栄も見られました。

また、享保十五年(1730)に、土浦、小張、戸頭の  
水戸街道の脇往還が完成すると、それを利用する者  
が多くなり、七里ヶ渡の往来も一段と多くなったと  
思われます。

【注意】「七里ヶ渡」は「わたり」ではなく「わたし」です。説明の部分では送り仮名「し」を記した方がいいと思うのですがね。

七里の渡しと歴史が共通するのはなぜ？

七里の渡しは東海道五十三次で知られる宮宿(名古屋市中熱田区)から桑名宿(三重県桑名市)までの海路で、かつての官道。この渡しの宮宿側、または、桑名宿側の渡船場のみを指して「七里の渡し」と新たな名称として呼ばれたと思われまます。

慶長6年(1601)、東海道に伝馬制が実施され、五十三次の宿駅の設置が始まります。

更に、元和元年の大阪夏の陣後の女と童の人身保護が影響して、定船場之事は検問所の役割をかねて全国の主たる街道の渡場に制定されることになりました。家康が没した元和2年(1616)、東海道における唯一の海上路で「七里の渡し」は始まりました。

宮宿と桑名宿の間は海路「七里の渡し」で通行することになります。七里の渡しは満潮時に陸地沿い航路が約七里(27km)で、干潮時の沖廻航路は約十里(39km)でした。

渡し船によって移動し、所要時間は約4時間でした。別称「桑名の渡し」、「熱田の渡し」、「宮の渡し」、「間遠(まどお、距離や時間がかかる)の渡し」などと言われていました。

天候の悪化などにより、海難事故がしばしば発生する東海道の難所の一つでもありました。

海上を避ける迂回路としては、脇往還の佐屋路がありました。

さて、七里の渡しに対して、利根川の七里ヶ渡し

は1kmありません。なぜ「七里ヶ渡し」という名称になったのでしょうか、疑問です。・武蔵国と下総国の境である、隅田川(荒川)千住か

布施の渡し迄、およそ七里(28km)です。また、鎌倉の七里ヶ浜は八幡まで4.5kmですが、鎌倉時代以降の一里は650mなので七里になります。

七里ヶ渡し名が鎌倉時代と呼ばれる様になったとしたら、古代東海道の時代は布施街道の分岐点から半時(一時間)の距離で七里ヶ渡しです。

元和二年八月の定船場法度を読むと江戸に通じる街道筋の渡船場16ヶ所名が記されている中に、七里ヶ渡しは既に記されており、定船場

之事で渡船場名を付けた訳ではなく、古くから使われていた七里ヶ渡しに決めたと考えられます。

七里ヶ渡しは、地元の人々は「戸頭の渡し」、「守谷の渡し」或いは「布施の渡し」、「七里ヶ渡し」といわれていたそうで、渡し場としての歴史は古く平安時代にはあったのでないかと言われています。

根拠としては、布施という古い地名に絡む渡し場は、行基による布施屋(ほしや)という宿泊施設が全国に広まり「お布施」の始まり話に通じるものです。しかし、立証するのはありません。私的には、七里ヶ渡し名の発祥は、鎌倉時代から室町時代頃ではないか、と思っ

ています。江戸時代になり、水戸街道が制定されてからは、取手の渡しを使うよう、七里ヶ渡しと布佐の渡しの通行が規制されましたが、最後の侍といわれる土方歳三が蝦夷へ下向する際使われた渡舟場でした。近隣の豪農から旅費を強奪同様に、財産を失ったという恨み話がありました、布施界限では、土方の評価は悪かったようです。昭和55年4月、新大利根橋が開通してもしばらくの間、渡しは残ったと云われています。

新四国相馬霊場資料 2-1

