

醤油醸造業における河川との関係性の変化に関する研究

Study on change of the relationships with the river in the soy sauce brewing

○山崎未来¹, 畔柳昭雄², 坪井塑太郎³
Miku Yamazaki^{1*}, Akio Kuroyanagi², Sotaro Tsuboi³

Abstract: I paid my attention to soy sauce brewing in this study and grasped the prosperity of the industrial base through the river in Noda-shi, Chiba and the process of the later decline. As a result, production of the soy sauce began in about 1662 in Noda-shi and was proud of the prosperity until the late 1800s. Bank of a river wholesale dealer started a business in that in 1712 and had the cargo boat more than 200 in the golden age and performed a product transfer. However, when a railroad was laid in early 1900, the riverbank fish market became extinct and understood that the product transfer was replaced from a ship to a railroad and a car.

1. はじめに

河川利用は道路や鉄道が発達する以前, **Figure1** に示すように大容量の物資を運ぶことに適した舟を利用することで盛況であった. また, 舟の利用は容易に量的制約を軽減し, 物資を運搬することができたため舟運は全国的に発達した. そのため, 全国各地には舟運と産業が連携することで発展した地域や特産品は多数存在する.

中でも, 地場産業としての醤油醸造業は, 製造された醤油などが重量や嵩が伴う商品であるため, 出荷をたやすくすることが重要であり, 舟を利用した輸送形態が取られてきた. そのため, 工場の立地場所としては河川や海岸などの水辺水際に土地を求める場合が多く見られた.

一方, 明治末期以降の産業の近代化促進に対する取り組みにより, 舟運に代わり各地で道路整備や鉄道の敷設が進められ, 陸上輸送が増強されたことで, 鉄道や車による物資輸送に変化し, 舟運は衰退していった. その結果, 河川沿いに立地してきた工場は, 水際から離れ, 徐々に道路や鉄道との関係性を深め, 工場の立地場所が選択されるようになった. その結果, 産業, また地域とのつながりが希薄化する一方, 消費地との関係性を深めることになった.

2. 研究の目的

本研究では, 河川との結びつきが強い醤油醸造業に着目し, 河川を介した産業立地の繁栄とその後の衰退の過程から, 河川と係るまちづくりのあり方を捉えることを目的とする.

本稿では, 文献調査及びヒアリング調査を踏まえ, 野田の醤油醸造業の歴史の変遷を捉える.



Figure1. Investigation object river

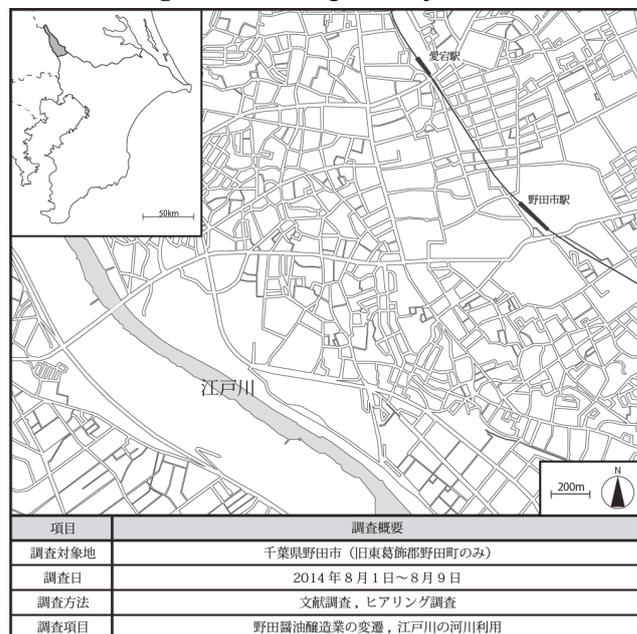


Figure2. Outline of study

3. 調査研究の概要

本研究の調査対象地・調査概要を **Figure2** に示す. 本研究では, 利根川東遷事業による江戸川開削により醤油醸造業が発展し, 河川と産業立地は密接な関係性のある千葉県野田市を調査対象地とする.

1 : 日大理工・学部・海建 Nihon-U. 2 : 日大理工・教員・海建 Prof, CST, Nihon-U., Dr. Eng.

3 : 日大理工・学部・海建 Assistant Prof, CST, Nihon-U., Ph. D.

4. 野田における醤油醸造業の変遷

ここでは、江戸期から明治、大正、昭和期の各時代における出来事を交通機関、河川事業、河岸・関連産業及び野田醤油醸造業、社会的背景に別け整理したものを Figure3 に示す。

これを見ると味噌や醤油の製造が 1662 年頃からはじまり、1800 年代後半まで隆盛を誇り 30 軒を超える醸造業が集積し、組合も設立されている。こうした経緯の中で、1712 年に河岸問屋が開業し、最盛期には 200 隻を超える運搬船を持ち製品輸送を行っていたことが分かる。しかしながら、1900 年初頭に鉄道が敷設されると期を同じくして河岸が消滅し、製品輸送が船から鉄道や車に代わってきている。そして、商品も樽詰めや壇詰めになり、輸送のための専用貨物駅も建設されてきていることが分かる。

5. おわりに

ここでは、野田におけるの醤油醸造業の歴史的変遷から、野田の醤油醸造業における河川を介した産業立地の繁栄とその後の衰退の過程の実態把握を行った。

研究の結果、醤油醸造業の事業における物資輸送の変化により、市街地形成についても影響していることが明らかになった。以上より、まちづくりへの変化に注目することは、河川と係わるまちづくりのあり方を把握する上で必要であると考えられる。

6. 参考文献

- [1] キッコーマン醤油株式会社:「キッコーマン醤油史」, キッコーマン醤油株式会社, 1968.10.19
- [2] 市山盛雄:「野田の醤油史」, 崙書房, 1980.9.3
- [3] 山口頼定:「野田盛況史」, 茂木林蔵, 1906.9.1

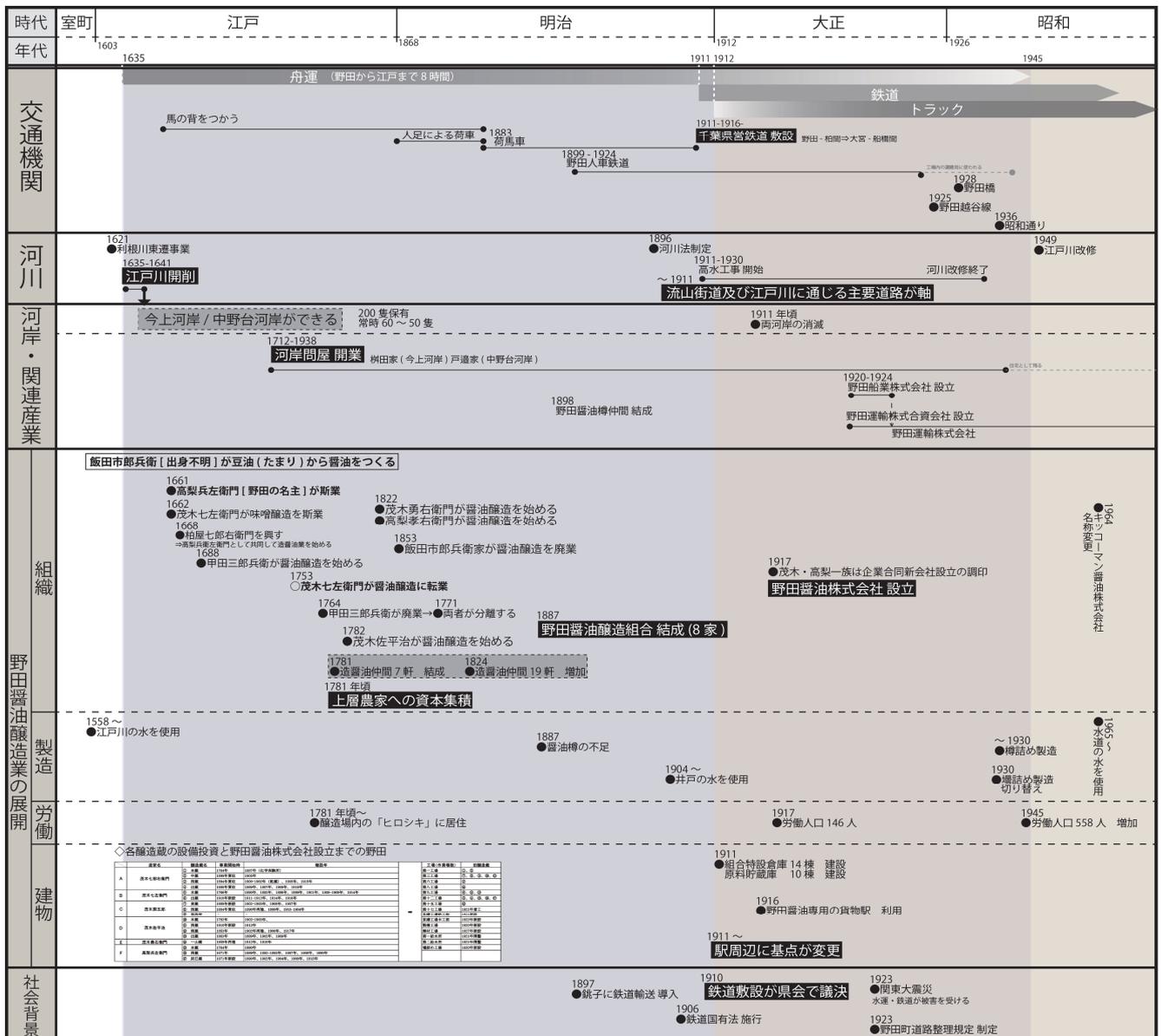


Figure3. The change of the soy sauce brewing