

第2節 保存計画対象範囲の現状

5つの地区は、利根川中流域における板倉町の治水の歴史や構造を今に伝え、現在の板倉町の「水場」の基本的な骨格を形成する。また、治水事業の歴史とともに「水場」に根づいた生活文化を継承するうえでも、重要な地域でもある。

各計画対象範囲における土地利用の現況や景観構成要素の分布状況を整理した。

いずれの地区も、河川または旧河川の地形であることが共通する。景観の基本的骨格を形成する地形は、堤防－高水敷－水面（及び低水敷）を基本的組合せとして連続する、河川としての地形特性を備えている。

（1）利根川地区

a 地形の特徴

利根川は我が国第一の流域面積を誇る大河川である。「坂東太郎」の異名を持ち、日本三大暴れ川に数えられる。町域の南限を流れる現在の利根川の河道は、近世初期から近代に至り、継続的に実施された改修事業により形成されたものである。

b 植生概況

対象範囲では、堤防から河川敷の高い所にはオギ草地、河川敷の比較的低い所ではヨシ草地在り分布し、水際には所々にヤナギ低木林や砂州が形成されている。

c 利用状況

- ・ 堤防上には、舗装道路が整備され、数箇所において堤内から堤外にアプローチできる。
- ・ 区域の東端では、高規格堤防として整備が進み、災害復旧の拠点とする合の川河川防災ステーションが造られている。
- ・ 草地の管理方法として、春先には河川敷内の「シバ焼き」が行われている。
- ・ かつて河川敷には、板倉と江戸の流通の拠点だった大久保河岸、飯野河岸が存在するとともに、盛んに桑畑が耕作されていたものの、その後の河川改修により、現在ではそれらの土地利用を継承するものは存在しない。大久保渡は、近年まで存続していた。
- ・ 利根川水運の代名詞ともされる高瀬舟は、板倉からは米を、江戸からは海産物や織物を運んだ。現在では水運は途絶えているものの、利根川水運の歴史を学ぶ試みとして、高瀬舟の復元（原形の3分の1スケール）や、復元した船を用いた活動が行われている。

d 文化的景観の重要な構成要素の分布

分布状況は表2-2-1に示したように、水運（河岸）および養蚕等は現在行われておらず、生業との関連性は極めて薄れてきつつある。しかし堤防は近世の堤を概ね踏襲し、近代に設置された二つの排水機場が農業に果たしてきた役割は大きいものがある。

堤防 現在の堤防は、改修を重ね高規格化しているものの、その位置は文禄期に築堤された堤の位置を概ね踏襲しているものの堤防敷の拡大により、集落に近接する。東端部では、高規格堤防が整備され（河川法に定める高規格堤防特別区域）、合の川河川防災ステーションを旧利根川の河川跡に建設する。

排水機場 町内には縦横無尽に排水路が巡り、排水機場において河川へ強制的に排水を行っている。利根川に配される排水機場としては、谷田川第2排水機場、国土交通省谷田川排水機場がある。谷田川第二排水機場は昭和24（1949）年に設置され、稼動する排水機場としては、国内最古のもの1つである。

水制 利根川では、明治から昭和初期にかけての改修工事でかなりの数の水制を設置している。水制とは、川を流れる水的作用（浸食作用など）から河岸や堤防を守るために、水の流れる方向を変えたり、水の勢いを弱くすることを目的として川の中に設けられる構造物である。昭和48（1973）年の地形図からは、板倉町内の利根川にも多く設置されていることが確認できる。多くは現存するものと推測されるが、砂泥が堆積したため、一部を除き、確認できない。

石造物 飯野および大高嶋地先の堤防法面に、決壊地における水神(天)宮・風神(天)宮を祀り、町内6箇所の一つ大杉神社の石の祠がある。また水運の盛んだった飯野河岸を彷彿させる庚申塔や利根川の堤防を切り、用水を引いた樋管跡と記す石造物を認める。このように利根川堤防周辺には、「水場」の様相を記す石造物が点在する。

合の川河川防災ステーション 国土交通省は、大高嶋地区(利根川左岸)に、洪水等により被災した場合に復旧活動等の拠点として、また、平常時には地域住民が親しめる施設となることを目的として、建設した。平成22年5月竣工となる。



写真 2-2-1 谷田川第二排水機場（左）
・ 国交省谷田川排水機場（右）



写真 2-2-2 かつての大久保河岸付近の状況



写真 2-2-3 邑楽郡蚕種同業組合の事務所跡



写真 2-2-4 合の川河川防災ステーション



写真 2-2-5 堤防上から隣接する島・大久保集落



写真 2-2-6 石塔（水神宮・風神宮）



写真 2-2-7 シバ焼き



写真 2-2-8 復元された 1/3 スケールの高瀬舟

表2-2-1 利根川地区における文化的景観構成要素の分布状況

人工構造物等	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 谷田川第二排水機場 国土交通省谷田川排水機場 合の川河川防災ステーション 石造物(水神宮等) </div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 水 制 現況では堆砂し埋没する </div>
生業・生活等の活動		<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 鴨 猟 </div>	<div style="border: 1px dashed black; padding: 5px;"> 水 運 </div>
土地利用	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 道 路 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 道 路 桑 畑 大久保河岸 飯野河岸 </div>	
植生環境	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> 低茎草地 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> ヤナギ低木林 オギ・ヨシ草地 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 水面・砂洲 </div>
地 形	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 堤 防 文祿堤の位置を概ね受け継ぐ </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 高水敷 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; background-color: #cccccc;"> 低水敷・水面 </div>

注) ■灰色で表示した要素は、「文化的景観を構成する重要な要素」として保存を図る必要性の高いことを示す。
 ■要素を繋ぐ線は、対応する関係を表す。
 ■点線で囲まれた要素は、現存しないことを表す。

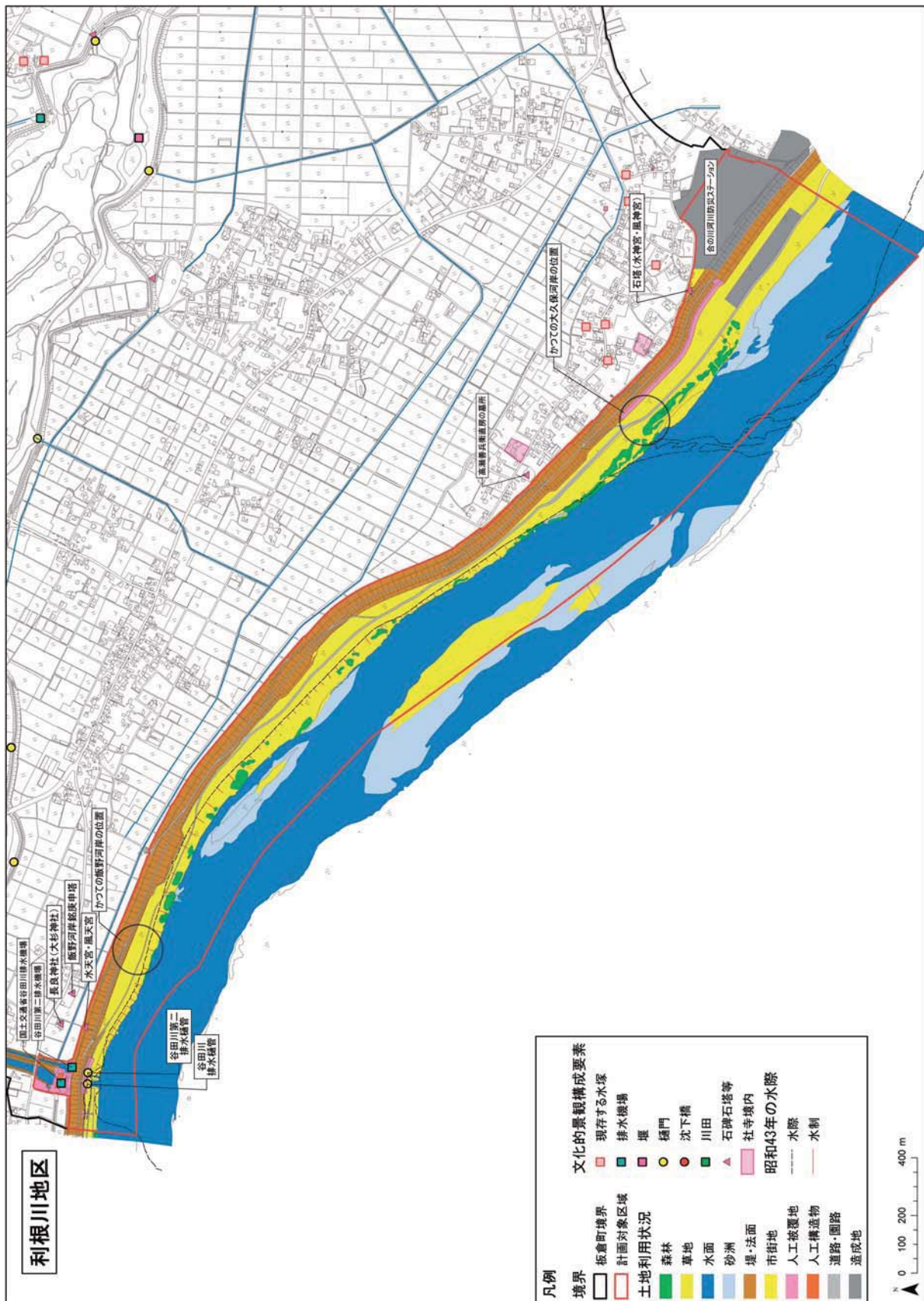


図 2-2-3 利根川地区における土地利用と文化的景観構成要素の分布

(2) 渡良瀬川地区

a 地形の特徴

渡良瀬川は利根川水系の一大支流であり、現在は渡良瀬遊水地を経て利根川に合流する。町域の北限を流れる現在の渡良瀬川の河道は、文禄期の頃、西岡台地の北縁を流れる現在のルートが本流となったとされる。また、除川以東のルートは、大正時代に藤岡台地を開削し、除川以南の流路を廃し、東流させたものである。

b 植生概況

堤防から高水敷の比較的乾いた箇所では、オギ草が広がり、比較的湿った場所や水際にはヨシ草が分布する。また高水敷には多くの畑作地が分布している。

c 利用状況

- ・ 堤防上には、舗装道路が整備され、数箇所において堤内から堤外にアプローチできる。
- ・ 高水敷には、2箇所にとまった畑作地が分布する。また、地区東側の高水敷は、広くグライダー離着陸場として利用されているものの、そのための工作物等の設置は見られない。
- ・ 草地の管理方法として、春先には河川敷内の「シバ焼き」が行われている。
- ・ かつては、西岡渡、北原渡という渡船場が置かれ、交通路として重要な機能を果たしたものの、現況では廃され、その位置が語り伝えられるに留まる。

d 文化的景観の重要な構成要素の分布

分布状況は第2-2-2に示したように、渡良瀬川の右岸に位置する頭沼揚水機場が生業との関わりを示す。近世文書により、鮭漁が盛んであったことが判明しているが、足尾鉍毒事件以降全く漁業は行われていない。また渡し跡は3箇所を数え、堤防改修等があったものの概ね位置の把握が可能である。

堤防 現在の堤防は、改修を重ね高規格化しているものの、一部では文禄期に築堤された堤防の位置を概ね踏襲している。

用水施設等 町内では唯一となる用水源として、頭沼揚水機場が存在する。

橋梁 区域内では、東北自動車道「渡良瀬川橋」が渡良瀬川を横断する。

石造物（録事尊） 近世の決壊地に建立し、現在も祀る。なお古文書等により堤普請に関する当時の状況をうかがい知ることができる。



写真 2-2-9 堤防より東北自動車道
渡良瀬川橋を望む



写真 2-2-10 かつての西岡渡し付近
渡良瀬川橋を望む



写真 2-2-11 堤外地の畑地



写真 2-2-12 頭沼揚水機場



写真 2-2-13 グライダー離着陸場（民間）



写真 2-2-14 堤防法尻の石造物（録事尊）

表2-2-2 渡良瀬川地区における文化的景観構成要素の分布状況

人工構造物等	高速道路	高速道路	高速道路
	頭沼揚水機場		
	石造物(録事尊)		
生業・生活等の活動		漁撈	渡船場
土地利用	道路	道路	
		グライダー離着陸場	
		耕作地(畑作地)	
植生環境	低茎草地	オギ・ヨシ草地	水面
地形	堤防	高水敷	低水敷・流路
	文禄堤の位置を概ね受け継ぐ		

注) ■灰色で表示した要素は、「文化的景観を構成する重要な要素」として保存を図る必要性の高いことを示す。

■要素を繋ぐ線は、対応する関係を表す。

■点線で囲まれた要素は、現存しないことを表す。

(3) 渡良瀬遊水地地区

a 地形概況

渡良瀬遊水地は、渡良瀬川流域における足尾銅山の鉍毒事件を契機として、渡良瀬川の氾濫を軽減することを目的として、大正期から建設事業が開始された。約 33 km²の面積を有し、渡良瀬川・思川・巴波川の 3 川の合流地点に作られている。領域は栃木県・群馬県・埼玉県・茨城県の 4 県にまたがっている。

b 植生概況

渡良瀬遊水地の自然環境は広大なヨシ原が特徴で、植生の約半分がヨシ原である。このヨシ原は全国でも最大級の規模であり、低地の自然環境が保全されているところとして、貴重な存在となっている。

c 利用状況

- ・ 堤防道路は、群馬県道 9 号線（佐野古河線）として、地域の自動車交通の重要な路線として位置づいている。
- ・ 遊水地内のヨシ原では、3 月にヨシ焼きが実施され、渡良瀬遊水地における早春の風物詩となっている。
- ・ ヨシ焼きによって得られる良質なヨシ材は、地域の伝統産業であるヨシズ等の材料となっているが、近年衰退しつつある。

d 文化的景観の重要な構成要素の分布

分布状況は、排水機場に付随して樋門が 4 箇所点在し、治水そして生業に大きな役割を担ってきた人工構造物は、「水場」ならではの様相を呈する。

排水機場 板倉町から渡良瀬遊水地に内水を排水する排水機場として、邑楽東部第 1 排水機場（板倉川排水樋門）、邑楽東部第 2 排水機場（第二排水機場樋門）、大箇野排水機場、谷田川樋門（谷田川第一排水機場）、さらに最北部に海老瀬樋管の 4 樋門が堤防に沿って分布する。

石造物 昭和 22（1947）年に猛威を振るったカスリーン台風により、渡良瀬遊水地は海老瀬地先において決壊し、板倉町は甚大な洪水被害を蒙った。現在、かつての決壊地には、堤内地の堤防敷に記念碑が建つ。



写真 2-2-15 ヨシ草地



写真 2-2-16 ヨシ焼きの情景



写真 2-2-17 渡良瀬遊水地内のグラウンド



写真 2-2-18 渡良瀬遊水地への排水樋門
(板倉川排水樋管)



写真 2-2-19 邑楽東部第1排水機場
(前方：旧排水機場・後方：新排水機場)



写真 2-2-20 カスリーン台風決壊口碑
(後方は海老瀬排水樋管と板倉川排水樋管)

表2-2-3 渡良瀬遊水地地区における文化的景観構成要素の分布状況

人工構造物等	石碑 (カスリーン台風時決壊跡)		
	邑楽東部第1排水機場・樋門 邑楽東部第2排水機場・樋管	ヨシズ編み	
生業・生活等の活動		ヨシ焼き	
土地利用	道路	道路 公園・グラウンド	
植生	低茎草地	ヨシ・オギ草地	水面
地形	堤防	氾濫原	水面

注) ■灰色で表示した要素は、「文化的景観を構成する重要な要素」として保存を図る必要性の高いことを示す。
 ■要素を繋ぐ線は、対応する関係を表す。
 ■点線で囲まれた要素は、現存しないことを表す。

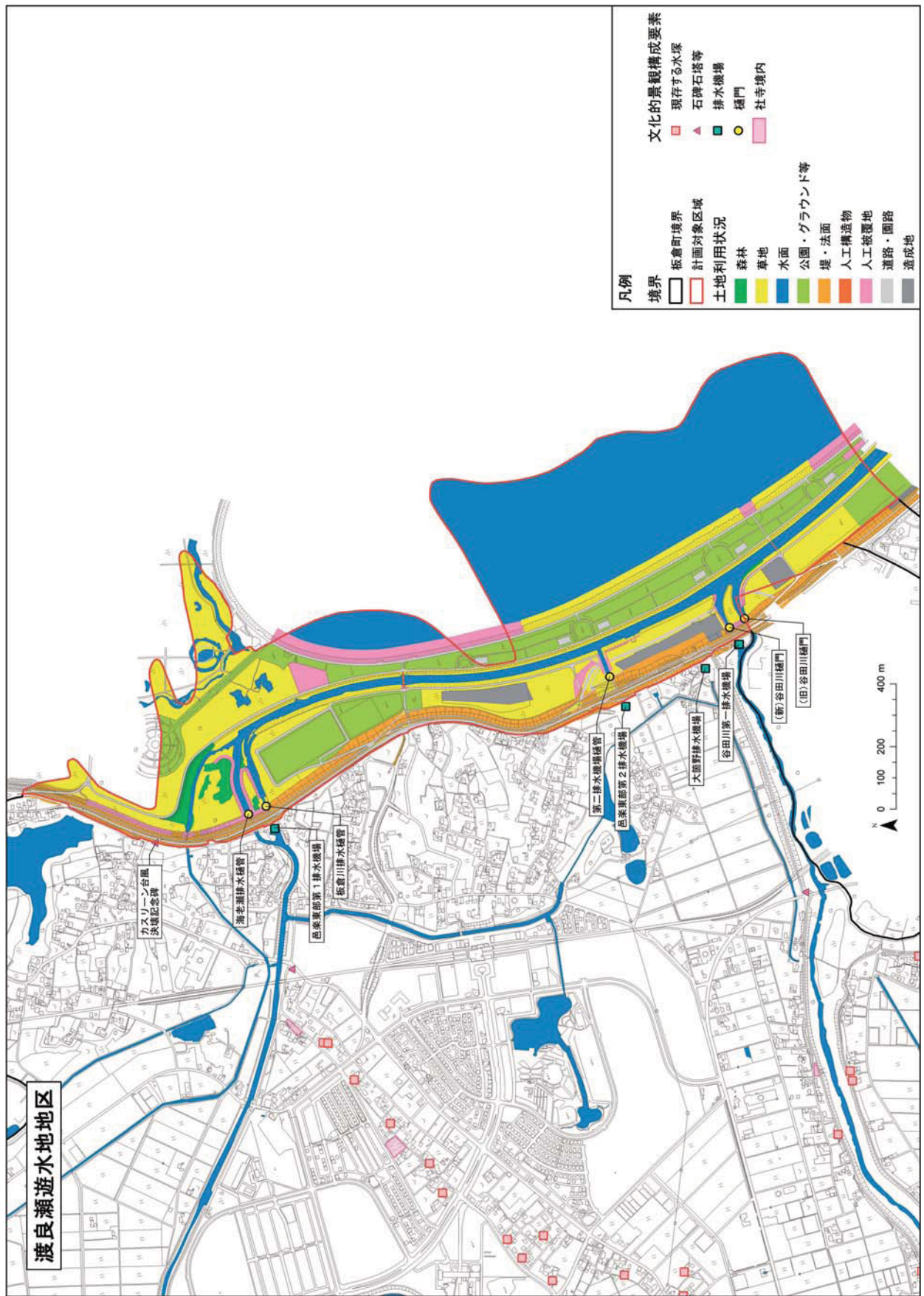


図 2-2-5 渡良瀬遊水地地区における土地利用と文化的景観構成要素の分布