

小糸川の川舟



平成20年度記録集
小糸川倶楽部

表紙写真：清水河岸風景

—明治10年～明治20年頃—

木曾野正勝氏 蔵

目 次



はじめに

I ・ 日本の川舟の歴史	頁
1 ・ 川舟の変遷	… 1
(1) 暮らしの川舟 (2) 舟遊び (3) 貨客輸送の舟	
2 ・ 舟運	
(1) 舟運のはじまり (2) 舟路の開削 (3) 角倉了以の舟運	
3 ・ 川舟の構造	
(1) 川舟の特徴 (2) 江戸時代の川舟の構造	
(3) 木更津船と五大力船	
II ・ 小糸川の水運	
1 ・ 小糸川水運の歴史	…15
(1) 物資輸送の形成期	
(2) 舟運にともなう制度	
(3) 小糸川舟運の盛衰	
(4) 海船と津出し	
(5) 明治・大正期における小糸川の水運	
-参考資料- (小糸川流域清水家領地の村名、幕府領地の村名)	
2 ・ 小糸川の河岸	
(1) 小糸川に設けられた河岸 (・河岸一覧表、・地図)	…35
(2) 河岸と宿場	…39
<hr/>	
* 小糸川倶楽部活動記録 (平成18～19年)	…43
* 会員の記録・感想	
1) 君津市史・小糸町史の拾い読み	川上幸則 …44
2) 松本新吉・柳敬助展を振り返って	元岡陸視 …48
3) 小糸川と富津岬	九島行正 …51
4) ハマの歴史散歩	和田 昇 …55
5) 松本ピアノ修理体験記	藤井徳躬 …62
6) 響け、ふるさとのピアノ	河井衣子 …63
7) 船の科学館見学の記	小池公子 …66
* 特別寄稿	
小糸川揚水車の郷愁	和田 昇 …68

おわりに
編集後記

はじめに

陸路が十分拓かれていない時代の人々は、移動、あるいは、物資を運ぶ手段として舟を用いた。使用された舟は、丸木舟のような単純な構造で、乗員数も運航距離、輸送量なども多寡が知れていると思われるのに、意外にも、遺跡発掘現場からの出土品には、産地・文化圏を異にする遠隔地から到来したに相違ない物が多いのである。

郷土史家は、房総半島での日本武尊東征の道順を、相模の国・走水（神奈川県浦賀あたり）から、富津岬の南方「川名」辺りに着岸し、そのまま、小糸川を舟で遡れるだけ遡って、川が利用できなくなると舟を担がせて歩き、尾根を下ると再び舟で東側の海岸（九十九里）に到達した、と、弟橘姫・日本武尊を祀る神社等の流布を根拠に推測している。

小糸川で、上代から舟が活用されてきたか否か、全く推測の域を出ない。が、江戸・明治・大正の時代、川舟による水運が盛んであったことは確かである。

小糸川は二級河川である。川幅は狭く、水量も乏しい。そのうえ、河岸段丘の谷底をえぐるように流れている。この川に荷を積んだ川舟が支障なく通れるよう工夫を施した先人の知恵と困苦が偲ばれる。と同時に、大都市江戸との交流も頻繁であり、江戸文化の流入も想像される。

市域に残された資料文献・写真などから、かつての賑わいが想像されるし、隣接する木更津市の名を冠する五大力船の活躍も聞こえてくる。

川舟が廃されてからすでに80年近く時が経った。かつて栄えた河岸も竹に埋もれ、近づくことさえ出来ない。

河岸のあった場所を歩いてみたい！
先人たちは、どんな条件を満たす所に河岸を設けたのか確認してみたい！と。

テーマを「川舟」に決め、川舟に関するはなしをあれこれ、拾い集めた。
川舟の起源、水路開削、形・大きさ・積載量・積荷等々。興の赴くままに。

小糸川流域の資料収集、執筆は増子が、中世以前の川舟の歴史については九島が調査・執筆を担当した。



江戸図屏風の中の木更津河岸の部分
「企画展 東京湾の船」
千葉県立上総博物館・展示解説図録より

I・日本の川舟の歴史

江戸時代の幕藩体制が確立すると、主要河川で年貢米輸送の舟運（川舟で輸送する事業）がはじまり、発達した。舟運例が『交通史』に次のように記されている。

寛延三年(1750)、信州飯田から三河に出て、矢作川下流の鷺塚（碧南市鷺塚町）を経て江戸に米を送ったときの運賃は、飯田から平谷まで十里の牛馬駄賃が銀三匁、平谷から足助まで十里の牛馬が三匁三分、足助から古鼠まで四里半の牛馬が一匁二分五厘、古鼠から鷺塚まで十里の川下げ賃が銀五分、鷺塚から江戸までの海上運賃が二匁九分だった。舟運の積載量が陸運（牛馬などによる輸送）に比べて非常に多く、運賃ははるかに安かった。舟運の発達が江戸時代の経済発展の一翼を担った。

(注) 匁=江戸時代の銀貨秤量単位で、小判一両の60分の1。分=銀1匁の10分の1

しかし、中世までの舟運を記載した文献が少ないので、江戸幕府確立までの川舟の歴史を調べてみた。

1 川舟の変遷

(1) 暮しの川舟

毎日の食べ物が、身の回りの自然で採れるものに限られた縄文時代の人々にとって、川は食べ物の宝庫であったことだろう。しかし、川には流れがあり、背が立たない深みもある。縄文時代の人々は、まず水に浮く木につかまって川を渡るなど、木を利用しはじめたが、やがて、石器で木を削りぬいて刳舟を造った。

『日本の船』（石井謙治著）に、南房総市加茂（旧丸山町加茂）の遺跡で、5千年前の刳舟（刳舟49号）と櫂が見つかったという記述がある。発掘された刳舟で日本最古とのこと。縄文時代の人々が、石器で刳舟をよく造ったものだと思う。暮しの必要性和石器技術の進歩が刳舟を生み出したのだろう。千葉市検見川でも刳舟が見つかっている。二、三千年前のものだが、舟の形が残っている。



千葉市検見川出土の単材刳舟

(『日本の船』より)

古墳時代（3～7世紀）の全国各地の遺跡で、水田で使われた田舟が発見されている。稲作が広まり、米が主食になり、田舟のニーズが高まったのだろう。

縄文時代の刳舟は、一本の木を刳りぬいて造った単材刳舟だが、暮らしの向上に伴い、大型舟のニーズが高まる。単材刳舟の大型化には限度があり、二材以上の刳舟を繋ぎ合わせて大型化した複材刳舟が生まれる。

『出雲国風土記』に「**孟春^{むつきよ}起^{やよひ}季春^{くれき}に至るまで材木^{かど}を^{のぼりだ}掬^かる船、河の中を沿^{のぼりだ}浜^かる**」（斐伊川の下流では、一月から三月まで材木を検閲する船が、川を上り下りする）とあり、平安時代初期に書かれた『日本霊異記』には、「**この^{むすめ}嬢^{むすめ}、彼の^{むすめ}里^{むすめ}の草津川の河津に至りて、衣を洗ふ。時に商人、大船に荷を載せて乗り過ぐ**」とあるように、奈良時代にはすでに川舟が使われていた。

既出『日本の船』には、刳舟（単材、複材）・準構造船・構造船など、船の発達の様子が記されている。構造船とは、竜骨・肋骨・梁・外板など多数の木材を組み立てて造る大型船であり、準構造船とは、複材刳舟の両舷に幅広い舷側板をつけて積載量と耐波性を増大した船である。

『日本の船』および『国史大辞典』によると、縄文時代中期（5千～4千年前）に単材刳舟が誕生し、漁労に寄与した。舟が身近になり、輸送に使うようになると、舟の積載量を増やしたくなり、複材刳舟、さらには準構造船が生まれた。特に、準構造船は、5世紀頃から15世紀頃まで海運の中心的役割を果たした。

一方、浅い河川や湖沼では、喫水を浅くした平底の船（箱型構造船）も造られた。9世紀に誕生した高瀬舟も箱型構造船である。この「高瀬」は川の瀬の浅いところ（浅瀬）を意味する。

『吾妻鏡』によれば、石橋山の合戦で敗れた源頼朝は真名鶴崎で小舟に乗り、安房国平北郡胤島に着いているが、その舟は「扁舟」と記され、『中世房総の船』（千野原靖方著）では、「扁舟」は幅が狭くて長い刳舟と推定している。

『紙本著色・千葉妙見大縁起絵巻』の絵には、頼朝が乗った小舟に、武士4名、水夫2名が描かれているようだ。

（2）舟遊び

古代から舟遊びが行われた。『日本書紀』に、第17代履中天皇の舟遊びの記載がある。履中天皇二年（401）、磐余^{いわれ}に都をつくり、磐余池を造った。翌年、天皇は池に両枝船を浮かべ、皇妃と舟遊びをなさっている。

『日本の船』の「遊樂船」の項にも、帝や貴族の舟遊びの様子が書かれている。

平安時代には、広い庭に池を造り舟を浮かべ、観桜、観楓など、四季楽しんでいる。「神泉苑」が代表例で、桓武天皇が平安京を造り、大内裏造営の際に創設された禁苑（皇居内の庭園）である。元慶八年（884）、光孝天皇がその大きな池に高瀬舟を三隻浮かべられ、「高瀬舟」という名称が初めて使われた。

『三大実録』に「^{おおみ・たんぱりょうこくに}令近江丹波両国、^{おのおのたかせぶねさんそうつくらしむ}各造高瀬舟三艘、其二艘長三丈一尺広五

尺、二艘長二丈広三尺、二艘長二丈広三尺、送神泉苑」の記載があり、6艘の大きさは、長さが約30尺と20尺、幅は5尺と3尺、のように記されている。

渡月橋付近の大堰川でも舟遊びが行われるようになった。『京都市の地名（日本歴史地名体系）』に、延喜七年（907）の寛平法王（宇多天皇出家後の称）御幸と、長保元年（999）の関白藤原道長の大堰川遊覧が紹介されている。寛平法王御幸には紀貫之、壬生忠岑らが供奉し、関白道長には、詩・歌・管弦いずれも秀でており「三船の才」と称された藤原公任が同行している。「三船」とは、漢詩が得意な人が乗って漢詩を競う船と、和歌が得意な人が乗って歌造りを競う船と、管弦が得意な人が乗る船のことであり、一隻あたり十名ないし十五名の公卿が乗った。藤原公任はどの船にも乗れることで有名であった。

藤原公任の歌の例

十月の朔日に、うへのをのこども大井河に罷りて歌よみ侍りけるに詠める

落ちつもる 紅葉をみれば 大井川 井堰に秋も とまるなりけり

（注）うへのをのこ＝殿上人（昇段を許された五位以上の人）

（3）貨客輸送の舟

平安時代の川舟に「艀」と呼ばれる大型船があった。「比良太」とか「平田舟」とも書かれている。永承三年（1048）、関白頼通が高野山参詣のとき、京から和泉国石津まで平田舟に乗っている。この舟は『高野山御参詣記』に「檜皮葺平太」と記され、屋根が檜皮葺、棟には鴛鴦の瓦をつけ、周囲の垂木や欄干は朱塗りで、金物を飾った豪華船であったようだ。

2 舟 運

（1）舟運のはじまり

『日本史大事典』の「水運」欄に、舟運史の概略が載っている。古代は諸国から内裏への貢物や政所への官物（租税や上納物）輸送に、海路を使っている。奈良時代には、難波津（大阪市の上町台地の西方、大阪港付近）で荷揚げし、平安時代には与等津（京都市伏見区淀町）で荷揚げした。

『出雲国風土記』や『常陸国風土記』にも記載があるように、奈良時代には川舟が使われていたが、淀川以外では川舟の利用は少なかったようだ。平安時代に入り、荘園制の発展に伴い、淀川で川舟の利用が増え、輸送物質が官物から荘園年貢に換わり始めたが、淀川以外の河川では舟運はまだ貧弱だった。河川での舟運が本格的に発達し、輸送量が大幅に増加するのは、江戸時代に入ってからのことになる。

*加古川河口修理費献上

***桓武天皇 延暦八年（789）**

十二月乙亥、播磨国美囊郡大領正六位下 韓鍛首広富 献稻六万
於水児船瀬 授下従五位下

訓読：十二月乙亥（8日）、播磨国美囊郡大領下韓鍛首広富、稻六万束水児船瀬
に献る。外従五位下を授く

解釈：桓武天皇の時代、789年（平安京遷都が794年）12月8日、播磨国
（現兵庫県）の美袋郡（印南の近くか）の大領下（郡司）である韓鍛首広富
が加古川の船瀬（河口の港）のために稻六万束を献納して叙勲された。

***桓武天皇 延暦十年（791）**

壬戌、授播磨国人大初位下出雲巨人磨外従五位下 以献稻於水児船瀬也

訓読：十一月壬戌（6日）、播磨国の人、大初位下 出雲巨人磨に外従五位下を
授く。稻を水児船瀬に献れるを以てなり

解釈：桓武天皇延暦10年11月6日、播磨国の人、大初位下（官位の一番下
初位の上）の出雲巨人磨が、加古川河口の港を維持・修理するために稻を献
上したことに対して叙勲された。

『続日本紀』に記載

（川上調査）

（2）舟路の開削

川舟の利用は奈良時代以前に始まったが、舟運事業としては、淀川以外の川では大分遅かった。川舟は海路の船とは異なり、大きな波や暴風に耐える構造にする必要はないが、川の瀬が浅いので舟底を深くすることはできない。高瀬舟を川舟の典型とみることもでき、淀川のような平野を流れる大河では、高瀬舟や艀舟が活躍した。しかし、山間の川は、川幅が狭くて岩が多く、急流である。鎌倉時代、室町時代に入り、地方、特に山地での生産が増えても、川舟を使えない川が多かった。室町時代までは河川舟運は限られ、文献は少ないが、備中の松山川（現、高梁川）で鎌倉時代に水運が開かれていたことが『交通史』に記載されている。

かなり昔から、出雲や備中の山の踏鞴で鉄が造られ、出荷されていた。『出雲国風土記』には、出雲山地の鑪で鉄が造られていることが記載されており、康保四年（967）施行の延喜式に、備中、備後、美作、伯耆の「調」（現物納租税）として鉄と鉄が載っている。鎌倉時代には、伊勢内宮へ毎年鉄三千挺が納入された。

山奥各地で造った鉄は、一旦野辺郷の八鳥市場（現、哲西町）に集め、山道を成羽まで運び、成羽河岸で舟に積んだ。舟は成羽川から松山川（現、高梁川）に入り、瀬戸内海に出る。成羽河岸から下る舟運は、鎌倉時代には開かれていたが、険しい山道の輸送距離を短くするために、難所の多い成羽川の上流を掘削し、舟路を広げた。鎌倉時代の徳治二年（1307）に成羽川上流の難所、笠神の竜頭を中心に十余ヶ所掘削し、舟が通るようになったことを伝える「笠神の文字岩」が国指定史跡となっていたが、新成羽ダム建設で湖底になった。ダム付近の笠神

の文字岩展望公園に、文部省の説明看板が立っている。文字岩に「笠神竜頭上下十余ヶ所所為日域川無双難所之間」川浚え工事発起人が四郎兵衛、石切大工は伊行経とあり、「笠神の竜頭を中心に十余ヶ所は、日本国内で比べものがないほどの難所」と説明している。八鳥から険しい山道28キロを二日かかりで成羽河岸まで運んでいた陸路が約20キロ短縮され、皆喜んだという。『交通史』によれば、この水路は閉塞することが多かったようで、江戸時代に入っても途絶と川浚えによる開通が繰り返していた。（注）日域＝日本

（3）すみのくぼりょうい しゅううん角倉了以の舟運

近世初期（江戸時代初期）に、角倉了以が本格的な舟運事業を開始した。『近世日本の川船研究』（川名登著）や『国史大辞典』が詳しく紹介している。

角倉了以は、慶長8年（1603）、江戸幕府の命により安南国（ベトナム）貿易を開始、慶長16年（1611）まで続け、その後、子息の角倉素庵が引き継いだ。安南貿易と平行して、慶長9年（1604）嵯峨の大堰川開削を計画、翌年、江戸幕府に建議、慶長11年（1606）正月に許可され、同年3月着工、8月に完成し、丹波産物を嵯峨に運びはじめた。

大堰川開削は、岩が多い保津川区間では先端が鋭く、長さ3尺、周囲3尺の鉄に、長さ2丈の柄を付け、縄をつなぎ、十数人で引き揚げ、狙った大岩に投下して岩を砕き、水面に出ている石は火薬で破砕した。川幅が広くて浅いところは石を積み、流れを狭くして水深を深くし、流れが滝になっているところは、滝の上部を削って瀑流を穏やかなものにした。

輸送開始の初期は年貢米輸送が主体で、丹波世木で積み込み京に運んだ。角倉家は、川を通る舟から通行料を徴収する権利を幕府から受けている。

この後、慶長12年（1607）には富士川の開削に成功した。引き続き慶長13年（1608）には天竜川の開削を行ったが、天竜川は流れが強すぎ、舟運は成立しなかった。その後、京で、鴨川に水道を開き、翌年は高瀬川を建設した。これらに要した費用は、総額が7万5千両に達し、角倉了以が全額を自弁にしている。（『国史大辞典』による）

角倉了以の活動を記録した資料が少なく、『羅山先生文集』（平安考古学会）の「吉田了以碑銘」を基にした解説が多い。「吉田了以碑銘」には、角倉（吉田）了以が慶長9年（1604）の大堰川開削企画に先立ち、美作の和計川に行き、高瀬舟を見て、「百川皆舟を通すべし」と思った。嵯峨に帰り、大堰川を遡って保津に着き、「水石が多いけれども、舟を通すべきだ」と考え、翌年、息子の与一（素庵）を江戸に派遣し、幕府に大堰川開削を願い出、許可されたことが記されている。

しかし、『近世日本の川船研究』は、この碑銘は寛永7年（1630）（了以の17回忌）に林羅山が了以の子孫の記憶をもとに書いたものだから、資料価値が低いこと、和計川（吉井川下流）は穏やかな流れで、参考となる開削の跡が見当たらないこと、を根拠として、了以は、阿江与助が開削して舟運事業を始めた加古川を見て感心したのだろう、としている。

『加古川の舟運』（兵庫県立歴史博物館）に阿江与助の舟運事業が記載されてい

る。以下に、記載概要を紹介する。

文禄3年（1594）、播磨国滝野村（加東郡滝野町）に住人「^{あえのよすけ}阿江与助」が豊臣秀吉配下の奉行生駒玄蕃に許可を得て、加古川の上流に当たる通称、滝野川の岩場を砕き、滝野より南に舟・筏を通じ舟運を開始した。ついで、藩主池田氏の統治時代の慶長9年（1604）、田高村（現黒田庄町舟町）の住人であった**西村伝入齋**が阿江与助と図り、滝野より北、篠山川と佐治川の合流点までの間の通称田高川、さらにはそれより北の、丹波国本郷（現氷上郡氷上町）に及ぶ舟運を開き、高瀬舟や筏による米・木材等の運送が始まったと伝えられている。

現在の加古川は、丹波氷上の源流から播磨高砂の河口に至る全体を指すが、昔は、上流から、本郷川・田高川・滝野川・加古川と呼ばれていた。『阿江家由緒書』に、川には岩が多くて舟が通れず、滝のところは、岩石の隙間を水が漏れ通っている、と記されている。この記載は誇張ではなく、現在の闘龍灘や大門（社町）の船着場跡の岩場からも察することができる。

加古川の通船が可能になるのは、『阿江家由緒書』によれば、文禄3年（1594）、地頭生駒玄蕃が土豪阿江与助に、滝野～高砂間の「岩石切除、難瀬堀浚」を命じたことに始まる。さらに慶長9年（1604）姫路城主となった池田輝政の命により、阿江与助と田高の西村伝入齋が協力して滝野以北を開削した。加古川開削は年貢米の輸送が目的であったが、後には諸物質の輸送に広がった。

この開削完了で、領主は慶長10年（1605）に阿江与助を滝野船座（下流域支配）、西村伝入齋を田高船座に任命、通船から「五分一銀」を徴収する権限を与えた。

『加古川の舟運』（1986年出版）の記載が、『近世日本の川船研究』（2003年出版）記載の「了以は、阿江与助が開削して舟運事業を始めた加古川を見て感心したのだろう」と合致する。また、『大日本地名辞書』に、

^{みまさか}美作国貢物は国府より^{かたかみ}備前国方上の津迄馬にて運び、^{かたかみつ}方上津より舟に積て登す。延喜式にみゆ。美作国府より片上迄の路の次第は、久米佐良山の西を経て弓削郷に至り、備前国赤坂 郡仁堀の庄峠へ出て、磐梨の佐伯へ出、松本へ出て和気の渡をわたり、大中山・小中山といふを経て至る也。^{いにしえ}古は美作に舟はなかりしなり。

とあり、平安時代の美作国からの貢物は、瀬戸内海の湊、方上津（備前市）まで陸路を運び、吉井川を利用していないことがわかる。

江戸時代になり、慶長8年（1603）、森忠政が美作の大名に任ぜられ、津山藩を開いたとき、吉井川（津山川）で藩用水運に着手、慶長末年（1615）までには舟運を開始したようだが、それ以前の吉井川舟運については、文献が見当たらない。

これらのことから、角倉了以が見たのは、加古川である可能性が高い。

加古川で行われた難所の開削、通船からの通行料徴収から、角倉了以は舟運の

成立を見て取り、大堰川での開削、舟運を企画したのであろう。了以が大堰川開削の計画を征夷大將軍徳川家康に願ひ出たことが、経営の辣腕を示しているようだ。

*角倉了以について

角倉了以とはいかなる人物か、調べてみたら興味深い記述があった。

角倉氏は、近世における京都の富商。代々医家として室町幕府に仕えており、一族（主に吉田家）からは多くの医師を輩出している。その一方で、京都嵯峨の地に土倉（質屋）・酒屋業を始め、大いに栄えた。豊臣政権下・江戸政権下では、その財力を下に各種の事業を起こした。特にベトナムとの朱印船貿易は、別名、角倉船とも言われる。

角倉了以は、天文23年（1554）誕生、慶長19年（1614）に61歳で没した。父・吉田宗桂は角倉氏一門の医師であった。了以は、父ゆずりの科学的緻密さと、土倉業からの豪胆な企業者的な実行力を兼備していたといわれる。

元亀元年（1570）角倉宗家の一女を娶り、元亀3年父の死により土蔵経営を継ぎ、豊臣政権下では岳父の影の存在として過ごしたという。了以の活躍は江戸幕府とともに始まったといわれる。慶長8年（1603）幕命により、安南（ベトナム）貿易を開始、例年、往来を欠かさず、武器・硫黄をたずさえて行き、薬種、書籍などを日本にもたらした。この事業は、慶長16年（1611）まで了以が中心になって活動し、のちは朱子学者でもある長子角倉素庵が受け継いだ。

慶長15年（1610）京都において方広寺大仏の建立にあたって巨材輸送のため鴨川に水道を開いた。翌16年に至り、鴨川に平行して高瀬川の運河建設を請願、二条より鴨川の流水を取り入れ、伏見に至る水路を計画した。これは鴨川水道に代わる永久施設として、水域の土地買収、浜地の年貢運上はじめ工事費の全般を負担、総額7万5千両を自弁したという。この運河によって京都は二条より直ちに伏見に至り、淀川を経て大阪に水路で結ばれ、江戸に政治的中心が移ってのちの経済的地盤沈下をくい止めることになった。

角倉了以の子孫は、素庵の長子が京角倉として二条に住み主に高瀬川を、次子が嵯峨角倉として大堰川畔に住み、それぞれの川路を管理し、ともに繁栄して幕末にいたった。（『国史大事典』より抜粋）

*利根川権現堂河岸の例

船の博物館として有名な関宿城博物館のホームページには、斉藤仁学芸員が埼玉県幸手市の「権現堂村河岸の成立とその背景」と題して研究報告している。

「河岸場アリ 権現堂河岸ト唱へ 問屋六軒アリテ 舟九艘ヲ置 江戸迄水路
凡二十五里 内国府村旧家角右衛門カ所蔵セル 伊奈駿河守忠次ヨリ 幸手新宿
野原太郎左衛門へ与シ 慶長四年定書ノ内ニ 権現堂河岸ノ名 見ユ

と、『新編武蔵風土記稿』の記述を紹介し、慶長4年（1599）にはすでに河岸場になっていたこと、6軒の間屋と9艘の舟を置いていたことがわかるとある。

斉藤学芸員によれば、中世戦国時代関宿・古河あたりは軍事的・政治的に一大拠点であったので、軍事物資や商人荷物の輸送に河川交通が利用されていた、という。それを証拠づける北条氏照から布施美作守宛の天正年間（1573～93）の書簡の中に、商船が30艘も武蔵八甫〔埼玉県鷲宮市〕に集中しているが、他船の交通の邪魔となるから直ちに船籍地に帰るように、という指示が出されたという。

この書簡が何年に出されたものか、明らかではないが、内容から考えると権現堂村附近の川では前々から、舟運がさかんであったことが読み取れる。

権現堂村は古利根川の合流点でありしばしば水害に襲われ、天正4年（1576）にはすでに長さ500間（約900m）・高さ一丈8尺（約5.4m）の堤防工事が行われ、その周辺では一番早く新田開発が行われたところ、という。

したがって、権現村の河岸は 収穫した米の津出し基地として近郷7か領の河岸場とされたのではないか・・・としている。

3. 川舟の構造

（1）川舟の特徴

古代（奈良時代、平安時代）は、都（今の奈良や京都など）に納める全国各地の産物は海路で運び、淀川など、都に近くて大きい川の湊で荷を降ろしている。輸送には大きい海船が使われた。これに対し、地方の河川、特に流れが速い浅瀬では、喫水の深い海船が通れず、『常陸国風土記』に記されているように、刳舟で運べる程度のもに限られた。

沿岸を通り、遠くの目的地まで人や荷物を運ぶ海船は、波や風を受けても転覆しない構造と壊れないような強度が必要である。このため、喫水が深く、竜骨、肋骨があり、舳先は波を切る水押で、全体が厚い板で造られている。それに、風を受けて船を推進する帆が必要である。

川には海のような大きい波がないので、川舟には海船程の強度はなくてもよい。川には流れがあるので、帆は無くてもよい。その反面、浅瀬が多く、流れの中の岩、川幅が狭いところの急流、鋭角の曲がりなどの難所もある。それに、下流や河口の河岸で積荷を降ろした後は、流れに逆らって舟を上流の河岸まで曳きあげなければならない。

戦国時代が終り、江戸時代に入ると各地で生産が増えた。内陸産物輸送の必要が高まるにつれて、浅瀬でも通れるような、喫水の浅い川舟が急速に発達した。

川舟の特徴を、『近世日本の川船研究』と『国史大辞典』記載を参考にしてまとめてみた。

- ① 喫水が浅い。浅瀬、岩石、急流などに耐えるように底が浅い形になっている。
- ② 川舟には帆は不要。荷を積んだ川舟が川を下るときは流れにのるので、帆は

- 使わず、艫や櫂などを使う。ただし、利根川や淀川などの大川では帆も使う。
- ③ 海船のがっちりした構造に比べて、川舟は軽量で済む利点があり、高瀬舟のような薄板造りの箱型が多い。
 - ④ 船首に2種類あり、高瀬舟、部賀舟（渡良瀬川、鬼怒川）が「立板造」で、
ひらたがね 艫舟、茶舟、渡し舟は「水押」である。
みおし
 - ⑤ 川の岩や石にぶつからないように、棹を使う。
 - ⑥ 舵は、茶舟（猪牙舟）や渡し舟には付いていないが、高瀬舟、艫舟には付いている。
 - ⑦ 積荷を降ろした後、舟を上流に曳く綱を備えている。船尾または船首に曳綱を繋ぐところがあり、川岸の綱道または川の中に立つ水夫が曳綱を引っ張る。

川舟の構造は、川の流れに合わせている。

例) 利根川の艫舟 積載量200石 全長72尺 幅12尺 喫水3.7尺

富士川の高瀬舟 積載量13石 全長45尺 幅6.5尺 喫水2.1尺

『利根川高瀬舟』によれば、相模川では、厚木より上流の急傾斜で急流の舟路では高瀬舟を用い、流れが穏やかな下流では艫舟が使われた。

(2) 江戸時代の川舟の構造

川舟は、使用目的や川の特徴に合わせて造られたので、型式、構造は多種多様、名称も地方によって異なり、舟運事業を管理する川舟役所も多難だっただろう。

川舟役所は、江戸と関東の川舟、及び、江戸に乗り入れる周辺の国（武蔵、伊豆、相模、安房、上総など）の海船を調べ、全部で三十三種類に分類して「船艦」を創った。『近世日本の川船研究』は「船艦」を詳しく紹介している。

- (注) 「船艦」は、川舟役所が享保二年(1802)に造った模様。写本だけが残っており、最古の写本（唯一の江戸時代写本）が船の科学館に保管されている。「船艦」に掲載の図は、船の科学館で見ることができる。

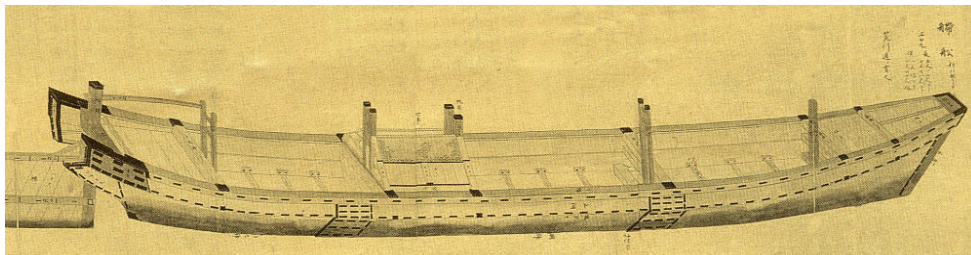
「船艦」記載の船一覧

1. 箱造日除船（武家手船） 長＝3丈2尺
2. 日除船（屋根船） 長＝2丈6尺
3. 日除造二挺立船（假日除武家手船） 長＝2丈5尺
4. 屋形船 長＝2丈8尺～5丈
5. 茶船（大茶舟、瀬取舟） 長＝2丈6尺～4丈2尺
6. 茶船（荷足舟） 長＝2丈5尺
7. 茶船（投網舟、釣舟）海獵茶舟、獵船造茶舟 長＝2丈3尺
8. 茶船（猪牙舟、山谷舟） 長＝2丈5尺
9. 茶船（葛西舟） 長＝2丈8尺
10. 伝間造茶船 長＝2丈2尺
11. 渡舟（江戸並近在有之） 長＝2丈5尺
12. 水船 長＝2丈4尺

- | | |
|---|-----------------|
| 13. 湯船 | 長 = 2丈2尺 |
| 14. 修羅船、石積船 (ヒラダ、石舟) | 長 = 4丈7尺 |
| 15. 土船 (土舟) | 長 = 2丈9尺 |
| 16. 似土船 (土舟) | 長 = 2丈9尺 |
| 17. フン船 (土舟) | 長 = 2丈5尺 |
| 18. 中船 (土舟、鬼丸) | 長 = 4丈2尺 |
| 19. 中船 (見沼通船) | 長 = 3丈5尺 |
| 20. 船 (川越ヒラタ) | 長 = 5丈2尺 ~ 7丈8尺 |
| 21. 船 (上州ヒラタ) | 長 = 5丈2尺 ~ 8丈 |
| 22. 部賀船 | 長 = 4丈5尺 |
| 23. 小鵜飼船 | 長 = 4丈2尺 |
| 24. 高瀬舟 (関東全域) | 長 = 3丈2尺 ~ 8丈9尺 |
| 25. 房丁高瀬舟 (利根川) | 長 = 4丈4尺 |
| 26. 房下茶船 | 長 = 3丈6尺 |
| 27. 雑喉取田船 (近在川付村々有之。作場田船、引船、川下小船、所働船) | 長 = 1丈5尺 ~ 2丈3尺 |
| 28. 馬渡船 (作渡船) | 長 = 3丈5尺 ~ 5丈5尺 |
| 29. 獵船 (旅獵船。深川、佃島、行徳辺、其外海付ニ有之) | 長 = 2丈2尺 ~ 3丈2尺 |
| 30. 押送船 (縄船、生魚小舟。武蔵、伊豆、相模、安房、上総辺海付ニ有之) | 長 = 3丈5尺 ~ 4丈6尺 |
| 31. 五下船 (武蔵、伊豆、相模、安房、上総辺海付ニ有之) | 長 = 3丈7尺 |
| 32. 五大力船 (鰯商舟、小羅舟。武蔵、伊豆、相模、安房、上総辺海付ニ有之) | 長 = 3丈2尺 ~ 6丈5尺 |
| 33. 五大力船 (小廻舟。武蔵、伊豆、相模、安房、上総辺海付ニ有之) | 長 = 3丈2尺 ~ 6丈5尺 |

船 (上州ヒラタ)

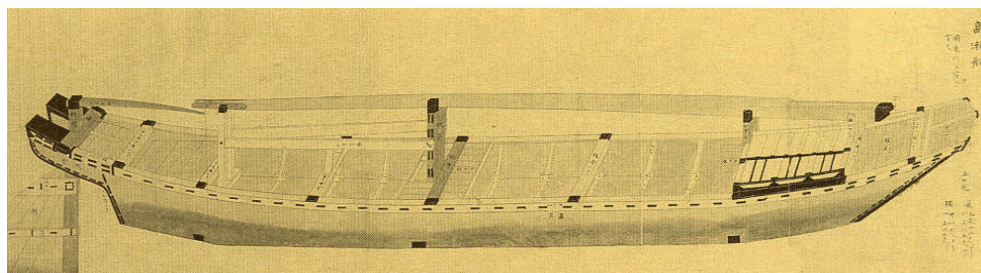
長さ51~78尺 (15.5~2.7m)、幅10~15尺 (3~4.5m)。最大級で300石積 (45トン) 程度。主に荒川で用いられた。利根川上流域では上州ヒラタがある。ヒラタ舟は二階作りの船体。世事の間を二階部分に設けた。



高瀬舟

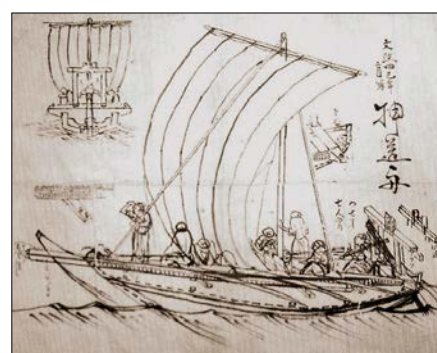
初期には船体が小さく底が深かったが、後には大船となり、どんな高瀬 (川の瀬の浅い所) でも漕ぎ上げられるように、底を浅くしてあったという。

大きなもので長さ89尺(27m)、幅17尺(5.2m)、500石積(75トン)程度で、利根川下流域で用いられた。航程が長いので世事の間という乗組員の居住区があり、海船に近い本格的な帆を持っていた。



押送船

北斎の波の絵などに、水夫8人位で漕ぐ押送船が描かれているが、水夫はみな舟の前を向いて立ったまま漕いでいる。今の世では、公園のボートに限らず、8人漕ぎ競技(エイト)や、水夫が漕ぐ大型カッターも、漕ぎ手はみな後ろ向きで、オールを引き寄せる力でボートを進めているのに対し、押送船では、漕ぎ手が前を向いて立ったまま櫂(オールに対応)を押す力で船を進めている。「押送」という名称は、漕ぎ方から出たのであろう。



押送船の図

館山市役所のHPによれば、押送船は鰹などの生魚を江戸に届ける快速船で鮮度を保つため浦賀の番所を素通りする許可を得ていた。

五大力船

川の上流から川舟で河口まで運んだ荷物は、五大力船などに積み替え、江戸の河岸まで輸送した。江戸に乗り入れる海船にも何種類かあった。享保七年(1722)、幕府は「江戸内川へ乗り入れ、川船御年貢船と入交り稼、紛敷候に付」という理由で、江戸湾沿岸および伊豆・駿河国海辺の海船で江戸内川へ乗り入れる船すべてを極印打の対象とし、川舟役所へ登録するものとした。海付の村へ伝える享保七年七月の「触書」に、



歌川広重「山海見立相撲 上総木更津」

「別紙帳面村々ニ有之五大力船并五下船・獵船・押送船之類」と記していること

から、当時の江戸まで荷を運ぶ海船の概略を伺える。

五下船は、生魚以外の荷を江戸へ運ぶ九十石積み位の小型廻船であった。

(3) 木更津船と五大力船

木更津船とは、江戸時代、上総国木更津～江戸の海路を往来して荷客の輸送に

当たった渡海船である。木更津船は江戸時代の初めから航行をしていたという。「木更津船由緒書」によれば、慶長19年(1614)「大阪冬の陣」に際し、徳川氏は、木更津村に水主24名の使役を命じた。木更津の水主たちは徳川水軍に属して参戦するが、12名の戦死者を出す結果となった。帰村した一行は12名の遺族の生計確保を木更津代官南條帯刀に訴え出た。南條氏は大久保長安に力添えを願い、大阪冬の陣に参戦した者及びその遺族に対し、木更津近辺二万石余の城米を運送する権利、江戸の舟町の河岸を利用する権利が与えられた。(大久保長安はこの数年前死亡しており、特権獲得の経緯の実際は不明である。)

木更津船が発着した木更津河岸は、最初は日本橋川の河岸にあった。日本橋のたもとに魚河岸跡の碑が立っているところから、江戸橋に至る間の河岸の一部であった。ところが舟町にとっては木更津船の着岸は迷惑だったらしく、たびたび紛争がおきた。元禄六年(1693)、江戸橋たもとの反対岸に移り、40間から25間に発着場の長さを減らされた。その場所は四日市丁といい、以降、江戸の木更津河岸といえはここを指すようになった(現在日本橋郵便局のある付近)。ここでも特権を与えられて、木更津船だけが河岸で夜を明かすことが出来た。それ以外の船は、荷揚げが済んだら河岸を離れなければならなかった。

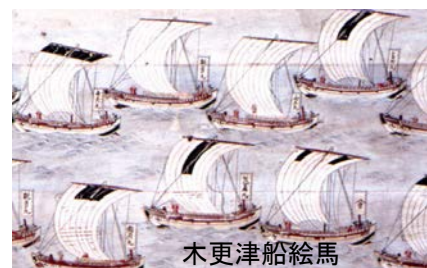
(千葉県立上総博物館企画展 「東京湾の船」 展示解説図録内 研究ノート
『木更津船』より一部抜粋)

木更津船の船便は、房総から江戸の連絡には陸路よりはるかに迅速な上に、日本橋近くの江戸市中に船を横付けする便利さもあって、江戸湾内の主要交通機関として商品や旅客の輸送に大いに活躍した。

使用船は、江戸市中川筋の木更津河岸に着けるため、通例の廻船より喫水が浅く細長い形の海川両用の五大力船で、海上では帆走、川筋に入ってから棹・櫓を使う百石から三百石積みの船であった。

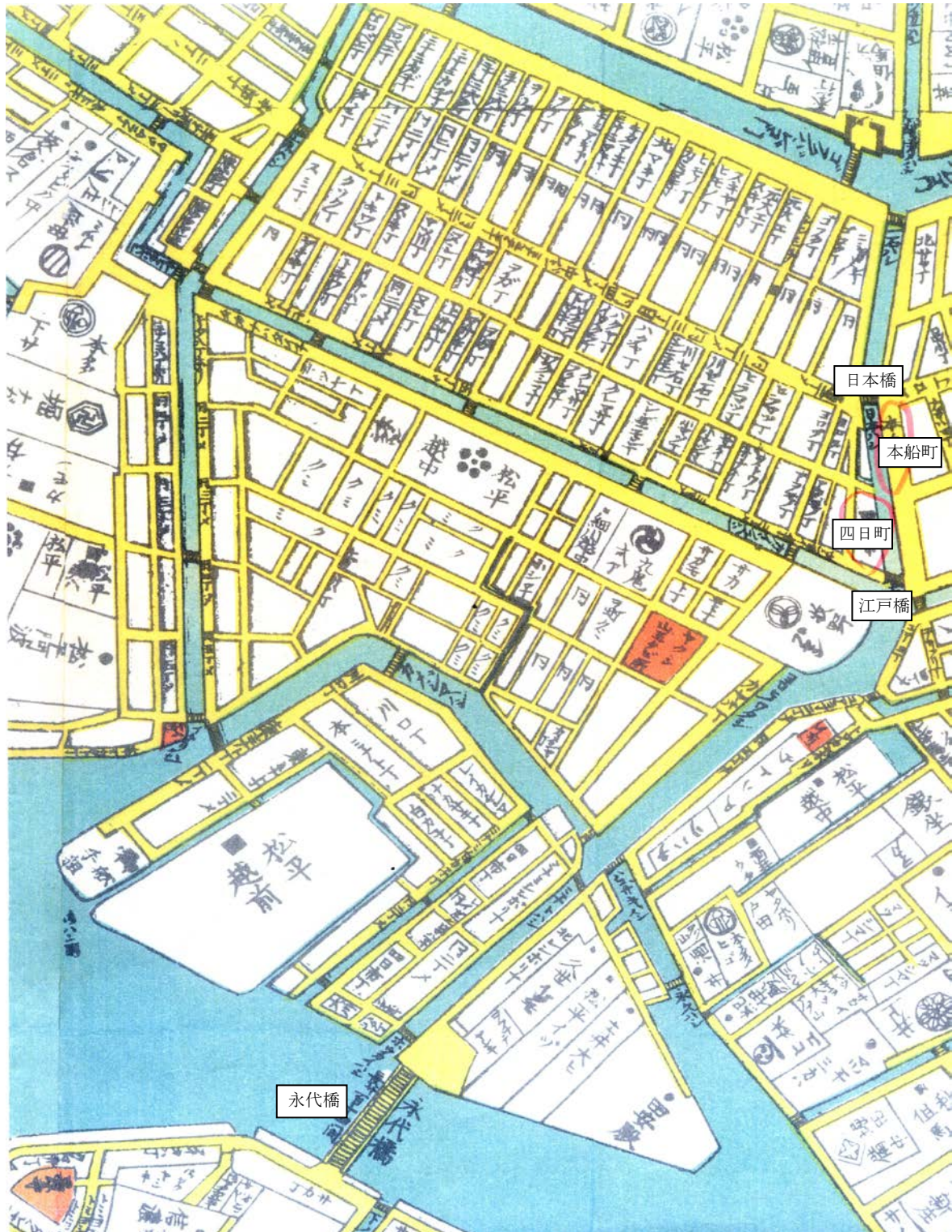
五大力船とは江戸を中心に、関東周辺の海運に活躍した50石～500石積の小廻しの廻船。主に米穀・薪炭・干鰯(ほしか)の輸送に当たり、江戸時代初期から昭和初期まで使われた。中でも江戸・木更津間を往復した貨客輸送の木更津船が有名である。本来は帆走専用の海船だが、江戸市中の河岸に乗り入れるため、一般の廻船より喫水が浅く細長い舟形で、川筋での棹使いのように舷側外側に台と呼ぶ長い棹走りを設けていた。(以上、『国史大事典』より抜粋)

木更津船は、通常の廻船のように積み替えの手間を省くことができ、江戸市中の目抜き通りに着岸出来たことから大いに利用されたという。江戸時代を通じて江戸の人々の多くが木更津を船で訪れ、江戸の文化が房総の地に流れこんだという。俳人の、小林一茶は8回も訪れており、葛飾北斎は木更津に一ヶ月も滞在し「富士の巻狩の図」を描いたという。代表作「富嶽三十六景」の中にも「上総の海路」という作品があるが、その図の中に浮かぶ船は木更津船であり、船種は五大力船であろうといわれている。



木更津船には五大力船のほかに押送船がある。これは江戸の魚河岸に生魚をする船で順風下の帆走で約10時間、櫓こぎでも一昼夜で着いた。

(荒川法勝編『房総史蹟紀行』より「木更津船の航路」久保龍 一部抜粋)



(『古地図』 古地図史料出版株式会社)

*小糸川の川舟

表紙の写真は、清水河岸で炭俵を積んだ舟(明治10~20年代)である。舳先に近い部分に世事の間(居住部分)が見られる。どちらかといえば、高瀬舟よりヒラタ舟に近い形状である。写真には、船頭3人のほか帳簿を持った人物が写っており、野村家の奉公人〔番頭〕と思われる。

明治期になると川舟は大きくなって、炭俵はおおよそ500俵ほど積むことが

できた。

参 考 文 献

- 『近世日本の川船研究』川名登 日本経済評論社
『日本の船』石井謙治 東京創元社
『日本の船（和船編）』安達裕之 船の科学館
『日本の船』住田正一 講談社
『交通史』体系日本史叢書24 豊田武編 山川出版社
『明治以前日本土木史』土木工学会 岩波書店
『国史大辞典』吉川弘文館
『日本史大事典』平凡社
『大日本地名辞書』吉田東伍 富山房
『京都市の地名』日本歴史地名体系27 平凡社
『中世房総の船』千野原靖方 崙書房
『小糸川の水運について』玉川和彦 房総文化第21号 房総文化研究所
『小糸町史』（第8章）
『君津市史』（通史）（民俗編）
『利根川高瀬舟 写真集』千葉県立大利根博物館
『利根川高瀬舟』渡辺貢二 崙書房
『高瀬舟』渡辺貢二 崙書房
『続高瀬舟』渡辺貢二 崙書房
『塩道と高瀬舟』高岡儀八 古今書院
『日本民俗学』会報42 日本民俗学会 国書刊行会
『羅山先生文集』林羅山 平安考古学会
『出雲国風土記』荻原千鶴訳注 講談社

（文責：九島行正）

Ⅱ・ 小糸川の水運

小糸川の水運は、川舟と木材・竹材を組んだ筏流しで、江戸・明治・大正時代にかけての約300有余年間盛んに行われてきた。

初めは、年貢米など領主の諸荷物の運搬手段として発達したが、次第に江戸を中心とする商品経済の発展に伴い、農民や商人が扱う小商品の運送も加わってきた。こうして発達した水運も、江戸中期には商品価格の変動などから次第に荷物が減少し、舟持ちの中には廃業に及ぶ者が出る事態が生じた。

そうしたなか、これまで領主御用を務めることで特権的に河岸場を独占していた者が後退し、新たな河岸を設ける者などの新しい動きが出てきた。それらはまた、新しい秩序を形つくっていくこととなった。

江戸時代に使われていた河岸は、上流から間並河岸・仲之河岸など23か所を数えた。その後、間並河岸のように、河岸として使われなくなったり、栗倉河岸や東猪原の藪河岸などのように新たに設けられるなど変動はあるが、最盛期には30か所を超えた。

明治初期には、周准郡（小糸川流域）に22の水運会社が設立され、その内、三直には2件の回漕業社（船舶による運送業）が、存在したと報告されている。（『君津市史史料集Ⅳ 481頁』）

このように、明治になると個人資本により輸送が独占化され、さらに発展を遂げ、舟運は物資輸送に重要な役割を果たしてきた。

しかし、農業用水（揚水車・留場）との利害紛争、大正4年（1915）の鉄道開通（木更津～上総湊間）及びトラック輸送による積荷の減少、さらに大正12年（1923）9月の関東大震災による川の欠け崩れなどが重なり、修復不可能な大打撃を受け、舟影を全く見ることが出来なくなったという。一部、竹材・木材の筏流しによる運送だけは、昭和の初め頃まで続いたという。

1、小糸川水運の歴史

（1）物資輸送の形成期

*川舟の初見

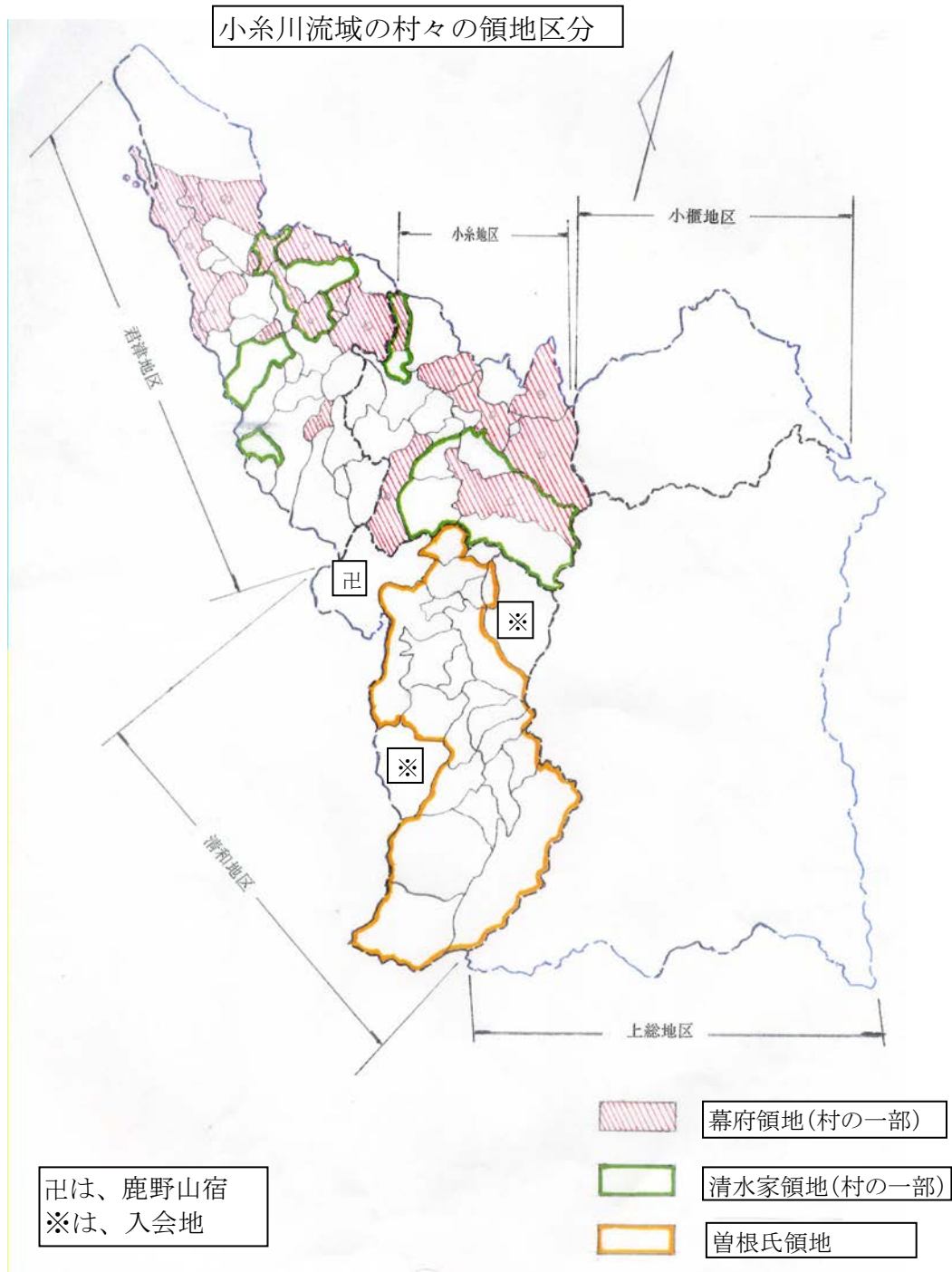
川舟による物資輸送は、『小糸町史』によると大正年間に書かれた『中村誌』の中に、大井区高橋武氏蔵の日記に、「**慶長18年辛丑より当作川船視也**」（慶長18年辛丑年（1613）から当小糸川の流域に川舟を見るなり）とあり、おそらくこの記述が、小糸川の川舟に関する最も古い記述と思われる。なお、慶長18年は徳川二代将軍秀忠の時代であった。小糸川の川舟による物資輸送の始まりは、角倉了以が大堰川（保津川）の開削に成功し、川舟を上り下りさせてから、わずか8年後であった（『小糸町史』）。

このことは、輸送手段の開発をいかに待ちわびていたかという証であろう。むしろ、小糸川流域に所領を与えられた旗本たちからの命令があり、年貢上納のために小糸川の開削工事が急がされたのであろう。

また、寛政10年（1798）の「小糸川十分一初発由緒書」文中からも、寛永6年（1629）以前から行われていたことが読み取れる。

*** 曾根氏による物資輸送の形成**

その後、幕府や小糸川上流を支配した旗本曾根氏によって、次第に整備されてきた。また、小糸川沿いは、旗本知行所（武士の俸禄として支給された領地）、御三卿（田安家、一橋家、清水家）の一つである清水家領知、幕府領などの村々として細分化されており、各村々から、それぞれの領主に収める年貢米の輸送に舟運は利用された。また、江戸時代中・後期には、薪・炭などを中心とした農民商品がこれらの村々の河岸から江戸へ向けて盛んに川下げされるようになり、川舟輸送は活況を呈するようになった。



- この区分図は、『君津市史』通史編から作成した。
- 幕府領地、清水家領知、旗本知行所の村名については、別紙参照。

<参考資料>

*小糸川流域の清水家領知の村

宝暦13年(1763)～安政元年(1854)

*南子安村	650石	一部幕府領			
*杵師村	362石	一部幕府領			
*外箕輪村	671石	一部林大学頭領、及び土岐氏領、幕府領			
*久保村	388石	一部幕府領			
*郡村	772石	一部旗本水野氏・旗本玉虫氏領			
*山高原村	90石	一部小人頭萩原氏・小人頭山本氏・小人頭河野氏領			
*練木村	105石	一部旗本本多氏領、及び幕府領			
*原村	91石	一部旗本内藤氏及び旗本本多氏領、並びに飯野藩保科氏領			
*鎌滝村	398石	一部天南寺領			
*森戸村	52石	一部旗本河内氏領			
*大野台村	228石	宝暦13年から文政5年まで清水家支配。その後中野播磨守領となる			
*大谷村	140石	一部旗本神尾氏領			
*沢巻村	103石		*金岡村	77石	* ^{しよしざき} 籠子崎村
					92石
					*高原村
					9石
*長谷堂村	242石		*大月村	102石	*駒久保村
					69石

清水家の領知表記は君津市史に因る
村石高は『君津市史 通史』382頁表1の元禄郷帳より挿入 元禄時代(1688～1703年)

<参考資料>

*小糸川流域の幕府領地及び小禄の旗本給地などの村

村石高は『君津市史 通史』382頁表1の元禄郷帳より挿入

*南子安村	650石	一部清水家領			
*杵師村	362石	一部清水家領	*内箕輪村	171石	一部林大学頭領
*法木作村	56石	一部旗本本多氏領	*久保村	388石	一部清水家領
*大和田村	134石	一部旗本福島氏領	*坂田村	363石	一部旗本小笠原氏領
*下湯江村	380石	一部旗本赤松氏領	*法木村	56石	一部旗本小宮山氏領
*長石村	87石	一部旗本河内氏領	*藁和田村	14石	一部旗本河内氏領
*荻作村	110石	一部旗本永田氏領	*皿引村	60石	一部旗本中山氏領
*長石平野新田村	“(21石)		*横田村新田	“(66石)	

長石村・横田村の新田については天保郷帳(1830年～1843年)の石高

*外箕輪村	671石	一部清水家領、及び林大学頭領、並びに土岐氏領
*三直村	650石	一部旗本石野氏領(石野氏のちに赤松氏に復姓)
*台村	55石	一部小人頭河野氏領、及び小人頭志村氏領、小人頭山本氏領
*人見村	134石	一部旗本小笠原氏領、及び旗本黒川氏領、並びに青蓮寺領
*北子安村	341石	一部林大学頭領、及び小人頭窪田氏・中村氏・萩原氏・原氏領
*上湯江村	482石	一部旗本赤松氏領
*杉谷村	200石	一部飯野藩保科氏領、旗本土屋氏領、旗本飯室氏領、旗本久保氏領
*間野村	9石	一部旗本内藤直政・及び内藤章政氏領
*根本村	540石	一部旗本中根氏領、旗本山田氏領、旗本大原氏領、旗本依田氏領
*大井村	349石	明和元年(1764)～天保2年(1831)まで幕府領。 その後清水家領となる旗本永田氏領、並びに旗本堀氏領
*練木村	105石	一部幕府領、及び清水家領、ならびに旗本本多氏領

以下は旗本給地など

* 中野村	330石	旗本小笠原氏領	* 大山野村	689石	旗本酒井氏領
* 馬登村	193石	旗本三枝氏領	* 草牛村	95石	旗本三枝氏・旗本高木氏領・神野寺領
* 尾車村	228石	旗本三枝氏・旗本本多氏領	(元治元年(1864)から西端藩領となる)		
* 六手村	490石	旗本御手洗氏・旗本寛氏・旗本井上氏・旗本河内氏・旗本斉藤氏領			
* 浜子村	166石	旗本赤松氏領・及び建曆寺領	* 小山野村	507石	旗本大久保氏領
* 常代村	666石	旗本神尾氏・旗本井戸田氏領	* 小香村	134石	旗本神尾氏領
* 宮下村	289石	文禄4年(1595)～旗本石野氏領	宝永5年(1708)～旗本赤松氏領		
* 新御堂村	56石	旗本飯室氏領及び最勝福寺領	* 油江村	52石	旗本花村氏領
* 八幡村	210石	飯野藩保科氏領、及び旗本青木氏領			
* 貞元村	654石	寛永10年(1633)～元禄15年(1703)旗本田中氏領、 宝永2年(1706)～旗本高尾氏領及び神尾氏領			
* 作木村	59石	小人頭志村氏領・小人頭山本氏領・小人頭河野氏領			
* 中富村	188石	天正18年(1590)～元禄4年(1691)旗本小笠原氏領、その後幕府領となり、天明5年(1785)～飯野藩保科氏領及び旗本神尾氏領			
* 中島村	577石	旗本河内氏領・旗本花村氏領・並びに成願寺領			
* 靱山村	99石	天正18年(1590)～旗本小宮山氏領			
* 白駒村	204石	旗本井上氏領	* 泉村	591石	旗本本多氏領
* 大鷲村	104石	旗本永田氏領	* 大鷲新田	47石	飯野藩保科氏領
* 糠田村	434石	旗本永田氏領、旗本井戸田氏領、並びに旗本藁科氏領			
* 深井村	574石	旗本神谷氏領及び御留守居役組与力給地			
* 八木村	87石	旗本花村氏領	* 長和田村	61石	旗本井上氏領
* 塚原村	132石	旗本井上氏領	* 行馬村	102石	旗本飯室氏領
* 日渡根村	153石	旗本中山氏領・旗本井上氏領・並びに旗本小笠原氏領			
* 鹿野山宿(門前)		神野寺領			

川舟運送代理人証文

相渡申川舟名題証文之事

一今度川舟名題之儀吟味之上相改、其方共持分舟高拾九艘名題永々相定、極印札沓枚宛相渡申候、然ル上者差上置候証文之通、諸事猥無之様致、尤荷物等無滞運送可申候、且又右為名題金式両宛致上納慥請取申候、為後証仍如件

享保一四年四月

根岸又左衛門 印
萩原郡 平 印
土橋丹右衛門 印
高橋儀左衛門 印
嶋田久米右衛門 印

市宿村
舟主
佐兵衛殿

(君津市清和公民館)

川舟運送代理人証文

川舟の荷物は、領主側の統制が加えられ、村の舟持ちや商人などが運送請負人となり、領主への運上金の上納・運賃の公定・幕府への十分一運上金の上納などを行った。この運送請負人の持ち舟に対し、川舟運送代理人証文が付与されて、幕府舟役所から「極印札」が出され、舟年貢が賦課された。

市宿村の運送請負人佐兵衛は、享保14年（1729）19艘の持舟に曾根氏の代官から極印札が1枚ずつ渡され、1艘につき、名題金2両宛上納している。

（『史料集Ⅳ 446頁』 前頁「川舟運送代理人証文」参照）

* 曾根氏と小糸川流域の領主

小糸川流域は幕府の天領であり、市域に地行所を持った旗本の中には不思議なことに甲斐の武田家にゆかりがある者が多い。武田家滅亡後に家康に仕官した旗本の禄高は低い。曾根氏や周西地域を支配した小笠原氏など、いち早く、家康に仕えて重く用いられたのか禄高が高い例もあるが、八王子同心などのように、多くが禄高の低い領主であった。

市域の旗本知行所は、石高の低い江戸詰め旗本たちの給地として細分化して与えられ、一村を二名以上の旗本が支配する相給制度が採られた。二人の場合は二給、三人の場合は三給といわれた。旗本たちは、年貢のほか、江戸の屋敷での中間・女中奉公、その他の労役、商品流通による出費の負担を給地の農民たちに強いた。それは農民を困惑させ、小糸川流域の村々を一層貧しくさせた。

旗本たちはほとんどが将軍のいる江戸に住んでいた。禄高の高い旗本は代官を市域に置いた。曾根氏のように知行所内の有力な名主を代官に取り立てて支配させた例もある。

小糸川上流部を支配した曾根氏は、江戸初期の寛永18年（1641）～慶応4年（1868）の幕末に至る間、市域20か村・約2000石の領地を統治した。この曾根氏により小糸川の川舟の流路は整備されていったという。曾根氏について『君津市史』では次のように記述している。

曾根氏は、甲斐国八代郡曾根村の出自故に曾根を称す。はじめ甲斐武田家、のち今川家に仕え、曾根長次の代に家康麾下となる。家康が関東に入国すると伊豆国の代官職を命ぜられる。長次から数えて三代目の吉次は秀忠に仕え、勘定奉行・評定衆に列せられた。吉次の子吉勝は、家督を継いだ二年後の寛文4年（1664）死去し、市場村妙喜寺に葬られた。その後は幕末まで家督は相続されたが、要職には誰もついていない。

寛永18年（1641）曾根源左衛門吉次が3000石を知行することになって、初めて市域の村々の領主となった。領地は、武蔵国埼玉・上総国周准・天羽の三郡内の村々であった。市域内では市場村ほか二十村を支配した。

* 旗本曾根氏が寛永18年（1641）～慶応4年（1868）まで支配した知行地の村

- | | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|--------|--------|-------|
| 1・西栗倉 | 2・市宿 | 3・東猪原 | 4・平田 | 5・植畑 | 6・西日笠 |
| 7・二入 | 8・東日笠 | 9・正木 | 10・宿原 | 11・怒田沢 | 12・旅名 |
| 13・倉沢 | 14・辻森 | 15・大岩 | 16・東栗倉 | 17・奥畑 | 18・奥米 |
| 19・市場（天正19年（1591）から一部妙喜寺領） | | | | | |
| 20・西猪原（天正19年（1591）から一部久原寺領） | | | | | |

曾根氏が川舟の流路をいち早く整備したのには理由があった。支配下の村々は山が多く、新田開発をして米の増収を望むには困難なため、曾根氏は江戸に近いという地の利を生かし、燃料として山林を利用することにしたのだという。

小糸川上流の薪、炭などが江戸の市中に運送されるようになると、利権を求めてであろうか商人が清和地区までやってくるようになり、その中に**土窯半兵衛（常盤半兵衛）**がおり、高温で焼く炭焼き窯を伝授し、この地域は固焼上質炭の生産地となった。また、清水河岸から下る川舟の船頭であった**秋広平六**のように、商人となって江戸に出、のちに波浮の港（伊豆大島）を築き、今なお「神様」と崇められる者も輩出した。この二人は小糸川の舟運に関連して貢献した代表的な人物である。

（土窯半兵衛については木曾野正勝氏のホームページ「半兵衛窯」参照）

（秋広平六については『清和村誌』、『波浮の平六』参照）

また、清和地区の市宿の町並は、川舟に関する職業と関連して構成されており、大変興味深い。詳細は小糸川の河岸の項で述べる。

（2）舟運にともなう制度

江戸幕府以前から船奉行の制度が設けられており、有事に動かせる船舶数の把握や、海船・商船などの取り締まりにあっていたのだが、各地で川が開削されて舟運が盛んになると、新たに川舟に対する制度を設け、統制にあたらせた。川舟奉行もその一つである。

小糸川でも積荷の十分一の運上と、通船のために川浚いなどの労役が新たに課せられた。

川舟奉行の設置

江戸幕府は寛永10年（1633）から、川舟奉行を置き、江戸及び関東の川舟統制にあたらせた。江戸舟はもちろん、江戸に出入りする川舟から川舟年貢・役銀を徴収した。川舟運上と呼ぶ地域もあり、米で徴収するところもあった。

川舟奉行とは、江戸幕府勘定奉行の支配下にあり、川舟行政を担当した。主な仕事は、江戸・関東の川舟に極印を打ち舟年貢、役銀を徴収することであった。江戸初期には、戦時・公用などの役船徴集・そのための川舟の把握が主要任務であったが、のち、川舟による商品流通の発展とともに、年貢役銀の徴収に重点が移った。奉行の数は2～3人で、主に小禄の旗本が勤めた。（『国史大事典』より）

*小糸川十分一運上の徴収

「十分一」とは運送税のようなもので、川下げする物資に対して価格の十分一に相当する額を税として徴収した。

既出の「小糸川に川舟を見た」という1613年から、十分一の通行税を幕府が取り立てるようになるのはわずか16年後であった。この間に小糸川では急速に川の改修や整備が行われ、通行する川舟の数が増えたのであろう。

川舟に関する制度の変遷や、運上金や請負人のこと、川舟の数や大きさなどが

尾車自治会保存の「御運上十分一発」という古文書に詳しく記されている。寛永6年から寛政10年までの約170年間の記述である。この資料は『君津市史』では、「小糸川十分一初発由緒書」として載っている（『史料集IV 450頁』）。以下、その記述を読み進めてみる。

十分一の取立ては、寛永6年（1629）から正徳元年（1711）までの、84年間は幕府代官が直接行っていた。この事業は官営で、代官の支配に属していたためこの役所を「十分一役所」、あるいは「十分一会所」とも称した。また、のちに取立てを請負った者を十分一請負人といった。

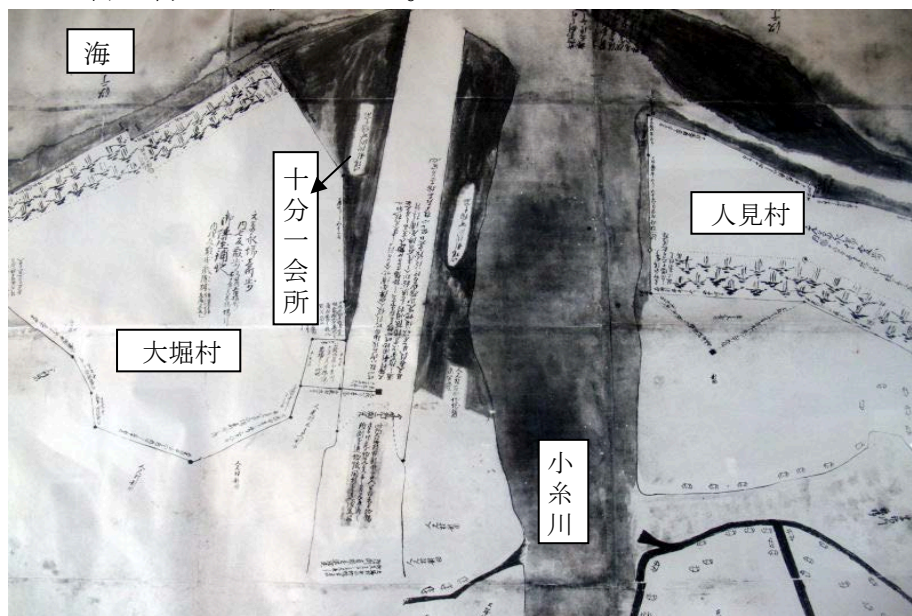
*大堀村（現富津市）に十分一会所設置

十分一運上が始まった寛永6年当時、小糸川流域は周准郡しゅうすくんと称し、代官佐野平兵衛の支配下にあった。代官が各村を見廻りした際に、「土地柄が悪く難儀であろうから、なにか所得増収の良策があれば願ひ出るように」と言われた大堀村の名主たちは、江戸へ運送される小糸川上流からの薪竹木の類から十分の一を大堀村で取立てて上納したい、また、運送稼ぎや荷物の売買などで、村方の収入の助けにしたい旨を申し出て、勘定奉行に伺いの上許可されたという。

つまり、この名主たちが十分一運上請負人になり、以後、河口の大堀村で諸品の十分一を取り立てることになった。

大堀村には、九間四方（約268平方メートル・81坪）の「十分一会所」と、14間（約26m）の「置き場」が、川付の寄瀬に設けられた。

大堀村の名主三名は、公儀の役人の立会いの下、およそ84年間取立ての仕事を占有し、3両一人扶持ずつの給金をもらい、諸品を江戸まで運送する特権と蔵米や薪の運送料を得ることができた。



人見村大堀村草永場争論絵図(文化14年) 神門 齊藤才次氏所有

(推測：十分一会所が設けられたのは小糸川の砂洲、白い部分のあたりか)

*運上金値上げ

十分一運上の取立ては、正徳2年（1712）になると制度が変更され（いわ

ば民営化と値上げ)、より高額の運上金を申し出た江戸深川の商人・京屋善蔵が新たに請負人として参入して、大堀村、人見村の名主などとともに、十分一運上の徴収と薪、竹、木材の江戸への運送を任された。

名主たちが十分一請負人を継続するには、運上金の増額条件をのまなければならなかった。天明8年(1788)から人見村名主の名が見られ、以後、代々大堀村・人見村の名主の二人で勤務したことが書かれている。

この期間、幕府に収める屋多良木2万3千束が10ヶ年賦9万8千束に吟味され、それから四度の切り替えのたびに段々と吟味増しされ、寛延3年(1750年)頃までには15万束となったという。また、小糸川十分一で取り立てた薪は「御上納木」にならず、一旦江戸へ送って売買し、その代金で薪を買い納めることもあったという。

(屋多良木・・・不明。小糸川上流域から出される薪を称したという)

小糸川の十分一請負人は、この十分一運上をもって江戸城の本丸、西の丸の御用屋多良木として御春屋^{おつきや}並びに代官支配役所へ上納していた。

(御春屋・・・穀物を精製する小舎のこと。江戸城の台所・燃料倉庫)

弘化4年(1847年)には、この小糸川十分一取り立て運上である屋多良木10万6561束の上納の内、7万8589束を御春屋役所へ、2万7972束を代銀で代官役所へ上納している(『史料集IV』456頁)。

この当時(弘化4年)の小糸川十分一請負人は、西川村名主庄左衛門である。

曾根氏領地の20か村からの下り舟には、十分一の運上は取り立てない旨が記されているが、その理由は不明。仲之河岸に、曾根氏の会所が設けられていたので、それと関係あるのかははっきりしない。

*川舟運行確保のための川浚い普請

川舟の運行には、その障害となるものを除去し、川路を確保しなければならず、幕府は川下げの障りとなる行為を禁じた触れを出している(『史料集IV』449頁)

小糸川十分一運上は、この川の通船が確保されて、はじめて徴収できるものである。しかし、小糸川は、上流からの土砂の堆積により、川底が浅くなったり、台風や大雨などにより、付寄州、欠け崩れなど災害の発生で通船に支障をきたすことが多く、代官所ではたびたび川付きの村々に、一斉に川浚い普請を命じている。また、川の両側に生茂った竹木の切り払いも村々に命じ、検分のための役人の派遣を川付の村々へ「人見村御十分所」より通達の上、巡回した。川沿いの村々は、度重なる川浚い普請は負担であり、人足の徴集等で大変困惑したようである。

一方的な役所からの通達に、村役人たちが結束して異議を申し立てた例もある。安政3年(1856年)の浚い普請は、前例と違って水面から幅2間(約3.6m)にわたって竹木の伐り払いが命じられた。しかも、伐り払い部分は、従来6尺(約1.8m)としていたものが、6尺5寸(約2m)を1間とすると改められ、また、川除けのためにあった杭木の抜き取りまで命じられた。この命令に対して外箕輪取締役は、地頭所に対して「川幅にかかわらず縁の竹木を伐り払い、また狭い場所を伐り拓げるなどすれば田畑が欠け崩れる」として、この新規の命令を中止してくれるように願い出た。その結果検分が行われ、結局、杭木の抜き取りなどは中止され、川幅(水流幅)についても一定の基準が定められた。

(取締役・・・川付の村々の代表世話人か。)

(地頭所・・・知行地を与えられた旗本を地頭という。その旗本の現地役所)

それによると、「小糸川通り幅六間、曲り候場所拾五間之定」とし、川舟が通る際の水流幅は、

猪原村～原・六手村 6間から8間(約10・9～14・5m)、曲る場所10間(約18m)

六手～杓師・久保村 8間～12間(約14・5～21・8m)、曲る所12間(約21・6m)

久保～下湯江村川尻 13間(約23・6m)、曲る所は15間(約27・3m)

とし、先前より綱道は無い事と定めた。以後、この水流幅がなければ、この振り合いをもって浚普請を行うことを河岸請負人の船持惣代・小糸川十分一請負人・川沿いの17か村との間で取り決め、約定を取り交わしている(『史料集IV 460頁』)

(綱道・・・川舟を引き上げる時に使う川傍の道・川尻から先には無い)

*川幅

江戸時代の小糸川の川幅は、川沿いの村々の記録(「村明細帳」『史料集I』)によれば、上流の鎌滝村では明和元年(1764)に20間(約36m)、隣の大野台村で寛政4年(1792)に20間～30間(約36～54m)、下流の久保村では明和2年(1765)に20間(約36m)であり、河口部人見村では嘉永3年(1850)30間(約54m)とある。

現在の小糸川河口は拡張工事によりおよそ90mである。比較は出来ないものの川舟が運行できるよう整備されていたことが伺われる。

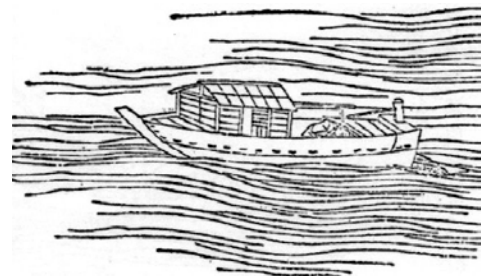
*船の大きさ

川舟の大きさについては、明治7年(1874)の荻作村「舟壱人別取調書」によると、一艘が長さ13間1尺(約23・8m)、もう一艘が長さ13間3尺(約24・2m)とある。また、明治16年(1883)の三直村「川下げ荷積舟鑑札下げ渡し願」の例では、その長さ9間5尺8寸(約18・1m)であった。

しかし、江戸時代の川舟は、明治、大正時代から思うとずっと小型であった。次表の享保7年(1722)の「川舟間尺盛付御定」(川舟役所勤方口役銀取立定書)に、川舟の大きさと、年貢が定められていたことがわかる。

六尺を以長計打		御年貢定分	
茶船類	1、長銭200文	長	2間3尺5寸迄
全	1、" 250文	"	2間5尺五寸迄
全	1、" 300文	"	3間1尺五寸迄
全	1、" 350文	"	3間3尺五寸迄
全	1、" 400文	"	3間5尺五寸迄
全	1、" 450文	"	4間1尺五寸迄
全	1、" 500文	"	4間3尺五寸迄
全	1、" 550文	"	4間5尺五寸迄

享保7寅年(1722)五月



伝法茶舟
横倉辰次著

江戸時代『舟と航路の歴史』

「茶舟とは細長く小さな舟の総称であり、5・5間(約10m)以上の川舟は特殊扱いされたという。小糸川の川舟は伝えられるところ、茶舟に近い形状であり、水量の少ない中、小河川を通行できるよう、喫水の浅い構造で底は平ら、中央に小さな屋形があり、中は畳4畳敷きで寝食できたという。この舟の積載量は楯で

1、350束、川舟3杯で海船1杯を原則としていた」（『小糸町史』）。

*年貢米の輸送

年貢米では、川舟一艘の積荷の量は、明和元年（1764年）の「鎌滝村差出明細帳控」によれば、80俵積みとある。

享和3年（1803）当時の年貢米一俵の容量は、大概3斗5升（52.5kg）を**本石**とし、これに雀鼠耗^{じやくそこう}のための出目米として2升を加え、これを本石斗立といた。さらにこの本石斗立の外に、口米として一升込米、即ち欠損を補うため一升を加えたが、舟で川を下り海を渡って運送するので、途中の腐化米（更米）、または**濡米**などの欠減を補うため、さらに一升の米を追加して入れさせられ、そのため一俵は、四斗から四斗一升入となった。（『小糸町史』）

雀鼠耗・・・租税の穀物が保管中や輸送中にすずめやねずみに食われて減るといふ名目で余分を取る税（『角川新字源』）

出目米・・・江戸時代における田租の付加税の一つ。初期には貢納米は柘に山盛りにして収めたが、元和二年（1616）から山盛りの分を柘搔で掻き落して量り、三斗五升入りの俵で、二升を加えて収めさせた。その二升分を言う。（『広辞苑』）

（3）小糸川舟運の盛衰

*川舟の運航（上り下り）の様子

明治期の舟運が盛んだった頃の話が伝わっている。（『君津市史 民俗編』）

小糸川の川舟には、船頭が3人ほど乗った。舟一杯に荷を積み終わると、粟倉河岸から数10mほど上流に作られていたトマイを切って、その水の勢いで粟倉河岸から河口の人見河岸（あるいは大堀河岸）まで、一日かけて川を下った。

（トマイ・・・丸太と板で、およそ9尺（約2.7m）の高さに川の流れを堰き止めたもの。トマイを切るといふのはその板をはずすこと）
（船頭・・・当時、舟で働く人は全て、操舵者も綱を曳く者も船頭と称した）



ひらた舟

一芦屋歴史の里（歴史民俗資料館）蔵

荷を降ろした川舟は、釜神または靱山あたりで泊まる。特に釜神は房総往還の宿場でもあり、川近くには宿や店が軒を並べて市をなしており、副食物を買い求めるには便利であった。舟の縁に身を乗りだして箆で米を洗い、船上に七輪を据え食事の仕度をした。苫（とま … 葦や萱）で作った屋根は低い船の中に寝泊りする事もできた。

帰りは舟を綱で曳き上げる。その帰り舟





北九州市八幡西区「堀川歴史公園」展示陶磁器画（川舟の引綱を曳く人が描かれている）

には日用品、雑貨、建材などを積み込んだあと、舵を操る船頭ただ一人を乗せて水竿（ミザオ：竿の先にハの字型の金具がつけてある）を川床に差し込んで舵をとる。ほかの船頭達が川沿に作られた舟道（綱道）を辿って、三日ほどかけて舟を曳き上げた。

この舟道は兩岸に付けられた細い道（所によっては片側だけ）で大野台あたりまでであった。（玉川和彦氏は、綱道は栗倉の堰止場まであったと記している）。

秋元村に入ると川岸は断崖となるので、舟道から川の中に入って曳き上げた。この曳き上げ作業は重労働であった。舟の後尾近くには檣（ほぼしら）が立っており、その檣に綱を結び、船尾を上流に向けて、2本の綱の先端をそれぞれ輪にして肩にかけ、身を屈めて片手で地をたぐるようにして曳き上げたという。そのときには、長さ4～5尺（約1.2～1.5m）の帯状の「レンジャク」という肩当を使用した。

また、木材や竹は筏に組んで流したが、中には筏の上に薪を乗せて運んだこともあったらしい。

竹筏は、竹のウラ（竹の先）を交叉させ、4～5尺幅に藤つるで4～5間（約7.3～9.1メートル）の長さに組み、それらを10～20くらい連結した。乗り手は3人で、長さ2間くらいの竹に「コジリ」という二股の鉤をつけた竿を、唯一の道具として使い、弁当持ちで、河口の人見河岸（あるいは大堀河岸）まで流した。そして、二股の鉤をはずし竿の竹まで売り払い、歩いて帰ったという。

川下げは、秋の彼岸から春の彼岸までは自由に運行できたが、春の彼岸から秋の彼岸までの所謂夏場は、耕地の灌漑用水のため、水を堰き止める留場と称する工作物が設けられるため、月の内3日くらいを定めて留場を開くこととし、臨時に舟を運行する場合には各留場の管理者に連絡し、前以ってその承諾を得たうえで通すこととしていた。

*積荷（商品）と運賃

積荷の主なものは、米（年貢米）のほか、薪、炭、杉丸太、唐竹、真木などで、ほかに醤油、酢、葉大豆、煎茶、小唐竹、小豆、胡麻、川杭、山芋、ウド、シダ、ユズリ葉なども川下げされた。（「仕切帳断簡」辻森 川俣家文書）

運賃は安政5年（1858年）の「海川諸荷物運賃定」（中島 佐藤家文書）によれば、上流の間並・仲之・清水・川崎の河岸から河口の人見、大堀の河岸まで、樫炭100俵で銀15匁、梅炭100俵で銀15匁、真木275束で銀15匁であった。

中流、下流の各河岸から河口の河岸までの運賃は、下記に見るとおりである。

小系川川舟運賃（弘化3年10月）

区分	間並河岸・中之河岸	鎌滝河岸～	塚原河岸～	靱山河岸～	大下河岸～	松川
口	清水河岸 川崎河岸	駒ヶ保河岸	長島河岸	原河岸	大下河岸	

品名	清水河岸・川崎河岸	駒久保まで	長泉守まで	原まで	八手まで	
樫炭(100俵)	銀15匁	—	—	—	—	—
榊炭(110俵)	銀15匁	—	—	—	—	—
真木(275束)	銀15匁	—	—	—	—	—
樫真木(1束)	—	鏝5文	4文	3文2分	2文5分	2文3分
松真木(1束)	—	4文	3文	2文2分	1文8分	1文6分
五分一(1束)	—	4文8分	3文8分	3文2分	2文3分	2文1分
棒(1本)	—	24文	20文	16文	14文	12文
土腐板(1枚)	—	18文	16文	12文	10文	8文
平板(1束)	—	24文	20文	16文	14文	—
炭(1俵)	1分2厘5毛	1分2厘5毛	12文	10文	8文	7文
海苔そだ(1束)		6文	5文	4文	3文	2文8分

*川舟の減船

延享4年(1747)、市場村舟持伝蔵と利助の願い(『清和村誌』星野家文書)によれば、従来は曾根氏の知行地の村々では「名題御極印札を下された御役船が年末御用の役船をつとめてきたが、近来は御運上御請負方手舟が多くなり、勝手次第に上下するようになった」、そのため「座舟が段々減りいまでは6艘になってしまい困窮し御用の御役舟も勤まり兼ねる」と訴えている。

当初、小糸川舟運は、先の幕府による小糸川十分一運上の徴収と、一方では、曾根氏の領主荷物の運送を中心とする秩序によって編成されてきた。曾根氏知行地内の河岸と舟主による従来の秩序は、領主による名題御極印札を受けた御役舟(座舟)という特権的な舟による運送から、手舟による運上請負という事態に到っていたことを示している。

このことは、単に領主荷物の拡大だけではなく、広範な農民的小商品生産の展開を背景とするものであろうと考えられる。

この手舟の舟持ちとはどんな存在であったかといえ、河岸の村々に居住する中、上層の農民であったり、また、専門の間屋として独立した者たちであったと考えられる。

普通商人荷物の運送では、商人から口銭が問屋(運送業者)に支払われ、問屋は、船頭などの運送人に運賃を支払う。運送人は領主に役銭を上納する義務を負っている。手舟の場合には、この口銭と運賃が収入となり、船頭を雇い入れた問屋よりも収入はよいことになる。さらに、この問屋の中に仲買商をも兼ねる者が現れるが、これは運賃の中間搾取を排除し、収益の独占をはかる形態となる。

江戸時代中期以降、この手舟数は減少するが、これは舟持ちの競争が激化し、競争に敗れた舟持ちが輸送業からしだいに手を引く傾向にあったことを示している。

小糸川の川舟の推移を、舟持ちとともに示すと、次表の通りである。

区分 村名	古 来		享保14年(1729)		延享4年(1747)		寛政10年(1798)		嘉永2年(1849)	
	船持名	所 有 数	船持名	所 有 数	船持名	所 有 数	船持名	所 有 数	船持名	所 有 数
曾根氏領 市場村 大野台村 金岡村		18 1	佐兵衛	19		(座船)6	中左衛門 惣五郎	5 1	(市場村中之川岸)	4

鎌瀧村	2								
長谷堂村	2								
高原村	1					長左衛門	1		
深井村	1								
法木村	1					五左衛門	1		
行馬村	1							兵藏 勘右衛門	1 1
塚原村	1								
根本村								六左衛門	1
中島村	1							東右衛門	1
大井村	1								
練木村						茂左衛門	1	定右衛門	1
三直村	1								
六手村	3					金助	2	定七	2
小山野村								平八	1
常代村	1						1		
計	35		(19)		(6)		12		12

曾根氏知行地で見ると、古来は18艘、享保14年（1729年）に19艘、延享4年（1747年）に6艘、寛政10年（1798年）には5艘、と減少し、その後、嘉永2年（1849年）には4艘となっている。

小糸川全体では、古来は35艘、寛政10年（1798年）には12艘、幕末の嘉永2年（1849年）では12艘と推移し、また舟持ちについても、前表に見るように変動が激しい。江戸時代中期に起った減舟の理由として「十分一初発由緒」の記述によれば、近年相場が下値になり、陸出し駄賃と川出し舟賃と差し引くと、陸出しの方が安くなったので、川出しをしなくなった。さらに、小糸川北側で小櫃川に近い村々は、近年、小櫃川へ出すようになったとされている。

これは、この地域の村々からの大消費地江戸へ向けての商品生産が活発になるとともに、江戸での価格変動に対応した商品競争力をつけるためにも、十分一運上で利益の少なくなることを嫌った農民の抵抗とみることができよう。

*農民の小商品生産と旗本曾根氏の商品統制

曾根氏の知行地内には市場村に設けられた仲之河岸、西猪原の間並河岸、市宿の清水河岸があり、その一つである仲之河岸に会所を設け、領主荷物、百姓荷物にかかわらず、領内の物資をこの会所を通して取引させていた。

元禄17年（1704）2月の文書に、「右の御林、近村の百姓かせぎに伐り出し、仲之河岸にて買い上げ」（元禄17年「覚」辻森川侯家文書）とあり、仲之河岸会所を通して売買することが取り決められていた。元禄末に曾根氏は江戸商人(南部屋、加藤屋)と才真木を取り引きしている。（『史料集Ⅱ274～275頁』）

才真木（財真木）……曾根氏領で生産された真木を、地元でこのように称した。

また、特に^{もみ}樅、^{つが}松の三木については、江戸商人ばかりではなく、知行地内の有力者にも請負金を取って出荷させた(元禄14年「材木類等請負金請取証文」)。幕末には、農民の生産する木材、真木、炭などの売り木津出し願ひなどが盛んに陣屋役人宛に出されている。（『資料集Ⅱ 281頁』）。

曾根氏の農民商品（真木、薪、炭など）に対する統制は、農民の利益と対立することもしばしばあったようである。農民は、川舟を使わずに陸出して他の仲買人に売り捌くこともあった。会所を通さなければ運上金を免れ、安く買い上げられることもなく、農民は有利に売り捌くことが出来たのである。しかし、このような行為は「抜け荷」として、領主の取り締りの対象となった。

寛政元年（1789年）に農民が炭荷を他領へ陸出ししたとして、当人、組合、名主連名で仲之河岸会所に「詫書」を提出している。「他領へ陸出しする荷物は、何に限らず届けてから売買する」と誓約し、罰金五貫文を差し出して許されている（寛政元年「炭荷物抜け荷につき詫書」『史料集Ⅱ450頁』）。また嘉永3年（1850年）にも宿原村の小四郎が、自分の持ち山で焼いた樫炭を籠に入れ、そのうえ風呂敷で包み、娘二人と雇人一人に背負わせて久留里町へ売りに出たところを、川越藩の口留番所の役人に取り締られるという事件が起きている（「戌年日記」利根本吉家文書『通史 521頁』）。これらの事件は、農民の願望とは裏腹な規制の厳しさを窺わせるものであった。

*小糸川十分一請負人との対立

幕末期には農民の小商品生産は増々盛んとなり、農民的利益の追求が活発化してくると幕府の十分一徴収との対立が顕在化してきた。

弘化4年（1847年）、山高原村外7ヶ村の役人が「いわれなく荷物を差し止められた」として、小糸川十分一請負人西川村名主庄左衛門を、幕府評定所へ訴える事件が起こっている。請負人側からは「陸出し抜荷いたし、十分一御運上取立不行届き、御薪廻し差し支えるようになったため、荷物を差し押さえたものである」と反論している。（「陸出し荷物出入済口証」『史料集Ⅱ』456頁）

実はこうした事件はこの時が初めてではなく、7年前の天保11年（1840年）にも草牛村との間で「炭陸出し抜荷」事件となっていた。

農民側では「竹、木、筏、薪江戸廻しに成る荷物に限り請負人方で十分一運上を請取り、その他、炭、真木、薪、俵物等土地売り捌きの分は運上にかかわらず陸出し売り捌き出来る」と主張して請負人と激しく対立した。農民側では「江戸廻し分も土地売り」と名付け、少しずつ陸付けし、海辺へ差し出し、多くの俵数になって江戸表へ廻す」という方法もとったようであるが、このようなことは「御運上に差し支える」として以後は禁止となった。この事件は結局5、6俵位ずつ近村へ売り捌くことは自由とし、多くの俵数を江戸表へ売り捌く場合は、運上金を支払って川下げすること、並びに土地売りと名付けて少しずつ陸付けして海辺へ出し、荷がまとまってから江戸回しをするようなことは決してしないということを確認し、これを請書として幕府代官役所へ提出している（『史料集Ⅱ』459頁）。

（4）海船と津（湊）出し

*津出しとその積荷

小糸川に接していない村々や、小浜や大和田の浦に領地を持つ領主が川沿いの村を支配している場合、川舟を利用せずに直接浜辺まで荷物を運ばせ、浜から五大力船に積み込み江戸まで届けさせた。これを津出しと称した。

小糸川流域の村々は、小浜浦から南の富津浦までの湊を利用している。（このあたりを周准郡といい、明治初期まで同一行政区域に入っていた）。

大和田浦や小浜の海岸には、五大力船が大潮のとき近づけたようである。

荷物の量は川舟で運ぶのに比べると少ない。津（港）まで、人か馬の背に乗せて山越えの

津出し湊	集荷村
小浜浦	北子安村、馬登村
畑沢浦	泉、尾車、練木、法木作（本多氏知行所村々）
大和田浦	（代官支配村々）及び、南子安、三直、大山野村
人見浦	（船持として八郎衛門、民助の名がある）
大堀浦	貞元、外箕輪、杵師、南子安、久保、山高原、郡、原、練木、大月、森戸、長谷堂、鎌滝（清水領知の村々） 鎌滝、大野台、山高原、東日笠、中島村
川名浦	下湯江、宮下、三直村
富津浦	上湯江、三直、宮下、久保村（赤松氏知行所村々）

（『君津市史 通史 532頁』表より小糸川流域のみ抽出）

険しい道を歩いて浜まで出るため、量も制限されたのであろう。

五大力船の積荷は、年貢米以外に村々で生産された商品荷物も積みだしていた。三直村や宮下村の名主から江戸の商人などへの「送り状」には、炭や竹、木材、薪・柳・縄・^{むしろ}筵・わら等各種産物が輸送されたとの記録がある（『史料集Ⅱ 471頁』）。

江戸からの帰り船には、衣料・雑貨・肥料・砂糖・醤油・菓子・酒などの荷物が積まれていたと考えられる。市域の名主家の一年間の出納簿や見舞い品の中には、江戸からの移入品と思われる品々が見受けられる。絹糸・唐草・裏地・砂糖・塩・醤油・鰹節・煙草・金平糖・簪・櫛・葉・針・半紙・線香・抹香・花火・蠟燭・本などである（『通史 533頁』）。これらの商品流通に海船の果たした役割は大きかった。

年貢米の江戸への輸送は、船主が輸送を引き受けた時に村の名主が領主に差し出した証文を「運送引き受け証文」といった。一般的に河岸で年貢米を受け取った後は、すべて引受人である船主の責任となった。当時の海船は運送の効率を高めるため、積荷を船の能力以上に積む傾向があった。また、運搬中に荷物が損じる危険性があったため荷主と荷受人との間にはこうした証文が取り交わされたり、領主ごとに運送人と契約することもあった。

寛政2年（1790）の「西上総国周准郡馬登郷村帳写」の文中に「御年貢之儀者、同領小浜村江津出任小浜村御役場ニ積上納任候、但道法式里余」（お年貢の儀は同領小浜村へ津出し任せ、小浜村御役場に積み出し上納任せ候、但し道のり二里余）とある。これは馬登、小浜両村とも旗本三枝氏の知行地のため、両村の年貢は小浜村代官役所に積出し上納することを任せたとするものである（『史料集Ⅱ 497頁』）。

寛政3年（1791）には貞元村の領主、旗本高尾氏用人と大堀村の船主藤右衛門で「年貢米運送引受け証文」を取り交わしている（『史料集Ⅱ 466頁』）。

安政5年（1858）久保村の年貢米は陸送され、同郡大和田村の積問屋文吉から久保村の村役人に廻米輸送引受人証文が出されている。そこには「運送米は、100俵につき一俵九分で、もし弁米などがあったときには、引受人が始末し村方には迷惑をかけない」とある（『史料集Ⅱ 468頁』）。

*海船運賃

文化7年（1810）に、泉村の田中東蔵から畑沢村の船持ち弥左衛門が、楨20、626束を引き請けたときの覚えには、一両2、000束の計算で10両1分余りで運送している（『史料集Ⅱ 466頁』）。

海船運賃については、弘化3年（1846）周准郡の「海運船賃の定」（中島佐藤家文書）に荷物の運送について次のような記述がある。

1. 諸荷物を大切に扱い、もし傷みが見えたら荷主に届けて運送すること。
1. 諸荷物が不足になったものは荷主に相談のうえ弁償すること。
1. 荷物の仕入れ並びに運賃などは、せり込み一切ないようにすること。
1. 紛らわしい荷物の売買は一切しないこと。
1. 新加入の船持ちがあったときは、五大力船、川舟でも一艘につき諸入用割合として金五両を差し出させ仲間に参加させること。

なお、海船で運ぶ運賃は次表のとおり取り決めている。文化7年と比較すると、運賃がやや高くなっているように思われるが、年貢米は変わらなかったようだ。

金1両につき中之河岸荷物の分は1,800束 並物・松・樫・五分一共に2,000束 三直山松真木の分は2,200束 炭100俵につき銀12匁 梅炭110俵につき銀12匁 白 尺メ1寸につき銀10文	小割挽物類2間尺メ1本につき銀124文 角物類は尺角1本につき銀3匁 唐竹大小100束につき銀25匁 苗竹大小100束につき銀25匁 売米1俵につき銀36文 樽物1本につき銀5分
--	--

典拠：安政5年2月「海川諸荷物運賃並ニ規定書之事」（中島佐藤家文書）より作成

各村明細帳によれば、年貢米の海船船賃は、明和2年（1765）の久保村では「船賃諸掛り地頭様より給せられる」とあり、天保12年（1841）の中山村では「殿様入用」と記され、領主側が負担することが一般的であった。

年代	問屋	船運賃米	備考
弘化4年（1847）	大堀村 船主	100俵につ き1俵9分	周准郡清水領の年貢米を 運送
安政5年（1858）	大和田村 積問屋	100俵につ き1俵9分	周准郡代官支配の年貢米を 運送

*海船

江戸時代、運送船として使われていた船に五大力船と押送船があった。また、幕府から特権を得て貨客の運送にあたった木更津船などがあった。

[五大力船] 江戸時代を中心に関東周辺の海で活躍した、50石～500石積の廻船である。

本来は、帆船専用の海船であるが、江戸市中の河岸に乗り入れるため菱垣廻船（弁才船）より喫水が浅く平たい船底であった。船体は細長く、特に舷側に棹走り（棹を使う場所）を設けていた。海川両用船のため川船奉行の支配下に置かれていた。



横浜本町(元町)堀川に碇泊する五大力船。
 (右舷に長い棹走りが見られ、帆柱は倒され、舵は引き上げられている)
 『日本の船 和船編』より

[押送船] 船の用語で「押す」とは櫓で漕ぐことを表す。関東周辺の漁村から江戸の魚問屋に鮮魚を運搬した快速の小船で、帆走は従とし、風向きにかかわらず櫓を押して走るのでこの名がある。この船は生魚のほかに、塩魚、干鰯、米、薪炭から人まで輸送した廻船、便船の機能を兼ねていた。海船だが江戸市中の川に出入するので川舟奉行の支配を受けた。船首は先鋭で船槽には生け簀が設けられていた。大きさは櫓七挺立ちのもので全長三丈八尺五寸(約11メートル)、肩幅八尺二寸(約2.5m)深さ三尺(約0.91m)あり、順風時には六反帆を張って航行した。



葛飾北斎「富獄三十六景 神奈川冲浪裏」
 逆巻く浪をもともせず、
 櫓を押して走る押送船が描かれている

(5) 明治・大正期における小糸川の水運



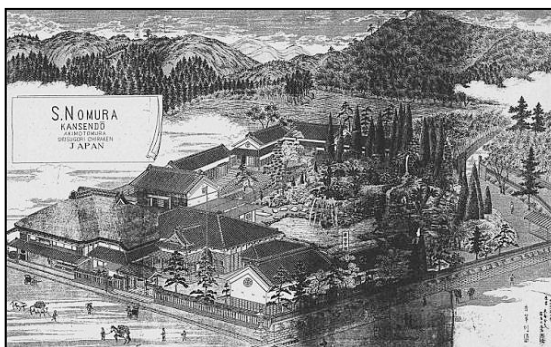
清水河岸の野村家集積場 (木曾野正勝氏 蔵)

水運は、明治新政府の強力な産業振興政策もあり、川舟を中心として個人資本に独占化され、さらに発展した。

山持ちは自己資金で河岸を設け、船頭を雇い、自己の山林から産出した薪炭や角材を運び、東京、横浜方面に売りさばくと同時に、運送業も手がけ運賃収入も得た。帰り舟には

日用品・雑貨・建材などを積み、時には墓石なども運んだという。運送だけではなく、これらを売る店も経営したのもあり、水運に関する利潤を独占した。

水運業者は持ち山分だけでは足りずに周辺の山から木々や薪炭を買って売買し、利益を上げた。そのため、小糸川では明治の前半、市宿に野村周蔵による野村河岸、明治後半には鎌滝の松崎市郎次による松崎河岸が活況を呈した。



市宿にあった野村邸 銅版画

*用水施設と舟運との利害

用水施設としての揚水車は、ほとんど小糸川の下流域に集中し設置された。揚水車は江戸時代に一部の地域で設置されていたようであるが、規模などについては定かではない（小糸川倶楽部記録集『水との闘い』中野・人見の揚水車参照）。大規模な水車の多くは、明治26、27年（1893、1894）の旱魃を契機として設置されている。

当時盛んであった舟運（舟、筏の営業者）との間で利害が対立した。そのため明治27年（1894）八重原村三直をはじめ、周西村久保、同中野、同大和田、同人見（2ヶ所）、青堀村大堀と、じつに7ヶ所に設置されるにつき「相互に親切を尽くし、勝手に切り流しなどをせず、互いの利益をはかり、川舟との協議も相談の上行う」旨、堰溜7ヶ所同盟を結成している。

そのうえ、通舟と水車の紛争において「田植え期間中は水車が優先する」との弁護士の鑑定書（『史料集IV22頁』）を受けて、準備のうえ明治28年（1895）に、関係10ヶ所の水車留場組合と6か村の舟筏営業者（9名）、双方の譲り合いにより10年契約の約定証を交わしている（『史料集IV 489頁』）。

その1年後の明治29年（1896）に、10ヶ所の堰溜を行うことにより、留場の通舟との関係、水車の運転上支障が多かったため、関係10ヶ所の惣代人が「約定証」を作り取り決めを行っている。

また、明治30年（1897）には、川舟運行、留場の管理などについて同盟規約を作っている（『史料集IV 489頁』）。

*松崎河岸と取り扱い荷物

明治維新後、川舟による商品売買は江戸期よりさらに活発に行われた。曾根氏の会所のあった仲之河岸よりも、野村家が集積所を構えた清水河岸を中心に賑い、茶店・料理屋・宿屋・床屋などが集まり町場を形づくったほどである（市宿）。

明治政府の産業振興政策により薪炭の需要はますます増え、この地域の生産は白炭・ラクダ炭が高値で取引され活況を呈した。

松崎河岸は、明治の初め頃、鎌滝の松崎家の傍に設けられた。松崎家の舟運関係史料は、明治10年代から確認することができるが、中期以降、野村家の後を引き継ぎ、小糸川流域の林産物資の仲買・運送業者として規模を拡大し発展した。史料的には、昭和10年代まで舟運業を行っていたことが確認できる。

明治21年1月の松崎家の「荷物積出帳」（『史料集IV 487頁』）には、炭、樫

や雑木の薪、竹などを横須賀に送り出したとある。自分の山や他の山持ちから買い付けた木は、人夫を雇い、山の中で薪や海苔ヒビとして加工させ、河岸まで運ばせた。扱った積荷の量はかなり多く、立ち木伐採の切り子、薪のそくり手（束にする人）、山から河岸までの運び屋、など大勢が雇われ、農村経済に占めた比重は大きかったものと推測される。

松崎家の明治45年当時の集計によれば、薪だけで約二か月分が170円余に達する。年間を推計すれば1,000円を超えることになり、他の荷扱い分を含めれば大層な高額粗収入であった。

松崎家は自宅付近の河岸のほか人見にも河岸を設け、そこに支店を置き、一部を薪・炭・海苔ヒビを扱う業者に売り、特に材木は横浜・横須賀方面の業者と直接取引をしていた。（『君津市史 通史766頁』）

*大正期の水運

小糸川の水運は、明治期に引き続き薪、炭材の運送を中心に展開した。

区 分	大 正 3 年	大 正 1 0 年	
粟倉	金92銭	2円60銭	3円25銭
猪原	83銭	2円50銭	3円
清水	73銭	2円30銭	2円80銭
芝原・馬場（川崎）	64銭5厘	2円20銭	2円70銭
沢巻～小糸橋（合頭）	57銭5厘	2円10銭	2円50銭
長和田・大井戸	53銭	2円	2円30銭
塚原～東前	46銭	1円80銭	2円
大井川田・明治橋	38銭	1円40銭	1円55銭
三直・六手	30銭	1円20銭	1円20銭
松川		80銭	80銭
引き手	23銭	70銭	85銭
積入（4人1艘分）	14銭	50銭	一人50銭
川普請一人		70銭	
水増一束につき		3厘～4厘	

注:大正10年の右欄は、同年12月10日よりの賃上げの値。

典拠:大正3年1月「川船載雇人請帳」、大正10年1月「川船載雇人請帳」より作成

しかし、その経営は物価高騰の中で、買い付け材及び運賃の高騰となって現れた。前頁の表に見るように粟倉河岸からの運賃は大正3年（1914）92銭であったものが大正10年（1921）には2円60銭と2.5倍以上になった。更に、同年暮れには3円25銭と値上げが予定されていた。また、船の引き手、積み込み人足、通舟確保のための川普請負人足などの人件費も高騰していく中では、荷物運送コストを引き上げなければならなかったようである。

この時期小糸川を上下していた川舟は、山田屋舟（小糸）・常五郎舟（小糸行馬）市蔵舟（清和）・六手舟（君津）・松崎舟（小糸）・全古舟（小糸）・三直舟（君津）の7艘である（『小糸町史』）。

大正10年（1921）の1年間に沢巻河岸で取り扱った薪・炭の数量を根本「加藤家の帳簿」より見てみよう。トラックによる陸輸送開始寸前の水運である。

これらの薪、箆を山から河岸まで運んだ者、薪そくりの人名を帳簿の記載から拾うと77名になるという。このほかに、真木山伐採の切子を加えると夥しい人数が山稼ぎをしており、農民経済に占めた比重が大きかったことが推測されると『小糸町史』の筆者は記述している。荷主は全員、旧小糸地区の住人である。

そくり手…薪を束ねる者・この地の方言

荷主	薪(束)	浜
岩の作	11,274	400
荻込	8,067	565
明石屋	16,740	
小西屋	2,558	1,525
松崎	12,098	820
山田屋	8,773	
小見川	11,642	
計	71,122	3,310

(『小糸町史 348頁』)

大正10年代には、自動車が当地方にも進出しはじめ、松崎家でもトラックによる陸上運送に切り替えつつあったようである。大正12年の関東大震災後、小糸川沿岸の復旧整備に消極的だったのは、陸送がより優先され、需要が伸びたことと無縁ではあるまい。無論、山持ちや個人舟主の財力では、小糸川全体を整備することは困難であった。

震災後は筏による水運が、細々であるが昭和10年ごろまで続けられたという。戦時中、物資輸送(主に材木)のため、間並河岸よりさらに上流の鹿野沢(通称カノンザ)に新たな河岸が設けられて、筏による水運が一時的に復活したという。



2、小糸川の河岸

(1) 小糸川に設けられた河岸

小糸川沿岸には必要に応じて河岸が設けられたようで、時代を問わなければ、30か所を超えた。小糸川の河岸は、鎌滝地区在住『小糸川の水運』の著者である玉川和彦氏の調査研究が詳細である。それ以上の調査は望めないものの、「小糸川倶楽部」としては、玉川氏の調査を踏まえて、河岸がどこにあったか、どのような条件の地に設置されていたか、などを視認するために可能な限り現地を歩いて、その現状を撮影して記録することとした。

この報告を記述している段階では、まだ現地調査が出来ていない河岸もあり、玉川氏に案内していただいた河岸でも、いざ、まとめる段になると記憶が曖昧で、いささか正確さに欠けるが、小糸川上流からの河岸一覧を作成し、現在の地図におよその位置を印してみた（河岸一覧表・地図参照）。

また、明治初期から中期にかけて水運業を起し、薪炭の運搬を一手に独占し栄えた野村家や集積場跡地、河岸の発展に伴って出来た職人たちの町「市宿」、良質の炭焼き法を指導した土窯半兵衛などについて、「半兵衛窯」の主催者である木曾野さんや明石さんに、現地を案内していただきながら貴重なお話を伺うことができた。



粟倉・堰止場



川船の碇と木尻(水竿)
君津市鎌滝 松崎健二氏 蔵



川舟の引綱
君津市鎌滝 鎌田善夫氏 蔵



H19.11撮影 木尻

玉川和彦著『小糸川の水運について』掲載写真より1部使用
(房総文化第21号 平成11年3月発行抜刷 房総文化研究所)

河岸をあちこち歩いてみた結果、玉川和彦氏が記されていた河岸設置条件をなるほどと素直に納得できた。

- 1・集荷に都合のよい道路の近くであること
- 2・船を繫留するため、澱みや淵のあるところ
- 3・川の曲がり、沢の合流点

以上の3つをあげている。河岸はむやみやたらに設置されたのではなく、先人の知恵が結集された場所に設置されたのである。

川舟は荷物だけではなく、人も乗せた。年貢米を収め、領主のご機嫌伺いのついでに江戸の町を見物をしたり、時には遊郭で遊んでくることもあった。又、旗本の江戸市内の屋敷に行儀見習いとして奉公する娘たちも乗せたようだ。船頭たちは、江戸の珍しい菓子や日用品、流行の品々などの買い物を、頼まれたことだろう。名主階級の家買い物リストにそれが偲ばれる。

江戸時代後期に、旦那衆の間に俳句が流行した。釜神公会堂の句碑や寺院の算額に盛んだったことが窺われる。かつて、玄々堂医院の先祖が『糸川句集』を出版しているが、上総一円・関東はもちろん、秋田・越後・加賀・伊勢・京・兵庫・土佐・伊予など遠い地域の人々との交流もあったことが読み取れる。

小糸川流域は、微禄な旗本の支配下に置かれたが、それゆえに締め付けが弱く比較的、出入りが自由であったのではないかと推測される。

*河岸今昔

《仲之河岸》

旗本曾根氏の川舟会所が置かれ、領内の年貢は勿論、薪炭等の取引は、全て、この会所を通して行われた、という。明治以降、仲之河岸は粟倉に移り、萩氏が跡を管理したという。

諏訪神社下に水田が広がる。その一隅に右の墓石があった。管理者萩氏の供養塔婆の中に、右のような珍し



い一文が記してあったので紹介しておく。いまだに使用人を子孫の方が厚く供養しているのに、ちょっと感激。

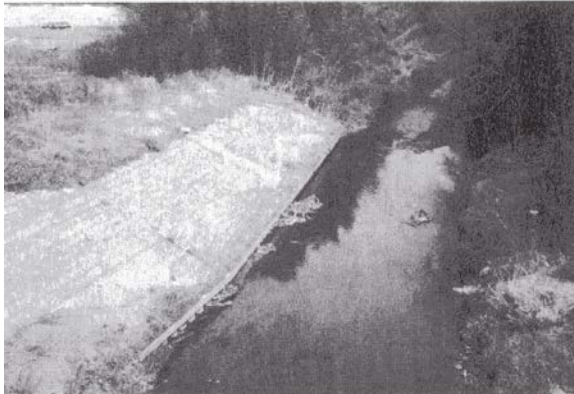
写真の右手奥に小糸川が流れている。仲之河岸はここよりやや下流にあったもよう。

萩家
子一切之諸靈位
孟蘭盆会
当家人
使用人
孟蘭盆会
使之諸靈位

《合頭河岸（がっとうがし）》

珍しい名前の河岸である。

写真は平成5年頃玉川氏が撮影したもの。



H5年頃 合頭河岸 鎌沢橋付近



H19.11.29 鎌沢橋から合頭河岸辺りを窺う

《馬場河岸（ばっばがし）》



平成19年11月の馬場河岸

鎌滝地域には明治以降、水運業を営む家が3軒あった。その一軒が「山田屋」と称した鎌田家で、手広く商売をしていたようだ。冒頭の曳綱は鎌田家に残っている。かつては「かぶと屋根」の二階家で、船頭たちを寝泊りさせていたという。この馬場河岸を使い、荷物が集まると運んだようだ。

もう一軒河岸の傍に溝口さんという屋号も「かし」と呼ばれる家があった。醤油家を営む鎌田家を挟んで並んでおり、この河岸を共有していたという。

近くには、年貢米を収納する殿蔵があったという。年貢もこの河岸から積出されていたのであろう。



昭和30年代 「鎌田家」

水害を避けて「かし」の溝口さん宅は県道が開通すると引っ越されたそうで、もう使用することのない別名「醤油や淵」をきれいに整備するのは大変そうだ。大雨が降るたびに、崖の大木の根元の土が浸食されていくのが恐ろしい。

しかし、ちょうど黄葉も見ごろで水も穏やかに澄んでおり、一幅の画のようだった。

もう1軒の本店は松崎家であった。松崎家には少なくとも3つの個人所有の河岸があった。

一つは、大野台の川崎河岸「山田屋」と向かい合う岸にあった。

二つ目は、自宅傍らにあった。小糸川の支流・下小糸川の岸に、今は竹林になっている台地があるが、そこに二階家があり、舟大工が松崎専用の川舟を造っていたそうだ。またこの二階家は番屋の役割も兼ねており、船頭や下働きの従業員が寝泊りした。

三つ目の河岸は小糸川河口にありその名も「松崎河岸」と呼ばれていたという。その他にも山地主たちから買い付けた材木や薪炭を積み出すため、現場に近い河岸を借用していた。

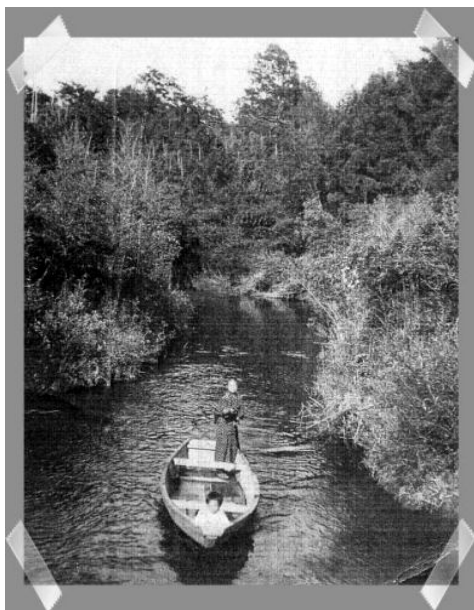
個人名をつけた河岸は例外だった。買い付けた薪や炭などは一番手近な河岸に運ばれ、舟一艘分になるとそれぞれの荷主が川舟で人見河岸まで運ばせた。3軒のほかにも舟持ちがおり、近くの河岸をそれぞれ利用していた。舟持ちの家には、下が炊事場、二階が寝室という二階建の番屋が大抵あった。

山地主から材木や竹を買い付ける「山師」という職業が、川舟と結びついて盛んで、鎌滝地区の人々は農閑期に薪や海苔ひびの「そくり手」や「荷運び」などに雇用され、現金収入を得て潤っていたという。

関東大震災後、川舟輸送は困難になり、わずかだが筏により昭和10年頃まで、松崎家は水運業を続けたという記録が残されている。大震災前から市域では道路が整備され始め、松崎家ではトラックによる運送業に切替えている。

松崎家の現住居がいつごろの建造物か不明であるが、二階建ての長屋門、曲がり家の母屋、内蔵など、銅版画に描かれた野村家の間取りに酷似している。道路からやや低い位置にあるからその威容はわかりにくい、「ちょっとした小さな城のようだ」、と感想を言う会員もいた。

《深井河岸・駒久保河岸》



昭和初期 深井河岸の辺り
〈駒大橋からの撮影〉

現在、駒久保から大井戸へは傾斜のゆるい諏訪大橋がかけられ距離も短縮されているが、かつては小糸川への傾斜は急で細い道、橋は現在よりもおよそ100m上流にあり、大雨が降るともぐってしまう板橋であった。

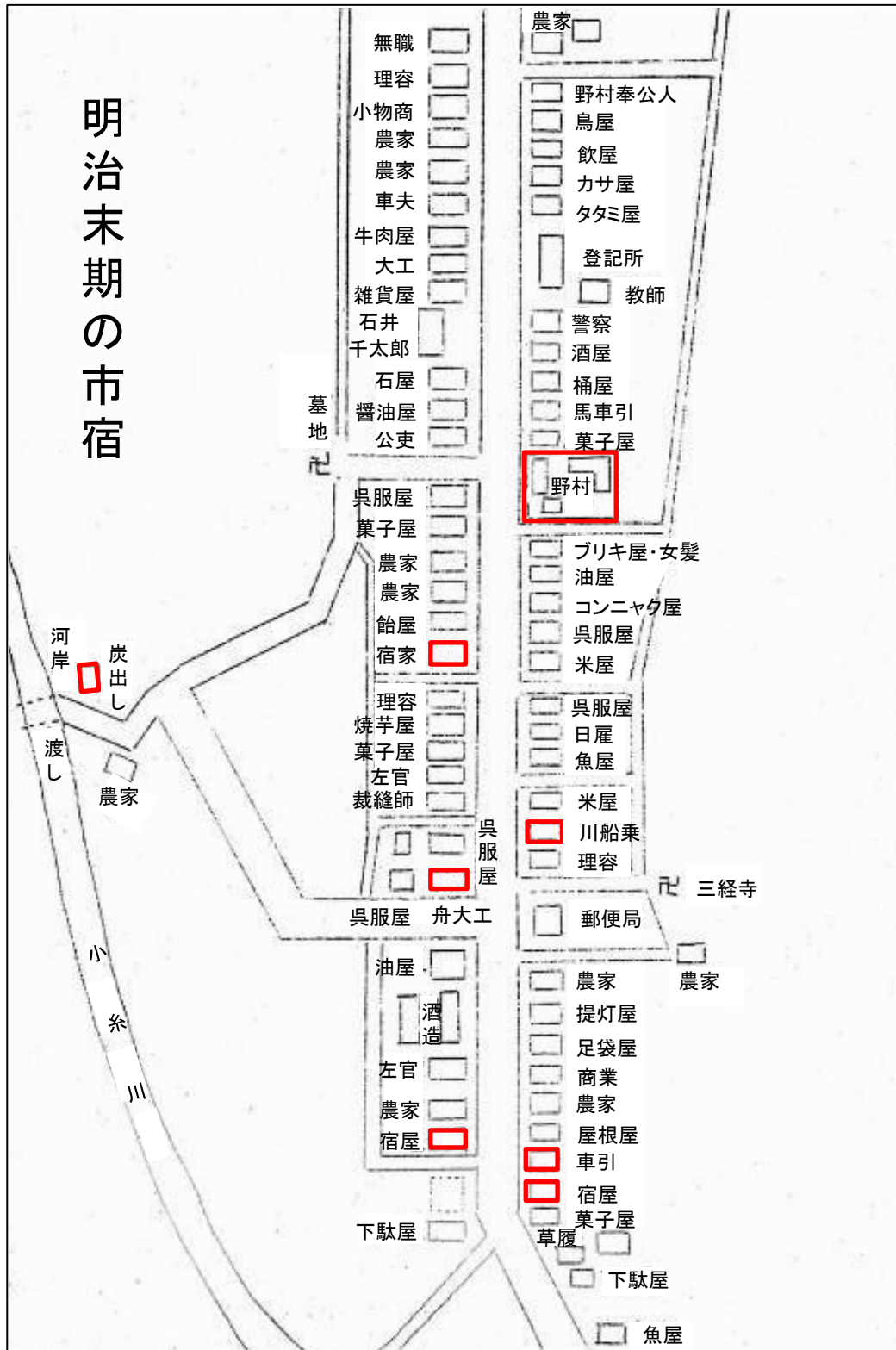
左の写真は、大御歯科医院からやや下に降りた橋のあたりから撮影されたもので、故大御博茂医師の少年時代のものである。すでに河岸らしい様子が窺えない。震災から12～3年前後の経過と思われるが、急速に竹や雑木に覆われ川の周囲は荒廃が進んだ。この辺りに深井河岸があったと思われる。

大水が出ると川の流れが変わり、大御家では宅地が分断され、一部が向こう

岸になってしまったという。

(2) 河岸と宿場

* 清水河岸と市宿



「君津地誌」 善場実著 昭和35年11月

清水河岸に近い市宿の町並は、川舟の賑わいを感じさせる。ここは鹿野山へ

の登山口でもあり、久留里街道の要衝でもあったという。この手書きの明治末期の地図には鹿野山・久留里への向かう街道を挟む形で町場が形成され、野村家はじめ、宿屋・船大工・川舟乗などの川舟関連業の職業名も見える。薪炭の積出が盛んであったことが、河岸・炭出しと記されていることから想像される。

河岸とあるのは清水河岸（野村河岸）である。現在は清水橋が架かっているが、当時は渡し舟であった。河岸から集積場や町場を結ぶ道路には、うれしいことに今も一部分が残されている。荷車一台、牛馬一頭がやっと通れる程の幅しかなく、車社会に生きる現代人である私たちの街道のイメージには程遠い。道を隔てて向かい合う家の、軒と軒がくっつきそうな状態であった。店の構えもそのまま、往時を偲ぶのに貴重な文化遺産が現存する。

野村家の跡地は建材屋の資材置き場となっており、鹿野山への登り口も確認できた。当時の職業を継続する家はほとんどみあたらないが、三経寺入り口の床屋さんは今も理容室として続いていた。

呉服屋の傍に舟大工と記入されているが、「モクベエ」という名の大工さんがいたという。延享4年（1747）9代将軍家重の時代、市宿村の舟持ちは9軒、市場村では3軒の舟持ちがいたそうである。（平成18年8月26日諏訪神社祭礼に、特別実施の「宿場回想展」に出品された150点の星野家古文書の中に記されていたと、木曾野さんの説明があった。）とすると、市宿の町並は江戸時代には既に形成されていて、明治期さらに繁栄したものと思われる。

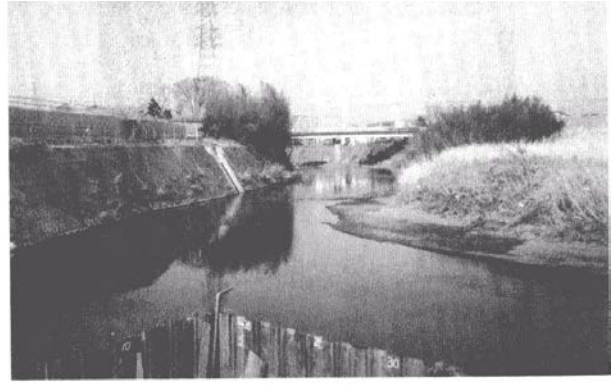


明治時代の野村河岸集荷場 市宿 木曾野正勝氏蔵

そのほか、川舟の宿場町として釜神・靱山が挙げられるが、川舟の船頭や旅人相手の宿場で、規模も小さく市宿とは趣を異にしている。釜神は、現在も一家並みを維持しているが、靱山は県道沿いに移動したようで、面影は全くない。



靱山河岸・原河岸



松川河岸

(玉川和彦著『小糸川の水運について』掲載写真より)

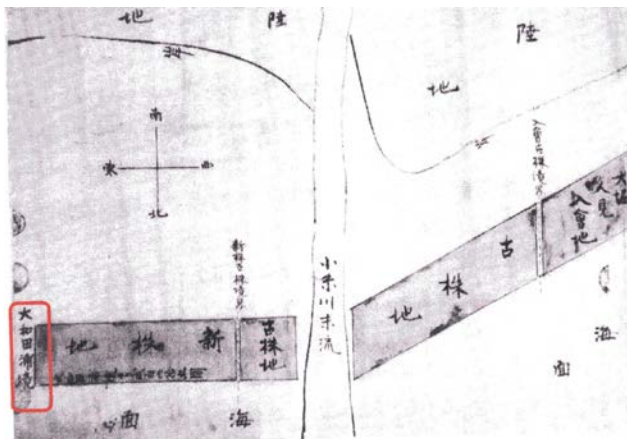
*人見・大堀河岸

領主の年貢米・御荷物や、農民の小商品（薪炭等）の運送には、各々の村から最寄の河岸（川舟の港）まで人馬で付け出し（陸送）、川舟や筏に荷を積み込み河口まで川下げされた。そして、河口の人見・大堀で五大力船へ積み替えられ、「江戸まで13里半」と謳われた海路を辿り、江戸日本橋の木更津河岸まで運送された。

かつて人見河岸には、（時代が明確ではないが、明治時代後半か大正時代と思われる）人見橋から100mほど下流の左岸河口に「松崎河岸」と呼ばれる船着場があった。また、その下流に藤本河岸、刈込河岸、シロジ（屋号）河岸が並び、さらに右岸には吉浜河岸があった。ほかにも大堀河岸（富津市）があった。これらの河岸の所有者は、五大力船を保有し、荷物の集積場や船宿を兼ねていたものと推測される。

満潮時には、それらの河岸に五大力船が着岸し、荷物の積み替え作業が行われたという。

当時の小糸川河口は、古地図から想像するとかなり広い砂州であったようだ。文化14年の人見村草永場争論絵図（既出）などから見ても、満潮になれば相当広い港に変身したであろう。



この図は人見地区の海苔株地をめぐって古株主と新規参入者との裁決で使用されたもの。

赤で囲まれたところに、「大和田浦」の名が見える。

石井澄雄著『神門雑記』
より転載
(漁業資料館蔵)

埋立て前の浜、小糸川河口から見た人見浦から大和田浦の光景。この海岸から五大力船で津出しが行われた。普段は浅瀬の海岸だが、満潮時には浜の近くまで五大力船が入ってこられたという。前述したように、旗本知行地の一部は

年貢米を津出しにより江戸まで運びだしていた。



(石井澄雄著『人見浦漁業史』より転載 漁業資料館蔵)

小糸川の水運執筆にあたって

《ご協力いただいた方々》

玉川和彦氏

木曾野善一氏・木曾野正勝氏・明石 勝氏・佐藤良一氏

石井澄雄氏・君津市漁業資料館

鎌田和子氏・鎌田敦子氏・大御好子氏

《参考文献》

「小糸川の水運について」玉川和彦著 房総文化第21号抜刷 房総文化研究所
句集『糸川集』の翻刻(前編)松本・色部 房総文化第22号抜刷 房総文化研究所
『清和村誌』・『小糸町史』・『君津町誌』

『植畑郷土誌』・『鎌滝部落誌』

『人見浦漁業史』 石井澄雄著 東栄印刷

『君津市史』(史料集Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ 通史 民俗編)

*文中『史料集Ⅳ』などと表記したのは『君津市史史料集Ⅳ』の略記

(文責 増子壽雄)

河 岸 一 覧 表

河 岸 名		所 在 地	
		大 字	概 要
1	間 並	西 猪 原	西猪原と東栗倉の境で、梨木沢川との合流点付近。江戸時代最上流の河岸である。清和公民館の下あたり。100m下流が堰止場になっていたため、水が常に澱んでおり荷物の積み出しより貯木場に使われたほうが多かったという。
	堰 止 場	西 栗 倉	八幡神社の下手で、栗倉河岸から数10m上流に上った所。ここで小糸川を堰止めて水門を作り、水位を8~9尺(2,4m~2,7m)に高め、その水流によって舟及び筏の川下げを行った。また堰止めを「トマイ」とも言った。水門を開く作業は極めて危険なため、専門の管理人をおいた。
2	栗 倉	西 栗 倉	明治になり間並河岸に代わり設けられた。堰止場の下手で清和市場と西栗倉の境、栗倉沢との合流点下手。 秋元城址入り口付近。ここには鉱泉があり、城跡を囲む沢は湯沢 <small>ゆざ</small> といい、鉱泉の噴出口を今も見る事が出来る。 また「湯沢」という屋号の家があり、通称「湯沢下の河岸」と言われた。また、河岸の一つが「多四郎河岸」と呼ばれ、最後まで行っていた。 明治以降には、清和市場の「仲之河岸」が移ってきたという。
3	猪 原	西 猪 原	通称「ヤブ河岸」とも言った。上総富士の方から流れてくる沢と間並の方からくる沢との合流点。明治以後の船主専用の河岸。小糸川右岸にあり、沢を挟んで上手に鎌滝の鎌田家が営む「山田屋河岸」下手に鎌滝の松崎家が営む「松崎河岸」があった。
4	仲 之	清和市場	諏訪神社下、対岸は日渡根。この河岸を管理していた萩氏の墓が川岸にある。またこの地には旗本曾根氏(20か村・2,000石)の陣屋(市場村の中台)が置かれた。近くには根岸代官屋敷もあった。曾根氏は川舟会所を設け、領内の物資をこの会所を通して取引させた。なお、この「河岸」の設置については、史料的には元禄12年(1699)に確認できる。
5 6	清 水 日 渡 根	市 宿 日 渡 根	現清水橋の下手あたり。市宿と久留里を結ぶ主要道路(久留里街道と呼ばれていた)があり、左岸に「清水河岸」、右岸には「日渡根河岸」があった。明治になり野村周蔵が栗倉河岸で川舟運送業を始めたが、明治初期から明治中期まで市宿に拠点を移し、市宿を物資の集荷地として発展させた。その頃には「清水河岸」は「野村河岸」ともいわれたようである。なお「清水河岸」の設置は、史料的には元禄3年(1690)の記録が見られる。
7	川 崎	大 野 台	現古川橋付近。市宿側(左岸)の地名も川崎なので両岸に河岸が

			あったようだ。明治になって「大野台河岸」とも言われた。なおこの河岸から東京湾の要塞を築くため、大量の松が搬出された。
8	芝原	鎌滝	芝原淵が船着場になっていた。芝原河岸の屋号の家が存在する。
9	鎌滝 (馬場)	鎌滝	鎌田醤油屋の下。芝原川との合流点で、通称醤油屋淵が、舟だまりであった。近くに「馬場河岸」の屋号の家(溝口氏)があった。また、昔近くに年貢米を収納する <small>とのくら</small> 殿倉もあった。なお、鎌田家(屋号・山田屋)は、明治の初めから馬場河岸を使って舟運業を営んでいた。
10	<small>がっと</small> 合頭	鎌滝	現鎌沢橋の下手。対岸には「沢巻河岸」があった。ここには久留里への通り道があり、ピタピタ橋(水面すれすれの板橋)が架けられていた。
11	沢巻	糸川	沢巻神社の下。この河岸では薪の出荷が盛んであった。
12	長谷堂	糸川	鼻河岸という屋号の家の傍から川へ下りる細い道が残っている。対岸は鎌滝字川田地先で、通称久留里街道が通っていた。現在、橋は残っていない。
13	松崎	鎌滝	小糸川の支流、下小糸川を少し上流に上った所の松崎家の敷地続きに明治の初めころ、設けられた。昔は木更津街道が通っており、今は道を挟み鎌滝揚水場がある。右手の竹藪は造船場の跡地で、松崎家専用の川舟を造っていた。また、対岸の高台(畑)は、戦国時代の武将秋元氏の砦が最初に築かれた所。 なお、松崎家は明治中期以降、市宿の野村家の後を引き継ぎ、舟運業者として規模を拡大発展し、川舟による運送業は昭和10年代まで行っていた。
14	小糸橋	福岡	現小糸橋下流付近。船主であった福岡の松崎家の河岸があった。明治以降に設置された河岸と思われる。
15	長和田	福岡	台中橋があった所。この地は、高倉から鹿野山を結ぶ主要道路があった(鹿野山道と呼ばれていた)。 大正時代、鹿野山から伐り出された大杉などの大量の木材を午前・午後の二回に分けて、この河岸から筏に組んで流した。
16	駒久保	福岡	現諏訪大橋から上流へ100mほど上ったあたり。右岸に「深井
17	深井	大井戸	河岸」、左岸に「駒久保河岸」。駒久保から大井戸への道があった。現大御歯科医院の前から川へ下りる古道があった。「深井河岸」は、明治になって深井・大月合併により「大井戸河岸」とも呼ばれた。
18	塚原	塚原	現八千代橋の下流、山神社裏手の下あたり。塚原から行馬を通り
19	行馬	行馬	法木へ至る道があり、左岸に「塚原河岸」、右岸には「行馬河岸」があった。船主も近くに居て、行馬河岸の方が盛んだった。
20	糠田	糠田	房総スカイラインへの道路下、行馬へ続く農道の先。糠田から根
21	根本	根本	本を通り高倉・久留里へと続く道があった。法木から上根本・大谷

	(一本松)		を流れる小川が小糸川と合流する。左岸に「糠田河岸」、右岸には「通称・一本松河岸」があった。
22	東前	中島 (堀の内)	現東前橋のところ兩岸の地名が東前であり、兩岸に河岸があった。右岸に「大井河岸」、左岸に「東前河岸」があった。明治になり「東前河岸」を「中島河岸」とも呼んだようである。
23	大井	大井	
24	長泉寺	大井	長泉寺の下手で、現中村橋の上手にある鉄塔(送電線)がある付近。
25	原	上	現共和橋の上手。木更津往還が小糸川を横断する交通の要衝であった。左岸は「原河岸」、右岸は「靱山河岸」であった。大正10年頃になると「原河岸」は「明治橋河岸」と呼ばれていたようである。また、靱山には帰り舟が一泊する宿屋や、雑貨を扱う店等もあり、賑わっていたという。
26	靱山	上	
27	練木	練木	斉藤家方の下。現在でも川へ降りる道が残っている。
28	大下	中島	「三直河岸」は字中郷地先に設けられた。ここには中島字大下地先から、三直を経て木更津方面への道があった。
29	三直	三直	「三直河岸」は明治になり「川坂河岸」とも呼ばれていたようだ。対岸(左岸)には「大下河岸」があった。
30	六手	六手	現六三橋の所。木更津から鹿野山宿への主要道路があった。河岸の位置は馬登川と川代川との合流する地であり、三方が川に囲まれていた。
31	松川	常代	国道127号線の現松川橋の所。積出しの河岸としては最下流である。江戸の豪商・高間伝兵衛はこの河岸近くの常代出身、周辺の村々から米の買付をした記録が残っている。
32	人見	人見 大堀	川舟・筏の終着河岸である。 江戸時代川の瀬に十分一会所が設けられていた。
<p>※1 津出し(港) 江戸時代には、特に年貢米の津(港)出しとして、大和田浦・人見浦・大堀浦等からそれぞれの領主ごとに、五大力船によって江戸へ輸送された。明治時代、船主個人の河岸や宿が営まれたようだ。</p> <p>※2 上記のほか、明治期の河岸として「鎌滝新河岸」、「糸川橋河岸」、「花輪河岸」の名が史料から読める。</p> <p>※3 植畑の河岸 鹿野沢(かのんざ)川と小糸川の合流点に戦時中に臨時に設けられた河岸。秋元森林組合が造ったという。間並河岸よりさらに上流。材木などを運ぶのに、軍にトラックを徴発されたため、仕方なく筏で輸送したのだという(『植畑郷土誌』)。</p>			

活動記録 (平成18～19年度)

・活動テーマ

- 1) 川舟の歴史
- 2) 小糸川水運の歴史
- 3) 小糸川の河岸

・活動報告

- H19・6・13 「松本新吉展の反響と今後のひろがり」 報告(河井)
君津地方文化協会総会特別報告 於君津市役所
- H19・8・26 「小糸川と富津岬」 講演 九島行正
富津市漕の会主催 於富津市中央公民館
- H20・3・2 「小糸川と揚水車」 講演(九島行正・増子壽雄)
生涯学習課主催講座 於周西公民館

・活動内容

- H18・6・27～29 朝倉三連揚水車・阿蘇藤原治郎吉作揚水車見学(7名参加)
- H19・1・26～4・2 「松本新吉・柳敬助展」開催
中央図書館ギャラリー、周西・小糸・周南各公民館
- H19・5・27 小糸川河岸散策(1)
- H19・6・12 小糸川河岸散策(2) 半兵衛窯と市宿の町並
- H19・7・13 横浜開港資料館訪問、西川虎吉工場跡地見学
- H19・11・17 生涯学習フェスティバル「響け・ふるさとのピアノ」参加
- H19・11・29 小糸川河岸散策(3) 間並河岸から根本一本松河岸まで
- H20・1・18 「船の科学館」見学

・特記事項

- H19・2～4 松本ピアノ関連で新聞社・NHKTVなどの取材・報道多数
千葉日報・房総ファミリア(2/5)、読売新聞社(2/8夕刊)
毎日新聞・東京新聞(2/21)地方版 首都圏ネットワーク(3/28)
君津地方メディアコンクール特別賞受賞
- H20・1・17 「小糸川ものがたり～大草平内の川廻し～」(元岡)

・会員

平成19年度会員
(8名)

・九島行正 ・和田 昇 ・元岡陸視 ・河井衣子
・藤井徳躬 ・増子壽雄 ・川上幸則 ・小池公子



H19.2.26 中央図書館ギャラリー「松本新吉・柳敬助展」

君津市史・小糸町史の拾い読み

川上幸則

君津市史・小糸町史を読み進めていて、小糸川水運（通船）と他河川（富士川・天竜川等）を比較して見たらと考え、下表を作成した。

項 目	小 糸 川	大 堰 川	富 士 川	天 竜 川
水運の始まり	通船のための工事を必要としなかった小糸川は江戸期以前から舟の利用が有ったと思われるが「高橋家」の旧記以外の記録はなし	慶長11年 (1606年) (亀岡～嵐山)	慶長12年 (1607年) (甲府～岩淵)	慶長13年 (1608年) 角倉了以は開削に着手したが流れが強過ぎ舟運を断念
延 長 (km)	80	107	128	215
川舟運行距離 (km)	29	35	70	不明
川の形態 (浚渫・開削等)	砂地（最上流は岩盤） *岩盤地帯（間並）より下流で川舟運行 *一部浚渫	巨岩・巨石・瀬 *大石のあるところは轆轤縄で引き寄せ、水面に出ている石は爆破する。流れの急なところは岸を広げる……。等の記述あり	巨岩・巨石・瀬 *大堰川に同じ	巨岩・巨石・瀬 *大堰川に同じ
水・流量 (m ³ /s)	少 (8.3)	豊富	豊富 (63.2)	豊富 (135)
流れ速さ(m/s)	1	急流	日本三大急流の一	急流
川下げの条件	降雨による増水や堰の溜め水放流	常時可能	常時可能	不明
河岸の数 (個所)	・江戸末期：23 ・明治期：18	不明	不明	不明
川舟数 (艘)	古来：35 寛政10 (1798)：12 嘉永2 (1849)：12	不明	不明	不明

小糸川水運の特徴

1. 川下げの条件（君津市史・小糸町史の『堰に関わる』文章）

- (1) 小糸川は、養老川、小櫃川に次ぐ小河川で、水量が少なく流れもゆるやかで、平水（通常）においては通船に適した川ではなかった。そこで、上流栗倉地先で川を堰き止め、一気に放流してその水勢で舟や筏を流した。或いは大水気（大雨）と言って降雨による増水を利用する等の方法がとられた。
- (2) 西栗倉の八幡神社の下に「コナヤ」という家があって、その下に川の流れを堰止める「トマイ」が、丸太と板でおよそ九尺の高さに作られていて、舟を出すときはそのトマイを切って（板を外し鉄砲水にして）川水を流した。この時、筏も一緒に流した。トマイは栗倉河岸から数十メートルほど川上につくられた。トマイを切る日は定期的でなく、水量や荷の量によって決められた。トマイをトメともいい、トメを切る老人がいて「トメさん」と呼んでいたという。
- (3) 川舟は舟一杯に荷を積み終わると、栗倉に人を走らせあらかじめ溜めてあった川水の堰板を外し、その水の勢いで一気に川を下り、大堀または人見まで行く…。
- (4) 間並河岸（西猪原と東栗倉の境）、本流と支流梨の木川の合流地付近。河岸としては最上流地、栗倉で堰止めた水がこの辺まで淀むので、貯木場的役目もしていたようだ。上流地域から出される材木、竹材等の筏も此処で組まれた。
- (5) 堰止場（西栗倉）：宝蔵寺下。此処で小糸川を堰き止め、水門を設けて水位を八～九尺高めた。話によると、専門の管理人がいて、水門を開くことは極めて危険な作業で、命がけだったそうだ。
- (6) 仲乃河岸（諏訪神社下）対岸は日渡根である。この地は曾根陣屋があり近くに根岸代官の屋敷もあって川舟の会所もあった。舟主や舟乗りもいたそうだ。古河岸の名称もあるが何時頃廃止されたか分からないが、明治になって栗倉に河岸を移したようだ。近くに水門の地名もあり、水深も深く川を堰き止めた跡らしい。昔、管理していた人の家も、今は県道の近くに移住している。

このように、他河川では見られない小糸川独特の川下げ方法である。「堰き止めた水を何時、どんなタイミングで放流したか、川舟とどのような連絡・約束があったのか」の疑問解明のため、君津市史編纂の協力員を委嘱された「玉川和彦氏」が、多方面にわたった調査したが、文書も、知る人も全くなく解明に至らず、現在も謎のままであると記している。(房総文化第21号)

昨年、玉川和彦氏のご好意による現地調査では、個人的には河岸を確認できたとは思えなかった。君津市史の「清水河岸の川舟と積み荷(市宿)」の写真をみると、河岸には沢山の「土留めの杭」や「川舟繫留用の杭」が見える。川舟の運行が終わってから八十数年経っているとはいえ、杭の何本かは見つかるのではないかと思っている。

そこで、『市史』、『町史』と杭や地形を頼りに、河岸の位置、堰の位置、堰の構造、放流タイミング、連絡方法等を再度の現地調査と推理?で解明に取り組んでみたい。

2. 河岸が多い

「栗倉(間並)河岸から河口の河岸まで、川舟は一日をかけて下る」と君津市史にあるから、その距離はいくらあるかに興味を持ち、マイカーで栗倉から河口まで走ってみたら約22kmであった。その後、市から配布された「君津市洪水ハザードマップ」を見て、小糸川の「うねり・蛇行」は豊かで尋常ではなく、マイカー測量ではヤバイと考え、ハザードマップの小糸川に「糸」を重ねてたどり、その長さを縮尺で計算したら約29kmもあった。マイカー測量との差は約7km、なんと三割増し、小糸川のすごく豊かな「うねり・蛇行」を実感した。

更に、『君津市史』に「河岸の設置条件として、次の事柄が分かる。集荷に都合の良い道路の近くで、舟を繫留するための淀みや淵のところ、別紙地図で分かるように、川が曲がり・沢の合流点などが、河岸の最適地であったようだ。」とあり、再度、君津市洪水ハザードマップから、川舟運行範囲の「うねり」を数えてみると、46箇所も数えられ、小糸川は多くの河岸を設置するに適した川とも言える。

又、江戸期(文久3年:1863年)の記録では、川舟運行距離が約29kmで23もの河岸があり、最上流の積み出し河岸の「間並河岸」から、最下流の積み出し河岸の「松川河岸」までの距離は、約20kmなのに22もの河岸があった。河岸間の平均距離は、約900mという近さであり、明治期でも、河岸

間の平均距離は約1300mである。これは、周准郡域には旗本領主の知行地が多く設定され、領主・村単位で、川舟・河岸を所有したからと思われる。

3. 船頭達の悲鳴

「荷を積んだ舟は一日で人見又は大堀の河岸に着き、荷を降ろして帰りは人力で綱道を曳いて帰る。釜神又は靱山あたりで泊まり、舟主の家に到着したもののようだ。舟を曳く道を綱道といって、川の兩岸に或いは地形によって片側になったり、綱道の付けられない場所は、川の中を曳いたり、水面から2～3m位の高さの所についていた。

舟を曳くことは大変な重労働で、『小糸町史』には「身をこごめて綱を曳きながら絶えず叫び声をあげる。川沿いの藪の中から聞こえてくるこの声で、人々は遠くから川舟の上ってくるのが判った。1人がキャーコラコラコラと叫ぶと、ちょっと間を置いて他の1人が同じように続ける。それはこの世における最も激しい労働の悲哀を叫んでいる趣があった」とある。

小糸川の川下げは、大水気（降雨）を利用しても行われていた。大水気の川下げは、荷物の積み込みから雨に濡れての仕事である。雨具は精々「蓑・笠」でしょう。大水気ならば、流れは速い、川幅は狭い（通幅6間、曲がり場所15間）、うねりは大きく多い。とてもとても大変な川下げだったと想像できる。更に、帰りは川下げ以上である。速い流れに逆らっての曳き上げである。又、川の中を曳いたり、水流によっては足止め？もあつただろう。更に、川崎河岸（大野台）より上流の1里ちょっとは、崖（土手？）が高く、垂直に近いので、完全に川に入ってから曳き上げ？押し上げ？である。最悪、腰まで濡れての長時間労働である。寒い時期はどんなだつただろう。どうしただろう。悲哀の声が直ぐそこで聞こえてきそうだ。

今回、小糸川の水運について色々学んだが、分からない事にも多く出合った。

それらは宿題とし、その中で一つでも解明できたらと思うと同時に、今後も、小糸川を中心としたこの地を更に調べてみたい。

秩父「鉄砲堰」：(埼玉森林インストラクター会) インターネットより抜粋



松本新吉・柳敬助展を振り返って

元岡陸視



松本新吉



柳 敬助

松本ピアノ八重原工場が閉鎖される情報が伝えられたのは、平成18年の暮れも押し迫った頃であったと思う。ここ数年間、文化財審議委員会の方たちのご尽力に期待しつつ、ピアノ・建物を含めた保存を訴え続けてきた。が、諸事情により翌年4月、市街地で唯一大正ロマン漂う文化的遺産価値の高い貴重な洋館を含む敷地は、売却され取り壊しの運命になるとの情報が流れた。



こうした状況下、文化財審議委員の方から、「君津市が純国産ピアノ製作者の生誕地であることがほとんどの市民に知られていない。小糸川倶楽部の活動成果を活用し、情報を共有する場を設けては」とのご提案があった。

急遽話が決まり2月から1ヶ月間、君津市中央図書館1階ギャラリーで「松本新吉・柳敬助展」を開催することになり予約に行った。ところが、たまたまその日は、数時間前に希望した日程を予約していたグループからキャンセル届があり空きになっていた。偶然とはいえエンゼルは我らに味方したのである。幸先の良いスタートとなる。

こうして、「松本新吉・柳敬助展」を開催する運びとなった。松本ピアノを取り上げることが目的であったが、明治中葉期に著名な画家や小説家、政財界人

との親交があり、中央画壇で活躍した地元出身の洋画家柳敬助の功績もほとんど知れていないことから、あわせて紹介企画した。

企画展は予想以上の大きな反響を生む。参観者数は1ヶ月間で3,000人を超え、君津にピアノ工場があったことや常代が生誕地であったこと。また、柳敬助という洋画家が泉の出身者であったことなど、君津にこのような人物がいたことを知らなかった。というご意見や感想、驚嘆の声が多く寄せられた。



この活動は千葉日報、毎日新聞、東京新聞で報道。又、NHK千葉放送局が「ピアノの歴史次の世代に」のタイトルで取り上げ、平成19年3月28日、首都圏ネットワーク番組で1都6県に放映。さらに、4月13日には「お元気ですか日本列島」で再放送され全国に報道された。

柳敬助に関しては、安曇野の礫山美術館発行の冊子に収録された油絵図版をコピーし展示使用させていただくよう許可依頼したことやお礼を兼ねて「礫山美術館」を訪問し、学芸員にお会いしたこと。

そして、なによりも感激したことは学芸員より連絡を受けわざわざ神奈川県平塚市から参観に来られたお孫さんにお会したことなど、今思うと良い経験であり思い出も一入の感がある。

活動の成果、反響は報告書として直接君津市長に手渡された。今回の活動のみならずこれまで訴え続けてきた「君津市に文化財、文化遺産を保存・展示できる場所を確保したい」との小糸川倶楽部夢構想も同時に伝えられた。市長から市民グループの活動や熱意に対する感謝の言葉があり心に強く刻んだ。

ピアノ工場閉鎖、取り壊しという事態が引き金になり結果として、市民への知名度向上。ピアノ・オルガンを市へ寄贈につながったが、遅きに失した感は否めず。しかし、活動が生誕の地を破壊しつくすことなく、せめてオルガン・ピアノが残ったことに感謝したい。



これらを生き証人として後世に語り継げるよう心していきたいと思う。改めて、小糸川倶楽部創立時の精神「慌てず、だが急げ」を実感した。これからは時との戦いでもあるのだろう。



この企画が、松本ピアノへの関心を高めることになり、八重原公民館、生涯学習フェスティバルでコンサートが開催され市民の注目を集めた。小集団のささやかなサークル活動が大きくなるとなると、一大センセーションを巻き起こしたのである。これを一過性の流行病で終わらせてはならない。

「松本新吉・柳敬助展」の延長線上に見えたものは何だろうか。「松本ピアノ保存会」発足がそうなのかもしれない。そのまた向こうを展望した時、何があるのだろうかと思像する。これを足がかりに、いつの日かふるさと君津を「文化不毛の地」から脱却させなければならない。それが達成されたときふるさとを愛する一市民として、われわれの使命が全うされたといえる。

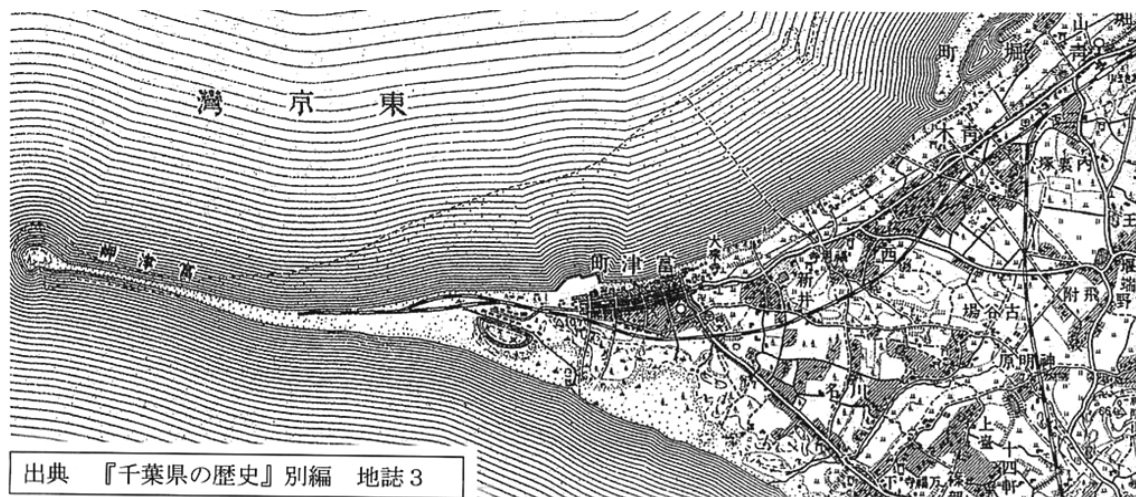
《物事は理屈どおりにいかない》という言葉がある。物理学者で随筆家の中谷宇吉郎先生は《物事は間違った理屈どおりにはいかない》と、著書の中で反論している。つまり《物事は理屈どおりにいく》のである。

我ら《朽ち果てること無かれ 朽ち果てさせること無かれ》。荒唐無稽な遠大な計画が俄かに現実味を帯びつつあることに感謝しつつ、線香花火の灯を消さないよう夢の実現に向け次なるステージへと展開していきたいと思う。

小糸川と富津岬

九島行正

富津（旧富津村）から横須賀（旧横須賀村）に向って槍のように真直ぐに迫り出している富津岬は、終戦で東京湾要塞の規制が解除され、国定公園になった。東京湾の代表的な景勝地富津岬は、いつ頃、どのように形成されたのだろうか。



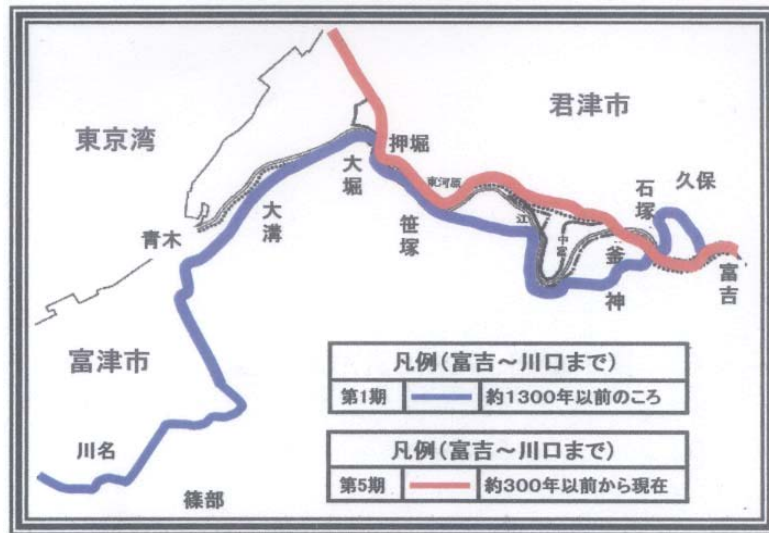
地図をみると、富津岬根元の富津市役所から西方の富津岬先端まで約8キロあり、北方の小糸川河口の君津大橋まで約5キロある。富津岬と小糸川はかなり離れ、無関係のように見えるが、『君津市史（自然編）』に、「小糸川河口付近で堆積した砂州が、沿岸潮流により富津州（富津岬）を形成」のような記載があり、『富津市史』には「富津州は、小糸川の流路の変遷や潮流の営力で作られた」と記されている。そこで、小糸川と富津岬形成の関わりを調べてみた。

小糸川は大雨のたびに氾濫、堤防決壊、洪水を繰り返し、その都度流路変動、村境の変動をもたらし、「暴れ川」と恐れられてきた。

古代の小糸川は現富津岬の南側に注いでいたが、その河口が次第に北側に移った変化の様子が『君津町誌』（昭和37年製作）第4章「小糸川の変遷」に、次のように記されている。

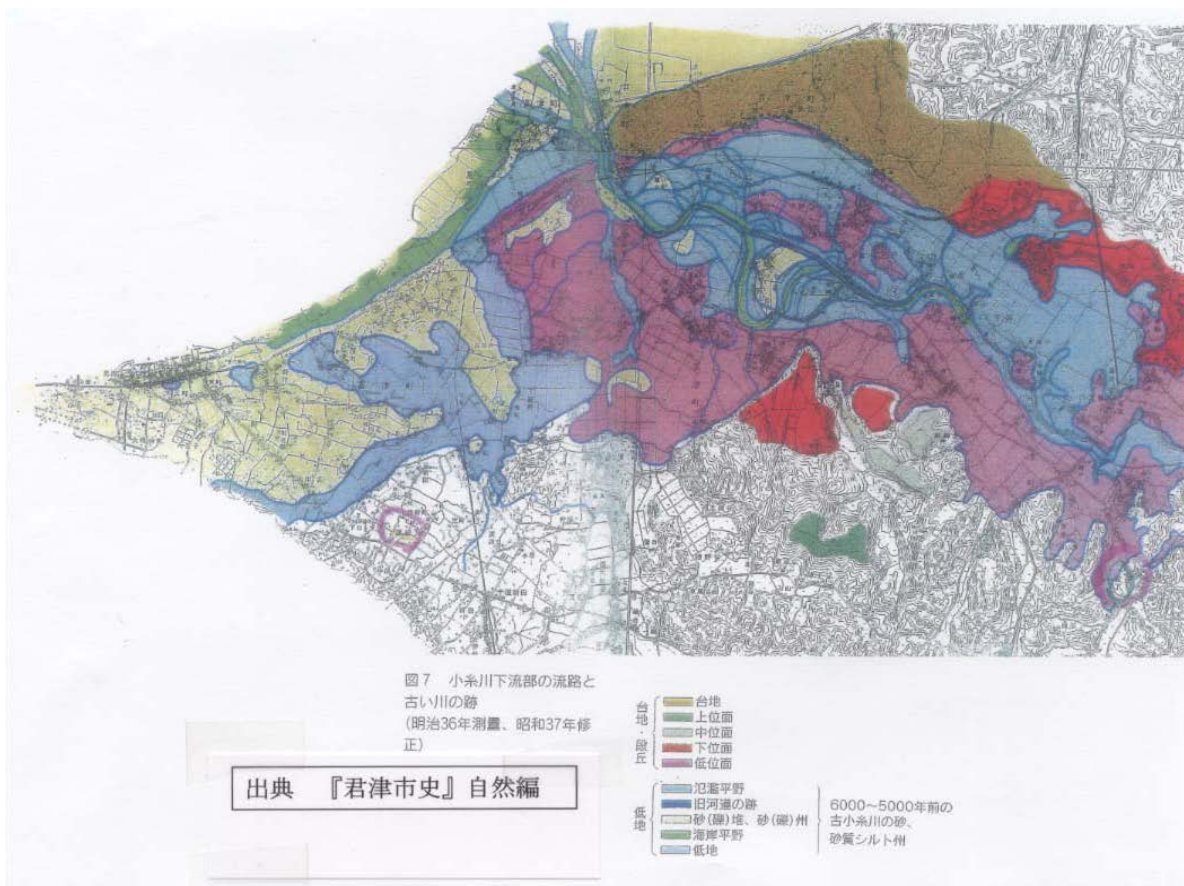
・・・今から約千二三年前、己に現在の松川橋上流の君津町地区内の川筋はあまり大差もなかったものようであるが、三直、外箕輪、空師を経て久保の地質へはいると、字上川田、中川田、下川田と今よりずっと北の方を迂回し、中野の字上川田、下川田、沢尻から釜神の宿の東で江川と合流し、上湯江、江口に下湯江、江口、神田、古川跡、根田から富津町大堀、大溝、青木を流れ、川名、篠部を経て東京湾に注いだ。

これに続いて、「・・・今から千年以前には、・・・大堀、大溝を通り、以前よりやや北に寄って末川を流れて、鯨洲の東から海に入る」と記されている。



『君津町誌』記載の「千二三年前」は、製作年（昭和37年）から単純に計算すると西暦662～762年となり、白鳳時代～奈良時代にあたり、東海道が出来た頃でもある。

古代の小糸川が富津岬の根元の川名を通っていたことは『君津市史（自然編）』記載の地質調査でも確認され、「図7 小糸川下流部の流路と古い川の跡」に、5～6千年前の河道跡として図示されている。



2万年前、氷河期の海面は現状よりも140mも低く、東京湾はなかった。縄文時代前期は温暖化が進み、氷河期からの脱却となった。6千年前には海面が現状よりも13m位高くなり、海域がかなり広がっている。『君津市史（自然編）』が採録した「日本第四紀地理図説」（日本第四紀学会編）図28をみると、小糸川流域では三直付近まで潮入りし、東京湾に注いでいた利根川では、現在の栃木県藤岡町付近まで潮入りしており、富津岬は現れていない。4千年前には海面が下がり、利根川の河口は柏市付近になり、小糸川周辺の海岸線はJR内房線付近で、まだ富津岬の形にはなっていない。

河口では水の流れが遅く、上流から流れてきた土砂が河口付近で沈積し、洲が造られるが、三角形であることが多く、三角州（デルタ）と呼ばれている。古代の小糸川流路が川名付近を通っていたことから、縄文時代後期に海面が下がって今の海面レベルに近づき、内陸がJR内房線近辺まで広がった頃、川名付近の河口に三角州が出来たと考えられる。

『三角州』（井関弘太郎著）に、「古利根川の三角州の成長は海退（海面低下）が始まってからで、西暦紀元前2170年以後だが、三角州形成が始まると急速に拡大した」と記されている。これから、小糸川河口の三角州形成、成長も4千年前頃に始まったものと推定される。

この三角州に、東京湾東岸の沿岸流で運ばれてくる流砂が沈積し、三角州の成長を促進したのであろう。三角州の成長につれて、小糸川流域の潟水期には小糸川の河口が塞がれたようになり、河口が次第に北の方に移動したのだろう。『君津町誌』記載の小糸川変遷、河口北上の伝承につながる。河口の三角州成長と河口の移動は、地球上のあちこちで確認されている。

「東京湾内には潮流と恒流（残渣流）がある。東京湾内の潮流は周期的な流れで、流速は大きいが海水の往復運動だから物質輸送能力は弱い。これに対し、恒流は湾内の物質移動や拡がりに極めて大きな役割を果たしている」と記載した『千葉県自然誌』（本編2第7章）の図を見ると、東京湾内の恒流は複雑で、上層と下層の進行方向が異なり、夏季と冬季の流れも異なるが、富津岬周辺の恒流は岬の北側

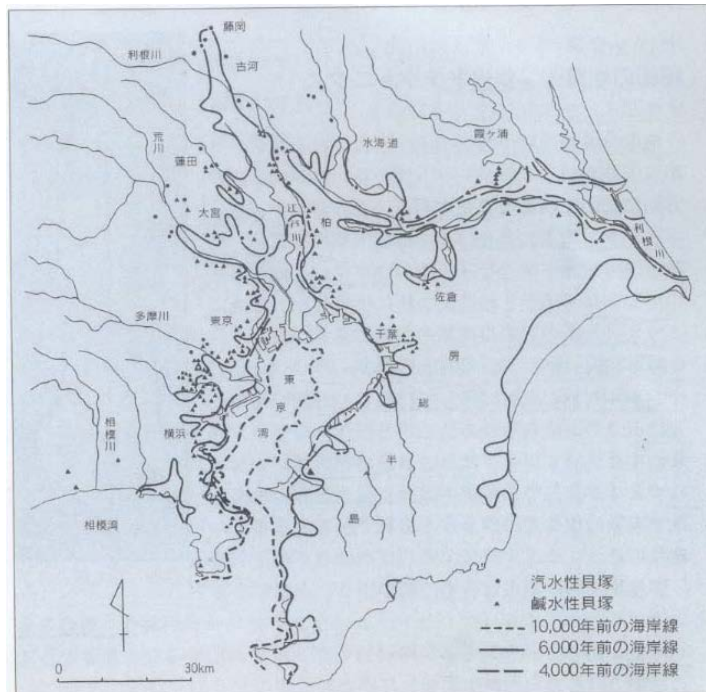


図28 完新世の海岸線と縄文時代の貝塚
(日本第四紀学会編、「日本第四紀地理図説」1987)

出典 『君津市史』自然編

南側ともに季節や位置（上層下層）に関わりなく、常に岬の先端方向に向いている。土砂を運ぶ海流が岬を真直ぐ西向きに成長させたことが伺える。

『東京湾史』（菊地利夫著）が紹介している富津市の元禄時代の古文書に、「富津州は、春潮の干潮には一里二十五町も海面にあらわれ、なお海水にかくれて二十五町ものびている」や、「先端はつねに位置を変える」などが書かれている。船の事故が多く、船頭は「生きている州」とか「大蛇の靈魂」と言って恐れていたようで、富津岬周辺、特に岬の先の浅瀬が遠くまで迫り出していたことがわかる。

小糸川と富津岬の関わり 요약

- ① 河口では三角州が出来やすい。
- ② 古代の小糸川は川名を通り、今の富津岬の南側を流れた。
- ③ 縄文時代後期の4千年前、海面低下につれて川名付近の小糸川河口に三角州が出来始め、成長した。
- ④ 川名付近に出来た三角州が沿岸流による流砂堆積で成長し、渇水期には小糸川の河口を塞いだことが考えられる。このため小糸川河口が北上し、富津岬の原型が出来たのであろう。

付言

『日本書紀』に、「景行天皇が53年（123）に上総国の淡水門にお渡りになった」と記されている。『東京湾史』は、「走水の海より淡水門に渡っているが、「淡（アワ）」は安房国のことではなく、河川の真水が流れこみ、塩分が淡い海と考えられる」と記している。走水海を越えて到達する湊が富津で、小糸川河口でもあったから「淡水門」という表現になったのだろう。日本武尊（景行天皇の皇子）が走水海を渡りかけたときに暴風で海が大荒れになったが、弟橘姫が入水して海神の怒りを鎮めた頃は、小糸川河口が川名付近であったことにもなる。『日本書紀』が出来た養老四年（720）が、『君津町誌』記載の千三百年前とほぼ一致する。

【参考資料】

- 『君津市史』（自然編） 君津市
- 『富津市史』 富津市
- 『君津町誌』（前編） 君津町
- 『千葉県の自然誌』（本編2） 千葉県
- 『千葉県の歴史』別編 地誌3 千葉県
- 『三角州』井関弘太郎 朝倉書典
- 『東京湾史』菊地利夫 大日本図書
- 『日本書紀』 中央公論新社

ハマの歴史散歩

《横浜開港資料館と西川オルガンゆかりの地》訪ね歩くの記

和田 昇

またまた新たな人との出会いがありました。平成 19 年 7 月 13 日（金）、小糸川倶楽部の一行 7 名は、松本新一氏の車に同乗させていただき「ヨコハマ」に向った。倶楽部お揃いの訪ね旅は、平成 16 年 6 月 29 日に佐倉市立美術館の「音のアンティーク展」に出かけて以来のこと。今日の行先は「横浜開港資料館」である。2 年前の 4 月、「神奈川お台場の歴史展」の《横浜開港資料館》と「戦後 60 年一写真が伝えた戦争展」を観た《日本新聞博物館》は、共に横浜市中区日本大通りに在る。

松本氏運転の車は快走、アクアラインを経由したことで、資料館開館時前に、緑濃い日本で初めての西洋式街路と言われる「日本大通り」に降り立つことが出来た。特別に開門前の受付をお願いして、開門と駐車場の使用もお願い出来た。木々に囲まれた旧英国総領事館であった旧館に案内され、松本氏と一行がお会いしたのは平野正裕氏。

平野正裕氏は横浜開港資料館調査研究員。松本氏と旧交を温めている様子は、脇から見ていて楽しげで微笑ましい光景である。

私が平野氏の名を知ったのは、平成 16 年 1 月「横浜市歴史博物館」で開催された企画展「製造元祖 横浜風琴洋琴ものがたり」の図録を知り、取り寄せた中に、「本書は、横浜市歴史博物館と横浜開港資料館が協力して作成した（2004・1・31・）」と記されて、その執筆者名に「横浜市歴史博物館学芸員 刈田均」、「横浜開港資料館調査研究員 伊藤保美・伊藤久子・平野正裕」とあった。そして平野氏はその「図録」に「日本の洋楽器製造と横浜—とくに西川と山葉との比較において」と題する論稿があり、読ませて頂いていた。

◎横浜開港資料館＝[横浜市中区日本大通 3]

重厚で気品漂う旧館は昭和 6 年築造のかつての英国総領事館。この地は、安政元（1854）年、横浜開港が決められた日米和親条約が締結された場所で、中庭の玉樟（たまぐす）の木は当時からここにあった歴史の証人。日本の開國や横浜開港に関する歴史資料約 21 万点と収蔵の明治期の横浜の様子を紹介している資料館で、昭和 56（1981）年 6 月 2 日の開港記念日に開館。

[常設展示] ①横浜開港への道 ②街は語る—開化ヨコハマ

(企画展示) 幕末から昭和初期までの横浜に関する内外資料をもって
年 4 回の展示替え。

★ 館の前の開港広場に日米和親条約締結記念碑が建つ

(メモ) ○日本新聞博物館 横浜市中区日本大通 11 (横浜情報文化センター)
○横浜市歴史博物館 横浜市都筑区中川中央 1-18-1

当日、資料館では、平成 19 年度第 1 回企画展「横浜浮世絵—よみがえる幕末・

明治の町づくり」が開催されていた。企画展の観覧前に平野氏から「ヤマハと西川楽器との比較」と「日本開国・ヨコハマ開港の歴史」の講話を拝聴。

「ヤマハと西川楽器との比較」 【西川楽器】は家内工業的で何時の世の創業者と同じように仕事（技術）一本に打ち込み、販売方面に意を注ぐことがおろそかになり、楽器製造者として、職人としての生き方に終始した。それに比して【ヤマハ】は宣伝と時の政府への接近という点など経営的・政治的な手腕をも発揮した。などと話された。

「横浜と木更津は近くにある」ヨコハマ開港の歴史参考文献として

（戦前）横浜市編・刊「横浜史稿」（昭和6～8年）

（戦後）横浜市編・刊「横浜市史」（昭和33年～）を紹介された。

房総半島と三浦半島の人々は、古くからお互いに、お互いの土地を“向地”と呼び合い隣村のようなつきあいをして来た。海を隔てているとはいえ、海上交通で結ばれた隣村とは通婚圏でもあり、漁業権争いもあるというように様々な関わりをもって来た東京湾の両岸。

幕末、嘉永7（1854—11月に安政と改元）年3月3日、徳川幕府は横浜村の北端の東駒形に設けた応接地で米国使節たるアメリカ東インド艦隊司令長官ペリーと日米和親条約（神奈川条約）を結んだ。（駒形は現在の神奈川県庁の付近）

さらに安政5（1858）年6月19日には、神奈川沖に停泊中の米軍艦ポーハタン号艦上にて、朝廷の勅許を無視して開港を決意した大老井伊直弼の命により下田奉行井上信濃守清直と目付岩瀬肥後守忠震は米国総領事ハリスとのあいだで、日米通商条約と貿易章程の調印を行った。つづいて幕府は同年中にオランダ、ロシア、イギリス、フランスとも修好条約を結んだ。いずれも外国人居留地の治外法権を含み、関税自主権のない不平等条約であった。—と佃英夫は「横浜歴史散歩」に誌している。

開港場としてハリスは神奈川宿を指定したが、幕府は横浜を主張してなかなか合意に至らなかった。当時の横浜村は小屋の集りとも言える寒村にすぎず、砂洲の上に乗る、その突端にあった弁天社が海に浮かんで美しい景観であったという。砂洲の内側は大岡川、新川、天谷川が三角洲を形成していて戸部村、神奈川村と同様に江戸への水路が開かれ平底の舟がもやっていた。幕府は寒村であった横浜村に交易（貿易）のための開港場を建設した。それは税関である運上所には横浜応接所を当て、海上に二本の波止場を張り出した。運上所の背後に一本の道を設けて、その東側を外国人の居留地、西側を日本人町とするため埋立てを急ぎ、新開地が出現（今の本町、大田町）。外国人居留地（今の山下町）に商館が建ち、外国人たちが移り住んだ。

開港場となった横浜を舞台に海外貿易が始まると、輸出のための品や、出店する商人も江戸湾岸をはじめ各地から集るようになり、それまで半農半漁の寒村だった横浜は急速に人と物の集る巨大都市へと変わってゆく。この急激に増えた人々が消費する日用品や食料品は周辺の農村だけでなく房総をはじめとする江戸湾岸から海を輸送されてきた。こうして横浜は海外貿易だけでなく、内湾交通のうえでも新しい拠点となっていく。

一方、横浜開港から外国人居留地の発展は攘夷運動を高揚させて、生麦事件や薩英戦争などを起こすことになった。それらがイギリス、フランス両国が山手（現在の港の見える丘公園やフランス山に当る地域）に軍隊を常駐させ、そこを居留地として獲得、租界を形成した。

【コラム】 因縁話じみるが

ペリーとの日米和親条約から(1854)、92年を経た昭和20(1945)年9月2日、太平洋戦争に敗れた日本は、横浜沖の東京湾上にあった米戦艦ミズーリ号上で連合軍総司令官ダグラス・マッカーサーの前で降伏文書に調印する。この時、ミズーリ号に飾られた星条旗は、日本の開国を迫ったペリーの旗艦のマストに翻っていたものである。

日本人も時としてそうだが、アメリカ人にもまだこのようなことを好む習慣を持つ。マッカーサーらはこの日のため、わざわざペリーの星条旗を取り寄せたという。

佃 英夫 【横浜歴史散歩】 創元社刊より

【文明開化・洋楽・洋楽器】 幕末の横浜外国人居留地からもたらされた西洋の文化は日本人の生活に大きな影響を与え、横浜は文明開化の発信地となった。

洋楽について言えば、イギリス、フランス軍の調教訓練の吹奏楽、各国公使館、領事館や商館の外国人が楽しむ音楽・旋律、キリスト教会の賛美歌。横浜は洋楽導入の窓口であった。

ピアノ・オルガンについて言えば、ピアノはヨコハマ開港にあわせて来航の各国の公使や領事により持込まれたと言われ、当時発刊された新聞に調律の広告が掲載されている。

オルガンは外国人居留地に住む欧米から来た人々の多くはキリスト教を信仰しており、なかでも礼拝で賛美歌が欠かせないプロテスタントにとっては、オルガンは格好の楽器で宣教師の自宅や教会に持ち込まれるなど、オルガンの普及にはキリスト教が大きな役割を果たした。一方で、明治19(1886)年、小学校令が制定され、義務教育となると唱歌教育に必要な伴奏楽器としてのオルガンの需要は急速に高まった。

そのとき、すでに横浜元町でオルガン製造を始めていたのが西川虎吉である。明治20(1887)年に元町から日ノ出町に工場を移転、西川はオルガンを聖書や翻訳書の出版販売店の東京銀座「十字屋」を通じて広めていった。

*上記は平野氏の講話の要点のメモ（和田）を参考資料・文献と照合して記述した。

○企画展「横浜浮世絵—
よみがえる幕末・明治の
町づくり」を観る

平野氏の講話を頂いて
から、折角の機会、館収蔵



の「西川オルガン」を囲むようにして平野氏、松本氏と小糸川倶楽部メンバー一同で記念撮影をお願いした。そのオルガンのうえに置かれたものを見ると、未使用のものであったが印刷された賞状大の保険証（現在でいう保証書）、発行年は明治 年 月 日、横浜市日之出町2丁目西川風琴製造所 とある。日之出町2丁目の地は今日の訪ね歩きの場所である。

第 第	保 險 証
號 號	第 第
保 險 規 約	風 琴 保 險 年
一・保 險 年 限 中 音 律 ニ 狂 ヒ 生 ジ タ 時	
ハ 其 狂 ヒ タ ル 笛 ヲ 風 琴 使 用 法 中 末	
尾 欄 ノ 修 繕 方 ニ 基 キ 直 接 當 工 場 へ	
御 送 付 相 成 候 得 ハ 速 ニ 引 替 無 代 価	
ニ テ 通 送 可 仕 候	
二・保 險 年 限 中 万 一 内 外 ノ 構 造 自 然	
的 破 損 ヲ 生 シ タ ル 時 ハ 無 代 価 ニ テ	
修 繕 可 仕 候	
但 出 張 修 繕 御 申 込 相 成 ル ト キ ハ	
旅 費 実 費 申 受 ク ベ シ	
右 之 通 無 相 違 履 行 可 仕 候 也	
明 治 年 月 日	
横 浜 市 日 ノ 出 町 二 丁 目	
西 川 風 琴 製 造 所	
電 話 番 号 八 百 四 十 一	

旧館から中庭に出て、新館に廻り、平成19年度第1回企画展「横浜浮世絵一よみがえる幕末・明治の町づくり」と、常設展示①横浜開港への道、②街は語る開化ヨコハマを観る。平野氏より講話を頂いた後であり、展示物・展示品の一つ一つが興味深い。展示室から展示室へ、少々疲れを覚えると、通路ともなっている二階の休憩所の窓から玉樟の緑で目を休ませる。

【横浜浮世絵】

幕末から明治初期にかけて横浜の町とそこに暮らす外国人の風俗を描いた錦絵は横浜浮世絵と呼ばれている。横浜浮世絵は開港の翌年にあたる万延元（1860）年から刊行されはじめ、明治初期までに800点以上もの作品が生み出された。

そこには横浜の町並みや、外国人が行き交う開港場の有り様、物珍しい事物などが詳細に画かれている。

○西川オルガンゆかりの地を訪ね歩く

= 《ヨコハマ》 =

市街地の中心は関内。開港時に外国人居留地の関所があったことから、関内とよばれる。

開港当時の居留地であった北側は、主に官庁・オフィス街で重厚な洋館建築を多く残している。南側は横浜最大の繁華街、伊勢佐木通りがあり、東には開港当時から伝統を持つ元町や日本最大の中華街がある。

資料館の企画展と常設展も観て、少々疲れた目と立ちん棒の足。いよいよ「西川オルガン」ゆかりの地

①「元町4丁目」

②「日ノ出町1丁目」の訪ね歩きに出発する。資料館に駐車をお願いして、揃って「元町」に向う。時間も時間!!「腹がへってはいくさは出来ぬ」と中華街で食事をとることに決めて歩を速める。松本氏のお薦めの「謝甜記（しゃてんき）」に入る。お粥の味が抜群と評判の広東料理の店。さすが松本氏お薦めの店、店内は満員で、一行8名は二組に別れて席を確保し、食事にあつた。何故か、せかせられる様に、食後休憩もそこそこに中華街特有の香と匂いと喧騒を逃れ、朱雀門（南門）を抜けて元町へ向う。

①元町4丁目164番地

明治9（1876）年より、外国人のもとで楽器製造を学んだ西川虎吉が、明治17（1884）年に「本邦産の物資のみを以って」オルガン製造を開始したとされる所である。

横浜市図書館編・刊『横浜ものはじめ』には ○洋楽器（オルガン）製造（明治17年）とある。

又、西川虎吉がピアノをはじめて試作したのは工場が元町にあった明治19（1886）年ともいわれる

横浜の街には幾筋もの運河が流れている。中華街と元町は川を隔てて向い合う。

元町は居留地の外国人たちのために生まれた商店街。堀川にかかる市場を通り橋を渡ればかすかに潮の香が漂う。堀川は港町の川、運河でもある。堀川べりの道から元町3丁目と4丁目との境界でもある道を「元町商店街」に出る。目指す地番に近い角店の「ブーケ洋装店」の女性店主に尋ねると、オルガン誕生の地「元町4丁目164番地」にあった信濃屋ビルは取りこわされ、整地工事中とのことで、お隣りを見ればシートと目隠し板で囲われている。“おゝ、ここに何が出来るのだろうか”。



元町は私にとっては洋家具店（横浜家具）、洋食器店の百軒のぞきの楽しい街。何の業種の店でも、『○○○屋元町本店』と名乗る老舗の多いこと、創業期、創業地が元町であるとの誇り高く、同時に創業時からのパイオニア魂と商人道（商法）をかたくななまでに守っている街並みは、最近の鎌倉の小町通りの軽薄さに比して、歴史の重さと同時に品格をも感じさせる好ましさである。

②日ノ出町1丁目6番地

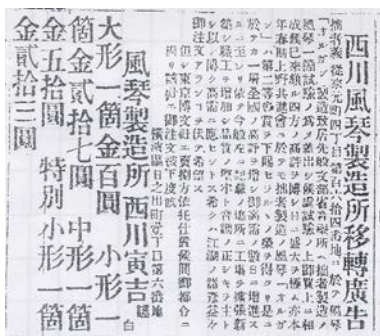
明治20（1887）年、西川虎吉が元町から日ノ出町に工場を移転して、オルガンの製造に本格的に着手した所である。工場は大岡川に面し、水運も利用できるようになっており、当時としても楽器工場としては小さいながら本格的な設備を備えていた。

大正5（1916）年に鶴屋町（神奈川区）に工場が移転するまで約30年間稼動。こゝではオルガンをはじめピアノ、紙腔琴、ヴァイオリンなどの楽器が製造された地である。

〔新聞廣告〕

（西川風琴製造所移転廣告）

出典：「毎日新聞」明治20（1887）年12月14日（西川虎吉（寅吉）が元町から日の出町に製造所を移転した際に出された広告。新旧の所在地が判明する）



元町4丁目から堀川の前田橋を渡り、車を預けた資料館に引返し、一同揃って資料館を辞し、再び松本氏の運転で車は桜木町を目指す。大岡川を左に日ノ出町交差点に着く。

車を止めるために「長者橋」を渡り長者町に入り、大岡川沿いの並木道に車を止めて頂く。車を降りて一同「長者橋」を今度は徒歩で渡り、親柱に近いバス停の「日の出町1丁目」を確認。「1丁目6番地」を改めて見る。現場は一方通行の道路で分断されて4階建ビルと道路を隔てて6階建、9階建のビル、小規模なビル群の地。明治20



0年に元町から移転した西川風琴製造所－（図録にあった3階建洋館建築の西川楽器日ノ出工場）－がこの地にあったとは。

この近くは、JR 桜木町駅前からの平成桜木通りの車の交通量も多く、京浜急行の日ノ出町駅も近く、日ノ出町交差点からの長者橋の交通量も少なくない。大岡川の川端の緑は濃く、川面は引き潮なのか、低いところにあった。



明治の洋楽器製作者西川虎吉も松本新吉も、兩人共に君津を出て横浜へと東京湾を渡ったことであろう。

西川は元町と日ノ出町と、運河のような堀川と大岡川の川岸に工場を建てた。共に横浜水運歴史の中にある。そして西川は直営販売店（西川楽器店）を横浜馬車道近くに開くなど横浜での事業展開に執着した。

一方、松本は明治26（1893）年東京築地の居留地近く（聖路加病院裏）に工場を建てた。明治37（1904）年に現在の銀座山野楽器の場所に直営販売店を開設、明治39（1906）年築地工場全焼、翌40（1907）年に対岸の月島に工場を新築する。ここでも東京湾海上交通要所の河岸に近い、新開地の築地、月島工場立地とした太平洋も渡った松本にあった思いは何であったろう。

今日の「ハマの歴史」と「西川オルガン」ゆかりの地訪ね歩きは、目も耳もそして舌も「ハマ」を満喫・御満悦の一日であった。御一同!!お疲れ様でした。又、終日案内役と往復ドライバーを引受けて頂いた松本新一氏に心からのお礼申し上げます。

参考資料・文献

- 佃 英夫 「横浜歴史散歩」 創元社 昭和50年9月刊
- （図録） 「陸運水運20世紀—東京湾をめぐる交通事情」
袖ヶ浦市郷土博物館 平成14年3月刊
- （図録） 「製造元祖 横浜風琴、洋琴ものがたり」
横浜市歴史博物館 平成16年1月刊
- （図録） 「地図と絵に見る神奈川お台場の歴史」
横浜開港資料館 平成17年3月刊
- 横浜開港資料館紀要第23号
横浜開港資料館 平成17年3月刊

○日ノ出町2丁目30番地

後日、横浜開港資料館（平成17年3月刊）の「横浜開港資料館紀要第23号」をめぐり、その中に平野正裕氏の労作《横浜洋楽器製造史資料（1）》に雑誌広告の資料紹介があったので抜粋した。（p110～111）

《3》

○西川製造楽器広告

【広告文・定価表・交換規定（略）】

東京音楽学校 陸軍軍楽学舎 洋琴調律御用西川風琴製造所

横浜市日ノ出町2丁目30番地 西川寅吉【以下 大販売所 売捌所（略）】

出典：『音楽雑誌』第15号 明治24（1891）年12月25日

解説：（略）西川の住所は日ノ出町1丁目6番地から2丁目30番地に移っている

ピアノ修理体験記

藤井徳躬

去年11月中旬に文化ホールにて生涯学習フェスティバルが行われた。それに先立ち、演奏するピアノの修理を行うことになりました。その修理を行っている参加者より修理方法や作業内容等の話を聞き、また、一日、実際に体験してみて感じたことを書いてみました。

最初はどのピアノを修理するか決め（※君津市に寄贈された古いピアノは10数台あるが、その中から松本新吉氏作の彫刻のあるピアノを選んだ）、それが決まると、分解に着手した。

分解した部品を、再利用可能か、または新品と交換かの見極め作業を、解体した部位、箇所一つ一つごとに注意深くチェックし進めていく。そのとき、小さな部品は無くさないように一個ずつ確認して袋に入れ、使用箇所名を記入し、収納していった。

交換部分は、部品の有無、また製作か購入かを決めていく。その決定は、機能をよく理解し、構造を十分知った上での知識・技能がなければ出来ないと感じた。

修理が開始されると、補修部分や補修箇所をどんな方法で修理していけばベストであるかを決め、部品ごと、修理箇所ごと、一つずつ進めていく。ビス孔の修理にしても重要部かどうかの判断で修理方法が違ってくる。そのように修理の進め方で工程に大いに影響すると思う。工程が順調に進めばよいが、トラブルがあったとき一番困る。知識を生かし解決する松本さんの指導と修理ボランティアの熱意で、フェスティバル開催日まで短期間の修理日程であったが、順調に完成までこぎつけた。

私の一日体験は、真鍮製の表装金物を新品同様な輝きを出すように磨くことでした。磨くには磨材を使用する。最初の磨材ではよく磨かれなかったので、違う磨材を使用して磨くと新品同様な輝きを出すようになった。

経験者は、「これでだめならばあれを使用すれば」と、次の方法を知っているのがよくわかった。それが素人と経験者（プロ）の違いであると思いつくづく思い、大変有意義な一日でした。

演奏当日は、多くの人々がよい音色に聞きほれていたのが印象に残っていますが、今考えるとあの体験がよかったと思っています。

「一日体験ありがとう」と言いたい。

響け、ふるさとのピアノ

～松本ピアノが奏でる人々の夢～

河井衣子

平成19年度の「生涯学習フェスティバル」のテーマを松本ピアノにするから、小糸川倶楽部に協力してほしい、と生涯学習課から打診されてわが倶楽部では全面的に協力することになった。

協力する内容は、ピアノ二台を文化ホールまで搬入、搬出すること、松本ピアノの歴史を映像と展示で紹介すること、松本ピアノを通じて今後の夢や希望を語ること、であった。

フェスティバル当日（平成19年11月17日）の展開は、以下の通り、千葉国際高校の女生徒三人が司会・進行を担当した。

第一部 ＊「松本ピアノの歴史」

幕開けに大正3年・松本新吉によって造られたピアノで「ふるさと」を周南公民館主事広兼美和子さんが演奏した。引き続いて「松本ピアノ」の歴史を、「小糸川倶楽部」の調査資料に基づいて、「紙腔琴・月島工場・渡米時代の新聞記事・銀座の松本楽器店・制服姿の職工たち・外箕輪松本ピアノ工場・松本新治作のグランドピアノ」等の古い写真を見せながら、私がナレーションを担当した。

第二部 ＊「ピアノ演奏」

幼稚園児・小学生・中学生・成人、それぞれ松本ピアノにゆかりのある地域の代表者がピアノ演奏を行った。このとき演奏されたピアノは、昭和40年代に松本新一氏夫人で声楽家の衣子さん用に造られたものが使われた。

第三部 ＊「松本ピアノと今後の夢を語る」

八重原公民館館長の新井孝男氏をコーディネーターに、松本新一氏、周南中学校長の花井先生、それに私が入り、パネルディスカッションを行った。途中、会場から東京在住の調律師・宇都宮誠一氏が登壇し、「松本ピアノ」で修業した父親の語っていた月島工場時代と、今後の「松本ピアノ」の活用と君津市民に寄せる期待を語られ



▲君津のまちから生まれた幻の松本ピアノ（大正3年製造）と創始者の孫・新一氏（3代目）

H 19.11.22 『房総新聞』より

た。

私は、小糸川倶楽部発足以来の調査研究の経過、松本ピアノ工場との出会い、1月末から4月まで開催した松本新吉展の反響（市民・マスコミ等）などについて話し、小糸川倶楽部としては、1）君津の歴史と先覚者たちの功績を一堂に伝えられる展示施設、2）松本ピアノの保存だけでなく、市民が気軽に弾いて楽しめる施設、を検討してほしいと訴えた。

エンディングは、ピアノ修理をしている周南中学校の生徒さんたちのクラブ活動の様子が紹介され、体験発表が行われた。その後、40名の周南中学校生徒たちによる合唱があり、引き続いて周南中学校女生徒の指揮・伴奏で会場にいた300人以上の人たちと「ふるさと」を歌って幕を閉じた。

—だそく—

彫刻のあるピアノについて ～大正3年松本新吉製作～



周南中学校で修理中の「彫刻のあるピアノ」から、「面白い物が見つかったからすぐ見に来い」と元岡さんから電話があった。見れば、音響版の裏に受賞メダルの写真が貼り付けてあった。松本新一さんも初めて見たというので、この受賞メダルにどんな意味があるのか探った。

メダルは3個分で、表と裏とを写真コピーしたようなデザインになっていた。一つは明治40年開催された「東京勸業博覧会」の受賞メダルで、次は大正3年開催の「東京大正博覧会」受賞メダル、これらは上野恩賜公園を会場に開催されたときのもので「褒賞名簿」にも記載されており銀牌であった。もう一つ、一等賞牌・金牌を受けた「府県連合共催」博覧会（？）が、いつ、どこで、どんな規模で開かれたものか、現在のところわからない。折角一等賞を受賞しているのに！…

博覧会のメダルについては、(株)「乃村工藝社」大阪支社・情報資料室勤務の石川敦子さんに大変お世話になった。石川さんは、情報資料室に寄贈された昭和初期製造のヤマハオルガンの内側に、保証書と「第3回内国博覧会」出品のメダルはじめ多くのメダルの写真コピーが貼り付けてあったという例を挙げて、受賞メダルをデザインして張り付けるのは、当時の広告手段であったであろうと語っておられた。また、40年にわたって日本の博覧会関連資料を蒐集し、「日本の博覧会・寺下勅コレクション」(平凡社、『別冊太陽』)の執筆者でもある寺下勅さんを紹介してくださって、堺市在住の寺下さんから懇切な情報を寄せていただいた。電話一本でかくも親切に教えていただき、感謝感激している。

松本ピアノが、ヤマハ、西川と並んで日本の三大ピアノメーカーと称されたことを裏付ける「褒章リスト」が出てきたことや、工場の規模(経済的貢献度)と賞牌の順が同じ(?)ようで興味深かった。

長野県の塩尻東小学校に、彫刻の部分が菱形の真鍮で作られた松本ピアノが現存しているという。大正7年(1918)に寄贈されたピアノで、それにも同じシールがあるという情報を得た。このピアノには製造番号があるという。修理中のピアノには製造番号がない。彫刻部分が長方形で木造、売り物にしては材料が寄せ集めであることなどから、モデルチェンジする見本として松本新吉が作ったのではないか、明らかに水をかぶったような痕跡があることから、大正3年12月の月島工場の火災前に製作され、その火災の際に水をかぶったものであろうと、松本さんは推測されている。

それ故に、『彫刻のあるピアノ』は、およそ100年前の大正3年製造のピアノとして紹介した。



当日と翌日には、君津市民文化ホールのエントランスに松本新一氏とお手伝いのメンバーで大急ぎで修復を間に合わせたピアノを置き、背後の壁に「小糸川倶楽部」の紹介ならびに「メダルの写真」などを展示して、多くの方に実物をじかに触れ「音の松本」と評され、新吉氏の求めた「スイートなピアノの音色」を愉しんで頂いた。

船の科学館見学の記

小池 公子

小糸川の舟運の歴史を学習してきたので、和船のつくりや歴史を知りたくてお台場の「船の科学館」に行った。今にも雪が降ってきそうな寒い1月のある日。

感激！ 宗谷と対面

まず出迎えてくれたのは初代の南極観測船「宗谷」と最後の青函連絡船「羊蹄丸」。今にも出港するかのように岸壁につながれた姿で展示されている。宗谷のその姿に、もうショック。あの南極海の氷の海原を掻き分けて進んだという船のなんと小さいこと、涙が滲んできた。



ソ連の最新鋭の砕氷船オビ号が空けてくれた水路を必死についていく宗谷。その写真や映像をリアルタイムで見ているだけに感慨無量だ。「心細かっただろうな」、「必死に勇気を奮い立てたのだろうな」、と当時の隊員の心境を推察してしまった。あのころの日本人にはど根性魂があったのだなあ。それに比べて青函連絡船の羊蹄丸のなんと大きいこと豪華なこと。宗谷の悲壮感がきわだつ。私は青函連絡船には一度も乗ったことがない、チャンスが無かった。とても残念。寒さも忘れ、しばし見とれる。

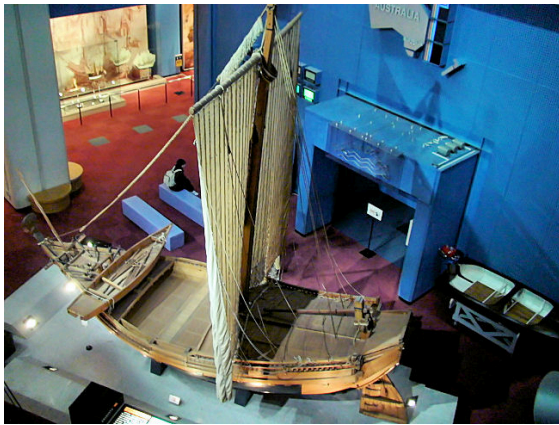
中に展示されている船の模型は圧倒的に西洋式の船、船、船。1階で興味深かったのは日本で製造された日石丸（タンカー）。びっくりしたことは

- ① 船の概念を覆すほどの巨大さ
- ② それが信じられないくらいの日数で進水していること
- ③ 製造過程は船を造るというよりブロックを作ってそれをドックで合わせていく、というもので船とは到底思えない。

和船と会う

絵でしか見ることが出来なかったが、遣隋使（遣唐使）を乗せた船はまるで水に浮かぶ箱のようだ。これでよくあの玄界灘の荒波を越えて行けたな、とここでも感慨ひとしきり。和船の構造は言わば「箱舟」。しかし、千石船といわれるような大型の船を造れたし、その船で蝦夷や上方、江戸と物資の輸送を盛んに行ったという。当時の技術力にまたまた驚き。いくら沿岸航行と言っても波は荒いし、危険極まりない。私には和船はまるで工芸品のよう。こんな船でよくも、といった感がどうしても湧いてくる。「板子一枚下は地獄」という言葉に納得。

この階で目を引くのは**弁才船（樽廻船）**の大きな模型（1/5）とそれが出来上がるまでの各過程の展示物や原寸大の船体中央部の模型。すぐ



目に入る。

しかし、1階や2階で見てきた古代のガレー船や近世の西洋の船に比べて構造の発想が簡単だな、と感じる。そして、堅牢さがどうしても感じられない。

期待していた高瀬舟や鱧舟の模型は縮尺1/20と、とても小さかった。以前に見た関宿城博物

館の模型はもっと大きく、迫力があつたのに、残念。

小糸川では水の勢いで一気に下る舟が使用されたので、帆等もなく、構造的には簡素なものだったのではないだろうか。小糸川での舟本体に関する資料はあまり目にしていないので、よくはわからない。しかし、長さは明治初期のもので約24メートルのものもあつたという。今の小糸川の川幅から考えると信じられないくらい長い舟。

川舟の勉強を始めてからはどこに行っても舟のことが気にかかる。壱岐では弥生の遺跡から出土した舟も興味深く見たし、エジプトではピラミッドの傍から出土した「太陽の船」も見た。船の科学館では現在就航しているいろいろな型の、また種々の目的の船も展示されている。しかし、船、船、船ばかりで後半はちょっと食傷気味。何を見るか目的を定めて、それだけをじっくり見学するほうがよいだろう。

今回は和船の歴史が掴めたし、模型も見ることが出来たので大いに満足。模型はちょっと小さかったけれど。

小糸川揚水車の郷愁

《訪ねた筑後川と阿蘇で出会った人々と》

和田 昇

小糸川倶楽部、平成17年度の活動のテーマは「水車」。暴れ川の歴史、小糸川の揚水車、藤原式揚水車の3章の活動記録集を出した。誰からともなく、九州福岡・朝倉市に現在も動いている三連水車の雄姿を見に行きたいもの……と。旅行雑誌にあった“いつかきっと訪ねてみたい日本の水車20選”にあった一文。「水の豊かな日本では、村々に水車が回っていた。その郷愁の深さゆえに各地に維持され、再建された水車を見に出かけよう」と。

○重連の水車

福岡県朝倉市。3連水車1基、2連水車2基の計3基の揚水水車群。「重連のSL」のように生き活きと動いている…3連の揚水水車の動く姿をこの目でと私の心も動いた。

平成18年6月27日～29日の2泊3日の“小糸川倶楽部「朝倉3連水車、阿蘇・藤原治郎吉作揚水車」見学会”。元岡幹事とアクアトラベルの保坂さんとで練りに練った旅程。会員5名と客分1名の一行6人、君津駅前から羽田行きのバスに乗車、九島会長の見送りを受けて見学会に出発した。

○朝倉市 【朝倉の堀川用水と重連水車群】



菱野：3連水車



三島：2連水車



九重：2連水車

筑後川の流れを受ける堀川にかかる、江戸時代から回り続ける菱野3連水車などの朝倉水車群。国の有形民俗文化財に指定されている。期待どおりの朝倉水車群。「重連のSL」の動輪が男性であれば、これは女性の動!! 堀川の流れと揚水車の水しぶき。

この朝倉でも嬉しい“人との出会い”がありました。堀川の川辺りを

上ったり下ったり「3連水車」、「2連水車」が勢いよく水しぶきを上げて揚水、回る水車を見て歩きながら、「これだけの施設、市役所か観光協会にでもパンフレットか解説書などあるのでは？」と隣を歩く元岡氏と……。

しばし時間が経って朝倉を去る間に、元岡氏が、偶々堀川辺りですれ違いの方に尋ねたところ「朝倉水車のパンフレットが自宅にあるので暫くお待ちを」とのこと。その方は朝倉市（元）文化財委員の林英雄氏。

急いで、自転車で、私たちの待つ橋のたもとの車まで届けて頂いたもの、それは『水車ものがたりーこころやすらぐ水車のふるさとー』（平成6年3月31日福岡県朝倉町観光協議会刊）。本当に有難いことである。頂いた『水車ものがたり』から一文を抜粋して記しておく。

ゴットン、ゴットン、音を立ててまわる水車。

遠く連なる山々や、悠々と広がる田園風景。

先人たちの想いをのせて水車は今も廻り続ける。

豊かな水田に実る鮮やかな稲穂の波、

朝倉の農業を支えてきたものは、暴れん坊筑紫次郎との水の戦いの歴史でした。

人々の願いが作りあげた水車は、その水の流れを絶やすことなく……人々の夢と希望。それが、水車をつくった原動力。

人々の暮らしと共に生まれ、暮らしの中で生きてきた水車。

それは人々の夢と希望の象徴でした。

○南阿蘇村 「白川水源」（水の生まれる里）

一級河川「白川」の源である白川水源。地底の砂とともに吹き上げる阿蘇の湧水。ここは白川吉見神社の神域にあり、白川水源を守り伝えるために「白川水源公園管理組合」を組織している。



白川水源にて(右端:筆者)



白川水源の湧水

○阿蘇市 「阿蘇田園空間博物館」



藤原式揚水車の模型



模型の動輪部

藤原式揚水水車の模型展示施設と聞き、外観は二階建てに見える木造建物に入館、展示品や展示物、パンフレット、ポスターなどを見て廻る。お目当ての水車模型が見当たらない。事務室に伺って、そこで、元阿蘇市教育長で現博物館長の軽木康男氏との出会いとなる。

聞けば水車模型は展示期間が終わり、現在、廃校となった小学校の一室に保管中とのこと、自ら阿蘇市教育委員会に連絡を取って下さり、案内役を申し出てくださる。館長の車に先導されて向かったのは「役犬原（やくいんぼる）小学校」。そこに、阿蘇市教育委員会生涯学習課の河津健士氏が鍵を持って駆けつけてくれ、お二人の案内で教室の一隅で「藤原式揚水車模型（1/10）」に出会う。傍らには「日本有数の藤原式水車を模型復元」とある展示案内板も保管されていた。

○阿蘇市 「阿蘇市立阿蘇図書館」

博物館の軽木館長は道案内だけでなく、「阿蘇市立阿蘇図書館」所蔵の藤原式揚水車（藤原治郎吉）についての記述のある『尾が石・永水村史』より記述部分の抜粋のコピーも手配していただいていた。閉館間近の図書館に駆け込むと、図書館員が出迎えてくれた上、館内の一巡見学も許された。書架の高さも圧迫感を感じさせることなく照明も自然光を取り入れた目にやさしい落ち着いた雰囲気、私たちを迎えた館員の対応は暖かいものであった。

この阿蘇で、朝倉で、出会えた人々と、以前二度訪れた山梨県都留市



阿蘇山中岳の噴煙

（天気、我らに味方せり！）

の元教育長、教育委員会の方、市立博物館や商家の資料館の方々と同じように受けた、さりげない親切と節度をわきまえた対応と、それにもまして気負いのない“志”の高さ)。またまた、“人と人との楽しい出会いの旅”となった。この幸運に感謝、感謝である。

ところで次回水車を訪ねる旅は何処？

① 都留の水車 「家中川小水力市民発電所」は、水力発電所の発電用下掛け水車であり、揚水水車ではないのが残念。

遠距離となるが、揚水水車となれば、今度は四国。

② 安並（やすなみ）水車の里 高知県四万十市にある四万十川支流の後川の、灌漑用の揚水水車群。

③ 愛媛県内子町の現役の揚水水車 一升の水が入る10個の竹筒が用水路の水を汲み水田に落とす。

近くして関東は動力水車ではあるが

④ 神奈川県秦野市田原にある「田原ふるさと公園の水車」 湧水を引いた親水公園内にある製粉用動力水車。

⑤ 茨城県石岡市にある「線香水車」 杉線香の一貫生産する直径14尺（約4.2m）の動力水車。

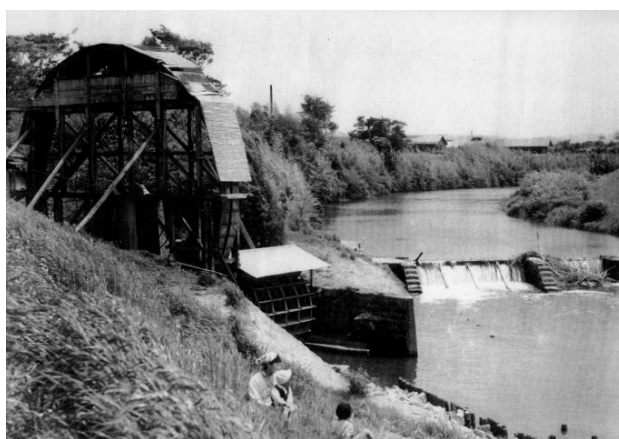
ここに決めよう。⑥ 埼玉県寄居町にある「埼玉県立川の博物館」の水車があった。直径が23mの大水車と埼玉県内から移築した2基の水車があるという。揚水車か動力水車か？ いずれにせよ県立の“川の博物館”がいい。

小糸川の揚水水車、郷愁にも似た水車への思いは、歴史の水車のようにもある。

殊に久保の大水車の復元活用への夢はますます大きくなるばかりだ。

「無くなってから気付くでは遅すぎる」とはいえ、気付かないよりはましである。

「川」と「水」を守り伝えるために小糸川倶楽部として“失うものが多い今、慌てず、急げ!!” これからは時との勝負。無理せず、無茶をせず、楽しい仲間との学習と活動をすすめよう。



久保揚水車

おわりに

小糸川は、静かな流れの中に、幾多の人々の喜び・怒り・悲しみ・楽しみを映し出している。水量も少なく緩やかな川の流れも、ひとたび暴れだせば様相が一変し瞬時に流れを変化させてきた。先人たちがこのような変化の激しい川を御し、災害を如何にして防ぐか、その対策を種々検討し改良を重ねながら過ごしてきたことがわかる。

小糸川に関して『洪水ハザードマップ』、『農業用水の揚水車』と二冊の記録集としてまとめてきたが、新たな資料や情報を得れば追加修正を行う予定である。

川舟は、江戸時代から陸上輸送より多量の物資を一度に運べる利点から盛んに使用されてきた。今回の『小糸川の川舟』は、資料収集、調査、検討を繰り返し進めながら、ようやく整理できる段階になった。

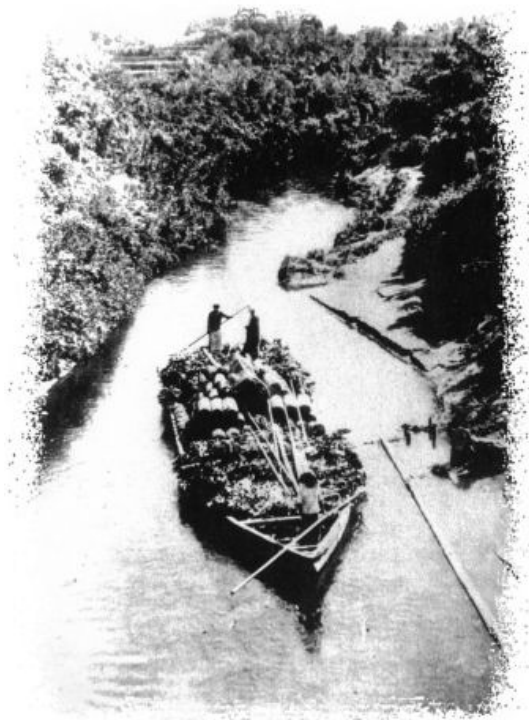
川舟の運行には川の整備が重要であり、運行に支障のないように「川浚い普請」命令が川付きの村々に出され、村々の大変な負荷になっていたこと、また、川舟に曳き綱をつけて川を遡って村に帰る作業が重労働であったこともわかった。

河岸の場所は、江戸時代と明治時代では変化している。明治時代になると商用が発達してき、商用に便利な場所に設置されている。



北九州市八幡西区「堀川歴史公園」
—展示陶磁器画より—

<川舟を曳く人が描かれている>



現在、その河岸跡の確認は大変難しい。運航がなくなってから長期間経過し、様相が一変している。現地調査は3回行ったが、多くの場所は確認に至らなかったが、“この付近ではないか”と思われる場所の検討はできたのではないかと考えている。

時代の変化は急激に進んでいる。資料の保存もこれから、重要なことになると思われる。

新資料を探し、現存資料の保管を進めていきたい。

< 編集後記 >

— 川上 幸則 —

全国各地の河川で、川舟の記録は色々残っている。小糸川も、川下げの品物は、年貢米、薪、炭等、又、川舟の形も底が浅く他の河川と大差がない。しかし、小糸川（隣の小櫃川も）で特筆すべきは、川下げ方法である。他に類を見ない川下げが行われていた。それは、堰き止めた水を一気に放流しその勢いで川下げするのである。

房総特有の地形・地質によるものか、水量が少なく計画的な川下げが出来なかったことで考えられた先人達の知恵の結晶と推察する。堰の設置場所は「宝蔵寺下、此処で小糸川を堰き止め…。栗倉河岸から数十ほど上流につくられていたトマイを…。」堰の構造は「トマイは丸太と板でおよそ九尺の高さに…。」と記録にあるのみである。河岸の現地調査に便乗し、堰の設置場所の確認を試みたが、危険が伴い川渕に降りる事もかなわなかった。

堰の設置場所・堰の構造は次回の課題とし、現地調査方法の検討・事前準備を十分に行い、特定・推察を実現したい。堰の模型の制作から、現地に堰を設置し、筏やボート等で川を下るイベントを企画できたらと夢見ている。

— 元岡 陸視 —

いつの日か、思い新たに

少ない資料をもとに解析し、議論し、そして現地を見て回り確認し、充実した活動でした。冊子素案づくりに関しては増子さんの労力に負うところ大。その編集をされた河井さんご苦労様でした。

今回手付かずになりましたが、いつの日か川上さんからご提案があった「堰留場」の構造などの原理を解明できればと思います。

— 小池 公子 —

小糸川倶楽部のメンバーとお話しすることはとても楽しい。知的好奇心の輪が広がる！深まる！刺激される！。

郷土出身の隠れた画家、あの荻原礫山と深い親交を結んだ**柳敬助**の名を知ったのもこの会でのこと。毎日車や徒歩で渡っているこの小糸川に、ほんの80年程前までは**舟が上り下り**していたなんて。

何よりの驚きは日本のピアノ製造の先駆者がここ君津出身だなんて。**松本新吉**という人の名を聞いたのもこの会でのこと。

かつての河岸の跡を求めて現地へ足を運んだこと、先達のお話を聞いたこと、横浜へ西川虎吉の足跡をたどりに行った遠足等等……。

まだ入会して2年。今回のテーマは「川舟」。次回は何に取り組むのかな。聞くことだけの参加が殆どだったが、発信できるだけの探求心を持ち続け、知識を深めたい。

— 九島 行正 —

豊英山奥の深谷から人見の河口まで、小糸川にはさまざまな様相があり、見て歩くのも面白い。水深が浅いところが多い小糸川でも、上流の流れを堰止めて水面を2, 3 mも高くし、水門を一気に開き、荷物を積み込んだ川舟を河口まで流す技が江戸時代初期に始まった。川舟は小糸川流域の米穀、炭、薪などを運び、小糸川流域の庶民の暮らしを側面から支えたことだろう。しかし、20世紀に入り、鉄道や自動車など、陸上輸送の進展につれて舟運が衰え、川舟が消滅した。

堰止めの水門を命懸けで一気に開いた人、9間余りの川舟を巧みに操って河口の河岸まで積荷を運んだ船頭、曳綱を肩に掛けて空舟を上流の河岸まで引っ張る水夫などを頭に描いてみた。

— 河井衣子 —

市史編纂協力員をしていた当時、松崎家の内蔵に入れていただき、膨大な舟運業の帳簿類を目にしたことがある。編纂室ではそのほとんどをコピーしたが、市史では一部しか使わず、ほとんど手付かずのまま編纂事業は終了した。「いつかこの資料を整理してみたい」と、そのとき無謀にも思ったものである。

今回「小糸川の川舟をテーマに」の声に諸手を挙げて喜んだのだけれど、図書館4階の閉架書庫から帳簿コピーの一部を手にいれたとき、夢が脆くも潰えた。達筆な行書・草書で記録が少しも読めない!!・・・

「万葉集の勉強もいいけれど、君は、古文書を読めるようにならないとね」と、故菱田先生のご忠告がいまさらながら身に沁みる。

“どなたか、松崎家の膨大な資料を活用してください。”

— 増子 壽雄 —

小糸川の下流域に設置された揚水水車が、前回、私共が調べた「テーマ」であった。

揚水水車を稼働させるため留場を設けたことにより、川舟・筏の運送業者との間で利害が生じている。また江戸時代には、小糸川は幕府の運上川であったと記されており、そのため、中野地先に「留切水車設置願い」が幕府宛に出されている。何れも川舟・筏に関連する資料であった。

これを契機に、川舟・筏に興味をもち、資料収集する一方、「小糸川の水運」の著者である玉川和彦氏に河岸場〔積出河岸〕を案内していただきながら細部にわたり、貴重な話を伺うことができた。

正直言って、このような場所に河岸があったとは想像もできないほどに竹林が生い茂る場所が殆どであった。考えてみると、明治初期から凡そ140年が経過しており、現在では河岸の痕跡を確認することは、殆どできなかつた。

今回、川舟・筏に関する資料を冊子として纏めるにあたり、玉川氏の著書の一部を活用させていただきましたことを申し添えます。

— 藤井 徳躬 —

小糸川の川舟関連の資料調査、チェック検討しながら、河岸については三回も現場に行き調べてみたが、位置状況が当時の資料と現状を比較するのが困難で、案内者がいないとわからないように変化しているのがわかった。

期間内は色々なことがあった。朝倉三連水車の見学。水車を実働しているのを見ると、想像以上に水の有効利用についてよく考案されていた。また、藤原治郎吉が阿蘇に作ったという最高傑作の揚水車の模型も見ることができたのは大変よかったと思う。

松本新吉・柳敬助展の開催や、松本新吉に関してのNHK放送の録画取りや文化ホールでの生涯学習フェスティバル参加、船の科学館見学、横浜開港資料館及び西川オルガン横浜工場跡地の散策等、気分転換をかねての小旅行も思い出の一つだ。

松本ピアノミニコンサート及びピアノの展示等、コンサート当日は思いの外多数の人々が集まり会場は大いに盛り上がり、有意義な時間が過ごされたこと等、これからも少しずつ目標に向かって過ごしたいと思っています。

今回も、多くの方々にご協力いただき、記録集「小糸川の川舟」を
発刊することができましたことを感謝申し上げます。

お読みいただきまして、ご意見・ご感想・あるいは間違った記述へ
のご指摘・新たなる情報など、なんでもお寄せいただければ、一同幸甚に
存じます。

小糸川倶楽部では平成20年4月、役員交替をいたしました。

代表は藤井徳躬、事務局は川上幸則です。

今後ともよろしく願いいたします。

平成20年10月

小糸川倶楽部

平成20年度記録集
小糸川の川舟

2009年2月28日 発行

編集責任者 藤井徳躬

君津市君津中央公民館
小糸川倶楽部