

岡山県の吉井川・旭川をたどって

竹尾 茂樹

岡山県の河川交通

2014年3月25日－27日にかけて岡山県内を流れる主要河川である吉井川・旭川・高梁川のうち吉井川・旭川の現地調査を行った（竹尾・大木）。以下にこれら山陽地方の主要な河川を使った舟運と、河川をめぐる文化の変容について記述を試みる。

三河川の流域面積はいずれも 2,000km² 前後で全流域を合わせると、岡山県全体の面積の 8 割を占める。水源を中国山地に発し上流部盆地を経て、丘陵地帯の狭小な渓谷を蛇行してから、南部平野を緩勾配で貫流し瀬戸内海へ注いでいるために、有史以前から舟運路として利用されて、物資や人の輸送に重要な役割を果たして来た。中世末には吉井川は美作林野・津山、旭川は勝山、高梁川は松山を基点として瀬戸内海までの高瀬舟の舟運が行われていたもようである。下って江戸時代にはこうした河川交通は、中国山地を東西に横切る出雲街道¹ と上流で交差することから、さらに飛躍的な発展をした。

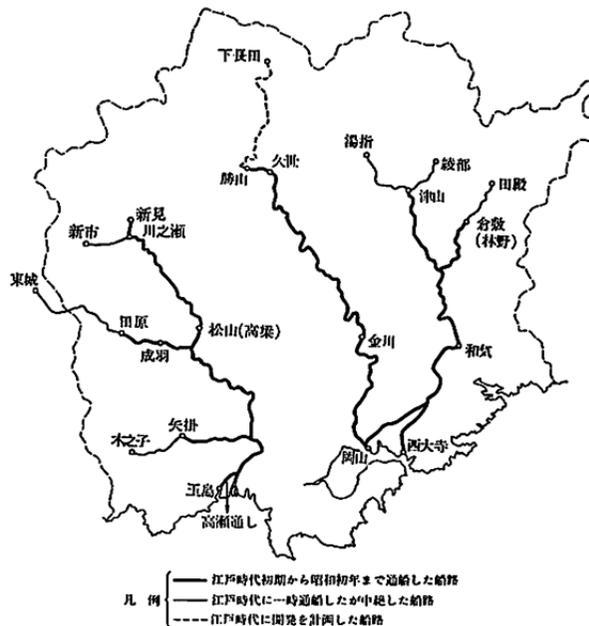
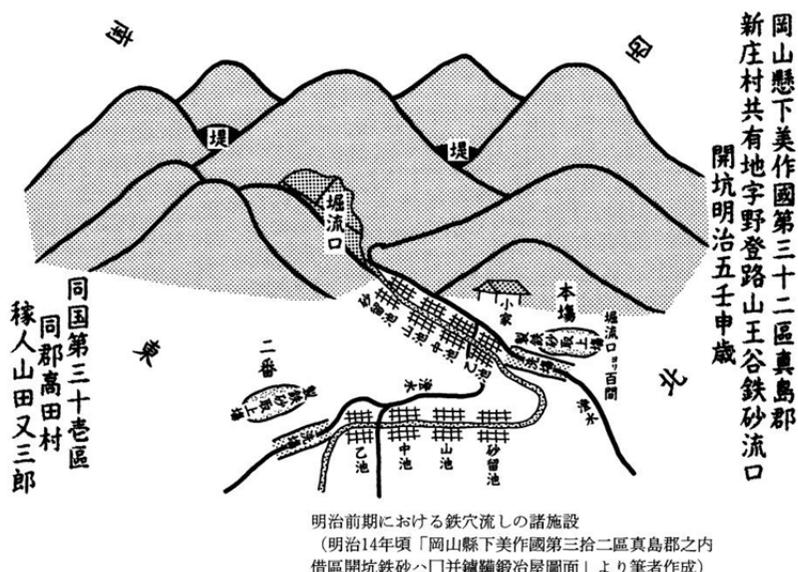


図1 江戸時代の高瀬舟船路網
【注】藤沢晋『岡山の交通』より転載。

<藤沢晋『岡山の交通』（日本文教出版、1972）より転載>

中国山地における鉄穴流し製鉄

出雲街道の難所であった四十曲峠付近の山間地は、近世に砂鉄を採取して製鉄を行う鉄穴流しの方法が盛んに行われた。山を崩した土砂を山際の水路に流して、含有される砂鉄を比重によって濾過するものである。こうした伝統的な製鉄法を「たたら吹製鉄」というが、1回の操業で10トン近い砂鉄を使用するために、大量の土砂を下流に流すことになった。沖積平野は拡大して新田耕作地も増えるのだが、河川は埋没して川床が上昇する「天井川」になり、しばしば洪水の原因にもなった。



<徳安浩明「地理学における鉄穴流し研究の視点」立命館地理学第11号、1999年、p.77>

暴れ川と化した旭川下流において、寛文9(1669)年に岡山藩士津田長忠が百間川開削の治水事業を行って今日までひろく顕彰されているのはこうした事情によっている。高梁川も明治30(1897)年に提出された「高梁川治水ニ関スル建議」によると「川底ハ遙ニ河畔人家ノ屋上ニ位」というありさまであった。また鉄穴流による土砂は鉄気を含んでいて、作物の生育や人・家畜の飲み水さらに製紙や酒造・紺屋など川水を使用する製造業にも被害を及ぼしたために、江戸時代には訴訟(濁水紛争)にもたびたび発展したという²。その結果、砂鉄採集は稲作の時期を外した秋の彼岸から春の彼岸までの農閑期と定められた。最終的には昭和46(1971)年の「水質汚濁防止法」の制定により、鉄穴流を用いた製鉄は終焉した。しかし鉄穴流しを元禄年間以来二百年あまり続けた結果³、美作地方で崩された土砂の総計は9100万³m³、中国地方全体の地形改変土量は14億2200万³m³という推計もされている⁴。今日でも中国山地に散見される不自然な独立丘や崖面は鉄穴流によって削られた跡地であることがしばしばであり、この地域の環境と社会に与えたインパクトは現在に及んでいる。

高瀬舟の活躍

これらの河川において舟運を支えたのは「高瀬舟」であった。これは貨物のみを積むオオブネと、貨物と客を乗せるヒセンの2種類があった。船体の構造については同じでも、その規模は地域によって異なり、また同じ河川でも上流と下流で違っていたようだ。例えば、富岡によれば、

「吉井川では津山舟が舟長六間二尺・最大舟幅七尺二寸であったのに対し、周匝⁵以南では七間に一間と大型化している。高梁川では新見で三間に一間弱に対し、高梁以南では四間に一間となり、(・・・)一般的には舟体変更地をもつ大河川の下流域では五十石積程度の大型船も見られたが、その上・中流域や小河川では十五～二十石程度の小型舟が主として活躍した」⁶

これによれば、全長は10から13メートル、幅2メートル程度で、船底を平らにして水深の浅い河川の上流まで運行が可能であった。諸説があるが、大きな船には船頭3人、小さなものには船頭2名が乗ったという。材料は、船体には松・杉・榎の薄い板を組み合わせ、艫の水中部分は檜、帆柱には檜を用いた⁷。旭川流域の落合町下見の船大工への聞き取りによれば、川船の制作技術は、弟子は取っても、その要諦は一子相伝で親から子に代々引き継がれるものであったという。川船の木材は船大工が立木を物色して、木挽きにひいて貰った。製材後の材木は1、2年納屋に寝かして乾燥させ、梅雨期には建造も控えるなどことに気がつかったようである。櫂は2種類でオモテガイ(長さ一丈二尺)とナカガイ(同一丈)を、また舵は檜で、櫓は檜ですべて船大工が作ったという⁸。

高瀬舟の積載量は、下りでは新見からは約2トン、高梁・久世・津山などからは4トンから10トンに上り、上りでは平均1トン程度であったとされる。乗客も乗せる際には、しぶきを防ぐために炭俵などは船縁よりも外に積み上げて、その間に客を座らせたという⁹。

高瀬舟が何を積荷として舟運していたのだろうか。旭川と新庄川の合流地点に開けた勝山は城下町であると同時に、高瀬川の河川交通の要衝として栄えた町である。その港からは両河川の上流で作られた米や木材、木炭、鉄、釘、タバコに加えて、山陰地方で作られた木綿なども集荷された。このうち最も重要であったのは、年貢米を岡山経由で大阪に送るものであった。明治以降に勝山以南から積み込まれたのは、薪炭、米、蒟蒻、勝栗などであった。また上り舟には塩、石油、種油、紙、蜜柑など果物、陶器、唐糸、砂糖などであった¹⁰。

日用品一切、呉服や医者道具、和え物、盆・暮れ・祭りの用意などという記述もある。蜜柑は正月用であった¹¹。江与味には鉾山があって黒鉛の鉾石を十八貫入りの俵詰めにして積み出したという¹²。またイシブネ(石船)と称して石材を運搬する舟、ヒキワリといいマキの木を割ったものを運び、カケギといい雑木を乾かしたものを運ぶなどのものもあった¹³。

高瀬舟の積載量を陸上運搬と比べると、一艘あたり少なく見積もっても駄馬20頭分、平均値は40～60頭分の荷をわずか3、4人の船子でさばっていた勘定になる¹⁴。幕末には旭川のさらに上流の下長田から勝山にいたる航路開発が試みられているが、この間の荷物でも1年間に数万個に及び、馬による駄賃がけの費用が1万7500両(1個につき15～20匁)であったが、船便になれば8750両(1個につき1匁5分～10匁)になると積算されている¹⁵。この計画は1871年の廢

藩置県によって中止を余儀なくされるが、高瀬舟を使った舟運の利便性をよく物語っている。新訂作陽誌などの文書によれば、旭川筋の高瀬舟の総数は近世において 200 艘あまりであったと推定されている。下って大正 10（1923）年には、旭川には 200 艘あまりの高瀬舟があった由で、2 月に船主たちが川の底ざらえや非常時の救済のために高瀬舟組合を結成したという¹⁶。

新訂作陽誌の中には、貞享 4（1687）年の真島郡高田村（現在の勝山）における運航上の定めが記されている。

定

真島郡高田村

- 一 当村より備前国岡山迄川船賃一艘に付銀子二十四匁に相定置上は、商人宿船頭において船賃之相銀少も取まじき事
- 一 登米積時他国船無断積へからず、但し船不自由或る時は船頭相對の事
- 一 他国衆船にて下る時、船切手に不及通べし、但女乗においては其宿より福渡村番所奉行へ手形遣し可相断、乗衆之荷物何に而も可積、其外船頭たりとも自分の荷物法度之荷物少も下積に仕間敷事
- 一 下り荷これ有る時他国船可積といふ時は国之内之船同前に積すべき事
- 一 荷物宿主手船に廻り〇之荷物之外盗積み申においては残船頭共として吟味を遂げ猥にこれ無き様可仕事

右之條々堅可相守之、若違背者可為曲事者也

貞享四年正月日

林 多左右衛門

高井太郎左右衛門

川端 八太夫

これによれば、勝山から岡山までの船賃は 24 匁、それ以外に船頭や船宿に払う必要が無い公定料金だというのである。大坂への蔵米を積んでいる時には他藩の船との積み替えなどを禁じていて、神経をとがらせている。しかし他国の旅客や積荷に対してもできる限りの便宜を図ることなど船頭の裁量も認めている。一方で禁制品の積み出しや、盗みは厳禁としている。また女性の搭乗については、福渡の船番所にあらかじめ書面で届け出を出すようにと制限されていた。

高瀬舟の運航は、田植えの始まる 5 月半ばから水田に感慨用水を取り入れるための井堰が築かれると通行が不能になった。水量が多ければ運行したようだが、再開は秋の彼岸過ぎであり、本格的な運行は冬期が中心であった。運行のありさま、また高瀬舟に関わる民俗や信仰については、稿を改めたい。

<注>

1 出雲（島根県東部）に発して伯耆（鳥取県西部）を経て、岡山県境の四十曲峠を越えて津山・美作に至る。この峠を松

江初代藩主松平直政が改修させた寛文年間（1661-73）の後に松江、広瀬、勝山、津山の各藩主が参勤交代道として利用した。

- 2 上村 武「鉄穴流しによる地形改変」<http://www.pref.okayama.jp/kyoiku/kodai/saguru3-3.html> 2014.5.3 参照
- 3 山砂鉄採集の初出は『鉦山至宝要録』（元禄 4、1691 年）という。「鉄は山にもあり、また浜川原などに交り鉄砂有るを砂共に取り、板に取って、石・砂をばゆり流して、鉄砂計溜、床にて吹くなり」これは後に一般化した「洗い樋型鉄穴流し」よりは素朴な製法と思われる。
- 4 山陽新聞サンブックス『旭川』（山陽新聞社、1996）、赤木祥彦「中国山地における鉦製鉄による地形改変土量と鉄生産量（上）（下）」地理科学 37、1982、徳安浩明「地理学における鉄穴流し研究の視点」立命館地理学第 11 号、1999
- 5 現在の赤磐市周匝
- 6 富岡儀八『塩道と高瀬舟』（古今書院、1973）
- 7 松尾惣太郎編著『新見市史』（新見市、1965）
- 8 落合町史編集委員会『落合町史 通史編』（落合町、2004）
- 9 勝山町史編集委員会『勝山町史（後編）』（勝山町、1982）
- 10 森本清丸編『勝山町史 前編』（勝山町、1974）
- 11 土井卓治・三浦秀有『社会科読本郷土の生活史』（総合教育委員会、1951）
- 12 現在は久米郡美咲町江与味。江戸時代にはベンガラ製造のために磁硫鉄鋼を掘っていたが、1930 年代まで石見鉦山、千原鉦業、三井金属鉦業が採掘していた。
- 13 小谷善守『出雲街道』（『出雲街道』刊行会、2000）
- 14 久世町史編集委員会『久世町史』（久世町教育委員会、1975）
- 15 森本清編『湯原町史 前編』（湯原町、1953）
- 16 山陽新報 1923 年 2 月、ただし前掲『勝山町誌 後編』による。

※本報告書は、国際学部附属研究所共同研究「流域文化圏形成の研究」の中間報告書である。