

## 流域文化圏形成の研究

竹尾 茂樹

### 共同研究メンバー

- 竹尾 茂樹 (明治学院大学国際学部) コーディネーター
- 森本 泉 (明治学院大学国際学部)
- 齋藤 百合子 (明治学院大学国際学部)
- 猪瀬 浩平 (明治学院大学教養教育センター)
- 戸谷 浩 (明治学院大学国際学部)
- 大木 昌 (明治学院大学名誉教授)
- 和気 一成 (早稲田大学教育学部)

### はじめに

本研究は 2009 年度から 2011 年度まで行われた共同研究「海と山が醸成するアジアの文化」(代表 竹尾茂樹)を継承するものである。この研究の中では沖縄などアジアの島嶼地域あるいはチベットなどの社会と文化の変動を歴史のなかに位置づけた。しかし、日本の諸地域において、フィールドと文献調査を進める過程で、各地域の河川交通が大きな役割を果たしていることを認めた。齋藤による山形県最上川流域の文化伝播などがその成果であった〔明治学院大学国際学部附属研究所『研究所年報』No.15 (2012 年)〕。すなわち、山間部に育まれる秋田のマタギなど狩猟文化も、河川交通による商取引などを通じて、海へと開く中継ぎや河口の宿駅などと極めて密接な関係をもっていた。このような関心をもって、2012 年度から 3 年間にわたり、河川の流域圏における社会と文化の相互の交渉と変容過程を検討するプロジェクトを立ち上げた。

本研究の目的は、日本における地域文化は、すくなくともその一部は、河川を媒介として形成されてきたのではないか、という仮説を、フィールド調査と文献調査によって検証するものであった。2012 年度から本格的な調査を開始し、3 年間にわたる調査も 2014 年度で終了した。本研究プロジェクトは、大木 昌本学名誉教授の主導に拠るところが大きく、フィールド調査は本州の北端から九州に及び延べ 20 回を数えた。その間に、日本の代表的な大小の河川を時には源流から河口までを辿って、それを結ぶように形成された宿駅や港町を訪れた。今日では、交通網の変化によって昔日の繁栄の面影を留めることの少ない場所も多かった。しかしそれぞれの地域に残されている古文書や人々の記憶の中には、河川交通のもたらしてきた影響が確かに存在したのである。ここに本共同研究プロジェクトの最終報告を記すことにする。

(竹尾茂樹)

ただし、この研究期間中の 2012 年度、2013 年度の成果については、すでに各年度の国際学部

付属研究所『研究所年報』において報告しているので、この最終報告では、それらを補足しつつ再掲し、全体としての総括を行うことにする。まず、全体の構成を示しておこう。

## I 研究の背景と方法

現代の日本では鉄道、航空機、自動車、テレビ、インターネットなど、交通と通信媒体の発達で、さまざまな文化や情報が国の隅々まで瞬時に行き渡るようになった。とりわけテレビの影響は強力で、あたかも日本全体が一つの共通文化に塗りつぶされてしまったかのような印象さえ与える。しかし、地域によって濃淡はあるものの、よく見ると、日本全体を覆っているかにみえる共通文化の下には、それぞれの地域固有の文化が息づいていることが分かる。

このような文化状況を念頭に置いて、本研究は、日本において地域文化がどのように形成されてきたかを、「流域文化圏の形成」という歴史的観点から研究することを目的としている。ここで、「流域文化圏」という言葉について少し補足しておきたい。文化の中でも、音楽、絵画、文学、茶道などのいわゆる「ハイカルチャー」については起源や由来がわかっている場合が多い。これに対して地域文化は、日常の生活の中から長い時間をかけて醸成されてきた生活の文化であり資料に残ることもほとんどない、したがってその形成過程を歴史的にたどることは非常に困難である。このような研究上の問題を乗り越える一つの方法として、本研究においては、幾つかの前提と仮説のもとに、地域文化の形成を河川の舟運を中心とした広義の河川ルート（後述）を経由した地域間交流という切り口からこの問題を検討する。

まず、地域の文化はそれぞれの気候や風土を基盤に醸成され形成されるものであるが、それぞれの地域は孤立していたわけではなく、実際には外部世界との交流を通じて文化的な影響を与えたり受けたりする。ここで、個々の流域文化圏は、同時に、その地域の地域文化圏（さらに詳しい説明は後述参照）でもあるといえる。日本各地の地域文化がそれぞれどのような特徴を有するかについては民俗学、人類学、社会学などの研究分野で行われてきた膨大な研究の蓄積がある。しかし、地域文化がどのように形成されてきたかは、これまでほとんど研究されてこなかった。これには、既にも書いたように資料上の制約の他に分析枠組が無かったからであろう。筆者は、地域文化の少なくとも一部は、河川と河川の舟運を軸として流域文化圏という形で形成されてきたのではないかという仮説と見通しをもっている。

本研究においては、上の仮説を検証するために、フィールド調査を積極的に行い、合わせて文献調査を組み合わせた研究方法を採用している。

## II これまでのフィールド調査のリスト

本研究プロジェクトでは、以下の河川についてフィールド調査を行った。時系列的に示すと以下のごとくである。なお、以下の日時は通常の年月日順に示してあるが、プロジェクトおよび予算年度としては、2012年度は2012年4月～2013年3月、2013年度は2013年4月～2014年3月、2014年度は2014年4月～2015年3月までである。

### 【2012年】

- 4月8-9日 奈良県の平城京と大和川に関する予備調査。(大木)
- 5月13-14日 三重県三滝川 (大木)
- 6月10-11日 新潟県三面川 (大木)
- 7月30日-8月1日 新城川一北上川〔青森県～岩手県平泉〕(竹尾、齋藤、大木)

### 【2013年】

- 2月23-25日 鹿児島県川内川 (大木)
- 3月26-28日 大和川一字治川調査〔大阪府-奈良県-京都〕(竹尾、大木)
- 5月25-26日 岩手県中津川〔北上川支流〕(大木)
- 8月17-19日 埼玉県-群馬県-長野県-愛知県〔利根川- (信州) -天竜川-矢作川の「塩の道」ルート〕(大木、竹尾、齋藤)
- 10月26-27日 福島県阿武隈川上流 (大木)

### 【2014年】

- 1月20-22日 高知県仁淀川-国分川-物部川 (大木)
- 2月15-17日 鹿児島県川内川 (大木)
- 3月25-27日 岡山県旭川・吉井川-鳥取県千代川 (竹尾、大木)
- 6月10日 利根川上流地域〔群馬県 高崎-鐺川-下仁田-前橋地区〕(大木)
- 6月21-22日 天竜川中流域〔二俣地区〕(大木)
- 7月14-15日 信濃川上流小諸地区〔千曲川〕(大木)
- 7月27-29日 筑後川流域〔佐賀県-福岡県〕(大木、齋藤)
- 10月1-2日 天竜川中流域〔二俣地区〕大木
- 10月18日 埼玉県新河岸川〔荒川支流 川越地区〕(大木)
- 11月5-6日 福島県阿武隈川中～下流地域 (大木)
- 11月15-16日 群馬県吾妻川 (大木)

上に示したフィールド調査一覧に示されているように、実際に訪れた河川は、北海道と沖縄を除く、本州、四国、九州の主要河川の多くをカバーしている。このような研究は従来の日本史研究ではあまり行われてこなかった。この意味で、本研究が日本史研究にたいして新たな視点を与えることができれば幸いである。

### Ⅲ これまでの調査の成果報告

本研究プロジェクトの研究成果の一部について、集めた資料も含めて研究をすすめ、その一部は既に、下記の通り公表されている。

- 1 全体の方法論と枠組みに関しては、  
大木昌「流域文化圏形成の史的考察-文献調査とフィールド調査から-」『国際学研究』  
(明治学院大学国際学部紀要) 第45号(2014年3月): 55-64.

- 2 2012年度の調査研究については、  
2012年度研究報告として、フィールド調査と文献研究の成果を、  
大木昌「流域文化圏形成の研究」『研究所年報』（明治学院大学国際学部附属研究所紀要）  
No.16（2013年12月）：53-57.
- 3 2013年度の調査研究に関しては、  
大木昌「流域文化圏形成の研究」『研究所年報』No.17（2014年10月）：23-30；  
齋藤百合子「越後から上州へ渡った飯盛女と八木節」『研究所年報』No.17（同上）：31-43；  
竹尾茂樹「岡山県の吉井川・旭川をたどって」『研究所年報』No.17（同上）：44-48.

#### IV 資料の収集

本研究に関わる資料としては、①一般に市販されている書籍や入手可能な論、②フィールド調査の際に現地で購入した本、パンフレット、資料のコピー、③インターネットで収集した論文や資料、④文書の形ではないが、フィールド調査の際に行ったインタビューなどである。

#### V 2014年度のフィールド調査

以下、調査が行われた日付順に説明する。

##### V-1 利根川上流地域〔群馬県 高崎―鐺川―下仁田―前橋地区〕6月10日（大木）

利根川上流の河岸のうち、高崎の倉賀野河岸については2013年度の報告にも書いてあるので、これについては省略し、この調査では高崎―前橋間の河岸について調べ、さらに、高崎で利根川本流と合流する鐺川について報告しておきたい。前橋は、高崎以北最大の河岸であるが、この両都市の間には、河岸はなかった。ただし、利根川本流の東から対岸に渡るための渡船場（舟戸の渡し）が政保年間（1644-48年）にはすでに存在していたことが分かっている。ここは、三国街道に出るのに便利な場所にあり、越後（新潟）、信州（長野）方面に向かう人でにぎわったという。しかし、現在は渡船場そのものの痕跡はない。



写真1 「舟戸の渡し」の存在を示す説明板（大木撮影）

興味深いのは高崎付近で利根川に合流する鍬川である。今日、この川は岩石の間を水が流れる急流で、とても船が通れる川ではない。しかし近世の古文書には、明らかに藤岡から下仁田まで船が上下していた記録がある。船が上がる時には綱で引き、岩や石を除くなど、舟道の整備に大変な努力をしている。なぜ、このような苦勞をしてまで、この地区に舟を通したのだろうか。これには当時の交通事情が関係している。つまり当時、信州の荷物を江戸に運ぶには、まず考えられるのは、五街道の一つ中山道を通ることであった。しかし、この街道を通ると武家荷物優先や碓氷峠の関所もあった。このため一般の商用荷物は中山道を通らずに、上信国境の香坂峠、和美峠、志賀峠などの間道を通って山々を越え下仁田に集まった。ここから、馬に積んで陸路で利根川の信州方面に向かうルートは終点、倉賀野河岸まで運び、ここから高瀬舟に積んで江戸に直行する方法も考えられる。しかし、陸路は運送の効率が悪いので、できるだけ陸送部を少なくして輸送力が大きい（それゆえ輸送費が安い）舟運をしたかったので、苦勞をしてまでも下仁田まで舟を通したのである〔川名 1984:138-139; 川名 2007:21-22〕。

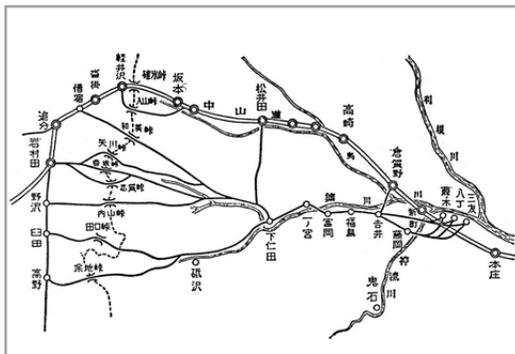


図1 鍬川と倉賀野—信州ルート



写真2 下仁田の河岸跡（大木撮影）

明治以降、鍬川流域でこんにやく栽培が広がり、こんにやく芋が下仁田に集められ、水車を使って粉に引き、舟に積んで倉賀野経由で江戸に運ばれた。この舟運は比較的最近まで行われていたようで、現在でも下仁田の船着き場跡の背後に壊れた水車が見られる（写真2参照）

## V-2 天竜川下流域〔二俣地区〕2014年6月21-22日（大木）

既に2013年度の報告で書いたように、本プロジェクトでは利根川経由で信州に入り、塩尻・松本方面から飯田など主要都市を経由して伊那谷を南下し、阿智村の南で平谷峠を越えて矢作川沿いに西に向かい美濃の国にいたる「三州街道」（別名）「塩の道」のフィールド調査を行った。天竜川ルートにはもう一つ、阿智村からそのまま南下して遠州の河口方面にいたる本流ルートがあった。しかし、この本流ルートに関して、その途中にあるべき「河岸」の所在と役割についてはほとんど分かっていない。もし河岸があったとしたら、天竜川の中流域から下流域にさしかかる重要な地点として二俣地区が最有力地点であるとの推定で、予備調査を行った。

二俣地区は現在、行政区としては浜松市に組み込まれており、天竜浜名湖線の二俣本町駅と、

天竜二俣駅とを中心に形成される山間の町である。この地区をおおざっぱに見ると、天竜川が大きく蛇行して半島のような部分と、天竜川の支流である二俣川が天竜川に合流する地点にはさまれた地理的条件のもとにある。つまり、この地域は、天竜川ルートと二俣川ルートとが出会う場所でもある。また二俣地区には、南に下れば浜松方面から東海道と交差し、天竜川沿いに北に上れば、天竜川流域でも信仰の中心だった「秋葉神社」とを結ぶ「秋葉街道」が通っており陸路の要衝でもある。このように、河川ルートと陸路とが出合う二俣地区は、経済的にも戦略的にも、宗教的にも非常に重要な場所であったにちがいない、と考えた。

天竜川は二俣地区で大きく蛇行し、そこに半島のように突き出た部分の西側で天竜川を見下ろす丘陵の上に「二俣城跡」がある（写真 3、4）ことが分かった。城跡の説明板によれば、この城は戦国時代に、この地を支配していた今川氏が築城したと伝えられている。その後、徳川家康がこの城を支配するが、甲州の武田信玄・勝頼と徳川家康がこの城をめぐる争い、家康の嫡子信康がここで戦死した。家康が自分の子供を差し向けてまで、この地区を支配下に置こうとした歴史的経緯をみても、二俣地区が、かつてはいかに重要であったかが分かる。しかし、この時点ではその重要性和舟運との関係は分からず、再度当地を訪れて調査を行うこととした。



写真 3 二俣城跡 今は石垣だけが残る  
(大木撮影)



写真 4 二俣城跡から天竜川を望む  
(大木撮影)

### V-3 筑後川流域圏〔柳川—久留米—吉野ヶ里—日田〕7月27—29日（大木、齋藤）

筑後川は流程（143 キロメートル）と流域面積は、九州地方最大の河川である。また、筑後川は、関東の利根川、四国の吉野川と合わせて、三大暴れ川としても知られている。今回のフィールド調査では、筑後川流域圏として、まず海岸に近い柳川地区を訪れた。柳川地区は、厳密に言えば筑後川ではなく柳川と矢部川の最下流部に位置しているが、筑後川下流部と隣接しており、ここも広義の筑後川流域圏として考えることができる。柳川地域には近世に築城された「柳河城」が築かれ、城を巡る掘割を幹線として、市内を掘割が縦横に走っている。現在では主に観光用の舟が掘を巡っているが、かつては舟運がヒト、モノの運搬に重要な役割を果たしていた。日本のヴェニスといった風情である（写真 5、6）。



写真5 柳河城に至る水門（大木撮影）



写真6 市内を巡る水路（大木撮影）

柳川の次に久留米を訪れた。久留米は奈良時代、律令制のもとで筑後国の国府が置かれ、この地域の政治と経済の中心として栄えた。奈良時代以降、久留米がこの地域の中心であったのは、ここが筑後川の河川ルートと、山越えをして福岡方面にでる陸路とが交差する地理的な位置にあったからだと思う。江戸時代には久留米藩、久留米城の城下町となった。久留米は内陸の閉鎖的な町との印象が強いが、実は筑後川に面した港町（河岸の町）でもあった。ただし、久留米における舟運について触れている文献はほとんどない。この点は今後の課題である。

久留米の西方には吉野ヶ里遺跡群がある。この遺跡群については検討すべき問題がいくつかあるので、後のVIで「吉野ヶ里考」としてやや詳しく説明したい。

筑後川を久留米からさらに上流に遡ると、そこは筑後川の中流域で、筑紫平野の穀倉地帯である。この地域には江戸時代に4つの大きな堰が設けられ、そこから人工水路を經由して田畑に水が供給された。しかし、本流に堰（写真7）を設けることは多大な労力と費用を要する。そこで、筑後川から短い区間に用水路を掘り、そこに水車をかけて田畑に水を汲み上げることもあった。そして、汲み上げられなかった用水路の水は再び筑後川の本流に戻された。こうしたシステムは、朝倉地区で現在も現役で稼働している二連、三連水車に見ることができる。

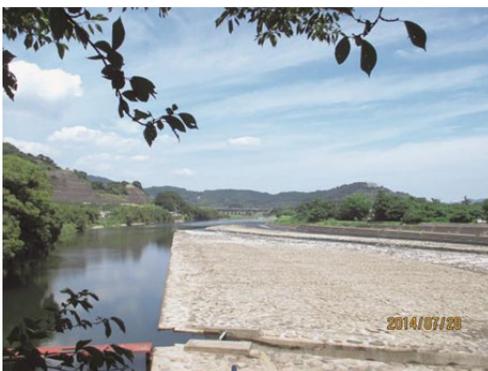


写真7 本流に設けられた堰（大木撮影）



写真8 朝倉の三連水車（大木撮影）

上流部の日田盆地については、本報告の VI にゆだねることとする。ただ、ここでは筑後川の舟運について、説明しておきたい。下流部の舟運については、以下の VI でもふれるので、ここでは久留米より上流の舟運について説明しておこう。写真に見られるように、江戸時代に石田堰を建設した際、帆かけ舟が通れるように舟の通り道、中舟通し、南舟通しが設けられていたことが分かる。

そして、筑後川上流部の日田盆地には、江戸末期に町の中に「中城河岸」が存在したことを示す説明版（写真 9）があり、当時の荷物を積みおろした船着き場（写真 10）が再建されている。これらから、筑後川においても、上流域最大の町、日田まで舟運があったことが確認できる。



写真 9 日田市内の「中城河岸」の説明  
（大木撮影）



写真 10 日田市内の旧船着き場（大木撮影）

日田の町の中に舟運のための水路は、地元の有力な商人たちが私財を投じて作られた。これによって、内陸盆地の日田は舟運を通じて中・下流域との物流が飛躍的に容易になり、日田の町の繁栄に貢献した。（日田の歴史と文化については齋藤百合子担当分を参照）

#### V-4 天竜川〔二俣地区〕2014年10月1-2日（大木）

6月の調査では二俣地区がかつては重要な河岸であったこと、そして非常に繁栄した町であったことが分かったが、その具体的な内容は分からなかった。そこで、知り合いを通じて、この地域の住民で歴史に詳しい人たち9人に集まってもらい話を聞くことができた。この際、かつての天竜川沿いの河岸が描かれた河川図を入手することができ、さらに、浜松市の市立図書館では、「天竜市史」に二俣の歴史が詳しく書かれていること、この地区の商人に伝わる「日代家文書」も出版されていることがわかり、これらの文献を参照することができた。これについては、インタビューの内容とともに、本報告 VI-3 で詳しく述べる。

#### V-5 荒川支流 新河岸川〔川越地区〕2014年10月18日（大木）

川越は荒川の支流、新河岸川を経由する舟運の中心として栄えた商業の町であり城下町だった。またここは江戸時代初期から昭和初年までの約300年間、川越と江戸を結んだ舟運が発達し、物

資と人を運び大いに利用された。また川越は江戸の日本橋と川越を結ぶ、「川越街道」の起点でもあり、陸路と河川交通の要衝でもあった。川越の舟運がいつごろ始まったのか正確には分からないが、寛永十五年（1638年）の川越東照宮の大火の際に、再建資材を江戸から新河岸川を利用して運んだことがきっかけとなった。その後、すくなくとも松平伊豆守信綱が川越藩主となっていた正保元年（1644年）ころには本格化したようだ。

主運のルートとしては、川越市新河岸川から荒川―隅田川に入り、浅草、花川戸（吾妻橋）まで。最盛期には沿岸30軒の船問屋に100隻もの船があり、船頭は300人を超えた。早船（客船）は30～50人を乗せ、午後4時ころ新河岸を出て、翌日正午ごろ花川戸に着く、俗に川越船と呼ばれた〔齋藤 1995年:21-22〕。現在でも、かつての港町をしのぼせる古い倉庫などが残っている。川越は「小江戸」とも呼ばれ、江戸の文化を周辺の内陸地域に広める中核都市だった。（写真11）



上新河岸 旭橋付近の風景（明治末年）



上新河岸 麻金の船着き場



下新河岸 旭橋付近の風景（大正2年8月）

写真11 川越・新河岸の河岸風景

#### V-6 利根川支流吾妻川 2014年10月15-16日（大木）

利根川支流の吾妻川には、信濃（長野）・越後（新潟）からの荷物や近在村々に入出入りする物資を受け払いする目的で、嘉永七年（1854年）に、山田、岩井、原町の三河岸が設置された

[北見 1983:58]。これら三か所の河岸は現在、何の痕跡も残していないが、それらの場所はほぼ推定できた。とくに、岩井の河岸に関しては、岩井地区の河川敷を丹念に歩いた結果、もし河岸があったとすればここ以外には考えられない、という場所を見つけた。後で、地元の人からの聞き取りで、昔「渡船場」と呼びならわしていた場所がある、とのことが分かり、その場所が私の推測と一致していたので、ほぼ間違いないと思われる。吾妻川の3つの河岸が江戸後期に設けられたことは、この流域の人口増加と経済的發展により、信濃・新潟（つまり日本海沿岸地域）との物資や人の交通を容易にする必要が生じてきたことを物語っている。



写真 12 岩井の河岸跡（大木撮影）

#### V-7 阿武隈川中・下流域 2014年11月5-6日（大木）

阿武隈川の最大の河岸は福島（現在の福島市）である。福島は江戸時代、福島藩の藩庁が置かれていた、阿武隈川流域で最大の都市でもあった。福島より上流にも舟は上がったが、主たる舟運は福島より下流域である。福島には阿武隈川を挟んで3つの河岸があったが、現在は、県庁庁舎のすぐ裏にある「福島河岸」だけが再建され保存されている。（写真 13、14）



写真 13 福島河岸の説明板（大木撮影）



写真 14 再建された福島河岸（大木撮影）

## VI 研究論考

### VI-1 吉野ヶ里考

筑後川下流域には、弥生時代から人々が住み始め、集落を形成した。これらの集落は弥生前期から後期にかけて徐々に数を増し拡大していった。いわゆる「吉野ヶ里遺跡」として知られる遺跡は、分かっているだけでも 29 の遺跡からなる、巨大な遺跡群である。現在、「吉野ヶ里遺跡」として復元・整備されて公開されているのは、それらの集落群の中心的地区だけである。したがって、この遺跡群は、もともとは筑後川水系の下流部に広範に展開していたと考えるべきである。

ここには、「王」あるいは少なくとも「首長」とも呼ぶべき何らかの政治権力が成立していたことは間違いない。この政治権力は紀元前 3 世紀くらいに成立し、紀元 3 世紀ごろに忽然と消えてしまったと考えられている。富山和子氏の表現を借りると「三重に濠をめぐらした大環濠集落。高い物見櫓、巨大な倉庫群。巨大な倉庫群。人々はそのに邪馬台国の姿を見、あるいは卑弥呼の影をもとめた」のである<sup>1</sup>。実際に、この遺跡群をみると、その規模の大きさに驚かされる。中央には「王」たちを祀った大墳丘墓が築かれ、その規模は日本最大級である。これとは別に墓地群があり、2900 基もの甕棺、副葬品にはブルーの管玉や銅剣などがある。その他の発掘された出土品には木製の鎌・鍬・臼・杵などの農業関連具、漁具、絹織物、さまざまな土器類、狩猟用の矢じり、漁具、斧、鉄製品などの日常生活用品、さまざまな祭祀用具がある。

吉野ヶ里遺跡で発掘された出土品の中には中国、朝鮮からの輸入品など、大陸とのつながりを示す文物が多数ある。たとえば、副葬品として出土した銅鏡（漢式鏡）、多数の銅鐸、銅剣、銅矛、鉛バリウムガラスでできた鮮やかなブルーの管玉などは明らかに大陸からもたらされた物である。鉛バリウムガラスの素材は、中国・長沙産の素材を用い、朝鮮半島または九州北部で製作されたものと考えられている。また、弥生時代を特徴づける稲作は大陸からの渡来人によってもたらされた農業であり、彼らは同時に絹の生産や青銅や鉄の加工技術なども伝えた<sup>2</sup>。いずれにしても、吉野ヶ里に成立した政治権力と当時の住民が、大陸との関係をもっていたことは確かである。

ところで、吉野ヶ里遺跡群が発掘された 1980 年代の終わりころ、人々はこの古代史のロマンを掻き立てる発見に熱狂し、古代史の世界ではかつて例をみないほどの見学者を集めた。しかし、前に引用した著書で富山氏は、「だが、この遺跡が、弥生遺跡、つまり米の文化の遺跡であること、そして、現在私たちの知る限りでは、日本人と米とのつきあいの歴史始まって以来最初の、米の文化の最も花開いた姿であってことを考えるなら、王国がなぜかくも栄え、なぜ突如ほろびたかについて考えることは本書の冒頭にふさわしい課題でもあろう」と述べている<sup>3</sup>。つまり、人々は、墳墓、環濠集落の形状、巨大な物見櫓（やぐら）、出土品に目を奪われ、なぜここに稲作に基づく弥生文化の王国が出現し、忽然と消滅したのかについて関心がないのは不思議である、と富山氏は疑問を呈している。

富山氏の疑問のうち、「なぜ突如ほろびたか」については比較的推測が可能である。発掘された甕棺からは 300 体以上の人骨が検出されているが、それらの中には首の無いもの、10 本以上の矢を打ち込まれたものなど、戦の犠牲者とみられる人骨がいくつも見られること<sup>4</sup>、また、環

濠の斜面には敵の侵入を防ぐための木製の防護柵（城柵）が築かれていることなどから、この地は周囲との戦いが常にあり、そして最後に滅ぼされたと考えられる。問題はむしろ、なぜ、この地に弥生時代としては大きな集落群と海外と交流を持つ政治権力が発生しえたのか、という疑問である。言い換えると、これだけの権力を支えた権力は、そうとう大きな経済力を持っていたに違いない。

これについて富山氏は、吉野ヶ里が、日本で最初の弥生文化の王国であることに注目し、その稲作（ここでは水田稲作が前提となっている）の大々的な展開こそが王国の経済基盤になったと考えている。縄文時代の狩猟採集経済に比べれば、稲作経済は、食糧確保は飛躍的に安定し、かつ増えたはずである。しかも、米は長期の貯蔵が可能なので、富の蓄積、そして権力の蓄積をも可能にする。したがって、弥生時代以降になってようやく、「クニ」や「王」に相当する統治機構や政治権力が登場したのは当然である。

稲作が人々の暮らしにとっても政治権力にとっても重要だったことは確かであるが、その際、水田稲作を支えた水をどのように確保するかが重要な課題となる。これに関して富山氏は、佐賀大学の地理学者、広島大学名誉教授の米倉二郎氏の推論を引用している。米倉氏は、この水の問題について、「それはアオのせいかも知れない」との仮説を引用している。「アオ」とは、満ち潮の際に内陸に入り込む川の真水のことである。これを理解するためには、二つの条件を考える必要がある。

一つは、現在、吉野ヶ里は、久留米と同じくらい海岸から離れているが、弥生時代には海まで5キロくらいまで有明海が入り込んでいたことである。現在の筑紫平野の一部は、有明海に進出した埋め立て地と、筑後川が運んだ土砂の堆積による河口部への陸地の進出、そして縄文末期から徐々に進行した「海退」によってできた陸地である。二つは、筑後川河口付近の有明海の海面は満潮時と干潮時との海面の差が日本一大大きく、5メートル以上もある、という自然条件である。こうした条件のもとで、有明海に流れ込んだ筑後川の真水が、満潮時に比重の重い海水の上に乗って内陸に押し寄せる。この逆流した真水を「アオ」（淡水）と呼ぶ。以上の条件から富山氏は、「このアオを吉野ヶ里王国の担い手たちも利用したのではないか」と推論している。そして、「網の目状に走るクリークは、一つは、低平の農地に土を盛り上げるため掘った跡であったが、一つにはアオを貯えておく溜池でもあった」<sup>5</sup>と述べている。確かに、現在、それらしきクリークは確認できるが、それらのクリークが弥生時代のものかどうかは分からないし、そのことに触れている記録や記述は、私見の限り見当たらなかった。

稲作用の水の確保に関しては、アオを利用したことは否定しないが、もう一つの自然な方法としては、川の水を引く方法がある。吉野ヶ里の一带には、筑後川に注ぐ二本の支流が南北に流れている。すなわち西側には遺跡群の端を流れる城原川が、東側には中核部に入り込むような位置に田手川が、吉野ヶ里遺跡群を挟むように流れている。水田の用水としては、基本的にはこれら二本の川から取水した水と、天水（雨水）に依存していたと考えるほうが自然である。富山氏自身も認めているように、「アオ」が利用されたとしても、それは補助的な用水としての役割であったと考えるべきである。

ところで、すでに書いたように吉野ヶ里の出土品や技術などから、この遺跡群と中国・朝鮮半

島との間に交流があったこと、また市場の存在も確認されていることなどから、人や物の交換が行われていたことは間違いない。これまでの吉野ヶ里に関する研究では、大陸からやってきた人たちが日本に上陸してから、どのようにして吉野ヶ里の中核部までたどり着いたのかについてはほとんど言及されてこなかった。徒歩で荷物を担いできたとは考えにくいので、筆者は、ここでも舟が使われたのではないかと考えている。有明海から舟で筑後川を遡って吉野ヶ里に至ったと考えている。佐賀県教育委員会発行の冊子にも、舟そのものは発掘されていないが、船型木製品は発掘されており、この木製品は当時使われていた船をモデルに作られたものと考えられている、と解説している<sup>6</sup>。

奈良の平城京の場合、大陸から来た人々は瀬戸内海から大和川を舟で遡り、大和川の支流の佐保川を經由して、直接平城京まで来たのである。当時は、荷物がある場合には徒歩で長距離を移動するのは時間も労力も負担が大きかったので、可能な限り船（舟）を利用したと考えられる。平城京の事例から類推すると、吉野ヶ里の場合も、外部（特に大陸）との交流にはやはり舟運が大きな役割を果たしていたものと考えられる。この問題の検証は吉野ヶ里遺跡群の研究においても、将来の課題である。ここでは、仮説を提示するにとどめざるを得ない。

（大木 昌）

## VI-2 日田の歴史と文化

筑後川の上流は、山地に杉林が広がる。大分県日田地方の杉は、巨木で知られる鹿児島県屋久島の屋久杉、宮崎県日南地方の飫肥（おび）杉と並んで九州三大美林として有名だという<sup>7</sup>。そのため、2014年7月にフィールド調査で日田を訪れるまで、筑後川上流にある日田という町は杉の美が広がる林静かな山間地の小さな町というイメージであった。しかし、江戸時代に日田は、九州で唯一江戸幕府の直轄領で代官所が置かれた町で、日田の豪商たちは、大名や商人たちに、「日田金」と呼ばれる貸付を行うほどの興隆を誇っていた。なぜ、この山間の町にそれほどの豪商が生まれたのか。

筑後川上流は三隅川と呼ばれるが、上流域の中心地日田というフィールドを訪れて、河川に関わる文化だけでなく、自然環境や歴史が織りなして現在に伝える日田の文化の魅力を垣間見ることができた。

### 1 日田の歴史

日田盆地に江戸時代に栄えた町は、山間にひっそりと佇む美林の小さな町ではなく、山間ではあるが江戸時代に幕府の直轄領で代官所が置かれ、江戸幕府の役人である代官のほか、代官より位が高い郡代も置かれていた城下町であった。代官は、天保十年には直轄地の代官所（陣屋とも呼ばれる）に全国40～50人が配置されていたが、郡代は関東郡代（江戸）、美濃郡代（浜松）、飛騨郡代（高山）、西国筋郡代（日田）の4か所だけに配置されていた。九州の代官所は、日田出張所として、四日市（大分）、長崎、富萬（熊本）の4か所におかれ、郡代が配置されたのは日田のみだった。観光ガイドブックなどにはよく「天領」日田と「天領」と記されていることがあるが、江戸時代は天領と呼ばれていなかった。明治初期に旧幕府直轄領が天皇の御料となった

ときに「天領」と呼ばれるようになったという<sup>8</sup>。

日田代官と郡代の役割は、九州各地 32 の諸大名（島津氏、細川氏、鍋島氏、黒田氏を含む）などの監察で、租税、訴訟、民事一切をチェックする任務があった<sup>9</sup>。そのため日田は九州の江戸幕府城下町的な性格を有していた〔原田 1954: 38〕。

#### ● 日田商人の形成

代官の命令によって年貢米や御用金を扱う商人は掛屋と呼ばれ、資本を貯えていった。資本を貯えた掛屋商人は千原（丸屋）、廣瀬（博多屋）、手嶋（伊豫屋）、草野（升屋）、山田（京屋）、森・俵屋である。千原は酒類杜氏として製造、販売、そして酒場質入れも行っていたという。また江戸末期に私塾を始めた広瀬淡窓を生んだ廣瀬もまた酒造販売を行っていた〔原田 1954:40〕。酒は筑後川系の川の水を活用していたことだろう。

商人たちは、もともと土地が狭く農産物による収入が少ない山間地では銀に換えうる産物、たとえば紙類、煙草、葛粉、蕨粉、天瓜粉、百合粉、茶、竹の皮、木綿縞類、生漆、蜜、鶏卵、楮皮、材木、椎茸、木耳、山菜種子、魚（あゆ）、を領内の村の住民らから購入し、それを船津（現大牟田市）など近国のほか、大坂で販売し代金を銀で受け取って資本を蓄積していった〔原田 1954:40-46〕。そして商人たちは蓄積した資本で、九州の諸大名や領内外の農民や小商工民に対して高利貸としての役割も果たすようになる。日田商人の貸付合計は約百万両に達した〔原田 1954:51〕。掛屋商人らは、第一次産品である原料のマーケティングに長け、現代の商社の役割と、高利ではあるが銀行の役割を併せ持っていた。

日田の豆田町や隈町は、江戸や上方（京、大坂）からの物資や商人たちが行き交う町人文化と商人文化が栄えた。豆田町は伝統的な景観を残す街づくりを促進しており、2004 年に伝統的建造物群保存地区<sup>10</sup> に指定されている。また、三隈川（筑後川の上流部分）の鶉飼や日田祇園祭、陶芸の小鹿田（おんた）焼などやはり国の無形文化財に指定されている。日田市観光協会はこの歴史景観や文化を観光資源として、日田の観光化を促進し、年間 50 万人以上の観光客を惹きつけている。



写真 豆田町の街並み  
（写真 齋藤百合子）



写真 隅町から見る三隈川  
（写真 齋藤百合子）

● 日田および豆田町の舟運

江戸時代の幕府や藩の財政は年貢として治められる米だったため、生産高を向上させるために新田開発がさかんに行われた。特に八代將軍徳川吉宗（在位 1716～1745）は、日田地方の年貢米を大坂にではなく、長崎に送るよう命じた。筑後川沿いの関という港は 1735 年から日田川舟運の役割を果たしていたことが、夜明関の看板に記されている。しかし日田から筑後道を通って約 12 キロ（三里）離れた筑後川の関の港まで米を運ぶことは容易ではなかった。日田から関の港までの水路を開発し、舟運を通すことは日田商人たちはじめ、人々の希望でもあった。また、日田地区は筑後川の上流三隅川が滔々と流れているにも関わらず、耕作地が水面より高い土地だったため、川から水を引く農業がままならない農民たちにとっても水利の向上は願いだった。

1817 年に日田の代官に就任した行政官塩谷大四郎は掛屋商人の広瀬久兵衛の資力を背景に、三隅川に注ぐ玖珠川から総延長約 3 キロメートル（うち隧道 900 メートル）の小ヶ瀬井路開削を 1822 年（文政六年）から 2 年間かけて実現させ、さらに 1825 年までには豆田町を流れる浅瀬だった城内川を整備して、日田川通運を実現させた。豆田町には日田川通運の河岸であった港の跡が港町公園として現在も残されている。こうして三隅川に合流する手前の玖珠川から取り入れた小ヶ瀬井路は、日田市内の小水路に分かれて、生活用水、農業用水、日田川の通船に使用された。



写真 港町公園の碑（写真 齋藤百合子）



地図 小ヶ瀬井路

出典) 大分県農村整備計画課 『農業水利偉人伝 1 広瀬久兵衛』

● 日田の林業と筑後川

日田川通運は米を運ぶだけでなく、江戸時代に挿し木技術が活用されてスギ林の造林が進んだという日田杉も筏で筑後川の下流に運んでいた。筑後川の河口近くの現大川市の若津や榎田津など日田杉材木の集積地として栄え、造船業や家具製造業が発達した<sup>11</sup>。現在にいたるまで大川市は家具の街として、筑後川の河川交通の興隆の面影を残している。



筑後川を行き来していた千石船

出典)「筑後川歴史点描」『国土交通省九州地方整備局  
筑後川河川事務所』<sup>12</sup>



いかだ流し（夜明）



いかだ流し（荒瀬）

出典)「筑後川歴史点描」『国土交通省九州地方整備局 筑後川河川事務所』

## 2 豊後日田の歴史的な重要性

日田は、北九州市、福岡市、佐賀市、熊本市、大分市を 60 キロの同心円で描くとその中心に位置しており、古代より筑後、筑前、肥後、豊前中津、豊後竹田や府内を結ぶ水陸の交通の要衝だった。日田から小倉につながる道は小倉道、中津につながる道は中津道、府内（大分）につながる道は玖珠（くす）道、熊本につながる道は肥後道、大宰府（福岡）につながる道は筑前道、久留米につながる道は筑後道と呼ばれていた<sup>13</sup>。そしてこの久留米道は久留米から 11 キロほど西の中原（長崎）にも通じていた。江戸時代に日田への往来がもっとも交通量が多かったのが石坂石畳道を通る中津道だった。さらに中津の港からは、米や特産物が「天下の台所」と呼ばれる大坂に集められていた。

筑後川上流の日田は、山を越えると中津港があり、その先は大坂や江戸に続いていた。また長崎からの外国の情報や物資も江戸や大坂よりもいち早く得ることができ、江戸幕府の直轄領として九州全土に目を光らせていた。政治、経済、諜報機能から考えると、江戸時代の日田は——中

津の港から 60 キロ弱離れていたが——九州の港市小国家<sup>14</sup> と呼べるのではないかとまで考えられるのである。

しかし、江戸幕府つまり徳川家康はなぜ日田に郡代を置いて九州の大名たちを監視する必要があったのか。

九州は、日本史で言えば戦国時代、世界史では大航海時代の時代、南蛮貿易を活性化する豊後の大友氏、琉球を併合して中国など東アジアの交易で富を貯えた薩摩の島津氏ら一部の大名は、政治、経済、社会（とくにキリスト教の浸透）的な力を貯えていた。また秀吉政権末期には、2014 年の NHK 大河ドラマの「軍師官兵衛」の主人公で、秀吉の軍師として活躍しながら後にその聡明さ故に秀吉から疎んじられた黒田氏が、国替えを命じられ中津に城を構えていた。

こうした大名の力が結束すれば、独立も可能な状態になることから、九州内の薩摩以外、各諸国へ続く日田で監視の目を光らせ、年貢の取立てを厳しくし、参勤交代を促し、現地では諸藩同士が結束を固めないよう日田の掛屋商人による大名への貸付業務を行っていたのではないだろうか。江戸幕府は日田の郡代を通して、九州の諸大名が結束して江戸幕府に反旗を翻す芽を摘んでいたと言えるだろう。歴史は、日田からもっとも遠くて目が届きにくい島津と、日田郡代の管轄外の長州が共同で討幕し、明治という新たな時代を拓いた。なぜ地理的に離れた薩摩と長州が同盟を組んだのか、その背景には日田の九州での働きが少なくないだろう。

しかし、その一方で、江戸時代には領地独立のための争いや士農工商という身分制度から離れ、精神的な自立性、独立性が育まれていたと考えられる。たとえば、「人みなよろし」という意味の「咸宜」から「咸宜園」と名付けた私塾を日田の掛屋商人廣瀬家の息子で、病弱で経営の一线から離れていた広瀬淡窓が開設し、後に能力や才能を伸ばして政治家や芸術家となる多くの人々を輩出した。

#### ● 日田の文化

日田の文化とは、筑後川という河川だけでなく、九州北部の水陸交通の要衝であるという地理的環境や自然環境の上に、江戸時代、戦国時代との日本の歴史と、キリシタン伝来、日中交易、南蛮交易、そして大航海時代の影響と世界の歴史の影響を受けて、重層的に折り重なった文化圏を形成したと、フィールドワークを通して考えられるのである。

(齋藤百合子)

### VI-3 天竜川舟運小史—二俣地区の舟運と文化—

天竜川の舟運に関する利用可能な文献資料はそれほど多くない。現在、ここでは、天竜市が編纂した『天竜市史』（上、下）と、鹿島（二俣地区）の田代家に代々伝わる「田代家文書」のうち、天竜市が活性化して資料集として出版したシリーズが主要な資料である。これらの資料に基づいて、まず、天竜川の舟運のうち中世・江戸期の二俣地区について素描しよう。

#### 1 中世・江戸期の天竜川の舟運

天竜川の舟運がいつ頃から始まったかについて記録にはないが、中世以前に遡ることは確実に

ある。しかし、急流で難所があり、角倉の改修以前はせいぜい短区間の小舟による通船だけであったと考えられている。記録に残っているのは、天正八年（1580年）の徳川家康の朱印状や天正十七年（1589年）の川口村舟越免畑屋敷帳、江戸時代に入って、寛永年間（1624～1643年）の文書などがある。例えば天正八年の徳川家康から下賜された朱印状に「一 筏下之事、可成如前々之事」と書かれており、これ以前から筏流しが行われていたことが分かる。田代家は江戸時代の慶安元年（1648年）には徳川家康から天竜川の独占的な筏川下げを認められた。天竜川の舟運は、まず筏流しから始まったものと考えられる。筏には樽木筏と材木・竹筏などの区別があった。樽木とは、杉、榎や桧などを屋根板材として用いる上質材で、長さ、幅、厚みが決まっていた。これを天竜川上流の伊那谷山間地の村が年貢として流した。樽木1丁（1本）が米6合の換算だった。これを、二俣地区の船明村と日明村の間に綱を張って拾い上げ、幕府の指示に従って組み直し、河口の掛塚湊へ川下げする仕組みになっていた。樽木以外の丸太、楨（カン）、板、角材など民間の材木筏や竹筏の川下げも早くから盛んで、これは筏問屋が、直接に材木商から注文を受けると、出入りの筏師に賃金を払って、所定の場所まで届けさせた<sup>15</sup>。

筏以外に舟による交通の努力も早くから行われた。徳川家康が関ヶ原の戦いで勝つと、京都の政商角倉了以に命じて、天竜川の舟運開発を行った（慶長十二年、1607年）。というのも、天竜川は急流で岩礁があったため、それまで舟運はあまり発展していなかったからである。しかし、元和八年（1622年）、通船のための河川整備が一応完成し、高瀬舟を天竜川の舟運に利用するようになった。この高瀬舟は、長さ七間半＝13.64メートル、幅6尺3寸＝1.9メートルで、米なら50俵は軽く積み、土地の人は「角倉船」と呼んだ。しかし、これは瀬尻以北の川幅が狭い急流地帯では使用できなかったため、幅が狭小で形がスマートな鵜飼船を使った。角倉船の積載量は、下りで米50～60俵、上りは25～30俵（坪井家文書）だった。

角倉舟と鵜飼舟の両方が使われると瞬く間に普及した。延宝五年（1677年）の統計によると、すでに天竜川西岸、伊砂以北の村々、東岸山中以北の村々だけでも、角倉舟を58艘も所有するようになった。その他「差波船」（通称 鵜飼差波）と呼ばれる小型舟（長さ6間2尺5寸＝11.7メートル、幅5尺8寸＝1.7メートル、深さ尺6寸＝48センチ）が江戸中期から現れ、これは主に渡船に使われた。なお、河川に面した地域には対岸に渡るための渡船場が設けられ、渡船の管理者は幕府に運上金を払って、利用者から運賃（一人12～18文）をとった。当時は北遠地方山間部村々の特産物である薪炭、茶、楮（こうぞ）などを舟に積み、池田、掛塚（河口）方面に出荷する者が増えたため、幕府は同年、角倉舟の所有一艘につき（年？）300文の運上金を課した<sup>16</sup>。

正徳三年（1713年）三月一日の「十分一番所の先例御尋に付書上帳」には、十分一番所（二俣地区の鹿嶋に設けられた舟番所）では「諸材木、樽、瓦、保太、桎、挽板、舟道具類、丸木、粉板、月役、桶、楨、樽、下駄、惣而白木の類」が徴収されることが記されている。鹿島の舟番所はすでに中世末の今川氏の配下で設けられており、木材の搬出を監視していた。元和元年（1617年）に徳川頼信によって新たに十分一番所として設置された。なお、竹については既に課税されていること、また、薪および「古屋道具」の類は課税されないとの但し書きがある。また、この文書によれば、角倉増舟新造には御運上として一艘につき500文が徴収されることにな



代官所へ許可願いを提出した。一日2往復以上。しかし、これも地元の反対で実現しなかった。そこで翌年、江戸の勘定奉行所へ直接嘆願書を提出し、言葉巧みに、

「信州からの通船が実現されれば、越後米も今までのように危険な外洋の東回り航路に頼らなくても、逆に千曲川・犀川を遡上して諏訪から天竜川に入るコースで江戸や大坂へ安全に、しかも安く届けることができるのでお上はもとより天下万民のためにもなる」と訴えた。

しかし、この動きは事前に察知され、地元川沿いの65カ村は代官所を通じて既に強力な反対運動を展開。奉行所では一揆を心配して、不許可とした。このため信州からの通船は実現しなかった<sup>19</sup>。

これらの事例で興味深いのは、天竜川の舟運を事業化しようとしたのは、現地の住民ではなく、江戸の町人たちであったという事実である。さらに、江戸の町人の場合、彼らはたんに信州と太平洋との交通だけでなく、越後（新潟）など日本海側から信濃川―千曲川・犀川を經由して信州―遠州―太平洋、そして最終的には恐らく江戸までの交通路を考えていたことである。それだけ民間の商業活動が広範囲に活発になっていたということだろう。

ところで、18世紀から19世紀にかけての江戸後期、舟運による物資の移動はどのようなものだったのだろうか。

まず、天竜川を下る物資は、ほとんどが江戸に送られる荷物であった。その主なものは、「渡ヶ嶋村明細帳」天保九年（1838年）や「相津村明細帳」文久元年（1861年）によると、下り荷物としては木材およびその加工品、木炭、茶、杉皮、干姜、琉球、瓦、青石、浜綱、繰綿、干栗、松茸、傘、紙、草、串柿、辛炭、香皮、竹皮などであり、これらの他、天竜市域の人びとは余業として山稼ぎした炭、薪そのほかを常時角倉船で川下げした。その代金で、上り荷物として米、麦、塩、穀類、味噌、醤油などの日用品を買った。江戸後期には船の所有もかなり拡大していたようである。たとえば「渡ヶ嶋村諸商売職人書上」（文政二年1819年）によれば、この村の薪商人13人は全員舟を所有していた（角倉舟13艘、小舟10艘）。このほかにも日雇いの賃稼ぎ27名が角倉舟8艘、小舟2艘を所有していた。天竜川の舟運は、商業活動の全国的な活発化にともなって栄え、商品の中継や集荷を行う「船継場」や河岸が各所に設けられた<sup>20</sup>。遠州平野と南信州産地との境界に位置する二俣地区は、天竜川と二俣川の合流地点、また河川交通と陸上交通との合流地点でもあったから、こうした中継交易の最も重要な河岸であったと考えられる。幕府は時代が下るほど活発化していったが、財政難に悩む幕府は運上金を要求した。次に、明治期の天竜川の舟運についてみてみよう。

## 2 明治期の天竜川の舟運

明治期に入って天竜川の舟運に大きな変化が起こった。まず、明治8年（1875年）、二俣地区の船明の山崎又一が船明回漕店を創設した。同年10月ころ、市域の大商人が20数キロ下流の、海に面した天竜川河口の港、掛塚港に500石船をもって東京との自家輸送による交易を行った。しかし、輸送量が増えるにつれて専門の運送業者に委託したほうが効率的であったため、次第に委託輸送に切り替わっていった。この委託を請け負う企業として鹿島に「竜川社」、天竜川通船

組合ができた<sup>21</sup>。

掛塚港が記録に現れるのは室町時代中期であるが、廻船業者によって本格的に海上輸送が始められ、遠州一の商業港となったのは慶長五年（1600年）頃からと思われる。そのころの積荷の中心は江戸送りの樽木であった。幕府の御用米を伊勢の桑名から江戸へ送るのもこれらの廻船問屋だった。江戸時代には掛塚港に廻船業者は20軒近くあったが、明治に入って天竜木材の江戸への輸送が増加し、明治25年には回船問屋は36軒、船は59隻に上った。当時、この港には1300石積（1石=150キログラム）1隻；1046石積1隻、千石積2隻、千石積以下300石積まであったが、500石積が18隻あった<sup>22</sup>。

明治入ってもう一つ大きな変化は、二俣地区に新たな産業が興ったことである。すなわち、明治22年頃に二俣の重要産物に、綿糸、製茶、清酒などが加わった。また、北遠地方や信州、三河からは茶、木材、薪炭、椎茸、串柿、三椏、楮皮、繭、漆などが二俣に集荷され、その量は7万5000駄（1駄は36貫、135キロ）、金額では8万7千円に達した。これらは二俣の承認を経て東京、横浜へ送付された。これに対して東京、遠江各地からは米、酒類、醤油、塩、呉服大物、魚介類、畳表、蠟、水油、書籍、紙類など1万7千駄、13万5千円に及ぶ入荷があり、その8割は二俣で消費され、残りが信州、三河、二俣以北の諸村へ運ばれた。これらの運搬には陸路と舟運も使われたが、河口港に出入りする舟は1年で5000余艘、1日平均13、14艘、1艘当たりの容量は20石積であった<sup>23</sup>。

### 3 天竜舟運の盛衰

明治時代には経済が広域化し、ヒトやモノの動きが盛んになった。江戸時代の人馬では輸送が追いつかず、車両輸送の必要が高まった。しかし、車道もなかったので、河川運輸がさらに要求された。天竜川の本流の他、気田川、阿多古川、二俣川などの支流でも舟運が利用できた。これまで舟運を物資の輸送という観点からみてきたが、実際には江戸時代から人も運んできた。ただし、明治時代になると船も以前よりは大型化し、20石積（3トン）の高瀬舟や鶯飼差波舟と呼ばれる船が乗合舟として使われるようになった。明治10年の船賃は10銭（二俣から池田）。同23年には1日5往復。その後、乗合馬車が普及すると、衰退。しかし、二俣以北では昭和10年代にもかなり利用されていた。明治期における舟運で運ばれた荷物をみると以下のごとくである。

まず、下り荷をみると、明治16年（1883年）に鹿島で陸揚げした量は1693駄（1駄は32貫、120キログラム）、203.16トン（薪炭、屋根板、杉皮、杉四分板、棕櫚皮、蒟蒻芋、串柿、大豆、茶、椎茸、紙、楮など）であった。次に上り荷は1825駄が鹿島を通過し、うち、鹿島の陸揚げ量は150駄（18トン）、荷物は米麦、大豆、塩、酒、醤油、石油、砂糖、畳表であった。これらから計算すると、上り下り両方で、延べ972艘が鹿島を通過したことになる。これ以後、天竜川の舟運は急速に活発となる。すなわち、明治23年（1890年）には、20石船が鹿島を通過した船数はおおよそ5000艘、同28年（1895年）には1日平均上り25艘、下り30艘。これを年間にすると、上り9125艘、下り10950艘、計2万75艘と激増した。そして明治43年（1910年）の天竜川を上下する稼働船数はおおよそ1200艘、船、筏乗り3500人。これは大正6年（1917年）の艘数（371艘）と比べ3.3倍であり、年間4万7000艘が通過した。しかし、大正時代に入り陸上

交通が発達し、舟運は衰退。昭和7年以降は、上り荷は全て陸上輸送に切り替えられたのである<sup>24</sup>。次に、天竜川における舟運と人の移動、そして文化について検討してみよう。

#### 4 人の移動と文化

これまで、天竜川の舟運については、主に物資の移動に注目して検討してきたが、もちろん、人の交通にも使われた。一つだけ事例を示せば、享保二年（1717年）二月の日付をもつ文書『田代家文書三』には、見回りの役人3人が、掛川から陸路で秋葉神社を参拝し、その後すぐに舟に乗って二俣地区の河口まで下ったことが書かれている<sup>25</sup>。ただし、渡船の舟賃に関する記述以外に明治期以前に一般の住民が舟で天竜川を上下したことを資料で確認することはできなかった。しかし、天竜川を上下する舟が、物資だけを運んでいたとは考えにくい。そして、人と物が移動すれば、そこには文化的な交流が含まれ、長い歴史を経て、ある種の文化圏の形成に寄与したと考えられる。それを示す事象や事物はいくつかある。

たとえば、天竜川中流、下流（遠州）、三河を一括して「南信三遠」という言葉がある。これは、単に地理的な区分ではなく、文化的なカテゴリーでもある。ここで三河とは東三河を指しているが、この地域は豊川ルートが一部陸路を経由して天竜川ルートに接続しており、南信州および隣接する遠州とも関係が深い。この三地域には、重なり合う文化要素がいくつか見られる。たとえば、筆者も体験したことがある「花祭り」と呼ばれる古い祭りは、天竜川流域の南信州、静岡県から三河地方に共通に見られる。これと関連して、二俣に代々住んでいる住民（70歳以上）の話では、以前、正月には三河万歳の万歳が当地にやってきたという。また、通婚圏に関しては、二俣地区の人と天竜川流域の信州の人との結婚が比較的多いこと、この地域の石工は信州の人が多く、さらに天竜川の水源地である諏訪湖を本拠地とする諏訪神社系の神社が天竜川中流域以南の静岡県地区にも点在していることが分かった<sup>26</sup>。こうした人の交流は、言葉にも影響を与えている。方言を見ると、三河地方は南信州と静岡県西部の遠州に近く、遠州の方言は南信州に近い<sup>27</sup>。これは、長い間、天竜川流域の人々が交流した結果、次第に形成された言語文化である。

ところで、以上の文化的共通性とは別に、天竜川流域の文化圏を考える場合、中流域の秋葉神社の存在と信仰が大きな意味を持っている。秋葉山信仰とは、秋葉山山頂の三尺坊大権現が火防に靈験があるとみなされた。火防の神として中世来、両部神道の発達によって秋葉修験者がその靈験を全国各地に宣伝流布して、近世に入りにはわかに著名となった。特に江戸時代の元禄（1688-1703年）ごろから火災の頻発に苦しんでいた江戸の町人などが、三尺坊の名を聞いて飛びついた。三尺坊を勧請したり講を組織した。

秋葉神社へは、いわゆる「秋葉街道」と総称される三つのルートがあった。

- 1 掛川宿を起点とし、森・三倉を抜けて犬居坂下から登山する「秋葉山街道」。これは三河方面からくる蓬萊寺街道とも通じていた。
- 2 東海道浜松宿から北上し、鹿島渡船場を渡り、二俣、山東を経て光明山に登り、小川村に下って坂下から秋葉山へ。
- 3 山東から船明へ抜け、さらに山中・相津、佐久を経て東雲名（ここに十数件の宿屋があった）、ここから登山。これが表道ともいわれた<sup>28</sup>。

上記三つのルートを経て秋葉神社には近隣地域だけでなく、遠く江戸の方からも秋葉詣でにやってきました。二俣地区には秋葉街道が通っていたことが重要である。既に述べたように、二俣地区は、天竜川流域におけるもっとも重要な河岸をもつ商業中心地であると同時に、秋葉詣での中継基地として、宿場町としても大いに栄えた。

※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」の最終報告書である。

### <参考文献>

- 川名 登 『河岸に生きる人びと一利根川水運の社会史』 平凡社、1984（初版 1982）  
 ——— 『近世日本水運史の研究』 雄山閣出版、1984  
 北見俊夫 『川の文化』 日本書籍、1981  
 斎藤貞夫 『新河岸川の舟運の生活と文化』 川越市文化財保護協会、1995  
 原田敏丸 「豊後日田における商人資本の性格について」 p37-64 『彦根論集』 第 17 号 滋賀大学経済学会、1954  
 日田市小学校社会科研究編 「日田の歴史ものがたり」 日田市教育委員会、2012  
 天竜市 『天竜市史（上）（下）』、昭和 56 年（1981）、昭和 63 年（1988）  
 ——— 『田代家文書』（『天竜市史 続資料編 1—1』 平成 11 年（1999）、天竜市  
 ——— 『田代家文書 続資料編 2—2』 平成 12 年（2000）、天竜市  
 ——— 『田代家文書 続資料編 3—3』 平成 13 年（2001）、天竜市  
 ——— 『田代家文書 続資料編 1—4』 平成 14 年（2002）、天竜市  
 平山照男、『現代日本語方言大辞典』（第 1 巻） 明治書院、1992

### <注>

- 1 富山和子『日本の米—環境と文化はかく作られた』（中央公論新社、初版 1993 年、2008 年第 13 版）、3 ページ。
- 2 副葬品、出土品については、佐賀県教育委員会編『弥生時代の吉野ヶ里—集落の誕生から終焉まで—』（佐賀県教育庁文化財課、2014 年）に写真と説明が掲載されている。
- 3 富山、前掲書、2008 年、4 ページ。
- 4 佐賀県教育委員会編『弥生時代の吉野ヶ里』前掲書、13 ページ。
- 5 富山、前掲書、9-11 ページ。
- 6 佐賀県教育委員会編『弥生時代の吉野ヶ里』前掲書、28-29 ページ。
- 7 東京大学大学院 農学生命研究科 森林科学専攻 森林風致計画学研究室「大分県・日田」  
<http://www.fuuchi.fr.a.u-tokyo.ac.jp/lfl/index.html> （2014 年 9 月 7 日アクセス）
- 8 天領日田資料館パンフレットより
- 9 「七 「天領」 日田の起り」『日田の歴史ものがたり』日田市教育委員会、2012 年
- 10 保存地区内には、大分県指定有形文化財「草野家住宅」や「長福寺」のほか、廣瀬家の歴史資料がある「廣瀬資料館」（国指定史跡）、天領日田の歴史を知ることができる「天領日田資料館」、もとは江戸中期に天領を訪れる役人や文人墨客をもてなすために開かれたという「市山亭懐古館」、広瀬淡窓の私塾「咸宜（かんぎ）園」がある。
- 11 「大川市の歴史」大川市ホームページ [http://www.city.okawa.fukuoka.jp/kankou\\_navi/culture/index.html](http://www.city.okawa.fukuoka.jp/kankou_navi/culture/index.html)
- 12 「筑後川歴史点描」『国土交通省九州地方整備局 筑後川河川事務所』  
<http://www.qsr.mlit.go.jp/chikugo/archives/history/tenbyo/tenbyo2.html>
- 13 「十 江戸事態の日田の交通」p80、『日田の歴史ものがたり』日田市教育委員会、2012 年
- 14 港市国家とは、19 世紀までに形成された東南アジアの伝統的國家に関するひとつの國家類型であり、以下のような特徴をもつ。①河川の河口部に形成される港市すなわち経済の中心と、王都の所在地すなわち政治の中心とが同一地点にあるか近距離にあって、両者が密接な連関を有する。②農業をはじめとする地域の生業が交易の内容と深い関係を有し、両者が共存・共生の関係にある。③港市の所在地が同時に文化の中心でもある。（Wikipedia「港市国家」）  
<http://ja.wikipedia.org/wiki/%E6%B8%AF%E5%B8%82%E5%9B%BD%E5%AE%B6#.E6.B8.AF.E5.B8.82.E5.9B.BD.E5.AE.B6.E3.81.A8.E5.BE.8C.E8.83.8C.E5.9C.B0> （2014 年 9 月 7 日アクセス）
- 15 『田代家文書』（『天竜市史 続資料編 1—1』 平成 11 年、263-264 ページ

- 16 天竜市教育委員会編『天竜市史（上）』、昭和56年、466-468ページ
- 17 『田代家文書二』（『天竜市史 続資料編2』、平成11年、22-23ページ；『天竜市史（上）』前掲書、476、482ページ
- 18 『天竜市史（上）』前掲書、469ページ
- 19 『天竜市史（上）』前掲書、472ページ
- 20 『天竜市史（上）』前掲書、473-475ページ
- 21 天竜市教育委員会編『天竜市史（下）』、昭和56年、824ページ
- 22 『天竜市史（下）』前掲書、477-479ページ
- 23 『天竜市史（下）』前掲書、660-661ページ
- 24 『天竜市史（下）』前掲書、822-827ページ
- 25 『田代家文書三』（『天竜市史』続資料編3）、平成13年、34-36ページ
- 26 インタビュー（2014年、10月1日、二俣にて）
- 27 平山ほか『現代日本語方言大辞典』、168、181、186ページ
- 28 （注12）『天竜市史（上）』前掲書、848-855ページ