

古文書でたどる川舟の航跡

～近世・近代初頭を中心に～

畑 和良（倉敷市総務課歴史資料整備室）

〇はじめに

（河川舟運とは）

- 1) 陸路より楽で迅速に人やモノを運ぶことができる。牛馬の背に載せて運ぶ陸送に比べて数十倍の積載量を三～四人の船頭だけで運ぶことが出来る。当時唯一の大型輸送手段。
- 2) 内陸部に所在する政治・経済拠点や領国内村々と、領国外の門戸となる海港を結ぶ流通の動脈。年貢米・商品輸送にとって不可欠の交通手段（以上、在間 2010 など）

（基本情報）

大正時代の河川改修まで、高梁川は現在の倉敷市酒津と真備町川辺・船穂町柳井原の境界で東西二本に分かれ、西高梁川は柳井原→船穂→上成→乙島を経て瀬戸内海へ、東高梁川は酒津→中島→浦田を経て水島市街地付近で瀬戸内海へ注いでいた。

〇高梁川水系の舟運

1. 玉島発着ルート（西高梁川と高瀬通し）

西高梁川の河口部…かつては船穂地区より南は遠浅の海。乙島・柏島は入江に浮かぶ島。江戸時代初期に備中松山藩主池田氏および水谷氏によって干拓と新田開発が進められ、万治二年（1659）には玉島新田が成立。寛文十一年（1671）に備中松山藩主水谷勝宗によって阿賀崎新田が開発されて船穂・長尾地区と乙島・柏島が陸地につながり、同時に乙島・柏島が向かい合う入江の奥（もと海峡部）、新町堤防を中心に玉島湊が築港された。

・海から遠い山間部の備中松山城を拠点とする水谷氏にとっては、松山城下と瀬戸内海をつなぐ外港が必要。西高梁川の河口部付近に人工的な港湾が設けられた。

・しかし、玉島湊の位置は西高梁川の河口そのものには面していない（かつては河口沖に位置していたが、新田開発によって河口部が陸地化し、湊の位置が河口でなくなった）。

こうした条件を克服するため、水谷氏は自然河川である西高梁川とは別個に、浅口郡水江村堅盤谷（かきわだに）の西高梁川右岸堤防に「一ノ口水門」と呼ばれる取水口を設け、この水門から分岐して玉島湊へ直結する人工的な水路を作った。これが「高瀬通し」。

【高瀬通しの成立時期】

- （1）江戸時代後期の文久元年（1861）に書かれた地域の古文書（下船尾村庄屋吉田宗五郎手記／船穂町誌）…「一ノ口水御水門」が正保二年（1645）、「二ノ水門」が

万治二年（1659）に成立したとある。

（2）三宅千秋説…万治二年に又串水門が創設され、最初はこれを高梁川との接続水門とするかたちで又串～長尾間が開通。延宝二年（1674）ごろ、又串水門の上流に一ノ口水門が作られて一ノ口～又串間が開通し、同じころ長尾～玉島港間も開削され、全ルートが完成したとする（岡山県農業土木史）。

★色々な説があっただけで一定していない。『岡山県歴史の道調査報告書第三集 高瀬通し・玉島往来・倉安川』（岡山県教委，1992年）も、全ルート開通について三宅氏の延宝二年説に従いつつ、一ノ口水門など取水口の成立年・成立状況については見解を保留している。三宅説について段階的開通との考えは同意できるが、なぜ一ノ口～又串間が後付けで開設されたと考えられるのか、それが延宝二年だとする根拠は何なのかを示さずに説が展開されており、再考の余地あり。

池田家文庫絵図T1-29 備中国之内岡山御領分絵図（岡山大学附属図書館池田家文庫所蔵）…万治元年（1658）家督相続した伊東信濃殿（岡田藩四代目藩主伊東長貞），寛文二年（1662）に死去した水野日向殿（福山藩三代藩主水野勝貞）が領主名として記されており、万治年間（1658～1661）の状況を描いた絵図とわかる。

この万治年間の「備中国之内岡山御領分絵図」に、すでに「高瀬舟通」の名で水門と水路が描かれており、次の注記がある。

水門口

此水門は長尾海迄一里半計之間道ニ添、広十間計之川御座候、高瀬舟通と申候

長尾までの一里半の長さで幅10間の大きさの水路が道に沿って作られていると注記されている。長尾から一里半（約6キロ）の位置にあるのは、まちがいなく一ノ口水門。

★少なくとも一ノ口水門～二ノ口水門～長尾間は吉田宗五郎手記が伝えるとおり万治年間（1658～1661）には開通していたことを確定できる。

一方で長尾～玉島間は、寛文十一年（1671）の阿賀崎新田成立後に不要になった元々の干拓用防潮堤の高さを削って高瀬舟の通行および阿賀崎・柏島・勇崎・黒崎新田の用水に供する水路を開削したことを示す史料（乙島守屋家文書。歴史資料整備室所蔵分に含まれるものか不明）を三宅千秋が提示しており、追加工事で開通したものとわかる。

★高瀬通しの全ルート開通は三宅説に近い時期（寛文十一年以後？）と思われるが、一ノ口水門～長尾間の開通は万治年間（1658～1661）にさかのぼるもので、備中松山藩主水谷勝隆の時代に開始された事業であると認定できる。万治年間の絵図の時点で「高瀬舟通」と明記されていることから、この水路が成立当初から舟運に用いる運河とすることを意図して構築されたことも証明可能。

★長尾・亀山と柏島・乙島の間横たわっていた大きな入江（甕江）が全て干拓されて新田化する直前の段階から、西高梁川本流とは別個に柏島・乙島方面に向かう運河が開設されていたことになる。恐らく、最初から甕江を陸地化しその地先に存在する柏島・乙島の瀬戸に運河を連結、拠点的な海港として整備するプランが計画されていた可能性が高い。す

べてが完成するのは次代だが、水谷勝隆による流通体系の整備計画として注目される。

【運用】

備中松山藩家老水谷太郎左衛門の部下大淵九郎兵衛が、使いの者を乙島村庄屋守屋左平次のもとに遣わし、蛤（はまぐり）7俵を急いで用意して明朝に出船する「たかせ」に積み込み、松山へ送るよう強く言い渡した書状がある（史料1）。

>この史料に出てくる海産物をはじめとする領内海辺部の海の幸、玉島湊に出入りする廻船が運んでくる各種の商品・貨物が、高梁川水系を遡上する「たかせ」=高瀬舟によって松山城下へと運搬されていたことがわかる。この事例で「高瀬通し」が使われたのか、西高梁川を遡上したのかは判別できないが、こうした運用をスムーズに行う目的で「高瀬通し」が開かれたことを推測可能。

>また、高瀬舟の出船時刻（明朝の夜の内）が明示され、それに間に合わせるため前夜の荷積みは大淵九郎兵衛は要求しており、松山～玉島を往来する高瀬舟は一定のダイヤに従って運航されていた可能性。高梁川上流の新見河岸では出船時刻を正五ツ時（午前八時）と定めた文書（「井上家文書」天保十一年定／『岡山県史』第七卷近世Ⅱ）も確認されているので、恐らく下流でも時刻が定められていたものだろう。

【通行のきまり】

明和元年（1764）十二月の玉島村（備中松山藩領）庄屋松田九郎左衛門による「一札之事」（史料23）…水谷氏改易後、西高梁川河口地域は備中松山藩・丹波亀山藩・幕府領に分割され、高瀬通しの経路と発着点が別々の領主の統治下に。そうした状況下での高瀬通し利用条件を定めた文書。

- （1）松山城下を船籍地とする高瀬舟の船頭は松山の船問屋から、松山領日羽村・種井村・下倉村（すべて総社市）を船籍地とする高瀬舟の船頭はそれぞれの村の庄屋から「手札」（通行手形・切符的なもの）をもらうこと
- （2）船頭は高瀬通しを通行する都度、水江村庄屋坪井藤左衛門のもとへ持参すること
- （3）水江村（倉敷市船穂町水江）庄屋坪井氏は船頭から受領した「手札」を松山領玉島村庄屋の松田九郎左衛門に渡すこと
- （4）松田氏は一年に二回「手札」を勘定し、船頭（または船頭が所属する船問屋・村か）に対し「切手銭」=通行料をまとめて請求し、徴収した通行料を亀山藩領玉島村・水江村庄屋に渡すこと

明治七年（1874）の『江木鰐水日記』（史料27）…「樋門之税」は1匁だったが、その後10匁に増額されたこと、それでも便利なので人は通行したこと、が記録されている。

★高瀬通しの経路すべてが同一の藩内にあった時のことは不明だが、別々の藩に分かれて後、松山藩領の高瀬舟は亀山藩領の水江村・玉島村に通行料を払って一ノ口水門を通してもらっていた。また、その都度金銭を払うのではなく、切符のような「手札」を渡し、年に2回通行料をまとめて払いする仕組みになっていた。

享和二年（1801）の倉敷代官所あて阿賀崎新田村庄屋東作ほか二名の「乍恐以書附奉願

上候」(史料 28) …「秋末方春迄高瀬船通船為致候」「秋末方二月迄ハ用水不用」とある。明治七年(1874)の江木鰐水日記(史料 27)にも「毎年八月、灌漑無用ノ後、通川舟…至二月而已」とある。

★高瀬通しは運河としての機能のほか、水江・上船尾・下船尾・長尾・爪崎・阿賀崎新田・柏島・勇崎・黒崎村の9か村の灌漑用水としても利用されていたから、田んぼに水を引く必要のある期間は通船を停止し、毎年秋八月～春二月の期間のみ高瀬舟の行き来が許されていた。このように、高瀬通しの通行には諸々の条件・規制が存在したが、江木鰐水が地元民から聞いたように「便民」(史料 27)ということで重宝されていた。

【幕府領・松山藩・亀山藩領の年貢米輸送】

備中国内の幕府領や大名・旗本領の村々が領主に納めた年貢米の一部は、換金するため大坂の蔵屋敷に海上輸送されたが、瀬戸内海航路への積み出しの大きな部分を玉島湊が担った。そのため、それぞれの村から集荷された年貢は高梁川や支川の河岸で高瀬舟に積み込まれ、玉島湊を目指した。

- (1) 享和二年(1801)の倉敷代官所あて阿賀崎新田村庄屋東作ほか二名の「乍恐以書附奉願上候」(史料 28) …「御城米」＝幕府領の年貢米、「板倉周防守様御蔵米」＝備中松山藩領の年貢米を載せた高瀬舟の「高瀬通し」通行が承認されていたことがわかる。「通行のきまり」の項に書いたように、松山藩領の年貢米船には松山城下舟問屋所属の船舶以外に、日羽村・種井村・下倉村に所属する船が利用されており、それぞれの河岸で年貢米を集荷し「高瀬通し」を通過して玉島へ向かった。
- (2) 年代不明だが上船尾村庄屋坪井茂右衛門の死去後、その跡役を決めるために書かれた願書(小野寛氏所蔵文書／船穂町誌。史料 24)に「高瀬通の川筋に御庄屋御座なく候ては、御年貢米津出し其外不勝手」だと書かれている。高瀬通しの経路にあたる亀山藩領の村々も年貢米を高瀬通しを行き来する高瀬舟にて「津出し」していたことがわかる上、年貢米の積み出しが容易なので高瀬通しの沿岸にいる人物を後継の庄屋に任命してほしいとまで言っている。

★高瀬通しの輸送力の高さが認知され、通行料を払ってでも他藩の川舟が通行していたこと、その川筋に近いか否かで村役人になれるかどうかを左右するほど、地域に影響力をもつ動脈だったことがわかる。

【小田川流域藩領の物資輸送】

元禄十一年(1698)の時点で矢掛町(小田郡矢掛町)には1艘につき銀3匁7分の運上銀を献じて庭瀬藩から就航を許可された高瀬舟が13艘在籍していた(「石井家文書」覚撰記／岡山県史第2巻備中家わけ史料)。享保十三年ごろには下二万村に高瀬舟を保持する船頭がおり(後述)、明治六年(1873)の下道郡服部村(倉敷市真備町服部)には高梁川上流の川上郡玉村(高梁市玉川町玉)の高瀬舟を中古で購入し、船稼ぎをはじめた住民もいた(倉敷市所蔵太田家文書25-B-5諸願伺届控)。→小田川にも舟運が存在した

- (1) 元禄七年(1694)戊三月九日、庭瀬藩の青木加右衛門からの命により、矢掛の

「町・陸之高瀬不残」横谷へ派出させ、「横谷山之御用木」を積んで玉島へ回漕することになった。矢掛の高瀬舟 4 艘のうち 2 艘を翌日早天に横谷へ向かわせた。青木より船賃がいくらになるか上申するよう命じられ、「高瀬之者」と相談して 1 艘につき銀 9 匁とすることにし、高瀬 4 艘分銀 36 匁を請求することにした（「石井家文書」覚撰之日記／岡山県史第 2 2 卷備中家わけ史料）。

＞領主が横谷山（おそらく猿掛山をふくむ一帯）で切り出した材木を玉島湊へ運び出すルートとして小田川舟運が活用されている。ただし、高梁川へ出た後に「高瀬通し」に入ったか、西高梁川河口へ下ったか不明。

(2) 明治五年（1872）、下道郡服部村の年貢米が宮田橋のたもとから船積みされ、玉島へ回漕されていたとの記録あり（倉敷市所蔵太田家文書 25 - B - 4 諸願届伺書控）。さらに上流の後月郡木之子村（井原市木之子）の年貢米も、付近の特産だった豊表とともに玉島湊に舟で運ばれていた（平木家文書／井原市史 I 通史編）。高梁川の本川流域と同じく、小田川流域の幕府領・諸藩領でも高瀬舟による玉島湊への年貢米廻送が行われていた。

(3) 享保十三年（1728）十月、岡田藩の年貢米を積載した下二万村（倉敷市真備町下二万）の船頭源次郎の運行する高瀬舟が、玉島の「御蔵本」＝岡田藩の年貢米収納を請負う商人の蔵へ向かうため航行中、乙島村（倉敷市玉島乙島）の養父ヶ鼻沖の「そわい」に乗り上げて遭難（史料 21）。

＞十月であれば、高瀬通しの通行制限も解除されているにも関わらず、岡田藩領内の高瀬舟は西高梁川をまっすぐ下り、海上に出て、乙島の沖を迂回して玉島湊に入ろうとしている。岡田藩領の高瀬舟は高瀬通しの通行を許されていなかったのか、当時一ノ口水門に何らかの故障（水害による破損や土砂堆積による樋門開閉困難など）があり通行できなかったのか。はっきり理由はわからないが、高瀬通しを利用せずに玉島湊へ入る場合、高瀬舟が海上へ出ていたこと、海上迂回ルートは岩礁などがあり、危険と隣り合わせだったことが窺え、興味深い。

＞玉島へ向かうルートとして「高瀬通し」とは別に西高梁川直行経路が使われていたことを考えれば、横谷山材木など大型荷物はこちら経由で運ばれたことも考慮される。

【運航範囲の拡大】

玉島～川上郡東油野村のうち田原（高梁市備中町東油野）間は「往古方通船」のルート。しかしながら田原より上流の備後国東城（広島県庄原市東城町）に至る 8 里は「川並悪敷」「通船成り難き巖石五十余ヶ所」「通船ハ不及申是迄人馬之通も難」という具合で、陸路も川筋も極めて厳しい自然条件にあった（史料 19・20）。著名な笠神の瀬の開削により、鎌倉時代後期には通船が行われていたが、永続はできず、江戸時代中頃には筏下りが行われるにとどまっていた（在間 2010・川上町史）。

(1) 宝暦年間から流域村々の庄屋たちや商業資本が備後東城～備中田原間の船路開発計画を立ち上げ、笠神の瀬や花園の瀬といった難所の岩石を撤去して瀬を掘削し、

明和三年（1766）に国境越えの船路を開通させた。成羽（高梁市成羽町）の人々も「東城方通船継場」になって利益が上がるということで成羽川の開削に助力して工事夫を派遣している（史料20）。

- (2) 新しい船路の周辺は「御料御私領山林おびただしき儀にて、炭薪ならびに鉄山多く、もちろん商荷など只今までは新見・松山川へ出し候ところ、これ以後東城より通船まかりなり候へば、ことのほか勝手よろしく御座候」ということで、備中・備後北部の森林資源の搬出や玉島から陸路を介さず東城まで商品を行き来させることができる利便性から、船路の開発が行われた（史料20・川上町史など）。
- (3) 玉島湊では乙島屋政平が成羽で中継される東城からの荷物を引き受ける川下問屋を勤め、契約書を成羽増真屋に送っている。この東城からの荷物を載せ成羽からやってくる高瀬舟も、「又串・一ノ口」を通行＝高瀬通しを利用することになっていた。玉島～成羽間を往来する船の船頭は、玉島の乙島屋政平が指定することとされ、成羽側の指定があればその船頭に任せるが、「私心底相叶不申船頭」は採用せず、自分の存じよりの「宜敷船頭」に運搬を任せることとされている（史料15）。
- (4) 東城→成羽→玉島ルートで玉島湊へ移出された物品は、鉄・鋤（けら。粗製の鉄）・たばこ・荒草・大豆・小豆・米・堅炭・小炭・漆実・板類・生蠟など（乙島守屋家文書別9-4）。逆に玉島から成羽側へ移出する物品には塩があり、問屋の乙島屋が成羽側のために「当地にて御買物・塩などの類、ずいぶん下値につき候様、あい働き申すべく候」と述べ、塩類をなるべく安く成羽側が入手できるよう努力すると約束している（史料15）。

ただし、成羽川上流の船路開発は玉島以外の高梁川流域諸村から警戒され、もうけ目的で上流の山林が乱伐され保水力が低下して水害になるとか、川の岩や瀬の開削による土砂の流下、水抜けがよくなることで大量の河水が下流地域へ押し寄せる心配などが申し立てられ、川辺村に村々の代表が集合して対策協議をしている（史料19）。備後国側でも通船規制の動きが起こり、それまで陸路で広島・尾道方面へ流れていた物資が国外へ流出することが懸念され、川舟を使った備後鉄の出荷が広島藩によって禁止されてしまう（川上町史）。このため、成羽川を介した備後鉄の玉島への移出はわずか二年ほどで中断。

【困難な水路維持】

高梁川…上流で盛んに行われていた「鉄穴流し」と呼ばれる鉄採取の影響で、鉄だけ濾されて流れ落ちた土砂が下流へ大量に堆積し、河床が上昇。西高梁川に取水口を開く高瀬通しも、その影響を免れず。

- (1) 元禄十三年（1700）の「高瀬通川大用水」浚渫の記録（乙島守屋家文書I-2-9）。主に用水で受益する9か村（水江・上船尾・下船尾・長尾・玉島・柏島・阿賀崎・勇崎・黒崎村）が負担して水路にたまった土砂をさらっていた。
- (2) しかし、享保七年（1722）には「井路筋埋用水行届不申」という理由で、柏島・勇崎・黒崎村は用水組合から離脱。西高梁川の河床にも土砂が堆積し、一ノ口水門

の根板を上昇させることが不可能になり、高梁川が満水になっても水門内に導水することが困難に（史料28）。

- (3) 享和元年（1801）春、一ノ口水門～二ノ水門までの川幅を拡張し、一ノ口～三ノ口間の水路を深さ1尺ほど浚渫したところ、その直後はかなり用水が行き届いたのに、たった一年で土砂が押し込み埋もれてしまった（史料28）。

＞こんなことになってしまうのは、高瀬舟を通船させるために秋から春の間に水門を開閉するせいだから、秋が来たら水門を閉鎖し、幕府領と松山藩領の年貢米運搬舟のみ通行させ、その他の商用舟の通行を禁止させてくれ、と阿賀崎新田村が倉敷代官所に請願（史料28）。

この請願の結果は不明だが、用水路としての機能維持の観点から、船が通るたびに水門を開けると船と一緒に土砂が流入するとの見方があり、運河と用水とを兼ねることがたやすい話ではなかったことがうかがえる。結局、高瀬通しへの土砂堆積問題はその後も抜本的な解決をみず、「砂礫漸々ニ堆積シ閘口砂底ニ埋レ竟ニ船筏通セス、運河モ随テ埋塞シ貧民両崖ヲ奪ヒ河心狭隘」という風に、一ノ口水門の取水口も運河の川筋も砂底に埋もれ、周辺住民が「目前寸土ノ作得」を得るために水路の両岸を埋めて耕作地にしてしまい川幅じたいが狭隘化し（小田県史）、嘉永年間（1848～1854）になってとうとう「不通」の状態に（史料27）。

【通船の再興】

明治七年（1874）四月、「官」が高瀬通しの状況を視察し、運河の再興について「水門通塞ノ利害ニ係ル浅口郡各区戸長副及ヒ保長庶民」に意見陳述を呼びかけ（小田県史）。

- (1) 高瀬通し再興の議が発起される一か月前の明治七年三月十六日、江木鰐水（もと福山藩儒官）が雨の中「水江村一ノ口水門」を見学し、十八日の日記に水門の構造を図入りで詳細に記録。十七日には玉島の有力者妹尾一三郎のもとを訪問し「水江水間可通舟之策」を談話。「二十間後用阿墨一極門」という方法で「則玉島之舟路可開也」と自らの案を開陳している（史料27）。

＞漢文調の表現で意味が取りづらいが「一ノ口水門の20間後方にアメリカ式の極門を一つ用意すれば、舟路を開通させることができる」と解釈できるか？（鰐水の日記にはアメリカのことを「阿墨」と表記した箇所が複数みられる）

＞明治七年四月に「官」（小田県官か）が高瀬通し再興の呼びかけをしたのは、直前の時期に同地を調査した江木鰐水の意見を踏まえたものである可能性。

- (2) 「沿河ノ村落有志無情相半シ消長アリ」という具合ですぐに意見はまとまらなかったが、翌年高瀬通し再興が決議され、明治八年二月に着工、同年五月中に竣工し、再び通船可能になった。川底を「丈余」の深さまで掘り、川幅も3間まで広げ、上流の「旧閘ヲ改築」し、下流は玉島湊の「港湾ニ鑿通スルノ新工」をほどこし、高瀬舟が羽黒山の麓にあった運河終点の船溜まりから水門をくぐって海側へ出られるようにした（小田県史）。

砂礫の堆積問題ほかで嘉永年間以来20年間も不通だった高瀬通しは、明治八年（1875）に行われた大規模な改築工事により、再び通船に利用されることになった。その後、十五年間は高瀬舟が行き来したが、明治二十二年（1889）になって再び「通船中絶」（史料25）。

＞資料には単に「満期」になったから中絶したとしか書かれていないが、『山陽新報』明治二十五年（1892）十二月二十七日版には、高瀬舟1艘の通船料18銭では料金徴収人の給料分しか賄えず修繕費用を捻出できないため、沿岸の住民間に紛争が起き、通船を止めたとある（在間2010）。

＞その直後、明治二十六年（1893）の大水害によって高瀬通しの取水部にあたる一ノ口・又串付近は壊滅的な被害を生じ、破壊された水門の修復を要したため、通船は止まったまま。

＞一之口樋・二之口樋（又串水門）を描いた明治三十三年（1900）岡山県に提出された河川台帳附属の立面図・平面図・断面図（倉敷市所蔵船穂公民館から移管写真等139-35-52および53）によって、この時まで一ノ口水門・又串水門が修復され、ほぼ現在の姿に近いものが完成していたことが知られる。

＞明治三十二年段階でも高梁～玉島湊の間では「薪炭・鉄材・肥料」などを搭載した高瀬舟や竹木を組んだ筏が往来していたが、高瀬通しを避け「高梁川ヲ流下シ海ヲ廻リテ玉島港ニ入ル」ルートは「土砂埋堆シ且海路ハ暴風ノ虞アリテ往来ノ不便不尠ナカラス」ということで、危険かつ不便。一方「本組合ノ用水路（高瀬通し）ニ依レハ通過ノ路程及日子ヲ減シ且往来容易」なので、速やかな通船開始が望まれていた（史料25・26）。

明治三十二年（1899）、船穂村外二ヶ町村一ノ口組合は水路維持費の負担や水門開閉手数料などを定めた「通船使用料条例」を定め、高瀬通しの通船を再開。先に通船料のことで紛争したことを踏まえてか、水門を通過する船・筏に対し1艘につき30銭の手数料を徴収することが定められた（史料25・26）。後日、玉島から高梁へ遡上する船は空荷のことが多いということで、遡上船の通行手数料は半額に改訂された（倉敷市所蔵船穂公民館から移管文書119-2-16一ノ口組合ニ関スル条例諸規定綴）。大正年間の高梁川改修にともなう西岸用水路整備時も、一ノ口水門の通船機能を損なわないよう配慮した設計がなされたとあるが（高梁川東西用水組合沿革誌）、これ以後の通船状況・いつごろ完全に通船が廃止されたのかは未確認。

【一ノ口水門の構造と現在の遺構について】

一般にパナマ運河より二百数十年古い先進的な閘門式運河と言われることが多い。大正十二年（1923）発刊の『高梁川東西用水組合沿革誌』に、「一ノ口水門より約二百間下流に船溜水門ありて、此の水門間の水路は、通船に際し閘室の用をなす」とあるのが、一ノ口水門関連施設を閘門式の整備とする最古の記述か。

（1）一ノ口水門の下流350m地点にある小さな水門を現在「二ノ水門」と呼ぶことがあるが、上記引用のとおり「船溜水門」が正しい名称。明治三十三年に岡山県に提出された河川台帳附属の図面（倉敷市所蔵船穂公民館から移管写真等139-35-

5 2 および 5 3) によれば、「二ノ口樋」とは又串水門のことで、まったく別物（名称の混乱）。

- (2) 江戸時代の絵図に一ノ口水門付近を描いたものがたくさんある。水門設置状況のわかる最古のものである元禄十三年（1700）の絵図には一ノ口水門と車竹橋との間に二ノ水門・三ノ水門が描かれる。その他の絵図の多くは一ノ口水門と又串水門の二つだけを描くものが多い。二ノ水門＝又串水門であることは前述のとおり（絵図上でも又串の渡しに接して二ノ水門が描かれている）だが、一ノ口と二ノ水門（又串）との間に、船溜水門を描いた絵図は管見の範囲では見当たらない。田仲満雄氏も享和二年（1802）絵図の検討から、同年までは現在の船溜水門（田仲氏は「現在の二ノ口水門」と表現する）の位置に水門がなかったことを指摘している（田仲 2009・田仲 2010）。
- (3) 明治三十三年に岡山県に提出された河川台帳附属の地形図には、付近の状況が克明に描かれており、又串水門に接して巨大な船溜りがあったことなどの知見が得られるが、やはり一ノ口水門と又串水門との間に、船溜水門は描かれていない。船溜水門をはっきり地図上に表記した最初の図面は、大正十二年（1923）の『高梁川東西用水組合沿革誌』付図で、それ以前の地図上では今のところ確認できず。
- (4) 先述したとおり、明治七年に一ノ口水門再興について妹尾一三郎と議論した江木鱈水は「一ノ口水門の20間後方にアメリカ式の樋門を一つ用意すれば、舟路を開通させることができる」と受け取れる趣旨の発言をしている（史料 27）。
- (5) 明治二十六年水害の後の一ノ口水門復旧工事の際に撮影されたという写真がある（倉敷市所蔵船穂支所から移管歴史的公文書等 94 - 11 - 3）。明治二十九年撮影というが、現在みられる高層の石垣樋門や上部の作業小屋は影も形もなく、水路兩岸の数段積まれた石垣のみがある状況。土木工学の専門家も、現在の水門遺構の石垣構造は「明らかに明治初・中期に全面的な改造を受け」たものと評価（馬場・樋口・新谷 2008）。350m 下流の船溜水門とセットでの閘室との評価についても、距離が長すぎる・船溜水門の規模や水路の深さに問題があつて必要な量の水が溜まらない（周囲の田んぼにオーバーフローする）との懐疑的評価（馬場・樋口・新谷 2008・田仲 2009・田仲 2010）。

いまだ確証を得ないが、水門が数次の水害での破壊による修復、明治八年に行われたような大規模な改築など構造的な変遷を経ていることは確実で、船溜水門とのセット関係も含め一ノ口水門が現在みられる姿に仕上がったのは明治時代以降のこと。江戸時代初期の築造当時から閘門式などの構造が仕込まれていたかは不明とする他なく、むしろ明治七年に現地で通船の策を談じた江木鱈水の「阿墨一水門」導入の提案などを踏まえ、近代以降の改築・改修の過程で閘門式類似の構造が採用された可能性も視野に入れた検討が必要。

2. 酒津発着（経由）ルート（東高梁川）

玉島発着ルートは基本的に西高梁川（通行可能な季節・故障のない場合は途中から高瀬通し）を往来するが、もう一方の東高梁川の舟運については意外と不明な部分が多い。

- (1) 天明五年（1785）二月の記録に、高梁川上流の法曾村で木商（材木商）をしていた房吉が何らかの問題発生により酒津村木問屋長兵衛に材木の筏を預けていることがわかる記述あり（『備中松山藩史料集』第一輯）。江戸時代中期ごろ東高梁川沿岸の酒津に材木を扱う問屋があり、上流から筏にして運搬される材木の中継地になっていたらしい。
- (2) 嘉永七年（1854）寅閏七月の御用銅積船湛井堰通行差止一件記録（平田家文書／備中湛井十二箇郷用水史）に、備中国川上郡吹屋村吉岡銅山から産出する銅は、「山元より同国同郡成羽村川岸へ馬付にて差下、夫より同国窪屋郡酒津村へ川舟にて乗下来候儀は先前より仕来に御座候」とある。吉岡銅山の銅は川舟で成羽から酒津まで廻送されていた。

江戸時代後期になって、史料上に川港としての酒津の状況が断片的ながらも表れるようになり、高梁川上流の材木や成羽川流域の銅が船または筏で酒津まで運搬され、これを取り扱う問屋が存在したことがわかる。

【岡野屋甚兵衛と酒津河岸場】

文久二年六月（1862）、酒津村における「河岸場稼人」を従来からの海太・佐平次・甚兵衛に新入りの清右衛門を加えた四人とすること、運上銀は四人とも同じ額を払うことなどを定めた（石井家文書／倉敷市歴史資料整備室所蔵の複製本）。

運上銀を払って酒津の川港における「河岸場稼ぎ」を生業としていた四人のうち、甚兵衛を名乗る人物は、江戸末期～明治初期にかけ酒津を拠点に活動する守屋甚兵衛を指すと考えられる。屋号を「岡野屋」といい、「岡野屋甚兵衛」の名で古文書（倉敷市歴史資料整備室所蔵中洲村守屋家文書）に登場。

- (1) 安政四年（1857）十月、備中松山城下本町の舟持河内屋善之助が「石川様」に配送する米38俵を高瀬舟で酒津に廻送。岡野屋甚兵衛が米を受け取り、船頭に受取証を渡したが、船頭の不注意で受取証を入れた「紙入」ごと高梁川に落として紛失。河内屋が船頭の不手際を謝罪し、岡野屋に受取証の再発行を要望（史料2）。
- (2) 明治五年（1872）壬申八月、高梁川上流の玉村（高梁市玉川町玉）の中島屋が、小井庄村健十郎あての荷物（雑木・槇）を酒津村岡野屋あてに「積送り」。
- (3) ある辰年、岡野屋甚兵衛が酒津河岸において取り扱う諸荷物のうち、荒葎荷物の扱いを任せてほしいと願い出た忠兵衛が、全ての荷物について半分を自分が取扱いたいと主張。甚兵衛に対し無理難題を言いつのり、酒津に着船する砂糖大樽などの荷物に対し標準より高額の浜銭（河岸の着船料か）・蔵敷銭（陸揚げした荷物の倉庫保管料）を独自に掛けたため、荷主より酒津の「年番仲間」へ苦情があった。辰年十一月六日、船頭浅吉の操船する高瀬舟が「御用炭割木」を運搬して酒津に着船し、忠兵衛に届け出て荷揚げしたものの、忠兵衛は私用で出かけて荷物を高梁川の

河原に放置し、雨天にさらして荷物をずぶ濡れにしてしまった（史料3）。

江戸時代後期～明治初期の酒津には、米・材木・荒苧・木炭・銅・砂糖（これは下流から上流への荷物？）などを運搬する高瀬舟が到来していたこと、舟が着く河岸場には岡野屋甚兵衛をはじめとする高瀬舟で運ばれてくる荷物を取り次ぐ舟問屋があったこと、彼らが「年番」と呼ばれる役員からなる仲間（組合）を作り、寄港する高瀬舟から浜銭・蔵敷銭を徴収していたことがわかる。酒津で船から陸揚げされた荷物のすべての行き先は不明だが、倉敷村・子位庄村など周辺の都市・農村の住人が買主として資料にみえる。

【備後鉄の輸送再開】

明和年間、成羽川の舟運を用いた玉島港への備後鉄移出は広島藩によって禁じられ、せっかく開設された鉄輸送ルートは短期間で途絶（前出）。

備中松山城下の大坂屋平松益造（松山藩の有力御用達商人）は酒造業を営む一方、「鉄山仕入并鉄問屋」を安政元年（1854）ごろから経営していた（太田2007）。彼が「当川筋繁栄のため」と称して、「備後鉄荷物」の高梁川水系経由での「多数御運送」が実現するよう備後国東城の親類田辺新平に働きかけた結果、慶応三年（1867）冬から「備後奥筋鉄荷物多数運送相成」という状況になった（史料4）。

備後鉄の導入は、成羽川流域の備中国川上郡田原の小倉為三郎が仲介。慶応四年閏四月五日の一連史料（史料4～13）にみえる流れ

- ・備後東城の鉄問屋とみられる徳納新平が、慶応四年（1868）春に鉄260束を田原ゆきと備中松山ゆきに分けて運送（舟か陸路か不明）。
- ・同年三月二十一日～閏四月一日にかけ、小倉為三郎は船頭源吉らが操舵する高瀬舟に集荷した鉄を積み、田原の河岸から4回に分けて酒津へと鉄荷物を輸送。
- ・備中松山に移送された鉄は大坂屋平松益造が買い入れて保管し、同年三月二十日より松山城下から高瀬舟に積載して酒津へと輸送。その後も大坂屋は備後鉄を買い入れ。
- ・酒津では岡野屋甚兵衛が運ばれてきた鉄荷物を買い入れ、鉄1束につき金1両の相場の「鉄為替」によって、大坂屋平松氏・備後東城徳納氏らに代金を支払い。

文久元年ごろからの西洋鉄の流通・その後の「大坂・東都共鉄売買不振」により取引先の備中鉄山が没落する状況のなか（太田2007）、酒津河岸における諸荷物取次によって大きな富を得ていた岡野屋を得意先とするかたちで、松山・田原の鉄問屋が備後鉄取引による利益を上げることが企図された可能性。備後産の鉄が最終的にどこへもたらされるのか用途も含め不明だが、備北の鉄問屋再興の期待を担って、松山城下や田原の船頭たちが備後鉄を載せた高瀬舟を操舵して、続々と酒津へと下って行った。

【近代通運事業と酒津】

明治初年、全国の貨物運送をあつかう陸運元会社が設立され、政府は貨物運送を営む者は同社に加入するか合併しなければならないものとした。陸運元会社は明治八年内国通運会社になり、後に日通となる（山本1985）。岡野屋守屋家は甚兵衛の子甚三郎義直のとき明治十年（1877）十一月に、内国通運会社に加盟して「酒津駅取次所」となっており（中洲

村守屋家文書 2 - 43 - 3), 明治十年代以降も川舟の荷物の取次店として活動していた可能性が高い。

荒金三之丞氏の聞き書きによれば, 荒金氏は昭和四年(1929)ごろまで高瀬舟に木炭を積んで「酒津薪炭株式会社」あての荷物を運んでいた(湯浅 1966)。岡野屋守屋家がいつまで舟荷取次店を営業していたか不明だが, 伯備線の開通直後まで高瀬舟は酒津に備中北部の産物を移出し続けていたことが知られる。

3. 海を渡る高瀬舟

川上郡佐々木村…成羽川流域, 成羽の町場の西キロ地点。明治六年(1873)時点で13名の高瀬舟所有者がおり, 15艘の高瀬舟が存在した(川上町史)。

- (1) この佐々木村の枝村吉木が船頭集落で, 13名の高瀬舟保有者のうちに林弥之吉がいた。37石積の高瀬舟1艘をもち, 息子の善吉らと共に「高瀬船乗稼」を生業としていた。
- (2) 明治二十三年(1890)九月十三日, 林弥之吉・善吉と弟の安太郎の三人は, 高瀬舟に炭を積み込み, 吉木を出船。十六日には香川県丸亀港へ入港し, 丸亀の港問屋備後屋で運搬してきた炭を売りさばいた。
- (3) 商用を終えた林父子は, 自村へと引き返し, 九月二十一日には西高梁川を遡上して中洲村水江の本田(現在の倉敷市水江。倉敷大橋の北詰, 一ノ口水門と向き合う地点が本田)に着船・上陸した。
- (4) 上陸時から林弥之吉は体調がおかしく, 下痢を1回した。舟に帰ってきた後も気分が甚だ悪く, 息子が按摩をして介抱した。九月二十三日の七時ごろ, 弥之吉が帰村したいというので水江字本田から出船し, 西高梁川を遡上したが, 十時ごろ柳井原の対岸保木付近を通行中に再び下痢をし, 息苦しくなってきたので着岸したところ, 同じ村の住人林平吉と出会い, 彼を通じて近所の親戚に連絡, 西原村の医者に診察を求めたが, 医者が到着する前に弥之吉は死去。死後の診察でコレラ感染が判明した。高瀬舟で通行中, 高梁川の流水を飲んだとあり, これが感染源か(湯浅 1966にも「飲み水はタル〈キダコともいう〉を積んで高梁川の水をくむ」とあり, 船頭の工作中的飲料水は高梁川から直接入手していたらしい)。(以上, 史料 22)

高瀬舟の船頭者だった人たちの体験記などに, 高瀬舟に乗ったまま瀬戸内海に乗り出して四国や小豆島へ渡った話が語られているが(湯浅 1966, 野田 1993, 野田 2007 など), 海を渡る船頭が実際にいたことを当時の役場文書によって裏付けることができた。危険な海を越えて四国へ薪炭を持ち込む利点は, 高値での取引が期待できるため, 四国でしか入手できない品物を帰り荷として仕入れたり金比羅参りの客を拾って帰ることもあったという(野田 2007, 在間 2010)。備北の高瀬舟が四国へ渡るため海上へ出る際のルートについても, 西高梁川が利用されていることが判明した。明治二十三年といえば山陽鉄道が倉敷まで開業する約一年前だが, 水江・柳井原付近では成羽川流域から薪炭を積んでやってきた高瀬

舟がはるか四国丸亀に向かう姿を見ることができたのである。

〇おわりに

〇参考文献（順不同）

- 『小田県史』（岡山県，1942年）
- 『岡山県史』第七卷近世Ⅱ（岡山県，1985年）第四章第三節
- 『岡山県史』第二十二卷備中家わけ史料（岡山県，1987年）
- 『岡山県農業土木史』（岡山県土地改良事業団体連合会，1966年）
- 『高梁川東西用水組合沿革誌』（高梁川東西用水組合，1923年）
- 『高梁川東西用水組合沿革誌続編』（高梁川東西用水組合，1929年）
- 『川上町史』通史編（川上町，1994年）
- 『井原市史』Ⅰ自然風土・考古・古代・中世・近世通史編（井原市，2005年）
- 『岡山県歴史の道調査報告書第三集 高瀬通し・玉島往来・倉安川』（岡山県教委，1992年）
- 『大日本古記録 江木鱒水日記』下（岩波書店，1956年）
- 藤井駿・加原耕作編『備中湛井十二箇郷用水史』（湛井十二箇郷組合，1976年）
- 泉順逸編『備中松山藩史料集』第一輯（高梁市史編纂中間報告書，1972年）
- 在間宣久「高梁川の高瀬舟」（岡山理科大学『岡山学』研究会編『高梁川を科学する』part 1，吉備人出版，2010年）
- 湯浅照弘『岡山県高梁川の舟運習俗 高瀬舟の船頭』（私家版，1966年）
- 太田健一「山田方谷・野崎武吉郎による平松家再興の取り組み」（『倉敷の歴史』第17号，2007年）
- 馬場俊介・樋口輝久・新谷洋二「吉井水門 - 現存する日本最古の運河閘門 -」（『土木史研究』〈論文集〉第二十七号，2008年）
- 田仲満雄『「高瀬通し」を歩く』（『高梁川』第六十七号，2009年）
- 田仲満雄『高瀬通し（水口～導水路～一ノ口水門～二ノ口水門～又串水門～又串水門下の船溜り）』増補改訂版（私家版，2010年）
- 山本慶一「高梁川高瀬舟の切手二通」（『高梁川』第四十三号，1985年）
- 野田和心「高梁川舟運の舟手形」（『高梁川』第六十五号，2007年）
- 野田和心『高梁川の高瀬舟 - 明治以後より舟運の終わるまで -』（私家版，1993年）