

【2017. 7. 23 第二回講座「明治人は鉄路に憧れた」】

講演「人・モノの移動と舟の道」

氷見市立博物館主任学芸員
廣瀬 直樹

ただ今、ご紹介いただきました氷見市立博物館の廣瀬です。よろしくお願いいたします。

私は、住まいが伏木で、そこから氷見まで通っております。氷見線の沿線から城端線 120 年連続講座にお呼びいただいて、ありがとうございます。

城端線 120 年といたしますと、氷見線はあまり関係ないようですが、実際には大いに関係あると考えております。

今日はそちらの代表として、鉄道の話ではなくて、船の話をさせていただきます。皆さんには船にも興味を持っていただければ、と思いますので、よろしくお願いいたします。

海、川はすべて道

最初から鉄道の話でも城端線の話でもなくて恐縮なのですが、氷見市の姿というところの沖合に浮かんでいる虻が島は、二つの島がひょうたん型に並んでいる小さな無人島です。富山県指定の名勝・天然記念物になっておりまして、半径 200 ㍎の中に棲んでいる生き物を含めて県の文化財ということになっています。

もうひとつ、別の一面がありまして、虻が島遺跡という遺跡でもあります。

どんな遺跡かといいますと、縄文時代の土器が見つかったりしているのですが、それ以上に大きな話題になりますのが、高岡城の石垣の石切り場だったということです。

石というのは、小境石という砂岩です。虻が島の対岸に小境という地区があります。大境洞窟という洞窟遺跡があるのは皆さんご存知と思いますが、その



氷見沖に浮かぶ虻が島

隣の地区が小境で、そこで産出する石ということで、小境石という名前が付いています。高岡城の石垣の約 3 割がこの虻が島で産出した小境石でできているということが、研究の結果から分かっています。

実際に高岡城の石垣を間近で見ますと、石を割る時にクサビを打ち込んだ矢穴の跡ですとか、石工さんたちが目印として付けた刻印が今も明瞭に残っています。



慶長14年（1609）に築かれた高岡城の石垣。
約3割が虻が島産の小境石製。矢穴や刻印が残る。

高岡城が築城されたのは慶長14年、1609年ですから、今からおおよそ400年前ということになります。実際に今も虻が島に行きますと、高岡城と共通する矢穴ですとか、刻印を持つ転石が転がっています。矢穴の跡が残る石や、丸に「丁」などといった記号が書き込まれている石が、虻が島に行きますと、たくさん残っています。



「虻が島は、高岡城の石垣の石を切り出した場所なんですよ」と説明いたしますと、決まって言われるのが「なぜ、海の上に浮かんでいる島から、石垣の石を切り出したのか」ということです。「高岡城ならもっと近いところから、石がいくらでも切り出せるのではないか。その方が運ぶのにも都合がいいだろう」「なぜ、わざわざ海の向こうから石を運んで来るのだ」ということを必ず質問されます。

現代を生きる我々の目からしますと、虻が島は海の上に浮かぶ孤島ですから、ここから物を運び出すのは大変な苦勞があるのではないかと、思いがちなのですが、実はそうではありません。

高岡城が作られた400年前は、海、陸を走る川、それがすべて道だったということなのです。

陸路を運ぶよりも、山で切り出したものを高岡城まで運ぶよりも、海の中にある島から石を切り出して、例えば、船とか筏に載せて運び、陸地にたどり着いてから、今度は川をたどって高岡城



まで行くほうが、ずっと楽だったのです。実は、今の我々の目線からしますと、道もないようなところで、どうやって来たか分からないような場所にあるのですが、海に囲まれた日本列島に住む私たち日本人の先祖にとっては、海、川というのは、すべて道だったわけです。

虻が島の場所は、氷見市の北の方で、高岡城とは直線でおおよそ20^{キロ}あります。高岡城は、現在の小矢部川と庄川の流れのちょうど真ん中あたりにありますので、大きな石垣の石を虻が島から船や筏で運んで来るとなれば、おそらく、そういった河川を使ったのだろうということになるわけです。

その小矢部川と庄川は、昔、合流しておりまして、その河口にありましたのが現在の伏木の港です。おそらく、流れの緩やかな小矢部川をたどり、さらにかつての庄川の旧河道で、今は小矢部川の支流になっている千保川などを通して、高岡城のすぐ近くまで石垣の石を運び、そこから初めて陸路で運び込んだのでないか、と考えられるわけです。

長い前置きになりましたが、今の我々からすると、船で物を運ぶというのは、実はあまり身近なことではないかもしれませんが、かつて、川を使った舟運というのは、物流の大きな要のひとつであったということがいえるわけです。

かつては船が物流の要だったということで、船の話、舟運、海運の話に進めていきたいと思います。

北前船の活躍

まず、江戸時代。この富山県も含め日本海側の交易の要だったのが、北前船です。富山県、越中で取れた米は年貢米として藩に集められまして、江戸や大坂に運ばれていきます。これを廻米（かいまい）といいます。

そこで大きな北前船という船が活躍します。加賀藩に雇われて米を運ぶというのと、もうひとつ、北前船主の活躍というのがありました。

北前船という名前は、上方、大坂などで、北陸などから回ってくる船のことを総称していた呼び名で、地元越中では北前船という言い方をせずに、主にバイ船という名前と呼んでいました。

いわゆる買積船ということで、あちこちの港で積んできた荷物を売りさばき、売りさばいたお金でまた新たな物品を仕入れて、また別の寄港地まで持って行って、そこでも売りさばいて利益を得る。利益が倍々に増えていくからバイ船というふうな言い方もするようです。北前船主は江戸時代、そういったやり方で活躍しております。

例えば、蝦夷地からの魚肥です。昔は鯨（ニシン）を肥料として使っていました。氷見の方ではイワシがたくさん獲れますので、そういったものも田んぼや畑の肥料として使われていました。イワシをそのまま干した干鰯（ほしか）

と呼ばれるものとか、一度茹でたイワシから油を搾り取ったメ粕（しめかす）といわれるものとか、そういったものが魚肥、魚でできた肥料として使われていました。そうした地元産の魚肥のほかにも、江戸時代には北海道からニシンが大量に運び込まれており、それをもたらしたのが北前船でした。

それから昆布です。富山県民の食生活に欠かせない昆布なども、実は北海道からこちらにもたらされ、さらに上方、大坂や京都にも運ばれていました。

逆に、上方、大坂の方からは、綿、塩、古手の木綿など、いろいろな物品がこちらの方にもたらされ、さらに北海道にも運ばれていきました。

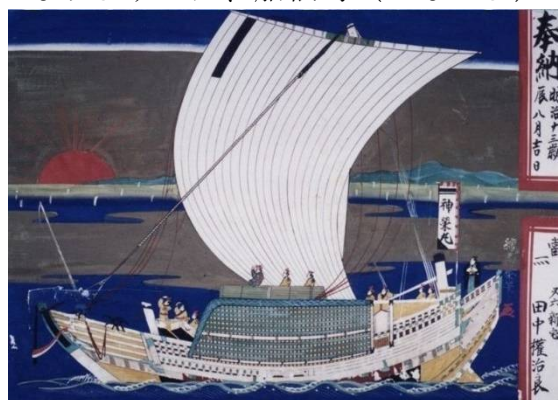
さらに、そうした北海道や大坂の方面にこちらから何を持っていくかということになると、やはり米であるとか、わら製品であるとか、そういったものもたらされたということになるわけです。

そうした北前船主が活躍していた越中の港とといいますと、大きいところでは岩瀬があります。神通川の河口に開けた港町で、古くから三津七湊（さんしんしちそう）のひとつとして、名前が通っていた港です。

それから庄川、小矢部川の河口に開けていた伏木。残りはそれほど大きくはありませんが、放生津潟辺りの放生津、それから氷見、水橋。水橋は常願寺川の河口ということになります。つまり、川の河口の辺りにできた港が北前船の寄港地として活躍していたのが、江戸時代ということになるわけです。

江戸時代から明治時代にかけて大活躍した北前船の実物は、まったく残っていません。あちこちで復元されたり、あるいは当時の船大工さんが使っていた船図（ふなず）といったものは残っているのですが、実物はありません。北前船を研究する際に、もっとも貴重な資料となりますのは、船絵馬（ふなえま）と呼ばれるものです。

北前船と関係する地域の神社などに行きますと、こういった船絵馬がたくさん掛けられています。こちらは氷見市の北大町というところにある船絵馬です。明治13年のものですから、北前船としては終わりのころということになるかと思えます。船絵馬というのも専門の絵師たちがおまして、大坂の方などで描かれていたものが、各地の北前船の寄港地にもたらされていたわけです。



弁才船の船絵馬（明治13年、氷見市北大町）

写真提供：氷見市立博物館

内陸では河川舟運

こうした海を介した海運に対して、内陸では河川舟運が盛んに行われていま

した。内陸の輸送というのは、道を馬とか牛とかに、あるいは人が物を運ぶというやり方と、それに加えて、河川、あるいは河川に接続している水路を川舟が行き来して物や人を運ぶということが、明治時代までは一般的に行われていました。

河川舟運のほかに川と舟に関して挙げられますのは、渡し舟、あるいは船橋というものです。

現代の我々からすると、川には橋が架かっており自由に対岸と行き来できる、ということになるわけですが、江戸時代はそういったわけにはいきませんでした。いろんな説があるのですが、ひとつには技術的な問題から、なかなか流れの速い川に橋を架けることはできなかった。あるいは藩による規制などで人の移動などを阻害するために、わざと橋を架けていなかった、という説もあります。いずれにせよ、川には橋があまり架けられていませんでした。

また、川には舟が行き来しておりますので、橋が架けられていますと、その邪魔することになります。当然、舟運というものが優先されますので、川には橋が架からないということになります。

では、どうやって川を渡ったかということ、そこでまた川舟が活躍することになります。対岸から対岸へ渡す渡し舟が常駐しておりまして、それに乗って向こう岸に渡るというやり方のほか、船を連ねた船橋というものが架けられているところもありました。

日本一の船橋

この船橋というものの話を少しさせていただきますと、大きく分けて2種類あります。常に架けられている常設の船橋と、用があるときだけ架けられる仮設の船橋です。日本全国津々浦々に船橋があったのですが、富山県というのは、日本一の常設の船橋のある場所でした。富山市の富山城下に架けられておりました神通川を渡る船橋がそれです。あとで写真などを見ていきたいと思います。

それとは別に、参勤交代や幕府の巡見使が往来するといった時に、船を集めてきて板を掛けて仮設の船橋も作られました。例えば、庄川、小矢部川の合流地点である高岡市の米島辺りですとか、神通川の河口の方とか、あるいは、常願寺川など、あちこちに仮設の船橋を架けるように定められているところがありました。

そのような仮設の船橋を架けるのに使われる船は、領内あちこちからかき集められたものです。最初のころに使われていたのが、どうやら小矢部川、高岡や小矢部の方で使われていた川舟で、海の近くまで寄せて船橋にするということが、行われていたようです。

これが江戸時代の終わりごろになりますと、今度は各浦々、漁師さんが漁船

として使っている船を徴用して、それを使って橋を架けるようになります。その間、漁師さんたちは遠くまで船を持っていかなければならぬいうえに、魚を獲りたいのに獲れないということで、大変非協力的な人たちもいたようです。わざわざボロ船で徴用に応じたりしていたようで、「それはけしからん」と言ったりした文書が残っています。

そういったことで、船橋というものも、川と舟を考えるうえでは、ひとつ大事なポイントになるものです。

この写真は、日本一と謳われた富山城下、神通川に架かる船橋で、江戸時代の初めごろ、慶長10年(1605)ごろに架けられました。その後、洪水などで流



されて、船橋のない時期もあったのですが、明治12年(1879)に新しい木の橋が架けられるまで、架けられ続けました。この船橋は船を64艘、ずらっと並べて鉄の鎖で繋いだもので、その上に板を載せてあります。板は横に7枚並んでいて、最初少なかったものが、どんどん数

神通川船橋 慶長10年(1605)ごろ~明治12年(1882)が増やされていって、こうした形になっていきました。船の数も、江戸時代の初めのころには52艘だったものが、江戸時代の終わりごろから明治時代になりますと、64艘に増やされてい

ました。もちろん船ですから揺れます。馬が落ちたり、人が落ちたりして、死んでしまった例もあったそうですから、名所であるとはいえ、渡る人はおっかなびっくりだったのだらうと思います。

県内の和船分布

富山県内の和船の分布図を見ますと、例えば、石が多くてあまり船が行き来できない早月川などを除いた河川では、だいたい川舟が存在していました。川舟の存在の目的といいますと、物の移動、人の移動、それから魚を獲ったり、農作業に従事したり、ということになります。



富山県の和船分布図

分布図は、現存の資料を調べて地図に落としていったものですが、川舟で「？」となっているのが多いことにお気づきと思います。実は、川舟の名前だけが伝わっている河川がいくつもありまして、各地の市史とか町史とか、そういったものをひも解いていきますと、とにかく川舟の名前というのは、たくさん出てきます。

ところが、それぞれの川舟がどんな構造をしていたのかは、ほとんど記録が残っていません。当然、実物も残っていません。私が調べた限りでも、なかなか形も構造も分からない舟が多く使われていたということになるわけです。

それでは、内水面の舟、川舟、潟舟について話をしていきたいと思います。その用途、役割はまず河川を利用した舟運で、上流と下流をつなぐ、上流から下流へ、下流から上流へ、物を移動する、人を運ぶ、そういったところに使われます。

それから、渡し舟であるとか、船橋であるとか、川そのものを渡る手段としても、舟が使われておりました。

川といいますと、欠かすことができないのが川漁です。魚を獲る、エビを獲る、カニを獲るなど、川だけでなく潟でも漁が行われています。それから、これも現在を生きる我々には、あまりピンとこないものですが、農作業にも舟は欠かせない存在でした。肥料の運搬ですとか、苗や稲の運搬に使われました。

特に湿田地帯、例えば、富山県内でしたら、氷見市の十二町潟や射水平野の放生津潟などでは、潟の周りに胸まで泥につかるような湿田があつて、そのようなところでは舟が農作業に欠かすことのできない存在でした。

湿田がないところでも、刈り取った稲を運ぶ、収穫したものを運んでいくとなると、舟は欠かすことのできない存在だったのです。

小矢部・庄川水系の舟運

ということで次に、庄川・小矢部川水系の舟運について、話していきたいと思います。庄川・小矢部川の舟運の終着点は、河口にある伏木港になります。ここは現在もそうであると思いますが、江戸時代を通して富山県西部の物流の中心、外に開けた場所として存在しておりました。小矢部川、庄川の舟運で下流まで行った物は、伏木港を介して海へ、それから他の地域へ広まっていったということになると思います。

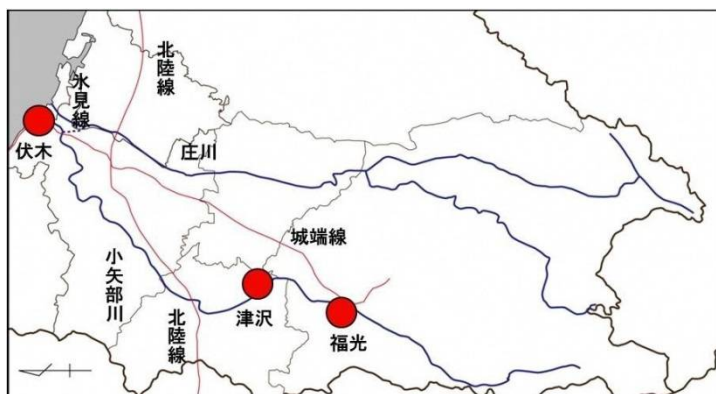
かつて、小矢部川と庄川は河口部、現在の高岡市の米島辺りで合流しており、それから先は射水川という名前と呼ばれていました。大正元年ごろまでに分離工事が行われ、現在のように小矢部川が伏木へ、庄川は新湊寄りのところを流れて、海へ注ぐようになりました。伏木港は、そうした分離が行われる前の射水川の河口部に形成された港ということになります。

小矢部川、庄川や、それぞれの河川の支流、そこの接続しておりました水路などを行きかう川舟に載せられた積み荷が、最終的に集められるところが伏木港だったわけです。

今回の連続講座の主題であります中越鉄道の開通は、こうした富山県西部の河川舟運の近代化にほかならないということが言えると思います。

中越鉄道に関しては、あとで草さんがお話されると思いますが、伏木港がひとつポイントとしてあります。小矢部川の河口にできた港で、江戸時代を通じて北前船の寄港地となっていた場所です。明治10年(1877)には伏木燈明台が、伏木の藤井能三によって建設されます。そうして、どんどん近代的な港としての体裁を整えていき、明治32年(1899)には、開港場指定で諸外国に開かれた港になっていくわけです。

中越鉄道は砺波平野を通り伏木港へ至る鉄道で、米や農産物などを運ぶために計画された路線です。明治30年に福野—高岡黒田間、明治31年に黒田—高岡間、明治33年には高岡—伏木間までで、どんどん伸ばされていきまして、伏木港につながるわけです。



庄川・小矢部川水系と城端線

地図で見ていきますと、庄川がありまして、小矢部川があります。ここに伏木があります。その真ん中を赤い線で描いてあるのが城端線、氷見線です。川の流れと並行して、伏木の港まで向かうような路線が作られたということになります。

もう一つ、川の流れ、舟運と港に関わってくるものとして、江戸時代の町立てが挙げられると思います。

小矢部川舟運と町立てということで、紹介させていただきますと、阿曾三右衛門という郷土が、福野、福光、小矢部市の津沢の町立てを行いました。福野の町立てが慶安2年(1649)。続きまして、慶安4年(1651)になりますと、福光の町立てを行います。この福光ではちょうど小矢部川に面したところに町を作りました。それこそ、舟、川舟による舟運がひとつのポイントとなって、作られた町ということになります。

続く万治3年(1660)には津沢の町立てが行われ、小矢部川中流右岸に加賀藩の御蔵というものを建設するように進言しまして、御蔵が作られます。

そして、砺波郡各地からの年貢米が、小矢部川を下って藩の蔵に納められるようになります。その藩の蔵からさらに小矢部川を吉久の辺りまで下りまして、

その吉久から伏木浦の北前船に載せて、上方、大坂方面まで運ばれるというルートが形作られたというわけです。

物流拠点の伏木港

先ほどの地図を基に見ていきますと、こんな感じになります。福光が小矢部川沿いにできます。これが現在の城端線と関わってきております。津沢というのはここにあります。これも小矢部川の舟運をひとつ、ポイントとして町立てされたところですよ。

河口の方にある伏木から、どんどん外の方に物が運ばれて行くということになるわけですが、ちょっと古い写真を紹介したいと思います。こちらは絵葉書の



Fushiki bridge at Etoschu. 橋木伏ノ川水射 所名木伏中越
射水川の伏木橋（明治31~42年）と
船溜まり（~明治33年）

の図柄に使われていた写真です。まだまだ、庄川と小矢部川が合流していた時代。射水川と呼ばれていた二つの河川が合流していたところに、伏木橋という大きな木橋が架けられていました。この橋は明治31年に架けられたのですが、舟が行き来するのに邪魔だということになりまして、こんな立派な橋なのに10年ちょっとで上流に架け替えられています。

それから、橋の奥には大きな北前船が停泊しているのが見えると思います。こちら辺にちょっと小さな北前船がいます。ここにはとびきり大きな北前船がいます。これは苦掛けしてありまして、冬支度ですね。稼働している状態ではありません。こういった状態で停泊したまま、置いておかれたのだと思います。伏木の港には、こういった船溜まりがありまして、船が行き来していました。

よく見ますと、ここには川舟がいたりします。この船溜まりは明治33年に埋め立てられてしまいますので、この写真が撮られたのは伏木橋ができた明治31年から船溜まりが埋まる明治33年までの間に絞られると思います。

結局、この立派な橋は上流に移されて、再びここは船が行き来するようになります。ちょうどこの辺り、現在の伏木駅がある辺りですが、この場所では数年前まで対岸に渡るための「如意の渡し」という渡し船が、現役で動いていました。

氷見の御蔵

せっかくですから、津沢の御蔵の写真でもあればよかったのですが、自分の職場から持ってきました氷見の御蔵の写真を例として紹介したいと思います。



氷見の御蔵

これは昭和 30 年代ぐらいに撮影されたものですが、氷見にも年貢米などを入れておく御蔵という藩の蔵がありました。この写真が撮影されたころにはだいぶボロボロになっておりますが、普通の土蔵造りの建物です。ポイントとなるのが、この近くにも湊川という川が流れておりまして、すぐ近くまで舟が着けられるようになっていたということです。この御蔵も平成 16 年ぐら

いまであったのですが、今から十数年前に壊されてしまいました。

これは、壊している最中の写真を撮ってきたものですが、見た通り、土蔵造りの建物です。これがいくつかあって、氷見の御蔵というものを形成していたわけです。ここに見えるアスファルトの道と並行して、すぐ横に湊川という川がありまして、江戸時代にはその川から引き込まれた水路が、この御蔵の周りを巡っていました。御蔵に物を運んで来る時には、もちろん河川による舟運が活躍していたということになるわけです。



取り壊される氷見の御蔵

それから、もう一つ、その河川の近くに作られた倉庫の例として、先ほどの氷見の御蔵からもうちょっと下流寄りに行ったところに、明治時代に氷見銀行が貸倉庫を作っていました。ここに川舟がいますが、舟着き場になっていて荷下ろし、荷揚げができるような場所になっていました。



氷見銀行倉庫（明治期の米蔵）

川は海に繋がっています。かつて、江戸時代から明治時代の初めごろであれば、海には北前船が停泊していて、舢舨（はしけ）で荷物を運んでいたわけです。

今の感覚からしますと、川の湿気が上がりそうで、米などをこんなところに置いておいて大丈夫か、と思うのですが、やはり舟を使った運搬、河川舟運という

ことを考えると、こういう立地というのは、非常に適していたということになるのだと思います。

ちなみに、今はこの対岸に氷見市立博物館がありまして、このアングルで写真を撮ろうとしますと、博物館の研究室から撮ることになります。

造船技術の進歩

話を再び、日本海交易というところに戻したいと思います。

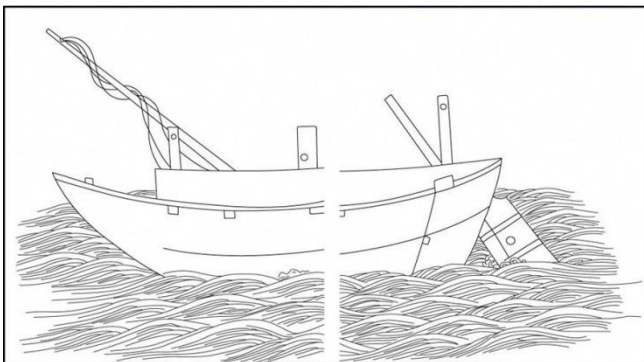
いわゆる北前船という単語を先ほどから盛んに使っておりましたが、北前船というのは船の種類の名前でもなければ、地元でそう呼んでいた名前でもありません。先ほども紹介した通り、地元ではバイ船と呼んでいました。船の種類としては、弁才船（べざいせん）という船になります。

あともう一つ、千石船という言い方も盛んに使われています。弁才船は、二百石から二千石積みまで、非常に小型のものから 30 疋、40 疋ある大型のものまで、さまざまなものがあつたのですが、その中でも千石クラスの積み荷を積める千石積みのものを千石船という通称で呼んでいました。

北前船という呼び方は大坂、瀬戸内海で、日本海方面から来る廻船を指す総称で、船の種類を表す名前では決してなかったということになります。

その北前船、弁才船に対して、北国船（ほっこくぶね）という北前船と似たような呼び方もあります。この北国船といひますのは、江戸時代前期の弁才船が普及する前に、日本海交易を担った船です。ほかに、小型の羽賀瀬船（はがせぶね）という船もありました。これらは日本海側の大事な船だったわけですが、操船性能、経済性が劣るということで、18 世紀以降、衰退していきまして、現在ではほとんど資料が残っておりません。

これに代わりまして、江戸時代後半になりますと、弁才船、いわゆる北前船、千石船が活躍していくことになります。



北国船：千石積級、オモキ造りの大型廻船

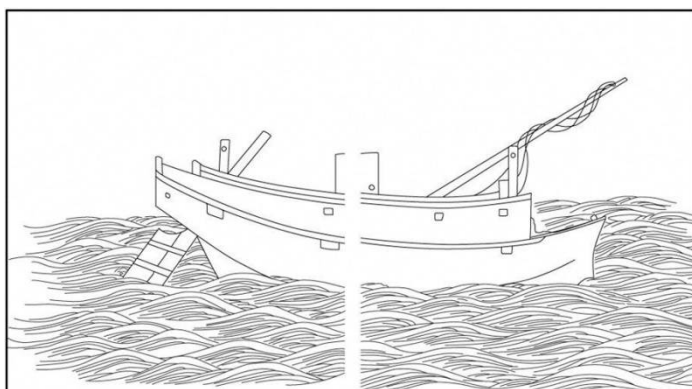
せつかくですから、北国船の話もしておこうと思います。こちら、金澤兼光という大坂の船大工さんの家系に生まれた人物が、江戸時代に『和漢船用集』という船の百科事典を刊行しています。ものすごいもの知りで、自分がものすごい知識を持っているということ

を本に書きたい人なのですが、残念ながら絵心だけはありませんでした。北国船の船形を表す絵というのは、非常に拙い絵なのですが、金澤兼光が書いた『和漢船用集』の挿絵があります。

そのほか精密に描かれたものとして青森県の円覚寺に奉納されている船絵馬があり、あわせて二つしかありません。今回は『和漢船用集』の挿絵を見ていただきたいと思います。

「どんぐり船」という名前でも呼ばれていたようで、ずんぐりむっくりな形をしていました。底板のほうには丸太をくりぬいた丸木舟みたいなものが付けられており、そういったものを「オモキ造り」といいます。丸太をくりぬいた部材を組み込んだ大型の船、しかもこれで千石積み、弁才船で千石積みとなりますと、全長30尺を超す非常に大型のものになります。そういった大型の船が日本海側を行き来していたのです。

それから、北国船より少し小さい羽賀瀬船（はがせぶね）というものも、同じく「オモキ造り」という底板に丸太をくりぬいた部材が入るものです。こちらのほうは900石から下、中型、小型の廻船として、日本海交易に活躍した船です。



羽賀瀬船：九百石積以下、オモキ造りの中小型廻船
金澤兼光『和漢船用集』明和3年（1776）よりトレース



北前型弁才船「みちのく丸」
全長32尺、全幅8.5尺、千石積み（積載量150石）



写真提供：昆政明

ところが、こうした北国船、羽賀瀬船というのは、帆を上げて風を受けて進む、帆走性能が非常に低かったといわれています。帆で風を受けて進むのが低性能ならどうするか、ということになりますと、たくさんの人が乗って、日本海の荒波を、人力で櫓とか樗とかを漕いで進んでいかなければならないことになるわけです。

それを覆したのが、もともとは瀬戸内海で生まれ全国に広まっていった弁才船という形式の船となります。いわゆる北前船、千石船というと、この船形を思い出される方が多いと思います。もちろん、このころの船というのは、沿岸航行用ですので、外洋には出ないのですが、一枚の大きな帆がありまして、これによって風を受けて、どこまでも進んでいくわけです。

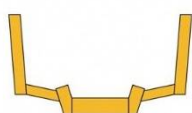
この写真は復元された北前型弁才船の「みちのく丸」です。数年前に富山県の方に寄港しましたので、もしかしたら実際にご覧になった方もおられるのではないのでしょうか。千石積みクラスの弁才船ということで、全長 32 尺、非常に大きな船です。丸太をくりぬいた部材を用いる北国船や羽賀瀬船と違い、板を合わせて建造されています。

もう一枚、写真があります。弁才船は、前や横からの風でも前方に進める「間切り（まぎり）」ができるという非常に優れた帆走性能を持っていました。風だけで進めるということは、櫓櫂を漕ぐ人間を乗せなくてもよいわけで、そういう余計な乗員がいらないということであれば、その人たちに食べさせる、飲ませる、食べ物や水とかも積まなくてもよくなります。乗員が少なくてよくて、その人たちのための飲食物もいらないということになりますと、その分、余計に積み荷を積むことができるということになります。このようにさまざまな点で経済性能に優れているということで、江戸時代の中ごろには、爆発的に全国に広まっていきました。

加賀藩では、当時の越中も含みますけども、弁才船の導入が比較的早くて、江戸時代の初めのころ、寛文 9 年（1669）には、既に弁才船が導入されていたと考えられています。

元禄 9 年（1696）の記録を見ますと、大坂や江戸方面に米を運ぶ廻米に、射水郡各浦、氷見、伏木、放生津などから、21 艘の船がかき集められています。

その中には、北国船、羽賀瀬船も混じっているのですが、弁才船は 12 艘でした。21 艘のうち 12 艘ですから、半数が弁才船に置き換わっていたわけです。



棚板造り



オモキ造り

しかも、より遠い江戸まで米を運ぶのに弁才船が使われています。形としては棚板造りという板だけで作ったような船なのですが、やはり航行性能が当てにされまして、活躍を始めているのです。

一方で、丸太をくりぬいた部材が組み込まれているオモキ造りの方が、日本海側では伝統的な木造船ということになるのですが、この構造を持つ北国船、羽賀瀬船は、弁才船に押されてどんどん廃れていきました。

そうして弁才船の時代が来るの



明治期：洋型汽船の時代 大正末年～明治初期ごろの伏木港

ですが、明治時代には、洋型汽船の時代になっていきます。こちらは大正末から昭和初めにかけての伏木港です。かろうじて弁才船が1艘、姿が見えるのですが、奥の方にいるのはみんな洋型の船です。こういった船にどんどん置き換わっていく時代に、中越鉄道が開通した、ということになるわけです。

現存する川舟

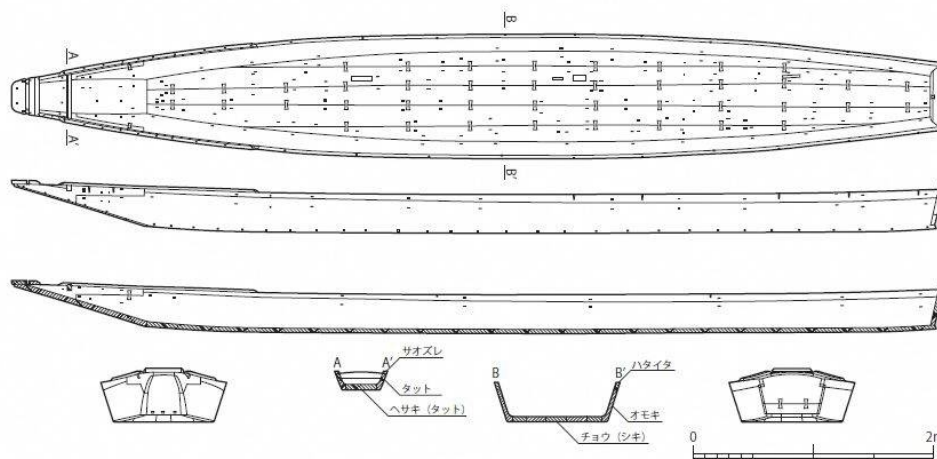
それでは現存資料に見る川舟ということで、今度は川舟の実物の話をしていきたいと思います。

先ほど、和船分布図をお見せした時も、不明な点が多いとお話いたしました。実際に川舟の形、構造が明らかとなるものとして、皆さんにお配りした資料の中に3艘の川舟の写真とそれに対応する実測図を載せております。



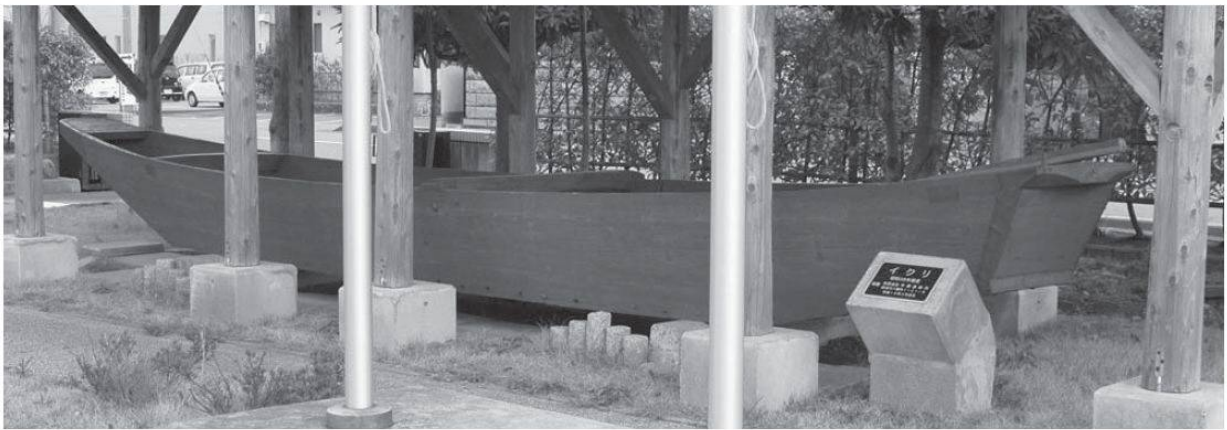
ササブネ (富山市婦中町笹倉) 浅野興太郎氏旧蔵 全長7.75m、全幅1.04m

昭和50年頃、富山市布瀬町の田島良作氏によって建造されたオモキ造りの川舟。神通川流域で用いられた大小のササブネのうち、川漁用のコブネである。操船はフナザオのほか、コイスキと呼ばれる櫂が用いられた。



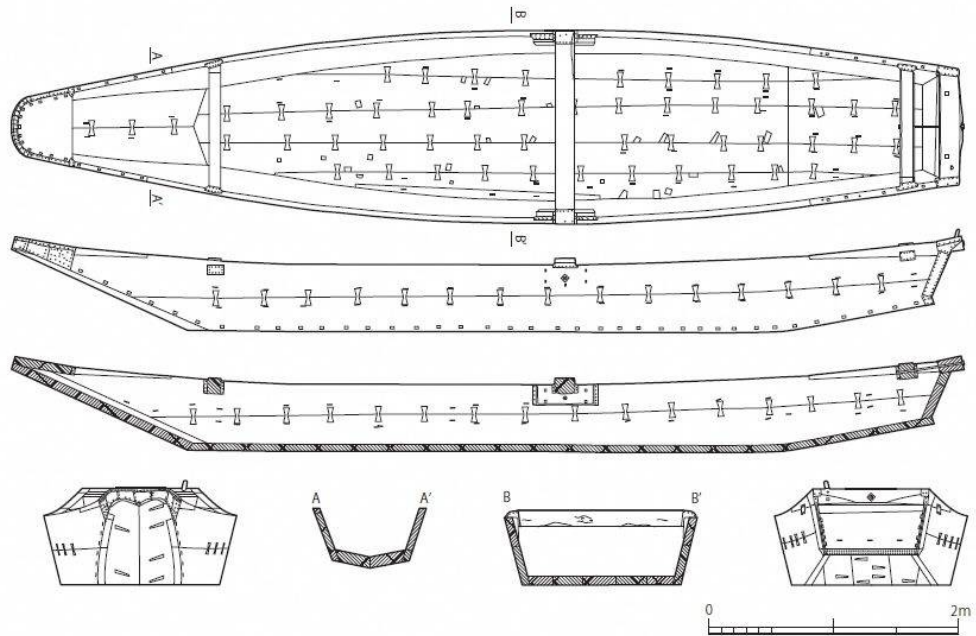
ササブネ

富山市婦中町笹倉 浅野興太郎氏旧蔵 昭和50年頃建造 造船：田島良作



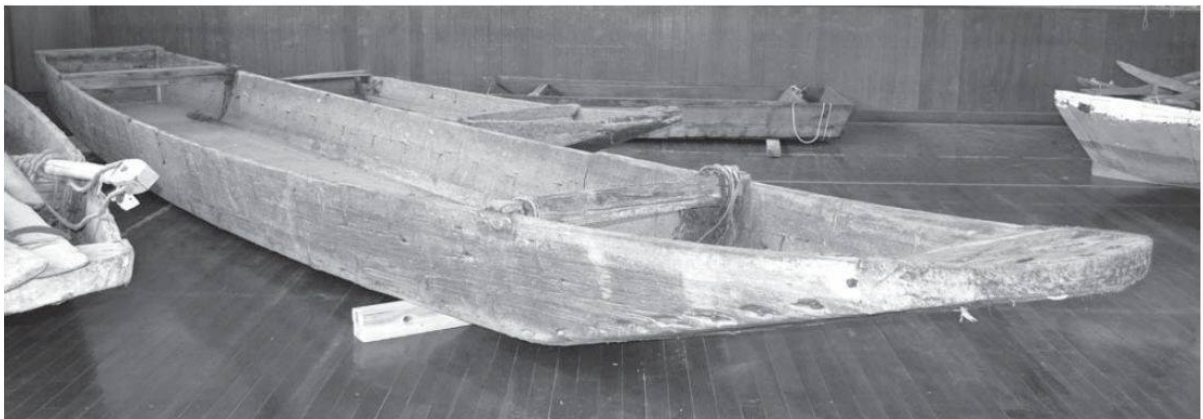
イクリ（放生津潟）射水平野土地改良会館蔵 全長7.6m、全幅1.52m

昭和38年、新湊（現、射水市）の中瀬造船所で建造されたイクリ。一枚棚構造（平底）の川舟で、放生津潟周辺の水郷地帯では肥料や稲を運搬するのに使用された。また水田の中では小型のタズルやラチカンゴが用いられた。棹や櫓で操船した。



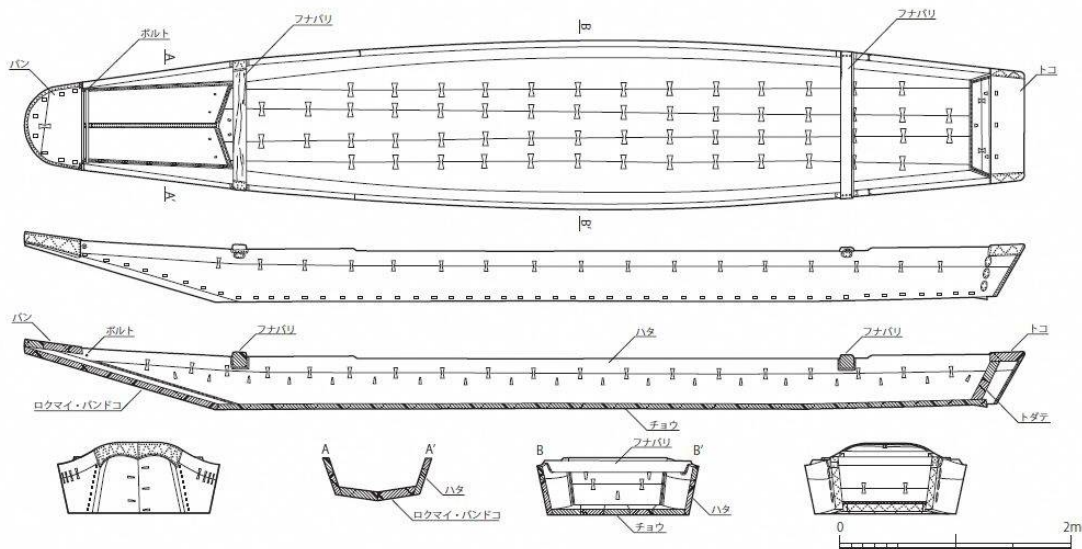
イクリ

放生津潟 射水平野土地改良会館蔵 昭和38年建造 造船：中瀬造船所



タズル（オオフネ）（十二町潟）全長8.64m、全幅1.44m

氷見市上伊勢の村田造船で建造されたタズル。ズツともいふ大型の舟をオオフネ、小型の舟をテンマとも称した。オオフネ、テンマともに一枚棚構造（平底）で、操船には棹が用いられた。十二町潟周辺では田植えから稲刈りまでなくてはならない存在だった。



タズル (オオフネ)

十二町潟 造船：村田造船

氷見の舟と神通川の舟と放生津潟の舟です。残念なことに、富山県内で使われた川舟として、構造が分かるものというのは、この3艘と、大きさなどが異なるこれらのバリエーションだけということになります。

とはいっても、富山県というのは川舟がたくさん使われた地域ですので、いろいろなものがあつたと考えられます。富山県の川舟は、先ほどの北国舟、羽賀瀬舟と弁才船の違いといっしょなのですが、オモキ造りという丸太をくりぬいた部材が組み込まれた船と、板だけで作った棚板造り、いわゆる板合わせの船と、大きく分けて2種類あつたということが分かっています。

この丸太を組み合わせた、どちらかという古い形式を残す船が県内各地に分布しておりまして、その一方で放生津潟、十二町潟という、潟の近くで使

われていたのがこの板合わせ、棚板造りの川舟だったというふうに現時点では把握しています。

くりぬき部材を使ったオモキ造りの川舟として代表的なのは、神通川のササブネです。これはアユ漁をしているところですが、アユのほかには鱒寿しのマスを獲得したりもしました。また、より大型の舟になりますと、やはり物を運ぶ、運搬に使われていたそうで



オモキ造りの川舟：神通川のササブネ (昭和11年ごろ)

す。

3艘ほど現存するササブネうち1艘が、氷見市立博物館にあります。富山市布瀬にありました田島造船所、あるいはその近くに何軒かあった造船所で作られた船が、県内各地にもたらされたという記録が残っています。

底板の左右から立ち上がる部分が丸太をくりぬいたような、少し曲面のある板になっているのですが、こういった形の船が田島造船所からは庄川、小矢部川、東の方では黒部川にももたらされていました。

それから、最初に出ました神通川の船橋の船、こちらについてもオモキ造りの船であろうと考えられます。もうひとつ、オモキ造りの川舟の例として、『砺波市史』の『資料編』などを見てみますと、明治21年に千保川上流の舟戸口用水で、「高瀬舟」という船を作っている記録が残っています。それを見ますと、長さ7間2尺、13.2間という非常に大きな船で、当時、50円60銭6厘で作っています。

川舟で13間というのは、取り回しの難しいすごく大きな舟になります。例えば、先ほどの神通川の船橋ですら、11間ぐらいの船です。大きく見えるのですが、これでも11間です。さらに大きな船が作られているわけですが、この中に小巻板（こまきいた）という言葉が出てまいります。この小巻というのがくりぬき部材、オモキであろうというふうに考えられます。実はこのオモキ造りというくりぬいた部材で作る船は、日本海側沿岸にあちこちにみられます。富山県ではオモキと呼んでいる部材を、若狭湾の方へ行きますとコマキと呼んだりすることなので、小巻板というものがある船ということでオモキ造りの船だろうというふうに考えられます。あとは、漆で接着をするというような言葉も残っております。接着剤に漆を使うというのもオモキ造りとともに日本海沿岸の特徴とされます。以上のことから、この「高瀬舟」は砺波地域で作られたオモキ造りの川舟であったのだろうと推測されるわけです。

一方で板を合わせて作る棚板造り、どちらかといえば新しい技術で作られている川舟としては、放生津潟のイクリ、それから氷見の十二町潟のタズル、こういったものが県内に見受けられるわけです。

先ほどの和船分布図ですが、黒部川の方へ行きますと、富山市から持って行ったオモキ造りの船があります。常願寺川の流域にもそういったものがあります。神通川はそういうオモキ造りの中心地でありまして、その一方で氷見と放生津潟の辺りには、板合わせの船があります。あと残りの地域では、なかなか分かりづらいところもあるのですが、おそらく板合わせの船も、オモキ造りの船も、混じり合うような状態だったのではないかと考えております。

庄川・小矢部川水系の川舟については、名前しか残っていないものも多いですが、例えば、寛永期には「長船（ながふね）」という川舟が年貢米輸送に活躍

したといわれています。同じ船かどうか分かりませんが、明治時代の伏木港でも、同じ「長船」という名前の船が使われておりまして、全長が約 6.3 ㍎、細長く扁平、箱型、前後が同じ形をしているという情報が残っています。

その後、享保期（1716～1736）になりますと、「いくり舟」というものが「長船」に代わって出てきます。これは、農村では川漁用の漁船であるとか、肥料を運んだりするのに使われたということなので、もしかしたら先ほど写真を挙げました放生津潟の「イクリ」と同じような船かもしれないと考えております。

そのほか、いろいろな名前だけ残っているのですが、庄川から下ってくる伏木港内で使われている船に「イクリ」というのがあったり、小矢部方面からは「ドーカイ」という船が来ています。これは「イクリ」と同型ですが、大きく深いのだそうです。新湊のほうには「タジリ」や、先ほどの「長船」というものがある。それから「カンコ」とか「ハセキ」とかいうのもあり、こちらは海船になるのだらうと思います。

そのほか、見ていきますと、近世の福光町、小矢部川の辺りには、「高瀬舟」「平田舟」という 25 石積みの船がありました。小矢部市の津沢に行きますと、「チューカイ」「イクル」「ドーカイ」「ナガフネ」。名前だけを聞いていても、何のことやらさっぱり分かりませんが、そういった川舟がありました。

小矢部市の荒川に行きますと、大型の「ハンド」、中型は「ドウカイ」、小型は「ベンダ」。ここら辺になってきますと、舟の名前なのか何なのか、さっぱり分かりませんけれども、そういった名前だけが今に伝えられています。

放生津潟に行きましても、「カンコ」「タズル」「イクリ」「ナマズ」「ドウカイ」「ナガフネ」「ニハイ」。「ドウカイ」という名前が共通しています。「ナガフネ」というのも、やはりあちこちで活躍している、ということが分かってくるかと思えます。

明治の伏木港

あとはいくつか明治末から昭和初めごろにかけての写真を見てみたいと思います。こちらやはり、伏木港の写真です。ここに燈明台がありまして、ここには帆を上げた和船が行き来しています。これは海船の形ですが、ここにいるのがどうも川舟っぽい感じがします。見てみますと、ちょっと四角い舟で、しかもちょっと後ろの



A harbour Fushiki of Etsuohu. (四其) 港木伏中経
伏木港 (明治末～大正初めごろ)



A harbour of Fushiki at Etschu 發出ノ艇雷水口港水伏中越

伏木港を出撃する水雷艇

方、船尾の部分が四角く、しかも細くなっています。

現存している富山県内の川舟は、波切のいい船首と四角い船尾というふうにはっきり分かれています。この前後が同じように狭まっているこの舟は、もしかしたら江戸時代から伝わる「長船」ではないのか、と考えたりもしております。

それから、こちらの方も伏木港で、ここに水雷艇が出撃するところが写っています。ということになりますと、日露戦争のころということになります。伏木港にもこういった船が出入りしていました。こちらにありますのは小型の弁才船、奥の方にはいろいろな船がいるのが見えます。

調べてみますと、この水雷艇は隼型水雷艇というものらしくて、日露戦争の時に日本海海戦に出て行った船だそうです。

横の方を見ますと、その隼型水雷艇の同型船の一種であります「真鶴（まなつる）」の名が書いてあります。そういったものも行き来している。日本というのはすごい国でありまして、ペリーが黒船に乗って浦賀に来航してから50年後には、水雷艇でもって、ロシアと戦争をしているのです。しかもその横には江戸時代を通じて活躍していた木造船がまだまだ現役でいます。船というのもどんどん進化をして、いろいろな目的に使われるわけですが、非常に面白いかなと思っています。



伏木港（大正末～昭和初めごろ）

これ、先ほども紹介した船ですが、汽船がいる横に弁才船がおりまして、これは舢舨（はしけ）に使われている伝馬船（テンマ）、海船の形です。写真右側中央にいるのが、放生津潟でイクリと呼ばれるものに近い舟。おそらく川舟で、川を下って使われていた舟になるのだらうと思います。こちらにも、川舟の

姿がいくつか見えています。

こちらも伏木港ですが、やはり弁才船がいて、ここにそれとは雰囲気の違い

川舟形式の船がいます。これもやっぱりイクリになるのかな、と考えております。

こちらと同じく、船尾を見せているのはイクリ。川の上流の方から物を運んで来るのは、こうした川舟形式の船だったということになるわけです。



伏木港（大正末～昭和初めごろ）

川舟、木造船の終焉

今度は昭和 40 年代と、ずっと新しくなりますけども、氷見市の十二町潟です。何を見てほしいかというと、ここ、お父さんが棹を差しています。舟の上にたくさんの稲が載せられており、その舟をお母さんが縄で引っ張っているのです。

こういった光景は、河川舟運のあり方としては、必ずどこでも見られたようなものだと思います。舟は川を下るのは楽なのですが、さかのぼるのは大変です。そういった時には、こうやって陸からも縄で引っ張るといことが行われておりました。そういった例を紹介する写真として、お見せしました。



写真提供：氷見市立博物館

氷見市十二町潟付近（昭和40年代）



庄川峡大牧温泉（昭和初年ごろ）

こちらは庄川峡、大牧温泉の川舟です。これは温泉客が芸者さんに乗せて魚釣りをしたりしている写真です。はっきりと川舟が写っているのですが、これがオモキ造りの船なのか、板合わせの船なのか、というのは、この写真からは

判断がつきません。

船首の形などを見ておりましたが、現存する富山県の川舟とはあまり似ていません。これだけはっきりした写真があるのですが、なかなか川舟というの奥が深いもの、ということになります。

川舟、舟運、海運といったものを見てきましたが、川舟の終焉期というのが、明治時代から昭和にかけて訪れてくることになります。

一番大きな理由は、中越鉄道などの鉄道網ができる、あるいは道路網の整備です。特に川のあちこちに橋が架けられると、川舟が行き来できなくなります。

そういったことで、まず舟運というものが衰退をしていきます。

さらに昭和40年代末になると、細々と残っていた木造の漁船などが、FRP（繊維強化プラスチック）の船にどんどん置き換わっていきます。

現在、小矢部川とか庄川とか、あるいは神通川とか、県内あちこちの河川の河川敷に舟が置いてあるのを見ることができますが、ほとんどがプラスチックの舟です。木の舟というものは残っておりません。全国的に見ても、あるいは富山県内各地においても、どこの県、どこの地域にもあった地域性豊かな川舟がどんどん消失していきました。さらに、それを作っていた船大工さんたちもどんどんいなくなっていきました。

現在の日本というのは、まさに木造船の終焉期に当たります。いろんな昔から培われてきた文化というものが急速に廃絶しつつあるということになるわけです。

最後は、宣伝になるのですが、氷見市立博物館には、氷見市文化財センターという船をたくさん収蔵している施設があります。廃校になった旧女良小学校を転用した施設なのですが、月に一回、公開日を設けております。今日は昨日、開館日だったのですが、また来月もありますし、定期的を開いておりますので、今日の話で川舟に興味がある、という方がいらっしゃいましたら、ぜひ訪ねてみていただければ、と思います。

小牧ダムで作業船として使われていた、砺波から来た川舟なども収蔵されております。そういったものもぜひ、見てもらえればいいかな、と思います。

ご清聴、ありがとうございました。

聴衆1：福光、津沢などから米を積んできた船は、どうやって福光、津沢に戻るのでしょうか。

廣瀬：川舟は、基本的には櫓を漕いだり、棹を差したりして、人力で下っていきますが、帰りは先ほど、氷見の十二町潟の例でもありましたよう

に、岸から引っ張ったり、そういったことでさかのぼっていったと言われています。本当にそうなのかどうか。人足がいますし、お金がいます。川沿いにずっと舟道に沿って、人が行くような道があって、そこをさかのぼっていくということがよく言われていますが、今後調べてみなければいけない課題だと思います。

廣瀬 直樹（ひろせ・なおき）

富山大学人文学部で考古学を専攻。2001年度より氷見市立博物館主任学芸員。専門は考古学および民具学（船・農具等）。

日本民俗学会、日本民具学会、富山考古学会、和船建造技術を後世に伝える会などに所属。

2011年、『とやまの和船』で日本民具学会第25回研究奨励賞受賞。