

(3) 舟運

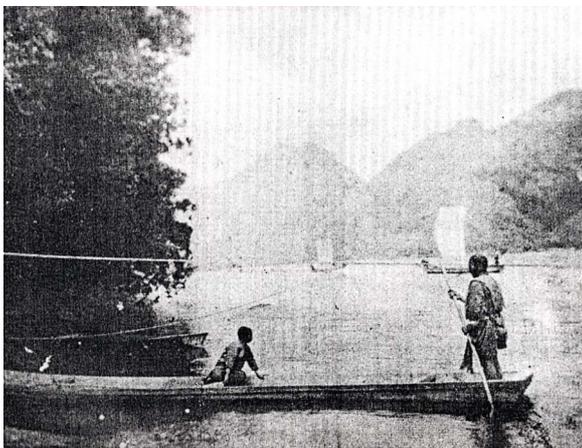
かつての久慈川は、舟運による輸送が活発に行われた。久慈川の荷は直接海には出ないで、途中で陸揚げされ、再び那珂川を下ったのが特徴である。

1) 河岸(かし)

久慈川の本格的な舟運は江戸時代の文政3年(1820)、棚倉藩の川下村の重郎次が塙代官所に久慈川通船許可願いを出したことを契機にはじまる。当時、塙は天領になっていて、そのため、御城米は以前のように棚倉に納めるのではなく、南方の常陸太田市(旧里美村)徳田町まで明神峠を越して運び、さらに那珂川の枝川河岸まで陸路で運搬しなければならず、農民たちの大きな負担になっていた。この許可願いは水戸藩および関係する15カ村の間で検討されて、最終的に通船が決定したのは21年後の天保12年(1841)であった。重郎次は荷物の手数料の2割を15カ村に納めること、村々が手持ち船で物資を運送するのは自由であること、また築(やな)は通船に支障のないよう設置すべきことなどを決めた。河岸には専門の運搬業者が生まれ、河岸株に対する運上金、冥加金などを藩に納めた。

上納米は下野宮^{しものみや}まで舟、そこから頃藤^{ころるじ}までは筏、その先は再び舟で山方^{やまがた}河岸または高和田^{たかわた}河岸まで運ばれ、そこで陸揚げされて牛馬を用い、那珂川の小野河岸まで運ばれ、再び舟で水戸城下や遠く江戸まで運ばれた。山方の河岸は今の常陸大宮市(旧山方町)の岩井橋のたもとに設けられたという。下り荷は上納米、商人米、和紙、楮(こうぞ)、コンニャク粉、木材、タバコ、茶、醤油、酒など、上り荷は塩、海産物、衣類、日用雑貨などだった。

これに使われた舟は「高瀬舟^{たかせぶね}」と呼ばれ、全長六間(10.8m)、幅二間(3.6m)、船頭は4人、人なら30人くらい乗れ、コンニャク粉40俵を運ぶことができたという。順風時の遡上には帆を使用した。しかしこの舟運も、大正から昭和にかけて水郡線が開通して急速に衰退した。



久慈川を上る高瀬舟(常陸大宮市、旧山方町)
(「山方町誌」より)



図 2-6 久慈川の舟運と河岸

2) 渡し

橋のない場所では、久慈川には各所に、対岸との行き来の暮らしの必要から生まれた渡しが設けられていた。しかし今はすべて廃止され、元の渡船場跡も忘れ去られている。わずかに大子町こるふじ頃藤の川下地区に碑が残るが、常陸太田市(旧金砂郷町)小島町の渡船場、元の棚倉街道に位置していた額田ぬかだの舟渡しなど、名前を古老が知るのみで、正確な位置さえわからなくなってしまっている。

額田の渡しは、水戸から奥州へ通じる棚倉街道の交通の要所に位置し、久慈川の渡しの中でも重要な場所であった。額田は宿場町として栄え、また戦国期には、佐竹義直(1249-1255)が額田城を築城して城下町としても栄えた。

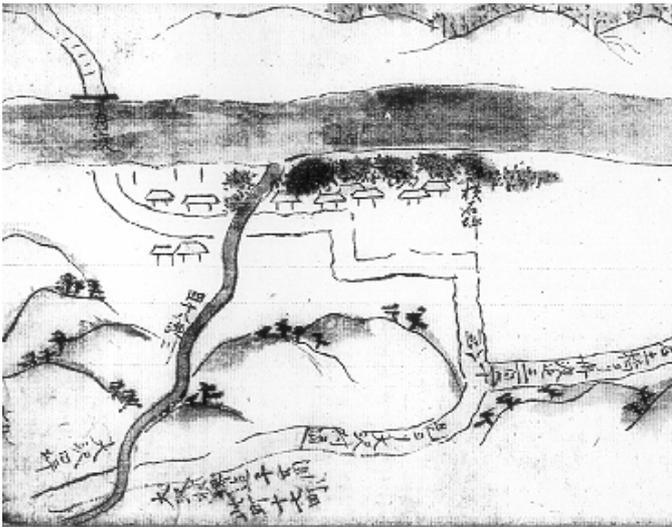


図 2-7 江戸時代の古地図に記されたこるふじ頃藤の渡し
(加藤寛斎,「常陸国北郡里間数之記」より)



こるふじ頃藤の渡し跡(大子町)