

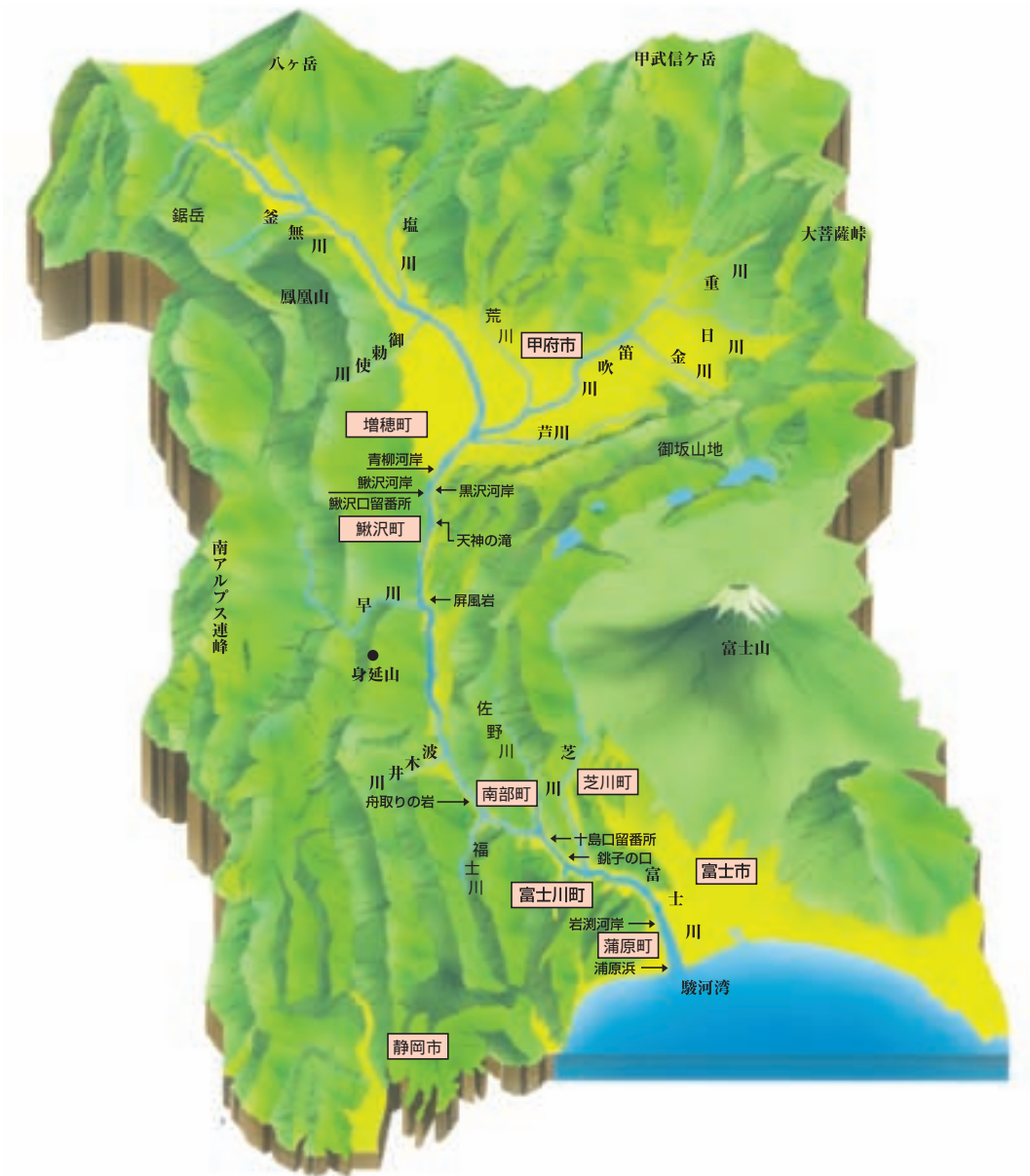
先人が情熱を注いだ文化・物流の道

富士川舟運の 歴史をたどる



国土交通省甲府河川国道事務所

山梨県甲府市緑が丘1-10-1 電話055(252)8884 郵便番号400-8578 <http://www.ktr.mlit.go.jp/koufu/>



先人は血と汗と涙で不可能を可能にした!

荒々しさを秘めながら、多大な恩恵を流域にもたらし、地域のシンボルとして親しみと畏敬の富士川！人々はその時々、様々な思いを馳せてこの富士川と向き合ってきた。

江戸時代の初期から昭和の始めにかけ、300年以上にわたり高瀬舟（笹舟）という舟を走らせて、年貢米や塩を中心とする物資と人々を運ぶ「富士川舟運」の時代があった。それまで、人や馬の背にするしかなかった物資は舟の登場により、時間の短縮と大量輸送が可能となり、交易は飛躍的に拡大していくほか、人々の交通手段として欠かせないものとなった。地域の人々の交流も

盛んになり、文化・物流の道として明治の中頃には最盛期を迎えるが、鉄道や道路の開設に伴い、昭和の始めにその役目を終えるのである。

この間、日本有数の急流河川である富士川に立ち向かい、航路の改修と維持管理にあたった人々や船頭と乗組員達には、血の滲むような努力があったであろうと想像される。

こうした先人達の足跡をたどってみる。

日本三大急流！ 富士川

南アルプスから駿河湾へ

富士川は、長野・山梨県境の南アルプス「^{のこぎりやま}鋸山」より流れ出て、山梨県の西部を流下し、静岡県^{かんりゅう}の東部を貫流して駿河湾に注いでいる。流域は日本列島を東西に二分する「^{するがわん}フォッサマグナ」(*)の中に位置し、周囲は南アルプスや八ヶ岳連峰、関東山地、御坂山地等の2,000～3,000m級の高峰に囲まれている。このような、^{きゅうしゆん}急峻な地形と脆弱な地質構造帯を流域とするため、河床勾配は大変急であり（^{ちよっかつ}直轄管理区間85kmの勾配は1/240）、土砂流出の大きい河川である。

この富士川の諸元を紹介すると、全国109の一级水系の中にあつて、流域面積は約3,990km²で15番目、流路延長は約128kmで32番目、^{けいかくこうすいりゅうりょう}計画高水流量（河川改修の基礎となる流量）は下流部の静岡県「北松野」地先で16,600m³/Sであり、徳島県の吉野川、和歌山県の^{しんくわがわ}新宮川に次ぐ3番目の大きさで

ある。

また、富士川は山形県の^{もがみがわ}最上川、熊本県の^{くまがわ}球磨川とともに「日本三大急流河川」と呼ばれている。この三川は、舟を航行させるうえで恵まれた条件にはなかったが、他の河川と同様、舟運の盛んであった川として知られている。当初は年貢米や塩を中心とする海産物が主であったが、富士川では身延山（日蓮宗総本山）詣での人々が利用するようになり、最上川では特産の「^{べにはな}紅花」、球磨川では人吉の^{しょうちゅう}焼酎等、様々な物資が運ばれるようになった。また、人々の足として行き交う舟の数も増加して賑わった。また、この三川は特に急流で利用する者にとってインパクトが強かったことから「三大急流」と言われるようになったものと思われる。

* フォッサマグナ：本州の中央部にある地質構造上東北日本と西南日本を分ける地溝帯。ラテン語で「大きな溝」という意味。



葛飾北斎の富嶽三十六景の内「石班沢（かじかさわ）」

舟運発達の背景

何故！急流富士川に

我が国においてはかなり古い時代から、既に河川における舟運が行われていた。このことは「延喜式」(律令の施行細則905～927)の中で「水駅の制」が示されていることからも頷ける。当時の首都圏である畿内(きない：現在の近畿地方)の大和川、淀川は地方の国から奈良や飛鳥、京都などの都に貢ぎ物を運ぶ舟で賑わっていた。しかし、地方の川において舟運が開かれるのは江戸時代になってからのことで、理由はいくつか考えられる。一つは、地域とか川全体を統治する政治機構が確立できなかったこと、一つは、当時の造船技術とか操船技術は秘伝とされ、地方への伝わりが遅れたこと等であろう。

富士川に舟運が開かれたのは、江戸時代の始めである。実際に航行が開始された年は定かではないが、山梨県市川大門町の円立寺にある「天神画像」に書かれた日付から、慶長17年(1612)頃と

推定される。その前の慶長12年(1607)徳川家康の命により「角倉了以」(*)が航路の改修にのり出し、5年間の歳月を要して完成させたものであるが、土木技術が十分でなかった当時においては大変困難をきわめた工事であったろうと想像される。

それでは、何故この時期に舟を通すことを考え実現できたのか、理由として考えられるのは、全国统一を果たした徳川家康が慶長8年(1603)江戸幕府を開いたことにより、政治の安定がもたらされたことである。次に税として年貢米を江戸、駿府に運ぶ必要が生じたことである。また、内陸の甲斐の国に生活に欠かせない塩を運ぶのに、陸路よりは時間が短縮でき、大量に安く運べる利点があったことである。そして、時代の変遷と共に交易は拡大し、人々の交通手段として欠かせないものとなり、より発展していくのである。

* 角倉了以(1554～1614)：室町時代、京都に生まれ、海外貿易・国内諸河川の河川改修・舟運などに顕著な活躍を見せた江戸初期の有力豪商。



角倉了以顕彰碑
(鯉沢河岸跡地・鯉沢町)

角倉了以木像(京都大悲閣蔵)

岩淵と甲州三河岸

人と物資の集積基地^{しゅうせき}

富士川舟運の下流側は「岩淵河岸」で、上流側は「甲州三河岸」が主要な河岸であった。岩淵河岸は、現在の静岡県富士川町にあり、甲州三河岸とはかじかざわ・くろさわ・あおやぎを言い、かじかざわとくろさわ河岸は現在のかじかざわ町、あおやぎ河岸は現在の増穂町にあたる。徳川家康が舟運を開かせた主たる目的は年貢米の輸送であったので、甲斐の国から駿河の国に向かう下り舟は「米」が中心で、逆に駿河の国から内陸の甲斐の国への上り舟は「塩」(*1)が主であった。年貢米は岩淵河岸に着くと、陸路を約1里離れたかんばんらま蒲原浜（現在のかんばんらま町）まで、馬の背がだいはいちくるま大八車で運ばれ、ここから海のこまわり小廻り舟で清水港（清水市）に運ばれた後、再び大型船に積み替



十島口留番所（南部町十島）



鰍沢口留番所跡（鰍沢町二軒屋）



岩淵河岸跡にたたずむ常夜燈（富士川町舟山）

えられて運ばれ江戸くらまえ蔵前の倉庫に収められた。また、塩はかじかざわ河岸に運ばれた後陸揚げされ、甲州はもとより信州の伊那や佐久地方にまで及んだという。

その後人々の足としても利用され、徐々にその数は増えていくが、特に身延山詣でもうででの人が多かったようであり、落語の「かじかざわ」(*2)の話しからも当時の様子うかがえる。航行する舟の数は、江戸時代に約100艘位であったものが、明治時代になると急激に増加して500艘を越えたという。

航行する舟の管理は口留番所くちどめばんしよ(*3)が担当し、かじかざわと十島（現在の山梨県南部町）に置かれ、現在もその跡を見ることができる。



鰍沢河岸の面影（舟の前後に量水標が見える。）

*1 塩：愛媛県波止浜や広島県富浜産の塩が多かった。

*2 かじかざわ：初代三遊亭円朝の人情話。小室山帰り道に迷い、しびれ薬と毒消し妙符と題目（材木）の話

*3 口留番所：江戸時代に諸藩が要所に設けた見張り所、物資の他藩流出などを統制した。（大辞林）

難所と水難事故

やまかい 山峡の急流を下る

山梨県の西郡(*1)から河内(*2)にかけての悲しい童歌(わらべうた)に、
ところ甲州荊沢宿よ 音に聞こえし湊屋さんの 二人娘のあるその中で
西の鳴く頃 家ぶんだして(*3) お日のさす頃 鯉沢宿よ
中略
一里半ばをそろそろ(*4)行って ここはどこよと 船頭さんに聞けば
ここは危ない天神が滝よ いうと問もなく お舟は割れて
姉は流れる 妹は沈む



屏風岩前の帆掛舟(中富町宮木)

という語りがある。

この歌は鯉沢河岸を出ると、間もなく難所の一つ「天神の滝」にさしかかる。ここで、西郡でも名の通った資産家の姉妹が舟と共に沈んでしまった悲しい出来事を伝えている。流れが速く、川底には大きな岩石や転石が散在する富士川は、航路として恵まれた川ではなかった。舟が航行するうえで危険な箇所を「難所」と言うが、富士川の場合、岩淵河岸から甲州三河岸にかけて全区間が難所と言えるくらい危険な川である。その中にあって、「天神の滝」・「屏風岩」・「銚子の口」と呼ばれる三箇所では事故が頻発し、船頭達の間では「三大難所」と言われ恐れられていた。天神の滝は鯉沢河岸のすぐ下流にあり、巨岩が川底から

水面に突き出て、その下流は滝のようになっていた。屏風岩は中流域の支川早川が合流する地点にそびえる懸崖で、流れはここに激突していた。銚子の口は静岡県芝川町にあり、川の中に流れ込んだ富士山の溶岩流を浸食し、流れが二分されて中之島を形成している所で、銚子(とっくり)の口のごとく川幅が狭く、また、大変流れの速い箇所である。舟運が開始された後も、難所の改善努力は継続的に行われたものの、事故は絶えることがなかった。今日においても、遭難した人のために建てられた慰霊碑には花が添えられ、お盆には各所で亡くなった人々の霊を慰める行事が行われている。

*1 西郡：山梨県中巨摩郡の富士川右岸 *2 河内：山梨県南巨摩郡と西八代郡の山間 *3 ぶんだして：出発して *4 そろそろ：ゆっくり



天神の滝工事絵馬(鯉沢町明神町七面堂)



天神の滝の現況(鯉沢町羽鹿島)



銚子の口の現況(芝川町瀬戸島)

ヨコ渡し・渡船場

地域の人々の^か掛け橋

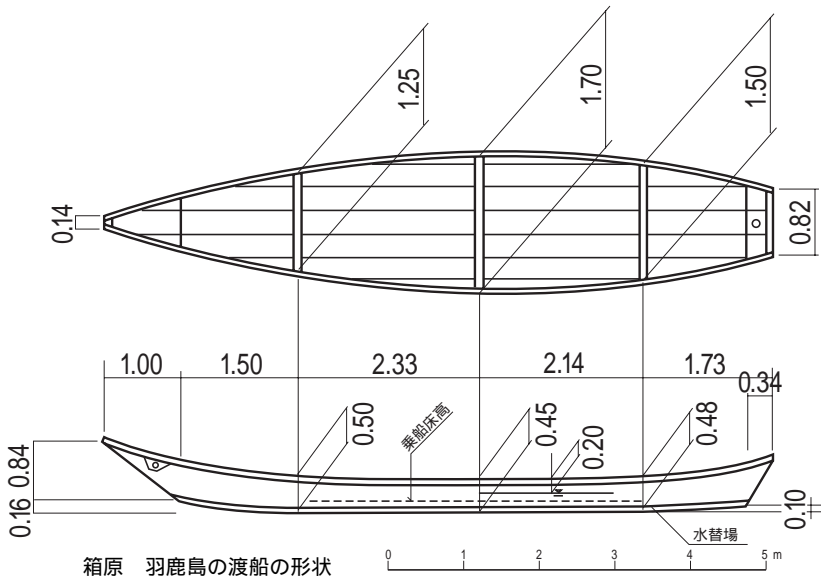
富士川舟運は、甲斐・信州の内陸と駿河を結ぶことによって、遠く江戸や瀬戸内にまで連絡する社会・経済・文化の大動脈^{だいどうみゃく}であった。これに対して、富士川にはもう一つの舟が航行していた。

対岸に渡るための「ヨコ渡し」と言われる舟の

航行である。橋を架ける技術や経済力の未熟^{みじゆく}な時代であり、橋の役目を担っていたもので、後世には「渡船」と呼ばれた。富士川舟運が岩淵河岸から甲州三河岸までの縦方向を連絡するのに対し、ヨコ渡しは川の横方向を連絡するのでこの名がつ

けられた。ちなみに、富士川舟運は「タテ流し」とも言われた。ヨコ渡しの渡船場^{とせんば}は富士川とその支川を含めるとかなりの数に上ったと思われるが、現在知り得る数は概ね50箇所である。

このヨコ渡しに用いられた舟の構造は、タテ流しの舟のように大量に運搬するものと違い、その量に見合った大きさのものが各渡船場で造られていた。昭和40年頃までその一部は残り、地域住民の足として活躍していた。



箱原 羽鹿島の渡船の形状



下山 波高島間の渡船

船頭・荷役の生活

いたこ 板子一枚に命をかける

富士川舟運が地域経済の根幹を担うものであったことから、これに携わる人々は、当時としては憧れの的であり花形の職業であった。舟を操る船頭は村中では「肩で風を切って」歩けた。しかし、危険と隣り合わせの毎日でもあった。

舟の乗組員は通常4人が乗り込み、責任者の船頭一人・半乗りと称する補佐役の船頭一人・小船頭とカマス背負いと言われた荷役（荷の積み下ろし）作業専門の者の4人である。甲州三河岸から岩淵河岸に下る舟は、船頭の舟を操る技術に全て

がゆだねられ、乗船客の命や積み荷の運命は船頭の竿一本に託されたのである。激流に竿を突き、水しぶきを上げて下る舟の姿は格好のいいもので、川沿いの娘らの心をくすぐったらしい。しかし、上り舟は大変であった。舟に綱を付けて急流を引き上げたのである。体力が求められ、健康でないと勤まる仕事ではなかった。富士川船頭唄（*1）は、下り舟の格好良さと、上り舟の苦勞の様子を次のように歌っている。

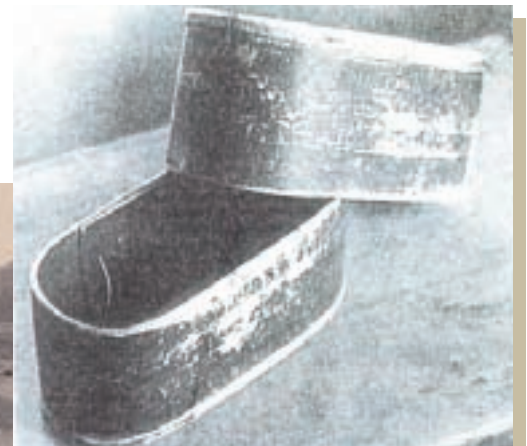
「上り舟見りや愛想が尽きる、下り舟見てまた惚れる」

体力が勝負の乗組員達は、ご飯も大量に食べた。大きな「めんば」を携帯して、一度に一升もの量を食べたという話しも伝わっている。また、上り舟の時に綱を引くので、首と脇と背にタコ状のこぶが三つあって、それが船頭の勲章代わりだったという。

危険を伴う仕事だったので信仰には熱心で、また、縁起もかついでかたくなであったという。信

仰では特に水、川の守り神である七面山を崇拝した黒沢河岸の人々は、早川町の山中にまつられている敬慎院の「お池」に舟を奉納し、また、青柳河岸の人々は、七面山の奥の院にある「ようごう石」という巨石にしめ縄を奉納したという。舟の遭難を連想させる「沈む」・「割れる」という言葉は忌み嫌い、使うことも聞くことも嫌がったという。

*1 富士川船頭唄：昔より口伝で富士川沿川の人々に唄われた歌の一節



めんば（弁当箱）

南部津出場（つだしば）
南部町南部

富士川舟運の終焉 (しゅうえん)

高瀬船から鉄道へ

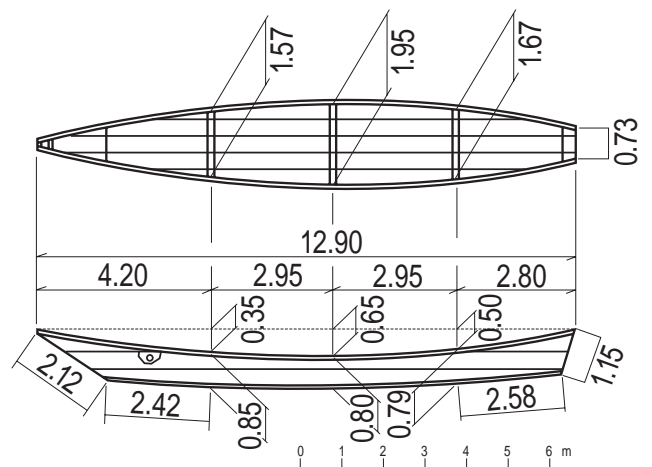
慶長12年(1607) 角倉了以の手による航路開削工事に始まり、5年間の歳月を経て「高瀬船」による富士川の舟運は開始された。年貢米や塩を中心とする物資の輸送から人々の足として欠かせないものとなっていくが、明治時代になると、社会情勢が大きく変化する中で、取り扱う物資も多様化すると共に増大し、また、利用する人々も増加したことから航路の改修はさらに進み、航行する舟も大型化されたり、帆舟やプロペラ舟も登場

するようになり、中頃には最盛期を迎える。

しかし、世界に門戸が開かれ海外から様々な高い技術が導入される中で、明治22年に東海道線が開通し、同36年には中央線が開通したことにより舟運は衰退を余儀なくされ、昭和3年の身延線の開通に伴い、喜びと苦しみ、そして幾多の犠牲者と共に歩んだ316年間にわたる使命に終わりを告げたのである。



鯉沢町が再現した高瀬船 (鯉沢河川スポーツ公園)



高瀬舟の基準図 (明治18年までの標準型)



帆舟の航行



飛行艇 (プロペラ舟)

富士川舟運の史跡

当時の^{しの}を偲ばせる史跡

江戸時代の初期から昭和の始めまで、316年間にわたった富士川舟運にまつわる史跡は各所に残っており、当時を^{しの}偲ばせてくれる。

鯉沢河岸のあった鯉沢町明神地区には、航路の改修工事にあつた「角倉了以」の功績をたたえる碑文が刻まれた「富士水碑」が建てられている。そして、そのすぐ近くには航行する舟の見張り所「口留番所」の跡がある。また、舟を係留する（つなぎ留める）ための石が、舟運に関わった方の家に保存されている。河岸を見下ろす山腹には、船頭や乗組員とその家族が、安全祈願を欠かさなかったという七面堂の社がたたずみ、三大難所の一つである「天神の滝」の改修工事を行った時、無事に完成したことを記念して奉納した絵馬が納められている。（現在は、拝殿の老朽化により、役場に保管）絵馬からは、当時の人々が舟の航行を^{はば}阻む巨石を取り除く^{はば}労苦の跡をうかがい知ることができる。

鯉沢より下って、支川の早川が合流する地点には、やはり三大難所として知られた屏風岩が険しく切り立った姿を見せている。南部町まで下ると、舟の命をとると恐れられた「舟取りの岩」や「お老勢岩」があり、今でも当時の恐怖を思いおこさせるような岩が残っていて、近くには、ここで命を失った方々の^{れい}霊を^{なぐさ}慰める慰霊碑が建てられ、今



富士水碑（鯉沢河岸跡）

錐のやぐら

使用した機械

ロープ

轆轤（ろくろ）

富士水碑要旨

通船から百九十年経った寛政九年十二月この顕彰碑を造る。富士川は急流で小さな丸木船でも通れなかつたのを、信州・甲州の住民に荷物運搬の苦勞が多い事を思い徳川家康が、京都の角倉了以に命じ、頭脳と機械を駆使して完成した。この為下りに一日上りは三〜四日で通行できた。開通後間もなく洪水の為に水路が塞がったので、了以の息子玄之（つねのぶ）が復旧した。角倉了以は鴨川・大堰川・天竜川の改修工事も行つた人で、この偉業と受けた恵みに感謝し、子々孫々に伝えるように鯉沢の船着場に碑を建てた。

もたむけられる花は絶えない。十島地区には、「口留番所」跡を示す碑が富士川を見下ろしている。

さらに下り、静岡県の芝川町には、やはり三大難所として知られた「銚子ノ口」があり、ここは、富士川の中でただ一つの中之島「瀬戸島」となっている。流れは二分されて、富士山の溶岩流が浸食されてできた東側の河道は兩岸が切り立った崖となり、川幅は極端に狭められ激流と渦が交錯して湊みさえ感じさせる所であり、近くにはここで亡くなった人々を慰める慰霊塔が佇んでいる。そして、岩淵河岸のあった富士川町岩淵地区は、河岸の跡をうかがうことはできないが、家並みの佇まいは当時の面影を偲ばせてくれる。近くには、岩淵河岸の片隅だったのではないかと思われる箇所に巨木がそびえている。またその近くには、復元された河岸の常夜灯が佇んでいる。この岩淵河岸から蒲原浜へ、明治になってからではあるが、運河が開削された。東海道本線が敷設されるまでの短い期間ではあったが、その運河の跡が現在も富士川町から蒲原町にかけて点在している。



舟運関係者に信奉された鰍沢七面堂



銚子の口（釜口）殉難者慰霊塔



船運の終焉時長期使用したものを記念に引き上げた船留の石

監 修 / 上野晴朗
裏表紙 / 岡田紅陽 撮影



紅
陽
集



この冊子は、森林保護のため古紙配合率100%
再生紙および大豆油インキを使用しています。