

遠賀川流域の河川水運を担った五平太舟についての一論考

正会員 新開 明 二*
正会員 小松 武 邦**

正会員 碓 崎 貞 雄**

A Study about the *GOHEITAFUNE* which were put into the River Water Transport Service of the *Ongagawa Valley*

by Akiji Shinkai, Member

Sadao Kakizaki, Member

Takekuni Komatsu, Member

Key Words: Coal Transportation, The History of Technical, River Water Transportation, Wooden Vessel

1. 緒 言

近代日本の黎明期、筑豊炭田の石炭は、「遠賀川」の水運、その支流運河「堀川」を経由して洞海湾・若松港まで運ばれた。その輸送を担った小さな船（川舩（かわひらた））は「五平太舟（ごへいたふね）」とも呼称された^{1)~3)}。この形式の舟運は、江戸時代中期以降、ことに後期には極めて盛んとなり、若松、遠賀川河口芦屋を経て海路瀬戸内海へ、明治時代になると、輸送手段は次第に川舩から鉄道へと変化し、急激に川舩の隻数を減じ、最後の1隻は昭和14年(1939年)に姿を消した^{4)~6)}。

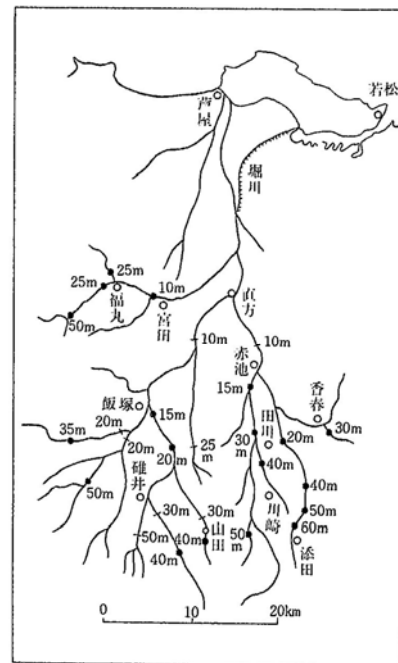
五平太舟は、日本の河川舟運の川舩^{7)~9)}の一つであり、船の構造は浅い川での運送に便利のように喫水を浅くし、船幅を広くとり、特に浅瀬を通過するとき船体が“しなる”ように設計されている。川舩製作術伝承の技術情報資料として、また、近代日本の石炭輸送変遷⁴⁾を物語る一証拠物件として貴重である五平太舟の意義について、船舶技術史の観点から文献探査に基づき考察した結果を報告する。

2. 日本河川舟運における西南日本の特徴と変遷

日本における舟運は、海運における同等かそれ以上に、河川舟運にその重要性が認められる。近代化後鉄道の敷設がなされる前には、大量の重量物資を陸運で運ぶには限界があり、河川舟運が古来より重要な役割を果たしてきたことが知られている。西南日本に所在する遠賀川流域の河川舟運の特徴とその歴史的な位置づけを日本河川舟運の流れの中で、文献^{7)~9)}を参照しながら概括してみる。

2.1 西南日本の河川舟運の特徴

西南日本では、東北日本に比較して大河川が少なく河川舟運はさほど発達しなかった。淀川、木曾川、天竜川などを例外として、流域をみると、下流部にややまとまった平野が発達しているものの、中流、上流に大きな盆地が存在する河川は少なく、一般に流域面積も小さく、平水以下の湯水流量が少ないので、河口から上流に舟運があった河川は、淀川、加古川、吉井川、吉野川、遠賀川、筑後川、球磨川などがあがる程度である⁷⁾。



遠賀川流域の海拔高度

Fig. 1 The sea level altitude of the Ongagawa valley
[cited from Ref. 1)]

このように西南日本の河川舟運は、内陸の交通、運輸がきわめて小地域的なものに留まったため、貨客運輸機能を担うまで発達せず、鉄道敷設を迎えた河川が多い⁷⁾。

2.2 遠賀川流域の河川舟運の変遷

西南日本の河川の中で、遠賀川流域の河川舟運は少し異なり、近代化後鉄道敷設まで歴史的に流域の内外の政治・経済・文化の変遷に絶えず大きな影響を与え続けた。

流域の影響を端的に言えば、古来以来、外来文化の窓口であり続けたこと、石炭の輸送を通じて近代資本主義の重要な基盤形成の一翼を担ったことである^{10)2), 4)~6)}。

遠賀川の地理的な特徴¹⁾は、Fig. 1に示すように、上流域の一部を除いて勾配が緩やかなことである。勾配が緩やかであることが、河川交通路として重要な役割を果たすことになり、瀬戸内海と太宰府を結ぶ陸上交通の要衝地であることと相まって、河川交通を経て海上交通により太宰府と京を結ぶ大路の一端を担う存在となった¹⁾。

平安時代以来、太宰府の府官、西海道諸国の受領への赴任、帰任に当たり、船が芦屋津に寄港し、芦屋は中央

* 九州大学（名誉教授）

** 西部支部 ふね遺産調査検討委員会

原稿受付 平成29年3月24日

春季講演会において講演 平成29年5月23, 24日

©日本船舶海洋工学会

から大陸貿易港博多への中継地であり、また筑豊5郡の物資の集積・発送の要衝の津であった。中世になってもこのような傾向は変わらなかったものと思われる^{1), 6)}。

近世になると、福岡藩(黒田藩)の統治者が、土地開発を進め、遠賀川の築堤工事とともに、遠賀郡底井野より折尾を経て洞海湾にいたる水路(堀川)を計画開削した。遠賀川上流の物資を、芦屋江川経由にても若松へ運送され、洞海湾沿岸の若松を集積地として、蔵米は若松から廻船で大阪の蔵屋敷に輸送された¹⁾。

西南日本の特殊な舟運として遠賀川流域の石炭輸送が挙げられる²⁾⁻⁶⁾。筑豊炭田地帯を貫流する遠賀川では、石炭を積んで川を下り、堀川と呼ぶ運河を経て洞海湾に入り、また、河口の芦屋を経て海路瀬戸内海方面に積み出されている。石炭は、瀬戸内海沿岸の製塩の燃料であった。用途は、明治となって工業用燃料、艦船用燃料等へ広がり、このことが遠賀川流域の近代資本主義の重要な基盤形成の一翼を担ったことを指し示す²⁾。

江戸時代中期以降、ことに後期より近代化鉄道敷設までの舟運で活躍した、川を上下する川舟(川漕)について考究することが本報告の主題である。

3. 遠賀川流域の河川水運を担った川舟

3.1 遠賀川流域の川舟の歴史の変遷

(1) 日本河川舟運で使用された川舟

川舟について、系統立ててまとめた研究論文は少ないが、文献8)および9)に、要点を絞り簡明にまとめられた論考があるので、それらを参照して、河川で用いられた川舟について概要を説明する。

文献8)では、利根川水系の川舟を調査分析結果が報告されている。川船の代名詞のようになっている「高瀬舟」について、『三代実録』(884年)の条に記載の舟は、長さ6~8m、幅1~1.6mの箱型構造船であるが注記され、『和漢船用集』によると、「艫高く舳横舳にて、ひきく平成るものなり。備前に有者此類也。又大井川桂川の舟は、其制格別なり。播州滝野舟も、高瀬舟にて加古川高砂にいたる。其造異也。」とあることも注記されている。

それぞれ地方色をもった高瀬舟が出現していたことが分かり、ほぼ全国的に分布しているこの名の船は、実際には川筋により、同名異物の傾向が強く、かなり変差がみられることを指摘している。

高瀬舟が就航していたほどの河川に、かなり広汎に分布していたものに、ヒラタ舟がある^{8) 9)}。漕とか平田とも記し、『和漢船用集』には、「一枚楫、平田作にて上棚なき者、通舟又耕作舟に用」とあることを注記し、江戸で石を載せる船を「ひらた」と称していたとも述べている。いずれにしても、まず形状はから「高瀬舟」と相違し、ヘサキがやや角形をなし、「高瀬舟」のように先端の尖った角形とは区別できるとしている。本報告主題の川舟(川漕)との関係が問題であるが、文献8)では、川舟の全体について、次の見解を提示しており、川漕についても同じ考え方で解釈できるものと思われる。

「川船の名称はまちまちである。おそらく、各地で実用型が原始的独創的に造られたからで、後になって形式や製法・名称の交流が行われ、また、ひきつづき各地の河川の状況に応じて工夫され、改造されるなどの変化があったものと思われる」。

(2) 遠賀川流域で使用された川舟

遠賀川流域で使用されたであろう川舟について、歴史的資料^{1) 2) 5) 6) 10)}より考察してみる。

遠賀川流域は、原始・古代の遺跡が密集している^{2) 10)}。中でも、有名な竹原古墳と王塚古墳があり、両装飾古墳の共通画材として船があげられる¹¹⁾。船の形式は、ゴンドラ型で船首と船尾がそりがり、準構造船を想像させる¹¹⁾。図象が当時の船の構造をどれだけ忠実に描写しているのか判らない、海船なのか川舟なのかも判断できる材料はないが、古墳に埋葬された人物は、遠賀川流域の王者であることから考えて、壁画に描かれた舟が、古墳時代に実在が推定されている準構造船の製作技術文化の存在を推測させ、川舟の製作技術のレベルも同程度であったことを、十分に予想できるものとする。

12世紀の初頭から、遠賀川流域は、粥田庄(鞍手郡若宮等)から東大寺へ年貢船が出ており、大治5年(1130年)の『古文書』によれば、「平駄賃料・本賃料、兵士糧料・国津川下賃料」など、費用等の詳細の記述がある¹⁾。これより、年貢船は、底が浅く平たい平駄(漕)船によって、遠賀川を下り、河口の芦屋津で海船に引き渡されたとを推測させる¹⁾。この平駄(漕)船と、本報告主題の川舟(川漕)との関係は審らかではないが、少なくとも、川舟として同名の舟が通行していた証が存在する。

宗祇法師は、守護大名大内政弘の庇護のもと、周防山口から筑紫路へ紀行し、その道すがら文明12年(1480年)10月4日芦屋に立ち寄り、所望されて、

「追いかぜも待たぬ木の葉の舟出かな」

と吟じ翌5日舟で立ち去ったことが有名な『筑紫道記』に記されている²⁾。応仁の乱の時代に、遠賀川河口の芦屋津が要衝の湊であったことを示唆している。

江戸期の絵師奥村玉蘭による遠賀川河口の芦屋の対岸山鹿の渡し場を描いた図絵のなかに、渡し船の描写がある。もちろん川ヒラタではないが、同じ河川における川舟の製造術について、示唆を与えるものがあるとする。



Fig. 2 “Yamaga watashi ba” (CHIKUZEN MEIGA ZUE (KOUHON)), drawn by Gyokurann OKUMURA.

3.2 川漕(五平太舟)の概要

(1) 川漕(五平太舟)の名称¹⁰⁾

北部九州の五平太という人が「燃える石」(石炭)を掘り出したと言う伝説があり、筑豊炭田では、この伝説にちなみ、石炭を「五平太」と呼び、石炭を運ぶ舟を

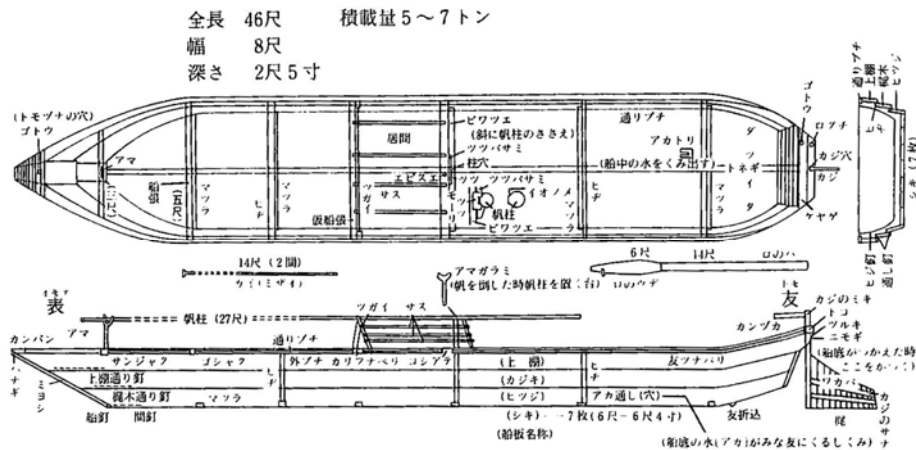


図7 田川郡赤池町草場での川船図(世帯船, ヤネはカヤブキ)

Fig. 3 The technical drawing of KAWAHIRATA currently used in Kusaba of Akaike-machi, Tagawa-gun [cited from Ref. 5)]

「ごへいたふね」と言っていた¹⁰⁾。

遠賀川流域では、浅瀬が多い。舟運は底が浅く平たい川船が用いられた。この川船が「五平太舟」であり、底が平たく、浅くなって、船首・船尾部ともに幅広くとり、荷物が多く積めるようにしてある。このことより、名の別由来があり、黒田藩主の用舟であったことから、「ひらた」に敬意語の「御」の字をつけ、「御船(ごひらた)」となり、さらに「御平太(ごひらた)」から「五平太(ごへいた)」とよばれるようになったとも言われている¹⁰⁾。

(2) 川船(五平太舟)の形式と構造^{5) 3)}

日本の他の河川舟運では無い石炭輸送が特徴であり、瀬戸内海の製塩用の燃料として利用された。江戸時代から明治時代にかけて石炭輸送手段であった川船と呼ばれる川舟は、明治時代になると、鉄道や軽便鉄道が敷設されるようになり、筑豊炭田では石炭が鉄道から川船へ変化するため、石炭の主たる輸送手段は次第に川船から鉄道へと変化した³⁾。

近代日本の黎明期、筑豊炭田の石炭は、「遠賀川」の水運、その支流「堀川」を經由して洞海湾・若松港まで運ばれた。その輸送を担った小さな船(川船(かわひらた))が「五平太舟」であり、積載量は大型で9トン(長さ13m余、幅3m余)、標準型で6トン、小型で3トンであったと言う⁵⁾。

天保年間5,000隻、明治18年8,800隻が記録されているが、明治24年鉄道等敷設により、急激に隻数を減じ、最後の1隻が昭和14年(1939年)姿を消した¹⁾。

再三述べたように川船は底が浅く幅が広い船で、慶応2年(1866年)の『木屋瀬村平太御改帳』(松尾家文書)によれば、飯塚・赤池より下流では、長さ4丈3尺(13m)、幅8尺(2.4m)、高さ1.9尺(58cm)、積載量7千斤(4.2トン)という記載がある¹⁾。

明治期田川郡赤池町草場で使用された川船の図面が残されている(Fig. 3参照)。長さ4丈6尺(14m)、幅8尺(2.4m)、高さ2.5尺(76cm)。積載量は、米は基準100俵、最大120俵、石炭は基準7千斤(4.2トン)、最大1万2千斤であったと言う⁵⁾。

居間の設備があるのを世帯船と呼び、中央に寝泊まりできる屋根をつくり萱で葺いた。船箆、水甕、竈を備えた。帆柱は立て外しができるようになっている。主な推進用具は「ミザオ」と呼ぶ約14尺の竿と櫓が使われ、櫓は腕の部分6尺、水を掻く部分が「ハ」と呼んで、14尺あった⁵⁾。

船の構造は浅い川での運送に便利のように喫水を浅くし、船幅を広く取って造られており、特に浅瀬を通過するとき船体が「しなる」ように設計されている。

上流では、小型の川船が使われた。嘉徳郡山田川、鞍手郡飯倉川などは、水量が少ないので、川をせき止め、水が溜まると、堰を開き、水勢を利用して川を下ったという⁵⁾。

4. 実存する五平太舟についての考察

4.1 大型川ひらた[折尾高校管理]

遠賀川では帆を張ることもあったが、堀川では棹(さお)を使って船を進めた。堀川は、全長7.6km、川幅平均11mで、完成と同時に、川船が通行をはじめ、遠賀川上流の物資を若松へ運送した。川船の堀川通行の賑わいの様子をFig. 4に示す。



Fig. 4 The GOHEITAFUNE which pass through canal Horikawa [cited from Ref. 12)]



Fig. 5 Large-sized KAWAHIRATA (The Fukuoka specification tangible cultural properties No. 35; under Orio High School management), [cited from Ref. 13]

船の構造は、浅瀬の多い遠賀川や堀川運河での運送に便利なように平たく浅く設計されている。遠賀川のように川幅の広い所では大型が、そして堀川では標準型または小型が用いられた。

折尾高校内に残されている1隻は、遠賀川河口の浅瀬に放置されていたものを戦後になって、修復保存された五平太舟である (Fig.5 参照)。船長は12.2m、幅2.1mであり、堀川を通過する大型の川船の典型を示している。その歴史的な価値が評価され、遠賀川流域の文化を後世に伝える貴重(きちょう)な史料として福岡県の特別有形文化財 (No. 35)¹⁴⁾ として指定されている。

4.2 大型川ひらた [芦屋町中央公民館管理]

川船は底が浅く幅が広い船で、「平駄」、「船、五平太舟」、「川船」と呼ばれた。慶応2年(1866年)の『木屋瀬村平太御改帳』(松尾家文書)に下記の記載がある⁵⁾。

飯塚・赤池より下流では、長さ4丈3尺(13m)、幅8尺(2.4m)、高さ1.9尺(58cm)、積載量7千斤(4.2トン)であり、Fig.6 にその実存の大型川船が示されている。その歴史的な価値が評価され、遠賀川流域の文化を後世に伝える貴重(きちょう)な史料として福岡県の特別有形文化財 (No. 42)¹⁴⁾ として指定されている。なお、それより上流で使用された川船は、長さ2丈1尺~2丈4尺(6~7m)、幅6尺(1.8m)、高さ1.9尺(58cm)、積載量3,500斤(2.1トン)であり、前者は、米で75~100俵が積載量の基準であったという¹⁾。

5. 結言

西南日本に所在する遠賀川流域の河川舟運の特徴とその歴史的な位置づけについて、主として文献探査により考察した。川船(五平太舟)は、日本の河川舟運で利用された川舟の中で典型的な形式の一つである。日本の近代産業化に際し、石炭の河川運送を担い、浅い川での運送に便利なように喫水を浅くして、船の構造は船幅を広く取って造られており、特に浅瀬を通過するとき船体が“しなる”ように設計されるなどの特徴を持つ。川船製作術伝承の技術情報資料としての価値が高いと考える。



Fig. 6 Large-sized KAWAHIRATA (The Fukuoka specification tangible cultural properties No. 42; under the Ashiya-cho board-of-education management), [cited from Ref. 13]

謝辞

論文作成に当たり、図表等を引用させて頂いた参考文献の著者の方々に心より御礼申し上げます。見学に際しご配慮頂いた福岡県立折尾高校の先生方に感謝申し上げます。また種々のご配慮を頂いた芦屋町中央公民館の担当者の方に深く謝意を表します。

参考文献

- 1) 池畑裕樹：遠賀川，流域をたどる歴史7〈九州編 参考文献・索引〉[豊田 武，藤岡謙二郎，大藤時彦編]，(株)ぎょうせい，1979。
- 2) 箭内健次編：北・九州 一繩文より明治維新まで一，(株)吉川弘文館，1968。
- 3) 長弘雄次：遠賀川の水運交通に関する研究，土木史研究，第13号，1993，pp.437-449。
- 4) 田中香子，岩尾詠一朗，苦瀬博仁：筑豊炭田における石炭輸送手段と輸送物資の変遷に関する研究，第38回土木計画学研究発表会，2008。
- 5) 香月靖晴：遠賀川 流域の文化誌，有限会社海鳥社，1990。
- 6) 林 尚登：遠賀川流域史探訪，葦書房有限会社，1989。
- 7) 小出 博：利根川と淀川 一東日本・西日本の歴史的展開一，中公新書384，中央公論社，1975。
- 8) 北見俊夫：川の文化，講談社学術文庫2184，(株)講談社，2013。
- 9) 小林高英，苦瀬博仁，橋本一明：江戸期の河川舟運における川舟の運航方法と川岸の立地に関する研究，日本物流学会誌，第11号，2003，pp.121-128。
- 10) 半田孝夫校訂：遠賀川流域史料選集一，遠賀叢書，歴史文化出版会，2012。
- 11) 新開明二，山口 悟：装飾古墳に描かれた舟の図像についての技術史的論考，日本船舶海洋工学会講演会論文集 第7W号，2008，pp.79-80。
- 12) 筑豊近代遺産研究会編：筑豊炭田近代化産業遺産群，パンフレット。
- 13) 筑豊市民遺産：遠賀川水運関連遺産，パンフレット。
- 14) 福岡県文化財目録 市町村別(国指定・県指定)1970 福岡県教育委員会，1971。