

# 高瀬通と高瀬舟

## 高梁川の川舟交通

岡山県内の三大河川では、すでに十世紀初期、埜町時代もまごころから、自然の河川を利用して、高瀬舟の原型にも似た小型の川舟で、津流あたりまでの運航が開かれていた。

高梁川では、河口の酒津・船穂付近から松山（現高梁市街地、海拔六五メートル）までの約四十キロメートルの間で、川舟の運航がさかんに行われていたようである。

また、支流の小田川では矢掛まで、成羽川では成羽までが開かれていて、それぞれこれらの地方の物資輸送にとって大切な流通路となっていた。

約百余年後の江戸時代のはじめ、備中松山藩主となった水谷勝隆によって、玉島港及び問屋町の建設、そして「高瀬通」が開かれ、玉島と

松山間の幹線水路が整備された。

引続いて二代藩主勝宗・三代藩主勝美と五十年間にわたって、莫大な経費と多くの困難の中で、藩営事業としてさらに北へ、高梁・新見間約三十キロメートルの舟路開さくを成功させ、高梁川を大々的に人工整備して舟の運航の便を図った。

## 「角倉了以」と高瀬舟

京都の豪商「角倉了以」は慶長九年（一六〇四）、吉井川へ実地見聞に訪れた。吉井川の高瀬舟の運航状況をモデルとして、淀川上流の大堰川（現在の保津川・桂川）に舟路を掘って、丹波国の物資を京都に運ぶことに成功したといわれる。（慶長十一年）

引続いて、富士川の開きにより甲府盆地に川舟を通したり、天竜川を掘り下げて信州を海に直結させたり、さらに、京都の賀茂川を掘り高瀬川を開き、くして、京都と伏見を結びつりるなど、角倉了以の大事業が、江戸時代三百年の高瀬舟の歴史を

全国的に流行させたといえる。

## 高瀬通の開通

川幅五く七メートル・  
総延長約九キロメートル  
ルの一大運河。

起点「一」の口樋門・又は一ノ口水門ともいう  
へ船穂町堅盤谷しから松山川へ高梁川の水を  
引き入れて、船穂・長尾・瓜崎を通って、終点  
阿弥陀山へ玉島羽黒山へ東麓の「舟だまり」ま  
でを悠々と流れ下る運河は、江戸時代初期に船  
穂・玉島新田等の開発にもなつて、その用水  
路として松山藩の藩営工事として築造されたこ  
とにもとづく。へ襲ノ海干拓物語参照し

一方、干拓によつて高梁川から玉島港への舟  
路が断たれた代りとして、この用水路に舟を通  
すことを考え、初代藩主水谷勝隆によつて手直  
しと補強が施され、万治二年（一六九五）に開通し  
たと伝えられる。

この頃から高瀬舟の通行が可能になつて「高  
瀬通」と呼ばれるようになったものと考えられ  
る。

さらに引続いて二代藩主勝宗によつて整備充  
実されたといわれている。

この運河の大きな特色は、起点の「一」の口樋  
門とその約三百メートル下流の「二」の樋門と  
の間に水をためて、十数隻の高瀬舟を一気に流  
す方法へいわゆる閘門式運河と同じで、二つの樋門内の水面を  
下流よりもずっと高として、水が流下する勢に乗せて高瀬  
通しへ押さずしが工夫されていることである。

この方法は約二百四十年後に完成したパナマ  
運河にも採用されているもので、当時の日本と  
しては世界的にも優れた土木技術の光がけであ  
つたといわれているものである。

また、洪水で水門がこわれ被害が出ないよう  
にと、一ノ口樋門には予備の樋門を設けるなど  
随所に智慧と工夫がほどこされていた。

# 高瀬舟の運航

米作りの期間となる夏の間は灌漑用水路として活用され、船徳、長

尾・玉島・阿賀崎方面の水田地帯への水の供給源となった。

したがって毎年秋から翌年の春までの期間を限って、長さ十メートル余り幅二メートル程の舳先へらの高い小型の船へ高瀬舟たかが、十隻前後の船団を組んで、松山城下の川港から玉島港までの物資の輸送に考った。

『高瀬舟・舟稼ふねわざのきまり』

松山藩により

寛永二十年（一六四三）に定められた「玉島港問屋たましまみなとどや株定書かぶぢやうめい」（前出）によつて厳しく守られてきた。

特に松山より下流の舟稼ふねわざを侵害しないために設けられた「継ぎ舟制つぎふねせい」により、上流と下流の高瀬舟の舟株が定められていた。

江戸時代の約二百年以上もの間にわたつて、継ぎ舟制は厳守されてきた。

明治以降になつて、やつと新見・玉島間の直通が認められるようになり、高梁川全体で三百五十隻もの高瀬舟が、大正時代の終りまで稼働するようになった。

## 上流

（新見・松山間）

新見村 十八株

谷合舟株 五株

川之瀬付 二十株

計四十三株

すべて三十石舟

## 下流

（松山・玉島間）

松山付 百三株

下倉付 八株

支流成羽川 十五株

支流小田川 十五株

計百四十一株

すべて五十石舟

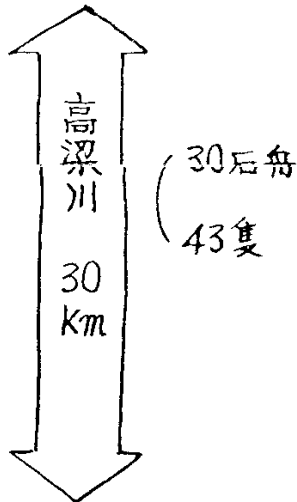
また、百年後の延享元年（一七四四）の高梁舟支配人の記録によつても厳守の様子がうかがえる。

『松山高瀬舟株百参艘御座候 松山川是ヨリ奥船積下り荷物 継舟之定ニ而一切松山ヨリ川下へ通シ不申候』

# 高瀬舟の運航のきまり

## 新見町問屋

(新見市新見)



▶ 毎月6回……3・8の日に定期便  
ほかに臨時便もあった

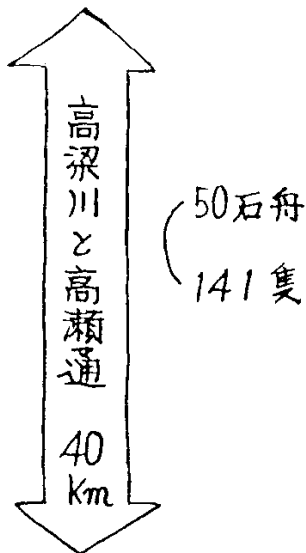
• 船積みは前日に行ない、当日は午前8時に出発し、その日のうちに高梁の舟問屋に荷揚げする

• 帰りは高梁で上り荷を積み、2日ばかりで舟を曳いて新見へ帰る

(往復5日を限度とするきまり)があった

## 松山町問屋

(高梁市高梁)



▶ 江戸時代を通じて「継ぎ舟制」が厳重に守られていた

(明治以降には直通できるようになった)

▶ 高梁の舟問屋では上流からの舟荷全部と松山藩内の陸路で運ばれた荷物を加えて、高梁付きの舟で玉島の舟問屋に荷揚げした

## 玉島港問屋

(倉敷市玉島)

▶ 瀬戸内海航路の中継基地として出入りする千石船に積み替えて大阪・北九州方面への物資輸送にあたった

〔ただし、新見藩主が参勤交代に舟を利用する場合などには、特別扱いとして直通が認められた。〕

『積荷と運賃のまもり』

(1) 積荷と量

藩主・家臣・武士の荷……舟差役扱  
鉄類……鉄問屋扱い

その他 大豆・小豆・たばこ・紙・うるし・綿など

……町荷問屋扱い

高瀬舟一隻の積荷量（新見・松山間三十五舟）

米……三十五俵（約二トン）

鉄……五十kg前後のもの三十五束（約二トン）

人……三十人（約二トン）

〔松山・玉島間では大体二倍程度の積荷量であつたようだ〕

新見からの積荷例（下り舟）

（すべて舟差役の指図で舟に積まれた、年間延四百隻分）

鉄・米・大豆・たばこ・紙・うるし・  
萩殻（からたら）・荒草（あらお）等

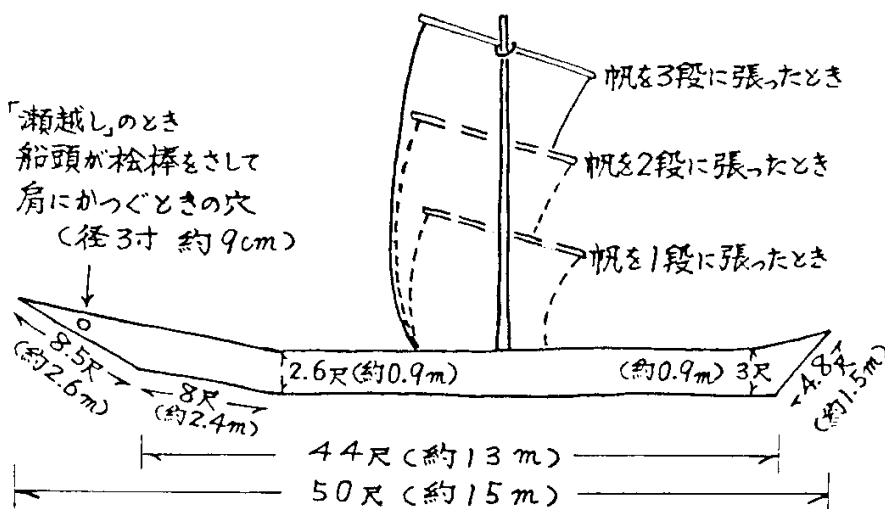
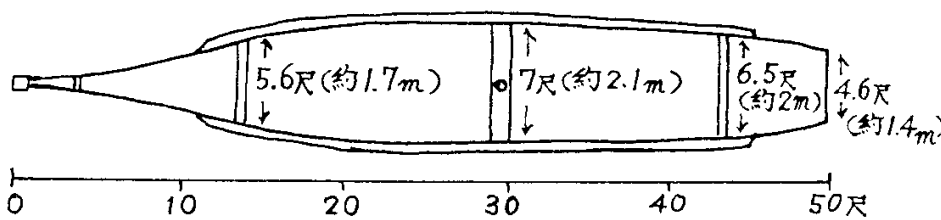
(2) 運賃

新見・松山間一隻当り（室番四年、一七五）の定によると、

鉄荷一隻分……銀三十二匁六分六厘

（約三万円弱）

高瀬舟の構造（50尺積）



新見藩主への運上銀 一匁四分二厘

(約千両強)

松山藩主への運上銀 一匁二分八厘

(約千両弱)

舟差役料 七匁 (約七百両)

舟持主取分七匁七分 (約八千両弱)

舟頭の賃金一人前米六升六合

(約三千三百両)

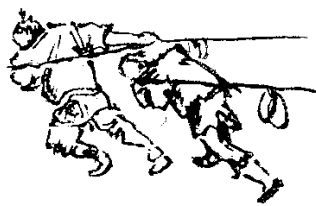
同 扶持方米銀三匁五分

(約三千五百両)

一人の運賃……嘉永五年(一八五三)の是

れでは、上水の時一匁五分(約千五百両)

玉島までの運賃はすべてこの二倍であったという。

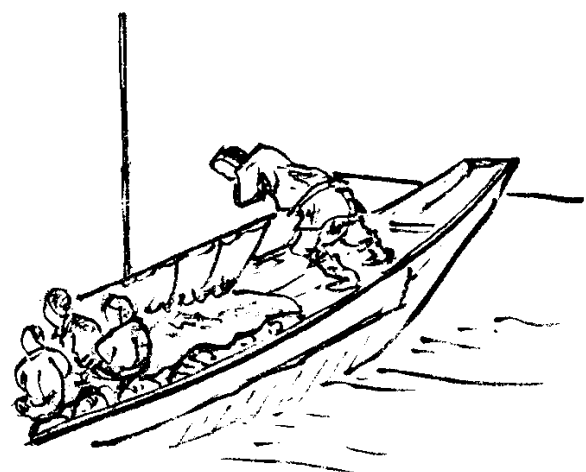
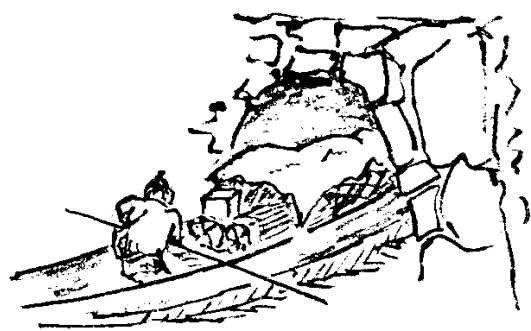


### (3) 水門の管理と通行料

水門の管理には、一の口樋門の番小屋に六人の役人がいて、交代で番をしていたといわれている。

時代はずっと下るが、明治時代には、樋門が午前九時・午前十二時・午後三時の三回開かれて、高瀬舟が通行したという。

水門の通行料は一の口樋門で一隻について三十銭(約千五百〜二千両)、玉島水門で一隻十五銭(約七五〇〜千両)であったという。



# 高瀬舟が行く

春もうららかな高瀬通を  
舟が行くといえは、い  
かにものどかさうであ  
るが、実際には生やさしいものではなかつたよ  
うである。

船頭は三人一組へ親方ともいわれた船頭が一  
人と曳子ひきこともいわれた小船頭が二人というの  
が原則であつたようだ。

下り舟では先乗り(船首)中乗り、跡乗り(船  
尾)で櫂かと棒を使つて下つていった。

しかし、上り舟ともなると大へんな苦勞をす  
る。

今しも山狭の清流を高瀬舟が上つて行く。

船首の船頭は川底に竿をつき、その端を自ら  
の胸に当てて、船尾に向つてふんばつて歩きつ  
つ舟を押し進めながら、船頭歌をうたう。

胸には皮製の竿当て用の前掛けが見える。

一方、舟から斜め上手に五十尋ひらの約七十メートル

ル)も伸びた曳綱ひきづなのかなたには、猿かともがう  
かっこうで小船頭が綱を肩に腰を曲げ、河岸の  
船頭道に並べられた敷石に手をかけながら、四  
つんばいになつて船頭の歌にあわせて、ジワリ、  
エツキラ。ジワリ、エツキラと、歩を運びつ  
つ舟を曳いていく。

「向こうをー 娘が 三人通るヨーオ、かさ

がじやまだヨーオ。風が吹かんかヨーオ。

ヨーイヤナー、ソーリヤーヨ。」

「娘さん 赤いやつを 出してヨーオ。せん

たく しとるゾーオ。娘さんかくさんでもエエ

ゾー。ヨーイヤナー、ソーリヤーヨ。」

船頭のうたう歌はまのびした節廻しであるが、  
文句は河岸の風物を即興的にとつて歌う。

瀬が急になると叱咤の号令となる。

いよいよ瀬が急で舟が進まなくなると、船頭

は川にとび降りて船首の舷いかりにある小穴に杵きね棒を

通して、肩にかつぎ曳綱と歩調を合わせて舟を曳き上げる。

阿哲郡誌によると、寛政七年（一七九五）六月八

明治も中ごろ吉井川を行く

高瀬舟



日、高梁川の洪水により高瀬舟が難船し、多数の死者が出たことが記録されている。

舟の安定性とか安全とかは、今ほど重視されなかつたであらうし、犠牲は他にもいろいろとたくさんあつたことと想像される。

したがつて、楽しく風流なものでは決してなかつたといえる。

高瀬舟一隻分の積荷を陸路駄送する場合には馬四十〜六十頭、馬士十数名が必要であるとわれ、困難危険をおかしてでも、輸送力の増大と輸送費の格安という点で、川舟がもっぱら利用されてきた。



高瀬通の跡をたどる

『翁の語る山』

わしが十五六才のころへ大正

初期・一九五ごろし、玉島の町へ「しよ油」をよ

く買に行かされたもんじや。たいてい月に一回ぐらいの割で五弁樽ごしやうだるへ約九

リツトル入りしをかっいで歸ってきたもんだ。

野呂のろの山道を越して八崎やまざきに出て、そこから高瀬通の土手佐いに玉島の町へ行くんじや。片

道一里半ぞりはんへ約六キロメートルぐらいかな。片歸りには重たい「しよ油樽」をかっいで山道を登らにやならんで、だいぶ時間がかかった。

たぶん往復には半月かかったんじやろう。

それでもなあ、高瀬通の土手を歩くのが楽しみじやった。

高瀬舟が五、六隻一団になって、たいてい親子で舟をあやつって通るのが見られた。

特に正月を前にした十二月にはよく見られた

もんじやった。

下り舟にはたいてい高梁方面から「木炭・薪」時には鉄みたいなもんもあつたかあ……などを運んで来て、裁判所へ現玉島図書館げんたましまとしょかん付近の北側から玉島支所がある辺にかけて問屋が何軒かあつたが、それに荷を降ろしていた。

歸りの上り舟には「みかん・すもも・干ざかな」などの正月用品へ年末にはしを中心にして、山家やまがには無い品物をいっぱい積みこんで、元氣な若い衆の方が長い綱を曳いて土手道を歩き、年老いた親父が竹ざおで舟をあやつりながら、高梁方面へ歸っていったんを見るのが珍らしゅうてなあ。

それから、玉島の町の中では、高瀬通の水路のあちこちに「檣橋はねばし」ちゆうのがあつて、高瀬舟が通るときには、橋番はねばんというのが、支柱に支えられた綱を手繰って、橋を釣上げて舟を通す。そして、舟が通り過ぎたらまた降ろされて、

通路の橋になる仕掛けがあつて、珍らしゅうて  
あきもせむに眺めていたもんじゃない。

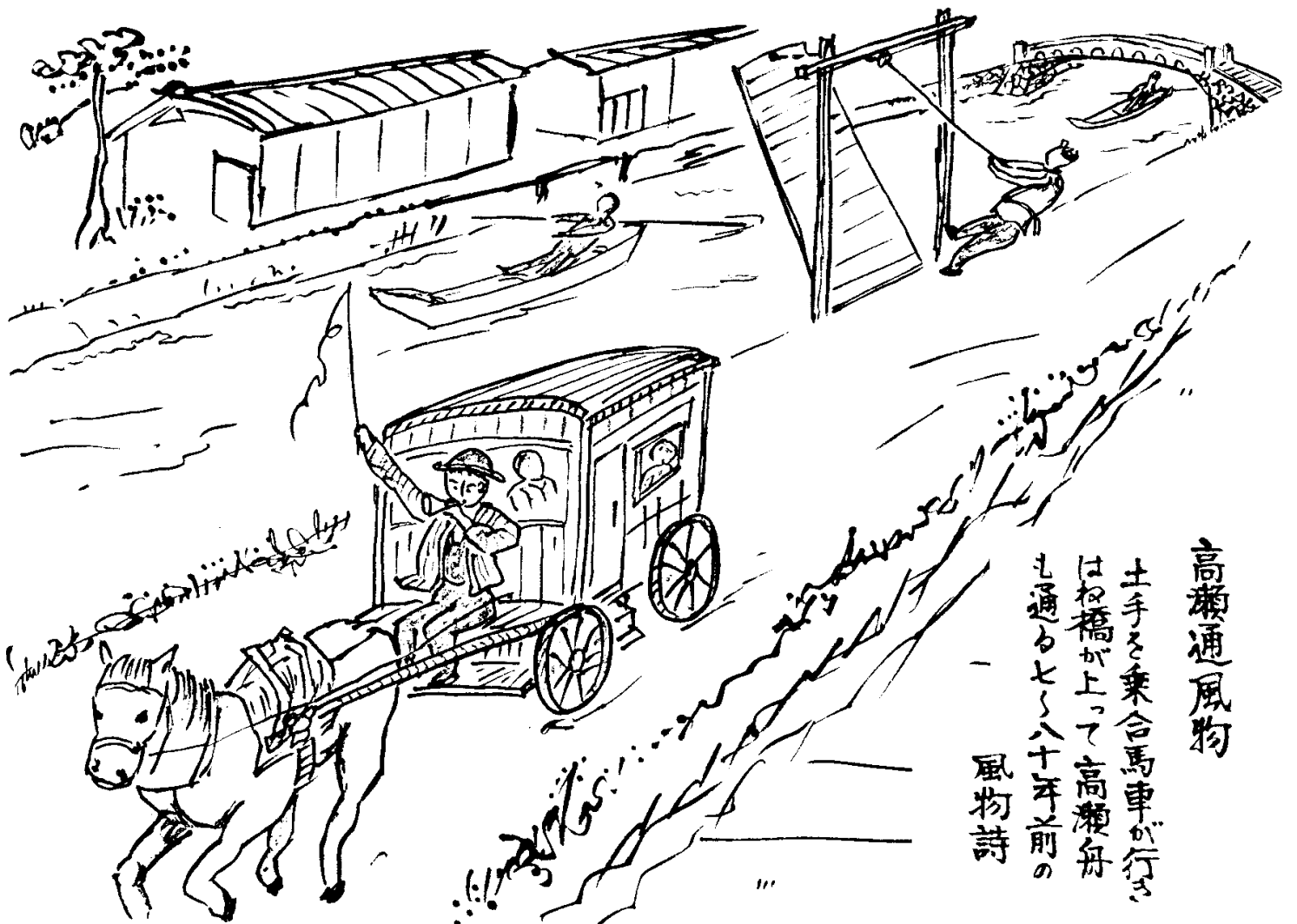
そういうえば、もつと珍らしかつたのは、高瀬  
通の土手道を……そのころは馭道とも呼んでい  
たらしい……玉島駅へ現新倉敷駅と港町を結  
ぶ乗合馬車と出会うことじやつた。

ア—ア—とラツパを吹き鳴らしながら、やせ  
た馬が小さな箱型の車を引いて、親方に背中を  
むらでたたかれながらカー杯走つていた。

今から思うと自転車よりも遅かつたんじゃない  
からうか。乗つているお客も多くはなかつたよ  
うじやつた。

なんせ運賃が十銭から十五銭もしたんじゃない  
ら、わいらのような貧乏人では乗りたくても銭  
がなかつた。

十銭もあつたら、そのころ米が一升も買えて、  
家族みんなが、おかすはなんものうてええ、米  
の飯だけでも腹一杯食べられて、ごちそうだつ  
たというほどに値打ちがあつたもんだ。

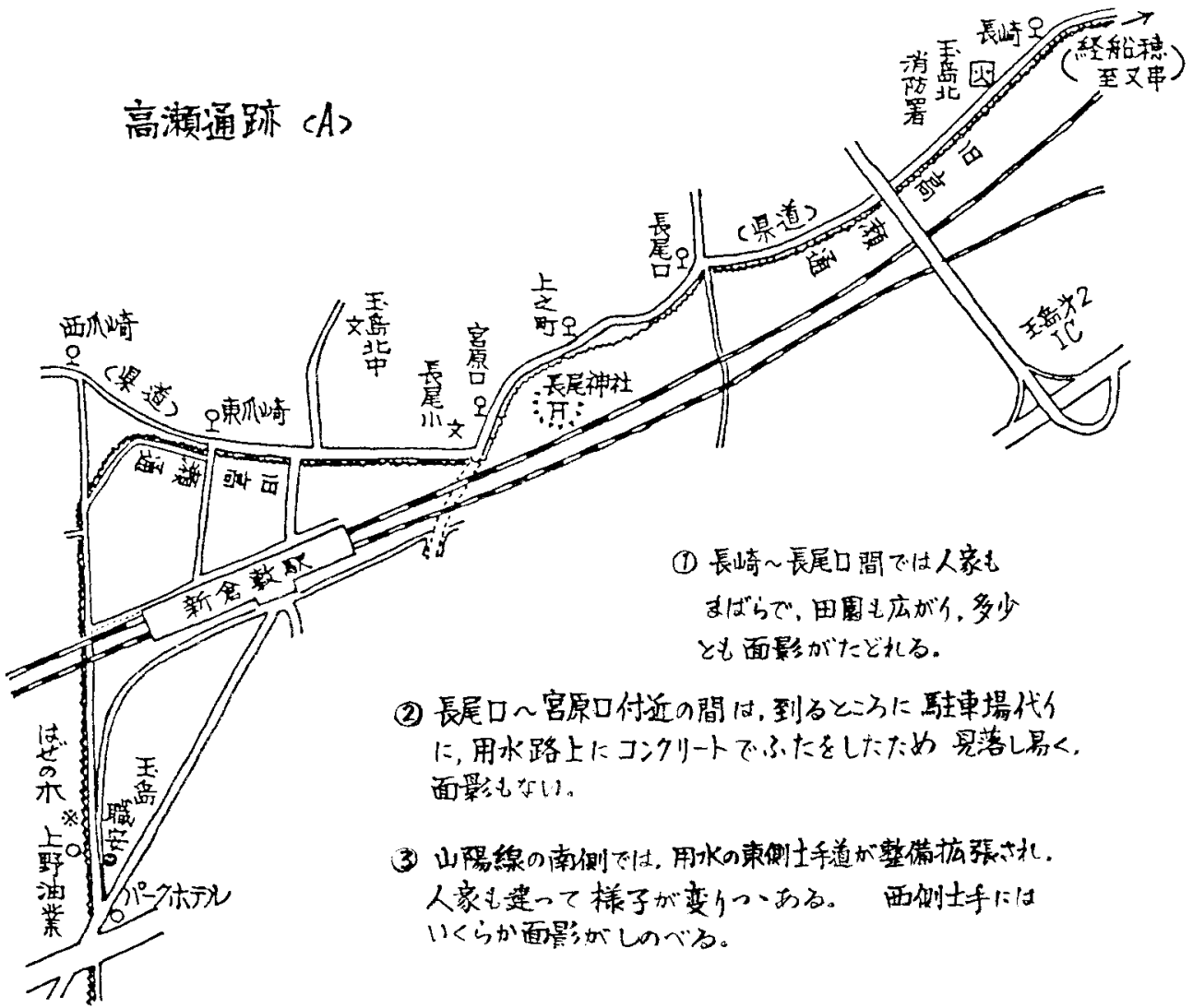


### 高瀬通風物

土手を乗合馬車が行き  
は板橋が上つて高瀬舟  
も通も七、八十年前の

風物詩

# 高瀬通跡 (A)



高瀬通のルートをとどる

- ① 長崎～長尾口間では人家もまばらで、田圃も広がり、多少とも面影がたどれる。
- ② 長尾口～宮原口付近の間は、到るところに駐車場代りに、用水路上にコンクリートでふたをしたため、見落し易く、面影もない。
- ③ 山陽線の南側では、用水の東側土手が整備拡張され、人家も建って様子が変わりつゝある。西側土手にはいづらが面影がしのべる。

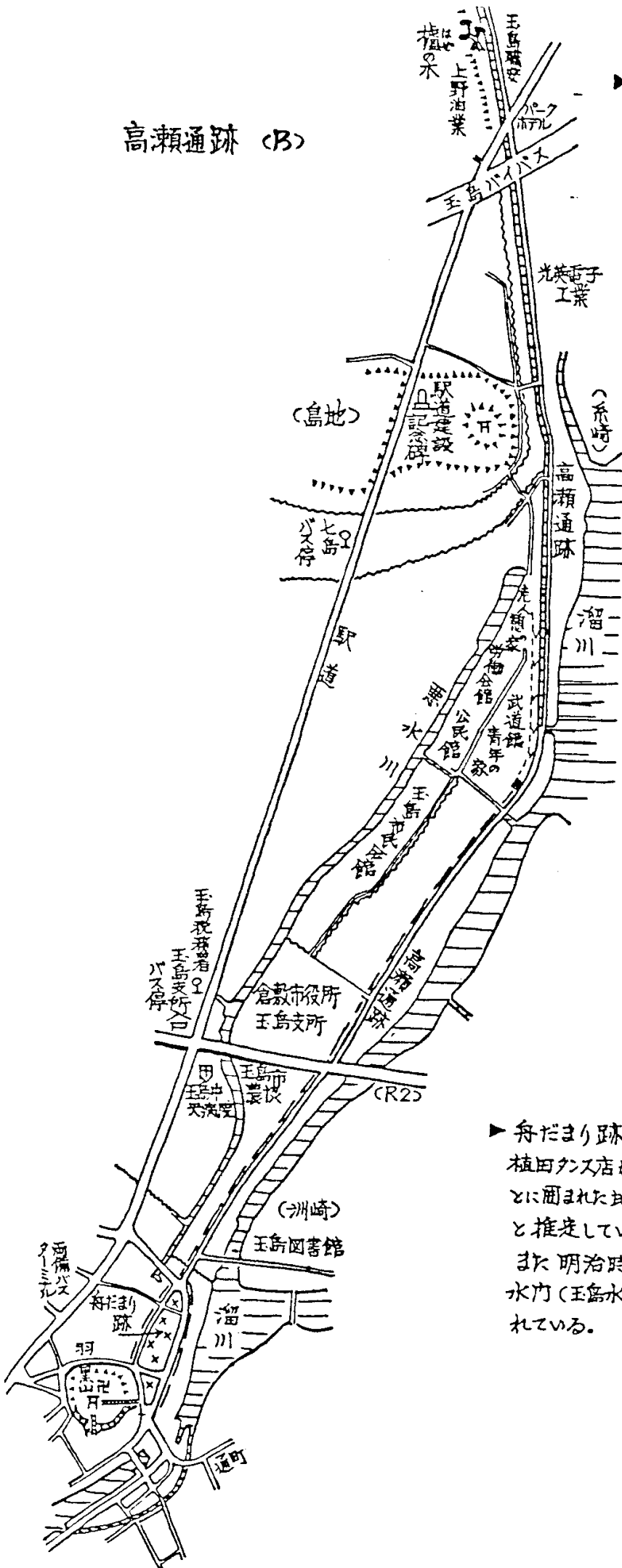
船穂・長尾町境の、長崎バス停付近から県道金光船穂倉敷線に沿って西へ、長尾口から市街地の中を流れる。

長尾小学校の前で曲折して西へ一直線に爪崎西へ、ここから南へ向けてさらに一直線に延びて、新倉舎の玉島職業安定所の前を通り、国道二号线バイパスの下を暗渠で横切って、玉島武道館の東までたどることが出来る。

しかし、かつての高瀬通も今は全線がコンクリートで塗り堅められ、川幅もずっと狭くなつて、わずかに用排水路としての役目を引継いでいる程度である。

新倉敷駅周辺の再開発市街地整備工事の進展にともなつては、いつしか地上から、その姿も消え去る時もあるのではないかと、一抹の淋しさを感ずる。

# 高瀬通跡 (B)



▶ はぜの木 幹のまわり(地上付近)約1m  
地上から三本の幹に分れているが空洞に  
なっているものもある。高さ約2.5m  
樹令約330年 万治2年(1659)に  
高瀬通完成にもなつて 土手に植樹  
されて以来のものといえられる。  
昭和初期(1950ごろ)ごろまでは高瀬通の  
土手には はぜの木がたくさん生えていた。

## ▶ 高瀬通跡

- ① かつては幅5~7mもあった水路は  
コンクリートで護岸され、水路幅も今は  
2m足らずとなつてしまつている。  
またかつての土手も東岸は道路に、  
西岸は宅地や畑と化している。
- ② 水路は 武道館裏付近で道路の下を横  
ぎつて、溜川へ流入している。  
したがつて、ここから王島支所までは水路  
の幅だけ道路幅が広くなつたような形で  
南下し、国道2号を横ぎる。
- ③ 国道2号から南へは 高瀬通の痕跡もなく  
幅6~7mの道路が植田タンス店前まで  
のびている。……この道路がかつての  
高瀬通の名残と推定している。

## ▶ 舟だまり跡

植田タンス店から銀水にかけて、東側道路と西側の小路  
とに囲まれた地域(图中×印)が かつての高瀬舟の舟だまり跡  
と推定している。  
また 明治時代には銀水のすぐ南の道路中央付近に  
水門(王島水門)があり、海へ直接出られたといえら  
れている。