

豊後日田中城河岸と竹田河岸

勝 目 忍

本文は、日田川通船に関する資料（主として広瀬家、千原家のもの）の一部を整理し、まとめたものである。主に河岸の成立を中心し、封建河川舟運の意義を歴史地理的に明らかにしたいと思う。

一 河川水運の顯著な普及と河岸の発達

近世交通史上に於ける河川舟運の意義をそれが著るしく普及し、広く分布していることに着目することも興味深いことである。

大分県下に於ける河川水運

河川名	河岸名	船問屋数	運船数
山 国 川	滝玉、下正路、市場、北門、下外馬場	四	一〇
広 瀬 川	今 津	三	一二
駅 館 川	中須賀、金屋、長洲	二〇	四八
桂 川	権 現	四	
堀 川	新堀川、堀川裏	二七	三
新 川	京 泊		一九
大 分 川	下ノ川、花津出口	一	一一
原 川	堀川、鶴河	四	三

乙	津川	乙津、新堀、三軒町	一三	一六
大	野川	白滝、松之木、大筒井、細長、垣戸、浦川、平石、船場、沈墜	一六	一三五
三	隈川	竹田、隈、庄手、関浜		

(明治十四年大分県統計)

右表によれば山田川、玄瀬川、銀館川、桂川、堀川、新川、大分川、原川、乙津川、大野川、三隈川(日田川)等の諸河川は、夫々舟運の便をもつていたことになるが、この中には極めて小さい川まで含まれており、この程度から類推すれば、本邦に於ける河川の利用は、程度の大小は別として、ほとんどの河川に及んでいたと見て差支えなからう。これは近代交通機関である鉄道、トラツタの出現前に於いて、絲花的に開花したものであつて、現在はそのほとんどが歴史的存在となつてゐる。今日河原の連続する河川を見るにつけ、どのようにしてこれを利用してゐたのであろうかと疑問に思ふが、しかしこれを氣候、地形、地質等の自然条件の變化に帰するような事實もないし、又年代を經過してゐない。要するに社会の必要に応じて、即ち近世も後期に至り大量運搬力を必要とするにつれて、陸運に對する舟運の有利さが、舟運隆盛の氣運を生じ、漸次悪条件の河原つゞきの河川をも交通路と化して行つたと考えざるを得ない。その為には舟運に不利な山間盆地の河川では河原のしゆんせつ、底の浅い小舟の利用等の工夫がなされてゐる。かようにして可能な限りに於いて河川は交通路として利用せられ普及して行つた。又、河川水運の發達に附隨して多くの舟付場が出現した。これを河岸と云うが、さきにあげた表でもかなりの數にのぼり、その中には相当奥地に成立してゐるものもある。

日田川通舟はこの、よゝうな本邦河川水運の特徴をそのまま顕現した通船であつた。延々一一〇浬の長江をもつて九州中央部を貫流する筑後川中流にあり、関河岸(日田郡夜明村)から中城、竹田兩河岸間を指す。

二 日田川通船開発と河岸の設置

筑後川は福岡領域を上座川、久留米領域を筑後川、日田幕領域にいと日田川(又は三隈川)と称した。^①日田川は更に上流を玖珠川と呼び、南北より大山川、花月川の二大支流を合流している。筑紫平野を貫流し耳納山の北沿いに西流する頃迄は洋々と流れる大河で「平野の河川」であるが、一度夜明の狭谷にさしかると、多くの荒瀬が淵と交替する様になり「山間盆地の河川」となる。平野の河川から山間盆地の河川に移る所、即ち夜明の狭谷に隈河岸があり、これが初めて開かれたのは延享年間であつた。^②更に日田川通船開始によつて、この隈河岸より幾三里上流の南城河岸、竹田河岸の設置されたのは文政八年であつた。盆地の入口の隈河岸より盆地の中心部に当る南城河岸、竹田河岸迄僅か三里の距離をへだて、七十数年の年代的ずれが見られたことになる。日田川通船はその開きくに幾八ヶ月の歳月を費した。文政酉年四月より工事を初め、球磨川掛りの舟大工、川堀等を雇入れ、同年十二月一日完成している。又舟は隈河岸より下流の筑後舟の、即ち平野の河川で使用されたものと幾半分の小舟(七石五斗積み)^③を使用せざるを得なかつた。こうした自然的制約が日田川通船開発を遅らせる大きい原因ではあつたが、又通舟にさいして隈町と豆田町(永山布政所所在地)と云ふ二つの地域社会間の利害関係の樹立と云う社会的制約もあつた。文化七年には隈町の豪家森伊左衛門(春樹と号す)は、肥後國人吉より八代間で行われていた球磨川通船に倣い、日田・玖珠両郡民のため通船事業の再開を目論み、多くの自費を之に投じ官府(永山布政所)に願書を提出したが、豆田町民は日田川通船はその諸域商店街は殷賑となるに比し、豆田町は衰微するとの理由を挙げ、全町民の反対提訴により官府は遂にこれを却下している。^④隈町は日田川沿にあり、川筋をそのまま通舟路として利用出来る有利な条件をもつのに比較して、豆田町は花月川沿にありながら、舟を通すのに不便で豊西記によると試通船に失敗しているようである。従つて豆田町・隈町と交通機関を画分していたのを、通船開始により隈町が交通機関を独占することになると考えた。両郡民の熱望にも拘わらず河岸設置をめぐつて通船が一向に開始されなかつた事は、当時河岸河舟交通か交通機関として大きい意義をもっていたことを証こたであるものである。「友田、入江辺に津出場取立異外とも豆田持ちにいたし候はば如何可有之哉」と花月川の下流の友田、入江に舟着場を作り、

こゝを豆田町の舟着場としてはどうかと申し出たのに対しては首を縦に振っていない。しかしこのことは十六年後の文政八年に「去る末年、上井手村より新井手出来、右用水中城井手筋江口合候に付中城河岸も通船相仕立両町同様の持合に相成候はば豆田町衰微にも相成間敷旨」と豆田側に中城川岸を作ることで解決された。豆田町側の舟着場を中城河岸、隈町側を竹田河岸と云つた。そして中城河岸に人工的に開いた用水路を利用したものであるのに対して、竹田河岸は自然の河岸であつた。豆田隈と云う二つの地域社会は通船に対して自然条件の相違を人工的に運河を作ることであつた。両町繁栄に支障なく平等に利益を潤わせる立場に立たせたことにならる。

中城河岸は現在の日田市警察署裏に当り、こゝに大きい池が作られていたと云う。丁度こゝで中城井手の水に尾ヶ瀬井路の水が注がれる様になつてゐる。通船路は現在もそのまゝ残つてゐるが、これによると巾一間から一間半の小川で兩岸は石で築かれてゐる。河岸から本流迄の間に約五ヶ所の用水取入口があるが、これはそのまゝ堰となつて通船に対して地形上の制約及び水量の不足を緩和する役目を果してゐる。この堰に水を溜めては堰板をはづし舟を押流してゐた。

この両河岸はその後の發展に対して、自然条件の優劣が盛衰となつてつきまとつた。「日田川通船中城河岸の儀は小川にて平水乏敷しく數ヶ所水を堰溜漸くにして本川に出関村迄三里之場所冬より春迄凡五ヶ月之間通船致候のみにて船持共兼て難渋仕候居候儀に御座候」とあるように、中城河岸筋に冬から春にかけての五ヶ月が完全に利用出来るにすぎなかつた。所が「両河岸通船之儀竹田河岸は年中川下差交無御座候延中城河岸之儀御廻米川下中差支不申候共用水引取（三月彼岸より八月彼岸迄）商荷川下出来船穩永統無覺束」と冬の間は上粗米の長崎廻送のために商荷を思うように川下し出来ない状態にあつた。中城河岸は一年中川下しの出来る竹田河岸に比較して著るしいハンディキャブをつけられたが、このような不利な条件を克服して對等の關係に維持せしめようとつとめたのは封建的諸關係による権力であつた。封建關係による通船事業は明治三年迄つゞくが其後面者の關係は急速にくゞれ、中城河岸は「川筋水利不便に相米積荷次第に相減候柄柄」としてこれ迄維持してきた二七艘の所屬舟数を急速に減少させて行つた。最初減少届を見たのは明治六年であつた。又この年は長崎御廻米（この時は大村泉御廻

米)の廢止された年でもあつた。これに対し竹田河岸は益々隆盛になり「両筑之商人是迄豆田町へ参来候者も隈町にて産物相調候方弁理に付隈町之方江罷越候もの多分有之」とある。その後、鐵道開通(大正五年筑後軌道が出来る)迄日田盆地の交通の中心は隈町沿いの河岸であつた。明治中期から後期にかけては、竹田河岸より数百米下流の隈河岸に代つた。天明八年の頃豆田町、隈町の戸数は僅かに隈町が大きいのみで大差はなかつたが、明治初年から大正初迄交通の要しようを独占した隈は両筑の商人の集る所となり隆盛したのに対して豆田は活氣を失つて行つた。

三、両河岸の均衡

両河岸はその成立に當つて両町の繁榮に支障のないように施設されたが、両河岸所屬の舟數および積荷量と關係ある河岸の後背地域については、どのような処置がなされたであらうか。

(1) 両河岸の舟數、文政八酉年通船要用箇によると「日田川筋一、河船五拾貳艘、但貳拾六艘中城川岸、貳拾五艘竹田川岸」とあるが、豆田町所屬の中城河岸に貳拾六艘の船を仕立て、隈町は竹田河岸に貳拾六艘の船を仕立てる計画であつた。こ

拾	五艘	中城村庄屋	久兵衛持	但	中城川岸
貳	艘	中城村庄屋	忠右衛門持	但	中城川岸
壹	艘	豆田町昨屋	勘助持	但	同所
三	艘	豆田町年寄	中村平左衛門持	但	中城川岸
貳	拾艘	隈町年寄	三松順平持	但	竹田川岸
三	艘	同所年寄	山田半四郎持	但	竹田川岸
壹	艘	竹田村組頭	森伊左衛門持	但	同所
五	艘	草場村庄屋	長八持	但	竹田川岸
前	山	前山村庄屋	前左衛門持	但	四艘中城川岸
會	所	會所詰庄屋	貫平持	但	三艘竹田川岸
貳	艘	會所詰庄屋	貫平持	但	壹艘中城川岸
				但	壹艘竹田川岸

の内訳を示せば次のようである。しかし天保三年の鑑札切替帳には「御鑑札五拾五枚、内式拾七枚中城河岸、式拾八枚竹田河岸」⁽¹⁴⁾とあり、三艘の増加を見るが、これが実際に活動した船と見てよからう。

限の商人山田半四郎、豆田の商人宍瀬久兵衛の（広瀬淡窓の弟）兩人を筆頭に、開さくに際し出銀乃至諸役に加担したものの商人、庄屋等によつて以上のような舟楫仲間が結成された。この持舟数の多寡はその劣に處じて分配されたとある。⁽¹⁵⁾

(2) 両河岸の後背地域、所でこの五拾五艘の舟が一年間に川下する延総舟数は凡その数字ながら天保十年分見積によると「御廻米壹石六千石壹艘七石積で延艘數貳千貳百艘」「売荷舟壹ヶ年延五百艘」あつた。これらの運送される荷物が両河岸にやゝ平均化される必要があるが、この関係については両河岸とその後背地を定めた次の記録によつてうかゞわれる。

一、城内筋五馬筋大山筋小野筋渡里筋右之分中城中継所え可附出候、但右之内限竹田は限船にて積下し餘積、尤竹田は隈本川迄村内に船有之候廻他所之出候而は不相当候

一、高瀬筋上筋分は限出し之積

一、渡里筋高瀬筋之内川下も村方其村川筋にて積立度分は中城中継所え附出し候心得を以出役庄屋改を請其村川より引下積候儀勝手次第可然候最寄宜候共中継所之如く右場所え貳ヶ村も三ヶ村も附出候儀は難相成候用附に無之村方は少々不允理共中城え可附出候

一、高瀬筋之内関手近村方は迄之通河所之牛馬にて直ちに附出度分は是又仕来之通勝手次第可然候

一、大肥筋之内関手近村方は迄之通直に河所江附出し候分は右同断 但一村限に候はゞ前条手續にて村川岸より船にて積下候共又は仕来之通陸出而附出候共中城中継所え附出し候共勝手次第可然候

一、何逆之村方にも一村内に而船出しと牛馬出しと同様に而は混し候間難相成給出しに而も牛馬出しにても一村限り一方に取極可申事
一、玖球郡不殘限出し之積 但玖球郡は代大郎木納水戸加近辺り中城出し其外は不殘限出し之積同郡爲に宜と見込在之既に田嶋中継所も中城え可引と相心得候程之儀に候得共限え一手に相成候方同郡爲に宜趣に相聞候間其辺に相心得候併高瀬筋限出し等之取も有之に付玖球郡を中

城限と引合候方道理と存候はば其段申可立猶取調道理宜方に可相決候⁽¹⁷⁾

註 ①辰年四月申送書 ②日田十年史 ③通船要用旨（広瀬文書五〇五） ④豊西説話坤 ⑤、③に同じ ⑥、②に同じ ⑦文政八年五月

通船要用旨 ⑧、③に同じ ⑨、⑩、⑪、③に同じ ⑫、①に同じ ⑬、⑦に同じ ⑭、③に同じ ⑮、③に同じ ⑯通船關係一件書類

（広瀬家文書） ⑩、⑦に同じ

（大分大学学芸学部助手）