

旭川(岡山県)の橋と河港

Bridges and River Ports On the Asahi River (Okayama Pre.)

藤井 郁夫**

By Ikuo FUJII

要旨 1932(昭和7年)当時に岡山県の旭川中・下流部に架けられていた道路橋は、その多くが河港に架けられていることがわかった。

1. 旭川と高瀬舟

(1)旭川 旭川は中国山地を水源とし岡山市で児島湾・瀬戸内海に注ぐ、幹川流路延長約 142km、流域面積約 1800km²で、日本では中規模といえる河川である¹⁾。

旭川は大きく4区分することが出来る。その1は水源の蒜山高原から真庭市勝山付近までの中国山地を横断する区間で旭川の上流部と言える。この区間には1955年に湯原ダムが建設されている。その2の区間は真庭市勝山から真庭市落合垂水までの真庭盆地と呼ばれる区間で中国山地と吉備高原との間で氾濫原を形成している。その3は真庭市落合垂水から岡山市大原地区までの吉備高原を横断して流れる区間で、その2の区間をあわせて中流部といえる。この区間には1954年に旭川ダムが完成し、それまでの河状を大きく変えた。その4は岡山市大原地区から河口に至る区間で自然の沖積地から人工の干拓・埋立地と続く下流部といえる区間である。

(2)高瀬舟 旭川では高瀬舟を用いた舟運が、河口から約90km溯った真庭盆地上流端の真庭市勝山まで、中世後期にはすでに始まっていたと推定されている²⁾。近世には舟株制もあり200隻程度であった高瀬舟も、最盛期の明治期には350隻前後が運行していた。1898(明治31)年に福渡〜岡山間の旭川にはぼ並行して中国鉄道(現・JR津山線)が開通し、激烈な競争の末、高瀬舟はほぼ半減する。更に1925(大正14)年には勝山〜落合間の旭川にはぼ並行して作備線(現・JR姫新線)が開通して高瀬舟は終末期を迎える。それでも鉄道交通などの不便な地域からの舟運は続いていたが1934(昭和9)年の大洪水以後は姿を消した³⁾。

高瀬舟が運んだのは下りでは中国山地で産出する鉄、中流部の銅、それに年貢を中心とする米・雑穀や、大正期になると瀬戸内海をわたって四国まで運んだという木炭と薪などが主なものであった。吉備高原で産する良質の茶も下り荷であった。上り荷は塩の他、日用品、雑貨、

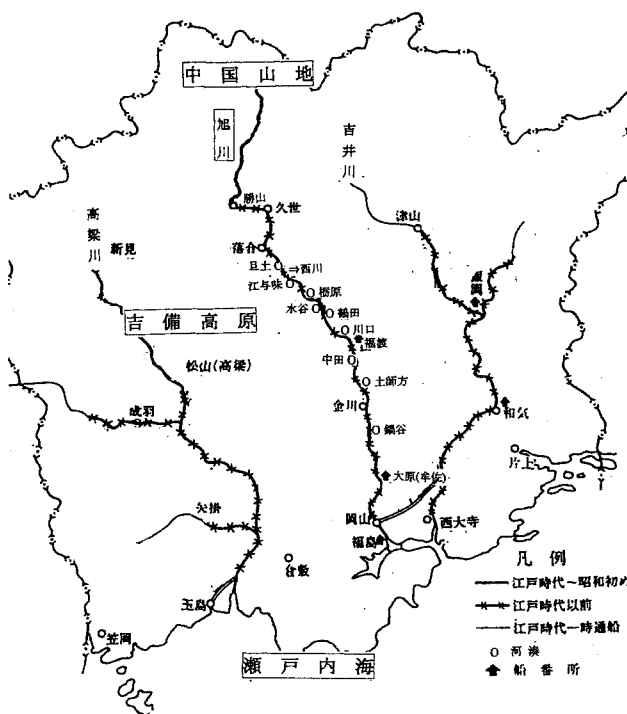


図-1 旭川と河港⁶⁾

などであった⁴⁾。

これら高瀬舟の寄港地は旭川筋では「川戸」・「船津」などと呼ばれていたが、本文では「河港」とよぶこととする。なお、江戸時代の利根川筋では舟着場に加えて、商品の売買に加わらない純然たる運送業だけの問屋と、河岸所属の舟があり、且つ幕府の公認を受けた場所のみ「河岸」と称することが出来たという⁵⁾。

高瀬船は多くの地点で接岸していて、中には船頭の住宅の集落や休憩のためのみの接岸などもあるが、ここでは旭川本川沿いで、高瀬船のための倉、または船番所があった場所のみを河港としてあげると表のようになる。

表のうち、岡山市大原地区は沖積地の始点であるためにしばしば河道も変動し、これにつれて河港の位置も動いている。牟佐は大原地区の上流端であり、地蔵が地区の下流端である。また、終着地の岡山では京橋が河港であったが、幕府領の多かった美作の年貢米を大阪表に運ぶために江戸期には高瀬舟から海船への積み替えが河口

*Keyword ; 旭川, 河港, 橋梁

**正会員

(〒222-0026 横浜市港北区篠原町 1467)

の福島で行われていた⁸⁾。さらに後期には岡山向けの薪炭などは兵団でも荷揚げされている。

つぎに、栃原、水谷、鶴田、川口、土師方、鍋谷などの河港はいずれも年貢米の倉を持つ河港であったために年貢の制が無くなった明治になって急激にすたれている⁷⁾。

2. 橋と河港とについて

現在では旭川にも多くの橋が架けられているが、昭和9年の洪水以前の1932(昭和7)年12月31日現在で真庭市勝山から河口までの間に架けられていた道路橋⁹⁾と、その各々の橋が始めて架けられた創架年¹⁰⁾を表に示す。

表に見るようにこの間の道路橋は岡山市内の橋と他2橋(後述)を除いて何れも河港に架けられていたことが判る。細かくみると何れの橋も、河港に近接して、さらに言えば河港施設の中にすら架けられている(図・2)。それらの橋の創架年は明治・大正とまさに高瀬舟が運行されていた時代である。

橋を架けると当然高瀬舟の舟航の妨げになる。当時の各橋の支間長は明らかではないが、いずれも木桁橋であるから支間長は6間乃至9間(≒11~16m)であったであろう。これに対して高瀬舟は長さ8間2尺、巾1間2尺(≒15.1x2.4m)程度であるから¹¹⁾、舟が橋をやっと通り抜けることが出来るという状態であったであろう。にもかかわらず橋は架けられている。これらのことから河港が橋を架けさせたとも考えられる。

なお、表に示す旭川で河港が無いにもかかわらず橋が架けられていた橋のうちで、鹿瀬橋は因幡往来の古くからの渡船場に架けられた橋であり、葛城橋は中国鉄道(現・JR津山線)野々口駅を利用するために対岸の人々が架けた橋である。また、上流端の勝山の神橋は出雲街道に、下流端・岡山の京橋は山陽道に、いずれも藩幕態

表-旭川の道路橋と河港

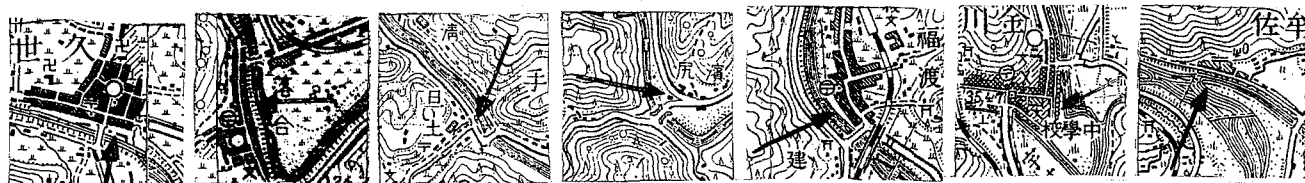
道路橋			河港		所在地 (現町名)
橋名	創架年	摘要	河港名	摘要	
神橋	1665	出雲街道			真庭市勝山
中橋	1731		勝山		真庭市勝山
中川橋	1876		久世		真庭市久世
落合橋	1910		落合		真庭市落合垂
旦土大橋	1920		旦土		真庭市旦土
			西川		美咲町西川
江与味橋	1926		江与味		美咲町江与味
			栃原	年貢倉	美咲町中井和谷
			水谷	年貢倉	吉備中央町船
			鶴田	年貢倉	建部町鶴田
			川口	年貢倉	建部町原
八幡橋	1878		福渡		建部町福渡
			中田		建部町中田
			土師方	年貢倉	建部町土師方
鹿瀬橋	1910	因幡往来			御津町鹿瀬
金川大橋	1912		金川		御津町東町
葛城橋	1930	野々口駅			御津町野々口
			鍋谷	年貢倉	御津町鍋谷
大原橋	1877		牟佐(地藏)		岡山市大原
			兵団		岡山市兵団
鶴見橋	1884				岡山市出石町
相生橋	1904				岡山市丸の内
柳橋	1931	飯橋			岡山市
京橋	1593	山陽道	京橋		岡山市京橋町
			福島		岡山市福島

幕態勢になった頃に、街道の橋として架けられている。

3. あとがき

旭川筋では河港に橋が架けられていたことが判った。このことは旭川筋にかぎらず日本各地の河川でも見られる事象であろうか。また、誰が、何を目的に橋を架けたかを知るために、橋を持たない河港もあるのは何故かや、さらにはハードとソフトの両面からの河港と橋との関係詳細などについても検討を要する。いずれも今後の問題である。

謝辞 本文の想は岡山県教育庁文化財課の職員各位からの御教示が基となった。記して謝意とする。



図・2 道路橋と河港¹²⁾ (→ が河港位置)

参考文献

- 1) 国立天文台『理科年表平成16年』(株)丸善 584頁
平成15年11月31日
- 2) 岡山県『岡山県史第7巻』643頁 60年3月31日
- 3) 御津町『御津町史』591頁昭和60年3月25日
- 4) 同上3) 586頁
- 5) 渡辺貴二『高瀬舟』崙書房 27頁 1978年4月20日
- 6) 同上2) 646頁の図を改変
- 7) 同上3) 285頁
- 8) 久世町『久世町史』891頁昭和50年3月31日
- 9) 岡山県『昭和7年岡山県統計年報』
昭和9年3月30日
- 10) 藤井郁夫『橋梁史年表』2000年3月
- 11) 板津謙六『金川町史』金川町 159頁
昭和32年4月10日
- 12) 陸地測量部 1/5万地形図 津山西部、福渡、岡山北部、に加筆、拡大