

球磨川における水運・陸運の発達に伴う 集落形成と水害被害の変化

大阪 健太¹・落合 知帆²

¹ 非会員 京都大学工学部建築学科 (〒606-8501 京都市左京区吉田本町)
E-mail: kenta.osaka19999@gmail.com

² 正会員 京都大学大学院地球環境学堂 (〒606-8501 京都市左京区吉田本町)
E-mail: ochiai.chiho.2x@kyoto-u.ac.jp (Corresponding Author)

球磨川は古来より急流の暴れ川として知られ、これまで幾度も洪水を起こしてきた。一方で、球磨川流域はかつて上流の人吉盆地と下流の八代平野を結ぶ重要な交通路であり、筏流しや川舟が盛んで河川に沿って集落が位置していた。球磨川沿いに位置する集落と球磨川、特に水害との関わりを考察する上で、かつて栄えた水運そして陸運への変化を把握し、その影響を理解する事を目的とし、文献調査および現地での聞き取り調査を行った。水陸交通と集落配置は5つに分類できた。また、水運から陸運に変化したことで、災害リスクが増した地区と減少した地区がある事を明らかにした。球磨川は本来交通の発達による集落形成と水害影響という2つの側面あり、関係性を考察する上では両者を重ね合わせることでその変化を把握することが重要であることを明らかにした。

Key Words: Flood, River and Land transportation, Settlement location, History

1. 初めに

(1) 研究の背景

球磨川は、熊本県球磨郡銚子笠を水源として、人吉盆地を東西に貫流し、球磨村に差し掛かった所で水流方向を北に転じ山間の狭窄部を流下し八代海へと流れ出る一級河川である。古来より急流の暴れ川として知られ、これまで幾度も洪水を起こしてきた。歴史上、最も被害が大きな水害として知られているのが、1755年宝暦の大洪水で、球磨村瀬戸石付近で崩土があり、天然ダムが形成されたことにより川が氾濫し、損耗破損高23万560石、流家2118軒、溺死506人、流舟101艘であったことが記録されている¹⁾。近年では、令和2年7月豪雨²⁾は記憶に新しい。全国で死者84名、行方不明者2名、住家の全半壊等9,628棟、住家浸水6,971棟など近年稀にみる未曾有の災害となった³⁾。河川沿いの集落は大きな被害を受け、河川やその周辺の居住環境、交通、産業も大きく変化した。

一方で、球磨川流域はかつて上流の人吉盆地と下流の八代平野を結ぶ重要な交通路であった。特に江戸時代には現在の人吉・球磨村地方の領主である相良氏の参勤交代ルートとしても用いられ、更には高瀬舟による物資の流通、木材や竹材の筏流しのための重要な「水運」が開

かれていた。河川に沿って位置する村々は川舟を何艘も所有し、球磨川並びにその支川においては筏流しが盛んに行なわれていた⁴⁾。水運が栄えた村には、船頭や筏師の家が建ち並んでいたことから、球磨川流域の集落と水運の関わりが深さが伺える。しかし、他の多くの河川同様に、1908年球磨川に沿うような形で敷設された肥薩線の開通、1955年球磨村に荒瀬ダムが完成すると同時にトラック路整備が進む⁵⁾と水運は陸運へと変化し、それに伴い集落と水害の関係も変化していった。

(2) 目的

球磨川沿いに位置する集落と球磨川、特に水害との関わりを考察する上で、今では失われてしまった約300年間続いた水運そして陸運への変化を把握し、その影響を理解する必要がある。本研究の目的は、水害被害と水運・陸運という2つの視点から、球磨川流域にある集落との関わりを近世から現代に亘って捉えることである。

(3) 調査手法

研究手法は、2022年6月から2003年1月の間、文献調査および現地での聞き取り調査を実施した。また、文献調査では史料だけではなく、エッセイや証言集も含めて収集

し確認した。球磨川水運に関する集落の実態や歴史に関しては、水害により散逸してしまっているため、水運が開けていた時代を知る高齢者への聞き取り調査を行い、情報を補完した。さらに水害についても聞き取り調査を実施し、令和2年7月水害の被害状況、地域住民の避難行動や河川の変化について把握した。これらの調査を基に、集落と河川および水害との位置関係について考察した。

2. 既往研究と本研究の位置づけ

(1) 球磨川の水害に関する研究

球磨川の水害に関する既往研究は大きく3つに分類することが出来る。1つ目は、加藤清正・加藤正方の治水事業に関する研究である。加藤清正是遥拝の八の字堰や萩原堤を築造し、後に加藤正方が萩原堤を前川堤につなげることで、古麓から始まり萩原、榊形、徳淵、平河原、塩屋まで至る長大な堤防が完成した⁵⁾。溝口・磯田・森山⁶⁾による球磨川萩原堤のはねの残存状況を把握し保存活用策の提案が見られる。それによれば、はねは、流水の方向を規制し、河道を固定して流水が河岸や堤防に当たることを防止する機能があり、特に急流部においては流速を緩和し、流水の浸食作用から河岸や堤防を保護する役割がある。

2つ目は水害の証言集である。平成5年(1993)に発刊された建設省八代工事事務所「ドキュメント洪水：球磨川水害証言集」⁷⁾や「「暴れ川」球磨川水害記録集」⁸⁾、2022年に発刊された7・4水害坂本記録集発行委員会上村雄一編「2020年7月4日球磨川水系豪雨記録集坂本からの証言」⁹⁾、雑誌「夜豆志呂：195号～198号」¹⁰⁾は被災者の方の証言を集めた資料であり、当時の被害状況を伺い知ることが出来る。3つ目は記録集である。証言集と異なる点は、八代市史；近世史料編IX「大風・出火・洪水など」¹¹⁾や「宝暦の大洪水を探る」¹²⁾などのように近世の水害についての記録が残されている点である。

(2) 球磨川水運の歴史

球磨川水運の歴史に関する既往研究は、荒瀬ダムの竣工によって筏流しが姿を消した1955年以降に多く確認できる。高田は「球磨地方の鉄道とその以前の交通」¹³⁾、奥野は下松求麻村(現坂本町)を対象として船頭の方々の住居をイラストで示し、交通と集落との関わりを研究している¹⁴⁾。蓑田は江戸時代の上松求麻村において球磨川の舟運のしめる役割が大きかったこと、集落と舟運との関わりを論じている¹⁵⁾。

球磨川で盛んに行われていた筏流しに関して、牧野は、舟運と筏流しを対象とし、球磨川の上流部から下流部までの河川交通の実態を明らかにしている¹⁶⁾。当時存命の元・筏師への聞き取り調査も実施し、球磨川を上流の人吉から下流の八代間をつなぐ太いパイプと称している。

また、球磨川教材化編集委員会「ふるさと八代・球磨川一舟運・筏流し」¹⁷⁾(1991年)、高原木材有限公司「幻の熊本林業物語」(1996年)¹⁸⁾、上村雄一「筏師」(2018年、「くまがわ春秋」第27号)¹⁹⁾では、球磨川の筏流しの歴史を聞き取り調査を基にまとめており、当時の筏師の仕事やそれに関連した町の様子を伺い知ることが出来る。

(3) 球磨川流域の集落形成とその変遷

球磨川流域の集落形成に関して蓑田²⁰⁾は林正盛によって球磨川が開削され、人吉一八代間の舟運が開通したことで形成された新興集落である萩原土手町(現・八代市萩原町)を対象に、水運と陸運の要衝であった番所の周囲に萩原土手町が形成されていく過程を追い、交通と集落形成の関係性に言及している。

(4) 球磨川陸運の歴史

陸運は明治以降、時代を経るごとに鉄道やトラック路が整備された。一方、水運は陸運の発達と共に衰退の一途を辿った。水運が完全に姿を消した現代では、一部を除いて連携される地点はほとんど消滅してしまい、陸運のみとなってしまった。1908年に肥薩線が開通した一勝地では、鉄道開通に伴い集落の位置が東に移動することになった。胡桃沢²¹⁾は「人吉藩の水陸連携魚輸送—球磨川舟運から椎葉山へ—」において物資の輸送形態である「水陸連携輸送」を提唱している。これは、物資が輸送される際、交通が水運から陸運へ、または陸運から水運へとバトンタッチされる輸送のことを言う。胡桃沢によると、山間部にある椎葉山への輸送は、海岸地帯から目的地まで、一貫して陸上輸送機関が担っていたわけではなく、河川舟運からの引継ぎが前提とされていたから、まずは舟から荷物を受け取る「リレー地点」を探らなければならないと述べている。

このように球磨川の水運・陸運やそれに関連した集落形成を対象とした研究はなされているが、調査対象地や時代が限定されているため、本調査では、水運・陸運と集落形成に加えて水害の視点を加えた研究を行うことで、さらにこれらに新たな理解を得ることが出来ることを示す。

3. 水陸輸送にみる集落形成とその変遷

ここでは、球磨川舟運開通以降の沿岸部の集落に着目し、舟運によってどのような恩恵を得たのか。そして明治期に入り、鉄道が開通したことで徐々に陸運が優勢の時代へと移り変わる中で、集落の中心地がどのように移動していったのかを考察する。また、歴史上繰り返し洪水の被害に遭っている球磨川沿岸部という地理的特徴に注目

して、集落の中心地の移動と洪水被害との間の関係性を考察する。う地理的特徴に注目して、集落の中心地の移動と洪水被害との間の関係性を考察する。対象地域は球磨川上流の多良木町から河口部の八代市までとし、多良木町黒肥地～多良木町王宮までを「上球磨」、多良木町里城～錦町までを「中球磨」、球磨郡球磨村渡～球磨郡球磨村神瀬までを「下球磨」、八代市球磨川河口部を「八代地域」と区分し示す。

(1) 上球磨

a) 水運の時代の上球磨

多良木町では、林正盛によって球磨川の水路が開削されるよりも前から、水運が開けていた。林正盛による水路開削は多武除より人吉城下までの巨岩が流路を遮っている流域であり、多良木から人吉までは水運が開けており、それを利用して沿岸部に集落が広がっていた。球磨川右岸の蓮花寺地区には、かつて相良氏が居を構えており、昭和50年に行われた相良頼景館の発掘調査²⁰⁾の結果、舟着場風の遺構が出土し、館が川に向かって開かれていたことが判明しており、球磨川の水運が重要視されていたことが分かっている。

貞享元年(1684年)、村内にあった鮎之瀬堰からの灌漑により新田が開発されたことが「球磨郡開墾年記」²¹⁾に記されているように、多良木では、球磨川左岸側を灌漑する百太郎溝と幸野溝、右岸側を灌漑する鮎之瀬堰から取り入れた水によって稲作などの農業を生業としていたことが伺える。寛政元年(1789年)になると、多良木が高瀬舟の造船を許可され、川舟が渡るようになる。筏流しについては、公役記録²²⁾によれば、岩野部落や、湯前部落、上村部落では筏木が生産されていることが確認できることから、岩野部落・湯前部落は球磨川本流の多良木町百太郎に、上村部落は支流を通して仁原川との合流地点付近に木材を貯め、筏に編纂していたであろうことが推測できる。多良木町百太郎は地形的に川が澱みになっていること、仁原川との合流地点では水量が増えて同様に澱みが生じていること、さらに多良木町百太郎にて筏を編纂する筏師を映した写真¹⁹⁾が残されていることから、筏流しが行われていたであろうことが確認できる。

現在、蓮華寺橋が架かっている場所がかつて溝之口の渡し舟が設けられていた地点であった。多良木町黒肥地に当たる地域で、ここは球磨川舟運の上限であった。蓮華寺の前は川幅が広く、澱んでいるため、高瀬舟の発船場や終着点として機能していた。これより上流部では川幅が狭くなるため、舟で遡航する限界だった。「球磨川水運」²³⁾の古老の話によれば、「高瀬舟の上り船では、積み込んだ塩・雑貨・日用品などが荷揚げされ、岸边には店が立ちならんで繁昌した」とあり、とくに黒肥地地区は舟運による恩恵にあずかっていた。

b) 陸運の時代の上球磨

明治8年(1872)発行「球磨郡村地誌」²⁴⁾によれば、人吉街道と交差する多良木内を通る大道は上求麻中筋往還であり、これは、南の久米村から出発し、多良木村で人吉街道と交差し、球磨川を渡って、黒肥地へと至る往還である。かつて久米村からは友津留川・仁原川を経由して筏木が流し下され、蓮華寺前の船溜まりに集積されたと推測される。上求麻中筋往還は久米村から主要交通路である球磨川に接続しており、その水上の運送路に沿うように大道が伸びている。つまり、鉄道開通以前の時点では、陸路は未だ水路の補助的役割を果たしていたにすぎないのではないかと考えられる。

「人吉藩昌記」²⁵⁾によれば明治5年(1872年)には人吉街道の道傍に小店3軒があるに過ぎず、辺りは「荒涼たる草原」であったというが、国鉄湯前線多良木駅が開業することとなったため、多くの者が移住して来た。大正13年に湯前線が開通すると、舟運は廃れ陸運優勢の時代へと移行する。当初は肥後西村・一武・免田・多良木・湯前の各駅が開業したのみであったが、1963年には新たに東多良木駅が新設されることとなり、さらにこの一帯が栄えることとなった。

c) 集落配置と水害の関係

多良木町の洪水ハザードマップ²⁶⁾によれば、多良木駅周辺には浸水が想定されていないが、仁原川との合流点の左岸側で現在東多良木駅がある地区の球磨川が北西に大きく曲がる中鶴橋と王宮橋に挟まれた地区では、特に浸水が深くなっている。まず後者の中鶴橋と王宮橋に挟まれた地区は、黒肥地王宮神社の前にあたり、地元住民によって「じゃおん前」²⁷⁾と呼ばれ、水深があるエリアで昔から洪水常襲地帯であったのではないかと推測できる。しかし、明治期に入って中鶴橋が完成したことで橋に流失した木材が掛かってしまう危険性が増し、周辺の洪水のリスクが増したと言える。

1963年に新たに設置された東多良木駅は、浸水想定区域の中でも、支流である仁原川流域では増水と流木によるバックウォーターが予想されている地域であり、護岸工事がなされている。しかし令和二年度の水害の際には、数件浸水被害が出ており、「球磨川の増水によって残念ながら樋門が閉まって、内水があふれ出る。残念ながら数件ですけど、浸水被害が発生した。そのなかにおいても、農機具類もダメになったところもあったということあります」³⁰⁾と述べている。と述べている。同じ湯前線の駅でも、多良木駅は内陸に位置しているため浸水の危険性が無いとされるが、東多良木駅は沿岸部に位置しており、3-5メートルの浸水の可能性がある。東多良木駅が新設された理由の一つに多良木町が街道に沿うように東西に広く分布しているため、多良木駅一つでは利用圏が広すぎるという判断があった。また、対岸の蓮華寺地区の住民の足

となるためであると考えられる。つまり、陸運の時代になって栄えた町の中心にある多良木駅は内陸にあるため水害の影響はほぼ無いが、水運の時代の町と多良木とを繋ぐために新設された東多良木駅は水害の危険性が高くなるということが指摘できる。渡し舟がある地点と洪水被害がある地点は同一であることが多く、渡し舟のあった牛島地区も水害常襲地であるし、溝之口の渡しがあった蓮華寺前も支流との合流地点であるため、水害の危険性が高いことが指摘できる。

このことから、水運の時代から陸運の時代へと移り変わると同時に、水陸が連携される地点も移り変わり、集落の中心部が移動したことを確認した。また、ハザードマップと交通の変遷を重ね合わせると、集落の移動により、中心地では水害の危険性も低減されている一方、明治期中鶴橋が完成したことにより、かつてじゃおん前と呼ばれたエリアの水害の危険性が増してしまうこととなった。図-1に上球磨における集落配置と水害の関係変化の図を示す。

(2) 中球磨

a) 水運の時代の中球磨

本節であつかう中球磨地域とは、球磨川沿岸の多良木町里城～牛島・あさぎり町須恵・あさぎり町深田・錦町と、あさぎり町免田を含む地域とし、その中でも須恵村と深田村を調査対象とした。2003年4月1日に5町村が新設合併してあさぎり町となったが、本節では合併前の町村名で呼称する。

須恵村：多良木町里城～牛島・あさぎり町須恵の水運は、里城には船溜まりがあり、かつて崖より木材を降ろして筏に組んで人吉へと流していた。また牛島でも明治年間までは川舟が2艘常駐し、人吉まで荷物や旅客を運送していたことが分かっている。また、里城～牛島間には渡し舟が三か所あり、上流から里城・下鶴・牛島に渡し舟が設置されていた。明治8年(1872)の調査³⁰⁾によると、須恵村では、上流から浜の上、中島、今村、川瀬に数隻の渡し舟があったことが記されており、これらは全て川越耕作のために利用される渡し舟であった。村民は自主管理をする耕作舟や荷物を運送するための高瀬舟を所有していたことが記されている。

明治前期に描かれた「須恵古城趾図」³²⁾によると、球磨川右岸の台地に集落が点在し、左岸には耕作地が広がっている。このことから、中球磨須恵地区では、右岸の台地に集落の中心があり、耕作地のほとんどが左岸にあるため、球磨川沿岸部の各集落毎に渡し舟を持っていたことが分かる³³⁾。

深田村：深田村は須恵村同様に、球磨川右岸側が台地になっており、左岸に比べて標高が高いことは変わらないが、水運の性質は、須恵村とは性格を異にする。「御勘定

書明細記」³⁴⁾によれば、人吉城下へ陸路で輸送されていた蔵米を、舟を用いて運送することが認められている。深田から人吉城下までを陸路で送る場合は米1俵に付銀九分であったのが、舟運の場合は米1俵に付銀五分であり、安く済んだことが分かる。庄屋地区から球磨川は大きく北西方向に湾曲し、左岸の免田川と右岸の田頭川が合流する。深田村の崖下に位置する船溜まりは、このため水量が多く、かつて若宮の淵³⁵⁾と呼ばれていた。崖の中ほどには古くから池王水神が祀られており、毎年9月に船頭、筏師、漁師をはじめ深田村の有志が集まって水難除災、舟運安全等の神事が営まれていた³⁶⁾。ここ若宮の淵は、別名原口の着船場とも呼ばれ、個人所有の船があり、この近くには住宅があった³⁶⁾と述べられていることから、水運従事者が深田村の球磨川沿岸部一帯に住んでおり、集落が形成されていたと推察できる。明治41年の肥薩線開通以降、職を追われた坂本村の水運従事者の中には深田村に移住して仕事を続ける者もいたことから、深田村は中球磨の中でも最も栄えた川港であったと言える。

立岩の川に面した着船場が出来たことで、付近一帯は栄え、「球磨川水運」³⁷⁾によると「荷馬車で運んできた用材や物資はじめ船客も多く、近くの道路の両岸には船頭や筏師の家が立ち並び、賑やかであった」とされている。また、立岩に建てられている井上微笑の句碑には「明治四十年冬、深田橋にて、微笑、大根舟続く炭舟下り舟、高田素次書、深水一雄建立、昭和五十七冬」とあり、舟運が栄えていたころの情景をうたっている。着船場を利用する舟の中には、支流の銅山川の上流にある岩屋銅山から下ってくる銅鉱を載せた舟もあり、これは江戸時代から昭和19年(1944)に水害で閉鎖するまで続いた聞き取り調査によれば、深田村には銅山川に沿うようにして銅山労働者が多く住んでいた。

b) 陸運の時代の中球磨

大正13年(1924)に国鉄湯前線が開通する以前、中球磨地域にとっての重要な交通路は球磨川と、それに並行する人吉街道、ならびに球磨川右岸沿いに走り大村～柳瀬～木上～深田～須恵～黒肥地～岩野へと至る往還である北筋往還であった。

須恵村：明治前期に描かれた「須恵古城趾図」³²⁾によると、台地上の球磨川右岸に点在する集落間を結ぶ重要な幹線道路として、現在の人吉水上線が描かれている。これは明治8年(1872)の「求麻郡村誌」³³⁾中の北筋往還であり、明治期から重要な陸上交通路であったことが分かる。また、覚井集落が台地上に描かれ、かつ北筋往還道が貫通するため、須恵村の中心地として機能したことが分かる。

深田村：「深田村絵図」³⁸⁾には、北筋往還と共に台地を迂回する経路が示されている。この経路が何であるのか定かではなく、現在遺構も見られないが、銅山側を木橋

で渡って村の北側を迂回する経路には、「掲示場」との書き込みがあり、高札場を含むことが分かる。つまりそれだけ交通量の多い道路であったということであり、深田村の賑わいを伺うことが出来る。深田村には、大正2年には新たな里道が開通することとなり、大正3年(1914)の郷土調査³⁸⁾には四浦往還の説明があり、免田村の堀の角より出発し深田を経て四浦へ至る経路は、河川ならびに人吉街道と、現在の国道445号線とをつなぐ幹線道路として大いに期待されたことが伺える。さらに重要なこととして、この新道開発工事により免田川に橋が架けられることとなり、徐々に免田地区での陸上輸送の下地が整えられていくこととなる。

大正13年(1924)に国鉄湯前線が開通し、新たに免田駅(現在のあさぎり駅)が開設されると、主な物資輸送手段は鉄道にとって代わられることとなった。鉄道の開通により銅鉱の輸送は完全に鉄道輸送に切り替わり、免田駅まで荷馬車によって運ばれることとなった。このことから、深田村において舟運から陸上輸送が優勢の時代へと移り変わったことが分かる。さらに、免田には本町という新興の在地的性格を持った町が誕生したことで、賑わいは次第に東へと移行し、水運と共に活躍した北筋往還ではなく、人吉街道が主要な交通路となっていく。

c) 集落配置と水害の関係

須恵村：須恵村における水害常襲地は、中島にある球磨川屈曲付近が特に被害が大きいとされている。中島にはかつて渡し舟があり、かつ阿蘇川と合流する地点であることから、中島地区が洪水の被害に遭いやすい地域であることは分かる。ほとんどが耕作地である中島地区だが、中島橋の付近には家屋が点在しており、中球磨特有の集落形態が見られる。「須恵村史」³⁹⁾には中島地区を度々襲った水害についての証言が残されており、中島に住む住民によると「洪水時には父兄も心配し見守る中の危険な登校であった。今考えるとよくも事故が起きなかったと思う。舟頭の見込みのない大水の時には、学校に行かれず何日も休んだことがある。また、早く帰らないと帰れなくなると学校に連絡があり、あわてて帰ったことも何回とも知らない」とある。大水は特に戦後がひどく、「戦前も床下浸水は毎年あったが、この頃は床上が毎年のもので、梅雨から水害に備えて納舎なんかの穀物類、蓆等は、一石入り位の大ききな桶に伏せて二つ並べ、其上に梯子を渡し、水嵩が少し増しても泥水に

浸からないようバランスよく載せていた」というような洪水への対策が見られる。また、須恵村の中島地区柳川合流地から川下にかけて城を築く大きい石で、水面3.5メートルくらいの高さで石垣の堤防が積まれていたこと「村史」より伺える。さらに、中島地区の者は川北の屯所地区に殆ど畑を持っているため、戦後の水害が原因で「屯所に移転されている」³⁹⁾者もあると記されている。基

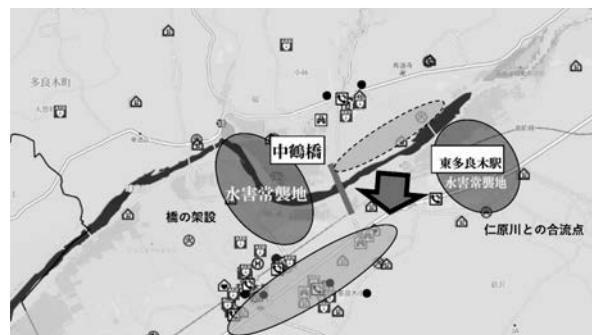


図-1 上球磨の集落配置と水害の関係



図-2 中球磨・須磨村の集落配置と水害の関係

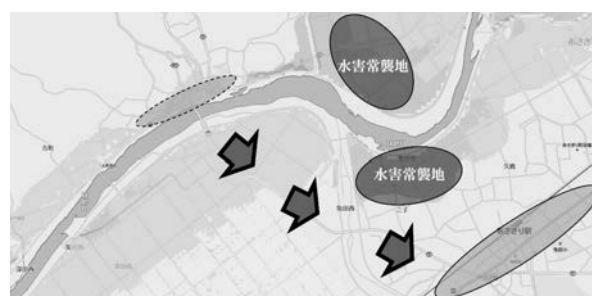


図-3 中球磨・深田村の集落配置と水害の関係

本的には右岸側が集落の中心地で、左岸側が耕作地であるのだが、左岸側の中島が中心で、右岸の屯所に畑を持っているとあり、中島地区の「〇〇さんは屯所に移住した」と述べていることから、中島地区では川向かいの集落と密接な関係があり、それゆえ水害時には日常生活が送れなくなってしまう欠点がありながらも、緊急時の移転先があるという利点もあるということが分かる。これも中球磨特有の川を挟んだ集落形態があるからこそ出来る避難行動であったと考えられる。図-2 に中の須磨村における集落配置と水害の関係変化の図を示す。

深田村：深田村では特に球磨川左岸側への水害の影響が大きい。特に免田東地区は支流が合流する地点であり、バックウォーターの危険性も考慮されるため、洪水被害を受けやすくなっている。令和二年度の水害では、支流である田頭川が氾濫した影響で庄屋地区では浸水被害があった。また特に植深田地区と中島地区は球磨川が大きく湾曲している地点で、七曲と呼ばれる。

一方、新興の町である、現あさぎり駅周辺では浸水被害は見られない。ここ深田、免田では多良木町の例と同様に水運が衰退し、集落の中心地が水辺から遠のくことで、浸水被害の規模が減少している。図-3 に中球磨の深田村における集落配置と水害の関係変化の図を示す。

以上より、中球磨の須恵地区では交通の変化による影響をそれほど受けなかったが、水運による影響を大きく受けた深田地区では交通の変化の影響を大きく受けたことを確認した。さらに深田では異なる特徴を有す集落では中心地の移動によって水害被害が減少していることが分かった。

(2) 下球磨

a) 水運の時代の中球磨

下球磨の中でも近世以降特に賑わいを見せていた中神・渡地区、一勝地・那良口地区、淋地区・向淋地区、神瀬地区を取り上げた。これらの地区は現在の球磨郡に属しており、東の人吉市との境を馬氷川が、西の八代市との境を市ノ俣川が流れている。江戸時代には人吉藩に属しており、肥後国葦北郡向告との境が一勝地村告川に、肥後国八代郡中津道との境が神瀬村加治木であって、政治的に重要な位置にあったため、各所に番所が設けられていた。林正盛による球磨川舟路開削工事までは山道を徒歩によって移動していたが、寛文5年の開削以降、人吉からの舟が通過できるようになると沿岸部に集落が点在するようになり、舟運によって栄えた。

中神地区・渡地区：明治8年「球磨郡村史」²⁶⁾によれば、中神地区・渡地区には渡し舟があり、小柿の渡しと毘沙門の渡しと呼ばれていた。小柿の渡しは現在の万江川と球磨川本流とが合流する地点の下流辺りで、現在紅取橋が架かっている地点にあったと思われる、小柿地区と対岸の中神地区とを結んでいた。一方、毘沙門の渡しは、大柿毘沙門堂裏を通っている道が大柿村中央を通して球磨川に出ており、ここから渡地区地下への渡し舟がかつて存在しており、どちらも川越耕作用の渡し舟として利用された。江戸時代の渡利村で特に活躍した重要な渡し舟は、現在相良橋が架設されている地点の少し下流にあった舟戸の渡しであり、参勤交代で藩主が帰城する際には必ずこの渡し舟を用いていた⁴⁰⁾。明治期には三カ浦側より舟戸へ渡ると、道路の脇には乗合馬車や人力車が待っていたり、人吉街道沿いには茶屋が設けられていたと言われ、現在でもその名残で茶屋という集落が舟戸の隣に存在しており、水運が栄えた時代には渡し舟の船場だった舟戸集落と茶屋が並んでいた茶屋集落が特に賑わいを見せ、在町的な性格をもった集落を形成していたことが伺える。また、渡は41艘もの高瀬舟を所有しており、当時は物資の集散地として水運の恩恵を大きく受けたであろうと推測される。

那良口地区：那良口地区では球磨川沿岸部には集落はなく、支流の那良川沿いに集落が形成されていた。このような集落配置になったのは渡から那良口へと至る間の球磨川の地形的要因による。宝暦明和年間に記された「地甕万納物寄」⁴¹⁾によると、那良川上流にある毎床集落は筏木を50荷生産・高瀬舟1艘を所有しているとあり、生産された筏木は支流を流し下して本流で筏に組んで八代へ流されたから、江戸時代より水運が盛んであったことが分かる。本流との合流地点にまで流し下されてきた木材は、おそらくそのまま球磨川下流へと流され、球磨川が大きく屈曲する馬場集落対岸の澱みで筏に組まれたと推測できる。この澱みは八貫山の山裾に当り、聞き取り調査⁴²⁾によれば、昭和年間に八貫山からずり降ろしてきた木材をこの馬場集落対岸の澱みで筏に組んでいたそうである。那良川との合流点付近には土場に適した澱みが見られないため、おそらく那良川より降ろされてきた木材も併せて組まれたのではないかと考えられる。つまり遅くとも江戸時代から、昭和20年代にかけて那良口地区では筏流し・管流しが行われていた。

一勝地地区：一勝地は、球磨川の西南部を占め、地勢は一般に山地が多く、急峻な球磨川の左岸側に位置する集落である。かつて参勤交代の際に相良氏が宿泊した御飯屋があった地区であり、舟運が開いたことで栄えるようになった。「地甕万納物寄」⁴¹⁾によれば一勝地は筏木を80荷生産していることから、木材の流送も行っていたことが分かり、明治時代には芋川上流から木材を流送しており⁴³⁾、その影響で明治期に黒白集落が新興の町として現れた。また、一勝地は政治的にも重要な地点であったため、一勝地番所を中心として各地に番所が設けられていた。昭和37年7月14日、増水した芋喰いの瀬（球磨郡球磨村一勝地）の激流で川下り舟が転覆し死傷者⁴⁴⁾が出ており、一勝地周辺の球磨川は特に流れが速く、瀬が多いため危険な水域である。

淋地区・向淋地区：江戸時代、舟で川下りをする際には、大坂間集落と一勝地集落の間には網場の瀬や修理の瀬など急な瀬がいくつもあるため、一度瀬の手前で降舟して大坂間の対岸の松本まで瀬越をしたと言われていた⁴⁵⁾。その激流が何度もある球磨川流域沿岸部に位置している中心地の集落が球磨川左岸の淋集落で、対岸の向淋集落が従属するような関係性であったと推測される。これは球磨川左岸の淋集落の前を旧街道が通っていたためである。

神瀬地区：神瀬地区は筏流しの上組と下組が入れ替わる中継地点であった。その性格は筏流しが終焉を迎えた後も引き継がれ、観光球磨川下りでは、神瀬・岩戸が終点とされていた。多くの水運従事者が集うことになり、支流の川内川からの物資も集積される地点である神瀬には球磨川本流沿いに旅館が複数存在しており、港町が形成

されていた。

b) 陸運の時代の中球磨

江戸時代、下球磨地域を通る陸上交通路の中で、最も重要であったのは人吉往還である。「球磨郡村史」には、中神村と渡村の旧街道の位置に関する記載があり、渡を通過する旧街道は、中神より馬氷川を渡る栗林橋、城山の南を経て、一王子神社、別名渡阿蘇神社より北西へJR肥薩線、国道219号線を横切っており303、渡・中神地区では往還は球磨川の北側、つまり球磨川右岸側を通過していたことが分かる。一勝地から大坂間にかけては球磨川左岸側が主要な交通路であったと推測され、参勤交代の際には告より球磨川左岸側を歩いて一勝地迄至った。

下球磨地域の水運に大きな影響を与えたのが明治41年の肥薩線開通であった。上流から渡駅、一勝地駅、那良口駅、現在の球泉洞駅である大坂間駅、白石駅などの開業によって水上輸送は鉄道輸送に取って代わられることとなった。また、林業が盛んになり、さらには肥薩線開通以後には、那良口駅に貯木場が置かれるようになり、列車に積み込まれて八代へと送られるようになった。各地に設けられていた渡し舟も同様に廃れ、徐々にその地に橋が建設されるようになった。

c) 集落配置と水害の関係

図4から図9に下上球磨の中神地区、渡地区、那良口地区、一勝地地区、淋・向淋地区、神瀬地区の集落配置と水害の関係変化の図を示す。

中神地区：中神地区の集落の中心地が沿岸部ではなく内陸に出来た原因は、第一に人吉往還が沿岸ではなく内陸を通過していたことが大きい。第二に、洪水による水害の危険性が非常に高い地域であったことが挙げられる。中神地区は東端を万江川、西端を馬氷川に挟まれており、合流地点では球磨川が増水することに加えて、これら支流からのバックウォーターの被害に悩まされている地域である。令和二年度の水害でも中神・大柿両地区では被害が出た⁴⁷⁾。一方で、水害常襲地に位置しているが、沿岸から離れた場所に集落が生まれたため、水運から陸運の時代へと変化する時代においても集落が継続されているともいえる。

渡地区：

渡地区は球磨川が大きく屈曲している地点に位置し、且つ左岸が崖であるのに対し集落が点在している右岸側は標高が低いため、繰り返し洪水による被害に遭っている。令和二年度の水害でも大きな被害があった。江戸時代以来の集落の中心地にある渡小学校や千寿園などは標高が高い地点に位置しているのに対し、鉄道はそれよりも数メートル標高が低い所に敷設されている。渡地区では明治期に入って陸上輸送が主流となった後も集落の中心地が駅の付近に移ることは無かった。聞き取り調査によれば、令和二年度の水害で流失してしまった家屋は新し

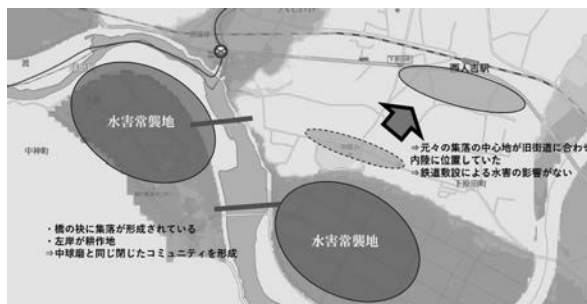


図4 下球磨・中神地区の集落配置と水害の関係

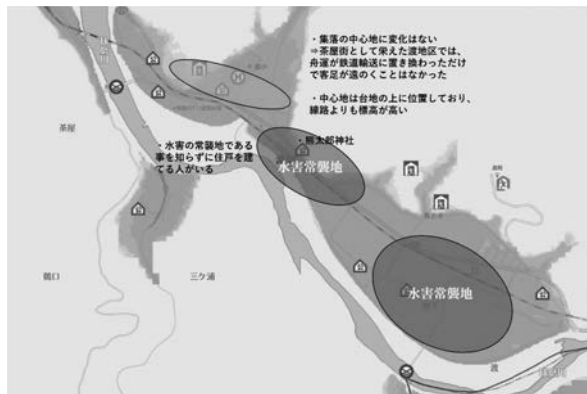


図5 下球磨・渡地区の集落配置と水害の関係



図6 下球磨・那良川地区の集落配置と水害の関係

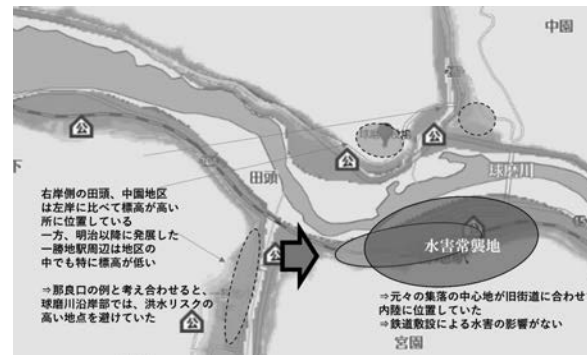


図7 下球磨・一勝地地区の集落配置と水害の関係

く渡に入居して来た者の家屋であり、集落の中心地よりも低く、鉄道駅と同じ高さに位置していた。

那良川地区：那良川の上流部の中心集落である毎床

地区や松谷地区は球磨川本流に面していない。那良口駅が開業により支流沿いを走る森林軌道が設置され鉄道が及ぼした集落への影響は大きいですが、集落の中心部が変化することはなかったため、洪水被害域の変化も特に現れていない。

一勝地地区：令和二年度の被害では大きな被害を受けた一勝地であるが、全半壊率⁴⁸⁾を比較すると、芋川左岸側が1~20%、田頭が41~60%であるのに対して、芋川右岸側の宮園・友尻が61~80%と大きくなっていることが分かる。このことから球磨村一勝地では、水運が栄えた時代からある集落よりも、鉄道開通以降新しく出来た集落の方が被害が大きいことが分かる。運が栄えた時代からある集落よりも、鉄道開通以降新しく出来た集落の方が被害が大きいことが分かる。つまり、水運の恩恵を受けていた集落の方が地形的に洪水の危険性は低く、反対に鉄道開通以降出来た集落は低い立地に出来るしかなく、また地形的にも洪水の危険性が高いということである。

淋地区・向淋地区：淋集落と向淋集落には渡地区や一勝地地区のように、他地域との間を往来するための船場がなく、球磨川の瀬が多い地点に当たる。そのため水陸連携輸送が行われる地点は渡し舟場であり、そこに集落が位置していると推測できる。左岸の淋集落の西に位置している柴立姫神社はかつて更に下流に設置されていたが、度重なる洪水の為に現在の位置に移されたとい⁴⁹⁾、淋集落の西で湾曲しているエリアは洪水の危険性が高い地点であったことが分かり、淋集落の西部には家屋は無く田畑となっており、地形を見ても合理的である。

神瀬地区：神瀬地区は支流である川内川と球磨川とが合流する地点から球磨川に沿うように細長く集落が分布している。かつては神瀬住吉神社を中心に神瀬一区に門前町が形成されており、川に沿うように分布していた。水運が発達し神瀬が木材輸送の中継点となると、支流であり木材流送路である川内川の重要性は増し始め、より支流との合流地点に近い所に新たに神瀬二区が成立した。神瀬地区は令和二年度の被害で神瀬一・二地区共に大きな被害を受けている。特に川内川からのバックウォーターで川内川左岸側の合流地点付近での神瀬二区の被害が大きい。つまり球磨川水運が開けたことで賑わいを見せた川港である神瀬二区の方が洪水の危険性がより高いことが分かる。

4. 考察と結論

球磨川沿岸の集落を、水陸交通という観点と、度々洪水被害に見舞われている水害常襲地という観点から集落配置の類型化を行い、その変化を考察した。

(1) 水陸交通と集落変化の類型化

表-1に水陸交通と集落配置分類を示す。また、図-10に各地区における分類を示す。

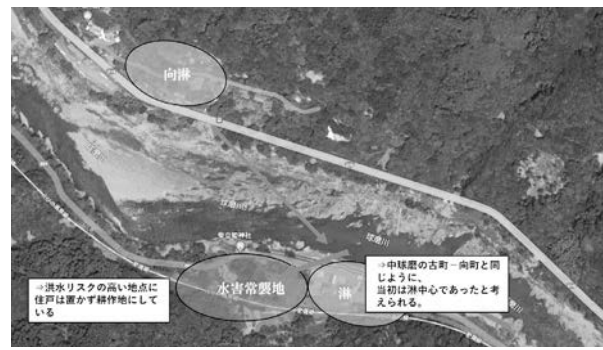


図-8 下球磨・淋・向淋地区の集落配置と水害の関係

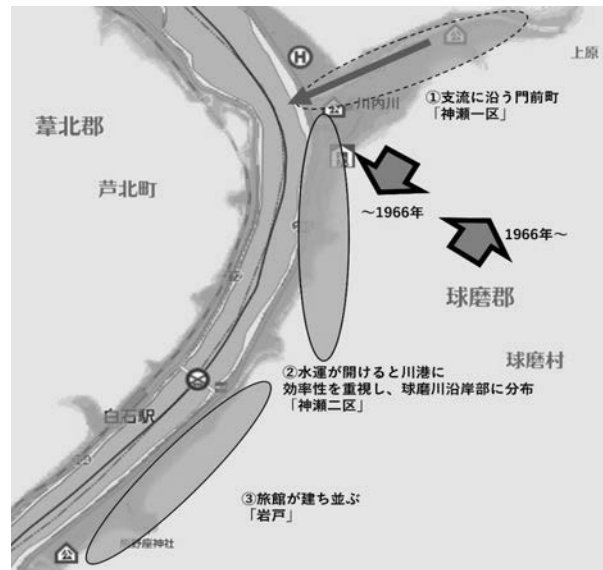


図-9 下球磨・神瀬地区の集落配置と水害の関係

表-1 水陸交通と集落配置の分類

分類	概要
分類①-1	水運と陸運が同じまたは並行しており、河川の支流または道との合流点に集落が形成されている
分類①-2	水運と陸運が同じまたは並行しており、そこに流れる山側から河川の支流や道に集落が形成されている
分類②-1	水運と陸運が重なる地点に集落が形成されている
分類②-2	河川（水運）を挟み両対岸に集落が形成されている
分類③	水運と陸運が異なる場所にあり、それぞれに集落が形成されている

水陸交通と集落配置の事例をもとに分類を行い、大きく分けて3分類、細かくは5つに分類した。分類を見ると、分類③の水運と陸運が異なる場所に発展し、それぞれに集落が形成されている地区が特に平地が多い上流部に多いことが分かる。これは当地域の地形的な特性が大きく

影響しているものと考えられる。また、水運と陸運が交差する地点に交差する地点に集落が形成されている場合も確認できる。一方で、山間部を球磨川が流れる中流部に関

しては、水運が栄えた限られた平地に陸運も発展することとなることで、水運と陸運が並行している。集落の配置は河川の本流と支流の合流地点に形成されている場合と、河川支流の山側に形成されている場合とに分かれている。さらに、河川を挟んで両岸に集落が形成されている場合もある事が分かった。このように、水運と陸運および集落配置は、地形的特徴が大きく、また河川の本流と支流、さらには山間部を通る道とも関係しながら形成されてきたと考えられる。

また、本研究では、水運が陸運に変化したことにより、水害の被害を受けやすくなった地区と被害を受けにくくなった地区がある事を明らかにした。

(2) 結論

本研究では、文献調査や聞き取り調査を基にして、現代の人吉・球磨の町に在りし日の姿を重ね合わせ、主に水陸交通と水害という2つの観点から集落がどのように変化してきたのかを明らかにした。既往研究では球磨川沿岸の交通路についてや球磨川の洪水被害についての研究は見受けられる。しかし球磨川は本来交通の発達による集落形成と水害影響という2つの側面を持つため、河川と沿岸集落との関係性を考察する上では両者を重ね合わせることでその変化を把握することが可能となる。本研究では交通の変遷によって影響を受けた集落の位置と、洪水被害が特に大きい位置とを地図上で重ね合わせることで、河川と沿岸集落との関係性をより包括的に捉えることが出来ることを示した。

球磨川の水運については詳しく記録された史料が乏しかったため、聞き取り調査や雑誌まで含めた文献調査を行い、既往研究を補完し、林正盛の水路開削によって水運が開け、荒瀬ダム建設により終焉を迎えるまでを描き出した。一方球磨川の洪水被害については、昭和年間において盛んに行われた堤防工事や護岸工事が与えた水害常襲地への影響を考慮せず、水害常襲地は歴史的に見ても位置に変化がないという前提の下で、交通の要所と水害常襲地とを重ね合わせている。このような前提の下で、交通の要所と水害常襲地とを重ね合わせている。このため、水運の変化は考慮しているが、水害の変化を考察に盛り込むことは叶わなかった。

また陸運についても、明治期に肥薩線と湯前線が開通し、沿岸を走る国道が敷設された1930年代までは追うことが出来たが、それ以降の道路整備が盛んに行われた時代、高速道路の時代を経た陸運の変化を盛り込むことは出来なかった。以上2点はこれから更なる研究を行うことで明らかにすることが出来、今後の課題である。

謝辞：本研究は、JST COI-NEXT 本格型「流域治水を核とした復興を起点とする持続社会」地域共創拠点の助成を受けて実施した。ここに感謝の意を表す。


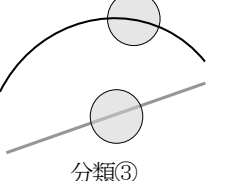
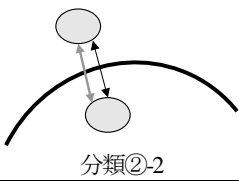
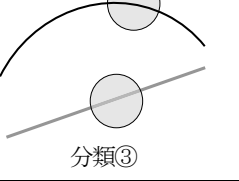
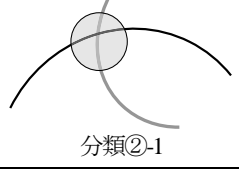
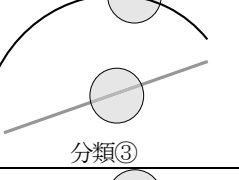
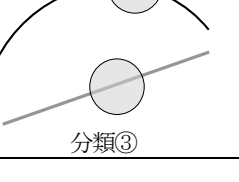
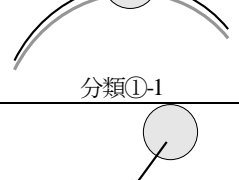
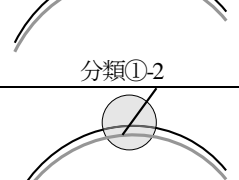
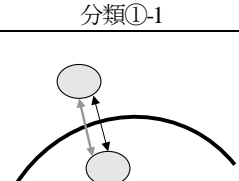
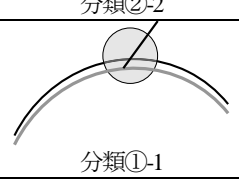

	分類	分類
多良木	 分類②-1	 分類③
須恵	 分類②-2	 分類③
深田	 分類②-1	 分類③
中神		 分類③
渡	 分類①-1	
那良口	 分類①-2	
一勝地	 分類①-1	
淋・向淋	 分類②-2	
神瀬	 分類①-1	

図-10 各地区における水陸交通と集落配置の分類

REFERENCES

- 1) 熊本測候所編：肥後の風土誌,1949.
- 2) 気象庁
<https://www.data.jma.go.jp/obd/stats/data/bosai/report/2020/20200811/20200811.html> (accessed 2023年3月)
- 3) 令和2年7月豪雨球磨川水害伝承記～後代に残す記録～,国土交通省九州地方整備局,八代河川国道事務所,<https://kumariver-r0207archive.jp/overview/> (accessed 2023年3月)
- 4) 坂本村史編纂委員会編：坂本村史,1990.
- 5) 秋月喜一郎：前川の変遷(その1),夜豆志呂6号,pp.6,1968.
- 6) 溝口・磯田・森山：球磨川萩原堤のはねの残存状況と保存活用策の提案,2015.
- 7) 建設省川辺川工事事務所・建設省八代工事事務所：ドキュメント洪水：球磨川水害証言集」九州地方建設局,1990.
- 8) 建設省川辺川工事事務所・建設省八代工事事務所：「暴れ川」球磨川水害記録集
- 9) 坂本記録集発行委員会上村雄一編：2020年7月4日球磨川水系豪雨記録集坂本からの証言,人吉中央出版社,2022.
- 10) 肥後考古学会八代支部編：夜豆志呂,195号-198号
- 11) 八代古文書の会編：八代市史；近世史料編9)大風出火洪水など,八代市教育委員会,2000.
- 12) 蓑田正義：宝暦の球磨川大洪水を探る,宝暦の球磨川大洪水を探る,在野史論6号,pp.42-86,1997.
- 13) 高田素次：球磨地方の鉄道とその以前の交通」,「熊本県史近代篇第2,1962.
- 14) 奥野広隆：球磨川の舟運ー下松求麻村坂本地区を中心としてー,熊本史学38号,pp.32-42,1971.
- 15) 蓑田勝彦：球磨川の舟運と坂本村,1974.
- 16) 牧野洋一：球磨川の水運について,熊本短大論集32(2),pp.25-48,1981.
- 17) 球磨川教材化編集委員会：ふるさと八代・球磨川ー舟運・筏流しー,1991.
- 18) 高原本材有限会社：幻の熊本林業物語,1996.
- 19) 上村雄一：筏師,くまがわ春秋第27号,2018
- 20) 蓑田勝彦：球磨川舟運と在町集落の形成,熊本史学,pp.216-217,1977.
- 21) 胡桃沢勘司：人吉藩の水陸連携魚輸送ー球磨川舟運から椎葉山へー,民俗文化(28),近畿大学民俗学研究所,pp.16,2016.
- 22) 熊本県教育委員会：蓮花寺跡・相良頼景館跡,熊本県文化財報告書第22集,1977.
- 23) 球磨郡開墾年記
- 24) 国書刊行会：地甕万納物寄,人吉藩の政治と生活,1985.
- 25) 熊本県教育委員会：熊本県文化財調査報告第99：球磨川水運,熊本,p.26,1988
- 26) 熊本県教育会球磨郡教育支会：球磨郡村地誌,1872/1941
- 27) 熊本県教育委員会：熊本県文化財調査報告第66：人吉街道,p.82,1984.
- 28) 多良木町：洪水浸水想定区域,多良木町 Web版ハザードマップ(2022年1月17日参照)
https://www.town.taragi.lg.jp/section/hazard-map/map.html?lay=saigai_01
- 29) 熊本日日新聞：新・球磨学,pp.52,1988.
- 30) 多良木町・湯前町・水上村/住民,(2022年1月17日参照)
<https://www.pref.kumamoto.jp/uploaded/attachment/124883.pdf>
- 31) 坂口一男：肥後國求麻郡村誌,熊本女子大学歴史学研究所,1976.
- 32) 熊本県立図書館所蔵「須恵古城址図」,筆者撮影
- 33) 25)に同じ,pp.32
- 34) 川名登：球磨川の水運開発と川舟,近世日本の川舟研究<下>,日本経済評論社,pp.887,2005
- 35) 25)に同じ,pp.42
- 36) 深田村教育委員会：深田村史第二巻,pp.937,2003.
- 37) 25)に同じ,pp.44
- 38) 熊本県立図書館所蔵：深田村絵図,筆者撮影
- 39) 須恵村教育委員会：須恵村誌,pp.465-468,1995.
- 40) 25)に同じ,pp.84
- 41) 一綴馬場権右衛門編：地甕万納物寄,宝暦一明和期
- 42) 聞き取り調査,大瀬氏談(2022年9月)
- 43) 球磨村：球磨村七十九集落巡り,pp.49,2021
- 44) 名和達夫：八代地域における災害史年表,pp.67,1997.
- 45) 27)に同じ,pp.25
- 46) P.81
- 47) 第3回地区別懇談会【中神地区】
- 48) 球磨村復興計画(2022年1月17日参照)
<https://www.pref.kumamoto.jp/uploaded/attachment/137001.pdf>
- 49) 27)に同じ,pp.26
- 50) 43)に同じ,pp.74

(Received April 10, 2023)