

第6章 宇曽川の舟運

1. 宇曽川の概要

宇曽川は湖東平野の東部に連なる鈴鹿山系に源を発し、途中幾多の支流を合流し琵琶湖に注ぐ。流域面積は 64.56 km^2 、主流長22 km、流域平均高度150 mを測る一級河川である。この宇曽川について『愛智郡志』には次のように記している。

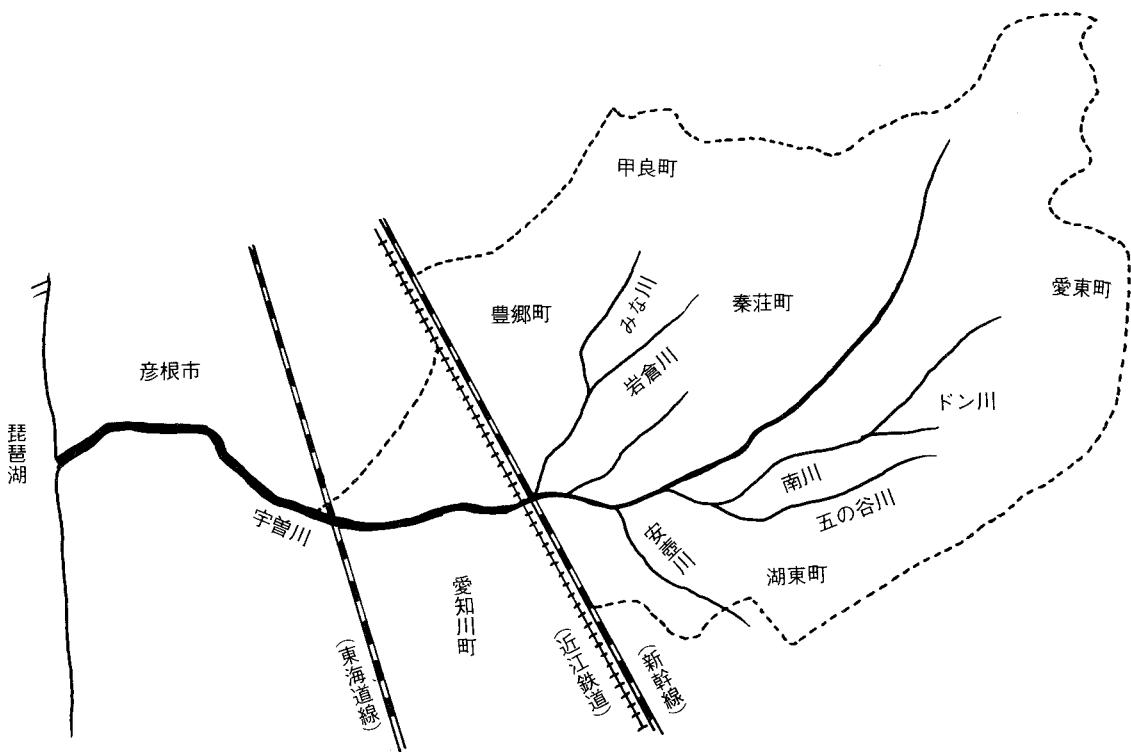
宇曽川は源を秦川山及び押立山に発し、蚊野・蚊野外・輕野沖を経て島川に至り、一方百濟寺・平柳等の山間に発し小八木・香之庄を経て来る南川を合わせて西北流し吉田に至り、更に源を斧磨の山中に発して近傍の潤水を聚め岩倉・西出・目賀田等を経来れり御祓川を合せ茲に漸く大となり石橋・三津・海瀬・金澤を過ぎ北折して犬上郡に入り湖に注ぐ。此水路五里半にして大ならずと雖も稻枝村より下流に於ては小舟の便あり、往時は石橋以西舟運の便ありき、或は曰く川の名を運漕川なりと

宇曽川はいつ頃から存在したのであろうか。この間に対して明確な答を出すことは出来ないが、知見にある文献を元に上古の姿を垣間見てみよう。

宇曽川は山地を離れる湖東町祇園付近を扇頂として小さな扇状地を形成し、愛知川町川久保付近までは既に水田面を約 2 m 刻んでいるが、豊郷町樋之本付近では河床の下刻がいよいよ著しい点よりみてこの辺りが扇端部と考えられ、上流の秦荘町沖以前が荒川の様相を呈しているのと、よい対称をなしている。また宇曽川によって形成された扇状地は扇頂から扇端までの距離は約 3.5 km、高度差は 80 m を測る。従ってその平均勾配は 22.9% と大きい。現在ではこの扇状地面を 2 ~ 3 m 侵食して流れる一方、扇中央部以下では明瞭な天井川を形成していることでも知られるように、この扇状地はすでに形成（堆積）の段階を過ぎて侵食段階に入っており、扇状地面には幾筋かの明瞭な若い開析谷が刻まれている。この扇状地は愛知川・犬上川と比べると水量はより乏しく、この両川の作った扇状地の縫合線にあたる部分を流れ、ことに川久保付近より下流に於いては愛知川の三角洲の影響をかなり受けているようである。即ち、樋之本付近の河床の礫は、秦荘町沖付近では径 30 cm 内外の安山岩礫であるのに対し砂岩質礫の混じる割合が大となるが、この砂岩質礫は花崗岩礫・粘板岩礫と共に愛知川の河床を構成する主たる礫の一つである。現在宇曽川の河口は曾根沼には開かずその右方で直接琵琶湖に入っているが、かつてはその流末を荒神山の北に南に変転させつつ曾根沼埋積の役割を果たしてきたのであろう。宇曽川はかつては金沢町～中下～稻里～荒神山の西方を流下したものと推定されており、以前には愛知川と川尻を共にしたであろうことが窺える。ただこの付近一帯に卓越する見事な条里制の土地割に著しい



第30図 明治25年当時の宇曾川



第31図 宇曽川概略図

攪乱が認められることなどより流路が右遷した時期は相当古いものと推定される（参考文献；彦根市史・湖東三山学術報告書・滋賀大紀要第27号・愛智郡志）。

また伝承として、奈良時代までは現在の川筋の外に樋之本の下より三津の下手を経て安食中と太堂の間を通り茂賀山に至る川筋があったが、僧行基が中仙道を通りかかり現在の川筋に統一するように指導したために、ついに一本化され現在の川筋になったとの説がある。この伝承は某所の由来書に因るようであるが、以前には宇曽川の堤防が決壊すると水勢はこの旧川筋を流下したという。しかし、この伝承をどのように位置づけるかは今後の課題としたい。

ただ宇曽川の存在を確認する資料としては元禄10年（1697）の近江国絵図が現在知見にある最も古いものであるが、文化14年（1817）から文政2年（1819）にかけて作成された『宇曽川絵図』（豎帳・彩色）には宇曽川筋は宇曽川下之手・宇曽川上之手・岩倉川・瀬歩川・百済寺川・坂川・湯屋川の7区に区分され、それぞれ水利施設を中心に詳細な記載が見られる。この絵図は凡そ6000分ノ1に縮小して描かれたもので、当時の宇曽川の概要を知ることの出来る好史料であるが、この史料や以後に散見出来る史料に拠っても、昭和40年頃の宇曽川改修直前の姿は近世

初頭と大きな変化は見られなかったようで、ほぼ同様であったとみなして差し支えないであろう。

2. 宇曽川の舟運の始期

宇曽川の呼称は運漕川が転訛したものであるとされているが、この川筋の舟運がいつ頃より開始されたものであろうか。

宇曽川に舟運が開始されたのは『愛智郡志』に「明暦元年（1655）、彦根藩は宇曽川の河水に舟運を開き中仙道より湖水に至る物貨を運送す。爾後当郡より年々納付する年貢米は歌詠より舟運されることとなり、依て問屋六戸を設置してその事に當らしめたり」とあり、また明治13年の編輯とされている『愛知川村誌』の「石橋」の項には「明暦二年三月ノ頃、彦根藩領三十五万石ノ内此川堺南九万石米納米ヲ此所ヨリ松原迄運漕ト定り、問屋二戸ニ艤船四艘（七十五俵積大ヒラタ舟）允可有之。此故ニ当川筋ヲ運漕川ト呼称ス。イツトハナク宇曽川ト訛リ今通称ナル」とあるのが知見にある最も古い年代を示す資料であるが、明暦2年以前に運漕川と記された史料は知見にない。ただ膨大な量の年貢米の廻漕が突如として開始されたとは考えがたく以前より舟運が存在し、彦根藩の納米の政策上この地を年貢米の積み出し地に指定したものと考えるのが妥当のようであるが、これを裏付ける史料は知見にない。

そこでこれ以前に宇曽川に舟運が存在したかどうかについて一考察を試みてみよう。しかし、これはあくまで推察の域を出ないことを冒頭に断っておく。

年貢米廻漕後の宇曽川筋の舟運を独占していたとされ、宇曽川の河口に位置する三津屋村の成立に関する一文の中に

此地、昔三屋村と称して荒神山麓三条谷と称する処に居住せしが、高田長平といへる人、寛仁二年（1018）二月下旬に宇曽川尻去尾に運送弁理の為開村し移転せりと言ふ。延宝年中（1673～80）に津の字を加へて三津屋と称せり。日夏の庄二十一ヶ村ハ勿論、其他付近彦根を始めとし津々浦々舟にて運搬したるをもって津の字を加ふと古記録にみえたり。然れば昔時は大舟の運行盛なりしを推知すべし

とある（磯田郷土誌）。この移転前後の三津屋村が宇曽川の舟運とどのような繋がりを持っていたかは不明であるが、『愛智郡志』には永承五年（1051）の『元興寺、愛知庄地子結解状』として

永承5年、元興寺愛智御庄地子米結解事

合田14町反大 充米42石5斗 段別3斗

除庄用5石2斗

所進33石4斗5升（中6反手作南1反1石8斗、大豆1石）

22石□殿替米

運賃雜用3石8斗5升

石納船、2艘 貢8斗
梶取2人 貢8斗
水手6人 貢1石8斗
 貢1斗5升
堅田渡 酒直1斗5升
借馬3疋 貢1斗5升
右件地子、進上結解注進如件

と紹介しているが、この史料は愛知郡内に於ける租米の輸送に船が使用されたことが窺える最も古い史料である。ただこの史料も実際の様子は想像だに許されないが、10~11世紀にかけて見られた多くの荘園、例えば同年前後には東大寺領大國庄7町1反余、犬上霸流庄103町7反余、延久2年（1070）興福寺領11町4反、後三条天皇御代（1068~72）に日吉社領愛智庄3000石を内陣御供料として寄進されたことなど枚挙に暇がないが、ただ問題なのはこれらの租米がどのようにして運送されたのであるが、少なくとも前史料のように湖上水運を利用した事例が多いのではなかったかと推察している。

荒神山東麓には現日夏町の8カ字があり、その中核をなしたのは日夏城であったが、室町時代末期には現在の地に移村されたという。この集落跡は妙楽寺遺跡と呼ばれ、宇曾川によって東西に分断されていることより、この旧集落より宇曾川を通じた舟の航行が見られた可能性を考えられる。『彦根市史』『甘呂町史』には「現彦根市甘呂町の北川は鎌倉時代中期を過ぎる頃より荘園の年貢の供出、市場（高宮・尾生・甲良など）の物資の運搬に利用されていた」とされるなど、近辺に於いても古くより河川に舟運が見られたことも推測する一つの根拠と考えている。

このような資料は宇曾川に古くより通舟が見られたとする史料とはなりえないが、租米廻漕や荒神山麓の旧集落の交通に宇曾川の舟が使用されたとする可能性を三津屋村の移村になんらかの拘わりを持っていたのではと考える訳であるが、現時点では推測の域を出ることは出来ない。ただ宇曾川の下流域では比較的早くから舟の使用が可能であったように判断している。

3. 江戸時代の舟運

河川舟運は海運と同様に領主米輸送を第一として開かれることが多く、舟運機構も当然領主米廻漕として設置され、江戸時代初期に飛躍的に発達整備されたようである。宇曾川筋の舟運も恐らくこの年貢米廻漕を契機として飛躍的な展開を見たようである。

琵琶湖の船支配は、豊臣秀吉の船奉行制度を以てその始まりと考えられ、その船奉行には芦浦觀音寺（現草津市芦浦町）が任せられ、徳川時代に至るもこの制度が踏襲され引き続いて芦浦觀音寺により支配されてきた。ただ江戸時代の比較的初期に於ける船支配は彦根藩船奉行の支配地（彦根藩領下一帯）と湖水船奉行の支配地（彦根藩船奉行の支配地以外の総てを網羅）に二分さ

れている。元禄2年刊の『淡海録』には

近江舟支配ハ芦浦觀音寺殿御預り。貞享三年（1686）ヨリ辻五左衛門殿御預り。元禄四未年（1691）ヨリ金丸又左衛門殿御預り。此外彦根御領下、長浜・米原・松原・はりが浦、此分ハ彦根ヨリ舟支配、舟奉行ハ片岡一郎兵衛殿御預リ

とあって、この支配体制が元禄3年（1690）以前すでに確立されていたことが窺えるが、慶安2年（1649）の『江州諸浦船員帳』（芦浦觀音寺文書）には彦根領下の船員数の記載が認められない事より、この支配体制は江戸時代初期に遡ることが出来るようで、以後江戸期を通じてこの支配体制は継続されている。この支配体制はただ所轄が違うというに留どまらずそれぞれの支配下で船仲間を組織しており、江戸時代中期以後には大津百艘船仲間と彦根三湊（長浜・米原・松原）との間で紛争が生じ、また湖水船奉行支配下の船大工・貸船屋仲間の掟書には「彦根領分之船大工ニ一切作事為致問敷事」とあって厳しい制限が加えられている事などより、この支配体制には常に一線が引かれていたようである。

宇曾川筋の舟運も当然彦根藩船奉行の支配下に置かれ、その統制下での船運行が見られた。（2）で記したように宇曾川には明暦元年（1655）に中仙道沿いの歌詰橋より宇曾川筋より以南の9万石の年貢米が廻漕されることとなり、ここに本格的な河川舟運が見られることとなったのである。この宇曾川以南とあるのはこの川筋より南にあった彦根藩南筋184カ村（村高合計9万石）を指すものと考えられるが、愛知川筋以南の年貢米は松原湊の出湊であった山路港を通じて廻漕されることが定められており、この地域を除外しなければならない。また湖辺の村々や宇曾川筋に展開した村々を考慮しなければならない。一方宇曾川筋より北側の中筋の一部に宇曾川を利用したとされる伝承があることよりこれらを含めなければならないようで、現実には利用範囲を大幅に東に移動しなければならないようであるが、これらの区域を特定することは出来ない。また江戸末期には舟川（来迎川や文禄川）の延長が見られ、これらの川筋の扱い量は宇曾川筋の1割を占めるようになっているなど、時代によってかなりの移動が見られたようである。

宇曾川の舟運には河口に位置していた三津屋村の人々が、この川筋の年貢米や売買商品の運送を独占していたようで、明和元年（1764）には

当村船持之儀ハ古來より宇曾川筋、専船積運送仕来申候。（中略）私共村方御年貢其外諸売買荷物等、先規ヨリ三津屋村船ニ而宇曾川筋運送仕来リ申候
とある。また明治34年には

旧藩主へ宇曾川々上諸郷ヨリ幾万俵之多キ御年貢米并ニ諸荷売買荷物等ヲ三津屋人民ニ限り運送シ、他村ヨリ壹俵ノ貢米又ハ一物之貨物ヲ運送セシコトナシ。俗ニ宇曾川ヲ運送川トモ称セリ

とあることより窺う事ができる。

また年貢米の廻漕については安永8年（1779）には

當村宇曾川筋通船運送往古より（三津屋村）村方ニ問屋拾式軒御座候而、上之手村々より大分之御年貢米松原御藏御城米江船持之者共、数多運送仕来リ急御用等も相弁シ并売買荷物数多年來運送仕候

とあって、一応宇曾川の歌詠橋を上流として積み込まれた年貢米は三津屋の村人により宇曾川を下り三津屋まで廻漕され、これより松原の蔵まで廻漕されていたようである。ただ彦根藩は大津に「佐和蔵」と呼ばれる藩蔵があって年々4～5万俵の米を取り扱っており、山路湊などはここに直接運び込まれることが多かったようであるが、宇曾川筋の年貢米は概ね松原に運び込まれたようである。

また前記の史料に見られるように諸売買荷物も併せ廻漕されていたが、江戸期に於ける取り扱い品を具体的に示す史料は知見がないが、（4）に明治中期の三津屋村を経由して廻漕されたとする品目及びその数量を紹介したが、品目の多くは江戸期にも当てはめることが出来るようである。即ち、江戸期に見られる琵琶湖辺の村々の移出入が概ねこのようであったことに因るが、これについては『近江經濟史論功』（喜多村俊夫著）などに詳しいので参照されたい。

またこの年貢米や日常貨物・商品の移出入に携わったのは三津屋12軒の外に石橋2軒・三津1軒・賀田山1軒・天満1軒が確認されているが、これら問屋や船付場については後述することとし、本章では割愛する。

この宇曾川筋にどのような舟が使用されたのであろうか。文化3年（1806）の『船証文・下』には

御役船	但し、御役船ニ付御役銀御免也	51艘
石積船	但し、石積船ニ付御役銀御免也	1艘
御免船	但し、御用之節乘反ニ付御役銀御免	1艘
借船	但し、此御役銀1匁5分	66艘
少丸子船	但し、御役銀3匁5分	1艘

とある。ここで言う御役船51艘が船運上を免除されていることより、年貢米の廻漕に携わっていたようである。少し時代は下るが明治4年の『当未年船員数取調帳』には

小丸子90石積	1艘
大船25～28石積	4艘
石積100荷船	1艘
獵船	1艘
御役船10石積	51艘
持船10石積	53艘

借 船	18艘
船大工御免船	1 艘

とあって、年貢米廻漕に携わったのは概ね51艘前後であったようである。ただ前記『愛知川村誌』には艦船4艘（75俵積ヒラタ舟）が年貢米廻漕に携わったとされていることにより、三津屋で聞くことの出来る伝承のように10石積の小艦船で宇曽川を運ばれてきた年貢米は三津屋で大艦船に積み替えられて松原蔵まで廻漕されたものであろう。またこれらの船は年貢米廻漕の手透きには諸物貨の運送にも従事しているようである。

前述のように宇曽川の舟稼は三津屋の人々によって独占されていたようであるが、これに至った経緯について若干触れてみよう。安政2年（1855）に

當村領内之義ハ御本高三百三拾七石五斗二升。又御小物成高三拾六石五斗八升六合。此外ニ石寺村領越四拾一石八斗九升余、此越高御上納米ハ□ヲ成ニ而御上納仕候。惣御納米高ハ七百表余納め上納仕罷在候。誠ニ御百姓斗ニ而ハ逆茂渡世難相成村方ニ御座候故、御百姓余業ニ精々舟持女ハ機持相励、其外宇曽川漁儀等蒙御免御陰ヲ以漸ク渡世仕罷在候

とある。因に万延2年（1861）の戸数は187軒で、その田畠反別は23町8反余で石寺村の出作分4町9反を含めても28町7反余である。これが為に前史料に見られるように百姓のみでは生計が成り立たず、止むを得ず余業である舟稼・機稼・宇曽川及び曾根沼などの漁業に依存しなければならなかつたようで、安政3年には百姓余業は62軒に及ぶことや船宿12軒・宇曽川漁師16人などとある史料が散見出来る。このような状況が宇曽川の舟運の独占へとつながつていったようである。

当然、このような特権を行使できたのは船奉行の認可という彦根藩の庇護があったであろうことが容易に推察することが出来る。即ち、三津屋村は宇曽川筋の年貢米廻漕を引き受ける代償として宇曽川筋の舟運を独占するという権利を保証されたようで、この裏には農業生産だけでは生計が成り立たなかつたという経済上の事情が考慮されたものであろう。

4. 舟川開削と宇曽川

宇曽川周辺の地域ではその殆どが下街道（朝鮮人街道）付近まで舟の運行が可能であったようであるが、その多くは農事用として使用されていたようである。このうち年貢米の廻漕に利用されたと考えられる河川は数本に過ぎない。来迎川・文録川・五僧田川などであるが、いずれも流長は短く農業用水路としての機能を優先させていたため、その扱い量はごく限られたものであったようである。しかし、江戸末期になるとこれらの川筋の中仙道までの延長が計画されている。

文録川は天保4年（1833）の金田共有文書には「往古より金田村始として其下ニ上岡部・下岡部・西川領字ふろく与申、船通行致候川筋有之」とあって、以前より河川舟運が見られたが、この始期は近世初頭にまで遡ることが出来るようである。天保4年頃にこの舟川を愛知川宿まで延

長させようとする計画が画策されたが、従来の用水路を拡張整備して舟川とするものであったため、農業用水を憂慮した地元民の反対で僅かに下街道にまで延長されたにとどまった。

来迎川は下街道との交差する地点にまで通舟が可能であったが、安政7年（1860）の「来迎井郷共有文書」には「安政年中ニ哉、柳川村ヨリ愛知川村エ船川掘立ニ相成、其以前ハ井壺ヨリ上ハ纏シ二尺五寸斗リナル溝川ニ有之候処、二間余ニ新川被相成」とあって、安政7年に従来の川筋を整備拡張して舟川とされている。これは湖水と愛知川宿の接合を考慮されたもので、この川筋の舟稼ぎはこの川筋の河口部に位置し、舟川開削に尽力のあったとされる柳川村の人々により独占されている。この舟川の延長により従前歌詠橋より廻漕されていた年貢米や諸物貨の多くが愛知川宿の問屋を通じて廻漕されるようになった。

明治初年頃の『貢米運送里数書上帳』（菱澤家文書）には、従前宇曾川を通じて年貢米が廻漕されていた事が確認出来る屋守村（現秦荘町矢守）の項に

居村より津出浜柳川村迄道法三里

但、津出浜迄之内、エチ川村問屋まで拾八丁

夫より津出シ迄川舟二里半

とあって、同史料からは矢守の外に現湖東町の長・西菩提寺・大清水・南清水・北清水、現愛知川町の平井・苅間・畑田・豊満・市などが愛知川宿を経由するようになったことが窺えるが、川筋各村や伝承によって得られる地域を含めると更に大きく広がる。これらの村々にとっては、この来迎川（上流部では不呑川とも呼ぶ）の延長によって搬入距離が大幅に短縮されたのは言うまでもない。

この川筋の正確な扱い量は把握出来ないが、明治27年の河瀬駅の請願書には「宇曾川通船七分、不呑川通船一分、軽運車二分」とあることより、この舟川の役割を窺い知ることが出来ると共に、これによって宇曾川の舟運が大きな打撃を受けたであろうことが容易に推察する事が出来よう。

5. 明治期の舟運

明治時代になると宇曾川の舟運は、江戸末期に見られた来迎川の舟川延長にも拘わらず隆盛を極めたようである。宇曾川の舟運を独占していたとされる三津屋に於ける船員数について、明治8年の『船員数番号取調下帳』には

丸船54石積	2 艘
丸船50石積	1 艘
小船 長4間	2 艘
小船 長3間以下	130艘
番外 小船 長3間	4 艘

とある。この史料に（3）に紹介した文化3年（1806）及び明治4年の船数を比較してみると、

僅かではあるが船数に増加が見られること、持ち船の比率が極度に増大していること、大船が増えていることなどが挙げられる。

これから三津屋自体の船稼ぎが増大していったであろうことが窺えるが、少なくとも大船によって琵琶湖を主な稼ぎとするものが増したことを意味するようである。江戸期より統制されていた琵琶湖の船支配は、明治期になると撤廃され自由廻漕が出来るようになっている。この為に従前他港に依存していた部分を三津屋の持ち船が賄えるようになった過程を示す史料と考えたい。当然三津屋の交易圏は広がり、港としての機能は増大したであろうことが窺える。ただ明治8年の3間以下の船については一般的には田舟と呼ばれる農業用船であることが多く、この種の船は琵琶湖全体的に見ても時代が新しくなれば成るほど持ち船の比率が高くなっているようで、保有舟数も増える傾向が見られる。この船が宇曽川の舟運にいかに拘わりを持っていたかを裏付けなければ宇曽川舟運の繁栄に結び付けることは出来ないようである。しかし、総体的には三津屋の輸送力の増大は、宇曽川の舟運の繁栄を示唆するものと解釈したい。

明治13年の『滋賀県物産誌』は当時の各村を比較対照し得る資料の一つである。同書より宇曽川舟運に關係すると思われる箇所を抜粋してみよう。

石橋村 水運亦川船ヲ以テ愛知郡石橋村ヨリ湖水ニ通スベシ。貨物ノ運送自在ナリ

下枝村 宇曽川ニ舟運ノ便アリ。而シテ愛知川村ヲ距ル25町ニ過ザルヲ以テ日常貨物ハ爰ニ仰ケレ

肥田村 舟（3間以下）1艘。貨物廻漕ノ用ニ供ス

石畠村 水運亦川船ヲ以テ愛知郡石橋村ヨリ湖水ニ通ベシ。貨物ノ運送自在ナリ

賀田山村 舟1艘。狭小ナル川舟ニシテ自用ノ肥料ヲ積ミテ宇曽川ヲ上下ス。蓋シ近世以来用フル所ノモノナリ

清崎村 舟2艘。耕作ニ用フル所ナリ

三津屋村 地勢平坦水路開通セルヲ以テ運輸ニ便ナリ。農168軒、傍ラ捕漁ヲ事トシ、又ハ麻布ヲ製シ、或ハ宇曽川ヲ上下シ物品運輸等ニ從事ス。舟141艘、農事又ハ物品ヲ運送スルニ用フ

この資料からは江戸期には宇曽川の舟運は三津屋村が独占していたとされるが、明治13年当時に於いても多くの舟を保有し、宇曽川の舟運を一手に引き受けている様子が窺える。ただこの川筋にも若干ではあるが三津屋村以外の運送舟が見られるようになった。特に賀田山村には近世以来用いられていた舟（この舟は賀田山村大山にあった問屋の持舟のようである）があったことは、（3）に掲示した明治34年の史料に旧藩主時代には三津屋以外の村より「壹俵ノ貢米又ハ一物之貨物ヲ運送セシコトナシ」とあることより、三津屋村に独占されていた宇曽川の舟運は他村にも門戸が開かれ始めたであろうことが窺える。明治20年頃以後の三津村の問屋の保有舟は30艘にも

なったという。このことは江戸期に年貢米廻漕の代償として与えられたと考えられる三津屋村の宇曾川舟運の独占を保証したバックボーンを失ったことを意味するようである。

ただ明治27年の河瀬駅新設の請願史料には「輸出物ニ至テハ米・麦・大豆ノ類ハ大上郡三津屋ヲ経テ京阪地へ散布ス、石灰ノ如キハ蒲生郡・野州郡ニ至ル、其他麻布・蚊帳・茶ノ類ハ三津屋ヲ経テ諸国ニ至ル」「又輸入物ニ於テハ胴鯨・白子ハ敦賀ヨリ塩津・三津屋ヲ経テ当地ニ至ル、又呉服太物・塩・石炭油ノ如キハ京阪地方ヨリ大津・三津屋ヲ経テ当地ニ至ル、是從來之常ナリ」(ここで言う当地とは「表2」に示される地域をさす)などとあって、当時の宇曾川の舟運の概要がより明確にとらえることが出来るとともに、これに於ける三津屋の占めた位置と役割を窺うことが出来る。また明治13年の物産誌には各村に於ける農業産物の余剰品の移出入を記載している。この資料は農産物に限定されるものの、移出入先及び数量をより詳細に記されており、これからも宇曾川筋各村の交易範囲の一端を窺い知ることが出来ると共に、この資料は舟運が当時に於ける輸送手段の中心であったことを如実に示している。同書から関連の部分を抜粋し、その移出入に使用された輸送手段を推定して補足してみる。

村名	品目	数量	移出入先	輸送方法
三津屋村	梗	225石	(愛知郡ヨリ)	宇曾川
	糯	56石	大津	
	大麦	102石	(愛知郡ヨリ)	
	小麦	20石	坂田郡	
日夏村	米	1812石	滋賀郡各所	宇曾川
	糯	78石	彦根	
	菜種	60石	彦根	
	実綿	340斤	(彦根ヨリ)	
	藍葉	6880斤	高島郡各村	
	葉草	4000斤	(神崎郡各村ヨリ)	
賀田山村	米	705石5斗	大津	タ
	糯	37石9斗	同	
	大麦	14石	同	
	小麦	34石1斗	同	
	大豆	11石9斗	同	
肥田村	梗	1010石5斗	大津近傍	タ
稻里村	梗	1389石4斗2升	大津	宇曾川及び 新川
	小麦	24石6斗	長浜	

清崎村	梗	574石 7斗 6升	大津	宇曾川 五僧田川 一部陸路
	糯	265石 5斗	彦根	
	裸麦	91石 2斗	大津	
	小麦	60石	同	
	大豆	20石 9斗 2升	彦根	
	菜種	42石 9斗	同	
千尋村	梗	1798石	彦根・大津	宇曾川 一部陸路
	糯	62石	同	
	小麦	53石	同	
太堂村	米	600石	彦根・大津	タ
	糯	32石	同	
	小麦	17石	同	
四十九院村	米	209石 1斗 7升	彦根・大津	タ
	小麦	13石 2斗	同	
目加田村	梗	365石	彦根・大津	タ
	糯	32石	同	
	製茶	500斤	大津	
我孫子村	梗	452石 1斗	大津・彦根・高宮	タ
栗田村	梗	71石 5斗	石橋村	
	糯	8石 5斗	同	タ
長野村	梗	1066石 7斗 5升	大津・彦根	宇曾川 一部陸路
	小麦	72石 9斗	同	
河原村	梗	524石	彦根	来迎川
	小麦	25石	彦根・大津	
金田村	梗	388石	大津	文録川
	糯	12石	同	
金沢村	梗	459石	不詳	

* () は移入を示す。

(注) 宇曾川及び各川筋とあるのは各々の河川より琵琶湖を経由したことを示し、宇曾川・陸路とあるのは輸送手段が双方に跨る可能性を示す。また移出先が大津・坂田郡・高島郡・長浜とあるのは舟運とみなしてほぼ間違いないが、彦根については一部陸路上交通を使用した可能性が考えられる。また長野村・河原村・栗田村は安政7年(1860)以前は宇曾川を利用

していた。

明治22年に現ＪＲの前身である湖東鉄道が開通し、彦根・能登川に駅が設けられたが、この数年後に展開された河瀬駅の新設の請願史料には「神崎ニハ能登川停車場アリ、犬上ニハ彦根ノ停車場アリト雖モ、何レモ右三郡（愛知・犬上・神崎）ノ南北ニ極偏シ、荷物ノ輸出ニハ衆ノ往来ニ不便ヲ感スル ナララス」「多額ノ運賃ヲ要スルヲ以テ止ムヲ得ズ宇曾川舟揖ノ便ニ由ル」などとあって、この両駅の開駅が距離などの不便を伴ったためか宇曾川の舟運には大きな影響を与えたかったようである。

このため明治25年にはこの中間にあたる河瀬に新駅を設置するための請願運動が展開されたこととなった。同年の『停車場新設ノ義請願書』には宇曾川流域近在の11カ村の生産物移出及び移入高を「表1」のように概算されている。この11カ村とは愛知郡の稻枝村・日枝村・秦川村、犬上郡の安永村・豊郷村・河瀬村・西甲良村・東甲良村・高宮村・福満村・南青柳村をさすが、これらの物質の多くが宇曾川の舟運により運送されていたとされている。

同24年の『停車場新設請願ノ件ニ付上申』には「宇曾川及不呑川舟便ニテ通過スル輸出入及軽運車ニテ運輸スル諸物貨一ヶ年平均概算」として「表2」のような物貨の種類及び数量を挙げている。また、これらの運送には「右ノ物貨從来運搬便、宇曾川通舟七分、不呑川通舟一分、軽運車二分ナリ」とあって、宇曾川筋の舟運の盛況の様子が察せられる。ただ江戸末期に舟川の延長が見られた不呑川（来迎川）も愛知郡一帯の主要な舟川であったことが窺える。前11カ村に愛知

表1 宇曾川近在11カ村生産物移出および移入高

	品 目	数 量	個 数		品 目	数 量	個 数
輸	麻 布	354,580反	3,540梱	輸	吳 服 太 物	175,900個	3,000梱
	蚊 賦	25,000個	2,000梱		麻 石 炭 油	51,000貫	1,275梱
	生 糸	1,214貫	120梱		肥 料 脂 鰯 子		7,583梱
	蘭	9,130貫	913荷		鹽 品		22,185梱
	製 茶	4,000貫	500梱				20,740俵
	種 柏	10,000貫	2,500梱				91,238梱
出	素 麵		15,480箱	入			
	米		298,687俵				
	雜 菜種		53,380俵				
	穀 其他						
	絹 編 布	175,900反	1,759梱				
	竹		25,000束				
石 灰			15,000俵				
	雜 品		33,720梱				

明治25年「停車場新設ノ義請願書」より

表2 宇曽川舟運その他による一ヵ年平均移出入高

集 散 地 域	輸 出												輸 入			
	米	麦	大豆	菜種	麻布	蚊帳	麻紹	茶	石灰	雜貨	胴鱗	白子	塩	呉服 太物	石炭油	雜貨
愛知郡中仙道 以東	石 25,000	石 350	石 50	石 15,000	疋 7,000	箇 40,000	斤 10,000	俵 10,000	箇 200	箇 5,200	箇 250	箇 1,500	箇 12,000			
同 以西	石 30,000	石 230	石 50	石 2,000				5,000	8,000	120	3,500	200	1,500	15,000		
犬上郡中仙道 以東	石 28,000	石 250	石 350	石 300	疋 500	箇 15,000	斤 8,000	8,000	8,000	3,000	50	3,800	250	1,200	10,000	
同 以西	石 28,000	石 110	石 320	石 3,000				8,000	5,000	5,100	3,100	150	1,000	11,000		
犬上郡高宮村 及同地方	石 38,000	石 250	石 120	石 4,000				5,000	8,000	21,000	4,000	80	3,500	1,600	1,500	10,000
合 計	149,000	1,190	220	4,870	20,300	7,500	15,000	53,000	16,000	52,000	30,000	5,550	19,100	2,450	6,700	58,000

明治27年「停車場新設請願ノ件ニ付上申」より

郡の多くが含まれていないのは、この不呑川の舟運に拠ったためで、このことは安政7年（1860）以降の年貢米廻漕資料（4. 参照）によっても裏付けることが出来る。

これら一連の資料からは明治初年から20年代後半にかけては宇曽川の舟運に衰退の兆しを窺うことが出来ない。

6. 宇曽川の舟運の衰退と終焉

宇曽川舟運の終焉を証する明確な資料は知見にないが、鉄道網や陸路交通の整備による打撃が要因となり、明治30年頃より衰退の兆しが見え始め、同30年代中頃にはほぼ終焉を向えたものようだ、その衰退の加速は著しいものが見られた。

明治22年の湖東鉄道の開通は前記の如く余り大きな打撃を与えるなかったようであるが、明治31年6月6日には彦根・愛知川間に現近江鉄道が開通し、同33年には貴生川にまで延長されている。この鉄道は彦根で官設の東海道線に深川（のち貴生川に変更）で関西鉄道に接続して、湖東平野内陸部にあった高宮・豊郷・愛知川・八日市・日野・水口などの商業地を全国的な物貨流通ラインに結び付けようとしたもので、これの発起に当たっては有力な近江商人が名を連ねている。この鉄道が宇曽川舟運に与えた影響を具体的に示す資料は知見にないが、高宮・豊郷・愛知川などに駅が設けられていることより少なからず影響を与えたようである。

明治31年には長年の請願が実り東海道線に「河瀬駅」が新設されることになった。（5）に紹介した請願の資料などより、この駅の設置がいかに大きな影響を与えたかは容易に推察することが出来よう。明治31年の開設初年の河瀬駅を経由した県外米の仕向け先は「京都1,050石、大阪286石、東京880石、浜松855石、御殿場205石、沼津119石、国府津518石、入間川391石」とあって、その合計は5,499石にも及んでいる。また舟運に頼っていた明治10年代から20年代後半

にかけての米の移出先は京阪神（大津を経由）が主であったが、鉄道交通網の整備に伴ってその移出先に変化が見られるようになつていった。結果的にはこの河瀬駅の設置が宇曽川の舟運に決定的な打撃を与えたようである。また明治17年、同18年、同19年、同22年、同23年、同28年、同29年と続いた水害、特に明治29年の大水害は舟川としての機能に暗い陰をもたらしたようである。また鉄道交通網の整備に伴つて明治25年から32年頃にかけて多くの道路が新設または改修されるなど、道路網の整備が推し進められている。これらを要因として宇曽川筋の舟運は極度の衰退を見せはじめた。

明治39～41年にかけての日夏村一帯の護岸工事に伴つて、川筋に恒久的な堰が設置されるに及び日夏村より上流への舟の遡航も不可能となり、僅かこれより下流に於いて通舟が見られるのみとなり、ここに宇曽川の舟運は実質的な終焉を迎えることとなつた。しかし、この後も部分的には舟の使用が見られたようである。即ち、肥田にあった獵舟、石橋にあった料亭の遊び舟、川筋各所に見られた田舟（一部物貨の廻漕に使用されていた）などであるが、一応宇曽川の舟運には含めないものとする。また宇曽川筋の舟運を独占していた三津屋の人々は、舟運の衰退とほぼ時期を同じくしてカナダ・アメリカ・南米へと多くの移民が見られるようになった。これなども三津屋の人々がいかに宇曽川の舟運に依存していたかを示したようである。

昭和28年からの宇曽川筋の河川改修、同34年の伊勢湾台風による災害復旧工事などにより、各村々に見られた問屋・舟着場もその面影をひそめ、宇曽川の舟運も現在に於いてはごく一部の古老の方々の伝承に残るのみとなっている。

7. 宇曽川の舟川としての上限

宇曽川の舟運は明暦元年（1655）に彦根藩の年貢米の積み出し地とされた現愛知川町石橋を上流域に於ける中心とするのに依存はないようであるが、舟川としての上限は約2km上流の現秦荘町島川にまで及んだようである。

島川には旧舟着場とされる『愛知カ淵』からは舟が出て遠く大津・彦根・西江州への運送の要所であったとされる伝承があり、昭和59年には「彦根藩年貢米搬出旧跡地」として『船着場跡』の碑が建立されている。ただこの地が年貢米の積み出し地であったことを裏付ける史料は知見にないが、少なくとも舟の遡航が可能であったことは地元の古老の方の伝承によって確かなようで、一応この島川を宇曽川舟運の上限と判断したい。

ただ（4）で記したように現愛知川町平居の年貢米は古くは現愛知川町石橋の歌詠橋、安政7年（1860）以後は愛知川宿を経由して廻漕されている。また湖東町・愛知川町・秦荘町の一部にもほぼ同様の運送経路がとられていることより、遙かに近い島川を経由しなかつたことは、島川の舟着場がさほど大きな規模を有していなかったことを意味すると考えなければならないようで、その扱い量もかなり限定されるようである。当然、彦根藩の納米政策などを考慮しなければなら

ないが、島川の舟着場が大きく発展しなかった最大の障害は遡行距離・遡行方法にあったのではないかと推察している。

この島川より上流の舟の遡行についての可能性は否定しなければならないようである。宇曽川の本流である現秦荘町沖より上流については宇曽川扇状地の中間に位置するため、伏流水が多く見られ表面流が少ない天井川の様相を呈していること、また百濟寺一帯を水源とした小河川を合流した南川は流長も短く島川より上流部に於いては急激な勾配を持つことなどが挙げられる。即ち、これらの河川を合流した島川より下流を舟川と判断したい。

8. 舟の運行

宇曽川筋は舟川というものの農業用水路としての機能も併せ持っていた。安永4年（1779）の『三津屋区有文書』には

右宇曽川筋之内ニ四ヶ所之立湯御座候。字牛ヶ瀬・寺湯・北町湯・小海湯、此四ヶ所其湯其湯村々持ニ御座候而、御田地養水渴水之砌ハ上之牛ヶ瀬湯・寺湯立切申候ハ々其次ニ北町湯・小海湯立切申候節ハ船運行も相止メ、水沢山ニ相成候ハ々舟通行仕候。依之湯閑之中ニ船通シ之道致シ置、船通行仕候。往古より之仕来リニ而、何之故障も無御座候処

とあって、宇曽川の舟川筋には以前より4カ所の堰が見られ、これらを管理していた井懸り村の間に取り決めがなされている。尤も、同年9月には「上之手村々御年貢米積□□□申来リ候時節ニ相成候処」とあって、年貢米の廻漕は年中行われた訳ではなくある特定の期間がその中心になっていたようで、安政6年（1859）の彦根藩の『御触書留帳』（彦根市史・中冊）にも「御年貢米之儀、追々申渡し次第可相納、尤十一月中ニ八分通急度相納可申候」とあるなどおおよその時期を知ることが出来るが、この時期は農業用水と競合することはまず考えられない。しかし、一般的の諸物貨の運送の場合にはかなりの制約を受けたであろうことが容易に推察することが出来る。

舟の運行については上記の如く渴水となると遡行が制限され、半面増水すると舟の遡行が困難となる。宇曽川は「ウソ川、流ル水ノ出ルモ引モ時ナラス不定（江侍聞伝録・1672年）」「此川常日ハ潺湲ト雖共、滂沱ノ節ハ一時ニ暴漲シテ川水丹ノ如ク渾ル（愛知川村誌・明治13年頃）」とあるように以前より水量が比較的不安定であったことなどより、このような差し障りの事例は多かったのではないかと推定している。また安永8年には「近年、日夏郷領堤切ニ而、今度右北町湯之上之下川底くれ込殊外高低ニ相成、通船難相成」とあって、堤防決壊などの被害を蒙ると舟の通行にも多くの支障が生じたようで、雨天時の廻漕品目の制限などを考え合わせると、宇曽川の舟は年間を通して実質の稼動日は何日ぐらいであったのであろうか。

宇曽川を航行する舟が実際どのような方法で上下したかは不明であるが、実際小河川を遡行された経験を持つ方から次のような教示を受けたので、参考までに付記しておく。

宇曽川には宇曽川近郷の小河川に見られるような「えばた」「たかせ」などと呼ばれる舟を曳くための道が確保出来ないことより、舟を遡行する場合には流れの緩やかな下流では竿・櫓が使用され、上流部に差し掛かると水深のある側を選んで竿で操る。元来宇曽川は蛇行の激しい川筋であったために、どちらか一方が常に深場になっていたといい、昭和の宇曽川改修以前にはこのような姿が顕著に見られたという。ただどうしても流れの急な個所があるのでこの時は舟の舳に綱を付けて舟を曳く曳舟の方法が採られていた。このため恐らく2人以上でなければ遡行出来なかつたのではないか。尤も、平均的には上り荷は下りに比べて荷が少なかった為に、このような方法が可能であったとされている。

また、この川筋に使用された舟は明治中頃当時では5石積の艤舟とあって、1艘当たり12俵前後の米を積むことが出来たという。

第9章 問屋と舟着場

『愛智郡誌』には明暦元年（1655）に宇曽川を年貢米廻漕の舟川と定め問屋6軒を設置してこれに当たらしめたとある。

この問屋について、江戸期には宇曽川筋には河口にあって宇曽川の舟運を一手に引き受けている三津屋に12軒の問屋と年貢米の積み出し地に発定された石橋に2軒の問題が史資料より確認することが出来、他に数軒の存在が知られている。これらの問屋は中仙道・肥田街道・朝鮮人街道と宇曽川の交差した地に見られるが、これらの設置には陸路交通を考慮されたのだろうことが容易に察せられる。また宇曽川筋の各村には特定の舟着場が設けられ、年貢米や物貨の積み降ろしが行われていたという。これらの問屋の機能や舟着場を示す史料は知見にないが、以下伝承に若干の資料を加えてその概要にふれてみたい。

石橋（愛知川町石橋） 石橋には2軒の問屋があった。この問屋は中仙道と宇曽川の交差地に掛かっていた歌詰橋の南脇にあって、中仙道を狭んでいたために『西の問屋』『東の問屋』と呼ばれていた。石橋村は以前には土橋村と山塚村とによって構成され、西の問屋は土橋村、東の問屋は山塚村に属して各年貢米を取り扱っていたというが、このため両問屋の機能に多少の差異が見られたとされている。

このうち年貢米をより多く扱っていたのは西の問屋であったとされている。以前にはこれに関する多くの史料が存在したというが、近年の家の改築があつて散逸し、これを裏付ける史料は知見にない。しかし、次のような伝承があつて往年を偲ぶことが出来る。

この問屋にはおよそ3つの棟が見られた。まず中仙道に面して設けられた母屋（間口4間、奥行5間の4つ住まい）には、3間半四方の土間が取り付き、この南隅には使用された牛馬を繋ぐための施設も見られたという。この母屋の裏手には物置、倉庫（間口5間、奥行3間）があり、この裏手に舟着場があったという。まず搬入された米穀はひとまず土間に積み上げられた後二丁

かぎを使って裏手にある倉庫にまで運び込まれたが、荷物が多くなると物置も利用されたという。この積み込み作業には石橋や近村の人々が多く雇われ、この接待用としてドブ酒が造られて振る舞われたといい、1カ月に30俵ほどの収入があったとされている。この問屋は江戸期には彦根藩の年貢米を廻漕したとされ、これにより彦根藩より下賜された品が多くあったというが、問屋の史料と共に散逸したという。ただ問屋として機能を有したのは明治中頃までのように、以後呉服・籠・石製品などの販売に携わられ、遠く上州にまで出向かれたという。

東の問屋はごく近年まで米穀商を営まれており、母屋の裏手にあった小川では水車による精米が行われていたといい。この米穀商の得意先は以前より京都方面に多くあったといい、これは江戸期の年貢米を取り扱った問屋の名残りをとどめるものであろう。

石橋村周辺には多くの商人を輩出している。枝村の藤野四郎兵衛に代表される枝村商人や沓掛商人が挙げられるが、これらの扱い品も宇曽川の舟運を大いに利用したものであろう。また石橋村には代々米穀商を営んでいた商家があって、寛延3年（1750）の『御仕切目録』（小泉芳三氏所蔵）には米500俵を大津の米穀商に販売されたとする史料が見られるが、これなども江戸期に於ける宇曽川の舟運の一端を窺うことの出来る一史料である。

三 津（彦根市三津町） 三津には代々「伊左衛門」を襲名した問屋があった。この問屋はいつ頃に設置されたかは不明であるが、江戸期には長野・百々・沢・樋之本・高野瀬一帯の年貢米を取り扱っていたといい、その時期は宇曽川筋が年貢米廻漕と定められた時期にまで遡る可能性が大きく。即ち、年貢米廻漕と定められた当時の問屋のうちの1軒と考えられることによるが、この設置には中仙道の裏街道として利用された肥田街道（長野～肥田～三津～太堂）が考慮されたであろうことは容易に察せられる。

この問屋には母屋の脇に間口3間、奥行5間の倉があって、この裏手が舟着場となっていた。江戸末期の絵図には「舟着場に降りる道は巾5尺、舟着には並石7ツ」とあって少なくともこの舟着場は江戸期にまで遡ることが可能である。明治13年の『物産誌』には三津村の農産物のうち糯米56石が大津へ、小麦20石が坂田郡へと移出されていることが窺え、また明治2年及び同4年の三津村の戸籍（宇野順太郎氏所蔵）には「増居伊左衛門、瀬戸物産」とあって、この問屋は米穀や瀬戸物などの商品を商っていたであろうことが窺える。明治中頃には30艘程の持舟を持つ程になったといい、これらの舟の艤板には『三間伊』の焼き印が押されていたという。この舟も宇曽川の舟運が廃止された後には湖辺の薩摩村に売却されている。

明治30年頃に三津屋村から三津村に嫁入りがあって、この時の荷が舟で運ばれたというが、これを最後として以後琵琶湖からの舟は見ることが出来なかったという。

肥 田（彦根市肥田町） 三津と肥田の間に掛けられている高橋のやや上手の肥田側にあつた舟着場からは肥田や愛知川町長野付近の年貢米が積み出されたという。また高橋の下手の小字

「惣屋敷」には惣蔵があって、米穀が保管されていたといい、この蔵では「力持ち」（力自慢）といって米俵2俵を担ぐことを競い合い、表まで担いで出たが、再び蔵に入ることが出来なかつたという伝承があるが、いずれも明治初年頃のことであるという。しかし、この蔵は明治13年頃には愛親学校（肥田・三津・海瀬・野良田村）の校舎として使用されていることより、米蔵として使用されていたのは明治初年頃までのことであるようである。

また同町の興輪寺の庫裏は五個荘町七里にあったものを明治初年頃に移築されたものであるが、解体された資材は七里より瓜生川の舟運を利用して琵琶湖～宇曽川を経由して肥田の舟着場より荷揚げされたという。

この舟着場が使用されたのは明治30年頃までのように、大正2～3年頃には河瀬駅付近に販売された米は大八車で運搬されたといい、宇曽川の舟運が見られなくなったために販路が大幅に変更されたことを示す事例であろう。

海瀬（彦根市海瀬） 現在の真野橋の少し上流に旧橋があり、その脇には舟着場があった。この舟着場は村人が必要に応じて使用していたようであるが、年貢米を積み込んだとする伝承は得られない。

長江（彦根市金沢町） 現在の鉄橋（東海道線）の下流50mほどのところに長江の舟着場があった。実際に荷物を積み降ろしされた伝承を聞くことが出来ないが、昭和39年の宇曽川改修以前まではそれらしき跡があり、水遊びに好適の場所であったという。

林（彦根市金沢町） 林には以前からの舟着場があつて、宇曽川改修以前まではその面影を留どめていた。明治30年頃までは天満の舟着場から積み込まれた瓦などが相当量荷揚げされていたといふ。しかし、同年以後にはその通舟も見られなくなったといい、舟着場が利用されたとする伝承を聞くことが出来ない。この舟着場には荷の積を降ろしのための足場が組まれていたが、通舟が見られなくなった後は、この所に板を掛けられている。特に荒神山の大祭（旧6月30日）には、この舟着場跡で甘酒が振る舞われるのが常であったといふ。

小田部（彦根市賀田山町） 小田部には村落の中央に舟着場があつたが、小田部はふんどし町と呼ばれたように宇曽川に沿って細長く展開していたため、舟着場に通じる道は「ドウサンジ道」と呼ばれる本道の外に2本の道があつたといふ。それぞれの道は堤防を削り取って通路としたものであったため、増水時には仕切り板を差しめるような工夫が見られたといふ（面戸といふ）。

この舟着場は村内の人々が必要に応じて利用していたようであるが、明治期には太堂付近から米を両天秤にして持ってきてこの舟着場から積み込まれたという伝承もある。

大山（彦根市賀田山町） 大山には問屋西村惣三郎があつた。この問屋が開設された時期などは不明であるが、地元の古老の方の伝承には「江戸期には安食庄や茂賀より馬の背に米2俵

を振り分けにして、この問屋に運ばれていた」とされていることより、江戸期の年貢米を取り扱っていた問屋と考えたい。因に安食中町（彦根市）や安食西（豊郷町）の年貢米は荒神街道を通って賀田山にまで運ばれたとの伝承を多く聞くことが出来る。

この問屋は宇曽川が大きく蛇行する角にあって、この裏手にあった舟着場は『フナト』と呼ばれている。

山 崎（彦根市稻里町） 山崎山の東で宇曽川が大きく蛇行する地には、以前より『北町の湯』と呼ばれる井堰があった。この井堰の下手にあった舟着場は北山崎や南山崎の米や日用品の運送に利用されていた。

この堰には以前より川の真ん中に舟運行のための隙間を取ることが取り決められていたが、このため渴水期には取水と通舟のトラブルが絶えなかった。明治30年代後半には宇曽川筋の舟運が衰退してきた事より、この周辺の護岸工事をきっかけとして恒久的な堰へと切り替わっていった。

天 满（彦根市清崎町） 朝鮮人街道と宇曽川の交差する地、即ち、天満には『天角』という屋号の問屋があった。この問屋は通称『マタグラ』と呼ばれる倉庫と舟着場を持ち、明治13年の『物産誌』には「清崎、瓦1戸、1,200坪、720円、出荷先近村」とあって、この瓦の多くは宇曽川を通じて運送されていたようで、明治30年頃までは金沢町付近にまで運送されていたという。また清崎からは『フナツキミチ』と呼ばれる野道があって、清崎から瓦や米穀などが盛んに運ばれたという。

《注》

(2) 及び (3) に引用した史料は特別の注をつけない限り『三津屋区有文書』を指す。なお、『三津屋区有文書』は現在明治以降の分については多くを保存・保管されているが、近世に於ける部分についてはその殆どが散逸し所在不明となっている。本報告書に引用した近世の部分は昭和35年・同36年にかけて、これらを調査された岡本幸雄先生の手元に残された資料を疋田千代江氏のご好意で拝借したものと、自身で採録したものとがあるが、これらの区分を行わなかった。

(4) で引用した『河瀬駅の請願』資料は総て『人文科学研究所紀要第14号』（昭和39年・立命館人文館人文科学研究所）より引用した。