

## 掛塚湊の歴史的変遷 —天竜川舟運と海運の結節点として—

谷 任  
(浜松情報専門学校)

### 目 次

1. 天竜川とその流域
2. 天竜川舟運の歴史
3. 掛塚湊の興隆
4. 鉄道輸送との競合と終焉
5. 今後の課題

### 1. 天竜川とその流域

天竜川は源を信州諏訪湖に発し、大小200の支流を集めて遠州掛塚で遠州灘に注ぐ全長210km余（全国第7位、ただし諏訪湖に流入する中小河川の中で最長の上川を加えると250kmになる）、流域面積（降雨がその河川に流れ込む領域の面積）5090km<sup>2</sup>の国内有数の河川である。しかし、阿賀野川の全長210km、流域面積7710km<sup>2</sup>、木曽川の同227km、9100km<sup>2</sup>などと比較しても流域面積は小さく、このことはその両岸に平野が少なく急峻な山脈（赤石山脈=南アルプス、木曽山脈=中央アルプス）に囲まれていることを意味している。

その流域は地形的にみて次のように3つに区分することができる。

- 上流域……諏訪盆地と天竜峡付近までの伊那盆地
  - 中流域……天竜峡～二俣の山間部
  - 下流域……二俣以南にひろがる浜松・磐田を中心とする平野部
- このように下流域だけではなく、上流域にかなり大きな人口の集積を持つと

いうことが特徴となっており、同じ静岡県を流れる大井川・安倍川などとの相違点となっている。比較的似た性格をもつ河川としては上流に甲府盆地をもつ富士川をあげることができるが、年貢米の廻送あるいは塩の交易などを通して清水湊の形成に大きな役割を果たしたこの河川の舟運については稿を改めたい。

また源流から河口まで名称が一貫して変化しないという点では、ボーデン湖に発し北海に注ぐライン川に類例をみるが、国内では極めてまれな例となっている。

天竜川が最初に文献に登場するのは、奈良時代の『続日本記』であるといわれ、そこでは「<sup>あらたま</sup>麓玉川」と呼ばれている。続く平安期の『文徳実記』では「広瀬川」となり、さらに鎌倉期にかけての『更級日記』『海道記』では「天の中川」として登場てくる。「天竜川」の呼称は鎌倉末期から用いられはじめ、室町期には完全に定着しているが、この地名と全く関係をもたない呼称の起源については竜神信仰であった諏訪信仰との関連が指摘されている。

天竜川流域は古来、社会的文化的に極めて特徴のある地域を形成してきている。弥生時代の中期においては、銅鐸の分布範囲（西日本中心）の東限となっており、また現代にいたっても言葉のアクセントや語尾などの特徴がこの地域を境界として東と西で大きく分かれるとされている。そして天竜川の中流域すなわち信州・三河・遠州の国境地帯は春の田楽系のまつり、夏の大念仏・放下踊り、冬の湯立神楽などの中世以来の民俗芸能あるいは神事芸能の東北地方・沖縄にならぶ宝庫とされている。

信州と遠州の交流という観点からみるとならば、浜松市内の縄文中期遺跡から八ヶ岳産の大量の黒曜石（石器の材料）が発見されており、その搬入経路として富士川沿いのルートとともに唐草紋土器などに代表される独自の文化を保持していた天竜川沿いの道が想定されている。また稻作については遠州から天竜川ぞいに北上して信州に拡がり、そこからさらに甲州・上州と関東地方に伝播していくとされている。

中世以来、三河の鳳来寺とならぶ信仰の山として栄えてきた秋葉山への登

山路は相良湊から掛川・森を抜ける道が中心となって、秋葉道（あるいは秋葉街道、ただしこれは信州側の呼び方で遠州では信州街道と呼ばれていた）と呼ばれ、秋葉山をこえて信州高遠まで続いていた。貞享2年（1685）の「秋葉祭」を契機に火伏せの山として全国から多くの参詣者を集めるようになり、また物資の運搬路として「塩の道」とも呼ばれ、天竜川上流の西岸を通り、尾張・三河へ抜ける中馬街道には量的に及ばなかったものの重要な意義をもっていた（図1参照）。

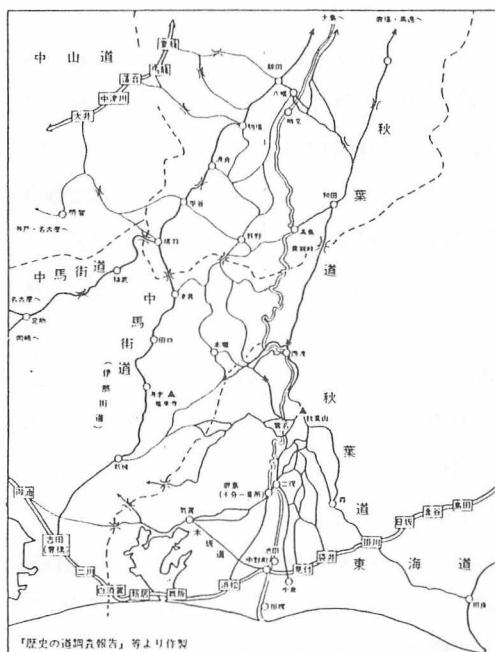


図1 天竜川と秋葉道・中馬街道  
(文献5による)

なお尾張・三河などと飯田・諏訪方面を往来する馬による輸送を伊那谷では「中馬」、三河などでは「馬稼ぎ」といい、農家の副業として始まったものが、江戸時代以降専門業者が登場するようになり、宿場ごとに継ぎ立をする伝馬制をとらす荷物の付け通しをするのを特色としていた。北遠でも浦川・  
西渡などを拠点に馬による輸送が行なわれており、養蚕を重要な生業として

いた北遠の農家が生産した繭も秋葉街道を経由して絹産業の中心地であった諏訪・伊那地方に中馬により運搬されていた。

## 2. 天竜川舟運の歴史

天竜川の舟運については、<sup>くれき</sup><sup>くだ</sup>樽木の管流しを含む筏流しと本来の舟運とに分けて考察する必要がある。

北遠および伊那地方は吉野・尾鷲とならぶ杉・桧の人工造林地帯として著名である。北遠諸林は山香庄として後白河法皇が仏教興隆のために寄進し、南北朝時代には持明院統=北朝の組済的基盤となる全国180ヶ所におよぶ長講堂領と呼ばれた荘園群に含まれていたのもその山林資源に着目されてのことと考えられ、したがって天竜川における筏流しの起源は古代末にさかのぼると考えられている。しかし、史料の上では文明16年（1484）の信州満島の筏師についての記述が最初である。

戦国期に入ると北遠地方にも駿府（現静岡市）を本拠とする今川氏の支配権がおよび、軍事あるいは土木上の必要性から相当量の木材が伐採され、鹿島に番所も設置されている。今川氏の滅亡後この地域を支配した徳川家康は天正8年（1580）、武田氏との戦いで戦功があり鹿島村で筏流しに従事していた孫尉・弥太夫の両名に諸役を免除し、材木を下ろす時には兵糧を与えることを約し、筏下しを従前どうり許可する朱印状を発給している。彼等の子孫は江戸時代を通して筏問屋の特権を保有することになる。また豊臣秀吉が文禄3年（1594）に大阪城建設のための木材を川下しした記録も残っている。

江戸時代にはいると江戸城に代表される全国的な城郭建築およびそれにともなう城下町の形成あるいは薪炭需要の増大などにより木材の需要は著しく増大し、その川下げも一層活発化した。

幕府直轄領であった伊那谷からはピーク時には250万丁に及ぶ樽木が天竜川を川下しされた。樽木は檜などを1m程の角材に仕立てたもので（古樽木定法、新樽木定法により規格が定められていたが、地域あるいは時期によって一定していない），建築現場の近くで薄くはいで加工し屋根材



図2 横木関係地図（文献5による）

1年のうち3ヶ月近くも張り渡される御留綱が他の舟運、筏流しなどの障害となるため、次第に地元商人に請け負わせ、上流から筏組みで流す方法に変わり、横木成村自体でも享保期（1716～1735）には横木を材木商に売却してその収益を納めるようになった。

江戸中期以降、民間材として杉・ヒノキ・松・カラマツ・カシなどが筏流こけらいたされたのをはじめ、杉板・杉小割り・柿板・杉敷居・松垂木などが大量に川下しされた。特に上質の杉を使った柿板は屋根板として江戸木材市場で好

としてほとんどが使用された。寛文年間（1661～1672）に図2に示すように伊那谷の43ヶ村が本年貢（米）のかわりに横木を貢納する横木成村になっている（横木1丁を米6合に換算）。横木は伊那谷の諸村から管流し（一本ずつのバラ流し）され、船明と日明の間で藤蔓製の綱（御留綱）を張ってせき止めて一旦水揚げされた。水揚された横木は「横木山」と呼ばれる所に棚積みされ、幕府の払い渡し命令を待って、定められた本数や用途に応じてその都度筏に組まれて掛塚まで運搬され、さらに同地で船積みされて江戸・大阪・駿府などに海上輸送された。御留綱を張る御綱役、水揚げした横木を監視する横木山番役あるいは筏役などには北遠の諸村から延べ数万人が動員されたといわれる。

しかし、板葺き屋根は耐久年数が短いため横木の需要は膨大であり、素材となる良木は次第に減少していった。さら

評を博したという。

北遠の筏師については『遠江国風土記伝』に「筏子の術業遠国に聞達す、埴科・高井の材木を以て筏を造り、筑摩川に浮べ流し、越後国新潟の湊に運送するは船明村の筏子なり」とあるように諸国に鳴り響き、天保11年（1840）の記録によれば、船明村では男子212人中43人が筏乗り、横山村では201人中60人が船・筏乗りとなっている。

問屋と呼ばれた廻送業者は上流からバラで流されてくる木材を綱場で止め、木材についている符丁によって荷主別に仕分けて筏に組み、目的地に送り届けるのを業務としていた。また信州から流送されてくる筏については激流にもまれているので結い直し、そこまでの信州の筏乗りを地元の筏乗りに交替させていた。

一方、舟運については慶長12年（1607）、徳川家康が朱印船貿易および大堰川（保津川と桂川の間）。富士川の開削で名高い京都の豪商角倉了以に信州から掛塚にいたる舟路の開削を命じている。しかし天竜川は流路が長くしかも随所に難場があるため、15年をかけた工事にもかかわらず完成にはいたらなかった。けれどもこの検分により中流域の西村（西渡）以南の舟路が定まった意義は大きい。

天竜川で使用された川船には「角倉船」と「鵜飼船」と呼ばれるものがあった。他には初期から使用された「角倉小船」、中期頃の「差波船」があるが詳細は不明である。角倉船は角倉氏が導入した高瀬船のことで、高瀬船には様々な規格があったが天竜川のものは全長7間半（13m）、幅6尺3寸（190cm）であった。積載量は下り船で米50～60俵、上り船で25～30俵であったとされるが、米75俵の船もあった。また鵜飼船も角倉氏によりもたらされたものであり、全長7間半、幅3尺5寸（106cm）と角倉船に比較して長さは同じで幅が半分位となっている。櫓をもたず棹と櫂を使用し、川幅が狭く方向を変えにくい所や急流を上下するのに適していたので、西渡以北および信州ではもっぱらこの型の船が用いられていた。積載量は角倉船の半分弱の米25俵であった。

信州南部を領地とする飯田藩は年貢米の江戸への廻送に天竜川を利用する

のを断念し、三州古鼠（現豊田市）まで馬背で運び、そこから矢作川を舟で下ろし、鷺塚から海上輸送するという遠距離で積み替え作業の多いルートを採用している。

しかし、信州と遠州の経済的な結びつきは現在と比較にならないほど密接であり、特に米のとれない北遠では信州の米の需要が大きく、それ以外にも雑貨・煙草・稗などが信州時又港から鵜飼船で輸送されていた。正徳4年（1714）、下伊那の通船業は少なくとも11～12艘が常時稼動しており、遠州水窪までの運賃協定の記録が残っている。一方、同じ年に北遠15ヶ村は角倉船を判明しているだけでも54艘所有しており、下流の平野部へ炭・薪・茶などを輸送し、塩・魚・米・日用品などを上り荷としていた。しかし、これらの舟運がどのような組織（株仲間）および協約（運賃、積荷の量、船頭など）により運営されていたかは不明である。

信州から掛塚までの通船の最初は、寛永13年（1636）に浦川の伊勢太兵衛が鵜飼船を引いて殿島（現伊那市）まで遡り、掛塚まで下ったときとされている。江戸中・後期には知られているだけでも安永9、寛政6、文政6、安政4年と信州から掛塚までの通船願いが出されている。寛政6年（1794）には江戸本万町忠兵衛等2名は信州飯島から掛塚の間全長41里（154キロ）に荒井・大島・満島・河内・中部・<sup>なかべ</sup>西村（西渡）・鹿島・池田と8ヶ所の船継場を設置し、飯島～西村間は鵜飼船6艘ずつ36艘、西村より下流域には角倉船を2艘ずつ8艘を配置する通船計画を提出した。しかし、これらの通船願いは地元（中馬・馬稼ぎ業者など）の反対で中止させられたり、実際に運営されても赤字続きで失敗したりして、結局江戸時代には一貫した通船体制が完成することはなかった。

幕府は毎年中泉代官所を通して川船保有者から運上を徴収するため川船調査を実施した。運上額は一艘につき角倉船は鑁300文、鵜飼船・角倉小船は200文、差波船は100文であり、さらに新規建造に際し角倉船は鑁600文（他は不明）を徴収した。またその以北で全ての支流が合流し流れも緩やかになる鹿島には番所が設置されて主として川下げの材木について取調べを行ない、池田役所および二俣役所では炭・薪・串柿の改めを実施し、ともに十

分一税の徵収に当っていた。なお鹿島番所を通過した舟と筏の総数については次のような5年間の記録が残っている。

貞享1年（1684）	2715艘	67875本
貞享2年（1685）	3350艘	
貞享4年（1687）	2950艘	
正徳3年（1713）	2724艘	43500本
享保13年（1728）	1648艘	42200本

### 3. 掛塚湊の興隆

掛塚湊の名は室町時代中期から後期にかけての『三河後風土記』などにみられ、当時から港としての形を整え、東西の船が出入りしていたと考えられる。しかし港口に浅瀬があり天竜川の流水と海流による高波のため天候温かなとき以外は出入りが困難で避難港として利用されていたにすぎなかった。

江戸時代に入り天竜川の本流が掛塚の西に移るとともに、浜松側にあった田尻にかわって浜松城下の外港として江戸・大阪方面の物資の移出入が行なわれるようになり、幕府の命による桑名の御用米の江戸への廻送を契機に廻船業務が開始された。

『磐田郡誌』には寛永元年（1624）、すでに掛塚湊に「フタナリ船」（250石積の大船）があったと記録されており、樽木および民間材の江戸への廻送の拡大とともに掛塚の廻船問屋も大きな発展をみる。

元禄7年（1694）には廻船問屋は会所を設け、総代には名主をいただいて、廻船に関する諸取締や運賃などの協定を行なった。掛塚の場合には廻船問屋がほとんど船主をかねており、このときの廻船持ちは42名、船頭は51名となっている。しかし文化年間（1804～11）になると船主18名、船頭38名、船数38艘、天保2年（1831）には船主19名、船数40艘と寡占化が進むことになる。

元禄7年（1694）の稻勝家文書「船頭船番吟味帳」および文化7年（1810）の津倉家文書「掛塚湊廻船連判掟書」には、船主と船頭の協定事項として積荷に対する注意、通船の方法、日雇い賃金、難破船のこと、船頭・水主の日

常生活の注意などが記載されている。

廻船問屋の基本業務は山元の材木商（山林所有者）から委託をうけ江戸およびその他の都市の問屋に廻送し、運賃を取得することにあった。しかし廻船問屋の多くは木挽き業をかねており、さらに材木商をかねて山元に手先をおき、山元の材木商から木材を買い取ったり、前貸金を渡して木材を集めさせたり、立木を購入して伐り出しを請け負わせる廻船問屋も存在した。しかし、信用取引であったため価格の決定権は江戸の問屋にあったといわれる。

取扱い貨物は先にあげた木材や木材製品だけではなく、木炭・茶・繰綿・葺・和紙（原料を含む）・杉皮・瓦・青石・浜綱・串柿などの生活物資も江戸に廻送していた。しかし全体の3分の2以上が木材関係であった。

江戸時代後期の『大日本海岸全図』には江戸から諸国への航海路線と里数が示されている。そこに記されている遠州の地名には川崎・相良など13ヶ所あるが、錨地は掛塚と相良のみであり、遠州灘を航海する船舶は必ず掛塚に立ち寄ったとされている。また掛塚から江戸への航海は途中、下田をはじめ柿崎・松崎・子浦・三津などに寄港していた。ちなみに掛塚のいたるところにみられる伊豆石の蔵や埠は江戸からの戻りの船が軽くなった船足のバランスをとるため伊豆で積み込んだものによっている。

明治維新以降、船舶の大型化にともない年々堆積する土砂で浅くなった水深ではその出入りに多大の支障をきたすようになった。このため明治14年に築港の出願がなされ、16年から3年の歳月と2万円の経費を投じて東西4町（約430m）、南北2町（約215m）、水面の広さは幅30間（54m）、長さ200間（320m）水深は満潮時に9尺（270cm）、干潮時6尺（180cm）の新港が完成した。

その維持管理のために株主99名、株式総額15,775円により豊長社が組織された。また造船所の修築（明治19年から28年の10年間に掛塚で造られた船は80隻にのぼる）、天気予報信号標の設置、管海官庁事務取扱所あるいは帝国水難救済会による救難所の開設が行なわれ、船舶検査執行地の指導も受けた。

幕末から明治にかけての掛塚湊の出荷量および運賃については次のような記録が残っている（明善記念館所蔵「掛塚湊輸出荷物調」）。

文久2年(1862)	98000石	14700両
元治元年(1864)	97900石	17132両
慶応元年(1865)	90200石	20255両
" 2年(1866)	98800石	24700両
" 3年(1867)	85000石	26593両
明治元年(1868)	70500石	19387両
" 2年(1869)	84000石	27300両
" 3年(1870)	77600石	29100両
" 4年(1871)	93900石	34038両
" 5年(1872)	83600石	31350両

明治維新後、遠州材の東京への出荷が急増したのにともない、廻船問屋も明治25年にはその数36に増加している。このうち江戸時代からの業者は17~18軒あり、船の大きさは1300石積を最大としたが、大部分は500~1000石積であった。所有船数4隻の江戸屋についてみると160トン(約900石)級2隻、60トン級2隻をもち、20名以上の船員をかかえていた。

明治28年に出された「航路標識位地構造方及入港船舶調べ」には

1年間ニ入港スペキ日本形船	405隻
此積石数	169076石
1年間ニ入港スペキ西洋形船	19隻
此屯数	1113屯
日本形最大船舶	20隻
此積石数	16000石
西洋形最大船舶	5隻
此屯数	400屯

とあり、西洋形帆船の導入が進んでいたことがうかがえ、またこの頃から大型化が急速に進むことになる。

また掛塚港が最盛期をむかえたと考えられる5年間の輸出諸貨物について次のような統計が残っており、幕末から明治初年に比較して3~5倍の規模

となっている。

明治27年度	341320石
明治28年度	315290石
明治29年度	334175石
明治30年度	335762石
明治31年度	390207石

掛塚はこのように江戸時代から明治中期にかけて物資の一大集散地として栄えた。「遠州の小江戸」と呼ばれ，“仕事や物がなかったら掛塚へ”といわれるほどであったという。明治6年の記録によれば、新町の153軒のうち船家業45戸、日雇い（積荷・船曳など）25戸、大工20戸、木挽渡世14戸、漁師10戸、その他農業・左官となっている。明治13年頃には繁華街は町の中心に移って一層発展し、料理屋・遊郭・芸者置屋・浴場・娯楽場などが軒を連ねていたと記録されている。

#### 4. 鉄道輸送との競合と終焉

掛塚港が最盛期を迎えたのとほぼ時を同じくして、明治22年東海道線が開通した。当初中泉駅（現磐田駅）より南下して掛塚を通る浜松へのルートを考えられていたが、地元の廻船業者の猛反対により海岸線を離れた現在のルートがとられるにいたった。

しかし明治25年、金原明善により東海道線を利用した木材の鉄道輸送のため天竜運輸会社が設立された。金原明善（1832～1923）は浜松の酒造業などを営む大地主の家に生まれ、天竜川の治水、天竜川中流域を中心とする植林事業、疎水財団事業、製材業・銀行の経営、北海道開拓、慈善事業などに多大の足跡を残した郷土の偉人とされる人物である。

江戸時代末期より天竜川の治水に苦闘を重ねてきた金原明善は治水・治山のためには植林・運輸・製材の三位一体化政策が必要であるとの見解をもつにいたっていた。天竜川中流域の植林事業には明治17年頃より本格的に着手したが、当時木材価格が高騰しても運賃の値上げに相殺されるといった状態

で、山林所有者・荷主の利害得失は全て掛塚港の船主に支配され、また一度洪水がおこれば掛塚港も木材・貨物とともに激浪の底に沈むという事態がくりかえされ、北遠の林業の発展は足踏みの状態であった。

このためほぼ時を同じくして金原明善は天竜川から浜名湖への運河の開削を計画し実測・設計を行なっている。『天竜運輸会社の沿革』（昭和3年）にその構想が「天竜川を分水して舞阪浜名湖口に出る。即ち天竜川を東海道南側に沿い運河を開削し、浜松市の西南端掘留に至り同所にて掘留運河に直結し、舞阪に至り同所地先を浚渫して港湾を作り、汽船を入れ運河により木材を廻送し、東西各地へ搬出せんとした」と述べられている。

しかし、この雄大な計画も浜名湖の浅海が障害となって中止され、明治21年に海運の近代化を志向して購入した汽船永代丸もまもなく御前崎で沈没している。東海道線が開通したのはまさにその直後のことであり、木材の鉄道による大量輸送を現実化していくためのものとして天竜運輸会社は設立されたのであった。

天竜川西岸の半場～橋羽間に軌道を敷設し、「木材類ヲ貨車ニ積載シ一旦浜松停車場へ送リ更ニ東京へ向ケ輸送スルヲ以テ営業ノ目的」（浜松商業會議所『第1回報告』明治27年）とするものであったが、それは永年にわたり天竜川の舟運を支配してきた掛塚の廻船問屋への挑戦の開始であり、以降両者の間で激しい競争が展開されることになる。

しかし、当時和船60余隻・総計6000余トンといわれた掛塚の廻船問屋群に比較し、開業早々の天竜運輸ではその設備能力に大きな差があり、鉄道局との間に運賃低減の特約を結び保護を受けたにもかかわらず、毎期欠損を出し資金の半額を損失するという苦境に追い込まれることになるが、第5期（27年下半期）にいたり経営もようやく軌道にのって第7期には年1割1分の配当も可能になるにいたった。そして31年には、それまでの浜松駅管理の天竜川荷物取扱所では狭隘になつたため、新たに天竜川駅が設置されている。

しかし29年の数度にわたる天竜川の氾濫で大きな被害をこうむり、さらに日清戦争の勃発は戦中のみならず戦後においても軍事輸送優先のため貨車の割当を著しく減少させ、2ヶ月間ほとんど運送不能の状態におちいったこと

さえあった。そして放漫経営ともあいまって経営内容は悪化し、32年には金原明善は会社の解散を決意するに至っている。しかし結局は金原明善が退陣するとともに掛塚の船主32名と運賃同盟を結ぶことにより再起をはかることになる。

しかしながら、天竜川通船組合はこれに対抗して天竜川駅に便利運送合資会社を設立し、同盟より低運賃で陸送を開始した。これには掛塚の船主7名も同盟を脱退して組合側と運賃協定を結ぶにいたり、町民をまきこんだ大きな紛糾事件に発展するにいたっている。

組合は天竜川東岸の池田から中泉駅まで軌道を敷設して陸送の強化をはかり、日露戦争により一時中絶したが、39年には人車を使って中泉駅から汽車積輸送を開始している。そして天竜川駅より高かった中泉駅の鉄道賃率局納金が同額になるにいたり、中泉駅からの陸送が増加した。このため天竜運輸会社も同額まで引き下げざるをえなくなったが、これは掛塚の廻船問屋に致命的な打撃をあたえ、実質的にその存続を不可能とするものであった。

掛塚港の没落の過程は表1の商船数の推移に明らかであるが、その原因として鉄道輸送との競合以外に明治中期以降の天竜川西岸における近代的な製材工場の発達（金原明善による合本興業社＝天竜製材＝天竜木材をその嚆矢とする）および掛塚港自体が木材移出の増大、船舶の大型化などに対応できなかったことがあげられる。廻船問屋はかねてから兼業していた製材業に専念していくことになる。

表1 掛塚港の商船数の推移

明治19年	169隻	明治34年	62隻
22年	169隻	35年	62隻
24年	193隻	38年	45隻
30年	64隻	39年	33隻
31年	58隻	41年	22隻
32年	60隻	43年	19隻
33年	58隻	大正元年	9隻

注：文献19による

表2 天竜運輸会社と掛塚船舶の木材輸送の推移

年次	天竜運輸 数量	割合	掛塚船舶 数量	割合	合計
1892年	4,461	27.4	11,798	72.6	16,259
93	8,047	22.4	27,849	77.6	35,896
94	7,844	20.7	30,116	79.3	37,960
95	11,200	32.1	23,646	67.9	34,846
96	13,186	30.9	29,486	69.1	42,672
97	14,451	32.8	29,626	67.2	44,077
98	9,799	22.2	34,430	77.8	44,229
99	13,184	28.8	32,530	71.2	45,714
1900	12,391	25.4	36,376	74.6	48,767
01	16,134	41.9	22,395	58.1	38,529
02	22,430	56.5	17,300	43.5	39,730
03	13,182	49.0	13,715	51.0	26,897
04	9,593	33.2	19,279	66.8	28,872
05	11,858	39.0	18,532	61.0	30,390

注：文献25による

一方天竜運輸会社は表2に示すように木材輸送において掛塚の船舶と競争を続けながらも後述の王子製紙および古河鉱業久根鉱山の託送特約をとりつけるにいたって順調な発展を続け、大正初年には1年間の貨物取扱い量45万トン、労役者延べ72000人という国内有数の運輸会社に成長するにいたった。そして昭和20年、一駅一店制の国策にしたがって日本通運に合併され、その天竜川支店となって現在にいたっている。

明治以降の天竜川の舟運についてみると、明治5年に難所が多く最後まで残った最上流の岡谷～飯島間を岡谷の尾崎辰之助が浚渫し船を就航させた。岡谷から掛塚までを3日がかりで下り、諸物資のほか善光寺・秋葉参りなどの旅客を運んでいる。信州における代表的な港であった時又（現飯田市）では川岸に廻送問屋が並び、旅館・料理屋・カフェ・劇場などが軒を連ねていた。

明治22年には渋沢栄一の率いる王子製紙が氣田にわが国最初の木材パルプ工場を建設し、さらに32年には中部で気田の3倍の規模の工場の操業を開始した。また明治33年には古河鉱業が久根鉱山を開設し、38年には久原房之助が峰の沢鉱山を買収している。これらの工場・鉱山からの洋紙・鉱石の搬出

には帆掛け船が用いられ、それぞれの印を帆につけた船が行きかうさまは昭和初年にいたるまで天竜川の風物詩であったという。

大正初期には西渡に930人の水夫と315人の筏乗りがおり、二俣の通船組合に登録していた船頭だけで1500人を超えていたと記録されている。またスクリューの使えない下流域の西川～西鹿島間（のちには西渡まで）はプロペラ船が大正11年から昭和6年まで天竜川運輸会社により1日2往復運行されていた。

昭和10年頃までは盛んに行われていた筏流しも昭和初年の天竜川沿いの県道あるいは三信鉄道（現飯田線）の開通などで衰えをみせはじめ、最終的には昭和11年の泰阜ダム<sup>やすおか</sup>にはじまり、27年の平岡ダム、31年の佐久間ダム、33年の秋葉ダムとあいつぐダム建設により舟運とともにその命脈を断たれるにいたる。

そして現在、掛塚湊は砂に埋もれ草に覆われてはいるが、毎年10月に行われる掛塚貴船神社の屋台祭にかけての栄華の面影をとどめている。

## 5. 今後の課題

一次史料にあまり当たれぬまま極めて概観的な内容になってしまったが、次のような点についての詳細な分析は今後の課題にしていきたいと考えている。

- (1)天竜川舟運の全国の河川舟運における位置付け。
- (2)河村瑞賢により確立された全国的な海上交通路における掛塚湊の位置付け。
- (3)掛塚湊の廻船問屋の構造と機能。
- (4)天竜川中流域における植林事業の進展と舟運との関連。
- (5)江戸・大阪などの木材市場の動向との関連。

### ＜参考文献＞

1. 『天竜川～くらしの中を流れる川～（シリーズ遠州5）』 ひくまの出版 1980
2. 『天竜川～その風土と文化～』 石川純一郎 静岡新聞社 1980

3. 『天竜川』 中日新聞編 中日新聞社 1975
4. 『天竜川（信濃の川旅3）』 市川健夫 KK信濃路 1974
5. 『天竜川（第8回特別展図録）』 浜松市博物館 1986
6. 『講座「天竜川」記録』 浜松市博物館 1988
7. 『天竜川と秋葉街道』 神谷昌志 明文出版社 1987
8. 『秋葉みち・信州街道をゆく』 沢田猛 ひくまの出版 1988
9. 『交通史（体系日本史叢書24）』 豊田武・児玉幸多編 山川出版社 1970
10. 『日本近世交通史研究』 児玉幸多先生古稀記念会編 吉川弘文館 1979
11. 『江戸時代の交通と旅（歴史公論ブックス15）』 雄山閣出版 1982
12. 『内陸水路の歴史地理学的研究』 奥田久 大明堂 1977
13. 『近世河川水運史の研究』 横山昭男 吉川弘文館 1980
14. 『日本近世交通史論集』 児玉幸多監修 交通史研究会編 吉川弘文館 1986
15. 『日本の河川研究～地域性と個別性～』 小出博 東京大学出版会 1972
16. 『日本の川（日本の自然3）』 阪口豊・高橋裕・大森博雄 岩波書店 1986
17. 『川のはなし』 日本経済教育センター 1984
18. 『歴史の群像6 商魂』 大石慎三郎他 集英社 1984
19. 『ふるさと竜洋（郷土読本）』 静岡県磐田郡竜洋町教育委員会 1977
20. 『龍山村史』 静岡県磐田郡龍山村 1980
21. 『金原明善～その足跡と郷土～』 鈴木要太郎 浜松史跡調査顕彰会 1979
22. 『金原明善』 土屋喬雄監修 金原治山治水財団 1968
23. 『金原明善』 宮崎安右衛門 大法輪閣 1958
24. 「近世天竜川水運の成立と発展～樽木の流通過程を中心に～」 村瀬典章  
『史叢』第30号（1983.1） 日本大学史学会
25. 「金原明善：その虚像と実像～天竜運輸会社の経営分析を通して～」 老川慶喜  
『季刊輸送展望』No.200（1986夏） 日通総合研究所
26. 「関東の舟運と東京港（江戸湊）」 佐藤正夫 『港湾経済研究』No.24（1986）
27. 「江戸の都市構造と湊」 佐藤正夫 『港湾経済研究』No.15（1977）
28. 「明治期に於ける港湾事情と商品流通～東北諸藩報告書から見た場合～」 安彦正  
安彦正一 『港湾経済研究』No.21（1983）