

## 1. 通船の始まり（その1）

### 概要

江戸時代、多摩の生産物を江戸へ運搬するには、主に馬が使われていたが、馬の背では荷物は多く積めない為、一度に多量の荷物を運べる船を玉川上水に通わせ、運賃を安くしたいと考えた。元文3年（1738）江戸の商人、明和7年（1770）小川村の小川東礮、慶応3年（1867）砂川村の源五右衛門など商人や豪農らが出願している。

しかし、当時、飲み水として大切な「御上水」（玉川上水）に通船する事は、水が汚染されるとの理由で許可されなかった。

徳川幕府崩壊後、明治2年（1869）羽村名主源兵衛・福生村名主半十郎・砂川村名主源五右衛門らの連名で、新政府に通船計画が出願され、許可された。この願書の中では、毎年2800両の税金を納める事を上申している。

当時、玉川上水の管理は明治政府が行っていた。玉川上水の補修工事には多くの費用が掛かっていた為、玉川上水の汚染問題よりもこの税金収入に惹かれ許可されたとも言われている。

### 通船への準備

船を通すためには色々な準備が必要となり、水面から橋までは五尺（165cm）程度必要のため低い橋はかさ上げや架け替え工事、水路の狭い所は切り広げ工事が行なわれ、また、四谷大木戸から上流への船返しのため人が引っ張る引船道を整える工事（右図参照）などが行なわれた。合わせて、分水口の統合（分水口改正）も実施された。

橋のかさ上げや架け替え工事は30を超える橋で実施されている。水路の幅を広げる工事（幅2間以上必要）は、明治3年3月11日から5日間羽村の水門を閉め、砂川村から内藤新宿迄の殆んどどの村で実施された。

また、船を留めて置いたり、荷物を積み下ろしする場所（船溜り・荷揚場）も作られ、船溜りの付近には荷物を入れる納屋（倉庫）も作られた。

このように、一年程度をかけ、玉川上水沿岸は通船へ向けた各工事が急ピッチで進められた。

## 2. 通船の始まり（その2）

### 船大工と船頭

通船に必要な船の大工と船頭は、甲州・鯉沢（山梨県）から招いたとされる。船の大きさは長さ6間、幅5尺（約11m×1.5m）程度が多く、公園のボートが6艘程乗る大きさ。船数は明治4年10月には、船主は22人で104艘に達したと言われ、羽村・福生・砂川・小川村など玉川上水沿岸の多くの村の名主や村人が通船に出願した。

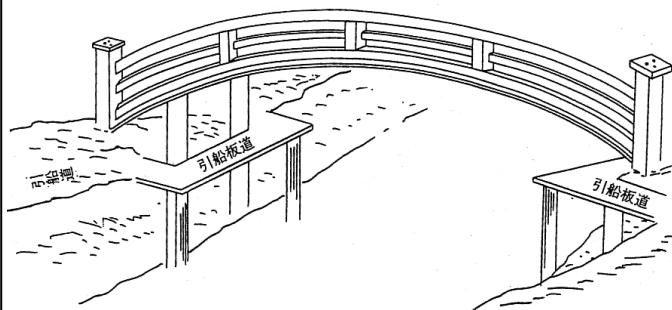
### 通船の開始と運行日

明治3年（1870）4月から通船が開始された。

運行日は、多くの船が勝手に上り下りしたのでは、幅2間程度の狭い上水路の中では混乱するため、下りは毎月八王子で市が立った次の日の五・九の付く日の六日間と決められたが、定日運行日以外でも運行されたとも言われている。下りは一日の行程であった。

船を引いて上る日は、下りの間の日に運行し、羽村まで三日掛かりの行程であった。

計画では筏も流す予定だったが、川幅が狭いため断念している。



引船板道のある橋 内藤新宿の船だまりわき（「玉川上水通船一件」より）

下り（行き）は船は水の流れに乗ってそのまま下る。

上り（帰り）の船は船頭が一人船に乗り舵を取り、2人が掘の両岸に設けられた引船道から、ロープを使い水の流れに逆らって船を引っ張りながら歩いた。

船一隻あたりの積載量は約600貫（2.25トン）とされ、これは荷駄15頭分に相当するとの計算がある。「玉川上水通船史料集より」

## 3. 運搬の内容

### 運搬の内容

東京への下りの荷物は、多摩の野菜・茶・織物・薪・木炭、甲州（山梨県）の葡萄・煙草等や信州（長野県）からの産物も八王子を経て運搬された。東京からの上りは、米・塩・魚類等の生活物資が運搬された。

船は、物資と共に人も運んだ。村役人の出府や商人の東京での商談、浅草のお酉様行きや奥多摩旅行の帰り等に利用した。しかし、上りは人夫が人力で引っ張り上げる船よりも徒歩の方が早く、運賃が下りの倍のため、上りの乗船者は少なかった。

参考までに現在の円に換算して見ると、羽村から四谷大木戸間で、下り運賃は荷物一駄（40貫）・乗客一人当り約7千円、上り運賃は下りの倍で約14000円位である。

～ 「新版地方史研究必携」を参考に換算

## 互知識

### 船上のトイレ事情

通船出願時、船毎に「便桶」を用意し、「御上水」が汚れないようにするとの上申をしている。

当初、乗員は船頭・船子二人の計三人だったが、やがて、人を運ぶようになったので、客船となればトイレ事情も違って来たと思われる。便桶等がどのようなものであったかは、現物や写真は残っていない。

### 身近な船留り跡 「久保河岸跡」（小平市）

小平市には、船留り跡としての存在が確認できる場所がある。府中街道が交差する久右衛門橋の橋際、下流左岸（北側）に、草を刈り取った後や冬期に法面がだれて後退し、何本かの杭跡が見られる。（表紙の写真）

土塁止めのための松杭の間隔はおおよそ60cm、杭列は東西方向で上下三段、約10本の残存が確認できる。

この場所は、明治5年（1872）5月まで小川村・荒井清五郎が久保河岸として営業していた。

尚、荒井清五郎のご子孫は代々小川郵便局を運営されており、明治末に建てられた郵便局舎は小平市有形文化財第一号として「小平市ふるさと村」に保存されている。

## 4. 船溜り

### 船溜り (ふなだまり)

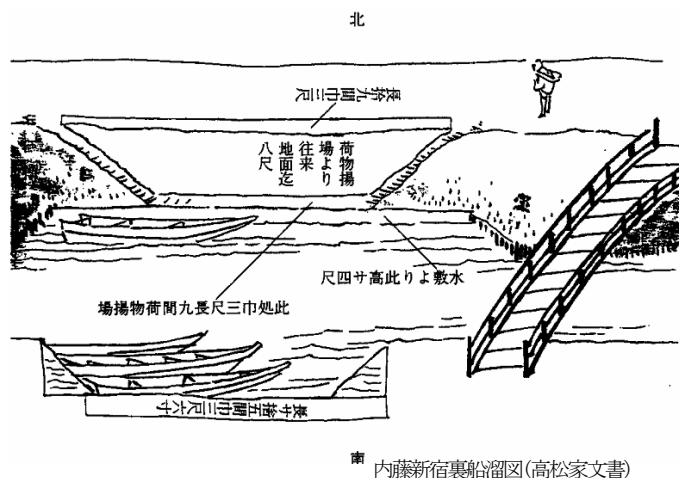
船は多摩川上流の青梅から出て物産や人を運び、羽村の堰にさしかかると玉川上水に入り、沿岸の村々に立ち寄りながら四ツ谷大木戸を目指した。この船の立ち寄り場所を「船溜り」(下図参照)と呼び、営業形態から「河岸」或いは「問屋」と称した。

船溜りの大きさは大小有るが、平均の長さは15間(27.3m)、幅は土手にくい込み川幅を1~3間(5.5m)程度に拡幅している。ここには、「物揚場」や「納屋」(倉庫)も設置された。

### 船溜りの数

通船開始直後は羽村地内1か所、砂川村地内2か所、四谷大木戸に1か所、計4か所(5か所説もある)設けられた。馬による運搬より船による運搬の方が経済的効果が大きかったため、玉川上水沿線の村々から相次いで出願され、最盛期には32か所にまで増加した。その内現小平市内には小川橋南詰上流、新小川橋南詰下流、久右衛門橋北詰下流、喜平橋北詰上流、喜平橋南詰上流、茜屋橋北詰上流、小金井橋北詰上流の7箇所にあった。

通船開始約一年後、羽村は勿論四ツ谷に至る河岸は言葉には尽くし難いほどの盛況を極めた。当時、新宿遊郭などは殆ど船頭で貸切の感が有ったとも言われている。反面仕事を失った多くの馬方達の嫌がらせもみられた。



## 5. 通船の停止

### 通船の禁止

明治3年4月から始まった通船の頻繁な往来は必然的に玉川上水の汚染を招き、また、2間幅程度の兩岸の崩壊にも繋がり、この問題で、早や明治5年(1872)5月には通船禁止となり、2年1ヶ月のうたかたの短期間の営業で終わった。

この結果、即刻船溜りの埋め立てが命じられ、同年7月には役人による埋め立て状況見回りが行なわれるなど、明治政府の豹変振りに関係者に困惑を与えた。

当然ではあるが玉川上水がもつ東京の「飲み水」としての重要な役割を再認識した事が分かる。しかし、船溜りなど直ぐには埋立てが行なわれる事は少なく、3年後の明治8年8月一斉に埋立て工事が実施されている。

### 通船禁止後の顛末

2年1ヶ月の短期間での通船禁止は、通船を生業としていた船主・船頭・従事者(総勢6~700人とされている)を困惑させた。当然の事ながら即刻、通船再興を明治5年6月に、また新たに専用の上水路を自費で掘る案が出された。さらに野火止用水を経て新河岸川へ迂回する案、井の頭から神田川へ迂回する案、新堀用水から石神井川へ迂回する案などの再興計画案が出されたが受け入れられなかった。明治13年や16年にも再度、前記「案」の再興を主張している。多摩の人々としては、東京~多摩間の通船を続ける事によって運搬費用の低減を図り、産物の価格を安価にした物資の交流で生活を豊かにし、地元の近代化を図ろうと常に切望していた。

通船停止の同年明治5年9月には、東京新橋~横浜間で我が国最初の鉄道が開通、多摩の有力者達の眼ははだいに鉄道に向かいはじめ、明治16年の玉川上水沿いに馬車鉄道を走らせる計画から発展、明治22年(1889)には新宿~八王子間に甲武鉄道(中央線)が開業、次いで明治27年(1896)立川から青梅鉄道(青梅線)、同年国分寺から川越鉄道(西武国分寺線)が引かれ、こうして多摩と東京が鉄道で結ばれ近代化に貢献した。

## 玉川上水ワンポイントガイド No.7

### 玉川上水の通船・船溜り



久右衛門橋と久保河岸(船溜り)跡

### シリーズ 玉川上水ワンポイントガイド

No	テーマ
1	玉川上水の概要
2	玉川上水の分水
3	玉川上水の分水・小平編
4	玉川上水と小平周辺の新田開発
5	玉川上水の橋
6	玉川上水の水車
7	玉川上水の通船・船溜り
8	玉川上水の樹木・野草・野鳥
9	玉川上水と小金井サクラ
10	玉川上水あれこれ
11	玉川上水お勧め散歩ガイド

発行 No. 7 2007年10月

発行 小平・玉川上水再々発見の会  
E-mail tamagawasaisai@yahoo.co.jp  
代表 庄司徳治