

# 遠賀川流域の河川水運を担った五平太舟についての一論考 (続報)

正会員 新開 明 二\*      正会員 碓 崎 貞 雄\*\*  
正会員 小松 武 邦\*\*      正会員 山 口 悟\*\*\*

A Study about the *GOHEITAFUNE* which were put into the River Water Transport Service of the *Ongagawa Valley* (continued)

by Akiji Shinkai, *Member*      Sadao Kakizaki, *Member*  
Takekuni Komatsu, *Member*      Satoru Yamaguchi, *Member*

**Key Words:** Coal Transportation, The History of Technical, River Water Transportation, Wooden Vessel

## 1. 緒 言

北九州の「遠賀川」の水運で、輸送を担う小さな船（川艦（かわひらた））は「五平太舟」とも呼称され<sup>1)~3)</sup>、「遠賀川」の支流運河「堀川」等を経由して洞海湾・若松港までの、筑豊炭田産出の石炭輸送に利用された。前報<sup>4)</sup>において、船舶技術史の観点から文献探査に基づき「五平太舟」の意義について考察した。

「五平太舟」は、日本の河川舟運の川舟<sup>5)~7)</sup>の一つであるが、舟の構造は、水深と幅に制限がある河川・運河での運送利便のためと、積荷が石炭であることから、特有の形態を有している。

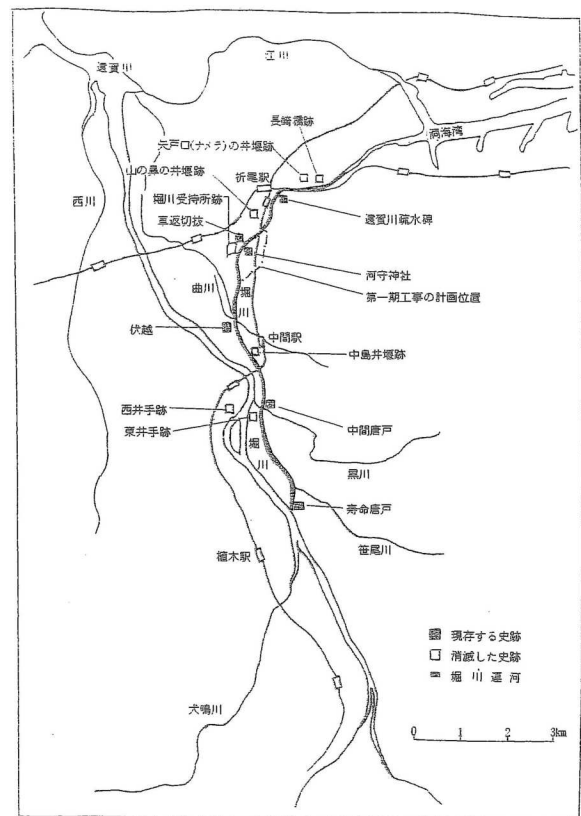
本報では、実存の展示の舟、描画されている図象・写真、船大工作成の図面等を参考に、石炭輸送変遷<sup>8)</sup>における「五平太舟」の意義、舟体の構造の特徴、川舟製作技術伝承の証の事例等について、重ねて考察を深めることを目的とする。

## 2. 遠賀川流域の河川舟運の特徴と変遷

遠賀川流域の河川舟運の特徴とその歴史的位置づけを、文献<sup>9)~11)</sup>、<sup>1)~2)</sup>を参照しながら再度概括してみる。

遠賀川流域の河川舟運は、近代化後鉄道敷設まで歴史的に流域の内外の政治・経済・文化の変遷に絶えず大きな影響を与え続けた。古来以来、河口が外来文化の窓口であり続けたことに加えて、日本の他の河川舟運ではあまり見られない石炭輸送に従事し、特に、石炭は当初瀬戸内海沿岸の製塩の燃料であったものが、明治となって工業用燃料、艦船用燃料等へ広がったことで、その舟運は近代資本主義の基盤形成に重要な役割を担ったことにその意義と特徴がある。

近世になるって、福岡藩（黒田藩）の統治者が、土地開発を進め、遠賀川の築堤工事とともに、遠賀郡底井野より折尾を経て洞海湾にいたる水路（堀川）を計画開削した。遠賀川上流の物資を、芦屋江川経由によっても若松へ運送され、洞海湾沿岸の若松を集積地として、蔵米は若松から廻船で大阪の蔵屋敷に輸送された<sup>1)</sup>。この形式の舟運は、江戸時代中期以降、ことに後期には極めて盛んとな



堀川に関する史跡分布図（『堀川の歴史と文化』より転載）

Fig. 1 The map about the Ongagawa valley and the Horikawa canal [cited from Ref. 1)]

り、若松、遠賀川河口芦屋を経て海路瀬戸内海へ、明治時代になると、輸送手段は次第に舟（川艦）から鉄道へと変化し、急激に川艦の隻数を減じ、最後の1隻は昭和14年（1939年）に姿を消した<sup>1)</sup>。

Fig. 1 に、遠賀川、堀川運河、江川、洞海湾、運河ゲート（中間唐戸、寿命唐戸）、鉄道（鹿児島本線、筑豊本線）等を示している。

遠賀川の地理的な特徴は、上流域の一部を除いて勾配が緩やかなことである。石炭積込地（飯塚、小竹等）から河口までの川幅、水深ともに十分あるところでは、帆も利用された（Fig. 2,3,4 参照）<sup>1), 12), 13)</sup>。

船の構造は、浅瀬の多い遠賀川や堀川運河での運送に

\* 九州大学（名誉教授）

\*\* 西部支部 ふね遺産調査検討委員会

\*\*\* 九州大学大学院工学研究院

原稿受付 平成 31 年 3 月 15 日

公開日 令和元年 5 月 27 日

春季講演会において講演 令和元年 6 月 3, 4 日

©日本船舶海洋工学会



Fig. 2 A large number of the GOHEITAFUNE of who anchor in the Wakamatsu harbor and the GOHEITAFUNE which sails Ongagawa [cited from Ref. 1), 12), 13)].



Fig. 3 A group of the GOHEITAFUNE in the coal loading ground of the Gotoku coal mine in Kotake-cho of Kurate-gun . [cited from Ref. 12), 13)].



寿命唐戸と「ひらた船」

Fig. 4 The GOHEITAFUNE which operate the Horikawa canal and Jyumyokarato gate [cited from Ref. 1),13)].

便利なように平たく浅く設計されている。遠賀川の川幅の広い所では大型が、そして堀川運河では標準型または小型が用いられた。上流では、小型の川船が使われ、犬鳴川、嘉穂郡山田川、鞍手郡飯倉川などでは、水量が少ないので、川をせき止め、水が溜まると、堰を開き、水勢を利用して川を下ったという<sup>9)</sup>。

### 3. 遠賀川流域の川舟（川船）の概要

#### 3.1 川船（五平太舟）の形式と特徴

川船の代名詞のようにになっている「高瀬舟」が就航していたほどの河川に、かなり広汎に分布していたものに、ヒラタ舟がある<sup>6) 7)</sup>。遠賀川流域では、浅瀬が多い。舟運は底が浅く平たい川船<sup>ひらた</sup>が用いられ、この川船が「五平太舟」であり、底が平たく、浅くなって、船首・船尾部ともに幅広くとり、荷物が多く積めるようにしてある。

「遠賀川」の上流の石炭を含む物資は、その支流「堀川」を經由して洞海湾・若松港まで運ばれた。堀川は、全長7.6km、川幅平均11mである。「五平太舟」の積載量は大型で9トン(長さ13m余、幅3m余)、標準型で6トン、小型で3トンであったと言う<sup>9)</sup>。

川船は底が浅く幅が広い船で、慶応2年(1866年)の『木屋瀬村平太御改帳』(松尾家文書)によれば、飯塚・赤池より下流では、長さ4丈3尺(13m)、幅8尺(2.4m)、高さ1.9尺(58cm)、積載量7千斤(4.2トン)という記載がある<sup>1)</sup>。

明治期田川郡赤池町草場で使用された川船の図面が残されている。長さ4丈6尺(14m)、幅8尺(2.4m)、深さ2.5尺(76cm)。積載量は、米は基準100俵、最大120俵、石炭は基準7千斤(4.2トン)、最大1万2千斤であったと言う<sup>9)</sup>。

#### 3.2 川船（五平太舟）の構造

船の構造は浅い川での運送に便利なように喫水を浅くし、船幅を広く取って造られており、特に浅瀬を通過するとき船体が“しなる”ように設計されている。

五平太舟の構造を、大型川船を例にとり説明する。次節で示す芦屋町管理舟の各部分の写真と赤池町草場の川船の図面对応箇所との比較である(Fig. 5~9 参照)。



Fig. 5 The whole photograph of a large-sized GOHEITAFUNE

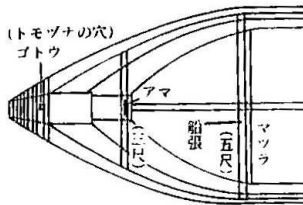
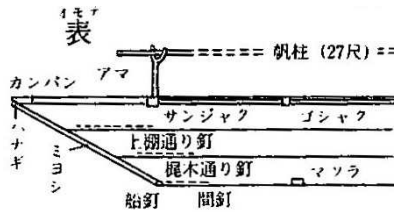


Fig. 6 The bow body of a large-sized GOHEITAFUNE

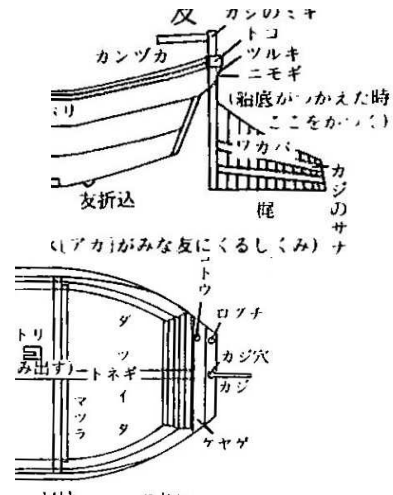


Fig. 7 The stern body of a large-sized GOHEITAFUNE



Fig. 8 The midship section of a large-sized GOHEITAFUNE



Fig. 9 The ship side part of a large-sized GOHEITAFUNE

構造の様式は、木造和船構造の典型であり、舳、戸立、敷を配置し、船側は棚等の複数の板で構成し、舳で焼曲げ・蒸気曲げなどにより曲げて水押しにまとめ、艫では戸立づくりに加工されている。敷と棚等は肋骨で、両舷間は船梁にて固着されて、浅く幅で頑丈に構造されている。

#### 4. 五平太舟の意義と概要

##### 4.1 実存する五平太舟

###### (1) 大型川舳 [芦屋町中央公民館管理]

飯塚・赤池より下流では、長さ4丈3尺(13m)、幅8尺(2.4m)、高さ1.9尺(58cm)、積載量7千斤(4.2ト



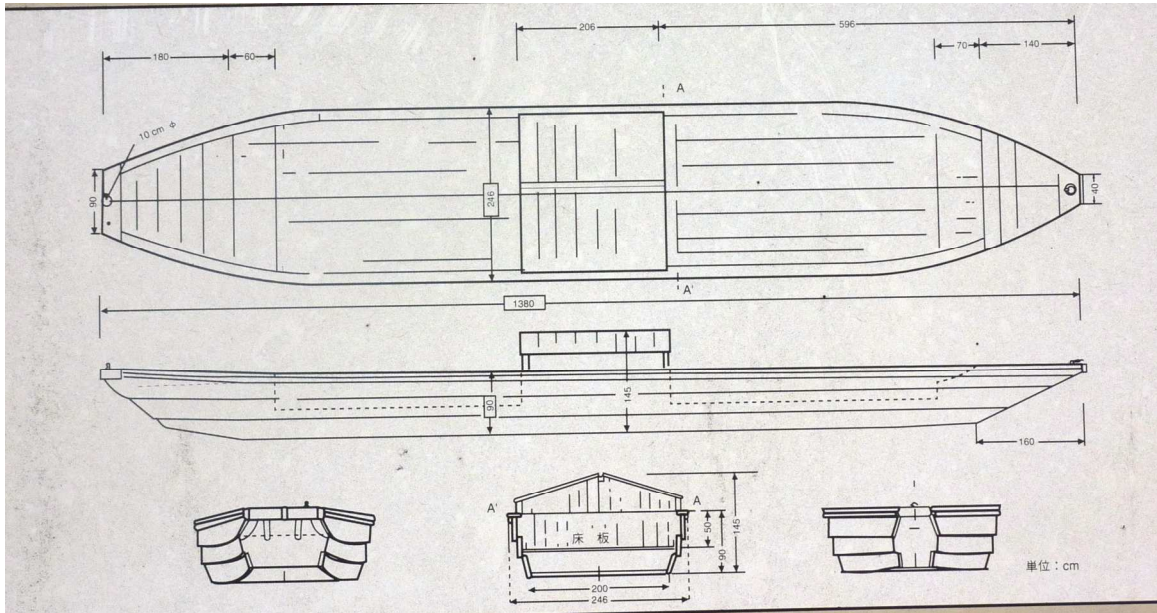


Fig.10 The general arrangement of the large-sized KAWAHIRATA (The Fukuoka specification tangible cultural properties No. 42; under the Ashiya-cho board-of-education management)



Fig. 11 The large-sized KAWAHIRATA (The Fukuoka specification tangible cultural properties No. 42; under the Ashiya-cho board-of-education management) ), [cited from Ref. 13]



Fig. 12 The large-sized KAWAHIRATA (The Fukuoka specification tangible cultural properties No. 35; under Orio High School management), [cited from Ref. 13]

ン) であり, Fig.10 および 11)にその実存の大型川舳を示している。その歴史的な価値が評価され, 遠賀川流域の文化を後世に伝える貴重な史料として福岡県の特別有形文化財 (No. 42) <sup>14)</sup> として指定されている。

## (2) 大型川舳 [折尾高等学校管理]

折尾高校内に残されている1隻は, 遠賀川河口の浅瀬に放置されていたものを戦後になって, 修復保存された五平太舟である (Fig.12 参照)。船長は 12.2m, 幅 2.1m であり, 堀川を通過する大型の川舳の典型を示している。その歴史的な価値が評価され, 遠賀川流域の文化を後世に伝える貴重な史料として福岡県の特別有形文化財 (No. 35) <sup>14)</sup> として指定されている。

## (3) 小型川舳 [飯塚歴史資料館]

飯塚市の川島八幡宮に保管されていた小型川舳である。船長 4.82m, 幅 1.30m で, 遠賀川の洪水時に村落間の連絡に使用されていた舟である。小型であるが, 形態と作製は, 五平太舟の特徴をよく示している。



Fig. 13 The small-sized KAWAHIRATA under the Izuka Historical museum

## 4.2 川艦製作技術伝承の現状

### (1) 大型川艦の製作図 [飯塚歴史資料館]

川艦は底が浅く幅が広い船である。嘉穂郡安藤修一氏宅保管の船材と大塚逸郎氏宅保管の櫓等に基づき、八田保政氏により作図された。図を Fig. 14 に示している。船長 12.650m、幅 2.150m、深さ 0.800m の大型の川艦である。五平太舟の幅広で浅い深さを有する特徴が明示されている。製作図として作成された図面であり、川艦製作技術伝承の技術情報資料としての価値が高いと考える。

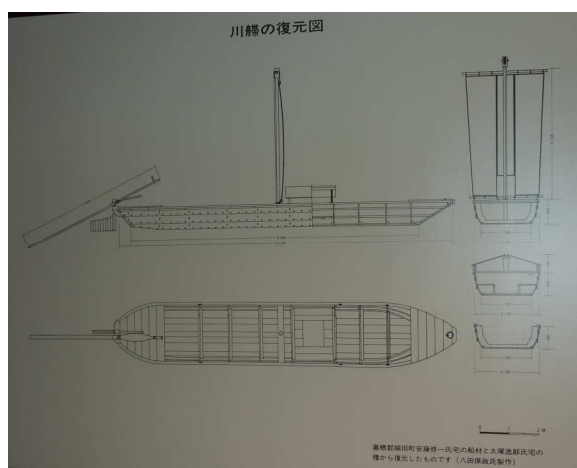


Fig. 14 The working drawing of the large-sized KAWAHIRATA

### (2) 川艦の製作実証と地域文化振興

遠賀川流域の地域の交流や発展に寄与することを目的として、実物大の川艦を製作復元する事業が行われている<sup>15)</sup>。復元された川艦の全長は 13.8m もあり、樹齢百年余の原木を切り板にし、乾燥・曲げ・加工・取付を行ったという。釘製作等も実行し、完成・進水式・検査まで実施したという。製作の担当メンバーの中に船大工の本職はいないとのことである。実用の川艦の需要が途絶えて久しい現在では、川舟製作技術の伝承の意味から貴重な意義ある活動であると考えられる。

遠賀川流域の市町村の各種博物館に展示の目的で、レプリカ、模型等の製作も多数行われている。また、世界記憶遺産登録がなされた、山本作兵衛炭鉱記録画の中にも川艦と船頭が描かれている。

北九州若松の祭りでは、郷土芸能「五平太ばやし」に合わせ、山車の五平太舟が押し出される。「五平太舟」が地域の文化に深く根を下ろしていることが推察される。

### (3) 船大工道具等

川艦を実際に製作していた船大工・造船所に関する情報は未入手である。しかし、船大工道具について次のような情報<sup>16)</sup>を参考にすることができる。

遠賀郡の隣の宗像市にて、筑前海、玄界灘等の漁業・漁船に関する民俗資料が収集調査されている。民族資料としての漁撈具と船・大工道具は、国の登録有形文化財の指定を受け、指定物件の内の船大工道具は 340 点にのぼる。

筑前における舟製作の文化を後世に伝える貴重な史料

である。北海道函館近辺の船大工道具の分類調査<sup>17)</sup>とほぼ同種・同等の道具が収集されている。川艦製作に利用されたという確証はないが、調査の中心地鐘崎からほど近い遠賀川河口の芦屋も漁業が盛んであり、鋳物製作場、船大工場等があったことを考慮すると、川艦製作に利用された舟の大工道具を類推させる。

舟材・船釘等の資材が何処からどの様に入手されていたかの情報は無い。

「芦屋釜」の有名な産地<sup>18)</sup>が遠賀川河口芦屋であり、近辺にたたら、鍛冶、鋳物等の産業が昔よりあったことから、遠賀川流域の野鍛冶より供給を受けていたものと考えられる。

舟材については、江戸時代には、遠賀川上流域の山林より良材の供給を受け、明治期になると、大分、宮崎等からも入手するようになったと思われるが、情報確認の、継続調査が必要である。

## 5. 結 言

西南日本に所在する遠賀川流域の河川舟運の特徴と川舟(川艦;五平太舟)の意義について、その歴史的位置づけを、主として文献探査により考察した。川艦(五平太舟)は、近代日本の石炭輸送変遷を物語る一証拠物件として貴重であり、船舶技術史の観点からの調査研究を継続する予定である。

## 謝 辞

論文作成に当たり、図表等を引用させて頂いた参考文献の著者の方々に心より御礼申し上げます。また見学に際し種々のご配慮を頂いた芦屋町中央公民館の担当者の方、福岡県立折尾高校の先生方、飯塚市歴史資料館の担当者の方に感謝申し上げます。

## 参 考 文 献

- 1) 池畑裕樹：遠賀川，流域をたどる歴史 7 (九州編 参考文献・索引) [豊田 武，藤岡謙二郎，大藤時彦編]，(株)ぎょうせい，1979.
- 2) 箭内健次編：北・九州 一繩文より明治維新まで一，(株)吉川弘文館，1968.
- 3) 長弘雄次：遠賀川の水運交通に関する研究，土木史研究，第 13 号，1993，pp.437-449.
- 4) 新開明二，碓崎貞雄，小松武邦：遠賀川流域の河川水運を担った五平太舟についての一論考 日本船舶海洋工学会講演会論文集 第 24 号，2017，pp.85-88.
- 5) 小出 博：利根川と淀川 一東日本・西日本の歴史的展開一，中公新書 384，中央公論社，1975.
- 6) 北見俊夫：川の文化，講談社学術文庫 2184，(株)講談社，2013.
- 7) 小林高英，苦瀬博仁，橋本一明：江戸期の河川舟運における川舟の運航方法と川岸の立地に関する研究，日本物流学会誌，第 11 号，2003，pp.121-128.
- 8) 田中香子，岩尾詠一郎，苦瀬博仁：筑豊炭田における石炭輸送手段と輸送物資の変遷に関する研究，第 38 回土木計画学研究発表会，2008.
- 9) 香月靖晴：遠賀川 流域の文化誌，有限会社海鳥社，1990.
- 10) 林 尚登：遠賀川流域史探訪，葦書房有限公司，1989.
- 11) 半田孝夫校訂：遠賀川流域史料選集一，遠賀叢書，歴史文化出版会，2012.

- 12) 筑豊近代遺産研究会編：筑豊炭田近代化産業遺産群，パンフレット。
- 13) 筑豊市民遺産：遠賀川水運関連遺産，パンフレット。
- 14) 福岡県文化財目録 市町村別（国指定・県指定）1970 福岡県教育委員会，1971。
- 15) 川船制作研究会：実物大「川ひらた」を復元の紹介，(<https://www.youtube.com/watch?v=x3r8tGcMgd0>)，2017。
- 16) 平松秋子：旧宗像市民俗資料館について，むなかた電子博物館紀要，第3号，2011。
- 17) 函館産業遺産研究会編著：北の船大工道具，函館の刃物鍛冶と造船所，船大工道具収集報告書，(有)幻洋社，1999。
- 18) 窪田蔵郎：鉄から読む日本の歴史，講談社学術文庫，1588，2003。