

Title	琵琶湖集水域、特にエコトーンにおける罾船の利用について
Sub Title	Utilization of hirata-bune, the traditional wooden boats for fishing and agriculture in the lake Biwa region, especially in the eco-tone zone
Author	牧野, 久実(Makino, Kumi)
Publisher	三田史学会
Publication year	2007
Jtitle	史学 (The historical science). Vol.75, No.2/3 (2007. 1) ,p.119(299)- 141(321)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論文
Genre	Journal Article
URL	<a href="https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-20070100-0119">https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-20070100-0119</a>

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

# 琵琶湖集水域、特にエコトーンにおける艀船の利用について

牧野久実

はじめに

## (1) 研究の目的と方法

琵琶湖の伝統的木造船は大きく丸船と艀船に分類することができる。丸船は船体の横断面の形状が丸く、江戸時代を中心に日本各地の物資を都へと運んだ琵琶湖独特の輸送船、丸子船を意味する。これに対し、艀船は船体の横断面の形状が矩形で、漁船と田舟（農業船）を意味する。大正二年生まれで、丸子船をはじめとする伝統的な木造船の建造に携わったことのある船大工からの聞き取り調査によると、これらの伝統的木造船は、一九三〇年代から一九七〇年代頃にかけて、丸子船、漁船、田舟という順に徐々に衰退していったという。<sup>(1)</sup>つまり、明治

時代から昭和時代はかつての艀船の利用の実態と衰退のプロセスを知るうえで重要な時代といえる。衰退の要因としては、新たな航路の発達、造船に係る專業集團の解体、鉄鋼や強化プラスチックといった新素材の導入、鉄道や車といった陸路の発達が挙げられる。そうした中でもっとも遅く一九六〇年代まで伝統的な姿のまま使われ続けたのはエコトーンと呼ばれる集水域の艀船であった。本稿では、こうした艀船の利用の実態について、行政資料と地域住民からの聞き取り資料から探る。

明治時代の和船の分布に関する行政資料としては、明治十三年刊行で現滋賀県域の町村の人口や世帯数、生業などの統計を記した『滋賀県物産誌』<sup>(2)</sup>がある。ここには、十三郡、一三九九村のうち二二六カ所の村が所有していた船の種類や数が記されている。用途が明記されていない

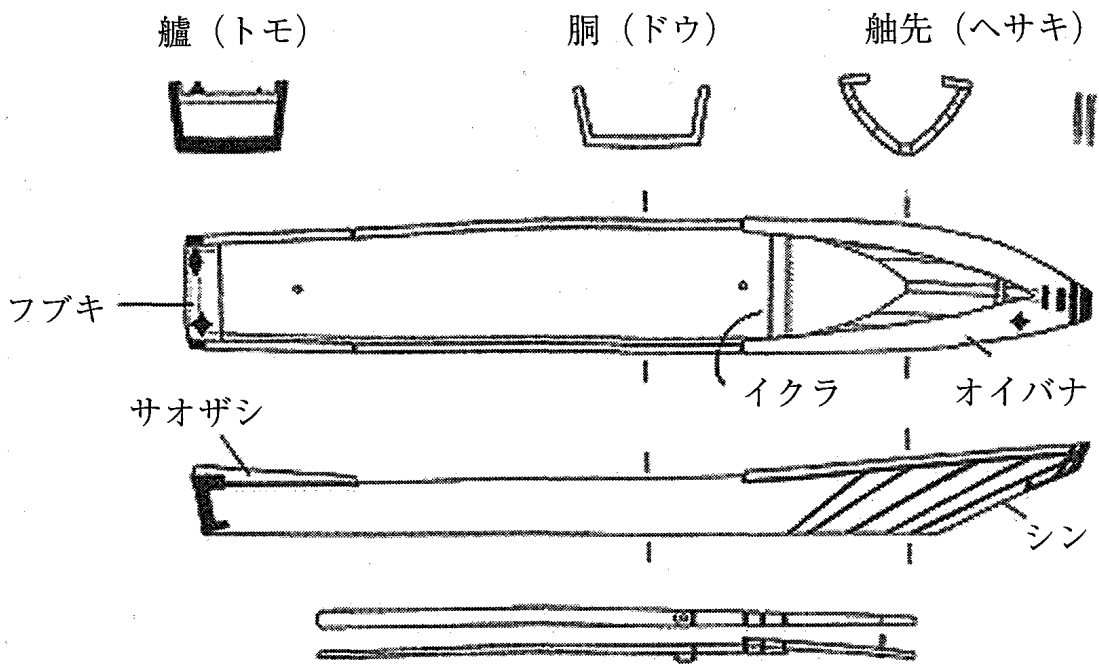


図1 艀船の構造

い例が見られたり、西浅井郡と高島郡の船について数や用途を記していないといった欠点はあるものの、明治の琵琶湖の船の種類を村単位でまとめた基本史料といえる。かつての艀船の形態と機能については、現在までに残された若干の実例のほか、船大工からの聞き取り情報が基本となる。それによると、昭和初期までの艀船(図1)は、積み荷や航行する場所によって、イクラの位置、サオザシの有無、フブキの位置、全体の幅と長さのバランス等が微妙に異なり、百種類以上もの異なる形状が見られたという。

以上の資料をもとに、各郡における和船の利用についてまとめてみた(図2、図4)。

(2) 各郡における和船の利用

滋賀郡

東は琵琶湖に面し、南は瀬田川を境に栗田郡と接する南北に長く東西に短い地域である。西には比叡、比良、長等の山脈が連なり、数本の川が琵琶湖へ注ぐ。沿岸部は水利が非常に良く、南北および京方面への街道がいくつか通る。

沿岸部の村々の主な生業は漁業であった。灌漑の便は

良くなかったが、湧き水を利用した農業も営まれた。従って、漁船と輸送船を併せ持つ村や輸送船のみを持つ村が沿岸部のほぼ全域に見られる。とりわけ大津、本堅田、今堅田は、二百艘を越える輸送船および漁船を有していた。漁場が遠く、沖島まで行かねばならなかった堅田では、より早く走る小型で細く深い漁船が用いられた。

また、馬場、別所、錦織、比叡辻、榎、南船路、南比良には十艘前後の藻泥採集船が、また寺辺に十一艘、千町に一艘の渡し船があった。田舟については、尾花川地域の例について情報を聞き取っている。当時は、唐崎から南は尾花川の百姓の土地、唐崎から北は坂本の百姓の土地と決められていたという。唐崎以南の田んぼに行く際には、琵琶湖沿いに田舟で行かねばならなかった。湖を航行するため、田舟とはいえ比較的大きくしつかりとした造りであった。また、船体が深く上棚がない、船底のタチ（反り）が少ない、揺れが少なく乗りやすいといった特徴を持っていた。積み荷の掲載量も比較的多く、田んぼ一反分（三百坪分）の稲を一度に積むことができたといい。

また、坂本には比叡山の材木を対岸の湖東地域まで売りに行くためのダンベ船があった。栗太や野洲、赤野井、

大曲といった湖東地域には良好な材木を産出する山がない。このため、比叡山の材木を売りに運んだという。四間もの長さの木材がそのまま入るよう、長く比較的大型の舟であった。

さらに、琵琶湖の水を京都へ送る琵琶湖疏水<sup>4</sup>で薪や割木などを運んだ疏水船があった。一度に三〇石（七五俵）を積み、一日で滋賀・京都間を往復できたという。滋賀から京都へは米や薪を、京都から滋賀へは呉服や塩砂糖などが運ばれた。船の大きさは疎水の大きさに合わせて、中六尺、深さ二尺、船体内部の間隔がそれぞれ九尺と決まっていたようだ。また、疎水のほとんどがトンネル構造になっているので、雨避けの屋根は無い。さらに、疎水の水底がコンクリート製であるため、通常の棹ではなく先がやや尖った棹を腋で押さえながら用いた。

#### 栗太郡

南東部には信楽山地から続く金勝山地、田上山地があり、さらに、その西には沖積層からなる瀬田丘陵、そして琵琶湖に続く沖積低地の平野部が続く。山地や丘陵部から葉山川や草津川、狼川などが天井川として西へ流れる。草津川以南はため池が点在する。

瀬田川の河口付近にある橋本には二五〇艘を越える漁船および輸送船が存在した。瀬田川では、漁の方法に応じた数種類の漁船が用いられたことが知られている。蛭をとるための蛭搔き船や、ワタカ等のやや大きな魚を投網でとるための網打船が、またモロコなどの小魚をとつたり、とつた魚を観光用の屋形船に渡すための釣船が使われた。網打船や釣船は流れのある瀬田川に適した小型で小回りの利く船であった。

南山田、下寺、下物は漁と藻草採集を兼用する船を、それぞれ五三艘、三〇艘、九一艘所有していた。兼用なので、狭い湿地でも利用できるように通常の漁船よりも浅く狭い船が用いられた。山田や赤野井、下物での聞き取り情報によると、兼用で用いたのは船数を減らすためであったという。山田の船はサオザシが無く、赤野井から下物の船はフブキが下がっているという特徴を持っていた。田舟としては双方とも野菜を積んで大津方面へ行き、藁束や堆肥と交換した。

一方、新浜と南大萱では田舟のみを用い、やや内陸部の下笠では二五〇艘を越える田舟があった。こうした農業専用の田舟については、山賀と下笠の例について情報を聞き取ることができた。いずれも大津との間を往来す

るもので、大津方面へ野菜を運び、大津からは下肥や餅米を買って持ち帰った。内湖ではなく湖そのものを往来するため、一般の田舟に比べてやや大型で深く、波を避けるために舳先が高く棚もついていた。また帆も備えていた。

#### 野洲郡

南東部には鏡山丘陵や三上山がそびえ、北西に流れる野洲川と日野川に挟まれた沖積平野には肥沃な水田地帯が広がっていた。山地部北方を旧中山道（古代東山道）がほぼ北東から南西へ走る。日野川、野洲川、守山川と水運が良く、三上山付近以外は農業に適していた。

田舟を有する村は街道沿いの吉見、富波と、内陸部まで及んでおり、それぞれ十艘、七艘を有していた。当時の湖岸線は複雑に入り組んでおり、数本の大型河川も流れていたため船が盛んに利用された。湖岸付近の村には木浜の三五〇艘をはじめ、二百艘前後の多くの船を有する村もいくつか見られ、主に輸送と農耕に用いられた。田舟の情報としては今浜のものについて聞き取ることができた。湖ではなく内湖や堀で用いるため、船体はやや浅い。また、農作業用の牛を運ぶための牛舟が春と秋

の田植えの時期に用いられた。野洲から能登川にかけての内湖地域には陸続きの田んぼが少なく、内湖の合間に島のように点在していた。このため、農家一軒につき牛舟が一艘あったという。

漁船の情報としては菖蒲の例について聞き取ることができた。専ら漁に用いられ、特に投網を打つために使われたという。そのため、網を広げる人が水中に転落しないように、船際が少し高い。網は前方の垣板で引き上げた。

特徴的なのは木浜の船で、農耕と舩（エリ）建ての兼用船が用いられた。舩とは定置網漁の一種で、竹を裂いた杭状のものを湖底に何本も打ち込んで並べ、魚を追い込む仕掛けである。障害物にぶつかるとそれを避けるといふ魚の習性を利用したもので、上空から見ると矢印のような形を呈する。魚は最終的にはツボと呼ばれる部分に閉じ込められ、漁師はここで魚を捕獲する。舩師とはこの仕掛けを建てる職人のことで、船に竹を割った舩の簀を乗せて浅瀬を行き、船の舩先に立って竹簀を湖底に打ち込み、舩を構築した。このため、船の構造は、簀を立てかけやすいようにイクラの位置が通常よりも後方になり、舩先が反り上がっている。また、舩先での打ち込み

作業を行いやすいように、舩先が通常よりもやや高い。

#### 甲賀郡

東部に鈴鹿山脈、南部に信楽山地、北部に水口丘陵が広がり、野洲川が西流して沖積平野を形成する。野洲川に沿って東西に旧東海道が通る。船を有する唯一の村は北土山で、恐らく農耕用の船が三艘あった。艀船の形状については、これまでのところ聞き取り情報を得ていない。

#### 蒲生郡

東部の鈴鹿山脈を水源とする日野川が日野と蒲生のほぼ中央を流れる。西部の湖畔には小中の湖、大中の湖などの内湖があった。北方には沖島が浮かぶ。朝鮮人街道、中山道、御代参街道、八風街道などの街道が通り、日野、八日市、五個荘など、近江商人の中心地があった。船を有する村は湖岸地域に集中しており、輸送船だけを有する牧村、大房、舟木、長命寺、多賀や、漁船だけを有する沖島や中ノ庄、田舟だけを有する西ノ庄など、村によって船の役割が異なる例が見られる。

大曲から八幡堀にかけての地域では漁を行わず、船

は農耕専用であった。内湖や狭い川で船と船が交差できるように、深さ一尺、幅三尺〜三尺一寸と通常(三尺三寸)よりもやや浅くて狭い作りであった。また八幡堀には通常よりもやや低い橋がかかっていたために、舳先は低めであった。藁の束を乗せ、帰りは野菜を積んで帰ったという。とりわけ船数が多いのは三六六艘の輸送及び農耕用の船を所有していた下豊浦で、次に円山と浅小井が藻草採集と農耕を兼ねた船を百艘前後所有していた。

これらの大半が長さ三間以下の小舟であった。沖島にも農業専用の船もあった。しかし、沖島には田んぼが無いため、対岸の近江八幡側の田んぼにまで行かねばならなかった。波の穏やかな朝に沖島を出て農作業をするが、帰りは波が荒い。従って、田舟といっても漁船のように大きく深い点が特徴である。また、男性は一年を通じて漁に専念するので、田舟に乗船するのは専ら女性たちであった。また、長命寺の田舟も農耕専用であり、内湖と琵琶湖を往来するためやや深く、サオザシもついていた。沖島は漁専用の船を所有していた。沖島では、小糸網、シジミかきと、季節毎に様々な漁が行われ、漁の方法によつて異なる漁船を用いた。島の周辺、特に西側は波が高く、高波でも安定感を維持するため深くて幅広の漁船

に柵板を取り付けて使用した。長命寺の漁船は小糸網専用の漁船であった。大型のものもあったが、少し幅が狭く、軽いのが好まれた。

#### 神埼郡

鈴鹿山脈から流れ出る愛知川が低湿地や能登川の大中の湖、小中の湖などの内湖を形成している。湖岸付近の村々は、水利が良い上に農地も肥え、輸送と農業の双方に盛んに船が利用された。また、野洲郡と同様に、農耕用の牛舟も盛んに利用された。特に能登川村では、田んぼへ堆肥や稲を運ぶために田舟が不可欠であった。能登川の田舟は、オイバナがイクラの上を通っており、サオザシが無い場合があった。船数の最も多いのは伊庭村で、琵琶湖周辺で最多の五〇〇艘近くの船を有していた。

#### 愛知郡

鈴鹿山脈の三重県境から琵琶湖畔までほぼ北西流する愛知川北岸に沿って細長く延びる地域である。湖岸の石寺、薩摩に一〇〇艘以上の船があり、漁、輸送、農耕に用いられた。やや内陸の西川村には、輸送と農耕を兼ねた小型の船が三二艘見られる。

## 犬上郡

鈴鹿山脈を水源とする犬上川、芹川、宇曾川の流域である。西部には沖積平野が広がり、湖畔には入江内湖や松原内湖といった内湖がいくつか見られる。河川を中心に水運が利用され、街道沿いの彦根に隣接する最大の港、松原には漁と農耕用の小船が二八四艘存在した。また、彦根は輸送と藻草採集を兼ねた船を所有していた。このほかに、大藪、八坂、三津屋に一〇〇艘以上の船があり、大藪と八坂では漁船が、三津屋では農耕と輸送を兼ねた船が用いられた。三津屋の漁船はシンが無いが、これは彦根南部に独特の形態であったようだ。同地域の田舟や姉川の川船も同様の形であった。

## 坂田郡

北東に伊吹山、南東に霊仙山、中央部に横山山地が連なり、北端部を姉川、南部を天野川が流れる。西は琵琶湖に面する。

川が多い上に、北国街道や中仙道が東西南北を結んでいたため、水運が発達した。最大の港町である長浜には小型の田舟らしき船を一三一艘所有していた。船数として最多を誇るのは三〇〇艘以上の漁船を持つ湖岸の磯村

であった。また、梅ヶ原村は八八艘の藻草採集船を所有していた。

## 東浅井郡

東部は山地、西部は平野で、西は琵琶湖に面する。竹生島も含む。草野川、高時川、姉川、田川、丁野木川、余呉川が流れる。

東部は山深く、船を所有する村は記されていない。南部では姉川沿いの川道、南浜、大浜、野寺、新居といった村々が主に輸送船と漁船を所有しており、中でも川道村には一五五艘の船があった。上流域では内陸部の月ヶ瀬、唐国が、四、五艘と若干の輸送船を所有していた。北部の尾上、東尾上、石川には、併せて一〇〇艘以上の輸送船があった。艀船の形状については現在のところ聞き取り情報を得ていない。

## 伊香郡

北部から中部は伊吹山地に連なる山地で、ここから高時川、余呉川、大川、大浦川などが南の平野部へと流れる。余呉川沿いの北陸道と高時川沿いの北国脇往還が主道であった。



周辺には耕作地も多く、田舟と輸送船を所有する村がいくつも見られる。最も多く船を所有していたのは川並村で、七〇艘の輸送船と葉船と称する小型の田舟があった。同じく北部の下余呉村にも二一艘の葉船が存在した。これに対し、南部の船はもっぱら材木やその他の物資を運ぶために用いられ、片山村に一五艘、山梨子村に一四艘の運搬船があった。また、湖岸の飯ノ浦には八艘の小型運搬船があった。運搬船と漁船を兼用することもあった。

#### 西浅井郡

南は琵琶湖に面し、中央部を日計山系が縦断する。大浦川沿いに七里半越へと北へつながる街道と、塩津から敦賀へ繋がる塩津街道が主な道である。塩津、大浦、菅浦の三湊の湖上運送と漁業が盛んに行なわれた。

所有する船の項目が欠落しており、具体的な数は不明であるが、塩津、岩熊、山田、菅浦、大浦、蛭口が船を所有しており、このうち明らかに漁船を所有していたのは塩津と岩熊で、その他の村は輸送と農耕用の船を所有していた。明治一六年の『滋賀県統計書』<sup>(5)</sup>にある郡別統計では二二一艘となっており、これと同程度の数の船を

所有していたことが想像される。恐らく湖岸沿いの菅浦、大浦、塩津といった村には一〇〇艘規模の船があっただろう。艀船の形状については現在のところ聞き取り情報を得ていない。

#### 高島郡

東は琵琶湖に面し、野坂山地、比良山地が湖岸に迫る。平地は少ない。北から地内川、石田川、安曇川、鴨川が流れ、その周辺に田畑が広がる。安曇川に沿った朽木谷の山中には古くから京都と北国を結ぶ最短路があった。また、今津から西へ向かう街道（九里半越）は若狭小浜と琵琶湖の湖上交通を結ぶ重要な街道であった。さらに、海津から北への山越えの道は七里半越と呼ばれ、越前敦賀と琵琶湖を結ぶ古代からの物資輸送の重要路であった。安曇川や石田川では、水運を利用した柚（木材輸送）が古来より発達した。とりわけ勝野津には一四五艘と郡で最多数の船があり、今津の八六艘、海津の三五艘と続く。いずれも漁と輸送用に使用された。

針江、深溝、北船木、南船木、四津川、横江濱、下小川といった湖岸の村々では、輸送、農耕、漁のいずれかを兼ねた船が、さらに内陸部で街道沿いにある西万木で

は農耕と輸送を兼ねた船が用いられた。それらの数については明確に記されていないが、『滋賀県統計書』（前掲）の郡別統計では高島郡全体で一八六九艘となっており、これと同程度の数の船を所有していたことが想像される。

田畑が豊かなこの地域では多くの村が農業に従事した。今津では田舟無しには田んぼへ行けず、一年の大半で田舟が利用された。ただし、農業専用というわけではなく、農閑期である春には小糸網漁を行なうために漁船として使用した。従って、田舟でありながら網を手ぐりするための浅いトモとサオザシがついている。一方、北船木は狭い所に陸続きであるため農耕に田舟を用いず、小糸網漁を行う春のみに漁船を用いた。北船木の漁船は今津の漁船とは異なり、サオザシがついておらず、荒波にも耐えるようなやや深い船であった。

また、かつての木材の運び出しに欠かせない筏組みの船と筏運びの船があった。安曇川の上流部には桂川、朽木といった良質の木材を産出する山を従えていた。年間で使用する木材が春の雪解けで増水した川を通じて流され、川下の南船木で七、八人の親方と呼ばれる者達が拾い集めた。丸太には持ち主の判が捺印されており、持ち

主毎に二丈の長さの筏に組んだ。筏組みの船とは、丸太を集めて筏に組むための船である。筏は長縄で引きながら大津方面へ向けて志賀町木戸村まで運んだ。この距離は陸路なら四里だが、湖上では直線距離で三里とやや短くなるため、湖上に浮かべて陸から数人がロープを使って手で曳いたという。筏運びの船も一緒に曳き、悪天候の際にはこの船の中で回復を待った。七、八人が寝泊まりできるほどの船であったという。船木から大津まで通常は三日、天候によっては一週間ほどかかった。

### (3) 兼用型と専用品型へエコトーンにおける艀船の利用

近江全体の船数は少なくとも一一一〇艘を数え、用途別では、農耕用（および堆肥としての藻草採集用）と漁用がそれぞれ二八％である（図2、3）。船数が明確でない村もあるが、その大半は輸送用もしくは農耕用であることが記述から読みとれるため、船全体における田舟の割合はさらに大きくなると思われる。当時の琵琶湖地域における分布は、沿岸部に九割弱、内陸部に一割強で、沿岸部では、農耕と漁用がそれぞれ約三割であるのに対し、内陸部では、農耕用が五割近くを占め漁用は約

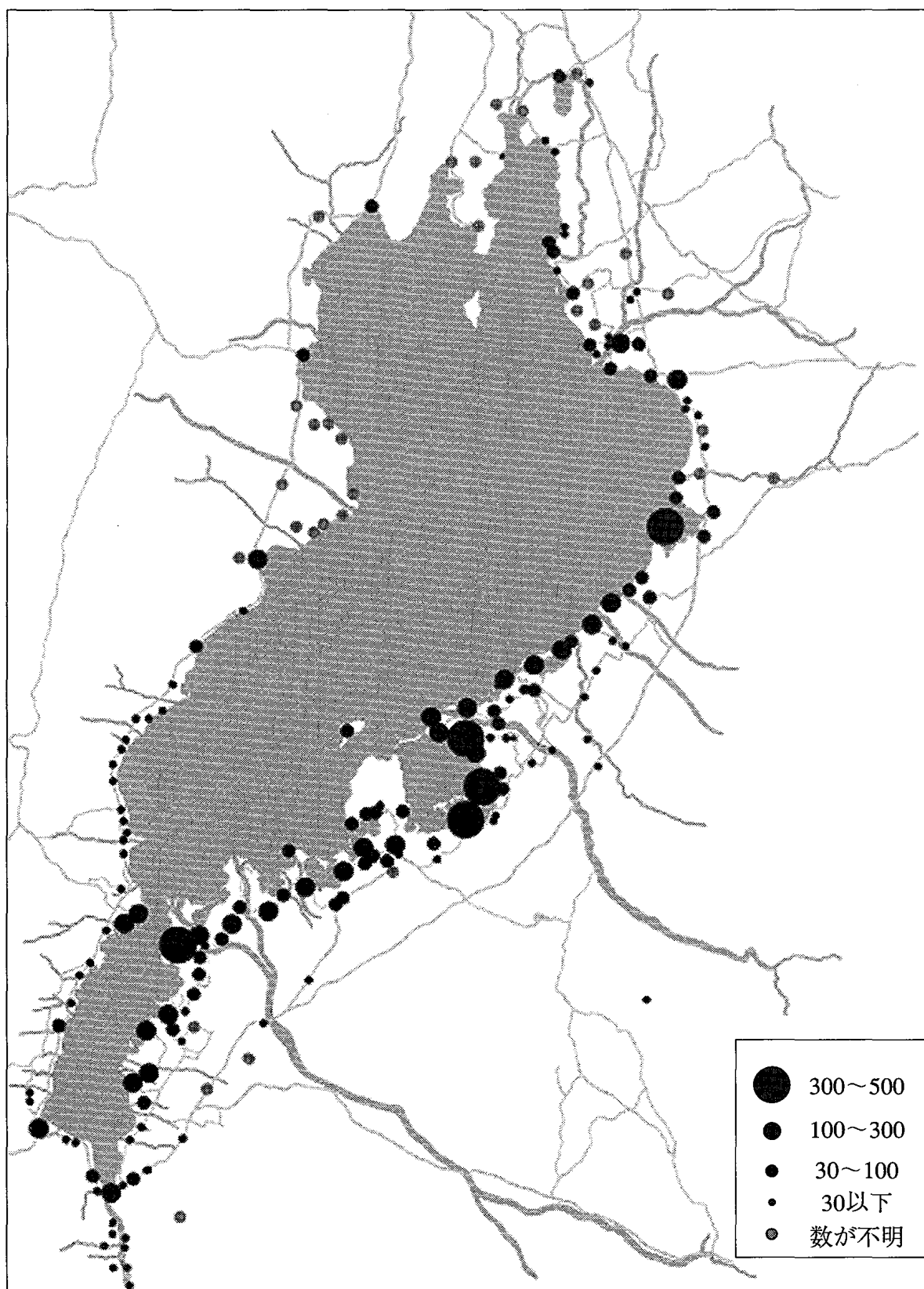
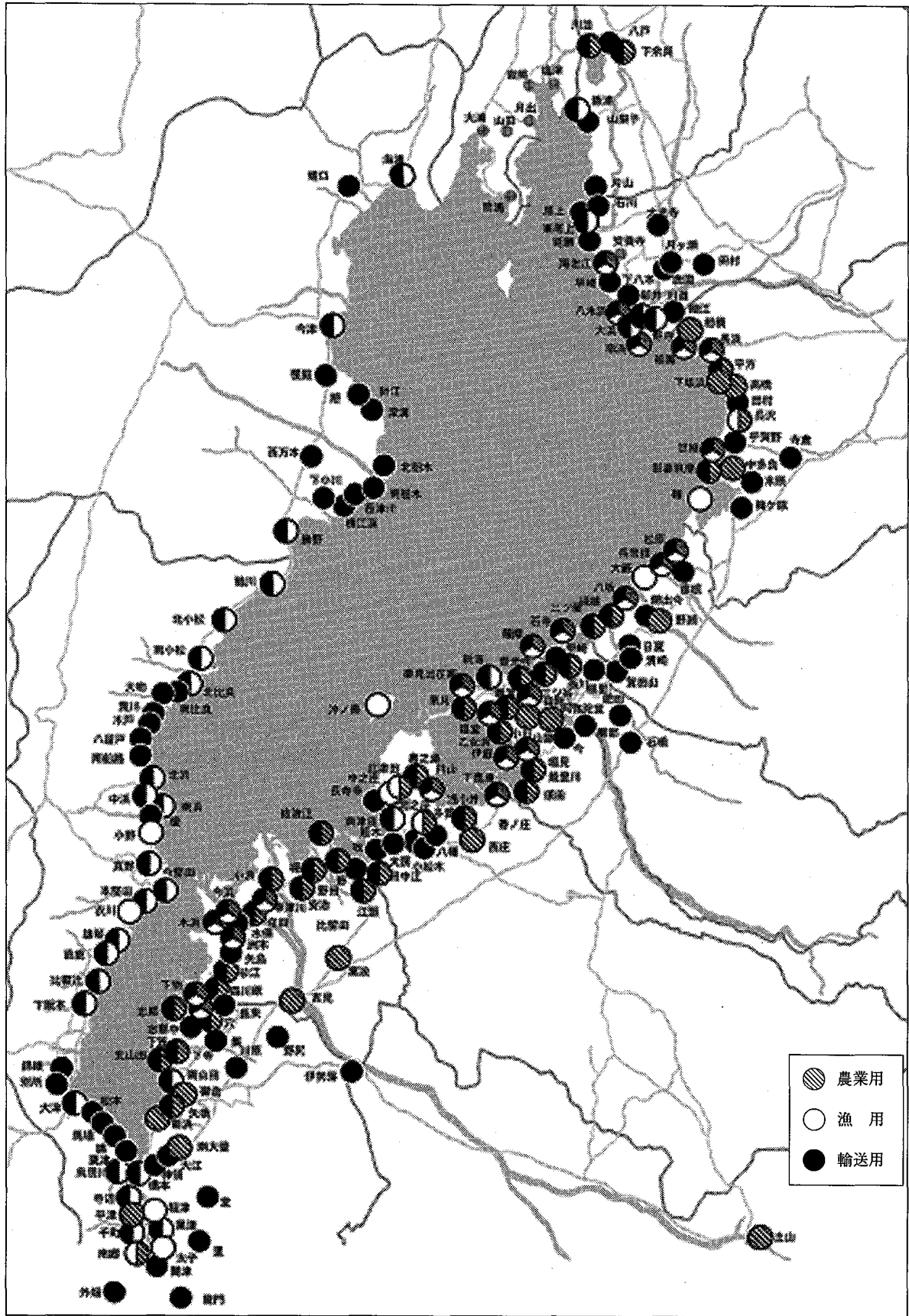


図2-1 明治時代における村ごとの船数

琵琶湖集水域、特にエコトーンにおける艀船の利用について



一一九 (三〇九)

図 2—2 明治時代における村ごとの船種

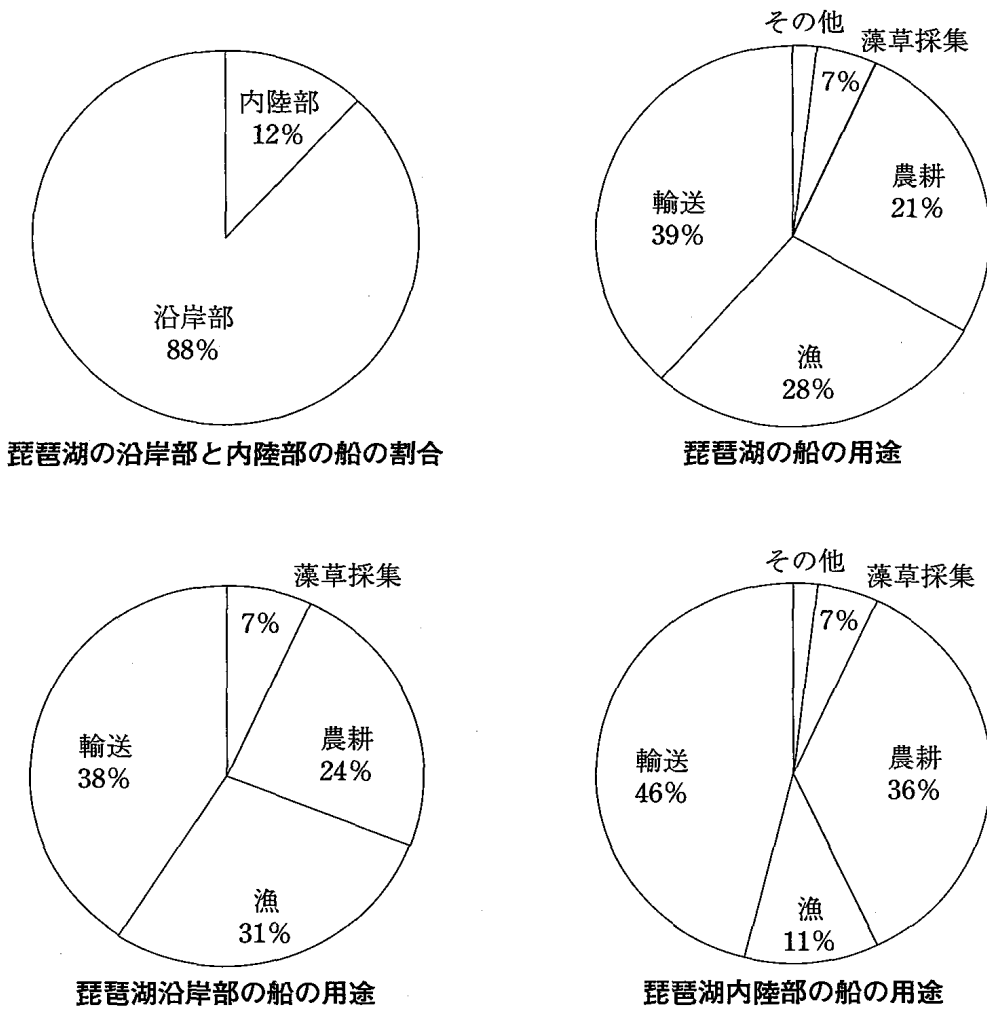


図3 滋賀県物産史にもとづく統計結果

一割である。これらの結果は、田舟が漁船と同様に重要性を持ち、特に内陸部における需要が高かったことを示している。

船の分布域はいわゆるエコトーンの地域とほぼ重なる(図4)。エコトーンとはもともと生態学の用語であり、推移帯(隣接する生物群集の境界付近で両者の要素が互いに混じっている部分)、もしくは移行帯(異種の植生・植生帯・生態系が境界を接して、漸次移行する中間地帯)と訳される<sup>(7)</sup>。琵琶湖においては、水域と陸域の移行帯で、生物層の多様な琵琶湖集水域をエコトーンと呼び、生物の多様性と琵琶湖固有の景観を保持する場所として重視している<sup>(8)</sup>。

これらエコトーンにおける船の利用について注目される特徴が2つ見られる。第一に、この領域において最も遅くまで伝統的木造船が使用されていたということである。一九九三年(平成五年)に琵琶湖周辺で行われた和船分布調査によると、合計六六七隻が現存し、そのうちの六七%を占める四

表1 現在に残る様々な和船  
(琵琶湖博物館研究報告7号1999 p.4表1を一部改変)

基本形	船数	保存状況			
		良	中破	大破	不明
1類 舳板船	524	287	152	82	3
A, 丸子船	6	1	3	2	0
B, 中型舳板船	60	19	22	17	2
C, 小型舳板船	445	259	123	62	1
D, 南浜船	13	8	4	1	0
2類 剣先船	92	70	13	9	0
A, 大型剣先船	10	2	4	4	0
B, 小型剣先船	78	65	9	4	0
C, 剣先旅客船	4	3	—	1	0
3類 その他	51	39	7	3	2
A, 屋形船	19	15	3	1	0
B, 網打ち船	8	6	2	—	0
C, 箱舟	17	13	2	2	0
D, 鮎掛け船	4	3	—	—	1
E, その他	3	2	—	—	1
合計	667	396	172	94	5

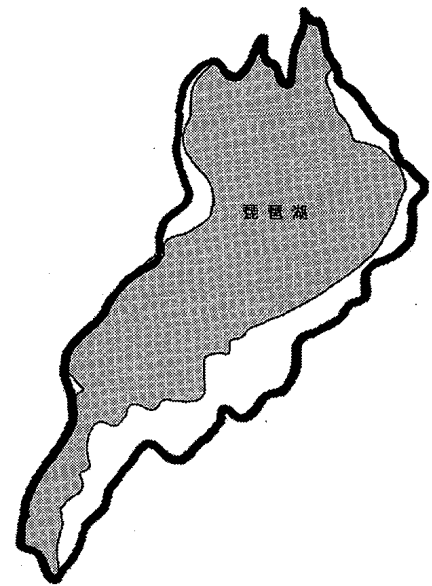


図4 エコトーンの領域  
(琵琶湖を除いた太線内部)

琵琶湖集水域、特にエコトーンにおける艀船の利用について

四五隻が小型舳板船、すなわち田舟である(表1)。しかも、そのうちの二五九隻は良好な保存状態にあり、比較的遅くまで使用されていたことがわかる。それらの分布は(表2)、近江八幡や能登川を中心に湖東地域に集中しており、合計二三八隻、全体の過半数を占める。その他では、大津から草津、守山にかけて湖南地域でそれぞれおよそ三〇隻あまりの計一一三隻が、また、湖西では、安曇川でやはり三五隻が集中している。

湖北にはマキノに二〇隻が見られるものの、その他の地域にはほとんど存在していない。こうした分布は、明治時代から大正時代にかけて琵琶湖周辺の和船の分布状況(図2-1)とほぼ同様であり、この状況を踏襲した形で、隻数が全体に減少した様子がかかる。

第二に、兼用型の船が多く見られることである(図5)。既述のように船大工からの情報によると、地域によって、役割が特殊化した専用型と、季節や場所によって同じ船の用途を使い分けた兼用型の船が存在した。専用型は、例えば沖島の漁船のよう

表2 現在に残る田舟  
 (琵琶湖博物館研究報告7号 1999 p.6 表2をもとに作成)

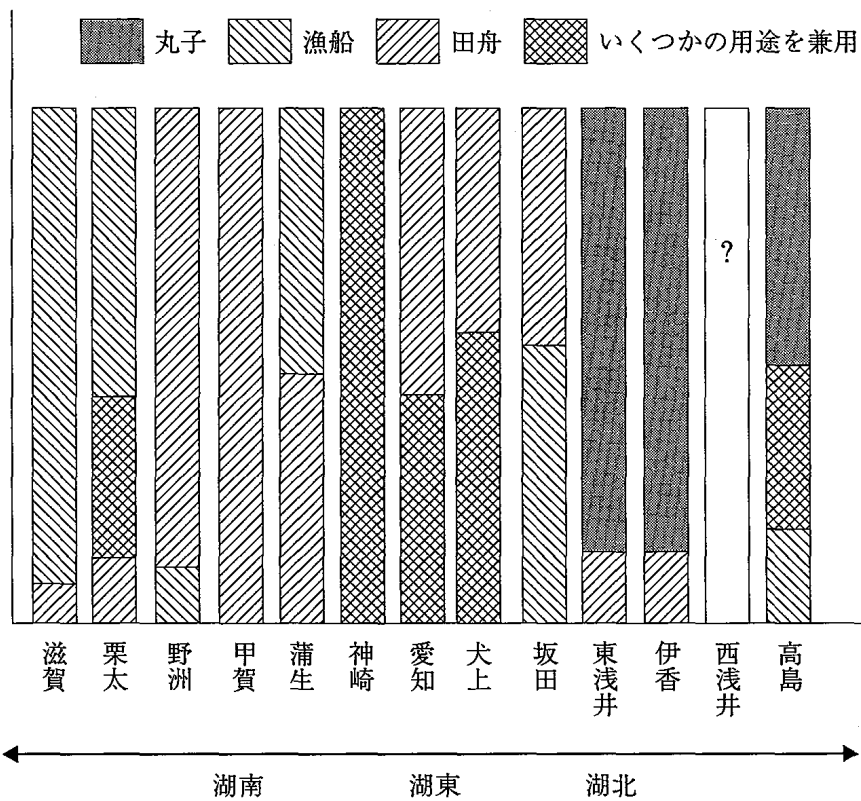
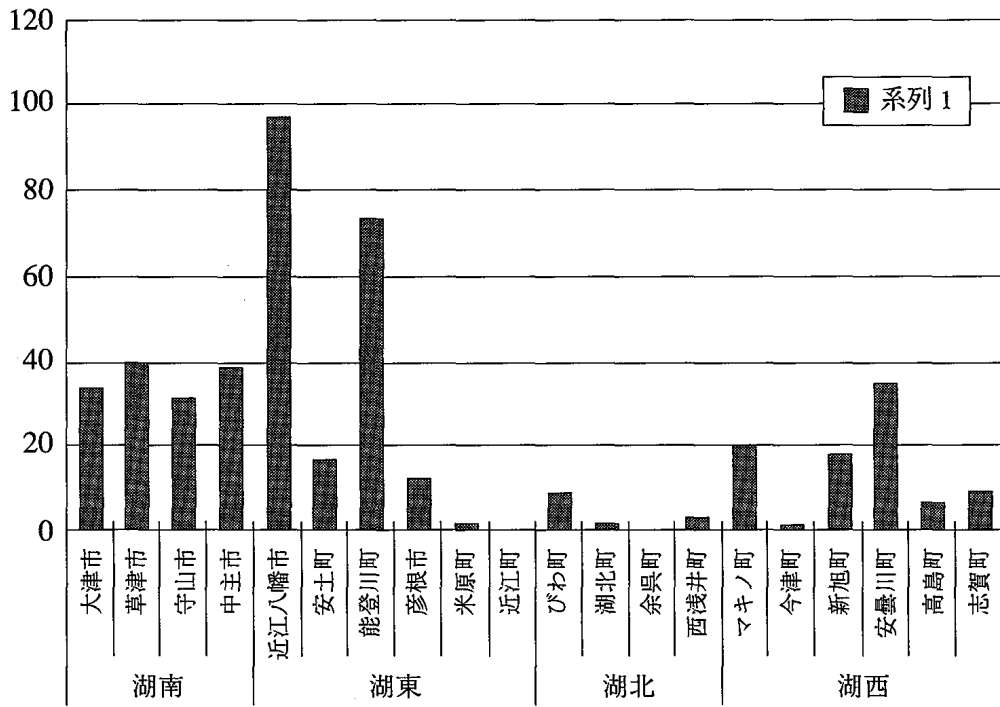


図5 各郡における和船の使い分け

に、一年を通じて様々な種類の漁に利用され、田舟として兼用することが無い。これに対し兼用型は、例えば山田の田舟のように、同じ船を漁にも農業にも用いる。各郡における和船の使い分けを見ると、栗太、神崎、愛知、犬上、高島といった地域、すなわちエコトーン地域において兼用型の船が多数を占めることがわかる。

#### (4) エコトーンにおける艀船の利用の実態

琵琶湖集水域はいわゆる「江州米」（近江米）の産地として知られる。二〇〇〇年度で、県の全耕地面積は五五三〇〇ヘクタールで、総面積の一三・八%を占める（全国平均一〇一三一九ヘクタールで滋賀県は全国一八位）。水田の割合は全耕地面積の九二%と大半を占める（全国平均五四・七%で全国二位）。農家一戸あたりの耕地面積は一・一八ヘクタールで（全国平均一・五七ヘクタールで全国二二位）、販売農家三六六〇〇戸のうち七三・四%が兼業農家である。農業を専業とするものは五・四%にとどまる（兼業農家の全国平均は五四・八%で全国三位、主業農家率のそれは二〇・六%で全国四五位）。こうした数値を全国のそれと比較した場合、高い水田率、高い副業農家率、そして小規模な一戸あたりの

耕地面積が、滋賀県の農業の特徴といえる。(表3)<sup>(10)</sup>

耕地全体における水田の割合は一九六〇年においても約九〇%と同様で、その分布は湖南地域から湖北地域にかけての琵琶湖東岸の平野部、特に草津、守山から彦根に至る低湿地に多く存在した。網の目のようにめぐる水路は、人と物を結ぶ交通路であり、艀船は人や生産物を運ぶ足回りの良い交通手段であった。ある時は農具や堆肥を運んで農作業を円滑に進める田舟となり、またある時には日々の糧としての魚を得るための簡便な漁船とな

表3 滋賀県の農業の特徴  
 (『しがの農林水産業平成15年』p. 24より一部抜粋)

	滋賀県	全国平均	全国順位
総農家数(戸)	46970	64421	31
販売農家(戸)	36600	47847	30
主業農家率(%)	5.4	20.6	45
準主業農家率(%)	21.3	24.7	36
副業農家率(%)	73.4	54.8	3
耕地面積(ha)	55300	101319	30
1戸の耕地(ha)	1.18	45872	21
水田率(%)	92	1.57	2



った。

和船の利用の実態については、滋賀県立琵琶湖博物館の「丸子船交流デスク」<sup>(1)</sup>に寄せられた地域住民からの情報に見ることが出来る。これらはかつての庶民生活における和船の役割といった、これまで史料に書き残されてこなかった様子を伝えている。艀船に関する情報は、水田の分布と重なる湖南から湖東にかけて、特に近江八幡周辺に集中している。時代は昭和初期から三〇年代頃までを中心に、新しくは五〇、六〇年代頃までのものである。

「一家に一艘こういった舟があり、必要不可欠な物であった」(戦前 大津く草津)

「当時は野田辺りの田んぼに行き来するのはみんな舟で、大切な交通手段だった。姉さんは長い竹竿で上手に舟を操った。田でとれた物や牛までみんな舟に乗せて行き交った。」(昭和初期 野洲郡中主町)

「田舟は稲の穂運搬、米の運搬用だった。また、湖の漁業、投網、サデ網等に使われていた。」(昭和五年頃から昭和二八年頃まで 守山市古浜町)

「七く八メートルの田舟を、通常は槽、浅瀬は竹竿で動かした。刈り取った稲、下肥などの荷物を運んだ。最

初の頃は槽がよく外れて苦勞した。当時は水路が多かつた。」(昭和初期 高島郡今津町)

「大根等の農作物を積んで大津や京都まで売りに行き、帰りに下肥を桶に六杯位もらって船に積んで戻ってきた」(戦前 大津く草津)

「使っていた田舟は堅田の漁船と形も大きさも殆ど同じである。刈った稲やヨシ(屋根葺き用)を運んだり、膳所まで米や野菜売りに、又は下肥を買いに利用した。藻を刈り取る作業もした」(昭和二五年頃く三〇年頃 草津市新浜)

「毎日田舟で田へ出かけた。田植えの頃には苗を積み、舟で運んだ。収穫期には脱穀機、稲こぎ機を乗せて田まで行き、帰りには出来上がった籾を積んで帰った。中主町、近江八幡共に、田へ行くのに舟を利用していた。田の回りには水路(堀)が巡らされ、浅いところでは棹を用いて舟をこぎ、棹の立たないところでは槽を利用して舟を漕いだ。家のすぐ傍らに船着場があり、いつも舟を繋いでいた。水路が隣接していない家の人は大変で、脱穀機等をリヤカーや大八車に積んで人力で水路まで運び、舟に乗せなければならなかった。大変な労働でした。」(昭和二〇年く四〇年頃まで。四〇年前後には船外

機を付けていた。野洲郡中主町、近江八幡市)

「家の裏には川があり、田んぼまで水路として続いていた。川戸が家の玄関のようなもので、田舟で脱穀の機械類まで運んでいた。機械類を船に乗せるときは、舟の上甲板を渡して積み込んだ。舟から田に上げるのが難しく、舟がゆらゆら揺れないように竹竿で踏ん張るのが子供の仕事だった。」(昭和三二年頃 草津市)

「農家に肥料等を買ったり米を買いに行く際、その近辺には徒歩もしくは自転車位しか通れないような道しか無かったので、肥料などの荷物は田舟で運んだ。田舟で、肥料なら約三〇キログラム袋を四〇袋位、米なら二〇俵、人なら八〇名を積んで運んだことがある。今では良い道路(湖岸道路)が整備され、その農家の主人も便利になったと喜んでおられた。」(昭和五五〜六〇年頃まで 近江八幡市)。

「牛、耕運機等を積み、田んぼ仕事を手伝いに行った。その頃は一家に一舟、田舟を持っていた。耕運機を田舟に載せるとき、下ろすとき、川にはまってしまう事もあった。」(昭和三八年頃 草津市)。

「田舟に牛を積んで運んだ。よく途中で船から牛が落ちて、牛が泳いでいたのを見たことがある。」

「田舟にそっくりだが形が大きく、農作業に使う牛を積んで川を渡った。」(昭和五年頃から昭和二八年頃まで 守山市古浜町)

「少年の頃、五〜八月の中旬にかけて水田に水を入れるため、田舟に水車を乗せて水田の水口に固定し、水車の上に人が乗って歩くようにして水車を廻し、水田に水を入れた。田舟の長さは二間半くらいだった。」(昭和一五〜二五年 彦根市須越町)

また、人々は艀船に対して単なる生活用具以上の親しみを抱いていたようである。

「私は湖岸に住んでいたわけではなかったが、小学校の頃に毎年「舟行き」をした。「舟行き」とは、知り合いに田舟を借り、琵琶湖に浮かべて家族の慰安をするこゝとで、よくすき焼きパーティをしていた。子供心にも大変楽しみで、とても良い思い出である。」(五〇年くらいまえ 近江八幡市)

「里帰りした時に兵津大社の祭りがあり、親戚の人が田舟で川を下ってくれた。ヨシ等が眺められて風情があった。」(昭和三六年 野洲郡中主町)

「二五才くらいの頃、ため池に浮かんでいた田舟を漕いで遊んだ。この田舟は鯉に餌をやるための船であった。」

ため池は田用水として利用されていたが、それだけではもったいないので、鯉の養殖をしていた。秋になって水を抜くと、太った鯉を村中の者が取りに行った。田舟は二〜三人乗りだった。」（昭和一〇年〜戦前まで 野洲郡大篠原）

「田舟で毎年八月一日に長命寺へお参りに行っていた。舟の上で食事をとっていた。」（五〇年前 蒲生郡西の湖周辺）

このように、特にエコトーンと呼ばれる地域では、少なくとも昭和四〇年代頃まではごく身近で便利な道具として艀船が利用された。こうした暮らしの中で地域の人々が身近な環境をどのように認識していたかを昭和初期の野洲郡木浜の事例に見ることが<sup>(13)</sup>できる。昭和30年代以前の木浜には、湖岸に沿って低湿な耕地が広がり、その耕地にはギロンと呼ばれる内湖が4箇所、そしてそれらをホリ（水路）が縦横に結んでいた。安室知氏は、大正生まれの専業農家の男性が木浜での暮らしを描いた地図を紹介しているが（図6）、そこには内湖を中心にした艀船の導線が描かれており、ギロンとホリを含む生活空間を往来する中で、農産物と魚類を含む複合的な生業を営む人々の暮らしを見て取ることができる。

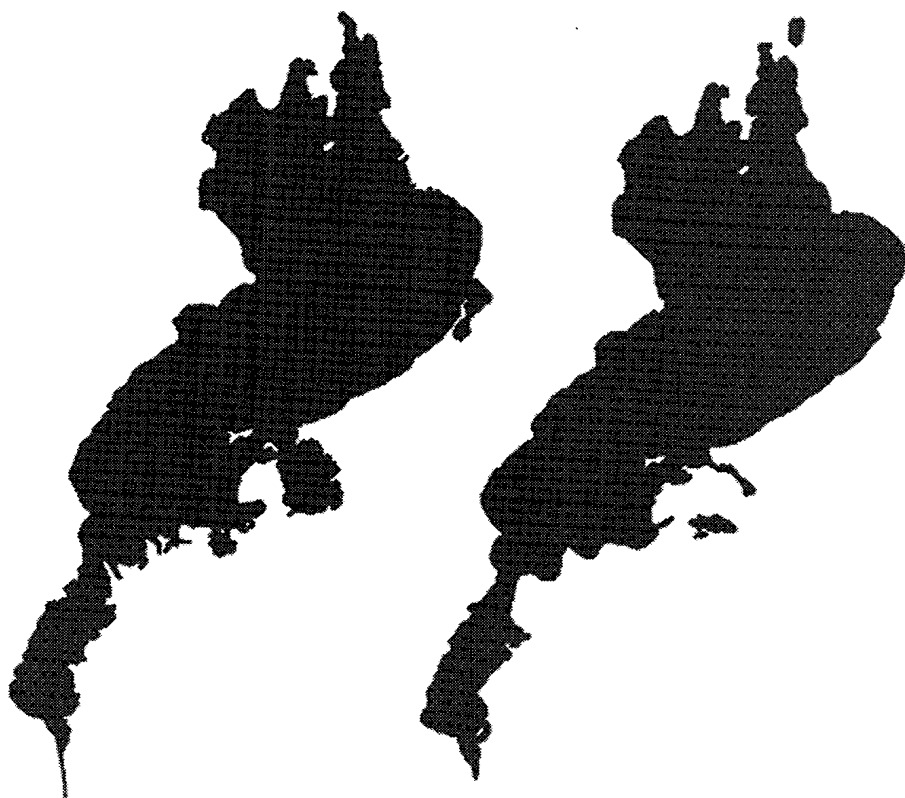


図6 現在の湖岸線（右）と明治時代の湖岸線（左）

(5) 湖岸線の変化とエコトーンにおける艀船の  
衰退

艀船が身近な道具であった暮らしは、近代化により車  
の利用や大型機械を用いた大規模な営農様式に適合する  
よう田んぼが整備された結果、大きく変わっていった。  
以下の情報は、そうした状況の一端を伝えている。

「水荃町は昔は内湖だったが、昭和二二年頃より干拓  
が始まった。干拓以前には、道は人の通る幅しかなかつ  
たので、米を田舟（全長一〇メートル位）で運搬してい  
た。」（近江八幡市）

「圃場整備が完成するまでは、各農家で田舟を持って  
いた。堀を利用してあらゆるものを運んだ。集落に船着  
場があり、リヤカーでそこまで運んだ後、舟で田まで行  
き来した。」

「今は圃場整備もされ、車で農作物の運搬が楽に出来  
るが、昭和三〇年代頃は道路もなく、田舟で農業（稲作、  
麦作）等の運搬をしていた。」（昭和三〇年代 神崎郡能  
登川町）

現在と明治時代の琵琶湖周辺の地図を見比べてみると、

明治時代の湖岸線は現在のそれよりもずっと複雑で、内  
湖の範囲も広い（図7）。とりわけ、湖東地域の集水域  
が激変していることがわかる。そのような湖岸線や水位  
の変化は、二〇世紀半ばの琵琶湖と関連流域の環境保全  
や農業の近代化、防災事業の進展に伴う土地基盤整備計  
画によるものであった。

昭和一五年に土木学会関西支部が琵琶湖を水源とする  
京阪神地方総合水道計画を樹立・公表したことにより、  
滋賀県は昭和一九年、琵琶湖周辺の内湖を干拓地とする  
決定を下した。<sup>14</sup>湖東の能登川および近江八幡にまたがる  
大中の湖の一三四二・三六ヘクタール（昭和三二〜四二  
年）、同じく近江八幡では津田内湖の一二五・六一ヘク  
タール（昭和四二年〜四四年）、彦根では曾根沼の七七  
ヘクタール（昭和三七年から四三年）、東浅井郡びわ町  
では早崎の七七ヘクタール（昭和三八年〜四三年）、近  
江八幡では岡山の内水面二六・二ヘクタール（昭和四〇  
年〜四三年）がそれぞれ干拓され、合計一六四八・一七  
ヘクタールが造成された。さらに琵琶湖周辺の内水面の  
クリーク地帯も一七〇ヘクタール（昭和四四年〜四九  
年）にわたって埋め立てられた。

また、土地基盤の整備と農業生産の合理化によって生

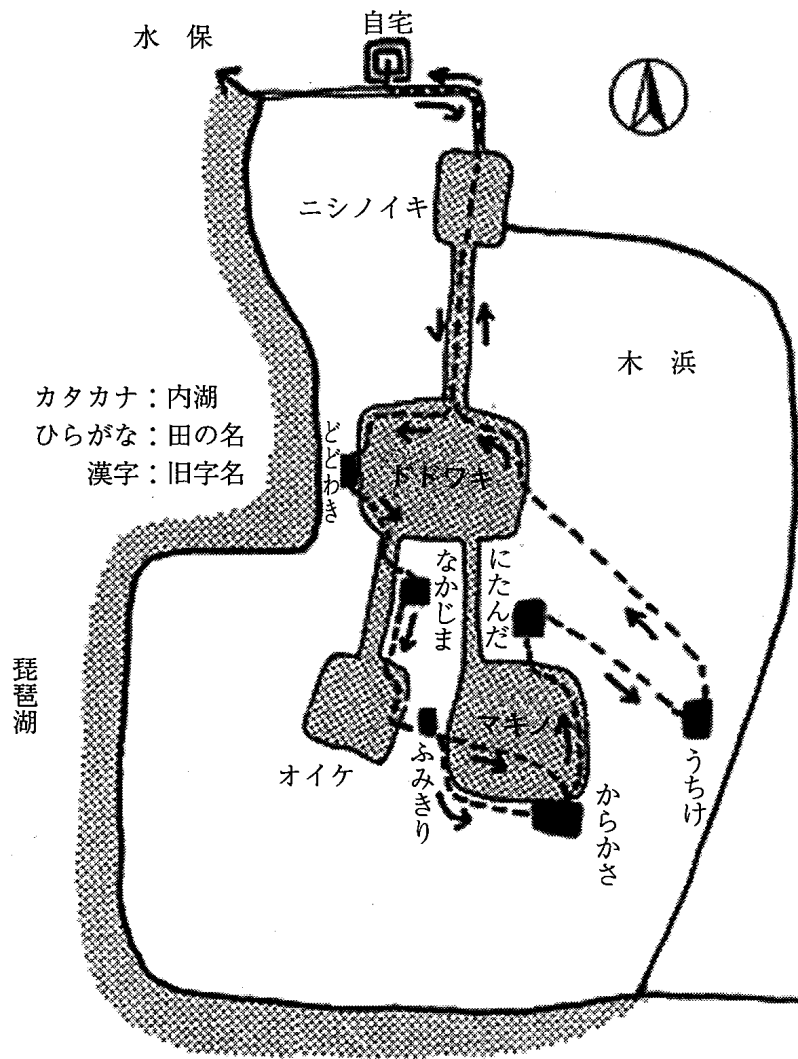


図7 昭和初期の木浜  
(安室知 2001 p.419 図1より)

産性の高い農業の育成を図る農林発展計画が進められ、昭和三七年度より圃場整備が実施された。面積が小さな水田の区画を拡大、整形したりすることで、より管理しやすい田んぼとしたり、道路や用排水路に面していない水田については用排水路や道路に合わせて整備した。また、大型のトラクターなどの近代的な農具が導入しやすく、農産物の搬出や運搬も楽な道路の整備が急激に図られ、短辺三〇メートルの矩形の標準区画が整然と並ぶ田畑が作られるようになった。その結果、昭和三五年に比べて平成十四年では耕地全体の面積が約四分の三に減少した。圃場整備率は、滋賀県全体で八七・七%、湖南地域では八八・六%、甲賀地域で七九・三%、東近江地域で八〇%、湖東地域で九二・九%、湖北地域で九二・六%、湖西の高島地域で八

六・一%と、高い割合を示している。<sup>(15)</sup> (表4)

また、昭和四七年の『琵琶湖総合開発特別措置法』公布後、二五年間にわたって琵琶湖総合開発事業が実施され、湖岸に沿った湖岸堤や管理用道路、水排除施設などの構築、湖岸提関連河川や瀬田川洗堰の改修、瀬田川の浚渫による水位変動対策も実施された。<sup>(16)</sup>

こうした事業による湖岸線および内水面の変化は多大なものであった。昭和五八年の時点で、それ以前の琵琶湖の南湖全体のほぼ半分に相当する面積が干拓され、明治四十一年当時と比較すると、湖面積は六八六・三平方キロメートルから六七二・八平方キロメートルへ、湖岸線は二四〇・八キロメートルから一八八キロメートルへと縮小している。さらに、琵琶湖の東西の最小幅<sup>(17)</sup>は十四年当時の一・六二キロメートルから平成九年では一・三五キロメートルとおよそ三〇〇メートルも短くなっている。<sup>(18)</sup> こうした内湖の現象と湖岸線の縮小は、人々の暮らしと船数に大きく影響した。

## (6) むすび

本章では、かつての艀船の実態、特にエコトーンにおける状況について、聞き取り情報や行政資料をもとに考

察を行った。艀船、特に農耕用や漁用を兼用した艀船は他の伝統的木造船よりも長く昭和三〇年代頃まで存続した。近代化が進む以前の近江では、田畑での農作業や、資材や農産物の運搬には、田畑の間に張り巡らされた水路を田船で往来する方法がもつとも簡便なやり方であった。地域住民からの情報を分析した結果、かつて艀船は足回りの良い交通手段で、米や野菜といった生産物のほかに当時の重要な堆肥であった下肥の運搬に使用されていたこと、また、その背景として家や作業場の周辺にめぐらされていた水路が深く関係していたことがわかった。艀船に関する情報は昭和初期から昭和三〇年代頃までも中心に、新しくは昭和五〇、六〇年代頃までのもの、すなわちちようど圃場整備が進む以前の時期と一致する。艀船、特に田舟の衰退に圃場整備などの近代化が関係していたことの裏づけとして、明治から現在に至るまでに行政主導で行われてきた一連の近代化政策が、田舟を利用する上で最も重要な要素である湖岸線や内湖の状況を一変させた。明治時代の湖岸線は現在のそれよりもずっと複雑で、内湖の範囲も広い。近代化の波はそのような湖岸線や水位の変化をもたらし、土地基盤の整備と農業生産の合理化のために実施された干拓や圃場整備によつ

て、エコトーン地域の環境は一転した。水路は道路に、港は駐車場に、そして湿地は干拓され、湖と集落の距離はすっかり遠のいてしまった。かつてのエコトーンにおける艀船の形状とその兼用の状況は、かつての人と水辺のあり方を映し出す鏡であり、現在の我々の暮らしと水環境のあり方を考えるための道具でもある。

追記

本稿の一部は二〇〇六年一月二八日〜二九日に滋賀県大津市で開催された国際湿地保全シンポジウムにて発表した。なお、郡や町の名称は平成の合併以前のものである。

註

- (1) 牧野久美 一九九九「船大工松井三四郎のライフヒストリー昭和以後の木造船の消長について」『琵琶湖博物館研究調査報告』十三号 十三頁〜十六頁。
- (2) 滋賀県市町村沿革史編さん委員会(編)一九六二『滋賀県市町村沿革史第五卷(資料編一)』。
- (3) イクラは船体の両側を繋ぐ部分、サオザシは棹を落とさないように引っ掛けておく部分、フブキはトモが広がらないように櫓のロープを繋ぎ留める部分である。
- (4) 全長十一キロメートルの人工の水路である。明治三三年には第一疏水が、また明治四五年には第二疏水が、大

津と京都の鴨川の間で開通した。大津市史によると、延べ通船数は貨物用で明治二六年に七一七隻、明治三五年には一四六四七隻、客船はそれぞれの同年で一二五四〇隻、二一〇二五隻であった。しかし、戦後、道路が整備され車を利用するようになると疎水が運搬用に使われることもなくなり、年々船数は落ち込んだ。明治三九年には一一一五一四人であった旅客の数が大正三年では二五六一〇人と激変している。そして、昭和三三年十一月十六日を最後に、疎水を利用した通船運輸は廃止となった(林屋他編 三〇六頁)。

- (5) 滋賀県統計書 一八八二〜 滋賀県第一部庶務課編。
- (6) Makino, Kumi. 1999 Why the Maruko boat has disappeared? (eds.) by H. Kawanabe, J. Coulter, A. Roosevelt. Ancient Lakes ; Their cultural and biological diversity. Kenobi. Belgium.
- (7) 沼田真(編)一九七四『生態学辞典』築地書館 十一頁、一九〇頁)。琵琶湖においては、水域と陸域の移行帯で、生物層の多様な琵琶湖集水域をエコトーンと呼び、生物の多様性と琵琶湖固有の景観を保持する場所として重視している。
- (8) 「琵琶湖湖面が最大に広がったとされる記録に残る過去最大の洪水時(明治一九年)の浸水域(琵琶湖基準水位十三・七六メートル)と、水深約七メートル以浅の沿岸水域とを合わせた区域を、エコトーンとしての湖辺域とする。」マザーレイク21計画〜琵琶湖総合保全整備計画 二〇〇〇 滋賀県(二五頁)。

(9) 「木造船の現況」一七四頁 内水面漁撈研究会編  
一九九九『現存漁具記録調査報告』琵琶湖博物館研究調査報告七号。

(10) 滋賀県農政水産部農政課(編集・発行)『しがの農林水産業』平成十五年(二〇〇三年)二四頁、三一頁、三三頁。

(11) 滋賀県立琵琶湖博物館では、一九九六年一〇月の開館以来、展示室の丸子船や漁船を観覧した高齢の来館者からかつての琵琶湖の和船の様子に関する情報が次々と寄せられるようになった。そこで、展示室内に「丸子船交流デスク」を設け、情報を蓄積することにした。これらの情報をデータベース化したものが「丸子船見聞録」として琵琶湖博物館にて一般公開中である。

(12) 地域によって「かわと」、「かばた」などとも呼ばれる。川に降りる階段状のものを指す場合や、川そのものを含む場合、また湧き水をためておく場所である場合もある。戦前までは船着場としての役割以外に、飲料水や生活用水として利用される水場としての役割があった。昭和五〇年代以後に河川改修で車が通りやすいように川幅が狭められると、カワドも姿を消していった。しかし、現在でも湖東の能登川(現東近江市)や湖西の新旭(現高島市)などでは、日常生活に使われている現役のカワドを見ることができる。

(13) 安室知 二〇〇一「水田漁撈と水田魚類」水辺の生計維持戦略」『月刊 地球 総特集 21世紀の琵琶湖』琵琶湖の環境史解明」四一九頁 海洋出版株式会社

東京。

(14) 滋賀県農林部(編集・発行)一九六八『第三次滋賀県農林進行計画』六一〜六三頁。

(15) 滋賀県農政水産部農政課(編集・発行)『しがの農林水産業』平成一五年(二〇〇三年)三三頁。

(16) 「琵琶湖の恵まれた自然環境の保全と、汚濁しつつある水質の回復を図ることを基調とし、その資源を正しく有効に活用するため、琵琶湖およびその周辺地域の保全、開発および管理について総合的な施策を推進することにより、関係住民の福祉と近畿圏の健全な発展に資すること」を基本理念とする。

(17) 現在の琵琶湖大橋付近。

(18) 海老瀬潜一 二〇〇〇 二頁。