

2021 年度高地・流域研究

四国山地那賀川流域調査報告書

京都大学 菊地 暁

奈良文化財 前川 歩

奈良文化財 恵谷浩子

早稲田大学理工学術院 中谷礼仁建築史研究室

HUA YILING (D2)

鄭 知映 (M1)

塚原 朋輝 (B4)

山崎 楽久 (B4)

中谷礼仁建築史研究室編集

高地ゼミ・千年村ゼミ合同報告書

2021 年 4 月

2021 年度高地・流域研究

四国山地那賀川流域調査報告書

京都大学 菊地 暁

奈良文化財 前川 歩

奈良文化財 恵谷浩子

早稲田大学理工学術院 中谷礼仁建築史研究室

HUA YILING (D2)

鄭 知映 (M1)

塚原 朋輝 (B4)

山崎 楽久 (B4)

中谷礼仁建築史研究室編集

高地ゼミ・千年村ゼミ合同報告書

2021 年 4 月

二〇二一年度 高地・流域研究

四国山地那賀川流域調査報告書

本報告書は日本学術振興会科学研究費助成事業・基盤研究（B）ネパール高地トクチ
ェ村周辺の定住／非定住の研究 高地アジア交易路沿の生存様式（2020-23）（課題番号
20H02341）の関連研究として実施し、同研究助成にて出版した。

目次

第 1 章	調査概要	1
1-1.	はじめに：那賀川流域調査概要.....	1
1-2.	調査行程の記録.....	4
1-3.	本報告書の執筆担当.....	7
第 2 章	那賀川流域の生業	8
2-1.	那賀川上流：那賀町木頭地区（旧木頭村）.....	8
2-2.	那賀川中流：那賀町相生地区（旧相生町）.....	10
2-3.	那賀川中下流：阿南市楠根町金石.....	11
第 3 章	那賀川流域の建築	12
第 4 章	那賀川流域の交通	14
4-1.	流域千年村研究と河川交通.....	14
4-2.	那賀川流域における河川交通の実態.....	17
4-3.	那賀川流域の河川交通史.....	26
4-4.	結果・考察.....	34
4-5.	発見・推測.....	36
4-6.	図版出典・参考文献.....	43
第 5 章	那賀川流域の高地集落	47
5-1.	那賀川高地集落の発見と研究方法.....	47
5-2.	那賀川高地集落の構造と運営について.....	48
5-3.	考察.....	53
5-4.	図版出典・参考文献.....	55
第 6 章	那賀川流域の信仰	56
6-1.	地神塔（地神さん、地神さま、地神碑）.....	56
6-2.	四方蓋造り.....	58
6-3.	水崎廻り八十八箇所.....	59
6-4.	まとめ.....	60
第 7 章	那賀川流域の生活用水	61
7-1.	はじめに.....	61
7-2.	今回の調査対象集落における生活用水の現状.....	62
7-3.	水道が整備されていない集落の様子（花瀬、音谷田ノ久保）.....	64
7-4.	簡易水道が整備されている集落の様子（蔭谷）.....	70
7-5.	考察.....	71

7-6.	結論・展望	71
7-7.	参考文献・図版出典	72
第 8 章	調査のまとめ	74
8-1.	AGRICULTURE	75
8-2.	FORESTRY	76
8-3.	TRANSPORTATION	76
8-4.	那賀川中流域のパノラム図	77

第1章 調査概要

1-1. はじめに：那賀川流域調査概要

京都大学 菊地暁

流域を生きるとは、どのようなことだろうか。それは、水流と傾斜地がもたらすリスクを回避した生活空間の確保であり、その天然の恵みを活かした生業の構築であり、そのユニークな環境に適応した交通・交換ネットワークの展開である、といえるかもしれない。そしてそのそれぞれが、時代や社会の変化に応じて、ときには微細な、ときには大胆な変革を要請される。そうした空間的にも時間的にも多様なスケールをともなう適応プロセスの複雑な複合を、一つ一つ丁寧に解きほぐしていくことが、流域を生きるということの理解につながるのかもしれない。

今回の調査地となる那賀川は、徳島県西部に位置する霊峰・剣山の南麓に源を発し、激しく蛇行を繰り返しながら東へ、そして東北へと流れ、阿南市の河口から紀伊水道へとつながる長さ 125km、流域面積 874 km²、流域内人口約 4,7000 人の河川である。古く「長川（ながかわ）」と呼ばれたこの川の流域には縄文～古墳時代の遺跡が点在し、律令国家の成立を経て「長郡」がやがて「那賀郡」に改名、中世には平野部から徐々に荘園の開発が進み、近世は蜂須賀家が支配、木材をはじめとする上流部の林産を、那賀川の水運で河口部まで輸送し、さらに紀伊水道を通じて大坂市場にまでつながる一大流通網が形成される。明治以降も林業と水運は活況を呈したが、戦後、建築資材の近代化にともない木材需要は相対的に低下、1951（昭和 26）年からは那賀川特定地域総合開発がスタートし、水と電力の供給機能を期待されてダム建設が進行、流域の景観と暮らしを大きく変えて現在に至っている（国交省HP、平凡社地方資料センター編『日本歴史地名大系 37 徳島県の地名』[平凡社、2000] 参照）。

今回の訪問は、「まずは自分の足で現地に立ち、自分の眼で現地を見る」という以上のもものではなかった。中流域から上流域を往復し、現況を概観することを目標とした第 1 回（2021 年 10 月 16～17 日）、中流域集落の空間構造を実地巡見とドローン撮影で把握することを目標とした第 2 回（2021 年 12 月 10～12 日）、合計 5 日間を費やしたに過ぎない。だが、そのような表層的な観察にもかかわらず、この地で培われた暮らしが刻み上げた景観は、多くの魅力的な相貌を見せてくれた。狭い溪谷や急傾斜地を這うように建てられた民家、永い年月をかけて築かれた石積みの棚田と段々畑、ユズ、茶、万年青といった商品作物を多角的に栽培する多様な農地、そして、蛇行を繰り返しつつ鮮やかな溪谷美を見せる那賀川の流れ…流域の風土と歴史は、私たちにさまざまな問いを投げかけた。近畿民俗学会編『阿波木頭民俗誌』（凌霄文庫刊行会、1958 年）をはじめとする多くの先行研究に付け加えた点は、2021 年時点の観察記録であるという一点に絞られるように思われるにせよ、その問いを獲得できたことが、第一の成果ではなかったかと私自身は考えている。

そして、わずかな日数の訪問にもかかわらず、少なからぬ方々の御協力に与ることとなった。とりわけ、ミカン農園を見学させていただいたばかりか、崖っぶちの急傾斜の私道に難渋した私たちの車を安全に誘導してくださった国貞家（阿南市楠根町金石）の皆さま、地域の農地利用について資料提供いただいた那賀町役場農業振興課長の後藤交峰さま、寺の由緒と地域の歴史をお話いただいた圓明山満福寺（那賀町延野）の鈴木泰仁住職、鈴木泰祥副住職、調査の宿となった「山宿・花瀬庵」（那賀町花瀬）の皆さま、「Bar 花瀬」に集って地域の事情をお話いただいた花瀬の皆さまには、ここに改めて謝意を述べさせていただきます。ご厚意に報いるにはあまりに未熟なレポートで恐縮だが、乞御批正。

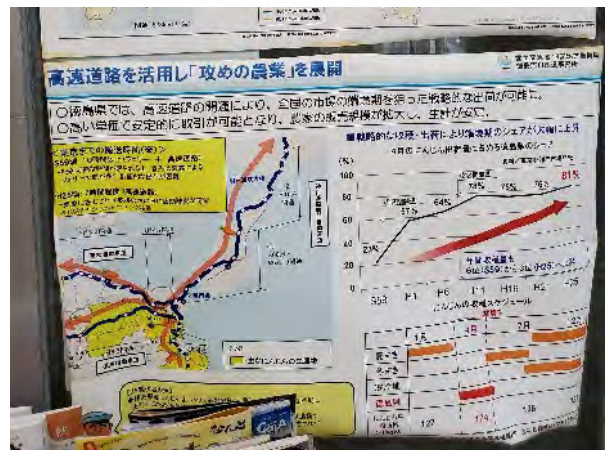


図1 那賀町木頭助にて (2021.10.16)

図2 "高速道路を活用し「攻めの農業」を展開"ポスター もみじ川温泉@那珂町大久保 (2021.10.17)

図3 大龍寺ロープウェー@那賀町和食郷 (2021.10.17)



図4 ミカン農家・国貞家@阿南市楠根町金石 (2021.12.10)



図5 満福寺(那賀町延野)の御住職と副住職 (2021.12.10)



図6 BAR 花瀬@那賀町花瀬 (2021.12.10)



図7 道路沿いの木材伐採@那賀町日浦 (2021.12.11)



図8 ドローン撮影@那賀町花瀬 (2021.12.11)

1-2. 調査行程の記録

- 第1回那賀川流域調査

日程：2021年10月16日(土)～12月12日(日)

参加者：京都大学 菊地暁、奈良文化財 恵谷浩子、奈良文化財 前川歩、早稲田大学 HUA YILING (博士2年)

10月16日(土)	
9:00	神戸三宮でレンタカーを借りて出発
11:30	徳島県に入る
12:00	昼食
13:00	鮎川地域現地調査
14:30	木頭村助集落現地調査
15:30	木頭村北川集落を調査
16:30	那賀川流域調査
17:30	移動
18:00	宿に到着
18:30	夕食
20:00	ミーティング

10月17日(日)	
9:00	中流鮎川地域を調査
11:45	移動
12:00	太龍寺を調査
13:30	移動
14:00	金石集落現地調査
15:30	神戸へ移動

● 第2回那賀川流域調査

日程：2021年12月10日(金)～12月12日(日)

参加者：京都大学 菊地暁、早稲田大学 HUA YILING (博士2年)、鄭知映 (修士1年)、塚原朋輝 (学部4年)、山崎楽久 (学部4年)

12月10日(金)	
9:00	神戸三宮でレンタカーを借りて出発
11:30	徳島県に入る
12:00	昼食
13:00	〈金石〉のみかん農家で聞き取り
14:30	移動
15:00	那賀町役場相生庁舎に到着、パンフレット等の資料収集
15:40	〈延野〉の萬福寺で聞き取り
17:30	移動
18:00	宿(山宿 花瀬庵&Bar the KURA(蔵))に到着
18:30	夕食
20:00	ミーティング
21:00頃	宿のバーで宿の主人とその友人の大工に聞き取り

12月11日(土)	
9:00	徒歩で宿を出発、〈花瀬〉を巡る
9:20	花瀬橋を渡って〈日浦〉に入る
10:50	日野谷橋を渡って再び〈花瀬〉に入る
11:15	虻ヶ淵に到着
13:00	車で〈吉野〉に移動
14:00	昼食
14:45	〈蔭谷〉に到着
15:40	〈朴野〉に到着
17:20	宿に到着
17:40	ミーティング
18:00	夕食
19:30頃	宿のバーで徳島市内在住のバーテンダーと会話
21:00-22:30頃	木頭村在住のワタナベイクエさんに聞き取り

12月12日(日)	
8:30	車で宿を出発
8:50	〈音谷〉に到着
10:15	〈水崎〉の「水崎廻り」を通りつつ移動
10:50	〈桜谷〉に到着
11:00	移動
11:25	〈小浜〉の小浜大橋に到着
11:40	移動、途中で〈小計〉を通る
12:15	昼食
13:10	移動
13:50	〈那賀川町中島〉周辺（那賀川下流部）を車で巡る
15:30	佐那河内町・神山町（吉野川中流部）を車で巡る
16:45	田中家住宅（吉野川下流部）を見学、聞き取り
19:40	神戸三宮に到着、レンタカー返却
20:10	電車で新神戸駅に移動、新幹線で帰宅

1-3. 本報告書の執筆担当

執筆担当は以下の通りである。

- 第1章 調査概要 京都大学 菊地暁
- 第2章 那賀川流域の生業 奈良文化財 恵谷浩子
- 第3章 那賀川流域の建築 奈良文化財 前川歩
- 第4章 那賀川流域の交通 早稲田大学中谷礼仁研究室 B4 塚原朋輝
- 第5章 那賀川流域の高地集落 早稲田大学中谷礼仁研究室 D2 HUA YILING
- 第6章 那賀川流域の信仰 早稲田大学中谷礼仁研究室 B4 山崎楽久
- 第7章 那賀川流域の生活用水 早稲田大学中谷礼仁研究室 M1 鄭知映
- 第8章 調査のまとめ 早稲田大学中谷礼仁研究室 D2 HUA YILING

(パノラム 作図： M1 鄭知映)

第2章 那賀川流域の生業

奈良文化財 恵谷浩子

2-1. 那賀川上流：那賀町木頭地区（旧木頭村）

・ 旧木頭村は昭和 25 年まで海部郡に属していた。それは、木頭村から最も近い海が、那賀川の河口ではなくて、峠を越えた南側の海部川の河口で、那賀川流域というよりも海部とのつながりが深かったからだろう。

・ 大きな川の河口は、沿岸をめぐる廻船の寄港地だった。海運を介して他の地域とつながる河口の港町には、高知や京阪神からもたらされる物資が集まるとともに、内陸へと延びる河川舟運の基点にもなった。海部川河口の奥浦もそうした港町のひとつ。

・ 暮らしは流域の中で完結することではなくて、川を介した流域の中でのつながりと、峠を横断する流域を越えたつながりがある。

・ 〈四万十川流域との比較〉四万十川の上流域も中下流域とのつながりは希薄で、流域感はほとんどなかったといえる。「四万十川」という川の呼び名も、松葉川、仁井田川、渡川などと地域によって呼び名が異なり、上流から下流まで一貫したものではなかった。それが 1980 年以降、「日本最後の清流・四万十川」をキーワードに、環境保全や文化財保全が進む中で流域という認識が生まれていった。



海部町史編纂部編 1971『海部町史』明治28年調べ／近畿民俗学会編 1958『阿波木頭民俗誌』より



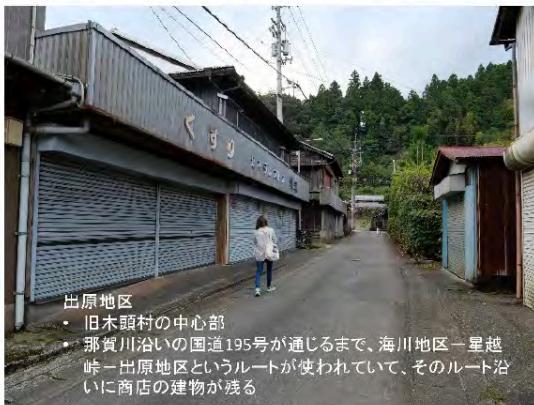
四万十川流域の文化的景観全覧図



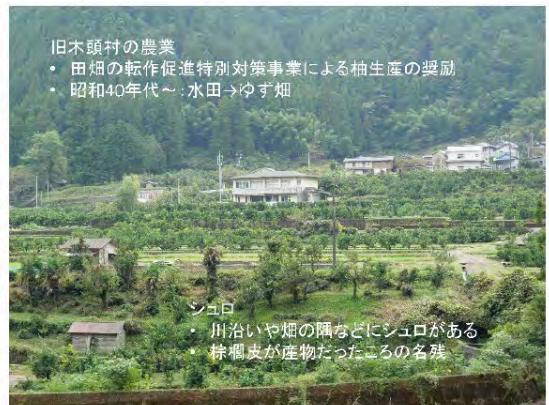
海川地区
 ・ 旧木頭村の東の入り口の集落だった
 ・ 現在は山間の小集落にも関わらず郵便局がある



助地区の旧後藤酒店
 ・ この日(10/16)、ご主人は海部に釣りに行っているという
 ・ 現在も旧木頭村から近いのは那賀川河口ではなくて海部



出原地区
 ・ 旧木頭村の中心部
 ・ 那賀川沿いの国道195号が通じるまで、海川地区一星越峠―出原地区というルートが使われていて、そのルート沿いに商店の建物が残る



旧木頭村の農業
 ・ 田畑の転作促進特別対策事業による柚生産の奨励
 ・ 昭和40年代～: 水田→ゆず畑

シユロ
 ・ 川治いや畑の隣などにシユロがある
 ・ 椽檜皮が産物だったころの名残



あちこちにイナクラ
 ・ 秋にカヤを刈り、イナクラをつくる
 ・ 春に肥料として畑に入れる

北川地区

- ・ 那賀川最上流の集落であり、旧木頭村の東の入り口の集落
- ・ 四ッ足峠を越えると高知で、高知とのつながりが深い



加工した魚を食べる山の文化



高知の結葉・ミレーが売られている

2-2. 那賀川中流：那賀町相生地区（旧相生町）

- ・ 那賀川中流には穿入蛇行の旧河道を利用した集落が点在する。
- ・ 〈四万十川流域との比較〉 四万十川の中流域にも穿入蛇行の旧河道が 20 ヶ所近く存在して、その旧河道を那賀川と同じように農地として利用している。ただ、四万十川流域は四国の南西に位置しているため都市の市場から遠く、旧河道での園芸作物の栽培は積極的に行われていない。一方、那賀川中流域は関西に近いので、穿入蛇行の旧河道では

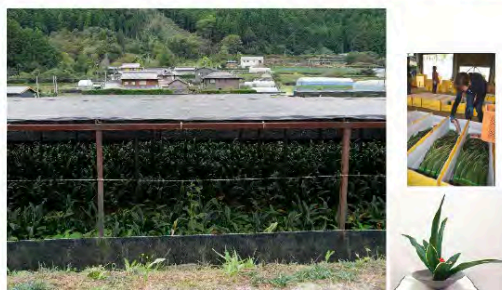
オ モト栽培や阿波番茶の生産といった集約的な農業が行われている。



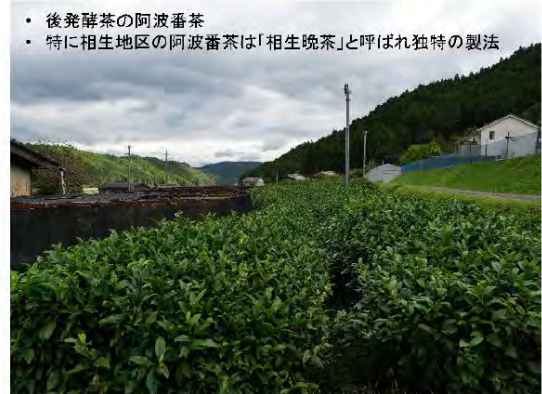
大久保地区
 ・ 穿入蛇行の旧河道の集落
 ・ 棚田を利用して果樹や花卉を栽培



鮎川・牛輪・入野・延野地区
 ・ 穿入蛇行の旧河道の集落
 ・ 旧河道の水田を利用してオモトや茶を栽培



オモト(万年青)
 ・ 昭和38年に相生町花卉園芸組合を組織
 ・ オモトは直射日光に弱いので寒冷紗かけたハウスで栽培
 ・ 年末年始の生け花用に関西市場に出荷



・ 後発酵茶の阿波番茶
 ・ 特に相生地区の阿波番茶は「相生晩茶」と呼ばれ独特の製法

2-3. 那賀川中下流：阿南市楠根町金石

那賀川が阿南平野に出る谷口に東面する斜面にある柑橘農家。那賀町のような山間では栽培が難しい温州ミカンを栽培している。



第3章 那賀川流域の建築

奈良文化財 前川歩

○ 集落が展開する場所

- ・ 緩勾配の傾斜地に集落が分布【図1】
- ・ 一方、急勾配地にも直線的に集落が展開する地域がある【図2】
→江戸時代からの河港・渡しなどの物流拠点に影響カ【図3】
- ・ 旧街道沿いは宿場町風の町並みが展開【図4】
→治水のための労働者宿場カ



図3.2.7 江戸期から明治期にかけての那賀川の河港と渡し

図1 (左上)

図2 (右上)

図3 (左) (出典：『四国地方の古地理に関する調査報告書』国土交通省四国地方整備局、2003年)



図4 (左)

○ 屋敷構え

- ・ 基本は、主屋、納屋、土蔵（+乾燥小屋）のセットで主屋前面に作業ニワ
- ・ 敷地に余裕のある緩勾配地では、主屋と納屋は前後して配置【図5】
- ・ 敷地に余裕がない勾配地では、主屋と納屋が直線状に配置【図6】



図5



図6

○旧河道に展開する集落

・ 那賀川流域は切り立ったV字型の地形が多い中、旧河道はまとまった平地が展開する場所

→豊かな土地利用が展開【図7】

○高地住居のセット 阿南市みかん農家

・ 傾斜地で生産し、生活を行うためのセットが一揃いしているみかん農家を確認→詳細調査要【図8】



図7



図8

第4章 那賀川流域の交通

早稲田大学 中谷礼仁研究室

B4 塚原朋輝

4-1. 流域千年村研究と河川交通

・流域における千年村研究

千年村研究では「〈千年村〉研究その1：平安期文献『和名類聚抄』の記載郷名の比定地研究を用いた〈千年村〉候補地の抽出方法と立地特性に関する研究」（中谷 礼仁・庄子 幸佑・鈴木 明世, 2022）によって明らかにされた「千年村・千年村候補地」¹という千年間その土地に人が住み着き続けていたと考えられる土地を対象に、なぜその土地には人が住み続けられたのかという持続可能要因に対して建築史学から研究をおこなってきた。

しかし、今までの研究は千年村がその地域の様々な社会的・環境的背景により多様な形をとるため、千年村同士を地域単位で比較分析することができなかった。そのため、持続可能要因についての言及はそのような背景について十分に触れることができず、一部の開発や環境要因のみにとどまっている。

そこで、昨年度から本ゼミではより大きな範囲で千年村の比較研究を行うために、その範囲として「河川の流域」に着目し検討を行ってきた。流域は明確に範囲とその境界が存在するのに加え、河川という環境とそれを通じた交通や治世などの社会的要因をその地域全体が共有しているため、大きな範囲において千年村同士を比較分析するための土台としての可能性を秘めている。

¹（千年村・千年村候補地とは）

「千年村」は平安時代中期（承平年間頃：931 - 938 年辺り）に作られた百科事典「和名類聚抄」の地名の章に載っている地名が、江戸時代の検地を基に明治時代に作成された「大字」という地域単位の名前にまで引き継がれている地域のことを示している。

また、「千年村候補地」に関しては単一の大文字ではなく複数の大文字に対して比定を行うことができる地域を示している。

・流域千年村研究における河川交通

そして、そのような研究の中で流域における河川交通について分析を行う場合、それが川を通したつながりによって流域内の千年村の持続にどのような影響をもたらしたかということについて扱っていくべきであろう。その影響の現れ方としては様々な形が考えられるが、主に以下二点が挙げられる。

- ・流域ネットワーク（支配と被支配・ネットへのアクセス・高度な分業 etc...）
- ・流域外とのつながり（政治・産業 etc...）

以下では那賀川の河川交通に対してこれら2点に着目し分析を行っていく。

・分析手順・本報告書の目的

那賀川の河川交通の分析は以下の手順で行った。

- ①那賀川における河川交通の実態の確認
- ②交通史における那賀川の河川交通
- ③結果・考察(那賀川の河川交通がもたらすつながりとその変遷)
- ④推測・展望（現地調査の発見も踏まえて）

本報告書は2021年12月に行った現地調査の報告書であるが、分析手順を見ればわかるように調査で得られた発見が中心にはなっていない。

これは那賀川の河川交通が昭和中期のダム開発を境に完全に廃止されているため、船や港の遺構などを現地調査で全く確認することができなかったためである。

（わずかに聞き取り調査によって得ることができた水運関係の情報があるが、今回の調査では発見にまでは至らなかったため「発見・推測」の章で扱っている。）

そのため、本報告書は那賀川における河川交通について資料を基にその概要から交通史までまとめ、それが流域にもたらすつながりとその変遷について明らかにすることを目的としている。

本報告書で明らかにしたことは、今後調査を行う河川におけるそれと比較することが可能であることに加え、対象河川の選定にも活用することができ、流域千年村調査をより充実させることができるであろう。

・那賀川流域の千年村

分析に入る前に、那賀川流域の千年村プロットの状況について確認を行う。

流域の千年村プロットは（中谷, 2022）で示されている古代連関指数²が75～80%と高い値を示すが、図1のように上流地域ではプロットを確認できない。

しかし、奈文研が公開している「文化財総覧 WebGIS」³によると那賀川の上流地域（木頭村などを含む）で複数の縄文～中世の遺構が確認されており、上流地域に千年村研究のプロット方法で見つけることができないが千年以上存続している村がある可能性が考えられる。

そのため、以下の分析において特に流域ネットワークに関しては那賀川流域の千年村プロットだけでなく、交通の実態や交通史、生業などからも検討を行っていく。

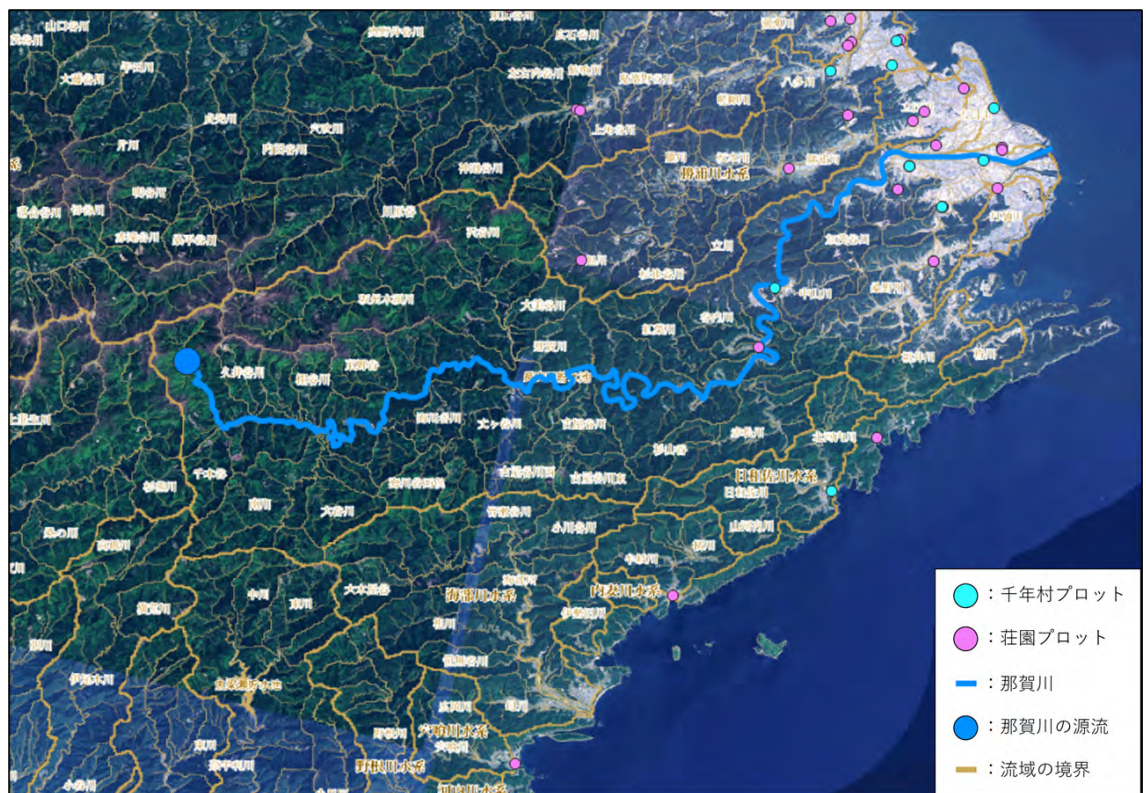


図1：那賀川の千年村・荘園

² 「大字領域まで比定可能な古代郷名数/和名抄における古代郷名数=対象地域の古代郷名の残存性の強弱」を郡単位で計算したものだ。

³ 奈文献「文化財総覧 WebGIS」

<https://heritagemap.nabunken.go.jp/main?lat=33.79105169224947&lng=134.3756774278296&zoom=11.14417213488573&bearing=0&pitch=0>

4-2. 那賀川流域における河川交通の実態

まず、資料が多く残っている近世以降の那賀川流域における河川交通を中心にその実態について確認を行っていく。那賀川の河川交通は「筏」と「川舟」の二種類が存在する。初めに筏について確認を行っていく。

・那賀川の河川交通—筏— (筏の運送物)

筏は流域の森林から生産される木材を下流に届けるために使われていた。

川を使った木材の運送方法としては筏の外に、管流しという丸太をそのまま川に流す運送方法がある。しかし、この方法では丸太が川岸に座礁したり川底に沈んでしまったりすることで運送ロスが生じてしまう。一方で、筏は丸太をまとめて人が操縦することによって運送するため下流まで正確に届けることができ、管流しに比べ効率的であった。

また、少量ではあるが仁宇谷の産物を下流に運送することもあった。

(はじまり)

那賀川における筏の歴史は古く、奈良時代にまで遡ることができる。

「木頭林業の名は古くより知られ、奈良時代には建築用材として利用されていたことが記録に見えている。白鳳年間に阿波仏教草創の伽藍であった阿南市宝田町の隆禅寺の建築用材として、さらに慶長年間の大坂城築城用材として那賀川河口平島港（中島）より積出されている。また他国への移出は、元応2年（1320）の京都下鴨社家文書「那賀庄内大由郷杣文書」・文安2年（1445）の奈良東大寺文書「兵庫北関入船納帖」に記録として残されている。（小原亨、1989）」

しかし、地域の経済活動として本格化したのは天正13年（1585）に蜂須賀藩の治世がこの地に入ってくるのを待たなければならない。

また、筏の形態に関しては藩政時代を境に変化していることが分かっている。

「この林業地帯の木材の搬出は、奈良・平安時代より水流を利用（猿食筏）して、河口の岩脇（羽浦町）・中島（那賀川町）に搬出されていた。藩政時代以降は、山筏・里筏と呼ばれた筏によって、大々的に搬出されたのである。（小原亨、1996、p.68）」

(形・種類)

藩政時代以降の那賀川の筏は複数の丸太を組み紐（藤の蔓や針金）で組み合わせて作られた筏を、図2のように複数艘を縦につなぎ合わせて構成される。針金は天正以降から使われ、それ以前は蔓であった。一艘は二間（約4m）の材木を八尺（約2.5m）の幅に並

べたものであった。

藩政期以降、那賀川の筏には河道環境に合わせ山筏と里筏の二種類が存在していた。

(山筏)

河道の幅が狭く流れも急な那賀川上流地域から谷口土場まで使われた筏。筏を縦に三艘つなぎ合わせて構成される。

(里筏)

谷口土場から下流の木材集積場までの間で使われた筏。山筏を二艘つなぎ合わせて構成される。(六艘つなぎ)

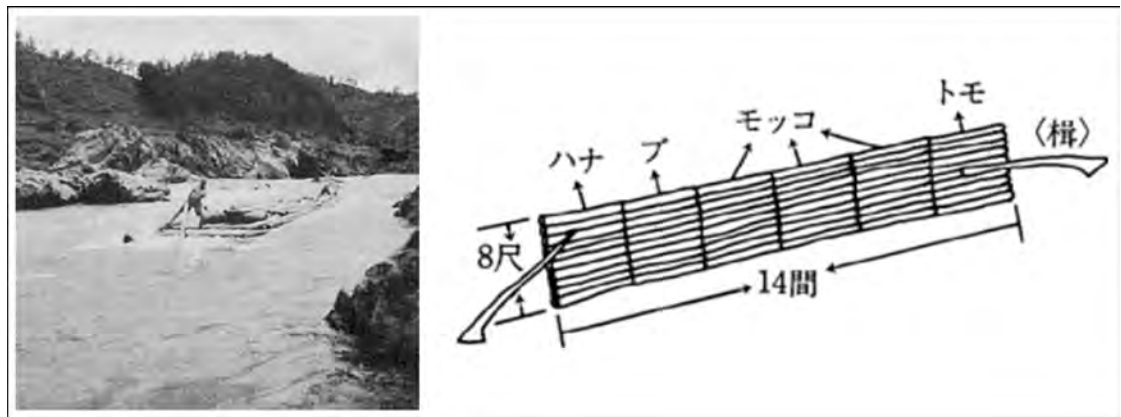


図 2：里筏

(運航方法)

筏は図 2 のように船の先頭と後部に楫をそれぞれ取り付け、それを二人の筏師が操ることによって運航を行っていた。筏の運行ルートには図 3 のように複数の港が存在し、そこにある宿に泊まりながら下流の木材集積地を目指した。

また、筏は運送物である木材によって構成されるため、下流の港に到着した後は乗り物として筏を使うことができない。そのため、筏師たちは徒歩によって自分の集落に帰っていた。自転車が普及してからは筏の真ん中にそれを二台くりつけて帰りに使っていた。

そのため、筏という河川交通は時代に関係なく流域内の陸上交通や宿町と強い関係性を持っていたことが分かる。

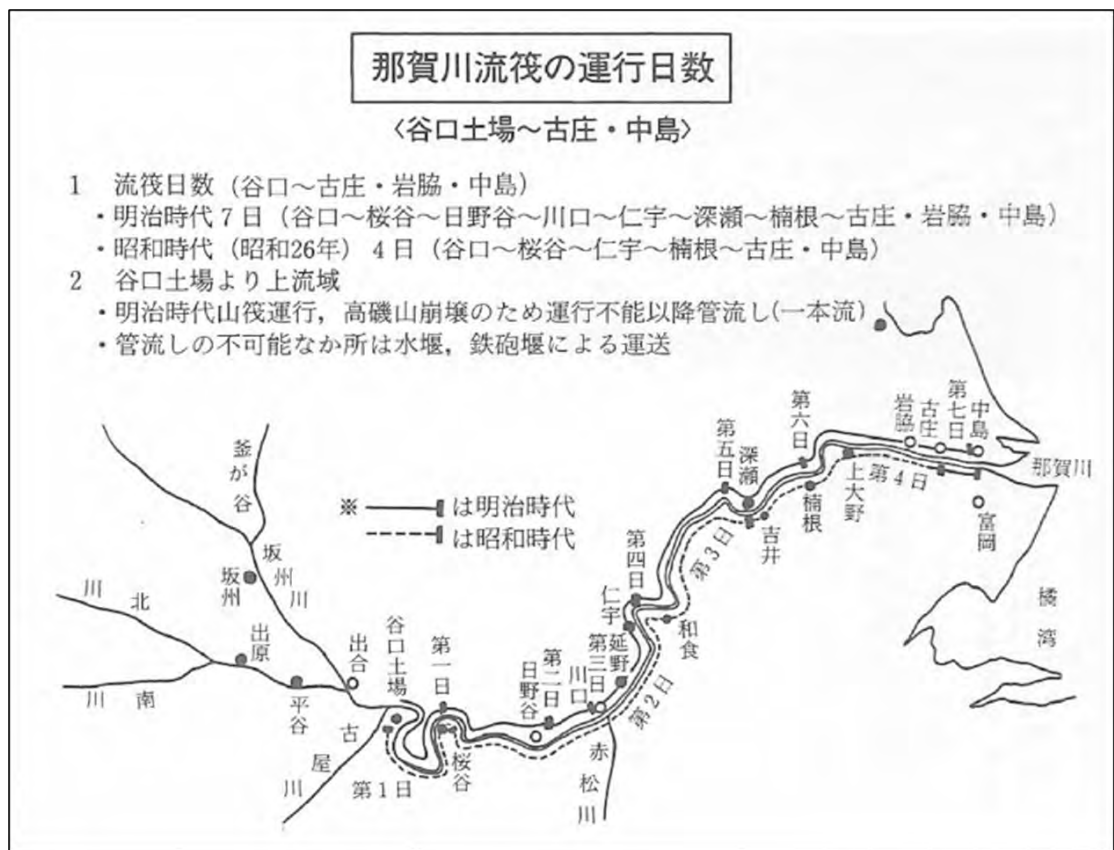


図 3：那賀川流筏の運行日数

(ルート—山筏・里筏—)

上述した通り、筏は2種類存在しそれらは図4のように違うルートを担当して運航していた。

上流で組まれた山筏は谷口（谷口土場）（図5）に一度集められ、それらを連結し大型の筏である里筏にして一気に下流の木材集積地に運送された。

しかし、明治25年（1892）に高磯山で土砂崩れが生じ、その周辺河道が荒れてしまったことによって出原から谷口までの山筏の運航ができなくなってしまった。

しばらくは出原から御所谷という場所まで山筏を運航し、そこで一度筏を解体して谷口まで管流しによって上流の木材運送を行っていた。しかし、次第に出原から谷口まですべて管流しによって運送する方法がとられるようになり、山筏は次第にその姿を消した。

そのため、明治後期以降は上流では管流し、中流から下流では里筏による木材の運送方法が行われていた。



図4：那賀川における山筏・里筏のルート

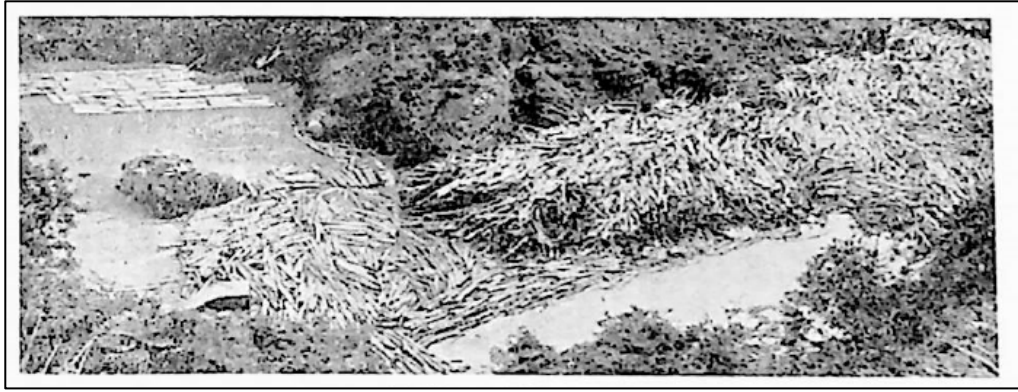


図 5：宮浜谷口土場の風景

(難所)

河道の環境は場所によって違い、中には河川交通の通行を妨げる難所が存在した。那賀川には図7のように中下流から下流までの間だけでも30か所近くの難所が存在していた。

各難所では以下の引用文のように筏が破壊されてしまうこともあった。

「各所急流の荒瀬があり、それらの難所では筏がこわれて遭難することもあった。冬の渇水期には、浅瀬に座礁している筏へ後続の筏が、二重三重の座礁となることもしばしばであった。(鶯敷町史編纂委員会、1981、p.578)」

実際に難所の河道環境を確認してみると図6のように荒々しい岩肌が川の両岸に広がる様や、所々河道が狭まり急流になっている様を確認できる。図6は難所の中でも特に難しいとされる最難所「百合まわり10か所」の一つ「百合谷の瀬」周辺の航空写真である。



図 6：百合まわり10か所（難所）

また、このような難所は地質などの環境の土台そのものからだけでなく、上流地域で生じた土砂崩れなどによって生じる災害由来のものも存在した。これらの存在は木材の運送効率を著しく下げる原因となり、特に藩政期以降的那賀川では林業を地域一大産業とするため大きな問題であった。

そのため、人の手でどうにかできる部分は流域の村々に住む村民によって改修・補修が行われていた。特に藩政時代以降はより盛んにおこなわれていたことが確認されている。

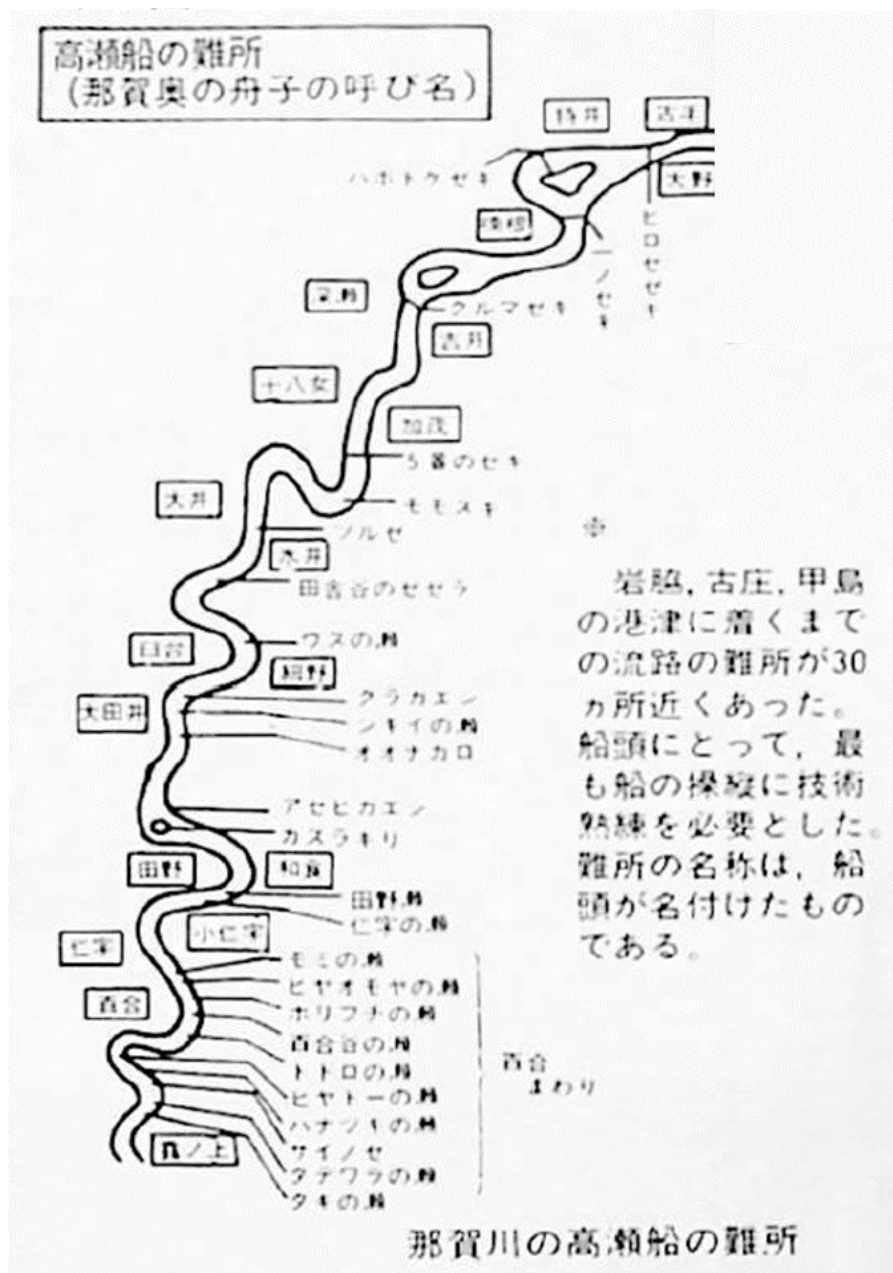


図 7：那賀川の難所

・那賀川の河川交通—川舟（高瀬舟）—

次に、川舟について確認を行っていく。川舟に関しては特に近世以降那賀川の上下流間を運航していた高瀬舟について扱っていく。

（高瀬舟の運送物）

高瀬舟は那賀川の上下流間における商品物資の輸送を目的としており、運送物としては下記のようなものが挙げられる。

（下流→上流）

塩・磨き砂・瓦・筏の舵など→主に生活物資

（上流→下流）

茶・柑橘類・太布・木材など→主に仁宇谷の産物

また、交通機関としても使われており、商品と一緒に人を運んでいた。下流で土佐街道や阿南鉄道等他交通と接続することによって徳島の城下町などの遠方地まで行くことができた。

（はじまり）

そのはじまりは京都の船大工が高瀬舟の技術をこの地に伝えた江戸時代初期以降といわれている。

川船自体に関しては古代の那賀川で刳船が運航していたことは確認できるが、それを含む古代から中世までの川舟が那賀川の上下流間を運航していたことを示す史料は確認されていない。

(形)

那賀川の高瀬舟は京都の船大工を呼び寄せて造らせたのが始まりといわれ、京都の高瀬舟をベースに那賀川に適した工夫が施されたものになっている。

「阿波の河川に就航した高瀬舟は、もともと京都の高瀬川を通る船から出た名で、京都保津川の船大工を呼び寄せて造らせたのが始まりといわれている。こうした関係上、構造上には変わりはないが、船底を比較的薄くし、吉野川、那賀川の難所（急流・浅瀬）にあわせ柔軟性を持たせている点が、阿波の高瀬舟の特徴といわれている。（小原亨、1996、p.119）」

また、輸送能力は常時400貫（1.5t）で川の水量が豊富な「油水」といわれる時期は800貫（3t）輸送することができた。馬に荷物を乗せた場合一匹の輸送能力が100kg前後であったことを考えると、その輸送能力がかなり高かったことが分かる。

(運航方法)

船の運航には最低でも2人必要で、下りと上りの航行でそれぞれ違った航行方法がとられていた。

「下りの航行には、船の舳と艫にとりつけた、「へかい」「ともかい」で操縦し、上りの航行では、一人の舟子が、20m位の長綱で膝まで水につかって河原に沿って船を引き、もう一人が水竿で舵を取って船を引きあげた。（小原亨、1996、p.119）」

また、上り航行の際に難所では複数艘の舟子が助け合って航行を行っていた。

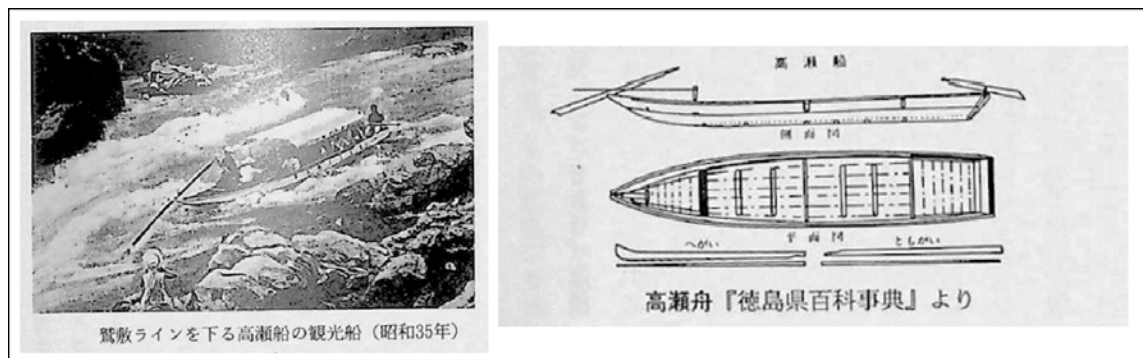


図 8：高瀬舟

(ルート)

那賀川の上流地域と下流地域をつなぐ高瀬舟のルートは図 9 のようになっていた。高瀬舟は河道環境により中流までの運航に限られていた。そして、中流で一度降ろされた物資は人馬牛の背による運送方法に引き継がれ、より上流の地域に届けられた。

また、那賀川上流地域には那賀川だけでなく勝浦川・海部川の中流まで高瀬舟で運ばれた物資を同じように人馬牛に引継いで届けることも行われていた。実際、過去には木頭村周辺地域へ吊り橋の材料である蔓を運送する際に海部川の下流から遡上して運送する方法がとられていた。これは那賀川の下流から届けるよりも、こちらの方が短距離であるためと考えられる。

また、難所に関しては筏と同じように影響を受け、高磯山の土砂崩れの時はルート自体に変化はなかったが河道の修復を余儀なくされた。

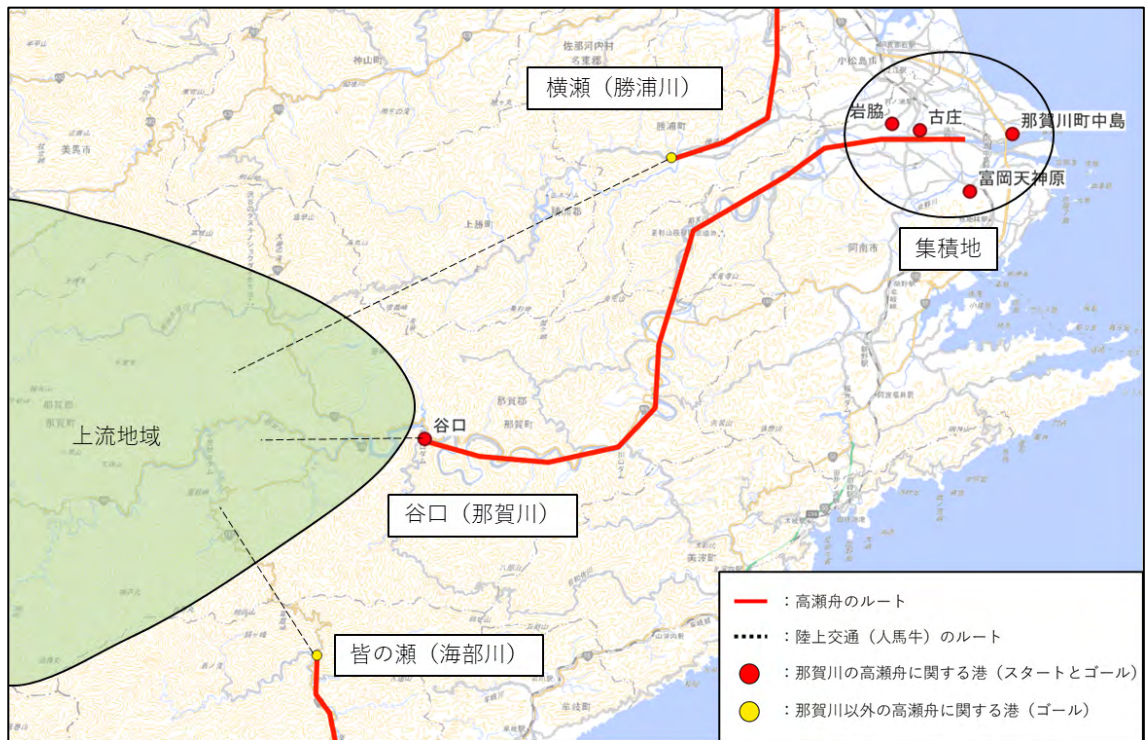


図 9：高瀬舟ルート

4-3. 那賀川流域の河川交通史

・那賀川の交通史と那賀川の河川交通

以上では那賀川の河川交通の実態について確認をしてきた。

次に、那賀川流域の交通史における河川交通について確認していく。まず、河川交通を含めた流域内の上下流間における交通について時系列によってまとめたものが図 2 になる。



図 10：那賀川交通史

この図より流域内の交通は陸上交通と河川交通の2種類から構成され、江戸初期・大正・昭和中期の三つの時代で流域の交通史に大きな変化が確認できた。それぞれ変化の要因としては以下のようにになっている。

- ・江戸初期：高瀬舟技術の伝来による上流から下流までの川舟交通の確立
- ・大正：陸上交通である車の登場
- ・昭和中期：ダム建設による河川交通の廃止

中でも流域千年村研究において特徴的な変化は江戸初期に生じた変化で、近世以降になってようやく川舟による上流と下流の運航が確立したことである。

流域千年村調査が流域を調査地に選択した理由の一つとして河川を通した流域内のつながりの存在が挙げられる。しかし、那賀川において主な河川交通である川舟の発達に近世以降である場合、河川を通したつながりを古代から適応することはできず、むしろ流域内における交通史の変化（河川交通の登場による流域内の接続）としてとらえる必要がある。

また、このような川舟交通の発達は日本全国のお他河川ではどのようになっているのであろうか。今後の流域千年村研究を行っていく上でこの点に関しては明らかにする必要性

があるであろう。

・那賀川の川舟交通史

まず、那賀川の川舟交通に関する歴史について確認を行っていく。

歴史上初めて確認された那賀川流域の川舟は「2・3世紀から13・14世紀」までの期間使われていた小型のくり舟であり、その歴史は古代にまで遡る。

「二・三世紀から十三・十四世紀までの日本の船は刳船を基本としたものであった。(中略) 那賀川・桑野川や沿岸の水上交通には小型の刳舟を用い、京への貢納物、荘園領主の物資の輸送は刳舟を船底とした大型の船が使用されていた。(阿南市史編さん委員会、1987、p.161)」

しかし、近世より前の時代に川舟が上下流の間を運航していたかは確認されていない。

「近世では、那賀郡那賀川町中島川口より那賀郡上那賀町宮浜まで高瀬舟（構造はひらだ船）が上下していたが、中世には川舟の具体的な史料が存在しない。(阿南市史編さん委員会、1987、p.404)」

そのため、多くの資料では京都の船大工が江戸初期にこの地に高瀬舟の技術を伝え、その後多くの高瀬舟の就航に関する資料が確認できることから、那賀川における河川交通としての川舟の始まりはそれ以降であるとされている。

一方で、近畿地方では高瀬舟が平安時代末期以降に運航されていたことが確認でき、さらに川舟に関しては淀川で古代から確認することができる。しかし、那賀川の河道の環境をその河川のものと比較する時、当河川においてその頃から高瀬舟を含む川舟が上下流の間を運航していたかは定かではないであろう。

実際に（阿南市史編さん委員会、1987）では応永十七年（1410）那賀山庄蓮臺寺々領文書より那賀郡鷺敷町仁宇が川の港であることが確認されているが、この港と那賀川の河口の間に複数存在する難所の存在から近世以前に両者間を川舟が荷物を積んで運航していたかは定かではないとしている。

「那賀川の川口から仁宇津まで上下するには、二つの難所がある。細野町の敷居瀬には水底に凹凸した岩があり、大井川（大田井川？）の白瀬には両岸から巨岩が迫り、那賀川第一の激流である。中世以前に、仁宇津か（から？）川舟が荷物を積んで那賀川川口まで輸送したか、どうかは定かではないが、筏はこの港に停泊したのであろう。（阿南市史編さん委員会、1987、p.405）」

このように、那賀川の上下流間の川舟交通は近世初期以降に確立したものとされている。

次に、このような那賀川における川舟の河川交通史は日本全国で見たとき、どのような立ち位置になるのであろうか。以下では古代から近世までの日本の交通史を総説した児玉幸多「日本交通史一新装版一」（吉川弘文館、2019）を基に、近世までの日本交通史における変化とその中における河川交通の立ち位置について確認を行っていく。そして、その中における那賀川の河川交通の立ち位置を明らかにする。

・日本交通史における交通の変化

まず、古代から近世までの日本交通史における変化について確認を行っていく。児玉幸多「日本交通史―新装版―」（吉川弘文館、2019）より、日本交通史では以下のような変化があることを確認することができた。

〈日本交通史における大きな変化〉-----

（古代）

- ・大和王権による陸路の原型の形成（東北・九州南部を除く）
- ・律令制天皇国家の成立に伴う政治的支配を背景とした陸路の発達
- ・五畿七道制
- ・駅馬・伝馬の制

・10世紀以降の海上交通の登場

・駅伝制の崩壊による陸路の衰退（11世紀初頭）

（中世）

- ・海上交通の発達（13世紀ごろまでには完成）
- ・外国銭（宋銭）の普及によって生じた海上交通による商品経済の発達
- ・荘園の縮小とそれに伴う商品需要の喚起による年貢輸送から商品輸送への転換

（近世）

・分国交通から全国交通へ

—陸路—

- ・関所の撤廃
- ・陸路の整備（五街道と脇街道）
- ・江戸幕府の伝馬制度

—海上交通—

- ・大阪と江戸を中心とする二元的海運システムの展開
 - ・鎖国体制による沿岸における海上交通
-

・日本交通史における河川交通と那賀川の川舟交通

次に、このような日本の交通史における河川交通と那賀川の川舟交通の立ち位置について確認していく。

交通史分野からの研究によると日本の河川交通は近世以降最も盛んになったといわれている。その要因としては以下の2点が挙げられている。

(日本の険しい地形と河川)

まず、日本における河川の多くは大陸(中国など)のものに比べ「流域全体の高低差が大きく、流れが急・川幅が狭い」ことが挙げられる。これは日本の川が細長い日本列島の中心に沿って連なる山脈に源流を求め、海に流れ出ているためである。そのため、日本では一部の淀川などの流れが穏やかで川幅の広い河川を除き、歴史の早い段階で河川交通が流域内の交通の中心にはなりにくかったとされている。

(全国交通の整備)

次に、近世に整備された全国交通が挙げられる。

全国交通とは近世以前の戦乱期において各戦国大名の政策によって地域ごとに分断されていた交通が、織豊時代以降の関所の廃止などによって接続され、全国的な移動・流通ができるようになった交通のことである。これにより地方ごとに発達していた経済が接続され、全国的な経済網が整備された。

「河川湖沼の水面を利用して人や物資を運送する河川水運発達の起源は、原始・古代までさかのぼるが、最も盛んになったのは江戸時代で、徳川家康が天下を統一し、江戸・大阪の二大都市を中心とする全国経済の形成・発展とあいまって幕府や諸藩の城米・年貢米、あるいは地方農村と都市間を流通する商品物資を極めて安い運賃で大量に運送することができた河川水運が全国的に発達したのである。(児玉幸多, 2019 p.330)」

さらに、それに伴う「全国的な商品経済の発達」や江戸幕府の成立によって登場した「石高制の経済構造」により、大量で安価に物資を運搬する交通の需要が高まり、それを可能とする河川交通の発達が生じたのである。

「近世「河岸」の生まれる最大の契機は、近世初期の太閤検地、兵農分離などを経て成立する石高制の経済構造に由来する。それは年貢が主として米に集中し、年貢を米で収納した領主は、これを武器をはじめ種々の品物に替えなければならなかった。そのため、大名は城下町を建設し、そこに米市場を設けて年貢米を換金したが、城下町市場だけでは膨大な年貢は消化できず、全国市場である江戸・大阪に送らなければならなかった。その上、江戸城手伝普請等の課役や、参勤交代による江戸での経費の増大は、いよいよ江戸廻米を必要とした。そこに、年貢米の大量輸送という構造的需要が生まれたのである。(川名登、2007、p.13)」

そのため、中世以前の経済構造や分国交通のもとでは大量の物資を上下流間で運送する必要性が薄く、流域全体を通じた交通としての川舟が存在する必要性は薄かった。

以上二点より、古代・中世の日本の流域では河川交通が交通の中心になりにくかった。そして、このような日本交通史における河川交通の特徴は那賀川の河川環境などから、当河川の川舟交通にも適応できるであろう。そのため、那賀川の川船交通の発達が近世初期以降とされていることに関しては大きな間違いはないと考えられる。

・那賀川における筏の交通史とその特徴

一方で、那賀川には古代から近現代までの間、筏という河川交通も存在していた。上述したように那賀川の筏は上流地域の木材を下流に運ぶために使われており、以下のように古代から続く那賀川の林業と共に存在してきた。

〈那賀川の林業史〉

(古代)

・この地における林業は奈良・平安時代の頃、あるいはそれ以前からといわれ、白鳳年間（650年頃）に宝田の隆善寺（阿南市）の用材として搬出された記述が確認されている。⁴

(中世)

・中世には木材の大産出地の一つとして那賀川の河口から日本全国に木材を産出していた。

「中世のころ、木材を多く産出するのは紀伊・土佐・伊予・石見・播磨・丹波・阿波であり、紀伊～丹波の六か国は「木材」で、阿波では「桧」が特産物であった。阿波国では123艘のうち平島の船6艘が桧を積み、その他の船は桧以外の木材・穀物・藍・アラメである。室町時代には那賀川流域の桧が多く、阿波の国はもとより日本国中の特産物であった。（阿南市史編さん委員会、1987、p.406）」

(近世)

・藩が管理を行う林業。阿波山林の大半が藩主直属の藩有林（御林）として管理・規制された⁵。このような管理・規制は藩財政の収入源確保に加え、軍艦や徳島城下町の建設など軍事的な目的もあった。

・山筏・里筏の登場

(近代)

・明治になり藩政が終わると藩林は民間に買収され民有林になる。そして、藩による管理から解放されたことに加え、世の中の木材需要の高まりによりこの地の林業は栄え、莫大な利益をもたらした。（ちなみに、徳島全体の民間林業が栄えた原因の一つとして徳島藩が独断で藩有林を民間に払い下げたことが挙げられる。そのため徳島県には国有林が少なく、県全体の森林面積の5%程度しかない。⁶）

⁴ 小原亨、1989

⁵ 小原亨、1989

⁶ 徳島すぎ WEB ミュージアム「歴史と伝統の徳島すぎ」（最終閲覧：2022/0318）

しかし、本報告書では物資および人の移動が川を通して行われているため筏を河川交通としたが、那賀川流域の市史などの資料においてはそれを河川交通として扱っているものは確認できなかった。

これは那賀川における筏という乗り物が運搬物である木材（丸太）によって構成されているため、その河川を通した移動が一方通行であることが原因であろう。実際、（児玉幸多、2019）における交通の定義も下記とされている。

「交通というのは、遠隔地間の人の往復であるが、前近代では、貨物の運送や通信も含まれる。（児玉幸多、2019、p.2）」

しかし、筏を純粋な河川交通ではなく、行きの筏による河川交通と帰りの陸上交通によって構成される複合的な交通として考える時、それは那賀川において古代から河川を通したつながりをもたらず交通としてとらえることができるのではないか。

上述したように筏は流域内の陸路整備を活性化させた可能性があることに加え、流域全体に点在する宿町の発達に強く関係しており、流域内における地域ネットワークや地域内分業などを古代からもたらしていたことが考えられる。

4-4. 結果・考察

・河川交通がもたらすつながり

これまでの分析により、那賀川における河川交通は「川舟と筏」の2種類が存在し、それぞれがもたらす「流域内のつながり」は異なるものであることが明らかになった。

まず、那賀川の川船は流域内の市史や日本交通史の研究などの資料から、それが発達したのは近世以降であることが確認できた。そのため、それがもたらす「流域内のつながり」も同じように近世以降に発達したと考えられ、那賀川におけるそれは千年村の持続に影響を与えうる“変化”としてとらえるべきであることが明らかになった。そして、このような川舟の特徴は日本の河道環境などから一部例外を除いた全国の河川の歴史の中にもみられる可能性が高く、今後調査を行う河川でも同様の点に注意を払わなければならない。

次に、もう一つ的那賀川の河川交通である筏は、上流地域の林業で産出される木材の輸送手段として古代から近現代まで存在し続けていたことが確認できた。しかし、筏は輸送物によって構成されるためその移動が一方通行である特徴を有しており、純粋な河川交通としては定義することが難しいことが分かった。実際、本報告書作成時に確認した日本交通史の研究および流域の市史などの諸資料では、筏を交通として捉えた研究は確認できなかった。一方で、それを純粋な河川交通ではなく「行きの河川交通」と「帰りの陸上交通」によって構成される複合的な交通としてとらえる時、それは河川を通して流域内に千年以上の地域間のつながりをもたらし交通である可能性が十分にあることが確認できた。

以上より、那賀川の2つの河川交通はそれぞれ異なった時間軸や形の上で「流域内のつながり」をもたらしことが明らかになった。

そして、このようなことから千年単位の流域全体の持続について研究する場合は、林業が古代から行われていたことが確認できる河川について比較検討を行い、流域全体の集落と林業の関係性について解き明かすことで、その持続要因や集落の変化の過程などについて明らかにすることができるのではないかと考える。

しかし、千年単位の研究を行う場合、那賀川流域がそうであったように近世より前の史料は近世以降のものに比べかなり少なく、このことを考慮しないで調査河川の選定および比較研究を進めていくと、研究方針がある程度定まっても資料不足のため行き詰ってしまう可能性が高い。

そのため、今後調査河川の選定を行っていく上で使われるチェックリストの項目には、「その河川流域では林業の歴史が古くから確認できるか」、「河川流域における中世以前の史料が豊富であるか」という2つの項目を追加していくべきではないかと考える。

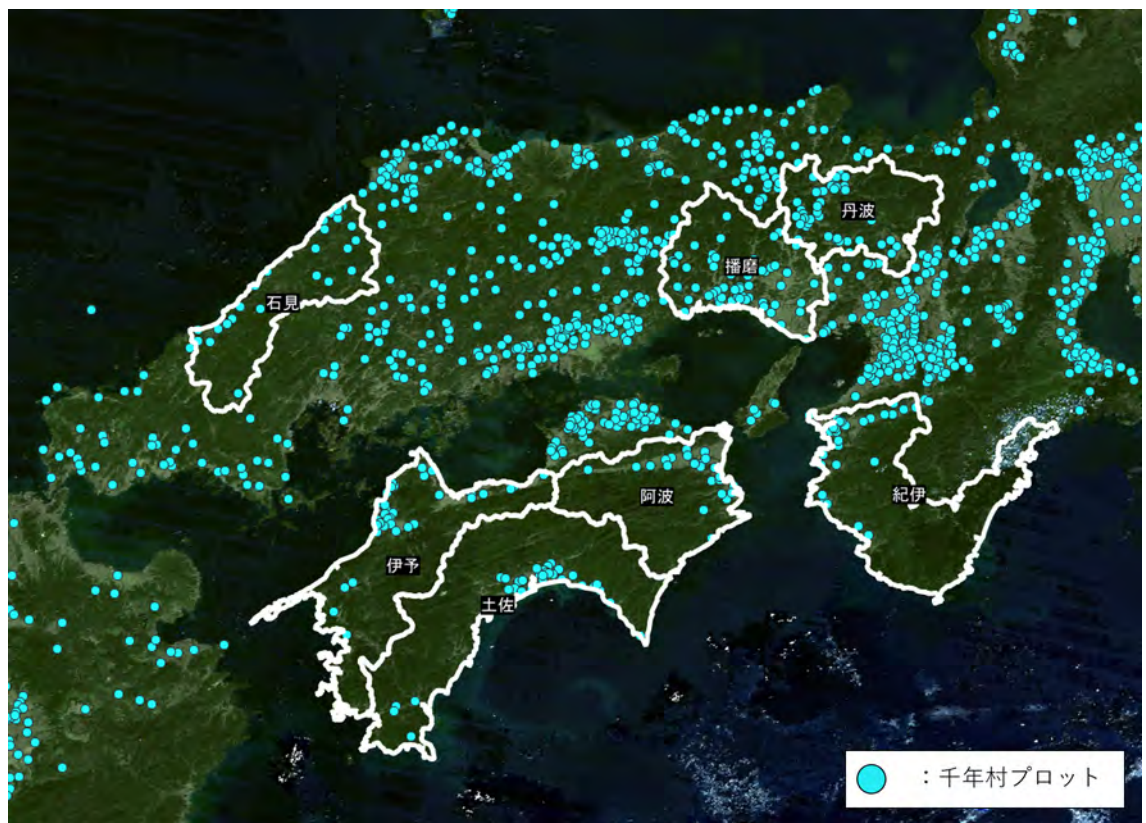


図 11：中世における木材の大産出国と千年村プロット分布

4-5. 発見・推測

以上では那賀川の水運について確認を行い、それが流域内のつながりに対して及ぼす影響について市史などの諸資料を通して検討を行ってきた。

そして、この章ではこの他に現地調査や諸資料・航空写真などから確認できた千年村の持続や流域内のつながりに影響を及ぼすのではないかと考えられる複数の事象について扱っていく。これについても今後調査を行う河川のそれと比較検討することが可能であり、調査をより充実させることができると考える。

・港の分布と環境・政治・交通

まずは流域内における港の分布の仕方について扱っていく。近世以降的那賀川流域における重要な港としては、上流地域の末端港である「谷口」と中継地点の「仁宇・鷺敷」、そして下流の集積港が挙げられる。そして、上・中流と下流のそれでは同じ土地における港の持続期間に違いが存在し、それは港の分布が環境・政治・交通と強く関係しているためではないかと推測される。以下では上・中流と下流におけるそれについて市史などの資料や航空写真から確認されること・推測されることを書き記していく。

(上中流域)

上・中流地域の重要な港は藩政時代から近現代まで大きく変わることはなかった。これはこの地域の那賀川では川の浸食が下方向への進む傾向が強く、流域の横断面が急なV字型になっていることが関係しているのではないかと推測される。このような地形では船を留めるのに適した環境が限られているため平地に比べ港の分布は環境的要因の影響を強く受け、人が自由にその位置を決定するのが難しくなる。

このような地域で港に選定された地域の環境的特徴としては、「鷺敷」・「木頭村」など仏像構造線付近の比較的平坦な土地になっている地域や、中生代白亜紀の砂岩と泥岩からなる地層「四万十帯」の地域にみられる蛇行切断部分と傾斜の緩やかな地域が挙げられる。

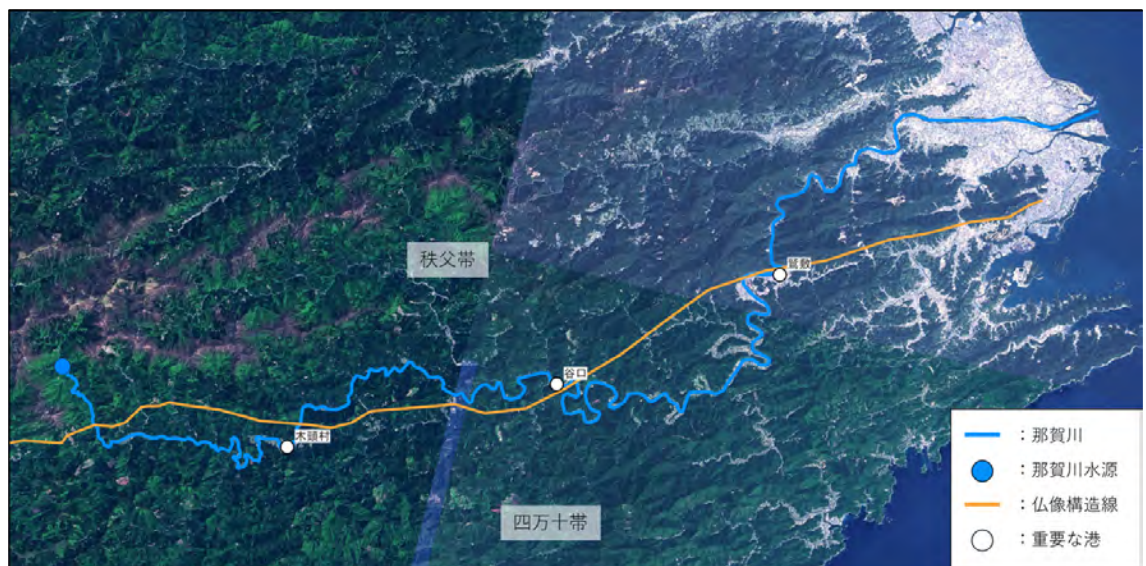


図 12：那賀川と仏像構造線

また、上流地域の末端港である「谷口」は高瀬舟が運航できる上流地域の限界点で、流域が「秩父帯」から「四万十帯」に移り変わる場所に位置している。この2つの地層は両者ともに付加体によるものであるがその特性が大きく異なる。

そして、この地点から木頭村手前までの秩父帯上の流域は他の四万十帯上の流域などに比べ船の運航ができないだけでなく、他の流域内の地域に比べ那賀川に面する集落の規模がかなり小さく、数も少ないことが航空写真や市史・町史に乗っている過去の集落見取り図などから分かる。

むしろ、この地域では集落が川に沿って分布するのではなく、仏像構造線が走る山間部の「海川・成瀬」などに位置している。このような秩父帯上の集落分布・規模の特徴は鷲敷の下流から平野部の間に存在し秩父帯上に存在する「大井町」大字でも確認することができ、ここより上流に存在する四万十帯上の地域に比べ集落が少なくその規模も小さい。

このようなことから「秩父帯」は「四万十帯」に比べ船の運航や居住に適していないことが考えられる。そして、このような地層地域への移行地点も港に選定されやすい場所であることが考えられるのではないか。

(下流域)

一方で、下流の重要な港である一大集積港は藩政時代以降図 10 のカッコ内に書かれた番号順に変遷していった。藩政時代はこの地域の政治的中心であった富岡天神原が一大集積地となり、それ以降は街道や鉄道という他交通とのアクセスのしやすさによってその場所が変化した。つまり、下流域における重要な港の位置は政治・他交通の影響を強く受けていることが分かる。



図 13：那賀川下流における一大集積港の変遷

しかし、岩脇に関しては一見政治・交通による影響が強いように見えるが環境要因による影響も強く受けているのではないか。

まず、岩脇の地が一大集積港に選定された理由には港とは関係のない灌漑用水を引くための井堰と関係があった。(小原亨、1996)によると、かつてこの地にあった井堰は周辺の川の流れを穏やかに、そして水量を安定させ、環境的に港に向いていたため港が敷設されたという。図 12 はかつての那賀川下流域の旧河道と井堰の位置を示した図で岩脇の地に那賀川を横切る井堰を確認することができる。

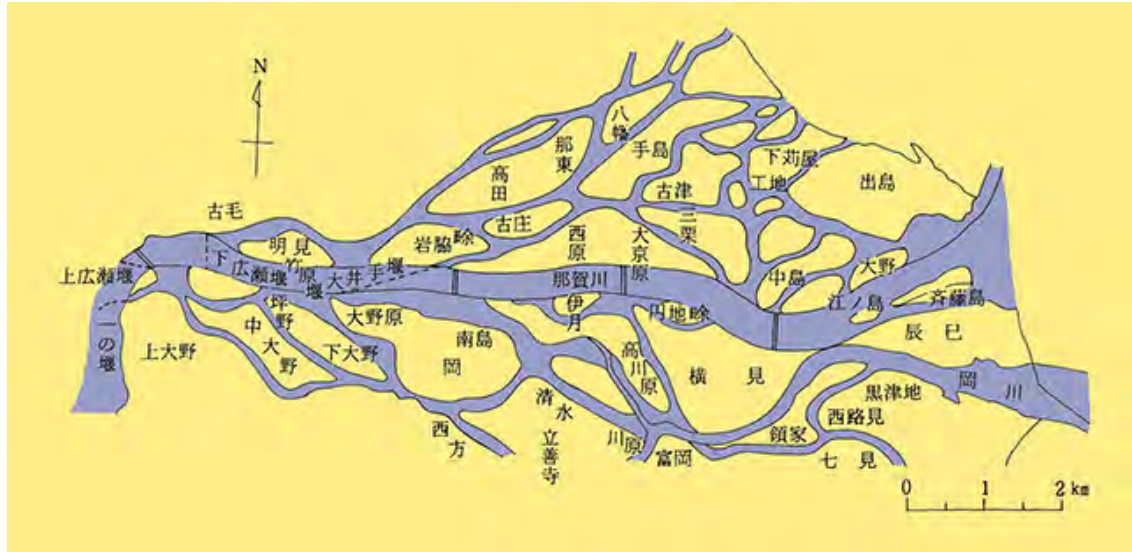


図 14：那賀川の旧河道と井堰

また、このように安定した港環境を持つ岩脇の港は流域内の一大集積港としての役割の外に旧土佐街道の渡し場としての役割も担っていた。渡し場とは街道などのルート上で船を使って川を横断する場所のことである。

このような渡し場に岩脇の港が選定された理由としては旧土佐街道の敷設位置が環境的要因の影響を受けていたことが挙げられる。

かつて、徳島の土佐街道は山際に沿って波打つように敷設されており、川の氾濫による被害を受けにくくするためだと考えられている。そして、そのような山際に敷設された街道が那賀川に渡し場を設ける場合、街道からの距離や洪水対策に適しており、安定した河川環境を持つ場所が選択されるであろう。そのため、海からある程度距離があり井堰の存在によって河川環境の安定した岩脇の地が渡し場として選定されたのではないか。

つまり、あくまで推測の域を出ないが岩脇の地が一大集積港として一時期興隆を果たしたのは陸上交通（旧土佐街道）と河川交通（高瀬舟）の港が影響を受ける2つ環境的要因の交差点であったためではないか。

このように、那賀川の下流域における重要な港の位置は主に政治・交通による影響を強く受けて決定されているが、その根底にはやはり環境的要因の影響も十分に受けている可能性が指摘できるであろう。

・難所の分布と文化の断絶

次に、聞き取り調査から確認できた萬福寺の檀家の分布と河川交通の最難所の分布の関係性について扱っていく。

「萬福寺」の聞き取りの際、住職からこの寺の檀家はこの地域より上流側の人だけで構成され、下流には存在しないという話を伺った。しかし、図 15 のように萬福寺が位置する延野周辺地域はその下流にさほど距離を置かず鶯敷周辺地域が存在しており、この地域に少人数であっても萬福寺の檀家がいてもおかしくはないのではないか。

考えられる理由の一つとしてはこの両者の間に存在する河川交通の最難所の存在が挙げられる。鶯敷地域より先の陸路はそれ以前のものに比べ険しかったことが史資料から読み取れ、それに加え河道も険しく河川交通も難しかったとすると、人の往来がこの両者間で薄く、これによって文化の断絶が生じていたかもしれないことが考えられるであろう。

一方で、このような萬福寺における檀家の偏った分布は、単純に鶯敷周辺地域にも他の寺が存在しているために生じている可能性も考えられ、この原因を明確に表すことができる理由は詳しく分からない。このことについて扱う場合、寺と檀家の空間的なつながりの在り方や、萬福寺に加え他の寺が抱える檀家の流域における分布傾向などについて詳しく調べる必要があるであろう。しかし、本報告書は那賀川における河川交通を主に扱うものであるため、この点に関しては省略させてもらう。



図 15：萬福寺と最難所の位置

・上中流地域における交通の変遷と集落分布

そして最後に、聞き取り調査から確認できた上中流地域における交通の変遷と集落分布の関係について扱っていく。

この地域では河川交通や川岸付近の道が発達する前は尾根道が存在し、それを通して上下流の行き来が行われていたことが資料などから確認でき、現地での聞き取り調査でも複数人からこれの存在を聞き出すことができた（萬福寺・花瀬の蔵バー1日目・花瀬の蔵バー2日目）。そして、特に「花瀬の蔵バー2日目」の聞き取り調査では最上流地域の一つである木頭村からわざわざ来ていただいた人に聞き取りを行うことができ、その尾根道に沿って廃村が複数存在していることが分かった。詳細な位置は聞き取れなかったが現在でもその面影を確認できるそうだ。

このような廃村はおそらく川舟交通や川沿いの道の発達によって尾根道が使われなくなるとともに廃れ、生じたのであろう。一方で、それらの発達によりこの地域の川沿いの集落は発達したことが考えられ、これは現在の航空写真などから確認できる那賀川流域の集落分布とも一致する。

このようなことから、川舟交通や川沿いの道の発達以前の流域では集落の分布が現在とは異なり、尾根に沿っていた可能性がある。そして、それらの発達に伴い尾根沿いに分布していた集落が川沿いの地域に山を下ってきたのではないか。この点に関しては「萬福寺」の聞き取りの際に副住職も指摘をされている。

そのため、那賀川や今後調査する河川で上中流地域の集落構造の変遷について調査・研究を行う場合、現在の集落だけでなくこのような尾根道沿いの集落や廃村跡の存在にも注意を払う必要があるであろう。

4-6. 図版出典・参考文献

図版出典

図 1：那賀川の千年村・荘園

下図 1：国土地理院発行「全国最新写真（シームレス）」

下図 2：高根たかね@ダム日和「DamMaps:川と流域地図」

書き込み（プロット）：千年村・荘園プロット（中谷研究室千年村ゼミ）

書き込み（水源・川）：自作

図 2：里筏

「阿波の川：水運と林業に生きた人たち」 p.68, p.72 の図

図 3：那賀川流筏の運行日数

「阿波の川：水運と林業に生きた人たち」 p.73 の図

図 4：那賀川における山筏・里筏のルート

下図：国土地理院発行「淡色地図」

書き込み：参考文献を基に自作

土砂崩れ部分外観：google map

図 5：宮浜谷口土場の風景

「阿波の川：水運と林業に生きた人たち」 p.70 の図

図 6：百合まわり 10 か所（難所）

国土地理院発行「全国最新写真（シームレス）」

図 7：那賀川の難所

「阿波の川：水運と林業に生きた人たち」 p.120 第 19 図

図 8：高瀬舟

「阿南市史. 第 2 卷(近世編)」 p.730 の図

図 9：高瀬舟ルート

下図：国土地理院発行「淡色地図」

書き込み：参考文献を基に自作

図 10：那賀川交通史

参考文献を基に自作

図 11：中世における木材の大産出国と千年村プロット分布

下図：国土地理院発行「全国最新写真（シームレス）」

書き込み（プロット）：千年村・荘園プロット（中谷研究室千年村ゼミ）

書き込み（中世における木材の大産出国）：参考資料を基に自作

図 12：那賀川と仏像構造線

下図：国土地理院発行「全国最新写真（シームレス）」

書き込み：参考資料を基に自作

図 13：那賀川下流における一大集積港の変遷

下図：国土地理院発行「淡色地図」

書き込み：参考資料を基に自作

図 14：那賀川の旧河道と井堰

国土交通省「那賀川の歴史」の図「那賀川の旧河道」より

図 15：萬福寺と最難所の位置

下図：国土地理院発行「全国最新写真（シームレス）」

書き込み：参考資料を基に自作

参考文献

(文献資料)

- ・中谷 礼仁・庄子 幸佑・鈴木 明世「〈千年村〉研究その1：平安期文献『和名類聚抄』の記載郷名の比定
地研究を用いた〈千年村〉候補地の抽出方法と立地特性に関する研究」(日本建築学会、2022)
- ・阿南市史編さん委員会「阿南市史. 第1巻(原始・古代・中世編)」(阿南市教育委員会事務局、1987)
 - 一.「阿南市史. 第2巻(近世編)」(阿南市教育委員会事務局、1995)
 - 一.「阿南市史. 第3巻(近代編)」(阿南市教育委員会事務局、2001)
- ・鷺敷町史編纂委員会「鷺敷町史」(鷺敷町、1981)
 - 一. 鷺敷町史編纂委員会「鷺敷町史. 続編」(鷺敷町、2009)
- ・徳島県史編さん委員会「徳島県史. 第4巻」(徳島県、1965)
 - 一.「徳島県史. 第6巻」(徳島県、1967)
- ・上那賀町誌編纂委員会「上那賀町誌」(上那賀町、1982)
- ・小原亨「阿波の川：水運と林業に生きた人たち」(徳島県教育印刷、1996)
- ・児玉幸多「日本交通史一新装版一」(吉川弘文館、2019)
- ・川名登「河岸」(法政大学出版局、2007)
- ・日野照正「畿内河川交通史研究」(吉川弘文館、1986)

(Web)

・小原亨「石文にみる上那賀 ー林業と電源の村ー (郷土研究発表会紀要第35号)」
(阿波学会、1989)

https://library.bunmori.tokushima.jp//digital/webkiyou/k_list.htm

(最終閲覧：2022/0304)

・国土地理院「国土地理院地図」(最終閲覧：2022/0221)

<https://www.gsi.go.jp/>

・google map (最終閲覧：2022/0221)

<https://www.google.com/maps>

・高根たかね@ダム日和「DamMaps:川と流域地図」(最終閲覧：2022/0221)

<https://tiles.dammaps.jp/ryuiki/>

・徳島すぎ WEB ミュージアム「歴史と伝統の徳島すぎ」(最終閲覧：
2022/0318)

<https://tokushimasugi.com/history/>

・国土交通省「那賀川の歴史」(最終閲覧：2022/0323)

https://www.mlit.go.jp/river/toukei_chousa/kasen/jiten/nihon_kawa/0802_nakagawa/0802_nakagawa_01.html

・産総研地質調査総合センター,20 万分の 1 日本シームレス地質図 V2(データ更新
日:2022 年 3 月 11 日) (最終閲覧：2022/0330)

<https://gbank.gsj.jp/seamless/v2.html>