［研究ノート］

高瀬船の船頭とその家族

―船とともに暮らした人々―

松丸明弘

はじめに

高瀬船は、江戸時代から昭和三〇年代まで、関東の主要河川の物資輸送の中心的役割を果たしてきた大型の川船である。赤松宗旦の『利根川圖志』に

米五六百俵（毎俵四斗二升）を積む者常なり。舟子四人をもつてす。その大なる者は八九百俵を積む。舟子六人を以てす。[1]

とある。米一升を一・五kgとして計算すれば、五〇〇俵は、約三一・五トンという重量となり、驚くべき積載量であった。

高瀬船は、近代にはいると鉄道、トラックにその輸送荷物を奪われ、現在は、まったくその姿を消した。現在、帆を張って河川を航行する川船の姿を見ることはできない。往事の姿を偲ぶには、博物館で製作された高瀬船の模型や実際に残存する帆や碇などの遺物で、想像するしかない。

この高瀬船について、現在までこれを撮影した写真が数十枚は発見されて残されており、様々な形で紹介されるようになった。[2]こうした写真は、歴史資料としてその重要性が高まっている。これまで肖像画や絵画から歴史を解明しようする方法論にもとづいて有益な研究がなされてきた。[3]今後、河川交通史においても同様に写真などの資料に注目していく必要がある。すでに民俗学では写真の資料的価値が重要視され、その収集がおこなわれている。[4]

これらの写真をみることによって、実物の高瀬船の姿をイメージすることができ、その大きさや曲線の美しさを知ることができる。さらに高瀬船のみならず河岸の様子、河川の水量など、他にも現在と異なる様々な情報を得ることができる。高瀬船の乗員である船頭の姿が撮影されている写真もある。

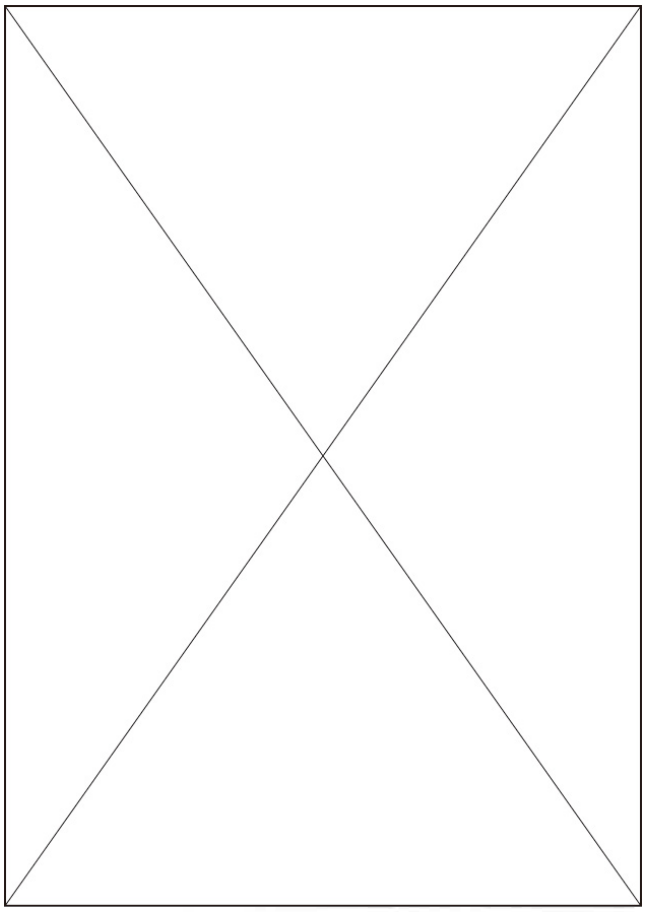
このように高瀬船の写真をよく観察することによって、河川関係史料ではわからなかったものがみえてくる。もともと河川関係史料は河岸問屋に残されたもので、荷物の受取状や争論関係の史料が多く、河川舟運のいわゆる「日常」について知ることのできるものは少ない。当時、当たり前だったことが記録されていないのである。消えてしまった高瀬船とその舟運については基本的なことは謎ばかりである。

さらに、船頭経験者の方々やその家族への聞き取り調査の記

録[5]が残されており、これらも今となってはたいへん貴重な資料である。

そこで、こうした古文書以外の様々な資料から、高瀬船とともに暮らした人々の姿を考えてみる。高瀬船を動かし、様々な物を各地に運んだ人々こそが歴史を動かした主役であり、こうした人々の姿を写真や聞き書きなどの資料から捉えてみたいと考える。

一　一葉の写真から



「高瀬船の船上の様子（昭和五年頃）」
出典『写真が語る野田の歴史と文化―市民がつづる郷土への想い―』
（野田市郷土博物館、一九九七年）

過去に撮影された河岸や和船などの写真のなかで興味深い一葉の写真が残されている。「高瀬船の船上の様子[6]」と題したものである。高瀬船を上から撮影したものとしてたいへんめずらしいものである。これは、高瀬船関連の写真を収集し収録した労作『写真集　利根川高瀬船』には掲載されていない。この高瀬船が撮影された場所は現千葉県野田市に架けられた野田橋上で、この写真とともに撮影された他の写真などから、一九三〇（昭和五）年に完成した初代の野田橋から撮影したものとされる。従って、この写真の撮影時期は一九三〇（昭和五）年以降と推定されている。写真に向かって左側が岸であり、船の接岸部分に杭が一列に打たれている。野田には醤油工場があり、ここで生産されて樽詰めされた醤油を東京に運ぶために使用されていた高瀬船である。この一葉の写真が収録されている『写真が語る野田の歴史と文化―市民がつづる郷土への想い―』[7]には、この写真以外にも数艘の高瀬船が岸に横付けされている様子や野田上河岸の様子を撮影した写真が収録されている。一九二三（大正一二）年に関東大震災があった。この醤油工場で輸送に使用されていた高瀬船は、二〇艘中十九艘が焼失するという大惨事に見舞われている[8]。その数年後の写真であり、すでに醤油輸送のために何艘もの高瀬船が横たわっている様子をみるに復興の早さを感じさせる。

撮影された手前の大きな高瀬船についてみていきたい。まず、写真の上の方が船尾で下の方が船首である。高瀬船を上から撮影した写真はなく、今まで船の平面の形状がよくわからなかった。確かにこの写真からだと最も幅が広い部分が船の中央部よりやや前のあたりになる。ただ、撮影したカメラのレンズの関係で画像が歪曲している可能性がある。

船は中央部に帆柱を倒した状態であり、帆柱が中央部に置かれている。帆柱は組み立て式である。橋の下をくぐるたびに帆

柱を倒し、中央部に収納することになる。大きな帆の一部が船体の前部に掛けられている。帆の先には綱が結びつけられており、帆柱を立ててから帆が引き上げられるようになっている。なお、帆柱の組み立て方から、帆柱の根元は船首の方に向けて配置されるようになっている。中央部には帆柱のほかに艪、竿が並べられている。船頭が竿を船上から扱いやすくするために、コベリ（小縁）と呼ばれる船の縁の部分が歩きやすいように大きく幅をもたせてつくられているのがわかる。このコベリを歩き回って船をコントロールしていたのである。高瀬船の航行には、帆、艪、竿の三通りの手段があった。この写真から川船の操縦には、竿が重要な道具であったことがわかる。

写真の高瀬船に何人の人間が載っているだろうか。船尾に近い所、向かって左側の船底に一人立っているのが確認できる。立っているのにもかかわらず人間の頭から肩の部分が船から出る程度となっていることから、この船の大きさがわかる。そして船が木製であったということ、さらにこのような大型船を浮かべることのできる水量が江戸川にあったということも興味深い。次に中央部、向かって左側に竿を持った人物がいる。褌だけを身につけ、あとは裸である。写真から若い年齢に見受けられる。それから中央部に一人、小さい船に板を渡している人物がいる。上着を着て手ぬぐいでかぶっていることから女性ではないだろうか。

高瀬船の横に二艘の小船が横付けされている。一艘の小船に板を渡してこの小船に移動できるようにしている様子である。基本的に高瀬船の荷物は、平板を船や岸に渡して、この不安定な板の上を渡って、荷物を運んだ。岸近くになると川底が浅いために大型の高瀬船だと接岸できないからである。また、高瀬船の横に小船が停泊しており、小船のへりに立って帽子をかぶっている人物はおそらく高瀬船の乗組員ではなく、小船の関係者であろう。この小船の中には高瀬船と行き来するための板が数枚載せてある。写真に写っている他の高瀬船には小船が積まれた状態になっている。大型の高瀬船には、様々な用途に用いる小船が積載されていたものと考えられる。

さらによくみると、船首の近く、向かって左側に子供が二人いることがわかる。顔は見えないが、髪は肩まであることから女の子であろう。一人は岸辺の方をみて座っており、もう一人は小さな入り口のような部分から身を乗り出している。この入り口は対称的にもう一か所ついており、開けてあるのがわかる。

この二人の女の子については、高瀬船の船頭の子供ではないだろうか。彼女たちは船頭である両親とともにこの高瀬船に乗り込んでいたものと推定できる。家族が撮影された高瀬船は他にもある[9]が、記念写真のような感じがする。これは、親たちが停泊している高瀬船で仕事している間に、船の周辺で遊ぶ子供たちという雰囲気がして生活感がある写真である[10]。

二　セイジ（世事）の存在

この写真で女の子が身を乗り出している部分は、どうなっているのだろうか。実は、その下にはセイジ（世事）と呼ばれる部屋があったことが知られている。

このセイジ（世事）について、石井謙二氏は、

> 船頭たちの居室兼炊事場で、世事とは炊事場に対する船方言葉であり、百俵以下の房丁高瀬船には設けない。高瀬船以外では、利根川水系と荒川水系の艪が設けているが、いずれも川船としては長丁場を航行するため、こうした世事を必要としたものである[11]。

と述べている。このセイジ（世事）は船首側に設置されており、雨や風をしのぐ屋根があり、四角形をした出入り口が船の両側にあり、開閉できる仕組みになっている。

川船の資料として一八〇二（享和二）年の『船鑑』[12]が知られており、多くの川船が図入りで紹介されているが、他に上州艜や川越艜にもセイジ（世事）がみられる。

渡辺貢二氏は、

「上州艜」は江戸末期には姿を見せなくなったし、「川越艜」も後年は「高瀬船」と呼ばれるのが一般的だった。したがって、セイジのある川船は関東の高瀬船だけなのであり、高瀬船とはセイジのある大型船である、ということになる。[13]

と述べ、高瀬船におけるセイジ（世事）の重要性を指摘している。渡辺氏は、さらにセイジ（世事）について元船頭の方々の話を記録されている。

広さは船の大きさによっていろいろあって、まあ二畳から三畳くれェですが、まん中にいろりが切ってあって小さな畳を敷いて、ぐるりが板こになっているんですよ。こいつをひょいとまくると、米だの炭だの味噌醤油から灯油なんかも入っているんです。冬はこたつに入れるし、夏には蚊帳もつるんです。[14]便利にできているんですね。ふつうの家庭と同じですよ。

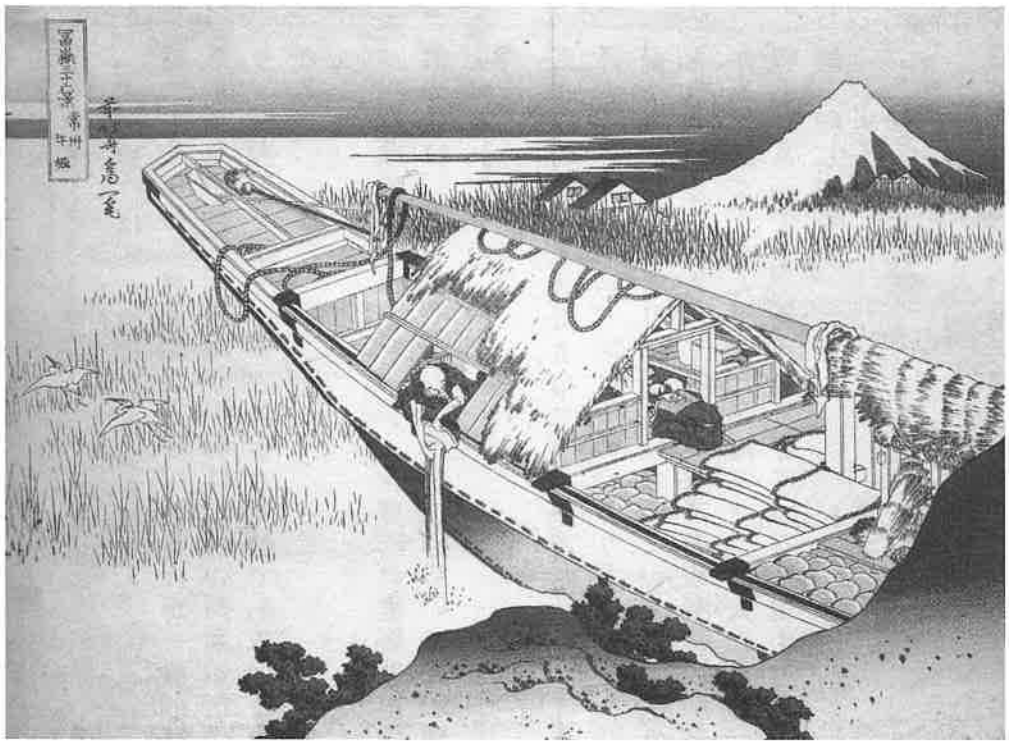
また、セイジ（世事）からの出入りについては、

二尺八寸（約八〇㎝）位ェのネトバをあげて出入りするわけです。うんと大きな船じゃ四枚、小さいので二枚、ふつうは三枚ネトバってのが多いんです。[15]

と記されている。したがって写真の女の子が身を乗り出している入り口は、ネトバとよばれるセイジ（世事）への出入り口であった。

このネトバとよばれる出入り口は、有名な葛飾北斎の「冨嶽三十六景　常州牛堀」[16]の浮世絵にもみられる。葛飾北斎はこの窓から釜の水を川に流す船頭の姿を絵の中にアクセントとして取り入れ、素晴らしい作品として仕上げている。船の中央部に帆柱が船体に沿って置かれており、舳先の構造がオモテタテイタ（表立板）といわれる水切りがない舳先を備えた高瀬船の特徴をよく描いている。浮世絵と高瀬船の写真を比較してみると、セイジ（世事）が三角形の屋根を持つ小屋の様な部屋として描かれている。近世後期の高瀬船のセイジ（世事）と昭和初期の写真のセイジ（世事）を比較してみるとかなり異なることがわかる。

しかし、基本的には印象画なので、北斎はよく高瀬船を観察しており、その特徴を捉えて描いていると考えるべきか。やや実際とは異なっていても見映えを考えて描いたかという問題がある。実はこの浮世絵の高瀬船には、間違いがある。浮世絵では、帆柱の先端を船首の方に寝かしているようにみえるが、折りたたみ式の帆柱を持つ高瀬船は船首の方に根元をおくようになっている。帆を組み立てる上で帆柱は根元が前に来なければ帆が立てられないのである。側面の構造も二枚の板を組み合わせており、これは従来の高瀬船の構造とは異なっている。[17]ただし、近世後期には、このような高瀬船があったのかもしれないとも考えられ、今後の課題である。



葛飾北斎「冨嶽三十六景　常州牛堀」
（千葉県立関宿城博物館所蔵）

三　家としての高瀬船

高瀬船においてセイジ（世事）と呼ばれる部屋の存在が家族の居住を可能にした大きな要因であろう。セイジ（世事）のある高瀬船に乗る船頭の家族にとって、船が家の役割を果たしていた。彼らは、高瀬船に寝泊まりしながら川を行き来していた。河川舟運が盛んな時代には、高瀬船の上で暮らす家族が数多く存在していたのであろう。

写真以外にも、家族として高瀬船に乗っていたことを示す記録がある。以前、流山市立博物館では、流山市に住む元船頭だった方に聞き取り調査を実施し、これを調査報告書としてまとめている。[18] また、その調査報告書のもとになる速記録もあり、船頭と家族について関連する箇所があり、いくつかを紹介する。まず、次のような会話が記録されている。

（昼間）船の時代だったからね。お母さんと一緒に乗ったって、そういうの多かったですよ。
（藤田）だから、生まれた時はおかで生まれて、船で育ったのです。
（中村）もう、一歳や二歳のときから船に乗っていたのですか。
（藤田）そうです。それだから、学校に上がったときに、お袋の叔母さんの家に預けられて、そこから学校へ行っていたのです。
（中村）どこの小学校へ行っていたのですか。
（藤田）梅郷の小学校。そこへ三年まで行っていてね。四年から新川小学校に移ったんです。
（昼間）俺が材木屋に行っていた時の写真に写っているから、大正十四年かな。[19]

話者の藤田つぎ氏は当時、流山市在住の女性で、一九一七（大正六）年の生まれ。船頭の子として生まれた彼女は小学校に上がる前までは高瀬船で両親と暮らしていたと述べている。船頭

の子供たちは、小学校に入学するまでは、仕事に従事する船頭である親とともに暮らしていたことがわかる。どこかに預けるということができなければ、子育ては、船の上でということになったわけである。

また、高瀬船とその生活場所のセイジ（世事）については、次のような会話が記録されている。

（平井）だけど、うちで持っていた船はかなり大きな船でダンプで砂だったら一〇トンくらいは積めたんじゃないですか。
（金子）そんな大きいの。凄いね。
（平井）で、後ろの方には、ちゃんと住まいが付いていたんですから。四畳半くらいの部屋があって……。
（山下）船には前の方にセジって言うのがありましたが、それとは別にですか。
（平井）ええ、セジとは別に後ろの方に四畳半くらいの座敷があって、屋根も付いているんです。屋根を上げて中に入るようになっていました。戸棚も付いていました。
（中村）船の中だけで生活しようと思えば、できるようになっていたんですね。
（平井）はい、できます。
（金子）いや、生活しようと思うんじゃなくて、生活していたんだね。
（平井）ええ、そこへ寝泊まりもしていましたから。
（金子）タヘエフネはどうだか知らないけれど。だから子供もいるから屑菓子を売るのもいたんだよ。
（平井）東京へ入ると、寝泊まりは船の中ですから。
（中村）はあ、船の中ですか。
（小谷）あれはセジっていうのかな。
（平井）セジっていうのもありましたな。
（小谷）中では明かりもとれるようになっているんだよ。
（平井）ランプでしたけどね。で、畳も敷いてありました。ま、頭はぶっつけますけど。[20]

話者の平井浩太郎氏は、当時、流山市在住、一九二六（大正十五）年生まれ、高瀬船の船頭の家に生まれ、船の名前は太平丸である。平井氏の高瀬船はかなり大型であった。話者たちはセイジ（世事）のことをセジと呼んでいる。平井氏は、自分の船にはセイジ（世事）と呼ばれる部屋とは別に船尾に屋根のついた四畳半くらいの部屋があったことを述べている。そして、船で寝泊まりし、生活していたことを記憶している。

四　船上生活者と支えあう人々

さらに、こうした高瀬船で暮らす人々を相手に商売をすることで生計を立てる人々もいた。話者の平井氏は次のように述べている。

（平井）ええ、悠長でしたね。で、市川あたりまで行きますとね、だんだん明るくなってきまして……（中略）……。今度は、テンマセン（伝馬船）[21]というのがありまして、あそこに味噌、醤油、お菓子、煎餅……（中略）……。そういう物を積んだ船が河岸の方から漕いで来るんですよね、それで船縁につかまって「お煎餅どうですか。」なんて言ってくるんですよ。
……（中略）……

（平井）市川あたりに行くと、そういう船が何隻もでてくるんですね。
（山下）それこそ、群がってくるような感じで……。
（平井）そう、だから、一番最初に船縁につかまったのが権利がありますよね。競争で漕いでくるんですから。
（金子）サッパ舟[22]で来るんでしょ。
（平井）そうです。小さい舟でね[23]。

高瀬船で寝泊まりする船頭と家族を相手とする食料品の販売船があって、それで生計が立てることができるほどの需要があったと考えられる。

野田市では、「野田を語る」という座談会が開かれて、その記録が残っているが、その中で、話者たちが同じような思い出話を語っており興味深い。

（岡田）で、また下へ下るというと橋があって、ここにも、稼ぎにやってくる人なのかおじさんがいて、橋の脚の間を通るのに、小さな伝馬（船）みたいなものに乗ってきて、橋をくぐるのを手伝ってくれた。それに、下っていっても上ってくるときも、小さい売り船がやって来た。いろんな商いの船。子供のころだから、きょうは来ないのかなぁなんて待っていた（笑）。
（枡田）それは、船着き場に、それとも……。
（岡田）船が動いているところへ、小さい船がやって来た。いろんなもの売りに来た。子供の食べるものとか、幾らかおかずになるものとか……。子供だったから楽しみで、きょうは売り船来ないのかなぁなんて、言った覚えがある。
（下津谷）一緒に動きながら商売するわけだ。
（岡田）そう。大きい船のわきにぴたっとくっついて、欲しいものをみて買ったの。
（下津谷）タイにある水上マーケットみたいだ。
（岡田）売り船が来ないときなんかがっかりしちゃって（笑）。
（枡田）それは、どのあたりに多かったのか。
（岡田）市川から下、船堀の手前あたりのところ。新川という川で、江戸川越えて東京へ入る川だけど、狭い川で、入るのに喧嘩になったりした。「キャプテンはできねえのか」なんて言って怖かった。ぶつかっちゃうほど狭かった。
（下津谷）今でいうと交通渋滞だ[24]。

話者の岡田ゆわ氏は女性であり、高瀬船に長く乗られていた経験を話されている。

また、高瀬船を航行に苦労する川の難所で船を動かすための人足仕事があった。特に関宿は利根川と江戸川が合流するところで逆川と呼ばれる川があることで知られている。江戸川と利根川の間で水位の差があり、「棒だし」と呼ばれる水量を制限する機能を持つ石堤がつくられており、狭窄部であった。岡田氏は次のように述べている。

（岡田）私は随分（高瀬）船に乗ってあるった。東京へはよく行ったが、関宿に行くにはたいへんだった。たった一回だけ行ったが、関宿に行くと川が狭まっているの。そこに段がついていて、狭いところを抜けて向こう側の広い利根川に出るのに、神楽算（巻上機）というのがあって、おじさんたちが綱をつけて、一回ずつ巻き上げて船を上げるの。狭くて段がついて

いるのでたいへんだった。

（枡田）水流に段差があるわけか。

（岡田）こっちの江戸川が狭くて、向こう側の利根川が広いから、水の段が違う。子供のころだから、よく覚えていないけど……。そこから上げてもらうのにおじさんたちはヨイトマケ、ヨイトマケと言ってやっていた。四人くらいだったかな。その下に砂をまくこともあった。そういう記憶がある。

（下津谷）それは「棒だし」といって、関宿にあった。何というか、石垣を築いて、川幅を狭めていた。そこの水位が違うというのは、何か本で読んだことがある。それで、船を通すのに、陸地の人や何かが手助けしていたという……。[25]

この「棒だし」と呼ばれた狭窄部の航行については、水流や段差への対処が難しく、船頭だけではなく、人足の手を借りていたことがわかる。渡辺貢二氏は元船頭の方々より次のような話を伺っている。

船頭あがりがほまち仕事でやっていたんです。内河岸にも向河岸にも一〇ぱいくらいずつ小さな舟もやってて、何十人もいてねェ、境の船ァたいがいに内河岸の舟ェ頼むんだけど、まあたいてい決まってからねェー、あれァだれそれの船だからだれがやるって、向こうでもわかるんですァ、「頼むぞーッ」てェと舟で迎えにくる。上りも下りもこのひとらに頼むんだけど、上りがおっかねえんですァ。船ェおっ立つからねェ、それで女と子どもはおかァあげっちまうんです。[26]

こうした川の航路のなかで乗組員だけでは対応が難しい場所があり、そうした状況下で「船を曳く」人々がいたことが記録から知ることができる。彼らは、常時、難所周辺にいて、これら高瀬船の要請に応じて対応し、熟練した方法で船を曳き、収入を得ていたと考えられる。

また、「湯船」という川船があり、これは、『船鑑』にも掲載されている。[27]「動く銭湯」ということになろうか。高瀬船の船頭と家族のための入浴設備を持った船があった。

おわりに

高瀬船ばかりでなく船とともに暮らした人々も遠い過去の記憶となってしまった。船頭とその家族や船の暮らしを支え合った人々がいて、船は動き、物が運ばれていったことを忘れてはいけない。

以前、前関宿城博物館客員研究員・展示協力員・関宿町史編纂委員だった林保氏から、林氏が若い頃、関宿小学校の教員をされていた頃に、夏休みが終わり新学期が始まってもなかなか登校してこない船頭の子供たちを学校に来させるために何度も河岸場に迎えに行ったことがあったという話をされていた。

船の上で暮らす人々は「関東」だけに限ったことではない。映画「泥の河」（原作・宮本輝（太宰治賞受賞））では昭和四〇年代の大阪にも船で生活する家族が登場する。また、アジアに目を転じてみれば、蛋民とよばれる中国広東省、福建省、海南省、香港、澳門（マカオ）の沿岸地域や河川で生活する水上生活者の存在が知られている。こうした視座が河川交通史にも必要である。

また、写真や聞き取り調査記録が重要な史料となってきている。例えば、アジア・太平洋戦争における沖縄戦について、その生存者からの貴重な証言を集めてまとめた著作[28]など、戦争の記憶を風化させない取り組みがなされている。

今後、関宿周辺の河川と舟運の状況、河川水運の衰退過程、江戸川の環境悪化の推移などについて聞き取り調査記録に興味深いものがあり、引き続き調べていきたい。

註

(1)「利根川圖志」(『茨城県史料　近世地誌編』(茨城県、一九六八年)四四〇頁

(2)『学校教材用資料目録第三集・写真資料Ⅰ』(流山市立博物館、一九八四年)、『学校教材用資料目録第一三集・河川関係資料』(流山市立博物館、一九九四年)、『写真集　利根川高瀬船』(千葉県立大利根博物館(現千葉県立中央博物館大利根分館)、一九九四年)、『写真が語る野田の歴史と文化―市民がつづる郷土への想い―』(野田市郷土博物館、一九九七年)、流山市立博物館調査報告書一五『懐かしの流山―写真にみる日々の暮らし―』(一九九八年)、『幸手物語―川と道―』(幸手市教育委員会、二〇〇二年)など。他に千葉県立関宿城博物館や流山市立博物館から刊行された企画展の図録が有益である。

(3)黒田日出男『謎解き洛中洛外図』(岩波書店、一九九六年)、同『龍の棲む日本』(岩波書店、二〇〇三年)、同『源頼朝の真像』(角川学芸出版、二〇一一年)など。

(4)須藤功編『写真でみる日本生活図引1　たがやす』(弘文堂、一九八八年)、以降シリーズで刊行された。なお、写真資料の重要性については、小川浩「記憶装置としての絵画と写真」(『懐かしの流山～写真にみる日々の暮らし～』(流山市教育委員会、一九九八年)所収)が示唆に富む。

(5)渡辺貢二『高瀬船』(崙書房、一九七八年)、同『続高瀬船』(崙書房、一九八〇年)、同『利根川高瀬船』(崙書房、一九九〇年)、流山市立博物館調査報告書一〇『河川と流山』(一九九三年)など。

(6)前掲『写真が語る野田の歴史と文化―市民がつづる郷土への想い―』八一頁より転載。

(7)前掲『写真が語る野田の歴史と文化―市民がつづる郷土への想い―』八〇～八三頁

(8)松丸明弘「江戸川舟運の近現代化過程への展望」(『千葉県立関宿城博物館研究報告』第五号(二〇〇一年)所収)

(9)紙面の関係で掲載を割愛するが、「辰太郎船」と題するもので、前掲『幸手物語―川と道―』一〇五頁。この写真は、前掲『写真集　利根川高瀬船』四九頁にも掲載されている。

(10)また、子供の姿はないが、夫婦船頭と題する写真があり、紹介されている。前掲『写真集　利根川高瀬船』二四～二五頁。

(11)石井謙二『ものと人間の文化史　船Ⅱ』(法政大学出版局、一九九五年)一九七頁

(12)船の科学館叢書7『船鑑』(船の科学館、二〇一三年)がこの史料を丁寧かつ綺麗にカラー図版化している。

(13)前掲、渡辺貢二『利根川高瀬船』五二～五三頁

(14)前掲、渡辺貢二『高瀬船』五九頁

(15)前掲、渡辺貢二『高瀬船』五九頁

(16)牛堀は霞ヶ浦の東岸、横利根川と北利根川との合流点付近に位置した河岸で、霞ヶ浦の出入口として水上交通の要衝であった。「富嶽三十六景」は一八二三(文政六)年頃より作成が始まり、一八三三(天保二)年頃から一八三五(天保四)年頃にかけて刊行されたと考えられている。

(17)この帆柱の設置や側面の構造については、松井哲洋氏より御教示いただいた。松井氏は、北斎の描いた高瀬船は、実はよく観察されて描かれたものであり、見映えを考えて、あえて帆柱の先を船首側に向けて描いたのではないかという可能性を示唆された。

(18)この調査記録が、編集されて流山市立博物館調査報告書一〇『河川と流山』(一九九三年)として刊行された。

(19)前掲『河川と流山』九頁。なお、この調査報告書の数倍にもなる分量の速記録が残されており、本稿はそれらも参照した。

(20)前掲『河川と流山』一二九頁

(21)廻船などに搭載され、付属元の船(親船・本船)と陸上との間の荷役・連絡や親船の出入港時の曳航などに用いた小型の船。艀・橋船・脚継船などの別名がある。

(22) 櫓を使う手漕ぎ舟のことでサッパ舟とも呼ばれている。舟の形が笹の葉の形に似ていることからこのように呼ばれたとする説がある。
(23) 前掲『河川と流山』一一五頁
(24) 「座談会「野田を語る」②河岸と川の暮らし」(『野田市史研究』第四号(一九九三年)所収)一三～一四頁
(25) 前掲、「座談会「野田を語る」②河岸と川の暮らし」一二頁
(26) 前掲、渡辺貢二『高瀬船』五九頁
(27) 前掲『船鑑』二〇頁
(28) 謝花直美『証言　沖縄「集団自決」―慶良間諸島で何が起きたか―』(岩波書店、二〇〇八年)

(まつまる・あきひろ　当館展示協力員)