

塩野川舟場に伝わる「れいの御前」という伝説がある。『京都から陸奥の国にやってきた一人の男（役人）を、きれいな女が追っかけて来た。女は身ごもっていて、長旅の疲れから元舟場あたりで歩けなくなってしまい…。』江戸時代の話であろうか。“舟場の渡し”は陸奥の国へ下る阿武隈川沿岸をルートとする玄関口として重要な機能を果たしていた。

現在の国道349号線・丸森町の先から角田へ通じる道路は、地元の人は「梁川街道」と呼んでいた。蚕都梁川へ糸買う商人や蚕種を買い求めて耕野街道を経て“舟場の渡し”を渡ったのであろう。



梁川街道と呼ばれていた現国道349号線角田地内

少なくとも中世には奥州街道に劣らないほど人の往来があったと言われている。

舟場への道は、明治9年に幅7尺・長さ11.5尺の土橋・塩野川橋（現西塩野川橋）が架橋されたことにより、通称横丁通りと元舟場を結ぶ道路が整備され、耕野街道と言われた。途中、道端に舟旅の安全と水難除けを祈願し、熊野神社と水天宮を祀

っている。水天宮は以前、船着き場付近にあったが、河川改修の際現在地に移された。

「舟場の渡し」の歴史は古く、明治から遡ること約150年前の享保16年(1731)「梁川村指出書上帳」（代官が変わった時に差出す村の明細書）によると「舟場の渡しは馬舟一艘、歩舟一艘」とある。すでに、18世紀中頃には、“渡し”は阿武隈川の兩岸を結ぶ重要な交通機関であった。

“渡し”は旅人の輸送にのみならず、川西の大枝村の農家にとっては、対岸の田畑へ毎日何回となく渡船の世話になっていた。その土地とは、広瀬川の河口にある大中島という広大な耕地で、阿武隈川の流路の変化で分断され対岸になった土地。この地一帯は洪水があると、境界が分からなくなり、隣地との争いが絶えないことから別名「論地」と言われていた。また、近隣住民に於いては、春秋欠かさず万蔵稻荷神社へ詣でする者多く、また、5・6月頃になると宮城県越河へ「ウルイ」採りに出掛ける多くの人たちに利用された。



大正期の“舟場の渡し”

明治8年の「梁川舟場渡船場」の利用状況を見ると、一日に梁川村から対岸へ往復した人は350人、近隣村からの渡船者340人、外に他郡の通行者も含めると1日に約700人が利用していることになり、舟場界限は毎日大変な賑わいだったことが想像できる。

馬舟には、馬1頭に米俵2俵（一駄と言った）を積み、そのまま乗船した。渡船中の事故に備えて腰から厚鎌を離さなかった。それは、いざと言うときに馬の腹帯を切って馬だけを助けるためだった。

渡船の途中で馬が暴れ出し、川中に流されたこともあって、それから舟の構造は幾度か変わったという。

乗船者の溺死事故の記録もある。『嘉永4年(1851)7月10日、梁川舟場の渡船が難破沈没し乗員30人が溺死したと見られる』とある。船頭の老齢と舟の老朽化によるとされている。舟が川を渡る時は、明治の頃は一時上流に竿をさして上り、流れに乗って対岸の船着き場に着いた。



舟場から大枝へ渡る様子（梁川町史所収）

大正中頃に入ると兩岸に鋼線を張り、滑車伝いで漕ぐようになった。それによって渡船が容易になり流される心配もなくなった。上図は大正14年頃の渡船の様子を描

いた絵図。広瀬川に架かる幅約1.8米の木橋を渡り中洲へ、そこから渡しで阿武隈川を渡った。その木橋の初代は明治23年に架けられた鬼石橋で、橋脚はなく、舟を並べて板を敷いた「船橋」であった。

当時の船頭は、佐藤久太氏と森栄蔵氏が交替で行った（大正年間）。

大正8年に梁川・藤田間の道路が県道に編入となり、利用者も増え、舟体も幅2間、長さ6間とやや大型化し、車馬の乗降が容易になった。船頭の給料は県から日給で支給されることになり、舟賃は無料となった。

阿武隈川舟運と梁川河岸

文治5年(1189)の資料に源頼朝の「奥州討伐」で敗れた奥州藤原軍の臣佐藤基治の一族が『家財不^{のこらず} 残舟二積阿武隈川ヨリ御^{まかりくだる} 当国江 罷 下』とある。中世の世から阿武隈川は物資輸送に利用されていたことが分かる。それが、17世紀に入って幕領年貢米を江戸に廻米する必要から、阿武隈川を水上輸送の航路として本格的に取り入れられた。

その歴史は川浚いから始まり、寛文4年(1664)に渡辺友恵、同11年(1671)河村瑞賢らによって難所の改修が行われた。

それまでは、阿武隈川の舟路は日本三大急流に挙げられるほど険しく、荒浜に出るには命がけの川下りであった。特に柴崎（五十沢）から沼の上（耕野）や水沢（丸森）までは刑部滝、梁滝、兜滝など九つの滝があって、渡航の安全を祈願し、栗生（富野）に「九滝神社」を祀ってある。その難所に

至っては舟から荷を下ろし、馬か人の背で沼の上や水沢まで運び、そこから再び舟に積んで荒浜まで下ったこともある。それが河村瑞賢らによって川底が改修されその必要がなくなった。

福島から沼の上・水沢までは「小^{こうかい}鵜飼舟」と称して、長さ7間2尺、幅5尺の舟が使われ、舟には米50俵積載できた。沼の上・水沢から下流は、ひと回り大きい^{ひらた}鵜舟（110俵積載）に積み替え荒浜へ下る。さらに、小^{こまわし}廻船（250俵積載）に積替え太平洋に出て寒風沢（松島）から千石船（2500俵積載）で航海、江戸へ向かった。



荒浜で積替える城米（国見・深山神社奉納絵馬）

このように幾度も積替えを行うため、コボレ米や濡れ米が生じたりすることから1俵は4斗2升3合詰める規則があった。寄港地には役人がおり、検量の結果欠米が生じた場合は、差し米を施すが、3カ月余りかかって江戸に着く頃は、俵はペチャンコになっているのもあったという。江戸へ届けるまでは生産農家の責任であり、難破船ともなれば水夫は逃げ、農家は翌年から年貢が割増しで納入しなければならない重い負担が課せられたこともある。

梁川河岸から沼の上・水沢まで1日2往

復し、年間約5千5百俵を積み出した（寛保3年・1743）。福島から沼の上間の12河岸を含めると約10万俵が江戸に送られた。これらの御城米は秋の収穫期から2月頃までに川を下るので、その時期は1日3・40艘が川を下ることになる。廻米船は他の舟より優先権を与えられており、米旗を掲げ水しぶきを上げて数艘先を争って下る光景は元舟場の風物詩であった。

明治4・5年になると、年貢米は金納になり廻米船は姿を消すことになるが、舟路は生活用品などの輸送は続けられ衰退することはなかった。明治18年(1886)下半期の梁川河岸（八幡河岸）の移入荷物取扱量は、穀類174屯・砂糖13屯・塩109屯・塩鮭・鰯・昆布など55屯、総量は約473屯に及び、荒浜、仙台等から入荷した。移出品目は太物（厚繊維物）や肥物（搾粕）で圧倒的に入荷物が多い。仮に1艘に2屯積載したとして237艘、年間を推定すると2倍の474艘の舟が入港したことになる。

水夫は1艘に船頭が1人舵を取り、外に^{ひろ}舟子2人～3人が付き、上りの時は70尋（約百米）の綱を曳いて上った。川下から風が吹く時は帆を膨らませて上る様子は壮観だったと言う。

明治17年には「逢隈川漚船會舎」を設立、仙台・福島間に蒸気船の運航を開始した。資料によると福島午前6時出発、仙台午後6時着、毎日運行で乗船料金は1円とある。ただし、東北線鉄道が開通すると廃止になり、わずかな期間であった。



蒸気船運航のチラシ（部分）

伊達の浜

元舟場の梁川河岸は福島河岸に次いで取扱量や商人の出入が多く、江戸中期頃から「伊達の浜」と呼ばれるようになった。

当時を語る人はいなくなったが、梁川町史「口伝え」編に大正初期、元舟場で阿武隈川を往来する舟を眺めて育ったという古老の話に「当時1日に舟場に着く舟は8艘ぐらい。茶屋が2軒、米蔵は4棟あった」。また「江戸時代には1日何十艘も米を積んだ舟が川を下ったと先祖から聞かされていた」と載っている。

元舟場に住する氏家松次郎氏宅は、昭和初期に梁川橋が架設されるまで、水夫や渡船業者を相手とした日用品を商い、以前は茶屋や宿屋を営んでいたと言う。舟場周辺には江戸時代に越後などから移住したという人家がみられるのも、河岸は物流の基地だけでなく、数々の文化を生み、町の活性化に寄与した。

昭和7年に福島県が発行した「地域社会実態調査」に次のように記載されている『往時当町ハ伊達ノ浜ト称セラルル程ニ、海産物ノ取引盛ニシテ掛田・保原・桑折・湯野

・瀬ノ上方部ヨリ仲買商雲集（方々から集まる）シタル…云々』と近郊町村に至るまで「伊達の浜」は物資交易の拠点であった。さらに、『…料亭遊郭等繁盛ヲ極メタリ』とあり、「伊達の浜」は当時、広瀬川界限に軒を連ねる花柳界の賑わいに大きく貢献していたとみられる。



広瀬川界限の遊郭“木羽楼”（大正12年）

明治20年に東北本線が開通し舟運は貨車輸送に、さらに、昭和2年には梁川橋が架橋され“渡し”の役目は終えることになるが、今日の梁川町の繁栄の陰に「伊達の浜」と呼ばれた塩野川元舟場があったことを後世に伝えることが出来れば幸である。



昭和2年に架橋の初代梁川橋