

## シリーズ「富士川水運」①（全8回）

江戸時代から昭和初期まで山梨県と静岡県を結ぶ重要な輸送ルートの一つ「富士川水運」。現在の清水港発展の原点となった「水運」について、甲州からの年貢米（甲州廻米）を中心にお話して行きます。

戦国時代、武田氏が治めていた「甲斐」と「駿河」の交流は、山の中を縫うように進む「甲州往還」「駿州往還」などと呼ばれる道に頼っていました。甲府より身延を経由して清水区興津に入る道と、身延付近で富士川沿いに南下し、富士市方面にたどり着く道です。甲斐と海とを結ぶこの道で駿河から重要な「塩」を運んでいました。戦国時代、今川氏の滅亡と共に、この道で武田軍は駿河方面へと進軍。「塩」と「湊」を確保し、清水に江尻城、武田水軍の拠点として袋城などを築きます。

江尻という地名は、一般的には、巴川「江」の河口「尻」から取られたとされていますが、甲府盆地の南端、富士川町では、釜無川と笛吹川が合流し富士川の始点となるこの土地を「戸間口」と呼び、富士川を「江」、江尻を富士川の終点「尻」とする見方があるそうです。

関ヶ原の戦いで、天下を取った徳川家康は、甲州と駿河間の新たな物流手段として慶長12年（1607）京の豪商として知られる「角倉了以（すみのくら りょうい）」に富士川の開削を命じます。

角倉了以は「茶屋四郎次郎」の茶屋家、「後藤四郎兵衛」の後藤家と共に、京の三大豪商として知られた「角倉」家に生まれました。角倉家は、近江國の出身で「吉田」姓を名乗っており、佐々木家の分家と言われています。室町時代中期に上洛し、幕府のお抱え医師になります。その後、医術により財を成した吉田家は、その資金をもとに土倉業（貸金業）を営むようになります。その際屋号として用いたのが「角倉」。これは、上洛して以降、代々住んでいた桂川に面した嵯峨には古くから、官倉（幕府の米蔵）があり、京の西の倉は「角倉」と呼ばれていた事に由来します。了以が移転建立させた「千光寺」（京都市西京区嵐山）の資料によると、了以の代になり、医療を営む「吉田」姓から土倉業を営む「吉田」姓を屋号と同じ「角倉」と名乗るようになったそうです。

信長の時代、楽市楽座の奨励により「帯座」の経営で富を増やします。豊臣時代に「帯座」が廃止になると了以は、蓄えた財を基にして、東南アジア（主にベトナム）との朱印船貿易に活路を見出します。1603年、徳川家康は他の豪商に先んじて了以に通商を命じます。伊賀越えの際に、尽力したとされる茶屋四郎次郎よりも先に通商許可が出た背景には、医術に詳しい角倉家による漢方薬輸入が、家康に気に入られたという説もあります。それ以降、毎年のように「朱印状」を賜いますが、1605年の京都大堰川（おおいがわ）【現在の桂川】の開削事業を始めとする河川開削事業にも着手していきます。



【釜無川と笛吹川が合流する富士川の起点】  
（山梨県富士川町）



【角倉了以木像】  
（京都市：千光寺）

※このシリーズは「富士川水運」について紹介するもので、今回は連載1回目です。

山口 博史(やまぐちひろふみ)昭和43年 静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。

## シリーズ「富士川水運」②（全8回）

京都の豪商「角倉了以（すみのくら りょうい）は、朱印船貿易によって更なる財を蓄え、新しい事業として、1605年、丹波と京都・嵐山を結ぶ大堰川（おおいがわ）の私費での開削を始めます。

丹波地方と京都への街道は、間に広がる丹波山地を越える為、人馬に頼る輸送には難所となっていました。その中であって、「大堰川」は、丹波盆地から山々を縫うように進み、角倉了以の住む京都嵐山を通り、大阪湾に注いでいます。以前、備中を訪れた際に、沼地や浅瀬を行き来する舟での運搬を目の当たりにした了



【大悲閣入口付近の大堰川】（保津川）

以は、これを「大堰川」に応用して大量に物資を運搬する事が出来ないかと思いつきました。ただ、嵐山より上流には、舟を阻む幾つかの難所がある為、「舟運」を阻んでいました。その難所を解消して、舟での運行を安全に行う為の開削事業を幕府に申し出ます。

徳川時代に入って間もない時期もあり、この開削における費用は角倉了以の私財で負担し、その費用は完成後の船の通行代で賄うという申し出を幕府にしました。通行代は1隻1回2貫500文（江戸時代初期1両=1貫=4000文、金1両=約10万円）と換算すると1文=2.5円、約201,250円になります。そのうち、1貫は幕府に上納、250文は船加工代、残りは所得とし

ました。一隻約2トンの運搬能力のある高瀬舟による舟運の確立によって、それまでの人馬の陸運より物流は倍増し、その都度入る通行代は幕府にも角倉家にも有益となりました。この「大堰川」とは、流域によって「大堰川」「保津川」「桂川」と呼び名が変わって居ますが、淀川水系の桂川の事です。舟運の必要が無くなった現代でも「保津川下り」として観光財源となっています。

1607年（慶長12年）2月、大堰川開削事業の実績を基に、徳川幕府は了以に富士川の開削工事を命じます。この富士川の開削に関しても、信州、甲州の年貢米を迅速に江戸へ輸送する手段が欲しい幕府と、巨万の富を得ている「豪商」への幕府、諸大名からの風当たりを弱める一方で、整備後の通行料による利益を見込む、まさに一石二鳥+αの効果を角倉了以は考えたのではないのでしょうか。江戸幕府では「戦に備えた米を江戸・大坂に備蓄しておく」という方針が取られており、甲州からの年貢米は江戸へ運ぶ方針になっていました。江戸へ向かう街道には、笹子峠を始めとする急な山間地が多く困難な為、甲府盆地を流れる河川を利用し、清水港を経由して、江戸に運ぶルートが考案されました。甲府盆地の南側に位置し、釜無川と富士川が合流する鰍沢（現在の山梨県南巨摩郡富士川町）から岩淵（富士市）まで約18里、高低差約250m、当時18カ所の難所がある富士川の開削に挑んで行く事になります。



【釜無川と富士川の合流点】（富士川町）

※このシリーズは「富士川水運」について紹介するもので、今回は連載2回目です。

山口 博史(やまぐちひろふみ)昭和43年 静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。

## シリーズ「富士川水運」③（全8回）

京都の豪商「角倉了以（すみのくら りょうい）は、朱印船貿易によって蓄えた財を基に、大堰川（おおいがわ）の開削を完成させ、丹波と京都は舟を用いる水運という方法によって結ばれました。

1607年（慶長12年）2月、この大堰川開削事業の実績を基に、徳川家康は了以に富士川の開削工事を命じます。



【甲州三河岸があった旧鵜沢町】（南巨摩郡富士川町）

鵜沢（現在の山梨県南巨摩郡富士川町）から岩渕（富士市）まで約18里、高低差約250m、当時18カ所の難所があるとされ、「天神ヶ滝」「屏風岩」「銚子の口」と呼ばれる三大難所がありました。

大堰川でも使用している「高瀬舟」（たかせぶね）の特徴は、海で使う舟と違い、小型で幅は狭く、細長い船体で、船底は平面になっています。喫水が浅いので、川のように水深の浅い場所でも運用出来ますが、平らな船底は弱く、水面下の岩による破損は、即沈没の危険がありました。

甲州米の回漕を主目的とする「富士川水運」において、晩秋から春の時期の渇水期を克服し、安全な水路を確保する開削方法が求められていたのです。

角倉了以は、周辺の村人を動員し、縄や竹籠を巧みに使い、大岩は、火で加熱し錐状の金属を付けた大型の杭を人力で落とす櫓を駆使して粉碎するなど、まさに人力での開削の様子は「富士水碑」（富士川町）に書かれています。

「滝ノ如ク有ル者、広クテ浅ク有ル者、石ノ水上ニ出デテ有ル者、潜テ伏スル者、其ノ滝ノ如キハ高キヲ削チテ之ヲ平ニシ、其ノ広クシテ浅キハ石ヲ積ミテ之ヲ狭クシ、其ノ石ノ水上ニ出ズルハ焼爛シテ之ヲ碎ク、其ノ潜リテ伏スルハ径尺長サニ丈ノ錐頭杖ヲ作り、浮楼ヲ構工以テ之ヲ下シ、轆轤ニ因ツテ以テ之ヲ拳ゲ、必ズ碎テ後チ之ヲ捨ツ、財力労費ノ多少ヲ厭ズ、是ヲ以テ功成リテ舟ヲ通ズ」。



【富士水碑】（富士川町）



【富士川開削の図】（富士川町所蔵）

※このシリーズは「富士川水運」について紹介するもので、今回は連載3回目です。

山口 博史(やまぐちひろふみ)昭和43年 静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。

## シリーズ「富士川水運」④（全8回）

京都の豪商「角倉了以」によって開削された富士川は、その後、慶長19（1614）年に再改修の幕命を受けた息子「与一（素庵）」によって同年7月に竣工しました。その後、徳川忠長（家光の弟）が甲斐・駿河・遠江の三国の領主となった寛永年間（1624年～）より、甲州の年貢米「甲州廻米」を清水湊に川下げる「富士川水運」の本格的な運用が始まります。

「甲州廻米」は、甲州三河岸（山梨県富士川町）と呼ばれる「鵜沢河岸」「青柳河岸」「黒沢河岸」より船積みされ、富士川河口付近の岩淵河岸（富士市）で陸揚げ、蒲原浜を経て、清水湊に運ばれました。

信州・甲府方面より流入する釜無川と、石和方面より流入する笛吹川との合流点にある甲州三河岸で年貢米を集積し、富士川を下る為の船積みをしました。甲州廻米は、搬入された地域により分担され、甲府代官所が管轄する釜無川上流の甲府地域と諏訪分の年貢は「鵜沢河岸」で、市川代官所が管轄する周辺の年貢米は「青柳河岸」で、石和代官所が管轄する笛吹川上流の石和地域の年貢米は「黒沢河岸」で、それぞれ分担され舟積みが行われていました。



高瀬舟（京都・高瀬川）

寛永2年（1625年）、徳川家光の弟忠長が甲斐・駿河・遠江三国の領主になる頃から廻米の川下げが増えはじめ、以降、宝永4年（1707年）には甲府代官の依頼を受けて清水湊に甲府廻米置場が設置され、享保の改革により甲斐が幕府直轄地になる享保9年（1724年）以降は富士川舟運による廻米の取り扱い量は年によって六万俵を超えるようになりました。廻米の川下げに使われていた舟は、「高瀬舟」と呼ばれる船底が平面で前後が高い和舟で、長さ七間二尺（約13m）、横幅六尺（約1.8m）深さ二尺八寸（約0.8m）で三十二俵については、混載を禁止し、濡れ米、湿り米などに関しては、弁償の対象に

なった為、通常は1艘二十八から二十九俵が積まれていました。川下げ時、三河岸（鵜沢）ー岩淵間は6時間から8時間で到着したようですが、川上げの際は、4名で川伝いに人力で上る為、4日から5日かかったそうです。安永9年（1780年）には、舟運での船の総数は約三百艘となり、内訳は甲州商人が約二百四十から二百五十艘、岩淵河岸が約五十から六十艘を持っていました。

岩淵河岸に到着した廻米は、清水湊を目指すのですが、ここで船から上げられ牛馬で陸路、蒲原海岸へ向かいます。この間の費用に関しては、岩淵村の「一村請」となりました。名主が廻米問屋となり主宰し、駿府代官の手代・甲府代官の手代が交代で監督、甲州の年貢米を納めた村々の名主、三河岸の問屋の代表が、廻米の輸送が終わるまで岩淵河岸で立会い作業が行われた。米一俵三斗七升（約55.5kg）と定めており任意の俵を選んで調査され不足があれば、三河岸の問屋が弁償（弁米）しました。また川下げ時の濡れ米・湿り米も同様に弁償され、時価より安価で払い下げられました。この「はいたて」という検査は、蒲原浜・清水湊でも行われました。



岩淵河岸跡付近にある了以碑（富士市）

※このシリーズは「富士川水運」について紹介するもので、今回は連載4回目です。

山口 博史(やまぐちひろふみ)昭和43年 静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。

## シリーズ「富士川水運」⑤（全8回）

富士川の開削により、甲州の年貢米「甲州廻米」は、甲州三河岸より清水港を經由して江戸というルートが確立されました。今回は、甲州三河岸よりの年貢米が陸揚げされた、「岩淵河岸」を取り上げます。

戦国時代の富士川下流の流れは、現在より東側の富士市中心部寄りに本流があり、現在の流れは、支流であったようです。その後、台風等により川瀬が変位し、江戸時代初頭には、本流と支流が入れ替わった為、



岩淵河岸跡（富士川橋上流側：富士市）

東海道の早期整備を目指す幕府は、岩淵村に、富士川渡船役を課す事にします。また、同時期に、岩淵河岸より下流での出船を禁止します。これにより、東海道を通行する人や荷物は、岩淵河岸より下流で、富士川を渡る事が出来なく成りました。これは、甲州廻米川下げ時にも厳密に守られ、岩淵河岸の繁栄にも繋がって行きます。

寛永二年（1625年）、徳川家光の弟忠長が、甲斐・駿河・遠江三国の領主になる頃から、甲州廻米の川下げが増えはじめ、享保の改革により甲府が幕府直轄地になる享保九年（1724年）以降は、舟運による廻米の量は年間六万俵を越える量になりました。この頃には、周辺地域からも多数の新河岸設置の申請や出入（訴訟）が出される様

になりましたが、その都度、岩淵村から代官所には、東海道設立以来の「渡船役」としての岩淵の重要性と、岩淵村渡船場より下流への船出を厳禁とした幕府の通達などを記した歎願書等で新規参入を防ぎました。元文五年（1740年）にも直接、廻米を積んだ船を蒲原浜へ乗入れる事を禁止する歎願書が甲府代官宛に出されています。

宝暦二年（1752年）に「五貫島」より新規河岸場の申請が代官所に出されますが、この時提示された内容は、以降の廻米輸送に関して岩淵村に新たな負担を生じる結果となりました。「五貫島」よりの提案は、幕府より岩淵村が毎年受け取っている「渡船事業整備の富士川の定渡船（渡し舟）3艘の新造費用」を自分たちが負担するので、新たな河岸を認めて欲しいというものでした。岩淵側も、対抗策として、代官所に同様の負担を受け入れる旨を伝えました。幕府側からは、新設の河岸が岩淵河岸より下流になる為、是を理由に五貫島の新河岸を許可されませんでした。費用面では、従来通り新造船3艘分（27両）は現状通りに渡す代わりに、廻米の無賃附送り負担を受けれる結果となりました。これは、当時の岩淵―蒲原浜陸送分に換算して10～15%の輸送分の負担となりました。

年貢米の輸送は、10月末から翌年5月頃まで行われており、陸送に当たっては、農耕牛馬の徴発令命令が代官の手代より出され、周辺村々に牛馬が割り当てられました。冬の農閑期は主要な収入源になりましたが、豊作の年や冬場の悪天候などで輸送が長引き、田畑を耕す春を迎えると、牛馬の確保が難しくなり、費用負担が増大する為、甲府代官から助成金が支給される場合もありました。記録に残っている文化八年（1811年）の陸送請負金は、2両13分余りが村の欠損となったようです。

岩淵河岸は、その後も、東海道を参勤交代で行き来する大名行列の渡船や、時には朝鮮通信使の通過の際には、舟を繋いで舟橋を掛けるなどの渡船役の業務を続け、廻米を始めとする甲州からの木材、炭、煙草などの産物の川下げ品と、清水湊から運ばれた「瀬戸内塩」を主力とした川上げ品が、上下に行きかう富士川水運の要所としての役割を果たしました。

※このシリーズは「富士川水運」について紹介するもので、今回は連載5回目です。

山口 博史(やまぐちひろふみ)昭和43年 静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。

## シリーズ「富士川水運」⑥（全8回）

東海道日本橋より15番目宿場「蒲原宿」は、江戸時代当初より富士川による水害、地震などの天災により、度々被害を受けました。蒲原町史によると、角倉了以の富士川開削工事後の慶長17年（1612年）蒲原地域は大洪水に見舞われています。天正10年（1582年）頃まで「支流」だった水神社の西の流れが、この工事以降、「本流」になり、現在に至る富士川の流れになりました。その影響で、対岸の東側の水害は減りましたが、逆に西側（蒲原側）は田畑20町歩が流される大被害が発生、さらに対岸の雁堤完成後は、加島での五千石造田した事とは対照的に、洪水被害が増し、堤防の構築、破壊が繰り返されたようです。

江戸時代初頭の慶長年間の東海道は、宿場自体が現在の新蒲原駅西南の位置にあり、岩淵より富士川沿いに下り、現在の日本軽金属株式会社 蒲原製造所内を抜け、海岸線に並行するように宿場に入る、鎌倉街道に沿っていたのではないかと考えられています。ただ、当時の蒲原宿の記録と街道の記録は、元禄12年（1699年）8月の大津波による宿場の壊滅によって、ほとんど残っていません。蒲原町史では「大津波」となっていますが、大型台風による暴風と大規模な高波によって、海岸に近かった蒲原宿が飲み込まれたようです。100軒以上の建物が倒壊し、住人、旅人合わせて60人以上の死者を出すなどの大惨事となり、結果として宿場自体を御殿山麓側に移動し、東海道も同様に山沿いに移る事になりました。

廻米の富士川舟運において蒲原宿は、岩淵から陸送された廻米を蒲原海岸から清水湊へ輸送される部分の権利を有していました。廻米は小廻と呼ばれる小型船（200石から300石積）で清水湊に運び、廻米置場で留置された後、千石船で江戸に運ばれました。

甲府市史によると、廻米が始まった当初の蒲原浜から清水湊へ小廻船による運賃は「米1俵につき4合1勺を米で支払い」となっています。岩淵から蒲原浜までの陸送分と、この費用が甲州廻米に関しての蒲原地区の収入となりました。清水湊から富士川水運をつかった「塩」の運搬もこの道を辿っているので、蒲原浜は駿府・甲州間の物流の重要な地位を築いていきます。



<離岸堤と国1BPの先に広がる蒲原海岸>

蒲原には、武田時代に富士川から水路で水を引き水量調節をしていた「升形」という場所がありました。元禄3年（1690年）の検地では、この付近に五反十五町歩もの水田が広がっていた記録があります。現在の清水区蒲原新栄付近がこの場所に当たり、蒲原宿に近く、大津波があった元禄12年の以前は鎌倉街道がこの升形辺りを通り岩淵の富士川の渡しに繋がっていました。後年、この水路は蒲原宿付近まで延長されたようで、岩淵宿より元文5年（1740年）に出された「蒲原浜乗下げ禁止歎願書」に見るように、一部の舟が水路を使い、甲州三河岸より蒲原宿まで直接乗入れが行われていたようです。天保9年（1838年）には「御廻米舟路堀川筋仕上書上帳」が蒲原宿より江戸代官所に出されています。それまで使われていた堀川筋の水路九百五十間（約1.7km）を整備して使用し、五十間（約90m）の船繋場を造成、完成後は、かなりの数の廻米船が岩淵での積み替え無しに、蒲原浜の高浜船溜まりに来ることが出来るようになりました。しかし、この水路は、嘉永7年（1854年）の安政の大地震によって蒲原側富士川河口付近が隆起したため、使用出来なくなりました。

※このシリーズは「富士川水運」について紹介するもので、今回は連載6回目です。

山口 博史(やまぐちひろふみ)昭和43年 静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ技術スタッフ。

## シリーズ「富士川水運」⑦（全8回）

富士川水運の「廻米の終点」であり「甲州塩の始点」としての清水湊についてお話します。

「大坂夏の陣」の際、徳川水軍の軍船を用いて物資、人員を清水湊から大坂に回航し、海上から戦いを支援しました。この功績が認められ、家康より恩賞として、四十二軒の廻船問屋に商品売買、荷物の回漕業の特許が与えられます。この権利により、清水湊の廻船問屋は、駿河湾の海上交通の中心となり、駿府への海からの物流一切を取り仕切る事が出来るようになりました。駿河国だけでなく、伊豆、甲州、信州との物流の足掛かりを得る事となります。これ以降、強力な権利を得た廻船問屋と共に発展して行きます。



巴川河口付近の清水湊は、巴川の流れと折戸湾の海流によって変化していました。武田水軍の袋城（清水区清水町、美濃輪町）があった時代は、直接この場所が折戸湾に面していました。つまりこの付近が巴川の河口という事になります。駿河湾から流れ込む潮流や台風等の高波などにより、対岸にあった向島（現在の島崎町、万世町付近）と呼ばれた場所の寄洲が成長し、延宝4年（1676年）「向島の出来島」と呼ばれる土地になりました。この出来島の形成により、清水湊の中心は巴川添いに発展する事になります。

### ＜袋城跡より向島の出来島方面を望む＞

この「向島の出来島」に甲州廻米（年貢米）置場が設置されるのは、宝永地震後の宝永4年（1707）になります。甲州柳沢吉保の意を受けた駿府代官よりこの地に廻米置場を設置したいとの申し出に対し、清水町名主善右衛門と六郎右衛門により、向島千五百坪が差し出されました。駿府代官能勢権兵衛は、この回答を、清水町喜多村仁右衛門に甲府へ伝えさせたとの記述が向島稻荷神社にあります。この喜多村仁右衛門は、当時甲州廻米輸送において、清水湊から江戸間の取扱い責任者となっていました。

甲州廻米における清水湊廻船問屋は、蒲原浜より清水湊を經由して江戸までの部分を請け負っていました。当初、船賃に関しては、蒲原浜から清水湊まで米1俵につき4合1勺、清水湊から江戸まで米1俵につき3分5厘（米1.286升）の「米」に換算し、相場に応じた金子で支払われていました。甲府市史によると宝永元年（1704）には、蒲原浜から清水經由江戸までを米100俵につき47両で清算したとの記載があります。富士川町史には享保12年（1727）には甲州廻米の輸送量が69,646俵という記録が有りますので、約3万3千両が甲州廻米によって清水湊の収入になりました。現在の通貨に換算するのは難しいですが、享保年間の1両＝約8万円とすると、26億円ほどになります。時代は下りますが、瀬戸内から、甲州廻米の逆ルートで、甲州・信州に上った「塩」は文政2年（1819）年において、1年で4000両とされていますので、単純比較は出来ないにしても、甲州廻米がもたらす「富」は、清水湊を発展させるには十分だったのではないのでしょうか。



＜甲州廻米置場跡にある向島稻荷神社＞

当時の甲州廻米取扱いの責任者「上乘（うわのり）」としては、三河岸～中之郷（岩淵）間が、両河岸（鵜沢・青柳）問屋、岩淵～清水間が、河内領福土村（市川代官知行）重左衛門、清水～江戸が、先程、向島の廻米置場設置の所でも名前の出た、清水町喜多村仁右衛門となっていました。

※このシリーズは「富士川水運」について紹介するもので、今回は連載7回目です。

山口 博史(やまぐちひろふみ)昭和43年 静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。

## シリーズ「富士川水運」⑧（全8回）



＜新蒲原駅付近の現在の堀川水路＞

明治時代になると、富士川水運は官から民に移行され、複数の会社が水運に携わることとなります。明治5年（1872年）10月には、蒲原宿と甲州の有志によって、新水道会社が設立され、岩淵から蒲原まで1里に渡る水路設置を計画しました。明治8年（1875年）2月には、鰍沢の遠藤総知・青柳詢一郎らが資本金4000万円で「富士川運輸株式会社」を設立し、鰍沢本社と67支社、520隻を所有、鰍沢よりの舟運を集約する事になりました。先程の新水道会社の水路建設費1万円余りは、この富士川運輸株式会社が負担することにより、清水湊―蒲原―鰍沢へと運ばれる水運を掌握する事を目論みます。建設費は清水湊より鰍沢に送られる年間24万俵の「塩」の取り扱い益4年分が充てられる事になり、

同年11月頃の水路開通、蒲原河岸の完成式は、当時の山梨県令藤村紫郎らも参列するなど盛大に行われました。

この「堀川水路」と「蒲原河岸」の完成は、江戸時代初頭の東海道整備時に、幕府より岩淵村に与えられた「岩淵河岸より下流の富士川渡船禁止」の規定は完全に崩れ、岩淵の水運による取り扱い量は減少、岩淵、蒲原間の陸送従事者の失業を招く結果となりました。

その後、整備された蒲原河岸からは、清水港を介さず、蒸気船を手配し、直接横浜港への航路を構築するなど、山梨方面への輸送窓口として発展して行きます。しかし、蒲原河岸の規模は小さく、蒸気船を河岸に直接接岸する事は出来ず、小舟により、沖に泊めた蒸気船との間を往復させていました。

明治22年（1889年）2月、国府津―静岡間の東海道線が部分開通します。これに伴い県内では、小山駅、御殿場駅、佐野駅、沼津駅、鈴川駅、岩淵駅、興津駅、江尻駅、静岡駅が開業。鉄道駅が出来た岩淵には、江尻駅より「塩」を始めとする大量の荷物が鉄道により運ばれ、河岸付近に集まっていた会社は、駅周辺へと移動し、再び賑わいを取り戻しました。また身延山参りをする人々も増え、飲食や宿屋、商店なども増え、富士川銀行（明治29年設立）や岩淵銀行（明治33年5月設立）も開業し、富士川舟運の最盛期を迎えます。

鰍沢町誌によると、明治25年度（1892年）の岩淵よりの積出し貨物の上位は、塩、大豆・落花生・小豆、などの食料品に次ぎ、石油が3番目に上がっている。これは、当時急速に普及し始めた石油ランプに利用されたものと思われる。対して岩淵へは、米はなくなり、板、炭、木材などの資材が上位になっている。総量は、岩淵への物資（約136.7貫目）は、岩淵からの物資（約558.6貫目）の約4分の1と、鰍沢方面への積出しが遥かに多くなっている。

しかし、最盛期も長くは続かず、明治36年には甲府と新宿の間が鉄道で結ばれ、明治38年には、甲府―横浜間に直通貨物列車が運行されるなど、陸路で東京・横浜などへ直接アクセス出来るようになり、徐々に、水運は、陸運に移行し、昭和3年（1928年）身延線の開通により、江戸時代より300年余り続いた富士川水運は終息する事になりました。

※このシリーズは「富士川水運」について紹介するもので、今回は連載8回目です。

山口 博史(やまぐちひろふみ)昭和43年 静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。