

くまがや風土記

熊谷は水車のまちだった！

熊谷市江南文化財センター

新井 端

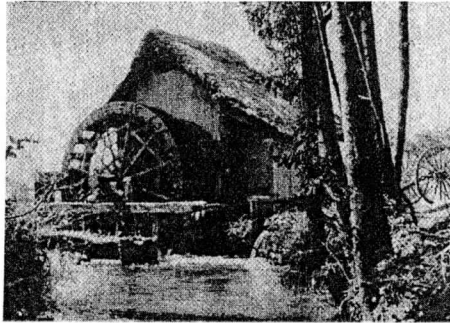
新熊谷市は地質上も歴史上も利根川、荒川、和田・吉野川の三大河川により、人々の生活は大きな影響を受けてきました。本文では荒川流域での水と人々の暮らしを紹介します。

熊谷市域は荒川の中流地域に位置し、広瀬・押切辺りから東方へ川幅も沖積地も大きく広がり、一面の耕地が開けています。この沃野を潤す大動脈として六本の幹線水路が設けられ、幾多の水田へ恵みの水が引かれ、集落へ網目状に廻らされた水路には豊富な清流が満たされていきました。

この六本の幹線水路は、左岸の「奈良堰用水」「玉井堰用水」「大麻生堰用水」「成田堰用水」と、右岸の「御正堰用水」「万吉(吉見)堰用水」で、

それぞれ六箇所に堰と呼ぶ取水口が江戸時代以来、荒川本流に設けられていました。昭和一四年、上流の武川付近に六堰頭首口と導水路を建設し、安定した取水が可能になりました。昭和十八年に全面的な改

修を経て、六堰からの取水は統合された五本の幹線水路に流れ込み、さらに整備された支流水路に行き渡り、その受益地面積は三二八〇haに及んでおり、地域の誇る米麦などの一大産地となっています。ここには、今すっかり失われてしまった独自の農村景観がありました。もう見ることもできないかつてのありふれた風景、それは水車のある風景でした。半世紀前の市域は県下でも水車の集中する地域だったのです。



熊谷市押切の水車 昭和6、7年頃

水車を記憶される方のお話では、水車とは言わず「じぐるま」や屋号を取って「〇〇ぐるま」などと身近に呼んでいたようです。市域の水車は、六本の幹線水路とその支流

に、実に五十六箇所を数えました(熊谷より下流ではほとんど水車は設けられません)。平野部の市域では豊富な水勢と水勢に支えられ、ほとんどの水車は水輪の下部に流水を当てる方式でした。

昭和初年に撮影された写真から水車小屋の様子を見てみましょう。多くの水車小屋は方形・長方形の平屋建物で、がっちりとした柱組の構造をとり、板壁又は土壁で仕上げられ、写真のように屋根は茅や麦を葺いた切妻棟が多かったようです。水路に面した外壁に水輪を配置し、小屋の中へ伸ばした心棒に取り付けられた羽根板の回転運動が、縦杵を引き上げて落とし、床に配置された臼を搗く仕組みでした。水輪の直径は小さいものでは、二・四m(八尺)通常は五・四m(十八尺)ほどでした。水輪は宮大工に次ぐ専門技術者の水車大工に任せられ、水に強い松材を使い、組み立てには金釘を一切使わず、滑らかな回転を保ち長持ちさせるために、部材の重量と材の狂いを抑える技術を駆使したといえます。水車小屋の建

築にかかる費用は普通の家一軒にも相当するといわれ、その維持にも費用を要したので、資産家が集落の共同でなければなかなか建設はできなかったようです。そのため、周辺地域や市外からも利用者が集まり、個人で水車を経営した者もかなりあったようです。

水車小屋にはいくつかの臼を造りつけた作業場のほかに、休憩場所も設け簡単な炊事も行えたようです。市外から荷車に小麦俵を載せて依頼に来るいわば得意先も決まっていたといえます。待合いの間、水を噛む水輪と規則的な杵搗の音につつまれて、食事をしたり世間話をして搗きあがり待ったのでした。付近の水路に流れ込む穀物などを目当てにたくさん魚が集まり、その魚を漁り取りする楽しみもあったといえます。

市域での水車小屋が他地域に比して多かった理由の第一は、荒川本流の強い流れと水量が六本の幹線水路を走り流れ、力強く水車を回転させたこと。その豊かな水勢と水流を常にもたらしてくれたことで、安定して水車が稼働で

きたのでした。

第二は、主要な米麦産地である県北部では、地元や近隣からの製粉需要がもともと多く、市街地での製粉製品の消費量もまた多く、生糸生産・織物・染物などの手工業生産も盛んな商都であったことです。記録では、米・麦・ソバ・豆などを脱穀・精米・製粉の需要と、製糸・織物業の動力利用もあったのです。戸出の「神沼水車」はもつばら「五家宝」用黄粉製粉を引き受けたそうです。また、事業化した者のなかでは久下の「関根水車」があり、水輪直径は六mにも及び関東一の規模といわれていました。

近代に最盛期を迎えた水車も、昭和三〇年代までには観光用を除きほとんど消滅しました。これは動力が化石燃料や電気に変ったこと、水路整備や土地改良によって流路や水勢が失われたことなどが原因です。市域のそこ此処にあった水小屋の風景は忘れがたい記憶だと思います。

参考 荒川総合調査報告書

埼玉県一九八八



水のまちくまがや・その2

熊谷市史編さん室長
新井 端

前回(市公連だより第8号)で、熊谷は水車のまちだったとの表題で、明治時代から昭和時代の熊谷と水車を紹介しました。今回も同じテーマですがもう少し詳しく触れたいと思います。自明のことですが、現在の市域は荒川と利根川にかたちづくられた台地と低地が大半を占めます。県土の位置では両河川の中流域に当たり、荒川ではその両岸に西方から東方へ低くなる扇状地地形がみられ、利根川では南岸に広大な水田地帯となる沖積地を生み出しています。一面の平地に見えるこれらの地域には自然流路やその流れを利用した水路が発達し、現在でも幹線用水路としての六堰用水路が走っています。この用水には後段で触れますが、その前に埼玉県の水車について概観します。

熊谷地域の水車が最盛期を迎えたのは明治時代後期から昭和十年(一九二〇)までのようです。江戸時代にはすでにいくつもの水車が在ったと推測できますが、統計の残る明治三年(一八九七)では埼玉県の水車数は四九九基を数え、昭和十七年(一九四二)の調査(第一次農商省統計表)では、水車数は五七二基に増えています。分布のほとんどは秩父・大里・比企・入間の県西部の河川上流域から中流域に限られています。水車の使用目的は水力を動力に換え、米・麦・その他穀類の脱穀、その調整・製粉を主に行いました。水力の得られない他の地域では、近郷であれば水車業に依頼するか、人力・畜力を利用した農具により行っていました。餅のように杵で搗く搗臼や唐臼という大型の石臼で脱穀する場合は普通でした。現在でもそば粉などは、小型の碾き臼を回して製粉をする様子を見られているかもしれせん。

意外な目的での水車利用は江戸時代の忍藩で、「秩父塩硝」の産地であった秩父地域を藩領に持つことから、塩硝火薬を上納させていました。異国船来訪以後、忍藩は幕府に江戸海浜の防備を命じられ品川沖に急遽作られた御台場に配置されました。御台場の大砲に使用される大量の火薬調達に際し、秩父領の各村に火薬の増産を指示します。村方は製造の過程で火薬の原料となる硝煙や木炭の調整に際し水車を使用していたのである。これらの水車は「火薬くすま」と呼ばれていたそうである。熊谷市域は水車設置の限界に当たり、下流域にはみられないようです。なお、荒川や利根川の主流には移動の容易な船水車が設けられましたが、中流域の寄居から川本の間、妻沼男沼間に限られるようです。荒川から派生する水路沿に集中的に造られた市域では多くの場合、倉庫や建屋を伴う本格的な水車建物であったようです。市域の水車数は昭和時代では五六基で、県全体数の約一割を数え、船水車を除くと二割に近づきます。市域に水車がなぜ多くあつたのかという理由については、第一に「水」。荒川の豊富な水量が得られ整備された水路が各所に張り巡らされていたことがあります。地勢的な要因とあいまって、程よい傾斜地を流れる力強い水流は不断に水輪を回転させる原動力となりました。第二に「穀倉地帯」。麦の生産を広めた麦王権田愛二の活躍で知られるように、市域を含む県北部は米に加えて麦の生産が盛んになり、豊かな収穫が得られるようになりまし。これは、古代から条里制が行われるなど耕作に適した地形と肥沃な土地を上手く活用したことが、古代遺跡の広がりにも示されていることから知ることができま。明治十年代の資料では、旧中奈良村の米の収穫量が四八〇石に対し、大麦七二〇石、小麦一三五石です。興味深い

数値で、麦が米の二倍もあり市域でも別格の収量でした。第三に「産業」。豊かな収穫量は主食のほかに加工品として、酒・酢・醤油等の醸造業を盛んにしました。市域では泉や豊富な伏流水にも恵まれ、その良質な水は家内産業として醸造業のほかに、製糸業・染色業なども育んでいます。江戸時代後期から明治時代までの市域の醸造業は三本・妻沼・小島・青山など大小二〇箇所以上で行われ、その精米、製粉に水車が利用されていました。



押切地区の水車 (昭和10年代)

熱により素材を変質させる恐れのない作業は重宝されていたようです。先に見た水車の増加は、事業家や個人の依頼が高まったことと表れるようです。

方式で、強い水流を得るため本流に直接架設したり、真つ直ぐな専用水路を整備してました。遠近の依頼者が訪れるため、往来や騒音を避け集落の手前などに造られた場合も知られています。今ではエコエネルギーの代表のように唱えられる水力利用を基本とした水車が、半世紀以前までは市域の風景と生活の中に溶け込んでいたのです。昭和十三年に六堰が完成し、奈良・玉井・大麻生・成田・御正・万吉用水の取水口が一本化されたため水害や水の憂いはなくなりましたが、水量の低下をはじめ燃料や電気動力の普及もあつて水車業を取り巻く環境が大きく変化していきました。昭和三十年代までにはエンジンやモーター動力に切り替わり、まったく水車業は成り立たなくなり、水車は姿を消します。その後、の開発や土地改良などで水車の遺跡も失われ、市の産業に少なくない貢献をしてきた水車は文字通り跡形も無いという状況になっていま。残念ながら水車にかかわる写真や文献などの資料もあまり知られていないようです。関係者のもとに埋もれたままになつていられるとも考えられます。資料を提供いただくことができましたらぜひ市史編さん室へお知らせください。本文を借りてお願ひさせていただきます。

くまがや風土記

水車の始まりと遺跡

熊谷市史編さん室長

新井 端

高山彦久郎(一七四七〜一七九三)は勤皇思想家として活動した人ですが、母方の親族が現在の妻沼地域に住んでいたこともあり、長旅の前には度々熊谷地方を来訪しています。また、全国を巡る途次でその足跡と見聞を細かく記録に残しています。庶民の生活や古跡などにも関心を向け、『武州旗羅廻』では西別府安楽寺の記録を残しています。安永四年(一七七五)の「忍山湯旅の記」では桐生の街で紡績のために水車を利用して糸を繰る様子を見て「水車を以って糸を繰る」と記しています。

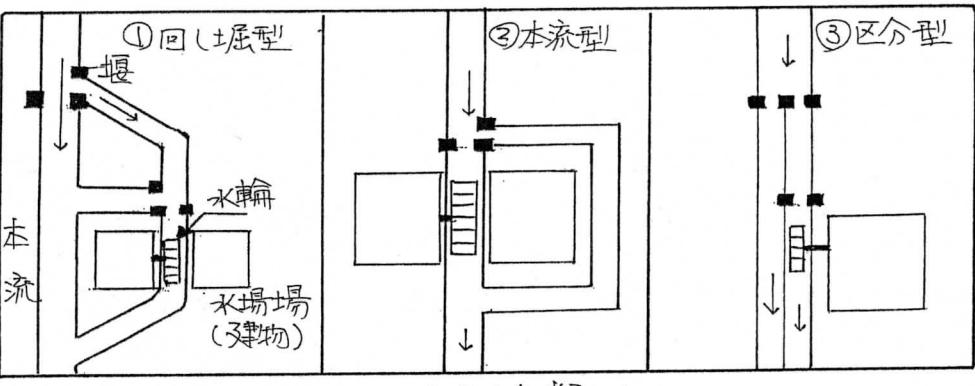
この二人は江戸時代の紀行家としても拔群の人物で、熊谷地域の記録を残した点では恩人とも讃えられます。ただ、本文で扱う水車に関しては、熊谷市域での記録は見当たらないようです。二人の目には水車小屋の風景は映らなかつたのでしょうか。それとも注意の外にあつたのでしょうか。先の紀行文からすると、それは考え難いことのように思います。

市域では荒川左岸に奈良、玉井、大麻生、成田の各用水路と備前渠が幹線用水路としてありました。水路沿いには奈良・六基、玉井・八・九基、大麻生・九基、成田・六基、備前渠・一・二基の水車が数えられました。渡辺畢山の訪れた三ヶ尻は奈良堰・玉井堰・大麻生堰・右岸側の御正堰と取水口が近く、村の内外を用水路が走っていました。畢山もこの用水路を風景の特徴として先の紀行文やその挿画に記録しています。

高山彦九郎についても同様で、市域東部の久下・熊谷宿・奈良・須戸・弥藤吾・妻沼の往路近辺では、久下、佐谷田、奈良で一〇基前後の水車を数えますが、記事には見えません。畢山・彦九郎の記事に見えない理由は、両者が全く気に留めなかつたというより、当時は、未だ水車小屋が設置されていなかったと考えることが妥当です。現在のところ、市内最古の水車の記録は、伝承ながら久保島の水車で宝暦年中(一七五一〜一七六三)と云われますが、他のほとんどの水車は江戸時代末期以降の成立と云われているので、畢山・彦九郎の時代以後に多出すると思われまふ。

市史編さん室では、少量ながら水車関係の文書を発見していますので、今後時期を絞り込むなど検討を進めて生きます。また、現地報告として水車場の旧在地の一つを紹介いたします。現在の奈良堰用水路がJR高崎線・国道一七号線を通る新堀・高柳地区の住宅街にコンクリー貼りになった水路があります。以前の奈良堰用水路で、今は「古堀」と呼ばれ、現役からは遠ざかっています。ここには、「『荒川総合調査報告書』埼玉県一九八八」によると「高柳の水車」がありました。かつての平面配置は、南北方向へ真直ぐ流れる用水路が敷地を巡るように西側に張り出し、一方で水路方向の分水路を敷地に通すものです。(図・本流タイプ) この配置は、真直ぐ流れる水流の勢いを減衰させずに水輪に当てるためと、水車を止めるときには分水口を閉じて本流を迂回させるために必要な工夫です。既に、分水路は埋められて残りませんが、東側の市道との間に五間×七間規模の水車小屋建物があつたとされます。水輪を分水路に掛けた下掛け式の水車と思われまふ。精米、製粉が中心の経営で、地元農家の利用が主体であつたようです。活動の時期は記憶だよりですが、明治期から昭和二〇年代までの間であつたようです。この水車に関しては記憶に留める方が多数おられるので、調査を続けたいと思います。

高柳の水車跡地のような「産業遺跡」は、水車の廃業やその後の水路改修などによりほとんど残っていないため、希少な場所とも云えます。今、水路にかかる端から眺めても、かつての姿を考えることは難しいかもしれませんが、水路がなせ曲がつているのだろうと注意すると、瀬音とともに水輪の発する廻転音や搗臼の響きを想像できるかもしれまふ。



水車水路類型 - 4 -