

(4) 用水の管理と取水方法

前項にも述べた通り下流域では用水をほとんど溜池に存在していることから渇水時には用水の使用量が地区住民の協力計画的な使用の基でなくては維持出来ないことがわかる。当地域での過去からの水利慣行の状況を調査する。

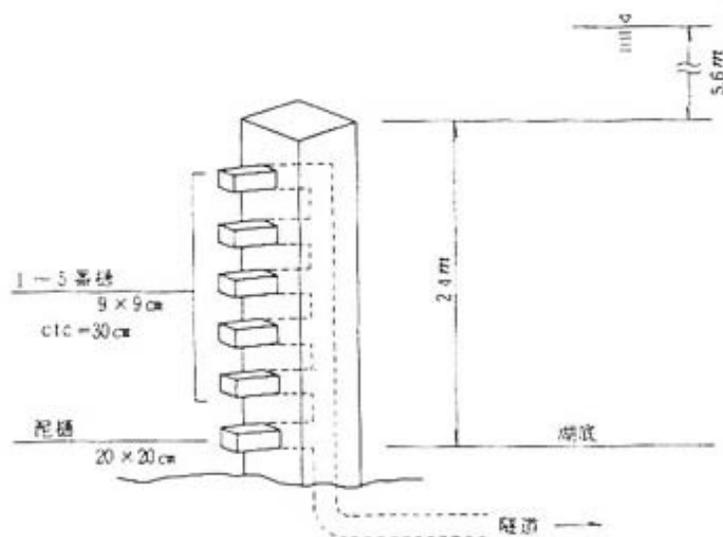
地方を代表するものに蟠龍湖の管理状況がある。以下取水方法、管理、維持について述べる。

• 樋

湖水を取水するために設置したもので上の湖、下の湖に設けられている。構造は図一4-5のようになっており樋の最上部と水面までは5.6m、樋の高さ2.4m、合計8mの水深が使用出来る。

コンクリート製で1番樋から5番樋まで有り普通1番樋を1本抜けば沖田地区(約25町歩)全部に灌漑することが出来る。又2番樋以下では1本半抜かなければ1番樋に相当しないと聞いている。

図一4-5 樋の構造



• 樋番

樋番に当る者で9人が交代で勤める。樋番に当る者は田地の多い者が勤める習慣になっている。

• 水番

水量が豊富であるので余程水を多く使い泥樋近くまで使用した場合でないと水番は設けない。

必要に応じ自分の水田に水を引けば良いことになっている。

- 維持管理

春秋の2回、期日を定め、清掃、修繕を行なう。地区民が協力し作業する。昔は地主が、人夫賃を出していたが現状では地区費によって行なわれているようである。又施策を計画するために地主協議会が設けられ調整を行なっている。

以上が蟠龍湖用水の水利慣行である。一方以前導水路がなかった時代の沖田地区、又中の島地区のように耕地より低い溜池や河川水を取水しなければならぬ地区ではすべて人力により汲みあげていた訳で非常に難儀をしていたようである。この灌漑方法を述べてみる。

- つきみ（突き箕）

初期の灌漑方法で作業する者は水中作業であり非常に苦労があった。

- とり桶（取り桶）

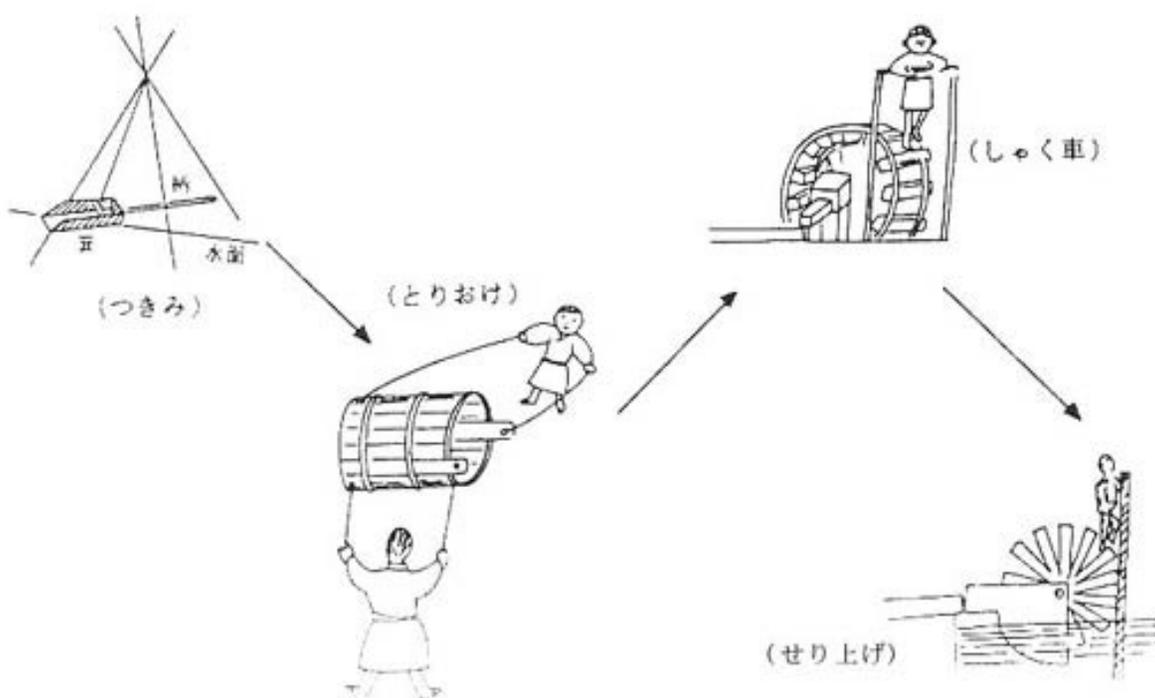
つきみが発達してこの方法となった。2人の共同作業であり水の中に直接入らないだけでも農民は大分楽になった。

- しゃく車（杓車）

車を踏むと箱に水が入りこの水を樋に移し水田に灌るのである。自分の体重で車を廻すのであるから仕事はかなり楽であった。

- せりあげ（迫り上げ）

水車の端板を順繰り踏むと水はせり上がり樋に移る。前の方法に比べ能率的にも非常に進歩したものであった。



②舟運の状況

幕末における碇撃及び舟の数は吉賀下領 6、枕瀬 32、青原 26、横田 18、高津 41、(以上渡舟専用を含める) 計 123 隻の舟が絶えず活躍していた。高瀬舟と呼ばれ長さ 6.3m 幅 70 cm でカヌーに似た軽快な船であったという。

高瀬舟は石見半紙、米、炭等を運んでいた。

又竹材や木材の類は主として筏か、流運として高津に流した。道川や匹見の木竹材はこうして運び出されたものである。

明治年間については高津川流域調査書(内務省)によれば、「此他両川共数ヶ所の堰を設けることありといえども、各航路を開通せるを以て通船を停止することなし。而して本川貨物運輸上の盛衰如何を尋ぬるに、従前に比し幾分か増加の傾きあり。其原因一ならざるべきも鹿足郡畑迫村字笹々谷の銅坑は近く 15・6 年以來一層事業を盛大にせしを以て之に運送する薪炭類の如きも尠々にあらざるなり」とあり堰を築造せず舟運を優先していたものと思われる。

しかし栄えた高瀬舟も大正 12 年山口線の開通とともにほとんど影をひそめていった。

(高津川流域調査書(内務省)抜粋参照)

高津川に於ける舟運は先の津和野藩による河道変更改修により非常に栄えていたことが益田市史等に記録されている。

高津川の舟運は上流に於いては柿木村の下須までものぼっていたという。又、日原町枕瀬には中継地として梅屋と呼ばれる大きな問屋があり手広く運送をしていたようである。高津川の舟運の基点は河口附近の高津である。この 3 地点の距離は高津～枕瀬 25 km、枕瀬～下須 15 km、上流にさして大きな集落のない所を何の目的で舟運を開発したのであろうか。

津和野亀井藩は 4 万 3000 石の小藩で津和野町に城を設けていた。津和野藩は典型的な山城で交通的にも不便で高津川を利用するにも河口は浜田藩の今市港を利用しなければならず、自領に広大な高津川本川を持ちながらその利用は余り行なっていなかった。しかし藩の産業発展のためには独自で良港を持つ必要があることを痛感し先にも述べた河口開削工事を実施したのである。

津和野藩は高津に海外と通ずる基地を持に至り産業の発展を計った。当時の重要産業として製鉄業があった。藩内には以前より小規模ではあるが鉾山が存在し製鉄はわずかながら自領生産されていたが軍備を増強する必要があり日原に鉾を設置したのである。

鉾製業には膨大な木炭が必要であるが、日原から柿木村にかけての広大な山林

は炭材の宝庫であった。従って高津との中間点に鉦を建設し、鉄の材料である砂鉄はわざわざ那賀郡の井野村あたりから海路高津に運びこれより高瀬舟にて日原枕瀬まで運んだようである。これは木炭と砂鉄の荷重の関係でより効率的な高瀬舟の運用を計るため、中間点である日原まで砂鉄を運んだものであることが推測出来る。又重要産業であるためなるべく自領内での製鉄を行なったものと考えられる。

高津には鍛屋があり、日原で鑄造された鉄材は再び高津舟にて下り製品化されたと思われる。その他木材、農産物、一般消費材等の運送の動脈として高津川の舟運は明治時代においても栄えていたが、再々の洪水による土石の流出は舟運を維持するために非常な障害となり、又鉦鉋業も段々と影を落すに至り舟運も段々と小規模となり、大正12年山口線の開通と共にその使命を終えたのである。図一4—6は舟運の範囲を模式図により示す。

図—4—5 舟運模式図

