Kobe University Repository : Kernel

PDF issue: 2025-06-06

六甲山住吉水系の水車・水車杜氏の一考察：酒造精米水車の歴史地理的スケッチ

藤原, 繁

(Citation)
兵庫地理,34:22-27

(Issue Date)
1989-03

(Resource Type)
journal article

(Version)
Version of Record

(URL)
https://hdl.handle.net/20.500.14094/90002363

六甲山住吉水系の水車・水車杜氏の一考察

—酒造精米水車の歴史地理的スケッチ—

藤　原　　繁

1. はじめに

近年，水力見直し論が，1970年代の2度のオイルショックをきっかけに取沙汰され，石油こそ万能エネルギーと見なされていた時代が終ったのである。小水力発電の再開発は，西ドイツが大変盛んで，今後益々増える傾向にあるという。小水力エネルギーの開発利用は，灌漑用水路，上水道用水路を活用する低落差発電にという新しい視点も含まれているのである。

こうした新しい視点に立って，小水力エネルギーを見直すとき，風力エネルギー，地熱エネルギー，海洋エネルギーが技術的にも経済的にも，未解決の部分が多いものとちがって，水車エネルギーは即応力の高く，存在理由が大であることがわかる。

そこで，水車集落が存在して全国的に知られた六甲山南麓の水車遺跡を確め，民俗資料としての水車を大事にし，「精米水車」の労働者の歴史についても認識する必要があると考え，身近にある史料を通して日本人の過去の文明について理解することを願って，以下考察をこころみるものである。

2. 水車と水利の歴史について

現代日本で，水車とはと問われたならば，ふるさとの「みずぐるま」を思い浮かべるか，或は水力発電用の鉄製でかなり大規模なものを想像するのではないだろうか。

ところで水車の機能は，元来，灌漑用揚水機としてであったが，その後，動力（工業用水車）用となっていった。古代中国では魏の馬釣がつくった翻車の伝承があり，日本では日本書記（610年推古天皇18年）に碾磑（みずうす）を動かす記録がある。日本で，水車を動力源として使用した最初であるとされている。次いで日本の水車普及のはじめはいつ頃か。「貞観格」の雑の部，太政官符に収録された記録では，当時，天皇は諸国に詔して，日本になかった水車を唐より学んで築造せしめたとある。これは明代の末期に著わされた「天工開物」に載る水車図とあまり変っていないようである。「手をもって転じ足をもって踏み，手をつけて廻すなど各種のものがあった」という記録によるものである。

なお，江戸時代以前すでに灌漑用水車は発達しており，徒然草のなかには，亀山殿の御池へ大井川の水を引くに際して，大井の土民がつくった水車がうまくいかず，宇治の里人の技術によって成功したという伝承を語っていることでわかる。

次に，水車が動力用として利用されはじめたのはいつであろうか。動力用として新たに精米・製粉・製油・製糸などのための動力源として，六甲山麓では，元禄末から宝永年間（1688～1711）にはじまる。住吉川水系に属する菟原郡野寄（現神戸市東灘区西岡本町）の水車六輌とされている。

次いで同水系では，享保3年（1718）創業と伝える四水車（住吉川水系西谷川の札場車・鍋藤車・鍋庄車や，同水系東谷川の大谷車）をはじめとして，次に記述する油絞り水車と米春水車の盛況をみせていくのである。

この六甲山麓の動力源としての水車は，油絞りを目的として大規模化したのである。近世，都市の発達にともない灯火用の油は必須の生活用品として需要が増大したからである。

明和7年（1770），「灘目水車」の商品用油が，大坂の商品用油独占販売という基本ルートに割り込んでいく。灘目地方に，「水車新田」が享保年間に成立して，運上金を納め，灘目絞りの油が大坂の問屋に廻送されるようになったのである。資本蓄積不充分な大坂地方の油稼ぎを脱落させる勢いがあって，大坂問屋組合の圧迫がはじまる。原料の綿実などの種物の仕入先や，価格の規制，そして絞り油の江戸直送禁止等々の圧迫を受けた。灘目の油屋は自ら他国に下って原料種物を直買することはほとんどなかったので，天明2年には灘

目絞り油は激減していった。寛政元年（1789）2月末には，灘目両組油水車の8割までが「絞り草」（原料種物）にことかき稼働が中止となり，稼働中の水車も手持ちはわずか4～5日分であったという。

このうごきのなかで，油稼ぎから米春（つき）水車に切替えるものがふえたのである。[2)]

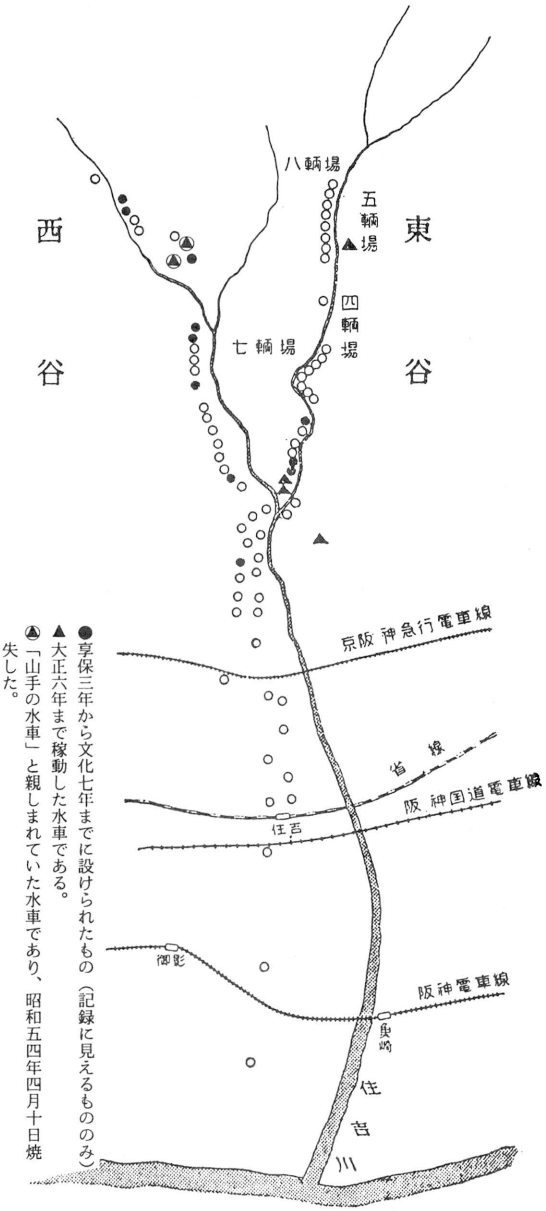

図1 大正前半期（大正6年まで）における住吉川水車分布図

住吉村誌53頁及び河村盛一氏の補足図を一部修正した。

それは，天明年間，近畿以西の諸地方においては，「菜種を辛種と称し，また黒胡麻と称し」て買溜めて，各地で盛んに絞りはじめたこと。さらに寛政年間には，西南諸藩において水油・白油など菜種・綿実からとる油の専売化がみられるにいたったこと。種物はすべて大坂問屋へ廻着させるようなかっての株仲間独占体制は，在方勢力の成長により崩れていったこと。油絞り水車は原料の種物廻着減少のまえには否応なく衰えたのである。なお運上銀の安い米春水車に切替えた例もみられた。「若林家文書史料」によれば，石屋川水系の水車新田では米春のほか，粉挽，抹香・線香挽を副業とする水車も現われ，文政5年（1822）頃，水車新田では水車場を他に譲って他村に移る者が相次いだという。

こうして，灘目米春水車の盛況は，江戸時代後期になって，なかでも住吉川水系を中心とした灘目三郷「水車稼酒造」の本場として名をはせていった。

表1 龍野藩東組村々の奉公人・作間稼人

職種＼年次		寛政7（1795）	文政11（1828）	文政12	嘉永6（1853）
年切奉公人		76			10
作間稼ぎ	酒屋稼ぎ	113	133	146	183
	焼酎屋・味酎屋稼ぎ		9	10	46
	醤油屋稼ぎ	3	2	3	16
	素麺師	3	20	20	79
	油屋稼ぎ	94	57	61	37
	米車	24	11	10	32
	粉車	4			3
	米屋	3			4
	灘稼ぎ	39			
	道中稼ぎ		32	33	
	その他	87	10	12	
小計		446	273	295	400
御領分有付		331	33	35	19
他領有付					8
計		777	306	330	427
村内召抱人		470	102	107	78

（龍野市史第2巻より）

3. 水車精米杜氏と出稼について

水車杜氏誕生の契機について，先ず，天保9年前後，「……原料米が精白を極むるのは，山邑

太郎左衛門と云う酒家が，或年に，その原料米を例年より多く仕入たので，その餘分を，三日三夜の間水車にかけ，全くなくなるまで搗いて，それを以って清酒を造ってみた處，非常に美味な酒を得た事に由来する」（経済史的に見た六甲地方）とある。[3] また，「醸造米ヲ舂(つき)スルニ専ラ水車ヲ用キルハ何ノ時ニ起ルヲ詳ニセス寛政十年伊丹池田ニ於テハ猶ホ碓ヲ用キタルカ如シ」（『灘酒沿革誌』）とあって，灘五郷の酒家は争って大略水車にかえていった。搗減りは配米では3割5分，掛米では2割3分余となり，その一升の重量390匁～80匁に減じたというわけで，この精白米を用いてすこぶる醇酒を得た。これが，その後の水車杜氏（水車精米所稼人）を多数生み出すきっかけとなったようである。水車杜氏として，酒造期間中酒造蔵人と同様に県下各地より灘方面を主に「百日出稼」するものが増加した。

しかし，灘五郷の酒造業用水車が注目されはじめた時期は，明和4年（1784）頃である。[4] 天明年間絞油業水車は酒造業用水車へ転向する例が多かったのである。その後，明治初期まで，播州地方からの「灘稼」の人々，すなわち播州杜氏（水車杜氏を含む）の動きはどのようであったか。

酒造米用水車の経営には二形態があった。その1は，酒造家所有水車で，より古く，水車の大部分をしめた。その2は，「賃搗水車」によるものである。西播磨地方の龍野藩・林田藩の小農民・無高層の「灘稼」・「作間(さくあい)稼ぎ・出奉」や，丹波篠山藩の「百日稼ぎ」（酒造百日奉公）であり，宝暦年間に本格的な規制（出稼禁止令）がはじまっている。酒造家所有水車に出稼するものが増加したのであろう。後掲史料によると，宝暦から寛政の頃，水車精米杜氏としての出稼ぎが盛期に達していったと思われる。この頃の龍野・林田両藩が出した触書きには，立入った内容がある。すなわち「風俗も花美（華美）に相成り」といさめているのである。

これら水車出稼人は，住吉川水系の水車において播州方面が多く，あたかも酒造蔵への出稼人が丹波方面から多かったのと好一対であった。[5]

4. 水車精米杜氏の労働生活について

酒造マニュファクチアと言える六甲山南麓水車精米について，その労働者の生活をみよう。

水車精米の労働者は，水車一輪につき「外廻り」・「内廻り」に分かれ，外廻りは牛車（ごろた車）で米を運搬するので「牛追い」とも言い，その一人を頭(かしら)とよんだ。牛追いと頭の二人がペアである。内廻りは，精米に従事する老祖(ろうそ)（水車杜氏とも言い，水車小屋の長老で，酒造蔵の杜氏にあたる）が1人，米踏2人，上人2人，中人2人，桝取2人，飯焚1人合計10人，そして外廻りを加えて12人となる。[6] [7]

彼等はほとんど播州地方農民であった。酒造米の多くが播州米であったということにも深いかかわりがあった。農閑期の出稼としては大変きびしい労働であった。「水車は夜間も無休故，各組の者は交代しながら従業した」ので，昼夜ともまことににぎやかであった。

大正時代前半期，住吉川水系の水車分布にみられるように水車精米は盛況を呈している。当時の水車数72輌，臼数9,474個，水車労働者947人であった。約1,000人の農村出身の若者たちが就労していたわけである。水車杜氏として一人前に成るには少なくとも10年位の修業を要し，平凡な仕事のようにみえる「桝取」も上手にはかるためには，こつがあり，練習が必要だったのである。生活は食事から入浴まで，万端なかなか厳重な規律があり，秩序正しかったという。

なお，大正前半期，住吉水系で大規模水車の状況として，次の例がある。「字本嘉納呉田精米所（白鶴）は，臼数532，使用労働者122人，山邑第二精米所（桜正宗）臼数436，使用労働者48人」と記録され，臼数に対する労働者の割合は，1労働者当り5～12個とかなりの差である。灘五郷では，（大正元年調査），西宮（獅ケ口其他），精道（芦屋水系），本山（田中東谷水系），住吉（本住吉水系），御影（住吉支流），六甲（一王谷石屋川支流），同（水車新田），西灘（五毛支流）以上の水車場，即ち灘五郷中の東，中，西の灘三郷の精米専用水車が多くなり，次のような記述もある。水車数177，臼数24,647個，挽臼34であった。面白いことには搗賃その他すべて住吉川の東谷・西谷の両谷のものを標準にしたことである。灘五郷のうち今津，西宮両郷の諸村の「車稼人」等が，慶応元年，酒造家に申し入れをして示したなかに「一踏賃之儀ハ両谷水車同様ニ可被成候」とあって，当時の酒造用精米代金は住吉川水系の水車が基準となって

いたといえる。なお，米踏労働に雇われて働いた米踏人足は，「碓屋杜氏（杜司，頭司）」と呼ばれ賃銀もことなっていたのである。[8]

5. 市町誌にみる水車精米杜氏関係史料について

史料① 灘目水車杜氏出稼ぎについて
播磨龍野領の史料[9]

他所稼差止関係　林田藩触書　四通（寛政5年，元治元年，天保12年，同15年）あり。

古来度々他所稼差留之義ハ百姓共道中稼又は上方筋酒屋働を致候得ば，風俗も悪敷相成其上村方無人相成得ば作方手入も不行届候故一中略一作方手入不行届得ば自不作も有之始終え勝手ニも相成間敷，其上風俗も花美ニ相成万事ニ準レ候よりハ不益之儀も可有之候間此等之趣村役人共相心得末々之もの共迄毎度克々申聞せ候様可致候

天明丑己十月

上は，初期の例であり，寛政年間より古い天明年間末の寛政の改革がはじまった頃のものである。なお，丹波篠山藩領での灘目出稼ぎ防止の触書はよく知られているが，水車杜氏としての出稼ぎはなく酒造杜氏へのものである。

史料② 『波賀町誌』の中から，水車出稼ぎの項をあげよう。[10]

「西宮・住吉辺りの酒造会社へ冬期間約三カ月ほど出稼ぎをする者があった。大正から昭和にかけて，青年男子（15～25歳ぐらいまで）は「灘行き」といって，西宮・住吉辺りの酒造会社の精米所へ働きに行った。当時の一般家計は，ほとんどのところが半年払いの取引勘定であったため，年末にはまとまった金が必要であった。旧正月は，出稼ぎ先で過ごさねばならなかったので，旧年末までには各自家庭へ賃金を前借して送金するのが普通であった。飯見からの出稼ぎ人員は25名ぐらいであった。

「さきやま（木の伐採作業）」など山林労働や，畜牛の飼育，畑作，さらに「かりお（焼畑）」まで年中山林の仕事はあったが出稼ぎしている。厳しい水車杜氏出稼ぎは人間関係の絆で結ばれ「村民として一人前となる成人儀礼」のようにして続いていたのである。

史料③ 江戸時代末期から明治時代の杜氏について『西灘村史』は次のようにまとめている。[11]

杜氏は元禄前後にありて概ね摂津生瀬方面より来り，次で播州人之に代り，弘化，嘉永以降丹波より来るもの夥しく，しかも丹波内にても，ほとんど多紀郡を以て最とす。其初め生瀬より出したるは，けだし生瀬は池田，伊丹の酒造根源地とも称すべき近在に当るを以て，醸造の技倆に於て優秀なるものあるに依ればなり。

然るに其後播州杜氏勢力を占め，本村は元より他郷に於ても，其分布広きに亘り，灘五郷の酒蔵は多く播州人によりて支配せられたりしたが，今より五，六十年前，丹波杜氏中より酒造りの名人多数輩出し今は全く丹波杜氏のみとなれり。一中略一杜氏以下，頭，衛門の三役は多く丹波杜氏より出で，但馬杜氏之に亜ぐ，従って己下労働者亦丹波，但馬より来り，現に丹波出身七分，他は但馬三分の混成組織をなせり。

表2 西灘村内酒蔵全体で，就業していた酒造労働者数の推移

明治43年	597人	大正10年	788人
大正 4年	610人	大正13年	530人
大正 7年	673人		

6. 明治以降の精米水車について

『共武政表』（明治11年内容）によって，明治の水車統計はよく知ることができる。陸軍参謀本部の編集のため，一般的な在来水車の稼働状況はわかるのである。それによると「六甲山南麓はまさに代表的“水車集落”である。六甲山の東は夙川筋から西は須磨浦の千森川に至る14の水系について，住吉川の53台を最高に，計183台の水車が数えられる」[12]のであって，この時期も住吉水系は，精米水車の標準であり，中心勢力をしめていたのである。

大正8年と時代が下ると，「蒸気精米所」も増えて県下の精米所稼人統計は，水車精米出稼人を上廻っていく。大正8年調べ資料によれば，西宮上流の夙川水流から西灘村五毛水流まで，約270

表3　大正8年調べの水車

村名	場所	場数	搗臼数
西宮上流	獅子ケ口	40	約3,300
本山村	田中東谷流	50	4,700
御影	住吉支流	6	700
六甲村	水車新田	40	3,700
精道村	蘆屋川上流	30	2,500
住吉村	住吉本流	65	8,000
六甲村	一王谷流	16	460
西灘村	五毛流	25	1,300
計		270	24,700

表4　出稼者の出身地（大正8年）
水車総数54ケ所，従業員427名

宍粟郡	174	揖保郡	84	佐用郡	11
養父郡	6	加東郡	2	美方郡	4
赤穂郡	114	城崎郡	17	有馬郡	6
出石郡	4	飾磨郡	1	多紀郡	4

もの精米水車があり，搗臼総数は約24,700臼にのぼって盛況を呈している。そのうち54カ所の水車精米出稼人は全部県下からのものであり，宍粟郡の174人を筆頭に計427人である。

このような精米水車の中には，1水車当り90臼を搗く大規模な例があった。ことに住吉川本流には，1水車平均120臼を搗いたと伝承される超大型の例があった。昭和45年頃，くりかえし訪れた住吉川東谷の「増田屋水車」（増田太郎左ヱ門所有）は，すでに稼働を止めて廃屋となっていたが，留守番役の西垣忠八氏の回想は，直接耳にすることができた。「中でも住吉村・御影の水車に至っては，1水車平均実に120臼を数え，伝えられる最大規模のものは敷地400余坪，建坪150坪，臼数150であったという」ことはうなずける。

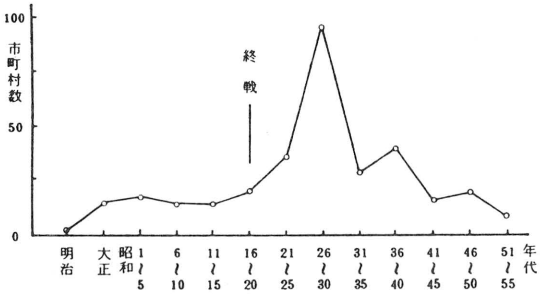

図2　水車の消滅した年代
「水車の全国調査について」（第2報）昭和54年6月，玉川大学工学部機械工業技術教育研究室実施資料より。

明治18年，英人E・H・ハンター氏による兵庫の機械精米工場の創設以降，能率のよい機械精米が一般化していき，盛況をきわめた灘五郷の水車，住吉川水系を中心に展開した酒造用の精米水車も，水車杜氏と呼ばれた水車稼ぎも，よき時代の姿を消していったのである。[13]

戦後の稼働水車の中には酒造用精米水車は皆無と思うが，水車の消滅過程を知る資料をあげておきたい。日本各地にあった水車は，全国的にほぼ同じ時期に消滅していったことがわかる。昭和26年から30年にかけて多く消えている。あたかも日本経済の安定期にさしかかってきたときであった。「神武景気」がはじまった頃である。（図2参照）

7. 碓屋杜氏（米踏労働者）について

精米杜氏については既に述べたが，碓屋杜氏について精米杜氏と対比しながらみていきたい。なお，両者とも「杜氏」の名は付いてはいるが，酒造家に雇われて酒蔵内で働く広く知られた蔵人とは異なり，よく知られていない。しかし，蔵人の杜氏と同様，分業が進みその中では技術にもとづく一種の職階制もあった。

碓屋杜氏は，天明4年（1784）の記録に既に現われ，酒造蔵には，一蔵平均21人の米踏人足が雇われて働いていた。この人数は酒蔵内で働く蔵人の一蔵平均とほとんど変らない。ただ，米踏労働の開始，「碓始め」という出稼ぎの開始時期が10日間ほど酒蔵労働者より早く来て働き，早く出稼ぎをきりあげるものであった。毎年、彼岸頃から百日ないし百五十日間働いていた。碓屋杜氏の職階制は三階層あって，杜氏（杜司・頭司）・碓屋頭・碓屋に分けられていた。

これに反して水車精米は，多量の労働力を吸収する米踏労働とはことなって，労働力の大量節約となって精米の能率を一段と高めたのである。また職階制も碓屋杜氏より複雑になっており，既述のほか，「米車頭司・夜番頭・牛追頭・夜番・牛追及び下働人に分れ」（住吉村誌p. 529），それぞれ賃金にも差がみられたのである。

さらに，碓屋杜氏が酒造蔵に隣接し，海岸部の交通に便利な場所で働いたのに対して，精米杜氏は六甲山の山麓部から山峡部に入りこんだ谷間の水車小屋であった。したがって坂道や曲道が複雑に交差する場所なのである。住吉川水系の東谷・

西谷の水車小屋で働いた1,000余名もの若者たちの生活は、ただ働き蜂のように働いたのか。東谷に現在も住まう古老の伝承によれば，これらの若者を対象に「女郎屋」のミニ版が，山麓に自然にできたものであるという。私が聞きとり調査で訪れた兵庫県の北西部（宍粟郡千種町岩野辺）の古老談によれば、秋の彼岸から水車小屋で働き続けて正月も帰郷せず働き続け賃金は前借して，まとめて村へ帰る他人に託して送金したという。この送金方法の盲点を突いて，西播の村へ先廻りして小銀を盗むという犯罪が起ったこともあった。盗人は同村の者では決してなかったという。また、白川渥著『神戸とその附近』（昭和23年）によれば，敗戦後の昭和23年頃，芦屋川，住吉川の上流は水車谷と呼ばれ，水車小屋の廃屋が無数に残っていた。甍は落ち，蔦葛が生い茂り，訪人もない屋内は荒れ果てて狐狸の棲家のように気味わるいと記されている。その水力時代においては「酒米の磨き場として阪神間に於ける最も賑やかな工場地帯であったにちがいない。現にこれらの谷に沿う密林（原生林のことか）の斜面には，かつて住宅があったらしい。石垣囲いの敷地跡が点在している。道路も本道の牛車道の他に，今は全く廃道になっている間道が山麓の谷から谷へと通じている ― 下略 ―」。この文学者らしい文章の中には，先の古老談と一致するものがある。水車小屋で働いた米搗きの若者たちは，ときにはこうした間道を利用し，神戸・兵庫港附近の賑やかな歓楽のちまたに路を急いだことであろう。私は，東神戸の山麓にある甲南病院の上，鴨子ケ原住宅に数年間住み，渦ケ森住宅団地が造成される以前の山麓斜面を歩き廻った経験がある。この鴨子ケ原から御影石町にある御影高校への通勤ルートを幾通りも考えて歩いた。ほんとに思いもよらぬ抜け道があって，最短ルート探しは楽しみであった。

そして，白川渥氏が指摘されているように，山というもの，山麓や山峡というものが，現代の日本人が思うほど未開荒涼としたものでは決してなかったことである。いまも山麓に残る廃道は，言わば当時における重要な文化的使命をもったルートであった。近代の蒸気・電力・石油エネルギーの登場以前は，この水車谷を連ねた六甲山麓こそ，当時の，いわゆる重工業地帯であったのだと言ってよかろう。

8. おわりに

私は，各地の水車遺跡を見学したり，水車の風景写真を観察したり，また地方自治体が保存し展示している水車を観るたびに次のようなことを思う。最近の調べでは，兵庫県下で水車を保存・展示している市町村数は，5カ町村という。神戸市はどうであろうか。住吉川西谷水系で唯一の線粉挽き用水車も消失して，以後皆無と聞く。県下市町村で稼動中のもの[14]はもちろん，復元という方法で，積極的に民俗資料として残してほしいものである。実物がないと考えられないことが多いと思う。水車からは，いかに多くの恩恵を受けてきたことか忘れてはならない。水車利用の歴史に対する認識不足と言えはしないか，日本人の過去の文明に対する精神的な理解を高めるため水車関係の歴史地理的考察は大事であると考える。

（ふじわら　しげる・兵庫県立明石高等学校）

≪注，および参考文献≫

1）『六甲山の地理』（田中真吾編著）p. 218
2）「若林家文書」および「芦屋郷土誌」による。天明年間に六甲山南麓の諸村（8村）において，油絞車48，米搗車40となり，米搗水車が増加。『西宮市史』第2巻，p. 485参照
3）『六甲』（竹中靖一）p.290
4）『灘酒経済史研究序説』（柚木重三）p.2
『水力開発・利用の歴史地理』（末尾至行）p. 23
5）『住吉村誌』（谷田盛太郎）p.528
6）『神戸外大論叢』2巻7号（河村盛一）昭和27年，p. 31
7）前掲『住吉村誌』，および『御影町誌』p.204
8）前掲『神戸外大論叢』p.26～27
9）『龍野市史』第5巻，p.486
10）『波賀町誌』p.533
11）『西灘村誌』p.80～81
12）前掲『水力開発・利用の歴史地理』p.22
および，『兵庫県郷土地誌』（姫路師範学校編）昭和7年，p.58～60
13）前掲『水力開発・利用の歴史地理』p.24～25
および，『飯見村文書』p. 533
14）「御影高校地歴研究会」による『地歴研究』No.6（1973年刊）p. 43～46，及び，神戸新聞「神戸で最後の生き残り ―“現役”の水車小屋焼く」<三時代働き続け，昔は精米いま線香工場>の記事（昭和54年4月11日）に詳しい。